

第2回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会 議事要旨

日時：令和7年3月14日（金）13：30～15：00

場所：合同庁舎第2号館1階 共用会議室3A

（議事要旨）

- 事務局（国土交通省航空局）、成田国際空港株式会社、各鉄道運送事業者、各航空運送事業者、地方公共団体（千葉県、東京都）、学識経験者各委員より説明及び意見が述べられた。
- 成田空港の「更なる機能強化」で発着容量が50万回となることにあわせて、成田空港の主要なアクセス手段である鉄道アクセスについても対応する必要があることが確認された。
- 特に空港駅、空港周辺の単線区間、都心や地方送客拠点へのアクセスといった課題があり、これらについて、今後予測される鉄道利用旅客の増加に十分に対応できる輸送力を備えるべきこと、また、速さ、便利さ、わかりやすさといった利便性を備えるべきことが確認され、その対応の方向性などが議論された。

（委員等からの主な説明及び意見）

- 我が国航空の国際競争力を確保するためには、「更なる機能強化」のタイミングで国際線の基幹空港である成田空港を東アジアのハブ空港として確立する空港施設整備が行われることが我が国全体として必要。このためには、空港本体のみならず、旅客を都心や更には羽田空港等地方送客拠点に輸送するための主要な手段である鉄道アクセスについても検討する必要がある、今後の旅客需要の増加を鑑みると、輸送力の増強と旅客利便性の向上が必要。
- 旅客ターミナルは集約型のワンターミナル方式によって効率化や利便性、快適性などの要素を満たしたものを整備する必要がある。
- 世界の様々な空港駅を見ると旅客の利便性、快適性を考慮された作りとなっており、特に大規模な拡張を行っているアジアの主要空港においては、新ターミナルと鉄道駅を直結する形で整備されている。成田空港の鉄道駅も今後増加していく鉄道旅客を輸送するためには十分な処理能力を備え、旅客が迅速かつ快適に利用できることが望ましく、新ターミナルに直結した鉄道駅は不可欠。
- 輸送力増強のための空港周辺の単線区間の解消、都心方面へのアクセス向上も必要。
- 将来的な航空旅客の需要増に伴う鉄道の輸送力強化の対応については、鉄道事業者の受益を勘案しつつ、関係者で対応等を検討が必要。
- ワンターミナル化は既存施設の有効活用では利便性が低いということに起因した新たな位置へのターミナルの整備と認識しているところ、今後、費用負担等については関係者間で十分な議論が必要。また、具体的プラン及び事業スキームの検討・整理に必要なスケジュールについても考慮して進めて行く必要がある。
- 鉄道需要予測を鑑みると、今後の旅客需要の増加に鑑みた有料特急の輸送力増強の方策

として、車両の長編成化や空港周辺の単線区間の複線化、空港駅の折り返し機能や利便性向上等の整備といった方策が一体的になされる必要がある。また、空港アクセスの輸送力増強と沿線利用者の利便性の両立を図るといった観点で、既存路線の改良も実施していく必要がある。

- 発着容量 50 万回、空港需要 7,500 万人という段階以降についても、有料特急の輸送力の不足が想定される。このため、京成高砂駅付近の平面交差の解消や有料特急と車庫機能を完全に切り離れた配線計画にするなどの鉄道施設の改良等によるボトルネック解消について検討が必要である。
- 都心・羽田空港方面の輸送力強化ならびに速達性、利便性向上も重要であり、既存路線の改良、相互乗り入れ強化等の検討が必要である。
- 喫緊の課題である空港第 2 ビル駅の混雑への対応も重要。

○鉄道需要予測をふまえると、都心・羽田方面の輸送力確保も課題と認識している。今後の成田・羽田間の乗継需要の状況も注視しつつ、訪日外国人の方が使いやすく分かりやすい輸送サービスを整備していく必要がある。

- ターミナルの位置や駅の構造、設備整備時期については関係者間で複数案の比較・検討をするべき。
- 空港第 2 ビル駅の混雑は喫緊の課題であり、ホーム増設等の対応方策の検討が必要である。
- 一方、通勤客への対応の検討、一駅に集中させるべきか近接した複数駅に分散させるかの選択肢の検討、空港第 2 ビル駅に旅客を集中させない交通マネジメント的な考え方も重要。

○成田空港の鉄道アクセスの改善は、首都圏全体と成田空港を結ぶ鉄道ネットワーク全体の再構築・再形成を図るという高い政策的な視点に立った位置づけで取り組まなければならない、国家的な課題と認識している。空港駅の整備、空港周辺の単線区間の複線化、都心・羽田とのアクセス強化という三つの課題については早急に、一体的かつ計画的に取り組むべき。

○空港本体とアクセス鉄道は不可分一体であり、共存・共栄の関係にある共同のインフラ事業であるというスタンスで取り組むべき。整備事業の受益と負担の関係については、空港と鉄道で Win-Win になる生産的な議論をすべき。

○インバウンドを含め旅客需要が増加することが予想されるためその動向を把握したうえでハード面やソフト面での課題を整理することが必要。

○成田空港の鉄道アクセスについては、国において関係者と連携したうえで、引き続き適切に議論していただきたい。

○新ターミナルの供用が開始される際に必要な鉄道施設が整備されているように、時間軸を見据えながら整備内容、事業主体等の整備スキームなどについて、国が中心となって検討を進めるべき。

- 空港利用者は空港アクセスに速達性を最も求めていることから、都心・羽田への輸送力強化に加えて、直結線などの速達性の向上策についても検討が必要。
- 空港利用者、従業員の利便性という観点のみならず、沿線住民の利便性についても考慮することが必要。

- 成田・羽田間のアクセスならびに両空港から都心への移動時間をいずれも国際水準以上のレベルを目指していくことが必要。
- お客様視点で利便性と分かりやすさを追求したワンターミナルの整備に賛同するとともに、空港駅は利便性を鑑み、新ターミナルと直結かつ最短でアクセスできる配置を実現する必要がある。
- 今回の成田空港機能拡大のプロジェクトは日本経済・社会の将来を左右するといっても過言ではないものである。この実現のために、国が先頭に立ち、補助金や費用負担のあり方も含めて議論し、自治体・民間事業者からも様々なアイデアを発信し、官民の総力を結集した国家プロジェクトとして取り組むべき。

- 首都圏空港については成田・羽田の一体運用で、成田のワンターミナル化をしっかりと進めることが重要。そのなかで成田空港のアクセス利便性も高めていくことが重要であり、都心・羽田とのアクセス利便性の強化も今後更に必要。

- まずは関係者間で目標をしっかりと共有することが重要。空港駅の利便性を高めるのはもちろんのこと、都心側へのアクセスについては、単線区間の複線化はじめ既存路線の改良を進めるとともにそれで不十分であれば都心直結線の新設も含めて検討していくべき。
- オフエアポートのサービス施設を鉄道駅にも設けて利便性を向上するべき。また、事業者一体で共通化できるものはするべき。

- 成田空港は整備の過程においても歴史的な経緯をきちんとふまえることが大切。成田空港はピーク時にはキャパシティが足りていないが、一方で早朝あるいは夜間の時間帯はまだキャパシティに余裕があると思っており、これをどう活用していくのか、ハード・ソフト面それぞれどのようにアプローチしていくかが重要。

- 空港周辺の単線区間は成田空港の鉄道アクセスのひとつのボトルネックであり、鉄道各社においては、各社の保有する車両数の制約をふまえつつも、運行便数を増やすため、定量的に効果を試算したうえで複線化を含めた対応策をご検討いただきたい。
- 都心の鉄道では通勤・通学等の旅客の中に、大きな荷物を持ったインバウンド旅客が混在しており、鉄道各社は、これをどの程度許容できるのか現状をふまえたうえで定量的に試算し、現実的な対応策と見込まれる効果をご検討いただきたい。

- 旅客需要が伸びていくという予測に対応しなければならず、鉄道アクセスの量的な面を考え単線区間の問題や、都心さらには地方送客の問題を考える必要。そして質の面で速さ、利便性、わかりやすさといった課題も解決しなければならない。引き続き具体的な対応の検討を進めていただきたい。