

今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会
中間とりまとめ

【目次】

I. はじめに	
1. 成田空港の「更なる機能強化」	・・・P.2
2. 検討会の趣旨	・・・P.2
II. 旅客取扱施設・貨物取扱施設等の課題と対応の方向性	
1. 旅客取扱施設	・・・P.4
2. 貨物取扱施設	・・・P.7
III. 空港アクセスの課題と対応の方向性	
1. 空港アクセスの確保	・・・P.8
2. 鉄道による空港アクセス	・・・P.9
IV. おわりに	・・・P.13

I はじめに

1. 成田空港の「更なる機能強化」

我が国の国際競争力の強化や訪日外国人受入れの政府目標達成等の観点から、首都圏空港（羽田空港、成田空港）の機能強化について、これまで関係者による議論や取組みがなされてきた。

交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ（2014 年6月）では、羽田空港と成田空港の役割を、「現在は、羽田空港は国内航空ネットワークの基幹空港としての機能を果たしつつ、国際線については、昼間時間帯は高需要・ビジネス路線を中心に活用するとともに、成田空港の離着陸が制限されている深夜早朝時間帯に対応している。一方、成田空港は、強みである国際航空ネットワーク機能を拡充し、国際ハブ空港としての機能強化を図るとともに、国内線との乗り継ぎ機能も強化している。」とした上で、同基本政策部会に設置された首都圏空港機能強化技術検討小委員会において技術的な選択肢の洗い出しが行われ、同小委員会中間とりまとめ（2014 年7月）において、羽田空港の飛行経路の見直し等及び成田空港の新滑走路の整備等の方策が示された。

旺盛な航空需要に対応するため、首都圏空港ではこれまでも段階的に増枠を実施してきたところであるが、上記方策を実施した羽田空港は現在年間発着容量約 49 万回を達成している。今後の首都圏空港の更なる需要は成田空港の新滑走路の整備等による年間発着容量 50 万回化により受け入れることとなる。

成田空港では、2018 年3月の成田空港に関する四者協議会における地元合意に基づき、新滑走路の整備等による「更なる機能強化」を実施することとしており、2028 年度末を目途の供用を目指して整備を進めている。具体的には、2020 年1月の航空法に基づく施設の変更許可以降、用地測量、土質調査、埋蔵文化財調査等の現地調査や準備工事を着実に進めてきており、本年4月には必要となる用地の8割超を確保し、5月には本格着工をしたところである。

2. 検討の趣旨

成田空港は、現在でも我が国の国際路線の約 34%（令和5年度末現在）、国際航空旅客の約 32%（令和5年度末現在）を担う国際線の基幹空港であり、また、国際航空貨物の取扱量に関しても日本の空港全体の約 55%（令和5年度末現在）を占め、輸出入額では日本の貿易全体の約 17%（令和6年末現在）を担う日本最大の貿易港である。このため、成田空港の競争力は我が国の国際競争力に直結する。

成田空港の「更なる機能強化」は、年間発着容量を現在の 34 万回（本年 10 月より実施予定）から 50 万回に増加させるものであり、これが実現すると旅客・貨物の取扱いは大きく増加することとなる。このため、上記小委員会中間とりまとめは、成田空港の滑走路の増

設の実現に向けた課題として「ターミナルの整備」や「アクセス施設の整備」についても検討が必要としている。また、成田空港会社は、2022 年 10 月から「新しい成田空港」構想検討会を開催し、旅客ターミナルの再構築、新貨物地区の整備、空港全体としての最適アクセスの実現、地域と空港との相互連携による一体的・持続的発展を方向性とするとりまとめを 2024 年7月に行った。

我が国の国際競争力の強化や 2030 年訪日客 6,000 万人、消費額 15 兆円の政府目標達成等の観点から、我が国国際線の基幹空港である成田空港を国際ハブ空港として確立するために実施する「更なる機能強化」の効果を発現するためには、新滑走路の整備等に伴い、関係する成田空港の施設の機能強化も併せて実施することが我が国として必要不可欠である。

また、成田空港の競争力を確保するためには、旅客取扱施設や貨物取扱施設等といった空港の本体施設の整備と一体的に、空港アクセスの輸送力と利便性を確保することも必要である。特に、インバウンド産業は 2024 年には日本で2番目の輸出産業となり、2024 年の訪日外国人旅行消費額は 8.1 兆円と暦年で過去最高を記録している中で、成田空港は我が国で最大となる 2,000 万人超の外国人が出入国する空港である。我が国全体の経済の観点からは、これら訪日外国人を日本全国に円滑に送客するため、新幹線・リニア駅や羽田空港といった地方送客拠点への円滑なアクセスも重要である。

このことから、成田空港の「更なる機能強化」により新滑走路の整備等とあわせて必要となる旅客取扱施設や貨物取扱施設等や、都心・更には羽田空港との鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、課題と対応について航空事業者や鉄道事業者を含めたステークホルダーによる議論を行う国の検討会を開催し、その結果として基本的な整備の方向性を中間とりまとめとして示すものである。

Ⅱ 旅客取扱施設・貨物取扱施設等の課題と対応の方向性

1. 旅客取扱施設

(1) 課題

① 現状

成田空港の旅客取扱施設は、開港以降段階的に整備されてきており、1978 年供用開始の第1ターミナルビル、1992 年供用開始の第2ターミナルビル、2015 年供用開始の第3ターミナルビルの3つである。それぞれの施設規模は、第1ターミナルビルが延べ面積 46.4 万㎡で年間取扱容量は 2,500 万人、第2ターミナルビルが延べ面積 39.6 万㎡で年間取扱容量は 1,700 万人、第3ターミナルビルが延べ面積 11 万㎡で年間取扱容量が 1,500 万人であり、合計すると延べ面積 97 万㎡、年間取扱容量 5,700 万人である。

② 今後必要となる取扱容量

成田空港について実施した需要予測では、新滑走路の整備等により 2030 年代後半から 2040 年代にかけて年間発着回数が 50 万回に達する際の空港旅客数は年間 7,500 万人が見込まれる。その内訳は国内線旅客が 1,900 万人、国際線旅客が 5,600 万人（うちトランジット旅客は 700 万人）であり、外国人旅客数は 3,800 万人と見込まれる。

現在の成田空港の旅客取扱施設の取扱能力は年間 5,700 万人であり、7,500 万人の旅客の取扱いはできないことから、今後、十分な取扱容量を備えた施設整備が必要となる。

③ 旅客等を引き付ける質

空港の競争力を確保するためには、十分な取扱容量に加え、旅客を引き付ける質を備えた旅客取扱施設とすることも必要である。同様に、航空会社や空港関係事業者を引き付ける質を備えることも必要である。また、人手不足は一層深刻化すると考えられることから、グランドハンドリングや保安検査等の要員をはじめとした働き手の確保とともに、働きやすい労働環境の提供により空港業務従事者を引き付けることも重要である。

旅客、エアライン、その他空港関係事業者等に対して成田空港会社の実施したヒアリング調査によれば、主な質的要素としては「わかりやすさ」「移動・手続き等迅速性」「滞在空間の快適性」「乗継利便性」「効率性」「LCC向けのコスト選択肢」「良好な労働環境」などが挙げられており、これらを備えた旅客取扱施設とすることが求められる。

加えて、ビジネスジェット利用者などの多様な旅客ニーズに対して的確に対応して価値を提供していくことも必要である。

さらに、世界的な脱炭素化推進の流れのなかで、航空業界においても脱炭素化の取り組みは喫緊の課題であり、取り組みの遅れは国際競争力の低下につながりかねない。

④国際線の乗継利便性

成田空港が国際航空ネットワーク機能を拡充し、国際ハブ空港としての機能強化を図るためには、日本発着の直行便需要のみならず国際線の乗継需要を確実に取り込むことが必要である。なお、交通政策審議会航空分科会基本政策部会においては、乗継需要により直行便需要だけでは採算が合わない路線の就航が可能となる場合も想定されとしている。特に、成田空港は今後の需要増が見込まれる東南アジアや南西アジア地域と北米との旅客流動の中継点として地理的な優位性を有している。これを活かして旅客流動を取り込むためには、国際線の乗継利便性を高める旅客取扱施設とすることが必要である。

⑤地方送客のための国内線の利便性

我が国全体の経済の観点から、国際線の基幹空港である成田空港から入国する訪日外国人を日本全国に円滑に送客することも重要である。そのためには、成田空港から新幹線や羽田空港といった地方送客拠点へのアクセスを強化することに加え、成田空港に就航する LCC を中心とした国内線を活用することも重要である。このため、国際線と国内線の乗継利便性を高める旅客取扱施設とすることも必要である。

(2)対応の方向性

①集約ワンターミナル方式

上述の課題に対応した旅客取扱施設を実現する必要がある。

一般的に、旅客取扱施設は、それぞれ異なる特性をもつ「集約ワンターミナル方式」と「分散ユニットターミナル方式」に大別される。十分な取扱容量をそなえる旅客取扱施設とする観点からは、集約ワンターミナル方式は分散ユニットターミナル方式と比較してコンパクトな施設規模で同じ取扱容量を実現可能である。また、旅客等を引き付ける質の観点や乗継等の利便性の観点からも、集約ワンターミナル方式は旅客にとってシンプルでわかりやすく、乗継利便性も高いものとなる。また、多様なエアライン提携や提携関係の変化に柔軟に対応可能である。更に、ワンターミナル方式とあわせて施設や設備、人員等の集約化、共用化を進めることで、生産年齢人口の減少に伴う労働力不足にも対応した高効率な運用を実現し、また環境負荷の低減にも資することができると考えられる。なお、高効率な運用や環境負荷の低減の実現のためには、施設の整備のみならず、新技術導入やイノベーション推進も積極的に取り込むべきである。

以上から、課題への対応という観点からは、集約ワンターミナル方式に優位性があると考えられる。

なお、集約ワンターミナル方式を採用する際には、ターミナル内移動について旅客利便性やユニバーサルデザイン対応の観点から、歩行距離が長くなりすぎないようにすることも必要である。その対応として館内移動を円滑化するモビリティの導入が考えられるが、モビリティの選定にあたっては適切な輸送力やターミナル空間の利用等を考慮することが求められる。

また、成田空港はLCCのニーズにも対応する空港としており、現在は第3ターミナルビルをLCCの低コストで効率的なビジネスモデルに対応したものとしている。このような観点にも配慮することが必要である。

②施設の配置及び形状等

集約ワンターミナルを整備するにあたっては、滑走路の配置とバランスの取れた位置にあること、ある程度まとまりのあるエリアが確保可能なこと、既存ターミナルの運用を継続しながら段階的な整備が可能なこと、アクセス機能(鉄道・道路)の接続が可能なことを満たしていることが望ましい。

またその形状には、一般的に「ショートピア型」「ロングピア型」「ピア＋サテライト型」「サテライト型」に大別される。旅客利便性、航空機オペレーション、ターミナル館内オペレーション、コスト、技術的成立性その他の観点から評価したロングピア型をベースとして今後更に検討を深度化していくことが必要である。

その際には、駐機スポットを含め十分なスペースを確保するとともに、エアサイド、ランドサイド、そして空港外との旅客の流れが円滑かつ安全なものとなるよう総合的に設計すべきである。

人手不足に対応し空港業務従事者を引き付ける観点からは、旅客取扱施設内において自動化・機械化を進め、人手による作業の選択と集中による生産性の向上を図るべきである。自動化にあたっては、新しい機器の電源やスペースの確保についてこれまでと異なる設計思想で空港のスペースを確保する必要がある、空港と事業者の連携が必要となる。また、これら空港業務については、業界全体のイノベーションを推進し、航空需要が今後増加してきても、持続可能なかたちで対応できる体制を構築していくことが重要である。

なお、ターミナルの前面エリアは、ターミナルと二次交通との接続機能を検討することや、これに地域交通拠点の機能を持たせることに加え、ターミナル機能の一部や親和性の高い関連施設を配置するとともに、地域の住民も楽しめる施設を備えるなど、地域との連携拠点の役割を備えることが期待される。

加えて、ビジネスジェットが普及することで、企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力が向上すること等により、我が国の国際競争力の強化に貢献すると考えられるビジネスジェット施設の整備が望まれる。

さらに、空港施設のエネルギー消費の大部分を占める旅客ターミナルにおける脱炭素化を進めるべきである。

③整備等の進め方

上記の方向性に則りつつ、空港の設置管理者である成田空港会社を中心となり、国土交通省やCIQ、関係事業者等の意見を聞きつつ、成田空港会社の財務状況を考慮した事業費を想定した上で具体的な設計を行い、既存ターミナルの運用や鉄道等のアクセス機能を継続しながら需要に応じて段階的に、適切なスケジュールで計画的に旅客取扱施設の整備を進めていくべきである。

2. 貨物取扱施設

(1) 課題

① 現状

成田空港の貨物取扱施設は、1978 年の開港以降段階的に整備されてきており、空港内において複数に分散した貨物地区や貨物上屋が存在する。施設規模は合計すると延べ面積 34 万㎡、2024 年の年間取扱量約 194 万トンである。また、フォワーダー施設は空港周辺に点在している。

② 今後必要となる取扱容量

成田空港の需要予測から、新滑走路の整備等により年間発着回数が 50 万回に達する際の航空貨物量は年間 300 万トンが見込まれる。現在の成田空港の貨物取扱施設の取扱容量は年間 280 万トンであり、300 万トンの貨物の取り扱いはできないことから、今後、十分な取扱容量を備えた施設整備が必要となる。

③ 貨物を引き付ける質

貨物取扱施設についても、空港の競争力を確保するためには、十分な取扱容量に加え、貨物需要を引きつける質を備えた貨物取扱施設とすることも必要である。エアライン、フォワーダーからのヒアリングによれば、主な質的要素としては「人手不足等に対応した効率化」などが挙げられており、これらを備えた貨物取扱施設とすることが求められる。現在、成田空港の貨物地区は空港内で複数に分散しており、加えて、フォワーダー施設は空港周辺に点在していることから、貨物やそれを運ぶトラックの動線も含めた物流コストやリードタイムについて効率性の観点から課題がある。人手不足は一層深刻化すると考えられることから、旅客取扱施設と同様に働き手の確保とともに、働きやすい労働環境の提供により空港業務従事者を引き付けることも重要である。

④ 国際貨物の継越

成田空港が航空サプライチェーンを強靱化し、国際ハブ空港としての機能強化を図るためには、日本発着のみならず国際貨物の継越需要を取り込むことが必要であり、その継越利便性を高める貨物取扱施設とすることが必要である。

(2) 対応の方向性

① 貨物地区の集約

上述の課題に対応した貨物取扱施設を実現する必要がある。

効率化は国際貨物の継越を含む貨物需要の取込みに直結するため、既存の貨物地区やフォワーダー施設といった国際航空物流機能を1カ所に集約して設置することで、コストや労働力、リードタイム、環境負荷の削減を実現することが必要である。

更に、物流施設用地としての利用が予定されている空港隣接地との一体的な運用も、航空物流拠点としての更なる付加価値を創出するものである。

以上から、課題への対応という観点からは、貨物上屋やフォワーダー施設を集約し、また空港隣接地との一体的運用を可能とする新貨物地区の整備が有効であると考えられる。

その際には、貨物上屋前の十分な駐機スポットを含め、フォワーダートラックや作業が貨物地区に集中することで新しい交通が集中して渋滞が発生しないように十分なスペースを確保し、かつエアサイドとランドサイド、そして空港外も含め総合的に安全で円滑かつ柔軟な貨物の流れを実現するよう設計すべきである。

②生産性の向上

貨物地区の整備とあわせて、貨物需要を引き付けるためには、自動化・機械化や貨物荷姿の標準化、人手による作業の選択と集中による生産性の向上を図るべきである。航空物流分野では、人口減少などに伴い慢性的に人手が不足しており、成田空港及びその周辺においても顕在化しているところ、これら生産性の向上は、労働環境の向上を通じて労働力の確保にも資すると考えられる。自動化にあたっては、新しい機器の電源やスペースの確保についてこれまでと異なる設計思想で空港のスペースを確保する必要があり、空港と事業者の連携が必要となる。

③整備の進め方

上記の方向性に則りつつ、空港の設置管理者である成田空港会社が中心となり、国土交通省や関係事業者の意見を聞きつつ、成田空港会社の財務状況を考慮した事業費を想定した上で具体的な設計を行い、航空会社やフォワーダー等の自社施設を含む既存貨物地区の運用を継続しながら需要に応じて段階的に、適切なスケジュールで計画的に貨物取扱施設の整備を進めていくべきである。

Ⅲ 空港アクセスの課題と今後の方向性

1. 空港アクセスの確保

前述のとおり、成田空港の競争力を確保するためには、旅客取扱施設や貨物取扱施設等といった空港の本体施設の整備と一体的に、空港アクセスの輸送力と利便性を確保することも必要である。

成田空港会社が 2024 年に実施した調査によれば、成田空港の出発旅客による交通アクセス手段の割合は、鉄道が 56%、バスが 24%、自家用車等が 17%となっている。

バス及び自家用車等による空港アクセス機能を向上するため、施設整備の観点からは、道路混雑緩和や環境負荷低減を図りつつ、バス乗降場や駐車場について十分な施設容量

と利便性を兼ね備えたものとするとともに、空港を広域的な幹線道路に接続し、また空港構内道路をわかりやすく速達性の高いものに再編することが必要である。

最も多く利用されているアクセス手段である鉄道については、以下に詳述する。

2. 鉄道による空港アクセス

(1) 課題

① 現状

成田空港と都心を結ぶ鉄道アクセスルートには、主に、東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 東日本）による成田線及び総武線を経由するルート（以下、JR 線）、京成電鉄株式会社（以下、京成電鉄）による北総線を経由するルート（以下、成田スカイアクセス線）及び京成船橋を経由するルート（以下、京成本線）の3ルートが乗り入れている。

現在、優等列車では、JR 成田エクスプレスが1時間あたり最大2本で空港第2ビル駅から東京駅まで最速 50 分、京成スカイライナーが1時間あたり最大3本で空港第2ビル駅から日暮里駅まで最速 36 分で運行している。なお、京成電鉄は成田空港駅と押上駅間を運行する新型有料特急を 2028 年度に導入する予定である。

また、普通列車では、JR 線総武快速が1時間あたり最大2本、京成本線特急等が1時間あたり最大3本運行している。

さらに、成田スカイアクセス線アクセス特急が1時間あたり最大2本運行しており、都営浅草線・京浜急行線を経て成田空港と羽田空港間とを最速で1時間半程度で直通している。成田空港は都心部駅から 50km 以上離れた場所に立地していることから、海外の同規模以上の空港における鉄道アクセスと比較すると都心部からの所要時間は長いものとなっている。

成田空港会社が実施した上述の調査によれば、2024 年時における鉄道の利用割合は約 56%となっており、2018 年調査時の 46%から大幅に増加しているなど、その重要性は更に高まっている。また、国土交通省の調査によれば、成田空港から入国した訪日外国人の約3分の2が東京都を第一訪問先としている。

都心部においては、大きな荷物を持つ国際航空旅客が成田空港と都心部とを接続する鉄道を利用しており、一般旅客との混在などによって混雑が生じている。

空港周辺においては、旧成田新幹線用施設を JR 東日本（JR 線）及び京成電鉄（成田スカイアクセス線）が各々1線ずつ使用していることから、約9km にわたる単線区間が存在している。待避線は各線1か所ずつあるが、やや長距離にわたって単線であるため、列車運用や輸送力に一定の制限が存在する。

空港駅においては、第1ターミナルに直結する成田空港駅と、第2ターミナルに直結するとともに第3ターミナルにも連絡できる空港第2ビル駅があり、各駅を結ぶ線路は単線となっているため、列車運用に一定の制約が存在する。

また、京成電鉄にあっては、2010年の成田スカイアクセス線の開業に併せて駅施設が拡張されたが、地下空間が狭隘で、一部のホームが縦列運用となっていることから、列車運用に一定の制約がある他、遅延時の影響が他線に波及しやすい状況になっている。

特に、空港第2ビル駅において、ピーク時間帯における京成スカイライナーとアクセス特急の出発時刻が近接するタイミングでは、両列車が同一ホームで運用していることから、ホーム上で身動きが難しいほどの混雑も発生している。

②今後必要となる輸送力

成田空港の鉄道アクセスについて実施した需要予測では、空港利用者（空港従業員を含む）における鉄道利用者数は、2035年度は2023年度比で約1.6倍の約4,770万人/年、2042年度では約1.8倍の約5,480万人/年が見込まれる。

そして、混雑期において、JR 成田エクスプレス及び京成スカイライナーは、2030年代前半にはピーク時混雑率[※]が100%を超え、京成スカイライナーは2040年代前半にはピーク時混雑率が150%を超えると見込まれる。

また、アクセス特急及び京成本線特急も2030年代半ばにはピーク時混雑率が150%を超えると見込まれる。通常期においても、JR 成田エクスプレス及び京成スカイライナーは、2030年代半ばから後半にはピーク時混雑率が100%を超えると見込まれ、アクセス特急も2040年には混雑率が150%を超えると見込まれる。

更に、成田空港駅及び空港第2ビル駅の混雑について見ると、2030年代半ば頃より、駅の利用者が今の150%を超え、混雑が深刻化すると見込まれる。

このため、上記のような今後の輸送需要に対応した輸送力の増強の検討が必要となる。

[※]上り列車ピーク時2時間合計の輸送力に占める輸送需要の割合

③旅客の利便性

今後の旅客需要に対応し、利便性を向上させるためには、十分な輸送力を確保することに加え、旅客が求める質を備えた鉄道アクセスとすることも不可欠である。成田空港会社実施した上述の調査によれば、航空旅客が鉄道アクセスに求める主な質的要素としては「速い」が最も多く、次いで「便利」、続く項目として、日本人では「乗り換えが少ない」、外国人では「わかりやすい」が挙げられており、また、東京都を出発地とする旅客はより「速さ」を選好する傾向が強く、これらの利便性を備えた鉄道アクセスとすることが求められる。

(2)対応の方向性

①都心及び地方送客拠点へのアクセス

インバウンド産業は2024年には日本で2番目の輸出産業となり、2024年の訪日外国人旅行消費額は8.1兆円と暦年で過去最高を記録している中で、成田空港は我が国で最大となる2,000万人超の外国人が出入国する空港である。そして、今後の首都圏空港の更なる需要は成田空港において受け入れることとなる。オーバーツーリズムを未然に防止し、全国津々浦々に観光の恩恵を行き渡らせる観点から、これら訪日外国人を日本全国に円滑

に送客するためには、成田空港から、新幹線・リニア駅や羽田空港といった地方送客拠点への円滑なアクセスが要となる。

また、成田空港利用旅客の多くが第一訪問先としている東京都心へのアクセス機能も肝要である。

成田空港から都心・地方送客拠点への鉄道アクセスについては、上述の需要予測を踏まえ、今後増加する空港利用旅客に対応した輸送力の確保が求められる。また、「速さ」「便利さ」「わかりやすさ」といった利便性を備えることも求められる。

そのためには、乗車時間を短くしたり、乗継回数を少なくしたりすることが必要であり、これを実現するためには、成田空港と都心・羽田空港方面間の更なる輸送力増強及び速達性等利便性向上の方策として、列車の増発・長編成化や、ボトルネック解消のための鉄道施設の改良、他社線区を含めた既存路線の相互乗入れ強化などを含め、検討を進めることが必要である。

なお、その際には沿線利用者の利便性確保との両立も考慮する必要がある。

②空港周辺の鉄道施設

今後増加する鉄道利用者に対応した輸送力及び利便性を確保していくためには、列車の増発等の輸送力増強方策について検討を進める必要がある。その際、成田空港周辺約9kmに存する単線区間が制約となり、地域輸送を含めた必要な輸送力及び利便性が確保できない場合には、当該区間の複線化についても検討する必要がある。

③空港駅及び空港内の鉄道施設

空港駅及び空港内の鉄道施設についても、上述の需要予測を踏まえ、今後増加する空港利用旅客に対応した取扱能力を備える必要があり、空港駅の十分な容量の確保や、空港内の折り返し機能も含めた輸送力の増強が求められる。

また、「速さ」「便利さ」「わかりやすさ」といった利便性を備えることも求められる。海外の主要空港では旅客の利便性を考慮してターミナルと空港駅が直結する形で整備されており、現在の成田空港でも第1ターミナル・第2ターミナルと各空港駅は直結している。成田空港の国際競争力を確保するためには、利用者目線に立ち、旅客の移動を極力少ないものとし、円滑・迅速かつ快適に利用できるよう、旅客ターミナルに直結した位置に駅が設置されていることが望ましい。

これを実現するためには、上述の旅客取扱施設の整備と連動した対応が必要である。

また、その具体的な整備内容等について、列車の運行や旅客施設の建設工事による技術的制約、費用的制約等があることも踏まえつつ、受益等を総合的に考慮しながら、複数案を比較しつつ、検討を進めることが必要である。

一方、現在ピーク時間帯に既に大きな混雑が生じている空港第2ビル駅については、特に早急な対応が必要である。

④整備の進め方

上記の方向性に則りつつ、国土交通省、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体が協議を通して、具体的な整備内容や事業費を検討した上で、事業主体等の整備スキームについて議論して、対応を進めるべきである。

Ⅳおわりに

本中間とりまとめでは、2024 年9月の第1回検討会から第3回検討会までの議論を踏まえ、成田空港の「更なる機能強化」により新滑走路の整備等とあわせて必要となる旅客取扱施設や貨物取扱施設等や、都心・更には羽田空港との鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、課題と対応の方向性をとりまとめた。

この対応の具体化を図るため、今後、旅客取扱施設や貨物取扱施設をはじめとする空港の本体施設については、空港の設置管理者である成田空港会社を中心となり、国土交通省や関係事業者の意見を踏まえながら具体的な計画の策定に着手する。また、鉄道による空港アクセスについては、国土交通省、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体が協議を通して、具体的な対応内容を検討する。

成田空港が、新滑走路の整備に伴い、旅客取扱施設の整備を通じて国際航空ネットワーク機能の拡充を図り、また貨物施設の整備を通じて航空サプライチェーンの強靱化を図り、そして空港アクセスを通じて旅客利便性の向上を図り、成田空港の競争力を高めることは、成田空港を国際ハブ空港として確立し我が国の国際競争力を強化する観点から必要不可欠である。そのための対応の具体化にあたっては国土交通省、成田空港会社、関係する事業者、関係自治体が一丸となって検討を進めるべきである。

これらの検討結果を踏まえ、最終的なとりまとめに向けて、更なる検討を進めていくこととする。