

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 参考資料

国土交通省 航空局
令和7年6月5日(木)

成田空港と羽田空港の役割

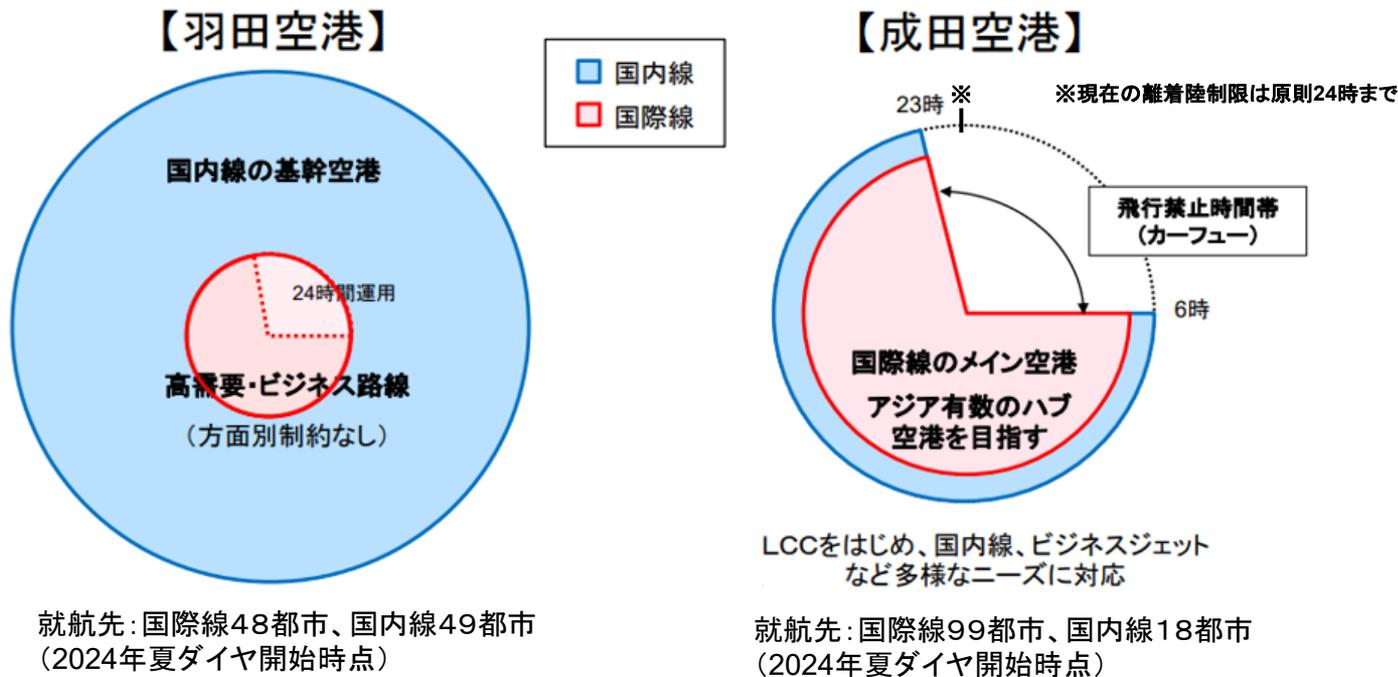
○ 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)において、成田空港と羽田空港の役割は、それぞれ以下のように整理されている。

2. 航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり

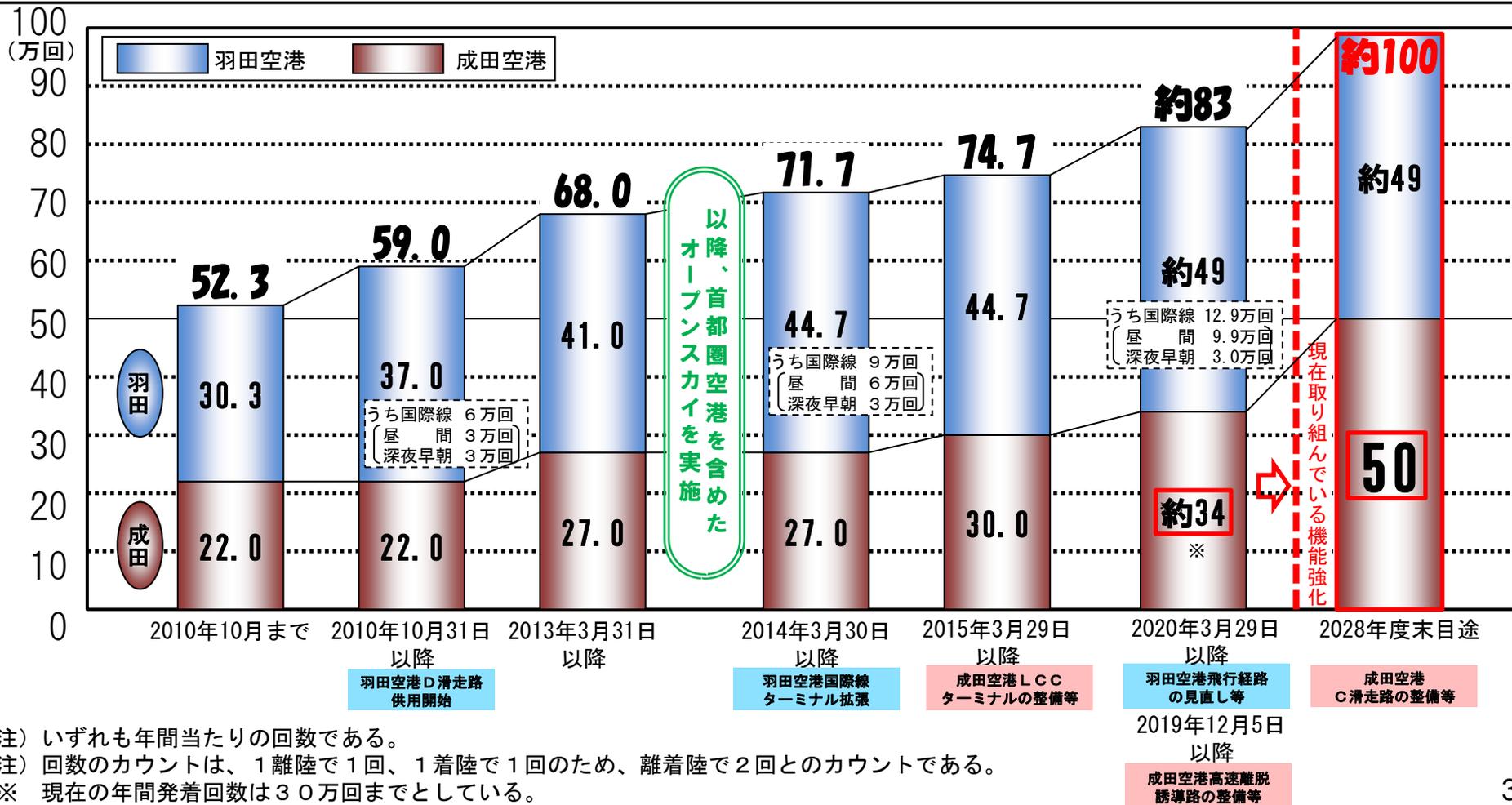
2.3.1 首都圏空港の更なる機能強化

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。



- 成田空港・羽田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施してきた。
- 首都圏空港機能強化技術検討小委員会中間とりまとめ(平成26年7月)においては、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。
- 羽田空港は既に年間発着容量約49万回を達成。今後、首都圏空港の更なる需要は成田空港の50万回化により受け入れることとなる。



成田空港の更なる機能強化

平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。令和10年度末目途の供用を目指して整備を進める。

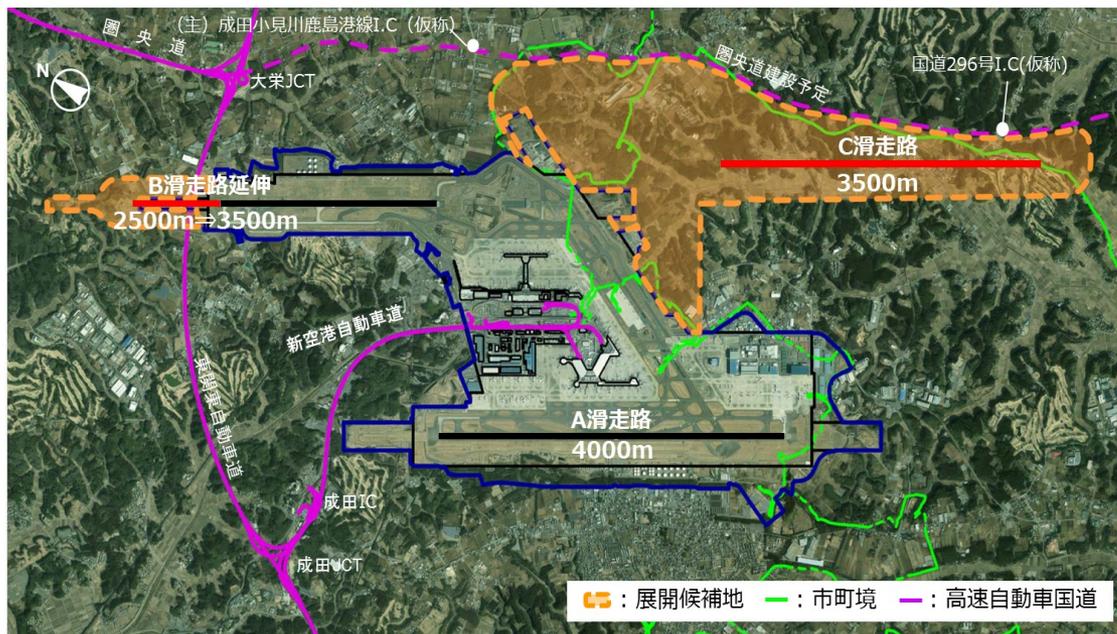
夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を6-23時から6-24時に延長
- C滑走路供用後はスライド運用により、5時-24時30分までの運用を確保

**B滑走路の延伸
(2500m→3500m)**

**C滑走路の新設
(3500m)**

→年間発着容量**50万回**を実現



国からの支援

空港整備勘定

出資(財務基盤の強化: 300億円)(令和2年度)

無利子貸付(令和7年度予算額: 100億円)
(令和3~6年度: 424億円)

財政融資資金

財政融資(令和6年度補正予算額: 1,544億円)
(令和2年度: 4,000億円)

成田国際空港株式会社

B滑走路延伸・C滑走路新設
用地取得等
(事業費: 約6,400億円)

- 首都圏空港技術検討小委員会中間とりまとめ(平成26年7月)においては、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」及び「アクセス施設の整備」について検討が必要とされている。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめより抜粋

<平成26年7月>

Ⅲ. 成田空港

(2) 滑走路の増設

⑥ 実現に向けた課題

ア) ~ エ) 略

オ) 空港施設の再配置も含め、駐機場、ターミナルビル等の増強、アクセス施設の整備等

カ) ~ キ) 略

なお、オ)の検討に際しては、空港全体の施設配置のあり方も含め、引き続き技術的に検討していく必要がある(参考資料 56 ページ参照)。

<参考資料 P56>

- 滑走路延長増設を行う場合に今後検討が必要となる主な事項(施設面)

3. 滑走路の延長・増設に伴う他の施設面の主要検討事項

- 管制塔からの視認性

- ターミナルの整備

滑走路整備と併せたターミナルの整備についての検討が必要

- アクセス施設の整備

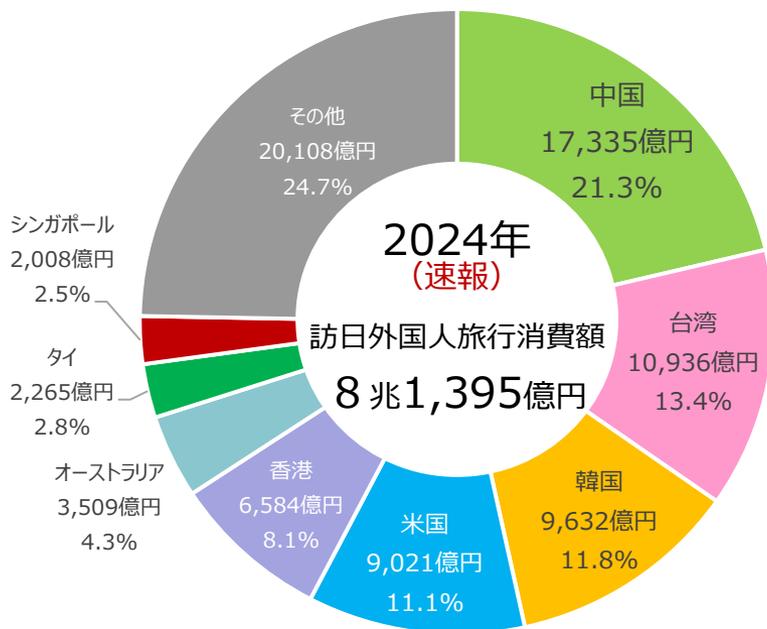
ターミナルの整備と併せた鉄道、道路等のアクセス施設の整備についての検討が必要

- 以下略

我が国におけるインバウンド産業の重要性

- 2024年の訪日外国人旅行消費額は8.1兆円であり、暦年で過去最高を記録。
- 上位3カ国・地域である中国、台湾、韓国(全体の46%)からの訪日外国人のうち、2~4割程度が成田空港から入国している。

国籍・地域別にみる訪日外国人旅行消費額と構成比



出典:「インバウンド消費動向調査(速報)」(2025年1月公表 観光庁)

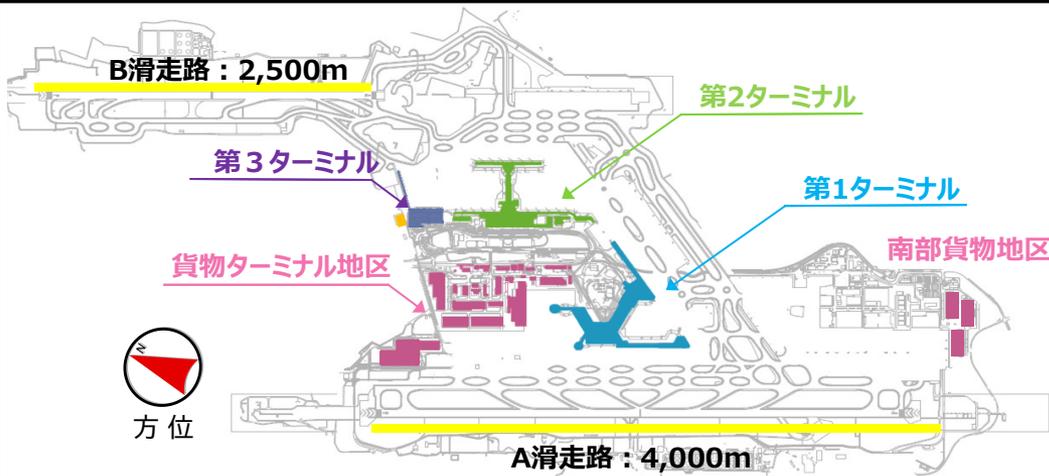
訪日外国人 空港別入国者割合(2023年)

	成田	羽田
中国	36.7%	18.2%
台湾	28.9%	10.0%
韓国	19.8%	5.4%

出典:「インバウンド消費動向調査」(2023年 観光庁)

施設概況

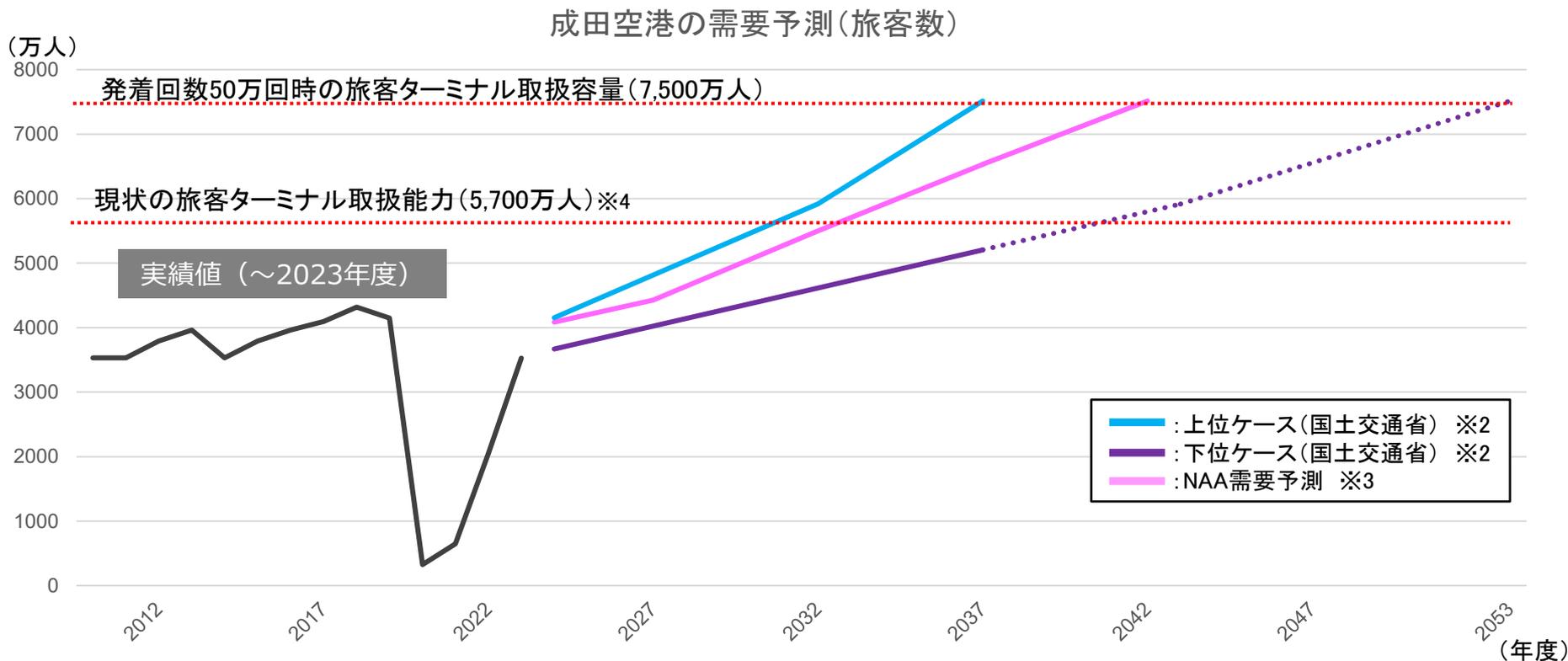
■成田国際空港は、2本の滑走路（4,000m・2,500m）と、3つの旅客ターミナル（合計処理能力5,700万人（1日平均15.6万人））を有する。



運営主体	成田国際空港株式会社 (株主構成:国土交通省91.66%、財務省8.34%)	運用時間	※離着陸制限(カーフェュー) A滑走路:24時~6時 B滑走路:23時~6時
滑走路	A滑走路 4,000m×60m	ターミナル 処理能力	第1ターミナル : 2,500万人
	B滑走路 2,500m×60m		第2ターミナル : 1,700万人
貨物上屋	貨物ターミナル地区:193,000㎡ ・上屋10棟(第1~8貨物、輸入共同上屋、日航貨物ビル) 南部貨物地区:39,700㎡ ・上屋13棟(整備地区貨物上屋、南部第1~6貨物)		第3ターミナル : 1,500万人
			合計 : 5,700万人

成田空港の需要予測(旅客取扱施設)

- 成田空港の発着回数が50万回に達した際の旅客数は7,500万人。
内訳は国内線旅客1,900万人、国際線旅客5,600万人(出入国4,900万人、トランジット旅客700万人)
外国人旅客数は3,800万人※₁が見込まれる。
- 上記の取扱容量を備えた施設整備が必要となる。



※₁: 旅客の構成比率については2016年当時の予測値であり、新型コロナウイルス感染症の影響により足元で変化が見られることから今後も注視が必要

※₂: 成田空港会社の需要予測と国の発着回数予測から算出

※₃: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典:IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)

※₄: 新旅客ターミナル供用までの間も施設の改廃や運用の見直しなどにより現行施設の取扱容量については若干増加する見込み

- 滑走路の新增設により成田空港の発着容量は50万回へと大きく増加。
これに対応できる取扱容量を備えた旅客・貨物取扱施設の整備が必要。

現在の旅客・貨物取扱施設の取扱容量及び施設規模

	現在(2025年6月時点)	
	取扱容量	施設規模
旅客ターミナル	5,700万人/年 ※2024年度実績 4,077万人/年	延べ面積97万m ²
貨物上屋	280万トン/年 ※2024年度実績 194万トン/年	延べ面積 34.1万m ² ※うち貸付エリア 20万m ²

- 旅客取扱施設については、取扱容量に加え、旅客及び空港業務従事者を引きつける質を備えることも必要。
- 旅客、エアライン、その他空港関係事業者等からのヒアリングによれば、求められる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」などが求められている。

旅客が求める要素

- ・搭乗ゲート、鉄道駅、バス乗り場等への動線のわかりやすさ
- ・搭乗手続きの迅速性
- ・空港駅等への移動の迅速性

旅客・エアライン共通

- ・利用するエアラインとターミナルとのわかりやすさ
- ・乗継利便性
- ・滞在空間の快適性

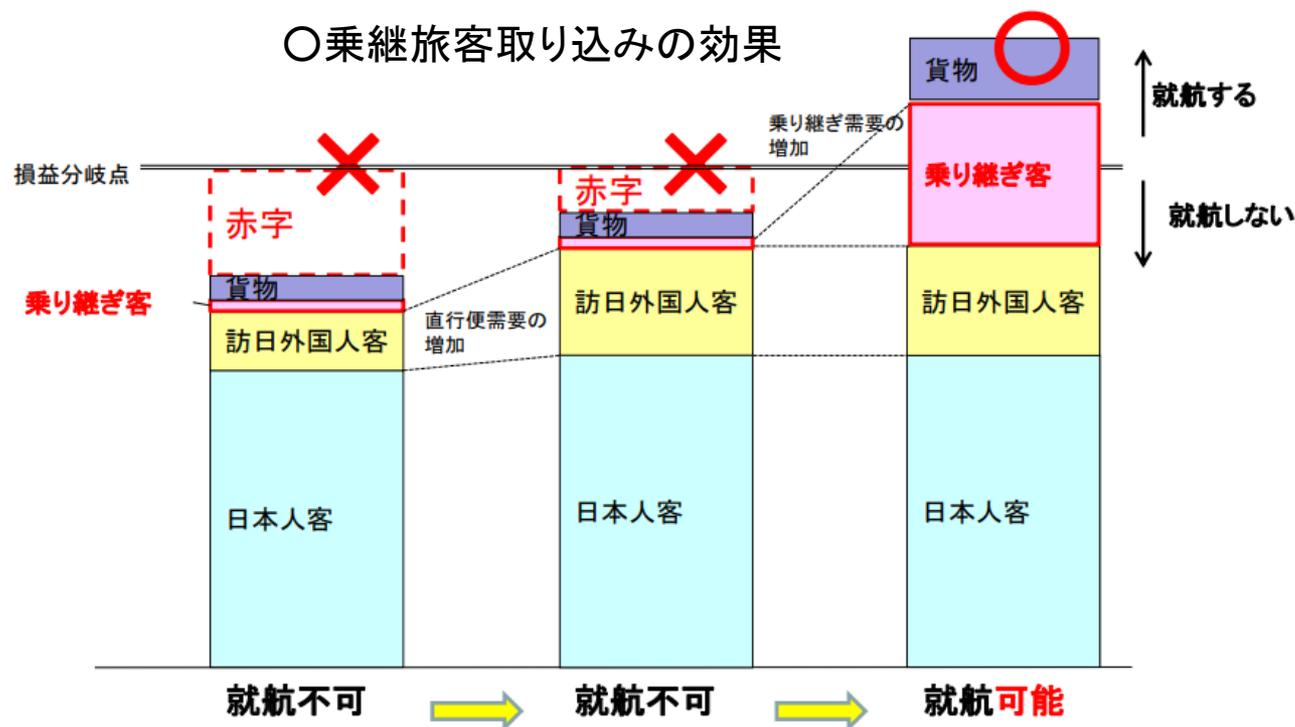
エアラインが求める要素

- ・手続きの自動化、省人化による効率性
- ・施設・設備の集約化、共用化による効率性
- ・LCC向けのコスト選択肢

その他空港関係事業者が求める要素

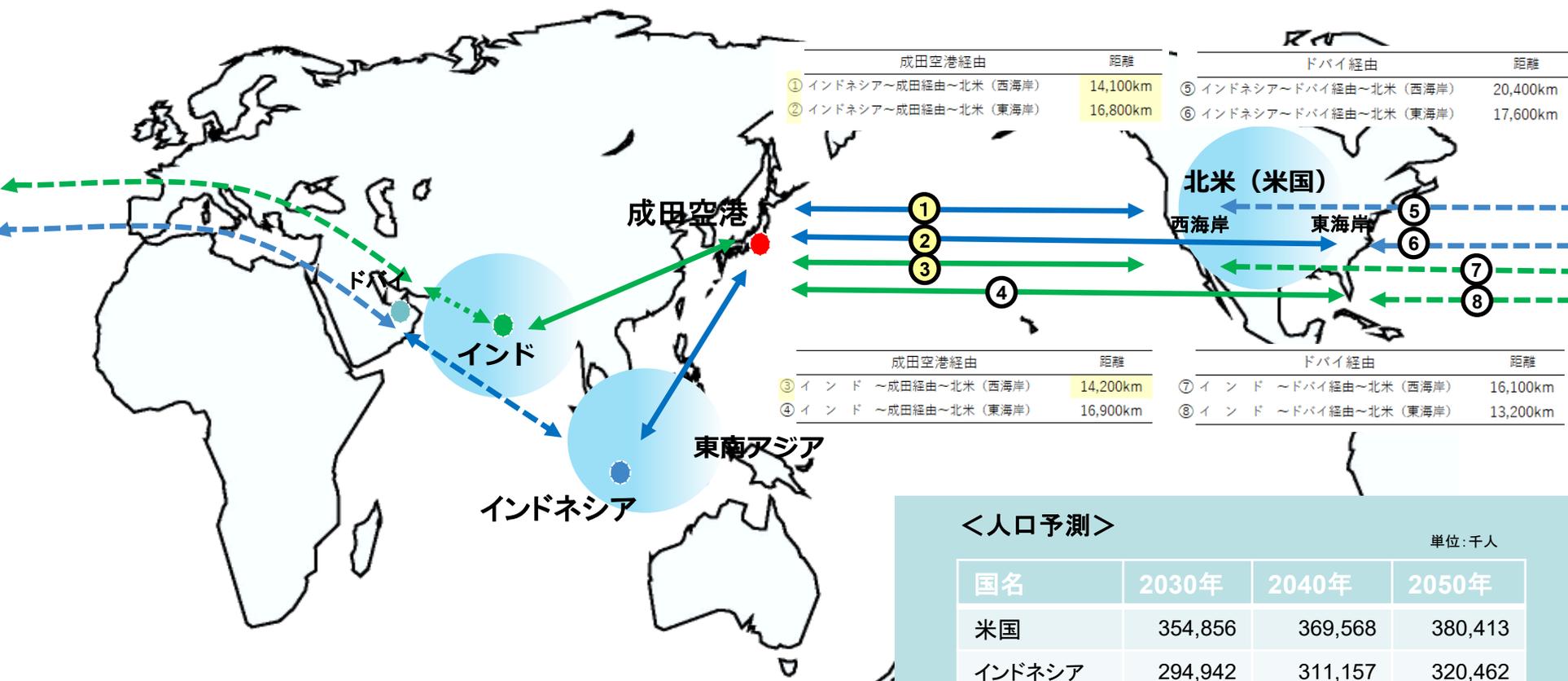
- ・人材確保のための良好な労働環境の整備

- アジア有数のハブ空港を目指すため、訪日需要に加えて国際線の乗継需要を取り込むことが重要。
- 交通政策審議会航空分科会基本政策部会取りまとめ(平成26年6月)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ケースも想定される」としている。
- 成田空港が今後増加が見込まれる国際線乗り継ぎ需要を地理的優位性を活かして取り込むため、国際線の乗継利便性を高める施設整備が必要。



出典：<平成26年6月>交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ 参考資料

○ 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を取り込む上で、地理的な優位性を有している。



<人口予測> 単位:千人

国名	2030年	2040年	2050年
米国	354,856	369,568	380,413
インドネシア	294,942	311,157	320,462
インド	1,519,356	1,618,707	1,677,687

出典元：United Nations：World Population Prospects 2024

- 国際線のメイン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送客することが重要。
- そのためには、成田空港から新幹線や羽田空港へのアクセスに加え、LCCを中心とした成田空港の国内線を活用することも重要。
- このことから、国際線と国内線の乗り継ぎ利便性を高める施設整備が必要。

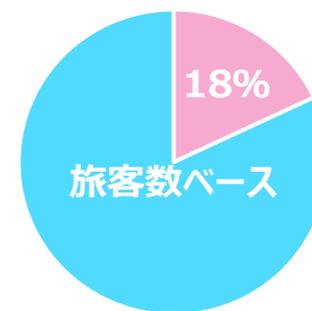
国内線旅客数 空港ランキング

2019年には国内6位

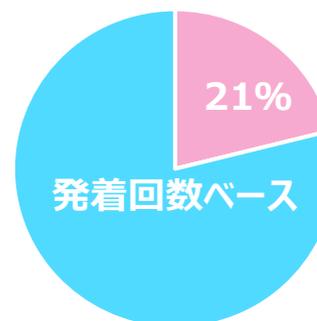
2019年		
順位	空港	旅客数(人) 年間
1	東京国際	68,868,623
2	新千歳	20,732,744
3	福岡	18,281,552
4	那覇	18,080,998
5	大阪国際	16,504,209
6	成田国際	7,642,779
7	関西国際	6,981,770
8	中部国際	6,676,623
9	鹿児島	5,663,539
10	仙台	3,462,344
11	神戸	3,362,671
12	熊本	3,321,313
13	宮崎	3,312,416
14	長崎	3,275,270
15	松山	3,054,961
16	広島	2,821,076
17	新石垣	2,515,210
18	大分	1,876,887
19	高松	1,815,458
20	宮古	1,803,490

成田空港の国内線の割合

20%程度を占める



■ 国内線 ■ 国際線



■ 国内線 ■ 国際線

ターミナルの分類と特徴

- 「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」は、それぞれ異なる特性を持っている

集約ワンターミナル方式

トルコ・イスタンブール空港



- ターミナルが1つのため、お客様にとってシンプルでわかりやすい
- 全ての乗継が同一ターミナル内で完結するため、ハブ空港としての機能が向上する
- リソースを集約化・共用化が図られることで、高効率な運用が可能
- 多様なエアライン提携や規模の変化にフレキシブルに対応が可能

分散ユニットターミナル方式

ロンドン・ヒースロー空港



- 個々のターミナルはコンパクトでお客様の歩行距離が短い
- 同一ターミナル内での乗継は容易
- アライアンスや航空会社ごとのカスタマイズが容易
- 各ターミナルが独立しているため、ターミナルごとの閉鎖を伴う大規模改修や、新しいシステムの導入が容易
- 施設が複数あるため、イレギュラー時の冗長性確保が容易

- 成田空港が、我が国基幹インフラとして、日本の国際交流や産業、観光の国際競争力を支える役割を果たし続けるためには、旅客ターミナルをとりまく足元の諸課題に対応し、首都圏を発着地とする需要のみならず、アジアをはじめとする三国間流動や国際線・国内線の乗継需要を取り込み、『世界と繋がる多様なネットワーク』をもつ国際ゲートウェイ空港を目指すべき。
- 成田空港の旅客事業を取り巻く概況、既存施設が抱える諸課題等を踏まえると、あるべき姿の実現には集約ワンターミナル方式に優位性がある。

成田空港の旅客ターミナルが抱える諸課題

取扱容量の不足

- ・今後の需要増大に対応するためには取扱容量の増強が必要

お客様利便性の低下

- ・古い建物構造のため最新技術を導入できない等、お客様へのサービスレベルが低下

労働力不足

- ・就労環境を向上する等による労働力の確保と、自動化・省力化や運用の効率化は喫緊の課題

既存施設の老朽化

- ・深刻な老朽化により、閉鎖を伴う大規模改修や建替え等の抜本的な対応が必要

多様な航空ニーズへの対応

- ・多様化する航空会社間の結びつきやLCCの急成長による国内線の増加に伴いターミナルをまたぐ乗継が増加

増大する自然災害への対応とレジリエンス強化の必要性

- ・自然災害の頻発・激甚化に対してレジリエンス強化は空港の使命

開港当初からの施設レイアウト

- ・需要増に追従して増改築を繰り返してきた結果、複雑でわかりにくい等、現在のニーズに対応できていない

非効率な施設

- ・分散により事業者の運用負荷が増大
- ・ターミナルの互換性が乏しく、航空会社の柔軟な受入れが困難

サステナブル社会への対応

- ・旅客ターミナル等の建築施設についても脱炭素化への取組みは必須

集約ワンターミナル方式の優位性

① 十分な取扱容量

- 旅客ターミナルの集約により、ユニット方式に比べてコンパクトな施設規模で同じ取扱容量を実現可能

② 多様な航空ニーズに対応可能な柔軟性

- 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

③ 利用者視点での利便性や快適性

- 最新の技術や日本らしさの体感といったお客様の旅を彩る空間の演出を、より統一的にデザインでき
- 旅客ターミナルを1つに集約することで、お客様にとってシンプルでわかりやすく、乗継利便性も向上

④ 効率的でコストリズナブルな事業環境

- 施設・設備、グランドハンドリングの人員等、リソースを集約化・共用化することで、高効率な運用を実現
- 旅客ターミナルの集約によりコンパクトな施設にすることで、投資・ランニングコストを抑制

⑤ 環境負荷低減

- 旅客ターミナルの集約によりコンパクトな施設にすることで、環境負荷を低減

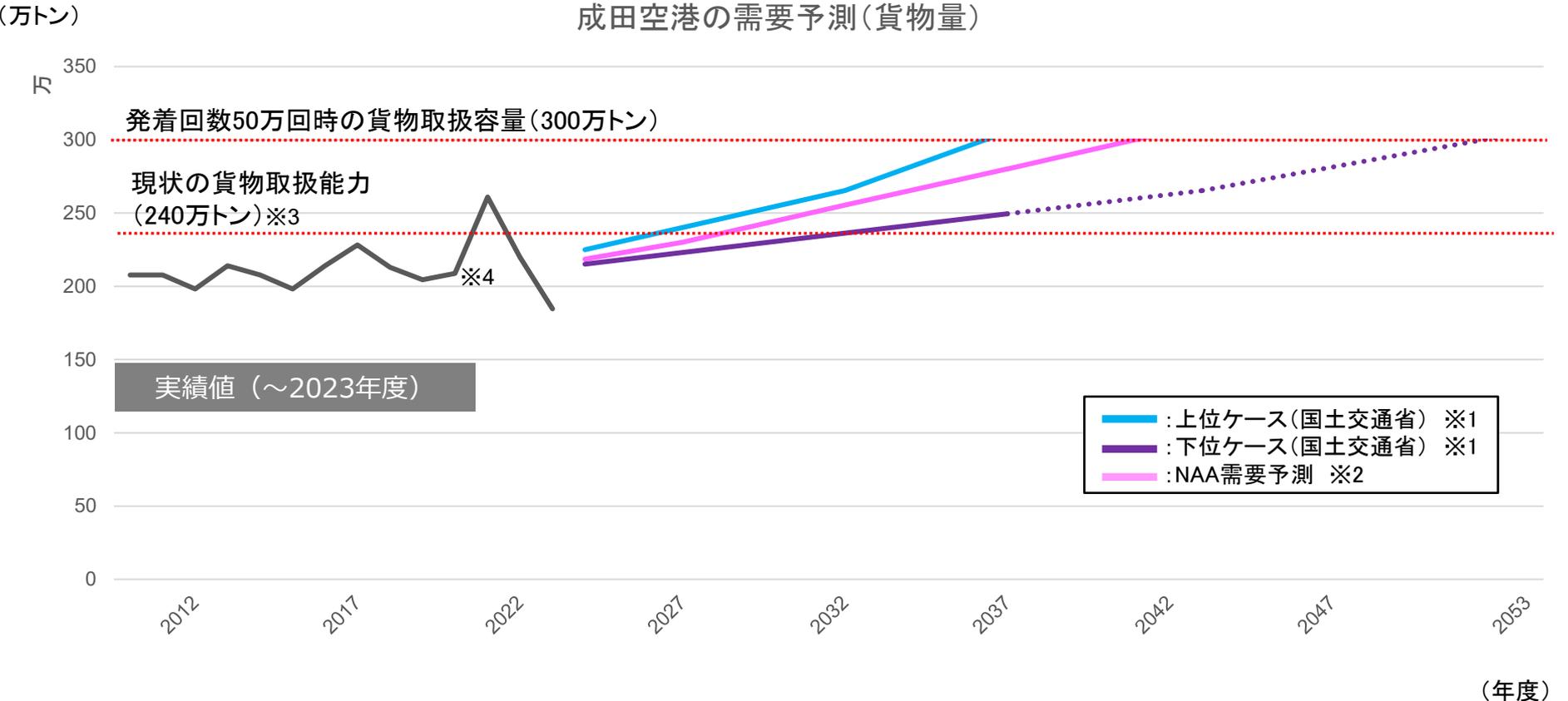
新旅客ターミナルの形状分類

- 海外空港事例を参考に、ワンターミナルの型式をコンコースの配置によって整理したうえで、成田空港の敷地条件を満たす案を作成し比較評価した
- 「旅客利便性」「ターミナル館内オペレーション」「コスト」「技術的成立性」「施設の公平性・柔軟性」「環境負荷低減(建設時含む建物に起因するもの)」に優位性があるロングピア型をベースケースとすることとした
- ロングピア型はコンコースの本数を少なくでき、分岐を減らせるため旅客にとってわかりやすい。エプロンベイも広くでき、航空機の走行性やレジリエンスの点でも優位である
- 「航空機オペレーション」「環境負荷低減(航空機に起因するもの)」といった評価軸に対しては、エプロン誘導経路の設定や滑走路のアサインルールなどの施策も勘案し、成田空港にとって、より総合評価の高い形状にしていくことが必要である

		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							
1. 旅客利便性	移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）		今後のモビリティ導入検討による									
	モビリティ能力											
	わかりやすさ	5						5	4	3	2	2
	階層移動	4						4	4	3	2	2
2. 航空機オペレーション	乗継しやすさ	5	5	4	3	2	2					
	航空機の走行距離	3	3	3	3	5	4					
	エプロンレイアウト	2	2	2	3	4	4					
3. ターミナル館内オペレーション	レジリエンス	4	5	5	5	4	4					
	ランニングコスト	5	5	4	3	1	1					
	スタッフ配置の効率性	4	4	4	3	2	2					
4. コスト	レジリエンス	4	4	3	2	1	1					
	整備コスト	3	5	4	3	1	2					
5. マスタープランの技術的成立性、その他	非航空収入の最大化	5	5	4	3	2	2					
	段階工事の複雑性	3	4	4	2	3	3					
	更なる拡張可能性	4	4	4	4	4	4					
	公平性、柔軟性	5	4	3	2	1	1					
	環境負荷低減①（建設時含む建物に起因するもの）	3	5	4	3	1	2					
環境負荷低減②（航空機に起因するもの）	3	3	3	3	5	4						

- 円滑な出入国(令和5年3月31日閣議決定_観光立国推進基本計画より)
訪日外国人旅行者の来訪の促進のためには、留学生の増加・活用等国際相互交流の推進、ビザ緩和、ビザ発給・出入国手続の迅速化・円滑化等、様々な取組を推進することが重要であることから、関係省庁、日本政府観光局等の政府関係機関が緊密な連携・協働を図り、総合的かつ計画的に施策を推進する。
- 空港業務(令和5年6月空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめより)
空港業務(グラハン、保安検査)は、公共交通や貨物輸送により国民生活や社会経済活動を支える航空ネットワークの根幹であり、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するための拠点でもある、「空港」の機能を維持していく上で、極めて重要な役割を果たしている。業界全体のイノベーションを推進し、コロナ禍前の水準以上に航空需要が回復してきても、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極めて重要である。
- ビジネスジェット(平成26年6月交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめより)
我が国でも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し、あるいは、我が国の企業経営者の時間が有効活用され、また、航空機製造・整備産業の充実につながることにより、我が国の国際競争力の強化に貢献すると考えられる。
- 脱炭素
航空局では「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、2021年3月に「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」を設置し、空港施設・車両の省エネ化や空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進。

- 成田空港の発着回数が50万回に達した際の貨物量は300万トンが見込まれる。
- 上記の取扱容量を備えた貨物施設整備が必要となる。



※1: 成田空港会社の需要予測と国の発着回数予測から算出
 ※2: IATAでは「新型コロナウイルス感染症の影響によりアジア地域における航空需要は2024年に2019年のレベルに回復する」と予測していることから、成田空港会社は「5年後ろ倒し」した需要予測としている(出典:IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11)
 ※3: 貨物地区移転までの間も施設の改廃や運用の見直しなどにより現行施設の取扱容量については若干増加する見込み
 ※4: 2021年度はコロナ禍による航空貨物需要が増加し、一時的に貨物取扱容量を超えたもの
 (参考: 貨物の需要は足元の経済・政治動向に大きく影響を受け、ボラティリティが高いことが特徴)

- 貨物取扱施設についても、取扱容量に加え、貨物需要を引きつける質を備えることが必要。
- エアライン、フォワーダーからのヒアリングによれば、求められる主な質的要素は「人手不足等に対応した効率化」などが求められている。

エアラインが求める要素

- ・適切なスペース確保による作業の効率化

エアライン フォワーダー共通

- ・作業員の高齢化、人手不足に対応した効率化
- ・施設配置の効率化

フォワーダー が求める要素

- ・空港内外含めた施設配置の効率化
- ・トラック動線の効率化

【参考】成田空港会社によるヒアリング調査(2022年11月)

【エアラインが求める要素】

- ・作業員の高齢化、人手不足が顕在化している
- ・貨物地区、上屋分散による非効率なオペレーションが発生している
- ・上屋等の施設や航空機周辺スペースの狭隘により作業効率が低下している など

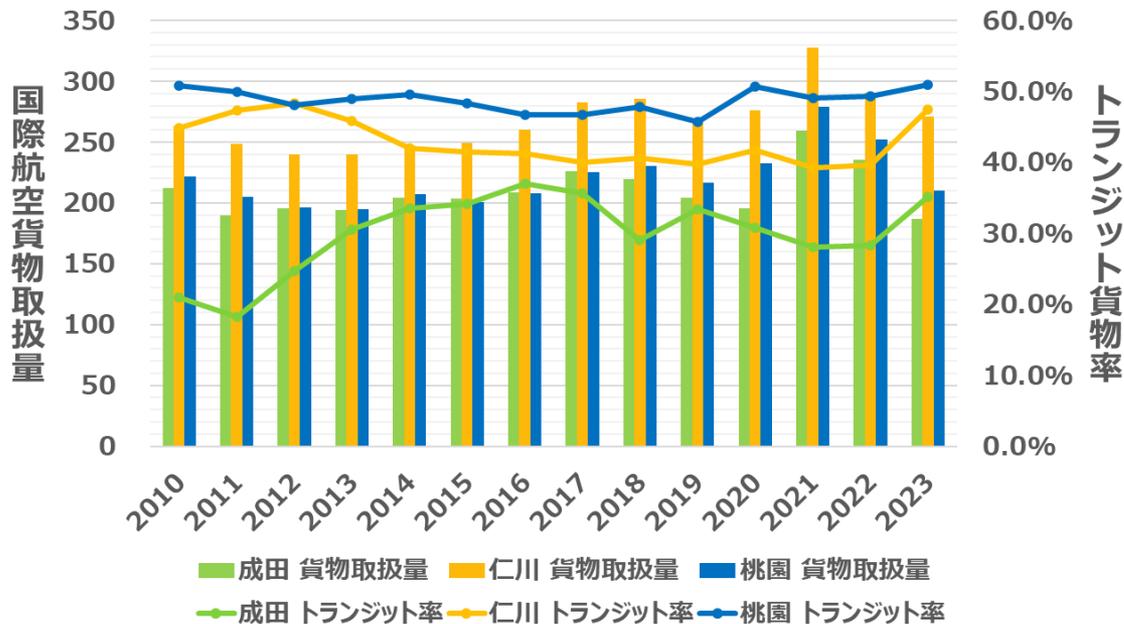
【フォワーダーが求める要素】

- ・作業員の高齢化、人手不足が顕在化している
- ・貨物地区、上屋分散による非効率なオペレーションが発生している
- ・フォワーダー施設が空港外に立地していることによる、無駄なトラック輸送が発生している
- ・繁忙期には上屋作業遅延による長期待ち時間が発生している
- ・輸出入トラック動線の輻輳による慢性的な貨物地区内の混雑が発生している など

○旅客と同様に、国際貨物の継越需要を取り込むことが重要であり、そのための施設整備が必要。
 ○成田空港と競合する東アジアの2空港は、継越(トランジット)貨物の取扱量が多く、自国以外の3国間の輸送需要を取り込んでいる。

東アジア3空港の貨物取扱量とトランジット率

(単位: 万トン)



<p>成田</p> <p>187万トン (79.4%)</p> <ul style="list-style-type: none"> トランジット率35.2% 	<p>2023年取扱量 (前年比)</p>
<p>仁川</p> <p>271万トン (93.1%)</p> <ul style="list-style-type: none"> トランジット率47.4% 空港内FTZにGDC*を積極的に誘致 	
<p>桃園</p> <p>210万トン (83.3%)</p> <ul style="list-style-type: none"> トランジット率50.9% 複数国間での貨物混載ハブ (MCC**)を目指す 	

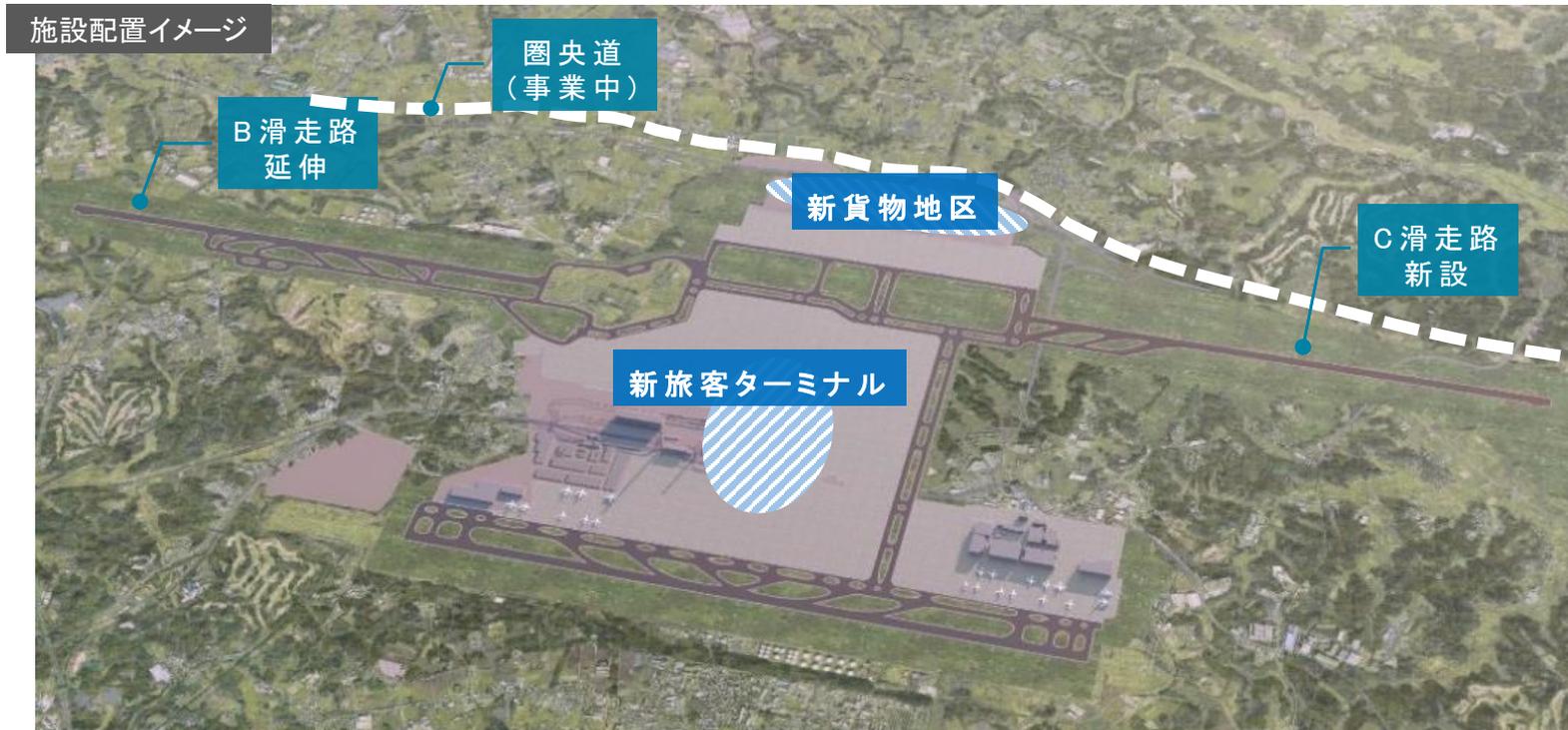
出典：各空港運営者HP及び空港会社によるヒアリング結果

* GDC : Global Distribution Center
 ** MCC : Multi Country Consolidation

貨物地区の集約

- 空港内で分散している貨物地区及び空港周辺のフォワーダー施設を集約することによるコスト、リードタイム削減
- 労働力減少が見込まれる中、貨物地区、施設毎に分散している労働力を集約し最大限活用する
- トラックドライバーの負担となっている貨物地区、施設を跨いだ配送を新貨物地区に一本化
- 圏央道新規IC※からのスムーズなアクセスによる物流コスト及びリードタイムの削減。

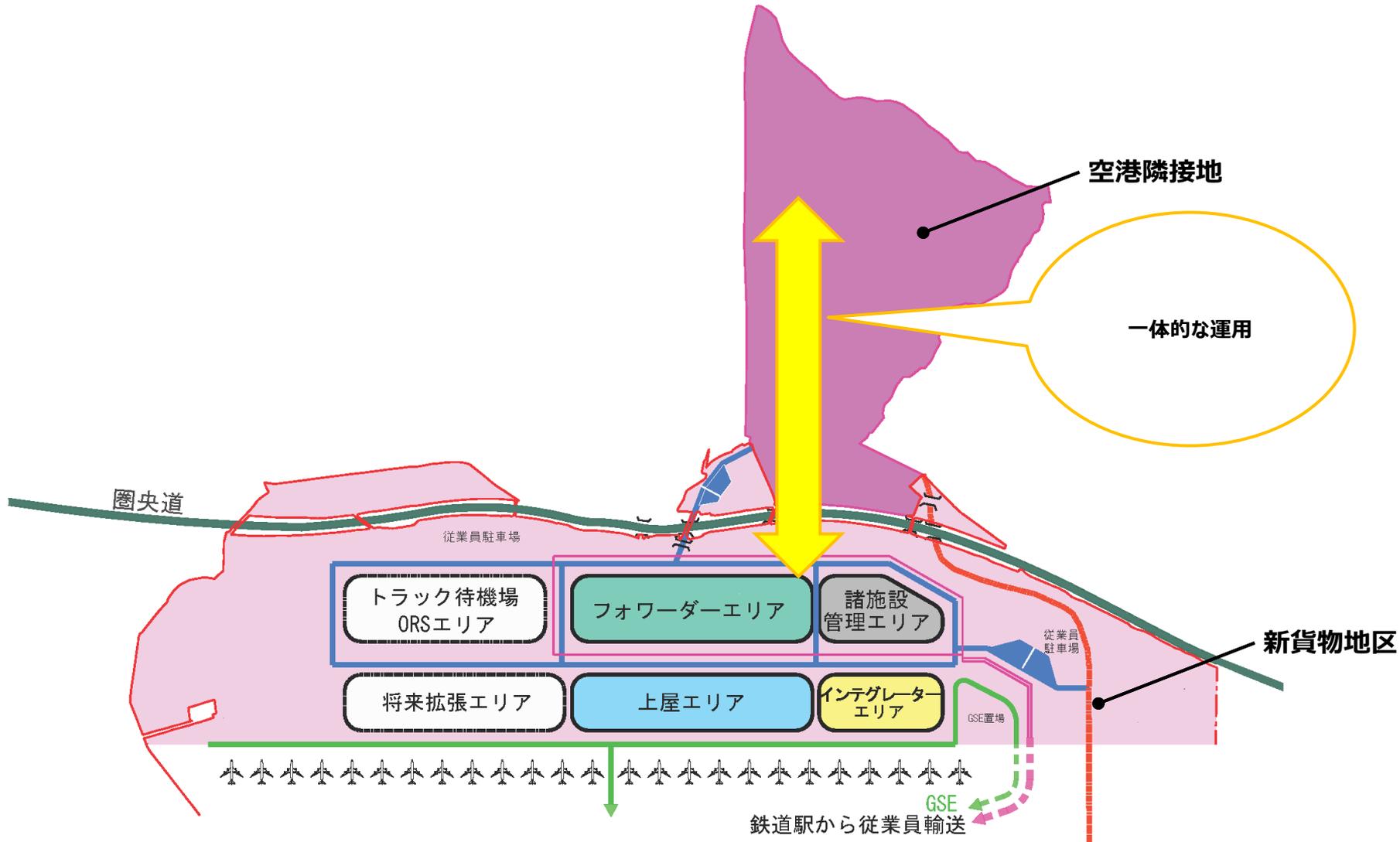
※圏央道新規ICは、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。



- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区の配置のイメージを記したものです。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

空港隣接地との一体的運用(イメージ)

- 新貨物地区と空港隣接地との一体的運用を通じ航空物流と親和性の高い新たな需要を誘致
- 新貨物地区と空港隣接地を一団の土地とし総合保税地域化し、効率性・生産性向上



自動化による効率化

- 徹底的な自動化・機械化による世界最高水準の効率性・生産性向上
- 新貨物地区内における貨物荷姿の標準化
- 人手による作業の選択と集中による労働環境の向上

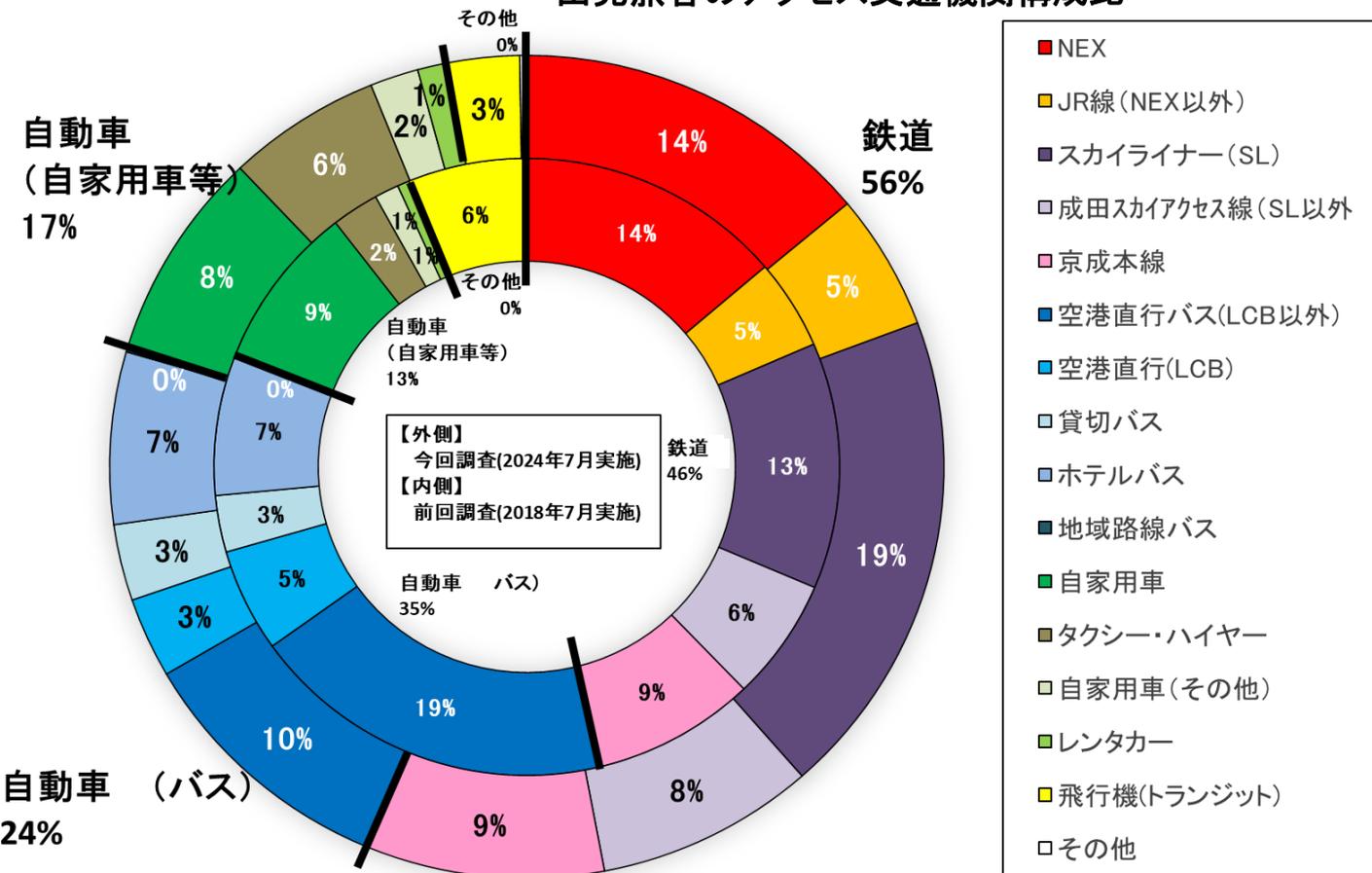
青は自動化部分、赤が人手を集中投下する部分



成田空港のアクセス現況

- 成田空港への交通アクセス手段の割合は、鉄道56%、バス24%となっており、鉄道及びバスで約80%を占め、公共交通機関が主要なアクセス手段となっている。
- 2024年の調査における鉄道アクセスの利用割合は、2018年の調査時より増加している。

出発旅客のアクセス交通機関構成比



出典：2024年度成田国際空港アクセス交通実態調査(速報値)

【調査期間】
2024年7月5日～12日

【調査方法】
出発ゲートにおいて出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査を実施。

【有効回収票数】
12,875票

空港内道路のアクセシビリティ強化

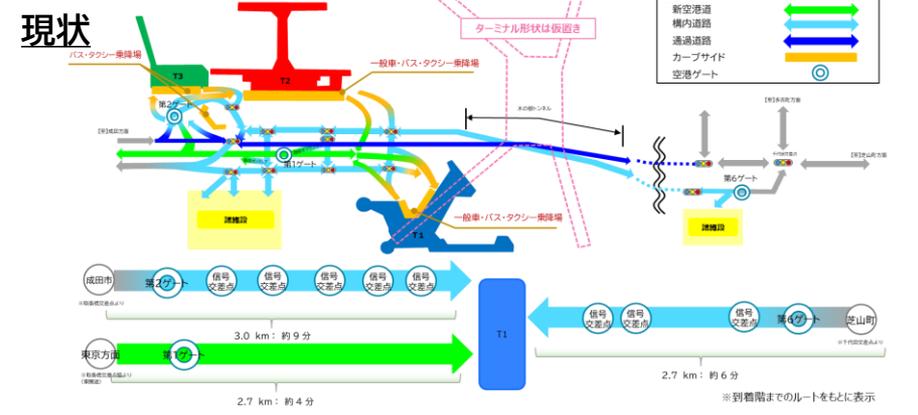
- 空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路もわかりやすく速達性の高い道路に再編し、首都圏及び各方面からの道路アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保を図る

1. 空港内道路の課題

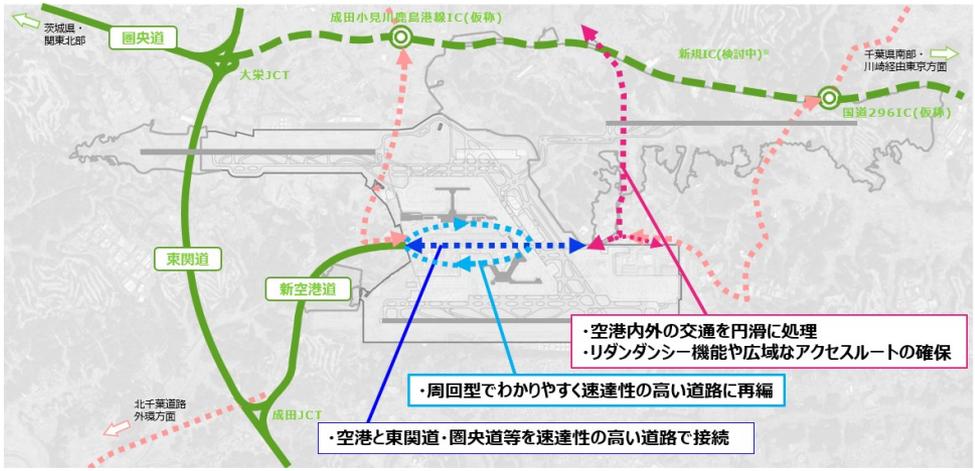


- 旅客・貨物・従業員動線が混在し、分岐が多く判りにくい
- 平面交差点が多いため、速達性が低い
- 目的地別の動線になっていないため、大型・普通車が混在
- 道路線形に起因し施設間のアクセスに大きな偏りが発生

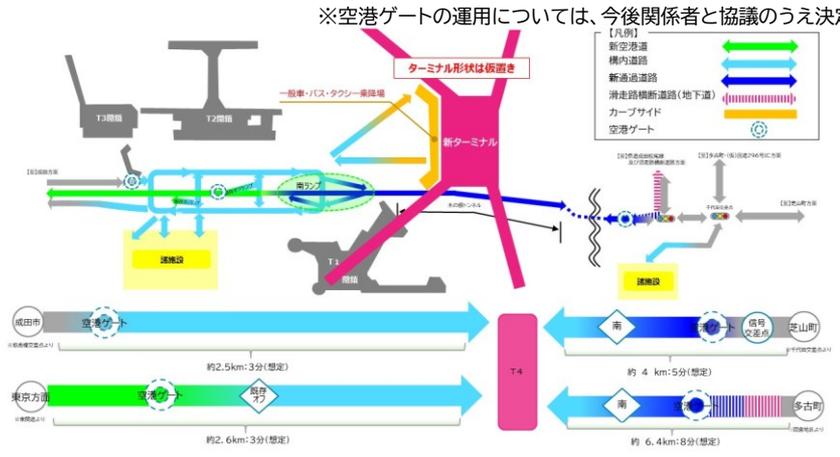
3. 再編のイメージと効果



2. 再編全体コンセプト



再編後



成田空港の鉄道アクセスの現状

- 成田空港の鉄道アクセスは、JR線とスカイアクセス線、京成本線の3線で都心部等と接続。
- 優等列車は、JR成田エクスプレスと京成スカイライナーで、成田エクスプレスは1時間あたり1～2本、第2ビル駅から東京駅まで最速50分。スカイライナーは1時間あたり1～3本、空港第2ビル駅から日暮里駅まで最速36分。なお、在来線も1時間あたり最大本数3本。



ルート	列車種別	区間	所要時間	最高速度	表定速度	車両編成	1時間あたり本数
JR線	成田エクスプレス	東京駅～空港第2ビル駅	最速50分	時速130km	時速92km	12両	1本～2本
	総武快速線	東京駅～空港第2ビル駅	約90分	時速120km	時速52km	15両	1本～2本
スカイアクセス線	スカイライナー	日暮里駅～空港第2ビル駅	最速36分	時速160km	時速102km	8両	1本～3本
	アクセス特急	日暮里駅～空港第2ビル駅	約60分	時速120km	時速61km	8両	1本～2本 (押上方面を含む)
京成本線	特急・快速	日暮里駅～空港第2ビル駅	約70分	時速105km	時速57km	8両	1本～3本

※端数切り上げ表示

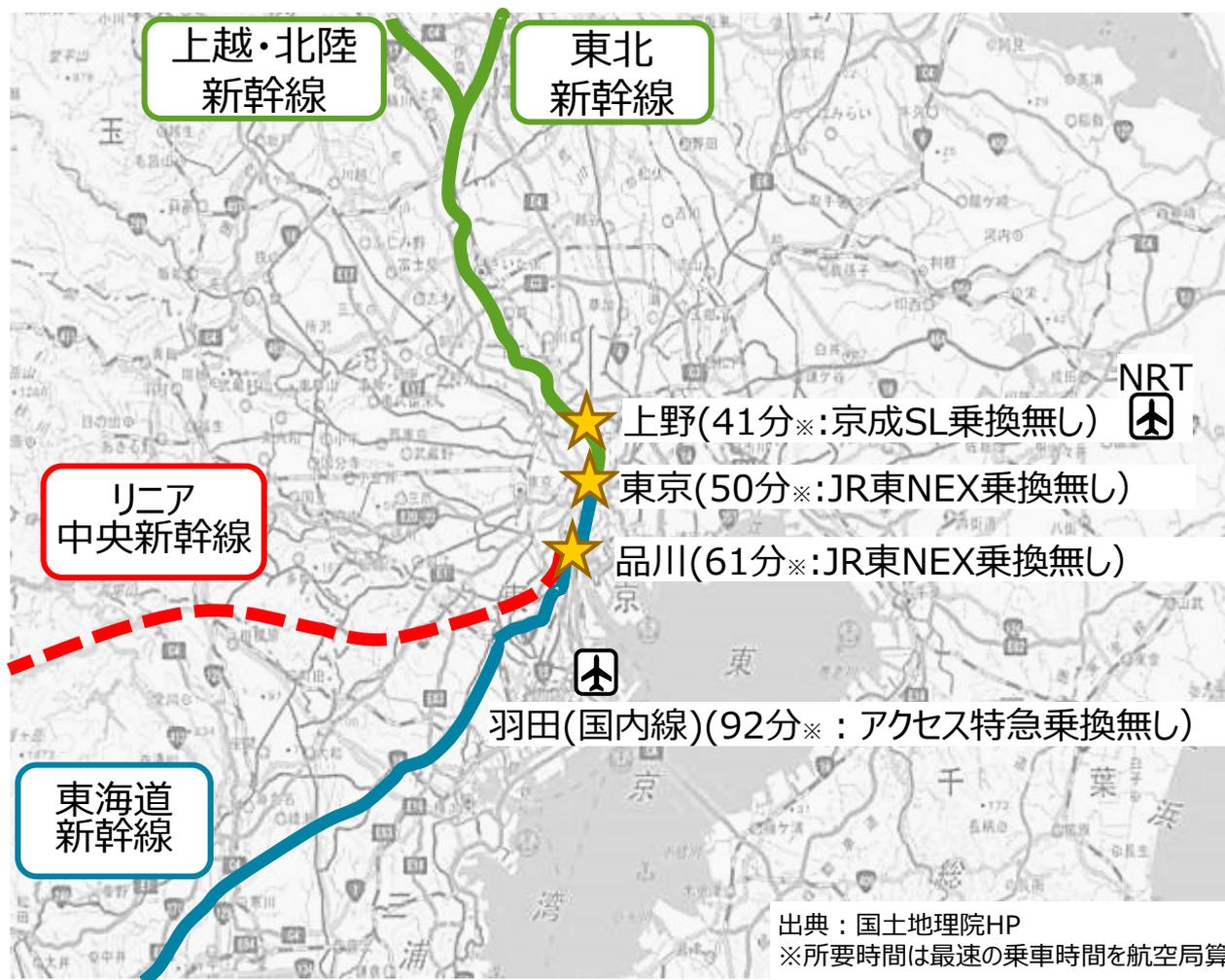
○都営浅草線経由で都心部へ乗り入れているアクセス特急は、京成電鉄(成田空港～押上)、都営地下鉄(押上～泉岳寺)、京浜急行(泉岳寺～羽田空港)が連携して成田羽田間の直通運行を実施。



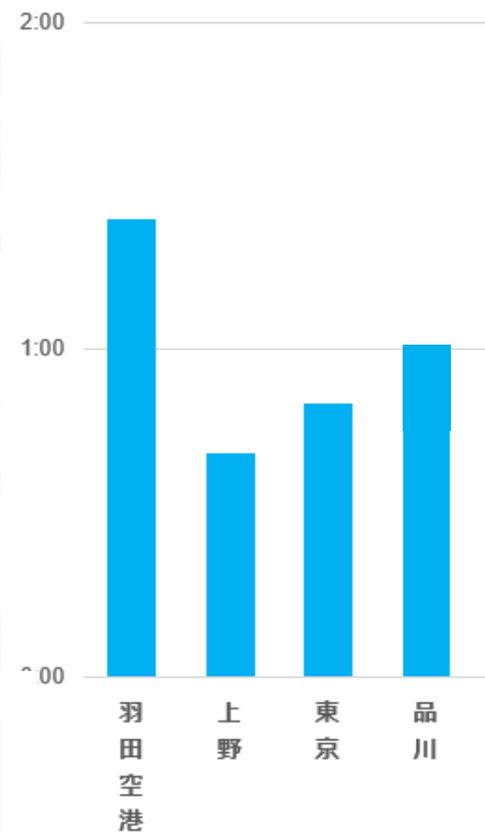
※2024年3月に約1ヶ月間、京成、都営浅草線、京急車内にて上記広告が掲出された

成田空港の鉄道アクセスの現状

- 成田空港(空港第二ビル)から新幹線等のターミナルとなる東京・品川へは最速で1時間程度。
- 羽田空港へは、スカイアクセス線ルートを行く「アクセス特急」により都営浅草線・京急線を経て、最速1時間半程度で直通している。



最速の所要(乗車)時間



出典：国土地理院HP
 ※所要時間は最速の乗車時間を航空局算出

成田空港鉄道アクセスの需要予測

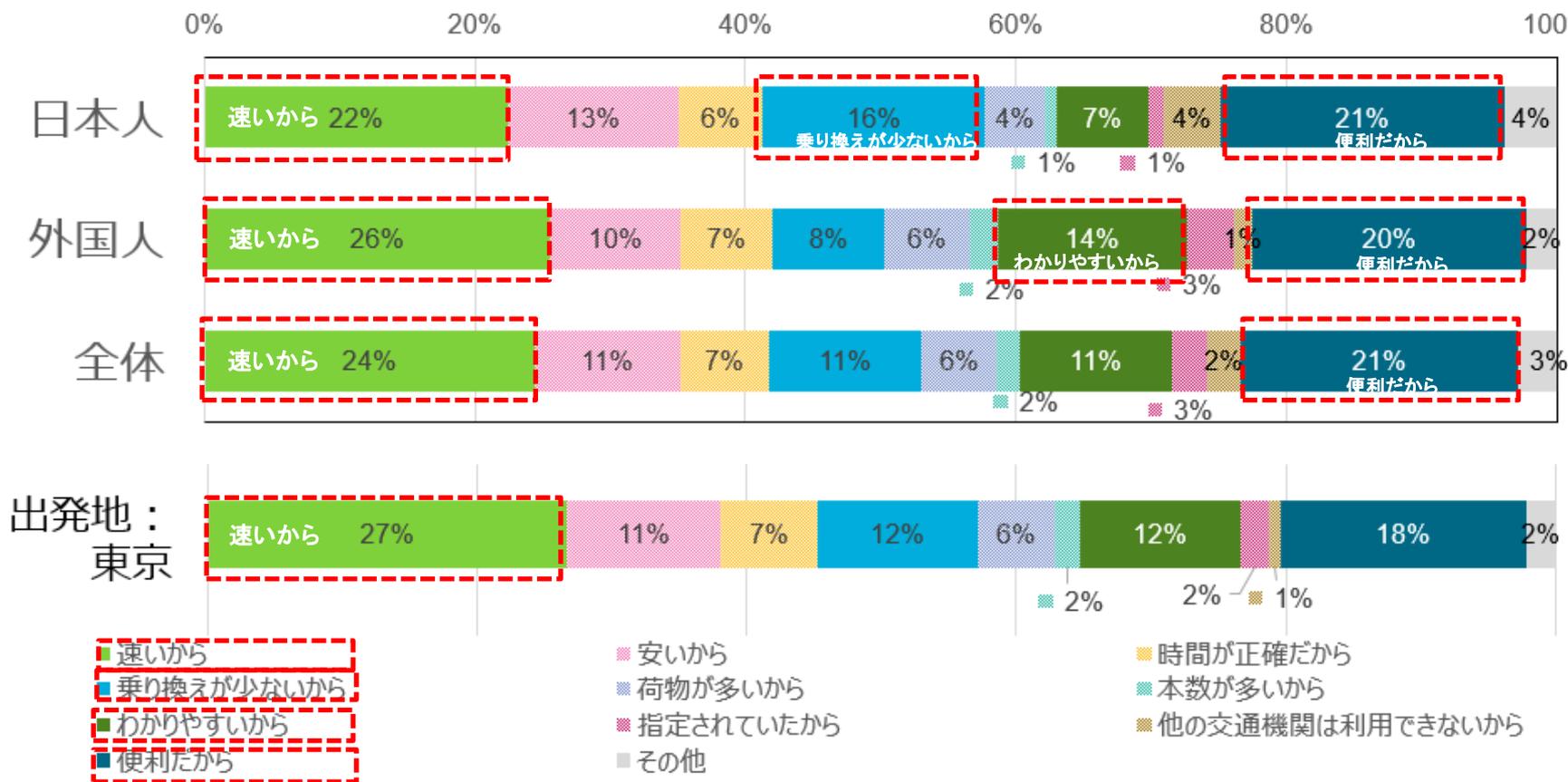
- 混雑期において、京成スカイライナー※¹及びNEX ※¹は、2030年代前半にはピーク時混雑率が100%を超え、京成スカイライナーは2040年代前半にピーク時混雑率が150%を超える。また、アクセス特急、京成本線も2030年代半ばには混雑率が150%を超えると予測。※¹ 全席指定のため、混雑率が100%を超えると乗車はできない。
 - 通常期において、京成スカイライナー及びJR NEX は、2030年代半ばから後半にはピーク時混雑率が100%を超える。また、アクセス特急も2040年には混雑率が150%を超えると予測。
 - このため、輸送力増強が必要となるが、単線区間などがあるため、輸送力の増強にも限界が発生。
 - 空港駅※²について、2030年代半ば頃より、駅利用者が今の150%を超え、混雑が深刻化。
- ※² 成田空港駅及び空港第2ビル駅
- 上記のように予想される混雑に対応した輸送力の増強が必要となる。

(FY)			2030	2035	2040	2042
イベント			新滑走路供用	Step1新ターミナル供用(仮)		
鉄道の混雑率 (ピークの2時間)	優等列車	混雑期	SKL100%超	NEX100%超		SKL150%超
		通常期		SKL100%超	NEX100%超	
	一般列車	混雑期	アク特150%超	本線150%超		
		通常期			アク特150%超	
空港駅 通常期 (成田空港駅・ 空港第2ビル駅) (2023年度比)			駅利用者150%超			

備考)上記の表は、上り列車ピーク時2時間合計の混雑率(旅客荷物も考慮済み)が100%を上回る時期を示したものの。備考)混雑率は、季節変動を勘案するため、通常期の旅客数に、実績に基づき算出した倍率(注)を乗じて求めた数値。
(注)航空・鉄道旅客は季節変動があることから、旅客の最も多い3月の平均と年間平均の比率である1.21倍を通常期に乗じて混雑期を算出している。

空港アクセスに求められる利便性

○アクセスについては、輸送力に加え、旅客から選好される質を備えることも必要。
 ○成田空港を利用する旅客に対する調査によれば、アクセスに求められ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」が求められている。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い。



(注) 端数処理の関係から合計値が100%に合致しない場合がある。

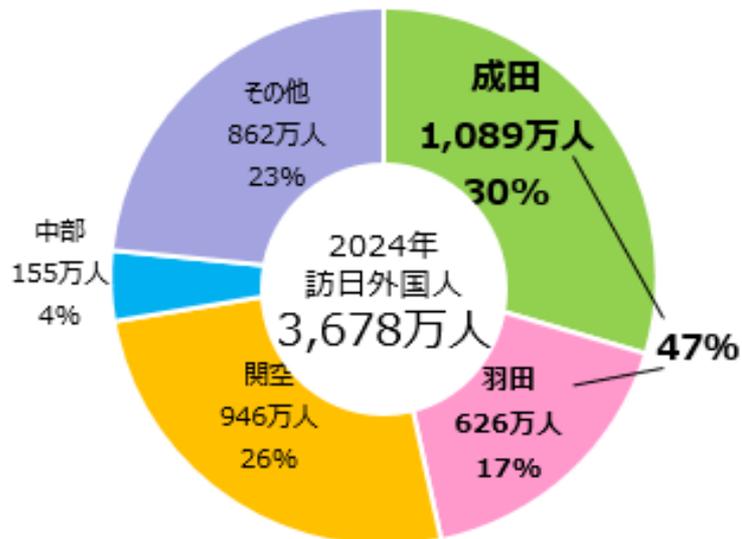
※2024年度成田国際空港アクセス交通等実態調査(出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査を実施)(速報値)

出展 2024年度 成田国際空港アクセス交通等実態調査・調査日 2024年7月5日(金)～11日(木)

都心・地方送客拠点とのアクセス

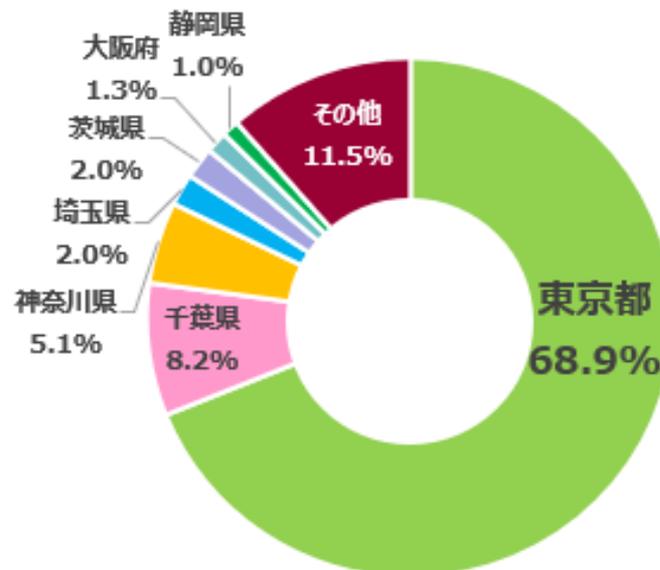
- 訪日外国人の約半数が成田空港と羽田空港からなる首都圏空港を利用、そのうち成田空港の利用者は最大であり全体の3割を占めている。
- 成田空港から入国した訪日外国人の約2/3が東京都を第一訪問先としていることから東京都心や、地方送客拠点である新幹線・リニア駅や羽田空港間におけるアクセス機能は重要。

訪日外国人 空港別利用者数割合
(2024年)



出典：「出入国管理統計」(2024年 出入国在留管理庁)
※2024年12月分のみ速報値

成田空港から入国した訪日外国人の第一訪問先 (都道府県別)
(2022年)



出典：「訪日外国人の国内流動状況について」(2024年 国土交通省)
※成田空港から入国した訪日外国人の最初の目的地 (第1訪問先) を集計

- 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も、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が求められる。
- 「速さ」「便利さ」「わかりやすさ」といった利便性を備えるためには、乗車時間や乗り継ぎ回数を少なくすることが求められる。

成田空港	成田空港第2PTB⇒	東京駅	上野駅	品川駅	羽田空港
スカイアクセス線ルート 【スカイライナー利用】	乗車時間(分)	46	41	54	75
	乗り継ぎ回数	1	-	1	2
スカイアクセス線ルート (アクセス特急利用)	乗車時間(分)	62	55	70	92
	乗り継ぎ回数	1	-	-	-
JR線ルート 【NEX利用】	乗車時間(分)	50	58	61	82
	乗り継ぎ回数	-	1	-	1

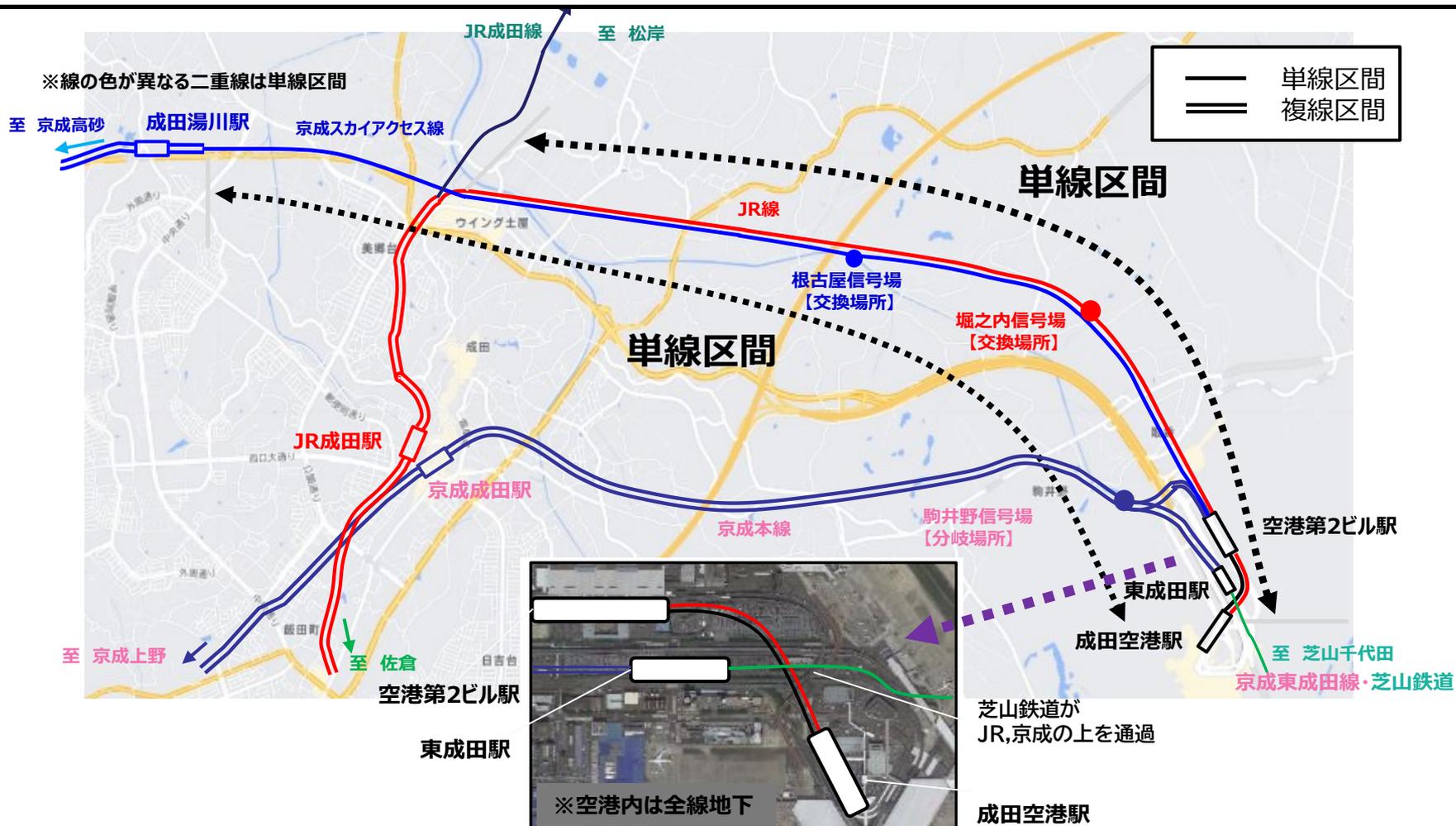
(参考)羽田空港	羽田空港第1PTB⇒	東京駅	上野駅	品川駅	成田空港
京浜急行線ルート	乗車時間(分)	23	32	15	75
	乗り継ぎ回数	1	1	-	2
東京モノレール線 ルート	乗車時間(分)	28	33	28	76
	乗り継ぎ回数	1	1	1	2

注)2025年2月期ダイヤにおける最速の乗車時間、乗り継ぎ回数(航空局調べ)

注)上記乗車時間には乗り継ぎのための待ち時間は含まれない

空港付近の単線区間

■ JR線(NEX・総武快速線)及び京成スカイアクセス線(SKL及びアクセス特急)は、旧成田新幹線用施設を2社で1線ずつ使用しているため、空港から土屋までの約9kmにわたり単線区間となっており、待避線は各線1か所のみ。更なる増便には単線区間の解消が必要。



成田空港及び周辺の課題

- 成田空港駅における鉄道アクセスについては、「速さ」「便利さ」「わかりやすさ」といった利便性を備えることが求められる。その際、ターミナルビルの整備と連動した対応が必要。
- 加えて成田空港駅については、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ことが求められる。
- 成田空港周辺9kmについては単線区間であり、今後増加する空港利用旅客の輸送に対応や、また速達性を含めた利便性向上のために、この単線区間の複線化も含めた方策が求められる。

新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



【混雑するアクセス線ホーム】



・空港第2ビル駅のアクセス線ホームにて、スカイライナーとアクセス特急の出発時刻が近いタイミングでは、写真のような混雑が発生する。

- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
- ・既存施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現状のまま示しております。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。