

米国・ニューヨーク John F. Kennedy 国際空港におけるターミナルの再開発について

総括主任研究官 諏訪 達郎
研究官 吉原 圭佑

(要旨)

国際航空旅客需要は世界的に増大しており、日本でも、東京国際空港、関西国際空港において、敷地や発着枠の制約がある中で旅客需要の増大に対応する必要がある。米国においても、ニューヨーク大都市圏に立地する John F. Kennedy 国際空港（以下「JFK 空港」という。）において、旅客需要の増大を見越して、ターミナルの集約・再開発に取り組んでいる。このため、JFK 空港におけるターミナルの集約・再開発に係る取組及び乗継旅客の利便性向上に係る取組の現状を把握し、日本における空港ターミナルの拡充を始めとする旅客需要の増大に対応するための取組に役立てるべく、2025年3月に同空港を管理するニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（PANYNJ）及び同空港を利用する米国の大手航空会社2社へのヒアリング調査を実施した。

1. はじめに

国際航空旅客需要は世界的に増大しており、日本でも、東京国際空港¹、関西国際空港²において、敷地や発着枠の制約がある中で旅客需要の増大に対応する必要がある。

この点に関して、米国大都市圏に立地する空港において、敷地や発着枠の制約がある中で、旅客需要の増大を見越してターミナルの集約・再開発を行っている事例の一つとして、JFK 空港が挙げられる。同空港の事例から、日本における空港ターミナルの再開発に係る取組への参考となる知見を得ることができると考えた。また、旅客需要の増大に伴い、乗継旅客需要の増大も見込まれることから、乗継旅客の利便性向上に係る取組についても調査を行うべきであると考えた。

このため、2025年3月19, 20, 27日に PANYNJ 及び JFK 空港を利用する米国の大手航空会社2社にヒアリング調査を行った。併せて、空港整備を含む、ニューヨークの都市開発について知見を得るべく、ニューヨーク市立博物館を訪問し（3月18日）、ニューヨークの

¹ 国土交通省航空局「羽田空港のこれから」～「これまでの取組」
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/process/>（閲覧日 2025年7月23日）

² 関西エアポート株式会社「関西国際空港ターミナル1リノベーション」
<https://www.kansai-airport.or.jp/tlrenovation/>（閲覧日 2025年7月23日）

都市開発の歴史において、関係者との合意形成、民間資金の確保等が重要な役割を果たしてきたことを実感した。



写真1 ニューヨーク市立博物館の外観
(国土交通政策研究所撮影(2025年3月))

2. JFK 空港の概要

JFK 空港は米国の中では国際線の就航比率が高く、国内線と国際線の旅客数はそれぞれ 2,801 万人、3,526 万人である (2024 年)³。

JFK 空港は、1942 年に建設工事が開始され、当初はニューヨーク市が空港の運営管理をする計画であったが、開港直前の 1947 年 6 月 1 日に空港の運営はニューヨーク・ニュージャージー港湾公社 (Port Authority of New York and New Jersey、以下「PANYNJ」という。)に移管された。同空港はニューヨーク大都市圏の他の空港と共に、PANYNJ によって管理されている。同空港には、1948 年 7 月 9 日から国際線が就航し、John F. Kennedy 大統領を記念して 1963 年 12 月 24 日に JFK 空港と改称された⁴。膨大な旅客を輸送するため、JFK 空港内の五つのターミナル及び空港近郊の駅を連絡する JFK Air Train は、完全無人の自動運転車両で 24 時間 365 日稼働し、年間 2,200 万人の利用者がいる。この交通シス

³ The Port Authority of New York and New Jersey, “2024 Airport Traffic Report”, p.33
https://www.panynj.gov/content/dam/airports/statistics/statistics-general-info/annual-atr/ATR_2024.pdf
(閲覧日 2025 年 6 月 6 日)

⁴ 前出脚注 3 The Port Authority of New York and New Jersey, “2024 Airport Traffic Report”, p.3

テムは1両から4両まで利用者数に応じて編成を変更することができ、通常2～3両編成で運転している。

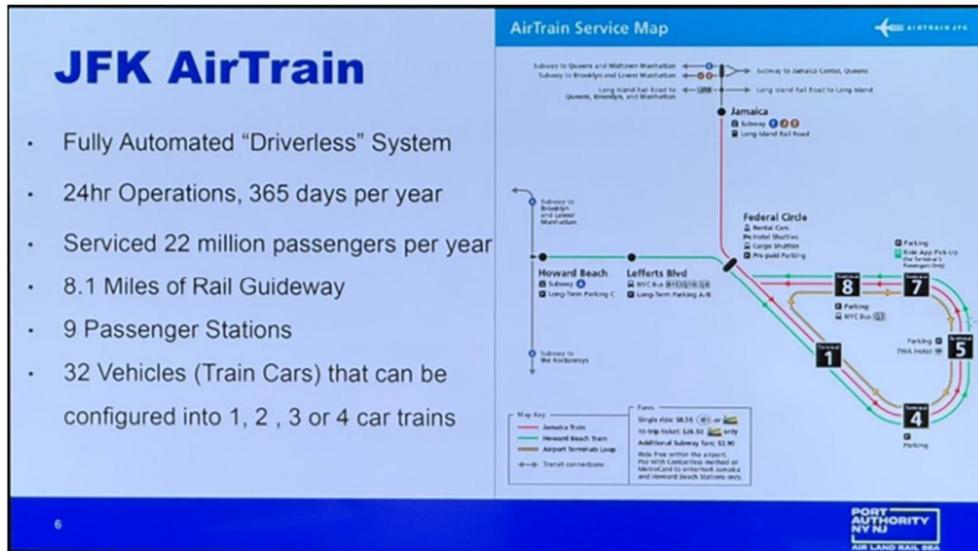


図1 JFK Air Train の概要及び路線図

出典:ヒアリングにおける PANYNJ スライド

3. JFK 空港ターミナルの再開発プロジェクトについて

(1) JFK 空港の現状の課題及び対応策

PANYNJ の予測では空港利用者数が現在の約 6,200 万人から 2050 年までに 1 億人に増加すると予測されており、大幅な旅客需要の増大に備えた空港設備の拡充が喫緊の課題となっていた。JFK 空港の敷地の拡張は困難であり、さらに、同空港が立地するトライステート地域（ニューヨーク州、ニュージャージー州、コネチカット州）は、航空路が密集しており、現状、運輸省連邦航空局（Federal Aviation Administration）により、同空港に離発着できる 1 時間当たりの便数の上限は概ね 68 便とされている。

このため、PANYNJ は、旅客需要の増大に係る輸送力の強化を発着枠の拡大ではなく運航機材の大型化⁵により図っていくこととし、新設する各ターミナルを、より大型の機材やワイドボディ機に対応できるように設計した。

他方で、JFK 空港の旅客ターミナル数は米国で最大であり、2025 年 3 月現在、相互に離れて設置された五つのターミナルそれぞれに税関及び入国審査機関が設置されており、ターミナル間を移動して接続便に搭乗する場合は再度のチェックイン等煩雑な手続がある⁶。

⁵ 具体的な大型機の例としてエアバス A350 等が挙げられた。なお、これらの機材は低騒音であり、周辺住民からの苦情は少ないとのことであった。

⁶ 以前、JFK 空港のターミナル数は最大で 9 であったが、その理由は、各航空会社が自社専用の「小さな王国」を保有することに固執したからとされ、各社間には協力関係がなかったとのことであった。

さらに、預け入れた手荷物の接続便への積替えについても、到着便に係る税関検査を経た手荷物を一旦旅客又は空港職員が引き取った上で再度接続便に係る預入手続が必要とされており、こうした旅客にとって不便な点についても改善が必要とされていた。

(2) JFK 空港の再開発プロジェクトの概要

2017年、当時のアンドリュー・クオモ市長は、既に改修工事が進行していたラガーディア国際空港と同様の再開発を JFK 空港においても実施すべく、空港諮問委員会を設置した。JFK 空港の再開発に係る総工費は 190 億ドルを超過するが、PANYNJ は全体の 1/4 に当たる 39 億ドルを出資し、民間投資機関から 150 億ドル以上を調達した。ターミナルの建設コストはインフレ等の影響で指数関数的に上昇し、一つの航空会社が新ターミナルを建設するために数十億ドルを出資することは不可能である。資金調達を可能にするため、PANYNJ は工事費を出資する民間運営機関を組織した。例えば、第 1 ターミナルの民間パートナー「New Terminal One, LLC」には Ferrovial Airports, JLC Infrastructure, Utilico, The Carlyle Group 等の投資会社が参画している。

今般の再開発の主力となる新しい第 1 ターミナルの運営に当たっては、世界中の国々からの旅客運送事業者を招致できる運営主体が入札により選定された。その理由は、一つの主力航空会社が運営を独占することによって市場競争が働かなくなり、他の航空会社にとって参入障壁となることを避けるためである。現在 JFK 空港には、(期間限定の便も含めて) 年間 90 社の航空会社が乗り入れている。PANYNJ は健全な市場競争と公平性を保とうと考えており、その考え方は発着枠の割当にも反映されている。

(3) ターミナル再開発工事の現状

今般の再開発を経て、ターミナルは 1, 4, 6 (現行のターミナル 5 と一体化), 8 の 4 つに集約される予定であり、再開発は 2030 年までに完了する予定である。

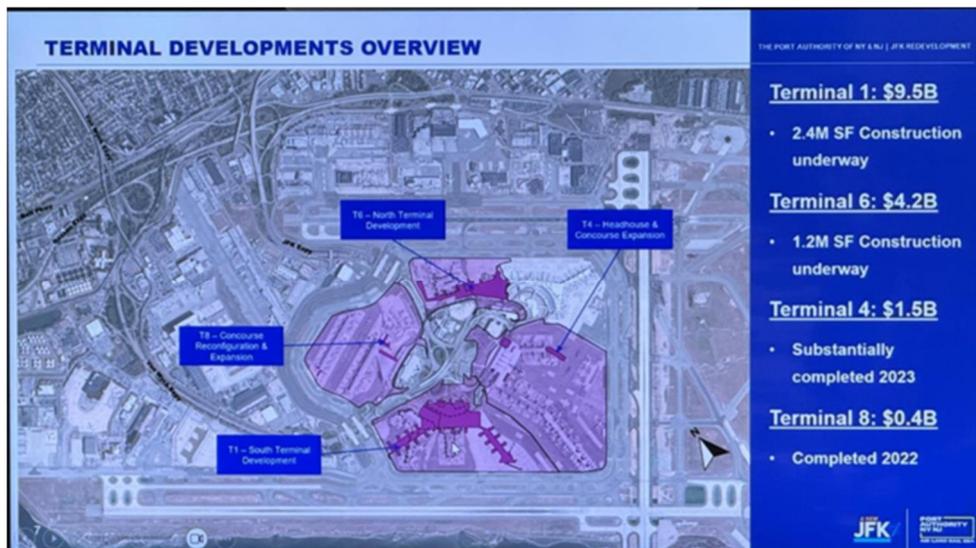


図2 JFK 空港ターミナル再開発計画の概要

出典:ヒアリングにおける PANYNJ スライド

現在、旧第1ターミナルは新第1ターミナルの建設と並行して継続的に運用されており、新第1ターミナルの建設期間中もフライト数は縮減されていない。

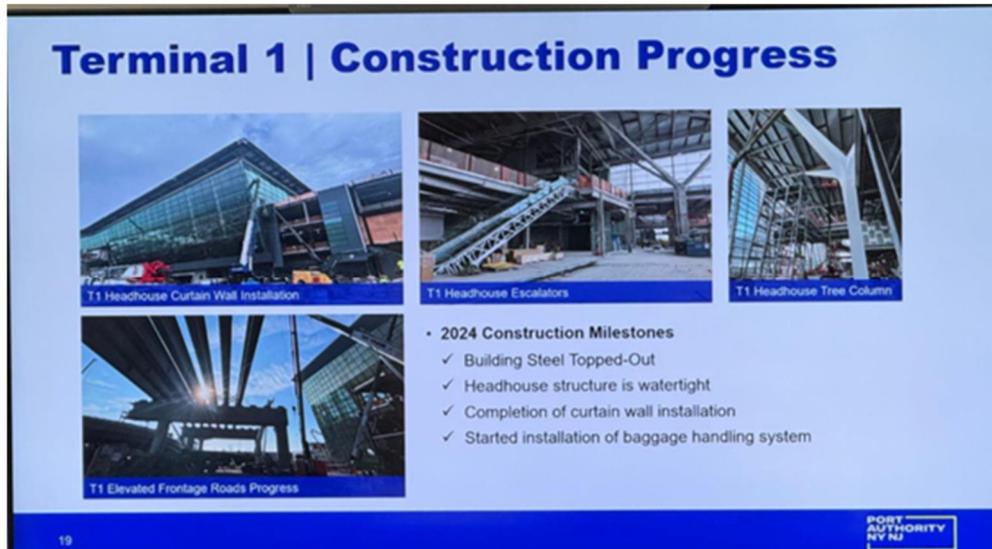


図3 JFK 空港新第1ターミナルの概要
出典:ヒアリングにおける PANYNJ スライド

第4ターミナルは国際線のハブ機能を強化するため、すでに完了した 15 億ドルの改修工事によって搭乗ゲートが 10 基増設された。その北側には今後オープンする新しいターミナルである新第6ターミナルがあり、42 億ドルを投じて将来の需要に向けて新たな搭乗ゲートが 10 基追加された。



図4 JFK 空港新第6ターミナルの概要
出典:ヒアリングにおける PANYNJ スライド

第5ターミナルは今回の再開発では大きな構造変更をせず、テナントの改装工事等が中心である。これらの運用が軌道に乗った時点で、既存の第7ターミナルと旧第1ターミナルは取り壊される。なお、第8ターミナルは数年前に5基のワイドボディ機対応ゲート増設とラウンジ等の改良工事を終え、現在は空港内のテナント改装工事が進行中である。

用地の制約により古いターミナルを解体した跡地に新ターミナルを建築しており、JFK空港の用地の拡大はしていない。

(4) 乗継旅客の利便性向上に係る取組

今般のヒアリングにおいて、JFK空港再開発を通じて、JFK空港における乗継旅客についても利便性の向上が図られるかどうかという点についても議論した。この点に関して、欧州及びアジアの多くの国々では、空港内で完結する乗継プログラムがある点が米国と異なり、具体的にはその国のビザを有していなくても乗継が可能であり、同一ターミナル内であれば、税関検査及び入国審査も不要であり、米国はその点においてこれらの国々の空港とは異なるとの問題提起があった。

この点に対しては、米国の空港は、パリ・シャルルドゴール空港、アムステルダム・スキポール空港等と異なり、ターミナル内において乗継旅客とそれ以外の旅客は完全に隔離されておらず、税関検査等が不要な旅客の識別が難しいため、いずれの国際線旅客も税関検査及び入国審査は必須であるとの回答があった。他方で、米国では事前の税関検査及び入国審査が可能な国⁷からの入国者であれば、国内線の利用者と同等とみなされ、この場合はJFK空港における手続きが不要となる。また、国際線同士の乗継が多い空港（例えばドーハ空港、ドバイ空港等）と国際線から国内線への乗継が多いJFK空港では事情が異なるとの指摘があった⁸。

①国内線に乗り継ぐ国際線旅客に係る取組

フライトの接続性の向上に係る一般論として、最小乗継時間（Minimum Connecting Time）を短縮する手段や地上交通の利便性が重要であるが、これらの要素は多くの場合、空港の地理的な配置や旅客の動線に左右される。その観点から、JFK空港の地理的な立地条件や旅客がターミナル間を移動する動線が本当に最適かどうかを考慮しなければならないとの指摘があった。

また、一般論として、地理的優位性のある航空路ネットワークの設計により、旅客が効率よく接続便に乗り継げるようにするために重要な点として、地理的な要素、提携パートナーとの協力関係を構築できるかどうか、さらに、フライトのスケジュールや最小

⁷ 米国国土安全保障省税関・国境取締局（CBP）による国外での事前審査は、カナダ、カリブ海諸国（パハマ、英国領バミューダ諸島、オランダ領アルバ）、アイルランド及びアラブ首長国連邦（アブダビ）の各国で実施されている。

<https://www.cbp.gov/travel/preclearance>（閲覧日 2025年5月9日）

⁸ JFK空港において、国際線同士の乗継が多い空港と同等に、国際線同士の乗継旅客への税関検査及び入国手続を不要とすることは困難であるとの趣旨での発言と考えられる。

乗継時間等を評価する必要があるとの指摘があった。その観点から、提携パートナーとの共同事業は、競合他社に優越するスムーズな乗継路線を提供できるようにする点で非常に重要であるとされた。加えて、提携に当たっては、事業者間で運賃規定のみならずオペレーション面においても方針をそろえることが重要であり、その一例として、預入可能な手荷物の個数を事業者間でそろえることが挙げられた。

②JFK 空港における第三国輸送⁹の位置づけについて

航空会社にとって、JFK 空港における第三国輸送の旅客は、付随的な位置づけであって、国際線旅客の大半はニューヨークが出発地又はニューヨークを最終目的地とする旅客であり¹⁰、それだけで十分な需要があるとの指摘があった。それを前提としつつも、提携するパートナー航空会社の路線を同一ターミナル内に集約して乗継を円滑化することが、第三国輸送の旅客需要を取り込むことにも資するとの位置づけであった。

さらに、(1)で述べたように、JFK 空港の発着枠規制に伴い輸送量が制約されていることから、米国国内における、このような第三国輸送の需要への対応は、規模が大きく発着便数が多い、ダラス・フォートワース空港等が担っているとの説明があった。

③最小乗継時間(MCT)について

数年前に第8ターミナルにワイドボディゲートを増設した理由は、ワンワールド・アライアンスの提携航空会社を一箇所に集約するためである。例えば、日本航空でJFK空港に到着し、アメリカン航空に乗り継いでダラスに向かう旅客は、動線が第8ターミナル内で完結するため、最小乗継時間(MCT)を70分に短縮可能である。これと比較して、第8ターミナルに到着し、第1ターミナルから出発する必要がある旅客のMCTは90分になり、出発便が第4ターミナルの場合は更に30分延びてMCTは120分になる。乗継時間の短縮効果を狙って第8ターミナルにワイドボディゲートを増設した。PANYNJとしては、このように提携航空会社を1か所に集約することは、理に適っていると考えているとの回答があった。再開発後は4つの大型ターミナル(第1、第4、第5+第6、第8)のみに集約されるが、50年後にはメガターミナル1つか2つに集約されるのではないかとの意見もあった。

旅客にとって乗継時間は短い程、利便性は向上するが、接続便への乗り遅れを避ける必要がある。このため、第8ターミナル内には各接続便の状況を監視する専門の乗継管理センターがあり、到着フライトが遅延した場合であっても、旅客が確実に乗継できるように見守っている。到着遅延の影響を被った旅客には、スタッフからオレンジ色の「優先乗継(Express Connection)」封筒が渡され、第8ターミナルのグラウンドスタッフや

⁹ 出発地及び到着地のいずれでもない第三国を経由する輸送をいう。具体例としては、シンガポールから成田を経由したロサンゼルスへの旅客輸送。同一便名だけでなく、異なる便名の国際線を乗り継ぐことを含む。

¹⁰ The Port Authority of New York and New Jersey, “September 2024 Traffic Report JFK”, p.3によると、76.8%の旅客の搭乗地又は最終目的地はニューヨークであり、乗継旅客の割合は23.2%である。

税関担当者は、この封筒を持った旅客は優先搭乗を必要としていることを全員が認識している。ただし、このオペレーションは第8ターミナル固有であり、第4ターミナル等他のターミナルにはこのようなシステムは設けられていない。

④ 第三国輸送の旅客に係る入国手続と荷物検査について

米国においては、第三国輸送の旅客に対しても、税関検査、入国審査の後、一旦手荷物を受領した上で、再度接続便に係る手荷物の保安検査を経る必要がある。他方で、欧州及びアジアの国際空港においては、国内線から隔離された乗継旅客専用の通路が設けられており、入国手続が大幅に簡素化されている。第三国輸送の需要を取り込む上で、このような手続面での煩雑さを改善する予定があるかどうかを議論した。

この点に関して、CBP¹¹が One Stop Security (OSS)¹² と呼ばれるプログラムを試験的に導入していることが紹介された。OSS は、乗継旅客が国際線搭乗エリアにそのまま滞留しながら、出発地でチェックインされた手荷物も乗継便にシームレスに積み替えられるプログラムである。OSS を既に採用している国もあり¹³、ロンドン・ヒースロー空港及びダラス・フォートワース空港で限定的に試験導入されていて、今後、アトランタ・ハーツフィールド空港にも導入される予定である。OSS については、乗継手続の簡素化のみならず、海外の空港のセキュリティ水準を米国と同レベルに引き上げるためのプログラムであるとの意見があった。

4. おわりに

本稿では、JFK 空港の概要（2章）、JFK 空港の再開発プロジェクト（3章）それぞれについて、ヒアリング調査を基に整理した。再開発中の JFK 空港を訪問することを通じて、空港ターミナルの敷地の拡充が困難な中で、関係者との合意形成、民間資金の確保等ニューヨークの都市開発の歴史を踏まえた経験が再開発に活かされていることを実感した。さらに、JFK 空港における乗継旅客の利便性向上に係る取組について知見を得る貴重な機会となった。JFK 空港は、ターミナルの構造上、国際線と国内線が完全に分離されていないため、第三国輸送に係る旅客も税関検査及び入国審査が必須である。そのような状況において、ターミナル再開発を通じて、乗継旅客に係る利便性の向上を図っていることに対する認識を深めることができた。

¹¹ 前出脚注7参照。

¹² OSS は、国際民間航空機関（ICAO）のシカゴ条約附属書17に明記されている国際的なプログラムである。
[https://www.icao.int/Security/SFP/Documents/Recognition%20of%20Equivalence%20of%20Security%20Measures%20-%20One-Stop%20Security%20\(OSS\)%20-%202023.EN.pdf](https://www.icao.int/Security/SFP/Documents/Recognition%20of%20Equivalence%20of%20Security%20Measures%20-%20One-Stop%20Security%20(OSS)%20-%202023.EN.pdf)（閲覧日 2025年5月9日）

¹³ 例えば、EU は米国、カナダ、モンテネグロ等の国々との間で OSS を採用している。
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-security/aviation-security-policy/one-stop-security_en（閲覧日 2025年5月9日）

参考文献

- European Commission Mobility and Transport. One Stop Security.
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-security/aviation-security-policy/one-stop-security_en(閲覧日 2025 年 5 月 9 日).
- International Civil Aviation Organization. “Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference Tenth Edition, April 2017” .
[https://www.icao.int/Security/SFP/Documents/Recognition%20of%20Equivalence%20of%20Security%20Measures%20-%20One-Stop%20Security%20\(OSS\)%20-%202023.EN.pdf](https://www.icao.int/Security/SFP/Documents/Recognition%20of%20Equivalence%20of%20Security%20Measures%20-%20One-Stop%20Security%20(OSS)%20-%202023.EN.pdf)
(閲覧日 2025 年 5 月 9 日).
- The Port Authority of New York and New Jersey. “2024 Airport Traffic Report” , p. 3, 33.
https://www.panynj.gov/content/dam/airports/statistics/statistics-general-info/annual-atr/ATR_2024.pdf (閲覧日 2025 年 6 月 6 日) .
- The Port Authority of New York and New Jersey. “September 2024 Traffic Report JFK” , p. 3.
https://www.panynj.gov/content/dam/airports/statistics/statistics-general-info/monthly-2024/JFK_SEP_2024.pdf (閲覧日 2025 年 5 月 9 日) .
- The United States Customs and Border Protection. Preclearance.
<https://www.cbp.gov/travel/preclearance> (閲覧日 2025 年 5 月 9 日).
- 関西エアポート株式会社. 関西国際空港ターミナル1リノベーション.
<https://www.kansai-airport.or.jp/tlrenovation/> (閲覧日 2025 年 7 月 23 日) .
- 国土交通省航空局. 「羽田空港のこれから」～「これまでの取組」.
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/process/> (閲覧日 2025 年 7 月 23 日) .

(HP 公開日 2025 年 8 月 28 日)

※本稿は、「国土交通政策研究所紀要第 84 号 2026 年」掲載予定論文を刊行前に早期公開するものである。