

令和7年6月11日  
航空局首都圏空港課**「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」中間とりまとめの公表  
～基本的な整備の方向性について、中間とりまとめがなされました～**

空港ターミナルビルや貨物施設、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検討する「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」において、この度、基本的な整備の方向性について、中間とりまとめがなされましたので、公表いたします。

現在、成田空港では、C滑走路の新設やB滑走路の延伸などの「更なる機能強化」を進めておりますが、我が国の国際競争力を確保するためには、これとあわせて国際ハブ空港としての成田空港の競争力の維持・強化を進めていくことが必要不可欠です。このため、空港ターミナルビルや貨物施設、また、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、学識経験者や関係事業者などからなる検討会を設置し議論を重ねてきたところ、今般、別添資料のとおり、中間とりまとめがなされました。

今後は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なります。

**●添付資料**

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（概要、本文、参考資料）

※以下 URL にも掲載しております。

[https://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_tk7\\_000027.html](https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk7_000027.html)

**お問合せ先**

航空局 航空ネットワーク部 首都圏空港課 成田国際空港企画室 室屋、設楽、田澤、石井

電話：03-5253-8111(内線 49332、49314、49335、49308) 直通 03-5253-8956

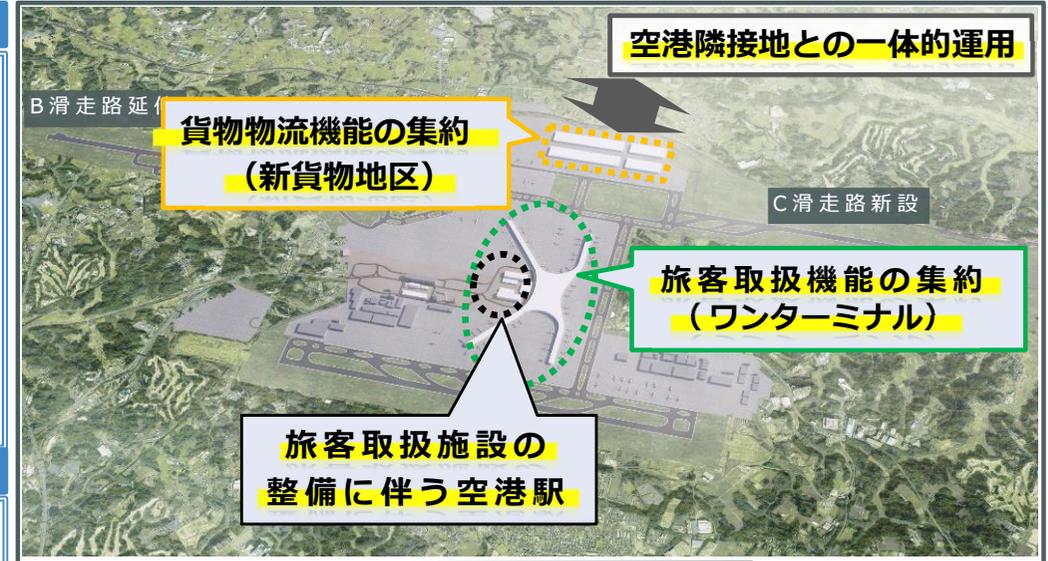
- 我が国国際線の基幹空港である成田空港を国際ハブ空港として確立するために、「更なる機能強化」に伴って、施設の機能強化を実施することが必要不可欠  
⇒ 旅客・貨物取扱施設等や、鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、航空事業者や鉄道事業者を含めたステークホルダーにより議論を行い、基本的な整備の方向性についてとりまとめ

## 旅客・貨物取扱施設等の対応の方向性

- 滑走路の新增設により発着容量は50万回へと大きく増加するため、**十分な取扱容量を備えた旅客・貨物取扱施設の整備が必要**
- 旅客の乗継需要や、国際貨物の継越需要を引き付け、取り込むために、**乗継・継越利便性を高めること等が必要**
- 旅客取扱施設については、**集約ワンターミナル方式に優位性**があると考えられ、館内移動を円滑化するモビリティの導入が望ましい
- 貨物取扱施設については**貨物上屋やフォワーダー施設を集約し、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**が望ましい

## 空港アクセスの対応の方向性

- **新幹線・リニア駅や羽田空港といった地方送客拠点及び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強化が肝要であることから、更なる速達性等利便性向上の方策(列車の増発、他社線区を含めた既存路線の相互乗入れ強化など)について、検討を進める**
- 輸送力増強の方策として、列車の増発、長編成化、ボトルネック解消のための鉄道施設の改良などを検討するとともに、**単線区間が制約となり、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を進める**
- **空港駅についても、輸送力の増強及び利便性の向上が必要、空港の国際競争力を確保するためには旅客ターミナルに直結した位置に設置されていることが望ましい**



- 上記の方向性に基づき、
  - ・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し、需要に応じて段階的に整備していく
  - ・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
- 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

## 設置目的

成田空港における旅客施設・貨物施設等の空港施設整備や都心・さら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、事業者を中心とした幅広い関係者による議論を行うため「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を設置

## メンバー

委員長: 武蔵野大学経営学部特任教授 山内弘隆

委員: 日本大学理工学部長・成田空港地域共生・共栄会議副会長 轟朝幸

東京大学先端科学技術研究センター教授 伊藤恵理

桃山学院大学経営学部教授 西藤真一

航空会社(全日本空輸(株)・日本航空(株)・日本貨物航空(株))

鉄道会社(東日本旅客鉄道(株)・京成電鉄(株)・京浜急行電鉄(株)・成田空港高速鉄道(株)・成田高速鉄道アクセス(株)・東京都交通局)

空港会社(成田国際空港(株)) 地方公共団体(千葉県) 国土交通省(航空局・鉄道局)

関係機関: 東京都都市整備局

## 開催実績

○第1回検討会 日時: 令和6年9月24日(火)

＜議事要旨＞

- ・成田空港の機能強化とあわせて旅客取扱施設や貨物取扱施設等の整備を行うことの重要性を確認。
- ・十分な取扱容量、乗継を含めた利便性や快適性、効率性等の様々な観点を踏まえた上で、今後成田国際空港株式会社により空港施設の整備が行われることが必要であることを確認。

○第2回検討会 日時: 令和7年3月14日(金)

＜議事要旨＞

- ・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を確認。
- ・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、利便さ、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を議論。

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・貨物の取り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り、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を中心となり、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<sup>\*</sup>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。

<sup>\*</sup>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」を愛好する傾向が強く、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。

# 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

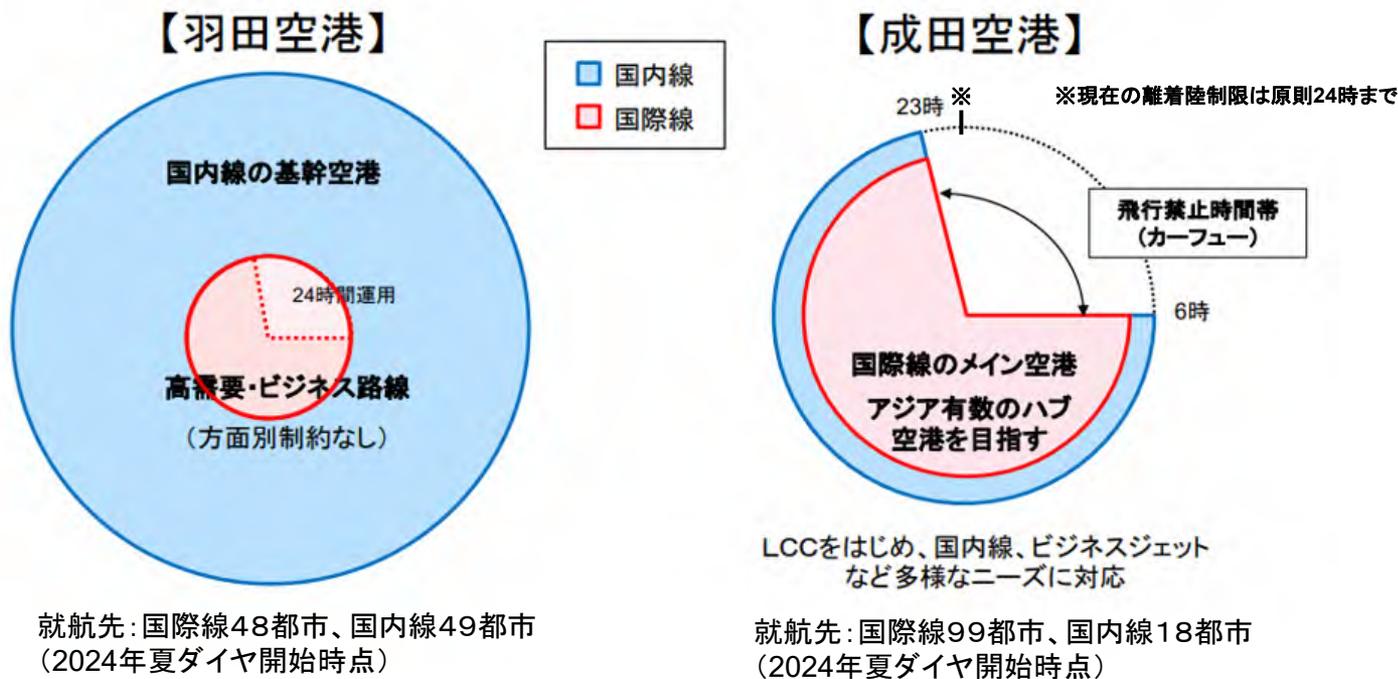
○ 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(平成26年6月)において、成田空港と羽田空港の役割は、それぞれ以下のように整理されている。

## 2. 航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり

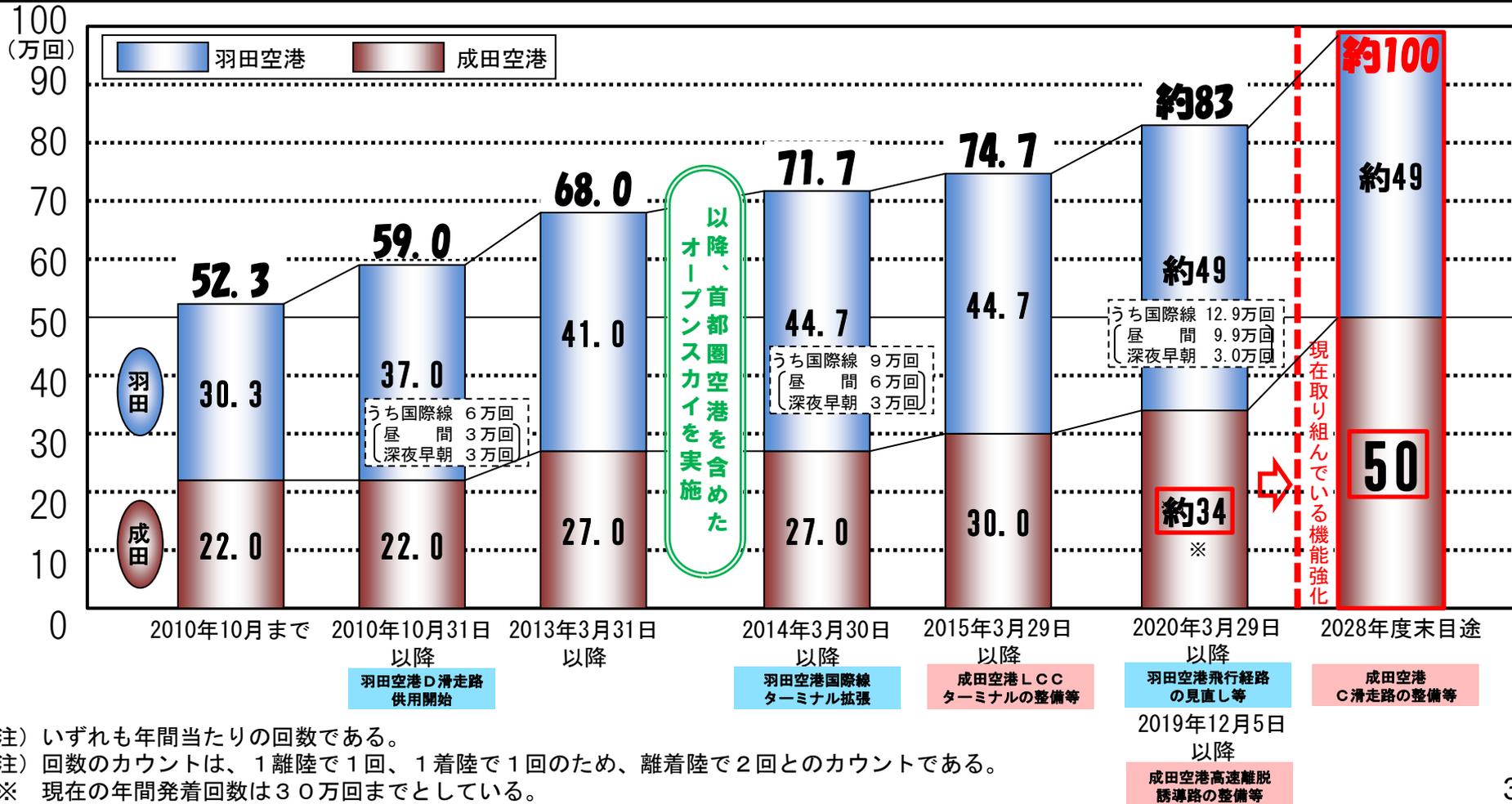
### 2.3.1 首都圏空港の更なる機能強化

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。

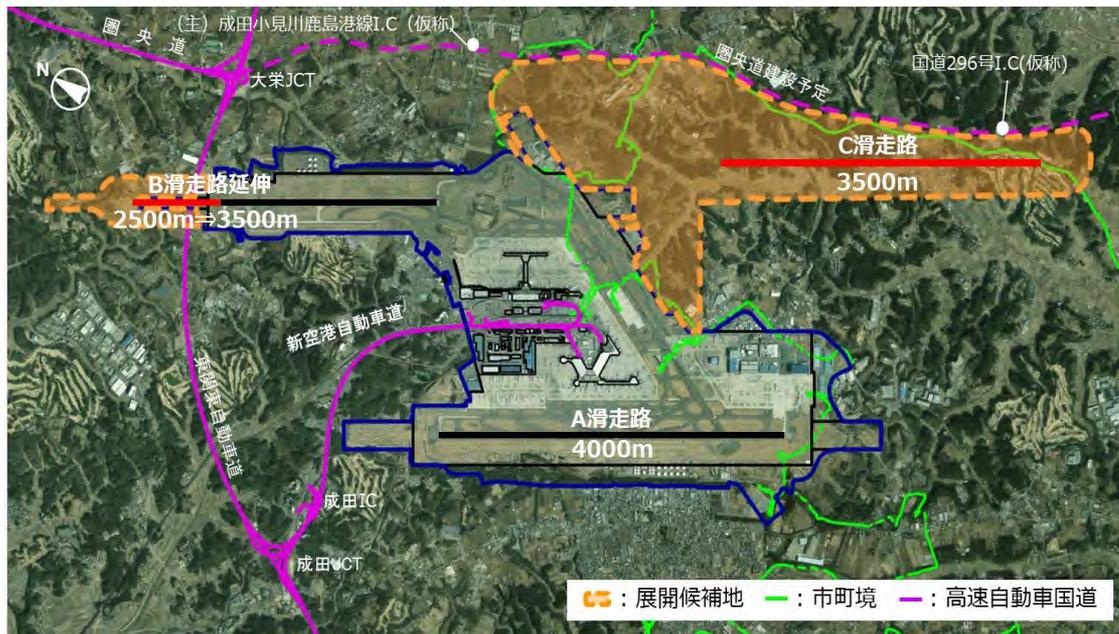
## 夜間飛行制限の緩和

- 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

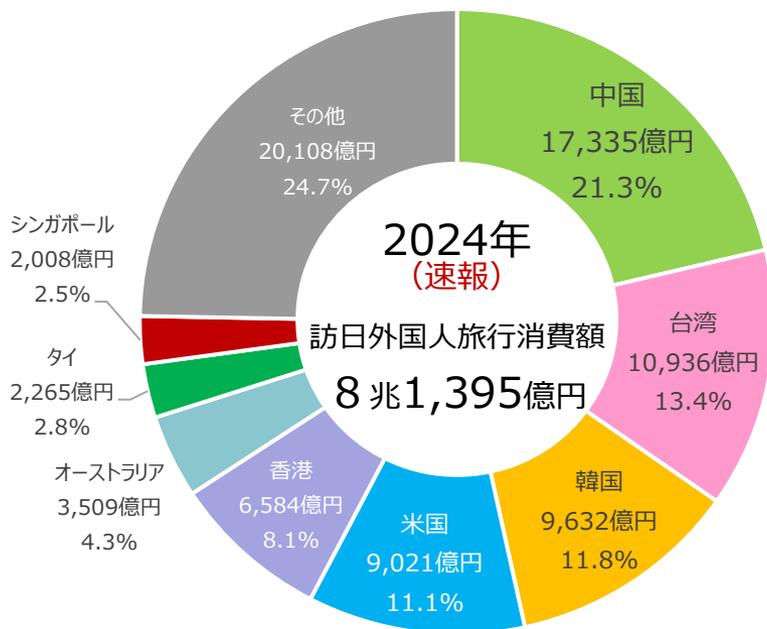
ターミナルの整備と併せた鉄道、道路等のアクセス施設の整備についての検討が必要

- 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)

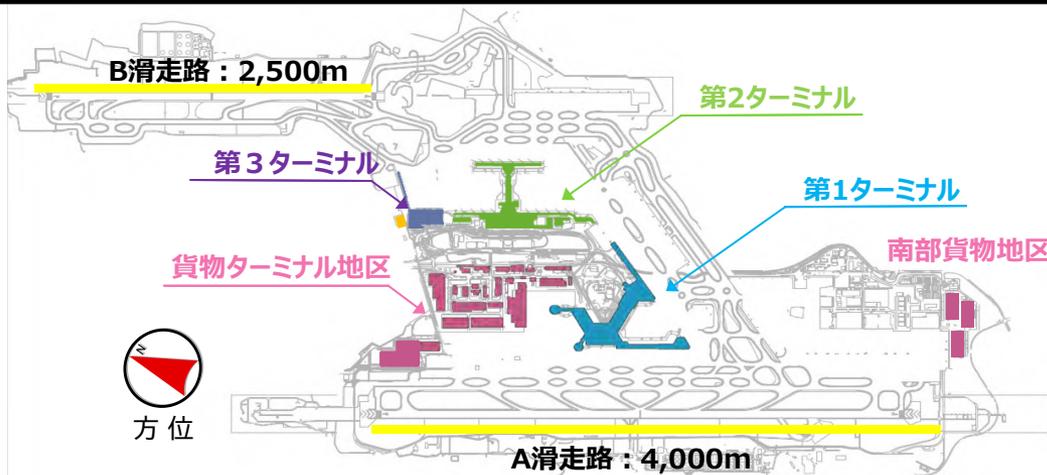
訪日外国人 空港別入国者割合(2023年)

	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

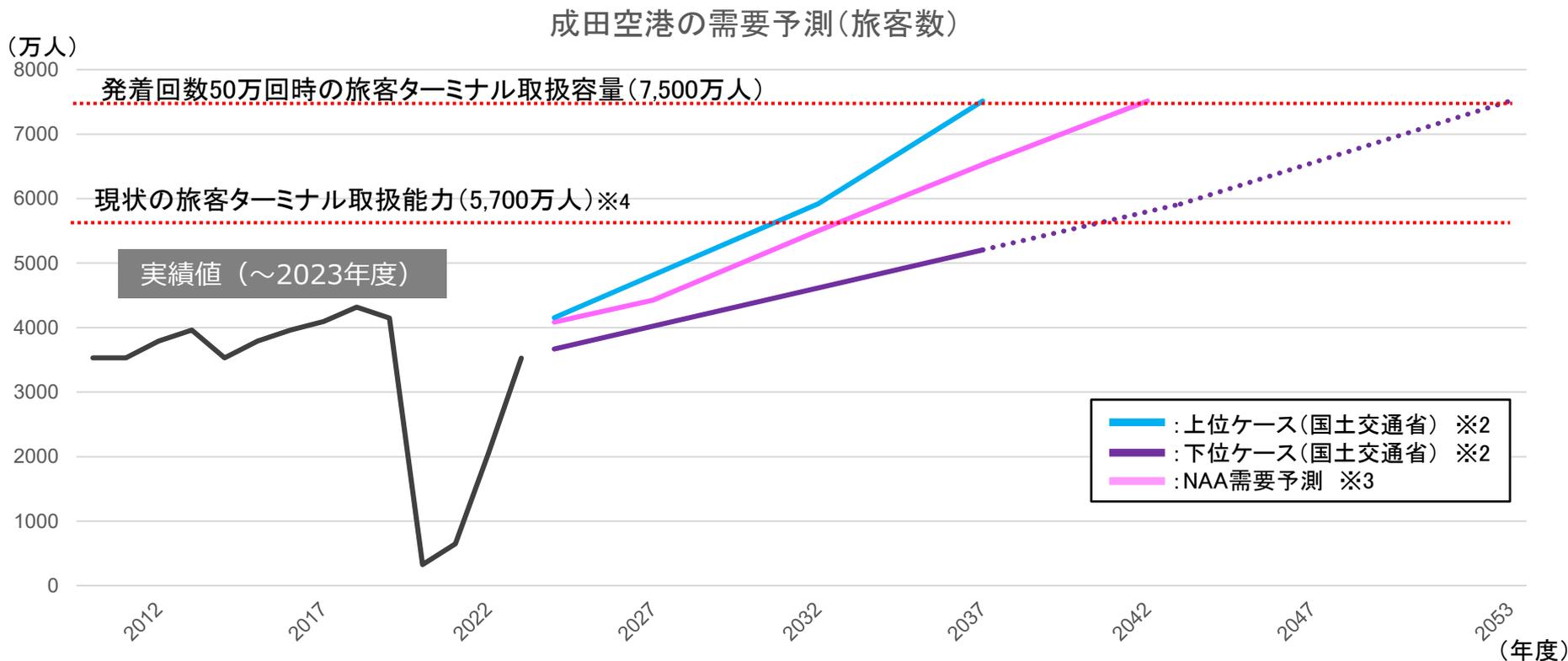
■成田国際空港は、2本の滑走路（4,000m・2,500m）と、3つの旅客ターミナル（合計処理能力5,700万人（1日平均15.6万人））を有する。



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 <sup>2</sup>
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 <sup>2</sup> ※うち貸付エリア 20万m <sup>2</sup>

- 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

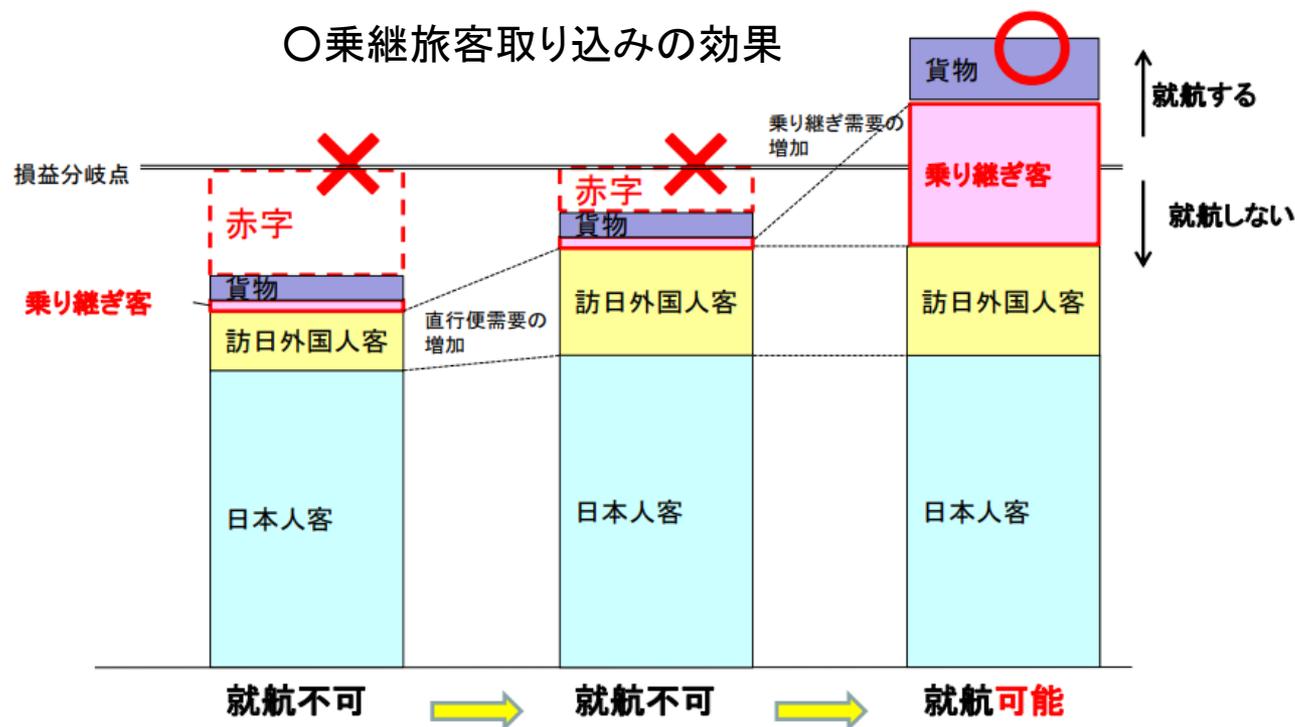
## エアラインが求める要素

- ・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

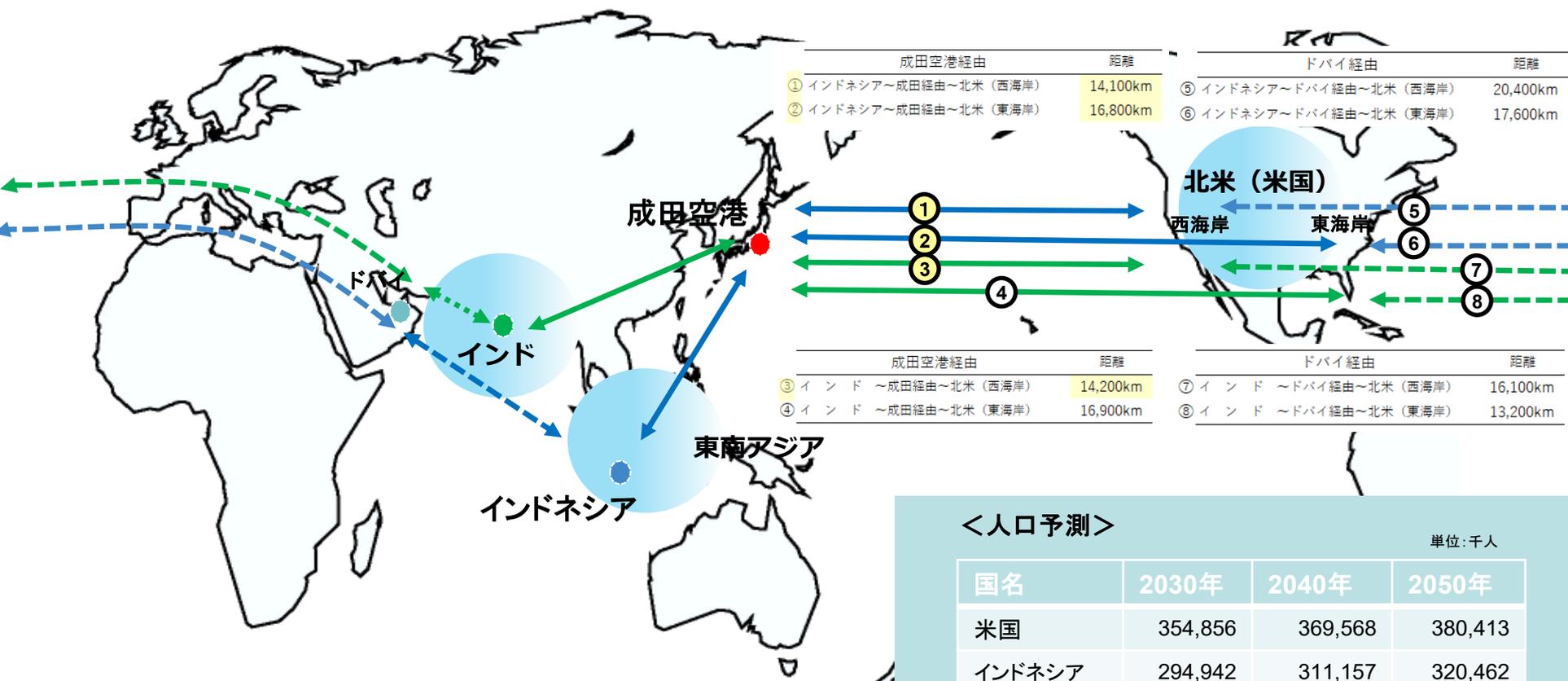
- ・人材確保のための良好な労働環境の整備

- 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。

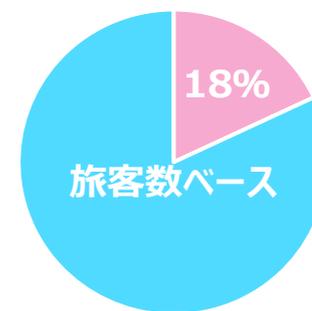
## 国内線旅客数 空港ランキング

2019年には国内6位

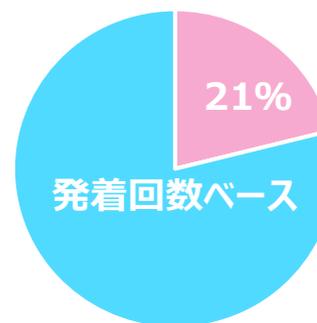
2019年		
順位	空港	旅客数(人) 年間
1	東京国際	68,868,623
2	新千歳	20,732,744
3	福岡	18,281,552
4	那覇	18,080,998
5	大阪国際	16,504,209
6	成田国際	7,642,779
7	関西国際	6,981,770
8	中部国際	6,676,623
9	鹿児島	5,663,539
10	仙台	3,462,344
11	神戸	3,362,671
12	熊本	3,321,313
13	宮崎	3,312,416
14	長崎	3,275,270
15	松山	3,054,961
16	広島	2,821,076
17	新石垣	2,515,210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

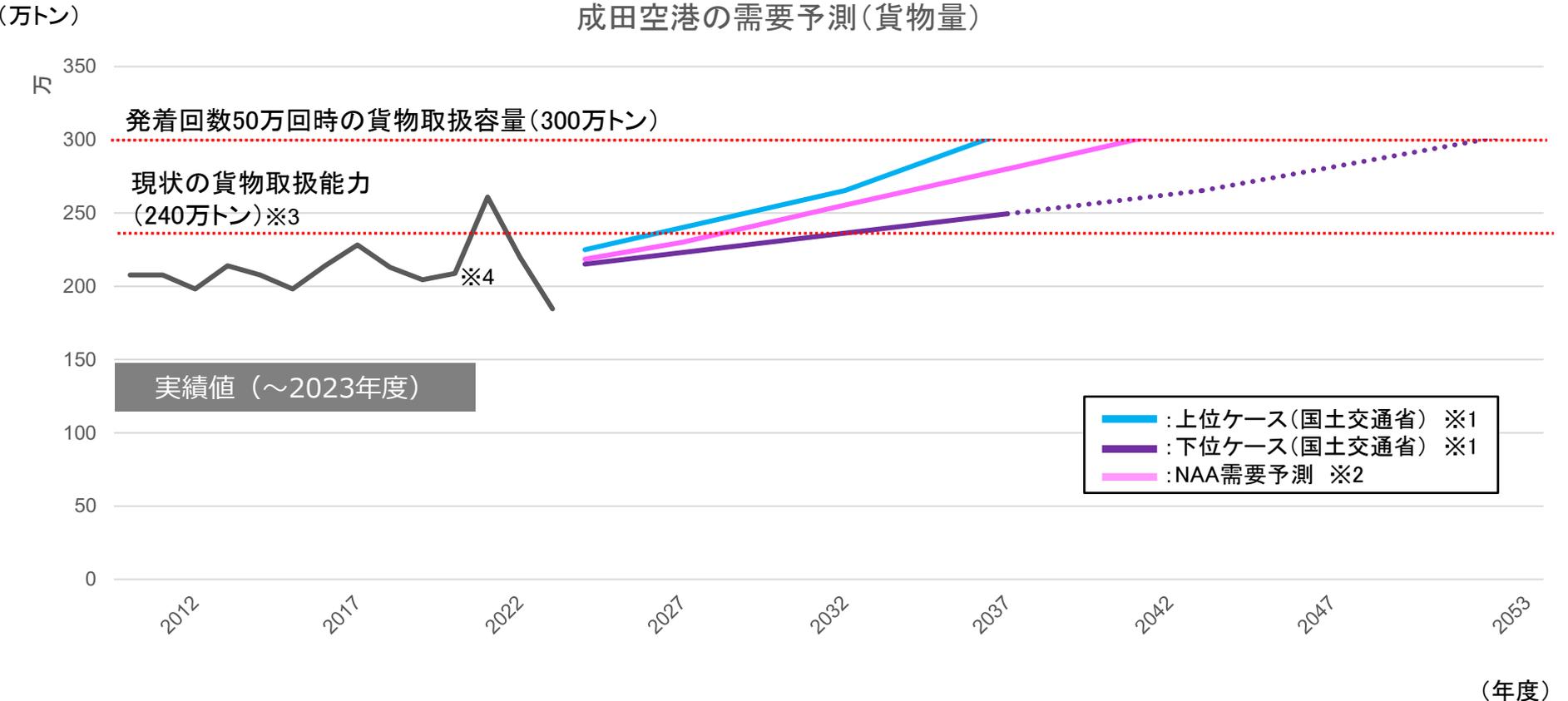
# 新旅客ターミナルの形状分類

- 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
	乗継しやすさ	5	5	4	3	2	2					
2. 航空機オペレーション	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					
	レジリエンス	4	5	5	5	4	4					
3. ターミナル館内オペレーション	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					
	レジリエンス	4	4	3	2	1	1					
4. コスト	整備コスト	3	5	4	3	1	2					
	非航空収入の最大化	5	5	4	3	2	2					
5. マスタープランの技術的成立性、その他	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

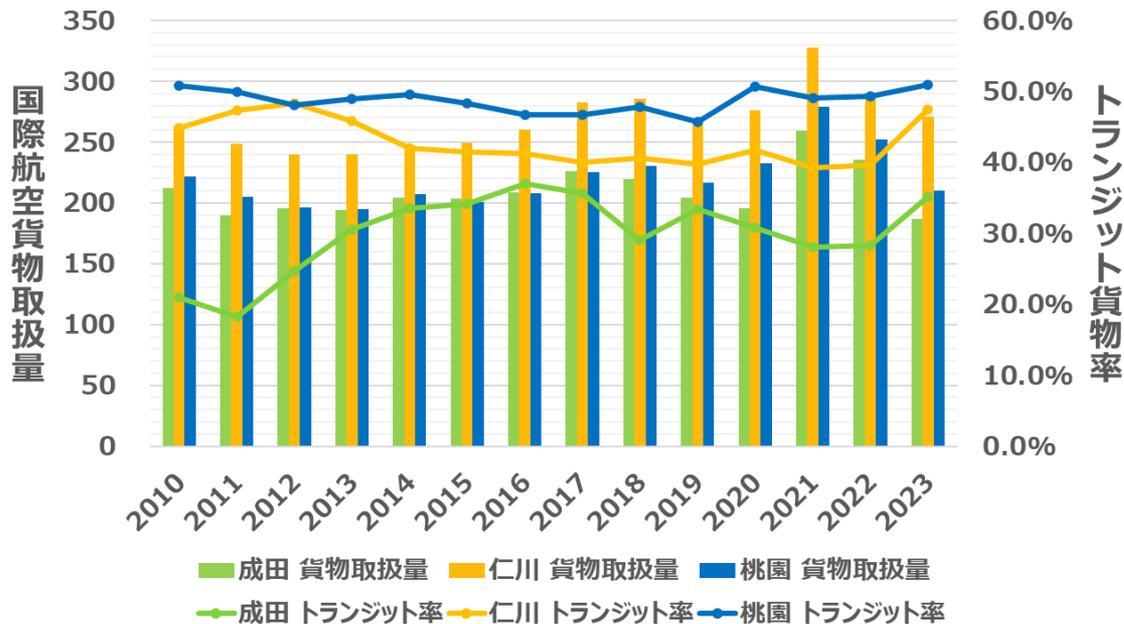
### 【フォワーダーが求める要素】

- ・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)



<b>成田</b> 187万トン (79.4%) ・ トランジット率35.2%	2023年取扱量 (前年比)
<b>仁川</b> 271万トン (93.1%) ・ トランジット率47.4% ・ 空港内FTZにGDC*を積極的に誘致	
<b>桃園</b> 210万トン (83.3%) ・ 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	

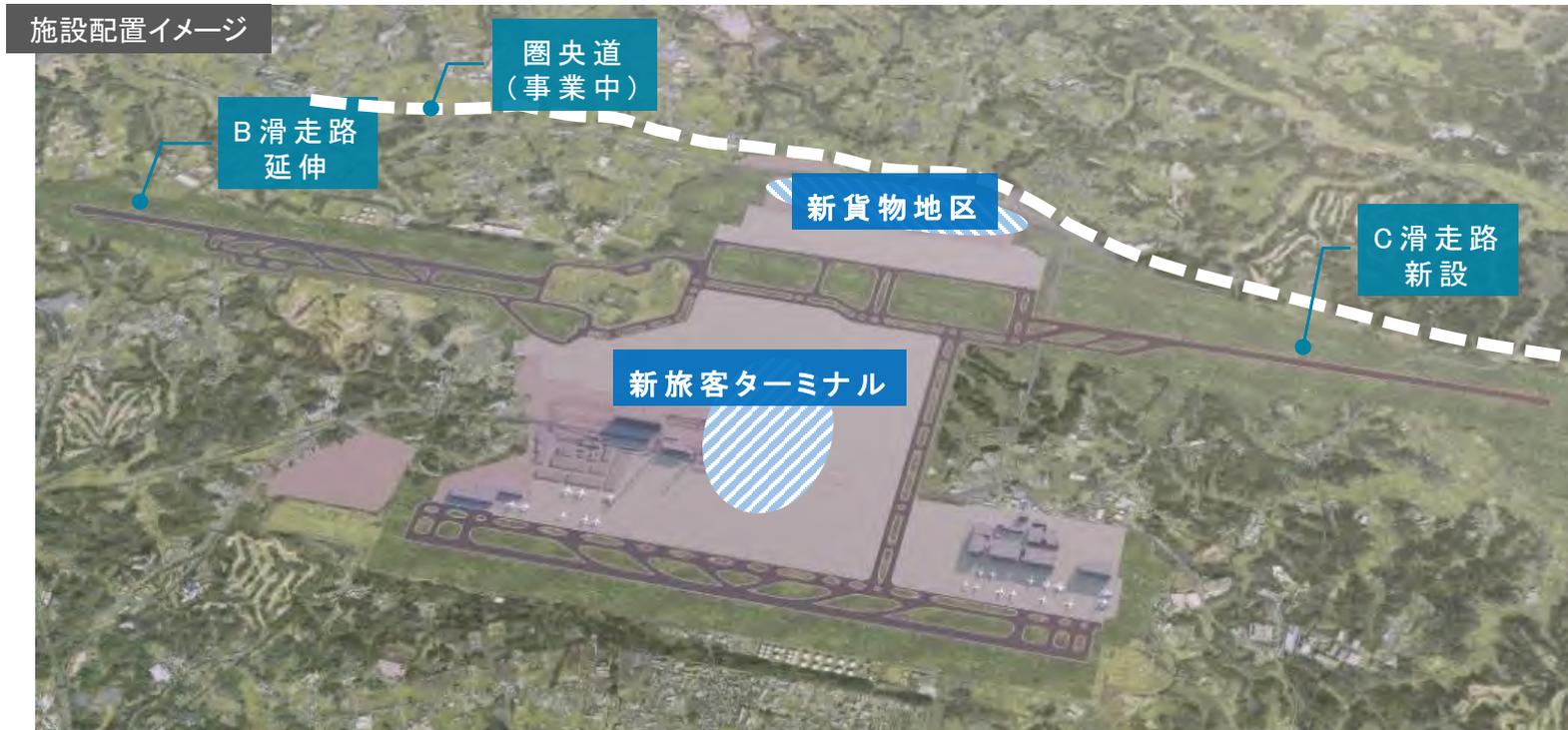
出典：各空港運営者HP及び空港会社によるヒアリング結果

\* 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。

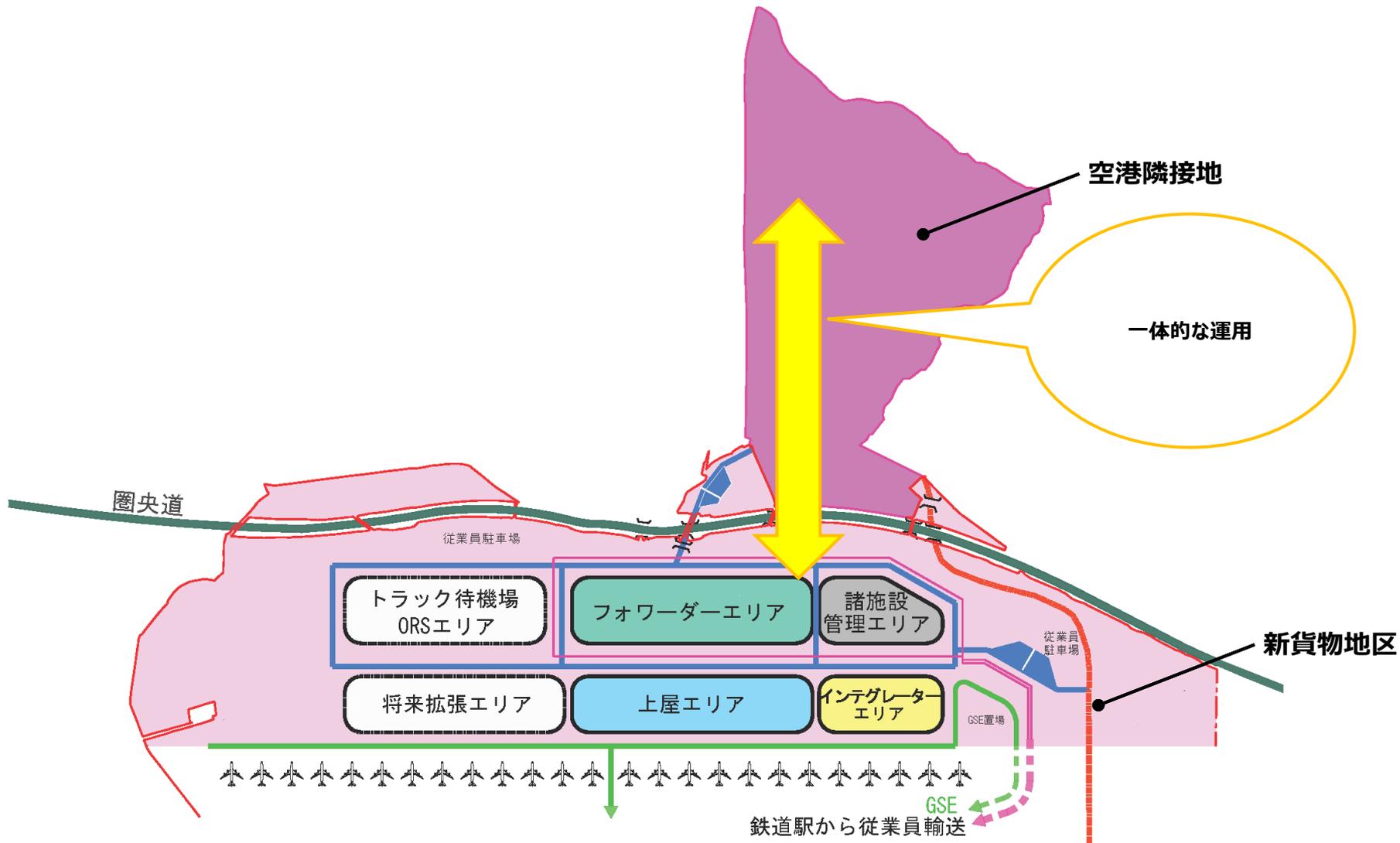
※圏央道新規ICは、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。



- 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

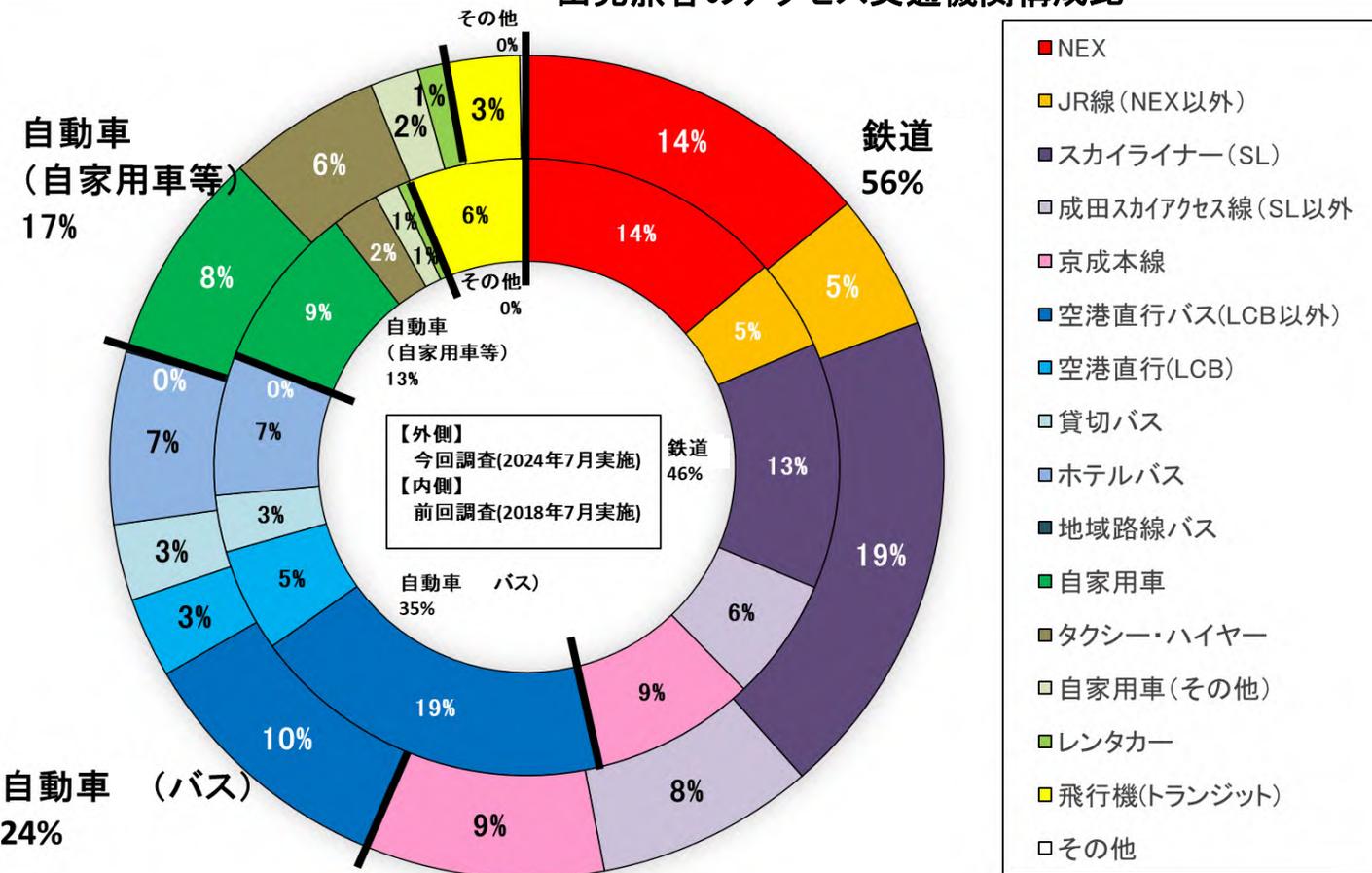
青は自動化部分、赤が人手を集中投下する部分



# 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

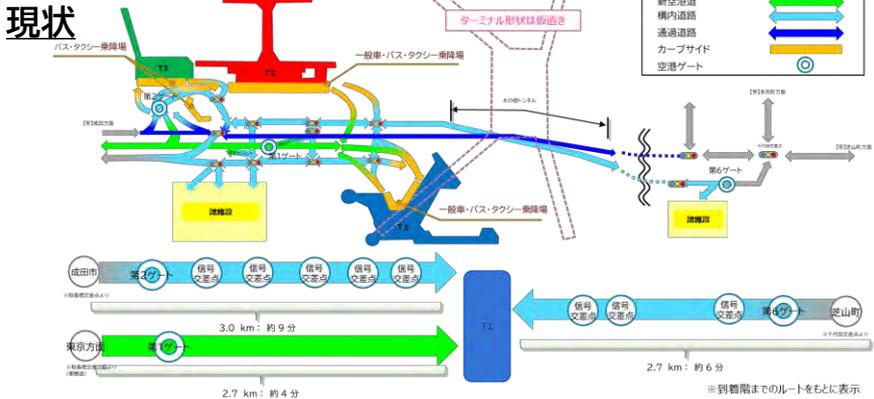
- 空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路もわかりやく速達性の高い道路に再編し、首都圏及び各方面からの道路アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保を図る

## 1. 空港内道路の課題

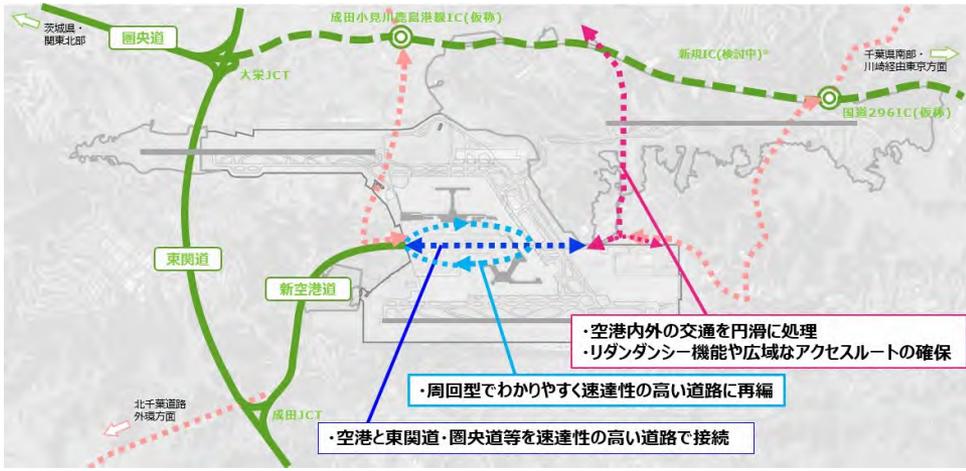


- 旅客・貨物・従業員動線が混在し、分岐が多く判りにくい
- 平面交差点が多いため、速達性が低い
- 目的地別の動線になっていないため、大型・普通車が混在
- 道路線形に起因し施設間のアクセスに大きな偏りが発生

## 3. 再編のイメージと効果

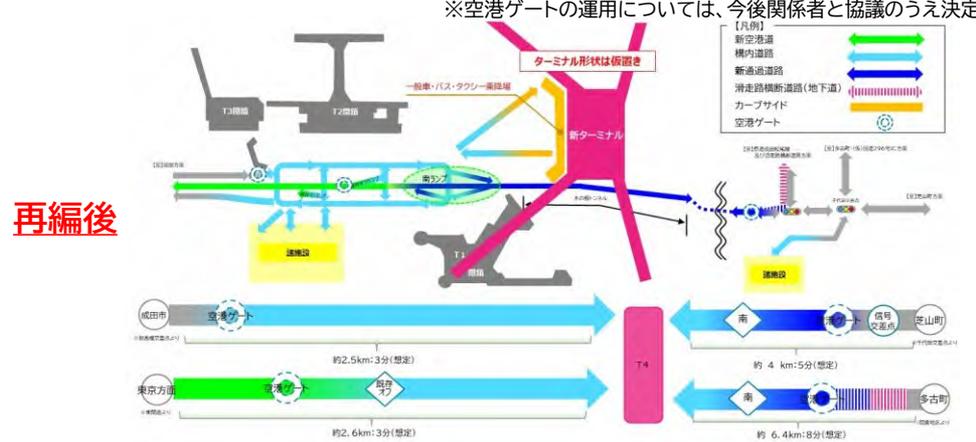


## 2. 再編全体コンセプト



※新規ICIについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

※空港ゲートの運用については、今後関係者と協議のうえ決定



# 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。



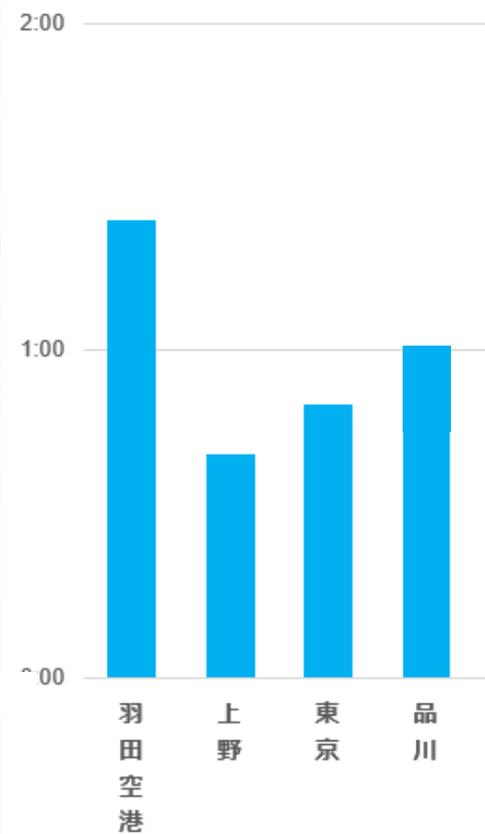
※2024年3月に約1ヶ月間、京成、都営浅草線、京急車内にて上記広告が掲出された

# 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进行する「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

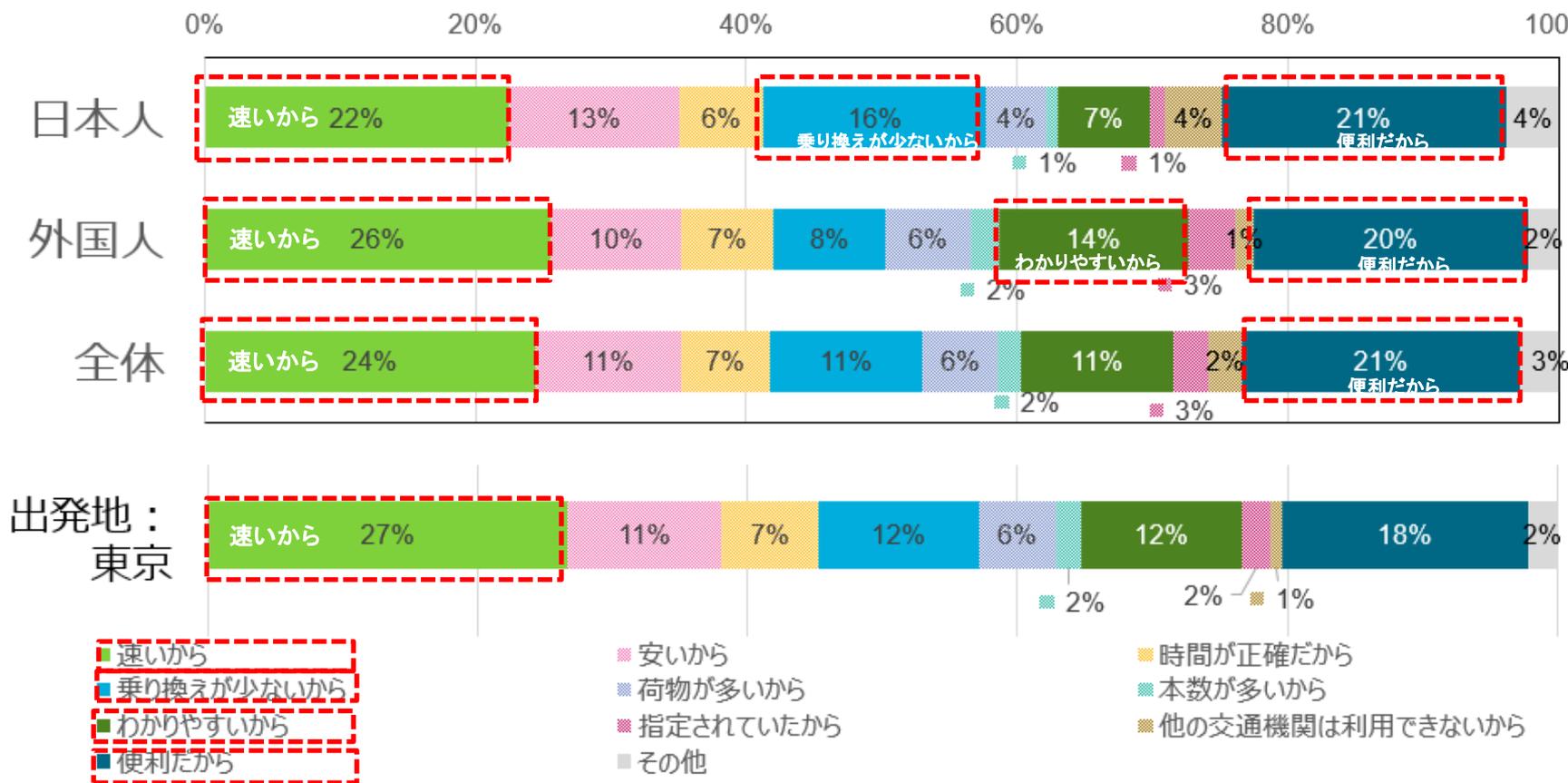
- 混雑期において、京成スカイライナー※1及びNEX ※1は、2030年代前半にはピーク時混雑率が100%を超え、京成スカイライナーは2040年代前半にピーク時混雑率が150%を超える。また、アクセス特急、京成本線も2030年代半ばには混雑率が150%を超えると予測。※1 全席指定のため、混雑率が100%を超えると乗車はできない。
  - 通常期において、京成スカイライナー及びJR NEX は、2030年代半ばから後半にはピーク時混雑率が100%を超える。また、アクセス特急も2040年には混雑率が150%を超えると予測。
  - このため、輸送力増強が必要となるが、単線区間などがあるため、輸送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。

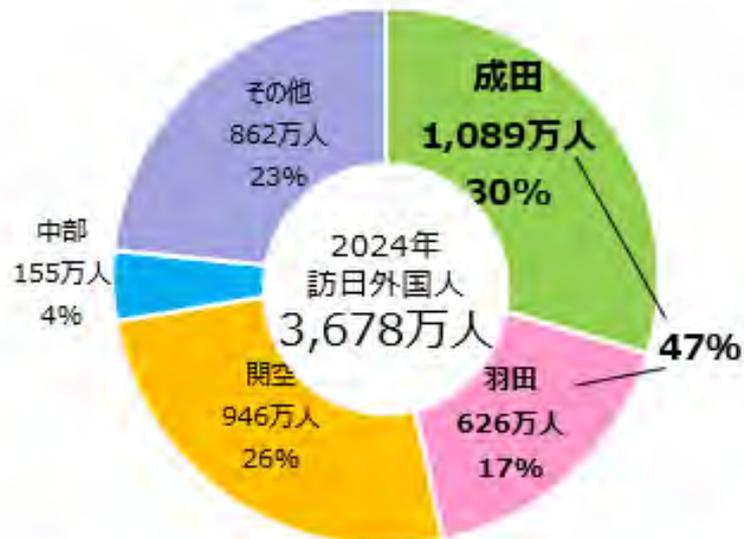
※2024年度成田国際空港アクセス交通等実態調査(出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査を実施)(速報値)

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

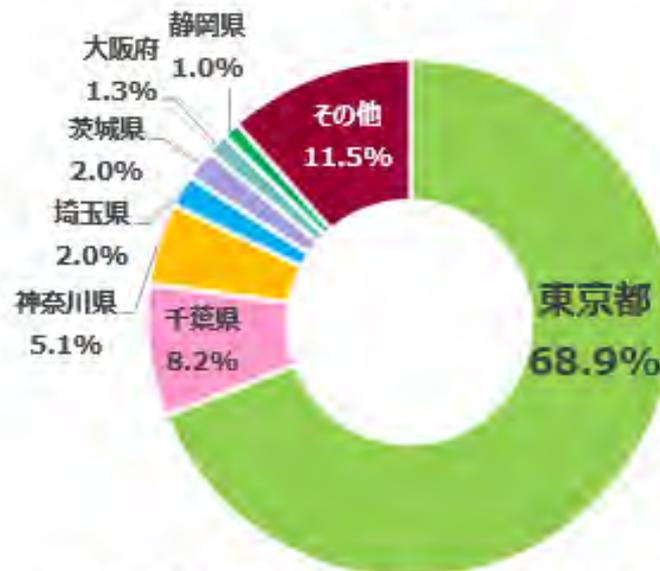
- 訪日外国人の約半数が成田空港と羽田空港からなる首都圏空港を利用、そのうち成田空港の利用者は最大であり全体の3割を占めている。
- 成田空港から入国した訪日外国人の約2/3が東京都を第一訪問先としていることから東京都心や、地方送客拠点である新幹線・リニア駅や羽田空港間におけるアクセス機能は重要。

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

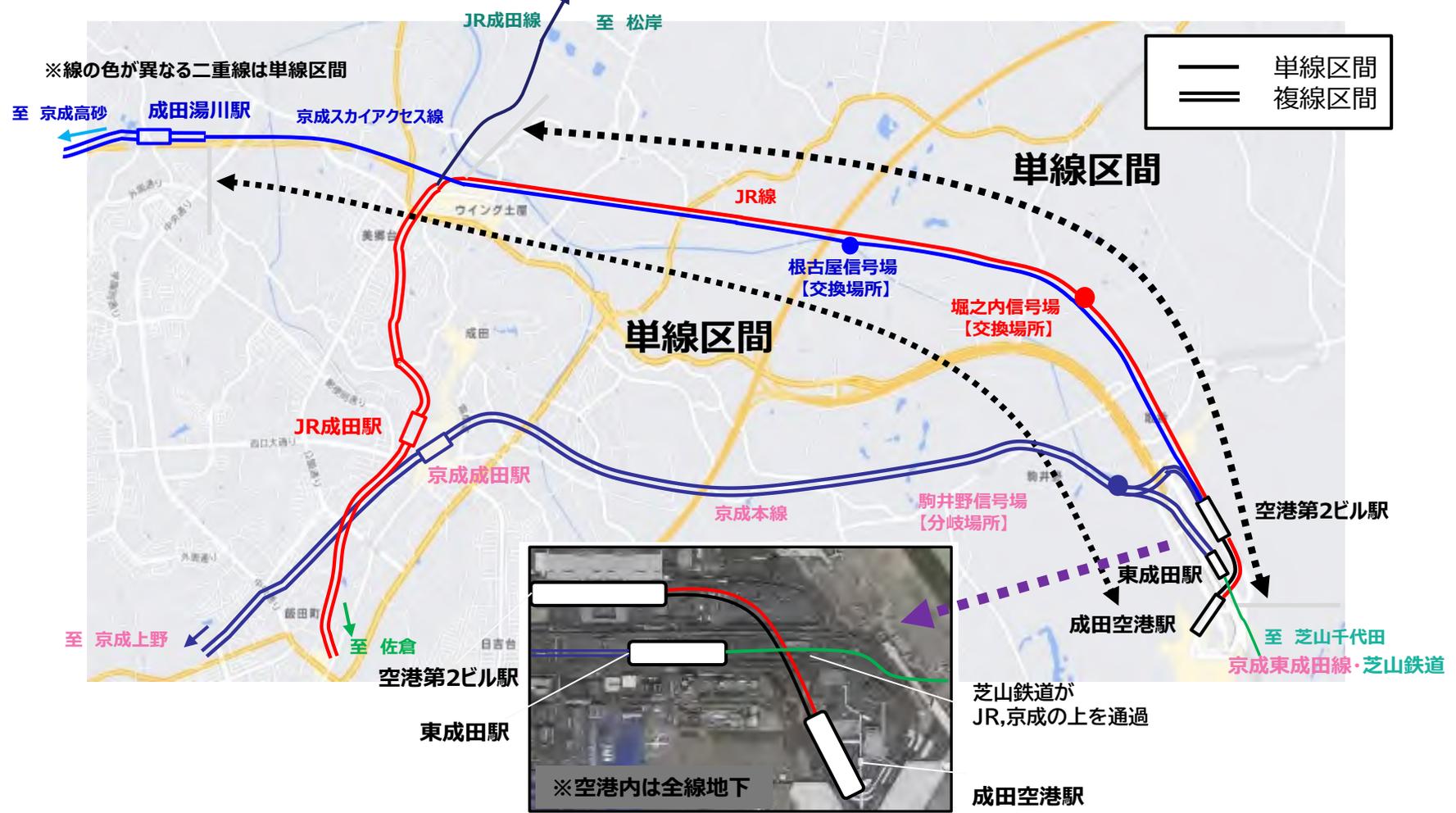
(参考)羽田空港	羽田空港第1PTB⇒	東京駅	上野駅	品川駅	成田空港
京浜急行線ルート	乗車時間(分)	23	32	15	75
	乗り継ぎ回数	1	1	-	2
東京モノレール線 ルート	乗車時間(分)	28	33	28	76
	乗り継ぎ回数	1	1	1	2

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。