

**『新しい成田空港』構想**

**とりまとめ 2.0**

**2024 年 7 月**

**『新しい成田空港』構想検討会**

# 目次

<b>I. 『新しい成田空港』構想のとりまとめにあたって</b> .....	<b>4</b>
1. 背景 .....	4
2. とりまとめ 2.0 について.....	5
<b>II. 成田空港が抱える主要課題と目指すべき姿</b> .....	<b>7</b>
1. 成田空港が抱える主要課題 .....	7
2. 成田空港が目指すべき姿 .....	7
<b>III. 旅客ターミナル</b> .....	<b>8</b>
1. 成田空港における航空旅客事業の概況 .....	8
1) 国内外における成田空港の地位	
2) 航空旅客需要の動向	
3) 首都圏空港の更なる機能強化と成田空港の役割	
4) 航空会社のビジネスモデルの変化	
5) 北米と東南アジアの乗継市場の獲得	
6) 小型機材の航続距離延長による新規就航の可能性	
2. 旅客ターミナルが抱える諸課題 .....	10
1) 刻々と変化する航空ニーズへの柔軟な対応	
2) 施設取扱容量の拡大と施設老朽化への対応	
3) 開港当初から変わらない分散・非効率な空港施設レイアウトの改善	
4) 最先端技術の導入等による旅客の利便性・快適性、体験価値の向上	
5) インバウンド等の旅客が日本らしさを体感できる快適な空間・サービスの提供	
6) 労働力不足に対する対応	
7) 安全・安心・安定的な空港運用とレジリエンス強化への対応	
8) 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献	
3. 成田空港が目指すべき旅客ターミナルの姿 .....	11
4. 目指す姿の実現に向けた施設の方向性 .....	11
1) 旅客ターミナルにおける本館機能の配置方式	
2) 本構想におけるワンターミナルの位置と形状	
3) 本構想のワンターミナルの規模	
4) 段階的整備とコスト低減	
5) 旅客の利便性・快適性、体験価値の向上	
6) 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応	
7) 災害に強い空港運用と高レジリエンス	
8) ターミナル前面施設のあり方	
9) 空港の脱炭素化によるサステナブルな社会の実現	
10) ビジネスジェット施設	
<b>IV. 貨物施設</b> .....	<b>18</b>
1. 成田空港における国際航空貨物の概況 .....	18
1) 国内外における成田空港の地位	
2) 貿易における成田空港の重要性	

3)	国際航空輸送における主要な輸送レーン	
4)	世界物流の増加とフォワーダーの海外シフト	
5)	東アジア3空港の継越貨物率推移	
6)	日本の港湾の相対的地位低下	
2.	貨物施設が抱える諸課題 .....	19
1)	次世代の物流フローに向けた施設設計の必要性	
2)	施設取扱容量の拡大と施設老朽化への対応	
3)	空港内外における施設分散の解消	
4)	継越貨物を取り込み、国際貨物ネットワークを強化するための運用	
5)	最先端技術の導入による自動化・省人化と処理能力の向上	
6)	アクセス利便の向上	
7)	脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献	
3.	成田空港が目指すべき国際貨物空港としての姿 .....	20
4.	目指す姿の実現に向けた方向性 .....	21
1)	新貨物地区の配置	
2)	貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用	
3)	自動化による高効率運用	
4)	新貨物地区の配置	
5)	Eコマース需要の取り込み	
6)	スムーズなアクセスの追求	
7)	制度面の対応	
8)	環境への配慮	
9)	コストへの配慮	
10)	周辺地域と新貨物地区との連携による新たな需要の創出	
11)	貨物施設の配置・規模・隣接地との一体的運用	
<b>V.</b>	<b>空港アクセス .....</b>	<b>24</b>
1.	成田空港における空港アクセスの概況 .....	24
1)	各アクセスの概要	
2)	各アクセスの利用状況	
2.	空港アクセスが抱える諸課題 .....	25
1)	鉄道	
2)	高速バス	
3)	タクシー・ハイヤー	
4)	駐車場	
5)	道路アクセス	
6)	先端技術	
7)	災害対応	
3.	空港アクセスの目指すべき姿 .....	26
4.	目指す姿の実現に向けた方向性 .....	26
1)	鉄道の利便性の向上	
2)	高速バス及び地域にて運行されるバスの利便性の向上	
3)	タクシー・ハイヤーの利便性向上	

4)	駐車場・乗降場の利便性向上	
5)	先端技術の導入	
6)	空港内道路の再編	
7)	空港周辺道路網の検討	
8)	災害時におけるアクセスの強化	
9)	パークアンドバスライドの導入や従業員輸送の検討	
10)	関係者・事業者との連携	
<b>VI.</b>	<b>地域共生・まちづくり</b> .....	<b>31</b>
1.	地域共生・まちづくりの概況.....	31
1)	地域と空港の共生・共栄	
2)	地域に支えられている空港従業員雇用	
3)	国際拠点空港が立地する地域としての周辺開発の状況	
2.	地域共生・まちづくりの諸課題.....	31
1)	今後の共生・共栄のあり方	
2)	地域との連携による空港従業員の確保	
3)	国際拠点空港を活かした地域の発展	
3.	成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿 .....	32
4.	目指す姿の実現に向けた方向性 .....	32
1)	グローバルな視点とローカルな視点でのコンセプト策定の必要性	
2)	エアポートシティ実現に向けた推進体制	
3)	ゾーニング	
4)	人材確保のための環境整備（生活環境、教育環境、就労環境）	
5)	周辺環境への溶け込み、自然との調和	
<b>VII.</b>	<b>想定規模・整備スケジュールイメージ・事業費イメージ</b> .....	<b>35</b>
1.	各施設の想定規模 .....	35
2.	主要施設の整備スケジュールイメージについて .....	35
3.	事業費イメージについて .....	35
<b>VIII.</b>	<b>終わりに</b> .....	<b>37</b>

# I. 『新しい成田空港』構想のとりまとめにあたって

## 1. 背景

今年で開港から 46 年を迎えた成田空港においては、これからも増大が見込まれる航空需要に対応し、引き続き日本の空の表玄関としての役割が果たせるよう、地域との共生を理念に、新滑走路の整備をはじめとする“更なる機能強化”が「国家プロジェクト」として進められている。

我が国の航空政策においては、2014 年の交通政策審議会航空分科会基本政策部会にて、今後のグローバル化の進展とアジアの急成長に直面し、少子高齢化・人口減少が進展する我が国の航空政策のあり方が論点となった。そして、国際航空需要や質的に新しい航空需要が増大する中で、これに的確に対応し、世界規模で激化する国際競争に打ち勝ち、伸びゆくアジア諸国をはじめとする世界の国際航空需要を確実に取り込むため、首都圏空港の“更なる機能強化”をはじめとした空港機能を量・質両面で最大限発揮させるという方向が示された。

これを受けて、首都圏空港の“更なる機能強化”に関する技術的な検討が行われ、羽田空港と成田空港の両空港あわせて 100 万回の年間発着容量を確保するための選択肢として、羽田空港の飛行経路の見直しや成田空港の第 3 滑走路の整備等が示された。

また、2015 年の「国土形成計画」においては、国際化の進展やアジア諸国の急成長の中で我が国の成長力を高めるためには、我が国の企業やヒトが海外とつながり、海外の企業やヒトがもたらす成長力を取り込むことが必要とされ、拠点空港の機能強化の取組みとして、アジア－北米間を始めとする国際・国際間乗継需要の積極的な取り込みを進めるとともに、国際的な物流拠点の形成に向けた、国際航空貨物については国際継越貨物を積極的に取り込むこと等の航空物流機能の強化の推進を通じ、国際交通拠点としての競争力強化を図ることとされた。（2023 年変更計画においても同様）

更に、2016 年の「明日の日本を支える観光ビジョン」においては、観光を我が国の基幹産業へと成長させる「観光先進国」という新たな挑戦が掲げられ、首都圏空港の容量拡大が求められた。

成田空港の“更なる機能強化”については、2018 年に国、千葉県、空港周辺 9 市町、成田国際空港株式会社（以下 NAA）からなる四者協議会において最終的な合意に至り、現在は新滑走路の用地取得等が進められている。この“更なる機能強化”により、成田空港の年間発着容量は 30 万回から 50 万回に増加することとなる。

なお、2021 年の「総合物流施策大綱（2021 年～2025 年）」においても、産業の国際競争力に資するインフラ整備の強化について、コロナ禍における国際航空物流の重要性が改めて認識されており、航空物流の拠点である空港の機能強化の 1 つとして、成田空港の“更なる機能強化”の推進が示されている。

成田空港は、現在でも一定の時期や時間帯では航空需要が空港の処理能力を上回っており、“更なる機能強化”は滑走路に関してこうした状況の改善に資することが期待される。一方で、滑走路以外でも、旅客ターミナルの混雑や航空機の渋滞を余儀なくされる状況が顕在化しており、成田空港全体の能力向上のためには、“更なる機能強化”の推進のみならず、旅客ターミナル、貨物施設等の空港施設についても大幅な能力向上が必要不可欠となっている。

現在の旅客ターミナル、貨物施設等の多くは 1970 年代に整備されており、老朽化が深刻な問題となっているほか、成田空港開港当時の施設配置を踏襲したレイアウトのまま現在に至っている。この間、世界の航空市場は大きく変化し、今後も更なる変化が予想される中、これからの成田空港には、刻々と変化する航空ニーズに迅速かつ柔軟に対応できる施設が求められる。

世界では、近隣アジア諸国を中心に、人口増加や経済発展により増大する航空需要の取り込みに向け、

各国が新空港の整備や機能強化に精力的に取り組んでいる。成田空港がその使命であるヒト・モノの交流を活性化させ日本の産業や観光の国際競争力強化に寄与していくためには、ハード・ソフト両面において、世界の動向を踏まえた空港全体の能力向上による国際競争力強化が急務となっている。

更に、これからの成田空港には、近年の激甚化・頻発化する災害やパンデミックへの対応、脱炭素社会実現といった社会的要請への対応が求められるほか、長年の懸案事項である空港アクセスの改善にも応えていく必要がある。

特に、脱炭素社会実現は世界的潮流であり、国際航空分野においては、2020年以降CO<sub>2</sub>排出量を増加させないというグローバル目標が設定されている。我が国においても2020年に策定された「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」による脱炭素化社会の実現に向けて、航空法が改正され、航空会社や空港の脱炭素化に向けた取組みの指針となる航空脱炭素化推進基本方針が定められた。成田空港においては、NAAが2021年3月に「サステナブルNRT2050」を発表し、空港全体のCO<sub>2</sub>排出量削減目標を設定した。あわせて空港脱炭素化推進計画を策定し、国内空港で初めて国土交通大臣から認定を受けている。今後も、NAAは航空分野の持続的成長や「サステナブルNRT2050」の目標達成に向けて、航空機の運航に係る脱炭素化・建築物のZEB（Net Zero Energy Building）化・再生可能エネルギーの導入・車両の脱炭素化等の取組みなどを、ステークホルダーとともに進めていく必要がある。

また、地域共生・まちづくりについては、当初、空港建設をめぐる成田空港問題が生じたが、90年代には成田空港問題シンポジウム・円卓会議を経て地域と共生する空港へと転換し、『新しい成田空港』構想という大きな挑戦を迎える現在、地域と空港の関係は更に進み、一体的・持続的な発展を目指す時代になっている。この相互発展を実現させるためには、成田空港を活かした企業や産業誘致などの、これまでにない積極的かつ新たな取組みにより波及効果を生み出すことに加え、地域の貴重な財産である豊かな自然や農業を損なわず、調和を図るなどネイチャーポジティブな観点も重視しながら、こうした活動を考えることが望まれる。

『新しい成田空港』構想は、このような認識の下、“更なる機能強化”の推進とあわせて、旅客ターミナルの再構築、航空物流機能の高度化、空港アクセスの改善、地域との一体的な発展等に関する成田空港の将来像を検討するものである。

## 2. とりまとめ 2.0 について

『新しい成田空港』構想については、2022年10月より、学識経験者、国、県、地元市町を委員とする検討会を設置し、個別のテーマに沿って、多角的かつ自由闊達に意見交換を実施してきた。また、検討会にあわせて、空港周辺自治体への事前説明を行い、その意見を照会し、検討会の議論に反映してきた。

本構想の検討内容は多岐にわたり、その具体化には更なる検討が必要であるが、第5回までの検討会の中で、今後の取組みの主要な方向性については見解の一致が見られたことから、2023年3月に検討会として「中間とりまとめ」を示した。

その後、NAAが中心となって、中間とりまとめの中で示された4つの方向性「①旅客ターミナルを再構築し、集約型のワンターミナルへ」「②新貨物地区の整備により航空物流機能を集約」「③様々な選択肢で空港全体としての最適アクセスを実現」「④地域と空港との相互連携による一体的・持続的発展」について、コロナ禍からの回復による需要動向や課題を最新のものにアップデートした上で検討を深度化した。

NAAによる検討が一定程度進んだことから、2024年2月には第6回検討会による議論を再開し、

2024年6月までに計4回の議論を行った。今般、以下の検討内容に対して、見解の一致が見られたことから、中間とりまとめを改定し、とりまとめ2.0として示すものである。

- ① 旅客施設については、中間とりまとめで示した第2旅客ターミナル南側を起点に段階的にワンターミナルへと集約、整備するということに加え、ワンターミナルがどのような形状、規模であるか、また実現可能な整備ステップについて、そう考えるに至った思考のプロセスとともに現時点でのイメージを示した。
  - ② 貨物施設については、中間とりまとめで示した航空物流機能の集約に加え、貨物上屋とフォワード施設の一体運用による継越需要の取り込みに向けた考え方や、自動化による航空物流フローの効率化の具体的なイメージ、新貨物地区のゾーニング・規模イメージを示すとともに、空港隣接地との一体的な運用に関して海外空港のフリートレードゾーンの事例を参考にその可能性を示した。
  - ③ 空港アクセスについては、コロナ禍からの回復期における鉄道・バス/タクシーの混雑状況、課題を改めて確認し、今後の検討体制の必要性についても確認した。
  - ④ まちづくりについては、参考となる海外事例を現地調査及び文献調査し、成田空港でのエアポートシティ実現のために必要な事柄の整理・体制の検討を行った。
- ※ 整備スケジュールや事業費については、今後の検討の深度化や設計を踏まえる必要があるが、現時点でのイメージとして概略の想定・算出を行った。

## II. 成田空港が抱える主要課題と目指すべき姿

### 1. 成田空港が抱える主要課題

成田空港は我が国の基幹インフラであり、その使命であるヒトやモノの交流を活性化して日本の国際交流や産業、観光の国際競争力強化に貢献していかなければならない。そのために解決すべき課題は山積しており、空港全体の主要課題としては以下があげられる。各分野の具体的な課題はⅢ～Ⅵにおいて後述する。

- 刻々と変化する航空ニーズへの柔軟な対応
- 施設取扱容量の拡大と施設老朽化への対応
- 開港当初から変わらない分散・非効率な空港施設レイアウトの改善
- ファストトラベルや円滑な乗継、多様なネットワークなどによる旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- インバウンド等の旅客が日本らしさを体感できる空間・サービスの提供
- 労働力不足と自動化・省人化への対応
- 最先端技術導入などによる効率性・生産性の向上
- 安全・安心・安定的な空港運用とレジリエンス強化への対応
- 公共交通・道路等による空港アクセスの改善強化
- 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献
- 地域と空港の一体的・持続的な発展への貢献

### 2. 成田空港が目指すべき姿

成田空港が諸課題を克服し、経済安全保障上も重要な拠点としてその使命を果たしていくために目指すべき姿としては以下があげられる。各分野の具体的な目指すべき姿はⅢ～Ⅵにおいて後述する。

- 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ハブ空港
- 物流事業者が使いやすく、直送需要とともに三国間の継越需要も取り込み、路線・便数ともに多様な航空物流ネットワークをもつ東アジアの貨物ハブ空港
- 利用者の速達性・利便性・確実性が確保され、公共交通が充実し渋滞の少ないアクセシビリティ
- 脱炭素化についての政府目標実現に向けた積極的な取り組み
- 地域と空港が相互に連携し、一体的・持続的に発展していくための積極的な取り組みと雇用の確保

### III. 旅客ターミナル

#### 1. 成田空港における航空旅客事業の概況

##### 1) 国内外における成田空港の地位

- 成田空港は、コロナ禍後においても 2024 年夏期スケジュール期初で海外 101 都市との間に 102 路線の豊富な航空ネットワークを有する日本最大の国際拠点空港であり、引き続き航空ネットワーク拡大が見込まれている。
- コロナ禍前の成田空港の国際線旅客数は、羽田空港の国際線増枠に伴う一部路線移管の影響により日本人旅客が減少したものの、アジアからのインバウンドを中心に外国人旅客が増加を続けており、全体としては開港以来ほぼ一貫して増加傾向であった。しかしながら、近年、旺盛な航空需要を背景にアジア圏の他空港の旅客数が大きく伸びており、ACI（Airport Council International）による世界の国際線旅客数ランキングにおいては、成田空港は 2000 年の 8 位から 2019 年の 18 位へと徐々に順位を下げている。2023 年の順位は更に低下するものと思われる。インバウンド比率は、羽田空港の国際線三次増枠や円安の影響を受け、一層高まってきている。
- 一方、成田空港の国内線旅客数は、2012 年の国内 LCC3 社の就航を機に旅客数が急増した。2019 年において 22 都市との間に 23 路線が運航され、成田空港全体の 18%に相当する 764 万人の旅客が利用し、関西空港や中部空港を抜いて我が国第 6 位の国内空港になった。コロナ禍を経て 2024 年夏期スケジュールでは、18 都市 19 路線とネットワークに影響を受け続けているものの、旅客数は 781 万人（2023 年度）と開港以来最高値を更新、ランキングは 6 位を維持している。

##### 2) 航空旅客需要の動向

- 世界の航空市場は、コロナ禍により大幅な旅客需要減を経験したが、現在は急速な回復の途上にある。今後は、経済成長とともに中間層が大幅に増加し、海外旅行需要が大きく伸びるアジア太平洋地域が牽引する形で、ACIによれば、2024 年には 2019 年の水準を上回り、2042 年には 2024 年比で国際航空旅客数は約 2 倍となる 87 億人/年へと成長すると予測されている。
- 日本の国際航空市場は、国内人口が減少傾向にあっても、インバウンドの増加を追い風に成長を続けてきており、それに伴い、わが国の国際観光市場におけるプレゼンスも向上している。今後も、関係者すべての努力が継続されれば、国際航空需要は引き続き成長すると見込まれ、日本航空機開発協会の予測では、日本発着の航空旅客輸送量（有償旅客キロ）は、2042 年頃には 2019 年比で約 2 倍に増加するとされる。
- 国及び NAA が四者協議会で 2016 年に提示した成田空港の需要予測によれば、発着回数は 2020 年代には年間 30 万回を上回り、2030 年代初頭から 2040 年代後半には年間 50 万回に達し、年間旅客数は 7,500 万人と予測されている。
- 現状、発着回数は 2024 年度で年間 25.1 万回となる見通しであり、コロナ禍の影響により、2016 年予測からは 5 年程度の遅れとなっている。但し、インバウンドの増加もあることから、今後の需要は順調に伸びていくと思われる。

##### 3) 首都圏空港の更なる機能強化と成田空港の役割

- 首都圏においては、今後とも増大が見込まれる我が国の国際航空需要の相当程度を成田空港

及び羽田空港の両空港が受け止めていく必要がある。我が国及び首都圏の国際競争力の維持、強化の観点からは、世界の主要都市に比べ、現在の成田空港及び羽田空港の処理能力は不足している状況にあり、国として、首都圏空港の更なる機能強化を図り、成田空港、羽田空港あわせて年間 100 万回の発着回数を確保する取組みが進められている。

- 成田空港は、“更なる機能強化”により、新たに 20 万回の年間発着容量が増加することとなり、アジアの成長に伴うインバウンド需要やアジア・北米間の三国間流動、LCC 市場の受け皿となることが想定されている。
- また、成田空港の国内線は LCC を中心に急成長しており、インバウンドの国内各地への送客あるいは国内各地からの国際需要の受け入れといった観点から、国際線・国内線の乗継需要にも応えていくことが期待されている。

#### 4) 航空会社のビジネスモデルの変化

- 成田空港には、LCC も含めて、成長著しいアジア各国などからのインバウンドを主たる旅客とする運航が増加しており、今後は、外国人にとって使いやすい空港であることがより一層期待される。
- かつての成田空港は以遠権運航も含めた米系航空会社の便数シェアが大きかったが、近年はそのシェアが減少して多様な航空会社が就航している。こうした経緯もあり、成田空港における LCC も含めた航空各社の便数シェアは最大でも 10～15%にとどまっており、特定の航空会社の影響を受けにくい。一つの航空会社のシェアが約 40%と突出している仁川空港、桃園空港、香港空港とは際立った差異となっている。今後も成田空港には、航空各社との対話を通じ、各社の多様なビジネスモデルにあわせて、航空会社がアライアンスや他社との連携を図りやすい環境を整えることが期待される。
- そして、コロナ禍を経た行動変容により、ビジネス渡航を中心とする高単価需要はコロナ禍以前の水準に戻らないとの考えもあり、本邦大手航空会社は、観光・親族訪問などの中距離・低単価需要市場を開拓するため、LCC 事業を強化している。成田空港は、このような航空会社のビジネスモデルの変化に対応していくことに加え、今後生じるであろう更なる多様な変化にも機敏に対応できる経営戦略や体制を構築することが求められる。

#### 5) 北米と東南アジアの乗継市場の獲得

- アジアー北米間の旅客流動は 2010 年から 2019 年で約 2 倍と急速に成長したが、更に 2040 年には 2019 年の約 1.7 倍にあたる 2,100 万人の新たな旅客流動が加わると予測される。東アジアの他空港は、国の戦略としてこの流動の乗継地点とすることで成長しており、今後もこの傾向が続くことを予想してアジアのハブ空港化を目指している。
- 一方、成田空港は乗継時間帯の発着枠不足などにより、乗継旅客獲得シェアを低下させてきたが、“更なる機能強化”により、この発着枠不足は改善されることとなる。今後は、成田空港の地理的、地政学的優位性を活かし、乗継旅客需要を取り込む努力を強化する必要がある。乗継旅客需要の獲得は、直行需要だけでは成り立ちにくい路線の収支を向上させ、新規路線の就航や既存路線の増便につながることも期待される。

#### 6) 小型機材の航続距離延長による新規就航の可能性

- LCC が主に使用する B737 や A320 など、現行小型機材の航続距離は約 4,000km であり、仁川空港からはインドシナ半島全体、桃園空港や香港空港からは東南アジアの大部分がその航続距離内に収まるのに対し、東アジアの東端に位置する成田空港から東南アジア方面への航続

距離内に収まるエリアは限定的であった。

- 近年 LCC が導入を進めている最新の小型機材では、航続距離が大幅に伸張（A321LR では約 5,500km）しており、東南アジアの大部分が成田空港からの航続距離内に収まることから、より多くの東南アジア諸都市との間で路線開設可能性が高まることが期待される。

## 2. 旅客ターミナルが抱える諸課題

成田空港における旅客事業の概況を踏まえ、改めて現在の旅客ターミナルを見てみると、次のような諸課題が生じてきている。

### 1) 刻々と変化する航空ニーズへの柔軟な対応

- 3大アライアンスの枠組みにとらわれない航空会社間の多様な提携や国内外 LCC の就航、国内線の成長に伴う国際線と国内線の乗継利用の増加など、航空ニーズは変化している。これらのニーズに応えるためにも国際線と国際線、国際線と国内線との乗継を含む多様なネットワークの構築やそれらに応じたサービスの提供が期待される。一方で、成田空港の旅客ターミナルの配置や施設に起因して、旅客利便性は低下し、航空会社・CIQ をはじめとするステークホルダーの運用負荷も増大しており、多様な航空ニーズに対応できる柔軟性や運用効率性の改善が課題となっている。

### 2) 施設取扱容量の拡大と施設老朽化への対応

- 成田空港の旅客ターミナルの旅客取扱容量は、現在年間 5,700 万人対応となっているが、将来の航空需要の増大に対応するために取扱容量を拡大する必要がある。また、既存施設はリニューアルを繰り返し実施してきているものの、老朽化は深刻であり、増改築では対応できない構造的な問題を抱えており、建替えなど抜本的な対応が必要である。

### 3) 開港当初から変わらない分散・非効率な空港施設レイアウトの改善

- 成田空港のコンセプトや施設配置は半世紀以上前に決定されたものであり、施設の分散・非効率なレイアウトは旅客にとって不便であり、航空会社も非効率な運用を強いられている。航空ニーズの変化や施設老朽化への対応とあわせ、閉鎖を伴う大規模改修や建替え等の抜本的な再構築が必要である。

### 4) 最先端技術の導入等による旅客の利便性・快適性、体験価値の向上

- 未来志向の最先端技術導入により、旅客手続きがシンプルでスムーズになる等、旅客体験価値の向上が必要である。
- 人材不足の時代にあって、技術進歩によりサービス提供者の省人化・省力化を図り、対面によるきめ細やかで丁寧なサービスを求める旅客に対して人的資源を集中するなど、効率的な人員リソース配分が必要である。
- また、ユニバーサルデザインによる誰にとっても使いやすい施設・サービスの提供も必要である。

### 5) インバウンド等の旅客が日本らしさを体感できる快適な空間・サービスの提供

- アジア地域をはじめとした中間層の増加等に伴い、インバウンド需要を中心とした外国人利用客

は中長期的にも増大していくことが見込まれている。成田空港はインバウンドにとって到着時に最初に日本に触れる場所であるとともに、帰国する際に日本で最後に利用する場所であることから、日本らしさを体感できる空間であることが必要である。

#### 6) 労働力不足に対する対応

- 航空需要の増大に伴い、必要となる空港従業員の数も増えると見込まれる一方、我が国の生産年齢人口は減少し、人手不足は一層深刻化すると考えられる。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が重要である。また、規格の統一化や手続きの簡略化、徹底した自動化による省人化・業務効率化も進めていく必要がある。

#### 7) 安全・安心・安定的な空港運用とレジリエンス強化への対応

- 気候変動による自然災害の激甚化・頻発化やパンデミック、大規模な欠航や空港アクセスの途絶などイレギュラー時の対応は空港にとって極めて重要で、レジリエンスの強化は社会的使命である。成田空港においても関連事業者とともに災害に強い空港を目指しているところであるが、近年の経験を踏まえれば、イレギュラー時の十分な滞留スペースの確保などの課題がある。

#### 8) 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献

- 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組みは喫緊の課題であり、取組みの遅れは国際競争力の低下につながりかねない。空港においても、脱炭素化への取組みは航空会社から選ばれるためにも必要不可欠であり、空港建築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取組みは非常に重要である。また、施設・車両等の共用化や電動化・水素化、空港の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用などに、積極的に取り組むべきである。

### 3. 成田空港が目指すべき旅客ターミナルの姿

- 成田空港は、我が国の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ていかなければならない。
- そのためには、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である。
- 成田空港が求められる役割を果たしていく上では、その旅客ターミナルが目指すべき姿を実現するには、これまでにない新しい旅客体験を提供するとともに、新技術導入等による高効率でコストリーズナブルな事業環境を提供し、更には地域・社会との連携拠点としての役割も果たしつつ、災害に強い高レジリエンスなターミナルとして整備することが重要である。また、環境負荷を徹底的に削減し、旅客ターミナルからのCO<sub>2</sub>排出ネットゼロ化といった社会的要請にも適切に対応する必要がある。

### 4. 目指す姿の実現に向けた施設の方向性

#### 1) 旅客ターミナルにおける本館機能の配置方式

- 旅客ターミナルは、チェックイン・出入国審査・保安検査などを行う「本館」と、搭乗待合・搭乗口のある「コンコース」の2つに大別できる。ここでは、本館機能が1つの建物に収まるターミナルを集約「ワンターミナル」方式、複数の建物に分散するものを分散「ユニットターミナル」方式と呼称する。
- 古くからある空港は需要増大に応じ拡張を繰り返してきたことから、結果としてユニットターミナルが多く、近年のアジアや中東などで新たに整備された大規模空港はワンターミナルが多い。
- ユニットターミナルは、個々のターミナルがコンパクトで旅客の歩行距離を短く抑えられ、同一ターミナル内での乗継も容易である。また、アライアンスや航空会社ごとに旅客ターミナルをカスタマイズすることが容易である。加えて、各旅客ターミナルが独立しているため、旅客ターミナル毎の閉鎖を伴う大規模改修や新しいシステムの導入等が容易である。更に、独立していることでレギュラー時の冗長性確保にも優れているという特徴がある。
- 一方、ワンターミナルは、まず本館機能が一つの建物に集約しているため、旅客にとってシンプルでわかりやすい。また、ターミナルを跨いだ乗継がなく、全ての乗継を同一ターミナル内で完結できるため、ハブ空港として重要な乗継利便性が高い。加えて、機器や人的リソースを同一ターミナル内に集約できるため、共用化により効率的な運用が可能になるとともに、ユニットターミナルと比較して、ターミナル全体としてはよりコンパクトな規模で同等の取扱能力を実現できる。そのため、建設時を含む建物に起因する環境負荷低減においても優位である。更に、航空会社の多様な提携や規模の変化に柔軟に対応することも容易であるという特徴がある。
- 国際ゲートウェイハブ空港を目指す成田空港の旅客ターミナルとしては、わかりやすさ・乗継利便性・効率性（環境負荷低減を含む）・柔軟性という特徴を有するワンターミナルに優位性がある。
- 他方、ワンターミナルを採用するにあたっては、歩行距離の短縮、保安検査場や到着ロビー、ターミナル中心部付近の航空機エプロン誘導経路など、混雑しやすい施設のスペース確保や部分的な閉鎖・改修等への対応、冗長性の確保等へ十分な配慮が必要となる。
- また、本館機能が集約されることから、国際線のみならず、国内第6位に成長した国内線施設の最適な配置を検討する必要がある。その際、成田空港における国内線の主力がLCCであることも考慮し、国際と国内といったセキュリティーや管理区分の違いに加え、FSCとLCCといったビジネスモデルの差異に対して、どのように1つの建物の中で効率的に同居できるかについて、関係者と引き続きハードとソフトの両面からの検討が望まれる。
- 乗継利便性については、MCT（Minimum Connecting Time、最低乗継時間）短縮のみならず、乗継時の滞在時間の質向上も必要であり、制限区域内におけるリテールの拡充のほか、海外空港で見られるようなホテルや庭園、美術館などの施設の充実を図ることも重要である。

## 2) 本構想におけるワンターミナルの位置と形状

- 新旅客ターミナルの位置については、3本の滑走路とバランスの取れた場所にあること、ある程度まとまりのあるエリアが確保可能なこと、既存旅客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等の条件を満たすことのできる第2旅客ターミナル南側を候補地とする。
- ワンターミナルはコンコースの形状によって、更にいくつかの型式に整理できる。
- まず、コンコースが本館から建物続きで伸びている「ピア型」と、本館から離れたエプロンベイ沖に独立した建物として配置されている「サテライト型」がある。
- 「ピア型」には、歩行を前提とした短めのピアを複数配置している「ショートピア型」と、「ショートピア

型」よりもピアの本数を少なくする代わりに、1 本当たりのピアを長くし、相応の輸送力を持った移動モビリティを併用させた「ロングピア型」があるほか、「ピア型」に一部サテライトを有している「ピア＋サテライト型」もある。

- 「ピア型」は、「サテライト型」と異なり、本館とコンコースが建物として一体的に繋がっているため、案内サインに頼ることなく旅客自身が現在地や目的地を直感的に把握しやすい。また、移動に際して、階層移動を少なくできる等、わかりやすさや移動のしやすさという点で旅客利便性が高い。更に、機器や人的リソースを効率的に配置できるため、ターミナル館内のオペレーション効率が良い。加えて、固定スポットが同じ建物内でコンパクトに配置されるためスポットアサインにおける公平性が高く、柔軟な運用が行いやすい。
- 「ピア型」の中でも、「ショートピア型」と「ロングピア型」を比較すると、「ショートピア型」の方が本館から最遠ゲートまでの移動距離が短くなる。他方の、「ロングピア型」はコンコースの本数が少なくできるため、分岐が少なく旅客にとって目的地がわかりやすい。また、エプロンベイも広くできるため航空機の走行性やレジリエンスといった点で優位性がある。更に、既に運用している成田空港では計画上の様々な敷地条件が存在する。今回候補地は三方向を誘導路で囲まれていることから、全方位にピアを伸ばす必要のあるショートピア型は他の型式に比べて本館位置を既存の旅客ターミナル地区に接近させる必要がある。このことにより、段階整備の難易度等の「技術的成立性」や既存施設の盛替えなどによる「コスト」の点で課題がある。
- 一方、「サテライト型」や「ピア＋サテライト型」のようにサテライトを有する形状は、固定スポットから滑走路までの距離が短いことに加え、本館とコンコースが物理的に分離されていることにより、航空機の走行経路が確保しやすく、オペレーション効率が良い。そのため、航空機に起因する環境負荷低減の点でも優位である。その一方で、本館とサテライト間の人・手荷物の移動やインフラを地下で接続する場合、イニシャル・オペレーションとともにコスト面での課題が生じやすいだけでなく、需要に応じた段階的な拡張整備の難易度も高い。また、サテライトはモビリティでの移動が前提となるため、非常時の冗長性確保に配慮が必要となる。
- なお、館内移動に関しては、主に歩行での移動が想定される「ピア型」の場合であっても、旅客利便性やユニバーサルデザイン対応の観点から、適切な輸送力を備えたモビリティを導入することが望まれる。その際、モビリティの走行ルートについては、利便性や安全性の観点から歩行者との交差が生じないよう専用空間を設けることが望ましい。そのうえで、どのようなモビリティを選定するかについては、ICT や自動運転技術など、日進月歩の進化が見られることから、最新の動向を注視し、検討する必要がある。これらの導入により、どのようなターミナル型式であっても、移動距離の評価に対して適切なサービスが提供できる。
- 上述の通り、ワンターミナルの形状を選定するにあたっては、「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」、段階整備の難易度等の「技術的成立性」「施設の公平性・柔軟性」「環境負荷低減」等、目指すべき姿の実現に向けてそれぞれ重要な評価軸があり、これらは相互にトレードオフの関係にあるものもある。また、これらの評価軸の重みは空港を取り巻く外部環境や目指すべき姿によって異なる。以上のことから、今後の成田空港における検討にあたっては、「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）」に優位性のあるロングピア型をベースケースとしつつ、「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）」等の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、成田空港にとって最も総合評価の高い形状とすべきである。引き続き関係者と連携しながら形状の検討を深度化する必要がある。

### 3) 本構想のワンターミナルの規模

- 本館の想定規模については、本館部分の建物外形の大きさ（投影面積）は、一般的に出発機能施設の合計で決まることが多い。これは出発機能施設に、出発ロビー・保安検査場・出国審査場・リテールエリアなどの大空間があることに加え、これらを旅客移動のわかりやすさの観点から折り返さないように配置する必要があるからである。
- チェックイン、保安検査、出国審査といった各手続き施設については、客観的な算出基準（国際航空運送協会(IATA)の施設計画マニュアル）により想定規模ができる。算出基準のないリテールエリアについては、近年整備された海外空港事例を参考とする。事務室やトイレ、機械室などの共用部分については、既存ターミナルの構成比率と同程度と仮定する。結果として、本構想におけるワンターミナルの本館の投影面積は概ね 15 万～20 万㎡と想定される。
- なお、近年整備されている海外空港では、ファストトラベルの普及もあり、保安検査後の制限区域を大きく確保する傾向にある。乗継利便性の観点からも制限区域のリテールエリアや余暇施設を充実する傾向にあることに加え、電動カートの導入といったユニバーサルデザイン対応等のためにも十分なスペースが確保されている。その結果、ターミナル本館における一般区域と制限区域の構成比率が概ね、【一般区域：制限区域】＝【4：6】程度になっている。他方で、現在の成田空港は改修や増築によって制限区域を大幅に増床してきたものの、【一般区域：制限区域】＝【6：4】程度である。これは、計画当時、団体旅行をはじめ遠方から早めに来港する旅客や見送り客の利用など、一般区域での滞在を多く想定していたことによる。
- コンコースの想定規模については、1 日あたりの便数と固定ゲート使用率から、必要な固定ゲート数が決まる。海外空港や現状の成田空港の固定ゲート使用率に鑑み、固定ゲート使用率を 90～95%と仮定するとワイドボディ機材(コード C1 機はコード E0.5 機と換算する)で 100 程度の固定ゲートが必要となる。コンコースの規模はターミナルの形状に寄らず、どれもほぼ同じになる。なお、地下空間を設ける場合はその面積が増加する。
- これらの検討から、本構想における新旅客ターミナルの規模（延べ面積）は 95～115 万㎡程度と想定される。しかしながら、海外空港では、ロビー機能や事務室、リテールなどのターミナル機能などの一部をターミナル前面にある別の建物に配置している事例もあることから、引き続き、ターミナル内にあるべき機能と必ずしもそうでない機能を整理して、更にコンパクトにできるよう検討する必要がある。
- なお、現在、成田空港の既存旅客ターミナル(第 1・第 2・第 3 ターミナル)の延べ面積合計は約 97 万㎡であり、50 万回時の需要に対応する新旅客ターミナル施設規模としてもワンターミナルによる効率化によってターミナル全体の延べ面積としては現状から大きく増えない見込みである。但し、インバウンドの増加や将来的な旅客の行動変容による新たな価値創造の必要性など、これらの数値は変わる可能性があるため、対応可能な柔軟性を持って検討を進める必要がある。

#### 4) 段階的整備とコスト低減

- 新旅客ターミナルは、既存の空港を運用しながら整備する必要があり、ターミナル内部の動線のみならず、航空機や地上支援車両の効率的な動線確保等、円滑な運用が可能となるよう配慮した段階的な整備計画が必要である。
- また、ワンターミナルであっても、一度にすべてを整備するのではなく、需要の増大にあわせて、既存の旅客ターミナルを運用しながら段階的に整備することにより、投資額を抑制できる柔軟な段階整備計画とする。
- これらを同時に成り立たせる段階整備計画には様々な選択肢があり、その、一例としては、次のようなことが考えられる。

i) ステップ1

既存の空港運用を維持しつつ、まずは A・B 滑走路を接続している東西誘導路を拡張した空港敷地の南側へ盛替える。そうしてできた第 2 旅客ターミナル南側の種地に新旅客ターミナルの半分を整備するとともに、新駅及び空港第 2 ビル駅（成田第 2・第 3 ターミナル）からの分岐軌道を整備する。また、新旅客ターミナルと第 2・第 3 旅客ターミナルとを暫定的なコンコースで接続することにより、乗継利便性の向上、固定ゲートなど一部施設の共用化による一体的な運用を実現する。

このとき、現在の成田空港駅（成田第 1 ターミナル）は閉鎖となる。他方で、第 1 旅客ターミナルに関する駐車場やエアサイド機能等の一部施設の運用については、需要や外部環境・経営状況に応じて柔軟な対応が可能である。

ii) ステップ2

その後、速やかに新旅客ターミナルを増築することで空港内の全ての本館機能を集約する。

この段階で、第 1 旅客ターミナルと同様に第 2・第 3 旅客ターミナルに関する駐車場やエアサイド機能等の一部施設の運用については、需要や外部環境・経営状況に応じて柔軟な対応が可能である。

iii) ステップ3

更に、需要や外部環境・経営状況に応じて、第 1 旅客ターミナル跡地に新旅客ターミナルの本館一部とコンコースを増築する。

5) 旅客の利便性・快適性、体験価値の向上

- 成田空港は、これまで空の交通拠点としての機能を果たすことを最優先にリソースの配分を行ってきたが、今後はスマート・シームレス・ストレスフリーなカスタマージャーニーやユニバーサルデザインの実現を通じた、利用者視点に立った利便性・快適性、体験価値向上の追求がより一層重要である。例えば、旅客誘導、案内に際して、ICT と自動運転等の次世代モビリティ、メタバース等を連動させた全く新しい価値提供の実現等、技術革新を見越した未来の空港の姿を目指した検討が期待される。また、制限区域に免税店舗だけでなく、魅力的な余暇施設を配置することや、インバウンドに対して到着動線上に日本が誇る最新技術や日本らしさが体感でき、旅客の旅を彩る空間演出やサービスを提供する必要がある。
- 旅客の体験価値は、空港内に留まらず、旅の始まりから終わりまでの一連のカスタマージャーニー全体に及ぶため、これら旅客にとっての広域的な価値創造に対して、旅の通過点である成田空港が関連産業にとって、旅客ニーズの把握、関係者間での共有、新サービスの検討などを行いやすい場としての役割を担うことが望まれる。
- また、一口に旅客と言ってもそのニーズは多様であり、例えば、ビジネスジェット利用者やハイエンドの旅客にはそれぞれ独特のニーズがある。これら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必要がある。
- 空港をどのような空間にしていくかということを検討する際には、空港がもつ交通の結節点としての集客力・発信力と、世界中から各界のトップレベルも含めた様々な旅客が行き交う場であることを活かし、我が国及び地域の発展に資する情報発信の場としての活用が望まれる。

## 6) 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応

- 効率性・生産性の向上については、これまでも顔認証技術（Face Express）や自動手荷物預け機の導入など、自動化・省力化の取組みを推進してきたところであり、今後も最先端技術を積極的に取り入れ、技術革新による手続き・手荷物携行の変容を先取りするなど、業務効率化と生産性向上を推進する必要がある。また、自動化の取組みに際しては、ハードの対応のみならず、規格や手続きを徹底的に見直して整理するといったソフトの対応が必要不可欠であり、これらは関係者の協力を必要とする極めて難しい作業になる。このため、中心的な役割を期待される NAA は覚悟をもって取り組むべきである。
- 受託手荷物搬送（BHS）についても自立走行型や常時追跡などの機能を持った次世代 BHS の導入が期待される。BHS ルート上に EBS（Early Baggage Storage）を導入することでエニタイムチェックインを推進すべきである。そうすることで旅客利便性の向上のみならず、施設使用のピーク平準化によるターミナル館内オペレーションの効率化も期待できる。また EBS は乗継受託手荷物の円滑な搬送にも寄与することから、導入のための効率的なスペース確保についてはターミナル計画の初期段階から検討が必要である。
- 労働力不足への対応については、『新しい成田空港』構想の検討を待たずに進めるべき喫緊の課題であり、現状の運用体制の見直しや就労環境改善等の ES 施策について再検討する必要がある。また、自動化・省人化の推進だけでなく、運用主体である NAA のリーダーシップのもと、空港業務を支える各事業者と連携し、持続的なサービスの供給体制づくりが重要である。

## 7) 災害に強い空港運用と高レジリエンス

- 自然災害が激甚化・頻発化するなか、空港のレジリエンス強化は社会的な使命である。新旅客ターミナルにおいては、コストや環境負荷の観点から可能な限り規模をコンパクトに抑えながらも、大規模な欠航や空港アクセスの途絶などイレギュラー時の旅客滞留を予め想定し、混雑集中が懸念されるエリアは十分なスペースを確保するなどの対応が必要である。
- 他方で、海外空港や大型都市開発の事例に見られるように、イレギュラー時の滞留スペースについては必ずしもターミナルや駅構内といった交通施設そのものの中に確保せず、隣接エリア等で確保している事例もあることから、スペースの確保の仕方については引き続き検討が必要である。
- イレギュラー時においても柔軟に対応できるよう、ターミナル内は運用にあわせて旅客動線等の切り替えが可能な施設計画を取り入れていく必要がある。

## 8) ターミナル前面施設のあり方

- ターミナルと二次交通の接続機能について、旅客利便性を考えれば、新旅客ターミナルには直結する新駅設置が望まれる。そのうえで、二次交通には鉄道のみならず、バス・タクシー、一般車など様々な選択肢があることから、例えば、これらをターミナル前面エリアに集約し、整理・接続する機能を配置するなど、直感的にわかりやすいターミナルと二次交通とのインターフェイスのデザインが求められる。

※空港アクセスの改善強化については後述

- 空港は航空サービスを利用するかどうかに関わらず、地域にとっては切り離すことのできない存在である。地域住民も空港を訪れて楽しめ、便利に利用できる施設や地域と空港が交流できる施設を備えることが必要である。

- ターミナル前面は、比較的まとまったスペースが確保できることから、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が期待される。
- これらのターミナル前面施設については、地域の住民が楽しめる施設や地域交通の拠点機能を持たせるなど、地域との連携拠点の役割も期待される。

#### 9) 空港の脱炭素化による持続可能な社会の実現

- 空港の脱炭素化に向けては、空港建築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いて、エネルギーマネジメントの高度化やエネルギー効率の向上など省エネを図ると共に、太陽光発電設備等の導入など創エネの取組みも求められる。環境負荷を減らすため、建築物の ZEB 化を進めるべきである。
- また、グランドハンドリング車両等の電動化、水素化を推進するとともに、これらの共用化による運用の効率化を図る必要がある。その際、ハードの対応のみならず、規格や手続きを徹底的に見直して整理するといったソフトの対応が必要不可欠であり、これらは関係者の協力を必要とする極めて難しい作業になる。このため、中心的な役割を期待される NAA は覚悟をもって取り組むべきである。

#### 10) ビジネスジェット施設

- ビジネスジェットは、グローバルな企業活動に不可欠なツールであり、ビジネスジェットの誘致は、我が国の経済にとって非常に重要である。また、ビジネスジェット産業は雇用を創出し、地域経済にも貢献する。
- 成田空港ではビジネスジェット専用スポットや出入国手続きができる専用施設を 2012 年に整備している。一方、首都圏におけるビジネスジェット利用者・事業者は都心とのアクセスを重視するため、羽田空港の空きスロット・空きスポットの状況により、羽田空港もしくは成田空港の利用を判断し、長期間駐機する場合は成田空港を利用もしくは羽田空港で旅客を乗降させ、機材を成田空港に搬送し、駐機している。
- 成田空港の利用者増を促すには、空飛ぶクルマなど先端技術導入により都心アクセスを強化するとともに FBO（Fixed Base Operator、旅客や乗務員が利用し、駐機や給油・整備・旅客サービスなどを一括提供する運航支援事業者）がサービスを提供できる施設の整備が望まれる。

## IV. 貨物施設

### 1. 成田空港における国際航空貨物の概況

#### 1) 国内外における成田空港の地位

- 成田空港は金額ベースで日本最大の貿易港であり、重量、金額ともに日本全体の航空貨物の6割近くを取り扱っている。
- しかしながら、近年の成田空港の国際航空貨物取扱量は、2021年には新型コロナによる特需から過去最高値を更新したものの、2004年をピークに年間200万トン前後で推移しており、2023年の貨物取扱量は2010年以降で最低となる187万トンとなっている。
- 世界に目を転じると、国際航空貨物の取扱量上位空港は、主要輸送レーン上にあるアジア、中東の空港が占めており、これらの新興空港の成長が著しく、成田空港は徐々に順位を落としている。成田空港、羽田空港をあわせた首都圏空港でみても、世界のトップ空港の後塵を拝している。

#### 2) 貿易における成田空港の重要性

- 成田空港は日本の産業経済活動、国民生活に欠かせない重要物資の貿易拠点となっている。成田空港の金額ベースでの取扱主要品目は輸出では半導体関係、輸入では医薬品となっている。
- 中でも半導体等製造装置について、日本企業は各工程で非常に高いシェアを有しており、その輸出港としての成田のシェアは金額ベースで日本全体における約35%で最大となっている。
- また、新型コロナウイルスの世界的流行期において、成田空港は新型コロナワクチンの輸入拠点として機能した。成田空港で取り扱う医薬品の輸入額は日本全体の約6割を占めている。

#### 3) 国際航空輸送における主要な輸送レーン

- 国際航空貨物の分野において、主要な輸送レーンは「アジア-北米」及び「アジア-欧州」であり、輸送トンキロベースで、この2レーンで世界全体のほぼ5割を占める。また、世界が新型コロナの影響を受けた際も、「アジア-北米」路線はいち早く回復し、現在も成長を続けている。
- 成田空港は「アジア-北米」路線の極東に位置し、最も北米に近いという地理的な優位性を有しているが、東アジアの競合空港と比較し、航空貨物取扱容量が限られていることから、「アジア-北米」間の三国間継越需要を十分に取り込めておらず、その優位性を活かし切れていない状況にある。
- 2023年は海上輸送の正常化による反動減もあり、世界的に国際航空輸送が低調であったが、仁川、桃園、ドーハ、フランクフルトといった海外の競合空港においては、三国間輸送需要を取り込むことにより、貨物取扱量の減少を最小限に抑えている。

#### 4) 世界物流の増加とフォワーダーの海外シフト

- 世界の国際貿易は人口増加や経済成長に相まって増加していくことが予測されている一方、日本においては、生産拠点の海外移転という産業構造の変化等により、日本発着の直送需要（輸出・輸入）が将来的に大きく成長するとは期待しづらく、日本を拠点とする大手フォワーダーは急速に海外シフトを進めている。

- フォワーダーの航空貨物取扱量は大きく増加したものの、日本発輸出貨物が占める割合は急速に低下し、売上全体に占める日本の割合も低下している。
- 日本の国内市場が大きな成長を見込めない中、日本発着の直送需要だけに頼っているのは、貨物取扱量の減少、それによる貨物路線の縮小という負のスパイラルに陥る可能性がある。

#### 5) 東アジア 3 空港の継越貨物率推移

- 成田空港の継越貨物率は成田と競合する東アジアの 2 空港（仁川、台湾桃園）と比較し低い。
- 現在の成田空港の施設では、航空貨物取扱容量が限られており、突発的な繁忙等で直送の貨物量が増えた場合、継越貨物の増加に耐えられるだけのスペースが不足し、継越率が低くなる傾向がある。
- 仁川、台湾桃園においては、制度面を含め、国の戦略として継越貨物を取り込み、ハブ空港を目指す姿勢がうかがえる。
- 成田空港は、現在では北米貨物路線数（3 大インテグレーターを除く）で仁川、桃園空港に劣後しているが、アジア-北米路線が国際航空貨物の主要輸送レーンとして機能し続けることを考えると、成田空港においても、北米路線を拡充し、継越貨物を獲得していくための施策を打ち出していく必要がある。

#### 6) 日本の港湾の相対的地位低下

- 国際海運の世界では、日本の港が長年にわたって継越貨物を取込めなかったことにより、これを順調に取込んできた海外のライバル港に比して、大きく地位を低下させており、コロナ以前から日本の港湾に立ち寄る基幹航路は少なくなっていた。
- 日本発着の多くの貨物は海外のハブ港を経由しており、グローバルサプライチェーンがコロナ禍で不確実な状況になった時、リードタイムが長期化し、国内の製造業にとって競争力に影響を与える事態が発生した。
- 基幹航路が立ち寄りなくなりハブ港の地位を失うと、必然的に他国の港湾の影響をより受けやすくなることから、国際航空貨物においては、成田空港が継越貨物を積極的に取り込むことで、グローバルサプライチェーンの不確実性や、海外空港の影響に強い、レジリエントな拠点となることを目指す必要がある。

## 2. 貨物施設が抱える諸課題

成田空港における貨物事業の概況を踏まえ、改めて現在の貨物施設を見てみると、次のような諸課題が指摘できる。

#### 1) 次世代の物流フローに向けた施設設計の必要性

- 成田空港のコンセプトや配置はほぼ半世紀前に決定されたものであり、次世代の物流フローに適合する施設設計が必要となっている。
- 国際航空貨物は世界経済の影響による需要の変動幅（ボラティリティ）が大きいという特徴があ

ることから、航空物流機能の集約化や徹底した自動化・省人化等により、高効率運用を実現することで三国間の継越需要を取り込み、需要変動に対する柔軟性の確保、競争力強化に努める必要がある。

## 2) 施設取扱容量の拡大と施設老朽化への対応

- 成田空港の貨物取扱施設は、航空需要の増大に対応するために取扱容量の大幅な拡大が必要である。また、既存施設については、深刻な老朽化が進行しており、既存施設の増改築・改修ではなく建替え等の抜本的な再構築が必要な状況にある。

## 3) 空港内外における施設分散の解消

- 成田空港の貨物取扱施設は、取扱量の増加に応じ増改築で対応してきたことから、貨物地区自体が分散している上に、貨物地区内でも貨物取扱施設が分散することによる非効率なオペレーションが発生している。また、貨物地区内にフォワーダー施設が展開できる余地が限られ、空港内外で余計な横持ちが生じていることから、これを解消する必要がある。

## 4) 継越貨物を取り込み、国際貨物ネットワークを強化するための運用

- 海外主要空港においては、継越貨物をその国に所在するフォワーダーが主体的に取り込むことが可能となっており、これはフォワーダーにとっても運賃上のメリットがある。成田空港が三国間継越需要を取り込むためには、海外空港の事例も参考に、事業者が利用しやすい仕組みや運用への変更が望まれる。

## 5) 最先端技術の導入による自動化・省人化と処理能力の向上

- 生産年齢人口の減少による人手不足への対応が深刻な課題となっていることから、徹底した自動化・省力化の取組みを推進し、高度な作業品質が求められる分野に労働力を集中できる体制を構築する必要がある。

## 6) アクセス利便の向上

- 国際航空貨物にとって重要な速達性をより強化するとともに、貨物動線が旅客動線や従業員動線と輻輳することで空港内外に生じている渋滞を解消するため、首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道）からのスムーズなアクセスが必要である。

## 7) 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献

- 脱炭素社会の実現に向けては、貨物取扱施設、フォークリフトやトラックからの CO2 排出削減の取組みを進めるとともに、モーダルシフトや共同輸配送の仕組みを整える必要がある。

※ 労働力不足と自動化・省人化への対応についてはVIに整理

## 3. 成田空港が目指すべき国際貨物空港としての姿

- 成田空港は日本の産業経済活動・国民の社会生活を支える一大貿易港であり、日本及び世界の重要物資を扱う物流戦略拠点でもある。国際競争上も経済安全保障上も重要な意義を持つこの機能

を将来にわたって確保しなければならない。

- そのためには、新貨物地区の整備及び周辺地域との一体的展開により、物流事業者が使いやすい空港を実現して効率性・生産性を改善することが需要である。そして、直送需要とともに三国間の継越需要も取り込み、路線・便数ともに多様な航空ネットワークを維持・拡充して、東アジアの貨物ハブ空港を目指すべきである。
- 成田空港が、これら目指すべき姿を実現していくためには、ハード・ソフト両面において大幅な進化が必要となるため、NAA は施設の整備にとどまることなく、事業者や税関をはじめとする関係機関等の意見を取り入れながら、航空物流フローの効率化等、新貨物地区のオペレーションについてもより積極的な役割を果たすことが必要である。

#### 4. 目指す姿の実現に向けた方向性

##### 1) 新貨物地区の配置

- ・ 物流事業者が使いやすい空港を実現して効率性・生産性を改善するために、新貨物地区の整備が必要となる。新貨物地区は、B 滑走路と C 滑走路の中間となる、新規に用地を取得する空港東側エリアを候補地とする。旅客ターミナルと同様に滑走路の配置とバランスの取れた位置にあること、ある程度まとまった面積が確保できること、圏央道とのスムーズなアクセスが可能であること、土地利用規制の弾力的活用による空港隣接地との一体的な運用が可能であることなどの重要な条件を備えているためである。

##### 2) 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用

- ・ 新貨物地区を整備し、空港内外に分散している航空物流機能を集約して、空港内で貨物上屋とフォワーダー施設が密接に連携した航空物流フローを実現することにより、コスト、リードタイムなどのムダを削減した最高水準の効率性を追求しなければならない。
- ・ 旅客ターミナルスポットと貨物地区間を迅速に結ぶ空港地上支援車両（GSE）のアクセス、機側での貨物スタンバイや機移しのためのスポット周りスペースの確保、貨物便クルーの利便性向上など、貨物取扱施設全体の効率性の改善が必要である。
- ・ これまで成田空港周辺に施設を構えるフォワーダーの機能は直送（輸出・輸入）貨物の取り扱いに限られていたが、今後輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）の更改により、手続き上はフォワーダー主導による継越貨物需要の取り込みが容易になる。このメリットを最大限に活かすためには、新貨物地区において、貨物上屋とフォワーダー施設が一体運用されることにより、現状発生している継越貨物取扱いのための空港・フォワーダー施設間のトラック輸送により生じる時間、コストを削減することが重要となる。これにより、フォワーダーが成田空港を拠点として継越需要を取り込んでいくことが望まれる。
- ・ 現在の最先端を追いかけるだけでなく、未来の世界最先端を目指し、フルオートメーション化による世界最高水準の生産性を追求することが必要である。

##### 3) 自動化による高効率運用

- ・ 自動化の取組みに際しては、ハードの対応のみならず、規格や手続きを徹底的に見直して整理するといったソフトの対応が必要不可欠であり、これらは関係者の協力を必要とする極めて難しい

作業になる。このため、中心的な役割を期待される NAA は覚悟をもって取り組むべきである。

- 現在行われているフォワーダー施設と貨物上屋との間のトラックによるピストン輸送に代わり、両施設の規格を標準化した上で、自動搬送設備で繋ぐことにより完全自動化し、作業の平準化、位置情報の可視化を目指す必要がある。
- 自動高層ラック等の導入によって、上屋機能の垂直方向への拡大を実現し、土地の有効活用を行うとともに、複層化による車両動線の分離を行うことで、空港内道路の混雑緩和を図ることが必要である。
- 作業の自動化にあたっては、人手による作業を行うべき工程を選択し、必要な工程に人的資源を集中することにより労働環境の向上を図る必要がある。
- エプロンでの搬送、航空機への搭載作業についても可能な限り、自動化を進めることが必要である。

#### 4) 新貨物地区の配置

- 物流事業者が使いやすい空港を実現して効率性・生産性を改善するために、新貨物地区の整備が必要となる。新貨物地区は、B 滑走路と C 滑走路の間となる、新規に用地を取得する空港東側エリアを候補地とする。旅客ターミナルと同様に滑走路の配置とバランスの取れた位置にあること、ある程度まとまった面積が確保できること、圏央道とのスムーズなアクセスが可能であること、土地利用規制の弾力的活用による空港隣接地との一体的な運用が可能であることなどの重要な条件を備えているためである。

#### 5) E コマース需要の取り込み

- 今後増大が予想される E コマース需要の取り込みに向け、国際郵便（EMS 含む）の効率的な取扱施設や、インテグレーターの拠点誘致についても検討する必要がある。

#### 6) スムーズなアクセスの追求

- 新貨物地区は、千葉県及び NAA で実現に向け検討している圏央道新規 IC との接続により、スムーズなアクセスを確保し、物流コスト及びリードタイムの削減が期待できる。また、これにより、周辺道路の混雑緩和や、空港利用者・地域の利便性向上が望まれる。
- 旅客ターミナル-新貨物地区間の迅速な貨物輸送、貨物車両（トレーラー・トラクター、ドーリー）とそれ以外の航空支援機材の動線を分離し、混雑の緩和、作業効率の向上が必要である。
- 労働力が不足するなか、従業員の労働環境を考慮しなければならない。例えば、現在の貨物地区は鉄道駅から徒歩でアクセスできるため、新貨物地区においても従業員が大きなストレスを感じないような迅速かつ高頻度の通勤アクセス手段の整備が必要である。

#### 7) 制度面の対応

- 航空会社によらずフォワーダーが空港で継越貨物を組み替えできるよう仕組みへ作りかえることが重要である。これが実現されれば、日系フォワーダーによる成田空港の三国間輸送拠点化や、輸送ロット大型化による成田路線の運賃競争力強化等、成田空港の国際貨物ネットワーク強化につながることを望まれる。
- 国内外の航空会社が自由に貨物便を就航できる環境を整備するため、貨物便のオープンスカイ、あるいは貨物便に対する第 5 の自由の適用等、あらゆる可能性を検討することが望まれる。

## 8) 環境への配慮

- 空港の脱炭素化に向け、エネルギーマネジメントの高度化やエネルギー効率の向上など省エネの実現と同時に、太陽光発電設備等の導入など創エネの取組みも求められる。環境負荷を減らすため、建築物の ZEB 化を進める必要がある。
- トラックドライバー不足に対応し、輸送スペースを有効に活用することが求められる。荷主の配送における選択肢を増やし、サステナビリティへの対応を容易にするため、例えば、トラックに比べ CO2 排出量の小さい鉄道貨物輸送への対応のため、JR 貨物オフレールステーションの設置や共同クロスドック施設の整備を検討する必要がある。
- 成田空港における環境負荷低減には荷主を含めた物流全体で取組む必要がある。成田空港の利用が環境負荷を抑えるという仕組みを作り上げれば、結果的に荷主、フォワーダーもサステナビリティに対応することになる。

## 9) コストへの配慮

- 新貨物地区の検討にあたっては、今後の需要動向を踏まえ、段階的な整備の進め方も考慮する必要がある。中長期的には貨物の需要は成長が見込まれるが、貨物需要の変動幅は大きく、財務面への影響を勘案する必要がある。

## 10) 周辺地域と新貨物地区との連携による新たな需要の創出

- 成田空港の国際貨物ネットワークを活かして空港周辺をグローバルな調達・流通活動の拠点とすべく、地域との連携のもと、例えばグローバル E コマースハブの形成や、航空機エンジンや半導体製造装置関連、医療機器等のメンテナンス拠点の形成、国産生鮮品輸出拠点群の形成等、地域から世界へつながる新たなビジネスと需要創出の可能性について検討することが望まれる。

## 11) 貨物施設の配置・規模・隣接地との一体的運用

- 徹底的な自動化により、貨物取扱スペースを効率的に活用することで、将来需要拡大による拡張、建て替えの必要が生じた際の展開用地を確保するとともに、人手をかける工程やエリアを限定し、労働力の集約を目指すべきである。
- 新貨物地区と土地利用規制の弾力的活用により、新貨物地区と空港隣接地を一体的に運用し、事業者のニーズに合わせて、効率性・生産性向上するために総合保税地域制度の活用を図ることが必要である。
- 成田の国際貨物ネットワークを通じた輸出入・トランジット需要の創出、総合保税地域制度の活用による新貨物地区と空港隣接地との一体的運用を通じ、空港と一体となって機能するストックセンター、パーツ発送基地、保税展示場、オークション会場など航空物流と親和性の高い新たな需要を誘致することが望まれる。

## V. 空港アクセス

### 1. 成田空港における空港アクセスの概況

#### 1) 各アクセスの概要

- 成田空港のアクセスは、開港時においては新空港自動車道（以下、新空港道）・国道 295 号による自動車交通（バス・自動車）及び京成本線（現在の東成田線）が担っており、その後 1991 年の京成本線、JR 線のターミナル乗り入れ、2002 年の自動車用空港南側ゲートの供用、2010 年の京成スカイアクセス線の開業等を経て現在に至っている。
- 鉄道アクセスは、京成本線、京成スカイアクセス線・JR 線によって接続されており、有料特急は都心方面に時間当たり最大 5 本、最短 36 分で運行されており、一般列車は時間当たり最大 7 本が運行されている。空港及び周辺の鉄道線路は新幹線施設を転用した施設であり、京成スカイアクセス線、JR 線ともに単線区間が存在している。
- バスアクセスはその柔軟な特性を活かして利用者の多様なニーズに対応するため、都心ホテル・西東京・北関東・横浜周辺・空港周辺などへ空港から直通運転している。また LCB（Low Cost Bus）の運行など料金についても柔軟な選択肢を提供している。LCC の増大に伴い LCB の運行が増加傾向にあったため、バスポールの効率的な運用を目指し、有識者・国・バス事業者・NAA で検討会を開始し、2024 年 4 月から NAA のガバナンスのもとコモンユース化され、効率的な運用に資する状況となっている。
- タクシーについては成田空港内の乗降場の利用を認められているのは 11 社、約 180 台であり、年間利用台数は延べ約 14 万台である。成田空港と東京 23 区間の片道料金は約 2～3 万円/台である。
- レンタカーは、現在 5 社が空港外に営業所を構え、空港内にはカウンターを設置しているが、WEB 等の非対面による新たなサービスの導入も始まっている。
- 空港内道路は NAA が管理しており、延長約 24 km に信号交差点が約 20 カ所存在している。空港と接続する高規格道路は新空港道を介し、東関東自動車道（以下、東関東道）が担っている。空港と周辺の接続道路は、都心・成田方（第 1・2 ゲート）は新空港道・国道 295 号、多古・芝山方（第 6 ゲート）は県道八日市場佐倉線・成田松尾線である。空港から発集する自動車交通は、2018 年 7 月の調査において日当り約 5.3 万台である。
- 現在、広域的な道路として圏央道：大栄 JCT～松尾横芝 IC 間、国道 464 号北千葉道路：市川市・松戸市及び成田市の区間、東関東道水戸線：潮来 IC～銚田 IC 間、銚子連絡道路：匝瑳 IC～旭市間等の整備が進められ、今後空港と県南・県東のみならず北・東関東や東北地方とのアクセスが向上し、これら地域が有するリソースの活用や、リダンダンシーの確保が期待される。
- ターミナル前面には、バス用、タクシー用、自家用車用として出発用乗降場、到着用乗降場が階層別に設置されている。

#### 2) 各アクセスの利用状況

- 成田空港の各アクセスの利用状況は、2018 年時点で鉄道約 46%、バス約 35%、乗用車約 13%、タクシー等約 6%となっている（日本人・外国人合計）。バスの復便が遅れていることが

ら、2023年時点ではバスの比率が下がり、鉄道の比率が上がっていると想定される。成田空港は都心からの距離が遠いことから、他の国際拠点空港と比較して所要時間が長く、コストも高い傾向にある。

- 鉄道アクセスの利用状況については、コロナ禍では、京成・JRの有料特急136便のうち40%にあたる55便が運休したが、2022年10月までに全て運行を再開している。また、京成は2023年11月に、利用率の高い空港発22時台のスカイライナーを1本増便している。利用者数で見ると、航空旅客がコロナ禍からの回復途上の段階であるにもかかわらず、京成の有料特急の利用者はコロナ禍前より増加している。2024年3月のNAAの独自調査によると、京成のスカイライナーは多くの時間帯で混雑が発生（11日間で72便の満席が発生）し、JRの成田エクスプレスは夕方のピーク時間帯の一部列車において混雑率80%を上回っている。
- バスアクセスの利用状況についてはコロナ禍前の2019年においては1都2府14県と接続され、近郊路線を含めた総運行便数は1,700便/日を上回り、新宿バスタに匹敵する運行規模となっていた。
- コロナ禍から回復途上にある現時点では都心部への復便が進んでいるが、アウトバウンド利用が中心であった郊外路線の復便は大幅に遅れており、近郊路線を含めた総運行便数は667便/日、復便率44%となっている。
- 空港内駐車場の収容台数は、旅客用約5,000台、従業員用約5,700台である。空港外の駐車場は民間事業者によって運営され、主に長期利用や従業員利用を対象として、50数社、約10,000台以上の駐車容量があったが、コロナ禍を経て現在は相当数が減少しているとみられる。

## 2. 空港アクセスが抱える諸課題

今後の需要の伸長や成田空港の“更なる機能強化”に伴い、成田空港の利用者は段階的に増加していき、将来的には現状の約2倍の年間7,500万人になる見込みである。現在の各空港アクセスはこれほどの旅客数を取り扱うことを想定したものではないため、空港の機能強化とあわせて輸送力の向上やサービスレベルの改善を図っていく必要がある。

### 1) 鉄道

- 鉄道は現在でもコンコースやホームに混雑が生じている。空港内や空港周辺の単線区間により行き違いの待ち時間が発生しており、輸送力向上には単線区間の解消や過密状態にある都心側の処理能力向上が必要である。

### 2) 高速バス

- バスは各旅客ターミナルを順次経由して旅客を乗降させており、乗車時間や着座機会等のサービスレベルが異なる。バスプールやバスプールはコモンユース運用を開始したものの、長期的な輸送力向上には空港内の乗降場確保が必要である。
- 今後の需要・路線回復、運転手不足等の状況を注視しながら、バスアクセス利便性の低い地域を解消する対応が必要である。

### 3) タクシー・ハイヤー

- 都心部までのタクシー・ハイヤーについて中大型車が少なく、グループや家族の利用ニーズに十分に応えられていない、そのような中、関係交通事業者の協力のもと、大型車の導入が進みつつあり（180 台中 23 台）、今後更なる導入が望まれる。

### 4) 駐車場

- 駐車場は場所により歩行距離等の利便性が異なり、拡張余地が乏しく容量不足の懸念もあるため、従業員駐車場を含め十分な容量をもつ利便性の高い施設が必要である。

### 5) 道路アクセス

- 空港内道路は分岐・信号が多く旅客・貨物・従業員動線が混在し使いにくく、空港周辺道路においても、特にピーク時に渋滞が見受けられる。
- 空港内の施設間においては、道路線形に起因し、往路・復路での距離に偏りが生じるなど、利便性低下の要因となっている。加えて、大型車と普通車が混在し、走行性や安全性を毀損する一つの要素となっており、これらの改善が必要となっている。

### 6) 先端技術

- MaaS（Mobility as a Service）や空飛ぶクルマ等の新しいモビリティは「都心から遠い」という成田空港の弱みを改善するポテンシャルを秘めているため、積極的に導入していく必要がある。

### 7) 災害対応

- 2019 年の台風 15 号の際には、空港運用の一時停止・空港アクセス（電車・バス・道路）の長時間途絶、空港内における大きな混雑・滞留等が発生し、多くの教訓を残した。気候変動により自然災害が激甚化・頻発化するなか、空港のレジリエンス強化は社会的使命である。

## 3. 空港アクセスの目指すべき姿

- 空港アクセスに対し利用者が求める価値は、①早く行ける、②楽に行ける、③快適に行ける、④確実に行ける、⑤気軽に行ける、⑥環境にやさしい、等多岐にわたる。インバウンド旅客の利用も想定し、各アクセスの特性や長所を活かし、様々な選択肢による空港全体としての最適アクセスが実現されることを目指すべきである。
- 空港アクセスの改善にあたっては、将来予測に基づき、インバウンド旅客等の将来利用を想定してその利便性向上を検討するとともに、公共交通の充実や渋滞解消等による環境負荷低減を念頭に置いて取り組む必要がある。
- 災害時の空港アクセスについては、代替ルートの確保やイレギュラー時の十分なスペースの確保など、レジリエンスを高める物理的な手段のみならず、ヒト・モノ・情報の流れを NAA・CIQ・航空会社・アクセス事業者等が連携して、どのようにコントロールするかについて、手続きや手順を策定、改善していくことが重要である。

## 4. 目指す姿の実現に向けた方向性

## 1) 鉄道の利便性の向上

- コロナ禍前の需要予測（2019年度に鉄道局が実施した調査）においては、京成のスカイライナー、JRの成田エクスプレス共に、2030年に一部の時間帯で混雑率100%超え（満席）の便が発生し、2045年時点では多くの時間帯で混雑率100%超えが発生する状態になると予測されている。スカイライナー、成田エクスプレス共に、コロナ禍後もコロナ禍前と同様のペースで需要が増加すると仮定した上で、コロナ禍の影響による需要発現の遅れ、ビジネス需要の減少の影響を勘案すると、2030年代半ばには混雑率100%に達し、以降需要超過による乗り残しが発生すると考えられる。
- 一方で、現状は、先述の通り、既に混雑・満席が発生している。ホームが狭隘であるため、特に空港第2ビル駅の京成スカイアクセス線ホームにおいては、スカイライナーとアクセス特急の出発時間が重なるタイミングになると激しい混雑が発生している。また、コンコース階の改札を出たエリアにおいても、大きな荷物を持ったインバウンド客を中心に混雑が発生している。コンコース階において行われているJRのジャパンレールパス等の紙チケットの引き換え手続きは、コンコース階の混雑に影響を及ぼすのみならず、インバウンド客に対して多大なストレスを与えるものであるため、チケットレス化の推進を図る等の改善が望まれる。京成においては、スカイライナーの各車輻に乗車口が一つしかないこと、乗車口に近い位置に設置されている荷物置き場に荷物を積み込む乗客が通路をふさぎ、乗客の乗り込みに時間を要することから、列車の遅延が常態化している。スカイライナー以外のアクセス特急等においても、大きな荷物を持った旅客が多く乗車するため、通勤客にも影響を及ぼしている状況にある。
- 空港利用者数はコロナ禍前の水準まで回復していない状況下において、このように鉄道では混雑・満席が発生している一方で、高速バスはコロナ禍前の4割しか復便していないことから、二次交通のアクセス分担率に変化が生じているものと考えられる。現下の鉄道アクセスの混雑は、元々高速バスを利用していた日本人が鉄道を利用していることも一因と考えられるが、鉄道を利用する傾向の高いインバウンド客の増加が今後も見込まれることから、空港アクセスにおける鉄道の重要度は、バスの復便の有無に関わらず、今後も一層高まっていくものと考えられる。
- このような状況下において、鉄道アクセスの輸送力・速達性・利便性を向上するためには、新駅整備、空港付近の単線区間の解消、都心側の課題の解決を図る必要がある。
- 新駅整備に際しては、現状の成田空港駅において輸送力の制約となっている縦列運用と単線区間の解消が必要である。新駅は、航空と鉄道によって国内外の各地を接続する交通結節機能、首都圏のターミナル機能を発揮するため、十分な輸送力の確保と高い利便性を実現する必要があるほか、ハード・ソフトの両面において、日本の空の表玄関に相応しい駅施設・サービスの提供が必要であり、大規模災害・事故発生に即応可能な危機管理能力を有したものとすべきであるとされる。新駅のキャパシティや機能については、今後、コスト負担のあり方、整備スキーム等を含め、関係者間での調整・協議が必要である。
- また、新駅は、新旅客ターミナルと別棟とすることで十分なスペースを確保することを可能としつつ、カーブサイドや商業・余暇施設等ターミナルと親和性の高い施設と共に新旅客ターミナルの前面エリアに配置し、スムーズな接続を確保することが望まれる。なお、新駅及び新線の配置については既存施設に極力影響しないよう配慮する必要がある。
- 空港付近には京成スカイアクセス線（成田湯川・空港間）、JR線（成田・空港間）共に約9kmの単線区間が存在しており、上下線のすれ違いに際して約5分間の待機時間が発生している。このため、単線区間の解消、複線化が必要である。
- 都心側の課題として、京成・JR共に都心側のダイヤが過密であり、スカイライナー、成田エクスプレ

スの増発が困難となっている。都心側の鉄道施設の容量拡張は困難な状況であるが、特にボトルネックになっていると考えられる課題については関係者による早期解決への取組みが望まれる。

- 成田空港は、元々、都心から離れて立地するという特性を踏まえ、高速アクセス鉄道をあわせて整備するという構想であった。開港後、鉄道アクセスは徐々に改善されてきたが、当初構想されていた水準には至っていない状況である。
- 新滑走路の整備等の“更なる機能強化”が国家プロジェクトとして進められている中、旅客ターミナルの再編を実効性のあるものとし、成田空港が引き続き十分に機能を発揮するためには、鉄道アクセスの利便性向上・輸送力増強が必要不可欠である。
- 鉄道アクセスの利便性向上・輸送力増強は、空港・鉄道の利用者、沿線地域、我が国全体に利益をもたらすプロジェクトであると考えられる。鉄道は NAA 単独では解決できない分野であることから、今後は NAA のみならず、国、鉄道事業者を含めた関係者間で共通認識の醸成を図りつつ、関係者がどのような関与を行うのか等、課題解決に向けた検討を深度化させる必要がある。具体的には、新駅の整備、空港周辺の複線化、都心方面の諸課題解決に向けた検討を行う必要がある。また、関係者間で共通認識の醸成を図るため、その基礎となる需要予測について、コロナ禍前の予測をアップデートする必要がある。なお、その際、インバウンド客が大きな荷物を携行していることを適切に勘案する必要がある。
- このため、旅客ターミナルの再編に伴う新駅の整備、空港周辺の複線化、都心方面への利便性向上・輸送力増強等、鉄道アクセスの諸課題について、鉄道事業者等の関係者も入った検討の場で議論を深めることが必要である。

## 2) 高速バス及び地域にて運行されるバスの利便性の向上

- バスアクセスは、その柔軟な特性を活かして、旅客の多様なニーズに応えるサービス展開が期待される。
- バス事業者をはじめとする関係者との連携やバスプール利用に対するインセンティブ料金の設定等により新規路線や新規参入、増便を図るとともに、施設の共用化による運用効率化や案内表示の改善、決済手段の多様化、MaaS の導入等を図ることが必要である。
- 新旅客ターミナルの整備にあわせ、バスプール及びバスプールの拡充を図るとともに、アクセス機能を集約し更なる旅客利便性を向上させる方策についても幅広く検討することが望まれる。また、空港内道路の整備にあわせ、BRT の実現可能性など、空港と周辺地域とのバス運行の利便性向上策について検討することが望まれる。

## 3) タクシー・ハイヤーの利便性向上

- タクシー・ハイヤーは、ドア to ドアのアクセスとして最も利便性が高いことから、より多くの旅客にとって利用しやすいサービスにすることが期待される。
- 利用者にとっての運賃を低減するため、タクシー・ハイヤー事業者、MaaS 事業者等と連携して、乗合タクシーやタクシー・ハイヤー配車サービス、他のアクセスとタクシー・ハイヤーを組み合わせたサービスについて検討するとともに、グループや家族にも対応できる中大型タクシー・ハイヤー車両の導入促進等を図ることが必要である。
- 2024年2月から配車アプリTAXIGOの利用が可能となり、利用者のキャッシュレスニーズや様々な言語に対応することが出来るようになったことから、スマートフォンを利用したキャッシュレス化、コミュニケーションレス化の更なる推進が必要である。

- 新旅客ターミナルの整備にあわせ、タクシー・ハイヤー乗降場及び待機場の拡充を図るとともに、アクセス機能を集約し更なる旅客利便性を向上させる方策についても幅広く検討すべきである。

#### 4) 駐車場・乗降場の利便性向上

- 新旅客ターミナルの整備にあわせ、ターミナルに近接・直結し、ピーク時にも対応できる駐車場・乗降場の整備を図るとともに、アクセス機能を集約し更なる旅客利便性を向上させる方策についても幅広く検討すべきである。
- 長期駐車場や従業員駐車場についても、必要な容量を十分に確保し利便性や ES の向上、パークアンドバスライドによる道路混雑の緩和や環境負荷の低減が図られる方策について幅広く検討すべきである。

#### 5) 先端技術の導入

- ICT や自動運転等の著しい技術発展に伴い、MaaS の普及や自動運転、空飛ぶクルマの実用化など、モビリティは大きな変革の時代を迎えている。NAA と関係者が連携しながら、これらの先端技術導入の可能性を積極的に検討し、地域交通にも貢献していくことが望まれる。

#### 6) 空港内道路の再編

- 空港内道路は分岐や信号交差点の少ない周回型で分かり易い道路に再編するとともに、旅客・貨物の動線分離を徹底するなどの交通計画を策定していくことが必要である。
- 空港の施設配置が具体化する中、施設間のアクセスは主に道路が担うこととなるため、効率的な接続を考慮した道路再編を検討すべきである。
- 道路交通においても、自動運転や道路空間を活用した物流など様々な取組みが検討されている状況を踏まえ、今後の技術革新やイノベーションについて柔軟に対応できる施設整備が望まれる。

#### 7) 空港周辺道路網の検討

- “更なる機能強化”に伴う付替・補償道路については、滑走路等整備にあわせ着実な整備を進めることが必要である。
- 今後の交通量の増大に対応するために、関係道路管理者が連携・協力し、幹線道路をはじめとする将来的な道路交通分析や交通安全を含めた課題抽出を行い、対策案について検討することが必要であり、課題抽出や対策案等に繋がる道路交通分析について、NAA・千葉県で検討を進め、分析が進捗した段階で関係道路管理者を交えた議論を進めることが望まれる。
- 東関東道、圏央道等の広域的な道路網と空港・地域との接続性向上により、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ことが望まれる。
- 空港に関わる道路交通による生活道路への影響を最小限に抑える工夫などにより地域ネットワークに貢献する空港周辺道路網を目指していくことが望まれる。
- 圏央道への接続について、千葉県及び NAA で実現に向けて検討している新規 IC は、空港と地域との共栄を図りながら空港機能を更に発揮していくためには重要であり、関係者が連携し実現に向けた検討を引き続き進めていく必要がある。
- 新貨物地区と圏央道のアクセスは、周辺道路の交通負荷及び広域的な物流ネットワークにも影

響を及ぼすものとなるため、効率的なアクセスが望まれる。

- 物流施設は広範に点在しているため、成田空港周辺の IC のみならず全方位的な空港周辺道路のネットワークを強化していくことが望まれる。
- 空港の自動車交通は大型車の混入が多いという特性を踏まえ、快適性や利便性、交通の安全性、走行性等を適切に考慮した道路のあり方についても検討する必要がある。
- 空港周辺道路の改善にはコストと期間を必要とする中で、地域の実情に応じた最適な道路の機能分担を目指した議論も進めていくことが望まれる。
- 道路は単なるアクセス手段ではなく、まちづくりの根幹となる施設であることから、まちづくりにあわせて必要となる道路の整備を検討していくことが望まれる。

#### 8) 災害時におけるアクセスの強化

- 激甚化・頻発化する自然災害に備え、関係者と連携・協力して、複数経路の確保、減災設備の設置、イレギュラー時における余裕ある施設等によりアクセスの強靱化と冗長性の確保を図るとともに、早期の状況把握、モード切替を含む代替ルートの確保、復旧に対する連携強化等により、災害に強いアクセスを実現していくことが重要である。

#### 9) パークアンドバスライドの導入や従業員輸送の検討

- 主に長期駐車や従業員を対象とし、混雑緩和や環境に配慮したパークアンドバスライドの導入について、ドア to ドアの近接性の実現、乗継利便性の向上、公共交通機関に対する利用者意識の醸成を含め、地域と連携して幅広い検討を実施していくことが必要である。
- パークアンドバスライドは従業員のみならず、地域間連携やまちづくりの一翼も担うため、空港内施設と従業員居住地の関係性、空港と地域の接続性や各地域が想定している都市計画、今後のまちづくりを踏まえた視点で検討することが望まれる。
- 今後増加が見込まれる空港関連従業員の通勤輸送について、関係者により公共交通の利便性や輸送力向上策を検討することが望まれる。

#### 10) 関係者・事業者との連携

- 空港アクセスに係る課題への対応は NAA で完結できるものではないため、関係者・事業者との連携が必要不可欠であり、改善にあたっては、各交通事業者や関係自治体等、幅広い関係者と連携をしながら検討を深度化していく必要がある。

## VI. 地域共生・まちづくり

### 1. 地域共生・まちづくりの概況

#### 1) 地域と空港の共生・共栄

- 成田空港については、大規模内陸空港であることやその建設をめぐる歴史的経緯により、いわゆる成田空港問題が社会問題化し、地域の生活環境にも大きな影響を与えてきた。
- 成田空港問題シンポジウム（1991年～）、成田空港問題円卓会議（1993年～）において、地域と空港の対話が始まった。NAAは、円卓会議の結論を最大限尊重してその実現に努めるとともに、1998年には国とともに「地域と共生する空港づくり大綱」を策定し、「空港づくりは地域づくり」を基本理念として、騒音対策をはじめとする環境対策や地域共生策に取組み、また、周辺対策交付金等を通じて各自治体が実施するまちづくりに協力するなどの地域貢献に努めてきた。
- 成田空港の“更なる機能強化”に伴い、2020年3月の四者協議会において、地域振興策を盛り込んだ「成田空港周辺の地域づくりに関する実施プラン」が策定された。同実施プランでは、地域と空港の発展が好循環する地域づくりの早期実現を目指す方針が示され、各種施策が推進されているが、現在、同実施プラン改訂も進められている。また、茨城県2市町においても、マスタープランに基づく各種施策が進められている。

#### 2) 地域に支えられている空港従業員雇用

- 成田空港は、2023年において、619社が拠点を置き、約36,000人の従業員が働いている。空港従業員の約9割は千葉県在住者（5割以上は9市町在住者）であり、成田空港の運用は地域からの雇用によって支えられている。
- 我が国全体で少子高齢化が進むなか、成田空港周辺9市町については全国平均以上に人口減少と高齢化が進むと予測されており、2045年の生産年齢人口は2020年に比べて約7.8万人減少となる約13.8万人と予測されている。

#### 3) 国際拠点空港が立地する地域としての周辺開発の状況

- 成田空港は日本最大の国際拠点空港であるものの、その歴史的経緯から、開港以来、空港周辺地域の開発は部分的なものにとどまってきた。空港周辺地域は、諸外国の拠点空港周辺地域でみられるようなビジネス街区や高度産業の集積、産業振興、人材確保のための教育施設や住宅街の整備などの開発が大きく進展しない状況が続いている。

### 2. 地域共生・まちづくりの諸課題

#### 1) 今後の共生・共栄のあり方

- これまでNAAは主として空港による「マイナスをゼロに」するための諸施策に注力してきたが、成田空港が更なる成長発展を期すためには、その取組みをより一層進めて、「ゼロをプラスに」するための諸施策を検討する必要がある。

#### 2) 地域との連携による空港従業員の確保

- 成田空港の“更なる機能強化”による発着回数50万回時に必要となる空港従業員は約7万

人と想定されており、地域との連携による空港従業員の確保が必要である。

### 3) 国際拠点空港を活かした地域の発展

- 成田空港周辺地域は、一部工業団地の立地がみられるものの、物流施設が点在することによる状況が続いてきたことから、地域への経済波及効果も空港および物流から直接生み出されるものに限定されてきた。
- しかしながら、地域と空港が将来にわたって一体的・持続的に発展していくためには、現在のような状況にとどまることなく、空港と相乗効果が働く形で企業立地や産業の集積、移住定住の促進等、ヒト・モノ・投資を呼び込むような、いわゆるエアポートシティの開発を計画的に行い、地域の一層の活性化につなげていく必要がある。

## 3. 成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿

- 地域と成田空港は未来のために相互に連携し、一体的・持続的に発展していくエアポートシティの実現に向けて、地域の魅力や資源を発掘・創出するとともに、相乗効果による産業・観光振興に取り組むべきである。そのために、NAA はこれまで以上に積極的に地域振興に努めるべきである。
- 成田空港の運用は地域からの雇用によって支えられている。地域人口の減少が続く中で空港従業員を確保し、空港が十分にその役割を果たしていくためには、地域の居住者が働きたくなる「魅力的な就労環境づくり」と空港従業員やその家族が安心して暮らすことができる「住みたくなるまちづくり」が不可欠である。
- 空港周辺地域に航空と親和性の高い企業の立地や産業集積などが実現できれば、多様な人材が周辺地域に集まり、地域活性化と人口増加につなげていくことができる。また、企業活動を通じた更なる航空需要の創出に寄与することにもつながり、空港と地域が共に発展していく好循環が生まれることとなる。エアポートシティ形成に向けた活動こそが、「ゼロをプラスに」転じる地域振興策となり、また「住みたくなるまちづくり」を進めるための対応策となる。
- 成田空港周辺は現在もなお豊かな自然が残され、また農業も盛んにおこなわれている。エアポートシティの形成にあたっては、過去の歴史的経緯も踏まえつつ、ネイチャーポジティブな視点に立って、こうした地域の特性を活かし、また調和する形で取り組みを行う必要がある。

“更なる機能強化”による空港容量の拡大と『新しい成田空港』構想による空港施設の一新を行うこの機会は、エアポートシティ形成に向けた開港以来のまたとないチャンスである。

## 4. 目指す姿の実現に向けた方向性

諸外国におけるエアポートシティの事例については、国家にとっての空港の位置づけや都市圏の経済規模、法規制などによりその目的や開発規模が異なる。このため、空港や都市の規模の類似性はもちろん、航空ネットワーク等の地政学的視点から地域づくりを考えているか、広域な開発を行いかつゾーニングをしているか、空港周辺の状況が類似しているか、などの観点から、欧州とアジアの空港事例を抽出し調査を行った。その結果を踏まえると、成田空港のエアポートシティ実現に向けた方向性では、以下の5つのポイントが重要であると考えられる。

## 1) グローバルな視点とローカルな視点でのコンセプト策定の必要性

- 諸外国の国際拠点空港で展開するエアポートシティのなかには、“空港を核として目指す街の姿”について明快なコンセプトやビジョンを掲げるケースが多く見受けられる。こうしたエアポートシティのコンセプトに共通する点は、航空ネットワークや地政学などグローバルな視点からみたエリアの優位性を活かした展開を目指すとともに、空港が立地する地域の特性や地域ならではの伝統産業などローカルな視点を織り交ぜた考え方が取り入れられていることである。
- 成田空港を核として空港周辺地域でエアポートシティを目指すにあたっては、これまでの歴史的な背景を踏まえ、グローバルな視点とローカルな視点をあわせもつユニークなコンセプトを策定すべきである。グローバルな視点に関しては、①政治・経済・社会の各分野における今後のグローバルトレンド、②アジアと北米の間に位置する地理的特徴や近隣諸国の政治・経済的動向を、またローカルな視点に関しては、③首都圏の役割や機能や成田空港が立地する地域固有の強みや特性、既存の交通アクセス網、④空港周辺地域の農業をはじめとする地場産業や観光産業などをもとに、未来志向のコンセプトづくりを行う必要がある。

## 2) エアポートシティ実現に向けた推進体制

- 諸外国の国際拠点空港に立地するエアポートシティの開発体制は、概ね①自治体（及び国）と空港会社が地域開発会社を設立しその会社を中心となり進めるケースと、②自治体（及び国）が開発方針を定め空港会社と連携をとりながら進めるケースに大別される。どちらのケースにおいても空港会社が空港外の都市開発に関与していることが特徴であり、空港外の敷地といえども、エアポートシティの開発が空港と密接不可分の関係であることは明らかである。
- 空港周辺地域でエアポートシティを目指していくにあたっては、諸外国の事例に倣い地域の取りまとめ役である千葉県と NAA が中心的な役割を担うのも一つの方法である。具体的には、この2者が中心となり、海外のエアポートシティ開発体制を参考にして推進体制を確立し、その体制のもとで、周辺地域の自治体と連携をとりながら、コンセプト策定などの検討深度化を図っていくことなどが考えられる。

## 3) ゾーニング

- エアポートシティはもとより標準的なまちづくりにおいては、無秩序な開発を避け、良好な環境を確保し、開発効果の最大化を図るために、開発する地区を区分し、地区内に共通の性格を有する施設を配置していくゾーニングのアプローチをとることが一般的である。ゾーニングを行うことにより、ブランド価値をも高めていくことにつながるとも言われている。
- 諸外国のエアポートシティの事例をみると、空港と近接エリアに限定してゾーニングを設定するケース、空港を核として近接エリアから放射状にゾーニングを設定するケース、更には空港と都心部を結ぶアクセス沿線にゾーニングを設定するケースなどがみられる。これらは、それぞれの国における空港の位置づけや都市圏の経済規模、中心都市との近接性、地域の課題など、置かれている背景がそれぞれ異なることから一概に比較できるものではなく、個々の地域の背景に応じて固有の考え方が適用されている。
- 成田空港圏のエアポートシティ開発にあたっては、このような事例について背景も含めて参考にしつつ、各自治体が定めたマスタープランや空港の施設配置も考慮しながらゾーニングしていくべきである。

## 4) 人材確保のための環境整備（生活環境、教育環境、就労環境）

- 人口が集中する都心から離れたこの地域で産業誘致や企業誘致をおこなっていくためには、人材確保に向けた取組みもあわせて進めていかなければならない。この地域に魅力を感じ、この地域で働いてみたいと思う人を増やすべく、快適で住みやすい生活環境、安心してできる子育てや教育環境、働く人本人の就労環境についてもしっかりと取り組んでいくべきである。
- 労働力不足が叫ばれる今日、こうした活動についてはエアポートシティの検討を待つことなく、直ちに取り組まなければならない。空港で働く人材の確保の観点から、NAAも積極的に関与し、周辺地域の自治体とともに取組みを進めるべきである。

#### 5) 周辺環境への溶け込み、自然との調和

- 成田空港およびその周辺地域は、かつては御料牧場が立地するなど、古くから豊かな自然に囲まれ、現在もその環境が継承されている。エアポートシティの開発にあたっては、こうした地域の自然や生物多様性、更には景観を貴重な財産と位置づけ、ネイチャーポジティブな視点にたって、これらの財産を活かし、全体として調和するような取組みをおこなっていくことが必要である。

## VII. 想定規模・整備スケジュールイメージ・事業費イメージ

### 1. 各施設の想定規模

	現状 (2024年6月時点)		ステップ1, 2完了時		ステップ3完了時	
	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模
エプロン	34万回/年 ※1	160スポット ※2 (固定 74.5)	40万回/年	170~180スポット ※2※3 (固定 90程度)	50万回/年	180~190スポット ※2 (固定 100程度)
旅客ターミナル	5,700万人/年	延べ面積 97万m <sup>2</sup>	6,600万人/年	延べ面積 110万m <sup>2</sup> 程度 ※4 (T2+T3+T4)	7,500万人/年	延べ面積 95~115万m <sup>2</sup>
貨物上屋	240万t/年	延べ面積 28万m <sup>2</sup> うち貸付エリア 20万m <sup>2</sup>	280万t/年 ※5	延べ面積 16.5万m <sup>2</sup> うち作業エリア 13.8万m <sup>2</sup> (北貨物地区含まず)	350万t/年 ※5	延べ面積 20万m <sup>2</sup> うち作業エリア 16万m <sup>2</sup> (北貨物地区含まず)

※1 処理能力として 34 万回/年。C 滑走路供用開始までの空港整備・30 万回/年を超える運用方法に関しては、地域の理解を得ながら丁寧に対応することを前提に、協議する必要がある

※2 スポット数はワイドボディ換算(WBE)で算出(コード C1 機は E0.5 機に相当)、※3 オープンスポット増設により 50 万回対応可能

※4 サービスレベル見直しにより 50 万回対応可能、※5 +10%程度の季節変動を見込む

### 2. 主要施設の整備スケジュールイメージについて

今回示された各施設については、“更なる機能強化”の効果を十分に発揮させるため空港施設全体の能力向上が必要不可欠であることや、各国が競って空港機能の強化を進めている中で我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化する観点からも、“更なる機能強化”による滑走路の完成等から大きく遅れることなく実現されることが望ましい。具体的には以下のようなスケジュールが想定される。

- 2028 年度末に B 滑走路延伸・C 滑走路供用。
- 新貨物地区は 2030 年代初頭に供用。2028 年度末に一部供用を目指す隣接物流施設と一体的な運用を想定。新貨物地区供用後も、貨物需要に応じて順次、貨物上屋を拡張。
- 新旅客ターミナルは 2030 年代前半に東側半分を供用（ステップ 1）、鉄道新駅も同時期に供用（複線化は需要に応じて順次実施）。
- ステップ 1 供用後も引き続き旅客ターミナルの拡張を続け、数年後には、CIQ など本館機能を集約したターミナル運用を実現（ステップ 2）。ステップ 2 以降は旅客需要、外部環境、経営環境を考慮しながら、順次本館やコンコースを拡張。
- 新貨物地区の供用にあわせ空港内幹線道路を 4 車線化。その後、新旅客ターミナルのステップにあわせ、空港内道路を再編。

### 3. 事業費イメージについて

- 『新しい成田空港』構想ステップ 2 までの事業費として、旅客施設・貨物施設等の整備費を 8,000 億円程度と想定した。但し、これはあくまで現在のイメージであり、具体的には今後の検討の深度化や設計を踏まえて算出される。
- 2030 年代に大規模な先行投資が集中することに伴い、一時的には利益を押し下げる可能性は

あるものの、中長期的には増大する航空需要の確実な取り込み等に伴う収益増により財務健全性を大きく損なうことなく構想の実現が可能と思われる。

- なお、資金調達スキーム、事業スキームについては今後更に検討を深度化する必要がある。

## VIII. 終わりに

本検討会は、2022年10月21日に第1回検討会を開始して以来、計9回にわたり、テーマごとに様々な視点から検討を重ねてきた。今回のとりまとめでは、成田空港の概況、課題、目指すべき姿、その実現に向けた方向性について、「旅客ターミナル」「貨物施設」「空港アクセス」「地域共生・まちづくり」のテーマごとに整理した。

これを踏まえて、旅客施設については、これまでにない先進的な旅客ターミナルの実現を目指し、引き続きNAAが中心となって、関係者と実務的な調整を進めながら、基本計画に向けた検討を更に深度化する必要がある。

貨物施設については、自動化の取組み、空港内の上屋・フォワーダー施設と隣接地との連携など関係者と実務的な調整を進めながら、基本計画に向けた検討を更に深度化する必要がある。

鉄道アクセスについては、旅客ターミナルの再編に伴う新駅の整備、空港周辺の複線化、都心方面への利便性向上・輸送力増強等の諸課題について、鉄道事業者等の関係者も入った検討の場で議論を深めることが必要である。

道路については、空港内道路は利便性の高い道路に再編するとともに、今後の道路交通の増大に対応するためNAA・千葉県で分析を進め、分析が進捗した段階で関係道路管理者を交えた議論を進めることが望ましい。

まちづくりについては、「VI. 地域共生・まちづくり」「4. 目指す姿の実現に向けた方向性」で記載した5つのポイントを基に、千葉県とNAAが中心となり関係自治体と議論を深めていくことが望ましい。

各施設の検討・実施主体や整備スキームについては、今後、関係者と調整を進めつつ、更に深度化する必要がある。

『新しい成田空港』構想は、多岐にわたる課題に対処するための施策の方向性をとりまとめたものであり、関係者も多く、その実現には多大な努力とエネルギーを要すると思われる。しかしながら、本構想に盛り込まれた諸施策は成田空港が今後長きにわたって求められる役割を果たし続け、国及び地域の発展に貢献していくために必要不可欠なものであり、関係者の理解と協力により実現されることを強く期待する。

現状でも、旅客利便性向上、新技術導入による効率化・省力化、就労環境の改善、周辺地域での居住推進、航空関連産業誘致など、中長期的な施設整備を待たずに構想の実現に向けて取組みが始められている。これらは、複数の関係者の緊密な連携が必要不可欠であり、引き続き、それぞれの理解と協力、更には、様々な関係者の主体的な取組みにより、構想の実現を推進することを期待する。

## 『新しい成田空港』構想検討会

### 1. 委員名簿（順不同、敬称略）

（第9回検討会時点）

委員長	山内 弘隆	武蔵野大学経営学部 特任教授、一橋大学 名誉教授
委員	石田 東生	筑波大学 名誉教授
〃	伊藤 恵理	東京大学 先端科学技術研究センター 教授
〃	加藤 一誠	慶応義塾大学商学部 教授
〃	河合 亜矢子	学習院大学経済学部経営学科 教授
〃	轟 朝幸	日本大学 理工学部長
〃	花岡 伸也	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系 教授
〃	屋井 鉄雄	東京工業大学特命教授・名誉教授、東京医科歯科大学特任教授 運輸総合研究所 所長
〃	麻生 孝之	芝山町 町長
〃	穴澤 幸男	千葉県 副知事
〃	蔵持 京治	国土交通省航空局 航空ネットワーク部長
〃	小泉 一成	成田市 市長
〃	平山 富子	多古町 町長
事務局	田村 明比古	成田国際空港株式会社 代表取締役社長
〃	玉木 康彦	成田国際空港株式会社 専務取締役 『新しい成田空港』構想担当
〃	宮本 秀晴	成田国際空港株式会社 取締役 経営企画部門長
〃	片山 敏宏	成田国際空港株式会社 執行役員 戦略企画室長
〃	本宮 進一郎	成田国際空港株式会社 空港計画部長

### 2. 検討会開催状況

- 第1回検討会 2022年10月21日
- 第2回検討会 2022年11月21日
- 第3回検討会 2022年12月23日
- 第4回検討会 2023年1月18日
- 第5回検討会 2023年3月14日
- 第6回検討会 2024年2月6日
- 第7回検討会 2024年4月12日
- 第8回検討会 2024年5月14日
- 第9回検討会 2024年6月6日