

『新しい成田空港』構想

中間とりまとめ

2023年3月

『新しい成田空港』構想検討会

目次

I. 中間とりまとめにあたって	2
1. 背景	2
2. 中間とりまとめの趣旨	3
II. 成田空港が抱える主要課題と目指すべき姿	4
1. 成田空港が抱える主要課題	4
2. 成田空港が目指すべき姿	4
III. 旅客ターミナル	5
1. 成田空港における航空旅客事業の概況	5
2. 旅客ターミナルが抱える諸課題	7
3. 成田空港が目指すべき旅客ターミナルの姿	8
4. 目指す姿の実現に向けた方向性	8
IV. 貨物施設	12
1. 成田空港における国際航空貨物の概況	12
2. 貨物施設が抱える諸課題	13
3. 成田空港が目指すべき国際貨物空港としての姿	14
4. 目指す姿の実現に向けた方向性	15
V. 空港アクセス	17
1. 成田空港における空港アクセスの概況	17
2. 空港アクセスが抱える諸課題	18
3. 空港アクセスの目指すべき姿	19
4. 目指す姿の実現に向けた方向性	19
VI. 地域共生・まちづくり	22
1. 地域共生・まちづくりの概況	22
2. 地域共生・まちづくりの諸課題	22
3. 成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿	23
4. 目指す姿の実現に向けた方向性	23
VII. 終わりに	25
委員名簿・検討会開催状況	26

■別紙

1. 将来配置イメージ
2. 段階的整備の一例
3. 新旅客ターミナルイメージ

I. 中間とりまとめにあたって

1. 背景

今年で開港から 45 年を迎える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の増大に的確に対応し、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方向性が示された。

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、羽田と成田の両空港合わせて 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の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。

さらに、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、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、コロナ禍以前の時点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る状況となっており、“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面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して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。

さらに、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、脱炭素社会実現については世界的潮流であり、2020年に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定され、我が国としても2050年カーボンニュートラル、脱炭素化社会の実現を目指すことが盛り込まれている。航空分野においては、改正航空法に基づき2022年12月に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策定された。この基本方針に基づき、各空港の脱炭素化推進計画の策定等が本格化していることから、成田空港もより一層の取組みが求められる。

また、成田空港は地域に支えられて成り立っており、地域の産業振興に寄与し、より多くの雇用機会を創出するとともに、空港従業員とその家族が長きにわたり地域で安心して暮らせる環境を確保するためにも、空港と地域の一体的発展が必要である。

『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. 中間とりまとめの趣旨

『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、多角的かつ真摯闊達に意見交換を実施してきた。また、検討会に合わせて、空港周辺自治体への事前説明を行い、その意見の照会や反映に努めてきた。

本構想の検討内容は多岐に渡り、その具体化には更なる検討が必要であるが、これまでの検討において、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、今般、その内容を中間とりまとめとして整理する。

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いるが、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
- 未来志向の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

○ 国内外における成田空港の地位

- 成田空港は、2019 年において、海外 118 都市との間に 121 路線の豊富な航空ネットワークを有し、3,670 万人の国際線旅客が利用する日本最大の国際拠点空港である。
- 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の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が大きく伸びており、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。
- 一方、成田空港の国内線については、2012 年の国内 LCC3 社の就航を機に利用者が急増し、2019 年において 22 都市との間に 23 路線が運航しており、成田空港全旅客の 18%に相当する 764 万人の旅客が利用し、関空や中部を抜いて我が国第 6 位の国内空港となっている。

○ 航空旅客需要の動向

- 世界の航空市場は、コロナ禍で大幅な旅客需要減に苦しんだが、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、2040 年頃には 2019 年比で約 2 倍となる 78 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については、国内人口が減少傾向にある中でも、インバウンド旅客の増加を追い風に成長を続けてきた。今後も、国全体での努力の継続が前提ではあるが、国際観光市場における日本のプレゼンス向上を背景に引き続き成長すると見込まれ、日本発着の航空旅客輸送量（RPK）は、2040 年前後には 2019 年比で約 2 倍に増加すると予測されている。
- 成田空港の年間発着回数は、コロナ禍の影響により当初の予測から 4～5 年遅れる可能性はあるものの、2020 年代には 30 万回を超え、2030 年代初頭から 2040 年代後半には 50 万回に達すると予測されている。

○ 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及び羽田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、現在の成田及び羽田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、羽田併せて年間 100 万回の発着回数を確保する取組みが進められている。
- 成田空港においては、“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、インバウンド旅客の国内各地へ

の送客といった観点から、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。

○ 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。
- また、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、一航空会社のシェアが約 40%と突出している仁川空港や桃園空港、香港空港と異なり、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特色を有している。成田空港には、航空各社の多様なビジネスモデルに合わせて、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。
- さらに、コロナ禍の影響により、ビジネス渡航を中心とする高単価需要は完全には元に戻らない可能性が大きいと考えられており、本邦大手航空会社では、観光・親族訪問などの中距離・低単価需要マーケットの成長に向けて LCC 事業の強化を図る動きが顕在化している。成田空港には、FSC と LCC との垣根が一層低くなる航空会社のビジネスモデルの変化に適切に対応することが期待される。

○ 北米と東南アジアの乗継市場の獲得

- アジアと北米とを結ぶ旅客流動は 2010 年から 2019 年で約 2 倍に成長しており、2040 年にはさらに 2019 年比で約 1.7 倍に成長して、2,100 万人の新たな旅客流動が創出されると予測されている。東アジアの他空港は、国の戦略として、この乗継市場を取り込んで成長しており、アジアのハブを目指す姿勢が伺える。
- 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、成田空港の地政学的優位を活かし、この乗継旅客需要を取り込む努力を強化する必要がある。これにより、直行需要だけでは成り立ちにくい路線の収支が向上し、新規路線の就航や既存路線の増便につながることを期待される。

○ 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一方、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、航続距離が大幅に拡大（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、東南アジアのセカンダリー都市への新規路線開設の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。

- 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、様々な航空ニーズの変化が進行している一方で、成田空港の旅客ターミナルの配置や施設に起因して、旅客利便性の低下や航空会社・CIQ をはじめとするステークホルダーの運用負荷増大などが生じており、柔軟性と効率性を高めることが必要である。
- 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は、航空需要の増大に対応するために取扱容量の拡大が必要である。また、既存施設については、リニューアルを繰り返し実施してきているものの、増改築では対応できない構造的な問題や深刻な老朽化が進行しており、建替えなど抜本的な対応が必要な状況にある。
- 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の不便や航空会社にとって非効率な運用につながっている。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な状況にある。
- 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
 - ・ 空港利用者のニーズが高度化し、Fast Travel の更なる推進や自動化・簡略化によるスムーズでストレスのない諸手続き、ユニバーサルデザインの実現が期待されているほか、国際・国際、国際・国内の乗継を含む多様なネットワーク、またそれらに応じたサービス提供が期待されている。
- 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が中長期的に増大していくことが見込まれていることから、これまで以上に、旅客の旅を彩る日本らしさが体感できる空間が求められる。
- 労働力不足と自動化・省人化への対応
 - ・ 航空需要の増大に対応した空港従業員の増加が必要と見込まれる中、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おり、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、徹底した自動化による省人化、業務効率化が求められる。
- 未来志向の最先端技術導入などによる効率性・生産性の向上
 - ・ 未来志向の最先端技術を積極的に取り入れることにより、徹底した自動化・省人化による

業務効率化と生産性向上のみならず、安全性の向上や旅客体験の価値向上が期待される。

- 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重要である。空港のレジリエンス強化は社会的使命であり、関連事業者とともに災害に強い空港を目指している一方で、イレギュラー時の十分な滞留スペースの不足などの課題がある。
- 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となっており、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ける取組みは重要である。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、取組みの加速が求められている。

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す必要がある。
- 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』をもつ国際ハブ空港を目指すべきである。

4. 目指す姿の実現に向けた方向性

1) 集約ワンターミナル方式

① 旅客ターミナルの配置方式

- ・ 大規模空港における旅客ターミナルは「分散ユニットターミナル」方式と「集約ワンターミナル」方式に大別できる。古くからある空港は需要増大に応じ拡大を繰り返してきたことから、結果として分散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、集約ワンターミナルが多い。
- ・ 分散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イ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。
- ・ 他方、集約ワンターミナルは、まず建物が一つであるため、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、分散ユニットターミナルに比し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。さらに、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。

- 成田空港の目指すべき旅客ターミナルの姿である国際ハブ空港というコンセプトを実現するには、わかりやすさ・乗継利便性・効率性・柔軟性という特徴を有する集約ワンターミナルに優位性がある。集約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、閉鎖・改修等のしやすさ、冗長性の確保等への十分な配慮が必要である。

② 集約ワンターミナルの施設整備

- ワンターミナルは、旅客にとってシンプルでわかりやすい一方、集約により一つのターミナルとしての規模は大きくなるため、歩行距離の長大化により生じる負担の軽減や、目的地までのわかりやすさへの配慮が求められる。
- また、「ワンターミナル」にもコンコースをフィンガータイプで張り出す形状だけではなく、サテライト式のコンコースを AGT (Automated Guideway Transit) で接続するような形状もあり、建築的な工夫だけでなく、将来的なモビリティや ICT などの技術革新も考慮して、利便性向上のための幅広い検討が必要である。
- 乗継利便性については、国際線と国内線の乗継についても適切に検討する必要がある。また、MCT (Minimum Connecting Time) 短縮の実現だけでなく乗継時間における滞在空間の質向上も必要であり、例えば、乗継旅客が地域のコンテンツを体験できるなどの新しい価値提供についても検討が必要である。
- また、保安検査場や到着ロビー、旅客ターミナル周辺のエプロンなどの混雑が生じやすい施設や機能については、ワンターミナルとすることで混雑が重ならないよう、留意することが必要である。

2) 集約ワンターミナルの配置

- 新旅客ターミナルの配置については、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、という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して、計画を深度化する。

3) 段階的整備とコスト低減

- 新旅客ターミナルは、一度にすべてを整備するのではなく需要の増大に合わせて、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、投資コストの抑制も期待できる。
- 段階的整備には様々な選択肢があるが、一例としては、次のようなことが考えられる。

i) PHASE I

第 2 ターミナル南側に新旅客ターミナルの半分を整備し、第 2・第 3 ターミナルを接続して暫定的なワンターミナルとすることにより、乗継利便性の向上、固定ゲート等の一部施設の共用化による高効率な運用を実現。

ii) PHASE II

第 1 ターミナルを閉鎖し跡地に新旅客ターミナルの残る半分を整備して、第 2・第 3 タ

ーミナルを閉鎖。PHASE II 完成後は、チェックイン、保安検査、出入国手続き等の本館機能を集約することにより、旅客にとってのわかりやすさや利便性の向上、更なる効率性・柔軟性の向上を実現。

- 段階計画にあたっては、旅客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する必要がある。

4) 利用者視点での利便性・快適性、体験価値向上の追求

- 成田空港は、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、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求められる。また、旅客からの多様なニーズに応えられるように、ビジネスジェット利用者やハイエンドの旅客といった多様な旅客に対する価値提供を広げていく必要がある。
- 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生かし、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についても、さらに進めていく。

5) インバウンドをはじめとした旅客が楽しめる施設

- 成田空港はインバウンド需要で利用する外国からの旅客にとって、最初に日本にふれる場所であるとともに帰国する前に利用する場所でもあることから、日本が誇る最新の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。

6) 労働力不足への対応

- 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、現状の運用体制や就労環境等の 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) 未来志向の最先端技術の導入による効率性・生産性の向上

- これまでも顔認証技術（Face Express）の導入や先進的な機器の導入など、自動化・省力化の取組みを推進してきたところであるが、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・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。
- 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。

8) 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。新しいターミナルにおいても、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、コストや環境負荷の観点から、可能な限りコンパクトにできるように、建築的な形状の工夫や ICT や AI 等の最先端技術の導入等により、効率的に十分なスペースを確保しつつ、全体をコンパクトに収める計画の実現が求められる。

9) 環境負荷の低減・空港の脱炭素化によるサステナブル社会実現

- 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（Net Zero Energy Building）化を進めるべきである。
- また、脱炭素化に向けて、グランドハンドリングの車両等についても可能な限り、共用化などの運用の効率化を図るとともに、電動化、水素化を推進することが望まれる。その際、規格の統一化等のソフト面の課題解決に向けては NAA が空港全体の脱炭素化実現に向けて主体的な役割を果たすことが望まれる。

10) 地域の住民が楽しめる施設

- 空港の存在は空港の利用に関わらず、地域にとっては切り離すことのできない存在であるため、地域の方も空港を訪れて楽しめたり、便利に利用できる施設であったり、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。

※ 空港アクセスの改善強化については V に整理

IV. 貨物施設

1. 成田空港における国際航空貨物の概況

○ 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7割近くを取り扱っている。
- 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いる。
- 世界を見ると、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。

○ 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おり、成田空港で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、2021年2月12日から現在に至るまで、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ている。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。

○ 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る中、アジア-北米路線はいち早く回復し成長を続けている。
- 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-北米間の三国間輸送需要を十分に取り込めておらず、その優位性を生かし切れていない状況にある。

○ 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ことは期待しづらく、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。
- フォワーダーの実績を見ても、取り扱う航空貨物取扱量全体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減少し、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、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。
- 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、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。
- 日本の港の相対的地位低下
 - 海運の世界では日本の港は継越貨物の取り込みが出来なかったことにより、地位低下がより顕著となっており、ハブ港としての機能を有していないことから、基幹航路を運航する貨物船が寄港しない状況も生じている。
 - この結果、海外ハブ港を経由せずには輸送が出来ず、リードタイムの長期化や輸送コスト増による製造業の競争力低下のリスクがあると指摘されている。
 - 国際航空貨物の分野においても、適切な対応を講じずに成田空港の地位が低下することになれば、同様の問題が顕在化する恐れがある。

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生じてきている。

- 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。
- 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。
- 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、空港内外で非効率な輸送が生じていることから、これを解消する必要がある。
- 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制度運用
 - 三国間継越需要を取り込むためには、事業者が利用しやすい、実用的な制度運用、規制の変更が求められる。
- 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。
- 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、高速道路からのスムーズなアクセスが必要である。
- 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することが必要である。
- 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、効率性・生産性をめぐる複合的な課題に適切に対応して物流事業者が使いやすい空港を実現するとともに、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望まれる。

4. 目指す姿の実現に向けた方向性

1) 貨物上屋とフォワーダー施設が密接に連携した新しい貨物フロー

- 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追求が必要である。その際、税関手続をはじめとする行政手続を含めた検討も期待される。
- 旅客ターミナルスポットと貨物地区間を迅速に結ぶ GSE 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、貨物取扱施設の効率性向上が必要である。

2) 隣接物流施設との一体的運用

- 新貨物地区と土地利用規制の弾力的活用により空港隣接地に整備される物流施設との一体的運用により、効率性・生産性を高めることが望まれる。
- さらに、空港隣接地においては、総合保税地域制度の活用を含め、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新たな可能性追求が望まれる。

3) 新貨物地区の配置

- 新貨物地区の配置については、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及びある程度まとまりのあるエリアが確保可能なことに加えて、高速道路網（特に圏央道）とのスムーズなアクセスが可能であることや、土地利用規制の弾力的活用による隣接物流施設との一体的な運用が可能であることが重要な要素であることから、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して、計画を深度化する。

4) 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。

5) 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ることができる実用的な制度運用、規制の変更をすることにより、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期待される。
- 国内外の航空会社が自由に貨物便を就航できる環境整備のため、貨物便のオープンスカイ、或いは貨物便に対する第 5 の自由の適用等、あらゆる可能性について検討することが望まれる。

6) 最先端技術の導入

- AGV（Automated Guided Vehicle）、自動高層ラックなどのハンドリングシステムの導入による貨物地区内搬送の徹底した自動化など、最先端技術による自動化・省人化の実

現と処理能力の向上を図ることが必要である。

- 自動高層ラック等の導入によって、上屋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、構内道路の混雑緩和を図ることが必要である。
- 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。
- 共通の搬送機材（パレット、ボックス等）の導入による規格統一、位置情報可視化等も検討すべきである。

7) 圏央道 IC から新貨物地区へのアクセス

- 新貨物地区は高速からのスムーズなアクセスを確保することにより、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期待される。

8) 環境への配慮

- 空港の脱炭素化に向けては、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（Net Zero Energy Building）化を進めるべきである。
- トラックドライバー不足への対応・輸送スペースの有効活用を行うことで、荷主の配送における選択肢を増やすとともに、サステナビリティへの対応を容易にするため、JR 貨物オフレールステーションの設置・共同クロスストック施設の整備を検討することが望まれる。
- 成田空港における環境負荷低減の取組みは荷主を含めた物流全体で取組む必要があり、成田空港の利用イコール環境負荷の少ない輸送という仕組みを作り上げることで、荷主、フォワーダーにとってもサステナビリティへの対応が容易になる状況を生み出すことが重要である。
- 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が望まれる。

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についても検討する必要がある。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しながら検討する必要がある。

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。

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

○ 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道・国道 295 号による自動車交通（バス・自動車）及び京成電鉄（京成本線及び現東成田線）が担っており、その後 1991 年の JR 線、京成本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。
- コロナ禍以前では、鉄道アクセスは、JR 線・京成スカイアクセス線、京成本線によって接続されており、優等列車は都心方面に時間当たり最大 3 本、最短 36 分で運行されており、普通列車は時間当たり最大 4 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、JR 線、京成スカイアクセス線ともに単線区間が存在している。
- バスアクセスは、2019 年時点においては 1 都 2 府 14 県と接続されており、近郊路線を含めた総運行便数は 1,700 便/日を超え、新宿バスタに匹敵する運行規模となっている。近年では、LCC の増大に伴い格安バス LCB の運行が増加傾向にある。
- 成田空港内の乗降場の利用を認められているタクシーの規模は 11 社約 180 台となっており、年間延べ約 14 万台の利用がある。成田空港⇄23 区の片道料金は約 2 万～3 万円/台であり、他空港に比して突出して高い状況にある。
- レンタカーは、現在 5 社がカウンターを設置し、いずれも空港外に営業所を構えている。
- 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主として東関東自動車道が担っている。空港と周辺の接続道路は、都心・成田方（第 1・2 ゲート）は新空港自動車道・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たり約 5.3 万台である。
- 現在、広域的な道路として首都圏中央連絡自動車道（以下圏央道）：大栄 JCT～松尾横芝 IC 間、一般国道 464 号北千葉道路：成田市押畑～大山間、東関東自動車道：潮来 IC～銚田 IC 間、銚子連絡道路等の整備が進められ、今後北関東や県南とのアクセス向上やリダンダンシーの確保が期待される。

○ 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、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）。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、費用も高い傾向にある。
- 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。
- 空港内の駐車場は、空港内に旅客用約 5,000 台、従業員用約 5,700 台の規模である。空港外の駐車場は民間事業者によって運営されており、主に長期利用や従業員利用を対象として、50 数社で約 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。

○ 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増便が必要である。

○ 高速バス

- バスは各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。バス乗降場やバスプールはほぼ容量が限界となっており、輸送力向上には空港内及び都心側の乗降場確保が必要である。

○ タクシー・ハイヤー

- 都心部までのタクシー・ハイヤー運賃が約2万～3万円/台と高額になっている。また、中大型車が少なく、グループや家族の利用ニーズに応えられていない可能性がある。

○ 駐車場

- 駐車場は場所により歩行距離等利便性が異なり、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。

○ 道路アクセス

- 道路アクセスについて、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い道路となっており、空港周辺道路においても、特にピーク時において渋滞が見受けられる。

○ 先端技術

- MaaS 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。

○ 災害対応

- 2019年の台風15号発生時は、空港運用が一時停止・空港アクセス（電車・バス・道路）が長時間途絶し、空港内で大きな混雑・滞留が発生した。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。アクセスにおいても、代替ルートの確保やイレギュラー時の十分なスペースを確保していく必要がある。

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生かし、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。

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

- 有識者検討会においてまとめられた『日本の空の表玄関・成田空港の鉄道アクセス改善に向けて』（2022年7月）において、空港内・空港周辺・都心部の輸送力向上を統合的に推進すること、NAAが中心となって鉄道アクセス改善の全体像を描くとともに、鉄道会社や関係自治体、国を含むステークホルダーの参画を得て改善方策の実現に向けた更なる検討を進めることが提言されていることや、速達性、安全・安定性の向上が期待されていること等を踏まえた検討の深度化が必要である。
- 「都心直結線」についても交通政策審議会第198号答申を踏まえた検討が期待される。

2) 高速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、バス乗降場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。
- 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。

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望まれる。
- 東関東自動車道、圏央道等の広域的な高速道路網と空港・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検討している新規 IC の存在が、空港と地域との共栄を図りながらより空港機能を発揮していくためには重要であり、関係者と連携して検討を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、圏央道の成田空港周辺 IC のみならず南側・西側の富里 IC・酒々井 IC を含めた一体的なネットワークが重要であり、西側も考慮した全体の空港周辺道路のネットワークを強化していく必要がある。

- 空港周辺道路の改善には費用と期間を必要とする中で、物流を含めたアクセスの分離についての議論も進め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 ドアの近似性の実現、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。
- 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、関係者による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

○ 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開始された。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（国・千葉県・千葉県側9市町・NAA）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。

○ 地域に支えられている空港従業員雇用

- 成田空港は、2017年において、673社が拠点を置き、約43,000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。

2. 地域共生・まちづくりの諸課題

地域と空港が連携・協力し、将来に向けてさらに発展していくためには、次のような諸課題があると考えられる。

○ 地域と空港の一体的・持続的な発展

- 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。

○ 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. 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、空港を中心に一体的・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、相乗効果による観光・産業振興に取り組むべきである。そのために、NAA は、「ゼロをプラスに」転じる地域振興策への積極的貢献を目指すべきである。
- 成田空港の運用は地域からの雇用によって支えられており、地域人口減少が続く中で空港従業員を確保し、地域と空港が一体的・持続的に発展していくためには、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。

4. 目指す姿の実現に向けた方向性

1) 地域に経済循環を拡大

- ・ 海外空港では、交通結節点としての機能や空港周辺の広大な敷地を活かし、大規模な工業地域や貿易・物流センターなどを中心に地域開発がなされている。成田空港についても、関係者が連携し、空港周辺への産業誘致・集積について検討することが望まれる。
- ・ 空港を活用した地域経済の振興を図るため、インバウンド旅客の更なる拡大を見据え、関係者は、観光資源や地域産品、地域コンテンツの発掘・創出、乗継旅客等向けの空港起点の観光圏形成や新たな地域ビジネス展開などについて検討することが望まれる。

2) 地域と空港機能の連携

- ・ N A A は市町をはじめとする関係者と連携のもと、長期駐車や従業員利用を念頭においた（周辺道路の混雑緩和に寄与し、地域の方にとっても利用できる）パークアンドバスライドなど、空港機能の一部を地域が担うことについて検討することが望まれる。

3) 地産地消の積極的取組み

- ・ 地元産の木材を施設整備に活用するなど、地域と空港の経済循環及びサステナブル社会実現を目的とした地産地消の積極的取組みについて、地域とともに検討を進めることが望まれる。

4) 空港を支える雇用環境

- ・ 空港において地域の方が働きたくなる魅力的な就労環境づくりを進めるとともに、空港と地域が連携して、空港従業員の暮らし（家族の教育、医療、居住環境など）や防災の観点などにも視点を広げ、「住みたくなるまちづくり」を検討することが望まれる。
- ・ まちづくりの目的設定やコンセプトには、空港と地域が連携した脱炭素やイノベーションの視点も含めた検討が望まれる。

5) 地域と空港の交流

- ・ 地域の方が空港を訪れて楽しく相互交流できる空港内地域交流複合施設の可能性など、空港の施設や交通機能を活かした魅力あるまちづくりについて、まずはNAAが事例研究・調

査を行うとともに、関係者と連携のもと、検討を進めることが望まれる。

6) 空港脱炭素化に向けた地域との連携

- 空港周辺の地域から発生する農業・林業由来の未利用資源等を利用した SAF・再生可能エネルギーの供給など、成田空港の脱炭素に向けた地域と空港の連携可能性について、国や地域などの関係者とともに事例研究・調査を行うことが望まれる。

VII. 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5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。今回の中間とりまとめでは、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。

今回示された方向性については、“更なる機能強化”の効果を十分に発揮させるためには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”の完成時期から大きく遅れることなく実現することが望ましい。

これを踏まえて、今後は、旅客・貨物施設など空港内の取組みについて、まずはNAAが中心になって、関係者と実務的な調整を進めながら、示された方向性について規模・整備時期・段階ステップ・コスト・スキームなど具体的に検討を深度化する必要がある。また、空港外の取組みについても、関係者と連携した検討が求められる。

示された方向性の中には、労働力確保を目的とした就労環境の改善など、『新しい成田空港』構想に基づく中長期的な施設整備を待たずに取組むべき課題もあり、検討は取組みに応じた時間軸を設定する必要がある。また、中間とりまとめで示された方向性の実現は、複数の関係者の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、さらには、自分ごととしてとらえた主体的な取組みによって進められることを期待する。

『新しい成田空港』構想検討会

1. 委員名簿（順不同、敬称略）

（第5回検討会時点）

委員長	山内 弘隆	一般財団法人 運輸総合研究所 所長 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	東京大学大学院工学系研究科航空宇宙工学専攻 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	日本大学理工学部交通システム工学科 教授
〃	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 副学長、環境・社会理工学院土木・環境工学系 教授
〃	麻生 孝之	芝山町 町長
〃	穴澤 幸男	千葉県 副知事
〃	新垣 慶太	国土交通省航空局 次長
〃	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
〃	宮本 秀晴	成田国際空港株式会社 経営企画部門長
〃	川瀬 仁夫	成田国際空港株式会社 空港計画部長
〃	吉田 昭二	成田国際空港株式会社 戦略企画室長

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