

「今後の成田空港施設の機能強化に関する 検討会」最終とりまとめについて

令和8年9月9日
国土交通省航空局

(1) 検討の背景	3 頁～8 頁
(2) 旅客取扱施設について	9 頁～15 頁
(3) 貨物取扱施設について	16 頁～21 頁
(4) 成田空港駅及び空港周辺の鉄道施設について	22 頁～25 頁
(5) 成田空港と都心・羽田空港方面の更なる輸送力増強について ..	26 頁～27 頁
(6) 成田空港の将来イメージ（全体）	28 頁
【参考】 本検討会 委員名簿	29 頁

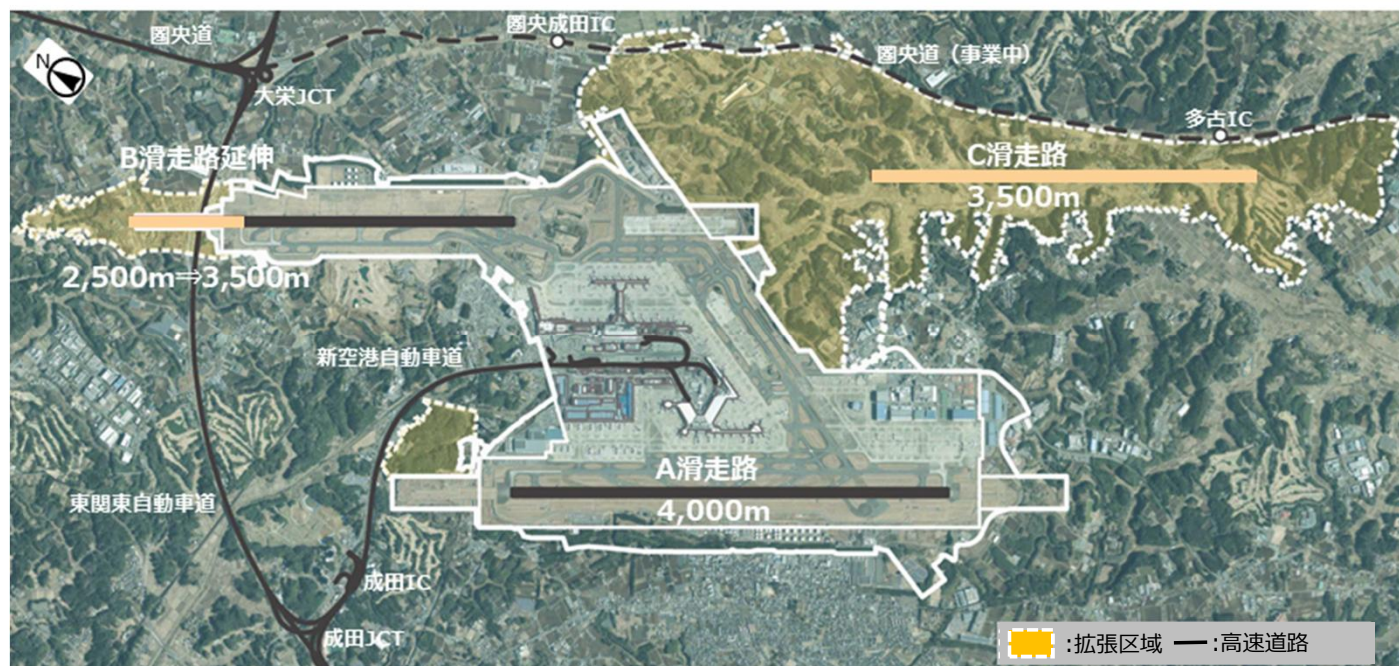
- 現在、**成田空港**では滑走路の新增設等を行う「**更なる機能強化**」が進められており、これにより**年間発着容量が34万回から50万回に増加**する。
- これが実現すると旅客・貨物の取扱いは大きく増加することから、関係する**旅客取扱施設、貨物取扱施設の機能強化**も併せて実施するとともに、これら空港の本体施設のみならず、**空港への鉄道アクセスの輸送力・利便性の向上**も併せて行うことが喫緊の課題となっている。

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
(2,500m→3,500m)

C滑走路の新設
(3,500m)



→年間発着容量**50万回**を実現
(最大72回/時→**最大98回/時**)

1. 旅客者数

- 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**と見込まれている。

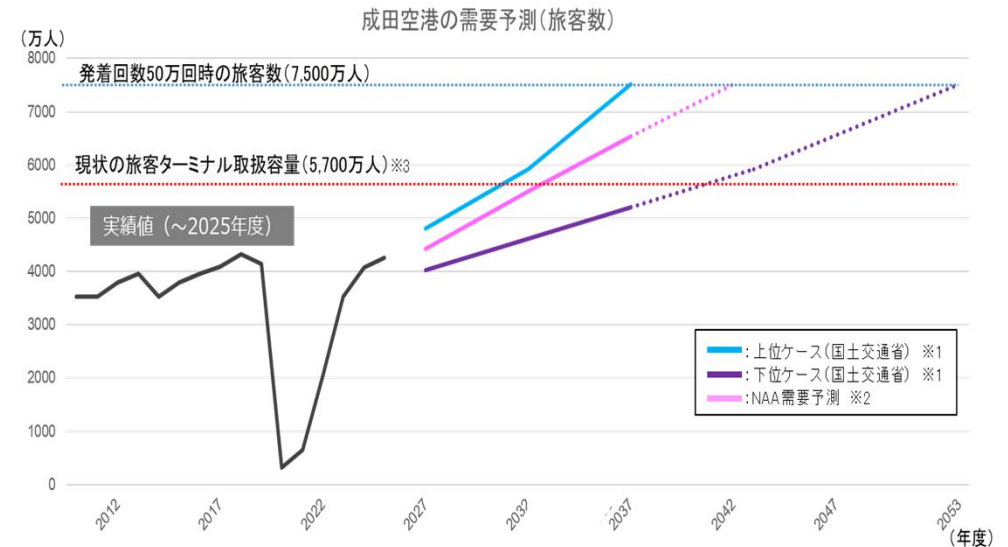
内訳は国内線旅客1,900万人、国際線旅客5,600万人（出入国4,900万人、トランジット旅客700万人）。

2. 貨物量

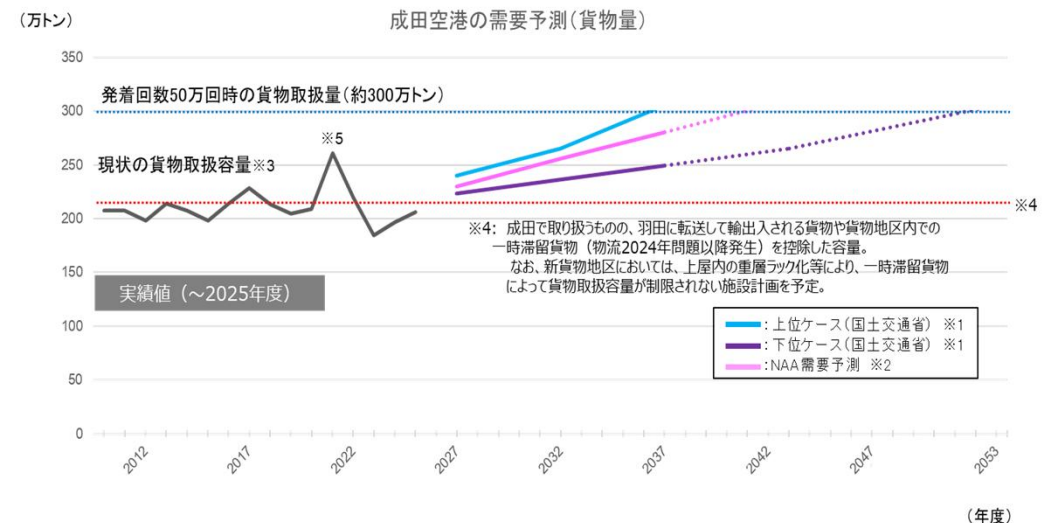
- 成田空港の発着回数が50万回に達した際の貨物量は**300万トン**と見込まれている。

	現在（2026年7月時点）	
	取扱容量	施設規模
旅客取扱施設	5,700万人/年 （2025年度実績 4,077万人/年）	延べ面積97万m ²
貨物取扱施設	約220万トン/年 （2025年度実績 194万トン/年）	延べ面積 34.1万m ² （うち貸付エリア23.3万m ² ）

※ 成田で取り扱うものの、羽田に転送して輸出入される貨物や貨物地区内での一時滞留貨物（物流2024年問題以降発生）を控除した容量



※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によれば「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年後半倒し」した需要予測としている（出典：IATA Quarterly Air Transport Chartbook 2023.11）
 ※3：新ターミナル供用までの間も施設の改修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



※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年後半倒し」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修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
 ※5：2021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）

3. 鉄道

- 混雑期において、京成スカイライナー※及びNEX※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、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%を超えると予測されている。
（※）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%を超えると予測されている。
- 成田空港駅・空港第2ビル駅について、2030年代半ば頃より、駅利用者が2023年度比で150%を超え、混雑が深刻化すると予測されている。

<成田空港鉄道アクセスの需要予測>

(FY)			2030		2035		2040		2042	
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					

<混雑するアクセス線ホーム>



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%等を上回る時期を示したものの。
備考) 混雑期は、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ため、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。

○ このような状況等を受けて、成田空港における旅客取扱施設・貨物取扱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**」を設置した。

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、便利さ、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。

○ 第3回検討会 日時：令和7年6月5日（木）

<議事要旨>

- ・中間とりまとめを行い、最終的なとりまとめに向けて関係者において今後更なる検討を進めていくことを確認。

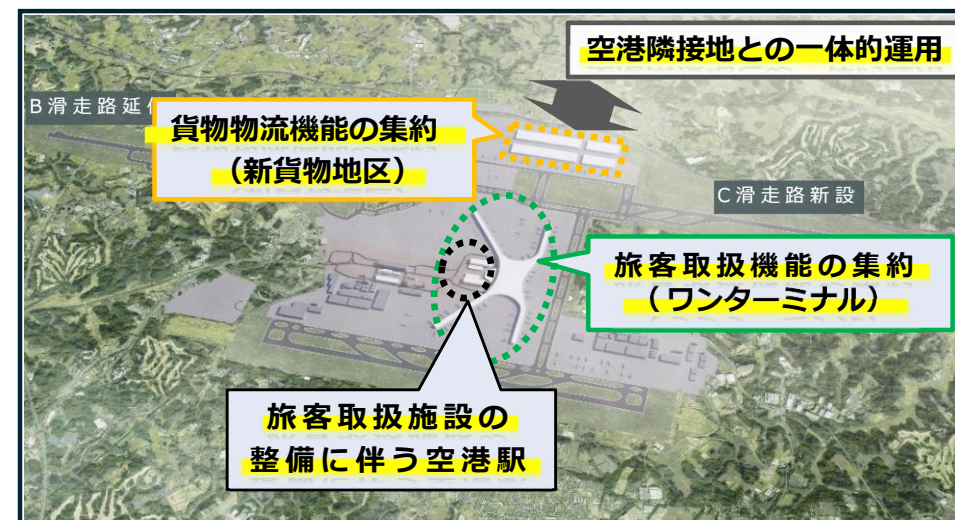
○ 本検討会については、2024年9月から計3回開催。航空事業者や鉄道事業者を含めたステークホルダーにより議論を行い、2025年6月の第3回において、以下のとおり、中間とりまとめを行った。

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

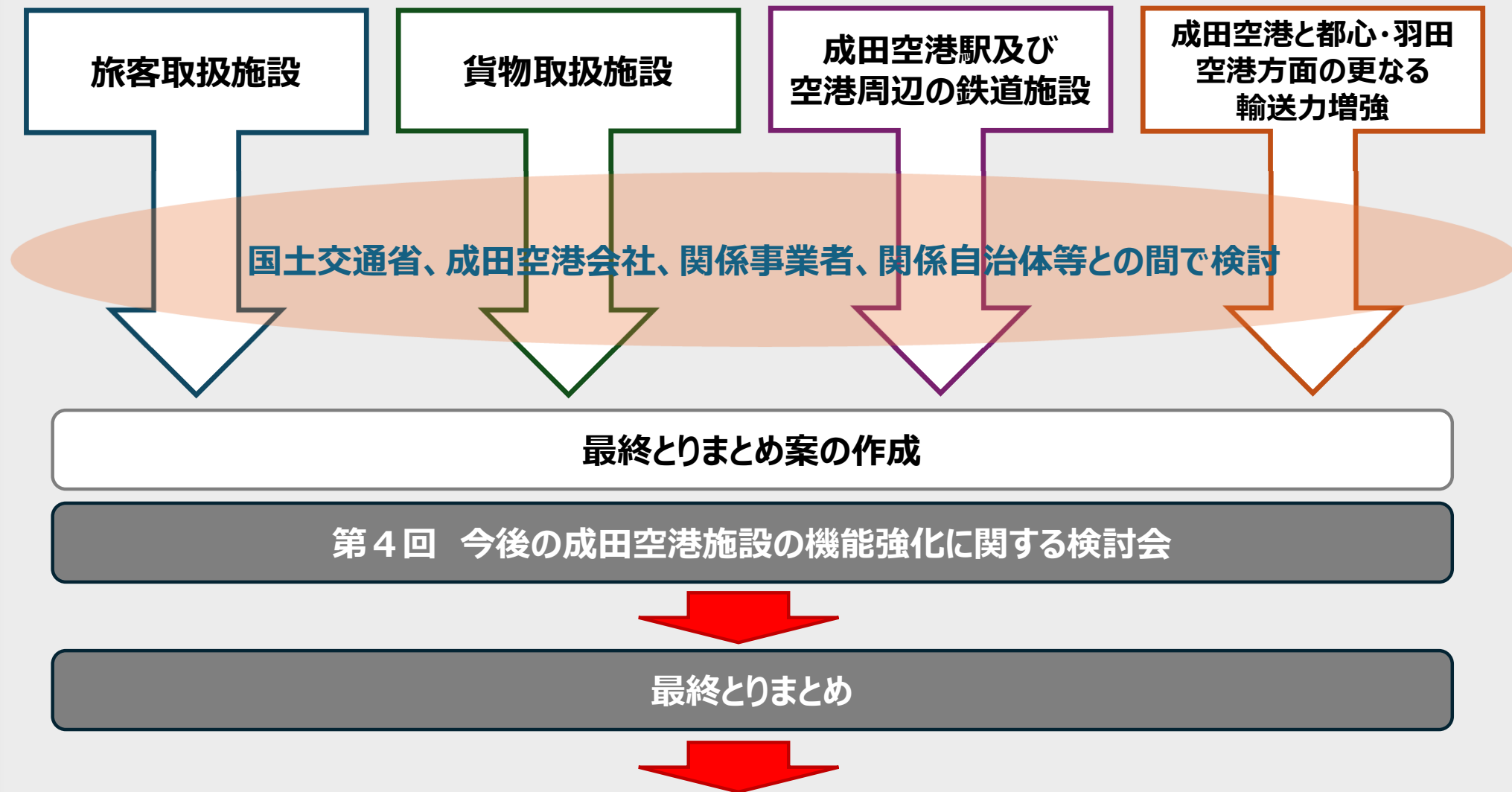
空港アクセスの対応の方向性

- **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

- 2025年6月の中間とりまとめ以降、以下の項目ごとにそれぞれ検討を具体化。



更なる具体化に当たっては、国土交通省、成田空港会社、関係事業者、関係自治体等との間で、検討体制を構築するとともに、需要動向や関係機関との協議等今後の様々な諸条件の変化を踏まえ、柔軟に対応していく。

1. 取組の方向性

- 将来的に、**集約ワンターミナル方式**による新たな旅客取扱施設（新ターミナル）の整備を目指す。
- なお、**新ターミナルは段階的な整備を想定しており、今後の需要動向や財務健全性も考慮し、既存施設を活用しながら、集約ワンターミナルに向けて能力増強を図っていく。**

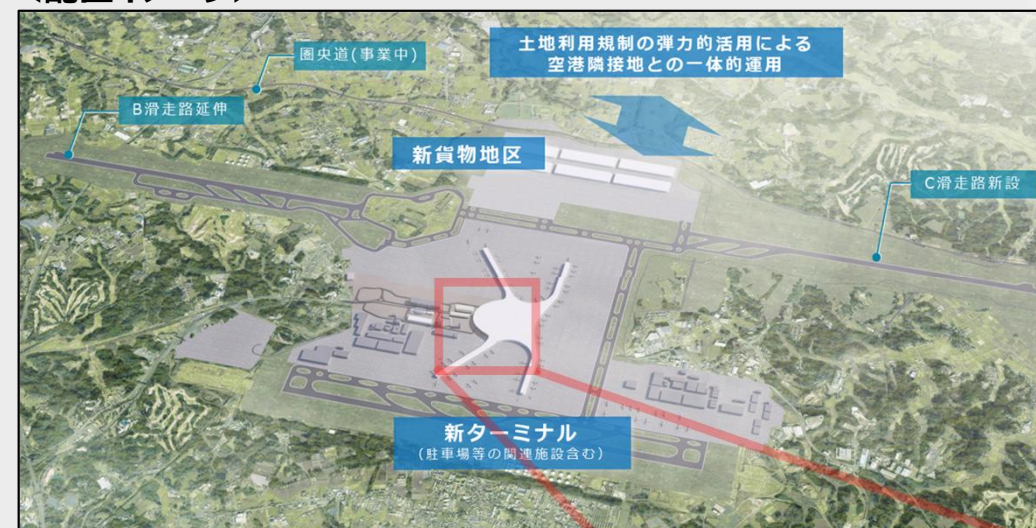
【配置】

- 以下の視点を備えることとする。
 - ・ **旅客利便性**や**航空事業者の運用効率性**等の観点を踏まえること
 - ・ **滑走路の配置とバランスのとれた位置**であること
 - ・ ある程度まとまりのある**エリアが確保可能**であること
 - ・ 既存旅客取扱施設の運用を継続しながら**段階整備が可能**であること
 - ・ **アクセス機能の接続が可能**であること

【形状】

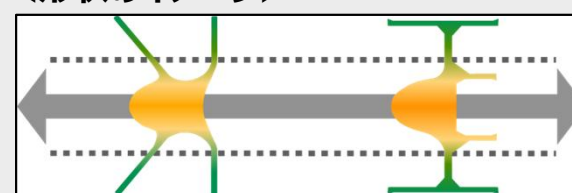
- **ロングピア型での整備**を目指し、二次交通との接続や空港の経営戦略など、複合的な視点・要素を踏まえて、右のイメージの形状の幅の中で、引き続き、検討の深度化を行う。

＜配置イメージ＞

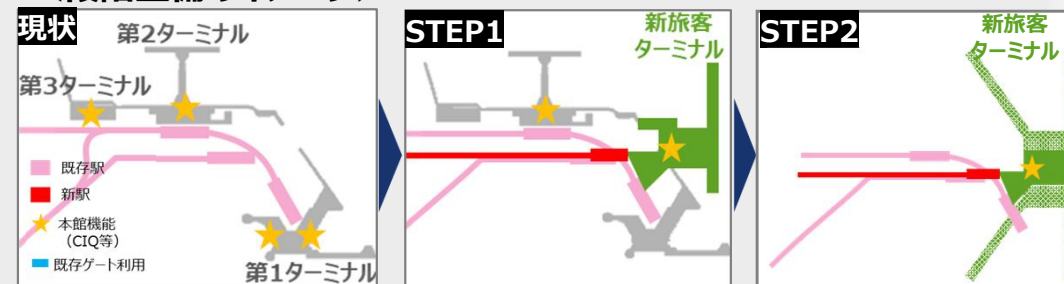


※今後の検討により変更が生じます。

＜形状のイメージ＞



＜段階整備のイメージ＞



【機能】

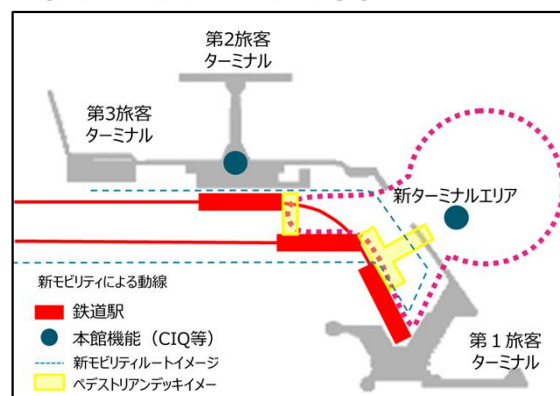
- 旅客取扱施設は空港の顔であり、また、日本に訪れた方が最初に見る“日本の姿”であると同時にこれから始まる滞在への期待と高揚感を抱く場でもある。成田空港は我が国最大のインバウンドのゲートウェイであり、国籍・年代・性別を超え様々な人及び航空事業者に選ばれ続ける質・魅力を兼ね備える必要があり、これにふさわしい機能を備えた新ターミナルを整備する。

1. 魅力・快適性

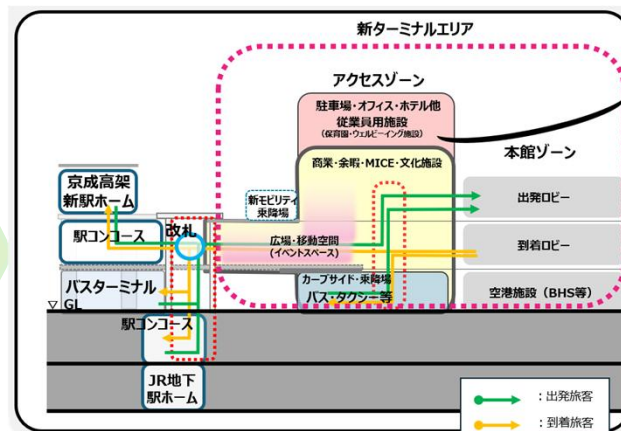
- 新ターミナルは、航空旅客の取扱施設としての機能にとどまらず、交通結節点、商業施設・オフィス等の都市機能をもたせるとともに、滞在価値を最大限高める施設展開を行い、訪れる人々の期待と高揚を裏切らない、北東アジアのハブ空港にふさわしい質・魅力を兼ね備えた我が国の発展に貢献する拠点とする。
- また、鉄道・バス・タクシー・新モビリティ等二次交通との接続拠点として、駅と直結させ、直感的で分かりやすい動線を確保し、速達性・安全性・快適性を改善させることに加え、旅客のみならず、地域住民や空港従業員にとっても訪れて楽しめる、「SORATO^{ソラト}NRTエアポートシティ※」の連携拠点の役割を担う施設づくりを目指す。

(※) 成田空港と周辺地域が一体となって、産業・住居・観光・交通などをまとめて発展させる新たな都市圏構想の名称

<新ターミナルエリア断面イメージ>



・第1ターミナルは新ターミナルと、第3ターミナルは第2ターミナルとそれぞれ一体運用する。



<新ターミナルと駅の接続エリアのイメージ>



- ・本イメージCGは、新旅客取扱施設のアクセスゾーンにおける、賑わい・快適性・先進技術の活用等を含めた将来空間の方向性を、現時点での計画検討を基にイメージとして表現したもの。
- ・空間構成や将来イメージを分かりやすく表現するため、一部施設の形状・見え方等について簡略化を行っている。
- ・今後の検討状況や関係機関との協議等により、形状変更等が生じる場合がある。

2. 乗継利便性

- 新ターミナルは、際々・内際ともに**世界最高水準の乗継利便性**を実現するため、新ターミナル内だけでなく、新ターミナルと既存ターミナル間にも、段階整備に応じて、APM等の**新たな交通システムの導入**を検討する。
- FSC・LCC間の乗継利便性を十分に確保しつつ、将来の航空会社のビジネスモデルやニーズ変化に柔軟に対応できる施設配置や動線等を計画する。
- **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。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な動線を計画する。
- 保安検査・手荷物検査等の内際基準の統一によるスムーズさと施設整備効率化の可能性について関係各署と協議・調整を図る。
- また、移動・手続の迅速性を高めるため、オフエアポートチェックイン※にも対応したシステムの高度化を図り、**出国審査など一連の手続きをシームレスに通過できる環境構築**を目指す。

<新ターミナル内の新たなモビリティのイメージ>

ドーハ空港 館内APM



NAA提供

APRT

(自動運転の個人用
高速輸送システム)



Glydways提供

iino

(空港内自動運転
カートシステム)



ゲキダンイノ合同会社提供

(※) 空港到着前に搭乗券の発券・手荷物の預託を実施することにより、空港でのチェックイン手続き・待ち時間の解消を図ることによりスムーズな航空機への搭乗を可能とし旅客の利便性を向上する。

3. 体験価値の向上

- 魅力的な余暇施設の配置や、インバウンドに対してローカル文化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**を検討する。
- 更に、「SORATO NRTエアポートシティ」並びに**地域の魅力発信の拠点**として、空港周辺市町の製品の販売など**地域との共生・共栄**を体現する。

<「SHIKISAI GARDEN」 展望デッキ>



NAA提供

<インバウンド向けPRスペース 「NARITA BEYOND」>

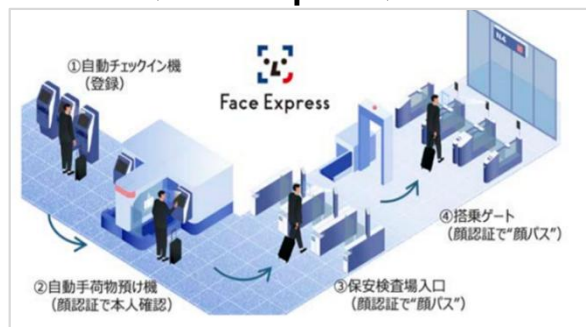


NAA提供

4. DX推進による効率性・生産性の向上（労働力不足への対応）

- 新ターミナルの館内においては、**CIQとも連携した顔認証技術（Face Express）**や**自動手荷物預け機**の更なる導入、**手荷物搬送装置（BHS）**においても**早期手荷物保管システム（EBS）**を導入することでエニタイムチェックインを行うなど、**自動化、省人化**を進める。

<Face Express>



<手荷物コンテナへの自動積付ロボット（豊田自動織機）>



(株)豊田自動織機・Vanderlande提供

<手荷物搬送AMR（自律走行搬送ロボット）>



トーヨーカネツ(株)提供

- エプロンサイドにおいては、航空事業者が進める**グランドハンドリングの自動化・効率化**に空港としても連携し、**航空機運用の安全かつ効率化**を進める。
- これらに加え、**高速通信環境及び高速充電設備の整備**を推進し、**世界最高水準のDX空港の実現**を目指す。

- また、**空港エリアで働く方々の移動の利便性向上の実現**を果たすため、以下についても導入を検討する。

- ・新貨物地区と新ターミナル間の交通システム
- ・周辺地域・駐車場とターミナル地区間の交通システム

- 空港スタッフが快適かつモチベーション高く働き続けられるよう、従業員休憩スペースや食事環境の拡充などの**ウェルビーイング施設の整備**や、**ランプ・上屋施設等の作業環境を向上し、「働きたくなる空港」づくり**を行う。

<自動運転（レベル4）のトーイングトラクター（2025.12～）>



日本航空(株)提供

<「NRTスタッフラウンジ」（2025.12～）>



NAA提供

5. ビジネスジェット施設・新モビリティ

- 国際競争力の強化及び高付加価値需要の取込みに向け、**運航支援 (FBO)機能を高度化・集約したビジネスジェット施設の整備**を目指す。
- 当該施設には、ビジネスジェット用の**ターミナル機能**に加え、以下の機能整備についても検討する。
 - ・ 駐機エリア、ハンガー、整備、給油等の**運航関連機能の一体的な配置**（高速道路近傍が理想）
 - ・ **迅速かつ円滑な出入国手続の実現等による世界最高水準のホスピタリティ。**
- また、都心部等への円滑な移動の実現のため**空飛ぶクルマの導入**も検討。2030年代以降の運用を目指し、事業スキーム、滑走路等運用への影響等の課題解決に向け、「空の移動革命に向けた官民協議会」等の場を活用し、関係者間で連携を図る。

<ビジネスジェット施設のイメージ>



サンフランシスコ国際空港
ロサンゼルス ヴァン・ナイズ空港

6. 空港の脱炭素化

- 成田空港では、Green Energy Frontier ※による太陽光パネルの設置や、AIを活用したエネルギー需要予測システムの導入等による効率的なエネルギー供給を行い、**2050年度までにZEB (Net Zero Energy Building) 化**を目指す（サステナブル NRT 2050）。
- (※) NAAと東京ガスが2023年4月に設立した成田国際空港にエネルギー供給を行う会社
- 国際航空分野におけるカーボンニュートラル実現に向け、成田空港会社が関係者と連携して、**SAFの安定的な供給に向けた環境整備・市場形成の取組**を推進する。
 - **2030年度までにフォークリフトの50%を低公害のもの（EV・FCV等）に置き換えるとともに、グランドハンドリング作業に使用されるGSE車両の共有化を進めてゼロカーボン化を推進。**加えて、必要な**インフラ設備（EV充電施設等）を整備**する。

<太陽光発電（第8貨物ビル）>



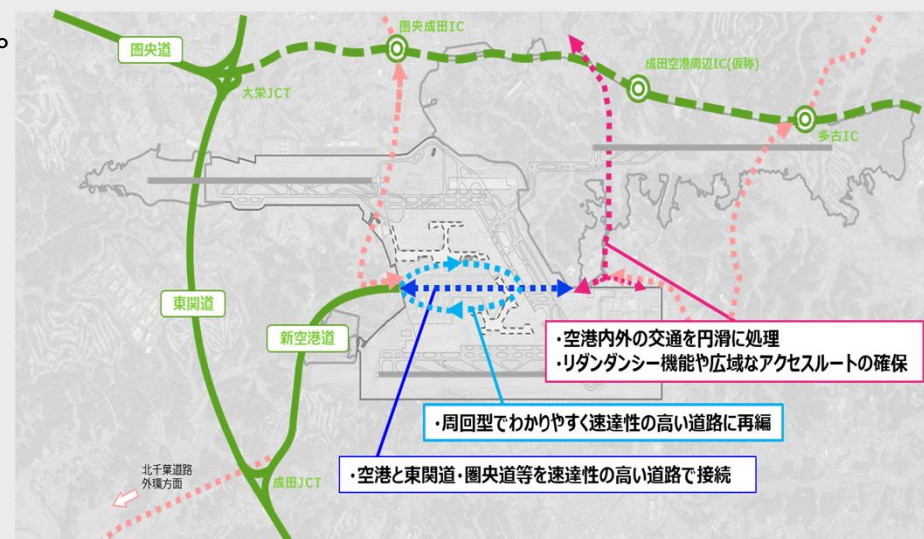
<航空燃料タンク（SAF含む）> <GSE充電の様子>



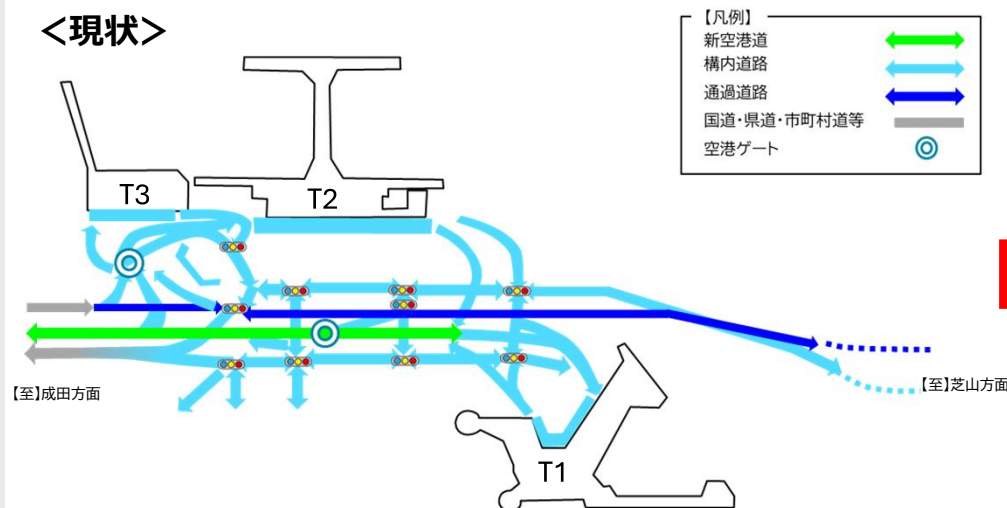
7. 構内道路施設

- 旅客取扱施設等の整備に合わせて**空港構内道路を再編**する。アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保が図られるよう、以下のとおり、**空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路も分かりやすく速達性の高い道路とする。**
- ・ 空港・周辺地域と東関道・圏央道等の広域的な道路網を速達性の高い道路で接続し、空港内外の交通の円滑な処理、リダンダンシー確保や広域なアクセスルートを実現する。
- ・ 空港構内道路を**分岐や信号交差点の少ない一方通行の周回道路へ再編**することにより、わかりやすく安全で速達性の高い道路を実現する。

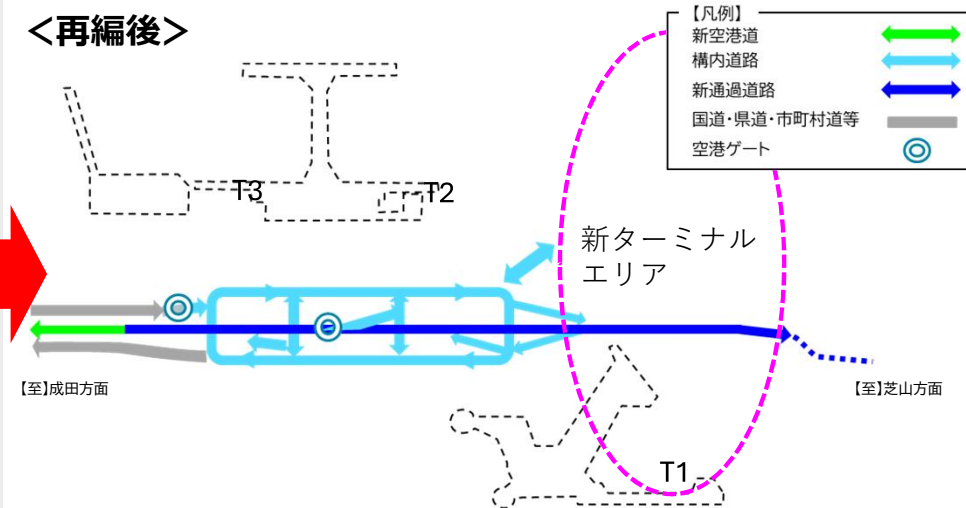
<再編イメージ>



<現状>



<再編後>



(注) 上図はイメージであり、空港ゲートの運用等および構内道路の再編については、今後関係者と協議のうえ決定

2. 実現に向けた今後の検討・整備スケジュールイメージ

○ 2026年度～：マスタープラン策定に向けた検討開始※

(※) 段階整備における利便性の高いターミナルの使い方等も含め整備内容の具体化を図るため、航空事業者等関係者を交えた体制を今後構築

○ 2030年代：新ターミナル **ステップ1**（航空旅客数が、現旅客取扱施設の処理容量を超える見込みであり、その需要に適切に対応する観点から整備を進める。）

以降、需要動向に応じて段階的に拡張 → **ステップ2**

段階整備のイメージ ※今後の検討により形状変更等が生じる場合がある。



■ 各ターミナル毎に運用は分散

■ 新Tと新駅供用開始（新TとT1は一体的運用）

■ 需要動向に応じて段階的に拡張し、最終的にワンターミナル化

■ 新TとT2・T3を暫定的なコンコースで接続して一体的運用

■ T1・T3は搭乗ゲートとして柔軟に運用

<施設のキャパシティ>（万人）

	現状	ステップ1	ステップ2
新T	—		7,500以上
T1	2,500	4,000	—
T2	1,700		—
T3	1,500	3,500	—
計	5,700	7,500	7,500以上

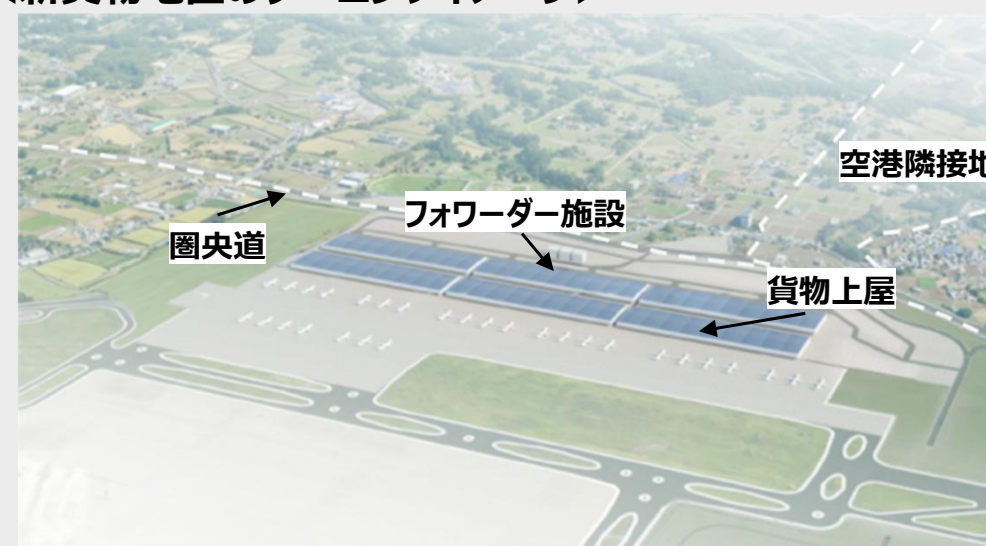
1. 取組の方向性

- 国際継越貨物をはじめとする貨物需要を引きつけ、国際競争力を強化していくため、**空港敷地内で分散している国際航空物流機能を集約し、三国間の継越需要を積極的に取り込む東アジアの貨物ハブ空港を目指す。**
- **エプロンに面したゾーンに貨物上屋を配置し、その後背地にフォワーダー施設等を配置。**各施設をつなぐ自動搬送システムの導入により高効率な物流の実現を目指す。
- また、**新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリア**には、物流不動産事業者が開発計画を有しており、新貨物地区と機能を分担した上で接続動線を確保するなど、**新貨物地区との一体的運用※を実現し、更なる需要の創出を図る。**

<現状>



<新貨物地区のゾーニングイメージ>



- ・ 本イメージCGは、新貨物地区のゾーニングを、現時点での計画検討を基にイメージとして表現したもの。
- ・ 将来イメージを分かりやすく表現するため、一部施設の形状・見え方等について簡略化を行っている。

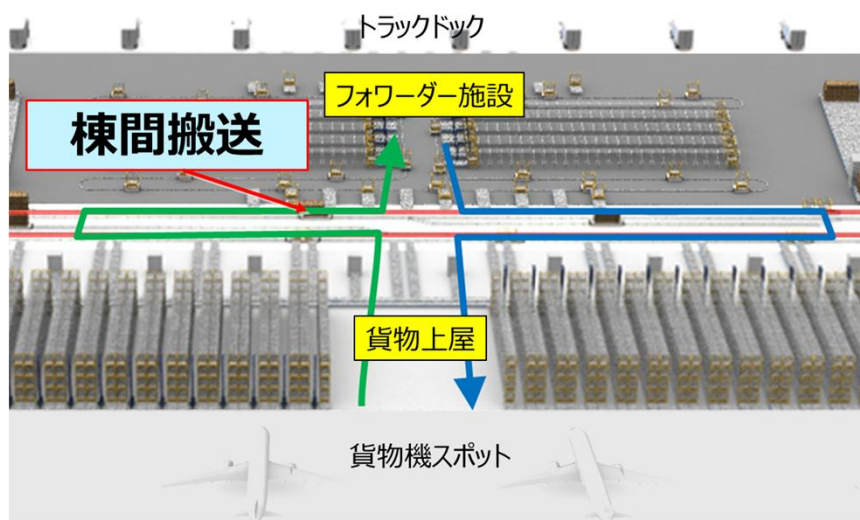
(※) 隣接地との一体的運用

- ・ 新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの間は、圏央道を横断する道路により、空港隣接地と接続し、**取扱貨物の自動搬送化を実現予定。**
- ・ **新貨物地区と隣接地を一団の土地として総合保税地域化**することにより、空港隣接地に国際航空物流と親和性の高い産業（グローバルディスプレイビューションセンター等）の進出を促進し、成田空港の貨物取扱需要創出、航空ネットワークの拡充を目指す。

【機能】

- 貨物搬送時の搬送ボックスの規格を統一し、各施設を繋ぐ自動搬送システム、施設内でのマテリアルハンドリングシステムの導入により世界最高水準の効率性・生産性向上を実現する。
- 貨物上屋とフォワーダー施設の近接化、搬送の自動化、貨物専用機スポット前面における十分な貨物スタンバイスペースの確保により、効率的な搭降載作業を可能とする。
- 加えて、旅客取扱施設エリアとの貨物自動搬送を導入するなど、旅客便ベリ－貨物の効率的な搬送を実現する。
- このほか、NAA・千葉県の「成田空港周辺での自動物流道路の実現に向けた実証実験」の結果も活かしつつ、**新貨物地区と隣接地、成田・羽田間の貨物搬送の自動化**を目指すとともに、成田空港と羽田空港の一体的運用に資するように、税関関連事務の簡素化等を検討していく。

＜貨物上屋とフォワーダー施設との一体運用のイメージ＞



棟間搬送システムによって、貨物上屋－フォワーダー施設間の物流フローを接続・自動化し、一体運用を行う。

※今後の検討により変更が生じる場合がある。

＜自動物流道路の実証実験の様様＞



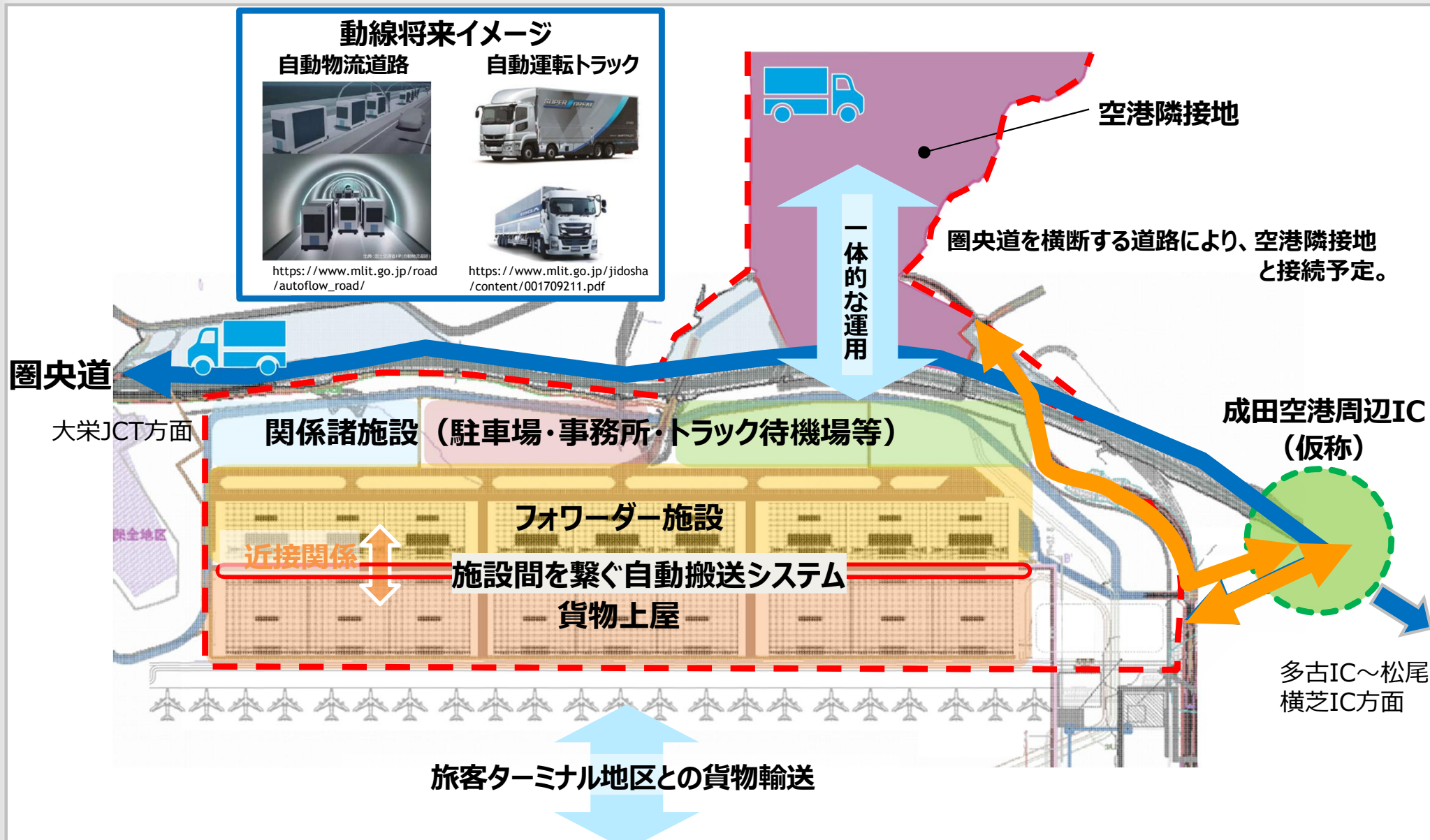
NAA提供



NAA提供

2025年12月から2026年2月にかけて、成田空港内及び県道トンネル部において、4つの搬送機器で自動走行や通信安定性について検証を実施。

＜新貨物地区・隣接地の貨物搬送の運用イメージ＞



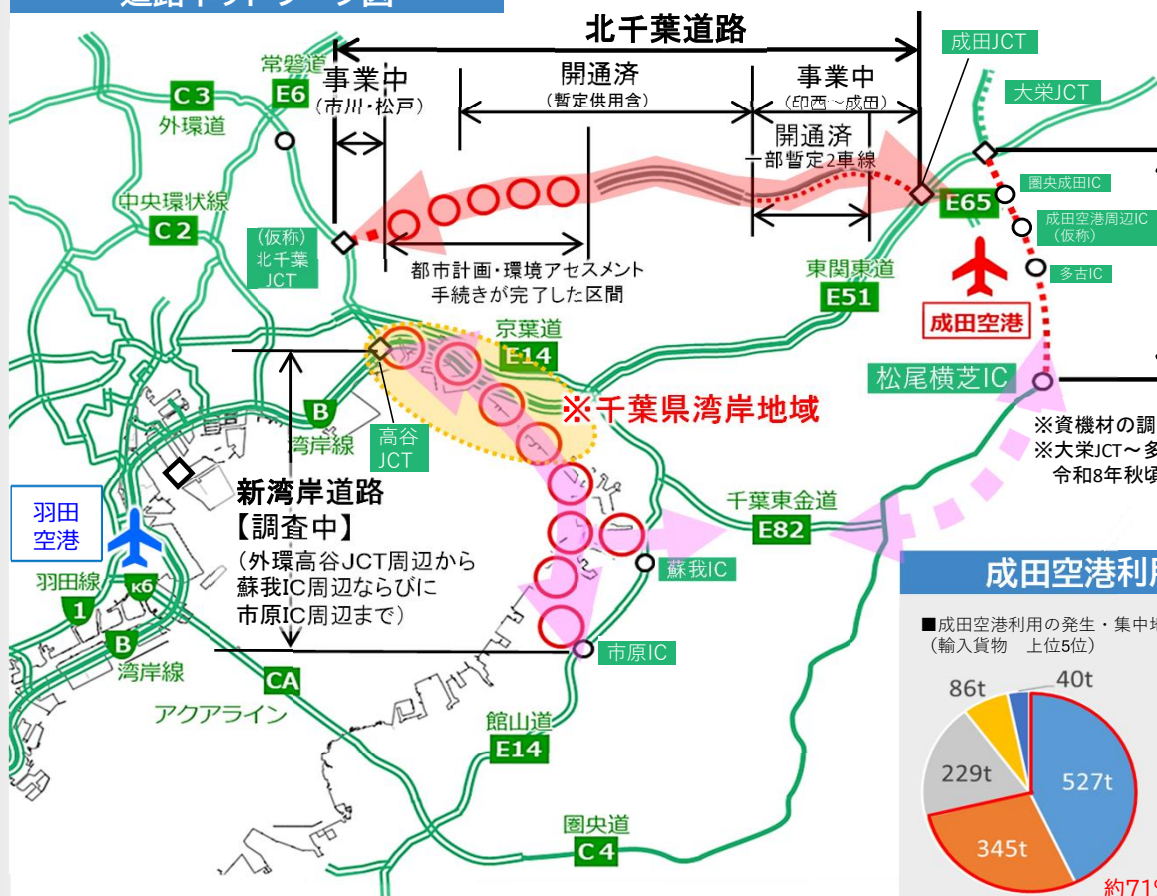
（※）圏央道：大栄JCT～多古IC R8年秋頃開通、多古IC～松尾横芝IC R8年度開通見込み※資機材の調達等が順調な場合
 成田空港周辺IC（仮称）：R8年4月 事業許可

<進む高規格道路ネットワークの整備等>

- 千葉県湾岸地域は、高速道路の中でも屈指の交通量で慢性的に渋滞が発生し、時間ロスの割合が大きい。
- 成田空港の更なる機能強化とあわせ、都心とのアクセスや羽田空港との連携強化を考慮した広域道路ネットワーク整備の検討を推進する。

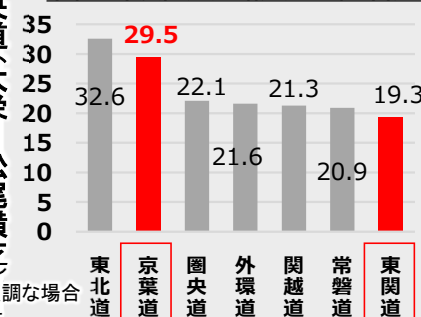
道路ネットワーク図

出典：第1回千葉県道路協議会 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会資料（R6.9）より一部更新



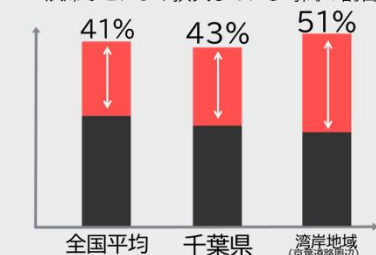
千葉県湾岸地域の渋滞状況

▼NEXCO東日本管内
令和5年度高速道路交通量(万台/日)



▼渋滞による時間ロス※の割合
(令和3年)

※自動車の移動時間のうち、渋滞などにより損失している時間の割合

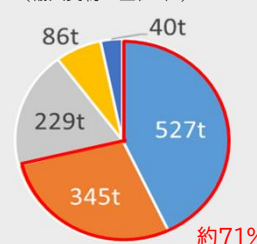


凡例
 ■ 渋滞などで損失している時間
 ■ 最低限必要な移動時間

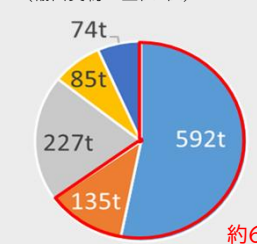
千葉県道路協議会 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会 第3回資料より一部加工

成田空港利用の発生集中地

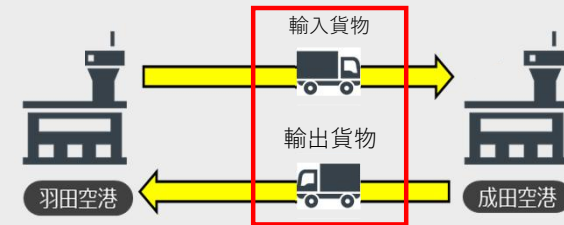
■成田空港利用の発生・集中地
(輸入貨物 上位5位)



■成田空港利用の発生・集中地
(輸出貨物 上位5位)



■成田空港と羽田空港間の横持輸送



日平均 約230台のトラックが
京葉道路・東関東自動車道を利用

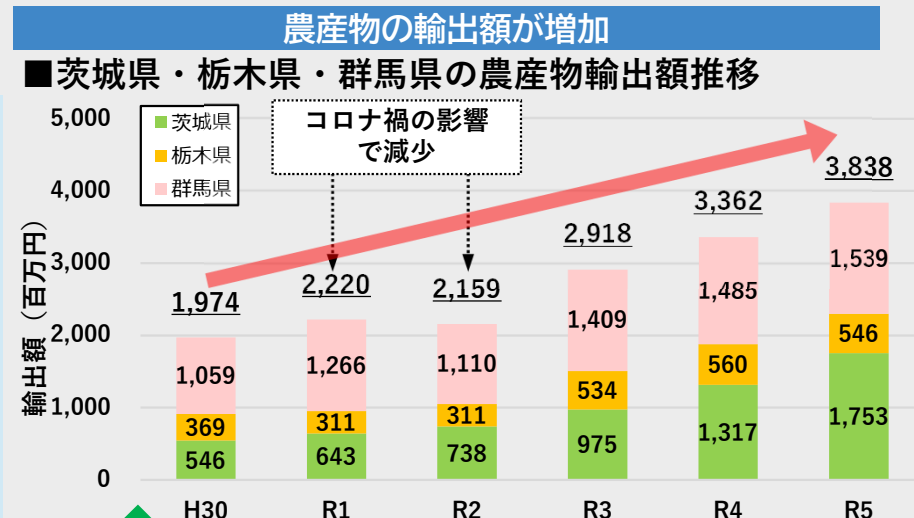
出典：令和6年度国際航空貨物動態調査（国土交通省）

注 成田国際空港株式会社が、R7・12/7～13の間でJAL・JAL委託外航の一部、国際空港上屋株式会社（IACT）へ調査を実施

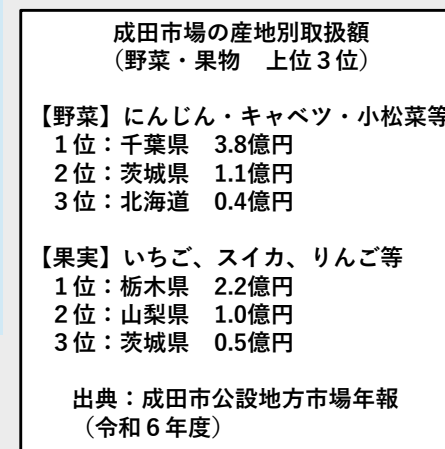
＜（参考）道路ネットワーク整備による広域波及＞

- 圏央道の整備進展により、北関東エリアの農産物の輸出拡大に寄与する。
- 圏央道（大栄～松尾横芝）の開通により、更なるアクセスが向上し、輸出拡大が期待できる。

※圏央道：大栄JCT～多古IC R8年秋頃開通、多古IC～松尾横芝IC R8年度開通見込み（資機材の調達等が順調な場合）



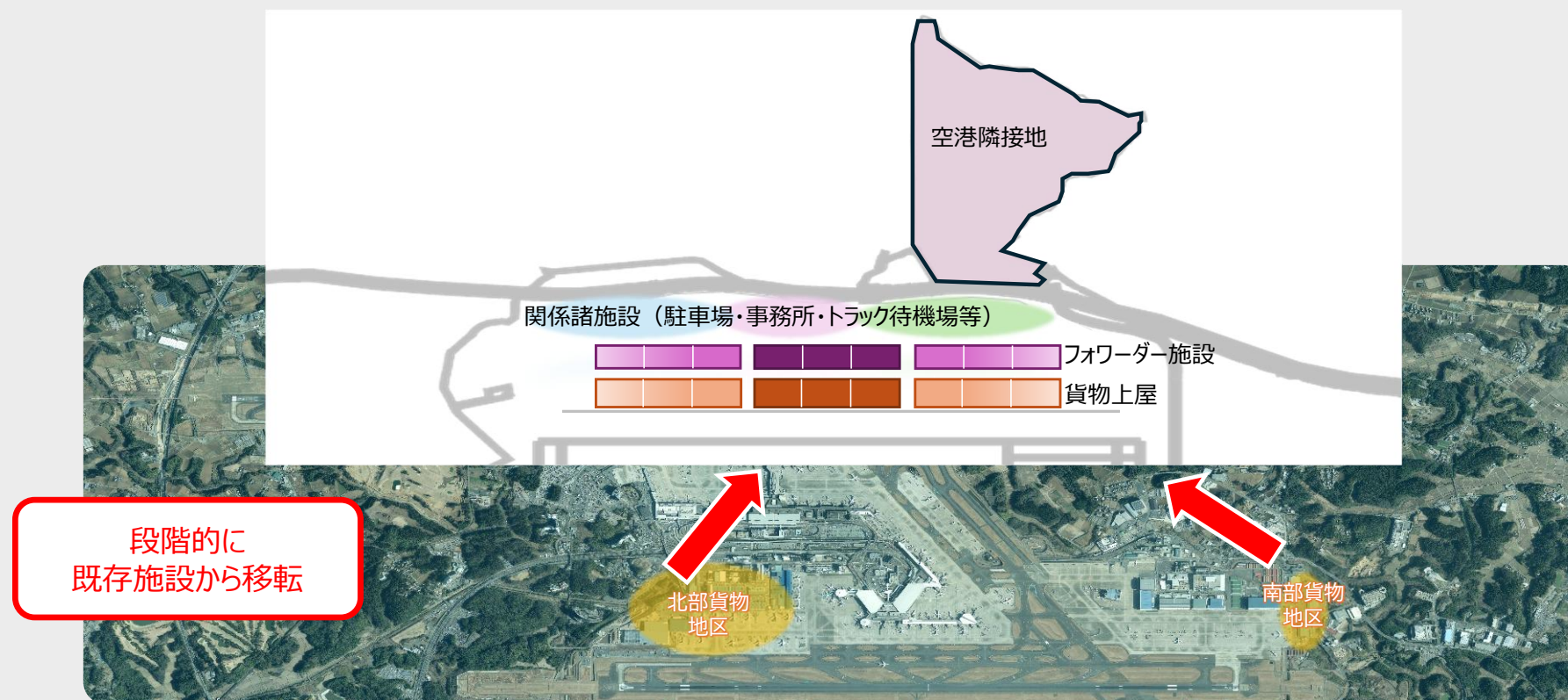
出典）茨城県：茨城県農林水産業の概況
群馬県：群馬県農畜産物の輸出金額について
栃木県：栃木県産農産物の輸出実績
※茨城県と栃木県は年度、群馬県は暦年で集計



出典：成田市「成田市場の輸出拠点機能の概要」

2. 実現に向けた今後の検討・整備スケジュールイメージ

- **2026年～**：マスタープラン策定に向けた検討開始※
(※) 航空事業者など14者が参加する「成田空港新貨物地区検討協議会」を設置し、マスタープラン策定に向けて協議中
- **2030年代初頭**：新貨物地区の供用開始（貨物上屋及びフォワーダー施設は、ユニット方式などの拡張可能な方式により、需要に応じて段階的に整備する。）



施設規模 約**350万トン**※

(※) 成田空港で取り扱うものの、羽田空港に転送して輸出入される貨物（約20万トン）を含む。

1. 取組の方向性

(1) 空港駅の改良等

【京成線関係】

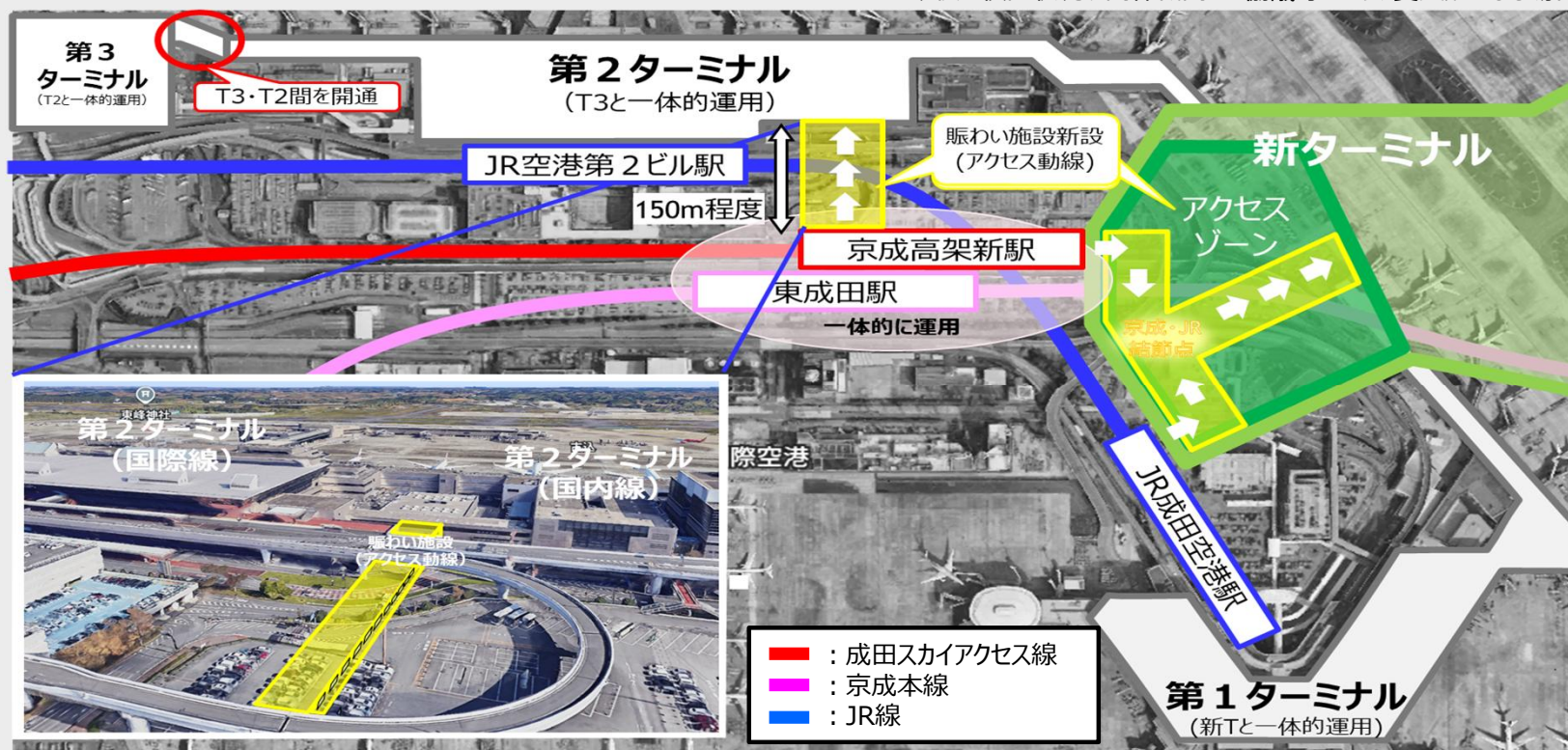
- 成田スカイアクセス線(スカイライナー等)を高架・複線化し、現東成田駅付近に高架新駅を整備する。
- 高架新駅南側に新ターミナルに接続する改札口を、東側に第2ターミナルに接続する改札口をそれぞれ整備する。
- 東成田駅については、高架新駅との一体的な運用を検討し、スカイアクセス線と京成本線は、連絡線で接続する。

【JR線関係】

- 成田空港駅～空港第2ビル駅は、既存京成線を改軌して両駅のホームを増強するとともに、両駅間を複線化する。
- 併せて、現成田空港駅において、新ターミナルに接続する改札口を新たに整備する。

<空港駅の改良等のイメージ>

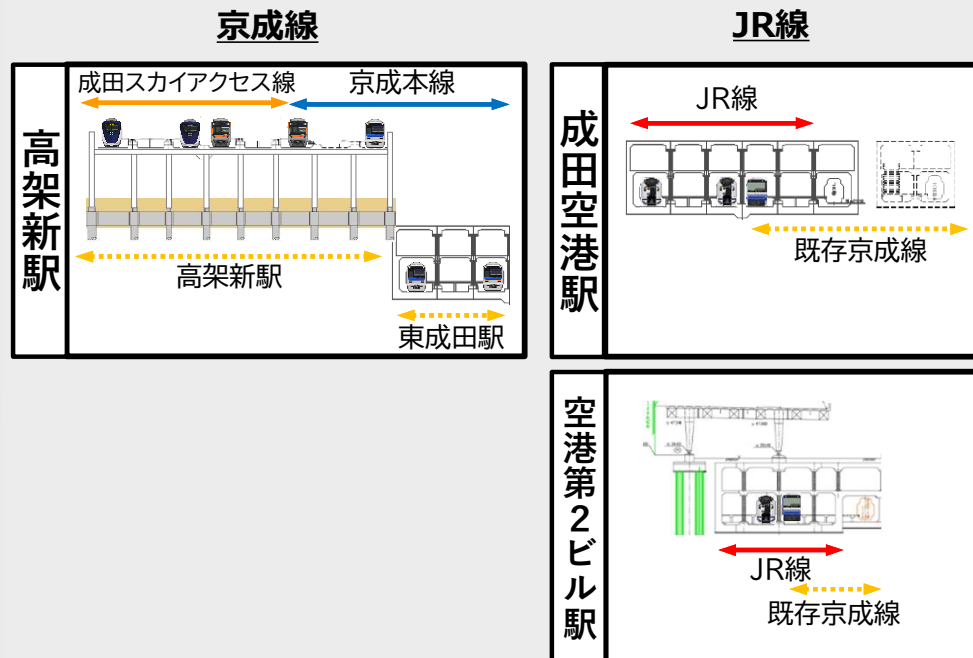
※今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。



<鉄道施設整備イメージ>



- ・本イメージCGは、現状の航空写真をもとに3Dモデル化を行い、現時点での計画検討を合成したものを基に、新ターミナルおよび駅周辺の配置イメージを表現したもの。
- ・空間構成や将来イメージを分かりやすく表現するため、一部施設の形状・見え方等について簡略化を行っている。
- ・今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。



	京成線		JR線	
	現行	改良後	現行	改良後
成田空港駅	2面3線		1面2線	2面3線
空港第2ビル駅	1面2線		1面1線	2面2線
高架新駅		3面5線		

(注) 京成本線の東成田駅分は加味していない。

（２）京成線の機能強化

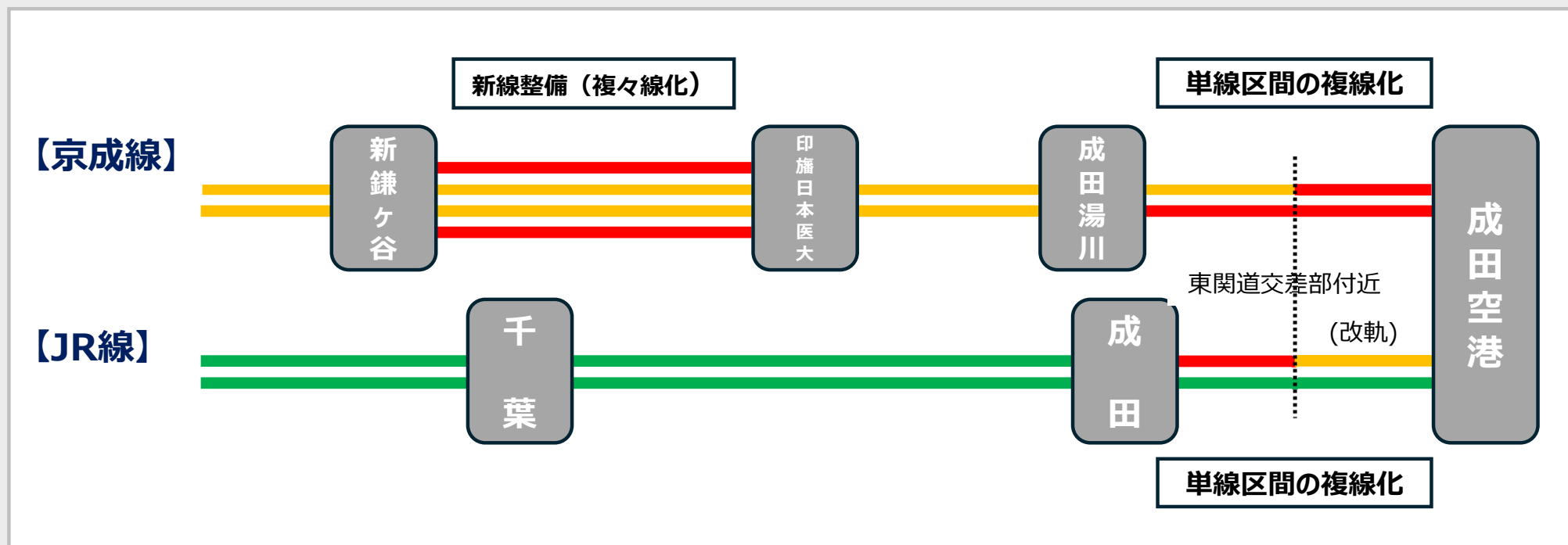
- 成田スカイアクセス線について、高架新駅～東関道交差部付近において新線を整備し高架・複線化するとともに、東関道交差部付近～成田湯川駅間の既存単線区間を複線化する。
- 北総線との共用区間である印旛日本医大駅～新鎌ヶ谷駅間について有料特急列車専用の新線を整備し複々線化する。
- 更なる輸送力増強に向けて、都心側の鉄道施設の改良等によるボトルネック解消について引き続き検討する。

（３）ＪＲ線の機能強化

- ＪＲ線について、空港第２ビル駅～東関道交差部付近において、既存成田スカイアクセス線跡地を有効活用（改軌）して複線化するとともに、東関道交差部付近～成田駅付近までの既存単線区間についても複線化する。

<空港敷地外の改良等のイメージ>

※今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。



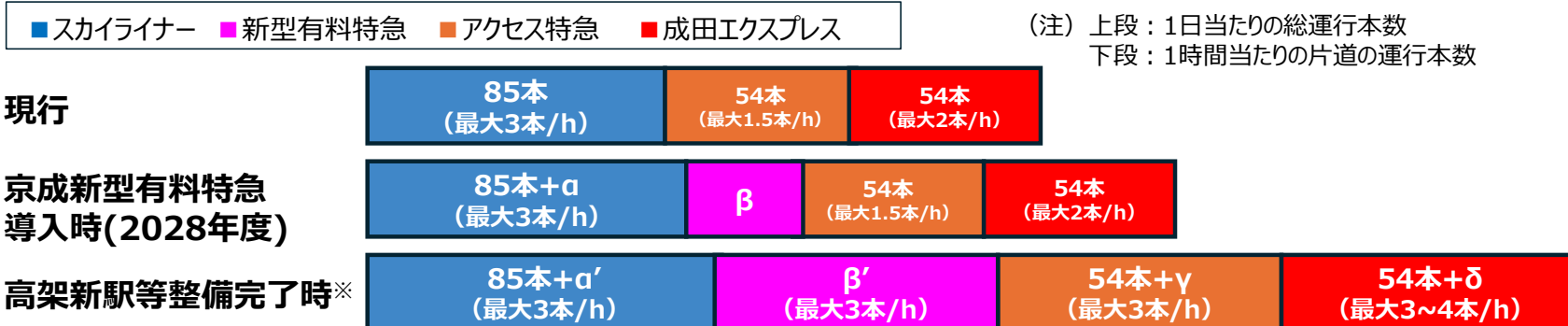
(4) 今後の整備スケジュール イメージ

- 空港駅の改良及び京成線・JR線の単線区間の複線化、京成線の新線整備(複々線化)は、**2030年代には鉄道旅客の需給が逼迫する状況も踏まえ**、その需要に適切に対応する観点から整備を進めるとともに、**新ターミナルの供用開始に併せて供用開始することを目指す**。
- これらの整備により以下の効果が見込まれる。
 - ・ 京成線・JR線の分離によるスムーズな旅客案内や改札内外の抜本的な混雑緩和。
 - ・ 京成線はスカイライナー及び新型有料特急を最大6本/h、アクセス特急を最大3本/hの輸送力増強。
 - ・ JR線はNEXを最大3～4本/hに輸送力増強できる可能性あり。
 - ・ 京成線において、スカイライナー（日暮里～空港第2ビル間）は最速36分から30分台前半、新型有料特急（押上～空港第2ビル間）は最速30分台前半から20分台後半に所要時間が短縮。

(5) 供用開始までの混雑緩和・輸送力増強に向けた取組

- 空港第2ビル駅における足元の混雑対策として、**2028年上期を目途に、旧セキュリティエリアへの待合スペース設置等**の改札内外の改良を進める。
- 京成電鉄においては、（2）京成線の機能強化実現までの間、**スカイライナーの長編成化の検討等、輸送力増強に向けた取組を段階的に推進する**。

<輸送力増強イメージ>



(※) 需要予測を踏まえ、現行比約**1.8倍**の輸送力の確保を目指す。

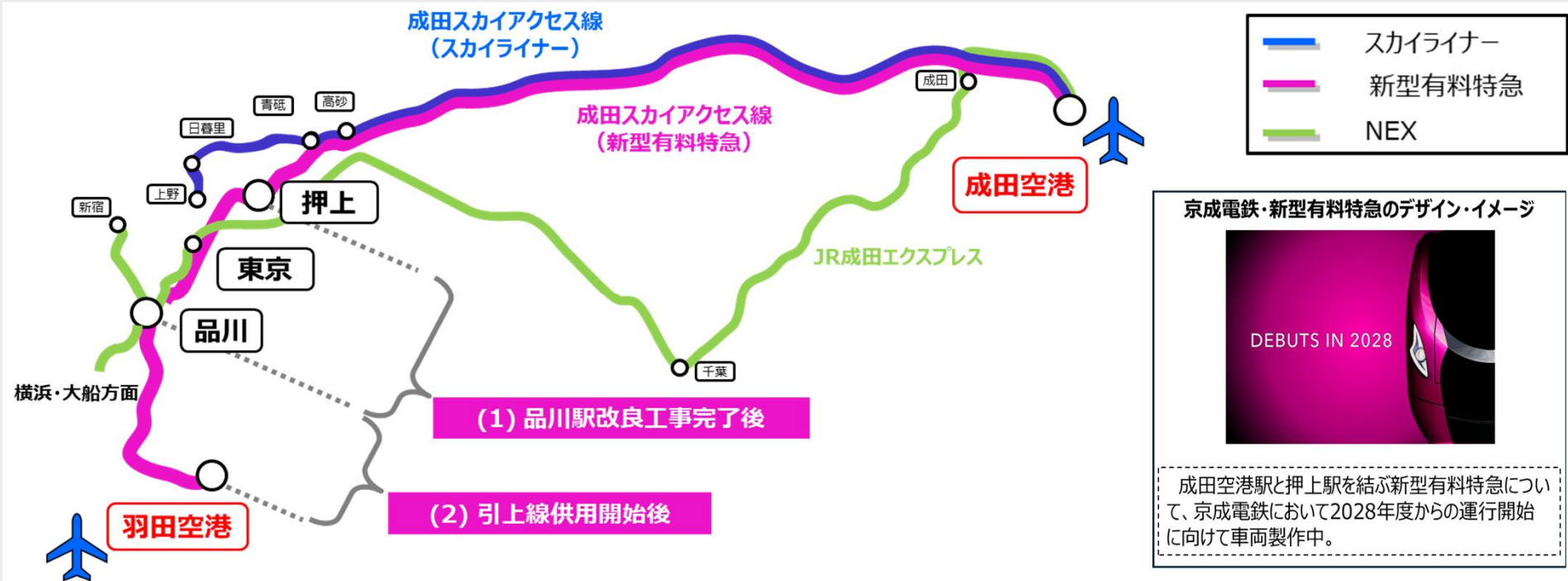
2. 今後の検討課題

- 整備主体について、資金スキーム、関係する鉄道事業者の体制強化や業務再編等について、引き続き、国、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体間で検討を進める。空港外における京成線の機能強化は、この検討を踏まえつつ、成田高速鉄道アクセス（NRA）が実施するものとして関係者で必要な準備を進める。
- 事業全体に関する技術的課題や事業費について精査を進めた上で、事業スキームについて、利子補給制度等の活用も含め、国、成田空港会社、関係する鉄道事業者、関係自治体間で協議を進め、**2026年度中の着手**を目指す。

1. 取組の方向性

京成電鉄の新型有料特急の都心・京急線羽田方面への乗入れ

- 第1フェーズ：
 - ・ 2028年度：押上駅までの乗入れ
- 第2フェーズ：技術的課題等の解決が図られることを前提に、2030年代に以下の直通運転実現を目指す
 - (1) 品川駅改良工事完了後：成田空港駅から都営浅草線乗入れによる京急線品川駅までの直通運転
 - (2) 羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線の供用開始後：京急線を経て羽田空港駅までの直通運転
- 利便性の高いダイヤの実現に向けた具体的な停車駅やダイヤ、料金等についても、今後、鉄道事業者間等で調整を行っていく。



その他の輸送力増強に向けた取組の検討

- リダンダンシー強化等の観点からは社会的にも望まれることから、上記ルートのみならず、**現在整備が行われているJR東日本の羽田空港アクセス線（仮称）を活用したルートの乗入れの可能性**についても検討が望まれる。

2. 実現に向けて解決すべき技術的課題、運用面における課題

○ この直通運転の実現に当たっては、以下で示す技術面、運用面における課題の解決に加え、各鉄道事業者の経営面への影響の精査が必要であり、鉄道事業者間等で早期の課題解決に向け、引き続き、協議を進めていく。

(1) 車両関係：

新型有料特急と直通各社局間の車両規格との整合性確保等に向けた対応

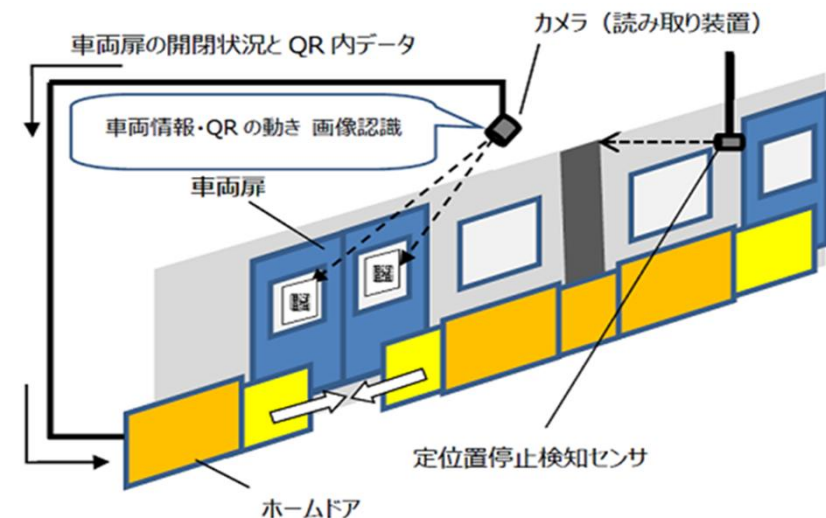
(2) 施設関係：

新型有料特急が乗入れることに伴う施設側（ホームドアシステム、列車運行管理システム、列車案内表示装置等）の対応

(3) 運輸関係：

乗務員の確保・育成、特急券の発売・確認方法、車両清掃等のオペレーションに関する対応

課題の例（ホームドアシステム関係）



既存のQRコードを用いたホームドア開閉システムは、新型有料特急の車両ドアに対応していないため、システム等の改修が必要となる。

成田空港の将来イメージ（全体）



更なる具体化に当たっては、国土交通省、成田空港会社、関係事業者、関係自治体等との間で、検討体制を構築するとともに、需要動向や関係機関との協議等今後の様々な諸条件の変化を踏まえ、柔軟に対応していく。

- ◎一橋大学名誉教授
- 日本大学理工学部長・成田空港地域共生・共栄会議副会長
- 東京大学先端科学技術研究センター教授
- 桃山学院大学経営学部教授
- 全日本空輸（株）取締役執行役員
- 日本航空（株）執行役員経営企画本部長
- 日本貨物航空（株）常務執行役員
- 東日本旅客鉄道（株）TOD企画部TODデザインユニット長（担当部長）
- 京成電鉄（株）取締役常務執行役員鉄道本部長
- 京浜急行電鉄（株）取締役専務執行役員鉄道本部長
- 成田空港高速鉄道（株）代表取締役社長
- 成田高速鉄道アクセス（株）代表取締役社長
- 東京都交通局技術企画担当部長
- 成田国際空港（株）代表取締役社長
- 千葉県副知事
- 国土交通省大臣官房審議官（鉄道）
- 国土交通省航空局航空ネットワーク部長
- 国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長
- 国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課長
- 国土交通省航空局航空ネットワーク部首都圏空港課長
（関係機関）
- 東京都都市整備局都市基盤部長

山内弘隆（委員長）

轟朝幸

伊藤恵理

西藤真一

吉田秀和

鈴木隆夫

水野哲朗

片岡賢司

持永秀毅

竹谷英樹

志村格

米田浩

但木謙次

藤井直樹

黒野嘉之

田島聖一

田口芳郎

小林基樹

庄司郁

川島雄一郎

澤井正明