

成田空港の「エアポートシティ」構想 ～地域と共生する空港づくり～

2025年11月



Narita Airport

Connecting Japan to the World

1. 成田空港の概要
2. 成田空港の歩み
3. コロナからの回復
4. 更なる機能強化と『新しい成田空港』構想
5. 6,000万人インバウンド受入に向けて

1. 成田空港の概要
2. 成田空港の歩み
3. コロナからの回復
4. 更なる機能強化と『新しい成田空港』構想
5. 6,000万人インバウンド受入に向けて

日本最大の国際空港としての成田空港

- 成田空港は、羽田空港でさばききれなかった需要をさばくため1978年に国際線の専用空港として開港し、国際線旅客数で日本最大の空港としての役割を果たし続けている。
- 成田空港は、反対闘争という苦難の末に生まれたが、その後も内陸空港であること、都心からの距離、歴史的な経緯等を背景に「大きな危機」があったが、それを克服して、さらに成長してきた。

2000～2019 ACI空港ランキング(国際旅客数)

単位：万人

2000年			2005年			2010年			2015年			2019年		
1位	ロンドン(ヒースロー)	5,720	1位	ロンドン(ヒースロー)	6,124	1位	ロンドン(ヒースロー)	6,104	1位	ドバイ	7,801	1位	ドバイ	8,640
2位	パリ(シャルルドゴール)	4,372	2位	パリ(シャルルドゴール)	4,919	2位	パリ(シャルルドゴール)	5,324	2位	ロンドン(ヒースロー)	6,985	2位	ロンドン(ヒースロー)	7,605
3位	フランクフルト	4,056	3位	フランクフルト	4,520	3位	香港	5,035	3位	香港	6,828	3位	アムステルダム	7,171
4位	アムステルダム	3,944	4位	アムステルダム	4,406	4位	ドバイ	4,718	4位	パリ(シャルルドゴール)	6,043	4位	香港	7,142
5位	香港	3,275	5位	香港	4,027	5位	フランクフルト	4,661	5位	アムステルダム	5,828	5位	ソウル(仁川)	7,061
6位	ロンドン(ガトウィック)	2,914	6位	シンガポール	3,243	6位	アムステルダム	4,521	6位	シンガポール	5,545	6位	パリ(シャルルドゴール)	6,988
7位	シンガポール	2,862	7位	成田	3,031	7位	シンガポール	4,204	7位	フランクフルト	5,412	7位	シンガポール	6,828
8位	成田	2,660	8位	ロンドン(ガトウィック)	2,883	8位	ソウル(仁川)	3,308	8位	ソウル(仁川)	4,885	8位	フランクフルト	6,317
9位	バンコク	2,233	9位	バンコク	2,864	9位	バンコク	3,295	9位	バンコク	4,423	9位	バンコク	5,346
10位	ブリュッセル	2,159	10位	ソウル(仁川)	2,576	10位	成田	3,216	10位	イスタンブール	4,201	10位	台北(桃園)	4,869
11位	チューリッヒ	2,137	11位	ドバイ	2,478	11位	マドリッド	3,107	11位	台北(桃園)	3,847	11位	マドリッド	4,499
12位	台北(桃園)	1,868	12位	マドリッド	2,254	12位	ロンドン(ガトウィック)	2,788	12位	ロンドン(ガトウィック)	3,667	12位	クアラルンプール	4,493
13位	ニューヨーク(JFK)	1,857	13位	台北(桃園)	2,170	13位	ミュンヘン	2,537	13位	クアラルンプール	3,476	13位	ロンドン(ガトウィック)	4,313
14位	ソウル(金浦)	1,799	14位	ミュンヘン	1,954	14位	台北(桃園)	2,511	14位	マドリッド	3,383	14位	イスタンブール	3,958
15位	ロスアンゼルス	1,742	15位	ロンドン(スタンステッド)	1,935	15位	クアラルンプール	2,377	15位	ミュンヘン	3,142	15位	ドーハ	3,880
16位	モントリオール	1,661	16位	マンチェスター	1,933	16位	ローマ	2,355	16位	ドーハ	3,101	16位	バルセロナ	3,866
17位	コペンハーゲン	1,631	17位	ニューヨーク(JFK)	1,914	17位	ニューヨーク(JFK)	2,311	17位	成田	3,055	17位	ミュンヘン	3,834
18位	マドリッド	1,628	18位	コペンハーゲン	1,826	18位	チューリッヒ	2,219	18位	ニューヨーク(JFK)	3,008	18位	成田	3,665
19位	マイアミ	1,618	19位	ダブリン	1,780	19位	イスタンブール	2,036	19位	バルセロナ	2,909	19位	ニューヨーク(JFK)	3,432
20位	マンチェスター	1,593	20位	ロスアンゼルス	1,749	20位	モントリオール	1,921	20位	ローマ	2,847	20位	ダブリン	3,281

国際線旅客数でみる世界における成田空港のポジション

世界空港評議会（ACI） 空港ランキナー 国際航空旅客数

Rank	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1	ドバイ	ドバイ	ドバイ	ドバイ	ドバイ	ドバイ
2	ロンドンヒースロー	アムステルダム	イスタンブール	ロンドンヒースロー	ロンドンヒースロー	ロンドンヒースロー
3	アムステルダム	ロンドンヒースロー	アムステルダム	アムステルダム	アムステルダム	ソウル仁川
4	香港	シャルルドゴール	フランクフルト	シャルルドゴール	シャルルドゴール	シンガポール
5	ソウル仁川	フランクフルト	シャルルドゴール	イスタンブール	シンガポール	アムステルダム
6	シャルルドゴール	イスタンブール	ドーハ	フランクフルト	イスタンブール	フランクフルト
7	シンガポール	ドーハ	ロンドンヒースロー	マドリード	ソウル仁川	イスタンブール
8	フランクフルト	ソウル仁川	アンタルヤ	ドーハ	フランクフルト	香港
9	バンコク	シンガポール	マドリード	シンガポール	ドーハ	ドーハ
10	台北	マドリード	メキシコカンクン	ロンドングアトウィック	マドリード	バンコク

世界空港評議会（ACI） 空港ランキナー 成田空港・羽田空港の順位

※2024は速報値

Rank	2019	2020	2021	2022	2023
成田	18位	26位	163位	73位	31位
羽田	47位	78位	251位	142位	48位
成羽 合計	9位	11位	120位	48位	11位

成田国際空港の施設概要

2024年5月時点



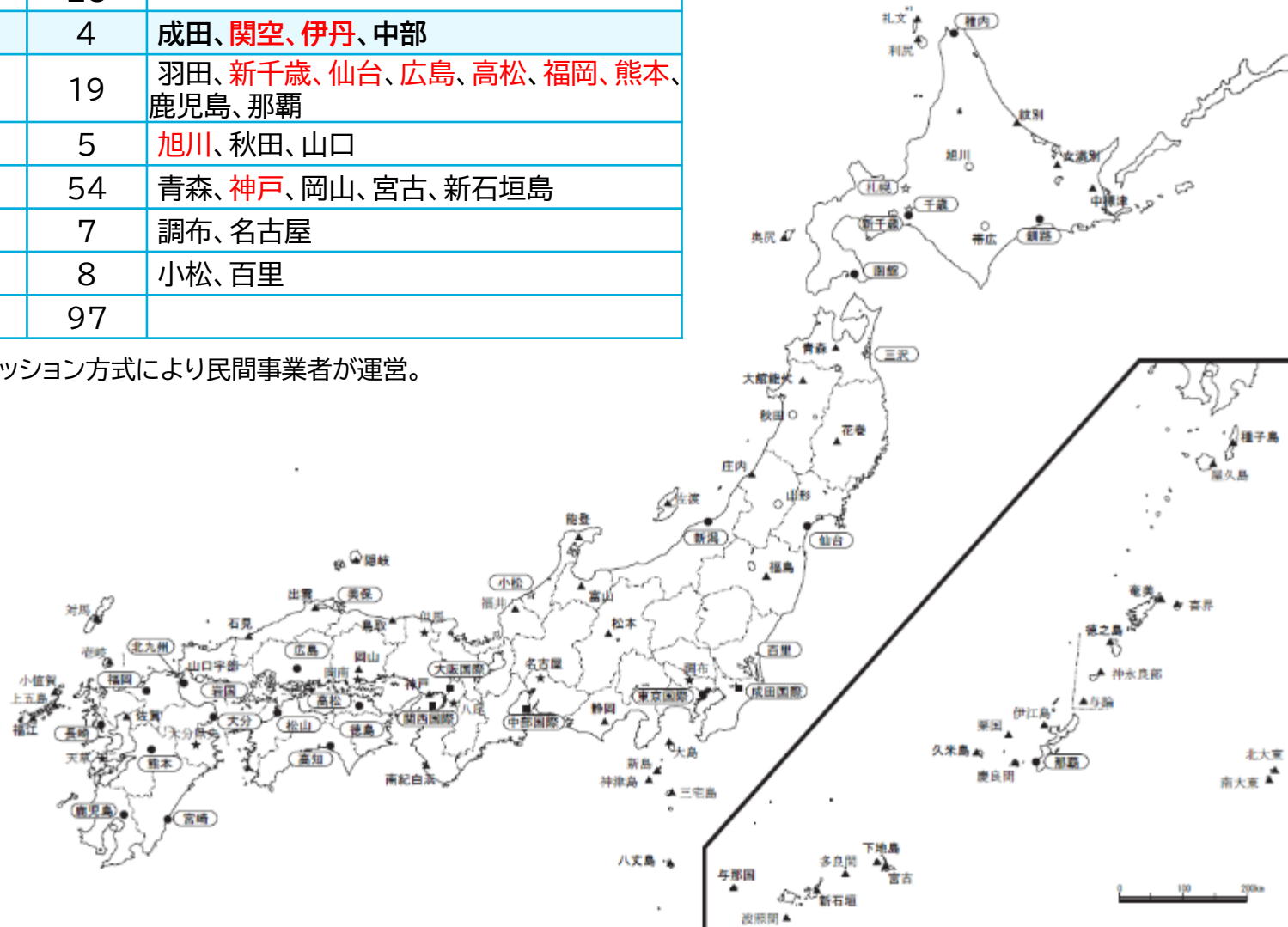
運営主体	成田国際空港株式会社(NAA) (株主構成:国土交通省91.66%、財務省8.34%)	運用時間	※離着陸制限(カーフェュー) A滑走路:24時~6時 B滑走路:23時~6時
滑走路	A滑走路 4,000m×60m	ターミナル 処理能力	第1ターミナル : 2,500万人
	B滑走路 2,500m×60m		第2ターミナル : 1,700万人
貨物上屋	貨物ターミナル地区:155,500㎡ ・上屋9棟(第1~7貨物、輸入共同上屋、日航貨物ビル) 南部貨物地区:39,700㎡ ・上屋13棟(整備地区貨物上屋、南部第1~6貨物)		第3ターミナル : 1,500万人 ※2022年4月より
			合計 : 5,700万人

NAA NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION

国内の空港分類

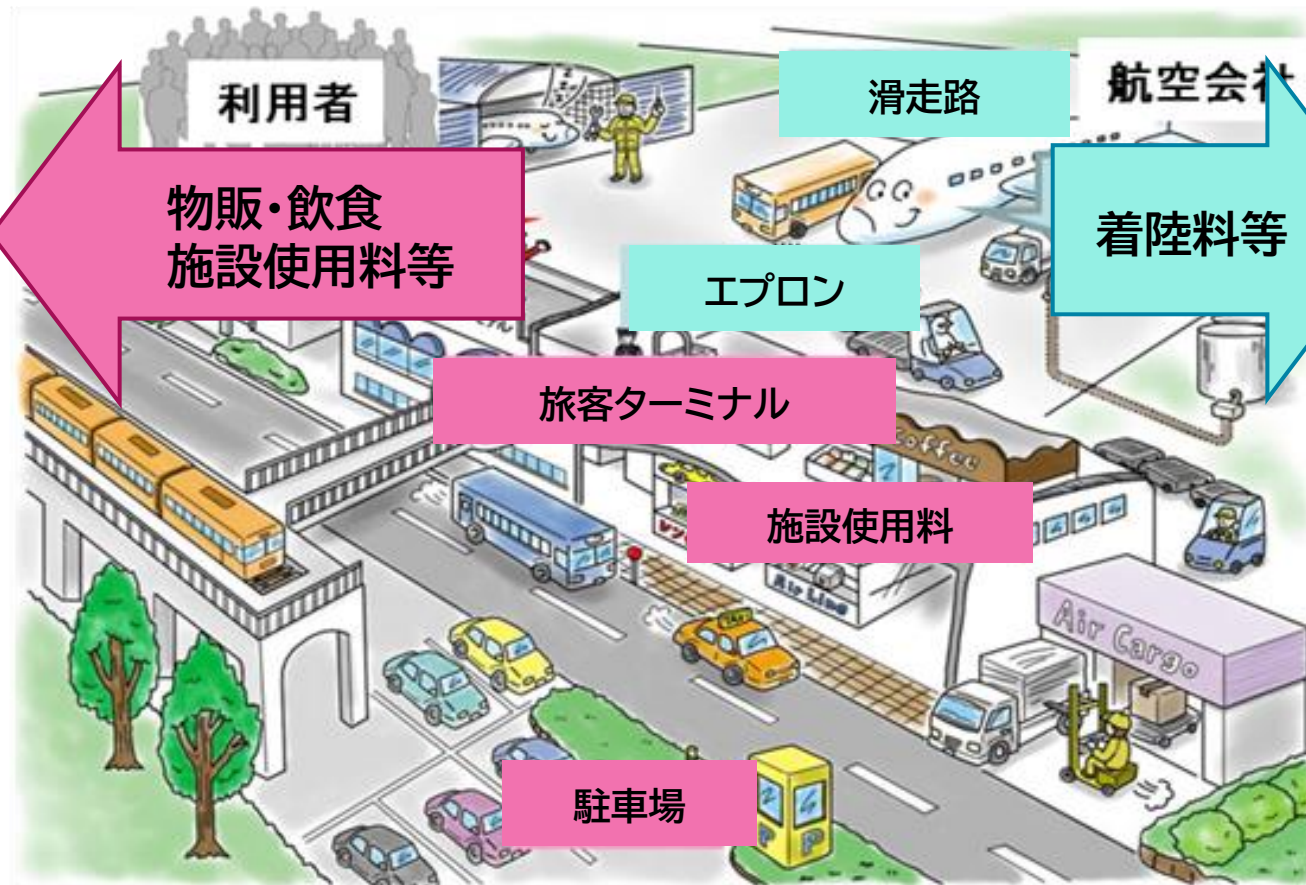
種別	数	主な空港
拠点空港	28	
会社管理空港	4	成田、 関空 、 伊丹 、中部
国管理空港	19	羽田、 新千歳 、 仙台 、 広島 、 高松 、 福岡 、 熊本 、 鹿児島 、 那覇
特定地方管理空港	5	旭川 、秋田、山口
地方管理空港	54	青森、 神戸 、岡山、宮古、新石垣島
その他の空港	7	調布、名古屋
共用空港	8	小松、百里
合計	97	

※赤字については、コンセッション方式により民間事業者が運営。



●上下分離方式(日本独特の方式)

(民間)
第三セクター等

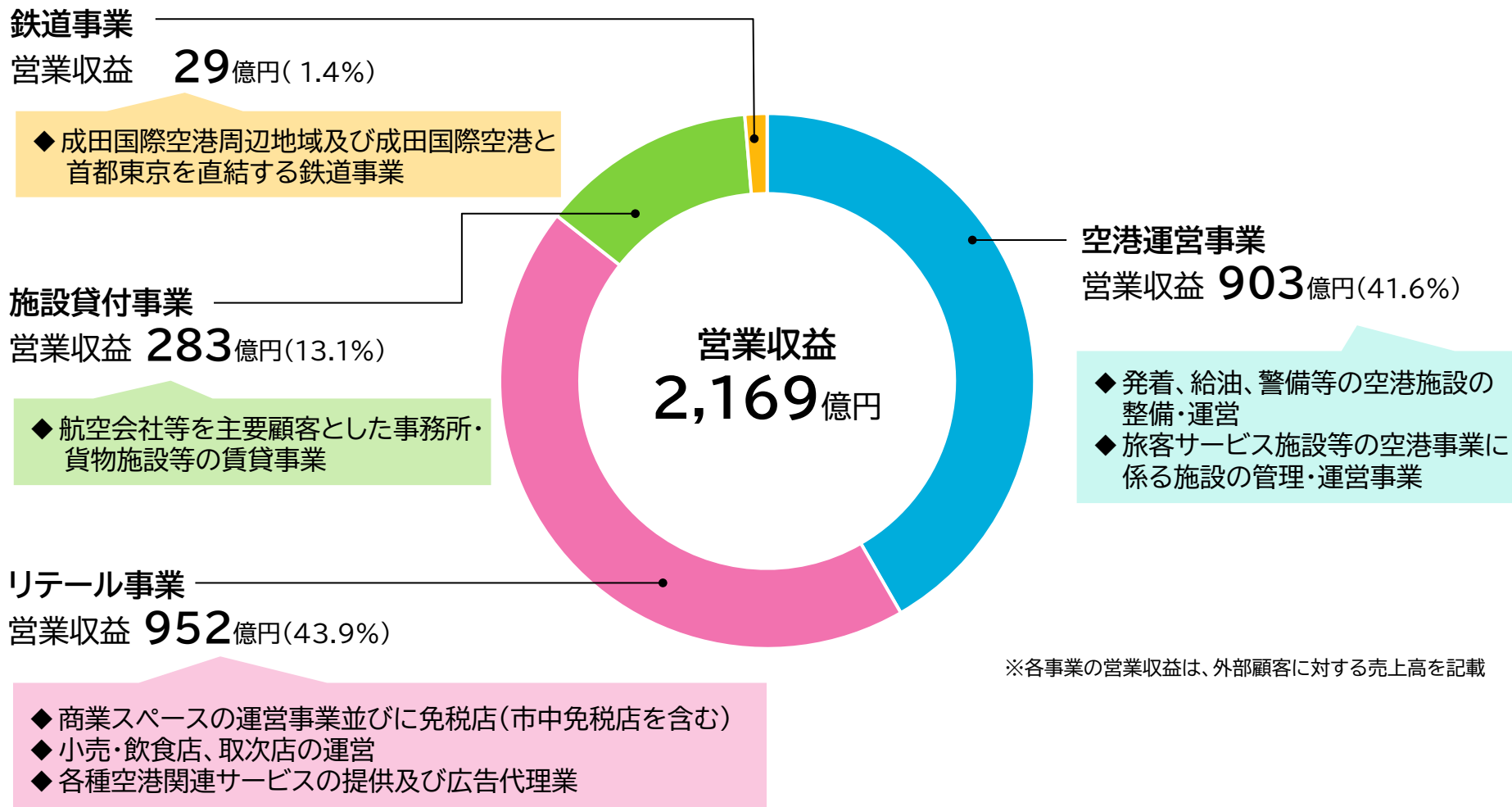


成田空港の運営(羽田空港との比較)

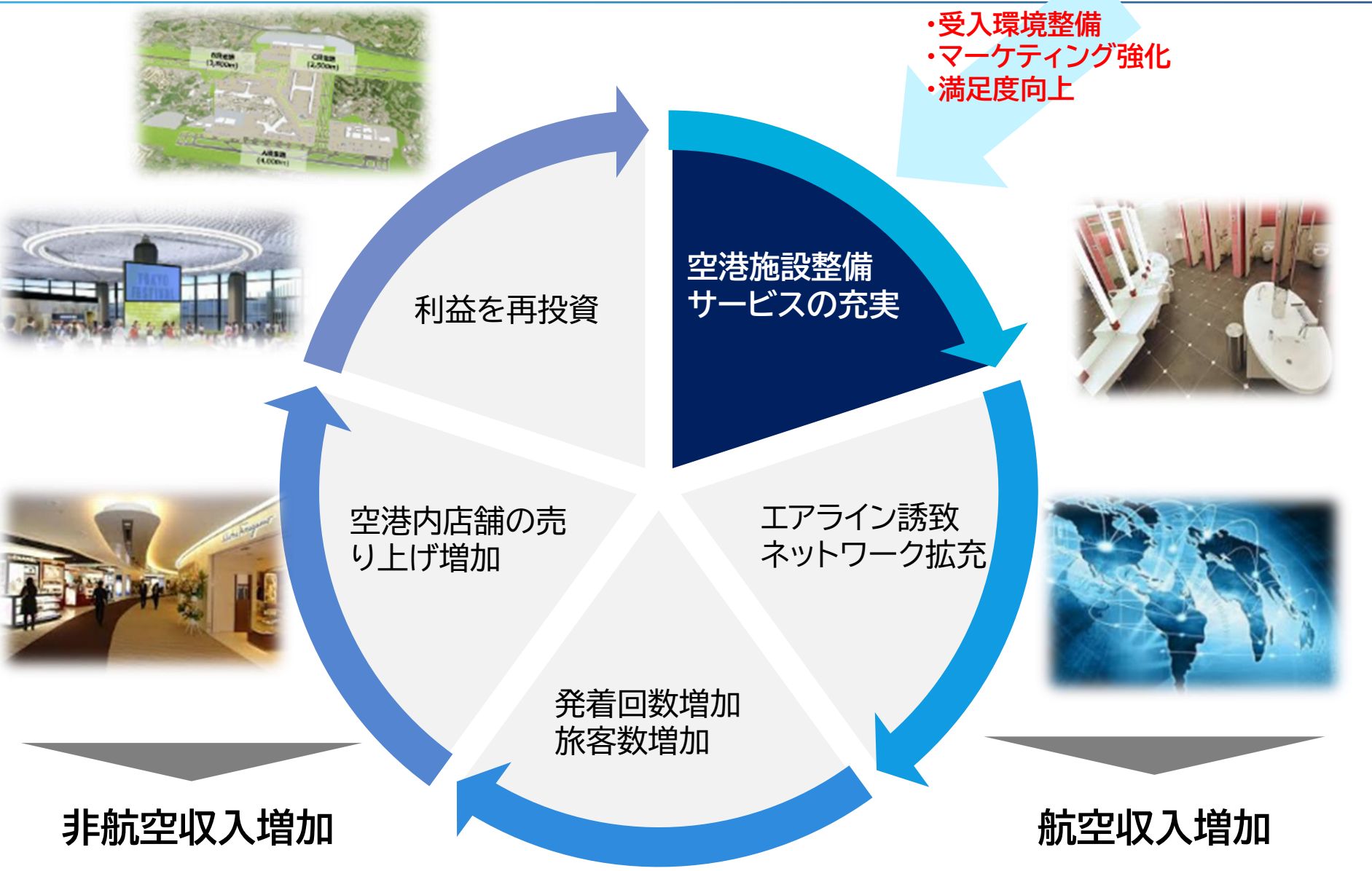
空 港 機 能		成 田	羽 田
空港基本施設(滑走路・誘導路・エプロン等)の建設・運営		NAAグループ	国
旅客ターミナルビルの建設・運営		NAAグループ	日本空港ビル(株)(ターミナル1・2) 東京国際空港ターミナル(株)(ターミナル3)
貨物ターミナルビルの建設・管理		NAAグループ	TIACT(国際貨物) 空港施設(国内貨物)
給油施設の建設・運営		NAAグループ	三愛オブリ
航空管制		国	国
CIQ(税関審査官・入国管理官・検疫官)機能		国	国
カウンターサービス／航空保安検査		航空会社	航空会社

NAAグループの収益構造(コロナ後:2023年度)

セグメント別収益 (2023年度実績)



成田空港のビジネスモデル(世界の空港と共通)



1. 成田空港の概要
2. 成田空港の歩み
3. コロナからの回復
4. 更なる機能強化と『新しい成田空港』構想
5. 6,000万人インバウンド受入に向けて

成田空港の当初のマスタープラン

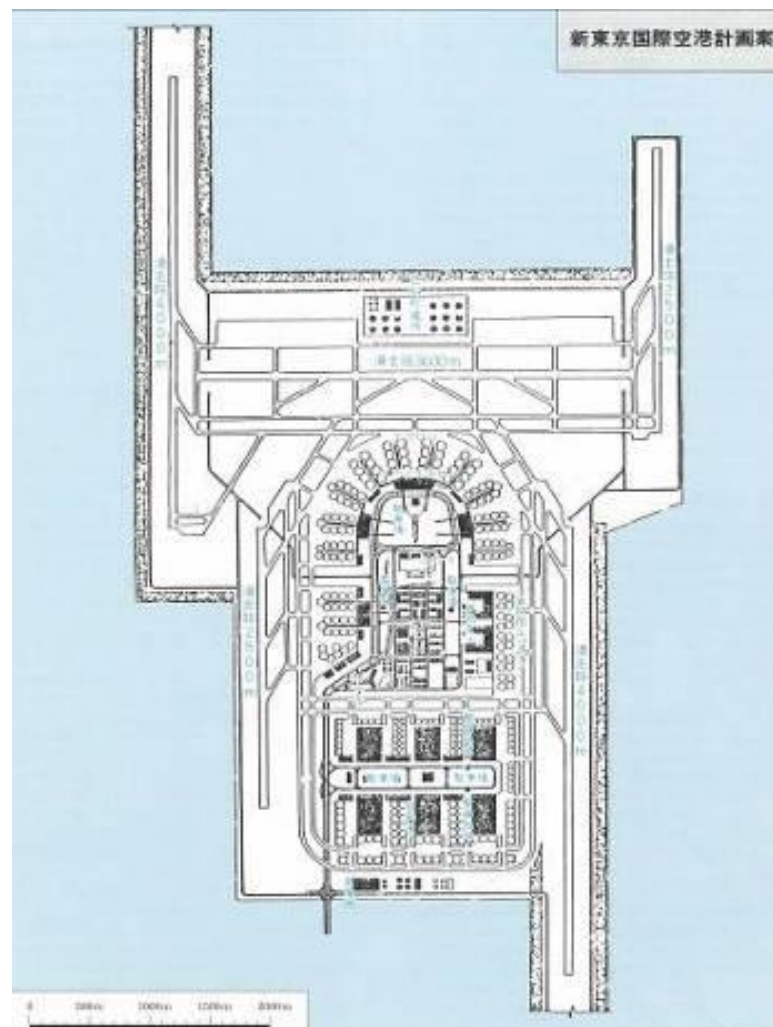
滑走路数

- ◆ 主滑走路2本
- ◆ 副滑走路2本
- ◆ 横風用滑走路1本 計5本

敷地面積

- ◆ 2,300ha

←現在は1172ha



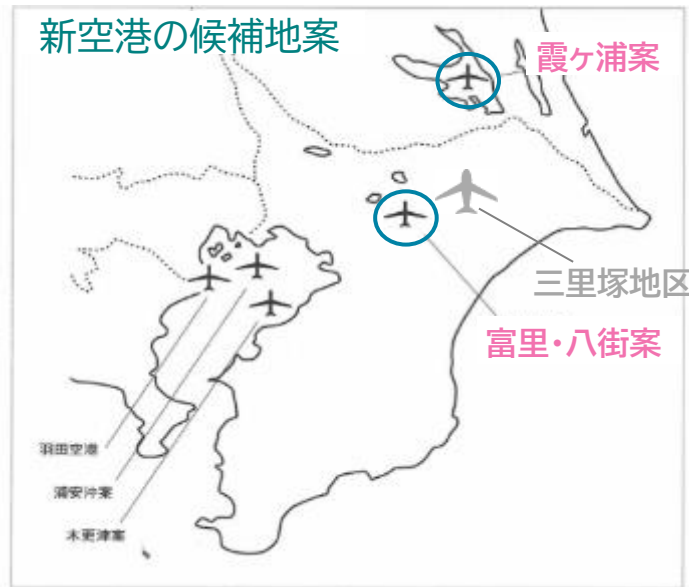
(S38年)1963年 運輸省航空局作

成田空港の位置決定を巡る動き

- 運輸省は、「新東京国際空港の候補地およびその規模」について、航空審議会に諮問（1963年8月）を行い、最終的に、「候補地は、**富里村付近**が最も適当であり、**霞ヶ浦周辺**も百里との調整がつけば適当」との報告書が答申（1963年12月）



- 1965年11月、新空港関係閣僚懇談会において新空港の位置が富里に内定したものの、地元住民の反対が激化したことにより再度位置を検討
- 1966年7月、富里から東北方向10kmに位置し、国有地の下総御料牧場が立地する**三里塚地区**を新たな新空港の建設候補地として閣議決定。公団（現NAA）設立



1965年11月
富里村反対派によるトラクター50台による
千葉県庁デモ(知事室に乱入する事態に)

成田空港管制塔襲撃事件

- 開港直前の1978年3月26日午後、過激派一部が管制塔に乱入し、16階管制室等に侵入、管制機器等を破壊。
- 予定していた同年3月30日の開港までには修復できず、5月20日に開港を延期。
- 当初の開港予定日である1971年3月31日より、実に7年遅れで開港



破壊された管制卓



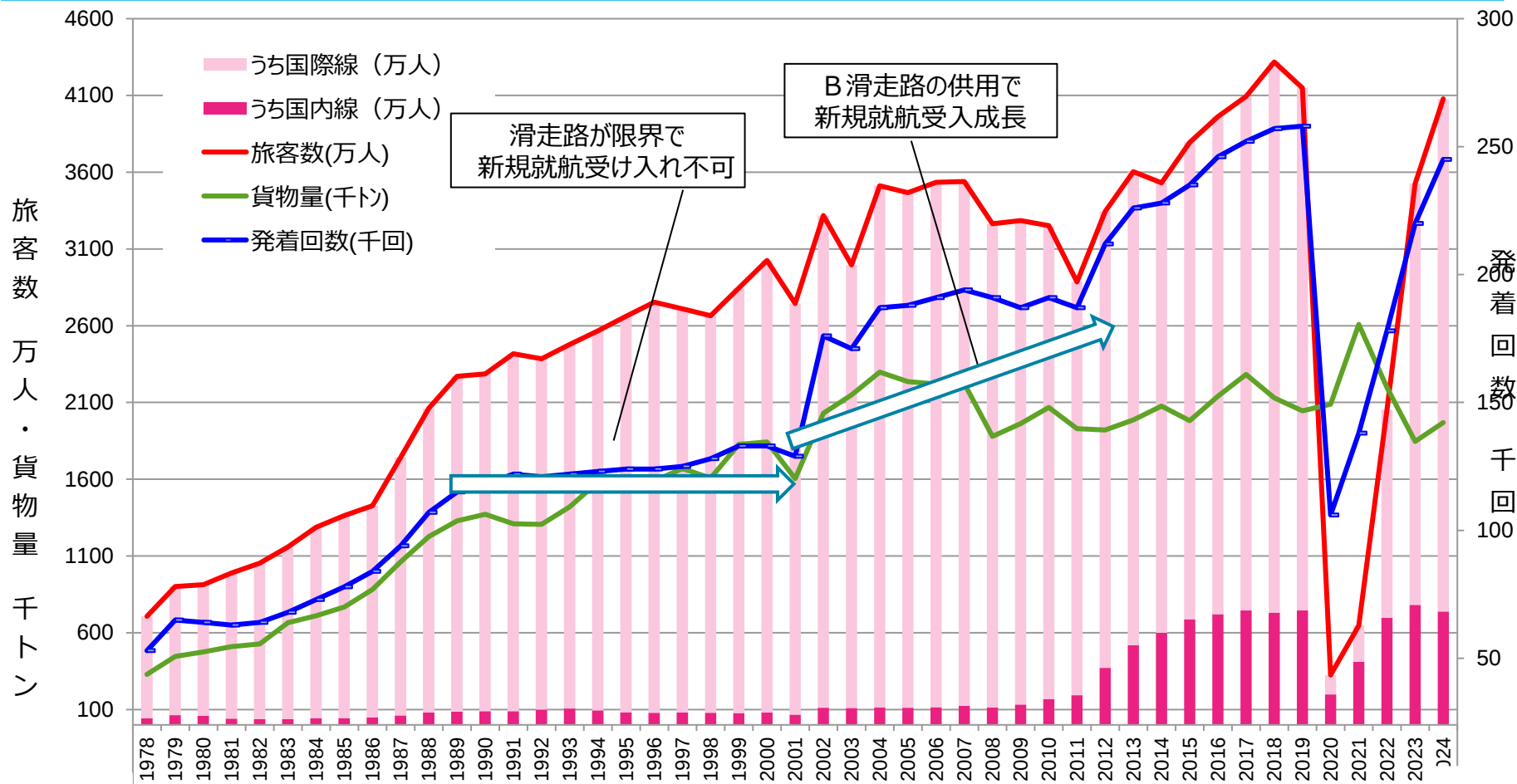
過激派による管制塔占拠時の様子

- 当初計画よりも小さい滑走路一本の空港で開港



成田空港の危機① 厳しい平行滑走路の整備

- 「1つ目の危機」は、1978年の開港以来、A滑走路一本での運用で、10年で発着回数の限界に達した。
 - その後10年間は、平行滑走路の整備は、地権者の強い反対で全く目途がたらず、海外からの乗り入れ希望が殺到する中、応えられない異常な状況が続いていた。
- 「2002年ワールドカップに間に合わせるように暫定的に2180mで平行滑走路を整備する」ことが決定され、発着能力は13万回から20万回に大幅に向上し、海外からの乗り入れ希望にも対応ができるようになった。



滑走路の新設について話し合いによる解決にむけて

成田空港問題シンポジウムの開催（1991年～1993年 計15回）

- ・ 隅谷三喜男東京大学名誉教授のほか4名の学識経験者（「隅谷調査団」）が主宰、仲裁役となり、開催
- ・ 国が今後強制手段を取らないことを表明したことで、対話の場が実現

シンポジウムの結論

- 土地収用裁決申請の取り下げ
- 国が過去の行為を反省し、B・C滑走路計画を白紙に戻す
- 成田空港問題の解決にあたって、新しい協議の場を設ける



運輸省×千葉県×NAA×反対同盟

成田空港問題円卓会議の開催（1993年～1994年 計12回）

- ・ 成田空港の整備が民主主義に基づく対等な話し合い手続きによって行われることを確認
- ・ 対立の時代から、空港が地域の一員として、共に生きる時代へ

円卓会議の結論

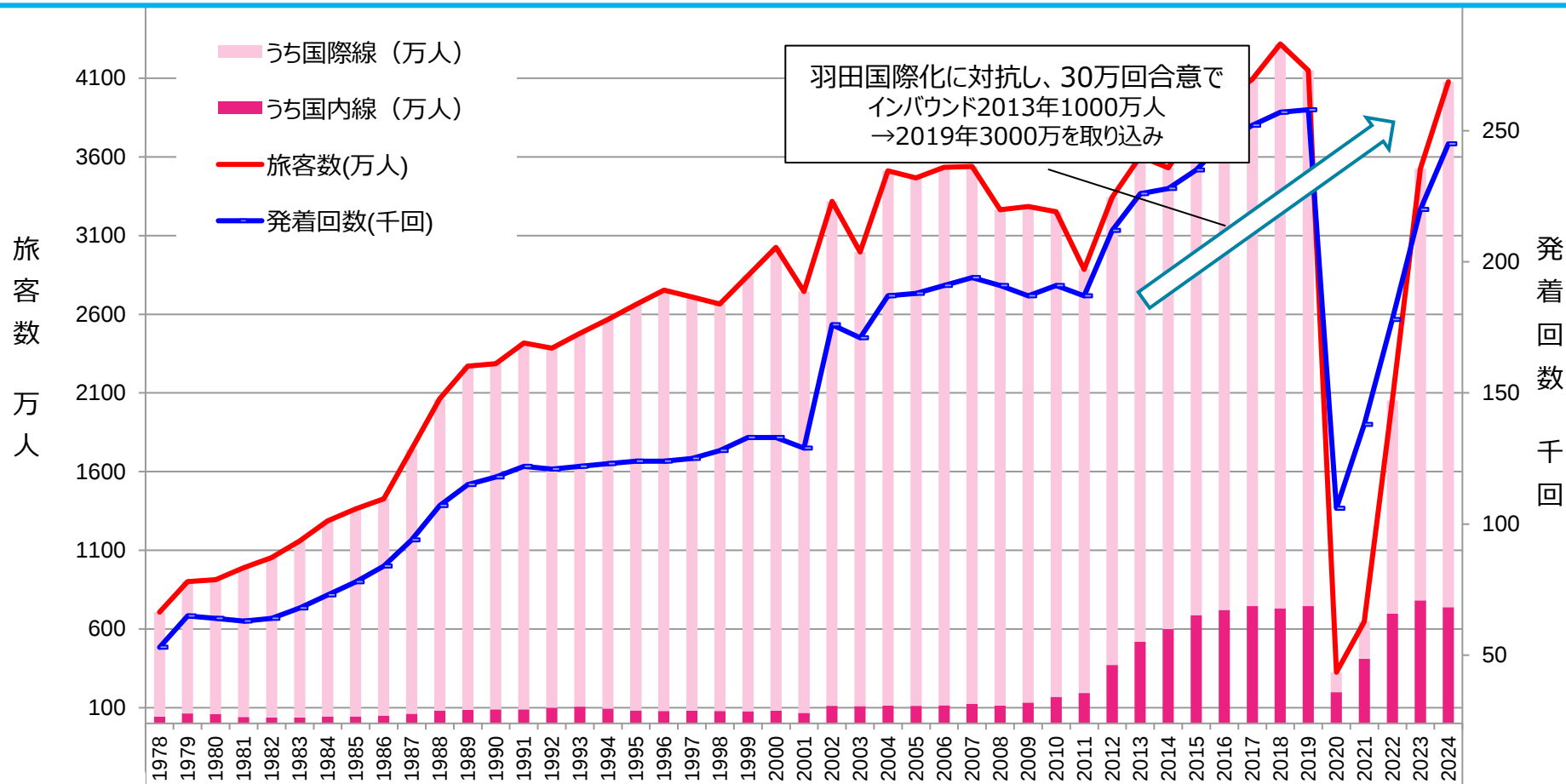
- 「共生委員会」の設置
- B滑走路用地の話し合いによる取得
- C滑走路整備はB滑走路完成後に改めて提案
- 「地球的課題の実験村」構想の具体化を検討



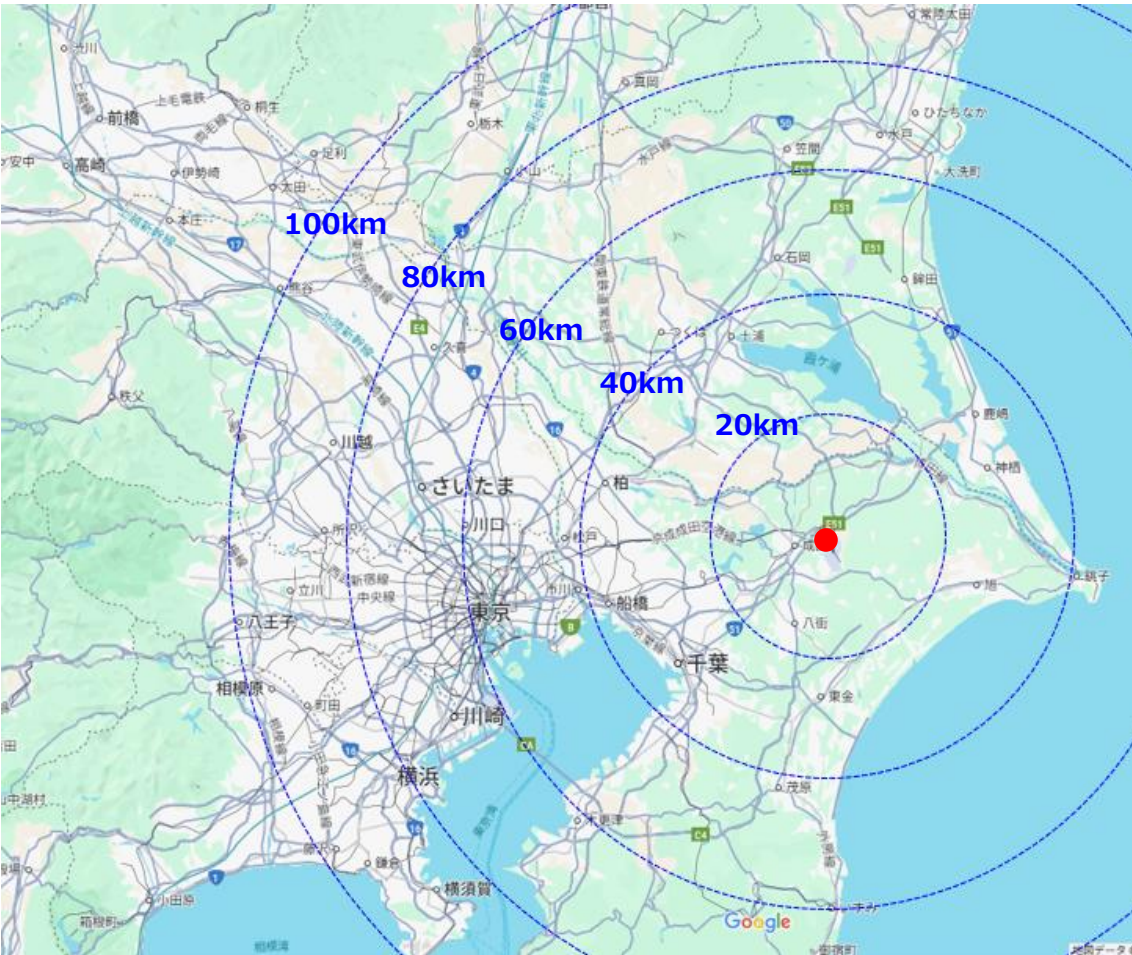
運輸省×千葉県×NAA×反対同盟×住民

成田空港の危機② 羽田国際化と成田空港の容量拡大

- 「2つ目の危機」は2010年（平成22年）に羽田空港の国際化。当時は日本人のアウトバウンドを羽田と奪い合うことになり、都心から遠い成田空港の地位低下の危機感が空港周辺地域に広がる。
 - 大きく伸び始めていたインバウンドの需要に対応するために、空港周辺地域が主導で騒音対策を講じることを前提に、成田空港の処理能力を拡大（年間22万回から30万回）。
 - インバウンドの急増を受け、成田空港の3本目の滑走路計画が浮上。2018年、国、NAA、県、地元自治体でつくる4者協議会は成田空港の「機能強化」で合意した。



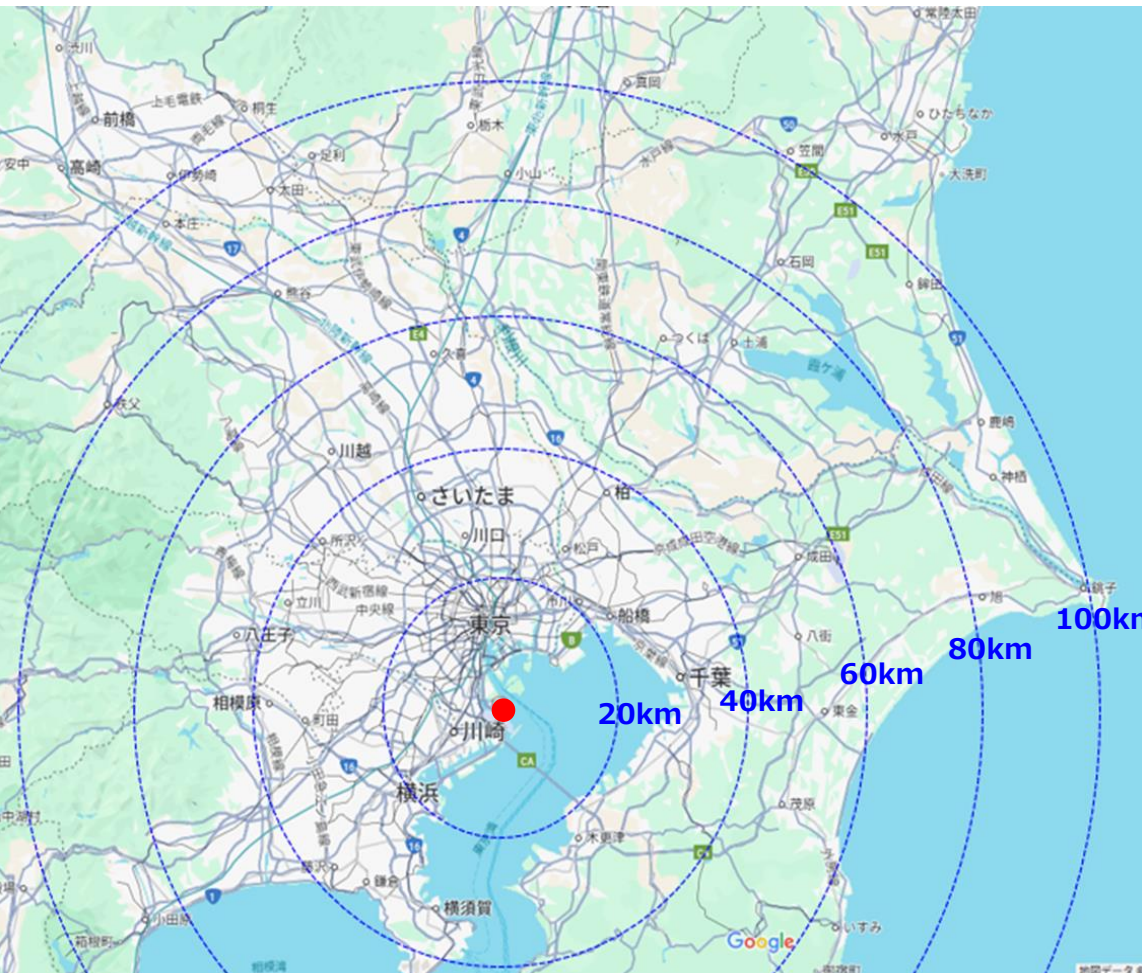
成田空港と各都市との距離と所要時間



都市名	成田空港からの直線距離	電車での所要時間	車での所要時間
東京	56km	約60分	約55分
新宿	62km	約70分	約65分
立川	88km	約100分	約90分
千葉	30km	約30分	約35分
木更津	60km	約90分	約60分
川崎	68km	約80分	約70分
横浜	77km	約90分	約75分
藤沢	94km	約110分	約100分
川口	60km	約70分	約65分
さいたま	69km	約80分	約75分
川越	83km	約100分	約100分
つくば	43km	約90分	約50分
水戸	67km	約130分	約80分

(Google MapよりNAA調べ)

羽田空港と各都市との距離と所要時間



都市名	羽田空港からの直線距離	電車での所要時間	車での所要時間
東京	15km	約30分	約20分
新宿	17km	約50分	約30分
立川	37km	約80分	約60分
千葉	30km	約70分	約50分
木更津	22km	約40分 ※リムジンバス	約30分
川崎	8km	約30分	約20分
横浜	18km	約30分	約20分
藤沢	36km	約50分	約45分
川口	29km	約50分	約45分
さいたま	40km	約60分	約50分
川越	48km	約90分	約70分
つくば	66km	約90分	約70分
水戸	110km	約120分	約110分

(Google MapよりNAA調べ)

空のまち、成田の危機!?

●羽田空港国際化(10/27より)

●既存航空会社の不振

今、どう変わるべきなのか？

成田空港と羽田空港の就航状況

- 国際線は、成田空港は38カ国・地域94都市に、羽田空港は25カ国・地域51都市に乗入れ。
- 国内線は、成田空港が18都市に対し、羽田空港が49都市となっており、首都圏空港として互いに連携し、補完し合いながら今後の航空需要を受け止めていく必要。

ヨーロッパ方面

8カ国・9都市

9カ国・9都市

HANEDA
Japan Airport Terminal



日本国内

49都市

18都市



HANEDA
Japan Airport Terminal



アフリカ方面

0都市

1都市

HANEDA
Japan Airport Terminal



アジア・中東・オセアニア方面

15カ国・地域
27都市

26カ国・地域
66都市

HANEDA
Japan Airport Terminal



南北アメリカ方面

2カ国・15都市

3カ国・18都市



HANEDA
Japan Airport Terminal



Narita Airport

対象期間：2024年9月30日～10月6日

直行旅客便のみ

出典：CAPA - Centre for Aviation and OAG

国際線就航都市数合計

25カ国・地域

51都市

HANEDA
Japan Airport Terminal



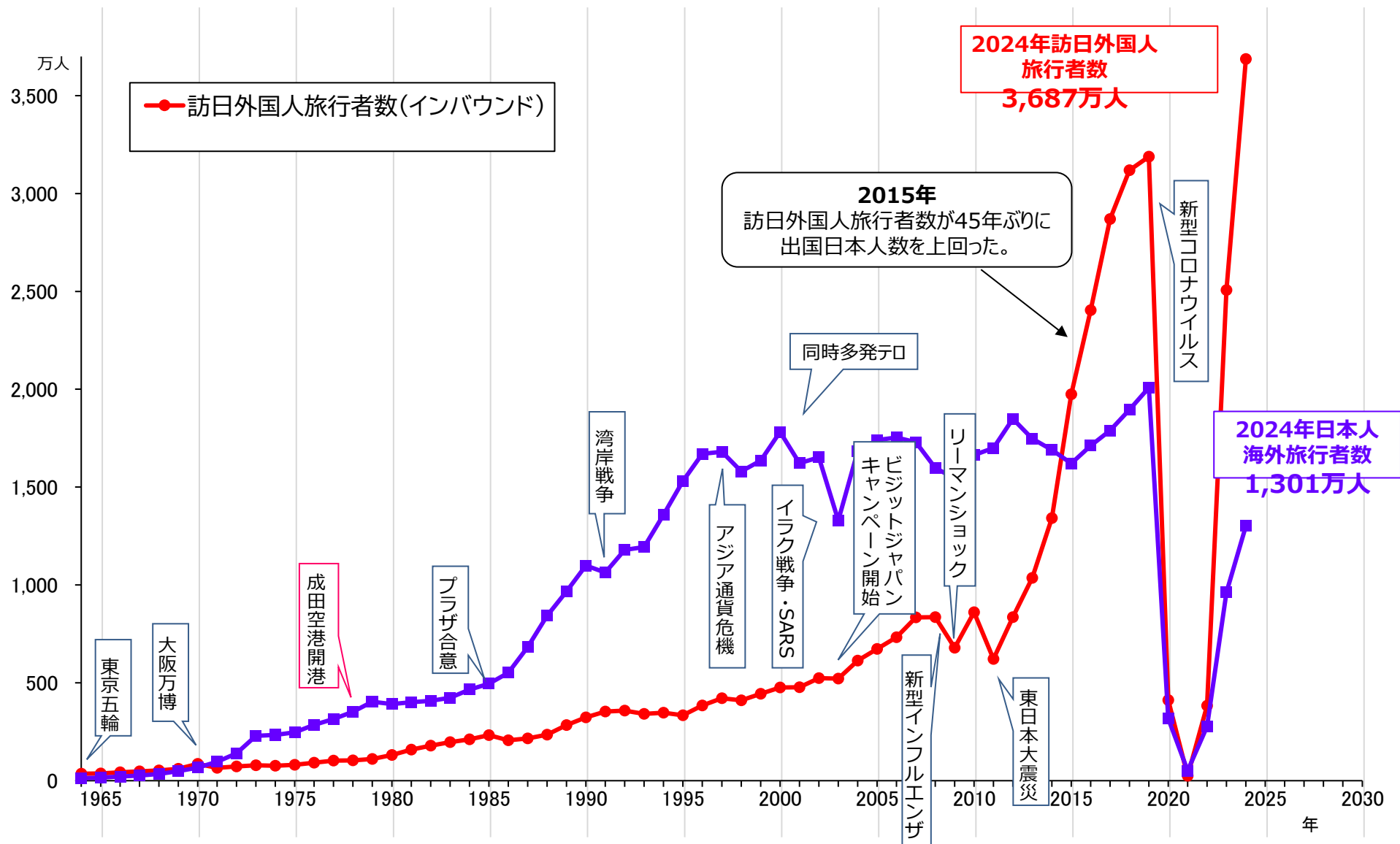
38カ国・地域

94都市

Narita Airport



訪日外国人旅行者数と出国日本人数の推移 (1964年～2024年)



出典: 日本政府観光局
(JNTO)

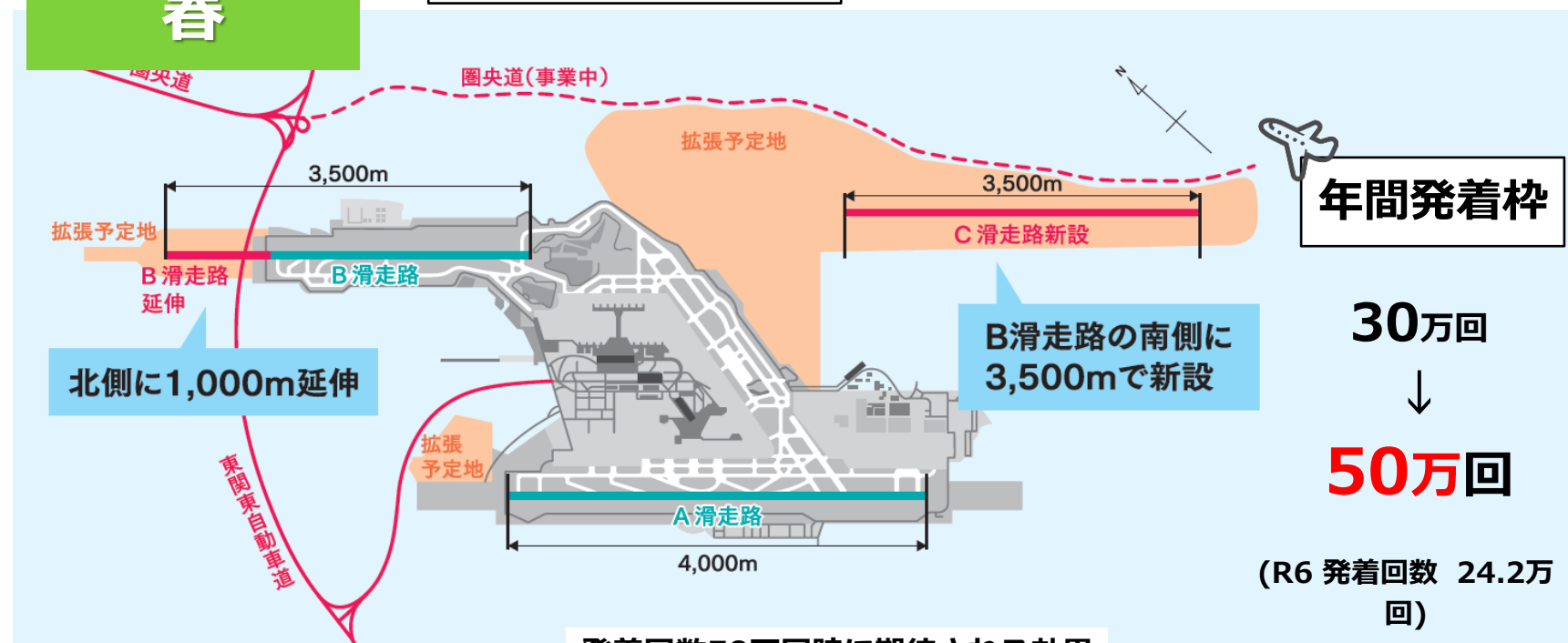
更なる機能強化の取組み① 機能強化の効果

2029年
春



空港敷地面積

1,198ha → **2,297ha**



発着回数50万回時に期待される効果



旅客数

年間4000万人
→約**7500万人**



貨物量

年間200万t
→約**300万t**



空港内
従業員

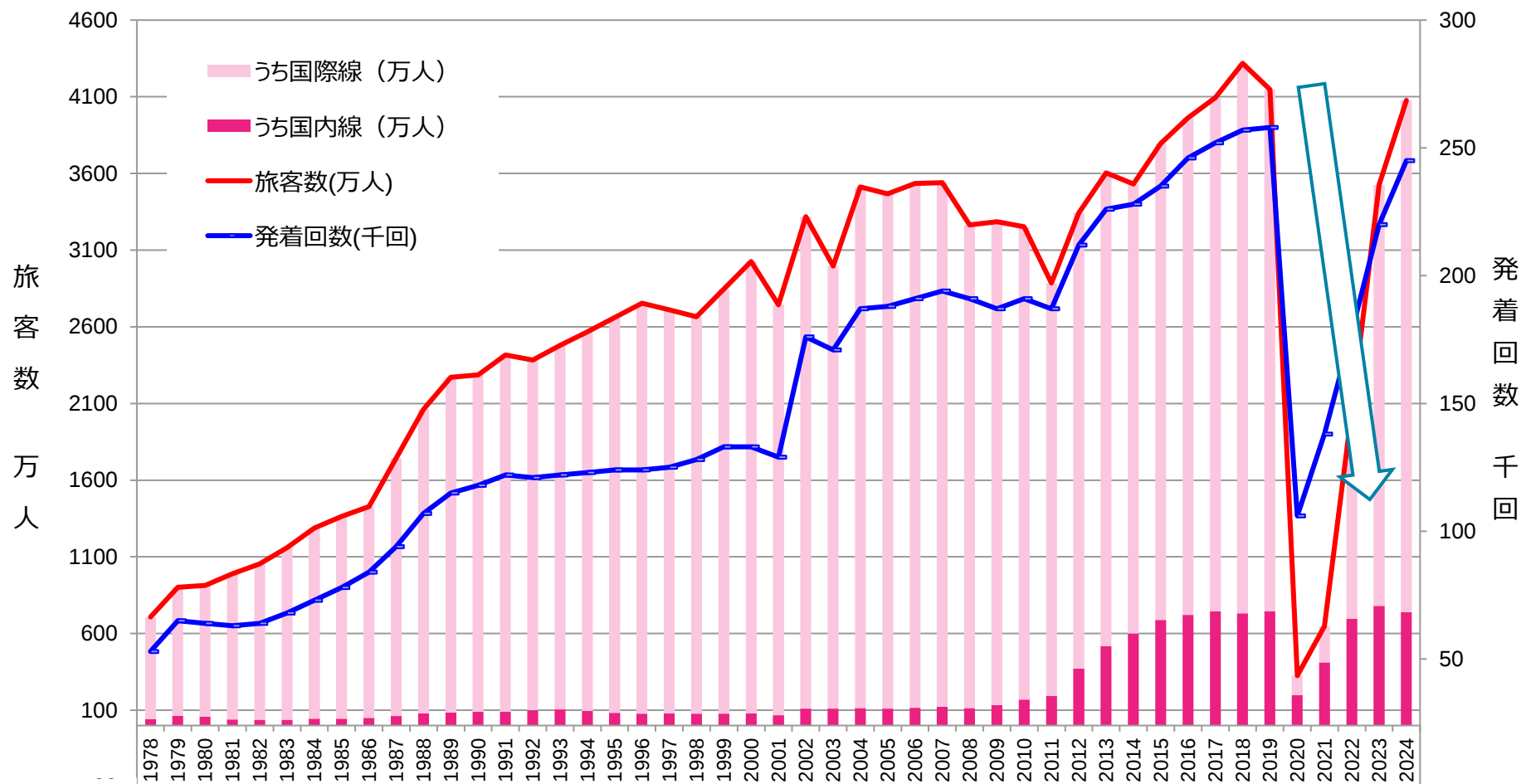
4万人
→約**7万人**

更なる機能強化の取組み② 機能強化のステップ

	従来	2019年 10月～	2025年 10月～	2029年3月末～（予定） （C滑走路等の供用）
年間発着枠	30万回		34万回	50万回
滑走路等	A:4000m B:2500m			A:4000m B:3500m 延伸 C:3500m 新設
運用時間 〔 夜間 飛行制限の 変更 〕	6:00-23:00 (深夜便数制限あり)	6:00-0:00 【A滑走路】 ・便数制限廃止 ・0:00-0:30は 弾力的運用 ※B滑走路は従来どおり		5:00-0:30 ・全ての滑走路の便数制限廃止 ・0:30-1:00は弾力的運用 ※滑走路ごとに異なる運用時間を採用する 「スライド運用」

成田空港の危機③ コロナによる需要の消滅

- 「3つ目の危機」は、2020年1月からのコロナ。インバウンドが壊滅し、国際線比率の高い成田空港の需要はほぼなくなり、それが4年近く続く。
 - 必ず来るインバウンドの復活の基盤として不可欠な空港、航空、宿泊産業などを維持するために、Go To Travel事業等の需要喚起策を講じ、航空会社・空港会社への支援策を背景に、何とか維持を図る。

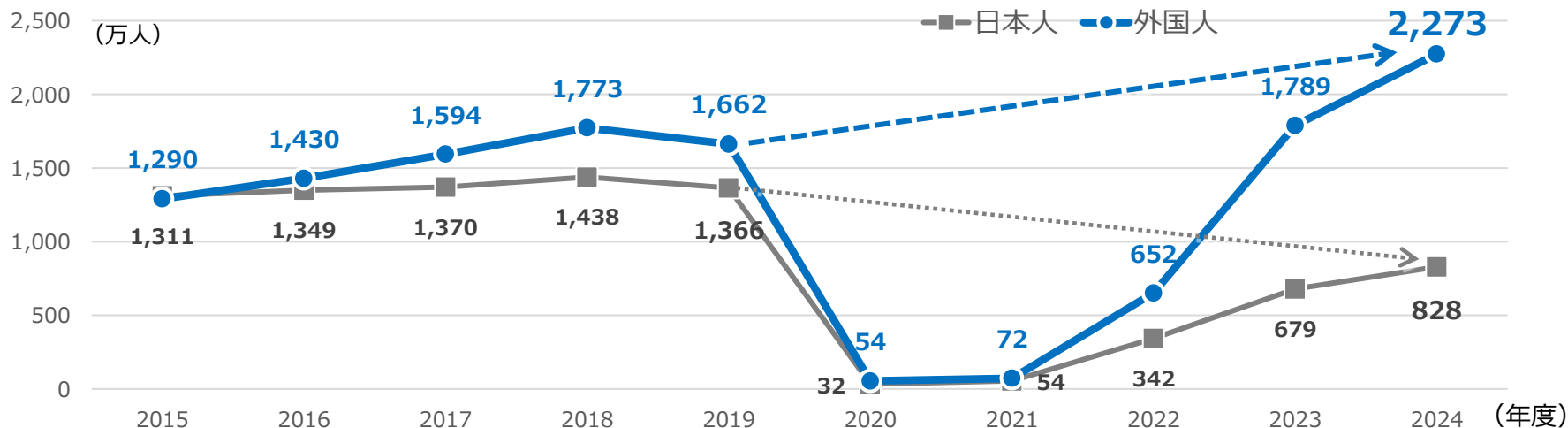


1. 成田空港の概要
2. 成田空港の歩み
3. コロナからの回復
4. 更なる機能強化と『新しい成田空港』構想
5. 6,000万人インバウンド受入に向けて

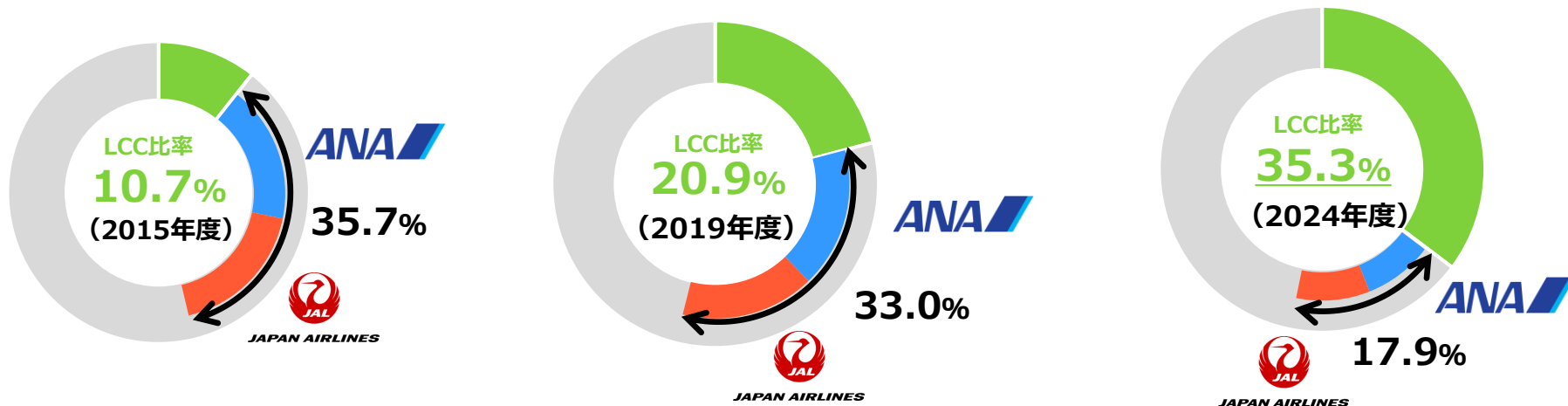
成田空港におけるコロナ後の需要の戻りと航空ニーズの変化

- コロナ禍を経て、インバウンドは急回復を遂げる一方で、アウトバウンドは緩やかに回復する途中。
- 2020年の羽田の国際線増枠をうけ、本邦航空会社のシェアが低下。一方、LCCは順調に成長。

■ 空港運用状況：国際線日本人・外国人航空旅客数推移（成田）



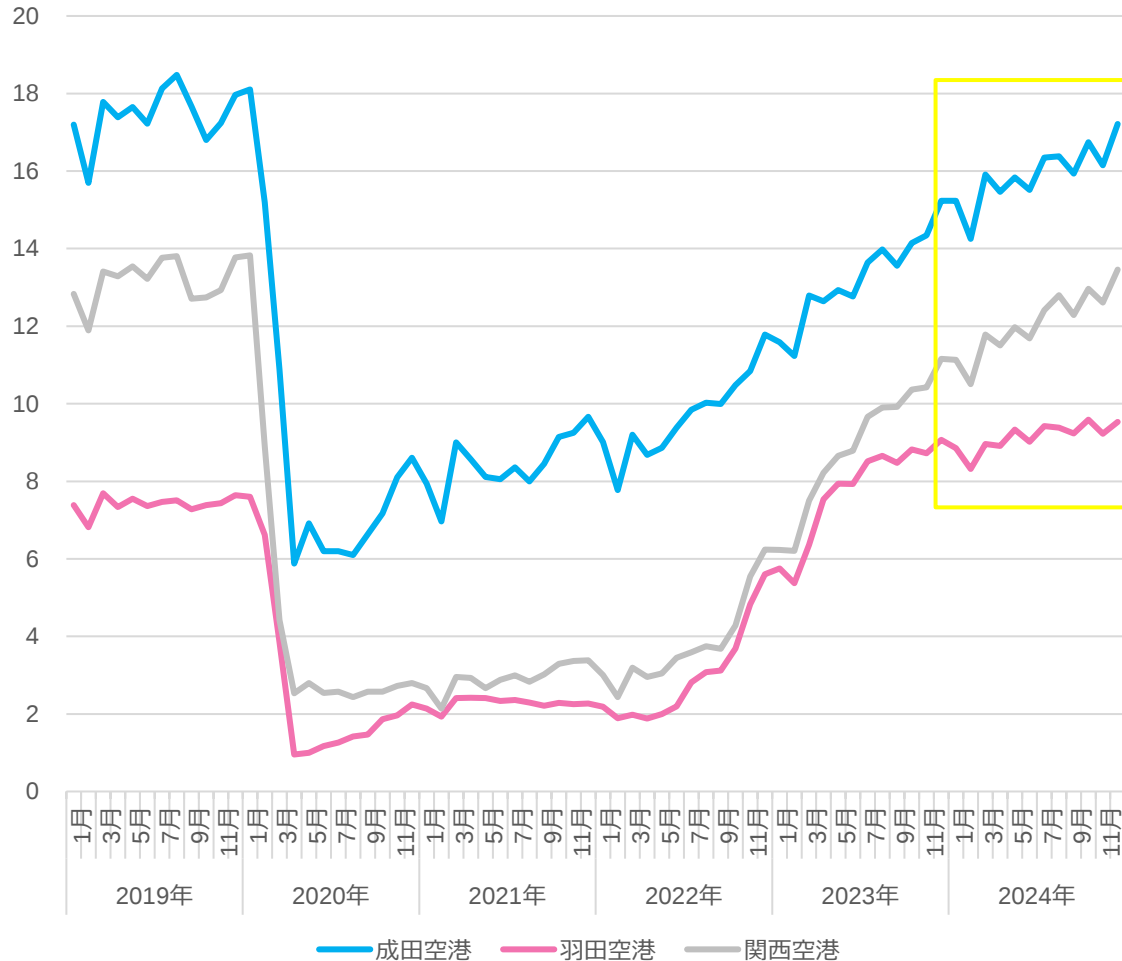
■ LCC-FSC比率（国際線旅客便発着回数【年度】）と本邦主要航空会社シェア推移（成田）



主要空港におけるコロナからの回復の状況

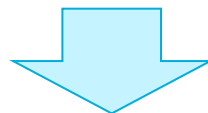
(千回)

国際線発着回数の推移

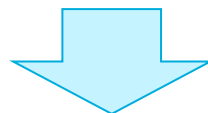


- 3次増枠の影響により、**羽田空港の発着回数はコロナ前よりも伸びているものの、2024年に入ると、伸びは限定的。**
- 今後も増大するインバウンド需要を受け止めるのは、首都圏においては、**成田空港の役割。**

中長期的に世界の航空需要は増大



我が国の国際競争力維持、観光先進国の実現の
ために首都圏空港の機能強化は必要不可欠



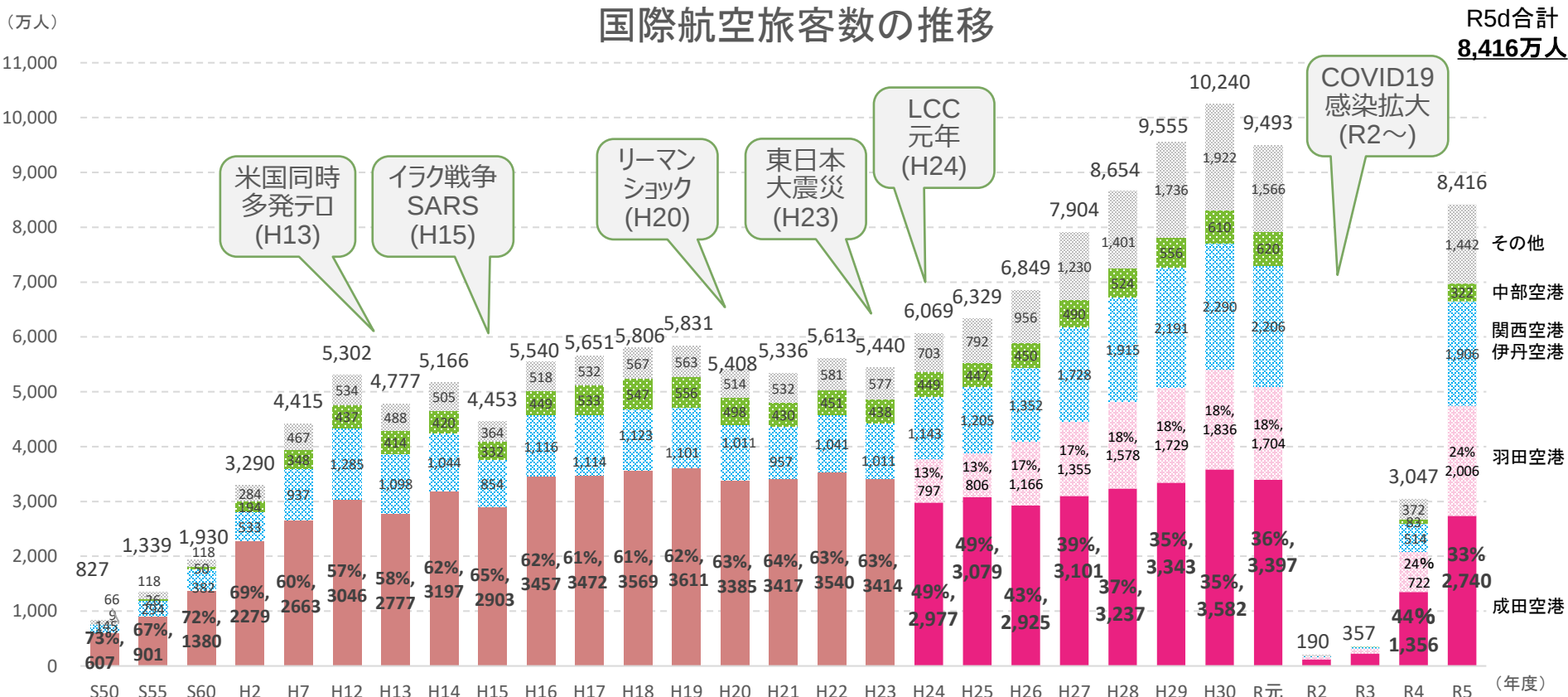
羽田のさらなる拡張余地は限られている



成田がこれからの需要増を受け止めていく必要

国際航空旅客輸送の動向

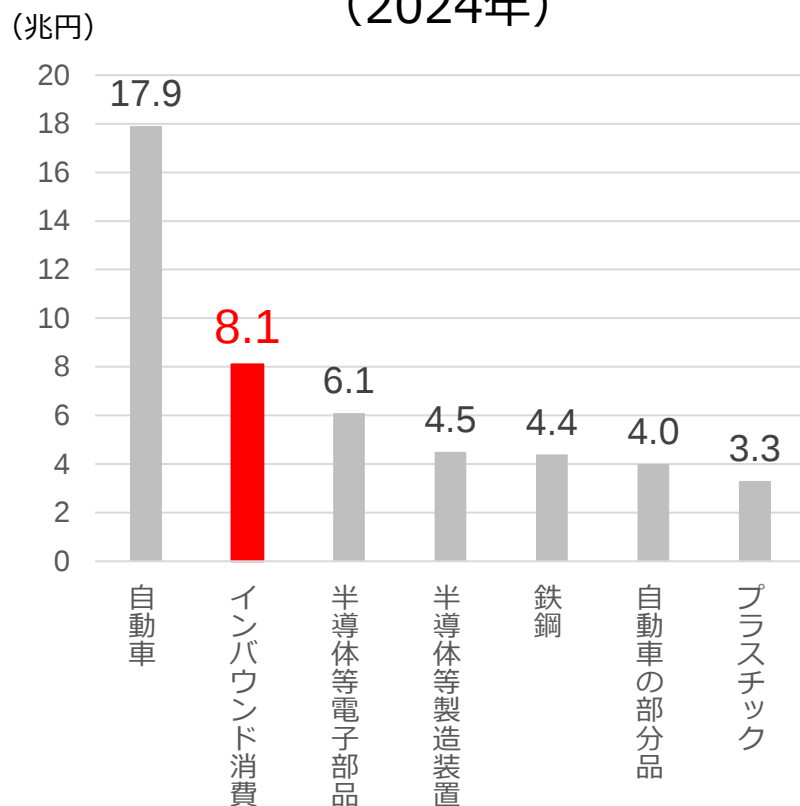
- 我が国の国際航空旅客数は、H13年の米同時多発テロ発生等ごとに一時的な落ち込みが見られたが、近年は訪日外国人旅行者の増加等もあり、ほぼ一貫して増加傾向。
- 成田空港は、開港以来、国際航空旅客輸送のトップシェアを占め、我が国の表玄関として機能し続ける。コロナ禍を挟み、2023年度では羽田空港と合わせた首都圏空港で全体の半分以上を担う。



我が国におけるインバウンド産業の重要性

- インバウンド産業は、2024年において**日本で2番目**の輸出産業。
- 「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年3月30日）で掲げていたとおり、**2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円**を目指す旨、岸田総理が施政方針演説（2024年1月30日）において発言。

インバウンド消費と
日本の主要品目輸出額の作成
(2024年)



出展：財務省「貿易統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとに作成



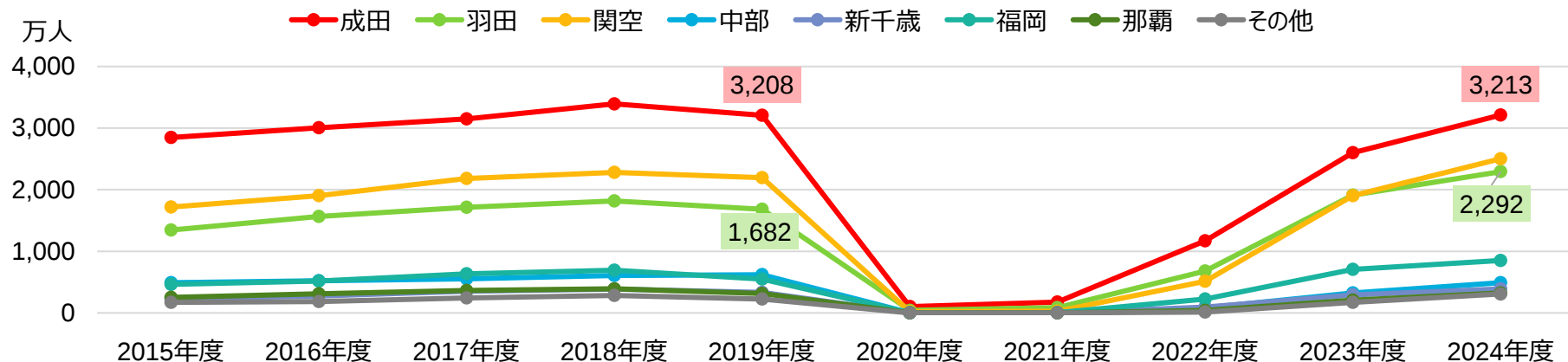
“地方の成長も後押しするため、**2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円**を目指します。その際、一部の地域・時期への偏在によるオーバーツーリズムを未然に防止し、全国津々浦々に観光の恩恵を行き渡らせるため、観光地・観光産業の高付加価値化と地方部への誘客を強力に推進します。”

出典：首相官邸HP「第二百十三回国会における岸田内閣総理大臣施政方針演説」

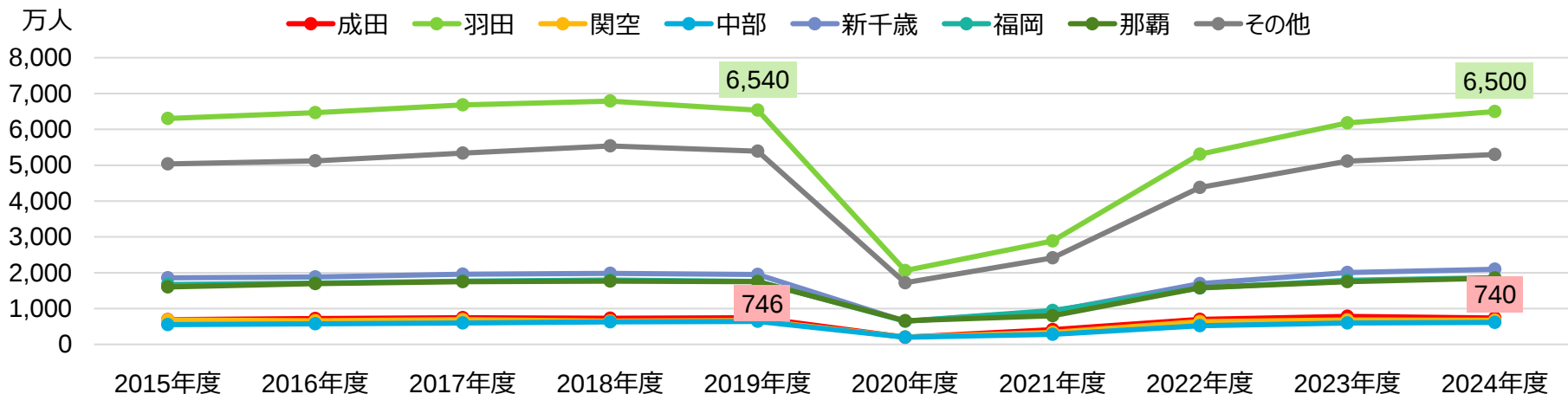
国内主要空港における国際線・国内線旅客数の比較

- 成田空港における国際線旅客数については、国内主要空港の約3割のシェアを占める。
- 成田空港における国内線旅客数については、新千歳、福岡、那覇の1/3程度であり、関空や中部よりもやや多い水準をキープしている。

■ 国際線航空旅客数推移（空港管理状況調書：拠点空港（会社、国、特定地方のみ）抜粋）

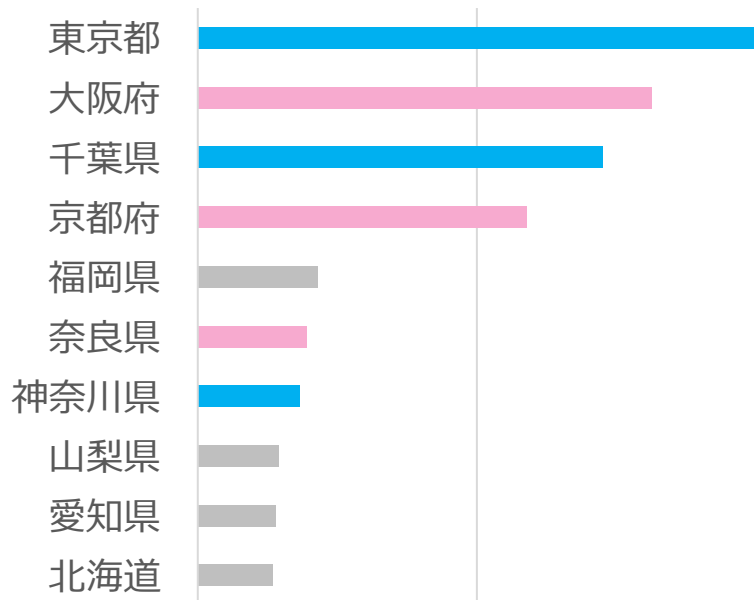


■ 国内線航空旅客数推移（空港管理状況調書：拠点空港（会社、国、特定地方のみ）抜粋）



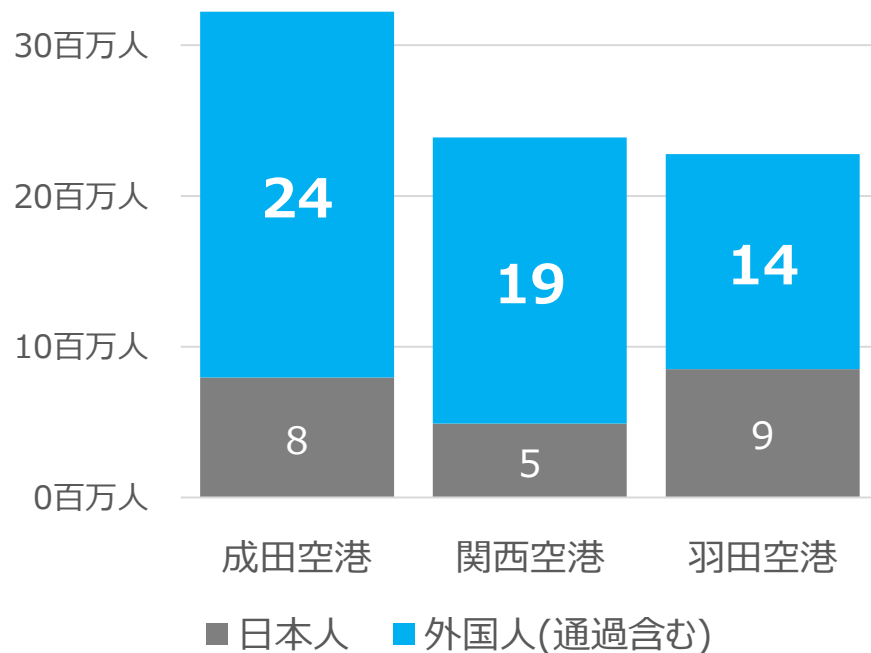
都道府県別訪問率(上位10位)

0% 25% 50%



「インバウンド消費動向調査」【参考表】都道府県別集計,
2024年7月～9月データによりNAA作成

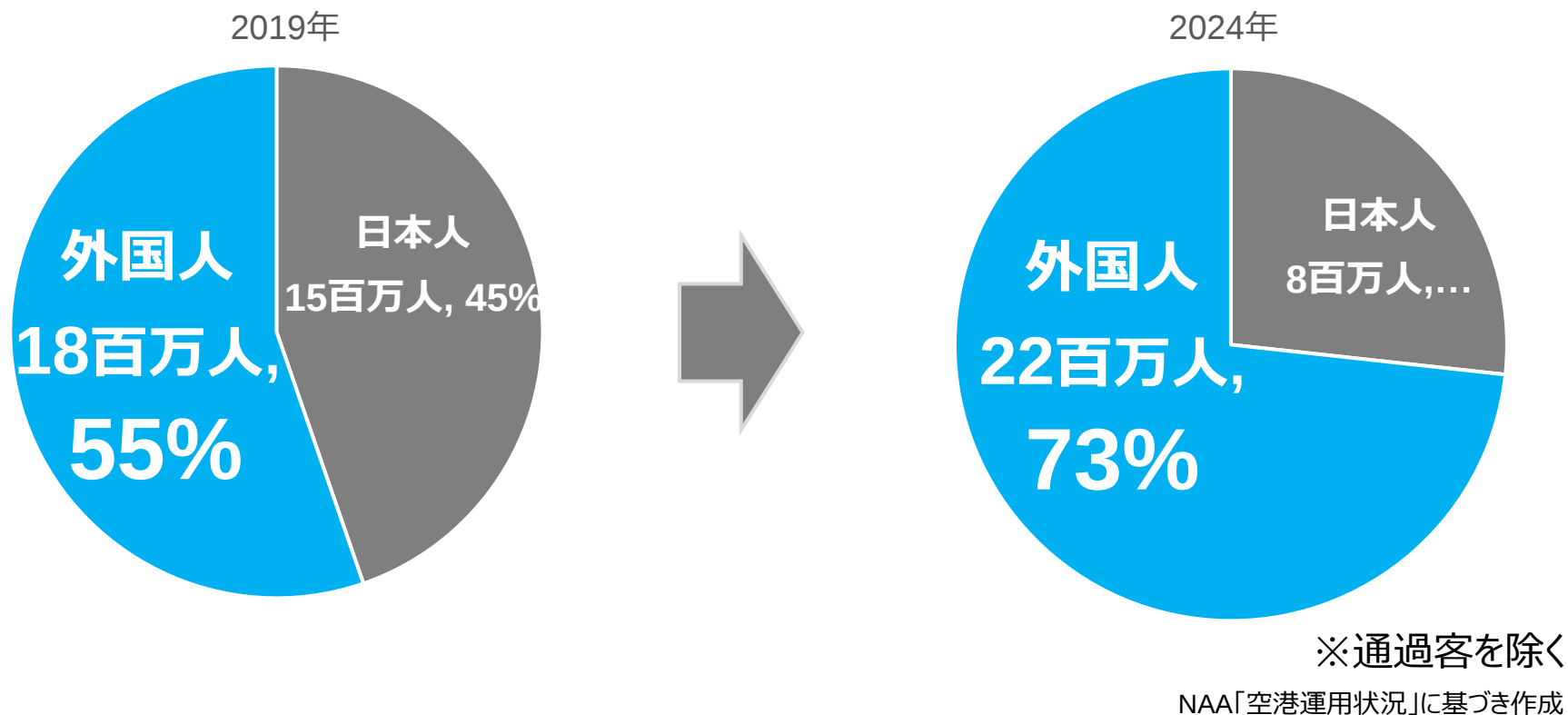
2024年における国際線旅客数比較



NAA調べ

- ・訪問先としては**関東及び関西圏等の都市部に人気が集中**。
- ・入国経路としては**成田空港が最大(2位関空、3位羽田)**。

成田空港におけるインバウンドの状況



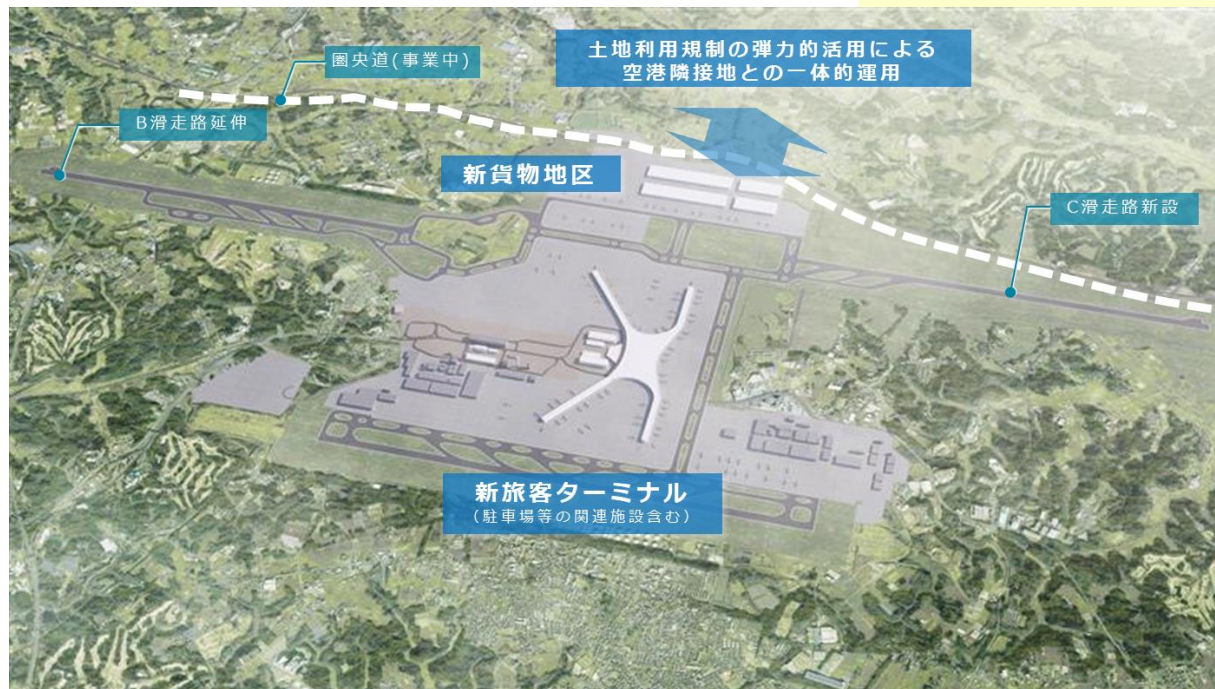
旅客数に占める**外国人比率が非常に高く**なっている。
2024暦年の外国人は**2千万人を超え過去最高**。

1. 成田空港の概要
2. 成田空港の歩み
3. コロナからの回復
4. 更なる機能強化と『新しい成田空港』構想
5. 6,000万人インバウンド受入に向けて

『新しい成田空港』構想による成田空港の使命達成

滑走路の整備だけでは十分ではない

『新しい成田空港』構想を検討 2024年7月にとりまとめ、公表



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**

『新しい成田空港』構想を通じ、

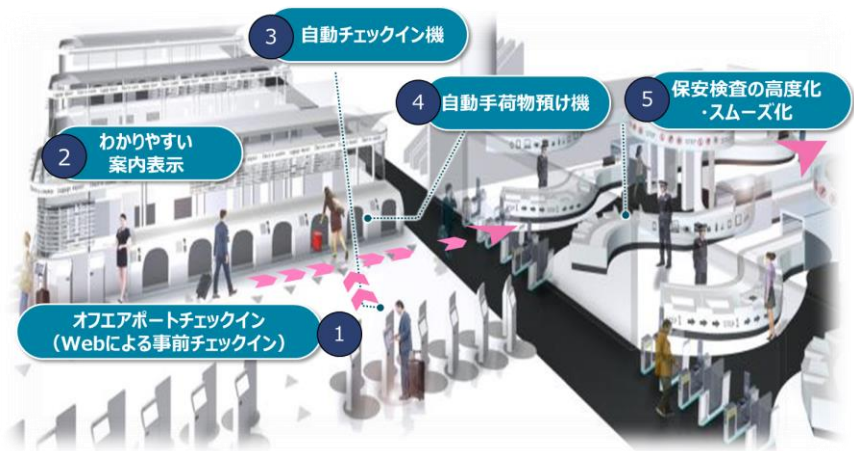
我が国の基幹インフラとして、ヒトやモノの交流を活性化して日本の国際交流や産業、観光の国際競争力強化に貢献するのが成田空港の使命。

『新しい成田空港』構想の概要

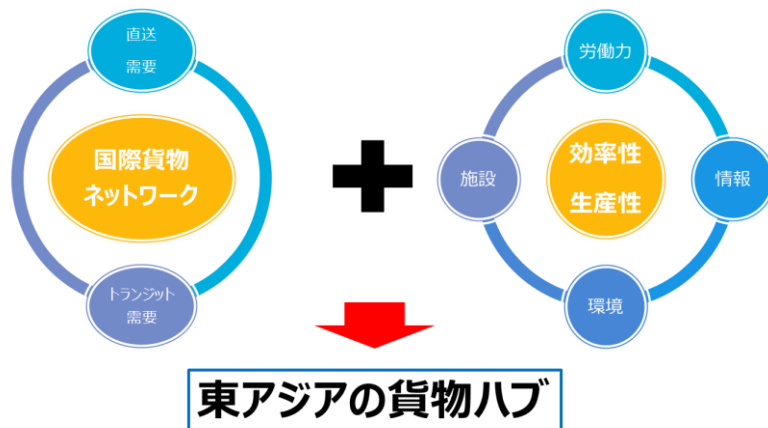
現ターミナルを運用しながら段階的にワンターミナルへ



利便性、快適性、体験価値向上の追求



物流機能を集約・効率化し、東アジアの貨物ハブへ



空港全体として最適アクセス実現

○**鉄道**:ターミナルの再編に伴う新駅の整備、複線化、都心方面輸送力増強等、鉄道事業者等の関係者もとともに検討。

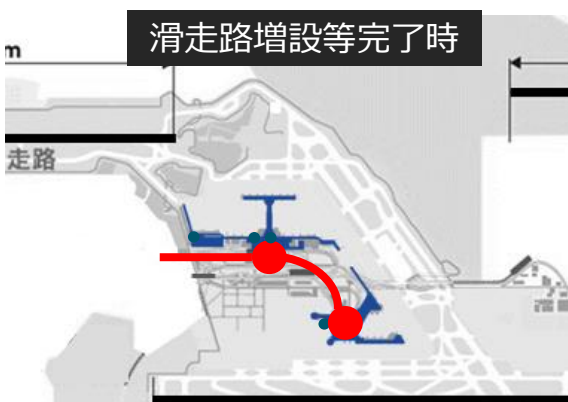
○**道路**:速達性、リダンダンシーの確保等、県と連携。

○**ターミナル前面施設**:地域の連携拠点にもなる二次交通接続施設。

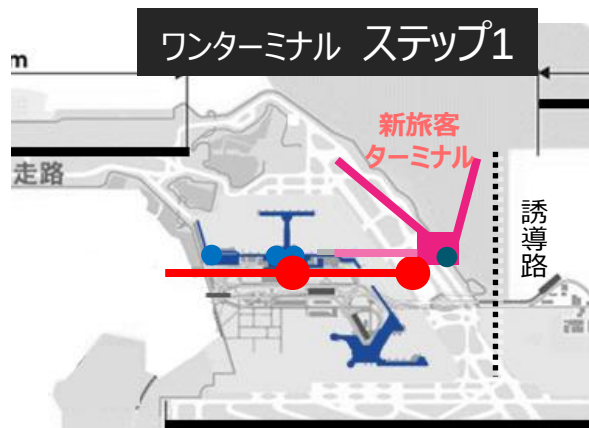


①旅客ターミナル

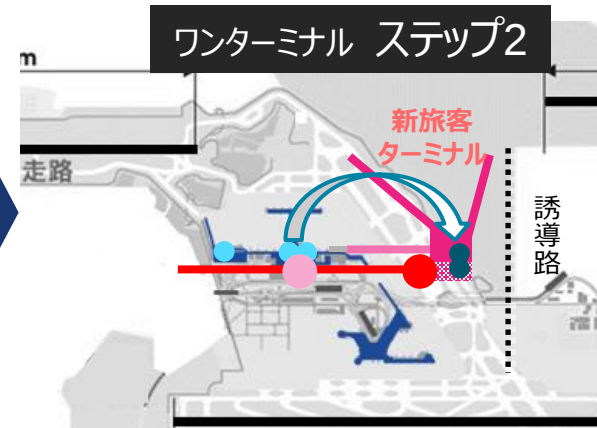
現ターミナルを運用しながら段階的にワンターミナルへ



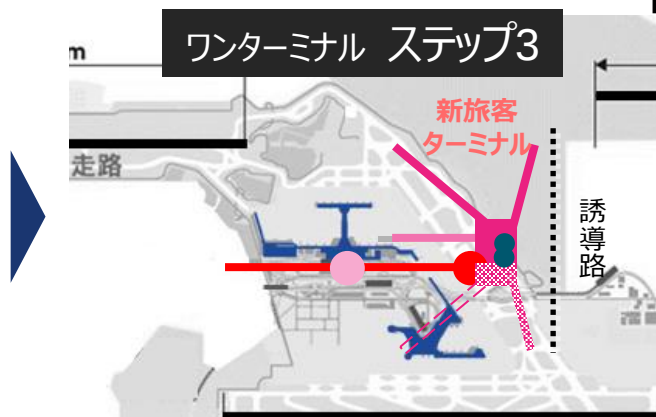
- C滑走路の整備及び B滑走路の延伸により、滑走路の処理能力は大幅に向上



- 新旅客ターミナルの半分を整備。既存 T2・T3と接続し、一体的に運用
- 新駅運用開始



- ステップ1後、速やかに増築し、CIQなどの本館機能を新旅客ターミナルへ集約



- 需要や外部環境・経営状況に応じてT1跡地に本館やコンコースを増築

- 鉄道駅
- 本館機能（CIQ等）

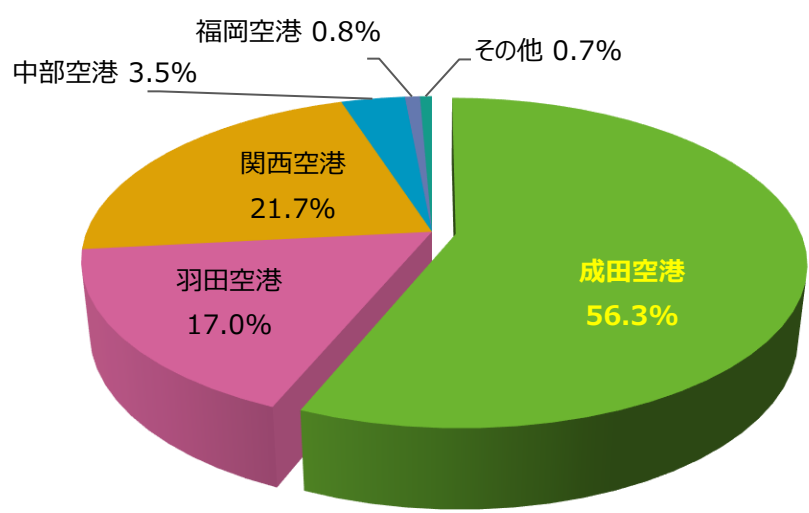
目指すべき姿

- 多様な航空ニーズに対応可能な柔軟性・高効率性
- これまでにない新しい旅客体験の提供
- 新技術導入による高効率でコストリズナブルな事業環境
- 地域・社会との連携拠点としての役割
- 災害に強いハイレジリエンス
- 環境負荷低減による空港内CO2排出のネットゼロ化

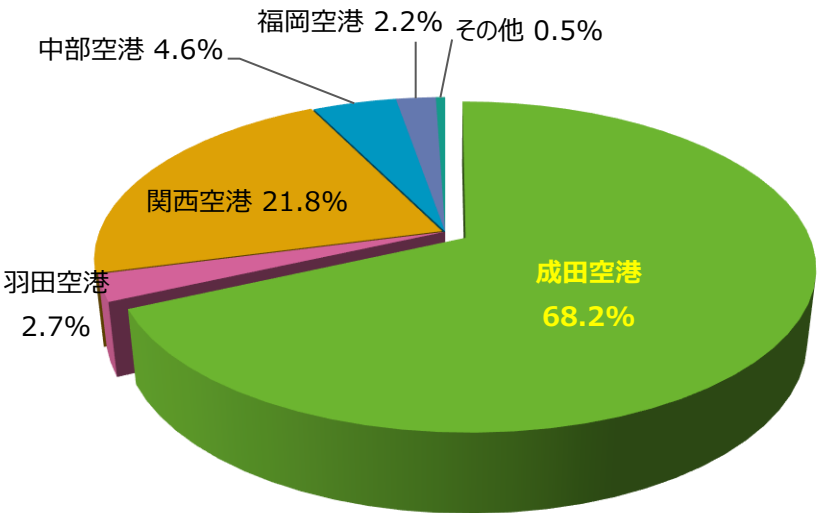
日本の貿易港ランキング

順位	総額	全国比	輸出額	全国比	輸入額	全国比
1	成田空港	16.0%	名古屋港	15.1%	成田空港	17.0%
2	東京港	10.8%	成田空港	14.9%	東京港	13.9%
3	名古屋港	10.7%	横浜港	8.4%	名古屋港	6.6%
4	横浜港	7.1%	神戸港	7.4%	横浜港	5.8%
5	神戸港	5.8%	東京港	7.4%	大阪港	5.6%

国際航空貨物取扱シェア（重量ベース）



国際航空貨物取扱シェア（金額ベース）



②貨物地区 国際貨物の取扱ランキング（港湾と空港）

- 日本の港湾の順位（コンテナ取扱個数）は国際的に低下
- 成田空港は航空貨物取扱量のベスト10に留まっている

港湾別コンテナ取扱個数ランキング

1980年		
順位	港湾名（国名）	取扱量（千TEU）
1	ニューヨーク（米国）	1,947
2	ロッテルダム（オランダ）	1,901
3	香港	1,465
4	神戸（日本）	1,456
5	高雄（台湾）	979
6	シンガポール	917
7	サン・ファン（ペルトリコ）	852
8	ロングビーチ（米国）	825
9	ハンブルク（ドイツ）	783
10	オークランド（米国）	782
-	-	-
13	横浜（日本）	722
-	-	-
16	釜山（韓国）	634
-	-	-
18	東京（日本）	632

2019年		
順位	港湾名（国名）	取扱量（千TEU）
1	上海（中国）	43,303
2	シンガポール	37,196
3	寧波（中国）	27,530
4	深圳（中国）	25,770
5	広州（中国）	23,236
6	釜山（韓国）	21,992
7	青島（中国）	21,010
8	香港	18,361
9	天津（中国）	17,264
10	ロッテルダム（オランダ）	14,811
-	-	-
15	高雄（台湾）	10,429
-	-	-
39	東京（日本）	4,510
-	-	-
61	横浜（日本）	2,990

航空貨物取扱量ランキング

順位	1979	1989	1999	2009	2019	（参考）2022
1	JFK	成田	香港	香港	香港	香港
2	フランクフルト	JFK	成田	ソウル仁川	上海浦東	ソウル仁川
3	ロンドン	フランクフルト	シンガポール	ドバイ	ソウル仁川	上海浦東
4	成田	香港	ソウル金浦	成田	ドバイ	台湾桃園
5	パリ	ロンドン	アンカレッジ	パリ	ドーハ	成田
6	マイアミ	マイアミ	フランクフルト	上海浦東	台湾桃園	アンカレッジ
7	アムステルダム	アムステルダム	マイアミ	フランクフルト	成田	ドーハ
8	香港	シンガポール	ロンドン	シンガポール	シンガポール	マイアミ
9	ロサンゼルス	パリ	ニューヨーク	台湾桃園	フランクフルト	フランクフルト
10	シンガポール	ソウル金浦	アムステルダム	マイアミ	アンカレッジ	シンガポール

東京港＋横浜港の取扱量：40年間で5.5倍
釜山港の取扱量：40年間で34.7倍

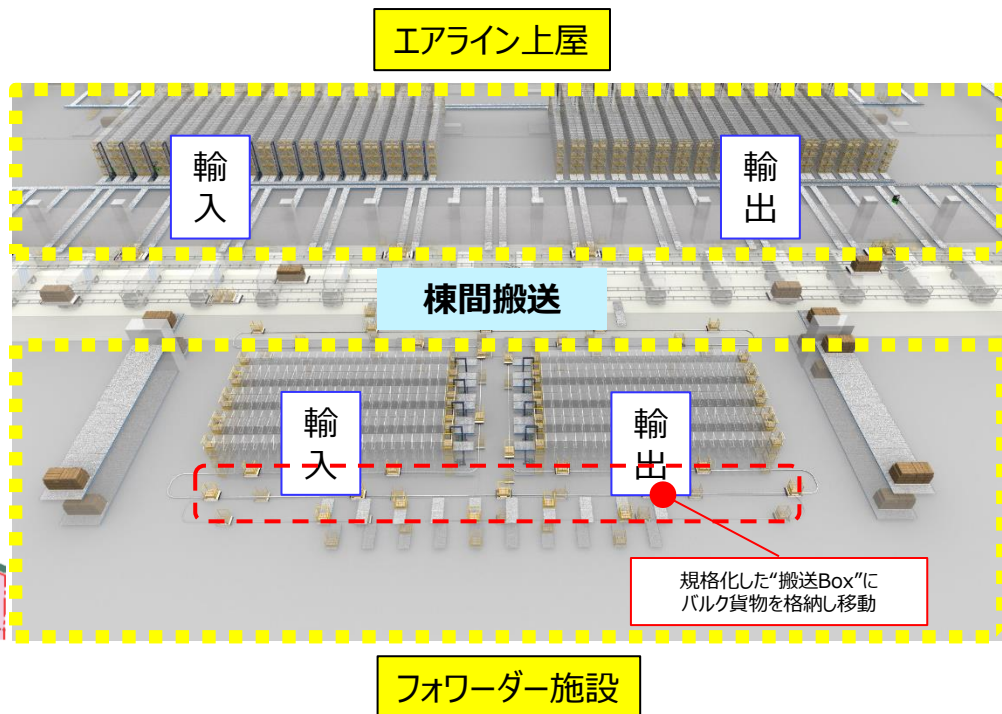
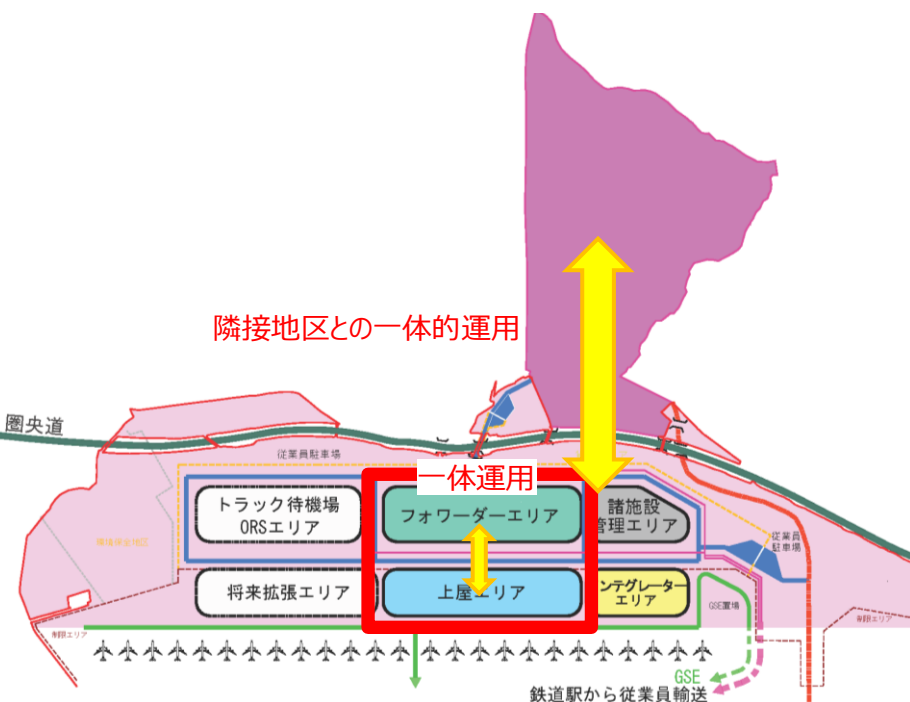
シンガポール港の取扱量：40年間で40.6倍
高雄港の取扱量：40年間で10.6倍

国際航空貨物は今後も競争力を維持・強化する必要がある。

②貨物地区

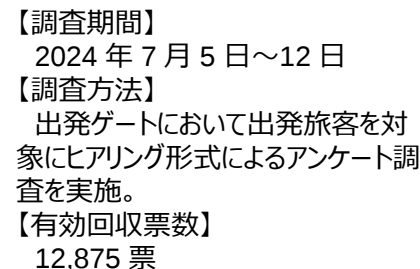
新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用・自動化による効率化



1. 継越拠点として選ばれる制度面の対応
2. 圏央道から新貨物地区へのアクセス
3. 環境・コストへの配慮
4. 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

- ## 出発旅客のアクセス交通機関構成比



出発旅客 アクセス交通機関シェア(日本人・外国人別)

- 出発旅客全体の傾向と同じく、2018年調査時より、日本人・外国人ともに鉄道の利用割合が増加している。
(日本人12ポイント増加、外国人8ポイント増加)
- 日本人は2018年調査時は、空港直行バスが最多だったが、2024年調査時は自家用車が最多で、次いで京成本線。外国人はSKL利用が23%で最多となり、次いでNEX16%と優等列車で全体の約4割を占める。

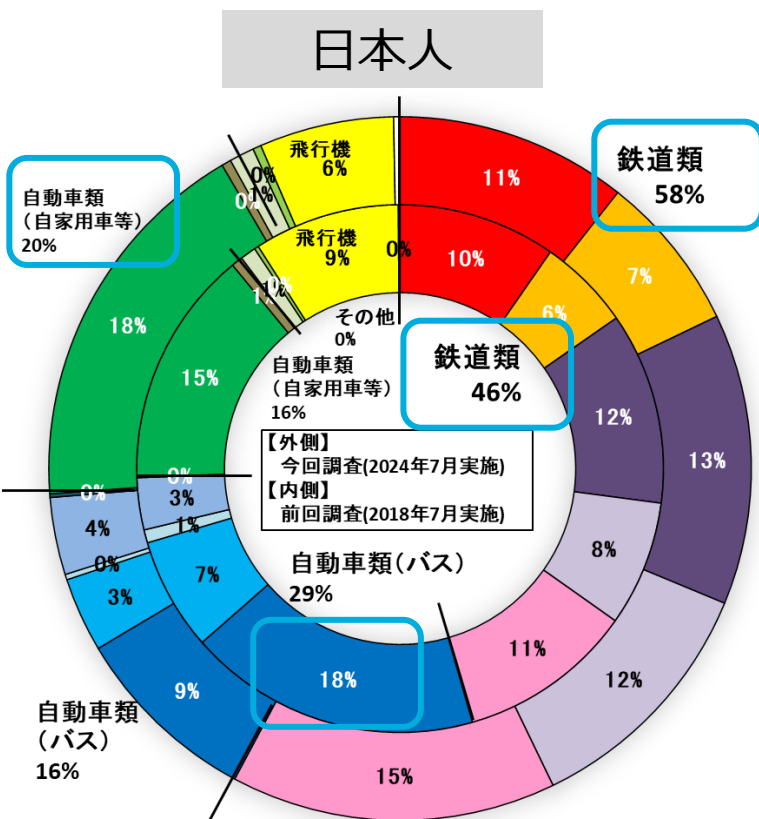


図-2 日本人出発旅客のアクセス交通機関構成比

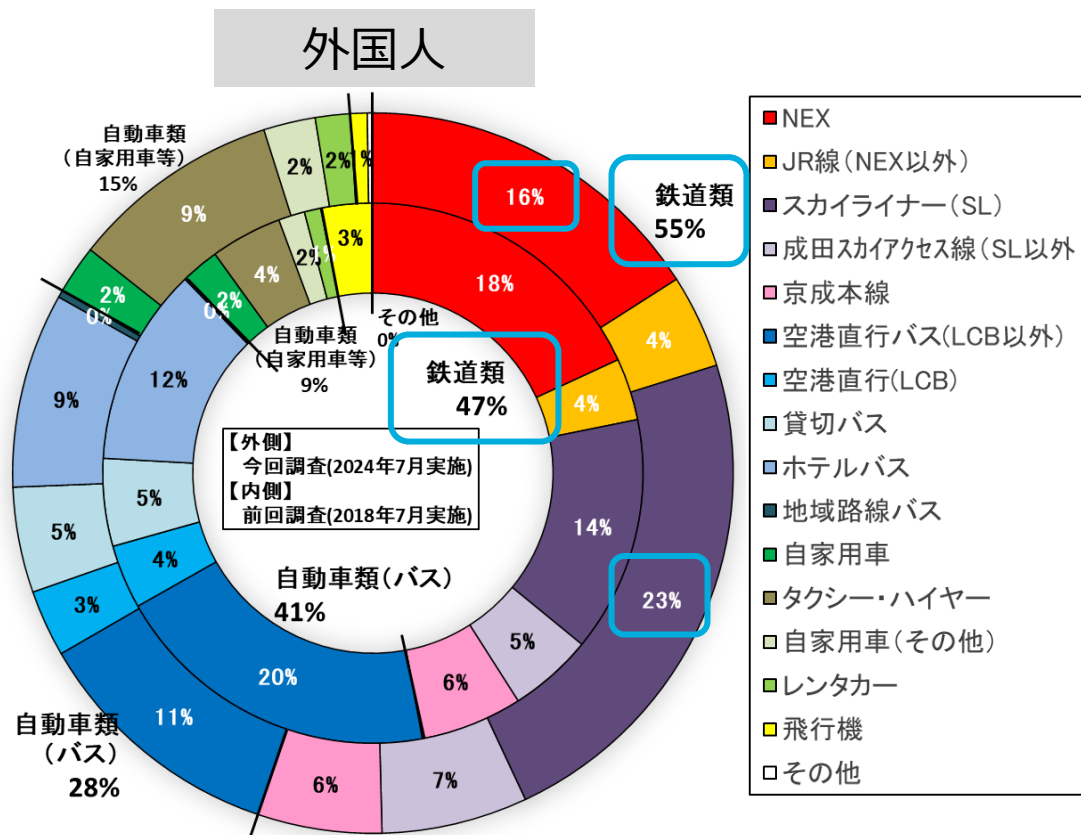


図-3 外国人出発旅客のアクセス交通機関構成比

注1) 構成比は四捨五入しているため、合計値が合致しない場合があります。

狭隘なホームと混雑するコンコース

- スカイライナーとアクセス特急が重なる時間帯はホーム上で身動きが難しいほどの混雑が発生。
- 既存コンコース階は増加するインバウンド客への対応や災害時の混雑が顕在化しやすい状況。

【狭隘なT2駅ホーム：2025/3/12撮影】



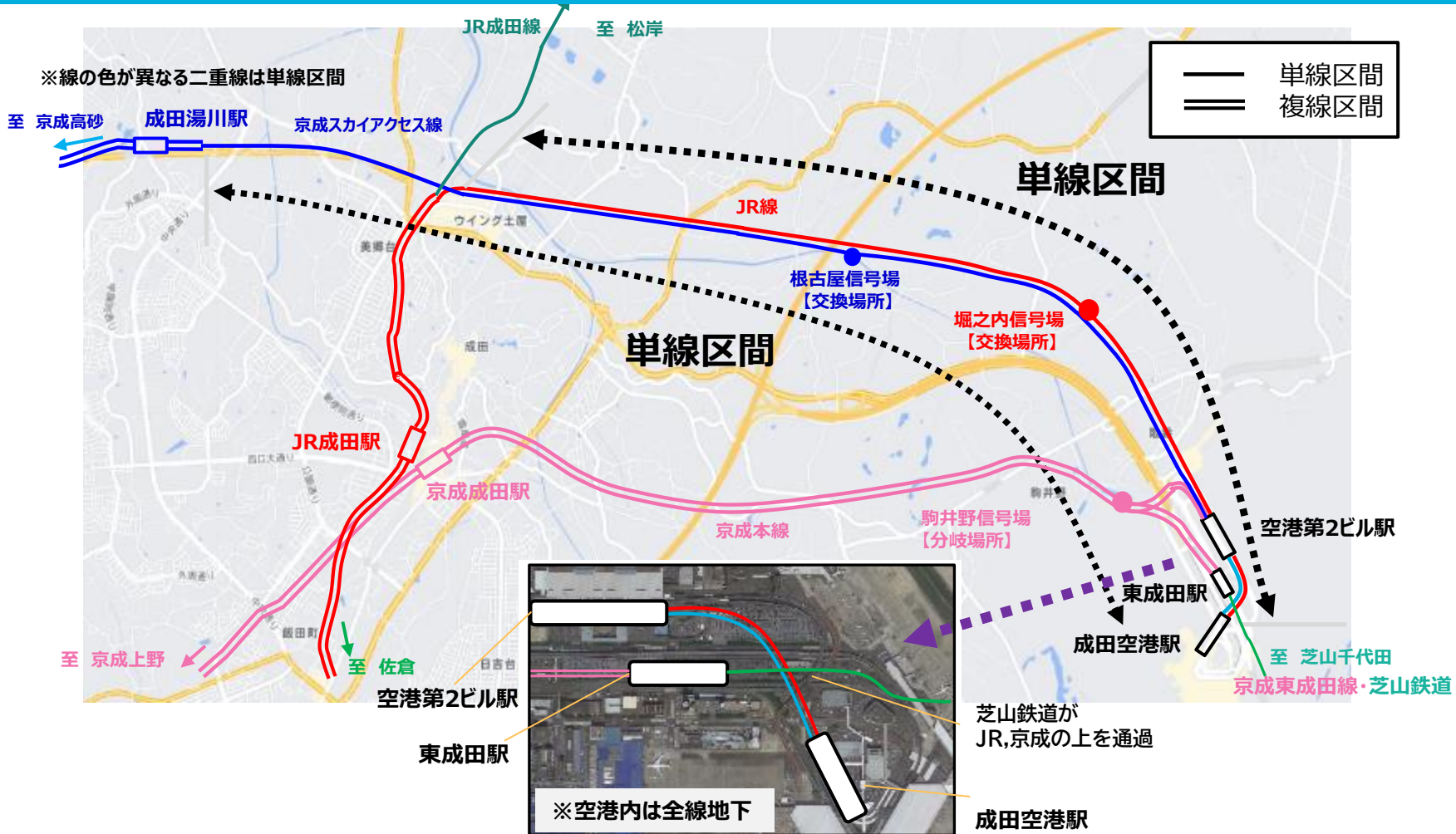
【混雑するコンコース階：2025/1/24撮影】



・空港第2ビル駅のアクセス線ホームにて、混雑が発生、特にスカイライナーとアクセス特急の出発時刻が近いタイミングは、身動きが取れないほどの混雑に

・空港第2ビル駅の券売機・改札付近にて、切符購入者や入退場する旅客の動線が混線するなどして、混雑が発生する

■ JR線(NEX・総武快速線)及び京成スカイアクセス線(SKL及びアクセス特急)は、旧成田新幹線用施設を2社で1線ずつ使用しているため、空港から土屋までの約9kmにわたり単線区間となっており、待避線は各線1か所のみ。更なる輸送力強化に向けては、単線区間の解消が必要。



④ エアポートシティ エアポートシティとは

- 地域にとっても、従業員にとっても住みやすい地域づくりと空港を核にした産業誘致などを進める、いわゆる「エアポートシティ」の形成は『新しい成田空港』構想の検討の一つ。
- エアポートシティは、ターミナルの前面エリアでの商業施設・ホテル・ビジネス地区の展開をはじめ、空港周辺での産業誘致・住宅地開発などが行われている事例などいくつかの類型(以下)がある。
- エアポートシティの目的や開発規模、実施体制については、①国家にとっての空港の位置づけ、②都市圏の経済規模、③中心都市との近接性、④各国の法規制などにより異なっている。

エアポートシティ 空港近接地型 (概ね5km圏内)



フィンランド・ヘルシンキ ヴァンター空港

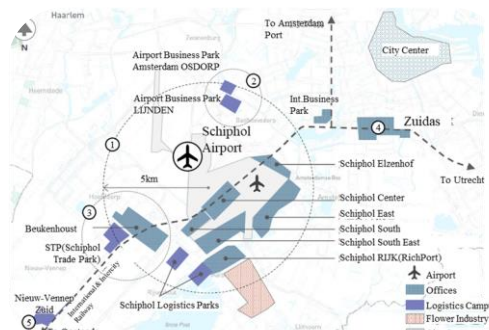


イギリス・ロンドン ルートン空港



スイス・チューリッヒ空港

エアポートシティ 広域型 (概ね20km圏内)



オランダ・アムステルダム スキポール空港



アイスランド・レイキャビク ケフラヴィーク空港



韓国・ソウル 仁川国際空港

1978年:新東京国際空港 開港

<都市基盤整備>

●成田ニュータウン造成(千葉県企業庁)

→ 空港従業員住宅・都市基盤

●東関東自動車道・新空港自動車道整備

→ 首都圏アクセスを確立

●JR空港支線(1991)、成田スカイアクセス(2010)→ 鉄道で都心と直結

<産業・物流の集積と地域振興>

●空港周辺ホテル群の整備

●機内食工場等集積

●野毛平工業団地、空港南部工業団地(県企業庁造成)

→ 物流・航空関連企業の集積、貨物取扱量国内最大級

●騒音対策・防音工事助成

→ 空港周辺対策交付金・成田財特法

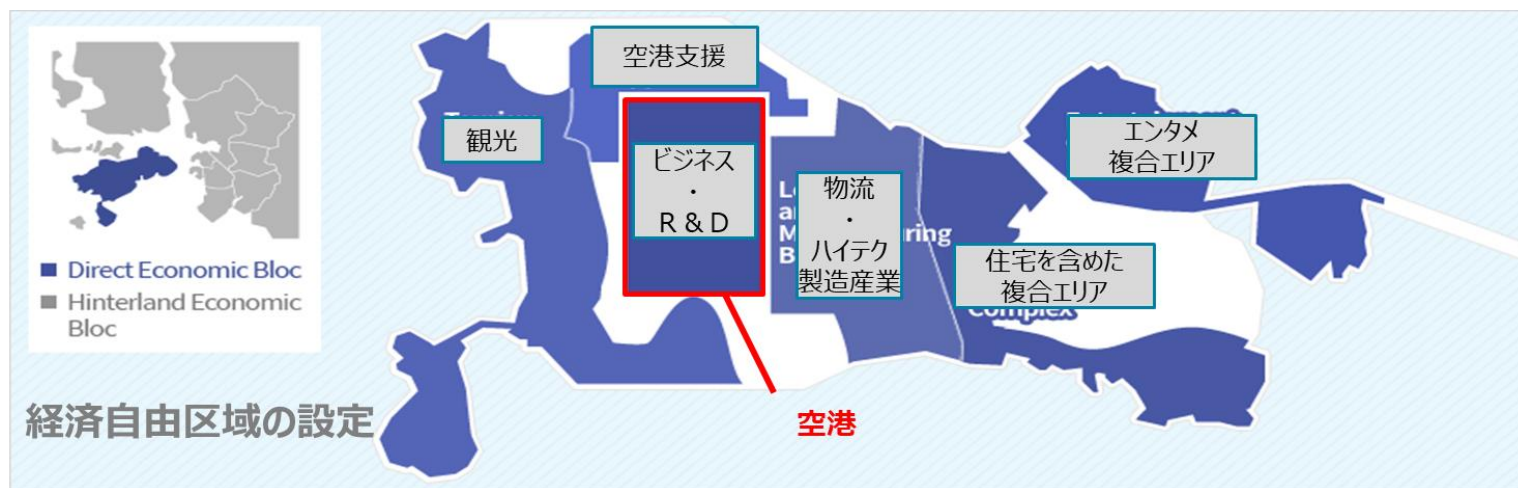
→ 学校・道路・福祉など生活基盤整備

仁川空港におけるエアポートシティの事例

エアポートシティによる空港と地域の一体的発展

■ Incheon Airport Economic Zone

- 空港周辺の開発主体は、空港会社と仁川広域市が開発会社などを設立し、国が特区指定、税制優遇等で強力に支援。



直接的な空港経済圏の役割

- 国際空港に関連した産業エコシステムを確立する。
- GDC、MRO、付加価値ロジスティクスなどのグローバルマーケットをターゲットとする。
- 複合リゾート等の開発戦略により、インバウンド旅客（韓国への旅客）創出に貢献する。
- 空港と直結した産業の誘致。
- 空港経済圏の総合アンカーとしての役割を果たす。



先端組立加工



GDC



国際会議



複合リゾート



MRO

※GDC:グローバル
ディストリビューション
センター
※MRO:メンテナンス
リペア オーバーホール

④ エアポートシティ 開発の主体

- 空港周辺の開発主体は、空港会社（国）と地域の自治体が開発会社などを設立し、連携して対応する事例が多い。

スキポール空港の事例



Schiphol Area Development Company (SADC) はスキポール空港会社（国の出資率：70%）と2市、1州の4者にて設立した地域開発会社。出資比率はそれぞれ25%。

仁川国際空港の事例



仁川国際空港公社

政府が100%出資する株式会社形式での運営。空港用地については政府が保有し、無償貸し付けをする形式。同社が空港島（永宗島）の空港地区の開発を担う。



仁川広域市

韓国で3番目に人口が多い都市であり、人口は約300万人
2003年に仁川経済自由区域庁を設立



連携

仁川経済自由区域庁

空港のある永宗島をはじめ、松島地区、青羅地区の3地区の開発を担う。

④エアポートシティ 空港を活かした地域の産業形成

- 海外では、（１）地政学や航空ネットワーク等の【グローバルな視点】と（２）地域の産業や交通等の【ローカルな視点】でヒト・モノ・投資を空港周辺に呼び込む動きが多く見受けられる。
- 典型的な産業形成の事例としては①航空関連産業、②ライフサイエンス、③アグリテック・農業、④グローバル企業のビジネス地区などが挙げられる。



【グローバルな視点】
地政学
航空ネットワーク



【ローカルな視点】
地域の産業
地上交通網

【典型的な産業形成事例】



航空関連産業



ライフサイエンス



アグリテック
農業



グローバル企業の
ビジネス地区

成田空港を核とした物流・産業拠点形成等の取組み①

(岸田総理(当時)への要望活動)

岸田総理（当時）への要望活動

昨年7月29日、岸田総理（当時）に対し、知事、成田市・芝山町をはじめとする「成田空港圏自治体連絡協議会」との連名で、県自民党成田空港議連とともに、「我が国の国際競争力の強化に向けた成田空港を核とした物流・産業拠点の形成等に関する要望」を行った。



写真出典：官邸HP

【要望項目】

- (1) 国際線ネットワークの充実・強化
- (2) 道路・鉄道アクセスの充実・強化
- (3) 物流・産業機能の集積等へ向けた国家戦略特区の活用
- (4) 人材の確保・育成
- (5) 産業用地の整備・開発等の迅速化
- (6) 農林水産物・食品の輸出機能の強化

大きな成果として…

時の総理大臣から、成田空港を核とした拠点形成の取組について、**国家プロジェクトとして取り組むとの発言**をいただき、併せて省庁に対する**総合的な支援策取りまとめ**指示があった。

エアポートシティによる空港と地域の一体的発展

■ エアポートシティ展開のポイント

- 【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】 『行政と空港が一体となった推進体制』の必要性
- 【3】 無秩序な地域の開発をさけるための『ゾーニング』の必要性
- 【4】 人材確保のための『生活環境』、『教育環境』、『就労環境』整備の必要性
- 【5】 周辺環境に溶け込み、自然と調和したエアポートシティ形成を目指す



■ NRTエアポートシティデザインセンター（仮称）

- NAAと千葉県により25年4月に設立。
- エアポートシティの具体化に向け、ビジョンやゾーニングなどの検討を本格化。
- 『更なる機能強化』や『新しい成田空港』構想による効果を空港のみならず周辺地域にも最大限波及させるため、実施プランに掲げた「暮らし」「産業」「インフラ」の各分野における取り組みを強力に推進。

組織体制

- (1)センター長 筑波大学 石田東生 名誉教授
- (2)副センター長 千葉県総合企画部次長 NAA執行役員経営計画部戦略企画室長
- (3)センター職員 千葉県(成田空港政策課ほか)3名 NAA(経営計画部)3名
- (4)事務所 成田国際空港内第2駐車場ビル1階P1048号室

実施業務

- (1)エアポートシティ(仮称)構想(ビジョン・基本戦略・ゾーニング・ロードマップ)の策定
- (2)空港を核とした地域公共交通ネットワーク構築に向けた取組
- (3)産業拠点の形成に向けた取組
- (4)エアポートシティ(仮称)実現に関連する市町のまちづくりに対する支援
- (5)エアポートシティ(仮称)のPR・広報に関する業務
- (6)民間事業者等との連携に関する業務



左から成田国際空港株式会社 田村社長(当時)、筑波大学石田名誉教授、千葉県 熊谷知事

2025年

- 4月1日 ①NRTエリアデザインセンター(NADC)の開設
②エアポートシティ名称公募 ③民間企業からのアイデア公募
- 4月14日 民間企業からのアイデア公募に係る空港周辺地域の現地ツアーの開催
- 6月10日 内閣府の諮問会議にて「東京圏国家戦略特区区域」を千葉県全域へ拡大することが決定
- 6月12日 四者協議会にて「成田空港「エアポートシティ」構想」の合意
- 6月26日 千葉県知事による「成田空港「第2の開港」を起点とするアクションパッケージ」の公表

ビジョン

“誰もが輝き、世界と響き合う「フラッグシップ・エアポートシティ」”



- 成田空港の国際競争力獲得、日本の成長戦略を牽引する**重要な国家プロジェクト**
- 世界の活力を取り込み、我が国、成田空港、周辺地域が本来有する**ポテンシャルを最大限に発揮**
- 世界をリードするモデル都市圏へ**の変貌



- 世界で日本を輝かせ続けるフラッグシップ・エアポートシティへ
- 次世代産業育成・DX活用等による活力創出
- 国際産業拠点形成、日本で最も国際的なまち＝未来志向型エアポートシティ
- 空港地域固有のアイデンティティ・景観形成

アプローチ

ビジョンを実現するための“4つのアプローチ”

産業・イノベーション

- 世界水準の**航空・先端産業クラスター**形成
- 医療・農業・観光の、空港を核としたグローバル拠点化**
- 物流の効率化・高度化** ○規制緩和・制度導入

ウェルビーイング

- 空港と高度産業を支える**人材育成・集積**
- 選ばれる魅力的な**居住エリア・景観・コミュニティ形成**
- 里山・田園・海・川と共生する**新たなライフスタイル**
- グローバルで高質な**教育環境整備**

交通・モビリティ

- 複合的な広域幹線**道路**ネットワーク整備 ○**鉄道アクセス**の充実
- 周辺のまちづくりを踏まえた**効率的な地域公共交通**の実現

ダイバーシティ・サステナビリティ

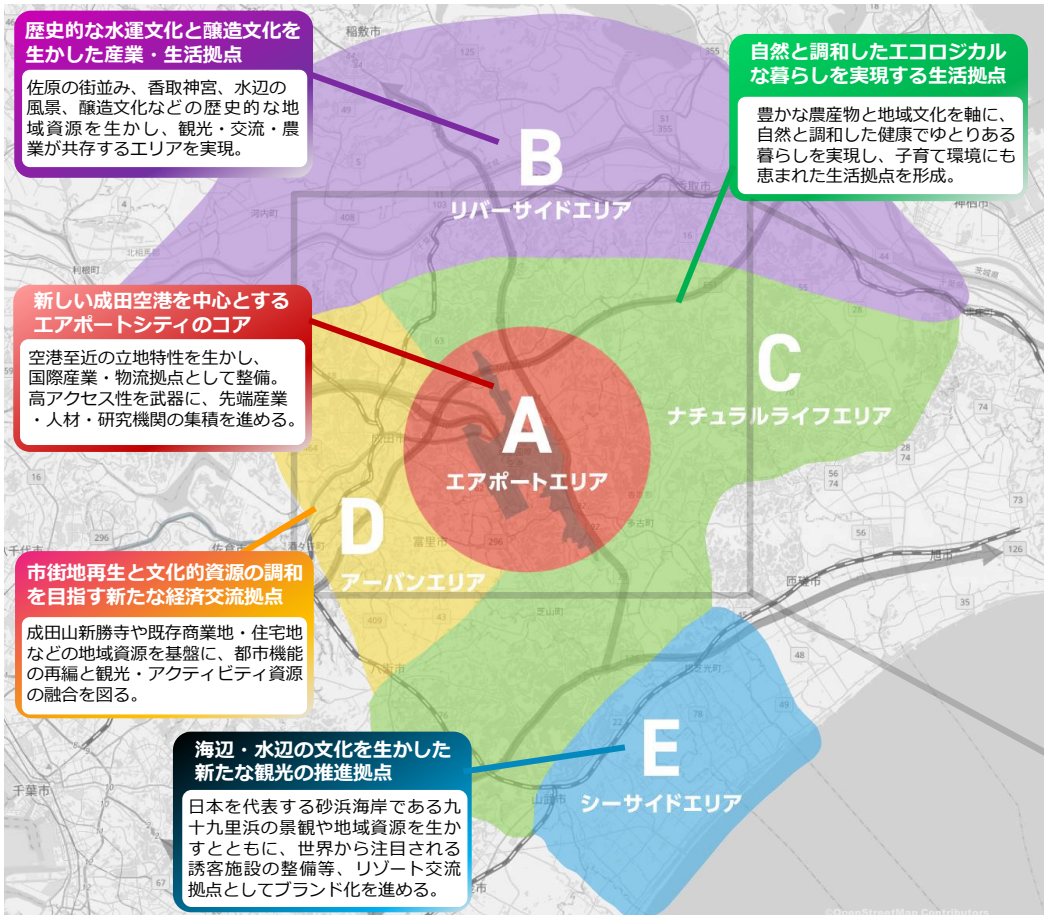
- 誰もがその人らしく生きる・分かり合える地域社会**の実現
- 空港と地域で**環境に配慮した統合的取組**を推進
- 空港を核とした防災拠点**の確立

成田空港「エアポートシティ」構想②

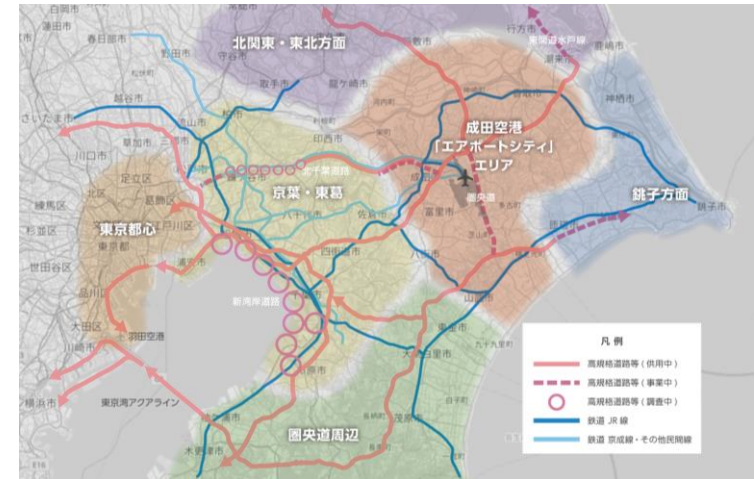
5つのエリアが連動して世界をリードする空港都市圏を形成

ゾーニング

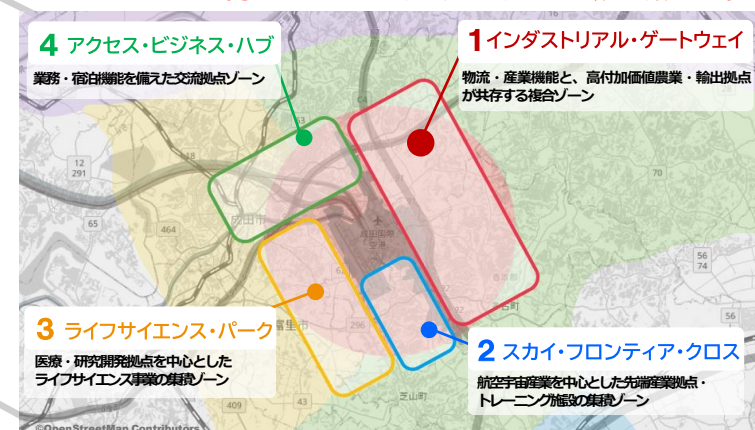
成田空港を中心に首都圏・北関東を巻き込む広域経済圏を創出し、ヒト・モノ・情報・資本が交錯するダイナミックな日本の成長エンジンに



● 空港を中心として首都圏・北関東を巻き込む **広域経済圏** に



● エアポートエリア内の4ゾーンが連動、空港と地域の成長を牽引



ロードマップ・推進体制

- 構想実現に向け、**4段階のフェーズ**を設定
- 各ステークホルダーが主体的・積極的に参画し、**産官学が有機的に協働・連携**する推進体制を構築

1. 成田空港の概要
2. 成田空港の歩み
3. コロナからの回復
4. 更なる機能強化と『新しい成田空港』構想
5. **6,000万人インバウンド受入に向けて**

6,000万人インバウンド受入に向けての直近の課題

- インバウンド6,000万人時代の到来を前に、短期的にも取り組むべき課題は山積

○ 2030年6,000万人の政府目標到達から逆算すると、

2027年度には年間**4,500**万人超のインバウンドが来日する可能性。

○ この時、成田空港でも国際線だけで年間**4,000**万人の利用者が見込まれる。

訪日外客数年間4,500万人到達時における成田空港の国際線旅客数		
外国人旅客数	その他(日本人、通過)	国際線旅客数
2,700 万人*	1,300 万人	4,000 万人

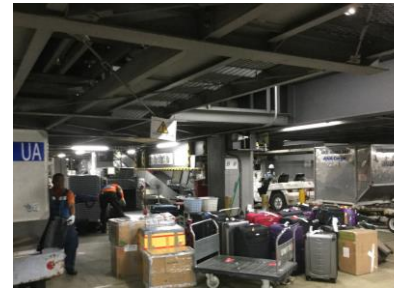
*出入国者数であり、入国に限ると半数

*2024年度実績(2,179万人)の1.25倍

年度	訪日外客数 予測(万人)
2023	(実績) 2,883
2024	3,708
2025	4,018
2026	4,353
2027	4,717
2028	5,111
2029	5,538
2030	(目標) 6,000

※ 2023年度は実績。2030年の政府目標からNAA試算

現状でも、施設上、運用上の課題がある



主要な短期的課題

施設面の課題	課題の概要	運用上の課題	課題の概要
搭乗手続き	自動化・デジタル化の推進 入管・税関との連携強化 が必要	CIQ	特に入国審査場が混雑。審査官増員の みならず 審査方法の効率化等 が急務
手荷物搬送システム (BHS)	手荷物増に対応すべく 自動化等の能力増強が必要	人材不足	保安検査、グランドハンドリング、整備士 の人材は逼迫。待遇改善のみならず 基準や資格要件緩和 等も必要
鉄道アクセス	現状として既に鉄道が混雑。 駅の混雑対策と輸送力増強が必要	燃油不足	今後、 輸入依存度 が確実に高まる。 サプライチェーン構築とSAF普及策 が必要

成田以外の空港でも同様の課題があり、**関係事業者や国と一体となった取り組みが必須。**

プラットフォームとして空港会社としての積極的な対応

- インバウンドの急回復による航空会社からの増便ニーズが急激に高まるために、各社単独ではエアラインの要望通りの就航に対し調整に時間を要するケースが生じている。
- そこで、空港全体として、①既存の人員・機材等を最大限活用する、②新たな人員、機材を機動的に導入することが必要
- そのため、①マッチング、②新規グラハン会社誘致、③空港全体の採用活動の活発化を、成田空港会社がプラットフォームとして対応



各社間の応需バランスの最適化(マッチング)

- ✓ グラハン会社の応需能力を随時把握し、空港全体として最大の応需能力が発揮できるように、成田空港会社がプラットフォームとして航空会社との積極的な調整を実施 等



グラハン応需能力自体の強化

- ✓ 新規のグラハン会社誘致、機材の導入促進等による応需能力強化を推進
- ✓ 空港の知名度を活かした空港全体としての採用活動の推進 等

成田空港 増便など受け入れられる見通し3分の2に 人手不足で

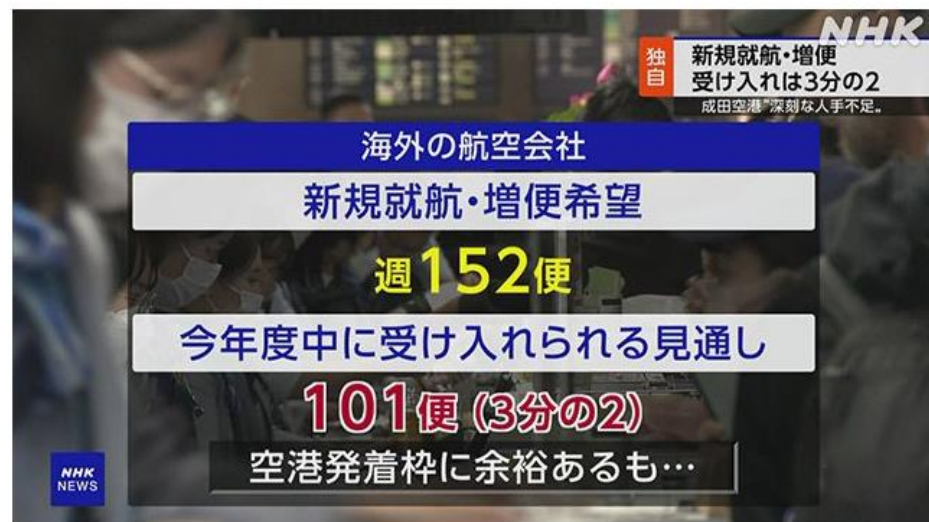
2023年11月30日 16時16分

コロナ禍のあと、国際線の航空需要が伸びる一方、成田空港では航空機の地上誘導などを担う「グランドハンドリング」の深刻な人手不足の影響で、新規就航や増便希望のうち、今年度中に受け入れられる見通しが立っているのは3分の2にとどまっています。

これは成田空港会社が30日、開いた会見で発表したものです。

コロナ禍での航空需要の減少で、航空機の地上誘導や荷物の積み降ろし、チェックインカウンター業務などを行う「グランドハンドリング」の従業員の数は4年前と比べて全国で15%近く減少し、人手不足が深刻になっています。

一方で、最近の外国人観光客の増加などで航空需要は伸びていることから、国際線の利用客が最も多い成田空港では、航空機の受け入れへの人手不足の影響を把握するため、初めての調査が行われました。



NHK報道 (2023年11月30日)

画面のみ

その結果、海外の航空会社の新規就航や増便の希望は週152便あり、空港の発着枠には余裕があるにもかかわらず、今年度中に受け入れられる見通しが立っているのは101便と、3分の2にとどまったということです。

今回の調査でインバウンド需要を十分には取り込めていない実態が初めて明らかになり、対策のさらなる強化が必要な状況が浮き彫りになった形です。

成田空港会社の田村明比古社長は会見で、「成田空港は日本の表玄関で、外国からのお客様を迎えられない、日本から海外に飛べないということだと困る。今後もさらに増便の要望はあるので、人材確保の努力を継続しないといけないと思っている」と述べました。

「グランドハンドリング」の人手不足をめぐっては、国内大手の「スイスポートジャパン」の労働組合が、12月から一切の時間外労働を行わないと会社に通告していましたが、会社側によりますと、その後の労使の協議で、12月については航空機の運航への影響は回避できるめどがたったということです。

新規グラハン社の支援・誘致①（JBS社）

- 成田空港においては、グラハン会社は10社（※）であったが、11社目の会社として、(株)JBSが参入。
- 同社は、GSE機材等は、2023年12月に石垣島から成田空港へ輸送、人員はコロナで離職していた成田空港での経験者を中心に採用。成田空港会社として積極的に誘致・支援を行ってきたところ。
- 2024年3月中旬より、グランドハンドリング事業を開始し、既存のグラハン会社では応需が困難であった新規就航について精力的に受託。

※成田空港内の一次請けを実施するグランドハンドリング事業者

【会社名】	ランプ	旅客
<AL系>		
JALグランドサービス（JGS）	○	○
JALスカイ		○
ANA成田エアポートサービス（NRTAS）	○	○
<独立系>		
スイスポートジャパン（SPJ）	○	○
西鉄エアサービス	○	○
国際空港上屋（IACT）	○	○
日本空港サービス（JASCO）	○	
空港ターミナルサービス（ATS）		○
ワールドエンタプライズ（WEC）		○
FMG	○	○
JBS	○	○

株式会社JBS （代表取締役 中鉢真輔）

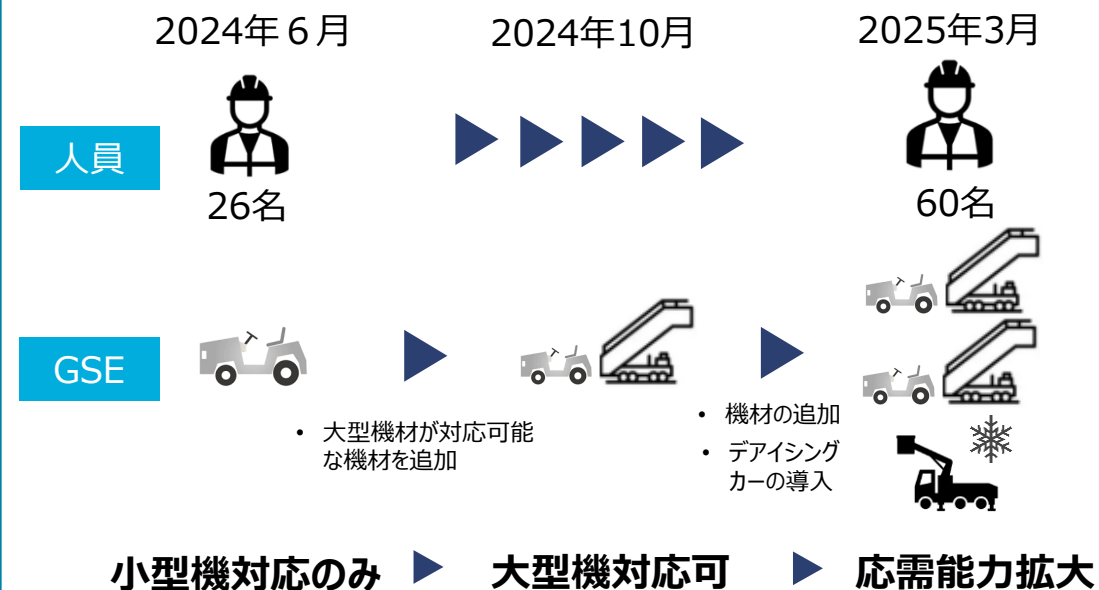
- ・ 同社の親会社の(株)JMRSは空港隣接の芝山町で航空科学博物館敷地内に「空飛ぶ学び舎ラボ」を運営し、地域に密着した航空教育プログラムを展開。
- ・ グラハン業務と同施設の運営とも兼務することで待遇の改善を図っている。
- ・ 今後、同施設でのランプハンドリングの教育・新規参入会社の支援も実施予定。



新規グラハン社の支援・誘致②（FMG社）

- 2024年6月に(株)FMGが、従来の「旅客業務」に加え、「ランプハンドリング業務」を開始。
- 同社は小型機から業務を開始するも、昨年9月に大型機材が対応可能なGSEを導入し、冬スケジュールより大型機材の対応が可能となった。
- また、①GSE機材（大型機対応可）の追加、②成田空港に数台しか存在しないデアイシングカー（除雪・除氷車両）の導入し、体制を強化。

応需能力拡大に向けたステップ



- 成田空港の知名度を活かし、必ずしも知名度が高くないグラハン会社等に対し、空港に関心の高い就職希望者が王葉市幕張メッセという集まりやすい場での合同企業説明会の場を提供。
- その際、①午後に成田空港において職場見学会も併せて実施、②成田空港勤務者を主人公にした地域映画の初上映も併せて行い、学生からは「空港業務の大変なところや夢が広がっていくところを映画でみることができ、勇気づけられた」とコメントとともにNHK等の報道等も通じて、来場者以外の方にも成田空港での就職を意識付け。

【合同企業説明会・空港見学会】

開催日時：2024年2月6日
(火) 10:00～16:00 (うち空港見学会12:30～16:00)
開催場所：幕張メッセ
参加企業：計37社（旅客ハンドリング・ランプハンドリング・貨物ハンドリング・保安検査など）
当日参加者数：305名（うち空港見学会参加者99名）
報道：NHK、テレビ東京WBS、新聞各紙



【合同企業説明会】



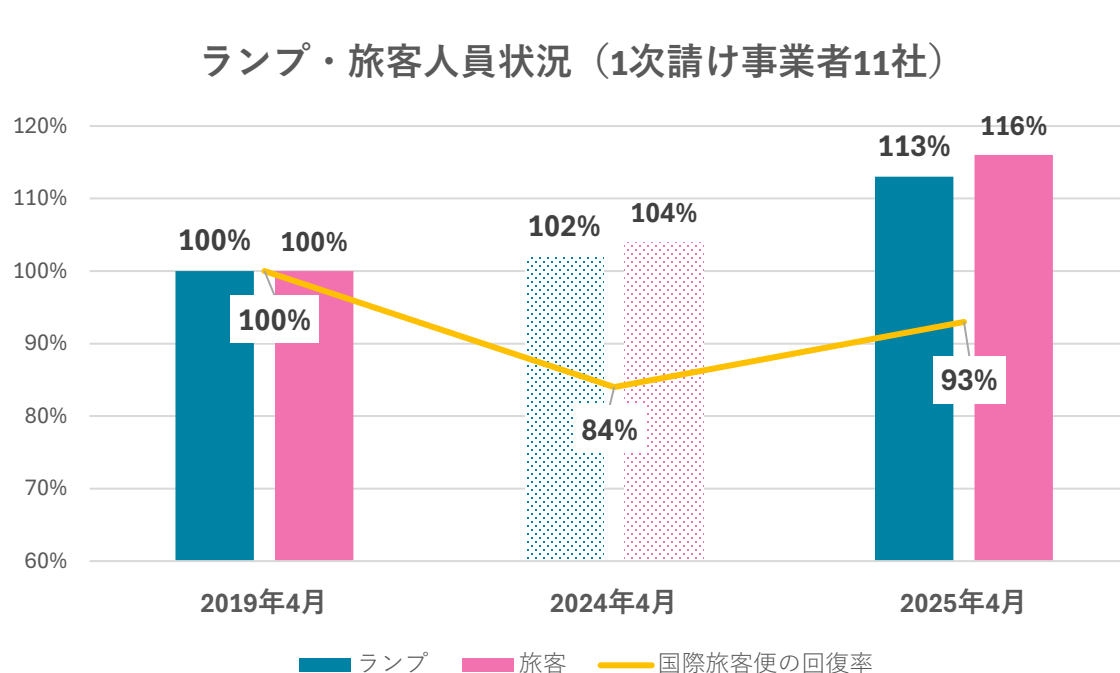
【成田空港地域映画の初上映】



【空港見学会】

グラハン(ランプ・旅客)の人員状況

- 25年夏スケジュールでの増便に備え各社人員確保に取り組んだ結果、**コロナ前を越える人員を確保**
- 一方、コロナ禍で退職の進んだ**業務の中心となる中堅層の不足**により人数通りの生産性が確保できていないことが課題

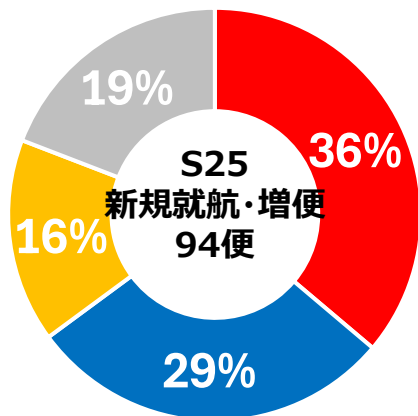


※25年4月末時点
※毎月の各社へのヒアリング数値より集計
※回復率は、国際線旅客便の実績及び需要予測

2. グラハン(ランプ・旅客)の応需状況【S25】

- 25年夏スケジュール当初における外航便の新規就航・増便希望に関しては、**全て希望通り応需**(応需率100%)
- グラハン各社においては採用したスタッフの教育に注力しており、今後の**期中における増便希望に対しても対応していく予定**

新規就航・増便応需状況 (S25)



■ JAL ■ ANA ■ SPJ ■ その他

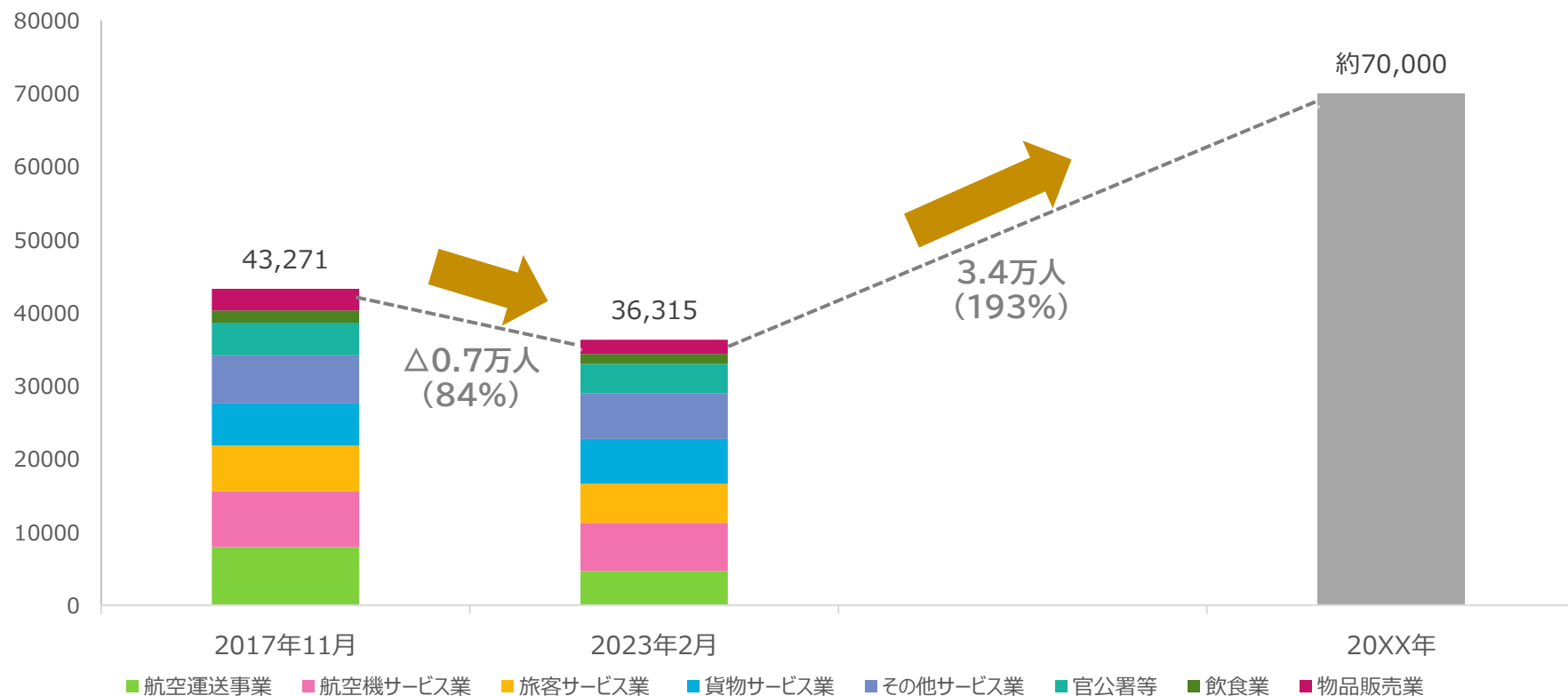
受託GH (1次受託)	受託週便数 (25S)
JAL	34
ANA	27
SPJ	15
西鉄	10
FMG	8
合計	94

・2025年4月14日時点
・各社へのヒアリング数値より集計
・旅客ハンドリングも含む

成田空港における労働力の状況と今後の見込み

- 成田空港内の従業員は、4万人前後で推移してきたが、コロナ禍の影響等により、2017年調査時に比べ、約7000人（16%）減少。
- 現行のインバウンド急増対応のみならず、今後の「成田空港の更なる機能強化」に対応するため、現状の約2倍（7万人程度）の空港従業員の確保が課題。 <参考> 成田市人口 13万2076人（令和6年2月末）

■ 成田空港内従業員実態調査結果



労働力確保に向けた推進体制

- 現行のインバウンド需要増対応のみならず、「更なる機能強化」に対応する7万人程度の空港従業員の確保に向けて成田空港会社は空港のプラットフォーマーとして、空港一丸となって課題解決に取り組む。
- そのために、社長を本部長とする、部局横断の「空港人材対策本部」を先月新設し、①空港と地域が一体となった人員確保、②従業員の受け皿となる周辺地域の居住環境、空港内での待遇改善、③自動化・省力化等の検討を深めていく。

空港人材対策本部（令和6年3月～）

社内

空港業務に従事する人材は、成田空港の価値創造の源泉であることから、社長を本部長とする本部体制の確立を通じ、これを支えるための雇用促進、就労環境改善、イノベーション推進による自動化・省力化等の諸施策に、全社を挙げて主体的かつ迅速に取り組む。

- ✓ 本部長：社長、
- ✓ 副本部長：副社長、
- ✓ 本部員：取締役及び執行役員

成田空港出入国体制強化WG

空港内

グラハン・保安検査事業者やCIQ 職員の人材不足の課題をはじめ、空港における諸手続きや動線、諸業務にかかる課題と対応計画を策定すべく、空港関係者が参画し、成田国際空港出入国体制強化に取り組む。

- ✓ CIQ、気象、成田空港事務所（官署）
- ✓ 成田AOC（航空会社）
- ✓ FAL、GOSC（グランドハンドリング）
- ✓ SSC（保安検査）
- ✓ JR東日本、京成電鉄（鉄道）
- ✓ 東京空港交通、京成バス、WILLER EXPRESS、ビー・トランセ（バス）
- ✓ 成田国際空港タクシー運営委員会（タクシー）

更なる空港能力拡大に向けた人員確保に向けて

- 発着回数の50万回達成時の人員は約7万人が必要。この人員を確保し、空港周辺地域に居住すれば、空港のみならず、空港周辺地域も大きな発展を遂げることになる。
- そこで、①空港と地域が一体となった人員確保、②従業員の受け皿となる周辺地域の居住環境、空港内での待遇改善、③空港DX推進により自動化・省力化等の検討を深めていく。



空港・地域一体となった人員の確保

- ✓ 空港地域への居住の促進、地域の移住促進政策との連携



居住環境、待遇改善

- ✓ 従業員の受け皿となる周辺地域の居住環境、空港内での待遇改善 等

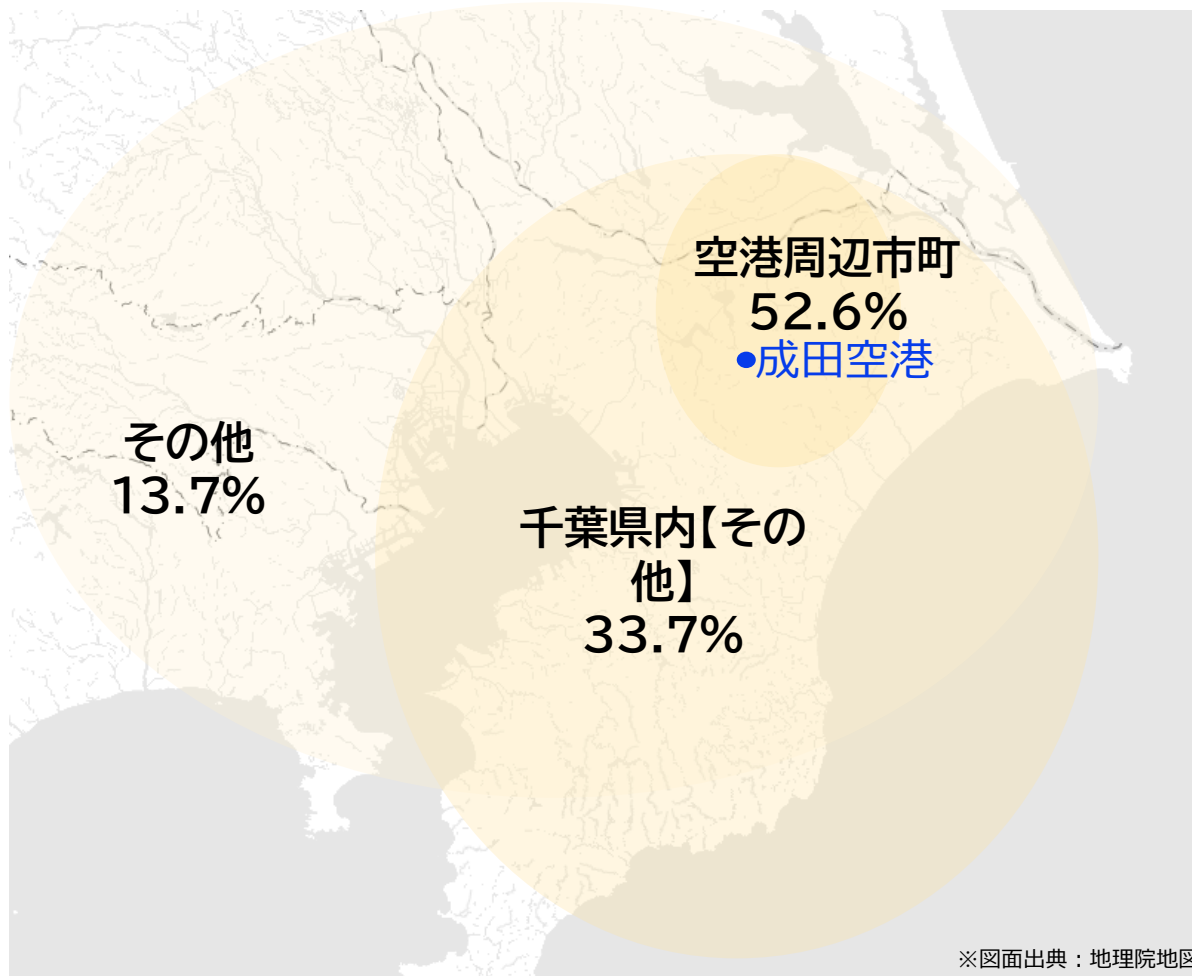


空港DX推進による自動化・省人化

- ✓ 自動化を推進し、省人化を図る

(参考)空港従業員の居住地

- 空港従業員の居住地は、近隣市町で約53%、近隣市町を除く県内で約34%、その他で約14%



※空港周辺市町・・・成田市、富里市、香取市、山武市、山武郡芝山町、横芝光町、香取郡多古町、神崎町、印旛郡栄町、茨城県稲敷市、茨城県稲敷郡河内町

成田空港就業・居住統合サイトの立ち上げ

- 昨年3月に、以下のコンセプトで「成田空港就業・居住統合サイト」を立ち上げ、「空港で働き、周辺に住んでいた」ことを推進する。
- ✓ 空港の仕事や働き方、成田空港の将来像など、成田で働くことの“やりがい”や“楽しさ”を伝え、周辺のライフスタイルについて「成田空港で働き、周辺に住む」イメージを喚起する。（「空港の職場・地域イメージアップ」）
- ✓ グラハン会社等から採用条件、住居補助等の採用情報、自治体から住居・子育て等の空港周辺居住を促進する情報を集約（「若者に刺さる就業・居住情報の集約」）

「採用統合サイト」のコンセプト

空港での仕事の情報

空港周辺での生活情報

NRTで働くことの“やりがい”や“楽しさ”を伝えるとともに、周辺のライフスタイルも発信し、「成田空港で働き、周辺に住む」イメージを喚起する

<福岡空港の例>



各グラハン会社等の採用条件等の情報

・給与等、周辺居住の住居補助の嵩上げ等の採用情報等

<福島被災地の例>



自治体の住居・子育て等の空港周辺居住促進の情報

・地域への居住促進補助、学校、保育園等の情報 等

ウェブサイト

[お仕事内容](#) [求人企業一覧](#) [FAQs](#) [周辺地域の暮らし情報](#)

「働く人」の取材記事に加え、「暮らし」に関する記事も追加。2025年4月時点で、**18本の記事を掲載**。
今後も月に1本程度、記事を追加していく

「暮らし」関連記事



【横芝光町】海の匂いを感じながら、人との出会いを楽しむ。九十九里浜に面した子どもがすくすく育つ町



【芝山町】空港が近く、自然あふれるコンパクトシティ。子育てやマイホーム購入への支援も充実



【成田市】ファミリー層や若者に人気のアーバンタウン。ライフステージに合った暮らしを楽しめる“生涯を完結できるまち”



【香取市】緑と水に囲まれ、歴史と文化が共生する町。千葉の“小江戸”で心穏やかに生きる暮らし



成田空港で働き、空港周辺に暮らす



地域文化が根付き、にぎわいを感じる場所



豊かな自然や文化で発展しつづける多古町。移住体験ツアーレポート



毎日ちょっとした旅行をしている気分

「仕事」関連記事



チャレンジ精神があれば活躍できる職場です



大切なものが詰まった手荷物を、丁寧に運ぶこと



成田空港 合同企業説明会・空港見学会レポート



定刻に航空機を出発させるのが最大のミッション



何事も起きなかったということがやりがい



空港で働いている人がかっこいい



空港で一番はじめに会う人に



若手がキャリアアップできる環境



女性も資格を生かして活躍

今後は、コンテンツの更なる充実（掲載事業者の拡大や、地域居住に関する情報等の充実）により、閲覧者数を増やすとともに、より一層、採用への応募数や、内定者数、移住者数等の増加に繋がるように取り組んでいく

従業員の受け皿となる周辺地域の居住環境改善に向けて

- 今後増加するグラハン職員等が、緊急時の参集等の観点から居住の有力な選択肢となりうる空港周辺地域（成田市三里塚地区）との交通手段改善が必要。
- 成田空港会社は、今年3月に、空港周辺地域と連携し、これまでは使用されてこなかった空港内道路を活用して空港の内外を結ぶ公共交通機関の可能性について検討する実証実験を行い、当該道路を通過するにあたっての手続き、時間短縮効果等を確認。
- 交通手段改善の検討のキックオフと位置付け、今後検討を深めていく。

【実証実験概要】

昨年3月、成田空港会社は、地域の有志等と連携し、空港の将来を担う地元の子供達に、成田空港で働き、地元に住居し続けたいという気持ちを持ってもらうために、成田空港に最も近い地域であり、空港勤務者も多く居住する成田市三里塚エリアを舞台に、児童養護施設「蛍雪学園」の児童を招待。

①三里塚在住の航空写真家チャーリー古庄氏によるヘリコプターの仕組み説明・体験フライトのほか、②ジンギスカン発祥の地「御料牧場」の歴史ある三里塚の地にてジンギスカンの昼食会を実施、③成田空港のお仕事を、空港内道路を経由して、スペシャルバスツアーにて見学し、④成田空港・地域を題材とした映画「空の港のありがとう」等を鑑賞。



人材確保、環境改善へ向けた実験的な取り組み

- 成田空港におけるグラハン人員の確保対策の実行にあたっては、
 - ①知名度が必ずしも高い業種ではなく、情報発信が難しいこと
 - ②従業員は空港周辺地域の住民で、地元経済を支える重要な産業と地域に十分に認識されていないこと
 - ③要員の多くを占める20～30代は離職も多い状況で、
 - ・人材の入れ替わりの激しい職場でのスムーズなチームワーク造成
 - ・言語の壁がある外国人社員も増える中での一体感の造成
 - ・若手社員の職場への愛着感の造成による離職防止が必要 等の諸課題がある。
- これらの課題解決に向けて、空港会社を中心に、地域や関係者の連携しながら、実験的な取り組みを進めている。

地域と連携した映画による空港業務の魅力発信

- ✓ コロナ禍により空港・航空業界のイメージが崩れ人手不足になったところ、成田出身の監督により、空港地上業務従業員にフォーカスした映画を制作
- ✓ 空港周辺に住み、空港で働くことの意義・魅力を発信
- ✓ 製作：成田空港地域映画製作委員会、吉本興業(株)
協力：NAA、ANA、JAL、グラハン・保安検査各社等
- ✓ 2024年6月ショートショートフィルムフェスティバル & アジア 2024の「BRANDED SHORTS」観光映像大賞観光庁長官賞を受賞



e-sports大会

- ✓ 空港内従業員の交流促進を目的として、2023年11月に実証実験を行い、2024年6月に第1回を開催
- ✓ 69人の若手社員が選手として参加、イベント全体では約250名が会場に訪れた。
- ✓ 参画企業：空港ターミナルサービス(株)、(株)セノン、全日本空輸(株) 日本航空(株)、仁川空港、NAA



(参考)地域と連携した映画によるグラハン業務の魅力発信

○ 主体

製作：成田空港地域映画製作委員会

吉本興業株式会社

協力：成田国際空港(株)、航空会社、
保安検査会社等

○ 名称

成田空港地域短編映画「空の港のありがとう」

映画予告編：<https://youtu.be/xhrhaD-2wG8?si=8mALw5DK7YaMknT3>



○ 内容

- ・令和5年9月から監督がグラハン・保安検査要員30人に取材、脚本執筆着手。地元の経済界が制作費集めに着手。
- ・10/28～30の3日間で、空港内・成田市内
- ・1月中旬に映画完成
- ・2月6日 成田空港合同企業説明会（千葉市幕張メッセ）で初公開
- ・その後、空港勤務者、市民等への上映会を経て、4月、第16回沖縄国際映画祭に出品、5月に一般公開を地元成田及び東京にて行う。



○ 導入の背景

- ・長らく憧れの職場であった成田空港も、コロナ禍でグラハン・保安検査を中心に深刻な人手不足に陥る。
- ・そこで、テレビ朝日ドラマ「おっさんずラブシリーズ」の監督も務める成田出身のYuki Saito氏に監督をお願いし、コロナで疲弊した空港・航空会社を地域が助けるために、有志の呼びかけに応えた地域の経済界等が制作費を全額負担して、航空業界でも主人公になりにくい空港地上業務従事者をメインに据えた映画を企画。
- ・「空港地上職員は地域の住民であり、グラハン・保安検査は地元の経済を支える重要な産業」ということを地域に再認識いただき、新たに働く人に対して、空港地域に住み、空港で働くことの意義を感じ取ってもらうことを目的とした。

○ 実績（波及効果）

- ・9月の製作開始会見、10月の撮影の時にも地元の新聞ほぼ全紙、NHK等テレビでも報道あり。
- ・2月6日「成田空港合同企業説明会」の初上映でも、学生からは「空港業務の大変なところや夢が広がっていくところを映画でみることができ、勇気づけられた」とコメントとともに全紙、NHK等の報道があった。
- ・地元ケーブルテレビと連携して、撮影を密着した番組も制作し、映画に合わせて放映することで、空港・地域におけるグラハン問題の重要性が浸透する「きっかけ」となっている。
- ・今後は、空港・航空業界を挙げたグラハン問題の普及啓発のコンテンツとしての活用を働きかけていく。

○ 受賞

- ・ショートショートフィルムフェスティバル & アジア 2024
「BRANDED SHORTS」観光映像大賞観光庁長官賞

(参考)eスポーツを活用した空港内従業員の交流促進(第1回)

○ 主体

- 成田国際空港(株)、空港所在各社（JAL、ANA、セノン、空港ターミナルサービス、IACT）

○ 名称

- eスポーツを活用した空港内従業員の交流促進によるグラハン等に係る人材つなぎとめ

○ 内容

- 2024年6月に、第1回として、成田国際空港(株)の旗振りで、従業員の交流促進（eスポーツ）を開催。
- 人手確保が課題であるグランドハンドリング及び保安検査の主力である年齢層（20代～30代）の方々をターゲット。
- より職場への愛着を持っていただき、長く成田空港で働きたいと思っただけける環境作りを目指す。

○ 参画企業

- 空港ターミナルサービス(株)、(株)セノン、全日本空輸(株) 日本航空(株)、成田国際空港(株)、IACT、仁川国際空港等

- 出場者数：69名（内、仁川空港より3名の参加）
- 来場者数：約300名

○ 実績（波及効果）

- 新聞、テレビ等でも報道あり、特に民放では全国放送もされ、グラハン職員の離職防止は若手のニーズに沿った新しい発想が必要なことを広く認識いただいた。



優秀な空港外国人材の確保に向けて

＜成田空港外国人材確保連絡会 設置趣旨＞

成田空港の人材確保については、今後の機能強化も見据え、空港管理者である成田国際空港(株)が「空港人材対策本部」を設置して取り組んでいるところですが、グラハン分野の特定技能外国人材の確保については、地域での住居確保、通勤手段確保、地域コミュニティの受入体制、生活関連の諸手続の煩雑さ等、空港側だけだと解決が困難な課題があり、人材確保のボトルネックとなることが懸念されております。

一方、成田空港周辺地域では、建設、介護、農業分野等で特定技能外国人材受入が進んでおりますが、地域側からは空港側が今後何を求めているのか必ずしも明確ではないとのお声もあるところです。

さらに、全国的な人材不足の中、優秀な外国人材確保に向けて、各業界・各地域で様々な形で取り組みが本格化しており、成田空港・地域でもこれらに劣後しない一体となった取り組みが求められるところです。

そこで、空港・地域で、問題意識の共有・情報交換、さらには課題解決に向けたプラットフォームが必要ではないかと考え、本会合を開催する次第です。

日時：12月9日（月）13:30～15:30

場所：成田国際空港株本社 1 F S 会議室

メンバー：

＜空港側＞

- ・空港管理者：成田国際空港(株) 東京戦略企画室、エアライン営業部等（事務局）
- ・グラハン各社等

ANAグループ、JALグループ、鴻池グループ、F M G、J B S、成田空港ビジネス(株) 等

＜地域側＞

- ・地元経済人有志の皆様

建設分野等で外国人材を受け入れている方、海外（ミャンマー）の送り出し側の成田駐在の方、成田地域の外国人材受入に詳しい方）等

- ・地元自治体（成田市）

成田空港周辺地域における外国人材受入の概況

- 成田空港周辺地域は、在留外国人比率が県内でも高い状況。
- 成田空港周辺地域においては、建設・介護・農業分野で「技能実習・特定技能」、空港では「技人国」等での就労が多いのではないか。

千葉県在留外国人の総数 204,091人 (法務省統計2023年末)

市町村別外国人人口

	市町村	人口	前年増減率
1	千葉市	35,101人	12.3%
2	船橋市	21,666人	10.1%
3	松戸市	20,477人	12.5%
4	市川市	19,903人	10.8%
5	柏市	12,383人	10.0%
6	成田市	8,407人	21.2%
7	八千代市	7,615人	11.3%

市町村別外国人比率

	市町村	人口
1	富里市	7.3%
2	成田市	6.3%
3	八街市	5.4%
4	銚子市	4.8%
5	芝山町	4.8%
6	酒々井町	4.6%
7	多古町	4.6%

成田空港における外国人材の就労の現状について

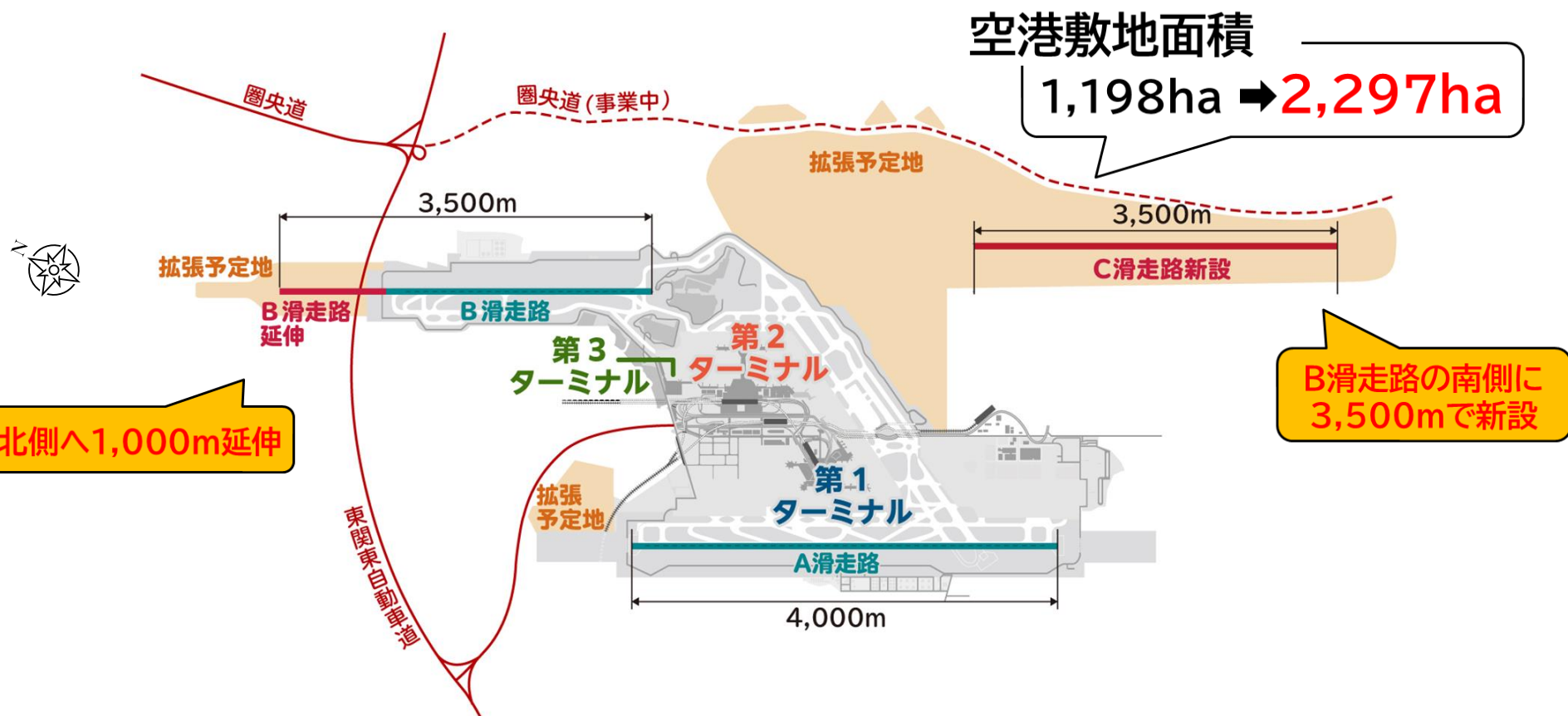
- 外国語等でサービスを行う職種は「**技人国**」資格で、**すでに成田空港で多くの就労**が見られるか。
- 一方で、ランプ業務では、「**技能実習・特定技能**」資格が必要であるが、**今後入ってくるという状況**か。

成田国際空港で働く労働者の在留資格

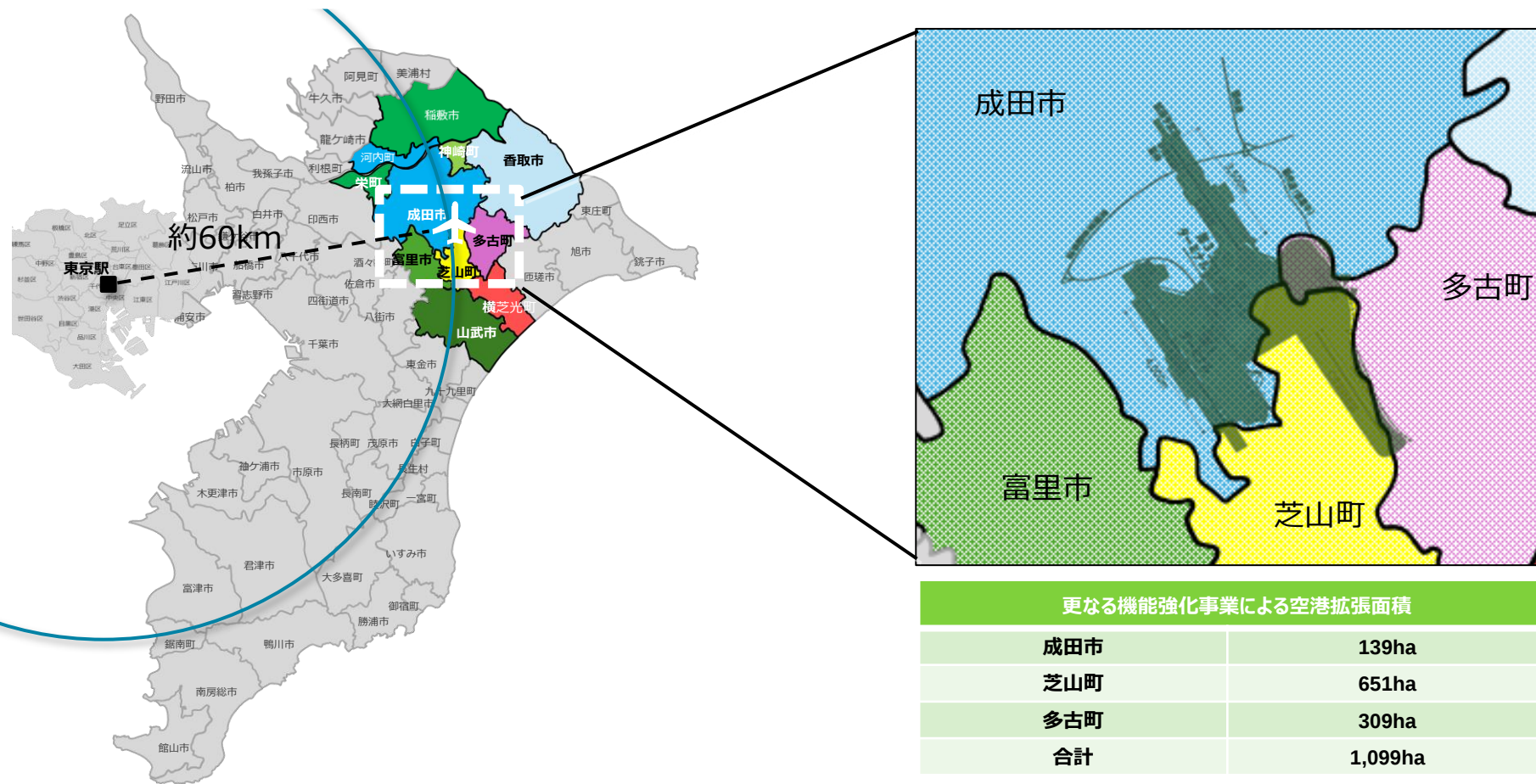
①航空会社の旅客案内など	技術・人文知識・国際業務			
②空港内商業施設	技術・人文知識・国際業務		家族滞在	
③貨物オペレーター	技術・人文知識・国際業務			
④手荷物・貨物取扱業務	技能実習	特定技能	家族滞在	留学
⑤地上走行支援業務	技能実習	特定技能	家族滞在	留学
⑥整備業務	技能実習	特定技能	家族滞在	留学
⑦機内清掃	家族滞在	留学	定住者	
⑧機内食・ケータリング	技能実習	家族滞在	留学	

その他・ホテルのフロント（技術・人文知識・国際業務）
 ホテルの客室清掃（技能実習・特定技能・家族滞在・留学）
 倉庫業の管理者（技術・人文知識・国際業務）
 倉庫業の作業員（技能実習・家族滞在・留学・定住者）
 飲食店のスタッフ（特定技能・家族滞在・留学）

更なる機能強化（B滑走路延伸とC滑走路の新設）



周辺11市町と成田国際空港の位置関係



本格工事（滑走路造成工事）の着工に至るまでの歩み

- 2014年の技術検討小委員会での中間取りまとめを受け、機能強化の具体化に向けて関係者で協議を実施。
- 関係者ご協力のもと200回を超える住民説明会等の開催を経て、2018年の四者協議会において実施の合意。

2014.7
中間取りまとめ
(公表)

2014.8

首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会（国・自治体・航空会社・有識者）

2014.10

空港と地域の将来像
に関する勉強会
(空港圏自治体連絡協議会)

2015.9

滑走路配置・騒音コンター
環境対策の提示

成田空港に関する四者協議会
(国・県・空港圏自治体連絡協議会・NAA)

2018.3

2018.3 四者協議会合意時

更なる機能強化の
実施の合意



住民説明会

100回 5,000人

2016.10～ 住民説明会



住民説明会

100回 4,000人

2016.12 対話型説明会



首都圏空港機能強化技術検討小委員会

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢として
「成田空港の既存滑走路延長、滑走路増設」を公表

交通政策審議会航空分科会基本政策部会

「更なる機能強化」の進捗状況（用地確保等の加速化に向けた動き）

時期	国	N A A	県・地元
4月	【4月4日】 N A A社長、国土交通大臣訪問 ・社長より大臣へ報告：用地の8割超を確保、5月に本格着工。 ・大臣より社長へ指示： ①2028年度末目途の供用開始を目指し、本年度末を目標に必要な用地確保等を加速化すること。 ②航空局と連携し、成田空港会社を挙げた体制を早急に構築すること。 ③空港周辺自治体の協力を得て、用地確保の具体的対策を検討し実行に移す場を早急に設置すること。 【4月】 成田空港滑走路用地確保対策本部の設置（航空局、N A A）		
5月	【5月25日】 更なる機能強化 着工式典 / 本格着工 【5月27日】 成田空港滑走路新增設推進協議会の設置（航空局、千葉県、成田市、芝山町、多古町、N A A）		

「更なる機能強化」の進捗状況（成田空港滑走路新增設推進協議会の開催）

5月27日に設置した「成田空港滑走路新增設推進協議会」※について、用地確保等の取り組み状況の報告等を行うため、第2回協議会を開催

【構成員】

国土交通省航空局長、
千葉県知事、成田市長、芝山町長、多古町長
成田国際空港株式会社代表取締役社長

【日時・場所】

・2025年8月26日（火）09：30～10：30
・千葉県庁中庁舎10階大会議室

【議題】

1. 機能強化の用地確保に向けた取り組みについて



※新設するC滑走路及び延伸するB滑走路の2028年度末目途の供用開始を目指し、空港周辺自治体の協力を得て用地確保の具体的対策を検討し実行に移すとともに、滑走路整備をはじめとした諸課題の解決を図ることを目的とする。

「更なる機能強化」の進捗状況（推進協議会結果概要）

- 用地確保が83%（2025年3月末）から **85.3%（2025年7月末）**まで進捗。
- 用地確保に係る取り組みを進める中で、補償の考え方へのご理解を得られない、空港の機能強化にご理解が得られない、相続手続きが未了である、といった課題に直面している。
- 引き続き、国とともに、以下の方針に従い、今年度末を目標に用地確保の加速化に全力をあげる。

【第1回協議会で確認した方針】

- ①これまでの取り組みを継続して着実に遂行
- ②用地確保等の体制強化を実施
- ③地権者が契約に至るための条件を速やかに整える

【国・県・市町と連携した情報発信の取り組みを開始】

- ①リーフレットの発行（定期的に発行）
- ②オープンハウス（対話型説明会）の開催

【第2回協議会で確認した重点的取り組み】

- ①当該地権者の周囲の関係者の方の協力もいただきながら交渉
- ②相続やその他の権利関係の整理に時間を要している地権者の方に対しては、法的サポートを実施するとともに、当事者において協議が円滑にまとまるよう働きかける
- ③代替地の多様な情報提供を含めて、補償の考え方等を改めて丁寧に説明

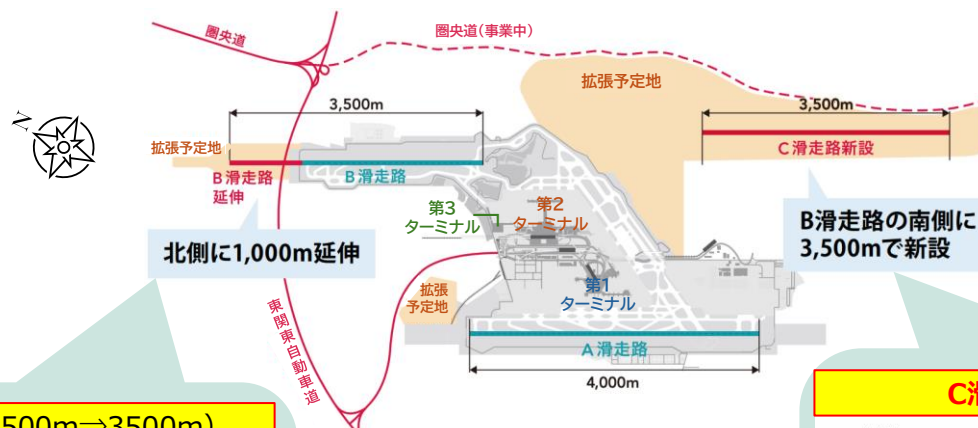


上記の用地確保等の加速化に向けた更なる取り組みについて、成田空港会社が国と共に全力をあげて取り組むとともに、県・市町が引き続き協力していくことを確認。

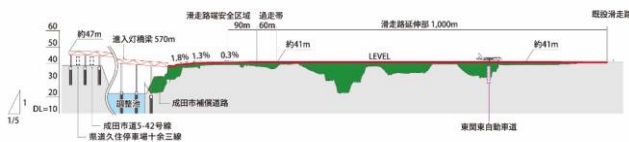


「更なる機能強化」の進捗状況（本格工事の概要）

- B滑走路延伸：用地造成を進め、現滑走路北端部の標高(41m)に合わせてフラットに整備。
- C滑走路新設：軟弱地盤の地盤改良等を進め、現況の地形を活かし、標高20～33mで整備。

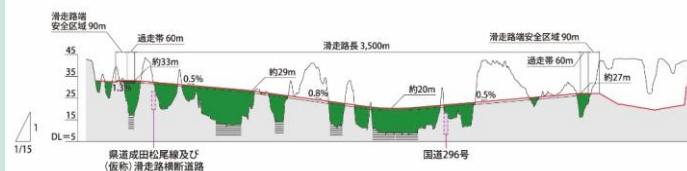


B滑走路延伸（滑走路長2500m⇒3500m）



- ・用地造成工：盛土 約210万 m^3 、切土 約70万 m^3
- ・滑走路舗装工：約60,000 m^2

C滑走路新設（滑走路長3500m）



- ・用地造成工：盛土 1,640万 m^3 、切土 約2,030万 m^3
- ・地盤改良工：約54ha
- ・滑走路舗装工：約166,700 m^2

「更なる機能強化」の進捗状況（工事の進捗状況）

東関東自動車道の地下道化



代替道路のトンネル整備

