

『新しい成田空港』構想 とりまとめ2.0 概要

2024年7月

『新しい成田空港』構想検討会

新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
- ・既存施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現状のまま示しております。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

『新しい成田空港』構想のとりまとめにあたって

- 我が国の航空政策においては、世界の国際航空需要を確実に取り込むため、羽田空港の飛行経路の見直しや成田空港の新滑走路の整備等が示されている。また、国土計画や物流政策においては、国際継越貨物の積極的取込み等による航空物流機能の強化が、観光政策においては、「観光先進国」に向けた首都圏空港の容量拡大が求められている。
- 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、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。
- 成田空港は、現在でもピーク時間帯では需要が処理能力を上回っており、“更なる機能強化”による状況の改善が期待される。一方で、空港全体の能力向上のためには、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。
- 空港内の施設の多くは1970年代に整備され、老朽化が深刻な問題となっているほか、開港当時の施設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、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、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、空港全体の能力向上が急務となっている。
- 更に、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、長年の懸案である空港アクセスの改善にも応えていく必要がある。
- 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・持続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。

とりまとめ2.0について

- 2023年3月の中間とりまとめにおいて、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4項目について目指すべき方向性が示された。
- その後、NAAが検討深度化の作業を行い、2024年2月に検討会を再開して、その内容について活発な議論を行った。
- その結果を踏まえ、中間取りまとめを改定し、とりまとめ2.0として改めて整理した。

『新しい成田空港』構想検討会 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

- 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

成田空港の使命・主要課題・目指すべき姿と方向性

成田空港の使命

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

主要課題

- 変化する航空ニーズへの柔軟な対応
- 老朽化が進み、開港当初から変わらない分散・非効率な施設を改善し、施設取扱容量を拡大
- 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
- インバウンド旅客が日本らしさを体感できる空間・サービス提供
- 先端技術導入による効率性・生産性向上、自動化・省人化
- 安全・安心・安定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

目指すべき国際拠点空港としての姿

- ① **旅客ターミナル**
直行需要とともに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
- ② **貨物施設**
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
- ③ **空港アクセス**
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
- ④ **地域共生・まちづくり**
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

『新しい成田空港』構想の方向性

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

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

世界と繋がる多様なネットワークを持つ国際ゲートウェイハブ空港を目指して、コンパクトな集約ワンターミナルを整備し、使いやすくわかりやすく、乗継利便性や空間デザイン、災害・環境に配慮した旅客ターミナルを実現

1. 成田空港は集約ワンターミナル方式へ

■ 成田空港の旅客事業を取り巻く概況、成田空港の抱える諸課題、あるべき姿を踏まえて、以下の優位性を持つ集約ワンターミナル方式を指向

- 十分な取扱容量を確保
- 多様な航空ニーズに対応可能な柔軟性
- 利用者視点での利便性や快適性
- 環境負荷低減
- 効率的でコストリズナブルな事業環境



2. ワンターミナルの候補地はT2南側

- 3本の滑走路とバランスの取れた場所
- ある程度まとまりのあるエリアが確保可能
- 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
- アクセス機能（鉄道・道路）の接続が可能



3. 今後、ロングピア型をベースケースに検討を深度化

- 「旅客利便性」「ターミナル館内オペレーション」「コスト」「技術的成立性」「施設の公平性・柔軟性」「環境負荷低減（建設時含む建物に起因するもの）」に優位性があるロングピア型をベースケース
- ロングピア型はコンコースの本数を少なくでき、分岐を減らせるため旅客にとってわかりやすい。エプロンベイも広くでき、航空機の走行性やレジリエンスの点でも優位
- 「航空機オペレーション」「環境負荷低減（航空機に起因するもの）」といった評価軸に対しては、エプロン誘導経路の設定や滑走路のアサインルールなどの施策も勘案し、成田空港にとって、より総合評価の高い形状にしていけることが必要

新旅客ターミナルイメージ

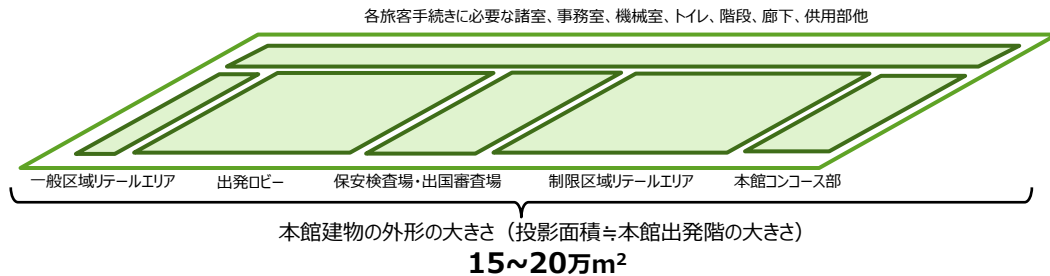


		ショートピア型	ロングピア型	ピア+サテライト型	サテライト型	
		移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）	移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）	移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）	移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）	移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）
1. 旅客利便性	モビリティ能力	5	5	4	3	2
	わかりやすさ	4	4	4	3	2
	簡便移動	4	4	4	3	2
	乗継しやすさ	5	5	4	3	2
2. 航空機オペレーション	航空機の走行距離	3	3	3	3	4
	エプロンレイアウト	2	2	2	3	4
	レジリエンス	4	5	5	5	4
	ランニングコスト	5	5	4	3	1
3. ターミナル館内オペレーション	スタッフ配置の効率性	4	4	4	3	2
	レジリエンス	4	4	3	2	1
4. コスト	整備コスト	3	5	4	3	2
	非航空収入の最大化	5	5	4	3	2
	雇用工事の確率性	3	4	4	2	3
	更なる拡張可能性	4	4	4	4	4
5. マスタープランの技術的成立性、その他	公平性、柔軟性	5	4	3	2	1
	環境負荷低減①（建設時含む建物に起因するもの）	3	5	4	3	1
	環境負荷低減②（航空機に起因するもの）	3	3	3	3	4
		3	3	3	3	4

※ 海外空港事例を参考に、ワンターミナルの型式をコンコースの配置によって整理したうえで、成田空港の敷地条件における各案を作成して比較評価

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

4. ワンターミナルの規模（延べ面積）は95~115万㎡程度を想定

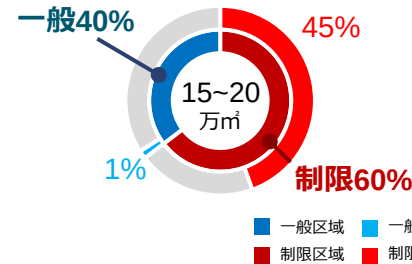


- 出発階を基準階として、各機能施設を積上げ算出した結果、ワンターミナルの本館投影面積は概ね15万~20万㎡と想定
- コンコースの規模については、海外空港や現状の成田空港の固定ゲート使用率を鑑み、固定ゲート使用率を90~95%と仮定すると、固定ゲート数100程度を想定
- 本構想における新旅客ターミナルの規模（延べ面積）は95~115万㎡程度と想定
- インバウンドの増加や将来的な旅客の行動変容による新たな価値創造の必要性など、これらの数値は変わる可能性があるため、対応可能な柔軟性を持って検討を進める必要

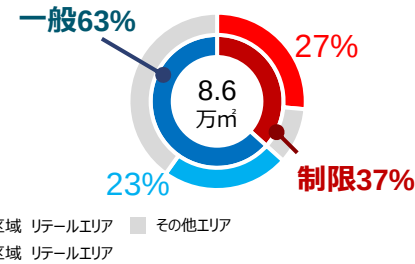
※ 近年整備されている海外空港では、ファストトラベルの普及もあり、保安検査後の制限区域を大きく確保する傾向にあることから、これらを参考に本構想における新ターミナル構成比を想定

※ なお、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、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お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り、一般区域の構成比率が大きい

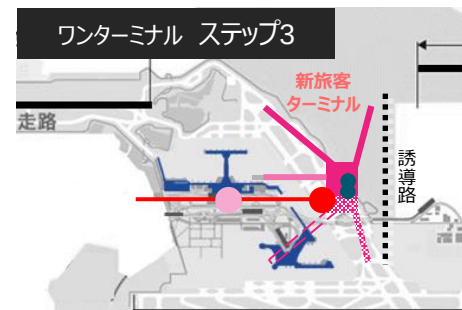
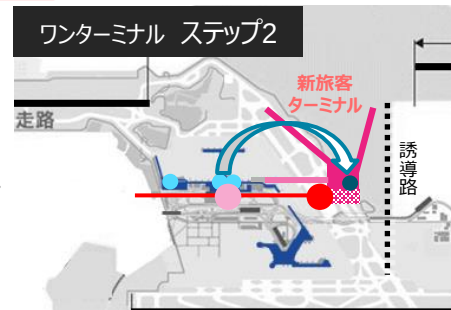
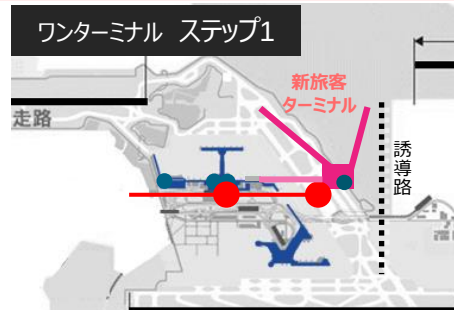
新ターミナル本館構成比率イメージ



成田空港(T1本館)



5. 運用しながら、外部環境や経営状況に応じて段階的な整備が可能



- ・ C滑走路等の整備により、滑走路の処理能力は大幅に向上
- ・ 東西誘導路を南側へ盛替え、T2南側エリアで新ターミナルの東側半分及び新駅等整備着手

- ・ 新ターミナルの半分と新駅供用開始
- ・ 新ターミナルとT2・T3を暫定的なコンコースで接続して一部、一体的運用
- ・ 現在の成田空港駅（成田第1ターミナル）は閉鎖
- ・ T1に関する駐車場やエアサイド機能等の一部の施設の運用は柔軟に対応可能

- ・ 速やかに増築し、全ての本館機能を集約
- ・ T2・T3に関する駐車場やエアサイド機能等の一部の施設の運用は柔軟に対応可能

- ・ 外部環境や経営状況に応じてT1跡地に本館やコンコースを増築

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

6. 旅客の利便性・快適性、体験価値の向上

- 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
- 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



7. 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応

- 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
- 最先端技術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
- 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

新旅客ターミナル内部イメージ

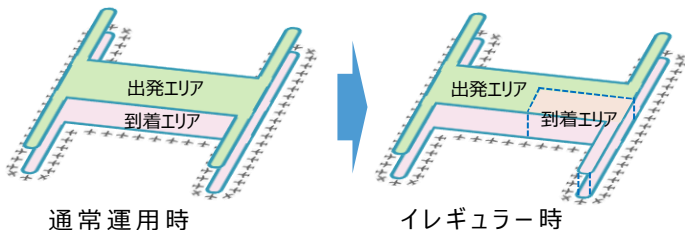


8. 災害に強い空港運用と高レジリエンス

- 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への対応が必要
- 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ことが必要

柔軟なターミナル運用イメージ

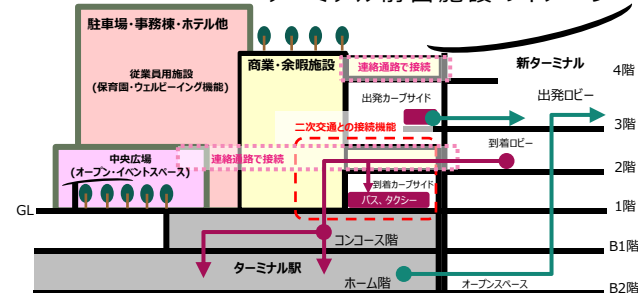
※スポット・ターミナルの形状や大きさはイメージ



9. ターミナル前面施設のあり方

- ターミナル前面は、ターミナルと二次交通との接続機能を検討することや、これに地域交通拠点の機能を持たせることに加え、ターミナル機能の一部や親和性の高い関連施設を配置するとともに、地域の住民も楽しめる施設を備えるなど、地域との連携拠点の役割が期待される

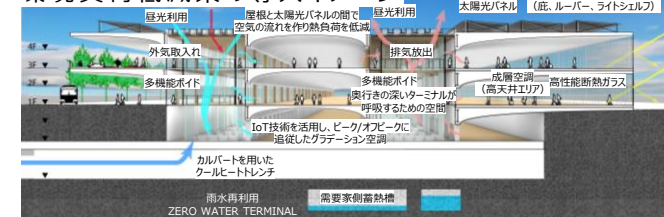
ターミナル前面施設のイメージ



10. 空港の脱炭素化による持続可能な社会の実現

- 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が必要
- 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

環境負荷低減策の導入イメージ



② 新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

継越需要も取り込む東アジアの貨物ハブを目指して、最高水準の物流効率性を追求する新貨物地区を整備し、空港隣接地との一体的運用や圏央道とのスムーズなアクセスができ、環境負荷の低減や地域発展にも貢献する貨物取扱施設を実現

1. 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用

- 貨物上屋とフォワーダー施設のゼロ距離化により、物流のムダを削減
- 航空会社とフォワーダーの連携によるトランジット需要の取り込み

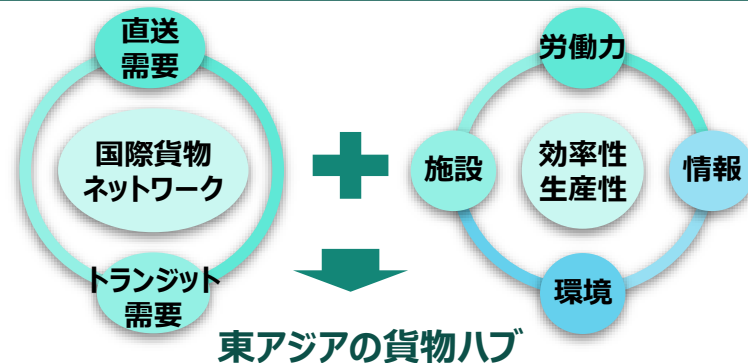
2. 自動化による効率化

- 徹底的な自動化・機械化による世界最高水準の効率性・生産性向上
- 新貨物地区内における貨物荷姿の標準化
- 人手による作業の選択と集中による労働環境の向上

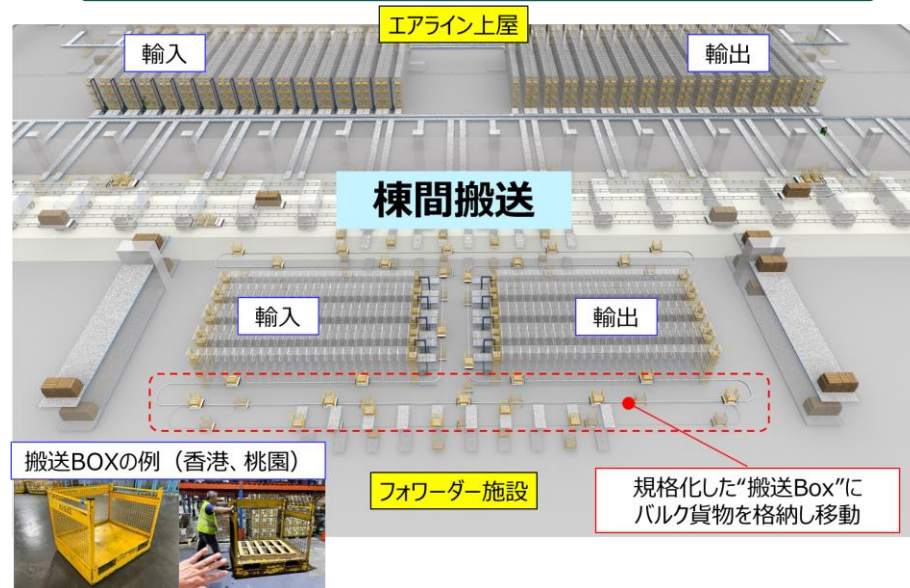
青は自動化部分、赤が人手を集中投下する部分



複合的課題に適切に対応して東アジアの貨物ハブへ



貨物上屋とフォワーダー施設との一体運用のイメージ



② 新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

3. 空港隣接地との一体的運用

- 新貨物地区と空港隣接地との一体的運用を通じ航空物流と親和性の高い新たな需要を誘致
- 新貨物地区と空港隣接地を一団の土地とし総合保税地域化し、効率性・生産性向上
- 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

新貨物地区ゾーニングと空港隣接地との一体的運用のイメージ

4. 継越拠点として選ばれる制度面の対応

- フォワーダーが自由にフライトを組み合わせ可能な継越手続きの実現
- 貨物便に対するオープンスカイ、以遠権活用の検討

5. 圏央道から新貨物地区へのアクセス

- 圏央道新規IC※からのスムーズなアクセスによる物流コスト及びリードタイムの削減
- 貨物車両の渋滞回避や周辺道路の混雑緩和

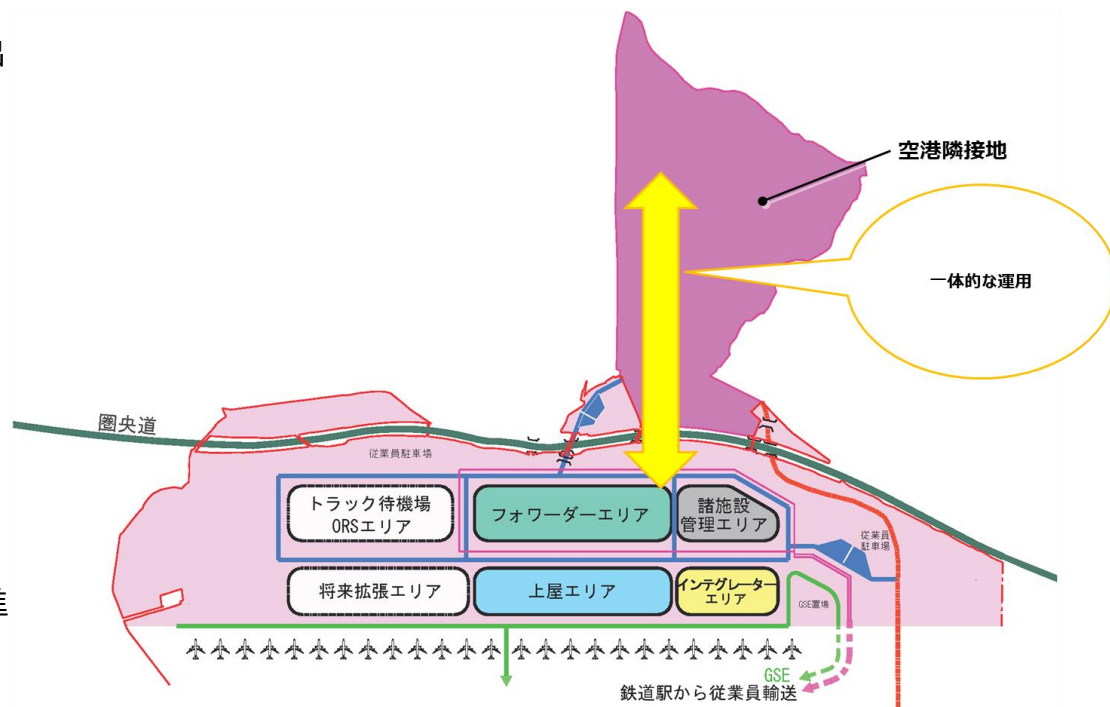
6. 環境・コストへの配慮

- エネルギーマネジメントの高度化や創エネ、建築物のZEB化等を推進
- モーダルシフトへの対応のため、日本貨物鉄道（JR貨物）のオフレールステーション（ORS）を新貨物地区構内に設置
- トラックドライバー不足に対応するための共同輸配送拠点の設置
- 今後の需要動向を踏まえ、段階的整備についても検討

7. 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

- EC/流通加工拠点、機器ストック/メンテナンス拠点、生鮮品輸出拠点など新たな価値・需要を創出

※圏央道新規ICは、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。



③ 鉄道アクセスの現状・課題と今後の方向性

1. 混雑の現況

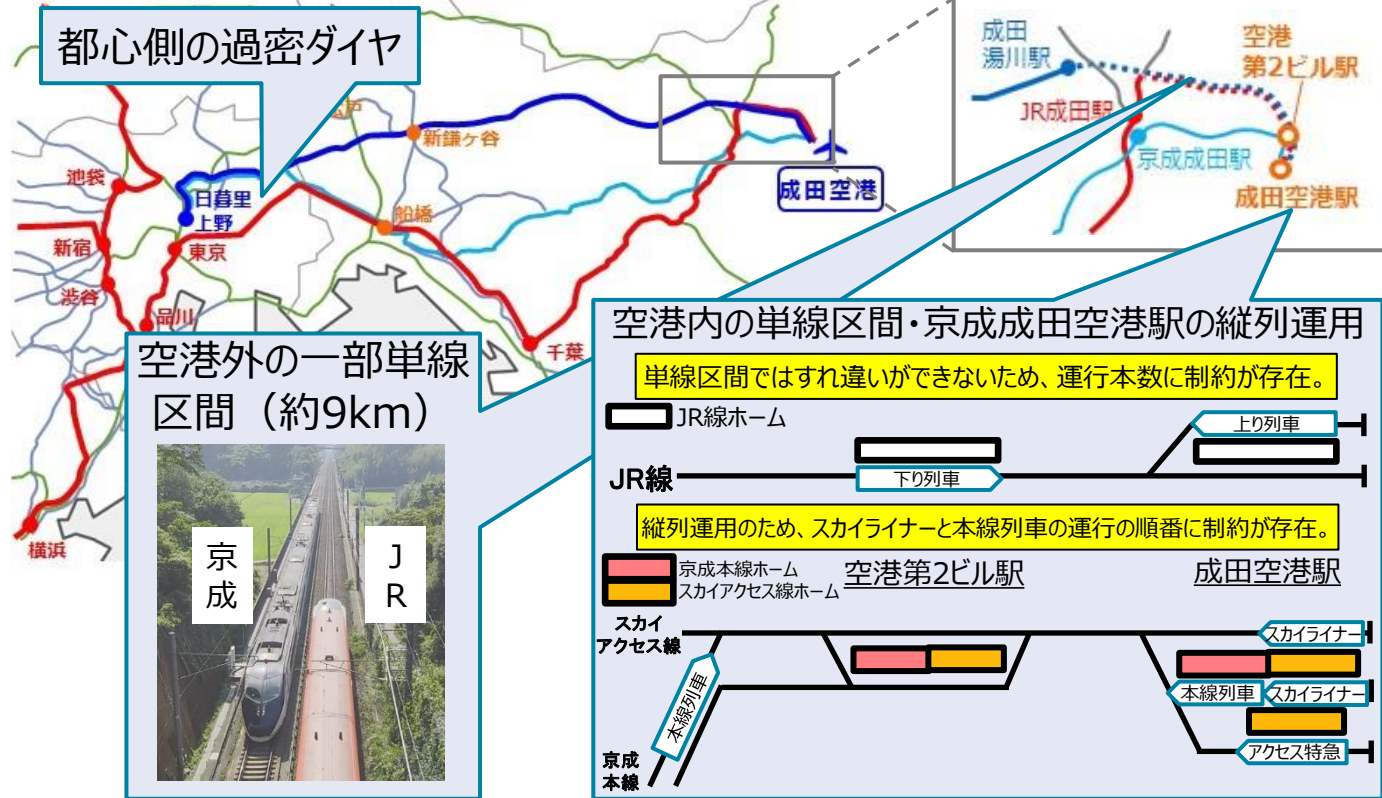


混雑するアクセス線ホーム



大きな荷物を持った客で混雑するアクセス特急車内

2. 輸送力増強に向けた課題



3. 今後の方向性

- ターミナルの再編を実効性のあるものとし、都心から離れて立地している成田空港が引き続き羽田空港と共に首都圏空港として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
- 今後、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、課題解決に向けた検討を深度化させる必要
- 需要予測について、コロナ前の2019年度時が最新の予測となっているため、アップデートが必要
- このため、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

③ 道路再編によりアクセシビリティを強化

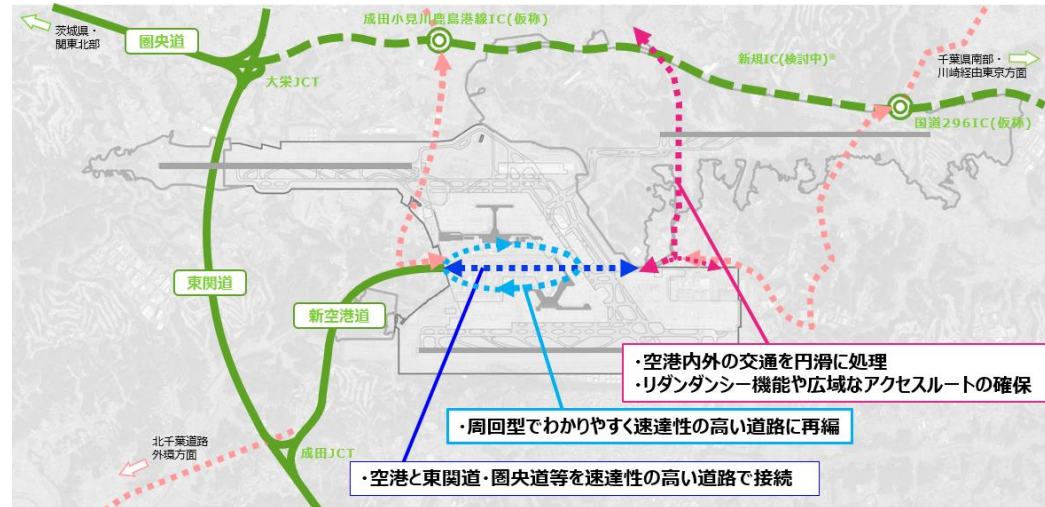
空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路もわかりやく速達性の高い道路に再編し、首都圏及び各方面からの道路アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保を図る

1. 空港内道路の課題



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

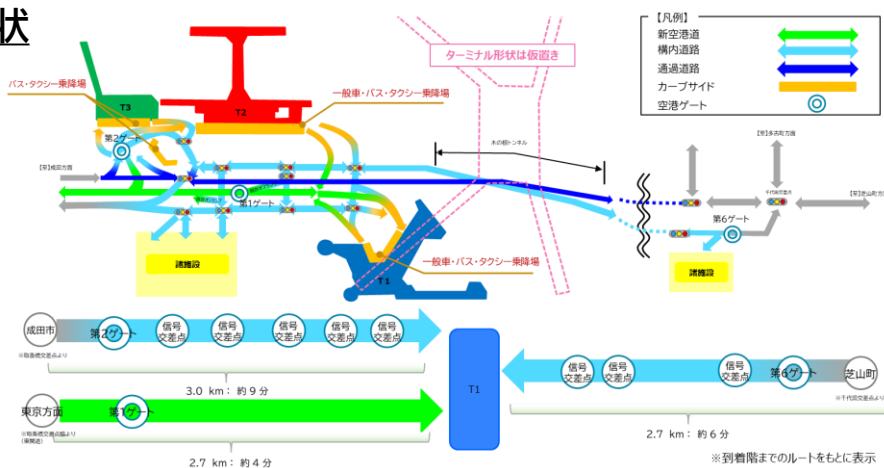
2. 再編全体コンセプト



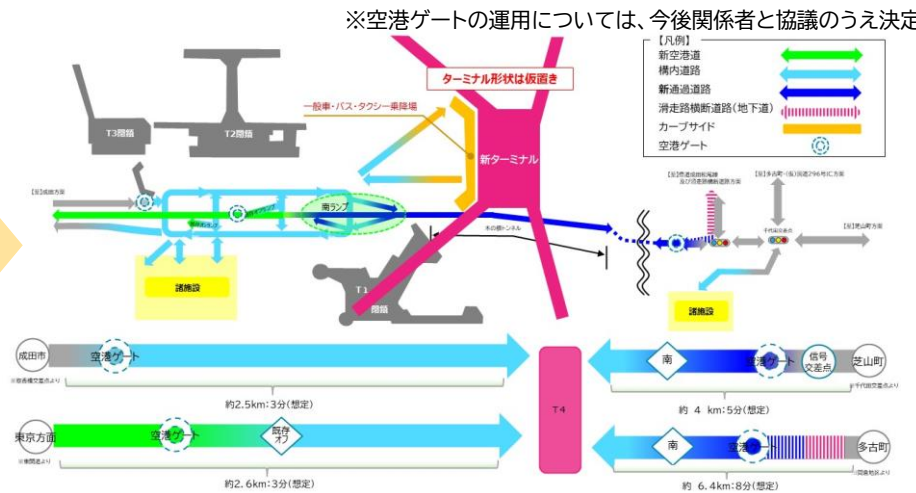
※新規ICについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

3. 再編のイメージと効果

現状



再編後



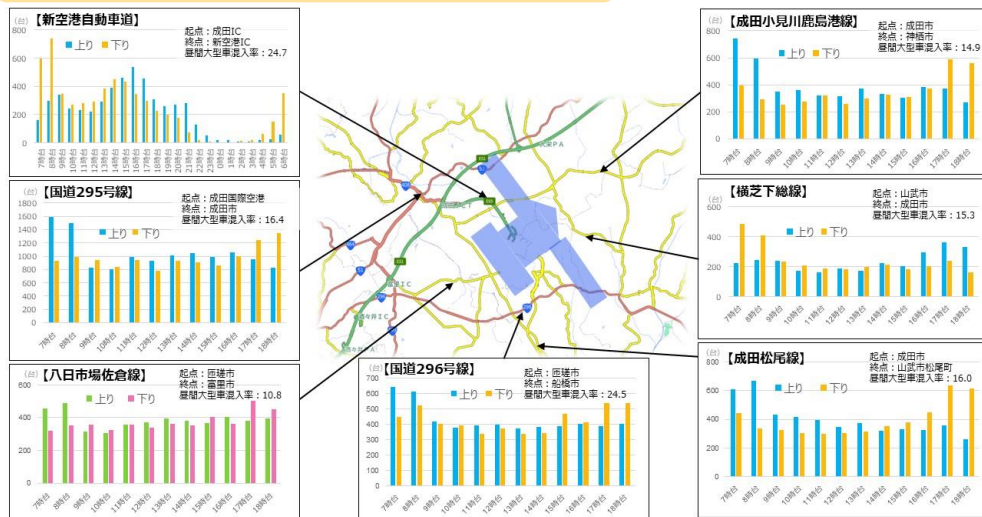
③ 道路再編によりアクセシビリティを強化

今後の道路交通の増大に対応するため、課題抽出や対応策等の検討に繋がる交通分析についてNAA・千葉県で検討を進めており、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

4. 中間とりまとめにおける周辺道路の方向性【抜粋】

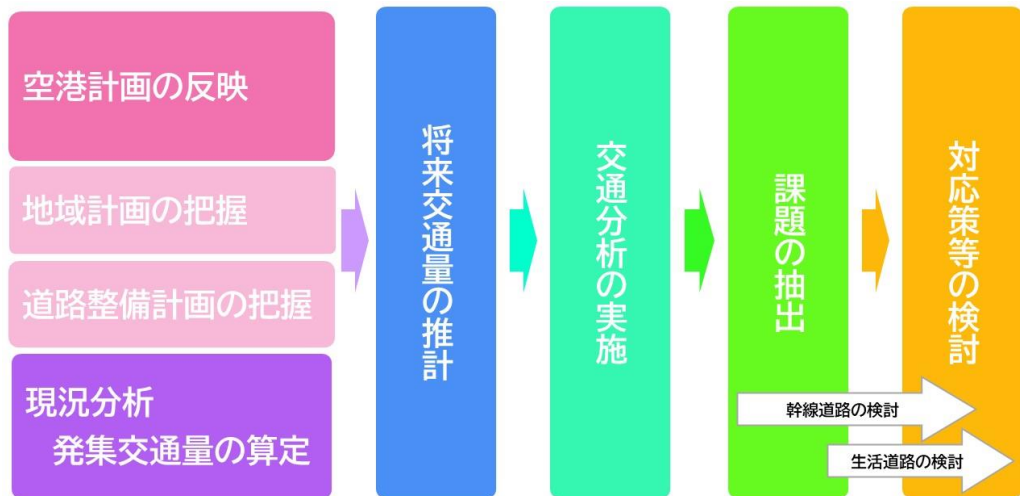
- 更なる機能強化に伴う付替・補償等道路の着実な整備
- 今後の交通量の増大に対応するために、関係道路管理者の連携・協力による道路交通分析や交通安全を含めた課題抽出と対策案の検討
- 広域的な高速道路網と空港・地域との接続性向上によるアクセシビリティとリダンダンシーの確保
- 空港に関わる道路交通が生活道路環境に与える影響を最小限に抑える工夫などによる地域ネットワークへの貢献
- 周辺道路の交通負荷・広域的な物流ネットワークにも影響を及ぼす圏央道との効率的な接続
- 空港と一体的な道路ネットワークの構築

6. 周辺道路の現状・検討フロー（案）



※交通量出典：H27『全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査』

5. 空港と広域道路網の関係



④ 地域と空港との相互連携による一体的・持続的发展

～海外空港事例を踏まえた今後の展開のポイント～

海外空港事例調査から得た以下のポイントを踏まえ、エアポートシティの実現に向けて、千葉県とNAAが中心的役割を担う体制が一つの方法。その体制のもと関係する自治体と連携し検討していく姿が考えられる。

【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

産業・企業、研究開発拠点、人材等呼び込むためには、成田空港が日本、ひいてはアジアの物流拠点であることや、東アジア地域の地政学的動向等を踏まえつつ【グローバルな視点】、空港周辺の環境や産業、後背地である首都圏へのアクセス性等を最大限活かした【ローカルな視点】コンセプト策定が必要

【2】 『行政と空港が一体となった推進体制』の必要性

空港周辺の開発は、行政と空港会社が一体となって開発が進められるケースが多く、計画策定から開発までを担う推進体制が必要

【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

エアポートシティを開発するにあたり、無秩序な開発を防ぎ、良好な環境の確保、開発効果の最大化を図るため開発地区についてゾーニングを設定し、それぞれの特徴にあった機能配置が必要

【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

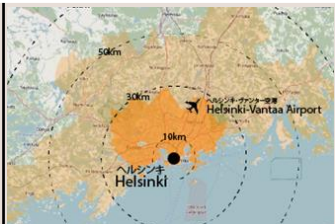
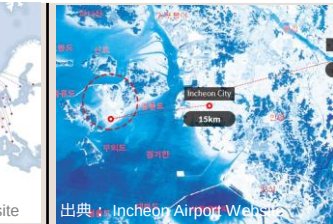
グローバルな産業誘致・企業誘致に向けては、そこで働く人と家族を含めた、快適で住みやすい生活環境、安心して子供を預けられる教育環境、働く本人の就労環境を整備することが不可欠

【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べき

成田空港周辺の特性を活かした、住民にとって憩いの場となる自然公園の整備や田園・里山の風景と調和したネイチャーポジティブな視点でのエアポートシティ形成を目指すべき。また、企業等による拠点開設を誘引するには、サステナビリティやローカリティといった企業のブランドイメージに沿うことも重要



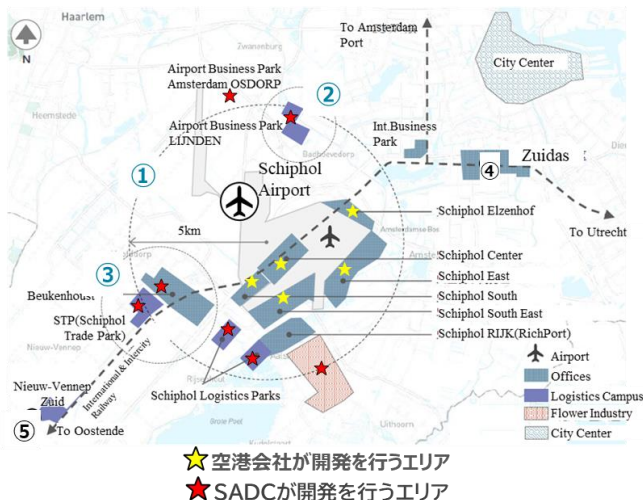
<参考>海外のエアポートシティの事例詳細

国 都市 空港	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	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 ケフラビーク空港	韓国 ソウル 仁川国際空港
					
都市部からの距離	ヘルシンキ中心部から約20km	ロンドン中心部から約50km	アムステルダム中心部から約10km	レイキャビク中心部から約50km	ソウル中心部から約50km
都市圏人口	約160万人	約1,260万人	約230万人	約20万人	約2,600万人
空港の位置づけと地域づくりの戦略	フィンランドの首都空港としての位置づけであり、アジアから一番近い欧州としてアジアへ多くの路線を持ち、欧州への玄関を標榜している。高い福祉と環境先進都市としてグリーン&カーボンニュートラルを掲げ、 <u>自然と住まいと空港が共存するAirport City</u> を目標とする。	ロンドン都市圏の第4空港として、ロンドンと地域経済の発展に貢献する。ケンブリッジとオックスフォードの両学研都市の中間に位置する立地を活かした戦略を掲げるとともに <u>地域住民や自然環境に配慮した周辺開発を行う。</u>	アムステルダムの <u>国際ビジネス拠点としての機能を支える首都空港</u> であり、世界、欧州、オランダ国内への豊富なネットワークとオランダの <u>基幹産業を活かした地域開発を空港周辺で広域的に展開</u>	アイスランドの玄関口。国や都市としては小規模であり、欧州と北米の中間に位置する立地を活かして国外から人・モノ・知識・投資を呼び込むドライバーとしてAirport Cityが位置づけられる。 <u>広域的なゾーニングにより、産業や住まい、研究など多様な開発を行う。</u>	韓国最大の空港であり、 <u>国家の国際化戦略にとっての重要拠点</u> としての位置づけ。仁川空港が位置する永宗島は空港建設時に4つの島を埋め立てて繋げた半人工島であり、 <u>空港を活かしたリゾート開発や物流拠点等が設けられ、島には11万人が居住する。</u>
空港周辺の開発エリア	空港近接地型	空港近接地型	広域型	広域型	広域型
開発体制	自治体と空港会社の連携	自治体、空港会社、地域団体による連携	地域開発会社（空港会社と自治体で設立）自治体	地域開発会社（国・自治体・空港会社で設立）	空港公社 仁川経済自由区域庁※ ※仁川市に属する機関
空港会社株主構成	政府-100%	市-100% ※空港の運営権はスペインのAENA社が保有	政府-69.77%、アムステルダム市-20.03%、ADP-8%、ロッテルダム市-2.2%	政府-100%	政府-100%

<参考>海外のエアポートシティのゾーニング事例

スキポール空港（オランダ・アムステルダム）周辺開発のゾーニング事例

空港周辺の開発エリア



① 空港内ビジネスセンター地区 (2,787ha※空港全体の敷地)

Schiphol Groupが開発・運営

貨物、オフィス、空港サービスのビジネス地区。航空会社、グローバル企業の欧州拠点、金融、ケータリング企業、ホテルなどが集積。

② Nieuw-West City 地区 (69ha) 主にSADCが開発・運営

空港の北側に2つのビジネスパーク（Osdorp, Lijnden）が立地するエリア。Osdorpについては“街と自然の融合”を目指したビジネスパーク。

③ Hoofddorp 地区 (400ha) 主にSADCが開発・運営

空港南側に位置するSchiphol Trade Park。物流・データセンター・ホテル・エネルギーなどの産業が集積するほか、ASICS、BOSCH、L'Oréalなどのグローバル企業が欧州拠点を構える。

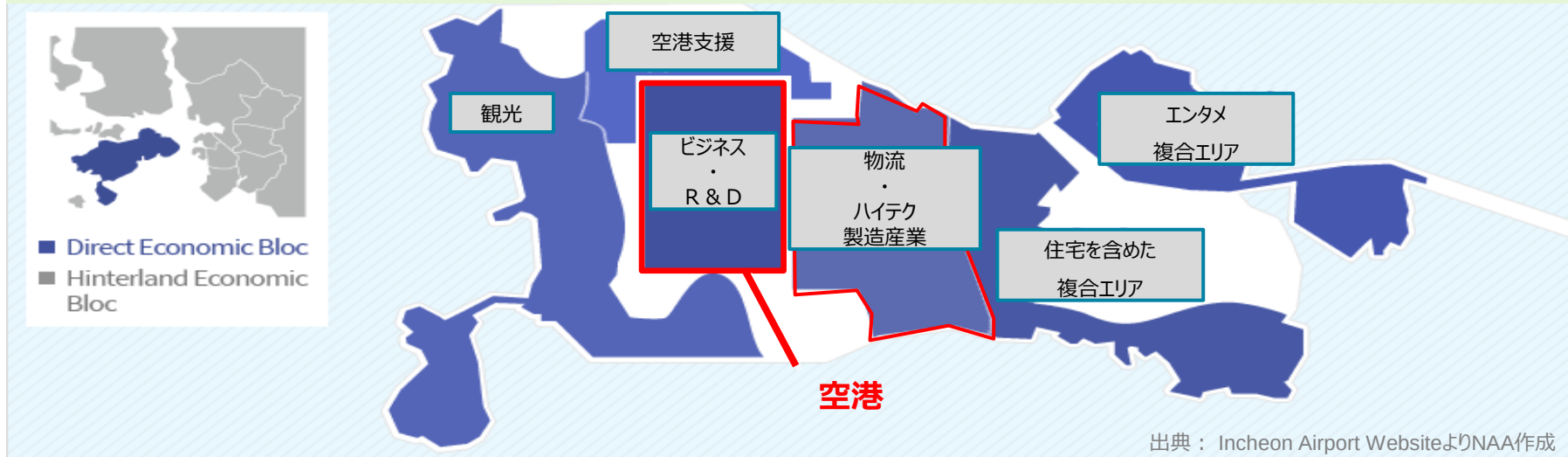
④ Zuidas (面積 245ha) 主にアムステルダム市が開発・運営

市中心部とスキポール空港の間に位置する商業地区で、スタートアップや企業の本社が集積する。

⑤ Nieuw-Vennep Zuid (面積 74ha) 主にハーレマメル市が開発・運営

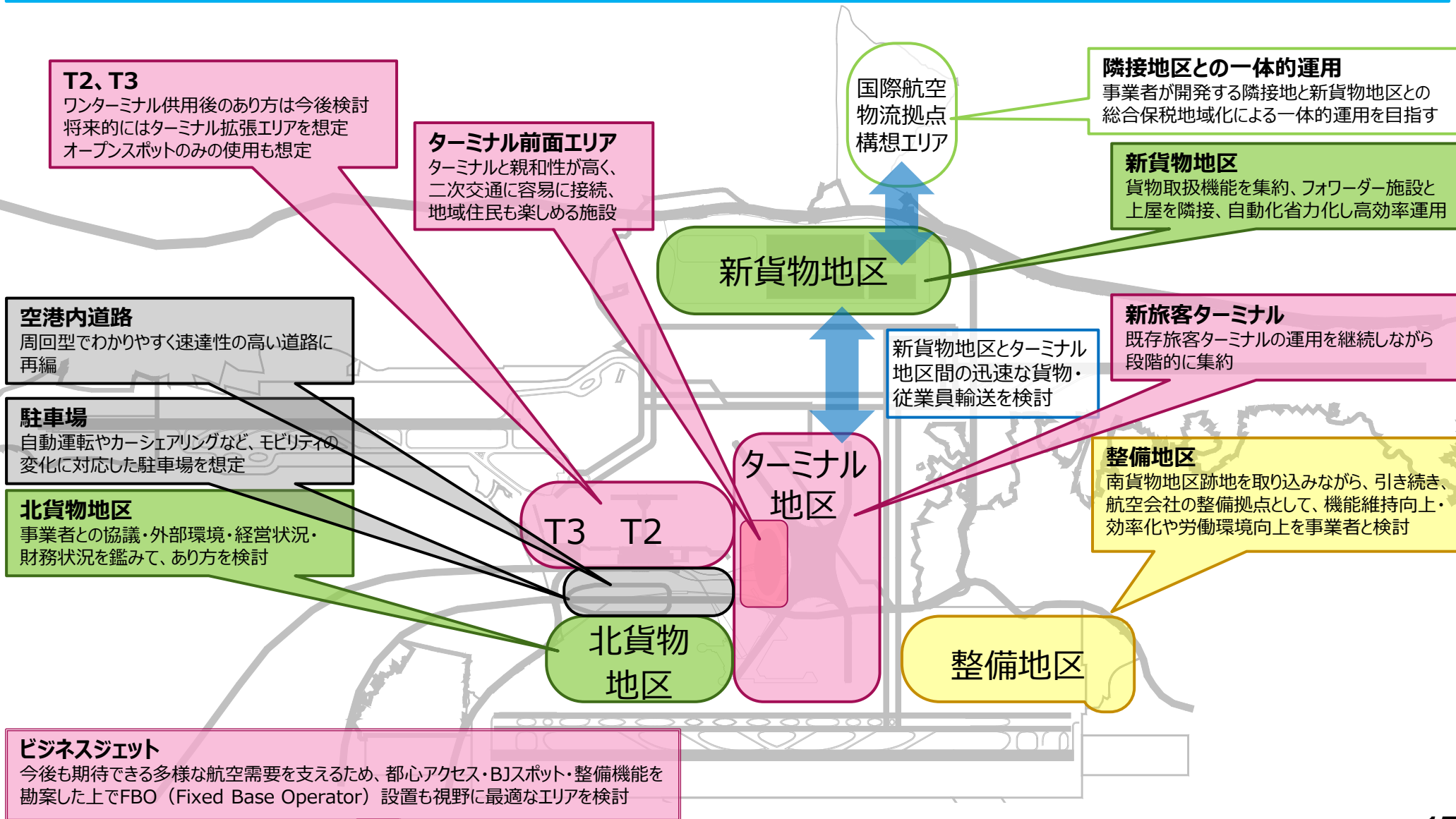
市街地とスキポール空港の間に新しく開発されたビジネスパーク。

仁川国際空港の周辺開発のゾーニング事例



空港施設全体のゾーニングイメージ

- 空港施設全体のゾーニングイメージは以下の通り



発着回数・旅客数・航空貨物取扱量の予測

各施設の想定規模・整備スケジュールイメージ

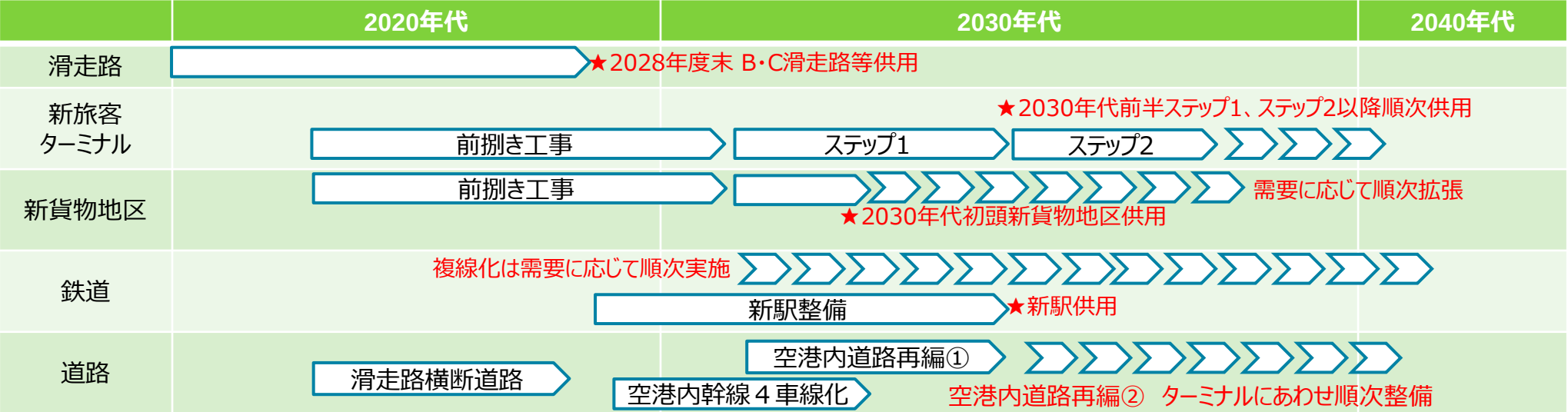
			50万回年次		旅客数（人）		貨物量(トン)	
四者協提示需要予測（2016年）			2030年代初～2040年代後半		7,500万		300万	
	現状（2024年6月時点）		ステップ 1， 2完了時		ステップ 3 完了時			
	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模		
エプロン	34万回/年	160スポット※1 （固定74.5）	40万回/年	170～180スポット※1※2 （固定90程度）	50万回/年	180～190スポット※1 （固定100程度）		
旅客ターミナル	5,700万人/年	延べ面積 97万㎡	6,600万人/年	延べ面積 110万㎡程度 ※3（T2+T3+T4）	7,500万人/年	延べ面積 95～115万㎡		
貨物上屋	240万t/年	延べ面積 28万㎡ うち貸付エリア 20万㎡	280万t/年※4	延べ面積 16.5万㎡ うち作業エリア13.8万㎡ （北貨物地区含まず）	350万t/年※4	延べ面積 20万㎡ うち作業エリア16万㎡ （北貨物地区含まず）		

※1 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)

※2 オープンスポット増設により50万回対応可能

※3 サービスレベル見直しにより50万回対応可能

※4 +10%程度の季節変動を見込む



ステップ2までの事業費イメージ

- 旅客施設・貨物施設等で8,000億円程度と想定。
- 事業費額は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。

終わりに（今後の進め方）

- 『新しい成田空港』構想中間とりまとめにおいて示された方向性に基づいて、検討深度化を進めてきたが、
 - ・ “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。
 - ・ 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の維持・強化する観点が重要であることから、“整備スケジュールイメージ”に沿って構想の実現が図られることが望ましい。
- 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、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。
- 道路については、空港構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、“海外空港事例を踏まえた今後の展開のポイント”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。