

成田国際空港B滑走路延伸及びC滑走路増設事業における 事業再評価について（第1回）

成田国際空港株式会社

2024年7月26日



Narita Airport

Connecting Japan to the World

調査協力：株式会社三菱総合研究所

1. 事業の概要
2. 事業の背景・必要性・目的
3. 事業を巡る社会経済情勢等の変化
4. 事業の投資効果
5. 事業の進捗状況および地域共生・環境への取り組み
6. 千葉県への意見照会に対する回答

～参考資料～

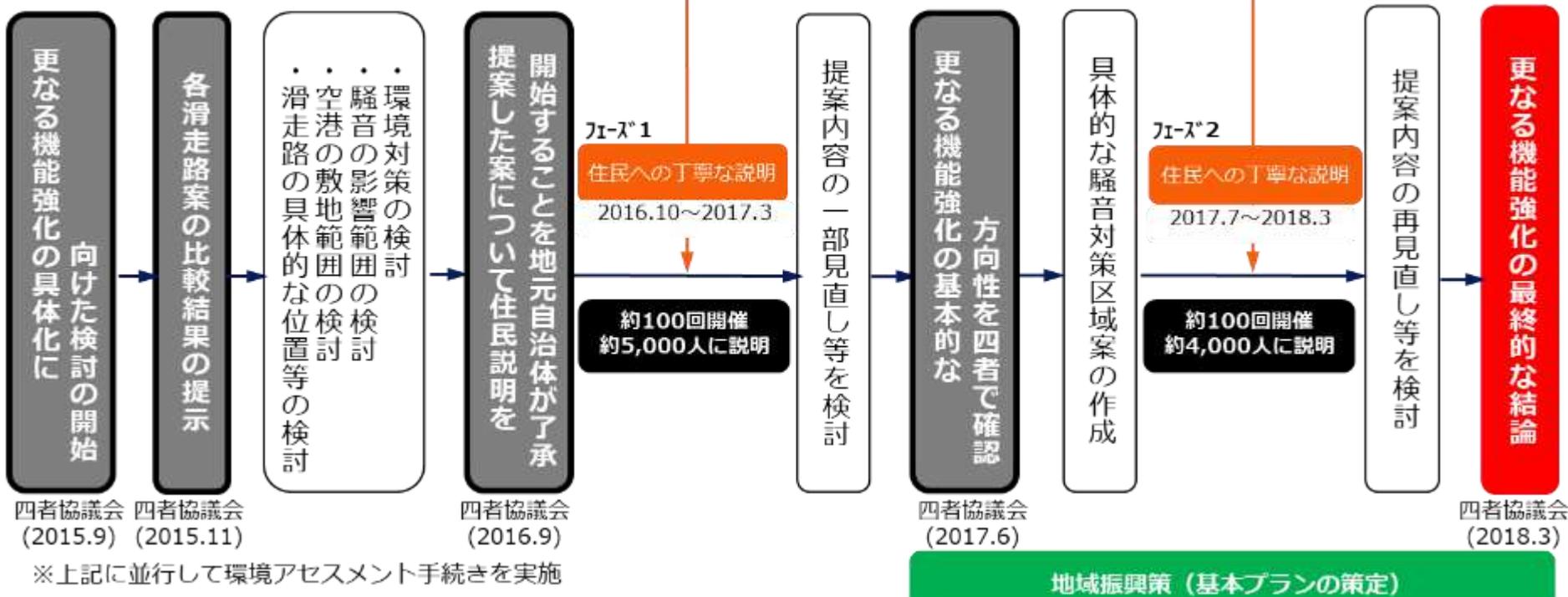
成田空港の歴史

1.事業の概要

成田空港の更なる機能強化の概要

- **2015年9月より国、県、周辺9市町及び成田国際空港株式会社（以下、NAA）で構成される四者協議会において千葉県や空港周辺地域の発展のためにも、「成田空港の更なる機能強化が必要不可欠である」との認識が示されたことを受け、検討を開始した。**
- **本事業は地域の生活環境に与える影響が大きいことから、約2年半にわたる四者での協議や200回以上の住民説明会を行うなど、周辺地域に広く情報発信した上で、検討の進捗状況に応じて意見を伺うなど、丁寧な説明を行いながら関係者と共に検討を進め、2018年3月13日の四者協議会において、正式合意に至った。**

四者協議会における検討プロセス



成田空港の更なる機能強化の概要

- 成田空港の更なる機能強化は、「**B滑走路の延伸（滑走路長2500m⇒3500m）**」、「**C滑走路の新設（滑走路長3500m）**」、「**夜間飛行制限の緩和**」の3つの方策により年間発着容量を現状の30万回から50万回に**拡大するもの**である。
- 2020年1月31日に、国から航空法の許可を受け、**2028年度末の供用に向けて、現地調査、準備工事等を実施している。**



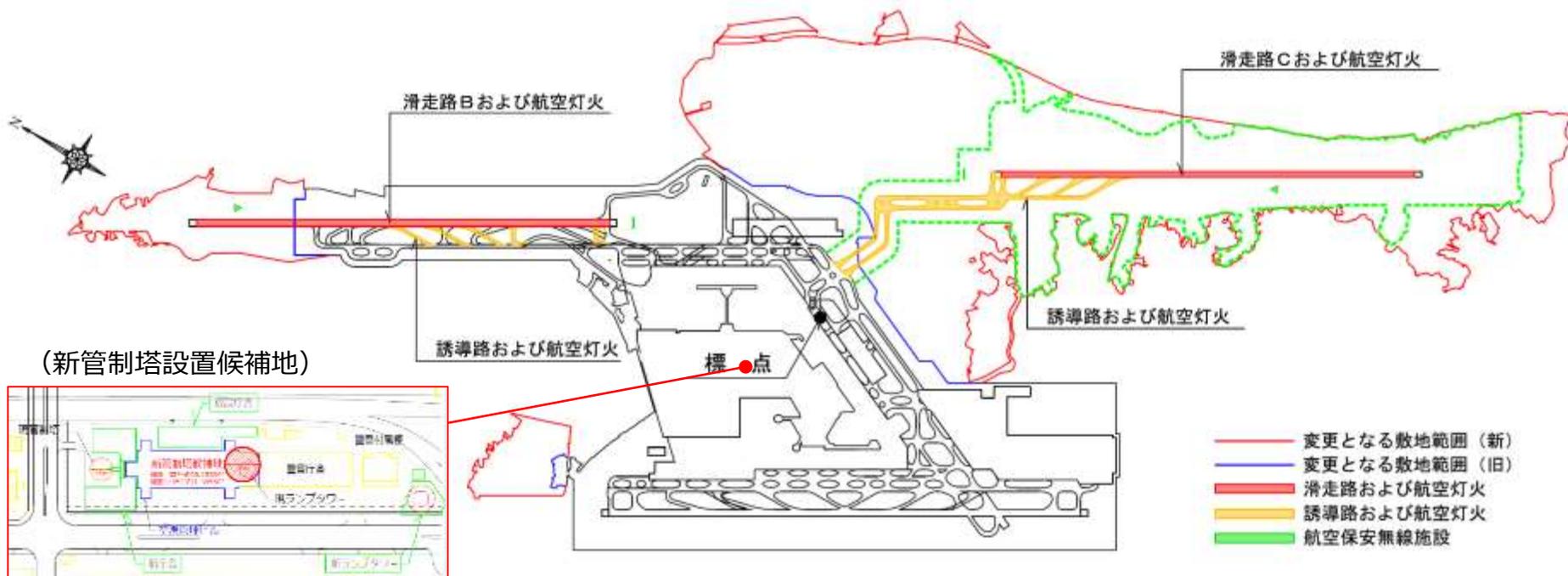
出所：NAA「2024年3月期期末決算説明資料」（2024.5.31）

本事業の概要（航空法の手続）

- **本事業の完成予定を2028年度末**として、空港会社が2019年11月7日付で航空法に基づく空港等変更許可申請を行い、2020年1月31日に許可を受けた。

<空港等変更許可申請の概要>

- 滑走路 : 滑走路C新設、滑走路B延伸
- 誘導路 : 7,471m（新設）
- 敷地範囲 : 1,099ha（拡張）
- 完成予定 : **2029年3月31日**



出所：交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会（成田国際空港 第2回）（2020.1.20）

本事業の概要（夜間飛行制限の緩和）

- 成田空港の運用時間は、成田空港の国際競争力を強化するために、2019年10月の冬ダイヤからA滑走路の運用時間を1時間延長している。
- **本事業の完了後は、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を導入し、飛行経路下の静穏時間を7時間確保した上で、空港全体としての運用時間は5時から0時30分までに変更する予定。**

C滑走路供用までの当面の運用

2019年10月（冬ダイヤ）より実施中

〔B滑走路は現状どおり〕

6:00 – 23:00 (運用制限：7H) 6:00 – 23:00 (運用制限：7H)



6:00 – 0:00 (運用制限：6H) 6:00 – 0:00 (運用制限：6H)

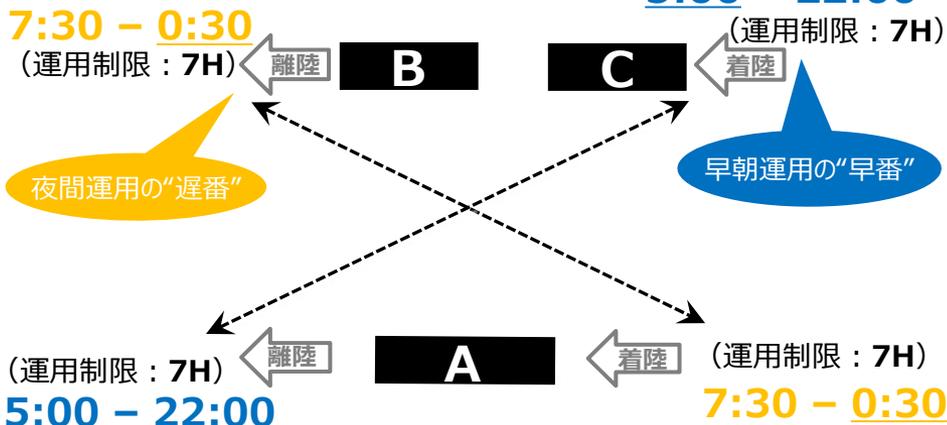


〔A滑走路は1時間延長・便数制限廃止〕

※ 0:00～0:30は弾力的運用

滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」(C滑走路供用後)

北風時の例（南風時には離陸と着陸が逆になる）



〔全ての滑走路の便数制限廃止〕

※ 0:30～1:00は弾力的運用
 なお、騒音影響平準化のため、定期的に「早番」「遅番」を入れ替える。

2.事業の背景・必要性・目的

本事業の背景・必要性・目的 (首都圏空港の更なる機能強化の必要性)

成長著しいアジア等世界の成長力取り込み (日本再興戦略等)

訪日外国人の増加

2018年

旅行消費額 4兆5189億円
訪日外国人数 3,119万2千人



明日の日本を支える観光ビジョン

・訪日外国人旅行者数
2020年：4000万人 2030年：6000万人
・訪日外国人旅行消費額
2020年：8兆円 2030年：15兆円



外国人旅行者数の増加と
旅行消費額の拡大

産業・都市（首都圏）の 国際競争力強化

企業立地の促進

- ・アジアヘッドクォーター特区等
総合特区の活用
▶アジア地域の業務統括拠点等を含
む外国企業を500社以上誘致
(東京都)
- ・国家戦略特区の検討
▶日本への投資環境の整備



人とモノの交流の活発化



日本経済の再生

日本全国の地域活性化

日本最大の 際内航空ネットワーク

国際線 羽田：32都市 成田：118都市
首都圏全体：150都市



国内線 羽田：48都市 成田：22都市
首都圏全体：70都市

※2019年冬ダイヤ期首の定期旅客便（国交省調べ）



際内間の
人とモノの交流の活発化



諸外国の成長力を
国内各地域に波及

2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催

首都圏空港の更なる機能強化が必要

平成25年9月26日 交通政策審議会航空分科会基本政策部会

➡ 首都圏空港をめぐる航空政策上の課題の整理

（ 今後の首都圏空港の需要予測、国際航空を巡る環境変化、
首都圏空港の国際競争力を高めるために必要な能力・機能 等 ）

平成25年11月1日～ 首都圏空港機能強化技術検討小委員会

➡ 首都圏空港の機能強化策にかかる技術的な選択肢の洗い出し

（ 第1回：平成25年11月1日、第2回：平成25年12月9日、
第3回：平成26年1月31日、第4回：平成26年3月14日、
第5回：平成26年6月6日、第6回：平成28年7月22日 ）

※平成26年7月8日に中間取りまとめを公表

平成26年8月26日～ 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会

➡ 関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、機能強化の具体化に向け協議

（ 第1回：平成26年8月26日、第2回：平成27年1月21日、
第3回：平成27年7月15日、第4回：平成28年7月28日、
第5回：令和元年8月7日 ）

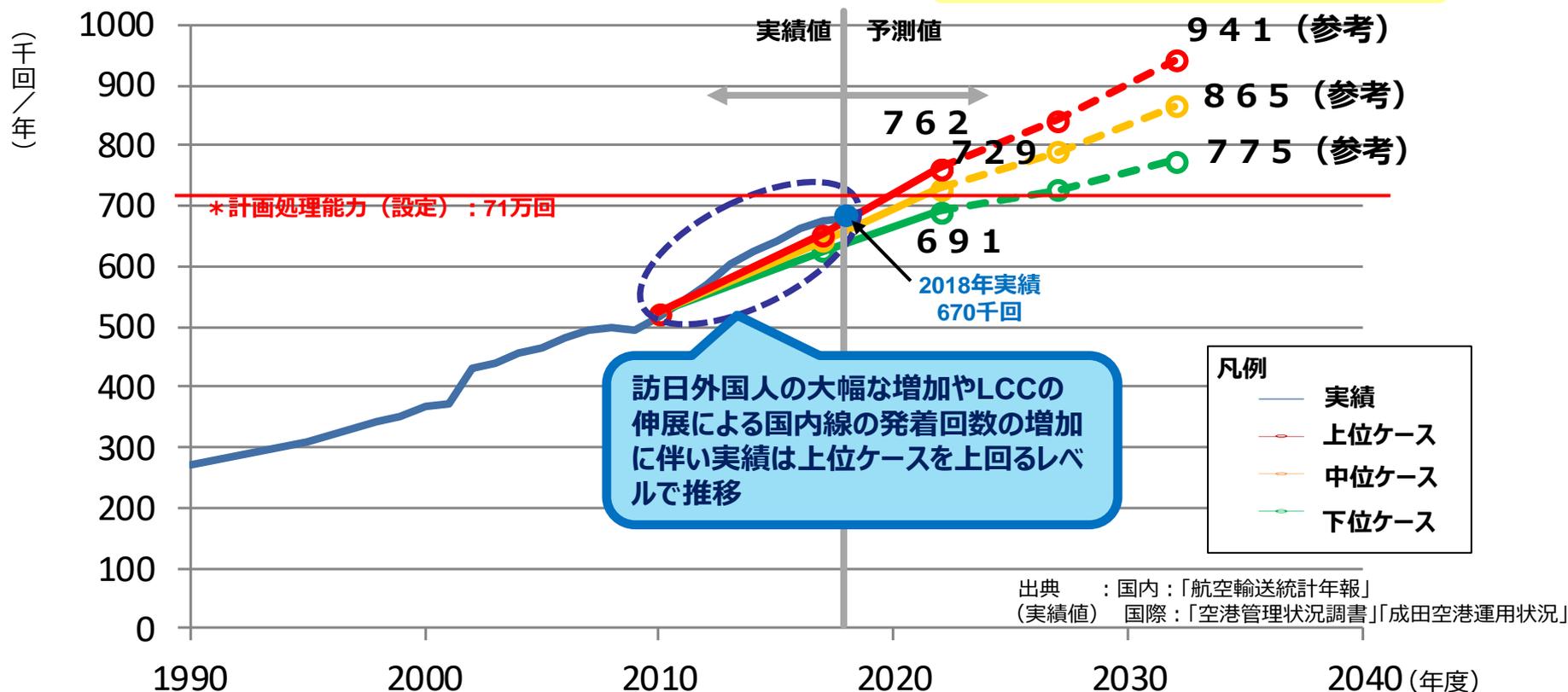
本事業の背景・必要性・目的

(首都圏空港の航空需要予測 (発着回数))

- 平成25年9月の基本政策部会で示された需要予測は以下のとおり。
- 首都圏空港の発着回数 (国内線+国際線) は、上位・中位ケースでは2022年度、下位ケースでは2027年度に現在の計画処理能力を超過する見込みとなった。(2032年度には78~94万回と予測。)

発着回数 (国内+国際)

首都圏の需要は、引き続き**増加傾向**



※ 2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定等の需要予測後の状況変化や、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等は考慮していない。さらに国際空港において見られるピーク時間帯への集中についても表現できていない。

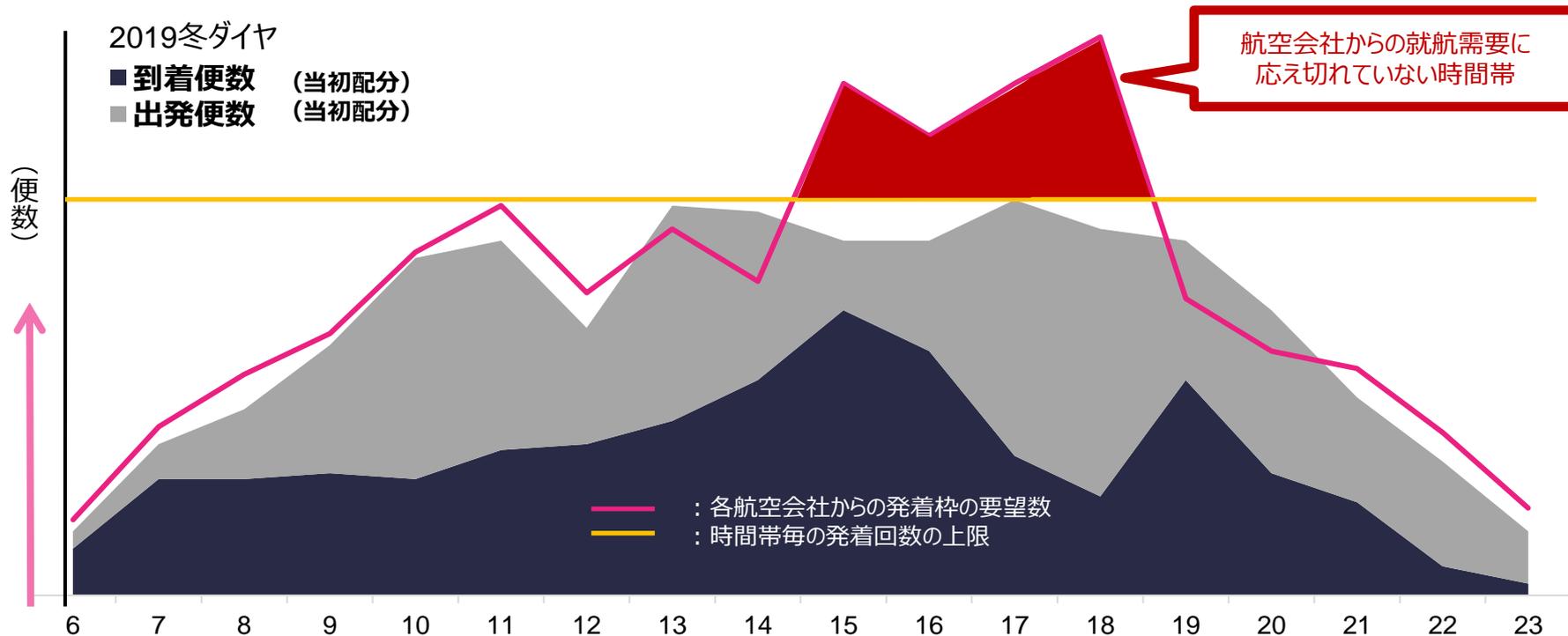
※ 首都圏空港の計画処理能力 (約75万回) から、羽田・成田の貨物便の枠 (約4万回) を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。

出所 : 交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会 (成田国際空港 第2回) (2020.1.20)

本事業の背景・必要性・目的 (成田空港におけるピーク時間帯の需給逼迫)

- 成田空港においては、夕方のピーク時間帯の需要が逼迫しており、航空会社の就航需要に応えきれない状況。

1日の発着枠配分状況イメージ図 (時間帯毎の発着回数と航空会社の需要)



※ 上記は、各航空会社からの発着枠の要望とそれに対する発着枠の当初配分を図表化したものであり、実際の認可ダイヤの内容とは異なる。また、定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。

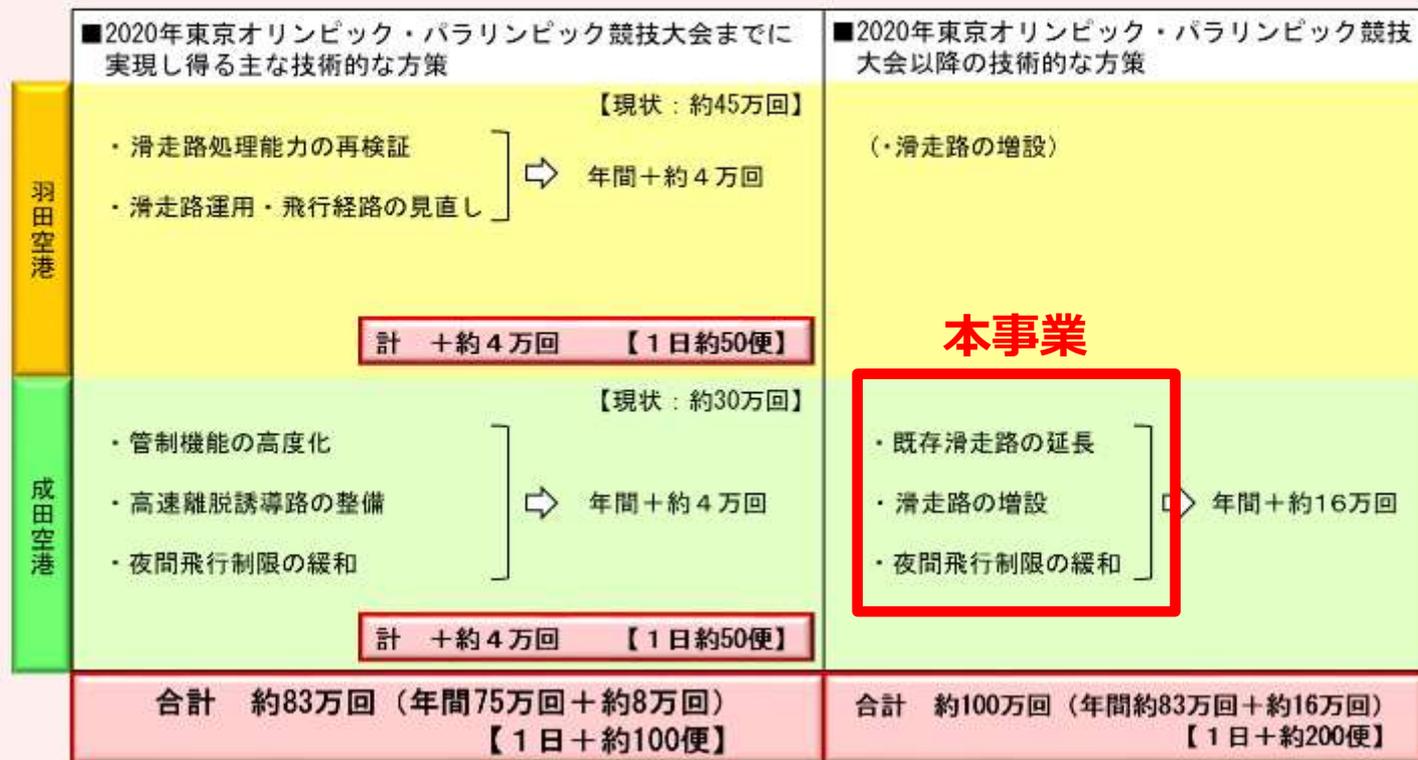
※ 発着回数の上限は最大値として示したものであり、実際の運用においては、当該時間帯の到着と出発の組み合わせに応じ変動するため、図表上では上限に達していないが、これ以上配分出来ない時間帯もある。(15時台など) また、これとは別に、夜間時間帯における発着回数の抑制や、航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間帯などが設けられている。

出所：交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会 (成田国際空港 第2回) (2020.1.20)

本事業の背景・必要性・目的 (首都圏空港の更なる機能強化)

- 平成26年7月の首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめ、その後開催された首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会での協議を踏まえてとりまとめた首都圏空港の機能強化取組方針に沿って本事業を実施。
- なお、羽田空港も東京オリンピック・パラリンピックまでに滑走路運用や飛行経路の見直しにより4万回の発着容量増を行うが、更なる容量増は容易でないため、本事業による成田空港の更なる機能強化が必要。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ（平成26年7月）をふまえた今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について



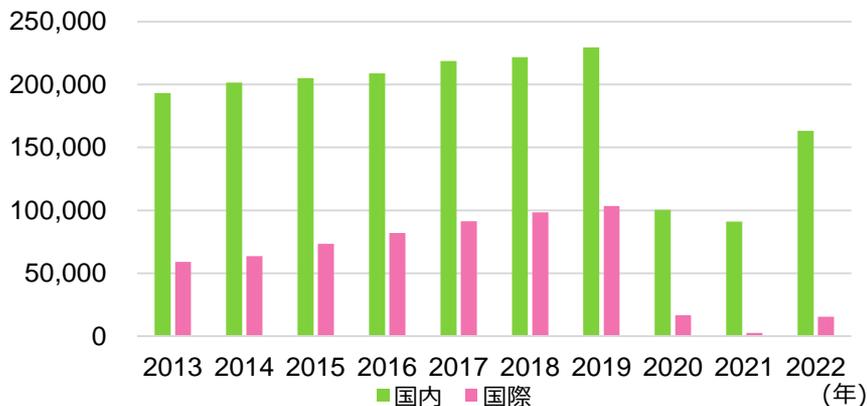
出所：交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会（成田国際空港 第2回）（2020.1.20）

3.事業を巡る社会経済情勢等の変化

事業を巡る社会経済情勢等の変化

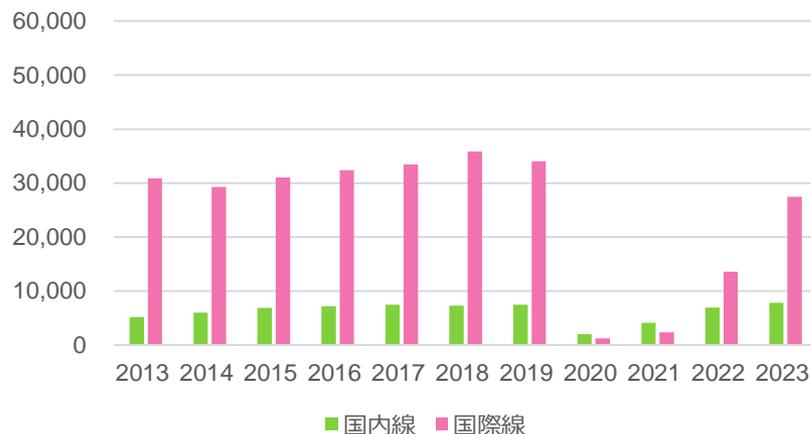
■ コロナ禍により、2020年～2023年まで旅客数は落ちこみが発生しているが、円安の影響もあり足元は旺盛なインバウンド需要の増により回復傾向にある

→ 全国の旅客数の推移（千人）



出所) 空港管理状況調査（国内線：乗降客数の合計、国際線：乗降客+通過客数の合計）、https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000185.html

→ 成田空港における旅客数の推移（千人）

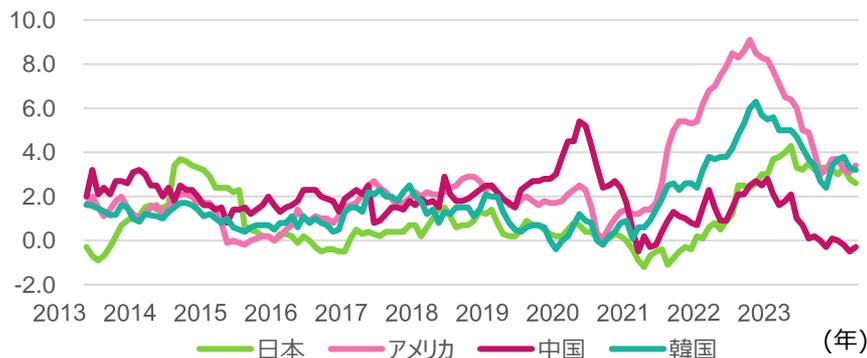


→ 為替相場推移（東京市場/ドル・円）



出所) 日本銀行主要統計データ（東京市場ドル・円スポット17時時点/月中平均）、<https://www.stat-search.boj.or.jp/index.html>

→ 消費者物価指数推移 前年(同月)比 (%)



出所) e-Stat（消費者物価指数）、https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200573&tstat=000001150147&cycle=7&tclass1=000001150150&result_back=1&tclass2val=0

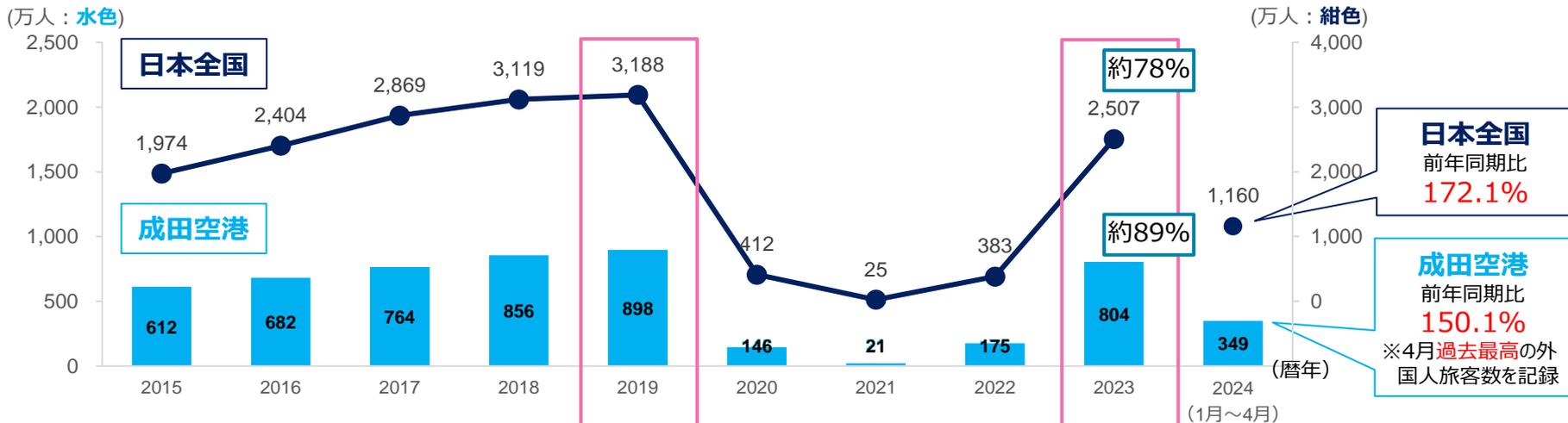
需要予測の実施（前提条件）

訪日外国人の足元の状況

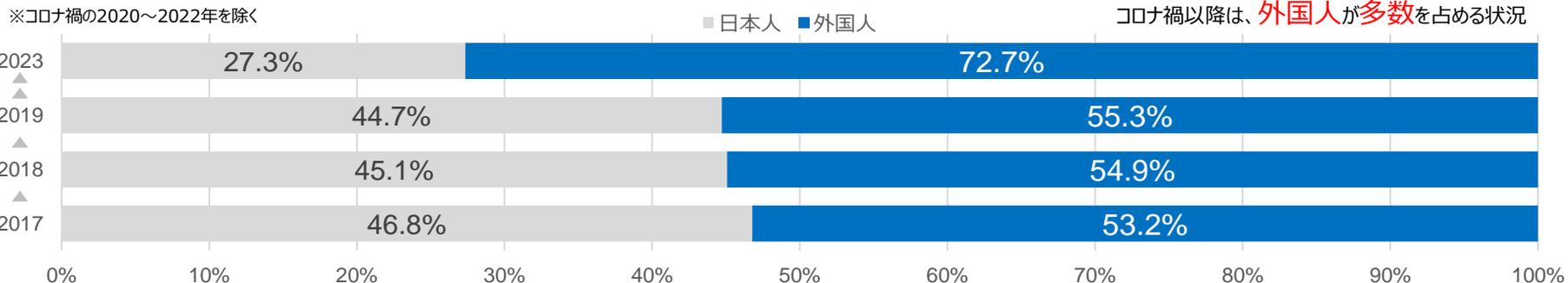


- コロナ禍により国際線旅客の需要が大きく減少したが、円安の追い風もあり訪日外国人が国際線旅客の回復を牽引している。
- 2023年と2019年の比では日本全国は約78%の回復率なのに対し、成田空港は約89%の回復であり、コロナ禍からの着実な回復傾向がみられる。

成田空港の国際線外国人旅客数と日本全国の訪日外国人旅行者の推移



成田空港の日本人・外国人旅客比率の変化

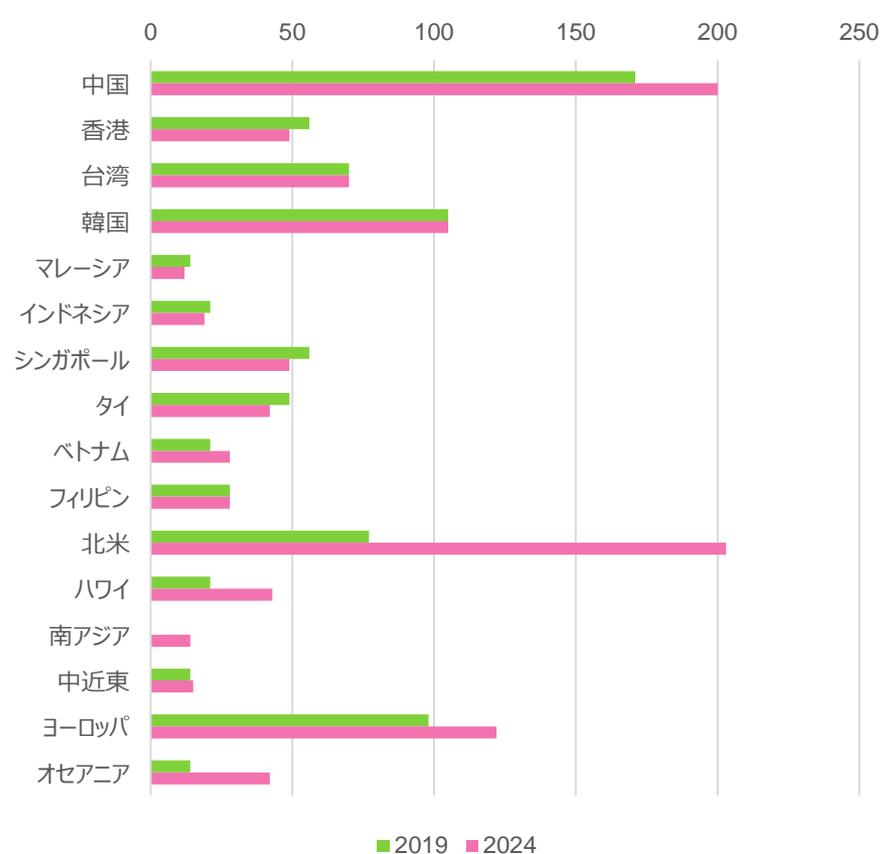


出所：日本全国は日本政府観光局（JNTO）、成田空港は法務省出入国管理統計統計表より集計

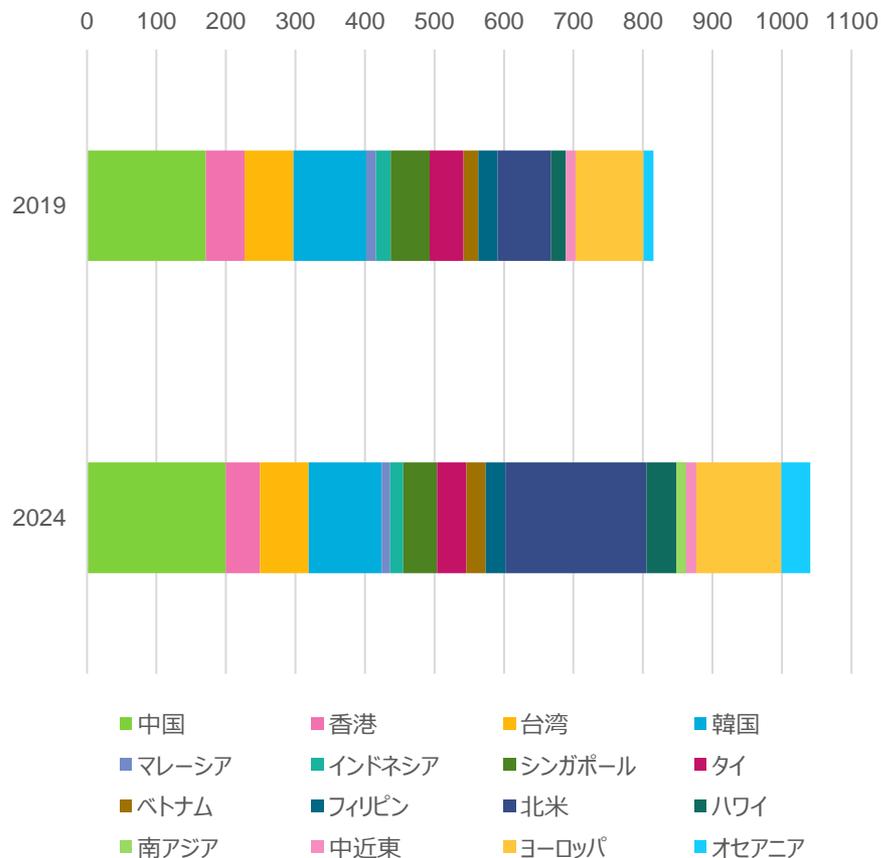
事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 羽田空港においては2020年の第2旅客ターミナルの一部国際運用化・発着回数の増枠などの影響により、国際線便数の増加が進んでいる。
- 羽田空港において2019年と比較して2024年に大きく便数を伸ばしているのは北米路線、中国路線、ヨーロッパ路線、オセアニア路線である。

→ 羽田空港における国際線方面別週便数



出所) JTB時刻表



4.事業の投資効果

費用便益分析の概要（分析の方針）

- 成田国際空港B滑走路延伸及びC滑走路増設事業について、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル Ver.4」（平成18年3月）に基づき、費用便益分析を実施。

▼ 費用便益分析の前提条件

ケース設定

- ・withケース：成田空港滑走路新設・延長事業あり(滑走路3本)
- ・withoutケース：成田空港滑走路新設・延長事業なし(滑走路2本)

需要予測の実施

便益の計測

利用者便益、供給者便益
環境対策費

残存価値の計測

評価指標の算出

純現在価値（NPV）、費用便益比率（CBR）、
経済的内部収益率（EIRR）

費用の計測

- 事業費
- 改良・再投資費

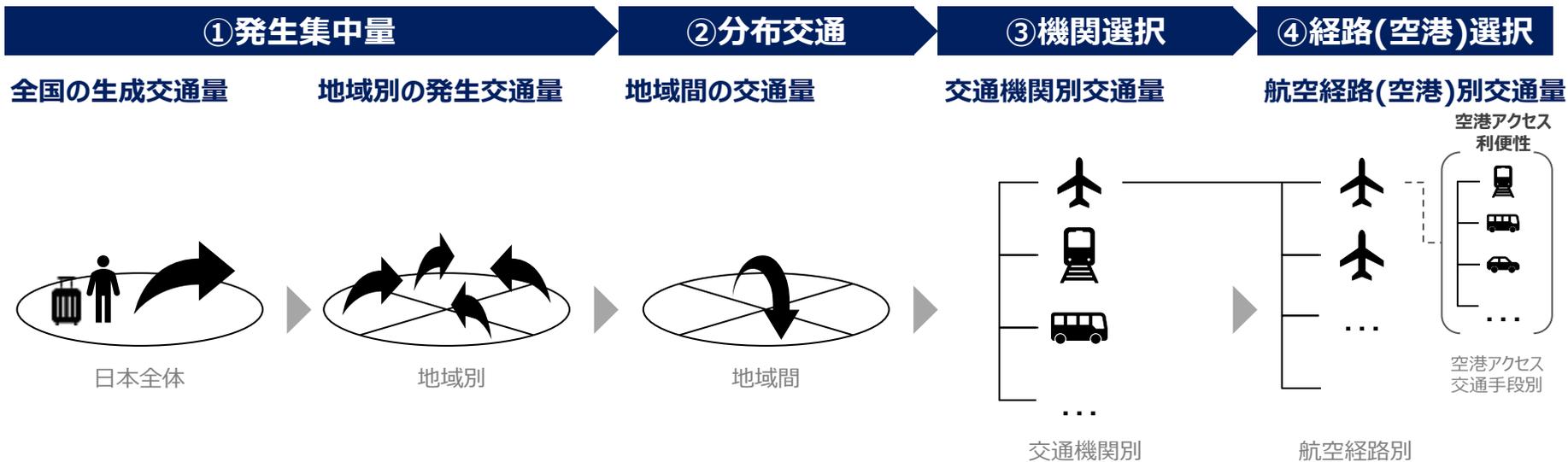
▼ 費用便益分析の前提条件

項目		内容	
評価対象	評価対象	成田国際空港滑走路新設・延長事業 ● withケース（滑走路新設・延長事業あり） ● withoutケース（滑走路延伸及び増設事業なし） の比較で評価する	
	評価算出条件	評価期間	建設期間 + 50年
		評価基準年度	評価実施年度 (2024年度)
社会的割引率		4.0%	
計上項目	便益 [B]	利用者便益、供給者便益、 残存価値	
	費用 [C]	建設費（ターミナルビル含む）、 改良・再投資費	

需要予測の実施 (国内線の予測手法)

■ 国内線の予測については、四段階推計法により実施。

①発生集中量→②分布交通→③機関選択→④経路(空港)選択



全国生成交通量モデル

- 総人口、GDPによつて推計

地域別発生シェアモデル

- 各地域の人口、GRPによつて推計

旅行先選択モデル

- 地域の集客力、交通利便性によつて推計

交通機関選択モデル

- ODごとに、交通機関別の所要時間、費用、運行頻度、交通利便性によつて推計

航空経路選択モデル

- ODごとに、航空経路(空港)別の所要時間、費用、運航頻度、交通利便性によつて推計

空港アクセス利便性算定モデル

空港アクセス利便性

- 空港までの所要時間、費用によつて推計

需要予測の実施 (国際線の予測手法)

- 国際線の予測も四段階推計法により実施した。
①発生集中量→②分布交通→③航空経路(空港)選択

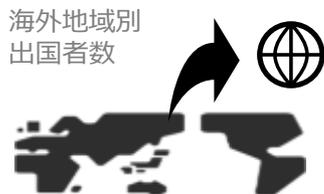
①発生集中量

日本全国～海外地域間の交通量

出国日本人



入国外国人



出国者生成モデル

- 中高所得層人口、1人当たり実質GDP、為替、路線数、LCCシェア等により推計

日本全国～海外地域間の交通量

全国生成交通量モデル

- 総人口、GDPによって推計



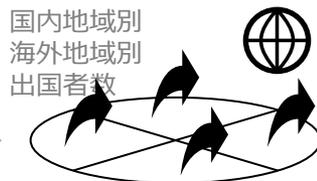
訪問国選択モデル

- 為替レート、路線数、航空運賃、LCCシェア、査証、物価水準、国間距離、観光関連指標等により推計

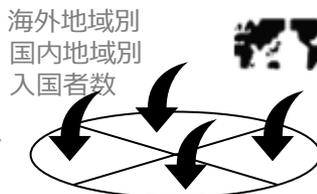
②分布交通

国内地域～海外地域間の交通量

出国日本人



入国外国人



旅行先選択シェアモデル

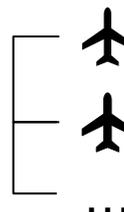
- 国内地域毎の集客力(GRP等)によって推計

③経路(空港)選択

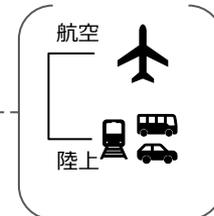
航空経路(空港)別交通量 空港アクセス利便性

出国日本人 入国外国人

航空経路別



空港アクセス交通手段別



航空経路選択モデル

- ODごとに、航空経路(空港)別の所要時間、費用、運航頻度、空港アクセス利便性によって推計

空港アクセス利便性算定モデル

空港アクセス利便性

- 空港までの所要時間、費用によって推計

需要予測の前提条件

- 最新の社会経済動向やコロナ禍前まで回復していない交通サービス水準等踏まえて以下の通り設定。

需要予測の前提条件

項目	内容
予測対象	成田国際空港の国内線・国際線の航空旅客数及び発着回数を対象とする
予測年次	2030・2035・2040・2045年度
需要予測手法	四段階推計法に基づく体系による
入力条件	<ul style="list-style-type: none"> ◆経済成長率： <ul style="list-style-type: none"> ・2023年度、2024年度：令和6年1月26日閣議決定「令和6年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」（2024.1.26） ・2025年度以降： <ul style="list-style-type: none"> 基本ケース：コロナ禍前の直近10年（2009-2019年）の実質GDPの平均変化量を加算して設定 上位ケース：内閣府「中長期の経済財政に関する試算（令和6年1月22日経済財政諮問会議提出）」における成長実現ケースで設定 ◆将来人口： <ul style="list-style-type: none"> ・国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(2023年推計)」(2023.12.22) ◆海外経済： <ul style="list-style-type: none"> ・2028年度まで：IMF「World Economic Outlook Database, October 2023」で設定 ・2029年度以降：コロナ禍前の直近10年（2009-2019年）の実質GDPの平均変化量を基に設定 ◆他機関： <ul style="list-style-type: none"> ・リニア：2030年度当初まで：品川－名古屋間 2040年度当初まで：名古屋－大阪間 ・新幹線：2035年度当初まで：新函館北斗－札幌間 ・高速道路：高速道路会社管轄及び国土交通省で公表している開通予定年度を反映 ◆航空機材（便あたり旅客数）：成田空港における2019年の方面別実績値から設定 <p>※各種交通サービス水準（航空以外の鉄道・道路等も含む）は2019年水準で設定。羽田国際線増枠(2020年夏ダイヤ)のみ追加設定。</p>

需要予測の実施（前提条件）

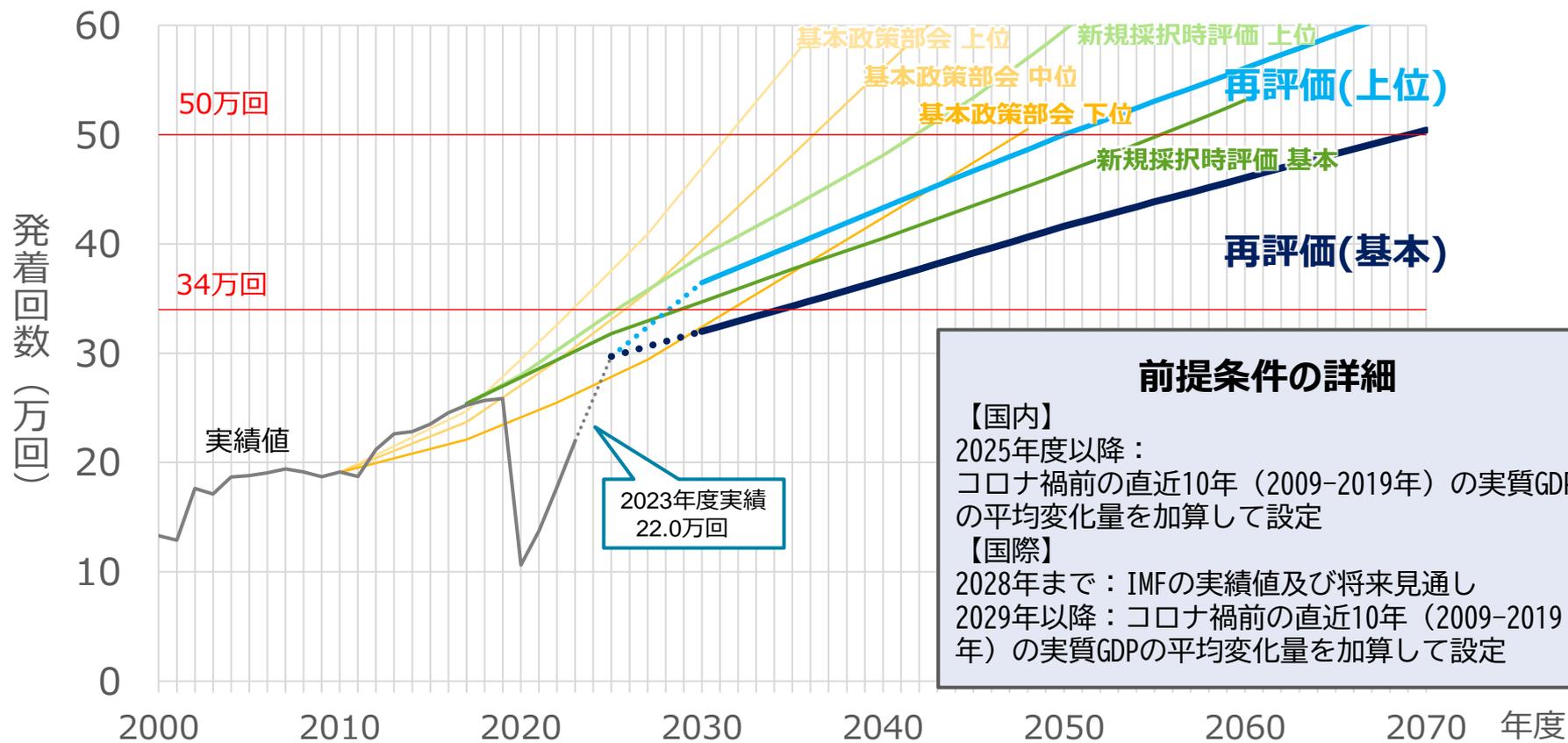
- 本需要予測は、費用便益分析に用いるものであることから、不確定要素となる以下の変動要因（プラス要因, マイナス要因）は見込んでいない。
- また、今回の予測で見込んでいない様々な変動要因を踏まえ、費用便益分析においては、通常よりも感度分析の幅を大きく設定した。（通常±10%⇒今回±30%）

需要予測の変動要因

要因	現状の動向	本需要予測の対応
①就航都市の増加 【プラスの要因】	<ul style="list-style-type: none"> 近隣アジア諸国の経済成長に伴う新規就航都市の増加が今後も見込まれる。 (現在の成田空港の状況) (2024年4月時点：国際101都市、国内18都市) 	<ul style="list-style-type: none"> 就航都市数の増加は、旅客の渡航先の選択肢の増加や時間短縮等に寄与することから、需要喚起が期待できるが、本予測上はこの増加要因は見込んでいない。
②LCCの進展による航空運賃の低下 【プラスの要因】	<ul style="list-style-type: none"> 2012年に本邦LCCが就航したこと等に伴い成田空港の旅客便のLCCシェアは増加傾向。 (現在の成田空港の状況) 50万回時点のLCCシェア：50%程度 (2023年度のLCCシェア：48.4%) 	<ul style="list-style-type: none"> LCCの進展により、航空運賃が低下し、新たなマーケットが創出され、需要が上振れする可能性もあるが、本予測上はこの増加要因は見込んでいない。
③多頻度運航や機材の小型化 【プラスの要因】	<ul style="list-style-type: none"> 成田空港においては、LCCの就航等により、国内線・近距離アジア便の多頻度運航路線が増加傾向。これに伴い機材の小型化傾向が進展してきている。 	<ul style="list-style-type: none"> 多頻度運航路線の増加は、旅客の時間短縮に寄与することから需要喚起が期待できるが、本予測上はこの増加要因は見込んでいない。 機材の小型化は、発着回数の増加要因となるため、Without（34万回時）における旅客数が少なくなるため、費用便益分析をより安全側に実施するため本予測上は見込んでいない。
④訪日外国人旅行者の増加 【プラスの要因】	<ul style="list-style-type: none"> 国において、訪日外国人旅行者数を2030年6,000万人の政府目標達成に向けた観光施策を実施している。 円安の追い風もあり訪日外国人が国際線旅客の回復を牽引している。 	<ul style="list-style-type: none"> 政府目標達成に向けた観光施策の実施により、更なる需要喚起の可能性もあるが、本予測上は観光施策実施による更なる増加要因は見込んでいない。
⑤地方空港と成田空港の国際線シェア 【マイナスの要因】 【プラスの要因】	<ul style="list-style-type: none"> 成田空港の国際線旅客数は年々増加傾向にあるものの、地方都市における路線誘致等により、地方への国際線の直行便が増加傾向。（＝成田空港の国際線シェアが低下傾向） 	<ul style="list-style-type: none"> 今後更に地方空港への直行便が増加し、成田空港の国際線シェアが低下する可能性（マイナスの要因）や、本事業の実施により成田空港の発着容量の制約が無くなり、成田空港のシェアが増加する可能性（プラスの要因）があるが、本予測上は2019暦年の空港分担率を基準に算出。

事業評価用需要予測結果（発着回数）

- 事業評価用の需要予測については、再評価における当該事業への投資の継続の妥当性を判断することを目的としているため、新規事業採択時評価と同様に「将来交通需要推計の改善について【中間とりまとめ】（平成22年8月）」に基づき、新規就航路線の増加や観光政策によるインバウンドの増加は見込まない予測としている。

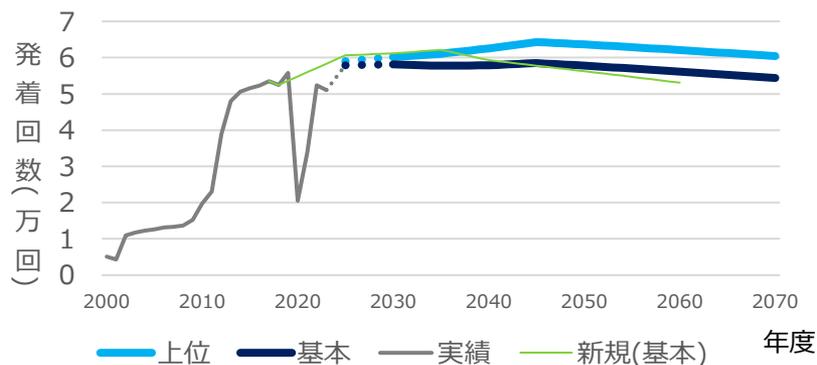


※表中、基本政策部会（上位/中位/下位）は2013年9月の交通政策審議会基本政策部会にて示された需要予測より羽田空港の発着回数を差し引いたもの。

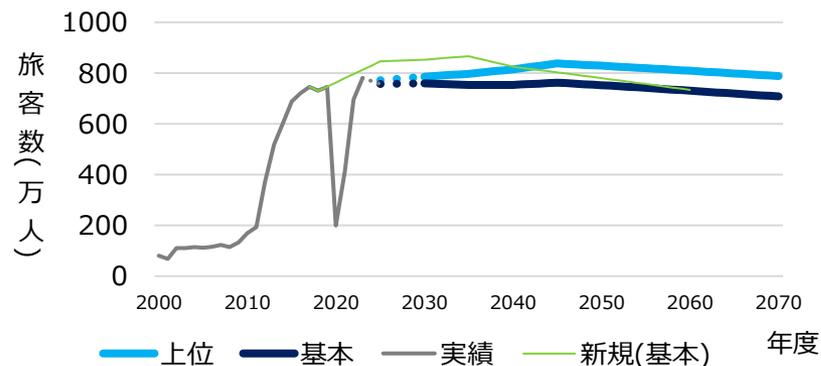
事業評価用需要予測結果

- 国内線は、コロナ禍による経済成長の遅れによる下方修正、中長期的に訪日外国人の国内移動増加等で横ばい
- 国際線は、上記要因に加えて2020年春からの羽田国際枠増加等の影響により下方修正

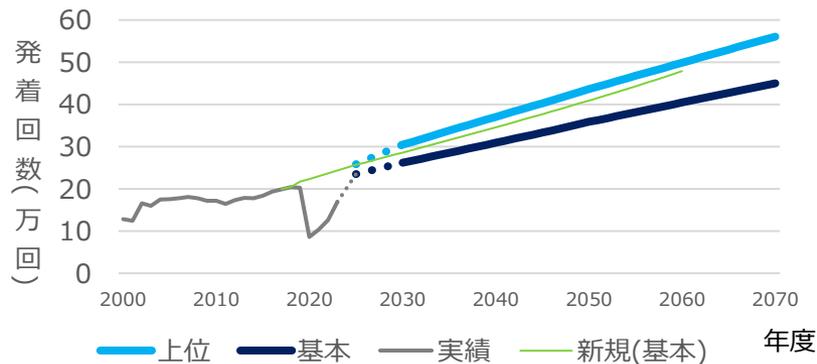
発着回数（国内）



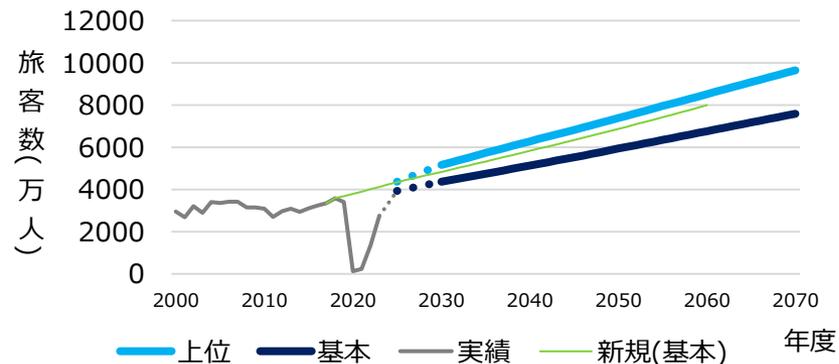
航空旅客数（国内）



発着回数（国際）



航空旅客数（国際）



便益の計測（計測対象）

- 利用者便益は、新規採択時と同様に旅客の「旅行時間の短縮」「旅行費用の低減」「運航頻度の増加」のみを計上。
- 下表の×印を付した項目は、①定量化が難しいこと、②より安全側の検証とするために計上しないこととした。

主体		計測項目	計測対象
利用者	旅客	旅行時間の短縮	○
		旅行費用の低減	○
		運航頻度の増加	○
		定時性の向上・就航率の向上	×
		安全性の向上	×
	貨物	輸送時間の短縮	×
		輸送費用の低減	
		運航頻度の増加	
		定時性の向上・就航率の向上	
		安全性の向上	
	地域企業・住民	観光入り込み客の増加	×
		空港来訪者の増加	
		雇用機会の拡大	
		地域所得の増大	
企業生産の増大			
法人税・所得税・土地関連税等の税収上昇			
空港周辺の土地利用の促進			
資産価値の増大			
地域シンボルの形成			
地域安全性の向上（災害時移動手段の確保）			
供給者	NAA	営業収益/営業原価	○
	国	収入/支出	○
	航空会社	営業収益/営業原価	×
	アクセス関係事業者（鉄道・バス等）	営業収益/営業原価	×

利用者便益の計算方法

■ 利用者便益については、以下の2つの便益を計測。

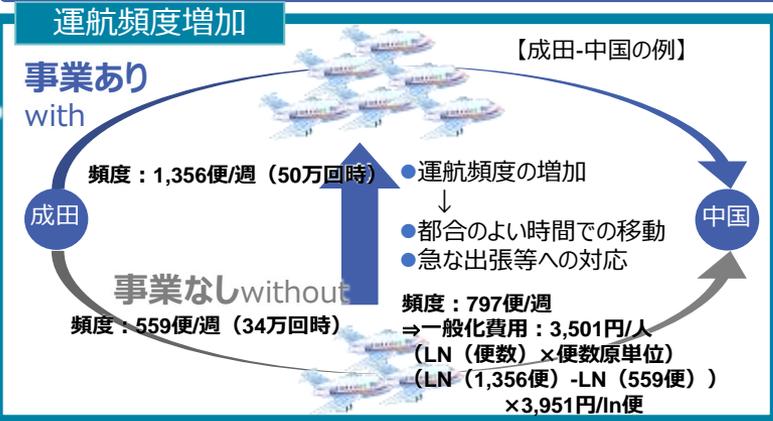
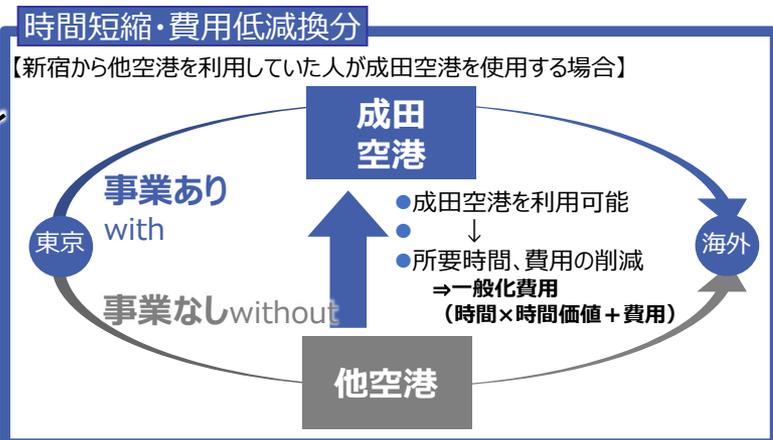
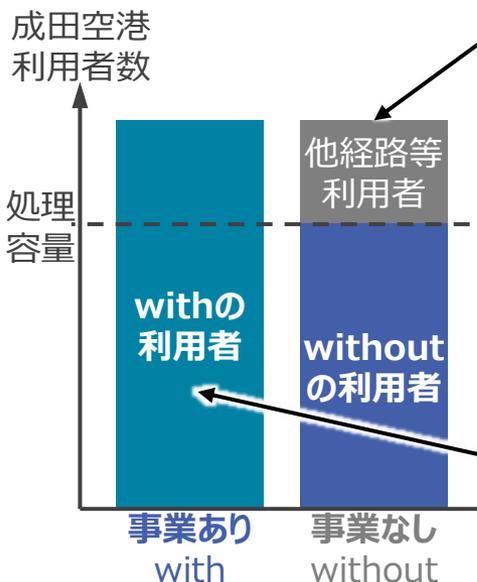
① 時間短縮・費用低減：成田空港利用による所要時間・費用の削減の効果

● 対象：成田空港に転換した需要

② 運航頻度増加：成田空港運航頻度増加による利便性向上効果（都合のよい時間での移動、急な出張等への対応等）

● 対象：成田空港に転換した需要 + 従来から成田空港を利用する需要

利用者便益の計測



例として関空便の代わりに成田便で移動する場合の時間・費用

	経路	時間	費用
新宿〜成田	居住地-新宿駅	15分	-
	新宿-日暮里	21分	200円 (JR運賃)
	日暮里駅乗換	10分	
	日暮里-成田空港 (京成スカイライナー)	38分	2,470円 (特急料金込)
	小計	84分	2,670円
新宿〜関西	居住地-新宿駅	15分	-
	新宿-品川	19分	9,830円 (JR運賃)
	品川駅乗換	10分	
	品川-新大阪	146分	5,700円 (特急料金)
	新大阪駅乗換	15分	
新大阪-関西空港 (特急はるか)	48分	740円 (特急料金)	
小計	253分	16,270円	

所要時間・費用の削減
 時間：169分 費用：13,600円
 ⇒ 一般化費用：25,734円/人
 (169分×71.8円/分+13,600円)

- 利用者便益を計測するために資する、時間短縮・費用低減便益を算定する旅客の時間価値及び運航頻度増加便益を算定する運航頻度増加価値原単位の設定概念は以下のとおり。

時間価値

- 人の時間価値の設定に当たっては、人々の実際の行動実態を計測する「選好接近法」を適用。
- 「選好接近法」とは、時間の節約を獲得するのに犠牲にしても良い金額と節約時間との関係を、現実の交通行動データから分析し、時間価値として計測しようとするもの。
- 時間価値は需要予測の際に使用したモデル※1の時間と運賃のパラメータから求める。
(時間パラメータ÷費用パラメータ)
※1モデル構築の元データ：国内 2015年全国幹線旅客純流動調査、2015年航空旅客動態調査
国際 2015年国際航空旅客動態調査
なお、2015年価格を2024年価格に換算してから適用
- 旅行目的別（観光目的/業務目的など）にモデルを構築しているため、時間価値も旅行目的別に設定される。結果的に、業務目的の時間価値は観光目的の時間価値よりも高くなっている。

運航頻度増加原単位

- 運航頻度の増加は、既存路線の増便や新規路線の就航が可能となることで、行きたい時に行きたい時間帯の便が存在する効果。機会損失を削減するもの。
- 運航頻度増加価値原単位は、需要予測の際に使用したモデルの運航頻度と運賃のパラメータから求める。
(運航頻度パラメータ÷費用パラメータ)
- なお、運航頻度の増加による効用は、1便から2便に増加する効果より50便から51便に増加する場合の方が小さいことを考慮し、算定上運航頻度を自然対数として用いる。

供給者便益の計算方法の説明

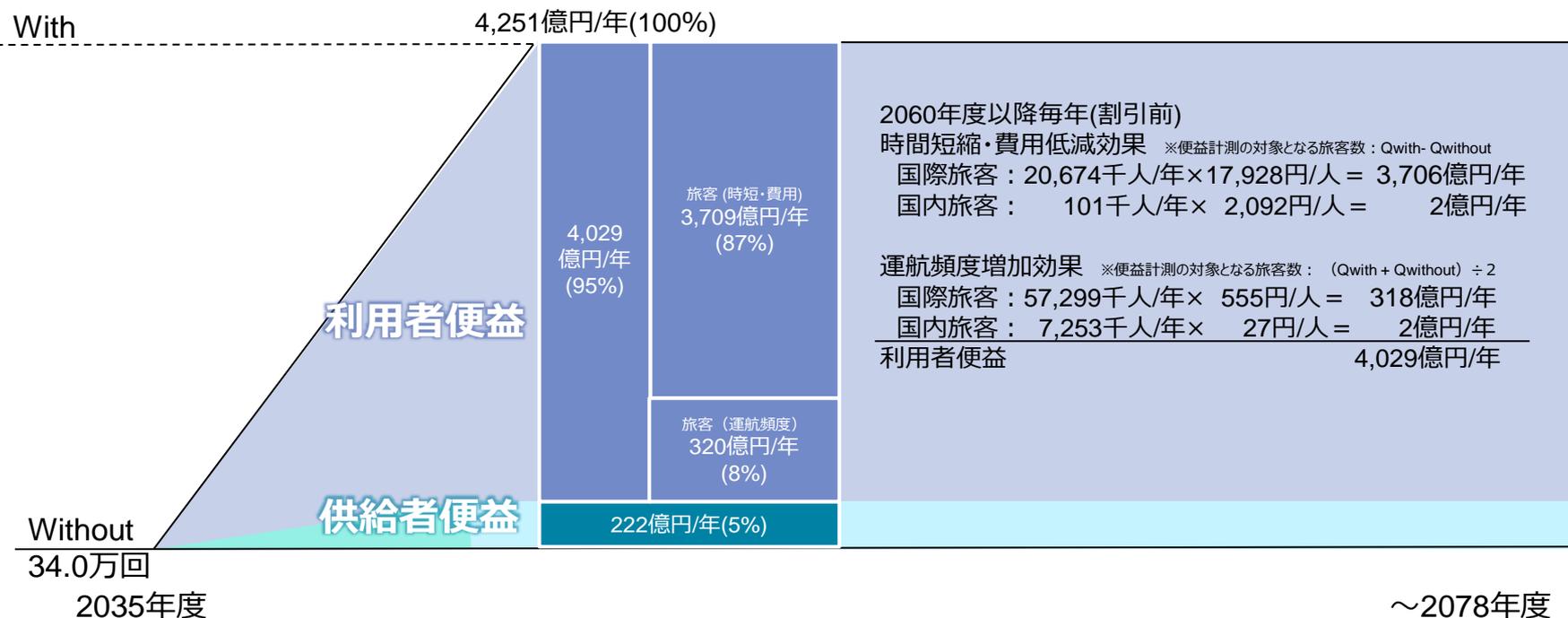
- 供給者便益については以下の項目をそれぞれ計測。
- 営業収益については現行の価格水準を維持し、環境対策費については現時点の最新の価格を反映している。

主体	大項目	計測項目
NAA	営業収益	着陸料
		停留料
		手荷物取扱施設使用料
		搭乗橋使用料
		PSFC（旅客サービス施設使用料）
		PSSC（旅客保安サービス料）
		給油施設使用料
		駐車場使用料
		構内営業料 ※飲食、物販等のリテール収益は除く
		建物貸付料
		その他
	営業原価 ※マイナスの便益	人件費
		業務委託費
		警備費
		清掃費
		修繕維持費
		水道光熱費
		その他
		維持補修費
		環境対策費 (周辺対策交付金、防音工事助成金等)

主体	大項目	計測項目
国	収入	航行援助施設利用料収入
		航空機燃料税収入
	支出	飛行場管制等業務に係る費用

補足 | 便益内訳イメージ(2060年度時点)

利用者便益および供給者便益について



注) Without34.0万回の国内と国際の内訳は、国内5.7万回・国際28.3万回。
 (2034年33.8万回と2035年34.3万回の線形補完により34.0万回の内訳を設定)

補足 | 便益内訳の根拠データ(2060年度時点)

原単位

国際線時間短縮・費用低減

項目	with 成田アクセス	without その他アクセス	with - without
時間価値(円/分)	104.2 (全目的平均)		
時間(分)	110	240	130
費用(円)	3,690	8,070	4,380
一般化費用 (円) 時間×時間価値+費用	15,154	33,082	17,928

国際線運航頻度増加

項目	With 成田便数	without 成田便数	with - without
便数原単位 (円/ln便)	1,458 (全目的平均)		
旅客便数 (千回/年)	361	247	114
一般化費用 (円) LN (便数) × 便数原単位	8,587	8,032	555

旅客数

with

単位：千人

旅行目的区分		短距離	中長距離	計	
国際	日本人	業務	1,237	2,926	4,164
		観光	1,143	3,446	4,589
		私用	649	1,576	2,225
外国人	業務	2,439	2,796	5,235	
	観光等	29,068	21,740	50,808	
計		34,537	32,484	67,021	

without

単位：千人

旅行目的区分		短距離	中長距離	計	
国際	日本人	業務	975	2,475	3,450
		観光	1,525	4,513	6,038
		私用	469	1,189	1,658
外国人	業務	1,638	1,873	3,511	
	観光等	17,121	15,184	32,304	
計		21,727	25,235	46,962	

with - without

単位：千人

旅行目的区分		短距離	中長距離	計	
国際	日本人	業務	263	451	714
		観光	-382	-1,068	-1,449
		私用	181	387	568
外国人	業務	801	922	1,723	
	観光等	11,948	6,556	18,504	
計		12,810	7,249	20,059	

1/2(With + Without)

単位：千人

旅行目的区分		短距離	中長距離	計	
国際	日本人	業務	1,106	2,701	3,807
		観光	1,334	3,980	5,314
		私用	559	1,382	1,941
外国人	業務	2,039	2,334	4,373	
	観光等	23,094	18,462	41,556	
計		28,132	28,859	56,991	

注) 千人未満については四捨五入して計上しているため計は一致しない

費用算出および事業費の増減について

- 費用計測のベースとなる全体投資計画については、以下の通りとした。
- 費用便益分析に用いる費用については、便益の計測を50万回まで見込むことから、本事業費の6,707億円（新規採択時：5,125億円）に第2フェーズの整備費（旅客・貨物取扱施設等）約8,000億円（新規採択時：約8,000億円）を加え、総計1.4兆円（新規採択時：1.3兆円）と設定した。
- 本事業は、令和元年度に事業採択され、総事業費は当時、5,125億円（成田国際空港(株)事業4,896億円、国事業229億円）と見込んだ。
- 事業採択から約5年が経過し、用地取得の推進や設計の深度化、準備工事への着手など一定程度進捗している。
- 事業の進捗に伴い、設計深度化および現場条件を踏まえた対応、事業着手後の関係機関協議を踏まえた整備内容の追加・変更対応、経済情勢の変化への対応の必要が生じている。
- 今般、事業再評価にあたり、これらを踏まえて精査したところ、約1,582億円の事業費増加の見込み。

◆ 事業費の増減概要

項目	総事業費
現事業費	5,125億円
変更事業費	6,707億円
増減額	1,582億円

◆ 事業費増減の内訳

事業費の増減要因	増減額
経済情勢への対応	504億円
設計深度化・現場条件対応	514億円
事業着手後の関係機関協議への対応	587億円
コスト縮減	▲23億円
計	1,582億円

事業費増加内訳

増加要因	主な内容	増加額
経済情勢への対応	○労務費や資材価格等の高騰により各種工事費及び移転物件補償費が費用増となった。	504億円
設計深度化・現場条件対応	○軟弱地盤箇所の土質調査結果及び工程等を踏まえて、地盤改良工法をプレロード工法から固結・圧密促進工法（PBD等）に変更したことにより費用増となった。 ○現地調査の結果を踏まえ、現況地目や用地測量成果を反映した土地補償費の算定により費用増となった。 ○東関道地下道化関連工事において、設計の深度化により、鉄筋量の増加、ひび割れ抑制対策等が必要となり費用増となった。	514億円
事業着手後の関係機関協議への対応	○関係機関との協議により、事業採択後に付替・補償道路整備計画が具体化したことに伴い費用増となった。 ○関係事業者との協議により、移設先現場状況等を反映した移設補償物件の仕様確定により費用増となった。 ○移転者との移転先協議及び関係自治体との開発協議を踏まえた移転代替地の追加、整備範囲・整備内容の精査結果により費用増となった。	587億円
コスト縮減策	○他事業で発生した土砂の活用や工事仕様変更によるコスト縮減	▲23億円
計		1,582億円

※経済情勢の変化への対応、設計深度化・現場条件を踏まえた対応および事業着手後の関係機関協議を踏まえた整備内容の追加・変更について増加する事業費が算定できたもののみを計上

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

	内容	縮減額
1	<p>他事業で発生した土砂の活用によるコスト縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> ● B滑走路延伸部の造成は切土量よりも盛土量が著しく多いため、不足する盛土材（約220万m³）をC滑走路地区の切土を流用することで当初計画していたが、盛土材の一部を他事業で発生する建設発生土を受け入れることによりC滑走路地区からの土砂運搬量が減り約14億円のコスト縮減を実施。 	約14億円
2	<p>B滑走路16L進入灯短縮運用によるコスト縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 既設進入灯（900m）は、地形の起伏が約20m程度あるため、東関道より北側の約600mは橋梁方式で設置されている。 ● 既設進入灯の機能を維持した状態で造成工事を行うと ①既設進入灯の1バレット消灯→②橋梁に仮支柱を設置→③橋梁の部分撤去→④造成（最大盛土高約20m）→⑤仮設進入灯設置、を繰り返し行うことが必要となる。また、舗装工事においても路盤・アスファルト舗装等、工種毎に撤去・再設置が必要となり、安全運用面においても難易度の高い工事となる。 ● 航空局と協議した結果、工事中は16L進入灯を900mから450mに短縮運用することが可能となり、450m分の仮設進入灯などが不要となった為、約5億円のコスト縮減を実施。 	約5億円
3	<p>滑走路本体舗装における碎石の仕様変更（購入碎石→再生碎石）によるコスト縮減</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港内のアスファルト殻、コンクリート殻を活用し、リサイクルプラントで再生碎石を自主生産して利用することで、約4億円のコスト縮減を実施。 	約4億円
	計	約23億円

費用便益分析結果 《事業全体》

表 費用対効果分析結果

	便益		費用		評価指標	
基本ケース	総便益	42,142 億円	総費用	17,006 億円	NPV	25,135 億円
航空需要 基本	利用者便益	30,925 億円	事業費	11,786 億円	CBR	2.5
事業費 上位	時間短縮・費用削減	28,457 億円	再投資	5,220 億円	EIRR	7.1 %
工期 29年	国内	192 億円				
	国際	28,265 億円				
	運航頻度増加効果	2,468 億円				
	国内	39 億円				
	国際	2,429 億円				
	供給者便益	▲86 億円				
	収入	8,525 億円				
	着陸料・停留料収入	7,465 億円				
	航行援助施設使用料	1,060 億円				
	支出	▲8,611 億円				
	管制費	▲152 億円				
	環境対策費・維持補修費等	▲8,459 億円				
	残存価値	11,302 億円				

評価指標	基本ケース	感度分析						
		需要 + 30%	需要 ▲ 30%	費用 ▲ 10%	費用 + 10%	需要 ▲ 30% 費用 + 10%	工期 ▲ 10%	工期 + 10%
CBR	2.5	3.3	1.7	2.7	2.3	1.5	2.4	2.6
NPV (億円)	25,135	38,849	11,422	26,792	23,479	9,766	24,667	25,633
EIRR (%)	7.1	8.2	5.7	7.4	6.8	5.4	7.0	7.3

※国際航空需要については、LCCの伸展・訪日外国人旅行者の増加等による上振れ、また天災や為替の影響・地方路線の増加による成田空港の国際線シェア低下等による下振れ等、需要予測の前提が大きく変わる要因があることから通常の公共事業よりも感度分析の幅を大きくした。(通常±10%→今回±30%)

また、利用者便益の計測において、成田空港の容量不足により他空港を使用している利用者については、時間のロスや旅行費用増加により需要そのものが減少する可能性があることも踏まえ、需要-30%のケースでの費用便益分析を行った。

費用便益分析結果 《残事業》

表 費用対効果分析結果

	便益		費用		評価指標	
基本ケース	総便益	42,142 億円	総費用	15,216 億円	NPV	26,925 億円
航空需要 基本	利用者便益	30,925 億円	事業費	9,996 億円	CBR	2.8
事業費 上位	時間短縮・費用削減	28,457 億円	再投資	5,220 億円	EIRR	7.8 %
工期 29年	国内	192 億円				
	国際	28,265 億円				
	運航頻度増加効果	2,468 億円				
	国内	39 億円				
	国際	2,429 億円				
	供給者便益	▲86 億円				
	収入	8,525 億円				
	着陸料・停留料収入	7,465 億円				
	航行援助施設使用料	1,060 億円				
	支出	▲8,611 億円				
	管制費	▲152 億円				
	環境対策費・維持補修費等	▲8,459 億円				
	残存価値	11,302 億円				

評価指標	基本ケース	感度分析						
		需要 + 30%	需要 ▲ 30%	費用 ▲ 10%	費用 + 10%	需要 ▲ 30% 費用 + 10%	工期 ▲ 10%	工期 + 10%
CBR	2.8	3.7	1.9	3.1	2.5	1.7	2.7	2.9
NPV (億円)	26,925	40,639	13,212	28,582	25,269	11,556	26,457	27,423
EIRR (%)	7.8	9.0	6.2	8.2	7.4	5.8	7.6	8.0

※国際航空需要については、LCCの伸展・訪日外国人旅行者の増加等による上振れ、また天災や為替の影響・地方路線の増加による成田空港の国際線シェア低下等による下振れ等、需要予測の前提が大きく変わる要因があることから通常の公共事業よりも感度分析の幅を大きくした。(通常±10%→今回±30%)

また、利用者便益の計測において、成田空港の容量不足により他空港を使用している利用者については、時間のロスや旅行費用増加により需要そのものが減少する可能性があることも踏まえ、需要-30%のケースでの費用便益分析を行った。

社会的割引率に係る感度分析《事業全体》

- 社会的割引率について、最新の国土交通省「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」(2023.9)では、“社会的割引率は、全事業において当面**4%**を適用する。ただし、最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のために**参考とすべき値を設定してもよい。**”と言及されている。
- 具体的には、“参考比較のための値は2003年～2022年の期間の国債の実質利回り(0.96%)を踏まえた**1%**、及び、1993年～2022年の期間の国債の実質利回り(1.58%)を踏まえた**2%**を標準とし、2023年度以降に適用する。”とされている。
- これを踏まえ、本再評価においても、**社会的割引率は4%を適用し、参考値として2%、1%の場合の結果を示す。**

評価指標	基本ケース	感度分析						
		需要+30%	需要▲30%	費用▲10%	費用+10%	需要▲30% 費用+10%	工期▲10%	工期+10%
社会的割引率「 4% 」								
CBR	2.5	3.3	1.7	2.7	2.3	1.5	2.4	2.6
NPV (億円)	25,135	38,849	11,422	26,792	23,479	9,766	24,667	25,633
EIRR (%)	7.1	8.2	5.7	7.4	6.8	5.4	7.0	7.3
社会的割引率「 2% 」								
CBR	5.8	7.6	4.0	6.4	5.3	3.7	5.4	5.7
NPV (億円)	110,582	151,926	69,238	112,822	108,342	66,997	103,087	104,001
EIRR (%)	7.1	8.2	5.7	7.4	6.8	5.4	7.0	7.3
社会的割引率「 1% 」								
CBR	12.2	15.9	8.5	13.5	11.2	7.8	10.9	11.4
NPV (億円)	308,696	411,328	206,064	311,404	305,988	203,355	280,432	281,313
EIRR (%)	7.1	8.2	5.7	7.4	6.8	5.4	7.0	7.3

社会的割引率に係る感度分析《残事業》

- 社会的割引率について、最新の国土交通省「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」(2023.9)では、“社会的割引率は、全事業において当面**4%**を適用する。ただし、最新の社会経済情勢等を踏まえ、比較のために**参考とすべき値を設定してもよい。**”と言及されている。
- 具体的には、“参考比較のための値は2003年～2022年の期間の国債の実質利回り(0.96%)を踏まえた**1%**、及び、1993年～2022年の期間の国債の実質利回り(1.58%)を踏まえた**2%**を標準とし、2023年度以降に適用する。”とされている。
- これを踏まえ、本再評価においても、**社会的割引率は4%を適用し、参考値として2%、1%の場合の結果を示す。**

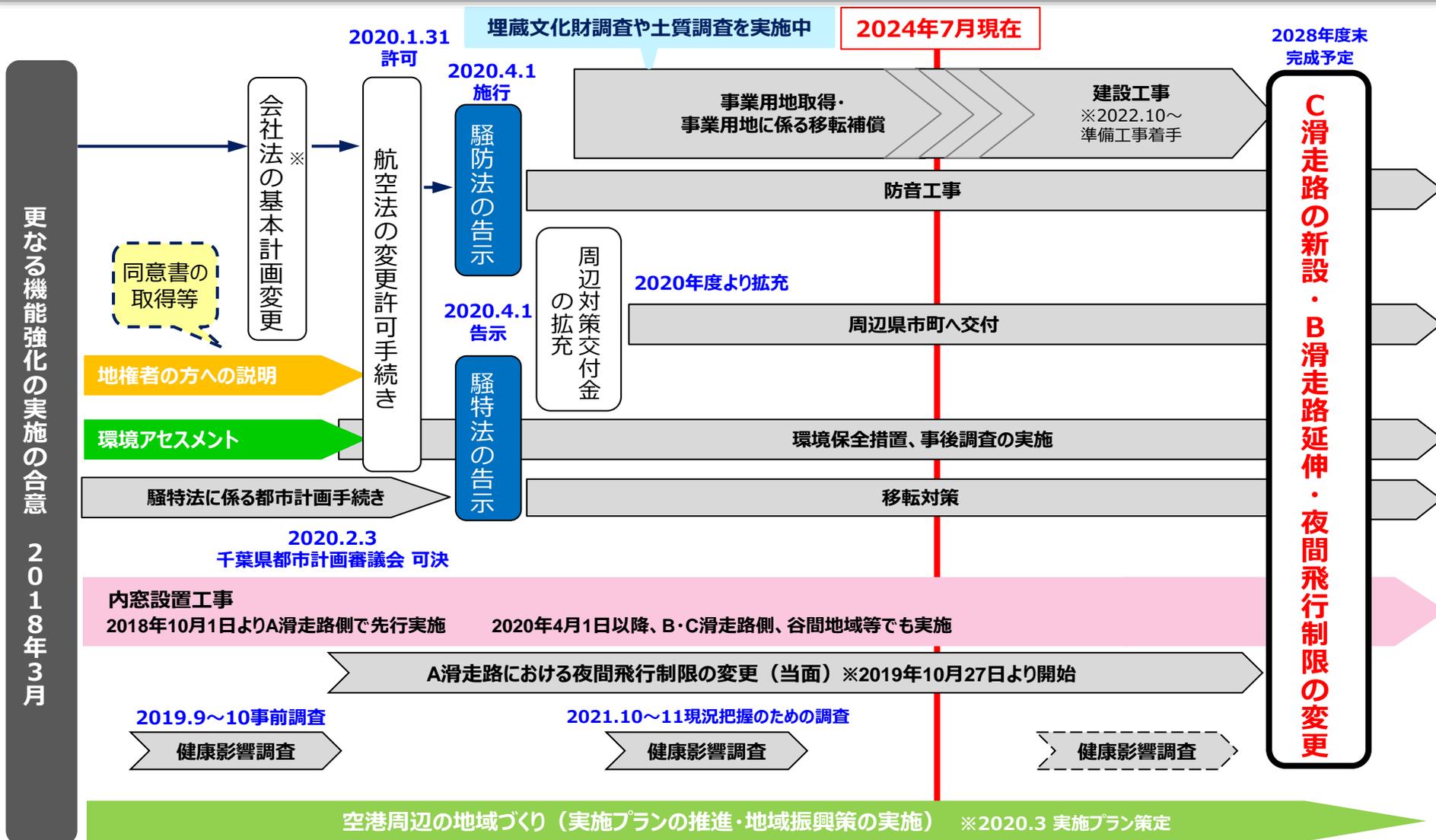
評価指標	基本ケース	感度分析						
		需要+30%	需要▲30%	費用▲10%	費用+10%	需要▲30% 費用+10%	工期▲10%	工期+10%
社会的割引率「4%」								
CBR	2.8	3.7	1.9	3.1	2.5	1.7	2.7	2.9
NPV (億円)	26,925	40,639	13,212	28,582	25,269	11,556	26,457	27,423
EIRR (%)	7.8	9.0	6.2	8.2	7.4	5.8	7.6	8.0
社会的割引率「2%」								
CBR	6.3	8.3	4.4	7.0	5.7	4.0	5.8	6.1
NPV (億円)	112,305	153,649	70,961	114,545	110,065	68,720	104,810	105,725
EIRR (%)	7.8	9.0	6.2	8.2	7.4	5.8	7.6	8.0
社会的割引率「1%」								
CBR	13.0	17.0	9.0	14.4	11.8	8.2	11.6	12.2
NPV (億円)	310,386	413,019	207,754	313,095	307,678	205,045	282,122	283,003
EIRR (%)	7.8	9.0	6.2	8.2	7.4	5.8	7.6	8.0

5.事業の進捗状況、環境への取り組みおよび地域振興

- ① 工事進捗状況
- ② 環境影響評価
- ③ 環境対策
- ④ 脱炭素の取り組み
- ⑤ 地域振興の取り組み

更なる機能強化の今後のスケジュール

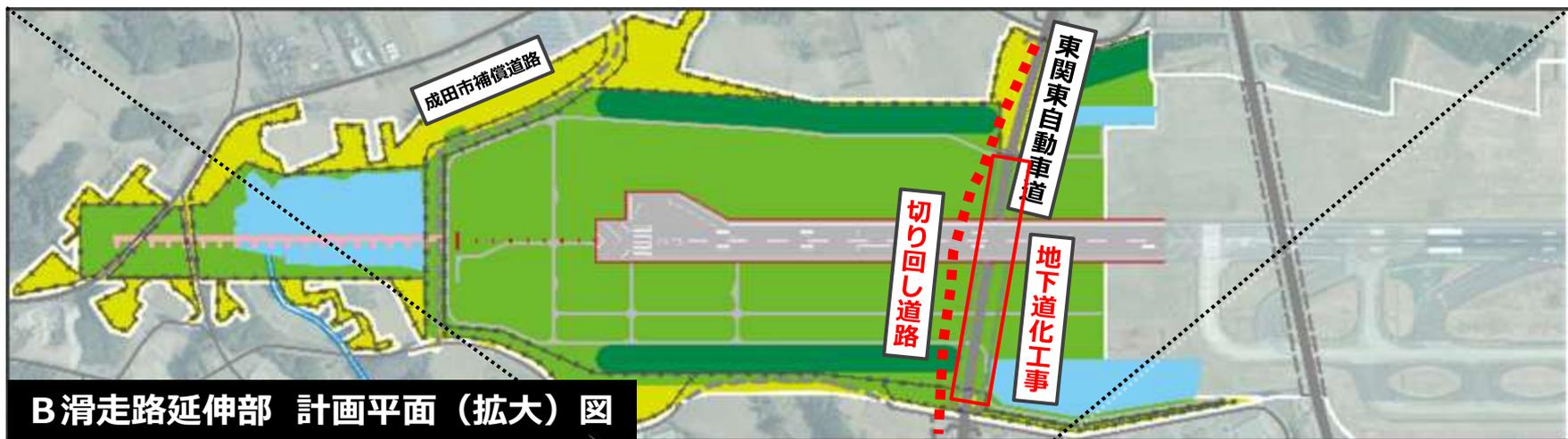
- 現在、鋭意、用地取得を進めつつ、埋蔵文化財調査や土質調査などの各種調査と準備工事を実施しているところ。
- C滑走路・B滑走路延伸の早期完成に向け、事業用地の取得や建設工事を着実に進め、1日も早く滑走路を供用できるように努力していく。



※会社法…成田国際空港株式会社 [平成15年法律第124号]

更なる機能強化事業の進捗等について①

- 更なる機能強化の滑走路整備計画について、地域の皆様、関係者の皆様にご理解を深めていただくために、2021年12月にパンフレットを発行した。その後、**設計・協議が進捗したことを踏まえ、2024年4月1日に改訂版を発行した。**
- 本格造成工事前の**準備工事として、B滑走路延伸部は2022年10月19日より東関東自動車道（東関道）の切回し道路工事に着手した。切回し道路が概ね完成したことから、2024年7月11日に第1回目の道路切り替えを実施したところ。切回し道路供用後は、東関道地下道化工事に着手予定。C滑走路新設部は2023年12月6日より高谷川等排水整備工事に着手。**
- 防音工事、移転補償、深夜早朝対策としての内窓設置等の**環境対策も滑走路整備に遅れることなく着実に実施しているところ。**



B滑走路延伸部 計画平面（拡大）図

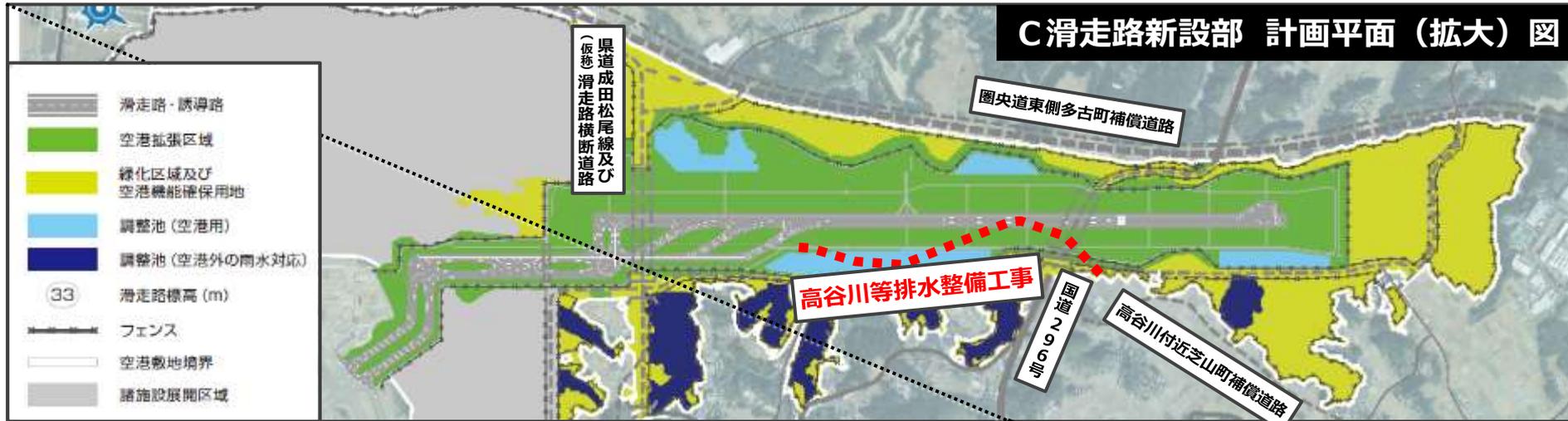


成田空港全景

- ✓ B滑走路延伸は、供用中の東関道との交差が必要となることから、東関道のトンネル化が必要。
- ✓ **東関道を切回した上でトンネルを整備する必要があるため、2022年10月19日から準備工事として東関道切回し道路の整備に着手。**（拡大図内赤点線）

出所：NAA「2024年3月期期末決算説明資料」（2024.5.31）

更なる機能強化事業の進捗等について②

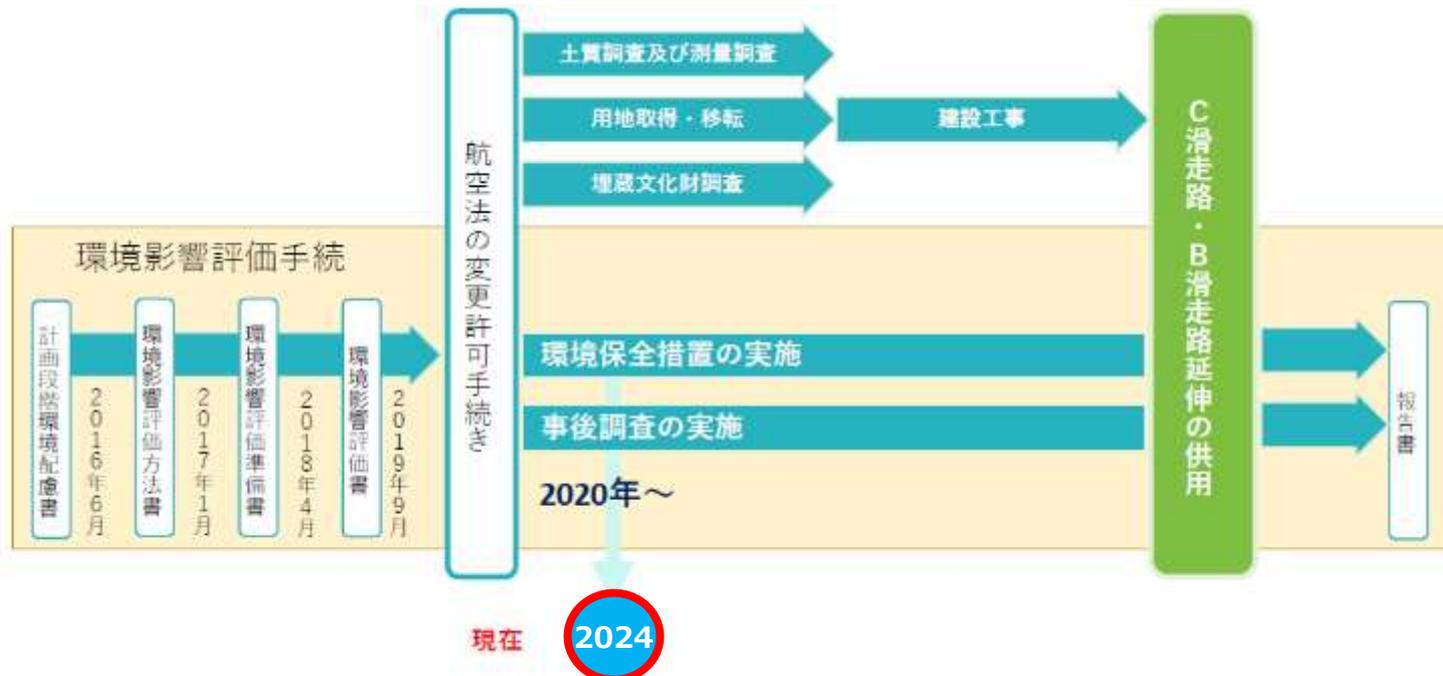


成田空港全景

- ✓ C滑走路新設は、3,000万m³程度の大規模な造成工事が必要。
- ✓ **大規模造成工事における工事区域からの濁水対策を目的とした沈砂池整備を準備工事（高谷川等排水整備工事）として2023年12月6日に着手（拡大図内赤点線）**
- ✓ C滑走路整備に先立ち必要となる準備工事を着実に進めていく予定。

環境影響評価手続きの工程

- 本事業に係る環境影響評価の手続きは以下のとおり。事業の進捗に合わせ、環境への影響をできる限り回避・低減、または代替する施策（環境保全措置）を行うとともに、環境保全措置の実施効果や環境の状況を把握するための調査（事後調査）を実施しており、その状況についてはHPにて公開している。

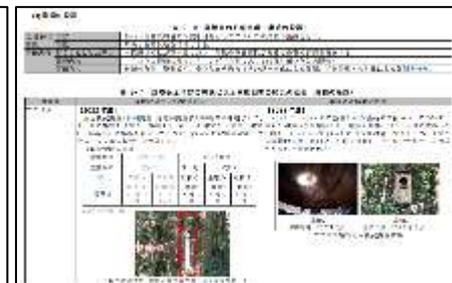


機能強化HP



2023.9.11 「環境影響評価に係る環境保全の取り組み(2022年次版)」を公表しました

公表資料



主な環境保全措置

■ 当該事業の実施に際しては下記の環境保全措置を実施することとしている。

大気質の保全、騒音・振動の発生抑制

工事による大気汚染物質の排出、騒音・振動の発生を抑制し、周辺地域の生活環境への影響の低減を図ります。

粉じん等飛散防止

敷水や車道のタイヤ洗浄により、粉じん等（粉じん等）の飛散を防止します。



敷水状況

建設機械等の排出ガス対策

排出ガス対策型建設機械等の使用を徹底します。低炭素化工法を採用します（ICT（情報通信技術）の活用による省人化・高効率化・効率化、重機台数の削減等）



排出ガス対策型建設機械のラベル例

工事用車両の走行ルートへの配慮

工事用車両は幹線道路にできる限り集中させ、生活道路への進入を回避するなどの配慮を行います。



工事用車両の走行状況

工事中の大気質モニタリング調査

工事区域周辺大気質の状況について、定期的モニタリング調査を行います。高濃度発生時には、必要に応じて、工事作業中絶・作業調整を行います。



大気質調査状況

水質・水文環境への配慮

空港周辺の河川等の水質の保全を図ります。また、空港整備に伴う地形改良等による水の流れに関する影響についてモニタリング調査を実施して確認します。

濁水の流出防止

工事区域からの濁水排水は、水の濁りを電力減らしたうえで流出します。



沈砂池

工事中の水文環境モニタリング調査

空港周辺の水文環境の状況について、定期的にモニタリング調査を行います。



河川流量調査状況

景観や自然環境への配慮

造成地の早期緑化や緑地帯の整備により、景観や自然環境への影響の低減を図ります。

造成地の早期緑化

仮保木をトップとし緑化資材として吹き付けるなど、造成地の早期緑化を行います。



加層緑化（イメージ）

緑地帯の整備

環状路周辺は芝による緑化を行い、緑地帯として整備します。



環状路周辺の緑化

自然環境に配慮した空港施設整備

自然環境の改善を可能な限り小さくするとともに、貴重な動植物は工事の前に移植・移設します。また、周辺に生育する台湾環境の再生に取り組み、再生地を貴重な動植物の移植・移設先として活用します。

既存の自然環境を活かした施設整備（調整池等）

空港側の雨水対応のための調整池は、地帯特有の台湾地形を活かした形状とし、可能な限り広さを減らすことで整備します。調整池内に生育する台湾環境は、動植物の生息・生育環境として整備、維持管理を行います。



台湾地形（イメージ）

貴重な動植物の移植・移設

貴重な動植物は、対象種の生態に配慮しつつ適切な手法に移植・移設を行います。



キンラン

アカハライモリ

空港周辺の台湾環境の再生

空港区域外に既に確保している台湾環境（グリーンポート・エコ・アグリパーク、環状路周辺の「騒音用地」）の整備、維持管理を行います。管理不足の樹林や荒れた放棄地等に手を加え、台湾環境の樹林物の生息・生育環境を再生します。



グリーンポート エコ・アグリパーク

具体的な取り組み例①

<環境保全措置>

人工代替巣の設置

- 2021年度に4カ所、2022年度に5カ所のサシバ代替巣を設置
- カメラによる繁殖状況のモニタリングを実施し、複数回の利用が見られた
- 引き続きモニタリングを継続していく



人工代替巣に飛来するサシバ

生息域外保全

- ニホンイシガメ、アカハライモリの2種を生息域外保全実施のため捕獲（緊急避難）しNAA所有の飼育施設で飼育・繁殖を実施。
- 将来的な野生復帰に向けて環境整備を進めている



ニホンイシガメ(千葉県RDB) アカハライモリ(千葉県RDB)

具体的な取り組み例②

<環境保全措置>

改変区域外への個体の移植

- 維管束植物の移植は2021年度から段階的に実施。
- 2022年度は、個体の保全のため、改変区域内に生育する保全対象種であるキンランを、改変区域外に計16個体（3地点）移植した。



キンラン移植の様子



キンラン（モニタリング時確認個体）

生息域外保全

- 水棲動物等の生息環境を整備することを目的に、NAA所有のグリーンポート エコ・アグリパーク内に谷津環境（湿地）を創出した。
- 湿地には改変区域からカエル類の卵塊を移設し、その後のモニタリングで孵化・定着が確認された。



整備前



湿地創生後

アグリパークが自然共生サイトに認定

- 当社所有の騒音用地を活用し体験型自然公園として管理している「グリーンポート エコ・アグリパーク」(約17.6ha、東京ドーム約4個分)が、環境省が2023年度より認定を開始した「自然共生サイト」に認定された。引き続き生物多様性の価値の維持や質の向上に努めていく。
- *自然共生サイト：民間の取組等によって生物多様性の保全が図られている区域を認定し、国際データベースに登録することで、国が取り組むネイチャーポジティブ(=生物多様性の損失を食い止め、回復させる)という目標に寄与するもの

■ グリーンポート エコ・アグリパーク



<エコ・アグリパーク園内の風景>



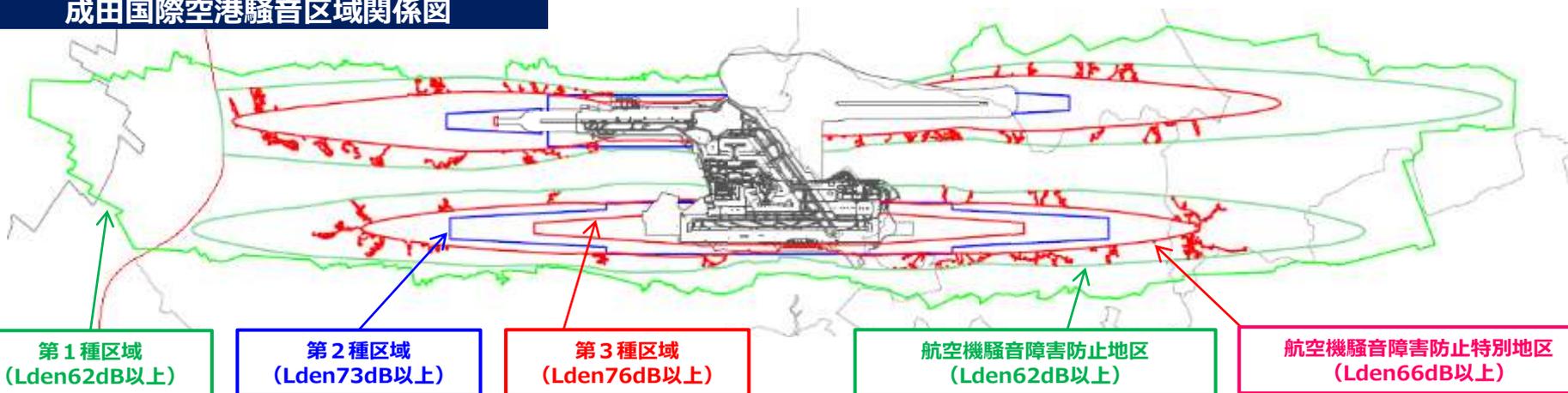
<園内で見られる生物たち>



環境対策の実施状況

- 騒防法・騒特法の告示・施行に伴い新たに設定された対策区域において、防音工事・移転補償等を実施中。
- 機能強化に係る四者合意を踏まえ新たに実施することとしている各種対策についても、着実に対応を進めている。

成田国際空港騒音区域関係図



環境対策の充実について

1. 防音工事の充実 (ペアガラスの助成等)

- 防音工事において、市販防音サッシ及びペアガラスの合計額に対して、特殊防音サッシ及び単板ガラス代金の合計額を超えない範囲内で助成



2. 深夜早朝対策 (内窓の設置)

- 寝室への内窓設置と補完工事(壁・天井)を実施
- 運航機材は低騒音機に限定



3. 周辺対策交付金

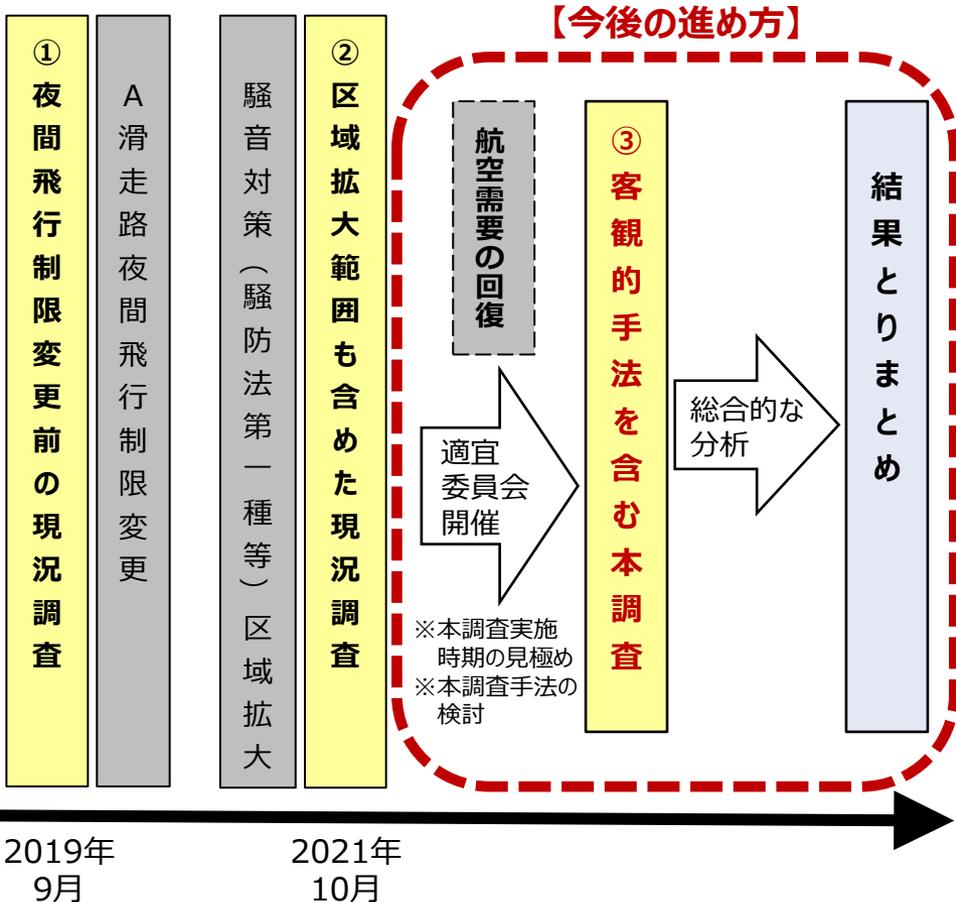
- 発着回数50万回を前提とした算定方法に改め、交付総額を従来の約1.5倍まで増額



航空機騒音健康影響調査

- 成田空港の更なる機能強化に係る確認書に基づき、空港周辺地域にお住いの皆様の「航空機騒音に係る健康影響を含む生活環境への影響調査」を実施することとしており、成田国際空港航空機騒音健康影響調査委員会（以下「委員会」という。）において審議し、今後の進め方を決定。
- 2021年に実施した健康影響調査は、新型コロナウイルスの影響下における特殊な環境での実施となったことから、同調査において健康影響を結論付けるものではなく、今後予定している本調査も含めて委員会にて総合的に分析していく。
- 今後の本調査は、航空需要の回復具合を見極めつつ、具体的な実施時期、調査項目及び調査方法（客観的手法を含む調査）等を委員会において審議していく予定。

■ 調査の進め方



■ 調査の実施内容

	①夜間飛行制限変更前の現況調査	②区域拡大範囲も含めた現況調査
目的	成田空港の更なる機能強化に係る確認書に基づき、A滑走路の発着時間の変更（2019年冬ダイヤ）前の調査を実施し、その結果をとりまとめるため。	国交省告示（2020年3月24日付）による騒防法第一種区域が追加指定、その後、第一種区域の隣接区域も新たに指定されたことから、拡大した対策区域に係る現況把握のため。
期間	2019/9/1～10/15	2021/10/1～11/19
地域	成田市・山武市・多古町・芝山町・横芝光町	左記市町・稲敷市・河内町
対象者	成人男女(3,659名) 有効回答率：51.8%	成人男女(5,000名) ※左記調査の対象者含む 有効回答率：58.9%
項目	・身体的状態 ・感覚的影響 ・夜間の睡眠影響	同左
方法	自記式アンケート調査票による方式 ※郵送で回答	同左 ※郵送またはオンラインで回答
調査機関	一般財団法人 小林理学研究所	同左

脱炭素の取り組み～サステナブルNRT2050～

- 2021年3月25日、CO₂排出量の削減について、空港運営会社のネットゼロやステークホルダーを含む空港全体の数値目標を掲げた「サステナブルNRT2050」を発表

NEWS RELEASE  Narita Airport
2021年3月25日

「サステナブルNRT2050」を策定しました！ ～NAAグループは2050年度CO₂排出ゼロを目指します～

脱炭素化をはじめとした持続可能な社会の実現に貢献し、 世界トップレベルの空港を目指します

このたび、2016年4月に発表した「エコ・エアポートビジョン2030」を発展させ、2050年度に向けた取り組みの方向性を示す「サステナブルNRT2050」を策定しました。
CO₂排出量の削減について、空港運営会社のネットゼロや、ステークホルダーを含む空港全体の数値目標を掲げるのは、国内初となります。
空港を取り巻く環境の変化を踏まえ、NAAグループとしての対応はもとより、ステークホルダーの皆様との連携を強化し、成田空港のすべての関係者ととも気候変動に対応してまいります。

2050年度目標（長期）

- NAAグループが排出するCO₂をネットゼロにします
- 成田空港から排出されるCO₂を2015年度比で50%削減します

2030年度目標（中期）

- NAAグループが排出するCO₂を2015年度比で30%削減します
- 成田空港から排出されるCO₂を2015年度比で発着回数1回あたり30%削減します
- NAAの「ネクストアクション」を定めてCO₂削減を推進します
- 更なる機能強化における環境負荷低減の取り組みを推進します

 成田国際空港株式会社
〒282-8601 千葉県成田市成田国際空港内NAAビル
URL: <https://www.narita-airport.jp/>

「サステナブルNRT2050」達成に向けた取り組み

成田空港では、「周辺環境への取り組み」、「資源循環への取り組み」、「気候変動への取り組み」および「環境マネジメント」の4つを大きな柱として、各種環境施策を推進しています。「サステナブルNRT2050」では、これらの取り組みを継続しつつ、「気候変動への取り組み」をさらに進めるため、CO₂排出量削減に関する中長期的数値目標を掲げています。

取り組みの柱

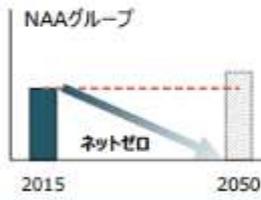
- 周辺環境への取り組み
- 資源循環への取り組み
- 気候変動への取り組み
- 環境マネジメント

CO₂排出量と取り組みのイメージ

NAAグループのネットゼロに向けて

- ① 先進技術の導入
- ② ネクストアクション
- ③ 更なる機能強化

NAAグループ



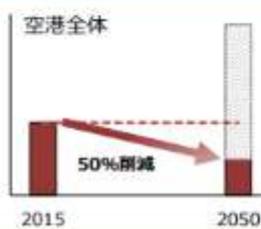
2015 2050

ネットゼロ

空港全体の50%削減に向けて

ステークホルダーの皆様とともに

空港全体



2015 2050

50%削減

■ NAAグループ 排出量 ■ 空港全体 排出量
□ 削減量 --- 2015年度 排出量

脱炭素の取り組み～サステナブルNRT2050～

■ 目標達成に向けて、成田国際空港のすべてのステークホルダーの皆様とともに気候変動に対応しているところ

① 先進技術の導入

NAAが主体となり、先進技術を積極的に導入しCO2排出量削減に貢献します。

2030	2050		
建築物のカーボンニュートラル化	建築物のZEB ¹ 化およびエネルギー供給のゼロカーボン化		
2030	2050		
購入電力の20%を再エネ化	購入電力の100%を再エネ化	航空灯火の80%をLED化	航空灯火の100%をLED化

ステークホルダーの皆様とともに

ステークホルダーの皆様との協働により、CO2排出量の削減促進策を多面的に検討・推進します。

2030	2050		
SAF ² の受入体制の整備	次世代型航空機の受入体制の整備		
2030	2050		
フォークリフトの低公害化	GSE ³ 車両のゼロカーボン化		

② ネクストアクション

NAA社員の意識啓発を図るとともに、早期に以下の目標を達成します。

NAA本社ビルのカーボンニュートラル化		NAA社員のCO2ゼロ出張	
---------------------	--	---------------	--

③ 更なる機能強化

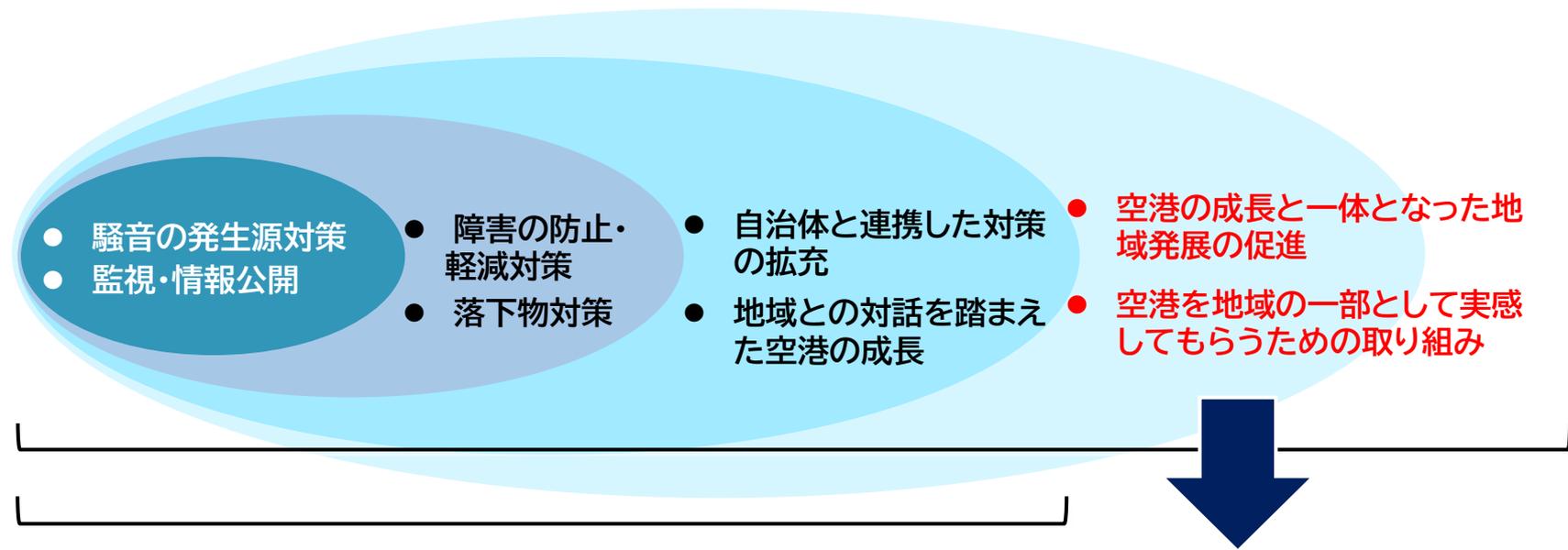
更なる機能強化において、環境負荷低減の取り組みを推進します。

航空機地上走行距離の短縮		伐採木の有効活用	
--------------	--	----------	--

伐採木の有効活用の実例

 展望デッキの木質化	 オフィス什器の製作
 木質商品の開発	 地域へのウッドチップ配布

地域との共生・共栄



これまで

これから

地域の要望にお応えする共生策



積極的な地域貢献策

「マイナスをゼロに」

「ゼロをプラスに」

積極的な地域貢献策による地域と空港の持続的発展

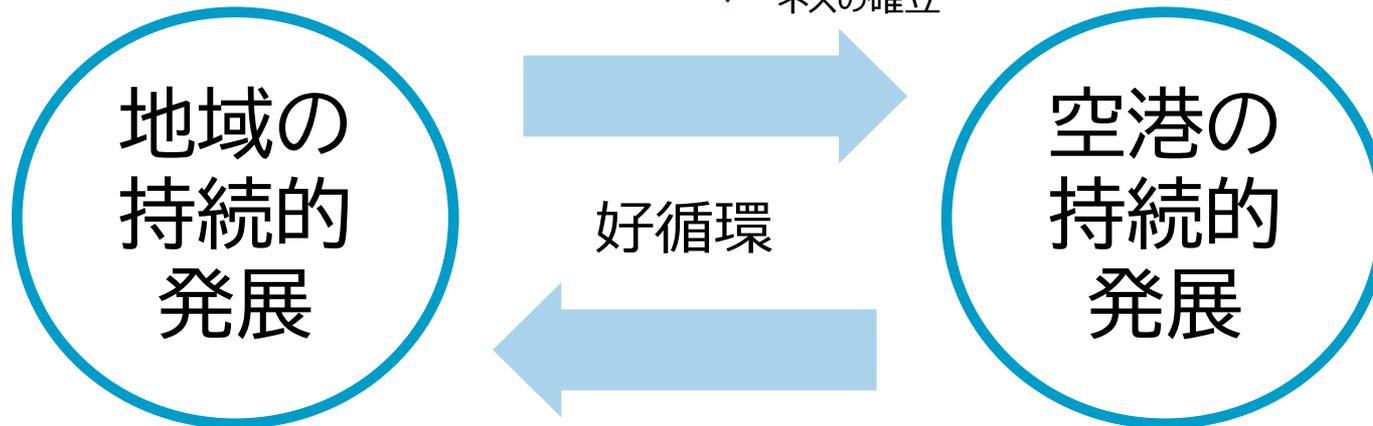
- 各自治体が推進するまちづくりへの積極的な貢献を図るとともに、地域の魅力・資源を活かして成田空港との相乗効果を生み出し、地域と空港の一体的発展を目指す

まちづくりへの貢献

- 環境対策の着実な実施（騒音/防音/移転/落下物/緑化対策等）
- 周辺対策交付金によるまちづくりへの協力
- 自治体が実施する地域活性化策への協力
- 地域と連携した住みたくなる住環境の検討
- 「成田空港周辺の地域づくりに関する実施プラン」、千葉県提案の「国家戦略特区」実現に向けた協力

観光・産業振興への貢献

- 観光需要回復を見据えた成田空港起点の観光圏磨き上げ
- 地域の魅力ある資源の発掘・創出による成田空港から全県域への経済循環
- 地域と空港がともに発展していくための新たな空港地域ビジネスの確立



相乗効果による共存・共栄・共創の実現、一体となった成長

空港周辺の地域資源を活用した地域振興

■ 産官学・広域連携のサイクルツーリズム事業

2021年2月に発足したモンベルフレンドエリア九十九里と成田空港、千葉大学、地元サイクリストが連携し、エリア内の交流人口拡大と地域活性化を目的に「産官学民・広域連携のサイクルツーリズムプロジェクト」を実施。地域内の自然や観光資源・グルメなど、ローカルコンテンツをサステナブルなツールとして注目されているサイクリングで巡ることで、このエリアの魅力を発信することを目指す



■ トレーラーハウスを活用した地域観光ツアー醸成に係る実証実験の実施

空港近隣のロケーションの良い土地に可動産（宿泊可能なトレーラーハウス）を設置し、その場所を起点に、地域の魅力を探る旅行ツアーを計画。各地に住む魅力的な人に焦点を当てた「ヒトに会いに行く旅」をコンセプトに、旅行者に対して魅力的なヒトを介して地域の潜在価値を伝え、空港周辺の関係人口創出と定住の促進を図る



1泊2日で過ごす滞在体験を複数候補から選択

空港周辺の地域資源を活用した地域振興

- 2015年より乗継旅客と周辺地域に宿泊される外国人を対象に、空港周辺の観光地を巡る「Narita Airport Transit & Stay Program」を無償提供。現在、ツアー再開に向け準備作業中。
- 地域の魅力・資源と成田空港のシナジー効果の最大化に向けて、既存の枠組みにとらわれない空港地域ビジネスに取り組み、周辺地域と連動した商品開発及び観光資源の磨き上げを行っている。
- 成田空港のポテンシャルを全県域に拡大させるために観光及び経済の両面で関係機関とともに取り組んでいる。

○地域資源を活用した新たな地域振興への取り組み

箱を開けたら最後、
ぼりぼ食感がとまらない。

PORIPO

さつまいも、SWEET POTATO、紅薯、PATATE DOUCE、BATATA
SWEET POTATO、紅薯、PATATE DOUCE、BATATA、さつまいも
紅薯、PATATE DOUCE、BATATA、さつまいも、SWEET POTATO
PATATE DOUCE、BATATA、さつまいも、SWEET POTATO、紅薯
BATATA、さつまいも、SWEET POTATO、紅薯、PATATE DOUCE
さつまいも、SWEET POTATO、紅薯、PATATE DOUCE、BATATA

【地域資源を活用した新たな商品展開】



【空港オリジナル商品開発】

○周辺地域へのインバウンドの回遊による新たな観光需要創出（トランジット&ステイプログラム）

【ツアー概要】

- 日本の自然や文化等を体験できる13コースを設定（ガイド同行型5、セルフ型6、ガイド同行型バスツアー2）
- 延べ利用者数は約34,000人（2019年度は9,474人）
- ツアー再開に向け準備中



○成田空港の利用促進とポテンシャルを県内経済へ波及（成田空港活用協議会）

【概要】

会長／佐久間英利（千葉県商工会議所連合会会頭）
会員／151社・団体（2023.12.11現在）

主な事業

航空／空港関連企業との商談会、教育機関と連携した空港職業支援、ビジネスセミナー、空港利用促進PR、要望活動



【航空／空港関連企業との商談会】

地域への経済循環の拡大（空港を活用した地域経済の振興）

- 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ている。
- これを踏まえて設立したDMC「プラスナリタラボ株式会社」において、収益をベースに事業の輪を拡大させ、成田空港やその周辺地域の目的化にむけた取り組みを推進する。

■ DMC「プラスナリタラボ株式会社」の設立の目的

- ✓ 成田空港やその周辺地域に訪れてみたい人を増やす（目的化）ことで、空港と地域がともに発展する地域ビジネスの確立を目指す
- ✓ 全国各地でDMCを組成した実績を有する地域経済活性化支援機構と、日本の玄関口として多くの訪日外国人が来訪する成田空港の強みを掛け合わせた地域ビジネスを推進し、収益をあげながら持続的に展開していく仕組みづくりに取り組む

■ 主な事業



① 地域産品を活用した物販・卸事業

周辺地域の産品（さつまいもや落花生など）を活用した商品シリーズ（+NRT factoryブランド）を企画・開発し、販売を行うことで商品の高付加価値化・ブランド力向上を図る



② 地域産品を活用した飲食事業

先ず空港内で飲食店1店舗を運営し、地域産品を活用した飲食メニューを販売するとともに、①の商品を販売する



③ 空港起点観光事業

空港内のPRスペースや観光体験予約サイトを活用し、空港を起点とした周辺観光地への送客を図る

7.千葉県への意見照会に対する回答

- 本事業の再評価にあたり千葉県より以下の通りの回答を得た。

成田国際空港の更なる機能強化は、我が国の国際競争力の強化や空港周辺地域の発展を図るためにも重要な事業であることから、引き続き継続すべきものとする。

なお、事業の継続にあたっては、国、県、空港周辺9市町、空港会社の4者で合意した内容に基づき、引き続き周辺地域の理解と協力を得られるよう丁寧な説明及び十分な配慮を行った上で、令和10年度末までにB滑走路の延伸及びC滑走路の供用が図られるよう着実に事業を推進していただきたい。

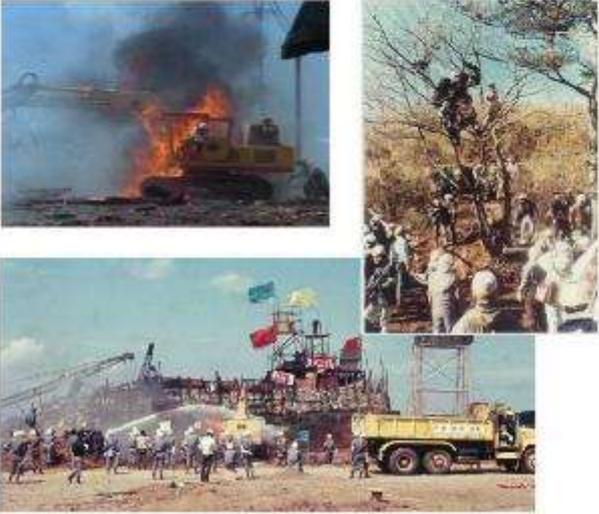
また、機能強化により航空旅客数や貨物取扱量が増加することの効果は、空港周辺地域に波及させ、空港の発展が地域の発展に繋がるよう、空港アクセスの改善や空港周辺地域の国際的な産業拠点の形成に向け積極的に取り組まなければならない。

～参考～成田空港の歴史

地元との合意形成(対立期)



1966年 新空港建設地を成田市三里塚に決定



地元との合意形成(話し合いに向けての流れ)



航空機で満杯のスポット (1985年)



混雑するターミナルビル (1985年)



二期工事着手 (1986年)

国・NAA

強制力による空港建設の行き詰まり

反対同盟

反対運動の風化

江藤運輸大臣と反対同盟熱田派の農民との対話 (1990年1月)



地元との合意形成

(成田空港問題シンポジウム・成田空港問題円卓会議)

成田空港問題シンポジウムの開催 (1991年～1993年 計15回)



運輸省 × 千葉県 × N A A × 反対同盟

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
- ❑ 今後の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



「成田空港問題円卓会議」の開催へ

成田空港問題円卓会議の開催 (1993年～1994年 計12回)



運輸省 × 千葉県 × N A A × 反対同盟 × 住民

円卓会議の結論

- ❑ 「共生委員会」を設置すること
- ❑ 平行滑走路用地は話し合いによって取得すること
- ❑ 横風用滑走路の整備は平行滑走路が完成した時点で改めて提案すること
- ❑ 「地球的課題の実験村」構想の具体化を検討すること



対立から共存・共生へ

歴史伝承プロジェクトと「空と大地の歴史館」

- 円卓会議における結論を踏まえ発足した成田空港地域共生委員会（現：成田空港地域共生・共栄会議）において、成田空港問題の歴史を後世に伝えることを目的に、1997年に歴史伝承プロジェクトが発足した。
- 空港を取り巻く状況変化を踏まえ共生スキームの見直しが行われるなか、当プロジェクトはNAAの事業として継続されることとなり、その後、「NAA歴史伝承委員会」及び「同委員会地域専門部会」において、専門家や地域住民の意見を伺いながら準備が進められ、2011年6月23日に開館した。
- 展示コンセプトは以下のとおり。
 - ・ 成田空港がどのような経緯を経て今日の状態に至っているかを明らかにする。
 - ・ 成田空港の歴史に関わってきた様々な立場の方々の苦勞、苦闘、想いを伝える。



開館日：2011年6月23日
 運営主体：成田国際空港（株）
 年間利用者：12,806人（2023年度）



地元との合意形成

(地域と共生する空港づくり大綱)

- ◆ 成田空港の整備についての全体像とその手順をまとめた「地域と共生する空港づくり大綱（共生大綱）」を1998年7月15日に地域へ提案し、100回を超える意見交換を行い、1998年12月16日に取りまとめた。

共生大綱（一部抜粋）

1. 基本的な考え方

(2) これからの空港建設・運用にあたっての基本的な理念

これからの空港の建設・運用にあたっては、何と云っても地域と空港との共生の実現を図ることが大切であり、そのためには地域の方々と十分に話し合い、それを通じて地域との信頼関係を築くことが重要です。円卓会議の場で示しましたとおり、**空港づくりは地域づくり**でもあり、国と地域との共同事業であると考えています。国・公団はこの空港づくりの原点に立ち返り、「**地域と共生する空港**」の実現に向けて、**共生策、空港づくり、地域づくりをいわば三位一体のものとして相互に密接に関連させつつ進めてまいります。**

①共生策

地域と空港との共生という理念は、成田空港がこの地にある限り続く永遠の課題です。空港からのマイナスの影響を軽減することに万全を尽くすとともに、地域の農業振興についても、本年5月に発表したエコ・エアポート基本構想に則して取り組んでまいります。

②空港づくり

国際交流の拠点にふさわしい空港となるように、話し合いにより2000年度を目標として平行滑走路を整備するなどの空港づくりを進めていきます。

さらに、エコ・エアポート基本構想に則して、環境への負担や資源・エネルギー消費をできる限り小さくした循環型の空港づくりをめざします。

③地域づくり

地域づくりは、地元自治体や地域の方々が中心となって行われるものですが、国・公団も空港づくりは地域づくりであるという基本的な考え方に立って、地元自治体や地域の方々と一体となって取り組んでまいります。

地元との合意形成(成田空港に関する四者協議会)

- 2001年からは、成田空港に関する運用の変更等を協議する場として四者協議会が設置されている。

成田空港に関する四者協議会の開催 (2001年～)

目的：成田空港の機能充実と地域との共生の推進に向けた課題について関係四機関で協議することを目的とする。

設立：2001年(平成13年)5月28日

構成員：国土交通省 航空局長
千葉県知事
成田国際空港(株) 代表取締役社長
成田空港自治体連絡協議会を構成する市町の長
(成田市、富里市、山武市、香取市、芝山町、多古町、横芝光町、栄町、神崎町)

担当部課長会議：協議会の下部組織

- ①事務：
 - ・協議会の議題の調整
 - ・協議会で確認された事項の処理
 - ・「新東京国際空港公団の民営化に関する覚書」の履行状況の協議
 - ・成田空港に関する運用の変更等の協議
- ②構成員：各関係機関の担当部課長等

事務局：千葉県

機能強化に係る合意

事項	現状	合意内容
滑走路の増設・延伸等		
第三滑走路の増設	-	新たに3500mの滑走路を増設
B滑走路の延伸	2500m	3500m
年間発着枠の拡大	30万回	50万回
夜間飛行制限の変更 (第三滑走路供用前)		
A滑走路の発着時間の変更	朝6時から夜11時 ※夜11時から深夜0時まででは弾力的運用	朝6時から深夜0時 (2020年の東京オリ・パラ開催までに変更⇒H31.2四者協議会において2019年冬ダイヤから開始することを確認) ※深夜0時から深夜0時30分までは弾力的運用
A滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃	10便に制限	便数制限を撤廃
夜間飛行制限の変更 (第三滑走路供用後)		
空港全体の発着時間の変更	朝6時から夜11時 ※夜11時から深夜0時まででは弾力的運用	朝5時から深夜0時30分 (スライド運用の実施(滑走路毎7時間の静音時間を確保)) ※深夜0時30分から深夜1時まででは弾力的運用
全滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃	10便に制限	便数制限を撤廃

環境対策等

- ・騒防法・騒特法に基づく騒音区域の設定
- ・地域共生財団が防音工事を行う隣接区域の設定
- ・騒特法の防止地区及びA滑走路とB・C滑走路に挟まれたいわゆる谷間地域において寝室への内窓設置を実施
- ・深夜早期時間帯における運航機材は、低騒音機に限定
- ・ペアガラスへの助成、世帯の人数による防音工事限度額等の柔軟化、浴室、洗面所、トイレの外郭防音化等、防音工事の施工内容の改善
- ・健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施

周辺対策交付金

- ・年間発着回数50万回に対応した総額の引き上げ
- ・各市町の財政力指数を勘案した「地域振興枠」を設定し、使途を柔軟化
- ・A滑走路において夜間飛行制限を先行的に緩和することを踏まえC滑走路供用までの間「A滑走路特別加算金」を交付

航空機落下物対策

- ・落下物と認定された際の見舞金、立替金の支払い等を内容とする「航空機落下物被害救済支援制度」を創設
- ・千葉県が提案した成田空港周辺独自の落下物対策の協議・検討

地域振興

- ・空港周辺の地域振興に係る「基本プラン」に基づき、今後「(仮称)実施プラン」を策定し、事業の具体化を図った上で着実に実施

その他

- ・「成田財特法」の改正に最大限の努力
- ・集団で移転する住民のための代替地の確保について最大限の努力

成田空港の更なる機能強化の検討経緯





Narita Airport

Connecting Japan to the World