事業説明会

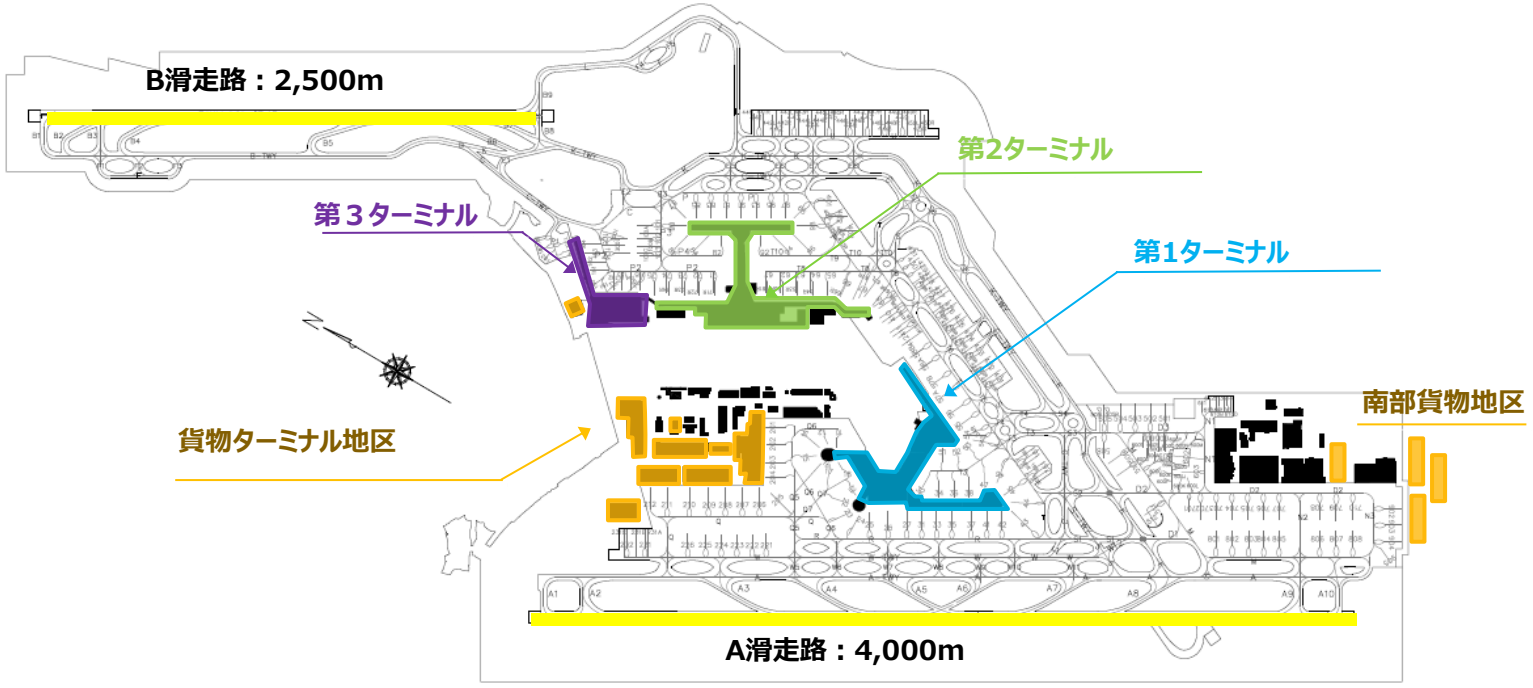
成田国際空港整備工事（C滑走路区域整備事業）

成田国際空港株式会社

Narita Airport
Connecting Japan to the World

成田国際空港の概要

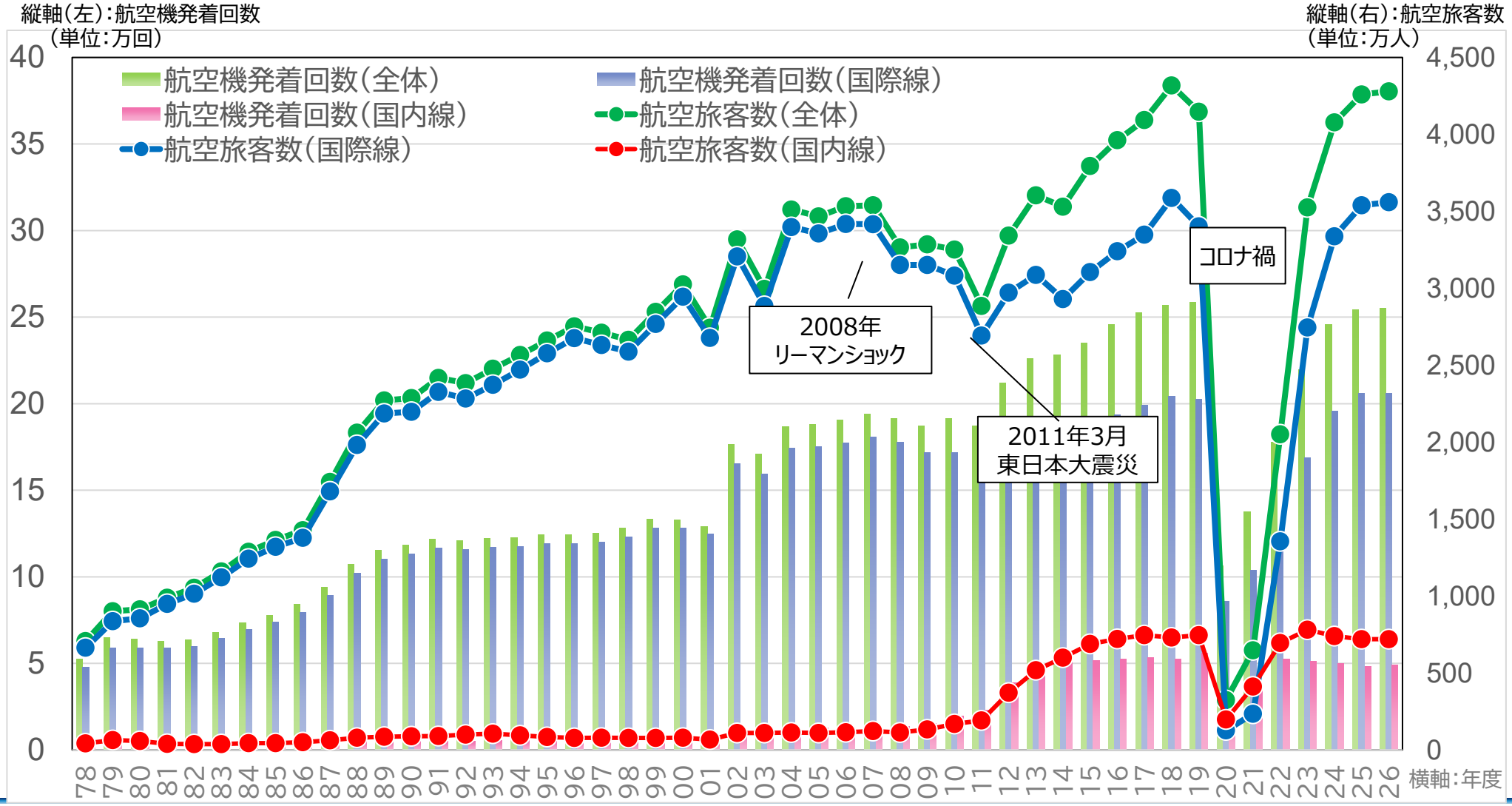
成田空港の施設概要



運営主体	成田国際空港株式会社 （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：193,000㎡ ・上屋10棟（第1～8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
			合計　：　5,700万人

成田空港の利用実績（旅客）

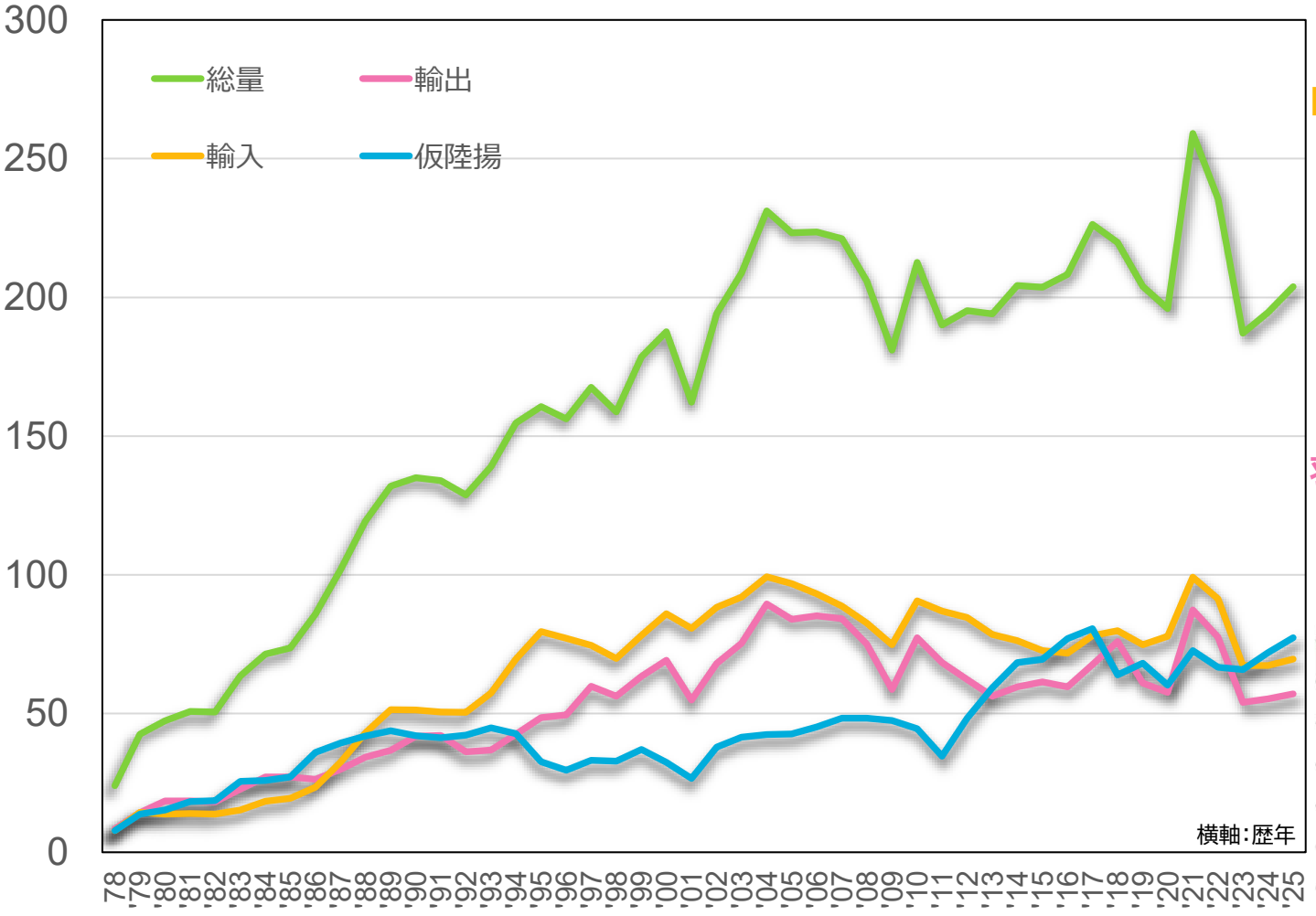
■ 成田空港の2025年度の年間発着回数は約25.4万回、航空旅客数約4,258万人。コロナ禍で喪失した需要は力強く回復。

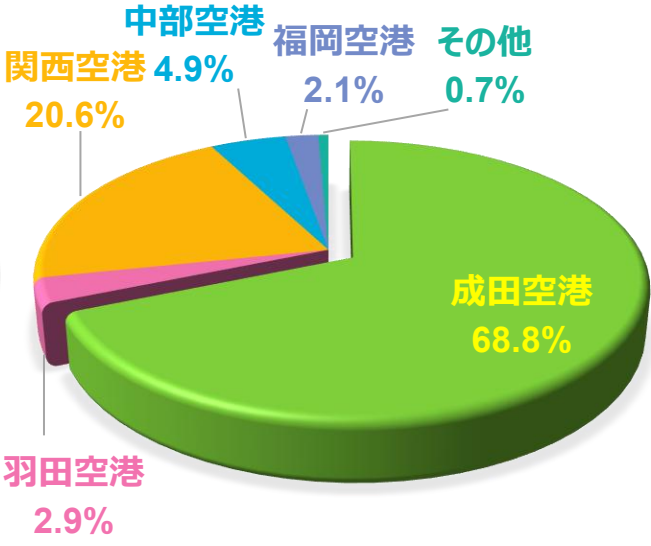


成田空港の利用実績（貨物）

- 成田空港の2025年の航空貨物取扱総量は約204万トン。
- 貿易輸出額は、約20.1兆円、輸入額約21.2兆円、港湾も含めてわが国最大。

縦軸：航空貨物取扱量（単位：万トン）





国内上位5港実績（航空・海上）

順位	総額	全国比	輸出額	全国比	輸入額	全国比
1	成田空港	18.5%	成田空港	18.2%	成田空港	18.7%
2	東京港	11.3%	名古屋港	14.8%	東京港	15.2%
3	名古屋港	10.8%	横浜港	8.0%	名古屋港	6.8%
4	横浜港	6.9%	東京港	7.3%	大阪港	5.8%
5	神戸港	5.5%	神戸港	6.8%	横浜港	5.8%

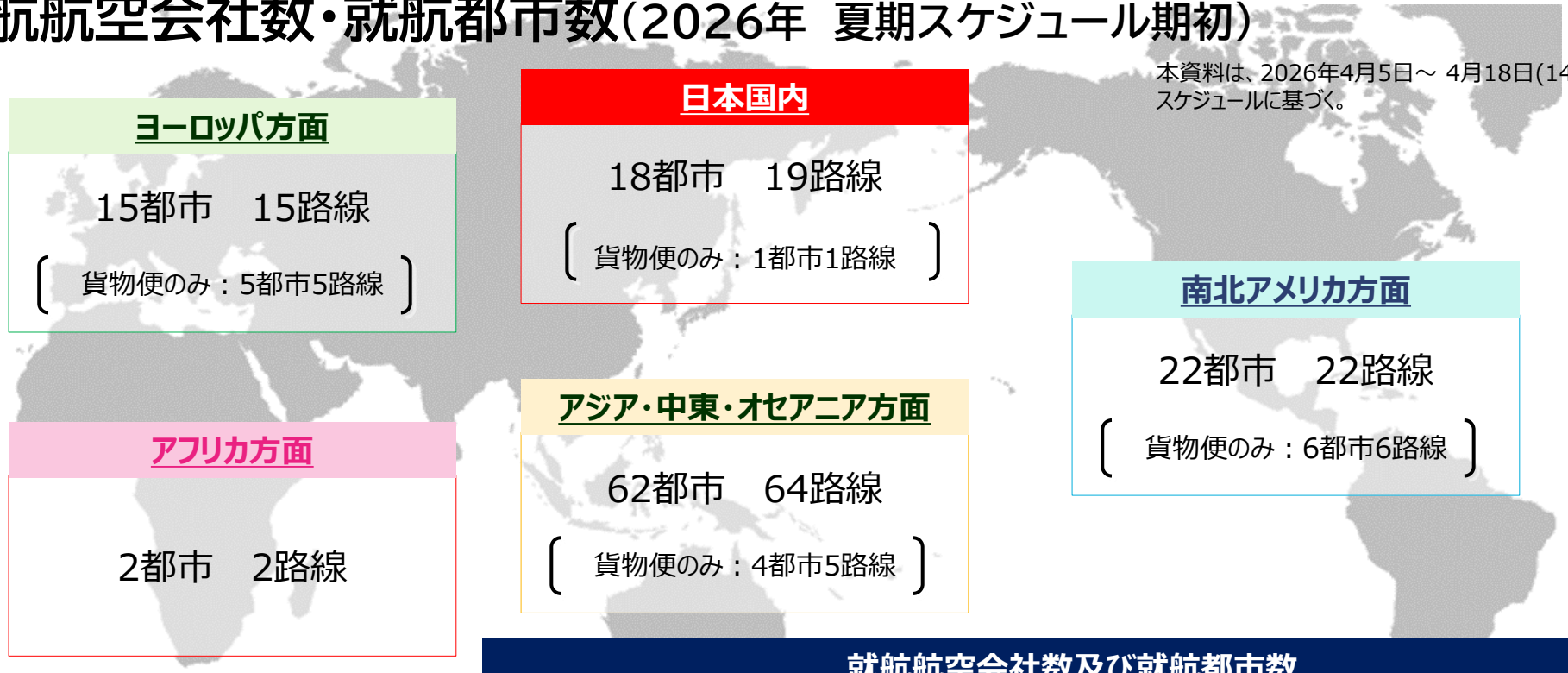
出典：財務省貿易統計を基に作成

成田空港の利用実績（就航路線）

■ 成田空港を発着する航空ネットワークは、国内18都市19路線、国外119都市122路線。我が国にとって重要な外国との交流拠点であり、かつ、貿易港として社会経済活動の中心となっている。

就航航空会社数・就航都市数(2026年　夏期スケジュール期初)

本資料は、2026年4月5日～ 4月18日(14日間)のスケジュールに基づく。



ヨーロッパ方面

15都市　15路線

（貨物便のみ：5都市5路線）

日本国内

18都市　19路線

（貨物便のみ：1都市1路線）

南北アメリカ方面

22都市　22路線

（貨物便のみ：6都市6路線）

アフリカ方面

2都市　2路線

アジア・中東・オセアニア方面

62都市　64路線

（貨物便のみ：4都市5路線）

就航航空会社数及び就航都市数

99 社	119都市 122路線
旅客便：82社（うちLCC　27社） 貨物便：25社（うち貨物専用運航 17社）	旅客便　：103都市 105路線 貨物便のみ：　17都市　17路線

第２の開港プロジェクト

航空需要の予測

- 航空需要は、我が国が属するアジア太平洋において、今後20年間で約２倍になると予測されている。
- 我が国の経済成長には、旺盛な航空需要をとらえることが不可欠。

成田空港の更なる機能強化の意義と必要性

日本発着、アジア・太平洋間の航空需要は今後更に増大

↓

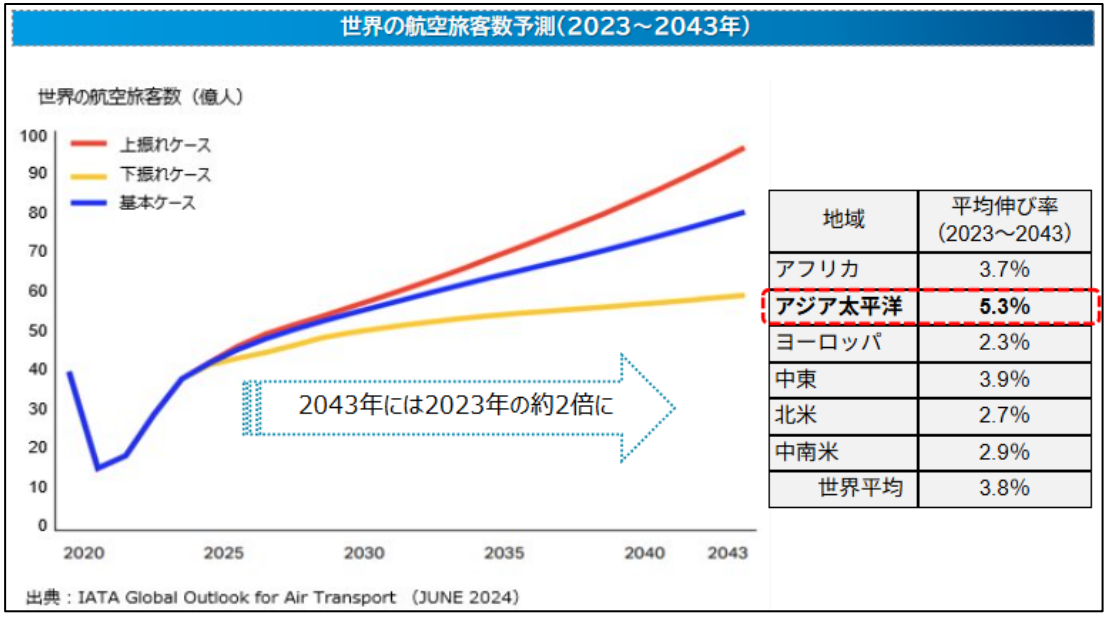
我が国の国際競争力強化、観光先進国の実現のために首都圏空港の機能強化は必要不可欠

↓

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



地域	平均伸び率（2023～2043）
アフリカ	3.7%
アジア太平洋	**5.3%**
ヨーロッパ	2.3%
中東	3.9%
北米	2.7%
中南米	2.9%
世界平均	3.8%

訪日外国人旅行者数
（2025年：4,268万人）

2030年目標： **6,000万人**

訪日外国人旅行消費額
（2025年：9.5兆円）

2030年目標： **15兆円**
（2025年実績の約1.6倍）

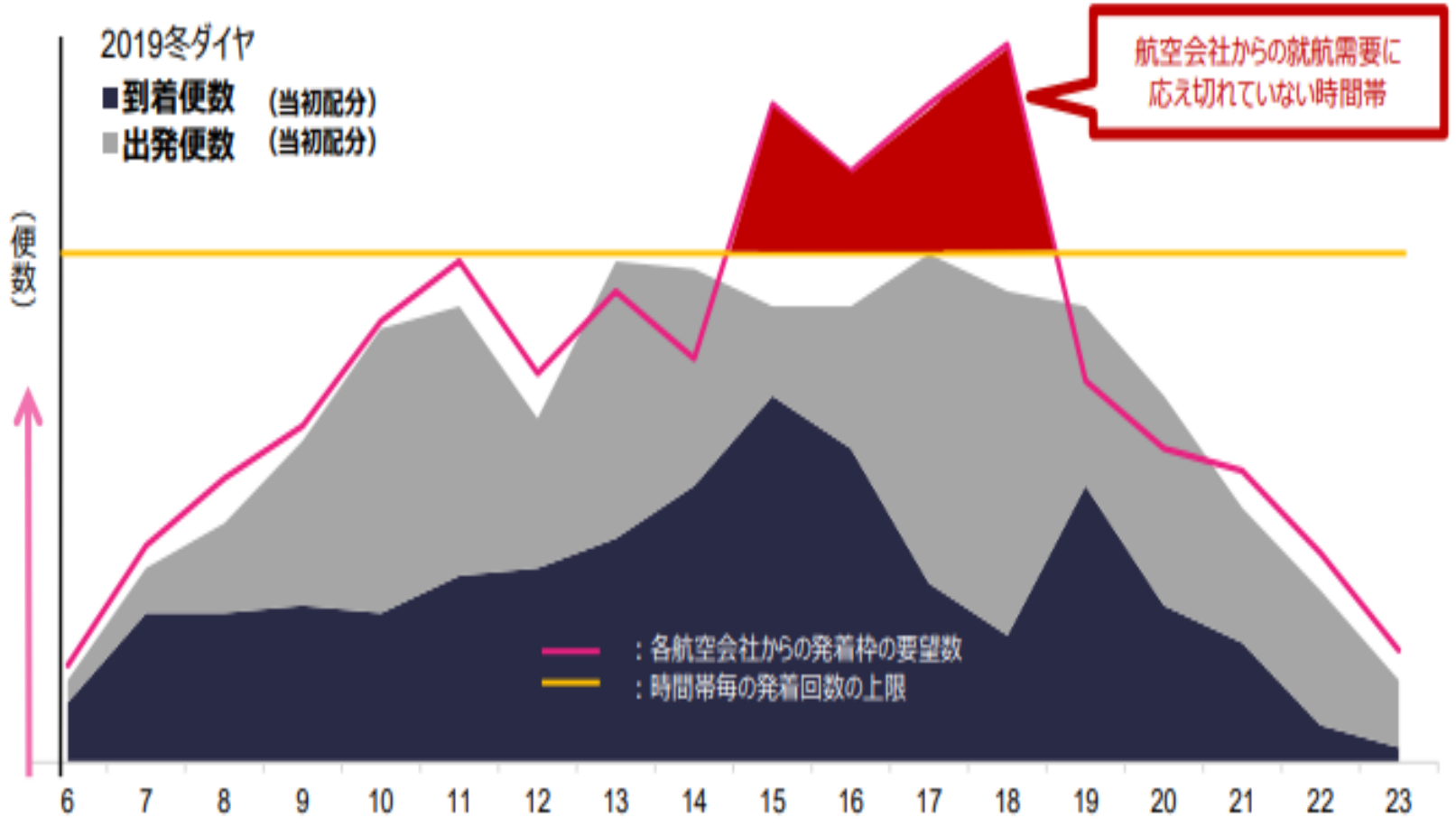
日本人国内旅行消費額
（2025年：26.8兆円）

2030年目標： **30兆円**

出典：観光立国推進基本計画（第５次）

滑走路新増設の必要性

■ 現在の成田空港は２本の滑走路で運用しており、１時間あたりの発着回数の上限は72回であり、航空会社の需要にこたえきれていない時間帯がある。



首都圏空港の機能強化

■　２０１４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、その後に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事業を実施**。

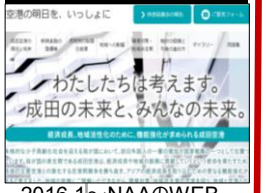
首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ（平成26年７月）をふまえた
今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	【現状：約45万回】 ・滑走路処理能力の再検証 ・滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間＋約４万回 **計　＋約4万回　【1日約50便】**	（・滑走路の増設）
成田空港	【現状：約30万回】 ・管制機能の高度化 ・高速離脱誘導路の整備 ・夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間＋約４万回 **計　＋約4万回　【1日約50便】**	・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設 ・夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間＋約１６万回
	合計　約83万回 **（年間75万回＋約8万回）【１日＋約100便】**	**合計　約100万回** **（年間約83万回＋約16万回）【１日＋約200便】**

更なる機能強化の検討経緯

	2013年度（1年目）	2014年度（2年目）	2015年度（3年目）	2016年度（4年目）	2017年度（5年目）	2018年度（6年目）	2019年度（7年目）
委員会開催	首都圏空港の機能強化の必要性が提起（交通政策審議会航空分科会基本政策部会） 首都圏空港機能強化技術検討小委員会 第3滑走路等が技術的な選択として公表						事業評価小委員会（新規事業採択）
自治体協議・住民説明		地域での勉強会開催を国が提案 四者での検討開始を空港圏自治体連絡協議会が要請 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） 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）	滑走路複数案の比較・評価	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） 100回 5,000人 住民説明会 100回 4,000人 住民説明会 （必要性・環境対策等）（案の見直し、対策区域図等）	機能強化実施を四者で確認（地域振興に関する基本プラン含む） 騒特法の都市計画手続き 地域振興に関する実施プラン検討	
環境アセス 地権者同意書				環境アセス 配慮書 ⇔ 住民意見 方法書 ⇔ 住民説明等		準備書 ⇔ 住民説明等 評価書 地権者説明・同意書取得	
法手続き							成田空港の基本計画改定（成田国際空港株式会社法） 変更許可申請の許可 変更許可申請公聴会開催（航空法）

2016.1～WEBで情報公開



2016.1～NAAのWEB

2016.10～ 住民説明会



NAA提供

2016.12 対話型説明会



NAA提供

2018.3 四者協議会合意時



2018.3.16 産経ニュースWEB

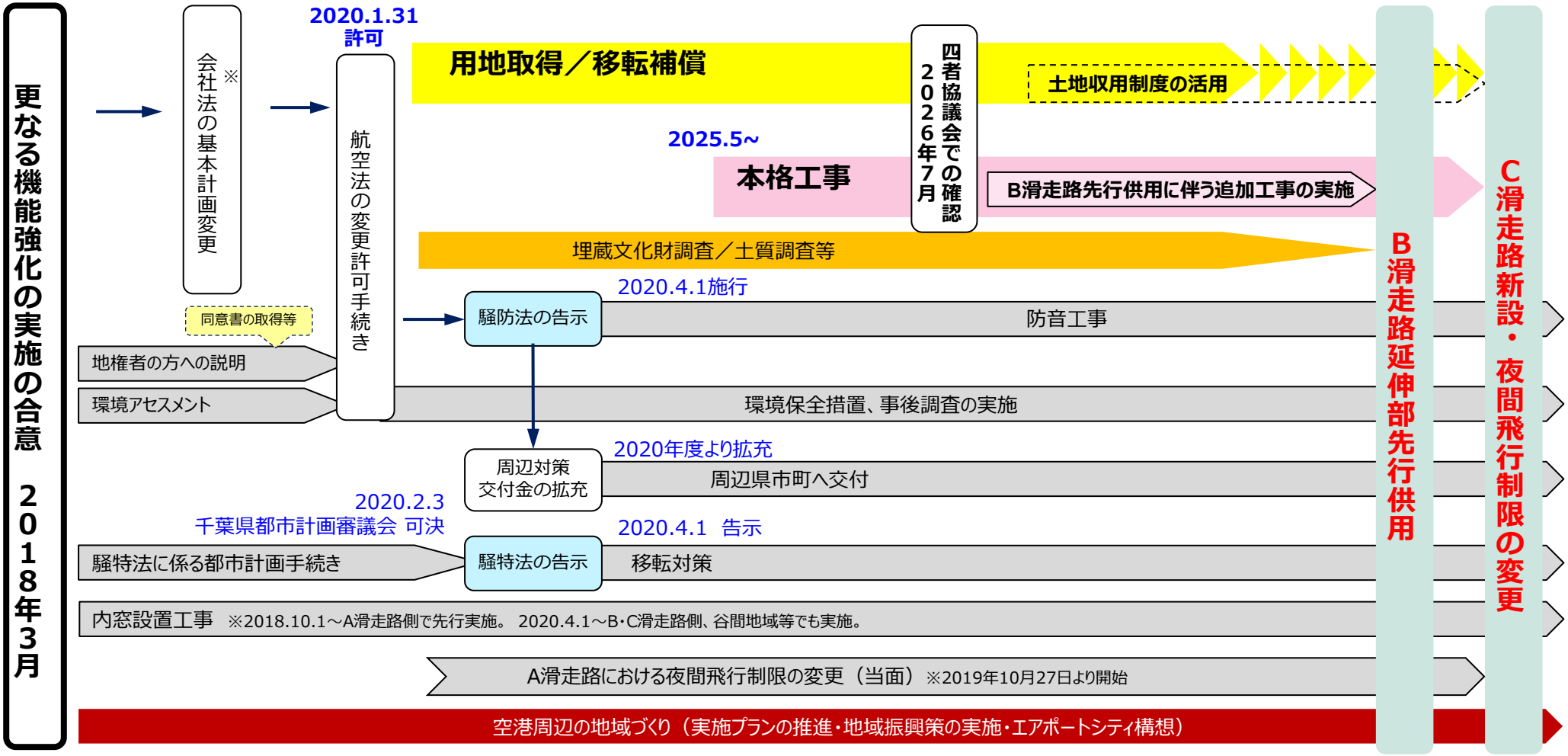
環境アセスメントの住民説明



NAA提供

更なる機能強化の今後の方針

- 2026年7月の四者協議会における確認事項に基づき、B滑走路延伸部については2029年度中の供用を目指す。
- C滑走路については、任意での用地取得に向けて引き続き最大限の努力を行っていく。また、並行して、土地収用制度の活用に必要な手続きを進めていく。



※会社法：成田国際空港株式会社法（平成15 年法律第124号）

用地確保状況

【用地確保の状況（2026.9.25時点）】

	民有地	公用地	ＮＡＡ用地	計
必要面積	７４３ｈａ	１１５ｈａ	２４１ｈａ	１，０９９ｈａ
うち契約面積	６４４ｈａ （86.7%）	－	－	**確保率91.0%**
未確保用地	**99ha**			

※確保率（契約済民有地＋公用地＋NAA用地）

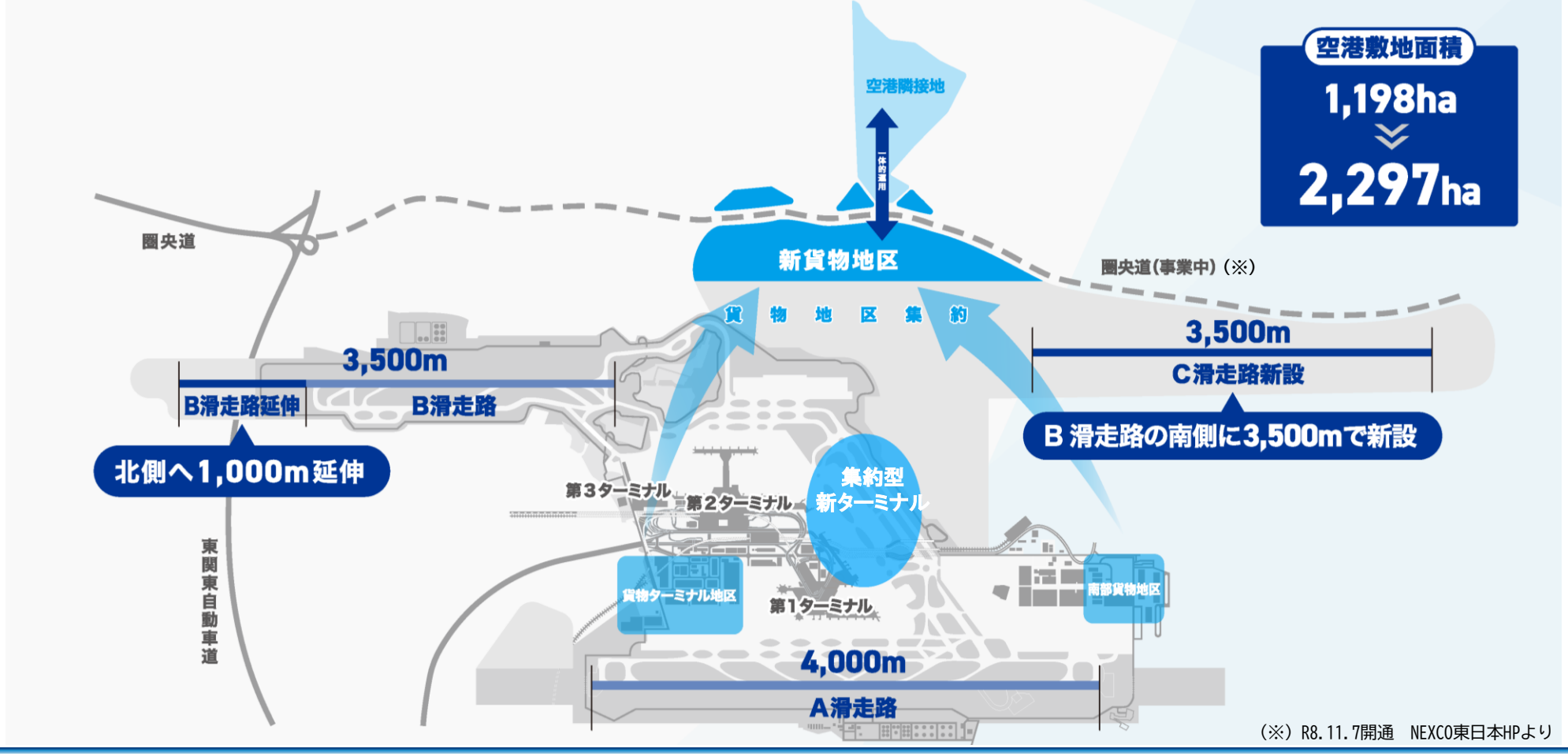
【区域別確保率】

Ｃ区域用地確保率＝90.2%

Ｂ区域用地確保率＝99.5%

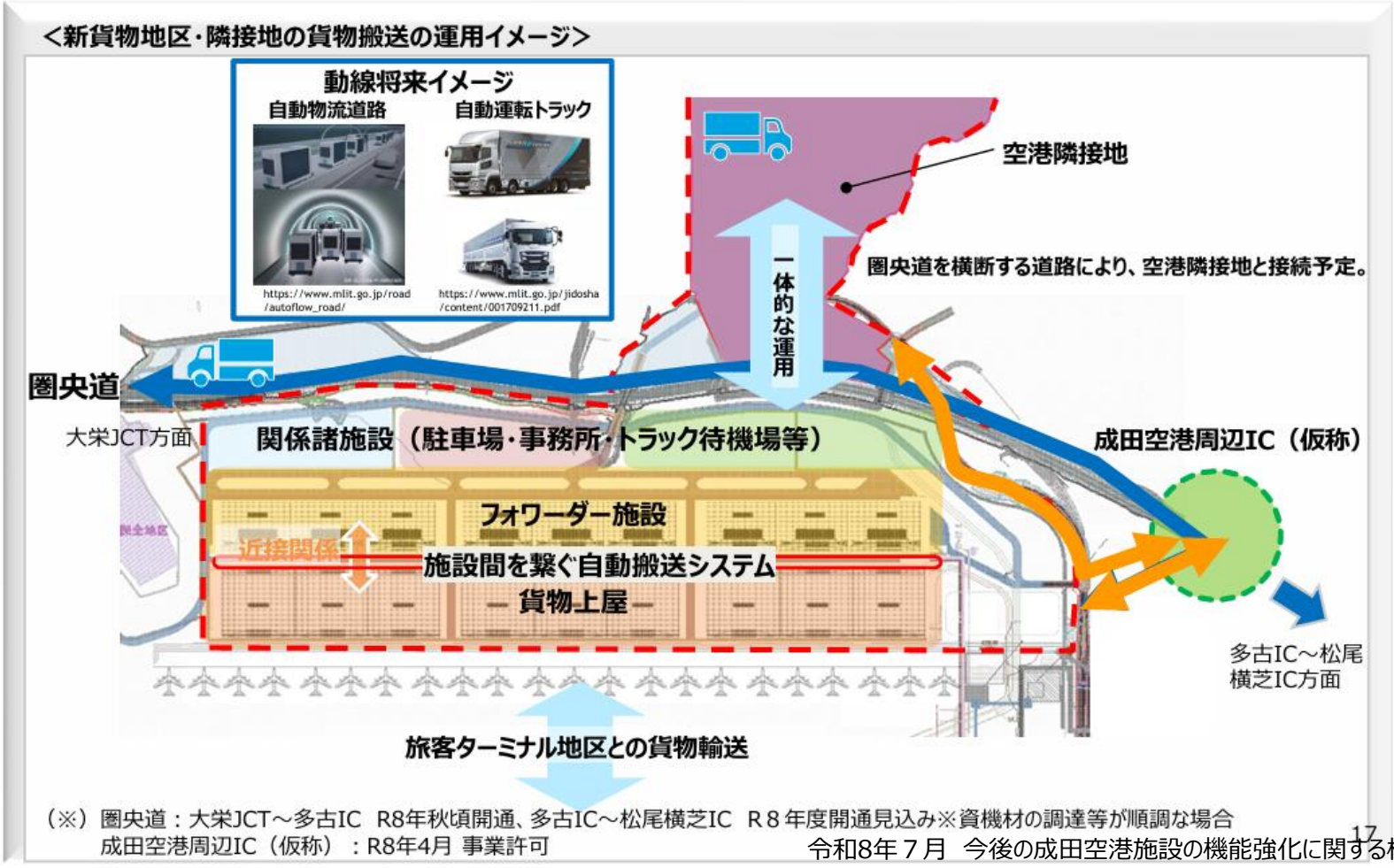
第２の開港プロジェクト概要

- 成田空港では、年間発着容量の拡大（34→50万回）、１時間あたりの処理能力の向上（72→98回/時）施策として、Ｂ滑走路の延伸、Ｃ滑走路の新設などの「更なる機能強化」を進めている。
- また、更なる機能強化による旅客・貨物取扱量増大への対応として、新貨物地区の整備、集約型のターミナルの具現化を進めている。



新貨物地区

- 空港内で分散している貨物地区を集約することにより、コスト、リードタイムを削減。
- 労働力減少が見込まれる中、貨物地区、施設ごとに分散している労働力を集約。
- トラックドライバーの負担となっている貨物地区、施設を跨いだ配送を新貨物地区に一体化。



17

令和8年７月　今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会最終とりまとめ

旅客取扱施設

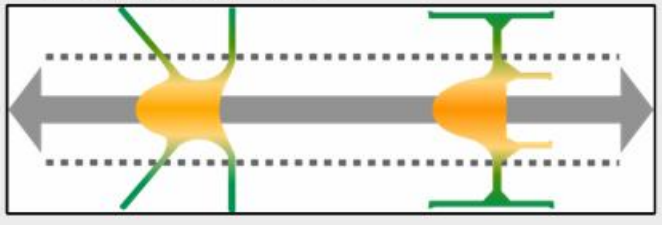
- 将来的に集約型ワンターミナル方式による、ロングピア型の施設整備を目指す。
- 鉄道等の二次交通との接続拠点として、駅と直結させて直感的でわかりやすい動線を確保することに加え、「SORATO NRTエアポートシティ」との連携拠点の役割を担う施設づくりを目指す。

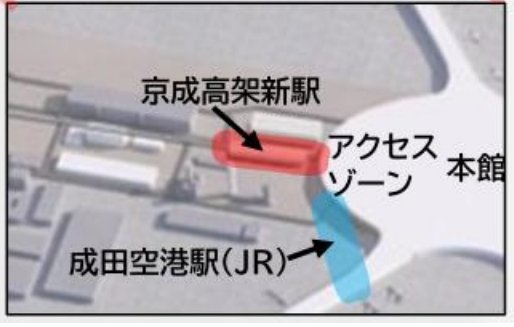
<配置イメージ>



※今後の検討により変更が生じます。

<形状のイメージ>





周辺地域への経済効果

■ 第２の開港プロジェクトにより、旅客数や貨物量の大幅な増加が見込まれるとともに、空港周辺地域に産業振興やインフラ整備、生活環境の向上など様々な効果が期待される。

発着回数50万回時に期待される効果

旅客数	年間 4,000 万人 ▶ 約 7,500 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

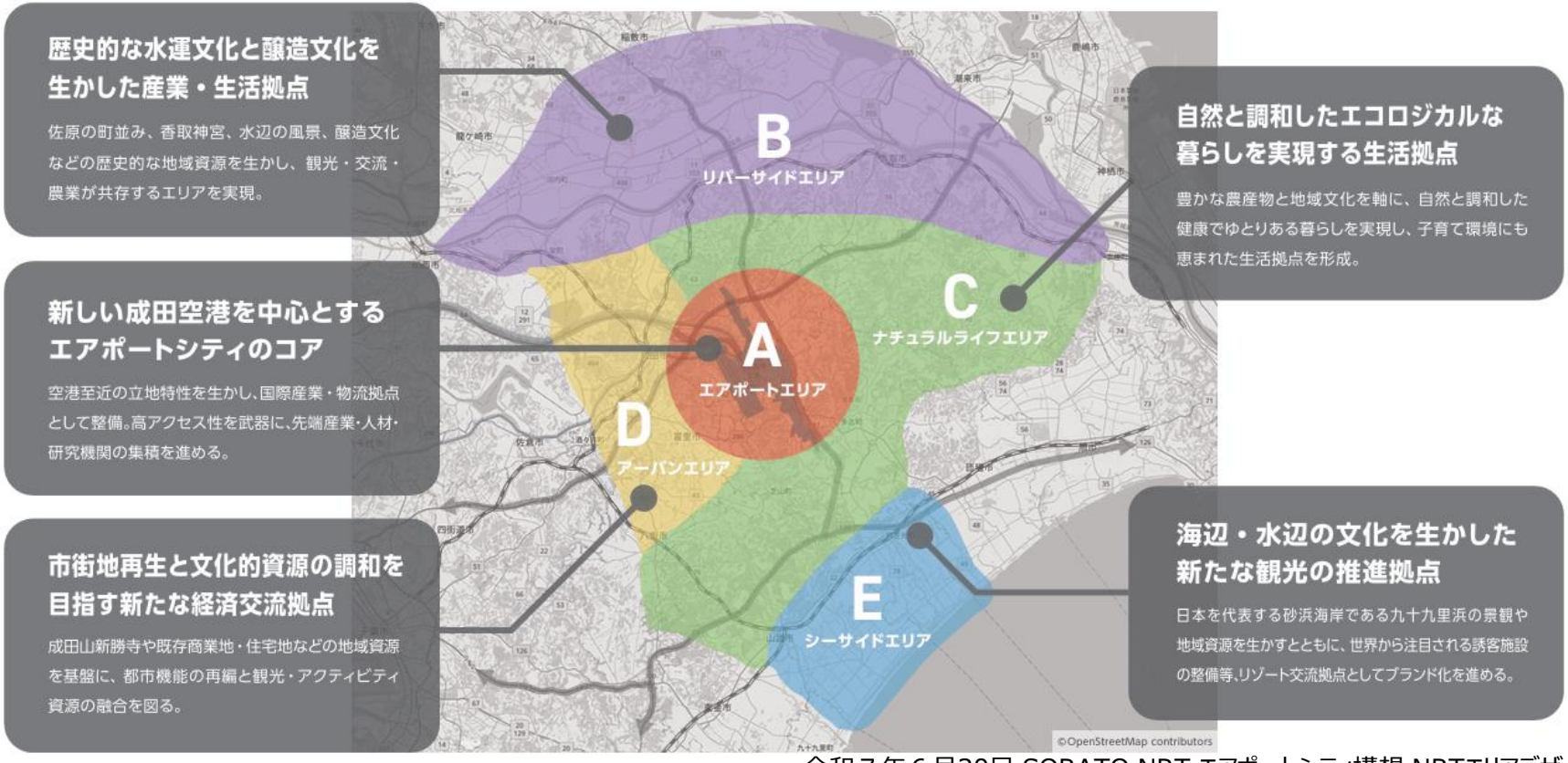
周辺地域で期待される効果

- 地元企業の成長
- 企業進出
- 地元農水産品の輸出拡大
- 雇用の創出
- 観光客の増加
- 空港へのアクセス交通の充実
- 道路ネットワークの拡充

エアポートシティ構想

- 第２の開港プロジェクトを空港だけの発展にとどめず、周辺地域が一体となって発展していくための未来の道筋“ＳＯＲＡＴＯ（ソラトナリタ）エアポートシティ構想”を2025年６月に策定。
- 空港周辺では、地域の特性に応じたエリアを設定し、世界をリードする空港都市圏形成を目指す。

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

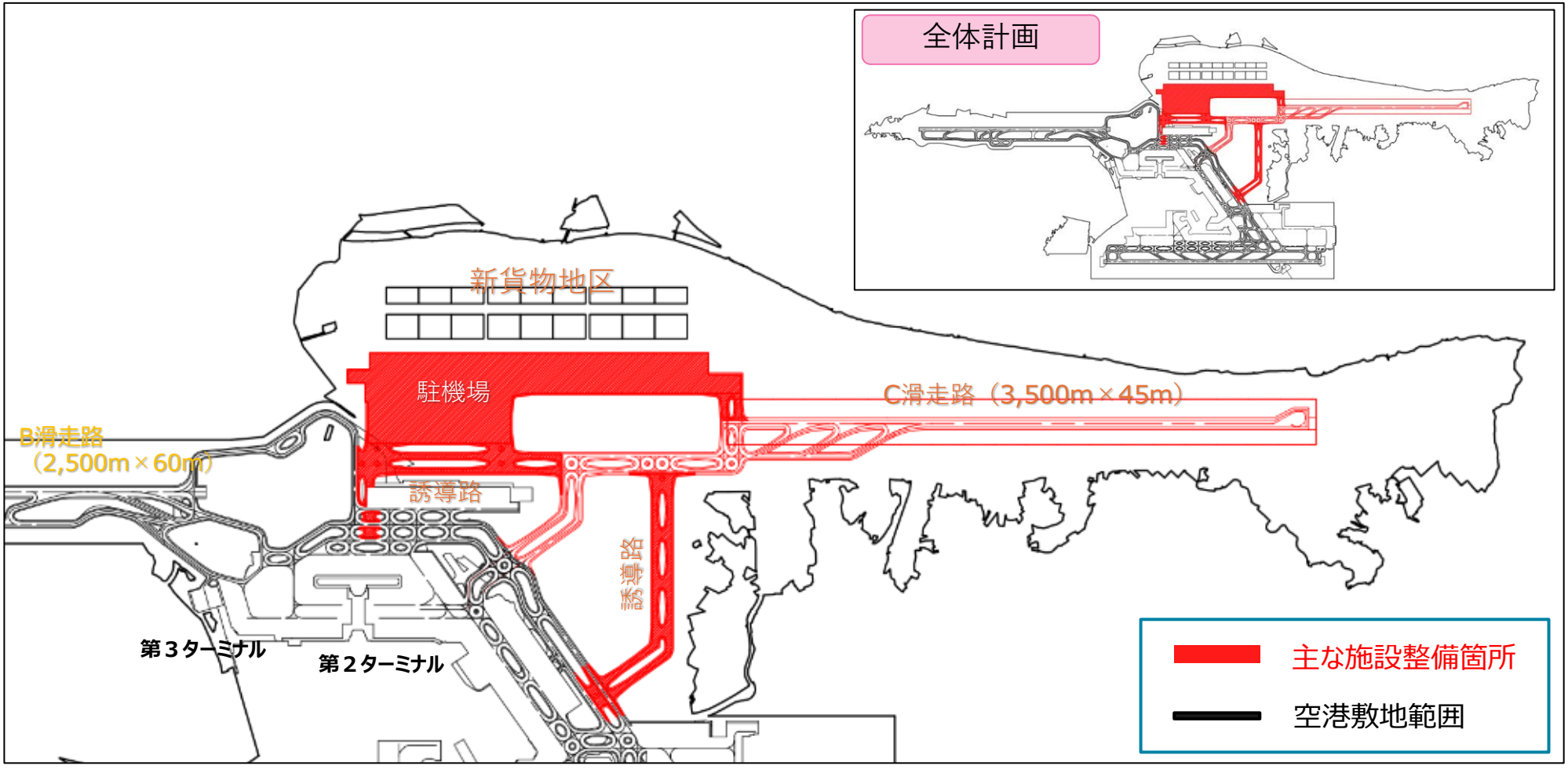


令和７年６月20日 SORATO NRT エアポートシティ構想 NRTエリアデザインセンター

成田国際空港整備工事
（Ｃ滑走路区域整備事業）

事業の概要

■ 我が国及び首都圏の競争力強化、訪日外国人旅行者の受け入れ拡大、国際物流ネットワークの構築及び空港周辺地域の発展に寄与することを目的として、C滑走路、同滑走路に係る着陸帯、誘導路及び駐機場（エプロン）並びに新貨物地区等を整備する（2030年代前半の供用開始を目指す）。



更なる機能強化の本格着工

■ C滑走路の整備については、関係者のご協力をいただきながら、2025年5月25日に本格着工。



埋蔵文化財調査

■ 埋蔵文化財包蔵地において、関係機関と連携しつつ調査を実施中。



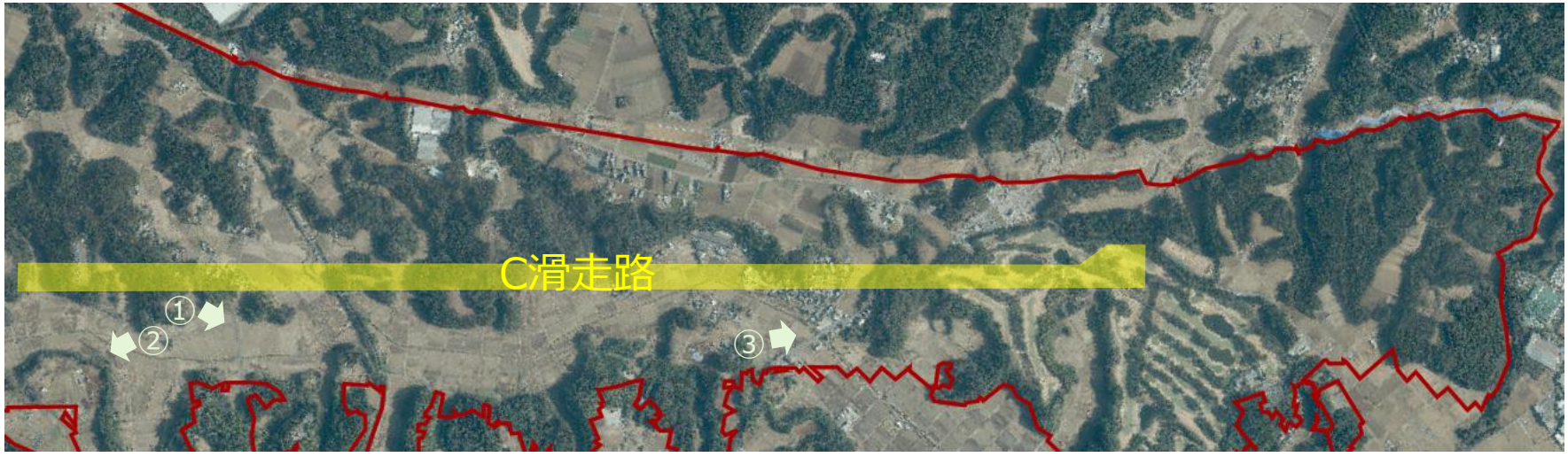






工事の進捗状況

- C滑走路横断道路部は、地盤改良工が完了しトンネル躯体を構築中。
- 造成工事の一環として地盤改良工を実施中。



①造成工事
（地盤改良工実施中：2026年9月）



②構造物設置工事
（トンネル躯体構築中:2026年9月）



③造成工事
（地盤改良工実施中:2026年9月）



環境保全対策

- 成田空港では大気質・水質・騒音の監視等の環境対策をおこなっております。
- 本事業の実施に当たっては、工事中及びC滑走路供用後においても、環境に配慮した取り組みを進めてまいります。

1．工事中の対策



工事においては排出ガス対策型建設機械や低騒音型・低振動型建設機械を使用し大気環境への負荷や騒音・振動を低減します。



仮設沈砂池を設置し、雨水排水中の浮遊物質を極力沈降させ、各河川への浮遊物質の流入を低減させます。



工事期間中に二酸化窒素の自動測定をおこない、高濃度発生時には一時作業を中断することによって大気中の二酸化窒素を低減させます。

環境保全対策

2．生態系の維持



オオタカ・サシバの巣を人工的に製作・設置し、消失する両種の営巣地を代償します。



グリーンポート エコ・アグリパークや芝山水辺の里及び強雨時に調整池として活用予定の谷津環境の整備をおこない、様々な動植物の生息環境の維持に努めます。





動植物の個体等を工事前に工事区域外に移設・移植することや生息域外保全をおこなうことで、個体の消失防止や重要な種の保全に努めます。

環境保全対策

3．C滑走路供用後の対策



大気中の二酸化窒素や浮遊粒子状物質等を測定し、環境の変化を監視します。



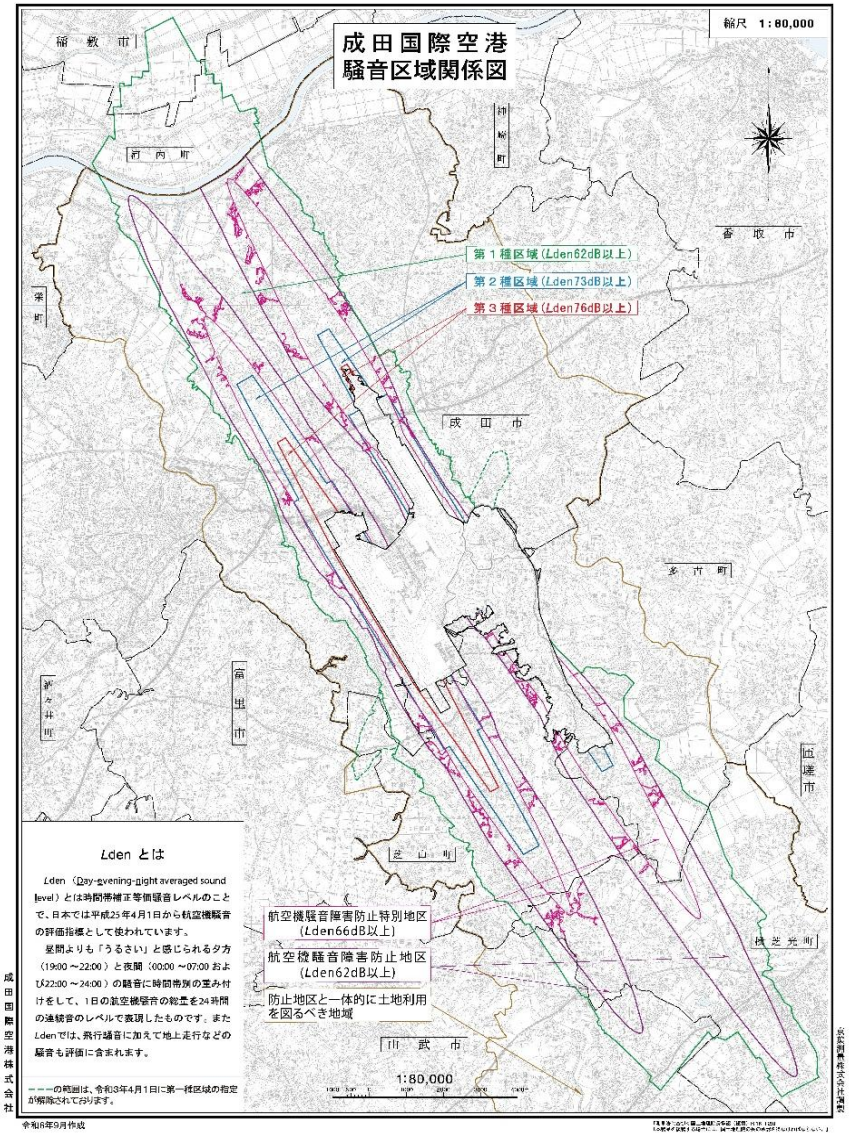
空港周辺河川の水位・流量を測定し、環境の変化を監視します。



移設・移植した動植物の定着状況を確認するために、モニタリング（生育・生息調査）をおこないます。

航空機騒音対策

1．騒防法及び騒特法 騒音区域



・騒防法及び騒特法に定める騒音区域については、発着回数50万回を前提とした騒音コンターに基づき、集落の一体性や地形・地物等を考慮し、設定されています。

・各騒音区域に対応する環境対策は以下のとおりです。

騒防法　第1種区域：Lden62dB以上
（住宅防音工事、空調機更新工事等への助成）

騒特法　防止地区： Lden62dB以上
（建築物への自己防音構造義務付け）

防止特別地区： Lden66dB以上
（住宅、学校等の建築禁止、移転補償、土地の買入れ）

※騒防法：公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律
※騒特法：特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法
※Lden （時間帯補正等価騒音レベル、単位［dB］）：
航空機騒音に係る環境基準の評価指標であり、騒防法および騒特法における騒音の評価に用いられています。昼間よりも「うるさい」と感じられる夕方（19:00～22:00）と夜間（0:00～7:00と22:00～24:00）の騒音にそれぞれ＋5dB、+10dBの重み付けをして、1日の騒音の総量を表した値です。

2．主な航空機騒音対策

防音工事

- 住宅防音工事の助成
- 防音工事済住宅改築の場合の再助成
- 学校、保育所、病院等への防音工事の助成
- ペアガラス設置への助成
- 世帯の人数による限度額等の柔軟化
- 浴室・洗面所・トイレを含む外郭防音化

深夜早朝対策

- 深夜早朝時間帯における運航を低騒音型機に限定
- 寝室への内窓工事の助成
- 静音時間を確保するため、滑走路別に異なる運用時間を採用するスライド運用の導入

発生源対策・空港構造の改良

- 低騒音型機の導入促進（成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度）
- エンジン試運転対策（ノイズリダクションハンガーの設置）
- 防音堤・防音壁等の整備

移転補償

- 騒防法、騒特法による建物移転補償、土地の買入れ

飛行コースの監視と情報公開

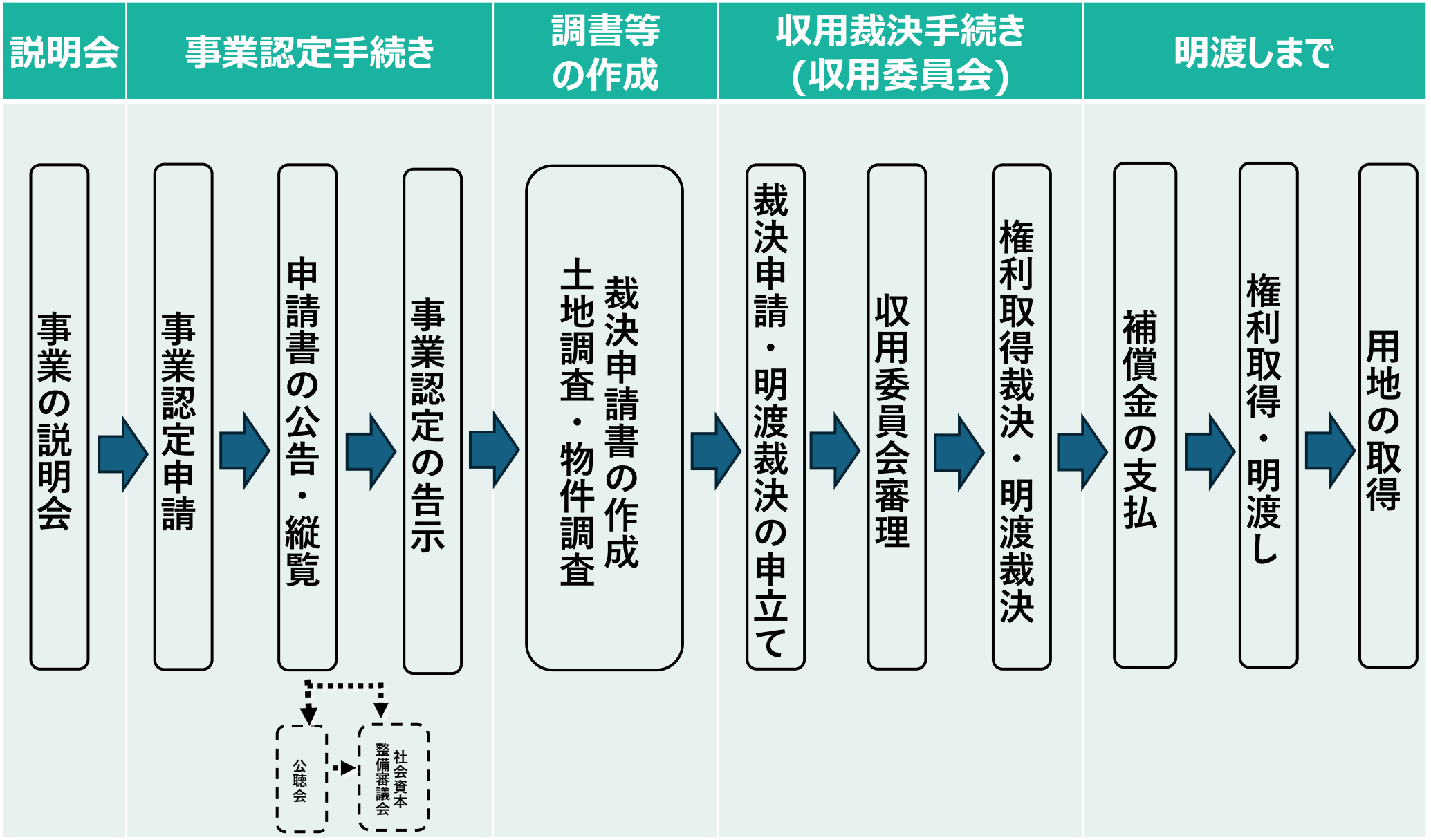
- 飛行コース幅を設定したうえで、逸脱航空機がないか監視
- 航跡情報をインターネットで公開

航空機騒音測定と情報公開

- 航空機騒音測定局での常時測定、測定値についてインターネットで公開
- 騒音区域検証のための短期測定（年間４季）
- 空港場内地上騒音測定

土地収用法の手続き

土地収用法の手続き


説明会
事業の説明会
事業認定手続き
事業認定申請
申請書の公告・縦覧
公聴会
社会資本整備審議会
事業認定の告示
調書等の作成
裁決申請書の作成
土地調査・物件調査
収用裁決手続き(収用委員会)
裁決申請・明渡裁決の申立て
収用委員会審理
権利取得裁決・明渡裁決
明渡しまで
補償金の支払
権利取得・明渡し
用地の取得