



②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～『新しい成田空港』構想～

『新しい成田空港』構想 とりまとめ2.0（令和6年7月）

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

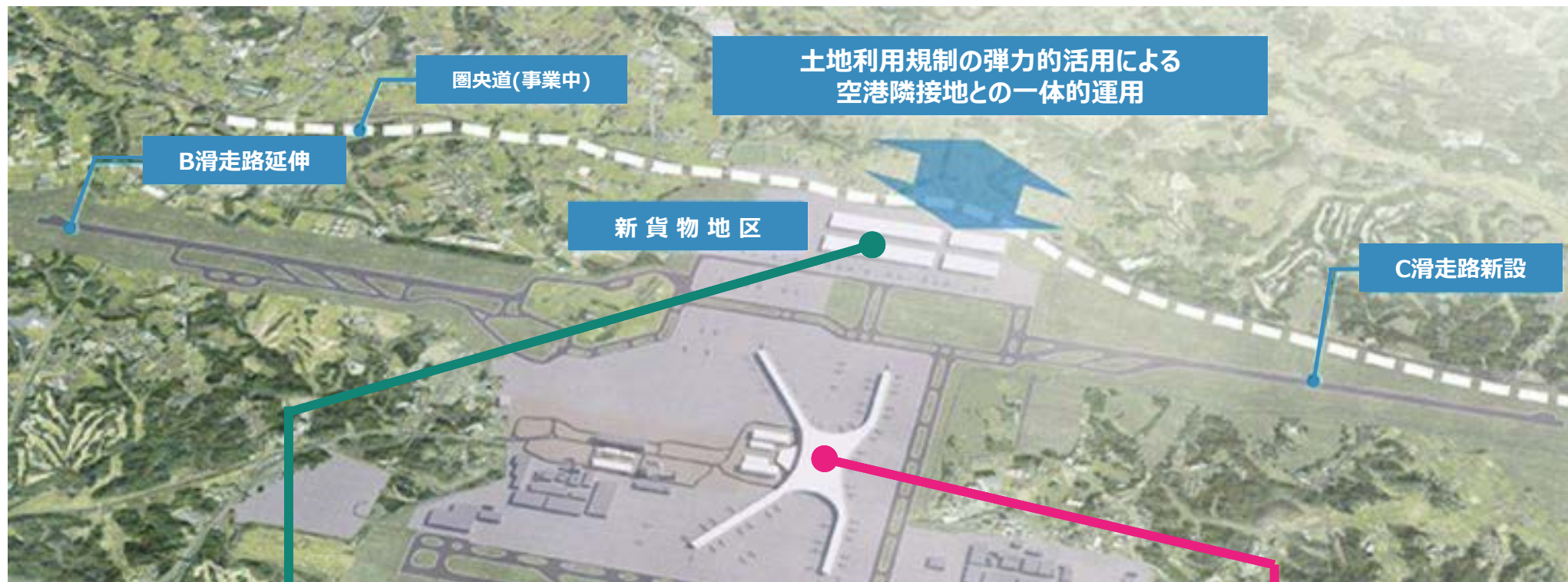
③様々な選択肢で空港全体
としての最適アクセスを実現

④地域と空港との相互連携
による一体的・持続的发展



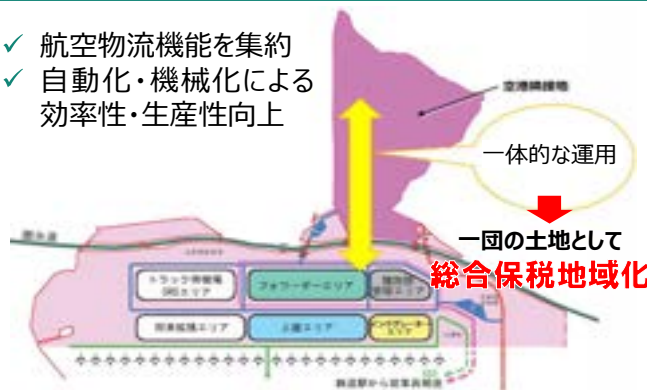
②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～『新しい成田空港』構想～

新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ



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

- ✓ 航空物流機能を集約
- ✓ 自動化・機械化による効率性・生産性向上



新旅客ターミナル (駐車場等の関連施設含む)

新旅客ターミナルイメージ

- ✓ 旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- ✓ 地域の住民も楽しめる施設の配置



※今後の検討により変更が生ずる可能性があります。

出典：『新しい成田空港』構想 とりまとめ2.0（一部加工）



②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～期待される効果～



旅客ターミナルの再構築（ワンターミナル）

旅客ターミナルが再構築されることで…

- 👉 現在使用しているターミナルが、多様な航空ニーズや利用者視点での利便性や快適性を取り入れた、**最新鋭の旅客ターミナルに生まれ変わる**。
- 👉 ターミナルを一体化することで構造がシンプルになり、ターミナル間の移動が不要となるため、**乗継利便性が向上**する。
- 👉 チェックイン手続き等に最先端技術を導入し、業務効率を高めることで、**空港利用者の利便性向上**につながる。



新貨物地区の整備

新貨物地区が整備されることで…

- 👉 自動化・機械化により、物流を効率化することで、**人手不足の中でもサプライチェーンを維持**できる。
- 👉 新貨物地区へのスムーズなアクセスを確保することで、**周辺道路の混雑緩和**や**空港利用者・地域の利便性向上**につながる。
- 👉 周辺地域との連携により、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の**新たなビジネス・需要の創出**につながる。

※これらは「期待される効果」であり、必ず実現するものではありません。



②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～拡張事業等のスケジュール～

	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 新旅客ターミナル 供用 （2030年代前半） 新貨物地区 供用 （2030年代初頭）
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 ・ <u>0:00-0:30</u> 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 ・ <u>0:30-1:00</u> 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」