

夜間飛行制限緩和のA滑走路実施に 関する必要性と考え方

成田国際空港株式会社
2019年2月4日



Narita Airport
Connecting Japan to the World

2019年冬ダイヤから緩和することの必要性

オリパラを
万全な態勢で
迎える

国を挙げてオリンピック・パラリンピックの安全、円滑な運営に向けた取組みが為されており、空の玄関口である成田空港には、これに貢献する責務がある

訪日外国人
2020年
4,000万人
に貢献する

訪日外国人が増加することで空港圏を訪れる外国人旅行者も増加が期待され、空港圏の経済活性化にも大きく貢献する

激化する
空港間競争を
勝ち抜く

航空会社の需要を取りこぼすことなく、成田空港が成長を続けることによって、空港圏の発展にも大きく貢献する

以上の実現には、2019冬ダイヤからA滑走路夜間飛行制限緩和が必要

海外主要空港において次々と進む施設整備

2018月3月
四者協議会資料再掲
(一部抜粋)

- 成田空港のライバルであるアジア主要空港においては、2017~2019年にかけて大規模な施設整備が予定されている。
- 成田空港が今後も首都圏の国際拠点空港として、アジアの旅客流動 = 訪日外国人旅行者を更に取り込み、日本国の成長、空港周辺地域の成長に貢献していくためには、海外のライバル空港に劣後しないように、成田空港の国際競争力を強化していくことが必要。

北京第2空港（中国）：24時間運用

- 2019年 開港（滑走路4本）



	現状	計画値(開港時)	計画値(長期)
年間発着回数	—	—	88万回
年間取扱旅客数	—	4,500万人	1億人
滑走路数	—	4本	6本

仁川空港（韓国）：24時間運用

- 2018年 ターミナル2供用
エプロン拡張完了



	現状	計画値
年間発着回数	34万回	74万回
年間取扱旅客数	5,785万人	1億人
滑走路数	3本	5本

チャンギ空港（シンガポール）：24時間運用

- 2017年 ターミナル4供用
- 2020年代早期 第三滑走路完成
- 2025年 ターミナル5供用



	現状	計画値
年間発着回数	37万回	不明
年間取扱旅客数	5,870万人	1.35億人
滑走路数	2本	3本

香港空港（中国）：24時間運用

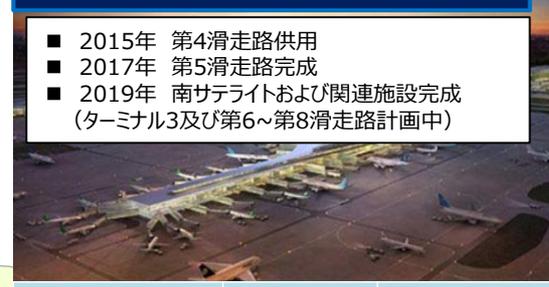
- 2015年 ミッドフィールドコンコース完成
- 2024年 第3滑走路、ターミナル2拡張完了、
第3ターミナル完成



	現状	計画値
年間発着回数	42万回	60.7万回
年間取扱旅客数	7,031万人	1億200万人
滑走路数	2本	3本

上海浦東空港（中国）：24時間運用

- 2015年 第4滑走路供用
- 2017年 第5滑走路完成
- 2019年 南サテライトおよび関連施設完成
(ターミナル3及び第6~第8滑走路計画中)



	現状	計画値(2019年)
年間発着回数	48万回	不明
年間取扱旅客数	6,600万人	8,000万人
滑走路数	4本	5本

(出典：各空港Webサイトや報道発表資料より)

「観光ビジョン」(平成28年3月)における目標値

2018年3月
四者協議会資料再掲
(一部抜粋)

- 本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、経済発展著しいアジア諸国の成長を取り込んでいくことは、国際競争力の強化と持続的な成長のため必要不可欠。
- 政府においては、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人にする目標を掲げるなど、観光を我が国の基幹産業とすべく位置付けた成長戦略「観光ビジョン」を打ち出し、受入環境の整備を積極的に推進。
- 我が国の表玄関である成田空港においても、こうした政府目標の実現に貢献していくことが必要。

訪日外国人旅行者数

2020年 : 4,000万人 (2015年の約2倍) 2030年 : 6,000万人 (2015年の約3倍)

訪日外国人旅行消費額

2020年 : 8兆円 (2015年の2倍超) 2030年 : 15兆円 (2015年の4倍超)

地方部での外国人延べ宿泊者数

2020年 : 7,000万人泊 (2015年の3倍弱) 2030年 : 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)

外国人リピーター数

2020年 : 2,400万人 (2015年の約2倍) 2030年 : 3,600万人 (2015年の約3倍)

日本人国内旅行消費額

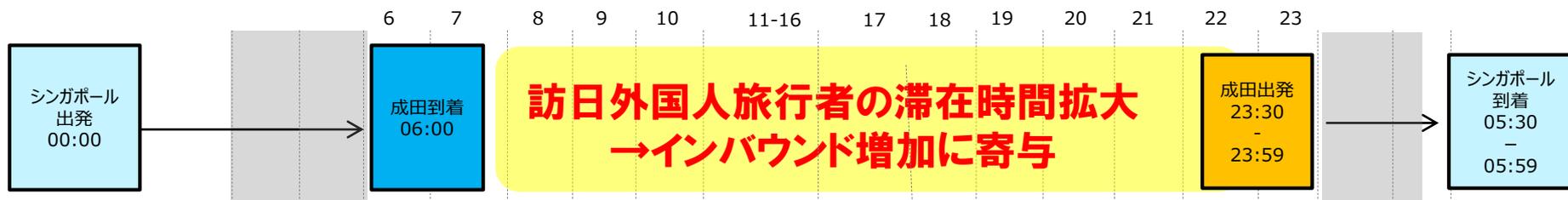
2020年 : 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増) 2030年 : 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

夜間飛行制限の緩和による効果

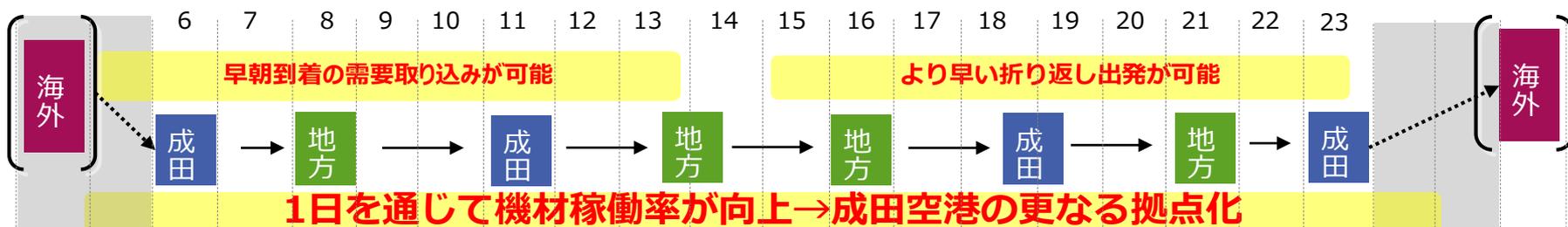
2016月9月
四者協議会資料再掲
(一部抜粋)

■ 「A滑走路の夜間飛行制限の緩和」により、訪日外国人、LCCや貨物便の深夜需要への対応や利便性が向上。

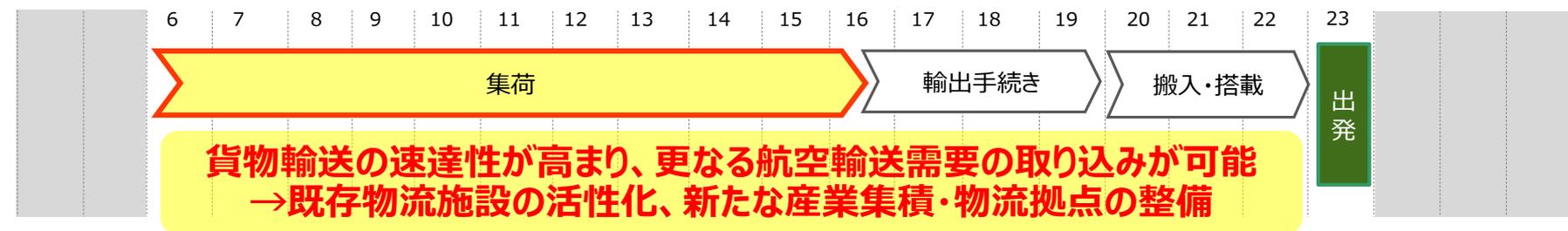
訪日外国人の利便性向上



LCCの機材稼働率向上



航空貨物の速達性向上



早期の夜間飛行制限緩和の必要性

- 我が国の表玄関であり首都圏の国際拠点空港として、世界的なスポーツの祭典である東京オリンピック・パラリンピック競技大会を万全の態勢で受け入れ、大会の安全・円滑な運営に貢献していくことが成田空港の責務。
- 夜間飛行制限緩和により、**空港のオペレーションはもとより、交通アクセスを始めとしたお客様向けのサービスにも変化**が生じ対応が求められる。
- また、2019年度末から東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた施設整備などの完成・供用が集中することから、**東京オリンピック・パラリンピック対応の前に、十分な準備期間をもって、夜間飛行制限緩和に伴う空港運用の変化への対応**が求められる。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を万全の態勢で受け入れるためには、**夜間飛行制限緩和後の運用に適応するための十分な期間を設けることが望ましいことから、地域の皆様からの理解を得て、2019年冬ダイヤから夜間飛行制限緩和を実施**していきたい。

空港運用の変化への対応

- これまで航空機の運航がなかった時間帯に定期便が就航することとなり、関係機関において様々な対応が求められる。
- 加えて、不測の事態への対応も求められることから、十分な準備期間が必要となる。

<対応が求められる主な取り組み>

【維持管理への対応】

- 点検等維持管理に係る時間が縮小。
- 短縮した時間の中でこれまで同様の維持管理の品質の維持や勤務体系の変更等が必要

【空港アクセスの確保】

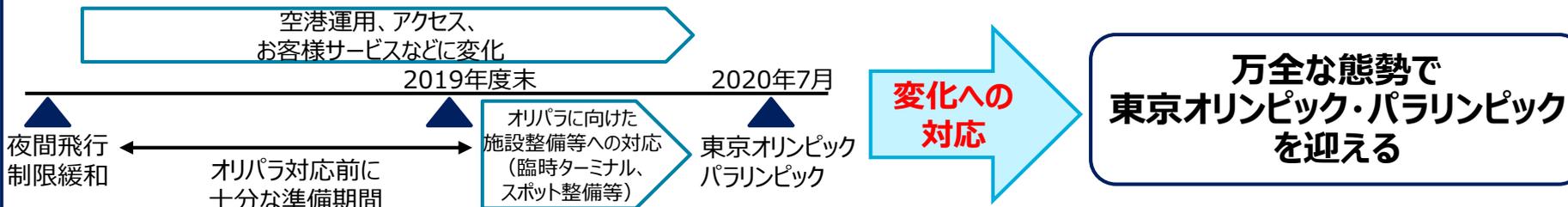
- 深夜時間帯における空港と都心等とを結ぶ公共交通（電車・バス）の拡充
- 交通事業者における勤務体系の変更

【店舗・旅客サービス対応の確保】

- 店舗営業時間、旅客案内サービスなどの延長に加え、人員確保や勤務体系の変更等が必要。

【関係官署】

- 運用時間延長に伴う人員確保、運用体制の見直しが必要



環境対策や地域振興策を推進するための協力

交付金総額の増額

【現行制度】 約40億円

30万回時の騒音区域に基づく世帯数

<世帯数割>

国際線の着陸回数の「実績値」

<着陸料割>

約1.5倍に
増額

【新制度】 約60億円

50万回時の騒音区域に基づく世帯数

<世帯数割>

国際線の「空港容量（50万回）」

<着陸料割>

地域振興枠・A滑走路特別加算金の設定

総額

地域振興枠

A滑走路特別加算金

普通交付金

特別交付金

- 発着回数50万回時という長期を見据えることによって、交付金総額を現在の1.5倍に増額する。
- 地域振興枠を設定することによって、「教育・医療・福祉」といった事業にも交付金を活用できるよう用途を柔軟化する。
- A滑走路特別加算金（総額1億円を市町に均等配分）を設定することによって、C滑走路完成までの間、A滑走路に係る環境対策事業に交付金を充当する。（交付金増額までの間は、従前の交付金とは別枠で予算措置を行う。）
- A滑走路の夜間飛行制限緩和に当たっては、関係する自治体が発行する環境対策や地域振興策に対してより一層協力する。



Narita Airport

Connecting Japan to the World