年間発着枠30万回を超える運用について

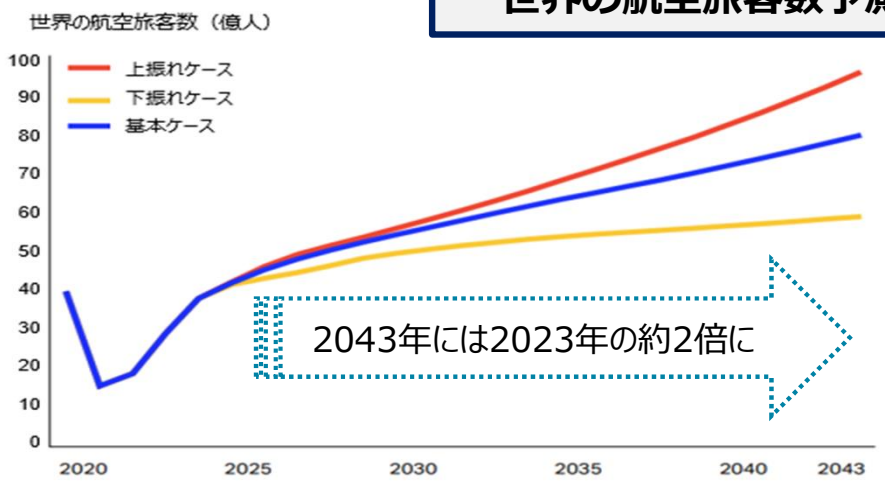
成田国際空港株式会社
2025年1月24日

Narita Airport
Connecting Japan to the World

成田空港の年間発着枠の重要性

- アジアの航空輸送需要の伸びが顕著ななか、**アジアの主要空港ではその需要を取り込むべく施設整備が進んでいる。**
- わが国の観光施策目標では2030年に現在の約2倍となる**6,000万人の外国人旅行者を目標**としており、その目標に向け**増加していく外国人旅行客を受入**れるべく、**首都圏に位置する成田空港においては十分な年間発着枠の確保が重要**である。
- 発着枠の十分な確保により、**訪日外国人旅行消費額の増加**や**周辺地域における地元企業の成長や雇用の促進等の効果が期待**される。

世界の航空旅客数予測（2024～2043年）



出典：IATA Global Outlook for Air Transport （JUNE 2024）

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%

アジア主要空港の状況

チャンギ空港（シンガポール）：24時間運用

2020年代半ば　第三滑走路完成
2030年代半ば　T5供用

仁川空港（韓国）：24時間運用

2024年末　T2拡張部供用

政府の観光施策目標値

訪日外国人旅行者数（2023年:2,507万人）
2025年：**3,200万人**　2030年：**6,000万人**（2023年実績の約2.5倍）

訪日外国人旅行消費額（2023年:5.3兆円）
早期達成目標：**5兆円**　2030年：**15兆円**（2023年実績の約3倍）

日本人国内旅行消費額（2023年：21.9兆円）
2025年：**22兆円**（2030年目標前倒し）

出典：観光立国推進基本計画（第４次）

周辺地域で期待される効果

- ◇ 地元企業の成長
- ◇ 雇用の創出
- ◇ 観光客の増加
- ◇ 地元農水産品の輸出拡大

年間発着枠30万回を超える運用について

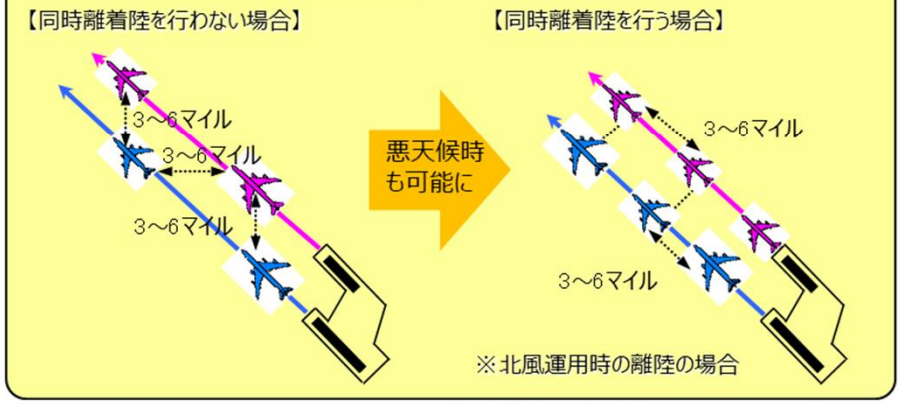
Narita Airport

- 高速離脱誘導路の整備及び管制機能の高度化により、**現在の成田空港は34万回/年の処理能力を有している**ところ、現状においては**年間発着枠30万回**として運用している。
- なお、2018年3月の四者協議会において、**成田空港の更なる機能強化として年間発着枠を50万回に拡大すること**についてはすでに合意を得ているところ。

管制機能の高度化

- ○ **成田空港では、2011年10月より同時平行離着陸方式を導入。**
- ○ **管制機器の高度化（WAM※の導入）により、悪天候による低視程時においても、管制官が航空機の位置を精密に把握して同時平行離陸を行い、2本の滑走路を独立に運用し、最大時間値を64回から68回に拡大。**
- ○ **2015年夏ダイヤ（2015年3月29日）より実施。**

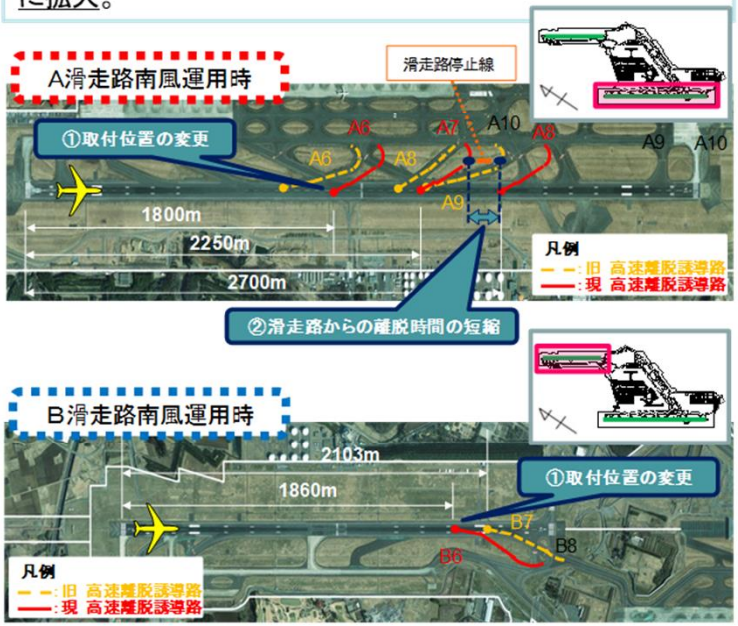
同時離着陸のイメージ



※ Wide Area Multi-lateration　：　管制機能の高度化に必要な監視装置

高速離脱誘導路の整備

A、B滑走路それぞれ適切な位置に高速離脱誘導路を整備することにより、着陸機の滑走路占有時間を短縮し、2020年夏ダイヤ（2020年3月29日）より最大時間値が68回から72回に拡大。

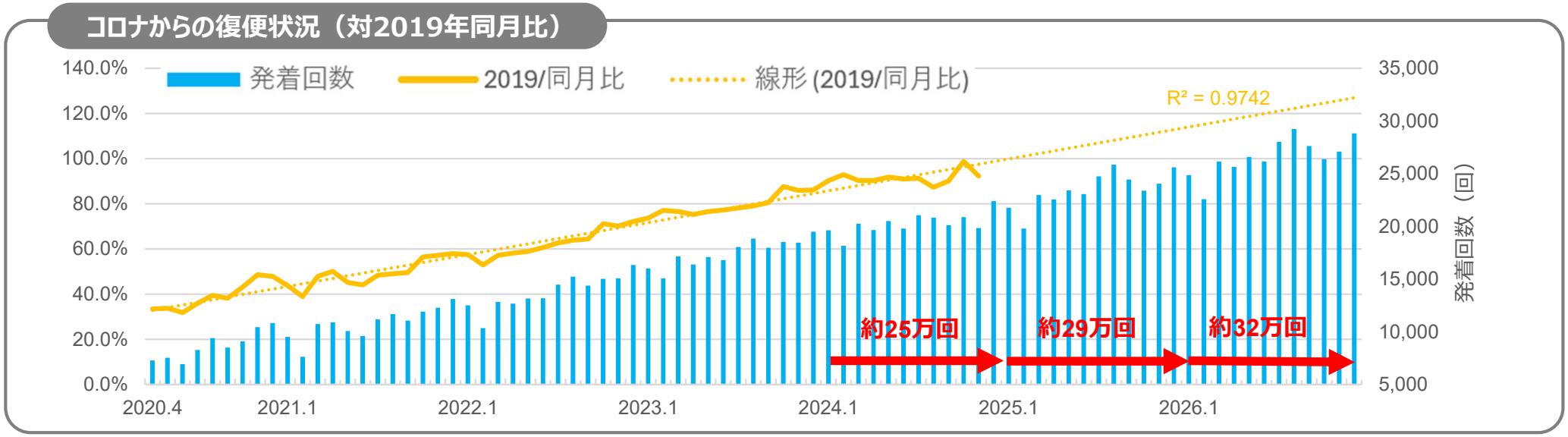


【具体内容】
①航空機の性能と機材構成に合わせて、高速離脱誘導路の取り付け位置を変更
②誘導路の形状を変更し滑走路停止線※までの距離を短縮

※航空機が滑走路停止線を通過することにより滑走路から離脱したと判断される。

年間発着枠30万回を超える運用について

- コロナによる影響を受ける前の2019年（暦年）各月の発着回数における同月比の推移から、**2026年には年間発着回数が30万回を超えることが予測**される。
- C滑走路供用開始までの**30万回を超える運用方法に関しては、地域の理解を得ながら丁寧に対応することを前提に協議する**こととなっていたことから、これまで、千葉県・茨城県及び空港周辺11市町、関係団体等への調整・説明を実施してきたところ。
- 以上のことを踏まえ、**成田空港における年間発着枠の重要性**から、C滑走路供用開始までの当面の間、**処理能力の年間34万回を年間発着枠として運用**したい。



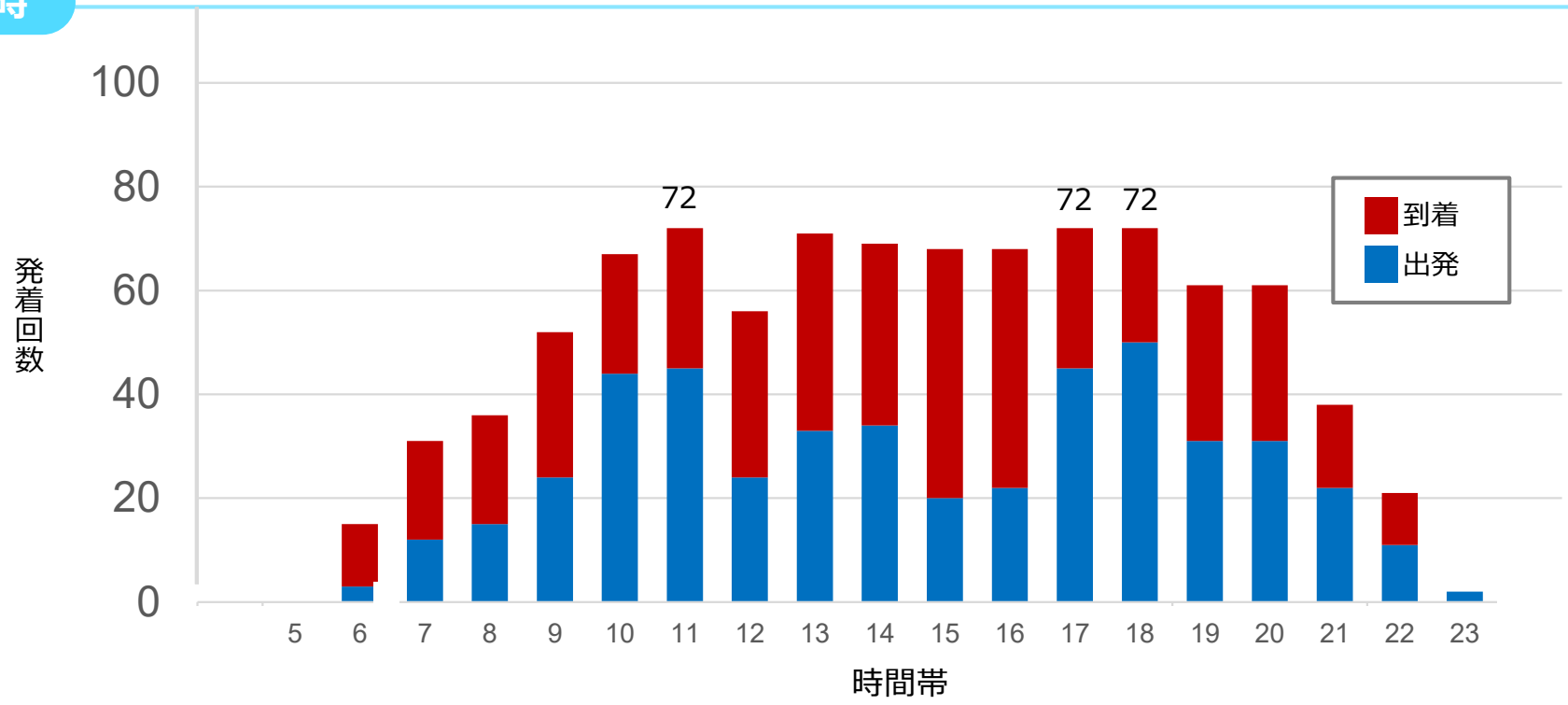
【今後のスケジュール（案）】

- 2025年3月　発着調整基準の改正
- 2025年4月　2025年冬ダイヤに向けた調整の開始
- 2025年10月　年間発着枠34万回での運用を開始（10月26日～）

仮想ダイヤの設定

- 年間発着回数34万回の仮想ダイヤをもとに、時間帯別発着回数のグラフを作成。
- コロナの影響を受ける前の2019年冬ダイヤ（スケジュール調整完了時点）との比較を行ったところ、
  - **午後のピーク（14時台～18時台）の時間帯**においては、**34万回仮想ダイヤにおいても**、出発回数と到着回数との組み合わせに応じて設定された**発着回数の上限に達している状況**。
  - **30万回から34万回となった際の増便分**については、**9時台から11時台、20時台に集中**。
- 引き続き、**北米・アジアの乗継ぎに適した成田空港で最も混雑する時間帯における需要が高く**、航空会社からの就航需要に応え切れていない状況があるものの、ピーク時間帯周辺の比較的利便性の高い時間帯に増便され、**深夜早朝の時間帯が大幅に増加するものではない**と考えられる。

34万回時



年間発着枠30万回を超える運用について

	現在の運用	2025年10月26日以降の運用
年間発着枠	30万回	34万回
運用時間	【A滑走路】6時～24時 【B滑走路】6時～23時 （B滑走路の22時台は10便まで）	変更なし