

成田空港の更なる機能強化事業の 取組状況について

2026年 7月10日
成田国際空港株式会社



1. 成田空港の更なる機能強化事業の取組状況

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

【成田空港の更なる機能強化事業の取組状況】 成田空港の更なる機能強化の効果

年間発着枠の増加

34 万回 ▶ 50 万回

滑走路の延伸・新設

B 滑走路延伸 2,500m ▶ 3,500m
C 滑走路新設 3,500m

運用時間延長

2019 冬ダイヤから 6 時～24 時
C 滑走路供用後 5 時～24 時 30 分

発着回数 50 万回時に期待される効果

成田空港

	現在	今後
 旅客数	4,000 万人	7,500 万人
 貨物取扱量	200 万トン	300 万トン
 空港内従業員	4 万人	7 万人

期待される効果

周辺地域



【周辺地域の具体的な動き】

■ 地域未来投資促進法※1の活用

空港周辺地域において、航空宇宙をはじめとする成田空港の特徴や強みを生かした6つの産業の民間投資を促進

■ 国家戦略特区※2の活用

■ 「SORATO NRT エアポートシティ構想」の策定



※1 県・市町村が「産業集積を図るエリア」や「集積を目指す産業」などを定める基本計画を策定し、基本計画に基づき投資を行う事業者に対して、農地転用等の手続きの配慮や法人税の特例（特別償却又は税額控除）などの支援措置を講ずるもの。

※2 令和7年7月、東京圏国家戦略特区区域の千葉県全域への拡大が実現。東京圏さらには我が国全体として成長著しいアジアと戦っていく国際競争力を高めるため、国内最大の貿易港である成田空港のポテンシャルを活かし、これを核とした産業拠点形成を促進

【成田空港の更なる機能強化事業の取組状況】

これまでの用地確保に向けた取組の流れ

- 2018年以降、8年にわたる丁寧な交渉（住民説明等は2016年以降400回以上）を経て、昨年、大臣指示「本年度末を目標に必要な用地確保等を加速化すること」に基づき、地元自治体等のご協力をいただきながら取組を加速。

- 2018年3月 : 四者協議会（国、県、空港周辺の9市町、成田空港会社の協議体）で「更なる機能強化」について合意
- 2025年4月 : 成田空港会社（NAA）から国交大臣への用地確保状況報告
国交大臣からNAAへの指示
【大臣】①今年度末を目標に用地確保を加速化、
②航空局と連携しNAAを挙げた体制の早急な構築、
③地元の協力を得て用地確保対策を検討等する場を早急に設置。

【推進協議会設立までの取組】

- 2018年以降、8年にわたる丁寧な交渉（住民説明等は、2016年以降400回以上）を実施
- NAA社内体制の強化
- 移転代替地の確保
- 相続など権利関係の整理に係る法的サポートの実施

- 2025年4月 : 成田空港滑走路用地確保対策本部（指示②への対応）の設置
- 2025年5月 : 成田空港滑走路新增設推進協議会（推進協議会）（指示③への対応）※の設置
（※）国、千葉県、空港所在3市町（成田市、芝山町、多古町）、NAAで構成。
- 2025年8月 : 推進協議会 地元への丁寧な説明のため、オープンハウス型説明会の実施、リーフレットの発行を確認。
- 2025年12月 : 国交大臣の成田空港視察 国交大臣からNAAへの指示（今年度末を目標に用地確保を加速化）も改めて実施
推進協議会 用地確保に向けた共同声明の採択。関係機関による戸別訪問実施を確認。

【成田空港の更なる機能強化事業の取組状況】

用地確保率の推移

必要面積	民有地 743ha(a)		公用地 115ha(c)	NAA用地 241ha(d)	計 1,099ha (e)
	契約面積(b)	民有地契約率 (b/a)	—	—	確保率(b+c+d/e)
2025年 3月末	550ha	74%	100%	100%	83%
7月末	582ha	78%	//	//	85.3%
9月末	591ha	79.5%	//	//	86.2%
11月末	599ha	80.6%	//	//	86.9%
2026年 2月末	616ha	82.9%	//	//	88.4%
3月末	630ha	84.7%	//	//	89.7% 【区域別確保率】 B区域用地確保率 = 99.5% C区域用地確保率 = 88.7%

【成田空港の更なる機能強化事業の取組状況】

2026年4月10日開催、「成田空港滑走路新增設推進協議会」および「四者意見交換会」の結果

■ 成田空港会社からの説明内容

成田空港会社から、用地確保の状況を踏まえた今後の方針について、成田空港滑走路新增設推進協議会および続いて開催された四者意見交換会において、以下の説明を行った。

- ・ **B滑走路延伸部においては必要な用地を確保（99.5%）したことから、B滑走路延伸部の先行供用を考
えていること、そのために追加工事等が必要となることを踏まえ、2029年度内の供用開始を目指すこと**
- ・ **C滑走路区域においては、必要な用地確保に至らない状況（88.7%）にあることから、任意取得に向けた努
力は継続しつつ、最終的に用地取得を確実にするために、土地収用制度の活用も必要と考えていること**

■ 説明内容に対する自治体のご意見

成田空港会社からの説明に対し、自治体からは以下のご意見をいただいた。

- ・ **B滑走路延伸部の先行供用については、地域の理解を得られるよう、丁寧に説明すること。**
- ・ **C滑走路区域については、成田空港会社において、最終的に用地確保を確実にするためには、土地収用制
度の活用を検討せざるを得ない状況にあるのだとしても、残る地権者に対して、ご理解・ご協力を得られるよ
う、再度の説明を試みる必要があること。**

2. 用地確保の取組

【これまでの取組】

約8年にわたる用地交渉、400回に及ぶ住民説明会等を実施

■ NAA社内体制の強化

- ・ 要員確保（2020.2時点88名→2026.6時点201名）や組織改編等を実施

■ 移転代替地の確保

- ・ 居住用代替地（126区画）や事業者用代替地（8区画）の整備
- ・ 代替地に関する情報提供やマッチング

■ 法的サポートの実施

- ・ 相続など権利関係の整理に時間を要する地権者に対し、弁護士の見解を提供等

■ 地元への丁寧な情報発信

- ・ リーフレットの発行（2025.8～2026.3までの間で4回発行）
- ・ オープンハウス型説明会（周辺11市町で開催。延べ1,341名の方が参加）

■ 共同声明の採択

- ・ 国、県、3市町、NAA連名の声明を作成

■ 国・県・NAA幹部による戸別訪問

- ・ 一部地権者には国・県・NAAの幹部が訪問し、上記共同声明をお渡し

【2026年4月以降の更なる取組】

■ 残る全ての地権者への再度の丁寧な説明を試みる

- ・ 個々の事情に寄り添った最大限の対応

■ 国・県・NAA幹部による再度の訪問

- ・ 一部地権者には首長も同席しての訪問

■ 市町議会や地域への説明

- ・ 周辺市町の議会や住民団体等に用地確保の現状等を説明（50回以上）

→多古町議会、芝山町議会より、事業の早期実現を求める決議書、提言書受領

【用地確保の取組】

用地確保に向けた取組結果

- 4月以降残る地権者に対して、ご理解、ご協力をいただけるよう、繰り返し訪問し、個々の事情に寄り添った提案を行う等、理解を求めてきたところ。また、一部地権者においては、再度国、県、首長と共に訪問し、国から改めて事業の意義、必要性を説明、県、首長から地域の将来に向けた事業の必要性を説明してきたところ。

【再度の説明等の取組結果（2026.6.30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	630ha ⇒ 638ha (84.7% ⇒ 85.8%)	—	—	確保率 89.7% ⇒ 90.4%
未確保用地	105ha			

※2026年3月末時点との比較

※確保率（契約済民有地＋公用地＋NAA用地）

■ 2026年3月末以降6月末までにおいて
契約締結：8ha ⇒ **確保率が0.7%進展**

【区域別確保率】B区域用地確保率＝99.5%
C区域用地確保率＝89.6%

【未確保用地105haの内訳】

状況	面積	割合 (対全体)	割合 (対C区域)
契約手続き中	2ha	0.2%	0.2%
契約に向けて協議中	50ha※	4.6%	4.8%
現時点において、 契約の目途が立たず	53ha	4.8%	5.5%

※C滑走路区域外3haを含む。

● 残る用地105haのうち、52ha（全体比で4.8%）の用地については、**地権者のご理解を得て、契約手続き中、または、契約に向けて協議中**であり、**今後の用地確保を見込むことができる状況**。

● 他方で、53ha（全体比で4.8%）の用地については、**現時点において、契約の目途が立っていない状況**。

● 契約の目途が立たない土地の主な課題は以下のとおり

【主な課題の内容】

- 移転補償の考え方への理解が得られない
- 成田空港の更なる機能強化に理解が得られない
- 遺産分割協議が難航しているため相続人との用地交渉が進まない 等
→話し合いの進展がみられず、ご理解が得られない状況が続いている。

- これらの用地について、**最終的に用地取得を確実にするため、任意での用地取得に向けた取組を継続することと並行して、土地収用制度の活用について、関係者のご理解をお願いしたい。**

3. B滑走路延伸部の先行供用

【B滑走路延伸部の先行供用】 B滑走路延伸先行供用の効果

B滑走路の延伸(2,500m→3,500m)により、大型機の離陸が可能となることで次の効果が見込まれる。

- B滑走路運航の安全性・安定性の向上
(A滑走路閉鎖時の代替性確保)
- 長距離便・貨物便の就航環境の改善
(B滑走路を離陸する機材の重量制限が解消)

1. 長距離便や貨物便の新規就航・増便がしやすい環境が整う。
2. 輸出入ともに貿易額日本一である成田空港における
物流の安定化を実現。(経済安全保障の確保にも寄与)

現 状

B (2,500m)

✗ B滑走路：重量制限あり

A (4,000m)

✗ A滑走路閉鎖時、成田空港を
利用できない航空機が発生

B 先行供用

延伸 **B (3,500m)**

○ B滑走路：離陸時重量制限なし

A (4,000m)

○ A滑走路閉鎖時の
代替性を確保可能

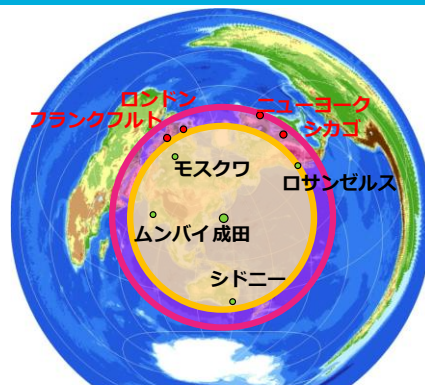
【参考】 B滑走路の3,500m化により長距離便や貨物便の離陸が可能

成田空港に就航する主な大型機材の必要滑走路長

機材	最大離陸重量	離陸滑走路長	着陸滑走路長
B747-400	362t	3,400 m	2,600 m
B747-8	447t	3,300 m	2,400 m
B777-200LR	347t	3,300 m	2,000 m
B777-300ER	351t	3,300 m	2,200 m
B787-8	227t	3,300 m	2,000 m
A340-500	365t	3,300 m	2,200 m
A340-600	368t	3,400 m	2,200 m
A380-800	560t	2,900 m	2,000 m

※Boeing社、AIRBUS社の公表資料より標高や気象条件等を設定して算出

3,500mに延伸することによる航続距離の拡大



- 2500m滑走路長で就航が可能な範囲
- 3500m滑走路長で就航が可能な範囲

※Boeing社の公表資料よりB777を対象機材に設定して算出

A滑走路と同等の運用が可能となり、
成田空港を利用する全ての離陸便に対応可能となる

【参考】 新貨物地区のマスタープラン策定に着手 (2025.12.19公募開始)



※ 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いては、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ため、34万回の年間発着容量等を前提にピーク時間帯（昼間）の時間値向上策についても検討を進めていく。

【B滑走路延伸部の先行供用】

B滑走路先行供用時の運用方法

- **B滑走路は3,500mで運用**する。
- 年間発着枠、運用時間、B滑走路22時台の便数制限、弾力的運用は**変更しない**。
- 環境対策は年間発着回数50万回対応にて先行実施しているところ。

年間発着枠	34万回 (現状)	34万回 (B滑走路先行供用)	50万回 (C滑走路供用)
滑走路 運用方法	17万回 2,500m 離着陸 B 離着陸 離着陸 A 離着陸 4,000m 17万回	17万回 3,500m 離着陸 B 離着陸 離着陸 A 離着陸 4,000m 17万回 B滑走路南側の 運航継続 延伸	17万回 17万回 3,500m 離着陸 B 離着陸 離着陸 A 離着陸 4,000m 17万回 3,500m C 新設 離着陸
運用時間	A滑走路 6:00 – 0:00 B滑走路 6:00 – 23:00 ※B滑走路22時台の10便規制あり	変更なし	5:00 – 0:30 ※スライド運用の導入により静穏時間7hを確保 ※22時以降の便数制限を撤廃
弾力的運用	A滑走路 0:00 – 0:30 B滑走路 23:00 – 0:00	変更なし	0:30 – 1:00 ※スライド運用の使用滑走路において

【B滑走路延伸部の先行供用】

B滑走路先行供用後における滑走路運用

- B滑走路延伸後、**南向き離陸および北向き着陸を引き続き行う。**
- **3,500mでの南向き離陸を行うため、延伸部に平行な誘導路が追加的に必要となる。**

南風時の運用

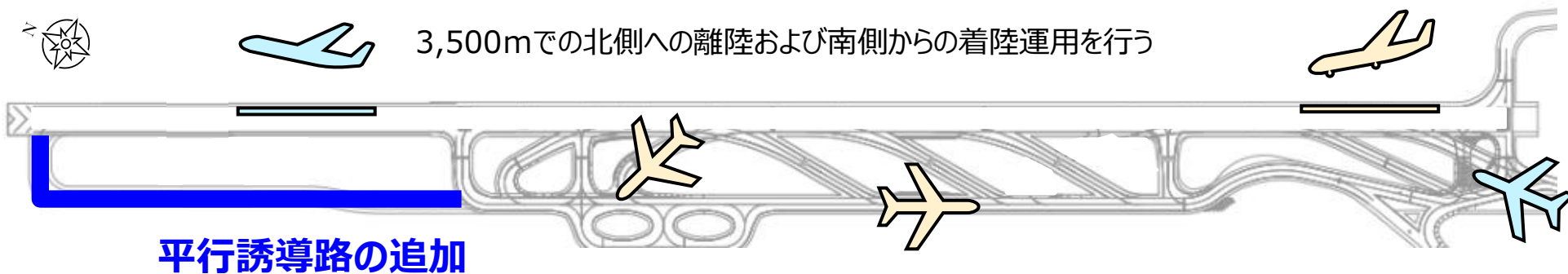



着陸機 離陸機

3,500mを活用して南側へ離陸するために平行誘導路が必要。
なお、出発・到着が混合した運用で3,500mで着陸するためには、更なる追加工事が必要となることから、2029年度内の供用開始時点では現状と同じ2,500mでの着陸を予定。



北風時の運用



-

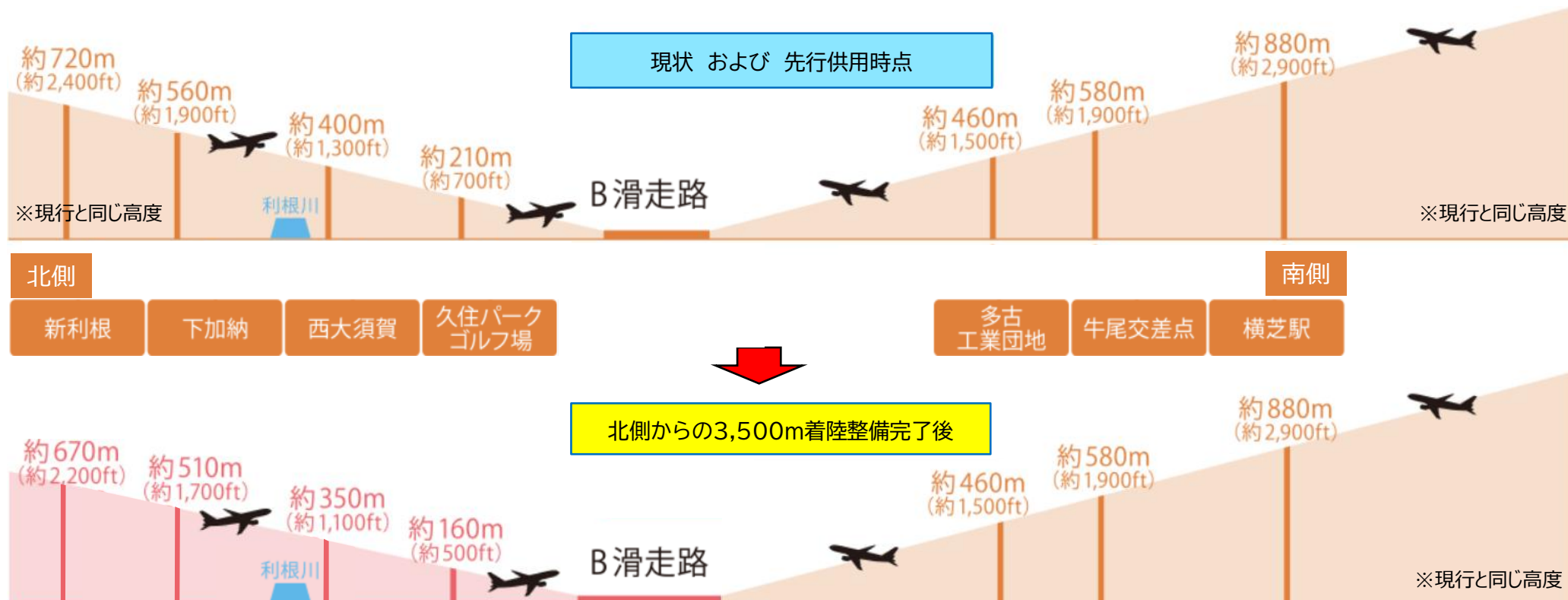
防音堤から防音壁へ変更等

平行誘導路

(単位: m)

【B滑走路延伸部の先行供用】 着陸機の通過高度のイメージ

- B滑走路先行供用後の**着陸機の通過高度**のイメージは以下のとおり。
- 2029年度内の先行供用時点では、北側・南側共に現行と同じ高度となる。
- 北側からの3,500m着陸整備完了後は、北側は約50m低くなる。（年間発着枠50万回合意時の運用と同様）
- A滑走路においては北側・南側ともに飛行高度の変更はない。
- なお、離陸機の通過高度については、機種、離陸重量、気象条件等により異なる。



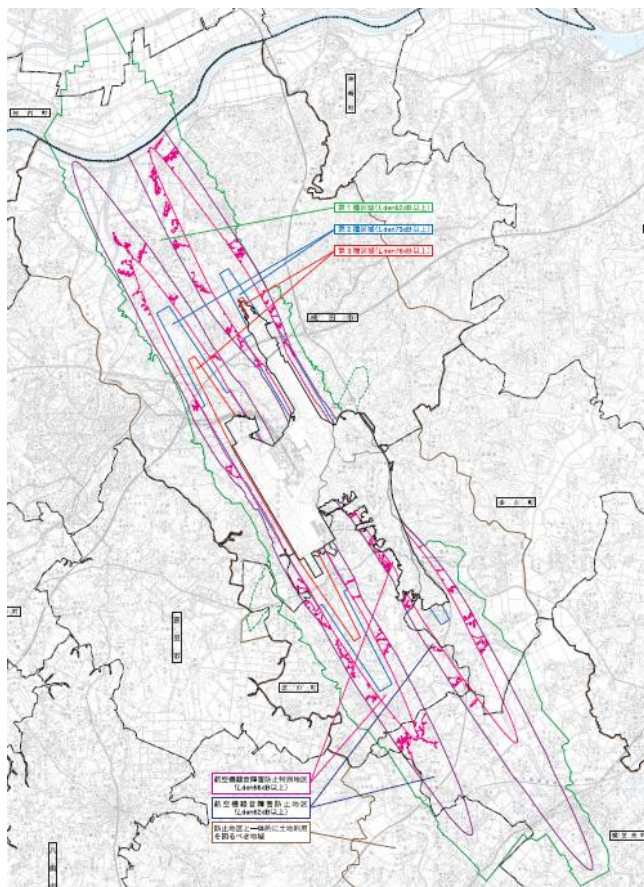
※ 地点の施設名称等については、必ずしも飛行経路直下を表しているものではなく、近辺にある代表的な建物等を示しております。

※ 着陸機の通過高度については、ILS（計器着陸装置）進入方式による降下角度3度で飛行した場合を想定した高度となります。また、滑走路接地点を基準（0m）としており、各地点における標高を考慮しておりません。

【B滑走路延伸部の先行供用】

年間発着枠 50 万回合意時における環境対策・地域共生策

- 更なる機能強化にあたり、空港周辺地域における生活環境を保全するため、住民説明会等での意見、成田空港圏自治体連絡協議会の要望、千葉県知事の要請を踏まえて「環境対策・地域共生策の基本的な考え方」を取りまとめた。（2018年3月四者協議会）
- NAAでは、この考え方に沿って先行的に環境対策・地域共生策の充実を図り、地域と空港の共生共栄の実現に向けて取り組んでいる。



具体的な取組み等

■ 50万回予測コンターに基づく対策区域を設定

夜間飛行制限の変更を加味した上で、発着回数50万回を前提とした対策区域を設定、先行的に環境対策を推進
A滑走路側のコンター拡大は見込まれないものの、生活環境保全の観点から現状を維持
B滑走路南側については、C滑走路供用までの間は現状の対策水準を維持

■ 防音工事の施工内容の充実

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機に限定し、夜間の安眠確保のため、寝室への内窓設置工事等を実施
飛行経路下の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

■ 周辺対策交付金の拡充

発着回数50万回を前提とし、先行的に交付総額を引上げ
夜間飛行制限変更の先行実施を踏まえ、C滑走路供用までの時限措置として、対象市町へA滑走路特別加算金を交付
教育・医療・福祉等への活用を可能とする地域振興枠を創設し、財政力指数等を勘案した上で、対象市町へ優先交付

■ 落下物対策

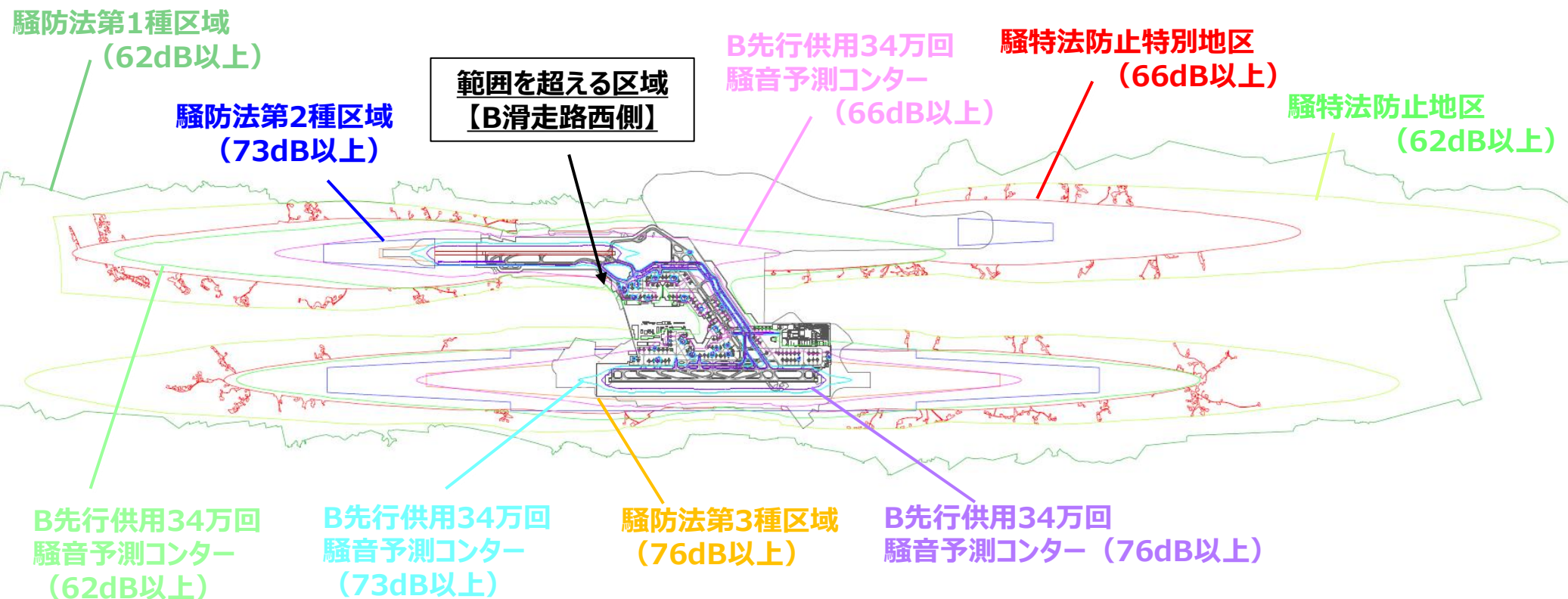
将来の増便を加味した騒音コンターを作成することで、騒特法に基づく移転補償範囲のより広範な設定が可能に
被害に遭われた方を支援（見舞金、立替金、円滑サポート）するため、航空機落下物被害救済支援制度を創設

■ 空港を活用した地域振興、まちづくりへの取り組み

成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」に基づき、関係者と連携して事業の具体化を図り、着実に実施

騒音予測コンターと現行の騒音対策範囲の比較

- B先行供用34万回騒音予測コンターのLden62dBと発着回数50万回時の騒防法第1種区域、騒特法防止地区の区域とを比較した結果、すべての区域において範囲内に収まっていた。
- B先行供用34万回騒音予測コンターのLden66dBと発着回数50万回時の騒特法防止特別地区の区域とを比較した結果、B滑走路西側の一部の区域(空港用地及び県道一部)において超える区域があったが、当該区域には、騒特法における建築規制や防音上有効な構造とすべき対象建築物である、学校、病院、住宅などは存在していないことを確認している。



【B滑走路延伸部の先行供用】

今後のスケジュールについて（案）

- B滑走路延伸部の先行供用について、4月10日以降、地域の皆様に対しご説明を行ってきたところ。
- 皆様のご理解を得たのち、**2029年度内の先行供用**にむけて取組を進めて参りたい。

