

第1回 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会 説明資料

2024年9月24日
成田国際空港株式会社



■ 成田空港の目指すべき姿

■ 旅客ターミナル施設

- 旅客ターミナルの目指すべき姿
- 目指す姿の実現に向けた施設の方向性
 - ・ ターミナルの分類と特徴
 - ・ ワンターミナルを指向する理由
 - ・ 旅客ターミナルの集約による効率化イメージ
 - ・ 旅客の利便性、快適性、体験価値の向上
 - ・ 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応
 - ・ 災害に強い空港運用と高レジリエンス、空港の脱炭素化による持続可能な社会の実現
 - ・ ターミナルと前面エリアの一体的施設計画のイメージ
 - ・ ビジネスジェット施設の目指すべき姿
- 新旅客ターミナルの配置条件、形状分類
- 段階整備イメージ

■ 貨物施設

➤ 貨物施設の目指すべき姿

- ・ 貨物地区の集約
- ・ 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用
- ・ 自動化による効率化
- ・ 集約と棟間搬送導入による効果
- ・ 空港隣接地との一体的運用（イメージ）

■ 空港内道路のアクセシビリティ強化

■ 空港全体ゾーニング・整備スケジュールイメージ

■ 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

■ 成田空港の目指すべき姿

■ 旅客ターミナル施設

- 旅客ターミナルの目指すべき姿
- 目指す姿の実現に向けた施設の方向性
 - ・ ターミナルの分類と特徴
 - ・ ワンターミナルを指向する理由
 - ・ 旅客ターミナルの集約による効率化イメージ
 - ・ 旅客の利便性、快適性、体験価値の向上
 - ・ 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応
 - ・ 災害に強い空港運用と高レジリエンス、空港の脱炭素化による持続可能な社会の実現
 - ・ ターミナルと前面エリアの一体的施設計画のイメージ
 - ・ ビジネスジェット施設の目指すべき姿
- 新旅客ターミナルの配置条件、形状分類
- 段階整備イメージ

■ 貨物施設

➤ 貨物施設の目指すべき姿

- ・ 貨物地区の集約
- ・ 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用
- ・ 自動化による効率化
- ・ 集約と棟間搬送導入による効果
- ・ 空港隣接地との一体的運用（イメージ）

■ 空港内道路のアクセシビリティ強化

■ 空港全体ゾーニング・整備スケジュールイメージ

■ 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

成田空港の使命

我が国の基幹インフラとして、ヒトやモノの交流を活性化して日本の国際交流や産業、観光の国際競争力強化に貢献

主要課題

- 変化する航空ニーズへの柔軟な対応
- 老朽化が進み、開港当初から変わらない分散・非効率な施設を改善し、施設取扱容量を拡大
- ファストトラベルや円滑な乗継、多様なネットワークなどによる旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- インバウンド旅客が日本らしさを体感できる空間・サービス提供
- 先端技術導入による効率性・生産性向上、自動化・省人化
- 安全・安心・安定運用とレジリエンス強化への対応
- 公共交通・道路等による空港アクセスの改善強化
- 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献
- 地域と空港の一体的・持続的な発展への貢献

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・持続的発展

旅客ターミナルをとりまく足元の諸課題に対応し、首都圏を発着地とする需要のみならず、アジアをはじめとする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』をもつ国際ゲートウェイハブ空港を目指すべきである

- **これまでにない新しい旅客体験**を提供します
- 新技術を導入し、**高効率でコストリーズナブルな事業環境**を提供します
- **地域・社会との連携拠点としての役割**を目指します
- **災害に強い高レジリエンスタターミナル**を目指します
- **環境負荷削減の徹底により、旅客ターミナルのネットゼロ化**を目指します



- 「集約ワンターミナル方式」と「分散ユニットターミナル方式」は、それぞれ異なる特性を持っている

集約ワンターミナル方式

トルコ・イスタンブール空港



- ・ターミナルが1つのため、お客様にとってシンプルでわかりやすい
- ・全ての乗継が同一ターミナル内で完結するため、ハブ空港としての機能が向上する
- ・リソースを集約化・共用化が図られることで、高効率な運用が可能
- ・多様なエアライン提携や規模の変化にフレキシブルに対応が可能

分散ユニットターミナル方式

ロンドン・ヒースロー空港



- ・個々のターミナルはコンパクトでお客様の歩行距離が短い
- ・同一ターミナル内での乗継は容易
- ・アライアンスや航空会社ごとのカスタマイズが容易
- ・各ターミナルが独立しているため、ターミナルごとの閉鎖を伴う大規模改修や、新しいシステムの導入が容易
- ・施設が複数あるため、イレギュラー時の冗長性確保が容易

- 成田空港の旅客事業を取り巻く概況、成田空港のあるべき姿、既存施設が抱える諸課題を踏まえると、集約ワンターミナル方式に優位性がある
- 旅客ターミナルを1つに集約するとともに、機能の共用化を推進することで、利用者が使いやすく、航空ネットワークの維持・拡充を支える旅客ターミナルを目指したい

① 十分な取扱容量

- 旅客ターミナルの集約により、ユニット方式に比べてコンパクトな施設規模で同じ取扱容量を実現可能

② 多様な航空ニーズに対応可能な柔軟性

- 多様なエアライン提携や提携関係の変化に柔軟に対応可能

③ 利用者視点での利便性や快適性

- 旅客ターミナルを1つに集約することで、お客様にとってシンプルでわかりやすく、乗継利便性も向上
- 最新の技術や日本らしさの体感といったお客様の旅を彩る空間の演出を、より統一的にデザインできる

④ 効率的でコストリズナブルな事業環境

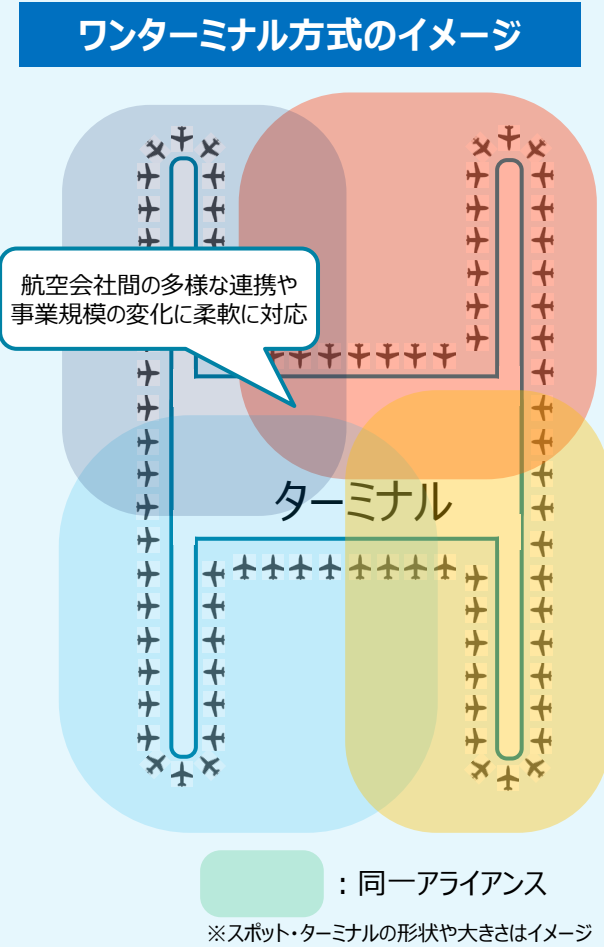
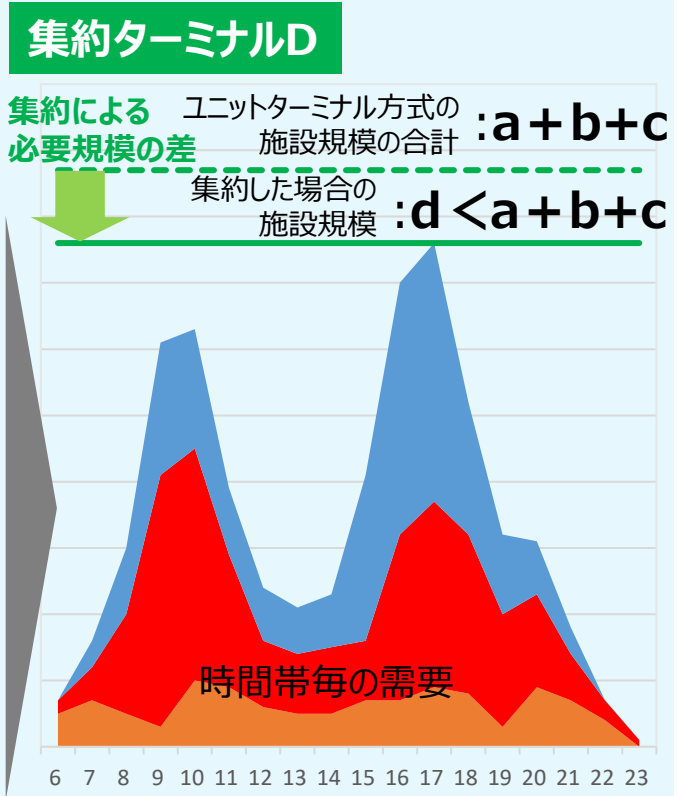
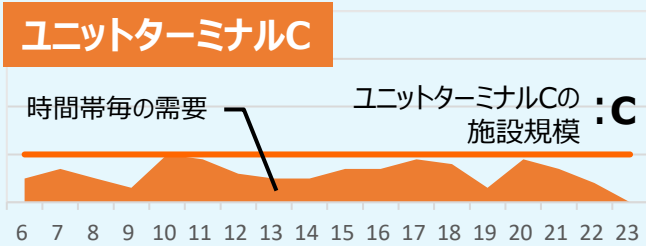
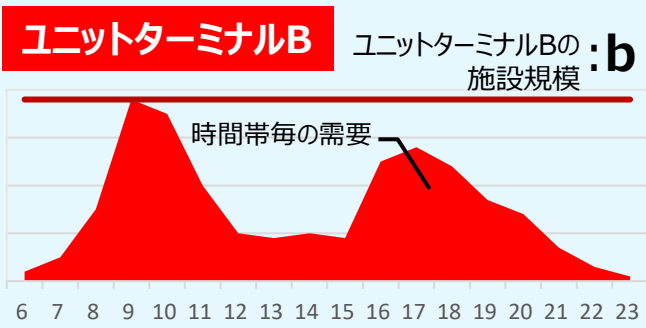
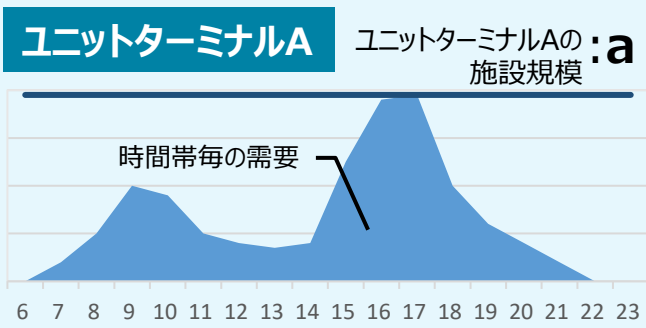
- 施設・設備、グランドハンドリングの人員等、リソースを集約化・共用化することで、高効率な運用を実現
- 旅客ターミナルの集約によりコンパクトな施設にすることで、投資・ランニングコストを抑制

⑤ 環境負荷低減

- 旅客ターミナルの集約によりコンパクトな施設にすることで、環境負荷を低減

旅客ターミナルの集約による効率化イメージ

- 旅客ターミナル施設は、ピーク時間帯の需要を取り扱うだけの施設規模が必要となるため、ユニットターミナル方式では、ターミナル毎のピーク需要に合わせた施設規模が必要になる
- 他方、ワンターミナル方式は、集約と共用化により、ターミナル全体としての施設規模を抑えることができるとともに、需要に応じた拡張が容易である
- 加えて、ワンターミナル方式はターミナルが1つであるため航空会社間の多様な連携や事業規模の変化に柔軟に対応できる



旅客の利便性・快適性、体験価値の向上

- ターミナルの集約による効果のみならず、既に実現している技術・システムに加えて、新技術導入やイノベーション推進も積極的に取り込む
 - スマート・シームレス・ストレスフリーなカスタマージャーニーを提供
 - エニタイムチェックイン（EBS※の導入等）を推進することで、ピークの平準化による待ち時間の短縮や旅の自由度向上
 - データ活用による旅客体験の向上

ファストトラベルの推進



ウォークスルー式の保安検査



バイオメトリクス技術による手続き



ユニバーサルデザインの推進

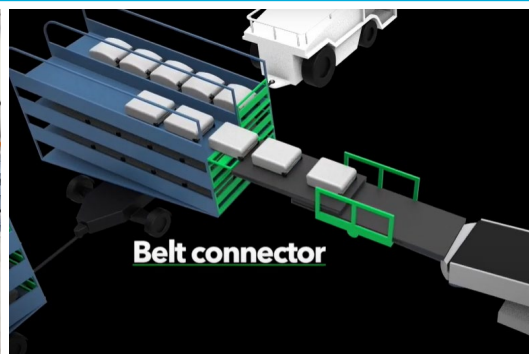
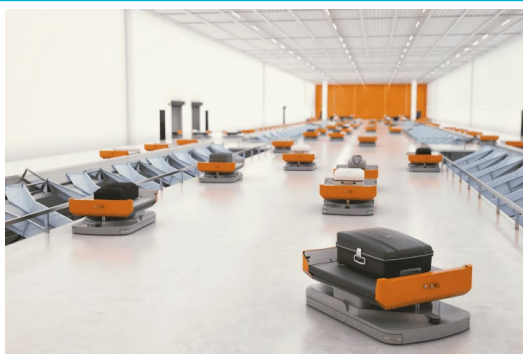


AR※技術を活用したナビゲーション



効率性・生産性の向上、労働力不足への対応

- ターミナルの集約による効果のみならず、既に実現している技術・システムに加えて、新技術導入やイノベーション推進も積極的に取り込む
 - 最先端の自動化技術導入
 - 機械化による各種手続きの高度化
 - 労働力不足への対応については、自動化・省人化の推進だけでなく、運用主体であるNAAのリーダーシップのもと、空港業務を支える各事業者（グラハン、保安検査事業者、CIQ等）と連携し、持続的なサービスの供給体制づくりが重要



次世代の手荷物搬送設備（EBS、BHSへの自律走行ロボットの適用、バルクBHS）

手荷物自動搭載設備



TT車(牽引車)の自動化



イノベーション推進の取り組み

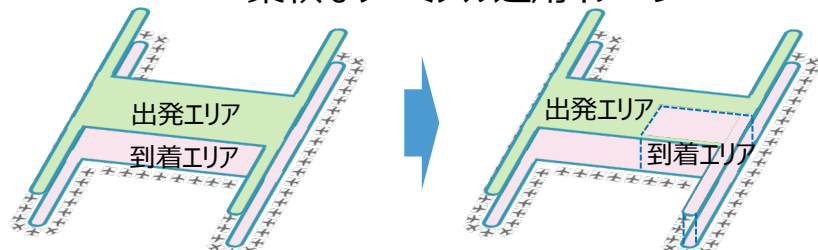


3次元高精度マップによる
空港内車両の自動運転

災害に強い空港運用と高レジリエンス 空港の脱炭素化によるサステナブルな社会の実現

- パンデミック等のイレギュラー時において柔軟に対応できるよう、運用に合わせて旅客動線等の切り替えが可能な施設計画を取り入れる

柔軟なターミナル運用イメージ



通常運用時

イレギュラー時

※スポット・ターミナルの形状や大きさはイメージ

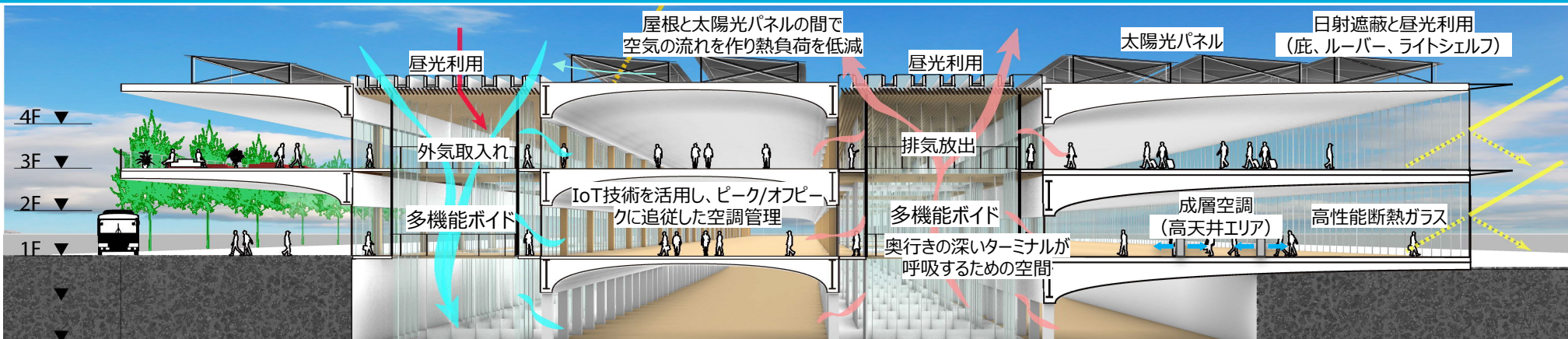


通常時運用



イレギュラー時運用イメージ

- 高断熱仕様の屋根・外装材の使用や日射遮蔽、昼光利用、地下空間を利用した放射冷暖房等の省エネ手法を積極的に採用する
- 太陽光パネル等の設置による創エネ策も採用する
- IoT技術を活用した空調管理やBEMS導入によるエネルギー使用量の見える化等、空港施設内のネットゼロ化を目指す



カルポートを用いた
クールヒートレンチ

需要側蓄熱槽

雨水再利用
ZERO WATER TERMINAL

ターミナルと前面エリアの一体的施設計画のイメージ

- 海外空港では、ターミナル機能の一部やターミナルと親和性の高い施設を前面エリアに配置している事例がある
- 地域の方々やフライトを目的としないお客様もイベント・買い物等で楽しめるようになっている
- 大空間を前提としたターミナルと別棟にすることで、規模・コストのコントロールが容易になることも期待できる
- ターミナル前面エリアは、ターミナルと二次交通との接続機能を検討することや、これに地域交通拠点の機能を持たせることに加え、ターミナル機能の一部や親和性の高い関連施設を配置するとともに、地域の住民も楽しめる施設を備えるなど、地域との連携拠点の役割が期待される

ターミナル前面施設の可能性



ドイツ・ミュンヘン空港 Airport Center

地域交流・イベント等に活用できる屋根付き
オープンスペース



シンガポール・チャンギ空港 Jewel

フライトを目的としないお客様も楽しめる施設



羽田空港 羽田エアポートガーデン

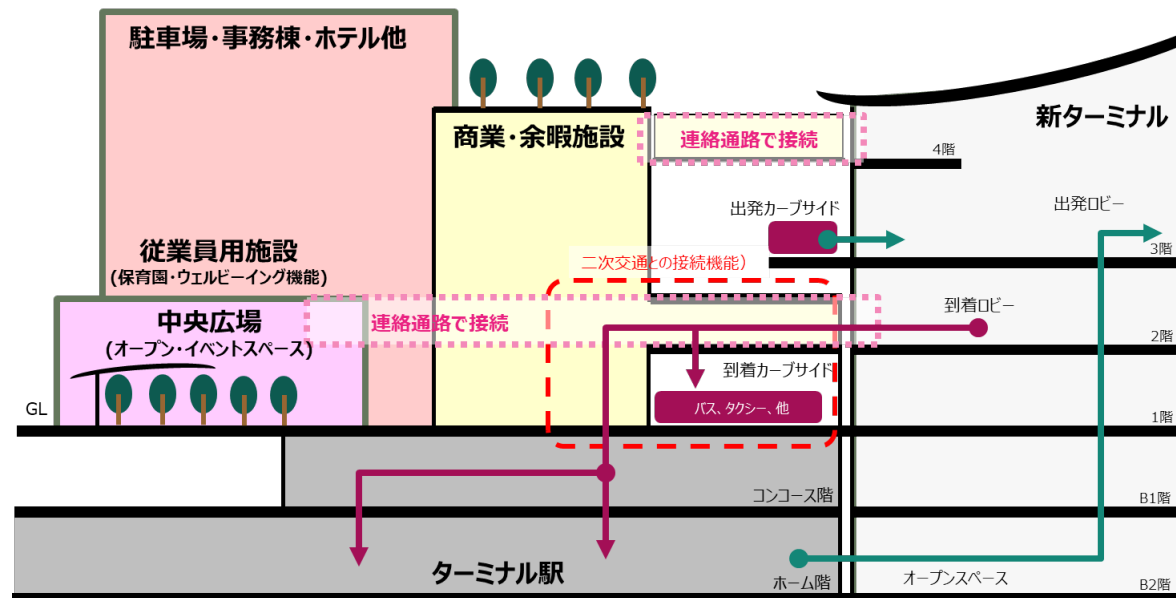
複合商業施設（ホテル・温泉・会議・展示・バス
乗降場なども）



東京八重洲ミッドタウン バスターミナル

東京駅前面に入りきらないバス乗降所を道路を
挟んだ前面施設に集約

ターミナル前面施設のイメージ



- ビジネスジェットは、グローバルな企業活動に不可欠なツールであり、ビジネスジェットを呼び込むことは、我が国の経済にとって非常に重要である。また、ビジネスジェット産業は雇用を創出し、地域経済にも貢献する。そのため成田空港では、以下の実現が求められる
 - 空飛ぶクルマなど先端技術導入による都心アクセスの強化
 - FBO（Fixed Base Operator、運航支援事業者）が一連のサービスを包括的に提供できる施設の整備

空飛ぶクルマなどによる都心アクセスの強化



Joby Aviation S4



出典 PS&S image

- 新たな移動手段として実用化が期待される「空飛ぶクルマ」については、都心と成田空港間を10分台で結ぶことも可能と言われるなど、成田の弱点である従来のアクセスを補完することが期待される
- 2024年7月のパリ五輪や2025年4月の大阪・関西万博での運航の実現に向けて調整が行われている

FBOの整備



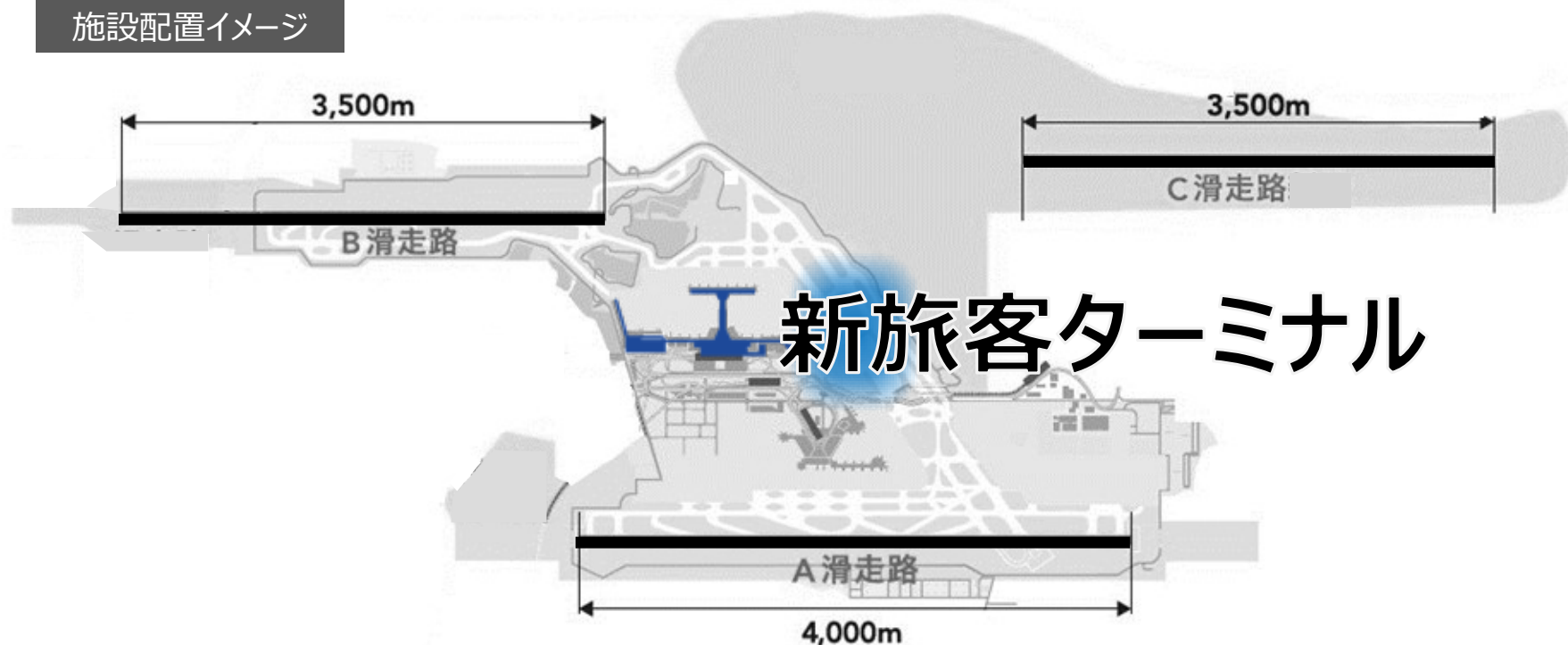
出典 Air elite network

- 海外空港の一部では、ビジネスジェット事業を取り巻く、駐機や給油、機体整備に加え、旅客サービスとして出入国手続き・税関手続き、ラウンジ・会議室、レンタカー・ホテルの手配といった、一連のサービスをワンストップで提供するFBO施設を空港内または空港隣接地に整備している

新旅客ターミナルの配置に関しては、以下の点を満たしていることが望ましい

- 滑走路の配置とバランスの取れた位置にあること
- ある程度まとまりのあるエリアが確保可能なこと
- 既存ターミナルの運用を継続しながら、段階的な整備が可能なこと
- アクセス機能（鉄道・道路）の接続が可能なこと

施設配置イメージ



新旅客ターミナルの形状分類



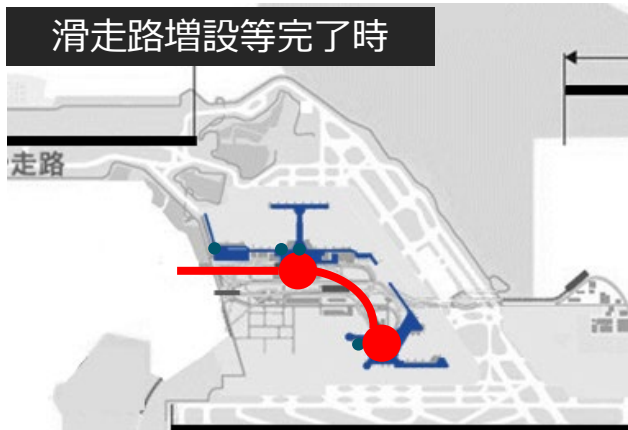
- 海外空港事例を参考に、ワンターミナルの型式をコンコースの配置によって整理したうえで、成田空港の敷地条件を満たす案を作成し比較評価した
- 「旅客利便性」「ターミナル館内オペレーション」「コスト」「技術的成立性」「施設の公平性・柔軟性」「環境負荷低減(建設時含む建物に起因するもの)」に優位性があるロングピア型をベースケースとすることとした
- ロングピア型はコンコースの本数を少なくでき、分岐を減らせるため旅客にとってわかりやすい。エプロンベイも広くでき、航空機の走行性やレジリエンスの点でも優位である
- 「航空機オペレーション」「環境負荷低減（航空機に起因するもの）」といった評価軸に対しては、エプロン誘導経路の設定や滑走路のアサインルールなどの施策も勘案し、成田空港にとって、より総合評価の高い形状にしていけることが必要である

		ショートピア型	ロングピア型		ピア+サテライト型	サテライト型	
1. 旅客利便性	移動距離（歩行距離・時間的距離を含む）	今後のモビリティ導入検討による					
	モビリティ能力						
	わかりやすさ	5	5	4	3	2	2
	階層移動	4	4	4	3	2	2
	乗継しやすさ	5	5	4	3	2	2
2. 航空機オペレーション	航空機の走行距離	3	3	3	3	5	4
	エプロンレイアウト	2	2	2	3	4	4
	レジリエンス	4	5	5	5	4	4
3. ターミナル館内オペレーション	ランニングコスト	5	5	4	3	1	1
	スタッフ配置の効率性	4	4	4	3	2	2
	レジリエンス	4	4	3	2	1	1
4. コスト	整備コスト	3	5	4	3	1	2
	非航空収入の最大化	5	5	4	3	2	2
5. マスタープランの技術的成立性、その他	段階工事の複雑性	3	4	4	2	3	3
	更なる拡張可能性	4	4	4	4	4	4
	公平性、柔軟性	5	4	3	2	1	1
	環境負荷低減①（建設時含む建物に起因するもの）	3	5	4	3	1	2
	環境負荷低減②（航空機に起因するもの）	3	3	3	3	5	4

ワンターミナルの整備ステップイメージ

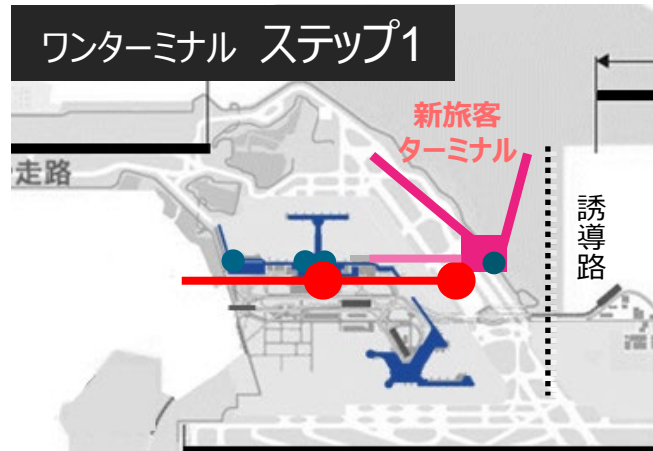
- 現ターミナルを運用しながら段階的にワンターミナルを整備。段階的な整備計画として、以下の一例があげられる

滑走路増設等完了時



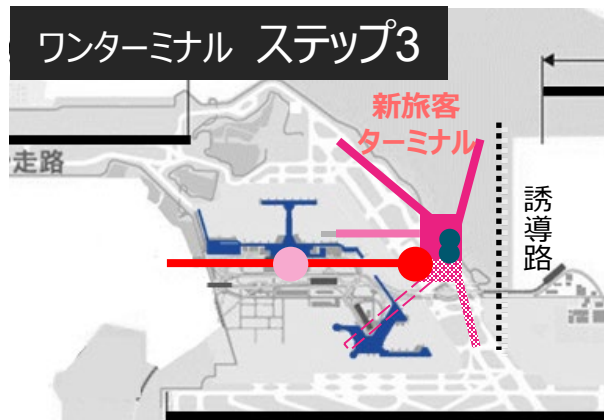
- ・ C滑走路等の整備により、滑走路の処理能力は大幅に向上
- ・ 東西誘導路を南側へ盛替え、T2南側エリアで新ターミナルの東側半分及び新駅等整備着手

ワンターミナル ステップ1



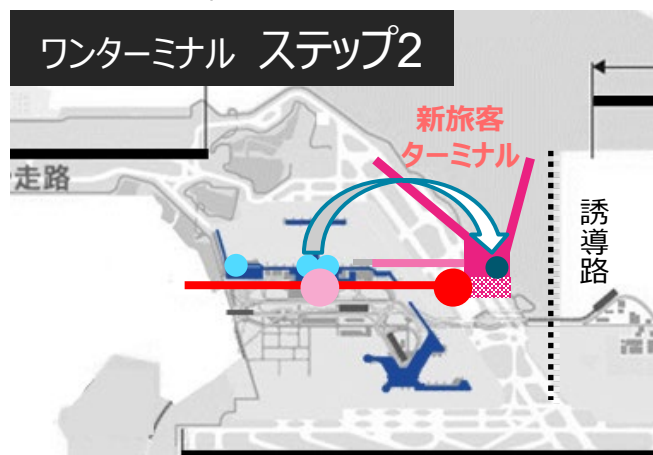
- ・ 新ターミナルの半分と新駅供用開始
- ・ 新ターミナルとT2・T3を暫定的なコンコースで接続して一部、一体的運用
- ・ 現在の成田空港駅（成田第1ターミナル）は閉鎖
- ・ T1に関する駐車場やエアサイド機能等の一部施設の運用は柔軟に対応可能

ワンターミナル ステップ3



- ・ 外部環境や経営状況に応じてT1跡地に本館やコンコースを増築

ワンターミナル ステップ2



- ・ 速やかに増築し、全ての本館機能を集約
- ・ T2・T3に関する駐車場やエアサイド機能等の一部施設の運用は柔軟に対応可能

- 鉄道駅
- 本館機能 (CIQ等)

■ 成田空港の目指すべき姿

■ 旅客ターミナル施設

- 旅客ターミナルの目指すべき姿
- 目指す姿の実現に向けた施設の方向性
 - ・ ターミナルの分類と特徴
 - ・ ワンターミナルを指向する理由
 - ・ 旅客ターミナルの集約による効率化イメージ
 - ・ 旅客の利便性、快適性、体験価値の向上
 - ・ 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応
 - ・ 災害に強い空港運用と高レジリエンス、空港の脱炭素化による持続可能な社会の実現
 - ・ ターミナルと前面エリアの一体的施設計画のイメージ
 - ・ ビジネスジェット施設の目指すべき姿
- 新旅客ターミナルの配置条件、形状分類
- 段階整備イメージ

■ 貨物施設

➤ 貨物施設の目指すべき姿

- ・ 貨物地区の集約
- ・ 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用
- ・ 自動化による効率化
- ・ 集約と棟間搬送導入による効果
- ・ 空港隣接地との一体的運用（イメージ）

■ 空港内道路のアクセシビリティ強化

■ 空港全体ゾーニング・整備スケジュールイメージ

■ 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

直送貨物のみならず、トランジット需要も取り込むことで国際航空物流ネットワークを充実させるべく、航空物流における効率性・生産性をめぐる複合的な課題に適切に対応することにより、東アジアの貨物ハブを目指します

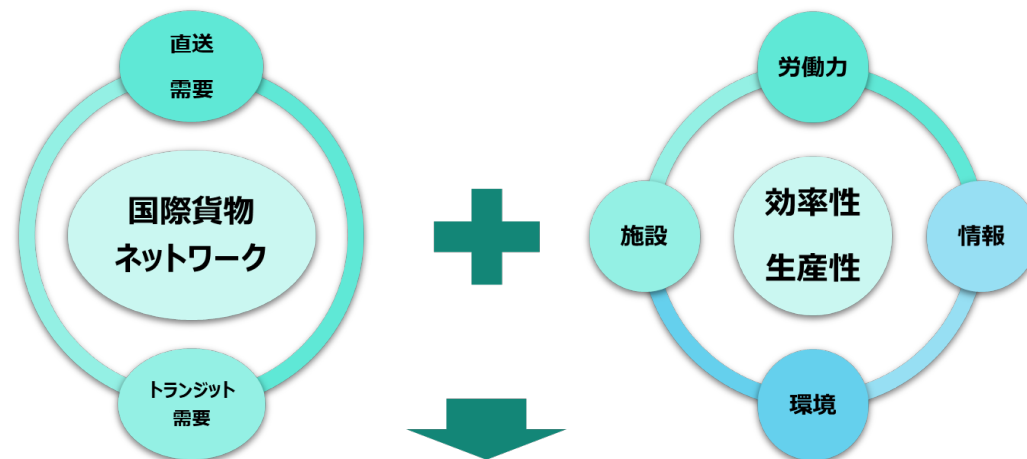
国際物流拠点として成田空港が果たすべき使命

日本の産業経済活動・国民の社会生活を支える一大貿易港

日本及び世界の重要物資を扱う物流戦略拠点

これを将来に亘って確保するため、トランジット貨物も取り込みネットワークを維持・拡充し、物流事業者が使いやすい空港を実現

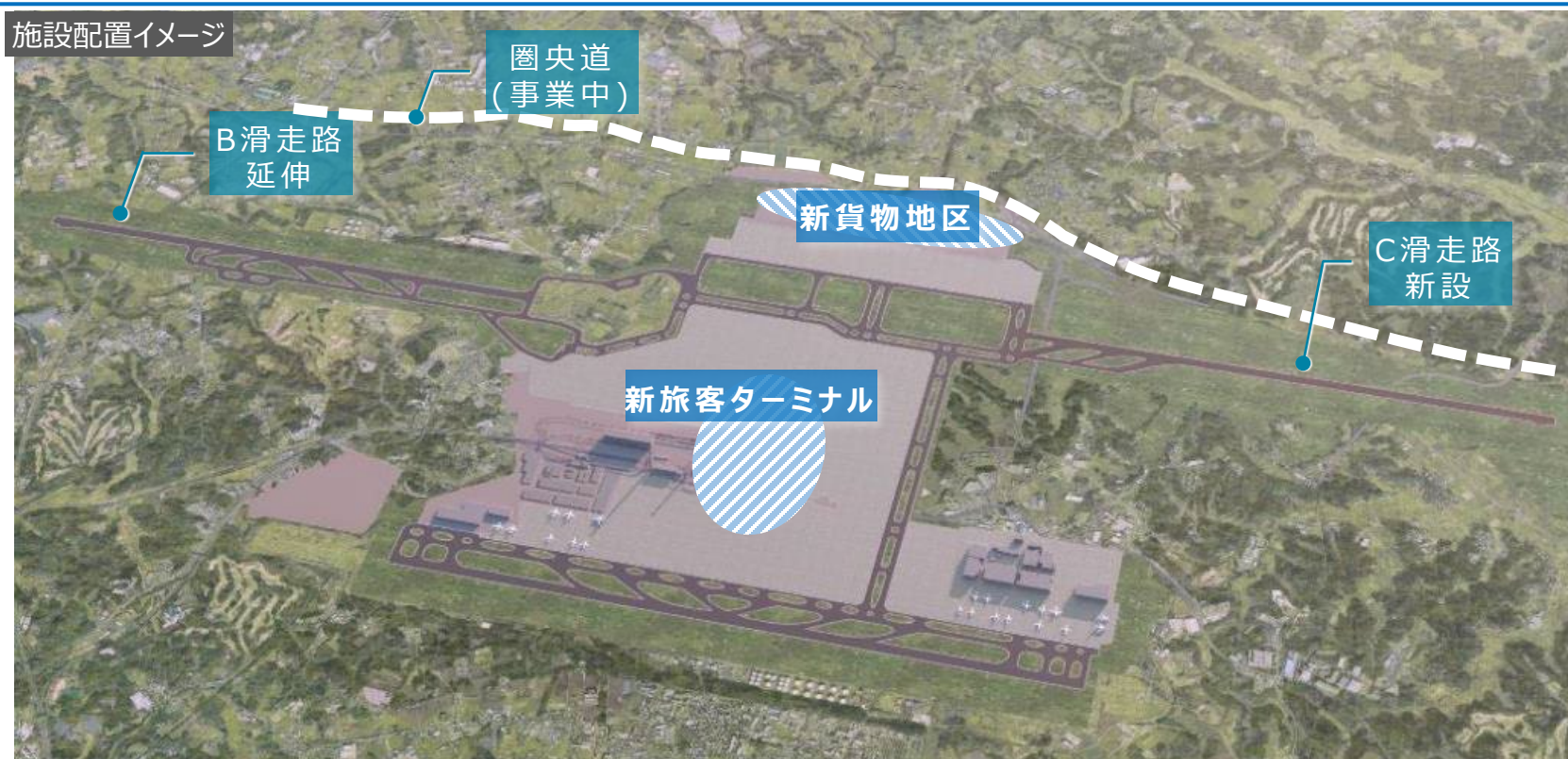
企業・国家にとって、国際競争力上も経済安全保障上も重要な社会的意義



東アジアの貨物ハブ

- 空港内で分散している貨物地区及び空港周辺のフォワーダー施設を集約することによるコスト、リードタイム削減
- 労働力減少が見込まれる中、貨物地区、施設毎に分散している労働力を集約し最大限活用する
- 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本化
- 圏央道新規IC※からのスムーズなアクセスによる物流コスト及びリードタイムの削減。

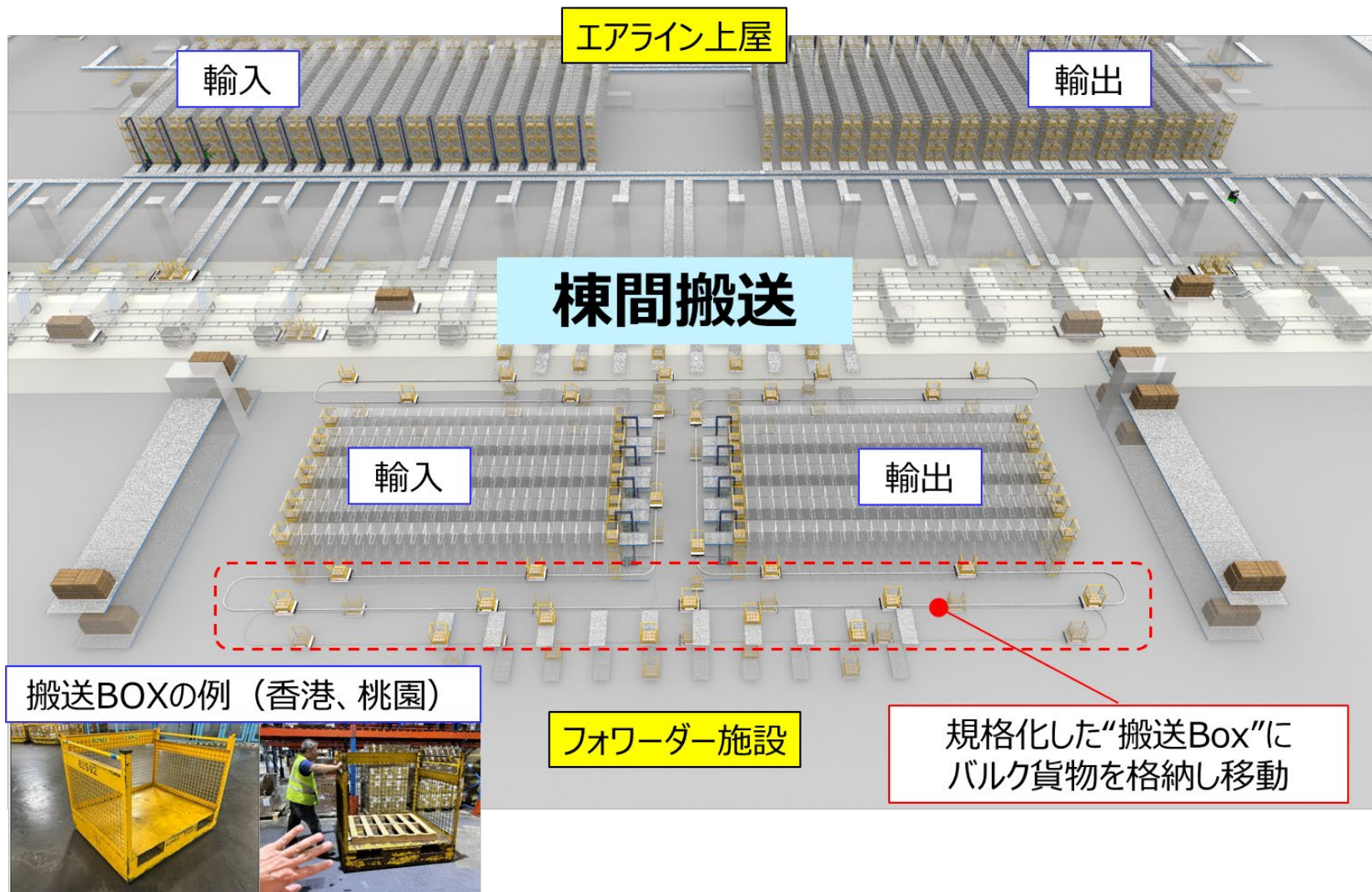
※圏央道新規ICは、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。



- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区の配置のイメージを記したものです。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用

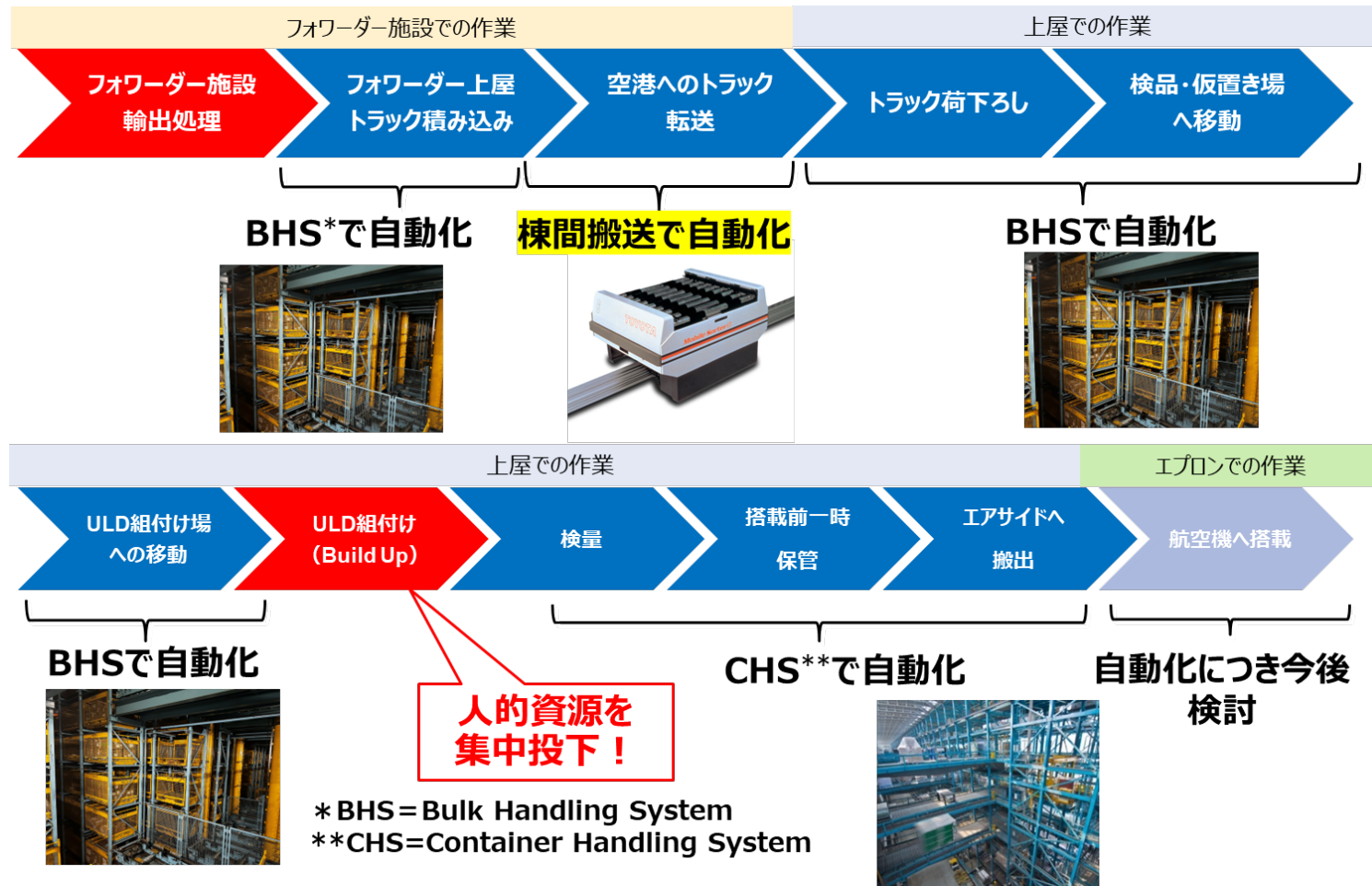
- 貨物上屋とフォワーダー施設のゼロ距離化により、物流のムダを削減
- 航空会社とフォワーダーの連携によるトランジット需要の取り込み



自動化による効率化

- 徹底的な自動化・機械化による世界最高水準の効率性・生産性向上
- 新貨物地区内における貨物荷姿の標準化
- 人手による作業の選択と集中による労働環境の向上

青は自動化部分、赤が人手を集中投下する部分



物流の効率化

- フォワーダー施設と貨物地区、貨物地区の上屋間で生じていたトラック、ドーリーによるムダな移動をなくすことで、物流の効率化及びリードタイム、環境負荷の削減が見込まれる。
- 自動化設備の導入による徹底的な省人化、生産性の向上を行い、人手不足の時代に対応する。

トランジット貨物取り込みの拡大

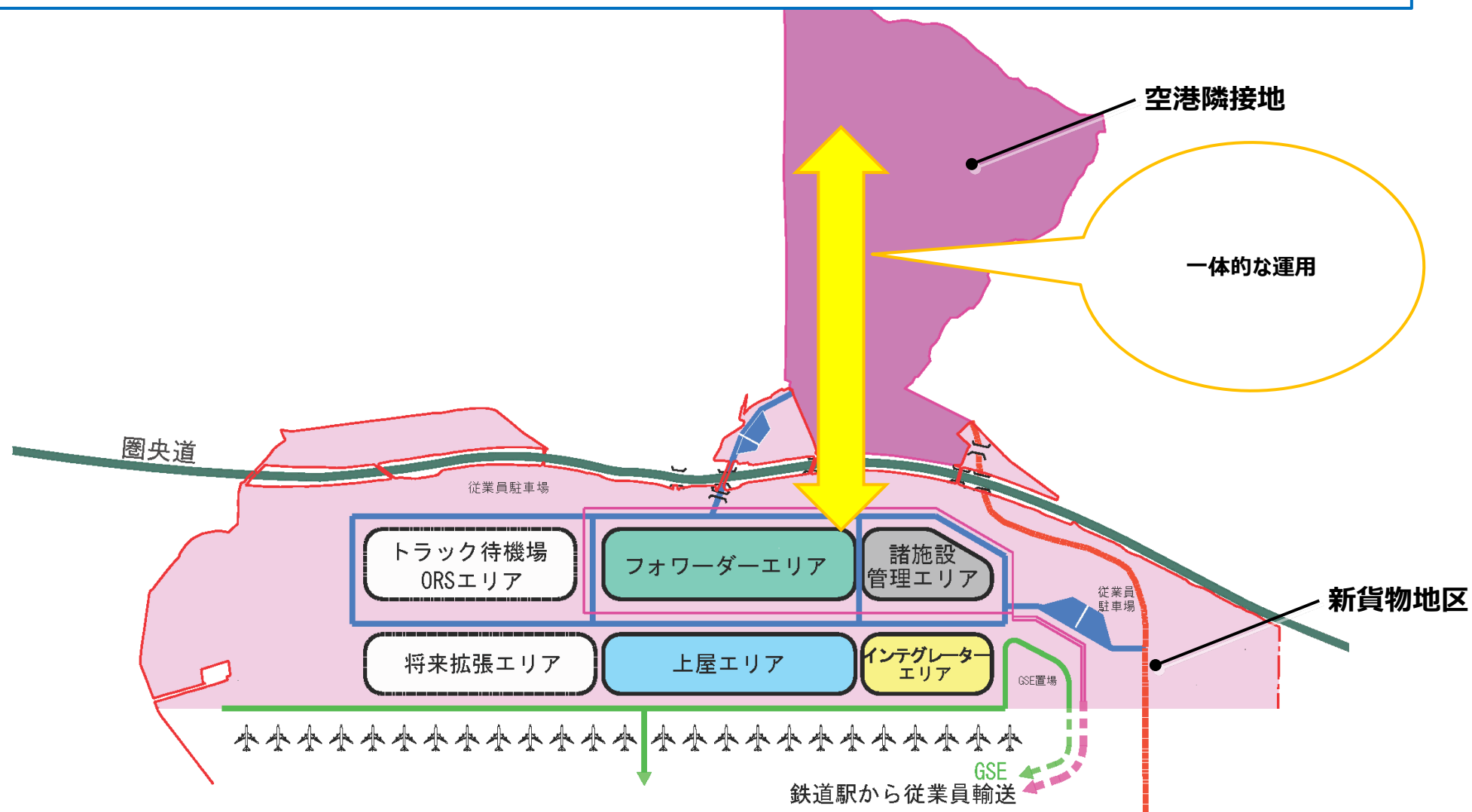
- フォワーダー施設にトランジット貨物を引き込み、最終目的地別に混載を組み合わせることで、運賃競争力の向上が見込める。これにより成田空港をトランジット拠点化を目指す。
- このオペレーションを実現するためには、エアライン上屋、フォワーダー施設といった国際航空物流機能を1カ所に集約して設置することが必要となる。

貨物引渡、引取体系の改善

- エアライン上屋、フォワーダー施設間でトラックを使用せず、完全無人搬送とすることで、荷待ちが一切生じず、必要なタイミングで貨物の移動が可能となる。
- 輸入の貨物については、荷主の指示を待つことなく、輸入許可となった貨物から順次フォワーダー施設に移動しておくことで、貨物引き取りの平準化が実現する。
- 荷主からの納品指示を受ける時には、すべての貨物がフォワーダーの手元に揃っていることになる。従って、直ちにトラックを呼び出し、積み込みを開始することが可能となる。
- トラックによる輸送能力が不足する時代に対応した問題解決の手段となり得る。

空港隣接地との一体的運用（イメージ）

- 新貨物地区と空港隣接地との一体的運用を通じ航空物流と親和性の高い新たな需要を誘致
- 新貨物地区と空港隣接地を一団の土地とし総合保税地域化し、効率性・生産性向上



■ 成田空港の目指すべき姿

■ 旅客ターミナル施設

- 旅客ターミナルの目指すべき姿
- 目指す姿の実現に向けた施設の方向性
 - ・ ターミナルの分類と特徴
 - ・ ワンターミナルを指向する理由
 - ・ 旅客ターミナルの集約による効率化イメージ
 - ・ 旅客の利便性、快適性、体験価値の向上
 - ・ 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応
 - ・ 災害に強い空港運用と高レジリエンス、空港の脱炭素化によるサステナブルな社会の実現
 - ・ ターミナルと前面エリアの一体的施設計画のイメージ
 - ・ ビジネスジェット施設の目指すべき姿
- 新旅客ターミナルの配置条件、形状分類
- 段階整備イメージ

■ 貨物施設

➤ 貨物施設の目指すべき姿

- ・ 貨物地区の集約
- ・ 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用
- ・ 自動化による効率化
- ・ 集約と棟間搬送導入による効果
- ・ 空港隣接地との一体的運用（イメージ）

■ 空港内道路のアクセシビリティ強化

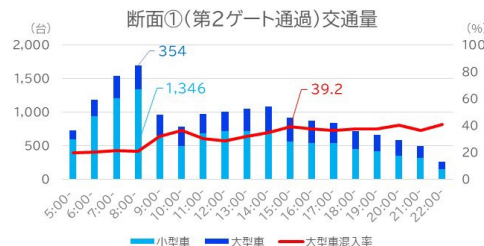
■ 空港全体ゾーニング・整備スケジュールイメージ

■ 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

空港内道路のアクセシビリティ強化

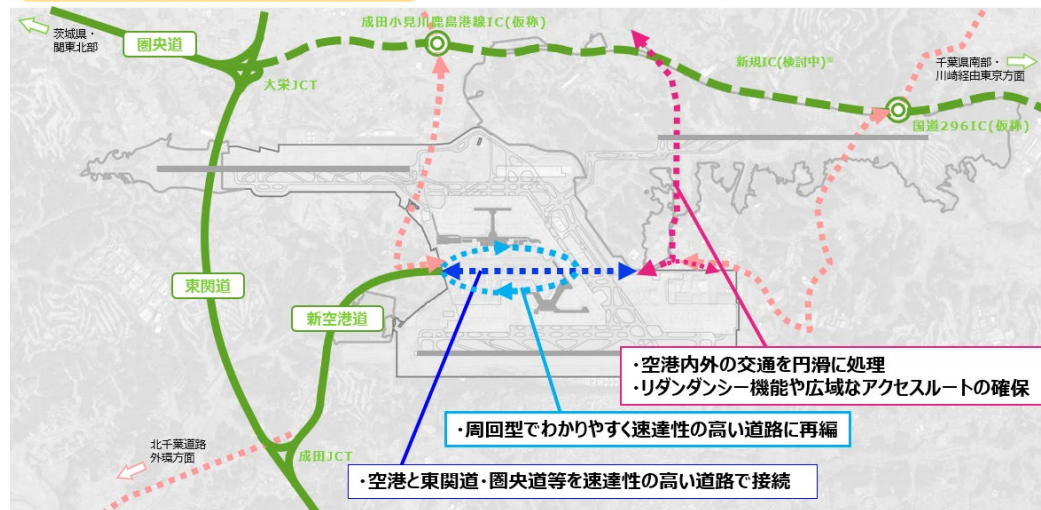
- 空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路もわかりやすく速達性の高い道路に再編し、首都圏及び各方面からの道路アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保を図る

1. 空港内道路の課題



- 旅客・貨物・従業員動線が混在し、分岐が多く判りにくい
- 平面交差点が多いため、速達性が低い
- 目的地別の動線になっていないため、大型・普通車が混在
- 道路線形に起因し施設間のアクセスに大きな偏りが発生

2. 再編全体コンセプト

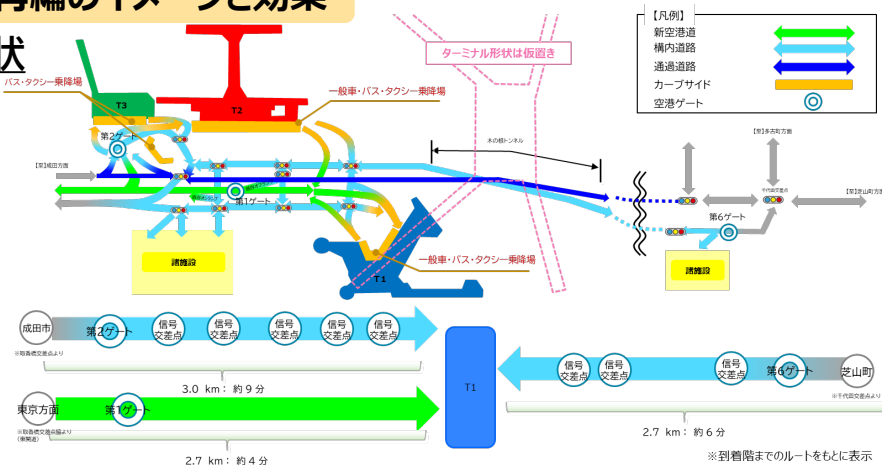


※新規ICについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

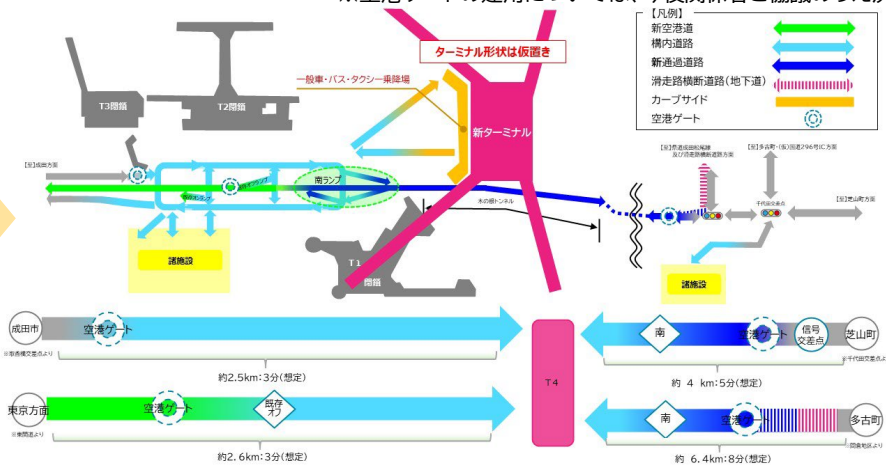
※空港ゲートの運用については、今後関係者と協議のうえ決定

3. 再編のイメージと効果

現状

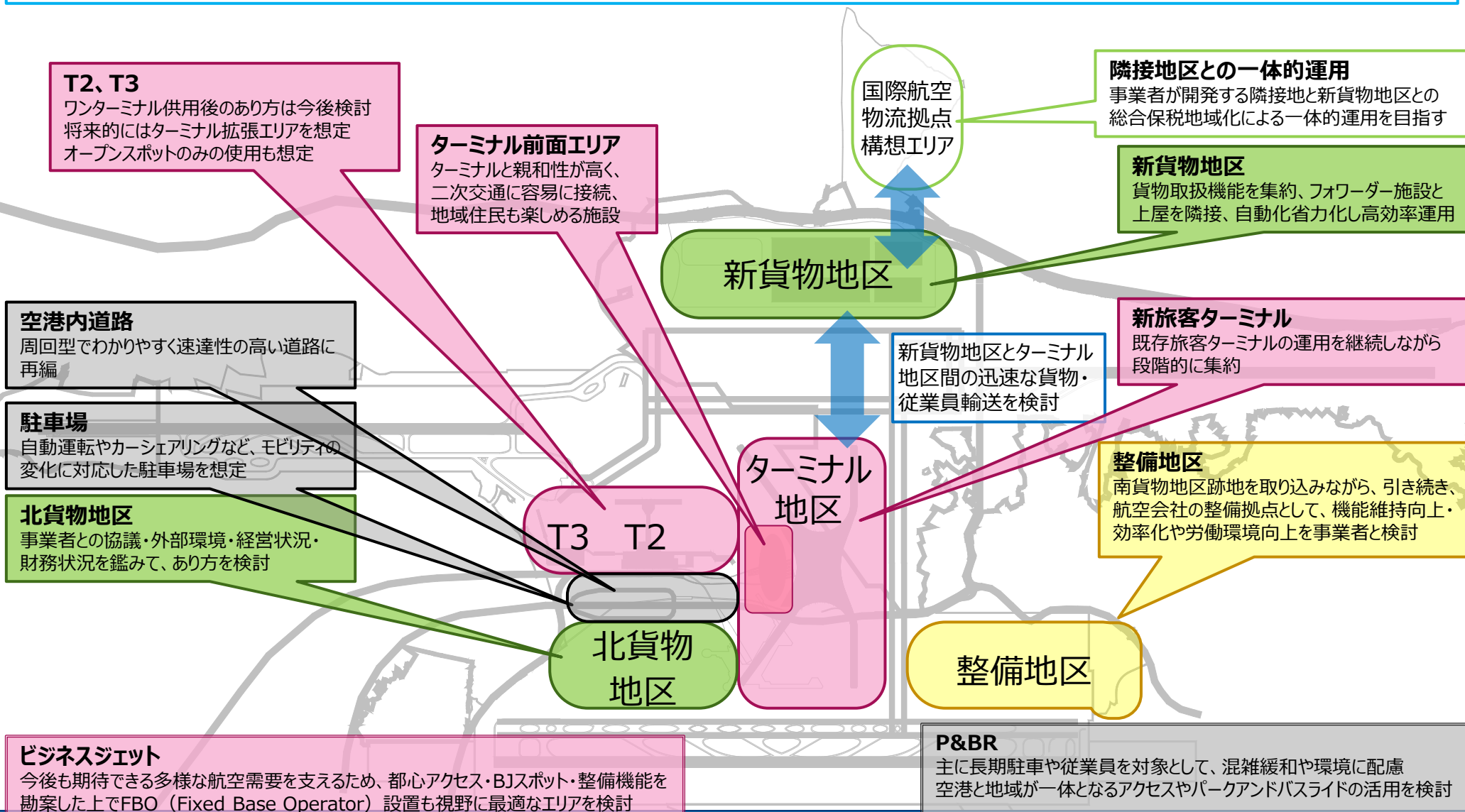


再編後



空港施設全体のゾーニングイメージ

- 空港施設全体のゾーニングイメージは以下の通り



発着回数・旅客数・航空貨物取扱量の予測 各施設の想定規模・整備スケジュールイメージ



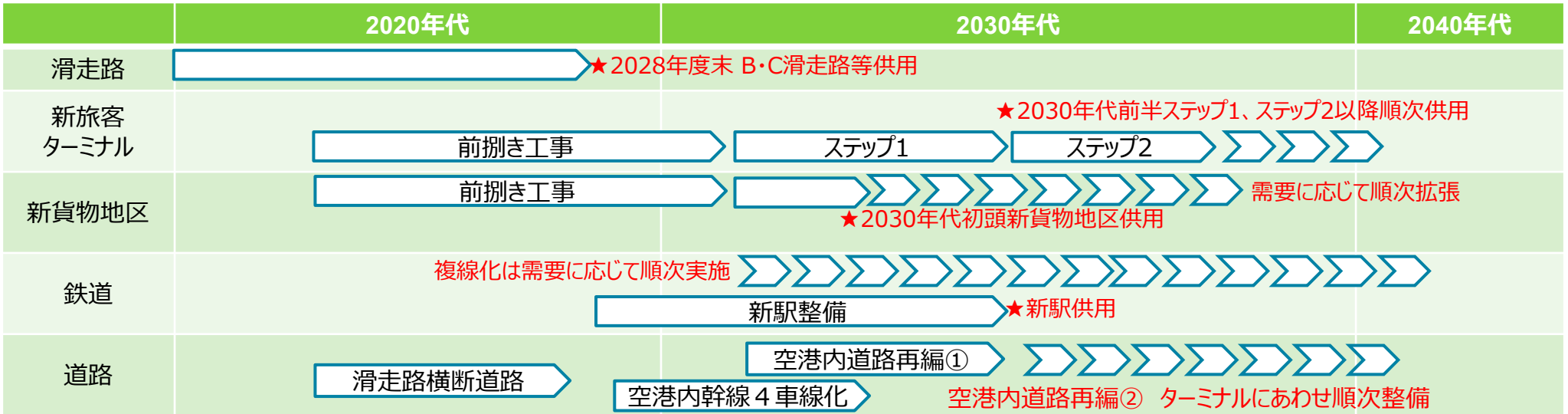
			50万回年次		旅客数（人）		貨物量(トン)	
四者協提示需要予測（2016年）			2030年代初～2040年代後半		7,500万		300万	
	現状（2024年6月時点）		ステップ1，2完了時		ステップ3完了時			
	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模		
エプロン	34万回/年	160スポット※1 （固定74.5）	40万回/年	170～180スポット※1※2 （固定90程度）	50万回/年	180～190スポット※1 （固定100程度）		
旅客 ターミナル	5,700万人/年	延べ面積 97万㎡	6,600万人/年	延べ面積 110万㎡程度 ※3（T2＋T3＋T4）	7,500万人/年	延べ面積 95～115万㎡		
貨物上屋	240万t/年	延べ面積 28万㎡ うち貸付エリア 20万㎡	280万t/年※4	延べ面積 16.5万㎡ うち作業エリア13.8万㎡ （北貨物地区含まず）	350万t/年※4	延べ面積 20万㎡ うち作業エリア16万㎡ （北貨物地区含まず）		

※1 スポット数はワイドボディ換算(WBE)で算出(コードC1機はE0.5機に相当)

※2 オープンスポット増設により50万回対応可能

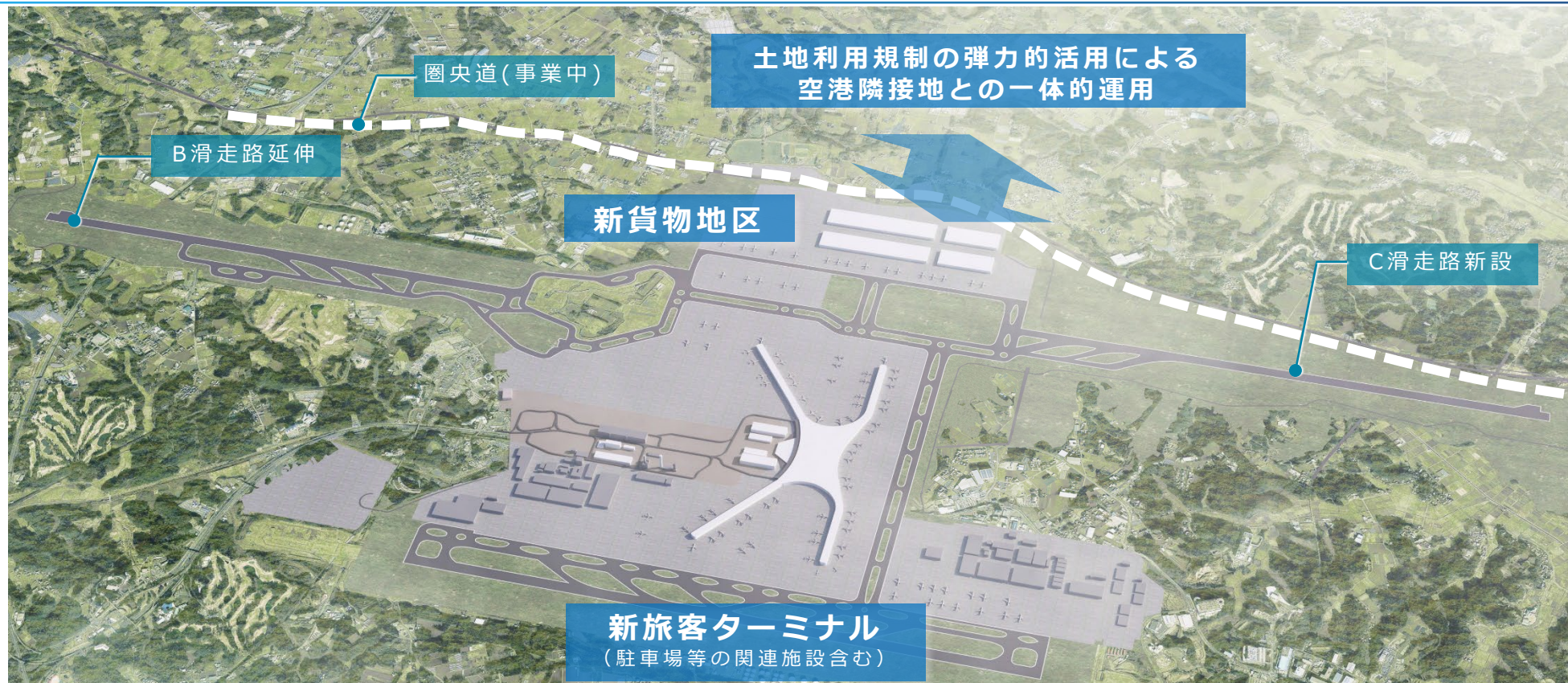
※3 サービスレベル見直しにより50万回対応可能

※4 +10%程度の季節変動を見込む



新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



現在の成田空港



- ・イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
- ・既存施設（貨物施設、整備関連施設等）については、現状のまま示しております。
- ・配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

