

成田国際空港における脱炭素の取組み

2026年7月29日

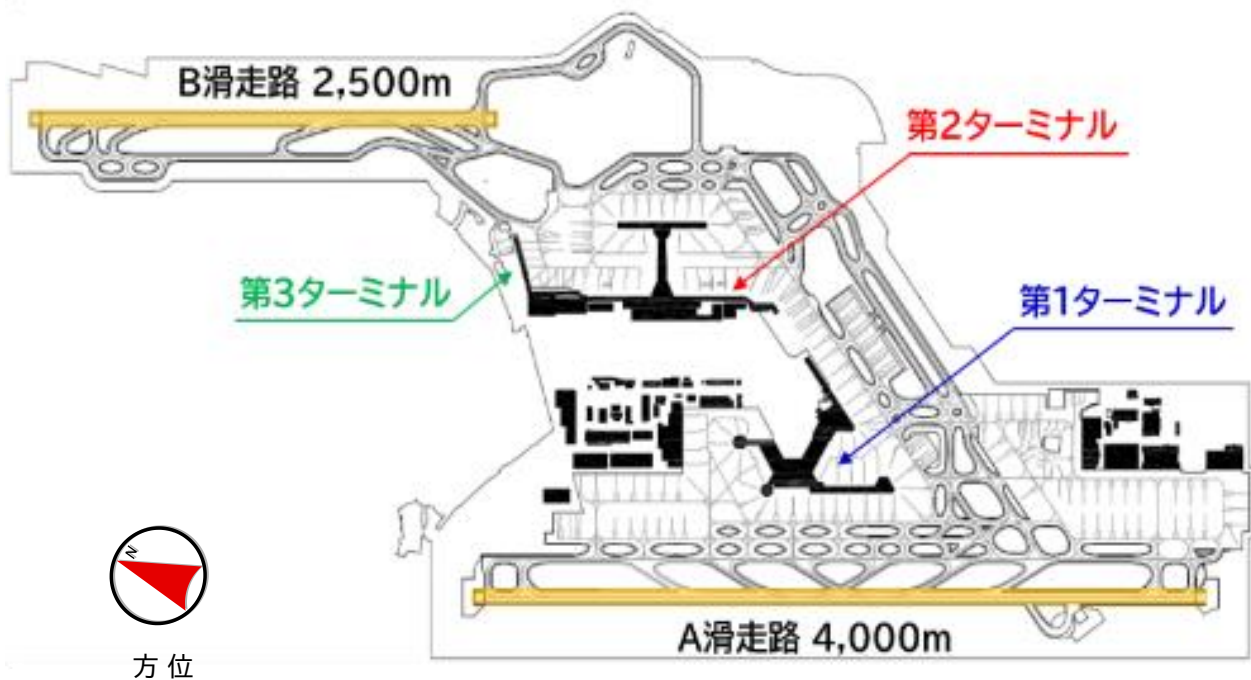
成田国際空港株式会社

サステナビリティ推進室

北川 真人



成田空港の概要



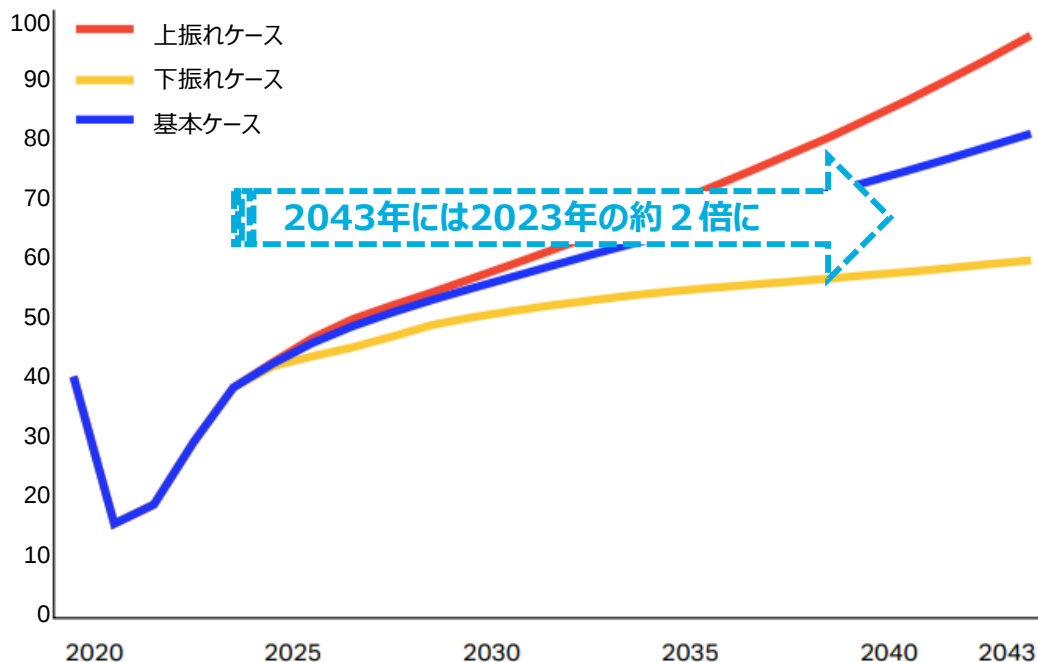
運営主体	成田国際空港株式会社 (株主：国交省91.66%、財務省8.34%)	運用時間	24時間 ※離着陸制限(カーフェュー) A滑走路:24時～6時 B滑走路:23時～6時
滑走路	A滑走路 4,000m×60m B滑走路 2,500m×60m	ターミナル 処理能力	第1ターミナル : 2,500万人 第2ターミナル : 1,700万人 第3ターミナル : 1,500万人

IATAによる航空需要予測

- IATA（国際航空運送協会）の2024年2月の予測では、世界の航空旅客数はコロナ禍から急回復し、今後20年で2023年比約2倍となる見込み
- 地域別の成長率ではアジア地域がもっとも高く今後20年で2023年比2.5倍超と予測

世界の航空旅客数の成長予測

世界の航空旅客数（億人）



地域別成長率

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%

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

増大する首都圏航空需要の受け止め

中長期的に世界の航空需要は増大



我が国の国際競争力維持、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

第2の開港プロジェクト

1 B滑走路の延伸・C滑走路の新設等による更なる機能強化

国家プロジェクトとして空港拡張により、年間発着容量を現在の年間34万回から50万回に拡大。

3 新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

世界最高水準の物流効率性の追求、乗越需要の取り組み、空港隣接地との一体的運用を実現。

北側に1,000m延伸

2 旅客ターミナルを再構築し集約型のワンターミナルへ

本館機能の集約化により乗継利便性の向上、従業員の働きやすさを追求した運用効率化・省力化の推進、災害や環境に配慮した次世代型ターミナルの実現。

3,500mの滑走路を新設

地域と空港の相互連携による一体的・持続的发展

周辺地域と空港が一体となって発展するべく、各ステークホルダーと連携しながら、“誰もが輝き、世界と響き合う「フラグシップ・エアポートシティ」”を実現。

さまざまな選択肢で空港全体としての最適アクセスを実現

鉄道アクセスの利便性向上・輸送力増強に加え、道路アクセシビリティの向上及びリダンダンシーを確保。

最終とりまとめ概要

1. 検討の背景

- 成田空港においては滑走路の増設等を内容とする「更なる機能強化」が進められており、これにより年間発着容量が34万回から50万回に増加。
 - これに伴って旅客・貨物の取扱が大きく増加※することから、旅客取扱施設、貨物取扱施設、鉄道アクセスの機能強化が喫緊の課題。
- ※ 50万回時において、旅客数は年間7,500万人（2025年度実績：4,077万人）、貨物量は年間300万トン（2025年度実績：194万トン）

2. 旅客取扱施設

【配置・形状】

- 集約ワンターミナル方式によるロングピア型の施設整備を目指す。
- ワンターミナル化までの間既存施設を活用しながら段階的に整備。



【機能】

- 旅客取扱施設は空港の顔であり、人・航空事業者等に選ばれ続ける質・魅力を兼ね備えた施設を整備。交通結節点、商業施設・オフィス等の都市機能を持たせ、滞在価値を最大限高める施設展開。
- 鉄道等の二次交通との接続拠点として、駅と直結させて、直感的で分かりやすい動線を確保することに加え、「SORATO NRTエアポートシティ」との連携拠点の役割を担う施設づくりを目指す。

＜新ターミナルと駅の接続エリアのイメージ＞



＜ターミナル内の新モビリティのイメージ＞



＜段階整備のイメージ＞



- 世界最高水準の乗継利便性を実現するための新ターミナル内及び新旧旅客取扱施設間への新たな交通システムの導入等を目指す。
- このほか、世界最高水準のDXの導入、ウェルビーイング施設の整備、ビジネスジェット施設の整備、脱炭素化、構内道路施設の整備も実施。

（※） 今後の検討状況や関係機関との協議等により、形状変更等が生じる場合がある。

最終とりまとめ概要

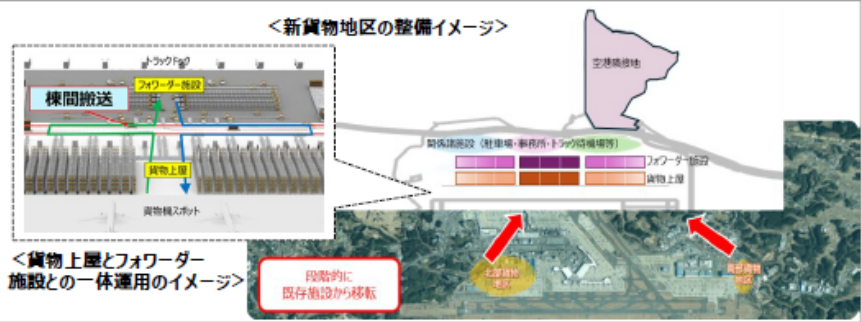
3. 貨物取扱施設

【配置】

- 空港敷地内で分散している国際航空物流機能を集約。
- 新貨物地区と圏央道を挟んで隣接するエリアとの一体的運用を図る。

【機能】

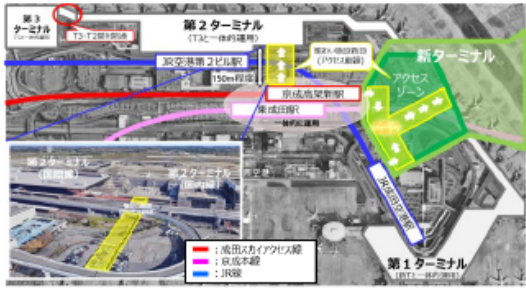
- 自動搬送システムの導入など世界最高水準の効率性等を実現。新貨物地区と隣接地、成田・羽田間の貨物搬送の自動化等も目指す。
- 都心とのアクセス等を考慮した広域道路ネットワーク整備の検討を推進。



4. 鉄道施設

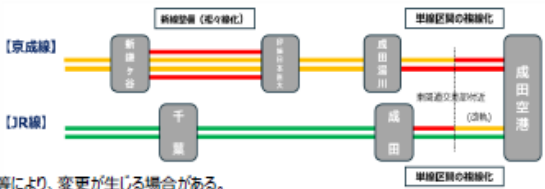
【空港駅の改良等】

- 成田スカイアクセス線について高架新駅等を整備。JR線は両空港駅を活用してホーム増強・両駅間の複線化。



【その他の改良等】

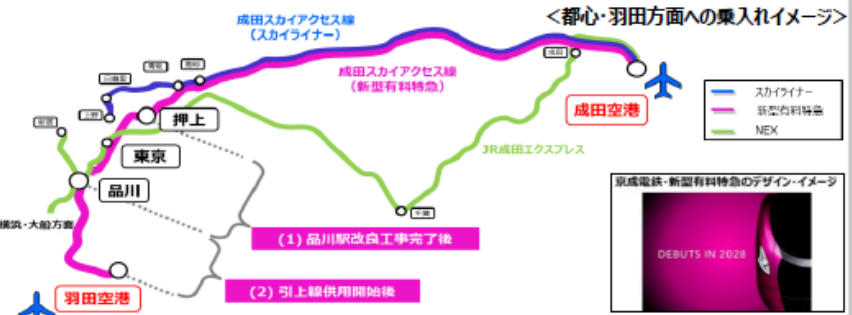
- 空港敷地外においても複線化や新線整備等を実施。



(※) 今後の検討状況や関係機関との協議等により、変更が生じる場合がある。

5. 都心乗入れ

【京成電鉄の新型有料特急の都心・京急線羽田方面への乗入れ等】

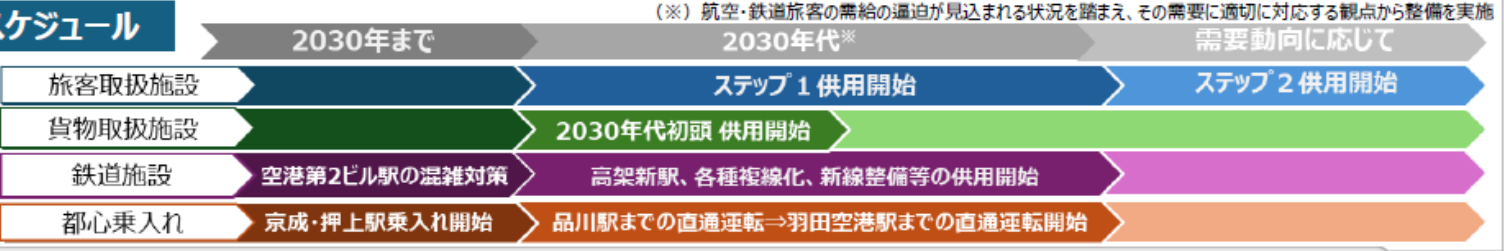


鉄道事業者間等で引き続き、技術面・運用面の課題について協議。このほか、JR東日本の羽田空港アクセス線（仮称）を活用した乗入れの検討が望まれる。



6. 今後のスケジュール

- 更なる具体化に当たっては検討体制を構築し、今後の諸条件の変化を踏まえ柔軟に対応。



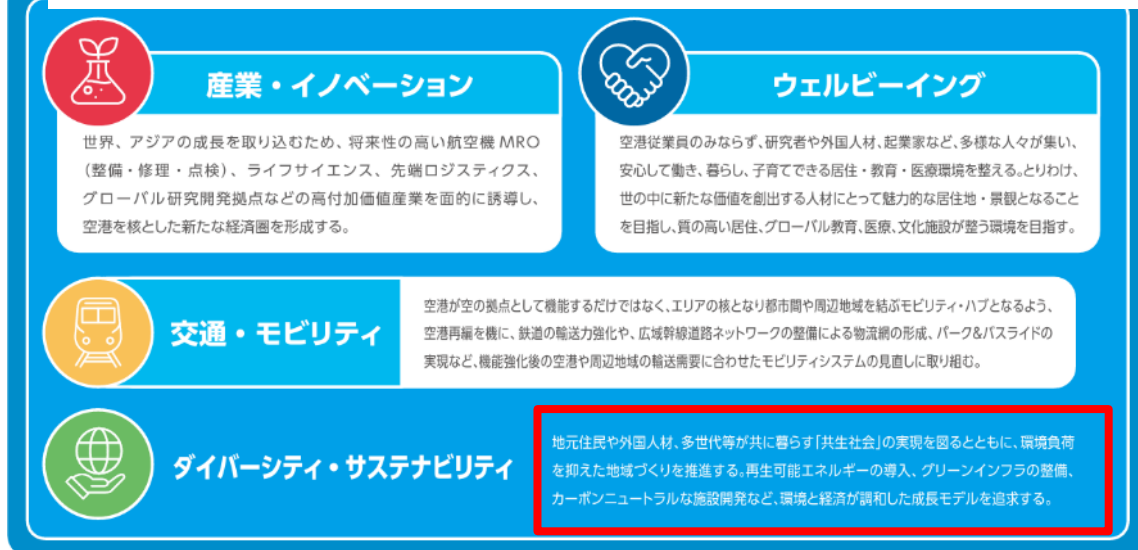
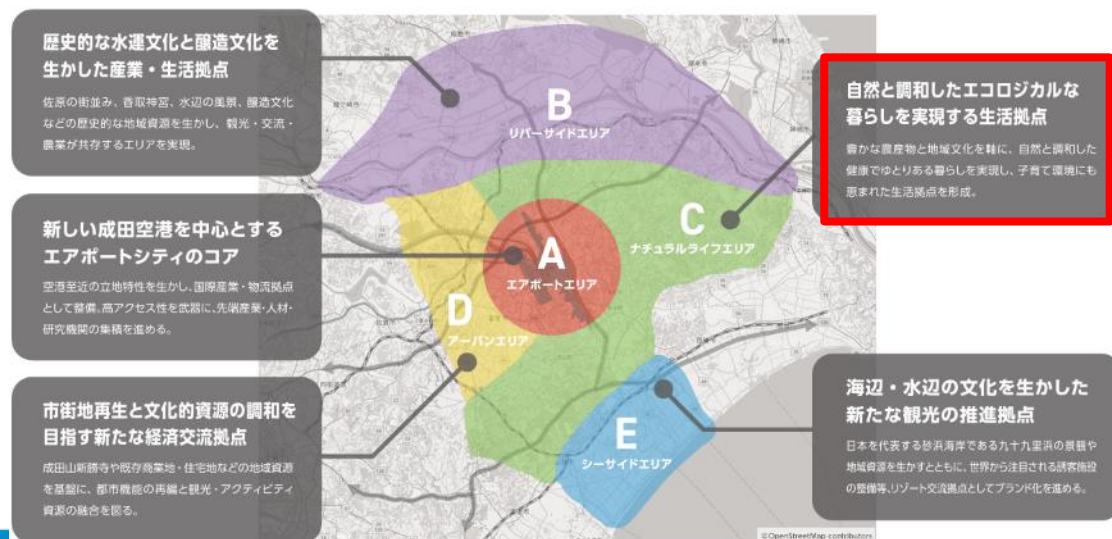
SORATO NRT エアポートシティ構想



✦ **環境負荷低減**も重要な
コンセプトの一つ

✦ **農業・林業由来の資源がSAF
等のバイオ燃料の原料となる
可能性**

⇒ 既存農業残渣の有効活用
だけでなく、耕作放棄地
における耕作復活の可能性



サステナブルNRT2050におけるCO₂削減目標

- ✈ 空港運営会社のネットゼロや、ステークホルダーを含む空港全体の数値目標を掲げるのは、国内空港初（2021年3月発表）



2050年度目標（長期）

- NAAグループが排出するCO₂をネットゼロにします
- 成田空港から排出されるCO₂を2015年度比で50%削減します

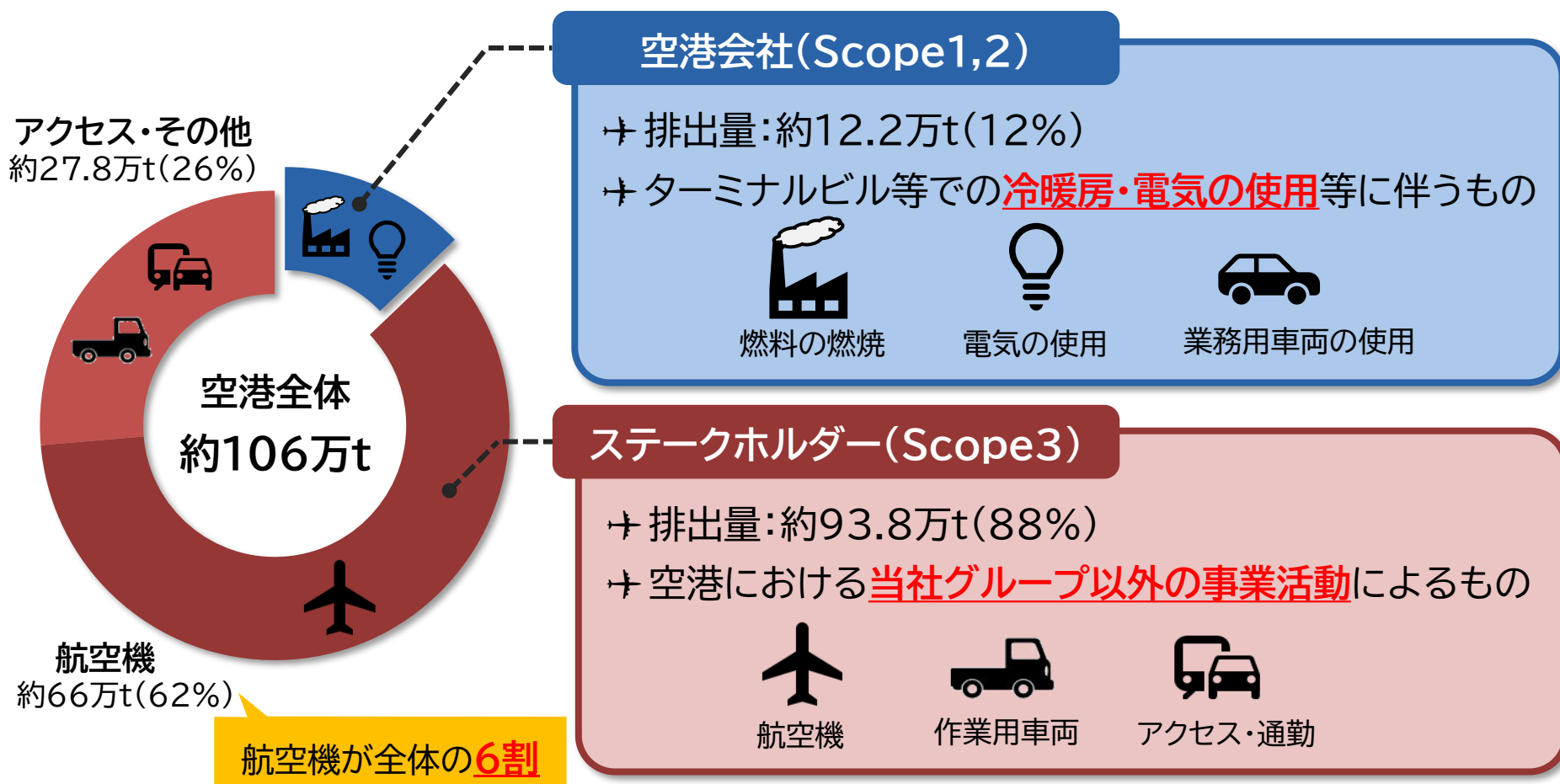
2030年度目標（中期）

- NAAグループが排出するCO₂を2015年度比で50%削減します
- 成田空港から排出されるCO₂を2015年度比で発着回数1回あたり30%削減します
- NAAの「ネクストアクション」を定めてCO₂削減を推進します
- 更なる機能強化における環境負荷低減の取り組みを推進します



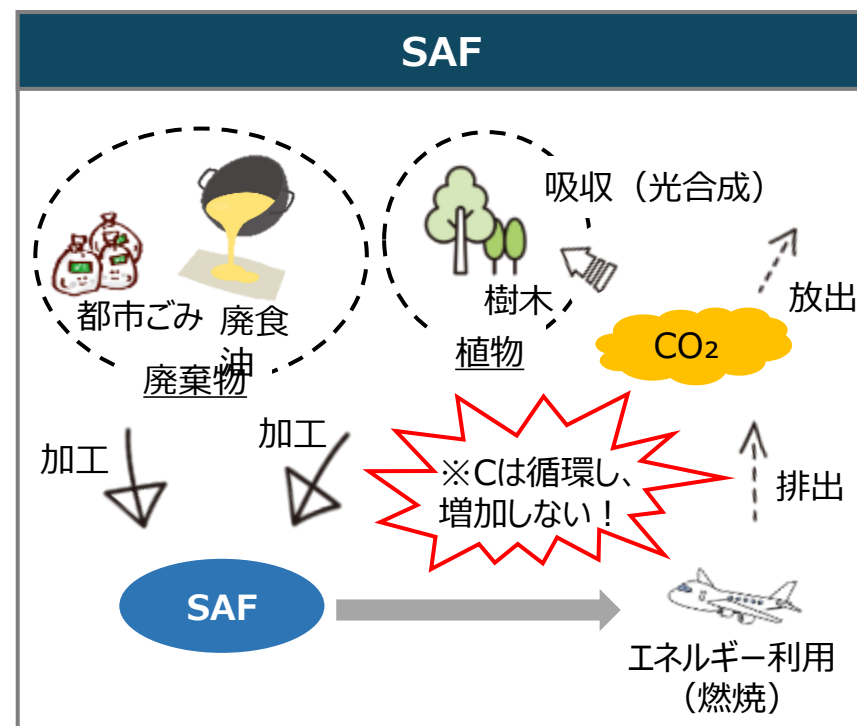
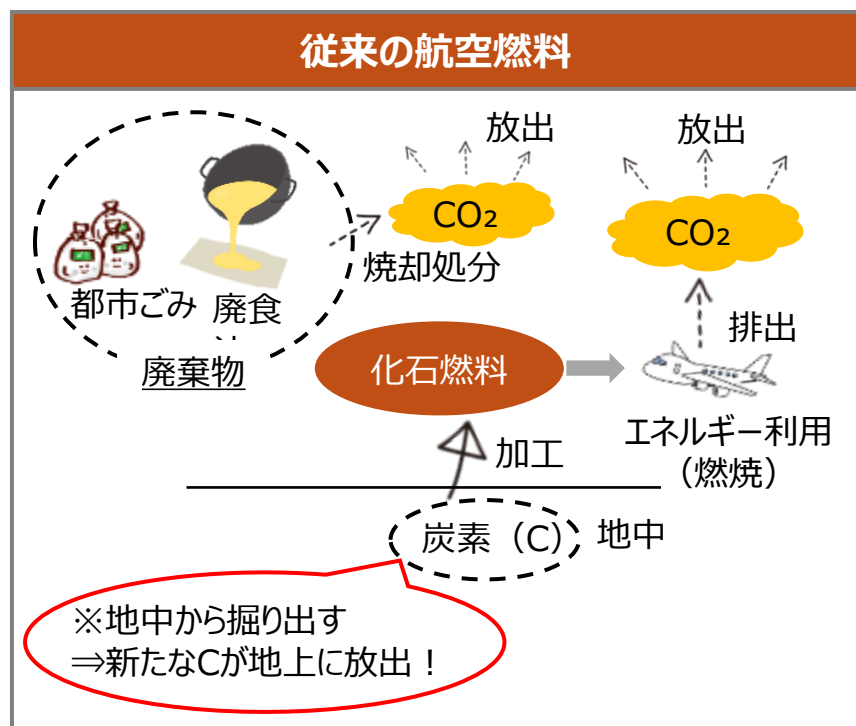
成田空港におけるCO₂排出量(2024年度)

- ✦ 成田空港のCO₂排出量のうち、**航空機の排出が約6割**
- ✦ 削減のポイントは、**航空機・車両・施設**



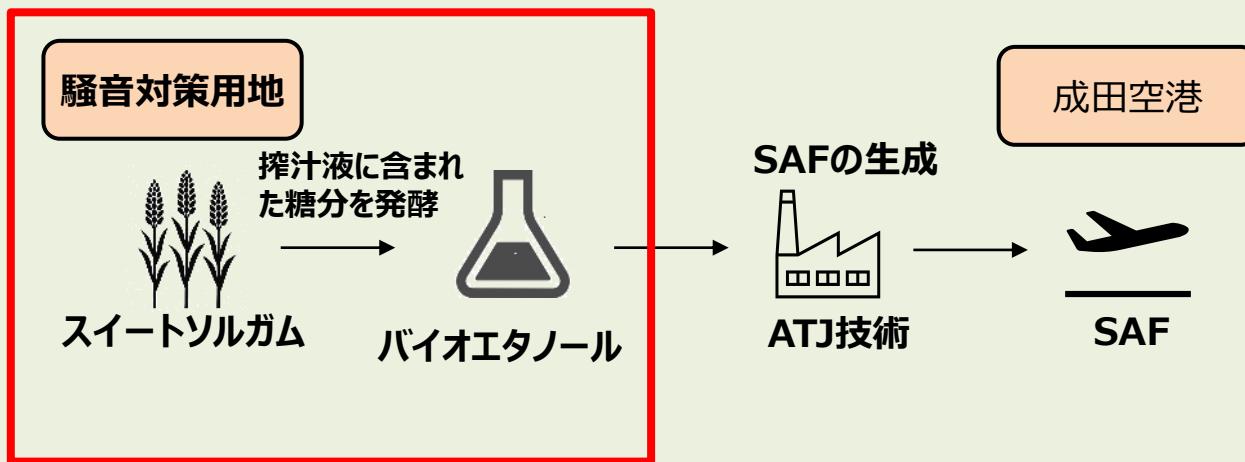
SAFとは

- ✦ **持続可能な航空燃料**（Sustainable Aviation Fuel）のこと
- ✦ **非化石由来**である動植物油脂や廃食油、都市ごみ等を原料として製造
- ✦ 従来の航空燃料に最大で**50%まで混合**することが可能
- ✦ 混合SAFは従来の航空燃料と**同等の品質基準**が適用される
- ✦ **SAF専用施設は不要**で、**既存施設を使用**できる



SAFの地産地消に向けた実証実験

本実証実験範囲



空港周辺におけるSAF生産と空港におけるSAF消費(地産地消)を促す
栽培場所: 成田市荒海(A滑走路北側にある当社所有地約1,000㎡の騒音対策用地)

NEWS RELEASE



Narita Airport

2022年11月18日

早生桐の実証事業をスタートします！ ～国内空港初！CO₂の新たな吸収源対策！～

成田国際空港株式会社（代表取締役社長：田村 明比古）は、株式会社ナリコー（代表取締役社長：加瀬 敏雄）と共同で、早生桐を活用したCO₂排出量削減に向けた実証事業を行います。

本事業は、成田空港周辺の約1,700㎡の傾斜地に早生桐を80本程度植樹し、成長に伴って吸収するCO₂の環境価値化及び成木の販売による収益化により、持続可能な施策とすることを目指して実証を行うもので、国内空港初の取り組みとなります。

2021年3月に成蹊大学が資源・素材学会で発表した数値によると、1本あたり、1年あたりのCO₂吸収量は42.5kgです。

今後、本実証事業を踏まえ、これまで活用できなかった傾斜地や小規模の土地をはじめとした空港周辺へのさらなる拡大を目指します。

当社は、「サステナブルNRT2050」を策定し、2050年度CO₂排出量ネットゼロに向けた取り組みを進めており、今後も脱炭素化をはじめとした持続可能な社会の実現に貢献してまいります。



植樹事例（植樹後16か月）
（株式会社ナリコー提供）



早生桐とは

早生桐とは、早生樹（成長が早い樹木）の一種で、一般の桐が20～30年で成木となるところ、5年～6年で成木となる桐であり、その間の1本あたり、1年あたりのCO₂吸収量は、一般のスギやヒノキに比べて数倍と言われ、近年注目されている樹木です。



※1haあたりのCO₂吸収量（出典：国土交通省 重点調査）



2023年2月20日

「株式会社 Green Energy Frontier」の設立・事業開始について
～成田国際空港の脱炭素化に貢献するエネルギー供給会社～

成田国際空港株式会社
東京ガス株式会社

成田国際空港株式会社（社長：田村 明比古、以下「NAA」）と東京ガス株式会社（社長：内田 高史、以下「東京ガス」）は、このたび、成田国際空港にエネルギー供給を行う「株式会社 Green Energy Frontier」（以下、「Green Energy Frontier」）を設立し、2023年4月1日より事業を開始します。

Green Energy Frontier は、2023年4月1日に NAA からエネルギー供給設備の移管^{*1}を受け、成田国際空港へエネルギー（電気・熱）の供給を開始し、空港に供給するエネルギーの2050年脱炭素化に挑戦します。新たなエネルギープラントの建設や空港では世界最大規模^{*2}となる180MW^{*3}の太陽光発電設備の導入等、2050年までに1,000億円規模を投資予定です。

<会社概要>

項目	内容
会社名	株式会社 Green Energy Frontier
所在地	千葉県成田市
事業開始日	2023年4月1日
資本金	1,827,500,000円
出資比率	NAA：50%、東京ガス：50%
代表者	未定（3月に開催する株主総会で決定）
事業内容	①電気・熱の安定供給を担うエネルギー供給事業 ②空港の脱炭素化事業



日本の空の玄関口である成田国際空港は、世界的な航空需要の増大や、アジア近隣諸国からの旅行者増大、さらに、国際的な空港間競争に対応するため、大規模な機能強化に取り組んでおり、2050年に空港施設で使用するエネルギーや業務用車両から排出するCO₂を実質ゼロにすることを掲げています。

Green Energy Frontier は、NAA が保有している特高受電設備や熱源設備等、エネルギー供給設備を引き継ぎ、東京ガスグループがこれまで培ってきた大規模エネルギープラントの建設・運営ノウハウや大規模太陽光発電、e-methane^{*4}等の脱炭素に関する技術を活用することで、エネルギー供給事業と空港の脱炭素化事業に取り組みます。

✈ 新たに建設した第8貨物ビルにおいて
ZEB Oriented^{*1}の認証を取得

（2024年10月供用開始）

✈ Green Energy Frontierの初プロジェクトとして屋根に太陽光パネルを設置

✈ **グリーンボンド^{*2}により調達した資金の一部を充当**

*1 ZEB（Net Zero Energy Building）：快適な室内空間を実現しながら、消費する**年間の一次エネルギーの収支をゼロ**にすることを目指した建物

ZEB Orientedは、延べ面積が10,000㎡以上の建物において、基準一次エネルギー消費量から**40%以上/30%以上省エネルギーを実現**した建物

*2 グリーンボンド：地球温暖化をはじめとする環境問題の解決に資するグリーンプロジェクトに充てる資金を調達するために発行する資金使途特定型債券