

北千葉道路建設促進 特別講演会

# 成田空港の『第2の開港』と北千葉道路

2025年10月23日

成田国際空港株式会社 田村 明比古



**Narita Airport**

Connecting Japan to the World

1

## 成田空港の施設概要・運用状況

2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

3

## まとめ

1

## 成田空港の施設概要・運用状況

2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

3

まとめ

# 成田空港の位置



- ✓ 成田空港の道路アクセスは、開港以降においては東関東自動車道・新空港自動車道及び国道 295 号により担っている。
- ✓ また2015年に圏央道(神崎IC～大栄JCT間)が開通し、北関東方面からのアクセスも向上している。

# 成田空港の施設概要

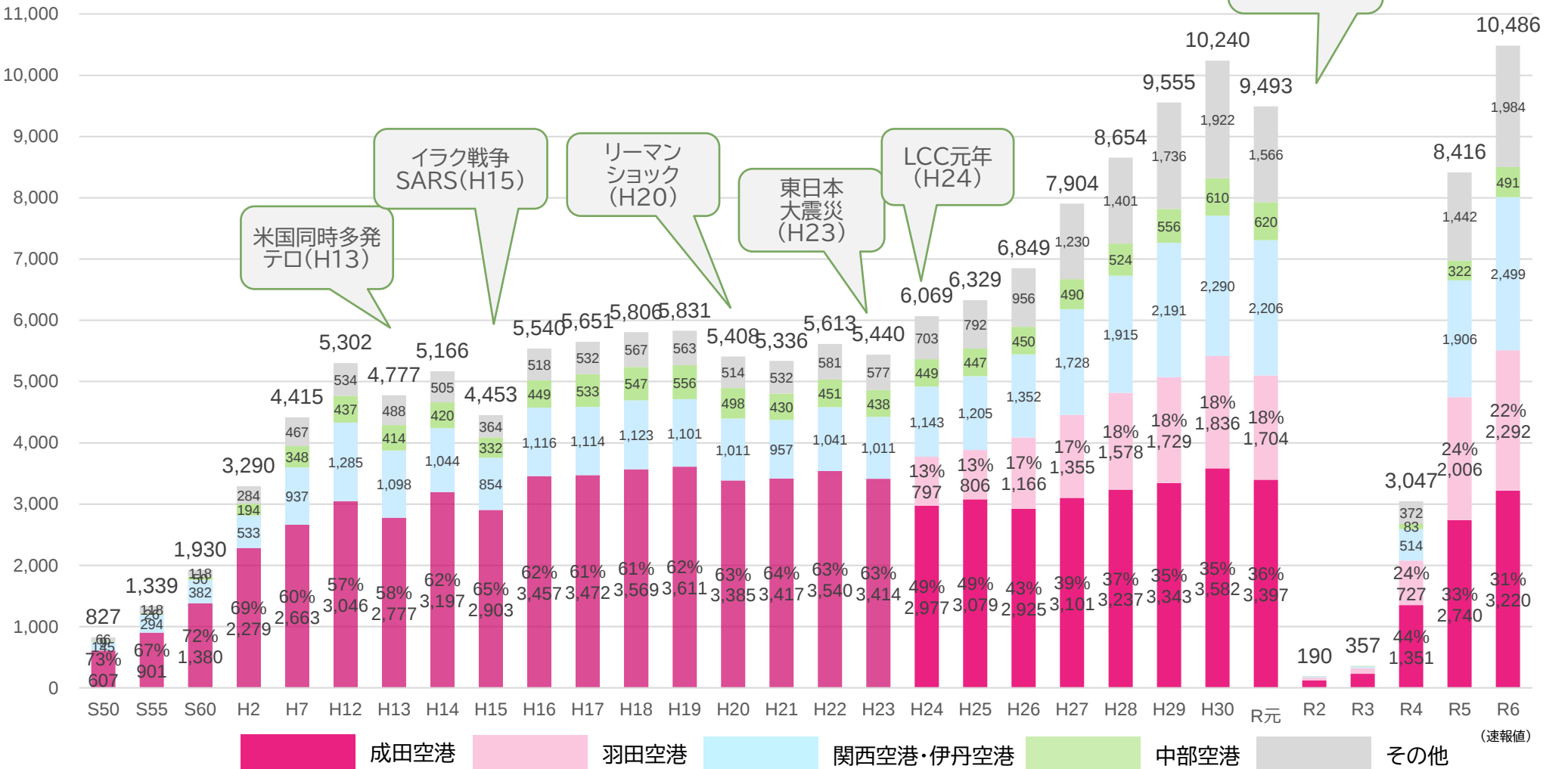


# (参考)成田空港の施設概要

|      |                                                        |               |                                              |
|------|--------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------------|
| 運営主体 | 成田国際空港株式会社(NAA)<br>(株主:国土交通省91.66%、財務省8.34%)           | 運用時間          | ※離着陸制限(カーフェュー)<br>A滑走路:24時～6時<br>B滑走路:23時～6時 |
| 滑走路  | A滑走路 4,000m×60m                                        | ターミナル<br>処理能力 | 第1ターミナル : 2,500万人                            |
|      | B滑走路 2,500m×60m                                        |               | 第2ターミナル : 1,700万人                            |
| 貨物上屋 | 貨物ターミナル地区:193,000㎡<br>・上屋10棟<br>(第1～8貨物、輸入共同上屋、日航貨物ビル) |               | 第3ターミナル : 1,500万人                            |
|      | 南部貨物地区:39,700㎡<br>・上屋13棟<br>(整備地区貨物上屋、南部第1～6貨物)        |               | 合計 : 5,700万人                                 |

# 国際航空旅客輸送の動向～日本最大の国際空港としての成田～

国際航空旅客数の推移



# 成田空港のネットワーク(2025年 夏期スケジュール期初)

## 就航都市数及び就航航空会社

123都市 126路線

〔旅客便 : 110都市 112路線  
貨物便のみ: 14都市 14路線〕

97社

〔旅客便: 81社(うちLCC 26社)  
貨物便: 23社(うち貨物専用運航 16社)〕

## 日本国内

18都市 19路線

〔貨物便のみ: 1都市1路線〕

## ヨーロッパ方面

15都市 15路線

〔貨物便のみ: 5都市5路線〕

## アフリカ方面

2都市 2路線

## 南北アメリカ方面

23都市 23路線

〔貨物便のみ: 6都市6路線〕

## アジア・中東・オセアニア方面

65都市 67路線

〔貨物便のみ: 2都市2路線〕

## 国際線就航都市数比較

42カ国・地域 100都市



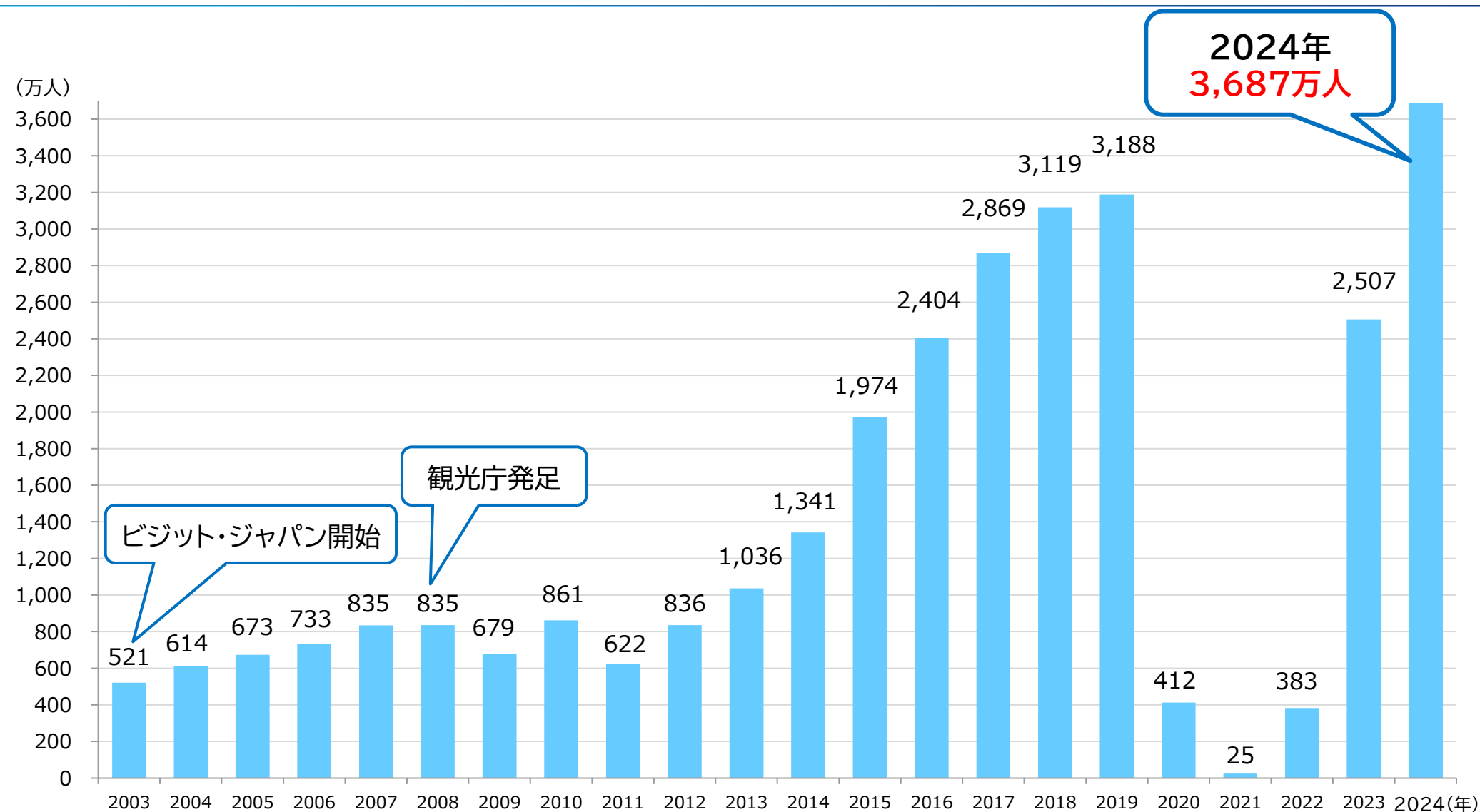
26カ国・地域 53都市



出典) 2025年5月19日～5月25日を対象とし、  
CAPA-Centre for Aviation and OAGより作成

備考) 2025年4月6日～4月19日(14日間)の定期旅客便・定期貨物便速報値に基づく。

# 訪日外国人旅行者数の推移



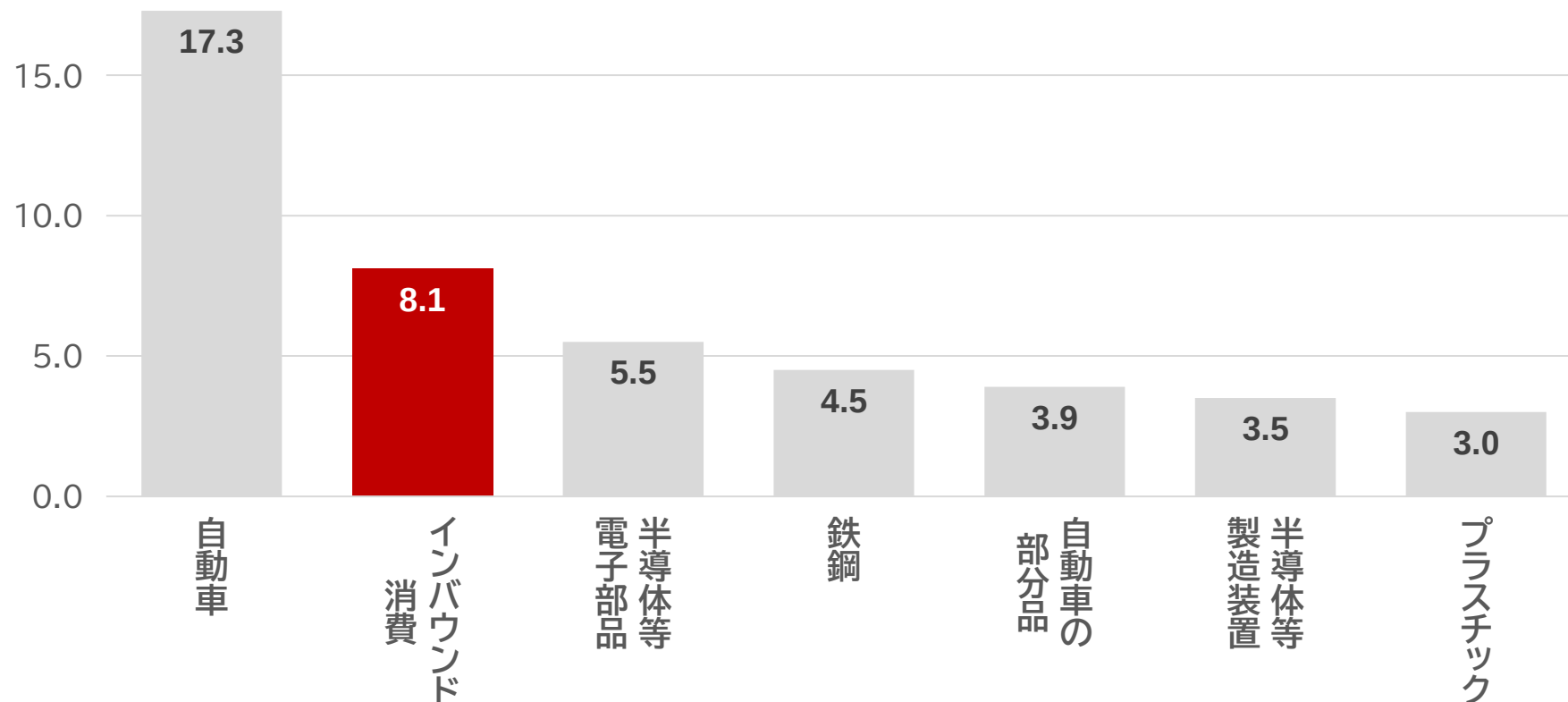
出典: 日本政府観光局(JNTO)

# 我が国におけるインバウンド産業の重要性

- ✓ インバウンド産業は、自動車産業に次いで我が国第2番目の輸出産業。
- ✓ 2030年訪日客6,000万人、消費額15兆円を目指す旨、首相が施政方針演説(2024年1月30日)において発言。

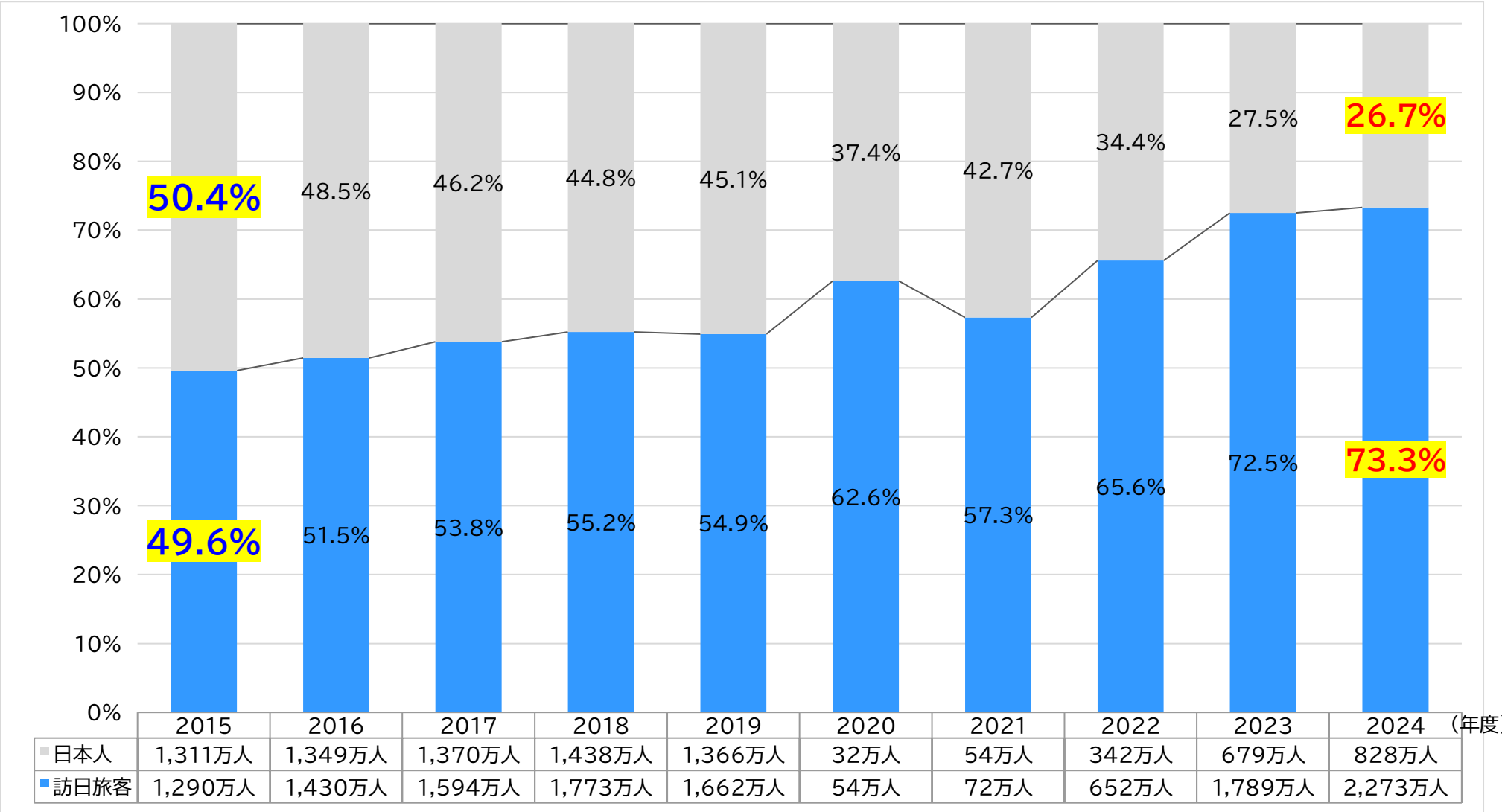
(兆円)  
20.0

## インバウンド消費と日本の主要品目輸出額の比較(2024年)



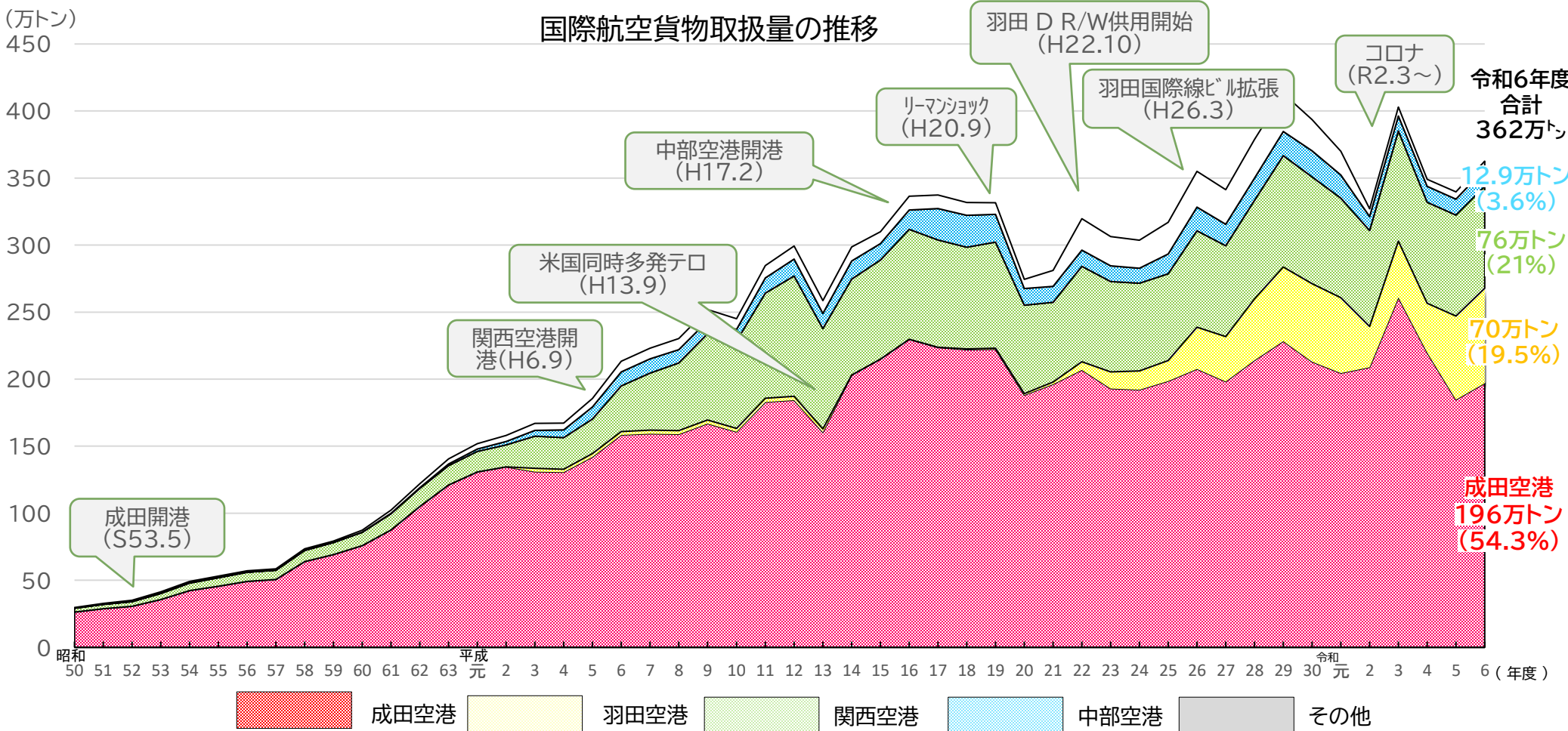
出所：財務省「貿易統計」、観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとに当社作成

# 成田空港の国際線利用者の日本人・外国人の比率



# 国際航空貨物取扱量の推移(重量ベース)

✓ 我が国の国際航空貨物の取扱量は、成田空港は全体の5割以上、首都圏(成田と羽田)で全体の7.5割以上を占めている。



注1) 平成2年度までは羽田空港と成田空港を分離せず、成田空港分として計上

注2) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す

注3) 中部国際空港開港以前は、名古屋空港における貨物量を示す

出典) S53d~H2dは「日本出入航空貨物路線別取扱実績」より、H3d~は空港管理状況調査より作成

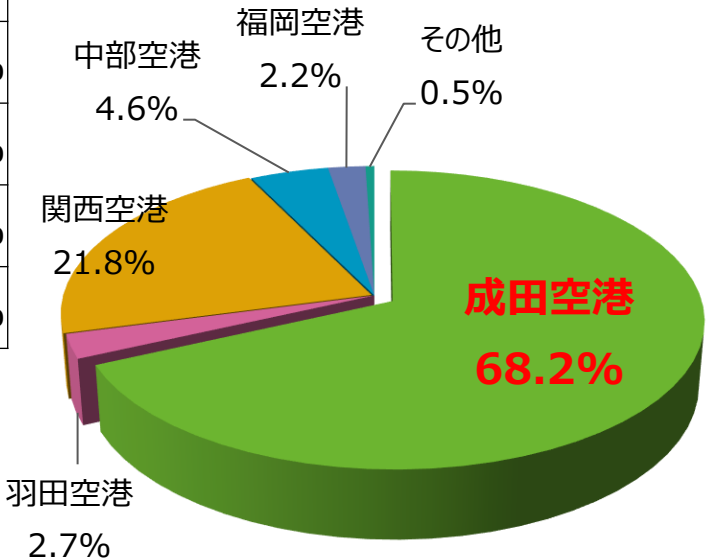
✓ 成田空港は、金額ベースでは、我が国の国際航空貨物の約7割を取り扱うとともに、主要港湾と比較しても、日本一の取扱総額となっており、貨物空港としても重要な役割を果たす。

2024年 日本の貿易港ランキング  
(金額ベース)

| 順位 | 総額   | 全国比   | 輸出額  | 全国比   | 輸入額  | 全国比   |
|----|------|-------|------|-------|------|-------|
| 1  | 成田空港 | 16.4% | 成田空港 | 17.2% | 成田空港 | 16.8% |
| 2  | 名古屋港 | 15.1% | 東京港  | 14.6% | 東京港  | 11.2% |
| 3  | 横浜港  | 8.0%  | 名古屋港 | 6.7%  | 名古屋港 | 10.8% |
| 4  | 東京港  | 7.6%  | 大阪港  | 5.7%  | 横浜港  | 6.8%  |
| 5  | 神戸港  | 6.9%  | 横浜港  | 5.6%  | 神戸港  | 5.5%  |

出典：神戸税関資料から作成

2023年 国際航空貨物取扱シェア  
(金額ベース)



出典：財務省貿易統計から作成

1

成田空港の施設概要・運用状況

2

成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

3

まとめ



出典 : ACI World Airport Traffic Forecasts 2023-2052 (2024年2月)

# アジア主要空港における施設整備計画

アジア各空港が大規模な拡張を計画 ➡ 路線獲得競争の激化

上海浦東



2019年 サテライトターミナル供用開始  
2025年 ターミナル3供用開始

北京大興



2019年 新空港開港

仁川



2018年 ターミナル2供用  
2024年 ターミナル2拡張

香港



2022年 第3滑走路完成  
2024年 ターミナル2拡張

シンガポール



2017年 ターミナル4供用  
2024年 ターミナル5建設開始

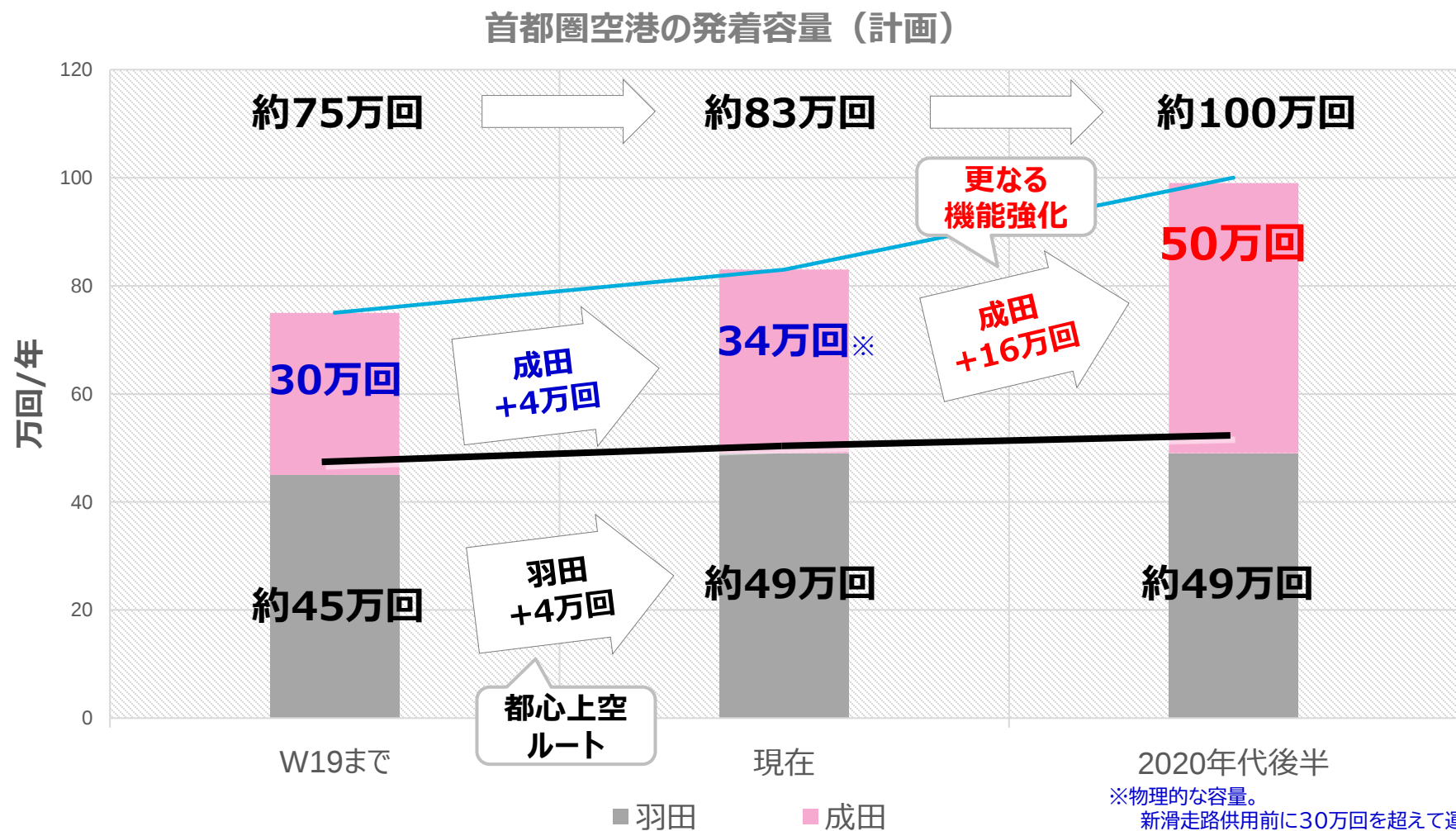
台北桃園



2025年 第3滑走路供用開始  
2026年 ターミナル3供用開始

# 首都圏空港の機能強化(発着容量)

- ✓ 日本も国策として、首都圏空港(成田と羽田)の容量を拡大し、合わせて海外の主要都市並みに。
- ✓ 拡張余地があるのは成田空港。



※物理的な容量。  
新滑走路供用前に30万回を超えて運用するには  
地域との合意が必要。

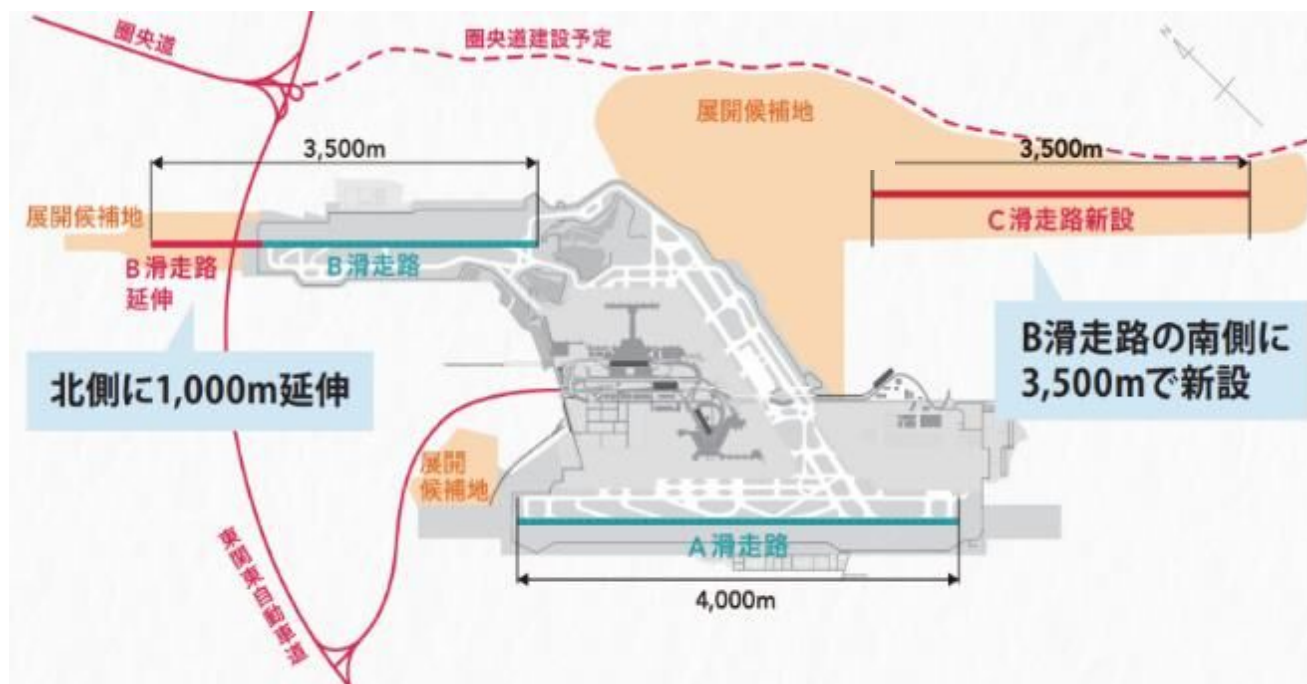
成田空港が  
これからの需要増を  
受け止めていく必要

羽田空港の容量は  
限界に近い

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

中長期的に  
世界の航空需要は増大

# 成田空港の更なる機能強化(50万回へ向けた取り組み)



年間発着容量の増加

30万回→50万回

滑走路の延伸・新設

B滑走路延伸: +1000m  
C滑走路新設: 3500m

運用時間延長

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



旅客数

現在  
4,000万人

約2倍

今後  
7,500万人



貨物  
取扱量

現在  
200万トン

約1.5倍

今後  
300万トン



空港内  
従業員数

現在  
4万人

約2倍

今後  
7万人

# 成田空港の更なる機能強化事業 着工式典

- ✓ 2020年1月の航空法の施設変更許可後、各種現地調査、トンネル整備等の準備工事を進めてきたところですが、「本格工事」となる滑走路造成工事の契約締結が完了し、かつ地権者の皆様のご理解・ご協力により、8割を超える用地を確保できたことから、2025年5月から「本格工事」に着工。
- ✓ 2025年5月25日に着工式典を開催。



# 更なる機能強化事業の進捗等について

- ✓ 延伸するB滑走路と東関東自動車道を立体交差させるため、東関道を地下道化。
- ✓ 2024年11月に東関道切回し道路が供用し、現在、東関道地下道化工事(地下道BOXの整備)に着手。
- ✓ C滑走路エリアでは、C滑走路北側トンネルの整備工事を実施中。

2025年7月撮影



1

成田空港の施設概要・運用状況

2

成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

3

まとめ

# 『新しい成田空港』構想にかかる動き等

2025年3月期決算 決算説明会資料を一部加工

## <本構想にかかる主な経過>

- 2022年10月  
学識経験者、国、県、地元市町で構成する『新しい成田空港』構想検討会を設置
- 2023年3月  
検討会の「中間とりまとめ」を発表
- 2024年7月  
計9回にわたる検討会での議論の成果として「とりまとめ2.0」を公表し、当社より国土交通省航空局長へ報告
- 2024年9月  
国の検討会が設置  
第1回検討会(空港ターミナルビルや貨物施設)を開催
- 2025年3月  
同 第2回検討会(今後の成田空港の鉄道アクセス)を開催
- 2025年6月  
同 第3回検討会(中間とりまとめ案について)を開催  
中間とりまとめの公表
- ― 現在も国で検討中

### 『新しい成田空港』構想の方向性



# 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。



- ・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。

# 成田空港の「第2の開港」プロジェクト

- ✓ 成田空港における、B 滑走路の延伸及び C 滑走路の新設などを含む「更なる機能強化」および 新旅客ターミナルの整備や貨物施設の集約などを含む「『新しい成田空港』構想」の総称(愛称)は、公募により、  
”成田空港第 2 の 開港プロジェクト”に決定。

## 成田空港の更なる機能強化



B滑走路延伸

スライド運用導入

C滑走路新設

環境対策・地域共生策の充実



## 「新しい成田空港」構想

旅客ターミナルを集約しワンターミナル化

最適な空港アクセスの実現(道路・鉄道)

新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

地域と空港の一体的・持続的発展



## 成田空港「第2の開港」プロジェクト

## 1

## 成田空港の施設概要・運用状況

## 2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

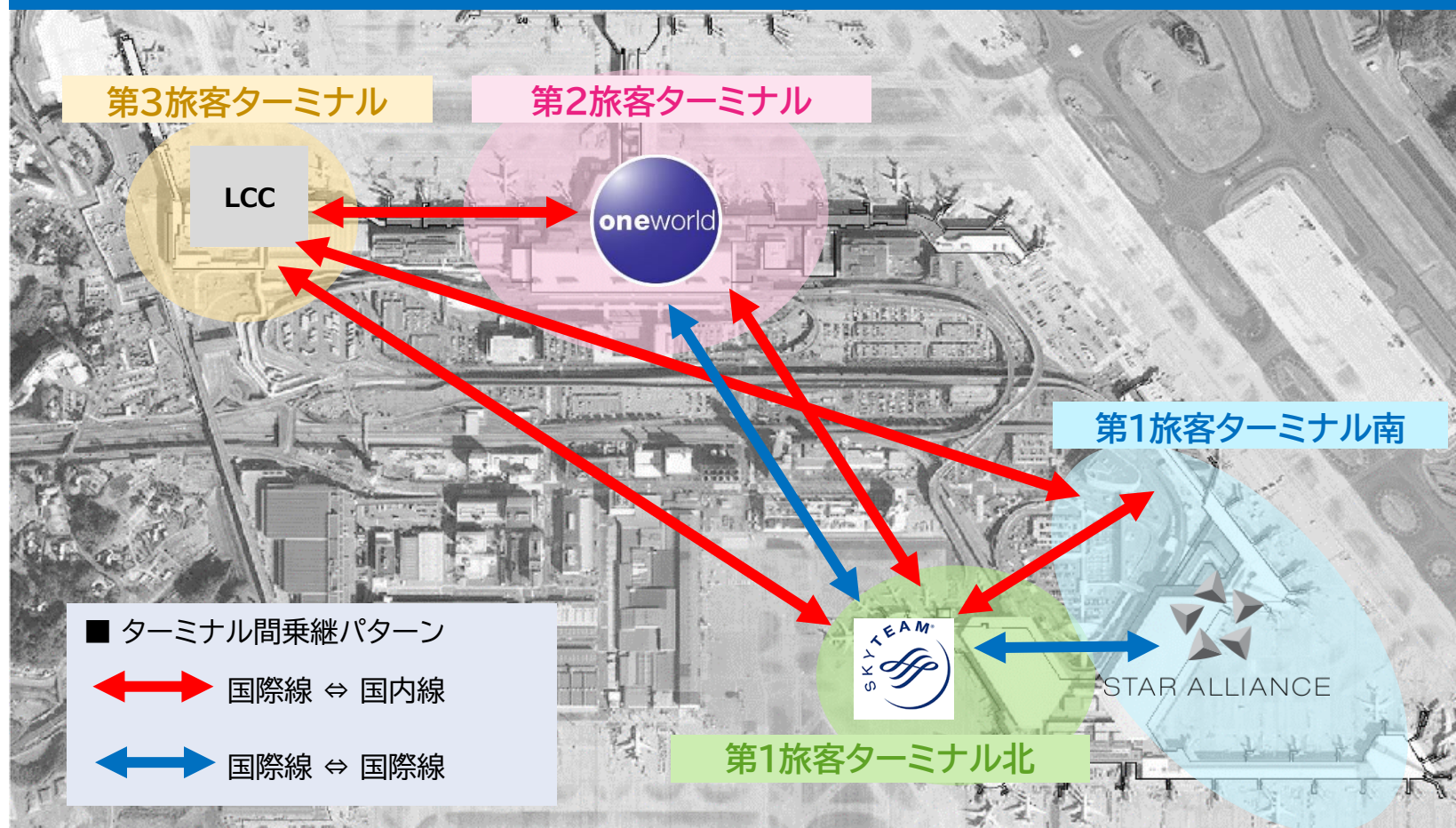
## 3

## まとめ

# 航空ニーズの変化(ターミナルをまたぐ乗継の増加)

- ✓ 航空会社間の結びつきは、3大アライアンスの枠組みを越えて多様化
- ✓ LCCの就航、国内線の急成長により、国際線と国内線の乗継利用が増加
- ✓ ターミナル間乗継増加により、旅客利便性低下、航空会社・CIQ等事業者の運用負荷増大

## 現在のターミナル配置



# 旅客ターミナルを再構築し、集約型のワンターミナルへ

- ✓ 成田空港の旅客事業を取り巻く概況、成田空港の抱える諸課題、あるべき姿を踏まえて、以下の優位性を持つ集約ワンターミナル方式を指向



✓ 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

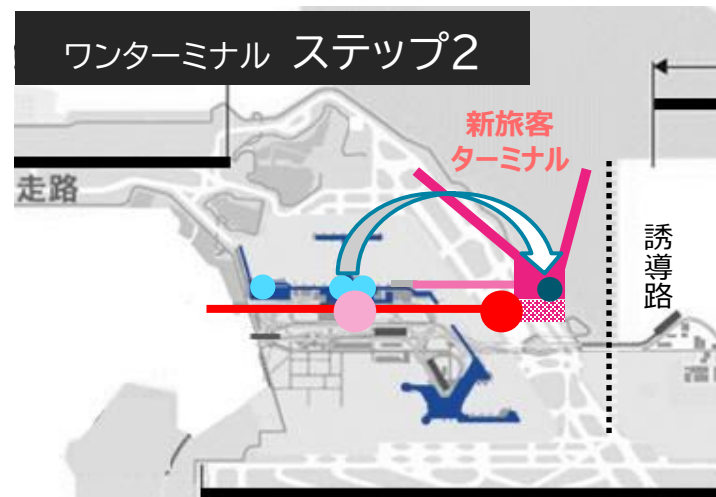
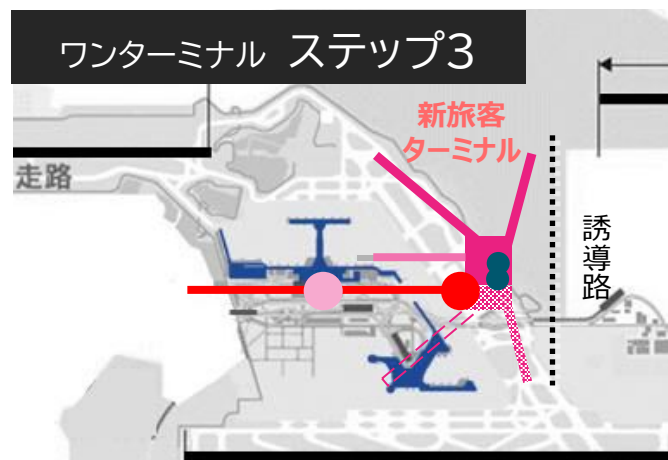
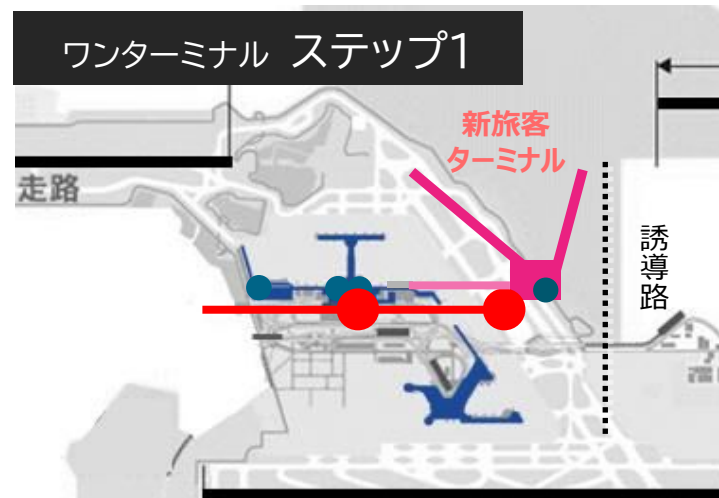
✓ 全ての乗継が同一ターミナル内で完結するため、  
ハブ空港としての機能が向上する

✓ リソースの集約化・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

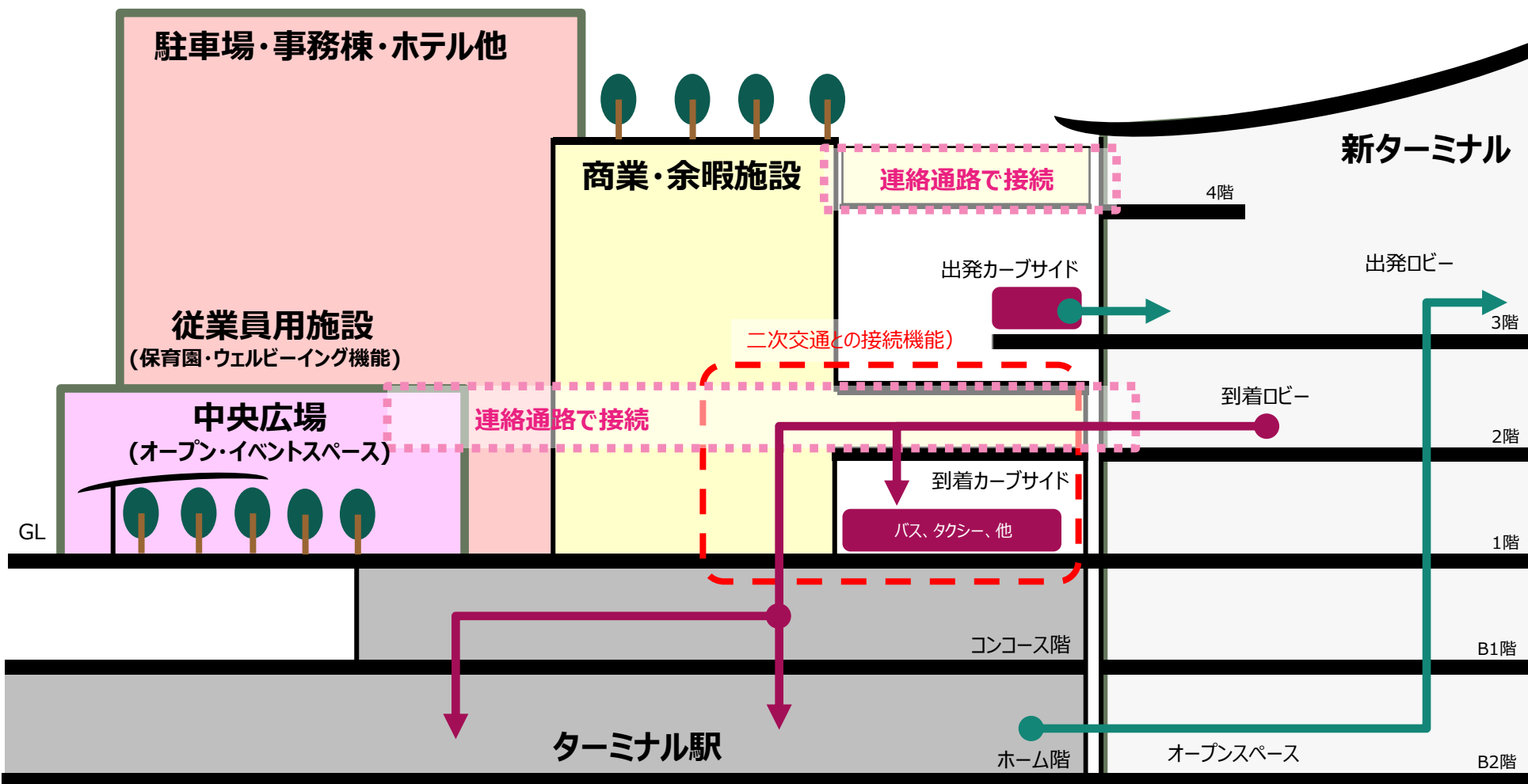
# 旅客ターミナルを再構築し、集約型のワンターミナルへ

- ✓ 運用しながら、外部環境や経営状況に応じて段階的な整備が可能



- 鉄道駅
- 本館機能 (CIQ等)

# 旅客ターミナルを再構築し、集約型のワンターミナルへ



## 1

## 成田空港の施設概要・運用状況

## 2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

## 3

## まとめ

# 国際航空貨物取扱量空港ランキングの推移

| Rank | 1979    | 1989    | 1999    | 2009    | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2023            |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|
| 1    | JFK     | 成田      | 香港      | 香港      | 香港      | 香港      | 香港      | 香港      | 香港              |
| 2    | フランクフルト | JFK     | 成田      | ソウル仁川   | 上海浦東    | 上海浦東    | ソウル仁川   | ソウル仁川   | 上海浦東            |
| 3    | ロンドン    | フランクフルト | シンガポール  | ドバイ     | ソウル仁川   | ソウル仁川   | 上海浦東    | 上海浦東    | ソウル仁川           |
| 4    | 成田      | 香港      | ソウル金浦   | 成田      | ドバイ     | ドバイ     | 台湾桃園    | 台湾桃園    | 成田+羽田<br>アンカレッジ |
| 5    | パリ      | ロンドン    | アンカレッジ  | パリ      | ドーハ     | ドーハ     | 成田      | 成田      | ドーハ             |
| 6    | マイアミ    | マイアミ    | フランクフルト | 上海浦東    | 台湾桃園    | 台湾桃園    | ドーハ     | アンカレッジ  | 台湾桃園            |
| 7    | アムステルダム | アムステルダム | マイアミ    | フランクフルト | 成田      | 成田      | アンカレッジ  | ドーハ     | マイアミ            |
| 8    | 香港      | シンガポール  | ロンドン    | シンガポール  | シンガポール  | シンガポール  | ドバイ     | マイアミ    | 成田              |
| 9    | ロサンゼルス  | パリ      | ニューヨーク  | 台湾桃園    | フランクフルト | フランクフルト | フランクフルト | フランクフルト | ドバイ             |
| 10   | シンガポール  | ソウル金浦   | アムステルダム | マイアミ    | アンカレッジ  | アンカレッジ  | マイアミ    | シンガポール  | フランクフルト         |

# 成田空港における貨物施設の現状

- ✓ 成田空港の貨物地区は北部貨物地区および南部貨物地区の2つが存在しているため、複数の貨物地区を回ることによる非効率の発生。
- ✓ 一日当たり大型トラック1,800往復分のコスト、燃料消費、CO2排出。



# 国際航空物流フロー(輸出)

【現在】(ほぼすべての作業が人手により行われている)

## フォワーダー施設での作業

## 上屋での作業

フォワーダー施設  
輸出処理

フォワーダー  
上屋トラック  
積み込み

空港への  
トラック転送

トラック  
荷下ろし

検品・仮置き場へ  
移動



## 上屋での作業

## エプロンでの作業

ULD組付  
け場への  
移動

ULD組付け  
(Build Up)

検量

エアサイ  
ドへ搬出

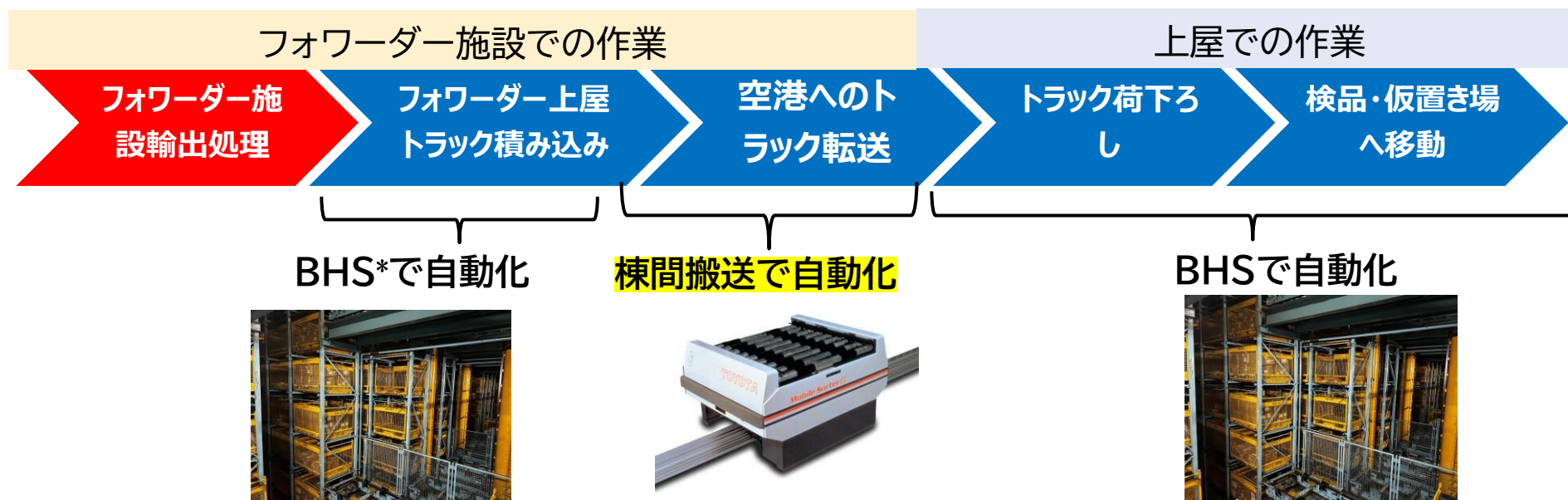
搭載前  
一時保管

航空機へ  
の搭載



# 国際航空物流フロー(輸出)

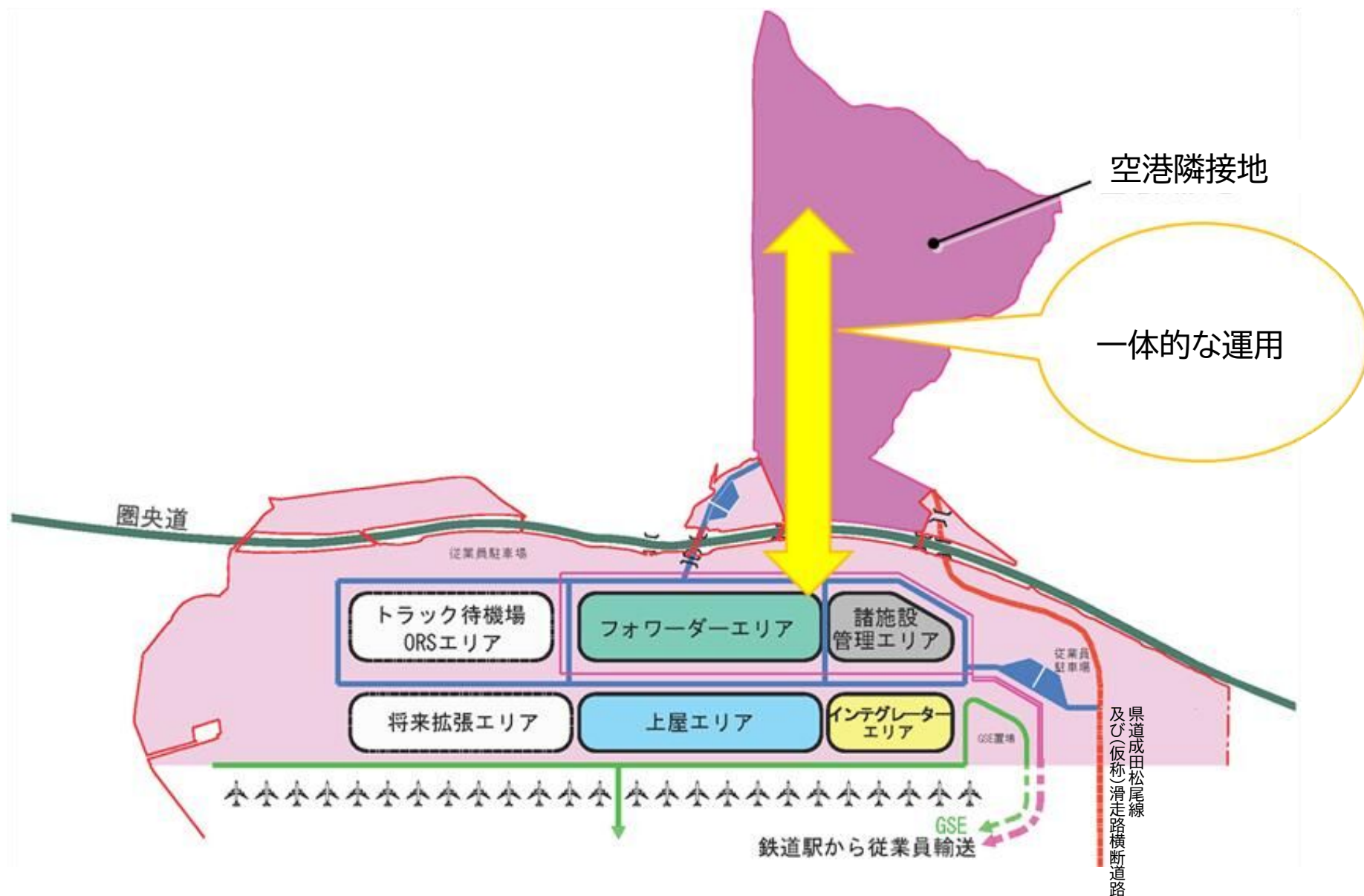
【将来形】(青は自動化部分、赤が人手を集中投下する部分)



\* BHS = Bulk Handling System

\*\* CHS = Container Handling System

# 新貨物地区ゾーニングと空港隣接地との一体的運用のイメージ



## 1

## 成田空港の施設概要・運用状況

## 2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

## 3

## まとめ

# 鉄道アクセスの現状

✓ 鉄道アクセスは、JR線及び京成電鉄によって都心部等と接続



# 利用状況(狭隘なホームと混雑するコンコース)

- ✓ スカイライナーとアクセス特急が重なるピーク時間帯は身動きが難しいほどの混雑が発生。
- ✓ 既存コンコース階は増加するインバウンド客への対応や災害時の混雑が顕在化しやすい状況。

【狭隘なT2駅ホーム:2024/2/21撮影】



・空港第2ビル駅のアクセス線ホームにて、スカイライナーとアクセス特急の出発時刻が近いタイミングでは、写真のような混雑が発生する

【混雑するコンコース階:2023/10/25撮影】



・空港第2ビル駅にあるJRの「駅たびコンシェルジュ」にて、インバウンド客がジャパンレールパスを引き換えるべく、待機する列

-  国土交通省においては、2024年9月24日、  
**「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」**を設置。
-  学識経験者や航空会社・鉄道会社等の関係事業者がメンバー、  
今後の成田空港の施設面での機能強化について議論。
-  2025年6月に中間とりまとめを公表。  
引き続き検討が進められている。

1

成田空港の施設概要・運用状況

2

成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

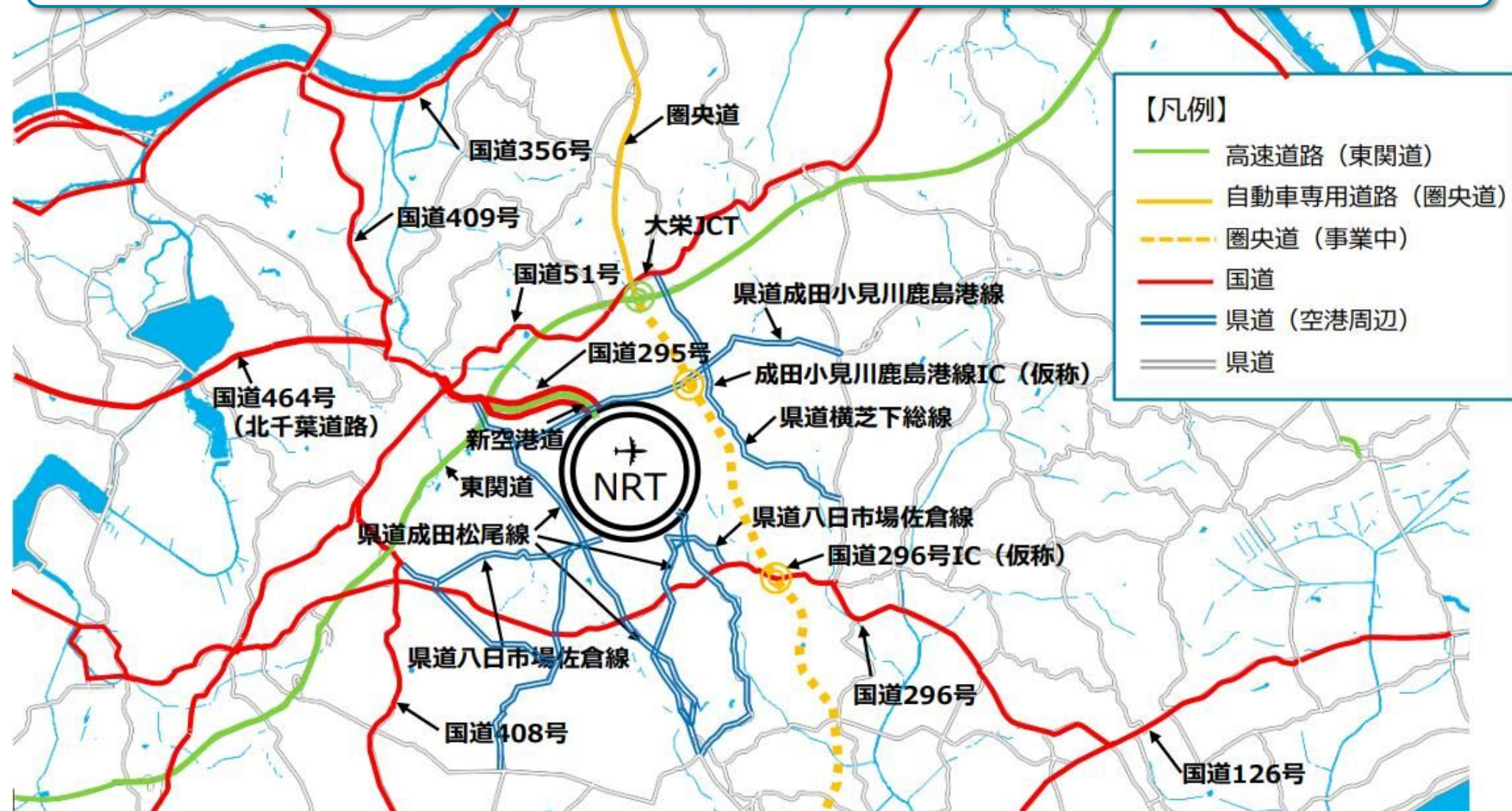
エアポートシティ

3

まとめ

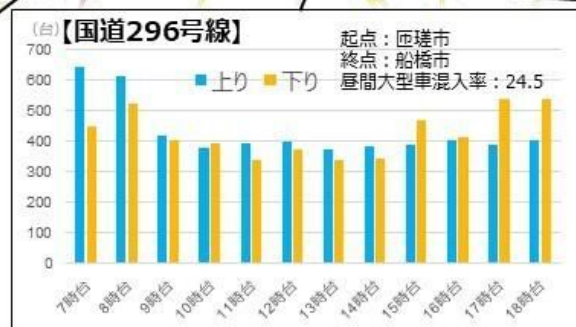
# 成田空港周辺道路(現状)

- ✓ 成田空港は、都心・成田市方面(第1・2ゲート)へは新空港道・国道295号、多古町・芝山町方面(第6ゲート)へは県道八日市場佐倉線・成田松尾線に接続されている。



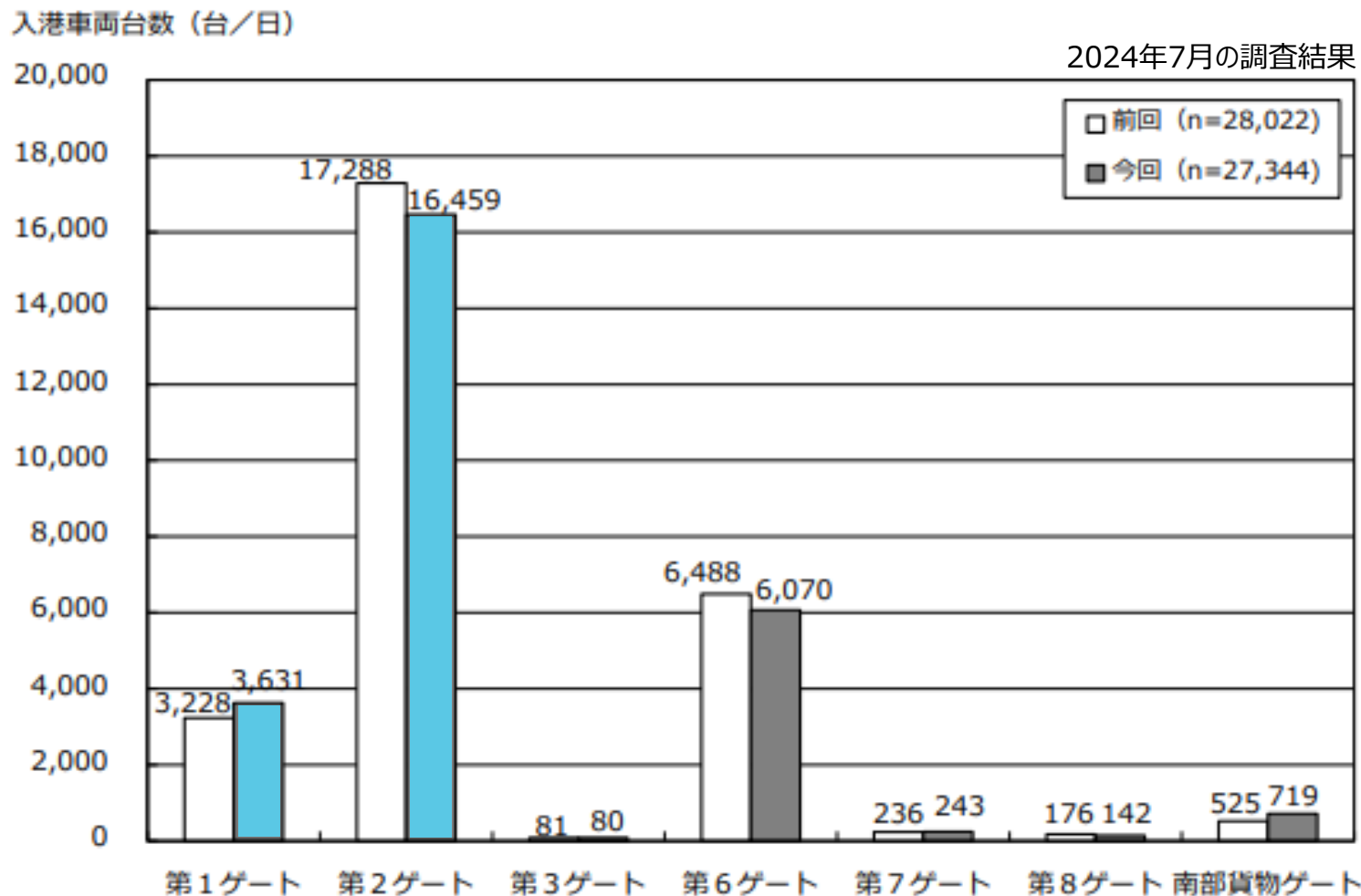
# 成田空港周辺道路の交通量(現状)

- ✓ 成田空港周辺道路は、主に朝の通勤・夕方の帰宅時間帯に各道路で交通量が多くなっている。



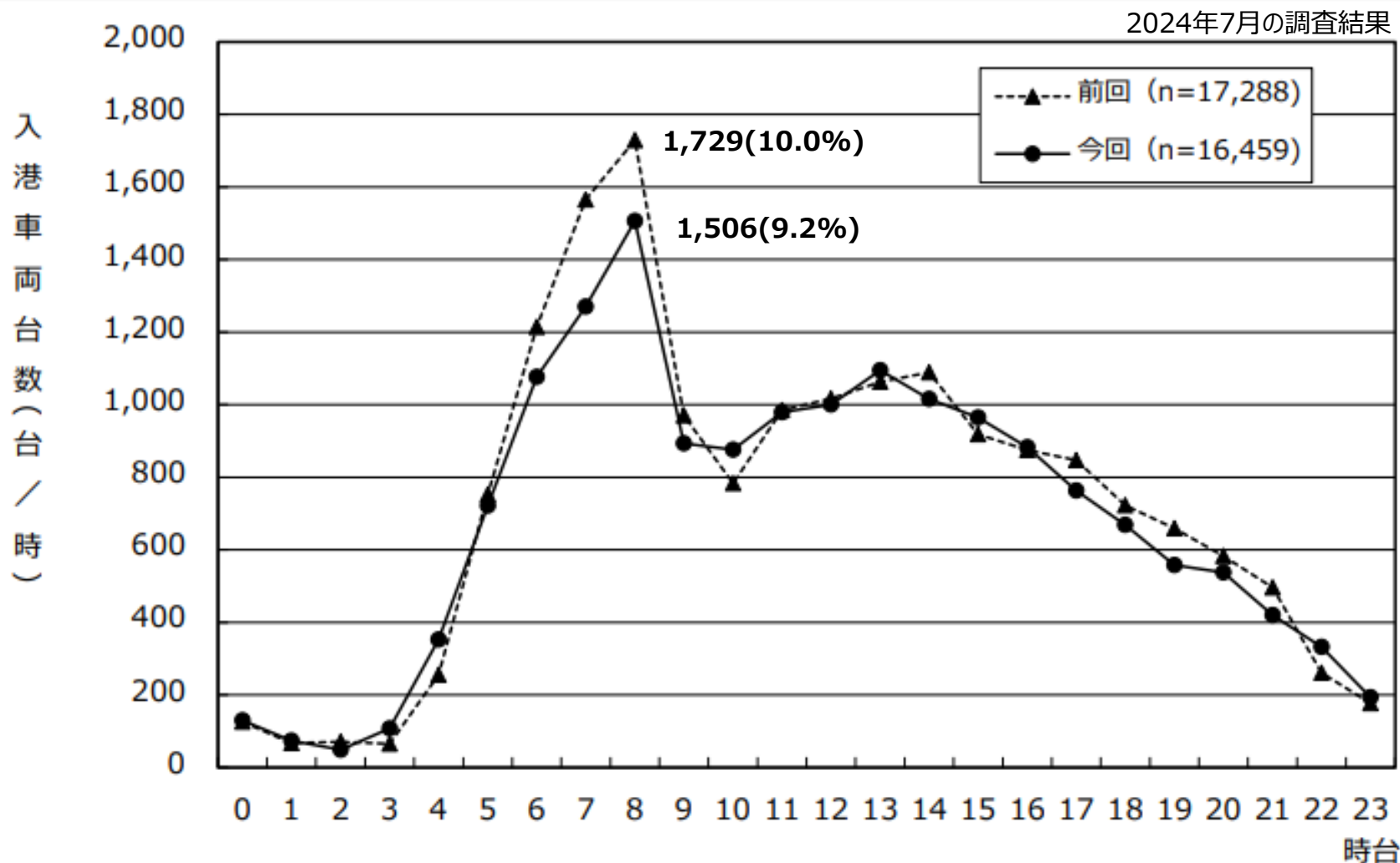
# 2024年度アクセス交通等実態調査(入港調査)

- ✓ アクセス改善等の資料とするため、開港当初より成田空港へのアクセス交通手段に関する実態調査を実施  
(隔年で調査を行っているが、前回調査はコロナ禍前の2018年7月の調査結果)
- ✓ 国道295号または東関東自動車道を経由した成田市方面からの入港車両が全体の7割以上を占めている



# 2024年度アクセス交通等実態調査(入港調査)

- ✓ 最も入港車両の多い第2ゲートにおいて、入港車両のうち半数以上が乗用車、ついで2割弱の貨物車が入港している。
- ✓ また入港車両のピーク時間帯は、朝の通勤時間帯(7・8時台)に9.2%となっている。

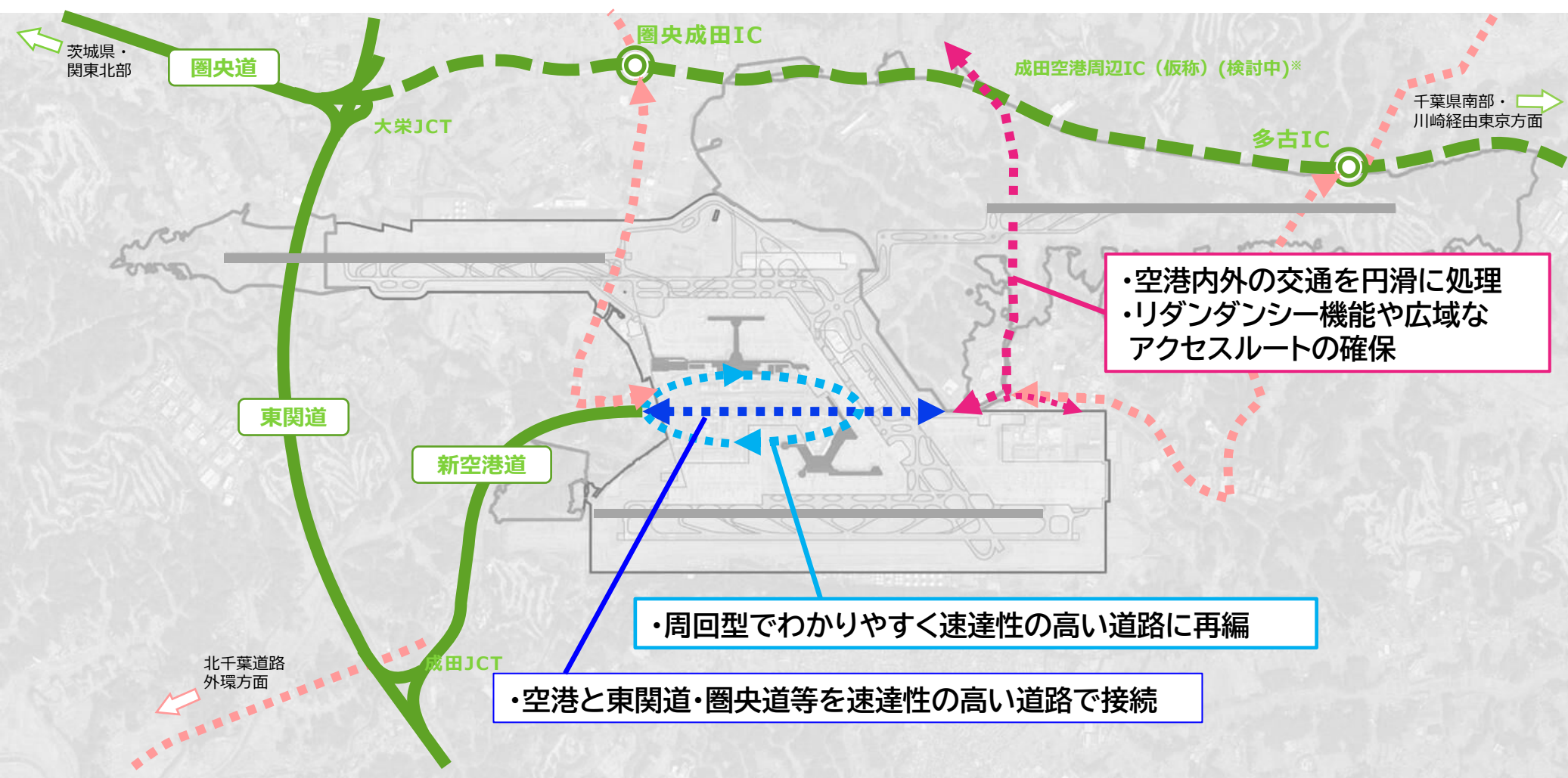


# 成田空港構内道路の課題

- ✓ ゲート通過後も目的地別の動線になっておらず、旅客・貨物・従業員動線が混在することにより、大型車・普通車が混在
- ✓ 分岐が多く、また平面交差点や信号も多いため、速達性が低い
- ✓ 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



# 空港内道路再編のコンセプト



※成田空港周辺IC（仮称）については、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

# 災害時対応 2019年台風15号

- ✓ 過去最強クラスの風速を記録した台風15号は、9月9日5時前に千葉県に上陸し、成田空港を直撃。
- ✓ この強風により、千葉県を中心に倒木や建物の損壊、大規模な停電などの被害が発生。
- ✓ 多くの鉄道会社が計画運休を実施するなど、交通機関にも大きな影響を及ぼした。

欠航124便、ダイバート6便

カーフェュー延長 25:00 (32便：出発30便、到着2便)

9日の運航実績 出発273便、到着345便

<運航実績比率 出発便74%/到着便92%>



出発便はアクセス不通により乗務員が到着できず、多数の遅延が生じたものの、**到着便はほぼ正常**

# 災害時対応 2019年台風15号

- ✓ JR線、京成線(成田空港駅～成田駅)は9日終日運休。
- ✓ 京成アクセス線は始発から運休し、17:37に再開。
- ✓ 高速道路は9日未明は通行止め。17:00に一部開通、その後22:10に全線開通となった。

京成本線:近隣家屋の屋根が倒壊



空港構内道路:大渋滞が発生



成田空港ターミナル内の混雑状況



# 成田空港と広域道路網の関係

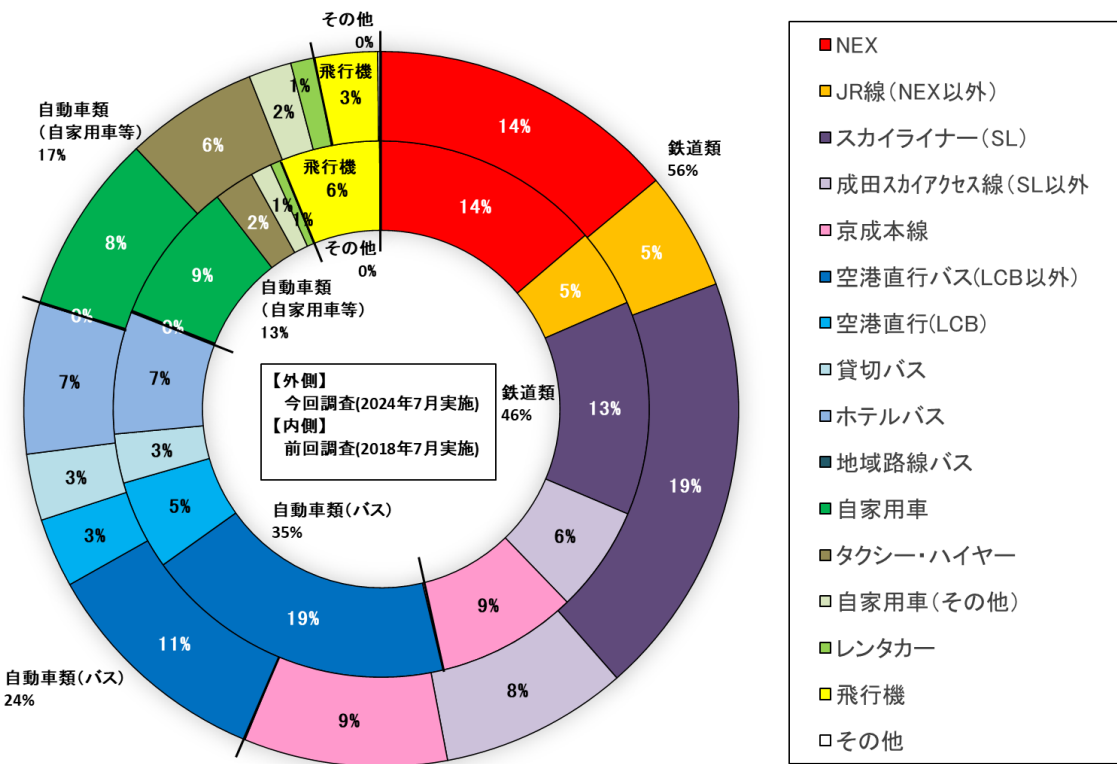
✓ 成田空港周辺の広域道路網により、都心や北関東、県南とのアクセス向上やリダンダンシーの確保が期待される。



# 2024年度アクセス交通等実態調査(機関・出発地)

- ✓ 前回調査(2018年)と比較し、鉄道類を利用するお客様の割合が10%増加
- ✓ 出発地の所在地を都道府県別にみると、東京都の 210,532 人(60.1%)が最も多く、次いで 千葉県の 75,747 人(21.6%)、神奈川県 の 18,945 人(5.4%)となっている

全出発旅客のアクセス交通機関構成比



注1) 構成比は四捨五入しているため、合計値が合致しない場合があります。

出発地の所在地(エリア別・週間拡大値・構成比)

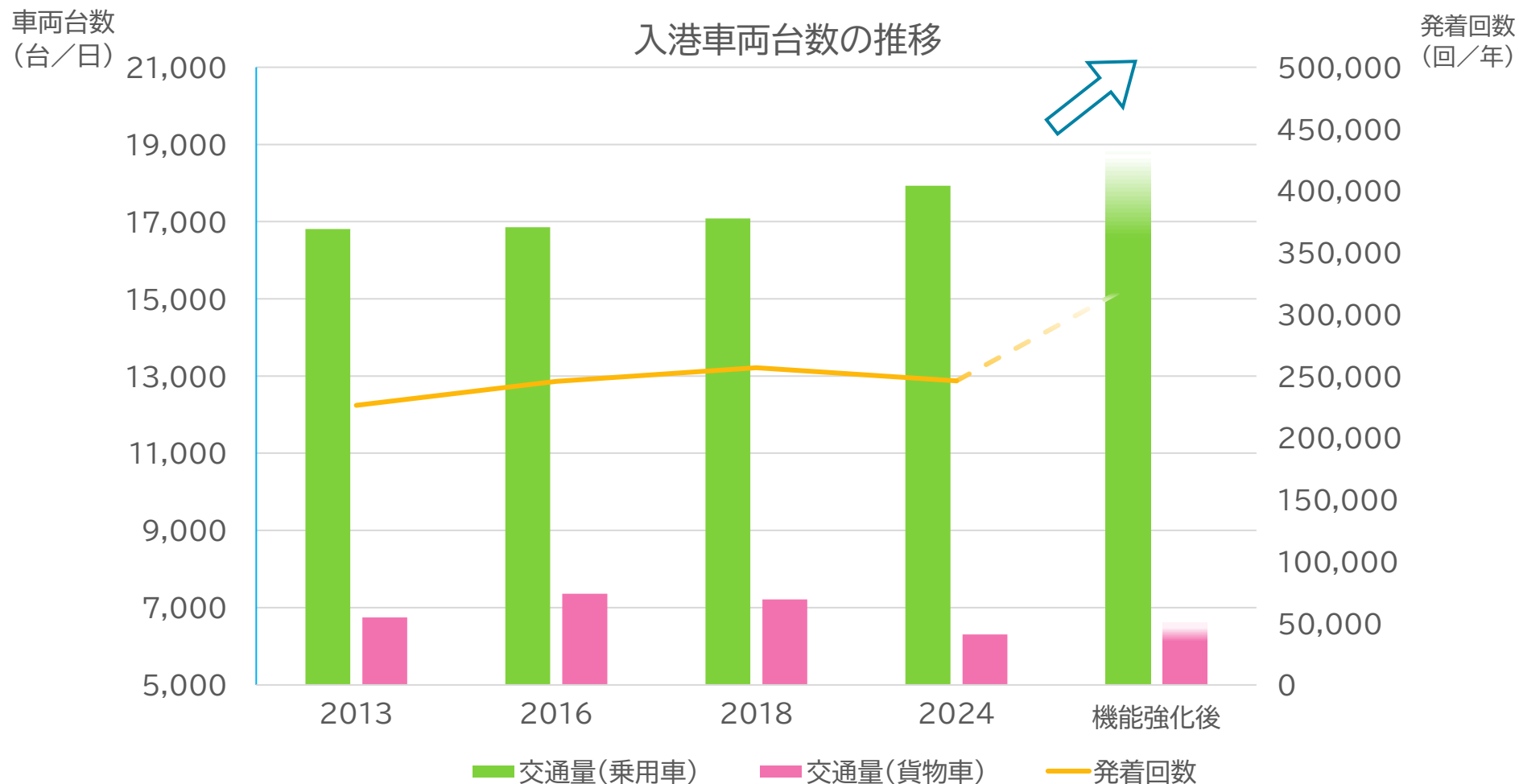
|       | 0       | 100,000 | 200,000 | 300,000 | 400,000 | (人) |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|-----|
| 北海道   | 1,392   | (0.4%)  |         |         |         |     |
| 東北    | 2,303   | (0.7%)  |         |         |         |     |
| 首都圏   | 331,673 | (94.6%) |         |         |         |     |
| 北陸    | 2,532   | (0.7%)  |         |         |         |     |
| 中部    | 5,431   | (1.5%)  |         |         |         |     |
| 近畿    | 4,833   | (1.4%)  |         |         |         |     |
| 中国    | 473     | (0.1%)  |         |         |         |     |
| 四国    | 387     | (0.1%)  |         |         |         |     |
| 九州・沖縄 | 1,516   | (0.4%)  |         |         |         |     |

出発地の所在地(都道府県別・首都圏)

|     |      |         |       |
|-----|------|---------|-------|
| 首都圏 | 茨城県  | 8,197   | 2.3%  |
|     | 栃木県  | 2,624   | 0.7%  |
|     | 群馬県  | 2,848   | 0.8%  |
|     | 埼玉県  | 12,217  | 3.5%  |
|     | 千葉県  | 75,747  | 21.6% |
|     | 東京都  | 210,532 | 60.1% |
|     | 神奈川県 | 18,945  | 5.4%  |
|     | 山梨県  | 563     | 0.2%  |

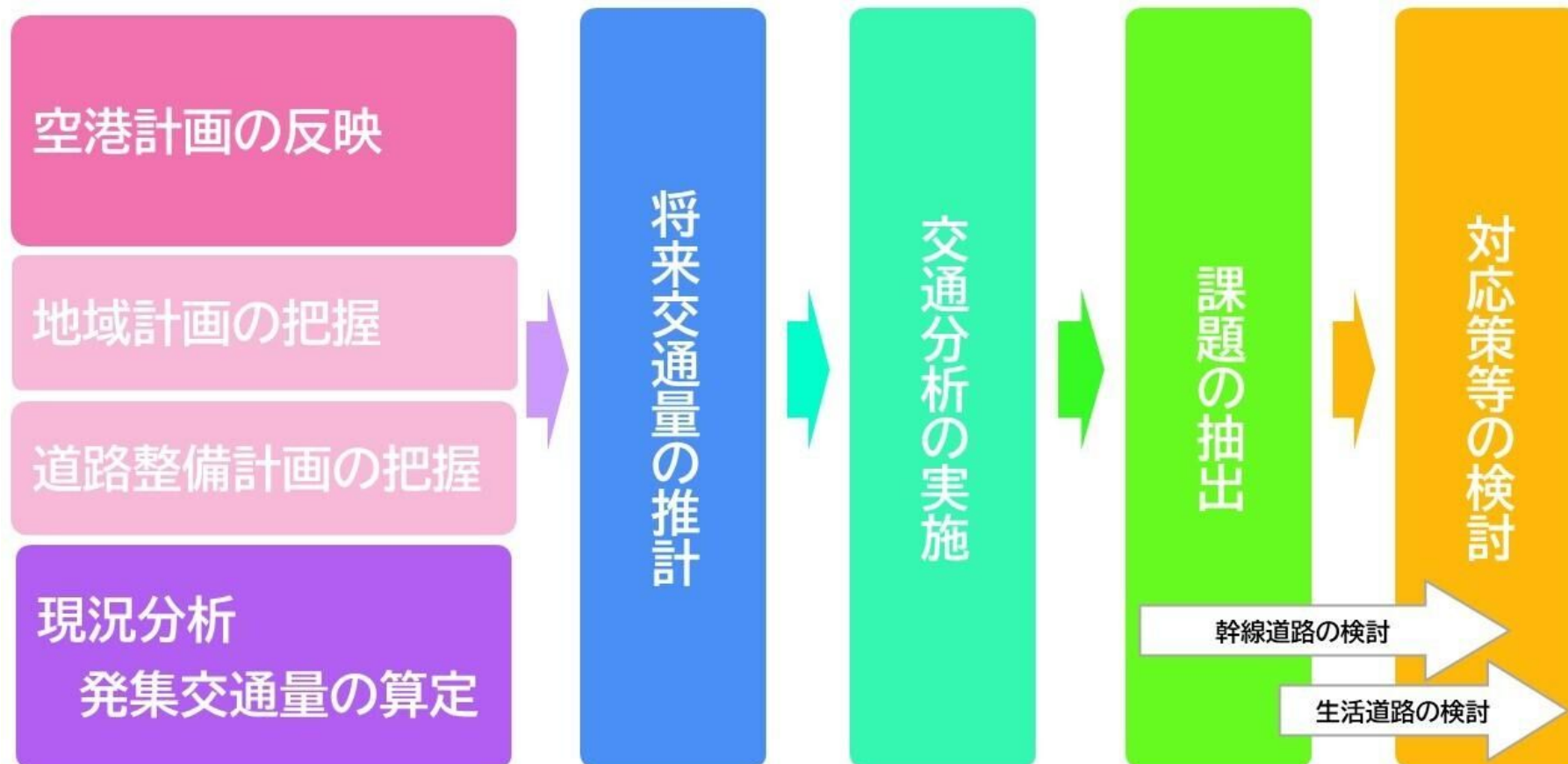
# 今後の交通量の増加について

- ✓ 過去のアクセス実態調査の結果(空港への日当たり入港台数)と発着回数(年間)を比較するとおおよその相関があることが確認された。
- ✓ 今後、成田空港の更なる機能強化により空港入港車両数も発着回数に応じて増加していくものと思われる。



# 成田空港周辺道路の検討フロー(案)

- ✓ 今後の道路交通の増大に対応するため、課題抽出や対応策等の検討に繋がる交通分析についてNAA・千葉県で検討を進めており、分析が進捗した段階で関係道路管理者を交えた議論を進める



## 1

## 成田空港の施設概要・運用状況

## 2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

## 3

## まとめ

## エアポートシティによる空港と地域の一体的発展

### ■ エアポートシティ展開のポイント

- 【1】 グローバルな視点とローカルな視点でのコンセプト策定の必要性
- 【2】 『行政と空港が一体となった推進体制』の必要性
- 【3】 無秩序な地域の開発をさけるための『ゾーニング』の必要性
- 【4】 人材確保のための『生活環境』、『教育環境』、『就労環境』整備の必要性
- 【5】 周辺環境に溶け込み、自然と調和したエアポートシティ形成を目指す



# NRTエリアデザインセンターの立ち上げ

名称 NRTエリアデザインセンター(NRT Area Design Center)  
発足 2025年4月1日

組織体制 (1)センター長 筑波大学 石田東生 名誉教授  
(2)副センター長 千葉県総合企画部 次長  
// NAA上席執行役員  
(3)センター職員 千葉県、NAA職員



実施業務 (1)エアポートシティ構想  
(2)空港を核とした地域公共交通ネットワーク構築に向けた取組  
(3)産業拠点の形成に向けた取組  
(4)エアポートシティ実現に関連する市町のまちづくりに対する支援  
(5)エアポートシティのPR・広報に関する業務  
(6)民間事業者等との連携に関する業務



## ビジョン

### 誰もが輝き、世界と響き合う「フラッグシップ・エアポートシティ」

- ☞ 成田空港の国際競争力獲得、日本の成長戦略を牽引する**重要な国家プロジェクト**
- ☞ 世界の活力を取り込み、我が国、成田空港、周辺地域が本来有する**ポテンシャルを最大限に発揮**
- ☞ **世界をリードするモデル都市圏へ**の変貌

- ☞ 世界で日本を輝かせ続けるフラッグシップ・エアポートシティへ
- ☞ 国際産業拠点形成、日本で最も国際的なまち＝**未来志向型エアポートシティ**
- ☞ 空港地域固有のアイデンティティ・景観形成

## アプローチ

### ビジョンを実現するための“4つのアプローチ”

#### 産業・イノベーション

- 世界水準の**航空・先端産業クラスター**形成
- 医療・農業・観光の国際拠点化**
- 物流の効率化・高度化**
- 規制緩和・制度導入

#### ウェルビーイング

- 空港と高度産業を支える**人材育成・集積**
- 選ばれる魅力的な**居住エリア・景観・コミュニティ形成**
- グローバルで高質な**教育環境整備**
- 里山・田園・海・川と共生する**新たなライフスタイル**

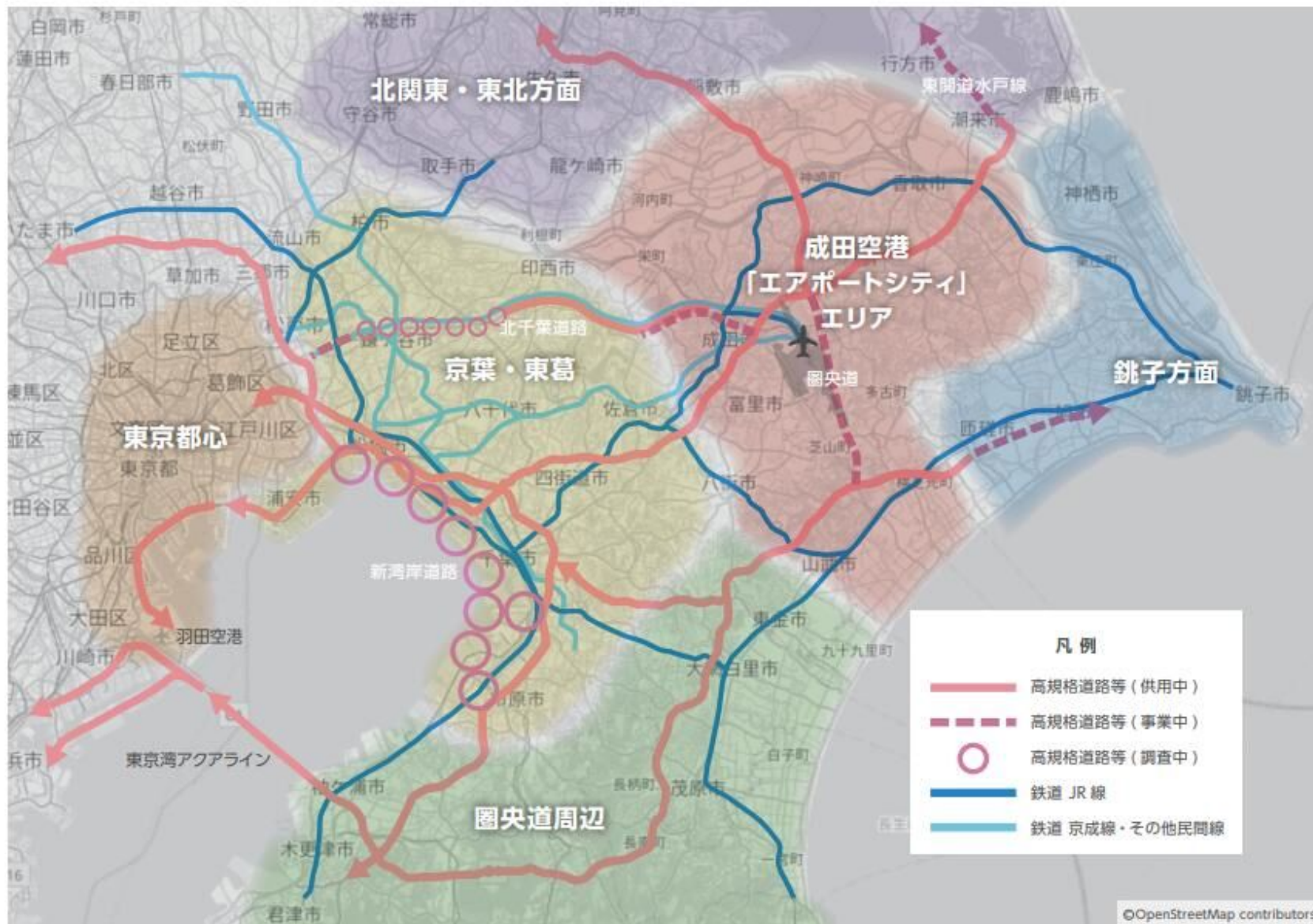
#### 交通・モビリティ

- 複合的な広域幹線**道路**ネットワーク整備
- 鉄道アクセス**の充実
- 周辺のまちづくりを踏まえた**効率的な地域公共交通**の実現

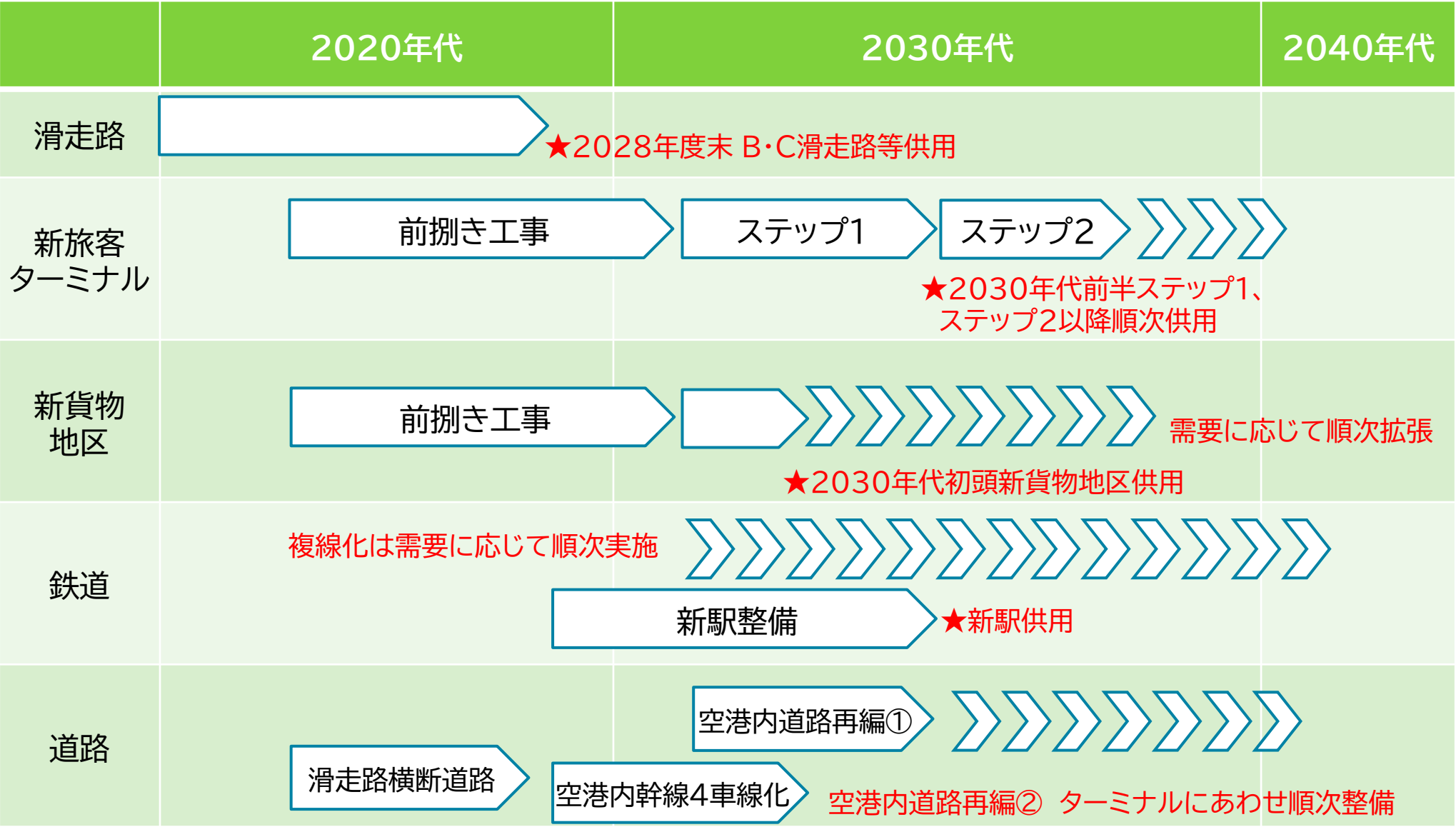
#### ダイバーシティ・サステナビリティ

- 誰もがその人らしく生きる・分かり合える地域社会**の実現
- 空港と地域で**環境に配慮した統合的取組**を推進
- 空港を核とした防災拠点**の確立

# 空港を中心として首都圏・北関東を巻き込む広域経済圏に



# 各施設の整備スケジュールイメージ



## 1

## 成田空港の施設概要・運用状況

## 2

## 成田空港の『第2の開港』プロジェクト

更なる機能強化

『新しい成田空港』構想

旅客ターミナル

貨物施設

空港アクセス(鉄道・道路)

エアポートシティ

## 3

## まとめ

- ✓ “成田空港第2の開港プロジェクト”により、成田空港を出入りする交通量が大きく増加する見込みであり、幹線道路・周辺道路の整備が今後非常に重要。
- ✓ 特に、空港を中心とした広域経済圏の構築にとって高規格道路の整備が不可欠。
- ✓ 北千葉道路の開通により、都心へのアクセス性の向上、千葉県西部地域の道路渋滞の緩和、災害時の緊急輸送ネットワーク強化などが期待される。
- ✓ 一日も早い北千葉道路の開通を強く期待する。

