

## アジア主要空港では大規模拡張プロジェクト進行中、極めて大きな取扱能力を計画

**路線獲得競争の激化  
旅客流動取り込みのチャンス**



※「現状」は2018年度の数値

(出典：各空港Webサイトや報道発表資料等より)

# 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

○成田空港は、現在でもピーク時間帯では需要が処理能力を上回っており、状況の改善が期待される一方で、老朽化した旅客ターミナル・貨物施設等の空港施設の大幅な能力向上が必要不可欠  
○成田空港の機能強化は、アジア諸国の成長を取り込み、日本経済の成長を図る重要な国家プロジェクトであり、R6.7の関係閣僚会議において総理が機能強化の取組の加速を要請

## 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

# 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

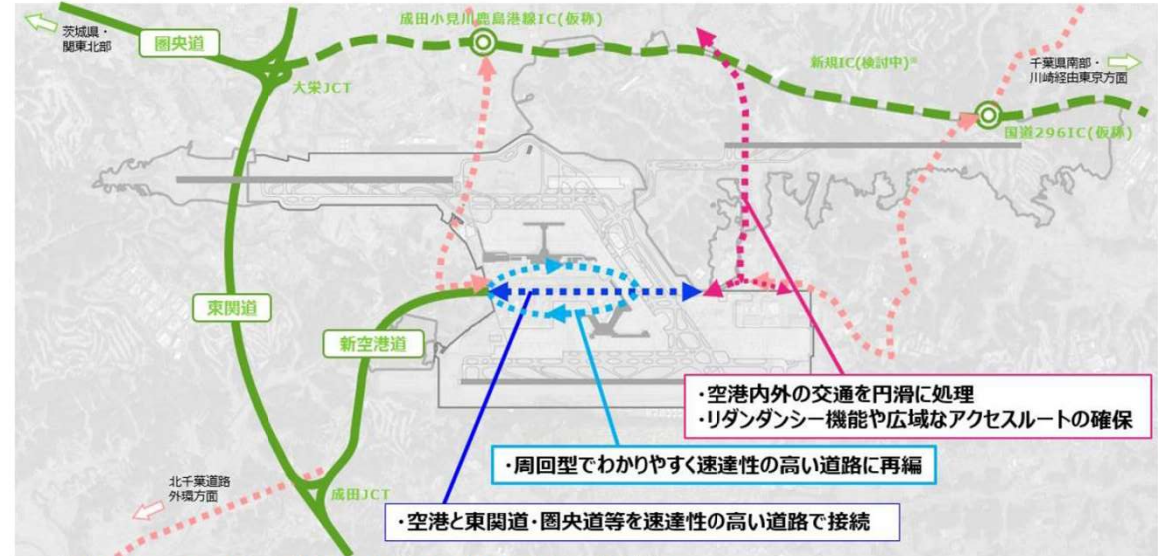
- 成田空港全体の能力向上を図るため、滑走路延伸・新設のほかターミナル再編、新貨物地区等を整備
- 土地利用規制の弾力的活用による空港隣接地との一体的運用等により、地域と一体的・持続的発展を図る

## 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。



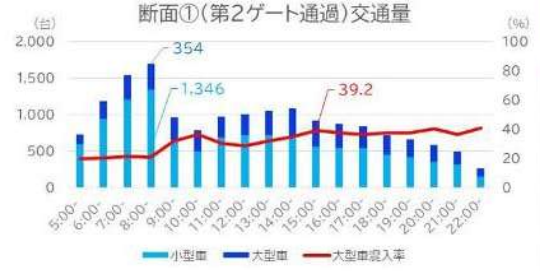
※新規ICについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

	2020年代	2030年代	2040年代
滑走路	★2028年度末 B・C滑走路等供用		
新旅客ターミナル	前抜き工事	ステップ1	ステップ2
新貨物地区	前抜き工事	★2030年代初頭新貨物地区供用 需要に応じて順次拡張	
鉄道	複線化は需要に応じて順次実施	新駅整備	★新駅供用
道路	滑走路横断道路	空港内道路再編①	空港内道路再編② ターミナルにあわせ順次整備
		空港内幹線4車線化	

# 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

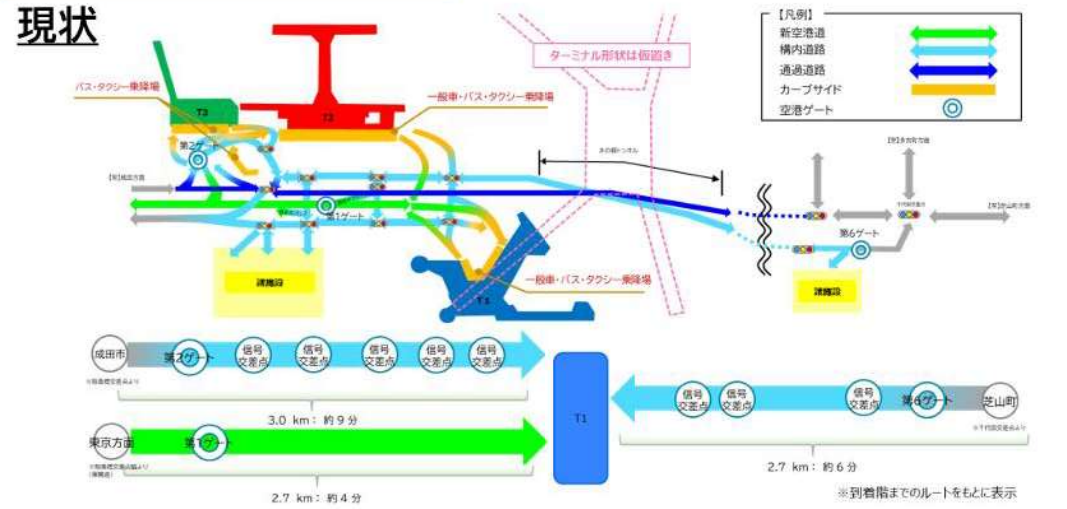
空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路もわかりやすく速達性の高い道路に再編し、首都圏及び各方面からの道路アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保を図る

## 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

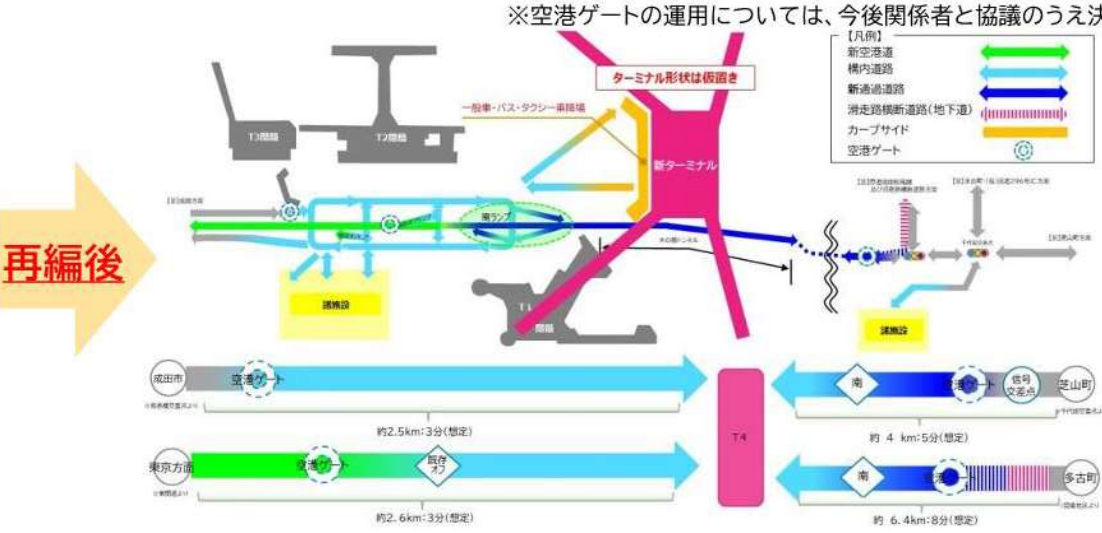
## 3. 再編のイメージと効果



## 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。



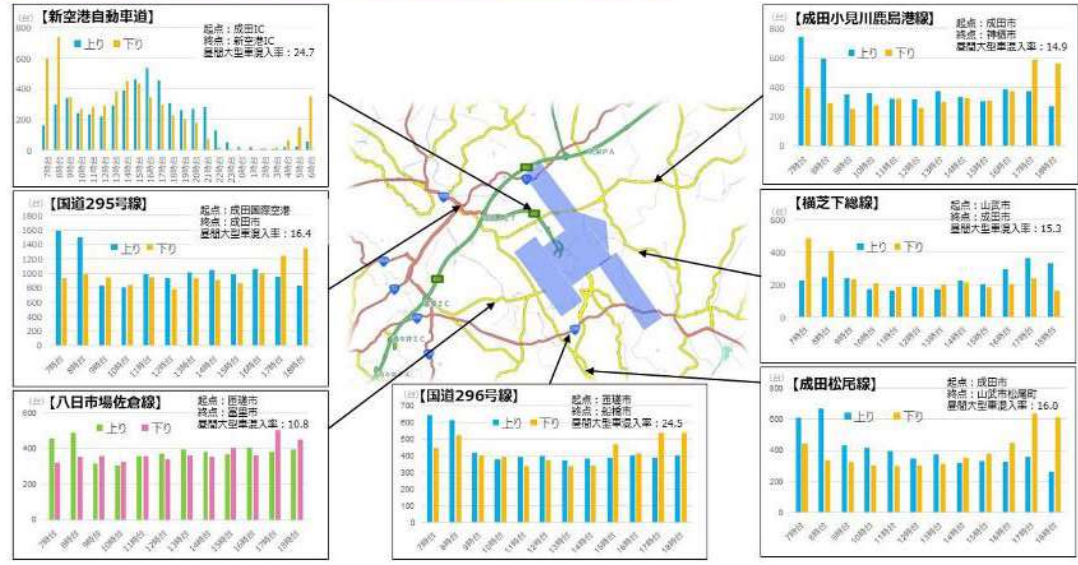
# 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

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

## 4. 中間とりまとめにおける周辺道路の方向性【抜粋】

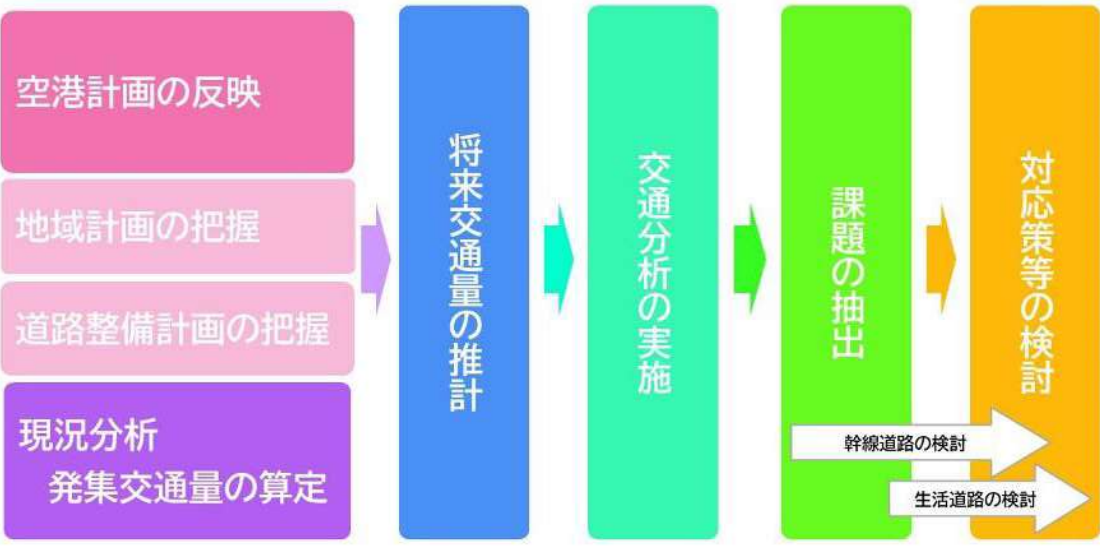
- 更なる機能強化に伴う付替・補償等道路の着実な整備
- 今後の交通量の増大に対応するために、関係道路管理者の連携・協力による道路交通分析や交通安全を含めた課題抽出と対策案の検討
- 広域的な高速道路網と空港・地域との接続性向上によるアクセシビリティとリダンダンシーの確保
- 空港に関わる道路交通が生活道路環境に与える影響を最小限に抑える工夫などによる地域ネットワークへの貢献
- 周辺道路の交通負荷・広域的な物流ネットワークにも影響を及ぼす圏央道との効率的な接続
- 空港と一体的な道路ネットワークの構築

## 6. 周辺道路の現状・検討フロー（案）



※交通量出典:H27『全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査』

## 5. 空港と広域道路網の関係



# 首都圏空港で計画されている機能強化(成田空港)

8/26国家戦略特別区域諮問会議(第64回)  
資料2「成田空港を核とした国際航空物流拠点機能強化について」より抜粋

## 成田空港の更なる機能強化・成田空港周辺における環境整備 国土交通省

○成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要。

### 「更なる機能強化」の整備状況

○令和10年度末目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。既に準備工事に着手済み。今後、本格工事に着手予定。



### 鉄道共同輸送サービスの実証実験

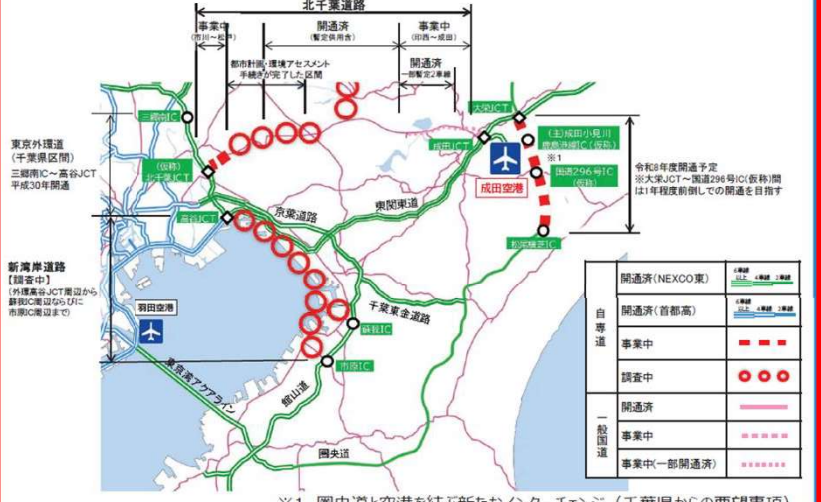
○モーダルシフト推進の観点から、成田空港会社、日本貨物鉄道株式会社等において、関西地区から成田空港を利用して輸出される航空貨物を対象に、パレット単位でも利用可能な鉄道共同輸送サービスの実証実験を開始。

### 高規格道路ネットワークの整備等の取組

○成田空港周辺の高規格道路ネットワークについて、事業中の箇所に加えて、更なる充実にに向けた調査・検討を加速化

【事業中・調査中の箇所】

- ・圏央道(大栄～松尾横芝)は、令和8年度に開通予定※
- ・北千葉道路(市川～松戸区間)は、外環道との接続部で有料道路事業を活用しながら、事業推進中
- ・新湾岸道路は、計画の具体化に向けた概略ルート等の調査推進中



○東京湾アクアライン(上り線:木更津→川崎方面)において、令和5年7月から、土日・祝日に時間に応じて料金を変動させる社会実験の取組(ピークロードプライシング)を実施中であり、効果的分析・評価の上、効果的な料金を検討

### 【岸田総理 発言抜粋】

今回新たに、成田空港を核とした国際航空物流拠点機能の強化について、日本全体の競争力強化の観点から、国家プロジェクトとして取組を加速してまいります。

国土交通省を始め関係省庁においては、地元自治体と連携して、国家戦略特区制度の活用や関連インフラの整備を含めて、総合的な支援策を取りまとめてください。

# 成田空港の機能強化に向けた国からの支援

平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。令和10年度末目途の供用を目指して整備を進める。

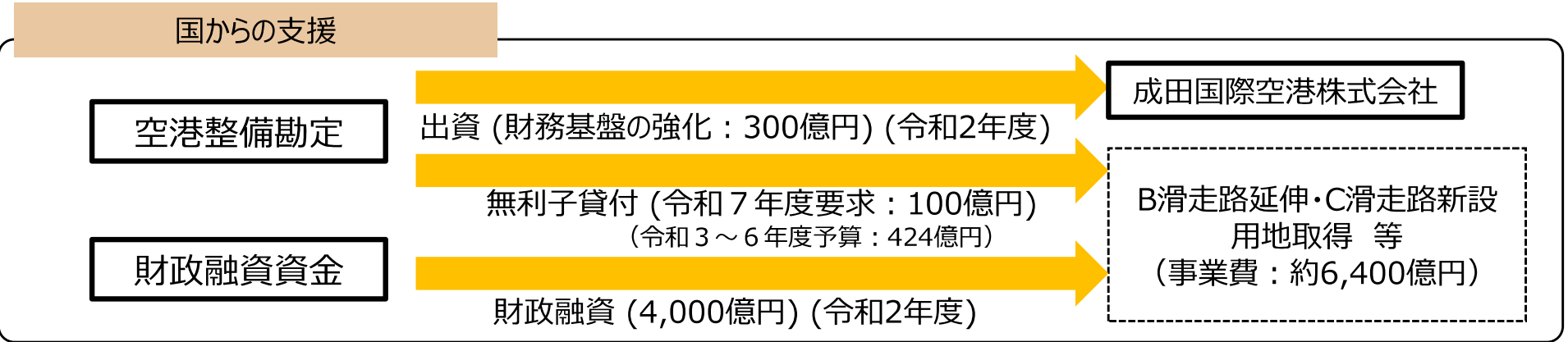
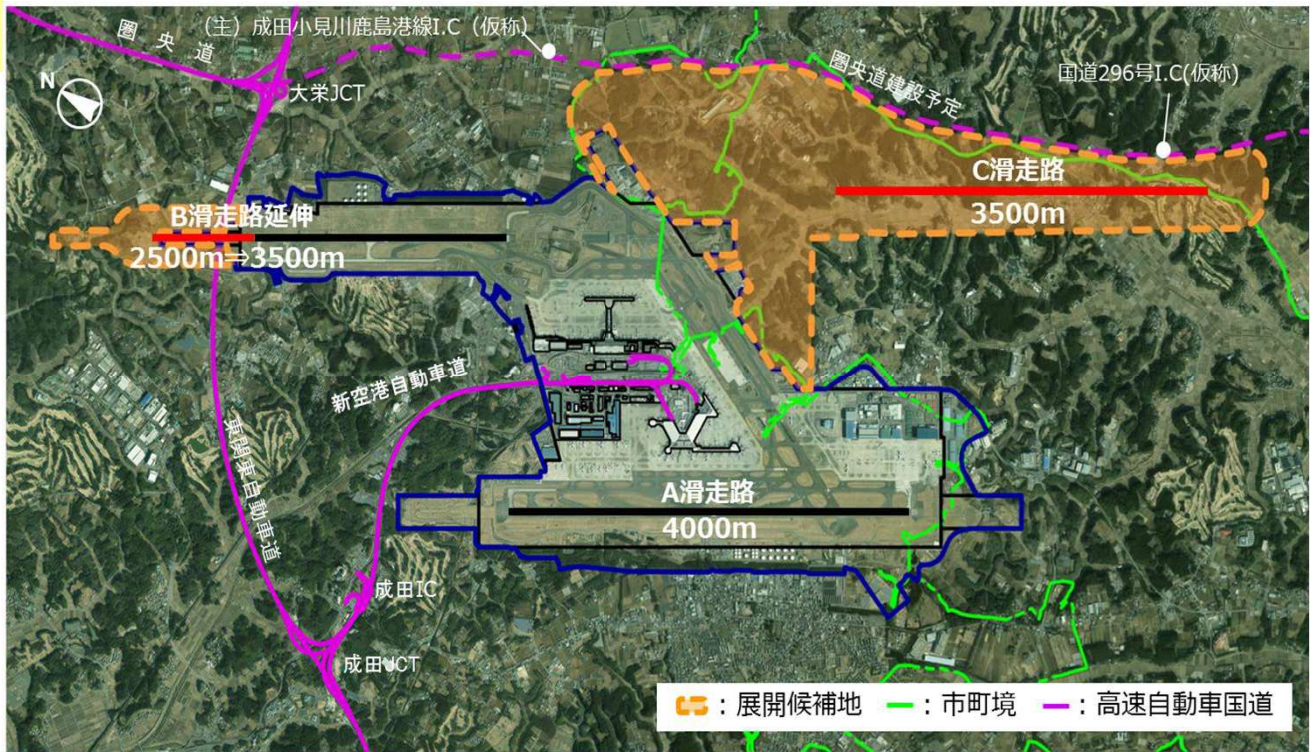
## A滑走路の夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の発着時間を6-23時から6-24時に延長  
\*新B・C滑走路の供用開始まで

**B滑走路の延伸  
(2500m→3500m)**

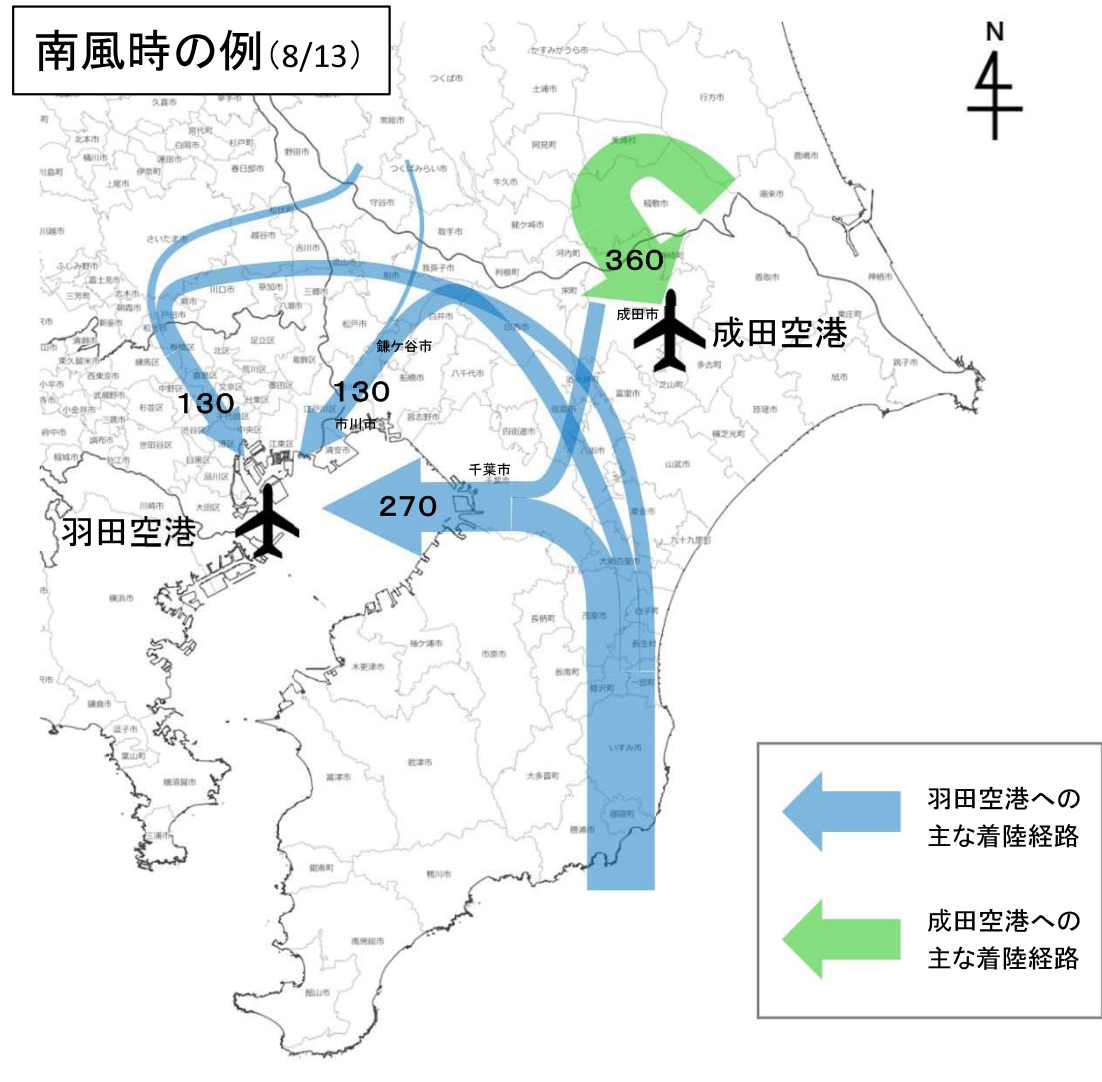
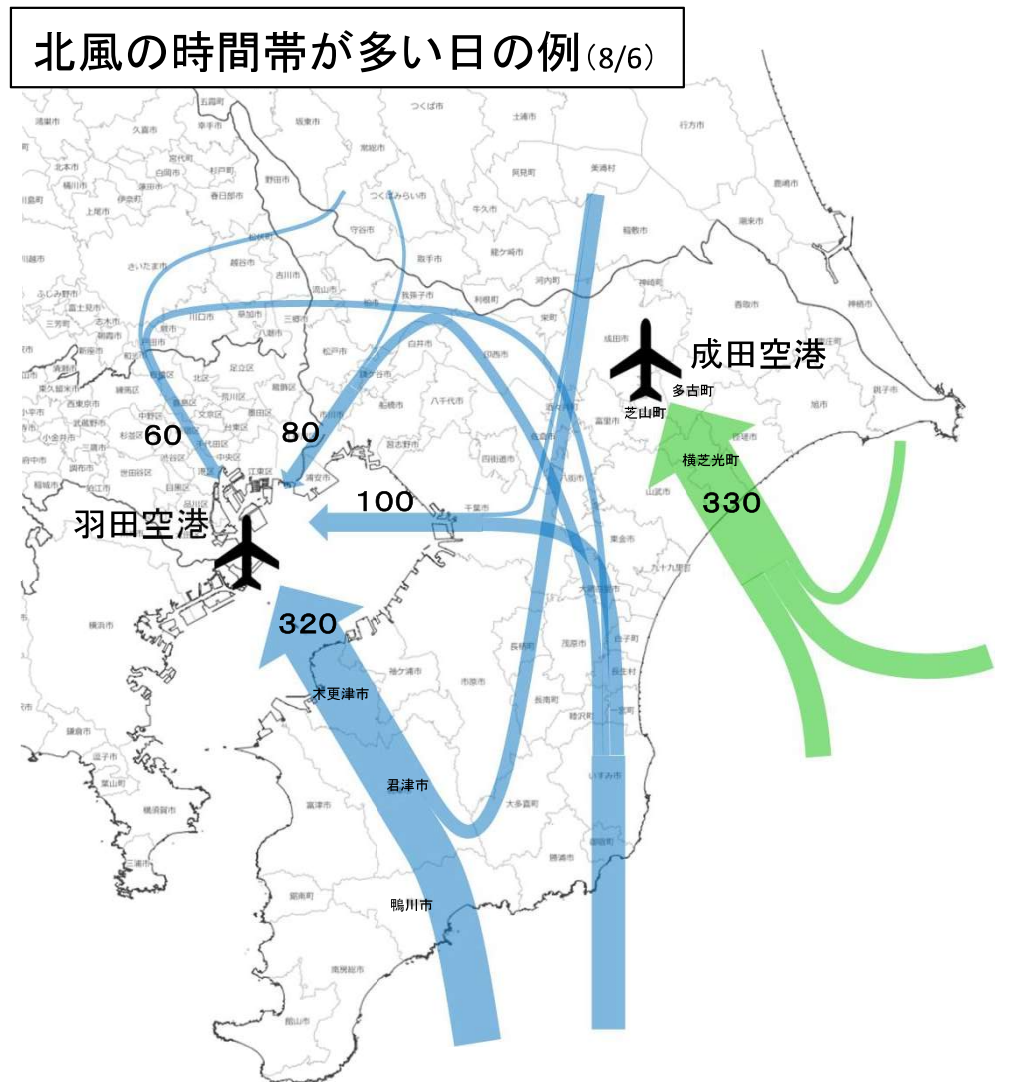
**C滑走路の新設  
(3500m)**

→年間発着容量**50万回**を実現



# <参考>羽田空港・成田国際空港への主な着陸経路

- 羽田空港・成田空港へのアプローチは、北風時は、南東方向からの進入となる。
- 南風時は、羽田空港は東方向が多く、成田空港は北西方向からの進入となる。
- 成田国際空港は、今後の空港機能強化により、発着回数 of のさらなる増加が見込まれる。



Legend for the flight path maps:

- Blue arrow:** 羽田空港への主な着陸経路 (Main approach route to Haneda Airport)
- Green arrow:** 成田空港への主な着陸経路 (Main approach route to Narita International Airport)

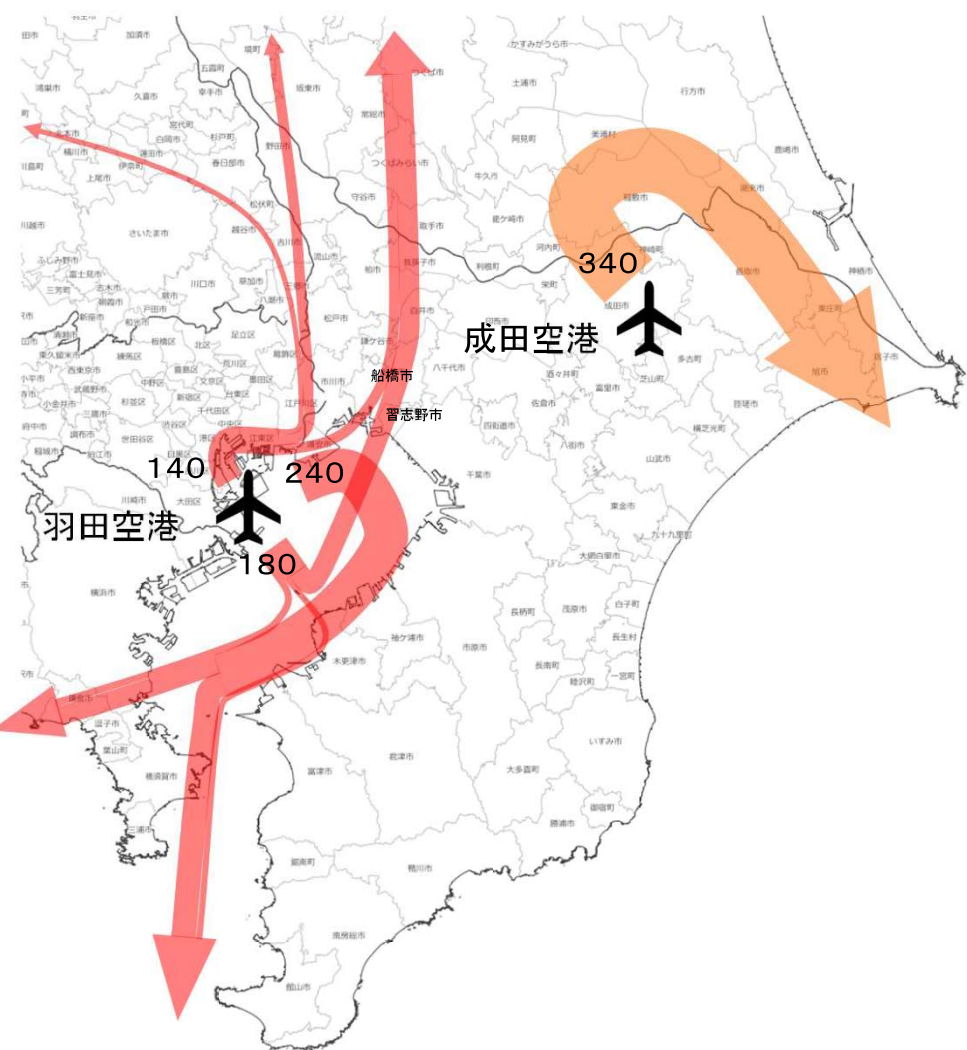
※各日の午前6時から午後11時の着陸経路を方向別に分類して模式化したものであり、数字及び線の幅は概ねの該当便数を表す。



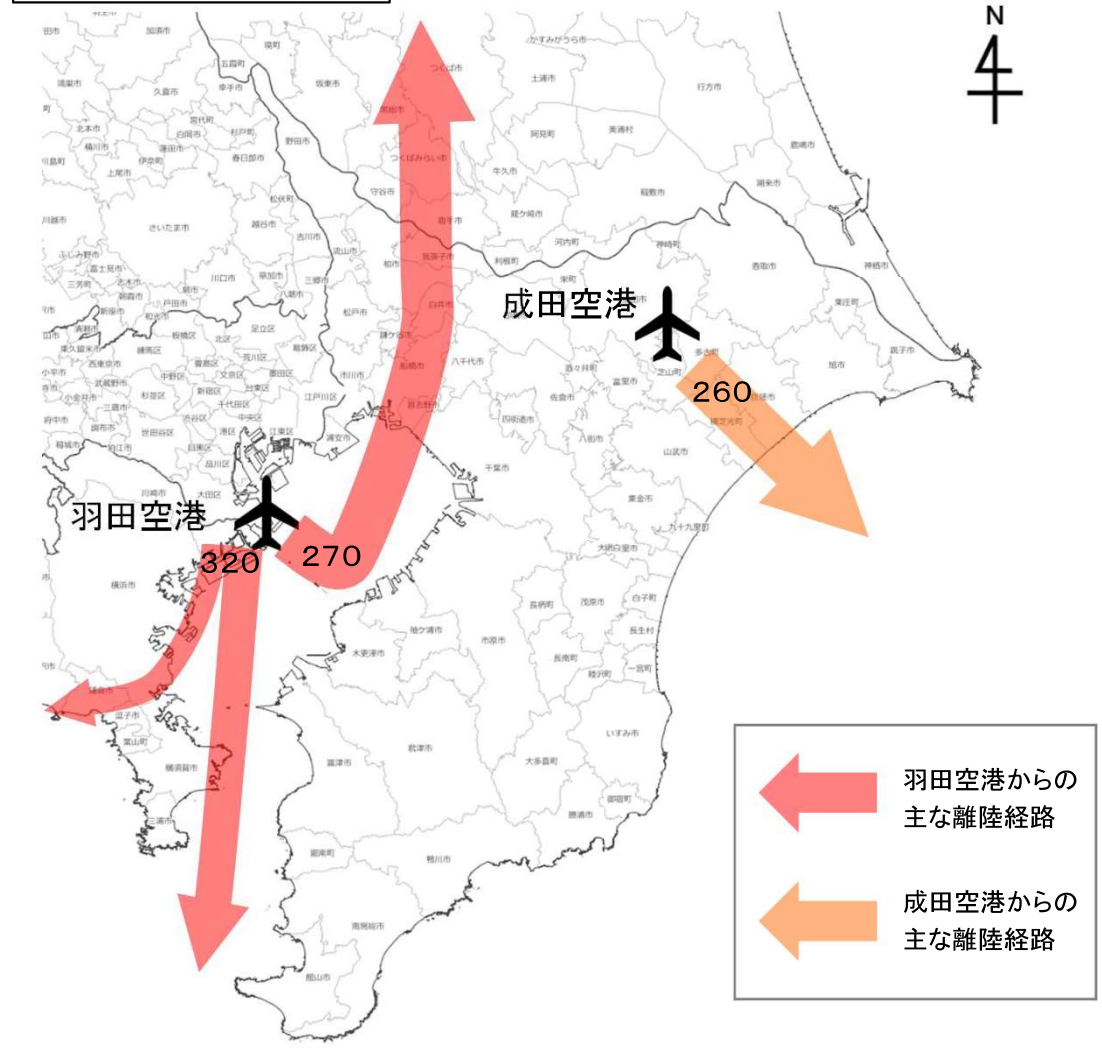
# <参考>羽田空港・成田国際空港からの主な離陸経路

○羽田空港からの離陸は、北風時は北東・南東・北西方向、南風時は南西・南東方向となる。  
 ○成田空港からの離陸は、北風時は北西方向、南風時は南東方向となる。

北風の時間帯が多い日の例(8/6)



南風時の例(8/13)



← 羽田空港からの主な離陸経路  
 ← 成田空港からの主な離陸経路

※各日の午前6時から午後11時の着陸経路を方向別に分類して模式化したものであり、数字及び線の幅は概ねの該当便数を表す。

# 【参考】2050年、WISENET(ワイズネット)の実現

○「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム(WISENET※)」の実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献します。



※ World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

重点課題： 国際競争力・国土安全保障・物流危機対応・低炭素化



### ■ WISENETの要点

- シームレスネットワークの構築  
サービスレベル達成型の道路行政に転換、シームレスなサービスを追求
- 技術創造による多機能空間への進化  
国土を巡る道路ネットワークをフル活用し、課題解決と価値創造に貢献

自動物流道路 (Autoflow Road) の構築

スイスで検討中の地下物流システムのイメージ  
出典：Cargo Sous Terrain社HP

### 経済成長・物流強化

- 国際競争力強化のため、三大都市圏環状道路、日本海側と太平洋側を結ぶ横断軸の強化など、強靱な物流ネットワークを構築
- 物流拠点、貨物鉄道駅・空港・港湾周辺のネットワークの充実や中継輸送拠点の整備等、物流支援の取組を展開

### 地域安全保障のエッセンシャルネットワーク

- 地方部における生活圏人口の維持や大規模災害リスクへの対応に不可欠な高規格道路を「地域安全保障のエッセンシャルネットワーク」と位置づけ、早期に形成
- これまでの地域・ブロックの概念を超えた圏域の形成を支援

三陸沿岸道路 (若手県山田町)

### 交通モード間の連携強化

- カーボンニュートラル、省人化の観点から、海上輸送、鉄道輸送等との連携を強化し、最適なモーダルコンビネーションを実現
- バスタの整備・マネジメントを通じて、人中心の空間づくりや多様なモビリティとの連携などMaaSや自動運転にも対応した未来空間を創出

バスタの整備イメージ (山梨県交通ターミナル)

### 観光立国の推進

- ゲートウェイとなる空港・港湾や観光地のアクセスを強化し、観光資源の魅力を向上
- オーバーツーリズムが課題となっている観光地をデータで分析し、ハード・ソフト両面において地域と連携した渋滞対策等の取組を推進

シェアサイクル導入の促進  
高速道路料金割引の見直し

### 自動運転社会の実現

- 高速道路の電腦化を図り、道路と車両が高度に協調することによって、自動運転の早期実現・社会実装を目指す

(2024年度新東名高速道路、2025年度以降東北自動車道等で取組開始、将来的に全国へ展開)

車両と道路が協調した自動運転

### 低炭素で持続可能な道路の実現

- 道路ネットワーク整備や渋滞対策等により、旅行速度を向上させ、道路交通を適正化
- 公共交通や自転車の利用促進、物流効率化等により低炭素な人流・物流へ転換
- 道路空間における発電・送電・給電等の取組を拡大し、次世代自動車の普及と走行環境の向上に貢献
- 道路インフラの長寿命化等、道路のライフサイクル全体で排出されるCO2の削減を推進