

第1章 背景と目的、計画期間等

第2章 四者で「目指すべき姿」

第3章 地域活性化策

第4章 事業推進のために必要な措置

1. 背景

平成27年（2015年）9月

- 国から、「成田空港の更なる機能強化が必要不可欠である」との認識を受け、四者協議会で検討を開始



平成30年（2018年）3月

- 約2年半にわたる四者での協議や200回以上の住民説明会を経て、C滑走路新設やB滑走路の延伸、夜間飛行制限の変更による年間発着容量50万回化の正式合意
- 更なる機能強化にあわせた、成田空港周辺の地域づくりの基本的な方向性や内容をまとめた「基本プラン」を決定

成田空港の更なる機能強化の概要

- C滑走路の新設（滑走路長3500m）
- B滑走路の延伸（滑走路長2500m⇒3500m）
- 夜間飛行制限の変更

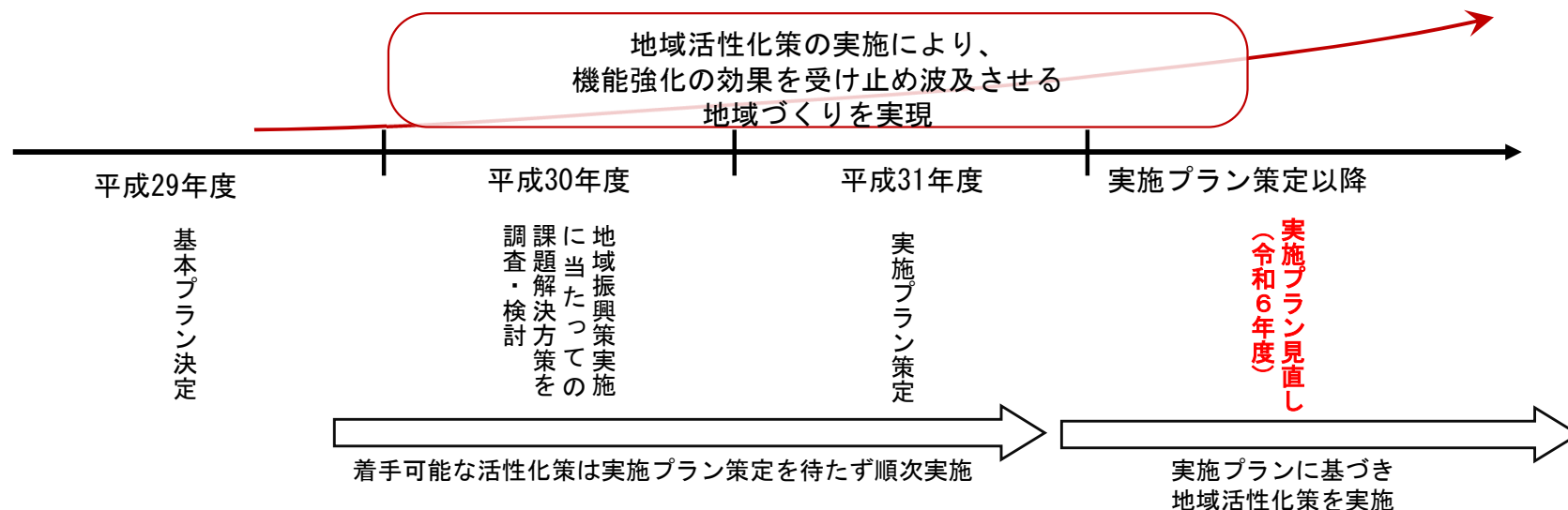


年間発着容量を
30万回から50万回に

1. 背景

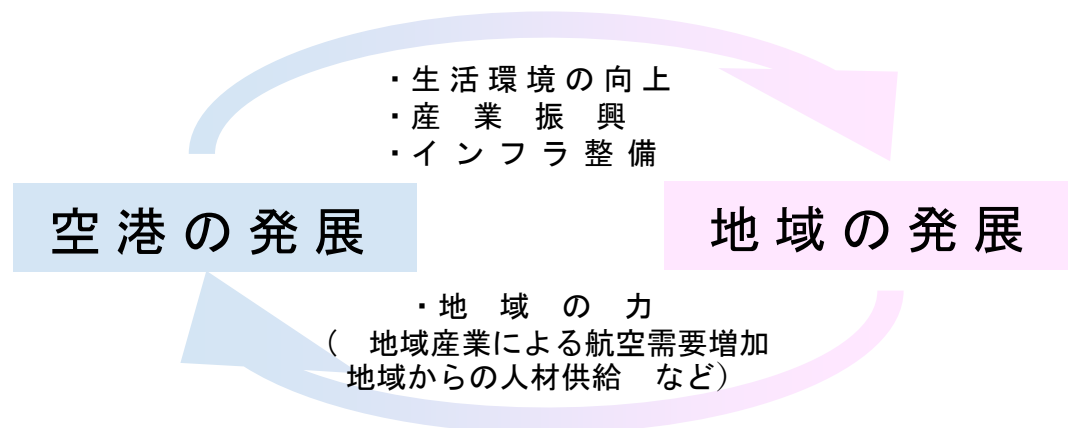
令和2年（2020年）3月

- 「基本プラン」に基づき、具体的な施策を盛り込んだ「実施プラン」を策定



2. 目的

「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりの早期実現

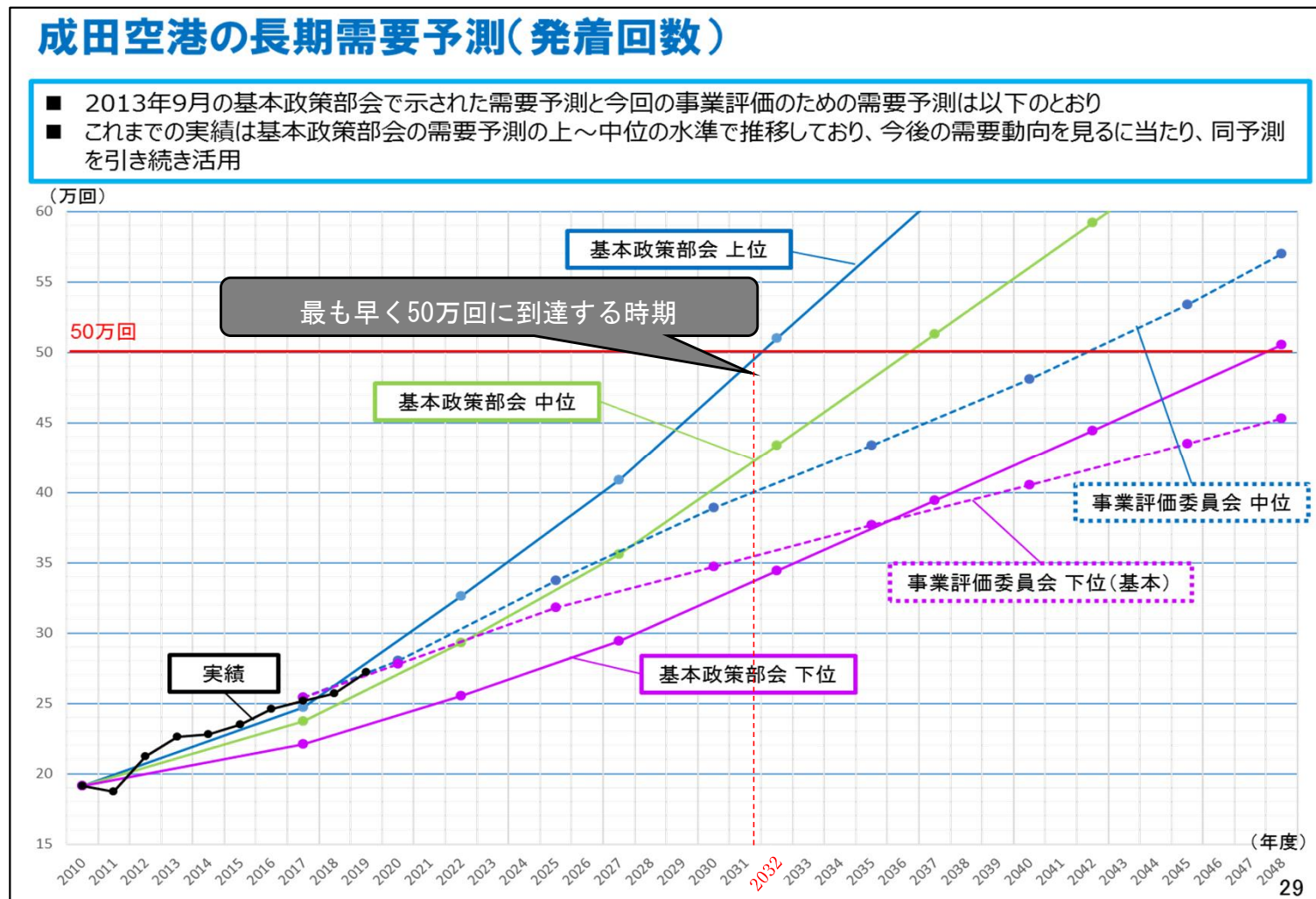


3. 計画期間

令和2年（2020年）3月から **令和14年度（2032年度）** まで

計画期間の考え方：

成田空港における国土交通省の航空需要予測及び空港会社において試算した長期の需要予測において、最も早く50万回に到達する上位ケースに合わせたもの

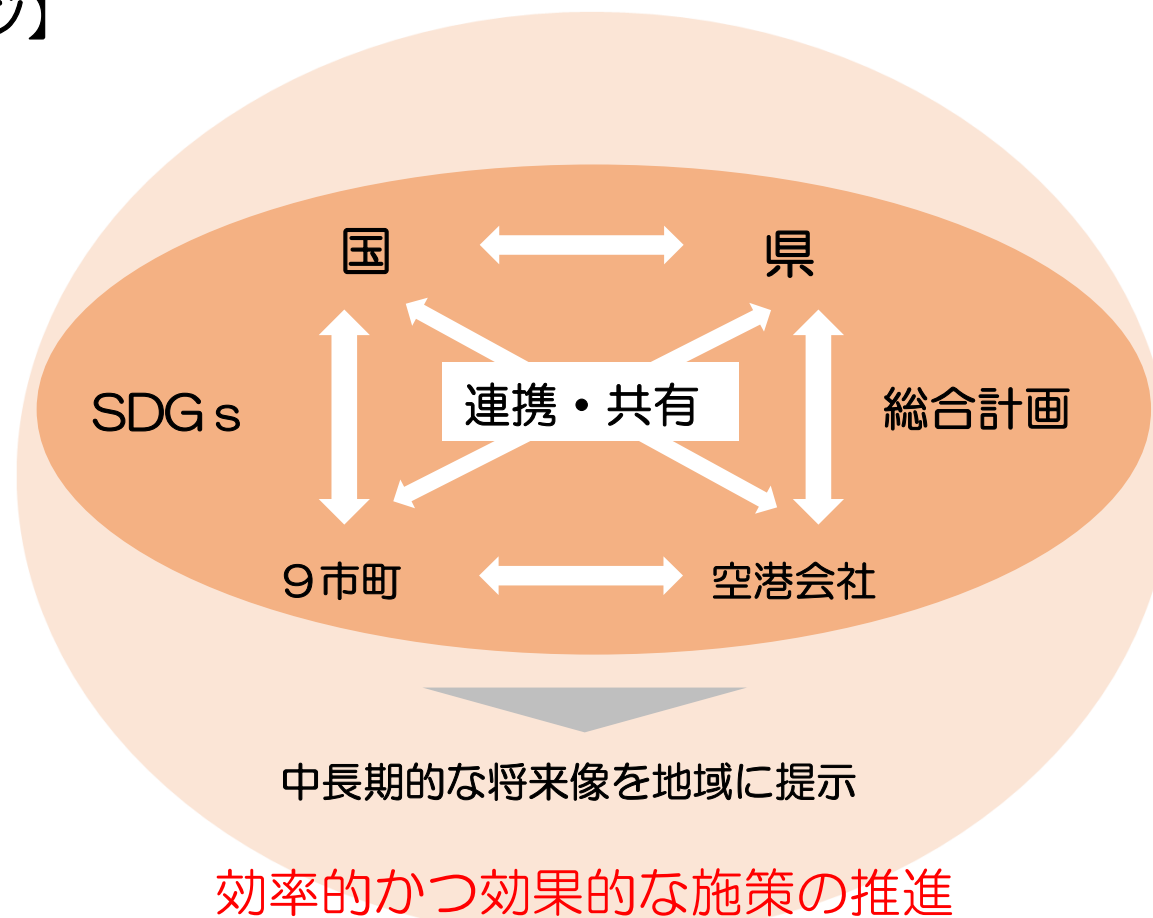


4. 本プランの性質

(1) 本プランの策定方針

- 四者が共同して中長期的な将来像を地域に提示
- 地域活性化策の方針や取組について共有・連携
- SDGsを踏まえ、総合計画をはじめとする四者の各種計画と連携

【方針のイメージ】



4. 本プランの性質

(2) 地域特性を生かした均衡ある発展

- 東京を含む大都市圏との地域間競争を勝ち抜くには、各市町がそれぞれ独自に講じる行政サービスや利便性のみを見た横並びの競争では限界がある
- 空港周辺地域の人口は減少傾向

こうした中、

更なる機能強化に伴い見込まれる航空取扱量等の増大により雇用創出効果が期待されることは、地域の持続可能性を高める好機



多様な価値観を見据え、地域特性を十分生かした取組が必要



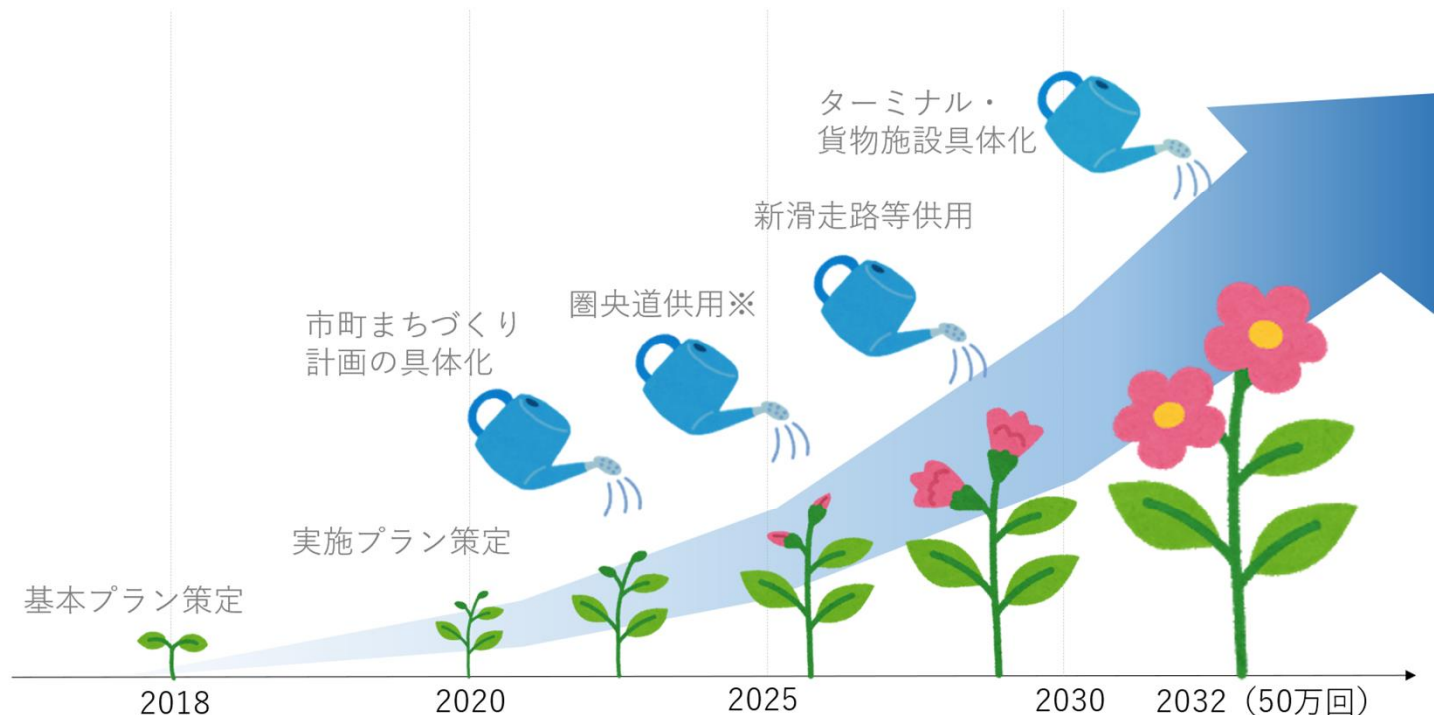
空港周辺地域のそれぞれの価値を磨くことで、暮らしと産業の拠点として選ばれる地域づくりを進め、「均衡ある発展」の実現を図る

4. 本プランの性質

(3) 成長する実施プラン

- 策定後も空港内外で状況が変化
 - (空港内) 空港の整備計画の更なる進展・『新しい成田空港』構想の具体化
 - (空港外) 市町のまちづくり計画の進展・圏央道等の道路ネットワークの整備進展

空港内外の状況の変化に応じ、不断の見直しを行う「成長する実施プラン」



※2026年度（令和8年度）大栄JCT～松尾横芝IC間開通見込み
大栄JCT～国道296号IC（仮称）間は、1年程度前倒しでの開通を目指す