

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

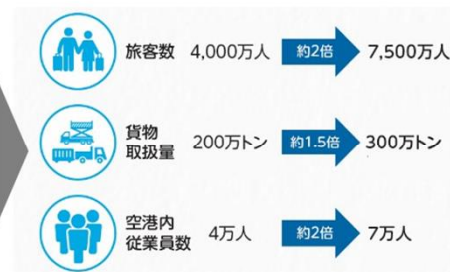
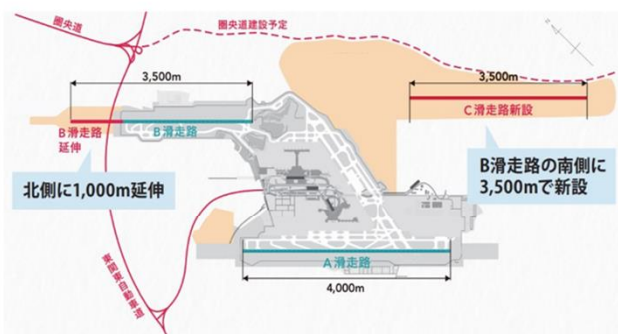
1. 空港の将来像（空港の将来構想）

【発着回数50万回時のイメージ】

更なる機能強化合意時	
旅客数	約 4,000万人
貨物量	約 200万トン
空港内従業員数	約 4万人
経済波及効果額（全国）	約 5.0兆円
経済波及効果額（9市町）	約 1.4兆円

50万回時	効果
約 7,500万人	約 2 倍
約 300万トン	約 1.5 倍
約 7万人	約 2 倍
約 10.4兆円	約 2.1 倍
約 2.5兆円	約 1.8 倍

更なる機能強化(50万回へ向けた取り組み)



滑走路の延伸・新設

B滑走路延伸: +1000m
C滑走路新設: 3500m

年間発着容量の増加

30万回→50万回

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)

空港の将来像を支え、効果を最大化する地域づくりへ

- 空港の働く場としての魅力向上
- 地域からの人材確保
- 空港内外での取組が好循環
 - ・ 関連産業の産業用地確保
 - ・ 魅力ある観光資源
 - ・ 地元産の農産物 など

1. 空港の将来像（空港の将来構想）

『新しい成田空港』構想について

下図のような課題に対応するため、『新しい成田空港』構想検討会（構成：国、県、地元市町、学識経験者）が発足し、更なる機能強化の推進にあわせ、旅客ターミナルの再構築、航空物流機能の高度化、空港アクセスの改善、地域との一体的な発展等に関する成田空港の将来像となる『新しい成田空港』構想の検討を令和4年（2022年）10月より開始

成田空港の使命・主要課題・目指すべき姿と方向性

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

（出典：『新しい成田空港』
構想とりまとめ2.0
概要（P.5））

1. 空港の将来像（空港の将来構想）

『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0（令和6年（2024年）7月）

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

世界と繋がる多様なネットワークを持つ国際ゲートウェイハブ空港を目指して、コンパクトな集約ワンターミナルを整備し、使いやすくわかりやすく、乗継利便性や空間デザイン、災害・環境に配慮した旅客ターミナルを実現

②新貨物地区の整備により 航空物流機能を集約

継越需要も取り込む東アジアの貨物ハブを目指して、最高水準の物流効率性を追求する新貨物地区を整備し、空港隣接地との一体的運用や圏央道とのスムーズなアクセスができ、環境負荷の低減や地域発展にも貢献する貨物取扱施設を実現

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

・鉄道アクセス

旅客ターミナル再編に伴う新駅の整備、空港周辺の単線区間の解消、都心方面への利便性向上・輸送力増強等の諸課題について、鉄道事業者等の関係者も入った検討の場で議論を深める

・道路アクセス

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を確保

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、空港会社・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実施

④地域と空港の相互連携による 一体的・持続的発展

海外事例から得た以下のポイントを踏まえ、エアポートシティの実現に向けて、千葉県と空港会社が中心的役割を担う体制が一つの方法であり、その体制のもと関係する自治体と連携し検討を実施

(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

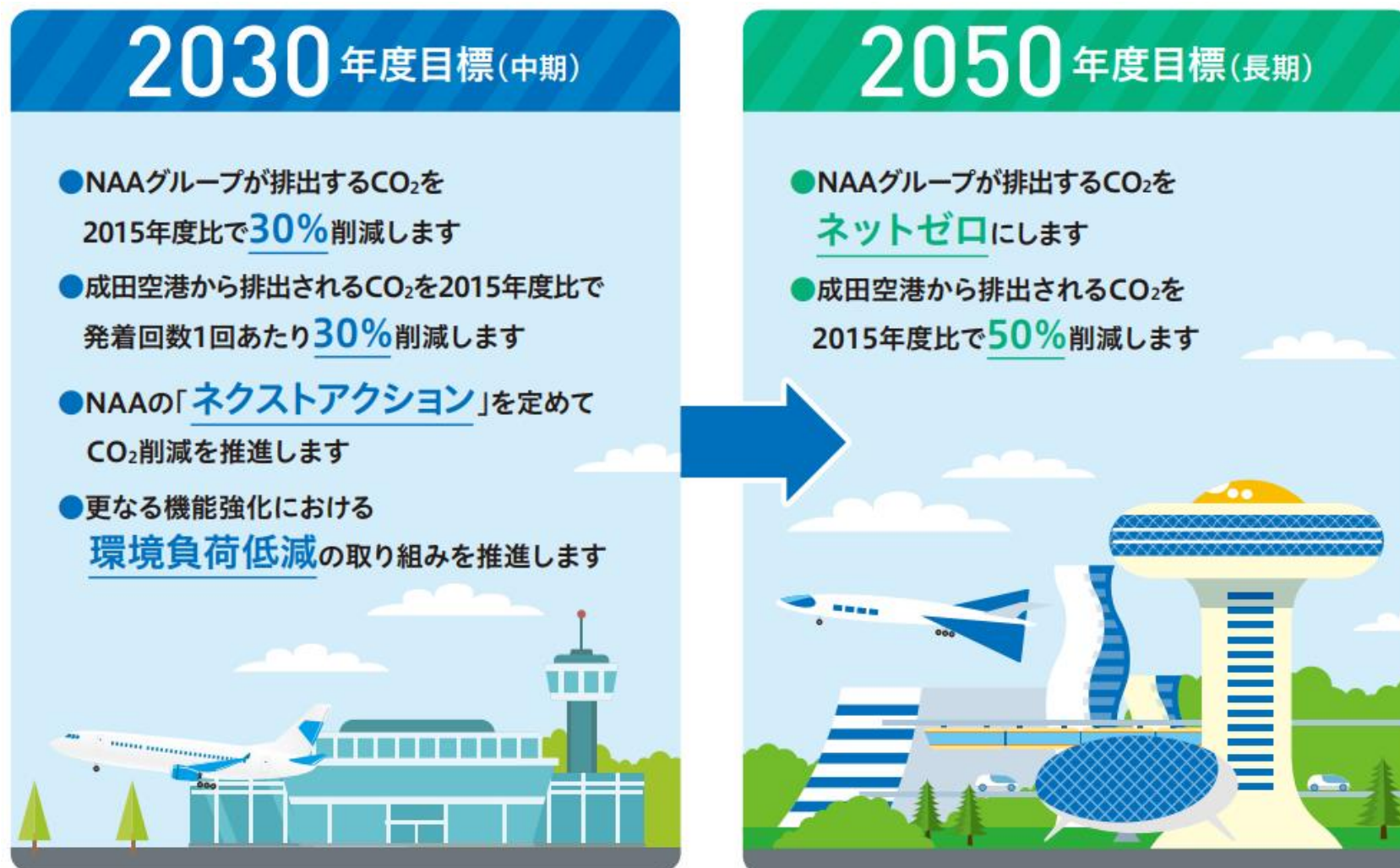
(4) 人材確保のための生活環境、教育環境、就労環境整備の必要性

(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べき

1. 空港の将来像（空港の将来構想）

「サステナブルNRT2050」について

成田国際空港株式会社では、令和3年（2021年）に脱炭素化に関する中長期目標「サステナブルNRT2050」を策定。令和32年度（2050年度）までにNAAグループにおいて、CO₂のネットゼロを目指す。



2. 空港の将来像を支え、効果を最大化する地域の将来像

(1) 地域を取り巻く環境の変化と課題

- 更なる機能強化による経済波及効果額に相当する9市町の雇用増加数は**約6.4万人と試算**
- 空港周辺地域と県内外を結ぶ圏央道や北千葉道路といった**広域的な道路の整備進展**

空港周辺地域のポテンシャルは高まりを見せている

環境の変化と課題

- **9市町の人口は減少**
- 空港・航空関連企業では、新型コロナウイルス感染症の影響により、離職者が増加した一方、急速な航空需要の回復に採用が追い付かないなど、**人手不足が顕在化**
- 世界の大規模国際空港では、**空港を中心に産業拠点が形成**されており、**空港とその周辺地域が一体となって発展**
- パリ協定などの国際的枠組みにより、**世界的に脱炭素の取組が求められている**
- 日本は2050年（令和32年）までにカーボニュートラルを目指す宣言をし、千葉県でも「2050年二酸化炭素排出実質ゼロ宣言」を行った

必要な取組

- 更なる機能強化を支え、その効果を地域に波及させていくためには、**人材確保の取組が何よりも重要**
- 持続的な発展のためには、地域経済の発展が不可欠であり、更なる機能強化の効果の受け止めるだけでなく、**空港の特徴や強みを生かした産業の集積や新たな産業の創出を図ることが重要**
- 空港だけでなく、空港を支える9市町においても、**脱炭素化に積極的に取り組むことが必要**

2. 空港の将来像を支え、効果を最大化する地域の将来像

(2) 地域の将来像

【基本的な考え方】

「地域と空港を支える人材の確保」と
「空港を生かした産業の発展」を起点とする地域づくり

【令和14年度（2032年度）における将来像】

空港を核として、都市と田園が調和し、
暮らしや産業の拠点として選ばれるエアポートシティ

暮らし

- 成田空港や航空関連の仕事が子どもたちの憧れになるとともに、地域内外から労働者を惹きつけるブランド力を確立し、旺盛な航空需要による雇用の拡大が、それに応え、地域と空港が一体的に発展
- 誰もが自分らしいライフスタイルを実現し、豊富な航空ネットワークや充実した公共交通・道路網により世界中どこへでも迅速にアクセス可能
- 世界との結節点として、様々な国籍や文化的背景等を有する多様な人材が、あらゆる場面で活躍し、地域に活力と創造を生み出す

産業

- 空港の特徴や強みを生かした産業の集積により、日本経済をリードする空港を核とした国際的な産業拠点が形成
- 地域特性を生かした観光資源の有効活用、ストレスフリーな環境や交通インフラの整備が相まって、季節を問わず国内外の多くの観光客が訪れている
- 農地の集積・集約化、スマート技術の導入などにより、農業の生産性の向上が図られ、成田市公設地方卸売市場を活用した海外輸出も拡大

インフラ

- 更なる機能強化や幹線道路ネットワークの整備による空港へのアクセス強化がされることで、人やモノの流れが活発になり、空港の波及効果が県内全域に拡大
- 空港周辺地域の道路整備や、周辺交通の高速道路への転換が進むことで安全で快適な交通環境が実現
- 計画的な河川整備などにより災害に強いまちづくりが進んでおり、良好な水辺空間が創出されている

2. 空港の将来像を支え、効果を最大化する地域の将来像

【『新しい成田空港』構想における検討】

成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿

地域と成田空港は未来のために相互に連携し、一体的・持続的に発展していくエアポート

シティの実現に向けて、地域の魅力や資源を発掘・創出するとともに、相乗効果による産業・観光振興に取り組んでいく。

海外空港事例調査から得た以下のポイントを踏まえ、千葉県と空港会社が中心的な役割を担う体制が一つの方法

- (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べき

エアポートシティの実現へ

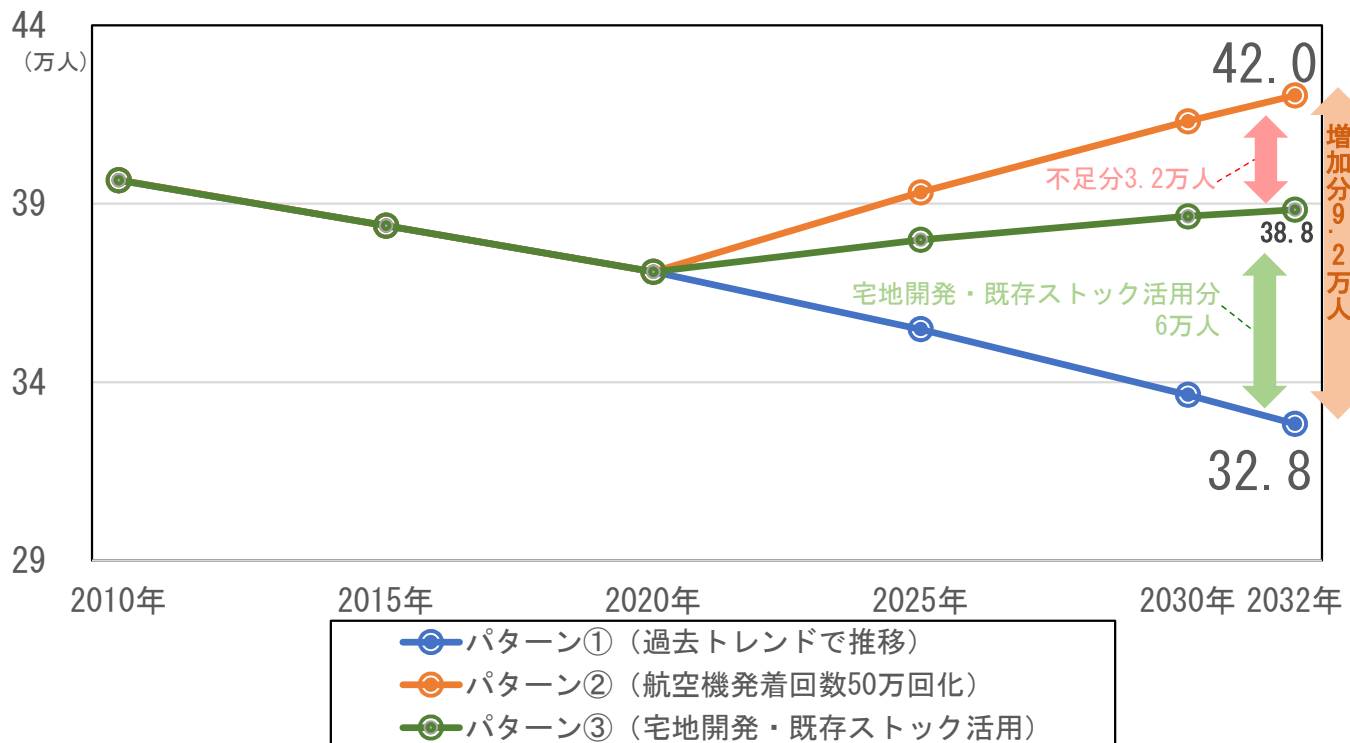
2. 空港の将来像を支え、効果を最大化する地域の将来像

(2) 地域の将来像

目標

- 空港内外で最大6.4万人にのぼる雇用増加の60% (約3.8万人) を9市町から輩出
- 令和14年(2032年)のエリア人口を、平成30年(2018年)時点の約38万人から4万人増の約42万人とする

※空港内外で働く約3.8万人の従業員が、家族とともに地域に居住すると、約9.2万人の人口押し上げ効果に相当(従業員1人あたり1世帯とし、1世帯の人員を9市町平均の2.4人として算定)



人口増加の考え方

約 32.8万人
令和14年(2032年)
時点の9市町人口の
推計値



約 9.2万人
人口押し上げ効果



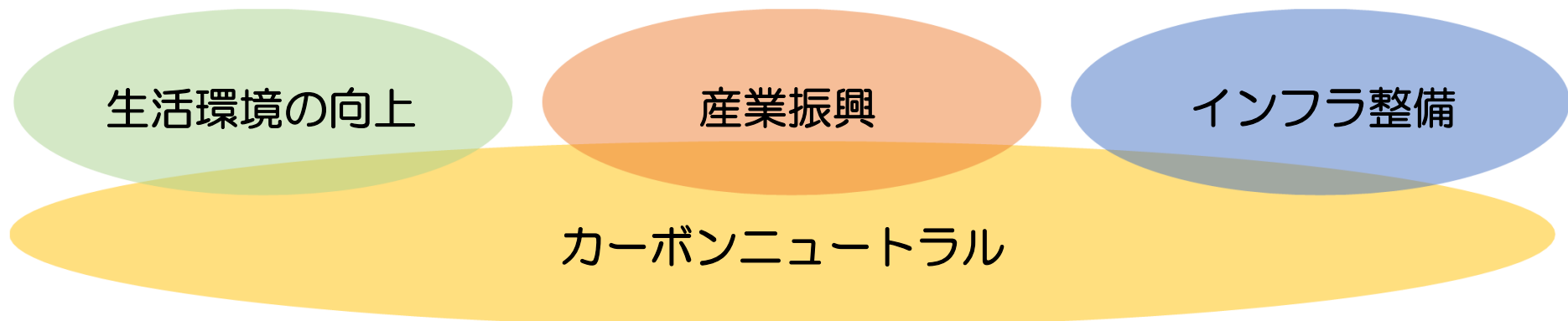
約 42.0万人

2. 空港の将来像を支え、効果を最大化する地域の将来像

(3) 地域の将来像の実現に向けた取組の方向性

- ①地域と空港で躍動する地域人材の育成・確保に向けた生活環境の向上
- ②地域特性と成田空港の強みを生かした産業振興
- ③地域と空港の発展を支えるインフラ整備
- ④空港と地域で取り組むカーボンニュートラル **【施策横断的な視点】**

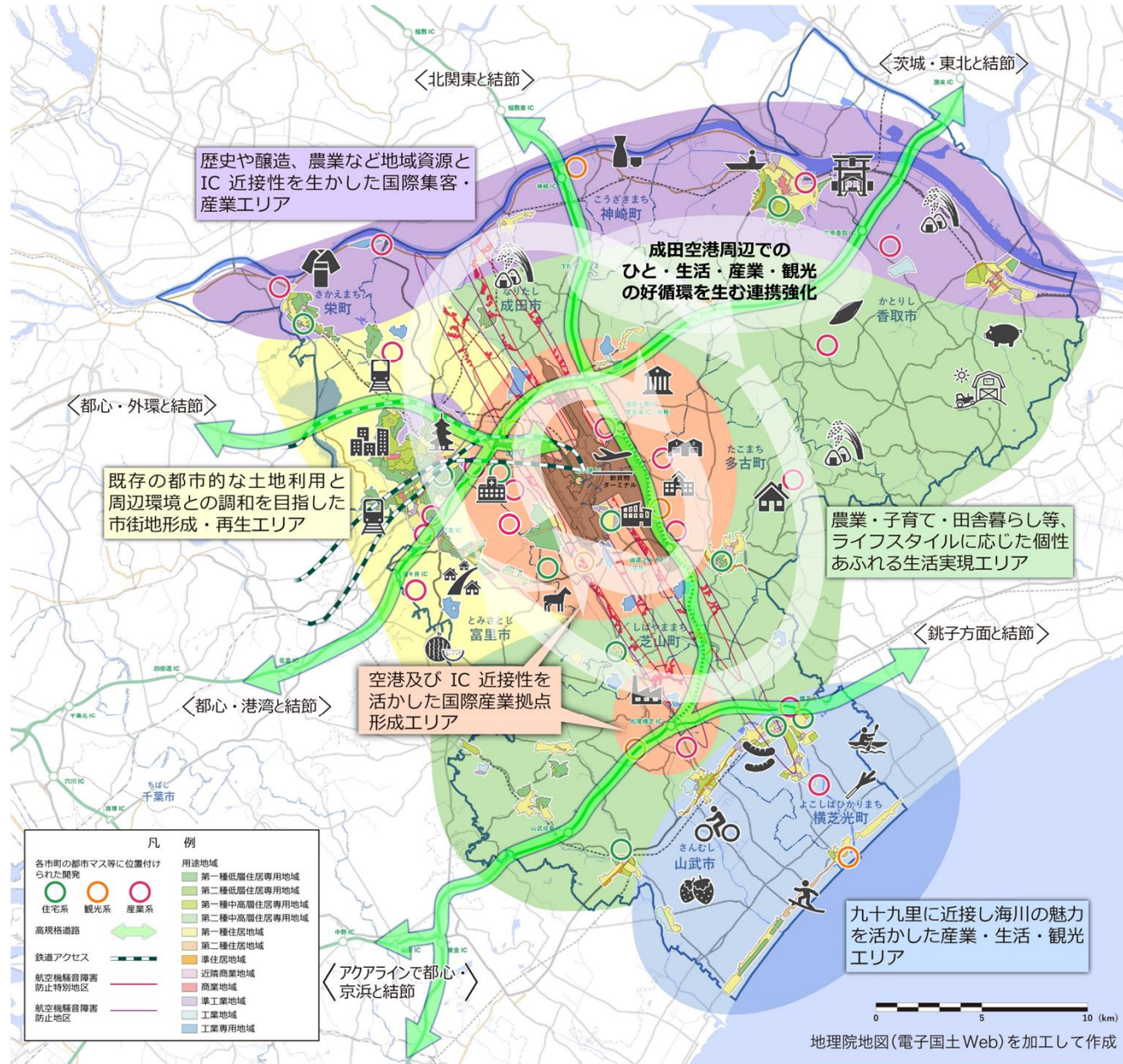
【取組のイメージ】



2. 空港の将来像を支え、効果を最大化する地域の将来像

(3) 地域の将来像の実現に向けた取組の方向性

【9市町の将来像（イメージ）】



※図表については、イメージであり、アイコンは具体的な計画を示すものではありません。