

## 第2章 四者で「目指すべき姿」

### 1. 空港の将来像（空港の将来構想）

#### （1） 成田空港が目指す空港像について

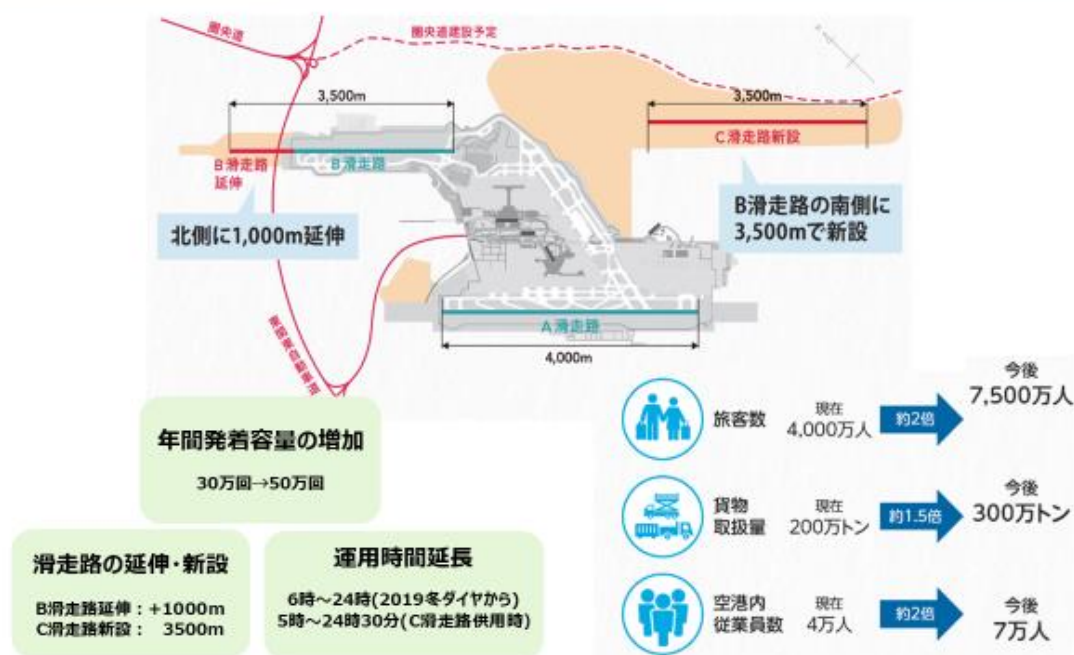
更なる機能強化については、我が国及び首都圏の国際競争力強化、観光先進国の実現及び空港周辺地域の更なる発展のために必要不可欠な方策として、平成30年（2018年）3月、四者協議会において合意がなされました。

その後、事業着手に向けた諸手続きを進めてきた中で、空港会社では、年間発着回数 50 万回時の成田空港の将来構想をとりまとめ、中長期経営構想（平成31年（2019年）3月）として公表しました。

#### ① 発着回数 50 万回時イメージ

機能強化の実現により、成田空港の年間発着回数が 50 万回に到達した際、航空旅客数は 7,500 万人、貨物量は 300 万トン、空港内従業員数は 7 万人規模となることが期待されます。

### 更なる機能強化（50万回へ向けた取り組み）



### (航空旅客数 7,500 万人)

旺盛な訪日需要に支えられ、年間発着回数 50 万回時には成田空港の航空旅客数は 7,500 万人となる見込みです。特に、アジア地域からの旺盛なインバウンド観光需要の増加が見込まれており、その結果、空港圏を訪れる訪日外国人旅行者の増加が期待され、空港圏の経済活性化にも大きく貢献していくこととなります。

### (貨物量 300 万トン)

成田空港周辺には、多数の国際物流施設が展開・集積しており、「一大国際物流拠点」として機能しています。貨物量 300 万トンを実現していくためには、貨物施設等の整備を進めるとともに、空港外の物流施設や圏央道との連携を生かした航空物流拠点としての価値向上を図っていくこととなります。

### (LCC就航割合)

成田空港のネットワークは、FSC<sup>4</sup>とLCCが両輪となり、多方面にきめ細やかかつ多様なネットワークを構築しています。年間発着回数 50 万回時には、LCCの就航割合も 50 パーセントを超える見込みであり、今後増加していく中長距離LCCの受入も含め、更なる航空会社拠点化を図っていくこととなります。

## ② 経済波及効果

年間発着回数 50 万回時における年間の経済波及効果は、全国で約 10 兆 4,160 億円が見込まれます。そのうち、9 市町への波及効果は約 2 兆 5,478 億円が見込まれます。

【図表】更なる機能強化による経済波及効果

区分	2015 年 【A】	50 万回時 【B】	押し上げ効果 (【B】 / 【A】)
全国	5 兆 284 億円	10 兆 4,160 億円	約 2.1 倍
うち 9 市町合計	1 兆 4,034 億円	2 兆 5,478 億円	約 1.8 倍

## ③ 空港内従業員数

年間発着回数 50 万回、航空旅客数 7,500 万人対応に向け施設等の機能強化を目指していく中、空港内従業員も約 3 万人分 (約 4.3 万人から約 7 万人) の雇用機会が創出されることが期待されています。

成田空港が持続的に成長を遂げていくためには、滑走路や施設整備等のハード面だけでなく、更なる機能強化を支える人材の確保等のソフト面の強化も不可欠です。

<sup>4</sup> 従来からある航空会社は「Full Service Carrier」(フルサービスキャリア)を略して「FSC」と呼ばれている。

そのため、成田空港としては、空港圏の雇用の受け皿になるとともに、更なる機能強化を支える質の高い人材を持続的に確保するため、働く場としての成田空港の魅力の向上を図っていくこととなります。

#### ④ 経済波及効果を受け止めるための地域づくり

空港の経済波及効果が発揮され、持続的な成長を支えるために必要な人材を確保するためには、働く場としての魅力向上だけでなく、地域における移住・定住促進策の推進等による、地域からの人材確保が必要不可欠です。

また、更なる機能強化に合わせて、空港内外での取組が好循環することで、ともに発展していくことが不可欠です。具体的には、空港外においても、関連産業の拠点となる産業用地や、魅力ある観光資源、地元産の農産物など、地域の取組を通じ、空港の魅力を上昇させることも必要です。空港と地域が共に魅力を向上し、好循環していくことで、更なる機能強化に係る効果を高めることが求められます。

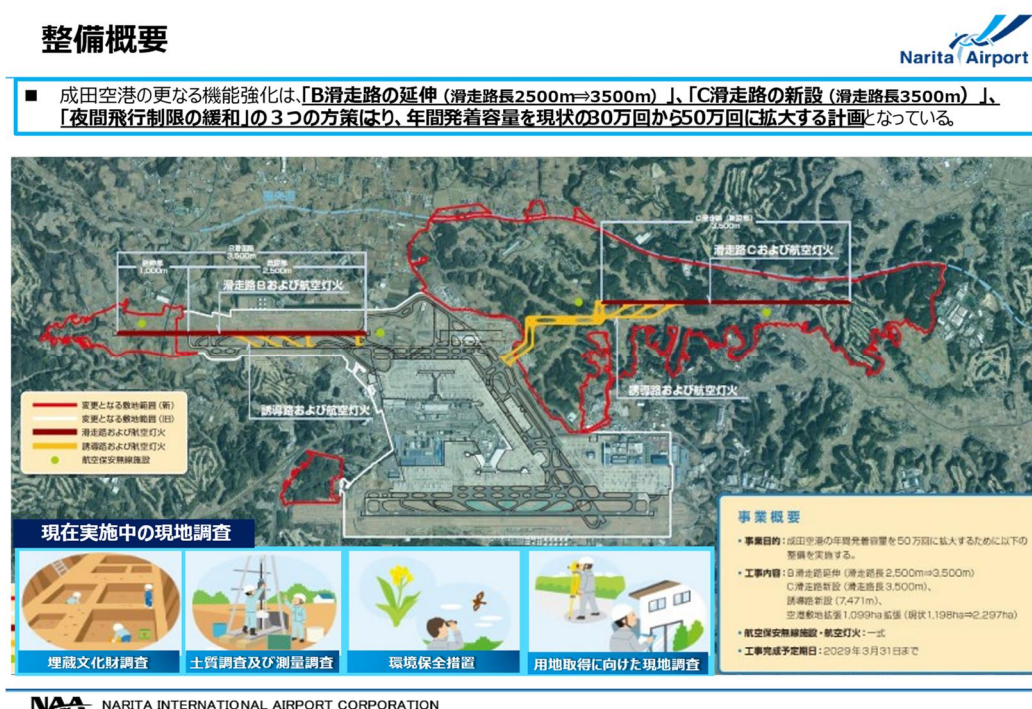
このため、更なる機能強化と成田空港周辺の地域づくりとを表裏一体ととらえ、「空港づくりは地域づくり」の理念のもと、「地域の発展」と「空港の発展」とが好循環する地域づくりの早期実現に、国、県、9市町、空港会社とが連携して、最大限努力して取り組んでいくことが必要です。

## (2) 更なる機能強化 滑走路整備計画について

四者協議会の合意後、空港会社において、速やかに所要の諸手続きを進め、令和2年(2020年)1月、国土交通省より航空法に基づく空港等の施設変更許可を得て、事業に着手しました。

### ① 空港整備計画

年間発着容量 50 万回の実現のために必要な整備として、約 1,100 ヘクタールとなる空港拡張用地の取得を進めていくこととしており、既存の 2,500m のB滑走路を北側に 1,000m 延伸し、3,500m 化するとともに、B滑走路の南側に 3,500m のC滑走路を新設整備することとし、令和10年度末(2028年度末)までに、完成する予定となっています。



(提供：成田国際空港株式会社)

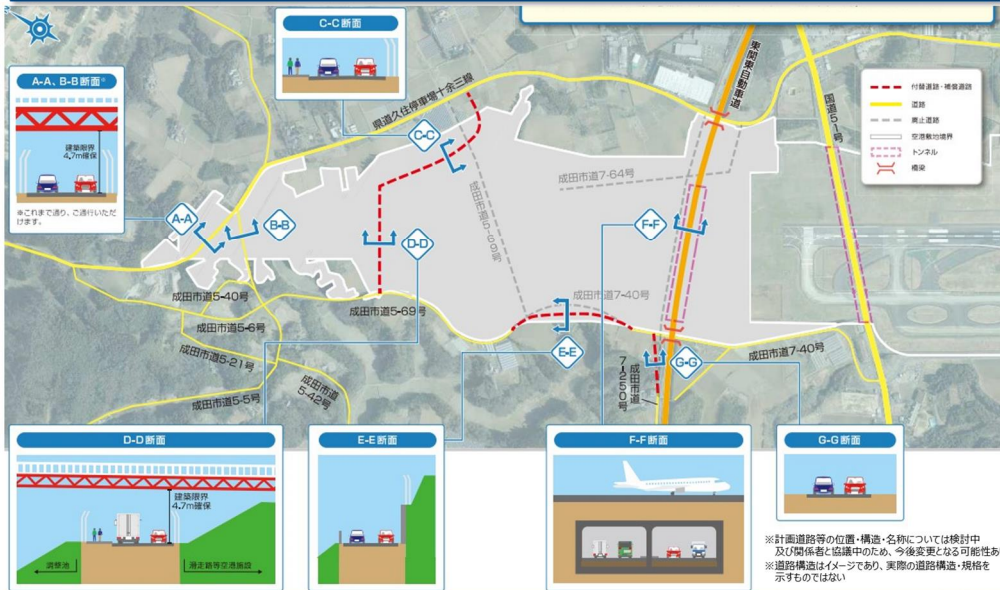
### ② 付替・補償道路計画

更なる機能強化による空港敷地の拡大に伴い、国道296号、県道成田松尾線、成田市道、芝山町道、多古町道の付け替えや廃止が必要となることから、空港会社等では、周辺の利便性向上、機能強化の効果の取り込みにも配慮した上で、次ページのとおり、付替・補償道路の整備を計画し、滑走路整備により地域の皆様の交通が分断されることのないよう、着実に事業を進めています。

また、空港及び周辺地域と圏央道を結ぶ新たなインターチェンジについては、千葉県及び空港会社で実現に向けた検討を進めます。これに接続する県道成田松尾線及び(仮称)滑走路横断道路については、整備を進めます。

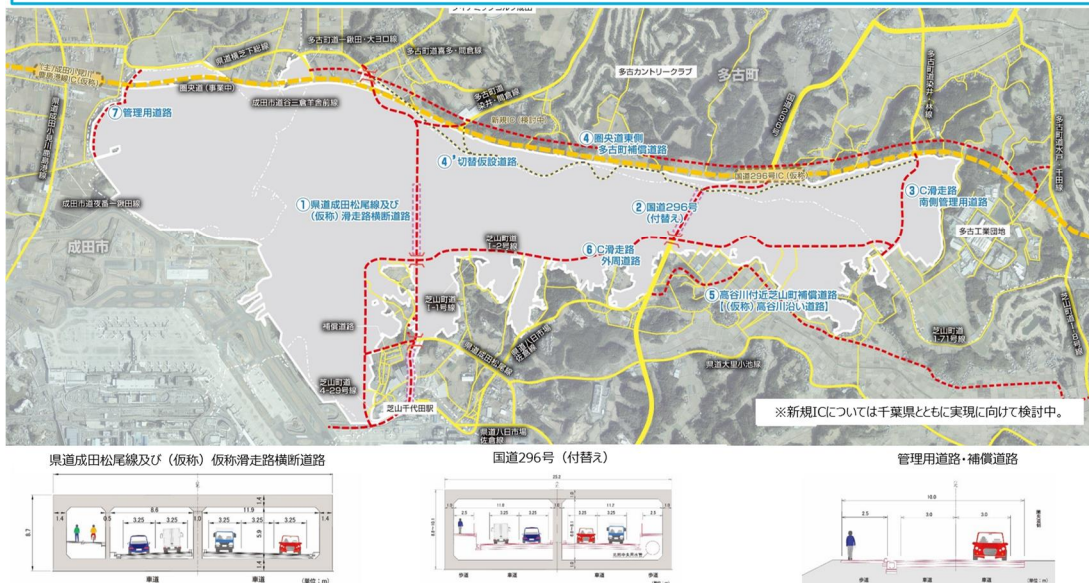
## B滑走路地区（付替・補償道路計画）

- B滑走路延伸に伴う敷地拡張により、東関東道の地下道（トンネル）化や成田市道の廃止及び補償道路の整備が必要となる。
- 地域の皆様の交通が分断されないよう、今後も補償道路計画の具体化に向けて、関係者と丁寧に協議を進めていく。



## C滑走路地区（付替・補償道路計画）

- C滑走路新設に伴う敷地拡張により、多くの多古・芝山町道の廃止及び付替が必要となる。
- 地域の皆様の交通が分断されないよう、今後も補償道路計画の具体化に向けて、関係者と丁寧に協議を進めていく。



（提供：成田国際空港株式会社）

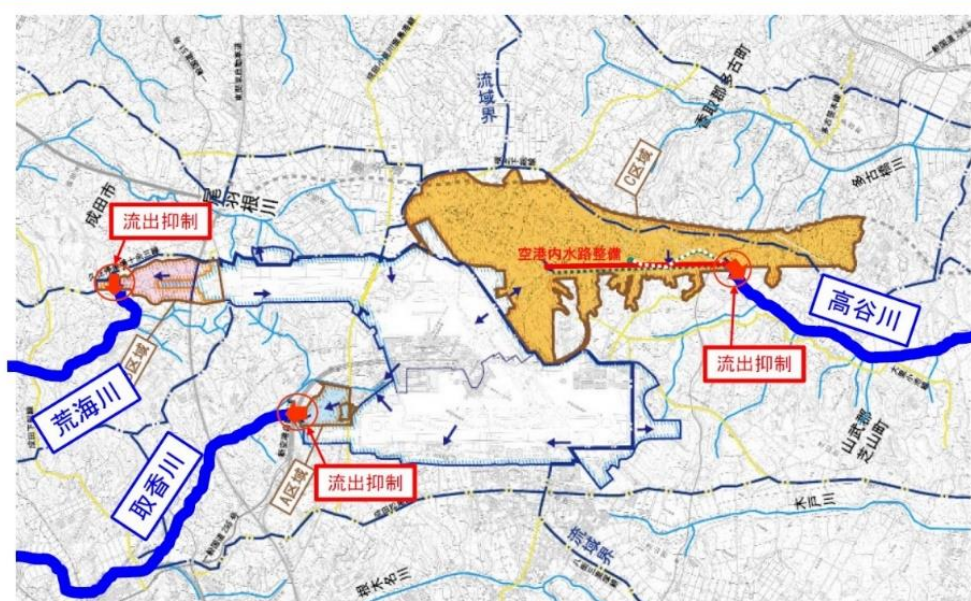
### ③ 雨水排水等計画

更なる機能強化における空港拡張部からの空港周辺河川への主な排水については、空港拡張区域のA滑走路北側区域は取香川へ、B滑走路北側区域は荒海川へ、C滑走路区域は高谷川へ排水します。なお、雨水の対策については、50年に1度の降雨にも対応できるように、調整池などを空港内に整備し、流出抑制対策を行います。

また、想定を超えるような大雨が発生した場合でも、場外にあふれだすことがないように空港内の芝地等を活用して雨水を貯める（ポンディング）機能を設け、排水先河川の安全に配慮することとしています。

#### 空港周辺河川への流出抑制

■ 雨水の流出先については、A滑走路北側区域は取香川へ、B滑走路北側区域は荒海川へ、C滑走路区域は高谷川となる。



(提供：成田国際空港株式会社)

### (3) 『新しい成田空港』構想について

更なる機能強化により年間発着回数が50万回に達成する際には、旅客取扱数は更なる機能強化合意時の約2倍の7,500万人、貨物取扱量は更なる機能強化合意時の約1.5倍の300万トンとなることが見込まれているものの、その実現のためには、旅客ターミナルや貨物施設等の空港施設面についても大幅な能力向上が必要不可欠となっています。

現在の旅客ターミナルや貨物施設等の多くは1970年代に整備されており、老朽化が深刻な問題となっているほか、開港当時の施設配置を踏襲したレイアウトのまま現在に至っており、この間世界の航空市場は大きく変化し、今後も更なる変化が予想される中、これからの成田空港には、刻々と変化する航空ニーズに迅速かつ柔軟に対応できる施設が求められています。

また、これからの成田空港は近年の激甚化・頻発化する災害やパンデミックへの対応、世界的潮流である脱炭素化社会の実現といった社会的要請への対応も求められるほか、長年の懸案事項である空港アクセスの改善にも応えていく必要があります。

地域共生・まちづくりについては、地域と空港の一体的・持続的な発展を目指す時代となる中、その実現のためには、豊かな自然や農業との調和を図りながら、成田空港を生かした企業や産業誘致などの、新たな取組により波及効果を生み出していくことが必要です。

このような背景を踏まえ、空港会社では更なる機能強化の推進とあわせて、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』構想の検討を開始しました。

## 『新しい成田空港』構想検討会

国、県、地元市町をはじめ、様々な分野で専門的な知識を有する学識経験者を委員として構成する『新しい成田空港』構想検討会が発足し、令和4年（2022年）10月から計5回の会議が開催され、令和5年（2023年）3月、中間とりまとめが公表されました。

## 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際流動や国際線・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際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

5

（出典：『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0概要（P.5））

令和6年（2024年）2月には、第6回検討会による議論を再開し、令和6年（2024年）6月までに計4回の議論を行い、以下の検討内容に対して、見解の一致が見られたことから、中間とりまとめを改定し、令和6年（2024年）7月にとりまとめ2.0として公表されています。

- (ア) 旅客施設については、中間とりまとめで示された第2旅客ターミナル南側を起点に段階的にワンターミナルへと集約、整備するということに加え、ワンターミナルがどのような形状、規模であるか、また実現可能な整備ステップについて、そう考えるに至った思考のプロセスとともに現時点でのイメージを示された。
- (イ) 貨物施設については、中間とりまとめで示された航空物流機能の集約に加え、貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用による継越需要の取り込みに向けた考え方と、自動化による航空物流フローの効率化の具体的なイメージ、新貨物地区のゾーニング・規模イメージを示されるとともに、空港隣接地との一体的な運用に関して海外空港のフリートレードゾーンの事例を参考にその可能性が示された。



(ウ) 空港アクセスについては、コロナ禍からの回復期における鉄道・バス/タクシーの混雑状況、課題が改めて整理され、今後の検討体制の必要性が確認された。

(エ) まちづくりについては、参考となる海外事例を現地調査及び文献調査を踏まえ、成田空港でのエアポートシティ実現のために必要な事柄の整理・体制の検討が行われた。

## ① 旅客ターミナル

『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実現するため、下図のとおり、旅客ターミナルを再構築し、集約型のワンターミナルを目指すべきとする方向性が示されるとともに、その形状については、「旅客利便性」「施設の公平性・柔軟性」「環境負荷軽減」などに優位性のあるロングピア型をベースに検討を深度化することや、現ターミナルを運用しながら段階的にワンターミナルを整備していく方針が示されました。

また、一例として新旅客ターミナルに直結する新駅の設置可能性が示されるとともに、ターミナル前面エリアでの二次交通との接続・地域交通の拠点機能、地域住民が楽しめる施設などを整備することにより、地域との連携拠点としての役割を果たしていく方向性が示されました。

### 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

#### 1. 成田空港は集約ワンターミナル方式へ

■ 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

- 十分な取扱容量を確保
- 多様な航空ニーズに対応可能な柔軟性
- 利用者視点での利便性や快適性
- 環境負荷低減
- 効率的でコストリズナブルな事業環境

**集約ワンターミナル方式**

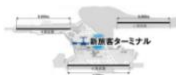
1. 1つのターミナルで、お客様にとってシンプルでわかりやすい全ての乗継が同一ターミナル内で完結するため、ハブ空港としての機能が向上する  
2. リソースを集約化・共用化が図られることで、高効率な運用が可能  
3. 多様なエアライン提携や規模の変化にフレキシブルに対応が可能

**分散コンパクトターミナル方式**

1. 個々のターミナルはコンパクトでお客様の歩行距離が短い  
2. 同一ターミナル内での乗継は容易  
3. アライアンスや航空会社ごとのカスタマイズが容易  
4. 各ターミナルが独立しているため、ターミナルごとの閉鎖を伴う大規模改修や、新しいスタイルの導入が容易  
5. 施設が複数あるため、インテグラー特の冗長性確保が容易

#### 2. ワンターミナルの候補地はT2南側

- 3本の滑走路とバランスの取れた場所
- ある程度まとまりのあるエリアが確保可能
- 既存旅客ターミナルの運用を継続しながら段階的な整備が可能
- アクセス機能（鉄道・道路）の接続が可能



#### 3. 今後、ロングピア型をベースケースに検討を深度化

- 「旅客利便性」「ターミナル館内オペレーション」「コスト」「技術的成立性」「施設の公平性・柔軟性」「環境負荷低減（建設時含む建物に起因するもの）」に優位性があるロングピア型をベースケース
- ロングピア型はコンコースの本数を少なくでき、分岐を減らせるため旅客にとってわかりやすい。エプロンベイも広くでき、航空機の走行性やレジリエンスの点でも優位



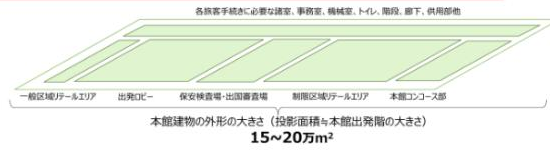
- 「航空機オペレーション」「環境負荷低減（航空機に起因するもの）」といった評価軸に対しては、エプロン誘導経路の設定や滑走路のアサインルールなどの施策も勘案し、成田空港にとって、より総合評価の高い形状にしていくことが必要

	ショートピア型	ロングピア型	ピア+サテライト型	サテライト型
今後のモビリティ導入検討による				
1. 旅客利便性	+	+	+	+
2. 環境負荷	+	+	+	+
3. 多様な航空ニーズ	+	+	+	+
4. コスト	+	+	+	+
5. 航空機オペレーション	+	+	+	+
6. 環境負荷低減	+	+	+	+

※ 海外空港事例を参考に、ワンターミナルの型式をコンコースの配置によって整理したうえで、成田空港の敷地条件における各案を作成して比較評価

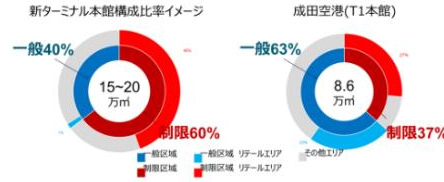
# ① 旅客ターミナルを再構築し、集約型のワンターミナルへ

## 4. ワンターミナルの規模（延べ面積）は95~115万㎡程度を想定

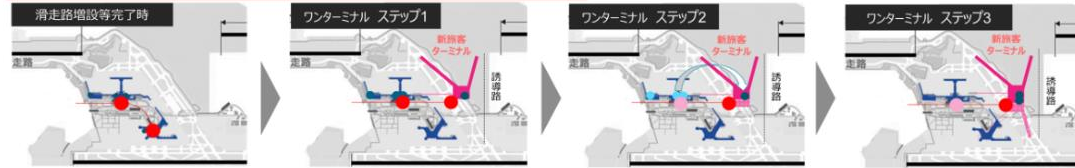


- 出発階を基準階として、各機能施設を積上げ算出した結果、ワンターミナルの本館投影面積は概ね15万~20万㎡と想定
- コンコースの規模については、海外空港や現状の成田空港の固定ゲート使用率を鑑み、固定ゲート使用率を90~95%と仮定すると、固定ゲート数100程度を想定
- 本構想における新旅客ターミナルの規模（延べ面積）は95~115万㎡程度と想定
- インパウンドの増加や将来的な旅客の行動変容による新たな価値創造の必要性など、これらの数値は変わる可能性があるため、対応可能な柔軟性を持って検討を進める必要

※ 近年整備されている海外空港では、ファストラベルの普及もあり、保安検査後の制限区域を大きく確保する傾向にあることから、これらを参考に本構想における新ターミナル構成比を想定  
 ※ なお、現在の成田空港は改修や増築によって制限区域を大幅に増床してきたものの、計画当時、団体旅行をはじめ遠方から早めに来港する旅客やお見送り客の利用など、一般区域での滞在を多く想定していたことにより、一般区域の構成比率が大きい



## 5. 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



- C滑走路等の整備により、滑走路の処理能力は大幅に向上
- 東西誘導路を南側へ盛替え、T2南側エリアで新ターミナルの東側半分及び新駅等整備着手
- 新ターミナルの半分と新駅供用開始
- 新ターミナルとT2・T3を暫定的なコンコースで接続して一部、一体的運用
- 現在の成田空港駅（成田第1ターミナル）は閉鎖
- T1に関する駐車場やエアサイド機能等の一部施設の運用は柔軟に対応可能
- 速やかに増築し、全ての本館機能を集約
- T2・T3に関する駐車場やエアサイド機能等の一部施設の運用は柔軟に対応可能
- 外部環境や経営状況に応じてT1跡地に本館やコンコースを増築

7

# 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

## 6. 旅客の利便性・快適性、体験価値の向上

- スマート・シームレス・ストレスフリーなカスタマージャーニーやユニバーサルデザインの実現を通じた、利用者視点に立った利便性・快適性、体験価値向上の追求
- インパウンドに対して到着動線上に日本が誇る最新技術や日本らしさが体感でき、旅客の旅を彩る空間演出やサービスを提供



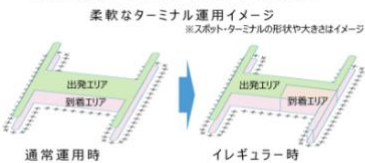
## 7. 効率性・生産性の向上、労働力不足への対応

- 自動化の取組みに際しては、ハードの対応のみならず、規格や手続きを徹底的に見直して整理するといったソフトの対応が必要不可欠
- 最先端技術導入のための効率的なスペース確保についてはターミナル計画の初期段階から検討が必要
- 運用主体であるNAAのリーダーシップのもと、空港業務を支える各事業者と連携し、持続的なサービスの供給体制づくりが重要



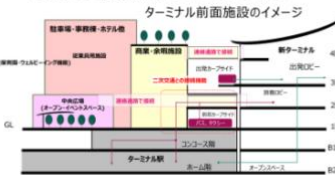
## 8. 災害に強い空港運用と高レジリエンス

- レギュラー時の旅客滞留を予め想定し、混雑集中が懸念されるエリアは十分なスペースを確保するなどの対応が必要
- レギュラー時においても柔軟に対応できるよう、ターミナル内は運用にあわせて旅客動線等の切り替えが可能な施設計画を取り入れていくことが必要



## 9. ターミナル前面施設のあり方

- ターミナル前面は、ターミナルと二次交通との接続機能を検討することや、これに地域交通拠点の機能を持たせることに加え、ターミナル機能の一部や親和性の高い関連施設を配置するとともに、地域の住民も楽しめる施設を備えるなど、地域との連携拠点の役割が期待される



## 10. 空港の脱炭素化による持続可能な社会の実現

- エネルギーマネジメントの高度化やエネルギー効率の向上など省エネを回ると共に、太陽光発電設備等の導入など創エネの取組みが必要
- 環境負荷を減らすため、建築物のZEB (Net Zero Energy Building) 化を進めるべき



8

(出典：『新しい成田空港』とりまとめ 2.0 概要 (P.6~8))

## ② 貨物施設

効率性・生産性を改善するため、航空物流機能を集約し、最新技術導入により自動化、省力化を進め、効率的で環境に配慮した新貨物地区を整備すべきとする方向性が示されました。

また、新貨物地区と空港隣接地を一体的に運用し、事業者のニーズに合わせて効率性・生産性を向上するために総合保税地域制度の活用を図る方針が示されました。

こうした新貨物地区と空港隣接地との一体的運用や国際貨物ネットワークを通じた輸出入・トランジット需要の創出を通じ、空港と一体となって機能するストックセンター、パーツ発送基地、保税展示場、オークション会場など航空物流と親和性の高い新たな需要を誘致していく方針も示されています。

### 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

#### 1. 貨物上屋とフォワーダー施設の一体運用

- 貨物上屋とフォワーダー施設のゼロ距離化により、物流のムダを削減
- 航空会社とフォワーダーの連携によるトランジット需要の取り込み

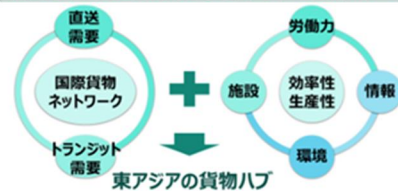
#### 2. 自動化による効率化

- 徹底的な自動化・機械化による世界最高水準の効率性・生産性向上
- 新貨物地区内における貨物荷姿の標準化
- 人手による作業の選択と集中による労働環境の向上

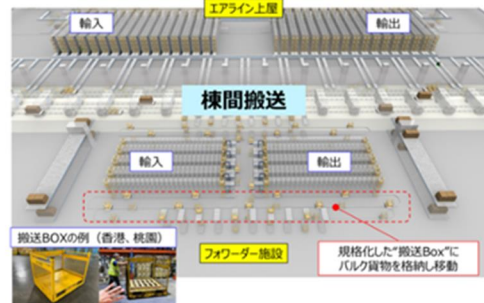
青は自動化部分、赤が人手を集中投下する部分



複合的課題に適切に対応して東アジアの貨物ハブへ



貨物上屋とフォワーダー施設との一体運用のイメージ



## ② 新貨物地区の整備により航空物流機能を集約

### 3. 空港隣接地との一体的運用

- 新貨物地区と空港隣接地との一体的運用を通じ航空物流と親和性の高い新たな需要を誘致
- 新貨物地区と空港隣接地を一団の土地とし総合保税地域化し、効率性・生産性向上
- 成田の国際貨物ネットワークを通じた輸出入・トランジット需要の創出

### 4. 継越拠点として選ばれる制度面の対応

- フォワーダーが自由にフライトを組み合わせ可能な継越手続きの実現
- 貨物便に対するオープンスカイ、以遠権活用の検討

### 5. 圏央道から新貨物地区へのアクセス

- 圏央道新規IC\*からのスムーズなアクセスによる物流コスト及びリードタイムの削減
- 貨物車両の渋滞回避や周辺道路の混雑緩和

### 6. 環境・コストへの配慮

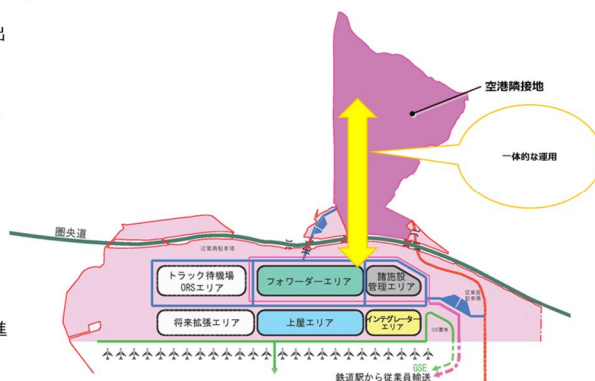
- エネルギーマネジメントの高度化や創エネ、建築物のZEB化等を推進
- モーダルシフトへの対応のため、日本貨物鉄道（JR貨物）のオフールステーション（ORS）を新貨物地区構内に設置
- トラックドライバー不足に対応するための共同輸配送拠点の設置
- 今後の需要動向を踏まえ、段階的整備についても検討

### 7. 周辺地域と新貨物地区との連携による新たな需要の創出

- EC/流通加工拠点、機器ストック/メンテナンス拠点、生鮮品輸出拠点など新たな価値・需要を創出

※圏央道新規ICは、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

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



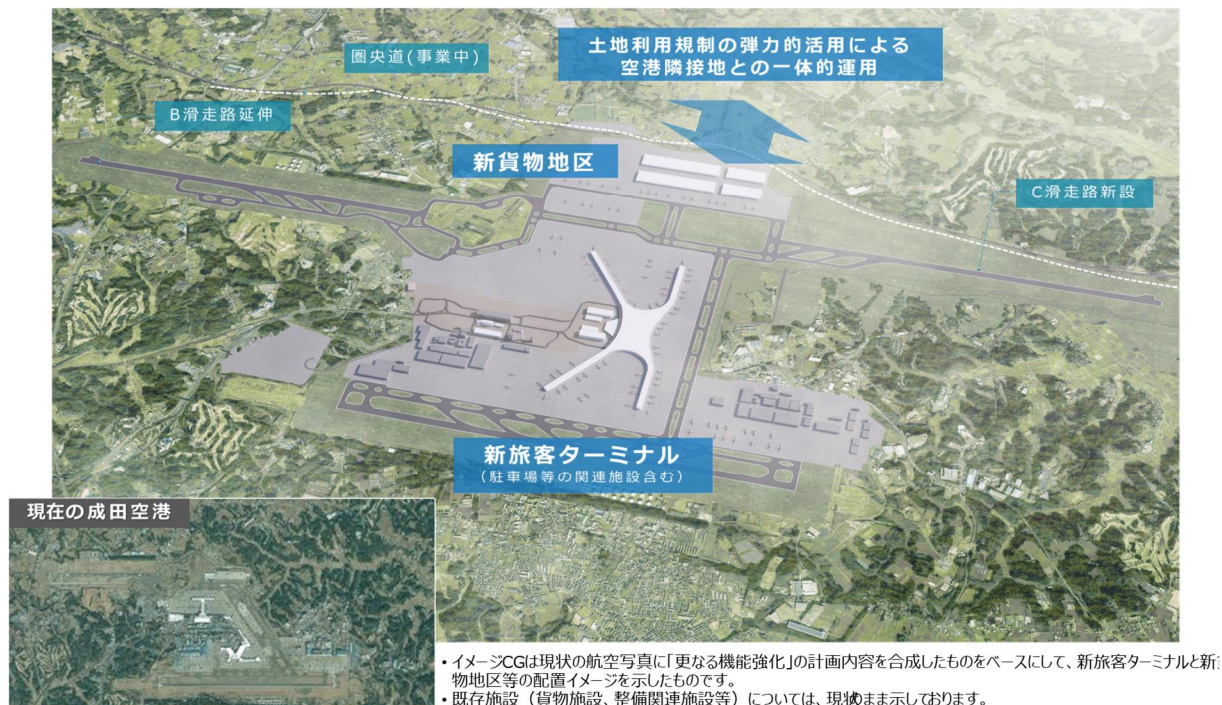
10

（出典：『新しい成田空港』構想とりまとめ 2.0 概要（P.9～10））

【図表】新旅客ターミナルと新貨物地区の配置（将来の絵姿）

## 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。

2

（出典：『新しい成田空港』構想とりまとめ 2.0 概要（P.2））

### ③ 空港アクセスの強化

空港アクセスの目指すべき姿として、様々な選択肢による空港全体としての最適アクセスが実現されることや、空港アクセスの改善にあたっては、将来予測に基づき、インバウンド旅客等の将来利用を想定して、その利便性向上を検討するとともに、公共交通の充実や渋滞解消等による環境負荷低減を念頭に置いて取り組む必要があるとの方向性が示されました。

このうち、鉄道アクセスについては、現状でも混雑・満席が生じており、2030年代半ばには混雑率 100%に達すると考えられています。このような状況において、鉄道アクセスの輸送力・速達性・利便性を向上するために旅客ターミナルの再編に伴う新駅の整備、空港付近の単線区間の解消、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ことが必要です。

また、空港周辺道路網については、今後の交通量の増大に対応するために、関係道路管理者が連携・協力し、幹線道路をはじめとする将来的な道路交通分析や交通安全を含めた課題抽出を行い、対策案について検討することが必要であり、課題抽出や対策案に繋がる道路分析について、空港会社・千葉県で検討を進め、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ことが望まれています。

加えて、空港内道路の整備に合わせた BRT の実現可能性の検討に加え、パークアンドバスライドの導入に関しては、ドア to ドアの近接性の実現、乗り継ぎ利便性の向上、公共交通機関に対する利用者意識の醸成を含め、地域と連携して幅広い検討が必要であるとの方針が示されました。

これらの空港アクセスの強化は、空港会社のみで完結できるものではないため、各交通事業者や関係自治体等、幅広い関係者と連携をしながら深度化していく必要があります。

### ③ 鉄道アクセスの現状・課題と今後の方向性

#### 1. 混雑の現況



#### 2. 輸送力増強に向けた課題



#### 3. 今後の方向性

- ターミナルの再編を実効性のあるものとし、都心から離れて立地している成田空港が引き続き羽田空港と共に首都圏空港として十分に機能を発揮するためには、鉄道アクセスの利便性向上・輸送力増強が必要不可欠
- 今後、NAAのみならず、国、鉄道事業者を含めた関係者間で共通認識の醸成を図り、課題解決に向けた検討を深度化させる必要
- 需要予測について、コロナ前の2019年度時が最新の予測となっているため、アップデートが必要
- このため、ターミナルの再編に伴う新駅の整備、空港周辺の複線化、都心方面への利便性向上・輸送力増強等、鉄道アクセスの諸課題について、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ことが必要

### ③ 道路再編によりアクセシビリティを強化

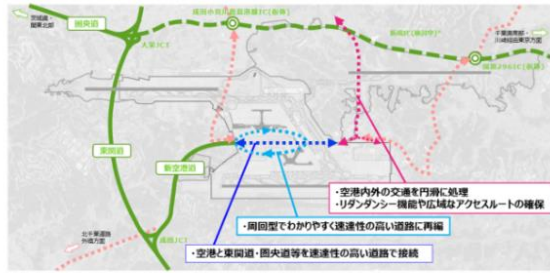
空港と広域的な幹線道路を接続し、空港構内道路もわかりやすく速達性の高い道路に再編し、首都圏及び各方面からの道路アクセシビリティの向上とリダンダンシーの確保を図る

#### 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

#### 2. 再編全体コンセプト

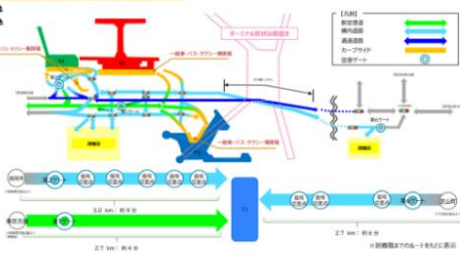


※新規ICについては、千葉県及びNAAで実現に向けて検討中。

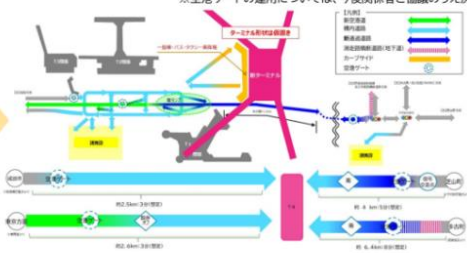
※空港ゲートの運用については、今後関係者と協議のうえ決定

#### 3. 再編のイメージと効果

##### 現状



再編後



12

### ③ 道路再編によりアクセシビリティを強化

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]

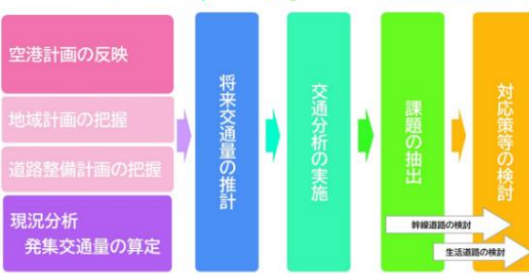
- 更なる機能強化に伴う付替・補償等道路の着実な整備
- 今後の交通量の増大に対応するために、関係道路管理者の連携・協力による道路交通分析や交通安全を含めた課題抽出と対策案の検討
- 広域的な高速道路網と空港・地域との接続性向上によるアクセシビリティとリダンダンシーの確保
- 空港に関わる道路交通が生活道路環境に与える影響を最小限に抑える工夫などによる地域ネットワークへの貢献
- 周辺道路の交通負荷・広域的な物流ネットワークにも影響を及ぼす圏央道との効率的な接続
- 空港と一体的な道路ネットワークの構築

#### 6. 周辺道路の現状・検討フロー(案)



※交通量出典:H27年全国道路・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



13

(出典:『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0概要(P.11~13))

#### ④ 地域共生・まちづくり

地域と空港の相互連携による一体的・持続的発展を目指し、「マイナスをゼロに」するための諸施策だけでなく、「ゼロをプラスに」するための諸施策を重視していくべきとする方向性が示され、空港において「魅力的な就労環境づくり」を進めるとともに、空港従業員やその家族が安心して暮らすことができる「住みたくなるまちづくり」を検討していくことが、『新しい成田空港』構想においても位置付けられています。

そのため、成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿として、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という方向性が示されました。

空港周辺地域でエアポートシティを目指していくにあたっては、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であるとされ、この2者が中心となり、推進体制を確立し、グローバルな視点とローカルな視点をあわせもつ未来志向なコンセプトを策定する必要があります。あわせて、エアポートシティ開発を進める上では、無秩序な開発を避け、良好な環境を確保し、開発効果を最大化するために、各自治体が定めた計画や空港の施設配置を考慮したゾーニングを行う必要があるとともに、自然との調和という観点にも留意する必要があります。

産業誘致や企業誘致に向けては、快適で住みやすい生活環境、安心してできる子育てや教育環境、働く人本人の就労環境の整備による人材確保に、空港会社も積極的に関与し、周辺自治体とともに取り組んでいく方向性も示されています。

#### ④ 地域と空港との相互連携による一体的・持続的発展

～海外空港事例を踏まえた今後の展開のポイント～

海外空港事例調査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NAAが中心的役割を担う体制が一つの方法。その体制のもと関係する自治体と連携し検討していく姿が考えられる。

##### 【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

産業・企業、研究開発拠点、人材等呼び込むためには、成田空港が日本、ひいてはアジアの物流拠点であることや、東アジア地域の地政学的動向等を踏まえつつ【グローバルな視点】、空港周辺の環境や産業、後背地である首都圏へのアクセス性等を最大限活かした【ローカルな視点】コンセプト策定が必要

##### 【2】 『行政と空港が一体となった推進体制』の必要性

空港周辺の開発は、行政と空港会社が一体となって開発が進められるケースが多く、計画策定から開発までを担う推進体制が必要

##### 【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

エアポートシティを開発するにあたり、無秩序な開発を防ぎ、良好な環境の確保、開発効果の最大化を図るため開発地区についてゾーニングを設定し、それぞれの特徴にあった機能配置が必要

##### 【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

グローバルな産業誘致・企業誘致に向けては、そこで働く人と家族を含めた、快適で住みやすい生活環境、安心して子供を預けられる教育環境、働く本人の就労環境を整備することが不可欠

##### 【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

成田空港周辺の特性を活かした、住民にとって憩いの場となる自然公園の整備や田園・里山の風景と調和したネイチャーポジティブな視点でのエアポートシティ形成を目指すべき。また、企業等による拠点開設を誘引するには、サステナビリティやローカルティといった企業のブランドイメージに合うことも重要



14

(出典：『新しい成田空港』構想とりまとめ 2.0 概要 (P. 14))

⑤ 想定規模・整備スケジュールイメージなど

発着回数・旅客数・航空貨物取扱量の予測  
各施設の想定規模・整備スケジュールイメージ

		50万回年次		旅客数(人)		貨物量(トン)	
四者協提示需要予測(2016年)		2030年代初～2040年代後半		7,500万		300万	
	現状(2024年6月時点)	ステップ1, 2完了時		ステップ3完了時			
	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模	取扱能力	施設規模	
エプロン	34万回/年	160スポット※1 (固定74.5)	40万回/年	170~180スポット※1※2 (固定90程度)	50万回/年	180~190スポット※1 (固定100程度)	
旅客ターミナル	5,700万人/年	延べ面積 97万m <sup>2</sup>	6,600万人/年	延べ面積 110万m <sup>2</sup> 程度 ※3 (T2+T3+T4)	7,500万人/年	延べ面積 95~115万m <sup>2</sup>	
貨物上屋	240万t/年	延べ面積 28万m <sup>2</sup> うち貸付エリア 20万m <sup>2</sup>	280万t/年※4	延べ面積 16.5万m <sup>2</sup> うち作業エリア13.8万m <sup>2</sup> (北貨物地区含まず)	350万t/年※4	延べ面積 20万m <sup>2</sup> うち作業エリア16万m <sup>2</sup> (北貨物地区含まず)	

※1 スポット数はワイドボディ換算(WBE)で算出(コードC1機はE0.5機に相当)

※2 オープンスポット増設により50万回対応可能

※3 サービスレベル見直しにより50万回対応可能

※4 +10%程度の季節変動を見込む



18

(出典：『新しい成田空港』構想とりまとめ 2.0 (P. 18))

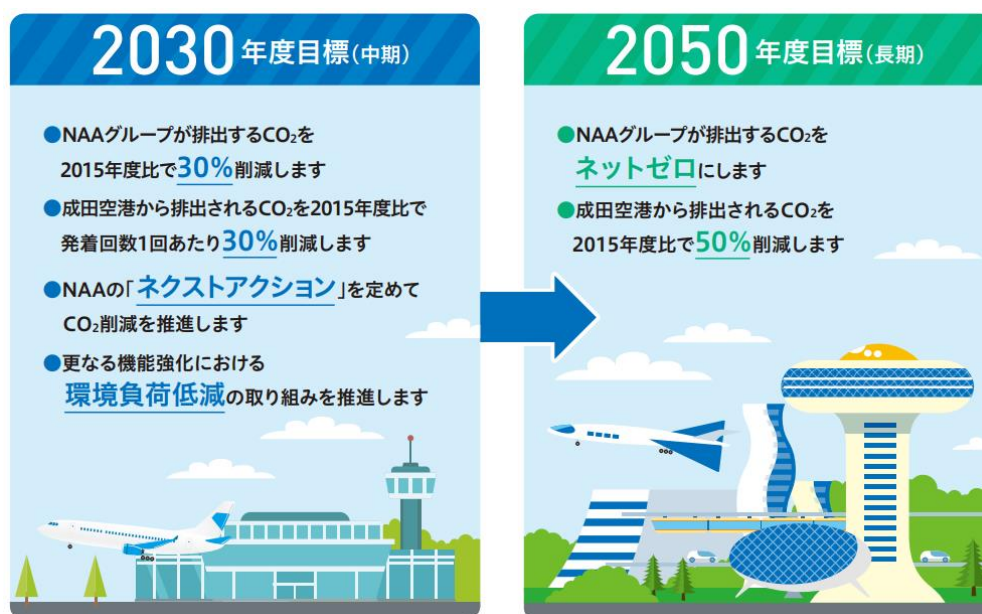
旅客ターミナルや新貨物地区などについては、更なる機能強化の効果を十分に発揮させるため空港施設全体の能力向上が必要不可欠であることや、各国が競って空港機能の強化を進めている中で我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化する観点からも、図表のとおり滑走路の完成等から大きく遅れることなく実現を目指すこととされました。



#### (4) 「サステナブル NRT2050」について

空港会社では、令和3年(2021年)3月に脱炭素化に関する中長期目標「サステナブル NRT2050」を新たに策定し、令和32年度(2050年度)までにNAA(空港会社)グループにおいてCO<sub>2</sub>のネットゼロを目指すという目標を掲げるとともに、成田空港全体の削減目標を定め、政府、地方自治体、航空会社、空港関連事業者との連携を強化しつつ、様々な取組を進めることとしています。

【図表】サステナブル NRT2050 に掲げる目標



(提供：成田国際空港株式会社)

「サステナブル NRT2050」に掲げる目標の達成に向けて、NAA グループの取組およびステークホルダーと連携した取組を進めています。

現在の具体的な取組は下図のとおりです。

#### (NAA グループの取組)

成田空港における脱炭素化に向けた NAA グループの取組は、①先進技術の導入、②「ネクストアクション」、③更なる機能強化における環境負荷低減、の3つに分類されます。目標の達成に向けて着実に取組を進めています。

**先進技術の導入** NAAが主体となり、先進技術を積極的に導入しCO<sub>2</sub>排出量削減に貢献

2030	2050	
建築物のカーボンニュートラル <sup>※2</sup> 化	建築物のZEB <sup>※3</sup> 化及びエネルギー供給のゼロカーボン <sup>※4</sup> 化	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き各種の省エネルギー化を推進する</li> <li>新たに建設する施設や建て替える建物はカーボンニュートラル化を進め、2050年度までにZEB化する</li> <li>空調などのエネルギー供給に使用する燃料をゼロカーボン化する</li> </ul>
購入電力の20%を再エネ化	購入電力の100%を再エネ化	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生可能エネルギーを順次導入し、2030年度までに購入電力の20%を、2050年度までに100%再エネ化する</li> </ul>
航空灯火の80%をLED化	航空灯火の100%をLED化	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空灯火のLED化を順次進め、2030年度までに航空灯火の80%を、2050年度までに100%をLED化する</li> <li>更なる機能強化において設置する灯火はすべてLED化する</li> </ul>
特殊車両以外の業務用車両をすべて低公害車化	業務用車両のゼロカーボン化	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き業務用車両の低公害車化を進め、2030年度までに空港用化学消防車や除雪車などの特殊車両以外の車両はすべて低公害車化する</li> <li>2050年度までにすべての業務用車両をゼロカーボン化する</li> </ul>

※2 カーボンニュートラル:省エネや再エネ導入によりCO<sub>2</sub>排出量を削減したうえで、排出されるCO<sub>2</sub>については炭素固定・除去やクレジット購入等により相殺し、CO<sub>2</sub>排出量を実質ゼロにすること。  
 ※3 ZEB:Net Zero Energy Buildingの略。建築設計や自然エネルギーの活用により省エネ化したうえで、再エネを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物。  
 ※4 ゼロカーボン:再エネやバイオ燃料の使用により、CO<sub>2</sub>排出量をゼロにすること。

**ネクストアクション**

NAA社員の意識を啓発し、早期に以下の目標達成を目指す

NAA本社ビルのカーボンニュートラル化	<ul style="list-style-type: none"> <li>NAA本社ビルをカーボンニュートラル化する(電力の再エネ化・空調に伴うCO<sub>2</sub>排出量のオフセット<sup>※5</sup>)</li> </ul>
NAA社員のCO <sub>2</sub> ゼロ出張	<ul style="list-style-type: none"> <li>オフセットによりNAA社員の出張時のCO<sub>2</sub>排出量をゼロにする</li> </ul>
NAA社員の低炭素通勤の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>テレワークの推進や低炭素交通への転換を促進し、NAA社員の通勤におけるCO<sub>2</sub>排出量を50%削減する</li> </ul>

※5 オフセット:削減努力を行ったうえで削減困難なCO<sub>2</sub>排出量について、クレジット購入やCO<sub>2</sub>削減活動に投資すること等で埋め合わせることを。

**更なる機能強化**

更なる機能強化において、環境負荷低減の取り組みを推進

航空機地上走行距離の短縮	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備により航空機の地上走行距離を30%短縮する</li> </ul>
工事中の環境負荷低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガス対策型建設機械等の使用を徹底する</li> <li>低炭素化工法を採用する(ICTの活用による省人化・高度化・効率化、重機台数の低減等)</li> <li>造成面の早期緑化、緑地帯の整備、谷津環境の保全を推進する</li> </ul>
伐採木の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設発生木材の再資源化を推進する</li> </ul>

(提供:成田国際空港株式会社)

これらの取組に加え、空港会社は東京ガス株式会社と共に、空港の脱炭素化に向けた新エネルギー会社として「株式会社Green Energy Frontier」を設立しました。同社は、成田空港にエネルギー(電気・熱)の供給を行うとともに、空港の脱炭素化事業に取り組みます。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となるパネル容量180MWdcの太陽光発電設備の導入等、令和32年(2050年)までに1,000億円規模の投資を行い、約82,000t/年のCO<sub>2</sub>排出量削減を目指します。

**(ステークホルダーと連携した取組)**

成田空港におけるCO<sub>2</sub>排出量の約9割(令和元年度(2019年度)実績)はステークホルダーによるものであり、成田空港全体のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けては、ステークホルダーとの連携が必要不可欠です。

このため、成田空港では、34社・7団体・21官庁および2名の学識経験者(令和6年(2024年)8月末時点)を構成メンバーとする「サステナブルNRT推進協議会」を設置し、「サステナブルNRT2050」の目標達成に向けた議論を進めています。空港全体のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて取組をさらに活性化するため、特定のテーマに特化した議論を行うためのワーキンググループを設置して体制強化を図っています。

具体的な取組内容は下図のとおりです。

2030	2050	
SAF <sup>※6</sup> の 受入体制の整備	次世代型航空機の 受入体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関係者と連携を図り、SAF受入に必要な体制を整備し、SAFの導入を推進する</li> <li>●次世代型航空機(電気・水素)の開発状況や導入状況を見ながら、必要な受入体制の整備を行う</li> </ul>
フォークリフトの 低公害化	GSE <sup>※7</sup> 車両の ゼロカーボン化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●2030年度までにフォークリフトの50%を低公害化する</li> <li>●グラウンドハンドリング作業に使用されるGSE車両の共有化やゼロカーボン化を推進し、GSE車両全体の効率化や脱炭素化を図る</li> </ul>
ステークホルダーのCO <sub>2</sub> 排出量削減促進策の導入		<ul style="list-style-type: none"> <li>●ステークホルダーのCO<sub>2</sub>排出量削減に貢献できるよう各種施策を検討する(例)「EV・FCV認定カード」をお持ちの方を対象とした駐車場料金の割引等</li> </ul>

※6 SAF: Sustainable Aviation Fuelの略。原材料の生産・収集から燃焼までの過程で、CO<sub>2</sub>排出量が少ない持続可能な供給源から製造されるジェット燃料。

※7 GSE: Ground Support Equipmentの略。グラウンドハンドリング作業に使用する器材の総称。

(提供：成田国際空港株式会社)

## 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り、空港内従業員だけでも約 3 万人増加すると期待されているなど、9 市町で約 1 兆円増加する経済波及効果額に相当する雇用の増加数は約 6.4 万人と試算されます。また、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が進んでおり、地域としてのポテンシャルが高まっています。

しかし、雇用ニーズの増加が見込まれる一方で、9 市町のエリアにおける人口は減少<sup>5</sup>し、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で、急速な航空需要の回復に採用が追い付かない状況が出ているなど、現在でも人手不足が顕在化している状況です。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となります。

また、世界の大規模国際空港に目を向けると、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することで高い競争力を有しています。9 市町においても、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を受け止めるだけではなく、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です。

さらに、パリ協定<sup>6</sup>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ます。日本は令和 2 年（2020 年）に令和 32 年（2050 年）までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言し、千葉県においても令和 3 年（2021 年）に「2050 年二酸化炭素排出実質ゼロ宣言」を行っており、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必要があります。

【図表】更なる機能強化に伴う 9 市町の雇用効果

9 市町合計	うち空港内	うち空港外
6.4 万人	1.7~3.2 万人	3.2~4.7 万人

注 1：9 市町合計（6.4 万人）は成田空港による 9 市町への経済波及効果（約 1 兆円）をベースに算出

注 2：うち空港内（1.7~3.2 万人）は、過去の航空機発着回数と空港内従業員を変数とした回帰分析で算出

注 3：うち空港外（3.2~4.7 万人）は 9 市町合計（6.4 万人）とうち空港内（1.7~3.2 万人）の差

<sup>5</sup> 平成 12 年（2000 年）の約 40 万人から、平成 30 年（2018 年）時点では約 38 万人、令和 4 年（2022 年）時点では約 36 万人まで減少

<sup>6</sup> 令和 2 年（2020 年）以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際的枠組みとして、平成 27 年（2015 年）の国連気候変動枠組条約締約国会議（COP21）で採択されたもの

## (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＞

本プランでは、更なる機能強化を踏まえ、地域に居住し、地域と空港の持続的な発展を支えるために必要な人材（以下、「地域人材」という。）の確保と、地域の経済力を持続的に発展させる空港を生かした産業の発展を両輪とした取組を起点として、人材の輩出や暮らしの拠点となるまちづくりなどの生活環境の向上や、産業振興、インフラ整備といった地域活性化策とともに、地域の持続可能性を確保するカーボンニュートラルに取り組んでいくことで、「地域の発展」と「空港の発展」の好循環を生み出し、持続的に発展する地域づくりを推進します。

### 【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

更なる機能強化や地域を取り巻く環境の変化を踏まえ、本プランの計画期間の終期である令和14年（2032年）における空港周辺地域の将来像は「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」とし、「暮らし」「産業」「インフラ」において目指すべき姿は以下のとおりとします。

#### (暮らし)

- ・成田空港や航空関連の仕事で働くこと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が確立され、旺盛な航空需要による雇用の拡大がそれに応えることにより、地域と空港が一体的に発展している。
- ・都市的な機能と豊かな自然環境の両方を享受できる地域特性を生かし、趣味や住まい、子育てなど、誰もが自分らしいライフスタイルを地域内で実現できおり、豊富な国際線・国内線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することができる。
- ・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、雇用の場をはじめ、あらゆる場面で活躍し、地域に活力と創造を生み出している。

#### (産業)

- ・空港の機能と一体となった航空物流拠点の整備や、高付加価値型産業をはじめとする、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されている。
- ・地域特性を生かした観光資源の有効活用と、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、農業の生産性向上が図られ、成田市公設地方卸売市場を活用した海外への輸出も拡大している。

### (インフラ)

- ・更なる機能強化や圏央道・北千葉道路などの幹線道路ネットワークの整備により、空港へのアクセスが強化されることで、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広がっている。
- ・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されている。
- ・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、河川の利用や親水性に配慮した良好な水辺空間が創出されている。

### 【『新しい成田空港』構想における検討】

『新しい成田空港』構想において、成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿として、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という方向性が示されました。

空港周辺地域でエアポートシティを目指していくにあたっては、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であるとされ、この2者が中心となり、推進体制を確立し、グローバルな視点とローカルな視点をあわせもつ未来志向なコンセプトを策定する必要があります。あわせて、エアポートシティ開発を進める上では、無秩序な開発を避け、良好な環境を確保し、開発効果を最大化するために、各自治体が定めたマスタープランや空港の施設配置を考慮したゾーニングを行う必要があるとともに、自然との調和という観点にも留意する必要があります。

### 【目標】

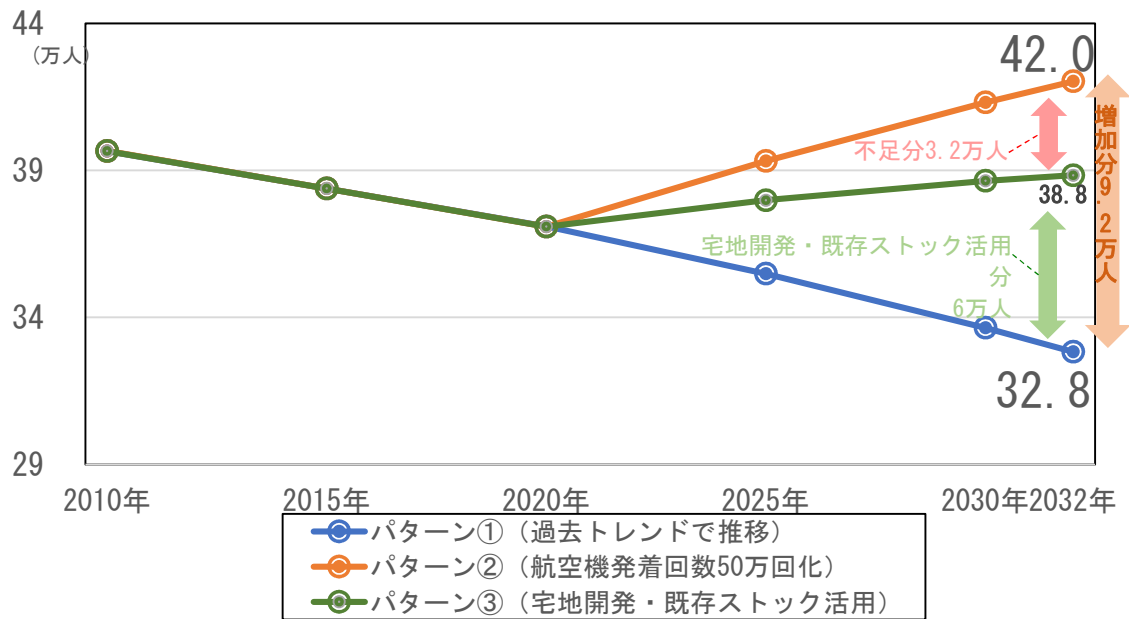
本プラン策定時の空港内従業員約4.3万人のうち、9市町に居住している人材は、50パーセント強の約2.3万人を占めているところですが、本プランでは、空港内外で最大約6.4万人にのぼる雇用増加の60パーセントに当たる、約3.8万人の地域人材を輩出すること、また、その効果によって、本プランの計画期間の終期である令和14年(2032年)におけるエリア人口を、平成30年(2018年)時点の約38万人から4万人増の約42万人とすることを目標<sup>7</sup>とします。

---

<sup>7</sup> 従業員1人当たり1世帯とし、1世帯の人員を9市町平均2.4人として、約3.8万人の従業員が、家族とともに地域に住み続けることで、約9.2万人の人口押し上げ効果があると算定(小数点第1位で計算)。この人口押し上げ効果により、プラン策定時のトレンド下での本プランの計画期間の終期(令和14年(2032年)におけるエリア内推計人口約32.8万人(国立社会保障・人口問題研究所の人口推計をもとに、9市町を一つのエリアとして推計)を42万人とすることを目標とした。

なお、本プラン策定時点で、9市町エリアで構想されている住宅用地開発の規模は約2万人分に相当するものと見込まれ、仮に、空き家などの既存ストックの活用で4万人分程度の住居を賄えたとしても、約3.2万人分の住居が不足する可能性があることから、更なる機能強化や道路ネットワークの整備進展といった社会状況の変化を注視しながら、一層の住環境の整備について検討を進めていく必要があります。

【図表】 成田空港周辺9市町の人口推計



成田空港周辺9市町の人口推計 (算出根拠)

パターン① (過去トレンドで推移)	国勢調査に基づく平成27年(2015年)までの人口推移および純移動率(平成22(2010)~27(2015)年)を用いて、コーホート要因法により推計。
パターン② (航空機発着回数50万回化)	機能強化に伴う人口増加分9.2万人について、令和3年度(2021年度)から令和14年度(2032年度)まで直線的に伸びるものと仮定し、均等割合で増加(1年ごとに7,667人)すると定義して推計。
パターン③ (宅地開発・既存ストック活用)	現段階で市町から寄せられた宅地開発構想(約2.0万人分)と既存ストック活用(約4.0万人分)の計6万人分を、令和2年度~14年度(2020~2032年度)にかけて均等割合で増加(1年ごとに約5千人)すると定義して推計。

### (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

地域人材を一層輩出するため、空港への親近感や就業先としての意識の醸成を図るとともに、社会や企業のニーズに沿った教育・職業訓練、空港関連産業での地元雇用の促進などを、関係機関と連携しながら、積極的に取り組んでいきます。

地域の人々にとって、将来も住み続けたいまち、そして、外国人を含め、今後、新たに空港で働くこととなる多くの人々から住まいとして選ばれるまちとなるよう、9市町それぞれの地域特性を生かしながら、職・住・遊の更なる充実や多様な生活様式に対応した快適で安全・安心なまちづくりを進めます。

特に、生活や産業の拠点として交通利便性や地域防災力の向上は大変重要であり、交通利便性の向上については、9市町が連携した公共交通の充実を実現しながら、公共交通の直面している人手不足等の課題を解決する最先端技術の導入を積極的に推進します。地域防災力の向上については、令和元年（2019年）房総半島台風等における空港と地域の連携を踏まえ、地域に空港があることを生かした、災害に強い地域づくりに取り組みます。

#### ② 地域特性と成田空港の強みを生かした産業振興

空港周辺地域は、空港の更なる機能強化と圏央道や北千葉道路など交通インフラの整備により、地域のポテンシャルが飛躍的に高まることから、航空物流拠点をはじめとした、空港の特徴や強みを生かした産業の集積や、新たな産業の創出に向けた取組を進めることで、空港を核とした国際的な産業拠点の形成を図ります。

企業誘致の受け皿となる新たな産業用地の整備については、事業採算性や企業の立地ニーズなどを踏まえ、事業化の可能性が見込まれるものは、県・市町・民間企業の役割分担の下、それぞれの強みやノウハウを効果的に生かして取り組んでいきます。

また、観光業、食品製造業などの地域の事業者と農業事業者の連携により、6次産業化やグリーン・ブルーツーリズムなどの取組を促進するなど、積極的に空港を生かす産業の育成を図ります。

地域の基幹産業である農業については、空港用地に多くの農地が取り込まれることも踏まえ、成田用水施設の改築事業の着実な実施、土地改良事業などによる大区画化・汎用化、成田市の新たな公設地方卸売市場の活用による流通の強化など、基盤の整備・活用を推進していきます。



### ③ 地域と空港の発展を支えるインフラ整備

県内外と空港の人・モノの流れを円滑化し、物流の効率化、企業立地の促進、観光振興を図るため、圏央道や北千葉道路などの幹線道路の整備を進めます。また、更なる機能強化の効果を空港周辺地域へ波及させるため、空港から各地域を結ぶ道路の整備を進めます。

空港周辺の治水安全度の向上を図るため、空港拡張区域の雨水について、河川への流出抑制対策を実施し、空港周辺地域の河川については、必要な河川改修や適切な維持管理を実施していきます。

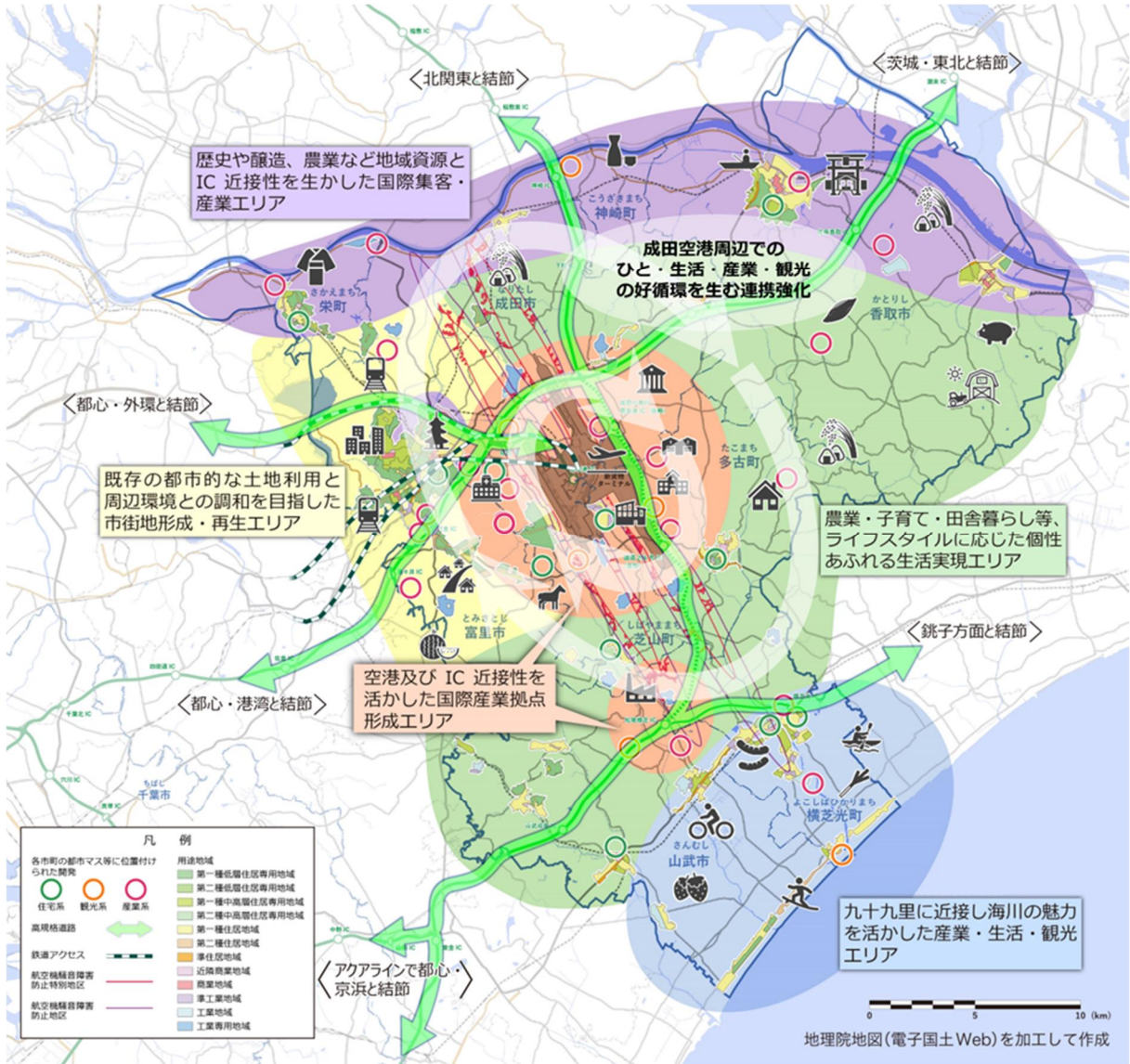
### ④ 空港と地域で取り組むカーボンニュートラル

成田空港における取組に加え、空港周辺地域においても、生活環境の向上、産業振興、インフラ整備の各取組において、施策横断的な視点でカーボンニュートラルに取り組めます。

家庭や企業、公共施設への再生可能エネルギー等の導入促進や省エネルギーの促進、脱炭素関連産業の誘致、脱炭素を目指すまちづくりや交通環境の整備など、空港周辺地域における脱炭素の取組を徹底することで、地域の持続性の確保や地域の魅力向上につなげていきます。

また、空港と地域で連携した持続可能な航空燃料（SAF）の導入など、地域特性を生かした脱炭素の取組を進めます。

【図表】 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。

