

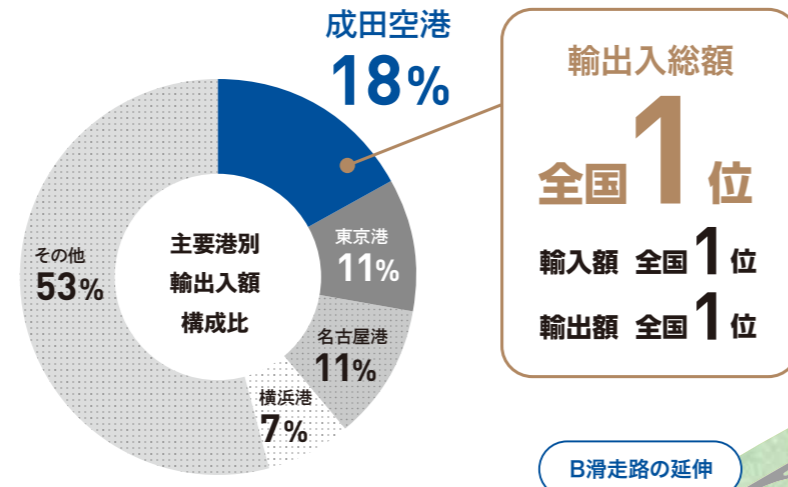
はじめに…

日本の産業競争力強化に向けて、今後の世界の経済成長を背景とする物流をはじめとした活発な経済活動の取り込みにおいて、日本最大の貿易港であり、北米とアジアの結節点に位置する成田空港は、極めて重要な役割を果たすこととなります。

特にアジアを中心とする活発な経済活動を取り込むうえで、旺盛な航空需要への対応が不可欠となるため、成田空港では年間発着枠50万回への拡大に向けた拡張事業が進められています。

千葉県では、国等と連携しながら、拡張事業等により高まる本県のポテンシャルを生かし、こうした経済活動を取り込むことで、成田空港を核とした物流・産業拠点の形成に取り組んでいます。

成田空港は、輸出額・輸入額ともに
全国1位（海港含む）



出典：東京税関「令和7年分 成田空港貿易概況（速報）」

01 第2の開港プロジェクト

空港敷地面積約2倍に拡張
約1,200ha → 約2,300ha

新貨物地区の整備により
航空物流機能を集約

ワンターミナル化で
利便性向上

発着回数
50万回時に
期待される
効果

C滑走路の新設

運用時間の延長
6:00~0:00 → 5:00~0:30
※飛行経路下における一定の静穏時間を確保するスライド運用を実施

ハブ空港としての
ポテンシャル向上
年間発着枠
34万回 → 50万回

年間4,000万人 →
旅客数 約7,500万人

年間200万t → 約300万t
貨物量

4万人 → 約7万人
空港内従業員

※施設配置イメージ作成にあたり、『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0を参考としています。
※配置や形状はイメージであり、今後の検討により変更が生じる可能性があります。

02 道路ネットワークの整備

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の全線開通やインターチェンジ新設、東関東自動車道の茨城方面開通などにより、広域的な道路ネットワークが更に強化されていきます。また、「新しい成田空港を支える高規格道路ネットワーク構築の基本方針（R7.11千葉県道路協議会）」を踏まえ、北千葉道路と新湾岸道路を最優先で取り組むこととされています。

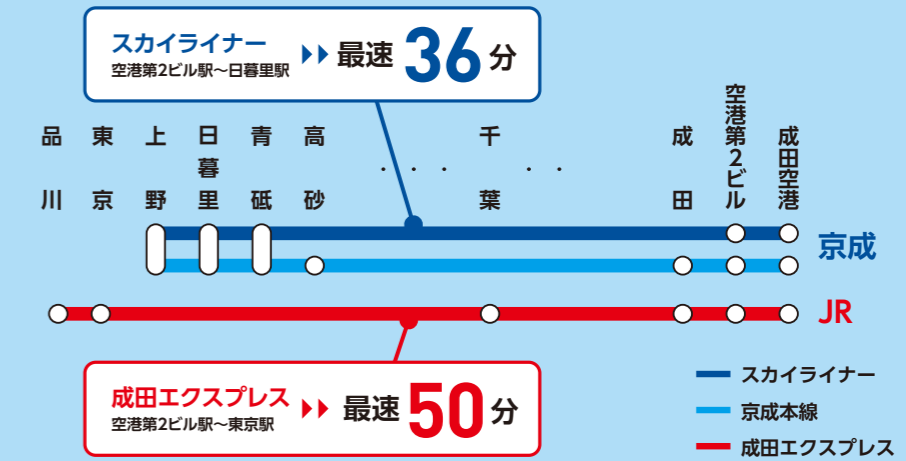
これらにより、成田空港周辺地域は首都圏や北関東方面へのアクセス性が向上します。



※1 令和5年7月から上り線（木更津～川崎方面）、令和7年4月からは下り線（川崎～木更津方面）において、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を実施中
※2 成田空港周辺IC（仮称）については、NAAとともに実現に向けて検討中
※3 上図は令和8年3月時点

03 成田空港の鉄道アクセス

成田空港の鉄道アクセスについては、都心と成田空港を1時間以内で結ぶ成田エクスプレスやスカイライナーといった特急列車が運行しており、空港利用者の重要な交通手段となっています。



これに加えて、京成電鉄では、押上から成田空港間を運行する新型有料特急を2028年度に導入する予定としています。

また、速達性等の更なる向上に向けて、国・鉄道事業者などを交えた場で検討が行われており、将来的な鉄道アクセスの強化が期待されます。