

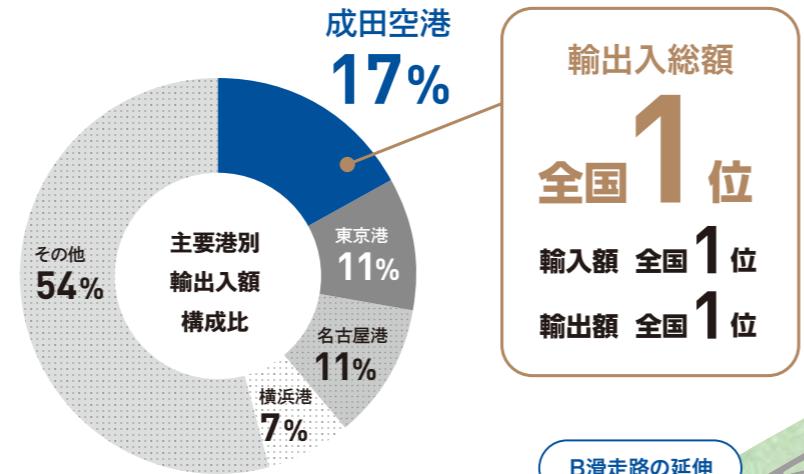
はじめに…

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は、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）



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。

凡例

供用中	6車線以上	4車線	2車線
事業中	○	○	○
調査中	○	○	○

*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 新規ICについては、NAAとともに実現に向けて検討中

ポテンシャル

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

C滑走路の新設

ワンターミナル化で
利便性向上

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→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

空港内従業員
4万人 → 約7万人

※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。

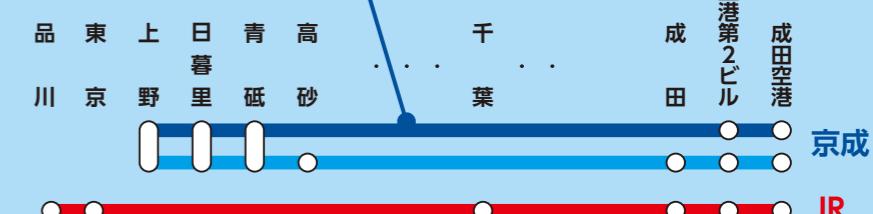
発着回数
50万回時に
期待される
効果

ポテンシャル

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。

スカイライナー ▶ 最速 36分
空港第2ビル駅～日暮里駅



成田エクスプレス ▶ 最速 50分
空港第2ビル駅～東京駅

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。

圏央道

久喜白岡JCT～大栄JCT

令和8年度4車線化完了予定*

*資機材の調達等が順調な場合

整備の効果
成田空港～埼玉方面の
アクセスが向上

大栄JCT～松尾横芝IC

令和8年度開通予定*

*大栄JCT～多古IC間は1年程度前倒しでの開通を目指す

整備の効果
東京湾アクアラインと一体となり、
主要幹線道路と接続し、
首都圏の広域的な道路のネットワークを形成