A decorative graphic featuring a black rectangular frame. In the corners, there are overlapping colored rectangles: a blue one on the top right, a green one on the bottom right, and a blue one on the bottom left. The text is centered within the frame.

# 成田空港 「第2の開港」を起点とする アクションパッケージ

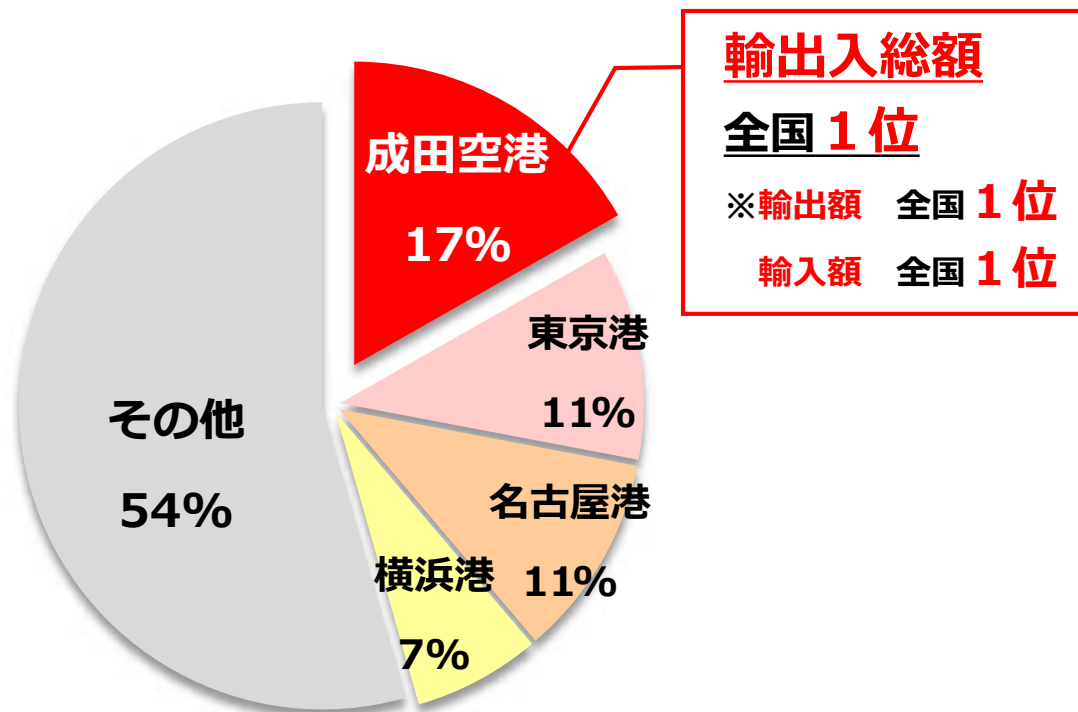


# (背景) 成田空港の現状

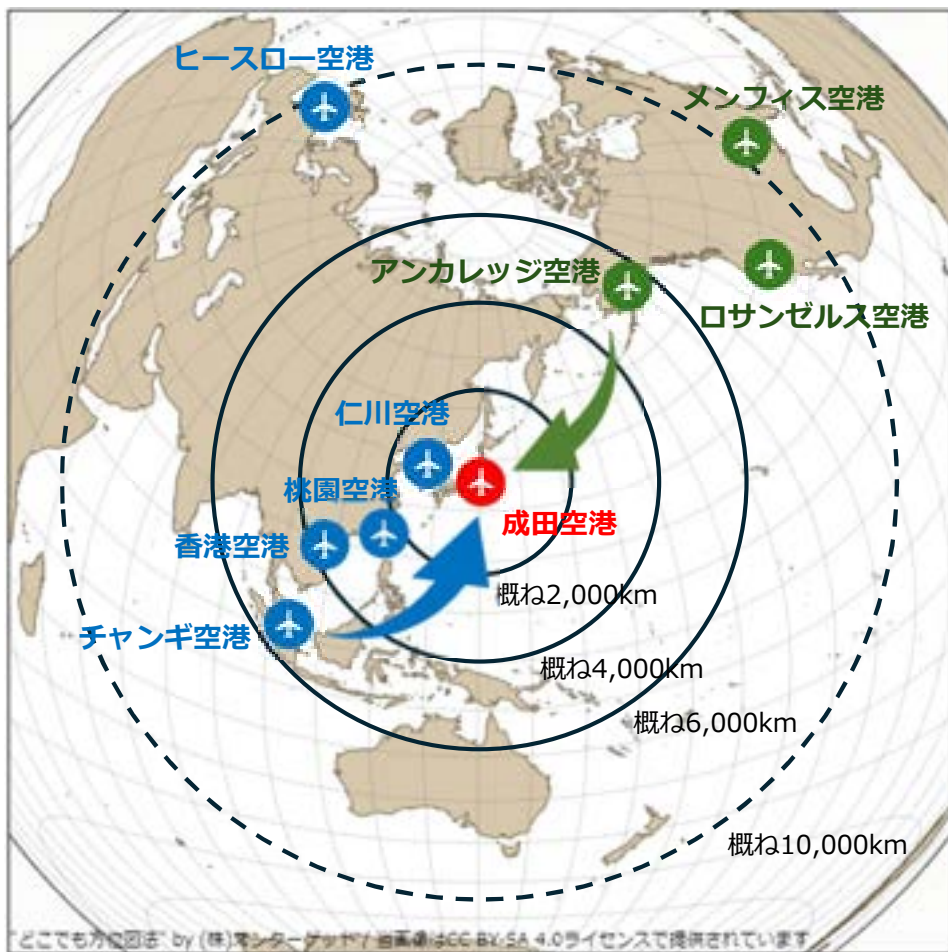
- ▶ 日本・首都圏の空の玄関口である成田空港は、北米とアジアの結節点に位置し、世界123都市（国内18都市）\*と結ばれ、世界中からヒト・モノ・投資が集まる場所。
- ▶ また、輸出額・輸入額はともに全国1位、輸出入総額は全国の約17%を占める日本最大の貿易港である。

\*2025年4月6日～4月19日に集計したデータに基づく（成田国際空港株式会社HP）

## 我が国における輸出入額割合（令和6年）



出典：東京税関「令和6年分 成田空港貿易概況（速報）」

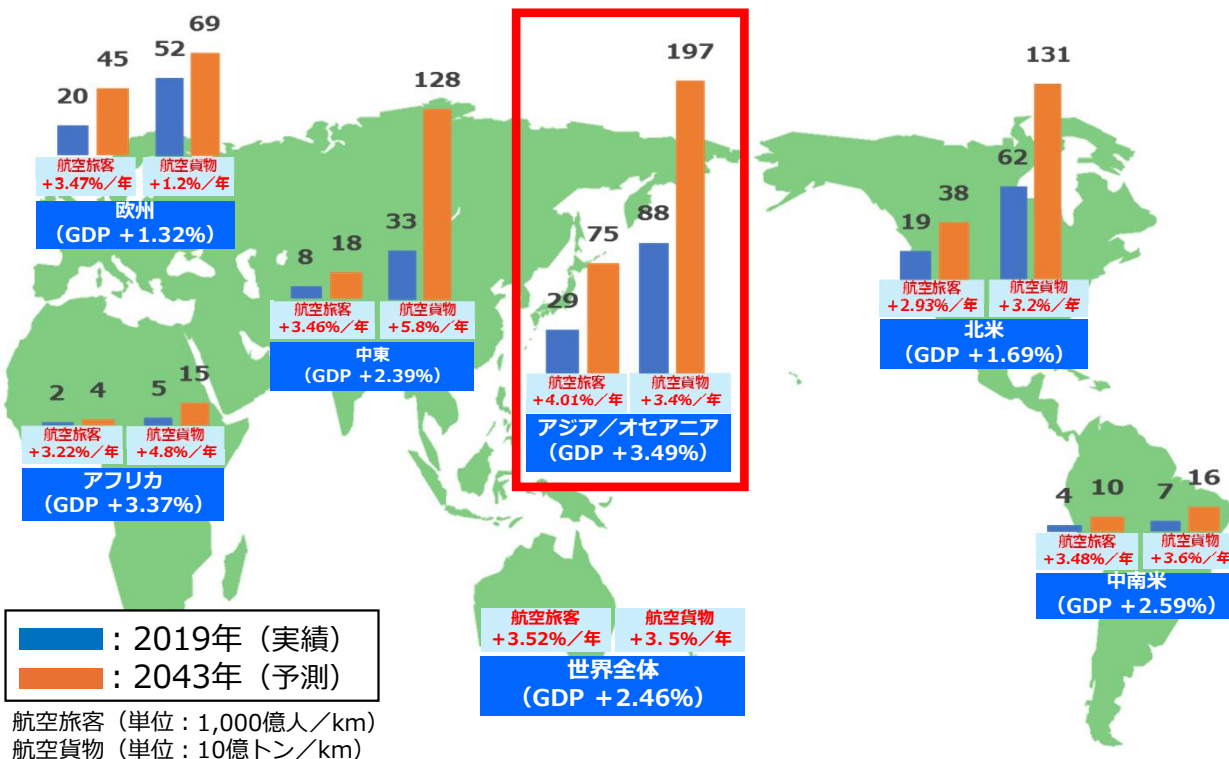




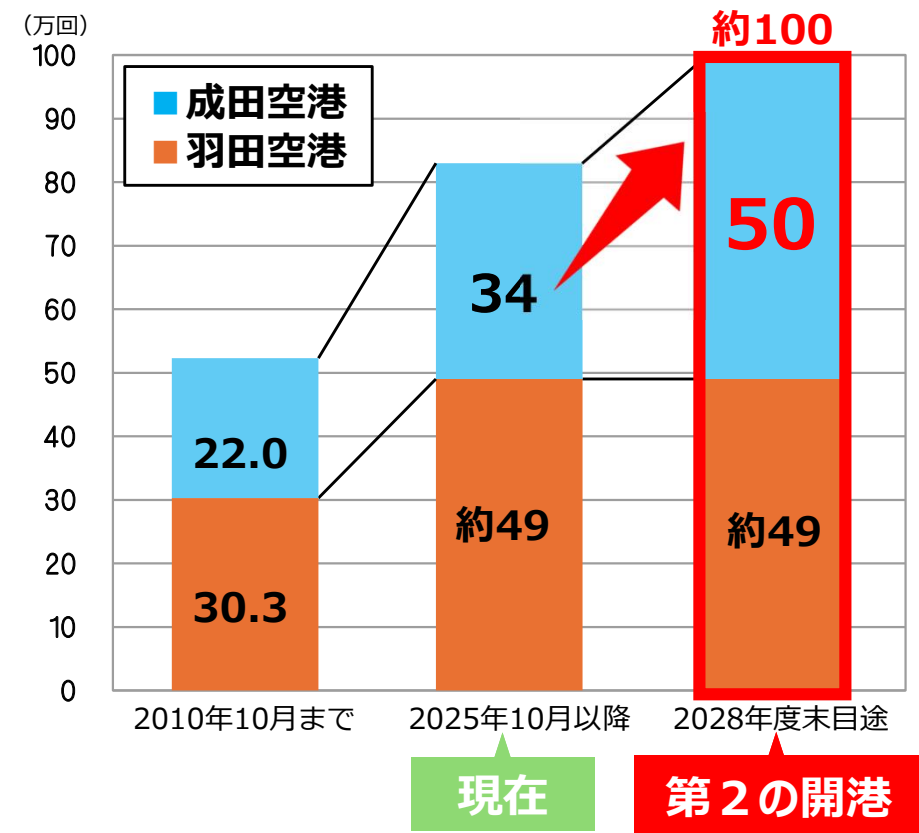
# (背景) 成田空港の果たすべき役割

- ▶ 日本の産業競争力強化のためには、空港機能の活用等を通じて、特にアジアにおいて顕著な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を取り込む必要がある。
- ▶ 羽田空港の年間発着容量は既に約49万回に達しており、今後、首都圏空港がアジアを中心とする活発な経済活動を取り込むうえで、年間発着容量50万回への拡大に向けた拡張事業が進められている成田空港の果たす役割は極めて重要となる。

## 世界の地域別航空旅客・航空貨物需要及びGDP成長率の推移予測 (2020~2043)



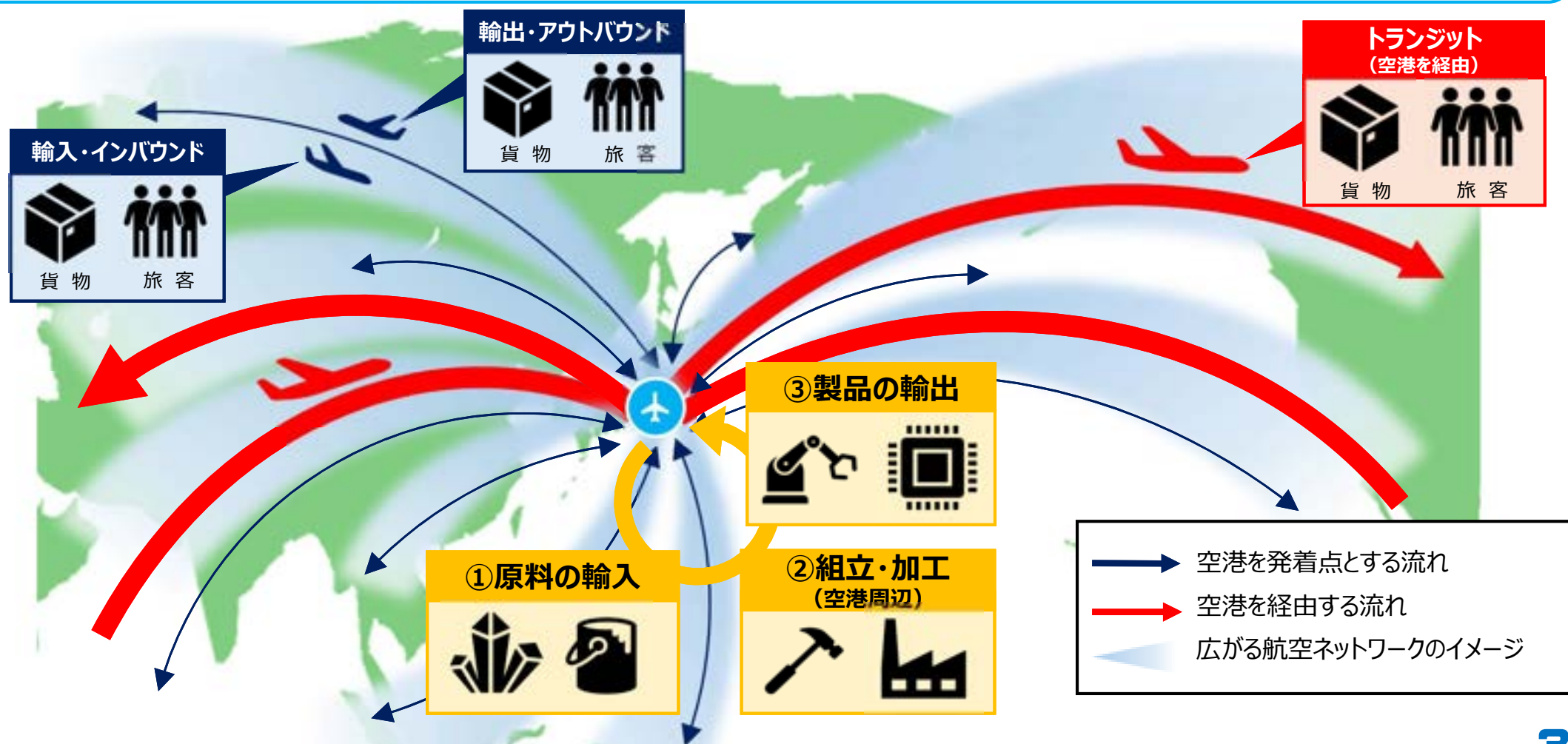
## 首都圏空港の処理能力





## (背景) 空港の活用戦略

- ▶ アジアを中心とする活発な経済活動を十分に取り込んでいくためには、空港を発着点とするヒト・モノの流れだけではなく、**空港を経由するヒト・モノの流れを取り込んでいく必要がある**。
- ▶ 特に、空港周辺地域における産業集積を図る観点からは、海外から輸入した原料を空港周辺で組立・加工し、製品として輸出するという流れを確立することが重要である。

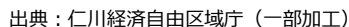






- 出典：東京航空局「管内空港の利用概況集計表」

# 桃園エアロトロポリス構想



- 出典：桃園航空城公司（一部加工）

- ☑ 政府が空港周辺（桃園エアロトロポリス）の産業拠点等の形成に関する**開発計画を策定**
- ☑ 政府・自治体が連携し、**産業用地の取得・造成を実施**
- ☑ 政府・自治体が**各種優遇措置を講ずる**ことで、入居企業を誘致



## 「第2の開港」を起点とするアクションパッケージ

### 「第2の開港」を起点とするアクションパッケージ

2029年に向けて飛躍的に高まる成田空港のポテンシャルを最大限に生かすことで、熾烈な空港間競争を勝ち抜き、日本の産業競争力を強化するとともに本県経済の活性化につなげる

|                                 |  |   |                                     |
|---------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| 成田空港<br>第2の開港<br>プロジェクト         | ①<br>第3滑走路の新設をはじめとした<br>成田空港の拡張事業                | ②<br>『新しい成田空港』構想<br>旅客ターミナルの再構築<br>新貨物地区の整備 |                                     |
| 空港アクセスの<br>充実・強化                | ③<br>検討が進む<br>成田空港の鉄道アクセス向上                      | ④<br>圏央道・北千葉道路・新湾岸道路等の<br>道路ネットワークの整備       |                                     |
| 成田空港を核とした<br>物流・産業拠点の形成         | ⑤<br>空港周辺への立地に<br>メリットがある産業の集積                   | ⑥<br>千葉県全域を<br>国家戦略特区に指定                    | ⑦<br>立地企業補助金の拡充<br>(空港周辺地域等への上乗せ補助) |
| 暮らしや産業の拠点<br>として選ばれる<br>エリアデザイン | ⑧<br>成田空港「エアポートシティ」構想の策定<br>(ビジョン・ゾーニング・ロードマップ等) |   |                                     |

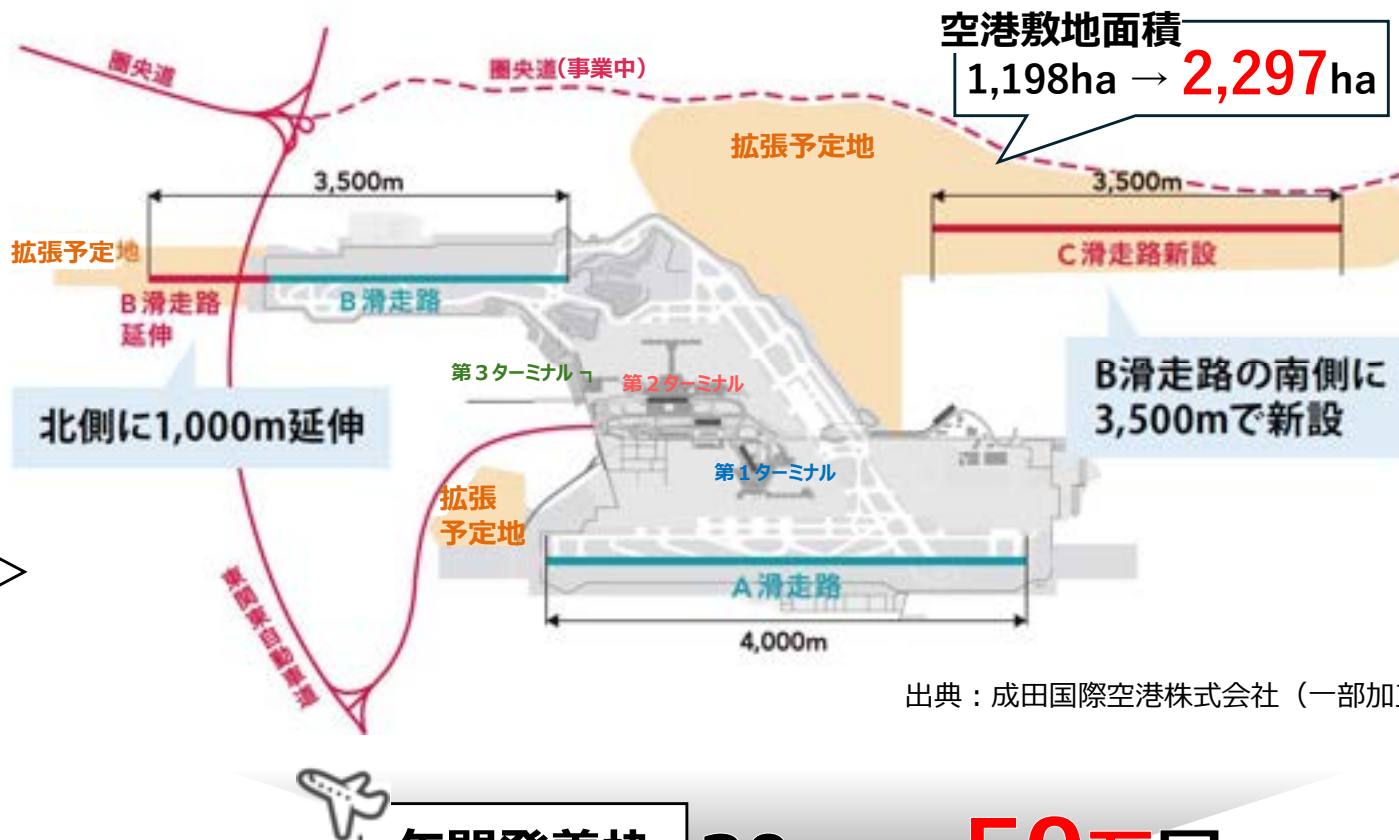


2本

$$\begin{bmatrix} 4,000\text{m} \\ 2,500\text{m} \end{bmatrix}$$


3 本

4,000m  
3,500m  
3,500m



出典：成田国際空港株式会社（一部加工）

年間発着枠 30万回 → 50万回



### 運用時間

(夜間飛行制限の変更)

## 6:00 - 23:00



## 2019年冬ダイヤ～

**6:00 - 0:00**



**C滑走路供用後\***

**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

## 発着回数50万回時に期待される効果



## 旅客数

年間4000万人

→約7500万人



**貨物量**

年間200万t

→約300万 t



空港内  
従業員

4万人

→約7万人



# ① 成田空港の拡張事業 ～拡張事業により期待される効果の一例～



## 滑走路の増設（2本 → 3本）

滑走路の増設に伴い航空機の発着枠が30万回から50万回に増えることで…

- ➡ 新たな路線が就航し、**今まで行けなかった国・都市へ行く**ことができる。
- ➡ 直行便が開設され、**目的地までの所要時間を短縮**することができる。
- ➡ 空港の処理能力が限界に達していたため、需要があるにもかかわらず、**これまで受け入れることができなかった時間帯（15時～19時）の便の受け入れが可能となる。**
- ➡ 既存路線の増便（1日1便が2便、3便になること）により、**出発時間・到着時間の選択肢が増える。**
- ➡ 既存路線への就航社が増えることで、競争環境が生まれ、**航空運賃が安くなる**可能性がある。



## 滑走路の延伸（2,500m → 3,500m）

B滑走路が延伸されることで…

- ➡ 長距離国際線などの重量の大きい航空機の離着陸がしやすくなり、**輸送力の強化**につながる。
- ➡ 延伸したB滑走路（3,500m）とC滑走路（3,500m）とあわせて、離陸／着陸で使い分けることで、円滑な離陸・着陸が可能となり、**目的地への所要時間の短縮**につながる。



## 運用時間の変更

運用時間が変更（夜間の飛行制限が変更）されることで…

- ➡ 到着時刻の遅い貨物便を受け入れることができ、**荷物の配送時間の短縮**につながる。
- ➡ 夜間及び早朝の旅客便を利用することで、時差のある海外との往来において、**滞在先や日本到着後の時間をより有効に活用**することができる。

※これらは「期待される効果」であり、必ず実現するものではありません。





## ②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～『新しい成田空港』構想～

### 『新しい成田空港』構想 とりまとめ2.0（令和6年7月）

#### 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

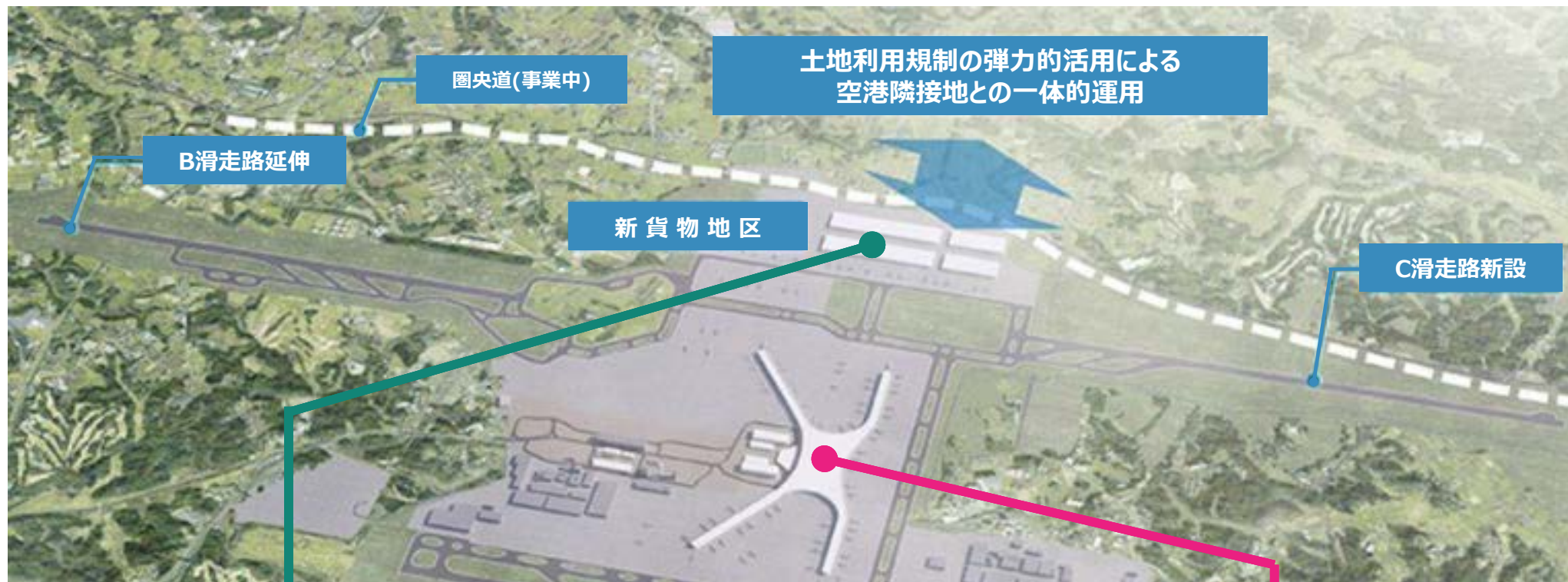
③様々な選択肢で空港全体  
としての最適アクセスを実現

④地域と空港との相互連携  
による一体的・持続的发展



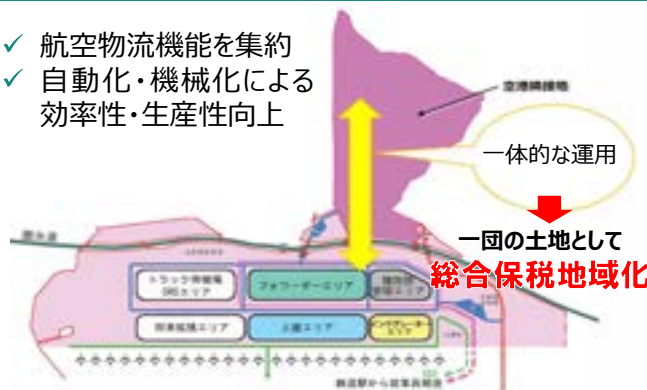
## ②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～『新しい成田空港』構想～

### 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ



#### 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

- ✓ 航空物流機能を集約
- ✓ 自動化・機械化による効率性・生産性向上



#### 新旅客ターミナル (駐車場等の関連施設含む)

#### 新旅客ターミナルイメージ

- ✓ 旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- ✓ 地域の住民も楽しめる施設の配置



※今後の検討により変更が生ずる可能性があります。

出典：『新しい成田空港』構想 とりまとめ2.0（一部加工）



## ②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～期待される効果～



### 旅客ターミナルの再構築（ワンターミナル）

#### 旅客ターミナルが再構築されることで...

- ✎ 現在使用しているターミナルが、多様な航空ニーズや利用者視点での利便性や快適性を取り入れた、**最新鋭の旅客ターミナルに生まれ変わる**。
- ✎ ターミナルを一体化することで構造がシンプルになり、ターミナル間の移動が不要となるため、**乗継利便性が向上**する。
- ✎ チェックイン手続き等に最先端技術を導入し、業務効率を高めることで、**空港利用者の利便性向上**につながる。



### 新貨物地区の整備

#### 新貨物地区が整備されることで...

- ✎ 自動化・機械化により、物流を効率化することで、**人手不足の中でもサプライチェーンを維持**できる。
- ✎ 新貨物地区へのスムーズなアクセスを確保することで、**周辺道路の混雑緩和**や**空港利用者・地域の利便性向上**につながる。
- ✎ 周辺地域との連携により、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の**新たなビジネス・需要の創出**につながる。

※これらは「期待される効果」であり、必ず実現するものではありません。





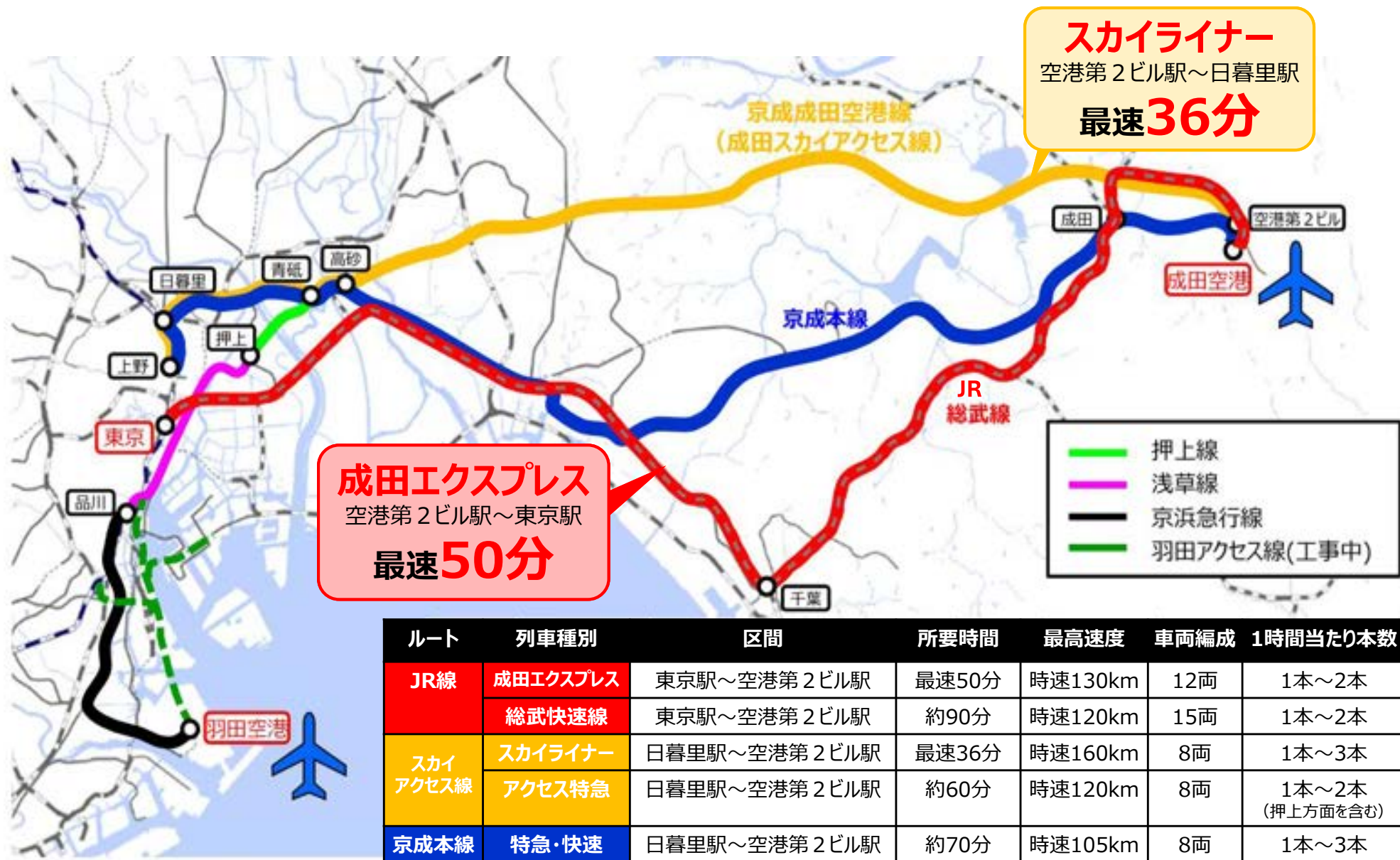
## ②旅客ターミナルの再構築と新貨物地区の整備 ～拡張事業等のスケジュール～

|                                   | 従来                           | 2019年<br>10月～   | 2025年<br>10月～ | 2029年3月末～（予定）<br>（C滑走路等の供用）  |
|-----------------------------------|------------------------------|---|---------------|--|
| 年間発着枠                             | 30万回                         |   | 34万回          | 50万回   |
| 滑走路等                              | A:4000m<br>B:2500m           |   |               | A:4000m<br>B:3500m 延伸<br>C:3500m 新設<br>新旅客ターミナル 供用<br>（2030年代前半）<br>新貨物地区 供用<br>（2030年代初頭） |
| 運用時間<br><br>〔 夜間<br>飛行制限の<br>変更 〕 | 6:00-23:00<br><br>（深夜便数制限あり） | 6:00-0:00<br><br>【A滑走路】<br>・便数制限廃止<br>・0:00-0:30は<br>弾力的運用<br><br>※B滑走路は従来どおり |               | 5:00-0:30<br><br>・全ての滑走路の便数制限廃止<br>・0:30-1:00は弾力的運用<br><br>※滑走路ごとに異なる運用時間を採用する<br>「スライド運用」 |





### ③ 成田空港の鉄道アクセス向上 ～成田空港ー都心の鉄道アクセスの現状～



出典：今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会（第2回）国土交通省資料（一部加工）



### ③ 成田空港の鉄道アクセス向上

- ▶ 長年、千葉県が必要性を訴えてきた、成田空港の鉄道アクセス向上について、**国・事業者等を交えた場で検討**が行われているとともに、鉄道アクセス向上に向けた鉄道会社の取組も進捗。

#### 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会（令和6年9月24日～）

##### 【目的】

成田空港におけるターミナル等の空港施設整備や**都心・さらには羽田空港との鉄道アクセス**といった今後の成田空港の施設面での機能強化について検討を行う。

##### 【構成】

有識者、航空会社、鉄道会社、空港会社、千葉県、国土交通省（航空局・鉄道局） など

##### 【中間とりまとめ—空港アクセスの対応の方向性（令和7年6月5日）】

- ▶ 成田空港と都心・羽田空港方面間の**更なる速達性等利便性向上**の方策について検討を進める。  
（列車の増発、他社線区を含めた既存路線の相互乗入れ強化など）
- ▶ 成田空港と都心・羽田空港方面間の**更なる輸送力増強**の方策について検討を進める。  
（列車の増発、長編成化、ボトルネック解消のための鉄道施設の改良、単線区間の複線化\*など）

\*単線区間が制約となり、必要な輸送力及び利便性が確保できない場合

#### 鉄道アクセス向上に向けた鉄道会社の取組

- ▶ 京成電鉄が**押上～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  
※令和7年5月21日 同社ニュースリリースより





## ④道路ネットワークの整備

- ▶ 圏央道や東関東水戸線の開通により東海圏・神奈川や東北・北関東など**広域的なアクセスが向上**。
- ▶ 成田空港の拡張事業の効果を広域的に波及させ、羽田空港との連携強化を図る広域道路ネットワークの充実・強化に向け、首都圏と空港を直達する**北千葉道路の整備**や、湾岸地域の渋滞を解消する**新湾岸道路の計画の具体化**を促進。

### 北千葉道路

#### 整備の効果

成田空港と都心を最短で結び、  
**成田空港～都心**の  
アクセスが向上

### 新湾岸道路

#### 整備の効果

都心～成田空港を結ぶ  
**京葉道路や東関東**などの  
**湾岸部の渋滞緩和**等  
に大きく貢献

### 東関東水戸線

#### 潮来IC～鉾田IC

**令和8年度開通予定\***

\*北浦IC～鉾田IC間は令和8年度半ばの開通を目指す

#### 整備の効果

**成田空港～茨城方面**の  
アクセスが向上

### 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

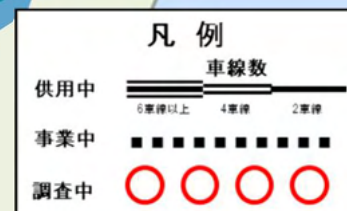
#### 大栄JCT～松尾横芝IC

**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**



※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しているが、位置も含めて検討中であり、設置は未定



## ④道路ネットワークの整備

- ▶ 成田空港の拡張事業を踏まえた、広域道路ネットワークの基本方針策定に向け、**国・高速道路会社を交えた検討**が行われているとともに、湾岸地域を含む県北西部の**渋滞解消に向けた検討が進捗**。

### 首都圏空港道路ネットワーク検討分科会（令和6年9月3日～）

#### 【目的】

成田空港の拡張事業の効果を広域的に波及させ、**羽田空港との連携強化を図る広域道路ネットワークのあり方**について検討を行い、今後の方針の立案を行う。

#### 【構成】

国土交通省（関東地方整備局）、東日本高速道路株式会社、千葉県、空港会社 など

#### 【これまでの確認事項】

- ▶ 現状、千葉県（成田）は、東京側（羽田）に比べて都心からの高速道路の経路選択が少ない
- ▶ 都心と成田空港を結ぶ「東関東自動車道」「京葉道路」は、**激しい渋滞が発生**する千葉県の**湾岸地域を通過**
- ▶ 首都圏と成田空港を最短で結ぶ「**北千葉道路**」、湾岸地域の渋滞を解消する「**新湾岸道路**」の**整備加速が必要**
- ▶ 併せて、**成田・羽田を結ぶ新たな軸**として、「**圏央道・アクアライン**」の**強化も必要**
- ▶ 湾岸地域を含む県北西部の渋滞を解消するためには、高速道路等から一般道までの道路の階層性に応じた**サービスレベル向上が必要**





## ⑤ 空港周辺への立地にメリットがある産業の集積

### 目指すもの

成田空港は、豊富な国際線ネットワークを有する**日本最大の貿易港**という**特徴**を有しており、さらに、今後、**拡張事業**により、貨物取扱量の増加をはじめとする**様々な効果の発現が期待**される。



こうした**特徴・強みを有する成田空港**の周辺に立地することに**ビジネス上のメリットがある産業**の集積

### 主な取組

#### ➤ 農地に係る**土地利用規制の弾力化**

(成田空港周辺は、優良農地が広がり、民間事業者による開発の制約となっている)

✎ 空港の機能との一体的利用が必要な物流施設等の整備に向けて、**地域未来投資促進法**に基づく**土地利用規制の特例等の弾力的な活用を可能**とした (18ページ)

#### ➤ **戦略的な企業誘致の推進**

(成田空港の機能・特徴を生かし、戦略的な企業誘致を図る必要がある)

✎ **成田空港の特徴や強みを生かせる6つの産業**の集積を目指すこととし、まずは、特に空港との親和性が高い「**航空宇宙関連産業**」の集積を目指す (17、19ページ)



## 地域未来投資促進法を活用し、 成田空港の特徴や強みを生かせる 6つの産業の民間投資を促進

### ⚙️ 地域未来投資促進法とは？

県・市町村が「産業集積を図るエリア」や「集積を目指す産業」などを定める基本計画を策定し、基本計画に基づき投資を行う事業者に対して、**農地転用等の手続きの配慮**や**法人税の特例（特別償却又は税額控除）**などの支援措置を講ずるもの。

※詳細は経済産業省等のHPをご確認ください。

### 「産業集積を図るエリア」



### 成田新産業特別促進区域において「集積を目指す産業」



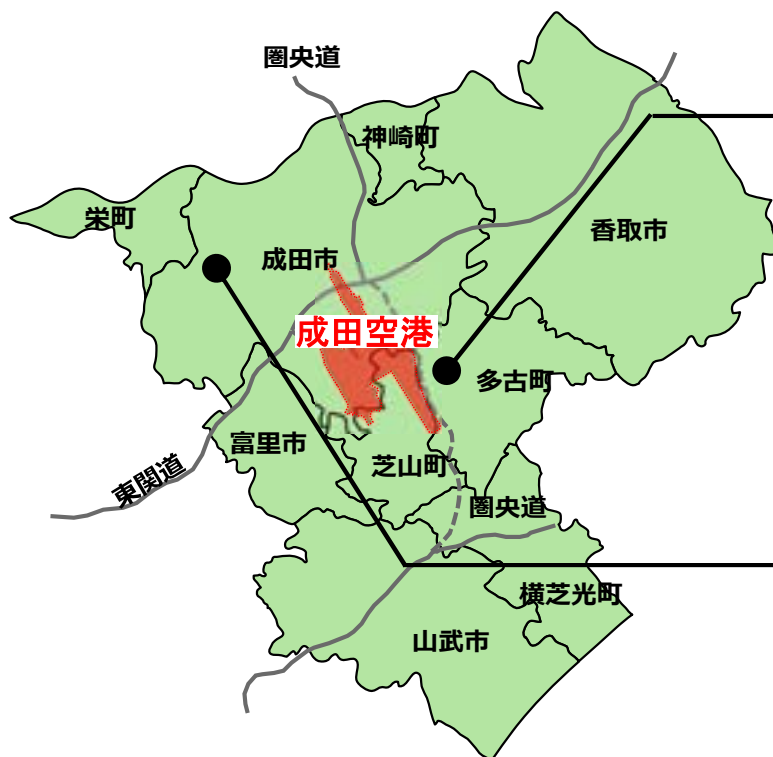
**新** 戦略的な企業誘致を図るため、令和6年12月に基本計画の「集積を目指す産業」に追加した産業



## ⑤ 空港周辺への立地にメリットがある産業の集積 ～物流拠点の形成に向けた取組～

成果として…

**地域未来投資促進法**を活用することで民間投資を促進し、  
**2件の大型国際航空物流施設の開発表明**につなげる



**グッドマングループ（多古町）**

成田空港隣接地において、空港会社が検討を進めている新貨物地区の整備とも連携した、空港内外一体の世界最先端の航空物流拠点を開発  
**（農地含む約70ha）**



**ヒューリック株式会社（成田市）**

国際航空貨物対応の大型物流施設を開発  
**（農地含む約45ha）**

※各社プレスリリース等を参考に作成

**成田空港の国際航空物流拠点機能を強化**



## ⑤ 空港周辺への立地にメリットがある産業の集積 ～航空宇宙関連産業の集積に向けた取組～

今後は…

特に空港との親和性が高い「**航空宇宙関連産業**」の集積を目指す

- ▶ **空港内の整備地区**を核とした、**航空機エンジンのメンテナンス**など航空機整備産業の集積
- ▶ 航空産業との親和性の高い、衛星や宇宙輸送などの**宇宙産業**の集積



出典：国土交通省「成田空港の機能強化について」（令和2年1月31日）（一部加工）

**企業誘致に向けた取組を強力に推進**





## ⑥ 国家戦略特区 ～岸田総理【当時】への要望活動～

- ▶ 東アジアのライバル空港では、国家プロジェクトとして周辺地域における産業拠点形成等を推進。
- ▶ 日本の国際競争力強化に向けては、こうしたライバル空港との熾烈な空港間競争を勝ち抜くため、**成田空港を核とした物流・産業拠点の形成等に国家プロジェクトとして取り組む必要がある。**

令和6年7月、岸田総理（当時）に対し、千葉県・空港周辺9市町連名で、「**我が国の国際競争力の強化に向けた成田空港を核とした物流・産業拠点の形成等に関する要望**」を実施。



### 【要望項目】

- (1) 国際線ネットワークの充実・強化
- (2) 道路・鉄道アクセスの充実・強化
- (3) 物流・産業機能の集積等へ向けた国家戦略特区の活用
- (4) 人材の確保・育成
- (5) 産業用地の整備・開発等の迅速化
- (6) 農林水産物・食品の輸出機能の強化



国家プロジェクトとして**成田空港を核とした国際航空物流拠点としての機能強化**が図られるように、**特区の活用を含め**、しっかりと対応を行っていきたい。（総理発言）



## ⑥ 国家戦略特区

～東京圏国家戦略特区の区域が千葉県全域に拡大～

令和7年6月

# 東京圏国家戦略特区の区域が千葉県全域に拡大

国家プロジェクトとして取組が加速する成田空港の機能強化を契機として、国際的ビジネス拠点の形成とイノベーションの促進を通じた国際競争力のある新事業創出を目指す。

日本の国際競争力の強化に向けて、日本最大の貿易港であり、日本の空の表玄関でもある**成田空港**を中核として**千葉県のポテンシャルを最大限に活用**

規制改革を推進し、民間投資を呼び込む環境を整備

## 国際的ビジネス拠点形成・新事業創出に向けた本県のポテンシャル





## ⑥ 国家戦略特区 ～主な規制改革の事例～

### 特区提案を契機に実現した規制改革の事例

#### 航空物流に係る外国人材の活用拡大



提案

航空物流に係る人材確保を図るため、特定技能「航空」について、**貨物取扱業務(空港グランドハンドリング)に従事する外国人**の受入れは空港内の事業者に限られているところ、**空港敷地外の事業者も受入れ可能**とすることを提案。



成果

空港敷地外の事業者においても受入れが可能となるよう、**国家戦略特区の特例措置として実現**される見込み。

#### 成田空港におけるEU向け衛生証明書の発行



提案

成田市場を活用した更なる輸出促進に向けて、関東農政局（さいたま市）において発行されるEU向け水産物の衛生証明書について、**成田空港において発行を可能**とすることを成田市と共同で提案。



成果

特区提案を契機に、**成田空港において衛生証明書の発行が可能**に。



## ⑦立地企業補助金

### 新規立地に対する補助制度

| 補助メニュー                   |   | 補助内容   | 補助上限額   |
|--------------------------|---|--|---------|
| 所有型                      | 大規模投資<br>企業立地<br><small>〔製造業の工場、県の産業振興施策に合致するもの〕</small>    | 500億円以上<br><input checked="" type="checkbox"/> 建物に係る「不動産取得税相当額」<br><input checked="" type="checkbox"/> 償却資産に係る「固定資産税相当額」 ※操業開始の翌年度課税分に限る | 70億円    |
|                          | 本社立地  | <input checked="" type="checkbox"/> 建物に係る「不動産取得税相当額」<br><input checked="" type="checkbox"/> 償却資産に係る「固定資産税相当額」 ※操業開始の翌年度課税分に限る            | 10億円    |
|                          | 研究所立地<br><small>（自然科学研究所）</small>                           | <input checked="" type="checkbox"/> 建物に係る「不動産取得税相当額」<br><input checked="" type="checkbox"/> 償却資産に係る「固定資産税相当額」 ※操業開始の翌年度課税分に限る            |         |
|                          | 工場立地<br><small>（製造業の工場）</small>                             | <input checked="" type="checkbox"/> 建物に係る「不動産取得税相当額」<br><input checked="" type="checkbox"/> 償却資産に係る「固定資産税相当額」 ※操業開始の翌年度課税分に限る            |         |
|                          | 市町村の助成を受けて立地<br><small>（流通加工施設等）</small>                    | <input checked="" type="checkbox"/> 建物に係る「不動産取得税相当額」   |         |
| 賃貸型                      | 賃借型企业立地<br><small>・県内に新たに設置<br/>・本社、自然科学研究所又はその他事業所</small> | <input checked="" type="checkbox"/> 建物賃貸料の2分の1（12か月分）  | 1,000万円 |
| + 併用可能！                  |   |  |         |
| 雇用創出支援（立地に伴い雇用者数が増加する場合） |   |  | 上限1億円   |

※補助要件等の詳細は千葉県HP等をご確認ください



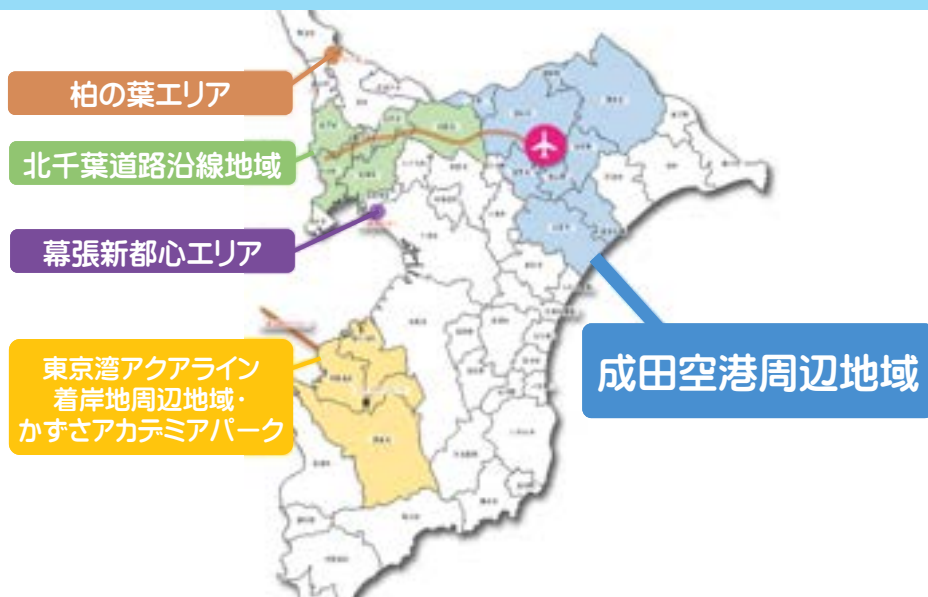


## ⑦立地企業補助金 ～立地企業補助金の拡充～

- ▶ 今年度より、新規立地の「大規模投資企業立地」「研究所立地」「工場立地」のメニューにおいては、**成田空港周辺地域**などの本県経済をけん引する地域における**成長が見込まれる産業分野**の立地に対して、**補助の上乗せ**を実施。
- ▶ また、新規立地の補助を受ける企業が福利厚生充実に取り組む場合、**上限1,000万円の補助\***を実施（千葉ウェルカム加算）。

\*事業従事者一人当たり上限 1 万円

### 本県経済をけん引することが期待される**地域**



### 成長が見込まれる**産業分野**

- 1 デジタル関連分野（半導体、AI等）
- 2 エネルギー・環境関連分野（蓄電池・再生可能エネルギー等）
- 3 バイオ関連分野（健康医療関連、食品分野等）
- 4 マテリアル関連分野（半導体素材、精密機器関連等）

### 上乗せ内容

※上限額は各メニューに定める額

- ☑ **土地に係る不動産取得税相当額** ※令和 7 年 4 月 1 日以降に取得した分
- ☑ **法人県民税・法人事業税相当額（1 年分）** ※進出により増加した分
- ☑ **自動車税（種別割・環境性能割）相当額（1 年分）** ※立地施設使用分



## ⑧ 成田空港「エアポートシティ」<sup>※</sup>構想 <sup>ナリタ</sup>～NRTエリアデザインセンターの開設～

※「エアポートシティ」の名称については、現在公募手続き経て、検討中

- ▶ 更なる航空需要の創出や日本の経済発展、国際競争力の強化を図るため、国際的な産業拠点の形成など、エアポートシティの実現に向けた取組を強力に推進していくことを目的として、令和7年4月、**県と成田国際空港株式会社による新たな組織**を設立。

### ■ 組織名称

<sup>ナリタ</sup>  
**NRTエリアデザインセンター** (NRT Area Design Center)

### ■ 当面の実施業務

- ① 成田空港「エアポートシティ」構想の策定  
(ビジョン・アプローチ・ゾーニング・ロードマップ・推進体制)
- ② 空港を核とした地域公共交通ネットワーク構築に向けた取組
- ③ 産業拠点の形成に向けた取組
- ④ 成田空港「エアポートシティ」実現に関係する市町のまちづくりに対する支援
- ⑤ 成田空港「エアポートシティ」のPR・広報に関する業務
- ⑥ 民間事業者等との連携に関する業務





## ⑧成田空港「エアポートシティ」構想（１）

### 成田空港「エアポートシティ」構想①

#### ビジョン “誰もが輝き、世界と響き合う「フラッグシップ・エアポートシティ」”



CONCEPT

- 成田空港の国際競争力獲得、日本の成長戦略を牽引する**重要な国家プロジェクト**
- 世界の活力を取り込み、我が国、成田空港、周辺地域が本来有する**ポテンシャルを最大限に発揮**
- 世界をリードするモデル都市圏へ**の変貌



FUTURE

- 世界で日本を輝かせ続けるフラッグシップ・エアポートシティへ
- 次世代産業育成・DX活用等による活力創出
- 国際産業拠点形成、日本で最も国際的なまち  
＝**未来志向型エアポートシティ**
- 空港地域固有の**アイデンティティ・景観形成**

#### アプローチ

#### ビジョンを実現するための“４つのアプローチ”

##### 産業・イノベーション

- 世界水準の**航空・先端産業クラスター**形成
- 医療・農業・観光の、空港を核としたグローバル拠点化**
- 物流の効率化・高度化** ○規制緩和・制度導入

##### ウェルビーイング

- 空港と高度産業を支える**人材育成・集積**
- 選ばれる魅力的な**居住エリア・景観・コミュニティ**形成
- 里山・田園・海・川と共生する**新たなライフスタイル**
- グローバルで高質な**教育環境整備**

##### 交通・モビリティ

- 複合的な広域幹線**道路**ネットワーク整備 ○**鉄道アクセス**の充実
- 周辺のまちづくりを踏まえた**効率的な地域公共交通**の実現

##### ダイバーシティ・サステナビリティ

- 誰もがその人らしく生きる・分かり合える地域社会**の実現
- 空港と地域で**環境に配慮した統合的取組**を推進
- 空港を核とした防災拠点**の確立





# ⑧成田空港「エアポートシティ」構想（2）

## 成田空港「エアポートシティ」構想②

### ゾーニング

**5つのエリアが連動して世界をリードする空港都市圏を形成**

成田空港を中心に首都圏・北関東を巻き込む広域経済圏を創出し、ヒト・モノ・情報・資本が交錯するダイナミックな日本の成長エンジンに

歴史的な水運文化と醸造文化を生かした産業・生活拠点

佐原の街並み、香取神宮、水辺の風景、醸造文化などの歴史的な地域資源を生かし、観光・交流・農業が共存するエリアを実現。

新しい成田空港を中心とするエアポートシティのコア

空港至近の立地特性を生かし、国際産業・物流拠点として整備。高アクセス性を武器に、先端産業・人材・研究機関の集積を進める。

市街地再生と文化的資源の調和を目指す新たな経済交流拠点

成田山新勝寺や既存商業地・住宅地などの地域資源を基盤に、都市機能の再編と観光・アクティビティ資源の融合を図る。

海辺・水辺の文化を生かした新たな観光の推進拠点

日本を代表する砂浜海岸である九十九里浜の景観や地域資源を生かすとともに、世界から注目される誘客施設の整備等、リゾート交流拠点としてブランド化を進める。

自然と調和したエコロジカルな暮らしを実現する生活拠点

豊かな農産物と地域文化を軸に、自然と調和した健康でゆとりある暮らしを実現し、子育て環境にも恵まれた生活拠点を形成。

リバーサイドエリア

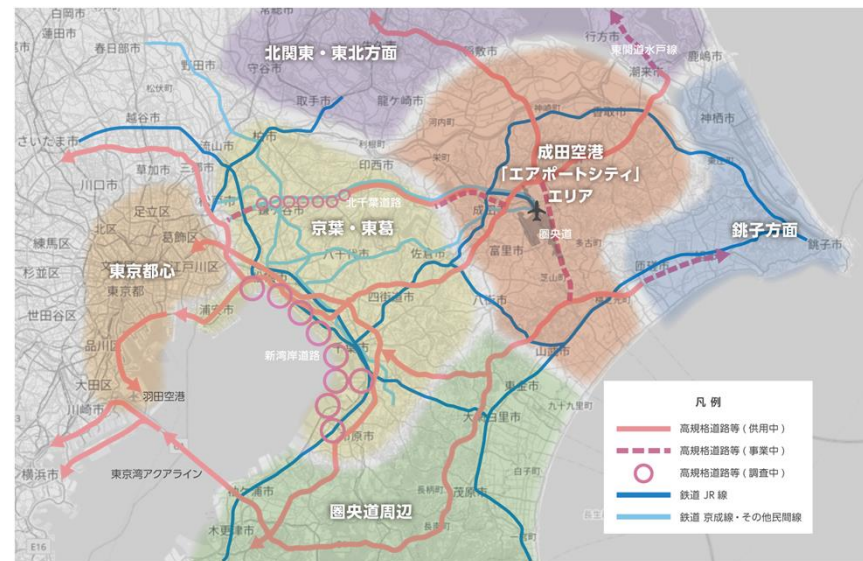
ナチュラルライフエリア

アーバンエリア

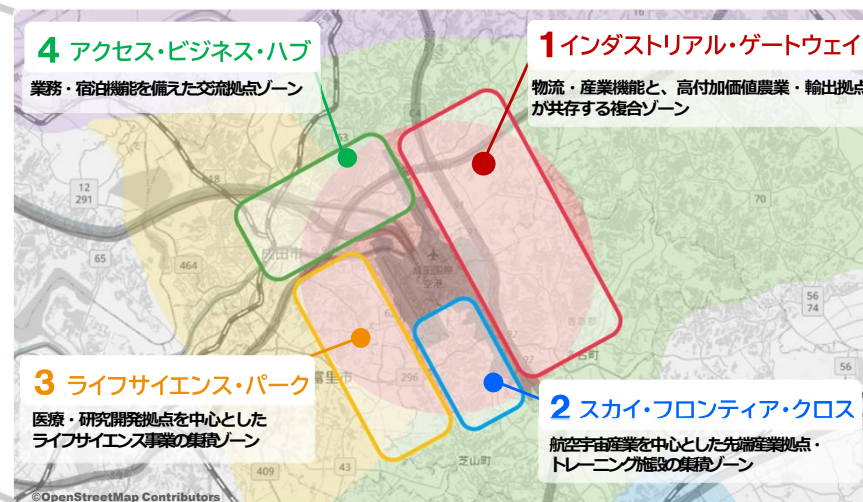
エアポートエリア

シーサイドエリア

●空港を中心として首都圏・北関東を巻き込む**広域経済圏**に



●エアポートエリア内の4ゾーンが連動、空港と地域の成長を牽引



### ロードマップ・推進体制

- 構想実現に向けて、①**構想期**、②**実行期**、③**展開期**、④**定着・持続期**の4段階のフェーズを設定
- 各ステークホルダーが主体的・積極的に参画し、**産官学が有機的に協働・連携**する推進体制を構築