

成田国際空港の現況と今後の展開



2013年3月12日

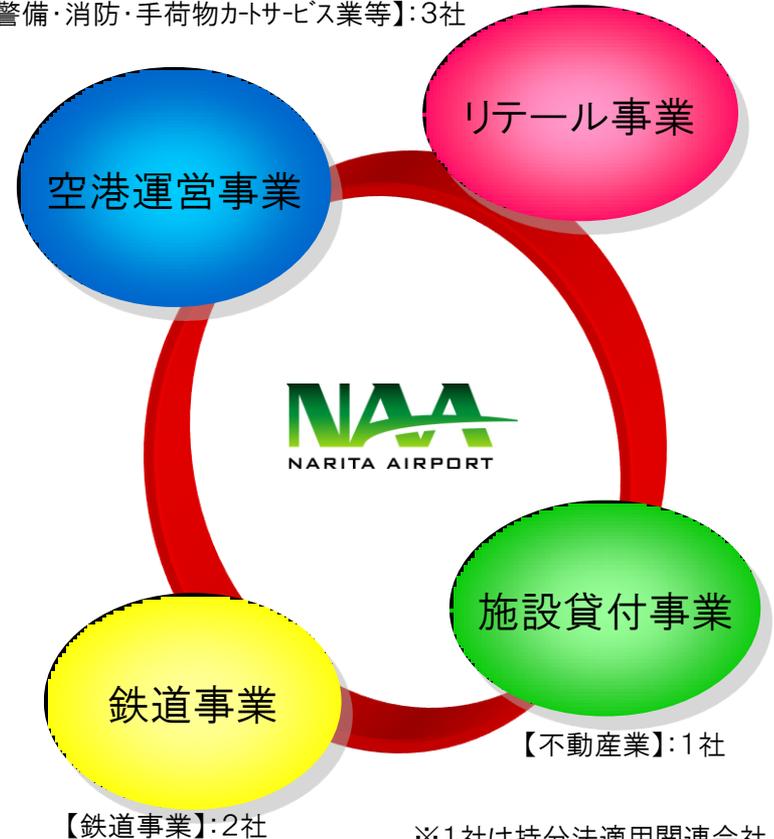
成田国際空港株式会社

会社概要

- 【商号】 成田国際空港株式会社
(NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION)
- 【代表取締役】 代表取締役社長 夏目 誠
代表取締役副社長 深谷 憲一
- 【従業員数】 697名 (2012年3月31日現在)
※NAAグループ 2, 299名
- 【資本金】 1,000億円 (発行済株式総数:200万株)
- 【株 主】 国土交通大臣(90.01%)
財務大臣(9.99%)
- 【設立年月日】 1966年(昭和41年)7月30日
(新東京国際空港公団設立)
2004年(平成16年)4月1日
(成田国際空港株式会社設立)
- 【目的】 成田国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等により、航空輸送の利用者の利便の向上を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化に寄与することを目的とする。

グループ会社(計20社)

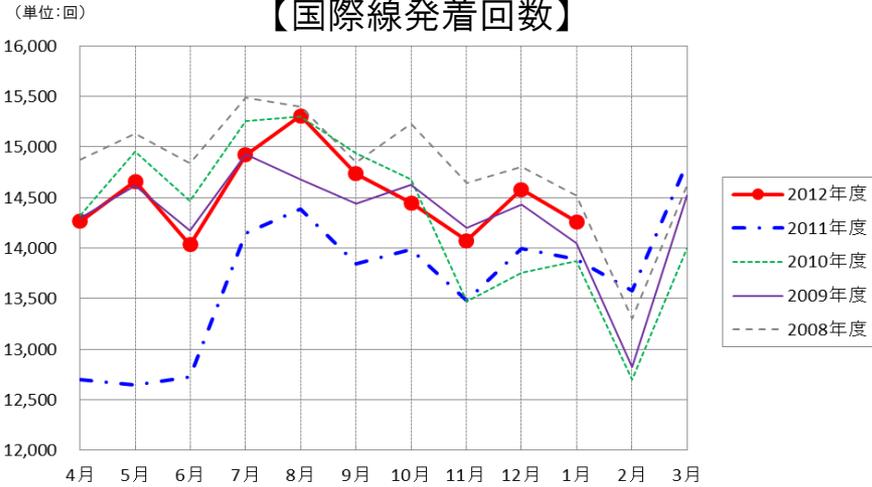
- 【施設保守業】:5社
- 【情報処理業】:2社
- 【給油・給油施設管理業】:2社(※)
- 【警備・消防・手荷物カートサービス業等】:3社
- 【免税売店業】:1社
- 【小売・飲食・取次店業】:3社
- 【広告代理業】:1社



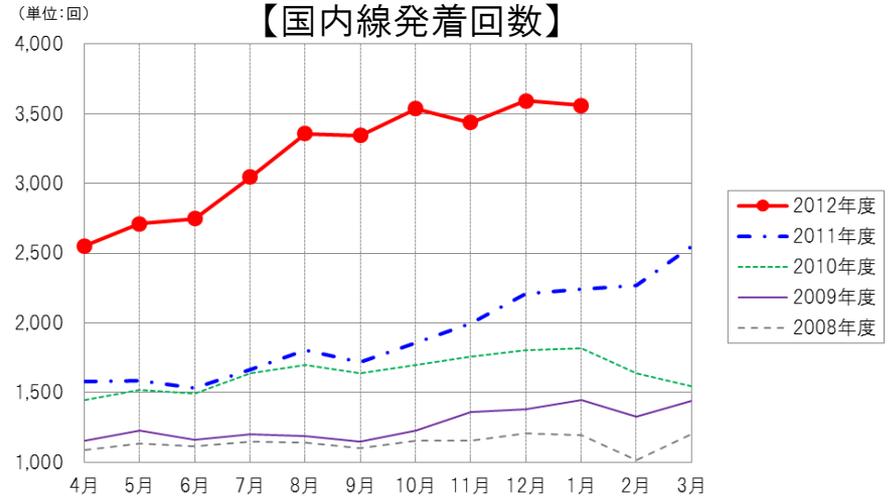
成田国際空港の運用実績推移(月別)

- 発着回数は震災及び原発の影響からほぼ回復。
- 旅客数については、外国人旅客が減少したものの、回復傾向。日本人はほぼ回復。
- 2012年に開港以来の累計で航空旅客数が8億人、国際航空貨物量が5000万トンを突破。

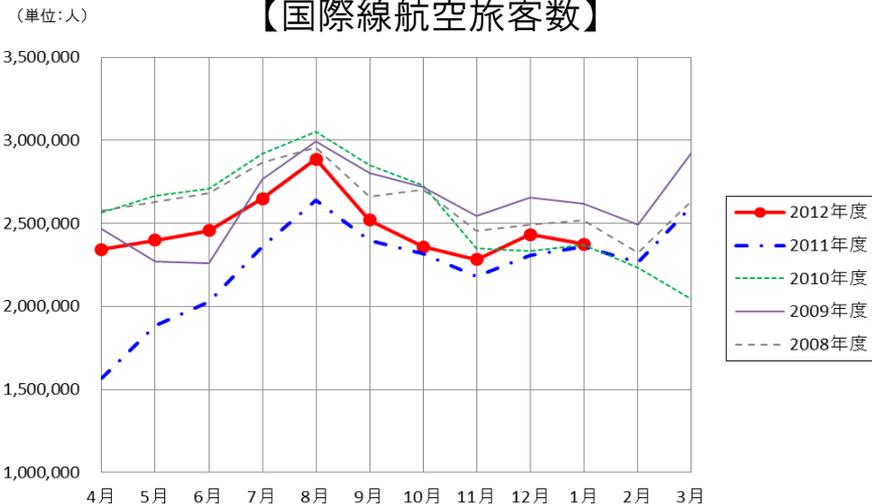
【国際線発着回数】



【国内線発着回数】



【国際線航空旅客数】



【国内線航空旅客数】



成田国際空港のネットワーク

成田国際空港はアジアと北米をつなぐ「結節点」、世界99都市と結ばれているネットワークが強み

国際線

成田国際空港発 就航都市一覧(経由地含む)
35カ国 3地域 99都市

南北アメリカ方面: 3カ国 25都市
ヨーロッパ方面: 13カ国 20都市
アジア・中近東・オセアニア方面: 19カ国3地域 54都市
※成田国際空港における2013年1月11日現在の就航都市



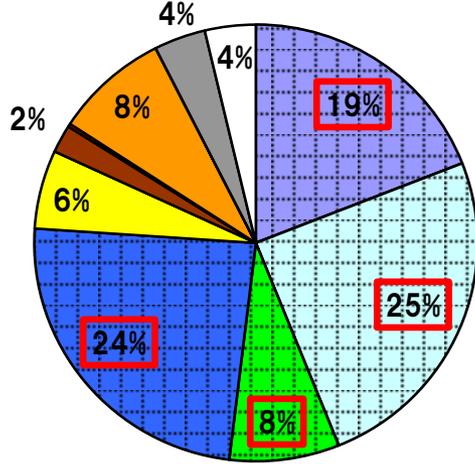
【今後の新規就航予定路線】

【ユナイテッド航空】: 成田ーデンバー線 (2013.5.12~)

※路線毎の人数は2011年度出国旅客数実績

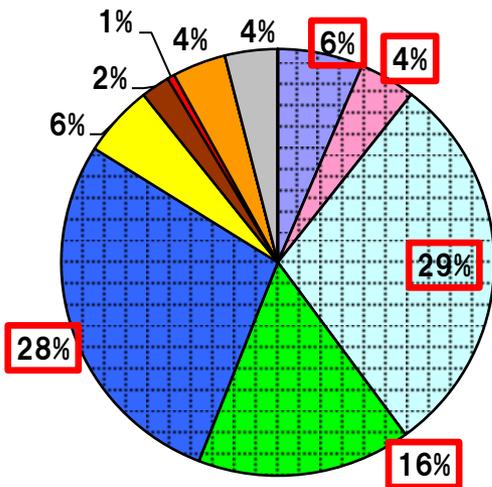
アジア主要空港の路線ネットワーク

出発便数(11/5-11/11) 2,130 便/週



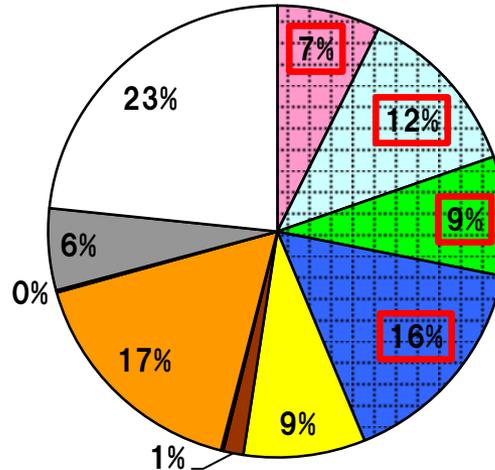
仁川 アジア路線 : 76%

出発便数(11/5-11/11) 2,921便/週



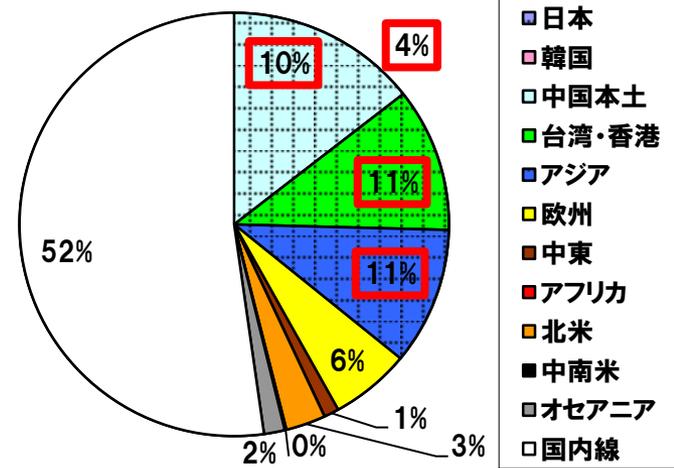
香港 アジア路線 : 83%

週発便数(11/5-11/11) 1,829 便/週



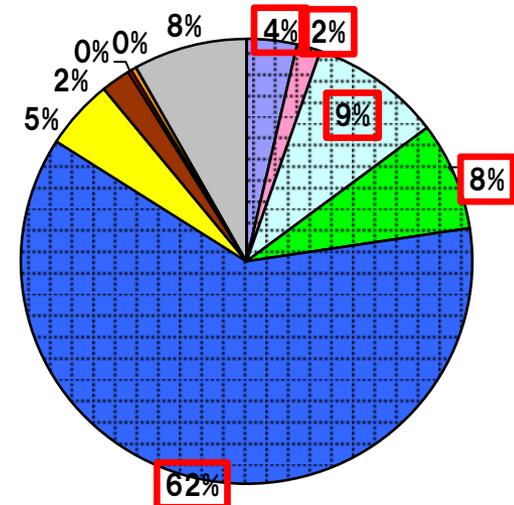
成田 アジア路線 : 44%

出発便数(11/5-11/11) 3,077 便/週



上海(浦東) アジア路線 : 36%

出発便数(11/5-11/11) 3,050便/週



チャンギ アジア路線 : 85%



2006年度
2006～2010年度
中期経営計画
Newステージ2010

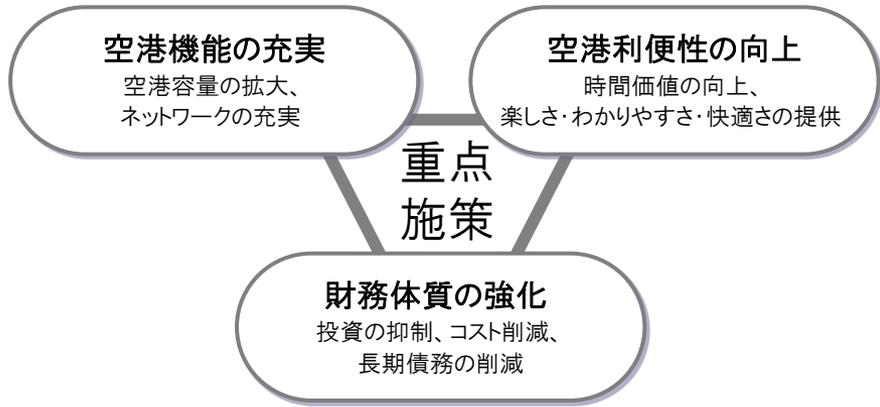
2010～2012年度 中期経営計画
「Naritaエボリューションプラン」

2013～2015年度 新中期経営計画
※現在作成中

「新たな飛躍に向けた
基盤強化の期間」

「首都圏及び東アジアの
国際拠点空港として更なる進化を目指す」

■ 2010～2012年度中期経営計画「Narita エボリューションプラン」
2012年度は、総仕上げの1年



- 営業利益 350億円
⇒ 340億円の予想。目標達成に向けて引き続き努力
- 長期債務残高 6,000億円未満
⇒ 1年前倒しで達成。2012年9月末で5,767億円
更に削減を
- 長期債務残高／営業CF倍率 9倍台
⇒ 十分に達成可能

- 設備投資総額 1,100億円 ⇒ 2012年度当初は900億円
まで抑制
⇒ 徹底した投資コントロールにより、800億円に抑制できる見通し

2012年度末/
成田空港容量
27万回化

※最速で2013年
度中に羽田空港容
量44.7万回化(国
際線:昼6万回、深
夜早朝3万回)

※最速で2014
年度中に成田
空港容量30
万回化

来たるべきオープンスカイを控え
“選ばれる空港”になるために

航空業界

航空需要はアジアを中心に今後も成長
LCCの台頭 航空会社の競争の激化

空港間競争
の激化

成田空港を取り巻く環境

オープンスカイの進展 羽田の再々国際化
アジア主要空港の著しい成長

選ばれる空港になるために

使い勝手の良い空港づくり

空港容量拡大
LCCターミナルの整備
ターミナル能力増強
カーフェューの弾力的運用 など

空港コストの低減

着陸料等の空港使用料の引き下げ
インセンティブ制度
(国際線着陸料増量割引)の導入 など

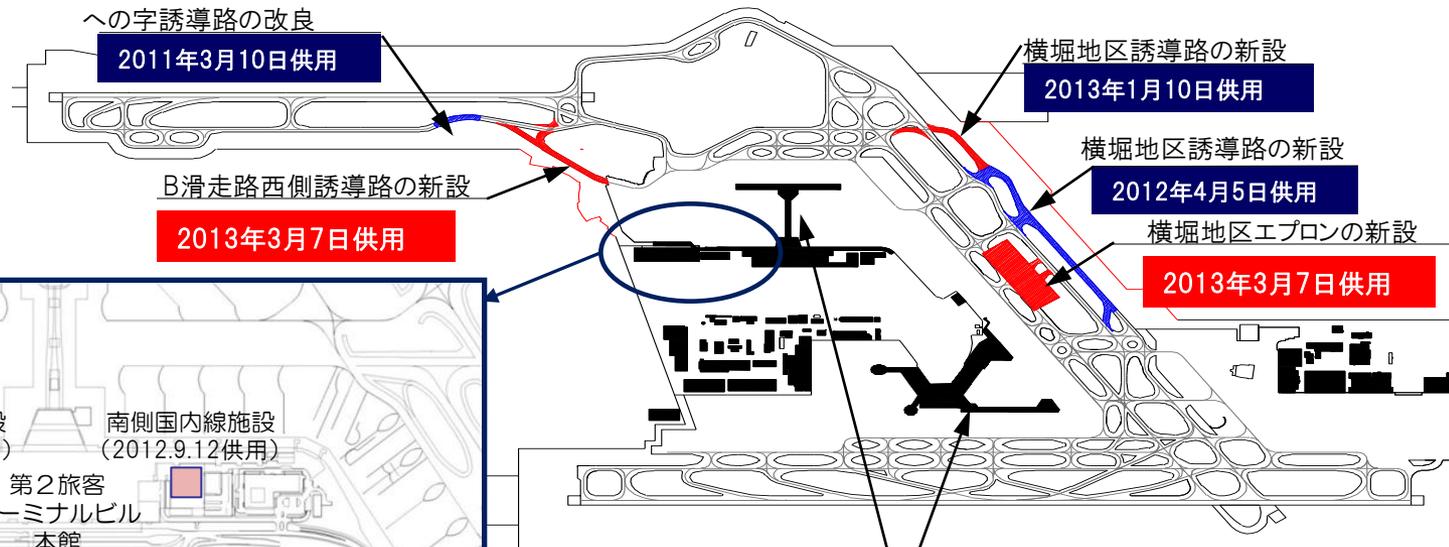
**お客様(利用者)に対する
利便性・快適性の向上**

ノンストップゲート化
商業施設の魅力向上
インターネット環境(無料Wi-Fi)の充実 など

国際線・国内線ネットワークの更なる拡充

成田国際空港の空港容量拡大とLCCの受け入れ

年度	2009	2010	2011	2012	2013	2014
施設面・運用面の整備	B滑走路2500m化	運用制限の緩和 への字誘導路の改良	同時平行離着陸運用の導入	駐機場増設 新誘導路の供用	駐機場増設 容量27万回の実現を機にオープンスカイの実現	駐機場等の増設 LCCターミナル完成予定
年間航空機発着容量	3月 +2万回 22万回		10月 +1.5万回 23.5万回 3月 +1.5万回 25万回	年度内 +2万回 27万回		年度内 +3万回 30万回
<p>最速で2014年度までに30万回対応の施設整備が可能</p>						



成田国際空港の飛行制限時間 (カーフェュー)の現状と新たな弾力的運用(案)

【 現 状 】

【 新 案 】

〈 離 陸 〉

〈 着 陸 〉

〈 離 陸 〉

〈 着 陸 〉

A・B 両滑走路10便まで

22:00

A・B 両滑走路10便まで
— 現状と同じ —

23:00

・ 出発空港における遅延
・ 目的地変更(ダイバート)による遅延
・ 玉突きによる遅延
・ 引返しによる遅延
・ やむを得ない理由による遅延
— 現状に追加 —

0:00

「緊急またはやむを得ない事態」の場合
(具体例)

- ・ 異常事態に遭遇した航空機
- ・ 乗員、乗客に異常事態が発生したとき
- ・ 捜索、救難業務の目的で活動中の航空機
- ・ 緊急ニュース取材業務の目的で活動中の航空機
- ・ 台風避難、その他の理由により離着陸がやむを得ないと認められるとき
- ・ 異常な天候により緊急に燃料補給が必要になったとき

「緊急またはやむを得ない事態」の場合
(具体例)

- ・ 異常事態に遭遇した航空機
- ・ 乗員、乗客に異常事態が発生したとき
- ・ 捜索、救難業務の目的で活動中の航空機
- ・ 緊急ニュース取材業務の目的で活動中の航空機
- ・ 台風避難、その他の理由により離着陸がやむを得ないと認められるとき
- ・ 異常な天候により緊急に燃料補給が必要になったとき

— 現状と同じ —

5:00

・ 気象等による早着(洋上待機)
— 現状に追加 —

6:00

(注) 対象は全ての航空会社。低騒音機に限定、地域への連絡義務付け、割増料金の支払い、恒常的遅延発生の航空会社への指導、情報公開を条件。

成田国際空港におけるLCCの就航状況

(2013年2月5日現在:6社10路線)

1. ジェットスター航空(オーストラリア)

《乗入時期》 2008.12.18~

《就航路線》 ケアンズ(週7便)

ゴールド・コースト(週7便)

ダーウィン(マニラ経由)(週4便)



2. エア釜山(韓国)

《乗入時期》 2011.6.23~

《就航路線》 釜山(週7便)



3. イースター航空(韓国)

《乗入時期》 2011.7.1~

《就航路線》 仁川(週7便)



4. ジェットスター・ジャパン(日本)

《乗入時期》 2012.7.3~

《就航路線》 札幌(週21便)、福岡(週28便)

関西(週21便)、那覇(週21便)

《株主構成》 (カンタスグループ)33.3%、(JAL)33.3%

(三菱商事)16.7%、(東京センチュリーリス)16.7%



5. エアアジア・ジャパン(日本)

《乗入時期》 2012.8.1~

《就航路線》 札幌(週21便)、福岡(週14便)

那覇(週7便)

仁川(週7便)、釜山(週7便)

《株主構成》 (ANA) 67% (エアアジア) 33%



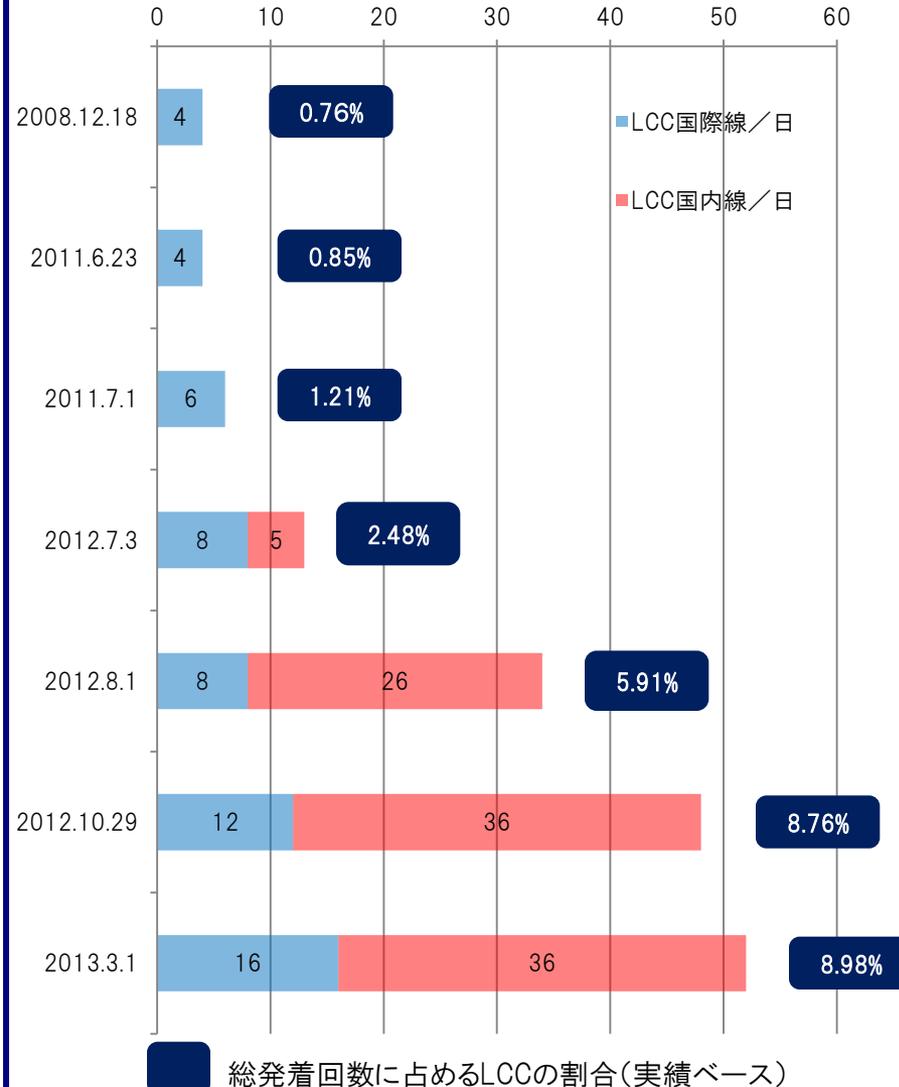
6. スクート(シンガポール)

《乗入時期》 2012.10.29~

《就航路線》 シンガポール(台北経由)(週7便)



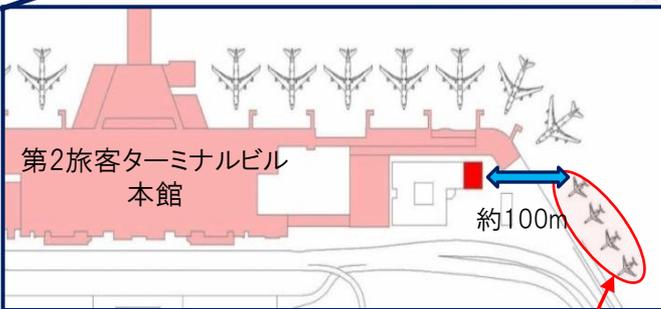
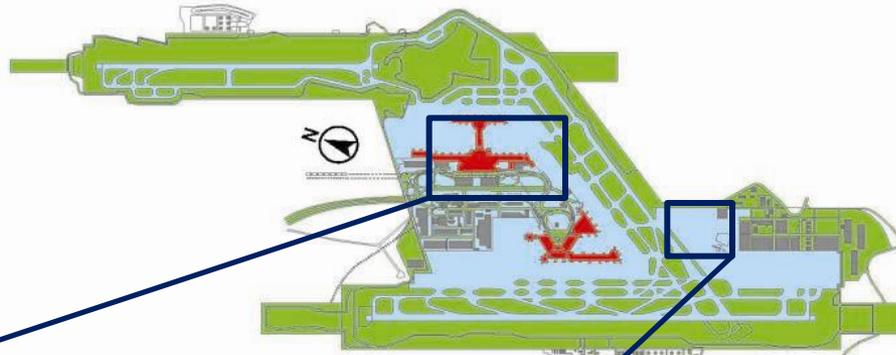
LCCの発着回数の推移



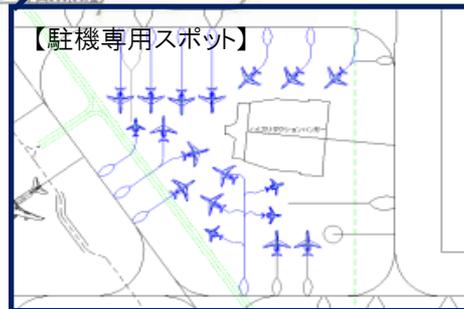
ビジネスジェットの受け入れと専用施設

- 名 称： Business Aviation Terminal –Premier Gate –
(ビジネスアビエーションターミナル -プレミアゲート-)
- 場 所： 第2旅客ターミナルビル横 南オペレーションセンター1階
- 供用開始日： 2012年3月31日(土)
- 運用時間： 6:00～23:00
- 施設使用料： 到着または出発1回のご利用につき 250,000円

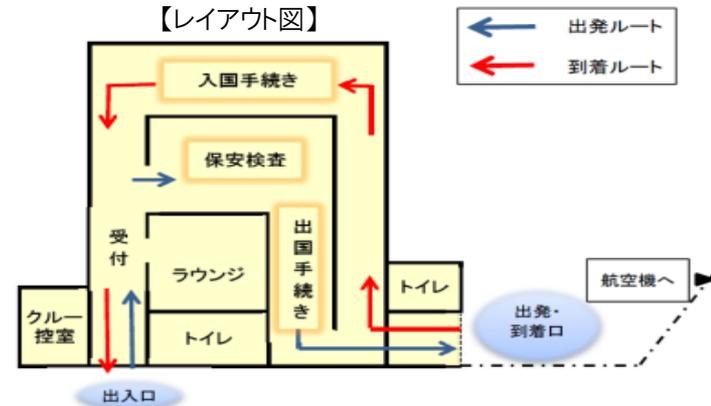
※当施設をご利用いただくことで、①お客様専用のルートによるプライバシーの確保、②専用の出入国施設による出入国手続きのスピード化、③東京エリアへのスピーディーなアクセスが可能となる。



・定期便が使用していない場合に限り、ターミナル直近のスポットでお客様の乗降が可能



- ・18スポットを整備
- ・連続駐機可能日14日間→30日間へ拡大



国際線空港使用料金の見直し

■ 国際線着陸料の改定

【目的】 来たるべきオープンスカイを控え、成田空港の国際線ネットワークの拡大及びアジア地域における競争力強化のため
周辺環境に配慮した低騒音機導入を今まで以上に促進するため

【料金】 騒音に応じたA～F各ランク、それぞれ▲100円/ト、引下げ (平均▲5.5%引下げ)

■ 国際線手荷物取扱施設(BHS)使用料の区分見直し

【目的】 乗り入れ機材の多様化に伴い、座席数に応じた多段階の区分とするため

【料金】 現行の「101席以上」の区分を「101～200席」、「201～300席」、「301席以上」の3区分に多段階化、及び各区分の単価引下げ (平均▲10.6%引下げ)

国際線着陸料増量割引の導入(2013.4.1～2016.3.31 ※3年間)

【目的】 来たるべきオープンスカイを控え、成田空港が“選ばれる空港”となるため
国際線ネットワーク拡大及びアジア地域における競争力強化のため

【内容】 着陸重量が、前年同期比で増加した場合に、増加重量に対して50%の割引を適用

- 対象便・・・国際線定期便(貨物便と旅客便は合算)
- 適用単位・・・航空会社単位
- 単位期間・・・1年間を上期(4～9月)と下期(10月～3月)に分け、各期における累積重量を前年度同期と比較
- 割引率・・・50%
- 適用単価・・・1,550円/ト(Aランク相当)
- 割引額・・・増加重量 × 割引率50% × 1,550円/ト

料金見直しによる効果

【着陸料】

(現行) $1,650\text{円/ト} \times 276\text{ト} = 455,400\text{円/機}$
 (▲100円/ト引下げ後(4/1～)) $1,550\text{円/ト} \times 276\text{ト} = 427,800\text{円/機} (\blacktriangle 6.1\%)$
 (増量割引適用(新規就航または増便)の場合) $= 213,900\text{円/機} (\blacktriangle 53.0\%)$

【BHS使用料】

(現行) 85,500円/機 → (引下げ後) 76,950円/機 (▲ 8,550円/機)

(前提)

機材:B777-200型
 NAA騒音インデックス:Aランク
 最大離陸重量:276ト
 座席数:245席
 第2旅客ターミナル使用

入場ゲートのノンストップゲート化 に向けた実証実験

お客様(利用者)に対する
利便性・快適性の向上

- 実施期間: 2013年3月18日(月)～ 約2ヶ月間
- 実施場所: 空港第2ビル駅(第2旅客ターミナルビル)のセキュリティチェックエリア及びターミナルビルに至る通路
- 実施内容: 従来のセキュリティゲートの運用を継続しながら、映像を記録し顔を識別できるカメラや、通過するだけで危険物を探知できる装置の有効性、設置方法を含めた有効な活用方法についての検証。

