

成田国際空港の現状と今後の取り組みについて



成田国際空港株式会社
代表取締役社長 黒野匡彦
2006年11月1日



成田国際空港株式会社の概要

商号 成田国際空港株式会社
Narita International Airport Corporation

代表者 代表取締役社長 黒野 匡彦

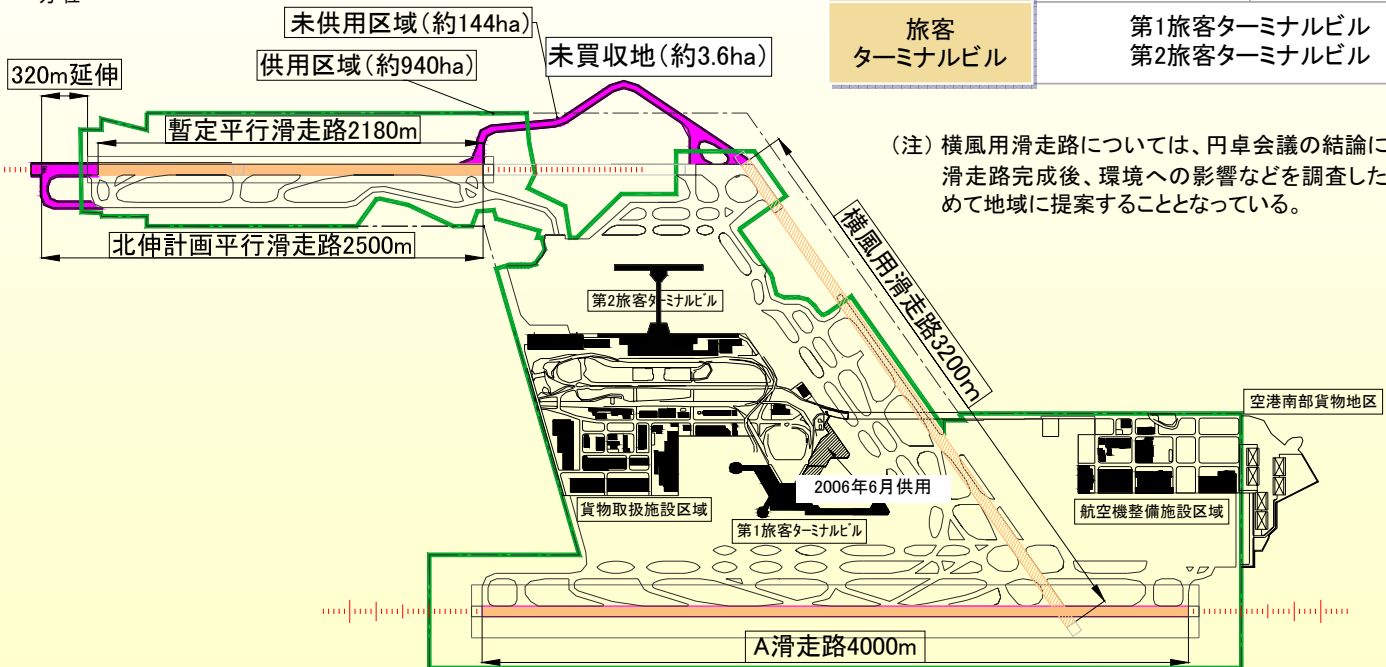
設立年月日 2004年4月1日
(新東京国際空港公団の設立日は、1966年7月30日)

従業員数 777名(2006年3月31日現在)

資本金 1,000億円(発行済株式総数:200万株)

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、航空輸送における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。

成田国際空港の施設



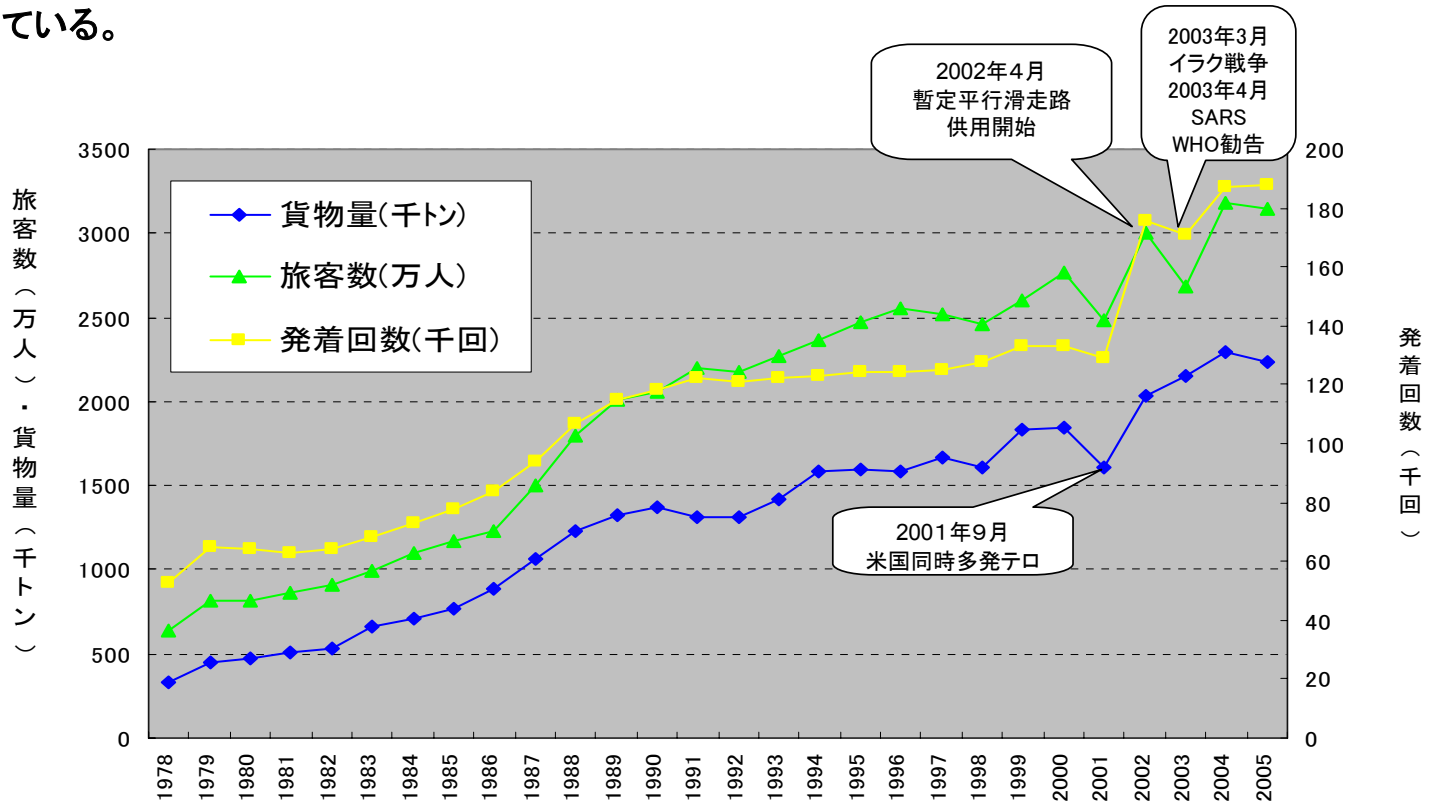
区分	現在	完成時
滑走路	4,000m 1本	4,000m 1本
	2,180m 1本 (B 暫定(平行)滑走路)	2,500m 1本
		3,200m 1本(注)
旅客ターミナルビル	第1旅客ターミナルビル 第2旅客ターミナルビル	

(注) 横風用滑走路については、円卓会議の結論により平行滑走路完成後、環境への影響などを調査した上で、改めて地域に提案することとなっている。

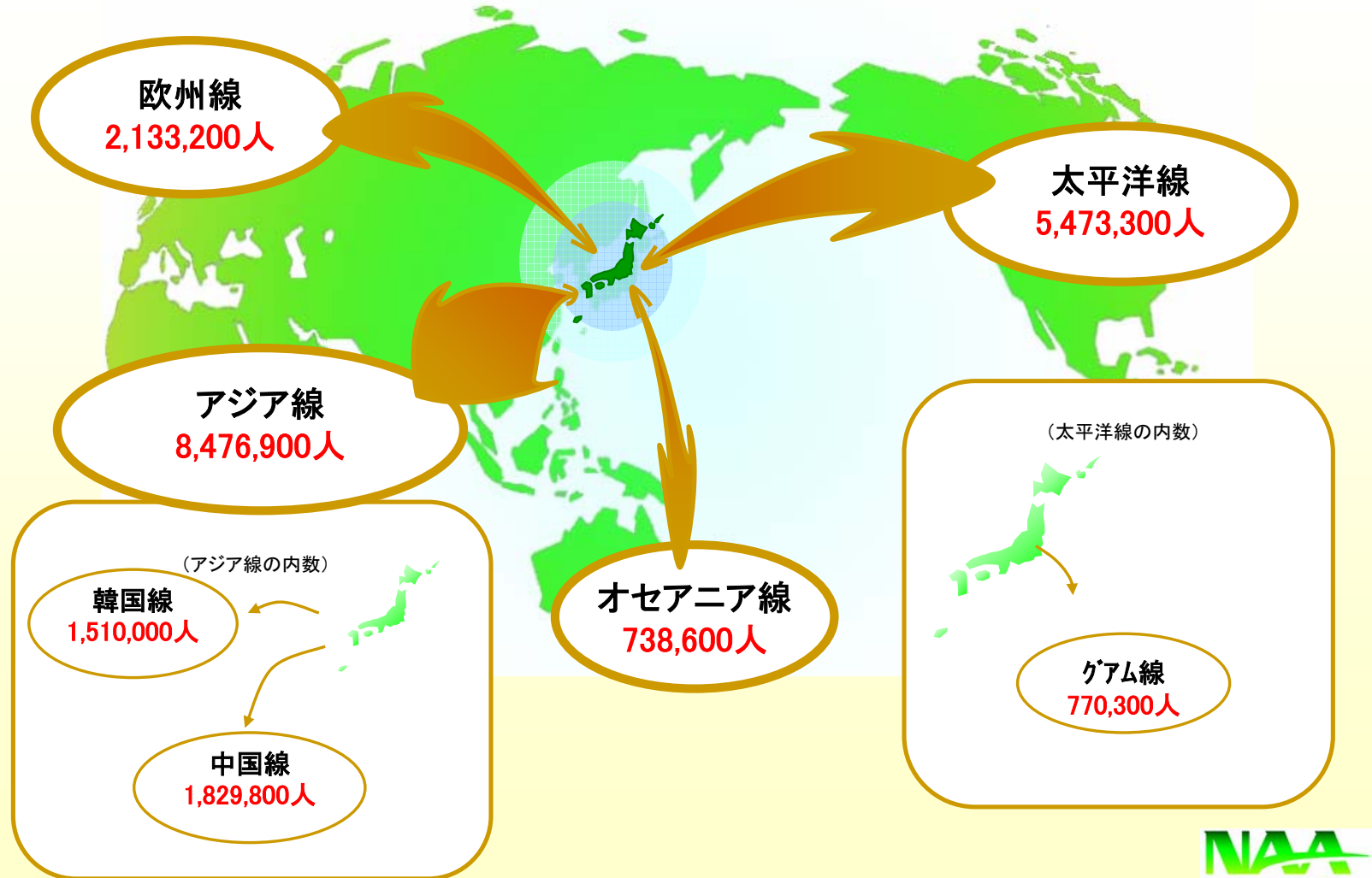


成田空港の運用実績推移

1. 1978年に開港した成田空港の運用実績は、2005年度では発着回数18万8千回、旅客取扱数3,145万人、貨物取扱量224万トン記録した。
2. 開港時からの累計では発着回数315万回、旅客取扱数5億4,825万人、貨物取扱量3,637万トンとなっている。



路線別出発旅客数(2005年度)



世界の国際線空港における成田空港のランキング

成田空港は、世界の国際線空港において、旅客数で第8位(2005年)、貨物取扱量で第2位(2005年)と、国際航空ネットワークの重要な拠点となっている。

2005年

(国際線発着回数) 2005年

順位	空港名	千回
1	パリ・シャルル・ド・ゴール	464
2	ロンドン・ヒースロー	409
3	フランクフルト・マイン	405
4	アムステルダム・スキポール	400
5	ミュンヘン	264
6	香港国際	260
7	トロント・レスター・ピアソン	231
8	ブリュッセル・ナショナル	231
9	コペンハーゲン・カストラップ	230
10	チューリッヒ	220
18	成田	173

(国際線旅客数) 2005年

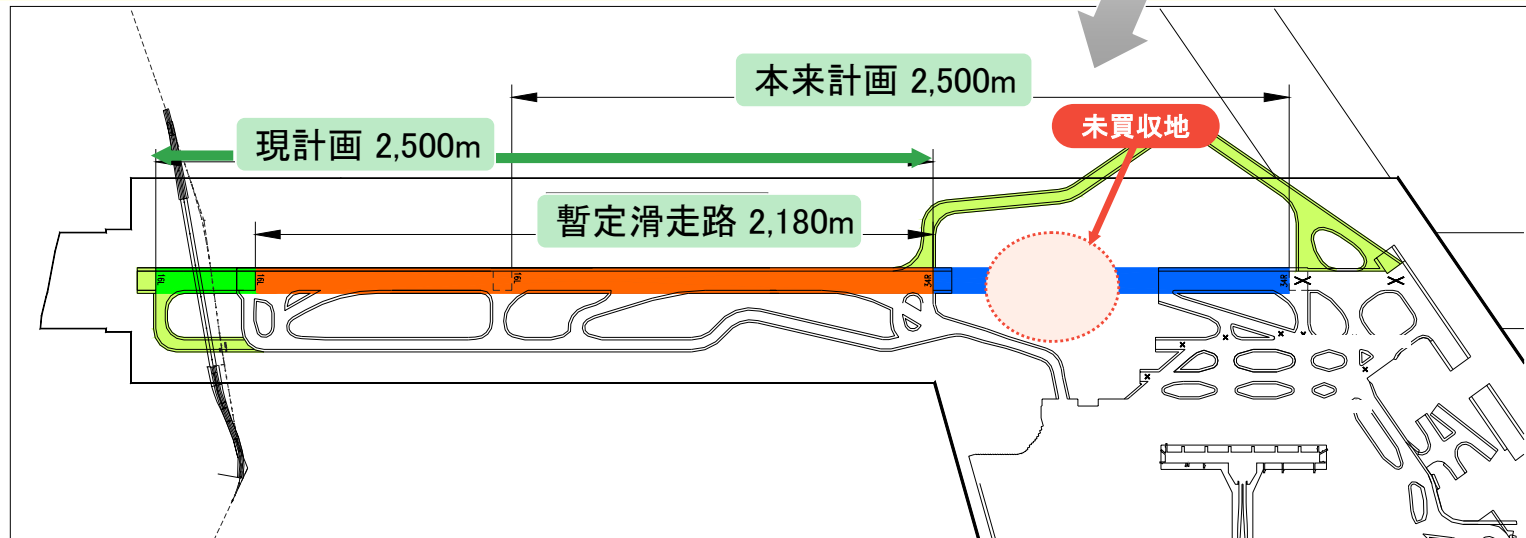
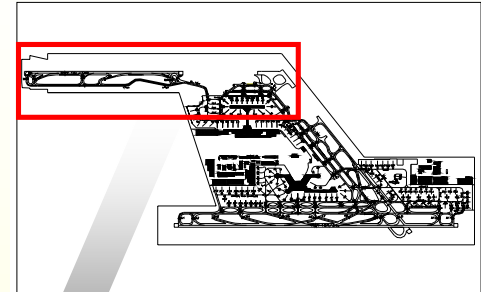
順位	空港名	千人
1	ロンドン・ヒースロー	61,010
2	パリ・シャルル・ド・ゴール	48,828
3	フランクフルト・マイン	44,837
4	アムステルダム・スキポール	43,999
5	香港国際	39,821
6	シンガポール・チャンギ	30,291
7	ロンドン・ガトウィック	28,752
8	成田	26,969
9	バンコク国際	26,821
10	ソウル・仁川国際	25,591

(国際貨物取扱量) 2005年

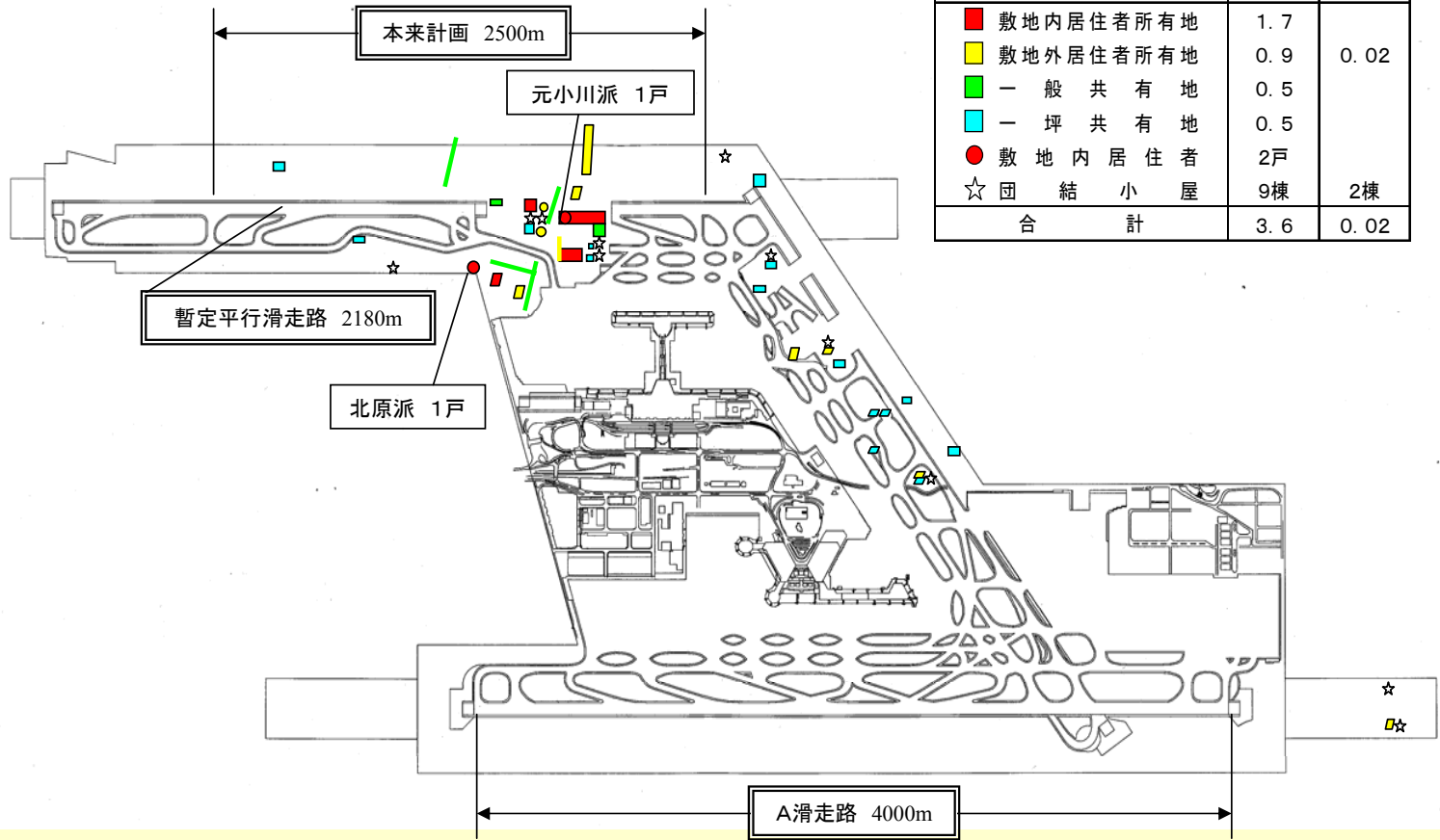
順位	空港名	千トン
1	香港国際	3,408
2	成田	2,233
3	ソウル・仁川国際	2,120
4	アンカレッジ国際	2,016
5	シンガポール・チャンギ	1,834
6	フランクフルト・マイン	1,825
7	台北・中正国際	1,692
8	パリ・シャルル・ド・ゴール	1,604
9	上海・浦東	1,602
10	アムステルダム・スキポール	1,450

● ● ● | 平行滑走路の延伸計画

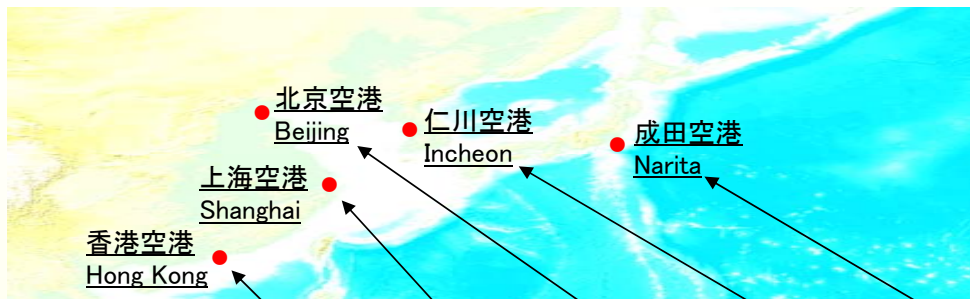
- 北側延伸による平行滑走路2500m化の決定(2005年8月)
- 供用開始予定 : 2010年3月
- 供用後は、A滑走路(13.5万回)を含め22万回の発着が可能



未買収地の現状



東アジアの国際空港



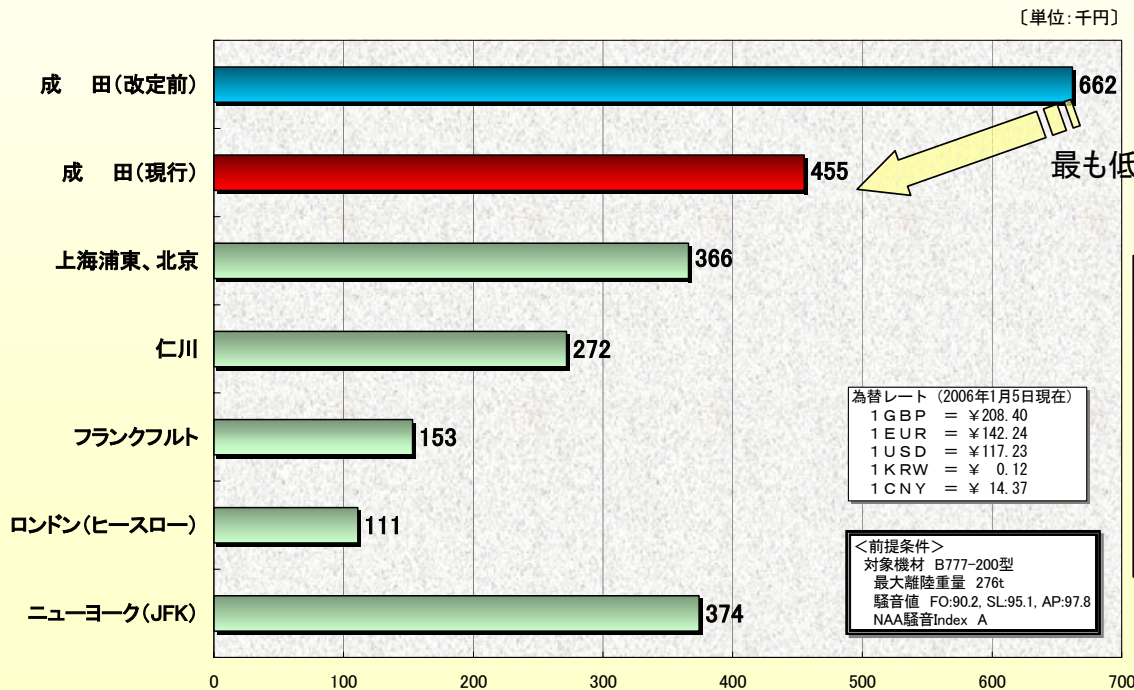
項目／空港名 Item/Airport	香港 Hong Kong	上海 Shanghai	北京 Beijing	仁川 Incheon	成田 Narita
1.規模(現状)					
滑走路	3,800 × 2	4,000 × 1 3,800 × 1	3,800 × 1 3,200 × 1	3,750 × 2	4,000 × 1 2,180 × 1
敷地面積	1,255	1,252	1,199	1,172	940
2.利用状況(04年国際線)					
旅客取扱実績(千人)	36,712	12,855	8,323	23,621	30,082
貨物取扱実績(千ト)	3,090	1,372	221	2,104	2,311
発着回数実績(回)	237,358	104,702	67,054	146,148	173,120
3.将来計画					
滑走路(m)	3,800 × 2	4,000 × 1 3,800 × 1 長さ未定 × 2	3,800 × 2 3,200 × 1 長さ未定 × 1	3,750 × 2 4,000 × 1 長さ未定 × 1	4,000 × 1 2,500 × 1
敷地面積(ha)	1,255	3,200	10,000	4,743	1,084

※ 各空港公表データ及びACI(国際空港評議会)データ等に基づきNAAが作成

● ● ● | 着陸料引下げ

「高い」の克服

■ 民営化の成果としての利用者還元、東アジアにおける国際競争力の強化のため、2005年10月より引下げ実施



最も低騒音の機材で31%減
(平均21%減)

【国際線着陸料の引下げ】
 国際線着陸料は、航空機の騒音レベルに応じて設定した6段階の料率に最大離陸重量を乗じて算出した額(ただし、その額が50,000円に満たない場合は50,000円)。

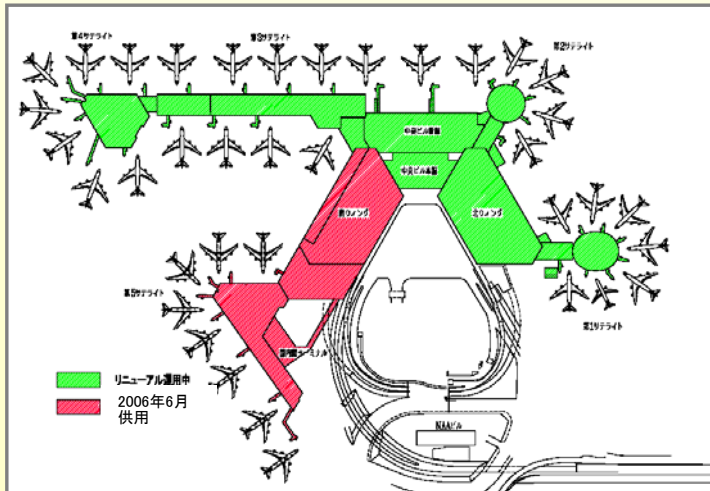
参考1 引下げ後の料率平均値: 1,891円/トン(▲21%)
 参考2 B777-200の着陸料: 455,400円(▲31%)
 参考3 B747-400の着陸料: 730,750円(▲23%)

第1旅客ターミナル改修及び航空会社の再配置

- 2006年6月、第1旅客ターミナル南ウイング供用、延床面積は約1.5倍に拡大
- 航空会社をアライアンス毎に再配置することにより、お客様及び航空会社の利便性が格段に向上
 - 第2旅客ターミナルビルの混雑解消
 - アライアンス航空会社間のコードシェア便が同一ターミナルビル内で運航可能に

第1旅客ターミナルビル改修計画

	改修前	改修後
延床面積	298,000㎡	449,600㎡
固定スポット数	23	37
旅客処理能力/年	1,300~1,400万人	3,000万人



航空会社再配置計画

便数比率(第1旅客ターミナルビル:第2旅客ターミナルビル)

再配置前	再配置後
34 : 66	53 : 47

第1旅客ターミナル 北ウイング

スカイチーム

ノースウエスト、コンチネンタル、エールフランス、大韓航空、etc

第1旅客ターミナル 南ウイング

スターアライアンス

ANA、ユナイテッド、アジアナ、シンガポール、タイ、etc

第2旅客ターミナルビル

ワンワールド

JAL(今後加盟予定)、アメリカン、カンタス、キャセイパシフィック、etc

その他

中国国際航空、チャイナエアライン、etc



成田新高速鉄道

■ 成田新高速鉄道の完成(2010年4月)

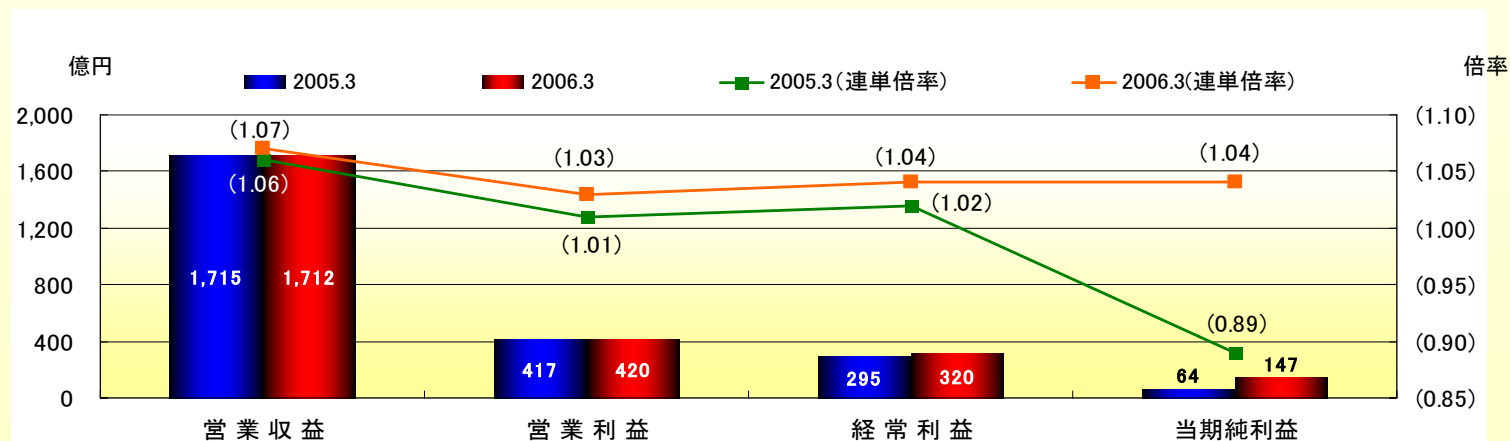
- 総事業費：1,500億円 (うちNAA:600億円)
- 開業予定：2010年度
- 日暮里～空港間：最短36分
- 京成電鉄が新型(高速)スカイライナーを運行



連結損益計算書の概要

単位: 億円(単位未満切捨て)

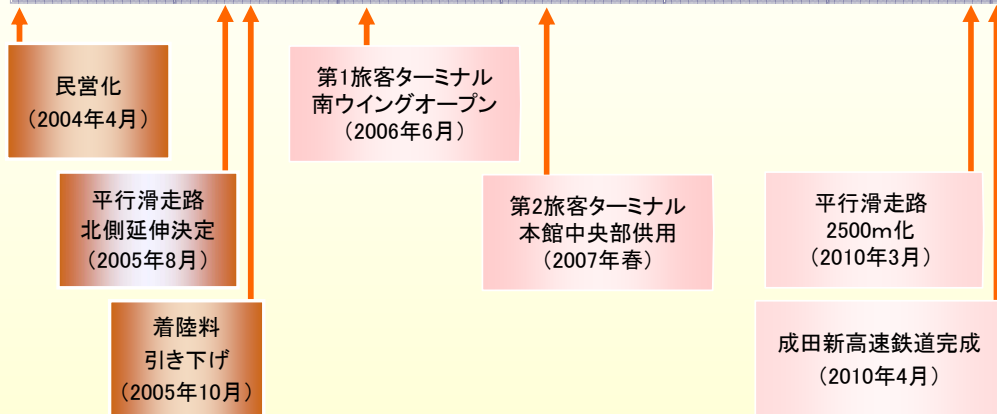
区 分	2005. 3[A] ()内連単倍率	2006. 3[B] ()内連単倍率	前 期 比	
			増減 [B-A]	% [B/A]
営業収益	1,715 (1.06)	1,712 (1.07)	▲ 3	99.8%
営業利益	417 (1.01)	420 (1.03)	2	100.5%
経常利益	295 (1.02)	320 (1.04)	25	108.6%
当期純利益	64 (0.89)	147 (1.04)	83	230.1%



● ● ● | 2006～2010年度 中期経営計画策定の背景

2006～2010年度NAAグループ
中期経営計画の位置付け

『新たな飛躍に向けた基盤強化の期間』



2004～2006年度
中期経営計画

2006～2010年度NAAグループ中期経営計画
『Newステージ2010』

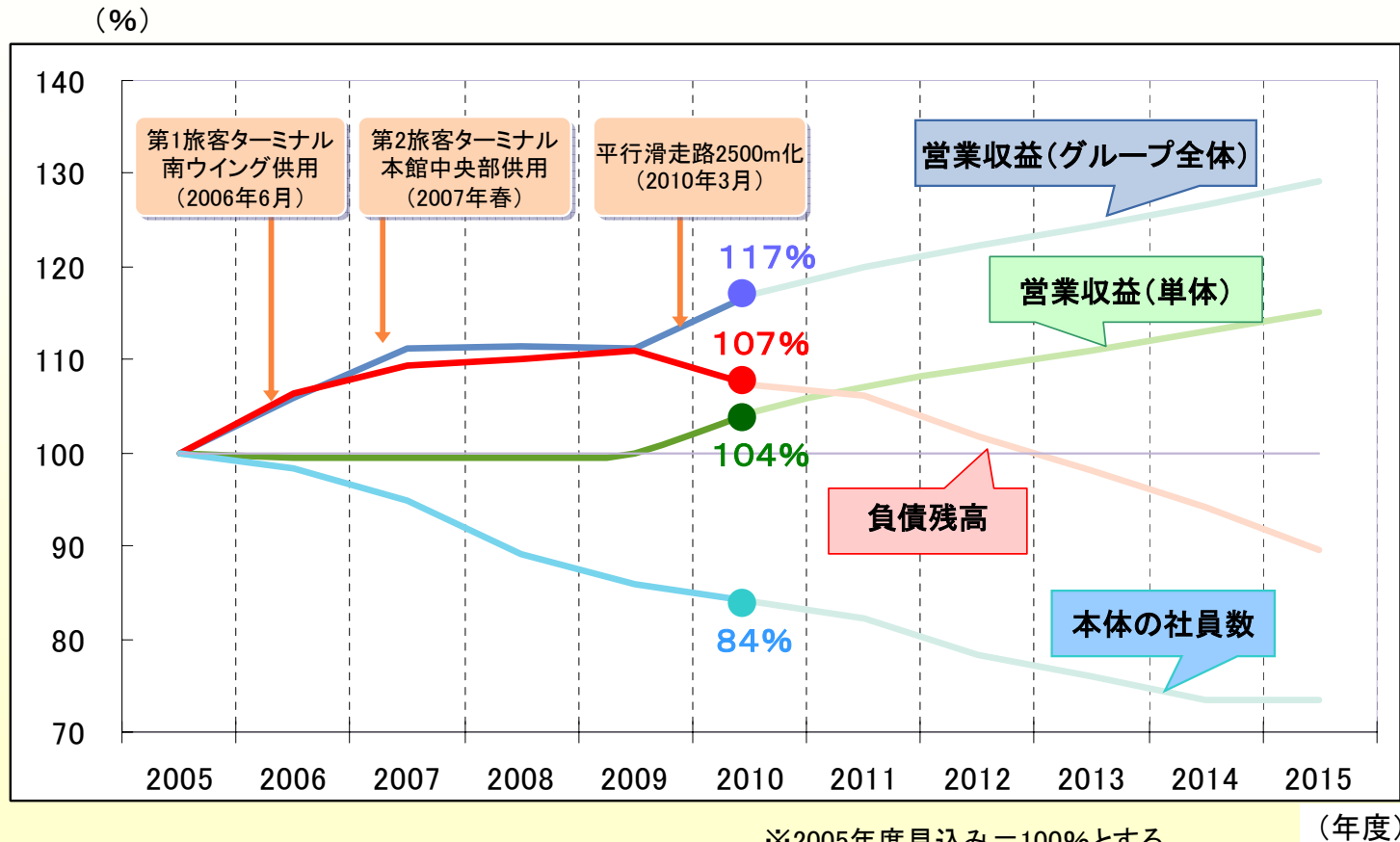
「自主独立経営の
基礎を強化する期間」

「新たな飛躍に向けた基盤強化の期間」

Newステージ



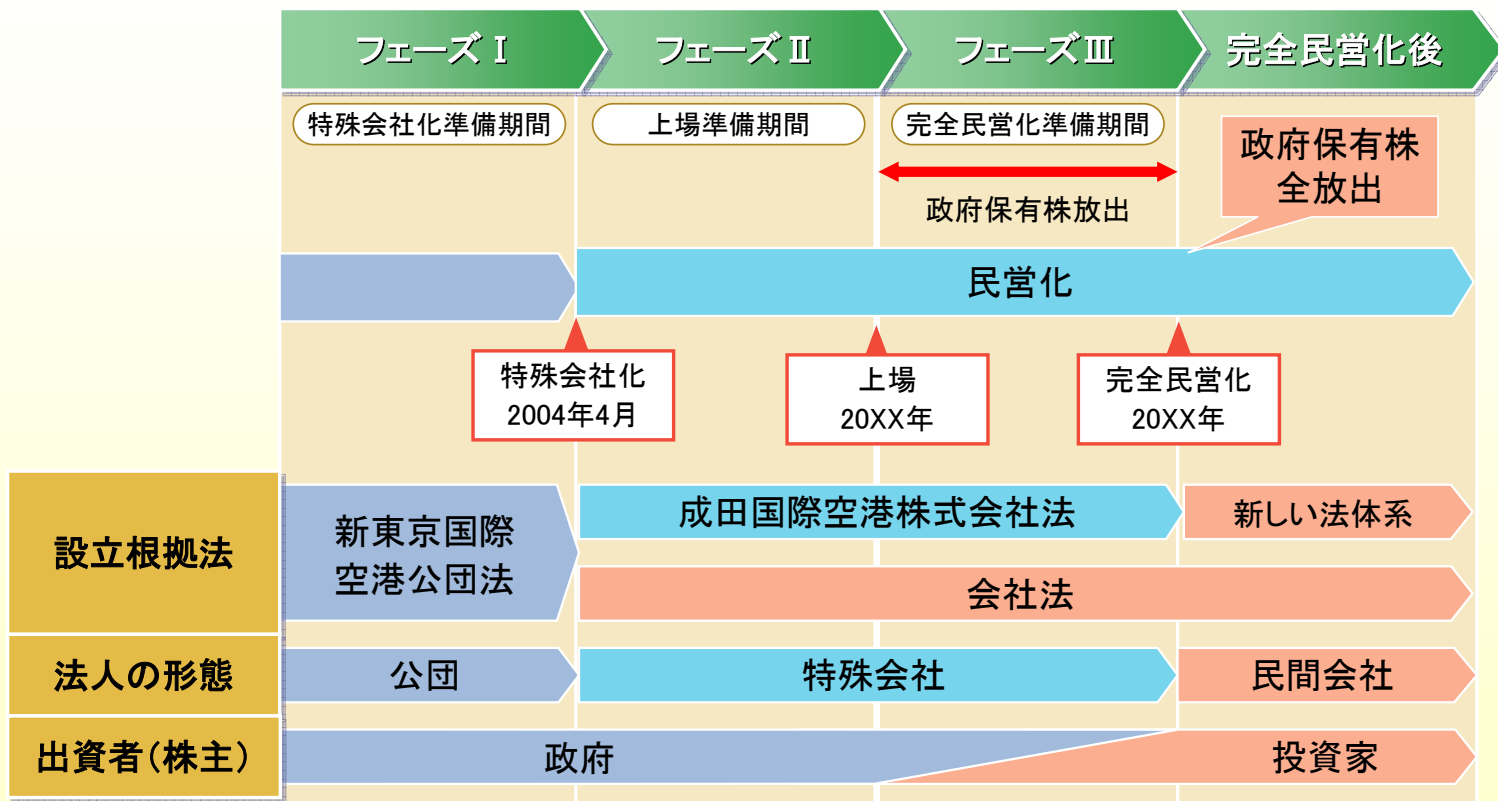
長期的な指標推移



※2005年度見込み=100%とする

※負債残高:有利子負債+無利子負債

● ● ● | 完全民営化までのステップ(想定)



● ● ● | 航空分科会の審議に対する要望

【Ⅰ】成田空港容量の拡大について

グローバル化の進展に伴う航空需要に的確に対応し、アジアの中での国際拠点空港としての地位を維持していくためには、空港容量の更なる拡充が必要と考えられることから、平行滑走路2, 500メートル化の早期実現及びそれ以降の滑走路機能の拡大への支援、空域容量の拡大の検討等をお願いしたい。

【Ⅱ】首都圏空港間の機能分担について

2010年以降の成田空港及び羽田空港の役割分担について、航空運送事業者の二重投資から生じる混乱を避ける観点から、また、株式上場を予定するNAAとして投資家に対する説明の観点からも、明確なルールのもとで最適な機能分担が図られるような仕組みの検討をお願いしたい。

【Ⅲ】上場後の成田空港と国の関係について

成田空港の上場は、国際拠点空港の民営化の我が国におけるリーディングケースとなることから、空港運営に対する事業規制については、必要な場合でも最低限の事後規制に、また、M&A対策についても必要最小限の措置を講じていただき、上場企業としての経営の自主性を出来る限り尊重していただきたい。