

**Narita エボリューションプラン
(成田国際空港 “進化・発展” 計画)**

**2010～2012 年度
NAA グループ中期経営計画**

**2010 年 3 月
成田国際空港株式会社**



はじめに

成田国際空港は、1978年の開港から30余年にわたり、空港の安全を最優先に、その時代時代のニーズに応え、当空港をご利用される世界中の様々な方々に、“空港”というサービスを提供して参りました。この間、世界は急速にグローバル化が進みましたが、それを下支えした航空産業の一翼を担い、我が国経済の国際競争力の強化に大きく寄与し、まさに、首都圏及び東アジアの国際拠点空港としての役割を果たして参りました。

当社は2004年4月に民営化を果たし成田国際空港株式会社(NAA)となりましたが、その時に掲げた民間企業としての経営理念・経営ビジョンを基に、NAAグループとして中期経営計画を策定して参りました。

現在のNAAグループ中期経営計画「Newステージ2010」は、2006～2010年度の5カ年の中期経営計画として2006年3月に策定いたしました。NAAグループは、この期間を、成田国際空港が新たなステージに進むための準備期間と位置付け、空港及び航空の安全の徹底を最優先に、能力・利便性向上のための施設整備を進めるなど、経営基盤の強化を図って参りました。

その結果、最大の課題でありましたB滑走路の2500m化や、都心とのアクセス時間を30分台に大幅短縮するための成田スカイアクセスの整備、更には収益面を強化するためのリテール事業の積極的な展開や、NAAグループ全社で取り組んだ効率的な経営に向けた大幅なコスト削減など、経営基盤の強化を図ることができました。

このように、今年、新たなステージを迎えたNAAグループは、航空産業を取り巻く厳しい情勢や、我が国政府の航空政策の転換にも柔軟に対応しつつ、今後のアジアを中心とする経済成長のダイナミズムを背景に、成田国際空港の次なる局面に向け、首都圏及び東アジアの国際拠点空港としての更なる進化を目指し、2010年度を初年度とする2010～2012年度NAAグループ中期経営計画「Naritaエボリューションプラン：成田国際空港“進化・発展”計画」を策定いたしました。

***** NAA グループの経営理念と経営ビジョン *****

【経営理念】

NAA は、国際拠点空港としての役割を果たし、グローバルな航空ネットワークの発展に貢献する、世界トップレベルの空港を目指します。

私たちは、国際交流を支える国際拠点空港として、航空需要の増大への適切な対応、質の高い安全とサービスの実現のため、たゆまぬ努力をしていきます。さらに、グローバルな航空ネットワークの発展に貢献することにより、世界の経済・文化の交流に寄与します。これらの取り組みを積み重ねることにより、すべての方々から「世界トップレベル」と評価していただける空港を目指します。

【経営ビジョン】

1. 安全を徹底して追求し、信頼される空港を目指します

「安全」は基本であり、すべてに優先するものです。私たちは、あらゆることに細心の注意を払い、空港の安全を徹底して追求します。また、関係者の方々と手を携えながら、航空の安全の確立に取り組みます。これらの行動を通じて、信頼される空港を目指します。

2. お客様の満足を追求し、期待を超えるサービスの提供を目指します

私たちは、常にお客様の視点にたち、満足を感じていただけるサービスを提供します。さらに、独自の発想で、お客様に感動やよろこびを感じていただけるサービスの創造を目指します。

3. 環境に配慮し、地域と共生する空港を目指します

私たちは、環境への取り組みを積み重ねることにより、環境にやさしい空港を目指します。また、地域の一員として信頼関係を築きながら、豊かで活力ある地域社会の実現に貢献する空港を目指します。

4. 効率的で透明性のある企業活動を通じ、健全経営とさらなる成長を目指します

私たちは、経営資源を効率的に活用するとともに、法令および社会のルールを守り、公正・透明な企業活動を通じて、健全経営を行います。さらに、現事業を軸としながら新たな事業に積極的に取り組み、成長していく企業となることを目指します。

5. 鋭敏な感性を持ち、柔軟かつ迅速な行動で、社会の期待に応えます

私たちは、一人ひとりが常に感性を研ぎすまし、次代を読む眼を大切にします。また、限りない情熱やチャレンジ精神をもち、柔軟に発想し、迅速な行動に移すことで社会の期待に応えます。

目 次

1. 経営環境	3 ページ
2. 航空取扱量予測	5 ページ
3. 経営目標	6 ページ
4. 具体的取り組み	9 ページ
5. 設備投資計画	12 ページ
6. 「成田国際空港 7 の展望」～長期展望～	13 ページ

1. 経営環境

世界経済は、2008年に発生した世界同時金融危機及びそれに端を発した世界同時不況から漸く抜けだし、2009年後半から回復基調にあります。これまで経済を牽引してきた先進国の経済成長は未だ低水準にとどまる見込みであり、今後、世界の経済成長を牽引していくのは、世界人口の60%を占める中国、インド、ASEAN諸国などの新興国を抱えるアジア地域であると目されています。

急速な少子高齢化による労働生産人口の減少に直面する我が国が、今後も引き続き経済成長を果すためには、世界経済の成長ドライバーであるアジアのダイナミズムを、あらゆる産業において積極的に取り込み、これを活用していくことが重要であることは論を待ちません。

航空業界に目を移せば、2007年後半から始まった原油価格の急騰に始まり、世界同時金融危機、それに続く新型インフルエンザの世界的蔓延など、他の産業に比較して非常に厳しい経営環境を体験して参りました。

この間、既存の航空会社においては、これらの経営環境の変化に対応するため、アライアンスの強化やネットワークの再編を図ると共に、経営効率化のため、機材の小型化・多頻度化の推進など供給力削減を推し進めるなど、そのビジネスモデルの転換を急速に進めてきています。

一方、欧米から始まった格安航空会社（LCC）は航空業界に新たなマーケットを創出するとともに、着実にアジア諸国にも浸透し、アジア諸国の経済成長に伴う人的交流の活発化により急成長してきています。

また、米国を中心に進められてきたオープンスカイ政策は、EU、アジア諸国に浸透し、従来 of 二国間による航空交渉の枠を超え、空が開放されることにより、航空会社の路線選択の自由度が拡大するなど、航空業界を新たな局面に導いてい

ます。

特に最近では航空会社が連携する航空アライアンスが、そのハブ機能を集約するために、乗り入れる空港を選ぶ時代となっており、実際に、航空アライアンスが移転した空港が経営の危機を迎えるなど、空港運営会社にとりましては非常に厳しい状況となっています。

NAA グループは、今後、東アジアの主要空港との路線獲得競争が本格化していくものと認識しています。

我が国の航空行政に関しましても、政府は昨年、日-米のオープンスカイ協定に合意し、更に、本年 10 月には羽田空港を本格的に国際化させるなど、成田国際空港と羽田空港の二つの空港を一体的に運用する体制へとその政策の転換を図ってきています。

国土交通省の成長戦略会議におきましては、首都圏の国際航空ネットワーク機能の更なる強化について議論されており、首都圏の空港容量拡大策、観光促進の具体的な方向性がまもなく示される予定となっています。

これまで 30 余年にわたり首都圏及び東アジアの国際拠点空港としての役割を担ってきた成田国際空港は、世界に路線を展開し、他の東アジアの主要空港に類を見ない極めてバランスのとれた豊富な国際線の航空ネットワークを有しています。

引き続き世界を牽引する米国と、これから飛躍的に躍進するアジア諸国を結び、そのダイナミズムを取り込むため、NAA グループは、この成田国際空港の最大の特徴である国際航空ネットワークを進化・発展させ、国内線の充実とも併せ、首都圏及び東アジアの国際拠点空港としての更なる進化を目指すことが、わが国にとっても求められていると認識しています。

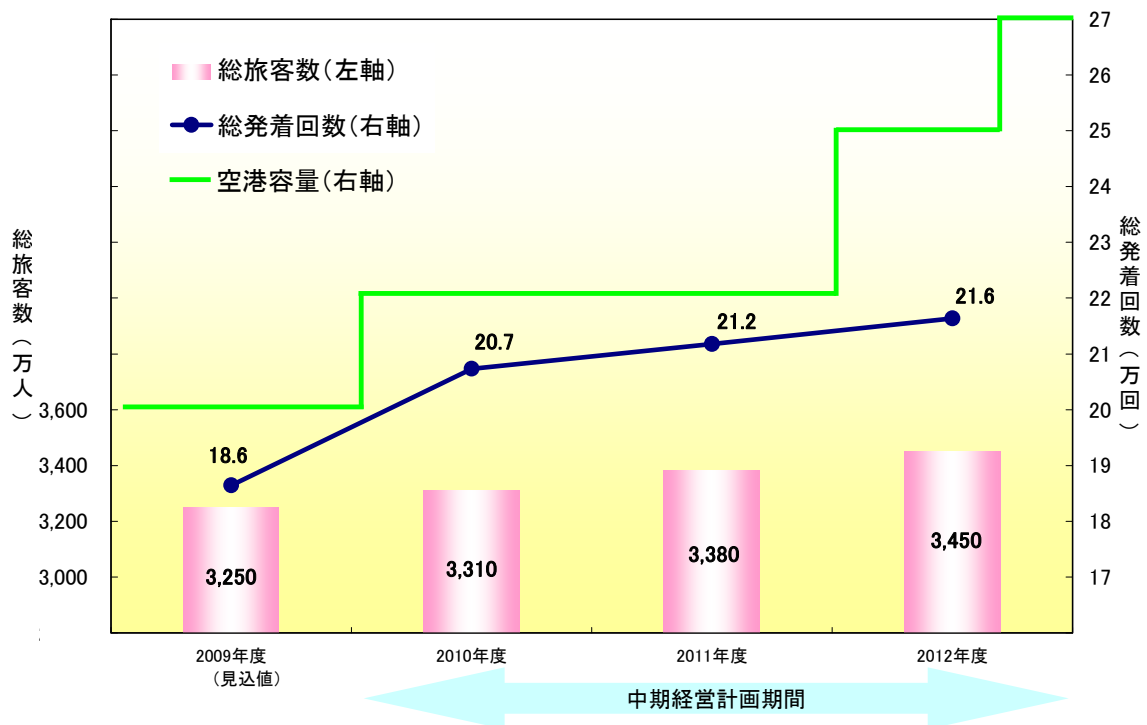
【参考：成田国際空港が果たしている国際拠点空港機能】

2. 航空取扱量予測

このような経営環境を背景に、2010年度の航空取扱量は、B滑走路2500m化に伴う空港容量の拡大を踏まえた新規就航路線などの航空会社の増便を反映し、2009年度見込値と比して着実に増加する見込みです。

2011年度以降については、国が示した首都圏の航空需要予測に基づくケース⁽¹⁾、羽田空港の国際化が与える影響が大きくなるケースなど、増加または減少の両方のケースが想定される中、今後、アジア諸国の経済発展に伴う国際航空需要の順調な伸びが期待されること、また、我が国の経済成長率予測⁽²⁾、政府の経済成長目標⁽³⁾を踏まえ、経済成長率などの指標を考慮する予測手法⁽⁴⁾も活用して推計を行いました。

その結果、発着回数、旅客数ともに、2010年度から約2%程度の堅調な伸びで推移していくものと予測しました。



¹ :平成19年の国土交通政策審議会航空分科会で示された首都圏の航空需要予測によれば、2005年度から2012年までの国際線発着回数の年平均伸び率は3.9%、国際線旅客数の年平均旅客数伸び率は3.6%。

² :日本経済研究センターの予測によれば、日本の2010年代の経済成長率は、平均1.2%(2010年1月19日)

³ :政府の新成長戦略(基本方針)によれば、2020年度までの間、平均で実質経済成長率2%上回る成長を目指すとしている。(2009年12月30日発表)

⁴ :四段階推計法

3. 経営目標

空港は、施設に連動した費用が大きなウエイトを占めることから、設備投資額を安定させ固定費の上昇を抑えることにより、トップラインの伸びをそのまま利益の拡大に繋げることが可能となります。これを踏まえ、地域のご了解を前提に30万回の容量拡大を目指すNAAグループは、本計画期間において投資をコントロールしながら、27万回まで容量拡大を実現することを最大のテーマに、グループを挙げて、これまで以上にキャッシュフローを重視した経営を追求して参ります。

具体的には、発着回数22万回の実現による投資コストの回収を図るとともに、徹底した投資の選択と集中およびコスト削減により、一層の経営効率化を図り、更なる容量拡大投資に耐えうる財務体質を目指し、長期債務残高の削減を強力に推し進めます。

なお、本計画期間に行う27万回までの5万回の空港容量拡大のための投資総額を350億円（70億円/万回）と低く抑える一方、需要に連動する収益は50～60億円/万回であり、投資効率性が極めて高いものであることに加え、今後、オープンスカイ政策の進捗如何によっては、積極的な空港プロモーション・マーケティングを行うことにより、更なる航空需要の取り込みも可能となることから、以下に掲げる経営目標を上回る成果が期待できます。

■ 2012年度に達成を目指す経営目標（数値は連結ベース）

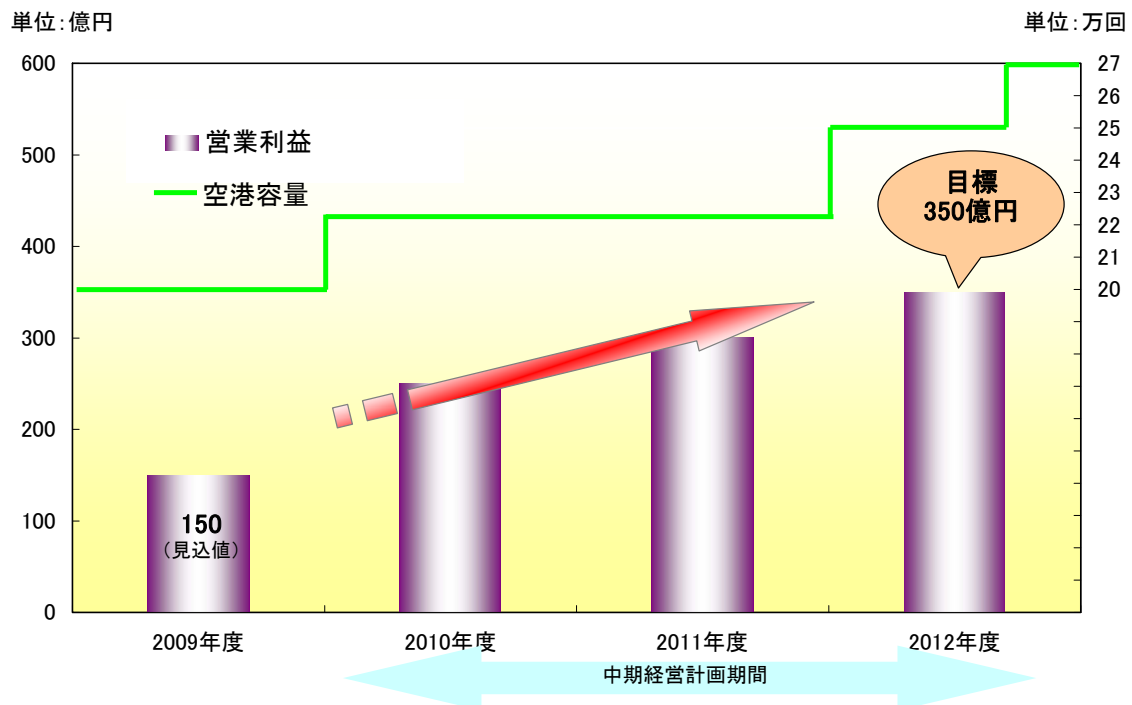
財務指標	目標値
営業利益	350億円
長期債務残高	6,000億円未満
長期債務残高／営業キャッシュフロー倍率	9倍台

➤ 営業利益 350億円を目指します

- 発着枠の拡大及び料金改定通年化による空港運営事業の収益改善並びに商環境の向上に伴うリテール事業の更なる充実等により、航空・非航空収入ともに、2010年度以降の増収を目指します。
- 一方、民営化以降の投資抑制効果による減価償却費の減少とともに、委託業務の合理化及び調達方法の見直しなど、更なるコスト削減を進

めることにより、今後も費用を減少させます。

- これにより、2012 年度においては営業利益 350 億円を目指します。この水準は、世界の主要空港のEBITDAマージン⁽⁵⁾ (40~45%) から推計した営業利益額 (350~400 億円) と遜色ないレベルにあります。
- また、日本の鉄道など他のインフラ系企業のROA⁽⁶⁾ から推計する営業利益の水準は 400~500 億円 (4~5%相当) であることから、長期的にはこの水準を視野に入れ一層の経営効率化を図って参ります。
- なお、これらにより、空港運営事業は 2010 年度に黒字転換するとともに、鉄道事業も 2012 年度での黒字化を目指します。



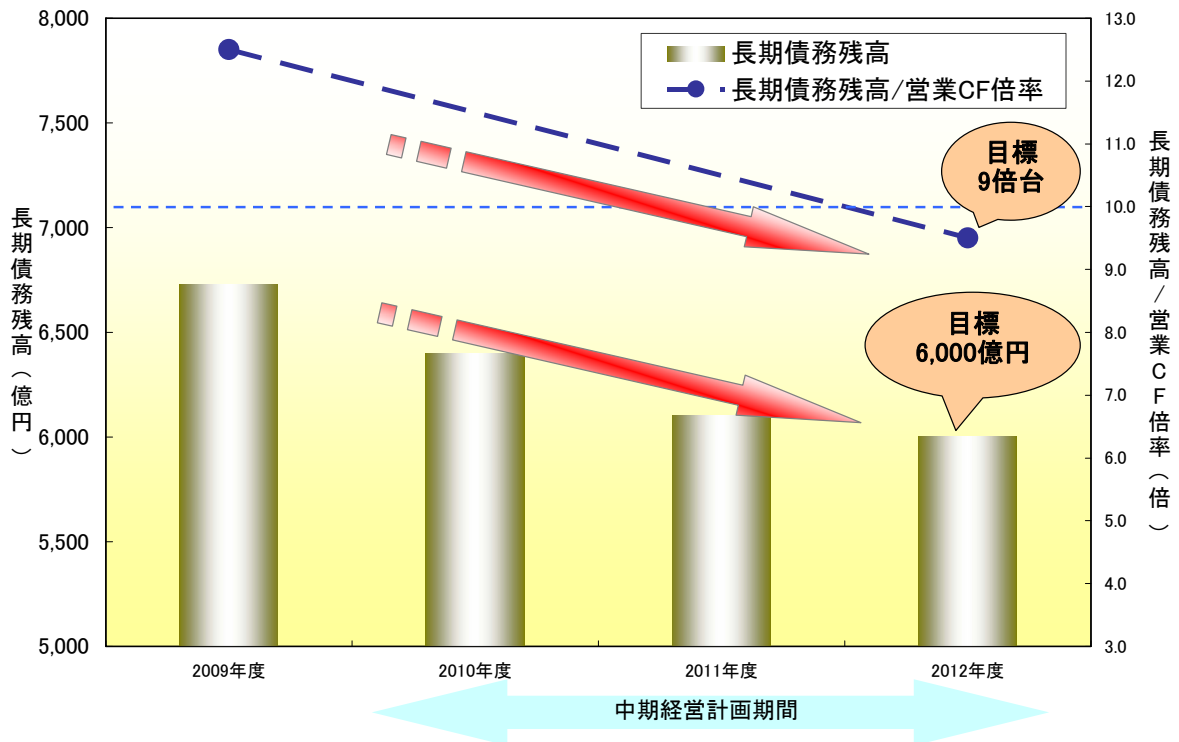
- 長期債務残高 6,000 億円未満を目指します
- 長期債務残高/営業キャッシュフロー倍率 9 倍台を目指します

- 長期債務残高は、平行滑走路 2500m 化や成田スカイアクセス等の設備投資を進める中、世界経済危機の影響などにより収益が落ち込んだことから、2009 年度にはピークに達する見込みです。

⁵ : EBITDAマージン: 営業利益と減価償却費の合計値(=EBITDA)を営業収益で除した収益性の指標 (EBITDAマージン=EBITDA÷営業収益)。なお、EBITDAは他人資本を含む資本に対して、どの程度のキャッシュフローを生み出したかを簡易的に示す利益概念。

⁶ ROA: 営業利益を総資産で除した総合的な収益性の指標(ROA=営業利益÷総資産)。総資産が、利益獲得のためにどれほど効率的に利用されているかを表す。

- 2010 年度以降は、上記営業利益の増益策により営業キャッシュフローを増大させるとともに、設備投資額を現在の減価償却費の水準以下に抑制することで、2012 年度長期債務残高を 6, 000 億円未満に削減し、本計画期間以降の更なる容量拡大に備えます。
- また、長期債務残高／営業キャッシュフロー倍率は、長期的には鉄道など他のインフラ系企業並みの 7 倍以下を視野に入れ、2012 年度においては 9 倍台を目指します。



4. 具体的取り組み

経営理念・経営ビジョンを踏まえ、安全の徹底した追求を最優先として、引き続き法令遵守、環境対策・共生策、人材の育成などに着実に取り組みつつ、早期の株式上場を目指し、透明性の高い経営を着実に実践するとともに、経営環境の変化を踏まえ、アジアのダイナミズムを取り込み、首都圏及び東アジアの国際拠点空港としての成田国際空港の更なる進化を目指して、以下の重点施策を機軸に全力で取り組んで参ります。

■ 空港機能の充実

国際拠点空港の最も重要な機能は、充実した航空ネットワークです。今後見込まれるアジアを中心とする経済成長のダイナミズムを取り込むためには、何よりもそのネットワーク機能の充実が求められてきます。それを可能にするためには、空港容量の拡大が欠かせません。

本計画期間のみならず、長期的には旺盛な航空需要が見込まれる我が国の首都圏需要に対応するため、空港容量の更なる拡大に迅速に取り組めます。

また、路線誘致による航空ネットワークの充実に加え、成田国際空港の機能を一層進化させるため、運用制限の緩和にも取り組み、航空会社にとって、柔軟で競争力のある路線展開を可能とさせるとともに、国内フィーダー路線の充実による地方都市からの利便性も向上させることで、成田国際空港の国際拠点空港としての機能を更に発展させることを目指します。

(具体的取り組み)

- 国際航空ネットワークの更なる拡充のため、地域のご了解を得て 30 万回に向け空港容量の拡大を進めます。
- 本計画期間においては、安全で効率的な運用を可能にし、更には空港容量拡大にも寄与するB滑走路西側誘導路及び横堀地区エプロンを整備し、2012 年度末までに、空港容量を 27 万回まで拡大します。
- 国際航空ネットワークの更なる充実に向け、チャーター便の誘致による閑散時間帯の発着枠の有効活用策を含め、空港プロモーション・マーケティング体制の強化を図ります。
- 関係機関と連携して運用制限の緩和を精力的に推進します。特に地域から提案のあったカーフェュー時間の短縮についても、関係者と十分な協議を進め、この実現を目指します。
- 日本各地と成田国際空港の豊富な国際航空ネットワークと結ぶ国内フィーダー路線を充実します。
- 最新技術の導入可能性について、関係機関と連携して検討を進め、世界最高レベルにある安全・保安レベルの更なる向上を目指します。

■ 空港利便性の向上

アジアの主要空港との路線獲得競争を念頭に、お客様に選ばれる空港＝航空会社に選ばれる空港という認識のもと、既存の航空会社⇔格安航空会社(LCC)、また、機材の超大型化⇔小型化といったように大きく二極化し、更に多様化する航空ニーズに対応して参ります。

航空産業は、移動時間を短縮することによりグローバル化の中で、時間価値を向上するという役割を果たしてきました。この役割は航空会社のみならず、空港を管理運営する側にも求められています。NAA グループは、このお客様の時間価値の向上に空港としても取り組んで参ります。

成田国際空港を利用されるお客様の中には、観光を目的とされるお客様も多く、空港における待ち時間を楽しく過ごしたいという方もいらっしゃいます。このように、空港でお過ごしいただく時間をより楽しんでいただくため、NAA グループは、ターミナルビル内におけるお客様のご負担（手荷物、待ち時間、言語の壁など）を軽減し、快適な時間をお過ごしいただけるようなサービスの提供も行って参ります。

(具体的取り組み)

- 格安航空会社(LCC)による新たなマーケットの開拓やビジネスジェットなどの多様な航空ニーズに柔軟かつ効率的に対応するため、格安航空会社(LCC)など対話を進め、専用施設の整備や使用料のインセンティブなども視野に入れ検討します。
- 都心と成田国際空港、地方都市と成田国際空港のアクセスを改善する中で、ビジネスパーソンなど、お急ぎのお客様に対して、空港に到着してから出来る限り早く搭乗ゲートに到着していただけるよう、関係機関と連携して、自動チェックイン機や出入国自動化ゲートの利用促進を進めるなど、空港における手続き時間の短縮や、ターミナルビル内での円滑な移動をサポートすることに取り組めます。
- お客様の利便性を向上させるため、テレビ電話機能の活用による多言語対応など、出発・到着ロビーでの多様なサービスの提供に取り組めます。
- 成田国際空港をご利用いただくお客様に「楽しく、わかりやすく、快適に」お過ごしいただくために、空港商業施設の特性やショップ構成を考えながら、新しいテナントの誘致と環境の向上に努め、新鮮な商環境づくりを目指します。さらに、日本のこころ、おもてなし、Cool Japan など日本の新旧文化を感じていただけるような空間づくりにも取り組めます。

■ 財務体質の強化

空港といういわゆる装置産業の経営にあたっての要諦は、需要の取り込みと設備投資のバランスであり、資産の効率的な運用が最も重要となって参ります。本計画期間においては、2万回の空港容量拡大を踏まえた新規就航路線など

の航空需要を取り込むことによりトップラインを伸ばすとともに、委託業務の合理化などにより、一層の経営効率化を図り、施設の拡大に伴うコスト増を抑制し、営業キャッシュフローの増加を図ります。

併せて、本計画期間中に空港容量を5万回増加させつつも、設備投資額を現在の減価償却費を下回る水準に抑制し、キャッシュフロー経営でもっとも重要なフリーキャッシュフローの増大に努めます。

これらにより、NAA グループは、空港容量の拡大と財務体質強化の両立を目指します。

(具体的取り組み)

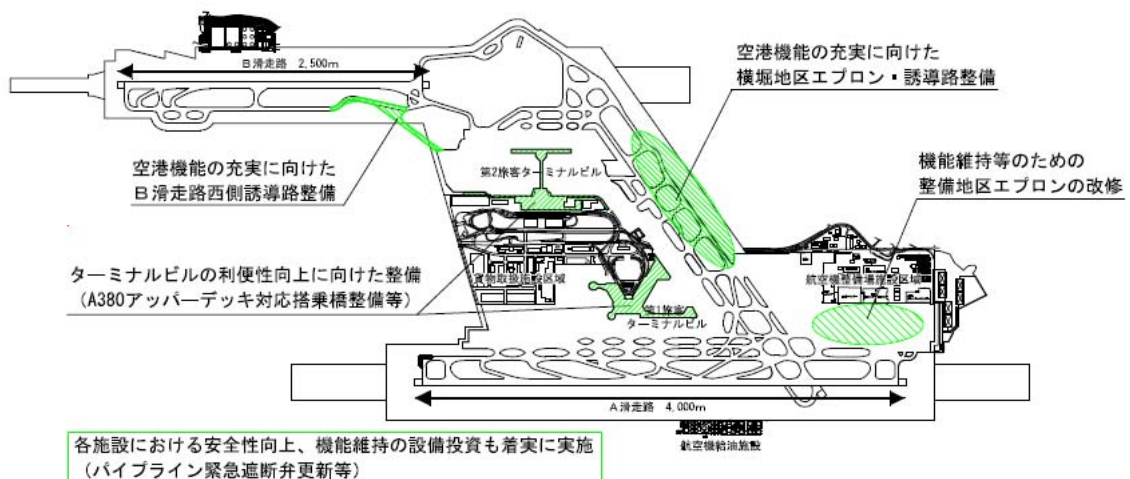
- 2万回の空港容量拡大を踏まえた航空需要を取り込むことにより、コアコンピタンスである空港運営事業の増収を図ります。
- 併せて、商環境の整備などを進めることにより、取り込んだ需要を着実にリテール事業収益に反映させます。
- 委託業務の配置人員、頻度、時間の見直しによる合理化や、総合評価方式の定着など調達方法の更なる改善に取り組み、コスト削減を進め、一層の経営効率化を図ります。
- 現在の減価償却費の水準 500 億円/年のところ、設備投資額を 370 億円/年 (1,100 億円/3年) に抑制し、フリーキャッシュフローの増大に努めます。

5. 設備投資計画

- 設備投資計画（2010～2012年度）
 - 空港機能の充実に向け、新たな誘導路及びエプロン等の設備投資を実施します。
 - お客様の利便性向上に向けたターミナルビル内の施設改善や、空港の安全・安定運用のための設備投資も着実に実施していきます。
 - これらにより、NAAグループとして総額1,100億円（連結）の設備投資を実施します。

区分	投資額	主な設備投資の内容
空港機能の充実に向けた投資	350億円	<ul style="list-style-type: none"> ● B滑走路西側誘導路整備 ● 横堀地区エプロン・誘導路整備
お客様の利便性向上及び空港の安全・安定運用の投資	750億円	<ul style="list-style-type: none"> ● A380アッパーデッキ対応搭乗橋整備 ● 整備地区エプロン改修 ● パイプライン緊急遮断弁更新等
合計	1,100億円	

2010～2012年度 設備投資計画



6. 「成田国際空港 7 の展望」～長期展望～

NAA グループとして将来の更なる進化へ向けた長期展望をより明確にするため、概ね 10 年後の空港将来像のイメージをとりまとめ、今後の中期経営計画の方向性を示すものとして「選ばれる空港をめざして！～世界中のあらゆるお客様に愛されるホスピタリティあふれる空港をめざし成長していく～」とのコンセプトのもと、より長期の展望として「成田国際空港 7 の展望」を以下にまとめました。

■ 空港機能の充実

- **【展望 1】世界最高の安全・保安レベルを誇れる空港**
 - 世界で最も安心・安全な空港として、今後もお客様からの信頼にこたえます。
 - 世界一ストレスフリーで安心・安全を支える空港をめざします。

- **【展望 2】増大する首都圏需要に迅速に対応できる空港**
(空港容量の更なる拡大)
 - 2012 年度末までに年間発着回数 27 万回、最速で 2014 年度までに年間発着回数 30 万回対応の施設整備を可能にします。
 - 増大する首都圏需要にスピーディーかつ廉価に対応できる空港をめざします。
 - 運用時間を拡大し、航空会社やお客様にとって自由度の高い空港をめざします。

- **【展望 3】バランスのとれた豊富な国際航空ネットワークを有する空港**
 - 世界三大アライアンスがバランス良く就航、そして国際航空ネットワークの更なる拡充により、最も世界各地と結ばれる国際拠点空港をめざします。
 - 北米とアジアを繋ぐ結節点、東アジアのリーディング空港として国際線の乗り継ぎ利便に優れたハブ空港をめざします。
 - 国内線の充実も図り、国内線と国際線の乗り継ぎ利便性を向上します。
 - 新規就航向けインセンティブの開発により、積極的に新規路線の誘致を行います。

- **【展望 4】世界を最も身近に感じる空港**
 - 都心（東京）から空港まで 30 分台の鉄道アクセスをめざします。
 - 積極的にバス路線を誘致し、きめ細やかな道路アクセスをめざします。
 - 地方空港から同一ターミナルビルでらくらく乗り換え、最短でゲートまで僅か 20 分を実現します。
 - ユニバーサルデザイン、手ぶら旅行でハンズフリー、web チェックインでスピーディーにチェックイン、自動化ゲートでスムーズな出入国審査、全てのプロセスでストレスフリーに、空港到着からゲートまで最短 45 分で行ける空港をめざします。

■ 空港利便性の向上

- **【展望 5】 多様化する航空ニーズに応える空港**
 - 大手航空会社から格安航空会社まで幅広く受け入れ、多様な航空会社のニーズに対応可能な空港をめざします。
 - グローバルな物流ニーズに合致し、国際的に優れた航空貨物サービスを実現します。

- **【展望 6】 期待を超えるサービスを楽しめる空港**
 - 国籍、性別、世代を超えて、全ての人々に快適な空間とサービスを提供していきます。
 - 日本のこころ、日本のおもてなしで出迎える空港をめざします。
 - お得感のあるサービスからプライオリティサービスまで、お客様の様々なニーズに応える空港をめざします。
 - IT 技術等を駆使した多言語サービスにより言語の壁を取り払い、自由なコミュニケーションを可能にする空港をめざします。
 - “Cool Japan” から日本全国の物産まで、本格レストランから Fast Food まで、そして一流ブランドからカジュアルファッションまで、世界と日本の商品及び味が一堂に楽しめる空港を実現します。

■ 地域との共生・共栄

- **【展望 7】 地域とともに栄え、エコ・エアポートで世界をリードする空港**
 - 共生から共栄へ、そして国際空港都市として地域の価値向上に寄与していきます。
 - 約 5 万人が働く国際空港として、都市機能を備えた街づくりを推進するとともに、従業員にもやさしい ES エアポートをめざします。
 - 開かれた空港、気軽に立ち寄れる空港をめざします。
 - CO₂削減など気候変動対策、チャレンジ 25 キャンペーン、資源循環型社会、低炭素型社会の実現に貢献する空港・豊かな自然と共生する空港をめざします。

【参考】

成田国際空港が果たしている国際拠点空港機能

成田国際空港が果たしている国際拠点空港機能

成田国際空港は、1978年の開港から30余年、それまでの羽田空港の役割を引き継ぎ、わが国の国際航空のゲートウェイとしての役割を担い、世界の経済大国になる日本を下支えて参りました。

この間、本当に多くの日本の方々（2009年度までに4億1千万強）にご利用頂いて参りました。

同様に、多くの外国の方々（2009年度までに1億6000万人強）にもご利用頂きました。東アジア地域において、成田国際空港ほど欧州路線、北米路線に豊富な便数を有し、中国、韓国、アジア、欧州、北米、オセアニアなど全方面にバランスよく路線を展開している空港はありません。

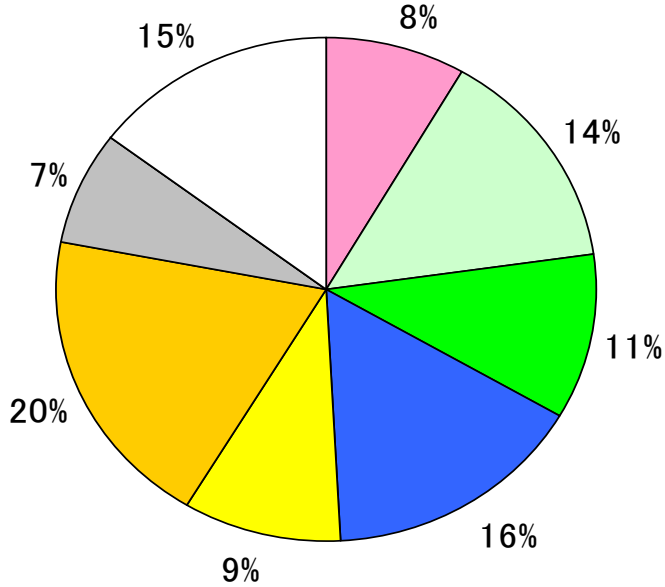
更に、成田国際空港をトランジットとしてご利用される方も、日本を訪れる外国の方と同じくらいの数の方々にお使い頂いております。（2009年度までに1億4000万人強）。特に、成田国際空港は、アジアー北米間を行き来する方々の、まさに”ハブ空港”としての機能を果たして参りました。その意味で、成田国際空港は、アジアー北米を結ぶ東アジアの重要な国際拠点空港としての役割を果たしています。

また、成田国際空港では3つのアライアンスがバランスよく乗り入れ、豊富なネットワークとあいまって国際空港として高い利便性を提供しており、このことをもってしても、成田国際空港が”ハブ空港”であることを証明していると考えられます。

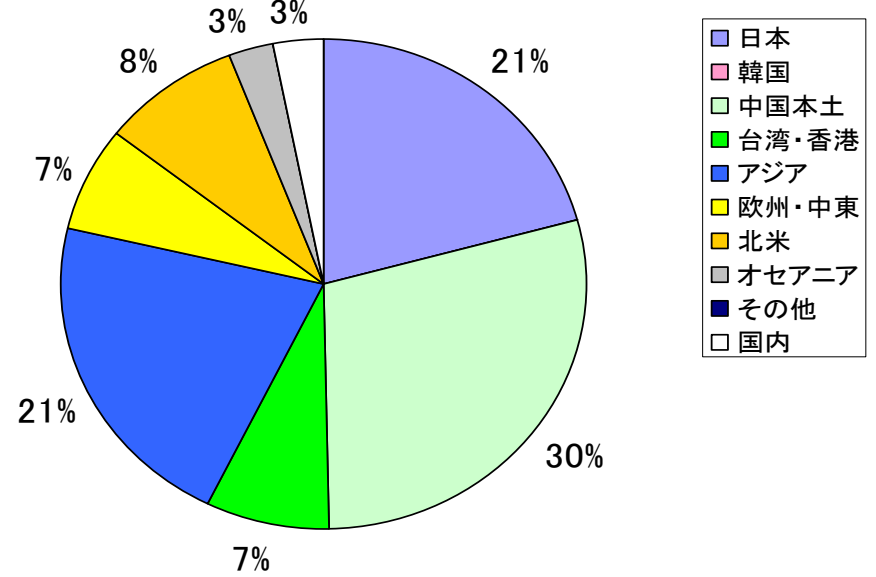
今後、羽田空港においても本格的に国際線が就航することとなっており、都心に近いことおよび深夜・早朝時間帯の活用による国際・国内のネットワークを強化していくものと思われませんが、30数年かけて培ってきた成田国際空港の全方面に展開する国際航空ネットワーク機能を毀損することなく、本格的に国際化される羽田空港と一体的に運用することによって、2つの空港がそれぞれの強みをさらに強化し、首都圏の航空ネットワーク機能を高め、東アジアの主要空港との競争に対抗していくことが重要になると認識しています。

アジア主要空港の特性

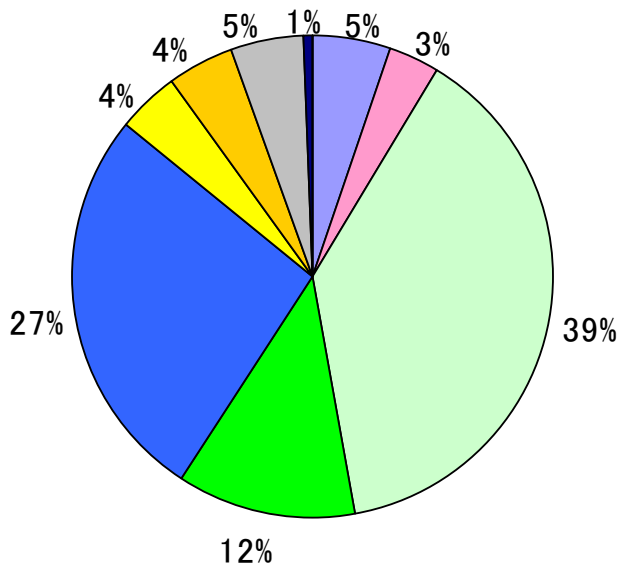
成田・出発 (1/11-1/17) 1,582便/週



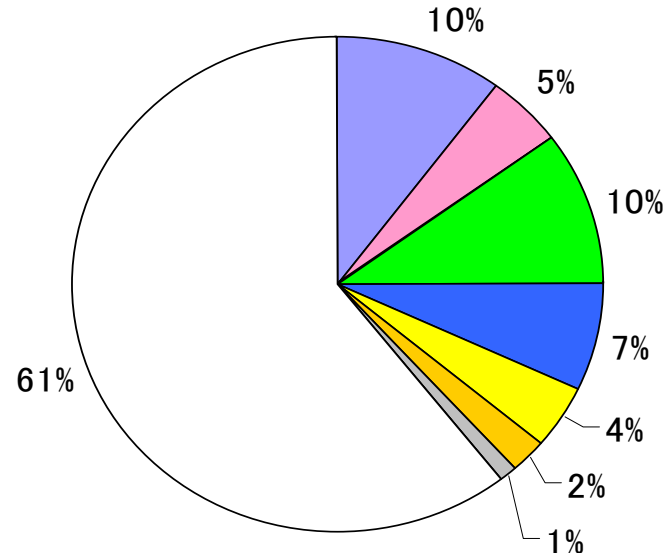
仁川・出発 (1/11-1/17) 1,613便/週



香港・出発 (1/11-1/17) 2,418便/週

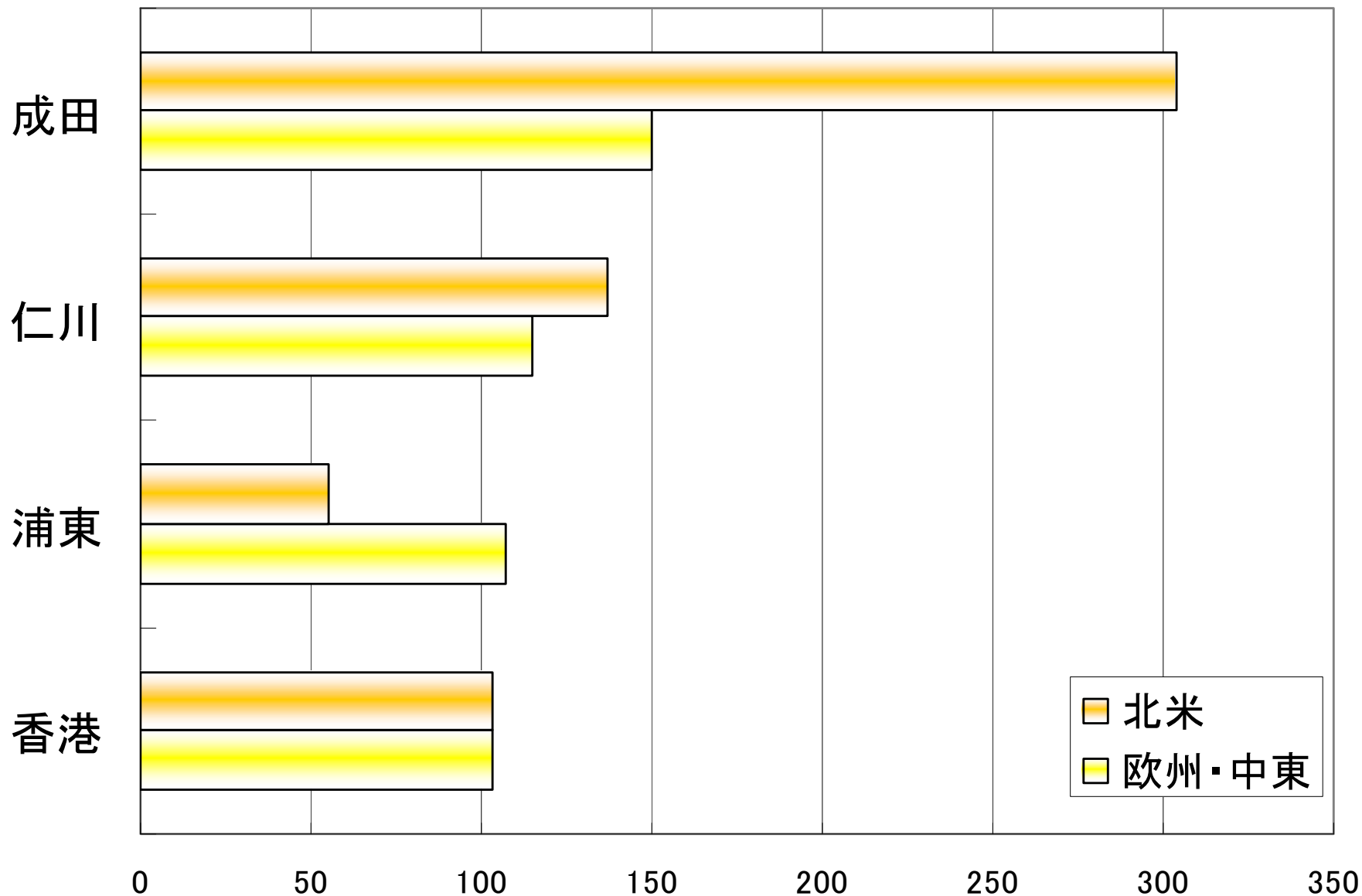


浦東・出発 (1/11-1/17) 2,536便/週



- 日本
- 韓国
- 中国本土
- 台湾・香港
- アジア
- 欧州・中東
- 北米
- オセアニア
- その他
- 国内

北米、欧州便の比較（出発便数/週）

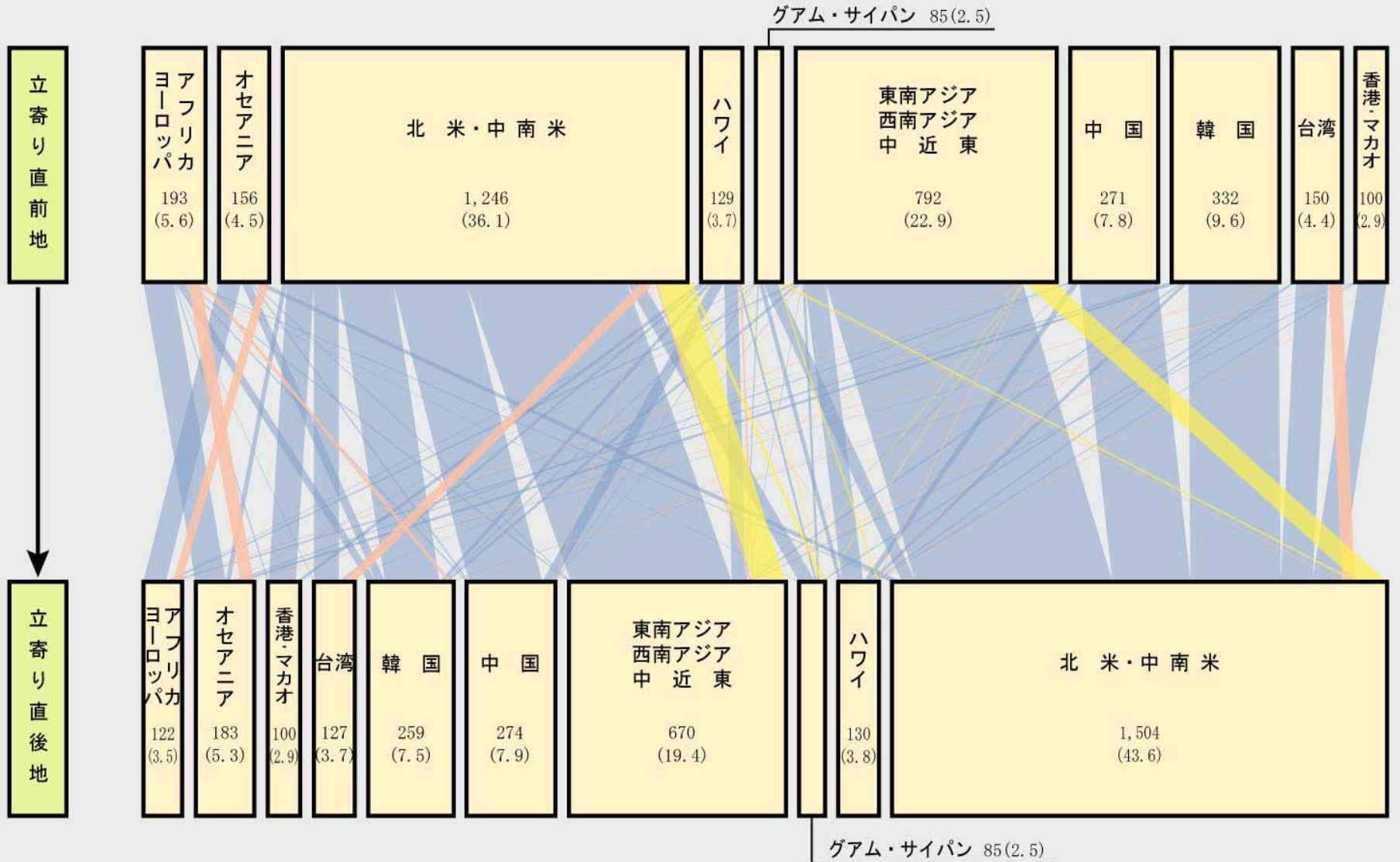


トランジット流動パターン (国土交通省調査資料より)

出典：国土交通省航空局「平成19年度 国際航空旅客動態調査」

凡例 ■ 成田利用 ■ 関西利用 ■ 中部利用

(単位：千人)



注1) ()内はシェア(%) 注2)流動量1,000人未満は図示していない。

国際線に占める各アライアンスのシェア

