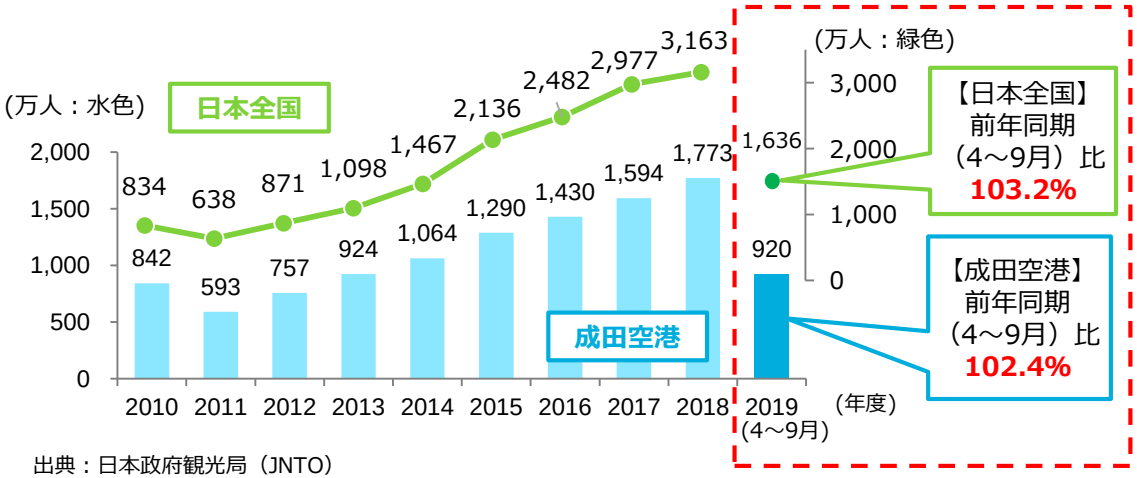
経営概況

訪日外国人の足元の動向

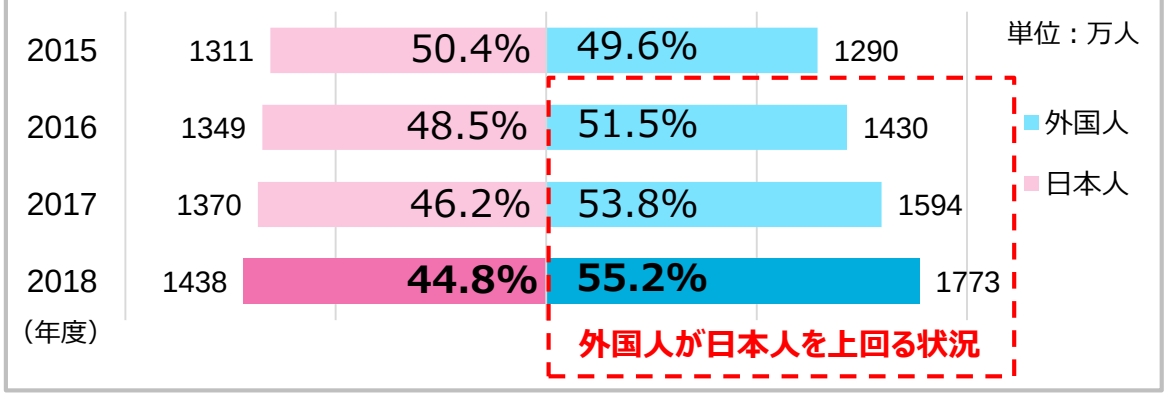
- 訪日外国人旅行者数は、日本全国、成田空港ともに前年同期を上回る伸びで増加しているが、成田空港においては、インドネシア線の運休や台湾線の減便等により、日本全国の伸び率より鈍化
- 足元では日韓関係悪化等に伴う韓国市場の訪日外客の減少傾向もあり、状況を注視

成田空港の国際線外国人旅客数と日本全国の訪日外国人旅行者数の推移

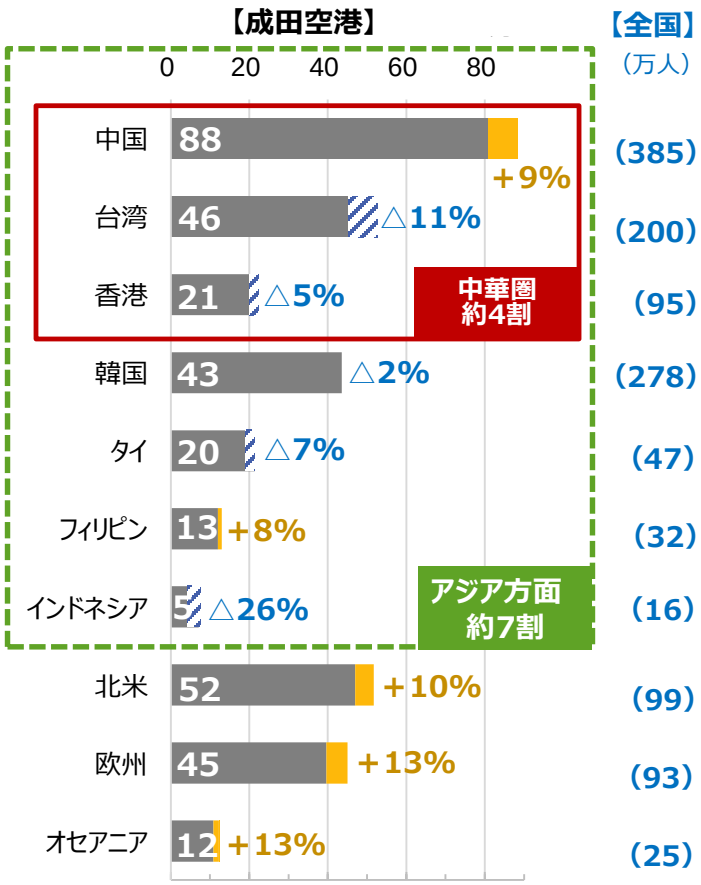


出典：日本政府観光局（JNTO）

成田空港の日本人・外国人旅客比率の変化



成田空港における外国人入国者数と前年同期比



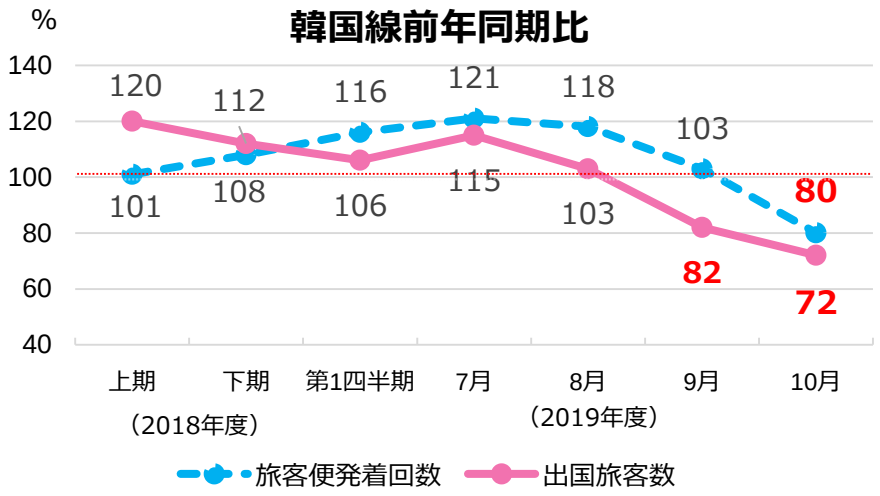
※斜線部は前年同期比の減少分、数値は今年度の入国者数

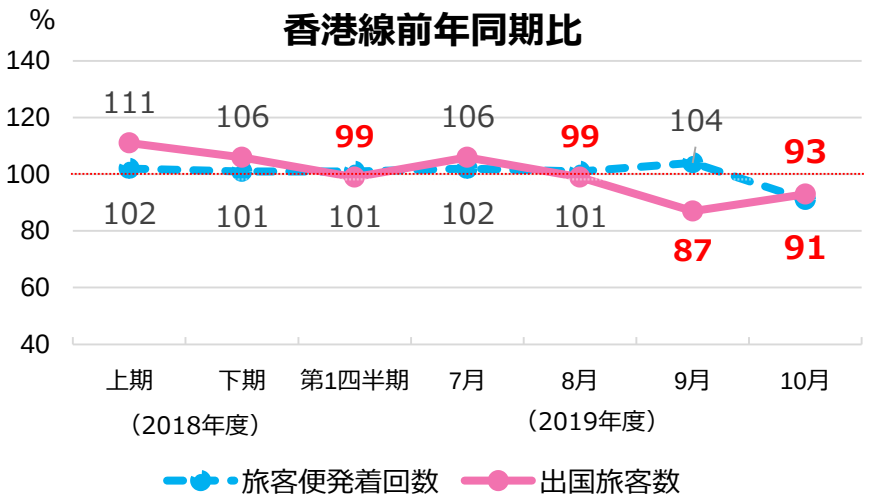
出典：法務省出入国管理統計より集計（2019年4～8月）

韓国、香港線の動向

韓国線・香港線の直近の発着回数・旅客数

- 韓国線は、発着回数は8月まで、旅客数は7月まで、それぞれ前年を大きく上回る状況
- 香港線は、発着回数、旅客数ともに、8月まで前年並みの状況
- 9月以降、特に韓国路線は政治情勢の悪化等により旅客数の減少が顕著になりつつあることから、引き続き注視していく





今後の韓国、香港線の動向

- 韓国線は下期において発表されている減便を見込むほか、搭乗率の低下等を想定
- 香港線に関しては搭乗率の低下による旅客数の減少を見込む

韓国線の発着回数・旅客数見込み

影響	外航社の韓国線の減便が下期も継続すると見込んでいる。それにより、韓国線の旅客数の減少を見込む。結果、旅客数は通年で前年比▲8%程度を見込む。

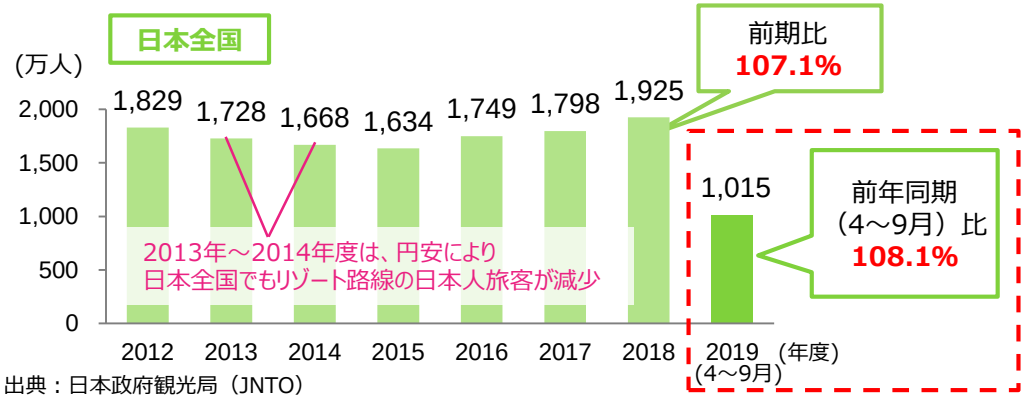
香港線の発着回数・旅客数見込み

影響	直近、香港方面のLFが前年比で大幅に減少していることにより、下期もデモ長期化による旅客数減少を見込んでいる。結果、旅客数は通年で前年比▲6%程度を見込む。

出国日本人の足元の動向

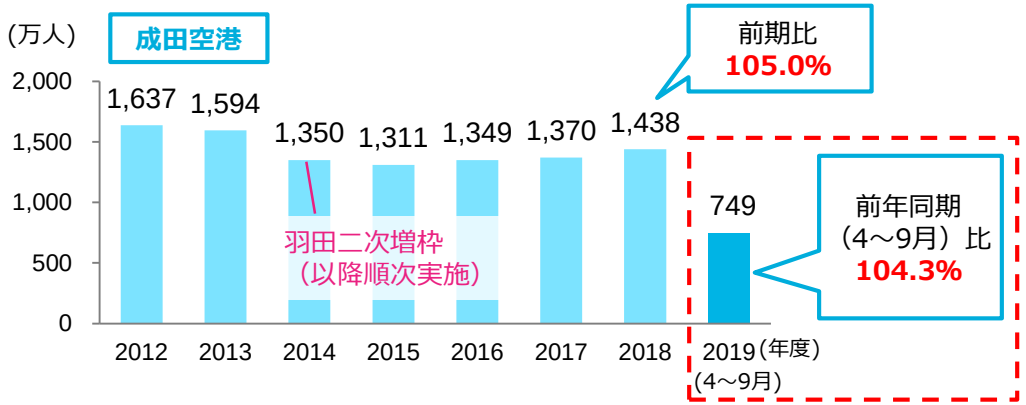
- 日本全国における出国日本人数は、羽田空港の国際線二次増枠や関西空港等へのLCC近距離便の新規就航・増便が多く行われたこと等により、安価な海外渡航が可能となったことから、年々増加
- 成田空港の国際線日本人旅客数は、羽田二次増枠の影響で一時的に減少したものの、2017年度以降、東南アジア・韓国・香港方面を中心にLCCによる新規就航・増便が相次ぎ、海外渡航需要を取り込んだことから、緩やかに増加

日本全国の出国日本人数の推移



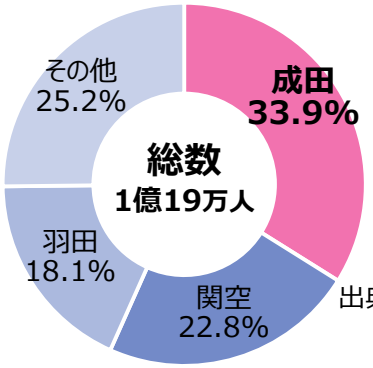
出典：日本政府観光局（JNTO）

成田空港の国際線日本人旅客数（出入計）の推移



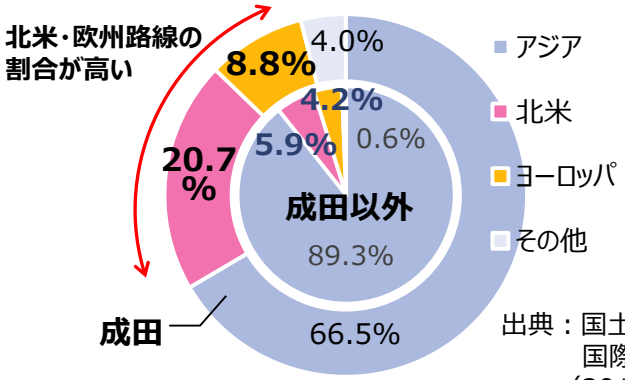
成田空港のシェアとその特徴

✈ 日本全国の国際線旅客数シェア



出典：国土交通省
空港管理状況調書
(2018年度)

✈ 方面別便数の特徴（外：成田空港、内：成田以外）

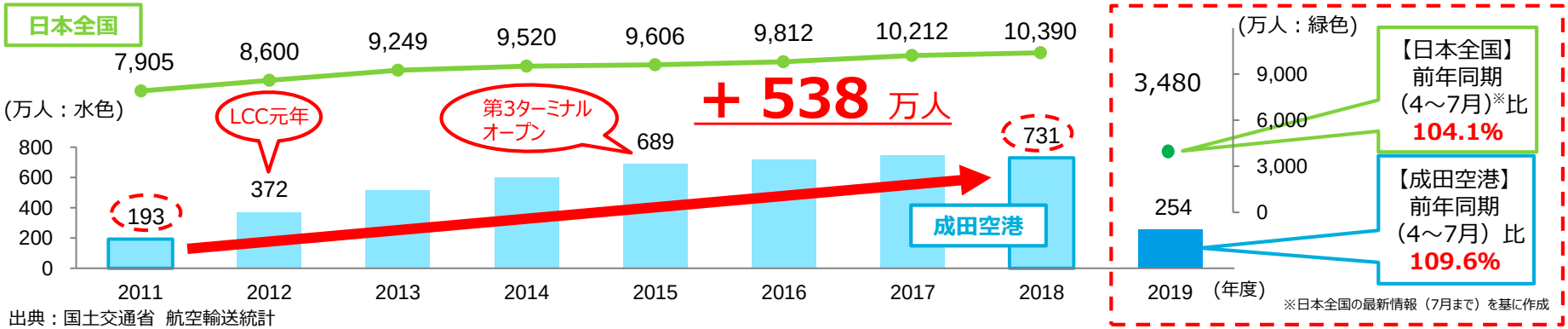


出典：国土交通省
国際線就航状況
(2019年夏ダイヤ)

国内線旅客の動向

- 成田空港の国内線旅客は、LCC元年と言われている2012年度から順調に伸び、就航前と比較して538万人増加
- 空港別国内線旅客数の順位は、2011年度の15位から6位へ、就航都市は11都市から23都市へと急成長

成田空港と日本全国の国内線旅客数の推移

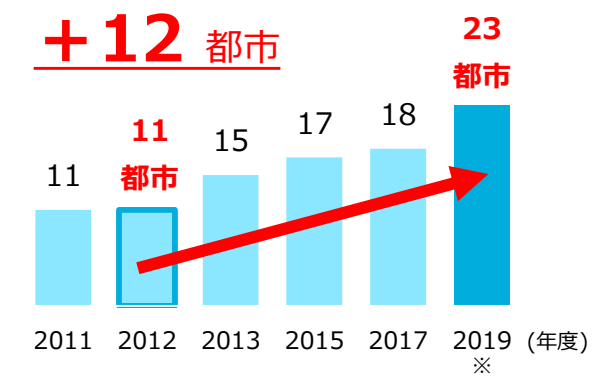


出典：国土交通省 航空輸送統計

国内線順位・就航都市数の推移

順位	空港	旅客数（万人）2011年度
1	羽田	5,642
2	新千歳	1,520
3	那覇	1,355
4	福岡	1,325
5	伊丹	1,630
6	中部国際	452
7	鹿児島	439
⋮	⋮	⋮
15	成田	193

順位	空港	旅客数（万人）2018年度
1	羽田	6,753
2	新千歳	1,978
3	福岡	1,793
4	那覇	1,763
5	伊丹	1,630
6	成田	731
7	関西国際	651
8	中部国際	626
9	鹿児島	566
10	仙台	330



※経営統合により12月から再就航予定のピーチ・アビエーション石垣線を含む

出典：国土交通省 空港別順位表

2019年度の新規就航の状況

Narita Airport

■ 成田ハブ化促進インセンティブを活用した路線誘致活動の効果により、2019年度も航空会社・就航都市ともに増加

新規乗り入れ航空会社

就航日	航空会社/路線	便数
2019年 8月 2日	カリッタエア ／ シカゴ（貨物便）	週3便
10月27日	春秋航空 ／ 上海浦東	週7便
10月27日	吉祥航空 ／上海浦東	週7便
10月27日	カーゴルックスイタリア ／ ミラノ（貨物便）	週3便
10月30日	中国貨運航空 ／ 上海浦東（貨物便）	週3便
10月30日	SCAT航空 ／ **ヌルスルタン**	週2便
11月20日	エアアジアX／ クアラルンプール	週4便
11月29日	スカイマーク ／ **サイパン**	週7便
11月29日	スカイマーク／ 名古屋（中部）	週2便
2020年 3月12日	エルアル イスラエル航空／ **テルアビブ**	週3便
5月14日	ZIP AIR ／ バンコク	週7便
7月 1日	ZIP AIR ／ ソウル	週7便

・本ページ表中、
　－太字は成田空港としての新規路線、下線はLCC
　－マーキング箇所は今後の新規就航予定路線
・中国路線については現段階で判明しているものであり、今後、増加の可能性有り
・バニラエア石垣線は、経営統合によりピーチ・アビエーションとして12月に再就航予定

既存航空会社の新規就航

就航日	航空会社/路線	便数
2019年 4月25日	Spring Japan ／ **寧波**	週7便
7月 1日	IBEXエアラインズ ／ 仙台	週7便
7月12日	ベトジェット ／ ホーチミン	週7便
7月25日	スリランカ航空／ **マーレ**	週4便 ※10月27日～運休中
8月 1日	ジェットスター・ジャパン ／ **庄内**	週7便
8月 9日	セブパシフィック航空 ／ クラーク	週4便
9月 1日	全日本空輸 ／ **パース**	週7便
10月27日	全日本空輸 ／ **チェンナイ**	週3便
10月27日	中国南方航空 ／上海浦東	週7便
10月27日	厦門航空 ／ **福州**	週7便
10月29日	中国南方航空 ／ 深圳	週3便
10月29日	全日本空輸 ／ シカゴ（貨物便）	週3便
10月31日	海南航空 ／ 北京首都	週4便
12月12日	Spring Japan ／ 上海浦東	週7便
2020年 2月28日	日本航空／ウラジオストク	週3便 ※3月29日～週7便
3月16日	全日本空輸／ウラジオストク	週2便
3月29日	日本航空／**ベンガルール**	週7便
3月29日	日本航空／サンフランシスコ	週7便

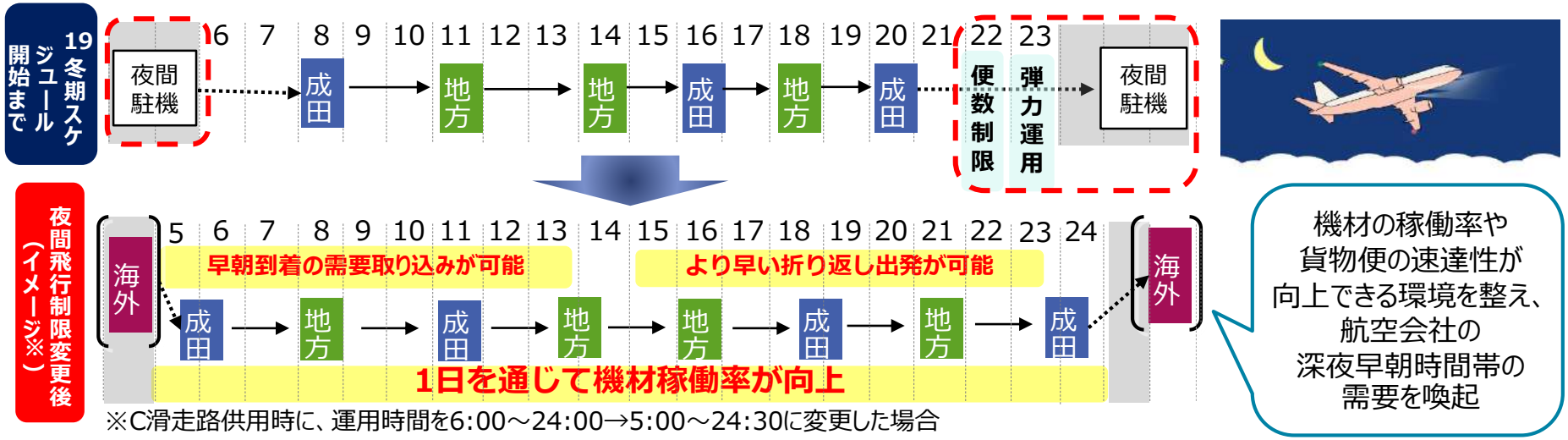
夜間飛行制限の変更

- 夜間飛行制限の変更により、航空会社の高頻度運航や深夜早朝運航の拡大に対応
- A滑走路のみ、先行して10月27日より22時台の便数制限を撤廃、運用時間も変更
  ※6:00～23:00から6:00～24:00に変更。C滑走路供用時には、5:00～24:30に変更予定

A滑走路の夜間飛行制限の変更に伴う変化、対応

- 国内、アジアの短距離路線や、中東等の長距離路線の運航
  （22時以降の航空機発着回数は、**106回／週**（2019年夏期スケジュール最終週時点）から**126回／週**（2019年冬期スケジュール期初時点）に増加）
- 22時以降の出発便があるエリアの店舗、到着後に必要なサービス店舗の営業時間延長
- 夜間アクセス拡充による首都圏各地への終電・終バス時刻の繰り下げ

夜間飛行制限の変更後（C滑走路供用時）の運航イメージ



※C滑走路供用時に、運用時間を6:00～24:00→5:00～24:30に変更した場合

機材の稼働率や貨物便の速達性が向上できる環境を整え、航空会社の深夜早朝時間帯の需要を喚起

着実に増加するLCC

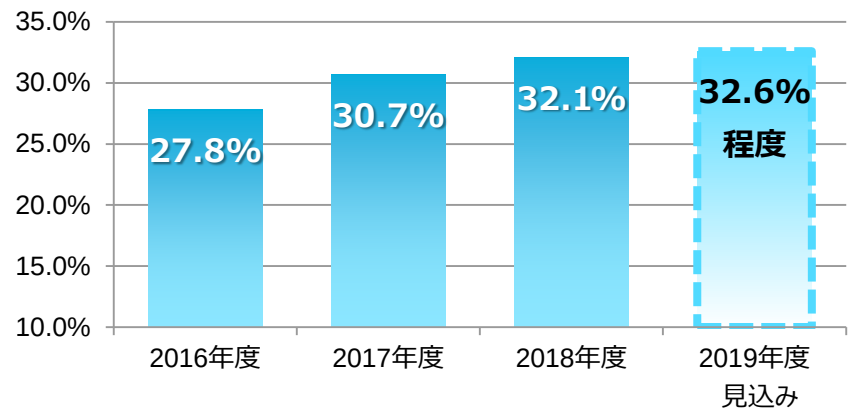
- 2019年度のLCCのシェアは、33%程度（発着回数）、30%程度（旅客数）となる見込み
- エアアジアXの再就航や、JAL系LCC「ZIPAIR」が国際線中長距離LCCとして就航予定のため今後もシェア拡大に期待

成田空港に乗り入れているLCC　※下線は中・大型機での就航

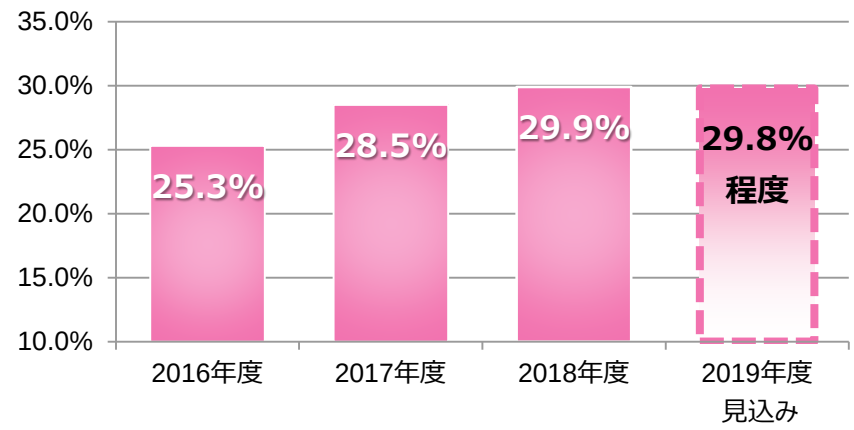
	航空会社		就航年月
本邦LCC 3社	Jetstar	ジェットスター・ジャパン	2012年 7月
	peach	ピーチ・アビエーション	2013年10月
	SPRING	Spring Japan	2014年 8月
外国LCC 17社	Jetstar	ジェットスター航空	2008年12月
	AIR BUSAN	エアプサン	2011年 6月
	EASTAR JET	イースター航空	2011年 7月
	scoot	スクート	2012年10月
	JEJUair	チェジュ航空	2013年 7月
	cebu pacific	セブパシフィック航空	2014年 3月
		タイ・エアアジアX	2014年 9月
	HKexpress	香港エクスプレス	2014年12月
	tigerair	タイガーエア台湾	2015年4月
	t'way	ティーウェイ航空	2016年3月
	JINAIR	ジンエアー	2016年7月
	AIR SEOUL	エアソウル	2017年10月
		ノックスクート	2018年6月
	Thai Lion air	タイ　ライオンエアー	2018年12月
	vietjetAir.com	ベトジェット	2019年1月
		エアアジアX	2019年11月
	春秋航空	春秋航空	2019年10月

成田空港におけるLCCのシェア

発着回数(旅客便)におけるシェア



旅客数におけるシェア



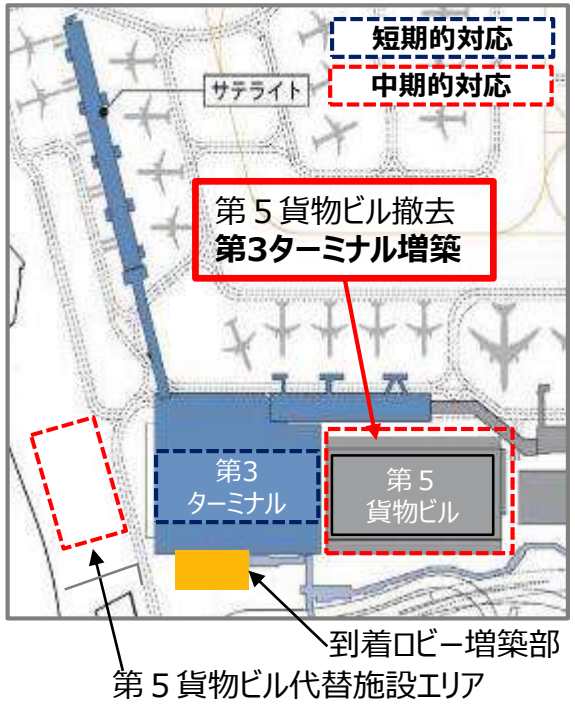
LCC専用ターミナル（第３ターミナル）の増強

- 2017年度以降、第3ターミナルオープン当初（2015年4月）の旅客取扱能力の750万人を上回る利用状況
- 混雑緩和に向けて、短期的対応（900万人規模／～2019年度末）・中期的対応（1,500万人／～2021年度末）の二段階で第3ターミナルを増築。これに伴い商業エリアも拡張

【 第3ターミナル拡張計画 】

	整備概要	施設規模	旅客取扱能力	完成予定
オープン当初	-	67,000㎡	750万人/年	-
（短期的対応）能力増強プロジェクト	・到着ロビーの増築(※)による動線分離（2019年9月供用）（出発ロビーの混雑緩和） ・スマートセキュリティ導入 ・既存受託手荷物搬送システムのインライン化 ・既存チェックインカウンターへのCUBD導入　等	1,600㎡（※）	900万人/年	2019年度末
（中期的対応）第3ターミナル増築プロジェクト	・チェックインカウンター増設 ・バスゲート増設 ・商業エリア拡張 ・手荷物引き渡し場増設　等	未定	1,500万人/年	2021年度末

到着ロビーの増築（9月）



羽田国際線増枠の概要

■ 羽田国際線増枠は、一時的に前回の二次増枠時と同等以上の影響を受ける恐れがある

羽田増枠に関する枠の配分

●発着回数配分（国別）

国名	配分便数（1日あたり）	
	本邦	相手国
米国	12	12
中国	4	4
ロシア	2	2
豪州	2	2
インド	1	1
イタリア	1	1
トルコ	1	1
フィンランド	1	1
スカンジナビア	1	1
合計	**25**	**25**

●本邦社枠配分

国名	配分便数（1日あたり）	
	全日本空輸	日本航空
米国	6	6
中国	2	2
ロシア	1	1
豪州	1	1
インド	0.5	0.5
イタリア	1	—
トルコ	1	—
フィンランド	—	1
スカンジナビア	1	—
合計	**13.5**	**11.5**

※国土交通省プレス資料より情報作成

羽田2020増枠（2020年夏ダイヤ）米国運輸省（DOT）申請に基づく、米系キャリアの移管想定

航空会社	路線	移管後（移管便数）	減便時期
UNITED ユナイテッド航空	シカゴ	0便/週（▲7便/週）	2020夏ダイヤ～
	ワシントン	0便/週（▲7便/週）	〃
DELTA デルタ航空	アトランタ	0便/週（▲7便/週）	〃
	デトロイト	0便/週（▲7便/週）	〃
	ポートランド	0便/週（▲5便/週）	〃
	シアトル	0便/週（▲7便/週）	〃
	ホノルル	0便/週（▲7便/週）	〃
American Airlines アメリカン航空	ダラス	7便/週（▲7便/週）	〃
	ロサンゼルス	0便/週（▲7便/週）	〃
	シカゴ	0便/週（▲3便/週）	2020年1月4日～運休

減便計
△64便/週

※二次増枠時(2016冬ダイヤ)は△42便/週

※赤字は成田から撤退する路線

羽田国際線増枠の概要

■ 成田空港を拠点空港とする本邦キャリアにおいて、プレス発表のとおり、以下の成田の路線を羽田に移管する予定

本邦キャリアの羽田空港に移管する路線

航空会社	方面	路線	移管後（移管便数）		減便時期
ANA	北米	ワシントン	0便/週（▲7便/週）	減便計 △112便/週 ※二次増枠時（2016冬ダイヤ）は△84便/週	2020年夏ダイヤ～
		サンノゼ	0便/週（▲7便/週）		〃
		ヒューストン	0便/週（▲7便/週）		〃
		ロサンゼルス	7便/週（▲7便/週）		〃
		シアトル	0便/週（▲7便/週）		〃
	アジア	デリー	0便/週（▲7便/週）		〃
		ホーチミン	7便/週（▲7便/週）		〃
JAPAN AIRLINES	北米	ニューヨーク	0便/週（▲7便/週）		〃
		ダラス	0便/週（▲7便/週）		〃
		ホノルル	14便/週（▲14便/週）		〃
		シカゴ	0便/週（▲7便/週）		〃
	アジア	デリー	0便/週（▲7便/週）		〃
	オセアニア	シドニー	0便/週（▲7便/週）		〃
	ヨーロッパ	モスクワ	0便/週（▲7便/週）		〃
		ヘルシンキ	0便/週（▲7便/週）		〃

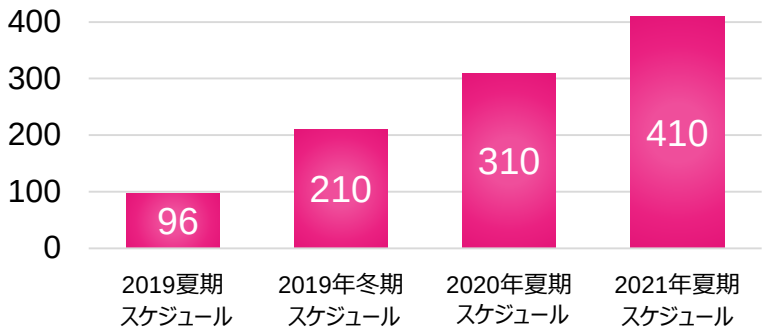
■全日本空輸においては、2020年11月26日より、ハノイ線（+7便/週）が就航予定
■日本航空においては、2020年3月29日よりサンフランシスコ線、ベンガルール線（+7便/週）が就航を予定し、グアム線も2020年7月1日より増便（+7便/週）2020年夏ダイヤより運休したシカゴ線は2021年2月15日より（+7便/週）再開予定

※赤字は成田から撤退する路線

中国線の拡大の概要

- 国土交通省航空局が9月のプレス発表にて、成田・北京・上海にかかる輸送力制限を大幅に緩和することを公表
- 2019年冬期スケジュール以降、輸送力が大幅に拡大することから、中国各社の旺盛な就航意欲を確実に取り込む

中国線の輸送力拡大の推移（旅客便週間便数）



（航空局資料）

2019年冬期スケジュールからの中国路線就航状況（再掲）

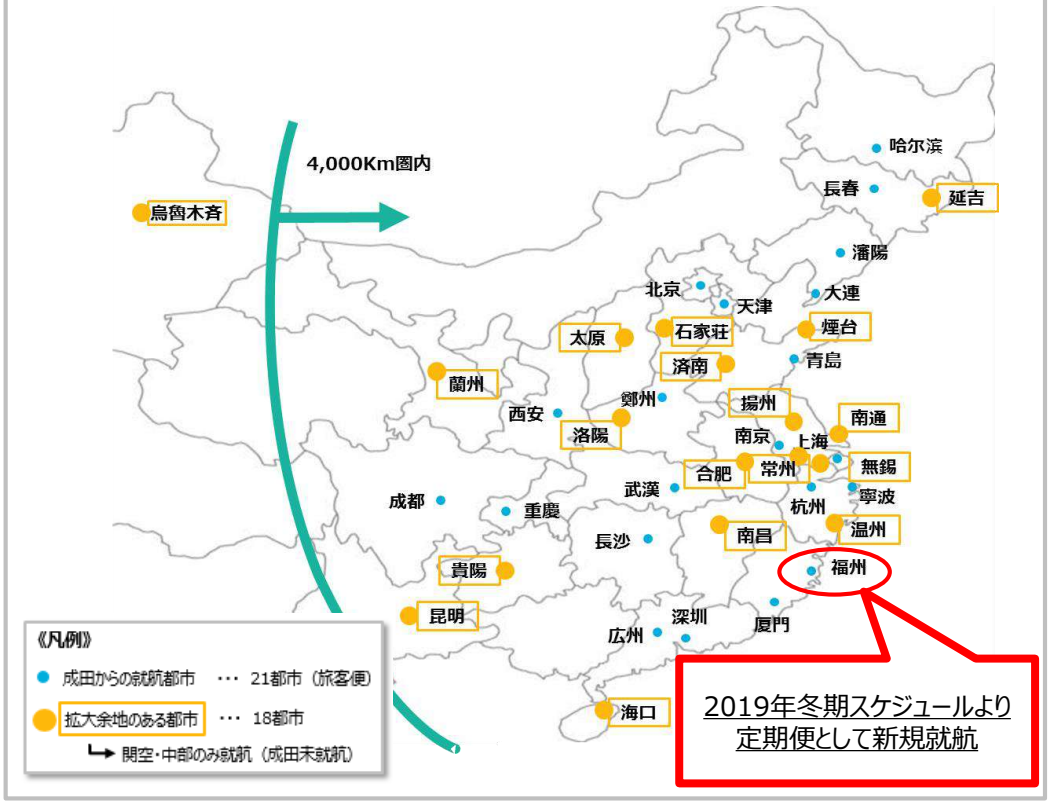
- 中国南方航空／上海線・深圳線
- 厦門航空／福州線
- 春秋航空／上海線
- 吉祥航空／上海線
- 中国貨運航空／上海線
- 海南航空／北京線

中国線ネットワークがさらに拡大！

※増便路線を除く
※下線は新規就航会社、新規路線

成田空港から拡大余地のある都市

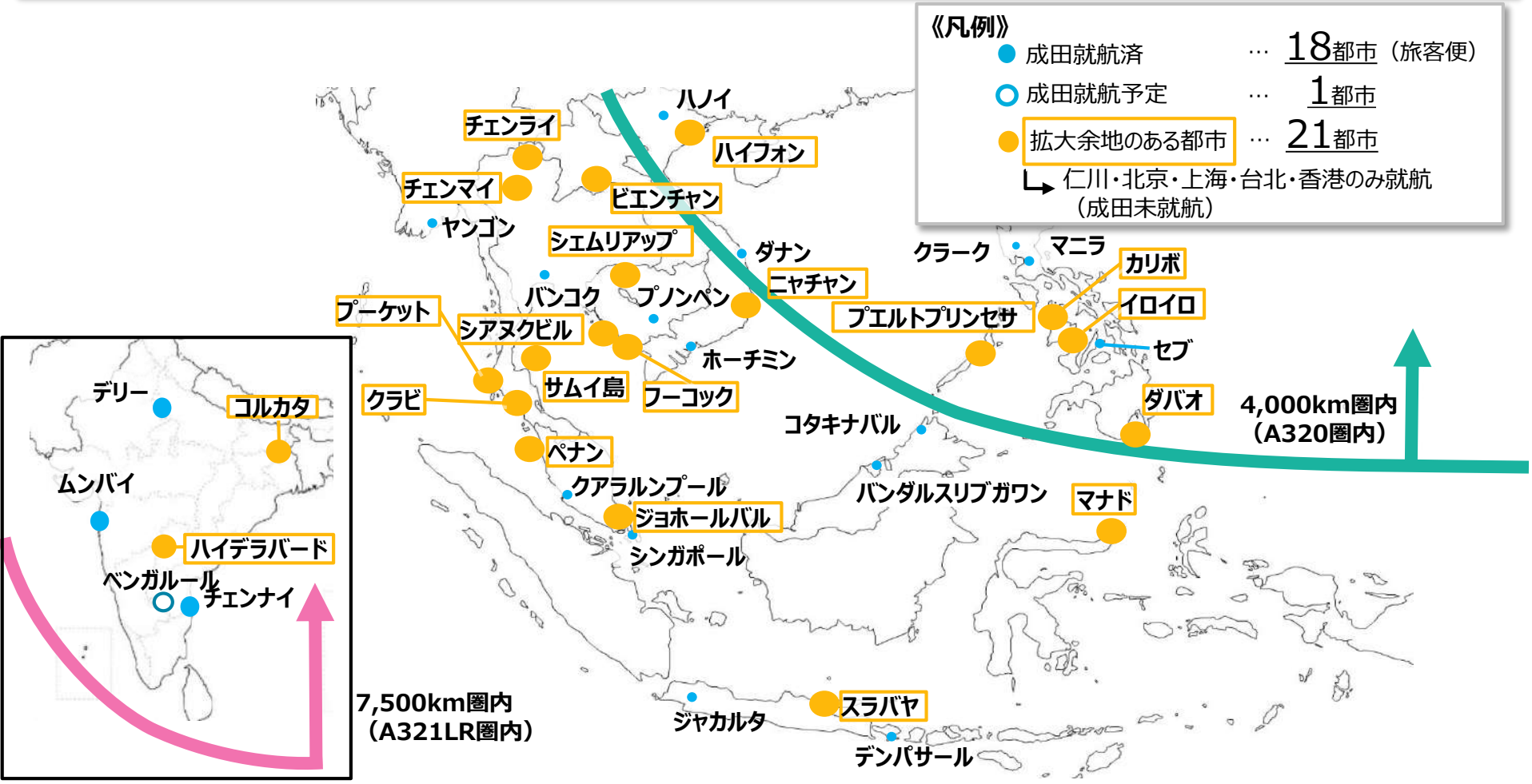
- 関空・中部から就航し、成田空港に就航をしていない都市
- 緑色はLCCが使用するA320型機の航続距離内



※地図上の線は目安であり、正確な距離を示すものではありません。

東南アジア・インドとのネットワークの拡大余地

- 東南アジア、インドについては、2019年11月現在、成田空港から18都市が就航
- 10月にはANAが成田＝チェンナイ線を就航し、2020年3月よりJALが成田＝ベンガルール線を就航予定
- 東アジア主要空港から就航しており、成田が未就航の都市は21都市。今後LCC機材の航続距離が伸びることから、マーケティングを強化し、新規路線開設を進める



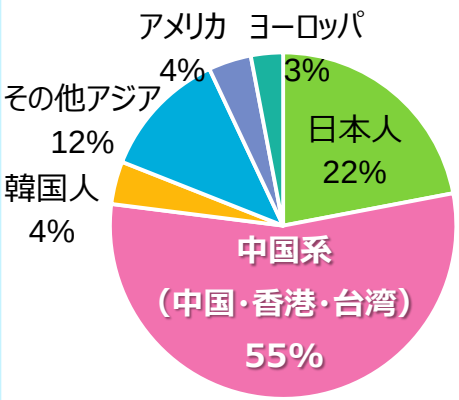
※地図上の線は目安であり、正確な距離を示すものではありません。

リテール事業の足元の動向

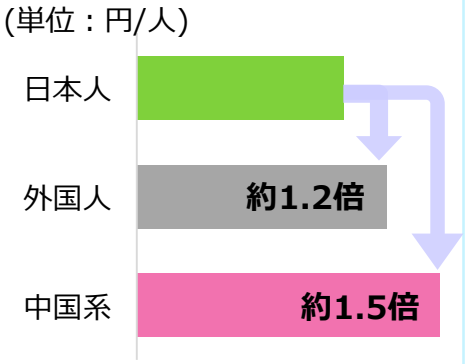
- 中国系旅客は、国籍別売上高シェアで半数以上を占めており、購買客単価も日本人と比べると1.5倍
- 空港内店舗売上高は、出国手続き後エリア新規店舗の通年化があるものの、当初より計画していた改修工事による営業休止の影響に加え、元安が進んでいること等による中国系旅客の消費マインドの低下により、6月以降は前年を下回る状況

旅客データ（2019年4～9月）

国籍別売上高シェア



購買客単価



2018･2019年度の取り組み

出国手続き後エリア 新規店舗（第1ターミナル）

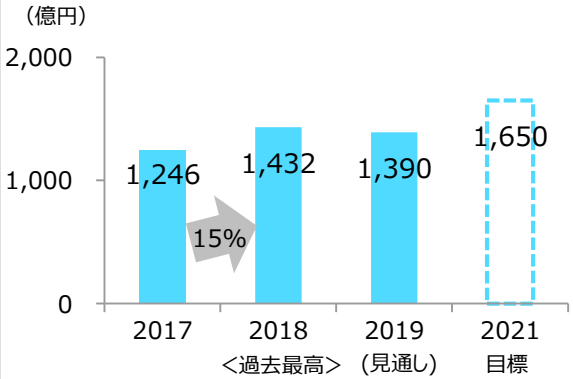
✈ 新規17店舗
（2017年11月～2018年8月）
※2019年度より通年化

東京オリンピック･パラリンピックに向けた店舗の入れ替え（第1･2ターミナル）

＜空港内店舗売上高前年同期比の推移＞

19年度 (単位：億円)	1Q		2Q		上期	
	売上高	前年比	売上高	前年比	売上高	前年比
飲食店	34	107%	39	104%	73	105%
物販店	131	102%	128	99%	259	101%
免税店	188	98%	181	91%	370	95%
総合免税店	149	97%	142	91%	292	94%
ブランドブティック	39	100%	39	95%	78	97%
合計	**354**	**100%**	**349**	**95%**	**703**	**98%**

空港内店舗売上高の推移



リテール事業の販売強化の取り組み

■ 商環境の創出や販売促進策の一層の充実等、収益力の最大化を目指した取り組みを実施

旅客構成や旅客ニーズの変化に応じた魅力ある商環境の創出

＜制限エリア商業施設の更なる拡充・リニューアル＞

第1ターミナル　化粧品免税店の増床、ブランドブティックのリニューアル（2019年8月以降順次）

第2ターミナル　「ナリタ5番街」の増築設計、店舗配置計画の策定（2021年度内オープン予定）

＜LCC利用客ニーズに対応する新たな商業空間の創出＞

第3ターミナル

- 到着ロビー拡張部の店舗面積を約600㎡増床（2020年第1四半期オープン予定）
- 制限エリアの店舗増設計画を策定

11月28日～
New open！

グッズショップ

☆フォトスポット：春「名探偵コナン」

© 青山剛昌／小学館・読売テレビ・TMS 1996

＜アニメツーリズム＞

✈ アニメ関連グッズ等を販売する店舗（飲食店・物販店）を第2ターミナルにオープン予定（11月）

販売促進策の一層の充実による収益力の最大化

✈ SNS（Facebook・Instagramアカウント）や空港ホームページ、雑誌等、対象国に合わせた店舗の魅力発信

✈ 特に中国人向けには、SNS（WeChatアカウント）やニュースアプリ等を活用した継続的な情報発信を実施

✈ KOL（キーオピニオンリーダー）を活用した効果的な情報拡散