

Narita Airport News

NAN

2013年2月1日 No.249
成田空港の運用状況(2012年12月)

区 分	10月	11月	12月			
			前年同月比(%)	前年同月比(%)	日平均	
航空機発着回数(回)	17,982	17,512	113	18,172	112	586
国際線	14,446	14,075	104	14,580	104	470
旅客便	12,284	11,881	104	12,560	105	405
貨物便	1,965	2,057	105	1,843	94	59
その他	197	137	146	177	143	6
国内線	3,536	3,437	172	3,592	163	116
旅客便	3,456	3,351	170	3,490	161	113
貨物便	51	51	-	55	-	-
その他	29	35	146	47	134	2
航空旅客数(人)	2,703,598	2,609,448	111	2,760,025	111	89,033
国際線	2,358,328	2,282,125	105	2,432,278	105	78,461
日本人	1,286,989	1,261,275	97	1,279,831	100	41,285
外国人	605,319	570,750	113	633,033	112	20,420
通過客	466,020	450,100	120	519,414	112	16,755
国内線	345,270	327,323	199	327,747	180	10,572
航空貨物量(t)	166,543	169,970	103	163,991	98	5,290
積込	71,777	73,037	101	70,603	95	2,278
輸出	49,353	46,780	84	47,927	81	1,546
仮陸揚	22,424	26,257	162	22,676	153	731
取卸	94,766	96,933	104	93,388	101	3,013
輸入	72,912	72,277	93	71,349	91	2,302
仮陸揚	21,854	24,656	155	22,039	152	711
給油量(kl)	389,282	387,789	110	403,313	109	13,010

(注) 1. 11月、12月は速報値。

2. 航空貨物量は東京税関の資料による。

羽田空港の運用状況

区 分	10月	11月	12月	
			前年同月比(%)	日平均
国際線(人)	650,765	633,520	102	21,117
日本人	455,231	449,181	96	14,973
外国人	195,534	184,339	123	6,145
航空貨物量(t)	13,225	14,397	126	480
積込	5,711	5,729	126	191
取卸	7,514	8,668	126	289

・国際線旅客数は法務省、航空貨物量は東京税関の資料による。

航空機発着回数

前年同月比+12%(1,968回増、一昨年同月比+17%)14カ月連続で前年同月を上回りました。

路線別にみると、旅客便は中国線、台湾線を除き、前年同月を上回りました。航空会社別でみるとマレーシア航空、エバー航空が前年に比べ40%以上の大幅増となりました。

航空旅客数

前年同月比+11%(271,522人増、一昨年同月比+11%)13カ月連続で前年同月を上回りました。

国際線は、日本人旅客が4カ月ぶりに前年同月を0.3%上回り、通過旅客は4カ月連続で増加となりました。

航空貨物量

前年同月比▲2%(2,837トン減、一昨年同月比▲11%)。輸出貨物は9カ月連続、輸入貨物は6カ月連続で前年同月を下回りました。

東京税関の資料によると、輸入貨物のうちドライ貨物は9カ月連続マイナスとなりましたが、生鮮貨物は動物が減少したものの野菜、植物、果物、水産物が増加し、3カ月連続でプラスとなりました。

空港の運用状況 (2012 年暦年)

区 分	2010年	2011年	2012年			
			前年比(%)	前年比(%)	日平均	
航空機発着回数(回)	191,459	183,450	96	208,704	114	570
国際線	172,541	162,495	94	173,325	107	474
旅客便	148,390	138,744	93	148,007	107	404
貨物便	21,857	22,079	101	23,437	106	64
その他	2,294	1,672	73	1,881	113	5
国内線	18,918	20,955	111	35,379	169	97
旅客便	18,579	20,605	111	33,956	165	93
その他	-	-	-	157	-	-
その他	339	350	103	1,266	365	3
航空旅客数(人)	33,868,682	28,068,714	83	32,793,596	117	89,600
国際線	32,216,298	26,343,952	82	29,557,331	112	80,758
日本人	17,411,873	15,124,831	87	16,455,065	109	44,959
外国人	8,778,029	5,947,347	68	7,396,734	124	20,210
通過客	6,026,396	5,271,774	87	5,705,532	108	15,589
国内線	1,652,384	1,724,762	104	3,236,265	188	8,842
航空貨物量(t)	2,125,730	1,898,885	89	1,952,207	103	5,334
積込	1,001,742	860,038	86	868,618	101	2,373
輸出	773,809	684,319	88	622,863	91	1,702
仮陸揚	227,933	175,719	77	245,755	140	671
取卸	1,123,988	1,038,847	92	1,083,589	104	2,961
輸入	906,771	868,562	96	846,403	97	2,313
仮陸揚	217,217	170,285	78	237,186	139	648
給油量(kl)	4,789,778	4,197,290	88	4,628,179	110	12,645

(注) 1. 航空機発着回数は回転翼機を除く。
3. 2012年は速報値。

2. 国内線旅客数は回転翼機によるものを除く。
4. 航空貨物量は東京税関の資料による。

航空機発着回数

前年比 +14% (25,254 回増、一昨年 +9%) となりました。

旅客便では、香港線が 24% 増、台湾線、オセアニア線が 10% 以上増加しています。

一方、貨物便はキャセイパシフィック航空が 3% 減となっています。

航空旅客数

前年比 +17% (4,724,882 人増、一昨年比 ▲ 3%) となりました。

尖閣諸島問題等の影響はあったものの、国内線は LCC の新規就航により、7 月以降は前年同月比が約 2 倍となり飛躍的に増加しました。

法務省入国管理局は、「平成 24 年における外国人入国者数及び日本人出国者数について(速報値)」を発表しました。

これによると、外国人入国者数は約 917 万人、前年比 204 万人 (29%) の大幅増、そのうち、再入国者を除いた新規入国者数は 755 万人、前年比 210 万人 (39%) 増加し、外国人入国者数及び新規入国者数の増加率は過去最大でした。

これは、LCC の新規就航等により航空座席供給量の拡大や、運賃の低価格により、震災以降落ち込んだ観光客の回復を後押ししたものと考えられます。

ノンストップゲート化 実証実験

成田空港では検問の縮小・廃止を検討するため、3月18日から約2ヶ月間、空港第2ビル駅で顔識別カメラと危険物探知装置を設置し、利用者を足止めせず、空港の安全を確保できるか実証実験を行います。

ゲート上部に、映像を記録し顔識別できるカメラを設置しました。通過するだけで危険物を探知できる装置を設置するなど、有効性や設置方法を含めた活用方法を検証します。

なお、従来のセキュリティーゲートの運用は継続されます。

首都圏に大雪 成田で手厚い対応

1月14日の雪により、成田空港では航空機の運航ダイヤや、鉄道・道路交通機関に運休などの大幅な乱れが生じ、目的地に行くことが出来なくなった約3,400人のお客様が、空港内で一夜を過ごしました。主な航空機の乱れ（速報値）は以下の通りです。

- (1) 他空港へのダイバート：31便
- (2) 欠航：71便
- (3) カーフェュー内運航：34便

NAAでは、滞留となった旅客全員に明け方近くまで、寝袋、非常食、水に加え、今回新たにエアーマットの配給を行いました。これまで硬く、冷たい床に寝袋を敷いていた環境が大幅に改善されました。

手厚い対応に、空港で一夜を過ごした若者から「成田もやるじゃん」という感想が聞かれたそうです。



エアーマットの上に寝袋

また、1月28日に降った雪による主な航空機の乱れ（速報値）は以下の通りです。

- (1) 他空港へのダイバート：2便
- (2) 欠航：14便

その他、交通渋滞等が発生し、多くの方々に影響がでました。

12年成田空港貿易概況（速報） 輸出額で首位明け渡す

東京税関は、成田空港の12年貿易概況を発表しました。輸出額は78,413億円（前年比15%減）で2年連続の減少となり、海港も含めた港別で名古屋港に次いで第2位となり、97年に首位となつて以来16年ぶりに首位の座を明け渡しました。

輸入額では94,252億円（前年比2%増）で2年ぶりにプラスとなり、輸入超過額は15,838億円で過去最高となりました。

主要品目別でみると、輸出は電子部品のICや科学光学機器、半導体製造装置が11～19%減少。輸入は医薬品やスマートフォンなどの通信機が13%～33%と大きく伸びています。

航空各社の動向

B787 運航停止の影響広がる

アメリカ連邦航空局（FAA）、国土交通省の改善命令により1月17日から運航を停止しているB787ですが、原因究明調査は長期化しそうです。

B787を運航している航空会社の成田空港における影響は次のとおりです。

JAL：成田ーサンディエゴ、ボストン、モスクワ線で代替機で運航するが一部欠航。シンガポール線は代替機で運航。

ANA：成田ーシアトル線で欠航、機材繰りがあった場合は代替便で運航。サンノゼ線は当面欠航。代替機の申請が受理され次第、運航予定。

ユナイテッド航空：成田ーロサンゼルス線は代替機（B777）で運航中。

この情報は1月28日に航空各社に対して確認したものです。

ANA 成田—広島線 開設

ANA は、13 年夏ダイヤが始まる 3 月 31 日から、成田—広島線を開設します。運航は 1 日 1 往復です。

また、現在、1 日 1 往復で運航している成田—仙台線を 2 往復に増便します。

これに合わせて、ANA がコードシェア提携している IBEX エアラインズ (IBX) は、成田—広島線を一日 2 往復から 1 往復へ減便、1 日 1 往復している成田—仙台線を運休します。

JJP 次は大分・鹿児島へ

ジェットスター・ジャパン (JJP) は、夏ダイヤから成田—大分線／鹿児島線を開設します。大分線は 3 月 31 日から、鹿児島線は 5 月 31 日から運航を開始します。大分空港への LCC の乗り入れは同社が初となります。運航は、両路線ともに時期や曜日により便数が異なりますが 1 日 1～2 往復を運航します。

また、現在運航中の成田—札幌線は 3 月 31 日から、1 日 3 往復が 4～6 往復に増便されます。

WAJ 第 2PTB に本社移転

エアアジア・ジャパン (WAJ) は 1 月 18 日、本社住所を成田市に移転、WAJ の全部署を成田空港内に集約しました。

同社はこれまで、登記上の住所は東京都港区に残したまま、マーケティング・販売部門は京成本線の公津の杜駅ビル内、オペレーション部門は成田空港内に分散していました。

新しい事務所は、昨年 10 月 23 日に完成した第 2PTB 北側の LCC 国内線施設の 2 階。愛称は、「レッド・ベース」。同社のイメージカラーの「赤」と基地を意味する「ベース」から名付けられました。

JAL S7 航空とコードシェア

1 月 30 日から JAL と S7 航空はコードシェアを開始しました。S7 はロシアの航空会社。以前からチャーター便を乗り入れていましたが、今年の冬ダイヤから成田に定期便で就航しています。

対象路線は成田—ハバロフスク、成田—ウラジオストク線。2 月 15 日からは S7 の便名が JAL の国内線にもつけられる予定です。

SKY 成田—ニューヨーク線を就航申請

スカイマーク (SKY) は 1 月 2 日、アメリカ運輸省 (DOT) に成田—ニューヨーク線の定期便就航を申請しました。

14 年後半の運航開始を目指します。当初は週 5 便で運航し、デイリー運航に増便する計画です。使用機材は A380。1 階にプレミアムエコノミークラス 280 席、2 階はビジネスクラス 114 席の仕様を計画しています。

UAE 6 月に羽田就航

エミレーツ航空 (UAE) は 6 月 3 日から羽田—ドバイ線を就航すると発表しました。機材は B777-200LR。座席数はファースト 8 席、ビジネス 42 席、エコノミー 216 席、計 266 席。デイリー運航。

日本への就航は関空、成田について 3 番目となります。

運航スケジュール

EK313 羽田発 (01:30) →ドバイ着 (07:05)

EK312 ドバイ発 (09:40) →羽田着 (翌日 00:01)

『航空政策の課題と今後の方向性』

昨年11月29日に、空港振興協会がヒルトン成田で開催した「第24回講演会」より、田村明比古 国土交通省航空局長の講演を前月号に続きご紹介します。



空港経営改革の必要性

ここからは、私が最初に三位一体と言っておりました空港経営改革の話詳しくお話しさせていただきたいと思います。

我が国の空港の数は98あります。無駄な空港をたくさんつくって、よく批判されるわけですが、必ずしもそうではありません。例えば、空港数98を人口で割ってみますと、人口当たりの空港数というのが出てまいります。100万人当たりの空港数というのは、日本は0.8という数字です。アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスと比べてみると、アメリカは6.4、イギリスが2.0、ドイツが1.2、フランスが2.1ということになります。つまり、アメリカのように、鉄道があまり発達しておらず、空港が多い国は例外としまして、イギリス、ドイツ、フランスと比べても、人口当たりの空港数は少ないわけでありまして、それから、人口だけではありません。国土面積で割ってみて、面積当たりの空港数で見ても、1万平方キロ当たりの数でいうと、我が国は2.6という数字です。アメリカが2.1、イギリスが5.1、ドイツが2.8、フランスが2.5ということですので、ほかの先進主要国と比べて、あまり変わらない数字です。しかも、日本の場合には、離島が多くて、離島にある空港も1個にカウントされているという意味では、日本の空港というのが、必ずしもつくり過ぎとばかりは言えないと私どもは思っています。

ただ、今後、次々と新しい空港が出来るのかということ、そういうことではもうないと思います。全国に空港が必要などころには大体配置されているという状況になっています。そうすると、今後、空港のことを考える場合には、新しい空港を整備するという問題よりは、やはりどう今ある空港をうまく運営していくのかということに課題の中心が移っています。国が管理している空港が全国に27ある

わけですが、これについて、今、どういう課題があるのかということでもあります。今、滑走路などは、国が施設を持って、運営しているわけですが、多くの空港においては、ターミナルビルは民間や第三セクターが運営しているのが普通であります。今、抱えている課題としましては、結局、全国27の国管理空港の着陸料等の収入は、空港整備勘定というものがあまして、ここでプール管理されています。着陸料は、原則、全国一律に設定されています。今、リーマン・ショック以後の状況、それから、地域を活性化させるというようなニーズがありまして、空港によりまして、いろいろと減免をしていますが、基本的な考え方は全国一律に設定することになっています。そうすると、空港全体を考えたときには、柔軟に着陸料等を引き下げたりして、新しい航空会社の就航とか便数の増加を促進するとかについて、なかなか機動的に対応できない面があります。

それから、国が運営していますから、安全に施設のサービスを提供するという面においては、国がやっていることも決してマイナスではないわけですが、他方、やはりターミナルビルとは経営が分離していますので、ターミナルビルなどで非航空系の商業的な収入を増やして、例えば、着陸料の引き下げに使うなどといったことがしにくくなっています。

それから、全国にいろいろと地域を代表する空港があるわけですが、それぞれの自治体とも、例えば、観光の振興といった点で、うまく連携がとれていないという問題点も指摘されています。そういったことに加えまして、航空会社のほうも、新しい企業の参入などが進んできますと、これまでのように、ある程度もうかる路線をやりながら、そのもうけを内部補助的に地方路線の維持に使うといったやり方が、なかなかしにくくなってきていることもあります。そのようなことを踏まえて、空港経営を何とか効率化できないのかということが現在議論されているわけでありまして。

国内空港の管理形態

空港の管理形態は、世界を見渡してもさまざまです。1970年代、80年代ぐらいまでは、世界どこを見ても、多くの場合、国や地方公共団体が設置・管理し、運営している状態でした。航空業界において、国が株式を100%持っているナショナルフラッグキャリアが徐々に民営化されています。

航空会社間の競争が激しくなっていく中で、空港側もそういう状況に対応する必要があるため、世界的にいろいろな形態が出始めてきたところです。

国や地方公共団体が直接管理するというほかに、例えば、空港ごとに独立行政法人、前の言い方で言いますと、特殊法人が管理運営するということがあります。そもそも成田空港は、新東京国際空港公団が管理運営するというスタイルでスタートしました。このほか、昨今、世界的に見ても、保守管理など一部の業務を指定管理者制度という手法を活用して、民間に委託するやり方が出てきています。それから、国が施設を所有したまま、空港の運営全体を、運営権というものを設定して、民間にそっくり委託してしまうやり方があります。コンセッションと言われておりますけれども、こういうやり方は、委託を受けた運営主体が自分で着陸料を収受して、国に対価を払っていくという形になります。また、国が株式を100%持っているような株式会社にするパターンと、株式の一部または全部を民間に所有してもらった形態があります。これはいわゆる民営化ですが、民営化といっても株の保有の形態によって程度がありますが、現在の成田空港会社は、100%の株式を国が保有する株式会社です。

諸外国の空港民営化の取り組み

イギリスなどは、1960年ごろまでは国、具体的には防衛省が、主要な商用空港を管理していたわけですが、60年代になって、BAAという空港会社をつくりました。BAAが幾つかの空港を一括して管理するというスタイルになりました。それから、80年代以降、株式会社化して、そして、その株を上場し、現在のBAAは、100%、民間の資本になっています。当初は、7つの空港を持っておりましたが、ガトウィックとヒースローは、日本でいうと羽田と成田のような関係になるわけですが、両者の競争を確保するために、ガトウィックを売ることになり、現在ガトウィックは別の株式会社が管理しています。

そういう意味では、民営化はイギリスが一番進んでいるわけですが、フランスの場合には、パリ空港公団がパリ周辺の14の空港を持っておりました。これを2005年に株式会社化して、その後、上場しているわけですが、少なくとも株式の過半は国が持っていま

すので、完全な民間の会社というわけではありません。それから、ほかの国所有の空港につきましても、運営委託を行い、少しずつ民間の知恵を入れるようにしています。

それから、オーストラリアも、80年代の半ばぐらいまでは連邦政府が所有しておりましたが、今では運営委託や完全民営化をしている空港も幾つかありますので、徐々に民営化しています。アメリカは、一番進んでいるのではないかと思われがちですが、意外に、あまり民営化自体は進んでいません。今でも、ニューヨーク、ワシントン、ボストンといった主要な空港につきましても、州や市が出資した公団や公社が所有しているケースが4割ぐらいあります。市政府、郡政府、州政府などが直接管理運営している空港も半分以上あります。そういう意味では、アメリカの場合にはなかなか進んでおりませんが、個別にターミナルビルの運営を民間事業者と委託契約したりしているケースや、パイロットプログラムとして、試験的に幾つかの空港について、もう少し民営化を進めようという試みがなされつつあります。

コンセッションリースの事例として、韓国の仁川の場合には政府が土地を持っており、これを仁川国際空港公社に無償リースするというような形で運営をさせています。我が国では、国が株式を100%、あるいは半分以上持つような空港会社はありますが、さらに民営化を進められないのかという検討が、今、進められているところです。

関空・伊丹の経営統合

その最初の例の1つになると思われるのが関西空港、伊丹空港を経営統合した新関空会社です。関西空港は、初めは伊丹空港を廃港することを前提に、建設されたものです。伊丹空港は、町中であって、昔の飛行機は非常に騒音がうるさかったこともありますし、反対運動もあり、廃港にし、そのかわりに、騒音問題のない海上に空港をつくって、関西の航空需要を受けとめようということで関空がつくられたわけですが、いろいろな経緯がありまして、関空と伊丹は両方使われている状況です。両者を有機的に連携させて使っていくことで関西の航空輸送需要を拡大していきたいという地元の強いご要望もありました。他方で、関西空港は海上を

埋め立ててつくっていますので、非常に巨額の整備費がかかったということがあり、今なお1.3兆円ぐらい長期債務があります。1.3兆円の長期債務を抱えて、空港会社を今後ずっと運営していくということになると、やはり債務の返済が最優先ですから、どうしても新規に必要な投資がなかなかできませんし、従業員の士気も上がらないということがあります。

そこで、関空と伊丹を一体的に運営して、事業価値の増大を図っていくこととしています。土地は新関空会社の子会社である土地保有会社が持っているわけですが、上物の運営権は民間の運営に委ねられないのか、コンセッションを実現できないのかということを考えているのが、関空と伊丹の現在の状況であります。

経営統合前は、伊丹空港では国が滑走路を管理運営し、民間会社がターミナルビルを管理運営しており、これは典型的な国管理空港のスタイルでした。それから、関西空港については、旧関空会社が管理運営しておりました。この会社は、国が3分の2の株式を持っていますが、地元の自治体や経済界も出資して設立された会社で、滑走路やターミナルビルを一体的に管理運営していました。これを、経営統合後には、関空の土地の部分は、長期債務とともに、関空土地保有会社(旧関空会社)に切り離して、別途、関空の滑走路やターミナルビル、伊丹の滑走路を一体的に運営する新関空会社(国が100%出資)ができました。来年になりますと、伊丹の民間のターミナルビル会社も新関空会社の子会社になります。これにより、全体が一体的に運営されるようになります。関空土地保有会社との間では、滑走路等を貸し付けてもらい、地代を払うという関係が成り立っています。新関空会社は今、いろいろな重点プロジェクトをやるようしていますが、手短かに言うと、1つは航空系の収入を増やすというものです。LCC、既存のエアラインとも便を増やしてもらって、旅客のネットワークを拡大し、それから、貨物についても、例えばフェデラルエクスプレスのように拠点をつくってもらうなどして、航空系の収入を増やしましょうというものです。それから、ターミナルビルも魅力のある商業エリアをつくって、あるいは、伊丹の関連用地も有効に活用して、商業系の収入などの非航空系収入も増やしましょうというものです。それから、コ

ストを下げるというものです。例えば、関空と伊丹を一体的に経営することによって仕入れの価格を抑えるなどにより、収入を増やし、コストを下げていく。それから、サービスのレベル、安全のレベル、環境への取り組みなど、いろいろなことを実施していくわけですが、将来は運営ノウハウを国際的に展開し、海外で、そのノウハウを活用したいということも考えているところです。新関空会社は経営指標の目標を立てていまして、これを3年後ぐらいまでに達成したいと言っております。償却前の営業利益が、今は500億円程度ですが、600億円超ぐらいまでに増やしていきたいと言っているところです。

空港ごとの収支状況

それから、国管理空港については、国が管理していますから、これまで企業会計に基づく収支を計算していませんでしたが、最近はできるだけ企業会計に近いような形で収支を試算してみようということで公表しております。簡潔に言いますと、支出は、維持運営のコストに、例えば、誘導路や駐機場などを整備するお金をプラスして、これをコストとしています。収入は、着陸料、航空機燃料税、一般会計からの繰入金などを立てています。そこで、収支を見てみると、羽田は特殊要因で、いつもは黒字ですが、平成22年度に4本目の滑走路ができ、仮設費などを、完成した後に経費に立てなければいけないため、ここから外していますが、いずれにしても、黒字が8空港で赤字が16空港です。

那覇や福岡はお客様も非常に多いので、航空系の収入が多いのですが、1つは、借地の上に飛行場ができているということで、地主に多額の地代を払っており、また、那覇については、沖縄振興を目的に着陸料を大幅に減免しているため、赤字が大きくなっています。なお、新千歳は非常に黒字の多い空港になっています。

この収支を、ターミナルビルや駐車場など、国がやっている以外のビジネスと合算して計算しますと、8つだった黒字の空港が16に増え、赤字の空港が16だったのが8になります。また、赤字の空港も赤字額がかなり縮小した状態になります。今後、空港運営の効率化を考えていくときに、滑走路とターミナルビルなどを一体的に運営することを検討してみようという自

治体がいろいろ出てきています。今、一番熱心なのは、仙台空港を抱える宮城県ですが、そのほかにも、北海道、広島県、愛媛県、熊本県などが比較的真剣にそういうことを考えています。そうすると、例えば、今は、国が滑走路を、民間事業者がターミナルビルを管理運営していますが、管制は全国で運用しなければいけないので別ですが、民間事業者が一体的に滑走路とターミナルビルを管理運営するというのも考えられます。そして、そこに公共施設等運営権制度、つまりコンセッション制度を活用して、例えば、国と運営権を獲得した民間事業者との間で事業契約を結んで、その運営権のもとで、利用者から料金を徴収してビジネスを行うというスタイルを可能にしようということが、今、検討されているところです。

空港経営のありかた

成田空港について、今、一番新しい閣議決定に書かれている文言というのは、「今後、首都圏空港における容量拡充の推移、全国の空港経営の在り方に関する議論を踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべき」というものです。

成田空港の経営状況というのは、実は近年、非常にいい状態になっています。例えば、2012年3月の実績では、営業利益が213億円、2013年3月では営業利益340億円で、経常利益267億円という予想がされています。一方で、長期債務は順調に減少しておりまして、2012年9月時点の数字ですが、5,700億円となっており、おそらく、年度末にはもう少し小さい数字が出ると考えられます。

したがって、これを今後どうしていくのかはよく検討しなければいけないのですが、国管理空港とは違い、成田では滑走路とターミナルビルの運営が別になっておらず、一体的に運営しています。したがって、いろいろ国管理空港で言われたような問題は、必ずしも全部が当てはまらないということになります。他方で、機動的に空港利用者である航空会社や一般のお客様に良質のサービスを提供していくときに、どういう体制がいいのかということとは、やはり今後、真剣に考えていく必要があるのではない

かと思います。

ちなみに、現在の指標で言いますと、新関空会社、発着回数は23.1万回、これは伊丹と関空と合わせてこれだけの数字でありますので。成田は1つの空港で18.7万回ですし、今後、容量が拡大し、新規参入が進んでいくと、この数はもう少し増えていくことになると思います。

それから、旅客数は、成田空港が2,885万人で、既に関空と伊丹を合わせた数2,677万人よりは多いところです。貨物についても首都圏の航空貨物のほとんどを扱っています。それから、売上高も非常に多くなっています。いわゆる償却前の営業利益を、新関空会社の目標では600億円超にするとありましたが、成田では、いわゆるEBITDA（経常利益＋支払利息＋減価償却費）が既に700億円から800億円程度あり、これと長期債務の五千数百億を比較しましても、経営状況としては必ずしも悪くない数字です。

ちなみに、日本の空港の着陸料はよく高いと言われるわけですが、着陸料のほか、航空会社が払う、ほかのいろいろな使用料、それから、旅客が払われる使用料や空港税なども合わせて、典型的なボーイング767-300で計算してみますと、ヒースローやフランクフルトなどは非常に高いのです。それに比べますと、日本はまだ安くなっています。ただ、我が国が競争している空港は、ロンドンやフランクフルトというよりは、むしろ上海、香港、ソウルなどですので、こういうところと比べると、もう少し下げていく努力が必要になります。

ちなみに、これには、先般発表されました成田空港会社の着陸料の引き下げは入れておりませんので、もう少し低くなるかと思えます。ただ、これも為替の影響というのもあります。これは普通の為替レートで計算していますが、購入力平価で計算してみると、さらにもう少し日本の空港の利用料金は安くなります。いずれにしても、空港間の競争も国際的に非常に激しくなっていますので、そういう意味では、もう少し下げていくというときに何が必要なのかを、これから我々も真剣に考えていかないといけない。これは今後の最大の課題の1つであります。

最後までご清聴いただきありがとうございます。

第1回成田空港力検定 開催

1月26日(土)、振興協会では「第1回成田空港力検定」を空港内のホテルで開催しました。

昨年10月10日(水)より申込開始をすると2日間で定員に達し、大変好評をいただいたこの検定。

当日は、北海道や愛知県・岐阜県から来られた方や、10歳の男の子など99名が参加。

検定後には、希望者を対象に実施した空港周辺バスツアー(さくらの山・航空科学博物館)を実施し66名が参加。さくらの山で見る航空機の迫力に歓声が上がリ、博物館ではガイドの説明を熱心に聞き入る方が多く見られました。

<採点結果>

出題数:全70問

平均正解数:45.8問(正解率66%)

最高正解数:63問(正解率90%)

ゴールド(63問・正解率90%以上):1名

シルバー(56問・正解率80%以上):7名

ブロンズ(49問・正解率70%以上):31名



会場の様子



見学会参加者と記念撮影

国内旅行満足度 No1は沖縄

観光庁の調査によると、昨年1月から6月の半年間に国内旅行をした人が訪れた場所で最も満足度が高かったのは沖縄だったことがわかりました。満足度は96.2%。2位は北海道で92%、3位は近畿という結果でした。沖縄といえば9割の人が思い浮かべるのが「きれいな海」。続いて「泡盛」、「琉球料理」など。沖縄のビーチリゾートへのあこがれや、身近に異文化体験に触れることができるところが沖縄の満足度を押し上げました。

一方、再訪したいかという質問に対しては沖縄は下位となっています。距離の遠さ、費用の高さが敬

遠されているようです。ただし、成田、関空からもLCCが沖縄に飛んでおり、沖縄の再訪意欲も高まるものと思われます。

年齢別の満足度では20代、30代の満足度が高く、「大変満足」の割合が最も高いのは10代で31%、最も低いのは50、60代で13%という結果でした。性別で見ると女性のほうが男性よりも満足度が高い傾向にあります。

	北海道	東北	関東	北陸信越	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
大変満足	20.2	18	21.5	16	14.2	21.3	13.4	10.5	18.3	29.5
満足	49.2	50	45.6	46.8	50.3	47.1	51.4	56	48.5	48.1
やや満足	22.6	21.9	23.9	26.3	26.7	22.8	24.1	24.6	24.1	18.6
どちらでもない	5.4	6.7	5.9	7.8	6.6	6.4	7.1	5.2	6.3	1.6
不満	2.7	3.4	3.2	3.2	2.3	2.4	3.9	3.7	2.8	2.3

※調査対象:日本全国に居住する日本国民12,500人への無作為調査

語学教室生徒募集中

振興協会では、空港スタッフを対象とした語学教室を開講しており、現在、英会話教室の受講生を募集しています。授業を見学していただくこともできますので、ぜひお問い合わせください。

◆英会話教室◆1期15日(第3期/12~3月)

受講料:1期2万円(税込)※テキスト代別

(初級クラス) 火曜日 18時00分~18時55分

水曜日 18時00分~18時55分

各クラスは1年を通し開講しており、中途入会の場合、受講料は日割りでいただきます。

【お問い合わせ】

(財)成田国際空港振興協会公益推進部

0476-34-6333

航空科学博物館のイベント

飛行機工作教室

日時 2月9日(土)~11日(月)

場所 館内1F多目的ホール

費用 入館料のみ

申込方法 当日、開館と同時に受付にて小学生以上先着40名様に整理券を配布

します

内容 インストラクターが、上手に飛ばすコツや飛ばし方を説明します。

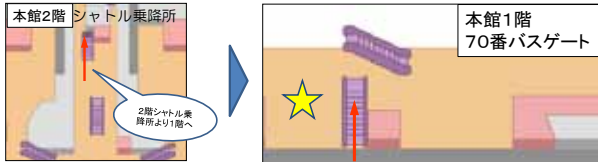
【お問い合わせ】

航空科学博物館 0479-78-0557

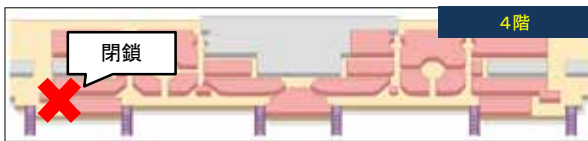
TOPICS

スタッフ休憩スペース 制限エリア内にニューオープン

1月26日(土)、第2PTB制限エリア本館1階70番バスゲート内に新たにスタッフ休憩スペースがオープンしました。これまで多くの従業員から「制限エリア内で、休憩できる場所が少ない。」との声を受け設置されたものです。



NAAでは休憩場所の見直しを行い、昨年11月に2PTB3階に休憩所を設置、隣接している第2PTB4階北側の休憩スペースは1月25日(金)に閉鎖となりました。これで2PTB休憩スペースは一般エリア6箇所、制限エリア2箇所となりました。



レンタル携帯店舗 第1PTBにオープン

1月21日、第1PTB北ウイングの到着・出発階に携帯電話レンタル「エクコムグローバル」がオープンしました。営業時間は7:30～21:00まで。事前予約無しの即日レンタル、返却時の即時清算が可能です。海外用の携帯電話をはじめ、スマートフォン、タブレット端末、パソコンが利用できる海外用WiFiルーター「GLOBAL DATA」のレンタルができます。「GLOBAL DATA」は世界175カ国に対応しています。

CS Award 2012 Winter 受賞者決定

成田空港CS協議会事務局は「CS Award 2012 Winter」の受賞者を発表しました。

受賞者には、成田空港CS協議会会長(NAA CS推進室長)が各職場を訪問、表彰状の授与と記念品の贈呈が行われます。

今回は4社9名の受賞。社名と受賞者は下記の方々です。

【受賞者】

- 真尾 有香 さん (株)ANA エアサービス東京
- 藤田 瞳 さん (株)ANA エアサービス東京
- 小口 砂織 さん、新海 まい子 さん (株)JAL スカイ
- 齋藤 楓 さん、栗原 かおり さん
- 平山 純一 さん、山本 章司 さん 成田空港警備(株)
- シグチ リカルド さん 三栄メンテナンス(株)

尾 翼

成功に終わった成田空港力検定(略して「そらけん」)。
この検定を企画した当初は、何人の方が参加していただけたか不安でしたが、当日は99人の方に参加していただき、沢山の方が成田空港に興味を持っていただいている事が分かり、嬉しく有りがたく思いました。
苦労したのが問題の作成でした。成田空港の歴史、機能、乗り入れ航空会社、渡航関係、空港周辺の観光など多岐にわたる問題を担当者全員が部門ごとに分けて作成しました。
ただ、やみくもに問題を作るのではなく、マニアックな専門的問題や一般の方でも解る様な問題等を織り交ぜながら、難し過ぎず優し過ぎず問題の難易度を調整しながらの作成でした。
次に、どのように行なわれているのか参考のため幾つかの検定を受験。どの検定も受験会場へ行って受験するだけが大半でした。そこで、「そらけん」は「そらけん」の色を出そう!せっかく成田空港まで来てくれていられるから成田空港を見て楽しんでもらうのと、希望者を募り検定後、見学バスツアーを用意しました。66人の方がツアーに参加いただき、参加者の中には、検定よりもこのツアーの方が興味があり参加した方もいたほどでした。
ツアー中、参加者の方に「次回の検定は、もっと暖かい時期に実施した方が良いですかね?」と伺ったところ、「私が住んでいる北海道に比べれば成田は全然暖かいですよ」と切り替えられました。遠方からの参加に感謝感激です。
次回の検定はもっと多くの方に参加していただける様、企画を練り、問題も難しくしようかな?でも、あまり難しくすると参加してくれないかな...???

(Y・K)



財団法人 成田国際空港振興協会
NARITA INTERNATIONAL AIRPORT PROMOTION FOUNDATION