

成田空港の役割と今後のビジョン

夏目誠氏 成田国際空港代表取締役社長

日本と海外を結ぶ首都圏の空の玄関口、成田空港。旅行業関係者なら、これまでたどった歴史や現状はもちろん、現在の課題や長期的プランも把握しておきたいところだ。夏目誠社長が成田空港のこれまでと今後について語った。

成田空港は内陸空港です。1966年に新空港の閣議決定がなされましたが、反対運動が激しく、空港闘争という悲劇を生んだことは周知のとおりです。78年にA滑走路と第1旅客ターミナルビルをもって開港し、その後も反対派の動きがあるなか、92年に第2旅客ターミナルビル、2002年にB滑走路が供用しました。直近では15年にローコストキャリア(LCC)が発着する第3旅客ターミナルビルが750万人に対応できる施設としてオープンしましたが、17年度に年間利用者が764万人に達し、短期と中期の2段階で容量拡大を進めています。

18年5月に40周年を迎えた成田空港は、地域の皆さまと話し合い、理解を得ながら長い年月を歩んできました。旅客数や発着回数などの航空取扱量がおおむね順調に成長していくなか、ターニングポイントになったのが年間発着枠30万回の地元合意がなされた10年です。年間発着枠が空港の基本能力を示す数と考えると、成田空港の歴史の中でやっとここまで来たという感慨深い年だったといえるでしょう。同時に、羽田空港が再国際化し、首都圏における国際線の独占にあぐらをかいてはられないという危機感を抱いた年でもあります。

12年の本邦LCC元年以降、インバウンドの高まりとともに航空取扱量も大きく飛躍。旅客比率は16年度に初めて外国人が日本人を上回り、以降はその状態が続いています。18年度の旅客数は4318万人で4年連続、発着回数は25.7万回で7年連続最高値を更新しています。

私が社長に就任した12年以降で印象的な出来事は、13年のオープンスカイ導入と運用時間の弾力化、

そして15年の空港入場へのノンストップゲート化です。現在オープンスカイの合意国は29カ国3地域(19年5月)、合意率は76.7%(18年)に達しています。しかし、アジアの主要空港は、北京、上海、仁川、香港、チャンギ、羽田のいずれも24時間運用で、その大半が大規模な拡張プロジェクトを進めています。路線獲得の競争は今後もますます激化していくと見て間違いのないでしょう。

取り巻く状況が変化

今後20年間で世界の航空需要は年間4.5%の伸びが見込まれ、なかでもアジア太平洋は5.3%の伸びが予測されています。1人当たりのGDPがある一定数を超えると出国者数が増えるというデータがあり、経済が60年代の日本の水準にあるインドやカンボジア、ベトナムなどからの出国者もこれから拡大するでしょう。24時間ではないハンディがある成田空港ですが、こうした旅客流動を取り込むチャンスは大いにあると思っています。

また、世界で急成長しているLCCも多くの地域でシェアが3~5割を占めるなか、北東アジアははまだ1割強という状況。こちらも見方を変えれば伸びしろがあると捉えることができ、成田空港で現在の約3割というシェアをまだ伸ばせると考えています。

成田空港は現在、日本と世界を結ぶ表玄関として豊富なネットワークを誇っています。特に国際線は海外41カ国3地域の119都市と結ばれ、他の国内空港と比較しても圧倒的なネットワークを有しています。とりわけアジアと北米の結接点の役割を担っ

ていますが、中国へのネットワークは不十分で、ここが課題の一つといえるでしょう。またLCCの台頭により国内線も充実してきました。22都市23路線のうち17路線がLCCで、旅客数も年間約750万人で国内6位（17年度）となっています。

近年、成田空港が大きく変わったことの一つに収入構造の変化も挙げられます。空港の基本収入は着陸料で、機材の重さによって決まりますが、近年の機材の小型化で収入が落ちてきました。これを補完するために行ってきたのがリテール事業の強化です。現在、3つのターミナルに飲食、物販、免税店を合わせて300以上の店舗が入っており、成田空港は今や巨大なショッピングセンターになりました。旅客のニーズやトレンドに合わせて魅力的な商業空間を創出してきたことで、売上高も順調に伸びています。

発着50万回の国際空港へ

日本政府は20年に訪日外国人旅行者4000万人、訪日外国人消費額8兆円を掲げています。4000万人が訪れるということは往復で8000万人を運ぶということで、40万回の発着が必要です（1機当たり200人と想定）。20年までに年間発着枠を羽田空港は3.9万回、成田空港は4万回増やします。合計7.9万回増加することで首都圏空港の発着回数を年間82.6万回とし、アジアの主要空港と比べて遜色ないレベルに引き上げます。しかし、ロンドンやニューヨークの空港が100万回レベルであることを考えると、目標はまだ先にあるといえるでしょう。

そのためには旅客の流れをスムーズにする努力も必要で、成田空港では待ち時間短縮や混雑緩和のためファストトラベルを推進中です。20年度前半までに自動手荷物預け機の導入や保安検査の高度化・スムーズ化などを行います。20年夏頃までの取り組みとしては、顔認証で本人確認と搭乗便確認をし、出国審査を除き搭乗ゲートまでウオークスルーで通過できる次世代ファストトラベル「OneID」の導入を進めます。まずは日本航空と全日空という限られた航空会社からのスタートとなりますが、こうした取り組みにより、21年度は出発時のセルフチェックイン7分以内、有人チェックイン20分以内、保



Profile

なつめ・まこと ●千葉県出身。1971年日本国有鉄道入社。87年東日本旅客鉄道総務部総務課長に就任。以降、人事部人事課長、総合企画本部投資計画部長、取締役総合企画本部経営管理部長、常務取締役総合企画本部副本部長、代表取締役副社長事業創造本部長を経て、2005年東日本キョースク代表取締役社長、07年JR東日本リテールネット代表取締役社長（社名変更）に就任。12年から19年6月まで現職。

安検査10分以内、到着時の入国審査待ち時間20分以内を目指しています。

一つお伝えしておきたいのは、成田空港がいまだに遠くて高くて不便とされている点です。立地を変えることはできませんが、スカイライナーや成田エクスプレスでより近く、低価格高速バスでより安く、便利になっていることをぜひ知っていただきたいと思います。

成田空港の長期的な目標は発着回数50万回です。現行の26万回から50万回へ、旅客数は4300万人から7500万人へ、LCCの割合は3割から5割へ飛躍するイメージです。これから第4旅客ターミナルビルという話も出てくるでしょう。またそうなればこの巨大な空港で働く従業員も7万人規模になります。しかし日本は人手不足の問題もあり、AI（人工知能）やロボットなどで補っていくことになるでしょう。

現在、騒音問題は別として、地元住民に大きな反対の動きはありません。地域の皆さまとはこれからも話し合い、しっかりと環境対策を行いながら、地域とともに発展していく国際空港でありたいと考えています。

（例会は6月7日に実施）