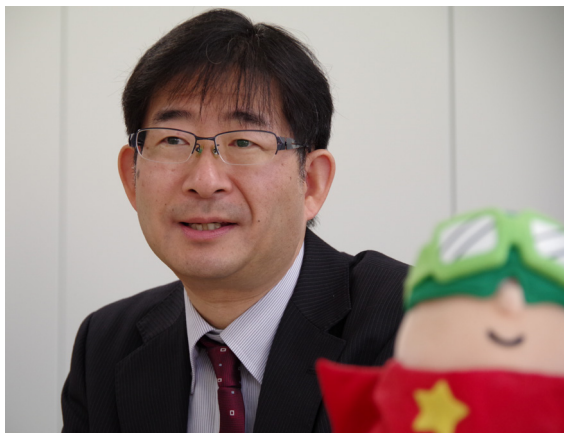


キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

成田国際空港、機能強化で羽田と合わせて“100 万回”目指す

成田国際空港は、総額 200 億円程度の社債発行を 2 月下旬以降に予定している。2020 年の訪日外国人 4000 万人の目標実現に向けて機能強化を図るため、安定的な資金調達は発行体にとって重要な課題。100 件余りの IR 実施などで社債発行に備えている。起債方針や財務内容について、財務部門財務部の佐藤育哉 IR 室長と大杉圭マネージャー、古川靖士主席に話を聞いた。



成田国際空港
財務部門財務部 IR 室長
佐藤 育哉 氏

〈右はイメージキャラクターのクウタン〉



管制塔北側より
(成田国際空港会社 提供)



財務部門財務部 マネージャー
大杉 圭 氏



財務部門財務部 主席
古川 靖士 氏

■“未完の空港”

--成田空港の成り立ちについて

戦後、増加していくであろう航空需要に対し、羽田空港のみでは処理し切れないと判断して、新たな基幹空港を設けるため、政府の特殊法人である空港公団という形で発足した。羽田空港は海上へのさらなる拡張が難しく、ほかに建設地を探そうということになり、霞ヶ浦や木更津沖のほか、現在の成田空港周辺が候補に挙がった。一度は富里エリアに内定したが、ここで大反対運動が起きた。養蚕に力を入れていた地域で、戦後、これから復興というタイミングで「今までやってきたことは何だったのか」という住民感情があった。

そこで次の候補地を三里塚、今の成田空港の場所へと変更。ここは宮内庁の土地である御料牧場が多く、これを移転すれば何とかなると踏んだ。御料牧場の土地を広く使うことによって民有地の買収を極力抑え、空港建設が可能になると見通した。ただ、富里での反対を受けて、三里塚でも反対運動が巻き起こり、学生運動や極左までもが入り込んだ。こうした影響で、現在の成田空港は、当初計画した滑走路が完成しているにも関わらず、空港施設内に未買収地が残っており、今でも未完の空港と言われている。

成田国際空港 概要



当時、国際空港は一部の利用者に限られるとの捉え方で、全額を国費で負担するのではなく、料金を徴収して負債を返していく高速道路のような公団形式を採用した。当時の道路公団のように全国の空港を束ねる空港公団にする考えもあったが、反対運動が激しく、成田空港に特化した。

小泉政権時代に「民間でできることは民間で行う」という方針になり、安定した運用が続いていた成田空港は、政府が丸抱えする必要はないと判断され、株式会社に衣替えして将来的に完全民営化の道を探ることとなった。2004年4月1日に政府100%出資の株式会社として、成田空港会社が誕生。役員はJR東日本や国土交通省、千葉県など、民間と国、地方自治体から幅広く招いて、会社のガバナンス体制を築いている。

■国の規制と後押し

根拠法に基づいた成り立ちのため、様々な場面で国の認可が必要とされていることが特徴。滑走路や航空保安施設等の設置及び管理は国が定める基本計画に適合しなければならない。また、事業計画も国の認可を受けないと実行できない。資金調達については社債発行を含めて、その都度国の認可がないと行えない。空港施設は国の重要なインフラであり、財産の処分についても厳しく定められていて、3億円以上には認可がいる。3億円以上というとはほぼ全てが対象。譲渡や担保供出も認可を受ける対象だが、基本的に下りない方針になっている。配当を行う（利益処分）場合も国の認可が必要で、株主総会での決議も大臣認可がないと効力が発生しない。社長人事も同様だ。

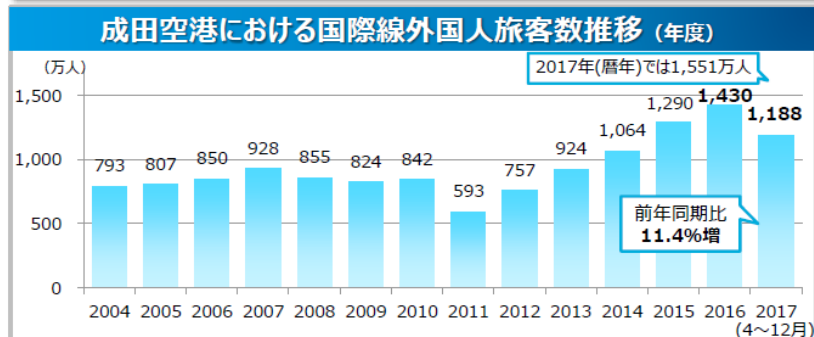
国の規制が強い一方で、後押しもあり、民営化の際に出資金に加えて1500億円の資金提供を受けている。これに対しては毎年度111億円ずつ返済を続けており、この3月に完済する。有事に備えて追加で出資できる規定も設けられている。民営化後の2年間は政府保証債と財投機関債を発行したが、実は法律上では、予算要求をして認められれば、現在でも政保債が出せるうえに、財投機関債へと返り咲くこともできる。ただ、完全民営化を目指している以上、一般担保付の普通社債に特化して、市場と対話している。

訪日外国人の足元の動向

- 日本全国の訪日外国人旅行者数は、航空路線の新規就航・増便や継続的な訪日旅行プロモーションの効果等により引き続き増加しており、過去最高であった2016年度を上回って好調に推移
- 成田空港における国際線外国人旅客数も旺盛な訪日需要を背景に航空路線の拡充等もあり好調に推移

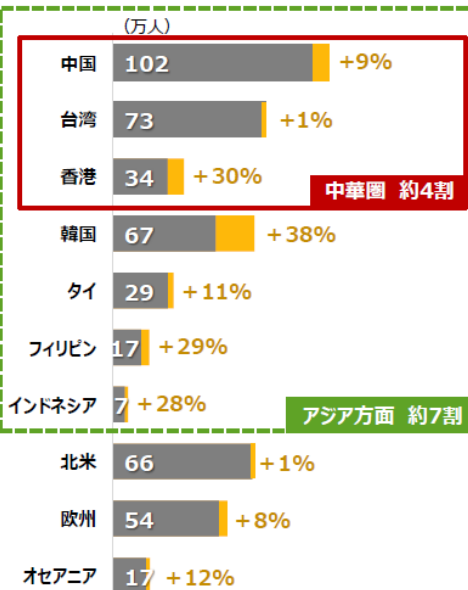


【政府目標】訪日外国人旅行者数
2020年：4,000万人、2030年：6,000万人 を目指す



成田空港における外国人入国者数と前年同期比

2017年4月～11月



出典：法務省出入国管理統計より集計

■リテール事業で800億円

空港施設と土地をまるごと所有しているため、空港のオペレーションからビルの運営まで全て自前で行っている。航空会社から得る空港使用料や旅客からの施設使用料、空港内の給油施設の使用料など、空港運営事業が柱。免税品の販売や飲食店の運営を行うリテール事業の売り上げも大きい。民営化を受けて積極的に直営店舗の展開に乗り出し、2016年度は800億円近い収益を上げた。空港施設全体では1200億円程度の収益があり、このうち半分はテナントが稼いでおり、その約2割が賃料として収められている。外国人観光客による買い物ブームで、リテール事業は稼ぎ頭。さらに、貨物上屋や駐車場の利用に対する施設貸付事業、成田スカイアクセス線の線路使用料など鉄道事業による収益が加わる。

--成田空港を取り巻く環境について

政府が観光立国政策を立ち上げ、外国人観光客の受け入れ態勢を整えたほか、ビザの緩和や海外での訪日旅行プロモーションの成果などによって、日本を訪れる外国人旅行者数は、過去最高だった2016年度の2482万人を上回るペースで推移しており、2017年4～12月は2215万人（前年同期比21.1%増）に上る。成田空港における国際線外国人旅客数は2016年度の

1430 万人に対して、2017 年 4～12 月は 1188 万人となっている。2017 年 4～12 月の航空機発着回数は 19.1 万回と、前年同期比 3.2%増で、航空旅客数は同 3.6%増の 3066 万人と、右肩上がりに伸びている。給油量は同 97.9%と減少しているが、これは航空機の小型化に伴うもの。

2015 年度は中国人観光客による“爆買い”で盛り上がったが、中国の関税の引き上げや空港での検査強化によって 2016 年度には沈静化。購買客単価も 2015 年度を 100 とすると、2016 年度上期は 85 まで低下した。これを受けて、SNS を使ったキャンペーンや中国人観光客に人気のある商品への入れ替え、売り場面積の拡大などに乗り出した。この成果が実って 2017 年度上期は 97、第 3 四半期では 102 と上回った。空港内店舗売上高は、2017 年度第 3 四半期では飲食店と物販店が前年同期比 108%に伸び、免税店は 134%にもなった。豊富な空港路線ネットワークも強みで、海外 111 都市、国内 18 都市、合計 129 都市を繋ぐ。

2017 年度通期の航空取扱量の見通しは、発着回数が 25.3 万回、航空旅客数が 4013 万人と、当初の計画だった 25.6 万回、4060 万人から下方修正している。2016 年度実績は、それぞれ 24.6 万回、3962 万人だった。インバウンドが活況であり、外国人旅客が増加している。貨物は、半導体など高価な製品の需要が高まっていることで取り扱いが増えている。

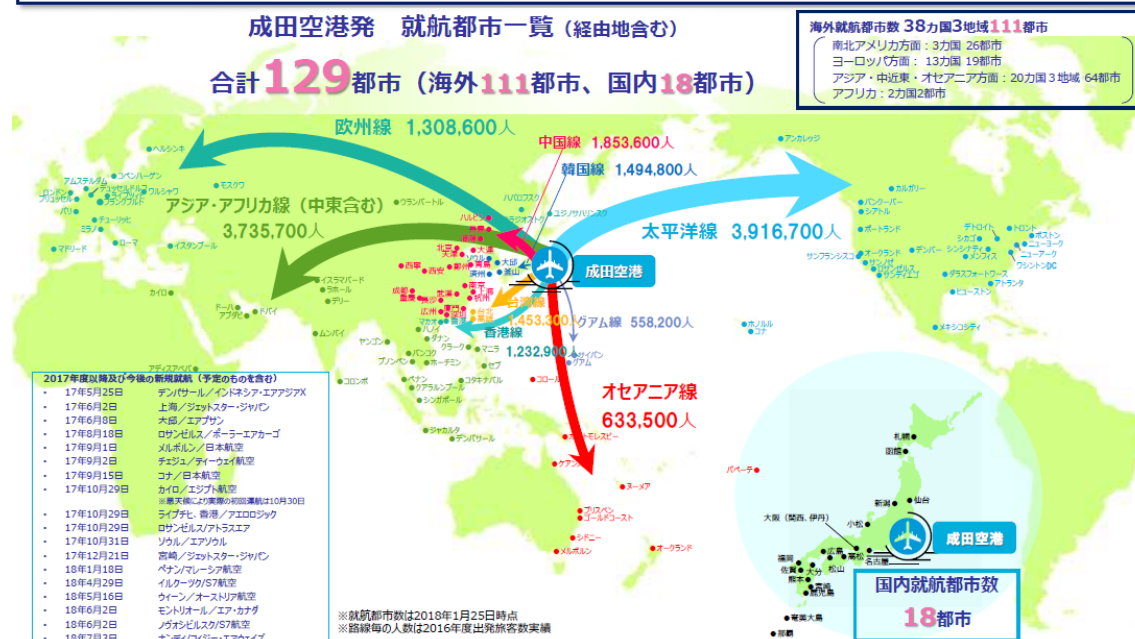
取扱量が増えるのに連動して決算も好調。営業収益はインバウンド効果でリテール事業の伸びが貢献し、2017 年度通期連結予想は前年同期比 96 億円増。営業利益は同 6 億円減となっているものの、これは直営店舗の売り上げ増に伴う商品仕入れ費用の増加のほか、2017 年度に導入した成田空港マーケティングインセンティブの費用が計上されているため。インセンティブ施策は今後の旅客数・貨物量、リテール売上の伸びに効いてくる。

ボーイング社や IATA（国際航空運送協会）などが算出した 2017 年から 2036 年のアジア・太平洋の航空需要予測の年平均伸び率は 4.7～5.7%。アジア・太平洋からのインバウンドが活況なことが示している通り、この地域からの旅客の伸びが見込まれ、成田空港はこうした旺盛なアジアの需要を取り込んでいくという観点から事業戦略を立てている。

アジアの旅客増加に合わせて、東アジアを中心に北京第 2 空港(中国)、仁川空港(韓国)などが施設整備を計画している。拡張されると成田のライバルになるのではと危惧されるが、アジアの空港容量はひっ迫しており、需要があっても発着できない状況が続いている。アジアの主要空港が整備されることで、日本に来る需要も上手く取り込んで新しい路線を開設できるという、シナジー効果が考えられる。

豊富なネットワーク

- 成田空港は日本と世界を結ぶ表玄関。東京という世界有数の経済都市を後背地に持ち、世界111都市と結ばれている豊富なネットワークが強み
- 特に、アジアと北米の結節点として重要な役割を果たしている

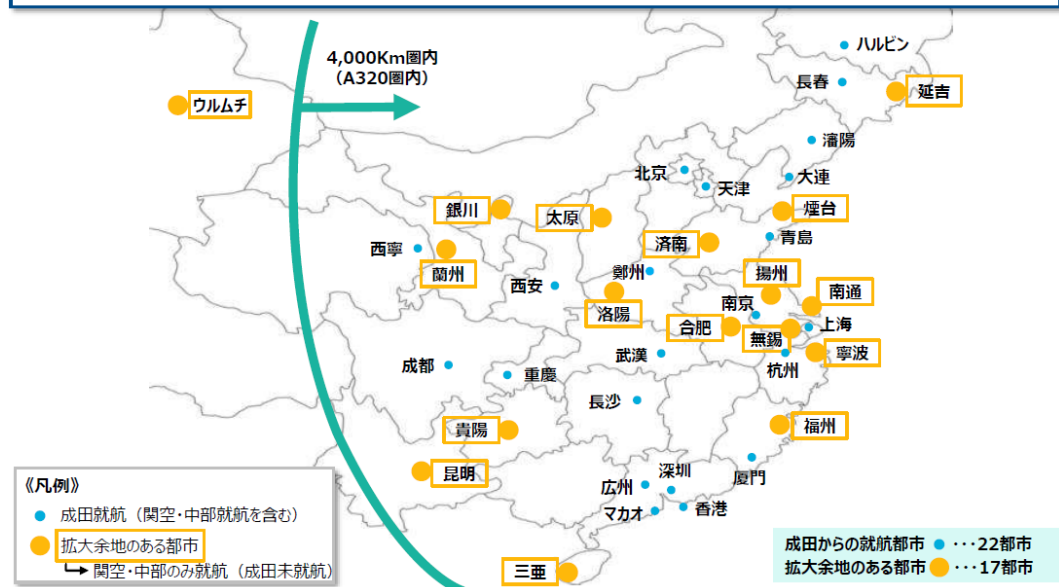


■北米路線が充実

成田は空港ネットワークが豊かで特に北米路線が充実している。就航都市数も多く、ニューヨークやロサンゼルスだけでなく、ボストンやサンディエゴといった第2、第3の都市にもアクセスがある。成田空港を利用すればアメリカの都市へのアクセスがスムーズであることを浸透させたい。LCCの就航などでアジア地域の4000キロ圏内の需要を取り込むとともに、こうした都市から北米への結節点であることをアピールし、乗り継ぎ需要を取り込んでいきたい。

ネットワークの拡大余地（中国）

- 中国には、関空・中部から就航しているものの、成田から就航していない内陸部の都市が多く存在
- 特にLCCの就航が期待できる4,000km圏内に大都市が存在
- 成田空港として、大幅な需要拡大が見込まれる中国市場の成長を取り込むためにも、積極的に路線誘致を進めていく



今後も増加が予想される旺盛な首都圏の航空需要に対応するには、成田と羽田がそれぞれの強みを発揮し、お互いを補完することが重要になってくる。成田はグローバルハブ、国際線と国際線とをつなぐ「国際ハブ」、対して羽田は国際線と国内線とを結ぶ「国内ハブ」という機能を、それぞれが分担しながら、首都圏空港として一体となって成長していく必要がある。これらを「デュアルハブ」と位置付ける国内航空会社も存在し、機能分担に着目しながら自社のネットワークを広げていくという、彼らの戦略にも合致している。

施設の整備といった面でも全体の処理能力を上げていくことに取り組んでいく。その一つが着陸した後に滑走路から駐機場へと繋ぐ高速離脱誘導路の整備で、航空機の滑走路占有時間の短縮を図る。発着枠に余裕のある時間帯を活用しての航空ネットワークのさらなる拡充を図るために、マーケティング活動も強化していく。

--航空路線網の拡大に向けた取り組みについて

ネットワークの拡充余地があるのが中国や東南アジア。中国へは現在 22 都市に就航しているが、LCC の就航が期待できる 4000 キロ圏内に存在する 17 都市に拡大余地があり、路線誘致を進めている。中国や東南アジアの都市は北米へのアクセス手段が乏しく、成田をハブにしてもらう戦略につなげていきたい。

路線誘致や需要喚起のために始めたのが成田ハブ化促進インセンティブ制度（2015 年 4 月～）と成田空港マーケティングインセンティブ制度（2017 年 4 月～）。前者は成田空港に初めて乗り入れる航空会社や新規に開設する路線に対して、着陸料を 1 年間 50%割引きするもの。これを有効的に活用してもらった一例がエチオピア航空によるアディスアベバ線の新規就航で、航空会社・路線ともに新規参入であったため、1 年間無料としている。こうした取り組みの結果、2017 年度上期までに 54 路線の増便となった。

■ファストトラベルの推進、理想は 10 分

国内線ではスマートフォンでチェックインができ、預ける荷物が無い場合は、チェックインカウンターに寄らずに保安検査を受けて、そのまま搭乗できるなど、簡略化の流れが進んでいる。一方で、国際線はパスポートのチェックなどが必要なうえに、手荷物が多い利用客が多い。チェックインカウンターに搭乗の 2～3 時間前に集合する必要があったり、カウンターが開くまでに列をなして長時間待ったりするケースがある。こうした待ち時間を省くために、自動手荷物預け機の導入を進め、現在は第 1 ターミナルの北ウイングのみで採用しているが、順次導入していく予定。また、国際線は保安検査が厳しく、これも長い待ち時間を生み出しているため、（持ち込み荷物を載せる）レーンを長くすることで、コートを脱ぐなどの準備を事前に済ませてもらえる工夫を行っている。同時に何人もが準備できるので、人の流れが速くなる。2020 年開催の東京オリンピック・パラリンピック前までに整備を進める必要がある。

理想は 10 分で出国審査を終えて、制限エリアに移動してもらうこと。時間に余裕ができた分、ゆっくりと買い物や食事をしてもらう。ファストトラベルは、業務の効率化とターミナルビルでの消費を促すことへとつながっていく。これが実現すれば、チェックイン周りに割いていたスペースを出国審査後のエリアに振り向け、ターミナルビル内の店舗も増やすことができる。

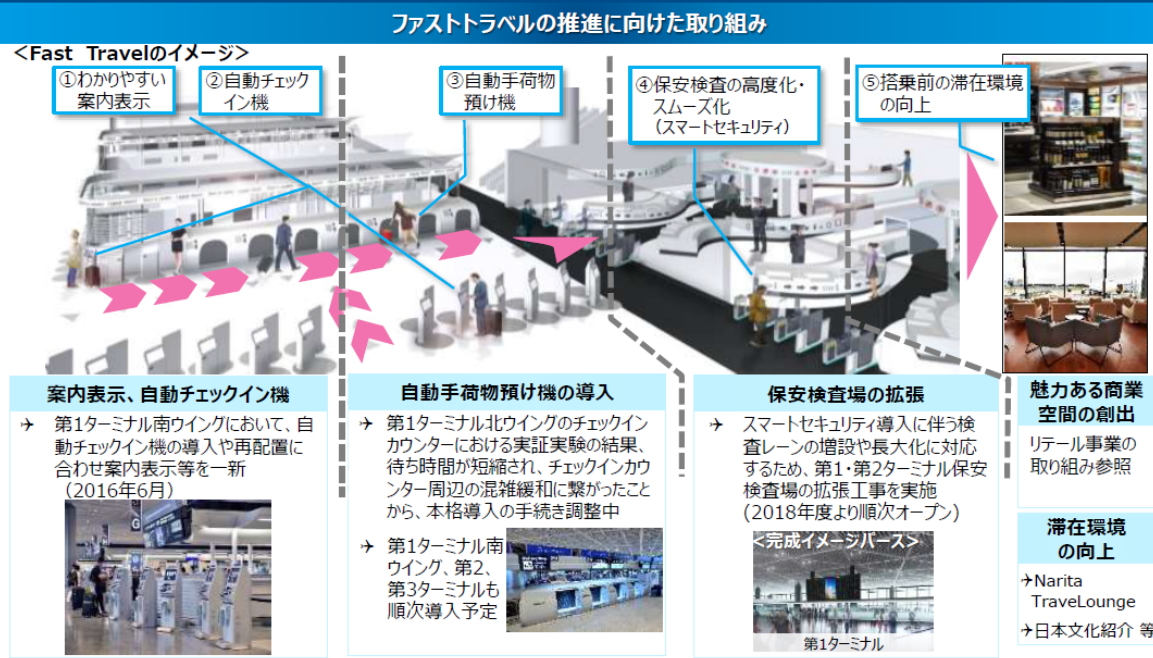
乗り継ぎ処理能力の向上も課題の一つ。同じアライアンス等に参加しているフルサービスキャリア同士の乗り継ぎであれば、預入手荷物を最終目的地まで通して搬送が可能となっているが、LCC 間では難しいため、空港でのサポートが必要になる。乗り継ぎまでの時間を快適に過ごしてもらうために、出国審査後エリアのラウンジを充実させたり、空港での滞在時間が長い旅客向けには、成田山新勝寺近辺のツアーを一昨年から用意したり、工夫している。

第 2 ターミナルビルは完成から 25 年が経過しており、東京オリンピック・パラリンピックに向けて改装を行っていく。ユニバーサルデザイン化への取り組みとして、TOKYO2020 アクセシビリティ・ガイドラインへの対応を進めている。スロープの傾斜を緩めたりエレベーターを拡張したりといったもの。また、空港ビルのうち、出入国審査エリアは国の財産であるため、国にも予算を組んでもらった。

LCC は着実に増加しており、国内線は 18 路線にまで拡大。2017 年度における発着回数のシェアは 30%が目標だったが、既にこれを超えて定着している。東南アジアからの就航が旺盛で、今後も需要を担う見通し。2015 年 4 月にオープンした第 3 ターミナルは当初開設の計画が無かったが、LCC の急成長を受けて貨物施設の建物があった場所を半分空けてもらって作った。旅客取扱能力は年間で 750 万人だが、2017 年度上期実績は 392 万人と、半期分の処理能力を既に超えている。混雑の解消のため、今後は到着ロビー（1 階）を増築して、出発ロビーと分離する計画を立てている。

ファストトラベルの推進

- ファストトラベル は、お客さまにとっては「手続きにかかる待ち時間の短縮」、航空会社にとっては「業務の効率化」や「定時運航率の向上」、空港にとっては「取扱処理能力の向上」や「ターミナル内の混雑緩和」、「リテール売上の向上」等に繋がる



--リテール事業の強化について

ファストトラベルの推進に合わせて制限エリア内の店舗を新規に 2400 平方メートルほど増やしていきたい。百貨店を除いた国内ショッピングセンターの売上高ランキング（2016 年度、織研新聞）をみると、成田空港は 1000 億円超とトップ。次いで御殿場プレミアム・アウトレット、ラゾーナ川崎プラザとなっている。第 2～3 位にかなり水をあけており、ターミナルビル内の一角だけでこの規模の売上を得ているのは非常に効率的。

観光立国推進のなか、制度として設置が認められた到着免税店を、税関前の到着エリアに 2017 年 9 月にオープンした。日本の国際空港では初めてで、取り扱いには酒類とたばこ（外国製品のみ）。店舗面積は小さく、到着時は「早く帰宅したい」という気持ちが強いためそれほど大きな売り上げは期待していなかったが、予想に反して好調に推移している。特にたばこの売り上げが大きい。このほかにも、例えば「東京バナナ」などの人気商品は臨時店舗や対応するレジを増やして、販売の機会ロスを減らしている。ビジター・サービスセンターの新設やトイレのリニューアル、ロボット導入の実証実験など、サービス品質の向上にも取り組んでいる。

■東京オリンピック・パラリンピックに向けて

中期経営計画では 2016～2018 年度を「アジア主要空港に対する成田空港の競争力を高め、更なる飛躍に向けた準備を着実に進めるとともに、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を安全・円滑に迎えるための準備を徹底する期間」と位置付ける。

航空取扱量目標は、貨物が 2018 年度までに 210 万トンという目標に対して 2016 年度で 214 万トンを達成したうえ、2017 年度は 230 万トンに伸びて、既にクリア。航空機発着回数と航空旅客数については、2018 年度の目標が発着回数 27 万回、旅客数 4300 万人。2017 年度見通しでは国内線の分はほぼ見渡せているので、国際線が目標まであと一頑張りというところ。

更なるリテール事業の強化

- 国内空港初となる到着時免税店のオープンや第1ターミナル出国手続き後エリアの整備等、魅力ある商業空間の創出を通じて更なるリテール事業の強化を図る
- また、外国人旅客の取り込みや旅行目的の変化（モノ→コト）に対応するアニメツーリズムの展開にも取り組む

新規店舗スペースの創出

- 第1ターミナル出国手続き後エリアにおいて、利用可能なスペースや空き区画等を活用し、新規店舗スペースを創出。
- 増床面積：約2,400㎡（同エリアの店舗面積は33%増）
- 新規店舗数：17店舗
（飲食店5店舗、物販店6店舗、免税店6店舗）
- オープン時期：2017年12月より2018年7月までに順次オープン
（現在、物販店2店舗、免税店1店舗の3店舗がオープン）



アニメツーリズムの展開

- 2017年8月26日アニメツーリズム協会より「アニメ聖地88」（2018年版）が発表され、成田空港がアニメツーリズムのスタート地点となるアニメ聖地巡礼の「ゼロ番札所」として正式に決定

ショッピングセンター売上高ランキング（2016年度）

第1位	成田国際空港 第1・第2・第3旅客ターミナルビル
第2位	御殿場プレミアム・アウトレット
第3位	ラゾーナ川崎プラザ
第4位	ららぽーとTOKYO-BAY
第5位	ルカ大阪

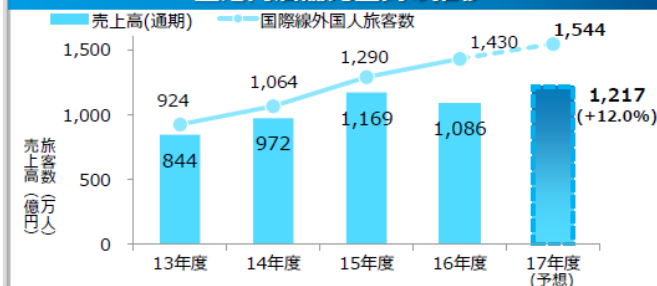
出典：織研新聞

到着時免税店のオープン

- 2017年9月以降、第1～3ターミナルに計5店舗がオープン
- 面積：各約50～100㎡
- 取扱商品：酒類・たばこ（外国製品のみ）
- オープン後の販売状況：
 - ✓ 日本人のお客様が多くご利用
 - ✓ 特に加熱式たばこに人気が集中



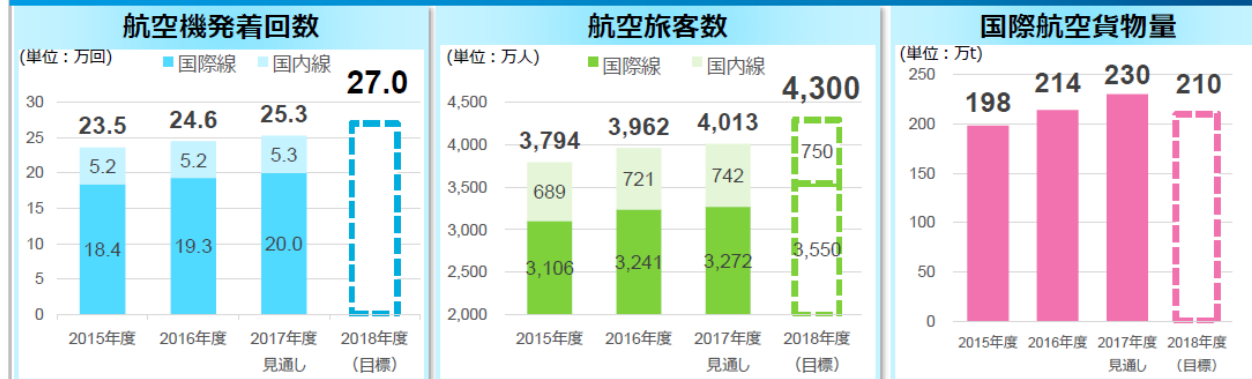
空港内店舗売上高の推移



中期経営計画とその進捗状況（数値目標）

- 2016～18年度を「アジア主要空港に対する成田空港の競争力を高め、更なる飛躍に向けた準備を着実に進めるとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を安全・円滑に迎えるための準備を徹底する期間」と位置付け

航空取扱量目標



財務目標

	中期経営計画 2018年度 財務目標	2015年度 実績	2016年度 実績	2017年度 通期予想
連結営業利益	490億円以上	433億円	414億円	408億円
連結ROA	5.5%以上	5.0%	4.9%	4.9%程度
連結長期債務残高	4,500億円台前半	4,744億円	4,424億円	4,200億円程度
連結長期債務残高／連結営業CF	6.2倍以下	7.2倍	6.5倍	8倍程度

財務目標は、2018年度の連結営業利益が490億円以上。2017年度通期予想は408億円。長期債務残高については、格付け会社から多いとの指摘があり、減らしていくことが将来的な機能強化に向けても重要になっていく。返済は順調に進んでおり、2018年度目標の4500億円台前半に対して、2017年度通期予想で4200億円と達成済み。キャッシュフローを重視する経営方針であり、このなかで設備投資を賄う。これも将来の機能強化に備えてのこと。

羽田と成田を合わせても現在の日本の玄関口はキャパシティ・オーバーの状態。国際線はダイヤに偏りがあるのも悩みの種で、早朝6～10時に東南アジア路線が到着・出発し、北米や欧州路線が夕方～夜間に集中する。就航したい時間帯はどこも同じで、増便しにくい。増える航空需要を支えることに黄色信号が灯っている。

成田と羽田を足した現在の処理能力は74.7万回。内訳は羽田が44.7万回ほどで、成田が30万回ほど。ただ、このままでは、上位から下位までのどの経済ケースを想定しても今後は処理能力を超えてしまうことが明らかで、こうした状況を踏まえて、発着回数を増やすための審議会が2014年7月に開かれた。成田は高速離脱道路の整備などで従来から4万回・50便を増やす。羽田は、東京の都心上空を通過する新ルートで夕方4時間ほど飛行すること

で3.9万回・50便の捻出を検討している。ただし、それでも82.7万回（貨物含む）と、これまでより8万回増えるにとどまる。一方で、1月の施政方針演説において、安倍晋三首相は「羽田、成田空港の容量を世界最高水準の100万回にまで拡大する」と話している。

■第3滑走路等の検討開始

こうした問題を解決すべく、持ち上がっているのが第3滑走路の建設計画。2015年9月に検討を始めた。ただ、成田は過去の土地問題で国が強制収用の手段まで用いたということを二度と繰り返してはいけなと肝に銘じている。地域と対話し、理解してもらったうえで進めるために、国と千葉県、空港周辺9市町、空港会社で構成する四者協議会を2016年9月に開いた。現在のB滑走路の南側に3500メートルの新滑走路を整備するほか、現在2500メートルのB滑走路を北側に1000メートル延伸する案と、夜間飛行制限の緩和案を示し、これについて国と空港会社が住民に説明を行うことを地元自治体が了承した。

新滑走路の建設によって、離着陸それぞれの専用レーンとして平行での運用が可能となり、劇的に処理能力が上がる。この第3滑走路で16万回の発着回数を見込む。目標の100万回達成と観光立国のために、入口の問題を何とか解決に導きたい。インバウンドが国内経済にかなり貢献していることもあり、新滑走路の建設はインバウンドの維持と拡大のための大事な部分とみなしている。

工事には10年くらいを要するが、それには地主の同意書が必要。興味深いことに、空港建設による経済効果や地域に根ざした長年の活動が奏功して、以前は大反対を唱えていた向きが賛成派に転じる動きがある。現在では新滑走路予定地の五つの集落全てから協力してよいとの返事ももらっている。ただ、新滑走路の建設によって騒音の区域が広がるため、これに対する理解を得ることや、地域振興を図って住民がメリットを感じられる施策を行うことが成功の鍵を握ると考えている。

--資金調達について

社債発行で得た資金は償還財源に充てる。また、キャッシュフローの足りない分を社債発行で補う側面もある。2016年度には初の20年債（8月5日、100億円、0.427%、国債+14bp、主幹事：大和/野村/しんきん）を発行した。起債年限を広げることは、将来の機能強化に伴う資金需要の増加に向けた対策でもある。

2017年度の償還額は666億円で、これに対して半分くらいを社債で手当てる。2月の起債では20年債を含む2本立て債を予定しているが、今後も投資家の裾野を広げていく。1年間に100件近くの投資家をIRで訪問しており、公団時代からの10年債に加えて、どの年限がお互いの需要にフィットするか、投資家の声を聞いている。30年債の発行についても、今後、調達する資金の量が増えていくなら検討していく必要があるため、視野に入れている。

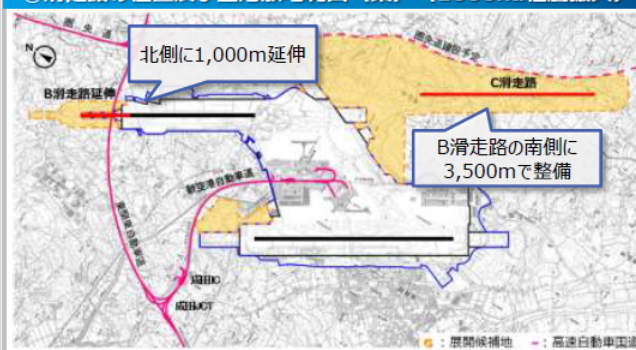
成田空港の更なる機能強化に係る検討状況

成田空港に関する四者協議会（国、千葉県、空港周辺9市町、空港会社による協議会）

- 2015年9月 第三滑走路等の検討開始
- 2016年9月 以下①～③を提案し、これらの案について国・空港会社から住民説明を開始すること等を地元自治体が了承

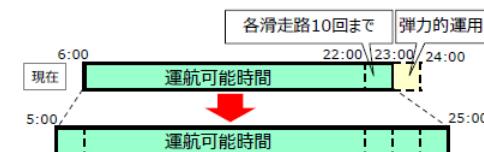
「成田空港に関する四者協議会」(2016年9月)への提案内容

①滑走路の位置及び空港敷地範囲（案）（1000ha程度拡大）



②夜間飛行制限の緩和（案）

- 運航可能時間を、現在の6～23時から、5～25時に延長
- 22時台の便数制限やカーフの弾力的運用（※）は廃止



- （参考：現在の成田空港の夜間飛行制限）
 ・運航可能時間は6～23時
 ・22時台の発着は各滑走路10回までに制限
 ・23時台にはカーフの弾力的運用を実施
- 便数制限等は廃止
 （※：カーフの弾力的運用）
 出発地空港の悪天候等、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、23時台の離着陸を認める制度

③新たな環境対策の考え方

項目	これまでの内容	今後の内容
防音工事、移転補償	30万回コンターにより防音工事や移転補償を実施	50万回コンターにより実施
周辺対策交付金	前年度の国際線の着陸回数・重量や騒音区域世帯数に応じて周辺自治体に交付	50万回を前提として交付額を増額
深夜早朝対策	—（通常防音工事のみ）	寝室について特別な追加防音工事（内窓設置）を実施

表等の出典：成田国際空港 IR 資料（2018年2月）

[2018/2/9 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 足立 祥子]