

2025年3月期 中間決算 説明資料

成田国際空港株式会社
2024年11月29日



Narita Airport

Connecting Japan to the World

中間決算及び通期業績予想のポイント	3
I. 2024年度中間期 航空取扱量実績ハイライト	4
➔ 航空取扱量実績／コロナ禍前と比較した旅客便発着回数及び旅客数の動向／新規就航航空会社及び路線	
II. 2024年度 中間連結決算ハイライト	8
➔ 中間連結決算概要／セグメント別損益の状況／連結キャッシュ・フローの概要	
III. 2024年度 連結業績予想	14
➔ 2024年度 航空取扱量見通し／2024年度 連結業績予想／資金調達方針及び格付け情報／国からの財政支援	
IV. 足元の経営トピックス	19
➔ 『新しい成田空港』構想とりまとめを国に報告／第8貨物ビル供用開始／人材確保への取り組み／航空燃料不足への対策、SAFIに関する取り組み	
V. 参考資料	24

2024年度 中間決算

- 航空機発着回数、航空旅客数ともに前年同期と比較し増加が見られ、**引き続き回復傾向**にあります。特に、外国人旅客数は上期として初めて1,000万人を超え、**最高値を更新**しました。
- 航空取扱量の増加に加え、円安の影響により物販・飲食収入が好調であったこと等から、営業収益は**4期連続の増収**、コロナ禍前の2019年度同期を上回り、**上期として民営化以降の最高を更新**しました。
- 営業費用においてもコストマネジメントの徹底に努めた結果、中間純利益は**前年同期から増益**となりました。

2024年度 通期業績予想

- 本年5月30日に発表した当期の航空取扱量見通しについては、全体としては概ね想定通りに推移しており、当初の**航空取扱量見通しは据え置く**こととしました。
- 一方で、当期の通期業績予想については、主にリテール事業において物販・飲食収入、構内営業料収入が上振れている状況等を踏まえ予想を見直し、**上方修正**しました。なお、当期の通期業績については、当初予想に引き続き前期比**増収増益となる見通し**です。

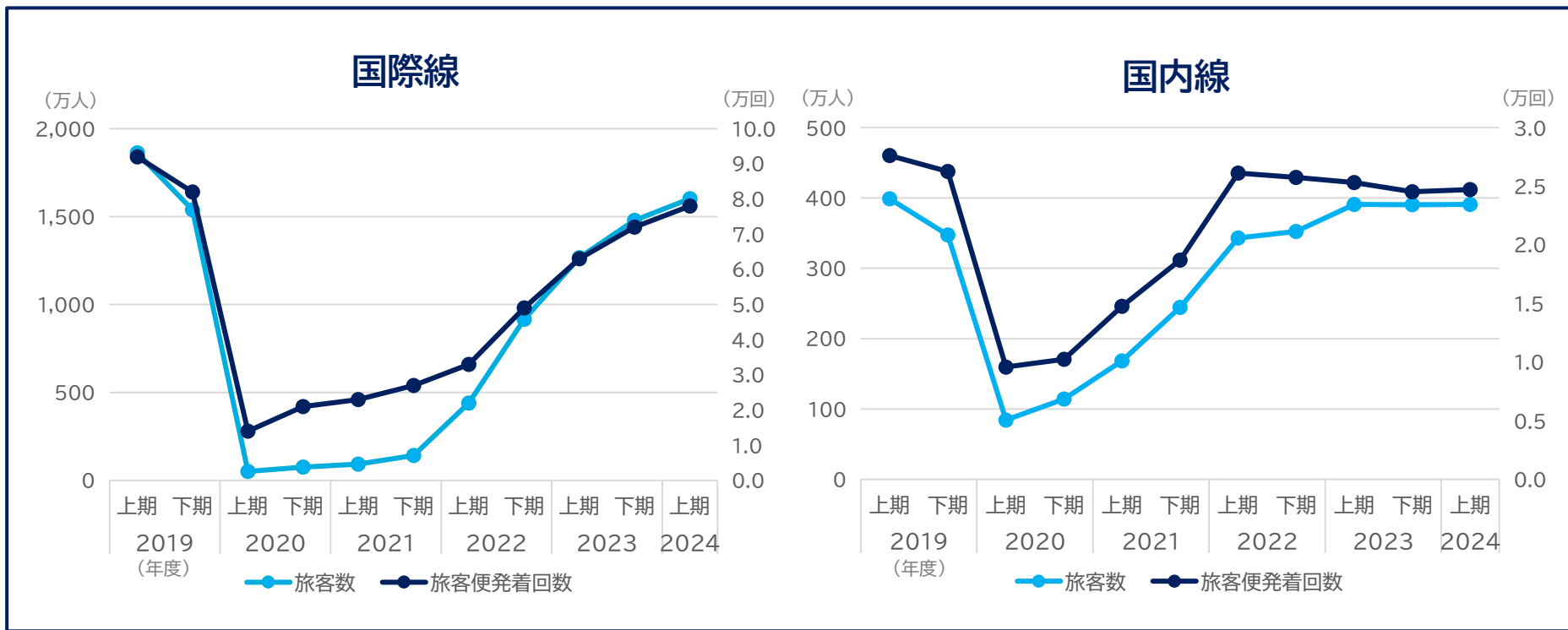
I. 2024年度中間期 航空取扱量 実績ハイライト

航空取扱量実績

	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B)－(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度 同期比
航空機発着回数 (万回)	10.5	12.2	1.6	116.0%	90.3%
国際線	7.9	9.5	1.5	120.0%	89.6%
国内線	2.5	2.6	0.0	103.5%	92.7%
航空旅客数 (万人)	1,657	1,992	335	120.2%	88.1%
国際線	1,266	1,601	335	126.5%	86.0%
日本人	311	395	83	126.9%	52.8%
外国人	804	1,079	274	134.2%	117.3%
通過客	150	127	△23	84.6%	65.9%
国内線	390	390	△0	99.9%	98.0%
国際航空貨物量 (万t)	91	97	6	106.5%	96.1%
給油量 (万 kl)	150	164	13	109.0%	72.0%

コロナ禍前と比較した旅客便発着回数及び旅客数の動向

- ➔ 国際線は、中国線や韓国線をはじめとする近距離アジア路線の増便により旅客便発着回数が増加したほか、旅客数においては、円安などの影響もあり外国人旅客数が上期として初めて1,000万人を超え最高値を記録しました。一方、本邦社の欧米便などの日本人利用比率の高い路線が羽田に移管したことや円安の影響などもあり、日本人旅客数は回復途上にあります。
- ➔ 国内線は、一部減便・運休があったものの、旅客便発着回数及び旅客数は前年並みで推移しています。



成田空港乗り入れ就航都市数

120都市122路線 ※ 2024年10月28日時点



旅客便 新規就航(4~9月分)

- 4/24 春秋航空 石家荘線
- 4/26 エア・ジャパン シンガポール線
- 5/30 エアロK ソウル(仁川)線
- 6/16 タイ・エアアジア 高雄=バンコク(ドンムアン)線
- 8/1 スプリング・ジャパン 北京線



※ 画像(地図)は2024年5月30日時点

Ⅱ. 2024年度 中間連結決算ハイライト

中間連結決算概要

(単位:億円)	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B)－(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度 同期比
営業収益 (外部顧客への売上高)	997	1,276	278	127.9%	100.7%
空港運営事業	418	516	97	123.4%	89.7%
リテール事業	422	598	176	141.8%	115.2%
施設貸付事業	142	147	4	103.1%	92.8%
鉄道事業	14	14	0	100.3%	100.3%
営業費用	954	1,047	93	109.8%	112.2%
営業利益	43	228	185	528.2%	78.0%
空港運営事業	△135	△30	104	-	-
リテール事業	115	196	80	169.9%	136.1%
施設貸付事業	58	59	0	100.6%	77.3%
鉄道事業	3	3	△0	94.9%	111.9%
経常利益	34	220	185	641.6%	77.4%
親会社株主に帰属する 中間純利益	36	195	158	530.8%	106.1%

セグメント別損益の状況①

✈️ 空港運営事業

(単位:億円)	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B)－(A)	% (B)／ (A)×100	【参考】 2019年度 同期比
営業収益 (外部顧客への売上高)	418	516	97	123.4%	89.7%
空港使用料収入	149	171	21	114.4%	81.4%
旅客施設使用料収入	151	213	62	141.1%	98.5%
給油施設使用料収入	55	60	5	109.0%	76.1%
その他収入	61	70	9	115.0%	103.4%
営業利益	△135	△30	104	-	-
(営業利益率)	-	-			

セグメント別損益の状況②

✈️ リテール事業

(単位:億円)	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B)－(A)	% (B)／ (A)×100	【参考】 2019年度 同期比
営業収益 (外部顧客への売上高)	422	598	176	141.8%	115.2%
物販・飲食収入	326	459	133	140.8%	112.5%
構内営業料収入	42	62	20	147.5%	105.4%
その他収入	52	75	23	143.4%	149.0%
営業利益	115	196	80	169.9%	136.1%
(営業利益率)	27.2%	32.6%			

セグメント別損益の状況③

→ 施設貸付事業

(単位:億円)	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B)-(A)	% (B)/(A)×100
営業収益 (外部顧客への売上高)	142	147	4	103.1%
営業利益 (営業利益率)	58 39.3%	59 38.3%	0	100.6%

【参考】
2019年度
同期比

92.8%

77.3%

→ 鉄道事業

(単位:億円)	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B)-(A)	% (B)/(A)×100
営業収益 (外部顧客への売上高)	14	14	0	100.3%
営業利益 (営業利益率)	3 26.2%	3 24.8%	△0	94.9%

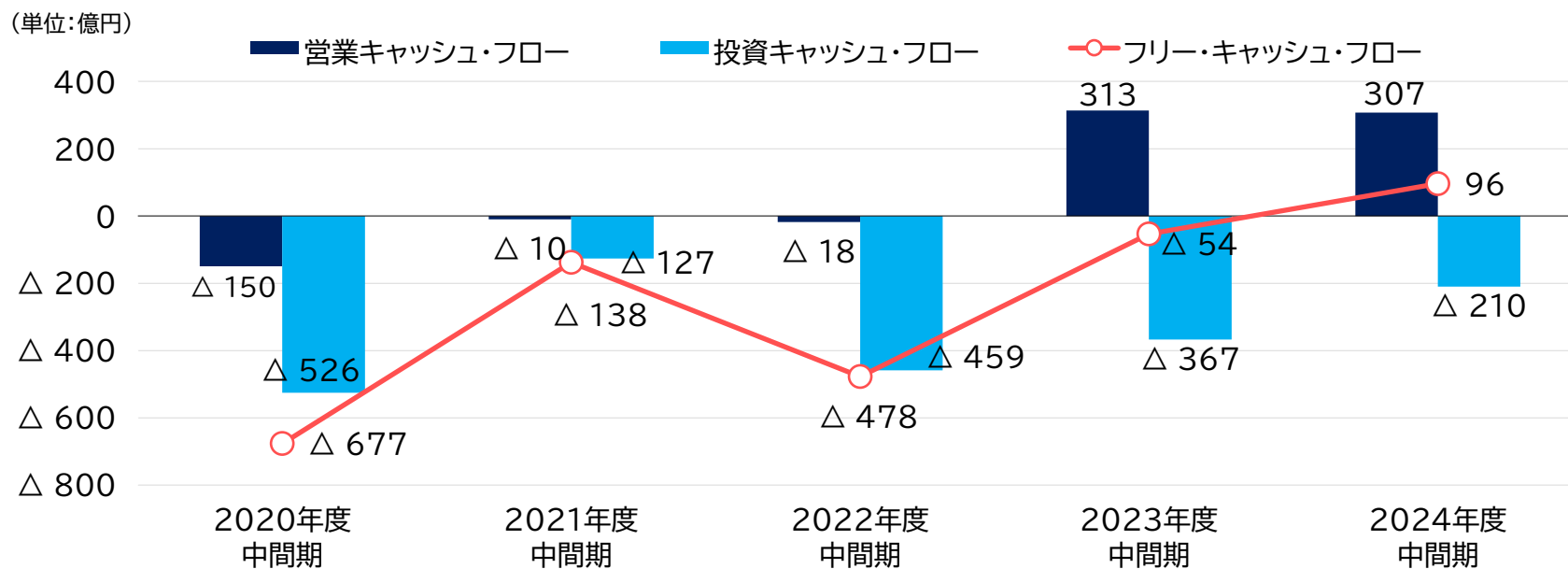
【参考】
2019年度
同期比

100.3%

111.9%

連結キャッシュ・フローの概要

(単位:億円)	2023年度 中間期 (A)	2024年度 中間期 (B)	増減 (B) - (A)	主要増減要因 (+):増加、(-):減少
営業キャッシュ・フロー	313	307	△6	(-)仕入債務や税金費用の支払等
投資キャッシュ・フロー	△367	△210	157	(+)定期預金の払戻による収入の増加等
フリー・キャッシュ・フロー	△54	96	150	
財務キャッシュ・フロー	△87	92	179	(+)長期借入金による収入等
現金及び現金同等物の期末残高	1,628	1,062	△566	



Ⅲ. 2024年度 連結業績予想

2024年度 航空取扱量見通し

	2023年度 実績 (A)	2024年度 見通し (B)	増減 (B)－(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
航空機発着回数 (万回)	21.9	25.1	3.1	114.2%	97.1%
国際線	16.8	19.7	2.8	116.8%	97.2%
国内線	5.1	5.4	0.2	105.7%	96.8%
航空旅客数 (万人)	3,525	3,990	464	113.2%	96.2%
国際線	2,744	3,210	465	116.9%	94.4%
国内線	781	780	△1	99.9%	104.5%
国際航空貨物量 (万t)	184	190	5	102.9%	92.9%
給油量 (万 kl)	317	350	32	110.1%	79.3%

2024年度 連結業績予想

(単位:億円)	2023年度 実績 (A)	2024年度 見通し (B)	増減 (B)-(A)	% (B)/(A)×100	参考1 2024年度 当初予想	参考2 2019年度比
営業収益 (外部顧客への売上高)	2,169	2,551	381	117.6%	2,431	107.6%
空港運営事業	903	1,050	146	116.2%	1,040	96.5%
リテール事業	952	1,173	220	123.1%	1,071	123.9%
施設貸付事業	283	298	14	105.1%	289	97.1%
鉄道事業	29	29	△0	97.1%	29	97.3%
営業費用	2,039	2,271	231	111.4%	2,230	115.7%
営業利益	129	279	149	215.1%	200	68.4%
空港運営事業	△259	△187	72	-	△205	-
リテール事業	272	363	90	133.0%	316	148.2%
施設貸付事業	110	97	△13	88.0%	84	73.4%
鉄道事業	7	6	△1	84.6%	6	97.6%
経常利益	106	262	155	245.2%	167	66.9%
親会社株主に帰属する 当期純利益	100	221	120	219.7%	121	90.5%

■ 資金調達方針

資金需要や収入動向、金融市場等に関する適切な情報把握を徹底し、低利で安定的な資金調達を追求してまいります。

社債発行		
2022年度実績 1,006億円	2023年度実績 500億円 *1	2024年度実績 - *2

短期資金調達		
2022年度実績 1,280億円 *3	2023年度実績 100億円 *3	2024年度実績 - *2

*1 うち170億円はグリーンボンド
*2 2024年9月末時点
*3 年度累計額。返済済みの額を含む

■ 格付け情報

格付け会社名	長期(アウトルック)	短期	最終変更日
格付投資情報センター(R&I)	AA (安定的)	a-1+	2024年9月12日
日本格付研究所(JCR)	AA+(安定的)	-	2024年5月17日

(2024年11月1日時点)

- 財務基盤の強化を目的とした国土交通省による追加出資金・・・300億円(2020年度)
- 「更なる機能強化」の推進を目的とした財政融資資金・・・4,000億円(2020年度)
- 「更なる機能強化」の進捗に応じた無利子借入金・・・424億円*

*2021年度に50億円、2022年度に154億円、2023年度に120億円、2024年度に100億円が入金済み。

*2025年度の国土交通省予算概算要求においても、「更なる機能強化事業」を支援することを目的とした無利子貸付金100億円が計上されている。



首都圏空港における年間発着容量約100万回の実現を目指し、
新滑走路の整備等を着実に推進していきます。



出所:令和7年度航空局関係予算概算要求概要よりNAA作成

IV. 足元の経営トピックス

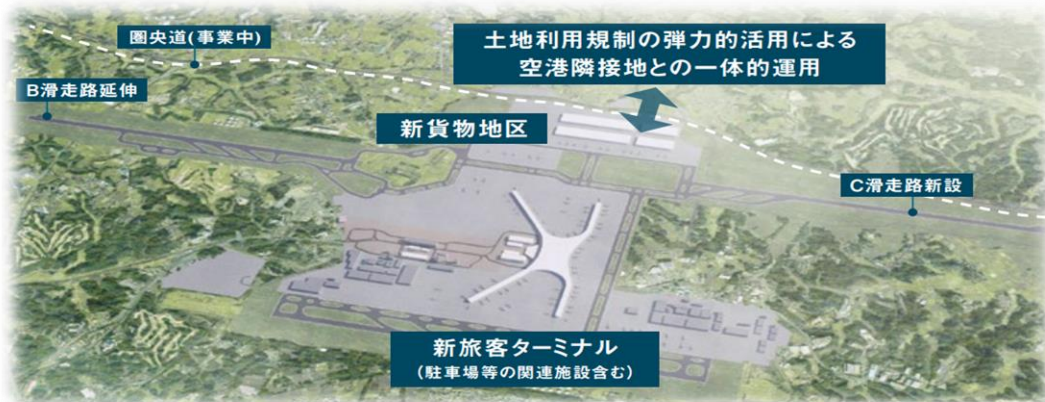
『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0を国に報告

- 成田空港の将来像を検討するため、2022年10月に検討会を設置し、『新しい成田空港』構想の方向性を議論し、2023年3月には中間とりまとめを発表しました。
- 中間とりまとめ以降、検討会で示された各項目について具体的な検討を重ね、その成果として、本年7月、とりまとめ2.0を公表し、国土交通省航空局長に報告しました。
- 本年9月には、国土交通省航空局が事務局となる「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」が設置され、空港施設整備や鉄道アクセスといった成田空港の施設面での機能強化について、国においても検討が始まっています。

<本構想にかかる主な経過>

- 2022年10月
学識経験者、国、県、地元市町で構成する『新しい成田空港』構想検討会を設置
- 2023年3月
検討会の「中間とりまとめ」を発表
- 2024年7月

計9回にわたる検討会での議論の成果として「とりまとめ2.0」を公表し、当社より国土交通省航空局長へ報告



『新しい成田空港』構想の方向性



2024年10月21日より、第8貨物ビルを供用開始

- これにより、成田空港の貨物上屋面積は、従来の約19.5万㎡から約23.3万㎡となり、国内では引き続き最大の貨物取扱施設を有する空港となります。
- AGV(※)等の最新の自動化設備を導入し、効率性の高い新たなオペレーションを開始いたしました。
- また、同ビルは、環境に配慮した設計を行い、「ZEB Oriented」認証を取得しています。
- 加えて、太陽光発電システムの導入による「創エネ」を実施します。

(※)AGV:Automated Guided Vehicle(自動搬送車)

施設概要

規模：鉄骨造2階建

延べ床面積：約6.1万㎡(うち、上屋面積：約3.8万㎡)

入居者：全日本空輸株式会社

取扱貨物：輸出貨物、輸入貨物、三国間貨物、国内貨物

特殊施設：医薬品庫、保冷库、動物庫 他



AGV



AGF(無人フォークリフト)



CHS



太陽光パネル

現行のインバウンド需要対応に加え、今後の更なる機能強化に対応するための空港従業員確保に向け、各種取り組みを推進しています

空港人材対策本部

安全で安定した空港運用やお客様へのサービスの根幹となる空港人材は、成田空港の価値創造の源泉であることから、雇用促進対策、空港内の職場環境や休憩環境等の就労環境改善、イノベーション推進による空港業務の自動化・省力化等の諸施策について、空港管理者として関係機関との連携を深めながら全社を挙げて主体的かつ迅速に取り組むため設置したもの。

<本部体制>

本部長： 田村 明比古(代表取締役社長)
副本部長： 長谷川 芳幸(代表取締役副社長)
本部長： 取締役、執行役員

ウェブサイトの運営

空港の様々な仕事について広く情報発信し、“やりがい”や“楽しさ”を伝え就業機会につなげるとともに、周辺地域の自治体と連携し、地域での豊かな暮らしを紹介していくことで、“成田空港で働き、周辺地域で暮らすライフスタイル”を提案していきます。

(画像出典：<https://narita-work.life/>)

成田空港で働こう

Narita International Airport recruitment



合同企業説明会・空港見学会等の実施

航空および空港業界についての知識・理解を深めていただくこと等を目的とした合同企業説明会や空港見学会等を実施しています。

(画像出典：<https://www.naa.jp/jp/recruit/pdf/pamphlet.company.information2024.pdf>)



航空燃料不足への対策、SAFに関する取り組み

航空燃料不足への対策、CORSlA適格燃料の受入れ

航空燃料供給不足への対応として、本年7月、海外の製油所から成田空港の給油施設(千葉港)に燃料の直接受入れを実施いたしました。

また、9月には、7月に続き2例目の直接輸入となった、CORSlA*適格燃料(CEF)*の受入れを実施しており、航空燃料の安定供給に加えて、脱炭素化の取り組みも推進しています。

*CORSlA・・・ICAO(国際民間航空機関)により2016年に採択された民間航空のためのカーボン・オフセット及び削減スキームのこと(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for Intenational Aviation)

*CEF(CORSlA Eligible Fuel)・・・SAF(持続可能な航空燃料)の中でも、ICAOのCORSlAにおいて認証を取得したSAFのこと。



(千葉港頭石油ターミナル)

航空の脱炭素化を目指してSAF利用促進プロジェクトを開始

SAFの利用促進を図るため、SAFの利用によって生じる間接的なCO₂排出量の削減効果=「Scope3環境価値」*を取引する新たなスキームを構築するプロジェクトを開始し、本年8月より、スキームのコンセプトを確認するための実証実験を実施しています。

*航空会社がSAFを利用すると、航空機から直接排出されるCO₂(航空会社のScope1)が削減されます。それと同時に、航空貨物輸送や社員の出張等により排出される間接的なCO₂(航空利用者のScope3)の削減効果が発生します。これを「Scope3環境価値」と呼び、SAFによる航空輸送を利用した企業は自社のScope3排出量を削減することができます。



(画像出典: https://www.naa.jp/jp/issue/greenport/2024_10/pdf/all.pdf)

V. 參考資料

『新しい成田空港』構想 成田空港の使命・主要課題・目指すべき姿と方向性

成田空港の使命

我が国の基幹インフラとして、ヒトやモノの交流を活性化して日本の国際交流や産業、観光の国際競争力強化に貢献

主要課題

- 変化する航空ニーズへの柔軟な対応
- 老朽化が進み、開港当初から変わらない分散・非効率な施設を改善し、施設取扱容量を拡大
- ファストトラベルや円滑な乗継、多様なネットワークなどによる旅客の利便性・快適性、体験価値の向上
- インバウンド旅客が日本らしさを体感できる空間・サービス提供
- 先端技術導入による効率性・生産性向上、自動化・省人化
- 安全・安心・安定運用とレジリエンス強化への対応
- 公共交通・道路等による空港アクセスの改善強化
- 脱炭素化等によるサステナブル社会実現への貢献
- 地域と空港の一体的・持続的な発展への貢献

目指すべき国際拠点空港としての姿

- ① **旅客ターミナル**
直行需要とともに三国間流動や国際線・国内線の乗継需要を取り込み、世界と繋がる多様なネットワークをもつ国際ハブ空港
- ② **貨物施設**
直送需要とともに三国間の継越需要も取り込み、路線便数とともに多様な航空物流ネットワークをもつ東アジアの貨物ハブ空港
- ③ **空港アクセス**
速達性・利便性・確実性が確保され、公共交通が充実し渋滞の少ないアクセシビリティ
- ④ **地域共生・まちづくり**
地域と空港が相互に連携し、一体的・持続的に発展していくための積極的な取組みと雇用の確保

『新しい成田空港』構想の方向性

①旅客ターミナルを再構築し
集約型のワンターミナルへ

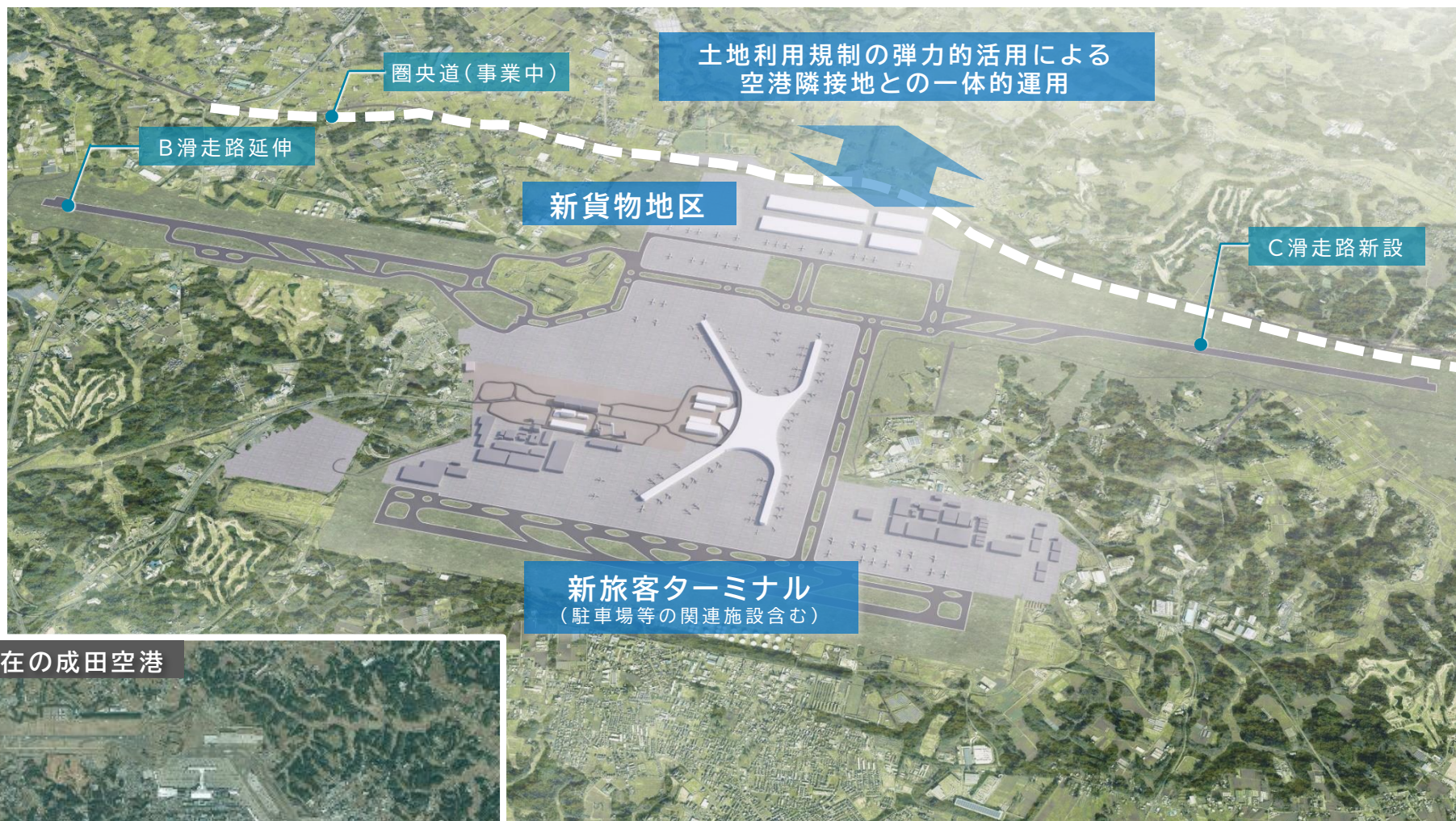
②新貨物地区の整備により
航空物流機能を集約

③様々な選択肢で空港全体
としての最適アクセスを実現

④地域と空港との相互連携
による一体的・持続的発展

『新しい成田空港』構想 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置

※今後の検討により変更が生じる場合があります。



- イメージCGは現状の航空写真に「更なる機能強化」の計画内容を合成したものをベースにして、新旅客ターミナルと新貨物地区等の配置イメージを示したものです。
- 既存施設(貨物施設、整備関連施設等)については、現状のまま示しております。
- 配置計画については今後の検討により変更が生じる場合があります。またCG内表現の一部について簡略化しております。

【中間期】航空機発着回数・航空旅客数推移(民営化以降)

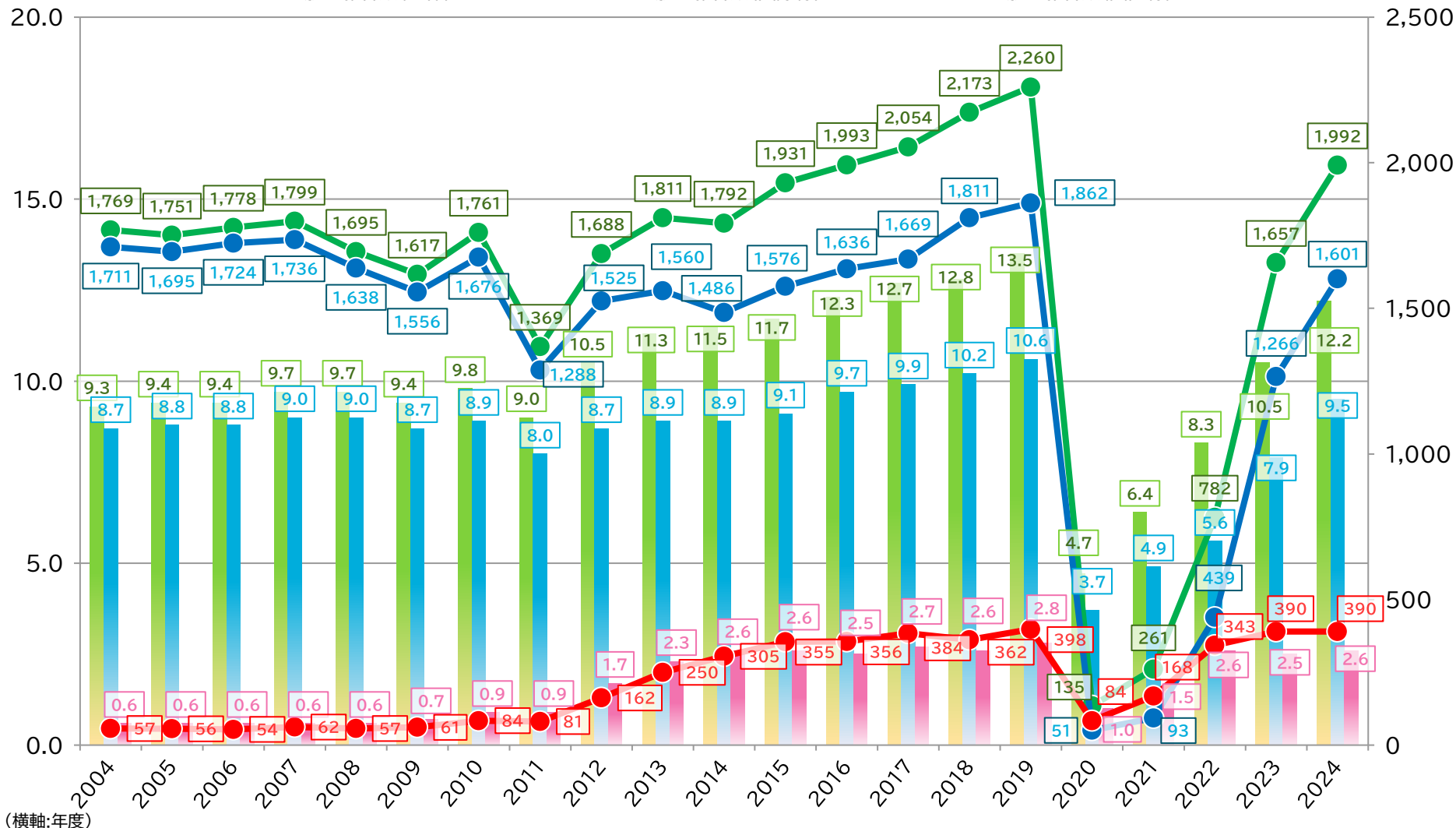
縦軸(左): 航空機発着回数
(単位: 万回)

航空機発着回数(全体)
航空旅客数(全体)

航空機発着回数(国際線)
航空旅客数(国際線)

航空機発着回数(国内線)
航空旅客数(国内線)

縦軸(右): 航空旅客数
(単位: 万人)

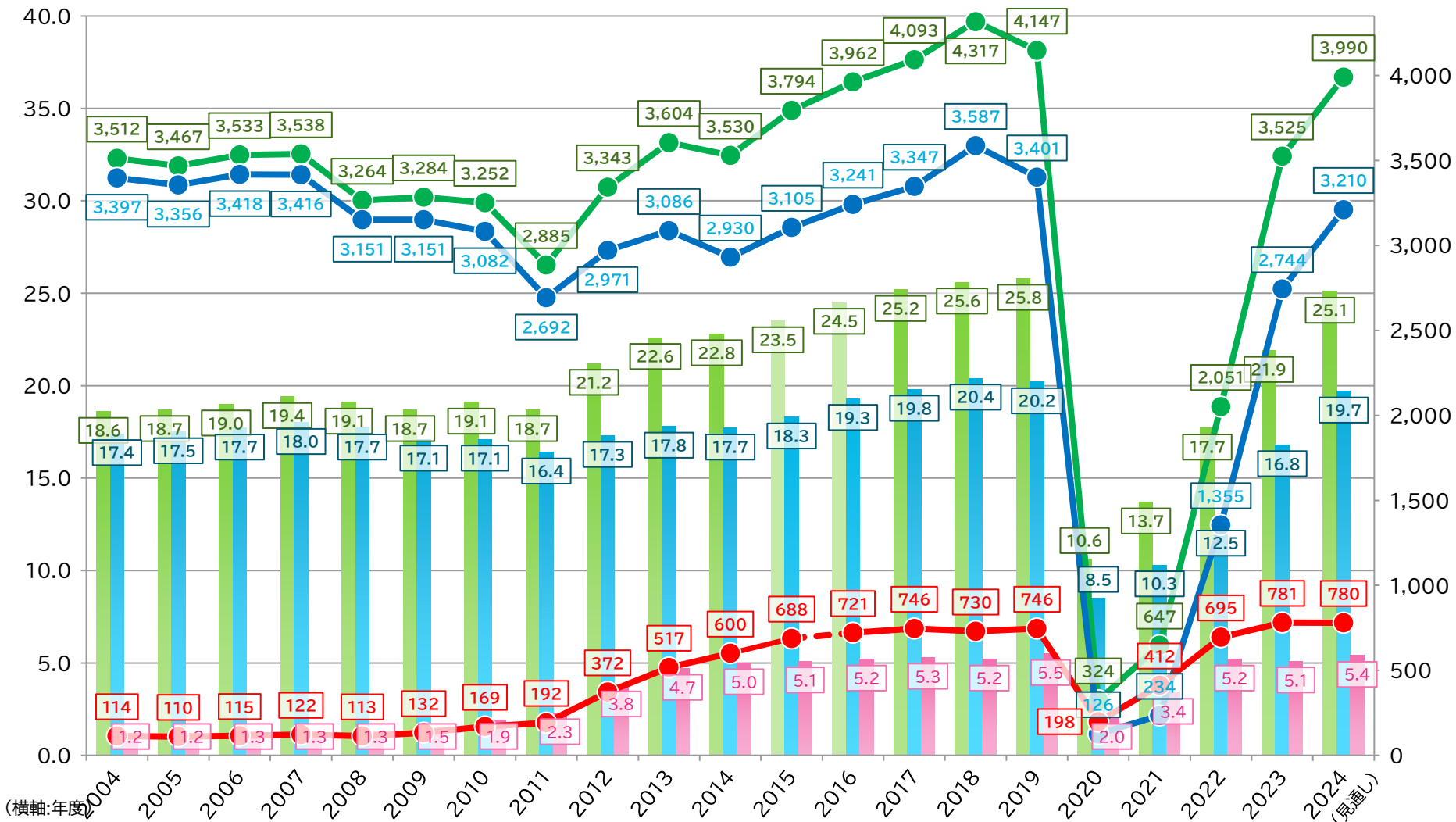


【通期】航空機発着回数・航空旅客数推移(民営化以降)

縦軸(左): 航空機発着回数
(単位: 万回)

縦軸(右): 航空旅客数
(単位: 万人)

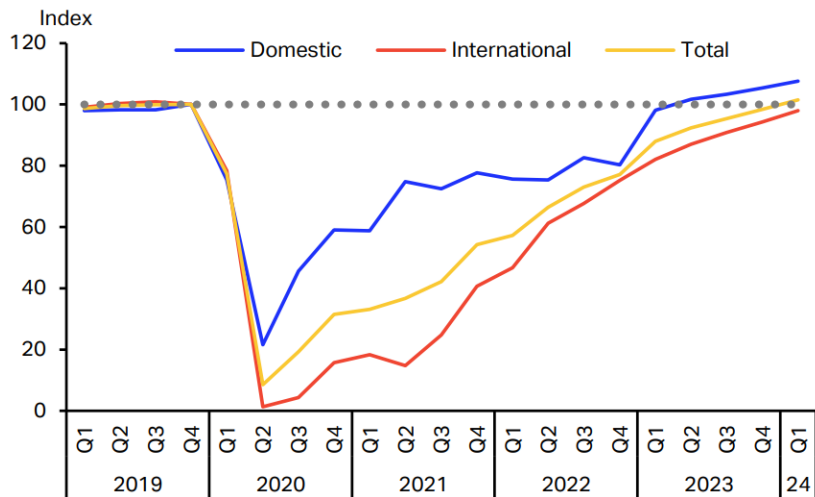
- 航空機発着回数(全体)
- 航空機発着回数(国際線)
- 航空機発着回数(国内線)
- 航空旅客数(全体)
- 航空旅客数(国際線)
- 航空旅客数(国内線)



コロナ禍からの需要回復の推移

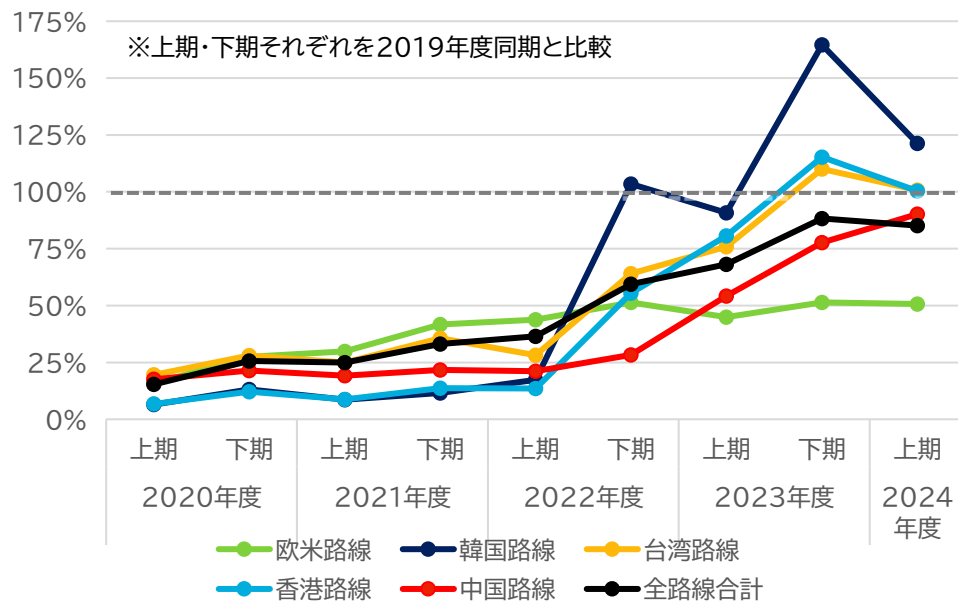
- 世界的なコロナ禍による需要減からの回復については、IATA の四半期毎の報告によると、2024年第1四半期に世界の有償旅客キロ(RPK)が初めてコロナ禍前の航空需要を上回ったことが報告された。
- 成田空港においては、コロナによる需要減に加え一部欧米便が羽田空港に移管したことから、欧米便については依然としてコロナ禍前の水準には戻っていないものの、韓国線や台湾線をはじめとする近距離アジア線のほか、足元では中国線の伸びも著しく、着実にコロナ禍前水準に回復しつつある。

世界のRPK(有償旅客キロ)推移
(2019Q4=100%)



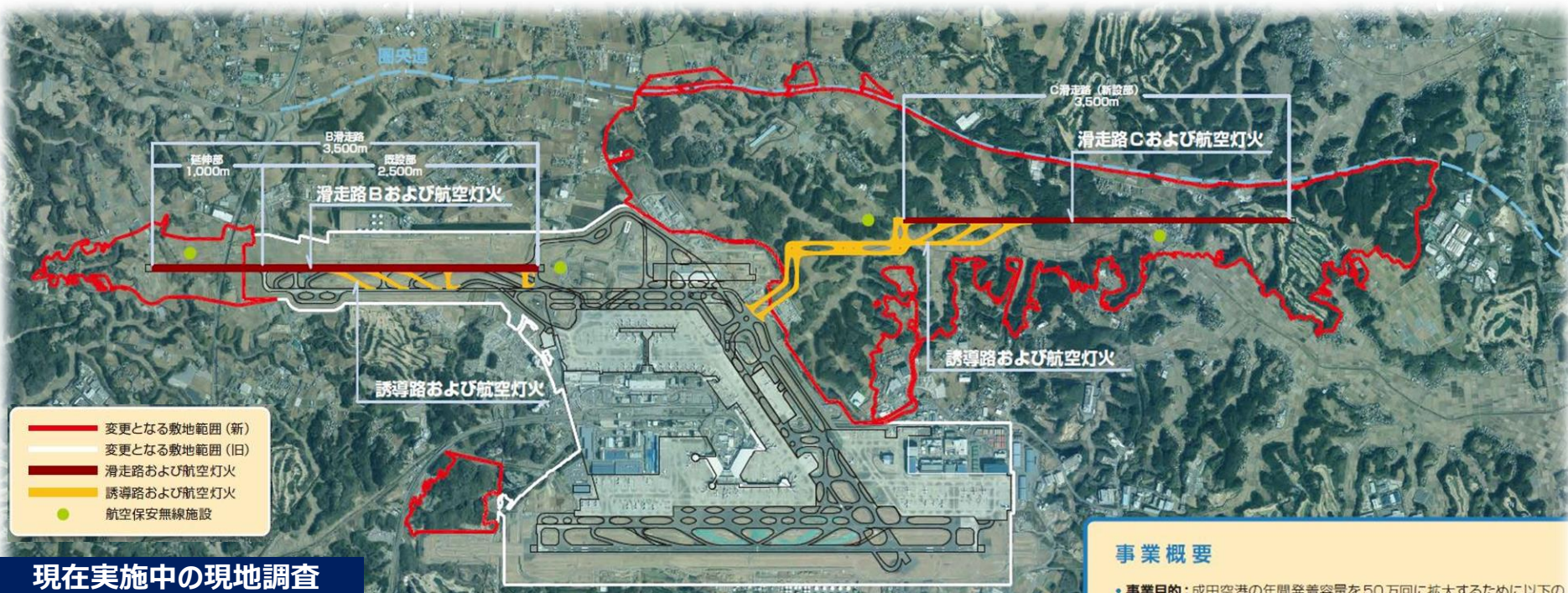
出典: 2024年6月 IATAリリース資料「Quarterly Air Transport Chartbook」

成田空港における方面別国際線旅客便発着回数
(2019年度上期・下期=100%)



成田空港の更なる機能強化の概要

- 成田空港の更なる機能強化は、「B滑走路の延伸(滑走路長2500m⇒3500m)」、「C滑走路の新設(滑走路長3500m)」、「夜間飛行制限の緩和」の3つの方策により年間発着容量を現状の30万回から50万回に拡大するものである。
- 2020年1月末に、国から航空法の許可を受け、現在は、2028年度末の供用に向けて、現地調査、準備工事等を実施している。



事業概要

- **事業目的:** 成田空港の年間発着容量を50万回に拡大するために以下の整備を実施する。
- **工事内容:** B滑走路延伸(滑走路長2,500m⇒3,500m)
C滑走路新設(滑走路長3,500m)、
誘導路新設(7,471m)、
空港敷地拡張1,099ha(拡張(現状1,198ha⇒2,297ha))
- **航空保安無線施設・航空灯火:** 一式
- **工事完成予定期日:** 2029年3月31日まで

現在実施中の現地調査



埋蔵文化財調査



土質調査及び測量調査



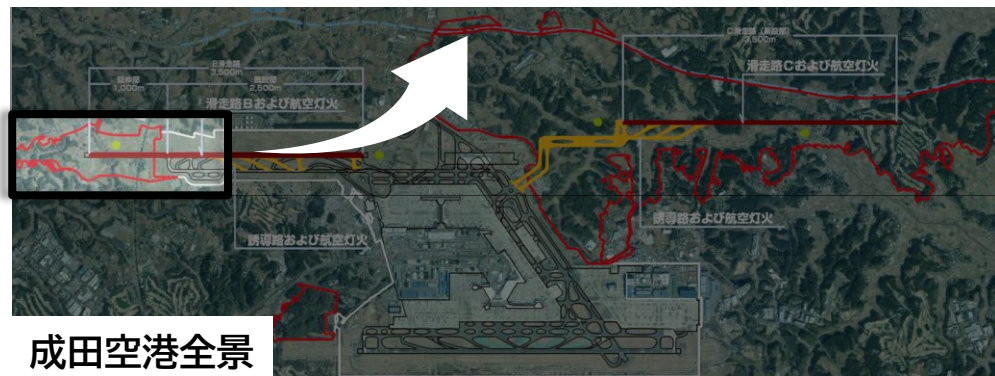
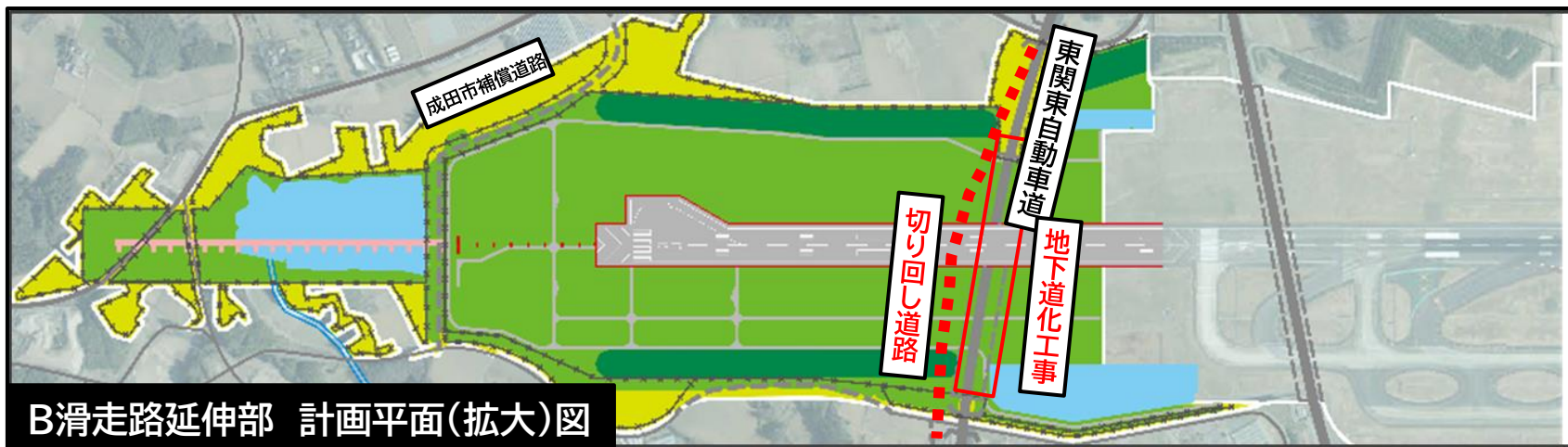
環境保全措置



用地取得に向けた現地調査

更なる機能強化事業の進捗等について①

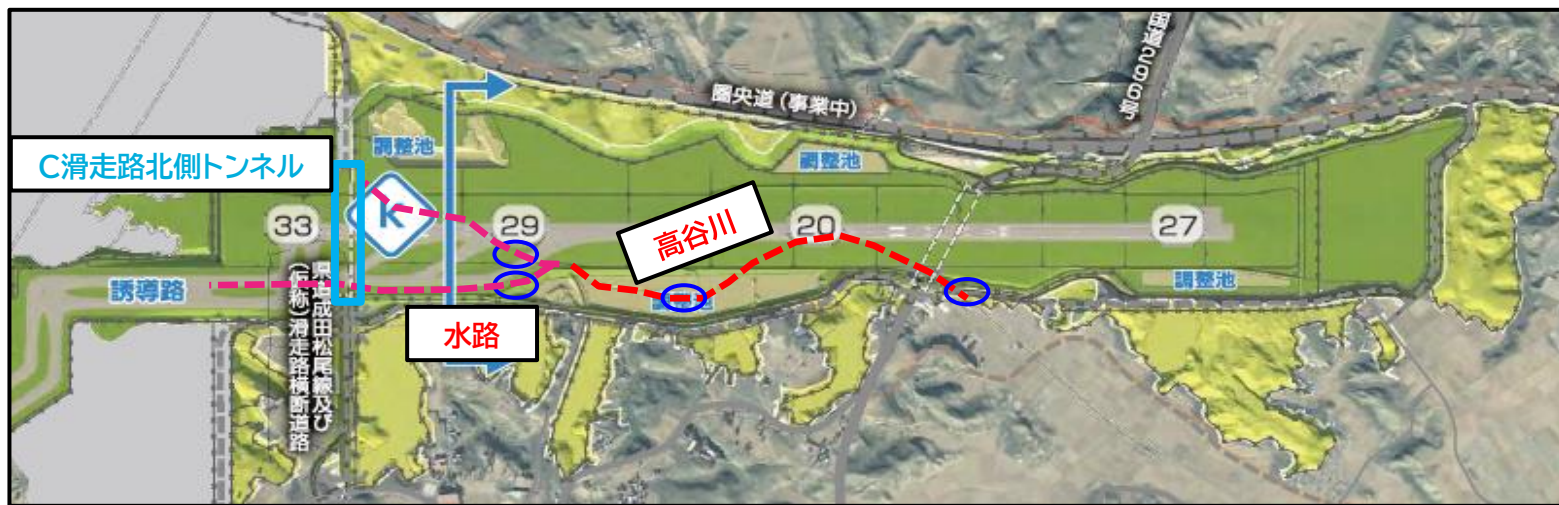
- 更なる機能強化の滑走路整備計画について、地域の皆様、関係者の皆様にご理解を深めていただくために、2021年12月にパンフレットを発行した。その後、設計・協議が進捗したことを踏まえ、2024年4月1日に改訂版を発行した。
- 本格造成工事前の準備工事として、B滑走路延伸部は2022年10月19日より東関東自動車道(東関道)の切回し道路工事に着手し、2024年7月11日より東関道切回し道路下り線が供用し、2024年11月末、東関道切回し道路上り線が供用。2024年8月26日より東関道地下道化工事に着手。C滑走路新設部は2023年12月6日より高谷川等排水整備工事に着手し、整備済み。
- 防音工事、移転補償、深夜早朝対策としての内窓設置等の環境対策も滑走路整備に遅れることなく着実に実施しているところ。



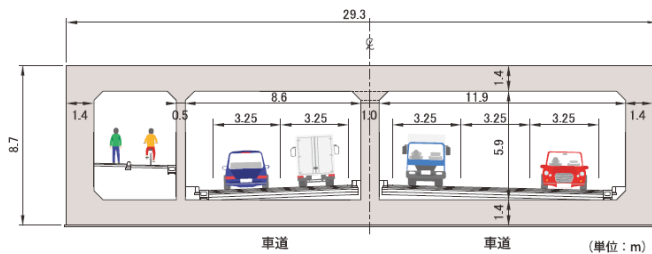
- B滑走路延伸は、供用中の東関道との交差が必要となることから、東関道のトンネル化が必要。
- 東関道を切回した上でトンネルを整備する必要があるため、準備工事として東関道切回し道路工事に着手し2024年11月に完成。(拡大図内赤点線)
- 今後、東関道地下道化工事に着手する。

更なる機能強化事業の進捗等について②

- C滑走路新設は、3,000万m³程度の大規模な造成工事が必要。
- 大規模造成工事における工事区域からの濁水対策を目的とした沈砂池整備を準備工事(高谷川等排水整備工事)として2023年12月6日に着手し、整備済み(拡大図内青丸)
- C滑走路整備に先立ちC滑走路東西方向のアクセス機能の付替えとなる、C滑走路北側トンネル(拡大図水色)の整備工事着手に向けた準備中。

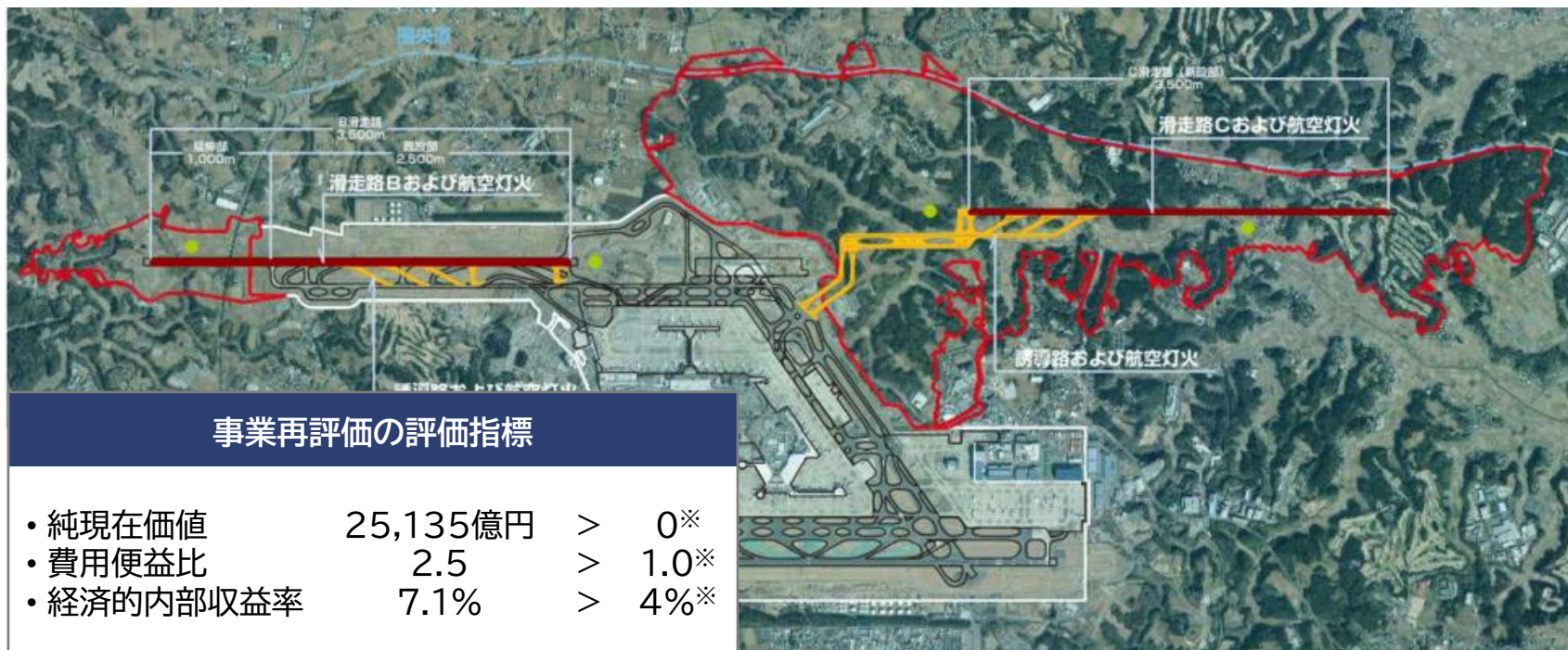


【C滑走路北側トンネル代表断面図】



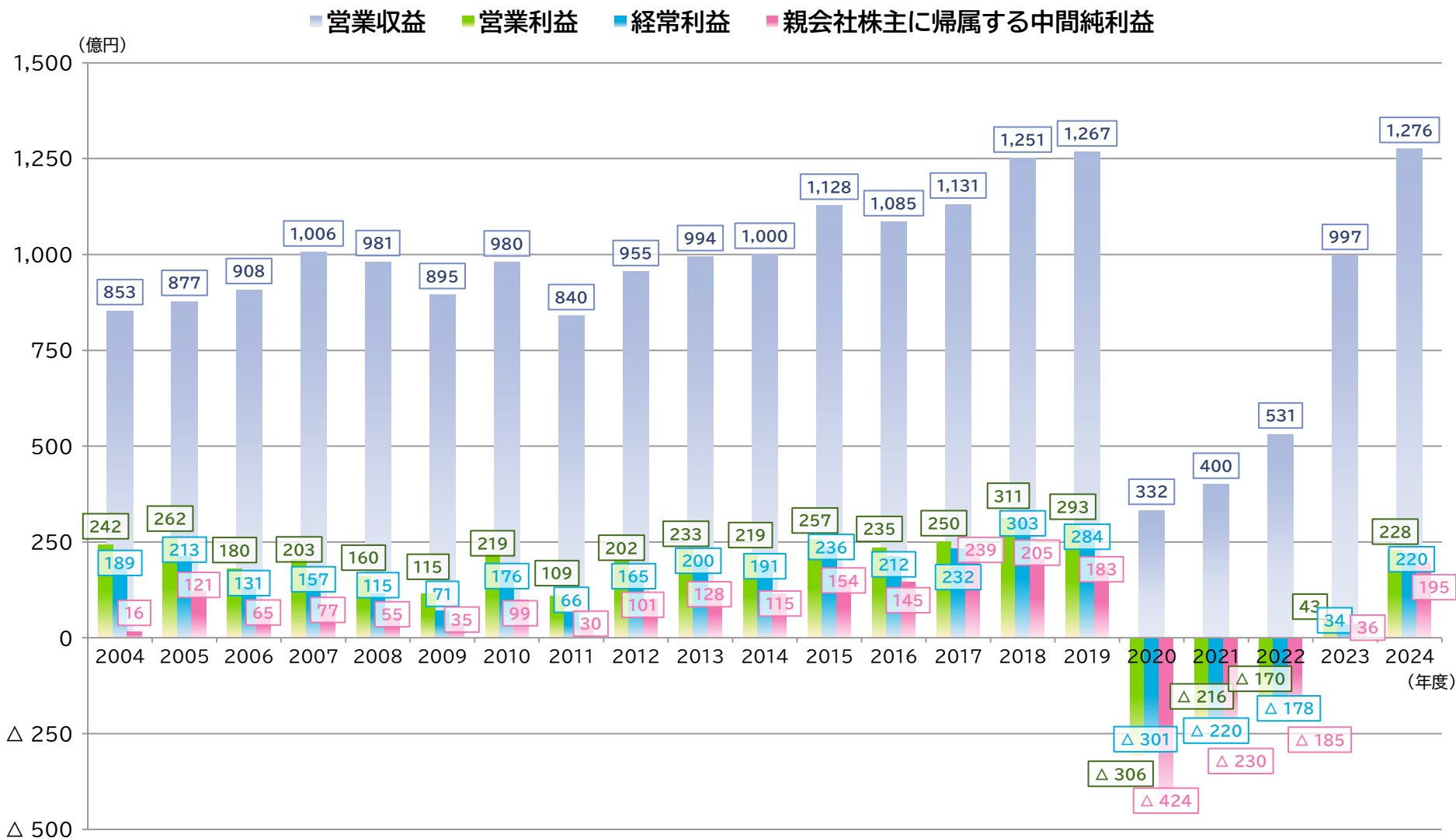
成田国際空港B滑走路延伸及びC滑走路増設事業に係る 事業再評価について

- 本事業は、事業採択後5年が経過したことから再評価を実施
 - ①再評価にあたっては、以下の条件を基に評価指標を算出
 - ②需要は、コロナ禍の影響等による5年程度の回復の遅れを考慮
 - ③費用は、物価高騰等を考慮した事業費を計上【+1,582億円(5,125億円⇒6,707億円)】
- 便益は、現状水準での航空収入を前提とした供給者便益及び旅客利便性向上に関する便益のみを計上
- 事業評価監視委員会において、我が国全体の航空輸送上きわめて重要な事業であり、事業費の増加を踏まえても経済効果が充分であることに加え、積極的な環境保全や地域振興に貢献するものとして、事業を継続する対応方針案が了承された。

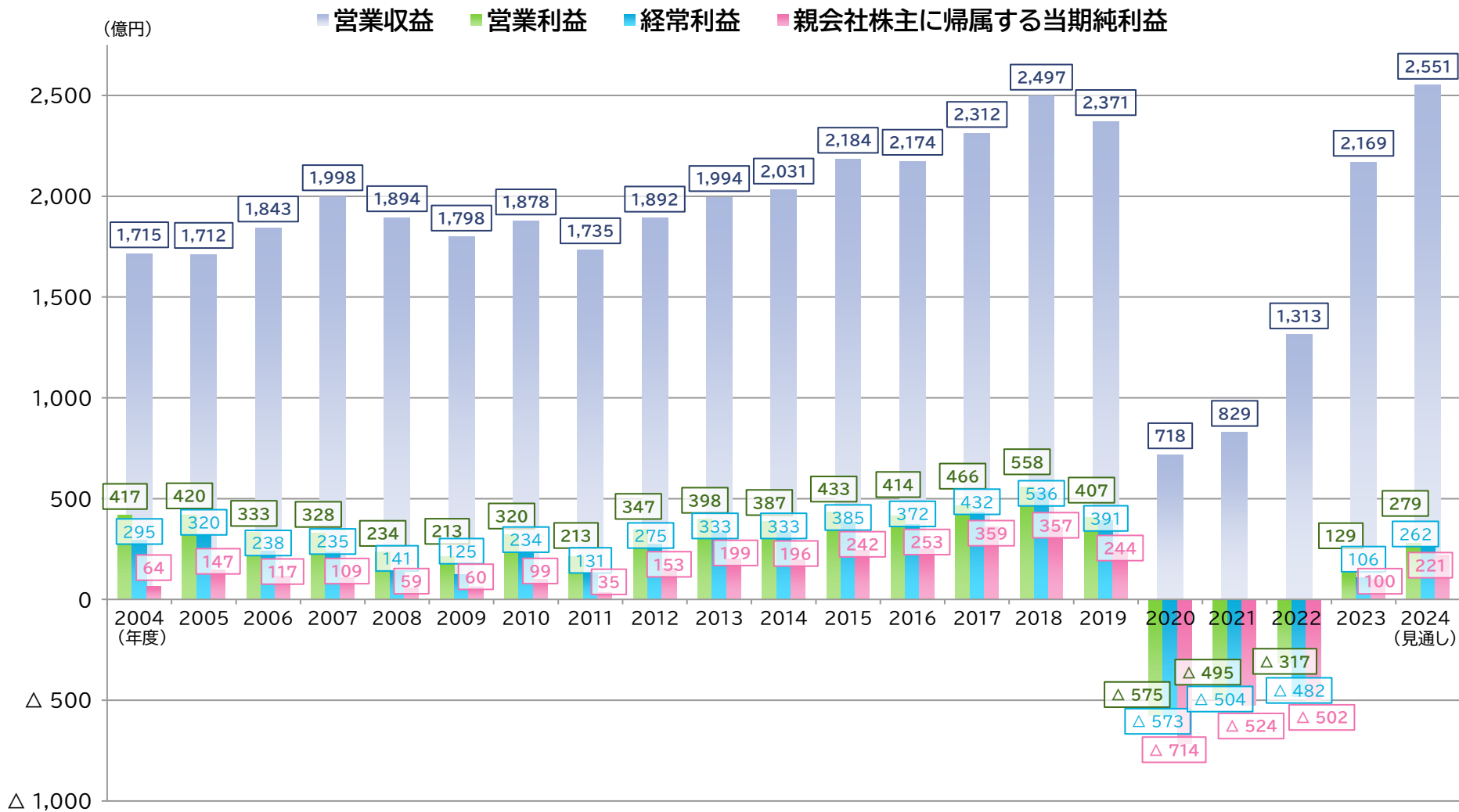


※社会経済的にみて効率的な事業と評価される値

【中間期】連結決算推移(民営化以降)



【通期】連結決算推移(民営化以降)

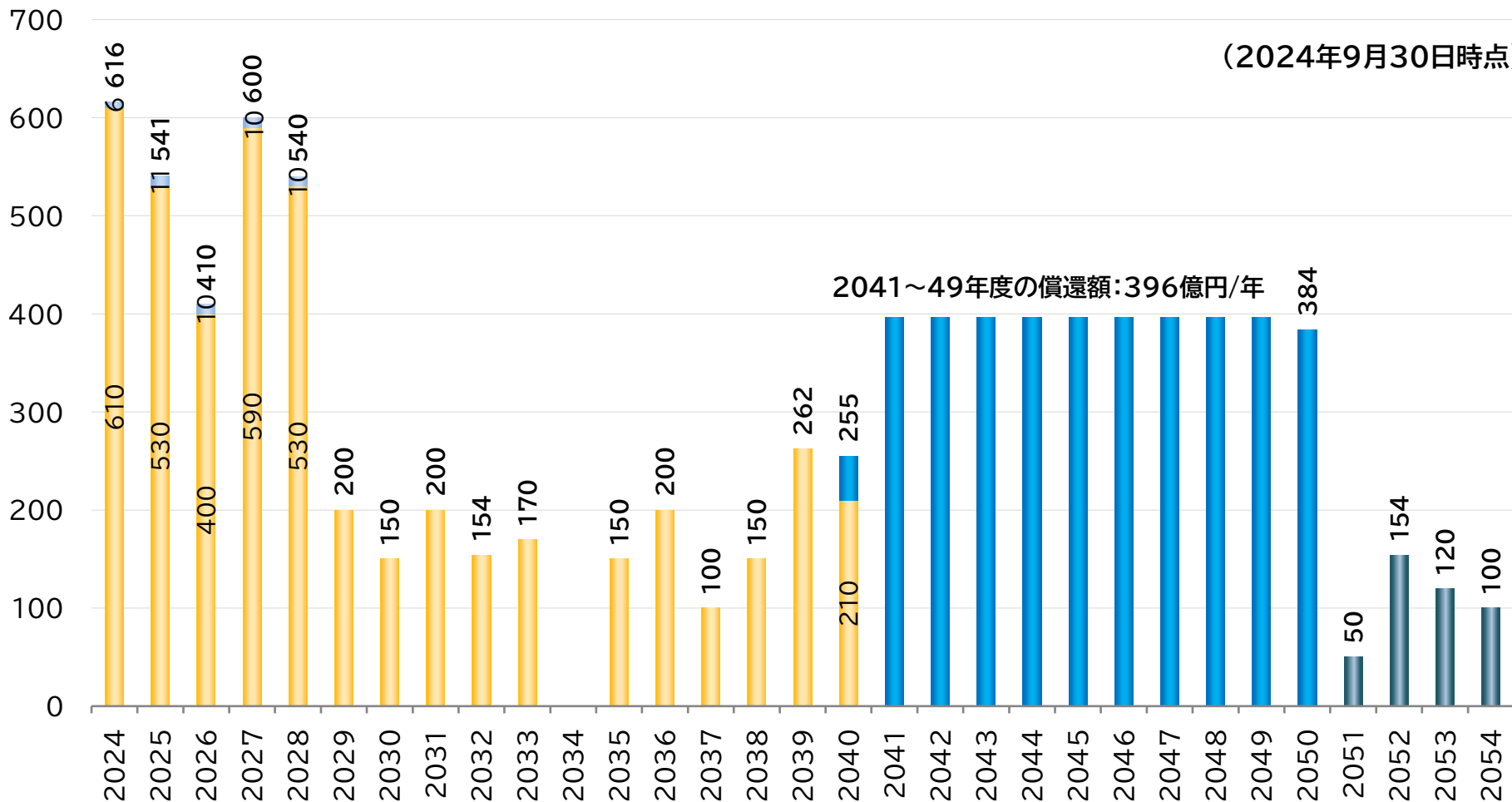


債務償還の見通し(連結)

(億円)

■社債 ■財政融資資金 ■長期借入金 ■政府借入(無利子)

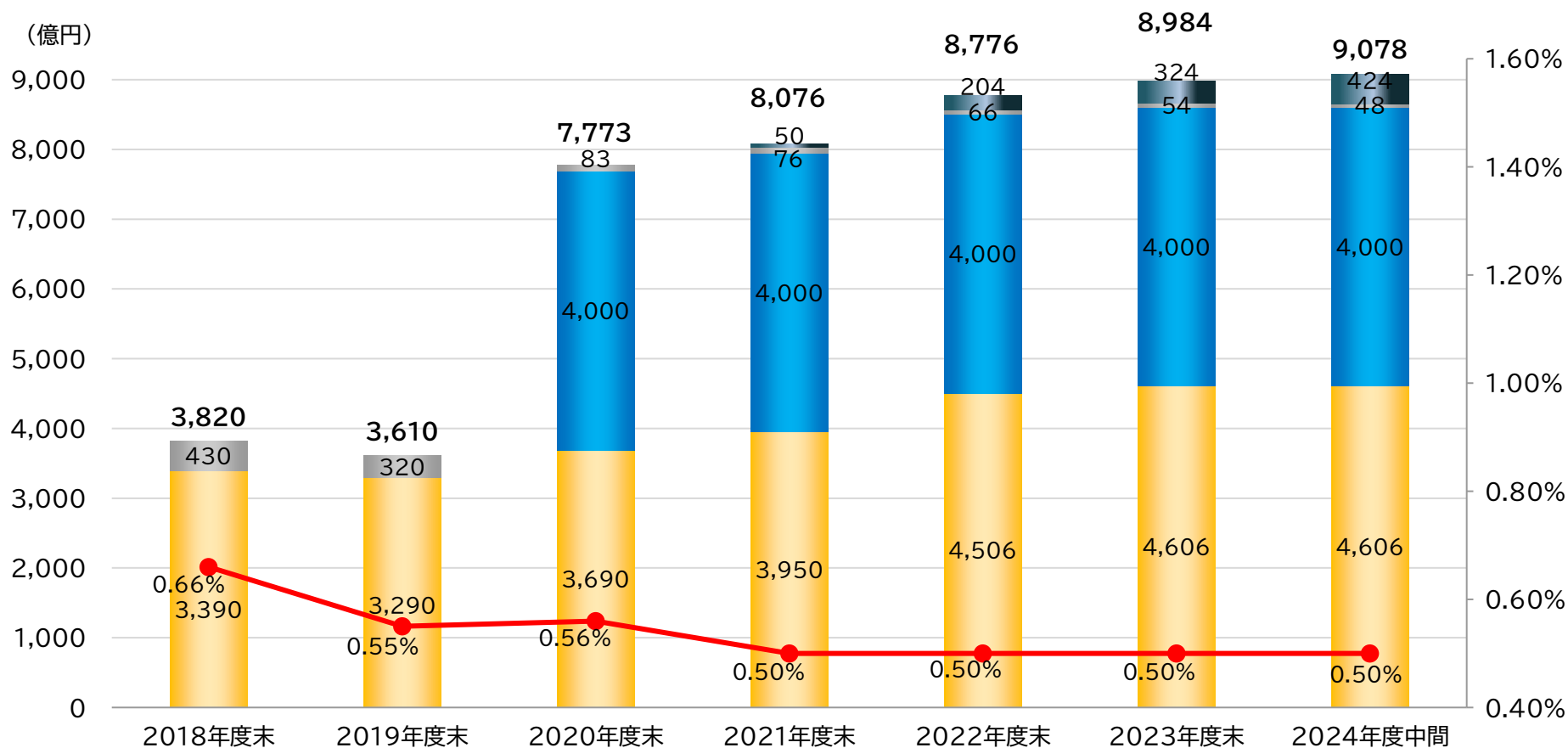
(2024年9月30日時点)



- ※ 債券に関する償還額は、額面金額を記載。
- ※ 財政融資は総額4,000億円、返済方法は20年据置、以降10年元本均等返済。
- ※ 無利子貸付は満期一括償還で償還期限は30年。

連結長期債務残高と平均金利の推移(連結)

■ 社債
 ■ 財政融資資金
 ■ 長期借入金
 ■ 政府借入(無利子)
 ● 平均金利



※ 平均金利の算出にあたっては、無利子借入金を除く。

財政状態(NAAグループ連結貸借対照表)

(単位:億円 ※端数切捨て)

(2024年9月30日時点)

流動資産

3,488

流動負債

1,280

社債(1年内) 780億円
長期借入金(1年内) 7億円
その他 493億円

固定資産

9,156

建物及び構築物 3,357
機械装置及び運搬具 303
工具、器具及び備品 140
土地 4,155
建設仮勘定 911
その他 5

無形固定資産 99
投資その他 183

固定負債

8,690

社債(1年超) 3,826
長期借入金(1年超) 4,465
その他 399

純資産

2,674

(自己資本比率 20.5%)

資本金 1,197億円
資本剰余金 619億円
利益剰余金 754億円
その他包括利益 18億円
非支配株主持分 83億円

資産合計 12,645

負債・純資産合計 12,645

→ 政府保証債

回 号	発行総額 (億円)	年限 (年)	利率 (%)	発行価格 (円)	応募者利回り (%)	JGBスプレッド (bp)	発行日	償還日
第1回	171.11	10	1.3	99.35	1.373	—	2005. 2.28	2015. 2.27
第2回	148	10	1.6	100.0	1.600	—	2006. 2.22	2016. 2.22

→ 普通社債(一般担保付[※])

※ 成田国際空港株式会社法第7条に基づく

第1回、第2回は財投機関債

回 号	発行総額 (億円)	年限 (年)	利率 (%)	発行価格 (円)	応募者利回り (%)	JGBスプレッド (bp)	発行日	償還日
第1回	500	10	1.570	99.97	1.573	T+17	2005. 3. 9	2014.12.19
第2回	300	10	1.660	99.95	1.665	T+15	2006. 3. 8	2015.12.18
第3回	300	10	1.920	99.93	1.928	T+19	2007. 2.21	2016.12.20
第4回	300	10	1.700	99.98	1.702	T+24	2008. 2.20	2017.12.20
第5回	100	10	1.730	99.95	1.735	T+25	2008. 8.20	2018. 8.20
第6回	400	10	1.800	99.92	1.809	T+49	2009. 2.20	2019. 2.20
第7回	200	10	1.474	100.0	1.474	T+16	2009. 9.25	2019. 9.25
第8回	200	10	1.562	100.0	1.562	T+22	2010. 2.10	2020. 2.10
第9回	100	10	1.477	100.0	1.477	T+14	2011. 2.21	2021. 2.19
第10回	200	10	1.094	100.0	1.094	T+9	2011. 9.20	2021. 9.17
第11回	200	10	1.067	100.0	1.067	T+12	2012. 2.20	2022. 2.18
第12回	100	10	0.879	100.0	0.879	T+6	2012. 9.20	2022. 9.20
第13回	200	10	0.802	100.0	0.802	T+7	2013. 2. 8	2023. 2. 8
第14回	100	10	0.894	100.0	0.894	T+8	2013. 7.24	2023. 7.24
第15回	200	10	0.739	100.0	0.739	T+12	2014. 2.20	2024. 2.20
第16回	200	10	0.570	100.0	0.570	T+8	2014.10.28	2024.10.28
第17回	250	10	0.489	100.0	0.489	T+13	2015. 2.20	2025. 2.20

社債の発行実績

回 号	発行総額(億円)	年限(年)	利率(%)	発行価格(円)	応募者利回り(%)	JGBスプレッド(bp)	発行日	償還日
第18回	160	10	0.556	100.0	0.556	T+23	2015.10.30	2025.10.30
第19回	200	10	0.275	100.0	0.275	T+23	2016. 2.18	2026. 2.18
第20回	50	10	0.105	100.0	0.105	T+20	2016. 8.23	2026. 8.21
第21回	100	20	0.427	100.0	0.427	T+14	2016. 8.23	2036. 8.22
第22回	100	10	0.230	100.0	0.230	T+17	2016.12.16	2026.12.16
第23回	100	20	0.677	100.0	0.677	T+13	2016.12.16	2036.12.16
第24回	100	10	0.250	100.0	0.250	T+20	2017.12.18	2027.12.17
第25回	50	20	0.671	100.0	0.671	T+10	2017.12.18	2037.12.18
第26回	130	10	0.250	100.0	0.250	T+20	2018. 3.12	2028. 3.10
第27回	50	20	0.657	100.0	0.657	T+10	2018. 3.12	2038. 3.12
第28回	50	5	0.050	100.0	0.050	-(※)	2018.10.22	2023.10.20
第29回	100	10	0.319	100.0	0.319	T+17.5	2018.10.22	2028.10.20
第30回	50	20	0.770	100.0	0.770	T+11.5	2018.10.22	2038.10.22
第31回	50	5	0.050	100.0	0.050	-(※)	2019. 1.29	2024. 1.29
第32回	100	10	0.220	100.0	0.220	T+20.5	2019. 1.29	2029. 1.29
第33回	50	20	0.599	100.0	0.599	T+11.5	2019. 1.29	2039. 1.28
第34回	100	10	0.080	100.0	0.080	-(※)	2019. 9.19	2029. 9.19
第35回	50	20	0.270	100.0	0.270	-(※)	2019. 9.19	2039. 9.16
第36回	100	10	0.200	100.0	0.200	T+19.5	2020. 1.29	2030. 1.29
第37回	50	20	0.424	100.0	0.424	T+11.5	2020. 1.29	2040. 1.27
第38回	150	10	0.195	100.0	0.195	T+17.5	2020.10.28	2030.10.28
第39回	150	15	0.409	100.0	0.409	T+16.5	2020.10.28	2035.10.26
第40回	50	18	0.529	100.0	0.529	T+17.5	2020.10.28	2038.10.28
第41回	150	20	0.575	100.0	0.575	T+17.5	2020.10.28	2040.10.26
第42回	150	1	0.001	100.0	0.001	-(※)	2021. 9.16	2022. 9.16

社債の発行実績

回号	発行総額 (億円)	年限 (年)	利率 (%)	発行価格 (円)	応募者利回り (%)	JGBスプレッド (bp)	発行日	償還日
第43回	150	5	0.050	100.0	0.050	-(※)	2021. 9.16	2026. 9.16
第44回	100	10	0.185	100.0	0.185	T+14.5	2021. 9.16	2031. 9.16
第45回	100	5	0.090	100.0	0.090	-(※)	2022. 2.10	2027. 2.10
第46回	100	10	0.304	100.0	0.304	T+13	2022. 2.10	2032. 2.10
第47回	60	19	0.687	100.0	0.687	T+13.5	2022. 2.10	2041. 2. 8
第48回	170	3	0.190	100.0	0.190	-(※)	2022. 8.10	2025. 8. 8
第49回	130	5	0.261	100.0	0.261	T+28	2022. 8.10	2027. 8.10
第50回	87	10	0.500	100.0	0.500	T+31	2022. 8.10	2032. 8.10
第51回	73	17	0.978	100.0	0.978	T+29	2022. 8.10	2039. 8.10
第52回	160	2	0.281	100.0	0.281	T+29	2023. 2. 2	2025. 1.31
第53回	230	5	0.504	100.0	0.504	T+34	2023. 2. 2	2028. 2. 2
第54回	67	10	0.900	100.0	0.900	-(※)	2023. 2. 2	2033. 2. 2
第55回	89	17	1.500	100.0	1.500	-(※)	2023. 2. 2	2040. 2. 2
第56回	330	5	0.459	100.0	0.459	T+23	2023. 9. 21	2028. 9. 21
第57回 (グリーン)	170	10	0.843	100.0	0.843	T+21	2023. 9. 21	2033. 9. 21



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。

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
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
3. 環境に配慮し、地域と共生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
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

終わりにあたって

- 本資料は、当社の業績等について投資家の皆様に情報提供することを目的としたものであり、債券の募集又は売出を意図したものではありません。
- 本資料の内容については、将来の予測や見通しに関するものが含まれておりますが、こうした将来の予測等には不確定な要因を含んでおり、将来の業績等を保証するものではありません。
- 将来の業績等については、様々な要因により変化するものであることをご承知おきください。

成田国際空港株式会社 財務部 財務計画室

TEL:0476(34)5838 同5489