2023年3月期
中間決算説明資料

成田国際空港株式会社

2022年11月25日

Narita Airport

Connecting Japan to the World

目次

- 中間決算及び通期業績予想のポイント 3

Ⅰ．2022年度中間期　航空取扱量　実績ハイライト

- 航空取扱量実績 5
- 旅客便発着回数及び旅客数の動向 6
- 新規就航航空会社及び路線 7

Ⅱ．2022年度　中間連結決算ハイライト

- 中間連結決算概要 9
- セグメント別損益の状況①～③ 10
- 航空会社・テナントへの支援措置を継続実施 13
- 連結キャッシュフローの概要 14

Ⅲ．2022年度　連結業績予想

- 2022年度　航空取扱量見通し 16
- 2022年度　連結業績予想 17
- 資金調達方針及び格付け情報 18

Ⅳ．足元の経営トピックス

- 中期経営計画 20
- 『新しい成田空港』構想の必要性 27

Ⅴ．参考資料

中間決算及び通期業績予想のポイント

2022年度　中間決算

- 国際線は、世界的な渡航制限の緩和に加え、国内でも入国者数の上限緩和が実施されたこと、国内線は、緊急事態宣言等の行動制限が発令されなかったことから、ともに**航空機発着回数及び航空旅客数が前年同期を大幅に上回りました**。
- 増加する航空取扱量を受け、**上期として営業収益は2期連続の増収となり、**営業損失、経常損失、親会社株主に帰属する中間純損失、それぞれの**損失幅は前年同期と比較し改善しました。**

2022年度　通期業績予想

- 世界各国や日本の渡航制限緩和等により、航空取扱量は足元では概ね想定通りに回復しているものの、中国の水際対策の見通しや、電気・ガス料金単価の動向が不透明である等不確実な要素があることから、**前回発表の航空取扱量見通し及び通期業績予想を据え置きました。**

【参考】 前回発表時での想定

22年度連結業績予想 ： 国際線は世界各国や日本の渡航制限緩和等により年度末に向かって徐々に回復し、国内線はLCCを中心に堅調に推移すると想定。その結果、2期連続の増収となり、損失も改善すると予想。

Ⅰ．2022年度中間期　航空取扱量　実績ハイライト

航空取扱量実績

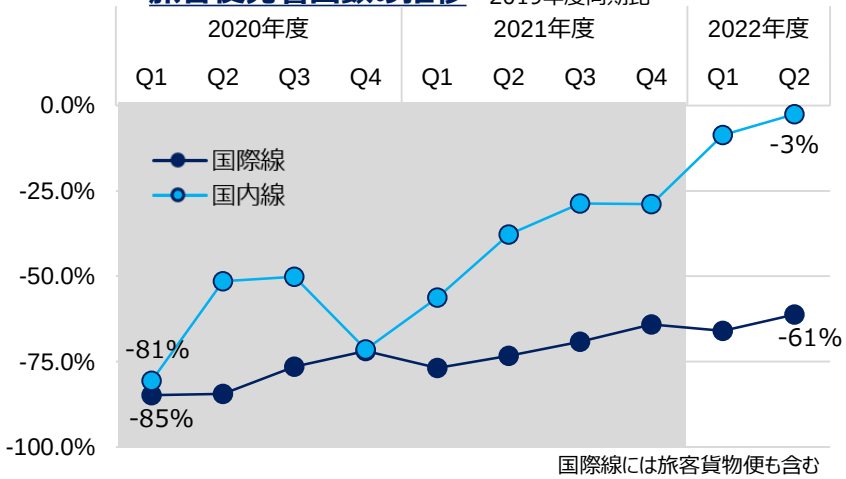
	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
航空機発着回数（万回）	6.5	**8.3**	**1.9**	**128.8%**	**61.5%**
国際線	5.0	5.7	0.7	114.7%	53.3%
国内線	1.5	2.6	1.1	175.3%	92.0%
航空旅客数（万人）	262	**783**	**521**	**299.2%**	**34.6%**
国際線	93	439	346	470.6%	23.6%
日本人	22	131	109	600.5%	17.5%
外国人	33	115	82	344.6%	12.5%
通過客	38	193	155	506.4%	100.1%
国内線	168	343	175	204.1%	86.1%
国際航空貨物量（万ｔ）	128	**118**	**△11**	**91.7%**	**115.6%**
給油量（万 kl）	119	**138**	**19**	**116.3%**	**60.3%**

旅客便発着回数及び旅客数の動向

- 国際線は、引き続き成田空港を経由地とする第三国への乗り継ぎ（通過客）が増加していることに加え、段階的な入国制限の緩和もあり、旅客便発着回数・旅客数は前期を大きく上回りました。
- 国内線は、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の発出がなかったことから、旅客便発着回数・旅客数は前年同期を上回り、コロナ前の水準に戻りつつあります。

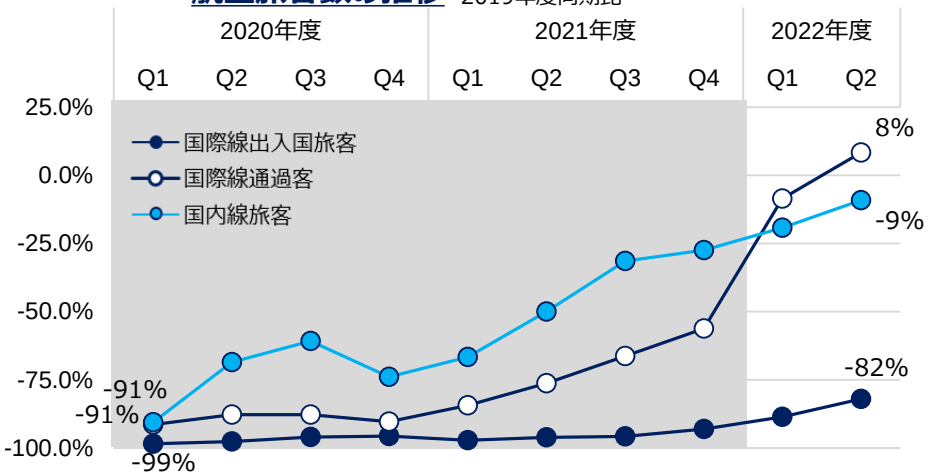
旅客便発着回数(回)	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
国際線	23,147	**33,760**	10,613	**145.9%**	**36.4%**
国内線	14,756	**26,114**	11,358	**177.0%**	**94.6%**

旅客便発着回数の推移 2019年度同期比



国際線には旅客貨物便も含む

航空旅客数の推移 2019年度同期比



新規就航航空会社及び路線(2022年4月~9月末リリース分まで)

旅客便

貨物便

Ⅱ．2022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)	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
営業収益 **（外部顧客に対する売上高）**	400	**531**	**131**	**132.7%**	**41.9%**
空港運営事業	195	259	64	133.0%	45.1%
リテール事業	41	100	58	240.6%	19.4%
施設貸付事業	148	156	7	105.2%	98.7%
鉄 道 事 業	14	14	0	100.3%	99.7%
営業費用	617	**702**	**84**	**113.7%**	**72.0%**
営業利益	△216	**△170**	**46**	**-**	**-**
空港運営事業	△255	△241	14	-	-
リテール事業	△40	△8	32	-	-
施設貸付事業	74	74	△0	100.0%	97.6%
鉄 道 事 業	3	3	△0	89.2%	103.1%
経常利益	△220	**△178**	**42**	**-**	**-**
親会社株主に帰属する中間純利益	△230	**△185**	**44**	**-**	**-**

セグメント別損益の状況①

空港運営事業

（単位：億円）	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
営業収益 **（外部顧客に対する売上高）**	195	**259**	**64**	**133.0%**	**45.1%**
空港使用料収入	104	119	14	114.0%	56.8%
旅客施設使用料収入	16	53	37	328.3%	24.8%
給油施設使用料収入	41	48	6	116.3%	60.3%
その他収入	32	38	5	117.2%	55.8%
営業利益	△255	**△241**	**14**	**-**	**-**
（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）	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
営業収益 **（外部顧客に対する売上高）**	41	**100**	**58**	**240.6%**	**19.4%**
物販・飲食収入	20	66	46	328.9%	16.3%
構内営業料収入	8	13	5	159.2%	23.1%
その他収入	13	20	7	157.5%	40.3%
営業利益	△40	**△8**	**32**	**-**	**-**
（営業利益率）	-	-			

セグメント別損益の状況③

施設貸付事業

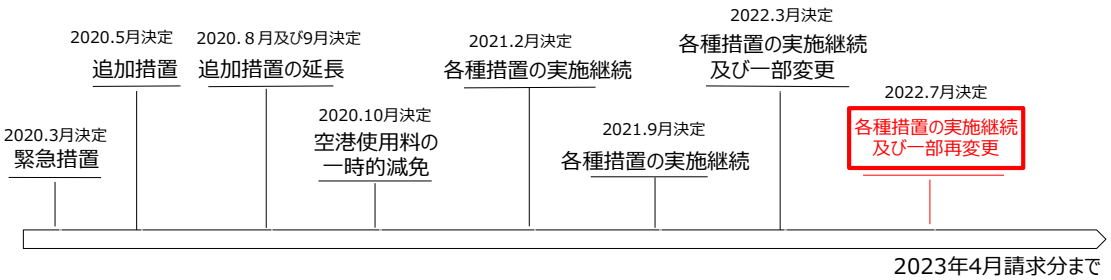
（単位：億円）	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
営業収益 （外部顧客に対する売上高）	148	**156**	**7**	**105.2%**	**98.7%**
営業利益	74	**74**	**△0**	**100.0%**	**97.6%**
（営業利益率）	48.5%	46.1%			

鉄道事業

（単位：億円）	2021年度 中間期 (A)	2022年度 中間期 (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
営業収益 （外部顧客に対する売上高）	14	**14**	**0**	**100.3%**	**99.7%**
営業利益	3	**3**	**△0**	**89.2%**	**103.1%**
（営業利益率）	26.2%	23.1%			

航空会社・テナント等への支援措置を継続実施

- 航空会社やテナントの費用負担を軽減し、航空機の運航や店舗運営の継続を図ることを目的に、2020年 3 月に決定した「緊急措置」から料金の支払い猶予及び減免措置を実施しています。
- 2022年3月に2022年度上期の支援策を決定し、同年 7 月には同年下期における各種料金の支払い猶予及びリテール構内営業料の減免措置を継続するとともに、空港使用料の減免措置は内容を一部変更*のうえ、継続する事を決定した。
  *国内線定期旅客便の着陸料のみ、幹線とそれ以外の路線を区分のうえ、現行の全額免除から減免割合を縮小
- 緊急措置（2020年3月）から2022年7月に決定した継続実施分までのトータルの支援規模は、1,657億円規模（支払猶予 1,415億円、減免 242億円）となります。(昨年度期末決算発表時点の支援規模は、1,312億円)

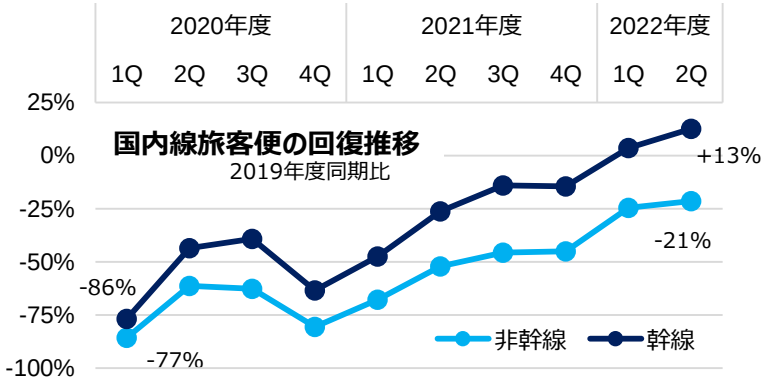


支払猶予 （累計：822億円）
（着陸料・停留料、建物賃貸借料、構内営業料等）
→ 継続（593億円規模）

構内営業料の減免
（2019年度及び2020年度に実施済の建物賃貸料等の減免含む）
→ 継続

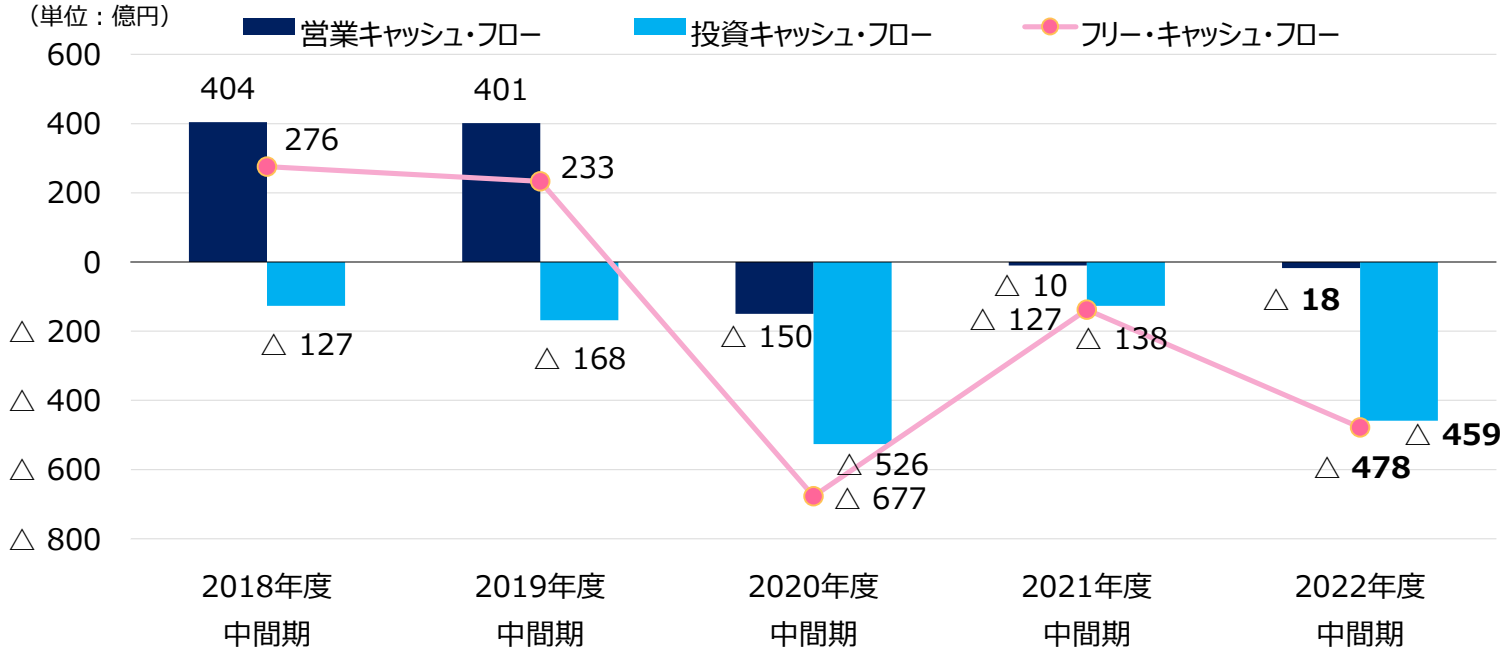
（累計：176億円）
空港使用料の減免
（着陸料・停留料）
→ 65億円規模
継続（国際線定期旅客）
縮小（国内線定期旅客）

2020年3月以降、2022年7月決定分までの支援措置内容



連結キャッシュ・フローの概要

（単位：億円）	2021年度 中間期 （A）	2022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	△10	**△18**	△7	（－） 支払猶予等による売上債権の増加及び仕入債務の減少等
投資キャッシュ・フロー	△127	**△459**	△331	（－） 固定資産の取得による支出増加等
フリー・キャッシュ・フロー	△138	**△478**	△339	
財務キャッシュ・フロー	444	**262**	△182	（－） 短期借入金の返済及び社債の償還等
現金及び現金同等物の期末残高	1,891	**1,535**	△355	



Ⅲ．2022年度　連結業績予想

2022年度 航空取扱量見通し

	2021年度 実績 (A)	2022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）	13.8	**20.1**	**6.3**	**145.8%**	**78%**
国際線	10.4	15.6	5.3	151.0%	77%
国内線	3.4	4.4	1.0	129.7%	79%
航空旅客数（万人）	647	**1,625**	**978**	**251.1%**	**39%**
国際線	235	993	758	423.3%	29%
国内線	413	633	220	153.3%	85%
国際航空貨物量（万ｔ）	261	**262**	**1**	**100.4%**	**128%**
給油量（万 kl）	254	**341**	**87**	**134.2%**	**77%**

2022年度 連結業績予想

（単位：億円）	2021年度 実績 (A)	2022年度 見通し (B)	増減 (B)−(A)	% (B)／(A)×100	【参考】 2019年度比
営業収益 **（外部顧客に対する売上高）**	829	**1,285**	**455**	**155.0%**	**54.2%**
空港運営事業	413	682	268	164.8%	62.7%
リテール事業	90	285	194	316.0%	30.1%
施設貸付事業	295	287	△8	97.2%	93.5%
鉄 道 事 業	29	29	△0	97.8%	97.3%
営業費用	1,324	**1,557**	**232**	**117.6%**	**79.3%**
営業利益	△495	**△272**	**223**	**-**	**-**
空港運営事業	△551	△398	153	-	-
リテール事業	△92	0	92	-	-
施設貸付事業	140	119	△21	84.7%	90.0%
鉄 道 事 業	7	6	△1	80.6%	97.6%
経常利益	△504	**△302**	**202**	**-**	**-**
親会社株主に帰属する当期純利益	△524	**△330**	**194**	**-**	**-**

資金調達方針及び格付け情報

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

柔軟かつ機動的な調達に対応	
2021年度実績	● 短期借入金…1,100億円 ● 社債発行…660億円 *年度累計額。短期借入金は返済済みの額を含む
2022年度実績	● 短期借入金…680億円 ● 社債発行…460億円 *2022年9月末時点。短期借入金は返済済みの額を含む

機能強化等の投資案件に対する国への公的支援等の要請	
2021年度実績	● 「更なる機能強化」の進捗に応じた無利子貸付金…50億円
2022年度実績	● 「更なる機能強化」の進捗に応じた無利子貸付金…154億円 *2022年11月借入

※2023年度の国交省の概算要求において「更なる機能強化」の進捗に応じた無利子貸付金120億円計上

市場からの資金調達に加えて、国との緊密な連携を強化し、当面の安定的な資金確保に取り組む

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+	2022年10月4日
日本格付研究所（JCR）	AA+（安定的）	-	2022年5月20日

Ⅳ. 足元の経営トピックス

中期経営計画「Restart　NRT」の全体像

中計では、3の基盤強化テーマ、9の創造・変革テーマからなる計12のテーマに取り組む

基盤強化テーマ: 2024年度までに成果を実現することで、後述の財務KPIを達成する

創造・変革テーマ: 中長期的な視点で取り組み、2030年度までに成果の実現を目指す

クリエイション Creation

1. コロナ禍からの需要回復への即応

2. 世界最高水準の安全・安心・安定の追求

3. パートナーとの共創による ネットワーク強化 (旅客・貨物)

4. 需要拡大に対応する空港機能の強化

5. 「成田ならでは」の次世代型旅客体験の創出

サステナビリティ Sustainability

6. 積極的貢献による地域の持続的発展

7. 職場環境及び生活環境でのES向上

8. アジアトップ水準での気候変動対応

レジリエンス Resilience

9. 無駄なく柔軟なコスト構造への改革

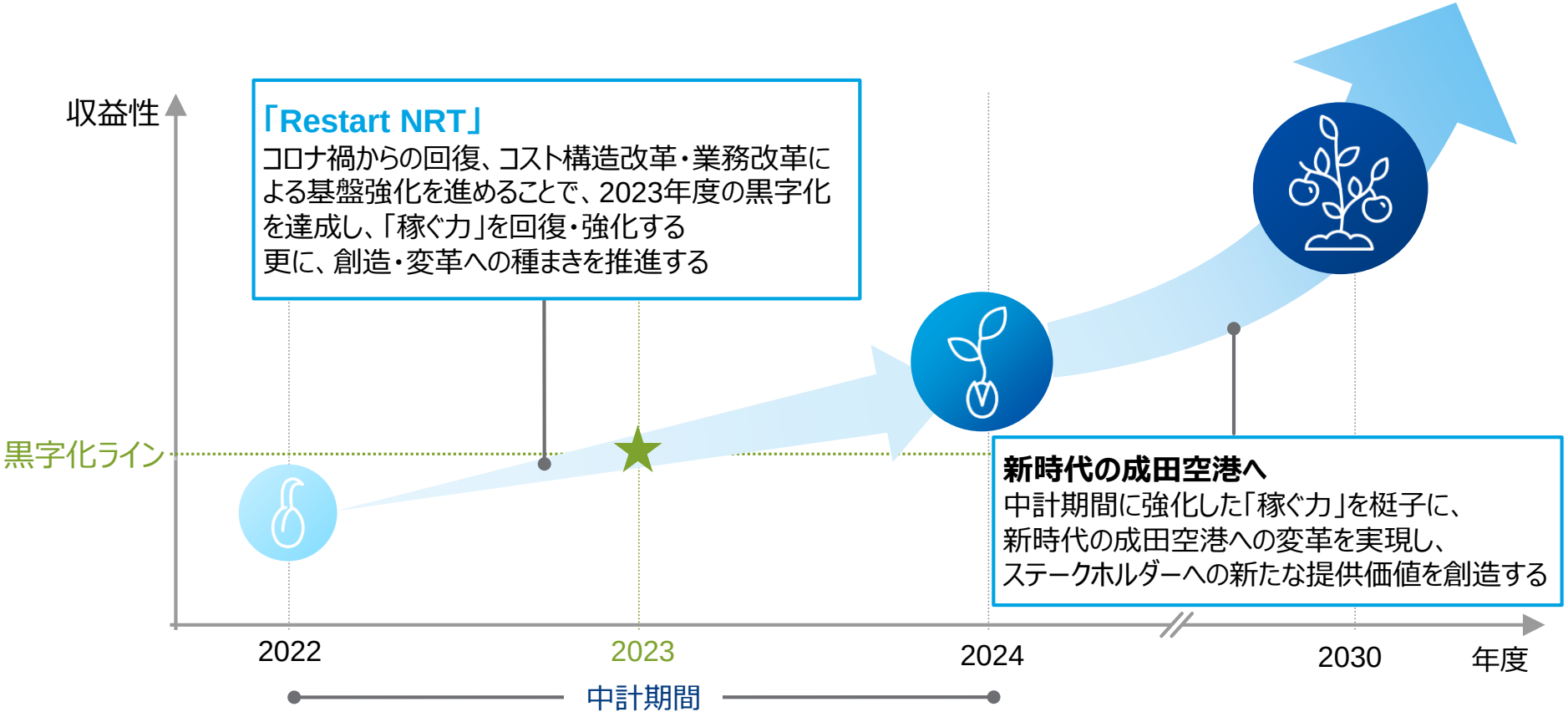
10. 価値創造の最大化に向けた業務改革

11. 収益多角化に向けた 海外・グループ事業の開拓

12. 顧客志向・脱自前主義での イノベーションの推進

中期経営計画「Restart　NRT」の位置づけ

中計期間で基盤強化を進め、23年度の黒字化を達成。更に、中長期的な飛躍に向け、創造・変革への種まきを推進。



基盤強化テーマ 〈中期経営計画〉
コロナ禍からの需要回復への即応 (1/2)

需要・水際対策動向への機動的対応により空港運用を早期正常化

実施方針

❶ 情報共有の徹底

情報の集約化による混雑予測

- 需要動向・水際対策動向
- 旅客便の予約動向(特に繁忙期)
- 需要予測情報

各ステークホルダー (航空会社・CIQ・二次交通・店舗 等)への情報共有によるサービス供給体制の確保

❷ 機動的なターミナル運用

水際対策の動向に応じたサービス供給体制の早期復旧

- 空港スタッフ人員体制の復旧
- 二次交通網 (電車・バス) の復旧要請

水際対策と混雑緩和の両立/効率化

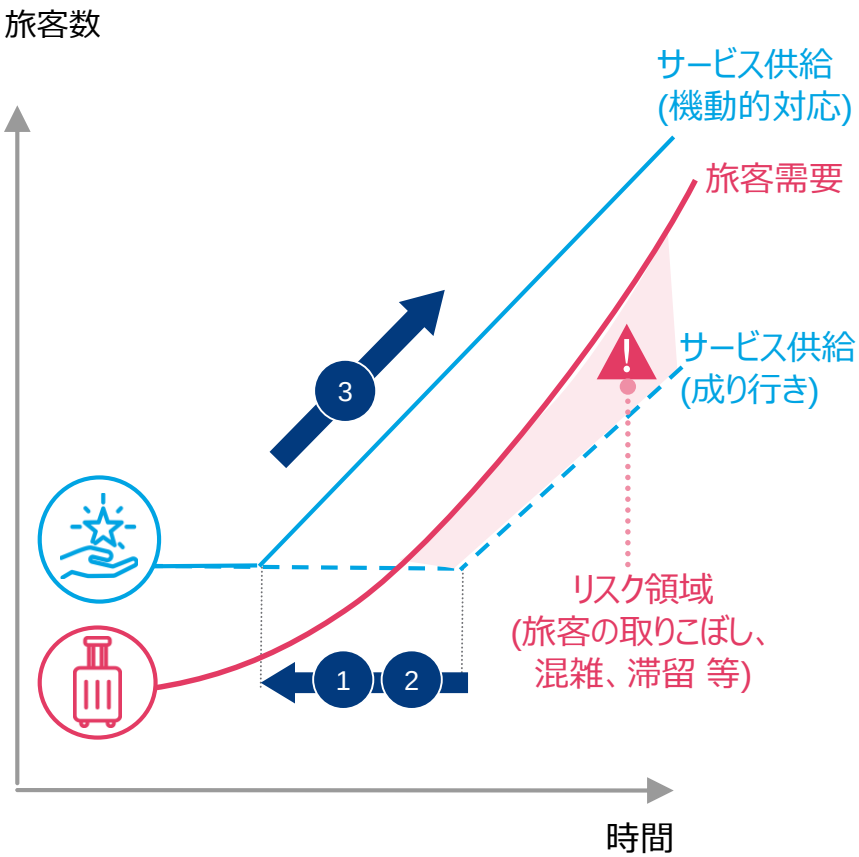
- 状況に応じた施設運用・旅客対応・人員配置等の判断
- 水際対策転用エリアの復旧
- 旅客目線での適切な情報提供

❸ 特別運用タスクフォースの推進

NAA主体で、各種ステークホルダーと連携

随時、問題点の把握と対応

ターミナルの需給バランス (イメージ)



基盤強化テーマ 〈中期経営計画〉
コロナ禍からの需要回復への即応 (2/2)

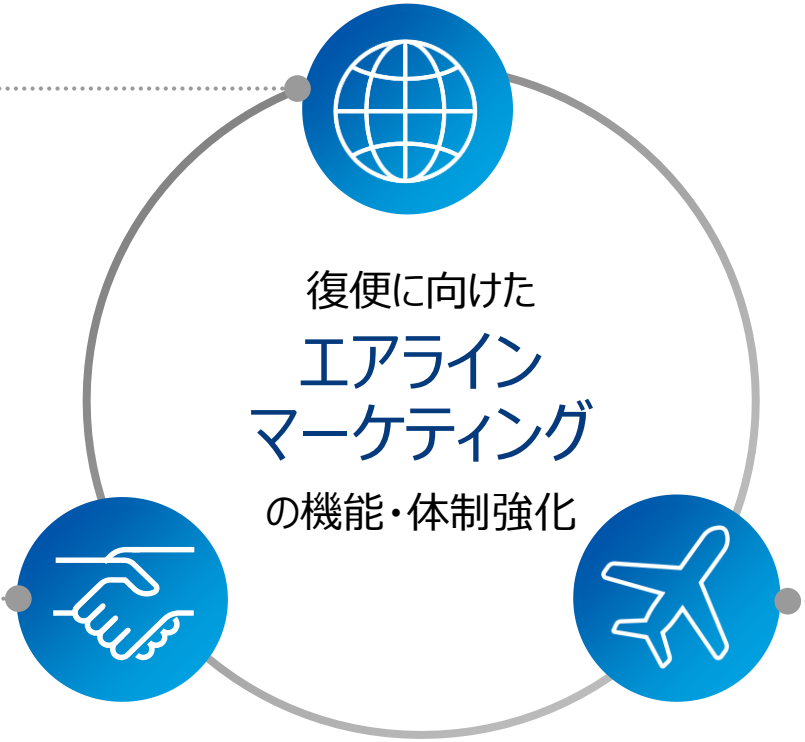
復便に向けたエアライン・マーケティングの機能・体制を強化

復便促進の選択と集中

- 感染収束地域や水際対策の緩和地域に対する集中的な復便促進

ファイナンス支援

- 航空会社/テナント向け
  - 料金支払いに対する支払い猶予の継続
  - 減免措置の継続



オペレーション支援

- 航空会社への情報提供
  - 感染状況・ワクチン接種状況・医療体制
  - 需要回復状況・NRT運用体制
  - NRT出発/到着プロセスの情報 等
- (提供手段)
  - リアルタイム/定期配信
  - レポート/オンライン面談

基盤強化テーマ 〈中期経営計画〉
無駄なく柔軟なコスト構造への改革

VUCA[1)]時代に対応した無駄がなく柔軟なコスト構造を確立

NAAのコスト構造の特徴

固定費 比率が高い
- 減価償却費
  (ターミナル/滑走路)
- 公租公課
- 人件費 等

準固定費 の比率も高い
- 業務委託費
- 修繕点検維持費 等

中期経営計画期間における重点テーマ

1) 調達費の最適化

発注単位の多様化	• 一括発注等によるスケールメリットの追求 • 発注単位の使い分けによる競争参加の促進
発注仕様の最適化	• 発注ルールの見直しによるコスト効率の最大化 (例: ターミナル運用の一時停止による作業集約、昼間作業の実施) • 受注者自らの効率性推進に資する発注仕様 (例: 工数ではなくサービスレベルを指標とした委託業務の実施) • 受注者提案の積極的採用による発注内容の付加価値向上
業務の省人化/省力化	• デジタル技術を活用した業務の省人化/省力化 (例: センサー活用による保全業務の省人化)

2) 固定/準固定費比率の低減

航空需要に応じた運用体制	• 可変的なターミナル運用 • 上記実現手段としての各種設備のコモンユース化
設備投資スキームの最適化	• 設備の付加価値最大化に向けた外部資本の柔軟な活用 (例: エネルギー供給等に関する外部との協業スキームの検討)

3) 業務改革 (詳細次頁)

1. Volatility (変動性)、Uncertainty (不確実性)、Complexity (複雑性)、Ambiguity (曖昧性) の頭文字を取った言葉で、将来の予測が困難な状況を指す

基盤強化テーマ 〈中期経営計画〉
価値創造の最大化に向けた業務改革

ゼロベース視点での抜本的な業務改革を遂行し、新たな価値創造や価値共創へ注力

ゼロベース視点

- 「やめる・とめる・なくす・たくす」の観点から、既存業務を抜本的に改革
- アウトソース等外部資源も積極的に活用

経営のコミットメント

- 社長をプロジェクトオーナーとし、経営陣がコミットしながら強力に断行
- グループ全体の効率経営に向けて本社とグループ各社との役割分担等のあり方を再構築

Digital (AIR Narita[1])

- 業務全般に係るシステム刷新
- 将来的に空港運用全体のデジタル化 (AODB[2] 等) も進め業務システムとも連携

1. 業務系システムの刷新・統合を通じ、社員の生産性・効率性の向上が図られる環境構築を目的としたプロジェクト
2. 空港オペレーションのために空港運用情報を一元的に管理する総合データベース

創造・変革テーマ〈中期経営計画〉
アジアトップ水準での気候変動対応

外部との共創によるチャレンジにも積極的に取り組み、持続可能な航空産業の発展に貢献

目標達成に向けたアクション

主に自社

施設・車両に対する取組み
- 建築物のCN[1]化
- 航空灯火のLED化
- 車両のゼロカーボン化
- NAAグループにおけるCN化 (社員の通勤・出張 等)
- 工事中における環境負荷低減 (低炭素化工法の採用 等)

外部との連携

航空機からの排出対策
- 電動・水素航空機の受入環境整備
- SAF受入環境整備・導入促進
- 地上走行の最適化
  - 機能強化整備
  - ターミナル別滑走路運用
  - A-CDM[2]活用による地上待機時間短縮

共創 → 航空会社

再生可能エネルギーの導入
- 空港での再生可能エネルギー導入推進
  - 太陽光発電 等
- エネルギー供給等に関する外部との協業スキームの検討

共創 → 外部パートナー

CO2削減目標「サステナブルNRT2050」[3]

2030	2050
30% 削減[4] (NAAグループ)	ネットゼロ (NAAグループ)
30% 削減[4][5] (成田空港)	50% 削減[4] (成田空港)

CN領域におけるアジアのトップランナー

CN領域の最先端な取組みを推進

1. カーボンニュートラル　2. 航空機の運航情報及び空港の運用情報をタイムリーに共有し、関係者が協調して空港運用能力を強化する取組み
3. 政府のCO2排出量削減目標を踏まえて、目標の見直しを行っていく可能性あり　4. 2015年度比　5. 発着回数1回当たり

『新しい成田空港』構想の必要性

● 背景

- 成田空港は、現在も開港当時の施設配置を踏襲したレイアウトのまま。
- 施設の多くが1970年代に整備され、老朽化が進行。
- 世界の航空市場はこの50年で大きく変化し、今後も大きく変化。
- 近年、危機に際し、機動的/柔軟に運用できる施設の必要性増大。
- 成田空港のアクセス改善は、長年の懸案事項。
- 世界では、近隣アジア諸国を中心に、各国が空港機能強化を推進。

旅客施設の再構築、貨物機能の高度化、アクセスの改善、近隣地域との一体的な発展等に関する『新しい成田空港』構想の検討が必要。

『新しい成田空港』構想のコンセプト

成田空港は、その使命である日本の国際競争力強化に寄与し、環境への配慮や地域との一体的発展など様々な課題を解決するため、『新しい成田空港』に生まれ変わります

① 日本及び首都圏の国際競争力強化に資するため、地域との共生を理念として、更なる機能強化を推進します

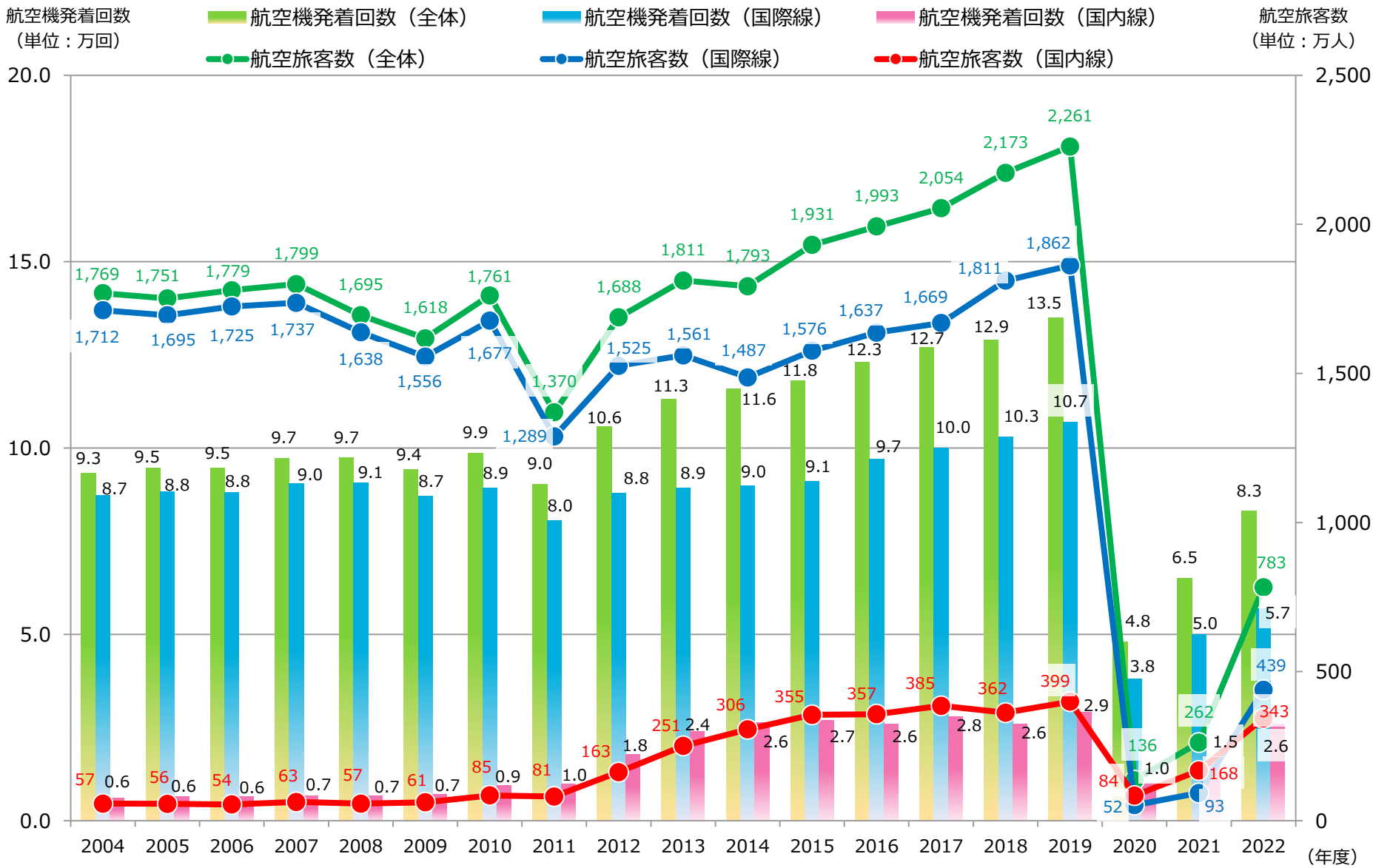
② 新しい航空ニーズに対応し、利便性・効率性を高めるため旅客ターミナルを再構築し、最新技術を導入し、脱炭素などにも配慮した集約型の『ワンターミナル』を目指します

③ 航空物流機能を集約し、最新技術導入により自動化、省力化を進め、効率的で環境に配慮した新貨物地区を整備します

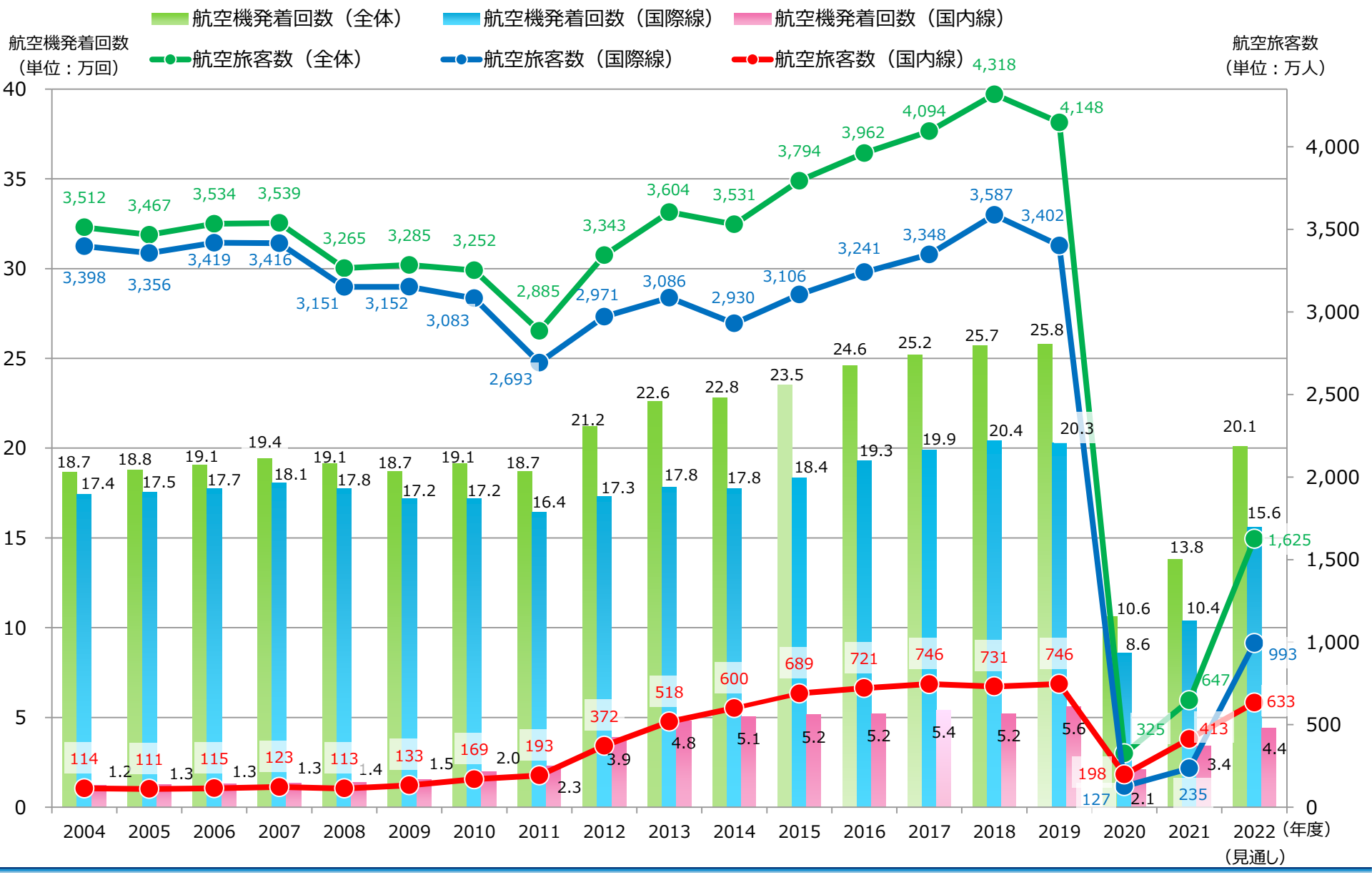
④ 空港内のスムーズな道路アクセスを整備するとともに、都心や周辺地域等との道路アクセスの向上、鉄道アクセスの改善を目指します

Ⅴ．参考資料

【中間期】航空機発着回数・航空旅客数推移（民営化以降）



【通期】航空機発着回数・航空旅客数推移（民営化以降）

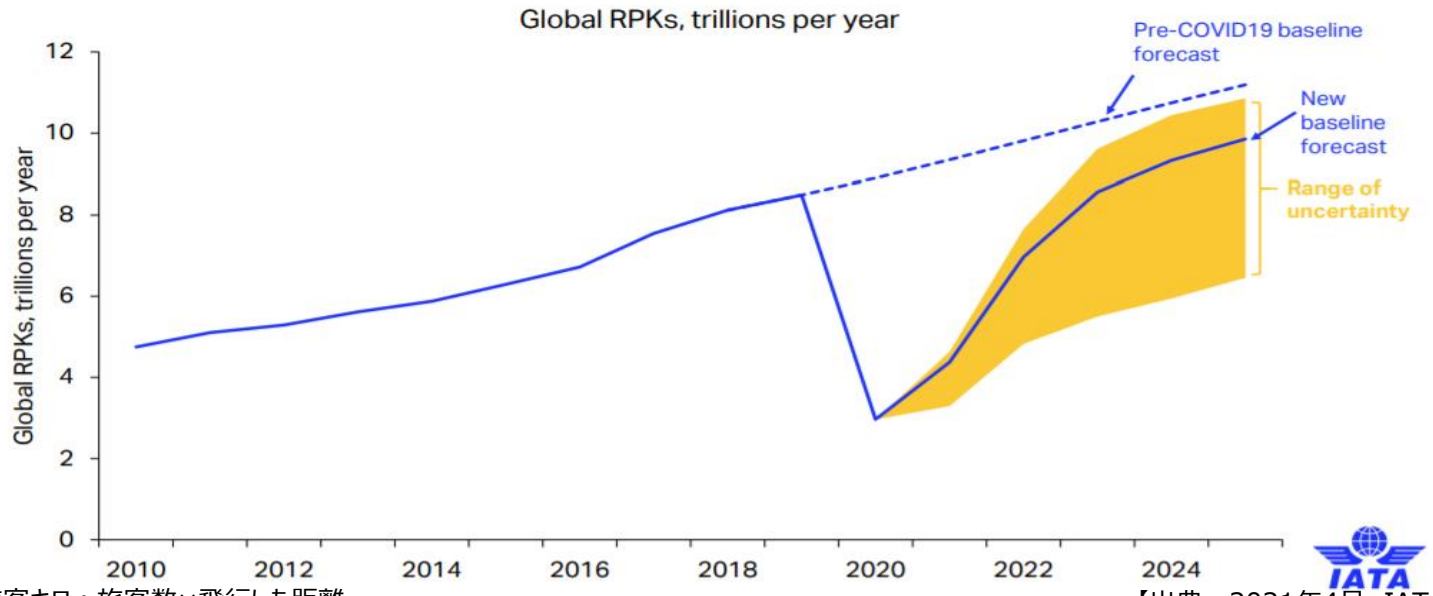


国際機関（IATA）の航空需要予測

- 航空会社で構成される国際組織であるIATA（国際航空運送協会）によると、幅を持った予測としつつも、これまで航空旅客需要の回復は2023年までかかるとしていた。（下記グラフ参照）
- 最新の予測（※）では、需要回復の最大の要因は各国の出入国制限の緩和施策としつつ、一部の国における現状の入国制限の厳格化を踏まえ、需要の回復を1年後倒しし、2024年としている。
- 特に中国を最大のマーケットとしているアジア太平洋地域においては、中国の入国制限撤廃が遅れ、国際線の回復が遅れる可能性があることから、需要の回復をさらに1年後倒しし、2025年としている。
- ロシア～ウクライナ紛争については、航空需要に対する短期的な影響を見通すのは時期尚早としつつも、長期的には航空需要に影響を与える可能性は低いとしている。

（※）…2022年3月1日公表

【世界の航空需要 - RPK s (※有償旅客キロ)の動向予測 -】



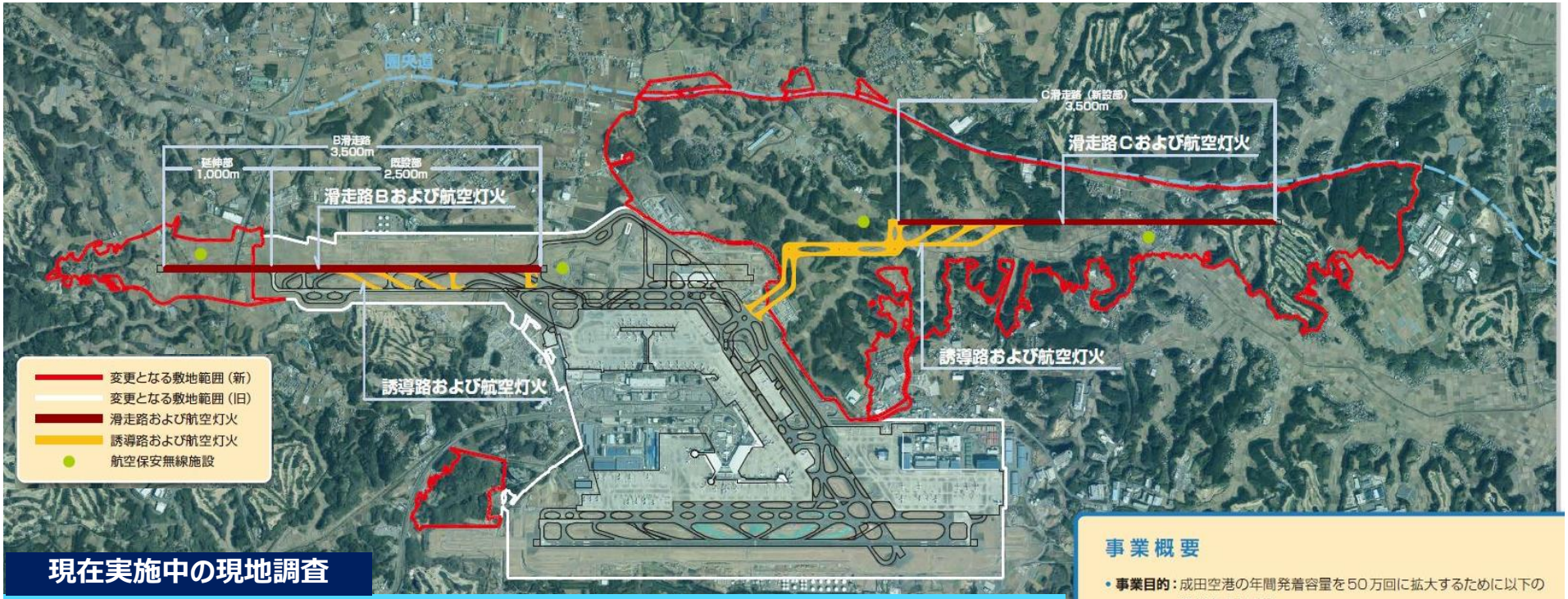
※有償旅客キロ：旅客数×飛行した距離

【出典：2021年4月　IATAリリース資料より】

成田空港の更なる機能強化の概要

Narita Airport

- 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たことから、現在は、**2028年度末の供用に向けて、現地調査等を実施**している。



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

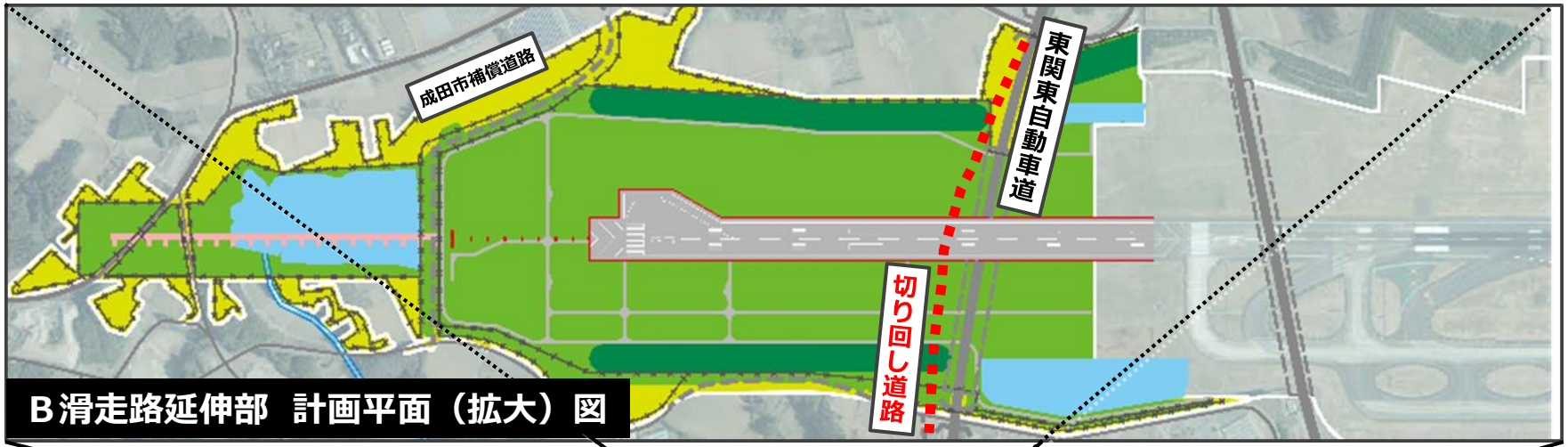
用地取得に向けた現地調査

事業概要

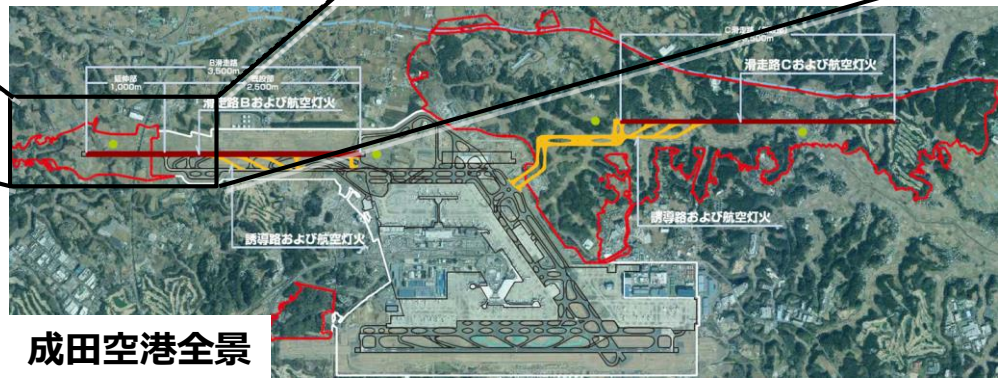
- **事業目的：**成田空港の年間発着容量を50万回に拡大するために以下の整備を実施する。
- **工事内容：**B滑走路延伸（滑走路長2,500m⇒3,500m）
  C滑走路新設（滑走路長3,500m）、
  誘導路新設（7,471m）、
  空港敷地拡張1,099ha拡張（現状1,198ha⇒2,297ha）
- **航空保安無線施設・航空灯火：**一式
- **工事完成予定期日：**2029年3月31日まで

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、昨年12月にパンフレットを作成**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）の切り回し道路工事に工事着手し、C滑走路新設部は2023年度に高谷川排水整備工事に着手**予定。
- 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。



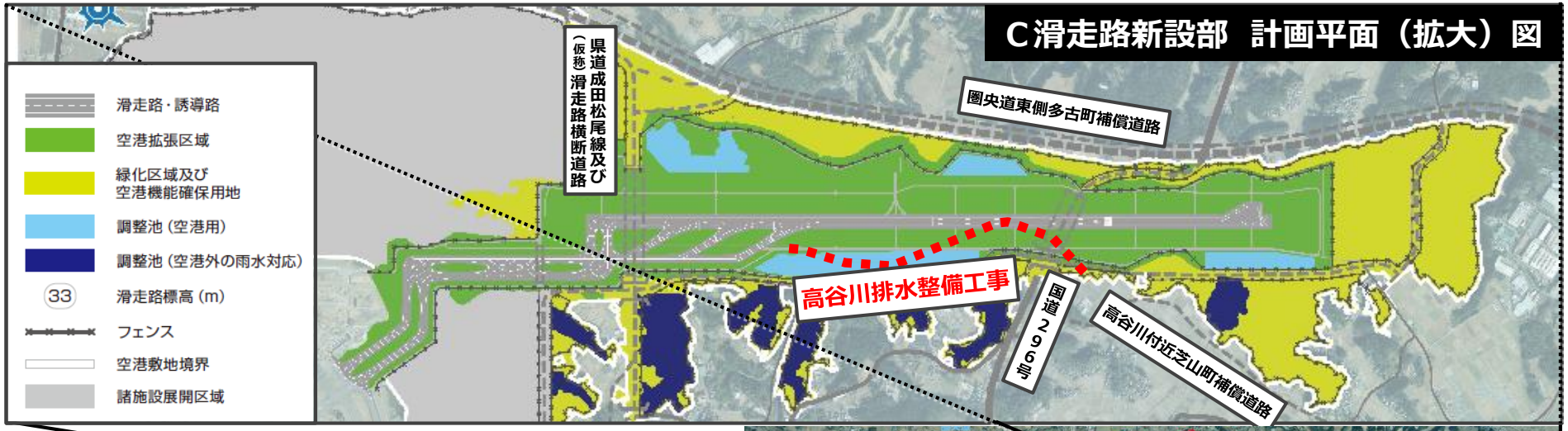
B滑走路延伸部　計画平面（拡大）図

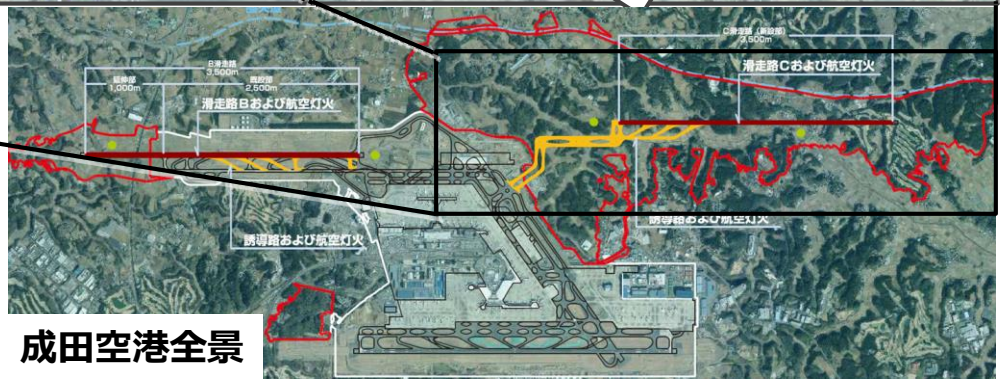


成田空港全景

- ✓ 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、2022年10月19日から準備工事として東関道切回し道路の整備に着手**。　（拡大図内赤点線）

更なる機能強化事業の進捗等について②



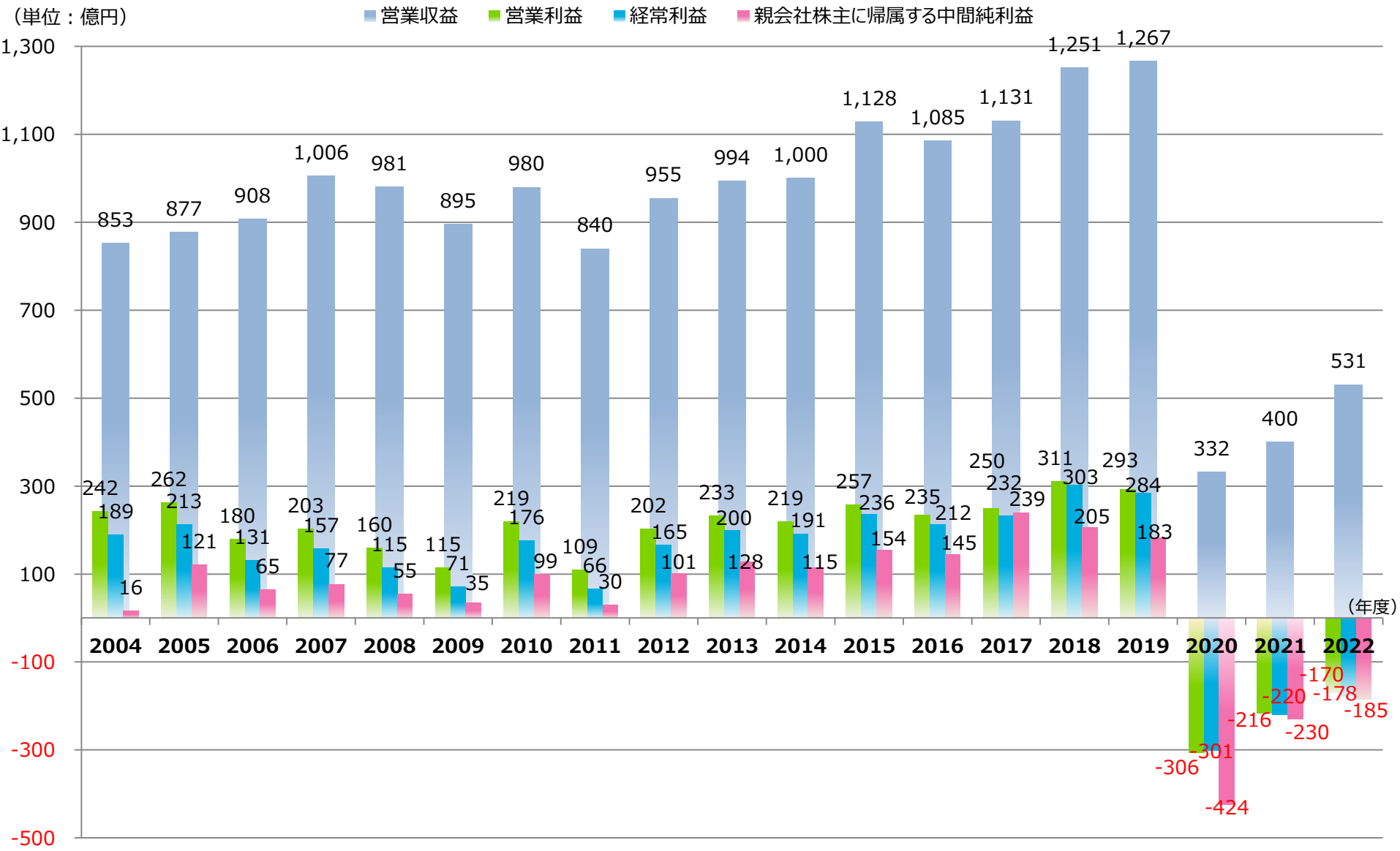


成田空港全景

- ✓ 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。
- ✓ **<u>大規模造成工事中においても高谷川の機能が維持できるよう、準備工事として、2023年度に高谷川の排水整備工事に着手</u>**予定（拡大図内赤点線）

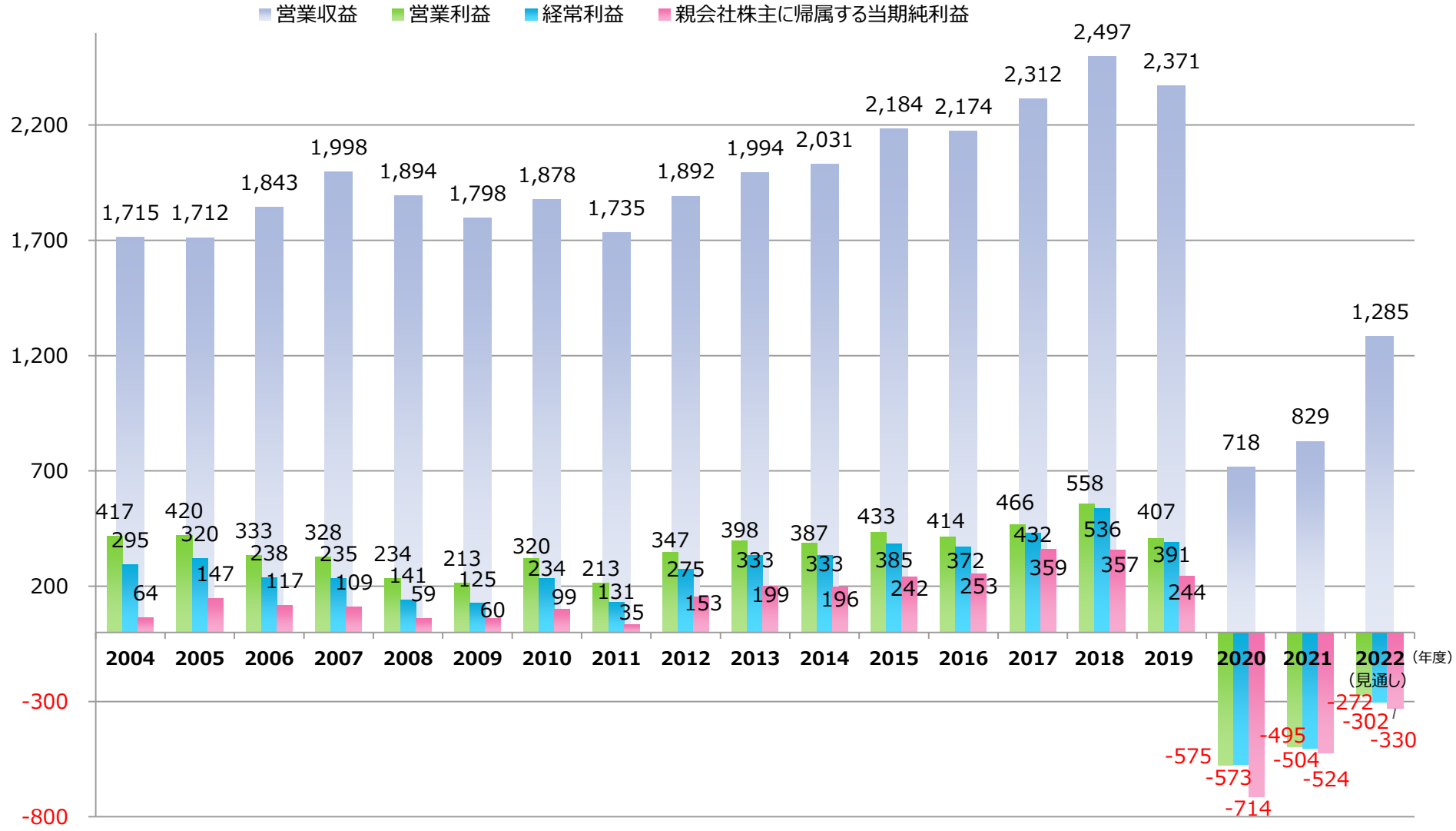
※ 更なる機能強化の詳しい概要や、環境対策・地域共生策などの取り組み、パンフレットの閲覧については、専用ウェブサイト「成田空港の明日を、いっしょに」にて詳しくご紹介しています。
URL→ https://www.narita-kinoukyouka.jp/

【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）

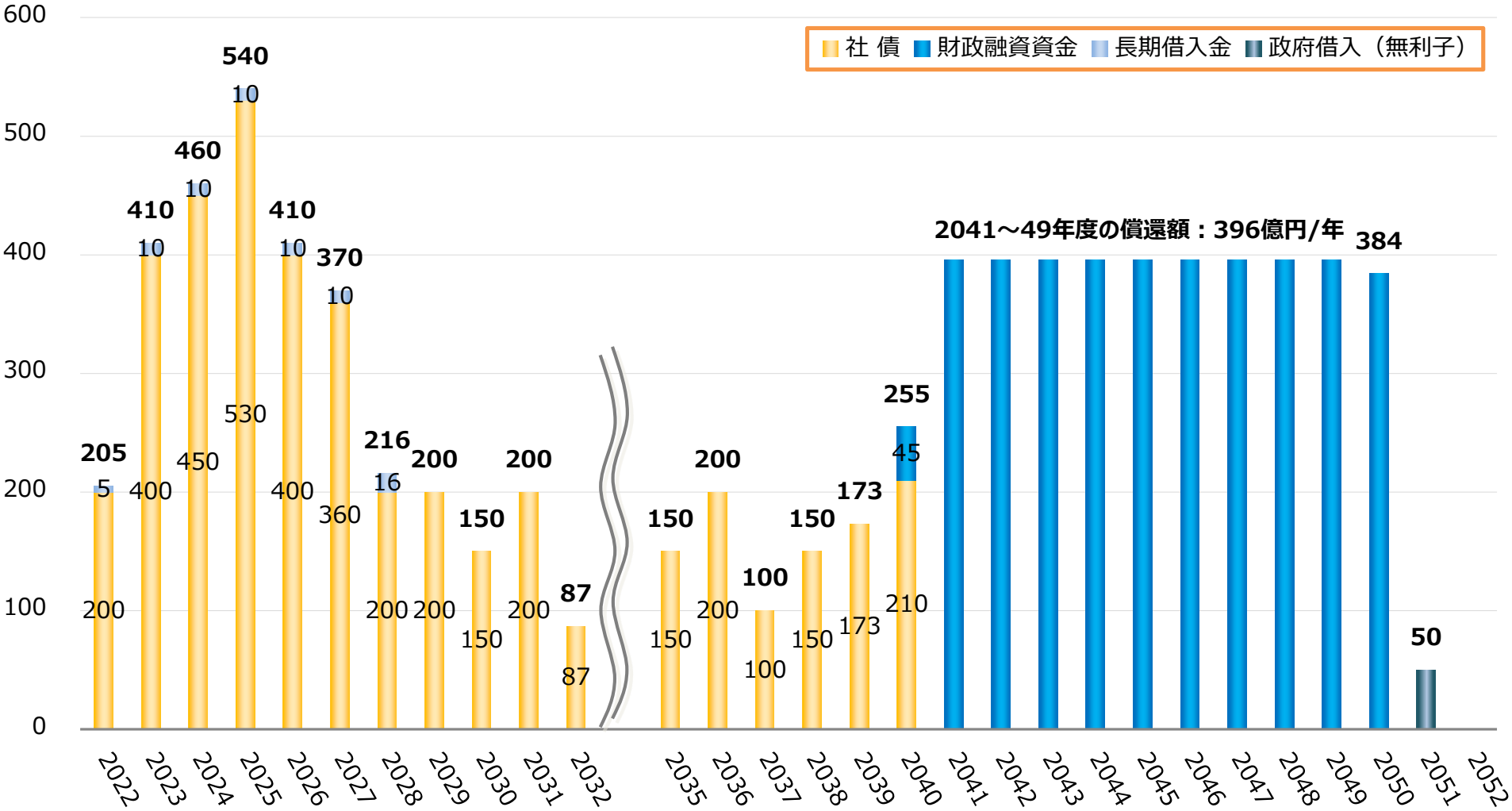
（単位：億円）



債務償還の見通し（連結）

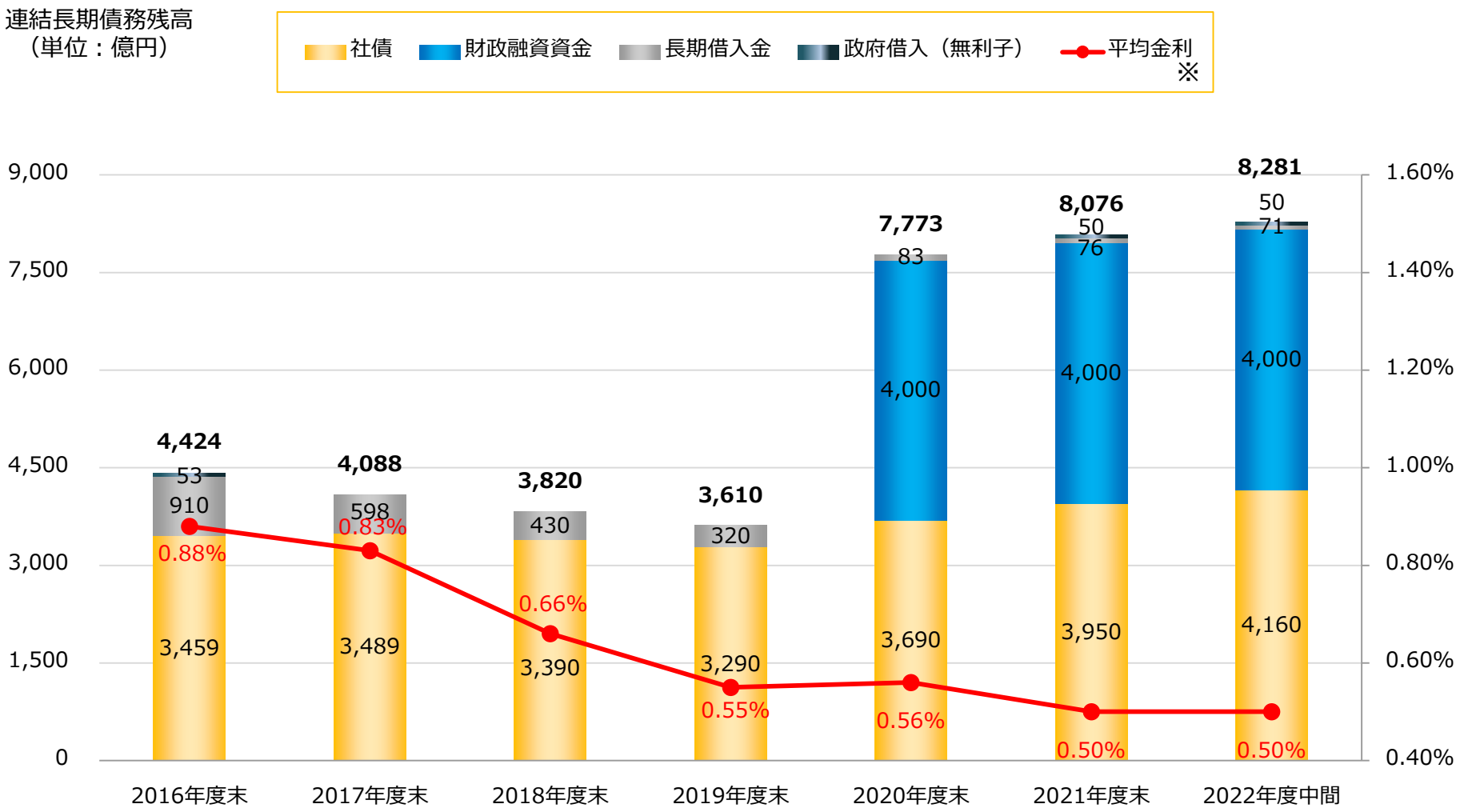
（単位：億円）

（2022年9月30日）



※　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。

長期債務残高と平均金利の推移（連結）



※　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）

（2022年9月30日）

※単位は億円未満切捨て

流動資産 4,302億円

有形固定資産 7,731億円

建物及び構築物	3,547億円
機械装置及び運搬具	355億円
工具、器具及び備品	163億円
土地	3,394億円
建設仮勘定	261億円
その他	9億円

無形固定資産 120億円

投資その他 86億円

資産合計 12,241億円

流動負債 1,309億円

社債（1年内）	300億円
短期借入金	400億円
長期借入金（1年内）	7億円
その他	602億円

固定負債 8,258億円

社債（1年超）	3,860億円
長期借入金（1年超）	4,114億円
その他	284億円

純資産 2,672億円

資本金	1,197億円
資本剰余金	619億円
利益剰余金	776億円
その他包括利益	△1億円
非支配株主持分	82億円

自己資本比率 21.2%

負債・純資産合計 12,241億円

【長期債務残高】

有利子債務	
社債	4,160億円
長期借入金	4,071億円
計	8,231億円
無利子債務	
長期借入金	50億円
計	50億円
合計	8,281億円

普通社債（一般担保付※）の発行実績

※ 成田国際空港株式会社法第７条に基づく

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
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	ー（※）	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	ー（※）	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	ー（※）	2019. 9.19	2029. 9.19
第35回	50	20	0.270	100.0	0.270	ー（※）	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	ー（※）	2021.9.16	2022. 9.16
第43回	150	5	0.050	100.0	0.050	ー（※）	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	ー（※）	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	ー（※）	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

（※）絶対値でのプライシングを実施

NARITA AIRPORT

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