

2018年3月期 決算説明会



成田国際空港株式会社

2018年5月17日



Connecting Japan to the World

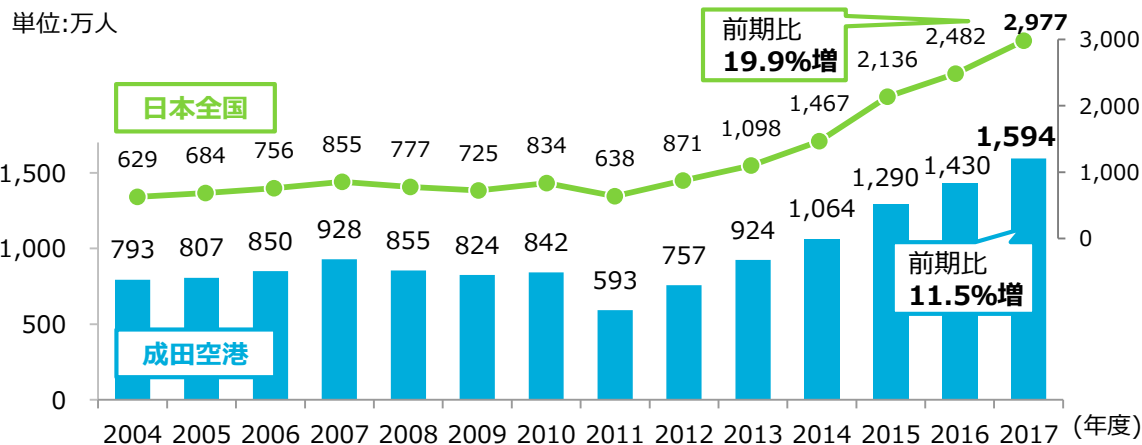
- 経営概況 P.3
- 2017年度 決算概要及び2018年度 業績予想 P.7
- 今後の事業戦略 P.12
- 2017年度 セグメント別決算概要 P.22
- 参考資料 P.29

經營概況

訪日外国人の足元の動向

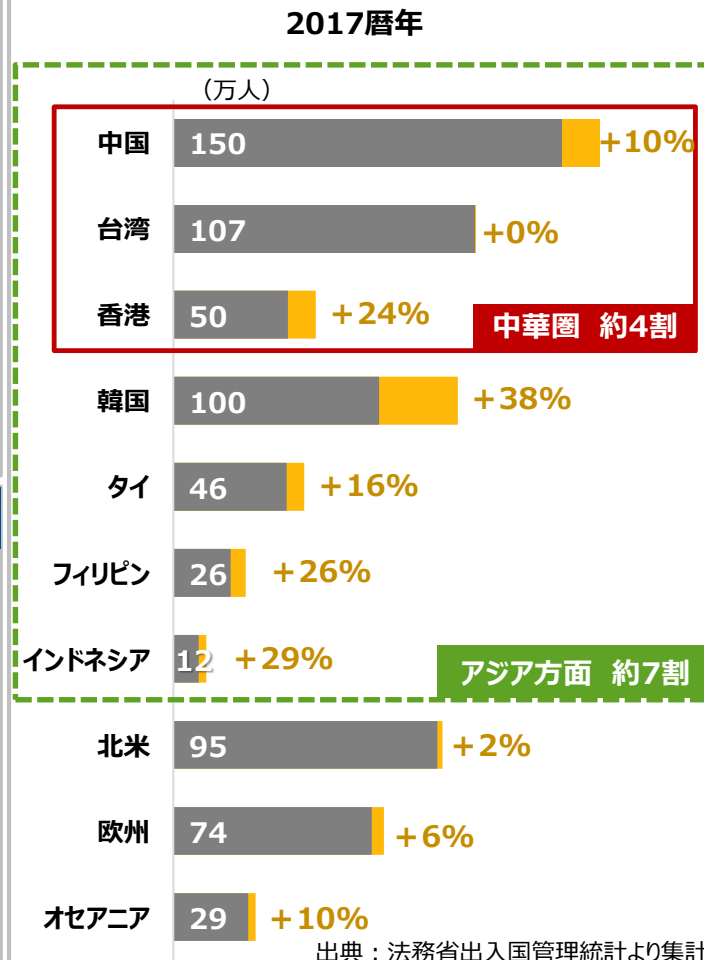
- 日本全国の訪日外国人旅行者数は航空路線の新規就航・増便や継続的な訪日旅行プロモーションの効果等により引き続き増加しており、過去最高であった2016年度を更新
- 成田空港における国際線外国人旅客数も旺盛な訪日需要や航空路線の拡充等もあり過去最高

成田空港の国際線外国人旅客数と日本全国の訪日外国人旅行者数の推移



出典：日本政府観光局 (JNTO)

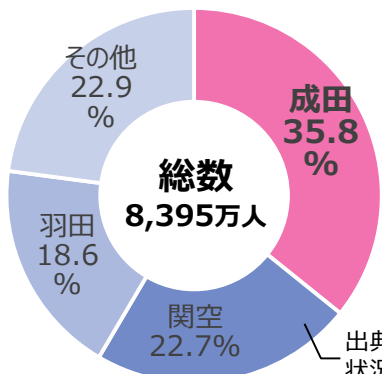
成田空港における外国人入国者数と前年同期比



出典：法務省出入国管理統計より集計

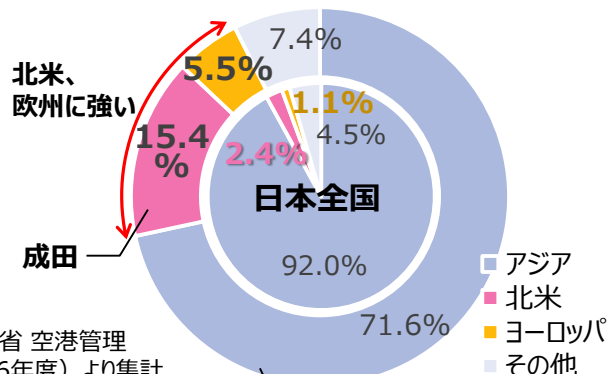
成田空港のシェアとその特徴

→ 日本全国の国際線旅客数シェア



出典：国土交通省 空港管理状況調査 (2016年度) より集計

→ 方面別便数の特徴 (外:成田空港、内:日本全国)



出典：Saber Market Intelligence (2017暦年) より作成

ネットワーク拡充の状況

中計戦略目標

就航都市数：130（海外）、20（国内）都市以上

■ 2018年夏ダイヤにおいて、前年夏ダイヤ比で8都市増の133都市となり、開港以来最大

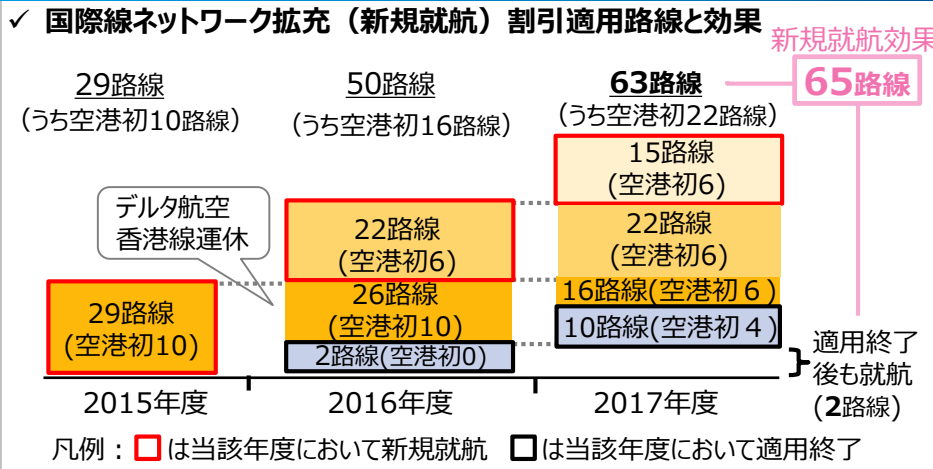
成田空港発 就航都市（経由地含む）

合計 **133** 都市（海外**115**都市、国内**18**都市）



→ 路線誘致活動例（インセンティブの実施状況）

成田ハブ化促進インセンティブ



成田空港マーケティングインセンティブ

✓ 2017年度の申し込み状況

	申し込み航空会社数	
	上期	下期
旅客制度	60社	61社
貨物制度	47社	49社

【施策例】 (※)旅客制度・貨物制度を合わせると対象の8割超の申込み

旅客制度	貨物制度
<ul style="list-style-type: none"> 成田路線PRのための各地イベントへの参加 TV、WEB、SNS、ラッピングバス等各種広告の実施 等 	<ul style="list-style-type: none"> 温度ケア貨物取扱量拡大のための定温コンテナの導入 等

リテール事業の動向

中計戦略目標

空港内免税店・物販店・飲食店売上高：1,500億円

- 国際線外国人旅客数の増加やナリタ5番街内ブランドブティック等の通年化、2017年度新規店舗のオープン、販売促進施策の効果等もあり、空港内店舗売上高は前期比で大幅に増加、民営化以降の最高を更新
- 売上を牽引したのは、国籍別売上高シェアで過半を占め、購買単価が高い中国系旅客

商業空間の拡充

「ナリタ5番街」内、ブランドブティック

- 新たに4店舗をオープン
(2016年11～12月)



到着時免税店

- 第1・2・3ターミナルに
合計5店舗をオープン
(2017年9～12月)



第1ターミナル新規店舗スペースの創出

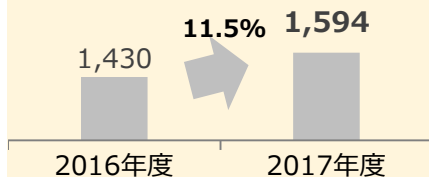
- 出国手続き後エリアに
合計17店舗をオープン
(2017年11月～18年7月)

※2017年度では
6店舗がオープン

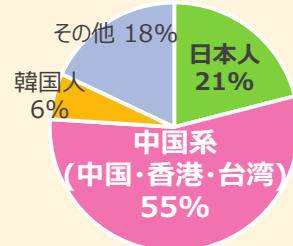


売り上げ動向 (2017年度)

→ 国際線外国人旅客数 (万人)



→ 国籍別売上高シェア



→ 購買単価

(日本人を100とした場合)



※中国系旅客の購買単価推移

(2015年度 (爆買い時) を100とした場合)

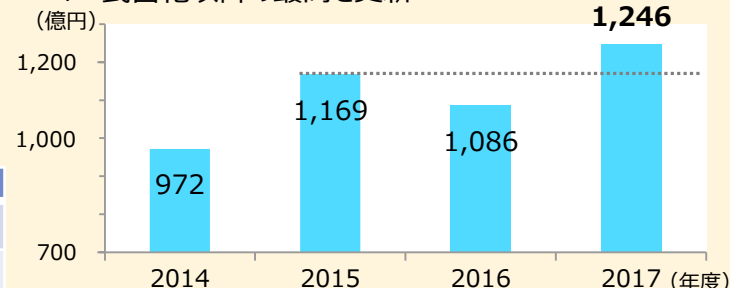
2016年度			2017年度		
上期	下期	通期	上期	下期	通期
85	93	89	97	106	102

＜空港内店舗売上高 (前年同期比) の推移＞ (%)

2017年度	上期	3Q	4Q	下期	通期
飲食店	109	108	106	107	108
物販店	103	108	105	107	105
免税店	119	134	127	130	125
総合免税店	114	137	132	134	124
ブランドブティック	140	124	110	117	127
合計	111	120	116	118	115

＜空港内免税店・物販店・飲食店売上高推移＞

→ 民営化以降の最高を更新



2017年度決算概要及び2018年度業績予想

2017年度 航空取扱量

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
航空機発着回数 (万回)	24.6	25.2	0.7	102.7%
国際線	19.3	19.9	0.5	102.8%
国内線	5.2	5.4	0.1	102.4%
航空旅客数 (万人)	3,962	4,094	132	103.3%
国際線	3,241	3,348	107	103.3%
日本人	1,349	1,370	21	101.6%
外国人	1,430	1,594	164	111.5%
通過客	462	384	△78	83.0%
国内線	721	746	25	103.5%
国際航空貨物量 (万 t)	214	228	14	106.6%
給油量 (万 kl)	455	447	△8	98.2%

- 航空機発着回数は、韓国線、香港線等のアジア方面を中心とした国際線及び国内線の新規就航や増便等により、前期に比べて増加、6期連続で開港以来最高値を更新。
- 航空旅客数は、北米-アジア間の直行便が増加したことや羽田空港二次増枠に伴う米国便シフト等の影響に伴い通過客等は減少したものの、引き続き旺盛な訪日需要や航空路線の拡充等を背景に国際線外国人旅客が大きく伸びたことに加え、国内線旅客も好調に推移したことから、初の4,000万人超と前期に比べて増加、3期連続で開港以来最高値を更新。
- 国際航空貨物量は、引き続き旺盛な半導体関連需要等を背景に輸出入・仮陸揚ともに好調に推移したことから、前期に比べて増加。

2017年度 連結決算概要

(単位：億円)

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
営業収益 (外部顧客に対する売上高)	2,174	2,312	138	106.4%
空港運営事業	1,052	1,068	16	101.5%
リテール事業	788	911	123	115.6%
施設貸付事業	303	302	△0	99.8%
鉄道事業	29	29	0	100.0%
営業利益	414	466	51	112.5%
空港運営事業	43	67	24	156.0%
リテール事業	223	255	31	114.1%
施設貸付事業	141	139	△2	98.4%
鉄道事業	6	6	△0	98.2%
経常利益	372	432	59	116.0%
親会社株主に帰属する 当期純利益	253	359	105	141.7%

- 2017年度連結決算は、前期比「増収増益」。
- 航空機発着回数が堅調に推移したことにより、航空機材の小型化に伴う機材重量の減少はあるものの、空港使用料収入は前期並み。一方、国際線外国人旅客数等の増加に伴い旅客施設使用料収入が増収となったことや、前年度下期以降に順次開業した新店効果等により物販・飲食収入、構内営業料収入が増収となり、全体として増収。
- 営業収益、営業利益、経常利益、当期純利益は民営化以降最高を更新。
- なお、特別利益に厚生年金基金の代行返上益（133億円）の計上がなかったとしても当期純利益は民営化以降最高。

2018年度 航空取扱量見通し

	2017年度 実績 [A]	2018年度 見通し [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
航空機発着回数 (万回)	25.2	25.6	0.4	101.6%
国際線	19.9	20.3	0.4	102.0%
国内線	5.4	5.4	0	100.1%
航空旅客数 (万人)	4,094	4,292	198	104.8%
国際線	3,348	3,542	194	105.8%
日本人	1,370	1,391	21	101.6%
外国人	1,594	1,771	177	111.1%
通過客	384	379	△4	98.9%
国内線	746	750	3	100.5%
国際航空貨物量 (万 t)	228	237	8	103.7%
給油量 (万 kl)	447	461	14	103.2%

- 航空機発着回数はフルサービス・キャリアの新規就航をはじめ、LCCを中心に引き続きアジア方面における新規就航や増便等が見込まれることから前期を上回る見通し。
- 航空旅客数は、国際線においてハワイやオセアニア、欧州方面に日本人旅客の増加が見込まれるほか、外国人旅客についても中華圏や韓国、東南アジア方面を中心とした引き続き旺盛な訪日需要を背景に増加が見込まれること等から前期を上回る見通し。
- 国際航空貨物量は、輸出入及び仮陸揚貨物が堅調に推移すると見込まれることから前期を上回る見通し。

2018年度 連結業績予想

(単位：億円)

	2017年度 実績 [A]	2018年度 予想 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
営業収益 (外部顧客に対する売上高)	2,312	2,455	142	106.1%
空港運営事業	1,068	1,102	33	103.1%
リテール事業	911	1,021	109	112.0%
施設貸付事業	302	301	△1	99.4%
鉄道事業	29	29	△0	97.2%
営業利益	466	495	28	106.2%
空港運営事業	67	79	11	116.6%
リテール事業	255	282	26	110.5%
施設貸付事業	139	129	△10	92.4%
鉄道事業	6	5	△1	80.5%
経常利益	432	463	30	107.1%
親会社株主に帰属する 当期純利益	359	293	△66	81.6%

- 2018年度連結業績予想は、前期比「増収減益」。
- 新規就航等による航空機発着回数や国際線外国人旅客数の増加等に伴い、航空機材の小型化に伴う機材重量の減少はあるものの、空港使用料収入、旅客施設使用料収入等は増収。また、第1旅客ターミナルビル出国手続き後エリアにおける新規店舗の開業等により物販・飲食収入、構内営業料収入は増収となり、全体として増収。
- 営業収益、営業利益、経常利益は民営化以降最高を更新する見通し。
- なお、厚生年金基金の代行返上益を除いた前期と比較すると、当期純利益も民営化以降最高となる見通し。

今後の事業戦略

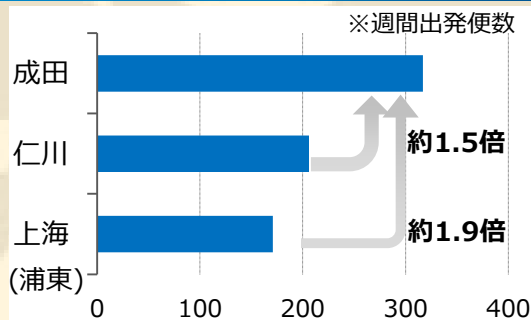
グローバルハブとしての成長 ー北米ネットワークの強みー

- 強固な日米関係を背景として成田空港の北米路線はアジアの主要空港よりも優位
- 成田空港における国際線通過客数は減少傾向
 - ✓ アジアにおける急速な航空需要の増大や航空機材の高性能化を背景とした米系航空会社のアジア-北米間の直行便の増加
 - ✓ 米系航空会社のアライアンスパートナーとの連携強化による路線再編

強固な日米関係を背景とした成田空港の優位性

豊富な北米路線

- ✓ 北米へのネットワークの強さを活かし、成長市場であるアジアのOD・乗継需要を取り込みグローバルハブとして成長



乗継利便性向上策

旅客One Stop Securityの導入

- ✓ 米国発の乗継旅客は、成田空港において保安検査を省略できる制度を開始予定（2018年7月上旬）

乗継サポートサービスの導入（実証実験）

- ✓ 従来の航空会社間の枠組みで、乗継ぎサービスを受けられないお客様に対して、NAAが主体となり受託手荷物の搬送や乗継便の遅延等への対応をサポートする

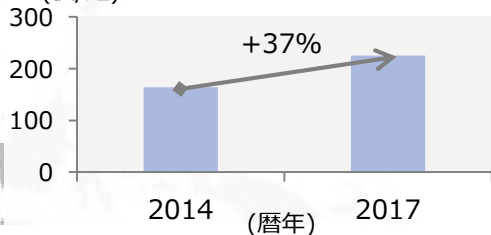
その他乗継利便性・快適性向上策の実施

- ✓ 出国審査後エリア内自社ラウンジの利用促進や免税ブランドモールの拡充、トランジット旅客を対象とした空港周辺ツアー等（トランジット&ステイプログラム）の継続実施

LCCの成長

NRT

◎アジア-北米間の直行便の推移 (便/週)

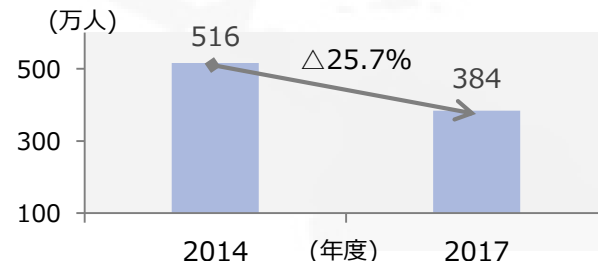


出典：Sabre Market Intelligenceより作成

◎米系航空会社の成田-アジア間の路線運休の動き

- デルタ航空：
 バンコク線運休（2016年10月）
 台北線運休（2017年5月）
※49便/週（2014年）→21便/週（2017年）
- ユナイテッド航空：
 シンガポール線運休（2016年6月）
 仁川線運休（2017年10月）
※21便/週（2014年）→0（2017年）

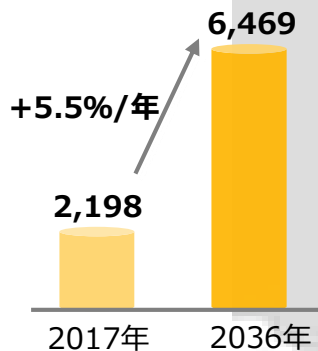
◎成田空港における通過客の推移 (万人)



グローバルハブとしての成長 ーアジアとのネットワーク強化ー

- アジア方面路線はアジア主要空港と比べると路線、便数とも劣後しており、成長が見込まれるアジアの航空需要の取り込みが急務
- 中国内陸部を初めとしたアジア近距離路線や東南アジア方面路線を中心にネットワークの拡充を図っていく
- 北米路線の優位性とあわせ、アジアとのネットワークの強化により、グローバルハブとしての成長を目指す

✓ アジア太平洋地域における
旅客輸送量予測（2017-36年）
単位：10億人キロ



(出典：日本航空機開発協会)

■ 中国とのネットワーク拡大

成田からの就航都市…22都市
拡大余地※のある都市…16都市

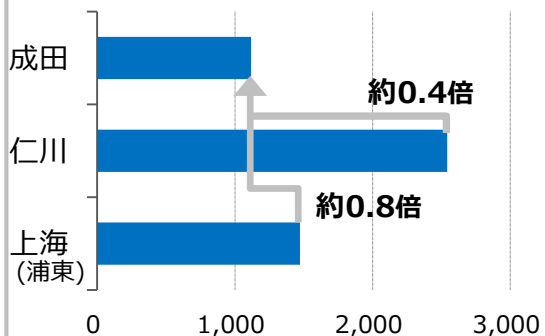
※関空・中部から就航があり、成田から未就航の都市

【アジアとのネットワーク強化のターゲット】

- すでにアジア他空港や関空、中部から路線が展開されている中国内陸部をはじめとしたアジア近距離路線
- 航空機材の変化（特にLCCの就航距離の拡大等）を念頭に入れつつ、東南アジア方面路線

主要空港とのアジア方面便数比較

→ 週間出発便数



■ 東南アジアとのネットワーク拡大

成田からの就航都市…14都市
拡大余地※のある都市…20都市

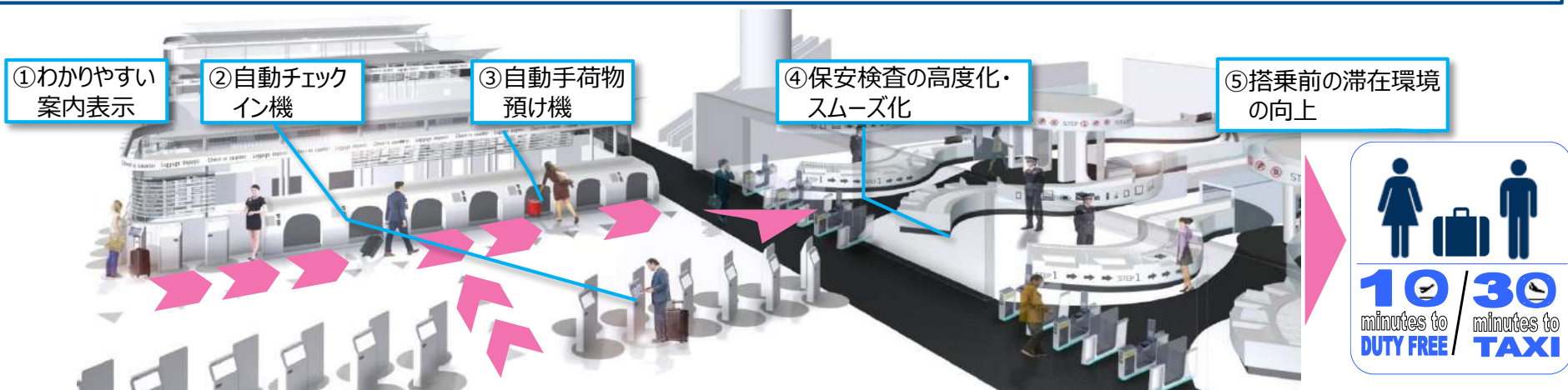
※仁川・香港・上海・台北・香港から就航があり、成田から未就航の都市

→ 北米路線の優位性とあわせ
グローバルハブとしての成長を目指す

【出典】Saber Market Intelligenceより作成
期間:2018/4/8-14

- ファストトラベル…自動手荷物預け機の導入や保安検査場の拡張等を推進中（2019年度中）
- 旅客動態管理システム…チェックインカウンターや出入国管理審査等の混雑状況を計測し、旅客の流れを定量的に把握。所要な施設改修や柔軟な人員配置（最適化）を図る（2019年度末）

※PFM： Passenger Flow Management



①わかりやすい案内表示

- 自動化される旅客手続きに合わせて館内の案内表示をリニューアル
- チェックインカウンター廻りの混雑軽減とわかりやすい案内表示をおこなうために、NAAが航空会社に求める一定のルールを2018年度内に導入予定

②自動チェックイン機

- 搭乗手続きと手荷物預けの2ステップ化を推進
- 自動手荷物預け機の導入に合わせ、必要に応じ、再配置を検討（2019年夏～）



第1ターミナル南ウイング

③自動手荷物預け機

- 第1ターミナル北ウイングで試行運用を実施中
- 2019年夏から順次、全てのターミナルへ導入予定



第1ターミナル北ウイング

④保安検査の高度化・スムーズ化

- 保安検査のスループット向上対策のために考案されたスマートレーンを導入
- 第1・第2ターミナルについては、保安検査場の拡張工事を実施（2019年から順次オープン）



第1ターミナル（イメージ）

⑤搭乗前の滞在環境の向上

- ターミナルのバリューアップ計画（2020年まで）
- 魅力ある商業空間の創出（リテール事業の取り組み参照）



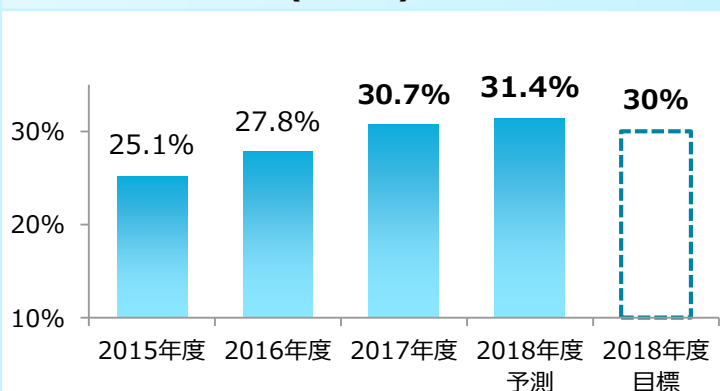
LCCの成長と第3ターミナルの機能強化

中計戦略目標
LCC就航割合：30%

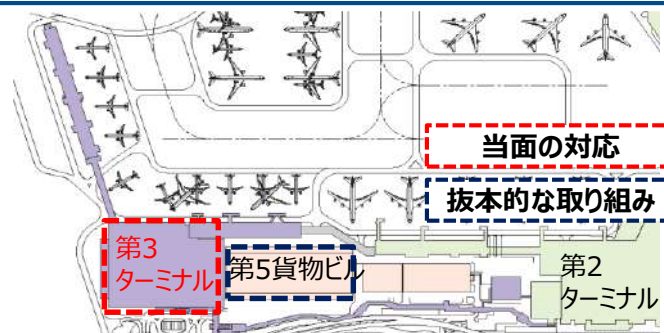
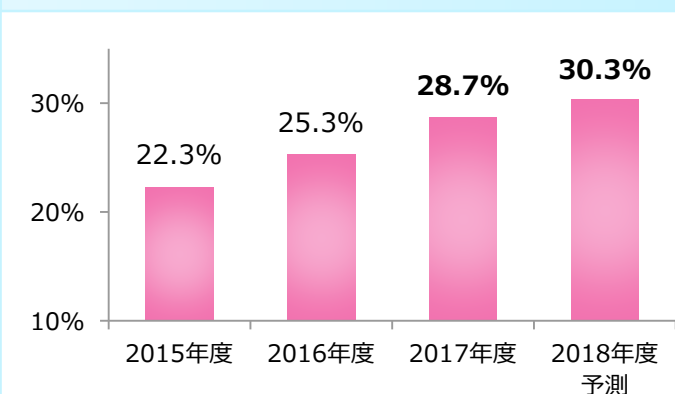
- 予測を上回るLCCの急成長により、ピーク時間帯には、出発ロビーや保安検査場で混雑が発生。第3ターミナルの機能強化に着手

→ 成田空港におけるLCCのシェア

発着回数(旅客便)におけるシェア



旅客数におけるシェア



■ 当面对应 (混雑緩和と快適性・利便性向上) 旅客取扱能力:750→900万人/年

- ① 到着ロビー増築で出発動線と到着動線を分離 (～2019年夏頃)
 - 目的：スムーズな旅客動線を確保し、混雑緩和を図る
- ② 「スマートセキュリティ」の導入 (～2019年度末)
 - 目的：保安検査手続きにかかる時間を短縮し、混雑緩和を図る
- ③ 「インラインスクリーニング」の導入 (～2019年度末)
 - 目的：チェックイン手続きにかかる時間の短縮と、高度なセキュリティレベル確保の両立を図る

■ 抜本的な取り組み (処理能力の向上) 旅客取扱能力:900→1,500万人/年

- ✓ 隣接する第5貨物ビルを撤去、第3ターミナルを増築
- ✓ 概ね2021年度末頃の完成を目途に整備予定

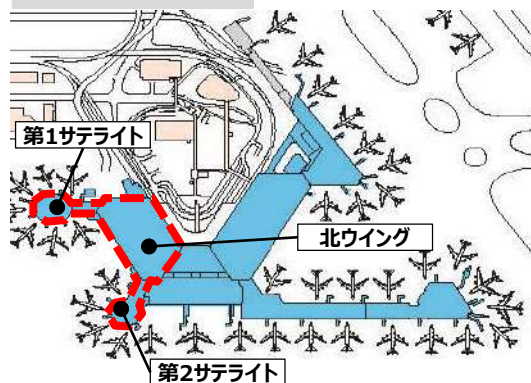
第1・第2ターミナルのバリューアップ計画

世界最高水準のサービス品質や
魅力ある商業空間の創出による
お客さま満足度の徹底追求

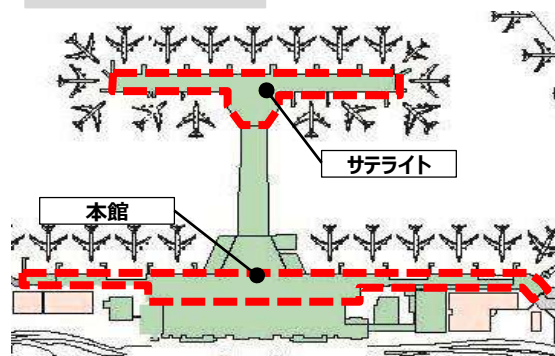
- 増加する訪日外国人や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、2020年までに第1・第2ターミナルの大規模リニューアルを行い、バリューアップを図る

【対象エリア】

→ 第1ターミナル



→ 第2ターミナル



リニューアルエリア

【第1ターミナル：第1サテライト ゲートラウンジ】



【第2ターミナル：サテライト 到着コンコース】



① アジア主要空港との競争力強化

- ・ ファストトラベル（手続き自動化）等の推進に合わせた施設リニューアル等

② 世界トップレベルのユニバーサルデザインターミナル

- ・ Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドラインへの対応
- ・ 感覚的に進むべき動線が分かる施設
- ・ 主要動線上のエレベータの能力増強・トイレリニューアル

③ 訪日旅客への「ウェルカム感」演出

④ 安全・安定運用のための建築・設備一体的な更新

更なるリテール事業の強化

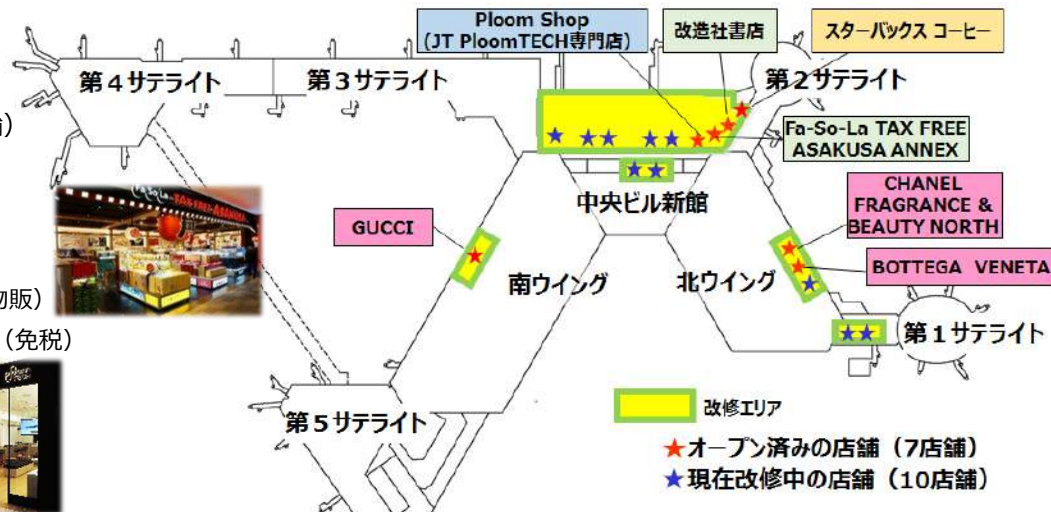
中計戦略目標

空港内免税店・物販店・飲食店売上高：1,500億円

- 旅客の多種多様なニーズに的確に対応、魅力ある商業空間の創出、販売促進策を一層強化し、リテール売上の拡大を図る

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11月より2018年7月までに順次オープン
 - ・2017年11月「BOTTEGA VENETA」（免税）
 - ・2017年12月「改造社書店」（物販）
 - 「Fa-So-La TAX FREE ASAKUSA アネックス」（物販）
 - ・2018年3月「CHANEL FRAGRANCE & BEAUTY NORTH」（免税）
 - 「Ploom Shop」（免税）
 - 「スターバックスコーヒー」（飲食）
 - ・2018年4月「GUCCI」（免税）



アニメツーリズムの展開

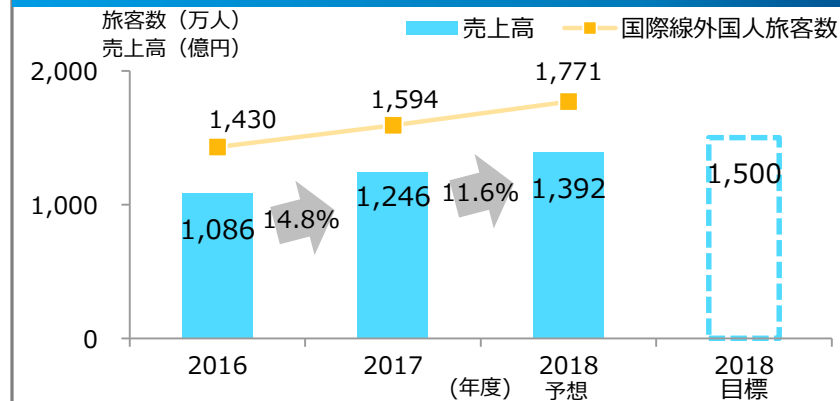
- 2018年4月「Anime Tourism Information」がオープン
- アニメ関連グッズ等を販売する店舗等の整備について、アニメツーリズム協会と協議中



更なる販売促進施策

- 銀聯カードやAlipay、WeChatPayと協業による割引キャンペーン
- インターネットやSNS、パワーブロガーの活用等による情報発信の更なる強化

空港内店舗売上高の推移（予想）

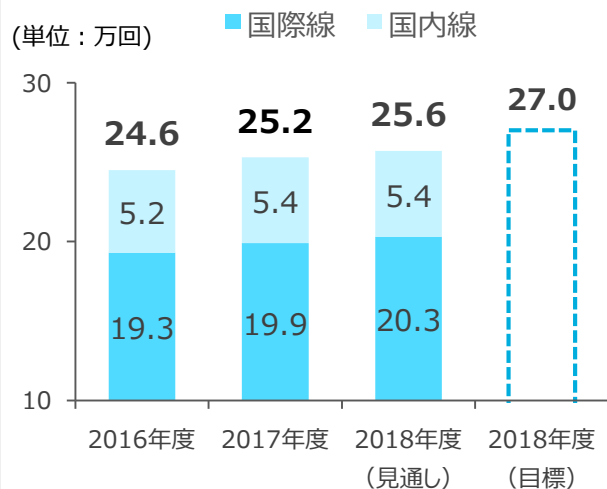


中期経営計画の進捗状況（数値目標）

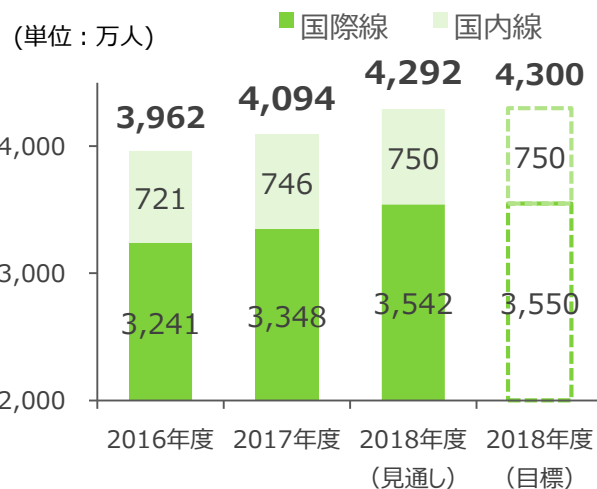
- 2016年度・2017年度の航空機発着回数・航空旅客数は対前年で増加しているものの、最終年度（2018年度）の目標達成には、ネットワークの更なる拡充が必要
- 引き続き訪日外国人やLCCの成長を取り込むことで収益性を向上させ、営業利益490億円目標達成を目指す

航空取扱量目標

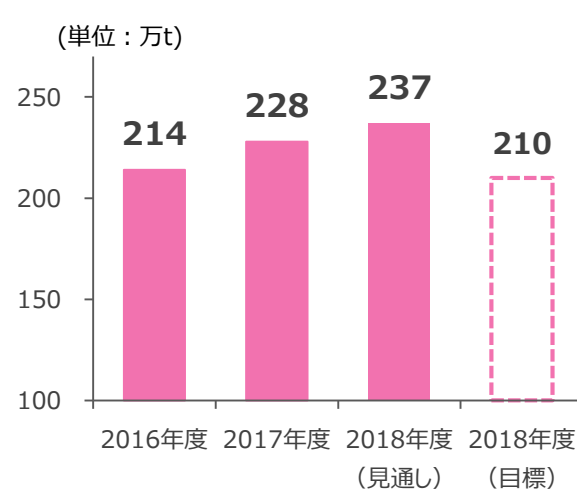
→ 航空機発着回数



→ 航空旅客数



→ 国際航空貨物量



財務目標

	2016年度	2017年度	2018年度 予想	2018年度 目標
連結営業利益	414億円	466億円	495億円	490億円以上
連結ROA	4.9%	5.7%	6.0%程度	5.5%以上
連結長期債務残高	4,424億円	4,088億円	4,127億円程度	4,500億円台前半
連結長期債務残高／連結営業CF	6.5倍	6.2倍	5.9倍程度	6.2倍以下

更なる機能強化に関する最終結論について

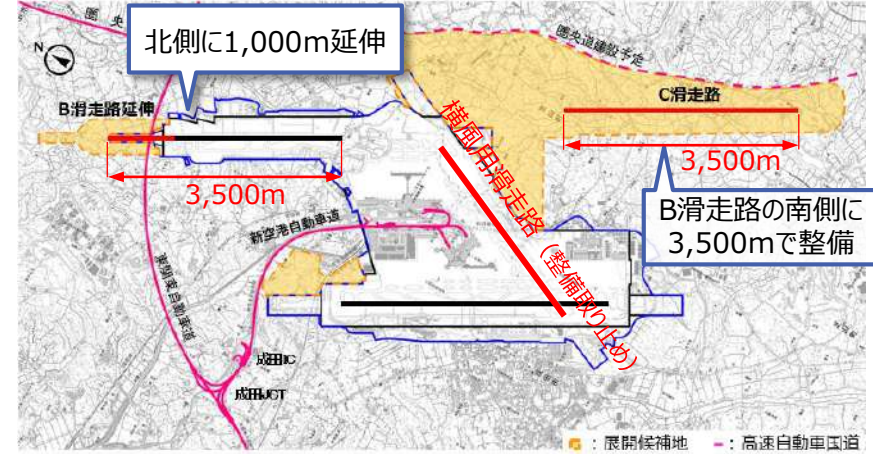
「成田空港に関する四者協議会」(2018年3月)の報告内容 (環境面への配慮、運用時間)

→ 今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針

羽田空港	成田空港
<ul style="list-style-type: none"> 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策 【現状：約45万回】 滑走路処理能力の再検証 → 計+約4万回 滑走路運用・飛行経路の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策 (滑走路の増設) 【現状：約30万回】 既存滑走路の延長 (B滑走路の延伸) 滑走路の増設 (C滑走路の増設) → 計+約16万回 夜間飛行制限の緩和 (当面) → 年間+約2万回 夜間飛行制限の緩和 (当面) → 年間+約2万回 夜間飛行制限の緩和 (当面) → A滑走路で先行実施 (6:00~23:00⇒6:00~0:00) 5:00~0:30 (スライド運用により飛行経路下の静穏時間は7時間確保)
合計 約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日+約100便】	合計 約100万回 (年間約83万回+約16万回) 【1日+約200便】

※赤字が四者協議会において具体化に向けて検討・協議した項目

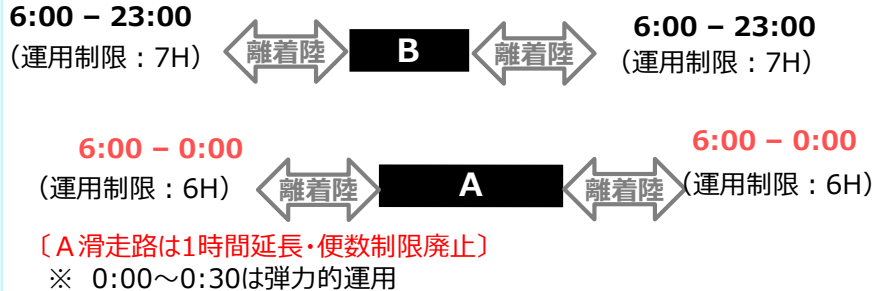
→ 滑走路の位置及び空港敷地範囲 (1000ha程度拡大)



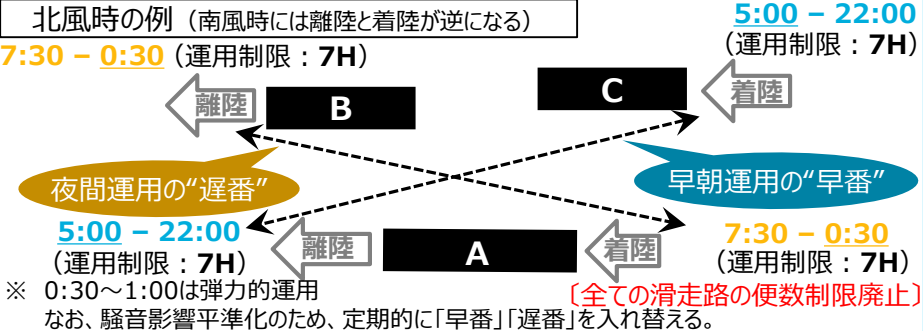
→ 夜間飛行制限の緩和

C滑走路供用までの当面の運用 (A滑走路の先行緩和)

〔B滑走路は現状どおり〕



滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」(C滑走路供用後)



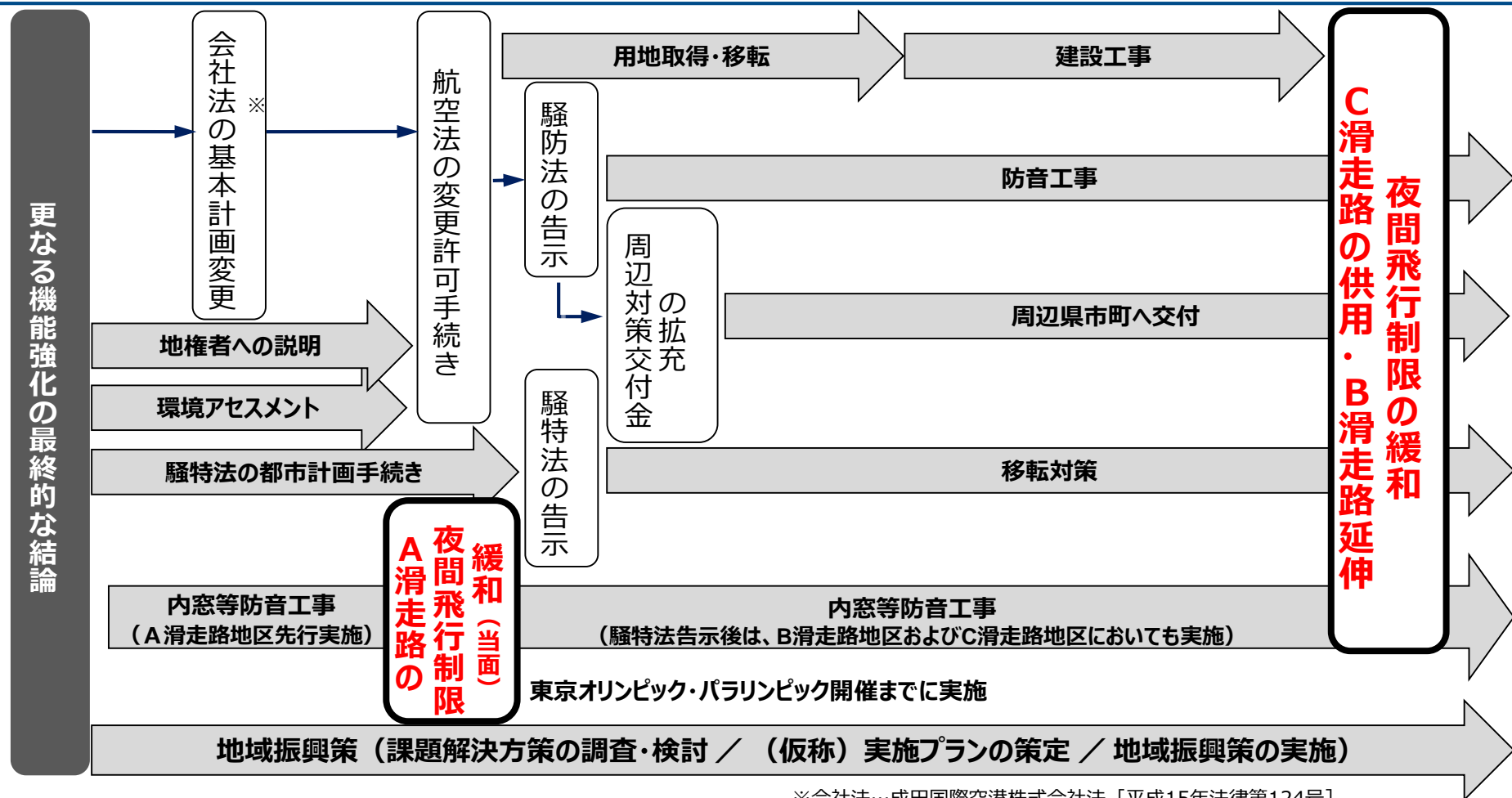
→ 新たな環境対策の考え方

項目	これまでの内容
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
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
深夜早朝対策	— (通常防音工事のみ)

今後の内容
50万回コンターにより実施、防音工事の充実 (ペアガラスの助成等)
発着回数50万回を前提とした算定方法に改め、交付総額を現在の約1.5倍 (約60億円) まで増額
各市町の財政力指数等を勘案した「地域振興枠」及びA滑走路騒音下への「A滑走路特別加算金」を交付
寝室への内窓設置と補完工事 (壁・天井) を実施、運航機材は低騒音機に限定

更なる機能強化の今後のスケジュール（イメージ）

- 今後の事業着手には、成田国際空港株式会社法の基本計画の変更、航空法に基づく空港等変更許可が必要であり、可能な限り速やかに事業着手に向けた諸手続き、用地取得等を進めていく
- 当面の夜間飛行制限の緩和は東京オリンピック・パラリンピック開催前までにA滑走路で先行実施し、B滑走路延伸・C滑走路等については、速やかに手続き等を進めていく予定



※会社法…成田国際空港株式会社法 [平成15年法律第124号]

2017年度 セグメント別 連結決算概要

セグメント別損益（連結）の状況①



空港運営事業

(単位：億円)

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
営業収益 (外部顧客に対する売上高)	1,052	1,068	16	101.5%
空港使用料収入	399	400	0	100.0%
旅客施設使用料収入	374	389	15	104.0%
給油施設使用料収入	158	155	△2	98.2%
その他収入	119	123	3	103.0%
営業利益	43	67	24	156.0%
(営業利益率)	3.8%	5.9%	2.1%	

- 営業収益は、航空機発着回数が堅調に推移したことにより、航空機材の小型化に伴う機材重量の減少はあるものの、空港使用料収入が前期並み。国際線外国人旅客数や国内線旅客数の増加等に伴い旅客施設使用料収入が増収となったことにより、給油施設使用料収入は減収となったものの、全体としては増収。
- 営業利益は、空港施設の安全・安定運用のための修繕・点検維持費や水道光熱費が増加したものの、年金資産の運用収益の改善に伴う退職給付費用の減少等により増益。

セグメント別損益（連結）の状況②



リテール事業

(単位：億円)

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
営業収益 (外部顧客に対する売上高)	788	911	123	115.6%
物販・飲食収入	597	704	107	118.0%
構内営業料収入	103	113	10	109.7%
その他収入	87	93	5	106.5%
営業利益	223	255	31	114.1%
(営業利益率)	28.1%	27.8%	△0.3%	

- 営業収益は、国際線外国人旅客数の増加や前年度に開業した店舗の通年化、到着時免税店や第1旅客ターミナルビル出国手続き後エリアの新規店舗オープン、販売促進施策の効果等により物販・飲食収入、構内営業料収入が増収となり、全体として増収。
- 営業利益は、売上増に伴う商品仕入原価の増加や「成田空港マーケティングインセンティブ（旅客制度）」に伴う販売促進費の計上等による営業費用の増加があったものの増益。

セグメント別損益（連結）の状況③



施設貸付事業

(単位：億円)

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
営業収益 (外部顧客に対する売上高)	303	302	△0	99.8%
営業利益	141	139	△2	98.4%
(営業利益率)	44.9%	44.2%	△0.7%	

- ほぼ前期並み。



鉄道事業

(単位：億円)

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]	% [B] / [A]
営業収益 (外部顧客に対する売上高)	29	29	0	100.0%
営業利益	6	6	△0	98.2%
(営業利益率)	20.8%	20.5%	△0.3%	

- ほぼ前期並み。

財政状態（連結貸借対照表）

NAAグループ[○]連結貸借対照表

(2018年3月31日)

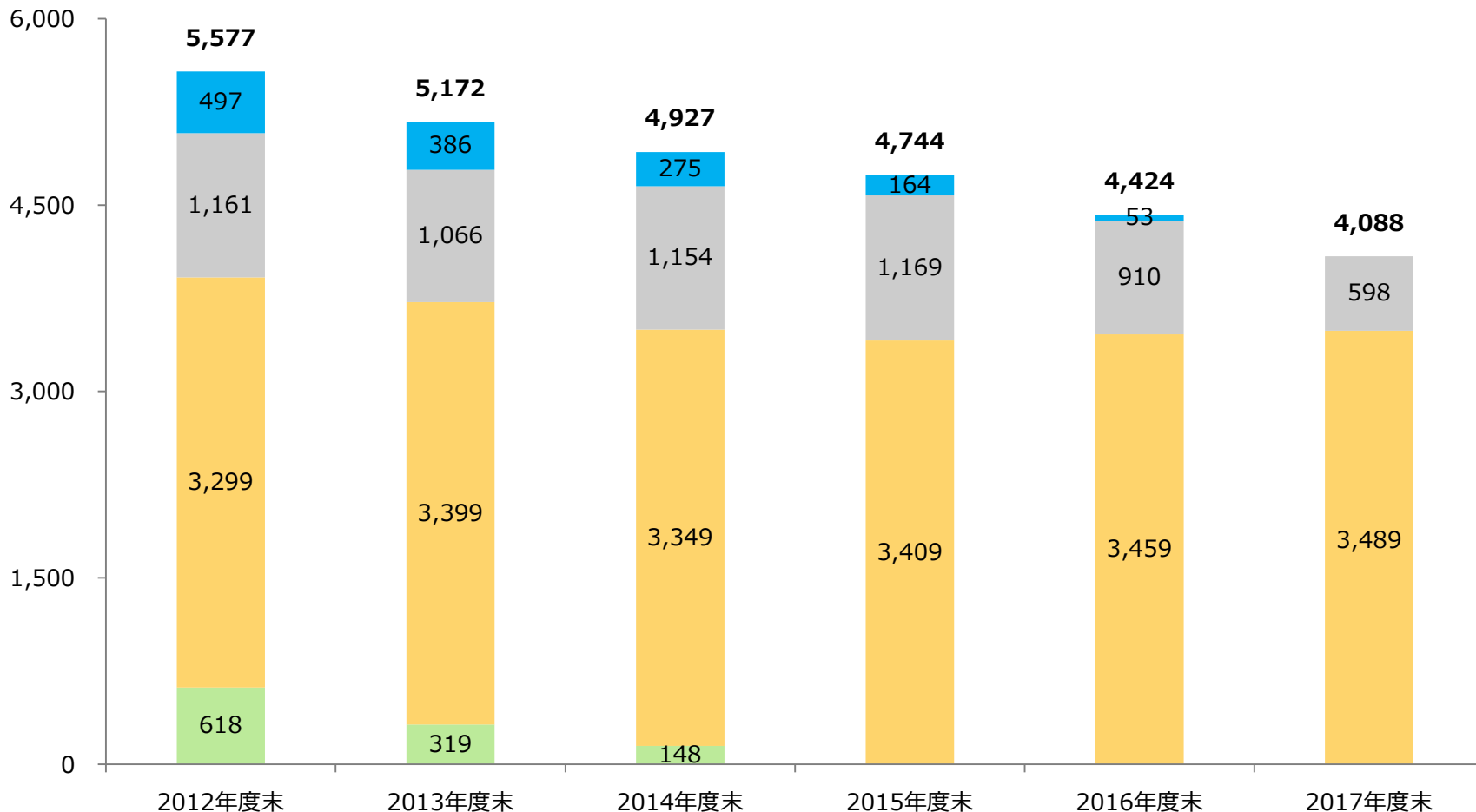
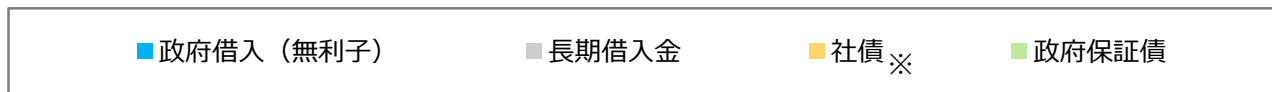
※単位は億円未満切捨て

流動資産	669億円	流動負債	1,126億円	
		社債（1年内）	499億円	
		長期借入金（1年内）	268億円	
		その他	358億円	
有形固定資産	7,147億円	固定負債	3,566億円	
		社債（1年超）	2,990億円	
		長期借入金（1年超）	330億円	
		その他	246億円	
		純資産	3,411億円	
		資本金	1,000億円	自己資本比率 41.1%
		資本剰余金	516億円	
		利益剰余金	1,813億円	
		その他包括利益	2億円	
		非支配株主持分	79億円	
無形固定資産	128億円			
投資その他	159億円			
資産合計	8,105億円	負債・純資産合計	8,105億円	

無形固定資産
128億円

長期債務残高の推移（連結）

連結長期債務残高
(億円)



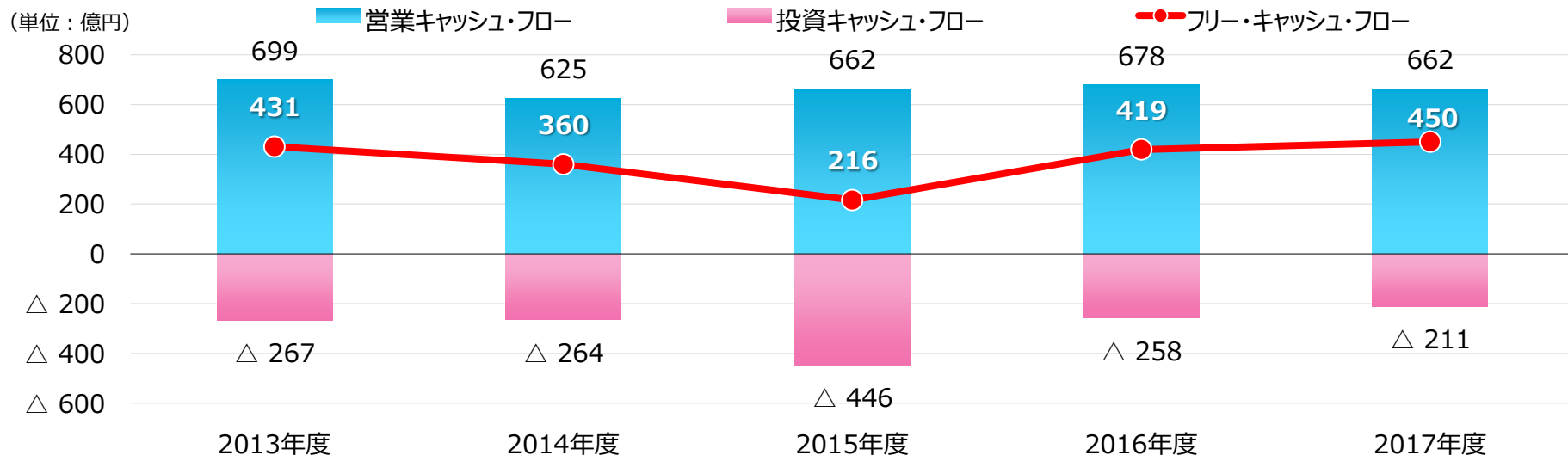
※ 社債は、財投機関債（新東京国際空港債券）を含む。

キャッシュ・フローの概要（連結）

（単位：億円）

	2016年度 実績 [A]	2017年度 実績 [B]	増減 [B] - [A]
営業キャッシュ・フロー	678	662	△16
投資キャッシュ・フロー	△258	△211	46
フリー・キャッシュ・フロー	419	450	30
財務キャッシュ・フロー	△412	△414	△1
現金及び現金同等物の期末残高	318	354	36

連結キャッシュ・フローの推移



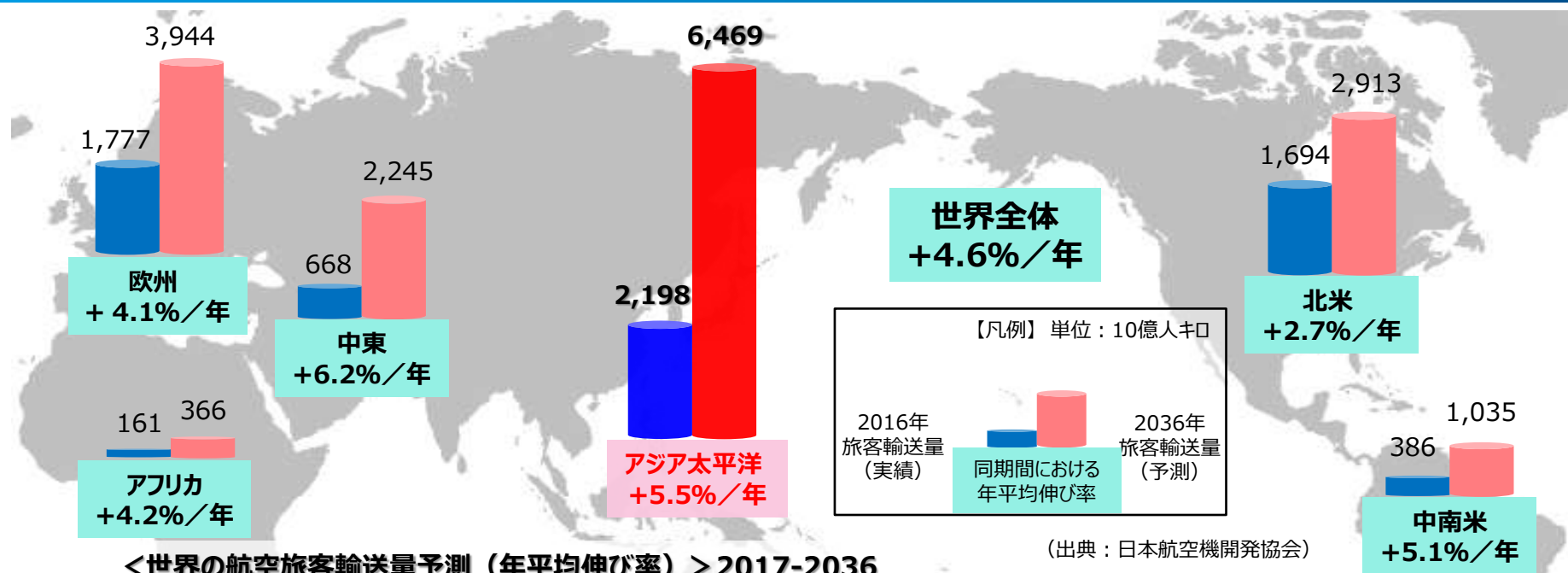
引き続きキャッシュ・フロー重視の経営を追求し、財務体質の強化に努める

參考資料

世界の航空需要予測

- 世界の航空需要は、アジア太平洋、中南米、中東といった新興経済国を中心に、今後も更なる拡大が見込まれている
- 特にアジアの旅客流動は今後20年で年間5%強の伸び率を示しており、引き続き世界の成長を牽引する見込み

世界の航空旅客輸送量予測(2017~36年)



<世界の航空旅客輸送量予測(年平均伸び率)> 2017-2036

	欧州	アフリカ	中東	アジア太平洋	北米	中南米	世界全体
ボーイング社	3.7%	5.9%	5.6%	5.7%	3.0%	6.1%	4.7%
エアバス社	3.4%	5.3%	6.7%	5.6%	2.4%	4.1%	4.4%
IATA(国際航空運送協会)	2.3%	5.9%	5.0%	4.6%	2.3%	4.2%	3.6%
日本航空機開発協会	4.1%	4.2%	6.2%	5.5%	2.7%	5.1%	4.6%

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115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

成田空港発 就航都市一覧 (経由地含む)

合計 **133** 都市 (海外**115**都市、国内**18**都市)

海外就航都市数 40カ国3地域**115**都市

南北アメリカ方面：3カ国 27都市
 ヨーロッパ方面：16カ国 24都市
 アジア・中東・オセアニア方面：19カ国 3地域62都市
 アフリカ：2カ国2都市

欧州線 1,341,200人

中国線 1,950,200人

韓国線 1,735,900人

太平洋線 3,658,100人

アジア・アフリカ線 (中東含む) 4,088,600人

台湾線 1,347,000人

香港線 1,441,500人

オセアニア線 649,300人

グアム線 472,800人

2018年夏ダイヤ以降の新規就航 (予定のものを含む)

- ・ 2018年3月28日 ルクセンブルク / カーゴルックス
- ・ 2018年3月28日 ノヴォシビルスク / カーゴルックス
- ・ 2018年4月29日 イルクーツク / S7航空
- ・ 2018年5月2日 ジャカルタ / インドネシア・エアアジアX
- ・ 2018年5月16日 ウィーン / オーストリア航空
- ・ 2018年6月1日 バンコク / ノックスクート
- ・ 2018年6月2日 モントリオール / エア・カナダ
- ・ 2018年6月3日 ノヴォシビルスク / S7航空
- ・ 2018年7月1日 石垣 / パナエア
- ・ 2018年7月3日 ナンディ / フィジー・エアウェイズ
- ・ 2018年9月6日 長崎 / ジェットスター・ジャパン

※就航都市数は2018年5月17日時点
 ※路線毎の人数は2017年度出発旅客数実績
 ※表中、下線は新規就航都市

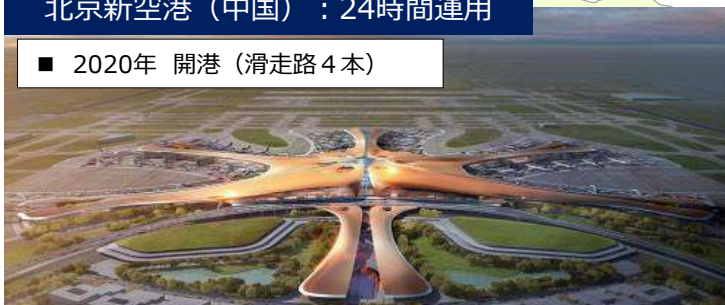


アジア主要空港における施設整備計画

- アジアの主要空港は、極めて大きな処理能力を将来計画として掲げており、それに向けて2017年から2019年にかけて大規模な施設整備を予定していることから、今後国際空港間における路線獲得競争は、更に激化することが見込まれる
- アジアの成長は同時に成田空港にとってのチャンス。増加するアジアからの訪日外国人旅客の受け入れ体制を整え、また、乗継利便性の向上を図ることにより乗継需要を取り込むことで、更なる成長につなげたい

北京新空港（中国）：24時間運用

- 2020年 開港（滑走路4本）



	現状	計画値(初期*)	計画値(長期)
年間発着回数	—	62万回	88万回
年間取扱旅客数	—	7,200万人	1億人
滑走路数	—	4本	6本

*~2025年

仁川空港（韓国）：24時間運用

- 2018年 ターミナル2供用



	現状	計画値
年間発着回数	50万回	79万回
年間取扱旅客数	7,200万人	1億人
滑走路数	3本	5本

チャンギ空港（シンガポール）：24時間運用

- 2017年 ターミナル4供用
- 2019年 大規模複合施設Jewel完成
- 2020年 第三滑走路(現 軍用)の軍民両用化完了
- 2030年 ターミナル5供用



	現状	計画値
年間発着回数	37万回	不明
年間取扱旅客数	6,232万人	1.35億人
滑走路数	2本	3本

香港空港：24時間運用

- 2024年 北滑走路延伸完了、第3滑走路完成、ターミナル2拡張完了、ターミナル3完成
- 2027年 大規模複合施設SKYCITY完成



	現状	計画値
年間発着回数	42万回	60.7万回
年間取扱旅客数	7,300万人	1億200万人
滑走路数	2本	3本

上海浦東空港（中国）：24時間運用

- 2017年 第5滑走路完成
- 2025年 サテライトターミナルおよび関連施設完成



	現状	計画値(2025年)
年間発着回数	50万回	不明
年間取扱旅客数	7,000万人	8,000万人
滑走路数	4本	5本

着実に増加するLCC

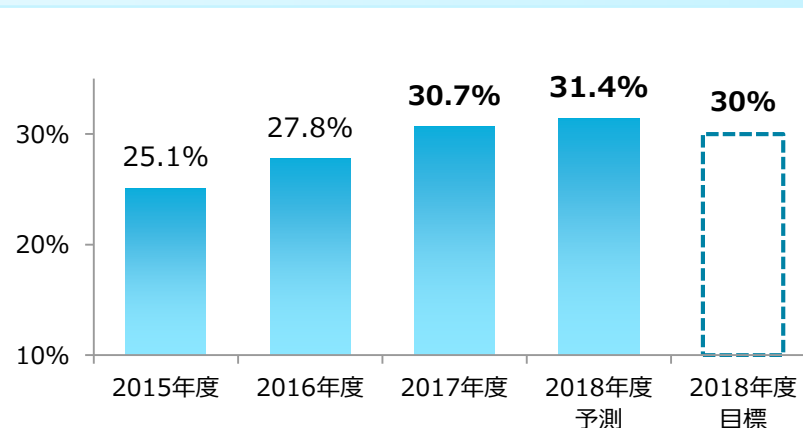
- 成田空港に乗り入れるLCCは着実に増加し、発着回数に占めるシェアは2017年度で30.7%と目標を達成
- 更なる需要増に対応するため、第3ターミナルの狭隘化対策を実施

成田空港に乗り入れるLCC

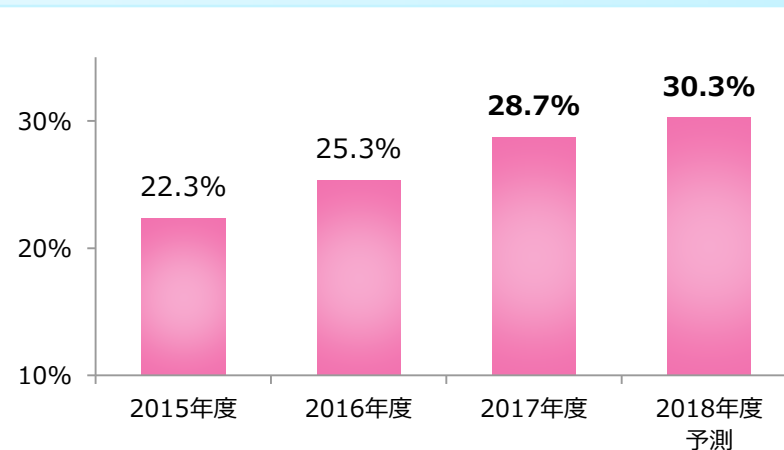
	航空会社	就航年月
本邦 LCC 4社	ジェットスター・ジャパン	2012年 7月
	ピーチ・アビエーション	2013年10月
	バニラエア	2013年12月
	Spring Japan	2014年 8月
外国 LCC 13社	ジェットスター航空	2008年12月
	エア부산	2011年 6月
	イースター航空	2011年 7月
	スコート	2012年10月
	チェジュ航空	2013年 7月
	セブパシフィック航空	2014年 3月
	タイ・エアアジアX	2014年 9月
	香港エクスプレス	2014年12月
	タイガーエア台湾	2015年4月
	ティーウェイ航空	2016年3月
	ジンエア	2016年7月
	インドネシア・エアアジアX	2017年5月
	エアソウル	2017年10月
ハックスコート	2018年6月(予定)	

成田空港におけるLCCのシェア

発着回数(旅客便)におけるシェア



旅客数におけるシェア



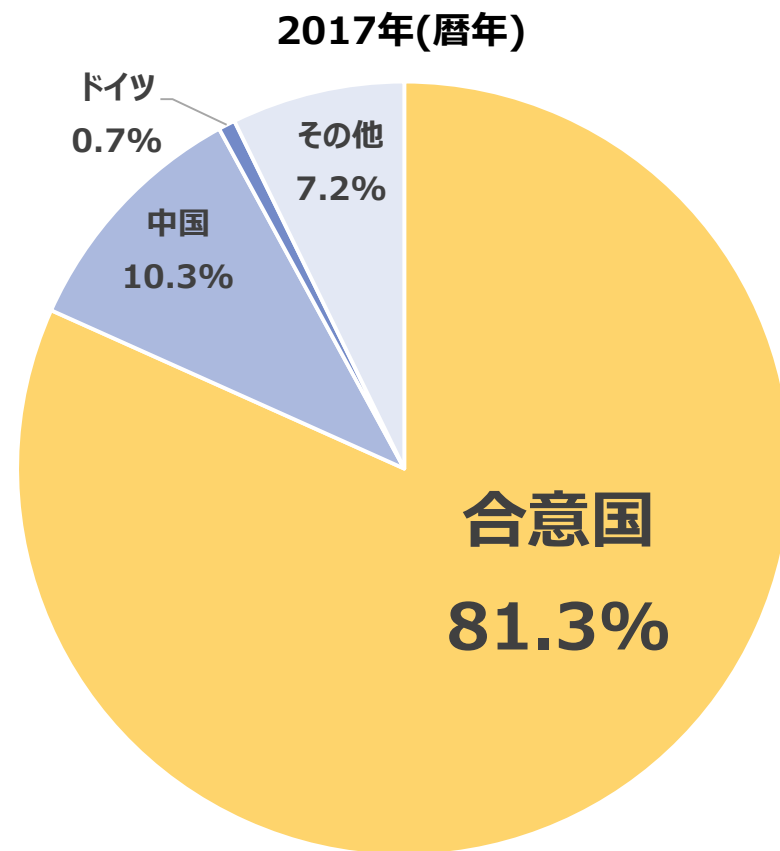
オープンスカイの進展

■ オープンスカイとは、二国間の航空路線について、政府ではなく民間が自由に設定できる仕組みのこと

成田空港におけるオープンスカイ合意国一覧

2010年	10月	米国			
	12月	韓国			
2011年	1月	シンガポール			
	2月	マレーシア			
	5月	香港			
	6月	ベトナム			
	7月	マカオ			
	8月	インドネシア			
	9月	カナダ	オーストラリア		
	10月	ブルネイ			
	11月	台湾			
	2012年	1月	英国		
2月		ニュージーランド			
3月		スリランカ			
6月		フィンランド			
7月		フランス			
8月		オランダ			
10月		スウェーデン	ノルウェー	デンマーク	
11月		タイ			
2013年		7月	スイス		
		9月	フィリピン		
		10月	ミャンマー		
2014年	2月	オーストリア			
2016年	5月	スペイン	ラオス	カンボジア	
	12月	ポーランド			
2017年	4月	パプアニューギニア			
	9月	インド			

成田空港を出発・到着する旅客数に占めるオープンスカイ合意国のシェア



※中国については、成田及び羽田、北京及び上海を除き、日中間輸送のオープンスカイについて合意済み
 <出典：MI (Sabre社 Market Intelligence) をもとにNAA作成、※通過客含む>

29カ国3地域 (地域：香港、マカオ、台湾)
 (2017年9月14日現在)

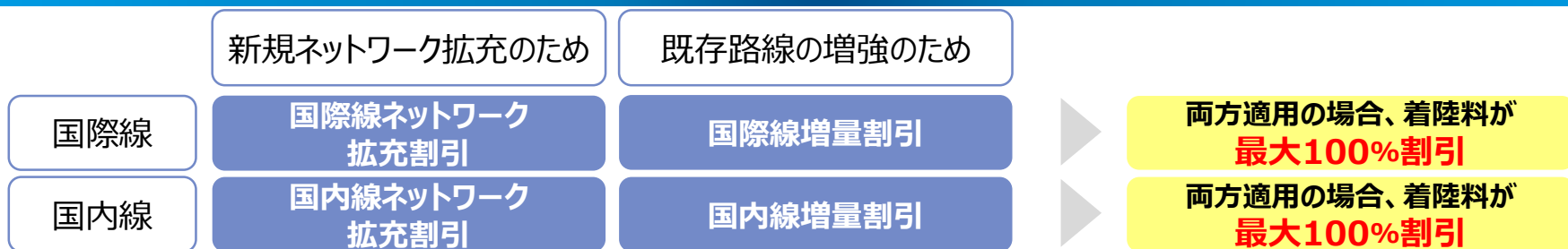
オープンスカイ合意国 **81.3%**

成田ハブ化促進インセンティブ

→ 成田ハブ化促進インセンティブの導入

国際線及び国内線ネットワークの更なる拡充と既存路線の増強を目的として、2013年度から既に導入されている国際線増量割引に加え、2015年度より3つのインセンティブ（国際線ネットワーク拡充割引、国内線ネットワーク拡充割引、国内線増量割引）を導入することで、国際線・国内線共に「着陸料を最大で1年間無料」とする航空会社向けのプロモーション施策

成田ハブ化促進インセンティブ（2015年4月1日～2019年3月31日（4年間））



国際線/国内線ネットワーク拡充割引

- ✓ 国際線/国内線定期便としての運航実績のない空港（路線）に、航空会社が新規就航した便の着陸料を割引くとともに、その路線が、成田空港と定期便で結ばれていない空港の場合は、更に割引率を加算
- ✓ 割引率は、下記のとおり2段階とし、2年間適用

【内容】

- ✓ 対象便 : 国際線/国内線定期便（旅客便、貨物便）
- ✓ 適用単位 : 旅客便、貨物便毎に航空会社としての新規路線及び成田空港としての新規路線
- ✓ 割引率 :

	1年目	2年目
航空会社としての新規路線	20%	10%
成田空港としての新規路線	30%	15%
計	50%	25%

国際線/国内線増量割引

- ✓ 国際線においては、累積重量、国内線においては累積着陸料が、前年度同期比で増加した場合、その増加分に対して50%の割引を適用

【内容】

- ✓ 対象便 : 国際線/国内線定期便
- ✓ 適用単位 : 航空会社単位（旅客便と貨物便は合算して算出）
- ✓ 単位期間 : 1年間を上期（4～9月）と下期（10～3月）に分け、各期における累積着陸料を前年同期と比較

※国際線増量割引は、2013年4月1日から実施中

成田空港マーケティングインセンティブ

- 成田空港に就航している航空会社を実施する、成田空港の旅客数・貨物量を維持・増加させるためのマーケティングやプロモーション、お客様の利便性向上等に向けた取組み（以下、「マーケティング活動」）に対して、各社の成田空港における旅客数・貨物量に応じて、一定額を上限として、マーケティング活動に要する費用の一部をサポートする制度
- 旅客数を増加させることで空港内売上高の向上を図り、中期経営計画の戦略目標である空港内免税店・物販店・飲食店売上高1,500億円の達成や、貨物量を増加させることで、貨物取扱施設の貸付拡大を図り、建物貸付料収入の増加につなげる

成田空港マーケティングインセンティブ（2017年4月1日～2019年3月31日（2年間））

旅客取扱量へのインセンティブ

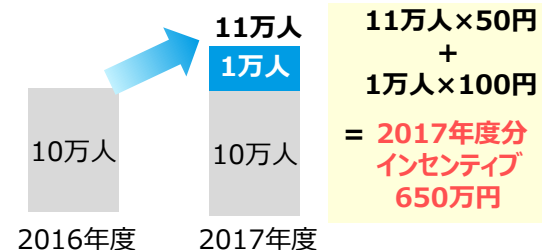
- ➔ インセンティブは国際線・国内線別の出発旅客数（国際線は乗継を含む）に応じて提供
- ➔ 国際線・国内線別に「取扱旅客数に対する単価（取扱単価）」と「増加旅客数に対する単価（増加単価）」を設定
※国際線の単価は成田空港内店舗売上高によって変動

インセンティブ単価（出発旅客1人当たり）

前年度 空港内店舗売上高		800億円以上 1,000億円未満	1,000億円以上 1,200億円未満	1,200億円以上 1,400億円未満	1,400億円以上 1,600億円未満
国際線	取扱単価	45円	50円	55円	60円
	増加単価	90円	100円	110円	120円
国内線	取扱単価	10円			
	増加単価	20円			

例 ➔ 取扱旅客数が前年度と比較して1万人増加した場合

取扱旅客数（国際線出発）： 単価50円
増加旅客数（国際線出発）： 単価100円

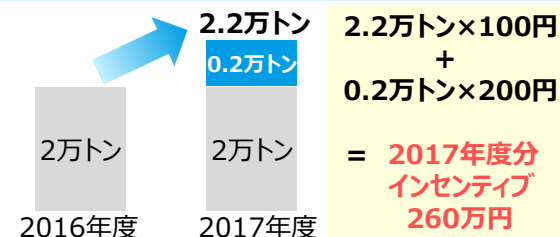


貨物取扱量へのインセンティブ

- ➔ インセンティブは国際線取扱貨物量に応じて提供し、「取扱貨物量に対する単価（取扱単価）」と「増加貨物量に対する単価（増加単価）」を設定

インセンティブ単価 (貨物1トン当たり)	国際線	取扱単価	100円
		増加単価	200円

例 ➔ 取扱貨物量が前年度と比較して0.2万トン増加した場合

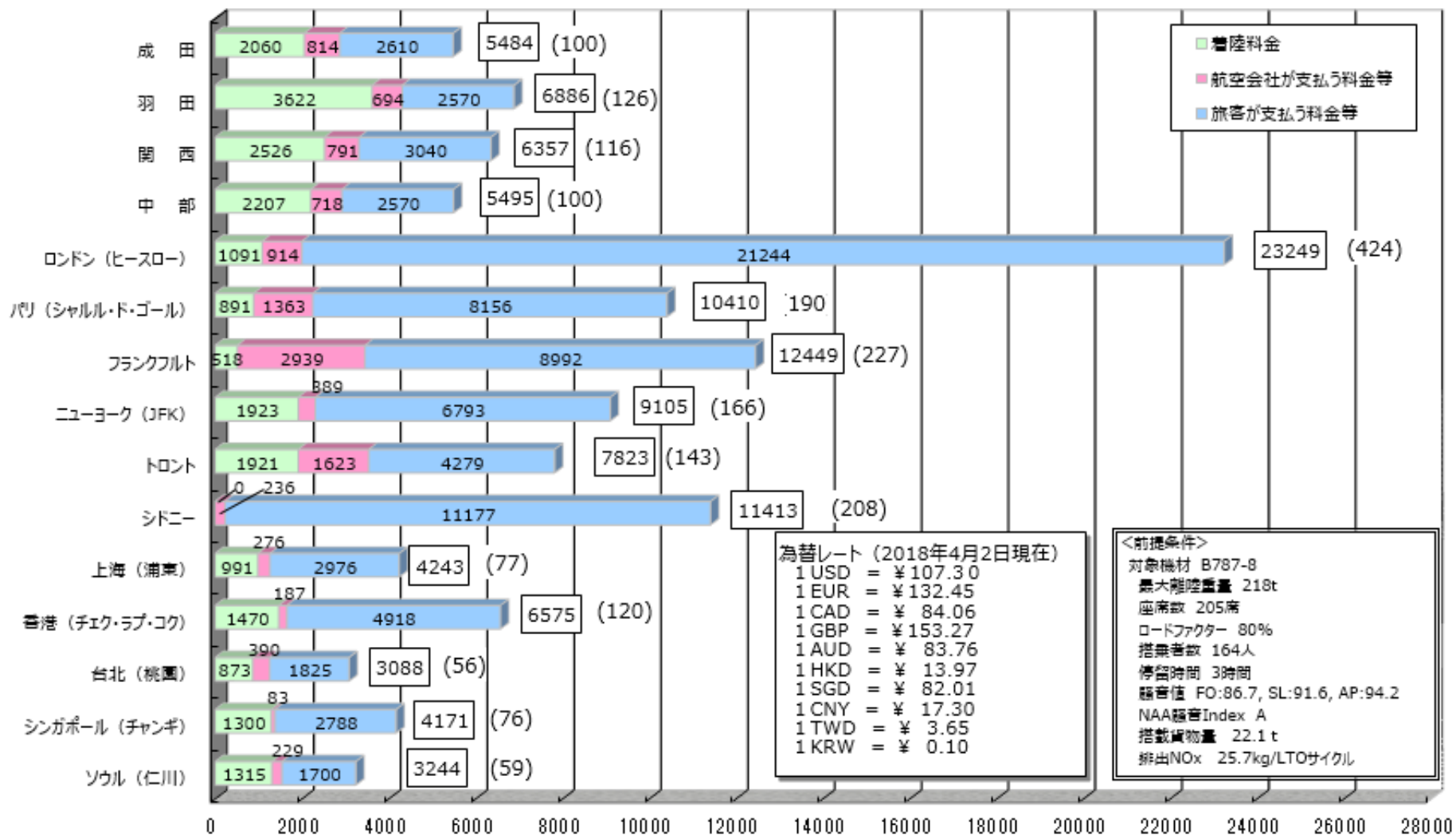


世界主要空港の空港利用料金比較

-国際線：旅客1人当たり-

【2018年4月2日時点】

(単位：円)



※出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor及び各空港発行の料金表

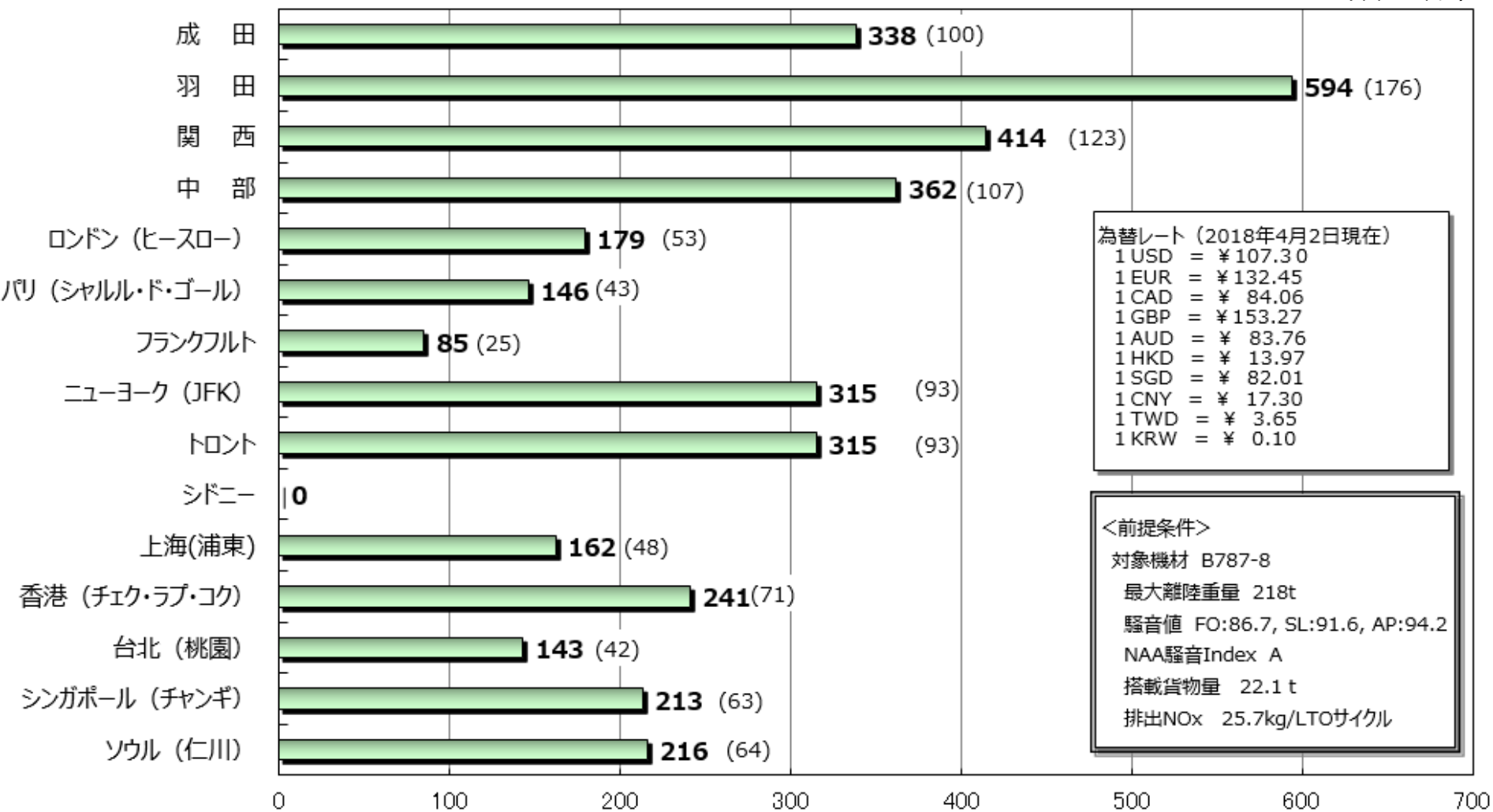
※()内は成田を100とした場合の料金水準

世界主要空港の着陸料比較

-国際線：航空機1回あたり-

【2018年4月2日時点】

(単位：千円)



*出典：IATA Aviation Charges Intelligence Center及び各空港発行の料金表

成田空港のアクセス向上

鉄道	京成	スカイライナー	・日暮里駅－空港第2ビル駅間：最速 36分
		アクセス特急	・2017年10月、成田空港駅発最終列車の時刻繰り下げ（成田空港駅発23:00）
		本線	・2017年10月、成田空港駅発最終列車の運行区間延長（京成津田沼駅行→京成高砂駅行）
	JR	成田エクスプレス	・東京駅－空港第2ビル駅間：最速 50分 ・訪日外国人旅行者向けの割引企画乗車券を販売
		総武線快速	・2015年3月、早朝時間帯列車の増発
バス	都内主要駅、ホテル、観光地等、1都2府14県と成田空港とを結ぶ高速バスは、出発・到着合計で1日約 1,500 便		
	低価格 高速バス	●東京シャトル（京成バス） ●THE アクセス成田（平和交通・あすか交通・JRバス関東）	・東京－成田空港間：最速 60分 ・運賃： 900円～1,000円 ・2017年5月、THEアクセス成田増便
		●成田シャトル（WILLER EXPRESS・京成バス・千葉交通）	・大崎－成田空港－芝山町間を運行 ・運賃： 1,000円～1,200円
		●有楽町シャトル（京成バス）	・東京（鍛冶橋駐車場）－成田空港間（第2ターミナル）を運行 ・運賃： 900円～1,000円
2路線合わせて、ピーク時 10分間隔 で運行			
タクシー	空港から東京都内（6つのゾーンに区分）へ定額運賃タクシーを設定		
車	駐車場	駐車場料金の早朝・深夜割引	・最大 24時間分割引
		駐車スペースの拡張	・P-1駐車場に立体駐車場を整備（2018年7月頃を予定）

交通アクセス情報総合ナビゲーション・デジタルサイネージ

- 成田空港に到着されたお客様に対し、ニーズにあわせ目的地まで最適な地上交通手段の選択肢を提供



- ✓ 主要地までの鉄道と道路の所要時間を、時間帯や交通状況に応じて可変表示
- ✓ 成田空港発の鉄道時刻表と主要目的地行きバス時刻表を一元的に表示
- ✓ ホテル名、ランドマーク、駅名を入力するだけで、最適なアクセス手段と所要時間をご案内
- ✓ 検索結果は印刷やスマートフォンへの転送が可能



Narita Air & Bus !

- 「Narita Air & Bus ! ～成田空港から観光地へダイレクト！」として、観光地への直行バスの路線を更に拡充

- ✓ 路線：日光線
新潟線
富山・金沢線
京都・ユニバーサル・スタジオ・ジャパン®線
富士山・富士急ハイランド線
東京ディズニーリゾート®線
仙台・松島線

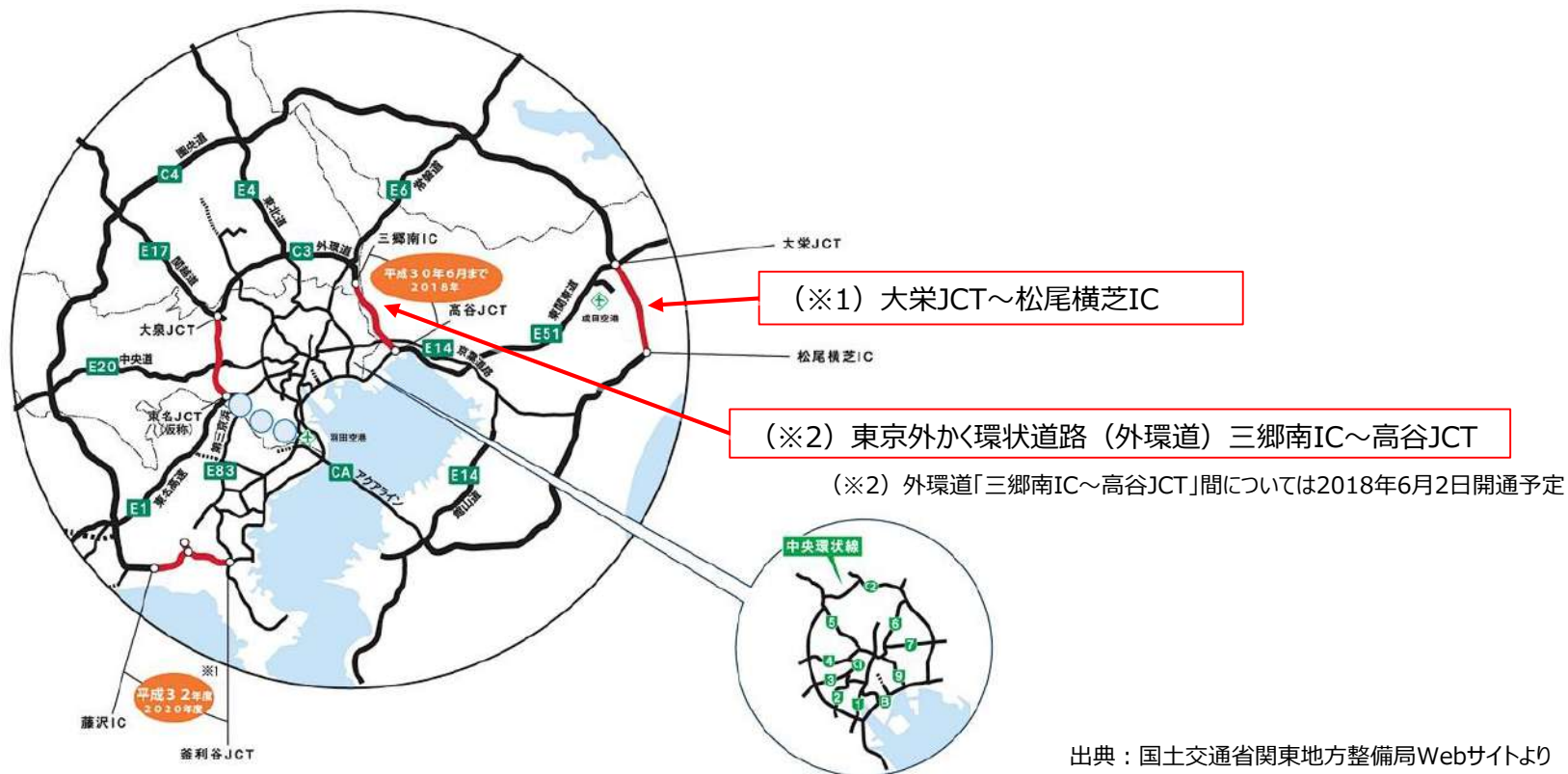


世界文化遺産 富士山

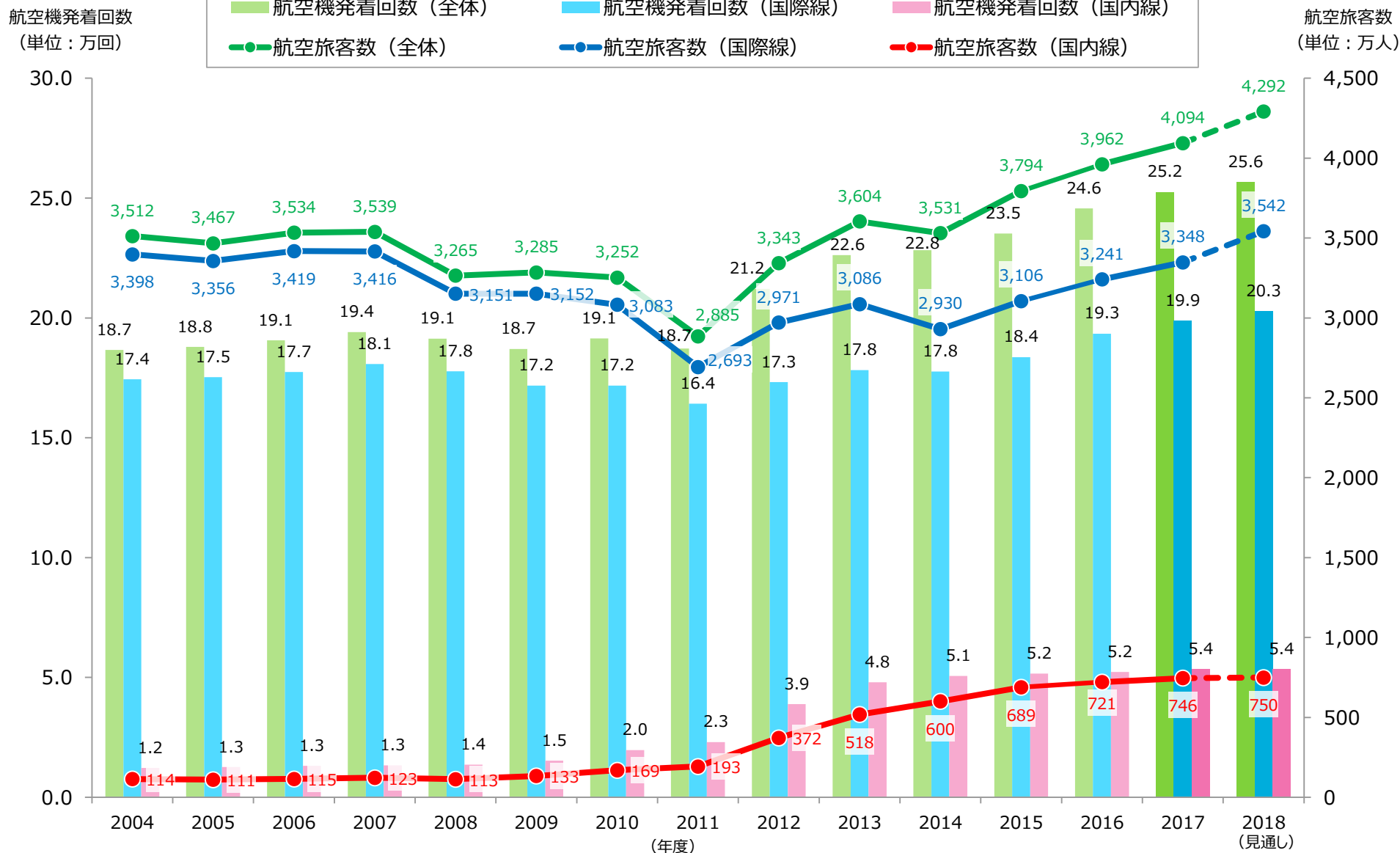
成田空港の道路アクセス向上 - 圏央道の整備 -

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）計画図

- 現在、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）が整備中。成田空港～北関東間の所要時間短縮が図られるだけでなく、都心渋滞回避や主要高速道との接続など道路アクセス機能が大幅に向上
- 2017年2月26日には「境古河IC～つくば中央IC」間が開通。これにより、成田空港と北関東・上信越方面とのアクセスが向上し、観光地としては、富岡製糸場、伊香保、草津、秩父・長瀬、軽井沢などへのアクセス便利性が向上
- 「大栄JCT～松尾横芝IC」間（※1）は2018年3月に着工、2024年度中に供用見込み
- 「久喜白岡JCT～大栄JCT」間については、4車線化（現行2車線）が2022年度から順次供用見込み（2024年度全線供用見込み）



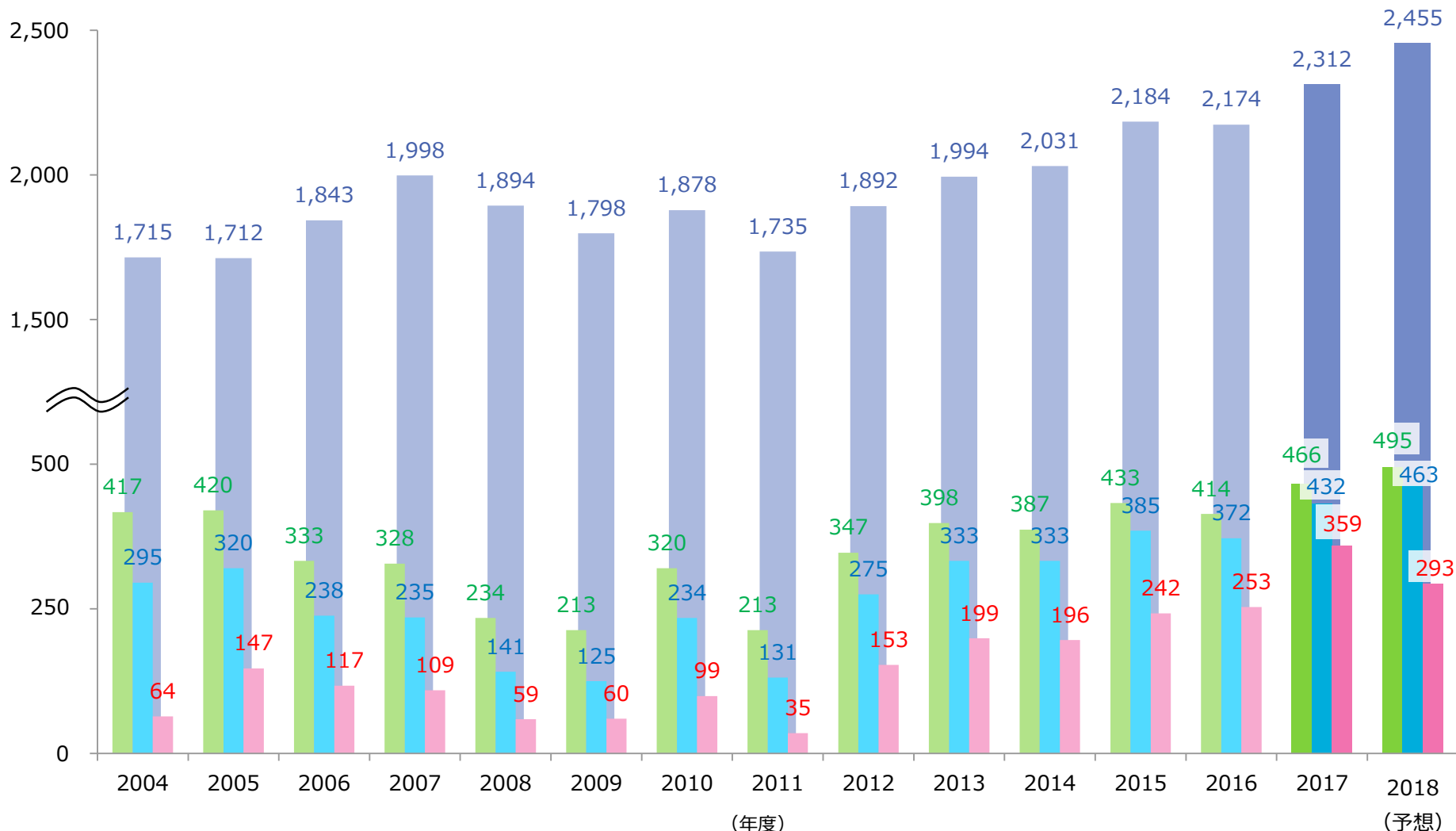
航空機発着回数・航空旅客数推移（民営化以降）



決算推移 (連結)

(単位：億円)

■ 営業収益 ■ 営業利益 ■ 経常利益 ■ 親会社株主に帰属する当期純利益



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

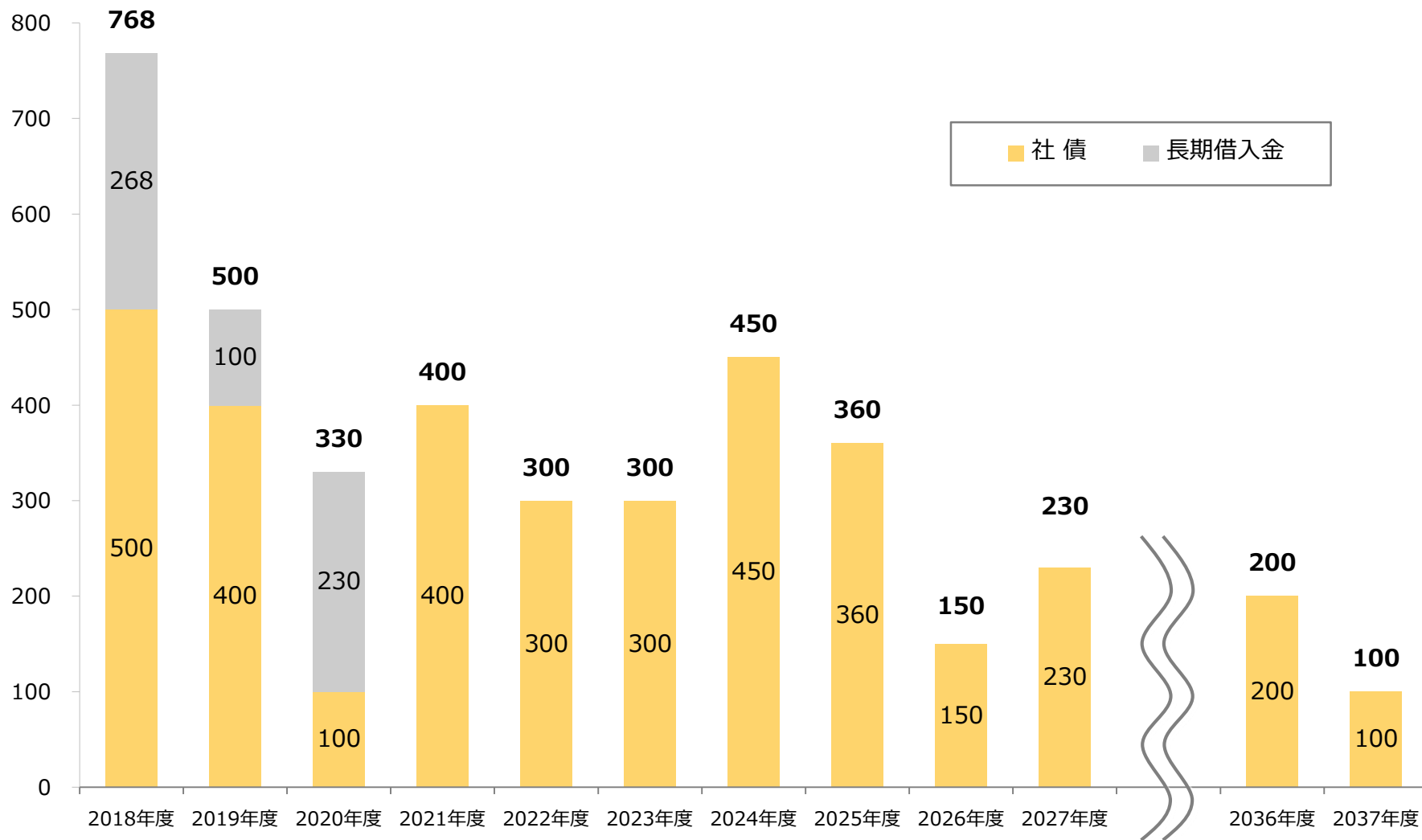
回号	発行総額 (億円)	年限 (年)	利率 (%)	発行価格 (円)	応募者利回り (%)	JGBスプレッド (bp)	発行日	償還日
第5回	100	10	1.730	99.95	1.735	T+25	2008. 8.20	2018. 8.20
第6回	400	10	1.800	99.92	1.809	T+49	2009. 2.20	2019. 2.20
第7回	200	10	1.474	100.0	1.474	T+16	2009. 9.25	2019. 9.25
第8回	200	10	1.562	100.0	1.562	T+22	2010. 2.10	2020. 2.10
第9回	100	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
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

→ 格付情報

格付会社	長期（アウトルック）	短期	更新日
格付投資情報センター（R&I）	AA（安定的）	a-1+	2017年9月7日
日本格付研究所（JCR）	AA+（安定的）	—	2018年3月22日
S&Pグローバル・レーティング・ジャパン（S&P）	A+（ポジティブ）	A-1	2018年2月16日

債務償還の見通し（連結）

債務償還額
(億円)



→ 成田国際空港株式会社法[平成15年法律第124号]

	規制・認可・支援事項	概 要
規制事項	■ 国土交通大臣の定める基本計画への適合	■ 成田国際空港及び航空法に規定する航空保安施設の設置及び管理は、国土交通大臣の定める基本計画に適合しなければならない
	■ 財務諸表の提出	■ B/S、P/L、事業報告書の提出（事業年度終了後、3ヶ月以内）
	■ 国土交通大臣の監督・命令権限等	■ 国土交通大臣による監督、命令権及び報告指示、検査
国土交通大臣の認可事項	◆ 事業範囲	◆ 空港施設の建設・管理、空港内での店舗運営などの事業以外の事業を行う場合
	◆ 新株・新株予約権の発行、社債募集、資金借入	◆ 社債（短期社債を除く）の募集、又は弁済期限が1年を超える資金を借り入れる場合
	◆ 代表取締役の選定	◆ 代表取締役の選定、解職及び監査役の選任、解任
	◆ 事業計画の認可	◆ 当該事業年度の事業計画の提出
	◆ 重要財産の譲渡等	◆ 国土交通省令で定める重要財産の譲渡、担保に供する場合
	◆ 定款変更等	◆ 定款変更、剰余金の配当・処分、合併、分割及び解散決議
財政支援	● 資金貸付け	● 公共性維持、大規模災害等に伴う政府の財政支援
	● 政府出資	● 公共性維持、大規模災害等に伴う政府の財政支援
	● 債務保証	● 社債に係る債務に対する債務保証契約
	● 一般担保	● 会社の財産について、他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利

- ❑ 本説明会は、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。
- ❑ 本日まで説明いたしました内容については、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 IR室

TEL : 0476 (34) 5838 同5489