

參考資料

成田空港のネットワーク

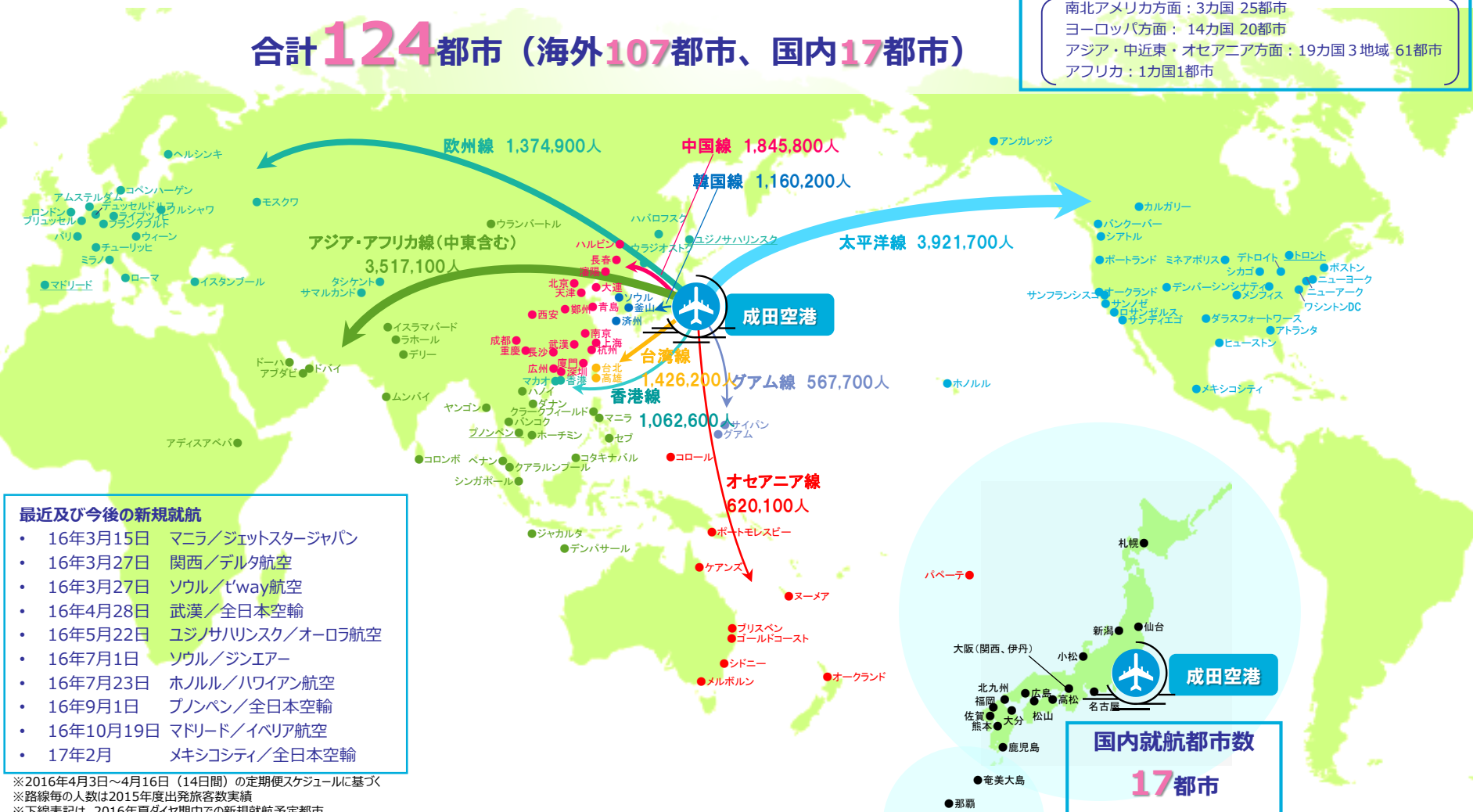
→ 2016年夏ダイヤの就航都市数が124都市と開港以来最高を記録

成田空港発 就航都市一覧 (経由地含む)

合計 **124**都市 (海外**107**都市、国内**17**都市)

海外就航都市数 37カ国3地域**107**都市

南北アメリカ方面：3カ国 25都市
ヨーロッパ方面：14カ国 20都市
アジア・中近東・オセアニア方面：19カ国 3地域 61都市
アフリカ：1カ国1都市



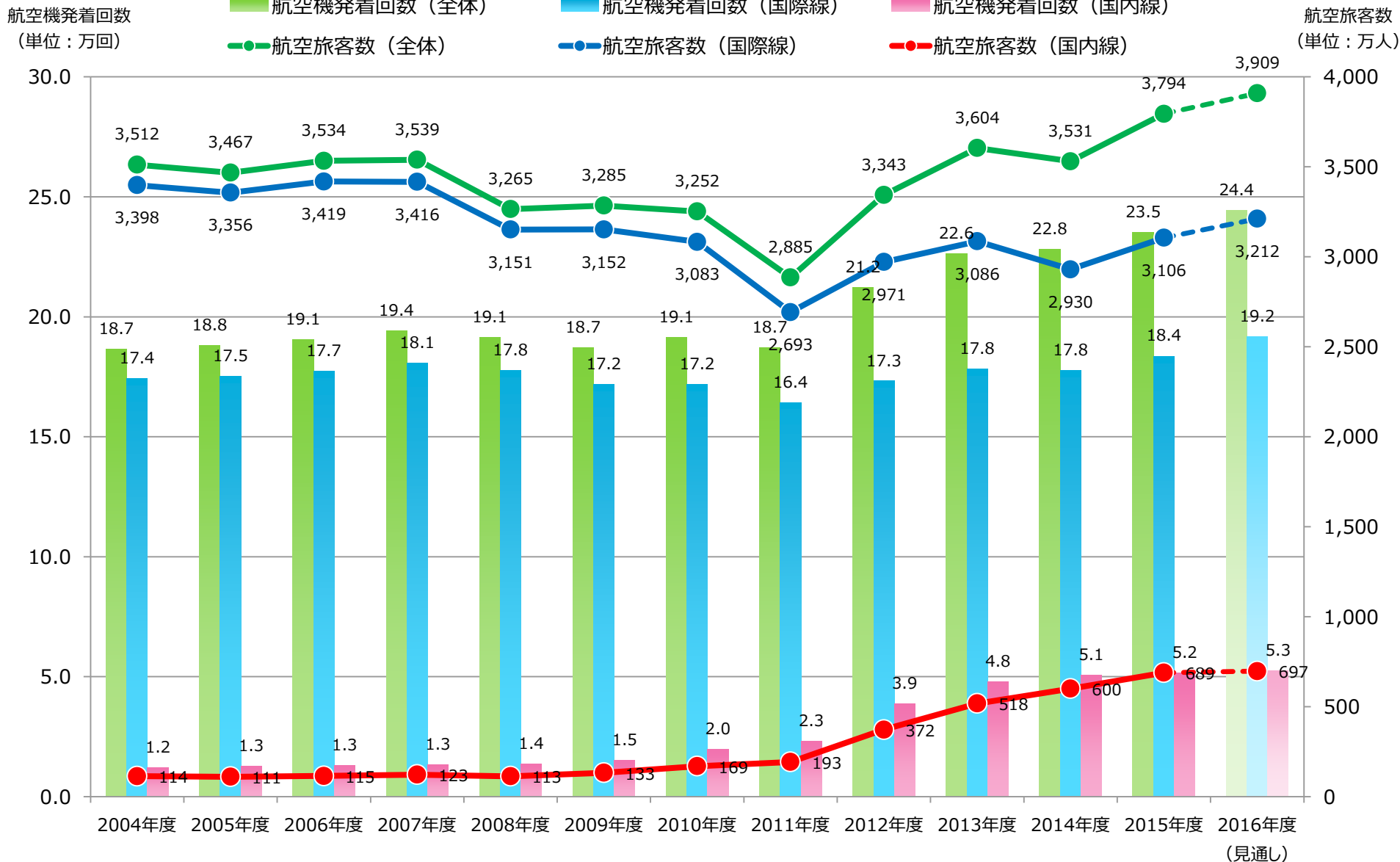
- 最近及び今後の新規就航**
- 16年3月15日 マニラ/ジェットスタージャパン
 - 16年3月27日 関西/デルタ航空
 - 16年3月27日 ソウル/t'way航空
 - 16年4月28日 武漢/全日本空輸
 - 16年5月22日 ユジノサハリンスク/オーロラ航空
 - 16年7月1日 ソウル/ジンエアー
 - 16年7月23日 ホノルル/ハワイアン航空
 - 16年9月1日 プノンペン/全日本空輸
 - 16年10月19日 マドリード/イベリア航空
 - 17年2月 メキシコシティ/全日本空輸

※2016年4月3日～4月16日 (14日間) の定期便スケジュールに基づく
※路線毎の人数は2015年度出発旅客数実績
※下線表記は、2016年夏ダイヤ期中での新規就航予定都市



国内就航都市数
17都市

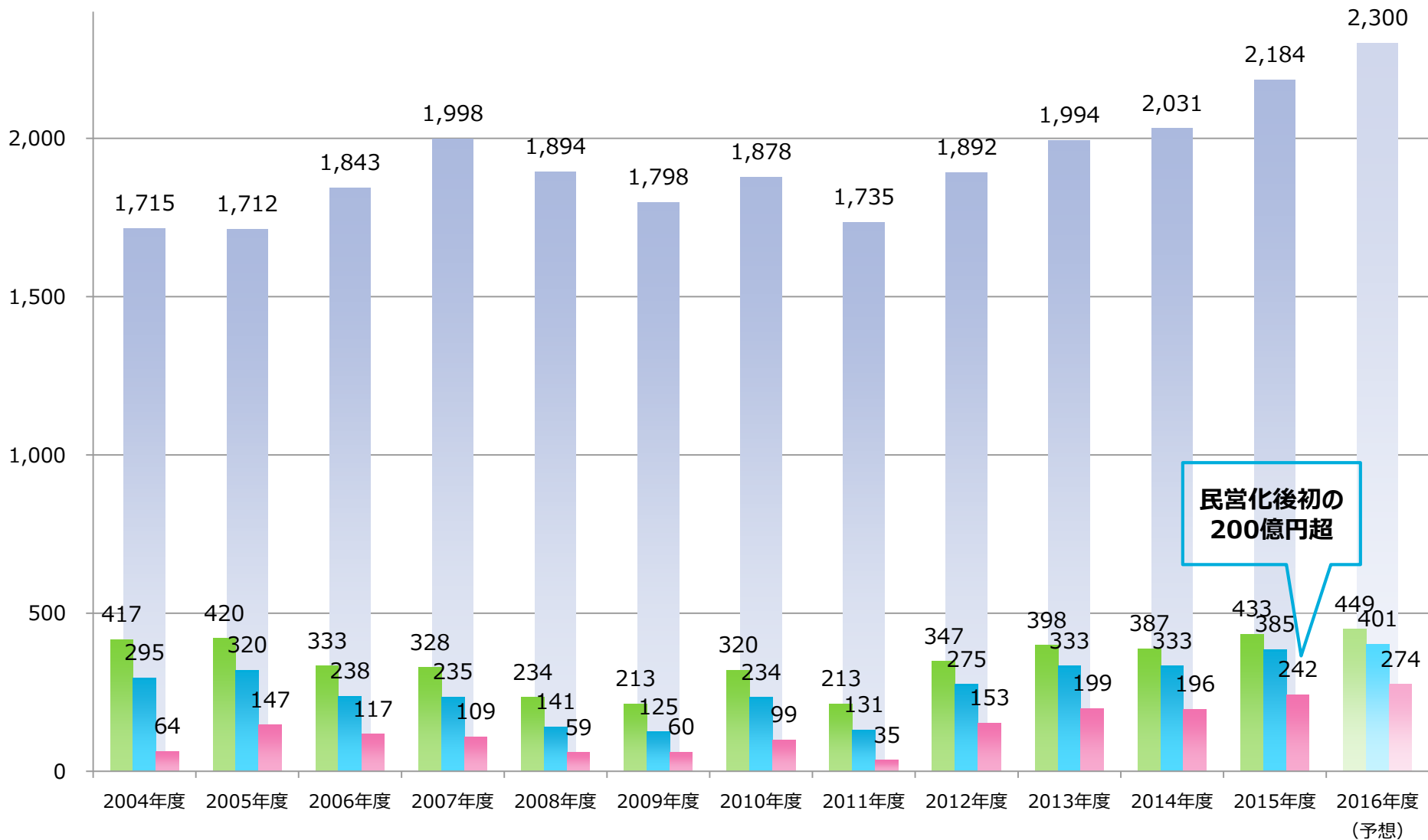
航空機発着回数・航空旅客数推移（民営化以降）



連結決算推移（民営化以降）

（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

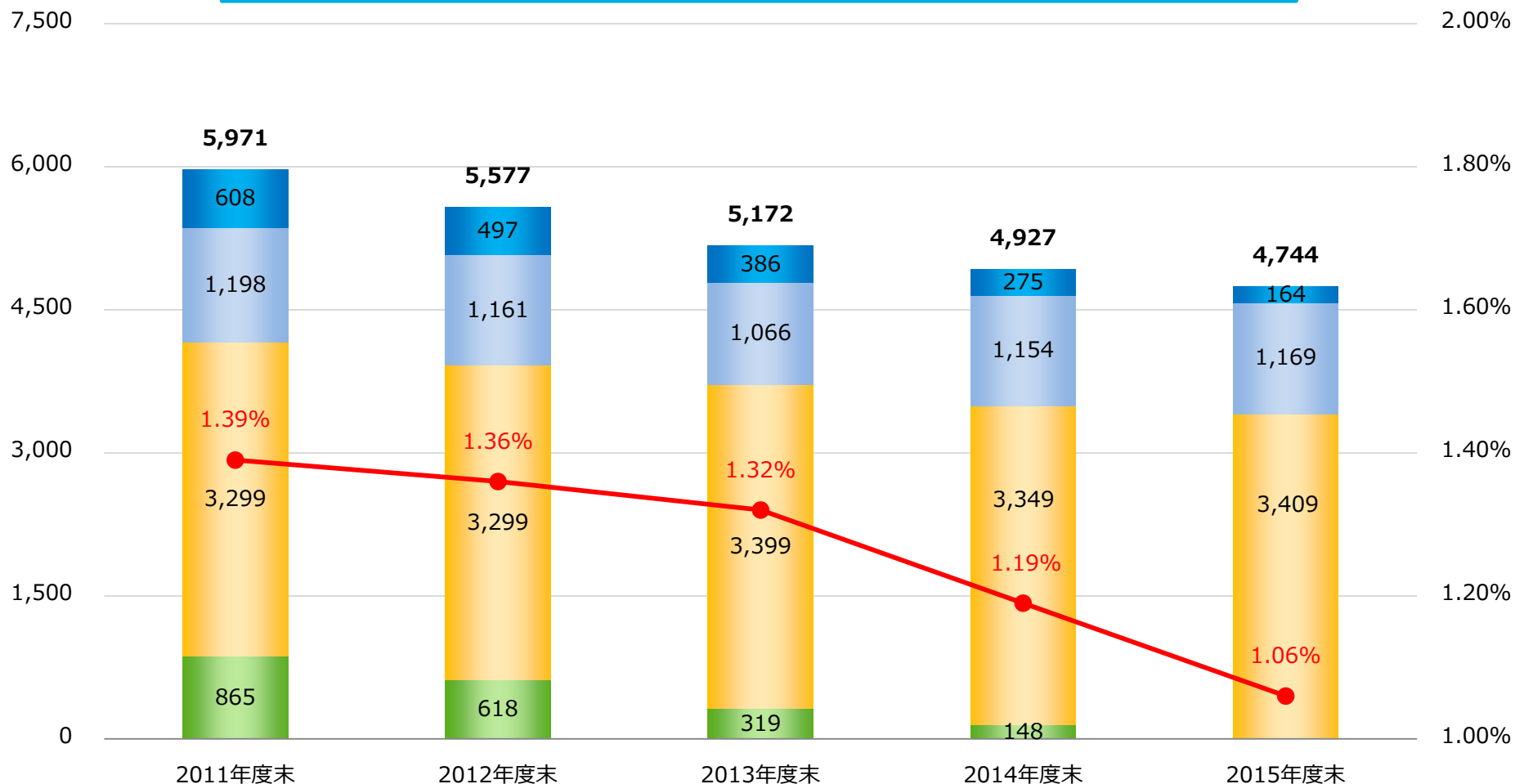


長期債務残高と平均金利の推移

連結長期債務残高
(単位：億円)



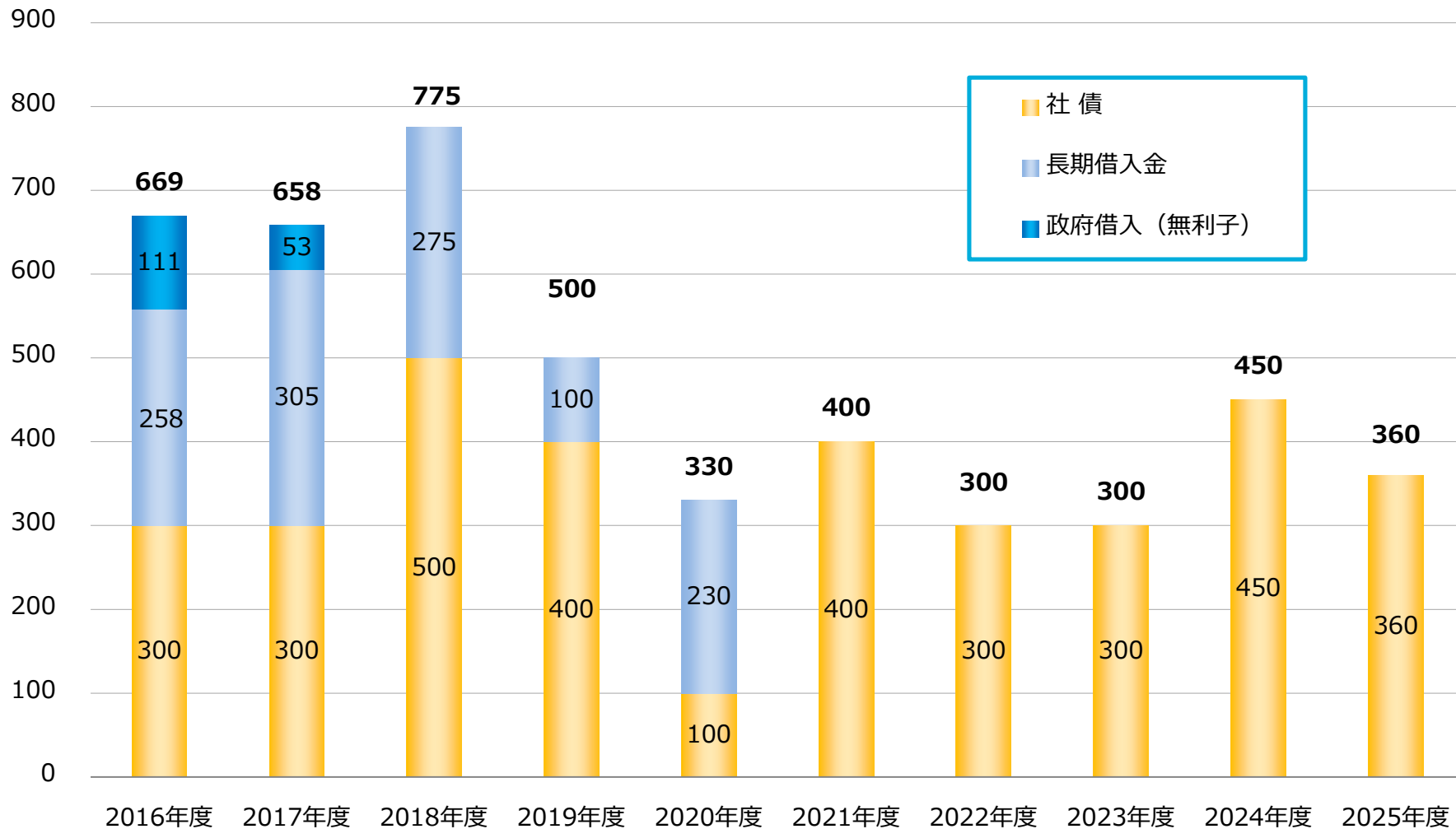
平均金利



※1 社債は、財投機関債（新東京国際空港債券）を含む。
 ※2 平均金利の算出にあたっては、無利子借入金を除く。

債務償還の見通し

連結債務償還額
(単位：億円)



※ 債券に関する償還額は、額面金額を記載。

普通社債一覧（一般担保付※）

※ 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
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

→ 格付情報

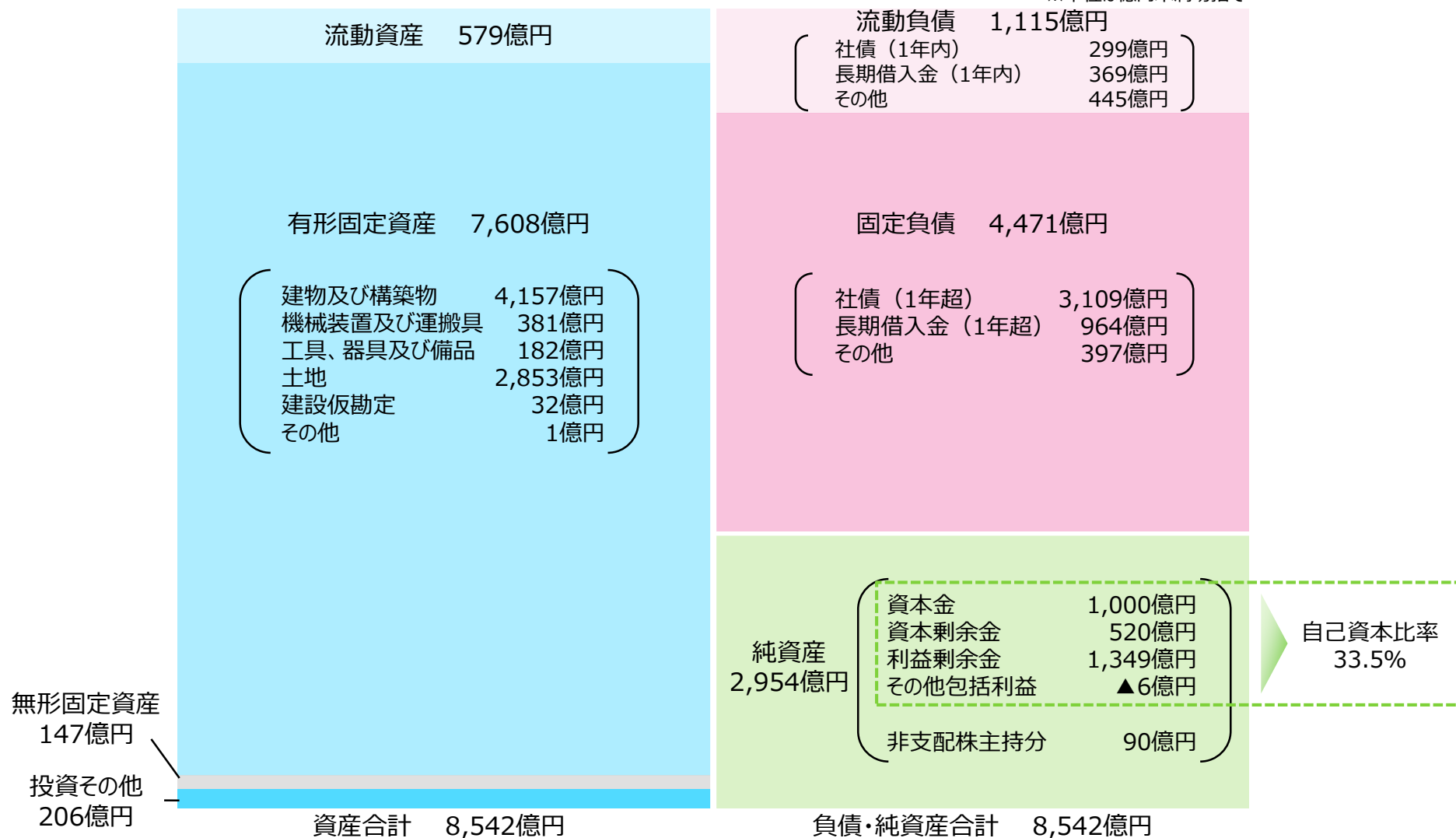
格付会社	長期（アウトルック）	短期	更新日
格付投資情報センター（R&I）	AA（安定的）	a-1+	2015年8月25日
Standard & Poor's（S&P）	A+（安定的）	A-1	2015年9月17日
日本格付研究所（JCR）	AA+（安定的）	—	2016年1月25日

財政状態（連結貸借対照表）

NAAグループ[○]連結貸借対照表

(2016年3月31日)

※単位は億円未満切捨て



成田空港に乗り入れるLCC（ローコストキャリア）

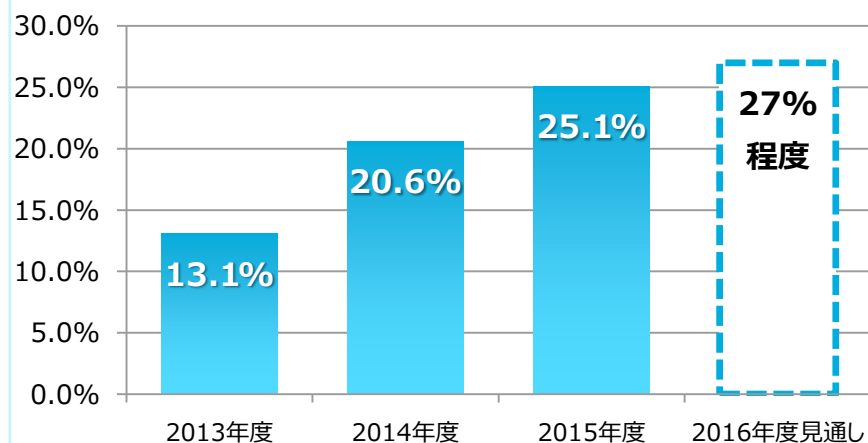
成田空港に乗り入れるLCC

	航空会社	就航年月
本邦 LCC 4社	Jetstar ★ ジェットスター・ジャパン	2012年 7月
	peach ピーチ・アビエーション	2013年10月
	Vanilla Air バニラエア	2013年12月
	SPRING JAPAN Spring Japan	2014年 8月
外国 LCC 11社	Jetstar ★ ジェットスター航空	2008年12月
	AIR BUSAN エアプサン	2011年 6月
	EASTAR JET イースター航空	2011年 7月
	SCOOT スクート	2012年10月
	JEJU AIR チェジュ航空	2013年 7月
	CEBU PACIFIC セブパシフィック航空	2014年 3月
	Asiana タイ・エアアジアX	2014年 9月
	HK express 香港エクスプレス	2014年12月
	tigerair 台湾虎航	2015年4月
	t'way ティーウェイ航空	2016年3月
	JIN AIR ジンエア	2016年7月予定

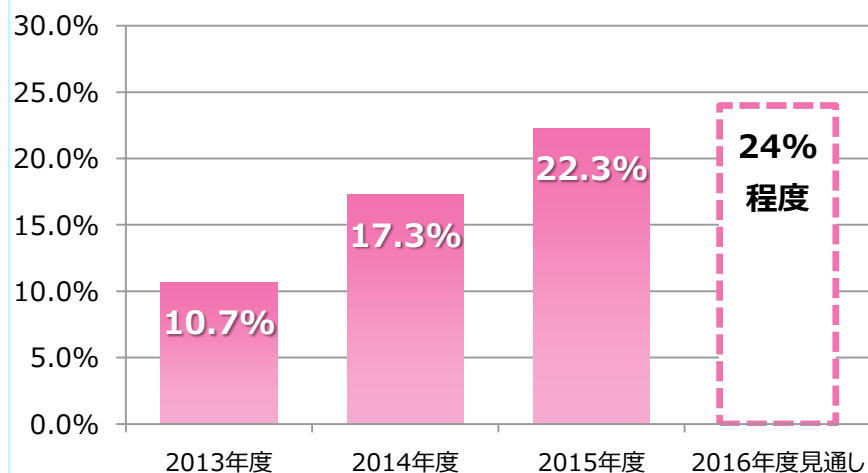
※2016年5月18日時点

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

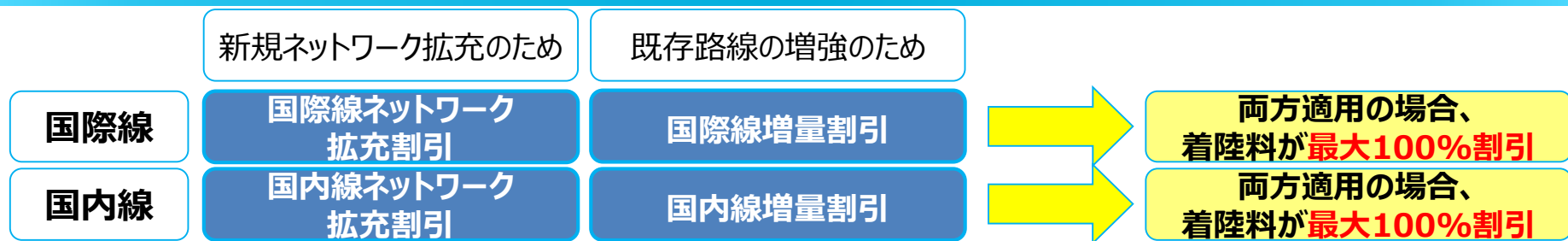


成田ハブ化促進インセンティブ

→ 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、3つの新たなインセンティブ(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～2018年3月31日 (3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

成田空港のアクセス向上

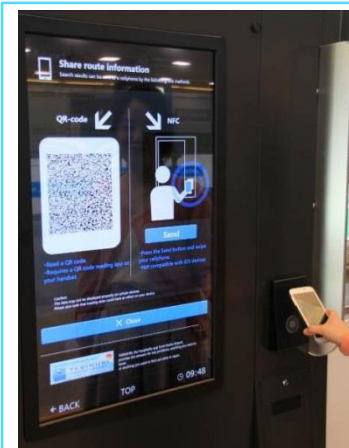
鉄道	京成	スカイライナー	・日暮里 – 空港第2ビル間：最速 36 分
		アクセス特急 本線	・2015年12月5日より、成田空港駅発の最終列車時刻繰り下げおよび増発 ・成田空港に24時過ぎに到着するイブニングライナーを新設
	JR	成田エクスプレス	・東京 – 空港第2ビル間：最速 51 分 ・訪日外国人旅行者向けの割引企画乗車券を販売
		総武線快速	・早朝時間帯の増発
バス	LCCバス	東京シャトル (京成バス)	・東京 – 空港第2ビル間：最速60分 ・運賃： 900円～1,000円
		THE アクセス成田 (平和交通・あすか交通・JRバス関東)	・東京路線の増発を実施 ・2社合わせて 10分間隔 で運行
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-2駐車場を収容台数1,435台から2,090台へ46%拡張

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をご選択いただけるよう、2015年7月30日より国内の空港で初めて、“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”を設置。



- ✓ 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
- ✓ 成田空港発の鉄道運行状況と高速道路混雑状況を切り替え表示
- ✓ 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



- ✓ スーツケースなど大きな荷物をお持ちのお客様等に、通常検索とは別に「ゆったり経路で検索」モードを搭載
- ✓ お客様の目的地であるホテル名、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
- ✓ 検索結果はスマートフォンに転送可能

成田空港の道路アクセス向上 ー圏央道の整備ー

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）予定図

- 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。



◆ ※1の区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
◆ 開通予定は2015年12月9日時点です。
(出典：国土交通省関東地方整備局Webサイトより)

政府との関係

→ 成田国際空港株式会社法[平成15年法律第124号]

	認可・規制・支援事項	概要
国土交通大臣の認可事項	◆事業認可（成田会社法に記載された事業以外）	◆成田会社法記載事業（空港施設建設・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
	◆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
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
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（予算範囲内における無利子貸付）
	●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（予算範囲内における出資）
	●債務保証	●社債に係る債務に対する債務保証契約（国会議決を経た金額の範囲内）

今後の首都圏空港機能強化に向けた検討

首都圏空港の更なる機能強化に関する検討

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢 — 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要) —

	■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 ⇨ 年間+約1.3万回(約35回/日) 滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日) 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設
	<p>30万回の発着枠を念頭に置きつつ オリンピックまでに実現(4万回増加)</p>	
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 ⇨ 年間+約2万回(約55回/日) → 時間値:64⇒68回 高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間+約2万回(約55回/日) → 時間値:68⇒72回 夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> 既存滑走路の延長 滑走路の増設
	<p>合計 約82.6万回 (年間+約7.9万回)</p>	

注:その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。

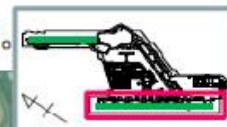
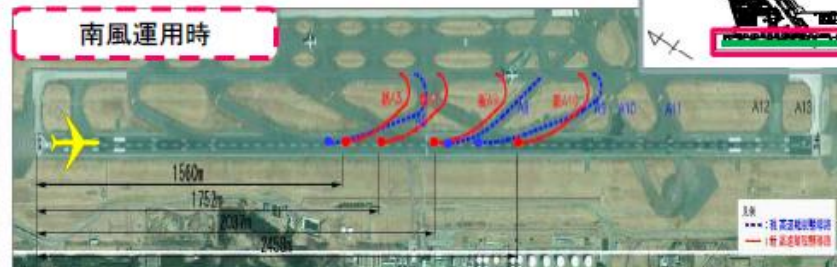
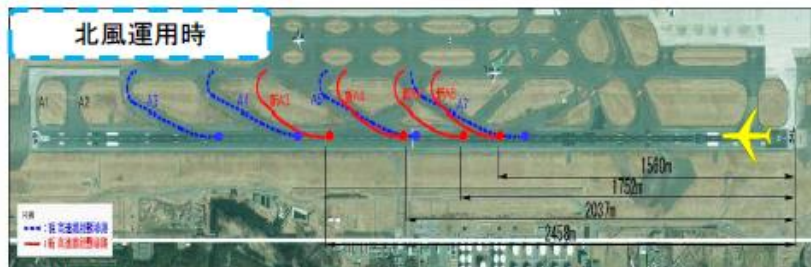
高速離脱誘導路の整備

高速離脱誘導路の整備

○ シミュレーションによれば、A・B滑走路における高速離脱誘導路の整備により、滑走路占有時間を短縮できると想定され、WAMの導入と併せて行うことにより、最大時間値72回を達成できる可能性がある。(空港処理能力拡大効果は約4万回。)

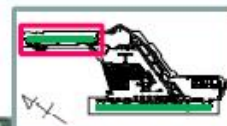
A滑走路における高速離脱誘導路の再編整備 (時間値+2回)

- ・ A滑走路において、高速離脱誘導路の取り付け位置を変更し、到着機の滑走路からのスムーズな離脱を実現。



B滑走路における高速離脱誘導路の追加整備 (時間値+2回)

- ・ B滑走路において、高速離脱誘導路を追加整備し、到着機の滑走路からのスムーズな離脱を実現。
- ・ 将来的には、地上走行を行う飛行機と輻輳させないための誘導路の線形改良を実施。



※ 時間値向上効果については、施設供用(最長で2017年度頃までに可能)後、運航実態調査により確認が必要。

※ 最大時間値72回を達成するためには、別途、駐機場、旅客ターミナルビルの整備が必要。

※出典：国土交通省(首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会)

成田空港の更なる機能強化

首都圏空港の機能強化

→ 2014年7月、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」において取りまとめられた、成田空港における技術的な選択肢

- ✓ 東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策：
「管制機能の高度化（2015年夏ダイヤから導入済み）」、「高速離脱誘導路の整備」、「夜間飛行制限の緩和」
- ✓ 東京オリンピック・パラリンピック以降の方策：「既存滑走路の延長」、「滑走路の増設」

四者協議会における議論の進展（※四者…国、県、周辺市町、当社）

→ 2015年9月

- ✓ 実現のための課題を整理し、具体化に向けた検討を進めていくことが確認されるとともに、国土交通省から、更なる機能強化の具体化に向けて必要な調査を実施するよう、当社に対して指示。

→ 2015年11月

- ✓ 当社から、調査結果として、第3滑走路についてはB滑走路の南側へ整備する案、B滑走路については北側に延伸する案が空港容量拡大・競争力向上の観点から優位であることを報告。
- ✓ また、夜間飛行制限の緩和については、地域に与える環境への影響等が密接に関係してくるため、他の機能強化策と一体的に検討する必要があることを報告。

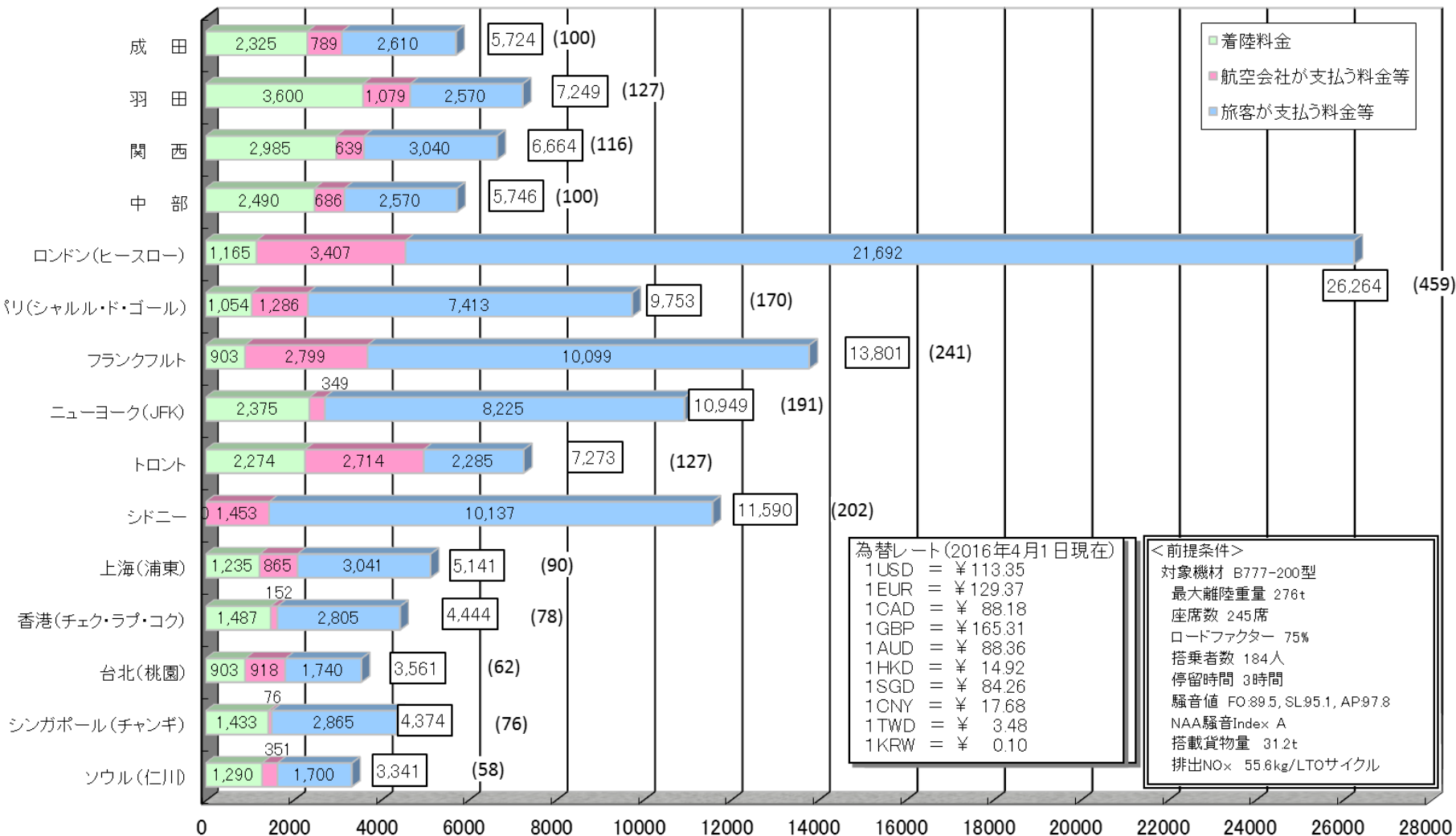
→ 2016年3月

- ✓ 具体的な滑走路等の位置、騒音コンターなど機能強化に伴う航空機騒音の影響及び環境対策等について早期の提示が要請された。

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)

【2016年4月1日時点】

(単位：円)

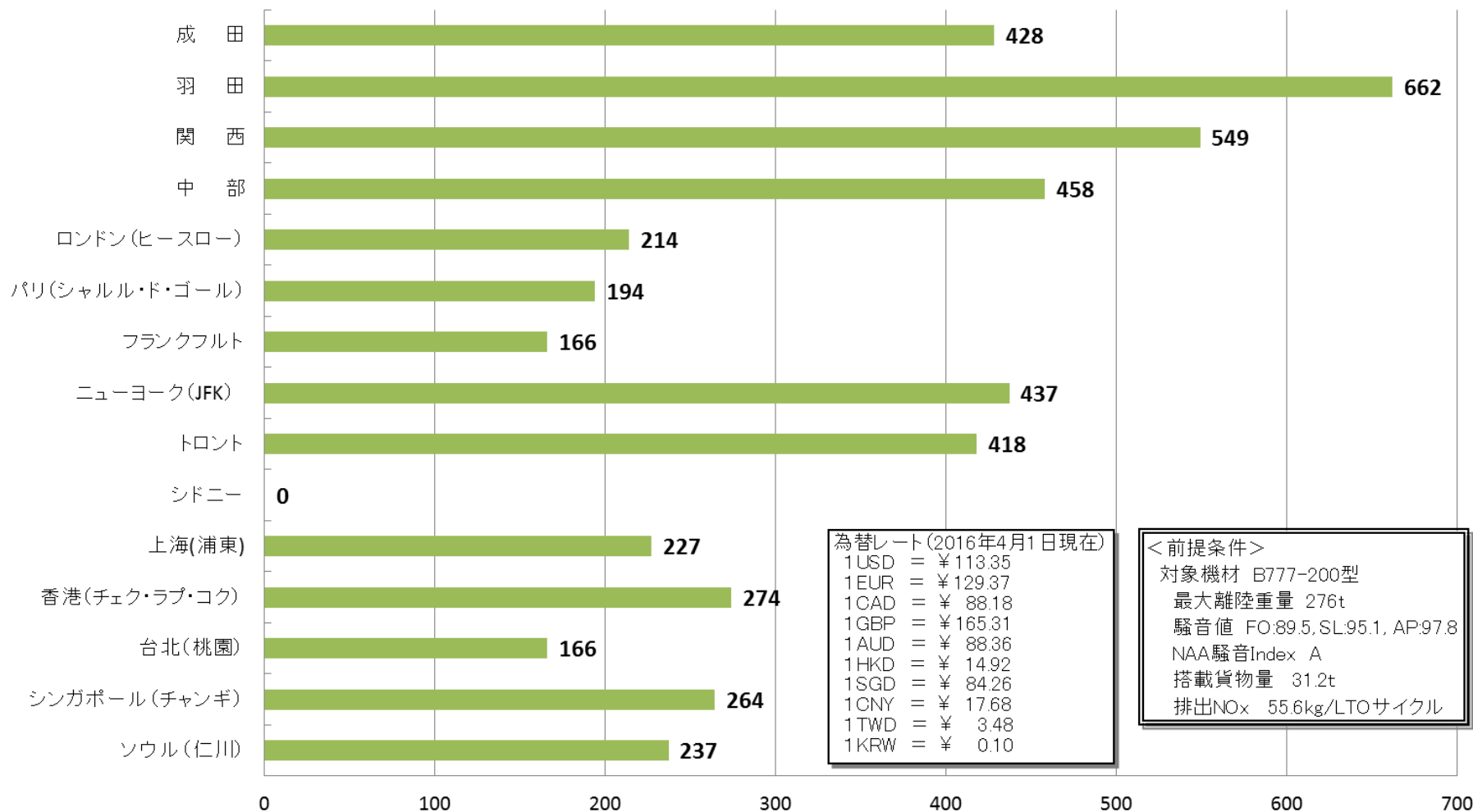


※出典：IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor及び各空港発行の料金表
 ※()内は成田を100とした場合の料金水準

世界主要空港の着陸料比較 (国際線：航空機 1 回あたり)

【2016年4月1日時点】

〔単位：千円〕



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

終わりに当たって

- ❑ 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) 5725 同5838