

GREEN PORT REPORT



7

July
2023

特別対談

『新しい成田空港』 構想の 意義と展望 について

『新しい成田空港』構想検討会
委員長
山内弘隆氏
×
NAA 田村明比古社長

みんなで取り組むSDGs

環境アセスメントの現状と
今後について

NARITA HOT NEWS

コロナ禍から本格的な回復傾向へ
2022年度NAAグループ
連結決算概要

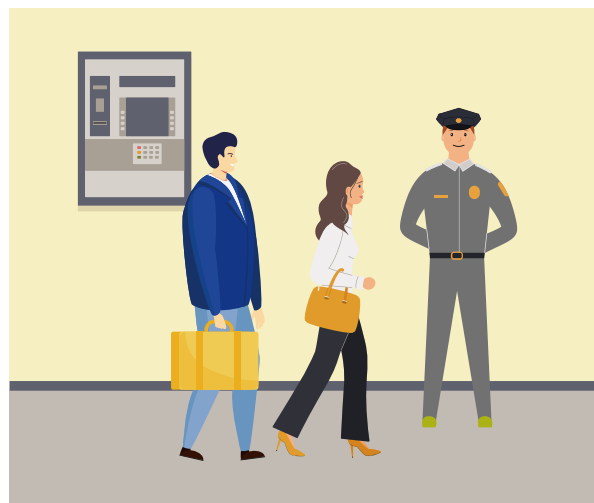
成田空港への手紙

拓殖大学商学部国際ビジネス学科
松田琢磨 教授

巻末企画 対談インタビュー

空港を支える「協働」の現場

NAA 保安警備部
×
NAFS セーフティ業務部



『GREEN PORT REPORT』は、
WEBでもご覧いただけます。
<https://www.naa.jp/jp/issue/greenport/list.html>

『新しい成田空港』構想検討会
委員長

山内 弘隆氏
HIROTAKE YAMAUCHI

1955年千葉県成田市生まれ。武蔵野大学
経営学部特任教授、一橋大学名誉教授。
内閣官房郵政民営化委員会委員長、国土
交通省交通政策審議会航空分科会会長。



成田国際空港株式会社(NAA)
代表取締役社長

田村 明比古
AKIHIKO TAMURA

1955年生まれ。80年に運輸省(現・国土
交通省)入省。大臣官房審議官、鉄道局
次長、航空局長、観光庁長官などを歴任
し、2019年6月から現職。

『新しい成田空港』構想の意義と展望について

旅客ターミナルの再構築、航空物流機能の高度化、空港アクセスの改善、
地域との一体的な発展などに関する成田空港の将来像を検討する
『新しい成田空港』構想検討会。委員長を務められた山内氏とこれまでを振り返った。

空港会社が関係者を巻き込み未来を考える

■田村 成田空港は今年で開港45周年を迎えましたが、そのコンセプトは1960年代に決定されたものです。施設の老朽化が課題なのはもちろん、更なる機能強化などを踏まえると、空港のコンセプト自体が今のままでいいのかという課題もあります。また2019年の台風15号、2020年からのコロナ禍では、空港アクセスや施設レイアウトの不便さを痛感しました。そこで「もしこの地に新たな空港をつくるとしたら、どのような空港をつくることができるだろうか」ということを、現実の制約に折り合いをつけて勉強を始めたことが『新しい成田空港』構想の発端です。2021年頃から社内で議論をはじめ、課題をいくつかのキーワード(フレキシビリティ、ユーザビリティ、サステナビリティ、アクセシビリティ、コストリーズナビリティ)に整理しました。ある程度議論の準備ができた段階で、有識者の方々、国・県・周辺市町の皆さまからご意見を伺い中身を詰めていきたいと考え、長年お世話になってきた山内先生にご相談させていただいた次第です。

●山内 いわばまったく新しい空港をつくろうと、実現を視野に入れた議論ができるとは、ものすごく大きな話だなという印象を受けました。以前から空港アクセスの問題には関わってきましたが、議論のレベルが全然違う。しかもそれをNAAという民間企業が関係者を巻き込み議論することに意義があると思いました。当初から成田空港の運営はNAAが基本施設とターミナルビルを一元管理するかたちでしたが、そこから一歩進んで、NAAが主体的に空港の未来を考えられるという、そういう時代に入ったんだなと。

■田村 ある意味、大それたことかもしれませんがね。これまでNAAが自らマスタープランを制作することはありませんでしたが、やはり会社としてそれを持っておくことの重要性を感じました。一方で

近隣諸国の空港との競争もありますので、国が深く関わることは必要不可欠だと考えています。

●山内 一番重要なのは、空港が戦略をもって経営を行うことです。これまで空港が企画して何かをするというスタイルではありませんでしたが、成田空港は新しい転機を迎え、空港会社が関係者と共に計画を立案して戦略を持つというフェーズに入りましたね。

『新しい成田空港』構想検討会での気付き

●山内 検討会では多様な視点からご意見をいただき、実に多くの気付きがありました。私たち研究者だけでは分からない技術面での課題や、県・市町からの率直なご意見を伺えたのは、勉強になりましたね。

■田村 我々は事務局として参加させていただきましたが、どうしても一空港会社の立場でいろいろな議論を組み立てていこうとすると、目線の高さや広がりにより制約が出てきてしまうところがあります。有識者の先生方から「ちょっと目線が低いんじゃないか、もうちょっと国の方針や政策・戦略に基づいて組み立てた方がいいんじゃないのか」「エアポートシティもちょっと狭苦しい議論をしているね」といったご意見をいただいたことは大変ありがたかったです。

●山内 我々研究者は現場の運営についてはあまり知りません。ただ、国としてどうあるべきか、諸外国はどうか、ある意味で抽象論になるかもしれませんが、そうした世界で生きています。今回のように議論をぶつけ合うことが大切だと思います。ところで、環境問題に関しては、この20年で世の中のトレンドが大きく変わりました。SDGsが国連で採択されてからは特にそうですね。ドイツのシュタットベルケはその典型で、社会に貢献し、経済的にも成立している。空港はこれまで外部不経済を出してきましたが、外部経済効果に加えたプラスの存在意義や社会的重要性を発揮していくことで、サステナブルな経営につながっていくと考えています。

■田村 その点、県・市町の方々からおおいに期待されていると感

じました。皆さん現状に対する問題意識を強くお持ちで、『新しい成田空港』の実現に取り組むことで、周辺地域のまちづくり、交通インフラの改善を推し進めていきたいと。地域のために空港が率先して動くことの重要性を再認識しました。

●山内 アメリカのワシントン・ダレス国際空港も、成田空港と同様、都心から離れた空港です。国がアクセス道路をつくり、周辺が開発されていくというシステムができあがり、山の中に自然と調和したオフィスビルが整備されてきています。グラス・フォートワース国際空港も、空港を中心にまちづくりをしてきた一例ですね。

■田村 ワシントンは行くたびにオフィスビルが増えてきている印象を受けます。今回、地域と一体的に発展するエアポートシティについて議論させていただきましたが、グラス・フォートワースは非常に参考になると思います。空港アクセスのコンセプトのひとつであるパークアンドバスライドは成田市以外にも広げていく必要があり、県・市町の方々の関心が非常に高かったです。成田空港は東京の人が利用する場所という意味において、かなりハイレベルな利便性が求められるなど、要求水準の高いニーズに応えないといけません。一方、ローカル交通としての問題もあり、両方を解決しないといけない、ある意味面白い交通問題です。

●山内 ワンターミナルも、なかなかチャレンジングな問題ですね。古い空港は旅客ターミナルを増設・拡張していくので、なかなかワンターミナルという発想になりませんが、しかし実際、ターミナル間の移動は利用者にとって大きなストレスで、階層移動を伴うとますます不便です。それを解消するワンターミナル化は、私は大いに賛成ですね。貨物施設に関しても、コロナ禍で航空貨物の重要性が改めて認識されました。以前は貨物というポラティリティが大きくてハイリスクでしたが、最近では日本の不動産業界が国内の陸上輸送にどんどん投資して、大規模な物流施設が増えています。国際貨物も、今まで通り海上輸送がメインという構造ではなくなり、空港の事業ポートフォリオとしてうまく使えるものになってきているのではないのでしょうか。

■田村 貨物の強化に着手してみてわかったのですが、航空業界だけでできることは限られ、周辺開発とセットで進めていく必要がありますね。また、自国のことだけを考えるのではなく、トランジットも視野に入れて、航空貨物のハブとして機能していかなければと考えています。

具体的な議論を重ね 柔軟性をもって構想の実現に臨む

●山内 『新しい成田空港』構想は、NAAも主体性をもって新しいものをつくり出すところが非常に特徴的で、画期的です。一方、ハードルもたくさんあります。『新しい成田空港』構想のコンセプトは明確であるものの、中身の具体性に濃淡があります。この先、10年、20年かけて取り組んでいくことですが、ぶれないことが重要です。

■田村 おっしゃる通りです。旅客ターミナル、貨物施設、交通アクセス、地域共生・まちづくりと4つの方向性を掲げていますが、それぞれプレイヤーが異なり、時間軸もずれてきます。特に旅客ターミナルは、既存の施設を運用しながら新しくワンターミナルをつくっていくわけですから、現実問題としてどう工事を進めていくのか、これから相当緻密に議論していく必要があります。3月に発表した中間とりまとめは、そうした次のステップに進むために不可欠で、NAAにとって大変有意義な議論でした。『新しい成田空港』構想の実現に向けては、ハードルがかなりいろいろとあると思いますが、こうした大きなプロジェクトを実行するには、ちゃんとビジョンと強い意志を持ち、議論を活性化させる、そうした活動が非常に重要です。会社としても、周辺地域の方々のご理解を得て、応援団になっていただかなければと考えます。

●山内 今回の検討会を通じて、地域にとっていかに空港が重要か分かったと思います。基本施設とターミナルビルを一体で運営しているNAAには、新しいことに挑戦する力があります。従業員と会社がか一体となって動くことが必要不可欠ですので、その点をぜひ田村社長に頑張っていただきたいと思います。

■田村 はい。まだまだ議論すべきことが多いですが、一つひとつの課題に向き合い、『新しい成田空港』の実現に向けて着実に進んでいきたいと思っています。

『新しい成田空港』構想中間とりまとめは
こちらをご覧ください





環境アセスメントの現状と今後について

成田空港では更なる機能強化に伴い、周辺環境に及ぼす影響をできる限り回避・低減するため、2016年より環境アセスメントを進めてきた。動植物の生態系を保全するための最新の取り組みについて報告する。

環境アセスメントの意義

B滑走路の延伸・C滑走路の新設を伴う成田空港の更なる機能強化は、周辺環境を大きく改変する事業である。その影響は、騒音や振動といった地域住民の生活に関するものから、動植物の生態系を変化させかねないもの、廃棄物・温室効果ガスなど広範な環境にかかわるものまで、多岐にわたる。

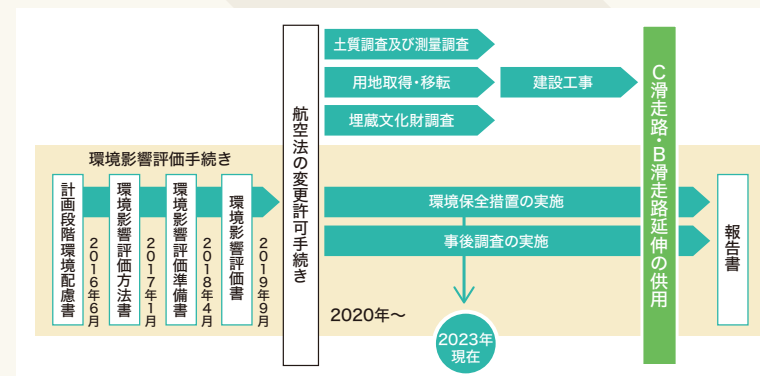
成田空港では事業規模の大きさから、環境影響評価法に基づいて環境影響評価（環境アセスメント）の手続きを進めてきた。2016年から着手し、地域住民や千葉県・茨城県をはじめとした行政機関の意見を踏まえて、2019年に環境影響評価書を公表した。



今後、更なる機能強化を進めるにあたっては、事業計画を遅延なく進める一方で、周辺環境にも配慮しながら工事の準備や施工を行う必要がある。広範囲にわたる事業のため、全ての現場の状況を把握し、適切な配慮がなされているかどうかを確認するのは容易ではないため、環境アセスメントを取りまとめるNAA地域共生部と、工事を取り仕切るNAA機能強化整備部の担当者が密に連携をとるよう努めている。

地域住民をはじめとした全てのステークホルダーから更なる機能強化への理解・協力を得るためには、環境影響評価書に記載した保全措置を確実に実施することが、必要不可欠である。

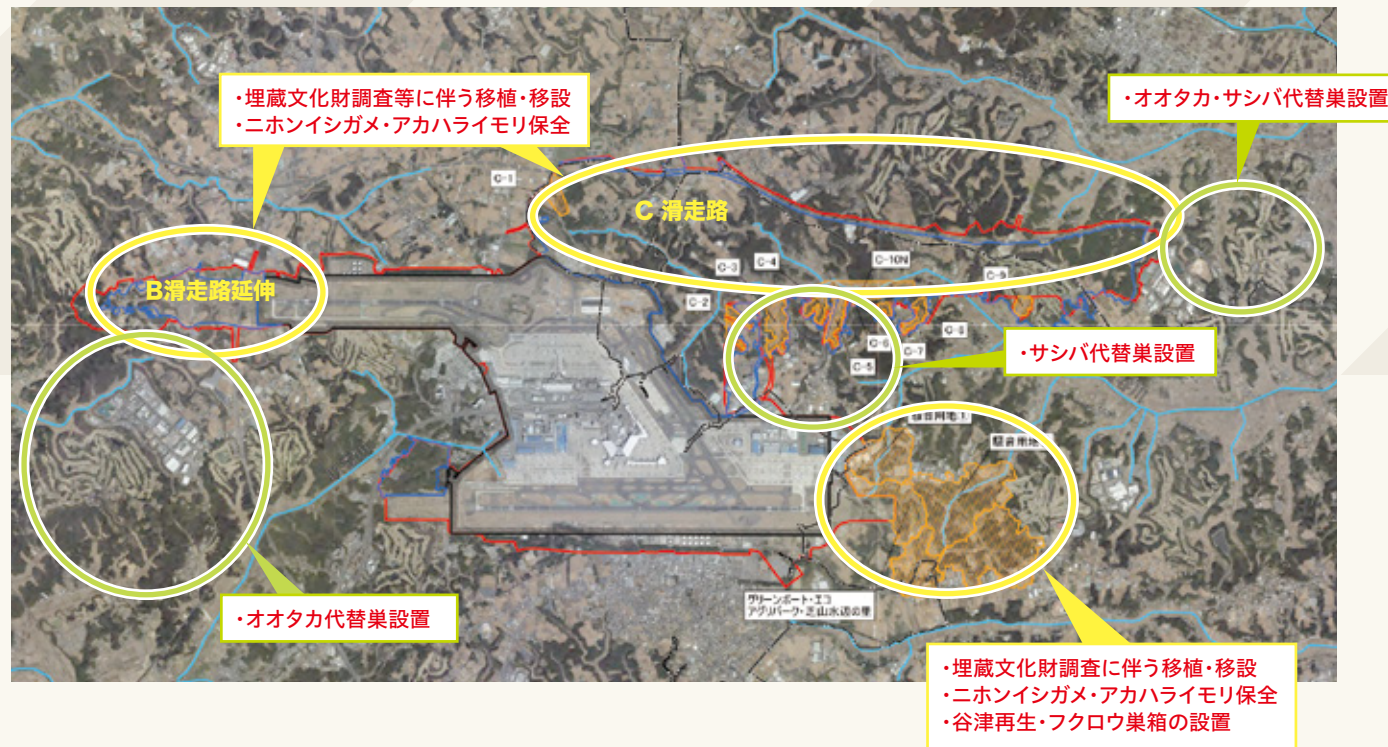
環境影響評価手続きの進捗



環境影響評価の項目

環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測および評価されるべき環境要素	大気環境
生物の多様性の確保および自然環境の体系的保全を旨として調査、予測および評価されるべき環境要素	水環境
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測および評価されるべき環境要素	動物
環境への負荷の量の程度により予測および評価されるべき環境要素	植物
	生態系
	景観
	人と自然との触れ合いの活動の場
	廃棄物など
	温室効果ガスなど

保全措置の実施場所（2021-2022年度）



動植物の生態系を保全するための取り組み

更なる機能強化によって改変されるエリアは主に森林や水田で、全国的に希少とされる動植物が多く生息し、中には絶滅危惧種などに指定されているものもある。それらの生息地が事業によって消失してしまうため、代わりとなる環境を設ける取り組みを進めている。

1) 猛禽類の生息環境保全措置

●オオタカの代替巣設置

オオタカは2017年に国内希少野生動植物種の指定が解除されたが、個体数が減少した場合は速やかに再指定を行えるよう、モニタリングなどを続けている。

成田空港では2020年度・2021年度にかけて計4カ所に代替巣を設置し、代替巣を利用しやすいよう周辺の山林を整備した。2022年12月時点、オオタカの巣の利用は確認されていないが、ノスリ・フクロウの飛来を確認。オオタカが繁殖利用してくれるよう引き続きモニタリングを実施する。



ノスリの確認状況

●サシバの代替巣設置

春から初夏にかけて日本に渡ってくるサシバは、2006年に改定された環境省レッドリストで絶滅危惧II類（絶滅の危険が増大している種）に指定されている。

代替巣の設置にあたっては、樹林面積や水田面積、周辺における猛禽類の生息状況などを踏まえて設置候補エリア（谷津）を絞り込み、樹高や枝ぶり・周辺環境を評価して架巢木を選定。2021年度～2022年度に8カ所の代替巣を設置し、1カ所でサシバの飛来・造巣行動が確認された。



サシバの確認状況

●フクロウの巣箱設置

2021年の改変区域内およびその周辺における生息状況調査で、改変区域内にフクロウの巣は確認されなかったが、4地域で各々別個体と考えられるメスの存在が4例確認された。そのため4ペア分の繁殖ポテンシャルが消失すると推定し、4ペア分の代償措置を実施。

生息状況調査をもとに生息適地エリアを絞り込み、フクロウの好む樹林環境や営巣木などの条件を考慮して候補木を選定。2021年度に設置した2カ所、2022年度に設置した3カ所すべての巣箱の入り口に爪痕を確認し、フクロウがねぐらとして利用したとみられる。



巣箱の設置状況

2) アグリパークでの湿地再生

更なる機能強化事業に伴い、生物の生息環境が改変されることから、空港区域外に既に確保している谷津環境を整備・維持管理していくことで、生息環境としての質を向上させ、生物の生息環境を保全していく取り組みを実施している。

2022年度には、取り組みの一つとしてNAAが管理するグリーンポートエコ・アグリパーク内にある湿地の一部を試験的に整備し、再生させた。整備後に実施したモニタリングではオタマジャクシや水生生物の生息が確認されている。今後は、湿地の維持管理方法やさらなる環境整備を検討しつつ、改変区域内から保全対象であるカエル類などの移設を着実に実施していく。



整備前の状況



湿地の試験整備の状況

今後の取り組みについて

環境影響評価法第38条では、事業者が評価書に記載されているところにより、環境の保全についての適正な配慮をして事業を実施するよう定められている。重要な動植物に関しては引き続き調査を行い、移設・モニタリング計画を策定。谷津環境の整備・維持管理、両生類の生育域外保全、工事中環境モニタリングなども実施する。

持続可能な空港運営の前提にあるのは、豊かな自然環境の恩恵である。脱炭素化など環境への負荷を低減する取り組みだけでなく、生物多様性の保全もまた、持続可能な空港の発展には重要であるとらえ、引き続き取り組みを続けていく。

地域共生部 高梨 弘子部長より

成田空港の更なる機能強化は、空港の敷地面積が現在の約2倍になる大規模な事業です。当社は、環境影響評価法に基づく手続きを行いながら、2019年9月に「環境影響評価書」を公表し、現在、B滑走路を延伸するための準備工事に着手したところです。事業の実施にあたり、環境保全に関しては、今回ご紹介した取り組みの他にも、大気質、水質、水文環境への影響について調査を行い、空港周辺の環境変化に注視し実施しております。また、当社の環境アセスメント

に対する取り組みを広く知っていただけるよう、毎年実施した内容を取りまとめ、機能強化ホームページで公開もしています。

今後も周辺地域やステークホルダーの皆様のご理解とご協力を賜りながら、環境への影響を低減、または代償する取り組みを適切に実施し、機能強化事業を着実に進めてまいります。



コロナ禍から本格的な回復傾向へ 2022年度NAAグループ連結決算概要

営業収益が2期連続の増収、損失は改善

2022年度は、世界的に出入国制限緩和の動きが加速し、日本入国時の水際対策緩和や国内での行動制限緩和もあり、航空機発着回数および航空旅客数が前年度を大幅に上回った。国際航空貨物量は、海上輸送の混乱からの回復などにより前年度を下回ったものの、コロナ禍前の水準は上回った。結果として営業収益は1,313億円となり、2期連続の増収となった。航空取扱量が回復に転じたことに伴う費用の増加があったものの、継続して最大限のコスト削減に努め、営業損失は前期の495億円から177億円改善の317億円。また、経常損失は前期の504億円から21億円改善の482億円、親会社株主に帰属する当期純損失は前期の524億円から22億円改善の502億円と、空港拡張区域に係る埋蔵文化財調査費用を引当金繰入額として営業外費用に計上したことにより改善幅は減少したものの、いずれも2期連続の改善となった。

2023年度連結業績予想、4期ぶりの黒字化

国際線は前年度からの回復基調に加え、中国からの日本行きの海外旅行制限措置が緩和され、年度末へ向けて漸次回復し、国内線はコロナ禍から回復した前年度並みの水準を維持すると想定している。また、国際航空貨物は、船落ち貨物の減少などが見られることから、前年度を下回ると想定している。そのため、営業収益は3期連続の増収、営業利益・経常利益・当期純利益は4期ぶりの黒字計上を見通すことができる状況となった。エネルギー価格高騰など、費用の増加要素はあるが、最大限のコスト削減を継続し、業績予想の達成に努めていく。

● 航空取扱量

区分	2021年度	2022年度	増減		2023年度
	実績	実績	数量	%	見通し
航空機発着回数(万回)	13.8	17.8	4.0	129.3	24.0
国際線	10.4	12.5	2.2	121.1	19.0
国内線	3.4	5.2	1.8	154.0	5.0
航空旅客数(万人)	647	2,052	1,404	317.0	3,546
国際線	235	1,356	1,121	578.2	2,783
国内線	413	696	283	168.6	763
国際航空貨物量(万トン)	261	220	△41	84.2	204

※単位未満は四捨五入で表示

▶長谷川芳幸 前常務取締役 財務部門長より

2022年度連結決算は、世界的に出入国制限緩和の動きが加速したことに加え、日本入国時の水際対策緩和や国内での行動制限緩和もあったことから2期連続の増収となりました。営業利益以下は3期連続の損失計上となったものの、

セグメント別損益の状況

| 空港運営事業

航空機発着回数および航空旅客数が増加したことから、空港使用料収入は前期比15.7%増の250億円、旅客施設使用料収入は前期比311.3%増の162億円。営業収益は前期比45.5%増の602億円、営業損失は500億円。

| リテール事業

航空旅客数の増加および円安の影響などにより、子会社が運営する直営店舗の物販・飲食収入は前期比509.0%増の281億円、構内営業料収入は前期比121.6%増の40億円。営業収益は前期比318.3%増の377億円、営業利益は44億円。

| 施設貸付事業

航空旅客数の増加により駐車場使用料収入は前期比42.9%増の25億円。営業収益は前期比2.9%増の303億円、営業利益は前期比7.2%減の130億円。

| 鉄道事業

線路使用料収入などに変化がないことから、前期並み。

● セグメント別連結決算および業績予想

(単位:億円)

科目	2021年度	2022年度	増減		2023年度
	実績	実績	金額	%	予想
営業収益 ※1	829	1,313	484	158.4	2,006
空港運営事業	413	602	188	145.5	943
リテール事業	90	377	287	418.3	735
施設貸付事業	295	303	8	102.9	294
鉄道事業	29	29	0	100.4	29
営業利益	△495	△317	177	-	53
空港運営事業	△551	△500	51	-	△216
リテール事業	△92	44	136	-	167
施設貸付事業	140	130	△10	92.8	94
鉄道事業	7	6	△1	83.4	6
経常利益	△504	△482	21	-	19
当期純利益 ※2	△524	△502	22	-	6

※1 外部顧客への売上高 ※2 親会社株主に帰属する当期純利益
※単位未満は切り捨てて表示

今期は黒字化を見通しております。エネルギー価格の高騰や売上に連動する費用などの増加要素がありますが、ターミナルも賑わいを取り戻しつつあり、更なる需要の回復にも適切に対応することで業績予想の達成に努めてまいります。

成田空港への手紙

航空貨物輸送の今後と、成田空港が果たすべき役割について、
拓殖大学教授の松田琢磨さんに伺った。



松田 琢磨 さん

拓殖大学商学部国際ビジネス学科教授。筑波大学第三学群社会学類卒、東京工業大学大学院理工学研究科単位取得退学、博士(学術)。(公財)日本海事センター主任研究員を経て2020年より現職。専門は海運経済学、国際物流。

日本一の貨物取扱空港として 強靱なサプライチェーンを支える役割を期待しています!

かつて、海上コンテナ輸送と航空貨物輸送の間の棲み分けは明確であると認識されてきました。教科書的に言えば、価値が高く軽いものは航空貨物輸送が望まれ、そうでないものは海上コンテナ輸送といった形です。しかし、年を追うごとに二者の競合関係は強まり、輸送モードが瞭然と分かれる品目は減少傾向にあります。たとえば、精密機械、医薬品、食品、書類、衣類などの品目で輸送手段の競合度が高くなる傾向が指摘されています。

競合度の高まりは海上コンテナ輸送サービスの技術進歩を背景にした「航空貨物の海上シフト」で起こっています。ベントリンや血液製剤などの医療関連品、生鮮食品はリーファーコンテナ※1の性能向上やCAコンテナ※2の登場の恩恵を受けている例です。少し格好つけると、イノベーションで海上コンテナ輸送サービスと航空貨物輸送サービスの代替性が強まったというのが良いでしょうか。

競合関係の強化は、二つのサービスの代替性の強化を受け、航空貨物輸送サービスによる費用増を回避すべく海上コンテナ輸送サービスが今までより選ばれるようになったといえます。実際、荷主の多くは、輸送モードの選択について聞くと「初めはコンテナで運べないか検討する」と答えます。

では、航空貨物輸送が海上コンテナ輸送に駆逐されるか、と言えば、答えは間違いなくNoです。海運を中心に研究してきた私も、そんなことは勧められません。

理由はいくつか挙げられます。まずは、緊急時対応の必要性です。緊急事態や製品サンプルなどを運ぶ場合に一時的対応として航空輸送が用いられることはよく知られています。ただし、日ごろ使っていないルートやモードを緊急時に利用するハードルは高いため、何らかの形で輸送手段を確保することが求められます。サプライチェーンの強靱化を図るためには、モードを越えた複線化を一定程度維持しておかなければなりません。

また、航空貨物輸送が合理的なケースも存在します。半導体など小ロットの貨物は典型ですし、ZARAのように頻度を確保して在庫を少なくするサプライチェーンの例も知られています。複数の部品や材料を輸出・輸入する場合も海運以外の輸送モードがあることで適切なロジスティクス体制を作れることもあります。

さらに、新型コロナウイルス感染拡大を受けて発生したサプライチェーンの混乱は、強靱化の重要性を大きな課題として荷主につきつきました※3。航空貨物輸送は補完的役割にとどまらず、サプライチェーンの強靱化でも大切な役割を担っています。なかでも成田空港は日本一の貨物取扱量であり、日本に立地する企業、さらには消費者にとって不可欠の存在です。航空貨物輸送のアップデートを続けて、強靱なサプライチェーンを支える役割を期待しています。

※1 冷凍・冷蔵貨物の輸送に使用されるコンテナ

※2 リーフアーコンテナの一種。温度だけでなく酸素・二酸化炭素濃度も調整し、青果物の貯蔵期間を延長させることが可能

※3 松田琢磨(2023)『コンテナから読む世界経済—経済の血液はこの「箱」が運んでいる!』KADOKAWA

空港を支える 「協働」の現場

航空機を安全に運航するため、すべての人が安心して空港を利用するため、空港の安全確保は重要な業務である。成田空港ではNAA保安警備部が警備・消防の全体を統括・推進し、NAAセーフティサポート（NAFS）が現場の一元的なコントロールを担い、業務委託先の警備会社に対する管理監督の役割を果たしている。

CBRNEテロ※をはじめ、安全を脅かす犯罪が多様化する中、空港の安全・安定運用を維持するためにどのように取り組んでいるのか、NAA保安警備部の小林氏と、NAFSの長谷川氏に話を伺った。

※化学（Chemical）、生物（Biological）、放射性物質（Radiological）、核（Nuclear）、爆発物（Explosive）によるテロ

NAAセーフティサポート株式会社

セーフティ業務部

警備課

長谷川 洋さん

成田国際空港株式会社

空港運用部門

保安警備部

警備調整グループ

小林 咲さん

一つひとつの課題に向き合い、 さらなる安心・安全の実現を

現場と緊密に連携しながら 警備計画を立案・実行

小林: 空港警備は、ICAOや国土交通省の動向を視野に入れた、将来的な保安体制の検討・構築から、日々行き交う人・物の安全確保まで幅広く、関係各所との緊密な連携が欠かせません。特にNAFSさんとは毎週ミーティングを行い、日々の業務はもちろん、中長期的な計画についても現場サイドからの意見をいただいています。

長谷川: ここ数年はコロナ禍によるお客さまの減少に伴い、警備の体制は大きな変更を余儀なくされ、平常時の対応から緊急時の対処に至るまで、臨機応変な対応が求められました。また、国際的なイベントが日本で開催される際には、成田空港においても警備体制の強化が求められ、空港の運用やお客さまの安全を最優先としての確に対処するためNAAさんや協力警備会社とこまめに情報交換し、警備計画を立案し、実行してきました。

小林: 4月にはG7広島サミットの開催に備えて、化学剤を使用したテロ事案が発生した場合を想定したCBRNEテロ対策合同訓練を実施しました。テロへの対応には特殊な知識が求められるので、警察や消防、医療機関などと連携し、初動活動を的確かつ円滑に行えるよう、更なる対処能力の向上

を図っています。

長谷川: 当社でも毎月、協力警備会社との合同訓練を企画し、実施しています。より実践的な訓練を行うため、事前に訓練想定や内容を伝えないブラインド形式で実施しています。このような工夫を取り入れながら、知識・能力の向上を図りつつ、常に緊張感を持って警備にあたっています。

小林: 警備は専門性の高い業務で、法令から空港の運用知識まで幅広く必要うえ、事案対応時には過去の経験が重要となります。その一方で、警備に直接かわる人のみならず、空港関係者全員に高いセキュリティ意識を持っていただくことも、空港の安全・安定運用には欠かせません。例えば不審物にしても、案内カウンターのスタッフや清掃員など、セキュリティ意識を持って周囲に目を配る人が増えるほど、発見しやすくなります。空港全体の保安意識を高めることが大きな課題です。

未来の安全・安定運用のため 機械化やES向上にも取り組む

長谷川: 現場の課題のひとつは、人手不足です。水際対策の緩和で空港を利用されるお客さまが増える中、優先して再配置すべき警備ポストはどこか、増員計画をどう立てるか、NAAさんや協力警備会社と議論し

ています。また成田空港は、更なる機能強化と『新しい成田空港』構想の検討で、将来的に警備範囲が拡大することが見込まれます。そのため、長年にわたり現場で従事されている協力警備会社の知見を取り入れながら、警備の高度化や機械化を進め、人手不足の課題を克服し、警備の品質を高めていきたいと思います。

小林: NAAでも警備ロボットなどの機械警備の導入を進めていますが、更なる機能強化やワンターミナル化にあたっては、更なる機械化による省人化と、警備の高度化を進めていく必要があります。また、警備員は屋内外、昼夜を問わず空港内のいたる場所で勤務しており、その過酷な労働環境が人手不足の一因になりかねず、現場の警備員の声をお聞きしながら、環境改善を進めております。今後も警備機器の高度化や、更なる機械化の推進などにより、より強固な保安体制を構築できるよう検討しています。

長谷川: 警備は昼夜問わず、天候も季節も関係ありませんからね。屋外での警備環境が厳しいのはもちろん、屋内でも警備関連施設の老朽化がESに影響しています。環境改善に努めるとともに、表彰制度の導入を進めるなど「褒める文化」を育むことで、モチベーション向上、ひいては空港のさらなる安全・安定運用につながるよう取り組んでいきます。

