

おかげさまで
成田空港は開港45周年を迎えました

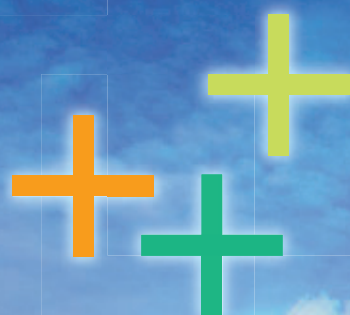
成田国際空港株式会社
統合報告書2023

NAA
NARITA AIRPORT

成田国際空港株式会社
〒282-8601 千葉県成田市成田国際空港内 NAAビル
URL: <https://www.naa.jp>

UD
FONT

見やすいユニバーサルデザインフォントを採用しています。



編集コンセプト

N+U

成田空港でつながる、あなたたち・私たち



CONTENTS



■ NAAについて

- 01 経営理念・経営ビジョン・編集方針
- 03 TOP MESSAGE
- 05 成田空港の歩み
- 07 成田空港の運用状況
- 09 エアラインネットワーク
- 11 NAAグループの事業
- 13 成田空港の全景

■ 価値創造の戦略

- 15 成田空港の価値創造プロセス
- 17 財務KPI 振り返り
- 19 非財務KPI 振り返り
- 21 特集①『新しい成田空港』構想 ～持続可能な空港を目指して～

■ 重点課題

- 25 当社のESG視点と成田空港の持続的成長に向けた重点課題

■ 環境

- 27 気候変動への取り組み
- 31 気候変動TOPICS1 「Green Energy Frontier」事業開始
- 33 気候変動TOPICS2 グリーンボンド・フレームワークの策定
- 35 環境保全活動

- 37 環境マネジメント
- 39 周辺地域への取り組み

■ 社会

- 41 特集② NAA+AREA CLOSE UP!
「地域とともに未来へ。」
- 43 地域の共生・共栄
- 45 安全とセキュリティの強化
- 49 お客様に選ばれる空港づくり
- 51 空港全体での働きがいのある職場づくり

■ ガバナンス

- 53 コーポレート・ガバナンス体制
- 55 取締役・監査役
- 57 役員メッセージ
- 61 監査役メッセージ
- 62 労働組合執行委員長メッセージ

■ 財務情報・データ

- 63 財務ハイライト
- 65 連結財務諸表
- 69 主要財務データ
- 71 主要非財務データ
- 72 環境データ
- 74 会社概要

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

- 安全を徹底して追求し、信頼される空港を目指します**
「安全」は基本であり、すべてに優先するものです。私たちは、あらゆることに細心の注意をはらい、空港の安全と安心を徹底して追求します。また、関係者の方々と手を携えながら、航空の安全の確立に取り組みます。これらの行動を通じて、信頼される空港を目指します。
- 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**
私たちは、常にお客様の視点にたち、満足を感じていただけるサービスを提供します。さらに、独自の発想で、お客様に感動やよろこびを感じていただけるサービスの創造を目指します。
- 環境に配慮し、地域と共生する空港を目指します**
私たちは、環境への取り組みを積み重ねることにより、環境にやさしい空港を目指します。また、地域の一員として信頼関係を築きながら、豊かで活力ある地域社会の実現に貢献する空港を目指します。
- 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**
私たちは、経営資源を効率的に活用するとともに、法令および社会のルールを守り、公正・透明な企業活動を通じて、健全経営を行います。さらに、現事業を軸としながら新たな事業に積極的に取り組み、成長していく企業となることを目指します。
- 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**
私たちは、一人ひとりが常に感性を研ぎすまし、次代を読む眼を大切にします。また、限らない情熱やチャレンジ精神を持ち、柔軟に発想し、迅速な行動に移すことで社会の期待に応えます。

編集 方針

●「N+U(N=NRT/U=Youあなたたち、U=Us私たち)」をキーワードに、成田国際空港と空でつながる関係企業やご利用の皆様、大地でつながる地域の皆様、そして社会や社員までも含むすべてのステークホルダーの方々に、当社の今と未来についての情報を掲載しています。

●多くの方々に分かりやすい誌面となるよう、図表やイラスト、写真等を適宜使用し、可能な限り用語の補足説明なども行いました。また、必要な情報をスムーズにご覧いただけるよう、検索性や情報のグルーピングに配慮。重要施策については座談会やコメントなどを掲載し、担当者の声を直接お届けできるようにしました。

※本報告書の中で、「NAA」「当社」は成田国際空港株式会社を指し、「成田国際空港」「成田空港」「空港」とした場合は、そこで活動する関連事業者をも含めた空港全体を指しています。
※基本的に2022年度の情報を記載しておりますが、発行までに更新可能な箇所は、2023年度の情報を掲載しています。

国際間の往来の 本格再開を見据え、 次世代に向けた“持続可能な” 空港づくりを進めます



成田国際空港株式会社
代表取締役社長

田村 明比古
TAMURA Akihiko

成田空港のいま

成田国際空港は、本年5月20日に開港45周年を迎えました。当空港は、開港以来日本の玄関口としての役割を果たし、様々な危機、イベントを経験しながらもその都度回復し、成長を続けてまいりましたが、2020年初め以降3年以上にわたったパンデミックは開港以来最大の危機となりました。人の往来が全世界規模で制限され、「蒸発した」と表現されるほど旅客需要が落ち込み、一時期は国際線旅客数が前年度比98%減となって、空港から人の気配が消えてしまいました。

しかしながら、渡航制限の段階的緩和、水際対策の終了や感染症法上の位置付け変更により、2022年3月より徐々に旅客数が回復し、現在では国際線はインバウン

ドがほぼコロナ禍前の水準まで、全体でも約7割まで回復し、国内線は過去最高を記録するほどになりました。先の見えない暗くて長いトンネルが続いてきましたが、ステークホルダーの皆様のご協力を賜り、ようやくその出口が近づいてきたように思われます。この回復の歩みをさらに確実なものとするため、引き続きステークホルダーの皆様と共に、職場環境の改善など人材確保対策をはじめとする諸課題の解決にも取り組んでまいります。

中期経営計画「Restart NRT」

2022年5月に策定した中期経営計画「Restart NRT」では、航空・空港業界を取り巻く急激な経営環境の変化に対応し、ステークホルダーの皆様に創造・提供

すべき価値を最大化することを目指しております。そして、本計画期間中に基盤強化を進め、2023年度に黒字化を達成するとともに、中長期的な飛躍に向けて創造・変革への種まきを推進することとしております。このため、本計画では、2024年度までの当面の取り組みだけでなく、2030年度までの中長期的な取り組みも掲げております。

また、数値目標については、財務KPIに加えて当社では初めて非財務KPIを掲げておりますが、このたび各KPIの振り返りを行いました。今後は、この振り返り結果を踏まえて、取り組みの強化、更なる推進を図ってまいります。

周辺地域と共に発展を目指す 成田空港

成田国際空港はこれまで多くの皆様に支えられて進化・発展を遂げてまいりましたが、今後も能力向上による国際競争力の強化を図る必要があります。当社では、2028年度末の供用を目指し、滑走路の新設や増設などの“更なる機能強化”を進めており、引き続き着実に推進してまいります。また、現在の成田国際空港は施設の老朽化や非効率な施設レイアウト等の課題を抱えており、持続可能な発展に向けて、滑走路にとどまらず成田国際空港全体の機能強化を実現していく必要があります。2022年10月に立ち上げた『新しい成田空港』構想検討会では、国、県、地元市町、そして様々な分野に専門的な知識と高い見識をお持ちの先生方にご参加いただき、貨物、旅客、空港アクセス、地域との関わりなどについて議論し、2023年3月に「中間とりまとめ」として、今後の検討の方向性を公表いたしました。

貨物、旅客、空港アクセスについては、引き続き検討会を開催して協議や検討を行うとともに、地域との関わりについては、今まで行ってきた共生・共栄の理念からもう一步踏み込み、空港を核とした産業の集積、地域振興、地域と空港の交流の促進などにより、地域と持続的・一体的に発展する空港づくりに努め、地域の魅力あるまちづくりに貢献してまいります。

持続可能な社会実現のために

最近、航空業界における脱炭素への取り組み方は大き

く変化してきました。ICAO（国際民間航空機関）、IATA（国際航空運送協会）では2050年カーボンニュートラル、ACI（国際空港評議会）では2050年ネットゼロという目標が掲げられ、航空業界全体で脱炭素化に向けた取り組みが加速しています。また、欧州における『Fit for 55』政策など、世界では規制や制度が日々強化されていますが、島国である日本においては、国際間の人や物の自由な移動はいわば存立基盤であり、脱炭素化への取り組みは交通関係者に課せられた大きな課題となっています。

当社では、「サステナブルNRT2050」を2021年3月に発表し、目標達成に向けた様々な取り組みを行っております。2023年は、当社と東京瓦斯株式会で設立し、成田国際空港におけるエネルギー供給の脱炭素化を担う「株式会社Green Energy Frontier」が4月1日に事業を開始し、9月にはZEBの認定を受けた貨物施設の建設資金等に充当するため国内空港初のグリーンボンドを発行するなど、新たな試みも始まり、着実に前進を続けているところです。

しかし、成田国際空港全体の脱炭素化に向けては、航空機、空港施設、空港車両など幅広い分野において施策を講じていく必要があります。加えて、持続可能な成長に向けては脱炭素化以外にも取り組むべき多くの課題があります。これらに対応するため、特命事項を担う役付取締役任命による経営体制の強化や推進組織の再編など、諸課題への取り組み体制の強化を図っております。今後も当社グループの総力を結集して持続可能な社会の実現に向け、努力してまいります。

最後に

改めまして、これまで成田国際空港を支えてくださった皆様に感謝申し上げます。今後とも日本の基幹インフラとしての役割を果たしながら、地域と持続的・一体的に発展できる新しい成田国際空港を実現すべく努力してまいります。引き続き、皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

成田空港の歩み

成田国際空港は、地域をはじめとするステークホルダーの皆様のご協力をいただきながら、我が国の空の表玄関かつアジアの国際拠点空港として人々の往来やサプライチェーンを支え、経済の発展・文化の交流に貢献してきました。これからも成田国際空港は、グローバル化が進む社会の持続可能な発展を下支えするために歩み続けます。

開港前夜

空港建設を巡る反対運動

1960年代、年々増大する航空需要を背景に、首都圏に新空港を建設する構想が浮上。建設候補地の変転を経て、1966年7月、千葉県成田市三里塚への新空港設置が閣議決定されました。しかし、この決定は地域住民の強い反発を招き、激しい反対運動が展開されました。



開港～1980年代

開港と容量不足の顕在化

1978年5月、反対運動が続く中、成田国際空港はA滑走路の運用開始により開港。我が国の経済成長や円高基調、海外旅行ブーム等を背景に航空需要は右肩上がりで増大する中、空港容量の不足が顕在化していきました。



1990年代

地域と共生する空港づくりへ

成田空港問題を話し合いにより解決して空港整備を促進する機運が高まり、成田空港問題シンポジウム・円卓会議が開催。地域と共生する空港づくりの方針整備が確認され、平行滑走路などの空港整備に対する地域の理解が広がりました。



NAAについて	価値創造の戦略	重点課題	環境	社会	ガバナンス	財務情報
成田空港の歩み	運用状況	エアラインネットワーク	事業内容	成田空港の全景		

2000年代

加速する空港間競争

2002年に暫定平行滑走路(2,180m)の運用が開始され、2009年には2,500m化(現B滑走路)。2004年には当社が民営化され、免税店街の充実など魅力向上に努めました。米国同時多発テロなどの影響はありましたが、航空需要の拡大、アジアでの巨大空港建設などにより、世界的な空港間競争が激しさを増しました。



2010年代

訪日外国人の飛躍的増加

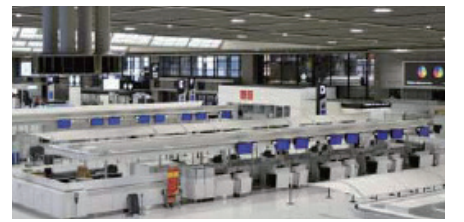
観光立国政策や航空自由化(オープンスカイ)の進展により、インバウンド観光需要が急増。2018年には、地域との協議を経て、C滑走路の新設や夜間飛行制限の変更を内容とする“更なる機能強化”が合意されました。また、成田国際空港へのLCC就航や羽田空港の国際化などが進みました。



2020年代～

新型コロナ克服と持続可能な社会への貢献に向けて

2019年末に発生した新型コロナは、航空旅客の往来に深刻な影響を及ぼしました。当社は航空業界と一丸となって、新型コロナの克服に向けてあらゆる対応を進め、乗り越えつつあります。また、空港の整備運営を通じて、持続可能な社会の発展に貢献していきます。



1978

1985

1990

1995

2000

2005

2010

2015

2020

社会の動き

1991年
バブル崩壊

2001年
米国同時多発テロ

2003年
SARS発生

2008年
リーマン・ショック

2011年
東日本大震災

2020年
新型コロナウイルスの大流行

2021年
オリンピック・パラリンピック東京2020

FY2022 Key Events

1 April | 産官学民・広域連携のサイクルツーリズム始動!

成田国際空港の自然豊かな周辺地域の海・山といった自然や地元の観光資源、グルメなどの魅力を、サイクリングを通して発信する企画を立ち上げました。成田空港と周辺自治体(横芝光町、芝山町、山武市)、千葉大学、地元サイクリストたちの広域連携となるプロジェクトです。



2 April | 第3ターミナル出発ロビー拡張エリア供用開始

利用者の増加に伴って増築工事を行っていた第3ターミナル出発ロビー拡張エリアの供用を開始。非接触対応やファストトラベルに寄与する自動チェックイン機などの設置、アクセス通路の短縮、立体化による完全歩車分離など、利便性と安全性が向上しました。



3 September | 国内初のハイドラントシステムによる国産SAF給油

第2給油センターにSAFの陸上搬入施設を整備。日本国内では初めてとなる、ハイドラントシステムによる航空機への国産SAFの給油を実施しました。持続可能な社会の実現に向けた「サステナブルNRT2050」の一環です。



4 October | 第1回『新しい成田空港』構想検討会開催

10月21日、新滑走路の整備などの“更なる機能強化”とあわせて、成田空港全体の能力向上について検討するため、学識経験者、国、県、地元市町を委員とする、第1回『新しい成田空港』構想検討会が開催されました。



5 March | 「健康経営優良法人2023」に認定

当社は、成田国際空港の持続的な成長・発展に向け、社員一人ひとりが心身ともに健康でいきいきとやりがいを感じながら働き続けられるよう、健康経営の推進に取り組んでおり、この取り組みが評価され、経済産業省と日本健康会議が顕彰する「健康経営優良法人2023(大規模法人部門)」の認定を受けました。



6 March | 地域産品ブランド「+NRT factory」立ち上げ

空港周辺地域の魅力・資源と成田空港のシナジー効果の最大化を目指し、地域と連動した商品ブランドを立ち上げました。地域の魅力に“+ (プラス)”の価値を付加し、成田空港ならではの“ワクワク”をお届けする商品の企画・販売に取り組めます。地域の特産物を使ったお土産菓子やグルメなどを提供予定です。



航空機発着回数

● 国際線

●国内線

■直近3年の内訳

■航空機発着回数の推移(千回)



● 国際線

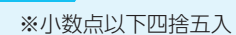
●国内線

■直近3年の内訳

■航空旅客数の推移(千人)



■直近3年の内訳

■国際航空貨物量の推移(千t)


38カ国3地域
101都市 (地域:香港、マカオ、台湾)



国際線就航都市

乗り入れ定期航空会社

APG	フィリピンエアアジア ●
CQH	春秋航空 ●
JJA	チェジュ航空 ◆ ●
JJP	ジェットスター・ジャパン ●
JST	ジェットスター航空 ●
HHN	ハーンエアー ★
SJO	SPRING JAPAN ●
国内線	
JJP	ジェットスター・ジャパン ●
SJO	SPRING JAPAN ●
Cargo	
AIH	エア・インチョン
AHK	エアホンコン
AZG	シルクウェイウエスト航空
BOX	エアロロジック
CKK	中国貨運航空
CKS	カリッタ航空
CLX	カーゴルクス
CSS	順豊航空
CYZ	中国郵政航空
FDX	フェデラルエクスプレス
GEC	ルフトハンザカーゴ
GTI	アトラス航空
ICV	カーゴルクス・イタリア
NCA	日本貨物航空
PAC	ボーラーエアーカーゴ
UPS	ユナイテッド パースルサービス

●LCC（ローコストキャリア） ★コードシェアのみの航空会社 ◆コンビネーションキャリア（旅客便、貨物便を運航）
 （備考）本資料は2023年3月26日～4月8日（14日間）の定期便スケジュールに基づく。就航年月日は、航空会社から提供された情報に基づく。

NAAグループの事業

事業内容

当社グループは、成田国際空港の設置管理者として、滑走路等の整備と空港に関わる様々なサービスの提供の双方を手掛け、成田国際空港を一体的に運営しています。

施設面においては、全てのお客様、空港関係者に安心・安全に空港をご利用いただくため、空港施設（滑走路、航空保安施設、旅客ターミナル、貨物施設、給油施設等）の管理から、“更なる機能強化”に向けた計画の策定、整備などを行っています。

サービス面では、旅客案内や警備、清掃などのサービスを提供するほ

か、航空会社や店舗等の事業者と連携して、全てのお客様に楽しく快適にお過ごしいただける空港を目指すとともに、空港スタッフが働きやすい職場づくりに努めています。また、ランプコントロール（駐機場エリア内の地上管制）を手掛けていることも当社事業の特徴の一つです。

また、国際空港インフラの責務として、周辺自治体や県、国などのステークホルダーと連携しながら地域への環境対策や地域振興策を推進するとともに、国際空港評議会（ACI）への積極的な参画・提言、途上国をはじめとする海外の空港インフラ整備や空港運営にも協力しています。

■ NAAグループの実施事業※

サービス提供	施設の設置・管理
ターミナル営業：店舗貸付、店舗運営、広告業等 ターミナル管理：旅客案内、警備、清掃、手荷物カート等 旅客搭乗：セキュリティチェック 航空機運航：ランプコントロール、フライト情報 交通アクセス：空港内道路管理、駐車場管理、アクセス鉄道（一部） ●航空管制、入管、税関、検疫等は国が実施	基本施設：滑走路、誘導路、エプロン、スポット等 航空保安施設：無線施設、照明施設 管理施設：ランプセントラルタワー 旅客取扱施設：第1～第3旅客ターミナル 貨物取扱施設：貨物ターミナル等 給油施設：第1・第2給油センター、パイプライン、千葉港頭石油ターミナル 交通アクセス：空港内道路、駐車場

また成田空港を利用したいと思っただけの安心・便利・快適な空港運営

各種活動

地域との共生・共栄

海外空港協力

行政機関との連携

国際機関との連携

※当社グループの実施事業を網羅的に記載したものではありません。

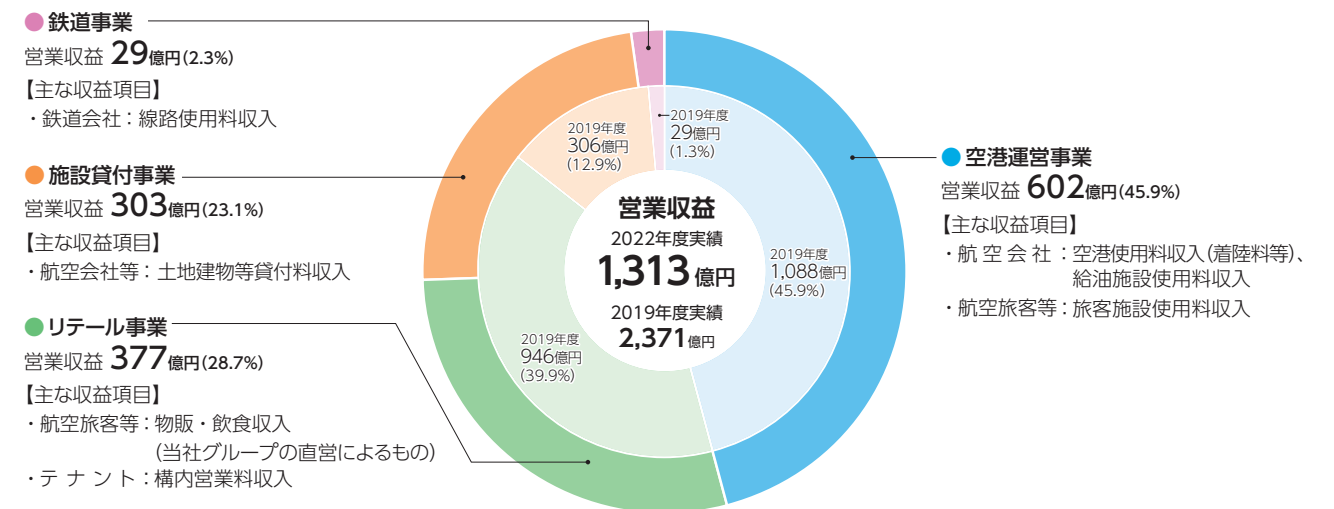


NAAについて	価値創造の戦略	重点課題	環境	社会	ガバナンス	財務情報
成田空港の歩み	運用状況	エアラインネットワーク	事業内容	成田空港の全景		

セグメント別収益

当社グループの事業は、空港運営事業、リテール事業、施設貸付事業、鉄道事業の4つのセグメントで構成されています。

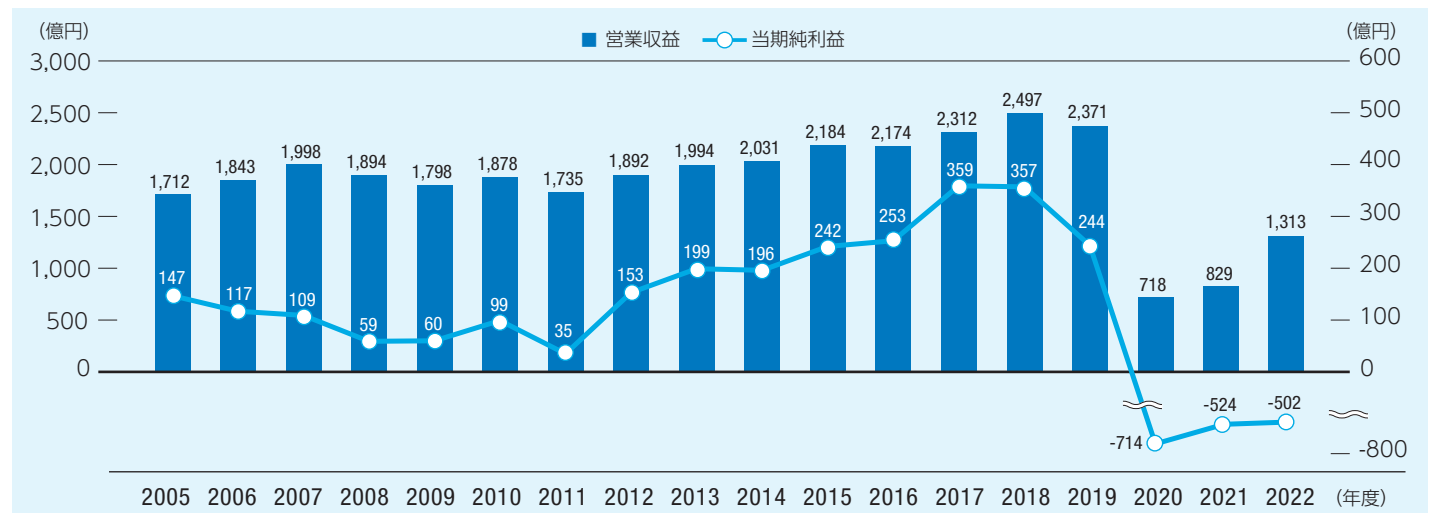
■ 2022年度セグメント別収益（内円は新型コロナ拡大前の2019年度実績）



各事業の主な収益源は以下の通りです。

空港運営事業	リテール事業	施設貸付事業	鉄道事業
航空会社等を主要顧客とした空港使用料及び給油施設使用料収入、航空旅客を主要顧客とした旅客施設使用料収入	成田国際空港をご利用になるお客様を主要顧客とした物販・飲食収入（当社グループ直営店舗からの収入）及びテナントからの構内営業料収入等	成田国際空港を拠点とする航空会社等を主要顧客とした土地建物等貸付料収入（事務室賃料等）	成田国際空港周辺地域及び成田空港と首都東京を直結する鉄道事業からの収入

■ 連結決算実績



■ 2022年度の振り返り

2022年度の連結決算実績は、世界的な出入国制限緩和の動きや日本国内の行動制限の緩和等から航空機発着回数及び航空旅客数が前年度を大幅に上回ったことに加え、国際航空貨物量が前年度を下回りつつもコロナ禍前の水準を上回ったこと等から、2期連続の増収となりました。

また、当期純損失は前期と比べて改善幅は減少したものの、各損益はいずれも2期連続で改善しました。

成田空港の全景

※2023年12月時点

NAAについて

価値創造の戦略

重点課題

環境

社会

ガバナンス

財務情報

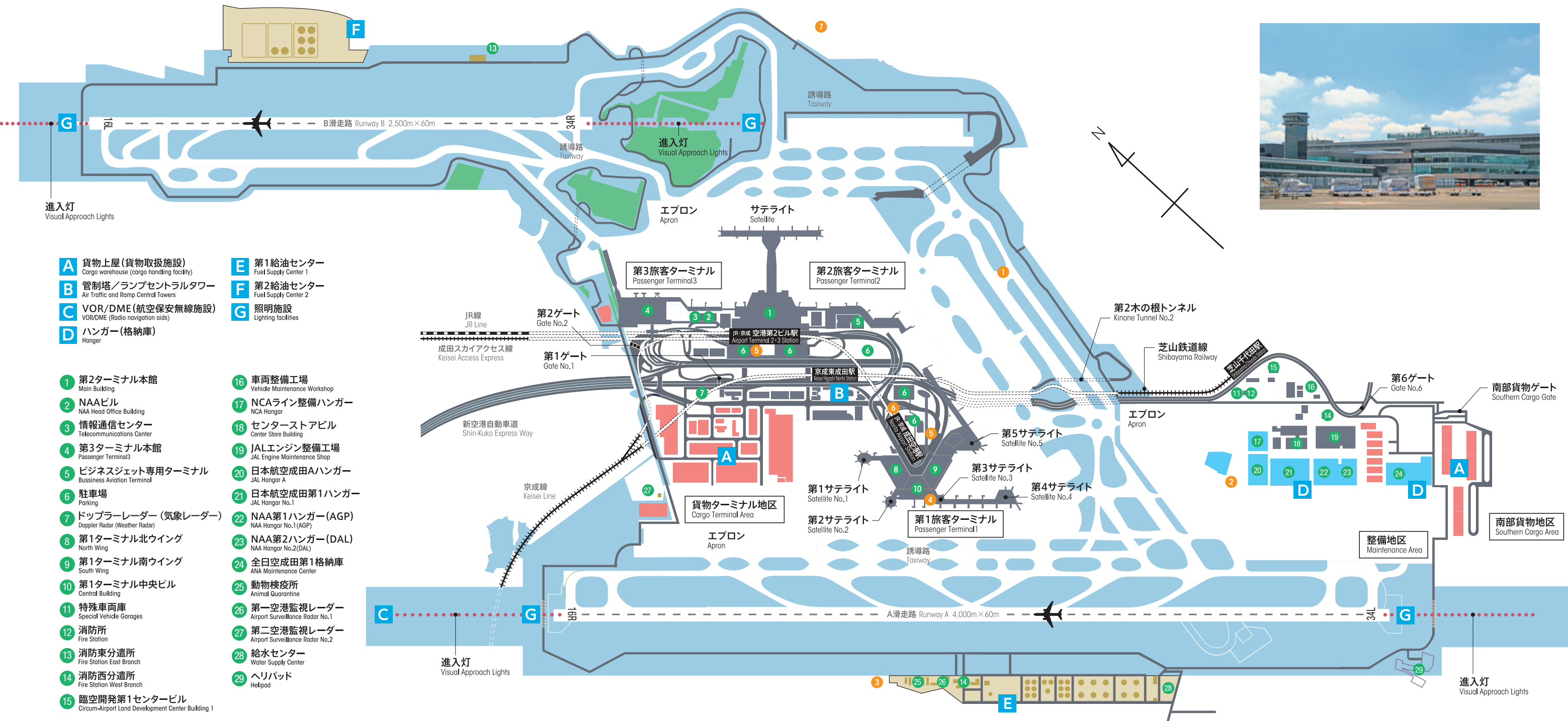
成田空港の歩み

運用状況

エアラインネットワーク

事業内容

成田空港の全景



サステナブル・エアポート関係

① LED航空灯火



② ノイズリダクションハンガー (NRH)



③ 雨水処理施設



④ 太陽光発電パネル



⑤ 電気自動車用急速充電器



⑥ 水素ステーション



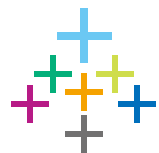
⑦ リサイクルプラント



価値創造の循環による サステナブル・エアポートを 実現します

私たちは価値創造プロセスの循環を通じて、
空港内外のステークホルダーと連携しつつ
人にも環境にもやさしく
旅をするお客様がわくわくし
空港従業員がいきいきと働ける
“サステナブル・エアポート”を目指します。
そして、航空産業の総合的發展や
我が国の国際競争力の向上に貢献していきます。





財務KPI 振り返り

2022年度の成田国際空港における財務KPI(財務重要業績評価指標)から、目標に対する現状と今後の動向について可視化していきます。



中期経営計画「Restart NRT」の詳細
https://www.naa.jp/jp/ir/pdf/2022_2024_2.pdf

計画の実現に向けた経営目標

「航空取扱量」「財務KPI」「設備投資計画」の観点から、2024年度の具体的な戦略目標を設定し、運用を進めています。

■航空取扱量

目標項目	コロナ禍前水準 (2019年度実績)	現状 (2022年度実績)	戦略目標 (2024年度)
航空機発着回数(万回)	25.8	17.8	27
国際線	20.3	12.5	21
国内線	5.6	5.2	6
航空総旅客数(万人)	4,148	2,052	3,900
国際線	3,402	1,356	3,000
(うち通過を含む外国人)	2,036	1,014	1,800
国内線	746	696	900
国際航空貨物量(万トン)	205	220	240
LCCシェア(旅客便発着回数に占めるLCC割合)(%)	33	50	40

■財務KPI

目標項目	コロナ禍前水準 (2019年度実績)	現状 (2022年度実績)	戦略目標 (2024年度)
連結営業利益(億円)	407	△317	200億円以上
連結ROA(%)	4.9	－	1.1%以上
連結長期債務残高※(億円)	3,610	8,776	9,000億円台
連結長期債務残高※/営業CF(倍)	5.9	－	18倍以内
空港内免税店・物販店・飲食店 売上高(億円)	1,279	－	1,300億円以上

※財政融資資金込み

■設備投資計画(2022～2024年度)

投資総額	投資内訳	投資内容
総額 4,260億円	成田空港の“更なる機能強化” 2,700億円	●B滑走路延伸、C滑走路新設のための投資
	維持管理・更新 910億円	●既存施設の安全、安定運用のための維持管理・更新投資 (通信ネットワーク更新、電気設備更新 等)
	新規整備 等 650億円	●貨物需要への投資(第8貨物ビル新築 等) ●気候変動への投資(航空灯火LED化 等) ●業務プロセス改革のための投資(業務システム刷新 等)

NAAについて	価値創造の戦略	重点課題	環境	社会	ガバナンス	財務情報
価値創造プロセス		財務KPI振り返り	非財務KPI振り返り	特集①「新しい成田空港」構想		

2022年度を振り返って

航空機発着回数及び航空旅客数は回復。
今後は、需要回復に対応する体制整備に注力します。

2022年度は、コロナ禍が収束に向かったことで世界的に出入国制限緩和の動きが加速しました。また、日本でも水際対策緩和や国内での行動制限緩和もあり、日本国内のみならず、日本と世界との交流も再び活発化しました。

一方で、日本に先駆けて航空需要が回復した欧州の空港では人材不足が顕在化し、円滑な運用ができずに混雑が発生しました。例えば、英国ロンドンのヒースロー空港では、人材不足が原因で1日当たりの旅客数を10万人に運用制限するといった事態も生じました。

成田国際空港においても、コロナ禍からの需要回復への即応は一丁目一番地の課題でした。需要回復に伴って後追いでサービス供給体制を整えていては、回復速度に追いつけず、旅客の取りこぼしや混雑が発生する可能性があります。

そこで、2022年7月から「リスタート・タスクフォース」を始動。当社各

部署と各空港関係者間で日々の課題共有を行い、成田国際空港全体で課題解決に取り組みました。また、当社から月単位やターミナル単位といった細かな回復見込みを共有。こうした情報をもとに、各ステークホルダーが同じ視点に立って、サービス供給体制を整えてもらえるよう働きかけも行いました。このように、回復期において需要回復に応じたサービス供給体制を前もって確保することで、旅客の取りこぼしやターミナルの混雑・滞留の防止を図り、空港全体の供給体制を拡充してきました。

上記の取り組みにより、2022年度においては航空機発着回数が前期比29.3%増、航空旅客数も217.0%増と前期を大幅に上回り、収益が増加するという好循環となり、営業収益は前期比58.4%の大幅増収となりました。空港が閑散としていた厳しい時期の終わりが見え始め、ようやく活気を取り戻してきた1年といえます。

中期経営計画「Restart NRT」に沿って、
未来に向けた改革を進めていきます。

現在(2023年10月時点)は、コロナ禍前の航空旅客数に対して、単月では外国人旅客はコロナ禍前水準まで回復済み、日本人旅客が5割弱まで回復した状況です。また、ゼロコロナ政策が長く続いたため回復が遅れた中国は、2023年8月に団体・個人の訪日旅行商品の販売を再開しました。これにより、国際線発着回数及び旅客数のさらなる回復が期待できます。

また当社としては、渡航需要の動向や今後の見通しを的確に捉えながら、路線誘致の会議への参加や航空会社への個別訪問を実施。航空会社に対して、早期の復便はもとより、新規路線就航に向けた誘致活動を積極的に行っております。また、外国人と比べて回復が遅れている日本人旅

客に向けては、旅行会社や政府観光局などと連携しながら海外旅行に対する不安を払拭し、海外旅行の機運醸成と後押しを行っております。

上記の取り組みに加え、2022～2024年度の3ヶ年中期経営計画「Restart NRT」に掲げた「需要対応空港から価値創造空港への進化」、「次世代に向けた持続可能な空港づくり」、「柔軟で強靱な企業グループへの変革の実現」をすることで、財務KPIの達成に向けて邁進していきます。併せて、設備投資計画を着実に実行することで、日本の成長戦略の一環として中長期的な航空需要に対応するための“更なる機能強化”を進めていきます。

Staff Voice

私が入社した2022年春は、空港の旅客ターミナルが閑散としており、非常に寂しく感じたことが印象に残っています。

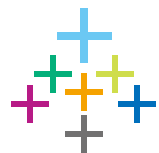
しかし、厳しい時期が明け、空港全体が活気を取り戻していく様を目の当たりにしている中、回復していることが日に日に数字にも表れました。

そうした活気を取り戻した中、成田国際空港のこれからの価値創造に貢献したいという思いを強

くしています。お客様や航空会社、地域の方々など、あらゆるステークホルダーの皆様からしっかりとニーズを把握し、それに対して当社が一体となってタイムリーに応えていきたい。持ち前の明るさを発揮し、攻めの姿勢で、おもてなしの心を持って、成田国際空港をより良い空港へと進化させていくために奮闘していきます！

経営計画部
投資管理グループ
小松 俊





非財務KPI 振り返り

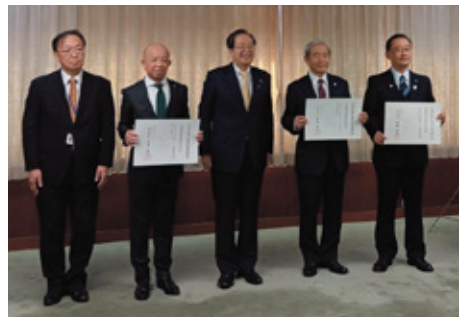
ステークホルダーへの貢献に向けた取り組み目標である「非財務KPI」を設定しました。
個々の目標項目は、当社のESG視点に基づき、成田国際空港の持続的成長に向けて
重要な取り組み及びKPIについて、前中期経営計画において掲げた内容も踏まえつつ設定しています。

目標項目		戦略目標（2024年度）※気候変動対応は2030年度、2050年度目標	2022年度を振り返って
E 環境	気候変動対応	サステナブルNRT2050※1に基づくCO ₂ 排出量削減の取り組み ①NAAグループが排出するCO ₂ の削減(Scope1,2) ②成田空港全体から排出されるCO ₂ の削減(Scope3) ①先進技術(ZEB※2、低公害車等)の導入により推進【2030年度目標】CO ₂ 排出量30%削減(2015年度比) 【2050年度目標】CO ₂ 排出量ネットゼロ※3 ②ステークホルダーとの協働により推進(SAF等の導入)【2030年度目標】発着回数1回あたりCO ₂ 排出量30%削減(2015年度比) 【2050年度目標】CO ₂ 排出量50%削減(2015年度比)	CO ₂ 排出量は、航空機の運航や施設の運用など、空港における各種事業活動と密接に関連しています。しかし、現時点では新型コロナウイルス感染拡大からの回復途上であることから、現時点で取り組みの成果を評価することが難しい状況にあります。当社では、2023年12月に改正空港法に基づき認定を受けた空港脱炭素化推進計画を策定しました。今後は、脱炭素化推進計画のもと、「サステナブルNRT2050」の見直し、中間目標となるロードマップの作成、SAF(持続可能な航空燃料)の導入推進、施設や車両の脱炭素化、2023年4月に事業を開始した株式会社Green Energy Frontier(P.31参照)と連携した取り組みなど、2030年度に向けた取り組みを強化していきます。
	環境保全活動	直営施設で取扱うプラスチック用品への環境配慮型素材の採用 環境配慮型素材採用率 100%	当社グループ直営施設において使用するプラスチックストローは、全て紙製に切り替えるとともに、一部では木製ストローを採用しています(カトラリーや食器は洗浄して再利用)。また、ショッピングバッグは40%バイオマスプラスチック配合品に切り替えているほか、一部では生分解性ポリマー製を採用しています。さらに、オリジナルミネラルウォーター「空水」のペットボトルでは、100%リサイクルペットボトル素材、バイオマスキャップ、薄型ラベル、バイオマスインキを使用するなど、当社グループをあげて環境配慮型素材の採用に取り組んでいます。
	地域との共生・共栄	“更なる機能強化”に伴う防音工事の推進(対象件数:約7,100件) 防音工事累計対応件数 3,600件	2022年度は1カ月20件程度の工事申請があることを想定し、告示があった2020年度からの累計申請件数を3,191件(2,951件+20件×12カ月)とする目標を立て、取り組んだ結果、累計3,267件となり目標を達成いたしました。引き続き、関係機関と連携を図ってまいります。
		周辺地域と連動した産品開発及び観光資源の磨き上げ 空港周辺の全ての自治体で実施	2022年度は、新たなチャレンジとして地域産品や地域資源を発掘し、磨き上げる地域ビジネスを開始しました。一例として、千葉県内の事業者と協業したオリジナルクラフトビール「成田空港エール」を開発・販売し、WORLD BEER AWARDS 2023※4で金賞を受賞しました。また、空港周辺自治体や千葉大学、地元サイクリストたちと当社が産官学民で広域連携したサイクルツーリズム事業に取り組み、エリア内の交流人口拡大と地域活性化に貢献しています。
S 社会	安全とセキュリティの強化	空港内重大事故・事案の防止～トリプルゼロの追求～ ①空港運用・施設起因の航空機事故発生件数 ゼロ ②施設障害による運用への重大な影響発生件数 ゼロ ③セキュリティ対策不備による運用への重大な影響発生件数 ゼロ	安全確保は空港運営の基盤であり、一人ひとりが安全の最優先を業務の基本として位置付け、全役員、全社員がそれぞれの役割と責任を認識して安全を追求することなどを内容とする2022年度安全方針を定め、社長を委員長とし、全役員で構成する安全推進委員会や、空港関係事業者で構成される成田国際空港安全推進協議会で検討した各種安全対策を実施しました。また、ドローン対応訓練等を通じ事案対処能力向上や関係機関との連携強化に努めると共に、空港従業員への保安意識啓蒙活動や航空保安教育を実施しました。 なお、2023年1月25日に発生した航空機が地上走行旋回時にスリップし、停車中の車両と接触したことにより機体が損傷した事故については、航空機事故に認定され現在運輸安全委員会にて事故原因を調査中です。
		自然災害発生時のレジリエンス確保 ①自助努力による空港運用の継続(ライフライン等) ②空港運用(航空機離発着等)の再開 ①72時間 ②24時間以内	2022年9月に非常用予備発電に関する整備等が完了し、72時間のライフライン等の確保に対応しています。また、災害発生後5時間以内の避難用出発機、支援機のための運用再開及び24時間以内の定期民間航空機の運用再開を目標に「成田国際空港BCP(業務継続計画)」を策定しており、2022年度においては本部長である社長以下関係役員等や30を超える事業者が参加した総合対策本部訓練を実施しました。
		感染症対策の徹底 国際空港評議会(ACI)Airport Health Accreditationプログラム※5の継続取得	新型コロナウイルス感染症対策限定の認証プログラムである「AHA(Airport Health Accreditation)」に代わるものとして、新型コロナウイルスのみならず今後発生し得る感染症の世界流行時への備えや、リスクマネジメント実施体制、関係機関との連携状況等の取り組みについて評価する新たな認証プログラム「PHSR※6(Public Health & Safety Readiness Accreditation)」を獲得しています。
	お客様に選ばれる空港づくり	航空旅客の満足度追求 ①「成田ならでは」の特別な体験の提供 ②ユニバーサルデザインの推進 ①英国SKYTRAX World Airport Rating 5スター獲得 ②英国SKYTRAX World's Best PRM / Accessible Facilities部門 世界No.1獲得	①については、達成(2023年12月、5スター獲得)②については、高齢者・障害者等に配慮し全ての方が安全・安心・快適に利用できる空港を目指してユニバーサルデザインの推進に取り組んでいます。問題理解から具体的な対応策の決定まで、障害当事者・有識者との議論を踏まえて取り組む中で、2022年度はスタッフへの障害等体験型研修などによるソフト面の強化、カムダウン・ワールドダウンスペースの改善等を行っており、今後もスパイラルアップを継続しハード・ソフト両面から対応策の具体化を図っていきます。
G ガバナンス	空港全体での働きがいのある職場づくり	空港全体での就労環境の向上 ①スタッフ用トイレ全面リニューアル ②スタッフ休憩室の拡充 ①達成率 100% ②面積 1.5倍(2021年度比)	空港内各所のスタッフ用トイレのリニューアルに向け、順次設計に着手しています。ただし、該当箇所が多いことから、全箇所の整備が完了するのは2025年度以降になることが見込まれます。また、スタッフ休憩室の面積拡大は目標を達成する見込みであり、今後も追加整備等、拡充予定です。
		NAAにおける働き方改革と健康経営の推進 ①ワークライフバランスの推進 ②メンタルヘルス対策 従業員の健康保持・増進 ①総労働時間 1,850時間以下 年次有給休暇取得率 80% ②高ストレス者割合 4.5%以下 健康診断受診率 100%	総労働時間及び年次有給休暇取得率については2022年度末時点で目標を達成しています。今後もこの水準を継続できるよう、総労働時間削減の取り組みに加えて、積極的な休暇の取得について引き続き従業員への働きかけを行います。また、健康診断については、受診しやすい環境づくりや受診勧奨により受診率100%を維持していきます。一方、コロナ禍で消失した需要の回復が進むにつれて業務負荷が増加したことなどにより、高ストレス者割合はここ数年増加傾向であり、組織・個人の両面からのアプローチに留まらず、部門・組織横断的な業務改革・効率化を全社的に推進することにより、業務負荷の軽減に努め、中長期的に改善を図っていきます。
G ガバナンス	ガバナンスの徹底	コンプライアンスの遵守 社員による不正行為の根絶 ①内部通報窓口の認知度 100% ②コンプライアンス啓蒙施策 年6回以上 ③重大な不正行為発生件数 ゼロ	①については、2023年1月に実施したグリーンライン(内部通報制度)に係る意識調査において認知度は98.6%であり、さらに残り数%はこの調査をもって認知したものと史料されること、2023年度以降も引き続きグリーンラインの周知を図っていく予定であることから目標達成は可能であると見込まれます。また、②、③については、2022年度は目標を達成しており、2023年度以降もコンプライアンスに係る情報発信や各種研修等の周知啓蒙を実施する予定であることから、目標達成は可能であると見込まれます。

※1 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 ※2 ZEB:Net Zero Energy Buildingの略。建築設計や自然エネルギーの活用により省エネ化したうえで、再エネを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物。 ※3 ネットゼロ:省エネや再エネ導入によりCO₂排出量を削減したうえで、排出されるCO₂については炭素固定・除去等により相殺し、CO₂排出量を実質ゼロにすること(クレジット購入は含まない) ※4 英国パラグラフ・パブリッシング社が年に1度行うビールの世界的コンペティション ※5 感染症対策に関する国際認証 ※6 新型コロナウイルスに限らない感染症の世界的流行時における事業継続性を評価する新認証

NAAについて	価値創造の戦略	重点課題	環境	社会	ガバナンス	財務情報
価値創造プロセス		財務KPI振り返り	非財務KPI振り返り	特集①「新しい成田空港」構想		

成田国際空港脱炭素化推進計画が制度創設後、初認定！



2023年12月1日(金)、成田国際空港株式会社は空港管理者として、国内空港で初めて国土交通大臣から「成田国際空港脱炭素化推進計画」*の認定を受けました。本計画策定にあたっては、サステナブルNRT推進協議会を通じて目標の設定及び取り組みについてステークホルダーの皆様とも議論を進めてきました。本計画に基づき、成田国際空港における脱炭素化の動きをさらに加速いたします。

*2022年12月、空港法改正に基づき、策定された制度。航空分野の脱炭素化を推進するため、各空港の管理者が空港関係者と一体となって具体的な目標や取組内容等を定めることを目的としたもの。

Staff Voice

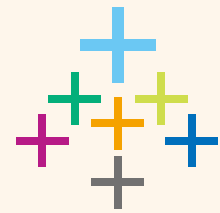
2022年5月に策定したNAAグループ中期経営計画「Restart NRT」にて、初めて非財務KPIを公表いたしました。当社の重点課題(P.25参照)を目標項目とし、各項目の注力施策について、数値目標を設定しております。

ESG経営を推進するために、数値目標の設定は非常に重要である一方、設定できたのは取り組みのほんの一部に限られています。一人ひとりがESG経営を意識できるよう、2023年度ESGチーム会議を設置しました(P.37参照)。今後、グループ一体となって非財務KPIのを設定などのESG経営の推進に取り組んでまいります。

経営計画部
サステナビリティ推進室
松本 貴裕



特集①



『新しい成田空港』構想 ～持続可能な空港を目指して～

NAAグループ中期経営計画「Restart NRT」では、中長期的な飛躍に向けた創造・変革への種まきの推進を提示しています。その1つとなるのが「更なる機能強化」と『新しい成田空港』構想です。これらを着実に進め、価値創造空港、持続可能な空港を目指していきます。

成田空港の“更なる機能強化”～滑走路整備により年間発着容量を拡大～

成田国際空港では、引き続き増加が見込まれる航空需要に対応し、我が国の経済成長や地域の振興に貢献していくという使命を果たすため、年間発着容量を現状の30万回から50万回に拡大するためのC滑走路の新設と既存B滑走路の延伸を行う“更なる機能強化”について、2028年度末の供用を目指し整備を進めているところです。

現在は、埋蔵文化財調査や測量調査などを実施しており、また、本格工事に先立つ準備工事として、B滑走路地区は2022年10月から東関東自動車道の切り回り道路に関する工事に着手するとともに、C滑走路地区は2023年12月から高谷川の排水整備の工事に着手しました。

『新しい成田空港』構想 ～滑走路のみならず、空港全体の能力向上を目指して～

空港全体の能力向上には、滑走路だけでなく、旅客ターミナル、貨物施設等についても大幅な能力向上が必要不可欠です。

1970年代に整備された多くの施設は既に老朽化が進んでいることに加え、開港当時の施設配置のまま、需要に応じて増改築を繰り返してきた結果、現在の空港は非効率で複雑な施設になっています。一方、世界の航空市場は大きく変化していることから、これらの施設には取扱能力のみならず、新たな航空ニーズに迅速かつ柔軟に対応できることが求められています。

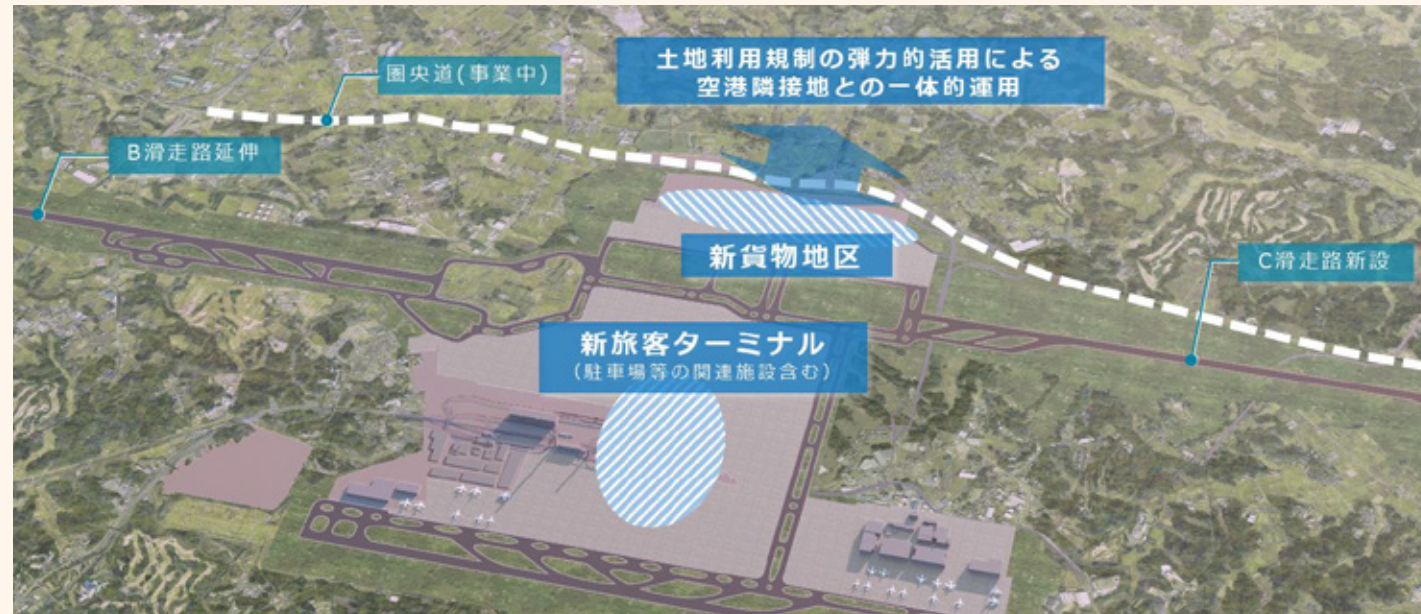
また、成田国際空港には、激甚化・頻発化する災害やパンデミックへの対応、脱炭素社会実現といった社会的要請への対応が求められるほか、長年の

懸案である空港アクセスの改善にも応えていく必要があります。

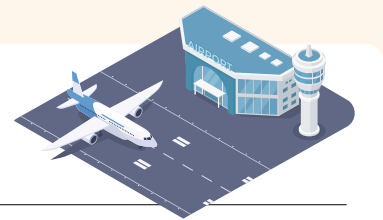
さらに、成田国際空港は地域に支えられていることから、地域の産業振興に寄与し、より多くの雇用機会を創出するとともに、空港従業員とその家族が長く安心して暮らせる環境を確保するためにも、空港と地域の一体的・持続的な発展が必要不可欠です。

『新しい成田空港』構想では“更なる機能強化”に加えて、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・持続的な発展等に関する将来像の検討が進められています。

『新しい成田空港』構想 将来配置イメージ



Theme 01 旅客ターミナル



●ワンターミナルで旅客利便性と施設の効率性を向上

空港内のターミナルが1つになることで、旅客にとってシンプルでわかりやすくなるとともに、乗継ぎ利便性の向上が期待できます。

また、複数の分散する施設、設備、グランドハンドリング等のリソースを集約、共有化することで、効率的なターミナル運用が期待できるだけでなく、航空会社の提携・協業等の航空ニーズの変化に迅速且つ柔軟に対応することも可能です。その結果、施設が分散している場合と比べて、施設全体としてはコンパクトにすることが可能になるため、投資、ランニングコスト、環境負荷等の抑制が期待できます。



●多様な利用者ニーズやインバウンドに対応

既存ターミナルを運用しながら、段階的に建替えることでワンターミナルを目指します。新しいターミナルでは最先端技術の導入により、自動化されたシンプルでストレスのない諸手続きやユニバーサルデザインの採用など、多様な空港利用者ニーズへの対応を推進します。

また、インバウンド旅客が日本らしさを体感できる空間演出やサービスの提供、地域の方々と交流できる施設づくりなど、様々な魅力を持つ施設を目指します。

既存の空港運用を維持しながら、文字通り、「新しい成田空港」に生まれ変わろうとするものです。変化する未来に対して、柔軟に対応可能な施設を備えることで、持続可能な空港を目指して、引き続き取り組んでいきます。

空港計画部 施設計画グループ 吉村 祐亮



Theme 02 貨物施設



●新貨物地区の整備と東アジアの貨物ハブ化

コロナ禍を経験し、その社会的重要性が再確認された国際航空貨物業界。日本最大の貿易港である成田国際空港は、国民生活、国内産業の発展のためにも、世界との競争に打ち勝っていかねばなりません。そこで、新貨物地区の整備により、空港内外に分散している航空物流機能を集約、徹底的な効率化による世界最高水準の生産性を持つ、東アジアの貨物ハブを目指します。



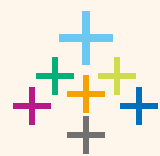
●トランジット需要の取り込みと産業誘致

海外空港との競争が激化する中、国際貨物便ネットワーク拡大のためには、日本発着の輸出入需要だけでなく、三国間のトランジット需要の取り込みが重要になります。そのためには、貨物取扱施設の機能面はもちろん、グローバルなメーカーのパーツセンターなど、世界に向けた流通拠点となる産業も必要となります。産業誘致にあたっては、空港隣接地が果たす役割も期待されます。

世界の競合空港においても貨物施設の拡張が進む中、成田国際空港が世界トップクラスの地位を維持できるかの正念場です。

貨物営業部 貨物営業グループ 横塚 雅史





『新しい成田空港』構想 ～持続可能な空港を目指して～

NAAについて

価値創造の戦略

重点課題

環境

社会

ガバナンス

財務情報

価値創造プロセス

財務KPI振り返り

非財務KPI振り返り

特集①『新しい成田空港』構想

Theme

03

空港アクセス



●大幅な増加となる将来予測に基づく改善

都心から離れた場所に位置する成田国際空港にとって、アクセス改善は開港以来の課題です。今後、空港利用者は段階的に増加し、将来的には現状の約2倍となる年間7,500万人になる見込みです。現在の各空港アクセスはこれほどの旅客を取り扱うことを想定したものではないことから、輸送力の向上やサービスレベルの改善を図っていく必要があります。交通事業者や関係自治体、国を含むステークホルダー等と連携を深めながら改善方策の検討を進め、様々な選択肢による空港全体としての最適アクセスが実現されることを目指します。

アクセスに求められる要件

- 早く行ける
- 楽に行ける
- 快適に行ける
- 確実にできる
- 気軽にできる
- 環境にやさしい
- 安く行ける

など

●環境負荷低減・レジリエンスの強化を含む施策

改善にあたっては、将来利用が想定されるインバウンド旅客等の利便性向上を検討するとともに、公共交通の充実や渋滞解消等による環境負荷低減を念頭に取り組むことが必要です。また、激甚化・頻発化する自然災害に備え、アクセスの強靱化・冗長性の確保を図るとともに、代替ルートの確保、復旧に対する連携等といったレジリエンスの強化を図ることも重要です。

日本の表玄関である成田国際空港にとって、アクセスは重要な課題です。交通事業者をはじめとしたステークホルダーの皆様と協力しながら、お客様の要望に合わせたアクセス手段の充実に向けて取り組んでいきます。「成田空港は遠い」というイメージを解消すべく頑張ります！

経営計画部 戦略企画室 笠原 健太



Theme

04

地域共生・まちづくり



●「ゼロをプラスに」する諸施策を検討

1990年代に地域と空港の対話を開始して以来、地域と共生・共栄する空港づくりに努めてきました。大規模な内陸空港であることや空港建設をめぐる歴史的経緯にともなう地域の生活環境への影響を背景に「マイナスをゼロに」する環境施策等に注力する中、「更なる機能強化」やその先を見据え、地域と空港が一体的・持続的に成長していく「ゼロをプラスに」する地域振興策への積極的な貢献が求められています。

●地域との連携による空港従業員の確保

成田国際空港の運用は地域からの雇用によって支えられています。「更なる機能強化」による発着回数50万回時には、空港従業員は約7万人と想定されており、その確保が必要です。地域と連携した安定的な雇用を創出するために、魅力的な就労環境づくり等が不可欠です。

●経済循環の拡大、空港機能の連携

地域と成田国際空港が相互に連携し、一体的・持続的に発展していく「エアポートシティ」、空港従業員やその家族が安心して暮らすことができる「住みたくなるまちづくり」の実現に向けて積極的な地域貢献を目指します。空港周辺の産業誘致・集積、従業員利用も念頭にいたパークアンドバスライド、経済循環及びサステナブル社会実現を目的とした地産地消の取り組み等、さまざまな地域振興策を検討しています。

『新しい成田空港』構想の検討に際しては、関係自治体の皆様にご説明するとともにご意見を伺う場をもたせていただいております。地域と成田国際空港との信頼関係をさらに深め、目指すべき姿を共有できるように取り組んでまいります。

地域共生部 共生企画グループ 飯田 明大



成田空港の“更なる機能強化”における環境影響評価

本機能強化に伴う周辺環境への影響については、環境影響評価法に基づく環境アセスメントを実施し、環境影響の評価とその保全措置等をまとめた「環境影響評価書」を公表しています。今後『新しい成田

空港』構想を進めるためには、“更なる機能強化”の推進は不可欠です。だからこそ、地域の皆様、関係者の皆様のご協力をいただけるよう「環境影響評価書」で示した施策を確実に実行していきます。

環境保全措置

環境影響評価書には、大気質、騒音、水質、水文環境、動物・植物及び生態系と分野ごとに分け、それぞれの保全方法をまとめています。

特に動植物の分野では、鳥類や両生類、昆虫類、魚類等、合計2,000種を超える生物を確認し、このうち215種が絶滅危惧種などに指定されている重要な種でした。また、維管束植物や大型菌類など、合計1,800種を超える植物を確認し、このうち88種が絶滅危惧種な

どに指定されている重要な種でした。これらの重要な種などに対する保全の予測評価を基に、影響が少ない場所への移植などの代償措置や環境保全措置を実施します。

現在、貴重な動植物の移植や代償措置などの環境保全措置について順次開始するとともに、ニホンイシガメ、アカハライモリの個体の捕獲と域外保全飼育を行っています。

●保全対象となる動植物の例



アカハライモリ



キンラン



オオタカ



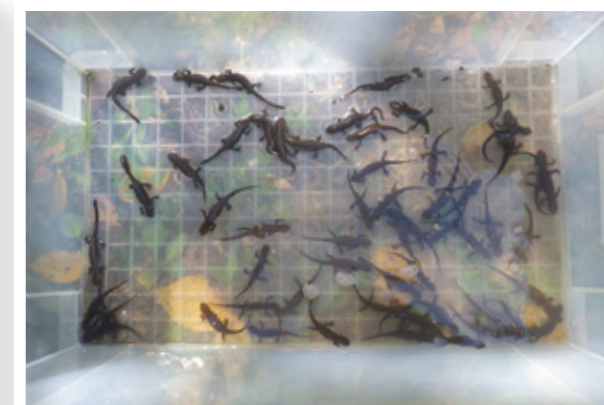
ホトケドジョウ

TOPICS

アカハライモリの再導入試験

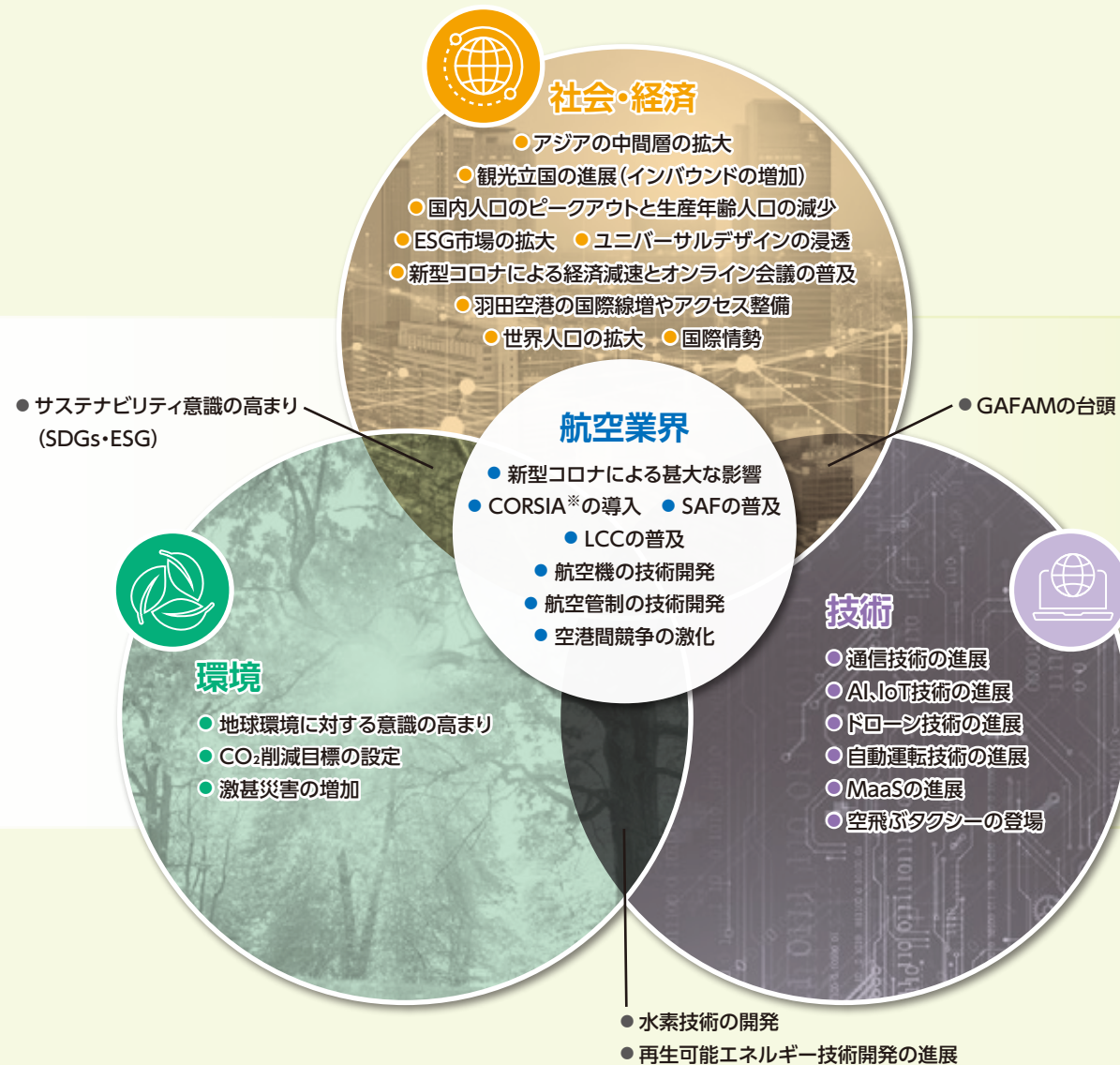
機能強化事業により生息地が消失、縮小してしまうニホンイシガメやアカハライモリを保全するため、個体を捕獲し、飼育下で繁殖させる取り組みを続けています。飼育と繁殖の継続による個体群の安定化をはかったうえで生息環境を整備することにより、将来的な野生復帰を目指しています。

2022年度には、当社所有の騒音用地内においてアカハライモリの生息に適した環境を整備し、野生復帰に向けた再導入試験を実施しました。引き続き専門家の助言を受けながら保全措置の取り組みを進めていきます。



当社のESG視点と 成田空港の持続的成長に向けた 重点課題

成田空港を取り巻く外部環境



成田空港の持続的成長に向けたESG視点

当社の視点

環境面 Environment

環境負荷低減と
航空ネットワーク拡充の
両立

社会面 Social

お客様にも空港スタッフにも
地域にも信頼され、
愛される安心・安全な
空港づくり

ガバナンス面 Governance

ステークホルダーと
連携・協働した
健全で効率的な
空港運営

持続的成長に向けた重点課題

重点課題		SDGsとの関係
気候変動対応 環境保全活動 P.27-36参照 ▶	脱炭素化	7 持続可能なエネルギー、9 産業とインフラの革新性
	環境課題への対応	11 持続可能な都市とコミュニティ、13 気候変動と持続可能な消費と生産
地域との 共生・共栄 P.43-44参照 ▶	生活環境の保全	3 持続可能なエネルギー
	地域への貢献 地域振興	11 持続可能な都市とコミュニティ
安全と セキュリティの強化 P.45-48参照 ▶	自然災害対策	9 産業とインフラの革新性、12 持続可能な消費と生産
	技術開発による 安全性・生産性向上	13 気候変動と持続可能な消費と生産
お客様に選ばれる 空港づくり P.49-50参照 ▶	航空旅客の 満足度追求	8 持続可能な雇用と経済成長
	航空会社の 満足度追求	16 平和と公正な社会
空港全体での 働きがいのある 職場づくり P.51-52参照 ▶	就労環境の向上	5 持続可能な雇用と経済成長
	誰もが活躍できる 職場づくり (D&I)	8 持続可能な雇用と経済成長
ガバナンスの徹底 P.53-62参照 ▶	コンプライアンス 遵守	10 持続可能な雇用と経済成長
	透明性のある 適切な情報開示	16 平和と公正な社会
	リスク管理	17 持続可能な雇用と経済成長

※CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation 国際航空のためのカーボンオフセット及び削減スキーム): 国際航空のためのCO₂排出量削減・取引の枠組みで、2021年以降CO₂排出量の増加を伴わない国際航空の成長を実現することを目的とする

重点
課題

気候変動への取り組み

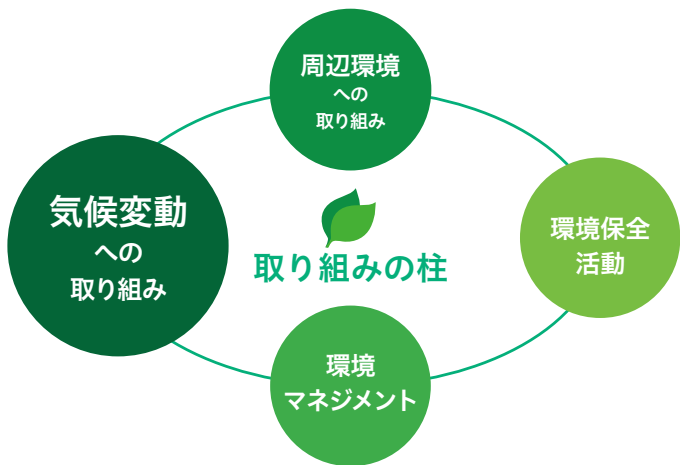
航空業界のみならず、社会全体で脱炭素化が求められています。

成田国際空港では、当社だけでなく空港全体の削減目標も設定しており、目標達成に向けたさまざまな施策を

当社グループはもちろんのこと、ステークホルダーの皆様とともに推進しています。

政府方針に基づきながら、既成概念にとらわれない新しい取り組みも進めていきます。

成田国際空港では「気候変動への取り組み」「環境保全活動」「環境マネジメント」「周辺環境への取り組み」を4本柱に、環境負荷低減策を推進しています。さらに「気候変動への取り組み」を強化するため、CO₂排出量削減に関する中長期の数値目標を掲げた「サステナブルNRT2050」を策定し、取り組みを進めています。



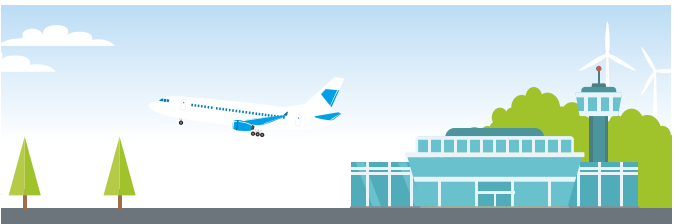
サステナブルNRT2050

2021年3月25日にNAAは「サステナブルNRT2050」を発表しました。CO₂排出量の削減について、空港運営会社のネットゼロ※1や、ステークホルダーを含む空港全体の数値目標を掲げるのは、国内初となります。

※1 ネットゼロ：省エネや再エネ導入によりCO₂排出量を削減したうえで、排出されるCO₂については炭素固定・除去等により相殺し、CO₂排出量を実質ゼロにすること。（クレジット購入は含まない）

目標達成に向けて、成田国際空港のすべてのステークホルダーの皆様とともに気候変動に対応してまいります。

2030 年度目標（中期）
●NAAグループが排出するCO ₂ を2015年度比で 30% 削減します
●成田空港から排出されるCO ₂ を2015年度比で発着回数1回あたり 30% 削減します
●NAAの「 ネクストアクション 」を定めてCO ₂ 削減を推進します
●“更なる機能強化”における 環境負荷低減 の取り組みを推進します



2050 年度目標（長期）
●NAAグループが排出するCO ₂ を ネットゼロ にします
●成田空港から排出されるCO ₂ を2015年度比で 50% 削減します



NAAについて	価値創造の戦略	重点課題	環境	社会	ガバナンス	財務情報
気候変動	■ 取り組み	■ 〈TOPICS1〉GEF	■ 〈TOPICS2〉グリーンボンド	環境保全活動	環境マネジメント	周辺地域

NAAグループの取り組み

■先進技術の導入

カーボンニュートラルから、ゼロカーボンへ。省エネ・再エネへの設備導入を100%に。

脱炭素化に向けてNAAが主体となり、先進技術を積極的に導入することでCO₂排出量削減に貢献します。

2030	2050	
建築物のカーボンニュートラル※2化	建築物のZEB※3化 及びエネルギー供給の ゼロカーボン ※4化	●引き続き各種の省エネルギー化を推進する ●新たに建設する施設や建て替える建物はカーボンニュートラル化を進め、2050年度までにZEB化する ●空調などのエネルギー供給に使用する燃料をゼロカーボン化する
購入電力の20%を再エネ化	購入電力の 100% を再エネ化	●再生可能エネルギーを順次導入し、2030年度までに購入電力の20%を、2050年度までに100%再エネ化する
航空灯火の80%をLED化	航空灯火の 100% をLED化	●航空灯火のLED化を順次進め、2030年度までに航空灯火の80%を、2050年度までに100%をLED化する ●“更なる機能強化”において設置する灯火はすべてLED化する
特殊車両以外の業務用車両をすべて低公害車化	業務用車両の ゼロカーボン化	●引き続き業務用車両の低公害車化を進め、2030年度までに空港用化学消防車や除雪車などの特殊車両以外の車両はすべて低公害車化する ●2050年度までにすべての業務用車両をゼロカーボン化する

※2 カーボンニュートラル：省エネや再エネ導入によりCO₂排出量を削減したうえで、排出されるCO₂については炭素固定・除去やクレジット購入等により相殺し、CO₂排出量を実質ゼロにすること。
 ※3 ZEB:Net Zero Energy Buildingの略。建築設計や自然エネルギーの活用により省エネ化したうえで、再エネを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物。
 ※4 ゼロカーボン：再エネやバイオ燃料の使用により、CO₂排出量をゼロにすること。

■ネクストアクション

当社社員の意識を啓発することで、もっとも身近な施設や業務行動を改善し、早期に以下の目標達成を目指します。

NAA本社ビルのカーボンニュートラル化	●NAA本社ビルをカーボンニュートラル化する（電力の再エネ化・空調に伴うCO ₂ 排出量のオフセット※5）
NAA社員のCO ₂ ゼロ出張	●オフセットによりNAA社員の出張時のCO ₂ 排出量をゼロにする
NAA社員の低炭素通勤の推進	●テレワークの推進や低炭素交通への転換を促進し、NAA社員の通勤におけるCO ₂ 排出量を50%削減する

※5 オフセット：削減努力を行ったうえで削減困難なCO₂排出量について、クレジット購入やCO₂削減活動に投資すること等で埋め合わせること。

ステークホルダーの皆様とともに

2050年度を目標としたさまざまな取り組みは当社グループのみでは達成できるものではありません。

ステークホルダーの皆様との協働により、CO₂排出量の削減促進策を多面的に検討・推進していきます。

2030	2050	
SAF※6の受入体制の整備	次世代型航空機の受入体制の整備	●関係者と連携を図り、SAF受入に必要な体制を整備し、SAFの導入を推進する ●次世代型航空機（電気・水素）の開発状況や導入状況を見ながら、必要な受入体制の整備を行う
フォークリフトの低公害化	GSE※7車両のゼロカーボン化	●2030年度までにフォークリフトの50%を低公害化する ●グランドハンドリング作業に使用されるGSE車両の共有化やゼロカーボン化を推進し、GSE車両全体の効率化や脱炭素化を図る
ステークホルダーのCO ₂ 排出量削減促進策の導入		●ステークホルダーのCO ₂ 排出量削減に貢献できるよう各種施策を検討する 例）「EV・FCV認定カード」をお持ちの方を対象とした駐車場料金の割引等

※6 SAF:Sustainable Aviation Fuelの略。原材料の生産・収集から燃焼までの過程で、CO₂排出量が少ない持続可能な供給源から製造されるジェット燃料。
 ※7 GSE:Ground Support Equipmentの略。グランドハンドリング作業に使用する器材の総称。

●※1、※2、※4はACI（国際空港評議会）で用いられている定義

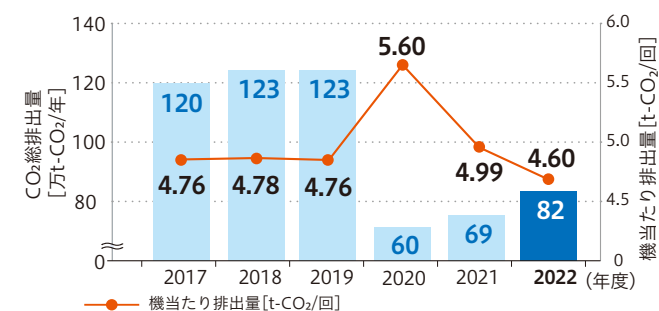
地球温暖化対策

成田国際空港では地球温暖化対策のため、空港の運用に伴って排出される温室効果ガスを削減する取り組みを実施しています。

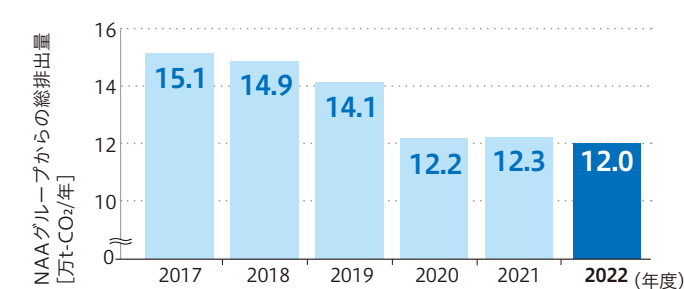
空港全体から排出されるCO₂のうち、大きな割合を占める航空機の運航に伴うCO₂については、航空会社各社により低燃費型航空機の導入が進んでおり、当社においてもSAFの受け入れ体制の整備やGPUの利用促進などの取り組みを進めています。

NAAグループが排出するCO₂については、2050年度ネットゼロを目指し、再生可能エネルギーの導入、ZEB化の推進、航空灯火のLED化に加えて、社員の意識啓発に向けたNAA本社ビルのカーボンニュートラル化などのネクストアクションに取り組んでいます。NAAグループからのCO₂排出量は、新型コロナウイルス感染拡大以前から減少傾向となっています。今後も、CO₂排出量削減に向け、グループ一体となって取り組みを進めていきます。

● 空港からのCO₂排出量



● NAAグループからのCO₂総排出量



SAFの導入



※1 正式名称は、International Civil Aviation Organization。1947年4月に発足。国際民間航空が安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて健全かつ経済的に運営されるように各国の協力を図ることを目的として設置された国連専門機関。
 ※2 動植物油脂や廃食油等の再生可能な原料により製造された燃料。従来のジェット燃料に混合して使用され、従来のジェット燃料と同等の性質として規格認証されている。

国際民間航空機関 (ICAO) ※1は、2020年以降CO₂排出量を増加させないというグローバル目標の達成に向けてCORSIAを採択し、目標達成の手段を制度化しました。SAF (Sustainable Aviation Fuel) ※2は主要な手段と位置付けられており、導入促進が求められています。

成田国際空港は既存の給油施設を利用し、2020年10月に初めてSAFを受け入れました。

2022年7月には、「サステナブルNRT2050」に基づくSAFの受け入れ体制の整備の一環として、陸上搬入施設が完成しました。陸上搬入施設によって、少量のSAFであっても成田国際空港で受け入れが可能となりました。同年9月に、この施設を利用して国内で実証製造されたSAFが搬入され、ハイドラントシステムによりビジネスジェットへ給油されています。

2020年に初めてSAFを受け入れて以来、さまざまな航空会社が成田国際空港でSAFを利用しており、2023年1月にはセブパシフィック航空がSAFの利用を開始しました。今後も、成田国際空港はSAFを積極的に受け入れ、持続可能な社会の実現に向け貢献していきます。

GPUの利用促進

航空機はエプロンに駐機中、メインエンジンを停止した状態でも機体に装備されたAPU (補助動力装置) ※3と呼ばれる小型エンジンを動かすことで、必要な電力や空調をまかなうことができます。しかし、APUを使うと騒音が発生するとともに、温室効果ガスや大気汚染物質を排出することから、成田国際空港ではAPUの使用を制限し、GPU (地上動力施設) ※4の利用を促進しています。GPUは、地上の施設から電力、空調を供給しており、騒音はもちろん、温室効果ガスや大気汚染物質の排出量も削減できます。

現在、第1・第2旅客ターミナルビルのすべての固定スポットにGPUが整備済みであり、このほかに第3旅客ターミナルビル及び貨物地区のほとんどのスポットにGPU (すべて電力のみ) を整備しています。

近年は、到着後に短時間で出発するためGPUを使用しない便が増えて

APUの使用制限措置

- GPUが整備されたスポットにおいて、出発機のAPU使用時間は出発予定時刻前15分以内とする
- 到着機は到着後速やかにAPUを切り、GPUに切り替える
- 航空機の点検整備のためAPUの使用を必要とする場合は、その都度必要最小限の時間で稼働する

※3 Auxiliary Power Unitの略。航空機のメインエンジンを始動させたり、空調・電気系統の動力源として利用される補助動力装置。

※4 Ground Power Unitの略。地上において航空機に必要な空調や電力を供給する施設。移動式と固定式がある。

LED照明の採用 (航空灯火への採用)

誘導路・滑走路において航空機の離着陸および地上走行を援助する航空灯火の光源をハロゲン電球からLED (発光ダイオード) に切り替える作業を進めています。

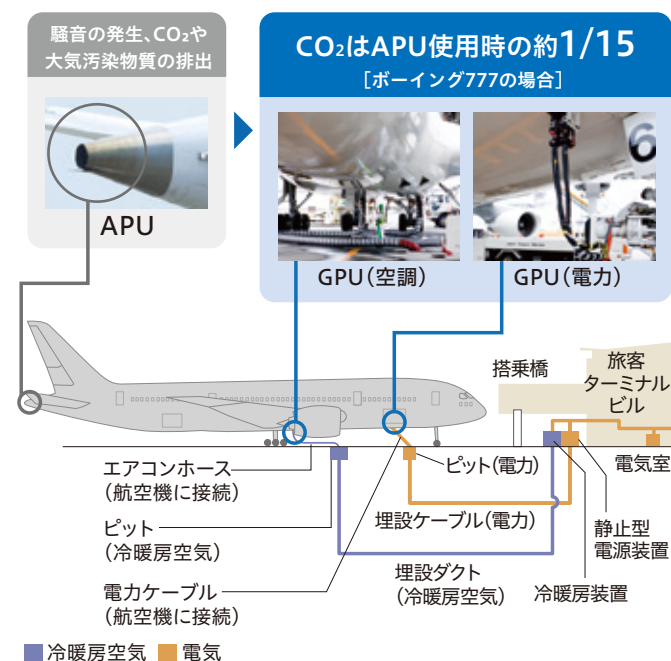
LEDは、ハロゲン電球に比べて寿命が長いと、光源部品などの交換頻度を少なくでき、消費電力はLED単体でハロゲン電球の10分の1、点灯

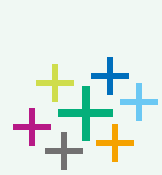
● LED式誘導路中心線灯



いることもあり、2022年度のGPU使用率は81.3%と2021年度より低下しました。今後は旅客便の復便が期待されることから、さらに航空会社に対し積極的な働きかけを行っていきます。

● GPU供給概念図





気候変動TOPICS **1**

成田国際空港の脱炭素化に貢献するエネルギー供給会社

「Green Energy Frontier」事業開始



2023年2月20日 共同会見 左:田村社長 右:内田社長(当時)



2050年度にCO₂排出量実質ゼロを目標に掲げている成田国際空港。
脱炭素化への取り組みを、確実に、速やかに推進するため
東京ガスと共同出資し、新しいエネルギー供給会社を設立しました。

設立の趣旨と会社概要

成田国際空港は、世界的な航空需要の増大やアジア近隣諸国からの旅行者の増大に加え、国際的な空港間競争にも対応するため、大規模な機能強化とともに脱炭素化に向けての取り組みを着実に進めています。

NAAと東京ガスにより設立した「株式会社Green Energy Frontier」(以下、「Green Energy Frontier」)が2023年4月1日、事業を開始しました。NAAからエネルギー供給設備の移管を受け、成田国際空港へエネルギー(電気・熱)を供給しています。東京ガスグループがこれまでに培ってきた大規模エネルギープラントの建設・運営ノウハウや大規模太陽光発電等の技術を活用することで、空港に供給するエネルギーの2050年脱炭素化を目指していきます。

新たなエネルギープラントの建設や空港では世界最大規模*1となる180MW*2の太陽光発電設備の導入等、2050年までに1,000億円規模の投資を予定しています。

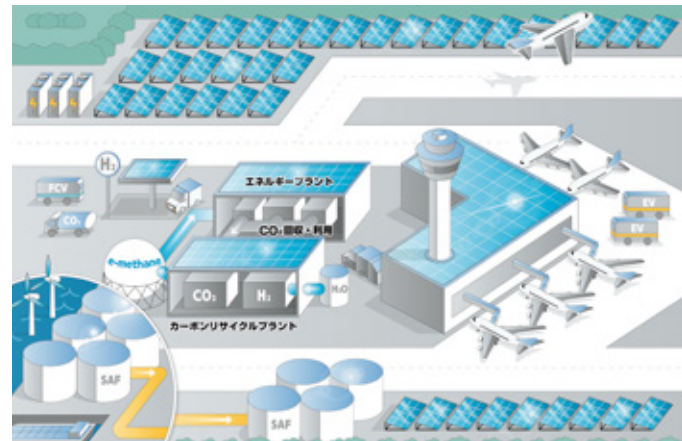
※1 NAA・東京ガス調べ
※2 発電パネル容量

項目	内容
会社名	株式会社Green Energy Frontier
所在地	千葉県佐倉市栄町21-1 東京ガス佐倉ビル2F (本店:千葉県成田市古込字込前155番地)
事業開始日	2023年4月1日
資本金	1,827,500,000円
出資比率	NAA:50% 東京ガス:50%
代表取締役社長	西本 忠義
事業内容	①電気・熱の安定供給を担うエネルギー供給事業 ②空港の脱炭素化事業



2050年脱炭素化への挑戦

空港の脱炭素モデル



脱炭素への移行期間においては、既存プラントのマネジメントの高度化や新プラントの建設によるエネルギー効率の向上等、着実な低炭素化に取り組めます。その後は、大規模太陽光発電設備の導入や、水素・カーボンリサイクル等の次世代の脱炭素技術を導入予定です。

世界に先駆け、環境性とレジリエンスを両立した「空港の脱炭素モデル」を成田国際空港で構築し、その技術やノウハウを応用して空港周辺の都市開発や工業団地へ展開することも視野に取り組みを進めていきます。

成田国際空港が掲げている2050年のCO₂排出量ゼロに向けて、空港に供給するエネルギーの脱炭素化を目指します。

2つの取り組み

① 既存プラントを最新鋭のエネルギープラントに更新

具体的な取り組みとして、稼働中の既存プラントを段階的に更新していきます。中央受配電所は2027年度上期、中央冷暖房所を2034年度上期に向けて更新予定です。

また、最新鋭のエネルギーマネジメントシステムの導入や、保安のDX化等、先進技術を導入することで徹底的な低炭素化とレジリエンスの強化を実現します。



② 空港では世界最大規模となる180MWの太陽光発電設備の導入



積極的なカーボンニュートラル化への施策として導入が望まれる大規模太陽光発電。成田国際空港の滑走路近傍や建物の上等には、約200haの太陽光設置ポテンシャルがあります。

2030年度末に75MW、2045年度末までに105MWと段階的に計180MWの設置を計画しています。地産地消のエネルギーであり、一般家庭に換算すると約7万世帯分*3の電力の脱炭素化に相当します。

※3 試算条件
太陽光発電設備利用率:16.8% (出典:経済産業省資料)
一般家庭の電気使用量:3,708kWh/世帯・年 (出典:環境省HP)

Message

脱炭素化に向けて、極めて有効な近道として決意

現在、成田国際空港では老朽化したエネルギー供給施設の更新や将来的な脱炭素化による環境負荷の軽減が大きな課題となっています。こうした課題にしっかり対応していくためには、エネルギー供給事業に対し豊富な知識経験を有し、また、脱炭素化に向けた最先端の技術を備えた東京ガスとの合併により実現を目指すことが極めて有効で、実現への近道であると考え、共同でGreen Energy Frontierを設立いたしました。

これからパートナーである東京ガスとともにこれらの課題にしっかり対応し、成田国際空港における安定的なエネルギー供給、脱炭素化の実現に向けて努力してまいります。



成田国際空港株式会社
代表取締役社長
田村 明比古

エネルギー供給の知見・技術力に加え、最新技術を活用して空港の未来を切り拓きます

本共同事業では、成田国際空港におけるエネルギーの安定供給と、2050年までの脱炭素化への挑戦という重要な使命を掲げています。Green Energy Frontierを通じて、当社グループがこれまで培ってきたエネルギー供給に関する経験をもとに、最新のDXやGXなどの技術を組み合わせることで、安定供給、レジリエンスの強化、生産性の向上、そして脱炭素化を高いレベルで達成し、空港・地域ならびに地球の未来を共に築いていきます。



東京ガス株式会社
代表取締役社長
笹山 晋一

グリーンボンド発行によって調達した資金は、下記の適格クライテリアに該当するプロジェクト(適格プロジェクト)に対する新規投資及びリファイナンスに充当されます。リファイナンスについては、グリーンボンド発行日から遡って36カ月以内に支出した事業が対象です。

適格クライテリア	適格プロジェクト	SDGsとの関係
再生可能エネルギー	● 太陽光発電パネルの設置 ● 水素やカーボンリサイクルなどの次世代の脱炭素技術の導入 ※関連会社であるGreen Energy Frontierを通じての実施等	   
グリーン輸送	● SAF導入の推進、受入体制の整備 ● 空港内車両の低公害車化促進 (充電設備の整備を含む)	   
エネルギー効率	● 保有施設または新規建設予定の施設のZEB化 (ZEB Oriented以上の水準) ● 省エネルギー機器の導入促進 ● 航空灯火のLED化 ● GPUの整備	   
環境に配慮した生産技術及びプロセス	● 空港から発生したコンクリート・アスファルト廃材の再資源化	   

■資金充当状況レポーティング

調達資金の全額を適格プロジェクトに充当するまで、資金充当状況の確認を毎年実施し、調達資金の充当額と未充当額をウェブサイトに毎年開示します。	調達資金を既存の支出に充当する場合は、その金額または割合を開示する他、調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合は、その変更内容について開示する予定です。
--	--

■インパクト・レポーティング

以下の項目について、守秘義務の範囲かつ合理的に実行できる範囲において年次でWEBサイトに開示します。

適格プロジェクト	レポート項目
● 太陽光発電設備等の設置 ● 水素やカーボンリサイクルなどの次世代の脱炭素技術の導入	● 発電量(売電含む) ● CO₂排出削減量 ● 整備実績 ● 導入した技術の概要
● SAF導入の推進、受入体制の整備 ● 空港内車両の低公害車化促進 (充電設備の整備を含む)	● CO₂排出削減量 ● 整備実績
● 保有施設または新規建設予定の施設のZEB化(ZEB Oriented以上の水準) ● 省エネルギー機器の導入促進 ● 航空灯火のLED化 ● GPUの整備	● ZEB認証の取得状況、整備状況 ● エネルギー削減量 ● 整備実績(更新したLED数、GPU数、空調設備数) 等
● 空港から発生したコンクリート・アスファルト廃材の再資源化	● 廃材削減量 ● 再資源化実績

Staff Voice

国内の空港運営会社としては初となるグリーンボンドが発行され、発行額を上回る購入希望をいただきました。この資金を活用して、適格プロジェクトのうちまずはZEB Oriented認証を取得した第8貨物ビルの新設および航空灯火のLED化を進めてまいります。

サステナブルな社会の実現は当社だけでは実現

できません。グループ会社をはじめあらゆるステークホルダーの皆様のご協力が不可欠であり、グリーンボンドの発行は「サステナブルNRT2050」を多くの方に知っていただく機会にもなると考えております。ESG視点を踏まえた安定的な資金調達を行うとともに、脱炭素化に向けた「サステナブルNRT2050」の実現に今後も取り組んでまいります。



「成田空港のプラスチック・スマート」宣言

当社では、2025年度までに、NAAグループ直営店舗、ラウンジにおいて、お客様の手に渡る使い捨てプラスチック製品の100%サステナブル化を目指し、2019年9月に「成田空港のプラスチック・スマート」宣言をしました。

2019年9月よりNAAグループ直営飲食店及びラウンジ(計5店舗)で使用するプラスチック製のストローを紙製に100%切り替えています。また、NAA直営店舗におけるプラスチックショッピングバッグについては、株式会社NAAリテイリングにより、バイオマス*プラスチックを40%配合した素材に切り替えた他、一部、生分解性ポリマー製も追加しました。株式会社グリーンポート・エージェンシーのプライベートブランド商品「空水」のペットボトルは、100%リサイクルペットボトル素材を採用しています。さらに、キャップにバイオマスプラスチック素材を30%配合し、ラベルは薄型ラ

ベル、印字にはバイオマスインキを採用しています。NAAが毎年発行しているカレンダーの梱包については、ビニール素材の梱包材から紙素材の梱包材に変更しています。

引き続き、サステナブルNRT推進協議会(P.37参照)を通じ、空港全体でプラスチックゴミ対策に係る活動のレベルアップに努めていきます。

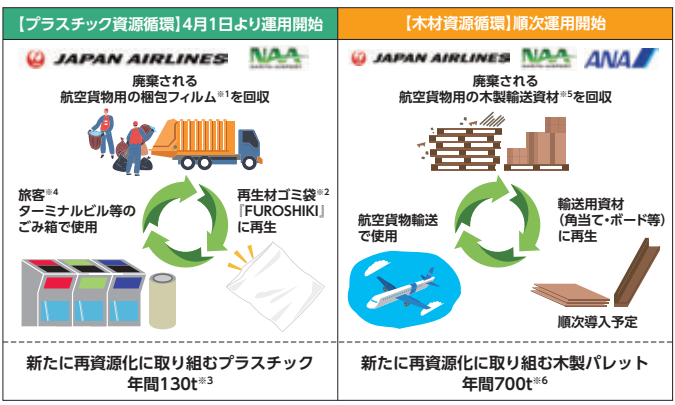
※バイオマス
エネルギーや物質に再生が可能な、動植物から生まれた有機性の資源(石油や石炭などの化石資源は除く)のこと。



成田空港で資源をまた使おうプロジェクト

2023年4月1日より、当社、ANAホールディングス、日本航空の3社が連携し、資源循環に関する共同プロジェクト「成田空港で資源をまた使おうプロジェクト」を開始しました。航空貨物の輸送後に廃棄される梱包フィルムと木製輸送資材を回収し、それぞれ再生品に蘇らせて再び成田国際空港で使用する資源循環の試みです。

国際貨物取扱量において世界第5位(2022年度)の成田国際空港では、航空貨物輸送に関連する多くの廃棄物が発生しています。これまでは空港関連事業者が独自に取り組んできましたが、廃棄物マネジメント会社の協力のもと当社の働きかけに各社が賛同・連携し、成田空港の新たな資源循環スキームを構築しました。今後も、参加企業や品目等を増やし、さらなるプロジェクトの拡大を実現していきます。



※1 貨物用シートやストレッチフィルム等
※2 99%廃プラスチックを使用
※3 2021年度における排出実績ベース
※4 (株)成田空港美整社・三栄メンテナンス(株)
・(株)ソビエア・日本空港テクノ(株)と連携

節水・水循環

旅客ターミナルビルなどの施設では、センサー式水栓や節水型トイレなどを導入し節水に努めるほか、雨水、厨房排水を浄化した中水*1(雨水利用)を使用することで上水の使用量を削減しています。

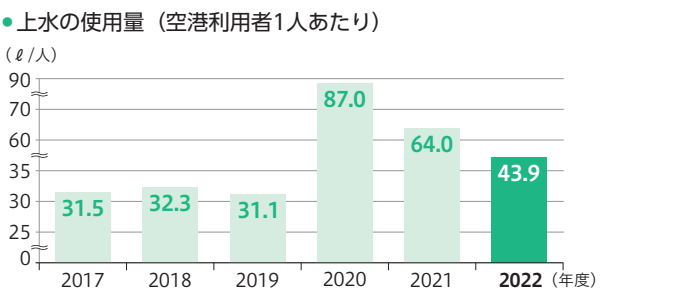
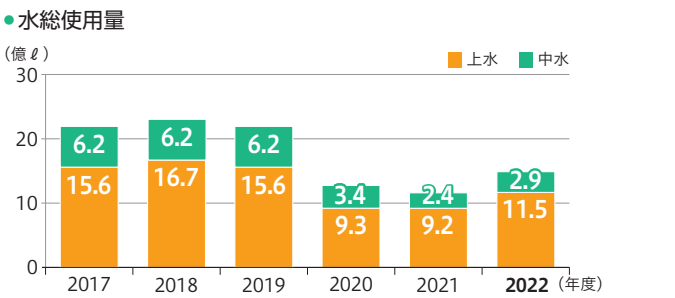
2022年度は雨水や厨房排水から約2.9億ℓの中水を製造し、使用しました。これは成田国際空港における水総使用量14.4億ℓ*2の約20%に相当します。

※1 中水
雨水や排水を浄化処理して再利用する水のこと。上水と下水の中間に位置することから中水といわれている。
※2 空港敷地外の航空機給油施設ほかも含む。



節水啓発ステッカー

実績



廃棄物3R

成田国際空港では、環境負荷低減の観点から、空港の運用に伴って排出される廃棄物の3R(リデュース=発生の抑制、リユース=再使用、リサイクル=再資源化)を推進しています。

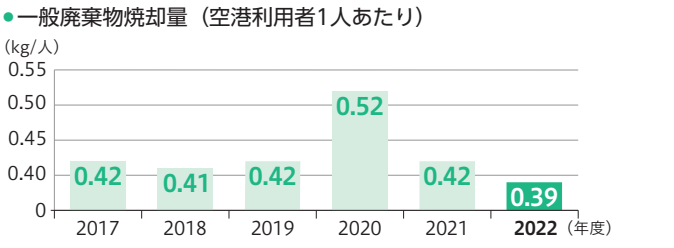
今後も、プラスチック・スマートや建築廃材の発生抑制・有効活用などを通して廃棄物削減の推進を継続するのはもちろんのこと、新たなリサイクル分野の開拓や分別の徹底を行っていきます。

一般廃棄物のリサイクル

成田国際空港から排出される一般廃棄物で最も多いものが、全体の約半分を占める航空機からの取り降ろしゴミです。このうち、機内食残渣は、検査上の理由から法律で焼却が義務付けられています。それ以外の取り降ろしゴミについては、機内での分別スペースが狭いこと、機内清掃の作業時間が短いことなど、条件が厳しいものの、一部の航空会社では機内誌やビン、カン、ペットボトルなどを分別し、リサイクルしています。

一方、旅客ターミナルビルや貨物地区、事務所エリアなど各施設から出る一般廃棄物についても、ビン、カン、ペットボトルなどを分別し、再生可能なものはリサイクルしています。2015年度からは、一般廃棄物の削減とペットボトルのリサイクル率向上のため、飲み残しを含んだペットボトルの廃棄率の高い各保安検査場前に、液体物用ゴミ箱の設置を行っています。

実績



旅客ターミナルビル内の分別ゴミ箱

建設廃材の発生抑制と有効利用

建設廃材の再資源化

当社では、エプロンや滑走路の改修工事で発生したコンクリートやアスファルト廃材を空港内のリサイクルプラントで破砕し、再生骨材として空港内の工事などに活用しています。2022年度は約8.3万トンの廃材をリサイクルしました。

刈草の有効利用

滑走路周辺の緑地では年に数回の草刈りを実施し、その量は年間約3,400トン(2022年度)に及びます。

刈草の一部は、空港周辺の農家の方々に飼料として提供し、有効利用していただいています。



リサイクルプラント

環境マネジメント

「サステナブルNRT2050」をはじめとした環境施策の実現を目指して、社内だけではなくステークホルダーを交えた議論や、周辺地域への情報発信、国内外空港との連携、環境認証制度の活用など、さまざまな面で取り組みを進めています。

環境マネジメント体制

サステナビリティ推進体制の見直し

当社では、「経営ビジョン」に基づき「環境基本方針」を定めるとともに、空港全体の具体的な取り組み目標となる「サステナブルNRT2050」を策定し、当社のみならず空港全体の環境マネジメントに注力してきました。

2021年3月に発表した「サステナブルNRT2050」の目標達成に向けた取り組みを推進するため、2021年7月には「サステナビリティ推進室」を設置し、さらに2023年6月には特命役員を任命することにより、推進体制の強化を図っています。

また、全役員をメンバーとする「サステナブルNRT2050推進委員会」の下に、部室長で構成する「サステナブルNRT2050推進会議」と各部室に環境推進役である「エコ・リーダー」を置いていましたが、グループをあげてESG経営を推進するため体制を見直しました。

2023年8月に「サステナブルNRT2050推進会議」と「エコ・リーダー」を廃止し、「ESGチーム会議」に改編するとともに、「サステナブルNRT2050推進委員会」の下に新たに「重点課題ワーキンググループ(WG)」を設置しました。

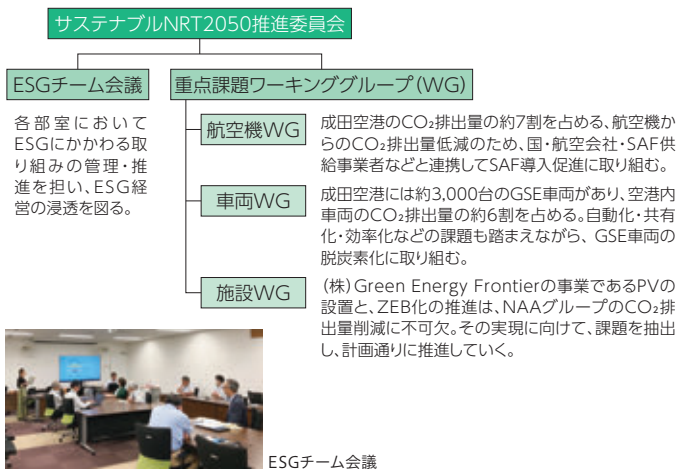
「ESGチーム会議」は、各部室の業務全般を掌握している次長または担当部長をメンバーとし、組織内においてESGに関する取り組みの管理・推進を担うことで、ESG経営の浸透を図ることが目的です。9月に第1回会議を開催し、当社におけるESG経営について改めて確認をするとともに、各部室での取り組みについて議論を行いました。今後は概ね四半期ごとに

開催する予定としています。

「重点課題WG」は脱炭素化を推進するため、関係部室長を含む担当者をメンバーとし、航空機WG、車両WG、施設WGの3つを設置しています。関係者と各課題に特化した議論を行うことで、課題の解決に取り組みます。

このほか、成田国際空港の環境マネジメントシステムや環境施策などの重要案件を調査・審議するため、社長の諮問機関として学識経験者からなる地域環境委員会を設置しています。

●新しいサステナビリティ推進体制



ESGチーム会議

ステークホルダーとのかかわり

空港でのコミュニケーション【サステナブルNRT推進協議会の運営】

空港全体の環境推進体制としては、「サステナブルNRT推進協議会」が中心となって活動を推進しています。

当協議会は、航空会社、貨物事業者が加盟する各業種団体をはじめとする、41社・12団体・9官庁が参加しています。脱炭素化をはじめとした持続



可能な社会の実現に向け、空港関連事業者が一体となって「サステナブルNRT2050」の目標達成に向けた取り組みを推進しています。

協議会は概ね年2回開催し、進捗報告や情報共有を行っています。当協議会は、2022年3月に名称と体制の見直しを図るとともに、2022年6月には各取り組みごとのワーキンググループ(WG)を設置し、個別の課題に関する議論を進めています。現在は、「車両のカーボンニュートラル化WG」「地域連携WG」が活動しています。



第1回サステナブルNRT推進協議会（対面・オンラインのハイブリッド開催）

周辺地域とのコミュニケーション【空港と周辺市町の持続的発展】

環境対策についての中学校講演会

成田国際空港の役割と環境への取り組みについて関心や理解を深めてもらうことを目的に、(公財)成田空港周辺地域共生財団主催のもと、周辺市町の中学校で講演会を実施しています。空港で実施しているリサイクルや脱炭素化に向けた取り組み、航空機騒音対策などについて紹介しています。

キャリア教育への協力（航空講話）

空港南側園(山武市、多古町、芝山町、横芝光町)が行う地方創生事業の一環として、航空会社と協働で、小・中学生への航空講話を行っています。成田国際空港の概要や役割、空港で働く人たちの業務内容ややりがいなどを知ってもらうことで、働くことや空港の職業について関心や理解を深めてもらっています。クイズを盛り込むなど、生徒に楽しみながら学んでもらえるよう工夫しながら出張授業を行っており、事前質問を多くいただいたり、終了後には生徒たちからお礼の手紙を貰ったりと、意義のある取り組みとなっています。



中学校講演会



航空科学博物館での航空講話

国内外とのコミュニケーション

ACI活動

当社は、世界171カ国・地域、1,925空港を管理する712団体(2023年10月)が組織する、ACI(Airports Council International:国際空港評議会)に加盟しており、専門委員会の一つである環境常設委員会にも委員を派遣しています。また、アジア太平洋中東地域における環境委員会にも所属しています。

2023年5月には神戸においてアジア太平洋中東地域総会と第17回環境委員会が開催され、委員会において気候変動対応やその他の環境問題について意見交換が行われました。また、総会でも気候変動対応をテーマ

環境認証制度の活用

空港カーボン認証の取得

空港カーボン認証*プログラムに参加し、2018年11月に日本の空港としては初めてレベル3を取得し、その後もレベル3として更新を継続しています。

これは、航空機や車両、お客様の空港へのアクセス、従業員の通勤など、空港全体の活動により排出されるCO₂を把握していること、また、主要なステークホルダーとともにCO₂排出量の削減に向けた計画を策定するなどの取り組みが評価されたものです。

今後とも空港カーボン認証プログラムを活用しながら、主要なステークホルダーとの協力体制を一層強化し、さらなるCO₂排出量の削減に取り組んでいきます。

社会とのコミュニケーション【社外での講義】

将来を担う学生たちに成田国際空港の環境への取り組みを伝えるため、桜美林大学、東京電機大学にて「空港経営とサステナビリティ」をテーマに講義を行いました。また、企業の経営者等で組織する千葉県ロータリークラブにおいて、「脱炭素社会の実現に向けて～サステナブルNRT2050～」と題した基調講演を実施。脱炭素化に向けた潮流や成田国際空港における取り組みについて説明し、より多くの方々への理解や周知に努めました。



「脱炭素社会の実現に向けて～サステナブルNRT2050～」基調講演

にした日程が設けられ、多くのセッションで活発な議論が行われました。

2023年9月には第46回環境常設委員会がケニアのナイロビで開催され、空港カーボン認証プログラムやSAF導入促進などの脱炭素化に向けた取り組みや、各種環境負荷低減に向けた議論を行っています。



第46回環境常設委員会（ケニア・ナイロビ）



空港カーボン認証レベル3認証書

* 空港カーボン認証
空港のカーボンニュートラルを目的とし、空港から排出されるCO₂の管理や削減の状況をACIが6段階で評価する認証プログラム。



周辺地域への取り組み

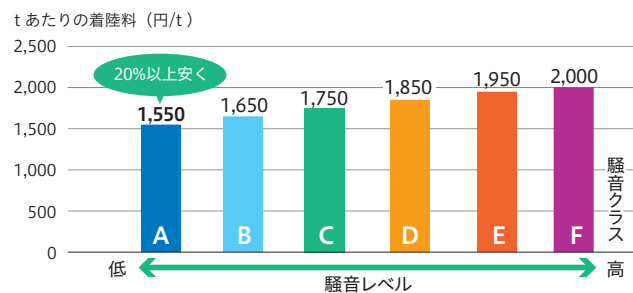
大規模内陸空港である成田国際空港は、建設・運用にともなう空港周辺地域への影響を低減する取り組みを行っています。特に影響の大きい航空機騒音への対策や、大気質や水質の保全に努めるとともに、生物多様性の取り組みも行っています。

騒音対策

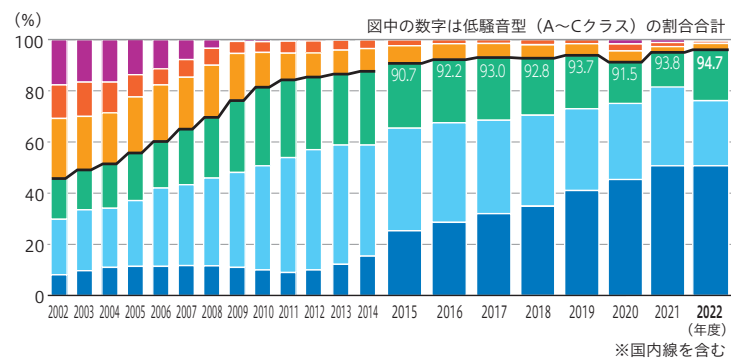
航空機の低騒音化

当社は低騒音機の導入促進を図るため、2005年度より低騒音型飛行機など国際線着陸料を優遇する料金制度を採用しています。

●成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料



●成田国際空港における騒音クラス別運航比率の推移



飛行コース幅(監視区域)の設定と監視

航空機騒音の影響範囲を最小限にとどめるため、利根川から九十九里浜までの直進上昇・下降部分に飛行コース幅(監視区域)を設定し、逸脱した航空機がないか監視しています。

天候や安全確保などの合理的理由がなく逸脱した航空機があった場

合は、便名や理由を公開し、国土交通省から航空会社に対し必要に応じて指導を行っています。2022年度の合理的理由なき逸脱航空機は5機(0.003%)でした。

航空機の騒音測定

通年測定

航空機の離着陸における騒音を監視するため、成田国際空港では1978年の開港当初から騒音を測定しており、現在当社では空港周辺の33カ所に航空機騒音測定局を設置して通年測定を実施しています。

2022年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響が残つつも、成田国際空港の航空機発着回数は徐々に回復している状況となっていますが、各測定局における航空機騒音評価指標 L_{den} の年間値は、前年度に引き続きいずれも騒防法に基づく区域指定の基準を下回りました。

また、上記測定局のほか、千葉県が23局、茨城県が10局、関係市町が37局(2023年3月31日時点)を設置しており、空港周辺では合計103局による騒音測定が常時続けられています。当社33測定局の設置場所及び

測定したデータについては、当社の環境情報公開サイト「成田空港環境こみゆにてい」※にてリアルタイムでご覧いただけます。

※ 成田空港環境こみゆにてい
http://airport-community.naa.jp/
ADS-B情報を活用した「航跡情報」をはじめとして、「航空機騒音」、「大気質」及び「水質」に係る環境調査結果、環境対策の実施状況をWebサイトで公開しています。

短期測定

短期測定は、騒防法に基づく騒音区域指定の検証を目的として当社が実施しています。夏季と冬季(一部、春季と秋季)に連続した7日間ずつ測定しています。2022年度は、すべての短期調査地点において、 L_{den} の期間通算値は、騒防法に基づく区域指定の基準内でした。

空港周辺対策／防音工事

航空機騒音による障害の防止・軽減のため、当社は住宅や公共施設などについて騒防法に基づいた防音工事の助成を行っています。

住宅の防音工事

騒防法の第1種区域が告示された際、そこに所在している住宅に、騒音の程度に応じて必要とされる防音工事や空調機器設置の助成を行っており、一定期間を経て機能低下が見られる空調機器には、更新工事の助成も行っています。

また“更なる機能強化”に伴い、(公財)成田空港周辺地域共生財団が実施する内窓設置工事業業の開始や、NAAが実施する防音工事施工内容の充実(ペアガラスへの助成等)を図るなど、きめ細やかな対策も実施しています。

成田国際空港周辺対策交付金

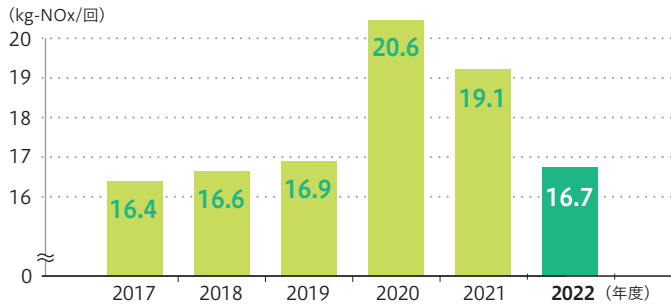
空港周辺における航空機騒音などにより生じる障害の防止及び空港周辺整備の費用に充てるものとして、千葉県と茨城県、そして空港周辺10市町に、成田国際空港周辺対策交付金を交付しています。

1978年の開港当初から2023年3月31日までの交付金総額は約1,556億円です。交付金は、防音工事を行った公共施設の維持のほか、空港周辺の道路、公園、消防施設、コミュニティ施設などの整備にも充てられています。

大気質保全

成田国際空港では、航空機の運航や空港の諸活動により排出される物質が空港周辺の大気質に与える影響を把握するため、監視を行うとともに、航空機や空港内を走行する車両、中央冷暖房所などにおいて大気汚染物質の排出抑制に取り組んでいます。

●窒素酸化物：NOxの排出量(発着回数1回あたり)



自然共生サイトへの登録

当社が所有する騒音用地を活用し、体験型自然公園として管理している「グリーンポート エコ・アグリパーク」が、環境省が今年度より認定を開始した「自然共生サイト」に認定されました。

自然共生サイトとは、民間の取り組み等によって生物多様性の保全が図られている区域を認定し、国際データベースに登録することで、国が取り組むネイチャーポジティブ(=生物多様性の損失を食い止め、回復させる)という目標に寄与するものです。

当社では、引き続き生物多様性の価値の維持や質の向上に努めていきます。

学校、共同利用施設などの防音工事

騒防法に基づいて、学校、保育所、幼稚園、病院、乳児院、特別養護老人ホームなどの施設や市町の共同利用施設に、騒音の程度に応じて必要とされる防音工事や空調機器設置の助成を行っています。一定期間を経て機能低下が見られる空調機器には、住宅の防音工事と同様に更新工事の助成も行っています。

●住宅の防音工事助成実施状況(～2022年度)

対象戸数	実施数
12,591戸	5,633戸

※2020年度より滑走路区分なし

2020年度からは、県や市町が機能強化にあわせたまちづくり整備を先行的に行えるよう、発着回数50万回時の将来予測数値を用いることで交付総額を引き上げるとともに、これまで対象外としてきた、教育、医療、福祉といった目的にも活用できる「地域振興枠」を新たに設定しました。さらに、A滑走路における運用時間の変更の先行実施を踏まえ、A滑走路騒音下の市町に対し、C滑走路供用までの間、「A滑走路特別加算金」を交付しています。

水質保全

空港から排出される雨水排水などが、空港周辺地域の河川に与える影響を把握するため、水質監視を行っています。また、油水分離施設※1や滯水池※2、水処理施設の設置・適正な運用を通じて、水質を保全するためのさまざまな取り組みを行っています。

※1 油水分離施設
排水中に含まれる油分を分離・除去する施設。航空燃料タンクヤードなどで油分が混入した場合に使用する。
※2 滯水池
A滑走路の西側に設置された、雨水を一時的に貯めておく施設。容量は59万㎡であり、集水された雨水はそこから場外放水路へ排出される。



グリーンポート エコ・アグリパーク



自然共生サイト認定授与式

成田国際空港の発展と新しい価値を生み出す未来には、周辺地域との共生共栄が欠かせません。
地域が保有する多彩な資本を活かした活動や、地域環境を守るための活動に積極的に取り組んで

+ NRT factory

お客様に「ワクワク」を届ける！
成田空港と周辺地域による新ブランドが誕生

空港周辺地域と成田国際空港がコラボレーションし、地域資源に新たな魅力を+（プラス）した地域産品ブランド「+NRT factory」を立ち上げました。お客様にワクワクを届ける！をコンセプトに、お土産菓子や空港グルメを企画開発。第一弾として2023年3月18日に、さつまいもチップス「PORIPO」（香取市産さつまいも使用）、「無限おかき」（千葉県産味付けピーナッツ使用）を発売し、続々と新商品を送り出しています。

空港周辺地域の人・モノの魅力をクローズアップし、成田国際空港ならではのアップ
デートを加え、より多くの人にワクワクと感動をお届けする数々の商品を生み出すことで、
地域の夢と可能性を広げていくとともに、空港周辺地域と成田国際空港のファンが増え
ていくよう、取り組んでいきます。



さつまいもチップス「PORIPO」



「無限おかき」



成田空港開港45周年記念イベント

期間限定の企画やグッズの配布など
来港者とともに周年を祝いました

2023年5月20日、成田国際空港は開港から45周年を迎えました。これを記念して、これまでにご利用いただいたお客さま、地域の皆さま、関係者への感謝の気持ちを込めて、さまざまなイベントを企画・開催しました。

記念式典の開催、企業とのコラボ商品の配布・販売の他、地域の皆さまにお楽しみいただける催しを実施。8月29日には、ロングセラー盤ゲーム「人生ゲーム」(発売元：タカラトミー)とコラボレーションした「空港SDGsを学ぶう!」ツアーを開催しました。ランプタワーや制限エリア内など普段は入ることのできない場所を見学したり、「リアル人生ゲーム大会」に参加したりと、小学生と保護者をお招きして楽しいひとときとなりました。また、5月19日～8月31日にはサンリオキャラクターズによる期間限定コラボレーション映像の放映や館内装飾でターミナルが賑わい、多くのお客様にご覧いただきました。



イベントで使
「人生ゲームルーレット」



田村社長による式典の挨拶

成田空港-九十九里サイクリング

～産官学民連携プロジェクト～

「JAPAN ECO TRACK」に
首都圏エリアで初登録されました！

空港の周辺に広がるのどかな里山と、そこから続く海・山。そんな自然豊かなエリアの地域資源を活用したモンベルフレンドエリア九十九里（横芝光町・芝山町・山武市）と、成田国際空港、千葉大学、地元サイクリストたちが連携し、2022年4月、サイクルツーリズムプロジェクトが開始しました。飛行機が往来する空の下を歴史を感じながら走るコース、潮風を感じながら自然とグルメを満喫するコースなど、多彩なコースを展開。さらに、2023年3月には同九十九里エリアが首都圏では初の「JAPAN ECO TRACK※」に認定されるなど、注目が高まっています。



※自転車やトレッキング・カヌーといった人力の移動手段で自然や地域文化を体感する新しい旅のスタイルとしてモンベル(株)等が推進

NARITA AIRPORT to TABLE

空港周辺地域と食卓を`つなぐ`、 オンラインショップがスタート

世界各地の人とモノが行き交う成田国際空港が、今度は、空港周辺地域と食卓を“つなぐ。オンラインショップをスタートしました。地域の農産物や逸品を、成田空港ならではの視点で開発したオリジナル商品や、厳選したセレクト商品など、ここでしか購入できない商品ばかりです。成田空港オリジナルクラフトジン「Cloud9」は、酒々井町の酒蔵・飯沼本家の酒粕、成田空港の機能強化に伴い発生した伐採木を使用。さらに、オリジナルクラフトビール「成田空港エール-SAISON-」は、千葉県産のオリーブオイルを使用。バゲージタグが空旅を感じさせます。



NARITA AIRPORT
TABLE



オリジナル
クラフトビール
「成田空港エール
-SAISON-」



オリジナル
クラフトジン
「Cloud9」

成田食堂プロジェクト

空港従業員の食環境改善と、地産地消による地域貢献を目指したフードデリバリーを開始!

2022年よりNAAでスタートしたCreative Challenge20制度を活用し、社内の有志メンバーで成田国際空港の食事環境向上を目的として検討を進め、2023年8月よりNAA本社ビル厨房を活用し、一部空港内へのデリバリーを開始しました。メニューについては、千葉県産の食材を多く使用した安全・安心なお弁当をテーマに利用者の声をいただきながら、より良いものを目指しています。今後の本プロジェクトの進展次第で、さらなるエリアや時間帯の拡大を進めていく予定です。



試食会の様子や
本社ビルでの利用風景

地域の共生・共栄

NAAグループでは、環境対策や地域活性化策への協力をしながら、地域の魅力・資源と成田国際空港のシナジー効果を最大化することを目指しています。2023年3月には、新たな空港地域ビジネスとして、地域産品ブランド「+NRT factory」を立ち上げました。

空港と地域が一体となることで生まれる地域らしさあふれる新しい価値

地元の特産品で空港らしい土産やグルメに

——「+NRT factory」を立ち上げた経緯を教えてください。

高橋 これまで当社が行ってきた地域共生の取り組みは、環境対策などを中心に、マイナスをゼロにする目的で行われるものが中心でした。

しかし我々がもっと地域に出ていき、**地域の方々と一体になって持続的に発展していける新しい価値を生み出し、地域経済の好循環を生むことで、プラスとなる貢献もできるのではないかと考えたのが地域産品ブ**

ンド「+NRT factory」です。

篠原 成田国際空港の周辺では、さまざまな特産品が生産されています。それは地域の魅力であり大切な資源です。その魅力にプラスの価値をつけてお届けすることで、当社および地域のファンになっていただきたいと、まずは土産品とグルメの領域でどんな商品ができるのか、喜んでいただけるのかを考えました。第一弾として販売された「PORIPO（ポリポ）」は特に好評で、成田国際空港内のショップ「Fa-So-La KAGURA」でもトップクラスの販売数を誇っています。

++++
地域共生部
地域ビジネス事業
準備チーム
篠原 幸司

++++
地域共生部
地域ビジネス事業
準備チーム
高橋 秀真



「+NRT factory」の商品である「PORIPO」(左)と「ピーナッツバタークッキー」(右)。お土産品として人気がある。

——「PORIPO」など、商品にはどのような特徴がありますか。

高橋 「PORIPO」は香取市で生産されたサツマイモを使用しています。地産地消だけでなく、食品ロスの削減につながるよう、品質には問題ないのですが、サイズや形の問題で市場ではあまり価値がつかない規格外品のサツマイモも使用しています。カラッと揚げられたチップスは名前のとおりポリポリとした食感が特徴です。サツマイモはジャガイモよりも繊維が強いので、しっかりとした歯ごたえがあります。

空港という世界につながる場所で販売するので、ハニーバター、トリュフ、ソルティーレモンと世界でなじみのあるフレーバーを選びました。またパッケージには第3旅客ターミナルビルのサインと同じフォントを使用していて、空港らしさを感じていただけるよう工夫しました。

篠原 LCC利用のお客様は、お土産物も鞆に入るサイズを希望されると考え、あえてパッケージをコンパクトにしました。なので「PORIPO」は手に取っていただきやすいのだと思っています。また「ピーナッツバタークッキー」は、富里市と八街市で生産されたピーナッツを使っています。

サツマイモとピーナッツは連作障害を避けるためにも交互に育てられることがあるようで、実はつながりの深い作物同士だったのです。空港で20年近く働いている私も知らなかった地域のことを多くの方に知っていただきたくて、パッケージの中に「富里市と八街市で生産されたピーナッツを使用しています」と書き入れています。

高橋 お土産の他にグルメとしてサツマイモを使ったパンと、航空科学博物館の展望レストランで食べられる地域食材を活用したロコモコプレートも提供し始めました。成田国際空港やその周辺地域に行けばおいしいものに出会えると思っていただけ、[あのグルメが食べたい!]"とこのエリアに立ち寄っていただけるような商品にしていきたいです。

「空港と一緒に」という声に心を動かされて

高橋 当社と地域と一緒に発展していくことを目指す地域共生・共栄への「+NRT factory」の取り組みはとても意義があると思っています。まずは事業者さんや生産者さんの話を聞かなければと思い、飛び込みで出向いて話を聞かせていただきました。各地域でがんばっている方が



多く、その姿に刺激を受けました。空港の中っていると空港の中しか見えません。今まで自分の視点が外に向かっていないことに気付かされました。

篠原 そうですね。ピーナッツやサツマイモなどの生産者さんにお会いすると、本当に質の高いものを生産されています。生産量が少なくて限られた場所での販売されていないことも多く、周知されていない現状をもったのではないと感じました。成田国際空港を介して世界中に発信したいと強く思いましたし、当社と一緒にやりたいと言ってくださる方が多いことに驚きました。そんな言葉をいただけたらと思っています。

高橋 「無限おかき」の製造に関わっていただいた山形屋さんもそうでした。どんなにおいしいものでも、空港内に商品を置くだけでは売れません。売り場づくりやPRなどに私たちも関わることで、伸びにくいといわれる米菓で数字を出すことができました。また一緒にやろうと言っていただけて、本当に嬉しかったです。

——「+NRT factory」で今後目指していくことは何でしょうか。

高橋 何よりも地域と一緒に発展することを一番考えています。当社だけが利益を上げるのではなく、商品を生み出すことで事業者さんや生産者さんとWin-Winの関係を築いていきたいです。良い関係が築けたら、それは空港を利用されるお客様に還元されていくものだと思います。空港に行けばおいしいものがある、楽しみがあるといったことで集客につながるとい循環を生み出したいです。

篠原 生産者さんのなかに、若くて意欲的な方が多かったことが印象に残っています。農家の後継者不足という話も聞きますが、私が出会った若い生産者さんたちはみなさん積極的で、自分たちで地域産業を支えていくんだという気概が感じられました。成田国際空港と一緒に地域を元気にしていく、地域の力を拡大していくような取り組みにしていきたいです。

高橋 同感です。「+NRT factory」はまだ始まったばかりですが、地域共生・共栄のためには継続が何より大事です。いかにスケールさせていくかが今後の課題であり、スケールさせるためには、魅力ある商品を増やすべきだと思います。商品が増えれば地域とのネットワークも増えていきますので、そういった良い循環を「+NRT factory」を軸に形成していきましょう。

安全とセキュリティの強化

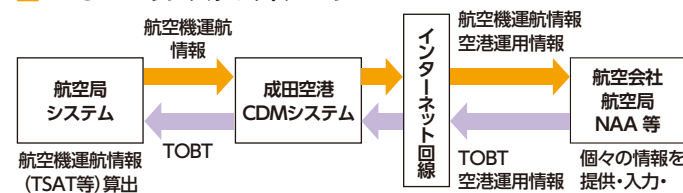


正確で安全な空港運用を叶える A-CDM本格運用開始

A-CDM(成田空港CDM)とは

航空機の運航や空港の運用に係るさまざまな情報を、空港関係者でタイムリーに共有し、各々に必要な情報を得て協調的に行動することで、空港運用効率の最大化を図る取り組みです。TSATオペレーションによる航空会社と管制機関の連携をはじめ、ハンドリング会社、空港運用事業者、NAA等が相互に情報を共有することで、航空機の地上走行の混雑や遅延の緩和等が図られることにより、スムーズかつ安全な航空機の発着につながります。また、航空機運航の効率化が図られることで燃料の節約やCO₂削減効果も期待できます。提供情報は、各フライトの時刻情報(TOBT、TSATなど)、当日予定フライトの発着状況、滑走路や誘導路等の運用・障害状況、気象情報、スポット割当て情報、ほか。2020年4月から運用(一部情報を除く)、2023年10月から本格運用開始。

■ A-CDMのシステムイメージ



■ 共有される空港運用情報例



航空機および空港の運用には、航空会社をはじめ、さまざまな事業者や関係局が関わっています。今後、さらに増加する航空便の安全でスムーズな運用を支えるため、ステークホルダーと協同する新しいシステムの導入に取り組んでいます。

段階的な機能拡充と着実な勧誘により 効果的な情報連携を実現

オペレーションセンター オペレーショングループ 香取 宏志

2020年に運用を始めた当時はコロナ禍の真っ只中で、大幅な減便という状況においていずれの事業者にもA-CDMのメリットは感じづらい状況でした。そのような中にも、成田空港CDM運営理事会に設けられた各ワーキンググループ間で連携を図り、機能拡充に努めつつ、有意義な施策を検討。A-CDM導入当初より参加が任意とされてきたことから加入に踏み切れなかった各社に、地道に勧誘啓発活動を続けてきました。動向に変化が見えたのは、施策の1つとしてスポットのアサインチャートの開示が実現した後のこと。航空会社だけでなくハンドリング会社などの関係各社から問い合わせや加入が増加しました。さらに、航空地方気象台からタイムリーな情報が提供されるようになった際も、加入数が増え、効果的な情報連携につながりました。

こうした段階的なシステム及びコンテンツの充実とTSATの正式運用により、2023年10月時点で、航空機の発着回数ベースの2019年比で約9割となる航空会社の加入率を実現しました。今後も空港の協調的運用につながるタイムリーな情報の連携ができるよう、A-CDMの機能の拡充を図るとともに、勧誘啓発活動を進めていきたいと考えています。



垣根を越えた連携によって 大規模システムを構築

総合安全推進部 運用計画グループ 野澤 山路

A-CDMの構築は、航空局を含むあらゆるステークホルダーの組織的な協力が必要となる大規模な取り組みです。従来は各事業者がそれぞれの業務に必要なデータを個々に保有していましたが、そのさまざまな情報を1つのシステムで集約し提供することは、想像以上に多くの困難がありました。

まず、実に多様な設備や条件の異なるシステムをつなぐ必要があったこと。航空局、各事業者、社内とつなぐ先が多いうえに、各々のセキュリティポリシーなどもクリアしなければなりません。さらに、ユーザーの利便性を考慮すると携帯端末などで利用できることが望ましいのですが、こうした端末でアクセスできるインターネット環境を使いながらも航空機や空港の運用情報を扱う上でのセキュリティを担保するという、両輪のバランスが難題でした。

2023年10月から本格運用となり、今後、さらに本システムが各々に活用されることでしょう。A-CDMの効果を高めていくには、今後も関係各社の垣根を越えて情報連携をしていく必要があります。そのために、より使いやすく、さらに信頼性の高いシステムとなるよう、皆様の声をくみ上げ、反映していきたいと思っています。

各社に有益な情報を提案し 連携の実用化に尽力

運用管理部 管理グループ 實川 健一

空港運用に係るデータや情報は実に幅広く、関係するステークホルダーも多岐にわたります。そうした中で、ワーキンググループを通じて関係機関にとって有益な情報は何かを検討・提案したり、情報の共有方法を構築したりなど、有意義なシステム運用に向けた取り組みをしています。

例えば台風や降雪といった気象情報は、従来は航空地方気象台が航空会社向けに説明会を行い、その後は気象の変化に応じて各社が個別に問い合わせするという非効率な状態でした。そこで2023年8月から、A-CDMのチャット機能を使い航空地方気象台から最新の情報を発信してもらう運用を開始し、各社が同じ情報をタイムリーに確認できるようになりました。実際に9月の台風において、最新の気象情報をチャットで発信した際には、A-CDMへのアクセス数が増加したことを確認できています。ただし、このような運用もまだ実用化したばかりですので、具体的な効果や利便性についての検証は、今後の課題でもあります。

こうした提供情報やシステム機能の活用状況の精査を進めつつ、関係機関と協調し、これからも有益な情報の拡充を図っていききたいと考えています。



+++++ 車両入場管理システム (TDMS) で 渋滞解消・事故削減

TDMS(トラックドックマネジメントシステム)とは

空港貨物地区で発生していた、貨物搬入トラックの混雑・渋滞の解消および事故削減を目的として、2023年4月に運用を開始しました。従来はアナログで行っていた輸出貨物に係る受付誘導をデジタル化。搬入に係る受付情報を、スマートフォンやPCからシステム上で事前入力できます。さらに、貨物地区外に新たに整備したトラック待機場に車両が来場すると、認証カメラが車番を読み込み、受付が完了。電光掲示板に「待機」または「搬入可」などの情報が掲示され、待機指示が出た場合は、順番が来たらスマートフォン等への呼び出し通知を受けて各上屋への搬入に進みます。なお、システムの導入により業務効率化が図れるため、人手不足の解消にも寄与します。

●アプリで事前予約

搬入の予約は原則、事前にスマートフォン等のアプリで登録



●到着～車番認証

トラックが待機場に到着。車番認証カメラでナンバープレートを撮影し、予約情報と照合



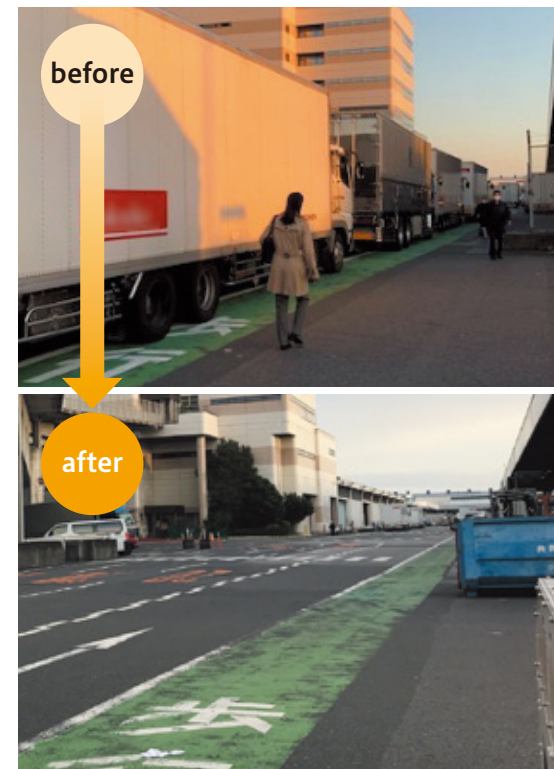
●電光掲示板で指示を確認

搬入先の空き状況に応じて、電光掲示板に上屋への案内や待機指示が表示される



●順番が来たら自動呼出

スマートフォン等への呼び出し通知を受け、上屋前に移動



路上を埋め尽くし、歩行者通路上にはみ出すほどだったトラックの行列が、システム導入後はなくなっている。



新しく整備した待機場。

説明会や現場対応を重ね 渋滞・事故が激減

貨物営業部 運用グループ 國本 正典

成田国際空港の航空貨物取扱量は世界でも上位となるほど多いのですが、コロナ禍によりさらに増大しました。一方、空港貨物地区で大きな課題となっていたのが、搬入車両の渋滞と、それに起因する事故の発生です。30年以上もの間、受付台帳への記入や上屋への誘導などがアナログ作業で行われており、労力がかかる反面、非効率な状態が続いていたことが大きな要因でした。また、貨物地区の施設レイアウトも、開港から貨物需要に応じて増改築を行ってきた結果、その不便さから渋滞などを生み出す配置となっていたことも課題でした。

TDMSを導入したことで、当初は慣れない作業に抵抗感を持たれた方々もいましたが、事業者・ドライバーへそれぞれの説明会を複数回実施したり、現場での個別対応を重ねたりするなど、時間をかけて理解を得ることができました。

結果、現在では渋滞は目に見えて解消され、事故件数は一昨年比で6割強減など、快適で安全な運用に効果を発揮しています。以前は上屋ごとに異なっていた受付の運用を統一できたことも、貨物地区全体として業務のスマート化やドライバーの利便性向上につながり、良かったと思います。

上屋からの要望や意見と 利用者の利便性を検証

貨物営業部 貨物営業グループ 大島 隆寛

以前は貨物上屋ごとに受付や誘導法が異なっていたため、空港として統一のシステムを構築するには、大きく2つの側面に配慮が必要でした。

1つは、各上屋からのさまざまな要望や意見を精査し、カスタマイズができること。例えば、貨物車両は必ずしも到着順ではなく、急ぎの貨物があれば優先して誘導しなくてはなりません。そこで、上屋の空き状況や優先順位に応じて呼び出しができるシステムを構築しました。ただし、このようにお応えできたご要望がある一方で本システムでは実現が難しい依頼もあり、ご容赦いただくこともありました。2つめは、利用するドライバーや輸送業者の利便性の追求です。搬入の事前予約のためにスマートフォン専用のアプリを開発しましたが、端末を所持していないドライバーのために、受付に専用端末を設置したり、対応スタッフを配置したりしました。また、入力が必要な情報について上屋の事業者と何度も協議を重ね、利用者にとって労力がかかり過ぎない入力内容とスムーズな受付誘導業務の両方を兼ね備えるシステムを検討しました。

今後も混雑緩和やペーパーレス化に尽力するとともに、貨物搬出車両に対応するシステムも検討していきます。

お客様に選ばれる空港づくり



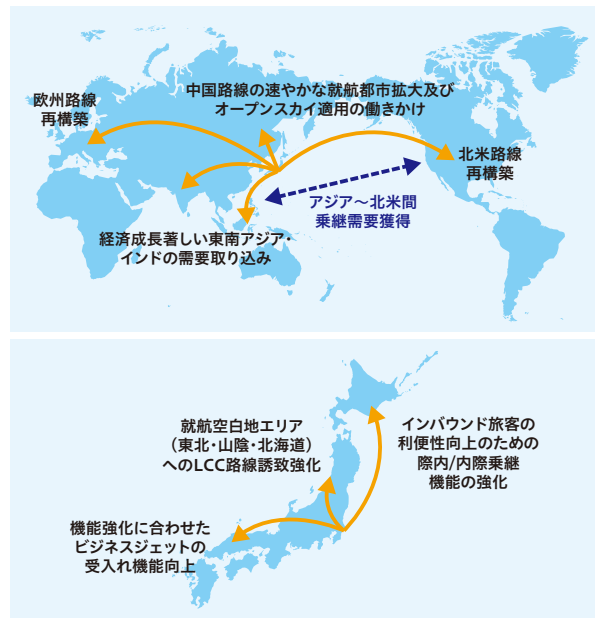
ステークホルダーと連携を強化し お客様のニーズを満たすネットワークの構築を

NAAグループの2022-2024年度中期経営計画「Restart NRT」では、取り組むべき創造・変革テーマの一つに「パートナーとの共創によるネットワーク強化（旅客）」を掲げています。

その重点方針の一つ目は、航空会社のさらなる成田国際空港拠点化の促進です。効果的なインセンティブの展開にも努めることで、既存エアラインに加え、中長距離LCCを始めとする新規就航、路線の定着を支援し、アジア～北米間の乗り継ぎ需要の獲得を目指します。

二つ目は、現地企業を巻き込んだ共同マーケティングによるネットワーク開発です。国際線においては、中国・東南アジア・インド等のセカンダリー都市への就航を目指すとともに、東京路線就航を目指している現地観光局や旅行代理店と連携していきます。国内線においては、東北・山陰・北海道などの就航空白地帯へのLCC路線誘致強化や、インバウンド需要に対応した乗り継ぎ利便性の向上などに取り組めます。

こうしたネットワーク強化を進めることで、国内外のお客様にとってより一層使いやすい空港であり続けることを目指しています。



各国の空港や世界情勢も考慮し 広い視野で国際線のネットワークを考える

エアライン営業部 エアライン営業グループ 倉本 鈴

2023年はマニラ、清州、ダッカなど、ターゲットとなるアジア圏の新規就航が相次ぎました。中には日本、または成田国際空港に就航するのが初めての航空会社もあったことから、エアライン営業部として就航に向けたサポートを行い、関係各所にもご協力いただいたおかげで、無事に各路線で初フライトを迎えています。

ターゲットとなる路線や航空会社を誘致する際は、成田国際空港を利用されるお客様の需要だけでなく、各国の航空市場の動向を知り、世界情勢にも目を向けるなど、広い視野で考えることが求められます。アジア各国の経済成長や環境の変化により空港間競争は激化しており、成田国際空港もそれに負けない取り組みが必要です。

インバウンド需要が伸びているということは、日本は世界にとって変わらず魅力的なデスティネーションであるということ。一方でアウトバウンドや国内線の需要についても、オンラインのやりとりが普及したとはいえ、新しい場所に行ってみたい、家族や友人に会いたいという需要はなくなりません。その思いを叶えられる空港であるよう、さらなるネットワーク強化に努めていきます。



積極的に新しい需要を掘り起こし “好きな時に好きなところへ行ける”空港に

エアライン営業部 エアライン営業グループ 松村 英明

コロナ禍以降、インバウンド需要は伸びており、特にアジア圏で顕著です。この需要を取りこぼさないため、各国の主要都市に路線を強化することに加え、セカンダリー都市への新規就航を進めて、日本への渡航の利便性向上に取り組んでいます。一方で、アジア圏から北米への乗り継ぎ需要も根強いです。アジア圏と成田国際空港のネットワークを拡充させることで、乗り継ぎ需要も見込んだ北米路線の新規就航にもつなげていきたいと考えています。

これまででは目の前の需要に応えるというスタンスでしたが、今後もアジアでの空港間競争に負けず、選ばれ続ける空港であるためには、自ら需要を発掘していくことが必要でしょう。従来のようにデータ分析だけを活用して新しい需要を見出すのではなく、できるだけターミナルに足を運び、お客様の声を直に伺うなど常にお客様の動向に目を向けるよう努めています。

また、現在は昼間から夕方に国際線の発着が集中しており、早朝や夜間の便数が少ないことも課題です。早朝時間帯の空港へのアクセスを懸念する航空会社もありますが、実際は朝8時台の便でも、搭乗率は他時間帯と比べて遜色ありません。行先、時間帯の選択肢が増えることで、“好きな時に好きなところへ行ける”空港であることを目指していきます。

ステークホルダーと手を取り合いながら 国内線ネットワークの拡充を目指したい

エアライン営業部 エアライン営業グループ 増田 梨紗

成田国際空港の国内線は、LCCによる運航が大きな割合を占めており、旅客数は概ねコロナ禍前の水準に回復しています。

私も親族訪問などでよく利用するのですが、成田国際空港の国内線は若い世代を中心にレジャー目的を含め、多くの方々にご利用いただいています。そのLCCも運航が始まってから11年が経ち、手軽に旅行できるLCCの魅力を知っていただき、さらに幅広い年代層や目的の方々にご利用いただきたいと思っています。

また、成田国際空港と就航都市間の日本人需要だけでなく、旺盛なインバウンド需要を成田国際空港経由で取り入れることも、航空会社が新規路線を決めるうえで重要な要素の一つです。国際線から国内線への乗り継ぎ需要を始め、その路線にどういった需要があるのか、需要を創出するために何ができるかという視点を常に持ち、自治体や観光協会などのステークホルダーと連携しながら、新規路線の就航に結びつけたいと思います。特に成田国際空港の就航空白地帯である東北・山陰・北海道へのLCC路線の誘致を強化していきたいと考えています。

多くの方々に成田国際空港から日本の各地にリーズナブルに旅をしてもらえるよう、さらなる国内線ネットワークの拡充を目指していきたいと思っています。



++++ 社会

座談会 CS・ES推進

重点課題

空港全体での働きがいのある職場づくり

成田国際空港で働くすべての人にとって働きやすい環境とは？

成田国際空港が持続的に成長していくためには、優秀な人材の確保や育成、定着が不可欠です。

従業員の方々が安心して働き続けられる空港を目指し、CS・ES推進部を中心にES向上に取り組んでいます。

職場環境の整備と働きがいの創出の両輪で空港で働き続ける多様な人々を支えたい

「ESなくしてCSなし」を信念に

角田 一般的にCSは顧客満足度、ESは従業員満足度を表す言葉とされています。当社では、空港をご利用される方々をお客様、空港内で働くあらゆる航空関連事業者の方々を従業員と捉え、CS・ES推進部にCS推進グループとES推進グループを設置して、これら二つの満足度の向上に取り組んでいます。

一見、CSとESはあまり関係ないように思われますが、**従業員の方々にいきいきと働いていただくことが、ひいては成田国際空港を利用されるお客様の満足度を高めることにつながる。「ESなくしてCSなし」という考えのもと、CSとESが同じ部署で連携しながら取り組んでいます。**

岩崎 当社では、これまで業種別やエリア別に担当部室がそれぞれES対策に取り組んでおりましたが、成田国際空港全体としてのES向上を推進するために、2021年7月に全社横断的にES対策を統括する組織として、CS推進部がCS・ES推進部へと改編されました。



CS・ES推進部
ES推進グループ
角田 昂哉



CS・ES推進部
ES推進グループ
岩崎 智子

before



after



エプロン地区に新設された無人コンビニ店舗。



空港で働く従業員がランプセントラルタワーを見学している様子。

角田 成田国際空港で働き続けていただくためには、魅力ある職場、働きがいのある職場であることが何よりも重要だと考えています。ES推進グループが発足して最初に取り組んだのは、各事業者へのヒアリングなどによる実態把握です。職場環境がどういった状態なのか、何が不足していて、どのようなことに不満を感じているのかといった現状と課題の把握に改めて一から取りかかりました。

そうして明らかになった課題の中で、優先順位が高いと判断されるものから早急に改善を進めています。その一つがエプロン地区への無人コンビニ店舗の設置です。主にグランドハンドリング事業者などが活動するエプロン地区では、これまで食品を購入できる場所を整備できておらず、従業員の方々は不自由な思いをされていました。**そのため、2023年10月に第1旅客ターミナルビル、翌11月には第2旅客ターミナルビルにそれぞれ年中無休24時間営業の無人コンビニ店舗を設置しました。**

岩崎 成田国際空港には約4万人の従業員が働いており、働く時間帯や場所、業種も実にさまざまです。それだけに、従業員一人ひとりが職場環境に期待することも一様ではありません。多様なニーズの中から、何をどう進めていくのか、その優先順位づけもES推進の重要なポイントになると思います。

現在は、他にも**従業員用トイレのリニューアルや、従業員休憩室の拡充、それから空港内にある保育ルーム「たんぽぽ」の運営などの子育て世帯に働きやすい環境づくりにも取り組んでいます。**

働きがいを感じられる空港へ

——環境づくり以外に取り組むべき課題はありそうでしょうか。

岩崎 成田国際空港で働くことへのモチベーションアップや、空港内の会社の枠を超えた従業員間のつながりがほしいというご意見も多く寄せられています。

角田 成田国際空港を魅力ある職場、働きがいのある職場としていくためには、そういったご意見も受け止めながら、成田国際空港が目指すES推進の全体像を捉えるべき時期にさしかかってきましたよね。職場環境の整備だけでなく、働きがいの創出にも踏み込んで考えていくべきです。

岩崎 本当にそう思います。そういった意味では、**空港で働く従業員の方々を対象として実施した、ランプセントラルタワーや滑走路脇などを巡**

る「空港施設見学ツアー」は、働きがいを育む取り組みとして一つの前進でした。

角田 空港では一機の航空機を飛ばすために多くのスタッフが協力しており、それぞれが日々の業務をバトンタッチすることで紡がれています。一方で、裏を返せば、空港全体の中での自分の業務の位置づけが見えづらくもあります。中には空港で働いているのに、空港らしさを実感できない場所で勤務されている方もいます。すると何のために働いているのかがわかりにくくなって、働きがいを感じづらくなっていったと思います。

——見学ツアーに参加された方の反応はいかがでしたか。

岩崎 とても好評でした。空港全体の知識を深められた、日々の仕事が成田国際空港の貢献につながっていることを実感でき、仕事のモチベーションが向上したといった感想が多かったです。これまで交流のなかった他業種の人とも交流できたという感想もいただきました。

角田 こうした**交流の機会は空港内のコミュニティづくりの第一歩だと思っています。人と人とのつながりが、組織への定着率を上げる要素にもなります。**持続可能な空港運営に人材の確保は不可欠ですから、人と人とのつながりを醸成していくような取り組みにも力を入れたいです。

岩崎 見学ツアーの実施は取り組みの一つにすぎません。成田国際空港を魅力ある職場、働きがいのある職場にしていくためには、まだまだやるべきことは多く、どうすれば成田国際空港で働きたいと思ってもらえるのか、日々考えながら進めています。2022年には、空港全体でES向上に取り組むために「成田空港ES向上推進協議会」を設立しました。人材の確保や定着は決して簡単な課題ではありませんが、ES向上の側面から、空港事業者の皆様と共に意見を出し合いながら取り組んでいきたいと考えています。

「成田国際空港で働いてよかった」と従業員が感じ、それが空港を利用するお客様に「成田国際空港を使って良かった」と感じていただくことにつながれば、こんなにうれしいことはありません。そこにES推進の意義を感じています。

角田 空港は、旅行だけでなく、転勤や留学、進学といった人生の転機にも訪れる場所であり、多くの期待や夢に溢れる場所であると思っています。そのような場所だからこそ、そこで働く人たちにとっても夢のある場所であってほしいと考えています。

コーポレート・ガバナンス体制

当社では、「事業執行における迅速性と効率性の追求」と
「適切な監査及び監督による適法性の確保」とのバランスが取れ、
関係者の理解を得られる企業統治の充実を図ることを経営の重点施策として、
以下の取り組みを行っています。

取締役会・経営会議

取締役会は、代表取締役社長を議長として、原則として月1回開催しており、必要に応じて随時開催しています。法令及び定款に定めるもののほか、業務執行上重要な事項の決定及び業務執行の監督を行っています。全取締役10名のうち、1名が社外取締役です。

また、取締役10名、監査役4名及び執行役員15名をもって構成される経営会議を設置し、取締役会決議事項や経営に関する事項について、原則として毎週審議を行い、迅速な意思決定を図り、効率的な会社運営を実施しています。



監査役会

常勤監査役3名を含む4名の監査役（全員が社外監査役）により監査役会を構成しています。監査役会においては、主に監査方針や監査計画の策定、NAAグループ監査会議開催の決議、重要な決裁書類の閲覧、会計監査人の監査の方法及び結果の相当性に関する審議や監査結果の報告等を行っています。

監査役は、取締役会に出席し、議事運営、決議内容等を監査し、社外監査役の立場から中立的かつ客観的な意見を述べるなど、意思決定の妥当

性・公正性を確保するための助言・提言等を行うほか、その他の重要な会議への出席や重要書類の閲覧、取締役等との面談、グループ会社を含む当社内からの説明聴取等により、取締役の職務執行、内部統制システムの構築・運用状況、会計監査人の監査の状況等について監査を行っています。また、代表取締役等との定期的な会合を開催し、監査報告や監査所見に関する意見交換を行っています。

コンプライアンス

成田国際空港株式会社行動規範に示された指針を具体的に掘り下げ、基準とすべき事項を掲載した「NAAコンプライアンスマニュアル」を全社員に配付し、読み合わせの実施などにより、その内容を周知、浸透させています。また、代表取締役社長を委員長とするコンプライアンス委員会においてコンプライアンスの基本的な事項を審議するとともに、NAAグループコンプライアンス推進連絡会を開催し、グループ一体となったコンプライアンス向上のための活動を推進しています。NAA中期経営計画の目標として、NAAグループ内の内部通報窓口である「グリーンライン」の認知度向上、定期的なコンプライアンス啓蒙施策の実施、重大な不正行為発生件数ゼロを目指し、NAAグループの役員及び社員を対象とした講演会や研修の開催、コンプライアンス関連の情報発信、社員への意識調査の実施などによりコンプライアンス意識の向上を図るとともに、「グリーンライン」や外部からの情報受付窓口「談合ホットライン」を設置し、不正行為の未然防止並びに早期発見、再発防止や制度の改善を行っています。

そのほか、契約手続きにおける客観性及び透明性確保の観点から、調達部を設置しており、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」の趣旨を踏まえ、有識者によって構成される競争契約監視委員会を設置し、定期的なレビューを受けています。



内部統制システム

会社法第362条第4項第6号に定められる「業務の適正を確保するための体制」を2006年5月の臨時取締役会において制定し、その後、継続的に随時見直すことで、適正な業務執行のための企業体制の維持・向上に努

めております。決議内容の詳細は、当社2023年3月期有価証券報告書P.38-40をご参照ください。

リスク管理

国際拠点空港という重要な公共インフラの管理者として、極めて高いレベルのリスク管理が求められるものと認識しており、連結子会社も含めたグループ全体にてマネジメントを実施しています。

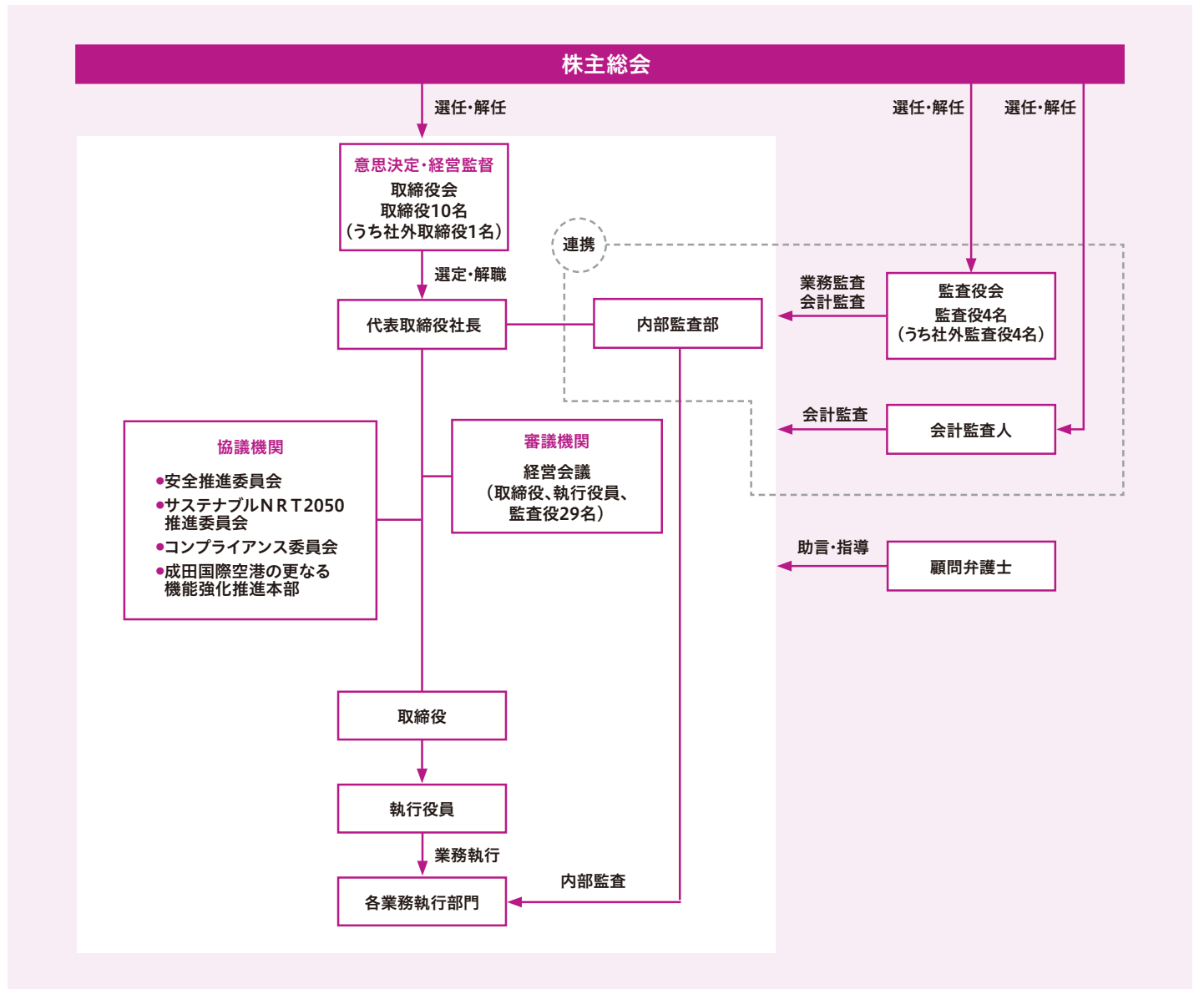
企業として想定される全リスクを対象に、每期リスクマネジメント調査を実施しています。調査によって洗い出されたリスクは、「影響度」及び「発生頻度／蓋然性」の二つの評価軸を用いてリスク量の評価を行っており、「影響度」については、「安全性」、「社会的影響度」、「財務」の観点から評価

を行っています。リスク量評価後は、特に重点的に対策をとるべき「重要リスク」を選定し、その対策を取締役会にて決議し、対処しています。投資者の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項については、当社2023年3月期有価証券報告書P.18-23をご参照ください。

詳しくはコチラからご覧ください
<https://www.naa.jp/jp/ir/yukashoken.html>



●ガバナンス図



取締役

代表取締役 社長
田村 明比古

1980年 4月 運輸省(現国土交通省)入省
2012年 9月 国土交通省航空局長
2015年 9月 同省観光庁長官
2018年 8月 同省参与
2019年 1月 株式会社三井住友銀行顧問
2019年 6月 当社代表取締役社長(現任)




代表取締役 副社長
長谷川 芳幸

1982年 4月 新東京国際空港公団入社
2015年 6月 当社執行役員
2017年 6月 当社取締役
2019年 6月 当社常務取締役
2023年 6月 当社代表取締役副社長(現任)




専務取締役
玉木 康彦

1984年 4月 新東京国際空港公団入社
2016年 6月 当社執行役員
2018年 6月 当社取締役
2019年 6月 当社常務取締役
2023年 6月 当社専務取締役(現任)




常務取締役
田邊 誠

1985年 4月 新東京国際空港公団入社
2016年 6月 当社執行役員
2018年 6月 当社上席執行役員
2019年 6月 当社取締役
2023年 6月 当社常務取締役(現任)




常務取締役
岩澤 弘

1987年 4月 新東京国際空港公団入社
2016年 6月 当社執行役員
2019年 6月 当社取締役
2023年 6月 当社常務取締役(現任)




取締役 管理部門長
関 恒明

1986年 4月 新東京国際空港公団入社
2017年 6月 当社執行役員
2019年 6月 当社取締役(現任)




取締役 経営企画部門長
宮本 秀晴

1986年 4月 新東京国際空港公団入社
2017年 6月 当社執行役員
2019年 6月 当社上席執行役員
2021年 6月 当社取締役(現任)




取締役 空港運用部門長
名和 振平

1984年 4月 警察庁入庁
2018年 1月 同庁中部管区警察局長
2019年 6月 当社上席執行役員
2021年 6月 当社取締役(現任)




取締役 整備部門長
川瀬 仁夫

1986年 4月 新東京国際空港公団入社
2017年 6月 当社執行役員
2019年 6月 当社上席執行役員
2023年 6月 当社取締役(現任)




取締役(社外)
甲斐 順子

1992年 4月 弁護士登録
(第二東京弁護士会)
2002年 12月 浜二・高橋・甲斐法律事務所
パートナー(現任)
2014年 6月 厚生労働省年金特別会計
公共調達委員会委員(現任)
2015年 10月 国土交通省中央建設工事
紛争審査会特別委員(現任)
2019年 6月 当社取締役(現任)
2021年 6月 JSR株式会社社外監査役(現任)
2022年 3月 THK株式会社社外取締役(現任)




監査役

常勤監査役(社外)
榎本 通也

1993年 4月 運輸省(現 国土交通省)入省
2016年 6月 国土交通省四国運輸局次長
2019年 10月 (独)国際観光振興機構
海外プロモーション部長
2020年 7月 国土交通省政策統括官付政策評価官
2021年 7月 同省観光庁観光政策特別研究交渉官
2023年 6月 当社常勤監査役(現任)




常勤監査役(社外)
石川 徹

1985年 4月 千葉県入庁
2020年 4月 同県総務部長
2022年 4月 当社常勤顧問
2022年 6月 当社常勤監査役(現任)




常勤監査役(社外)
村田 徹

1984年 4月 日本火災海上保険株式会社
(現 損害保険ジャパン株式会社)入社
2007年 6月 日本興亜損害保険株式会社
(現 損害保険ジャパン株式会社)
東京西支店長
2010年 4月 同社大阪自動車営業部長兼
神戸自動車営業部長
2012年 10月 同社岐阜支店長
2015年 4月 損害保険ジャパン日本興亜株式会社
(現 損害保険ジャパン株式会社)執行役員
千葉本部長
2016年 4月 同社常務執行役員埼玉本部長
(兼)千葉本部長
2017年 4月 同社顧問
2017年 6月 当社常勤監査役(現任)




監査役(社外)
石原 宏行

1982年 4月 日本電信電話公社
(現 日本電信電話株式会社)入社
2008年 7月 東日本電信電話株式会社総務人事部
担当部長(NTT-ME)
2013年 7月 関東通信輸送株式会社経営企画
本部企画部長
2015年 6月 朝日生命保険相互会社本社
営業本部顧問
2019年 6月 NTT都市開発ビルサービス株式会社
(現 NTTアーバンソリューションズ株式会社)
常勤監査役(現任)
2019年 6月 当社監査役(現任)




役員メッセージ

抜本的な業務改革で マネジメントの高度化を進め、 成田空港の新しい価値創造につなげます。

社長特命事項 **業務改革** 長谷川 芳幸

「攻めの成田」へ進化し、 国内から世界まで

成田国際空港は転換期を迎えています。NAAグループ中期経営計画「Restart NRT」にも示していますが、2023年度はコロナ禍からの回復を目指し、稼ぐ力を強化しながら、「新しい成田空港」へと変革を実現するための種まきに注力してきました。

今までの成田国際空港は需要ありきで、その需要に応えていくという意識があったと思います。しかし国内の人口減少や世界経済の変動により多大な影響を受けることも想定され、今後は需要以上に積極的に成田国際空港を利用していただくという意識が強く求められます。

東南アジアや中国など近隣諸国にもハブ空港と呼べる規模の空港がいくつもあります。国内あるいは海外への入り口である成田国際空港として皆様に選ばれる空港、他の空港と競争できる「攻めの成田」としての価値を創出していくために、下支えとなる業務改革は最重要項目の一つであると捉えています。

「新しい成田空港」、 その実現に向けて業務改革

成田国際空港の機能強化のためにB滑走路延伸やC滑走路の新設に着手しており、完成すれば空港の容量は約1.7倍となります。航空需要の拡大に対応できる成田国際空港へと進化していくためにも、業務

改革は不可欠です。

その一例として、コスト効率を高めるために、発注単位の多様化や発注ルールを見直して、グループ各社や外部事業者との連携強化を進めていきます。また業務全般に係るシステムを刷新する「AIR Narita」を推進することで、固定費比率が高いとされる航空運営の体制を見直します。これはデジタル技術を活用した業務の省人化につながるでしょう。アウトソースや外部資源を活用しながら無駄なく柔軟なコスト構造の実現にも取り組んでいきます。そうしたマネジメントの高度化が成田国際空港のサービス向上や価値創造につながると思っています。

人と人が集まる “夢のある空間”として

空港は利用されるお客様だけでなく従業員にとっても夢のあふれる空間であってほしいと切に願います。また持続可能な空港運営は、地域経済とも深く関わるものです。

成田国際空港は地域との共生・共栄に力を入れてきましたが、地域経済が発展すれば従業員が増えるだけでなく、空港を目的に空港周辺に来てくださる方も増えるでしょう。地域との共生・共栄もまた成田国際空港らしい価値といえます。空港を軸とした大きな経済圏をつくることで、地域の共生・共栄をより強固なものにしていく。その最大化に全力でコミットしていきます。

役員メッセージ

日本の未来を拓く「新しい成田空港」を 次の世代につないでいくために、 しっかりとした構想を固めていきます。

社長特命事項 **「新しい成田空港」構想統括** 玉木 康彦

国の行く末を左右する危機感を持って 大プロジェクトを統括

『新しい成田空港』構想は、2023年3月に今後の取り組みの主要な方向性について中間とりまとめが公表され、現在、検討の深度化を進めています。

今後、ますます世界規模で人とモノのやり取りが増えていく中、島国である日本の空港のあり方は、日本の未来を大きく左右するものだと捉えています。その瀬戸際に立っているという危機感を持って、「新しい成田空港」へと刷新していくプロジェクトの統括にあたっています。役付取締役が社長特命事項を担当するというこの新しい体制については、近年、社内横断的に取り組むべき経営課題が山積している中で、とても意義のあることだと思います。会社の歴史が長くなると、業績が悪化しない限り、現状の体制をそのまま維持し続けることが美德となりがちですが、より生産性を高めていくには、勇気を持って変革にチャレンジしていく姿勢が重要だと思います。

『新しい成田空港』構想と、成田空港の “更なる機能強化”や“既存施設”をしっかりと連携

現在、多方面の関係者と実務的な調整を進めていますが、私が特に重要だと感じているのは、既に工事が進んでいる“更なる機能強化”や日々の空港の運用を担っている既存施設との連携です。

“更なる機能強化”は、『新しい成田空港』構想の一部ですが、その間にはまだ見えない壁がある印象なので、そこに穴を開けてつなげていくイメージで、連携体制を整えているところです。

地域とも手を携え、双方にとってより良い環境へと進化させていくために、Win-Winの関係性を大切に進めていきます。また、今後も外部の有識者による検討委員会から、専門的な見地に基づいてアドバイスをいただきながら、さらに調整していくという流れを想定しています。

この構想を次世代につなげることが、 自分に託された使命

『新しい成田空港』構想における具体的な業務については、各部門の担当者がしっかり押さえてくれているので、私の任務はそれぞれが担っている業務と業務のすき間をフォローし、全体を俯瞰して舵取りを行うことです。

ゼロからの空港建設ではなく、今ある施設を運用しながら大規模工事を進めていくのは難易度が高く、また、長期的な取り組みになります。そのため、最初の体制づくりや進め方の見きわめを慎重に行うことが重要です。この先、できる限り後輩たちに負担がかからないように、成田国際空港を次の世代へとつないでいくことが自分の使命だと考えています。

役員メッセージ

現場がワンチームとなってお客様満足度の高いサービスを提供。そのためにES向上を加速していきます。

社長特命事項 マーケティング、CS・ES統括 田邊 誠

お客様それぞれに合ったサービスを提供してCS向上を図ります

成田国際空港が民営化されて20年。この間、航空事情は大きく変化しました。今後の成田国際空港の持続的成長、国際的競争力の向上を成し遂げるには、これまで社内で集積してきたビッグデータの活用がカギを握ると考えています。出発地や渡航の目的など、多様なお客様の特性を見きわめ、それぞれに合ったサービスを提供してCS(お客様満足)につなげていくことが大切です。

弊社が20年以上にわたって行っている、特に素晴らしいサービスをした空港スタッフを表彰する「CS Award」では、延べ約700名が受賞しています。受賞者は空港スタッフとしての模範となり、この評価をサービス提供へのモチベーションにしています。これを空港全体のCS向上につなげていくためには、直接お客様に接する空港内関連企業のスタッフ全員がワンチームとなれるよう、我々がけん引していくことが重要だと考えています。

ESの先にCSあり。
安心して意欲的に働ける職場環境に

私は、ES(従業員満足)を優先してこそ、その先にCSがあると考えています。誰もが安心かつ意欲的に働ける環境を整えることが、ES向上につながります。そのため、子育て中のスタッフが働きやすいように

空港内保育ルームの規模を倍増して運営を継続するほか、スタッフ限定の情報アプリの運用、トイレや休憩室のリニューアルを段階的に進めています。また昨年は、空港内41企業・団体で「成田空港ES向上推進協議会」を設立。多数の事業者が一体となって、長く働き続けられる魅力ある職場づくりを推し進めています。

航空・空港業界はコロナ禍の影響もあり、労働力不足が深刻化しています。技術を活用して現場業務の自動化も進めていますが、瞬時の判断や的確な指示が求められる場面も多く、人のチカラが必要になります。“更なる機能強化”によって、より多くの人材を確保しなければなりません。そのため、小中学生やご父兄、就職担当の先生などを空港見学に招き、空港で活躍するさまざまな職業への理解を深めていただくことで、将来の就職先として成田国際空港を選んでもらえるような活動も地道に行っています。

「新しい成田空港」に向けて
現場スタッフの活躍に期待

現在、「新しい成田空港」に向けて、ターミナル規模のスタディや、運用しながら整備を進めていくフェージングを検討しています。今後、地域と空港が一体となった街づくりに貢献していくため、私自身が全力で取り組むことはもちろんですが、現場で重要な役割を担う一人ひとりの取り組みと連携に期待しています。関係各所の皆様には、引き続き協力をいただけますよう、改めてお願いいたします。

役員メッセージ

着実な歩みの積み重ねにより「サステナブルNRT2050」を推進。大きな目標に一丸となって取り組みます。

社長特命事項 サステナブルNRT2050統括 岩澤 弘

サステナブルNRT推進協議会で
空港関連事業者と連携

成田国際空港では「サステナブルNRT推進協議会」を立ち上げ、「サステナブルNRT2050」の推進に取り組んでいます。

成田国際空港として「周辺環境への取り組み」「資源循環への取り組み」「気候変動への取り組み」「環境マネジメント」を柱とした各種環境施策を実施することで脱炭素化を目指しながら、空港関連事業者とで組織された協議会でも、CO₂排出実質ゼロを達成することにより持続可能な社会の実現を目標に協議を重ねています。

また空港における脱炭素化推進計画の作成や、計画推進に向けた協議を行うことを目的とした「空港脱炭素推進協議会」としての議論も2023年から始めています。

地道な積み重ねで
2050年度の達成目標が見えてくる

成田国際空港では、第8貨物ビルが2024年8月に新設されることを皮切りに、建物のカーボンニュートラル化を進め、空港内すべての建物のZEB化を目指しています。

また業務用車両の一部をEVやPHEVに変更することで、低公害車両を増やしながら車両全体の台数削減を行うことで効率化を進め、航空灯火の約80%をLED化するなど先進技術を適材適所で活用。太陽

光などの再生可能エネルギーを順次導入することで、空港内で利用する電力を再生可能エネルギー化させるなどしながら、2030年度の中期目標を達成していきます。

足元から少しずつ、それでも着実な歩みで脱炭素化を進めていくことで2050年度の長期目標達成に向けた道筋がより具体化していくことでしょう。

CO₂削減という大きな目標は
実現不可能ではない

NAAグループが排出するCO₂を2015年度比で30%削減、成田国際空港から排出されるCO₂を2015年度比で発着回数1回あたり30%削減を2030年に。そして2050年にはCO₂排出量ゼロと、当社が掲げている目標は非常に大きなものです。この大きな目標を成し遂げるには時間が足りないと思われるかもしれませんが、限られた時間の中であっても、できることがあると私は考えています。

これまでも成田国際空港はさまざまな進化を遂げてきました。そうした進化の歩みを見れば、現在の空港からは想像できないようなサステナブル・エアポートへと生まれ変わる可能性は大きいと思っています。

これからの成田国際空港に期待も込めて、空港関連事業者とも一体となり協議を重ねていきながら、今後も「サステナブルNRT2050」を推進していきます。

常勤監査役メッセージ

空港経営に潜むリスクを未然に防止し
企業統治を確立する監査活動を実施していきます

常勤監査役(監査役会議長) 榎本 通也



ポストコロナのヒト・モノの往来を担う ゲートウェイ成田

新型コロナウイルス感染拡大により未曾有の危機に直面した世界の観光やビジネスの人的往来が再開し、ここ成田国際空港も徐々に賑わいを取り戻しつつあります。

世界有数の国際貨物量を取り扱い、ヒト・モノの往来を担うゲートウェイである成田国際空港は、国際・国内航空便のネットワークに加え、一層便利になった空港アクセス、そして豊かな自然が育む文化や食を誇る地元・千葉県の魅力と連携し、政府の観光立国推進基本計画が目指すポストコロナの観光の質的向上や地方誘客にも、大きな役割が期待されています。

空港経営の重大リスクを未然に防止するための 社内・社外監査活動

一方で、感染症等の外部要因以外にも、NAAグループ自体の業務・組織に潜む空港経営の内在的リスクについて不断の検証が必要です。

これらリスクを未然に防止し健全な空港経営を確保する企業統治体制として、取締役会・代表取締役によるリスクマネジメント、内部統制システムの運用状況評価、内部監査等とともに、4名の社外監査役で構成する監査役会が、客観的視点による監査を実施しています。

NAAグループの経営課題である、需要回復への即応、更なる機能強化、柔軟で強靱な企業グループへの変革に向けた取組状況に監査の重点を置くとともに、安全管理やコンプライアンス、内部統制システムの適切な運用についても注視し、社外監査役それぞれの異なる業務経験や知見を活かしながら、空港運営の最前線を担う現場の業務・組織、会計の状況とリスクの丁寧な把握に努めています。

このため、グループ会社社長と当社各部室への質疑形式のヒアリングを実施し、内部監査部や会計監査人との三様監査間の連携も図りつつ、監査所見を基に、代表取締役等との定期的な会合を行っています。

また、監査品質のさらなる向上のため、日本監査役協会の部会を通じた他企業監査役との交流、他企業の事例分析など、研鑽に努めているところです。

企業統治体制の一翼として、 「経営理念・経営ビジョン」の実現へ

監査役会は、企業統治体制の一翼を担い、空港経営の重大リスクを未然に防止するための監査活動を通じて、当社「経営理念・経営ビジョン」に掲げる「安全の追求」「信頼される空港」「効率的で透明性のある企業活動」「健全経営」等の実現に寄与して参ります。

労働組合執行委員長メッセージ

これからも空港の主体として
空港の未来を切り開きます

成田国際空港株式会社労働組合委員長
森下 聡



成田国際空港株式会社労働組合(以下、空港労)は、1971年11月に新東京国際空港公団労働組合(以下、空公労)として結成し、2004年の公団民営化に伴い、現在の空港労となりました。

空港労のスローガンは、「空港の主体は我々である」であり、当時の公団職員が官主導の空港建設・運営に対して、あくまで自分たちが空港建設、運営の中心となるための、また、「地域に根付いた空港」になるための運動を指向したものです。その後の公団民営化を踏まえ、空公労は空港労へと変化し、NAAを取り巻く時代背景等も変遷しましたが、「我々組合員こそが主体的に空港を運営する立場にある」という本旨は、空港運営に携わる私たち組合員において変わることはありません。

成田国際空港を取り巻く環境について、過去を振り返れば、米国同時多発テロや東日本大震災などによる影響を受けたものの、成田国際空

港はその都度、暫定平行滑走路の供用、LCCの受け入れ等の時代のニーズに応える施策により、影響を克服するだけでなく、さらなる進化を遂げてきました。そして今、新型コロナの影響を克服し、「更なる機能強化」の推進、『新しい成田空港』構想等、私たち組合員が主体となって成田国際空港を発展させていく気概が必要となる時代となっています。私たちが空港の主体であるという自覚を持ち、自分たちの利益だけでなく、地域や航空会社、空港事業者等のすべてのステークホルダーの皆様の利益を循環させ、現下の状況に留まることなく、さらなる発展を目指して日々研鑽しています。

私たち空港労としては、今後も「空港の主体は我々である」という考えのもと、適切な労使関係を築き、成田国際空港で働く上でのより良い環境整備を追求していきます。



2023年 空港労執行部



財務ハイライト

無駄なく柔軟なコスト構造への改革を

2023年3月期の連結決算は、我が国においても、まだ段階的に入国者数の上限緩和を実施していたことから、2期連続の増収となったものの、3期連続で当期純損失を計上することとなりました。現在の情勢は、水際対策が大幅に緩和され、それに伴い航空取扱量も回復し、コロナ禍前の状況に戻

りつつある一方、世界経済の先行きが不透明であり、エネルギー価格や物価の上昇など不確実な要素があります。こうした経営環境の中、財務部門としては中期経営計画「Restart NRT」に掲げた基盤強化テーマである無駄なく柔軟なコスト構造への改革について、引き続き取り組んでいます。

2024年3月期中間連結決算の振り返り

2024年3月期中間連結会計期間においては、国際線は、水際対策が昨年10月に大幅に緩和され、今年4月に撤廃されたことなど、規制緩和が大きく進んだことなどにより、発着回数及び旅客数が前年同期を大幅に上回りました。その結果、営業収益は前年同期比466億円増の997億円となりました。一方、需要回復に対応した施設運営や老朽化対策、売上に連動する費用などの増加がありましたが、継続して最大限のコストマネジメントに努めた結果、4期ぶりの黒字計上となり、営業利益43億円、経常利益34億円、親会社株主に帰属する中間純利益は36億円となりました。



財務体質の強化を目指して

成田国際空港のような大規模空港は減価償却費をはじめ、機動的なコストコントロールの難しい固定費が大半を占めています。そのような中、従来からコスト効率性を追求してきましたが、新型コロナに伴う大幅な減収を受け、空港の安全と安定運用を大前提とした運営経費の大幅な見直しや人件費削減等のコスト削減を実施してきました。

他方、航空需要の回復に伴い、運用コストも大幅に増加することが想定されます。そのため、足元では、特に一括発注等によるスケールメリットの追求や発注単位の使い分けによる競争参加の促進などの発注単位の多様化、発注ルールの見直しによるコスト効率の最大化などの発注仕様の最適化、デジタル技術を活用した業務の省人化・省力化などを通じた調達費の最適化を図ることにより無駄なく柔軟なコスト構造への改革に取り組んでいます。

また、将来的には、施設そのものを航空需要に対応して柔軟に運用できる体制を構築し、可変的なターミナル運用や各種設備のコモンユース化を図っていきます。



NAAについて	価値創造の戦略	重点課題	環境	社会	ガバナンス	財務情報・データ
財務ハイライト	連結財務諸表	主要財務データ	主要非財務データ	環境データ	会社概要	

2023年度中間連結決算

(単位:億円)

(中間期:4月1日～9月30日)	2022年度	2023年度	増 減	
	実 績	実 績	金 額	%
営業収益	531	997	466	187.7
営業費用	702	954	252	136.0
営業利益	△170	43	213	—
経常利益	△178	34	212	—
親会社株主に帰属する中間純利益	△185	36	222	—

※決算数字は、単位未満を切り捨てて表示しています。

2023年度中間期航空取扱量実績

(中間期:4月1日～9月30日)	2022年度	2023年度	増 減	
	実 績	実 績	数 量	%
航空機発着回数(万回)	8.3	10.5	2.2	126.5
国際線	5.7	8.0	2.3	140.1
国内線	2.6	2.6	△0.1	97.3
航空旅客数(万人)	783	1,657	875	211.7
国際線	439	1,266	827	288.2
国内線	343	391	48	113.9
国際航空貨物量(万トン)	118	92	△26	78.0

※航空取扱量は、単位未満を四捨五入して表示しています。

Staff Voice

2020年度中間連結決算より、赤字決算が続いておりましたが、ようやく黒字決算を発表することができました。財務部として、引き続き財務体質の強化を目指していくとともに、社外に向けては適切な決算情報をお届けするよう努めてまいります。

財務部 財務計画室
三宅 淳也





連結財務諸表

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	175,314	212,243
受取手形、売掛金及び契約資産	20,309	29,750
リース投資資産	1,856	1,596
有価証券	140,000	160,000
棚卸資産	5,587	7,320
その他	6,723	6,488
貸倒引当金	△110	△486
流動資産合計	349,680	416,914
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物	1,090,809	1,094,921
減価償却累計額	△728,114	△746,702
建物及び構築物(純額)	362,694	348,219
機械装置及び運搬具	196,844	201,006
減価償却累計額	△163,341	△165,660
機械装置及び運搬具(純額)	33,503	35,345
工具、器具及び備品	74,474	75,212
減価償却累計額	△57,834	△59,907
工具、器具及び備品(純額)	16,640	15,305
土地	323,221	365,079
建設仮勘定	18,952	64,029
その他	1,057	1,390
減価償却累計額	△506	△588
その他(純額)	550	802
有形固定資産合計	755,562	828,780
無形固定資産		
ソフトウェア	4,686	4,188
その他	7,451	7,026
無形固定資産合計	12,138	11,215
投資その他の資産		
投資有価証券	102,687	2,753
長期貸付金	1,620	1,620
退職給付に係る資産	859	847
繰延税金資産	1,860	2,811
その他	1,786	1,721
貸倒引当金	△997	△891
投資その他の資産合計	107,816	8,863
固定資産合計	875,518	848,859
資産合計	1,225,198	1,265,773

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当連結会計年度 (2023年3月31日)
負債の部		
流動負債		
買掛金	5,649	10,049
短期借入金	60,000	60,000
1年内償還予定の社債	45,000	40,000
1年内返済予定の長期借入金	700	700
未払法人税等	727	896
賞与引当金	1,991	2,149
環境対策引当金	—	819
その他	35,704	36,198
流動負債合計	149,773	150,813
固定負債		
社債	350,000	410,600
長期借入金	411,900	426,300
退職給付に係る負債	16,917	17,788
役員退職慰労引当金	326	395
環境対策引当金	1,051	14,028
その他	9,714	10,396
固定負債合計	789,909	879,508
負債合計	939,683	1,030,322
純資産の部		
株主資本		
資本金	119,736	119,736
資本剰余金	61,917	61,917
利益剰余金	96,126	45,907
株主資本合計	277,780	227,561
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	30	55
退職給付に係る調整累計額	△460	△403
その他の包括利益累計額合計	△430	△348
非支配株主持分	8,164	8,237
純資産合計	285,515	235,450
負債純資産合計	1,225,198	1,265,773



連結財務諸表

連結損益及び包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月 1 日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月 1 日 至 2023年3月31日)
営業収益	82,915	131,325
営業原価	105,788	131,986
営業総損失(△)	△22,872	△660
販売費及び一般管理費	26,654	31,127
営業損失(△)	△49,526	△31,788
営業外収益		
受取利息及び配当金	17	16
持分法による投資利益	—	11
助成金収入	2,821	1,551
その他	754	404
営業外収益合計	3,593	1,984
営業外費用		
支払利息	2,434	2,400
社債利息	1,836	1,730
持分法による投資損失	8	—
環境対策引当金繰入額	—	13,796
その他	200	566
営業外費用合計	4,479	18,493
経常損失(△)	△50,413	△48,297
特別利益		
固定資産売却益	6	13
鉄道事業補助金	170	170
工事負担金等受入額	459	139
国庫補助金	1,107	279
その他	—	0
特別利益合計	1,743	602
特別損失		
固定資産売却損	—	226
固定資産除却損	2,051	2,158
固定資産圧縮損	1,559	414
その他	47	1
特別損失合計	3,658	2,800
税金等調整前当期純損失(△)	△52,328	△50,495
法人税、住民税及び事業税	285	545
法人税等還付税額	△1	—
法人税等調整額	△195	△895
法人税等合計	89	△349
当期純損失(△)	△52,418	△50,145
親会社株主に帰属する当期純損失(△)	△52,476	△50,218
非支配株主に帰属する当期純利益	58	73
(内訳)		
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	15	25
退職給付に係る調整額	△1,869	56
その他の包括利益合計	△1,853	81
包括利益	△54,271	△50,064
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△54,329	△50,137
非支配株主に係る包括利益	58	73

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2021年4月 1 日 至 2022年3月31日)	当連結会計年度 (自 2022年4月 1 日 至 2023年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純損失(△)	△52,328	△50,495
減価償却費	37,842	37,937
賞与引当金の増減額(△は減少)	△43	158
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△821	942
環境対策引当金の増減額(△は減少)	△31	13,796
受取利息及び受取配当金	△17	△16
支払利息及び社債利息	4,271	4,130
持分法による投資損益(△は益)	8	△11
固定資産除却損及び圧縮損	2,120	1,440
固定資産売却損益(△は益)	△6	213
売上債権の増減額(△は増加)	△1,129	△9,150
棚卸資産の増減額(△は増加)	2,704	△1,762
仕入債務の増減額(△は減少)	4,163	3,701
預り敷金及び保証金の増減額(△は減少)	△418	23
未払金の増減額(△は減少)	△623	770
未払消費税等の増減額(△は減少)	1,659	698
前受金の増減額(△は減少)	△1,188	64
未収入金の増減額(△は増加)	△1,507	636
その他	2,915	△325
小計	△2,430	2,751
利息及び配当金の受取額	20	6
利息の支払額	△4,306	△4,083
法人税等の支払額	△1,909	△380
営業活動によるキャッシュ・フロー	△8,626	△1,705
投資活動によるキャッシュ・フロー		
固定資産の取得による支出	△44,409	△111,052
固定資産の売却による収入	159	404
譲渡性預金の預入による支出	△240,000	△60,000
譲渡性預金の払戻による収入	260,000	140,000
定期預金の預入による支出	—	△35,000
その他	△534	△251
投資活動によるキャッシュ・フロー	△24,784	△65,899
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	20,000	—
長期借入れによる収入	5,000	15,400
長期借入金の返済による支出	△700	△1,000
社債の発行による収入	65,835	100,351
社債の償還による支出	△40,000	△45,000
その他	△152	△242
財務活動によるキャッシュ・フロー	49,983	69,508
現金及び現金同等物に係る換算差額	△9	25
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	16,562	1,929
現金及び現金同等物の期首残高	158,561	175,124
現金及び現金同等物の期末残高	175,124	177,053



主要財務データ

(単位:百万円)					
決算期	2014/3	2015/3	2016/3	2017/3	
事業年度：					
営業収益	199,496	203,153	218,480	217,437	
経常利益 (又は経常損失 (△))	33,332	33,344	38,558	37,298	
親会社株主に帰属する当期純利益 (又は親会社株主に帰属する当期純損失 (△))	19,936	19,660	24,254	25,354	
包括利益	20,161	20,241	23,235	26,529	
営業活動によるキャッシュ・フロー	69,961	62,511	66,237	67,813	
投資活動によるキャッシュ・フロー	△26,777	△26,422	△44,613	△25,879	
財務活動によるキャッシュ・フロー	△44,768	△30,678	△24,710	△41,262	
現金及び現金同等物の期末残高	28,803	34,243	31,180	31,867	
事業年度末：					
純資産	267,470	278,471	295,490	312,972	
総資産	859,400	865,747	854,231	828,986	
1株当たりデータ (円)：					
1株当たり純資産	129,175.96	134,581.16	143,209.45	152,554.71	
1株当たり当期純利益 (又は1株当たり当期純損失 (△))	9,968.42	9,830.06	12,127.18	12,677.01	
財務比率 (%)：					
自己資本比率	30.1	31.1	33.5	36.8	
自己資本利益率	8.0	7.5	8.7	8.6	
その他情報：					
従業員数 (連結・人)	2,161	2,201	2,192	2,281	

*営業収益には、消費税等は含まれておりません。

2018/3	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3	2023/3
231,288	249,706	237,145	71,808	82,915	131,325
43,247	53,622	39,146	△57,338	△50,413	△48,297
35,918	35,756	24,423	△71,453	△52,476	△50,218
35,820	33,983	25,741	△69,614	△54,271	△50,064
66,203	78,394	61,571	△29,612	△8,626	△1,705
△21,198	△40,206	△26,990	△336,236	△24,784	△65,899
△41,427	△37,846	△31,929	485,879	49,983	69,508
35,469	35,806	38,456	158,561	175,124	177,053
341,184	364,391	379,405	339,790	285,515	235,450
810,503	818,854	834,378	1,212,616	1,225,198	1,265,773
166,636.58	178,192.89	185,666.81	138,505.73	115,816.86	94,880.37
17,959.06	17,878.28	12,211.69	△31,120.01	△21,913.25	△20,970.56
41.1	43.5	44.5	27.4	22.6	18.0
11.3	10.4	6.7	—	—	—
2,357	2,451	2,806	3,007	3,008	3,015



主要非財務データ

決算期	単位	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3	2023/3
空港運用データ						
航空機発着回数	千回	256	258	106	138	178
航空旅客数	千人	43,175	41,479	3,249	6,473	20,517
国際航空貨物量	千t	2,129	2,045	2,087	2,609	2,197
環境関連データ※1,2						
排出原単位(発着回数1回あたり)	tCO ₂	4.78	4.76	5.60	4.99	4.60
エネルギー使用量(電気+都市ガス)	TJ	4,789	4,718	3,948	4,049	4,195
電気	TJ	3,193	3,121	2,403	2,439	3,033
都市ガス	TJ	1,596	1,597	1,545	1,610	1,162
水使用量(上水+中水)	億ℓ	22.9	21.8	12.7	11.6	14.4
上水	億ℓ	16.7	15.6	9.3	9.2	11.5
中水	億ℓ	6.2	6.2	3.4	2.4	2.9
一般廃棄物焼却量	千t	21.4	21.3	5.5	6.1	10.3
廃棄物のリサイクル率	%	17.0	18.4	32.0	30.0	24.0

※1 対象は成田空港全体
※2 一部取り組みについて、2021年度も含め実績算定方法の見直しを実施したことから、過年度に発行した統合報告書とは数値が異なる場合があります。

人材関連データ※3 ※4

従業員数	人	726	761	821	835	841
平均年齢	歳	39.0	38.6	38.8	39.2	39.4
正社員女性比率	%	18.3	19.8	20.6	21.1	24.2
管理職女性比率	%	7.4	7.5	9.8	10.0	11.3
取締役会の女性比率	%	7.7	7.1	7.1	7.1	7.1
新規採用社員女性比率	%	30.6	29.0	30.0	41.7	51.4
育休制度利用者数	人	10	4	16	16	26
うち、男性	人	3	1	1	6	16

※3 対象はNAA単体
※4 2023年10月末時点

成田空港やNAAグループに関する各種情報・データは「成田空港～その役割と現状～2019」P.178-239(下記URL)をご参照ください。



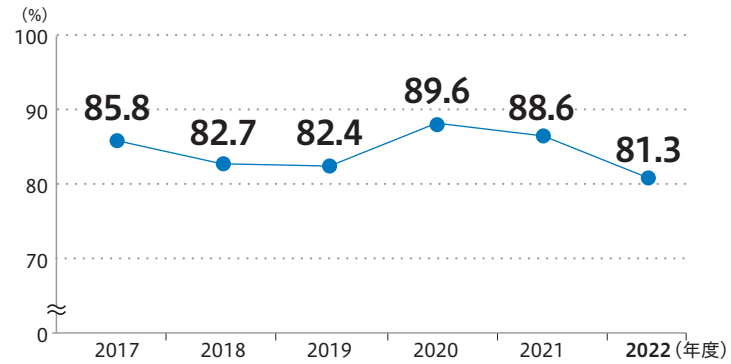
https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/data_1.pdf



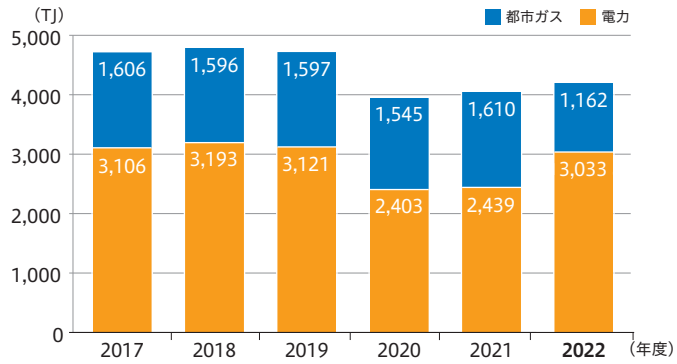
https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/data_2.pdf

環境データ

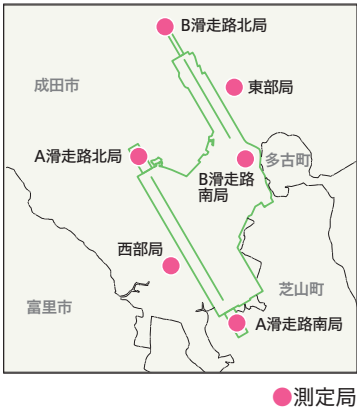
GPU(電力)使用率の推移(移動式GPUを含む)



成田空港におけるエネルギー使用量(TJ)(電力+ガス)



大気質常時測定局位置図



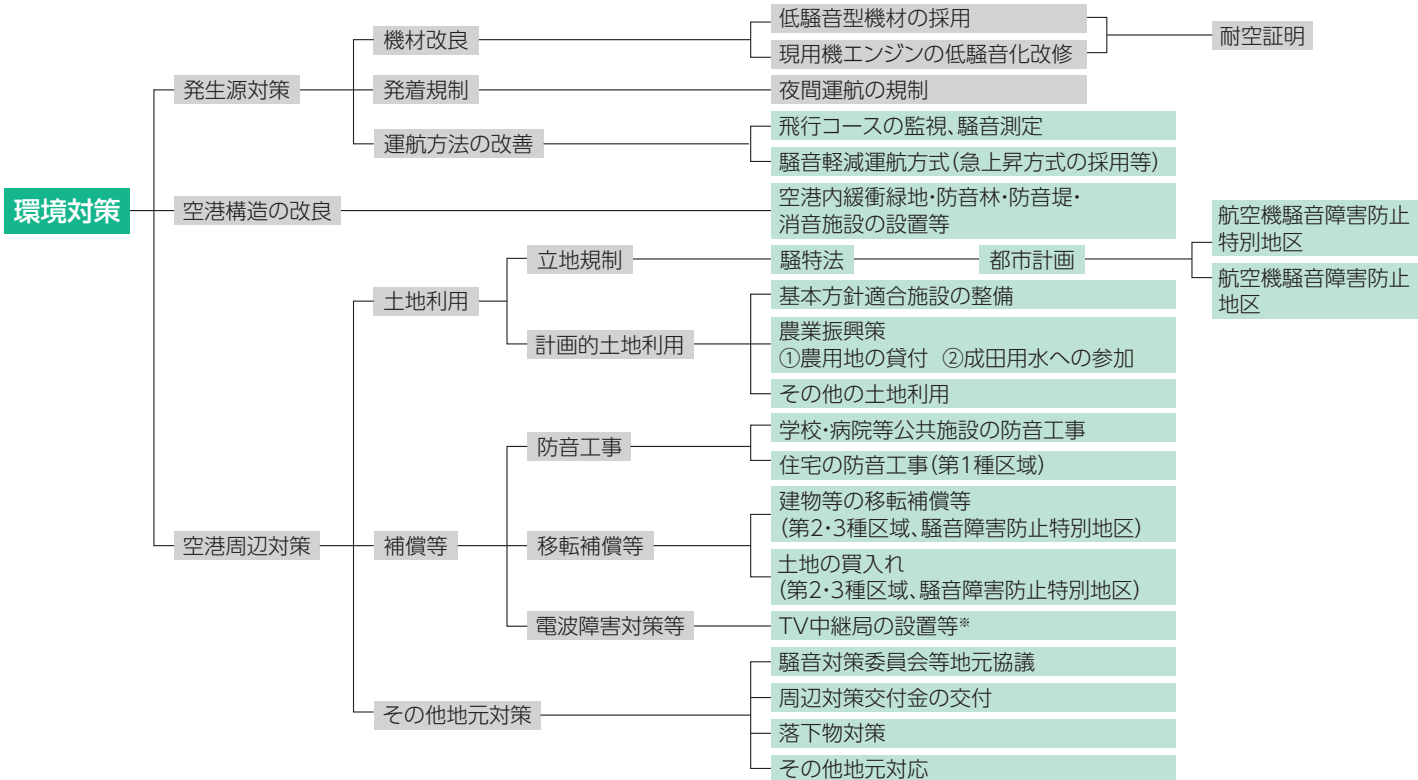
水質定期測定地点位置図



緑化施設



成田国際空港周辺環境対策体系図



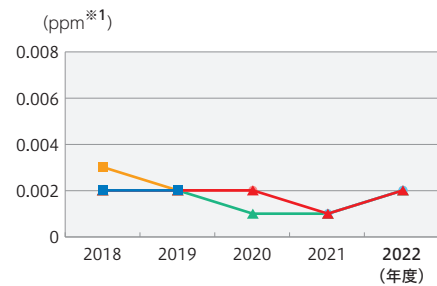
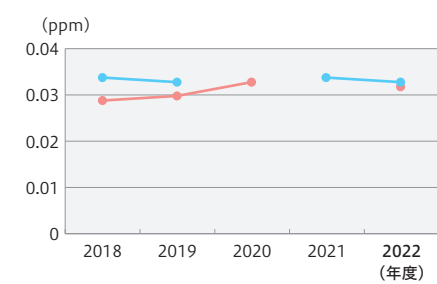
※ 2011年7月の地上デジタル放送への移行に伴い対策は終了しています。

は当社の実施している対策



環境データ

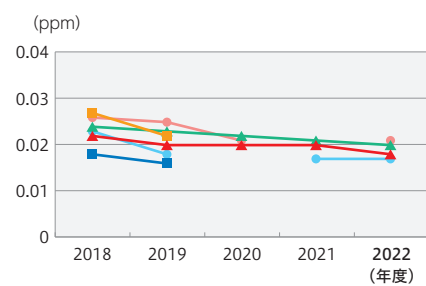
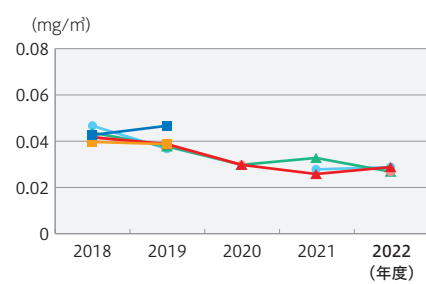
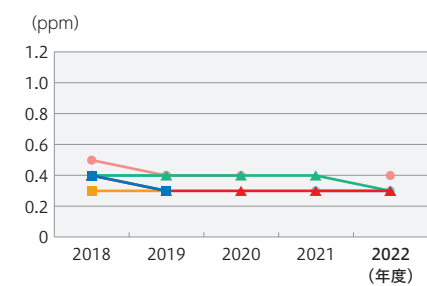
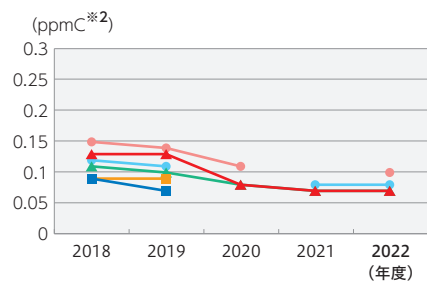
大気質測定結果グラフ

● 二酸化硫黄濃度の経年変化
(1日平均値の年間2%除外値)● 光化学オキシダント濃度の経年変化
(昼間の5時～20時における1時間値の年平均値)※1 ppm : parts per million の略。100万分の1を表す単位で、1ppmとは大気1m³の中にその物質が1cm³含まれていること

※2 ppmC : 単位としての意味はppmと同じで、炭化水素類の濃度をその炭素数に応じて炭素原子一つのメタンに換算した時の濃度単位

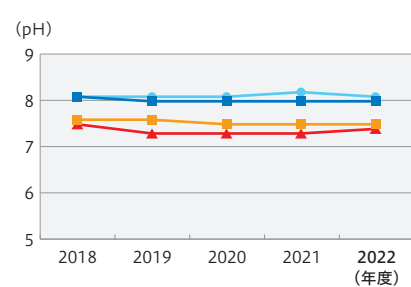
例えば、ベンゼン1ppmをメタン換算すると、ベンゼンは炭素原子数6であるから6ppmCとなる

※3 2020年度、2021年度、2022年度において、計画運用による年間測定時間が6,000時間未満の測定局は対象外としています。

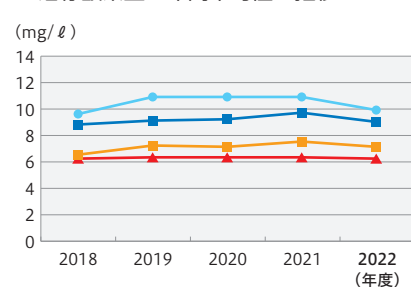
● 二酸化窒素濃度の経年変化
(1日平均値の年間98%値)● 浮遊粒子状物質濃度の経年変化
(1日平均値の年間2%除外値)● 一酸化炭素濃度の経年変化
(1日平均値の年間2%除外値)● 非メタン炭化水素濃度の経年変化
(6時～9時における3時間平均値)

水質定期測定結果グラフ

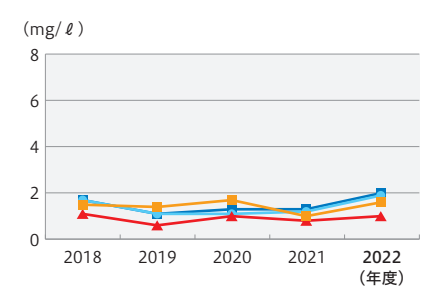
● 水素イオン濃度の年間平均値の推移



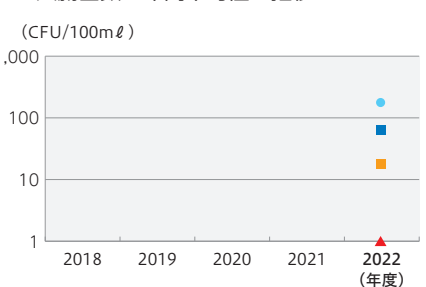
● 溶存酸素量の年間平均値の推移



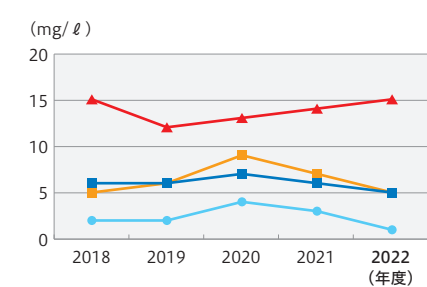
● 生物化学的酸素要求量の年間75%値の推移



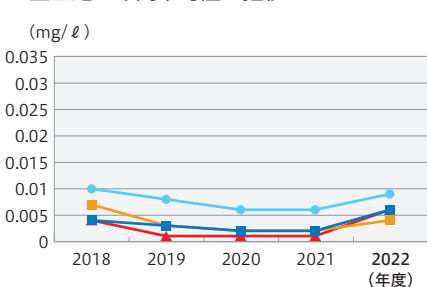
● 大腸菌数の年間平均値の推移



● 浮遊物質量の年間平均値の推移



● 全亜鉛の年間平均値の推移



※2022年4月の環境基準改正に伴い、測定項目は大腸菌群数から大腸菌数に変更。大腸菌数は2022年度より測定開始。

※「成田空港環境こみゅにてい」で公開している、成田国際空港の管理下にある測定場所の数値のみ掲載しています。

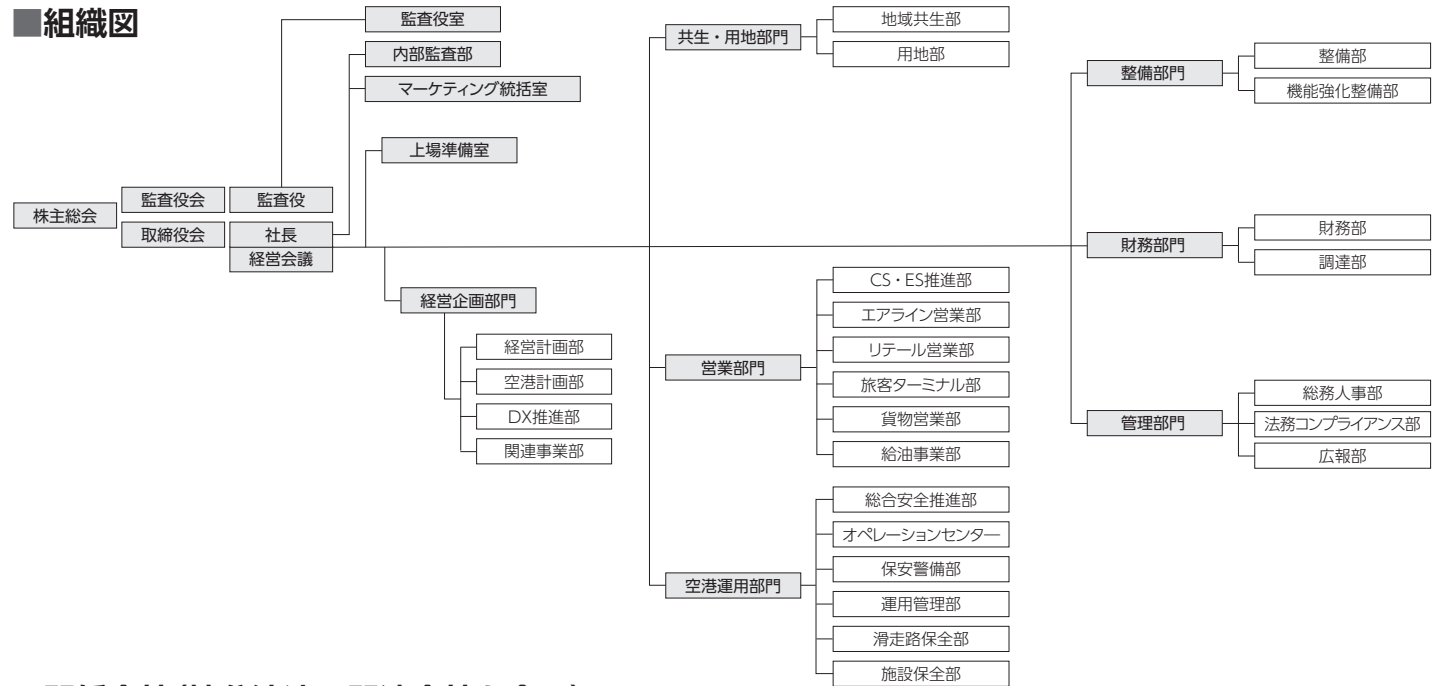
URL: <http://airport-community.naa.jp/>

会社概要

会社情報 (2023年3月31日現在)

社名	成田国際空港株式会社 (略称：NAA) (英文：NARITA INTERNATIONAL AIRPORT CORPORATION)
代表者	代表取締役社長 田村 明比古 (たむら あきひこ)
本社所在地	〒282-8601 千葉県成田市古込字古込1-1 (成田市成田国際空港内NAAビル)
設立年月日	1966年7月30日 新東京国際空港公団設立 2004年4月1日 成田国際空港株式会社設立
社員数	842名 (単体)
資本金	1,197億3,680万円
発行済株式総数	2,394,736株
目的	成田国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等により、航空輸送の利用者の利便の向上を図り、もって航空の総合的な発展に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化に寄与することを目的とする。

組織図



関係会社 (持分法適用関連会社を含む)

会社名	事業内容
エアポートメンテナンスサービス株式会社	空港土木施設、建築施設の保守管理、テナント内装工事
株式会社成田エアポートテクノ	旅客ターミナルビルの付帯設備・特殊設備の保守管理
株式会社NAAファシリティーズ	航空灯火、空港諸施設付帯設備の保守管理
空港情報通信株式会社	空港内ネットワーク、フライト情報提供サービス、無線施設の保守管理、ソフトウェア開発、電話事業
成田空港給油施設株式会社	航空機給油施設の保守管理
NAAセーフティサポート株式会社	成田空港の警備・消火救難、場面管理、空港利用者への案内、警備システムの保守管理
株式会社成田空港ビジネス	旅客ターミナルビル内の手荷物カートサービス、人材派遣及び植栽事業
株式会社NAAリテイリング	旅客ターミナルビルにおける「Fa-So-La」ブランドでの各種免税品、食品、民芸品等ギフト商品、電化製品、旅行用品、医薬品等の販売及び飲食店の経営
株式会社Japan Duty Free Fa-So-La 三越伊勢丹*	市中の空港型免税店における免税品の販売業
株式会社グリーンポート・エージェンシー	海外旅行保険、宅配便サービス、外貨両替、バス乗車券販売等の各種サービス提供、空港内の広告販売、イベントの企画・運営、整備地区の事務所ビルの貸付及び空港周辺の騒音用地等の管理・貸付、自動販売機による清涼飲料水等の販売
芝山鉄道株式会社	芝山鉄道線 (東成田～芝山千代田間) の運行
成田高速鉄道アクセス株式会社	成田高速鉄道アクセス線の鉄道施設の保有及び貸付
日本空港給油株式会社*	成田空港を離着陸する航空機に対する給油サービス
株式会社 Green Energy Frontier*	成田国際空港内におけるエネルギー供給事業 (電気・熱)

※ 持分法適用関連会社