

Green Port Report

Contents

成田空港のESG最前線

- ・「Scope3環境価値」によるSAF利用促進プロジェクトを開始
- ・使用済PBBタイヤの利活用に関する実証実験
- ・第1回eスポーツ大会を開催

NRT APPROACH

- ・アジアの空港で初めて
Airports for Innovation (A4I) に加入

数字で見る成田空港

- ・国際線航空旅客の外国人比率が76%に
- ・国際航空貨物総取扱量が4カ月連続の増加

先生に伺いました

- ・(株)日本総合研究所 藻谷 浩介 主席研究員

協働の現場を訪ねる

- ・株式会社NAAリテイリング×
NAA リテール営業部

特集

『新しい成田空港』構想 とりまとめ2.0を 国に報告

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

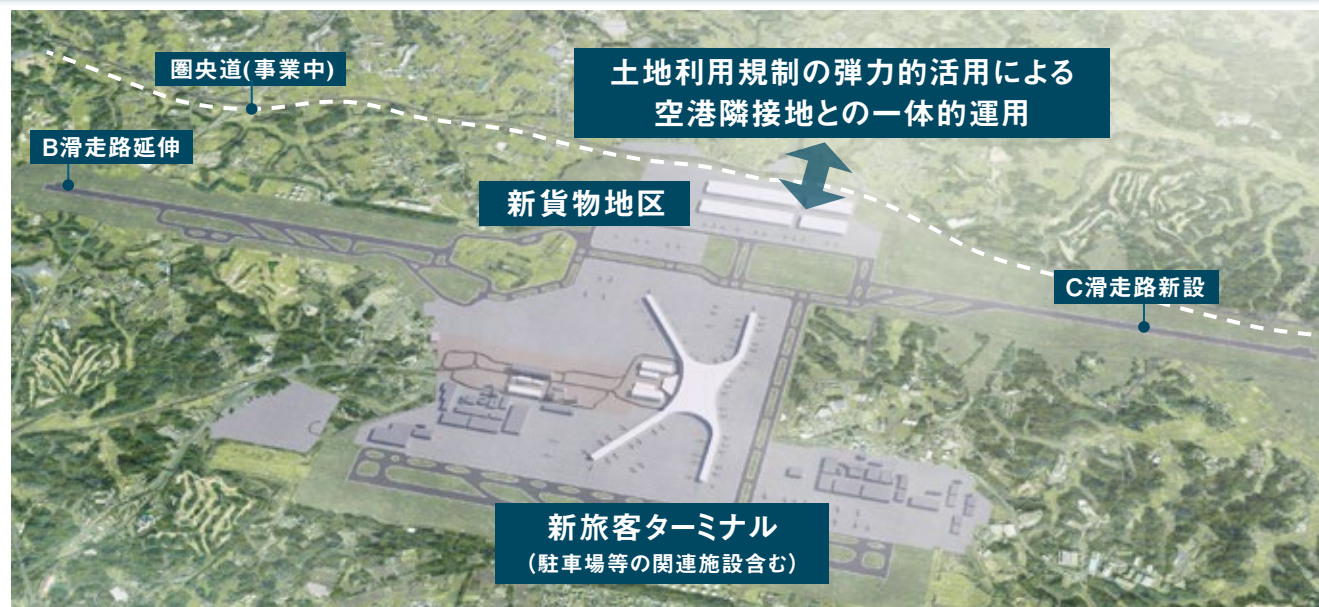


『新しい成田空港』構想

とりまとめ2.0を国に報告

NAAは成田空港の将来像を検討するため、2022年10月に、学識経験者、国、県、地元市町で構成する、『新しい成田空港』構想検討会を設置した。2023年3月には中間とりまとめを発表し、旅客ターミナル、貨物施設、空港アクセス、地域共生・まちづくりの4項目について目指すべき方向性が示された。今回のとりまとめ2.0はさらに具体的な検討を重ねて、今年の7月に国土交通省航空局長に報告したもの。その概要と、整備ステップ・スケジュールイメージについて紹介する。

✈ 新旅客ターミナルと新貨物地区の配置イメージ



※今後の検討により変更が生じる場合があります。

とりまとめ2.0概要

成田空港の新滑走路整備や、首都圏空港の容量拡大、航空物流機能の強化は、国の政策として求められている。そのため国家プロジェクトとして、C滑走路の新設をはじめとする“更なる機能強化”が進められてきた。しかし、世界各国が新空港の整備や機能強化に精力的に取り組んでいる中、成田空港が世界レベルの空港であり続けるためには、航空機能の強化にとどまらず、空港全体の能力向上も急務となっている。

さらに、災害やパンデミックへの対応、脱炭素社会の実現、地域の産業振興と雇用機会の創出など、取り組むべき課題は多岐にわたる。『新しい成田空港』構想はこうした課題意識のもと、右記の4項目を軸として、成田空港の将来像について方向性をとりまとめた。

『新しい成田空港』構想の方向性



皆様と共に成田空港の、日本の未来をつくりたい

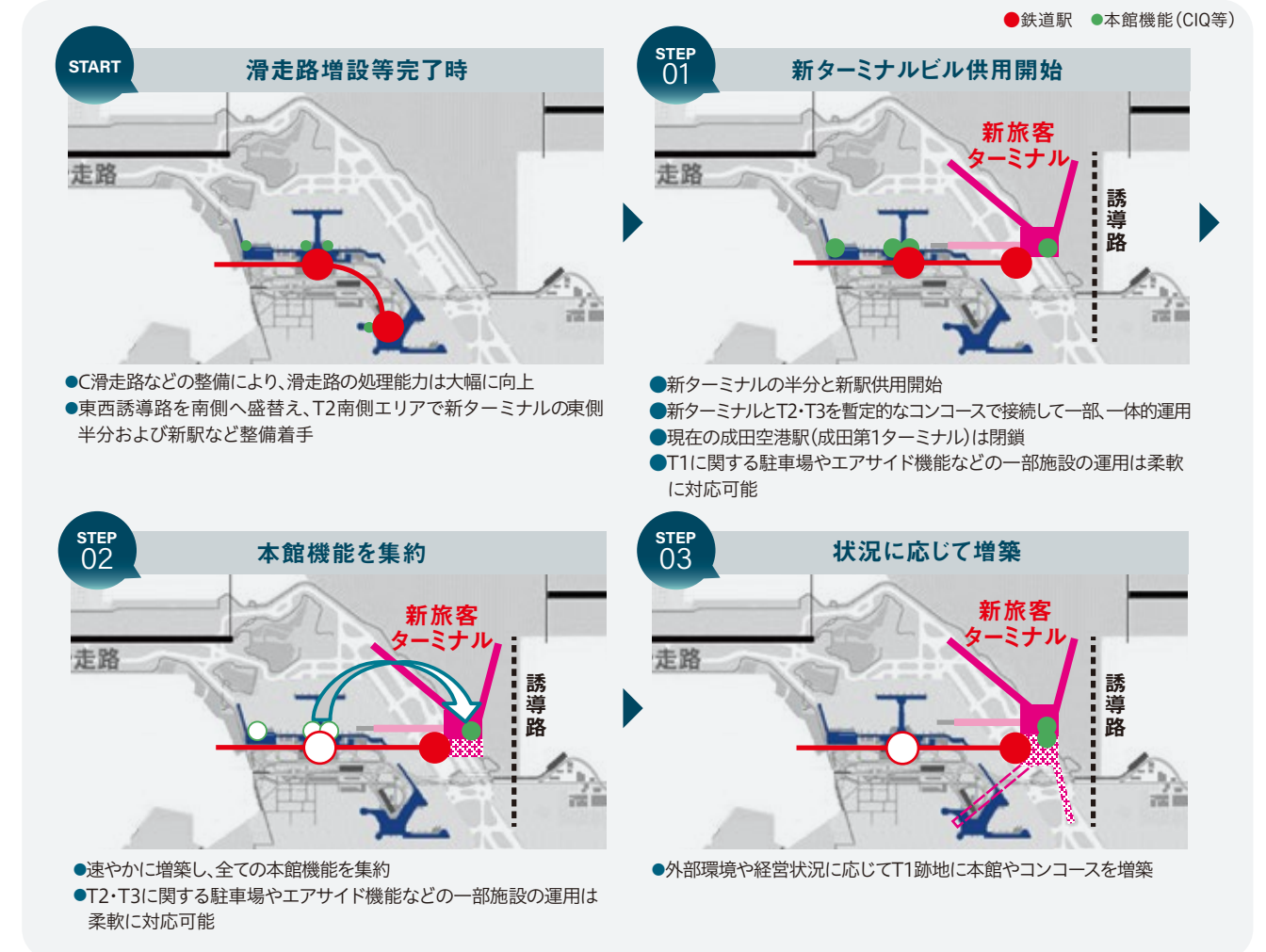
『新しい成田空港』構想は、空港だけではなく、アクセスや地域づくりも含めた4つの項目を軸として構成されています。いずれも空港会社が単独でできる範疇にとどまらず、今後、多くの関係する方々とひざを突き合わせながら、頭を悩ませながら、喧々諤々の議論をしながら、少しでも前に検討を進めていければと感じています。次世代に、明るい成田空港、そして元気な日本を引き継げるように、長いスパンになりますが、皆で手を携えて頑張っていければと思っています。今後の皆様方のご協力をよろしくお願いいたします。



YAMAKI Naoki
NAA
『新しい成田空港』構想統括
専務取締役

✈ 新旅客ターミナルの整備ステップイメージ

現ターミナルを運用しながら段階的にワンターミナルを整備。段階的な整備計画として、以下の一例があげられる。



✈ 整備スケジュールイメージ

各施設については、“更なる機能強化”による滑走路の完成などから大きく遅れることなく供用を目指す。各施設の整備スケジュールは以下を想定している。

	2020年代	2030年代	2040年代
滑走路	★2028年度末 B・C滑走路等供用	★2030年代前半ステップ1、ステップ2以降順次供用	
新旅客ターミナル	前捌き工事	ステップ1 ステップ2	
新貨物地区	前捌き工事	★2030年代初頭新貨物地区供用	需要に応じて順次拡張
鉄道	複線化は需要に応じて順次実施	新駅整備	★新駅供用
道路	滑走路横断道路	空港内幹線4車線化	空港内道路再編② ターミナルにあわせ順次整備

『新しい成田空港』構想とりまとめにおいて示された今後の進め方

現在も、旅客利便性向上、新技術導入による効率化・省力化、就労環境の改善、周辺地域での居住推進・航空関連産業誘致など、中長期的な施設整備を待たずに構想の実現に向けて取り組みが始められている。これらは、複数の関係者の緊密な連携が必要不可欠であり、引き続き、それぞれの理解と協力、更には、さまざまな関係者の主体的な取り組みにより、構想の実現を推進していく。

なお、国においても、今年9月に「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」を立ち上げ、空港施設整備や鉄道アクセスといった成田空港の施設面での機能強化について検討が始まったところである。



▲くわしくはNAAのHPをご覧ください



大会の様子

成田空港の最新の取り組みを紹介する

NRT APPROACH

アジアの空港で初めて

Airports for Innovation (A4I) に加入

NAAは、空港におけるイノベーションを推進する空港運営事業者のアライアンス「Airports for Innovation (A4I)」に、アジアの空港として初めて加入した。

A4IはイタリアのAeroporti di Roma※1とスペインのAena※2が2021年5月に設立。空港の利用体験向上を目指して、最新技術やデジタルソリューションを共有し、協力してイノベーションを推進することを目的としている。参画する空港はNAAで10社目となる。

そしてこの度、スタートアップ企業から新しい技術や革新的なアイデアを募るオープンイノベーションプログラムを開始した。募集テーマは次の4つ。

- ①**Seamless travel experience**: デジタル技術などにより、旅行全体をスムーズで効率的な顧客中心の体験とするアイデア
- ②**Sustainable Aviation**: ネットゼロ航空を実現するための、環境への影響を低減するソリューション
- ③**Smart Luggage Revolution**: 旅行者の利便性、セキュリティ、サステナビリティ向上を実現する手荷物ソリューションの開発

※1 ローマ大都市圏のフィウミチーノ空港・チャンピノ空港を運営するイタリアの空港運営企業 ※2 スペイン・マドリードに本拠を置き、国内外に80空港を運営する空港運営企業

A4Iの参画空港



④**AI-Powered Airport**: 運営効率、旅客体験、および総合的な航空マネジメント向上のためのAI活用方法の創出
NAAではすでに、昨年6月にオープンイノベーションプログラムを実施しており、実証実験や事業化の検討を進めている。今後はさらに国内での協業はもちろんのこと、A4Iを通して、世界各地の革新的な空港とのネットワークを生かし、新たなサービスの提供や技術の導入を進めていく。

先生に伺いました

【今回お聞きしたいこと】

国際線ネットワークを強化するうえで特に需要が見込まれるエリアはどこですか？

インバウンド需要が好調な中、成田空港は更なる国際線ネットワークの強化に取り組んでいます。世界各国の情勢に詳しい(株)日本総合研究所の藻谷浩介さんに、重視すべきエリアはどこか伺いました。

日本の空港や航空会社が重要視すべきネットワークのポイントを教えてください！



NAA 経営計画部
嶋田 海斗さん

太平洋・大西洋・インド洋の3つの世界で世界情勢を考える

この広い世界を、どう区分すれば理解しやすいだろうか。アジアという括りは大きすぎるし、中も多様に過ぎる。アフリカや南米も、陸路が未発達でそれぞれ幾つかのブロックに分かれたままだ。

筆者は最近、世界の隅々を私費で巡る中から、太平洋、大西洋(+地中海)、インド洋の3つの大海それぞれを囲むように、経済や文化でつながった3つの世界があるとの理解をするようになった。(なお、その3つの環からやや遠く、発展も遅めで方向も定まりにくいのがロシアや中央アジア諸国だが、以下では触れない)。

日本は太平洋の島国だが、開国以来、大西洋世界の欧州や米国東海岸に由来する、学術・文化・政治スタイルを受け入れて、国づくりをしてきた。そしてその日本をモデルに、中韓台やASEANもいわゆる雁行型の発展を遂げ、前世紀末からは太平洋世界が、地球の経済的な中心に躍り出ている。そんな発展の受益者には日本のほか、太平洋世界の中で最

大の資源供給者である豪州や、米国の西海岸、チリなどもある。

そんな中で米国は、大西洋と太平洋の両方の世界に属する国だ。大西洋岸は先に工業地帯として発展し、太平洋岸は東アジアの発展を追い風にITイノベーションの中心に躍り出た。両者を幾重もの物流・人流動線でつなぎ、2つの世界でそれぞれキープレーヤーとなっている。

しかしそんな日米両国の盲点となっているのが、急速に発展するインド洋世界とのつながりの弱さだろう。

活気溢れるインド洋世界との積極的な交流を

大西洋世界は、成熟して久しい。太平洋世界も、急速な少子化による人口減少に、日本、韓国、中国の順に見舞われつつある。この点インド洋世界では、事態の進展が30年ほど遅い。

インド、バングラデシュ、パキスタンには18億人近い人口がある。南アフリカやケニアなど、アフリカ大陸のインド洋側でも、大西洋側より経済発展が速めだ。



インド洋の内湾のペルシャ湾に面した諸国も、ハブ空港と都市開発を競うことで、急速にプレゼンスを高めている。

筆者は、世界的に特に評価の高い、カタールの首都ドーハのハマド空港を、しばしば利用する。巨大な空港施設は24時間、雑踏に溢れている。この活力を、日本人と日本企業は、どれだけ実感できているだろうか。

先んじて高いのは、インド洋世界の側からの日本への関心だ。ドーハと成田を往復する便は、訪日外国人客を中心に常に混雑している。太平洋とインド洋の両方にウィングを広げるシンガポールに倣い、日本もインド洋世界との交流と理解を深めたいものだ。

発展めざましい
インド洋世界との交流は
日本社会にも
活気をもたらしてくれる
はずです



答えてくれた先生は ——— 藻谷 浩介さん

山口県出身。2012年より(株)日本総合研究所主席研究員。平成合併前の全3,200市町村、海外137カ国を自費で訪問し、地域特性を多面的に把握。地域振興、人口成熟問題、観光振興などに関し研究・著作・講演を行う。

Number

数字で見る成田空港

成田空港の最新の取り組みや動向を「数字」の動きから紹介する。

国際線航空旅客※の
外国人比率が
76%に

※通過客を除く
※7月実績

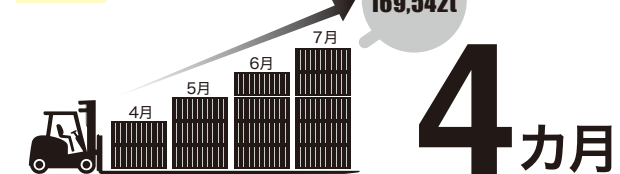
Inbound 76%

インバウンド需要が堅調で、東アジアでは韓国・台湾・香港発が好調。中国発は上海・北京が特に好調で、団体予約も増えてきている。北米発は、アジアへの通過需要はやや減少しているが、これはインバウンド需要増の影響もあると考えられる。

円安の影響もあり、国際線外国人旅客数は6カ月連続で当該月の最高値を更新した。今後もインバウンド客にとって利便性・旅客体験価値の高い空港づくりに努めていく。



国際航空貨物総取扱量が
4カ月連続の増加



7月の輸出入貨物総取扱量は169,542tで、4カ月連続の増加となった。2019年同月比は98%であり、コロナ禍前と同水準まで回復している。

輸出においては、中国向け半導体製造装置が引き続き好調。輸入においては、アメリカ来の医薬品が好調であったほか、化粧品類、魚介類も好調に推移している。

『新しい成田空港』構想では、新貨物地区の整備も重点課題の一つであり、空港物流機能の強化を進めていく。



“免税店”の枠にとらわれない 思い出に残る商空間づくりを

免税店をはじめとした成田空港のリテール事業は、インバウンド需要の増加を受けて好調に推移し、2023年度の売上高は過去最高となった。訪日リピーターも増える中、店づくりにはこれまで以上の創意工夫が求められている。株式会社NAAリテイリング(NAAR)で免税店・ブランドブティックの運営に携わる鈴木氏と、NAA大島氏に話を伺った。

旅の終わりのリアル店舗として 空間も体験も楽しんでもらいたい

大島: 私は昨年6月までNAARに4年間出向していて、鈴木さんとはデスクが隣同士だったので、他社の人というより職場の先輩という感覚ですね。NAARに戻ってからもリテール営業部のマネージャーとして、リテール関連のプロジェクトや新店舗の誘致に加え、NAARの全店舗を担当しており、店舗運営に関する相談などで日々やりとりしています。

鈴木: NAARの店舗は成田空港に80以上あり、私が担当している免税店・ブランドブティックはその半数ほど。免税店といえば化粧品・酒・たばこのイメージですが、「化粧品・香水」「酒・たばこ」に分け、専門店として運営しているのが当社の特徴です。その他にも菓子や電器製品などを扱う店舗も複数展開しており、接客スキルの高さや商品ラインナップにこだわるのはもちろん、近年はエンターテインメント性のある店づくりにも力を入れています。

大島: 昨年オープンした「Fa-So-La TAX FREE AKIHABARA アキハバラ+」もそのひとつですね。迫力満点のオブジェやきらびやかなネオン装飾は、お客さまの目を引きましますし、ショッピングをより楽しんでもいただける空間になっていると思います。

鈴木: 空港の店舗は街中の商業施設と違って、ショッピングができるのは飛行機に搭乗するまでという時間制限がありますし、さまざまな国の方がいらっしゃいます。だから、商品の魅力をいかにわかりやすく伝えるかはとても重要。パッと目を引くお店づくりも大切です。特に海外のお客さまにとっては日本で最後のリアル店舗になりますから、その空間や体験も含めて楽しんでもらいたいです。

大島: 最近は訪日リピーターのお客さまが増えているので、また行きたい、と思っていただける店舗にしたいですね。商品ラインナップの鮮度維持も欠かせません。

鈴木: 今はSNSですぐに情報が広がるため、「あのメーカーのこのお菓子がほしい」と指名買いされるお客さまも多いですよ。だから私たちも、人気の商品はできるだけすぐ仕入れるようにしています。空港の店舗には、たとえば旅行中にお土産を買い損ねても「空港で買えるだろう」という期待に応える、安心感のある商品ラインナップが必要なのですが、それだけではお客さまのニーズを満たせません。成田空港でしか、当社店舗でしか買えない限定商品や、希少品のラインナップにも力を入れており、お客さまからも好評です。これまでの免税店のかたちにとらわれず進化していきたいですね。



NAA リテール営業部
第一営業グループ

大島 ちひろさん

株式会社NAAリテイリング
営業第二部

鈴木 さえ子さん

常に最新のニーズを探り ブラッシュアップし続ける

大島: リテール事業はコロナ禍の影響を大いに受けましたが、コロナ禍後のインバウンド需要の増加と、円安傾向も追い風になって、2023年度の空港全体のリテール事業の売上は過去最高になりましたね。

鈴木: NAARとしても過去最高でした。コロナ禍前との違いとして、アジア圏のお客さまの購買額が増えています。中国のお客さまはもちろん、ベトナムやフィリピン、インドネシアなどのお客さまが増え、今まで以上にたくさんお買い物をされています。

大島: 需要回復への対応はお客さまが増えてからでは遅いので、コロナ禍の間も地道に取り組んできたことが報われたと感じます。回復を見据えて、新しい店舗やブランドを誘致したり……。

鈴木: 今秋にオープン予定の新たなコンセプトの酒専門免税店も、数年がかりでしたからね。免税業界の商談会の機会も活用して2年以上前に交渉をしましたが、当時はいつコロナ禍が明けか見通せず、ブランドの担当者も慎重になっていたため、交渉が大変だった記憶があります。ようやくオープンしますから、ぜひ多くのお客さまにお越しいただきたいですね。

大島: 人が旅行をする限り、空港内のリアル店舗は発展し続けます。一口にインバウンドと言っても客層や売れ筋商品は変化しますから、常にお客さまのニーズを探り、購買意欲を盛り上げる商空間としてブラッシュアップしていきたいと思います。

