

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>


Narita Airport

統合報告書2021

2021年12月版



成田国際空港株式会社

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



厳しい経営環境の下、基盤強化に取り組む

成田国際空港の役割

当社は、1978年の開港以来、日本の首都の表玄関である成田空港の運営に従事してまいりました。国土を四海に囲まれ、航空が海外との往来の主要な手段である我が国において、成田空港は、国民生活と産業経済活動を支える最も重要な社会インフラの一つです。当社のステークホルダーは幅広く、空港ビジネスの主要顧客である旅客や航空会社、貨物フォワーダーはもちろんのこと、地域コミュニティや当社株式を100%保有する国、空港で事業を展開する事業者や行政機関、そして業務に従事するスタッフも重要なステークホルダーです。特に地域コミュニティについては、空港の運用に伴う周辺環境への影響ということにとどまらず、開港に至る歴史的経緯等も踏まえ、空港の存在が地域の発展に結びつく、空港があってよかったと感じていた

だけの共生共栄の実現を目指しています。また、持続可能性という社会的要請が日増しに高まるなか、気候変動への対応を着実にを行うことで将来世代を含めたグローバル社会の健全な前進に貢献すること、また、空港をご利用頂く方がより旅を愉しめ、空港スタッフが充実した人生のひと時を過ごしていただく場となることも空港に課せられた責務であると考えています。

空港の基本機能は“飛行機が安全に離着陸できること”にほかなりません。当社はテロ対策も含めた安全とセキュリティの確保を空港運営の第一義とし、多くのステークホルダーのご協力を賜りながら、空港管理者としてしっかりと成田空港を運営することで社会的価値を創出するとともに、その過程で得られる恩恵によって各々のステークホルダーが更に発展する、そうした良い循環を生み出す原動力となるよう努めてまいり所存です。

コロナ禍が続く経営環境

成田空港は、開港以降の順調な航空需要の伸びを背景に、新型コロナウイルス感染症(以下「新型コロナ」)の発生前である2019年冬期スケジュールにおいて、海外118都市121路線(41カ国3地域)、国内22都市23路線と豊富なネットワークで結ばれ、アジアの拠点空港としての役割を担ってきました。2019年までの累計では、航空機発着回数600万回、航空旅客数11億人を達成しています。

しかしながら、世界的な新型コロナの流行に伴う渡航制限等により、旅客便の大幅な運休・減便を余儀なくされ、2021年3月期における航空機発着回数及び航空旅客数は、2019年度比でそれぞれ41.1%、7.8%にとどまりました。一方、航空貨物については、医薬品、防護服等の医療物資や、社会経済活動に必要な各種部品、完成品等が活発に輸送されており、国際貨物便の発着回数は前期比180%と過去最高を記録し、国際貨物の取扱量も前期比102%と堅調に推移しました。

こうした中、当社の2020年度決算は、2004年の民営化以降初めての損失を計上する結果となりました。2021年度においても、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の長期間化、新規変異株の世界的な感染拡大等により、引き続き厳しい経営環境が継続しています。

感染症対策の徹底と事業者支援

感染症対策については、昨年の取り組みをさらに充実させることで、お客様が安心して安全に空港を利用できる環境の維持に努めています。清掃や消毒に万全を期すことに加え、例えば、検疫所が入国者の抗原検査やPCR検査を行う際の待機スペースについて、航空会社等、多くの関係者と調整を図りつつ確保するとともに、新型コロナウイルスワクチンの職域接種について、当社グループのみならず空港で働く従業員を対象として実施することなどにより、空港全体の安全確保と安定運用に努めています。(職域接種についてはP.14参照)

一方、航空業界全体が厳しい経営環境にある中、当社は、新型コロナ収束後に成田空港全体が必要に対して適切に対応できるよう、関係者と痛みを分かち合いながら苦し

い時期を耐え、空港という社会インフラに必要な機能を守っていかねばなりません。このため、2020年3月から、航空会社や空港内テナント等に対し、これまでに1,000億円規模の各種料金の支払猶予や減免措置を実施し、航空機運航や店舗運営の継続を支援しています。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の実施と収益多角化への取り組み

成田空港は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(東京2020大会)の公式空港として、世界中から多くの選手団と大会関係者をお迎えしました。開催に当たっては、施設面のユニバーサルデザイン(UD)化やサービス面の準備を行ったほか、期間中においても、大会組織委員会やCIQ(税関、出入国管理、検疫)、航空会社等の関係者と毎日会議を開催し、日々の課題対応を協議しました。大会を通じて大過なく空港を運営できたことに安堵するとともに、今回の経験は、当社の今後の空港運営にとって大切な財産となったと実感しています。

一方、過去のオリンピック・パラリンピックでは、開催決定直後から開催国への旅行者が増え、開催後にも大会による情報発信の効果でまた新たな訪問客やリピーターが増えるなど、インバウンド誘致に大きな貢献がありました。東京2020大会は、コロナ禍において残念ながら原則無観客の開催となり、今後のインバウンド誘致に向けた絶好の機会を必ずしも十分に活用できなかったわけではありません。今後、国及び空港を含めた観光関係者は、需要の回復、そして拡大のため、従来にも増して地道な努力を積み重ねていく必要があります。また、成田空港としては、中長期的な視点で、航空需要のみに依存することなく、収益源の多角化を図っていく取り組みも重要です。既に、空港内の混雑がないコロナ禍だからできる取り組みとして、2021年には、航空機の前で写真撮影を行うフォトウエディング、ランプタワーを含む空港内見学ツアー、さらにターミナル店舗でのブランド商品等を販売するECサイトの開設など、今後の成長に向けた実験的な取り組みを始めています。

サステナブル・エアポートを目指して

航空の本格再開に向けて

世界の航空需要がいつ回復するかは依然不透明であり、また、出張の代わりにオンライン会議が増えるなど、今後のビジネス需要にも変化が予測されます。しかし中長期的に見れば、アジアをはじめとする世界の経済成長を背景に、人とモノを運ぶ航空需要は確実に回復し、さらに増加していくと見込んでいます。

現状(2021年12月時点)では、日本への入国制限及び入国後の自主隔離や行動制限が続いていますが、今後は、“ウィズコロナ”を念頭に、いかに科学的データに基づく合理的な規制へと移行していくかがポイントとなります。当社は、航空会社など空港関係者はもとより、観光業界、経済界、国の所管部署等と広く連携しながら、空港運営の正常化に努めてまいります。

空港の本格再開に向けた準備として、前述した事業者支援を継続しているほか、コロナ禍だからできるインフラの整備・更新として、B誘導路を一定期間終日閉鎖することで改修工事を早期に進めていきます。また、LCC(格安航空会社)の将来成長を見据えた第3ターミナルの拡張工事も年度内に完了する予定です。

さらに当社は、引き続き、成田空港の“更なる機能強化”を着実に推進してまいります。空港のインフラには、大きく分けて、滑走路など航空機の離着陸にかかわる基本施設と、お客様や貨物を取り扱うターミナル施設があります。滑走路等の基本施設は、コロナ禍前から航空会社の需要が大きいピーク時間帯における容量不足が認識されており、今後回復、拡大する需要を確実に取り込むべく、C滑走路の新設等を進めています。また、現在の旅客・貨物ターミナル施設は建設から長期間経過し、更新時期が近づいています。今後も成田空港が安全かつ安定的に機能していくために、基本施設と同様にターミナル施設についても、地域のご理解をいただきながら再整備を進めてまいります。

DX推進によるスマートエアポート化へ

顔認証技術を使った搭乗手続きは、IATA(国際航空運送協会)が推進する旅客搭乗手続きの自動化プロジェクト

「Fast Travel(ファストトラベル)」のひとつです。成田空港では、2021年7月から、チェックイン時に顔画像情報を登録すると、その後の手続き(手荷物預け、保安検査場入口、搭乗ゲート等)では搭乗券やパスポートを提示することなく“顔パス”で通過いただける「Face Express」をスタートしました。顔認証技術は、お客様の利便性と業務の効率性を高めるのみならず、非接触型のため感染症対策としても有効な取り組みです。今後は中長期的な視点でCIQ、さらには空港内店舗でのサービスや空港周辺のホテル等施設での利用も視野に入れながら、サービス拡充に取り組んでまいります。

また、空港運営の事業者間連携におけるデジタル技術(DX)推進の取り組みとして、そして、一層の危機管理体制の構築に向けて、当社グループだけでなく航空会社や航空管制など関係機関とのシステム連携を通じ、各種データをリアルタイムで共有するトータルエアポートマネジメント(TAM: Total Airport Management)の構築や、空港関係者が共同で必要な意思決定を行うことができるCDM(Collaborative Decision-Making)の実現を目指してまいります。

気候変動、脱炭素への取り組み

気候変動が世界的課題となる中、航空業界の存続にかかわる問題として業界全体で取り組みが急速に進んでおり、欧米では、近距離移動について、航空の代替手段として鉄道を模索する動きもあります。日本では、航空が海外との往來の主要手段であることは今後も変わりなく、当社においても、航空業界の一翼を担う立場として、真摯に気候変動対策に取り組んでいます。

当社グループは、2021年に「サステナブルNRT2050」を策定し、2050年までの長期目標として、当社グループが排出するCO₂排出量をゼロにするとともに、成田空港からのCO₂排出量を2015年度比で50%削減することを目指しています。一方、成田空港におけるCO₂排出量(2019年度、約120万トン)のうち、約7割が航空機等からの排出であることから、排出量削減には航空会社など関係事業者との連携が不可欠です。当社グループは、燃料給油施設を保有しており、航空会社へのSAF(Sustainable Aviation



Fuel: 持続可能な航空燃料)導入についても必要な役割を果たしていくなど、空港全体のCO₂排出量削減に向けて、着実に短中期の目標達成に努めてまいります。(気候変動への対応についてはP.25-28参照)

地域との共生共栄に向けて 新しいステージへ

気候変動の影響により国内で大規模自然災害が多発する中、成田空港周辺地域にも大型台風が直撃しました。当社は2019年の台風15号を契機に周辺自治体と防災協定を締結するとともに、災害時に当社と空港関連事業者が連携して対応にあたるための成田国際空港BCP(事業継続計画)を策定しています。

成田空港は海外旅行がまだ一般的ではなかった1966年にその設置が閣議決定され、緑豊かな北総地域に突如現れた異物に対して、地域住民による激しい反対運動が起こりました。開港以降、空港運営者として真摯に住宅防音工事などの騒音対策・環境対策に取り組むとともに、税収、雇用、インフラ整備など地域への一定の経済効果に対するご理解をいただきながら、長い時間をかけた話し合いを経て1990年代以降、ようやく地域と共生する空港づくりが本格的にスタートしたと感じています。近年においては、空港施設を利用した地域振興策、騒音対策交付金の住民サービスへの活用、前述の防災協定など、様々な地域との取り組みを進めています。今後も、地域と連携できる関係性を積極的に構築し、真の意味で地域と空港が一体的に発展する仕組みづくり、地域の社会課題の解決に向けた取り組みを一層強化してまいります。

使命感を持って、 次世代を見据えた空港づくりへ

2021年7月、当社は経営課題に適切に対応することを目的に組織改編を行いました。前述したデジタルトランスフォーメーション(DX)への取り組みを着実に実施すべく「IT推進部」を「DX推進部」へ改編したほか、サステナブルNRT2050をはじめとする環境施策およびESGに関する全社的な施策を統括する「サステナビリティ推進室」を新設しています。さらに、成田空港の顧客満足度(CS)を高め競争力を強化するためには空港全体の従業員満足度(ES)の向上が不可欠であるとの認識のもと、「CS推進部」を「CS-ES推進部」へ改編したほか、より計画的な資金調達や当社グループ全体のコスト構造改革を着実に推進すべく、財務部の「IR室」を「財務計画室」へ改編しました。

当社グループは国および首都圏の国際競争力を維持・向上するために、首都圏空港としてソフト・ハード両面での機能強化に向けて、改めて中長期ビジョンと短期プランの策定に取り組んでいます。感染症の発生、大規模自然災害、コロナ後の経済社会活動の変容など考慮しなければならないリスクは増える一方です。しかしながら、こうした厳しい経営環境下でも、前述した様々なESGの取り組みを経済性と両立させつつ着実に進めることにより、市場や地域社会の皆様からの信頼と評価をいただき、真の意味でのサステナブルな空港づくりを実現していかなければなりませんし、それは実現可能であると考えています。成田空港が競争力を高めることで首都圏、ひいては日本の競争力向上に貢献するという使命感を持って、次世代に向けた空港づくりに取り組んでまいります。

成田空港の歩み

成田空港は、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、わ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。これからも成田空港は、グローバル化が進む社会の持続可能な発展を支え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、成田空港はA滑走路の運用開始により開港。わ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。

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成田空港の更なる機能強化が合意されました。また、成田空港へのLCC就航や羽田空港の国際化などが進みました。

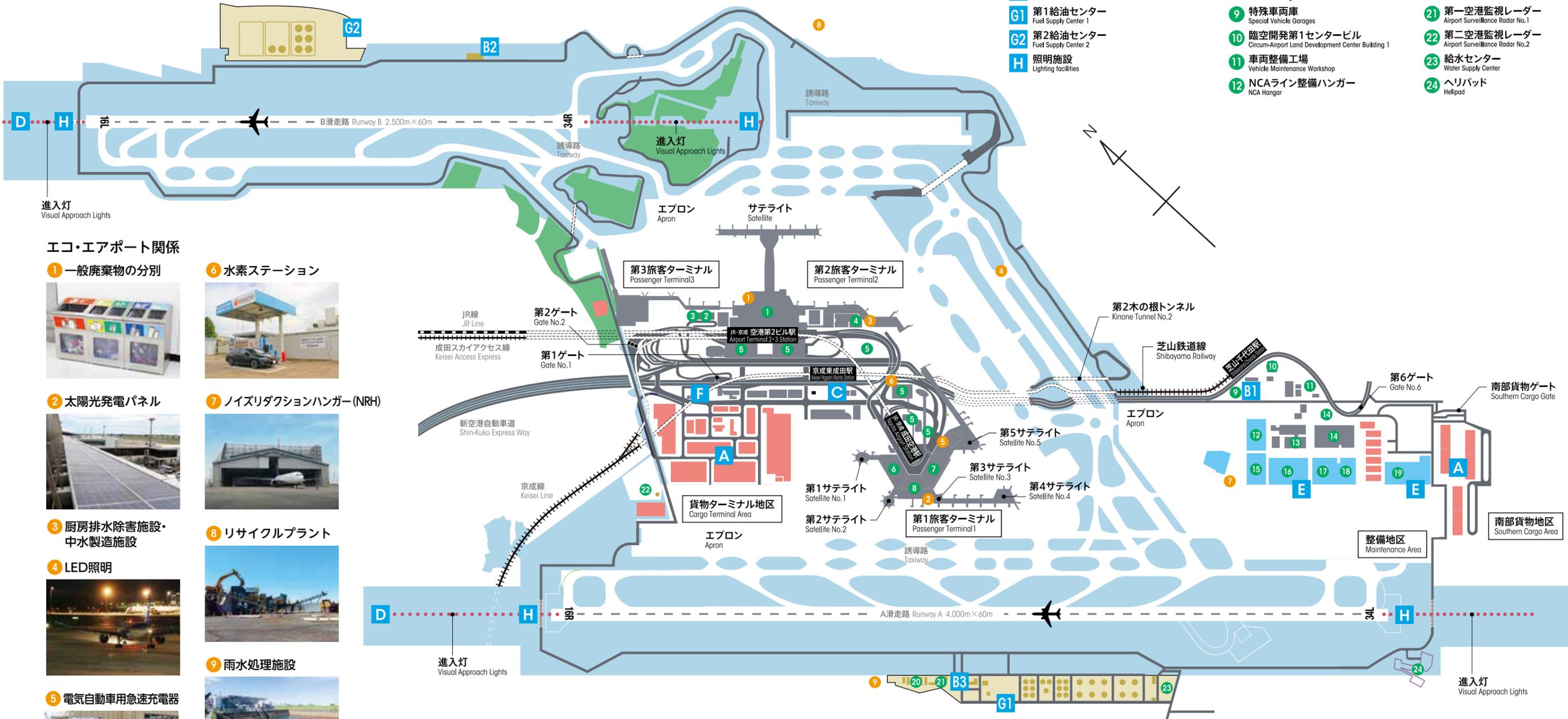
2020年代～



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ています。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。

成田空港の全景 ※2021年12月時点



- A** 貨物上屋(貨物取扱施設)
Cargo warehouse (cargo handling facility)
- B1** 消防所
Fire Station
- B2** 消防東分遣所
Fire Station East Branch
- B3** 消防西分遣所
Fire Station West Branch
- C** 管制塔/ランプセントラルタワー
Air Traffic and Ramp Central Towers
- D** VOR/DME (航空保安無線施設)
VOR/DME (Radio navigation aids)
- E** ハンガー(格納庫)
Hangar
- F** ドップラーレーダー(気象レーダー)
Weather Radar
- G1** 第1給油センター
Fuel Supply Center 1
- G2** 第2給油センター
Fuel Supply Center 2
- H** 照明施設
Lighting facilities
- 1** 第2ターミナル本館
Main Building
- 2** NAAビル
NAA Head Office Building
- 3** 情報通信センター
Telecommunications Center
- 4** ビジネスジェット専用ターミナル
Business Aviation Terminal
- 5** 駐車場
Parking
- 6** 第1ターミナル北ウイング
North Wing
- 7** 第1ターミナル南ウイング
South Wing
- 8** 第1ターミナル中央ビル
Central Building
- 9** 特殊車両庫
Special Vehicle Garages
- 10** 臨空開発第1センタービル
Circum-Airport Land Development Center Building 1
- 11** 車両整備工場
Vehicle Maintenance Workshop
- 12** NCAライン整備ハンガー
NCA Hangar
- 13** 部品工場
Parts Shop
- 14** JALエンジン整備工場
JAL Engine Maintenance Shop
- 15** 日本航空成田Aハンガー
JAL Hangar A
- 16** 日本航空成田第1ハンガー
JAL Hangar No.1
- 17** NAA第1ハンガー (AGP)
NAA Hangar No.1 (AGP)
- 18** NAA第2ハンガー (DAL)
NAA Hangar No.2 (DAL)
- 19** ANA成田第1格納庫
ANA Maintenance Center
- 20** 動物検疫所
Animal Quarantine
- 21** 第一空港監視レーダー
Airport Surveillance Radar No.1
- 22** 第二空港監視レーダー
Airport Surveillance Radar No.2
- 23** 給水センター
Water Supply Center
- 24** ヘリパッド
Helipad

エコ・エアポート関係

- 1** 一般廃棄物の分別

- 2** 太陽光発電パネル

- 3** 厨房排水除害施設・中水製造施設

- 4** LED照明

- 5** 電気自動車用急速充電器

- 6** 水素ステーション

- 7** ノイズリダクションハンガー (NRH)

- 8** リサイクルプラント

- 9** 雨水処理施設


当社の考え方

注力する施策

マネジメント体制

財務情報

コロナ禍での 東京2020大会



コロナ禍の未曾有の環境下、大会成功に向け貢献

● 大会延期と予期せぬコロナ禍への対応

2015年7月、当社内に東京2020大会の担当グループが設置され、受け入れ準備が本格的にスタートしました。選手団や大会関係者を迎えるうえでの施設・運用面での課題を全社的に抽出し、その課題に対してリオ2016大会や平昌2018冬季大会等の現地視察を通して得られた知見や関係機関との度重なる協議を踏まえながら、対応策を検討・決定するなど受け入れ準備は順調に進んでいました。

しかしながら、東京2020大会は新型コロナの感染急拡大を受けて史上初の1年延期となり、さらに、コロナ禍による無観客開催（一部会場除く）という特殊な環境下での開催となったことで、成田空港として選手団や大会関係者をどのようにして安全・円滑に受け入れるかという新たな課題に向き合うこととなりました。

当初計画からの大きな変更点は、選手団・大会関係者と一般旅客の厳格な分離（バブル対応）が求められたことです。このため、選手団はコロナ抗原検査の結果を一般旅客と同じ入国審査前エリアで待つことが許されず、入国後のエリアで待つこととなりました。この変更は大会直前に決定されたため、社内外の関係者と迅速に協議・調整し、入国審査・税関検査に選手団・大会関係者用の専用レーンを設けるとともに、到着ロビーに選手専用の動線やトイレ、検査結果待ちスペースを設置することで対応しました。

● 大会期間中のスムーズなオペレーション

大会期間中は、関係官庁、航空会社、警察、組織委員会、NAAの9組織で構成される「成田空港大会調整本部」が設置されました。毎夕に開催された同本部会議には、全



成田空港大会調整本部会議

組織から担当者が出席し、大会関係者の出入国情報の共有や空港内の運用に関する改善策が議論され、翌日以降の出入国オペレーションに備えました。「安全・円滑な受け入れ」という共通の目標に向かって、異なる組織が連携し、一丸となって協力・対応したことにより、試行錯誤しながら始まった空港での受け入れも日を重ねるごとにスムーズになりました。

コロナ禍という未曾有の環境下で、空港の管理者としての地力が問われることとなりましたが、関係機関との緊密な連携に基づく適時的確な対応により、東京2020大会のオフィシャルパートナー及び公式空港としての責務を無事に果たし、大会の成功に貢献することができました。



東京2020オフィシャルパートナー（空港サービス）

● 世界トップレベルのユニバーサルデザインを目指して

成田空港は、東京2020大会の公式空港として世界トップレベルのユニバーサルデザイン水準を目指し、障がいのあるお客様にも安心して空港をご利用いただけるよう、建築デザインの基本ルール策定やトイレの機能分散をはじめ、ハード、ソフト両面から様々な取り組みを行ってまいりました。

また、同大会を控え、より一層の感染症対策が求められる中、重症化リスクが高く、かつサポート等の接触機会が多い、障がいのあるお客様や高齢者への接遇について、日本航空（株）、全日本空輸（株）と共催で「コロナ禍における接遇セミナー」を開催するなど空港全体で接遇力向上を図ってまいりました。

● 東京2020大会の実績と経験を活かして

東京2020大会の開催に当たり、成田空港では空港内施設のユニバーサルデザイン対応やビジネスジェット専用ターミナルなどのハード面の整備に加え、大会期間中に毎夕会議を開催するなかで様々な教訓が得られました。東京2020大会を通じて得られた実績と様々な経験及びそれにより築き上げた信頼関係を大きなレガシーとして今後の空港運用に活かし、これまで以上にお客様によるこんでいただける世界トップレベルの空港を目指していきます。

▶ 東京2020パラリンピック競技大会にあわせた施設整備

CASE 1 固定橋エレベーターの増設

航空機の貨物スペースから降ろした選手の車椅子を固定橋エレベーターを使って運搬することで、降機後、速やかに自身の車椅子を使用することが可能に。



CASE 3 トイレ改修

多機能トイレを増設し、必要な時に利用可能に。また、一時的に補助犬用トイレとして利用できるよう対応。



▶ コロナ禍における対応

CASE 1 接遇セミナー

飛沫感染防止のため、車いすの移乗サポートをする際に正面を避け斜め前や横からサポートを行うなど実演により接遇方法についての理解を深めました。



CASE 2 エレベーターの増設

エレベーターを増設するとともに、大会期間中は補助員を配置し、車椅子使用者の円滑な階層移動を実現。



CASE 4 リフト付バス

車椅子に乗ったままバスに乗車できるようリフト付バスを運行。



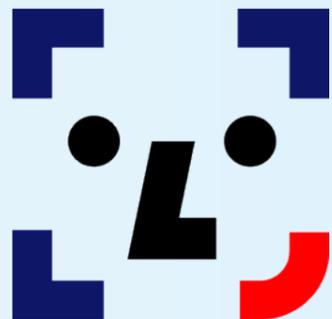
CASE 2 バブル対応

選手団・大会関係者と一般旅客の厳格な分離（バブル対応）を実施。



Face Express の導入

～感染症リスクの低減にも資する“顔パス”の
次世代型搭乗手続き～



2010年代に入り、政府が新たな成長戦略の柱に観光戦
略を打ち出し、大幅な訪日外国人の拡大を目指すなか、成
田空港ではピーク時間帯の旅客ターミナルの混雑が深刻な
問題として顕在化し、航空会社から施設の大幅な増強を求
められる状況となっていました。

こうした状況を背景に、成田空港では搭乗手続きをスト
レスフリーかつシームレスに行う「Fast Travel」と呼ばれる取
り組みにより、搭乗手続きを自動化・セルフ化して手続き時

間の短縮による混雑解消を図るとともに、旅客ターミナル運
用の効率化による省力化・少人化を図ってきました。

顔認証手続きを使った『Face Express』は、成田空港が
取り組んできたFast Travelの集大成と位置づけられており、
世界最先端かつ最高水準のサービス提供を目的に2021年7
月に運用を開始しました。また、非接触型のため、感染症対
策としても有効な取り組みです。

Face Expressによるチェックイン手続き

Face Expressは、顔認証技術を使った次世代の搭乗手
続きであり、空港における最初のチェックポイント、例えば
自動チェックイン機でチェックインする際に「パスポート情報
と「搭乗券情報」に加えて「顔画像情報」を登録することで、
以降の手荷物預けや搭乗ゲートにおける本人確認が顔認証
だけで完了(出入国等の審査を除く)し、パスポートや搭乗券

スムーズな次世代の空港チェックイン

また、Face Expressによる省力化・少人化・手続き時間の
短縮はお客様だけでなく、航空会社をはじめとした空港関連
事業者にも、お客様と向き合った新たなサービスの提供や定
時運航率向上への寄与といったメリットをもたらしています。

現在は、お客様が空港における最初のチェックポイントで
ご利用に必要な情報を登録していただく形ですが、今後は、

を提示せず「顔パス」で通過することができます。こうした
シームレスかつコンタクトレスな手続きにより、お客様は空港
内でショッピングを楽しんだり、ラウンジでくつろいだりする
時間が増えるとともに、空港スタッフとの対面での接触が減
ることで感染症のリスクも減らすことができ、これまで以上
に安全・安心に空港をご利用いただけます。

お客様が空港に来る前に、自宅やオフィスで携帯のアプリ
等を使って必要な情報を登録できる形にするなど、空港に
着いてから飛行機に乗るまで立ち止まることなく、まるで
「電車に乗るような感覚で飛行機に乗り込む」、そんな未来
を目指していきたいと考えています。

搭乗手続きフロー



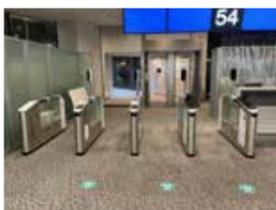
自動チェックイン機



自動手荷物預け機



保安検査場入口



搭乗ゲート

コロナ禍における 空港内事業者・ スタッフへの各種支援



空港を取り巻く経営環境は、新型コロナの変異株の流行
等もあり、依然として厳しい状況が続いています。

国際線については、各国の出入国制限の緩和状況などの
不確定要因により旅客便発着回数が4月～10月までの前々年
同期比25%と低迷しており、11月には新たに発生した変異型
ウイルスへの緊急的な予防措置として、日本への外国人の入
国を停止するなど、予断を許さない状況が続いています。一
方で、貨物便発着回数は昨年より継続している医薬品、防護

服等の医療物資や、社会経済活動に必要な各種部品、完成
品等の旺盛な国際航空貨物需要の後押しもあり、同203%と
好調であり、国際線全体では同47%まで回復しました。

国内線については、緊急事態宣言やまん延防止等重点措
置の度重なる発出により、航空需要は増減を繰り返しましたが、
日本国内でのワクチン接種が順調に推移したことや夏季
需要に対応する本邦LCC各社の復便等もあり、国内線発着回
数は4月～10月までの前々年同期比53%まで回復しました。

空港内事業者への支援

事業者への支援も継続して実施しており、2021年9月
末時点で約400社を対象に、累計990億円の支払猶予・
減免を実施しています。

成田空港のサービスは、空港内に集積する670以上の
事業者、約43,000人のスタッフの活動に支えられて成り
立っています。当社は、空港管理者の責務として、またポ
ストコロナに備えるためにも、空港内の雇用環境の維持に
努め、空港内事業者への支援を引き続き行っていきます。

	対象料金	支援規模	合計	対象社数
支払猶予	<ul style="list-style-type: none"> 事務室や空港施設(搭乗橋等)の使用料、リテール構内営業料、保安検査に関する料金等 着陸料、停留料 	817億円	990億円	約400社 [航空会社 約100社 航空会社以外 約300社]
減免	<ul style="list-style-type: none"> 事務室や空港施設(搭乗橋等)の使用料、リテール構内営業料の料金等 着陸料、停留料(定期旅客便) 	173億円		

*2020年3月以降、2021年3月決定分までの支援措置内容

当社グループが主体となって空港スタッフ約16,000人への職域接種を実施

空港の業務は、航空機の運航やターミナル内の様々な
旅客サービスなど、市中と比べて海外由来の新型コロナに
接触する可能性が高いと考えられ、従業員の安全確保や
空港の安定運用の観点から、早期でのワクチン接種が求
められていました。当社グループでは、空港内に勤務する
従業員を対象とした約16,000人分の職域接種について会

場設営から、ワクチンの管
理、書類のチェック、接種
までを医療従事者や航空会
社の協力・連携の下で実施
しました。



職域接種の様子

空港関連企業・スタッフ向け雇用相談窓口を引き続き設置

当社では、2021年1月に厚生労働省千葉労働局や千葉
県商工労働部の協力を受け、成田空港関連企業とその従
業員を対象に雇用に関する様々なサポートを提供する相談
窓口「ナリタJOBポート」を成田空港内に開設しました。

ナリタJOBポートでは、職業相談や在籍型出向・再就
職支援・生活支援等に関する各種相談に対し、関係機関
の担当者が個人や企業のニーズに合わせて、きめ細やか
に対応しています。



サステナブル・エアポートを目指して

持続可能性への社会的要請が高まる中、次の世代の空港にはどのような機能やサービスが期待されているのでしょうか。当社は、すべての前提となる安全・安心の徹底追求に加え、これからの航空需要に応えるために必要となる施

設整備、新たなテクノロジーや成田独自の特色を活かした魅力ある空港を目指すとともに、ESGに配慮した持続可能な空港づくりを進めていかなければならないと考えています。



※イメージ

次世代の空港づくりに向けて

現在、当社は、開港以来40年以上使用している施設の老朽化対応や毎日の安定運用、さらには更なる機能強化による年間発着容量の拡大（50万回化）など過去・現在・未来の課題を見据え、旅客・貨物ターミナルなどの再編整備に関する検討を進めています。

さらに空港の外に目を向ければ、我が国全体で進む少子高齢化、感染症の発生に伴う経済社会活動の変容、近隣諸国の主要空港の機能強化など取り巻く環境は大きな変化が想定されます。

こうした数十年に一度の転換点にあるからこそ、内陸空港ならではの自然環境や地域の魅力、また日本の表玄関として最先端のテクノロジーを空港の設計に積極的に取り込むことで、成田独自の特色ある魅力あふれる姿を目指したいと思います。

私たちはこれまで以上に空港内外で様々なステークホルダーと連携しながら、お客様にも空港従業員にも環境にも優しく、持続可能な空港運営と社会課題の解決を両立する次世代の空港の姿「サステナブル・エアポート」の実現を目指して、取り組んでいきます。



※イメージ

成田空港の更なる機能強化の現況

中長期的な視点でアジアをはじめとする世界の成長力を取り込み、日本・首都圏の国際競争力を強化するためには、首都圏空港の機能強化が必要です。

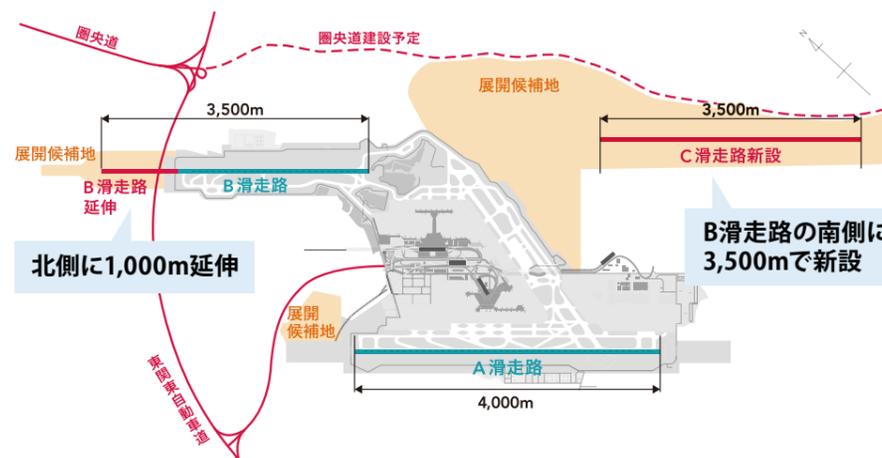
このため、成田空港については、200回を超える住民説明を経て地域合意をいただき、C滑走路の新設や夜間飛行制限の変更を内容とする「更なる機能強化」が決定されました。現在は、コロナ禍により一時的に航空需要は減少していますが、中長期的には、アジアをはじめとする世界の経済成長を背景に、人とモノを運ぶ航空需要は、世界全体で回復・再

成長すると見込んでおり、それに向けて、地域との共生・共栄の理念のもとで環境対策・地域共生策をしっかりと実施しながら、埋蔵文化財調査など必要な調査を進めています。

更なる機能強化の詳細については、当社ホームページ「成田空港の明日を、いっしょに」をご参照ください。




<https://www.narita-kinoukyouka.jp/>



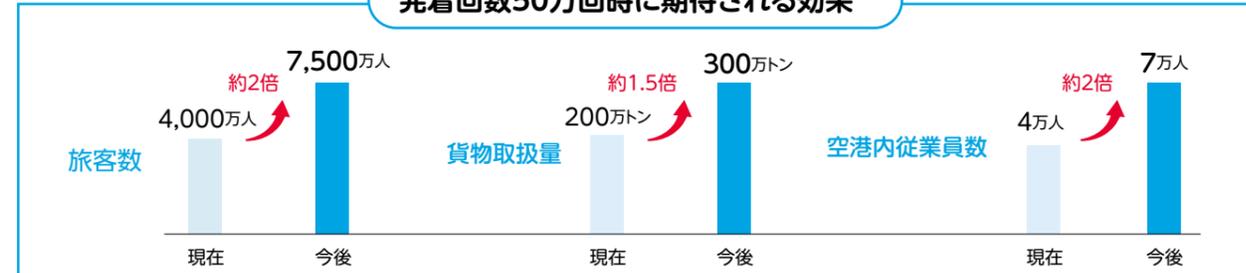
年間発着枠の増加
30万回→50万回

滑走路の延伸・新設
B滑走路延伸：+1,000m
C滑走路新設：3,500m

夜間飛行制限の変更等
6:00～24:00(2019年冬ダイヤ～)
5:00～00:30(C滑走路供用後*)

*飛行経路下における一定の静穏時間を確保するスライド運用を実施(上記URLを参照)

発着回数50万回時に期待される効果*



*当社ホームページ「成田空港の明日を、いっしょに」より抜粋

周辺地域で期待される効果

- 空港へのアクセス交通の充実
- 道路ネットワークの拡充
- 地元農水産品の輸出拡大
- 雇用の創出
- 観光客の増加
- 地元企業の成長
- 企業進出

事業内容

当社グループは、成田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、成田空港をいわば上下一体的に運営しています。

施設面においては、すべてのお客様、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、旅客ターミナルビル、貨物施設、給油施設等)の管理から、成田空港の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、

すべ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	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) <small>※航空管制、入管、税関、検疫等は国が実施</small>	また成田空港を利用 したいと思っただけ ける安心・便利・快適 な空港運営
	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旅客ターミナルビル 貨物取扱施設：貨物ターミナルビル等 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 エネルギー供給：中央受配電所、中央冷暖房所	
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

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、施設貸付事業及び鉄道事業の4つのセグメントで構成されています。

空港運営事業は、航空会社等を主要顧客とした空港使用料収入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を主な収益源としています。

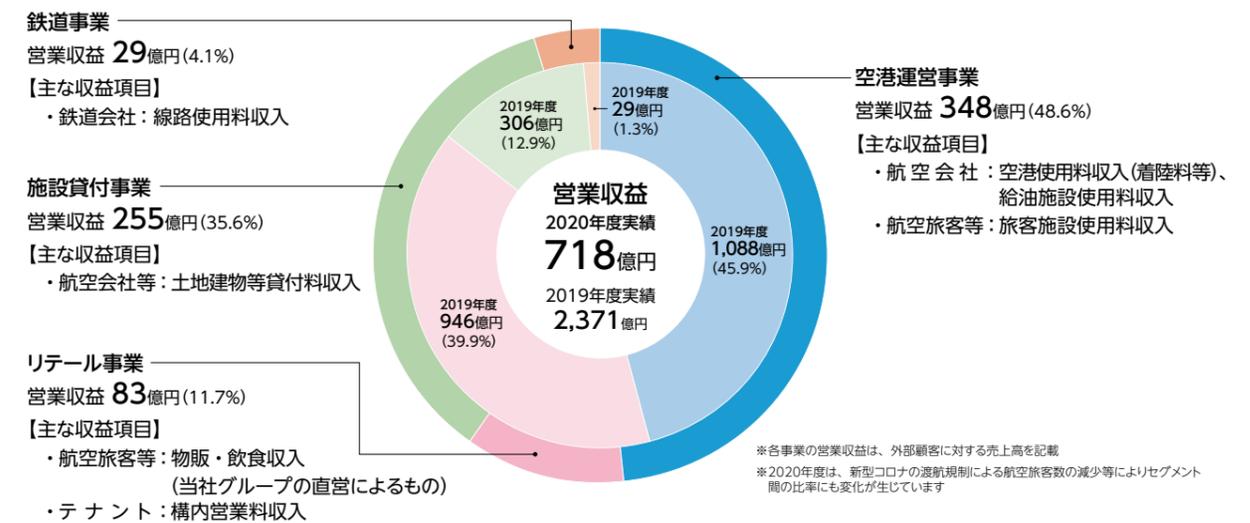
リテール事業は、成田空港をご利用になるお客様を主要顧客とした物販・飲食収入(当社グループ直営店舗からの

収入)及びテナントからの構内営業料収入等を主な収益源としています。

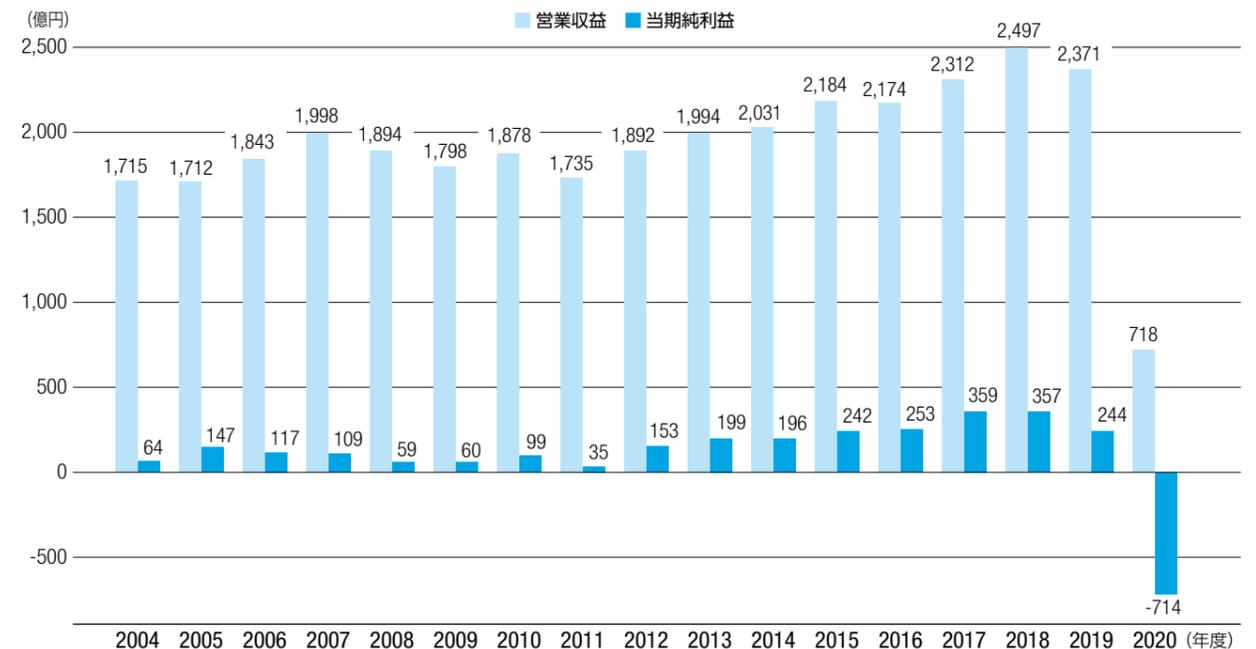
施設貸付事業は、成田空港を拠点とする航空会社等を主要顧客とした土地建物等貸付料収入(事務室賃料等)を主な収益源としています。

鉄道事業は、成田空港周辺地域及び成田空港と首都圏を直結する鉄道事業からの収入を主な収益源としています。

●2020年度セグメント別収益(内円は2019年度実績)



●連結決算実績



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

航空業界は、これまでテロや戦争、経済不況などの幾多の困難を乗り越えて発展してきましたが、近年の地球温暖化やサステナビリティへの関心の急速な高まり、新型コロナによる影響、各種テクノロジーの進展などにより、大きな

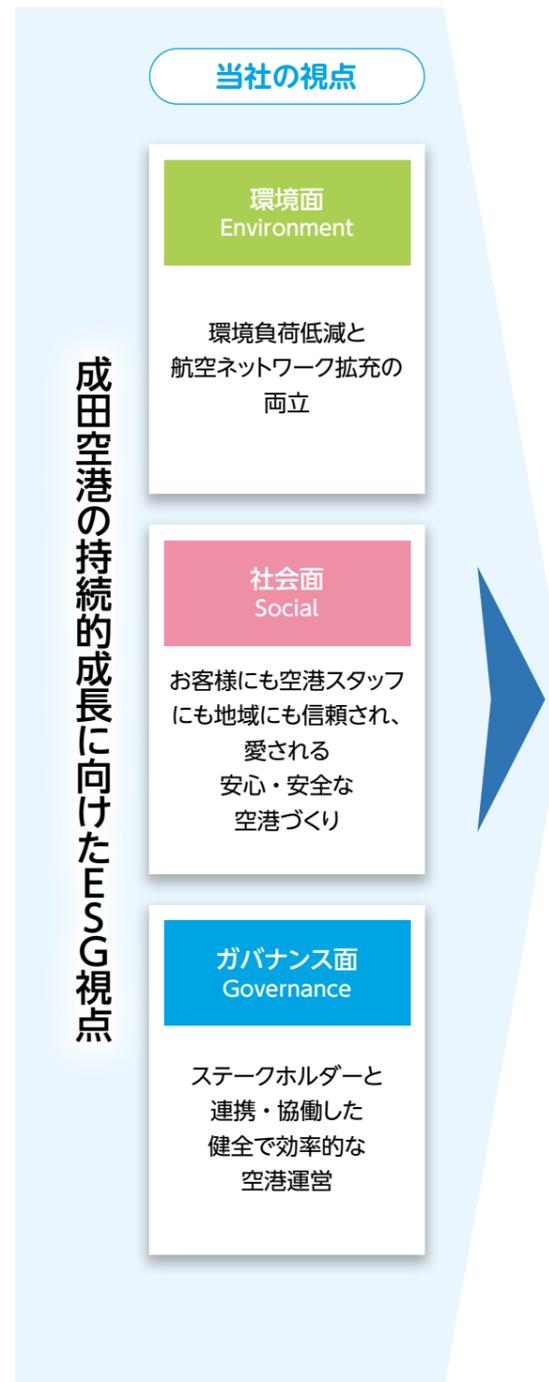
意識変化が求められています。

一方、国際間の往來の本格再開を経て、中長期的にはアジア地域をはじめとした中間層の増加等に伴い航空需要はさらに増大していくことが見込まれており、東アジアにお

ける巨大空港の建設や大規模拡張が進展するなか、日本でも首都圏空港の機能強化が急務です。

こうしたなか、当社は、成田空港の持続的成長に向け、ESG視点を踏まえた重点課題を設定しました。

今後は、これらの重点課題について具体的施策を設定し、各々についてKPIの設定、PDCAサイクルの構築を行うことで、成田空港の価値創造を推進していきます。



持続的成長に向けた重点課題

重点課題	SDGsへの貢献	
気候変動対応 環境保全活動	脱炭素化	7 気候変動に具体的な対策を、9 産業と地域における持続可能な消費と生産
	環境課題への対応*	11 持続可能な都市とコミュニティ、13 気候変動への対応
地域との 共生・共栄	生活環境の保全	3 気候変動への対応、11 持続可能な都市とコミュニティ
	地域への貢献 地域振興	9 産業と地域における持続可能な消費と生産
安全と セキュリティ の強化	自然災害対策	9 産業と地域における持続可能な消費と生産、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 気候変動への対応
お客様に選ばれる 空港づくり	航空旅客の 満足度追求	8 持続可能な消費と生産、16 平和と公正
	航空会社の 満足度追求	9 産業と地域における持続可能な消費と生産
空港全体での 働きがいのある 職場づくり	就労環境の向上	5 ジェンダー平等、8 持続可能な消費と生産
	誰もが活躍できる 職場づくり (D&I)	10 人や国の不平等の解消
ガバナンスの 徹底	コンプライアンス遵守	16 平和と公正、17 パートナーシップによる持続可能な開発
	透明性のある 適切な情報開示	16 平和と公正、17 パートナーシップによる持続可能な開発
	リスク管理	

*環境課題への対応に該当するSDGsは当社環境報告書に掲載

WEB https://www.naa.jp/jp/issue/kankyo_report/index.html

成田空港の価値創造プロセス

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ながら、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”を目指すことで、航空の総合的発展や我が国の国際競争力の向上に貢献していきます。

サステナブル・エアポートの実現

主要な経営資源

社会・関係資本

- 航空会社等の空港関係事業者や地域・行政機関との信頼関係

人的資本 知的資本

- 開港以来培ってきた上下一体での空港運営ノウハウ
- 本社：837人 (2021年9月30日時点)
- NAAグループ：3,043人 (同上)
- 空港従業員：約43,000人 (2017年11月時点)

製造資本 自然資本

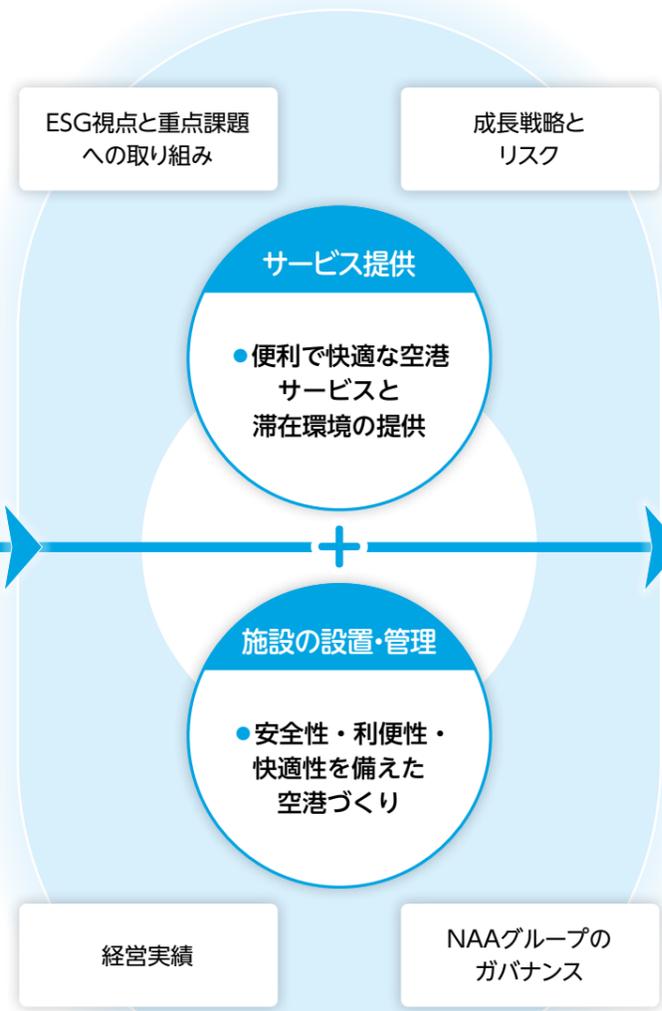
- 広大な空港敷地
・1,198ha (全体計画)
- 滑走路等の基本施設・ターミナルビル等の空港施設

財務資本

- 空港運営によって獲得した資金
- 公的インフラ企業としての高い信用力

当社の事業活動

ESGをはじめとした社会的要請を踏まえつつ、当社の上下一体運営ノウハウやステークホルダーとの信頼関係をもとに着実な空港運営を行い、航空ネットワークの充実を図る



当社の価値創造

航空の総合的発展や我が国の国際競争力向上のための社会的価値を創造するとともに、持続的成長に必要な利益を上げる

多様で豊富な航空ネットワーク

社会的価値

- 安心・安全の提供
- 航空輸送(旅客・貨物)の拠点機能向上
- 環境負荷の軽減
- 地域との共生・共栄の推進
- お客様(旅客)満足度の高い空港サービス
- 多様なお客様(旅客)への配慮
- 航空会社満足度の高い空港運営
- イノベーションの場の提供
- 空港スタッフの就労環境向上

経済的価値

- 企業利益の増大 (航空系収入/非航空系収入)

ステークホルダーへの貢献

社会全体

- 経済成長、文化交流促進
- ライフラインの確保・維持
- SDGsへの貢献

地域

- 共生・共栄関係の深化
- 地域発展やまちづくり

航空旅客

- 安心・安全な空港
- 気軽に手軽にいつでもどこでも行ける利便性
- また成田から旅をしたいと思える利便性、快適性、楽しさ

航空会社

- 使い勝手が良く信頼される空港
- 競争力強化のパートナー

空港従業員・空港関係事業者

- 安心して働き続けられる魅力ある就労環境
- 子供達が将来働きたいと思える就労環境

国・投資家全体

- 国策、国益への貢献
- 安定的・持続的な株主還元
- 透明性のあるIR情報の提供

地域をはじめとする社会全体からのご理解

航空旅客・航空会社・空港従業員と成田空港との強い結びつき

*国際統合報告フレームワーク(IIRC)に基づき作成
*本図は暫定的なものです

成田空港の注力する施策

成田空港の持続的成長に向け、以下の領域に注力していきます。
本統合報告書では、各領域に対する経営層の課題認識とその対応及び
前回の統合報告書には記載していない取り組み事項等についてご説明します。

環境

気候変動への対応

👉 P.25-30

顧客

お客様に選ばれる空港づくり

👉 P.39-42

安全

安全と安定運用の徹底

👉 P.31-34

地域

地域との共生・共栄

👉 P.35-38

労働環境

就労環境の向上

👉 P.43-46

気候変動への対応



「サステナブルNRT2050」を推進し、世界トップレベルの空港を目指します

宮本 秀晴
取締役 経営企画部門長



航空業界ではCO₂排出量削減に向けた取り組みの加速が急務となっています。当社グループは、これまでも航空機騒音をはじめとした各種環境負荷低減に取り組んできましたが、空港を取り巻く国内外の環境の変化を踏まえ、2050年

度にCO₂排出実質ゼロを目指す「サステナブルNRT2050」を策定し、脱炭素社会の実現に向けてより一層取り組んでいきます。

航空業界における国際的枠組み

世界のCO₂排出量のうち、国際航空分野が占める割合は約2%ですが、航空需要の増加に伴いCO₂排出量も増加することから、国際民間航空機関 (ICAO) では、2010年の総会で年平均2%の燃料効率の向上と2020年以降の総排出量を増加させないという削減目標が決定され、日本は2016年に国際航空分野のCO₂排出量削減を進めるための

カーボンオフセット制度 (CORSIA) への参加を決定、2021年からパイロットフェーズが始まっています。

このほか、成田空港が加盟するACIにおいてはネットゼロを、IATAにおいては2021年の年次総会において航空機からのCO₂排出量のカーボンニュートラルを、いずれも2050年までの新たな長期目標として掲げました。

国内初、空港のCO₂排出量削減数値目標を掲げた「サステナブルNRT2050」

陸続きの欧州では、CO₂排出量削減に向けて近距離の移動については鉄道への移行を模索する動きもありますが、島国である日本において航空は欠かせない社会インフラです。我が国の経済活動を支えるためには航空業界全体がコロナ収束後の航空需要をしっかりと取り込むことが不可欠である一方、持続可能な成長を実現するためには、業界全体で一丸となりCO₂排出量削減に取り組まなければなりません。

当空港ではこれまで「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」の4つを柱に環境負荷低減に取り組んできましたが、そのうち、「気候変動への取り組み」をさらに進めるため、「サステ

ナブルNRT2050」を策定し、空港運営会社のネットゼロと空港全体での数値目標を日本で初めて掲げました。

「サステナブルNRT2050」では、2050年度までの長期目標として、当社グループが排出するCO₂排出量をネットゼロにするとともに、成田空港全体のCO₂排出量を2015年度比で50%削減することとしています。目標達成に向けて、CO₂排出量の削減を促進していくための「先進技術の導入」や、社員の意識啓発や行動変容に向けた「ネクストアクション」に加えて、「更なる機能強化」を着実に進める中でも環境への負荷を可能な限り低減していくことを柱としています。

また、成田空港におけるCO₂排出量(2019年度、約120万トン)のうち、当社グループからの排出は約1割にす

ぎません。空港全体のCO₂排出量を削減するためには、当社の取り組みのみならず、航空会社等のステークホルダーと連携した取り組みが不可欠であることから、「ステークホル

ダーの皆様とともに」との項目も設け、ステークホルダーの皆様と連携した削減策も促進したいと考えています。

「サステナブルNRT2050」目標達成に向けた取り組み

当社においては、CO₂排出量の削減に向けて再生可能エネルギーの導入に取り組んでおり、2022年3月までに再エネ購入契約を締結し、来年度より購入電力における再エネ比率を8%まで拡大する予定です。将来的には当社グループ購入電力の100%再エネ化を目指します。

また、ターミナルビルをはじめとした空港内における冷暖房の供給等に必要なエネルギーについても、新技術を積極的に導入することにより、2050年度までにゼロカーボン化を目指します。

このほか、成田空港におけるCO₂排出量の約7割を占める航空機からの排出量を削減するため、成田空港の「更なる機能強化」において施設整備を行うことにより、航空機の地上走行距離を30%短縮するとともに、航空効率の向上に向けた情報連携 (CDM) の導入や、SAFの導入に向けた取り組みを関係者とともに促進したいと考えています。

社内の体制強化と関係者との連携強化

2021年7月、当社は持続可能な空港運営の推進にあたり全社的取り組みを強化するため、経営企画部門内にサステナビリティ推進室を設置しました。社内外の空港関係者や国など多くのステークホルダーとの連携をはじめとした、成田空港における各種取り組みの推進に向け、国交省が設置した「CO₂削減に関する検討会」への参加や前述のエコ・エアポート推進協議会の運営など、同部署が中心となって取り組みを進めているところです。

一方で、今後さらに施策を拡充していくためには当社グループ社員一人ひとりの行動変容や意識改革も重要であることから、経営企画部門として当社グループにおける旗振り役としての役割を担うとともに、設置管理者として空港全体の気候変動対応のリーダーシップを担っていかねば

ならないという責務を感じています。

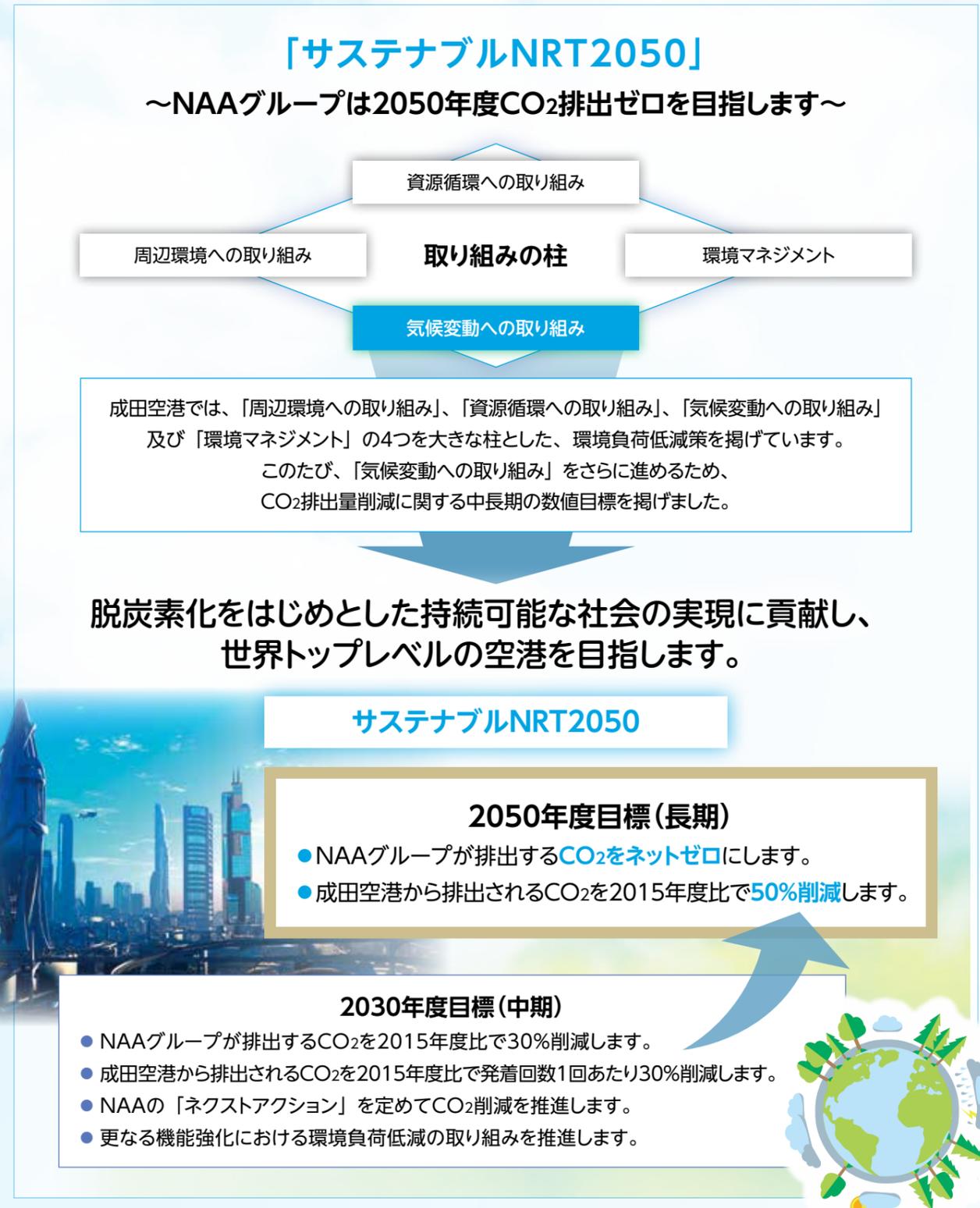
当社グループにおいては、「サステナブルNRT2050」の目標達成に向けて各種施策を推進してまいります。気候変動対応には多くの投資が必要であることも事実です。気候変動対策の積極的な投資と企業経営の経済合理性を両立する枠組みの構築についても、社会全般の課題として知恵を絞っていく必要があると感じています。

成田空港の強みは、空港の上下一体運営を通じて培ってきた経験とノウハウ、地域の皆様をはじめとする関係者の方々との長年築いてきた信頼関係です。この強みを武器に、気候変動対策における様々な課題に取り組み、世界トップレベルの空港を目指してまいります。

成田空港の取り組み背景・意識

気候変動への対応は航空コミュニティの持続的成長に向けて避けて通れない課題です。当社は、2021年3月に策定した計画「サステナブルNRT2050」のもと、ステークホル

ダーと連携して、成田空港における脱炭素化に取り組んでいきます。



▶ 先進技術の導入

成田空港全体のCO₂排出量を抜本的に削減していくために、先進技術を積極的に導入していきます。

	年限		取り組み
	2030年度	2050年度	
建築物	カーボンニュートラル化	ZEB [※] 化、エネルギー供給のゼロカーボン化	省エネの推進、諸施設・建築物のカーボンニュートラル化、空調等エネルギー供給のゼロカーボン化
購入電力	再エネ化(20%)	再エネ化(100%)	再生可能エネルギーの順次導入
航空灯火	LED化(80%)	LED化(100%)	航空灯火LED化の推進
業務用車両	特殊車両以外の低公害車化	全車両のゼロカーボン化	業務用車両の低公害車化、ゼロカーボン化

※ZEBとは、Net Zero Energy Buildingの略称。建築設計や自然エネルギーの活用により省エネルギー化したうえで、再生可能エネルギー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旨とした建築物

▶ NAAの「ネクストアクション」

NAA社員の意識啓発や行動変容を図るとともに、早期に以下の目標を達成します。

- 1 NAA本社ビルのカーボンニュートラル化
- 2 NAA社員のCO₂ゼロ出張
- 3 NAA社員の低炭素通勤の推進

▶ 更なる機能強化による環境負荷低減

成田空港における「更なる機能強化」を着実に進めていくと同時に、環境負荷低減の取り組みを推進します。

- 1 航空機地上走行距離の短縮
- 2 工事中の環境負荷低減
- 3 伐採木の有効活用

▶ ステークホルダーの皆様と共に

空港全体のCO₂排出量を削減するためには、当社のみならず、航空会社等のステークホルダーと連携した取り組みが不可欠です。ステークホルダーの皆様と協働し、

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。

	年限		取り組み
	2030年度	2050年度	
航空機	SAFの受入体制の整備	次世代型航空機の受入体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、必要な受け入れ体制の整備を行う
作業用車両	フォークリフトの低公害化	GSE車両のゼロカーボン化	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
促進策の検討	ステークホルダーのCO ₂ 排出量削減促進策の導入		<ul style="list-style-type: none"> ● ステークホルダーのCO₂排出量削減促進策に貢献できるよう各種施策を検討する

具体的な削減推進策

CO₂排出量の実績

サステナブルNRT2050の目標達成に向けて各種CO₂排出量削減策を推進していくため、成田空港でのCO₂排出量を算定・把握しています。算定では、当社グループからの直接及び間接排出、それ以外の排出(空港関連事業者)に分

けて整理しており、成田空港におけるCO₂排出量は以下の通りです。

2020年度は新型コロナの影響により航空需要が大きく減少したことに伴い、空港全体のCO₂排出量も大幅に減少しました。

算定範囲	CO ₂ 排出量		
	2020年度	2019年度	
当社グループ	直接排出(燃料の燃焼：Scope 1)	約6.1万tCO ₂	約5.9万tCO ₂
	間接排出(電気の使用：Scope 2)	約6.0万tCO ₂	約8.2万tCO ₂
	合計(Scope 1-2)	約12.1万tCO ₂	約14.1万tCO ₂
Scope 1・2以外の排出(空港関連事業者：Scope 3)	約44.3万tCO ₂	約103.4万tCO ₂	
合計(Scope 1-3)	約56.4万tCO ₂	約117.5万tCO ₂	

*表内数値は、空港カーボン認証(レベル3)に基づく算定範囲において算出

Scope 1・2

建築物のZEB化・エネルギー供給のゼロカーボン化

旅客ターミナルビル内等において、空調や照明など省エネルギーの機器やシステムを積極的に導入することで、エネルギー使用量の低減を図ります。併せて、設備更新時にトップランナー*の機器を採用することで、エネルギー使用量を低減します。この取り組みの一環として、現在、第1・第2旅客ターミナルビル全体の照明器具の更新を進めており、2020年度は約3,500台、2021年度は約7,000台をLED照明に置き換える予定です。

そのほか、2050年度までに、新たに建設する施設や建て替える建物にはZEBを取り入れ、エネルギー使用量ゼロを目指します。

*トップランナーとは、自動車の燃費基準や家電・OA機器等の省エネルギー基準を、現在商品化されている製品のうち最も優れている機器の性能以上にするという考え方で。

購入電力の100%を再生可能エネルギー化

2030年度までに、購入電力のうち20%を再生可能エネルギーにしていきます。また、2050年度までに、購入電力のすべてを再生可能エネルギーにすることで、成田空港から排出されるCO₂を2015年度比で50%削減する目標の達成に貢献



していきます。同時に、他社からの購入だけでなく、当社自らによる再生可能エネルギーの創出についても検討を進めていきます。

航空灯火の100%LED化

航空灯火のうち、誘導路灯火のLED化を順次進めた結果、2015年度末には56.5%であったLED式誘導路灯火の割合は、2020年度末現在、70.8%まで増加しました。2030年度までに航空灯火の80%を、2050年度までに100%をLED化することを目標としています。早期の100%LED化に向け、今後は、誘導路灯火以外の進入灯火や滑走路灯火についても、光源をハロゲン電球からLEDに切り替える作業を進めていきます。

業務用車両のゼロカーボン化

当社で保有する業務車両のうち、低公害車に切り替えやすい乗用車等の一般車両を中心に順次切り替えを行い、2030年度までに80%を低公害車化することを目指します。また、2050年度までには一般車両に加え、空港用化学消防車や除雪車などの特殊車両を含むすべての車両についてゼロカーボン化を目指します。



Scope 3

航空機の脱炭素化に向けた受け入れ体制の整備

2020年10月、成田空港において開港以来初めてSAFが導入されました。

成田空港で使用される航空燃料は、タンカーで成田空港千葉港頭石油ターミナルに運ばれ、約47kmの航空燃料パイプラインにより成田空港まで輸送されたうえで、航空機に搭載されます。SAFが従来のジェット燃料と同様にパイプラインで輸送されることは、国内空港初の取り組みとなります。

航空機に係るCO₂排出量は成田空港全体の排出量の約7割を占めており、SAFの導入は、空港としてのCO₂排出量削減に大きな効果が期待されています。今後、航空会社に積極的に

SAFを導入していただくために、関連事業者等と連携を図りながら、必要な体制を整備していきます。

また、次世代航空機(電気・水素)への対応については、技術開発の動向を注視していきます。

ステークホルダーのCO₂排出量削減促進策

成田空港では、低公害車の導入促進と低公害車による来港促進を図るため、低公害車向けインフラ整備を行っています。今後は、「EV・FCV認定カード」をお持ちの方を対象に、駐車場料金の割引や駐車場料金をETC決済可能にすることでCO₂排出量削減と利便性向上を図っていきます。



GSE車両の効率化・脱炭素化

成田空港では多くのGSE車両が稼働しており、その低公害化も重要な課題です。「サステナブルNRT2050」では、GSE車両のゼロカーボン化を目標に掲げ、ステークホルダーの皆様と連携し、GSE車両全体の効率化や脱炭素化に取り組んでいます。GSE車両の低公害車は現時点では一部に留まるものの、共用・共有化などの取り組みと合わせて進めていくことにより、GSE置場の最適配置や運用の効率化等の相乗効果が見込まれることから、2021年10月に「成田空港グランドハンドリング協議会」を設置しました。

当協議会は、航空会社・グランドハンドリング会社・給油会社・当社等の関係者で構成するとともに、国土交通省航空局もオブザーバーにて参加し、協議を行っています。また、協議会の下部組織として、GSE共有化WGを設置し、各種課題の検討を行っています。

国の取り組みへの参画

当社は、航空局が設置した有識者等で組織する「空港分野におけるCO₂削減に関する検討会」及び「航空機運航分野におけるCO₂削減に関する検討会」に委員として参加しています。

また、航空局が募集するCO₂排出量削減に向けた取り組み内容の検証や事業スキーム構築等を行う重点調査空港に応募し、応募21空港のうち最も多くの項目が採用され、航空局発注のコンサルティング会社によるケーススタディを実施中です。

さらに、空港と企業が連携して脱炭素化を推進するために新たに設置された「空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム」にも参加し、成田空港における取り組みを発表するなど、CO₂排出量削減に向けて関係者との情報・意見交換等を活発に実施しています。

NEWS & TOPICS

「サステナブルNRT2050」の周知活動を実施しました。(成田市、山武市、桜美林大学)

「サステナブルNRT2050」について、地域をはじめとした成田空港に関わる多くの方に理解を深めていただくため、各所にて説明会や講義を行って周知に努めました。

2021年4月には、成田市と山武市において「サステナブルNRT2050」の説明会を行いました。また、2021年6月には桜美林大学にて「環境への取り組みと空港経営」をテーマに、「サステナブルNRT2050」をはじめ、成田空港のこれまでの環境への取り組みや今後の見通しなどについて講義を行いました。今後も、多くのステークホルダーの皆様との連携を強化し、成田空港における環境負荷低減に向けた新たな取り組みを推進するため、引き続き周知活動に努めていきます。



安全と安定運用の徹底



航空の持続的成長に向けて、安全・安心な空港づくりを追求

名和 振平
取締役 空港運用部門長

成田空港はわが国の社会経済活動を支える重要なインフラであり、いかなる状況下でも、その機能を確保することが求められます。当社にはCBRNE*テロや激甚化する自然災害等、多様化するリスクへの十全の備えは勿論のこと、深刻な障害の発生を未然に防ぎ、空港を利用される皆様にとって安全・安心にご利用頂ける環境を保つ責務

*CBRNE：[化学：Chemical]、[生物：Biological]、[放射性物質：Radiological]、[核：Nuclear]、[爆発物：Explosive]

があります。そのためには、開港以来培ってきたノウハウの積み上げと継承に加え、今後は、新技術の積極的な活用も重要です。当社は、空港関連事業者の皆様と緊密に連携して、成田空港の円滑かつ安全・安心な空港運用を追求していきます。

航空業界全体、そして成田空港が持続的に成長発展していくために

航空が利用者にとって身近な存在であり続けるために、安全・安心の更なる追求に加え、空の安全とお客様の快適性の両立をテーマに、スマートセキュリティの取り組みを推進しています。他方、近年増加する自然災害対応においては、災害に強い成田空港を形成することを目的に各施設の機能強化に取り組んでいるほか、空港関連事業者が連携して対応する成田国際空港BCPを2019年に策定し、お客様視点に立った対応にも努めています。

また、社会全体で生産年齢人口の減少が顕著となる状況下において、既存施設の老朽化の進行や更なる機能強

化による空港管理区域の拡大も見据えると、限られたマンパワーでより多くの施設を効率的かつ高度に維持管理し、運用できる体制を構築することも成田空港の持続的な成長に向けての重要な課題です。既に、滑走路及び誘導路の舗装路面点検への赤外線技術の導入や航空機搭乗橋への自動装着技術の試験的な導入等を進めているほか、現在はウェアラブルカメラの導入による点検作業の省力化等も検討しています。航空業界全体の持続的成長を安全面から下支えできるよう、今後は、技術革新にも積極的に取り組んでいきます。

空港関連事業者全体が目線を合わせ、同じ方向に向かって歩み続ける

空港の運用は様々なステークホルダーの連携によって成り立っており、日々の安定運用や空港全体での実効的な取り組みの推進には、航空会社、グランドハンドリングやCIQなど非常に多くの関係者との相互調整が不可欠です。東京2020大会開催を通じて世界各国の大会選手・関係者を受け入れた際には、水際対策として検疫への協力、

航空会社との調整に力を注ぎました。今回の東京2020大会への貢献を通じて培った経験は社員一人ひとりの大きな財産となりました。当社自身が日々努力を重ねることはもちろん、空港関連事業者との更なる連携を引き続き積極的に働きかけ、安全・安心な成田空港を目指して共に歩みを進めてまいる所存です。

ビジネスパートナーの力を引き出す調整役を担います



玉木 康彦
常務取締役 整備部門長

整備部門は、空港の安全・安定運用において要となる“施設工事”における社内外の調整役を担っています。私たちの役割は、他部門等の企画立案計画に基づき、多くの協力会

社様と共に施設的设计・工事を進め、空港の日々の安全・安定運用と更なる発展に貢献することです。

バランス良く5つの課題をクリアする

整備部門では、「より安全に、より良いものを、より安く、より早く、より環境にやさしく」という5つの観点を常に意識しています。多数の工事を手掛ける当部門では、トレードオフの関係にもあるこれらの観点をバランス良くクリアした施設工事を実現するため、日々、切磋琢磨しています。特に安全面については、工事中の安全確保は勿論のこと、完成した施設がお客様やスタッフにとって安全な施設であること

が大前提です。施設稼働後のメンテナンス時における事故を未然に防ぐよう、設計時に細心の注意を払っています。

そして、空港をご利用いただくすべての方に安全で快適な施設となるよう、ユニバーサルデザインにも配慮し、営業部門と連携しながら障がいのある方々や大学等の研究機関を直接空港に招いてご意見をいただき、設計・工事に活かしています。

中長期的視点による空港の更なる機能強化

現在、当部門では、成田空港の機能をさらに高めるため、B滑走路の延伸・C滑走路の新設や第3旅客ターミナルビルの拡張工事等を進めています。足元は厳しい経営環境にありますが、国際航空需要の回復と更なる増大に備え、空港機能を強化する各種工事を着実に進めます。

一方で、環境対策への関心が世界的に高まりつつある

なか、空港施設においても対応が必要であると認識しています。本年3月に策定した「サステナブルNRT2050」の方針の下、再生可能エネルギーの活用など、空港施設の脱炭素化・低炭素化を目指すことは勿論のこと、工事に伴う排水による環境汚染や騒音等を防ぐなど、持続可能性に配慮した工事に努めていきます。

成田空港を支える関係者との連携

成田空港の運営は、様々な関係者との連携によって成り立っています。成田空港が、常に変化し続ける社会のニーズに即したインフラであり続けるためには、当社自身が不断の努力によりノウハウを蓄積しつつ、設計会社、工事会社、専門家など様々な関係者の有する多様な知識と

掛け合わせ、いわば相乗効果的に新たな付加価値を生み出していくことが重要です。また、当社にとって大切なビジネスパートナーである協力会社様の従業員の働きやすさにも配慮しながら、施設工事の調整役としての役割を果たしてまいります。

ステークホルダー一丸となって災害に強い成田空港を創る

空港は、有事・平時を問わず、いかなる局面においても常に安全・安心な環境であることが求められており、気候変動によって世界的に自然災害が多発化・大規模化するなか、発災時における空港のレジリエンス確保は重要な社会的使命です。成田空港においても、2019年の台風15号発生時には、空港運用が一時的に停止したほか、空港アクセス(電車・バス・道路等)が長時間にわたり途絶するなど、

災害に強い成田空港を目指して

2018年9月に相次いで発生した平成30年台風第21号や北海道胆振東部地震による国内空港の被災をきっかけに空港の機能維持・早期復旧への関心が高まり、国内空港においては、実効的な対応の一環として、空港設置管理者による統括マネジメントを前提としたBCPの策定が求められることとなりました。こうした社会的要請と前述の台風15号の経験を踏まえ、成田空港では、自然災害等にレジリエントな体制を整えるべく、空港関連事業者のご協力のもと、2019年10月、「成田国際空港BCP(業務継続計画)」を策定しました。

成田国際空港BCPでは、「空港関連事業者の連携強化」、「お客様の視点に立った対応」を2本柱としています。(別図参照) 本計画の下、成田空港で大規模自然災害が発生した際には、当社を含む47の空港関連事業者からなる総合対策本部が設置され、各事業者の責任者が遠隔会議システム等ICTも活用し、リアルタイムな情報の集約・共有を図り、成田空港全体としての最適かつ迅速な方針決定が行われます。

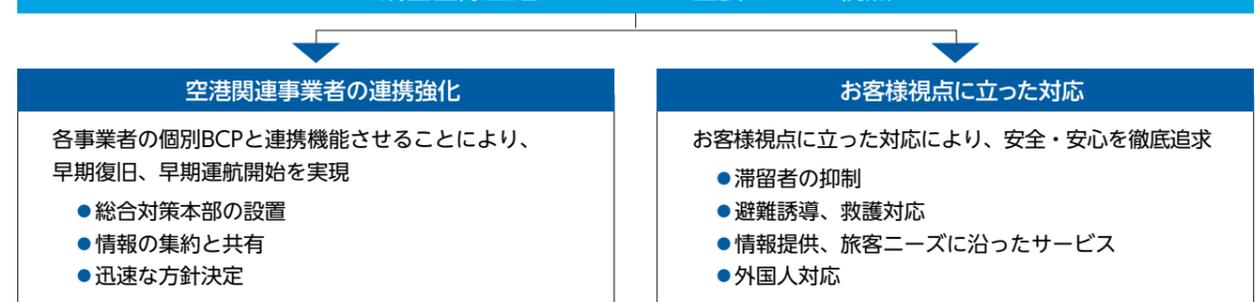
旅客や空港関連事業者に多大なるご不便をおかけすることとなり、適時・適切な情報連携等をはじめ、空港関連事業者が一丸となって災害からの早期復旧に取り組むことの重要性を強く再認識しました。成田空港では、空港関連事業者と連携しながら、災害に強い成田空港を目指して取り組みを進めていきます。

主要な取り組み目標の一例として、大規模地震発生時には発生後5時間以内の運用再開及び24時間以内の定期民間航空機の運航再開を、悪天候時には天候回復後5時間以内の定期民間航空機の運航再開を目指します。また、万一の事態でもお客様へ極力ご不便をおかけすることのないよう、避難誘導や負傷者の救護や滞留者へのケアを、空港関連事業者が連携して、お客様視点に立って実施します。このほかにも、本計画では災害による万一の空港機能の喪失を想定した機能ごとの具体的な復旧計画を始め、定量的・定量的な目標を定めています。詳細は、下記URLをご参照ください。



https://www.naa.jp/jp/airport/pdf/nrt_bcp.pdf

成田国際空港BCPにおいて重要な2つの視点



安心な成田空港を創っていくために

今後は、災害対応の経験を空港関連事業者全体で蓄積し、振り返りを行いながら、本計画をブラッシュアップしていきます。空港という社会インフラにとって何よりも重要な

安全を徹底的に追求する努力を積み重ねることで、ステークホルダー一丸となって、より災害に対してレジリエントな成田空港を創っていきます。

持続的な保安人材の育成が明日の航空保安をつくる

航空機をテロやハイジャック等から守る航空保安の分野では高い保安レベルの確保が求められますが、近年ではファストトラベルのコンセプトを踏まえた旅客の快適性・利便性向上と安全性追求との両立も重要な課題です。今後、空港オペレーションへの技術活用が進展するうえでも、成田

空港の航空保安品質の根幹を支える存在は「人」であり、お客様対応の最前線で働く保安検査員がより一層誇りをもって働ける環境づくりが重要であると考えています。当社は、保安検査員を主人公に、成田空港の保安レベルを維持・向上していきます。

PDCAサイクルを意識した保安検査業務体制を開始

このような基本的な考え方の下、2020年4月、検査会社や航空会社と共に、保安検査員の待遇改善と検査能力の体系的な向上を目指す計画である「保安検査員の待遇改善・人材確保のためのアクションプラン(Narita airport Action Plan for Screeners: NAPS)」を策定しました。そして、更なる保安品質の向上につなげていくため、2021年4月より、本取り組みの進捗のモニタリングやPDCAサイクルを意識した「保安関係者共通のサービスレベル目標(KPI)」の運用を開始しました。(本取り組みの概要については、前回統合報告書P.28-29参照)

今回のNAPS/KPI運用体制の導入によって、保安検査品質(顧客満足度、検査能力、待ち時間等)が数値化され、これまで感覚のみで捉えられており、定量的な把握が難しかった課題や施策の効果が可視化されました。検査会社からは、「ライバル関係にもある検査会社同士が顔を合わせて意見交換をすることで学び合いが促進され、成田空港の保安品質の向上という共通目標に向けて切磋琢磨できている。減点主義的な側面のあった保安検査業務について、検



当社グループと各検査会社間で意見交換を実施

査員の創意工夫が評価され、業務にあたってのモチベーションも高まっている」との声が寄せられています。今後も、保安検査は旅客体験の価値向上に直結する重要な要素であるとの認識のもと、イノベーションの積極的な導入と保安人材の中長期的育成の両輪で、保安検査品質をさらに高めていきたいと考えています。

ポストコロナを見据えて

足元では航空需要の激減した異様な環境での運用となっていますが、この機会にNAPS/KPI運用体制を成熟させ、日本のリーディングエアポートとして来たる需要回復期に万全の体制で対応できるよう準備を進めていきます。そういった経験をもとに、今後、先進テクノロジーと保安検査人材のポテンシャルを融合することで高品質な保安レベルを確保し、空の玄関口としての安全かつ快適な環境の整備を推進していきます。



航空保安の最前線を支える保安検査会社と共に

地域との共生・共栄

地域の一員として 社会課題に真摯に向き合い、 その解決に取り組んでまいります

岩澤 弘
取締役 共生・用地部門長



当社は地域との共生・共栄を経営ビジョンに位置付けています。地域の皆様との対話と培ってきたつながりを基盤

に取り組みを進め、地域との共生・共栄を実現する空港づくりへと歩みを続けています。

歴史的経緯、そして共生の時代へ

成田空港は1966年に現在地への空港建設が閣議設定され、同年には当社の前身である新東京国際空港公団が設立されましたが、地元に必要な説明がないままの空港建設は地域住民の激しい反対運動を招きました。いわゆる成田空港問題です。1978年の開港以降も反対運動は続きましたが、その後、成田空港問題を話し合いで解決する機運が高まり、1991年には、国、千葉県、反対同盟及び当社

が参加する成田空港問題シンポジウムが開催されました。15回にわたり歴史的経緯など様々な観点が議論されたシンポジウムは、空港と地域の共生の道を探る成田空港問題円卓会議へと引き継がれ、1994年の第12回円卓会議での合意を経て、地域と共生する空港づくりが本格的にスタートしました。

空港外のフィールドへ、“地域との対話”に踏み出す

“共生”という概念を地域と共有したことで、成田空港側から積極的に地域と向き合うことができるようになりました。巨大な内陸空港である成田空港は開港時から地域と対話しながら騒音対策を講じてきましたが“共生”前の時代には、対話する“地域”とは委員会等に出席いただく千葉県や周辺市町等の公的機関であり、当社は、航空機騒音障害を防止するための法制度に基づき日本有数の環境施策に万全を期す一方で、法律上の義務に対処する“受け身”の姿勢であったことも否めませんでした。

成田空港では当社と千葉県、関係自治体からの出捐により、成田空港周辺地域共生財団を設立し、成田空港周

辺地域の実態に即したきめ細かな民家防音工事への助成や航空機騒音の測定等を行っています。法律では騒音対策の適用範囲に基準を定めざるを得ませんが、隣家と1m異なるだけで助成が受けられないケースもあります。財団の活動はこのような法律の枠を超えて地域の声に耳を傾けて応える仕組みです。また、継続的に地域と課題を話し合う場として国土交通省、千葉県、空港周辺9市町及び当社による四者協議会を設けているほか、千葉県及び茨城県内に計5カ所の空港外の地域相談センターを設置し、地域住民からの声を直接お伺いしています。

空港の更なる機能強化に際して200回以上の説明会を開催

成田空港は滑走路の延伸や拡張を含む更なる機能強化への取り組みを進めていますが、その際には延べ1万人近い地域住民の皆様に対し200回以上の住民説明会を開催し、最終的には2018年3月の四者協議会において、機能強化に対する合意をいただきました。当社は、過去の経験

から住民の方々一人ひとりと同じ目線で話し合う大切さを認識し、不安や反対意見にも耳を傾けながら丁寧に説明して理解をいただくよう心掛けています。また随時、ホームページを通じた情報開示を行うとともに、ご要望に応じた説明の機会を設けています。

地域貢献と地域振興

当社は、地域貢献活動として、自治体等の行事に参加・協力するなど様々な活動を行ってまいりましたが、特に近年は増大する激甚災害への対応が重要となっています。



このため、2019年の台風15号を契機に、周辺自治体と災害時応援協定を締結して災害時に人的及び物的支援を行う仕組みを設け、当社のBCPIに反映しています。最近では、台風時に当社が仲介して茨城県内自治体からブルーシートを調達して千葉県内自治体に提供したり、自治体と共に地域の倒木を処理するなどの活動を行いました。さらにコロナ禍では、航空会社が自治体のワクチン接種会場で人的支援を行うなどのケースもありましたが、今後も臨機応変に当社が仲介役となり、空港関係者全体で地域に貢献したいと考えています。

また地域振興については、自治体や住民の方々が抱える課題の解決に成田空港に何ができるのか、真摯に向き合う新たなステージが始まったと認識しています。地域の皆様

には、成田空港が地域に存在することで生まれる産業の振興や、雇用の創出、空港から都心部への交通網の発達、社会インフラの整備などのメリットをご評価いただく一方で、“地域の均衡ある発展”については様々な課題も残されています。近年、成田空港は空港内の施設と地域が連携した観光業への支援や、東京から空港を経て地元までのバス運行による公共交通の補完、空港運営に関する出前授業の実施など、地域と空港の両方が発展するための多角的な取り組みに挑戦しています。また、従来は騒音対策等に活用を限定していた交付金について地域住民の生活向上につながる公的支援にも活用できるよう改定するなど、幅広い支援ができる体制を整備しています。

長い時間をかけて地域との関係を深めてきた今だからこそ、地域の一員として様々な社会課題解決に取り組むことで、地域の皆様に誇りに思ってもらえることを目標に空港づくりに邁進してまいります。



周辺自治体への支援物資搬入の様子(2019年台風15号発生時)

地域との信頼関係を深め、 地域と共生・共栄する空港づくりを推進

当社は、経営ビジョンに掲げる地域との共生・共栄の推進に向け、自然環境の保全を図るとともに、専門部署である地域共生部を中心に、地域の方々との双方向のコミュニ

ケーションを通じて信頼関係の構築を図りながら、様々な取り組みを進めています。

地域への貢献

● 成田国際空港周辺対策交付金の交付

航空機騒音対策及び空港周辺整備の費用に充てるものとして、千葉県、茨城県及び両県下10市町に対し、成田国際空港周辺対策交付金を交付しています。当該交付金は、防音工事を行った公共施設の維持のほか、空港周辺道路、公園、消防施設、コミュニティ施設などの整備のための費用に充てられています。2020年度からは、県や市町が機能強化に合わせたまちづくり整備を先行的に行えるよう、発着容量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、様々なまちづくりの取り組みを効果的に支援するための「地域振興枠」を創設し、教育・医療・社会福祉などにも使途を拡大するなど、制度の充実を図りました。開港当初から

2020年度末までの交付金総額は、約1,414億円となっています。

● 地域相談センターの設置

地域と共生する空港づくりの推進にあたっては、地域の実情に即したきめ細やかな対応を心がけ、継続的な対話や交流を重ねていくことが重要です。このため、芝山町協力のもと、1994年に地域相談センター（現南地域相談センター）を芝山町千代田地区内に設置しました。その後、北地域相談センター（成田市）、茨城地域相談センター（茨城県河内町）、山武地域相談センター（横芝光町）、東地域相談センター（多古町）を開設し、より多くの住民の皆様からの声を直接お伺いすることのできる体制を整えています。

次世代を担う子どもたちと共に

● NAAフラワーキッズキャンペーン

次世代を担う子どもたちの健全育成と地域への長期的な社会貢献を目的に、公益財団法人花と緑の農芸財団が主催する「花の輪運動」事業に協賛し、2019年度より「NAAフラワーキッズ学校花壇応援キャンペーン」を開始しました。本事業は、成田空港周辺11市町*にある小学校を対象に1校あたり300株の花の苗を寄贈するものであり、子どもたちが協力しながら植え込みから生育までを体験することで植物に親しみ、自然への優しさを育むとともに、花と緑にあふれた空港周辺地域を実現する活動の一助となることを目指しています。

*成田市、富里市、香取市、山武市、芝山町、横芝光町、多古町、栄町、神崎町、稲敷市、河内町のこ



子どもたちとの花植え作業

● 書道絵画展

本取り組みは空港により一層の親しみを持ってもらうための文化活動として、1981年に開港3周年事業の一つとして初めて開催し、千葉県教育委員会や成田空港に就航する航空会社のご協力のもと、これまでに36回開催しています。成田空港周辺11市町*にある小学校を対象に募集しており、書道の部と絵画の部の入賞者を空港に招待し、当社社長より賞状等の授与式を実施するとともに、入賞作品をターミナル内や航空科学博物館で約2か月間、展示しています。2021年はより多くの方々に

作品をご覧になっていただくことを目的に、全体展示終了後に、各市町の公民館等の公共施設において、展示しました。



代表校での賞状授与式

各市町での作品展示

地域の自然環境と共存する空港を目指して

● グリーンポート エコ・アグリパーク

空港建設により失われた緑を回復する目的として「成田空港周辺緑化基本計画」を策定しており、計画の一環として、空港南側に所有している自社所有地にありのままの自然を活かした体験型自然公園「グリーンポート エコ・アグリパーク」を2007年に開園しました。アグリパークは北総地域を代表する谷津地形であり、変化に富んだ環境となっているため、多くの昆虫類をはじめ多種多様な動植物が生息しています。当社では、これら多様な生物を育む環境を大切に守っていくとともに、北総地域の原風景である里山の景観復元を進めることで、自然環境を楽しむことのできる公園を目指しています。



グリーンポート エコ・アグリパークに咲くひまわり

● 環境報告書

当社では1996年から成田国際空港が取り組む環境施策について取りまとめた「環境レポート」を作成し、空港周辺の方々や空港関連事業者に配布してきました。2004年からは「成田国際空港 環境報告書」として内容の充実を図り、当社や空港関連事業者が「エコ・エアポート基本計画」に基づいて進めている様々な環境への取り組みや環境測定結果などについて報告しており、2021年度版は4,000部を発行しました。毎年特集を組むなど、分かりやすく読みやすい報告書を目指しています。また、地域の方々や空港を利用されるお客様に気軽に読んでいただけるようダイジェスト版を作成し、旅客ターミナルビル内の案内カウンターや航空科学博物館などで配布しています。ダイジェスト版は環境報告書のコンテンツの中から特に読んでいただきたい内容を簡潔に解説しており、2021年度版は6,000部を発行しました。



環境報告書2021

お客様に選ばれる空港づくり



空港事業者が一体となって お客様に選ばれる空港へ

田邊 誠
取締役 営業部門長



“お客様満足(CS: Customer Satisfaction)の向上”は
空港経営の重要な柱です。国際空港としての競争力を発揮

すべく、空港全体でCSを追求し“期待を超えるサービス”の
提供を目指しています。

ニューノーマル時代を見据えたお客様ニーズの把握

成田空港は、年齢、性別、文化、言語、国籍などが異なる多様なお客様が利用されることから、そのニーズも千差万別です。また、コロナ禍の昨今では、感染症リスクに対する不安やニューノーマル時代に求められる潜在的なニーズも含め、社会環境の変化に伴い空港に求められるニーズも変化しています。成田空港がその強みをさらに発揮し、弱みを解消して国際競争力を高めていくためには、お客様が成田空港に何を求めているのかを把握し、CX

(Customer Experience: 旅客体験価値)の向上を図っていくことが重要です。

2020年11月に新設したマーケティング統括室では、SNS上のコメント分析や外部評価分析、さらに今後は顧客ロイヤリティを計測する新たな指標を導入することとしており、これらの分析結果をお客様サービスの向上や施設改善の施策に反映していきます。

“Team NRT”として素晴らしいサービスを

お客様に直接サービスを提供するのは現場の空港スタッフです。成田空港CS協議会では、当社が事務局となり、税関など官庁を始め、航空会社や店舗、警備会社、清掃会社などお客様に直接接する空港関連事業者28機関が一体となって、空港全体のサービスレベルの向上を目指し、様々な取り組みを行っています。中でも、期待を超える素晴らしいサービスをしたスタッフを表彰する“CS Award”については、2003年の創設以来、これまでに600人以上の

スタッフが表彰されています。“CS Award”は、コロナ禍でお客様が減っている特殊な状況においては一層、空港スタッフのモチベーション向上につながると考えています。需要が回復しお客様が戻ってきた時に、“Team NRT”として空港全体で素晴らしいサービスを提供できるよう、協議会活動を通じてCSマインドの裾野をさらに広げていきたいと思っています。

東京2020大会によるレガシーとなったユニバーサルデザイン

2021年夏、成田空港は東京2020大会の公式空港として世界から選手・競技関係者をお迎えしました。受け入れにあたり、当空港では、国の「ユニバーサルデザイン行動計画」に基づき、施設整備はもちろん、空港スタッフの教育など、ハードとソフトの両面で高いUD水準の実現に努めてきました。特にスタッフ教育については、頭で理解するだけでなく体験することが重要と考え、約2年をかけて当社全社員のほか、成田空港CS協議会のメンバーや空港スタッフが実際にハーネスや重りを身に着け、ゴーグルで目隠ししてターミナルビル内を歩く体験型のセミナーを実施しました。東京2020大会開催を契機に推進したUD行動計画により、UD施設のみならずその理念を空港スタッフに根付かせることができたことは成田空港にとっての大きな財産です。



障がい当事者による現場視察

今後も、施設計画にUDコンセプトを取り込んでいくとともに、空港スタッフへの研修も継続していきます。

コロナ禍を乗り越え、進化を続ける成田空港

2021年11月現在、旅客ターミナルビルにあるテナント約400店舗のうち営業しているのは約半分程度と依然厳しい状況が続いています。

当社では、空港関連事業者と手を携えてこの危機を乗り越えるため、2020年3月以降、航空会社約100社を含む約400社に対して、各種料金の支払い猶予や構内営業料の減免措置など約990億円の支援を行ってきました。



Fa-So-La TAX FREE AKIHABARA(第2旅客ターミナルビル増床エリア)

一方で、今だからこそできる発想で、ランプタワーを含む空港見学ツアーの実施や人気アニメとコラボしたスタンプラリー企画、空港内でのフォトウエディングなどの新たな試みを行うとともに、空港内店舗のブランド商品を販売するECサイトの開設や免税店エリアを増床し新規店舗をオープンするなど、お客様をお迎えするための準備も着々と進めています。コロナ禍を乗り越え、真にお客様から選ばれる空港を目指して、成田空港は進化を続けてまいります。



成田空港 フォトウエディング

お客様第一主義に根ざした世界最高水準の 旅客体験価値の創造を目指して

NAAグループは、経営ビジョン「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」を掲げ、徹底したお客様第一主義に根ざした世界最高水準の旅客体験

お客様満足の追求

●お客様の声に寄り添う

1日約11万人(2019年度実績)が利用する成田空港には、年齢、性別、文化、言語、国籍などが異なる多様なお客様がいらっしゃいます。

成田空港では、こうしたお客様のニーズを的確に捉え、旅客体験価値の向上を図るため、空港内28機関から構成される成田空港CS協議会と一体となって、空港スタッフのサービス品質の維持・向上を推進する体制を築いています。同協議会では、セミナーの開催や表彰制度の導入など空港スタッフのマナーやサービススキルの向上に資する施策に取り組んでいます。

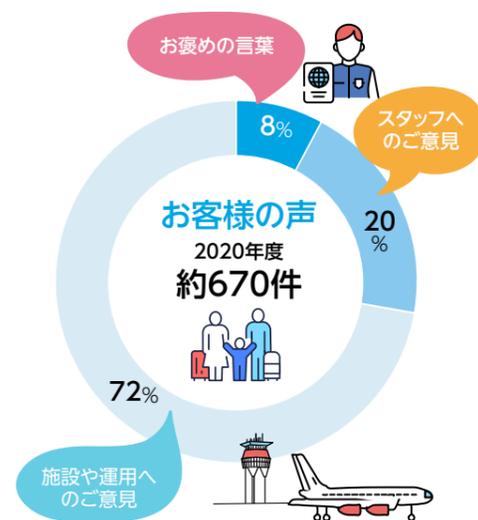
お客様満足の追求は、「すべての原点は、お客様の声にある」との認識のもと、成田空港ホームページ、空港内のインフォメーションセンター及びテレホンセンターなどに日々寄せられるお客様の声を収集し、一元的に管理・分析しています。お客様のご意見やご要望などは、すべて貴重なデータとして社内でも共有するとともに、関係する空港事業者へ展開しています。

施設や運用に関するご意見のうち、短期的に改善が必要なものは速やかに対応し、中長期的に検討すべきものは、今後の施設設計や運用改善の参考として活かしています。また、スタッフへのご意見については、マナー向上の一助となるよう、成田空港CS協議会を通じて空港スタッフに情報共有するなど啓発活動につなげています。

2020年度はコロナ禍でお客様が減少したなかにおいて、約670件(例年の3割程度)のお声をいただきました。感染症対策や出入国手続きに関すること等、コロナ禍ならではのご意見やご要望も多く寄せられました。

一方で、お客様に寄り添った対応へのお礼や激励の言葉も多くいただいております。当該者のみならず空港スタッフ全体のモチベーションの向上につながっています。

価値を創造すべく、グループ全体で様々な活動に取り組んでいます。



●CS Award

成田空港CS協議会では、お客様の声等をもとに、お客様の期待を超えるサービスを提供した空港スタッフを表彰する制度を設けています。季節ごとに表彰するSeasonal CS Awardのほか、その中から特に優れたサービスを提供したスタッフを年間グランプリとして選出しており、2020年は年間グランプリ3名、特別賞1名が選ばれました。



年間グランプリ表彰式の様子

●世界トップレベルのユニバーサルデザインを目指して

成田空港では、東京2020大会の開催に伴い、ハード、ソフト両面で世界トップレベルのユニバーサルデザインを実現すべく、2017年に障がい者、有識者、空港関係者などで構成されるUD推進委員会を設立し、同委員会で策定された「成田空港UD基本計画」の実現に向け、多様な視点での議論を行いながら様々な施策の具体化を図ってきました。(P.12参照)

同大会が終了した後も、同委員会において当事者や有識者の方々との議論を重ねながら、法令への適切な対応やSDGsに取り組む企業としての社会的責任を果たし、お客様の高齢化・多様化が進展する中で常に安全・安

心・快適を提供できるよう、引き続きUDを推進していきます。



障がい当事者との現場視察

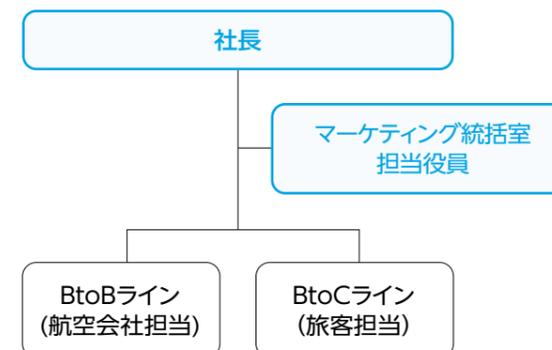
マーケティング推進の取り組み

ポストコロナにおいて成田空港がさらに成長していくためには、航空会社、旅客など空港を利用されるお客様が求めるニーズを的確に把握し、お客様への提供価値を最大化していく必要があります。このため、2020年11月、社長直轄の組織としてマーケティング統括室を新設しました。同室は、①お客様のニーズの把握・分析、②マーケティング推進のための社内サポート、③マーケティング情報の可視化の推進、④マーケティング意識向上に向けた社内啓発等を行っています。

旅客等に向けた取り組みとしては、お客様の要望や潜在的なニーズを把握するための調査、SNSデータを活用した情報分析、空港内でリアルタイムにアンケート取得ができる仕組みの導入を進めています。また、SKYTRAX*やASQ*による外部監査・調査結果を精査し、指摘された事項の改善に向けた担当部署との検討やPDCAの推進を通じて、CX向上に取り組んでいます。

航空会社に向けた取り組みとしては、定期的な意見交換を通じた航空会社との連携強化に加え、空港・航空会社が協働して双方にとっての顧客である旅客のニーズに合わせたサービスを提供することが空港・航空会社・旅客の三方よしにつながると位置付け、良質なサービス提供に努めています。NAAグループ全体でのマーケティング意識の醸成を図るため、社内啓発にも力を入れています。外部の専門家・有識者を講師としたマーケティングセミナーを定

●マーケティング統括室の位置づけ



期的に開催し(2021年は5回開催)、毎回200名前後の社員が参加しています。さらに、クイックリサーチ等の調査結果や海外事例を織り込んだ社内向けメールマガジンを月1回程度発行しているほか、SNS分析(ソーシャルリスニング)の結果についても随時社内でも共有しています。これらの取り組みについては社員からも好評であり、継続して実施することで、社内のマーケティング意識向上に努めていきます。

今後は、成田空港の強みと弱みを深く知るために新たな数値指標を導入し、全社横断的に、強みをさらに伸ばし、弱点を解消していく取り組みを進めていく予定です。

*SKYTRAX：1989年創立の英国に拠点を置く航空サービスリサーチ会社
*ASQ：Airport Service Qualityの略語で、ACIが、世界中の空港利用者を対象に実施している調査のこと

就労環境の向上



“ES(従業員満足)なくして
CS(お客様満足)なし”

田邊 誠
取締役 営業部門長

成田空港の持続的成長、国際的競争力の向上のためには、お客様満足(CS)を実現する優秀な人材の維持・確保が必要であり、その実現のためには、最前線で働く空港スタッフに安心して気持ちよく働いていただける環境を提供す

空港管理者としてES向上を目指す

新型コロナの感染が拡大する前は、日本中の空港でインバウンド誘致に向けた国際線の路線開設が進んでいた一方、他空港ではグランドハンドリング業務の人手不足が原因で就航を断念するケースが発生するなど、人材確保が課題となっていました。

通勤環境や職場環境の改善など従業員のES向上は各事業者が取り組んでいますが、個々の事業者では対応が難しい課題もあります。当社は、空港全体の安定的な労働力確保のため、空港管理者としてES向上に積極的に取り組んで

「魅力ある職場づくり」がキーワード

ES向上の目的は、空港スタッフに安心して働いていただき定着を図るのはもちろんのこと、成田空港で働くことの魅力、働き甲斐を感じていただくことにあります。それがスタッフの前向きな気持ち、質の高いサービス提供につながっていくものと考えています。当社は「ESなくしてCSなし」という考えのもと、すべてのお客様に喜ばれる空港となるために、CSとESの両面から様々な施策を積極的に推進し、お客様の体験価値の向上を目指していきます。

具体的なES向上策としては、空港関連事業者の雇用支援、就労環境の改善、作業負荷軽減のための自動化・省力化等に向けた取り組み等を行っています。雇用支援については、グループ会社を通じた特定技能制度による外国人材の活用などを行っており、今後はさらに拡大していく予定です。就労環境の改善は喫緊の課題であり、旅客ターミナルビル、貨物地区、ランプエリアなどにおいて、

ることが重要です。当社では“ES(従業員満足: Employee Satisfaction)なくしてCSなし”という考えのもと、空港全体のES向上に取り組んでいます。

いきたいと考えています。

更なる機能強化を踏まえると、発着回数50万回時には約7万人のスタッフが必要になると試算しており、今後、生産年齢人口が減少する中、人材の維持・確保のハードルは高く、非常に重要な課題であると認識しています。当社ではこれまで、業種別、エリア別にES対策に取り組んできましたが、2021年7月、これらを全社横断的に統括する組織として、CS推進部をCS・ES推進部へと改編し、新たなES推進体制を構築しました。

スタッフ休憩室のリニューアル・新設やWi-Fiの設置、トイレ環境の改善、フードトラックの手配により食事の選択肢を増やすことなどを進めています。また作業の自動化・省力化については、2019年にターミナルビル清掃ロボットを実用化しました。高い洗浄能力と自律走行性能を備えており、コロナ禍での感染リスクの抑制に効果を発揮しています。このほか制限区域を走行するランプバスの自動走行についても実用化に向けた実証試験を行っています。

空港スタッフの皆さんに気持ちよく安心して働き続けていただけるよう、そしてお客様に世界一のサービスを提供していただけるよう「魅力ある職場づくり」をキーワードに成田空港を働きやすい職場のスタンダードにすることを目指していきます。将来的には、空港周辺地域と一体となった取り組みにつながっていくと良いと考えています。

持続可能な空港運営に向け、
社員が働きやすい環境整備を
行っています



関 恒明
取締役 管理部門長

当社は多くのステークホルダーの皆様のご理解をいただきながら、世界トップレベルの空港を目指しています。その主

役である社員のために、事業運営の健全で強固な基盤をつくり育てるのが管理部門です。

“世界トップレベルの空港づくり”の基盤を整備

市場環境やニーズ等の変化に迅速かつ柔軟に対応するチャレンジ意識の高い組織づくりを目指し、人材育成プログラムも含めた風土改革に取り組むとともに、社員一人ひとりが“健康”で、“いきいき”と働きがいを感じることができる職場環境づくりが重要であると認識し、「ワークライフバランスの推進および柔軟な働き方の実現」、「業務効率化・業務プロセス改善による生産性向上」、「健康経営の推進」等にも

取り組んでいます。「健康経営の推進」においては、社員の健康保持・増進に向けた取り組みが会社のパフォーマンス向上に直結することから、身体の健康、心の健康、ワークライフバランスの3つをテーマとし、特にメンタルケアについては年に2回、第三者機関によるストレスチェックを実施し、プライバシーに配慮した面談をはじめとしたケアを実施しています。

テレワーク環境の整備で進む働き方改革

コロナ禍前から、育児休暇の延長、時短勤務制度や時差出勤制度など、仕事と育児・介護の両立等を支援する仕組みを導入し制度の充実に努めてきましたが、コロナ禍において働き方改革をさらに推し進め、ほぼすべての業務を自宅で行えるようテレワーク環境を整備することで、業務の効率化・プロセス改善による生産性とワークライフバランスの向

上を推進しました。また、さらにこれらを深化させるため、新たに総労働時間など新たな指標を用いた就業状況の把握にも着手しました。一方で、テレワーク環境下では不足しがちな役員社員同士の交流を活発化し積極的な意見交換ができるよう、様々なチャネルを整備しています。

次代の成田空港を担う人材を育てる

空港運営は様々なステークホルダーが連携することで初めて機能します。当社がリーダーシップを発揮し円滑に空港を運営するためには、これまでのステークホルダーの方々の尊い御尽力の歴史を忘れることなく、社員が自ら学び、また相手を理解することが重要であることは言うまでもありません。そのため、各種の研修制度を設けるとともに、グ

ループ会社や周辺自治体、航空会社等との人事交流も行っていきます。企業の競争力の源泉は社員にほかなりません。これからの成田空港を担う人材を育てるべく、チャレンジする社員を後押しするとともに、ダイバーシティを実現してまいります。

スタッフが働きやすく、やりがいを感じられる航空物流拠点を目指して

新型コロナに伴う医療関連物資需要の増加をはじめ、EC市場の拡大、米国の港湾混雑等による海上輸送から航空輸送へのシフト等により、今年度は上期として過去最高の貨物取扱量を記録するなど、成田空港の航空物流拠点としての存在感は高まりを見せています。成田空港がこの先も航空物流拠点としての役割を果たし続けるためには、円滑か

働きやすい貨物地区を目指して

貨物事業者の円滑な運用を支えるためには、ハード面、ソフト面の環境整備が必要です。ハード面においては、貨物上屋の集約や再編・新設、構内道路の舗装、また、上屋における作業効率の向上や貨物地区構内の混雑解消などを目的とした車両管理システムの導入といった環境整備を進めているほか、現在は、トイレのリニューアルや施設

スタッフのモチベーション向上を目指して

航空物流拠点の機能を支えていくためには、スタッフ一人ひとりの一体感を醸成し、高めていくことも重要です。成田空港では、「TEAM NRT CARGO」を掲げ、「現場のプライド」をテーマとしたポスターや動画を作成・掲出するなど、インナーブランディング構築のための取り組みを行って

航空物流拠点としての役割を果たし続けるために

増加する航空貨物需要の受入にあたっては、円滑な運用を実現する施設整備と将来にわたって継続的に意欲の高い優秀な人材を確保していけるよう、スタッフ一人ひとりが成田空港で働くことに誇りとやりがいを持てるような



フォークリフト&パレットビルディング競技会の様子

つ効率的な運用を実現する施設整備を行っていくのは勿論のこと、スタッフが働きやすく、働きがいを感じられる環境であることが不可欠です。開港以来使用している施設の改修や機能の再編を行い、これと合わせて、スタッフの皆様が成田空港で働いて良かったと心から感じていただけるような環境づくりを積極的に進めています。

の雨漏り、鳥害についても、抜本的な解決に向けた対策を検討しています。また、ソフト面においては、気候の影響を受けやすい上屋において作業スタッフが働きやすい環境となるよう、大型冷風機の貸出しや飲料水の差入れなどを積極的に行っていきます。

います。また、貨物のハンドリング技術や安全意識の向上等を図るため、「フォークリフト&パレットビルディング競技会」を開催しています。今後もスタッフ同士の交流の場を提供し一体感を高めるための施策を行っていきます。

環境整備が重要です。

そのためにも、事業者やスタッフの皆様生の声に耳を傾けながら、真のニーズを把握し、就労環境の改善に努めることで、当社としての責務を着実に果たしていきます。

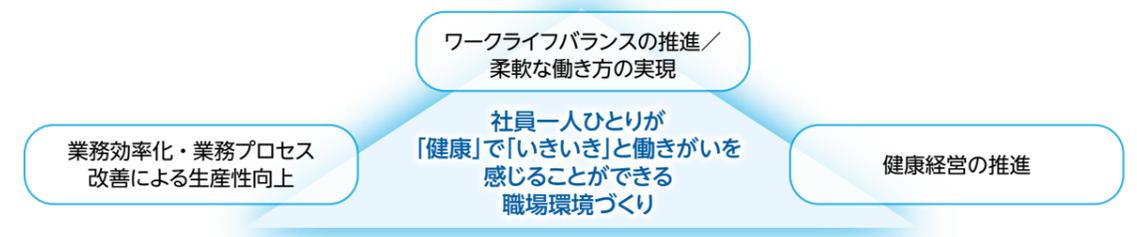


フォークリフト&パレットビルディング競技会表彰式の様子

社員一人ひとりが“健康”で“いきいき”と働きがいを感じる職場環境づくりを目指して

新型コロナの世界的流行や脱炭素社会の実現に向けた社会的要請等により、航空・空港を取り巻く環境は大きく変化しつつあります。このような不確実で変化の激しい環境の中、成田空港が持続的に成長・発展していくためには、成田空港を設置、管理、運営する当社が、変化に即応できる組織であることが不可欠です。当社では、成田空港の変化対応の原動力を担うのは当社社員一人ひとりであるとの認識のもと、社員のエンゲージメントを高め、持てる力を最大限に発

揮し続けられるよう、人材育成プログラムや社内コミュニケーションのさらなる活性化を含めた風土改革の取り組み等とともに、就労環境や働き方の向上等に積極的に取り組んでいます。具体的には、「ワークライフバランスの推進/柔軟な働き方の実現」、「業務効率化・業務プロセス改善による生産性向上」、「健康経営の推進」のテーマ領域について、以下の取り組みを進めています。



ワークライフバランスの推進/柔軟な働き方の実現

ワークライフバランスの推進と柔軟な働き方の実現を経営上の重要なテーマと認識しています。具体的な取り組みとして、昨年度よりテレワーク勤務を本格制度化したほか、ノー残業デーの設定等を通じた時間外労働の削減、計画的な年休取得の推奨など休暇取得の促進、仕事と育児・介護の両立支援に向けた柔軟な就業形態や休暇制度の整

備等に積極的に取り組んでいます。また、多様性や包摂性のある社会の実現を後押しすべく、女性の活躍推進をはじめ、専門人材等の採用、経験や知識の高い高齢者の活用、障がい者の雇用促進等に取り組んでいます。就労環境の改善に努め、向上させていくことを目指してまいります。

業務効率化・業務プロセス改善による生産性向上

社員一人ひとりが限られた時間のなかでより高いパフォーマンスを発揮できるよう、業務効率化・業務プロセス改善に取り組んでいます。具体的な取り組みとして、社内の業務プロセスを抜本的に見直し、業務系システムの刷新を図る「AIR Naritaプロジェクト」の推進や、ペーパーレス・ストッ

クレス化等、社内各種業務手続きの効率化を進めているほか、社員が意欲をもって活躍できる環境づくり、社内コミュニケーションのさらなる活性化に向けた施策、組織の見直し等の取り組みを進めています。

健康経営の推進

成田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、前述のワークライフバランスの推進に加えて、身体の健康、心の健康の3つをテーマに健康経営に取り組んでいます。

社長統括の下、総務人事部を中心として、健康経営にか

かる各種施策を検討・実施しています。(具体的な取り組みについては、前回統合報告書P.42参照) また、より効果的に健康経営を推進するため、成田国際空港健康保険組合や産業医と連携し、PDCAサイクルを回すことにより健康経営を継続的に進めていきます。

社外取締役メッセージ

会社の健全な成長に資するため、社外取締役としての責務を果たします



甲斐 順子
社外取締役

社外取締役就任後の2年半を振り返って

台風等の自然災害に伴う空港利用者の滞留から一転して、新型コロナの水際対策による旅客の大幅減へと、空港を取り巻く状況が激変した2年半でした。その中で、当社においては受け身ではなく、自ら積極的に情報収集・意思決定し、取り組みを進めていきました。だからこそ、前例のない様々な難題に対応できたのではないのでしょうか。

取締役会をはじめとする各種会議では、課題に関係する複数部門間での調整や、相手方の視点に立った議論も展開されるようになり、就任当初と比べて、当社の機動力が上がっていると同時に、風通しのいい企業風土を目指そうという意識も高まっており、頼もしく感じています。

社外取締役としての責務

社外取締役というのは、社内の常識や暗黙の了解にとらわれず、いわゆる“しがらみ”もありません。そういう立場の人間が議決権を有して取締役会に出席することは、内向きの論理で議論が進むことをけん制する効果があると思います。また、当社のように公共性の高い事業を行っている会社においては特に、社外の目で見たとときに浮かぶ素朴な疑問や率直な意見を伝えることに意義があると考えています。コーポレート・ガバナンス体制を充実させ、会社の健全な

成長に資することが社外取締役の責務であり目標だと思います。

当社の場合、社外取締役は取締役会だけでなく経営会議及び各種委員会の構成メンバーにもなっていますので、当社の業務への理解を深めることができます。また、重要案件については、担当部署から直接・個別に事前説明を受けます。そこで若手社員から現場の声を聞くこともあり、貴重な機会となっています。

当社の強みを活かして地域と共に発展

社外取締役としての関与は限られたものですが、成田空港で働く一人ひとりの高い意識(真面目さ・几帳面さ)が空港の「安全・安心」を支えていると実感しています。また、当社は滑走路等の空港基本施設とターミナルビル・貨物施設・給油施設・その他の関連施設を一体的に運営しています。

「働く人の高い意識」と「施設の一体的運営」は、空港という公共性の高い重要なインフラ事業において大きな強みだと思います。

今後の空港機能強化に向けて、様々な課題を抱えてい

ることも事実です。その多くは、当社グループだけで解決できるものではなく、多様なステークホルダーの利益を調整し、理解を得ることが不可欠です。とりわけ、成田空港が魅力を持ち続け、発展していくためには空港の周辺地域との協調がこれまで以上に重要になっていくと思われます。自然・生活・職場それぞれの環境が良好でなければ、空港利用者に対して満足なサービスを提供することも難しくなるでしょう。

成田空港が50年後、100年後も人をワクワクさせる場所であることを期待しています。

監査役メッセージ



長瀬 友則
常勤監査役(社外)



今泉 光幸
常勤監査役(社外)



村田 徹
常勤監査役(社外)



石原 宏行
監査役(社外)

日本の空の玄関を支える健全な企業統治体制の確立のために

2021年6月の株主総会において、新たに常勤監査役(社外)に選任されました。新型コロナの拡大により、当社は設立以来の厳しい経営状況となっています。一方で、最近になりLCC路線などを中心にお客様回復の兆しも見られるようになりました。成田空港は日本の代表的な空の玄関です。将来的な航空需要の拡大やアジア主要空港との競争の激化を踏まえ、現在、新C滑走路の整備など、いわゆる「更なる機能強化」の取り組みを進めていますが、活動範囲が拡大すれば社会的責任も重くなってまいります。当社がお客様や地域社会にとって真に信頼される存在であり続けられるよう、社外監査役一丸となって、企業経営の健全性の確保に全力で当たってまいります。

世界のNARITAに貢献できるように

成田空港は、日本の国際交流・ビジネス、国際物流を支える社会インフラとして、非常に高い公共性・公益性を有しています。当然のことながら、それを運営する空港会社には、相応する高度な企業ガバナンスが求められます。

公正な企業会計はもちろんのこと、安全性の確保や旅客サービスの向上などの業務を適正に実行し、時代や社会の要請に即したしっかりとした企業ガバナンスを確立することが重要です。それにより、これからも世界の皆様に信頼していただける空港・企業として、プレゼンスを発揮していくことが可能になるのだと思います。

私自身、国、県、町と行政機関に38年間勤務した経験がありますので、監査役という立場を通して、幅広い視点からNARITAの価値の向上に貢献してまいります。

新しいステージを目指して

環境変化の激しい金融業界での33年間の勤務を経て2017年に当社常勤監査役に就任しました。前職では2度の合併を経験し変化への対応、スピード、そして現場を大切にすることを学びました。

空港経営は正に今、新型コロナへの対応と将来の更なる機能強化、二つの大きな変化、進化を求められています。監査役としてこれまでの経験を生かしながら、執行部とは違う立場から自分なりの目指すべき空港像をしっかりと描きつつ、新しいステージを迎える空港づくりに少しでも貢献できればと思います。

厳しい経営環境ですが、この時に監査役として関わることによりやりがいを感じ社外からの視点を大切に積極的に発信してまいります。

コロナ渦中に進める監査業務

私は40年前に電電公社(当時)に入社し、民営化を経てNTTグループ各社で経理や経営管理の仕事に従事してまいりました。膨大な設備を保有して公益事業を営み、国営組織から株式会社化した成り立ちなど両社には共通点が多く、仕事の進め方や社風がよく似ています。これまでの仕事の経験を活かし、当社にシンパシーも感じながら監査業務に携わってきました。

新型コロナまん延で空港施設を利用するお客様が激減してから既に2年が経過しており、経営の一番苦しいときに、滑走路の拡充など更なる機能強化の準備も進めています。難しい事業環境の中で、これまで以上に監査役としての職責を果たしていきたいと考えております。

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
椎名 明彦

1978年 3月 新東京国際空港公団入社
2011年 6月 当社執行役員
2015年 6月 当社取締役
2017年 6月 当社専務取締役
2019年 6月 当社代表取締役副社長(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(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)
2010年 4月 東京家庭裁判所調停委員(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 第二東京弁護士会綱紀委員会委員(現任)
2021年 6月 JSR株式会社社外監査役(現任)



常務取締役
財務部門長
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(現任)



常務取締役
整備部門長
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(現任)

監査役



常勤監査役(社外)
長瀬 友則

1990年 4月 運輸省(現 国土交通省)入省
2015年 7月 国土交通省海上保安庁総務部主計管理官
2016年 6月 (独)国際観光振興機構経営管理部長
2018年 7月 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
監査・事業監理統括役
2020年 7月 国土交通省大臣官房公文書監理官
2021年 6月 当社常勤監査役(現任)



常勤監査役(社外)
今泉 光幸

1982年 4月 千葉県入庁
2018年 4月 同県総合企画部長
2019年 4月 同県総務部長
2020年 4月 当社常勤顧問
2020年 6月 当社常勤監査役(現任)



取締役
営業部門長
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(現任)



取締役
共生・用地部門長
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(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-IME)
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
パリュースポーツ株式会社)常勤監査役(現任)
2019年 6月 当社監査役(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)



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」とのバランスが取り、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12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、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。

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「取締役の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制その他株式会社の業務並びに当該株式会社及びその子会社から成る企業集団の業務の適正を確保するために必要なものとして法務省令で定める体制」を同条第5項の規定により2006年5月に制定しており、その後、2018年4月に、従来、当社及びグループ会社の監査役等の連携のため組織されてきた「NAAグループ監査役連絡会」が、一層の活性化を図る観点から「NAAグループ監査会議」として改組されたことを反映させるための改正を行いました。決議内容の詳細は、当社2021年3月期有価証券報告書P.29-31をご参照ください。

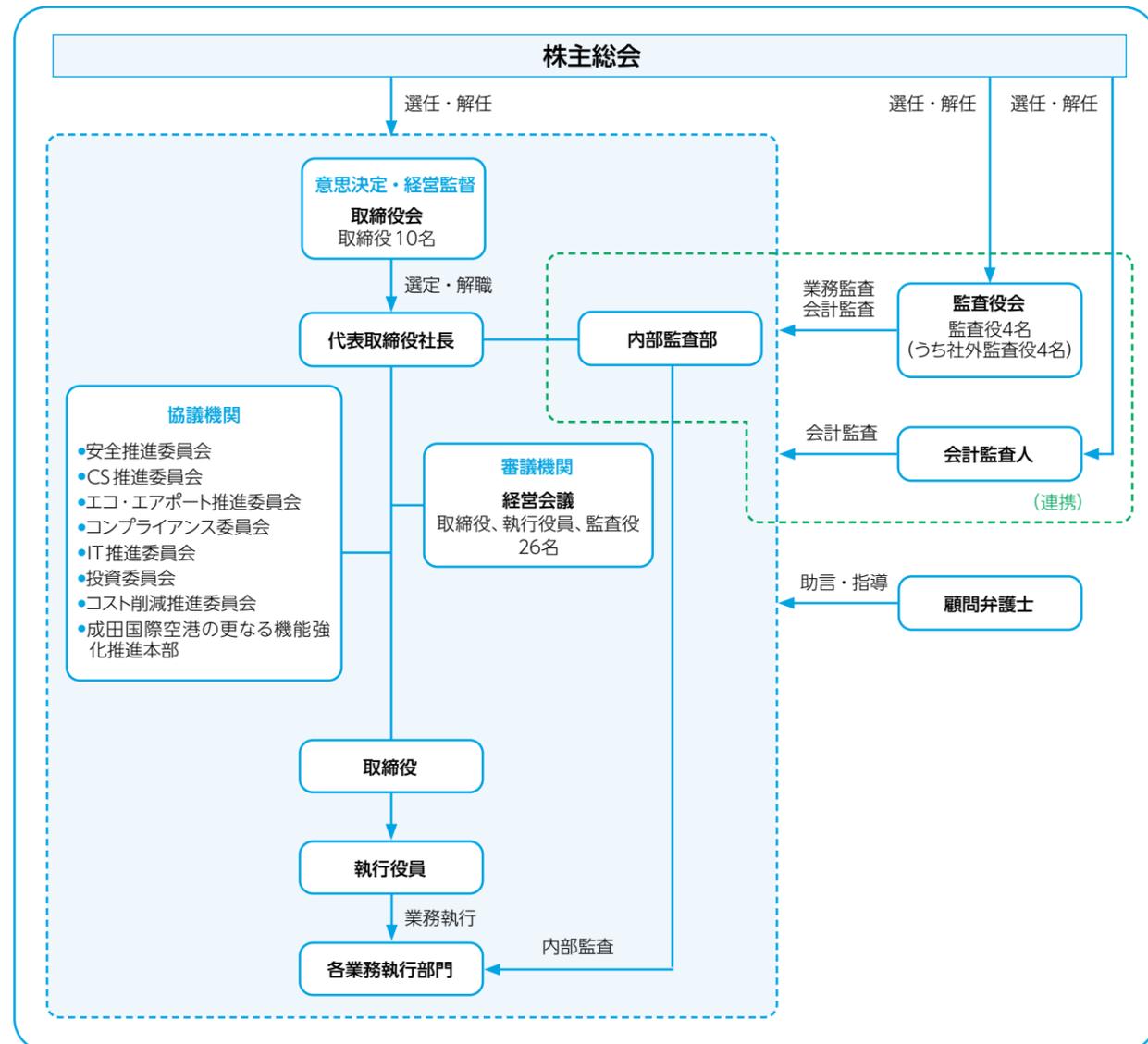
コンプライアンス

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」を全社員に配布し、周知しています。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。そのほか、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、NAAグループ内の内部通報窓口である「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。

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、グループ全体で総合的なマネジメントを実施しています。まず、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、経営会議にて特に重点的に対策をとるべき「重要リスク」を選定し、その対策を取締役に決定したうえで、毎期定める当社グループの経営計画に織り込み対応しています。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2021年3月期有価証券報告書P.11-15をご参照ください。

●ガバナンス図



WEB  <https://www.naa.jp/jp/ir/yukashoken.html>



資金コントロールに万全を期すことが最大の責務



長谷川 芳幸
常務取締役 財務部門長

2021年3月期の決算は、新型コロナウイルスの影響により、残念ながら当期純損失を計上する決算となりました。世界全体として、新型コロナウイルスの影響は依然として続いており、わが国の空の玄関口である成田空港においても未だ先行きが不透明な状況にあります。当社では、この逆境を来るべき回復期の成長の礎とすべく、目下、様々な取り組みを進めています。新型コロナウイルスの収束に伴い、緩やかな

ながらも収益の回復を見込んでいますが、資金コントロールに万全を期すことが現在の財務部門に課せられた最大の責務であると認識しています。一方で、早期黒字化に向けた検討や的確な財務規律の回復など、成田空港を柔軟かつ機動的に運営できるようしっかりと“下支え”することで、責務を果たしていきたいと考えています。

2022年3月期中間決算の振り返り

2022年3月期中間決算においても、東京2020大会の開催など明るいニュースがあったものの、新型コロナ

の影響により、引き続き出入国制限や厳しい検疫体制が世界的に敷かれていることに加え、日本国内においても

● 2021年度中間連結決算

(単位：億円)

(中間期：4月1日～9月30日)	2020年度	2021年度	増減	
	実績	実績	金額	%
営業収益	332	400	68	120.6
営業費用	638	617	△21	96.6
営業利益	△306	△216	89	—
経常利益	△301	△220	80	—
親会社株主に帰属する中間純利益	△424	△230	194	—

※決算数字は、単位未満を切り捨てて表示しています。

● 2021年度中間期航空取扱量実績

(中間期：4月1日～9月30日)	2020年度	2021年度	増減	
	実績	実績	数量	%
航空機発着回数(万回)	4.8	6.5	1.7	134.5
国際線	3.8	5.0	1.2	130.6
国内線	1.0	1.5	0.5	149.3
航空旅客数(万人)	136	262	126	192.6
国際線	52	93	42	181.3
国内線	84	168	84	199.5
国際航空貨物量(万トン)	89	128	40	144.5

※航空取扱量は、単位未満を四捨五入して表示しています。

度重なる緊急事態宣言等が発出されたことなど、航空機発着回数及び航空旅客数がコロナ禍前の水準に戻るには厳しい環境となりました。国際線については、旅客需要がほぼ消失、国内線は国内の感染状況が落ち着いていることに伴い回復傾向がみられるものの不透明な状態が続いています。

財務体質の強化を目指して

財務部門では、「健全な経営基盤を構築するための公正かつ透明性のある財務経理活動及び契約業務を通じて、当社企業価値の最大化を図る」ことをミッションステートメントに掲げ、足元の業績への影響を最小限に抑えつつ、ポストコロナの回復と再成長を見据え、財務面を含めた企業体質の改善を進めています。

● 徹底したコスト削減

成田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。従来から“賢いお金の使い方”を考える「スマートスペンディング活動」を通して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

● 業務効率化の推進

業務効率化推進の一環としてDXにも積極的に取り組んでいます。特に財務部門においては、RPA(Robotic Process Automation)の積極的な導入やペーパーレス化を推進しており、加えて請求業務のWeb化、税務業務の一部外部委託、インターネットバンキングの採用など、地道ではありますが、社内業務の効率化を進めています。ま

● 資金調達方針／サステナビリティへの貢献

現在、取り組んでいる更なる機能強化の政策的重要性や投資規模に鑑み、当社は国から一定の財政支援を受けていますが、本プロジェクトを着実に推進するうえでは、マーケットからの資金調達は不可欠であり、IR活動を通じて、安定的な資金確保に努めます。また、気候変動対策への関心が高まる中、当社では「サステナブルNRT2050」において取り組みの検討を進めており、ESG債については、

こうしたなか、2022年3月期中間決算における当社グループの業績は、東京2020大会の開催などにより営業収益が前年同期比68億円増の400億円と2期ぶりの増収となったものの、営業損失(216億円)、経常損失(220億円)、中間純損失(230億円)を計上することとなりました。なお、いずれの損失も前年同期からは改善しています。

費削減等のコスト削減を実施しました。その結果として、2021年3月期はコロナ禍前の2019年度比で273億円の削減を達成し、2022年3月期はこれを上回る削減を実施します。引き続き、メリハリを意識したコスト削減を進め、早期の業績回復を目指します。

た、社内の契約業務のオンライン化を目指したプロジェクトを推進しています。

ステークホルダーが関与する分野については、各事業部門における業務上のステークホルダーのご負担・ご不便にならないことに最大限配慮しながら、効率化を着実に進めています。

具体的施策の検討状況に応じ、必要との判断があれば、適時発行する構えです。

そのほか、ガバナンス強化の一環として、工事発注適正化策の徹底、契約手続きにおける不正行為の抑止に力を入れてきたほか、現在はサステナビリティに配慮した調達指針の検討を進めています。引き続き、持続可能な社会の実現に貢献する取り組みを積極的に進めてまいります。

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	33,646	158,751
受取手形及び売掛金	8,951	19,162
リース投資資産	681	639
有価証券	5,000	260,000
たな卸資産	10,203	8,314
その他	13,031	7,414
貸倒引当金	△259	△125
流動資産合計	71,254	454,157
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物	1,057,052	1,077,091
減価償却累計額	△686,004	△706,044
建物及び構築物(純額)	371,048	371,046
機械装置及び運搬具	192,079	194,967
減価償却累計額	△157,127	△159,755
機械装置及び運搬具(純額)	34,952	35,212
工具、器具及び備品	73,046	73,052
減価償却累計額	△56,027	△56,405
工具、器具及び備品(純額)	17,018	16,646
土地	298,314	305,853
建設仮勘定	10,276	9,203
その他	554	589
減価償却累計額	△399	△463
その他(純額)	155	126
有形固定資産合計	731,765	738,088
無形固定資産		
ソフトウェア	4,750	5,004
その他	8,284	7,904
無形固定資産合計	13,034	12,908
投資その他の資産		
投資有価証券	2,936	2,223
長期貸付金	1,621	1,620
繰延税金資産	12,096	1,690
退職給付に係る資産	435	828
その他	1,235	1,874
貸倒引当金	△1	△775
投資その他の資産合計	18,323	7,461
固定資産合計	763,124	758,459
資産合計	834,378	1,212,616

連結貸借対照表

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
負債の部		
流動負債		
買掛金	6,636	4,083
短期借入金	—	40,000
1年内償還予定の社債	10,000	40,000
1年内返済予定の長期借入金	23,700	700
未払法人税等	3,965	2,343
賞与引当金	2,335	2,034
環境対策引当金	—	8
その他	52,404	20,069
流動負債合計	99,041	109,239
固定負債		
社債	319,000	329,000
長期借入金	8,300	407,600
退職給付に係る負債	16,867	15,916
役員退職慰労引当金	271	293
環境対策引当金	1,082	1,074
その他	10,409	9,701
固定負債合計	355,931	763,586
負債合計	454,973	872,825
純資産の部		
株主資本		
資本金	100,000	119,736
資本剰余金	51,654	61,917
利益剰余金	220,059	148,606
株主資本合計	371,714	330,261
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	5	14
退職給付に係る調整累計額	△386	1,408
その他の包括利益累計額合計	△381	1,423
非支配株主持分	8,071	8,106
純資産合計	379,405	339,790
負債純資産合計	834,378	1,212,616

連結損益及び包括利益計算書

	前連結会計年度 (自 2019年4月 1 日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月 1 日 至 2021年3月31日)
営業収益	237,145	71,808
営業原価	158,556	101,835
営業総利益又は営業総損失(△)	78,589	△30,026
販売費及び一般管理費	37,821	27,496
営業利益又は営業損失(△)	40,767	△57,523
営業外収益		
受取利息及び配当金	92	53
持分法による投資利益	10	—
固定資産受贈益	113	68
店舗什器負担金	135	197
コンサルティング収入	29	—
助成金収入	2	2,540
その他	488	540
営業外収益合計	871	3,400
営業外費用		
支払利息	92	921
持分法による投資損失	—	103
社債利息	2,269	1,973
その他	131	217
営業外費用合計	2,493	3,215
経常利益又は経常損失(△)	39,146	△57,338
特別利益		
固定資産売却益	49	0
鉄道事業補助金	170	170
工事負担金等受入額	23	125
国庫補助金	119	2,154
特別利益合計	361	2,450
特別損失		
固定資産売却損	0	—
固定資産除却損	3,286	3,524
固定資産圧縮損	139	2,180
投資有価証券評価損	—	620
その他	105	87
特別損失合計	3,530	6,413
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)	35,977	△61,301
法人税、住民税及び事業税	11,478	89
法人税等還付税額	—	△285
法人税等調整額	9	10,313
法人税等合計	11,488	10,117
当期純利益又は当期純損失(△)	24,489	△71,418
(内訳)		
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(△)	24,423	△71,453
非支配株主に帰属する当期純利益	65	34
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△12	8
退職給付に係る調整額	1,264	1,795
その他の包括利益合計	1,252	1,804
包括利益	25,741	△69,614
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	25,675	△69,648
非支配株主に係る包括利益	65	34

(単位:百万円)

連結キャッシュ・フロー計算書

	前連結会計年度 (自 2019年4月 1 日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月 1 日 至 2021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利益又は税金等調整前当期純損失(△)	35,977	△61,301
減価償却費	37,635	38,762
賞与引当金の増減額(△は減少)	83	△301
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	2,861	964
受取利息及び受取配当金	△92	△53
支払利息及び社債利息	2,361	2,895
持分法による投資損益(△は益)	△10	103
固定資産除却損及び圧縮損	2,043	3,547
固定資産売却損益(△は益)	△48	△0
売上債権の増減額(△は増加)	9,247	△10,975
たな卸資産の増減額(△は増加)	△1,322	1,798
仕入債務の増減額(△は減少)	437	△6,827
預り敷金及び保証金の増減額(△は減少)	50	△389
未払金の増減額(△は減少)	95	△796
未払消費税等の増減額(△は減少)	△895	△3,043
前受金の増減額(△は減少)	263	△173
未収入金の増減額(△は増加)	△8,860	8,724
その他	2,421	840
小計	82,248	△26,224
利息及び配当金の受取額	96	52
利息の支払額	△2,399	△2,145
法人税等の支払額	△18,373	△1,294
営業活動によるキャッシュ・フロー	61,571	△29,612
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	△26,538	△76,223
固定資産の売却による収入	62	0
譲渡性預金の預入による支出	—	△260,000
長期前払費用の取得による支出	△305	△23
投資有価証券の取得による支出	△218	△0
貸付けによる支出	△0	—
貸付金の回収による収入	1	0
敷金及び保証金の差入による支出	△4	—
その他	13	9
投資活動によるキャッシュ・フロー	△26,990	△336,236
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)	—	40,000
長期借入れによる収入	—	400,000
長期借入金の返済による支出	△11,000	△23,700
社債の発行による収入	29,894	49,815
社債の償還による支出	△40,000	△10,000
配当金の支払額	△10,728	—
株式の発行による収入	—	29,861
その他	△96	△97
財務活動によるキャッシュ・フロー	△31,929	485,879
現金及び現金同等物に係る換算差額	△1	73
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	2,649	120,104
現金及び現金同等物の期首残高	35,806	38,456
現金及び現金同等物の期末残高	38,456	158,561

(単位:百万円)

(単位:百万円)

決算期	2012/3	2013/3	2014/3	2015/3
事業年度:				
営業収益	173,513	189,207	199,496	203,153
経常利益(又は経常損失(△))	13,144	27,571	33,332	33,344
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(△))	3,555	15,324	19,936	19,660
包括利益	3,180	15,348	20,161	20,241
営業活動によるキャッシュ・フロー	52,843	69,653	69,961	62,511
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 17,759	△ 27,065	△ 26,777	△ 26,422
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 34,578	△ 40,549	△ 44,768	△ 30,678
現金及び現金同等物の期末残高	28,289	30,355	28,803	34,243
事業年度末:				
純資産	236,348	250,806	267,470	278,471
総資産	902,566	881,158	859,400	865,747
1株当たりデータ(円):				
1株当たり純資産	113,661.58	120,877.42	129,175.96	134,581.16
1株当たり当期純利益 (又は1株当たり当期純損失(△))	1,777.72	7,662.49	9,968.42	9,830.06
財務比率(%):				
自己資本比率	25.2	27.4	30.1	31.1
自己資本利益率	1.6	6.5	8.0	7.5
その他情報:				
従業員数(連結・人)	2,299	2,257	2,161	2,201

*営業収益には、消費税等は含まれておりません。

2016/3	2017/3	2018/3	2019/3	2020/3	2021/3
218,480	217,437	231,288	249,706	237,145	71,808
38,558	37,298	43,247	53,622	39,146	△ 57,338
24,254	25,354	35,918	35,756	24,423	△ 71,453
23,235	26,529	35,820	33,983	25,741	△ 69,614
66,237	67,813	66,203	78,394	61,571	△ 29,612
△ 44,613	△ 25,879	△ 21,198	△ 40,206	△ 26,990	△ 336,236
△ 24,710	△ 41,262	△ 41,427	△ 37,846	△ 31,929	485,879
31,180	31,867	35,469	35,806	38,456	158,561
295,490	312,972	341,184	364,391	379,405	339,790
854,231	828,986	810,503	818,854	834,378	1,212,616
143,209.45	152,554.71	166,636.58	178,192.89	185,666.81	138,505.73
12,127.18	12,677.01	17,959.06	17,878.28	12,211.69	△ 31,120.01
33.5	36.8	41.1	43.5	44.5	27.4
8.7	8.6	11.3	10.4	6.7	—
2,192	2,281	2,357	2,451	2,806	3,007

主要非財務データ

決算期	単位	2017/3	2018/3	2019/3	2020/3	2021/3
空港運用データ						
航空機発着回数	千回	245	252	256	258	106
航空旅客数	千人	39,620	40,939	43,175	41,479	3,249
国際航空貨物量	千t	2,140	2,282	2,129	2,045	2,087
環境関連データ*						
CO ₂ 排出量(発着回数1回あたり)	tCO ₂	4.16	4.02	4.06	4.09	5.19
エネルギー使用量	TJ	4,723	4,705	4,817	4,732	3,986
うち、電気	TJ	3,061	3,096	3,183	3,112	2,388
うち、都市ガス	TJ	1,662	1,609	1,634	1,620	1,598
水使用量	億ℓ	22.1	21.8	22.9	21.8	12.7
うち、上水	億ℓ	15.6	15.6	16.7	15.6	9.3
うち、中水	億ℓ	6.5	6.2	6.2	6.2	3.4
一般廃棄物処分量	千t	23.6	22.9	23.5	23.8	6.8
廃棄物のリサイクル率	%	26.6	27.8	27.5	29.1	34.6

* 対象は成田空港全体

人材関連データ*1

従業員数*2	人	695	699	726	761	821
平均年齢*2	歳	38.7	38.8	39.0	38.6	38.8
正社員女性比率*2	%	17.4	18.9	18.3	19.8	20.6
管理職女性比率*2	%	7.8	8.5	7.4	7.5	9.8
取締役会の女性比率*3	%	7.7	7.7	7.7	7.1	7.1
新規採用社員女性比率	%	19.2	40.7	30.6	29.0	30.0
育休制度利用者数	人	10	6	10	4	16
うち、男性	人	1	0	3	1	1

*1 対象はNAA単体

*2 各期末時点

*3 各期の有価証券報告書提出時点

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

会社概要

会社情報 (2021年9月30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

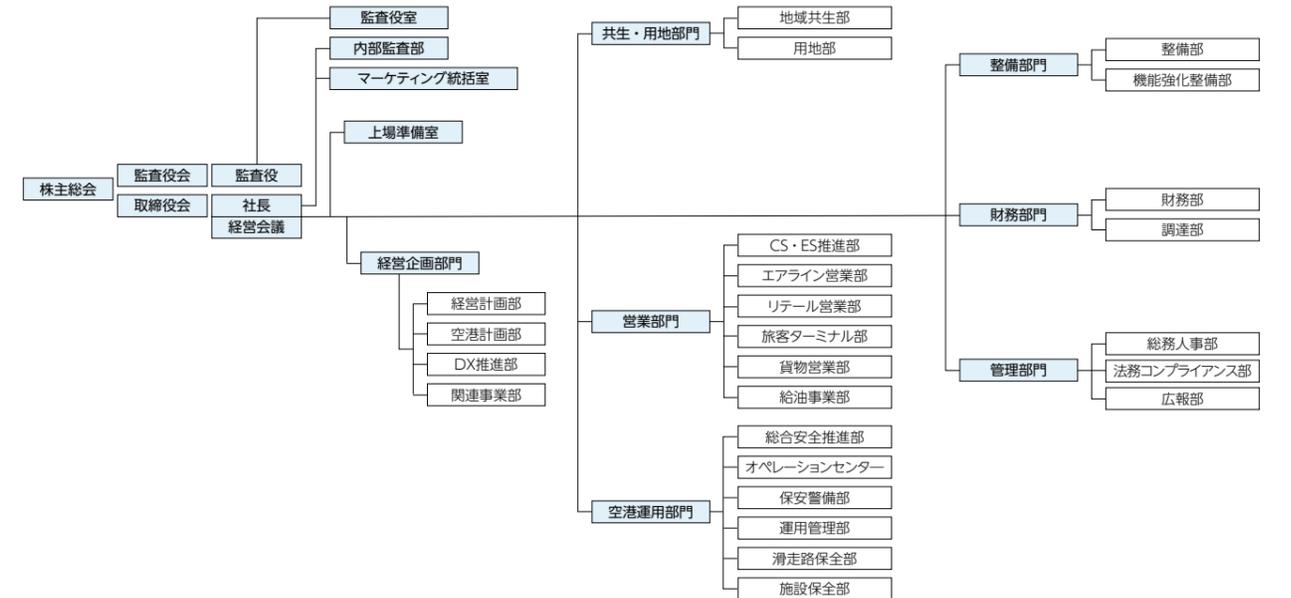
社員数 連結3,043名、単体837名

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	主な事業
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

* 持分法適用関連会社

～結びに代えて～

椎名 明彦
代表取締役 副社長



今年も成田空港では様々な出来事がありました。この3月には、当社グループのCO₂排出量を2050年にネットゼロ、空港全体では2015年度比50%減を目指す「サステナブルNRT2050」を策定しました。これからの成田空港は、航空業界の一員として、脱炭素化をはじめとした持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

新型コロナの世界的感染拡大から2年が経過しようとしています。残念ながら今も終息の見通しは立っていません。水際対策が求められる成田空港では、消毒やPCR検査等の感染対策に万全を期すとともに、空港従業員約16,000名を対象とする職域接種を実施するなど、空港全体としての感染防止に努めております。

そうした中、7月からは、延期されていた東京2020大会が約1ヶ月半にわたり開催されました。コロナ禍中でも厳しいトレーニングを積み重ねた世界のアスリートが日本で数々の名場面を繰り広げ、日本の選手も大活躍して、世界中に大きな勇気を与えてくれました。また、空港のある成田市出身の橋本大輝選手が体操個人総合・鉄棒金メダル、同じく並木月海選手がボクシングフライ級銀メダルを獲得されるなど、この地域にゆかりのあるオリンピック選手が大きな喜びと感動をもたらしてくれました。この間、成田空港は、東京2020大会の公式空港として、感染対策に万全を期しながら、選手団を無事送迎することができました。成田検疫所、組織委員会、航空会社スタッフ、空港スタッフはじめ、障がい者のためのバリアフリー施設の充実など、安全安心な空港送迎のために尽力いただいたすべての皆様に、心より敬意を申し上げます。また、成田空港では、東京2020大会に先立って、スピーディかつコンタクトレスでチェックイン手続きが可能となる顔認証システム「Face Express」の運用を開始しました。まだ利用は一部のエアラインに限られていますが、今後は利用拡充に努めてまいります。

航空路線の本格回復にはもう少し時間を要すると見込まれる中、国内線LCCはコロナ前の半分程度まで回復しており、この冬からは国際線LCCによるロサンゼルス便が新規就航するなど、路線拡充の明るい動きも見られるようになってきました。



当社の経営はまだ厳しい時期が続いておりますが、持続的な成長を遂げて社会に貢献していくためには、空港関連企業を各種料金の減免等により支えるとともに、将来を見据えたインフラの整備を行うことが不可欠と考えております。新滑走路の整備や現誘導路の大改修を進めるほか、老朽化が進む旅客ターミナル等の再編整備についてもしっかりと検討を進めて首都圏や日本の競争力向上に貢献するとともに、成田空港をご利用いただくお客さまにこれまでよりもっともっとワクワクドキドキの旅を提供できるよう努めてまいります。

成田空港は周囲を豊かな緑に囲まれた、地域と一緒に発展を目指す空港です。今年は地域のお祭りや行事もほとんどが取り止めとなり残念でしたが、これからも地域の活動やまちづくりに積極的に参加して、地域と空港の共生共栄を目指してまいります。

私たちは、環境と地域との共生を目指し、航空の本格回復に向けて、再び飛び立つ準備を進めてまいります。本統合報告書に記載した成田空港の取り組みを、これからも引き続きご支援いただければ幸いです。

(参考)オリジナルムービー『再び飛び立つ準備を。』



WEB 
<https://www.youtube.com/watch?v=3KWCKw8Mm3M>

