

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2022

成田国際空港株式会社

Our Vision

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。

私たちは、国際交流を支える国際拠点空港として、航空需要の増大への適切な対応、質の高い安全とサービスの実現のため、たゆまぬ努力をしていきます。さらに、グローバルな航空ネットワークの発展に貢献することにより、世界の経済・文化の交流に寄与します。これらの取り組みを積み重ねることにより、すべての方々から「世界トップレベル」と評価していただける空港を目指します。

経営ビジョン

1

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。

2

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。

3

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。

4

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。

5

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、限り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。

CONTENTS

当社の考え方

- 01 経営理念・経営ビジョン、編集方針
- 03 トップメッセージ
- 05 成田空港の歩み
- 07 成田空港の全景
- 09 NAAグループの事業
- 11 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
- 13 成田空港の価値創造プロセス
- 15 特集①：中期経営計画

注力する施策

- 21 気候変動への対応
- 23 地域との共生・共栄
- 24 安全とセキュリティの強化
- 25 お客様に選ばれる空港づくり
- 26 空港全体での動きがいのある職場づくり
- 27 特集②：「新しい成田空港」構想について

マネジメント体制

- 29 取締役・監査役
- 31 コーポレート・ガバナンス体制
- 33 社外監査役メッセージ
- 34 労働組合執行委員長メッセージ

財務情報

- 35 財務ハイライト
- 37 連結財務諸表
- 41 主要財務データ
- 43 主要非財務データ
- 44 会社概要

編集方針

本報告書は、成田空港を取り巻くステークホルダーの皆様に、当社グループによる成田空港の価値創造の全体像と注力する施策についてご理解いただくことを目的に発行しています。本書の編集にあたっては、国際統合報告評議会(IIRC)「国際統合報告フレームワーク」、経済産業省「価値協創ガイダンス」、国連グローバルコンパクトほか「SDG Compass (SDGsの企業行動指針)」等の開示資料を参照し、簡潔でわかりやすい構成を目指しました。



IRサイトのご紹介

当社ホームページ内の「IR情報」では、各種IR資料がご覧いただけます。

<https://www.naa.jp/jp/ir/index.html>

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



成田国際空港のいま

成田空港は、1978年の開港以来、日本の空の玄関としての役割を担い、安全を最優先に世界各国とネットワークを結んで、成長・進化してきました。

2019年末に発生した新型コロナウイルス感染症(以下「新型コロナウイルス」)の影響により、成田空港の航空機発着回数、航空旅客数はいずれも大幅減少を余儀なくされ、厳しい経営環境が続いてきましたが、2022年度に入り世界各国で相次いで渡航制限が緩和され、我が国でも2022年10月から入国制限の大幅な緩和が実施されたことにより、国際線は急速な回復傾向にあり、成田空港も徐々に賑わいを取り戻しつつあります。

当社グループは、引き続き、政府や世界の空港と連携して、コロナ禍からの一日も早い本格回復を目指すとともに、需要の回復にサービスの供給が遅れないよう、関係者と緊密に協力して対応していきます。

新中期経営計画「Restart NRT」

新型コロナの影響はようやく終息しつつありますが、今後は、アジア経済圏の人口・経済の変貌、国際情勢の不安

定化、デジタル化の進展、サステナビリティ機運の高まり、自然災害の激甚化等の様々な環境変化を想定し、空港経営のあり方を大きく見直す必要があります。このため、2022年5月、当社グループの新しい中期経営計画「Restart NRT (リスタート・ナリタ)」を策定しました。「Restart NRT」では、変革の必要性と将来の予見困難性を踏まえ、2030年にありたい姿を実現するための施策と、中でも当面2022年度から3か年で重点的に取り組むべき施策を、「クリエイション」「サステナビリティ」「レジリエンス」の3つのキーワードのもとに取りまとめました。

「クリエイション」では、従来、基本的に右肩上がりの事業環境の中、施設整備を含め様々な面で需要追従型の対応になりがちでしたが、今後は日本の少子高齢化と人口減少が進む中でアジアの経済成長を取り込んでいくため、需要を創り出し、取りに行く活動を強化することとし、価値創造に向けた業務改革やパートナーとの共創によるネットワーク強化、空港機能の強化等を目指すこととしています。

「サステナビリティ」では、航空産業の一翼を担う企業として、また、この地域に立地する空港として、これまでの地域との共生共栄や環境保全等への取り組みも踏まえつつ、持続

可能な発展という課題に一段ギアを上げて取り組むこととし、地域の観光・産業振興への積極的貢献、空港従業員にとつてのES向上、様々な環境対策などを進めていきます。

「レジリエンス」では、最近の台風やパンデミックなどの経験も踏まえ、今後の大きな環境変化やイベントリスクにもしなやかに対応できるよう、柔軟で強靱な企業グループに変革を遂げることが必須との認識に立ち、コスト構造改革や事業開拓、イノベーション創出などを推進していくこととしています。

これらのうち、特に需要回復への即応、業務改革及びコスト構造改革については、当面の重点施策として、取り組みを進めていきます。

☞「Restart NRT」の詳細については15ページを参照

気候変動、脱炭素への取り組み

昨今、地球温暖化が原因と考えられる自然災害が世界的に頻発化・激甚化する中、航空業界にも脱炭素化が強く求められており、持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進や水素燃料航空機の開発などの取り組みが始まりつつあります。

当社グループは、2021年に策定した「サステナブルNRT2050」において、2050年までに当社グループからのCO₂排出量をネットゼロ、成田空港からのCO₂排出量を2015年度比で50%削減することを目標としています。

この目標を達成するためには、幅広いステークホルダーの皆様と一体となって取り組んでいく必要があり、2022年6月には、空港関連事業者から成る「成田国際空港エコ・エアポート推進協議会」を「サステナブルNRT推進協議会」に改組しました。今後は、この協議会等を通じて各事業者とより一層緊密に連携し、成田空港が航空・空港産業の持続可能な発展をけん引する存在となれるよう、脱炭素化など地球環境を守るための取り組みを強力に推進していきます。

成田空港の新たな発展を目指して

将来の航空需要増加に対応するための「更なる機能強化」については、環境対策・地域共生策の充実を図り、地域の皆様をはじめとする関係者のご理解をいただきながら、新滑走路の整備等を着実に推進していきます。

更に、空港の能力向上を図るためには、滑走路整備のみ

ならず、空港施設全体の機能強化を図ることが必要となります。

そうした観点から成田空港の既存施設を見てみると、旅客ターミナルや貨物施設などは、その多くが1970年代に整備され老朽化が深刻な問題となっており、そのレイアウトも開港当時のまま現在に至っている一方、世界各国では、航空業界の変化に応える形で、新空港の整備や既存空港の機能強化が進んでいます。また、近年の激甚化した災害や、パンデミックなどの危機に備え、機動的かつ柔軟に運用できる施設の必要性が高まっているほか、成田空港にとってはアクセス改善が長年の懸案となっています。併せて、新しい技術を導入しつつ、脱炭素化や自動化、省力化などを進めることが必須となっています。このような背景から、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、近隣地域との一体的な発展等について検討を進めることとし、2022年10月には、国、県、周辺市町、有識者から成る『新しい成田空港』構想検討会がスタートしました。今後、この検討会の場で構想の具体化を図っていきます。

ステークホルダーの皆様へ

当社が最初の試みとして統合報告書を作成したのは、2021年3月です。成田空港が中長期的に健全に成長発展していく上で、ESGに関わる諸課題について、取り組みのレベルを向上させていくことが極めて重要との認識に基づいて始めたものであり、それからまだ2年足らずではありますが、この間、当社においては、厳しい経営環境が長引く中でも、ESGの取り組みを大きく進めるために、今後必要となる施策の種まきを精力的に行ってきています。その一部が新中期経営計画の策定であり、『新しい成田空港』構想の検討ということになります。

成田空港がこの先長きにわたり、国際競争力を維持・強化しながら顧客のニーズに応じて機能し続け、国、首都圏、そして地域の発展に持続的に貢献していけるよう、ステークホルダーの皆様と緊密に連携協力して、広範多岐にわたる、大小様々な施策を総合的、戦略的に推進していきます。

今後とも、成田空港の管理運営に一層のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

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、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。成田空港は、新型コロナに屈することなく、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これからも歩み続けます。

- 航空機発着回数(回)
- 航空旅客数(国際線・国内線合計)(万人)
- 国際線旅客数(万人)
- 国際航空貨物量(万t)

1966年
新東京国際空港公団(当社の前身)設立

1978年
開港

1992年
第2ターミナルオープン



2004年
当社民営化(成田国際空港株式会社：NAA)

2009年
暫定平行滑走路2,500m化(現B滑走路)



2012年
ビジネスジェット専用ターミナルオープン
本邦LCC就航

2018年
成田空港の更なる機能強化について合意

2021年
「サステナブルNRT2050」を策定

2022年
第3ターミナル大幅拡張



2021年度実績

航空機発着回数
137,585回

航空旅客数
(国際線・国内線合計)
647万人

国際航空貨物量
261万t 過去最高

1978 79 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015 2020

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。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・円卓会議を開催。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るとともに、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。

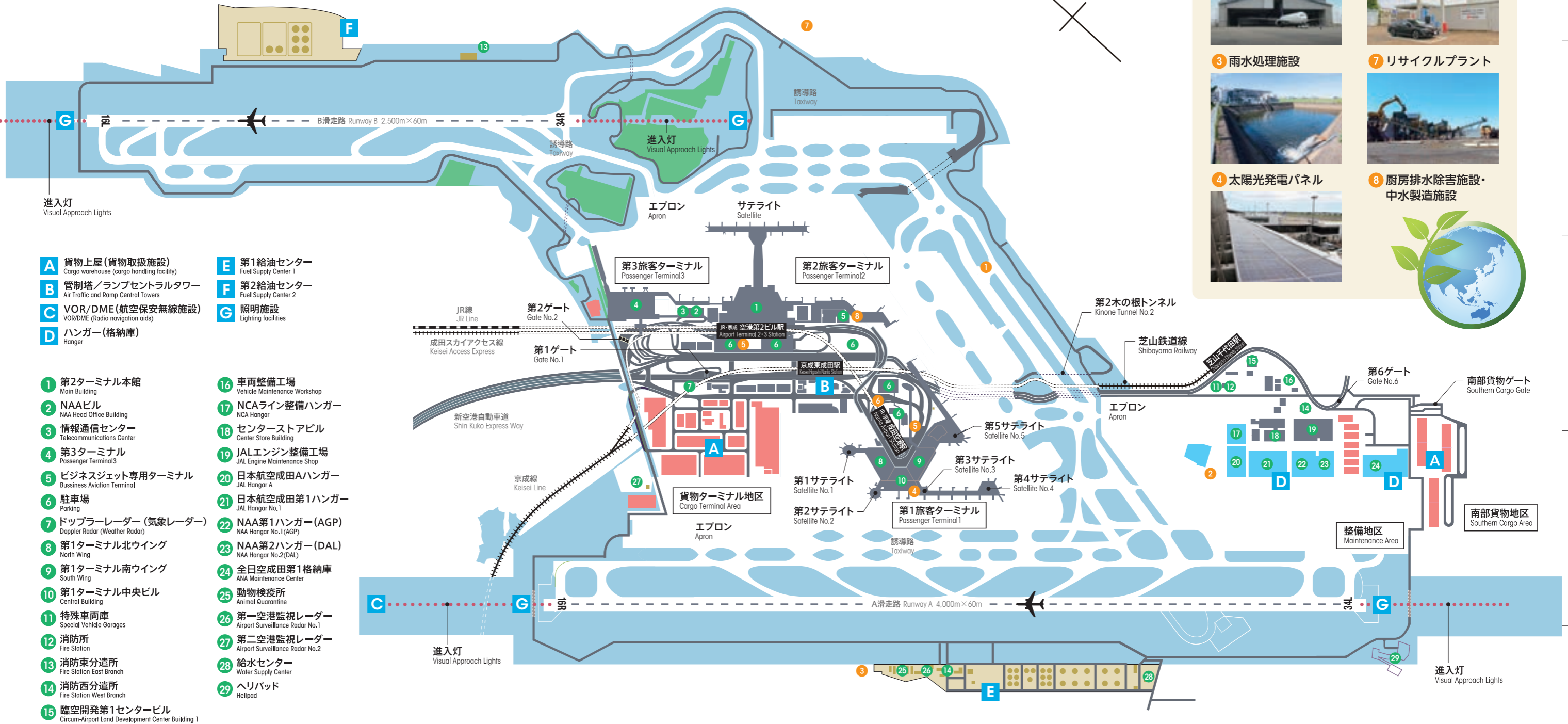
当社の考え方

注力する施策

マネジメント体制

財務情報

成田空港の全景 ※2022年12月時点



- A** 貨物上屋(貨物取扱施設)
Cargo warehouse (cargo handling facility)
- B** 管制塔/ランプセントラルタワー
Air Traffic and Ramp Central Towers
- C** VOR/DME(航空保安無線施設)
VOR/DME (Radio navigation aids)
- D** ハンガー(格納庫)
Hangar
- 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** 第3ターミナル
Passenger Terminal3
- 5** ビジネスジェット専用ターミナル
Business Aviation Terminal
- 6** 駐車場
Parking
- 7** ドップラーレーダー(気象レーダー)
Doppler Radar (Weather Radar)
- 8** 第1ターミナル北ウイング
North Wing
- 9** 第1ターミナル南ウイング
South Wing
- 10** 第1ターミナル中央ビル
Central Building
- 11** 特殊車両庫
Special Vehicle Garages
- 12** 消防所
Fire Station
- 13** 消防東分遣所
Fire Station East Branch
- 14** 消防西分遣所
Fire Station West Branch
- 15** 臨空開発第1センタービル
Circum-Airport Land Development Center Building 1

- E** 第1給油センター
Fuel Supply Center 1
- F** 第2給油センター
Fuel Supply Center 2
- G** 照明施設
Lighting facilities
- 16** 車両整備工場
Vehicle Maintenance Workshop
- 17** NCAライン整備ハンガー
NCA Hangar
- 18** センターストアビル
Center Store Building
- 19** JALエンジン整備工場
JAL Engine Maintenance Shop
- 20** 日本航空成田Aハンガー
JAL Hangar A
- 21** 日本航空成田第1ハンガー
JAL Hangar No.1
- 22** NAA第1ハンガー(AGP)
NAA Hangar No.1(AGP)
- 23** NAA第2ハンガー(DAL)
NAA Hangar No.2(DAL)
- 24** 全日空成田第1格納庫
ANA Maintenance Center
- 25** 動物検疫所
Animal Quarantine
- 26** 第一空港監視レーダー
Airport Surveillance Radar No.1
- 27** 第二空港監視レーダー
Airport Surveillance Radar No.2
- 28** 給水センター
Water Supply Center
- 29** ヘリパッド
Helipad

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
- 8** 厨房排水除害施設・中水製造施設



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、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、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、

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) <small>※航空管制、入管、税関、検疫等は国が実施</small>	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 エネルギー供給: 中央受配電所、中央冷暖房所

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

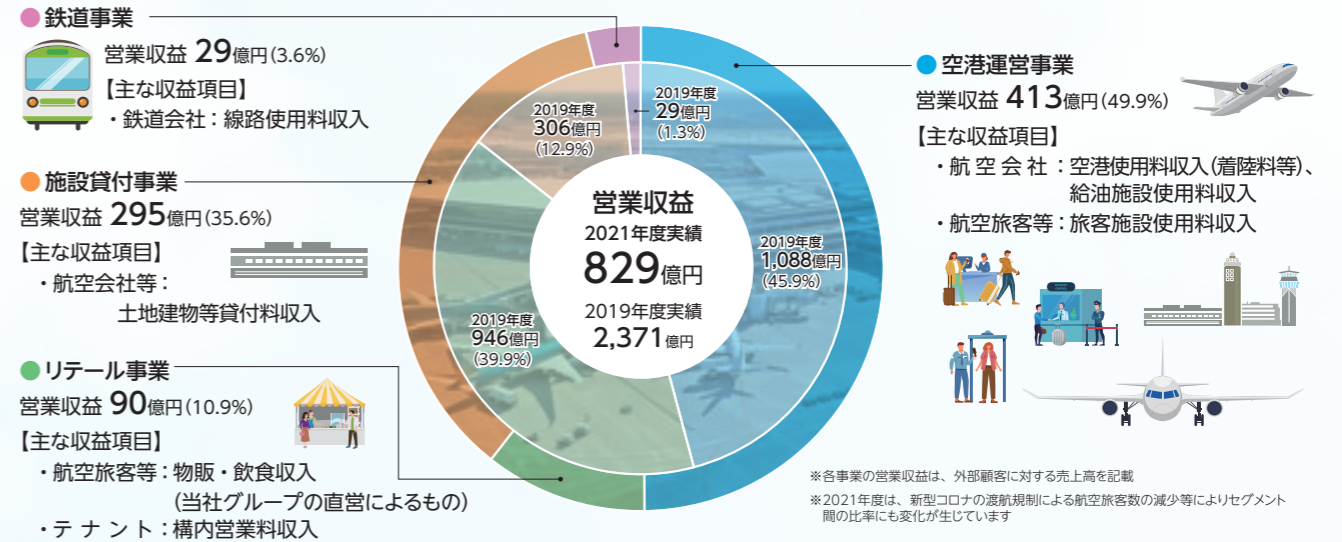
- 地域との共生・共栄
- 海外空港協力
- 行政機関との連携
- 国際機関との連携

*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

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。

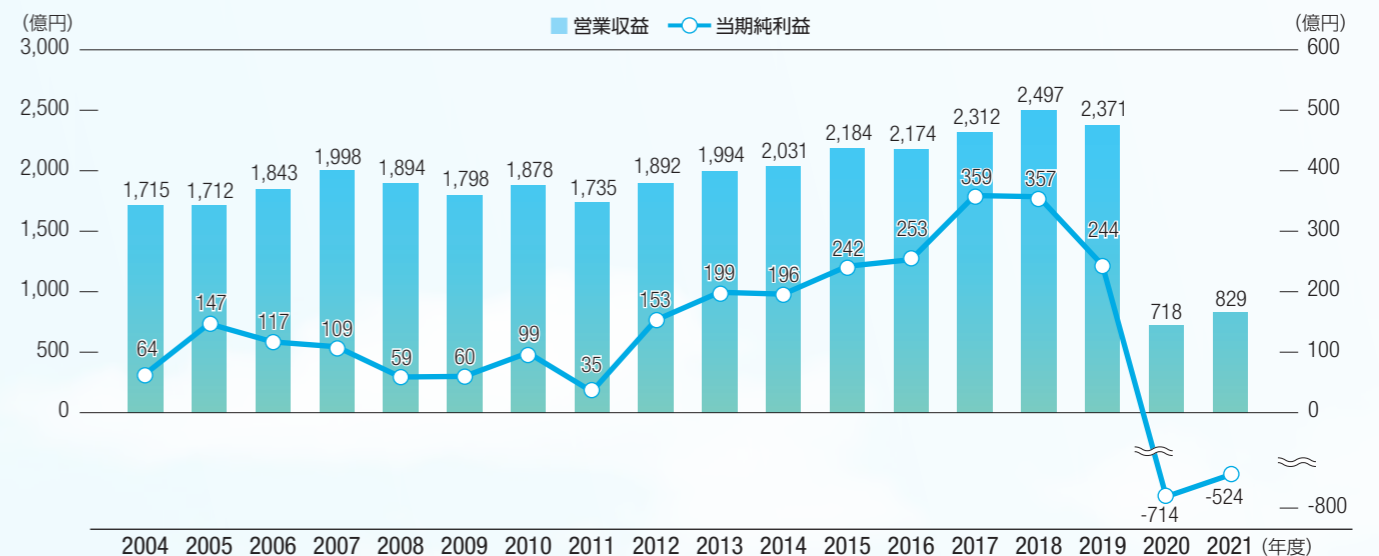
● 2021年度セグメント別収益(内円は新型コロナ拡大前の2019年度実績)



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



2021年度の振り返り

2021年度の連結決算実績は、新型コロナの影響を受けつつも、国内線を中心に回復が見られることに加え、貨物関連の取扱量において過去最高を記録するなど好調な貨物需要もあり、航空取扱量は前期を大幅に上回り、営業収益は3期ぶりの増収となりました。また、当期純損失は2期連続の損失を計上したものの、損失は前期から改善しました。

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更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中、日本でも首都圏空港の機能強化が急務です。

こうした中、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。

成田空港を取り巻く外部環境



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

成田空港の持続的成長に向けたESG視点

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 P.21、22参照	脱炭素化	7 再生可能エネルギー、9 産業とインフラの革新
	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 P.23参照	生活環境の保全	3 健全な気候、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	3 健全な気候、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.24参照	自然災害対策	9 産業とインフラの革新、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 P.25参照	航空旅客の 満足度追求	8 持続可能な産業と雇用、16 公正な消費と生産
	航空会社の 満足度追求	8 持続可能な産業と雇用、16 公正な消費と生産
空港全体での 働きがいのある 職場づくり P.26参照	就労環境の向上	5 性別平等、8 持続可能な産業と雇用
	誰もが活躍できる 職場づくり (D&I)	10 人や国の不平等の削減
ガバナンスの 徹底 P.31、32参照	コンプライアンス遵守	16 公正な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成
	透明性のある 適切な情報開示	16 公正な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成
	リスク管理	16 公正な消費と生産、17 パートナーシップによる目標の達成

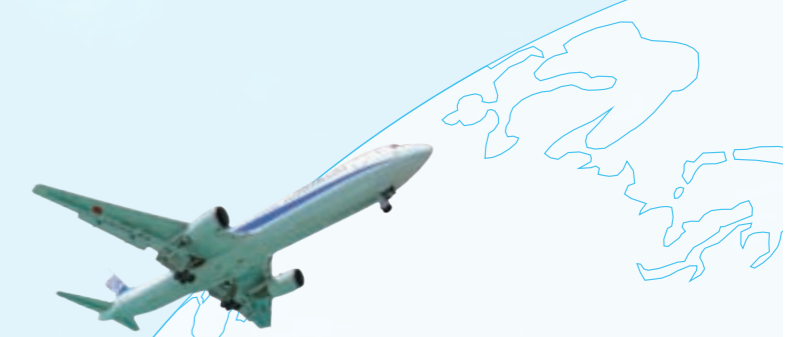
*環境課題への対応に該当するSDGsは当社環境報告書に掲載

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

*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

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：847人 (2022年9月30日時点)
 - NAAグループ：3,026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う。今後、世界と日本を繋ぐ多様な航空ネットワークの拡充を図るため、NAAグループ中期経営計画「Restart NRT」で定めた「クリエイション」「サステナビリティ」「レジリエンス」の実現に向けて、サービス提供と施設の設置・管理の充実を目指す。



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。

世界と日本を繋ぐ多様な航空ネットワークの拡充

- 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

当社の考え方

注力する施策

マネジメント体制

財務情報

2022-2024年度 NAAグループ中期経営計画 「Restart NRT」

当社グループは、航空・空港業界を取り巻く経営環境の急激な変化に対応しながら、今後の空港経営の在り方を大きく見直して、ステークホルダーの皆様へ創造・提供すべき価値を最大化するために、2022～2024年度の3ヶ年を対象期間とした新たな中期経営計画「Restart NRT」を2022年5月に策定しました。

WEB  中期経営計画「Restart NRT」の詳細
<https://www.naa.jp/jp/ir/keieikeikaku.html>

NAAを取り巻く経営環境について

我が国の航空・空港業界は、新型コロナの世界的な蔓延により甚大な被害を受けることとなりましたが、今後も日本国内の人口減少やアジア各国の経済成長を背景としたアジア経済圏での地殻変動や、デジタル化の進展、航空・空港業界の変化、サステナビリティ機運の高まり、自

然災害などのグローバルリスクの増大など、多方面において劇的な変化が見込まれます。当社グループは、これらの変化に柔軟に対応し、新たな時代のニーズに応えるべく、経営の抜本的改革が急務であると認識しています。

NAAグループにとって重要な環境変化

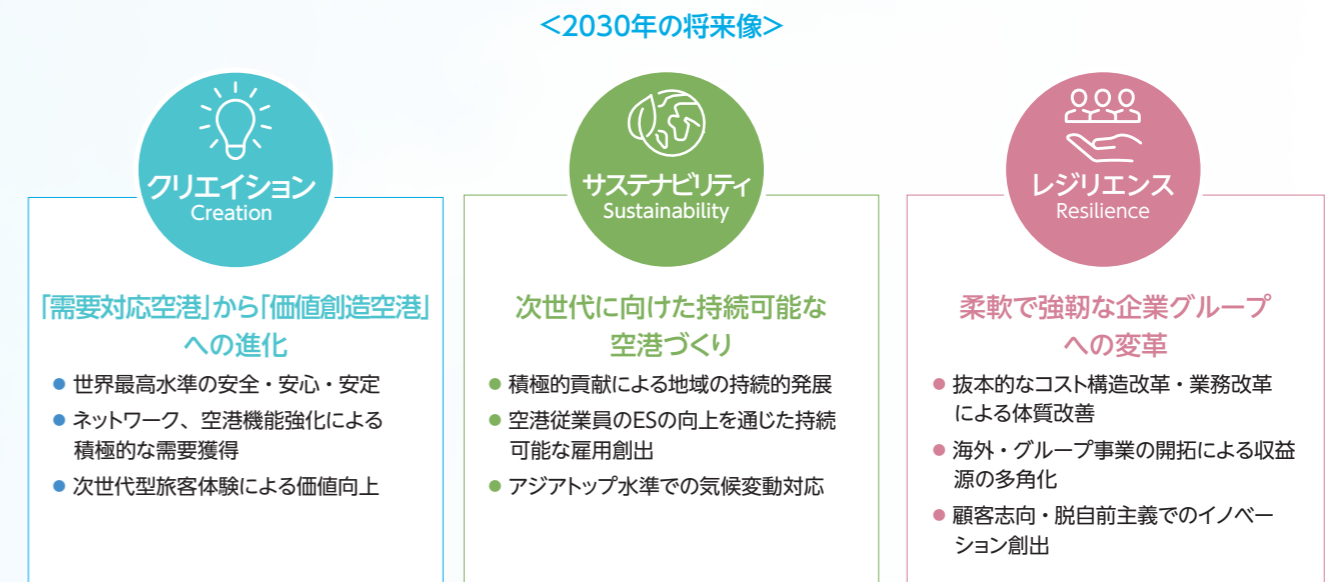
① アジア経済圏での地殻変動	<ul style="list-style-type: none"> 日本国内の人口減少の進展 アジア各国における経済成長
② デジタル化の進展	<ul style="list-style-type: none"> 社会全体のデジタル化進展 AI・IoTの社会実装の加速化
③ 航空・空港業界の変化	<ul style="list-style-type: none"> アジアでの空港間競争の激化 航空会社のビジネスモデル変化
④ サステナビリティ機運の高まり	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化に伴う気候変動の激化 SDGsの更なる社会浸透 働き方改革・健康経営の進展
⑤ グローバルリスクの増大	<ul style="list-style-type: none"> 自然災害・感染症リスクの増大 国際情勢の不安定化

NAAグループにとっての意味合い

<p>➤ 今後も成長が見込まれるアジアへのシフトと需要獲得のための空港機能強化が重要</p>
<p>➤ 成田空港全体でのデジタル化推進による新たな価値の創出機会を獲得可能</p>
<p>➤ 多様な航空会社との共創の必要性や共創による旅客体験価値の最大化可能性</p>
<p>➤ 関係者との連携・協調による空港全体及び周辺地域でのサステナビリティ推進が必須化</p>
<p>➤ 高まる航空需要変動リスクに対する経営のレジリエンス向上が急務</p>

目指すべき「2030年の将来像」

当社グループは、今後の経営環境の変化が示唆する変革の必要性和将来的な予見不可能性を踏まえ、2030年の将来像として、「クリエイション(Creation)」「サステナビリティ(Sustainability)」「レジリエンス(Resilience)」の実現を目指しています。



ステークホルダーの皆様へ、新たな提供価値を創造

当社グループは、「2030年の将来像」の実現を通じて、ステークホルダーの皆様に対して、新たな時代のニーズに応える新たな価値を創造し、提供し続けていきます。



中期経営計画「Restart NRT」の全体像と位置付け

「Restart NRT」は、3つの「基盤強化テーマ」と9つの「創造・変革テーマ」からなる、計12のテーマで構成されており、全体で「クリエイション」「サステナビリティ」「レジリエンス」を網羅しています。

「基盤強化テーマ」は、本中計の最終年度にあたる2024年度までに成果を実現することで、財務KPIの達成に繋げるものです。このテーマの推進を通じて2023年度に黒字化し、「稼ぐ力」を回復・強化していきます。

「創造・変革テーマ」は、より中長期的な視点で取り組み、2030年度までの成果の実現を目指していきます。2024年度までの本中計期間は創造・変革に向けた種まきの期間と位置付けており、「基盤強化テーマ」で強化した「稼ぐ力」を根柢に、新時代の成田空港への変革を実現し、ステークホルダーへの新たな提供価値を創造していきます。

中期経営計画の全体像

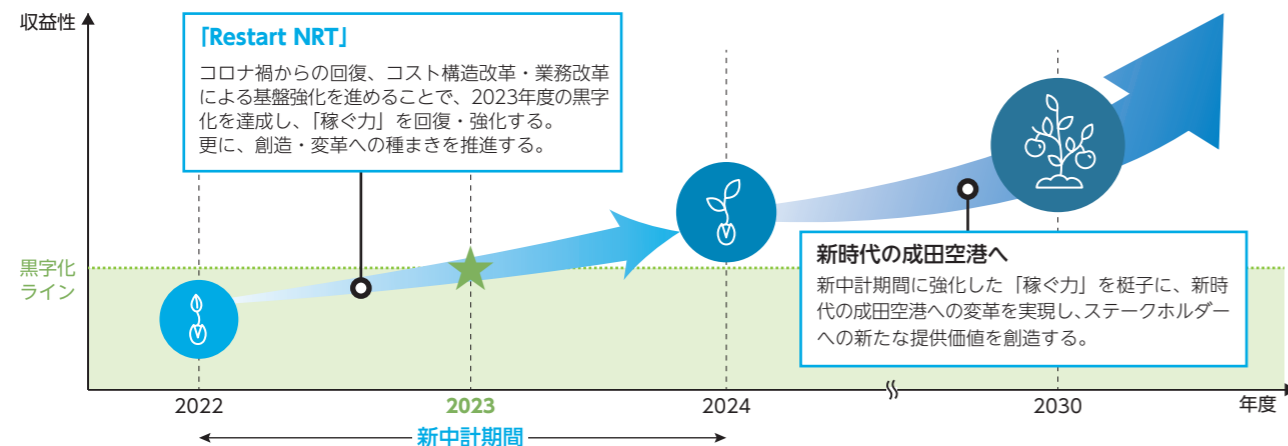
3つの基盤強化テーマと、9つの創造・変革テーマを設定

	クリエイション Creation	サステナビリティ Sustainability	レジリエンス Resilience	
基盤強化 テーマ	1 コロナ禍からの需要回復への即応		9 無駄なく柔軟なコスト構造への改革 10 価値創造の最大化に向けた業務改革	2024年度までに成果を実現することで、財務KPIを達成 ※P.19参照
創造・変革 テーマ	2 世界最高水準の安全・安心・安定の追求 3 パートナーとの共創によるネットワーク強化(旅客・貨物) 4 需要拡大に対応する空港機能の強化 5 「成田ならではの」次世代型旅客体験の創出	6 積極的貢献による地域の持続的発展 7 職場環境及び生活環境でのES*向上 8 アジアトップ水準での気候変動対応	11 収益多角化に向けた海外・グループ事業の開拓 12 顧客志向・脱自前主義でのイノベーションの推進	中長期的な視点で取り組み、2030年度までに成果を実現

*ES: Employee Satisfaction (従業員満足)

中期経営計画の位置付け

新中計期間で基盤強化を進め、2023年度の黒字化を達成
更に、中長期的な飛躍に向け、創造・変革への種まきを推進

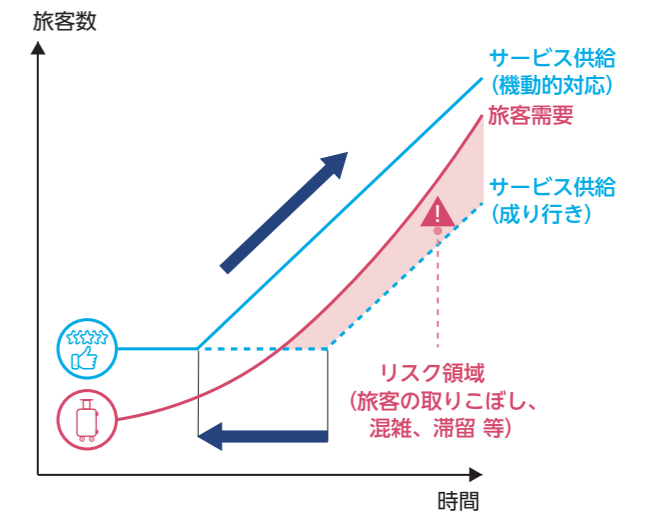


本中計期間中に実現を目指す基盤強化テーマ

● コロナ禍からの需要回復への即応

「Restart NRT」の名称にも表れているように、本中計ではコロナ禍からの回復を最優先で取り組むべき事項と位置付け、ターミナルにおけるサービス供給体制の回復と復便の促進を通じ、国内外における往来の自由と、これに応じた経済活動の再開に貢献したいと考えています。サービス供給体制の回復が、コロナ禍からの急速な需要回復に間に合わない懸念に向き合うべく、当社グループは空港全体を統括する立場から特別運用タスクフォースを組成し、事業者間の緊密な連携を図ることで供給体制の不足を回避し、スムーズな需要回復を促します。

ターミナルの需給バランス(イメージ)



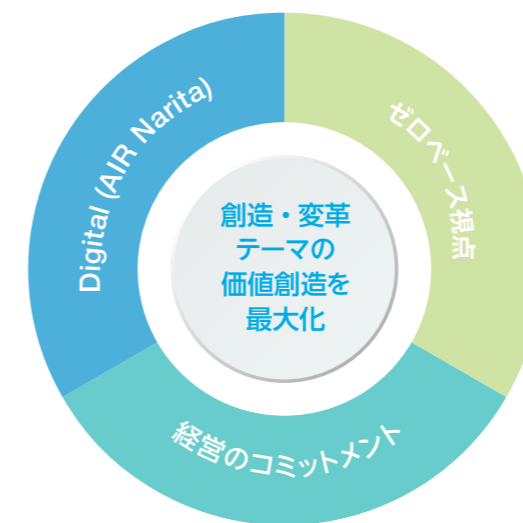
● 無駄なく柔軟なコスト構造への改革

当社の費用構造は固定費比率が高く、航空需要が減少しても一定以上の削減が難しいことを、コロナ禍において改めて認識しました。不確実性が高い時代において需要増に応じた空港機能の強化を進めていくためにも、本中計期間中に無駄がなく柔軟なコスト構造の確立を重点的に推進します。

● 価値創造の最大化に向けた業務改革

成田空港の持続的な成長に向けては、「創造・変革テーマ」に掲げる創造的・変革的な業務に積極的に取り組んでいく必要があります。そのため社長自らがプロジェクトオーナーとなり、既存業務や体制についてゼロベースで検討し、価値創造の最大化を実現できる土台作りを重点的に推進します。

価値創造最大化アプローチ



<ゼロベース視点>

- 「やめる・とめる・なくす・たくす」の観点から、既存業務を抜本的に改革
- アウトソース等外部資源も積極的に活用

<経営のコミットメント>

- 社長をプロジェクトオーナーとし、経営陣がコミットしながら強靭に断行
- グループ全体の効率経営に向けて本社とグループ各社との役割分担等のあり方を再構築

<Digital (AIR Narita)*1>

- 業務全般に係るシステム刷新
- 将来的に空港運用全体のデジタル化 (AODB**2等) も進め業務システムとも連携

*1 AIR Narita
業務系システムの刷新・統合を通じ、社員の生産性・効率性の向上が図られる環境構築を目的としたプロジェクト

*2 AODB
空港オペレーションのために空港運用情報を一元的に管理する総合データベース

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ました。

● 航空取扱量

目標項目	コロナ禍前水準 (2019年度実績)	現状 (2021年度実績)	戦略目標 (2024年度)
航空機発着回数(万回)	25.8	13.8	27
国際線	20.3	10.4	21
国内線	5.6	3.4	6
航空総旅客数(万人)	4,148	647	3,900
国際線	3,402	235	3,000
(うち通過を含む外国人)	2,036	181	1,800
国内線	746	413	900
国際航空貨物量(万トン)	205	261	240
LCCシェア(旅客便発着回数に占めるLCC割合)(%)	33	43	40

● 財務KPI

目標項目	コロナ禍前水準 (2019年度実績)	現状 (2021年度実績)	戦略目標 (2024年度)
連結営業利益(億円)	407	△495	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	8,076	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	125	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	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)
	新規設備等 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)

● 非財務KPI

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		
E 環境	気候変動対応	サステナブルNRT2050*1に基づくCO2排出量削減の取り組み ①NAAグループが排出するCO2の削減(Scope1,2) ②成田空港全体から排出されるCO2の削減(Scope3)	①先進技術(ZEB、低公害車等)の導入により推進 【2030年度目標】 CO2排出量30%削減(2015年度比) 【2050年度目標】 CO2排出量ネットゼロ 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CO2排出量30%削減(2015年度比) 【2050年度目標】 CO2排出量50%削減(2015年度比)
	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%
	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
		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
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～ 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	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 ①72時間 ②24時間以内
	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
	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 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達成率 100% ②面積 1.5倍(2021年度比) 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%
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 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 感染症対策に関する国際認証

気候変動への対応



『サステナブルNRT2050』を推進し、カーボンニュートラル領域におけるアジアのトップランナーを目指します。

成田空港では、2021年3月に策定した『サステナブルNRT2050』において、2050年度までに当社グループが排出するCO₂をネットゼロに、また空港全体から排出されるCO₂を2015年度比で50%削減するという目標を掲げています。これらの目標は、当社グループのみで取り組んでいても達成できるものではないため、ステークホルダーの皆様とともに、脱炭素化に向けた取り組みを強力に推進します。また、政府では航空脱炭素化に向けた法改正等の取り組みが行われています。成田空港においても、政府方針に基づき航空脱炭素化に向けた計画策定や関係者で組織する協議会の設置を進めています。既成の概念にとらわれず、新技術の導入や新しい取り組みを進めていきます。



経営計画部
サステナビリティ推進室
平山 智久

●当社グループが排出するCO₂の削減 (Scope 1, 2※1)

当社グループが使用している車両は、特殊車両を除いた車両だけでも400台程度あります。既に一部の車両が低公害化車両となっていますが、その他の車両についても今後低公害化車両とすることで、CO₂の削減に取り組んでいます。また、現在成田空港で使用する電力は年間300GWh以上(2019年度)であり、電気事業者から購入する電力の一部(2022年度はNAA本社ビル、千葉港頭石油ターミナル、四街道石油ターミナルでの使用分)を再生可能エネルギー由来の電力とすることでCO₂の削減に取り組んでいます。



第1旅客ターミナルビルの太陽光発電パネル

今後は建物のZEB化※2や更なる航空灯火のLED化を行うことによる省エネ化と、空港内の建物や敷地に太陽光パネルを設置し発電する創エネ化を双方で行うことによりCO₂の削減を目指します。更に将来は、日中に太陽光パネルで発電した余剰電力を蓄電池に蓄電し、夜間や災害などによる停電時でも電力供給が可能な蓄電技術の導入を検討していきます。

※2 ZEB化
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上で、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旨とした建築物。

●成田空港全体から排出されるCO₂の削減 (Scope 3※1)

成田空港では、CO₂排出量の削減に向けて、SAF※3の導入、電気自動車の実証実験、GPU※4の利用促進など、ステークホルダーの皆様と様々な取り組みを進めています。中でもSAFの導入は、ICAO※5で採択されたCORSIA※6において重要な手段と位置付けられており、航空業界における脱炭素化に向けてSAFの導入促進は必要不可欠な取り組みです。

成田空港では、2020年10月よりSAFの受け入れを開始し、2022年9月には、成田空港内に新たに設置した陸上搬入施設において国内で実証製造されたSAFを受け入れ、ハイドラントシステムにより航空機へ供給する、国内初の取り組みを実施しました。

今後も、ステークホルダーの皆様と『サステナブルNRT2050』目標達成に向けた取り組みを推進し、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いきます。



SAFの受け入れの様子(2022年9月)

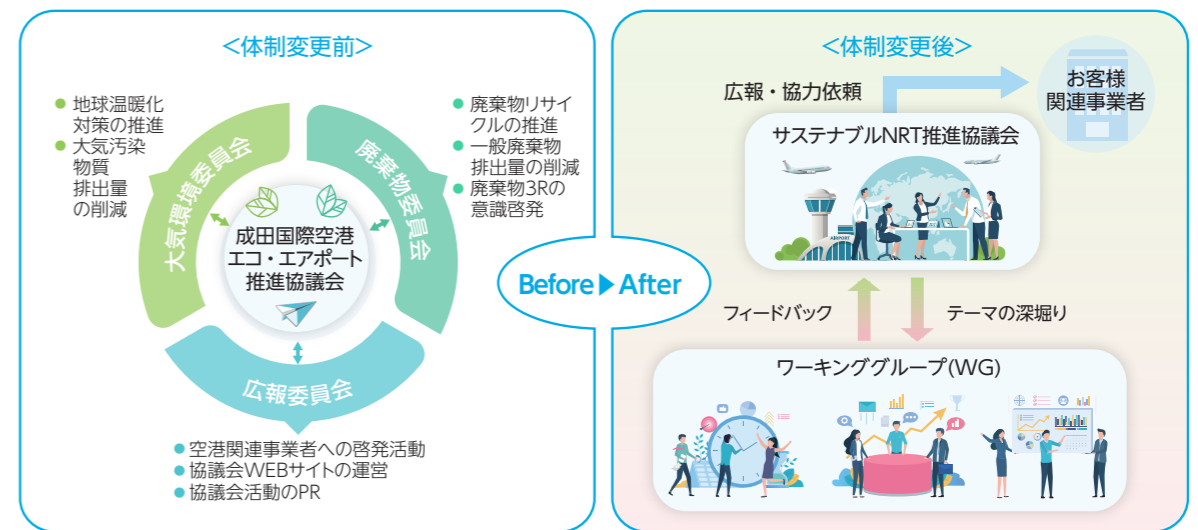
※3 SAF(Sustainability Aviation Fuel)
動植物油脂や廃食油等の再生可能な原料により製造された燃料。従来のジェット燃料に混合して使用され、従来のジェット燃料と同等の性質として規格認証されている。
※4 GPU(地上動力施設)
Ground Power Unitの略。地上において航空機に必要な空調や電力を供給する施設。移動式と固定式がある。
※5 国際民間航空機関(ICAO)
正式名称は、International Civil Aviation Organization。1947年4月に発足。国際民間航空は安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会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。
※6 P11参照

●環境マネジメント体制

空港の運営は、約700社の企業や関係官庁などにより成り立っており、空港からの環境負荷を低減するためには、これらのステークホルダーとの連携と情報共有が不可欠です。

当社は2005年に「成田国際空港エコ・エアポート推進協議会」を発足させて以来、エコ・エアポート基本計画の推進、各種啓発活動を行ってきましたが、2022年6月に同会を「サステナブルNRT推進協議会」に改編するとともに、特定テーマごとにワーキンググループ(WG)を設置することとしました。

WG第一弾として、「車両のカーボンニュートラル化WG」を設置し、車種やエリアごとに分科会を開催予定です。今後、ステークホルダーの皆様とより活発な議論や積極的な取り組みを行っていきます。



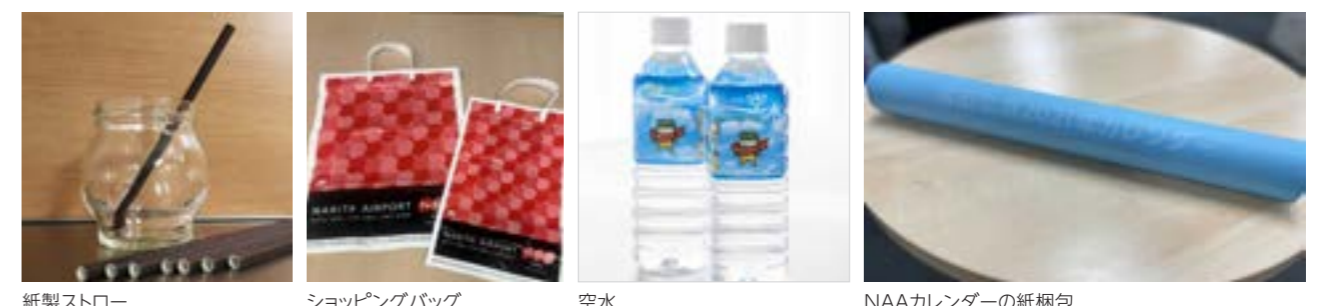
●「プラスチック・スマート」の推進

成田空港では、2025年度までに、当社グループ直営店舗、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」宣言をしています。

2019年9月より当社グループ直営飲食店及びラウンジ(計5店舗)で使用使用するプラスチック製のストローを紙製に100%切り替えており、当社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を行いました。株式会社グリーンポート・エージェンシーのオリジナルブランド商品「空水」のペットボトルは、本体・キャップにバイオマスプラスチックを30%配合し、薄型ラベル・バイオマスインキを採用しています。更に、当社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ます。

※バイオマス
エネルギーや物質に再生可能な、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。



紙製ストロー ショッピングバッグ 空水 NAAカレンダーの紙梱包

地域との共生・共栄



地域共生貢献策の着実な実施に加え、地域の魅力・資源と成田空港のシナジー効果を最大化することを目指します。

環境対策の着実な実施（騒音・防音・移転・落下物・緑化対策等）や自治体が発する地域活性化策へ引き続き協力していきます。さらに、地域と空港がともに発展していくための新たな空港地域ビジネスの確立と地域の魅力ある資源の発掘・創出に取り組んでいきます。



地域共生部
共生業務グループ
黒田 浩克

●更なる機能強化に伴う防音工事の推進

成田空港の「更なる機能強化」は、周辺地域の活性化にも繋がる一方、騒音区域が拡大し、周辺地域の皆様の生活環境に影響を与えることとなります。そのため、当社では、環境対策の一環として防音工事の一層の推進に取り組んでいます。

更なる機能強化に伴う2020年4月の騒音区域見直しにより新たに約7,100件の家屋が防音工事の対象となりました。2024年度末までに3,600件の家屋についての対応を行うことを目標に、対象家屋にお住いの方からの申請に基づき順次進めていきます。

また、千葉県及び周辺市町とともに設立した成田空港周辺地域共生財団では、夜間飛行制限の変更に伴う深夜早朝の騒音対策として、既存の防音工事に追加して内窓設置工事を実施する等、防音工事の充実に取り組んでいます。

これらの防音工事を着実かつ円滑に実施することで、周辺地域の皆様からの信頼をいただくとともに、「更なる機能強化」へのご理解に繋げていきたいと考えています。



内窓効果体験住宅
内窓設置工事による防音効果を体験してもらうため、成田市と芝山町に内窓効果体験住宅を設置。（写真は成田市内窓効果体験住宅）

●周辺地域と連動した産品開発及び観光資源の磨き上げ

安全安心な空港運用にあたり、周辺地域の皆様にご理解ご協力をいただいていることを常に念頭に置き、当社は事業に取り組んでいます。

地域の皆様にとって空港があつてよかったと思っただけのためにも、空港と地域がともに発展していくことが重要であり、そのためには双方が連携していく必要があると考えます。

そこで当社グループでは、空港と地域の持続可能な発展、地域経済循環の視点から、新たなチャレンジとして地域の産品や資源を発掘し、磨き上げる地域ビジネスをはじめたところです。

その一例として、千葉県内の事業者の皆様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、空港と地域の価値創造に繋げています。



オリジナルクラフトビール
「成田空港エール」



サイクルツーリズム

また、空港周辺自治体や千葉大学、地元事業者の皆様と当社が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。

当社グループは、地域の皆様との協業によって新たな価値を生み出し双方が発展していくことを目標に、こうした取り組みを更に進めていきます。



地域共生部
機能強化・地域振興調整室
阿部 克

安全とセキュリティの強化



世界最高水準の安全・安心・安定を徹底追求します。

安全・安心・安定の確保は空港運営の基本であり、いかなる状況下でも、空港機能を維持することが求められます。重大な事故・障害の発生を未然に防ぐとともに、テロや激甚化する自然災害、感染症の世界的流行、サイバー攻撃等、多様化するリスクに対する備えを万全とすることで安全を確保し、全てのお客様に安心してご利用いただけるよう努めています。当社グループは、これからも安全・安心かつ安定的な空港運用を徹底追求し続けていきます。



総合安全推進部
企画調整グループ
上村 隆介

●空港内重大事故・事案の防止 ～トリプルゼロの追求～

航空機事故の発生や運用に重大な影響を及ぼす事案の絶無を期するという強い思いから、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」の「トリプルゼロ」を目標として設定しました。①、②については、空港運営を支える設備の維持管理・更新や、サイバー攻撃に備えた訓練を着実に実施し、空港機能の健全性を確保するとともに、重大事故に至らないよう、軽微な事故や、危険を感じたヒヤリハット事案について、関係者との情報共有や、原因分析を行うこと等により、予防的対策を講じています。

また、③については、実践的な訓練を実施することで、警備員の事案対処能力の向上に努めているほか、他空港に先駆けて、高度な爆発物検知能力を有する先進的なX線検査装置を導入するなどスマートセキュリティ※を推進してきました。更に、2022年には、AI等の先進技術を搭載した警備ロボットを導入しました。これからも、人と先進技術の力を融合し、セキュリティ対策の高度化に努めていきます。



警備ロボット「Cocobot」

※スマートセキュリティ
先端技術を活用しながら高い次元での安全性と快適性の両立を目指す、保安検査の新しいコンセプト

●災害発生時の対応力強化と感染症対策の徹底

激甚化／多頻度化する自然災害の発生時や、感染症の世界的な流行下であっても空港機能が維持できるよう、平時から備えを充実させています。

お客様の安全・安心を確保するとともに、人員・物資の緊急輸送基盤としての役割を果たすべく、いかなる状況においても発災後72時間のライフラインを確保し、24時間以内の航空機離着陸再開を可能とすることを目標に、47の空港関連事業者が迅速かつ確な対応ができるよう「成田国際空港BCP（業務継続計画）」を策定し、訓練等を通じてブラッシュアップを図っています。

新型コロナウイルスへの対応として、国内で初めて国際空港評議会（ACI）による感染症対策に関する国際認証「Airport Health Accreditation」を取得するなど、日本の玄関口として国際基準に



Airport Health Accreditation

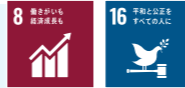
沿った対策をいち早く実施してきました。ターミナル内での消毒液設置や清掃強化といった基本的な取り組みはもちろん、空港における感染症対策マニュアルの整備やCIQをはじめとした関係機関との連携強化を通じて、空港一丸となってお客様の安全・安心を確保しています。

これからも「災害に強い成田国際空港」としての使命を果たすべく、世界トップレベルの安全・安心・安定を追求していきます。



オペレーションセンター
危機管理グループ
芳賀 慶太

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 多様なお客様に選ばれる空港を目指します。

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、また社会情勢・社会環境の変化に伴い成田空港に求められるニーズも変化しています。これらの多様なお客様に対応し、かつ国際空港としての競争力を向上させるため、成田空港に対するニーズを的確に把握し、安心感、利便性・快適性、楽しさ等に留まらず「成田ならではの」特別な体験の創造・提供を目指し取り組んでいきます。



マーケティング統括室
福島 健太

●「成田ならではの」特別な体験の提供

空港機能強化を着実に推進するとともに、「成田ならではの」特別な体験の創造に向けた変革を進めており、その実現を通して首都圏空港のポテンシャルを高め、アジア他空港との空港間競争に対応したいと考えています。

そのために、お客様の行動やニーズ等の把握を深めるべく、空港内無料WiFiに接続した方へのアンケート、インタビューに加え、SNS分析等を通じて成田空港に求める価値を理解し、新たな施策へ繋げていきます。また、誰もが安心・快適に空港をご利用いただけるデジタル技術を活用した、高度な旅客体験の創出にも取り組んでいきます。その上で、英国SKYTRAX®におけるWorld Airport Ratingにおいても、5スター獲得を目指します。

※SKYTRAX社：1989年創立のイギリスに拠点を置く航空サービスリサーチ会社。世界各地の空港や航空会社の評価を行っている。



●ユニバーサルデザインの推進

成田空港では、2018年4月に「成田空港ユニバーサルデザイン（以下、「UD」）基本計画」を策定し、障がい当事者、有識者及び空港関係者で構成される「成田空港UD推進委員会」のもと世界最高のUD水準の空港を目指し取り組んでいます。

UDの推進は、施設・設備等のハード面と人的支援や情報提供等のソフト面での対応を組み合わせ検討を進めています。例えば、見つけやすさや使いやすさ向上のための案内カウンターの改修や、案内スタッフによる多様なコミュニケーションを支援する問い合わせシートの開発など、当事者とともに課題を抽出し、その対応策について議論を重ね、整備・改善を図っています。

今後も、法令やSDGsを踏まえた企業としての社会的責任を果たすとともに、お客様の高齢化・多様化が進展する中での安全・安心・快適な空港利用を目指し、当事者参加によるUDのスパイラルアップを行っていきます。



旅客ターミナル案内カウンター



聴こえにくさを改善する「コミュニケーション」



問い合わせシート



CS・ES推進部
営業企画推進室
斉藤 明里

空港全体での働きがいのある職場づくり



空港全体で働きがいのある職場づくりを 目指します。

持続可能な空港運営に向けた重要な原動力の一つは、成田空港で働く全てのスタッフが安心して気持ちよく働ける環境整備であると考えます。スタッフの皆様が成田空港で働いてよかったと心から感じていただけるようES向上に取り組むほか、当社の社員が健康でいきいきと働きがいを感じながら力を最大限に発揮し続けられるよう、働き方改革と健康経営の推進に取り組んでいます。



CS・ES推進部
ES推進グループ
鈴木 俊司

●空港全体での就業環境の向上

将来にわたって、成田空港の持続的成長、国際的競争力の向上を確保していくには、安全・安心を守りぬぎ、お客様の満足を実現する優秀な人材の確保や育成、定着が必要であり、そのためには最前線で働くスタッフやバックヤードを守るスタッフが安心して気持ちよく働き続けられる魅力的な環境を整えることが重要です。

これまで成田空港は、右肩あがりの成長を続ける旺盛な航空需要に応えるのに精一杯でしたが、今後は、それを支える空港スタッフの働く環境の整備にも力を入れていきます。

まずは食事環境や休憩環境等の職場環境の質の向上に取り組んでおりますが、併せて通勤環境の更なる改善等生活環境の改善にも取り組む必要があると考えており、空港全体のES向上に向けて、事業者や関係機関等の皆様のご意見、ご要望も十分に伺いながら、一体となって取り組んでいきます。



スタッフ休憩室



成田空港ES向上推進協議会

●当社における働き方改革と健康経営の推進

当社の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を目指して、働き方改革と健康経営に取り組んでいます。

働き方改革については、ワークライフバランスの推進や柔軟な働き方の実現ため、ノー残業デーの設定等による時間外労働縮減や、連続した休暇を取得する計画休暇等による休暇取得の促進、仕事と育児・介護の両立を支援する仕組みやテレワーク制度の導入等の実施に加えて、業務効率化・業務プロセス改善により総労働時間の縮減を図っています。

健康経営については、ワークライフバランスに加えて身体の健康、心の健康をテーマに社員の健康保持・増進に向けて取り組みを進め、身体の健康では、法定健診のほか30歳以上の社員が人間ドックを受診できるようにするなど、安心して健康維持に取り組める環境を整えています。心の健康は、年2回のストレスチェックを実施するほか、メンタル専門の産業医面談等を受けられるようにしています。



総務人事部
人事部
片岡 憲昭



総務人事部
厚生労務グループ
廣見 剛志

『新しい成田空港』の検討

成田空港では、新滑走路の整備などの「更なる機能強化」を進めています。様々な環境変化に対応しつつ、空港機能を強化するためには、滑走路だけではなく空港全体の能力向上が必要です。今後も成田空港が国の重要インフラとしての役割を果たしつつ、地域と持続的・一体的に発展していくにはどうあるべきなのか、現在、関係者の皆様にご参加いただき『新しい成田空港』構想の検討を進めています。この特集記事では、これまでに4回行われた検討会の概要をご紹介します。

成田国際空港の課題と解決策に向けた議論の実施

成田空港は、開港から44年を迎え、地域との共生を理念に、引き続き日本の空の表玄関の役割を担うため、新滑走路の整備をはじめとする「更なる機能強化」を推進しています。これに伴い、年間発着回数が30万から50万に増加することで、旅客・貨物施設、アクセス等についても整備が急務となります。現行の施設は、開港当時のレイアウトを踏襲し、1970年代に整備され、老朽化が深刻な問題になっています。世界

の航空市場は大きく変化し、今後も近隣アジア諸国を中心に空港間競争が激化しています。また、近年の激甚化した災害やパンデミックなどの、危機に際して機動的かつ柔軟に運用できる施設が求められています。このような背景から、現在関係者の皆様と旅客ターミナルの再構築、航空物流機能の強化、アクセス改善、地域との一体的な発展などを検討する『新しい成田空港』構想検討会を開催しています。(2023年1月31日までに計4回開催済)

開催概要

主催者：成田国際空港株式会社(以下、NAA)

参加者：有識者、国土交通省航空局次長、千葉県副知事、成田市長、芝山町長、多古町長、NAA(事務局)
※その他、周辺市町の首長ご意見を聴取し、検討会で代読しています。

第1回

2022年10月21日 成田空港の課題について

第1回の検討会では、当社より『新しい成田空港』構想が必要となった背景や開港以来長い年月が経過している成田空港では様々な面での制約があるなどの、現在の成田空港の課題や『新しい成田空港』構想のコンセプトについて説明しました。

当社より提示した『新しい成田空港』構想のコンセプト

日本及び首都圏の国際競争力強化に資するため、地域との共生を理念として、更なる機能強化を推進します。

新しい航空ニーズに対応し、利便性・効率性を高めるため旅客ターミナルを再構築し、最新技術を導入し、脱炭素などにも配慮した集約型の『ワンターミナル』を目指します。

航空物流機能を集約し、最新技術導入により自動化、省力化を進め、効率的で環境に配慮した新貨物地区を整備します。

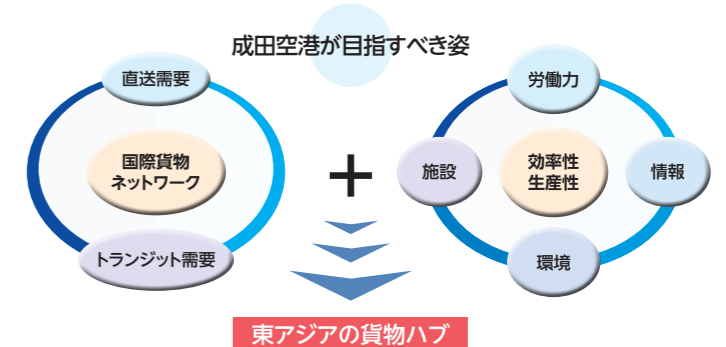
空港内のスムーズな道路アクセスを整備するとともに、都心や周辺地域等との道路アクセスの向上、鉄道アクセスの改善を目指します。

第2回

2022年11月21日 成田空港の貨物について



第2回の検討会では、当社より『新しい成田空港』構想において求められる貨物施設のあり方について説明をしました。各委員からは、新型コロナの影響により、空港会社や航空会社をはじめとする航空業界において貨物の重要性が増したが、人々の生活や感覚が変化したことから今後もこの流れが続いていく、物流機器の自動化や高速化が日進月歩で進んでいることから積極的に取り入れていくべき、最先端技術や効率性を備えた施設を整備し、周辺地域に還元していくべきなどの意見が出されました。



第3回

2022年12月23日 成田空港の旅客事業について



第3回の検討会では、当社より成田空港が国際的なハブ空港として内際、際際乗継を担っていくためには、旅客利便性の高いワンターミナルが望ましいと考えていること、世界の大都市の新しい空港はワンターミナル化してきていることや利便性が高いことなどを説明し、各委員からも賛同が得られました。一方でワンターミナルにも様々な種類があるので、成田空港に最適な方式を工夫すべきであるといった意見や、ワンターミナルにした場合に歩行距離が長くなることから、旅客の負担軽減のための工夫が必要であることなどの意見が出されました。



第4回

2023年1月18日 成田空港のアクセスについて



第4回の検討会では、当社より成田空港への鉄道、バス、タクシー・ハイヤー、道路等の各アクセスの現状や課題、今後の改善に向けた方向性を説明しました。各委員からは、空港アクセスはインバウンド旅客のニーズも踏まえて検討するべき、空港周辺地域と空港間のアクセスも円滑化を図る必要がある、人流のみならず物流アクセスも重要である、空港アクセスはNAAだけで対処できる問題ではないため幅広い関係者と連携しながら進めていく必要があるなどの意見が出されました。

● アクセスに求められる要件

早く行ける	<ul style="list-style-type: none"> 速達性の向上 混雑、渋滞等ボトルネックの回避 	確実に行ける	<ul style="list-style-type: none"> 定時性の確保 混雑・渋滞等による不確定要素の回避 災害時における運行・代替手段の確保
楽に行ける	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが判り易く、迷わない、悩まない 乗換が少ない 荷物を含めた移動ストレスの低減 	気軽に行ける	<ul style="list-style-type: none"> 多頻度化/待ち時間の削減 深夜早朝時間帯における交通手段の確保
手段を選べる	<ul style="list-style-type: none"> 様々なアクセス手段から選択可能 	環境にやさしい	<ul style="list-style-type: none"> 環境に配慮した交通モードと自由な選択 環境配慮が可能な交通施設

第5回

2023年3月14日 中間とりまとめについて



第5回の検討会では、これまで4回の検討会でいただいたご意見を踏まえた構想内容を「中間とりまとめ(案)」として提示し、皆様に意見交換していただきたいと考えています。



<取締役>

1 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)

2 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)

3 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)

4 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)

5 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)

6 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)

7 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)

8 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)

9 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)

10 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)
2022年 3月 THK株式会社社外取締役(現任)



<監査役>

11 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)

12 常勤監査役(社外)
石川 徹

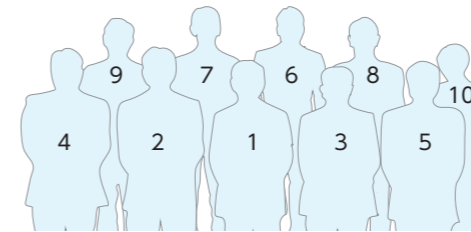
1985年 4月 千葉県入庁
2020年 4月 同県総務部長
2022年 4月 当社常勤顧問
2022年 6月 当社常勤監査役(現任)

13 常勤監査役(社外)
村田 徹

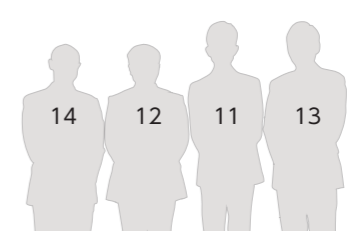
1984年 4月 日本火災海上保険株式会社(現 損害保険ジャパン株式会社)入社
2007年 6月 日本興亜損害保険株式会社(現 損害保険ジャパン株式会社)東京西支店長
2010年 4月 同社大阪自動車営業部長兼神戸自動車営業部長
2012年 10月 同社岐阜支店長
2015年 4月 損害保険ジャパン日本興亜株式会社(現 損害保険ジャパン株式会社)執行役員千葉本部長
2016年 4月 同社常務執行役員埼玉本部長(兼)千葉本部長
2017年 4月 同社顧問
2017年 6月 当社常勤監査役(現任)

14 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)



取締役



監査役

「世界のNARITA」を支える 企業の統治体制の確立のために

常勤監査役(社外)
長瀬 友則



就任1年半で感じる社内の変化

2021年6月に着任した際、成田国際空港には今まで見たことのない風景が広がっていました。閑散としたカウンター、ほぼシャッターの下りた店舗、その姿は生涯忘れることができません。当社の経営状況も設立以来の厳しい状況でした。しかしながら、当社社員はこれをむしろ「機会」ととらえ、各種制度疲労の発見と改善、施設の大規模補修などに果敢に取り組んできました。幸い、国内線のお客様はほぼ新

型コロナ前の水準に近づき、国際線についても、10月の制限の緩和を待っていたかのように、インバウンドを中心にお客様もだいぶ増えてきました。長かったトンネルの出口がようやく見え、当社社員は丸となって、利用されるお客様に安全・安心で利便性の高いサービスを提供するため、まさにこれから再出発を図ろうと胸を膨らませています。

社外監査役の役割とは？

当社には社外監査役4名が在任しています。取締役会はじめ多くの意思決定の場にも参画しており、会社の常識や社風などに縛られることなく、ごく素朴な疑問を経営陣にぶつけることも多々ありますが、こうした一般の利用者に近い目線からの疑問は、空港運営に様々な「気づき」を与えることに繋がります。また、「自分の常識は他人の非常識」、経歴の異なる者が、それまでの経験に基づき意見を述べることは、ともすれば内向きになりがちな会社経営に鋭いメスを入れる

ことに繋がると確信しています。私もこれまで他の旅客交通関連産業や物流、観光など様々な業務に携わってきましたが、多額の投資が必要で、参入・料金面に各種規制のある交通産業の特性や、ネットワークとしての他の交通モードとの連携、観光やまちづくりなど地域経済への波及効果、などの多角的な視点に留意しながら、成田国際空港の経営に資するための前向きな意見を形成し、社内でフラットに議論するよう日々心掛けています。

今後の成田国際空港に求められるもの

コロナ禍での厳しい状況を脱しつつある今、何よりもお客様の笑顔を心より待ち望み様々な準備が進められていますが、厳しい状況下であっても、B滑走路の延伸、C滑走路の新設などの「更なる機能強化」やその先までを見据えた『新しい成田空港』構想の実現など、将来への投資も着々と実施されています。「日本の顔」また「地域の顔」であり続けるため、ステークホルダーの皆様のご理解・ご協力も得ながら、社員一

丸となって空港サービスの一層の向上に全力で邁進しなければなりません。また、激化する競争環境の下で当空港が世界的にも競争力を持続するためには、環境問題への対応も重要な課題です。「世界のNARITA」として胸を張れる、そして、お客様に選んでいただける空港サービスレベルの一層の向上、これこそが成田国際空港に求められているものだと思います。乞うご期待!

これからも空港の主体として、 空港の未来を切り開く

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。

直近では、新型コロナの影響により、成田空港をはじめとする航空業界全体が甚大な影響を受けていますが、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、更なる進化を遂げてきました。我々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、空港事業者等の全てのステークホルダーの皆様の利益を循環させ、現下の状況を乗り越え、更なる発展を目指し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。

成田国際空港株式会社労働組合委員長
森下 聡



2022年 空港労執行部

無駄なく柔軟なコスト構造を確立

山野邊 麻友
財務部 財務計画室



2022年3月期の連結決算は、長引く新型コロナの影響により、2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、多くの国や地域で渡航制限が緩和され、我が国においても段階的に入国者数の上限緩和が実施されたことで航空取扱量の回復が期待できる一方、中

国の水際対策の見通しや燃料・電力市況の変動などの不確定要素も出てきています。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取り組んでいます。

2023年3月期中間連結決算の振り返り

2023年3月期中間連結会計期間においては、国際線では日本も含め世界的に多くの国や地域で出入国制限の緩和が図られたことに加え、国内線でも3年ぶりの行動制限のないGWや夏休みシーズンを迎えることができたことなどから航空取扱量が回復基調に転じたもののコロナ禍前の水準に戻るには至りませんでした。こうした中、当

中間連結決算は、航空旅客数が前年同期を大幅に上回ったことなどにより、営業収益は前年同期比131億円増の531億円と2期連続の増収となりました。営業損失(170億円)、経常損失(178億円)、親会社株主に帰属する中間純損失(185億円)の各損失も前年同期から改善しています。

財務体質の強化を目指して

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。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、発注仕様の最適化など調達

方法を工夫するとともに、デジタル技術を活用した業務の省人化・省力化などによりコスト削減を更に進め、早期の業績回復を目指していきます。

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。

2022年度中間連結決算

(単位：億円)

(中間期：4月1日～9月30日)	2021年度	2022年度	増減	
	実績	実績	金額	%
営業収益	400	531	131	132.7
営業費用	617	702	84	113.7
営業利益	△216	△170	46	—
経常利益	△220	△178	42	—
親会社株主に帰属する中間純利益	△230	△185	44	—

※決算数字は、単位未満を切り捨てて表示しています。

2022年度中間期航空取扱量実績

(中間期：4月1日～9月30日)	2021年度	2022年度	増減	
	実績	実績	数量	%
航空機発着回数(万回)	6.5	8.3	1.9	128.8
国際線	5.0	5.7	0.7	114.7
国内線	1.5	2.6	1.1	175.3
航空旅客数(万人)	262	783	521	299.2
国際線	93	439	346	470.6
国内線	168	343	175	204.1
国際航空貨物量(万トン)	128	118	△11	91.7

※航空取扱量は、単位未満を四捨五入して表示しています。

連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	158,751	175,314
受取手形及び売掛金	19,162	—
受取手形、売掛金及び契約資産	—	20,309
リース投資資産	639	1,856
有価証券	260,000	140,000
棚卸資産	8,314	5,587
その他	7,414	6,723
貸倒引当金	△125	△110
流動資産合計	454,157	349,680
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物	1,077,091	1,090,809
減価償却累計額	△706,044	△728,114
建物及び構築物(純額)	371,046	362,694
機械装置及び運搬具	194,967	196,844
減価償却累計額	△159,755	△163,341
機械装置及び運搬具(純額)	35,212	33,503
工具、器具及び備品	73,052	74,474
減価償却累計額	△56,405	△57,834
工具、器具及び備品(純額)	16,646	16,640
土地	305,853	323,221
建設仮勘定	9,203	18,952
その他	589	1,057
減価償却累計額	△463	△506
その他(純額)	126	550
有形固定資産合計	738,088	755,562
無形固定資産		
ソフトウェア	5,004	4,686
その他	7,904	7,451
無形固定資産合計	12,908	12,138
投資その他の資産		
投資有価証券	2,223	102,687
長期貸付金	1,620	1,620
繰延税金資産	1,690	859
退職給付に係る資産	828	1,860
その他	1,874	1,786
貸倒引当金	△775	△997
投資その他の資産合計	7,461	107,816
固定資産合計	758,459	875,518
資産合計	1,212,616	1,225,198

連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
負債の部		
流動負債		
買掛金	4,083	5,649
短期借入金	40,000	60,000
1年内償還予定の社債	40,000	45,000
1年内返済予定の長期借入金	700	700
未払法人税等	2,343	727
賞与引当金	2,034	1,991
環境対策引当金	8	—
その他	20,069	35,704
流動負債合計	109,239	149,773
固定負債		
社債	329,000	350,000
長期借入金	407,600	411,900
退職給付に係る負債	15,916	16,917
役員退職慰労引当金	293	326
環境対策引当金	1,074	1,051
その他	9,701	9,714
固定負債合計	763,586	789,909
負債合計	872,825	939,683
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	148,606	96,126
株主資本合計	330,261	277,780
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	14	30
退職給付に係る調整累計額	1,408	△460
その他の包括利益累計額合計	1,423	△430
非支配株主持分	8,106	8,164
純資産合計	339,790	285,515
負債純資産合計	1,212,616	1,225,198

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 2020年4月 1 日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月 1 日 至 2022年3月31日)
営業収益	71,808	82,915
営業原価	101,835	105,788
営業総損失(△)	△30,026	△22,872
販売費及び一般管理費	27,496	26,654
営業損失(△)	△57,523	△49,526
営業外収益		
受取利息及び配当金	53	17
受取保険金	19	453
助成金収入	2,540	2,821
その他	787	300
営業外収益合計	3,400	3,593
営業外費用		
支払利息	921	2,434
持分法による投資損失	103	8
社債利息	1,973	1,836
その他	217	200
営業外費用合計	3,215	4,479
経常損失(△)	△57,338	△50,413
特別利益		
固定資産売却益	0	6
鉄道事業補助金	170	170
工事負担金等受入額	125	459
国庫補助金	2,154	1,107
特別利益合計	2,450	1,743
特別損失		
固定資産除却損	3,524	2,051
固定資産圧縮損	2,180	1,559
その他	707	47
特別損失合計	6,413	3,658
税金等調整前当期純損失(△)	△61,301	△52,328
法人税、住民税及び事業税	89	285
法人税等還付税額	△285	△1
法人税等調整額	10,313	△195
法人税等合計	10,117	89
当期純損失(△)	△71,418	△52,418
(内訳)		
親会社株主に帰属する当期純損失(△)	△71,453	△52,476
非支配株主に帰属する当期純利益	34	58
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	8	15
退職給付に係る調整額	1,795	△1,869
その他の包括利益合計	1,804	△1,853
包括利益	△69,614	△54,271
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	△69,648	△54,329
非支配株主に係る包括利益	34	58

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 2020年4月 1 日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月 1 日 至 2022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(△)	△61,301	△52,328
減価償却費	38,762	37,842
賞与引当金の増減額(△は減少)	△301	△43
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	964	△821
受取利息及び受取配当金	△53	△17
支払利息及び社債利息	2,895	4,271
持分法による投資損益(△は益)	103	8
固定資産除却損及び圧縮損	3,547	2,120
固定資産売却損益(△は益)	△0	△6
売上債権の増減額(△は増加)	△10,975	△1,129
棚卸資産の増減額(△は増加)	1,798	2,704
仕入債務の増減額(△は減少)	△6,827	4,163
預り敷金及び保証金の増減額(△は減少)	△389	△418
未払金の増減額(△は減少)	△796	△623
未払消費税等の増減額(△は減少)	△3,043	1,659
前受金の増減額(△は減少)	△173	△1,188
未収入金の増減額(△は増加)	8,724	△1,507
その他	840	2,883
小計	△26,224	△2,430
利息及び配当金の受取額	52	20
利息の支払額	△2,145	△4,306
法人税等の支払額	△1,294	△1,909
営業活動によるキャッシュ・フロー	△29,612	△8,626
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	△76,223	△44,409
固定資産の売却による収入	0	159
譲渡性預金の預入による支出	△260,000	△240,000
譲渡性預金の払戻による収入	—	260,000
長期前払費用の取得による支出	△23	△100
投資有価証券の取得による支出	△0	△450
貸付金の回収による収入	0	0
敷金及び保証金の差入による支出	—	△1
その他	9	17
投資活動によるキャッシュ・フロー	△336,236	△24,784
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	20,000
長期借入れによる収入	400,000	5,000
長期借入金の返済による支出	△23,700	△700
社債の発行による収入	49,815	65,835
社債の償還による支出	△10,000	△40,000
株式の発行による収入	29,861	—
その他	△97	△152
財務活動によるキャッシュ・フロー	485,879	49,983
現金及び現金同等物に係る換算差額	73	△9
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	120,104	16,562
現金及び現金同等物の期首残高	38,456	158,561
現金及び現金同等物の期末残高	158,561	175,124

主要財務データ

(単位: 百万円)

決算期	2013/3	2014/3	2015/3	2016/3
事業年度:				
営業収益	189,207	199,496	203,153	218,480
経常利益(又は経常損失(△))	27,571	33,332	33,344	38,558
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(△))	15,324	19,936	19,660	24,254
包括利益	15,348	20,161	20,241	23,235
営業活動によるキャッシュ・フロー	69,653	69,961	62,511	66,237
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 27,065	△ 26,777	△ 26,422	△ 44,613
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 40,549	△ 44,768	△ 30,678	△ 24,710
現金及び現金同等物の期末残高	30,355	28,803	34,243	31,180
事業年度末:				
純資産	250,806	267,470	278,471	295,490
総資産	881,158	859,400	865,747	854,231
1株当たりデータ(円):				
1株当たり純資産	120,877.42	129,175.96	134,581.16	143,209.45
1株当たり当期純利益 (又は1株当たり当期純損失(△))	7,662.49	9,968.42	9,830.06	12,127.18
財務比率(%):				
自己資本比率	27.4	30.1	31.1	33.5
自己資本利益率	6.5	8.0	7.5	8.7
その他情報:				
従業員数(連結・人)	2,257	2,161	2,201	2,192

*営業収益には、消費税等は含まれておりません。

2017/3	2018/3	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3
217,437	231,288	249,706	237,145	71,808	82,915
37,298	43,247	53,622	39,146	△ 57,338	△ 50,413
25,354	35,918	35,756	24,423	△ 71,453	△ 52,476
26,529	35,820	33,983	25,741	△ 69,614	△ 54,271
67,813	66,203	78,394	61,571	△ 29,612	△ 8,626
△ 25,879	△ 21,198	△ 40,206	△ 26,990	△ 336,236	△ 24,784
△ 41,262	△ 41,427	△ 37,846	△ 31,929	485,879	49,983
31,867	35,469	35,806	38,456	158,561	175,124
312,972	341,184	364,391	379,405	339,790	285,515
828,986	810,503	818,854	834,378	1,212,616	1,225,198
152,554.71	166,636.58	178,192.89	185,666.81	138,505.73	115,816.86
12,677.01	17,959.06	17,878.28	12,211.69	△ 31,120.01	△ 21,913.25
36.8	41.1	43.5	44.5	27.4	22.6
8.6	11.3	10.4	6.7	—	—
2,281	2,357	2,451	2,806	3,007	3,008

当社の考え方

注力する施策

マネジメント体制

財務情報

主要非財務データ

決算期	単位	2018/3	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3
空港運用データ						
航空機発着回数	千回	252	256	258	106	138
航空旅客数	千人	40,939	43,175	41,479	3,249	6,473
国際航空貨物量	千t	2,282	2,129	2,045	2,087	2,609
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	4.76	4.78	4.76	5.60	4.99
エネルギー使用量(電気+都市ガス)	TJ	4,712	4,789	4,718	3,948	4,049
電気	TJ	3,106	3,193	3,121	2,403	2,439
都市ガス	TJ	1,606	1,596	1,597	1,545	1,610
水使用量(上水+中水)	億ℓ	21.8	22.9	21.8	12.7	11.6
上水	億ℓ	15.6	16.7	15.6	9.3	9.2
中水	億ℓ	6.2	6.2	6.2	3.4	2.4
一般廃棄物焼却量	千t	20.8	21.4	21.3	5.5	6.1
廃棄物のリサイクル率	%	17.2	17.0	18.4	32.0	30.0

※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^{※1}

項目	単位	2018/3	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3
従業員数 ^{※2}	人	699	726	761	821	835
平均年齢 ^{※2}	歳	38.8	39.0	38.6	38.8	39.2
正社員女性比率 ^{※2}	%	18.9	18.3	19.8	20.6	21.1
管理職女性比率 ^{※2}	%	8.5	7.4	7.5	9.8	10.0
取締役会の女性比率 ^{※3}	%	7.7	7.7	7.1	7.1	7.1
新規採用社員女性比率	%	40.7	30.6	29.0	30.0	41.7
育休制度利用者数	人	6	10	4	16	16
うち、男性	人	0	3	1	1	6

※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



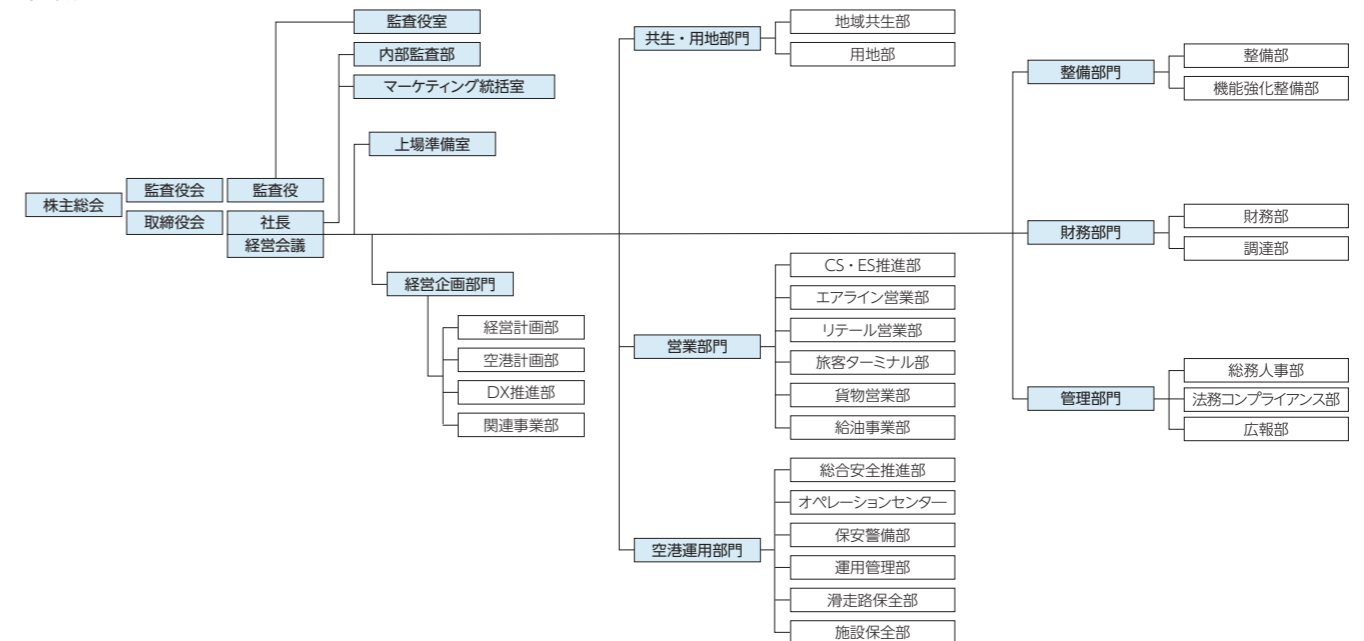
https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/data_2.pdf

会社概要

会社情報 (2022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3,026名、単体847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