第78回 定時株主総会報告事項補助資料 (2022年6月24日)



日本空港ビルデング株式会社

Japan Airport Terminal Co.,Ltd.

第78回 定時株主総会報告事項 補助資料

- 1. 事業報告
- 2. 2022年度(第79期)業績予想
- 3. 中期経営計画(2022年度~2025年度)

1. 事業報告

(1) 事業環境

事業環境

- ◆ 引き続きコロナ禍の影響は大きく、数次にわたる感染拡大により、経済社会活動の回復は遅く、 全体として停滞気味で推移
- ◆ 世界的には、コロナ禍による出入国制限はあるものの、段階的に制限解除へ向かう

航空旅客の動向

区 分	2021年度実績	2020年度実績	増減率
	万人	万人	%
羽田空港 国内線	2, 838	2, 060	37. 7
羽田空港 国際線	83	41	100. 2
羽田空港 計	2, 921	2, 102	39. 0
成田空港 国際線	234	126	85. 3
関西空港 国際線	26	20	29. 9
中部空港 国際線	5	1	183. 1

修正予想	修正予想比
万人 3,662	[%] △ 22. 5
214	▲ 61.4
3, 876	▲ 24. 7
342	▲ 31.5
143	▲ 81.3
36	▲ 84.8

(2) 2021 年度(第78期)決算総括

経営成績

- 施設利用料収入や商品売上高等が増加し、営業収益は前期を上回った
- ▶ 増収と費用削減の継続により、損益は前期より大きく改善するも、二期連続赤字へ
- ▶ 今年に入ってからの旅客回復の鈍化により、営業収益・損益とも修正予想を下回った

〇連 結

区分	当期 (2021年度)	前 期 (2020年度)	増 減
	億円	億円	億円
営業 収益	570	465	105
営業損益	▲ 412	▲ 590	177
経常損益	▲ 438	▲ 573	134
親会社株主に帰属 する当期純損益	▲ 252	▲ 365	113

修正予想	差 異
億円	億円
695	▲ 124
▲ 351	▲ 61
▲ 377	▲ 61
▲ 213	▲ 39

注1:億円未満は切り捨て処理しております。

注2:前期実績は、収益認識会計基準で組み替えた後の数値を使用しております。

(3) 2021 年度(第78期) 財政状況

財政状況

○連 結

科目	当期 (2022年3月31日)	前期 (2021年3月31日)	増減額
	億円	億円	億円
資産の部			
流動資産	1, 138	1, 434	▲ 295
固定資産	3, 500	3, 757	▲ 257
有形固定資産	2, 799	3, 053	▲ 253
無形固定資産	343	371	▲ 27
投資その他の資産	356	333	23
資 産 合 計	4, 638	5, 191	▲ 553

○ 個 別(日本空港ビル)

科目	当期 (2022年3月31日)	前期 (2021年3月31日)	増減額
	億円	億円	億円
資産の部			
流動資産	856	972	▲ 115
固定資産	2, 108	2, 227	▲ 119
有形固定資産	1, 425	1, 565	▲ 139
無形固定資産	15	20	4
投資その他の資産	666	641	25
資 産 合 計	2, 964	3, 200	▲ 235

科目		料目 当期 (2022年3月31日) 前期 (2021年3月31日)			増減額	
			億円	億円	億円	
負債の部						
流動	負	債	368	590	▲ 222	
固定	負	債	2, 710	2, 645	64	
負 債	合	計	3, 078	3, 236	▲ 157	
純資産の部	3					
株主	資	本	1, 531	1, 783	▲ 252	
その他の	包括利益!	累計額	10	▲ 3	14	
非支配	株主	恃 分	18	175	▲ 157	
純 資	産合	計	1, 560	1, 955	▲ 395	
負債純	資産1	今 計	4, 638	5, 191	▲ 553	

	科	B		当期 (2022年3月31日)	前期 (2021年3月31日)	増減額
				億円	億円	億円
負債の	部					
流	動	負	債	505	680	▲ 175
固	定	負	債	1, 068	1, 089	▲ 21
負	債	合	計	1, 573	1, 770	▲ 196
純資産	の部					
株	主	資	本	1, 366	1, 411	▲ 45
評価	・換	算差額	領等	24	17	6
純	資産	全 合	計	1, 391	1, 429	▲ 38
負債	純資	産産	計	2, 964	3, 200	▲ 235

注:億円未満は切り捨て処理しております。

2. 2022 年度(第79期)業績予想

事業環境

- 引き続きコロナ禍の厳しい状況は続くが、経済社会活動は正常化へ向かう
- 出入国制限は徐々に緩和され、国際的な人の往来は段階的に回復へ向かう
- 感染再拡大や、ウクライナ情勢・資源価格の高騰等による物価上昇に留意

旅客数予測

- ◆ 国内線は、観光需要がけん引して、通期でコロナ前85%までの回復と想定
- ◆ 国際線は、ビジネス需要から回復するも、観光需要の回復には時間を要し、 通期でコロナ前計画比18%までの回復と想定

区分	2022年度	2021年度	増減率	参考値	増減率
羽田空港 国内	万人 線 5,852	万人 2,838	% 106.2	万人 6,900	[%] 15.2
羽田空港 国際	線 466	83	461.2	2,560	▲ 81.8
羽田空港 計	6,318	2,921	116.3	9,460	▲ 33.2
成田空港 国際	線 889	234	279.2		
関西空港 国際	線 281	26	950.2		
中部空港 国際	線 70	5	1,178.3		直は、国内線はコロナ 線は発着枠拡大後の想

ナ影響前、 想定旅客数としております。

- 国内線を中心とした回復は続き、営業収益は大幅に増加
- ▶ 国際線の大幅な回復は望めず、コスト削減を堅持するも、連結では三期連続赤字へ
- ▶ 設備投資は、国内線サテライト工事の着工はあるものの、それ以外の投資を抑制

区分	次期 (2022 年度)	当期 (2021 年度)	増減	増減率
	億円	億円	億円	%
営 業 収 益	1, 056	570	485	85. 1
営業損益	▲ 166	▲ 412	246	
経常損益	▲ 181	▲ 438	257	
親会社株主に帰属 する当期純損益	▲ 57	▲ 252	195	_

注:億円未満は切り捨て処理しております。

3. 中期経営計画(2022年度~2025年度)

中期経営計画(2022年度~2025年度) 『To Be a World Best Airport 2025 ~人にも 環境にも やさしい先進的空港 2030に向けて~』

3-1. 前中期経営計画の総括

(1) 重要施策の振り返り

To Be a World Best Airport 2020J

『羽田空港の"あるべき姿"の追求による事業・収益機会の創造と、 競争優位の確立による収益基盤再構築』

戦略の3本の柱

強みを活かした事業領域の 拡大・収益多元化

- 市中免税店舗開業
- ・Air BIC 事業の多店舗展開
- ・ 他空港運営事業への参画
- ・HI City 開業
- ・ 地方創生事業の展開

羽田空港の"あるべき姿"の追求

- ・国際線ターミナル拡張整備(T2、T3)
- ·TIAT*連結子会社化
- 国内線ターミナルリニューアル(T1)
- ・ビジネスジェット専用施設の整備
- SKYTRAX 5スター6年連続獲得
- · Fast Travel、ロボット等先端技術の導入
- ユニバーサルデザイン、バリアフリー対応
- 東京オリンピック・パラリンピック運営協力

収益基盤再構築・ 競争優位の確立

- THE HANEDA HOUSE 開業
- 店舗リニューアル
- ・ラウンジリニューアル
- ・新リサイクル棟建設
- ・調達費用削減プロジェクト

2021年(コロナ禍)

増資の実行

- 将来のターミナル整備資金の確保
- コロナ長期化に備えた財務基盤の強化

コロナ禍の学び

- ・ 柔軟性と効率性を追求したターミナル運営
- コストマネジメントの強化・徹底
- 収益の多元化推進

次期への継続課題

- ●2020年3月の羽田空港機能強化の再始動にあたり、ハード・ソフト両面で品質・効率性を向上させる
- ●新規展開事業を含め航空需要に依存した収益構造からの転換を図り「稼ぐ力」を強化する
- ●変化する事業環境に対して新しい発想や実行力を備える人財と安定した事業継続を可能にする財務基盤を確保する

※TIAT:東京国際空港ターミナル(株)、以下同じ

(2)目標指標の達成状況

\leftarrow TIAT 持分法→ \leftarrow T I A T 連結子会計→

損益計算書 (億円)	2016 (実績)	2017 (実績)	2018 (実績)	2019 (実績)	2020 (実績)	2021 (実績)	2020 (目標)
営業収益	2,049	2,259	2,736	2,497	525	570	3,000
営業損益	94	134	224	98	▲ 590	▲412	250
親会社株主に帰属する 当期純損益	68	117	330	50	▲365	▲252	130

指標分類	2016 (実績)	2017 (実績)	2018 (実績)	2019 (実績)	2020 (実績)
総合力指標	9.7%	10.7%	13.0%	7.5%	n/a
収益性指標	4.6%	5.9%	8.2%	4.0%	n/a
安定性指標	57.7%	55.7%	33.7%	31.2%	34.3%
成長性指標	TOP4	TOP2	ТОР3	TOP2	TOP2
株主還元指標	38.9%	30.4%	31.2%	51.9%	n/a

目 標 値

ROA (EBITDA): 12%

営業利益率: 8%

自己資本比率:早期の安定性を目指す

SKYTRAX評価順位:TOP3

配当性向: 30%以上

注)2018年度は特別損益の影響を考慮して算出

- ・2018 年に TIAT を連結子会社化、目標指標の見直し
- ・2020年コロナ禍で事業環境が一変、ニューノーマルへの適応が課題に

行政 (国土交通省)

国土交通省『航空を取り巻く状況と今後の課題・取組 | 令和4年3月(抜粋)

- 1) コロナ禍での適切な対応(感染状況に応じた水際対策)
- 2) ポストコロナの需要回復・拡大期を見据えた対応 (首都圏空港をはじめとする各空港の機能強化、空港の防災・減災対策)
- 3) 航空分野における脱炭素化への対応(空港における脱炭素化の推進)
- 4)新しい航空モビリティの安全・安心の確保 (空飛ぶクルマ実装、ドローン・空飛ぶクルマ・有人機の安全・円滑な飛行)
- 5) 安全・安心な航空サービスの提供(航空イノベーションの推進)

首都圏空港の機能強化(国土交通省 Web サイトより当社にて編集)

- 1) 「首都圏の国際競争力強化] ⇒日本経済を再生
- 2) 「訪日外国人の受入] ⇒外国人旅行者の増加と旅行消費額の拡大
- 3) [日本全国の地域活性化] ⇒諸外国の成長力を国内各地域に波及
- 4) 空港機能の拡充 (人工地盤の整備・空港アクセス鉄道の整備・駐機場の整備)
- 5)防災・減災対策等 (滑走路等の耐震性強化・護岸等の整備・基本施設等の更新)

事業環境

コロナ禍によって生まれた 新しい価値観、ライフスタイル

オフィス市場における供給過多(テレワーク等によるオフィス需要減退)



航空業界

- ・コロナ禍における旅客減少
- ・エアライン構造改革の推進
- ・訪日外客数6000万人の政府目標 世界的な人口増加/新興国

社会環境

- ・世界情勢の変化
- ・パンデミック再来
- ・災害・震災リスク
- ・脱炭素社会
- ・温暖化対策
- ・サステナビリティ意識の高まり 及び市場からの要請
- ・国内の人口減少 (少子高齢化)

3-3. 当社グループが目指す姿

長期ビジョン「To Be a World Best Airport」の実現に向けて、当社グループが「空港のリーディングカンパニー」になるという強い 決意のもと、2030年に目指す姿を設定いたしました。



3-4. 当社グループが 2030年に目指す姿

2030年に目指す姿を具体化して中期経営計画(2022年度~2025年度)にて取り組むべきことを明確にし、「人にも 環境にも やさしい先進的空港 | を実現させます。

当社グループが考える空港の リーディングカンパニーの要件

社会と当社グループの 持続的な成長

羽田空港の更なる機能強化・ 国際化の実現

オペレーショナル・ エクセレンス (高品質と高効率の両立)

スマートエアポートとしての進化 (技術革新を運営・経営に融合)

収益の安定性と 財務基盤の確保

人財のプロ集団化 組織力の最大化

当社グループが2030年に目指す姿

すべてのステークホルダーのみなさまから 信頼される空港ターミナル会社

サステナビリティが経営・事業推進に浸透している

- ・サステナビリティ基本方針に従った事業推進と管理体制の確立
- · CO2削減目標▲46%の達成

オペレーショナル・エクセレンスを確立している

- ・「コロナ禍の学び」など品質・効率性の改善への継続的な取組み
- ・エアラインとの連携によりターミナルの新しい活用方法を確立
- ・デジタルマーケティングが新しいサービスの創出と旅客満足の向上に寄与
- ・DX・システム化による管理業務等の生産性の向上

将来の航空需要増加を見据えた空港機能を確立している

- ・サテライト整備によるT1・T2ターミナル拡張完了(25年予定)と運用推進
- ・JR東日本羽田空港アクセス線(29年予定)とT2ターミナルの接続
- ・国の人工地盤整備の検討と連携したターミナル整備の研究検討 ※T1-T2ターミナル接続(新たな国際線Tリアの整備)の検討

安定的な収益源と財務基盤を確立している

- ・航空需要増加を物販・飲食・サービス事業の収益向上に取込み
- ・新たに展開する事業が収益基盤の一翼を担うまで成長
- ・自己資本比率が40%台に回復し格付を維持

組織力とガバナンスを一層高めている

- ・「自ら考え挑戦する人財」の活躍、多様な人財が互いを高め合う企業風土
- ・事業環境に適合するグループ経営体制の構築
- ・より高い経営の透明性と公平性、企業価値向上を実現するガバナンスの確立

空港ベスト・モデル 創出の実現

人にも 環境にも やさしい 先進的空港

世界随一の "おもてなし"

安全・安心な空港

快適な旅 ~ストレスフリー~

> エコ エアポート

3-5. 中期経営計画(2022年度~2025年度)の位置づけ

事業環境として重要なポイントである2030年と2025年をマイルストーン(※1)として、新たな中期経営計画は2030年に目指す姿からバックキャストした2025年までの計画として策定いたしました。

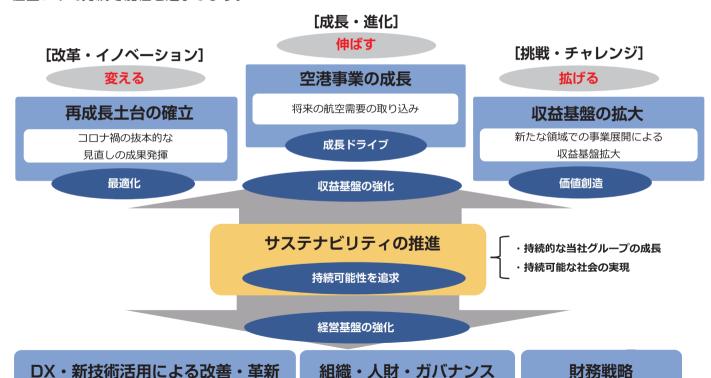
■2030年: 訪日外客数6000万人・消費額15兆円の政府目標ターム、SDGsゴールイヤー、脱炭素 CO2削減▲46%目標実現ターム ■2025年: 旅客数がコロナ前水準に戻ると予測(IATA*2)されている年

中期経営計画(2022年度~2025年度) 中期経営計画 2020 To Be a World Best Airport 2025 To Be a World Best Airport 2020 ~人にも 環境にも やさしい先進的空港 2030 に向けて~ 快適な旅 世界随一の $T \supset$ 安全・安心な ~ストレスフリー "おもてなし" エアポート 空港 増資の実行 2025年度目標 2030年目指す姿 ・ 将来のターミナル整備資金の確保 すべてのステークホルダーの 旅客回復を前提にコロナ前以上の ・コロナ長期化に備えた財務基盤強化 みなさまから信頼される 収益拡大(コロナ前計画比) 羽田発着枠拡大に伴う 空港ターミナル会社 国際化投資の実行 コロナ禍の学び 社会と当社グループの 羽田空港の更なる オペレーショナル・ 持続的な成長 エクセレンス 機能強化・国際化の実現 柔軟性と効率性を追求した ターミナル運営 内際一体運営の高度化 収益の安定性と 人財のプロ集団化 スマートエアポート コストマネジメントの強化・徹底 財務基盤の確保 組織力の最大化 TIATの連結子会社化 としての進化 収益の多元化推進 2016-2020 2021 2022-2025 -2030 訪日外客数6000万人 コロナ禍 旅客数の回復 SDGsゴール

※2 IATA: 国際航空運送協会

3-6. 戦略の方向性

中期経営計画(2022年度~2025年度)の戦略は、最大の成長ドライブである【将来の航空需要の取り込み】と、その実現に向けた【再成長土台の確立】・【収益基盤の拡大】を、高度かつ効率的に推進するため【DX】・【組織・人財・ガバナンス】・【財務戦略】の経営基盤を強化します。また、【サステナビリティ】を戦略推進の中核と位置づけて持続可能性を追求します。





3-6. 戦略の方向性 事業セグメント①

施設管理運営業

2025年に 目指す姿

高品質と利益向上の両立を果たすべく、ターミナル運営のオペレーションを見直し、維持管理コストの削減や 賃料等の増収を図りながら、2030年の訪日外客数増加に向け空港インフラとしての機能強化を推進する。

	White a	変える	コロナ禍で見直した経費構造を基に、効率的にターミナル運営を行う。 不動産管理の高度化によって、リーシングや賃料体系見直しを進め収益向上を図る。
	戦略の 方向性	伸ばす	2030年訪日外客数6000万人を見据え、社会貢献を果たしつつ機能強化を図る。
۱		拡げる	環境・感染症対策に必要な新たな技術習得による国内空港全体での成果獲得を目指す。

具体策

運営・管理の視点

収益向上の視点

施設インフラの視点

- オペレーショナル・エクセレンス
- ■案内業務等の**ロボット等技術活用**による サービス向上・省人化
- ■コロナ禍の抜本的な見直し・学び
- 運営コスト削減のリバウンド抑制 (サービス提供プロセスの再構築)
- ト新たな感染症に対する**関係省庁や** エアラインと連携した水際対策の検討
- オフェアポートチェックイン等の空港利用の 変化を見据えたターミナル運用の検討

■ 商業リニューアル・空室対策

- ┕新たなコンテンツ提供による活性化 ┕施設拡張に伴う再配置検討
- **ラウンジの新規提携先獲得**と 利用者数の増加
- 柔軟性と効率性の高いデジタル サイネージを活用した広告媒体 の開発
- 旅客動線最適化・定時運航率向上に 資する T2 サテライト - 本館接続
- 国のエプロン整備に合わせた **T1 サテライト新設**
- 将来の航空需要増加を見据えた 検討
- ┗JR東日本アクセス新線とT2接続
- L T1-T2 接続 (国際線エリア整備)

サステナビリティ

- ■環境対策を含むターミナルビルの長期修繕計画の立案・実行
- ┗脱炭素 (照明の LED 化・空調機更新の更なる推進)
- └災害対応(特定天井の改修完了、デジタルサイネージを活用した災害時におけるタイムリーな情報提供)
- ■聴覚障がい者向け非常時フラッシュライト増設等のユニバーサル・デザインの強化
- ■ターミナル運用資材の二次利用促進等による**廃棄物の削減**(PBB・館内装飾品等)

3-6. 戦略の方向性 事業セグメント②

物品販売業/飲食業

2025年に 目指す姿

商品構成やサービス、オペレーション、原価率等の見直しを行いつつ、デジタルマーケティングの活用により消費 動向の変容した顧客ニーズを発掘し、物品販売業売上高:1,560 億円・飲食業売上高:180 億円 を目指す。

White way	変える	新技術の研究や取引先の開拓により、オペレーションや原価率の見直しを行う。
戦略の 方向性	伸ばす	デジタルマーケティングにより商品・サービス等の見直しを行う。
	拡げる	旅客に依存しない収益を獲得すべく、EC事業等により、販路拡大を進める。

具体策

収益構造の視点

- 店舗運営の効率化・多様化
- ■集中レジ店舗でのセルフレジ導入
- L 在庫を持たないショールーム店舗展開
- **└非接触接客**の研究 (自動会計(RFID)等)
- 羽田オリジナル商品の開発・売上シェア 拡大による原価率の低減

売上拡大の視点

- T1 マーケットプレイスの店舗改装 ┕地方と連携した産直事業展開
- (物販×飲食×サービスの複合店舗) ■ T3 免税店へのトップブランド導入
- Lオリジナル商品展開による差別化 ┗ヴァーチャルを活用した T2 免税展開
- ニーズの高まる**エシカル商品**の展開
- 空港利用者への One to One マーケティングの強化

新たな収益基盤の視点

- EC活用による販路・商材の拡大
- ┗空港の場を活用したクリック&コレクトの展開
- ┕越境 FC の新たなチャネル開発
- ┗国際線旅客の関連事業者との提携によ る免税予約サイトの利用向上 (ORコードを活用した送客強化)
- 体験価値を提供するリテールテイメント の展開

サステナビリティ

- ■エシカル商品の展開・拡充(アップサイクル商品やフェアトレード商品、地方産品の展開等)
- ■ショッピングバッグの資材変更・有料化
- ■商品の廃棄処分の削減(アウトレット販売、フードロス対策等)

売上高目標:

物品販売業

(単位:億円)

1.930 1.880 1,560 前中計目標 2025年度 新収益認識 会計基準 (2020年度)

飲食業

200 (単位:億円)

前中計目標

(2020年度)



210

2025年度 新収益認識 会計基準

180



新規事業/ノウハウ事業

2025年に 目指す姿

2030年には収益基盤の一つとして利益の一翼を担うことを目指し、羽田の価値・ネットワークや空港運営ノウハウ の活用に加え、現時点で保有していない経営資源の獲得を通じて、2025年には売上高100億円規模を目指す。

戦略の 方向性 伸ばす 拡げる 羽田の価値を活かした新規事業の展開、及び既存の空港運営ノウハウを軸とした収益の向上を図る。

新技術やノウハウの獲得を目指し、新しい事業創造につなげる。

羽田価値活用の視点

- EC事業の更なる強化(詳細前ページ参照)
- 保税アート・地方創生等の羽田の場と ネットワークを活用した集客事業
- HICity等の周辺地域との連携強化と 収益機会獲得
- 免税商品販売等のビジネスジェット 利用者向けサービスの開発・拡充

ノウハウ活用の視点

- 独白性・実績を活用した事業展開 ┗ラディクール・ロボット代理店業
- ┗機内食・清掃技術等の外販 (グループ保有ノウハウの更なるビジネス化)
- □空港運営コンサルティング
- ┗空港運営参画先の免税事業展開等

新たな経営資源創造の視点

- 旅客利便に資する新技術の積極 的な研究開発・導入と空港外へ の展開
- 次世代モビリティの研究
- 新しいビジネスシーズの研究・開拓

サステナビリティ

具体策

- ■羽田の場とネットワークを活用した**周辺地域・首都圏の発展と地方創生**への貢献
- ■ロボット等の新技術開発を通じた労働力確保等の社会課題の解決









3-6. 戦略の方向性 経営基盤

経営基盤

DX戦略

組織・人財・ガバナンス

財務戦略

デジタル・AIを中心とした技術活用 情報・データをデジタル連携 スマートエアポートへの進化

社外人財の登用・社外交流を強化 人財の専門性・多様性 『自ら考え挑戦する』企業風土 財務体質の早期健全化 高度な事業評価・管理体制確立 新たな事業機会への適切な投資

- DX 戦略の明確化
- ┗ デジタルマーケティング
- ┗ 販売チャネルの開発
- ┗ 警備・サービス等の品質向上
- 事務部門の業務効率化の推進 (不動産管理・商品発注の精度向上)
- 航空イノベーションの推進
- 新しい航空モビリティの研究

- [組織]
 - 戦略にあわせたグループ体制
- [人財]
 - 人財の多様性確保
- ┗産産・産学連携、外部出向の実施
- ┗女性の活躍推進
- ┗ 障がい者雇用の推進
- [ガバナンス] **取締役会の機能発揮**

- 成長投資を見据えた強固な財務基盤の確立 L格付を考慮した財務基盤の構築
- ┗ハイブリッドローンのリファイナンス等
- 環境対策を見据えた資金調達の多様化検討 CO2削減投資におけるグリーンボンド等
- プライム市場における投資家エンゲージメント
- ┗資本コストに基づく事業評価 / 適正資源配分の検討

お客さま本位のターミナル運営を目指してマーケティングを強化し、最高のおもてなしを提供すべく戦略に活かして参ります。

サステナビリティ

- ■サステナビリティ**基本方針**に基づく事業推進
- ■サステナビリティ推進組織の設置(委員会・専任組織・テーマ別WG)
- ■ステークホルダーへの積極的な情報開示 LCGC改定やTCFD提言への対応、統合報告書の発行へ向けた検討

3-7. サステナビティ

(1) サステナビリティ基本方針

基本理念「公共性と企業性の調和」のもと、事業活動を通じてサステナブルな社会の実現に貢献して参ります。 新たに策定した「サステナビリティ基本方針」に基づき、ステークスホルダーと協働しながらグループ一体でのサステナビリティ経営を推進して参ります。

基本理念

私たち日本空港ビルグループは、公共性の高い旅客ターミナルの建設・管理運営を担う純民間企業 として、社会的役割を充分認識し『公共性と企業性の調和』のとれた経営を目指しています。

サステナビリティ基本方針

日本空港ビルグループは、公共性の高い旅客ターミナルの建設・管理運営を担う純民間企業として、「公共性と企業性の調和」という基本理念を掲げています。「To Be a World Best Airport〜世界で最も評価される空港、すべてのステークホルダーの満足の追求〜」の実現に向けて、「サステナビリティ基本方針」のもと、経済社会の発展に貢献しながら持続可能な事業活動を推進していきます。

お客さま

1 私たちは、日本の空の玄関口として、お客さま本位(利便性・快適性・機能性)の旅客ターミナル運営に努め、デジタル技術も積極的に活用しながら継続的にサービスやオペレーションの改善に取組み、最高のおもてなしを提供します。

パートナー

② 私たちは、航空会社、テナント、協力会社をはじめとするパートナー及び国と一体となって安全・安心な空港づくりやオープン・イノベーションを推進し、相互の発展を目指します。

<u>従業員</u>

私だちは、役職員の心身の健康と安全に配慮し、空港に関わるさまざまなフィールドで個々が持つ多様な能力を発揮しながらやりがいを持って働けるよう、人財育成や職場環境づくりに注力します。

<u>地域社会</u>

④ 私たちは、周辺地域とのパートナーシップにより首都圏の発展に貢献するだけでなく、航空ネットワークの中心として全国の空港とも連携して国内の空の移動を活性化させ、日本全体の地域社会との共存共栄を図ります。

株主/投資家

⑤ 私たちは、適時かつ透明性の高い情報開示を行うと共に、株主や投資家とのエンゲージメントにより長期的な目線での企業価値向上に努めます。

<u>地球環境</u>

⑥ 私たちは、脱炭素社会や資源循環型社会の移行に向けて、地球温暖化対策や3Rの推進など事業活動に伴う環境負荷を低減させると共に、ステークホルダーと連携しながら地球環境と調和した持続可能な空港の実現を目指します。

共通

- ⑦ 私たちは、絶対安全の確立のもと、事業活動の脅威となるリスクを適切に管理すると共に、非常事態の発生時においても人命の安全を確保しつつ、公共インフラである旅客ターミナルの運営を滞りなく継続できるよう、平時からの防災対策等と事業継続マネジメントを推進します。
- ⑧ 私たちは、国内外の法令及び規範を遵守し、人権に配慮しながら誠実かつ公正に事業を遂行します。

2030年の目指す姿(ビジョン)

人にも 環境にも やさしい先進的空港 2030世界隔一の "おもてなし"

安全・安心な空港

快適な旅~ストレスフリー~

エコエアポート

目指す姿が実現した場合の社会像

訪れたくなる日本

レジリエントな航空ネットワーク の持続可能な発展

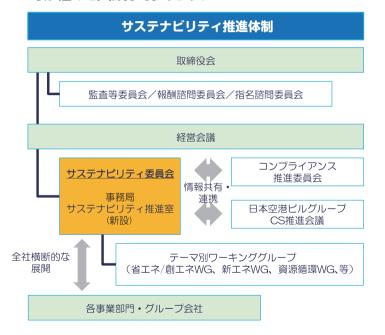
安心して快適に移動できる社会

カーボンニュートラル 脱炭素社会

(2) サステナビリティ経営の推進体制

2022年7月に、代表取締役社長が委員長を務める「サステナビリティ委員会」を新たに設置し、専任組織とし て社長直轄の「サステナビリティ推進室」を新設します。

「サステナビリティ委員会」の傘下にテーマ別ワーキンググループも設置しながら、 全社構断的にサステナビリティの 取り組みを実践して参ります。



	「サステナビリティ委員会」の概要
委員	委 員 長:代表取締役社長 メンバー:副社長以下の全役員(執行役員含む)
事務局	サステナビリティ推進室
開催頻度	年2回以上
審議事項	■サステナビリティに関する方針 ■重要なサステナビリティ課題の把握 ■リスク及び機会への対応 ■サステナビリティに係る計画・目標の設定及び 進捗管理(PDCA) ■ステークホルダー・コミュニケーション 等
その他	テーマ別ワーキンググループ (省エネ/創エネWG、等)を設置予定

2022年度以降、マテリアリティ分析を踏まえたサステナビリティ中期計画の策定や、TCFD提言に基づく情報開示の 推進など、サステナビリティ経営の基盤を強化するための取り組みを積極的に実施する予定です。

(3) サステナビリティに関する取組み

≪現状の取組み≫

世界随一の"おもてなし"

CS(顧客満足度向上に関する取組み)

- 「CS理念」や「CSサービス基本方針」の策定
- 「日本空港ビルグループCS推進会議」の設置、褒詞率や顧客満足度をKPIとする目標管理
- ・CSに関する様々な施策の実施(充電ボールの増設、Wi-Fi環境の改善、空気清浄機能付き ハンドドライヤーの導入等)
- ・SKYTRAX社より世界最高水準の「5スターエアポート」を獲得

快適な旅~ストレスフリー~

ユニバーサルデザインの推進

- 多様な利用客を想定した設備の導入(幅広タイプのムービングサイドウォーク、多機能トイレ・補助犬トイレ、カームダウン・クールダウンスペース等)
- ・サービス介助士、手話検定、等の資格取得の推進
- ・ハラール・ベジタリアン対応店舗のHP掲載、ヴィーガン商品の取り扱い

新たなテクノロジーの活用

- イノベーションの実現に向けた仕組みづくり(「HANEDA ROBOTICS LAB」設立等)
- ・ 先端技術の採用(清掃ロボット、自動車いす、AIコンシェルジュ、多言語映像通訳サービス、スマート翻訳マスク等)

安全・安心な空港

防災・防犯への取組み

- ・24時間体制の防災センターの設置
- ・災害対応マニュアル(A2-BCP対応用マニュアル含む)の整備
- ・グループ各社及びテナントを含めた合同訓練の定期的な実施
- ・対策備品の備蓄、普通救命救急講習の受講推進、緊急地震速報システムの導入、 店舗に対する品質管理・衛生管理の自主基準設定等

エコエアポート

CO2削減への取組み

- ・電気・空調の省エネ対応(照明のLED化、地中熱ヒートポンプ設置等)
- ・メガソーラーの設置、先端技術を活用した放射冷却素材「ラディクール」の採用、電気自動車充電スタンドの設置等

廃棄物削減・リサイクル

- ・再生可能原料を利用したショッピングバッグの採用、直営店でのプラスチック製ストロー廃止、ラウンジで廃棄された牛乳パックのトイレットペーパーへの再資源化
- ・フードロス削減に向けた「TABETEレスキューデリ」の立ち上げ
- ・全自動消滅型生ごみ処理機を活用した一般廃棄物の削減

価値創造を支える基盤(全ての視点に共通する取組み)

人財育成・エンゲージメント

- 語学や手話を含むグループ横断の階層別研修の実施
- 若手社員に対する面談やフォローの実施

労働安全衛生・健康経営

- 「働き方改革推進チームリーダー会議」の新設
- 感染症対策の推進、ACI(国際空港評議会)のAHAプログラム認証取得
- ・産業医との連携、メンタルヘルスカウンセリング窓口の設置等

≪今後の主な取組み≫

エコ エアポート

- ・2030年 CO2削減目標▲46%達成に向けた取組み 上照明LED化の推進、空調機更新等の脱炭素対応
- ・T1サテライトZEB Oriented取得
- ・フードロス削減・運用資材の二次利用等による廃棄処分の削減
- ・ショッピングバッグの資材変更と有料化

おもてなし 快適な旅 ストレスフリー

- CS向上に向けた更なる取組みニデジタルサイネージ及びFIS増設によるスムーズな誘導
- └Wi-Fi 設備の増強 └聴覚障がい者向け非常時フラッシュライトの増設

安全•安心

- ・特定天井改修等の震災対応
- ・ITVカメラ増設による無死角化(T2)
- 非接触型接客の導入(セルフレジ・自動会計等)

事業機会の 創出

- ・エシカル商品の展開拡大上アップサイクル・フェアトレード・地方産品等
- ・ 羽田の場とネットワークを活用した周辺地域・首都圏の発展と 地方創生への貢献
- 社会課題解決
- 人財の多様性・ 大財の多様性
- 上産産・産学連携、女性の活躍推進、障がい者雇用の推進
- ロボット等の新技術開発を通じた労働力確保等の社会課題解決



3-8. 戦略ロードマップ

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
サステナビリティ		ティ推進室設置 (1 ナビリティ基本)			CO2	传推進	CO2削減 ▲46% (13年比)				
施設管理運営業		サテライト本館 ペレーショナル 運営コスト削減の 空室	エクセレンス推 のリバウンド抑制	進	羽田アクヤ	(高効率と高 ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・					
物品販売業 <i>/</i> 飲食業	羽田 EC活用に 販路・商材の	オリジナル商品!	率化・多様化 開発・売上シェア	体験価値を提供 EC / 越境EC	するリテールテ・ ン/免税予約サイ			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	訪日 外客数 6000万人		
新規事業/ ノウハウ事業			7活用 事業展開の強化 ノーズ研究・開拓		収益基	収益基盤の一つとして利益の一翼を			消費額 15兆円 政府目標		
DX推進)))	事務部門の業績	アティング推進 務効率化の推進 ションの推進		5	用					
組織・人財))	人財の専門性	さグループ体制 ・多様性確保 する』企業風土				の最大化プロ集団				

3-9. 定量目標

定量目標の考え方

▶【ベスト・モデル】を創り出し、世界から評価される存在

空港評価

▶サステナビリティ経営を軸に「稼ぐ力」を強化

収益性

効率性

▶不確実性の高い事業環境の変化に柔軟に対応

安定性 \Rightarrow

株主環元

▶機会を捉えた投資を実行し成長し続ける企業体

 \Rightarrow

 \Rightarrow

 \Rightarrow

投資計画

■ 2025年度ガイドラインおよび目標収支 〈ガイドライン〉

指標分類	使用する指標	目標値					
収益性(総合)	連結当期純利益	160億円以上					
収益性	コスト削減額	25億円 (前中計の営業利益目標250億円の10%相当)					
効率性	ROA (EBITDA)	12%以上					
安定性	自己資本比率	40%台への回復を目指す					
株主還元	配当性向	30%以上					
空港評価	SKYTRAX評価順位	World's Best Airports TOP3					

〈日標収支〉 旧基準…旧収益認識会計基準適用数値

2025年度	員益計算書	参考: 旧基準 *
営業収益	2,800億円	3,200億円
施設管理運営業	1,060億円	1,060億円
物品販売業	1,560億円	1,930億円
飲食業	180億円	210億円
営業利益	300億円	
経常利益	270億円	
当期純利益	160億円	

注:2025年度の旅客数:新型コロナの影響を受けていない想定の2020年度旅客水準(国際線拡張後)まで回復することを前提としております。 (羽田空港想定旅客数 国内線:6.900 万人 • 国際線:2.560 万人)



計画期間における投資想定額

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	計画期間計
投資計画	150 ^{億円}	290 ^{億円}	340 ^{億円}	270 ^{億円}	1,050 ^{億円}

施設管理運営業

930 億円

・T1/T2 サテライト整備工事、 設備更新工事 等

物品販売業/飲食業

50 億円

・店舗リニューアル工事、システム更新 等

新規事業/ノウハウ事業

30 億円

・羽田イノベーションシティ、EC事業、ロボット事業等

経営基盤、その他

40 億円

・DX 投資 等

▶ T1 / T2 サテライト整備投資

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	計画期間計
サテライト整備投資計画	60 ^{億円}	190 ^{億円}	180 億円	100 億円	530 ^{億円}

CO2 削減に係る設備工事(2022年度~2025年度合計総工事費)

・照明 LED 化工事: 30 億円

·空調機更新工事 : 50 億円

※ 投資計画計上額は35億円

3-11. 旅客数想定

計画期間における羽田空港の旅客数予測

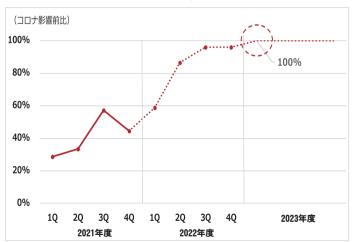
国内線

2023年度初めにコロナ影響前(※)の水準へ

※コロナ影響前…2019年度実績(4-1月)+当社予測値(2-3月)

	2021年度	2022年度	2023年度
旅客数	_{万人} 2,838	_{万人} 5,852	_{万人} 6,900
コロナ影響前比	% 41	% 85	100

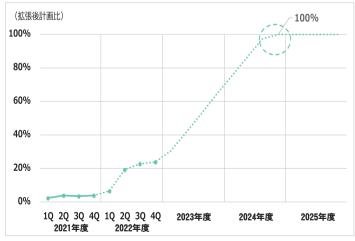
2023年度以降も年間約6,900万人規模を想定



国際線

2024年度内に発着枠拡大後の計画水準へ

	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
旅客数	万人 83	_{万人} 466	_{万人} 1,210	万人 2,310	_{万人} 2,560
計画比	% 3	% 18	% 47	90	100



参考資料

- 1. 当社グループの概要
- 2. 東京国際(羽田)空港の概要

1. 当社グループの概要

(1)羽田空港における当社の位置づけ(国内の主要空港との比較)

空港名	羽田空港 (東京国際空港)	成田空港 (成田国際空港)	中部空港 (中部国際空港)	関西空港 (関西国際空港)	伊丹空港 (大阪国際空港)					
区 分	国管理空港	会社管理空港								
管制施設				=============================== 国大臣)						
空 港 施 設 (基本施設) 滑 走 路 誘 導 路 エ プ ロ ン	国 (国土交通大臣)	成田国際空港 株式会社	中部国際空港 株式会社	[所有者] 新関西国際空港株式会社 委 託						
旅客ターミナルビル	国内線:日本空港ビルデング㈱ 国際線:東京国際空港ターミナル㈱			[運営者] 関西エアポート株式会社						
株主構成	民間企業・その他 100%	᠍ 100%	民間企業・その他 50% 国 40% 地方自治体 10%	[所有者] 国 [運営者] 民間企業	100% シその他 100%					

(参考) 基本的な旅客ターミナルビル会社の位置づけ

出典:国土交通省及び各社ウェブサイトより当社作成

インフラの担い手

滑走路、誘導路、エプロン: 国、地方公共団体、成田・関空・中部の各空港会社が設置・管理 旅客(貨物)ターミナルビル:民間企業、第3セクター、空港会社等が建設・所有、管理運営 整備場:民間企業、航空会社等が建設・所有、管理

当社は、空港法第15条第1項に規定する空港機能施設事業(※)を行う者として指定(国土交通大臣)を受ける。

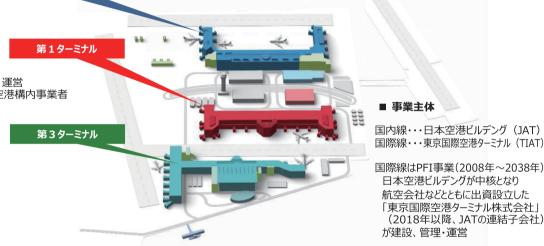
- (※)空港機能施設(各空港においてその機能を確保するために必要な航空旅客若しくは航空貨物の取扱施設又は航空機給油施設をいう。) を建設し、又は管理する事業。
- ・ 航空会社との関係 チェックインカウンター、事務室等を賃貸
- 物販、飲食およびサービス店舗との関係 旅客ターミナルビル会社が直営店舗を出店する場合や、航空関連会社などのテナントへ店舗、 事務室を賃貸。但し、構内営業の届出等が必要。

(2) 事業案内

羽田空港旅客ターミナルの建設・管理運営を担う企業として

第2ターミナル

- 第1ターミナル
- 第2ターミナル
- 第3ターミナル
- ・旅客ターミナルビルの建設、管理・運営
- ・不動産賃貸(航空会社および空港構内事業者 に対する事務室、店舗など)
- ・物品販売(免税売店など)
- ・飲食サービス
- ・旅客サービス
- ・機内食製造・販売
- ・駐車場の管理運営



羽田空港で培ったノウハウを活かし、質の高いサービスを成田、関西、中部の国内空港や、海外の空港でも業務を展開。

成田国際空港

- ・物品販売(免税店ほか)
- 卸売
- 飲食サービス
- · 旅行傷害保険代理業
- 機内食製造・販売

関西·中部空港

- ・物品販売(免税店)
- •卸売

全国の国内空港

- ·物品販売業(那覇)
- 卸売
- 熊本空港運営事業

海外空港

日本空港ビルデングが中核となり 航空会社などとともに出資設立した 「東京国際空港ターミナル株式会社」 (2018年以降、JATの連結子会社)

- 成都双流国際空港で物品販売
- ・パラオ国際空港の運営事業

が建設、管理・運営

■ 事業主体

新ウランバートル空港運営事業

(3) 基本理念と経営方針

基本理念

「公共性と企業性の調和」

旅客ターミナルビルは極めて公共性の高い施設であり、 この高い公共的使命を民間の経営手法により十分に達成することを経営の基本理念としている。

経営方針

- ●旅客ターミナルにおける絶対安全の確立
- ●お客さま本位 (利便性、快適性、機能性) の旅客ターミナル運営
- ●安定的かつ効率的な旅客ターミナル運営
- ●企業体質の強化およびグループ企業の総合力向上

当社の設立以来のビジネスモデル

- ・当社設立以来、約60年に亘り、極めて公共性の高い旅客ターミナルビルを建設・管理運営する純民間企業として、 既に「民間の知恵と資金」を最大限発揮
- ・国による空港・航空政策に基づき、旅客ターミナルビルの拡張等の施設整備、適切なサービスの提供、保安対策等を実施
- ・航空会社とは常に共存共栄の精神の下、航空業界の発展に貢献

(4)沿革

2014年

2018年

2020年

羽田空港は1952年に米国から返還され、わが国の空の玄関として再発足することになりましたが、戦後の財政窮乏のため、国家予算としては誘導路およびエブロンの舗装費用のみが計上されました。このような状況の下、政府は民間資本によりターミナルを建設することを決定し(閣議了解事項)、財界主要企業の協力により 1953年に当社が設立され(資本金 1億5千万円)、1955年5月にターミナルの供用を開始しました。

1953年 7月 資本金1億5千万円をもって民間資本により設立 1955年 5月 ターミナルビル開館、営業開始 4月 東京オリンピック開催に伴う国内線到着専用ターミナルビル丁事竣丁 1964年 10月 免税品販売業開始 1978年 5月 成田空港開港に伴い免税店での物品販売、ホテル斡旋等開始 2月 東京証券取引所市場第二部に上場 1990年 1991年 9月 東京証券取引所市場第一部に上場 1993年 9月 羽田空港第1旅客ターミナルビル(ビッグバード)供用開始 1994年 9月 関西空港開港に伴い免税店運営業務受託、免税品の卸売等開始 1998年 3月 羽田空港暫定国際線旅客ターミナルビル供用開始 2001年 2月 羽田空港国際旅客チャーター便就航 2002年 4月 羽田空港国際定期便運航終了(チャイナエアライン,エバー航空 成田移転) 2003年 11月 羽田⇔金浦国際旅客チャーター便就航 2004年 12月 羽田空港第2旅客ターミナルビル供用開始 2005年 2月 中部空港開港に伴い免税品の卸売開始 2006年 6月 特別目的会社(SPC)「東京国際空港ターミナル株式会社」(TIAT) を設立 2007年 2月 羽田空港第2旅客ターミナルビル南ピア供用開始 9月 羽田⇔上海(虹橋)国際旅客チャーター便就航 2008年 4月 羽田⇔香港国際旅客チャーター便就航(特定時間帯) 2009年 4月 空港法により空港機能施設事業者に指定 10月 羽田⇔北京国際旅客チャーター便就航 2010年 10月 羽田空港第2旅客ターミナルビル本館増築部供用開始 羽田空港第3旅客ターミナル供用開始(TIAT) 2011年 11月 羽田空港第1旅客ターミナルビルリニューアル工事竣工 2013年 4月 羽田空港第2旅客ターミナルビル南ピア増築部供用開始

3月 羽田空港第3旅客ターミナル拡張部供用開始(TIAT)

2019年 12月 羽田空港第3旅客ターミナル再拡張部供用開始(TIAT)

3月 羽田空港第2旅客ターミナル国際線施設供用開始

4月 東京国際空港ターミナル株式会社(TIAT)を連結子会社化



開館当時の羽田空港旅客ターミナルビル



羽田空港第1旅客ターミナルビル



羽田空港第2旅客ターミナルビル

8社

(5) グループ企業



飲食業 Food and beverage operation

- 東京エアポートレストラン(株)
 - 飲食店業、軽食の製造販売、有料待合室の運営
- コスモ企業(株)

航空機内食の調製・搭載、冷凍食品の製造販売

- LANI KE AKUA PACIFIC, INC. 飲食業
- 会館開発(株)

飲食店業、宿泊・ホール・会議室の管理運営

施設管理運営業 Facilities management operation

■ 東京国際空港ターミナル(株) 国際線旅客ターミナルビルの管理及び運営

- (株)ビッグウイング 広告代理店業、イベント企画及び運営
- 日本空港テクノ(株) 旅客ターミナル施設の整備保守管理及び環境衛生管理
- 羽田エアポートセキュリティー(株) 警備業務及び駐車場業務運営
- 羽田旅客サービス(株) 旅客サービス業務運営
- ジャパン・エアポート・グランドハンドリング(株) 旅客ハンドリング業務
- (株)羽田未来総合研究所 既存の空港運営事業のさらなる価値向上、新規事業モデルの開発 等
- (株) 櫻商会 エアポートクリーンセンターの運営及び廃棄物処理

物品販売業 Merchandise sales operation

7社

- (株)Japan Duty Free Fa-So-La 三越伊勢丹 市中での空港型免税売店を展開
- 国際協商(株)

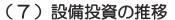
全国空港売店などへの卸売業及び物品販売

- (株)日本空港ロジテム 商品の運送、配送、検品
- Air BIC(株) 家電製品の販売業務
- (株)羽田エアポートエンタープライズ 店舗運営業務
- 羽双(成都)商貿有限公司 成都双流国際空港内における物品販売及び卸売事業
- (株)浜眞 海産物の卸売及び販売

4*+

(6) 収益構造 / セグメント別内容

		X		分				主		な		売	上		内	容		主 な 費 用 内 容							
			家	賃	収	入									減価償却費、水道光熱費、修繕費、 賃借料(国有財産使用料等)、										
施運	設管営	理業	施設	利用	料料	又入	旅客取扱加 国際線PB	施設利用 8B利用料	料(! ! ほか	羽田国内	線•ほ	国際線:P	SFC),					租税公課							
			そ	σ)	他	羽田空港區 有料待合 羽田国内網	室ラウン	ジ売.	上、ホテ			4収入、					賃借料(租税公課					迁費		
			围门	为 綺	売	店	羽田空港	国内線の	物販厂	吉の商品	売上							商品売上	原価、	消耗品	費				
物販	三 売	品業	围	祭約	売	店	羽田空港 成田空港、 市中免税	関西空	港、『			き免税店等	等の商品売	七、				商品売上 業務委託		消耗品	費、営	業歩台	à.		
			そ	σ.)	他	成田空港、 成田空港、	. 関西空 . 関西空	港、『港の	中部空港 業務受託	等へ <i>0</i> 料収 <i>2</i>	D卸売上						商品売上	原価、	業務委	託費				
		飲		食	店	舗	羽田空港	国内線、	国際網	線、成田	空港内	的飲食店舗	浦の売上					食材費 (業務委託		三上原位	i)、営	業歩台	à.		
飲	食	業	機	内]	食	機内食の	製造・販	売									食材費(飲食売	5上原価	i)				
			そ	σ)		エアライン冷凍食品、				グ収フ							食材費(飲食売	三二二三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三三	i)、業	務委訓	任費		



年度	内容	投資額 (建設時)		
1955年	旧ターミナルビル建設	10億円		
1963年	大増改築工事(ジェット機及びオリンピック対策)	35億円		
1970年	ジャンボ機対策工事 (国内線及び国際線ビル)	32億円		
1977年	防災安全対策工事	80億円		
1978年~1981年	成田空港への国際線移転に伴う国内線転用工事	115億円		
1984年	国内線再整備工事	150億円		
1993年	第1旅客ターミナルビル建設工事・旧ターミナルビル撤去工事	1,360億円		
1997年	第1旅客ターミナルビル改修工事(バスラウンジ拡張・ボーディングステーション新設)	20億円		
1998年	暫定国際線旅客ターミナルビル建設工事	15億円		
1999年~2002年	第1旅客ターミナルビル改修工事(バリアフリー対策)	34億円		
2002年	暫定国際線旅客ターミナルビル増改築工事	10億円		
2004年	第2旅客ターミナルビル建設工事	670億円		
	第1旅客ターミナルビル改修工事(マーケットプレイス活性化工事含む)	150億円		
2004年~2005年	暫定国際線旅客ターミナルビル増改修工事	6億円		
2006年	第2旅客ターミナルビル増築工事(Ⅱ次計画)	115億円		
2007年	P4簡易立体駐車場建設工事	20億円		
2007年~2008年	暫定国際線旅客ターミナルビル増改修工事	36億円		
2008年~2010年	第3旅客ターミナルビル・P5駐車場建設工事 [TIAT]	1,000億円		
	第2旅客ターミナルビル増築工事(Ⅲ次計画)	190億円		
	P4平面駐車場立体化工事	60億円		
2011年	第1旅客ターミナルビル改修工事(出発ロビー、出発ゲートラウンジ、展望デッキ等)	70億円		
2012年~2014年	第3旅客ターミナルビル増築工事(8スポット増築、ロビー拡張等) [TIAT]	700億円		
2013年	第2旅客ターミナルビル増築工事 (IV次計画) 3スポット増築	76億円		
2017年~2019年	第2旅客ターミナルビル増築工事(国際線施設、サテライト、事務室増床等)	740億円		
	第3旅客ターミナルビル増築工事(2スポット増築、ロビー拡張等) [TIAT]	210億円		
2018年~2019年	第1旅客ターミナルビル改修工事(地階、1階到着ロビー内装変更等)	47億円		
	合計 5,951億円			

(8) 東京国際空港ターミナル株式会社の概要

- 1. 商 号 東京国際空港ターミナル株式会社 (Tokyo International Air Terminal Corporation) (略称: TIAT ティアット)
- 2. 設立年月日 2006年6月20日
- 3. 本店所在地 東京都大田区羽田空港
- 4. 資 本 金 132億6,500万円
- 5. 事業の内容 東京国際空港国際線地区 旅客ターミナルビル等整備・運営事業
- 6. 代表 者代表取締役社長土井勝二 (元日本空港ビルデング株式会社代表取締役副社長)
- 7. 基本理念 私たちは、首都東京の空の玄関として、広く世界の 人々に、常に時代の先端を行くターミナル施設と サービスを提供し続けるよう努め、その実現を通し、 国際航空ネットワークの発展に貢献します。

8. 株主構成 日本空港ビルデング㈱ (51.00%)(16.87%)本 航 空 ANA ホールテ゛ィンク゛ス(株) (16.87%)成田国際空港㈱ (3.05%)東京電力エナジーパートナー(株) (2.37%)L (2.04%)京 亙 (2.04%)斯 京浜急行電鉄㈱ (1.36%)東京モノレール(株) (1.36%)(株) エヌ・ティ・ティ・デ - タ (1.02%)(株) 日本政策投資銀行 (0.68%)みずほ銀行 (0.68%)三菱 UFJ 銀 行 (0.68%)

2. 東京国際(羽田)空港の概要

(1)配置図

- 空港の総面積 1.516ha
- エプロン 総面積/268ha スポット/232
- 滑走路
- A滑走路 3.000m×60m
- B滑走路 2.500m×60m
- C滑走路 3.360m×60m
- D滑走路 2,500m×60m

滑走路処理能力 約48.6万回/年

- 旅客ターミナルビル
 - ・第1旅客ターミナルビル 延床面積/約292,400㎡ スポット(固定搭乗橋あり)/24ヵ所
- 第2旅客ターミナルビル 延床面積/約340,000㎡ スポット(固定搭乗橋あり)/23ヵ所
- 第2旅客ターミナルビル・サテライト 延床面積/約11,600㎡ スポット(固定搭乗橋あり)/3ヵ所
- 第3旅客ターミナルビル 延床面積/約268,000㎡ スポット(固定搭乗橋あり)/20ヵ所



9

- P2 収容台数/2,315台

- P3 収容台数/2,449台

- P4 収容台数/3,087台

· P5 収容台数/2.910台

■ 羽田空港船着場

10

(2)旅客者数比較

日本の空港旅客数ランキング(2021年暦年)

空港	コード	年間(千人)	1日平均(千人)	シェア(%)
1 東京(羽田)	HND	26, 113 (25, 391)	71	28. 0
2 福岡	FUK	8, 475 (8, 453)	23	9. 1
3 札幌(新千歳)	стѕ	8, 231 (8, 230)	22	8. 8
4 沖縄(那覇)	OKA	7, 418 (7, 414)	20	8. 0
5 大阪(伊丹)	ITM	6, 769 (6, 769)	18	7. 3
6 東京(成田)	NRT	4, 845 (3, 350)	13	5. 2
7 大阪(関西)	кіх	3, 031 (2, 814)	8	3. 3
8 名古屋(中部)	NGO	2, 539 (2, 500)	6	2. 7
9 鹿児島	KOJ	2, 429 (2, 429)	6	2. 6
10 大阪 (神戸)	UKB	1, 625 (1, 625)	4	1.7
その他78空港		21, 659 (21, 659)		23. 3

※()内は国内線の空港旅客数 資料:東京航空局、大阪航空局 管内空港の利用概況集計

世界の空港旅客数ランキング(2021年暦年速報)

	都市・空港	コード	年間(千人)
1	アトランタ	ATL	75, 704
2	ダラス・フォートワース	DFW	62, 465
3	デンバー	DEN	58, 828
4	シカゴ	ORD	54, 020
5	ロサンゼルス	LAX	48, 007
6	シャーロット	CLT	43, 302
7	オーランド	MCO	40, 351
8	広州白雲	CAN	40, 259
9	成都双流	сти	40, 117
10	ラスベガス・マッカラン	LAS	39, 754

出典:ACI(国際空港評議会)ウェブサイト

参考(SKYTRAX 社実施 国際空港評価)

羽田空港旅客ターミナルの国際評価

《SKYTRAX 社が実施する 2022年国際空港評価》





アジア空港の総合評価

Flest Airports in Asia

2年連続

第1位

空港内の清潔さや快適さなどを評価する

[World's Cleanest Airports]

7年連続

世界第1位

国内線エリアの使いやすさや快適性などを総合的に評価する

[World's Best Domestic Airports]

(羽田空港第1・第2ターミナル)

10年連続

世界第1位

高齢者や障がいのある方など、移動時のサポートを必要とするお客様への取り組みに

優れている旅客ターミナルを評価する

[World's Best PRM / Accessible Facilities]

4年連続

世界第1位

新型コロナウイルス感染症対策に関する監査

COVID-19 Airport Safety Rating

日本初

5スター