

TCFD 提言に基づく情報開示

・はじめに

- 日本空港ビルグループ（以下、当社グループ）は、東京国際空港（以下、羽田空港）を中心に、旅客ターミナルの建設、管理・運営を行っています。当社グループは、公共性の高い事業を行う民間企業としての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。異常気象の頻発化など気候変動が当社グループに及ぼす影響は大きい一方、当社グループは、ターミナル運営における電力消費など温室効果ガスの排出を通じて、環境に負荷を与えていました。長期ビジョン「To Be a World Best Airport」のもと、2030年のめざす姿である「人にも環境にもやさしい先進的空港」を実現すべく、気候変動関連問題への対応を重要な経営課題の1つと位置付け、環境負荷の低減に向け、これまでさまざまな取り組みを行ってきました。
- 当社は、2022年9月に気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD 提言）への賛同を表明し、TCFD 提言に基づく情報開示を推進しています。
- 今後も、当社を取り巻く事業環境を認識し、リスク・機会の分析を深化させるとともに、対応策を推進し、関連情報の開示に努めてまいります。



（参考）

サステナビリティ中期計画

https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/sustainability/medium_term_plan/

環境方針

https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/sustainability/environmental_policy.pdf

・ガバナンス

- サステナビリティの推進体制としては、代表取締役社長を委員長、当社の全執行役員を委員とする「サステナビリティ委員会」を組成し、社長直轄の専任組織である「サステナビリティ推進室」が各部署と連携し、気候変動をはじめとした計画の進捗・実施状況をモニタリングしています。
- 当社は、気候変動関連の取り組みを経営の重要課題に位置づけ、サステナビリティ委員会を中心に取り組み方針の策定や進捗管理を行っています。気候変動関連課題に関しては、取り組みの進捗について半期に一度審議・見直しを実施するとともに、同委員会における審議を経て、経営会議において経営戦略との関係性・整合性を踏まえた審議がなされた後、半期に一度取締役会に報告・審議され、その監督を受けています。

図 1 サステナビリティ推進体制の全体像



・戦略

- （シナリオ分析の前提）当社グループの事業に気候変動が与える影響を評価するため、下記の 2 つのシナリオ（「1.5℃シナリオ」及び「4.0℃シナリオ」）を用いて分析を実施しました。シナリオの設定にあたっては、IEA (International Energy Agency, 国際エネルギー機関) や IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change, 気候変動に関する政府間パネル) が公表するシナリオを参照しています。

表 1 シナリオ分析の前提

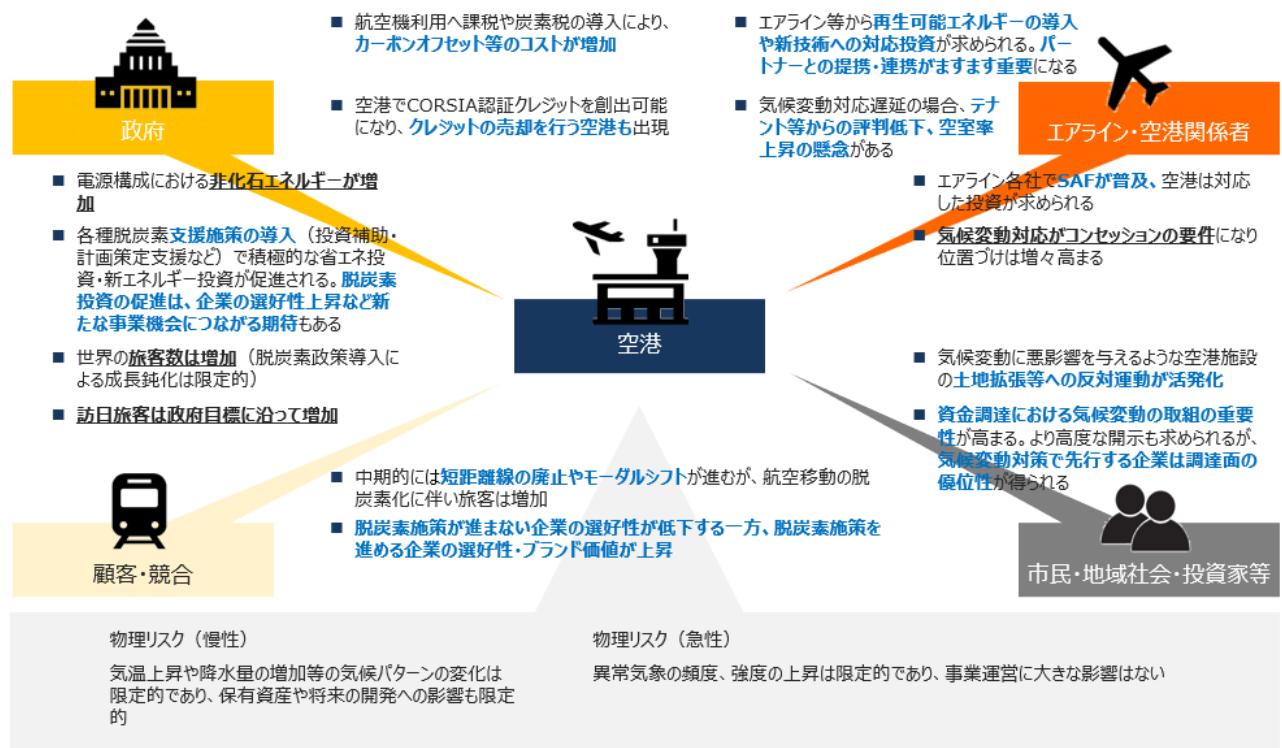
名称	1.5℃シナリオ	4.0℃シナリオ
シナリオの概要	<ul style="list-style-type: none"> 抜本的な施策が機能することにより脱炭素社会が実現、産業革命時期比で気温の上昇が約 1.5℃未満に留まる。 脱炭素社会への移行に関するリスクが主に顕在化。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状を上回る施策を取らないことにより地球温暖化が進展、産業革命時期比で気温が約 4.0℃上昇。 気候変動による物理リスクが主に顕在化。
世界観	<ul style="list-style-type: none"> カーボンプライシングや航空事業者の SAF 使用比率規制等により、空港を含めた航空業界はカーボンオフセットや再エネ・省エネ投資等の対応が必須となる。 中期的には航空業界全般への脱炭素化に向けたプレッシャーや代替移動手段へのシフトも想定されるが、SAF の普及につれ、空港ではサプライチェーンを含めた GHG 排出削減が着実に進む。 	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素化社会への移行のための政策や規制導入は限定的。 気候変動の進行に伴い、気候パターンの変化や海面上昇、異常気象の激甚化・頻発化等により空港運営への悪影響が生じる。サプライチェーンリスク管理や BCP の見直しの重要性が高まる。
主な参考シナリオ	<ul style="list-style-type: none"> WEO（注 1）：APS (Announced Pledges Scenario, パリ協定の目標達成シナリオ)（注 2） SSP1-2.6（注 3） 	<ul style="list-style-type: none"> WEO : STEPS (Stated Policies Scenario, 現状の政策シナリオ) SSP5-8.5

（注 1） World Energy Outlook (IEA が発行する調査レポート)

（注 2） APS シナリオを原則としているが、産業革命時期比で気温の上昇が約 1.5℃未満に留まる他シナリオとして、NZE (Net Zero Emissions) も一部参照した。

（注 3） SSP1-2.6 シナリオを原則としているが、産業革命時期比で気温の上昇が約 1.5℃未満に留まる他シナリオとして、SSP1-1.9 シナリオも一部参照した。

■ 図2 1.5°Cシナリオ 世界観の詳細（注）



（注） 太字は両シナリオ共通の事項、青字は当該シナリオに特徴的な事項

■ 図3 4.0°Cシナリオ 世界観の詳細（注）



（注） 太字は両シナリオ共通の事項、青字は当該シナリオに特徴的な事項

- (リスクと機会、影響度、対応策) 当社グループの「施設管理運営業」及び「物販・飲食事業」(「物品販売業」及び「飲食業」をまとめた区分) を分析対象とし、上記の 2 つのシナリオを踏まえたリスクと機会の抽出、影響度評価、リスクへの対応策定義を実施しました。気候変動関連リスク・機会を評価する際の時間軸・影響度は下表のとおりです。

表 2 気候変動に関するリスク及び機会の評価における時間軸・影響度

時間軸	短期	～2025 年度 (中期経営計画期間)
	中期	～2030 年度 (人にも環境にもやさしい先進的空港 2030までの期間)
	長期	～2050 年度 (ネットゼロ達成までの期間)
影響度	小	1 億円未満/年
	中	1 億円以上～10 億円未満/年
	大	10 億円以上/年

※影響度については、各リスク・機会が損益・資産に与えるインパクトを勘案し評価を行いました。

表 3 気候変動に関するリスク及び影響度

リスクの種類		概要	セグメント		時間軸	主に 関連する シナリオ	影響度
			施設	物販 飲食			
移行 リスク	GHG 排出 量削減施策 (政策と法律 /技術)	カーボンプライシング※導入にともなう、ターミナル運営コストや原材料仕入・物流コストの増加	✓	✓	短期～中期	1.5℃	大
		気候変動関連法規制によるコストの増加 (環境関連規制にともなう建設コストの増加等)	✓		短期～長期	1.5℃	大
		気候変動関連法規制によるコストの増加 (プラスチック等の資源循環や自然資本に配慮した調達等)		✓	短期～中期	1.5℃	中
		再生可能エネルギー及び新エネルギーの導入等による気候変動対策投資コストの増加	✓	✓	短期～中期	1.5℃/4.0℃	大
	その他 (市場/ 評判)	航空需要にネガティブに影響する政策措置による、空港利用者数の伸びの鈍化	✓	✓	短期～長期	1.5℃	中
		環境対応の遅れによる、テナント・パートナー・顧客・取引先・従業員からの評判低下	✓	✓	短期～中期	1.5℃/4.0℃	中
物理 リスク	慢性	海面上昇による、空港アクセス交通への影響	✓	✓	中期～長期	4.0℃	小
		気候パターンの変化に伴う、感染症発生等による影響	✓	✓	長期	4.0℃	大
	急性	異常気象の激甚化・頻発化による利用者数への影響	✓	✓	短期～中期	4.0℃	中
		異常気象の激甚化・頻発化によるサプライチェーン分断		✓	短期～中期	4.0℃	中
		異常気象の激甚化・頻発化による設備損壊、浸水被害等	✓	✓	中期～長期	4.0℃	大

※カーボンプライシングについては、2030 年時点での予測排出量 (5.7 万 t-CO₂) をベースに以下の仮定を用いて試算。

- 排出量 : 57,000t-CO₂ (2030 年時点排出量)
- 炭素価格 : 21,000 円 (IEA WEO2023 1.5℃シナリオ (NZE) 2030 年時点 140USD/t-CO₂ × 1 ドル 150 円で計算)
- 影響度 : 57,000 × 21,000 = 約 12 億円

表4 気候変動に関する機会及び影響度

機会の種類	概要	セグメント		時間軸	主に 関連する シナリオ	影響度	
		施設	物販 飲食				
機会	GHG 排出量削減施策 (エネルギー源)	高効率なエネルギー利用や新技術等の普及によるコストの低減	✓		長期	1.5°C	中
	その他 (資源効率性/製品・サービス/市場)	脱炭素への貢献と新しい収益源の確保	✓		中期～長期	1.5°C/4.0°C	中
		脱炭素取り組みを通じたブランド価値向上	✓	✓	中期～長期	1.5°C	大
		低炭素を実現する企業への政策支援の活用	✓		中期～長期	1.5°C	中
	物理リスク	当社を中心とした循環型システムの構築	✓		短期～中期	1.5°C/4.0°C	中
		ステークホルダーや地域との連携によるレジリエンス強化	✓		中期	1.5°C/4.0°C	中

表5 対応策

リスク・機会の種類	概要	セグメント	
		施設	物販 飲食
移行リスク 関連	GHG 排出量 削減 施策	空港内事業者や行政と連携した省エネ化・脱炭素化の推進	✓
		照明の LED 化、空調機器更新、AI 空調の導入を含めた省エネ施策	
		メガソーラー等の再生可能エネルギー導入、調達電源構成の見直し及び熱源使用効率化の推進	
		建物の木造木質化、放射冷却素材「ラディクール」の使用等による環境配慮性能向上	
		新エネルギーの利活用に向けた調査及び検討	
	その他	気候変動に関する消費者心理のモニタリングや空港に求められるインフラの調査	✓
物理リスク関連	その他	資源の有効活用（羽田空港の資材設備を地方空港や運営参画空港へ提供等）及び廃棄物抑制の事業化（廃油の回収とバイオ燃料への活用等）	✓
		エシカル商品や環境配慮製品等の導入取扱及び什器等への環境配慮素材の使用の拡大	
		EC 等販売チャネル拡大その他ビジネスシーズの研究開拓	
		デジタル技術や AI を活用した、正確で迅速な情報収集と早期対応	✓
	物理リスク 関連	東京国際空港 A2-BCP への対応強化、損害保険の付保	✓
		気候パターンの変化による空港施設への影響を考慮した新規設備計画と既存設備の改良改修	✓
		感染症対策の徹底、ロボットやデジタル技術を活用した非接触販売の実施	✓

- (レジリエンス) 当社グループでは、GHG 排出量の削減施策を中心に、気候変動に関するリスクの軽減と機会獲得に向けた各種の対応策を検討・実行しており、複数のシナリオを前提とした分析を踏まえ、事業運営におけるレジリエンスを検証しています。今回の分析に関連する情報のアップデートやモニタリングを実施するとともに、事業への影響の定量的把握等、分析の高度化を進め、施策の推進をより効果的なものにしてまいります。

・リスク管理

- 「サステナビリティ委員会」及びその専任組織である「サステナビリティ推進室」において、気候変動関連リスク・機会の特定・評価、気候変動が当社事業に与える影響の把握やその対応策に関する議論を行っています。
- 上記に加え、サステナビリティ委員会が特定した気候変動関連リスクのうち当社の事業や業績に与える影響の大きいものについては、全社的なリスクを総合的に管理する「リスク管理委員会」において、重要性が高いと評価されたリスク（優先リスク）として全社的なリスク管理体制に統合され、半期に一度、他の優先リスクと同様に検証・評価され、必要に応じ見直しが実施される体制としています。
- 取締役会は、サステナビリティ委員会及びリスク管理委員会での議論内容について報告を受け、気候変動に関するリスク管理を監督しています。

・指標と目標

- 当社はこれまで、国土交通省航空局の「東京国際空港エコエアポート協議会」の枠組みの中で、羽田空港のステークホルダーの皆さまとともに、環境負荷低減への取り組みを進めてきました。
- また、当社は、気候変動を含む社会課題への取り組みの高度化に向けて、「サステナビリティ中期計画」において、「気候変動への対策」を含む各マテリアリティについて、連動する KPI を定め進捗管理を進めています。「気候変動への対策」における KPI として、GHG 排出量 Scope1 及び Scope2 に関し、2030 年までに 2013 年対比で 46% 削減^{※1}、2050 年までにネットゼロを実現することを長期目標に掲げています^{※2}。これを実現する道筋として、温室効果ガス (GHG) 排出量削減の具体的取り組みを以下のとおり検討実行しています。

図 4 GHG 排出量削減目標と具体的施策

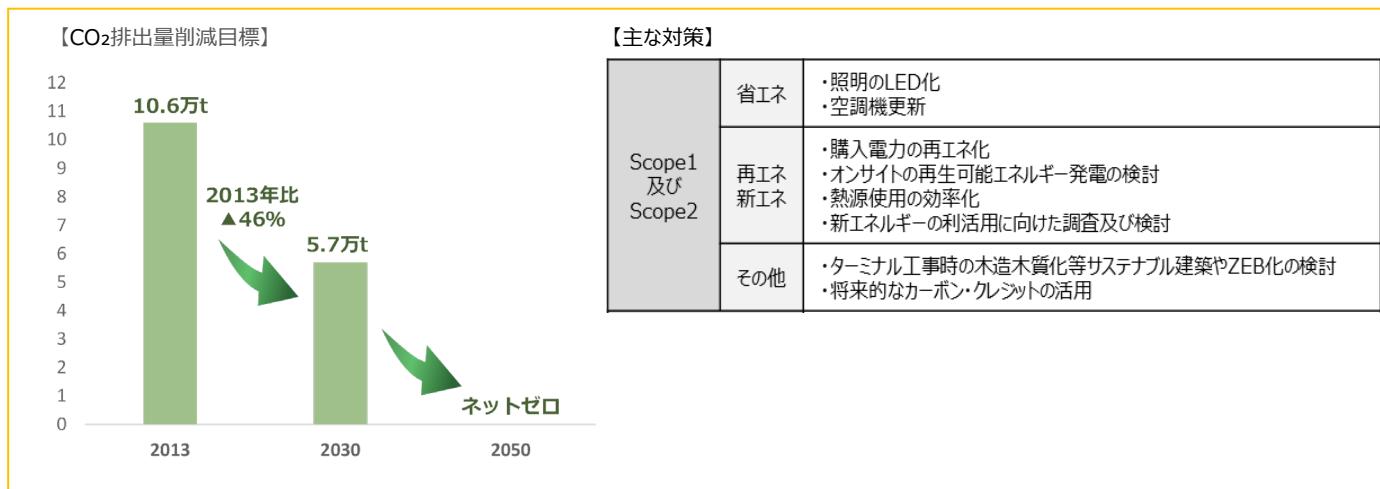


図 5 GHG 排出量実績

(単位 : t-CO₂)

項目	2021	2022	2023
温室効果ガス排出量(Scope1・2 合計)	94,480	113,412	117,917
Scope1	13,673	17,472	22,534
Scope2	80,807	95,940	95,383
羽田エリア(Scope1・2 合計)	88,420	104,851	110,758
Scope1	11,813	14,967	19,194
Scope2	76,607	89,884	91,564
羽田空港外・車両他(Scope1・2 合計)	6,060	8,561	7,159
Scope1	1,860	2,505	3,340
Scope2	4,200	6,056	3,819
Scope3 (合計)	76,753	228,735	330,131
1. 購入した製品・サービス	-	113,819	137,307
2. 資本財	17,862	45,474	104,372
3. Scope1・2 に含まれない燃料及びエネルギー関連活動	24,688	28,268	31,576
4. 輸送・配送 (上流)	3,881	10,193	23,135
5. 事業から出る廃棄物	832	1,478	2,223
6. 出張	-	45	119
7. 通勤	-	-	1,868
13. リース資産 (下流)	29,490	29,458	29,531

(参考) ESG データブック : <https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/sustainability/library/>

※1 対象範囲：羽田空港内における当社グループの CO₂排出量（当社グループ保有の業務用車両による排出を除く）

排出範囲：事業の運営により自家で消費したエネルギー起源 CO₂、廃棄物焼却に伴う非エネルギー起源 CO₂
(国土交通省東京航空局による「東京国際空港脱炭素化推進計画」に合わせた目標値を用いています。)

※2 2050 年の長期目標（ネットゼロ）については、当社グループ保有の業務用車両・空港外物件・その他非エネルギー起源 CO₂を含むすべての活動を対象としております。

- ネットゼロ達成までの道のりには不確実性が伴うため、引き続き将来の革新技術を含めた様々な削減施策の選択肢を柔軟に検討する方針です。今後も継続して、上記目標を当社グループ内でより広く共有するよう努めるとともに、羽田空港のステークホルダーの皆さまとの連携・協働を強化し、空港全体における実効性のある排出量削減が進められるよう検討してまいります。

以上