

TNFD 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。長期ビジョン「To be a World Best Airport」と共に、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」を実現するため、マテリアリティ（重要課題）に「気候変動への対策」及び「限りある資源の有効活用」を掲げています。

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、2023 年 5 月に TCFD 提言に基づく情報を開示、2025 年 6 月には開示内容を更新しました。

また、2024 年には TNFD（自然関連財務情報開示タスクフォース）Adopter に登録するとともに、TNFD 提言に基づく評価・分析を実施し、TNFD 提言に関する情報を開示いたしました。本資料は、当社事業における自然資本との関わりについて、現段階の分析概要をまとめたものです。

今後も、ネイチャーポジティブ社会の実現に向け、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）

サステナビリティ基本方針 <https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/sustainability/themes/>

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

一般要件

マテリアリティの適用

本レポートでは、ダブル・マテリアリティの考え方を採用し、「自然資本が事業活動に与える影響」と「事業活動が自然資本に与える影響」を評価しています。

開示の範囲

当社グループは、日本最大規模の空港である羽田空港の旅客ターミナルビル及び駐車場を管理・運営する企業として、事務室等の賃貸のほか、空港内店舗における物品販売、飲食店舗の運営、機内食の製造・販

売や旅行サービスの提供等を行っています。また、成田空港等の拠点空港においても物品販売や機内食の製造・販売等の飲食サービスの提供を行うほか、関連事業として、空港周辺において不動産賃貸等を行っています。

本分析の対象範囲の選定にあたり、全保有資産、操業拠点について、自然環境との関連性を概観し、現時点で入手可能な情報をもとに事業における重要性を検討した結果、TNFD の分析対象として以下の事業について直接操業及び上流・下流工程を分析対象としました。

- 羽田空港エリアにおける「施設管理運営業」及び「物品販売業・飲食業」
- 羽田空港内の廃棄物の焼却等（㈱櫻商会*）
- 機内食の製造拠点：羽田ケータリング工場（コスモ企業㈱*） *グループ会社

自然関連課題がある地域

本分析にあたり、自然に関連する課題は地域性に大きく依存することを認識し、羽田空港エリアにおける直接操業の事業拠点について、地域性をふまえた分析の実施・課題の把握に取り組んでいます。

他のサステナビリティ関連の開示との統合

当社グループは、統合報告書及びホームページにおいて、サステナビリティに関する各種方針・取り組みやTCFD 提言に基づく気候関連財務情報の開示を行っています。今後、TNFD 開示に加え、TCFD 開示やその他当社グループにとって開示すべきサステナビリティ関連のトピックに関する開示について、統合的な管理・推進体制を整え、開示情報の統合を検討します。

考慮した時間軸

本レポートでは、TCFD 分析と整合した時間軸にて分析を行っており、短期を現在～2025 年度、中期を2026～2030 年度、長期を2031～2050 年度として設定しております。

自然関連リスク・機会の分析における時間軸の定義

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）

人権、ステークホルダーエンゲージメント

日本空港ビルグループサステナブル調達ガイドラインを策定し、2023 年度より約 570 社の取引先に対し、環境や人権等に関し遵守していただきたい項目をまとめた調達ガイドラインの周知を図っています。また、サステナビリティに関する取り組み状況についてのアンケート調査を毎年実施しており、アンケート結果を踏まえた調達先との情報共有及び対話等についても継続的に推進していきます。

特定した課題については、テーマ別の分科会（脱炭素コア会議、人権分科会、サプライチェーン分科会、資源循環ワーキンググループ等）にて具体的な取り組み方法等の検討や進捗管理を行っており、関連する事業部やグループ会社が参加しています。

その他のステークホルダーエンゲージメントの一環として、統合報告書の開示や CDP 質問書への回答を毎年行っています。

ガバナンス

取締役会の監督・経営者の役割

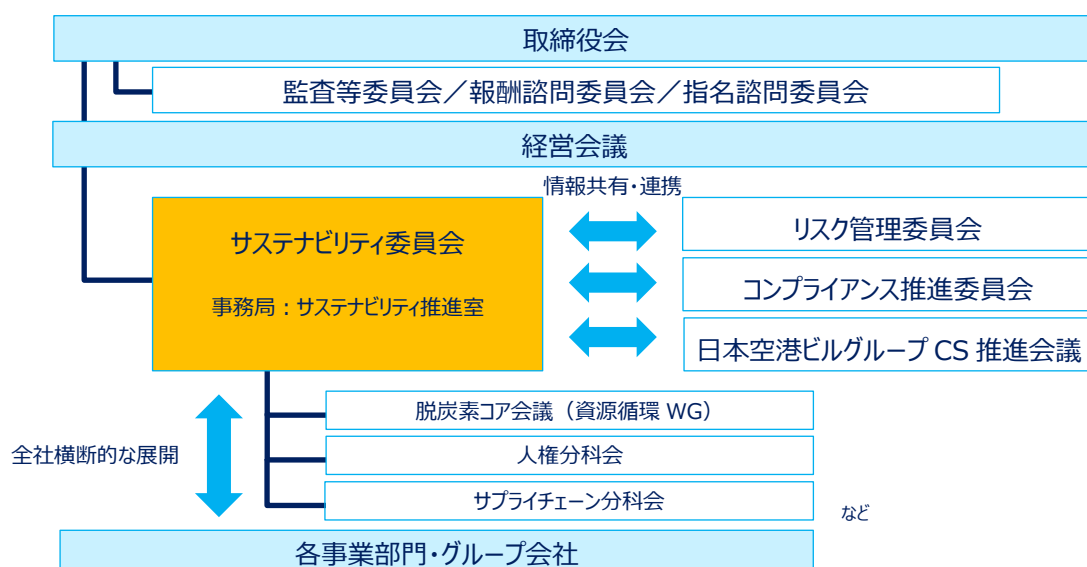
当社は、自然関連の取り組みを経営の重要課題に位置づけ、サステナビリティ委員会を設置し、取り組み方針の策定や進捗管理を行っています。

サステナビリティ委員会は、代表取締役社長を委員長、当社の全執行役員を委員として、年 2 回以上開催されます。同委員会はサステナビリティに関する方針の策定及び進捗管理等を議論し、審議をします。同委員会での審議結果は、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。

サステナビリティ委員会は、社長直轄の専任組織として設立された「サステナビリティ推進室」において具体的な計画立案及び各種取り組みを行います。必要に応じて、全社的なリスク管理を取り扱うリスク管理委員会、コンプライアンス推進委員会、CS 推進会議と連携し、各事業部門及びグループ会社に取り組みを展開しています。

サステナビリティ委員会の対象範囲は多岐に及ぶため、具体的な取り組み方法等の検討や進捗管理を行うテーマ別の分科会（脱炭素コア会議、人権分科会、サプライチェーン分科会、資源循環ワーキンググループ等）を設置し、関連する事業部やグループ会社が参加しています。

図 1 サステナビリティ推進体制の全体像



ステークホルダーとの対話

当社の事業は多くの取引先、羽田空港の関係者との連携により成り立っており、さまざまな対話を行っておりますが、自然環境の保全や人権等に関連する主な対話の機会として下記を実施しています。

- 当社は、東京国際空港の環境への取り組みを推進する“東京国際空港エコエアポート協議会”に参画し、環境に対する取り組みを推進しています。本協議会は、国土交通省所管のもと、航空会社、施設管理会社、管轄行政機関、鉄道会社等、約 30 社が参加しています。2026 年度を目標年度とする東京国際空港環境計画（第二期）では、大気・エネルギー、水・土壌、廃棄物、自然環境を重点化した取り組みを推進しています。
- また、2023 年 4 月に、日本空港ビルグループサステナブル調達ガイドラインを制定しました。2023 年度より、当社調達先約 3,500 社のうち取引高の約 90%を占める約 350 社、及びターミナルビル運営において重要な取引先であるテナントや運営協力会社等を、ビジネス上及び ESG 上の観点から主要な取引先として約 570 社特定し、環境や人権等に関し遵守していただきたい項目をまとめた調達ガイドラインの周知を図っています。また、サステナビリティに関する取り組み状況についてのアンケート調査を実施した結果、回答率は 39%、適合率は 67%でした。アンケート結果を踏まえた調達先との情報共有及び対話等についても継続的に推進していきます。

（参考）

日本空港ビルグループサステナブル調達ガイドライン

<https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/sustainability/guidelines.pdf>

日本空港ビルグループ人権方針

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

戦略

当社グループ事業の概要

当社グループは、日本最大規模の空港である羽田空港の旅客ターミナルビル及び駐車場を管理・運営する企業として、事務室等の賃貸のほか、空港内店舗における物品販売、飲食店舗の運営、機内食の製造・販売や旅行サービスの提供等を行っております。また、成田空港等の拠点空港においても物品販売や機内食の製造・販売等の飲食サービスの提供を行うほか、関連事業として、空港外に保有する社有地を有効活用した不動産賃貸等を行っています。

セグメント	事業概要
施設管理運営業	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客ターミナル・駐車場（羽田空港第1・第2・第3ターミナルビル及びP1・P4・P5駐車場等）の管理・運営 ・上記関連の事務室等の賃貸、維持管理、清掃業務 等 ・廃棄物の収集、運搬、処理業務 等
物品販売業/飲食業	<ul style="list-style-type: none"> ・物販店舗の運営 ・飲食店舗の運営、機内食の製造・販売

* TNFD グローバルコア指標については 15 頁に記載しております。

羽田空港における当社グループの位置づけ

当社グループ事業の中でも主要拠点である羽田空港における、事業概要は下図のとおりです。



羽田空港における当社グループの事業範囲は、羽田空港第1・第2・第3ターミナルビル及びP1・P4・P5駐車場の管理・運営、ターミナルにおける物販店舗及び飲食店舗の運営です。

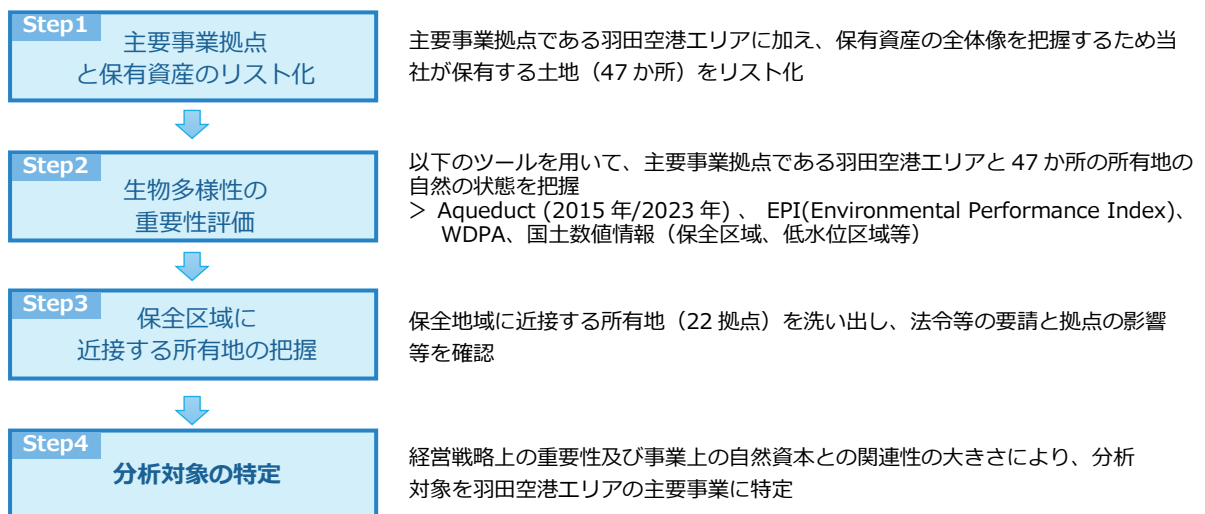
※空港基本施設（滑走路/誘導路/エプロン/管制施設）については、国土交通省によって管理されています。

本報告の対象範囲：対象の特定

当社グループは、羽田空港の旅客ターミナルビル等の施設管理運営業及び物品販売、飲食業を主体とする事業を実施しております。

当社グループの事業活動における主要拠点である羽田エリア及び、その他の当社が所有する土地を対象に、以下のステップに従い、自然環境との関連性（依存・影響及び、大気・水、土地等の周辺環境等）を概観することで、事業における重要性を検討しました。

分析対象の選定ステップ



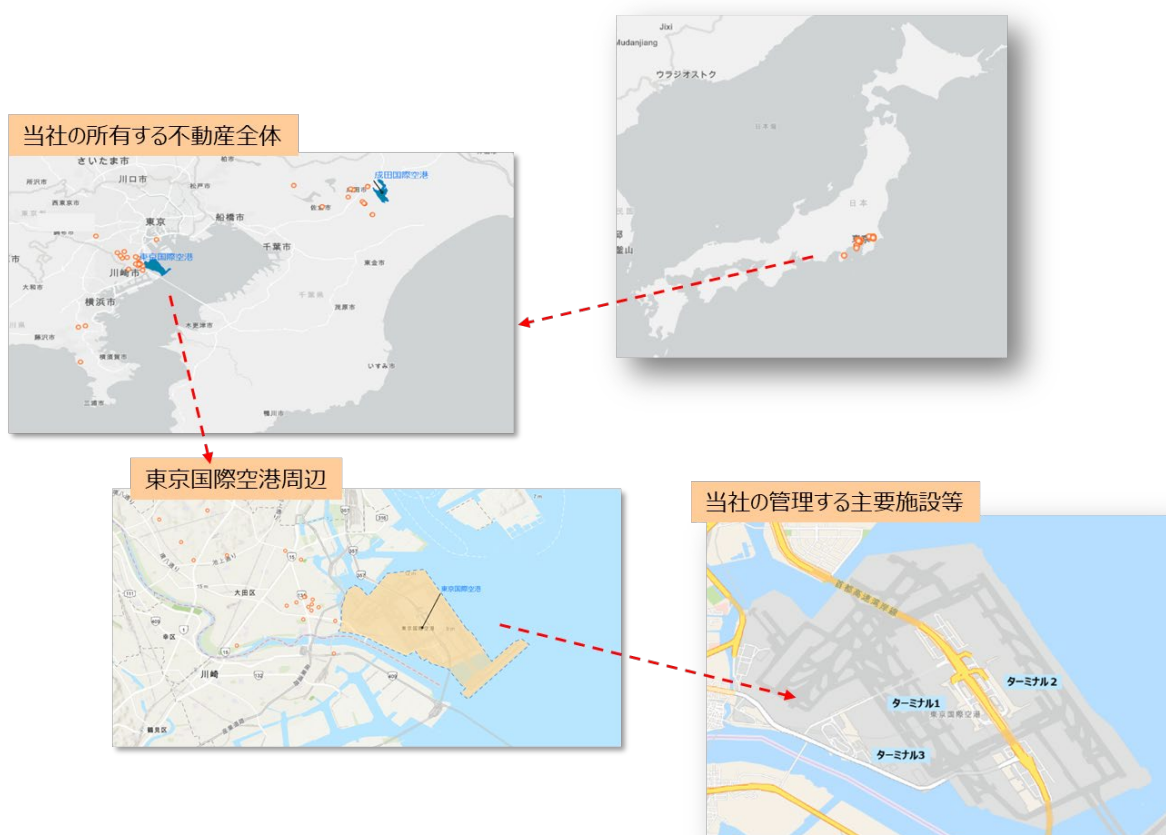
上記分析の結果、当社が保有している土地のうち、都道府県鳥獣保護区の 1km 圏内にある土地を 22 か所把握しました。そのうち、当社の事業の大半が羽田エリアの業務（施設管理、物品販売、飲食、廃棄物処理等）であり経営戦略上最も重要であること、また事業規模の大きさに伴い自然資本との関連性も大きいことから、TNFD の分析対象として以下を特定しました。

- 羽田空港エリアにおける「施設管理運営業」及び「物品販売業・飲食業」
- 羽田空港内の廃棄物の焼却（㈱櫻商会*）
- 機内食の製造拠点：羽田ケータリング工場（コスモ企業㈱*） *グループ会社

なお、上記の都道府県鳥獣保護区の 1km 圏内にある土地 22 か所のうち、羽田エリア以外の拠点は賃貸不動産等の土地であり、日常的な事業活動を通じて環境負荷が生じている地域ではないことを確認しています。

また、当社事業のバリューチェーン上重要な事業者の事業活動として、エアラインによる航空機の発着や運航における自然との関連性のなかにバードストライクの課題があることは充分認識しているものの、羽田空港における当社の事業領域はあくまでターミナルビルの運営管理であることを踏まえ、関係するステークホルダーとの対話や連携を継続的に探っていきます。

分析対象の特定イメージ



* 上記地図は、ESRI 社 ArcGIS pro により㈱FINEV が作成。ベース地図著作権は、ESRI, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS, OpenStreetMap, GIS User community 他。

評価・分析方法について

本開示にあたって、当社は TNFD（自然関連財務情報開示タスクフォース）が提唱する自然関連のリスクと機会を科学的根拠に基づき体系的に評価するための LEAP アプローチ※を用いて、現時点で入手可能なデータに基づき分析を実施しました。

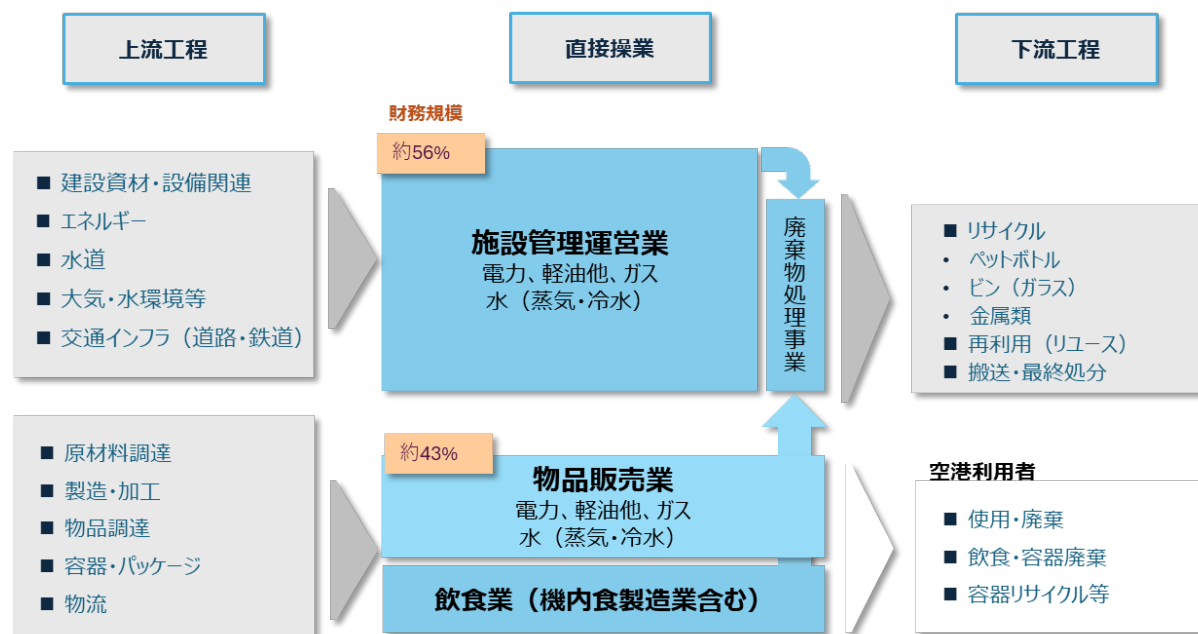
※LEAP アプローチ：「LEAP」とは、Locate（発見する）、Evaluate（診断する）、Assess（評価する）、Prepare（準備する）の4つのステップの頭文字をとったもので、当社グループの事業と自然環境との接点を発見（Locate）し、自然との依存と影響を診断する（Evaluate）、診断結果を基に、重要なリスクと機会を評価（Assess）し、応答し報告する（Prepare）ためのガイダンス。

当社グループのバリューチェーンの整理

当社グループの事業活動を取り巻く自然環境との依存・影響とリスク・機会を分析・評価するにあたり、当社グループのバリューチェーン（直接操業及び上流・下流工程）を整理しました。

当社グループの直接操業である、羽田空港内の旅客ターミナルの建設、管理・運営や物販・飲食店舗の運営にあたっては、羽田空港の旅客ターミナルを利用した旅客数は約8,700万人（2024年度）となっており、施設の快適な空間を維持するため、水光熱等のエネルギーを使用しています。上流工程では、ターミナルの建設、管理・運営、物品販売・飲食業に関し、多くの資源や物品を調達・利用しています。下流工程では、空港利用者の皆さまによる物品の使用・廃棄や物品販売業・飲食業に伴う廃棄物の排出及び処理等、旅客等を含む航空機の運航に伴うGHG及び大気汚染等があります。当社事業の直接操業及び上流・下流工程の概要は下図のようになります。

当社グループのバリューチェーン概要図（自然環境との関係性）



重要な自然環境との関係性（依存及び影響（インパクト））

当社事業活動の直接操業及び上流・下流工程について自然との接点、関係性を評価するため、現段階で入手可能な情報をもとにヒートマップを作成し自然環境との関係性を整理しました。なお、評価にあたっては当社の事業内容と共に、SBTN の業種別の主な環境影響や自然関連リスク評価ツールである ENCORE フローを参考にしました。

当社バリューチェーンにおける自然環境との関係性評価（ヒートマップ）

環境影響（※）			土地の利用	淡水の利用	海水の利用	水利用	その他の資源利用	GHG排出	GHG以外の大気汚染	水質汚染	土壌汚染	廃棄物	騒音・光害	外来種
施設管理運営業	上流	施設の建設等												
	直接操業	施設管理運営・廃棄物処理												
	下流	航空機・旅客による利用												
物品販売業・飲食業 （機内食製造業含む）	上流	物品・原材料の調達												
	直接操業	物品販売・機内食製造・飲食サービス												
	下流	物品の使用廃棄と飲食等												

※ 濃い色の部分はより環境との関連性（依存・影響）が強いことを示しています。

＜施設管理運営業＞

- 2024 年度は、羽田空港を使用する航空機の発着回数は約 48 万回あり、羽田空港の旅客ターミナルビルを利用した旅客数は約 8,700 万人となっています。当社（直接操業）に関し、施設内の快適な空間を維持するため、電力等のエネルギーを消費し、CO₂ を排出しており、下流にあたる航空機・旅客の移動に関して、エネルギー使用に伴う温室効果ガスの排出量及び温室効果ガス以外の大気汚染の影響があります。
- 当社の管理運営するターミナルビル（直接操業）及び下流にあたる旅客の移動において、約 8,700 万人の利用者による廃棄物の排出及びその処理を実施しており、処理量は羽田空港エリア全体の廃棄物の約 4 割に及ぶことから、一定の影響があります。
- 日本国内の自然環境（大気、水質・水量、生態系の状態）は世界全体からみて比較的良好な環境にありますが、空港施設の特性上、夜間の照明による光害や騒音について、羽田空港周辺で一定の影響があります。
- 羽田空港における 3 つのターミナルビル内では、水消費量は年間約 900,000 m³を超え、羽田空港エリア全体で使用する水の約 5 割を占めることから、水の使用につき一定の依存及び影響があります。

《物品販売業・飲食業（機内食製造業含む）》

- 当社の取り扱う物品及び食材・加工品等は多品種にわたり、これらの原材料の生産、製造・加工における水使用・土地利用・大気汚染等、一定の依存及び影響があります。
- 物品販売業・飲食業における使い捨て容器や梱包材等が一定量あります。

自然関連リスク・機会と戦略の 3 つの方向性（柱）

当社は、世界的に評価される空港であることを目指しており、長期ビジョン「To Be a World Best Airport」と共に、2030 年に向けて「人にも環境にもやさしい先進的空港」の実現に向けたターミナルビル運営をめざしています。

当社事業活動の直接操業及び上流・下流工程における自然との関係性（依存及び影響）について、上記のとおり、現段階で入手可能な情報をもとにヒートマップを作成し、重要な領域を確認・評価しました。このような評価を踏まえ、当社グループ事業に影響を及ぼす自然関連リスク・機会の抽出を実施しました。

また、リスク・機会の抽出にあたっては、「脱炭素社会への移行と併せてネイチャーポジティブ社会への移行に関するリスクが主に顕在化するシナリオ」と「気候変動・自然劣化による物理リスクが主に顕在化するシナリオ」を検討し、各々TCFD 分析における 1.5℃シナリオと 4℃シナリオと対応するものとして想定しています。

自然関連リスク・機会の分析における時間軸と影響度

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
	中	1 億円以上～10 億円未満
	大	10 億円以上

※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。

自然関連のリスク及び影響度

リスクの種類		概要	セグメント		時間軸	影響度
			施設	物販 飲食		
移行リスク	政策・法規制・技術	建物に対する環境配慮の取り組み・認定取得等を要求する規制・政策強化による対応コストの増加	✓		中期～長期	大
		製品原材料に対する規制・政策強化による対応コストの増加 （認証原材料の使用、特定原材料の使用禁止等）		✓	中期	中
		リサイクル率向上義務化・廃棄物処理等の資源循環に関する規制・政策強化による対応コストの増加	✓	✓	中期～長期	中
		大気・水・土壌汚染に関する新たな規制対象物質や基準厳格化への対応コスト（追加投資含む）の増加	✓	✓	中期～長期	中
	市場	顧客（航空会社やテナント）のサステナビリティ意識の高まりによる市場嗜好の変化や要請による対応コストの増加	✓		中期	中
		旅客（物販・飲食の顧客）のサステナビリティ意識の高まりによる持続可能な生態系・自然資本に配慮した認証食材への需要シフト	✓	✓	中期	中
	評判	テナントマネジメントにおいてサステナビリティへの配慮が不十分であることによる、国際的なレピュテーション低下	✓		中期	中
		持続可能な原材料の調達や再生可能材の使用についての対応不足によるレピュテーション低下	✓	✓	中期～長期	中
		空港利用者の増加に伴い空港周辺の自然環境破壊の課題が生じた際の対応コスト及び自治体・周辺住民からのレピュテーション低下（廃棄物による汚染、渋滞発生等）	✓	✓	中期～長期	中
物理リスク	慢性 急性	空港利用者（航空機利用者）増加に関連した外来種等の飛来、感染症等パンデミックの発生	✓		長期	大
		異常気象の発生による周辺の浸水等に伴う、周辺交通機関の運行困難に伴う旅客対応業務の増加（ターミナルビルでの滞在時間の増加等）	✓		中期	中
		異常気象の発生や自然環境・生態系の劣化・崩壊に伴う、食品原材料の品質低下及び調達困難、サプライチェーンの寸断		✓	長期	中
		猛暑等による、設備寿命の短期化（設備更新費用の増加）	✓		長期	中

自然関連の機会及び影響度

機会の種類	概要	セグメント		時間軸	影響度
		施設	物販 飲食		
ビジネスパフォーマンスに関わる機会	市場・製品とサービス・評判	顧客（航空会社やテナント）のサステナビリティ意識の高まりによる市場嗜好の変化に対応した「エコエアポート」としての施設運営による、羽田空港のプレゼンス向上	✓		中期～長期 大
		旅客（物販・飲食の顧客）のサステナビリティ意識の高まりに対する持続可能な自然環境・生態系サービスに配慮した原材料及び包装材を使用した商品開発	✓	✓	中期～長期 中
		日本の豊かな自然観光資源への国際的な注目度の高まり、日本の玄関口として自然観光資源の魅力を引き出す事業運営を通じた需要創出による、旅客の増加	✓	✓	中期～長期 中
		空港全体での資源循環経済の実現による、羽田空港の中核企業としてのプレゼンス向上	✓	✓	中期 中
		旅客のサステナビリティ意識向上に資する働きかけや、周辺地域の自然環境保護活動への参画による、自治体行政との関係性の向上	✓	✓	中期 中
	資源効率	水資源の効率的な利用	✓	✓	中期 小
		資源循環の実現に向け、簡易包装や再生材の活用による廃棄物削減や、廃棄物の再資源化	✓	✓	中期～長期 中
	資金の流れと資金調達	建替え時における各種施策等、エコエアポートとしての打ち出しによる資金調達	✓		中期 中
持続可能性パフォーマンスに関わる機会	天然資源の持続可能な利用	持続可能な森林から供給された木材を活用した施設建設	✓		中期 大
		社内で使用する資材・設備の環境配慮型への切り替え	✓	✓	中期 中
	生態系の保護、復元、再生	都市部に隣接する空港として、旅客に対してバス・鉄道等の地上交通機関の使用を推奨することによる、地域の生態系の保全	✓	✓	中期 中
		エコエアポートでの施設滞在における体験を通じた、施設利用者の自然・環境に対する意識の啓発による行動変容による、間接的な自然へのポジティブインパクト	✓	✓	中期 中

自然関連のリスク・機会に対する対応策

リスク・機会の種類		概要	セグメント	
			施設	物販 飲食
リスク	移行リスク (政策・法規制・ 技術・市場・評判)	建物の ZEB 化に向けた取り組み	✓	
		使用原材料について、航空会社・国ごとの規制への対応		✓
		認証取得済の原材料や国産原材料の積極的な活用		✓
		自然環境への負荷が少ない包装材・容器の導入		✓
		廃棄物の再資源化とテナントに対する呼びかけ	✓	✓
		食品廃棄物の減量化（生ごみ処理機の活用）		✓
		観光地の分散への協力・PR	✓	
		ステークホルダーとの対話機会の創出	✓	✓
	物理リスク (急性・慢性)	A2-BCP（空港業務継続計画）への準拠、BCP の整備・訓練の実施	✓	
		非接触サービスの提供（ロボット、無人店舗）	✓	✓
		調達先の分散化・代替物流の検討		✓
		ICP の導入による設備投資判断	✓	
機会	市場・ 製品とサービス・ 評判	自然へのポジティブインパクトを重視した建物への転換	✓	
		サステナビリティ関連テーマに積極的に取り組む店舗・ブランドへの積極的な「場」の提供	✓	
		テナントマネジメントの充実（表彰制度の導入の検討）	✓	
		エシカル商品の拡充、地域の生態系を活かした商材の販売とプロモーション		✓
		交通事業者（エアライン・鉄道等）も含めた、サステナブルな空旅の実施	✓	
		地域創生、地域観光 PR の実施	✓	
		空港全体での 3 R 推進に向けた取り組みの推進	✓	
	資源効率	中水の利用、節水弁の導入、水再利用	✓	✓
		高効率な廃棄物処理方法の検討	✓	
	資金の流れと資金 調達	サステナブルファイナンスの活用等	✓	
	天然資源の持続 可能な利用	認証取得・認証木材調達に関する取り組みの強化	✓	
		社内において、環境に配慮した資材・設備への切り替え、資源効率利用に関する教育実施	✓	✓
	生態系の 保護、復元、再生	公共交通機関の利用推進（アナウンス・HP・SNS 等）	✓	
		生態系の豊かさを感じられるエコツーリズムの実施等	✓	✓

上記の自然関連リスク・機会及び対応策の抽出を踏まえ、自然資本分野に関する戦略の3つの方向性を以下のとおり確認しました。今後、リスク・機会の分析を深化させるとともに、同戦略を重要な経営課題として、実現に向けた対応策を、多くのステークホルダーと連携しながら、策定・実施していきます。

自然関連リスク・機会に対する戦略	
エコエアポートの実現	国の掲げる方針や脱炭素計画に基づき、関係するステークホルダーと連携して、空港運営に伴う地球環境・地域環境への影響を低減させる取り組みを推進します。
サーキュラーエコノミーの確立	空港内で発生する廃棄物のリサイクル・リユース等を推進して、最終処分量を低減し、空港全体のサーキュラーエコノミーの進展を図ります。
サステナブル調達への推進	物品販売業・飲食業における原材料・製造加工段階の環境や人権への配慮を推進し、サプライチェーン全体における自然環境への負荷の低減を進めます。

リスクとインパクトの管理

「ガバナンス」にて記載のとおり、「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、自然関連の取り組みを経営の重要課題に位置づけ、自然関連リスク・機会の特定・評価、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、特定した自然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、気候変動関連リスクと同様、全社的なリスクを総合的に管理する「リスク管理委員会」において全社的なリスク管理体制に統合され、半期に1度、他の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、リスク管理を監督しています。

指標と目標

自然との取り組みにおいて決定した大きな 3 つの戦略をもとに、今後目標及び指標を設定していきます。

指標

以下は、現段階で開示できるコア指標です。

自然の 変化要因	指標番 号	指標	具体的な指標	当社		
				2023 年度	2022 年度	単位
気候変動		温室効果ガス排出量 (Scope1,2,及び 3, IFRS S2 参照)	—	Scope1:19,194 Scope2:91,564	Scope1:14,967 Scope2:89,884	t- CO ₂
土地、 淡水、 海洋利用 の変化	C 1.0	使用している土地・ 空間面積等	管理している土地面積(k m ²) 荒廃地面積(k m ²) 保全地域 (k m ²) * 第 1・第 2・第 3 ターミナル のみ	901,739	901,739	m ² 管理面積
	C 1.1	土地、淡水、海洋等の 変換・変更	土地、海洋、水域等の変換(k m ²)と事業(土地利用)種類、 自主/規制による保全等、持 続的な管理面積(k m ²)	近隣海域への焼却灰の最終処分を委託しています		
	C 2.1	排水	総排水量(そのうち淡水への排 水等)(m ³) 主な汚染物質濃度 水温(必要な場合)	907,203	689,859	m ³
	C 2.2	廃棄物発生量及び 廃棄量	産業廃棄物の量(種類別)(t) 処理方法別の量(焼却、最終 処分、その他)(t) 再利用率(t)	9,117 焼却量 : 5,389 再利用率 : 3,729 リサイクル率 : 40.9%	6,114 焼却量 : 3,798 再利用率 : 2,317 リサイクル率 : 37.8%	t
資源利用・ 補充	C 3.0	水ストレスのあるエリアで の取水量及び消費量	水使用量(m ³)	988,287	675,467	m ³
外来種	C 4.0	外来種の侵入リスク	意図的でない外来種の侵入の リスクのある事業割合 それらを防ぐ活動	外国から持ち込まれる廃棄物の適正な処理等、外来種の 侵入対策に取り組んでいます		
自然の 状況	C 5.0	事業拠点の所在する場 所の自然の状況	自然環境の状況と事業活動、 絶滅種のリスク(LEAP)	羽田空港周辺は東京都鳥獣保護区内に指定されています		

* 上記データは、羽田空港エリアの状況です。

目標

当社グループは、以下の環境目標を設定し、取り組みを推進しています。

マテリアリティ	取り組み	具体的な指標	目標年	当社
				2023 年度
限りある資源 の有効活用	環境に配慮した素材・商材の導入	直営物販店舗（自主編集）の全店においてエシカル商品※を展開する ※フードロス削減につながる商品、フェアトレード商品、リサイクル素材を使用した商品、認証ラベル・マークを取得している商品、地産地消を意識した商品、オーガニック商品、代替肉商品・代替ミルク商品等	2025	直営店舗全店（編集店舗） 37 店舗中 12 店舗で取り扱い
	廃棄物の抑制・資源循環	ターミナルから出る廃棄物のリサイクル率を 70% にする	2030	- ※2024 年度より新 KPI として設定
		当社グループ機内食事業における機内食製造時の食品残渣のリサイクル率 95%	2025	- ※2024 年度より新 KPI として設定
		中水（トイレ洗浄水）の 70%をターミナルで排出する雑排水、厨房排水の再利用でまかなう	2025	T1、T2 ともに平均 80%を雑排水・厨房排水で運用中

上記の目標に加え、今後、自然資本に関する目標設定・取り組みの推進を拡充していくことを検討しています。

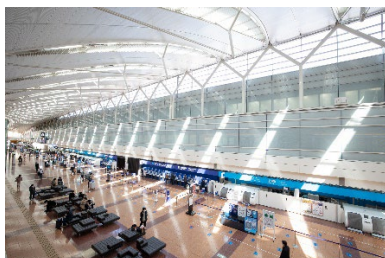
具体的な取り組み

現在、環境負荷低減のために、下記を含む取り組みを実施しており、今後、自然環境への依存・影響を踏まえ、リスク及び機会に対する取り組みをより一層拡充していきます。

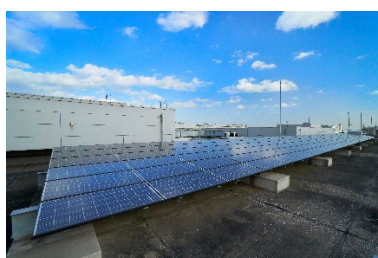
「エコエアポートに向けた取り組み」

■ 省エネルギーの推進と自然エネルギーの活用

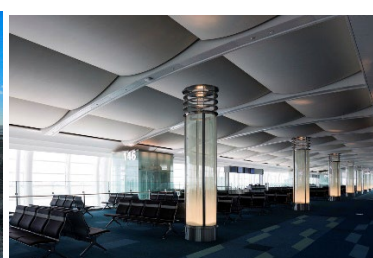
2050 年ネットゼロの実現に向けて、まずは LED 照明への交換や空調機の更新等、ターミナルの省エネルギー施策を中心に実施するとともに、太陽光や地中熱等の自然エネルギーの活用も進めています。



ターミナル内における自然採光



自然エネルギーの活用



空調設備の効率化

■ ターミナルビル全体の環境配慮（TIAT）

第3ターミナル（TIAT、国際線）は、環境負荷を抑えた建物として建設し、CASBEE S ランクを取得しています（新築及び改築）。エネルギー、水、騒音、振動、廃棄物、屋内環境等を考慮した「エコエアポート」を実現する建物となっています。

* CASBEE（建築環境総合性能評価システム）は、建築物の環境性能で評価し格付けする国内の建物環境評価基準で、S ランクは最も高いランクとなります。

（参考）東京国際空港ターミナル企業サイト「エコエアポート」

<https://www.tiat.co.jp/environment/eco.html>

■ 新エネルギーの利活用に向けた連携協定

2023 年度には、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が公募する「水素製造・利活用ポテンシャル調査」委託事業に採択された「東京国際空港及びその周辺地域における CO2 フリー水素利活用モデル調査」への取り組みをはじめ、主に新エネルギー分野で排出量削減に向けた調査・検討を進めてまいりました。本調査の結果を踏まえ、2024 年 3 月に ENEOS 株式会社と、羽田空港の脱炭素化に向けた CO2 フリー水素利用の実現について、共同検討を行うための連携協定を締結いたしました。

（参考）CO2 フリー水素利用に向けた ENEOS 株式会社との連携協定を締結（プレスリリース）

https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/news_release/000014678.pdf



■ 第1ターミナル北側サテライト施設における ZEB oriented の取得

2026 年頃に供用開始予定の第1ターミナル北側サテライト施設では、鉄骨造と木造のハイブリッド構造を採用しており、ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)の定義のうちの、ZEB oriented の認証を取得しました。ZEBとは、Net Zero Energy Building (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)の略称であり、その前段階である ZEB oriented では、快適なターミナル施設の環境を実現しながら、省エネや創エネ等の取り組みにより、建物で消費する年間の一次エネルギーを 30%以上低減します。木材の利用による CO2 固定量は 1,435t-

CO₂、鉄骨造と比較した建設時に排出される CO₂ の削減効果は、2,630t- CO₂ に及びます。本取り組みにより、ターミナルの運営に係るエネルギー消費量を抑制するとともに、木造・木質化により建築時に発生する CO₂ も抑制することで、環境負荷を低減し、サプライチェーンを含めた脱炭素や資源循環にも貢献してまいります。

(参考) 第 1 ターミナル北側サテライト施設 2026 年夏頃の供用開始に向け着工 (プレスリリース)

https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/site_resource/whats_new/pdf/000014746.pdf

■ 第 2 ターミナル北側サテライト-本館接続

第 2 ターミナル北側サテライトと本館を結ぶ接続施設を整備し、2025 年 3 月 19 日 (水) より供用を開始しました。空港という特性上、敷地の制約が多く太陽光パネルの設置可能箇所が限られていることから、本施設においては、建材一体型太陽光発電ガラス「サンジュール®」を採用し、太陽光セルを複層ガラスに挟みこんだ太陽光モジュールを 3 階到着動線のガラス面に導入しました。新たな太陽光発電施設として再生可能エネルギーを有効活用し、“人にも環境にもやさしい先進的空港”を目指します。

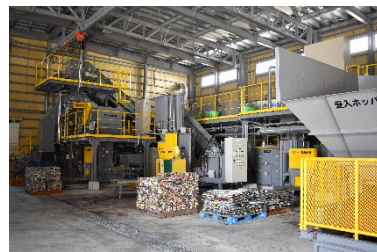
«サーキュラーエコノミーに向けた取り組み»

■ 廃棄物の資源化及びリサイクル促進

羽田空港内には、当社グループ会社の株式会社櫻商会が運営管理する廃棄物処理施設 (エアポートクリーンセンター) があり、当社ターミナルビル及び航空会社から排出される廃棄物の収集・運搬・処理業務を実施しています。ターミナルから排出される廃棄物のリサイクル率は現在約 40%ですが、空港内での分別を進め、リサイクル率を約 70%まで高めることを目指しています。また、焼却時に発生する熱についても施設の動力や給湯等有効に活用することで、エネルギーの使用量を抑制しています。



廃棄物焼却施設



リサイクル棟

■ 水資源の有効利用

水資源の有効利用を目的として、ターミナルで発生する厨房排水・雑排水及び雨水を水処理し、中水（リサイクル水）としてトイレ洗浄水に利用しています。トイレ洗浄水の利用に占める中水利用率は約 7 割～9 割程度となっています。

■ 食品廃棄物の微生物処理

微生物を使用した全自動消滅型「生ごみ処理機」を導入しています。食品廃棄物をアンモニア水、炭酸ガスに分解し、残留物がなく、廃棄物を大幅に削減することができます。



全自動消滅型「生ごみ処理機」

■ 機内食製造時に発生する食品残渣の再利用

当社グループ会社のコスモ企業株式会社は、海外エアラインの機内食製造事業を行っています。製造時に発生する食品廃棄物は、従来は産業廃棄物として廃棄処理していましたが、2024 年 4 月から、家畜等の飼料化に有効活用できる取引先と新たに契約し、焼却廃棄物の 95%以上を飼料としてリサイクルしています。

《サステナブル調達推進》

物品販売業・飲食業においては、サステナブル調達ガイドラインを策定し、物品や原材料の生産・製造加工・物流の全工程において法令遵守とともに、人権や環境等への配慮を進めていただくようサプライチェーンの取引先にも協力を依頼しています。今後、当社施設に入居するテナントや仕入先との連携を進め、使い捨て容器や梱包材の削減、廃棄物の分別等にも取り組んでいく予定です。

当社グループ全体では、調達する原材料等や梱包材等について、サプライチェーン全体における人権や環境配慮を進めていきます。

（参考）日本空港ビルグループサステナブル調達ガイドライン

<https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/sustainability/guidelines.pdf>