

## 激変する航空業界と中部国際空港のあり方

当財団は、2011年度から航空・空港の最新情勢に関する講演会を年1回開催しております。

2021年度は2022年1月18日に、中部国際空港内セントレアホールを会場として、以下の内容にて開催しました（WEB同時配信）。このたび、基調講演の要旨をまとめましたのでご報告いたします。

なお、特別講演の要旨につきましては、次号にて掲載する予定にしております。 （事務局文責）

### 【基調講演】

演題：セントレアの近況について

講師：犬塚 力 氏（中部国際空港株式会社 代表取締役社長）

### 【特別講演】

演題：ポストコロナ時代の航空と空港

講師：花岡 伸也 氏（東京工業大学 環境・社会理工学院 融合理工学系 教授）

### 【後援】

国土交通省、一般社団法人中部経済連合会、名古屋商工会議所、北陸経済連合会、中部国際空港株式会社、中部国際空港利用促進協議会、中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会

### ■基調講演

「セントレアの近況について」 犬塚 力 氏（中部国際空港株式会社 代表取締役社長）

ただいまご紹介いただきました中部国際空港株式会社代表取締役社長を務めております犬塚でございます。本日は、このような機会をいただきまして、本当にありがとうございます。

本日の講演「セントレアの近況について」では、後半の部分で、2021年12月に公表されました「中部国際空港の将来構想」について少し詳しくご説明させていただくとともに、「SDGs」や「カーボンニュートラル」に関する取り組みなどにも、触れていきたいと思っています。

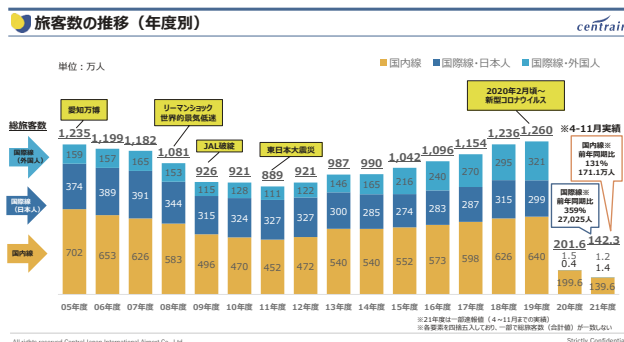


## 1. セントレアの最新状況

まず、「セントレアの最新状況」について、お話をさせていただきます。

スライド1は、旅客数の推移を示しており、4月から3月までの年度の数字です。棒グラフの下の黄色が国内線、青が国際線、国際線は、濃い青が日本人の方、薄い青が外国人の方を示しています。

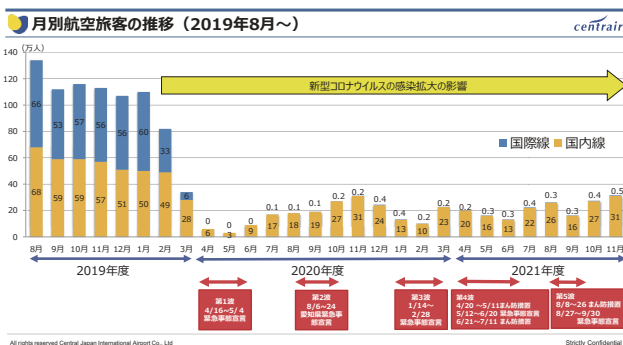
旅客数は、開港時、2005年度の1,235万人を2018年度に超えまして、2019年度は開港以来最高とな



スライド1 旅客数の推移（年度別）

る1,260万人となりました。ただ、当初の2019年度予測では、本当はもう少し増える想定をしておりました。2019年度下期は、予約数がどんどん伸びていった時期でしたが、2020年1月24日に中国の武漢空港が閉鎖され、その頃から旅客数への影響が出始めまして、3月はかなり落ち込んで、4月以降、つまり、2020年度、2021年度（4-11月実績）は、このような大幅な減少となっています。棒グラフの2020年度201.6万人と2021年度142.3万人のうち、国際線の青い線は見えないぐらいとなり、需要がほぼ消失している状況です。2020年度実績では、最終的には国際線・国内線を合わせて、2019年度比84%減となり、大変厳しい状況でした。2021年度も、4月から11月までで、2019年度比83%減となっており、12月は少し良かったのですが、いずれにしても大変厳しい状況が続いています。

次のスライド2は、月別航空旅客の推移を示しています。先ほど申し上げましたとおり、2019年度、2020年1月の後半から影響が出始めまして、2020年度は当初から大きな影響を受けています。国際線は2020年4月から6月の途中まで、すべての便が運航停止の状況でした。国内線も合わせて大変厳しい状況が続いていました。



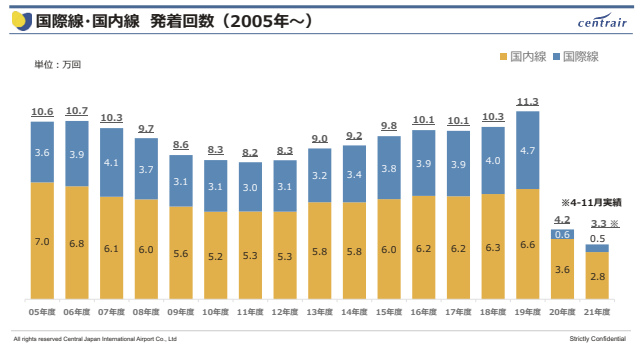
スライド2 月別航空旅客の推移

2021年度は4月から第4波、8月から第5波ということで、少し良かったと思ったら、また新しい波が来て、なかなか本格的に回復しない状況が続いていました。年末年始は、かなり多くのお客様にご利用いただきましたが、またここでオミ

クロン株の影響と、この先どうなっていくのかを注視しています。

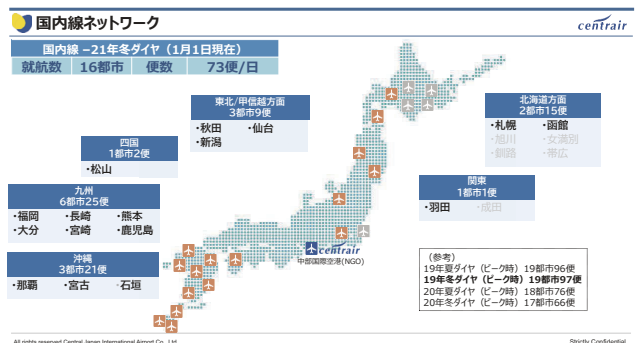
国際線については、入国制限によって大変厳しい状況が続いていますし、全世界でオミクロン株の影響を大きく受けていますので、回復には時間がかかるかなと思っています。

スライド3は、国際線・国内線の発着回数を示しています。2019年度と比較しますと、2020年度は約37%、2021年度は2019年度の同期間で比較しますと、約41%の発着回数にとどまっており、やはり大きな影響を受けています。



スライド3 国際線・国内線 発着回数

スライド4は、2022年1月1日時点の国内線ネットワークを示しています。一部運休している就航先もありますが、航空会社のご努力もあり、減便はされているものの、多くの路線を維持していただいています。現在運休となっている北海道方面の旭川、女満別、釧路、帯広、そのほか減便されている路線につきましても、新型コロナウイルスの感染状況を見据えながら、復便に向けて航空会社に働きかけていきたいと考えています。



スライド4 国内線ネットワーク



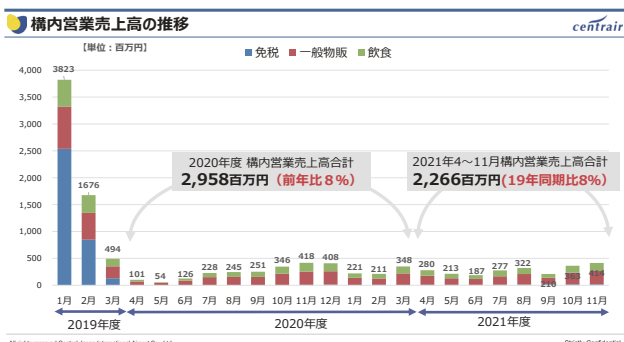
続きまして、来港者数、構内営業、会社業績について、お話ししたいと思います。

スライド8は、空港に来場いただいた方の数を示したグラフです。旅客の推移とほぼ同じような状況となっていて、2020年度の来場者数は約350万人、前年度比約24%にとどまっています。2022年度（4-11月）もほぼ同じで、2019年度比約24%となっています。毎年、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社が夏に行っています東海3県主要集客施設の実態調査では、セントレアは2019年度までこの地域で第2位の集客施設だったのですが、新型コロナウイルスの感染拡大が大きく影響し、第4位に下がっています。



スライド8 来場者数の推移

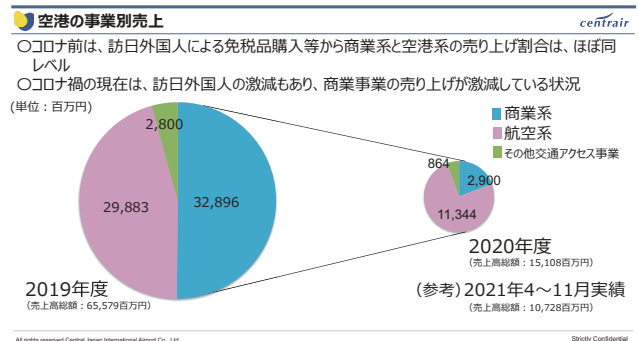
スライド9は、空港の構内営業売上高の推移を棒グラフで示しています。2020年1月時点では、免税店売上を示す青が半分以上を占めていました。その後、国際線の運休に伴い、免税店が大きな影響を受け、4月以降は、青色部分がほとんどなくなっている状態が続いています。それ以外の店舗



スライド9 構内営業売上高の推移

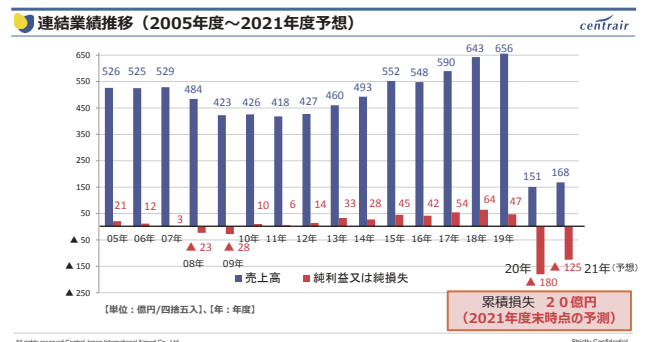
についても、来場者数の減少もあり、多くが営業時間の短縮あるいは休業を余儀なくされています。2020年度の構内営業売上高は、2019年度比でわずか8%となり、2021年度も同じような状況が続いています。

スライド10は、空港の事業別の売上を円グラフで示しており、水色が商業系、ピンク色が航空系、緑色がその他交通アクセス事業となっています。新型コロナウイルスの感染拡大前は、免税店のウエイトが大きかったこともあり、商業系の売上が約半分占めていましたが、先ほどご覧いただきましたように、商業系の売上の激減に伴って、その割合も大きく減少しています。国際線がある程度復活すること、ビジネス的にはそこが1番の課題だと考えています。



スライド10 空港の事業別売上

スライド11は、連結業績推移を棒グラフで示しており、青色が売上高、赤色が純利益または純損失を示しています。



スライド11 連結業績推移

2020年度の決算では、棒グラフの赤が示しているように、約180億円の純損失となっています。2021年度は予想を示していますが、約125億円の純損失としています。この予想に基づく、累積損失が約20億円となりますが、この予想の前提としている売上も、現時点で達していない状況ということで、大変厳しい経営状況が続いています。

ちなみに、2021年度の予想売上高168億円は、当初189億円の予想であったものを下方修正した数値ですが、純損失125億円はそのまま据え置いています。現在、必死になって、経費の節減、投資の見直し、あるいは、一時帰休による雇用調整助成金をいただくこと、あるいは、社外への在籍出向など、そういったことで工夫しながら、当初予想の達成を目指しています。

## 2. 空港のトピックスと地域との連携

今まで大変暗い話で、厳しい、厳しいとばかり申し上げていましたが、少し明るいニュースとして、「空港のトピックスと地域との連携」について、触れたいと思います。

2018年10月にオープンしました「フライト・オブ・ドリームズ」(スライド12)は、その核となる施設であるフライトパークについて、2021年4月から改修を開始し、クリスマスにあわせた2021年12月23日にリニューアルオープンいたしました。これまでは、完全な有料施設でしたが、コンセプトを変更し、皆様に気軽にお越しいただき、特にお子様連れ、ご家族が楽しめる施設にさせていた

できました。ボーイング787初号機の実機を間近で見て、その迫力を体験しながら、学び、遊ぶことで、空港あるいは航空に興味・関心を持っていただける、そういう施設になっています。おかげさまで好評をいただいています。これからもお子様の教育、あるいは、航空へのあこがれを育む場としてご活用いただきたいと思います。

商業施設につきましては、退店した店舗もありましたが、2021年12月以降の新店舗として、「コマダ珈琲店」(2021年12月10日開店)、人気のアウトドアブランドを品揃えしている「CANADIAN MORNING & TOKO」(2021年12月22日開店)がオープンしています。また、私の本日のランチとして、おにぎりとだし巻き卵を食べました「空のおにぎり屋」(2021年12月26日開店)には、定番のおにぎりやいろいろな具材のおにぎりが揃っています。2022年に入ってから、「覚王山フルーツ大福 弁才天」(2022年1月14日開店)、さらに、愛知県の郷土料理で有名な「くすむら」(2022年1月20日開店)が加わります。

次に、地域の常滑市との連携事業(スライド13)として、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用した「セントレア応援クーポン」事業や、「とこなめスペシャルフライト」事業などを実施しました。いずれも空港支援事業として、多くの地元市民の皆様にご利用いただいています。

**未来を見据えて!「フライトパーク」リニューアルオープン** centrair

【施設名】 フライトパーク(フライト・オブ・ドリームズ 1階)  
 【オープン時期】 12月23日  
 【入場料金】 原則無料(一部のコンテンツのみ有償)



All rights reserved Centrair Japan International Airport Co., Ltd. Slicity Confidential

スライド12 未来を見据えて!「フライトパーク」リニューアルオープン

**常滑市との連携事業** centrair

**○セントレア応援クーポン事業**  
 セントレアの利用促進による空港支援事業(利用拡大のための出張販売も実施)  
 出張販売会



**○常滑市による空港関連事業者支援事業「セントレア発着遊覧フライト」**  
 地元の小学生に空港を身近に感じてもらうこと(将来の職業選択等)を目的とするもの  
 遊覧フライト: 常滑市上空及び富士山等を周遊する約90分のフライト



**○常滑市ふるさと納税返礼品として登録へ**  
 ・地元常滑市への貢献(寄附額増加)  
 ・当社取扱商品等の売上向上及び販路拡大を目的

All rights reserved Centrair Japan International Airport Co., Ltd. Slicity Confidential

スライド13 常滑市との連携事業

次に、航空会社と連携した地域貢献プロジェクト（スライド14）では、スカイマーク株式会社による就航10周年記念イベントとして開催した航空教室や、航空会社による地域ボランティア活動など、航空会社の皆様にも、地域の方々と連携した事業を実施していただいています。

**航空会社と連携した地域貢献プロジェクト**

**セントレア就航10周年記念 「スカイマーク×セントレア航空教室」**

【日時】2021年7月11日（日）  
 【参加者】知多地域の親子108名参加（申込者数2,734名）  
 【主催者】スカイマーク株式会社・中部国際空港株式会社  
 【後援】中部国際空港を核とした知多地域振興協議会後援

**航空会社等によるボランティア**

【ANAグループ】常滑市  
 ・校庭の早刈りや児童センターでのおもちや消毒活動  
 ・生徒の見守りなど  
 ・習習と連携した防犯パトロール

【スカイマーク】武豊町  
 ・中学生に対する職業講話

【中部スカイサポート】半田市  
 ・中学生に対する職業講話

スライド14 航空会社と連携した地域貢献プロジェクト

### 3. 中部国際空港における課題と今後の戦略

ここからは、「中部国際空港における課題と今後の戦略」について、お話しさせていただきます。

今後、お客様の動向はどうかということについてですが、スライド15は、2021年10月にIATA（国際航空運送協会）が公表しました世界航空需要の見通しを示しています。左の折れ線グラフは、青色が国際線、赤色が国内線、緑色がその合計を表しています。

この見通しによりますと、2022年の世界航空需要は、2021年よりは回復するものの、2019年比6割という水準になっています。国内線の航空需要は、右の表に示していますが、2019年に比べて2022年は93%となり、ほぼ新型コロナウイルスの感染拡大前の水準にまで回復することが見込まれるとなっています。しかしながら、国際線の航空需要は、2019年に比べて2022年は44%にとどまるということで、全体としては回復が遅れると予測されています。この予測については、オミクロン株や、ブースター接種（3回目接種）、治療薬とか、これらの影響によって今後どのような変化が

起こるのか、なかなか読みづらいますが、2021年10月時点では、こういう見通しが立てられています。

**最新の旅客動向の見通し（2021年10月4日 IATA発表）**

○国際航空運送協会（IATA）では、昨年10月に、今後の世界の航空旅客輸送（有償旅客キロ(RPK：以下グラフ参照)）の見通しを公表  
 ○2022年の見通しは、昨年に比べ若干改善するものの、全体では2019年比6割の水準  
 ○内訳は、国内線は7%減の93%まで回復するものの**国際線は56%減の44%**という見通し

Domestic travel demand will continue to be strong  
 Domestic RPKs will be 93%, international 44% of pre-crisis levels in 2022

	2021年	2022年
RPK	40%	61%
国内線	73%	93%
国際線	22%	44%
貨物	8%UP	13%UP

※RPK：旅客キロ (Revenue Passenger Kilometers)  
 各有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計  
 ⇒有償旅客数×輸送距離(キロ)

スライド15 最新の旅客動向の見通し

スライド16では、世界の地域ごとの路線別の動向の見通しが示されています。国際線の中では、いちばん左側の欧州域内と、その右側の欧州-北米間は回復傾向にあります。アジアとの路線は回復が厳しい見通しとなっています。セントレアのインバウンドについては、新型コロナウイルスの感染拡大前は、特にアジア圏からの利用が伸びていましたので、アジア地域内の航空路線、需要の早期回復が望まれます。

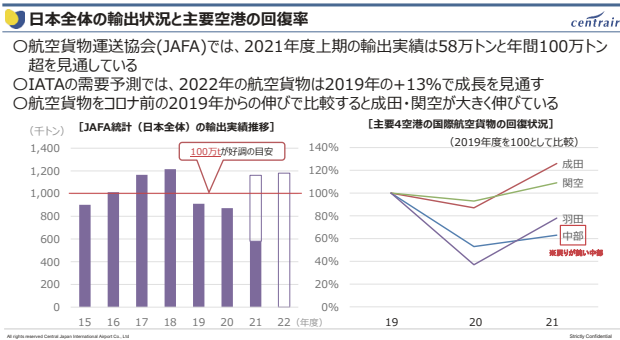
**世界における路線別の動向の見通し（2021年10月4日 IATA発表）**

○IATAでは、国際線の路線別での回復も予測  
 ○2022年の路線別では、**アジア路線の回復が特に厳しい見通し**  
 ⇒アジア域内では19年比で89%減、アジア-北米間は75%減、アジア-欧州間も77%減  
 ○欧州域内は25%減、北米-欧州間は35%減など、早期の回復を見通す

Recovery in international travel will be uneven in 2022  
 Intra-Europe and Europe-Nth America travel will outpace Asia

スライド16 世界における路線別の動向の見通し

スライド17は、日本全国の航空貨物の動向を示したものです。国際航空貨物は、世界的なコンテナ不足や港湾荷役の処理能力不足等による海上輸送における船落ち貨物の影響もあり、日本全体の輸出実績推移を示した左の棒グラフの2021年度上期に表されているように、輸出好調の目安となる年間100万tを超えるペースで推移するとされています。航空貨物運送協会（JAFA）の予想では、2022年度も大変好調に推移すると見込まれています。また、右の折れ線グラフは、主要4空港の回復状況を示していますが、セントレアの回復が遅れていることが分かります。そもそも、貨物便の運航便数が、成田国際空港や関空国際空港よりも少ないこと、そして、先ほどご説明しましたように、旅客便の復便が遅れていることによるセントレアの供給側の不足によって、首都圏等の他空港に貨物が流出してしまっていることも関係しています。大変残念な状況ですが、今、セントレアはこういう状況に置かれています。



スライド17 日本全体の輸出状況と主要空港の回復率

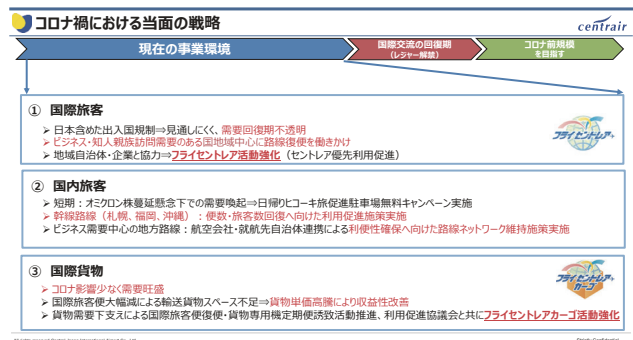
これを受け、スライド18では、新型コロナウイルスの感染拡大が続くコロナ禍における弊社の当面の戦略を示しています。

①国際旅客については、需要がいつ回復するのか、特にアジア圏からの需要がいつ戻ってくるのかが不透明で、なかなか戦略が立てづらいですが、ビジネス・知人親族訪問を指すVFR（Visiting Friends and Relatives）需要のある国や地域を中心に路線復便を働きかけることと、地域自治体・企業と協力して、中部国際空港利用促進協議会に

よる「フライ・セントレア事業」を強化していくことを鋭意進めています。

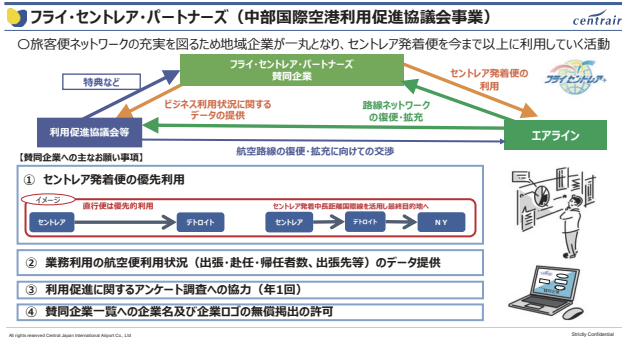
②国内旅客については、今、オミクロン株の感染拡大で大変厳しい状況ですが、そういう中でも、需要喚起を短期的に行っていきたいと思い、「日帰りヒコキ旅」の促進のため、駐車場無料キャンペーンを行っています。それから、幹線路線（札幌、福岡、沖縄）につきましても、便数・旅客数回復に向けた利用促進施策を実施しています。

③国際貨物については、全体の需要が旺盛、かつ、貨物単価が大変高騰して収益性が改善されていますので、貨物需要の下支えをすべく、旅客便を貨物便に仕立て、それをまず飛ばしていただいて、旅客が戻ってきたら、それを旅客便として復便していただくことなどを含めて、誘致活動を推進していきます。そして、中部国際空港利用促進協議会とともに、「フライ・セントレア・カーゴ事業」を強化していきます。



スライド18 コロナ禍における当面の戦略

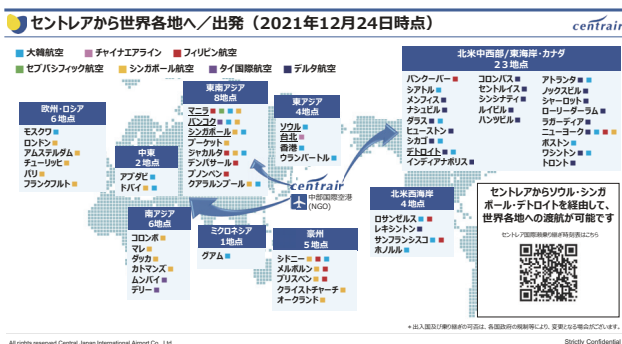
また、これまでの、「フライ・セントレア事業」や「フライ・セントレア・カーゴ事業」に加えて、「フライ・セントレア・パートナーズ」という活動を2021年末から進めています（スライド19）。これまで以上に、セントレア発着便をお使いいただきたいということで、中部国際空港利用促進協議会と連携し、「フライ・セントレア・パートナーズ」に賛同いただく企業の募集を開始しています。賛同いただきました企業には、空港ラウンジ利用等の特典を提供させていただくとともに、企業の出張利用に関する情報をご提供いただき、航空会



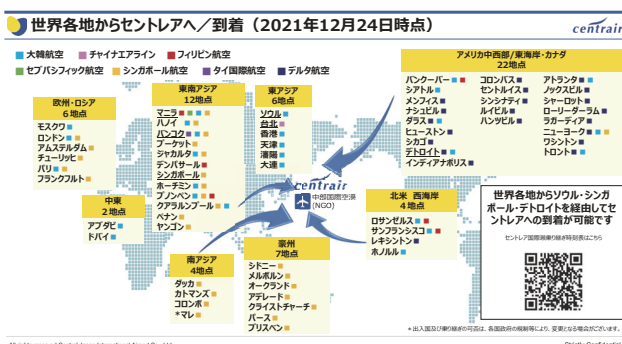
スライド19 フライ・セントレア・パートナーズ

社への今後の路線復活、誘致などの働きかけに活用していきたいと考えています。

次に、スライド20は、セントレアから出発する直行便が就航しているソウル、シンガポール、デトロイトを経由して渡航が可能な世界各地を、スライド21は、世界各地からセントレアに到着が可能な地域を示しています (2021年12月24日時点)。直行便を経由することで、運航曜日は限定されませんが、セントレアとたくさんの世界各地とが結ばれており、皆様にご利用いただいて、早期の増便



スライド20 セントレアから世界各地へ (出発)



スライド21 世界各地からセントレアへ (到着)

あるいは再開、利便性向上につなげていきたいと思っています。スライドには、QRコードがありますので、公式ウェブサイトから、最新の渡航可能地域をご確認いただき、ご活用ください。

#### 4. 中部国際空港の将来構想

ここから、「中部国際空港の将来構想」について、お話しさせていただきます。

現在、中部地方整備局が進めています中部国際空港沖公有水面埋立事業につきましては、2021年5月に埋立承認がなされ、空港西側に隣接する新たな埋立地の造成工事がスタートしております。

こういう状況を踏まえ、2021年7月29日に、3県1市 (愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市)、地元経済界 (一般社団法人中部経済連合会、名古屋商工会議所)、そして私ども中部国際空港株式会社により、「中部国際空港将来構想推進調整会議」を設置し、「中部国際空港の将来構想」を検討することとなりました (スライド22)。

また、具体的な検討を進めるため、各構成団体の部局長レベルおよび学識経験者で構成する「検討部会」が2021年8月に設置されました。空港の現況、第2滑走路の必要性などをテーマとして、これまで6回の会議が開催されました。

**中部国際空港将来構想推進調整会議について**

■ 経緯  
✓ 中部地方整備局は、「中部国際空港沖公有水面埋立事業」として空港西側に隣接する新たな埋立地の造成を計画し、今年5月に愛知県知事による埋立承認を受け、工事スタート。  
✓ この状況も踏まえ、地域の協賛として、中部国際空港の将来構想について具体的に取らるため、3県1市、地元経済界、空港会社のトップで構成する「中部国際空港将来構想推進調整会議」が7月に設置される。  
✓ 将来構想の具体的な検討、調整を進めるために、推進調整会議各構成団体の部局長レベル及び学識経験者で構成する検討部会が8月に設置され、空港の現況と第2滑走路の必要性等をテーマとして、これまで6回開催された。

■ 構成員

推進調整会議	検討部会
愛知県知事	愛知県都市・交通局長
岐阜県知事	岐阜県都市公園整備局長
三重県知事	三重県地域整備部長
名古屋市長	名古屋市長務所企画調整監
名古屋商工会議所会頭	名古屋商工会議所専務理事
中部経済連合会会長	中部経済連合会専務理事
中部国際空港沖公有水面埋立事業推進調整会議	中部国際空港沖公有水面埋立事業推進調整会議
加藤一雄 愛知県立大学教授 (交通経済学)	加藤一雄 愛知県立大学教授 (交通経済学)
秀島三三 名古屋工業大学教授 (土木計画学・交通工学)	秀島三三 名古屋工業大学教授 (土木計画学・交通工学)
中野敏子 名古屋大学准教授 (環境経済学)	中野敏子 名古屋大学准教授 (環境経済学)
【オブザーバー】	大阪航空空間部次長
	大阪航空空間部空港事務所長

スライド22 中部国際空港将来構想推進調整会議について

中部国際空港将来構想推進調整会議では、セントレアの機能強化のための第2滑走路の早期実現による完全24時間化の実現が必要であること、①リニア中央新幹線、②名古屋駅のスーパーターミ



ナル化、③第2滑走路の3点がこの地域に必要であること、そして、第2滑走路は中部圏の経済や産業の基盤となる重要な社会インフラであって、我が国の経済発展に大きく貢献するものであることを含め、さまざまな意見が出されました（スライド23）。

**中部国際空港将来構想推進調整会議および検討部会議論について**

1. 中部国際空港将来構想推進調整会議での主な意見

- ①セントレアの機能強化のための第2滑走路の早期実現、完全24時間化の実現を!
- ②リニア中央新幹線、名古屋駅のスーパーターミナル化、第2滑走路の3点がこの地域に必要!
- ③中部国際空港は中部圏の経済や産業の基盤となる重要な社会インフラ、第2滑走路は我が国の経済発展に大きく貢献!

2. 中部国際空港将来構想推進調整会議検討部会における議論がスタート

- ①リニア中央新幹線の名古屋開業のタイミングに合わせて第2滑走路を整備したいというのが地元の総意であり、国に代わってそのように要望してきた経緯がある!
- ②空港西側工区の埋立完了までに15年を要するため、第2滑走路の供用がそれ以降になってしまうことは非常に残念! メンテナンスのことを考えても大変心配! このギャップを具体的、現実的にどう埋めるかが大きな課題!
- ③モノづくりのサプライチェーンがグローバル化する中で、滑走路1本の現状ではメンテナンスの問題で物流が妨げられる恐れがある!
- ④需要よりも、補修にかかる費用がこれから増加して空港会社の経営を圧迫してしまうアセットマネジメントの意味からも、第2滑走路の早期整備が必要!
- ⑤都市間競争を勝ち抜くため、第2滑走路の早期整備が必要!
- ⑥将来的な機会損失をなくすという点で、空港の整備は整備先行であり、受け入れ態勢を整えることが大事!

スライド23 中部国際空港将来構想推進調整会議および検討部会議論について

検討部会では、こうした意見を踏まえ、リニア中央新幹線の名古屋開業のタイミングに合わせて、第2滑走路を整備したいというのが地元の総意であること、空港西側工区の埋立完了まで約15年を要するため、第2滑走路の供用はそれ以降になってしまうのは大変残念であること、加えて、現滑走路のメンテナンスを考えたも大きな課題であること、ものづくりのサプライチェーンがグローバル化していく中で、滑走路1本の現状では、メンテナンスの問題などで物流が妨げられる恐れがあることなどが議論され、今後どうやっていくかという具体的な検討が進められました。

**中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要**

国土交通省（中部地方整備局）が、中部国際空港沖公有水面埋立承認書を愛知県へ提出し、令和3年5月25日愛知県が承認。

【埋立概要】

1) 諸元

- ①埋立面積: 294ha (西工区230ha 南東工区64ha)
- ②埋立土量: 3,806万m<sup>3</sup>
- ③埋岸延長: 7.0km (西工区5.5km 南東工区1.5km)

2) 埋立地の内訳

埋立土の種別	採取場所	採取量 (万m <sup>3</sup> )
海岸土	名古屋港内	1,800
	名古屋港ボートアイランド (仮置土貯 (海岸上))	2,000
山上 (購入土)	小笠	3,800
合計	購入土	3,800

3) 整備工程 (案)

工種	1~4	6~10	11~15	16~20	21~25	26~32	期間
西工区	埋立工事						約12年
	埋立工事						約13年
	埋立工事						約14年
南東工区	埋立工事						約18年

スライド24 中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要

まず初めに、セントレアの隣接地に名古屋港から発生する浚渫土による中部国際空港沖公有水面埋立事業の状況が報告されました。そして、この埋立のうち、将来、滑走路として活用が期待される西工区は、今後、約15年をかけて埋立が進められることが報告されました（スライド24）。

弊社からは、セントレアの滑走路の状況をご報告しました。現在の滑走路のモニタリングデータでは、直ちに補修をするという状況にはなっていませんが、滑走路は供用開始から既に16年が経過し、いつ補修が必要となってもおかしくないタイミングが近づいています（スライド25）。

**開港から16年経過した滑走路の状況**

滑走路の劣化状況

開港から16年が経過し、材料的には劣化状況を注視していく必要がある。  
【材料劣化 (表層部)】  
針入度試験や軟化点試験により、慎重なモニタリングが不可欠な状況。

スライド25 開港から16年経過した滑走路の状況

スライド26は、現在、日々行っているメンテナンスと、将来実施することになる大規模補修の概要を示しています。通常の補修では、飛行機が飛んでいない夜間の時間に行っていますが、大規模補修の場合は、切削オーバーレイ（傷んだアスファルト舗装を削り取り、削り取った面の上に新たにアスファルト舗装を行う工法）や、表層・基層の

**現在行っている補修方法と今後必要となる大規模補修の工事イメージ**

国土交通省航空局公表の「空港内の施設の維持管理に関する指針等」によると、アスファルト舗装の補修について、定期点検結果や部分的な破損の発生頻度等の状況から、施設の老朽化が進展し構造的な破損が発生する可能性がある場合には、オーバーレイ及び表層・基層の打換えなどを実施している。

○中部国際空港の現状は、通常補修を行いつつ、材料劣化の慎重なモニタリングが不可欠な状況。

【補修方法の比較 (イメージ)】

- 通常補修
  - 部分的な機能的破損（クラック、ポットホール）が発生した程度。シール注入、パッチングなどにより補修
- 大規模補修
  - 構造的な破損の発生を予防するために、オーバーレイ及び表層・基層を打換えを実施
  - 切削オーバーレイ

スライド26 現在行っている補修方法と今後必要となる大規模補修の工事イメージ

打ち換えが必要となります。開港から16年が経過したセントレアにおいても、大規模補修を行うタイミングがだんだん近づいてきています。

上記の検討部会での報告後、経済界などから「土地が出来上がり、空港の滑走路として活用できるのが、15年も先になることは、本当に残念だ。何か代案はないのだろうか。」というご意見をいただきました。

これに対し、弊社から、メンテナンス時間確保の必要性と航空路線の維持に完全24時間化が不可欠であることと、スライド27で示しています2段階に分けた第2滑走路の整備案を提案し、これが全会一致で了解されることになりました。

のメンテナンス作業時間の確保だけでなく、大規模補修も計画的に実施できます。この第1段階の整備案では、2027年度の供用開始を目指すもので、リニア中央新幹線や西知多道路の整備効果も高めることができるものとなっています。

続いて、スライド29は、地域の思いである空港の将来形である第2段階の整備案を示しています。この第2段階の整備案では、第1段階で整備されるB滑走路（2027年度供用開始）から760mの間隔を確保した新しいA滑走路を造ります。この段階で現在の滑走路は廃止し、新A滑走路と、先に供用開始される予定のB滑走路による2本の滑走路で運用します。これにより、第2段階の整備案における滑走路処理容量は、現在の約1.5倍になります。

**中部国際空港の将来構想（滑走路整備案）の概要**

○将来構想では、現滑走路の大規模補修を速やかに実施する必要がある一方で、将来滑走路の整備用地として期待される中部国際空港沖公有水面埋立事業の西工区の竣工までの期間が15年を要するとされていることを踏まえ、暫定形の第1段階と将来形の第2段階に**2つの段階に分けて**整備を進めることが決定された。

**第1段階〔暫定形〕**

- 深夜早朝時間帯における航空機の運航を継続しながら現滑走路（A滑走路）の大規模補修を速やかに実施するため、航空滑走路内の誘導路を転用して、A滑走路と210mの中心線間隔を確保した代替滑走路（B滑走路）を整備。
- 2022年度にB滑走路の環境影響評価の手続きに入ることにより、2027年度を目途にB滑走路を供用開始するとともに、A滑走路の大規模補修に着手することを目指す。

（主な整備効果）

- ・日々のメンテナンス作業を実施しつつ、深夜早朝時間帯における多様な運航ニーズに対応するもの。
- ・今後予定されるリニア中央新幹線と西知多道路の整備効果を高めることが期待できる。

**第2段階〔将来形〕**

- 将来の航空需要を踏まえ、また、漁業者を始めとする関係者との十分な調整を前提として、新たな埋立地にB滑走路と760mの中心線間隔を確保した新滑走路（新A滑走路）を整備。
- 新A滑走路の整備に合わせて現A滑走路は廃止し、将来は新A滑走路とB滑走路の2本で運用。

（主な整備効果）

- ・滑走路の中心線間隔を760mとすることにより、現在の約1.5倍となる滑走路処理容量を確保し、将来の航空需要にも対応するもの。

All rights reserved Central Japan International Airport Co., Ltd. Sictly Confidential

スライド27 中部国際空港の将来構想（滑走路整備案）の概要

第2滑走路の整備案について、スライド28では、暫定形となる第1段階の整備案を示しています。現在の滑走路の内側に代替滑走路として、210mの間隔をおいたB滑走路を造ることによって、福岡空港と同様、2本の滑走路として運用できるようになります。この滑走路を整備することで、日々

**中部国際空港の将来構想（第1段階〔暫定形〕）**

計画の概要：滑走路の延長 3,290m×4.5m

- ・空港島北側の気象トッパラーが転移表面に抵触しない長さとなります。
- ・ILS（計器着陸装置）は設置せず。
- ・現滑走路との間隔は210m（滑走路の中心線間隔）

All rights reserved Central Japan International Airport Co., Ltd. Sictly Confidential

スライド28 中部国際空港の将来構想（第1段階〔暫定形〕）

**中部国際空港の将来構想（第2段階〔将来形〕：地域の構想）**

計画の概要：滑走路の延長 3,500m×4.5m

- ・現滑走路との間隔は760m

All rights reserved Central Japan International Airport Co., Ltd. Sictly Confidential

スライド29 中部国際空港の将来構想（第2段階〔将来形〕：地域の構想）

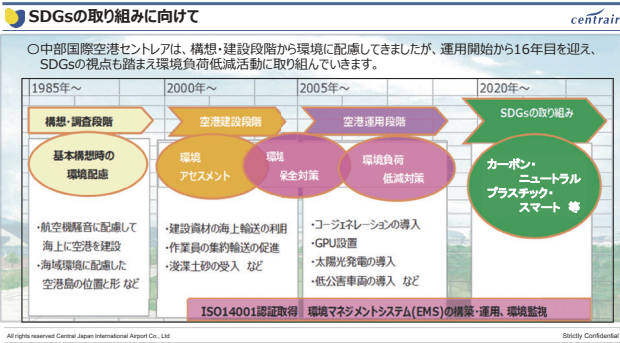
こうした検討を経て、検討部会から提案した「中部国際空港の将来構想」が地元の総意として取りまとめられ、2021年12月14日に公表されました。2022年1月からは、この将来構想に関するパブリックコメントの募集を実施しています（2022年1月18日～2月16日）。

## 5. SDGsへの取り組み

次は、「SDGsへの取り組み」について、ご説明させていただきます。

中部国際空港は開港以来、人と環境にやさしい空港ということで、環境に配慮してまいりました。開港から16年目を迎え、新たなフェーズとして、

SDGs（持続可能な開発目標）の視点も踏まえ、これまで以上の目標を掲げ、環境負荷低減に向けた活動に取り組まなければならないと考えています（スライド30）。



スライド30 SDGsの取り組みに向けて

国際連合では、2030年SDGsの達成に向け、その取り組みをスピードアップさせるため、2020年1月に「行動の10年」(Decade of Action) をスタートさせました。これを踏まえ、弊社では、2021年をセントレア「SDGs元年」として、その取り組みを本格化すべく、「SDGsを経営の真ん中に据える」と宣言しています。2021年9月からは、社内で「SDGs種まきサロン」という活動をスタートし、社内の有志35名がアイデアの種を持ち寄って、新規事業等を議論しています。また、商業部門では、テナントや直営店、商業施設が一体となってSDGsに取り組んでいこうと、「お店とともに！セントレア Smile SDGs取組」もスタートさせています。

ゴミのリサイクルに向けた取り組みでは、開港当初から空港島内にリサイクルセンターを設置し、空港内のゴミを15種類に分別し、資源ごみについてはリサイクルに回すことで、リサイクル率約30%を達成しています。

また、資源循環の取り組みを一つご説明します。2021年6月から、刈草を牛の飼料や敷料などの資源として有効活用していくことを地元の酪農家や自治体の協力をいただきながら進めています。将来的には、刈草を食べた牛の乳製品を空港で販売する循環経済のような形を目指していきたいと思っ

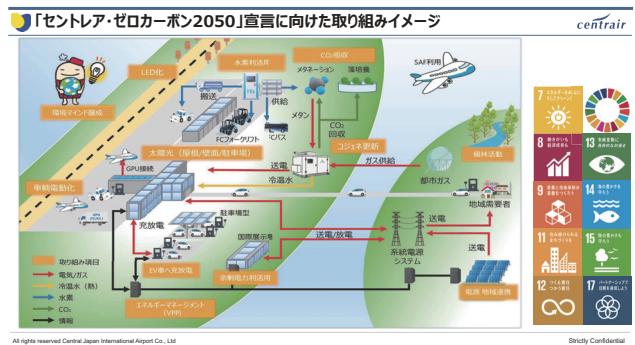
ています。

さらに、プラスチック・スマートに向けた取り組みについては、地球規模での環境汚染が懸念されているプラスチックの削減に向け、セントレア内でもレジ袋の有料化等を進めています。

## 6. カーボンニュートラルに向けて

次に、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指した取り組みとして、2021年5月に宣言いたしました「セントレア・ゼロカーボン2050」について、ご説明させていただきます。

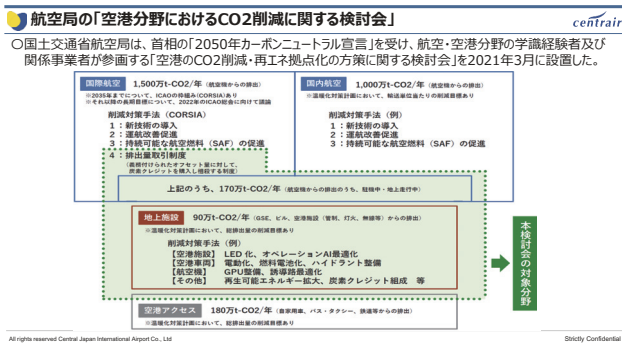
国が掲げる2030年度のCO<sub>2</sub>排出量46%削減（2013年度比）の達成に向けた取り組みに合わせ、セントレアにおける空港地上施設からのCO<sub>2</sub>排出量を、2013年度5.7万tから2030年度3.1万tまでに削減（2013年度比46%減）し、2050年には実質ゼロを目指す「セントレア・ゼロカーボン2050」を進めてまいります。具体的な取り組みイメージ（スライド31）ですが、太陽光発電をさらに設置して、そこで生まれる余剰電力を地域と融通し合うこと、あるいは、水素の利活用によって空港内で働くフォークリフト等のFCV（燃料電池車）化も進めていきたいと思っています。



スライド31 「セントレア・ゼロカーボン2050」宣言に向けた取り組みイメージ

スライド32は、国土交通省による「空港分野におけるCO<sub>2</sub>削減に関する検討会」の動きを示しています。地上施設からのCO<sub>2</sub>排出量は、それほど多くはないのですが、国際航空、国内航空、空港

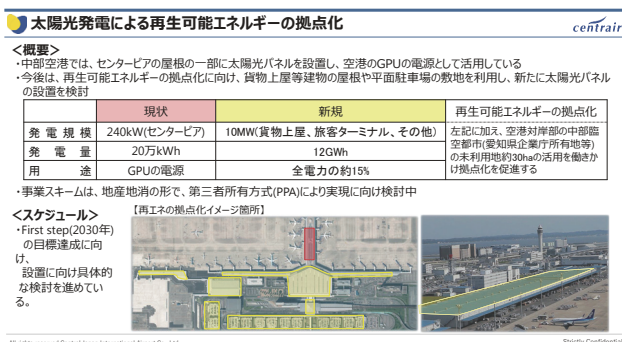
アクセスを合わせた空港分野の全体像におけるCO<sub>2</sub>排出量が描かれています。この検討会では、地上施設部分のCO<sub>2</sub>排出量90万tと、駐機中や地上走行中の航空機によるCO<sub>2</sub>排出量170万tの2つを対象分野に検討しています。



スライド32 航空局の「空港分野におけるCO<sub>2</sub>削減に関する検討会」

弊社も、国土交通省が設置した「空港分野におけるCO<sub>2</sub>削減に関する検討会」のメンバーとして参加し、2021年6月に重点調査空港に応募し、全国21空港の中の1つとして、選定されました。2021年度末には、計画ガイドラインが策定され、2022年度より、ガイドラインに基づいて各空港が計画を策定し、個別施策を実施していくこととなります。

空港におきまして、調査項目とされた1つ目の項目が、再生可能エネルギーの拠点化となっています (スライド33)。セントレアでは、写真の黄色になっているところに太陽光パネルをさらに設置していきたいと考えています。事業スキームとして、地産地消の形で、第三者所有方式により、



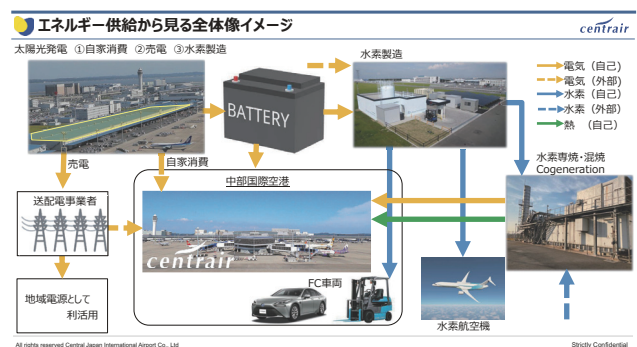
スライド33 太陽光発電による再生可能エネルギーの拠点化

電気事業者とともに太陽光パネルの設置を検討しています。

また、空港対岸部には、複数の大型商業施設を抱える中部臨空都市が立地していますので、空港のみならず、このエリアのポテンシャルを最大限に生かし、地域一体となって、再生可能エネルギーの拠点化を検討していきたいと考えています。

さらに、航空灯火、貨物の上屋、事務棟などの主要施設LED化については、2030年度に100%の達成を目指していくとともに、電力の増加や余剰を平準化することで消費電力を抑えることができるエネルギーマネジメントシステムの導入も検討しています。

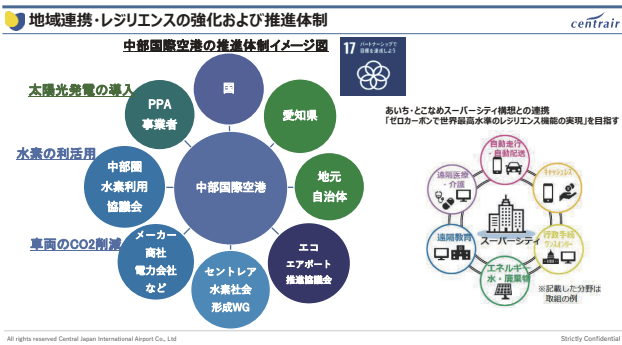
エネルギー供給から見る全体像イメージ (スライド34) としては、太陽光発電による電力を自家消費していくとともに、余剰電力を地域に売電したり、太陽光発電による電力で水素を製造し、燃料電池のフォークリフトや水素航空機のエネルギーにしたりすることも想定しています。また、現在、天然ガスを燃料にしているエネルギー供給システムであるコージェネレーションについては、水素専焼あるいは混焼に切り替えていくことも検討していきます。さらなるセントレアでの水素社会の実現に向け、フォークリフトなどの空港内車両のエネルギーとしての活用や、移動式水素ステーションの検討も進めています。



スライド34 エネルギー供給から見る全体像イメージ

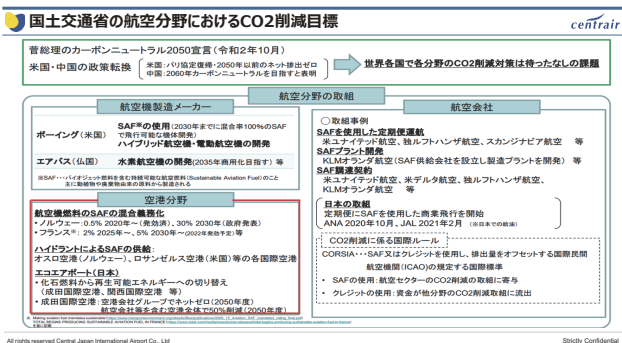
このような取り組みは、弊社のみで実現していくことは不可能ですので、国、自治体、エコエポート推進協議会などとともに、しっかり地域連

携やレジリエンス強化を図りながら、推進していきたいと考えています。また、地元の常滑市とは、「ゼロカーボンの実現に向けた連携・協力に関する協定書」を2021年7月に締結しており、連携して取り組んでいきたいと思っています。さらに、愛知県と常滑市により、空港島および周辺地域を中心に、我が国を代表する国際観光都市を実現し、最先端技術・サービスの社会実装フィールドとすることで、イノベーション創出の拠点化を進める「あいち・とこなめスーパーシティ構想」が検討されています。指定された際には、こういう制度も活用しながら、カーボンニュートラルを進めていきたいと思っています。(スライド35)



スライド35 地域連携・レジリエンスの強化および推進体制

国土交通省では、航空分野におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減を、航空機メーカー、航空会社、そして空港分野という分類で、取り組みを進めることとしています(スライド36)。空港分野では、SAF(CO<sub>2</sub>を排出しない持続可能な航空燃料)の混合義務化、ハイドラント(地下埋設管で航空燃料を



スライド36 国土交通省の航空分野におけるCO<sub>2</sub>削減目標

届ける給油システムにより、給油タンク車の燃料およびその走行によるCO<sub>2</sub>排出量の削減が可能)によるSAFの供給、エコエアポート推進(再生可能エネルギー導入)を掲げています。

ICAO(国際民間航空機関)では、CO<sub>2</sub>排出量の削減目標に向け、国際航空における燃料効率を毎年2%改善していくこと、また、2019年以降、CO<sub>2</sub>総排出量を増加させないことをグローバル削減目標としています。その目標達成の手段として、①新技術の導入、②運航方式の改善、③SAFの活用、④市場メカニズムの活用(排出権取引)を挙げています。

SAFには、バイオジェット燃料が含まれています。CO<sub>2</sub>を排出しないバイオジェット燃料は、CO<sub>2</sub>から藻を培養して油を抽出し、その藻油を改質・精留して、製造することができます(スライド37)。ヨーロッパでは、すでに義務化している国もあり、いずれ日本においても、もっと前向きに検討していかなければならない状況になってくるのではないかと思います。

国	SAF目標比率	留意点
ルウェー	0.5% (2020年)	SAFの混合義務化(既に実施)
フランス	30% (2030年)	政府発表
フィンランド	30% (2030年)	SAF混合義務化(既実施)
スウェーデン	30% (2030年)	SAF混合義務化(既実施)
オランダ	14% (2030年)	インフラ・水管理大臣官邸の諮問委員会による決定

スライド37 バイオジェット燃料の活用に向けて

さらに、将来的には、水素航空機という動きもあります。エアバス社では、2020年9月にコンセプト機「ZEROe」を公表しました。2035年までの就航を目指しており、ターボファン設計というタイプは、乗客数120から200人、航続距離は約3,700km以上、水素で稼働する改良型ガスタービンエンジンを動力源とするジェット機となっています。

最後になりますが、今、オミクロン株の感染拡大から、移動の自粛が再開されるなど、大変厳しい状況は続いています。私どもセントレアは、感染防止と生き残りをかけた戦略をやっていくと同時に、ウィズコロナの時代、ポストコロナを見据えて、感染症対策と新たなにぎわいを両立させるようにしっかり頑張っていきたいと思っています。また、地域のゲートウェイとしての責任を果たしていくためにも、必要な施策を着実に実行してまいりますので、今後ともよろしくお願ひします。