

## 「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シンポジウムを年1回開催しております。

2020年度は2021年2月2日にオンライン配信により以下の内容にて開催しました。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、研究成果報告につきましては、報告書「中部国際空港の開港効果—第2滑走路の実現に向けて—」として取りまとめ、HPに掲載 (<http://www.criser.jp/research/2020.html>) しております。

(文責事務局)

### 【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)

### 【研究成果報告】(中部国際空港の将来像調査研究会)

演題: 中部国際空港の開港効果—第2滑走路の増設に向けて—

講師: 松本 秀暢 氏 (関西学院大学 総合政策学部 教授)

※開催当時の所属および役職は、神戸大学大学院 海事科学研究科 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」  
中部国際空港株式会社  
代表取締役社長 犬塚 力 氏



ただいまご紹介いただきました中部国際空港株式会社の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誠にありがとうございます。

本シンポジウムにご参加いただいている皆様方には、常日頃より中部国際空港セントレアに大変多くのご支援、ご利用をいただきまして誠にありがとうございます。画面を通してではございますが、厚く御礼を申し上げます。

本日は「中部国際空港の近況について」お話をさせていただきたいと思っております。

冒頭、公益財団法人中部圏社会経済研究所の丹羽代表理事の挨拶でも触れられていましたが、

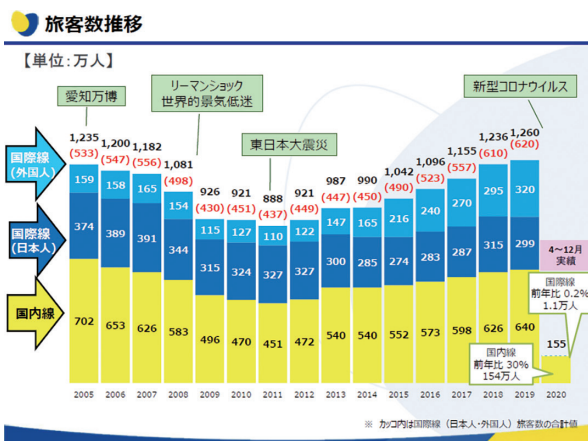
昨年から現在に至るまで、本当に新型コロナウイルス一色で大変厳しい状況が続いています。本講演の前半については、昨年の新型コロナウイルスによってどういうことがあったかという振り返りが中心になるかと思いますが、それと併せて、セントレアの課題と進むべき方向につきまして、今、我々が議論している内容も含めてご紹介させていただければと思います。

### 1. セントレアの最新状況

まずは、「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たもので、棒グラフに年が書いてありますが、4月から3月までの年度の数字です。

2019年度は1,260万人と、2018年度を上回って過去最高の数字となっています。2019年度ですので、2019年4月から2020年3月の期間は、2～3



スライド1 開港から2021年(4-12月)の旅客数推移

月は新型コロナウイルスの影響を受けていますが、過去最高となる1,260万人の方にご利用いただきました。これを2019年1月から12月の歴年で見ますと、2019年は1,350万人近くの数字になります。大変多くのお客様にご利用いただきました。

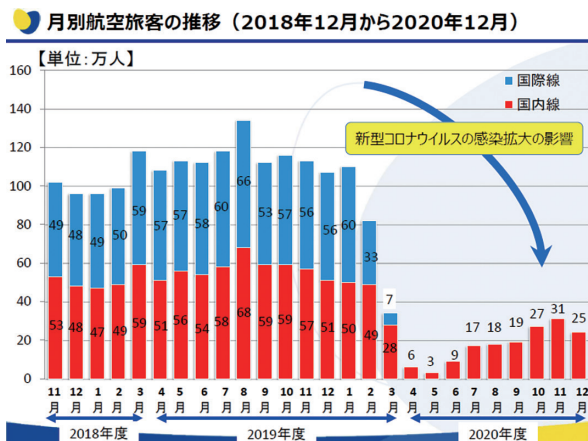
当初、2019年度は1,350万人ぐらいいくのではないかという計画を立てていましたし、その数字を上回る勢いで推移していたのですが、新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込みました。

2020年度は、4月から12月の実績を示していますが、国内線は前年の旅客数の30%にあたる154万人にご利用いただいています。一方、国際線は、グラフを見ても分からないほどですが、1.1万人にとどまっており、国際線は消失したといってもいいぐらいの状況です。東日本大震災震災の影響があった2011年度が過去最低の888万人という数字ですが、これを大きく下回る旅客数の推移となっております。

次のスライド2は、月別のお客様の推移を示していますが、2020年度に入る直前、2019年度2月から影響を受けて今に至っていることがわかります。

ここで若干振り返ってみたいのですが、2020年1月24日、中国の武漢空港閉鎖に伴い、セントレア-武漢便が運休となりました。この日に国際線出発制限エリア内(免税店)に日本酒を売る専門店「空乃酒蔵」をオープンしましたが、まさしくこの日から新型コロナウイルスの影響を受け始めたこととなります。

セントレアでは、その次の日の1月25日から、



スライド2 月別旅客数の推移(2018年12月-2020年12月)

特に販売スタッフを中心にマスクの推奨を決めまして、27日には危機管理本部を立ち上げました。そこから今まで危機対応の状況が続いています。

その後、2月1日に中国の湖北省からの入国ができなくなり、以後、対象エリアがどんどん拡大し、3月9日には、中国、韓国、香港、マカオからの到着空港を成田国際空港と関西国際空港に集約することになり、セントレアには来なくなりました。

そして、ついに4月には国際線がゼロになりました。スライド2の棒グラフを見ましても、水色の国際線のところがなくなっています。国内線についても、後で触れますが、便数が大きく減っています。6月、7月と若干盛り返したのですが、8月には愛知県独自の緊急事態宣言の発出等で、また影響を受けました。

その後、Go Toトラベルキャンペーン等もございまして、また徐々に増えていったのですが、ここへ来て第3波の到来があり、その影響を強く受けています。

続きまして、スライド3は、国際線ネットワークにおける新型コロナウイルスの影響を示しています。2020年1月1日現在(2019年の冬ダイヤ)では、42都市、週482便のフライトがございました。そのうち、中国方面が24都市211便と4割強という状況でした。

ところが、2021年2月現在(2020年冬ダイヤ)では、4都市、週12便までに落ち込んでいます。2020年4月にゼロになってから少しずつ増えてはきたのですが、まだ12便という状況です。フィリ

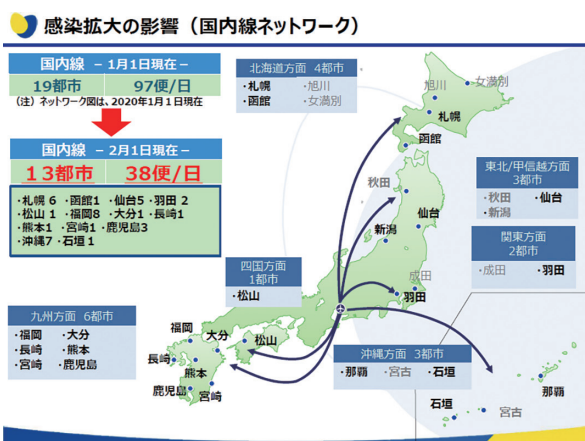


スライド3 国際線における新型コロナウイルスの影響  
 ン航空、セブパシフィック航空、シンガポール航空、大韓航空、アジアナ航空、チャイナエアライン、が運航しています。

一方、スライド4では、国内線ネットワークにおける新型コロナウイルスの影響を示しています。2020年1月1日現在 (2019年冬ダイヤ) では、19都市、1日あたり97便でした。

ところが、2021年2月1日現在 (2020年冬ダイヤ) では、13都市、1日あたり38便となっています。実は、2020年5月には、1日あたり21便まで落ち込んでいましたが、そこから少しずつ増えて、お盆のころには1日あたり90便まで回復したのですが、やはり第2波、そして直近の第3波の影響を受けて、現在は1日あたり38便となっており、国内線も大きな影響を受けています。

こういう状況の中で、セントレアを拠点として本社をおいていただいたLCC、エアアジア・ジャパン株式会社が、大幅な需要減の影響で2020年



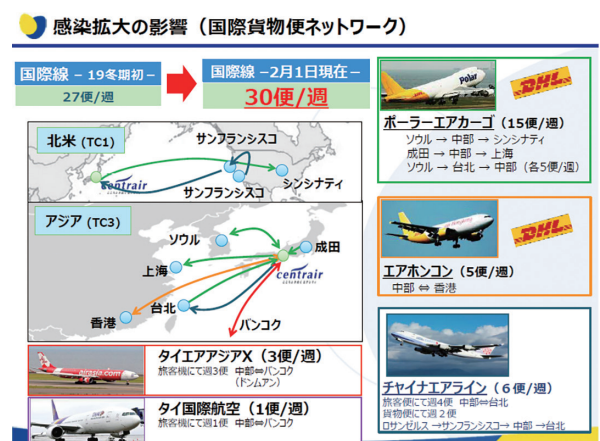
スライド4 国内線における新型コロナウイルスの影響

12月5日をもって事業廃止となりました。2017年からセントレアに唯一本社をおいていただいたLCCで、二人三脚で、いろいろな形でLCC需要を盛り上げていきたいと動いていた我々としても、また、地元としても大変残念に思っています。

昨年の2020年8月には、若干、航空需要が戻り、福岡線の新規就航といった動きもあったのですが、残念ながら、その後の第2波の影響で撤退、事業廃止となりました。

うれしいニュースとしましては、ピーチ・アビエーション (Peach Aviation株式会社) がセントレアに新規就航ということがございました。2020年12月24日から札幌、仙台へ、2021年1月には沖縄、石垣へ新規就航ということで、我々にとっては本当に大きなクリスマスプレゼントとお年玉だったと思います。初便の札幌と仙台はほぼ満席だったということから、ピーチブランドの強さ、人気の高さを知って、すばらしいなと思った次第です。今後、ますますピーチ・アビエーションに就航地を増やしていただけるように、我々としてもしっかり支援、協力させていただきたいと思っています。

次に、スライド5は国際貨物便ネットワークを示しています。新型コロナウイルスの影響により、人の動きが大きく止まっても、物は動いており、2019年冬期の週27便に対して、2021年2月1日現在は週30便となっています。タイエアアジアX、タイ国際航空、チャイナエアラインについては、一部ですが、旅客機を利用した貨物輸送を行っています。旅客機による国際貨物輸送は、2020年



スライド5 国際貨物便ネットワーク



4月から10月で400便ほど運航されており、やはり貨物の需要は底堅いといえますか、巣ごもり需要等により、どんどん動いている状況かと思えます。

ただ、スライド6の貨物便・取扱量推移が示しているように、私どもの取扱量の実績は前年比54%とほぼ半減しています。航空貨物というのは、貨物専用便に加えて、旅客機の床下スペース（ベリースペース）に荷物を積んで輸送されるものがあります。その旅客便の激減により、総量として大きく影響を受けて半減近くになっているということです。貨物専用便については、需要がもともとあるものですから、極めてタイトな状況です。さらに貨物としてセントレアに運ぼうと思っても、旅客便がないので、その貨物が成田国際空港や関西国際空港に流れていくということであろうと思っています。徐々に復便していただくとともに貨物取扱量も増えていくことを期待しています。

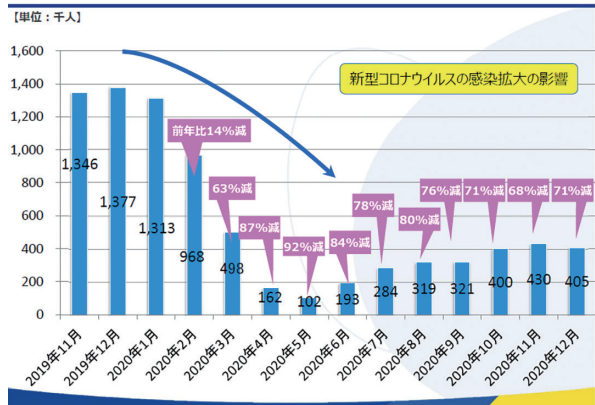
● 貨物便・取扱量推移



スライド6 貨物便・取扱量推移

スライド7は、来場者数の推移を示していますが、直近では7割減となっています。三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社が、毎年、東海3県の集客施設にお客様がどれくらい来られたかというランキングを出していますが、2019年にはナガシマスパーランド、刈谷ハイウェイオアシスに次いで3位でした。しかしながら、昨年の2020年夏休みでは6位となっていました。ほかの施設も大きく影響を受けていますが、空港の受けた影響はそれよりも大きかったということです。

● 来場者数の推移 (コロナウイルスの影響)



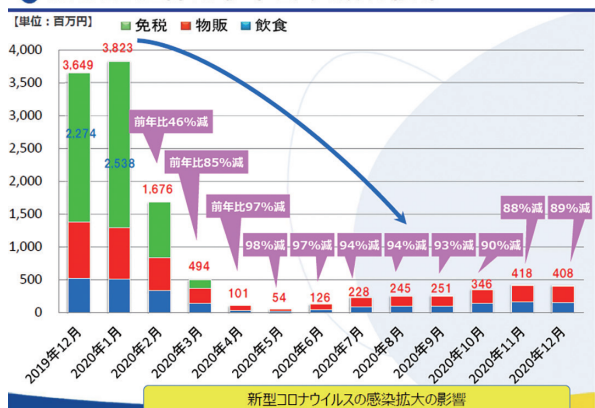
スライド7 来場者の推移

スライド8は、構内営業売上高の推移を示しています。棒グラフを見ていただくと、免税が緑の部分となっていますが、2019年12月、2020年1月は免税がかなりウエイトを占めていました。しかし、新型コロナウイルスの影響を大きく受け、国際線がほぼ消失したこともありまして、直近で9割弱の減となっています。

ちなみに、物販、飲食のみで見ますと、2020年4月、5月は前年比10%未満、つまり9割強の減だったのですが、11月、12月は前年比30%、7割減ぐらいになっています。売上高の大きなウエイトを占めていた免税がこういう状況で、大変大きな影響を受けています。

セントレア全体におけるテナントの状況につきましては、2021年2月2日時点ですが、12テナントの撤退が決まっています。それ以外の121テナント中、半分弱が休業しています。つまり、半分強のテナントは営業していますが、ただ、時短等、大半のテナントが営業時間を短くしています。このよ

● 構内営業売上高の推移 (コロナウイルスの影響)



スライド8 構内営業売上高の推移

うに、当然のことながら、ほぼすべてのテナントが新型コロナウイルスの影響を受けている状況です。

スライド9は、連結業績推移を示していますが、過去を振り返りますと、リーマン・ショックのとき、2008年度、2009年度は純利益で損失、赤字の状況でした。その後、黒字に転換し、お示しの数字で推移していたのですが、2020年度については、2020年11月に発表しましたように、中間決算でマイナス95億円、2020年度の見込みでマイナス202億円という赤字の状況です。売上高の上の数字よりも、下のマイナスの数字のほうが大きいという大変厳しい状況にあります。実際の見込みを現時点でこうだと言うことはなかなか難しいのですが、2020年度見込みを公表したときの前提は、旅客数が国内線170万人、国際線2万人でした。これに対し、2020年12月までの実績は、国内線154万人、国際線1.1万人ぐらいだったと思います。この1～3月の状況次第ですが、旅客数の見込みはほぼ前提通りになるのかなと思っています。

● 連結業績推移 (2005年度～2020年度)



スライド9 連結業績推移

## 2. セントレアのこれまでの取り組み

ここまでは、数字でいろいろと振り返ってきたわけですが、取り組みとしてはどういったことを行っていたかということをご紹介します。

### (1) 空港

スライド10では、空港で取り組んでいる「新しい空港利用の11のポイント」をご紹介します。11のポイントにまとめて、消毒液の設置、マスク着

用のお願い、サーモグラフィーの設置等々、早い段階から展開して、安全安心に空港をご利用いただける環境づくりに努めてきました。

● これまでの取り組み (空港)



スライド10 これまでの取り組み(空港)

### (2) 航空

安全安心な環境は、空港あるいは飛行機の中だけで済むものではございません。皆様がそれぞれでしっかり、当然連携もとりながら、旅の始まりから旅の終わりまで安全な環境をどこまで提供できるのかにかかってくると思います。

その中で航空会社に取り組んでいる内容が、スライド11です。マスク着用等、機内サービスを必要最小限に、機内消毒、いろいろございます。特に1つ、皆様に周知しようということで「機内は衛生的で清潔な環境！」と書いています。約3分で機内の空気がすべて入れ替わって、かつ、高性能なフィルターでろ過されること、こういったことも周知していただくよう、航空会社が展開しています。

● これまでの取り組み (航空)



スライド11 これまでの取り組み(航空)



### (3) 国際線

国際線（スライド12）につきましては、コロナ禍、ウィズコロナの時代に少しでも復便していくため、やはり検疫の検査体制が一番重要となってきます。入国時に検査を受けるのがスタンダードになっていますので、ここの検査体制がどれだけ充実しているかということが国際線を復便していくキーになってきます。

2020年3月9日以降、中国、韓国からの飛行機は成田国際空港と関西国際空港のみとなる制限措置が実施されていたので、検査容量の拡大を含めた我々の環境を整えば、制限措置の見直しや規制緩和を、地域関係者とともに国へ要望を行わせていただきました。お陰様で、検査体制につきましては、当初よりもかなり充実していただきまして、検査数は大幅に増加しています。また、先ほどの中国、韓国からの入国規制につきましても、現在は制限が解除されています。加えて、これはまた後ほど触れさせていただきますが、空港内にPCR検査センターを開設し、出国時、ここで陰性証明書を持って海外に出かけるというプロセスが踏めるようになっていきます。

あとは、出張、留学・帰国需要の開拓活動ということで、企業等に対する働きかけ、お願いを申し上げながら実施してきました。

### (4) 国内線

国内線（スライド13）は、先ほど申し上げた検疫の問題等はないのですが、航空機利用に対する警戒感、あるいは、感染拡大に伴ってイメージの悪化、そういったものがありました。

先ほども申し上げましたが、安全対策をしっかりとやりながら、それを知っていただく、周知していくこと。それとあわせて、これは感染状況によりますが、就航地と協働して旅行マインドを喚起するという活動をとってまいりました。

やはり路線を維持していくことが大変重要になります。ANA(全日本空輸株式会社)には事業構造改革ということで、収益的に厳しい路線を見直す動きもありましたので、それに対して我々は、例えば新潟路線の維持に向けた活動を行ってまいりました。

**これまでの取り組み（国際線）**

- 運航再開に向けた課題
  - 検査時検査体制の拡充
  - 入国規制の緩和
- 需要確保に向けた考え方
  - ビジネス渡航や在留者の出入国需要に限定
  - 相手国側の入国規制の継続・強化  
(例:ダブル陰性証明(中国)、ビザ発給の厳格化(各国))

航空会社・空港会社では解決困難  
地域関係者による国への要望等実施

出張、留学・帰国需要の開拓活動  
企業に対するフライングレターへの協力要請  
大学、在日領事館・コミュニティへの働きかけ

- 検査体制の強化・規制緩和を実現
  - 空港における検査体制の拡充  
(入国検査)  
検査数の拡大等  
(出国検査)  
11月 空港内にPCR検査センター開設
  - 入国規制の緩和  
11月 中国・韓国からの到着空港へ  
中部空港が追加(制限解除)

検査容量拡大・規制緩和に向けた要望  
赤羽国土交通大臣(7月) 田村厚生労働大臣(10月)

スライド12 これまでの取り組み(国際線)

**これまでの取り組み（国内線）**

- 航空機利用の減少
  - 航空機（公共交通機関）利用に対するコロナ感染への警戒感
  - 感染拡大に伴う基幹路線（北海道、沖縄）に対するイメージの悪化
- 地方路線の維持
  - ビジネス（出張）利用の激減
  - ANAの事業構造改革
  - 航空各社による減便・運休

航空機・空港における安全対策の周知  
就航地と協働した旅行マインドの喚起

他交通（新幹線等）利用者に対する訴求強化  
地域関係者による路線維持に向けた活動

- 利用促進協議会・航空会社と一体となった取組み  
(安全安心プロジェクト 9月～)
- 就航先・航空会社と一体となった取組み  
(沖縄プロモーション 11月)
- 新潟路線維持に向けた取組み  
(OTA(むすびのまち・オンライン)を活用したターゲット広告や駐車場無料誘導 11月～)
- ANAに対する地域要望  
(地域一体となった要望活動 11月)

スライド13 これまでの取り組み(国内線)

### (5) 貨物

貨物（スライド14）につきましては、先ほども触れましたように、貨物輸送スペースが旅客便の運休で不足し、需要はあるが、供給側の制約でそれが流出しています。貨物専用便は大口需要を確保しないといけないという問題もあります。

我々としては、貨物需要の流出対策と、旅客便

**これまでの取り組み（貨物）**

- 輸送力不足
  - 旅客便運休により貨物輸送スペース（ベリースペース）が不足
  - 安定的なスペースを求め、中部地区の貨物需要が他地域に流出
- 貨物専用便の需要不足
  - 貨物専用便に見合う、安定した大口需要の確保（コロナ禍以前からの課題）

中部地区の貨物需要の流出対策が急務  
旅客便の復便にも、積載貨物の確保が非常に重要な要素

- 利用促進協議会の枠組みを活用した施策
  - 中部地区の貨物需要に加え、他地域の貨物需要を取り込む施策の実施
  - 切替促進プランの実施
  - 拠点化ビジネスモデル構築に対する支援
  - トラック共同輸送への支援
- 「フライング・セントレア・カーゴ事業」による貨物需要の確保、荷主企業へのアプローチ

フライング・セントレア・カーゴ  
全日本空輸・中部国際空港

スライド14 これまでの取り組み(貨物)

の復便のためにも搭載貨物の確保が非常に重要な要素になります。貨物がいっぱいになれば、お客様の搭乗率が多少低くても、航空会社さんとしては飛ばすメリットがあるという判断をしていただけます。そのためにも貨物の確保をしっかりしていかなければいけないということで、中部国際空港利用促進協議会の枠組みを活用しまして、「フライ・セントレア・カーゴ」の活動を継続しています。

#### (6) 商業エリア

商業エリアでの我々の取り組みのご紹介（スライド15）としては、例年でしたら、12月はクリスマスツリーを飾って、いろいろ飾り付けをして、クリスマスのイベントをやるのですが、2020年は、竹あかりをともして「セントレアゆめあかり2020」を開催しました。

竹は非常に成長が早いので、周辺のほかの植

物に影響を与えて植生を破壊していく竹害という環境問題があります。その1つの活用方法、竹の活用方法として注目されている竹あかりをセントレアに飾り付けて、あかりをともしました。

また、4階のイベントプラザには、常滑市の小学校6年生が自分の夢を書いてペットボトルに詰めて、そのペットボトルを飾ったペットボトルツリーを展示しました。このペットボトルは、再びペットボトルとして使う「ボトル to ボトル」という形で環境にも配慮した取り組みです。

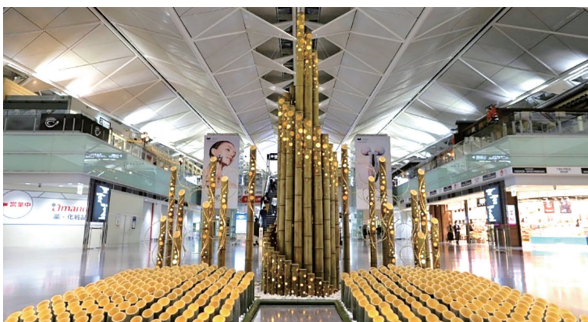
このように、これまでとは若干違う切り口でクリスマスイルミネーションに取り組みました。

#### (7) そのほか

Withコロナにおける新たなニーズへの対応について、参考までに説明させていただきます。

先ほど触れましたPCR検査センターですが、2020年11月30日に第1ターミナル2階の診療所の中に「セントレアPCR（RT-PCR検査）センター」（運営主体：学校法人藤田学園）を開設しました。予約制ですが、朝来て検査を受けて、3時間ほどで陰性証明書が受け取れます。この検査費用は、陰性証明書発行を含み、税込み3万8,500円（2021年2月時点）となっております。利用状況については、便数が減っていて、そもそも海外への渡航機会が減少していることもございまして、それほど多くない実績となっておりますが、今後、海外にも行ける状況になってきたときに、ぜひご利用いただければと思います。

また、「セントレア乗り継ぎコンシェルジュサービス」を2020年12月から第1ターミナル2階のセントラルジャパントラベルセンターに立ち上げています。ヘルプデスク、それから、航空券、交通機関、宿泊など手配等を行っています。帰国後、家に帰るのではなく、待機期間を家とは別に確保しておきたい、あるいは、交通手段が確保できない、一般の交通機関が利用できないといった理由から、空港のそばのホテルで14日間過ごそうといった方へのホテルの手配もここで実施しています。



スライド15 セントレアゆめあかり2020



### 3. セントレアの課題と未来に向けた取り組み

#### (1) セントレアの課題

セントレアの課題ですが、需要がほぼ蒸発した状況で、中部国際空港株式会社とグループ各社のすべてが生き残るため、昨年4月以降、徹底的な経費の抑制と投資の見直しを行ってまいりました。また、余剰人員対策としましては、一時帰休、残業抑制、さらには、当社に籍を残したまま、他の会社に出向する在籍出向を実施しています。在籍出向につきましては、我々のグループ会社でございます中部国際空港旅客サービス株式会社、これは販売の接客や案内を担当する職員が在籍している会社ですが、そちらから数十名を目標に他の会社に出向という形で今、検討を進めています。

#### (2) 未来に向けた取り組み

そういうことに加えまして、必死で生き残って黒字化を目指すだけではなく、さらなる成長、未来への備えを行っていかねばいけない。10年後もその先もこの地域のゲートウェイ・にぎわいの拠点として皆様にご愛顧いただける、魅力あふれるセントレアで居続けるために、しっかりそこにもチャレンジしていかなければならないと考えています。

未来への備えとして、スーパー・スマート化の実現に向け、空港を活用した社会実装に向けた取り組みを進めています。現段階では、実証実験のレベルですが、先月も自動運転の取り組みを第2ターミナルの国内線制限エリアにて行っています。愛知製鋼株式会社の磁気マーカ―に即して自動運転をしているもので、位置情報はGPS等で、あとはLiDAR（光による検知と測距）と3Dマップによって走行しています。また、トヨタ紡織株式会社による遠隔監視員の眠気を抑制するシートシステムとか、そういったことも取り入れた実証実験を行いました。さらに、愛知県によるロボットを使った人や物の搬送などのサービスロボット、株式会社豊田自動織機による燃料電池トローリングトラクター（空港や工場内、港湾等で、貨物を搭載した

コンテナをけん引する車）など、さまざまな実証実験の取り組みを進めています。

自治体と連携した取り組みとしましては、「スタートアップ・エコシステムグローバル拠点都市」に認定されている愛知県・名古屋市への協力としまして、いくつかのスタートアップの会社にセントレアをより便利にしていくためのイノベーションの提案をしていただいて、実際にセントレアを活用していただくといったことで私どもも協力させていただいています。また、愛知県と常滑市が行っている「スーパーシティ構想」に向けた未来の都市、ナンバーワンの国際観光都市を目指していこうといったことに手を挙げていく取り組みに協力させていただいています。未来に向けて「夢と笑顔にあふれるスーパー・スマートエアポート!」を目指していきたいと思っています。

もう1つの大きな軸は、環境を含めた「持続可能な社会の実現にむけて」、いわゆるSDGsに対する取り組みです。2021年を「SDGs元年」と位置づけ、いろいろ取り組んでいきたいと思っています。もともとセントレアは開港以来、環境にやさしく、そして、お客様に便利で快適で、そして、ユニバーサルデザイン等にもしっかりと対応していこうと、ある意味持続可能な社会の実現に向けて取り組んできましたが、開港して16年になりますので、さらにもう一歩進めて、大きな目標に向かって我々として何ができるかということをしっかり考えて取り組んでいきたいと思っています。「SDGsを経営の真ん中に据える」ため、まさに地域、社会、そして地球にとって意味のある活動を行っていくことによってセントレアが成長できるという思いでいろいろな形で取り組んでいきたい。詳細については、これから検討していきますが、特に「2050年カーボンニュートラル」という大きな目標が示されていますので、環境に向けて我々として何ができるのか。航空業界だけが例外では決していないと思っています。その中で空港として何ができるか。水素を活用した取り組みは前々から行っていますが、環境にやさしい空港にますます力を入れていきたいと思っています。



### (3) そのほか

いくつか事前質問をいただいておりますが、ここまでの説明の中で触れていない内容について、最後にご説明させていただきたいと思います。

まず、第1ターミナルの改修が予定されているようですが、どのような改修内容になるのでしょうかという質問をいただいております。セントレアは、2021年2月17日で開港16周年になります。今年以降、しっかり検討して進めます。まだ具体的な内容は決まっていますが、もともとセントレアが空港として実現したいと思っていました安全安心、それから、便利でスムーズな空港、快適で楽しい空港、環境にやさしい空港、そういった切り口で、我々として何ができるかをこれから議論し、未来に通用するセントレアにもう一段レベルアップしていきたいと思っています。

もう1つ、ご質問をいただいております。先ほど、公益財団法人中部圏社会経済研究所の丹羽代

表理事のご挨拶の中でもお話がありましたが、セントレア沖の埋め立てについて漁業補償交渉が合意し、第2滑走路建設に向けて大きく前進という報道が相次いでいますが、会社としてどのように受け止めていますでしょうかという質問をいただいております。ずっと申し上げましたように、経営としては2020年1月以降、コロナ禍で大変厳しい状況にあるのですが、2本目の必要性は全く変わっていません。環境がたとえ厳しくなったとしても、我々の成長に向けて2本目は間違いなく必要だと思っています。2本目滑走路については、地元地域の皆様からの期待も大変大きく、愛知県をはじめとする3県1市、一般社団法人中部経済連合会、名古屋商工会議所をはじめとする経済界の方々とともに、2本目滑走路整備に向けて一緒になって取り組んでまいりたいと思っています。

以上で私の講演を終了させていただきます。ご清聴どうもありがとうございました。