

新しいフェーズに向けた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回開催しています。

2024年度は2025年3月26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です。

（事務局文責）

【基調講演】

演題：中部国際空港の近況について

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：「中部国際空港の将来像調査研究会」研究成果報告

講師：松本 秀暢 氏（関西学院大学総合政策学部 教授）

【後援】

国土交通省、名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、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、中部国際空港第二滑走路建設促進期成同盟会

■基調講演「中部国際空港の近況について」

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の犬塚でございます。今日は「中部国際空港の近況について」ということで、質疑を含めて1時間ほどお話をさせていただければと思います。

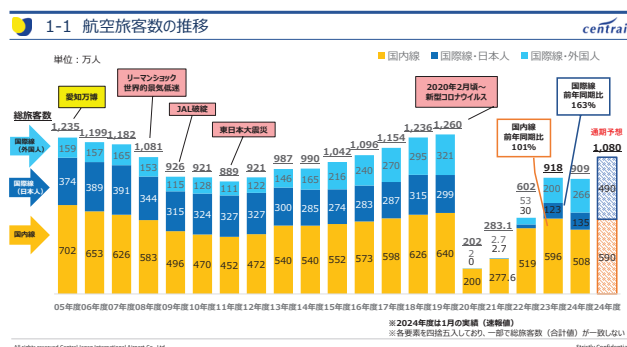


1. 旅客便・貨物便の状況

まず、旅客便・貨物便の状況について触れさせていただきます。スライド1-1は航空旅客数の推移を示しています。

全体の旅客数では、2019年度に過去最高の1,260万人になりましたが、コロナ禍の期間に6分の1以下まで落ち込みました。2024年度は年間計画としましては1,080万人を見込んでおり、2015年度の水準まで回復しています。足元ではこれをもう少し上回るかなというペースで推移しています。

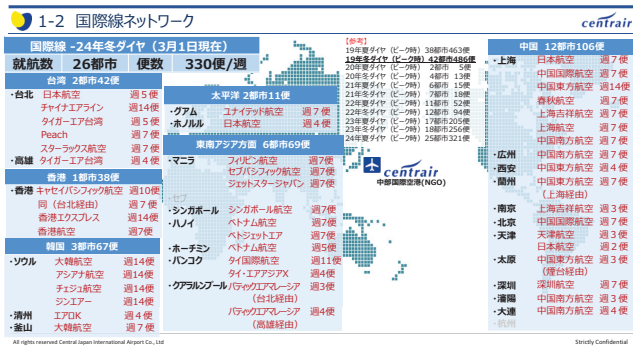
次にスライド1-2は国際線ネットワークを示しています。2025年3月1日現在、週330便が就航しています。ピーク時の2019年冬ダイヤは486便でしたので、まだ7割程度となります。



スライド1-1 航空旅客数の推移

2025年4月には厦門航空の福州便とPeachの金浦便が新規就航を予定しており、さらに金浦便は8月から一日2便になります。

このほかに上海吉祥航空の南京便や日本航空のホノルル便の増便、フィンエアーのヘルシンキ便



スライド 1-2 国際線ネットワーク

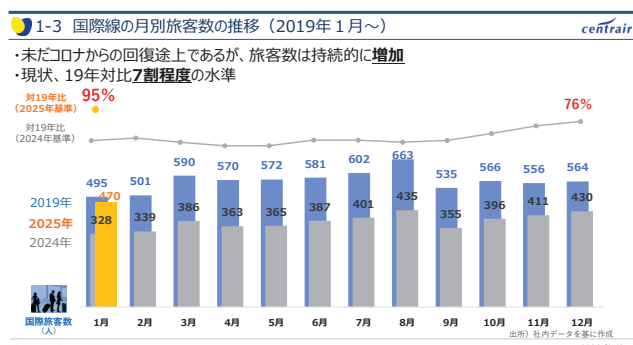
が週4便での運航再開、ジンエアーの釜山便も再開予定となっております。

一方で、良いことばかりではなく、タイの深夜便が休便するなど、減便するところもあります。ただ、全体としては増便や新規就航が増えていく傾向にあります。

次に国際線の月別旅客数の推移を示したのがスライド1-3です。

2019年と足元の2024年、2025年を比較しています。2025年1月とコロナ禍前の2019年1月の数字を比較しますと、9割ぐらいまで回復してきています。2月の数字は入っていませんが、2月も同様の傾向となっています。

7割程度と言われておりますが、足元ではもう少しいい数字になりつつあるということが分かります。

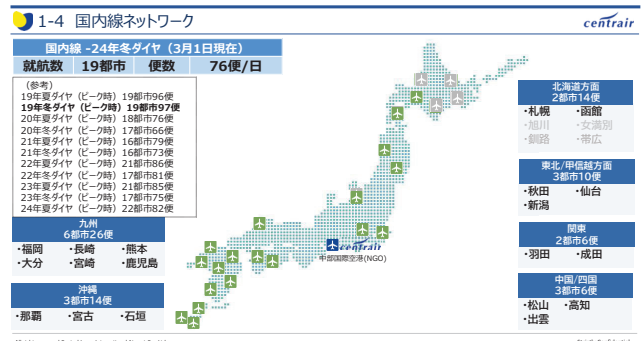


スライド 1-3 国際線の月別旅客数の推移

続きましてスライド1-4の国内線のネットワークです。

現在の就航数は1日あたり76便です。ピーク時

は97便でしたから、便数では8割程度の回復となっております。旅客数で見ますと、対2019年比で99%、ほぼ100%まで回復しています。



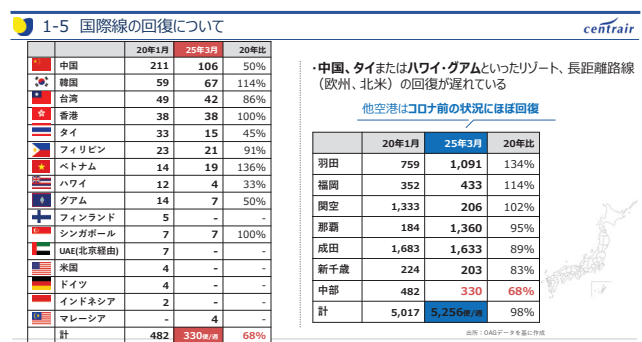
スライド 1-4 国内線ネットワーク

ここからは、国際線の中身を確認していきたい
と思います。

まずスライド１－５ですが、これは国・地域別の便数を、コロナ禍以前のピークである2020年1月と2025年3月で比較したものです。

コロナ禍前は中国がすごい勢いで増えていました。特に2019年度にはかなり増えましたが、現在はこの時期と比較するとまだ半分しか戻っておりません。また、タイからの回復で少し苦しんでいます。この2つは特に厳しいのですが、それ以外のところ、特に韓国やベトナムは2020年を大きく上回っておりますし、香港や台湾、フィリピンも回復してきています。

後ほどまた触れますが、アウトバウンドが出ていないことも影響して、ハワイは33%、グアムは50%となっております。



スライド 1 - 5 国際線の回復について

スライド1-5の右側では2020年1月と2025年3月でセントレアとほかの空港との比較をしています。便数で見ますと東京国際空港（以下、「羽田空港」）や福岡空港は非常に好調です。中部国際空港〔通称：セントレア〕（以下、「中部空港」）は成田国際空港（以下、「成田空港」）、新千歳空港よりも下回って、7割ぐらいのレベルになっています。

われわれとしては2025年3月末から始まる夏ダイヤの期間中に週400便程度を目指して各航空会社とも協議を進めております。

中部空港の回復が遅い要因として、インバウンドにこの地域が選ばれていないということもあるのですが、大きな要因としては「機材の不足」があります。ある程度の需要が見込める路線でも、「飛ばす機材がない。2025年度中は待てくれ」という話をよく伺います。ボーイングやエアバスの生産が軌道に乗ってくれば、ある程度は中部空港でも期待できるのではないかと考えています。

スライド1-6は中部空港の国別、地域別出入国外国人の回復状況を見たものです。

中国の方はかなり戻ってきていますが、まだ5割程度です。タイも先ほど申し上げましたように、まだ回復途上となっております。

その他の台湾や韓国、東南アジア諸国からは、かなり多くの方が中部空港にお越しになっております。インドネシアからも100%を超えています。

アメリカについては、現在本土への直行便がないので、まだ7割程度の回復となっています。

これを見ると、便が飛べば、中国やタイなどが

らの需要があるなということかと思います。

スライド1-7は国内の主要7空港との比較です。比較しますと、福岡空港はコロナ禍前の200%近い数字までインバウンド客が増えています、中部空港はまだ100%を下回っている状況です。われわれも早く追いつくべく、いろいろと活動を始めているところです。

訪日外国人はもうすぐ100%ですが、実は日本人の出国が少ない。出国日本人数はコロナ禍前の半分になってしまっています。国内全体でも7割弱ですが、中部空港はさらに悪い状況です。この結果、出入国全体ではコロナ禍前の76%という状況になっています。

他空港はコロナ禍前の状況にほぼ回復しておりますが、日本人だけ見るとまだ100%までいっていません。やはりインバウンドが増えているということです。全国で3,700万人弱のインバウンドの方が来ていますが、日本人は出ないという状況です。

1-7 主要7空港「出入国」比較

・セントレアの「出入国」は、19年比76%
・主要7空港全体では、**19年比 110%**

他空港はコロナ前の状況にほぼ回復

(単位：万人)

	出入国 外国人			出入国 日本人			合計		
	19年比	2019年12月	2024年12月	19年比	2019年12月	2024年12月	19年比	2019年12月	2024年12月
新千歳	131%	35.1	45.8	47%	2.9	1.4	124%	38.0	47.1
成田	133%	153.6	203.9	58%	119.1	69.0	100%	272.6	272.9
羽田	153%	73.1	111.8	92%	79.8	73.1	121%	152.9	184.8
中部	97%	29.4	28.5	54%	26.8	14.5	76%	56.3	43.0
関西	138%	132.2	181.9	66%	65.1	42.7	114%	197.3	224.7
福岡	194%	32.2	62.3	66%	18.8	12.4	146%	51.0	74.7
那覇	124%	20.7	25.7	64%	3.1	2.0	116%	23.8	27.7
計	139%	476.3	659.8	68%	315.6	215.1	110%	791.9	874.9

出所：「政府統計の総合窓口（e-Stat）」の出入国データに基づき作成

スライド1-7 主要7空港「出入国」比較

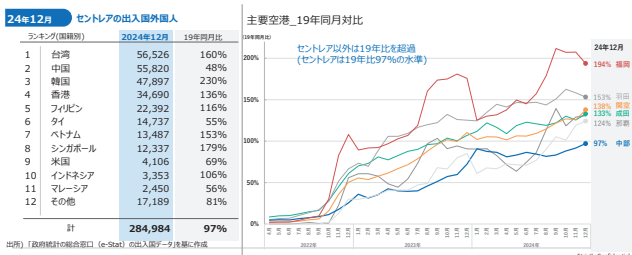
コロナ禍前の中部空港は日本人と外国人で大体半々、若干インバウンドの外国人の方が多く、関西国際空港（以下、「関西空港」）や福岡空港に比べると日本人比率が高いという状況でした。つまり、この空港の強みは日本人だったということです。

日本人があまり出なくなって、結局インバウンド勝負になったので、インバウンドに選ばれない地域が苦しいということが、今の中部空港の回復の遅れとして表れているのかなと思います。

スライド1-8は国際貨物便ネットワークを示

1-6 セントレアの国別、地域別出入国外国人の回復状況

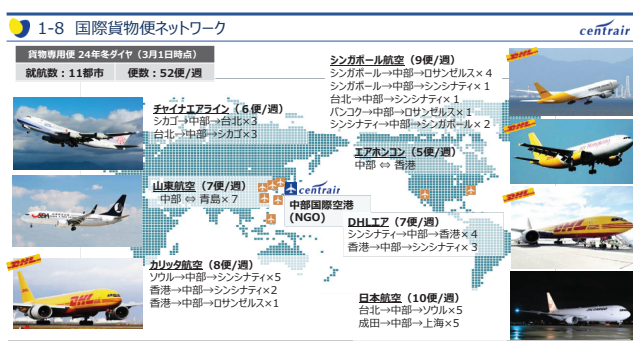
- 出入国外国人は、直近12月は台湾、中国、韓国、香港が上位を占める
- 台湾/韓国/香港/フィリピン/バングラデシュ/インドネシアは19年同月比を超過。一方で、中国籍は19年同月比48%、タイ籍は55%と低い水準



スライド1-6 セントレアの国別、地域別出入国外国人の回復状況

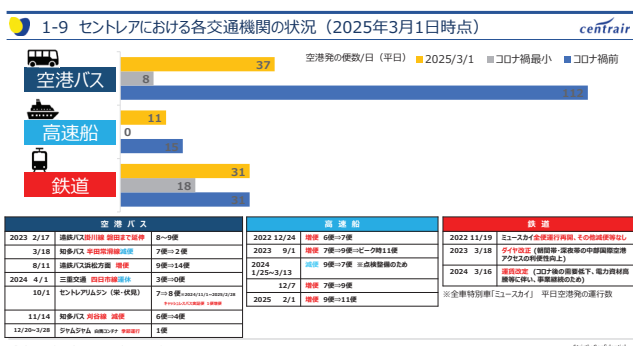
しています。コロナ禍前の数字が出ていませんが、当時は週25便程度でしたので、現在は週52便と倍増しているということです。

DHL Expressに多くの飛行機を飛ばしていただいており、その結果、貨物専用便数については回復基調にありますが、貨物量は十分戻り切れておりません。旅客便がまだ十分回復していないため、旅客便のベリースペース（貨物を積載できる旅客便のスペースのこと）を十分確保できていないということです。



スライド 1-8 国際貨物便ネットワーク

スライド 1-9 は空港アクセスを担う交通機関の状況です。空港バスはコロナ禍前の 3 割程度になってしまっています。バスの人手不足の問題があるのではないかと思います。国際線が戻ってきて、さらにインバウンドの方にも来ていただく状況になれば、バスもさらに増えていくことを期待しております。鉄道についてはミュースカイの数字ですが、ミュースカイの本数はコロナ禍前の水準に戻っております。高速線はコロナ禍前の



スライド 1-9 セントレアにおける各交通機関の状況

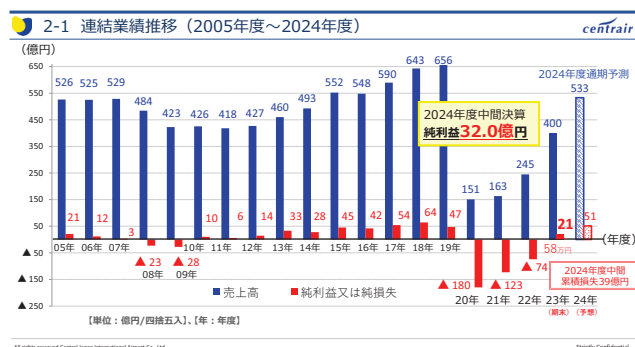
日15便に対して、今は一日11便となっております。

2. 空港会社の経営状況について

続きまして、空港会社の経営状況について触れさせていただきます。まずスライド 2-1 では、全体の連結業績をあらわしています。

2020年、2021年、2022年と、コロナ禍が始まって 3 期連続の赤字となっていました。昨期は 21 億円の黒字、純利益を出すことができました。

今期は 51 億円の純利益を業績予想として出しておりますが、これよりいい数字で結果をご報告できるのではないかと思います。



スライド 2-1 連結業績推移

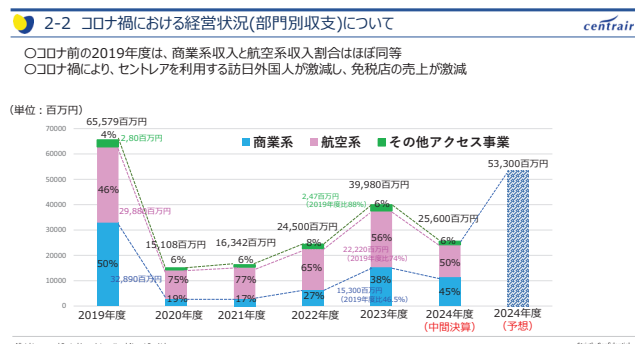
スライド 2-2 はコロナ禍における経営状況として、商業系（ブルー）と航空系（ピンク）、その他交通アクセス（グリーン）の 3 つの事業区分でそれぞれ部門別の収入をあらわしたものです。

2019年度は商業系が全体の 5 割を占めておりました。もともと中部空港は商業系でも航空系と同程度の収入を出すことを目指してスタートしておりますので、その狙い通りとなっております。

ただ、コロナ禍になって商業系は大きく落ち込みました。これは訪日外国人が激減したことで免税店の売上も大きく減ったことが原因です。それが少しずつ増えてきて、2024年度の中間期で 5 割近くまで戻ってきています。

ここには書いていませんが、免税店のお客さまの単価を見ますと、コロナ禍前を大きく上回っています。これは円安の影響が大きいと捉えていま

す。特に中国のお客さまは単価が大変高いので、訪日中国人が多く来られる状況になりますと、この免税店の売上も増加することが期待できます。



スライド 2-2 コロナ禍における経営状況について

3. セントレアの将来

次にセントレアの将来ということで、われわれは今後、どういうことをやっていかなければならないか、まさに今、社内でもしっかり議論しているところですが、その点についてご説明いたします。

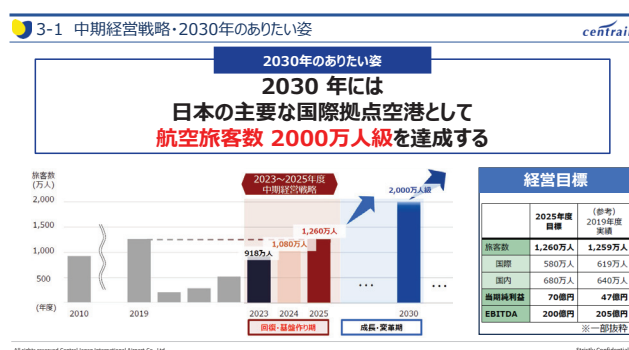
スライド 3-1 にありますように、われわれとしては「2030年に2,000万人級の国際拠点空港になりたい」ということを、全社的な目標として進めております。

セントレアは今年(2025年)20周年を迎えたわけですが、5年前に15周年を迎えた際にも、2,000万人級の空港を目指すという言い方をいたしました。その後、コロナ禍となり、これは厳しいなと思っていたのですが、ここへ来てインバウンドの方が日本に来ていただいております。ここをしっかりと伸ばしていけば、もともとわれわれが目指していた数字である「2030年に2,000万人級」も何とかいけるかもしれないということで、これを目標としてもう一度トライしていきたいと考えています。

中期経営戦略として、われわれは2023年度から2025年度は回復・基盤づくり期ということでやってまいりました。2025年度にはコロナ禍前の数字に何とか戻し、そしてそこからさらに成長をして

いきたい。この成長はわれわれにとって未知のステージになるわけですが、「2,000万人級」という目標を達成すれば、その先の未来に向け大きな絵を描ける状況になるかなと考えております。

今の時点では、まず、できる限りお客さまに多く来ていただいて、それをしっかり受け入れていくことで、2,000万人を目指していきたいということです。



スライド 3-1 中期経営戦略

経営目標としましては、2025年度に当期純利益70億円、EBITDAは200億円を掲げています。これを何とか達成したいと進めております。

では、われわれは何をしないといけないのかということについては、3つの課題を掲げております。

まず1つ目はしっかり2,000万人に来ていただけるように需要喚起をしないといけない。待っていてもお客さんは来てくれないので、やれることをどんどんやっていかないといけない。お客さんに来てもらえるようにしなければならないということです。

そして2つ目として、本当に2,000万人の方が来られたとき、空港として受け入れられるのかという問題もあります。人手不足もそうですし、施設としてももう20年たっておりますから、いろいろ手を入れなければならない。2,000万人の方に快適にお過ごしいただける施設にしていくなには、手を入れなければならない部分もあるなということです。人の部分と施設設備の部分で手を打っていかなければならないと考えています。

3つ目は、これまでと少し軸が違うのですが、脱炭素です。われわれは「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」を公表しており、その中で2030年にはCO2を2013年度比で46%減らしていくという宣言をしています。2030年まであと5年しかありません。この5年間でとにかく目標達成を目指して参りたいと考えております。

この3つは、投資も必要となり、さらには新しいチャレンジな部分となりますので、しっかりやっていきたいと思っております。

(1) 2,000万人の需要喚起

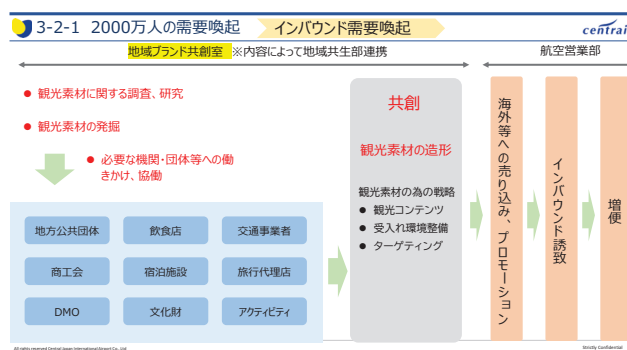
まずは1つ目の課題である2,000万人の需要喚起について触れさせていただきます。

もちろんインバウンドとアウトバウンド、両方ともしっかりお客さんに来ていただいて、利用していただけるようにしなければならないのですが、これからまだまだ成長していくインバウンドの方に来ていただく、さらに言えば、選ばれる地域になっていく、それが一番大きなところかなと考えています。

そのためにはこの地域をもっと知っていただいて、愛知県あるいはこの中部地域にぜひ行ってみたいなと考える人をどんどん増やしていく必要があります。そのために地域のブランディング、あるいは、地域のマーケティングをしっかりとやっていくことが必要になってくると思います。

これは基本的には自治体や経済団体など、そういった外部の力に頼る部分が大きいのですが、われわれも待ってはいけな、空港として動けることはしっかり動いていこう、できる限りのリーダーシップを発揮しながら、この地域を知っていただいて、多くのインバウンドの方に来ていただくことをやっていこうという思いで、スライド3-2-1にございます、地域ブランド共創室を2025年の1月1日付けで設置しました。

われわれとしましても、主体的に観光素材の発掘に関わって、地域と一緒にしてお客さまに来ていただく動きを加速させていきたい、ということです。



スライド 3-2-1 地域ブランド共創室

特にわれわれが今できることは、関係者をつなげていくことと、情報発信をしていくことだと考えています。そこに旅行代理店や航空会社、自治体の方にもうまく乗っていただく。関係するところと一緒に働きかけ、一緒に行動していくことによって、観光素材を共に創っていく。その結果、動きだしたら、航空営業部、われわれの営業部隊がしっかりそれを売り込み、プロモーションして、インバウンドを誘致して、増強につなげていく。そういうことを空港として一気通貫でやっていきたいということです。

社内では地域ブランド共創室、航空営業部、地域共生部、商業事業部のそれぞれが分担しながら、インバウンドの需要喚起を進めていこうと思っています。

その1つの動きとして、愛知県の特徴の1つである発酵に焦点を当てて、愛知「発酵食文化」振興協議会を愛知県の大村知事に立ち上げていただきました。全世界に発酵食文化を広めていこうと取り組んでいるところです。

スライド3-2-2にありますように、各地域あるいは各団体でそれぞれかなり盛り上がりを見せつつあり、なかなかいい動きが出始めていると認識していますし、メディアにも取り上げていただいています。

発酵といっても、海外の方にはなかなか通じないので、ロゴも作成しました。発酵というのはうまみの素ですよということで、まずは「うまみ」という部分を打ち出しております。最終的には、日本語の発酵、「HAKKO」を世界に通用するブ

ランドにしていきたいと思っていますが、まずは「うまみ」で推していくということです。

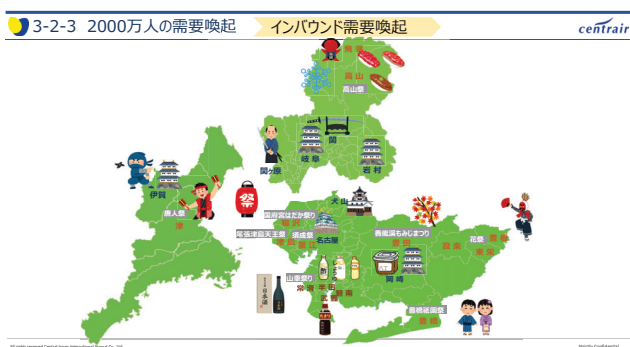
発酵は、酢、醤油、みりん、味噌など、いろんなところで活動してもらっています。特にお酒は本当にいっぱいありますし、こういう形でどんどんやっています。



スライド 3-2-2 「発酵食文化」振興協議会の設立

また、スライド 3-2-3 に示したように、歴史観光やお祭りという切り口もあると思っています。祭りの山車の数は愛知県が日本で一番というお話も伺っています。愛知県だけではなく、三重県、岐阜県とも一緒になって、需要喚起ができないということも考えております。

ガーデンツーリズム、庭のツーリズムという観点もごさいます。いろんな切り口でこの地域の魅力をどんどん伝えていきたいということです。



スライド 3-2-3 愛知、岐阜、三重の祭り

そしてその需要喚起についても、各国で全く状況が異なりますし、好まれているものも違うので、それぞれ個々にアプローチをしていかないといけ

ないと思っています。

韓国市場向けにはYouTube広告やInstagram投稿です。まず、発信力のあるインフルエンサーに知っていただいて、その人を経由してどんどん魅力を発信していくことが効果的ではないかということで、そういうアクションをとっています。

中国やタイ市場向けにはツアーやセミナーなどのアクティビティを進めているところです。

ベトナム、台湾向けには、まず中部地域の魅力を知っていただいて、より多くの方に来ていただくことを今、やり始めたところです。

FAMツアー（観光業界関係者向けのツアー）は昔からやっておりますが、新たな切り口である発酵などをどんどん増やしていきたいところです。

以上はインバウンド向けですが、アウトバウンドについては、まずはパスポートを取ってもらう、特に若い人にパスポートを取ってもらうおうとキャンペーンを打っています。

若いうちから日本の外に出て、海外から日本を見る、そういったことを取ってもらうようにしていくことが必要ではないかということで、20歳以下の方が新規にパスポートを取得あるいは更新して、セントレアを利用して海外に行かれた場合に、空港内の免税店で利用可能なクーポン6,000円分を差し上げるキャンペーンを絶賛展開中です。

お子さんが1人で行かれるケースもあるかもしれませんが、ご家族やご友人と一緒にいられるケースが多いかなということで、しっかりセントレアの利用につながっていくのではないかと期待しているところです。

スライド 3-2-4 はパスポートの保有率と出国率を書いたものです。2019年と比べて、2023年は出国率がかなり減っています。三重県や岐阜県の場合は出国率が5%、つまり20人に1人しか日本の外に出ていない状況になっています。

保有率についても2019年から大きく減っています。全国ベースでも7%ぐらい減っていますので、特に若い人を中心にどんどん上げていきたいということです。

また、この地域は全国平均より出国者の回復率

が低く、海外に出ていけない状況になってしまっている、今進めているキャンペーンが1つのきっかけにならないかと期待しています。

3-2-4 2000万人の需要喚起 アウトバウンド需要喚起

ご参考：出国率・旅券保有率比較(関東・中部・関西) 出国率比較

	2019年		2023年		対2019年比較	
	出国率	旅券保有率	出国率	旅券保有率	出国率回復率	旅券保有減少率
東京都	30.1%	38.0%	17.1%	29.9%	56.8%	21.4%
千葉県	17.4%	27.6%	8.3%	19.7%	47.7%	28.7%
神奈川県	21.8%	32.2%	10.9%	23.6%	50.0%	26.7%
愛知県	16.5%	27.6%	7.6%	19.6%	46.1%	29.1%
岐阜県	11.7%	22.4%	5.0%	14.9%	42.7%	33.3%
三重県	11.7%	21.8%	5.0%	14.9%	42.7%	31.7%
大阪府	17.8%	28.0%	9.2%	20.5%	51.7%	27.0%
京都府	17.4%	27.7%	8.8%	20.1%	50.6%	27.6%
兵庫県	16.9%	27.1%	8.3%	18.3%	49.1%	32.3%
全国	15.3%	23.8%	7.9%	17.0%	51.6%	28.5%

※出典：(一社)日本旅行業協会 旅行統計2019/2023 有効旅券数のみ外務省旅券統計

中部地域の出国率回復率は低く、旅券保有者の減少率も高い。

スライド3-2-4 出国率と旅券保有率

ほかにも企業や団体向けに「フライ・セントレア・パートナーズ」という取り組みも実施しています。ご賛同いただいた場合、セントレア発着便をご利用の際に特典を提供しております。航空会社と中部国際空港利用促進協議会とも連携しながら、セントレア発着の便を利用して海外に行っていただきたいという活動です。

(2) 2,000万人を受け入れる体制整備

続きまして2,000万人を受け入れる体制整備についてお話しさせていただきます。

まずは、人手を確保することが大変な状況になっていますので、スライド3-3にあるように、省力化・省人化に向けてファストトラベルを推進しております。スマートレーン、セルフバックドロップを国際線で整備して、一部ですでに運用が始まっています。また、夏ダイヤから全体の運用が開始されます。

加えて、自動運転、省力化技術の実証実験をやって、何とか本格的な実装まで結び付けるようにしたいと考えています。自動運転車いすは第2ターミナルでの運用がスタートしています。PBB(旅客搭乗橋)の自動走行についても、まずはトライアルで始めた上で本格的な実装に向けて進めていきたいと考えております。

3-3 2000万人を受け入れる体制整備

省力化・省人化に向けファストトラベルを推進！スマートレーンやセルフバックドロップなどを順次導入

★旅客手続きのセルフ化/自動化(ファストトラベル)
・第1ターミナルへ旅客通過確認システム(PRS)、自動チェックイン機(CUSS)、セルフバックドロップシステム(SBD)、スマートレーンを整備(設備イメージ)

導入済み 導入済み

旅客通過確認システム(PRS) スマートレーン
自動運転旅客搭乗橋(PBB)のトライアル運用(予定)
トランスファーベルト(荷物積み場での手荷物移送補助設備)のトライアル運用(実施中)
自動運転車いすのトライアル運用(実施中)

2025年3月末夏ダイヤより運用開始！

セルフバックドロップシステム(SBD) 自動チェックイン機(CUSS)

自動走行旅客搭乗橋(PBB) トランスファーベルトのトライアル 自動運転車いすのトライアル

Strictly Confidential

スライド3-3 省力化・省人化の取組み

これだけではなく、ほかにもやっていかなければならないことがあると思っています。設備面や施設面でやるべきことを、検証してやっていかなければなりません。例えば、多くのお客さんが乗る国際線の中の、特に制限エリア内をさらに充実させなければということで、免税店の面積を増やすということを進めています。

そういったことを進めておりますが、特に大きいのは、やはり人の問題です。お客さまが増えてくる、そして、セントレアを利用する航空機が増えてきますと、当然、人手もたくさん必要となります。その人の確保をしっかりとできるかが、非常に大きな問題になってきます。

採用面では合同説明会をアレンジする等はできますが、大事なのは実際にセントレアで働いている方が、この空港は働きやすいな、いい空港だなと思っていただけるようにすることです。そういう施設の整備、あるいはエンゲージメントについて、われわれ空港会社だけではなく、空港で働いている皆さんを対象にもっと進めていかなければならないと思っています、関係事業者と一緒に議論させていただきたいと考えております。

(3) 脱炭素

続きまして、3つ目の課題である脱炭素についてです。先ほども触れましたが、セントレアでは2021年5月12日に「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」を公表しております(スライド3-4-1)。

3-4-1 脱炭素

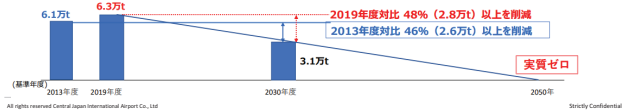
セントレアの脱炭素について

O「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」を2021年5月12日に公表。（2023年8月24日改定）

セントレア・ゼロカーボン2050宣言

- ◆ 2030年度までに、温室効果ガス（CO2）排出量を2013年度比で46%以上削減します。再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、**ゼロカーボン**の高みを目指してまいります。
- ◆ 2050年度までに、新たな技術の活用などにより**ゼロカーボン**を実現します。
- ◆ さらに、炭素クレジットの創出・利用拡大を目指してまいります。
- ◆ 取組みの推進にあたっては、中部国際空港脱炭素化推進協議会の構成員を中心とする関係者と連携・協力してまいります。

【当空港の地上施設からのCO2排出量推移】



スライド 3-4-1 セントレア・ゼロカーボン2050宣言

これについては、世界的な評価認証制度、国際空港評議会（ACI）の空港カーボン認証（ACA）のレベル4という高い評価認定を受けて、鋭意進めているところです。

これは空港全体でやっていかなければならないということで、事業者の皆さんと一緒に議論させていただいています。国土交通大臣に計画の認定も受けましたので、しっかり進めていきたいというところです。

また、「サステナビリティ基本方針」も策定しました。お客さまとの関係、地球環境の保全、従業員の尊重、地域社会との関係、パートナーとの連携、こういったことを整備して、持続可能な空港を目指していききたいということです。さらに、常滑市とも脱炭素に向けた協定を結ばせていただいています。

ここまで申し上げたのは空港としての脱炭素ですが、業界全体で見ると、空港から出るCO2はほんの一部です。やはり航空機から出るCO2をいかに削減していくかが、この業界、あるいは地球全体の大きな課題となります。

スライド3-4-2に示しましたように、セントレアのCO2排出量を見ていただくと、空港の地上施設からは年間6万トンですが、航空機からは155万トン出ています。これはうちの空港での状況ですが、全体の86%が航空機となっています。このCO2を削減するという切り札が、廃食用油や植物といったものから製造されるSAF（Sustainable Aviation Fuel）です。

今後、航空各社ともSAFを何とかしていかな

ければならないし、空港としてもSAFをしっかり供給できることが「選ばれる空港」につながると思っております。

3-4-2 脱炭素

SAFに関する取組①

SAF（持続可能な航空燃料：Sustainable aviation fuel）に関する取組

- ・ 中部国際空港のCO2排出量の大半は航空機が占めている（全体の約86%）



“flight shame”=飛び恥と呼ばれる環境活動も...

航空機からのCO2削減は航空業界全体の最大の課題！

航空分野における脱炭素にはSAF（持続可能な航空燃料）が切り札

※CO2排出量は、2019年度にACIの空港カーボン認証を取得したものと

★SAFは、飲食店や家庭から排出される廃食用油や植物油など、バイオマス由来の原料に含まれる炭素から製造される。自然の循環を利用して航空燃料を製造することで、大気中の二酸化炭素を増やすことなく、航空機を利用することが可能

★ジェット燃料と比較して二酸化炭素排出量は80%削減

★2025年初頭に合同会社SAFFAIRE SKY ENERGYが大坂堺にて国内初となる国産SAFが製造開始予定

★航空分野における脱炭素にはSAFが重要であり、中部国際空港が世界の航空会社から選ばれる空港であり続けるためには、今後、SAFが燃料供給できることが求められる！

スライド 3-4-2 SAFに関する取り組み①

スライド3-4-3には、セントレアでのSAFに関する取り組みをまとめております。まず、廃食用油の資源化に向けて、これまでに東浦町と知多市と連携協定を締結しています。それぞれの地域で廃食用油を回収してもらい、それを製造工場に運んで国産SAFを製造して、そのSAFをセントレアに持ってきて利用します。

製造については合同会社SAFFAIRE SKY ENERGYがまもなく実際の生産を開始いたします。そのうちの一部をセントレアでDHL Expressが使うことになっております。まさに地域で出た廃食用油を使って、セントレアから飛行機が飛ぶという、本当に循環をするようなかたちになっていくということです。

今は東浦町と知多市とだけ協定を結んでおりますが、それ以外に常滑市、もうすぐ大府市ともそ

3-4-3 脱炭素

SAFに関する取組②

SAF（持続可能な航空燃料：Sustainable aviation fuel）に関する取組



スライド 3-4-3 SAFに関する取り組み②

ういった話ができると期待しておりますし、様々な地域でご検討いただいております。

また、ペットボトルの水平リサイクルも始めました。常滑市、サントリーホールディングス株式会社と一緒に、使用済みのペットボトルを再生・リサイクルして、新しいペットボトルをつくっていくというものです。

ほかにも全日本空輸株式会社（ANA）からご提案いただきまして、使用済みの航空貨物用プラスチックフィルムを回収して、空港ターミナルのゴミ袋として再利用する取り組みも進めております。基本的にゴミ袋の全量が再利用のものとなっております。

この取り組みは「あいちサーキュラーエコノミー推進プロジェクトチーム」と連携いたしまして、新しい循環ビジネスモデルとして、愛知環境賞の銀賞を受賞しています。

次に、われわれのサステナビリティ、SDGsの取り組みを紹介します。スライド3-4-4にありますように、海づくり、山づくり、植林、海浜清掃などを行っています。クリスマスには、間伐材や海で出てきたゴミを使ったツリーも飾っております。この一連の取り組みが、愛知県の中学校3年の教材になり、25年4月から道徳の授業でこの内容を学ぶことになっています。

以上、セントレアの将来に向けた取り組みの話をさせていただきました。

4. セントレアのトピック

ここからは、これまで紹介したものの以外のトピックスについて簡単に触れさせていただきます。

まずはスライド4-1にある、代替滑走路についてです。代替滑走路については、2025年2月17日に着工許可がおりまして4月1日から整備工事が始まります。



スライド4-1 代替滑走路の整備に向けて

今、誘導路になっているところを滑走路にして、その後、大規模補修に移ります。大規模補修が完了すれば滑走路としてまた利用できるので、滑走路が2本になるということです。

また、今年は開港20周年ということで、2月22日には記念式典も行い、大変多くの方にお越しいただきました。20周年を皆さんにご報告して、お祝いいただきました。スライド4-2にありますように、20周年の記念商品の販売やイベントも行っています。



スライド3-4-4 セントレアのSDGsの取り組み



スライド4-2 セントレア開港20周年記念

続いて別の切り口となりますが、「5 スターエアポート」を5回連続で獲得いたしました。全429空港のうち19空港しか取れていないということで、高く評価されているわれわれのCX（カスタマー・エクスペリエンス）をさらに高めていくように努力していきたいと考えています。

また、三重大と空港で包括協定を締結いたしまして、これまでの「サムライ×NINJA空港プロジェクト」の枠を越えて、地域振興に資する活動で連携協力していくことを目指しております。

地域貢献につきましては、社会見学、あるいは、空港案内ボランティアも再開しておりますし、利用促進協議会の事業として「セントレアキッズクラブ」も進めております。これはLINEを活用して情報発信をする、クーポンの配布をするなどで会員とのつながりを強化しており、3万人近い会員数となっています。

地域のPRをセントレア館内の装飾というかたちでやらせていただいています。第2ターミナルの到着コンコースに、ご利用の際に見ていただいたことがあるかと思いますが、そういうかたちでやらせていただいています。

「百日前よしもお笑い劇場」を去年、開港20周年の100日前に開催したり、いろいろなイベントをやってきています。新しいお店もできていますので、ぜひまたご利用いただければと思います。

ほかにもここに書けていない、まだ公表もしていないようなこともいろいろありますので、お楽しみにしていただければと思います。

最後に、われわれは空港のパーパスでもありますが、「世界中のお客様に感動と笑顔をお届けし、地域と社会とともに成長する、そんな『いい空港』をこれからもどんどん追求し続けたいと思っています。

これにて、本日の講演を終わらせていただきます。

質疑応答

質問者

スライド1－9のところで、人手不足もあって空港バスはかなり減っているというお話がありました。アウトバウンドを確保していくためには、地元や近隣地域からのアクセスをよくしていくことも引き続き課題になってくるのではないかと思います。

現在、大幅に減便された地域に対して、例えばバスが減ってしまった分、鉄道のアクセスをよくするとか、今後、アクセスを向上させるためにどういった取り組みをやっていくご予定なのか、教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

犬塚社長

ご質問、ありがとうございます。

いちばん大きいのはバスが回復するかどうかでして、われわれとしても大きな課題だと捉えています。

空港バスが一度再開したけれども、地域を走るバスのドライバーが足りないということで、やむをえず再度運休になってしまったというようなこともありまして、なかなか思うように進んでいない状況です。

インバウンドの方はかなり戻ってきておりますので、「これからこう伸びていく」という話とわれわれの努力もしっかり見せて、バス会社にも「乗客が来るぞ」という自信を持ってもらえれば、おのずとバスも回復してくるかと思います。われわれも能動的に働きかけをしていく、それしかないと思っています。

質問者

アウトバウンドの話を非常に興味深く聞かせていただきました。

スライド3－2－4で、パスポート保有率の減少と出国率の回復のデータが掲載されております。ここには掲載されておきませんが、パスポート保有の減少率は日本全体で見ると都市部のほうが少なく、東京都では2割ぐらいしか減っておりませ

ん。福岡県と愛知県の減少率はほぼ一緒なのですが、出国者回復率は福岡県のほうが高くなっています。

この違いは便の関係なのか、地域の人があえて海外へ行かないのか、その辺りはどのようにお考えでしょうか。教えていただければと思います。

犬塚社長

正確にこの点を分析した話はあまり聞いたことがないのですが、この地域はもともとそんなに出国率が高くないこともありますので、やはり地域の特性かなと考えております。修学旅行でもあまり出ていないという話も聞いたことがあります。

小さい頃や若い頃から海外に出る、ということがこの地域ではまだ十分になされていない、ということがこういう点に出てくるのかなと考えておりますし、そんな問題意識から20歳以下の方へのパスポート取得応援キャンペーンを進めております。

すぐに効くような解決策はなかなかないと思いますので、中長期的に地域の方のご理解をいただきながら進めていくしかないのかなと思いますし、便が戻ってくれば、出てみようかなという人が増えていくと期待しております。