

## 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。

2022年度は2023年3月22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）。この度、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、当財団が設置しています「中部国際空港の将来像調査研究会」（座長：慶應義塾大学商学部教授 加藤一誠氏）の研究成果報告につきましては、報告書として取りまとめ、ホームページに掲載しております。（<https://www.criser.jp/research/2022.html>）  
（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）

### 【研究成果報告】

演題：「中部国際空港の将来像調査研究会」研究成果

講師：加藤 一誠 氏（慶應義塾大学商学部 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2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。先ほど、伊藤忠彦衆議院議員が来賓挨拶で触れられたように、ワールド・ベースボール・クラシックにて侍ジャパンが14年ぶり3度目の世界一となった記念すべき日に講演の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。本日は「中部国際空港セントレアの近況について」という題でお話をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

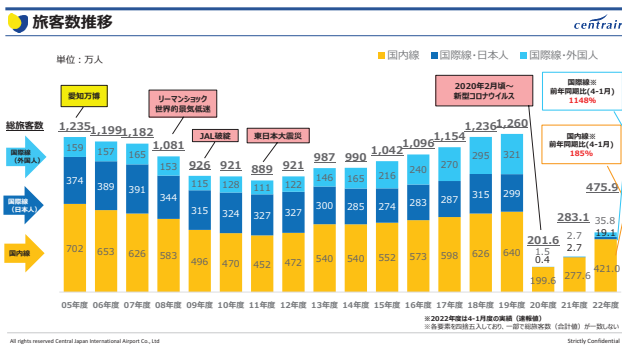


スライド1 セントレア開港18周年

このスライド1の絵は、セントレアが今年で開港18年を迎えたことから、「十八番（オハコ）」と銘打って、空港内の事業者がそれぞれのオハコを結集して、これからもより便利で愛される空港を目指していくということを表現しています。

## 1. 2022年度の実績と旅客便の状況

スライド2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。棒グラフの下の橙色が国内線、青が国際線、国際線の内訳として、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。

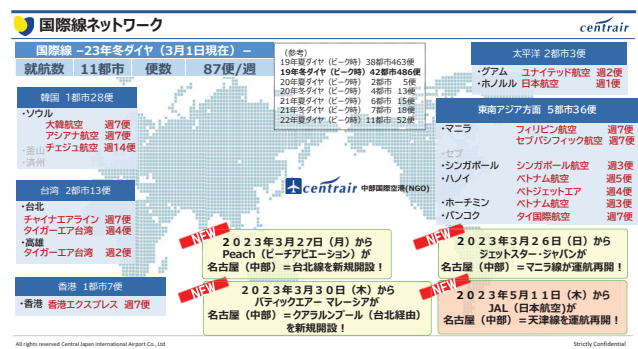


スライド2 旅客数推移 (年度別)

2019年度は、新型コロナウイルスの感染拡大前、若干1月からかぶってはいるのですが、過去最高となる1,260万人を達成できました。ただ、それ以降はコロナ禍の大きな影響を受けています。右から2つ目が、2021年度の実績ですが、国際線と国内線を合わせて283万人と、先ほど申し上げた過去最高となった2019年度の約2割にまで落ち込んでしまいました。

2022年度は、2023年1月末現在で476万人と、前年同期比で約2倍まで回復しています。2022年11月に発表しました中間決算概況での業績予想では、2022年度の旅客数は500万人と申し上げていました。しかしながら、私どもの業績予想よりかなり順調に推移しており、500万人は超えられると見込んでいます。

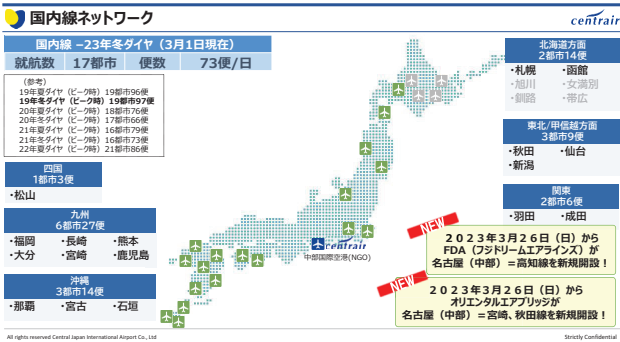
スライド3は、国際線ネットワークを示しており、2023年3月1日時点の就航都市を赤字で、かつての就航都市は薄い灰色になっています。新型コロナウイルスの感染拡大前は、2019年度のピーク時に、世界42都市へ週486便が運航されていました。しかしながら、2022年3月1日時点でも、世界11都市へ週87便と、ピーク時の約18%までしか国際線ネットワークは回復していない状況です。



スライド3 国際線ネットワーク

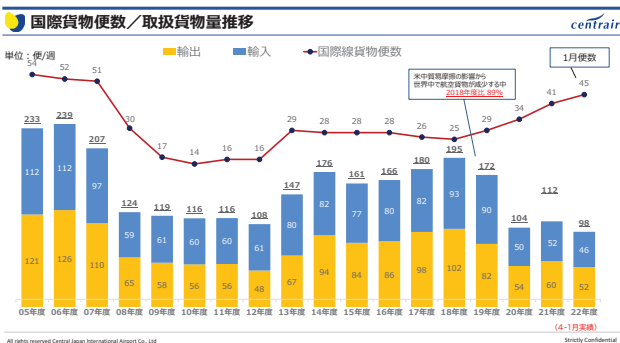
唯一のロング路線であった北米のデトロイト便は、大変残念ながら2023年2月末の出発便で運休となりました。世界中で航空需要が回復する中、デトロイト線の運休は大変残念なニュースですが、2023年3月末からは、台北線 (Peach Aviation 株式会社)、台北経由クアラルンプール線 (バティック・エア・マレーシア) が新規開設されますし、マニラ線 (ジェットスター・ジャパン株式会社) も運航再開となります。また、中国本土路線も、2023年4月から天津線 (天津航空) が運航再開となるなど、少しずつ戻ってくる予定となっています。さらに、現在、グアム線 (ユナイテッド航空) が週2便の就航となっていますが、2023年4月から1日2便とダブルデイリー化され、週14便となります。皆様にそろそろ海外旅行を楽しんでいただきたいと思っていますので、皆様のご家族やご友人にも、どうぞお勧めいただければと思っています。よろしくお祈りします。引き続き、近距離の国際路線はもとより、ロング路線、北米、ヨーロッパ、さらには中東といった新たな路線誘致を進めていきたいと考えています。

スライド4は、2023年3月1日時点の国内線ネットワークを示しています。2019年度のピーク時は、1日あたり97便でしたが、2023年3月1日時点では、全国17都市、1日あたり73便となり、ピーク時の8割弱まで回復しています。2023年3月末からは、高知線（株式会社フジドリームエアラインズ）や、宮崎線と秋田線（オリエンタルエアブリッジ株式会社）が新規就航となります。未就航の地域がまだまだございますので、今後ともさらなる路線の充実に向けて取り組んでまいりたいと考えています。



スライド4 国内線ネットワーク

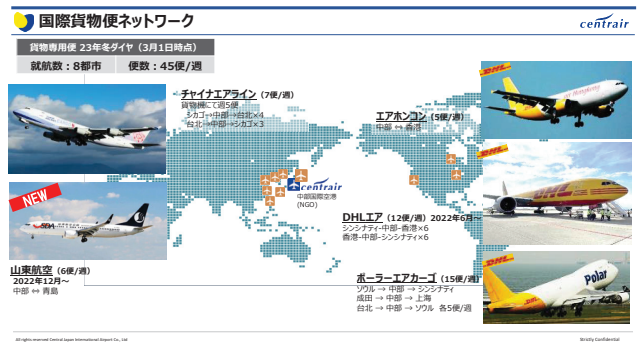
続きまして、国際貨物便の状況について、スライド5の棒グラフで貨物取扱量を、折れ線グラフで週当たり定期便数を示しています。棒グラフの貨物取扱量では、黄色が輸出、青色が輸入となっています。貨物専用便の就航便数は、開港当初、週50便を上回る便数でした。その後、リーマン・ショック等があり、週20便を切るレベルになりましたが、ドイツの国際輸送物流会社である



スライド5 国際貨物便数/取扱貨物量推移

DHL社がセントレアを拠点に就航したことから、現在足元では週45便まで回復してきています。

スライド6は、2023年3月1日時点の貨物専用便の国際貨物便ネットワークを示しています。現在、10都市へ週45便が運航されています。現在、エアホンコン、ポーラーエアカーゴ、DHLエアなどのエアラインで運航されています。DHLグループにはセントレアをアジアのハブというかたちで活用いただいています、路線の充実が進んでいます。さらに、2022年12月からは中国の山東航空が、青島との便を新たに開設していただきました。



スライド6 国際貨物便ネットワーク

スライド7は、第2ターミナルの状況を示しています。新型コロナウイルスの影響で、2020年3月から国際線での運用は見合わせていましたが、2022年10月30日によろやく再開となりました。一部の航空会社は、第1ターミナルから第2ターミナルに変更となり、第1ターミナルと第2ターミナルから出発していますが、到着に関しては、全

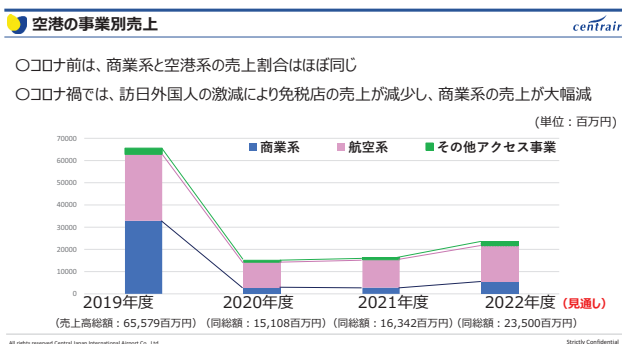


スライド7 第2ターミナル国際線

で第1ターミナルという状況です。今後は、第2ターミナルに、到着動線を戻すことを検討しています。現在、第2ターミナルを利用されている航空会社は、セブパシフィック航空（マニラ線）、香港エクスプレス（香港線）、タイガーエア台湾（台北線、高雄線）、チェジュ航空（ソウル線）の4社です。なお、国内線については、ジェットスター・ジャパン株式会社が、福岡線と那覇線を毎日運航しています。

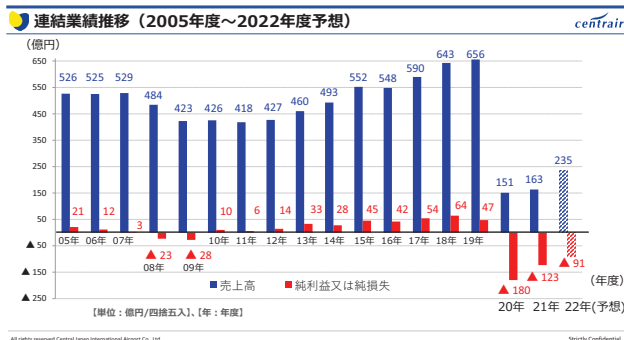
## 2. 事業別売上、会社業績

スライド8は、空港の事業別売上高の推移を棒グラフで示しており、商業系が青色、航空系が桃色、その他アクセス事業が緑色となっています。2019年度は、新型コロナウイルスの影響が限定的で、過去最高となる656億円の売上となりました。特に訪日外国人への免税品の販売が大変好調で、商業系の売上が5割を超えており、航空系の売上を上回っていました。しかし、コロナ禍の最中の2020年度、2021年度は、国際線が激減して、ほぼ消滅ということもあり、免税店の売上がほぼなくなってしまう状況でした。2021年度の売上も2020年度とほぼ同様で、2019年度比25%、約163億円と大変厳しい状況が続いています。やはり、国際線が戻ってくるのが売上増につながるということで、今後、国際線の便数が増えていくよう懸命に努力してまいりたいと思います。



スライド8 空港の事業別売上

スライド9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。2021年度の決算では、棒グラフの赤が示しているように、長引く新型コロナウイルスの影響から、約123億円の純損失となりました。2005年の開港以来、利益剰余金を積み上げてまいりましたが、この2年間の大きな純損失で底をつき、2022年度末で約18億円の累積損失を計上しています。中間決算の際に見通しとして厳しい環境がまだまだ続くとして申し上げたように、やはり2022年度もなかなか厳しく、3期連続の赤字を計上する計画をさせていただいています。われわれはこの3年間、体制を抜本的に見直し、体質をより筋肉質にしていこうと経営基盤の強化策を図ってまいりました。2023年度以降、早急に黒字化を目指してまいりたいと考えています。ご出席の皆様におかれましては、大変ご心配をおかけしていますが、引き続き変わらぬご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

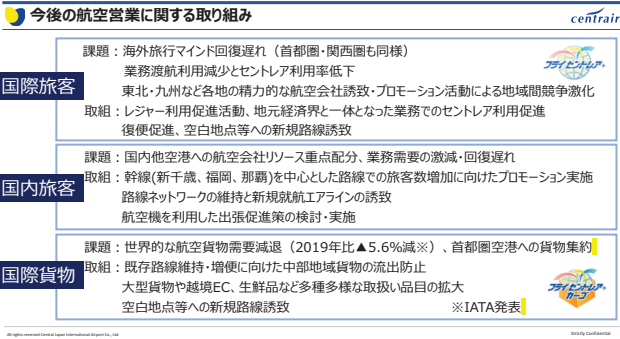


スライド9 連結業績推移

## 3. これからの航空業界とセントレアの戦略

スライド10は、今後の航空営業に関する取り組みの概略を示しています。コロナ禍で大きく航空ネットワークが棄損しました。国内線については、コロナ禍前のおおむね8割の便数が戻ってきていますが、国際線については、円安基調に加え、国際情勢の影響も受け、先ほど申し上げたようにコロナ禍前の2割程度の便数にとどまっています。

徐々にコロナ禍前の日常に戻っていく中で、私もとしましては以下の戦略を進めることとしています。



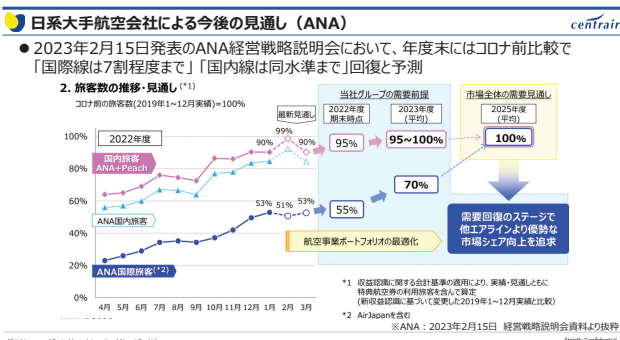
スライド10 今後の航空営業に関する取り組み

国際旅客については、まずは日本人の海外旅行マインドの回復を目指すとともに、地元経済界と一体となった業務渡航利用を呼びかけてまいります。

国内旅客については、徐々に回復していますが、旅客の多くを占めます札幌、福岡、沖縄、幹線路線の便数・旅客数を回復させるため、利用促進施策を実施してまいりたいと考えています。

国際貨物については、世界的な航空貨物需要減退の中で、既存路線の維持・増便に向けて、中部地域の貨物の流出防止を図るとともに、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・カーゴ活動をさらに強化してまいりたいと考えています。

スライド11は、全日本空輸株式会社(ANA)の今後の旅客数見通しを示しています。2022年度



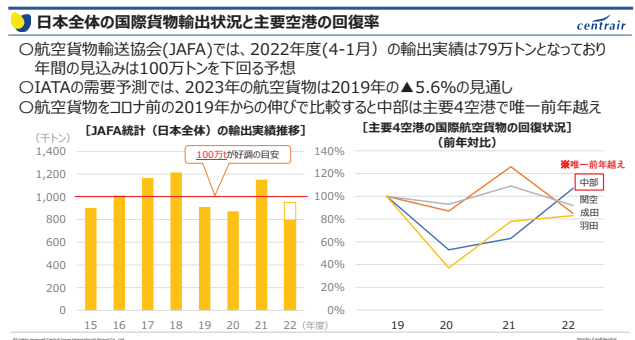
スライド11 日系大手航空会社による今後の見通し(ANA)

は順調に回復し、2023年度には国際線が約7割程度まで、国内線は新型コロナウイルスの感染拡大前のほぼ同水準まで回復すると予想しておられます。

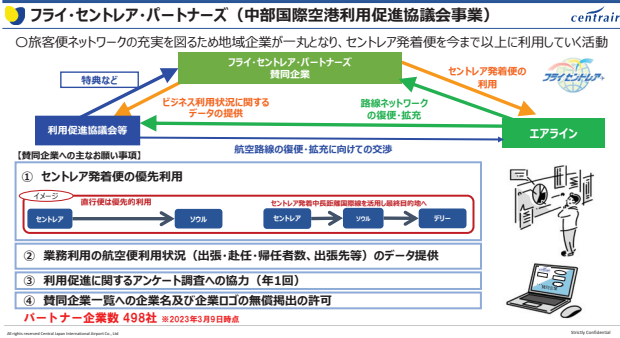
スライド12は、日本全国の航空貨物の動向を示したものです。

日本国内の国際航空貨物は、スライド12左下の黄色の棒グラフに示している通り、2021年度は、海上輸送の混雑、コンテナ不足、港湾の荷役の処理能力不足、そういったことに伴った船落ち貨物の影響もありまして大変好調でしたが、2022年度は、2023年1月末時点で79万トンと、好調の目安となる年間100万トンのラインを下回る見込みです。

スライド12右下の折れ線グラフは、2019年度を100として、主要4空港の国際航空貨物の回復状況を示しています。セントレアは、もともと貨物専用便の比率が少なく、むしろ旅客便のベリースペース(貨物のスペース)に積まれている貨物の量のほうが、若干多いぐらいのレベル感でした。旅客便が激減すると、セントレアの取扱量にとっては大変厳しい状況となり、2020年度、2021年度については、セントレアの国際航空貨物の回復状況は最も遅れていました。2022年度は、セントレアにおけるDHL社の拠点化、山東航空の就航などにより、貨物専用便の数が増えたことで回復傾向にありますが、依然として中部地域の航空貨物は首都圏等の空港へ流出してしまっています。「中部の荷物は中部から」ということで、フライ・セントレア・カーゴの取り組みを進めてまいりたいと思います。ぜひとも、よろしくお願ひします。



スライド12 日本全体の国際貨物輸出状況と主要空港の回復率

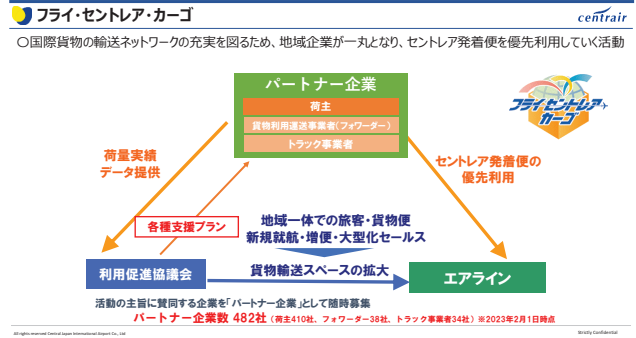


スライド13 フライ・セントレア・パートナーズ

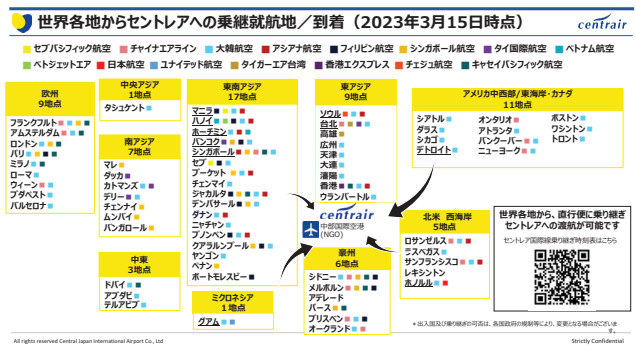
スライド13は、フライ・セントレア・パートナーズという事業の概要を示しています。セントレアの利用促進策として、空港建設時から地域の皆様のご支援のもと、フライ・セントレア、それから、フライ・セントレア・カーゴの活動を進めてまいりましたが、空港開港から18年が経過し、コロナ禍で就航便数が減少する中で、多くの国際線利用者が首都圏に流出しています。そのため、これまで以上にフライ・セントレアの活動を進めていきたいということで、中部国際空港利用促進協議会と連携しまして、企業の皆様を対象としたフライ・セントレア・パートナーズに賛同いただく企業の募集を行っています。フライ・セントレア・パートナーズは、2023年3月9日時点で498社のパートナー企業にご賛同いただいています。ご賛同いただきました企業の方々には、空港ラウンジの利用などの特典を提供させていただきますとともに、出張利用に関する情報をご提供いただきまして、航空会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。

スライド14は、フライ・セントレア・カーゴという事業の概要を示しています。航空貨物につきましても、セントレア発着貨物便を優先して利用いただくように活動を行っており、各種支援プランをご提供しています。現在、フライ・セントレア・カーゴは、2023年2月1日時点で、482社のパートナー企業にご賛同いただいています。

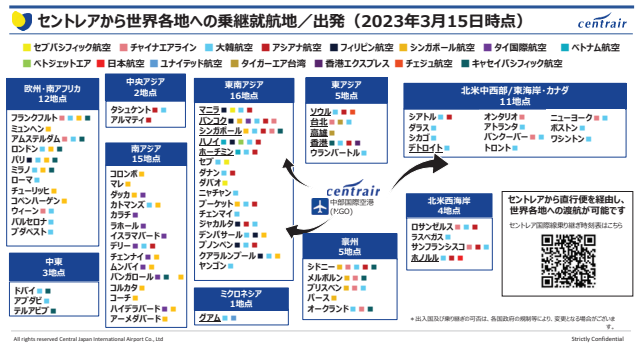
次に、スライド15は、世界各地からソウルやシンガポールからの直行便を経由してセントレアに到着が可能な地域を示しており、乗り継ぎをする



スライド14 フライ・セントレア・カーゴ



スライド15 世界各地からセントレアへの乗継就航地（到着）



スライド16 セントレアから世界各地への乗継就航地（出発）

ことで69都市からセントレアに到着が可能となっています。

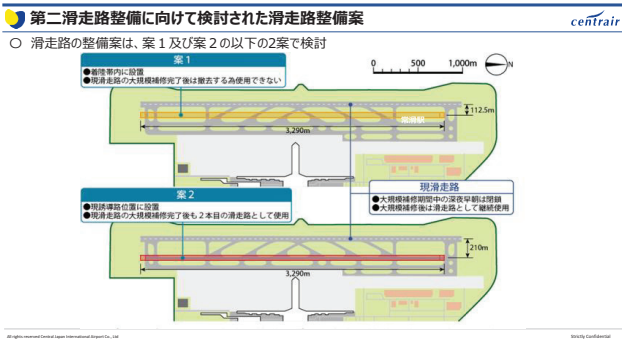
一方、スライド16は、セントレアから出発する直行便を経由して渡航が可能な世界各地を示しており、直行便が週87便ありますが、ソウル、シンガポール、マニラなどを経由していただくと、74都市に行くことが可能です。

直行便を経由することで、運航曜日は限定されますが、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で、早期の増

便あるいは再開、利便性向上につなげていきたいと思っています。両スライドのQRコードを読み取ると、公式ウェブサイトから最新の渡航可能地域をご確認できますので、ご活用ください。

#### 4. 第二滑走路整備に向けた環境アセスメントとパブリック・インボルブメント

2021年12月に公表されました「中部国際空港の将来構想」では、第1段階の第二滑走路を2027年度の供用を目指すとしていますが、地元地域だけで検討を進めたもので、第二滑走路の整備を進めるためには、今後、国土交通省の承認が必要となります。スライド17は、将来構想の第1段階の手続きを進めるにあたり、実現可能性のある2つの案を環境影響評価やパブリック・インボルブメント（PI）の実施にあたって示したものでございます。



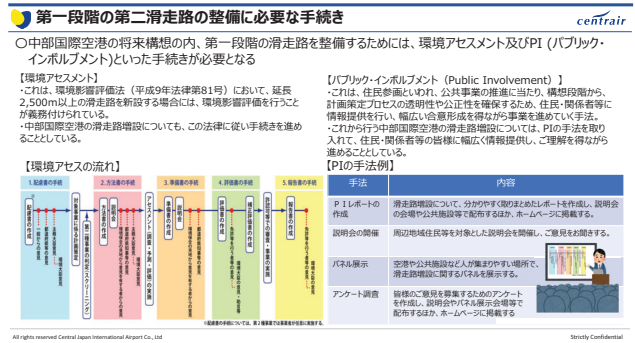
スライド17 第二滑走路整備に向けて検討された滑走路整備案

案1は、石川県の小松飛行場の事例を参照して検討したものです。この計画では、基準上、2本の運用ができません。現滑走路の大規模補修完了後は、誤着陸防止等の観点から、整備した仮滑走路は撤去するため、最終的には滑走路1本のままとなります。

案2は、現誘導路の位置に滑走路を整備する案です。現滑走路との距離は210メートル確保できます。将来も2本の滑走路として運用が可能です。これは中部国際空港の将来構想の第1段階にあた

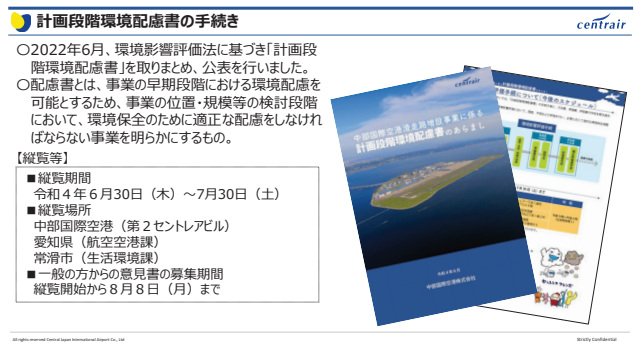
るもので、地域においても合意形成がなされています。

スライド18で示されているように、環境アセスメントは、環境影響評価法に基づいて実施するもので、延長2,500メートル以上の滑走路を新設する際に実施することが義務づけられています。ここでは、配慮書、方法書、準備書、評価書といった手続きが必要になります。また、PIでは、地域住民等の方々にご理解いただくための手続きが定められています。滑走路の増設は、これらの手続きに基づいて、住民・関係者の皆様に幅広く情報を提供し、ご理解を得ながら進めることとなります。



スライド18 第一段階の第二滑走路の整備に必要な手続き

スライド19は、環境配慮書の手続きを示しています。環境影響評価法に基づき、計画段階環境配慮書として取りまとめて、これらの関係図書をセントレア、愛知県庁、常滑市役所において2022年6月から1か月間縦覧するとともに、広く意見募集を行いました。



スライド19 計画段階環境配慮書の手続き

計画段階環境配慮書では、重大な環境影響を受けるおそれがある環境項目として、「航空機騒音」・「鳥類」を選定し、予測・評価を行いました。スライド20で示されているように、2022年8月中旬に、環境大臣、国土交通大臣、常滑市長、愛知県知事からそれぞれ意見が出されました。

### 環境アセスメント配慮書の手続き終了

○ 計画段階環境配慮書に対し、各行政機関等から意見が出され、次の方法書の段階へ移行。

【案1】「案2」の高気圧に際して、航空機の運航に係る「航空機騒音」「鳥類」への影響について、重大な環境影響を受けるおそれがある環境項目として選定し、予測・評価を行いました。

案1	案2
滑走路を既設滑走路との中心線間隔で112.5m 高気圧に整備する。そのため、航空機騒音の影響範囲もそれと同等程度に広がる可能性がある。	滑走路を既設滑走路との中心線間隔で110m高気圧に整備する。そのため、航空機騒音の影響範囲もそれと同等程度に広がる可能性がある。
新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加により、客室乗降口付近の1.5m以内の範囲より広がる可能性もあるが、中部国際空港は航空機騒音に配慮して客室乗降口の周辺に建設された空港であり、発着回数の増加も航空機の発着回数の増加と同等の伊勢湾上に設定されることを踏まえて、1.5m以内の範囲に限定するものとする。	新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加により、客室乗降口付近の1.5m以内の範囲より広がる可能性もあるが、中部国際空港は航空機騒音に配慮して客室乗降口の周辺に建設された空港であり、発着回数の増加も航空機の発着回数の増加と同等の伊勢湾上に設定されることを踏まえて、本事業によりハードストラクチャーが拡大することはないものと予測される。
両案とも「航空機騒音」「鳥類」への影響について着目はないが、本事業に係る環境への影響について、各種の環境配慮を適切に実施することにより、事業者の発行可能な範囲で影響の回避又は低減が図られると考えられます。なお、今後の方法書以降の環境影響評価において、調査、予測および評価を行い、必要に応じて適切な環境保全策を講ずるものとする。	滑走路を既設滑走路との中心線間隔で110m高気圧に整備する。周辺地域の事業計画は、現在、環境影響を及ぼしている場所である。

【案1】「案2」の高気圧に際して、航空機の運航に係る「航空機騒音」「鳥類」への影響について、重大な環境影響を受けるおそれがある環境項目として選定し、予測・評価を行いました。

【案1】「案2」の高気圧に際して、航空機の運航に係る「航空機騒音」「鳥類」への影響について、重大な環境影響を受けるおそれがある環境項目として選定し、予測・評価を行いました。

【案1】「案2」の高気圧に際して、航空機の運航に係る「航空機騒音」「鳥類」への影響について、重大な環境影響を受けるおそれがある環境項目として選定し、予測・評価を行いました。

### スライド20 環境アセスメント配慮書の手続き終了

配慮書の次の段階として、環境評価方法書として取りまとめて、これらの関係図書を、セントレア、愛知県庁、常滑市役所において2023年1月から1か月間縦覧するとともに、広く意見募集を行い、配慮書と同様、各大臣や自治体において意見が検討されています（スライド21）。

### 環境影響評価方法書の手続き

○ 2023年1月、配慮書の次の段階である「環境影響評価方法書」を取りまとめ、公表。

○ 方法書には、配慮書への意見に対する事業者としての見解や、環境影響評価を行う項目並びに調査、予測及び評価の手法を示している。

【縦覧等】

- 縦覧期間 令和5年1月11日（水）～2月13日（月）
- 縦覧場所 中部国際空港（第2セントレアビル）愛知県（航空空港課）常滑市（生活環境課）一般の方からの意見書の募集期間 縦覧開始から2月27日（月）まで

【説明会】

- 日時 令和5年1月20日（金）18:00～20:00 21日（土）14:00～17:00
- 場所 常滑市民文化会館・常滑市中央公民館

### スライド21 環境影響評価方法書の手続き

PIの実施にあたりましては、航空局が策定した「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメント・ガイドライン（案）」に従って進めることとしています（スライド22）。実施体制について、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、それと地元自治体の常滑市、地元経済団体として

名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、それとセントレアも参加しまして、「中部国際空港PI推進協議会」を設置しました。また、PIの透明性、公平性、公正性を確保するため、有識者等で構成する「中部国際空港PI評価委員会」を新たに設置して、助言・評価を得ながら進めさせていただきました。評価委員会の委員は、本日まで講演される慶應義塾大学の加藤一誠教授にもご就任いただき、そのほか4名の方をお願いしています。

### 第二滑走路の事業化に向けたパブリック・インボルブメント（PI）の実施体制

○ 第二滑走路の事業化に向けた国の事業採択を受けるためには、PIのガイドラインに沿って、パブリック・インボルブメントを実施する必要があります。

○ 今回、PIの実施にあたっては、地元地域の自治体、経済団体、空港会社で構成する「中部国際空港PI推進協議会」を設置し、同協議会が主体となり、PIの検討やPI活動（住民・関係者等への情報提供、意見収集）を実施する。

○ また、有識者等で構成するPI評価委員会を設置し、助言・評価を得ながら進める。

**中部国際空港PI推進協議会**

【構成団体】

- 自治体：愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市
- 経済団体：名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会
- 空港会社：中部国際空港株式会社
- ※ 構成員は、自治体の副市長クラス（常滑市は副市長）、経済団体の専務理事、空港会社の副社長（協議会の会長）

**PIへの助言・評価**

**中部国際空港PI評価委員会**

【委員】 ※五十音順、敬称略

- 飯塚 歩（中日新聞論説委員）
- 岡田 恭明（名城大学教授）
- 加藤 一誠（慶應義塾大学教授）
- 久志本 修一（弁護士）
- 森川 高行（名古屋大学教授）

情報提供 → 住民関係者等 → 意見

### スライド22 第二滑走路の事業化に向けたパブリック・インボルブメント（PI）の実施体制

スライド23は、PIの実施結果を示しています。意見提出者数は2,159件でした。PIレポートの理解度の状況ですが、「滑走路に関する課題、滑走路増設の必要性について理解できたか」との質問に対して、9割を超える方が「理解できた」または「ある程度理解できた」と回答しています。また、案の比較に関する自由意見では、83%の方が、スライド17の案2「現在の誘導路の位置に新設滑走路を設置し、将来も2本の滑走路として運用が

### パブリック・インボルブメント（PI）内に寄せられた意見

○ 意見提出者数 **2,159件**（内訳：Web 1,846件、はがき 297件、メール等 16件）

○ 情報の理解度は「理解できた」、「ある程度理解できた」と答えた方が**9割超**

○ 案2を支持した方が**83%**

＜案1と案2の比較（自由意見から）＞

質問項目	理解できた	ある程度理解できた	あまり理解できなかった	理解できなかった
中部国際空港の滑走路に関する課題、滑走路増設の必要性	59%	33%	4%	4%
増設滑走路の候補地が伊勢湾内に建設されること	61%	31%	5%	3%
増設滑走路案（案1、案2）の概要	55%	37%	5%	3%
増設滑走路案（案1、案2）の違い	53%	37%	7%	3%

自由意見の分析結果（案1と案2の比較）

- 案2がよい：83%
- 案1がよい：3%
- どちらでもよい：10%
- 賛成、どちらでもよい：10%
- どちらにも反対：2%
- わからない、判断できない：2%

### スライド23 パブリック・インボルブメント（PI）内に寄せられた意見



可能となる」がよいと回答されました。セントレアとしましては、これらの意見を踏まえ、案2を具体的な整備案として第二滑走路の整備計画に取り組むこととしました。

スライド24は、第二滑走路完成後の運用イメージを示したものです。このイメージ図にありますとおり、現在の滑走路を着陸専用として、新しく整備する白で囲った第二滑走路を離陸専用として、できる限り周辺地域に新たな負担が生じないように運用を図る計画としています。

**中部国際空港第二滑走路の運用イメージ図**

○第二滑走路が整備され、完全24時間運用可能な空港が誕生  
○完成後は、現在の滑走路を主に着陸専用とし、新しく作る第二滑走路は離陸専用として運用する計画



第二滑走路供用後の運用イメージ図

スライド24 中部国際空港第二滑走路の運用イメージ図

## 5. セントレアの未来に向けた取り組み

セントレアでは、全社一丸となって、未来に向けたいくつかの取り組みを推進しています。例えば、CXはカスタマーエクスペリエンスの略で、お客様の感動体験をしっかりとセントレア全体で取り組んでいこうという取り組みです。DXはデジタルトランスフォーメーションの略で、デジタル化をお客様にも体験していただけるように進めていくという取り組みです。EXはエンプロイーエクスペリエンスの略で、従業員の体験、つまり、従業員一人一人の生産性を向上させるような働き方の改革にもつながる取り組みを進めているところです。また、SDGs、GX（グリーントランスフォーメーション）、脱炭素、それから、先ほど申し上げました増設滑走路、さらにはターミナルのイノベーション、そういったことを今、いろんなプロジェクトというかたちで検討を進め

ています。


まず、スライド25に示していますSDGsに関する取り組みですが、セントレア「SDGs元年」として、SDGsの取り組みを本格化させ、SDGsを経営の真ん中に据えると2021年に宣言しました。全社でSDGsに取り組んでいくことで、経営基盤の強化と社会の課題解決、その両方を進めています。

**セントレアとSDGs**

セントレア「SDGs元年」として取り組みを本格化  
(2021年)

**「SDGsを経営の真ん中にする」** (トップメッセージ)

- SDGsのために特別なことをするのではなく、日々の企業活動のなかでSDGsの目標を実現していく
- 持続可能な仕組みのもと、成果を目に見える形にして取り組むことが重要
- 働き甲斐を高め、パフォーマンスと達成感の向上を図る



社会共通の課題解決  
当社の課題解決  
日ごろの取り組み  
SDGsの推進  
投資  
収益

スライド25 セントレアとSDGs

最初のSDGs推進の取り組みとして、全社員への研修・啓発活動を行いました。2022年度の経営計画には先ほど申し上げたSDGsを経営の中心に据えると明記し、それぞれ各社各部署で実践していく取り組みを行っています (スライド26)。

**SDGs推進の取り組み**

- 2021年～「学習フェーズ」&一部実践
  - 研修実施：全社員向け (1月、8月)、マネジャー向け (2月)、役員向け (8月)
  - 啓発活動：SDGs種まきサロン、SDGs通信
  - コミュニティ：「SDGs365」⇒日々の情報交換を通して自業務のアップデートを行う
  - 実践支援：商業事業部、C-PAX研修支援、C-COM研修支援
  - 実践：3つの領域において取り組み ⇒スライド後述
- 2022年度経営計画に盛り込まれた
  - 「SDGsを経営の中心に据え、日々の事業活動を通じ、社会共通の課題の解決に向けて「インフラ」「環境」「人」を軸に地域を含めたステークホルダーと連携して取り組み、長期的な企業価値の向上を目指します」
  - ⇒ 各社各部署で実践
- 中期経営計画 (2023～2025年) にSDGsを取り込んで目標を定める

スライド26 SDGs推進の取り組み

具体的な事例として、スライド27に資源循環の取り組みを示しています。スライド27の左側は、滑走路周りの緑地の刈り草を、捨てるのではなく、地元の牛の飼料や敷料として有効活用しようという取り組みです。スライド27の右側は、サントリー株式会社と協力した水平リサイクルの事業として、

廃棄されたペットボトルをリサイクルして、そのままペットボトルに再生する「ボトルtoボトル」の取り組みです。

**資源循環の取り組み（滑走路周辺刈草・ペットボトル）**

■ 滑走路周辺の緑地帯で発生する刈草

滑走路周辺の緑地帯で発生する刈草を牛の飼料や敷料さらには堆肥といった資源として有効活用

「(従来) 年間200トンの刈草をゴミとして廃棄」

■ 空港内で廃棄されるペットボトル

空港内で発生する廃棄ペットボトルについてボトルtoボトルでの水平リサイクルを行う

「ボトルtoボトル」を早期サイクルによる持続可能な社会の実現に向けた社会課題の解決策とする。本取組は「PETtoPET」として展開する。

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

スライド27 資源循環の取り組み

また、スライド28の左側には、発達障害、知的障害、精神障害などの障害をお持ちの方が、外部の音や視線を遮断して落ち着くためのカムダウン・クールダウンスペースの国内線・国際線の出発制限エリアの設置状況を示しています。

さらに、スライド28の右側にありますように、女性の方が予期せず生理用品が必要になった際に無料でお受け取りいただけるサービス「オイテル」を導入し、ターミナル内の女子トイレ個室に設置しています。

**カムダウン・クールダウンスペース開設、生理用品無料提供サービス導入**

■ カムダウン・クールダウンスペース

発達障害、知的障害、精神障害などの障害をお持ちの方が、外部の音や視線を遮断し気持ちを落ち着かせて、パニックを防ぐためのスペースを国内線・国際線の制限エリアに開設

■ 生理用品無料提供サービス（オイテル）

空港で予期せず生理用品が必要になった際に生理用ナプキンを無料でお受け取りいただけるサービス「OITr（オイテル）」を女性トイレ個室に導入（15カ所）

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

スライド28 カムダウン・クールダウンスペース開設、生理用品無料提供サービス導入

ターミナル内の事業者の方にもSDGsの取り組みに協力していただくためのガイドラインも作成しました（スライド29）。どんな取り組みがSDGsにつながるのか、当てはまるのかが分かるようになることで意識啓発につなげ、そして、その取

組みを来港者の皆様にも知っていただくような情報発信をしています。例えば、地域雇用の積極的な採用、プラスチックフリーの促進、お客様への多言語対応等々、いろんな取り組みを各事業者で行っていただくためのガイドラインです。この取り組みは、先ほど申し上げたCX（カスタマーエクスペリエンス）に該当する部分となります。

**ターミナル内店舗との協働「セントレア SMILE SDGs」**

ターミナル内店舗事業者がSDGsの視点を意識できるようにガイドラインを作成  
「店舗の取り組みは何に当てはまるか」を見つめなおす取り組み

各店舗がSDGsの視点で自分たちの取り組みを再認識し、日々の意識啓発に繋げるとともに、空港全体としても取り組みを発信

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

スライド29 ターミナル店舗との協働「セントレア SMILE SDGs」

セントレアは、イギリスのSKYTRAX社が行っています顧客サービスに関する国際空港評価におきまして、9年連続Regional Airport部門で世界1位という評価をいただきました（スライド30）。また、第2ターミナルは、LCCターミナルにおけるNo.1を初受賞しました。まだまだ改善しなければならないことが多くあると思っております、お客様のお声に真摯に対応して、さらに「いい空港」を目指してまいりますと考えており、セントレアだけではなく、空港内事業者の皆様と一緒に取り組んでまいりたいと思っています。

**「World's Best Regional Airport」第1位を受賞！**

英国SKYTRAX社が実施する顧客サービスに関する国際空港評価  
「World Airport Awards 2023」において、  
「Regional Airport部門」で9年連続で世界第1位を受賞しました

今回、スタッフのサービスや空港の清潔さが特に高く評価されました

※ Regional Airport：主として短・中距離路線が運航され、長距離国際路線の主要ハブではない空港  
2023年3月15日、アムステルダムにて

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

スライド30 「World's Best Regional Airport」第1位を受賞！

## 6. 中部国際空港のカーボンニュートラルに向けた取り組み

セントレアでは、2021年5月に「セントレア・ゼロカーボン2050」を宣言しました（スライド31）。2022年6月には、航空法等の一部改正法が成立しまして、空港管理者が空港脱炭素化推進計画を作成することが制定されました。2022年9月にカナダで開催されたICAO（国際民間航空機関）の総会で、2050年までに国際航空分野からのCO<sub>2</sub>排出を実質ゼロにするという長期目標が新たに採択されました。同年12月には、航空法等の一部改正法が施行され、その具体的な方針を示す航空脱炭素化推進基本方針が確定しました。

**脱炭素に向けた国等の動向**

- 2021年 5月 「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」を表明
- 2022年 3月 航空局「空港脱炭素化推進計画」策定のためのガイドライン（初版）
- 2022年 6月 「航空法等の一部改正法」の法案が成立（航空分野全体で脱炭素化）
 

空港管理者は、「空港脱炭素化推進計画」を作成  
 「空港脱炭素化推進協議会」を組織し、計画案等について協議
- 2022年 9月 ICAO総会 「2050年までのカーボンニュートラル」を目指す
- 2022年12月 「航空法等の一部改正法」施行 「航空脱炭素化推進基本方針」確定

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

スライド31 脱炭素に向けた国等の動向

スライド32は、航空脱炭素化推進基本方針を示しています。脱炭素化の推進の目標として、空港分野では、2030年度までに各空港の温室効果ガス排出量を2013年度比で46%以上削減するとしています。さらに、再生可能エネルギー等導入ポテンシャルの最大限活用によって、わが国の空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指し、2050年度に向けて、新たな技術の活用促進、および、さらなる炭素クレジットの創出・利用拡大が示されました。目標達成のための具体的な施策としては、空港施設・空港車両の省エネ化等の促進、空港の再生可能エネルギー拠点化等の促進、航空機及び空港利用者等への航空脱炭素化の取り組みの理解促進、こういったものが挙げられました。

**航空脱炭素化推進基本方針**

【航空の脱炭素化の推進の目標】

- <航空機運航分野>
  - ・国際航空では、2020年以降 CO<sub>2</sub> 総排出量増加制限
  - ・国内航空では、2030年度までに単位輸送量当たりの CO<sub>2</sub> 排出量を対 2013年度比で 16% 削減
  - ・国際・国内航空ともに、2050年カーボンニュートラル
- <空港分野>
  - ・2030年度までに、各空港の温室効果ガス排出量を2013年度比で46%以上削減
  - ・再生可能エネルギー等導入ポテンシャルの最大限活用により、我が国の空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す
  - ・2050年度に向けて、新たな技術の活用促進及び更なる炭素クレジットの創出・利用拡大

【具体的な施策】

- ① SAFの導入促進
- ②管制の高度化等による運航の改善
- ③航空機環境新技術の導入促進
- ④空港施設・空港車両の省エネ化等の促進
- ⑤空港の再生可能エネルギー等の促進
- ⑥航空機及び空港利用者等への航空脱炭素化の取組の理解促進

⇒ 航空機運航分野  
⇒ 空港分野

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

スライド32 航空脱炭素化推進基本方針

スライド33は、セントレアの取り組みである「セントレア・ゼロカーボン2050」を示しています。2021年5月に宣言し、2022年12月に施行された航空脱炭素化推進基本方針に基づき、改定して目標を設定します。

**セントレアの取り組み「セントレア・ゼロカーボン2050」**

- 2021年5月12日に「セントレア・ゼロカーボン2050」を宣言。来年度に向けて、下記の内容に改定する予定。2022年12月に施行された航空脱炭素化推進基本方針に基づき、以下のとおり目標を設定する。

**セントレア・ゼロカーボン2050宣言（改定案）**

- ・2030年度までに、温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量を2013年度比で46%以上削減します。再生可能エネルギー等導入ポテンシャルの最大限活用により、カーボンニュートラル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カーボンニュートラルを実現します。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。
- ・取り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の連携、協力します。

【当空港の地上施設からのCO<sub>2</sub>排出量推移】 ※排出量等の数値は、ACI-POC認証時に確定

年度	CO <sub>2</sub> 排出量 (千トン)	削減率
2013年度	6.1	-
2030年度	3.1	46% (2.6万トン以上削減)
2050年	実質ゼロ	-

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

スライド33 セントレアの取り組み「セントレア・ゼロカーボン2050」

スライド34は、ACA（ACI空港カーボン認証）を示しています。セントレアでは、国に提出する空港脱炭素化推進計画とともに、国際空港評議会（ACI）が運用している公的認証制度（Airport

**ACA（ACI空港カーボン認証）**

空港脱炭素化推進計画の策定にあたり、世界的な公的認証制度 Airport Carbon Accreditation（空港カーボン認証）のレベル4の取得を目指し、手続きを進めている。

ACAは、国際空港評議会（ACI）が運用する公的認証制度であり、各空港が温室効果ガスの排出量削減目標を設定し、その実現を目指すことを目的としている制度

**空港における国際カーボン管理基準として世界で唯一の認証**

認定レベル

- Level 4+ Transition
- Level 4 Transformation
- Level 3+ Neutrality
- Level 3 Optimization
- Level 2 Reduction
- Level 1 Mapping

◆中部国際空港の取得目標は「レベル4」の取得

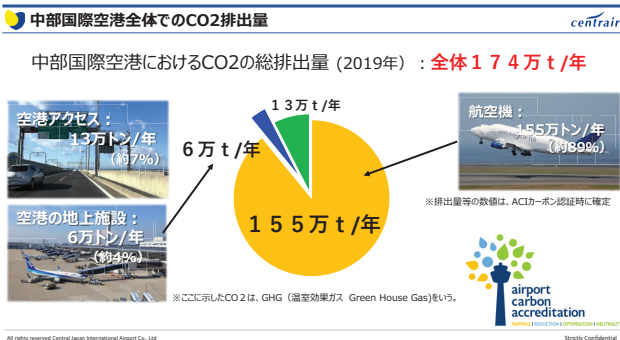
※国内では関西空港がレベル4、成田空港がレベル3を取得している。

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

スライド34 ACA（ACI空港カーボン認証）

Carbon Accreditation) のレベル4の取得を目指しています。この認証は、ACIによって与えられる世界基準の空港カーボン認証制度で、世界の主な空港で取得が進んでいます。この認証は4段階のレベルがあり、レベルが上がるごとに脱炭素化、脱炭素への取り組み、環境対策への要求値が高くなります。

スライド35は、セントレア全体でのCO<sub>2</sub>排出量を示しています。先ほど申し上げたスライド35の「セントレア・ゼロカーボン2050」では、空港の地上施設による年間6万トンの排出量をゼロにしようという取り組みです。より大きな部分を占めている航空機から出る排出量は年間155万トンとなっており、空港全体の排出量の約89%を占めています。空港全体の排出量の約89%を占めています。空港の地上施設からのCO<sub>2</sub>を減らしていくのは大変重要ですが、航空業界全体で見ますと、完全なカーボンニュートラルの実現を図るには、航空機から排出されるCO<sub>2</sub>をいかに削減するかが重要で、今後セントレアではこの部分でどう貢献していくかが課題になります。



スライド35 中部国際空港全体でのCO<sub>2</sub>排出量

CO<sub>2</sub>排出量の削減対策として、スライド36のとおり、旅客ターミナルビル、貨物上屋、立体駐車場、エアサイド (空港関係者立入区域) などにおける照明器具のLED化に取り組んでまいりたいと思います。航空灯火については、国の指針に基づき、2030年度をめどに計画的にLED化を進めます。これらによりまして、2030年度までに空港内のすべての施設のLED化を達成したいという計画です。

施設のCO<sub>2</sub>削減対策 ～照明器具のLED化～

■旅客ターミナルビル等のLED化

- 貨物上屋天井の水銀灯、貨物地区事務棟、従業員事務管理棟やお客様用立体駐車場の直管蛍光灯等のLED化

■エアサイドのLED化の推進

- エアサイドのLED化の推進 ～2030年度までにLED化100%を目指す
- 航空灯火:航空局管制技術課の導入の手引きに則し、約5,600灯器の飛行場灯火及びエプロン照明灯をLED化

スライド36 施設のCO<sub>2</sub>削減対策

また、スライド37にありますように、太陽光発電による再生可能エネルギーの拠点化の推進に取り組んでまいりたいと思います。

太陽光発電による再生可能エネルギーの拠点化

再生可能エネルギーの拠点化に向け、貨物上屋等建物の屋根や平面駐車場の敷地を利用し、耐荷重や風力などを調査のうえ、新たに太陽光パネルの設置を増やしていくことを検討中

【再生の拠点化イメージ箇所】

スライド37 太陽光発電による再生可能エネルギーの拠点化

さらに、スライド38のとおり、地元企業や行政と連携してGSE (航空機地上支援) 車両のFCV化による水素社会の実現や、EV化に取り組んでいきたいと考えています。空港全体で使用される車両は約1,000台あり、その多くがエアサイドで稼働しているハンドリング事業者のGSE車両で

GSE車両のFCV・EV化の推進

エアサイドにおけるGSE車両等のFCV・EV化の拡大

- 車両のFCV化、EV化の促進には、水素充填所の機能強化やEV充電設備の拡充が必須
- FCVの将来の展開を見据え、移動式水素ステーションの検討を推進

【産業車両と専用水素充填所】 【水素ステーション】 【EV充電所】

FCVバス SORA 2023年度導入

<スケジュール>  
2030年度までに、車両の60%電動化を目指す (空港内車両台数は、1,040台 (現在はEV 117台、FCV 12台) )

スライド38 GSE車両のFCV・EV化の推進

すが、FCVやEVの車両は全体の1割程度です。今後、車両のFCV化やEV化を普及させるために、水素の生産量を上げること、あるいは、グリーン電力の確保、また、将来の機動的な展開を見据えた移動式水素ステーションの開発も必要になってくると思っています。このため、車両を使用している事業者のほか、車両の開発メーカー、水素供給事業者を中心に、また、行政には支援制度の充実を要請させていただき、CO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、2030年にはFCV化またはEV化を60%、先ほど1,000台が使用中と言いましたので、600台程度を目標に取り組む予定です。2023年には、空港の搭乗口と旅客機の間で乗客を運ぶために空港の制限エリアで使用するランプバスとして、FCバス「SORA」を導入する予定です。

なお、コージェネレーションシステムによるさらなるCO<sub>2</sub>排出量の削減を行うため、将来の技術開発やコスト、国などの支援制度等も考慮しながら、水素混焼あるいは専焼を含めた水素の利活用の可能性を探るなど、空港全体のCO<sub>2</sub>排出量の削減を図ってまいりたいと考えています（スライド39）。

**コージェネレーションシステムのリニューアルによるCO<sub>2</sub>削減**

開港時に導入した「天然ガスコージェネレーションシステム」のガスタービンを「ガスエンジン」に更新中  
 発電効率及び熱効率を上げ、**CO<sub>2</sub>排出量の14%削減**を目指す  
 今後はCO<sub>2</sub>回収や水素専焼などの可能性を検討

【現状のコージェネレーションシステム】 【更新工事中的コージェネレーションシステム】

スライド39 コージェネレーションシステムのリニューアルによるCO<sub>2</sub>削減

CO<sub>2</sub>排出量が多い航空機の脱炭素化に向けた取り組みとしては、水素技術などの新技術の導入、新型機材の導入、運航方式の改善、持続可能な航空燃料としてCO<sub>2</sub>を排出しないSAF（バイオジェット燃料）等の活用、排出権取引といった市場メカニズムの活用などがあります。国土交通省では、飛行検査センターのチェッカー機6機でニート

SAF（バイオマス原料等を基に製造されたジェット燃料）の使用がスタートしており、セントレアでは原材料となる廃食油の回収を自治体と連携して進めようとしています（スライド40）。

**SAF(バイオジェット燃料)の確保が課題**

国土交通省では、飛行検査センターのチェッカー機6機でニートSAFの使用がスタート  
 → SAFの原材料となる廃食油の回収を地方自治体と連携して推進検討

【サプライチェーンイメージ】

2023年3月17日付 航空局プレスリリース資料より抜粋

製造所（フロンテア） 伊藤忠商事 国内の混合施設 富士石油（株） 伊藤忠商事 中部国際空港 伊豆田上輸油 航空局 飛行検査機

【受入れ風景】

ニートSAF受入れ ニートSAF混合 中部国際空港 受入れ① 中部国際空港 受入れ② (キキストロン・アビエーション700) 飛行検査機

スライド40 SAF（バイオジェット燃料）の確保が課題

## 7. 「くつろぎ処」リニューアルオープン

お客様にはかなり戻ってきていただいている状況ですが、2020年度以降に新たに20以上の店舗に出店していただくなど、商業分野の復活に向けて全社一丸となって取り組んでいます（スライド41）。2023年2月17日はセントレアの18年目の開港記念日ですが、この日にセントレアの象徴的な存在であるお風呂がある「くつろぎ処」がようやくリニューアルオープンを果たすこととなりました。サウナもごさいますので、昨今ちょっとブームとなっていますサウナ飯をご提供できる「お食事処 えびす」と、スパの「SANATIO SPA」が一体となって同時にオープンしています。それ以外にもいる

**未来を見据えて！ターミナルビルに新店舗が続々とオープン！**

2020年度以降、新たに20以上の店舗に出店していただきました！

2023年2月17日 くつろぎ処がリニューアルオープン！

CROCE & Co. centrail SOLA SPA 風の湯 SAUNA お食事処 えびす ASIA Relaxation SANATIO SPA

スライド41 未来を見据えて！ターミナルビルに新店舗が続々とオープン！

いろ、名古屋名産の大変有名なお店が続々と新たにオープンしています。飛行機に乗らないお客様もどんどんセントレアにお越しただいて、ご利用いただければと思っています。

最後になりますが、セントレアは、より便利で、快適な感動と笑顔あふれる「いい空港」をこれからも追求し続けてまいりたいと考えています。地域のゲートウェイとしての責任を果たせるように、皆様のお知恵をお借りして、ご支援をいただきながら必要な施策を着実に実施してまいりたいと考えています。今後ともご支援をよろしく願いいたします。