

中部国際空港における 今後の機能強化について



中部国際空港株式会社

平成18年11月1日

交通政策審議会 第2回航空分科会

centrair

セントレアと中部圏の概要



中部国際空港（セントレア）の概要

中部国際空港の設置及び管理に関する法律に基づき、
中部国際空港の設置管理者として指定を受けた民間企業。

会社概要

- 会社設立 1998年5月
- 役職員数 279名（2006年4月1日現在）
- グループ会社：5社
 - ・中部国際空港エネルギー供給(株)（電力温冷水等の供給）
 - ・中部国際空港情報通信(株)（情報通信設備の保守・管理、電気通信事業）
 - ・中部国際空港旅客サービス(株)（旅客案内、直営商業店舗運営等）
 - ・中部国際空港施設サービス(株)（空港施設全般の運転監視、設備の保守・管理）
 - ・中部国際空港給油施設(株)（航空機給油施設の運営・維持・管理）

平成17年度就航実績

- 国際旅客数 533万人 ○国内旅客数 702万人
- 国際貨物取扱量 23.3万トン ○年間発着回数 10.6万回

現在の就航状況

- 国際旅客 340便／週 31都市に就航
- 国内旅客 86便／日 22都市に就航
- 国際貨物 48便／週 18都市に就航
- 国内貨物 1便／日 1都市に就航

財務指標

（平成17年度連結決算）

- 総資産 5,557億円
- 借入金残高 4,667億円
 - 無利子借入金 1,673億円
（借入先：国、地方公共団体）
 - 有利子借入金 2,995億円
- 売上高の内訳
 - 航空系収入 226億円（43%）
 - 非航空系収入 299億円（57%）
 - 計 526億円

- 営業利益 90億円
- 経常利益 23億円
- 当期純利益 21億円

【資本構成】（単体）

- 資本金 836億円
- 株主構成 国 40%
地方公共団体 10%
民間企業等 50%



セントレアの施設概要と3空港の施設比較

セントレア



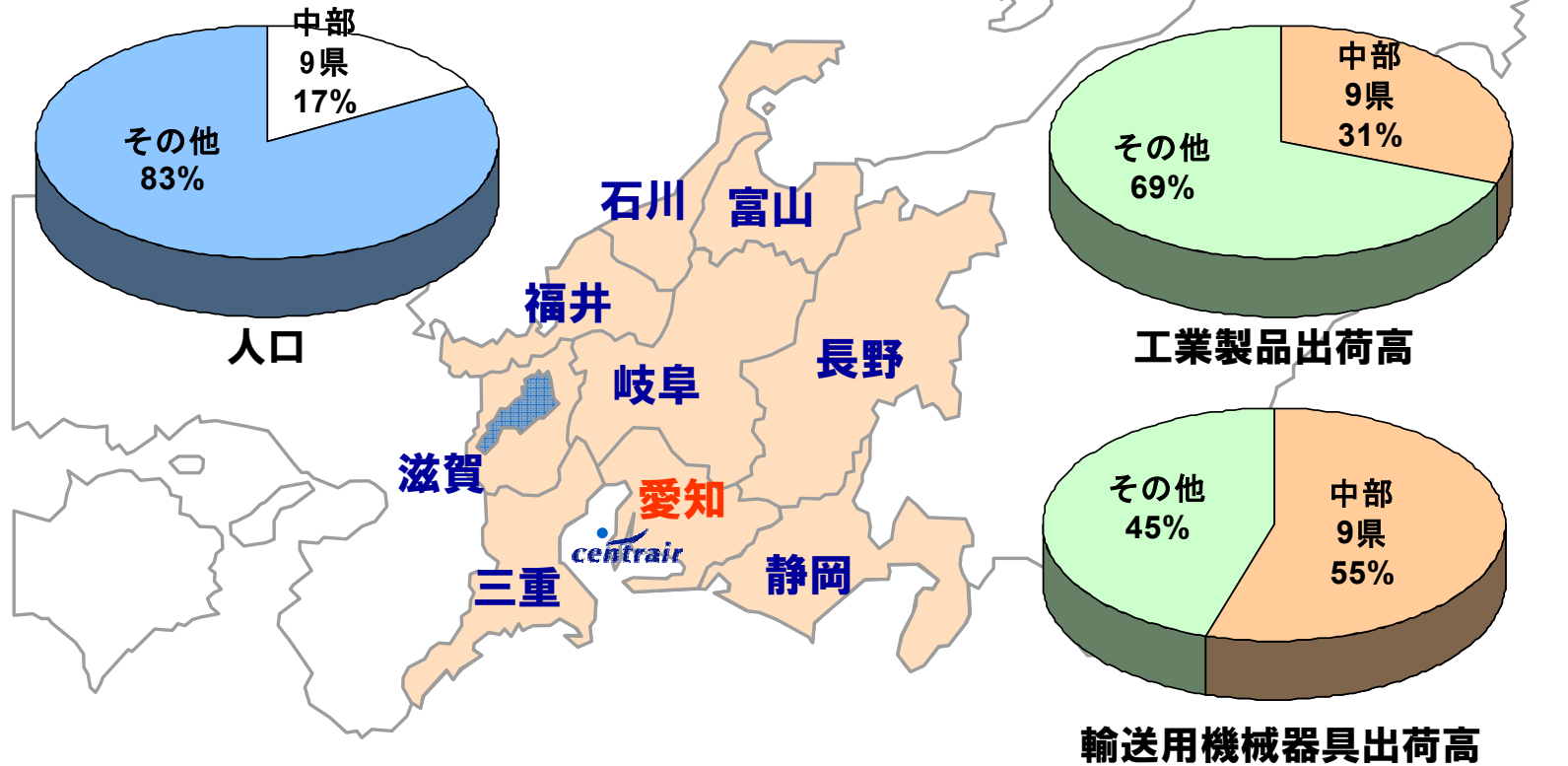
当 社 用 地 : 470ha

愛知県企業庁用地 : 110ha

	セントレア	成田 国際空港	関西 国際空港
旅客ターミナルビル 年間取扱能力	1,700万人	第1 3,000万人 第2 1,700万人 (合計約2.8倍)	2,500万人 (約1.5倍)
旅客ターミナルビル 面 積	219,000㎡	第1 44.8万㎡ (約2.0倍) 第2 30.3万㎡ (約1.4倍)	296,000㎡ (約1.4倍)
スポット 数	58 (H18.11現在)	137 工事等により一部閉鎖中の ものを含む (約2.4倍)	66 (約1.1倍)
運用時間	24時間	17時間 (6~23時)	24時間
滑走路長	3,500m×1本	4,000m×1本 2,180m×1本	3,500m×1本 (4,000m×1本)

※カッコ内倍率は、セントレアを1とした場合の割合

中部圏：日本の産業の中心地



**中部地方は日本の工業の中心地であり、
世界的企業が集積地**

アジアの巨大なハブ空港の概要と 日本全体の空港競争力の強化



アジアの巨大なハブ空港



巨大ハブ空港の滑走路数

空港	滑走路
仁 川	3,750m×2
北京首都	3,800m×1 3,200m×1
上海浦東	4,000m×2
広州白雲	3,800m×1 3,600m×1
香港	3,800m×2
クアラルンプール	4,000m×2
シンガポール	4,000m×2 2,748m×1
バンコク	4,000m×1 3,700m×1

空港	滑走路
成田	4,000m×1 2,180m×1
関西	3,500m×1 (4,000m×1)
中部	3,500m×1

**日本全体の空港競争力を高めるためには、
成田、関西、セントレア間における競争と協力
が必要不可欠**

開港までの取組み

**利便性・経済性に優れた、
競争力のある国際ハブ空港づくり**



中部国際空港は、民間主導で作る初めての空港



**「利便性・経済性に優れた、
競争力のある国際ハブ空港づくり」
というコンセプトのもと、様々な取組みを推進**

経済性の向上

建設事業費の削減

トータルな運営費の最小化

商業収入の充実化

利便性の向上

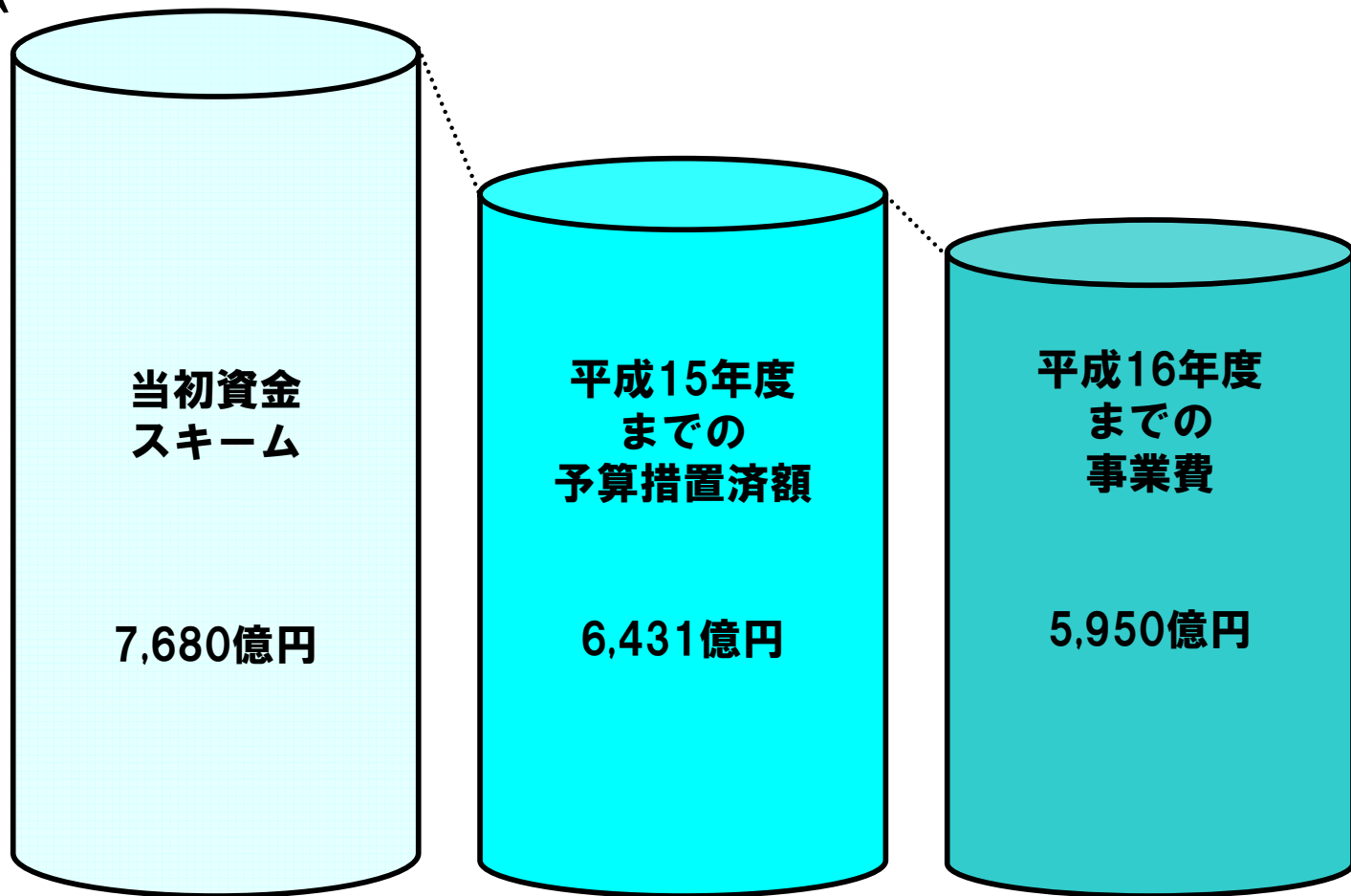
**低廉な着陸料などの実現
による路線誘致・便数増**

**旅客ターミナルビル構造や
貨物施設の配置等の工夫**

CS（顧客満足度）の向上



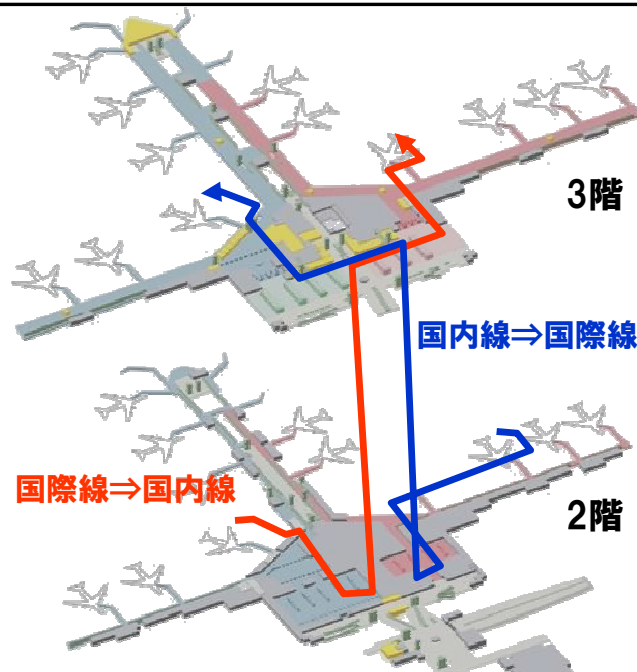
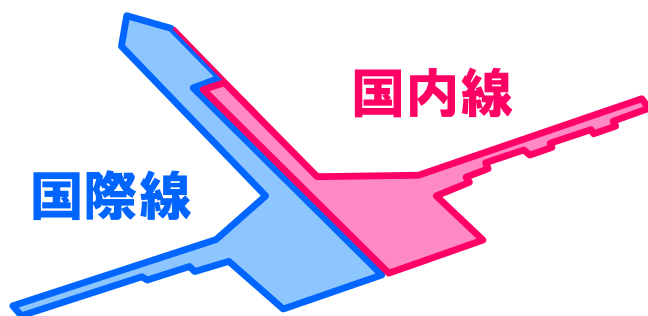
経済性の向上の例：総事業費の削減



利便性の向上の例：国内線・国際線が一体となったターミナルビル



- 国際線と国内線を同じフロアの左右に分離
- 日本各地から、海外への乗継も非常に便利



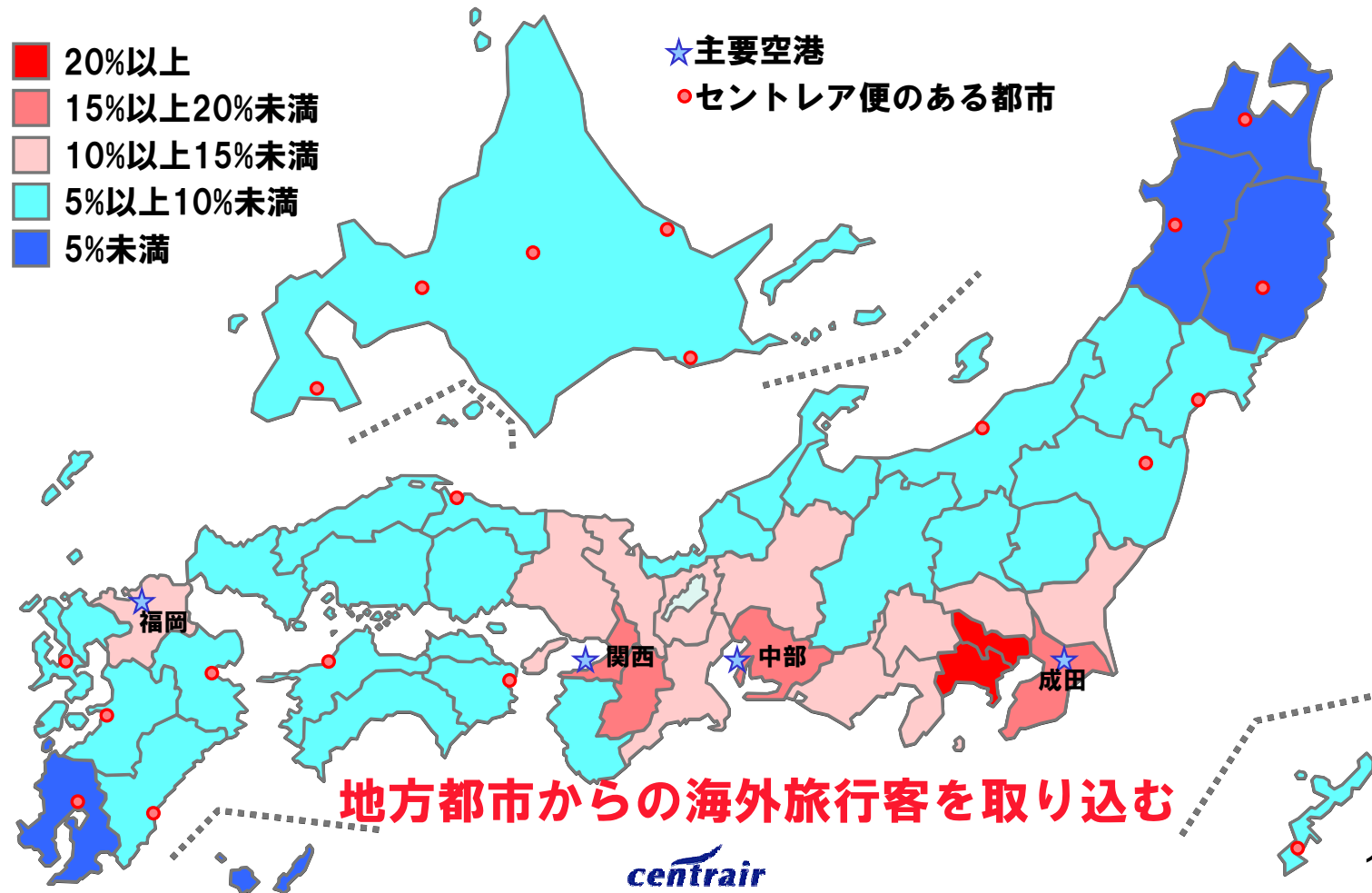
乗り継ぎ利便性比較

	成田	関西	中部
便数 / 日	17	53	86
就航都市数	7	15	22



大空港から離れた地域ほど出国率は低い

2004年度の都道府県別人口に対する日本人出国者数の割合（法務省）



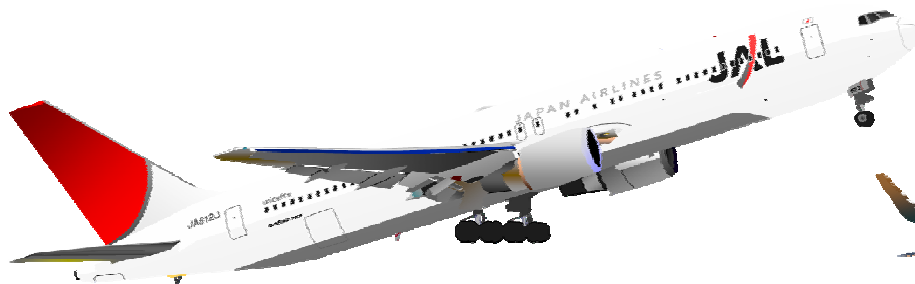
中部国際空港開港の成果



航空路線の増加

(単位：便／週)

	名古屋空港 (2004年夏)	開港時 (2005年冬)	現在 (2006年10月末)
国際旅客	2 2 0	2 6 7	3 4 0
国内旅客	7 1 4	6 5 8	6 0 2
国際貨物	5	2 6	4 8
国内貨物	—	—	7

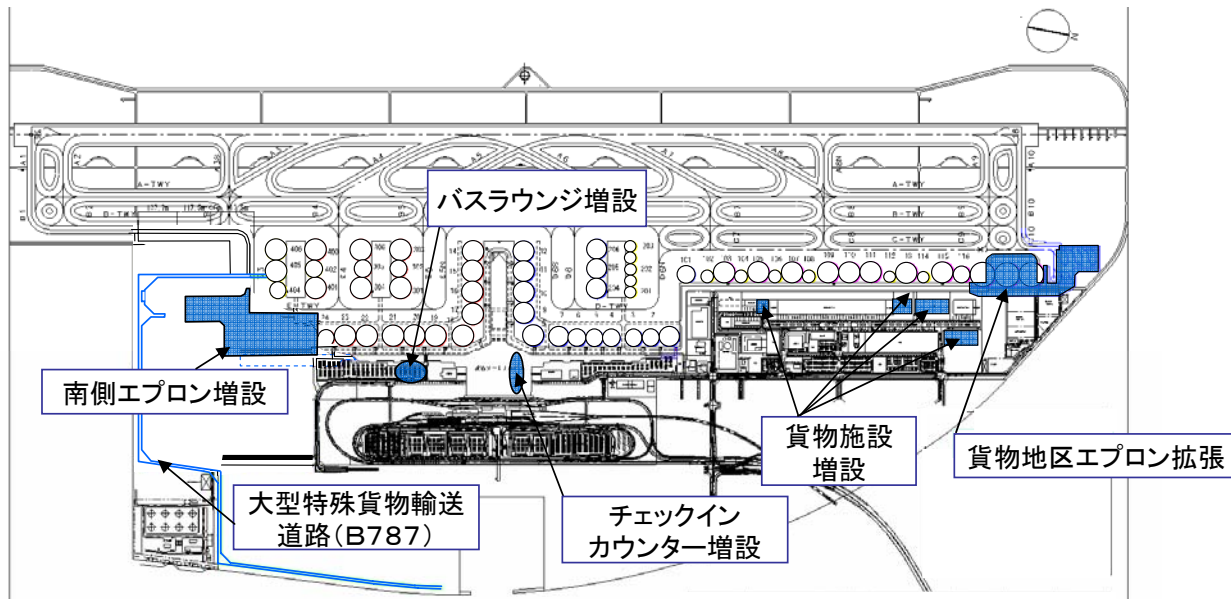


開港後の様々な取組み



継続的な空港施設の整備と維持補修等の必要

・航空機の小型化やピーク時の離発着の集中等によりエプロン・スポット需要が逼迫。また利用者や航空会社などの多様なニーズに対応するため、以下の図のように**継続的に施設を整備**



・夜間の航空貨物輸送はリードタイム短縮のために非常に有効であるが、深夜貨物便の増大などにより、滑走路等のメンテナンス時間の確保が厳しくなっている状況



様々な路線拡大・需要喚起策の展開

各分野の客体ごとに、様々な路線拡大・需要喚起策を総合的に展開。

1. 対 航空会社

地元経済界や地元自治体と連携して、日本及び外国の航空会社に対してエアポートセールスを推進。

2. 対 地元

- ・ビジネス旅客需要の喚起のため、地元自治体、地元経済界および当社から構成される中部国際空港利用促進協議会を設置、「フライ・セントレア・キャンペーン」を展開。
- ・海外旅行需要の喚起のため、地元テレビ局の人気番組とタイアップした海外旅行企画の提案を旅行会社などから広く募集する「セントレア発海外旅行需要喚起プロジェクト」を推進。

3. 対 全国各地

内際乗継旅客需要の喚起のため、海外旅行情報総合サイトと連携した乗継需要拡大策の展開や、ANA、JALと3社共同福岡線プロモーションなどを実施

4. 対 外国人旅客

外国人旅客需要の喚起のため、全国7運輸局と連携し、訪日外国人がセントレア経由国内線で全国各地の観光地へ移動する「噴水事業」を展開。



エアポートセールスの推進

- (1) 利用促進協議会による J A L、A N A へのトップセールス
- (2) 中部経済連合会との欧州航空会社へのセールス（2005年10月末）
- (3) 名古屋商工会議所との豪州航空会社へのセールス（2005年12月）
- (4) 中部経済連合会との中東・欧州航空会社へのセールス（2006年9月）
- (5) 愛知県との米国航空会社へのセールス（2006年10月）

いずれの航空会社も中部経済界の支援体制に強い関心を示す



路線開設への意欲喚起に一層の効果をもたらす



乗継旅客 需要拡大策

あなたの街の空港から 世界各国へ
乗り継ぎ楽楽中部国際空港



1. 海外旅行情報総合サイトでの乗り継ぎ旅行商品の特集展開
2. 旅行会社への「セントレアお買い物券」提供



2006年8月17日 合同記者会見

ANA JAL centrail **3社共同福岡線プロモーション**

3社共同でテレビCMを作成。
福岡線をPRし、利用促進を図る



外国航空会社便の乗継利便性

航空会社 Airline	便名 Flight	行先/経由地 To / Via	定刻 Scheduled	変更 Estimated	ゲート Gate	備考 Remarks
ユナイテッド航空	UA 9739	福岡	18:45		9	コードシェア / 搭乗手続中
JALエクスプレス	JEX3175	仙台	18:45		7	搭乗手続中
ANA	ANA1827	松山	18:50		101	搭乗手続中
ANA	ANA 715	札幌	19:00		3	コードシェア / 搭乗手続中
ユナイテッド航空	UA 9729	札幌	19:00		3	コードシェア / 搭乗手続中
ANA	ANA 373	長崎	19:10		4	コードシェア / 搭乗手続中
ルフトハンザドイツ航空	LH 9904	長崎	19:10		4	ご搭乗は19:00迄に!
ANA	ANA 237	福岡	19:20		11	搭乗手続中

コードシェア便

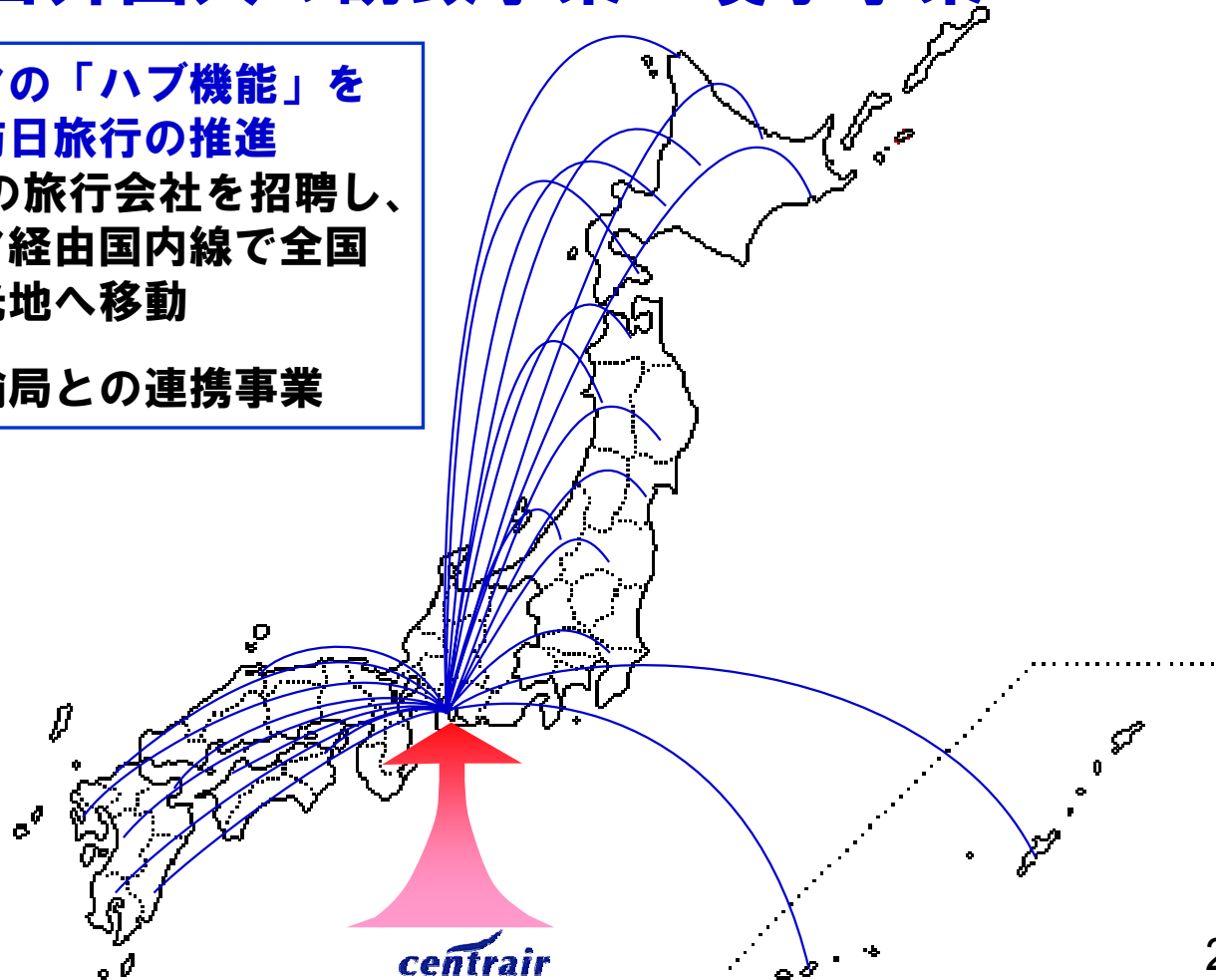
外国航空会社のコードシェア便の航空機が、
セントレア経由で全国各地に運航



外国人旅客需要喚起への取り組み

訪日外国人の誘致事業＝噴水事業

- ◇セントレアの「ハブ機能」を活かした訪日旅行の推進
⇒世界各国の旅行会社を招聘し、セントレア経由国内線で全国各地の観光地へ移動
- ◇全国7運輸局との連携事業



効率性の高い貨物取扱いと施設拡張状況

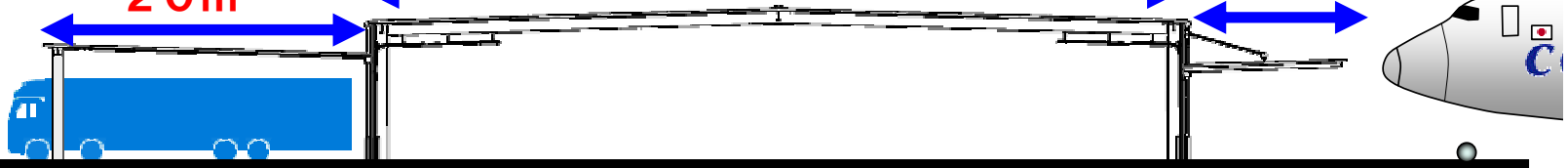


安全・スピーディーな貨物の取扱い

ランドサイド底
20m

上屋 50m

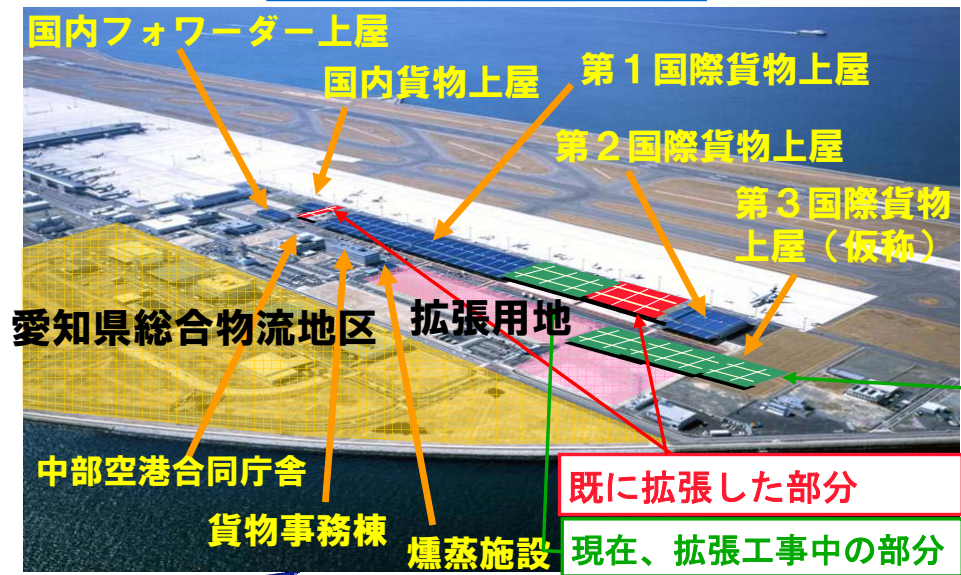
エアサイド底
10m



無ナンバー車両でも
走れる通行帯



貨物施設の拡張



centrain



ボーイング787の部品輸送について

■海上輸送

三菱重工(大江工場)
川崎重工(名古屋第一工場)
富士重工(半田工場)

各工場より船にて部品を海上輸送

centrair



■セントレア内における部品の運搬



港湾地区



海上輸送した部品をセントレアの港湾地区より陸揚げします。

駐機場 (Spot: 404・405・406)



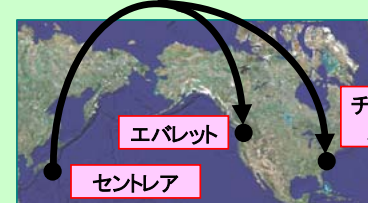
特殊ローダーを使い、部品を輸送機 (ボーイング747LCF: ボーイング747-400の改造機) に積み込みます。

ステージングラックエリア



部品を輸送機に積み込むために、特殊ローダー(左図)に積み替えます。

輸送機で空輸



エバレット
セントレア
チャールストン

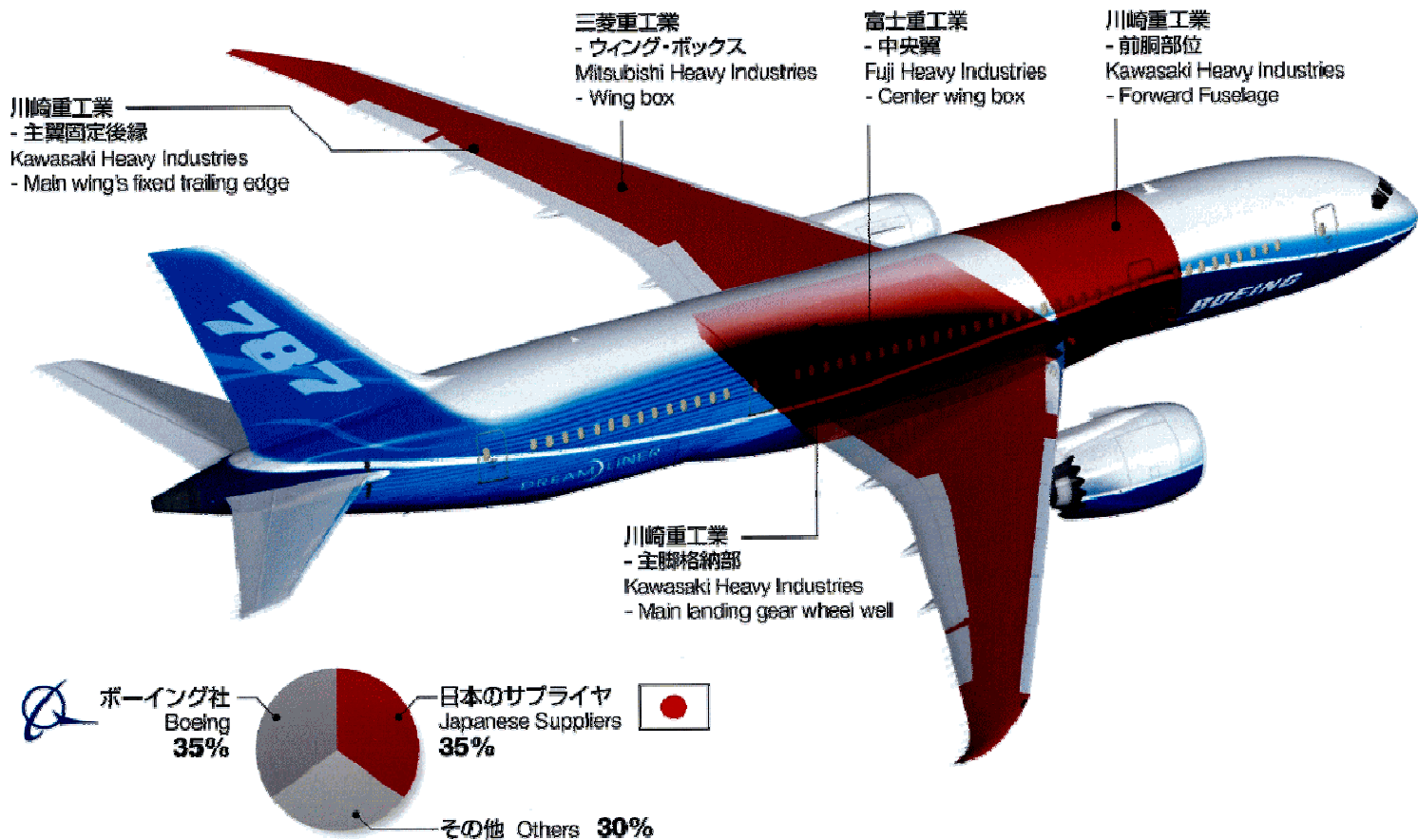
最終組み立てのため、米国へ空輸。

centrair

✈️ボーイング787で日本企業が担当している部位

ボーイング787(ドリームライナー)の35%の部位を日本企業が担当

■ 787での担当部位 Japanese Industry Work Content on the 787



ボーイング社「Boeing's Contribution to Japan」より抜粋

空港経営を取り巻く厳しい環境と 将来見込まれる課題への対応



空港経営を取り巻く厳しい環境

燃油費の高騰

エアライン自体の体力が低下。採算の悪い路線からの撤退も。

国内の国際拠点空港の拡張

2007年度 関西の第二滑走路供用開始

2009年度 羽田の国際化、成田の平行滑走路北側延伸

これらにより、国内の国際空港間の競争及び連携のあり方も変化。

アジア各国における巨大ハブ空港の誕生

アジア各国の巨大ハブ空港との競争が激化。

航空機材の小型・多頻度運航化

大型機材による大量輸送から、中・小型機材による多頻度輸送に変化。
着陸料収入は減少の可能性、滑走路・エプロン・スポットは混雑化。



将来見込まれる課題への対応

厳しい環境の中、将来見込まれる以下のような課題への対応が必要となってくる。

- 滑走路の老朽化に伴う維持補修の増大や、大規模改修等の際の空港機能の確保
- ピーク時間帯においてさらに逼迫する航空需要への的確な対応
- 中部圏の将来の航空需要拡大への対応
- 空港用地の制約に伴う、ニーズへの対応に必要な施設整備への制約



**将来にわたり、
国際拠点空港として必要な機能を
備え、役割を果たすために**

国際拠点空港としての役割・機能を果たすために（１）



中部国際空港のミッション

中部圏が国際競争力を持ってさらに発展していくために、また日本各地と世界を結ぶために、必要な国際拠点空港としての役割・機能を果たすこと。

国際拠点空港として持つべき機能

国際拠点空港として持つべき機能は「24時間フルに運用ができること」である。

他の国際拠点空港と同様に、中部国際空港においても将来的に2本目の滑走路が必要。

・なお、これにより、中部国際空港が抱える前述の将来課題にも対処が可能となる。

国際拠点空港としての役割・機能を果たすために（２）



関係者間の役割分担

国際拠点空港をめぐる関係者の役割については、以下のとおりと考える。

空港会社

国によって整備された競争環境の中で、求められる機能を発揮しつつ、自らの経営責任の下、最大限効率的な経営を行う

国

国際拠点空港に必要な機能の整備など、空港会社による適正な競争に必要な環境の整備

地 域

都市間競争のために必要なインフラとして、地域一丸となった積極的活用等の支援



「定期航空路線の一元化」について（１）

経緯と現状

- 定期航空路線の一元化は、中部国際空港設置の際の前提条件として、愛知県知事が国に対して約束した原則。
- 平成18年11月現在、中部国際空港と県営名古屋空港とで競合している路線は、次の6路線。
秋田、新潟、松山、長崎、熊本、福岡（11月から）



「定期航空路線の一元化」について（２）

対 処

定期航空路線の一元化については、今後地域において調整を行っていくこととなるが、国においても状況を見守っていただくとともに、必要に応じて国としての対処をお願いしたい。

国際拠点空港の実現のために必要な 空港機能の強化



2本目滑走路の整備のほか、利用者の多様なニーズへの対応上不可欠な空港機能の強化が必要。

(例)

- ・エプロン・スポット、誘導路整備
- ・旅客ターミナルビル拡張
- ・物流機能強化等のための空港用地の拡張



このような空港機能の強化にあたっては、引き続き国の支援をいただきたい。

国際拠点空港の完全民営化に 向けた取組みについて



当社についての完全民営化について

当社はすでに会社法上の会社であり、また当社の株式の半分は民間企業が保有。

現在のところ、開港後まだ1年あまりしかたっており、状況に応じて国際拠点空港に必要な機能を強化していく過程にあるところ。

よって、まずは将来にわたり、国際拠点空港としての役割が果たせるように取り組む段階であり、当社についての完全民営化は、まだ現実的な課題とはなっていない。