

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

中部国際空港、愛される“いい空港”

「セントレア」の愛称を持つ中部国際空港は、地元経済界の請願による 2005 年 2 月の開港から 21 年が経過した。2025 年度の社債は、いずれも 5 年物の政府保証債（113 億円、1.675%、国債+4.7bp<CEYE 算出>、事務幹事：三菱 UFJMS）とソーシャルボンド（96 億円、1.833%、国債カーブ+17bp、主幹事：三菱 UFJMS/みずほ）で総額 209 億円を調達している。同空港の取り組みについて、財務部長の村瀬史氏と財務グループ長の宮田了輔氏、財務グループの秋山和樹氏に話を聞いた。



空港島全体を南西から

■開港から 21 年

中部空港は愛知万博が開催された 2005 年に愛知県常滑市に開港した。セントレアの愛称は開港前に一般公募で選ばれたもの。運営する中部国際空港株式会社は（9 月 19 日～10 月 4 日/10 月 18～24 日に開催される）愛知・名古屋アジア大会・パラ大会のオフィシャルスポンサーを務めている。アジア 45 の国と地域から選手やメディアを含めて数万人が愛知・名古屋に訪れるこの機会に、地域の認知度を高め、魅力を情報発信してもらえるよう取り組んでいく。

中部空港は成田国際空港、関西国際空港に並ぶ国際拠点空港で、常滑市沖合の人工島に開発した 24 時間運用可能な海上空港。従業員は約 300 人、グループ全体では約 950 人となっている。空港設備の容量は、第 1 ターミナルの 1700 万人と、2019 年に供用を開始した第 2 ターミナルの 450 万人と合わせ、年間 2150 万人の処理能力を有する。滑走路については、開港来 3500m の 1 本で運用してきたが、代替滑走路事業の 2027 年度の開始に向けて取り組んでいる。

株主構成については、資本金 837 億円のうち、国が 40%、愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市の地方自治体が 10%、地元経済界を中心とした民間が 50% となっている。中部空港は地元の強い要望で建設された経緯があり、それが株主構成に顕著に表れている。

中部国際空港の設置および管理に関する法律、通称・中部法では、法律によって国のサポートが明確に定められている。例として、政府による債務保証や無利子貸付などの支援がある。

■外国人旅客数が過去最高

当社のビジネスモデルは、空港事業と商業事業、交通アクセス事業の3つで成り立っている。空港事業は、航空会社からの着陸料・停留料や、旅客からの旅客サービス施設使用料などの航空関連収益が主な柱。加えて、国際線制限エリアにある免税店の収入も非常に重要で、インバウンド需要の増加が売上に直結している。また、テナントからの賃料収入や空港利用者からの駐車場収入など、多様な収入源がある。飛行機を利用しない人にも楽しんでもらえるよう、開港当初から商業事業に力を入れているのが大きな特徴の1つだ。3つの事業が生み出す収益を、空港施設の拡張や、安全・安心の確保といった次の成長のための投資に向けることで、空港の持続的成長を目指している。



駐機風景（国内線）

旅客数と発着回数は、2005年の開港時は愛知万博の需要の取り込みで、1235万人・10.6万回と順調なスタートを切った。しかし、リーマンショック（2008年9月）や東日本大震災（2011年3月）の影響で、2010年度頃は一時的に厳しい経営環境となった。その後は、インバウンド需要に支えられて旅客数も回復し、2019年度には過去最高の旅客数（1260万人）となったが、2020年2月からは新型コロナウイルス流行の影響を受け、需要は大きく落ち込んだ。ここから少しずつ社会活動が正常化し、2025年度の実績は1159万人（2024年度比105%、2019年度比92%）となり、特に国際線の外国人旅客数（340万人）は過去最高を更新した。

国際線旅客便ネットワークについては、2019年はピーク時で週に約480便が運航されており、2026年6月時点では週253便と、ピーク比で約5割の水準。コロナ収束後は徐々に復便が進んでいたものの、昨年11月からの中国による日本への渡航自粛によって、中国路線（5社乗り入れ/4都市・22往復）は大幅に減便した。

国内線旅客便ネットワークは、発着回数はコロナ前の8割程度となっている。今年4月にはスプリング・ジャパンの札幌便が新規就航しており、ネットワークの拡充を積極的に進めている。円安による海外旅行費の高騰を背景に、日本人の国内旅行需要が高まっており、国内線の旅客数（2025年度：623万人）はコロナ前（2019年度：640万人）とほぼ同水準まで回復している。

国際貨物については、コロナ禍以降順調に便数を伸ばしていたが、2025年度は中国から米国向けの貨物需要の減少や、中国路線の減便の影響もあり、ピーク便数は減便（2025年度：週49便、前年度比8便減）となった。一方、取扱量は、米国の関税政策の発動に備えた前倒しでの輸送需要の取り込みのほか、



中部国際空港
財務部長 村瀬 史 氏

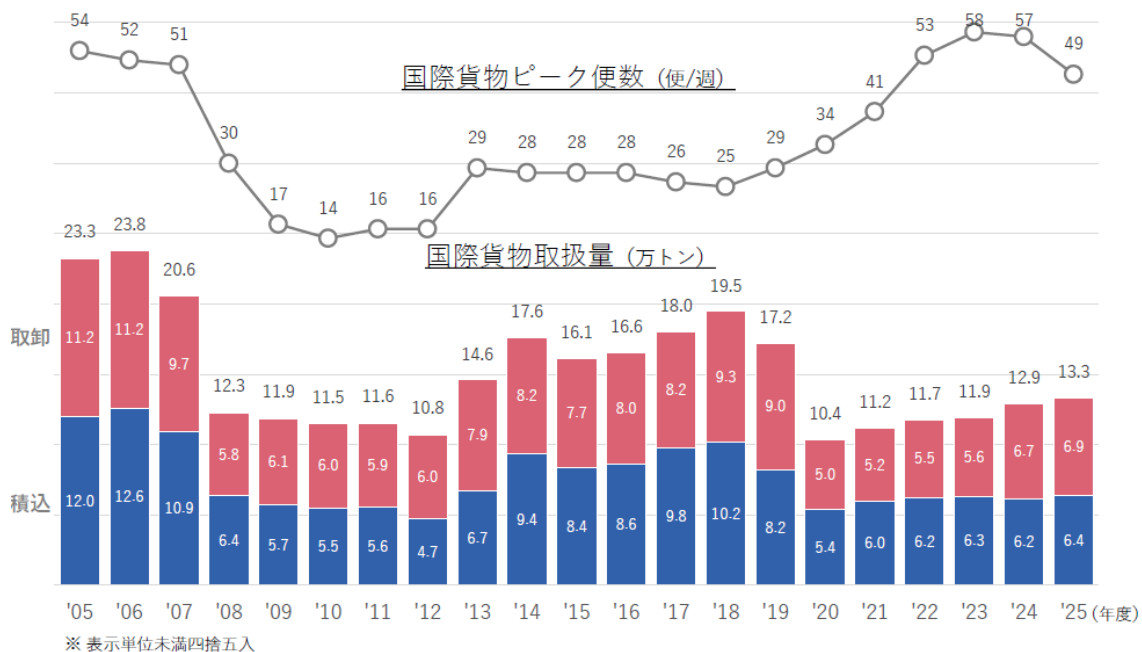
航空機のお腹に荷物を搭載できる旅客便の増加、北米向けの臨時便の運航などによって、2025 年度（13.3 万 t）は前年度実績（12.9 万 t）を上回った。コロナ禍前（2019 年度：17.2 万 t）に至っていないのは、国際旅客便が十分に復便していないことや、運航機材の小型化で十分なスペースがないことが関係しているためだ。

グローバルに展開している物流事業者の DHL を中心に中部空港にネットワークを張り、運航している。

■ コロナ禍から業績回復

連結決算に目を移すと、2020～2022 年度はコロナ禍の影響で赤字を計上した。その後は、国際線の復便による売上増加や、固定費の変動化などの経費削減努力を継続した結果、2023 年度（当期純利益：21 億円）には黒字転換した。市場金利の上昇による支払利息の増加や、繰延税金資産の取り崩しによる税金費用の一時的な増加があったものの、2025 年度（同：29 億円）は 3 期連続で黒字を達成している。

2025 年度の売上高は、旅客数の増加に伴って前年度比 12.4 億円増の 541.2 億円。ただ、冬ダイヤ以降の中国路線の大幅減便の影響で、予想は未達（予想比 97.0%）となった。営業利益は、委託先の労務費や資材費の上昇、施設の経年劣化対応などで営業費用が増加したため、前年度比 6.8 億円減の 70.8 億円だった。



中部国際空港
財務部 財務グループ長 宮田 了輔 氏

2026 年度の航空需要は、国際線は好調な韓国路線を含めたアジア路線や、貨物専用便の増便が見込まれる一方、渡航自粛要請が続く中国路線は回復しないことを前提としている。国内線は 2025 年度に引き続き高水準の搭乗率を維持することで、堅調に推移すると想定している。国際貨物取扱量は、一部定期貨物便の運休によって、通期では前年度を下回る 12.3 万 t を想定するが、貨物専用便の増便や、地域関係者と連携した施策を本格化することで、想定からの上積みを目指していく。

これらの航空市場想定を踏まえた業績予想は、国際線旅客数の減少によって、売上高は 2025 年度を下回る 510 億円。営業利益は、物価上昇や施設の経年劣化対応による営業費用の増加で、前年度比減益の 23 億円を見込んでいる。ただ、業務内容や実施時期を見直すなど、コスト増の抑制努力を継続する。当期純利益は、市場金利の上昇による支払利息の増加などもあり、前年度比減益の 1 億円としている。

■「中部の貨物は中部から」

当社は、“いい空港”を実現するための「ありたい姿」の達成に向け、「安全・安心」、「お客様」、「地域・航空ネットワーク」、「働く人」、「環境」、「経営基盤」という6つの施策に取り組んできた。一方、足元では設備の老朽化への対応や代替滑走整備に伴う設備投資の増加、物価や金利上昇によって、従来よりも利益を創出しにくい構造に変化している。こうした環境の変化に対応するため、今回策定した「2026-2028年度セントレアグループ中期経営戦略」では、「次の成長に向けた持続的な空港経営の再構築」を掲げ、3つの重点戦略テーマを設定した。

「いい空港」を実現するための6つの「ありたい姿」



安全・安心

安全を確実に提供し、いつでも安心して利用できる空港



お客様

快適な時間と期待を上回る体験により、感動と笑顔があふれる空港



地域・航空ネットワーク

地域とともに魅力を高め、世界とつながる国際拠点空港



働く人

働く人を思いやり、強固なチームワークのもとで働きがいと誇りを持てる空港



環境

最先端技術で、ゼロカーボンを達成するとともに循環型社会に寄与する空港



経営基盤

強固な経営基盤と高い収益力を持ち、持続的な成長を遂げる企業

1 つ目は、「地域とともに回す成長の好循環」。需要喚起活動による開港以来最高旅客数の達成と、「中部の貨物は中部から」を合言葉に、地域関係者との協業、貨物拠点機能の強化を進めていく。2 つ目は、「“いい空港”を持続するための経営基盤の確立」。継続的なコスト上昇リスクを踏まえた収支構造の改革と、業務プロセスの改善、代替滑走路の完成による完全 24 時間化の実現、空港施設の適切な維持とさらなる機能強化に取り組む。そして 3 つ目が「より人を大切にする空港運営」。お客様の期待を超える体験や快適性を提供するとともに、空港で働く一人ひとりがやりがいと誇りを持ち、長く働き続けてもらう職場の実現を目指していく。

経営目標の主要 KPI を見ると、地域航空ネットワークについては、旅客数 1300 万人、発着回数 11.5 万回、国際貨物取扱量 16 万 t を目指す。経営基盤に関しては、需要想定に基づいて、売上高 690 億円、当期純利益 15 億円、EBITDA 185 億円を目標とする。

設備老朽化への対応や代替滑走路の整備は、3 年間で累計 640 億円の設備投資を計画。これに伴い、債務残高は 3260 億円に増加する見込みだ。設備投資については、費用対効果や必要時期などを精査し、適切に進めるとともに、設計および施工工事関係事業者とも知恵を絞り、適正な規模を見極めた工事の実施などで費用低減を図っていく。

このほか、お客様や働く人、安全・安心、環境に関する経営目標も定めている。

■愛知・名古屋アジア大会・パラ大会で魅力発信

地域・航空ネットワークの航空旅客事業の取り組みについて、中部空港がインバウンド旅客から目的地として積極的に選んでもらえるよう、地元・愛知県が誇る酢、みりん、しょうゆといった発酵調味料や、日本酒、漬物などの豊かな発酵食文化をフックに、地域の魅力発信を地元自治体、経済界と連携する。



第1ターミナル西から

また、今年9月から10月にかけて開催される愛知・名古屋アジア大会・パラ大会も、中部地域の魅力を発信する大きな契機になると考えている。選手・関係者を含む多数のインバウンド旅客が中部空港を利用するので、多言語対応やハラル対応といった外国人向けサービスの整備や、空港内に歓迎装飾を設置するなど、大会機運の醸成を行うことで空港や地域の魅力を発信し、航空ネットワークのさらなる拡大につなげていきたい。

航空貨物事業については、中部圏の航空貨物は、残念ながら約8割が主に首都圏の空港にトラックで輸送されている状況。この課題を解決すべく「中部の貨物は中部から」を合言葉に、地域の荷主や輸送事業者との連携強化や、ニーズに応じた施設の整備、代替滑走路の完成による完全24時間化を通じて貨物集約拠点としての機能を高めていく。地元貨物が中部空港を利用することは、トラックドライバー不足の緩和や、脱炭素化への貢献と社会課題の解決に寄与すると考えている。

■代替滑走路を整備

経営基盤における代替滑走路整備に関して、中部空港は24時間運用のため、開港から一度も滑走路の大規模補修を行っておらず劣化が進行し、早期に対応することが重要な課題となっている。この事業は、航空機の運航を継続しながら、現滑走路の大規模補修を速やかに行うことを目的に、現空港用地内の誘導路を転用し、代替滑走路に整備する。事業費は221億円で、この事業に必要な大半の資金は無利子借入金や政府保証債など国、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市から支援を得る予定となっている。供用開始は2027年度を目指していて、現在も工事が進んでいる。

施設の維持・修繕、空港機能の強化については、老朽化が進む施設や設備に対して適切に予防保全や修繕を行うことに加え、DXの活用でお客様の利便性向上や空港従業員の省力化・省人化を推進する。

お客様の利便性については、自動チェックイン機や自動手荷物預け機の設置などのファストトラベルの推進によって、お客様体験価値（CX）の向上と収益機会のさらなる拡大を目指していく。働く人に対しては、継続的な処遇改善や福利厚生制度の拡充に取り組んでおり、足元では経済産業省と日本健康会議が共



同で推進する健康経営優良法人に2年連続で認定されるなど、働きがいと誇りを感じられる職場作りを進めている。



3階出発ロビー（中央）

安全・安心におけるハード面での対策は、中部空港は過去最強の伊勢湾台風並みの台風が来ても十分に耐えられるよう設計されている。地震についても、震度7クラスに対応した設計で、東日本大震災以降、津波対策にも取り組んでいる。ソフト面は、日々様々な訓練を行っている。具体的には、緊急事態に対応する基本的行動計画「セントレア A2-BCP (Advanced/Airport-Business Continuity Plan)」を策定し、大規模自然災害などで被害を受けた場合に備え、平常時の訓練のほか、各機関が一体となって対処するための手順を共有している。このA2-BCPは、当社を始め、関係する38の機関で構成される中部空港 A2-BCP 連絡協議会において、訓練実施後の課題・問題点の評価を行い、次の訓練に反映させていくことで、本当に使えるA2-BCPとして、より実効力のあるものにしている。

環境のセグメントでは、「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定。一例を見ると、持続可能な航空燃料（SAF）に関する取り組みとして、家庭などから排出される食用油を回収し、航空機燃料に循環するための協定を自治体と締結している。現在は愛知県内の15の自治体と協定を結んでおり、参加自治体が拡大している。このほかにも、太陽光パネルの設置や航空灯火のLED化、燃料電池バスの導入など、目標達成に向けて各種施策に積極的に取り組んでいる。

セントレアグループは、従来よりも利益を創出しにくい構造に変化している。この厳しい状況を打開するためには、前例や慣習にとらわれず、一つひとつの業務を丁寧に見直し、経営と現場が一体となった抜本的な改革が必要だ。既存事業の磨き上げと事業や業務の形態見直し、サービスレベルの適正化や料金水準の見直しによる収益力の強化、専門スキル人材の育成による業務の高度化・標準化によるコスト構造の改革を進めることで、2028年度に当期純利益15億円という目標を上回る利益を達成し、将来にわたって持続可能な空港経営の変革を実現していきたい。

■2026年度は489億円程度を調達

2026年度の資金調達計画は、政保債で127億円程度、財投機関債で126億円程度、民間借入で221億円程度。加えて、代替滑走路事業に関連する資金として、国と愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市から合計15億円程度の無利子借入を実施する方向だ。現時点において政保債は2027年3月、財投機関債は2月の発行を予定している。

財投機関債では、ソーシャルボンド・フレームワークに則ってソーシャルボンドを発行しており、今年度はもちろんのこと来年度以降についても、フレームワークの内容に大きな変更がないかぎりソーシャル債として発行する。今年2月に発行した第14回債（96億円、1.833%、国債カーブ+17bp、主幹事：三菱UFJMS/みずほ）では、13件の投資家から投資表明を得た。

<投資表明先>

愛知県競馬組合/愛知県信用保証協会/いちい信用金庫/名古屋引込工事センター/外国運輸金融保険健康組合/駒澤大学/国家公務員共済組合連合会/中部交通共済組合/日本私立学校振興・共済事業団/兵庫県/兵庫県六甲農業協同組合/ひろしま農業協同組合/宮城県

格付けは、R&I からダブル A マイナス（安定的）を継続的に付与されている。当社の社債の最大の特徴は一般担保が付いていることで、万一清算となった場合でも租税等の特別先取特権や給与等の一般先取特権に次いで優先的に負債が弁済されることが法律で定められている。2026 年 3 月末時点で、総資産 4246 億円のうち、担保力のある土地建物等の有形固定資産は 3813 億円と高い割合を占めており、債券発行残高の 2092 億円を十分にカバーしている状況だ。

開港後の債務残高の推移は、2019 年度（3200 億円）までは当初の 3 分の 2 程度まで順調に減らしてきた。その後、コロナ禍の影響で 2020 年度（3279 億円）以降は増加に転じたが、2025 年度（3155 億円）は、業績改善によって 87 億円の債務圧縮を実現した。一方、2026 年度（3172 億円）は、代替滑走路事業に係る資金調達のため、債務は増加する見込みとなっている。

■地元経済界が支える空港

以下は質疑応答。

－中部空港が成田国際空港や関西国際空港と違う点を教えてほしい

それぞれに特別法が存在し、国のサポートが付いているという点で共通するものの、中部空港は法律に基づいて指定された株式会社という点が異なる。また、出資は国が 4 割、自治体が 1 割であるのに対し、残る 5 割は民間が持っていることが大きな特徴として挙げられる。地元経済界を中心とした要望によってできた空港という背景があるためだ。民間の主要株主の保有比率は、かつての東海銀行である三菱 UFJ 銀行が 3.23%、中部電力と JR 東海、トヨタ自動車、名古屋鉄道が各 2.99%となっており、中部経済界に支えられていることが分かる。

－事業については

商業事業に力を入れていることも特徴の 1 つ。開港時はほかの空港になかった温浴施設を作り、2018 年には、ボーイング 787 初号機の展示をメインとした「フライト・オブ・ドリームズ」をオープンした。空港を利用しない人にも遊びにきてもらうことに力を入れている。セントレアは、航空機部品を輸送する大型貨物機の B747LCF「ドリームリフター」が見られることでも知られている。



－中国からのインバウンド客が減ったことについて

中国政府による昨年 11 月からの日本への渡航自粛要請の影響が続いており、今年度も厳しい状況は変わりそうにない。政治的要因に左右されやすいなかでも、きちっと収益を上げていかなければならない。

－一方、2025 年度は国際線外国人旅客数が過去最高の 340 万人となった

下期は訪日渡航自粛によって減少したが、上期は中国から多くの人々が利用してくれた。また、韓国や台湾路線が好調であることも相まって、過去最高を更新した。



フライト・オブ・ドリームズ館内

■認知度向上に取り組む

－課題は

国際線旅客ネットワークは、アジアを中心とした就航（2026 年 7 月 1 日現在：就航都市 19/週間便数 252 往復）である一方、北米路線がない。中部地域は自動車産業が多く、そうしたみなさんの要望を受けていることから、少しでも早く就航できるようにしたい。この課題をクリアするには、どうしてもビジネス客だけでは厳しいだけに、中部空港を目的としたインバウンド客を取り込むことがカギになる。中部地域はほかに比べて観光地としての認知度が低いため、認知度を上げていくことで、ビジネス+レジャーのお客様に来てもらうことが、今後取り組んでいくことと考えている。



中部地域は、赤みそのほかにも、酢やみりんといった発酵食文化を持っており、こうしたものを発信する。そういう意味では、アジア大会・パラ大会で知り、これをきっかけに再び来ようと思ってもらい、飛行機に乗る人が増えれば、北米を含めた路線の維持・拡大につながると期待している。この地域には、犬山城や忍者の里、伊勢神宮、白川郷などインバウンド客が楽しめる観光地が多くあるだけに、周遊してもらいたい。

－代替滑走路について

代替滑走路完成後、現行の滑走路は大規模補修に入り、これが完了すると完全 24 時間運用が実現される。2 本での完全運用がいつになるかは未定。互いの距離が近いので、2 本になっても処理能力が倍増するわけではない。

■希少性とラベル効果

－社債について

政保債は 3 月の予定で、2 月に前倒しになる可能性もある。財投機関債は（第 1 回債を発行した 2010 年から）ずっと 2 月に起債している。開港建設資金需要が年度末に発生し、その借り換えであるため、今年度も 2 月になると見ている。

－年限は

政保債の年限は 3 年と 10 年。財投機関債の年限はまだ決めていないが、過去の実績では 5 年または 10 年だった。金利がどんどん上がっているところで、市況や投資家ニーズを見ながら決めていく。2023 年からは 4 年連続で 5 年債を起債した。

－過去 2 回の起債では成田空港債や道路会社債と同じスプレッドだった

格付けはダブル A マイナス (R&I) と周辺銘柄からは劣るものの、財投機関債という点に加え、ICMA 準拠のソーシャル債というラベル付きであること、銘柄の希少性が同等のスプレッドにつながった。今後も投資家の信認を得て、同じ水準で発行したい。コロナ禍前は道路会社債アンダーだった。



中部国際空港
財務部 財務グループ 秋山 和樹 氏

－意識する銘柄はあるのか

同じ空港債という観点で成田空港債などを意識している。

－マーケットにアピールしたいことは

希少性の裏返しとして（中部空港債が）知られていない部分もある。発行額が少ないことで買いにくいという投資家も存在する。なお、政保債を発行しているが、開港に要した資金は開港から 30 年までに残高をゼロにしなければならない。その分を 2030 年度以降は一般事業債として 300 億円など大きなロットで発行する必要があることから、成田空港のように年度の起債が 2 回となるかもしれない。それだけに、いろいろな投資家に（中部空港債を）知り、買ってもらいたい。地域産業を支える航空インフラとして持続的に成長し、それに対して支援を得られればと考えている。

資料提供：中部国際空港株式会社（2026 年 7 月）

[2026/6/29 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 比後 樹宏]