

中部国際空港、新ターミナルビル開業に向けてテイクオフ



中部国際空港
財務室 課長
梶浦 求生 氏

中部国際空港は、新ターミナルビルの開業を 2019 年度に控えて、資金調達ニーズが高まる見通しで、将来的に財投機関債の発行を増やす計画。2017 年度は 82 億円の 10 年政府保証債を来年 3 月に発行する。年限は 10 年債で 2018 年 3 月の発行を見込んでいる。既発債（第 14 回、2018 年 3 月償還）の償還資金を手当てするための起債だが、100 億円に対して調達額を抑えることで政保債の発行残高を圧縮する。起債方針や財務内容について、財務室の梶浦求生担当課長に話を聞いた。

■商業施設も強み、“食べる・買う・遊ぶ”空港

--特徴は

2005年2月に開港した。伊勢湾の常滑市沖に位置し、名古屋鉄道で名古屋駅から最短で28分の距離。滑走路が伊勢湾側（海側）に作られているため、騒音問題にも対応し、これによって24時間運用が可能となっている。ユニバーサルデザインを追求しており、旅客ターミナルビルは階層移動がなく、全てのトイレが車いす利用に対応している。同一のビルのなかで国内線と国際線の乗継がスム

ーズにできるのも特徴の一つ。

中部国際空港の設置及び管理に関する法律（中部法）により指定された株式会社。成田・羽田・関西と並んで国が強く関与する「国際拠点空港」に位置づけられており、国土交通大臣が設置及び管理を行う。中部法における国のサポートの一例を挙げると、政府による株式の引き受けに加えて、債務保証が可能であり、一部政



最先端のユニバーサルデザインの追求



- 階層移動の無い旅客ターミナルビル
- 身体の不自由な方、一般利用者などから意見を直接聞いて設計
- 2007年度バリアフリー化推進功労者表彰・総理大臣賞受賞



電動車椅子等にも対応するスペース
(多目的トイレ)



車椅子・カートと、歩行者の幅を確保した動く歩道

府保証債の発行が認められている。空港建設の際に資金の無利子貸付も行われており、負担を軽減する措置が取られている。無利子貸付について、現在は新たな借入れが無く、返済のみを行っている。

株主構成は国が 40%、地方自治体（愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市）が 10%、トヨタ自動車など民間企業が 50%となっている。そもそも地元からの強い熱意によって開港した空港であり、民間の出資比率が全体の半数を占める。空港の運用状況は 2016 年度実績で発着回数が 10.1 万回、旅客数が 1096 万人だった。路線ネットワークは、国際線が世界 39 都市・週 345 便、国内線が 18 都市・一日当たり 82 便が運航している（2017 年 4 月 1 日現在）。

集客力のある商業施設が強み。空港事業に加えたもう一つの柱を持つことで収益の安定に貢献する。展望風呂「風（フー）の湯」や、離着陸する航空機を眺めることのできるスカイデッキなど、テーマパーク感覚で楽しめるエンターテインメント空間を備えている。レストラン街は洋のゾーン（レンガ通り）と和のゾーン（ちょうちん横丁）とでゾーニングをしている。結婚式場として利用可能な空間もあり、展望レストランを披露宴会場として使えるうえ、挙式後、そのままハネムーンに出発することもできる。3 月には貸し切りフライトを用意して富士山周辺を遊覧飛行するという、全日空とコラボレートした企画による挙式が行われた。



商業施設による売上高は 2011 年度に 154.2 億円だったものが、順調に伸びて、2014 年度は 210 億円となり、2015 年度には 265.9 億円まで膨らんで、空港事業の売上高（262.7 億円）を上回った。これは海外からの旅行者による“爆買い”の影響によるもの。足元では鈍化傾向にあるものの、担当者が直接買い付けを行うなど売り場の声を反映できる工夫によってカバーしている。

■フリーキャッシュフローは開港以来黒字

--財務内容について

開港以来、11 年連続してフリーキャッシュフローは黒字を継続。この分を負債の圧縮に充てている。開港初年度に 500 億円以上あった売上高はその後、リーマンショックの影響などで落ち込み、2008 年度には赤字に転落。経営基盤の強化を図り、2010 年度には再び黒字化した。

昨年 11 月に発表した 2016 年度の業績予想では、売上高 540 億円、当期純利益 30 億円を見込んでいた。旅客数の増加や新規就航などのプラス要因の一方で、商業事業は中国を中心とした訪日外国人の購買動向に変化が生じ、免税店を中心に前期を下回る予想としている。旅客数は、国際線が 525 万人（前年同期 489 万人）、国内線が 595 万人（同 552 万人）、合計 1120 万人を目指していたが、LCC 航空会社エアアジア・ジャパンによる新規就航が遅れている影響で 1096 万人にとどまった。5 カ年の中期経営計画の最終年度である 2019 年度は国際線・800 万人、国内線・700 万人の合計 1500 万人、発着回数では 13 万回を計画している。

■初の 10 年債

--資金調達について

開港後、年間平均 120 億円の債務を圧縮している。有利子負債は開港直前の 2004 年度が 3202 億円とピークで、以降は減少の一途をたどっている。2016 年度は 2048 億円にまで減少している。前年同期比では 82 億円減、ピーク時との比較では 1153 億円の削減。2016 年度で見ると、債務残高の内訳として最も多いのが政府保証債で総額 1551 億円。これは開港後 30 年をメドにゼロにしていく方向。一方で、財投機関債をメインの調達手段として据え、同債の発行頻度を上げていく。資金は既発債の償還手当てと新規の設備投資資金の一部に充当する。LCC 向けの新ターミナルビルを 2019 年度に開業する計画であり、このための資金調達が今後増えていく。

財投機関債の発行は 2010 年 2 月の初回債以降、4 回の実績がある。第 1～3 回債までは 5 年債を選択してきた。事業の性質上、本来は長期年限が適しているが発行額の規模が大きいことや起債の間隔が空いてしまうことを考慮して最も投資家層の厚い年限とした。2 月の第 4 回債（AA-：R & I、100 億円、0.305%、国債+22bp、ブックランナー：三菱 U F J M S / 野村）では初めて 10 年債を選択。新ターミナルビルの整備計画が進むことにより発生する資金ニーズもあり、この先に一定程度のボリュームの調達と発行頻度が見込めるようになったことから年限を切り替えた。

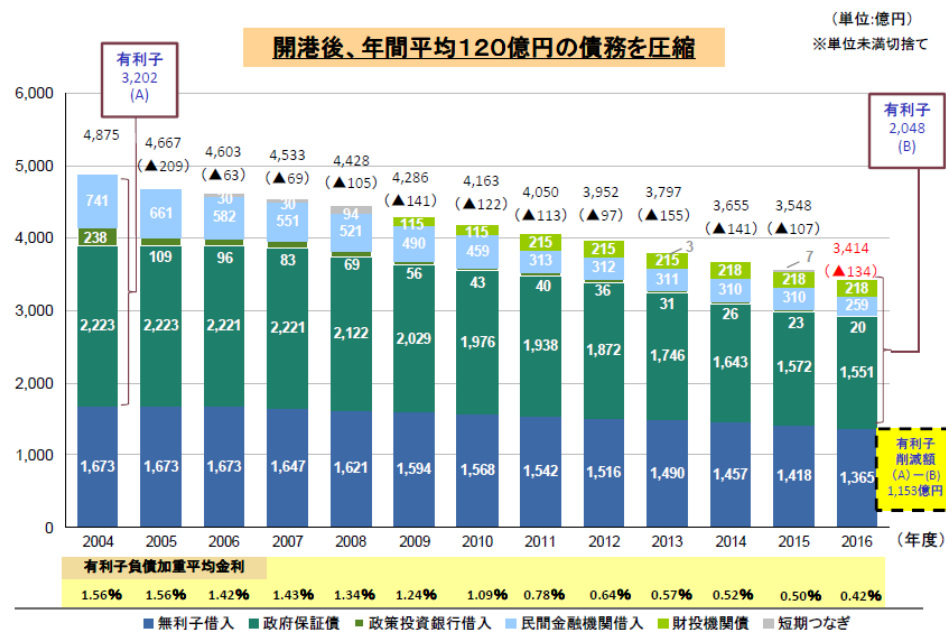
空港という事業スキーム上ではより長い年限が適しており、長期化は視野に入れているものの、今後は 5 年債と 10 年債を基軸の年限としていく。プライシングについては、当然スプレッドにこだわりつつも、やみくもにタイトな水準を目指すのではなく、フェアバリューを徹底的に追求していきたい。この点について、第 4 回債は達成できた。初の 10 年債だったが、中央投資家が全体の 5 割超に上り、地方投資家とも合わせてバランスよく参加してもらった。

■滑走路の見学も

課題は地方投資家の間での知名度向上。デット IR などを通して丁寧にコミュニケーションを図っていく。適正なスプレッド水準や年限について、こうしたなかで探っていきたい。昨年からは従来のデット IR に空港施設の視察を加えた内容も実施している。滑走路の見学や希望者には旅客ターミナルビル内を案内している。どのような設備資金として資金調達をしているかという視点を中心に説明をしている。

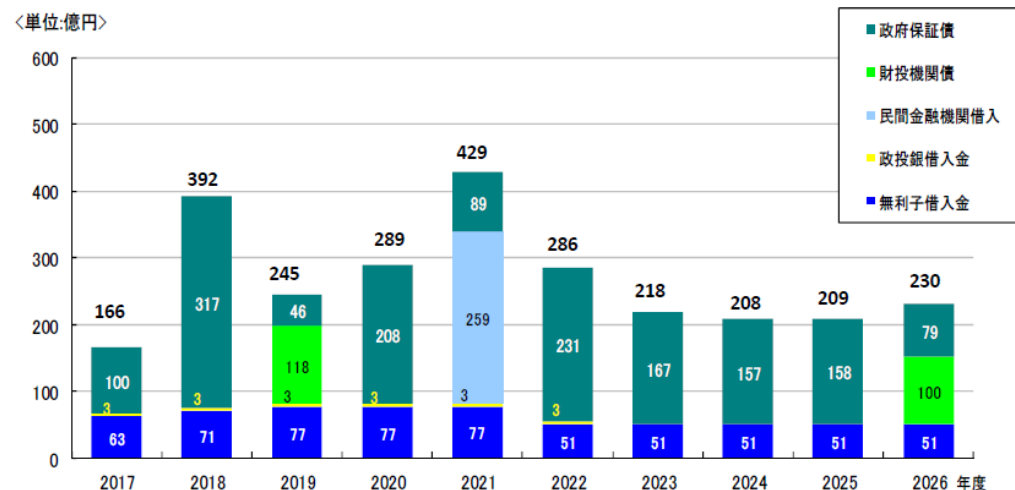
昨年度は第 4 回債の起債に向けて、駐機場の拡張工事を行い、供用開始予定エリアの現場を実際に訪れて、具体的な資金使途を示した。参加者からは、「資金使途が明確に伝わるうえに、滑走路の見学ツアーは国内空港では唯一実施しているなど、民間企業としての取り組みも分かりやすく、投資意義の説明など、訪問によって説得力が全然違う」と好評だった。事業への理解を深めてもらうために、今年度以降も継続していく。

centrail 債務残高と平均金利の推移（連結）



centrail 債務償還予定

2017年3月31日現在の債務に対する償還予定



※1 債券の償還額は、額面金額を記載。

※2 単位未満四捨五入

2017年度の発行予定は政保債（82億円）で、財投機関債の発行予定はない。ただ、2019年度は118億円の償還（第3回、2020年2月償還）があり、これの借り換えと設備投資資金の調達を目的に起債を検討している。開港時に、建設のスピードに合わせて資金調達してきたため、少ない年度で100億円台後半、多い時だと800億円規模と、償還の山谷が大きかった。これの平準化がテーマであり、12年かけて進めてきた結果、2017年度以降の償還予定の平均は年度当たり200～300億円となっている。足元の償還のピークは2021年度の総額429億円で、これは民間金融機関から借り入れた分の比重が大きいが影響している。

--2016年度の総括

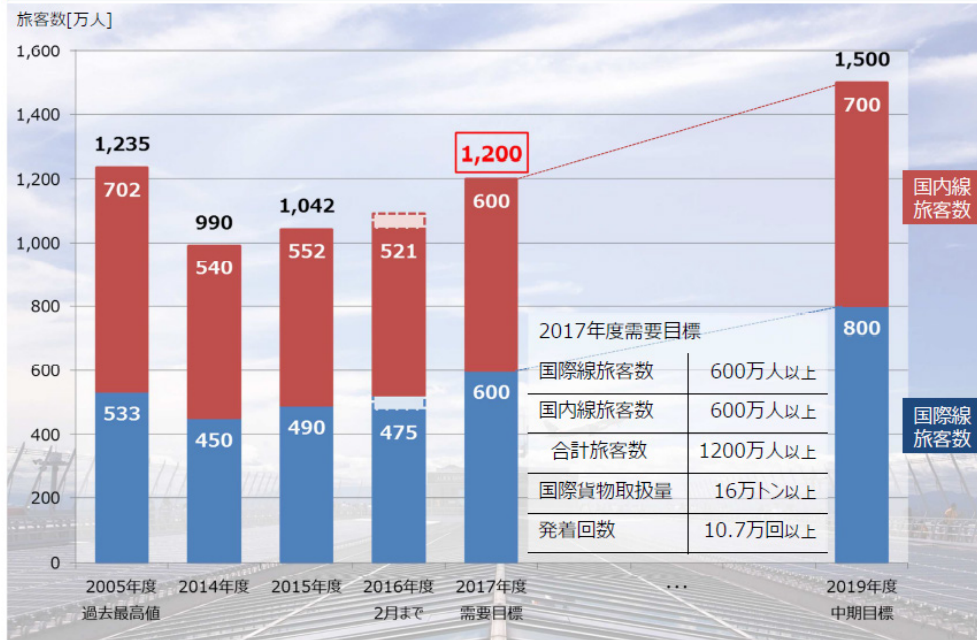
G7伊勢志摩サミット（5月26～27日）ではゲートウェイとしての役割を果たした。空港事業面では、今後の需要増をにらんだ航空機の受け入れ環境の強化として、駐機場の拡張整備に取り組んでいたが、3月にスポット601番の供用開始をもって完了した。商業事業ではイセタンセントレアストアのオープンや開港以来初となる大規模なフードコートのリニューアルが挙げられる。構内の営業売上高は爆買いブームが鎮火しつつあるが、10～11月を底に回復している。化粧品やお菓子などのお土産品が好調に推移。商品の構成や販売の場所など、工夫しながら努力を重ねている。

SKYTRAX（イギリスに拠点を置く航空サービスリサーチ会社）による評価では、リージョナル空港部門として世界初の5スターを得ている。

--2017年度の取り組み方針

需要目標は旅客数が1200万人以上（国際線・国内線ともに各600万人以上）を見込んでいる。全日空の宮古線、エア・カナダルージュのバンクーバー線、エアアジア・ジャパンの新規就航が加わる予定で、過去最高だった2005年度に次ぐ規模とする。国際貨物取扱量が16万トン以上、発着回数では10.7万回以上を目指す。

2017年度 需要目標



多様な楽しみ方（FLIGHT OF DREAMS 内イメージ）



■LCC に対応

--新ターミナルビルについて

LCCの急成長や訪日外国人の急増で今後のさらなる航空需要の増加を見据えて、逼迫してきた施設容量を増やすなど空港機能の強化を検討してきた。LCC向けの新たなターミナルビルの概要を決定し、3月31日に発表した。新ターミナルビルは年間旅客取扱数450万人を見込み、チェックイン棟とコンコース棟の2棟で構成される2階建ての構造とし、ターミナル前のスポット数は合計10とする。2019年上期に供用を開始する計画。国内線と国際線が一体となり、乗り換えしやすく、分かりやすい旅客導線とするなど利便性と機能性を追求していく。

周辺施設も充実させる予定で、目玉の一つがボーイング 787 の機体を展示する複合商業施設「FLIGHT OF DREAMS」。同機の 35%は中部地域で生産されており、部品を専用機で空輸している。こうした縁から、飛行試験初号機をボーイング社から寄贈され、これを屋内展示することとなった。同施設ではこの機体の展示とともに、シアトルをテーマとした空間演出とシアトルにちなんだ飲食・物販店舗を展開する。このほか、隣接する愛知県企業庁のエリアでは国際展示場の建設準備が進んでおり、ホテル棟も計画されている。

図表等の出典：中部国際空港 IR 資料（2017 年 4 月）

[2017/4/28 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 足立 祥子]