

2026年3月期決算説明

centrair

2026年 7月

中部国際空港株式会社



INDEX

1. 2025年度(2026年3月期)決算説明 —— P4
2. 2026年度(2027年3月期)業績予想 —— P10
3. 将来の成長に向けた取り組み —— P16
4. 参考資料 —— P26

■ 連結決算・業績予想

	実績			業績予想	
	‘24年度	‘25年度	前年差	‘26年度	前年差
旅客数（万人）	1,104	1,159	+ 55	1,100	△59
発着回数（万回）	9.5	9.4	△0.2	9.5	+ 0.1
売上高（億円）	528.7	541.2	+ 12.4	510.0	△31.2
空港事業	268.0	283.4	+ 15.4		
商業事業	232.1	225.0	△7.0		
交通アクセス施設事業	28.5	32.6	+ 4.1		
営業利益（億円）	77.7	70.8	△6.8	23.0	△47.8
当期純利益（億円）	66.6	29.5	△37.0	1.0	△28.5

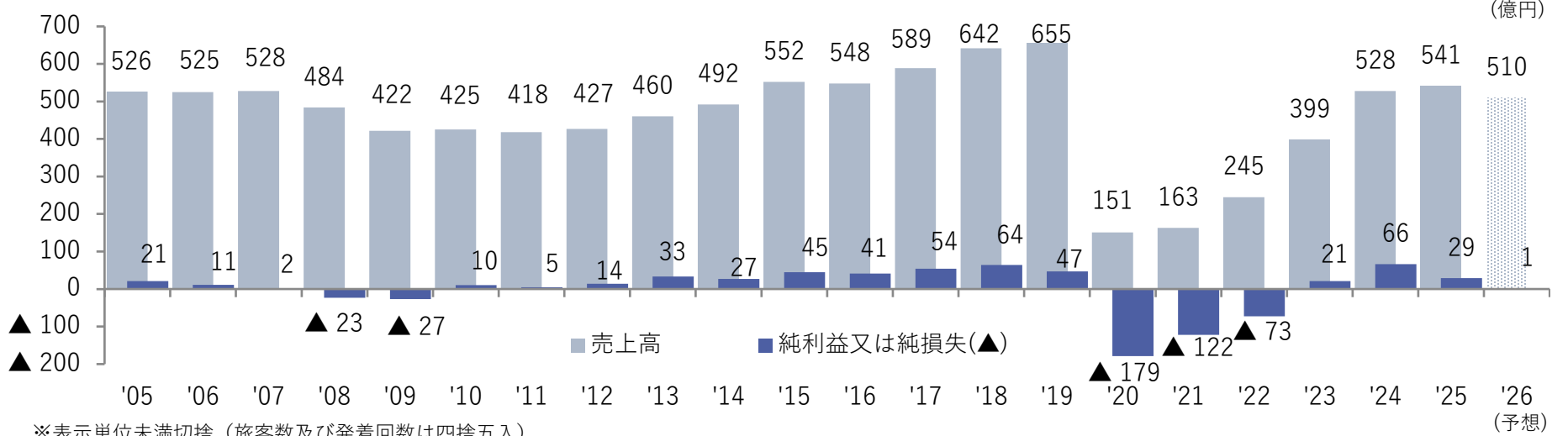
2025年度決算

- ・売上高は、旅客数増に伴い増加
- ・営業利益は、人件費や物価上昇、施設の経年劣化対応等のコスト増により、対前年比減益
- ・当期純利益は、市場金利上昇や繰延税金資産の取崩しもあったが、**3期連続で黒字を達成**

2026年度業績予想

- ・中国路線の減便継続による旅客数の減少や、物価上昇・施設の経年劣化対応・金利上昇等によるコスト増を受け、**当期純利益は1億円を予想**

■ 連結決算推移



1. 2025年度(2026年3月期)決算説明

■ 利用実績

※ 表示単位未満四捨五入

	2024年度	2025年度	前年差	前年比	(2025年度想定)
航空旅客数 (万人)	1,104	1,159	+55	105.0%	1,140
国際線	491	536	+45	109.1%	530
日本人	170	196	+26	115.3%	
外国人	321	339	+18	105.7%	
国内線	612	623	+10	101.7%	610
航空機発着回数 (万回)	9.5	9.4	△0.2	98.2%	9.5
国際線	3.8	3.7	△0.1	98.2%	
国内線	5.7	5.6	△0.1	98.2%	
国際貨物取扱量 (万トン)	12.9	13.3	+0.4	103.2%	14.0

- 国際線旅客数 ：韓国・台湾・香港・東南アジア・欧州路線での新規就航・増便等により旅客数が増加
外国人旅客数（通過客を除く）は2024年度に続き過去最高を更新
- 国内線旅客数 ：減便がありながらも、好調な搭乗率によって、航空旅客数は堅調に推移
- 航空機発着回数：中国路線の減便もあり、2024年度比98.2%
- 国際貨物取扱量：中国やアジア、北米向けの輸送需要が旺盛であったことから前年実績を上回る

■ 連結損益計算書

※ 表示単位未満切捨（割合は四捨五入）
(億円)

	2024年度	2025年度	前年差	前年比	業績予想差異	
売上高	528.7	541.2	+ 12.4	102.4%	△16.7	(97.0%)
空港事業	268.0	283.4	+ 15.4	105.8%		
商業事業	232.1	225.0	△7.0	97.0%		
交通アクセス施設事業	28.5	32.6	+ 4.1	114.4%		
営業費用	450.9	470.3	+ 19.3	104.3%	△32.6	(93.5%)
営業利益	77.7	70.8	△6.8	91.1%	+ 15.8	(128.8%)
経常利益	72.1	62.6	△9.5	86.8%	+ 13.6	(127.8%)
親会社株主に帰属する 当期純利益	66.6	29.5	△37.0	44.3%	△1.4	(95.2%)
EBITDA 償却前営業利益	169.3	165.2	△4.0	97.6%	+ 16.2	(110.9%)

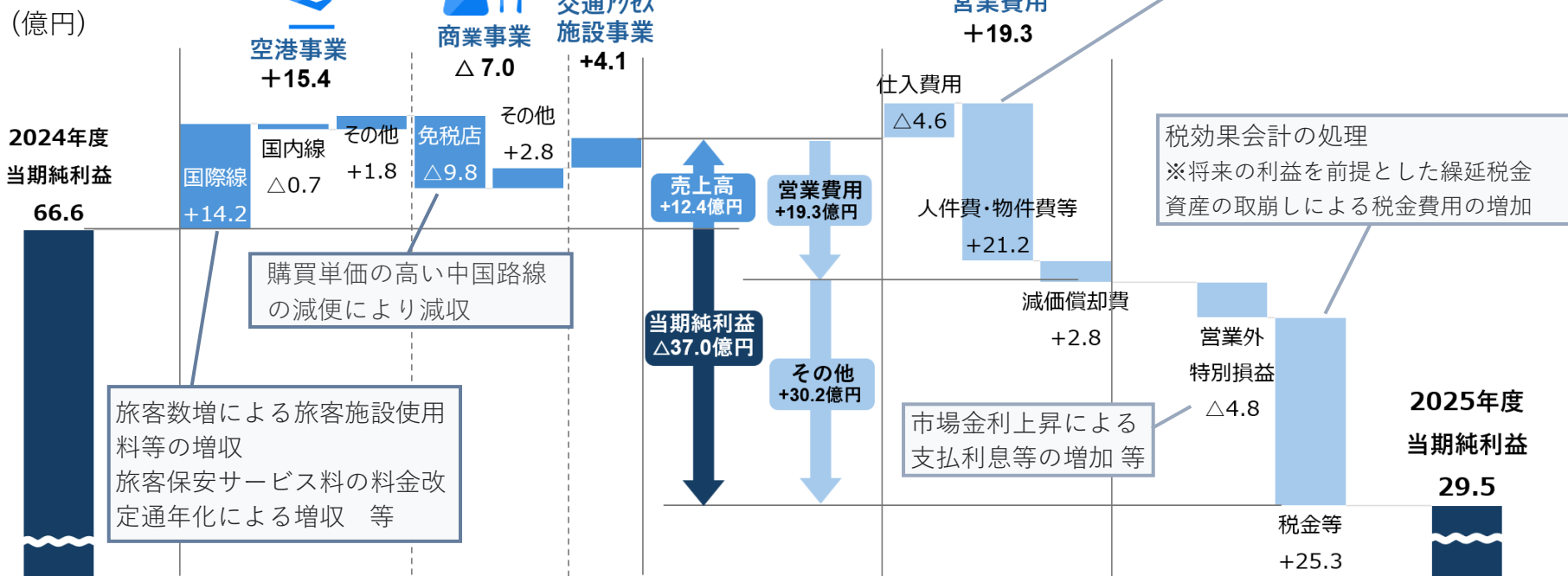
- 売上高は旅客数増に伴い前年比増収だが、冬ダイヤ以降の中国路線の減便の影響もあり、業績予想は未達
- 営業利益は委託先の労務費や資材費の上昇、および施設の経年劣化対応等による営業費用の増加もあり、前年比減益
- 当期純利益は支払利息の増加や繰延税金資産の取崩しによる税金費用等の一時的な増加により減益となったものの、概ね業績予想水準の**29.5億円**の黒字を確保

■ 前年比増減

※ 表示単位未満切捨（旅客数及び発着回数は四捨五入）

(万人、万回)

利用実績	2024	2025	増減
国際旅客	491	536	+45
国内旅客	612	623	+10
国際発着	3.8	3.7	△0.1
国内発着	5.7	5.6	△0.1

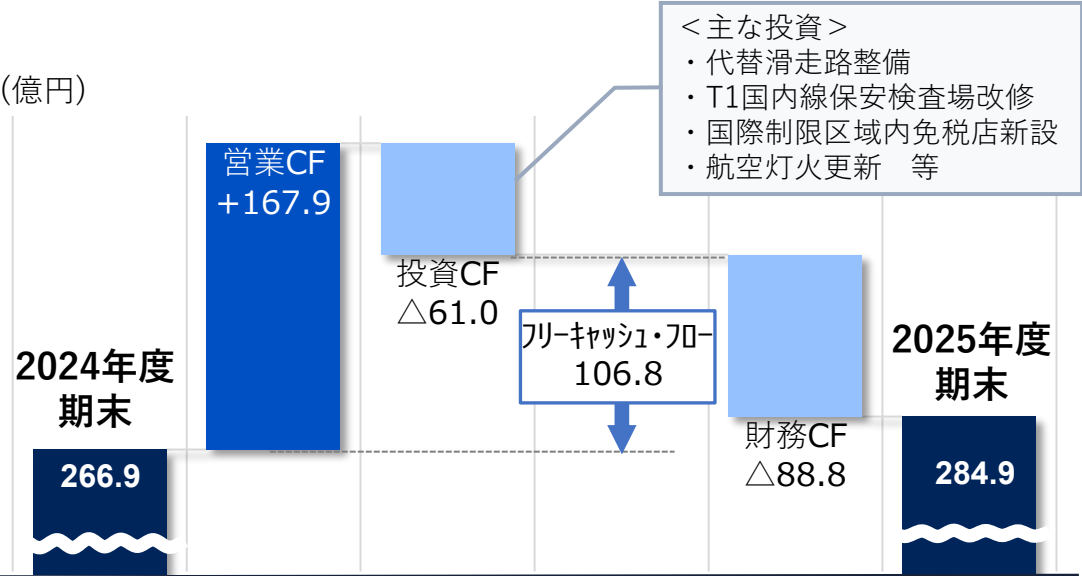


- 空港事業：国際線の航空旅客数増による旅客施設使用料や旅客保安サービス料の増収
- 商業事業：物販店等の売上は増収だが、免税店は1人当たりの購買額の高い中国路線の減便により減収
- 営業費用：コスト増の抑制に取り組むも、労務費・資材費上昇による業務委託費の増加や施設の経年劣化対応等に伴う施設維持費用の増加、ベースアップ等により前年比19.3億円増加

連結キャッシュ・フロー計算書

※ 表示単位未満切捨
(億円)

	2024年度	2025年度	前年差
現金・同等物期首残高	284.6	266.9	△17.7
営業キャッシュ・フロー	164.7	167.9	+3.1
投資キャッシュ・フロー	△46.6	△61.0	△14.3
(フリーキャッシュ・フロー)	118.1	106.8	△11.2
財務キャッシュ・フロー	△135.8	△88.8	+47.0
現金・同等物期末残高	266.9	284.9	+18.0



社債・借入金の増減状況

(億円)

	返済	調達	増減
無利子	51.2	13.5	△37.7
有利子	259.2	209.0	△50.2
計	310.4	222.5	△87.9

- 現金・同等物期末残高は、今後の代替滑走路事業等の設備投資に備え、十分な手元流動性を確保
- 手持現金と合わせ空港運営に必要な設備投資を実施する一方、有利子50.2億円を含む87.9億円の債務を削減

連結貸借対照表

※ 表示単位未満切捨

	2024年度	2025年度	前年差	(億円)	
資産	4,283.4	4,267.1	△16.3		
流動資産	326.8	343.3	+16.5	現金及び預金 棚卸資産	+18.1億円 △1.5億円
固定資産	3,952.9	3,920.3	△32.6	設備投資 減価償却費	+67.8億円 △94.4億円
繰延資産	3.6	3.3	△0.2		
負債	3,438.9	3,392.3	△46.6		
社債・借入金	3,243.6	3,155.7	△87.9	社債 借入金	△49.0億円 △38.9億円
純資産	844.4	874.8	+30.3		
利益剰余金	△4.5	24.9	+29.5	累積赤字を解消し、 利益剰余金がプラスに転じる	

● 純資産の部においては、累積赤字を解消し、利益剰余金がプラスに転じる

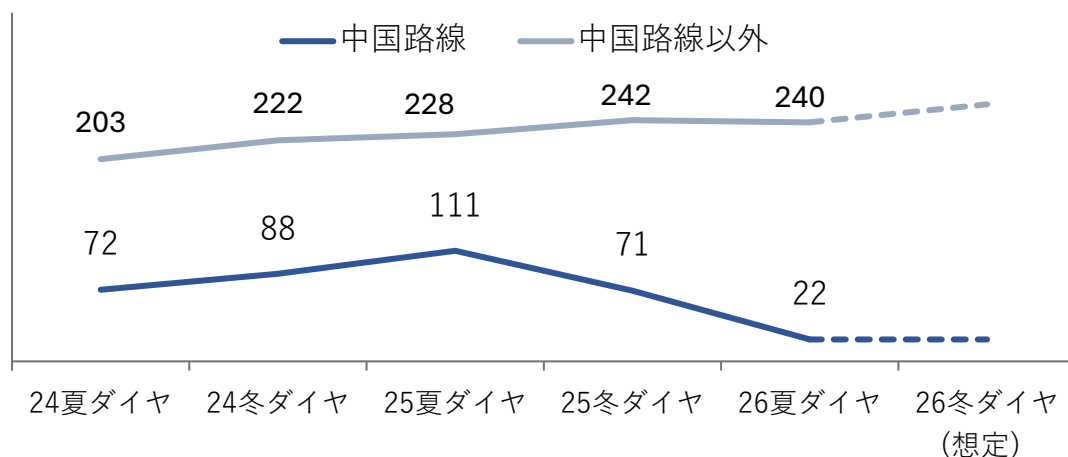
2. 2026年度(2027年3月期)業績予想

■ 航空需要想定

		2025年度実績	2026年度想定	前年差	※ 表示単位未満切捨（割合は四捨五入） 前年比
航空機発着回数	（万回）	9.4	9.5	+0.1	101.3%
航空旅客数	（万人）	1,159	1,100	△59	94.9%
国際線		536	465	△71	86.7%
国内線		623	635	+12	102.0%
国際貨物取扱量	（万トン）	13.3	12.3	△1.0	92.3%

- 航空機発着回数：中国路線は回復しない前提とする一方、
好調な韓国路線等のアジア方面や貨物専用便の増便を想定
- 航空旅客数：国際線は中国路線の減便通年化による減少を想定
国内線は堅調に推移する想定

国際旅客便 期初就航便数推移（便／週）



アジア方面での増便等を想定

中国路線は回復しない前提

業績予想

(億円)

※ 表示単位未満切捨（割合は四捨五入）

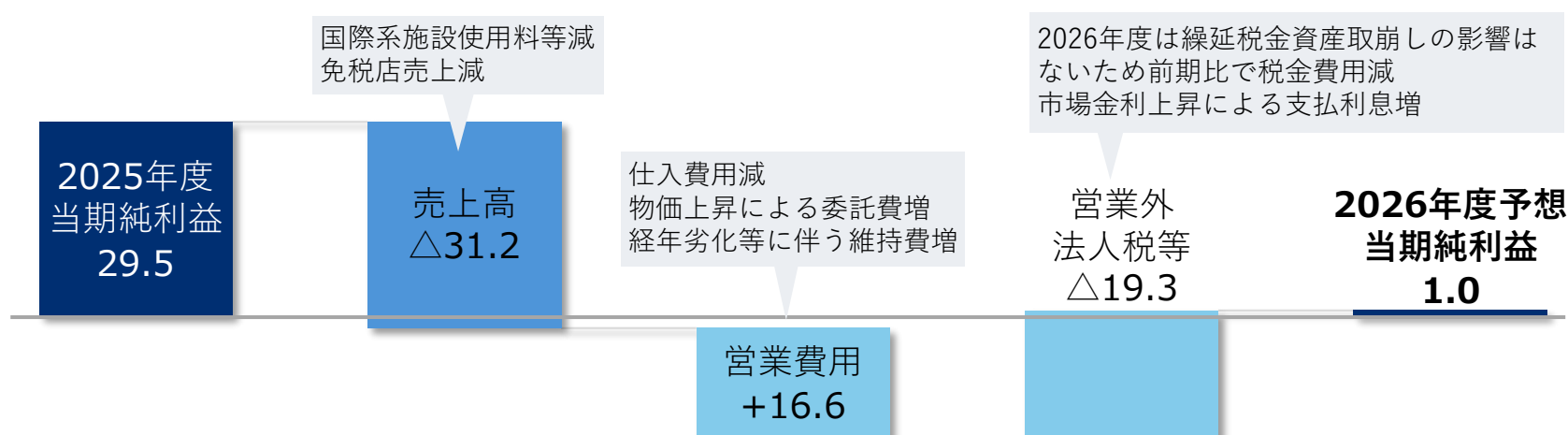
	2025年度実績	2026年度予想	前年差	前年比
売上高	541.2	510.0	△31.2	(94.2%)
営業費用	470.3	487.0	+16.6	(103.5%)
営業利益	70.8	23.0	△47.8	(32.5%)
経常利益	62.6	8.0	△54.6	(12.8%)
親会社株主に帰属する 当期純利益	29.5	1.0	△28.5	(3.4%)
EBITDA (償却前営業利益)	165.2	116.0	△49.2	(70.2%)

- 売上高は国際線航空旅客数の減少により、空港事業・商業事業ともに25年度を下回る予想
- 費用は物価上昇、施設の経年劣化対応、市場金利上昇による支払利息増等もあり増加を想定
- 2026年度の予想当期純利益は1億円を想定

< 参考 >

2025年度からの当期純利益増減要因

(億円)

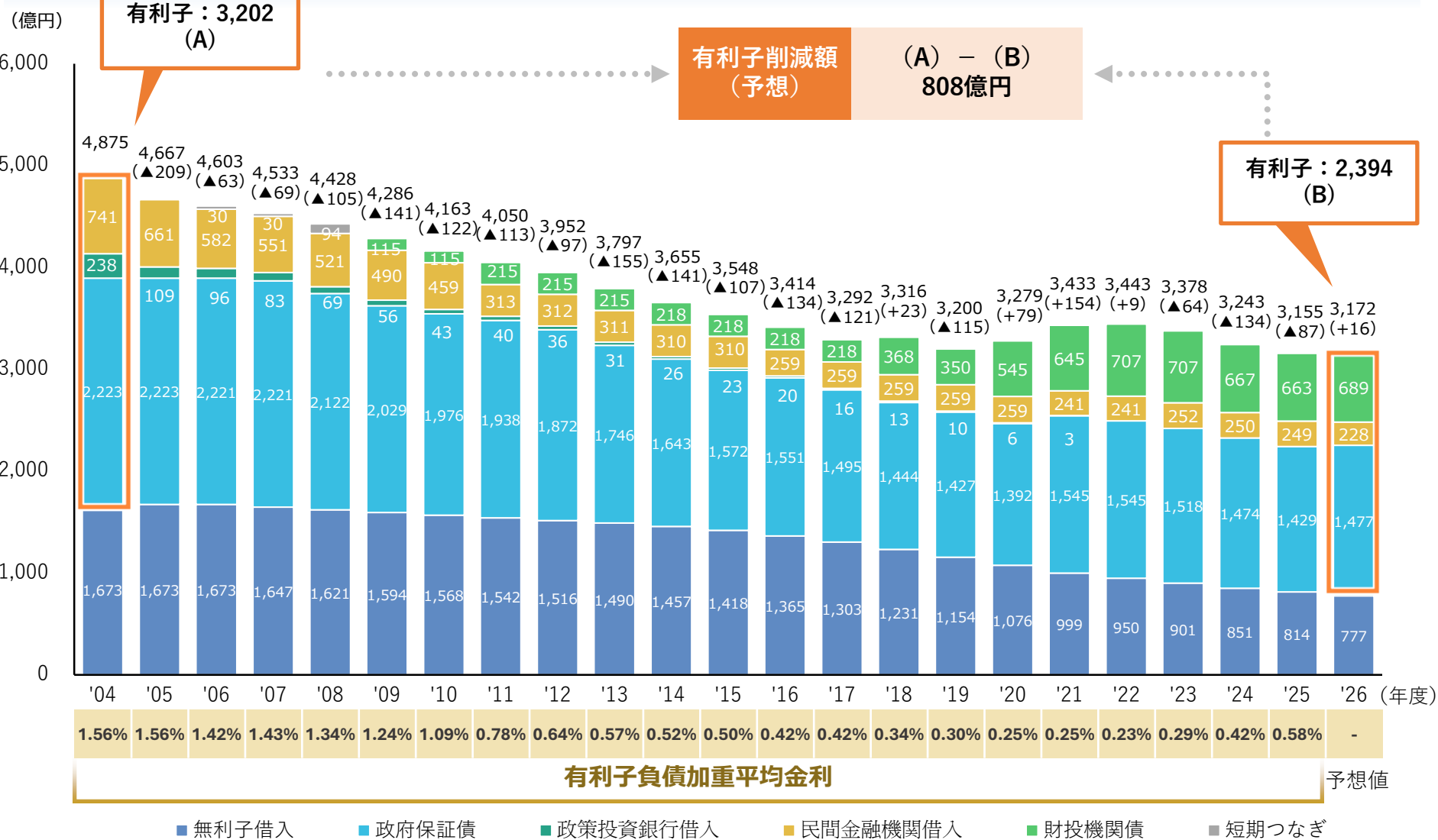


政府保証債	127億円程度
財投機関債	126億円程度
民間借入	221億円程度
無利子借入	15億円程度
合計	489億円程度

※2026年7月1日現在の予定であり今後変更する可能性があります

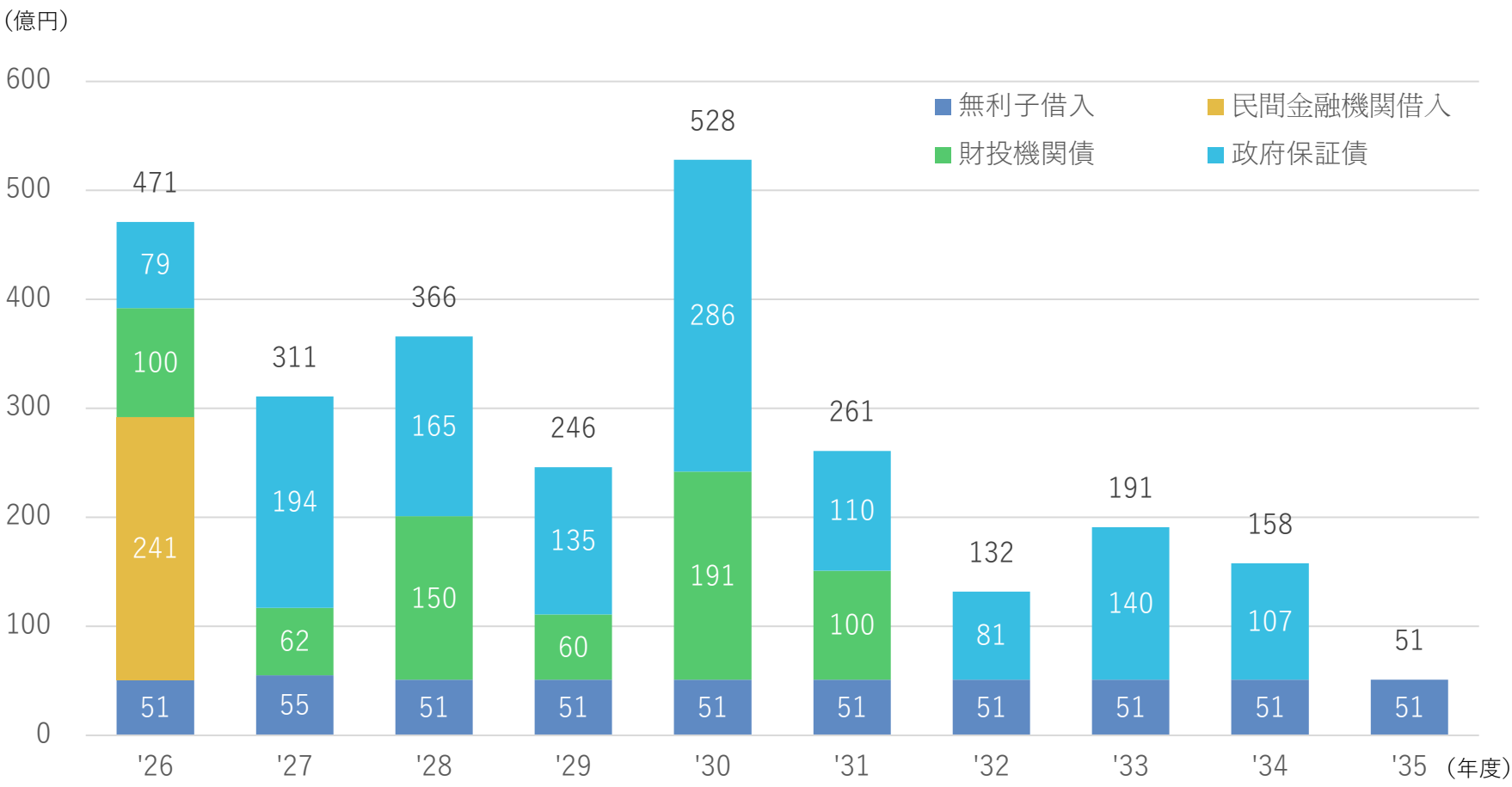
債務残高と平均金利の推移（連結）

開港後、年間平均77億円の債務を圧縮



※ 表示単位未満切捨（割合は四捨五入）

2026年3月31日現在の債務に対する今後10年間の償還予定



※ 債券の償還額は、額面金額を記載
※ 表示単位未満切捨

3. 将来の成長に向けた取り組み

※ 2026-2028年度セントレアグループ中期経営戦略の詳細につきましては以下アドレスをご参照ください。
https://www.centrair.jp/assets/doc/corporate/ir/2026medium_term_strategy.pdf

“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、ゼロカーボンで
達成するとともに循環型社会に
寄与する空港



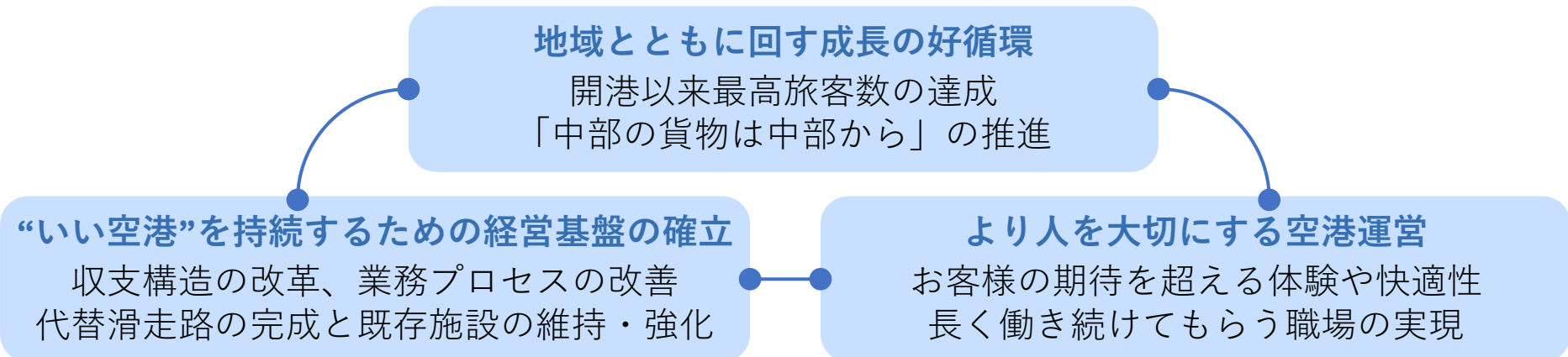
経営基盤

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

2026-2028年度セントレアグループ中期経営戦略 重点戦略テーマ

開港から20年が経過し、設備老朽化への対応や代替滑走路整備に伴う設備投資の増加、有利子負債約2,300億円を抱える中での金利上昇を主因として、セントレアグループは従来より利益を創出しにくい構造に変化

『次の成長に向けた持続的な空港経営の再構築』



■ 経営目標 主要KPI

		2025年度 実績	2026年度 業績予想	2028年度 目標
 地域・航空 ネットワーク	旅客数	1,159万人 国際：536万人 国内：623万人	1,100万人 465万人 635万人	1,300万人 650万人 650万人
	発着回数	9.4万回	9.5万回	11.5万回
	国際貨物取扱量	13.3万ト	12.3万ト	16.0万ト
 経営基盤	連結売上高	541億円	510億円	690億円
	連結当期純利益	29億円	1億円	15億円
	連結EBITDA	165億円	116億円	185億円
	連結債務残高	3,155億円	3,172億円	3,260億円
	連結設備投資額(3年間計)	169億円	640億円（2026-2028年度計）	
お客様	SKYTRAX評価	Regional部門 1位 / 5スター 維持		
働く人	EXスコア	71.8	—	73.3
安全・安心	航空事故・死亡事故発生件数	0件	—	0件
環境	温室効果ガス(CO ₂)削減率 (2013年度比)	22%	—	28%

航空旅客事業

中部地域の魅力発信の飛躍的拡大

- 愛知が誇る発酵食文化をフックに、地元自治体や関係事業者と連携し、中部地域がインバウンド旅客から積極的に選ばれる地域になるよう情報発信



中部地域で開催される国際スポーツイベントを契機とした地域ブランディングの推進

- 空港内における外国人向けサービスの整備、組織委員会と連携した歓迎装飾を実施
- 国際イベントを契機とした、空港や地域の魅力発信による航空ネットワークの更なる拡大

全社KPI	2025年度実績	2028年度目標
国内線旅客数	623万人	650万人
国際線旅客数	536万人	650万人
国際線長距離線地点数	1地点	4地点
発着回数	9.4万回	11.5万回



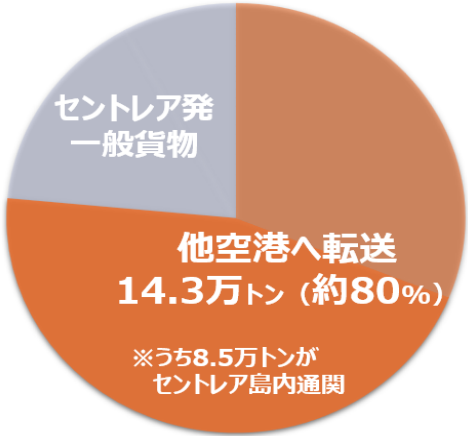
- アジア最大のスポーツの祭典、「第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）および第5回アジアパラ競技大会（2026/愛知・名古屋）」が9～10月に愛知県・名古屋市を中心に開催
- アジア45の国と地域から最大15,000人が参加

航空貨物事業

量的拡大と世界各地とつながる利便性向上の実現

- 中部地域の航空貨物の大部分が、主に首都圏の空港にトラックにて輸送されている
- この課題解決のため、「中部の貨物は中部から」を合言葉に、地域の荷主や運送事業者との連携強化、代替滑走路の完成による完全24時間化、地域のニーズに応じた施設や環境の整備など、貨物集約拠点としての機能を高めていく
- 貨物事業拡大と地域の物流最適化が進むことは、トラックドライバー不足や環境負荷など物流業界の課題解決にも寄与

中部圏出荷貨物 年間18.7万トン (2024年)



出典：2024年動態調査を参考に当社にて作成

全社KPI	2025年度実績	2028年度目標
国際貨物取扱量	13.3万トン	16万トン

代替滑走路の2027年度供用開始に向けた工事の着実な実施

代替滑走路整備

- ・ 現滑走路は開港から一度も大規模補修を行っておらず、現滑走路の劣化が進行
- ・ 現空港用地内の誘導路を代替滑走路として転用する工事を実施し、完全24時間空港へ

会社事業費：221億円
※無利子借入金や政府保証債等、国・地方自治体からの支援あり
2027年度供用開始予定



老朽化が進む空港施設の維持・修繕の適切な実施と空港機能強化の推進

施設の維持・修繕、空港機能の強化

- ・ 開港20年以上が経過し老朽化が進む施設及び設備の予防保全・修繕・延命
- ・ DX等の活用による空港機能の利便性向上や省力化・省人化の推進



老朽化が進む空港施設の維持・修繕



スマートレーンの導入



旅客通過確認システムの導入

収支構造の改革と業務プロセスの改善を軸とした、持続可能な空港経営への変革

開港から20年が経過し、設備老朽化への対応や代替滑走路整備に伴う設備投資の増加、有利子負債約2,300億円を抱える中での金利上昇を主因として、セントレアグループは従来より利益を創出しにくい構造に変化しています。

厳しい状況を打開すべく、本期間中に収支構造の改革及び業務プロセスの改善を徹底的に実行します。

この取組を通じて、2028年度当期純利益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への変革を実現します。

- ・ 収益力の向上による、財務健全性の確保
- ・ 適正な運営体制の構築による持続可能な経営基盤の確立
- ・ 内部統制システムの適正な運用によるコーポレートガバナンスの強化

< 改革の方向性 >

既存事業の磨き上げ及び事業や業務の形態見直しによる収益力のさらなる強化
サービスレベルの適正化と料金水準の見直しの検討
専門スキル人材の育成による業務の高度化
業務の高度化・標準化によるコスト構造の改革

全社KPI	2025年度実績	2028年度目標
連結売上高	541億円	690億円
連結当期純利益	29億円	15億円
連結売上高営業利益率	13.1%	7.3%
連結EBITDA	165億円	185億円
連結ROA※	1.7%	1.1%
連結債務残高	3,155億円	3,260億円
連結設備投資額(3年間計)	169億円	640億円
重大な不正行為発生件数	0件	0件

※営業利益ベース

お客様の期待を超える体験の提供、世界的な高い評価の維持

- 自動チェックイン機や自動手荷物預け機の設置による搭乗手続きの時間短縮
- 創出された時間を快適に過ごしていただけるよう、魅力ある商業エリアづくりを推進

ファストトラベルの推進



自動手荷物預け機（Self Bag Drop）

CX(お客様体験価値)の向上



SKYTRAX社の空港サービス評価
Regional部門 12年連続世界1位

KPI	2025年度実績	2028年度目標
SKYTRAX Regional部門順位 Star Rating	Regional部門 1位 5スター維持	Regional部門 1位 5スター維持

一人ひとりがやりがいと誇りを持ちセントレアで働き続けたいと思える環境の整備

- 島内事業者と連携した採用力強化や就労環境改善

採用・育成の強化



空港島内事業者との合同企業説明会

EX(従業員体験価値)向上



2026
健康経営優良法人
KENKO Investment for Health
大規模法人部門

健康経営優良法人への認定

全社KPI		2025年度実績	2028年度目標
EXスコア	全社	71.8	73.3
管理職/中堅層の 女性比率	CJIAC	管理職 8% 中堅層 29%	13% 30%
	C-PAX	管理職 57%	50%以上
年次休暇取得率	CJIAC	75%	80%以上
	C-PAX	80%	80%以上
	C-TEC	80%	80%以上
育児休業取得率	全社	100%	100%

CJIAC :中部国際空港(株)
C-TEC :中部国際空港テクニカルコネクト(株)
C-PAX :中部国際空港旅客サービス(株)

危機管理対応及び大規模災害への対応強化

ハード面での対策

- いつ、どのような自然災害が発生しても、空港機能を維持する施設設計

■ 津波・高潮※

護岸は伊勢湾台風並みの台風が来ても耐えられる設計
電気室等は地下ではなく地上階に配置

※高潮の最大想定は空港島全域で1~2mを想定
※自然排水により長期間の滞水はないものと想定

■ 地盤沈下

水深が浅く(平均6m程度)、全体的に強固な地盤の上に建設

■ 地震

震度7クラスの地震に対応した設計や液状化対策の実施

■ 滞留

8,000人が3日間必要な備蓄品の確保（食料、水、毛布など）

全社KPI	2025年度実績	2028年度目標
航空事故・死亡事故件数	0件	0件
施設・システム障害 ：重大な影響発生件数	0件	0件
航空保安（セキュリティ） 事案に伴う空港運用への 重大な影響発生件数	1件	0件
（災害時）空港利用者・ 従業員の死亡者数	0人	0人
（災害時）運航可能な状態 に復旧するまでの時間	24時間以内	24時間以内

ソフト面での対策

- 『本当に使えるセントレアA2-BCP』の策定
- 訓練で有効性を確認し常にアップデート

セントレアA2-BCPのコンセプト

- ①「いつ」自然災害が発生しても 空港機能を維持
- ②「どのような」自然災害が発生しても 空港機能を維持
- ③ 実際の自然災害対応において「使えるBCP」

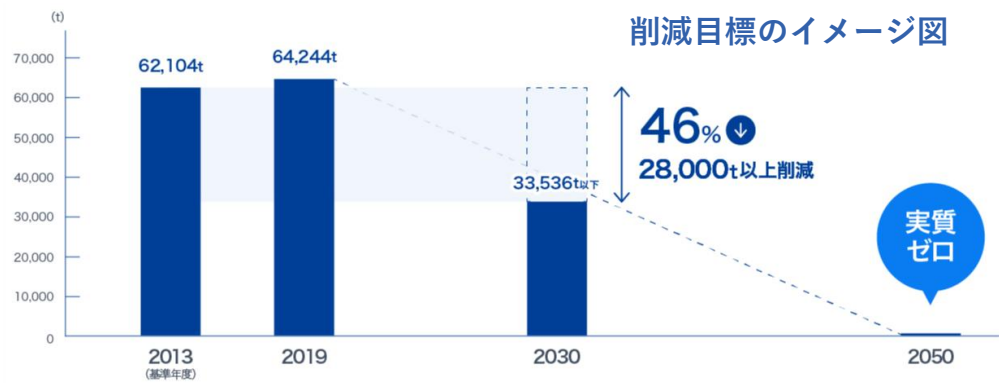


空港島内事業者との合同訓練

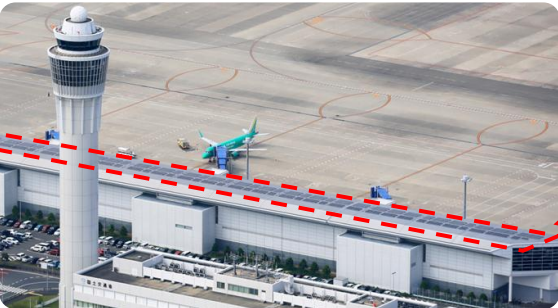
循環型社会の実現に向けた取り組みの推進

中部国際空港脱炭素化推進計画

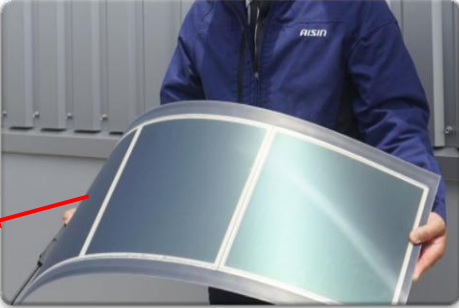
2030年度までに温室効果ガス(CO₂)排出量を2013年度比で46%以上削減し、2050年度までに新たな技術の活用などによりゼロカーボンを実現するとした「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定
(2023年12月1日に国土交通大臣から認定)



ゼロカーボンに向けた着実な取組



ターミナルビル屋上への太陽光パネルの設置
発電した電気を駐機中の航空機に供給する等、
再生可能エネルギーを有効活用



薄く軽く曲がる
ペロブスカイト太陽光電池



航空灯火のLED化
(2030年末までに完工予定)



燃料電池バスの導入

全社KPI	2025年度実績	2028年度目標
温室効果ガス(CO ₂)削減率※	22%	28%
※2013年度比		

SAFの取組連携の拡大

SAF※の原料となる廃食用油回収の参画自治体の拡大
愛知県内の15の自治体と廃食用油の回収に関する協定を締結
(2026年4月1日時点)



※SAF 持続可能な航空燃料 (Sustainable aviation fuel)

4. 參考資料

会社名	中部国際空港株式会社（CENTRAL JAPAN INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY,LTD）
設立日	1998年5月1日
資本金	836億6,800万円
主要な株主	国・愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・民間企業
従業員数	292名　＊2026年3月末現在
関係会社（3社）	中部国際空港エネルギー供給（株）、中部国際空港テクニカルコネクト（株）、中部国際空港旅客サービス（株）
グループ総従業員数	948名　＊2026年3月末現在

< 空港施設・処理能力 >

名称	中部国際空港(愛称：セントレア)	
開港	2005年2月17日	
旅客ターミナルビル (年間処理能力)	第1	年間1,700万人
	第2	年間450万人
旅客ターミナルビル（面積）	第1	219,000 m ²
	第2	45,000 m ²
スポット数（小型機用6含む）	81	
運用時間	24時間	
滑走路長	3,500m×1本※	

※代替滑走路を建設中（2027年度中に供用開始予定）

< 基本理念（抜粋） >

- 1

競争力のある国際ハブ空港作りに努める
- 2

「お客様第一」
- 3

環境への配慮に努め、豊かな地域社会づくりに貢献する
- 4

「オープンでフェア」を企業行動の基本とする
- 5

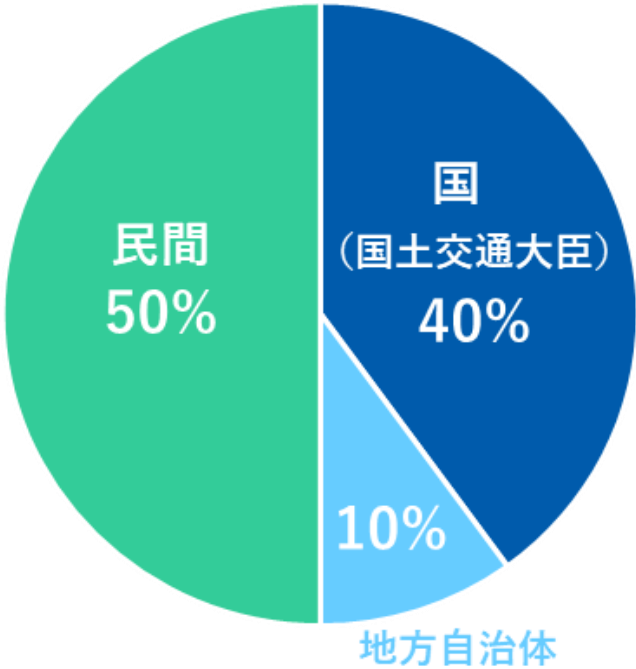
健全経営を実現する
- 6

自由闊達で風通しの良い企業風土を確立し、企業の活力を最大限に発揮

国および地方自治体による出資が50%、中部経済界を中心とした民間による出資が50%

区分	割合	出資額	主な出資元
国（国土交通大臣）	40%	約335億円	-
地方自治体	10%	約 84億円	愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市
民間	50%	約418億円	三菱UFJ銀行、中部電力、東海旅客鉄道、トヨタ自動車、名古屋鉄道、みずほ銀行、デンソー、東邦瓦斯、日本碍子 他
計	100%	約837億円	

主要株主	保有比率
国（国土交通大臣）	40.00%
愛知県	5.87%
三菱UFJ銀行	3.23%
中部電力	2.99%
東海旅客鉄道	2.99%
トヨタ自動車	2.99%
名古屋鉄道	2.99%



※ 2026年3月末時点
※ 表示単位未満四捨五入

◎ **空港法(抄)**

(国際航空輸送網及び国内航空輸送網の拠点となる空港の設置及び管理)

第4条 次に掲げる空港は、国土交通大臣が設置し、及び管理する。

三 中部国際空港

4 第1項の規定にかかわらず、中部国際空港は、中部国際空港の設置及び管理に関する法律(中略)第4条第1項の規定による指定があったときは、当該指定を受けた者が設置し、及び管理する。

○ **同法に基く「空港の設置及び管理に関する基本方針」(平成20年12月24日国土交通大臣公表)(抄)**

- ・ 成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の我が国国際拠点空港(中略)については、各空港がそれぞれの背後圏の航空需要に応えることはもとより、我が国の国際拠点空港として三空港相まって我が国全体の航空需要に最大限対応することが適切である。

◎ **中部国際空港の設置及び管理に関する法律(抄)〔中部空港設置法〕**

(中部国際空港)

第2条 中部国際空港は、国際航空輸送網の拠点となる空港として、愛知県の地先水面で政令で定める位置に設置するものとする。

(中部国際空港等の設置及び管理を行う者の指定)

第4条 国土交通大臣は、第6条第1項の事業を営むことを目的として設立された株式会社であって、次の各号に掲げる要件を備えていると認められるものを、その申請により、中部国際空港等の設置及び管理を行う者として指定することができる。

〔→平成10年5月に中部国際空港株式会社を指定〕

○ **同法に基く国による主な支援措置**

- ・ 出資〔第5条〕、債務保証〔第8条〕、資金の貸付け(無利子)〔第9条〕、中部国際空港整備準備金(租税特別措置)〔第10条〕

○ **同法に基く国による主な監督措置**

- ・ 〔次頁参照〕

	中部空港設置法
設置及び管理	国土交通大臣が定める基本計画に適合〔第3条〕
出資	国土交通大臣の認可〔第5条〕 (新規株式発行等)
債務保証	政府による指定会社の債務に対する保証契約〔第8条〕
資金の貸付け	政府による無利子資金貸付〔第9条〕
中部国際空港整備準備金	整備準備金を積み立てた場合、租税特別措置法で定めるところによる特別措置の適用〔第10条〕
代表取締役等の 選定等の決議	国土交通大臣の認可〔第13条〕
事業計画	国土交通大臣の認可〔第14条〕
社債及び借入金	国土交通大臣の認可〔第15条〕 (短期社債・弁済期間1年以内借入金を除く)
重要な財産の譲渡	国土交通大臣の認可〔第16条〕
定款変更等	国土交通大臣の認可〔第17条〕 (定款の変更、剰余金の配当その他の剰余金の処分、合併、分割及び解散の決議)
財務諸表	国土交通大臣に提出〔第18条〕
監督命令	国土交通大臣〔第19条〕
報告及び検査	国土交通大臣〔第20条〕
指定の取消し	国土交通大臣〔第21条〕 (事業を適正に営むことができないと認めるとき、本法等に違反したとき、監督命令に違反したとき)

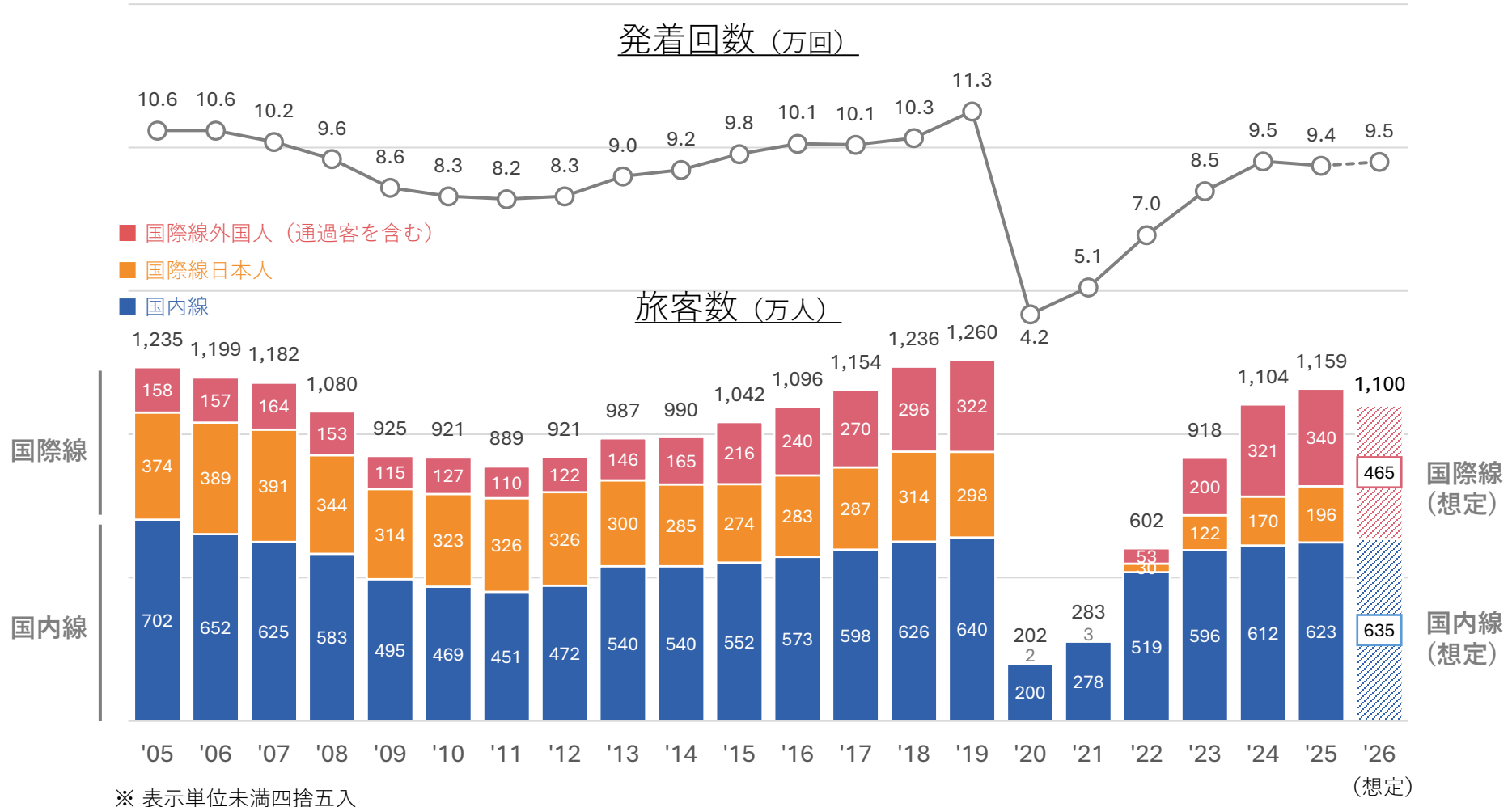
※ 以上の他、空港法に基づく次のものもあり

- ・ 空港供用規程： 国土交通大臣に届出、同大臣による変更命令〔第12条〕
- ・ 着陸料等： 国土交通大臣に届出、同大臣による変更命令〔第13条〕

※ 国全額出資会社である成田国際空港（株）及び新関西国際空港（株）と同程度の関与

旅客数・発着回数推移

2005年：日本国際博覧会（愛知万博）開催
 2008年：世界的な景気後退（リーマン・ショックなど）
 2011年：東日本大震災発生
 2020年：新型コロナウイルスの流行



就航都市

19 都市

週間便数(7月1日時点)

252 往復 / 週

(参考：各ダイヤ期中におけるピーク時)

19年夏ダイヤ：38都市463便 19年冬ダイヤ：42都市486便
23年夏ダイヤ：17都市205便 23年冬ダイヤ：18都市256便
24年夏ダイヤ：25都市321便 24年冬ダイヤ：27都市341便
25年夏ダイヤ：28都市357便 25年冬ダイヤ：23都市313便

中国 (5社乗り入れ | 4都市 | 22往復)

上海	中国東方航空	6往復
	春秋航空	2往復
	上海吉祥航空	3往復
青島	青島航空	2往復
天津	日本航空	2往復
蘭州	中国東方航空	7往復※ ¹

※¹ 上海経由

韓国 (6社乗り入れ | 3都市 | 91往復)

ソウル (仁川)	大韓航空	14往復
	アジアナ航空	14往復
	チェジュ航空	14往復
ソウル (金浦)	ジンエアー	14往復
	Peach	14往復
清州	エアロK	7往復
釜山	大韓航空	7往復
	ジンエアー	7往復

台湾・香港 (7社乗り入れ | 4都市 | 81往復)

台北	日本航空	5往復
	チャイナエアライン	14往復
	タイガーエア台湾	7往復
	Peach	7往復
	スターラックス航空	7往復
台中	タイガーエア台湾	3往復
高雄	タイガーエア台湾	3往復
香港	キャセイパシフィック航空	21往復※ ²
	香港エクスプレス	14往復

※² 7往復が台北経由

東南アジア (7社乗り入れ | 5都市 | 44往復)

マニラ	フィリピン航空	7往復
	セブパシフィック航空	4往復
ハノイ	ベトナム航空	7往復
	ベトジェットエア	5往復
ホーチミン	ベトナム航空	5往復
バンコク	タイ国際航空	7往復
	タイ・ライオン・エア	2往復※ ³
シンガポール	シンガポール航空	7往復

※³ 台北経由

欧州 (1社乗り入れ | 1都市 | 4往復)

ヘルシンキ	フィンエアー	4往復
-------	--------	-----

ビーチリゾート (2社乗り入れ | 2都市 | 10往復)

グアム	ユナイテッド航空	3往復
ホノルル	日本航空	7往復

就航都市

19 都市

日当たり便数(7月1日時点)

76 往復/日

北海道 (3都市 | 18往復)

札幌	16 往復/日
丘珠	1 往復/日
函館	1 往復/日

東北・北陸 (3都市 | 9往復)

秋田	2 往復/日
仙台	6 往復/日
新潟	1 往復/日

関東 (2都市 | 6往復)

成田	3 往復/日
羽田	3 往復/日

中国・四国 (2都市 | 4往復)

松山	3 往復/日
高知	1 往復/日

九州 (6都市 | 23往復)

大分	2 往復/日
福岡	9 往復/日
長崎	2 往復/日
熊本	2 往復/日
宮崎	3 往復/日
鹿児島	5 往復/日

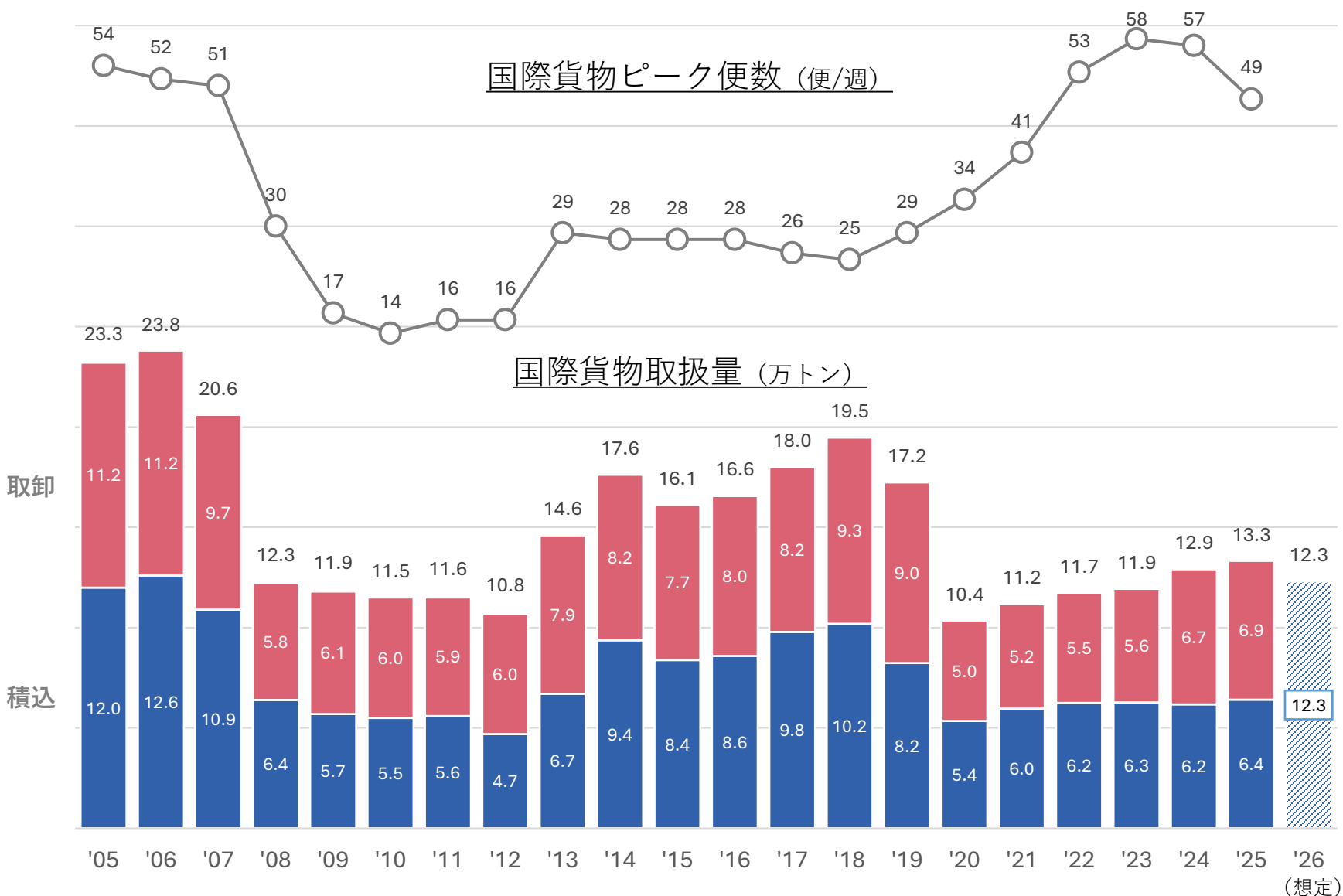
沖縄 (3都市 | 16往復)

那覇	14 往復/日
石垣	1 往復/日
宮古	1 往復/日



(参考：各ダイヤ期中におけるピーク時)

19年夏ダイヤ：19都市96便	19年冬ダイヤ：19都市97便
23年夏ダイヤ：21都市85便	23年冬ダイヤ：17都市75便
24年夏ダイヤ：22都市82便	24年冬ダイヤ：21都市86便
25年夏ダイヤ：22都市81便	25年冬ダイヤ：20都市82便



※ 表示単位未満四捨五入

就航都市

10 都市

週間便数(7月1日時点)

40 便/週

チャイナエアライン (6便/週)

シカゴ→中部→台北 3 便/週
台北→中部→シカゴ 3 便/週



エア・ホンコン (5便/週)

中部⇄香港 5 便/週



日本航空 (10便/週)

台北→中部→仁川 5 便/週
成田→中部→上海 5 便/週



ポーラエアカーゴ (1便/週)

上海→中部→ロサンゼルス 1 便/週



DHLエアUK (1便/週)

上海→中部→ロサンゼルス 1 便/週



カリッタ航空 (8便/週)

仁川→中部→シンシナティ 5 便/週
シンシナティ→中部→香港 3 便/週



シンガポール航空 (9便/週)

シンガポール→中部→ロサンゼルス 5 便/週[※]
台北→中部→シンシナティ 1 便/週
シンシナティ→中部→シンガポール 2 便/週
香港→中部→シンシナティ 1 便/週



※ 1往復はバンコク経由で運航

(億円)

区分		2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
売上高	空港事業	125.3	160.2	222.1	268.0	283.4
	商業事業	28.0	66.1	153.0	232.1	225.0
	交通アクセス施設事業	10.0	18.7	24.7	28.5	32.6
	計	163.4	245.0	399.8	528.7	541.2
売上原価		212.4	236.0	287.3	348.3	356.1
販売費及び一般管理費		69.1	76.5	91.4	102.6	114.1
営業利益		▲118.1	▲67.4	21.1	77.7	70.8
営業外収益		6.3	2.5	1.5	2.6	3.4
営業外費用		9.2	7.1	7.1	8.2	11.7
(うち支払利息)		(5.5)	(6.1)	(6.0)	(7.3)	(10.3)
経常利益		▲121.0	▲72.0	15.5	72.1	62.6
親会社株主に帰属する当期純利益		▲122.9	▲73.9	21.2	66.6	29.5
EBITDA (償却前営業利益)		▲13.2	35.9	118.0	169.3	165.2
連結売上高営業利益率 (ROS)		▲72.3%	▲27.5%	5.3%	14.7%	13.1%

※ 表示単位未満切捨 (割合は四捨五入)

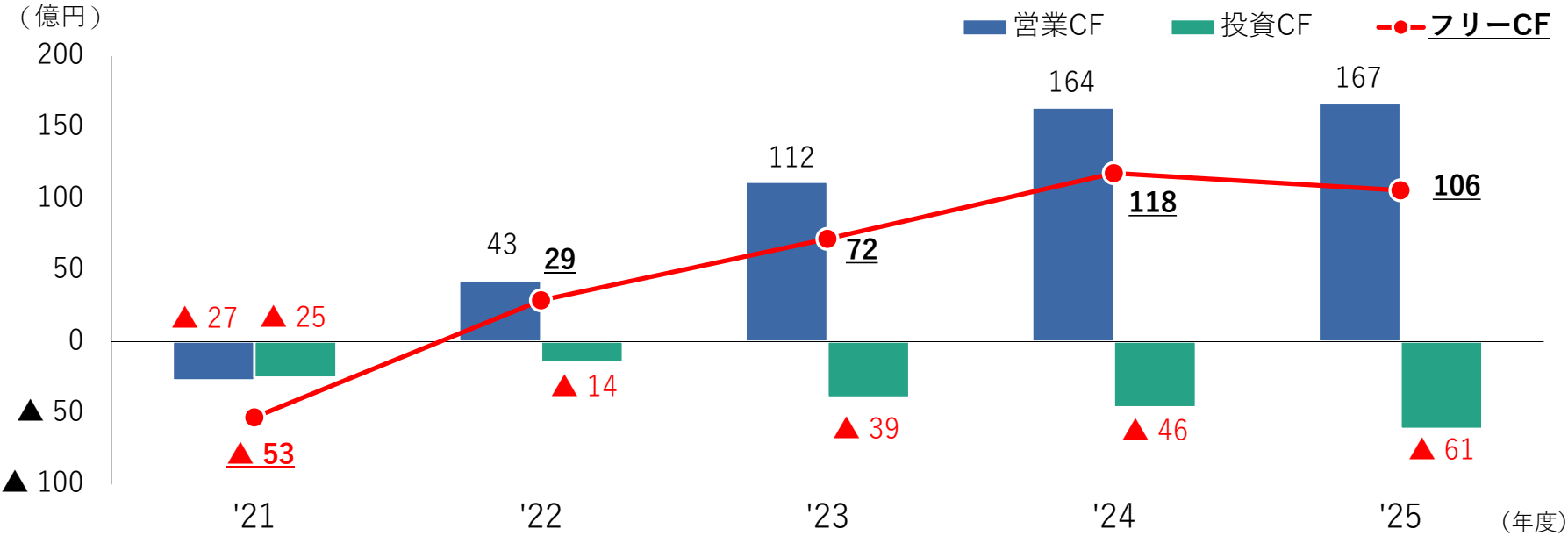
(億円)

区分	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
流動資産	274	310	334	326	343
（うち現預金）	(239)	(274)	(281)	(264)	(282)
固定資産	4,138	4,047	4,000	3,952	3,920
（うち建物・構築物）	(1,002)	(938)	(887)	(839)	(790)
（うち土地）	(2,902)	(2,902)	(2,902)	(2,902)	(2,902)
資産合計	4,415	4,362	4,338	4,283	4,267
流動負債	322	366	484	395	571
固定負債	3,261	3,239	3,076	3,043	2,821
負債合計	3,584	3,606	3,561	3,438	3,392
資本金	836	836	836	836	836
利益剰余金	▲18	▲92	▲71	▲4	24
純資産合計	831	755	777	844	874
負債・純資産合計	4,415	4,362	4,338	4,283	4,267
総資産利益率（ROA）	▲2.7%	▲1.5%	0.5%	1.8%	1.7%

※ 表示単位未満切捨（割合は四捨五入）
※ 総資産利益率（ROA）は営業利益ベース

(億円)

区分	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
営業活動によるCF	▲27	43	112	164	167
投資活動によるCF	▲25	▲14	▲39	▲46	▲61
フリーCF	▲53	29	72	118	106
財務活動によるCF	152	6	▲65	▲135	▲88



※ 表示単位未満切捨

2025年9月18日に現状維持の「AA-」で格付更新

各種情報	内容
格付内容	AA－ [安定的]
格付機関	格付投資情報センター（R&I）
格付評価のポイント	● 中部国際空港を保有・運営する国の指定会社。成田国際空港などとともに国際拠点空港の一翼を担い、旅客、貨物とも潜在需要が大きい。 ● 地域主導で建設が推進された経緯もあり政府出資比率は約4割。国際拠点空港として航空政策上の重要性は高い。 ● 首都圏、関西圏に次ぐ経済力、人口を擁する中京圏を後背地に持ち、国内線は基幹空港として機能する。 ● インバウンド（訪日外国人）の勢いにけん引され、航空需要は上向いている。 ● 感染症や戦争などの外部環境の変化により、航空需要が急減し収支の悪化を招く可能性は常にある。 ● 2027年度中の供用開始を目指し、代替滑走路の整備を推進中だ。完全24時間運用が可能となり競争力が高まる。必要資金の一部に関し、国や自治体から支援を得ている。 ● コロナ期に大幅に悪化した財務基盤は、航空需要の戻りとともに改善傾向にある。
格付の変更につながる要因	● 代替滑走路の整備など空港機能強化により航空需要をさらに取り込み、航空政策上の重要性が一段と高まれば信用力にプラスとなる。 ● 感染症などにより航空需要が長期にわたって低迷し、事業基盤、財務基盤が著しく毀損すれば、信用力にマイナスになる。

出所：格付投資情報センター（R&I）公表資料を基に当社にて作成

- 「**ソーシャルボンド**」とは、**社会的課題解決に向けた「ソーシャルプロジェクト」に要する資金を調達するために発行する債券です。**当社は、これまでも調達した資金を活用し、3事業（空港事業、商業事業、交通アクセス施設事業）を通じた持続可能な国際拠点空港の運営に取り組んでまいりました
- **R&Iよりソーシャルボンド・フレームワークに対する第三者評価の取得をしたことに伴い、当社が本フレームワークに則り発行する社債は、ソーシャルボンドとして発行します**
- 当社は本件を通じて、より多くの方々に当社事業の取り組みについて理解を深めていただきながら、ソーシャルボンドにより調達した資金を活用し、引き続き事業を通じた社会的課題の解決に努めてまいります

中部国際空港におけるソーシャルプロジェクト



- 国際拠点空港の公共的な役割を果たし、当社の認識する社会的課題としての「基本的インフラ」の整備を行い、さらに、持続的な成長を伴った公共的使命に基づいたサービスの提供を行っています
- 空港という公共インフラの提供の根幹をなす航空保安施設、航空旅客サービス施設及び航空貨物取扱施設の設置・保守・管理を実施しています（**空港事業**）
- 空港運営に必要不可欠な施策を施すことで空港機能を適切に維持し、駐車場や交通アクセスに関する施設の設置・保守・管理を実施すること（**交通アクセス施設事業**）によりあらゆる利用者に対し必要不可欠な交通アクセスを確保、提供しています
- 商業施設の設置・運営及びテナント管理、免税店・小売店・飲食店等の直営商業店舗の設置及び運営（**商業事業**）は、航空旅客に必要なサービスを提供すると同時に、航空旅客以外にも空港を観光レクリエーション施設として来訪する顧客を呼び込む役割も持っており、空港の魅力向上に寄与している他、これらの収益を原資にすることで、空港という公共インフラサービスを手ごろな価格で、かつ持続的に提供することを可能としています
- これらの事業が生み出す収益を次の成長のための投資に向けることで、持続的な成長と持続可能な国際拠点空港の運営を目指します
- また、空港事業や商業事業に従事する従業員は近隣地域の住民が多く、「雇用創出」や「地方創生」の実現に貢献しています

弊社財投機関債の一般担保

弊社財投機関債の特徴「一般担保付」

- 弊社一般担保付債券の保有者は、発行体である弊社、中部国際空港株式会社の全財産について、他の債権者に優先して、弁済を受けることが可能
- 無担保社債が主流になっている債券市場において、弊社の社債は一般担保付であり、大きな特徴のひとつ

根拠法

中部国際空港の設置及び管理に関する法律 第7条第1項、第2項
(一般担保)

第七条 指定会社*の社債債権は、指定会社の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

前項の先取特権の順位は、民法（明治二十九年法律第八十九号）の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

*指定会社=中部国際空港株式会社

弊社における弁済順位の位置づけ

中部国際空港(株)のバランスシート

総資産（単体）
4,246億円
(2026年3月末時点)

特別先取特権（租税債権等）

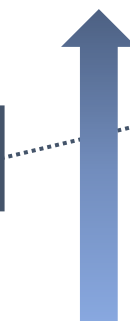
一般先取特権（社員給与等）

財投機関債 663億円
政府保証債 1,429億円 計2,092億円

一般債権

株主資本

弁済順位：高



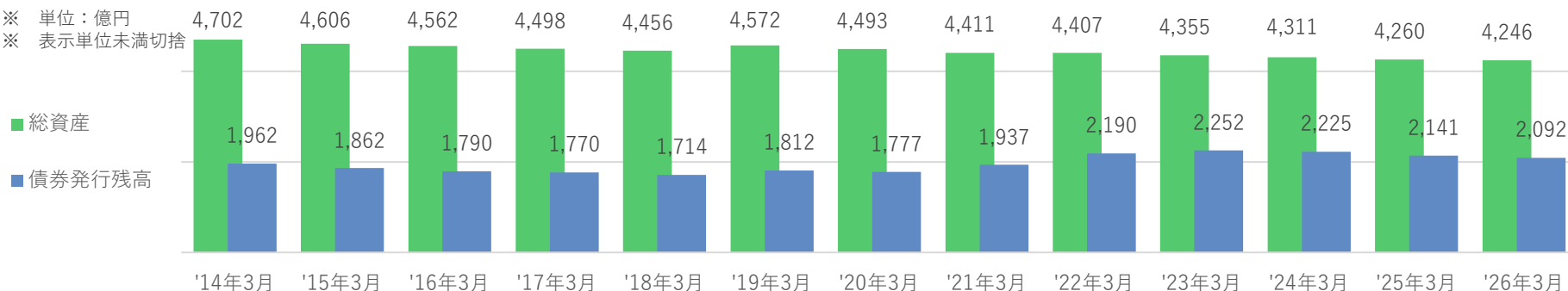
弁済順位：低

特別先取特権や一般先取債権に
次いで優先される

※ 表示単位未満切捨

債券発行残高と総資産の推移

※ 単位：億円
※ 表示単位未満切捨



お問い合わせ等

- 当資料及び説明は、当社の業績等について投資家の皆様に情報提供することを目的とするもので債券の募集または売出を意図したものではありません。
- 当資料及び説明には、将来の予測や見通しに関するものが含まれておりますが、こうした将来の予測等には不確定な要因を含んでおり、将来の業績等を保証するものではありません。
- 実際の業績等については、様々な要因により変化するものであることをご承知おきください。

お問い合わせ窓口：

中部国際空港株式会社 財務部財務グループ

宮嶋・秋山

TEL：0569-38-7833

FAX：0569-38-7855

e-mail：ir@cjiac.co.jp

住所：〒479-8701 愛知県常滑市セントレア1-1
