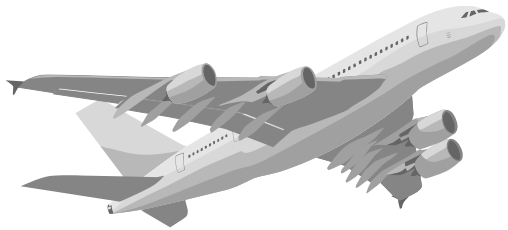
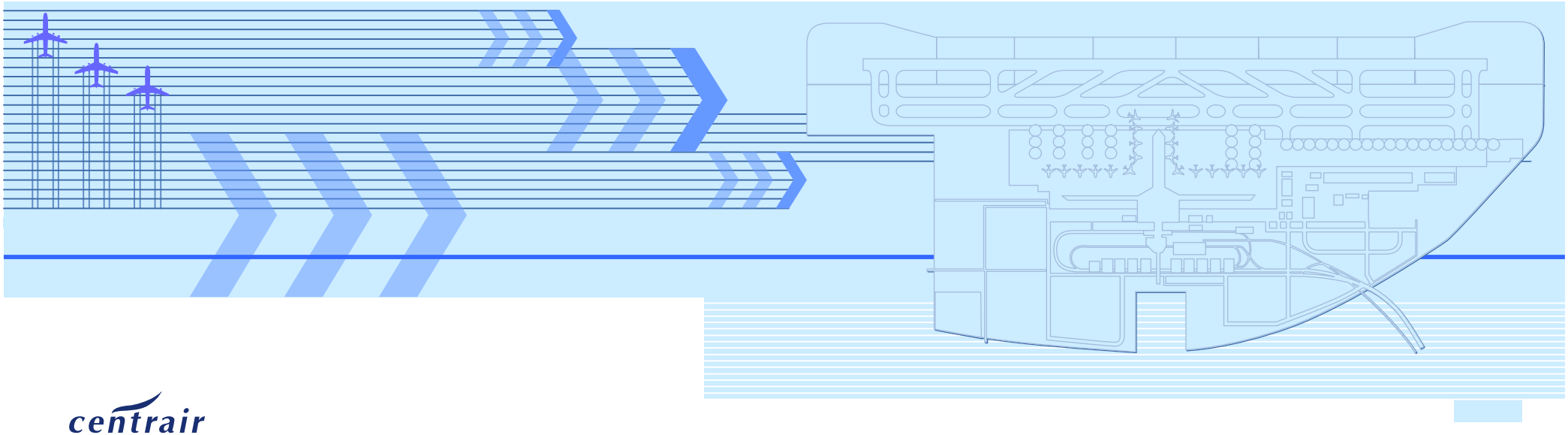


2010年3月期 決算説明会

2010年6月4日

中部国際空港株式会社



centrair

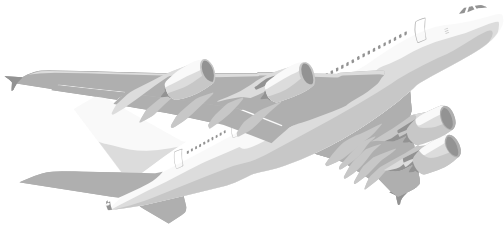
目　次

1.２０１０年3月期決算の概要　……　2

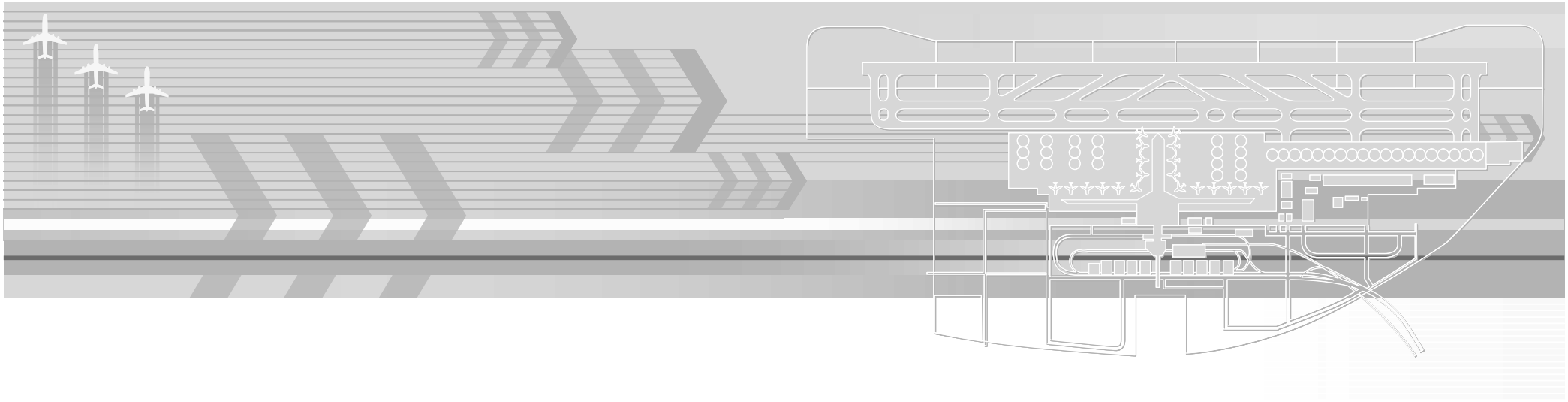
2.中期経営戦略（２０１０～２０１４年度）の概要　……　5

3.２０１０年3月期決算と２０１１年3月期業績見通し　……　16

（参考資料）　……　27



1．2010年3月期決算の概要



2010年3月期決算の概要（連結）

- 世界的な景気低迷や新型インフルエンザ等の影響により2期連続赤字計上
- フリーキャッシュフローは、開港以来黒字を継続

（単位：百万円）

	2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期	前期比増減
売上高	52,637	52,526	52,876	48,425	42,272	▲6,153
営業利益	9,031	7,696	6,645	4,045	1,088	▲2,956
経常損益	2,313	1,718	679	▲1,779	▲2,504	▲724
当期純損益	2,111	1,186	296	▲2,304	▲2,755	▲450
減価償却費	14,534	15,049	15,840	16,113	16,051	▲62
フリーキャッシュフロー	16,307	6,462	7,164	12,684	12,209	▲475

※1金額は百万円未満切捨てで表示
※2売上高、営業利益：内訳と計の差異は連結仕訳による

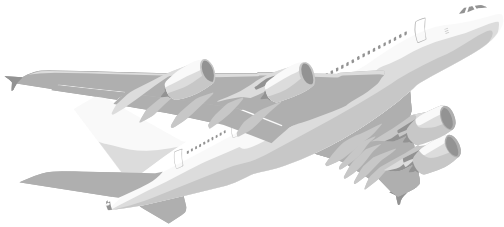
2011年3月期業績見通し（連結）

➢国の空港政策や航空会社の再建問題などの不透明要因は残るものの、国際線については、新規就航や増便など、回復の兆しあり。 → 「反転攻勢」

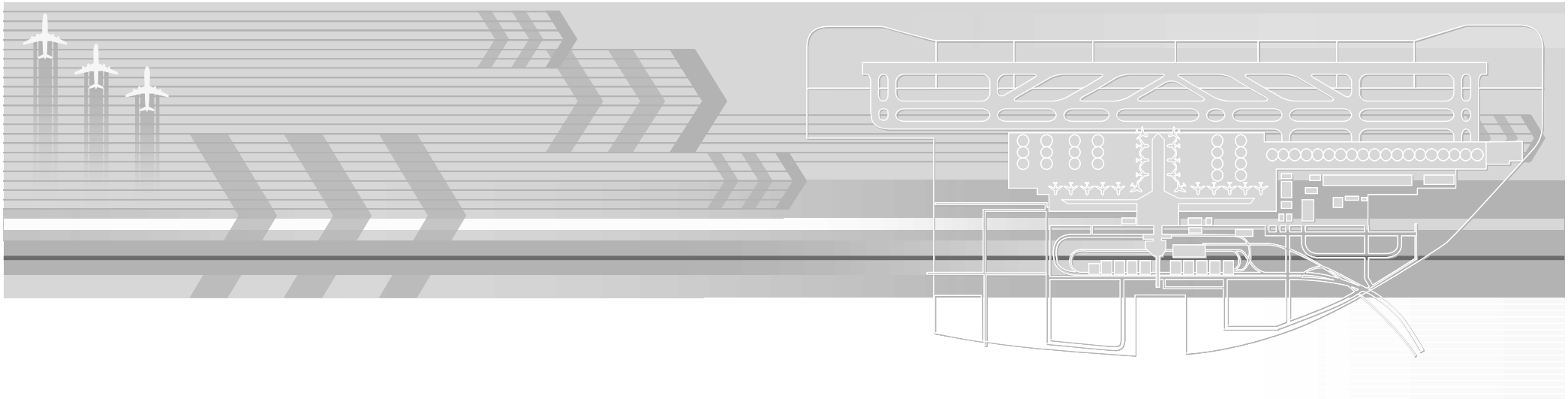
（単位：百万円）

	2009年3月期	2010年3月期	2011年3月期	前期比増減
売上高	48,425	42,272	42,700	428
営業費用	44,380	41,184	39,200	▲1,984
営業利益	4,045	1,088	3,500	2,412
経常損益	▲1,779	▲2,504	200	2,704
当期純損益	▲2,304	▲2,755	100	2,855

※単位未満切捨て

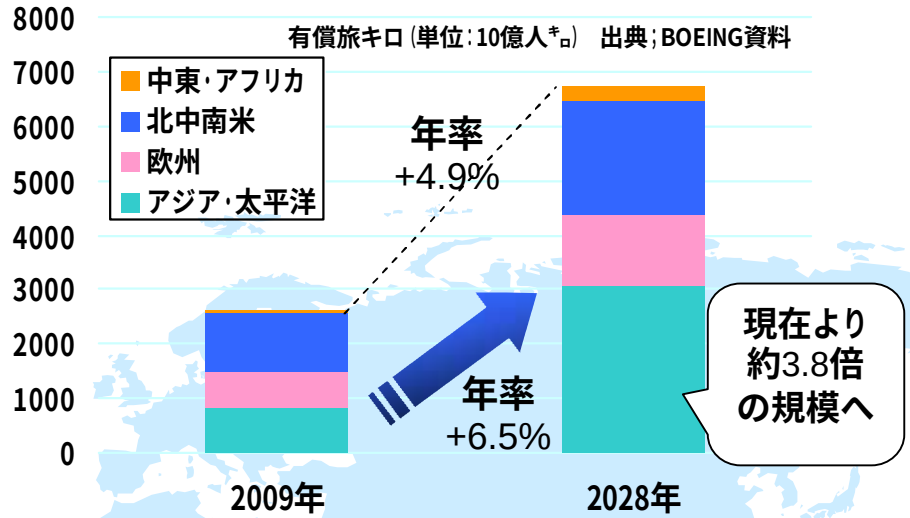


2.中期経営戦略（2010～2014年度）の概要



アジアを中心に成長･変革が進む航空業界

今後増え続ける航空需要



日本における現状

■空港政策の転換と航空会社の事業再編

- □首都圏空港の拡充･強化による都市間競争力向上
- □徹底的なオープンスカイの推進（首都圏空港強化を含めた航空自由化を拡大。アジアを優先的に推進）
- □関西空港のバランスシート改善と関空、大阪（伊丹）空港の一層の活用
- □ 航空ネットワーク維持政策の見直し
- □民間活用による空港経営の効率化推進
- □規制緩和によるLCC参入促進と利用者メリット拡大
- □日本航空（JAL）の再建問題

小型機への趨勢　LCCの台頭　統合･アライアンス化が進むメガキャリア

■既存の長距離路線がB787で置き換え可能

■アジア域内の交流が進むことで、急激に小型機へのシフトが進むと予測

ジャンル	現在	今後	変化の特徴
大型機	B747	B777	燃費軽減
中型機	B767	B787	航続距離UP
小型機	B737 MD90	ERJ MRJ	座席数減少

順位	航空会社	旅客数（万人）
1	サウスウエスト	10,192
2	アメリカン	9,277
3	デルタ	7,184
4	ユナイテッド	6,307
5	中国東方	5,796
6	ライアンエアー	5,765
7	USエアウェイズ	5,478
8	ルフトハンザ	5,470
9	エールフランス	5,045
10	ノースウエスト	4,967

（出典）IATA World Air Transport Statistics 2009

■メガキャリアのアライアンスによるネットワーク拡大と効率化

■欧州メガキャリア(ルフトハンザ･ブリティッシュエアウェイズ･エールフランスKLM）へ集約化

■米国メガキャリア（アメリカン、デルタ、ユナイテッド）へ集約化

STAR ALLIANCE
設立：1997年5月
参加：27社
年間旅客数：1,002百万人
市場占有率：29%

SKYTEAM
設立：2000年6月
参加：11社
年間旅客数：837百万人
市場占有率：24%

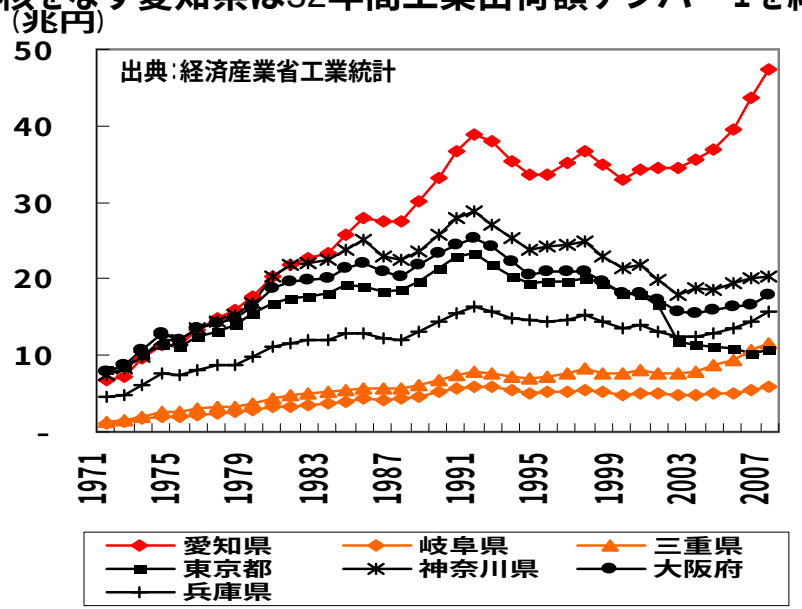
oneworld
設立：1999年2月
参加：11社
年間旅客数：700百万人
市場占有率：20%

centrair

セントレアの需要の核となる中部圏

ものづくりの集積地としての中部圏

■中部地域は自動車産業を中心に幅広く集積・発展。その中核をなす愛知県は32年間工業出荷額ナンバー1を維持

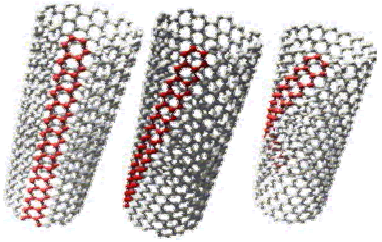


■自動車産業に加え、次世代産業（ロボット、ナノテク、航空宇宙、新たな素材産業等）も展開

■航空宇宙産業の拠点

提供：三菱航空機（株）

■ナノテク研究の拠点



カーボンナノチューブの構造図

提供：愛知県

観光を成長の柱に据える中部圏

■国：2016年までに訪日外国人旅行客2000万人達成を目標
■愛知県：県内宿泊者を1,048万人（2008年実績）⇒1,500万人（2015年まで）※うち韓国・中国等からの来訪者150万人
（出典：愛知県観光振興基本計画）

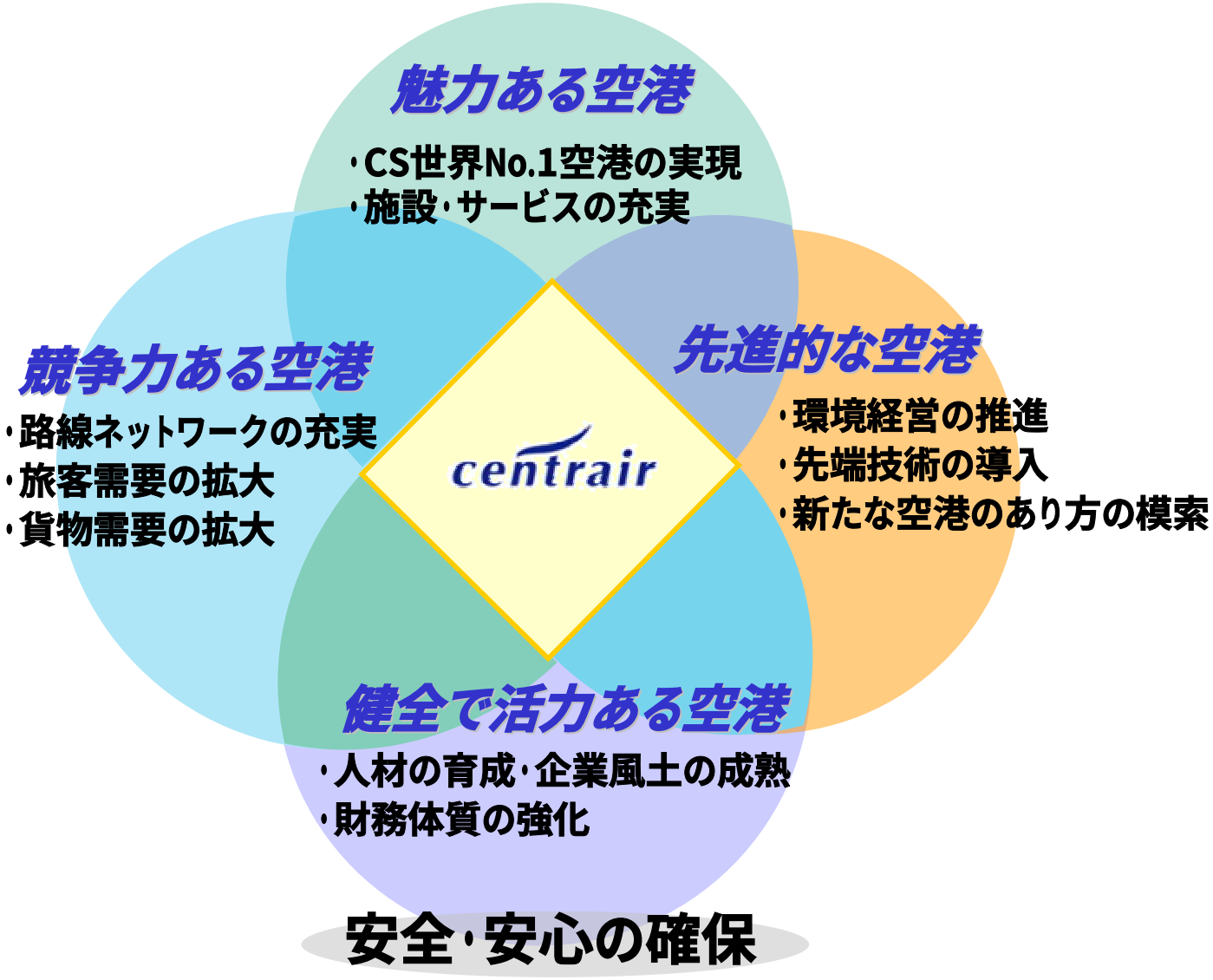
■官民一体となり、豊富な地元観光資源のＰＲ活動を基軸とした訪日客誘致事業
■大規模国際会議等を契機とした観光ＰＲ

COP10 AICHI-NAGOYA　APEC　あいち トリエンナーレ 2010

centrair

セントレアの目指す姿

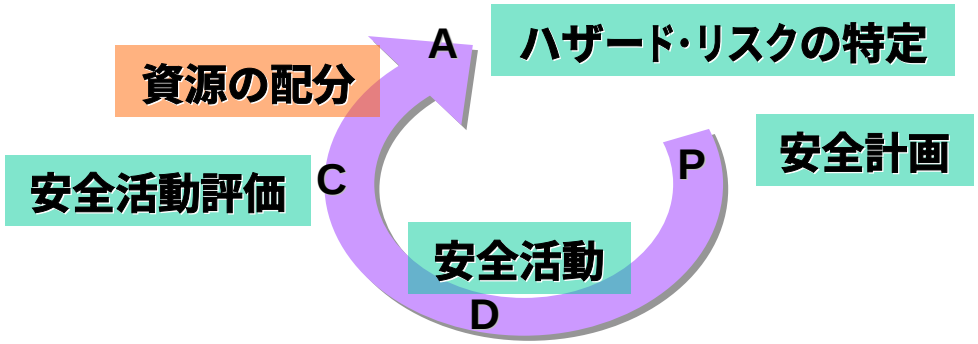
セントレアの強みを武器に、チャレンジ精神を発揮して、自らの力で未来を切り拓く



＜安全･安心の確保＞

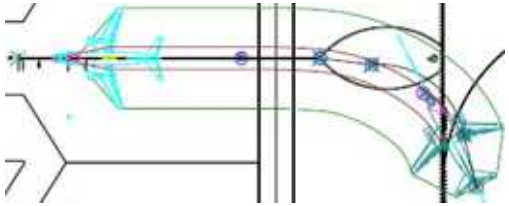
安全･安心の確保は全てに優先

SMS（安全マネジメントシステム）の充実



運航率･定時就航率の向上

■ 積雪対策、プッシュバックの改善等



制限区域内事故･バードストライクの撲滅

■ 関係事業者を含めた安全活動の充実

危機管理能力の向上

■ 消火救難、不法侵入者、ハイジャック対応訓練等

「絶対安全･安心」

1. 魅力ある空港を目指して

施設･サービスの充実

■お客様や地域に愛されるエアシティという、セントレア独自の空港像の発展

□セルフチェックインの普及
□保安検査･出国検査のボトルネック解消
□訪日外国人のお客様を見据えた施設配置
□セントレアらしさ生かす集客イベントの開発
□セントレアの特色を生かした魅力ある商業施設づくり

CS世界№1空港の実現

■おもてなしの心を持って、感動頂けるサービスを提供するために何をすべきかを常に問い、かつ実践する

ASQランキング	規模別	総合
2005年	1位	5位
2006年	1位	6位
2007年	1位	5位
2008年	1位	4位
2009年	4位	8位

□CS推進に向けた主な取組

CS連絡協議会	セントレアグループが主体となって、空港島の全業者･組織と連絡会を開催、空港島全体でCSを推進
CS対応システム	セントレアグループ全社員が、空港に集まる「お客様の声」を共有
CS表彰制度	お客様のご推薦などを頂いた空港職員を表彰
CSサポーター	セントレアグループ職員がボランティアで、混雑時間帯などにお客様へのご案内を実施

■貨物施設　Air Cargo World誌主催「2010年Air Cargo Excellence Survey」で**第1位**を獲得
※アジア･中東地区 貨物取扱量50万トン未満カテゴリー

centrair

2．競争力ある空港を目指して

旅客需要の拡大

■地域と全従業員が一丸となった「オール中部」体制を確立し、セントレア独自の空港マーケティング機能を強化

- □航空会社に向けたトップセールス
- □企業へのセールスの展開
- □旅行会社との協働
- □全社営業体制の強化

貨物需要の拡大

■他空港に流れてしまっている物流の構造を転換し、地域の空港であるセントレアの活用を促進

フライ・セントレア・カーゴ

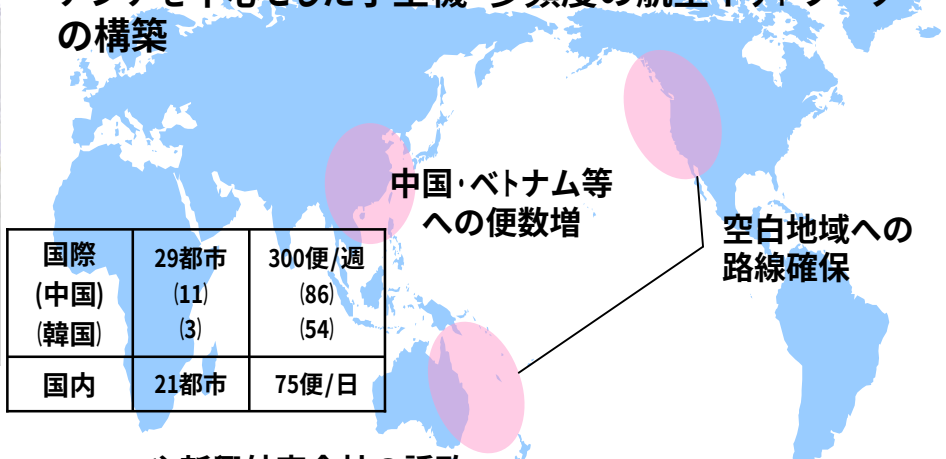
□地域企業がパートナー企業となり、セントレア発着便を優先利用

トラック共同輸送事業

□長野・北陸の貨物を共同輸送することで、セントレアへ貨物を誘導

路線ネットワークの充実

■セントレアの長所である内際乗継の利便性を生かし、アジアを中心とした小型機・多頻度の航空ネットワークの構築



国際 (中国) (韓国)	29都市 (11) (3)	300便/週 (86) (54)
国内	21都市	75便/日

- LCCや新興航空会社の誘致
- 小型機の利便性確保のための施設整備や運用の充実

centrair

3．先進的な空港を目指して

環境経営の推進

■これまでの環境への取組に加え、CO2削減に向けた新たな仕組を積極的に導入する「環境経営」推進

次世代自動車の普及促進等

活動強化
新規取組

環境リスクの低減

企業価値（ブランド）の向上を目指す

ISO14001（2000.12取得）
ISO9001（2008.6取得）

左上：水素ステーション
左下：プラグインハイブリットと充電スタンド

先端技術の導入

■利便性向上、運営効率化のため先端技術を積極的に導入し、簡単便利かつ簡潔で低コストな空港の実現を目指す

「i-Real」「Winglet」等の導入・実証実験

i-Real

Winglet

i-Tag
ゲート番号や搭乗時刻、ターンテーブル番号を表示する電子タグ

「WYSIWYAS」の利用

点字ブロックの要所に位置情報を盛り込み、望行き先を携帯電話に指示

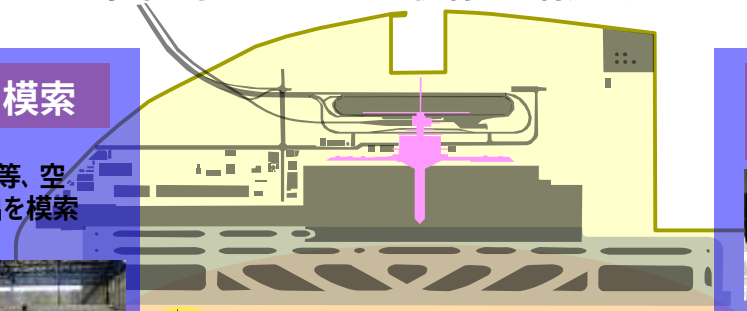
新たな空港のあり方の模索

■お客様や航空会社に好まれる空港とは、「安くて使いやすい空港」

- □既存の航空系・商業系・不動産系収入に加え、収益を確保できる事業に領域を拡大することで、収益の多角化を図り、低コストの空港サービスを提供する
- □空港運営に相乗効果をもたらす事業を手がけることで、便利にご利用頂く

空港関連事業へ進出を模索

ビジネスジェットの運航支援サービス等、空港関連事業への事業拡大、新規進出を模索



セントレア独自のサービス・資源の外部発信

お客様本位のサービス・QC活動で培ったノウハウ等を売込む

空港資源を利用した新規ビジネス

「ローコスト・エアポート」の実現

centrair

4．健全で活力ある空港

人材の育成･企業風土の成熟

- □QC活動や階層別研修等による人材育成
- □グループ従業員共通の「行動指針」の策定と浸透
- □自律的な意思決定を促すための権限付与と責任の明確化
- □従業員を中心とした自律的な体制づくり
- □人事交流の活性化

QCサークル活動 発表会

【グループが育てていくべき人材像】

強い使命感と高い能力を兼ね備え、相互に高めあいながら自律的に行動する、次世代のセントレアを担うプロフェッショナル

centrair

業績目標

■航空需要の増大

航空旅客数：1,200万人以上　（2006年度実績：1，199万人）

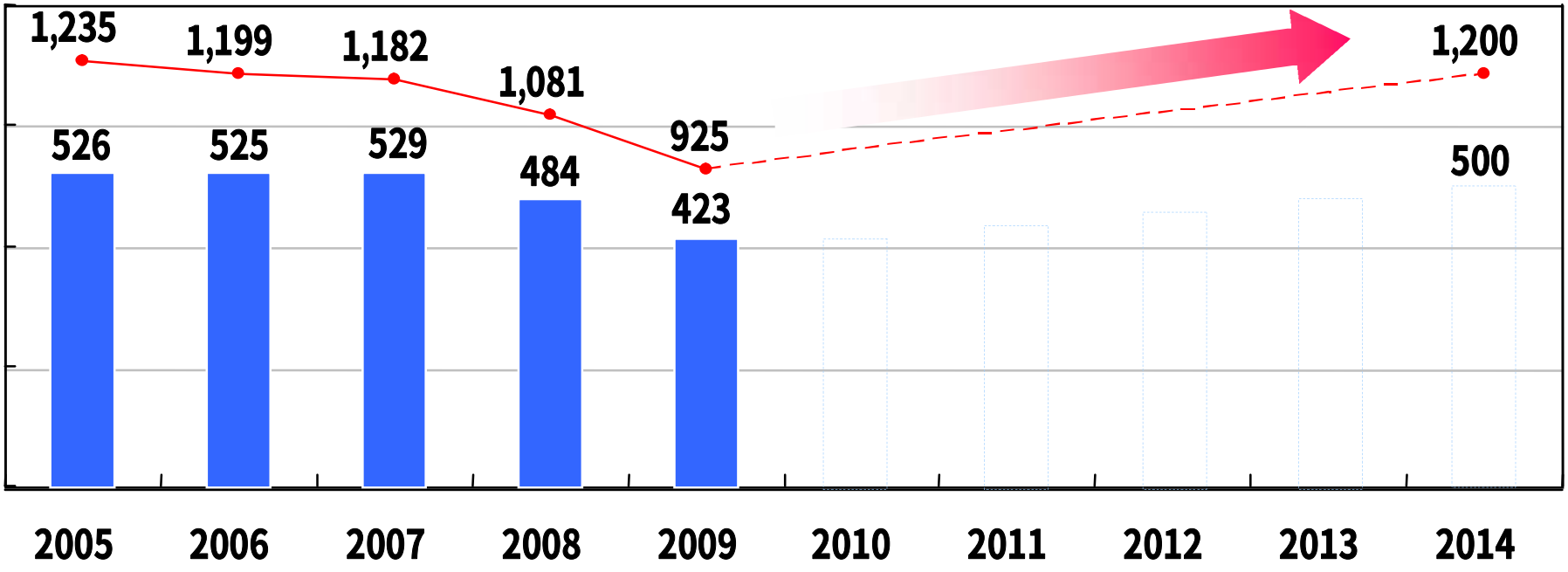
※2005年度は万博による影響(70万人)あり

国際貨物取扱量：24万トン以上　（2006年度実績：23．9万トン）

■全社収入目標

全社収入：500億円以上、当期純利益の黒字恒常化と累損解消

（旅客数：万人、収入：億円）



centrair

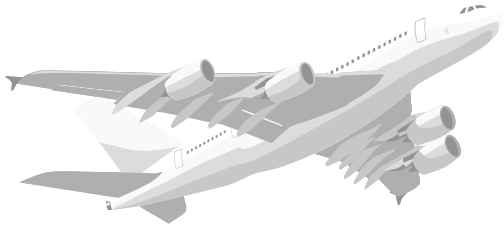
開港5周年！～にぎわいの創出～

セントレア天然海藻「あかもく」商品化

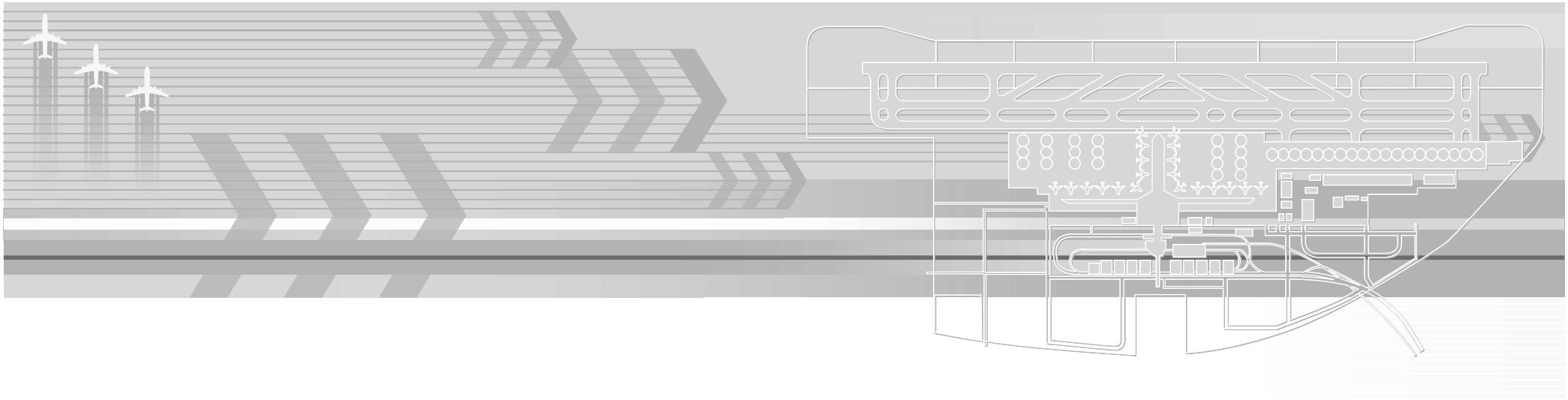
トライアスロン国際大会　アイアンマン70.3セントレア常滑ジャパンの誘致

「ものづくり中部」謝恩プレゼントキャンペーン

「地域とともに、世界とともに」を合言葉に、年間を通じ多彩なイベントで、お客様をお迎えしてまいります！



3.2010年3月期決算と2011年3月期業績見通し



2010年3月期決算（連結）

決算業績概要（連結）・利用実績

（単位：億円）

区分	2009年3月期	2010年3月期	増減
売上高	484.2	422.7	▲61.5
空港事業	336.7	298.9	▲37.8
商業事業	147.4	123.7	▲23.7
営業利益	40.4	10.8	▲29.5
経常純損益	▲17.7	▲25.0	▲7.2
当期純損益	▲23.0	▲27.5	▲4.5

※単位未満切捨て

区分	2009年3月期	2010年3月期	増減（対前期比）
航空旅客数	1,080万人	925万人	85.7%
国際線	497万人	430万人	86.5%
国内線	583万人	495万人	85.0%
航空機発着回数	9.6万回	8.6万回	89.5%
国際線	3.6万回	3.0万回	84.1%
国内線	5.9万回	5.5万回	92.9%
国際線貨物取扱量	12.3万トン	11.9万トン	96.3%
来場者数	1,282万人	1,114万人	86.9%

※未満切捨ての為、合計が合わない場合あり

centrair

連結損益計算書

(単位：百万円)

		2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期
売上高	空港事業	35,280	36,755	36,669	33,678	29,894
	商業事業	17,356	15,770	16,207	14,747	12,377
	計	52,637	52,526	52,876	48,425	42,272
売上原価		35,695	36,667	37,740	36,408	33,757
販売費及び一般管理費		7,910	8,162	8,491	7,971	7,426
営業利益	空港事業	5,913	5,072	4,201	2,132	▲255
	商業事業	3,108	2,607	2,428	1,896	1,326
	計	9,031	7,696	6,645	4,045	1,088
営業外収益		42	340	58	151	111
営業外費用		6,760	6,318	6,024	5,976	3,704
(内開業費償却)		(1,795)	(1,795)	(1,795)	(1,795)	(ー)
(内支払利息)		(4,894)	(4,160)	(4,194)	(4,137)	(3,602)
経常損益		2,313	1,718	679	▲1,779	▲2,504
当期純損益		2,111	1,186	296	▲2,304	▲2,755
減価償却費		14,534	15,049	15,840	16,113	16,051

※1　金額は単位未満切捨てで表示
※2　売上高、営業利益：内訳と計の差異は連結仕訳による

centrair

連結貸借対照表

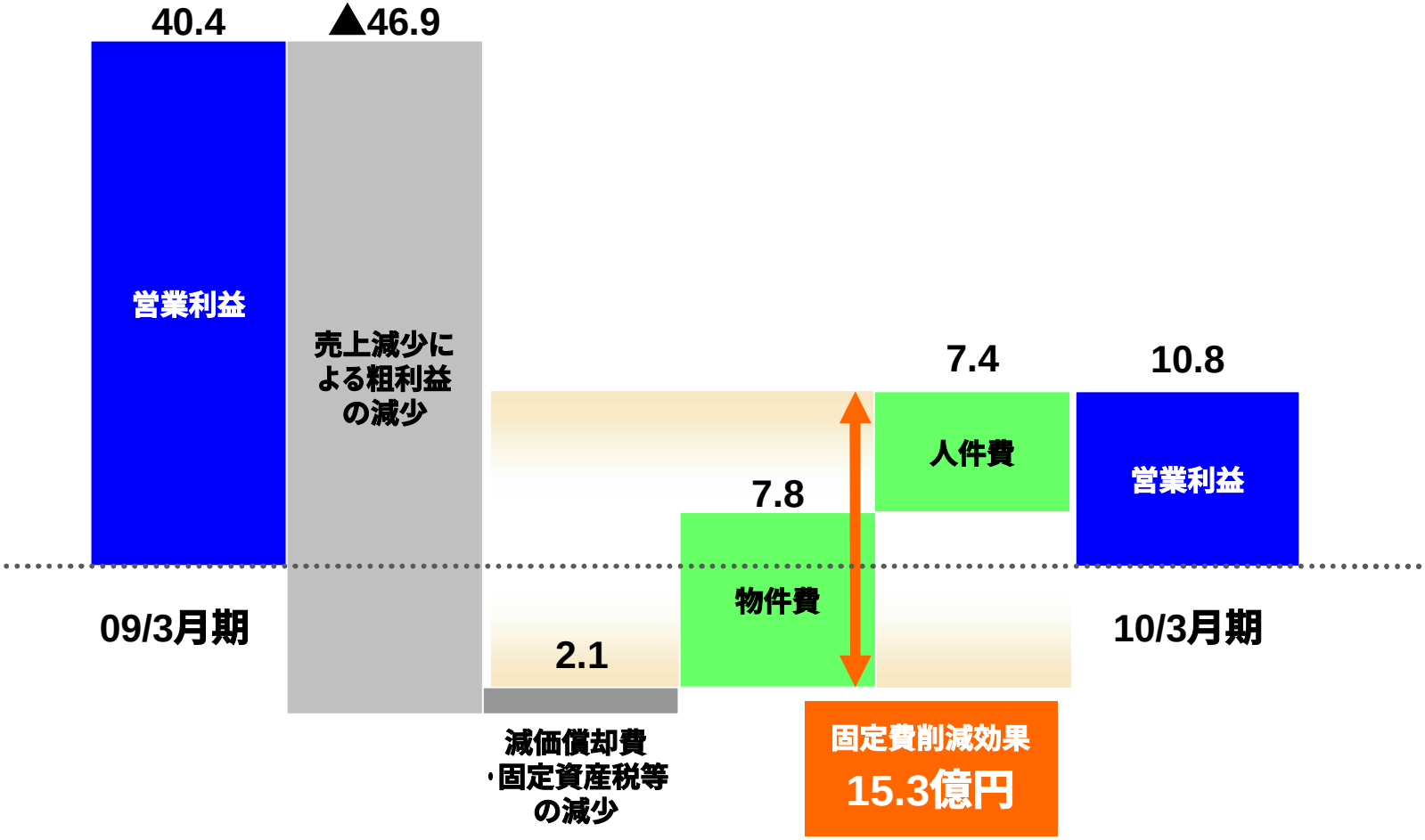
(単位:百万円)

	2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期
流動資産	7,412	8,132	8,014	9,663	7,174
固定資産	542,667	539,989	534,158	520,052	505,243
うち建物・構築物	196,539	195,718	192,148	186,770	177,561
うち土地	289,568	289,575	289,575	289,575	290,225
資産合計	555,716	551,712	543,968	529,763	512,527
流動負債	9,816	16,447	42,010	44,171	62,618
固定負債	463,906	452,037	418,398	404,300	371,325
負債合計	473,723	468,485	460,409	448,471	433,944
資本金	83,668	83,668	83.668	83,668	83,668
利益剰余金	▲2,487	▲1,301	▲1,004	▲3,309	▲6,065
純資産合計	81,180	83,226	83,559	81,291	78,583
負債・資本合計	555,716	551,712	543,968	529,763	512,527

※単位未満切捨て

営業利益増減要因（09/3月期対比10/3月期）

（単位：億円）



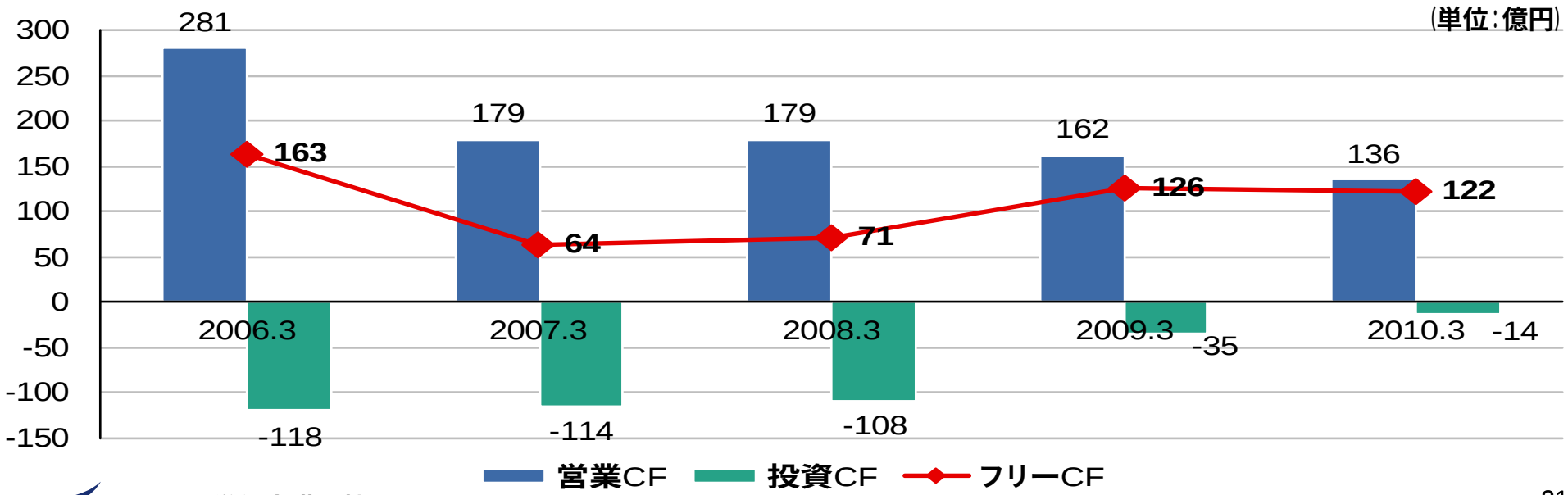
※単位未満切捨て

連結キャッシュフロー計算書

➢フリーキャッシュフローは黒字を継続

(単位:百万円)

区分	2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期
営業活動によるキャッシュフロー	28,150	17,918	17,987	16,266	13,623
投資活動によるキャッシュフロー	▲11,843	▲11,456	▲10,823	▲3,582	▲1,414
フリーキャッシュフロー	16,307	6,462	7,164	12,684	12,209
財務活動によるキャッシュフロー	▲20,856	▲6,133	▲7,003	▲10,680	▲14,283



※単位未満切捨て

2011年3月期業績見通し（連結）

業績見通し

経営環境

➢国の空港政策や航空会社の再建問題などの不透明要因は残るものの、国際線については、新規就航や、増便など、回復の兆しあり。 → 「反転攻勢」

航空取扱量見込み

区分	2009.3	2010.3	2011.3（見込み）	10.3対比 11.3増減 見込み
航空機発着回数	9.6万回	8.6万回	8.5万回	▲0.1万回
航空旅客数	1,080万人	925万人	925万人	±0万人
航空貨物取扱量	12.3万t	11.9万t	12万t以上	+0.1万t以上

収益見込み

（単位：億円）

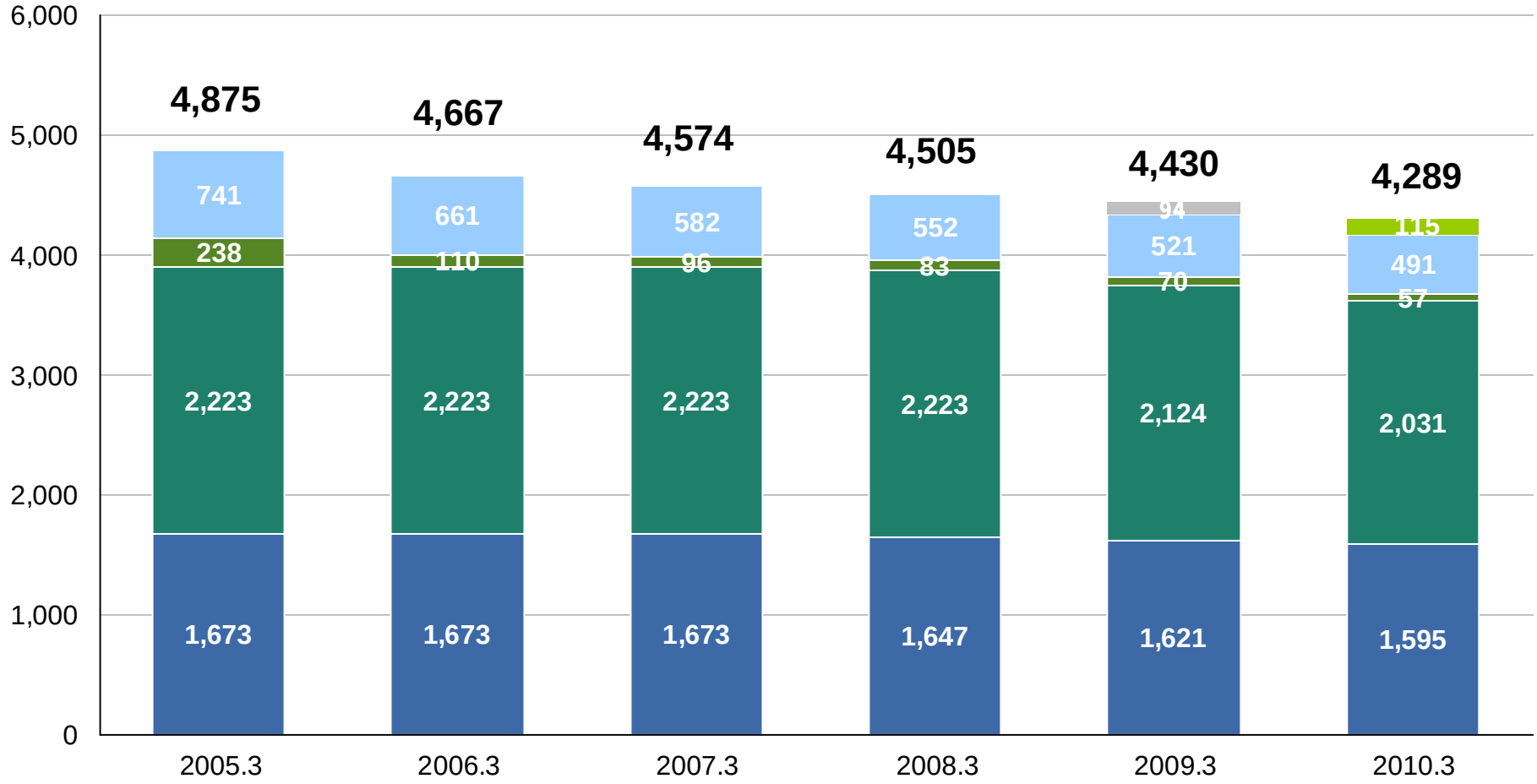
区分	2009.3	2010.3	2011.3（見込み）	10.3対比 11.3増減 見込み
売上高	484.2	422.7	427.0	4.3
営業利益	40.4	10.8	35.0	24.2
経常損益	▲17.7	▲25.0	2.0	27.0
当期純損益	▲23.0	▲27.5	1.0	28.5
減価償却費	161	160	138	▲22

※単位未満切捨て

長期債務残高と平均金利の推移（連結）

➢各期末時点における加重平均金利（債券は額面金額にて計算）

（単位:億円）



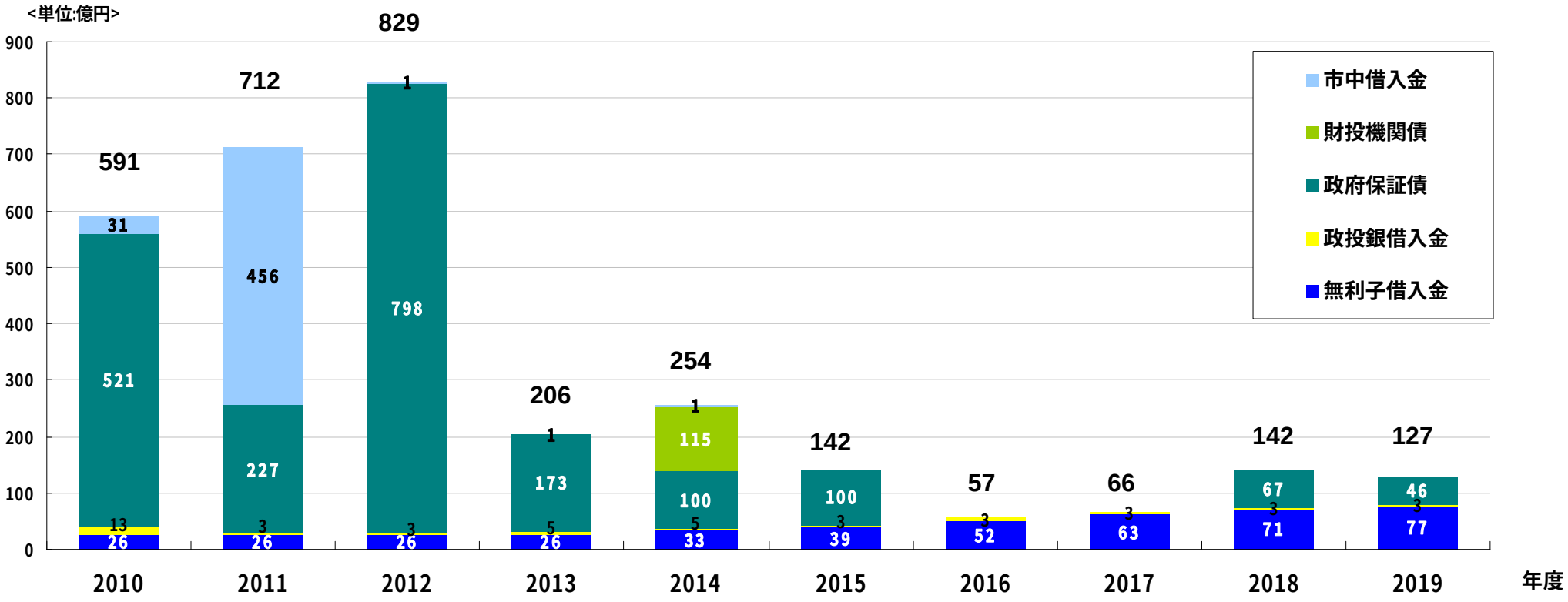
	2005.3	2006.3	2007.3	2008.3	2009.3	2010.3
有利子負債加重平均金利	1.56%	1.56%	1.42%	1.43%	1.34%	1.24%

■ 無利子借入 ■ 政府保証債 ■ 政策投資銀行借入 ■ 民間金融機関借入 ■ 財投機関債 ■ 短期つなぎ

※単位未満四捨五入

債務償還予定

➢2010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

centrair

格付会社による評価

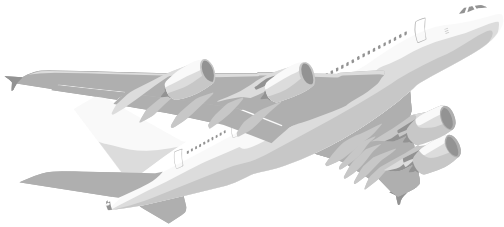
格付内容	AA- ［格付の方向性：安定的］
格付機関	格付投資情報センター（R＆I）
格付評価のポイント	・後背地として首都圏、関西圏に次ぐ経済力がある中京圏を持ち、営業基盤は比較的強い。近隣に県営名古屋空港があるが、一部路線を除き、競合は少ない。 ・建設途中から民間の発想・手法を生かしてコストダウンを進めてきたことで、固定費の負担は比較的軽いものの、インフラ産業としての特性から、航空需要の変動によって収益は振れやすい。 ・開港からの年数が比較的浅く投資回収が進んでおらず、キャッシュフローに比べ債務圧縮の余地がまだ大きい。 ・大量の国際旅客・貨物を取り扱う国際拠点空港として、政策上重要な位置付けにある。 ・地域主導で建設が推進された空港であり、設立の根拠となる法律は成田国際空港や関西国際空港とは異なるが、政府の支援姿勢は他の国際拠点空港と基本的に変わらないと判断している。
格付の変更につながる要因	・足元では逆風が吹いており、多少時間がかかる可能性が高いが、航空需要を着実に取組むことで収益力が安定し財務基盤の強化が進めば、信用力にプラスに働く。 ・空港政策の見直し等によって、政策上の位置付けが大きく低下する場合には、格付に下押し圧力がかかる。 ・第2滑走路の建設問題は格付に織り込んでおらず、具体化した段階で他の要素も勘案して評価する。

*2009年10月更新済みの発行体格付

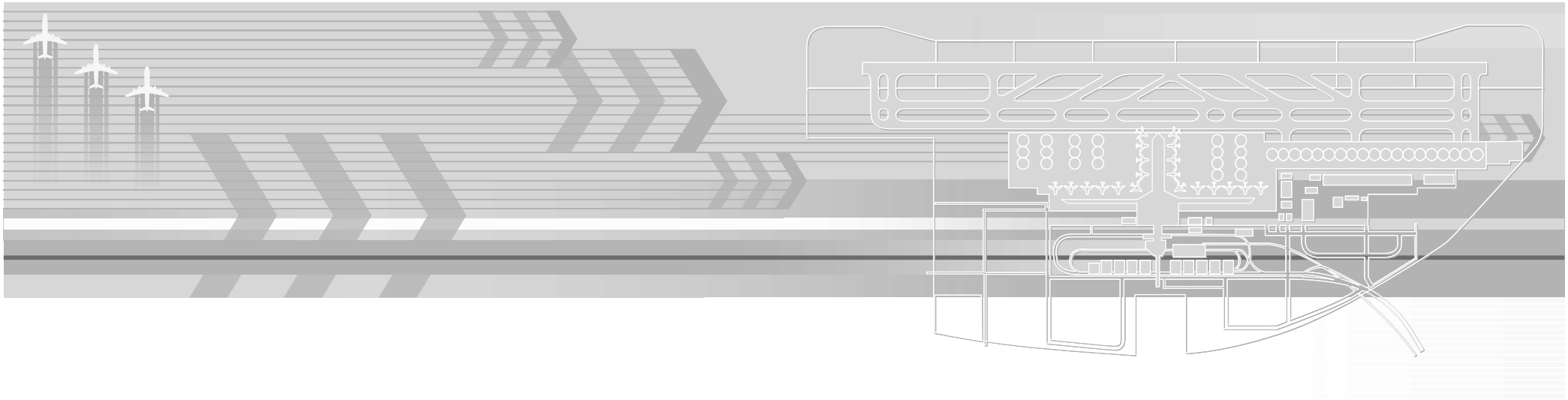
2010年度資金調達予定

政府保証債	4年債300億円 ,6年債100億円 ,10年68億円
その他（財投機関債等）	30億円程度
合計	500億円程度

*2010年5月31日現在の予定であり今後変更する可能性があります



(参考資料)



会社概要

会社名	中部国際空港株式会社 (CENTRAL JAPAN INTERNATIONAL AIRPORT CO.,LTD)
設立日	1998年5月1日
資本金	836億6,800万円
主要株主	国・愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・ 民間企業・団体　計1,084名 (2010年3月末現在)
従業員数	228名 (2010年3月末現在)
関係会社 (5社)	● 中部国際空港エネルギー供給 (株) ● 中部国際空港情報通信 (株) ● 中部国際空港旅客サービス (株) ● 中部国際空港施設サービス (株) ● 中部国際空港給油施設 (株)
グループ総従業員数	817名 (2010年3月末現在)

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. 「オープンでフェアー」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

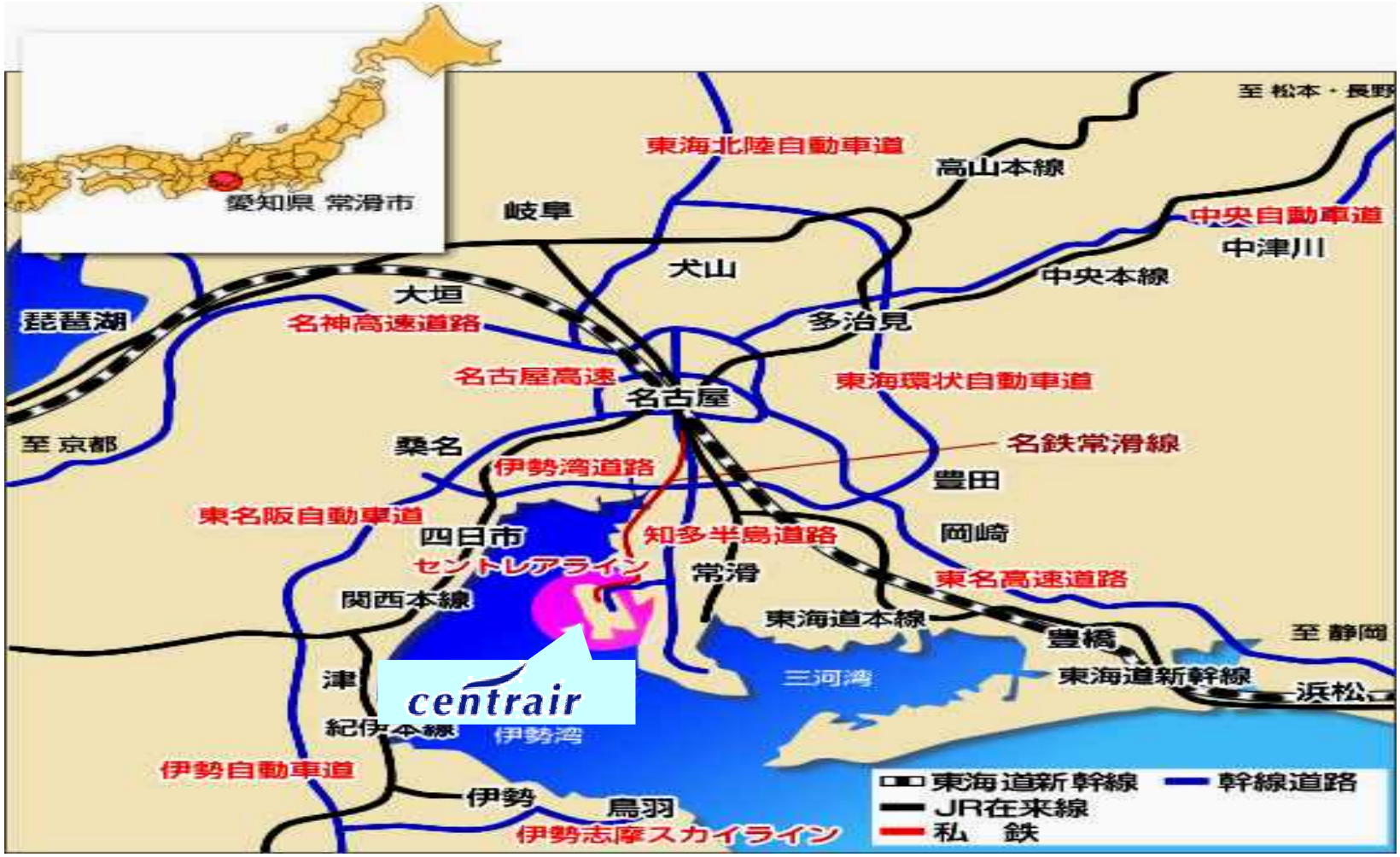
空港施設・処理能力

開港		2005年2月
旅客ターミナルビル 年間取扱能力		年間 1,700万人
旅客ターミナルビル 面　積		219,000㎡
スポット数		64
運用時間		24時間
滑走路長		3,500m×1
2009年度実績	年間離発着回数	8.6万回
	年間航空旅客数	925万人

2010年5月31日現在

立地・アクセス

名古屋鉄道で名古屋駅から<u>最短28分</u>、伊勢湾の常滑市沖に位置する24時間運用可能な国際空港



空港施設の概要

中部圏における航空需要に応えるだけでなく、国内路線の多さを活かして全国各地と海外を結ぶ

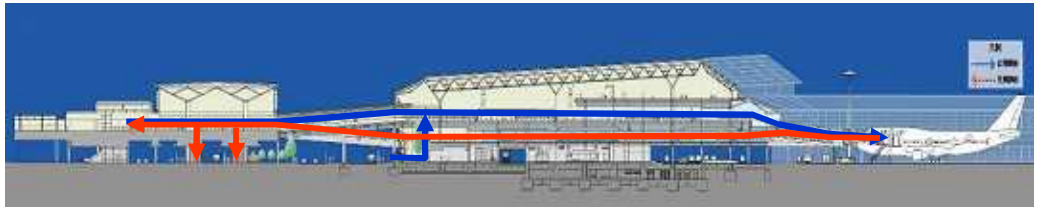
■施設配置図

■潮流への影響に配慮したD字形の空港島を採用

■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、海外への乗継ぎも便利

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

全てのトイレに手動の車椅子で入れる

車椅子・カートと、歩行者の幅を確保した動く歩道

集客力のある商業施設

テーマパーク感覚で楽しめるエンターテイメント空間の創造

スカイタウン（旅客ターミナルビル4階）

スカイタウン（旅客ターミナルビル4階）

展望レストラン（3階） クイーンアリス・歌舞伎

センターピアガーデン（1-2階）

センターピアガーデンでの結婚式

スカイデッキ（4階）

展望風呂「風（フー）の湯」

法制上・政策上の国の関与

中部国際空港株式会社
Central Japan International Airport Co.,Ltd.

＝

「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

国が強く関与する「国際拠点空港」の位置づけ

■成田空港・羽田空港・中部空港・関西空港は、国際・国内航空輸送網の拠点となる空港として、国土交通大臣が設置及び管理を行う
（空港法第４条より抜粋）

国が明示するネットワーク拠点としての位置づけ

■中部圏にとどまらず全国的な航空需要を担う役割を国の航空政策上位置づけ。

成田空港・中部空港・関西空港は、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。

空港の設置及び管理に関する基本方針（平成20年12月24日告示）より一部抜粋・加筆

中部法における国のサポート

- 政府による株式の引き受け（第５条）
- 政府による債務保証が可能（第８条）
- 政府による無利子貸付（第９条）
- 中部国際空港整備準備金を積み立てた際の租税特別措置法上の配慮（第１０条）
- 国等による人的・技術的援助（第１１条）　等

筆頭株主としての国の関与

■本来国が行うべき事業であることから、国が株式の４０％を出資し、筆頭株主として経営に関与することで、国の会社に対する責務を明確化。

centrair

2010年5月31日現在

政府との関係～設立法について

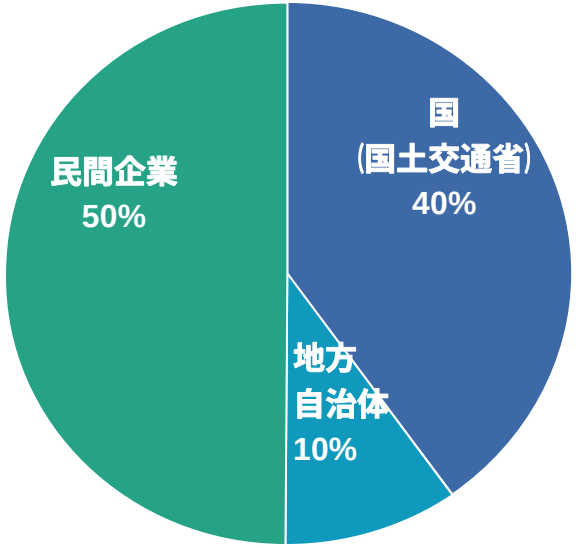
事項		中部国際空港の設置及び管理に関する法律	成田国際空港㈱法	関西国際空港㈱法
認可	事業認可（制定以外の事業の開始）	国土交通大臣の認可が必要	同左	同左
認可	新株発行・社債・資金借入	社債発行・1年超の借入は大臣の認可必要	同左	同左
認可	代表取締役の選任	代表取締役・監査役の選任は大臣の認可必要	同左	同左
認可	事業計画の認可	当該事業年度の計画の提出必要	同左	同左
認可	重要財産の譲渡	重要な財産の譲渡・担保差入は認可必要	同左	同左
認可	定款変更など	定款の変更・合併・剰余金の配当などは大臣の認可事項	同左	同左
規制	国土交通大臣の定める基本計画への適合	大臣の定める基本計画への適合が必要	同左	同左
規制	財務諸表の提出	B/S P/L、事業報告の提出必要 （事業年度終了後3ヶ月以内）	同左	同左
規制	国土交通大臣の監督・命令権限など	大臣による監督・命令権・報告指示・検査	同左	同左
支援	資金貸付	公共性維持などの為の無利子資金貸付	同左	同左
支援	政府出資	予算範囲内での出資	同左	常時1/2以上の株式保有
支援	債務保証	社債に対して予算範囲内での政府保証の付与	同左	同左

2010年5月31日現在

株主構成

資本構成（出資比率）は、国・地方自治体合計50%、中部経済界を中心とした民間50%

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	● 名古屋市 ● 三重県
民間企業	50%　（約418億円）	● トヨタ自動車 ● 中部電力 ● 東海旅客鉄道	● 三菱東京ＵＦＪ銀行 ● 名古屋鉄道 ● みずほコーポレート銀行 他



2010年5月31日現在

中部国際空港のネットワーク

➢ 国際線～世界29都市に向け週300便運航（うち貨物便13便）　国内線～国内21都市に向け1日75便運航

ヨーロッパ方面
2都市11便
- フランクフルト
- ヘルシンキ

中国・台湾方面
14都市125便
- 北京
- 上海
- 成都
- 天津
- 青島
- 香港
- 長春
- 西安
- 台北
- 瀋陽
- 広州
- 高雄
- 大連
- 南京

韓国方面
3都市54便
- ソウル（仁川）
- ソウル（金浦）
- プサン
- チェジュ

貨物便
13便

北米方面
1都市6便
- デトロイト

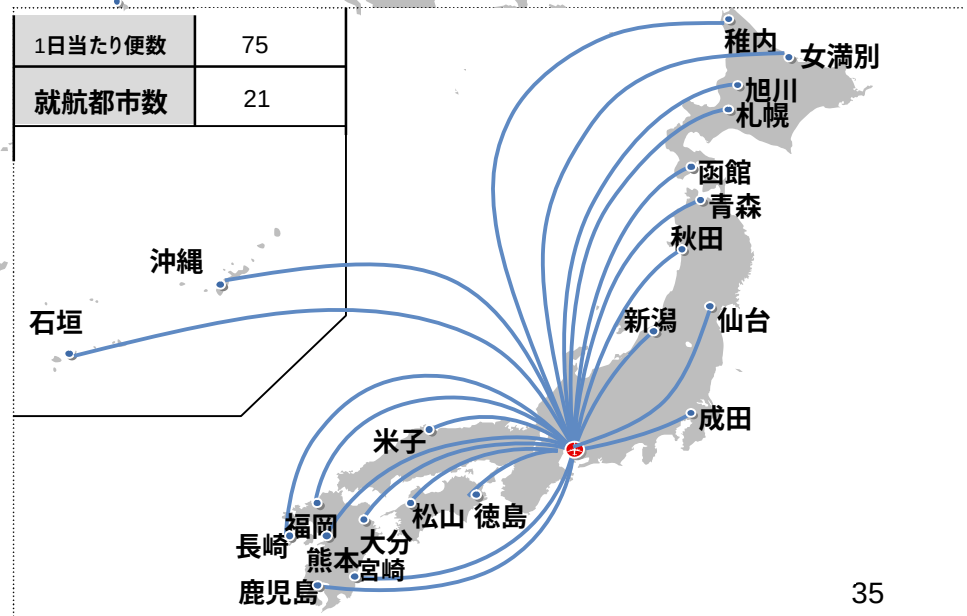
ビーチリゾート方面
3都市35便
- ホノルル
- グアム
- サイパン

成田
14便

中東方面
1都市5便
- アブダビ

東南アジア方面
5都市37便
- バンコク
- マニラ
- シンガポール
- デンパサール
- ハノイ

1日当たり便数	75
就航都市数	21

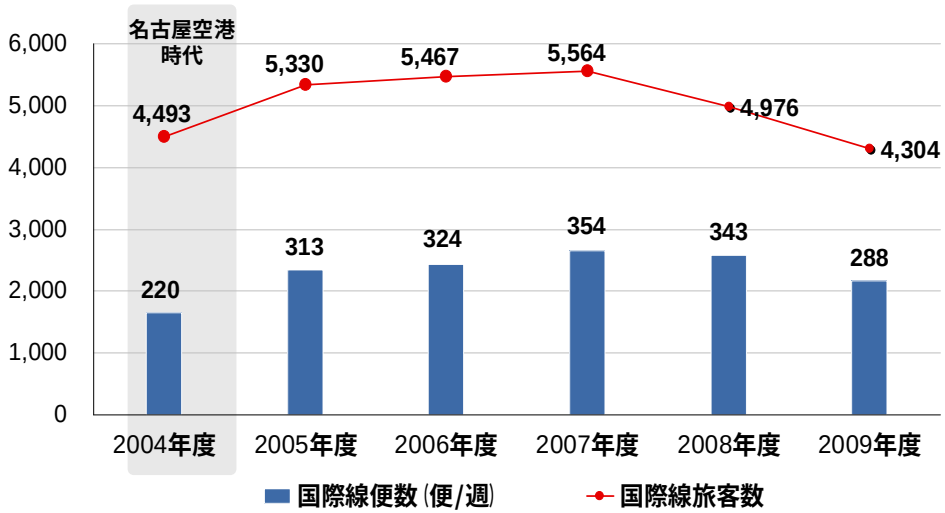


2010年6月フライトスケジュールより

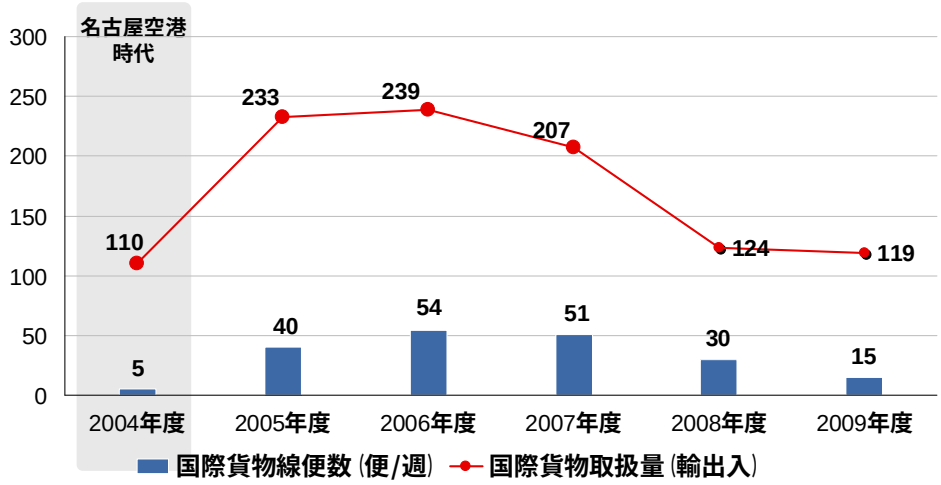
centrair

国際線・国内線旅客数と国際・国内貨物量の推移

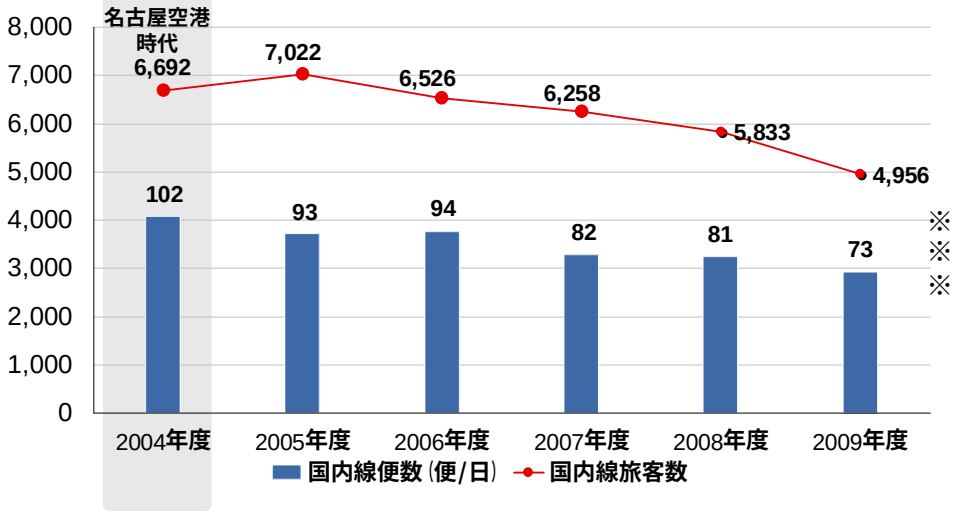
国際線 ～航空旅客数と便数の推移 （単位：千人、便）



国際貨物取扱量と便数の推移 （単位：千トン）



国内線 ～航空旅客数と便数の推移 （単位：千人、便）



※国際線就航便数は各年度の夏ダイヤピーク時点での便数比較。
※国内線就航便数は各年度の4月ダイヤ比較。（2004年度のみ夏ダイヤ）
※国際貨物線就航便数は各年度の夏ダイヤスタート時点の便数比較

centrair

第二滑走路整備の推進

第二滑走路の実現によるセントレアの完全24時間化は、
今後の地域の経済発展や国際交流の活発化に必要不可欠

地域にとっての重要性

- 日本経済の成長を支える中部圏にとって、地域間競争に生き残るための基本インフラ
- 世界の主要国際空港の約91%が複数滑走路を有する

空港運用上の諸課題

- 滑走路上での不測事態が空港閉鎖に直結
- メンテナンスによる深夜の滑走路閉鎖
- 近い将来の大規模改修時における運用制約
- ピーク時間帯における受入れ制約

第二滑走路の実現に向けて

地域における　基本構想の策定	地域として第二滑走路をどのように利活用したいのか、どのような空港としたいのか、を構想として取りまとめ
空港需要の拡大	地域が一丸となって、需要の拡大の取り組みを強化

民間企業によるインフラとして、滑走路建設整備後も空港経営が安定的であることは必須

事業スキームのあり方について地域で議論を進め、建設に必要な準備を完了することを目指す

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。

中部国際空港株式会社　業務推進本部

財務室　　担当:古池（ふるいけ）

TEL：0569-38-7833

FAX：0569-38-7855

e-mail：s-furuik@cjiac.co.jp

住所：〒479-8701　**愛知県常滑市セントレア**1-1