

中部国際空港の概況

沿革

- 平成 9年12月 平成10年度政府予算案において、新規事業化のための予算を計上
- 平成10年 5月 中部国際空港(株)設立(資本金の出資比率 国:地元自治体:民間=4:1:5)
- 平成12年 現地工事着手
- 平成17年 2月17日 開港(3月25日～ 愛知万博開催)
- 令和元年 9月20日 第2旅客ターミナルビル 供用

現況

【設置管理者】

中部国際空港株式会社

【所在地】

愛知県常滑市沖

(名古屋市中心から南約35km)

(鉄道:名鉄名古屋駅から最速28分)

【事業概要】

(1) 規模

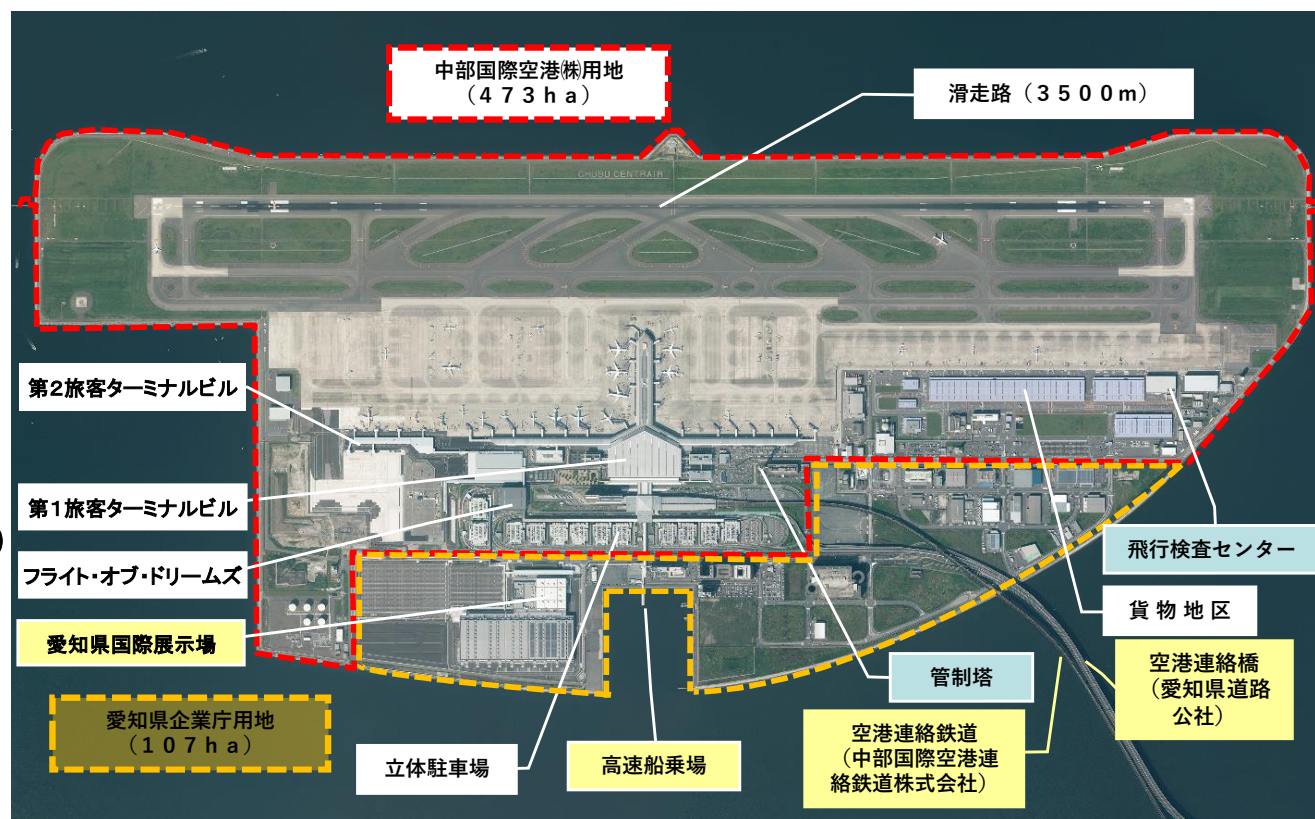
- 空港面積:473ha
(愛知県企業庁用地107haが隣接)
- 滑走路:3,500m×1本
- 駐機場:87スポット(小型機用6スポット含む)
- その他、旅客ターミナル、貨物取扱施設、空港駅、駐車場など

(2) 総事業費:6,431億円

(3) 工期:約7年(平成10～16年度)

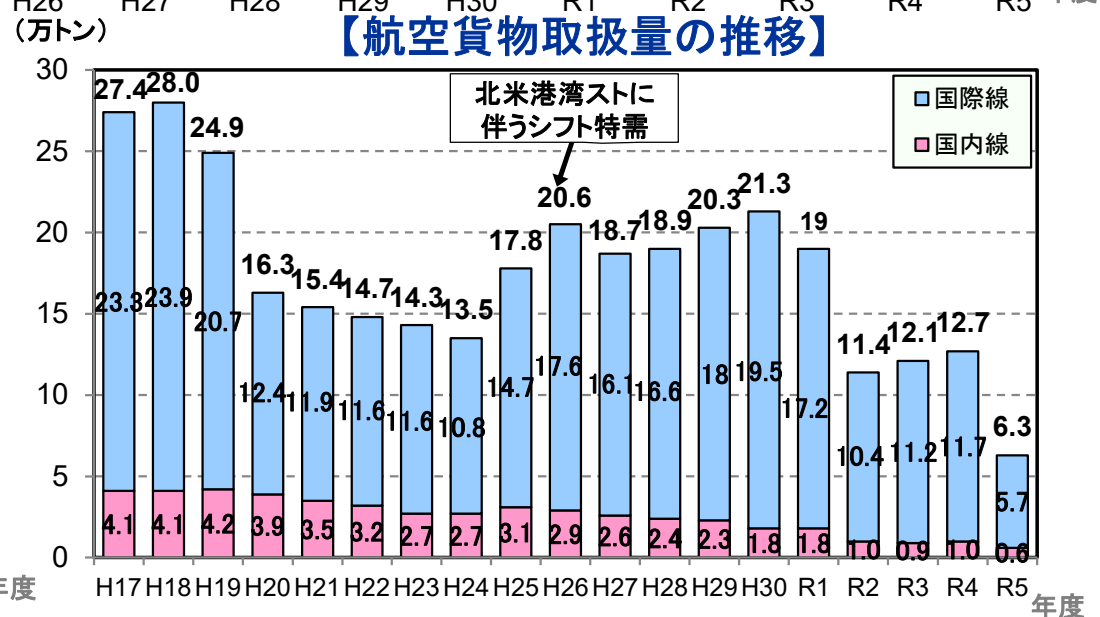
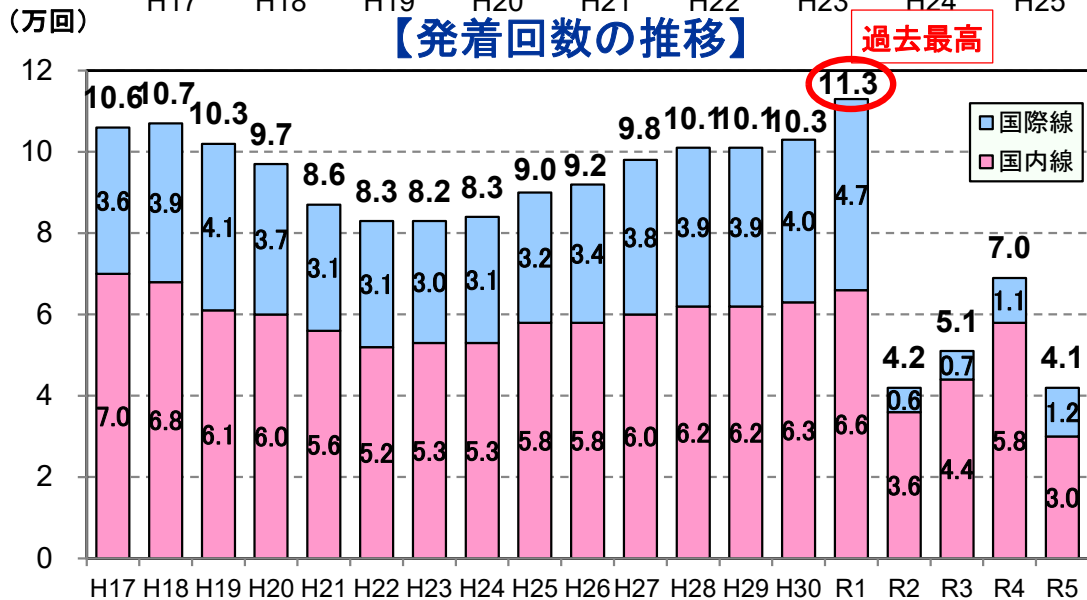
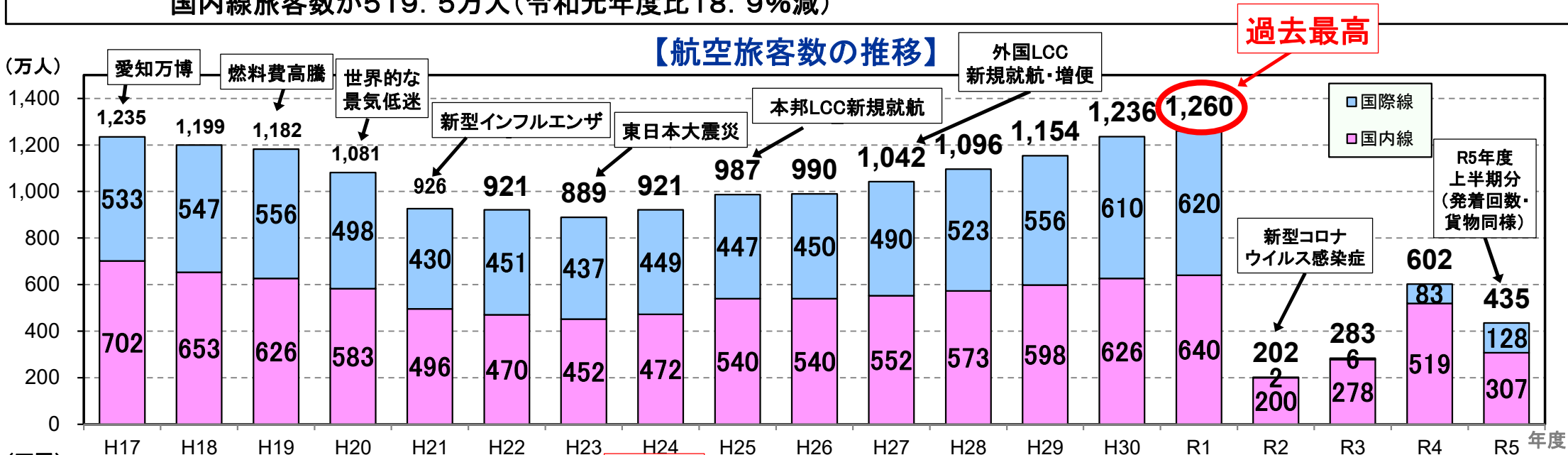
【運用時間】

24時間(メンテナンスのため滑走路を深夜時間帯に閉鎖)



中部国際空港の利用状況

- 中部空港においては、令和4年度の旅客数が令和元年度比52.2%減の602万人となった。
- このうち、国際線旅客数が82.5万人(令和元年度比86.7%減) ※うち外国人旅客数は52.5万人(同比83.6%減) 国内線旅客数が519.5万人(令和元年度比18.9%減)



○中部国際空港においては、平成30年10月にボーイング787初号機を中心とした複合商業施設、令和元年9月に空港島南側にLCC向けの第2旅客ターミナルが開業したところである。また、令和元年8月に愛知県が国際展示場を開業しており、これら3施設の相互連携を深めることで、より大きな賑わいの創出による空港自体の魅力向上及び空港の受入機能の強化が図られている。

○令和3年度からは国際的な人の往来再開も見据えコロナ対策の観点も踏まえつつ、開業後15年以上が経過した第1旅客ターミナルのリノベーションを実施中。

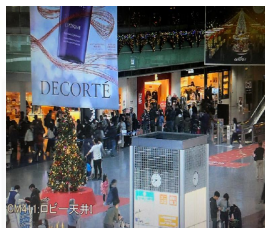
○令和4年度からは地元において将来構想を踏まえ、第1段階（暫定形）のPI（パブリック・インボルブメント）の取りまとめ、環境アセスメント手続きが順次進められている。国においても、地元のこれらの取組みを受け、令和5年に中部国際空港の代替滑走路の整備に係る事業評価を実施。

第1旅客ターミナル改修事業

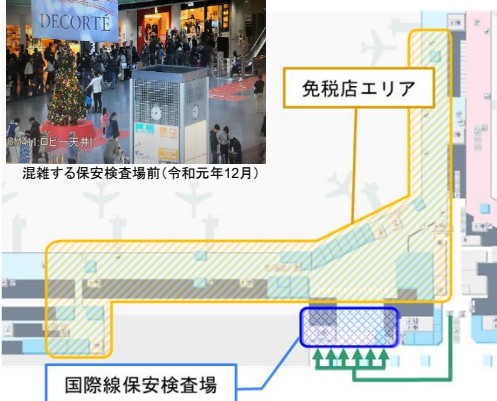
※令和3年度の財政投融資132億円を活用

- 期間：令和3年度～
- 概要：

- ・国際線保安検査場旅客処理能力向上
- ・免税店エリア拡張
- ・新型コロナウイルスに対する過密化対策



混雑する保安検査場前(令和元年12月)



中部国際空港(設置管理者:中部国際空港株式会社)



中部国際空港将来構想推進調整会議

○地元において、同事業の進捗を踏まえつつ、「中部国際空港将来構想推進調整会議※」を設置。令和3年12月に将来構想が取りまとめられたところ。

※構成員：愛知県知事、岐阜県知事、三重県知事、名古屋市長、名古屋商工会議所会頭、中部経済連合会会長、中部国際空港株式会社社長

第2旅客ターミナル概要

- 開業日：令和元年9月20日
- 年間旅客取扱数：
 - 国際300万人
 - 国内150万人
- 延床面積：約45,000㎡
- スポット数：10
- 事業主体：中部国際空港(株)

国はLCC向けターミナルの整備に伴って必要となるCIQ（税関・出入国管理・検疫）施設を整備。



チェックインロビー

愛知県国際展示場の施設概要

- 開業日：令和元年8月30日
- 事業主体：愛知県
- 日本初となる空港併設型の国際展示施設。（展示面積：約60,000㎡）



複合商業施設(フライト・オブ・ドリームズ)の施設概要

- 開業日：平成30年10月12日
- 事業主体：中部国際空港(株)
- ボーイング787試験機(ZA001)を核とした新たな複合商業施設。



- 名古屋港から発生する浚渫土砂の新たな処分場を確保するため、中部空港沖において公有水面埋め立て事業が進められているところ
- 同港湾事業の進捗を踏まえつつ、地元において令和3年7月に「中部国際空港将来構想推進調整会議※」を設置、令和3年12月に将来構想が取りまとめられた

※「中部国際空港将来構想推進調整会議」構成員：

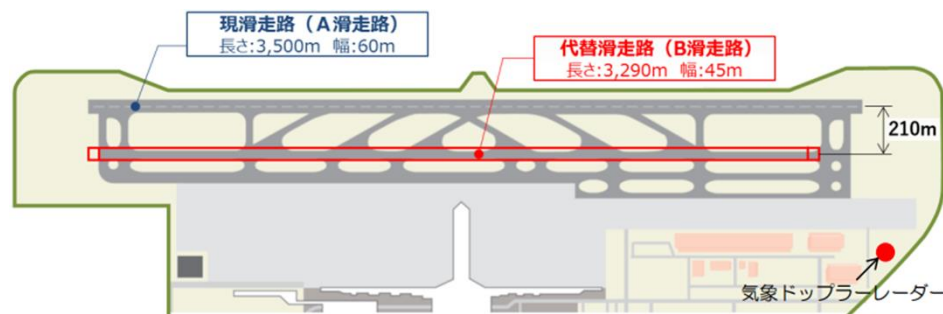
愛知県知事、岐阜県知事、三重県知事、名古屋市長、名古屋商工会議所会頭、中部経済連合会会長、中部国際空港株式会社社長

中部国際空港の将来構想

～将来構想実現に向けたロードマップ～

第1段階(暫定形)

- ・深夜早朝時間帯における航空機の運航を継続しながら現滑走路(A滑走路)の大規模補修を速やかに実施するため、現空港用地内の誘導路を転用して、A滑走路と210mの中心線間隔を確保した代替滑走路(B滑走路)を整備し、当分の間、A滑走路との2本で運用します。
- ・2022年度にB滑走路の環境影響評価の手続きに入ることにより、2027年度を目途にB滑走路を供用開始するとともに、A滑走路の大規模補修に着手することを目指します。



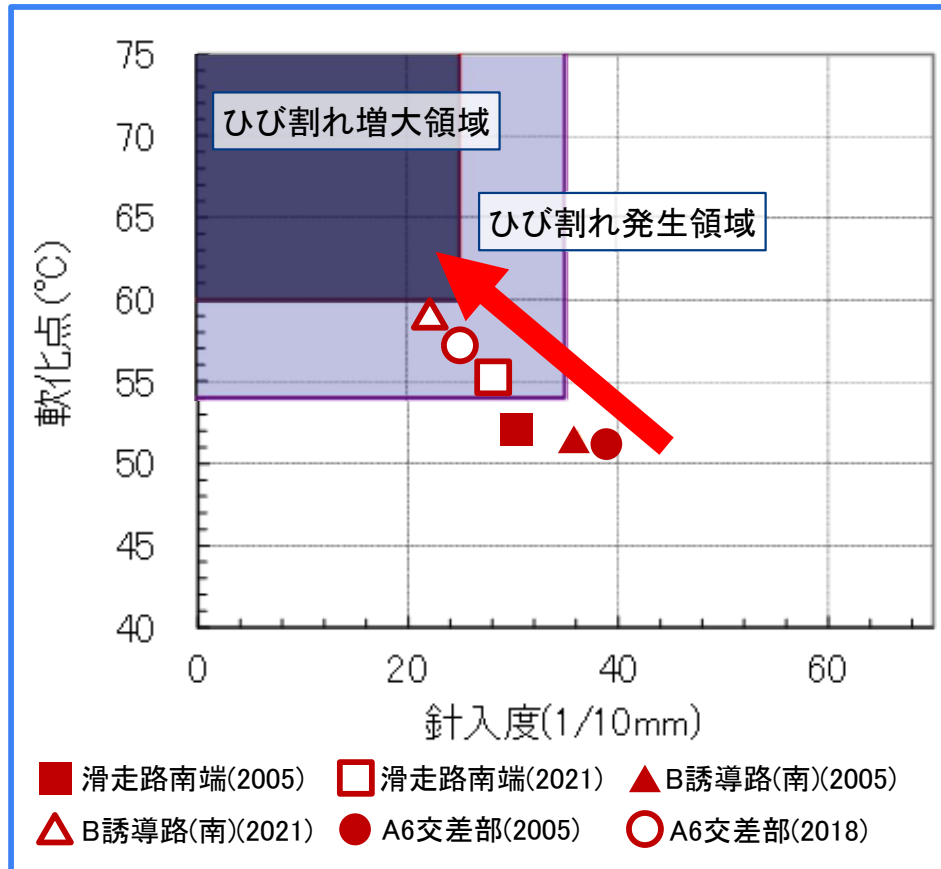
第2段階(将来形)

- ・将来の航空需要を踏まえ、また、漁業者を始めとする関係者との十分な調整を前提として、新たな埋め立て地にB滑走路と760mの中心線間隔を確保した新滑走路(新A滑走路)を整備します。
- ・新A滑走路の整備に合わせて現A滑走路は廃止し、新A滑走路とB滑走路の2本で運用します。



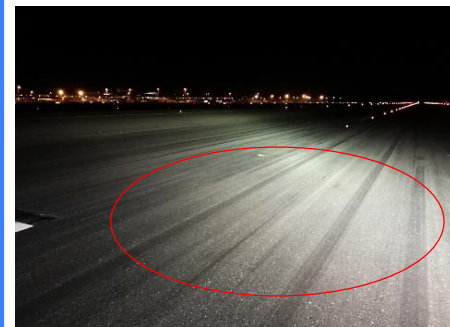
- 滑走路のアスファルト劣化度を診断をしたところ、複数個所で舗装表層の劣化が見られた。
- 「ひび割れ」の発生・進行に伴い、メンテナンス頻度が増加し、また、大規模補修として、舗装面を全面的に切削し再舗装する必要がある。
- 大規模補修時には、深夜時間帯に滑走路を約2年間閉鎖しなければならない。

■ アスファルト劣化度診断の結果



■ アスファルト舗装の変状事例

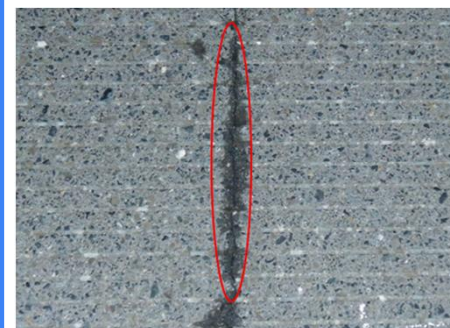
滑走路例(中部国際空港)



わだち掘れ



グルーピングの削れ・骨材の露出



目地の開き(クラック)

誘導路例(中部国際空港)



誘導路C10付近：ひび割れ

中部国際空港の課題（完全24時間運用の実現）

- 中部国際空港は、定期メンテナンスを実施するため、深夜の一部時間帯に滑走路を閉鎖している。
- 定期メンテナンスは、2019年冬ダイヤ(ピーク時)では週11時間確保しているところ、メンテナンス頻度が増加した際、また、大規模補修の際には、時間の確保が難しい状況。
- 深夜時間帯における更なる増便等への対応は困難な状況となっている。

■ 2019年冬ダイヤにおける就航スケジュールと定期メンテナンス時間帯

	0時台	1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台	
日	●	■					■	●
月	● □		□	■		▲	□ ●	
火	● ▲ ● ▲		● ●	■		▲	●	
水	● ▲ ● ▲		● ●	□	■		●	
木	● ▲ ● ▲	□	●	□	▲	●	●	
金	● ▲ ● ▲		● ●	■			●	
土	● ●	▲	▲	●	● ▲		●	

● 旅客出発 ▲ 旅客到着 □ テクニカルランディング
 ● 貨物出発 ▲ 貨物到着 ■ メンテナンス時間 ■ 点検時間

- 本事業は、中部国際空港の現滑走路の大規模補修時においても、継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的として、現空港用地内の誘導路を転用し、代替滑走路の整備を進めます。

<整備内容>	代替滑走路の整備： 3,290メートル滑走路(現滑走路の東側)及び航空灯火等	
<事業費>	中部国際空港(株)事業 :140億円(滑走路等)	総事業費:145億円
	国事業 :5億円(航空保安関連施設、気象施設)	
<事業期間>	令和6~9年度	
<費用対効果>	B/C=2.6	



中部国際空港の設置及び管理に関する法律第3条第1項の基本計画

1 滑走路の数、方向、長さ、幅及び強度並びに着陸帯の幅

- (1)数 滑走路の数は、2本とする。
- (2)方向 滑走路の方向は、真方位N11°Wとする。
- (3)長さ 滑走路の長さは、3,500メートル及び3,290メートルとする。
- (4)幅 滑走路の幅は、60メートル及び45メートルとする。
- (5)強度 滑走路は、荷重区分LA-1に耐える強度とする。
- (6)着陸帯の幅 着陸帯の幅は、280メートル及び150メートルとする。

2 空港敷地の面積及び形状

- (1)面積 空港敷地の面積は、470ヘクタール程度とする。
- (2)形状 おおむね長方形とする。

3 航空保安施設の種類の種類

航空保安施設の種類の種類は、次のとおりとする。

- (1)航空保安無線施設 ILSその他必要と認められる航空保安無線施設

- (2)航空灯火

- イ) 飛行場灯火
 - a 飛行場灯台
 - b 誘導路灯
 - c 誘導路中心線灯
 - d 誘導案内灯
 - e 風向灯
 - f 進入灯
 - g 進入角指示灯
 - h 滑走路灯
 - i 滑走路末端灯
 - j 滑走路末端補助灯
 - k 滑走路末端識別灯
 - l 離陸待機警告灯
 - m 航空機接近警告灯
 - n 滑走路中心線灯
 - o 接地帯灯
 - p 過走帯灯
 - q その他必要と認められる飛行場灯火

- ロ) 航空障害灯

4 工事完成の予定期限

滑走路及びこれに対応する諸施設の工事は、令和9年度（西暦2027年度）を目途に完了する。

5 運用時間 航空機の離着陸に時間制限を設けないものとする。

6 その他必要な基本的事項

- (1)空港の設置及び管理は、環境の保全等に配慮しつつ行うものとする。
- (2)航空輸送需要の動向等に対応して、能力増強のための施設整備の必要性についての検討を行うものとする。