

中部国際空港滑走路増設事業における 計画段階評価について

国土交通省 航空局
近畿圏・中部圏空港 課
令和5年3月

1. 中部国際空港の概要

2. 計画段階評価

中部国際空港の概要

- (1) 中部国際空港の沿革、位置、施設概要
- (2) 中部国際空港の利用状況
- (3) 現在の取り組み
- (4) 国・関係自治体における位置づけ

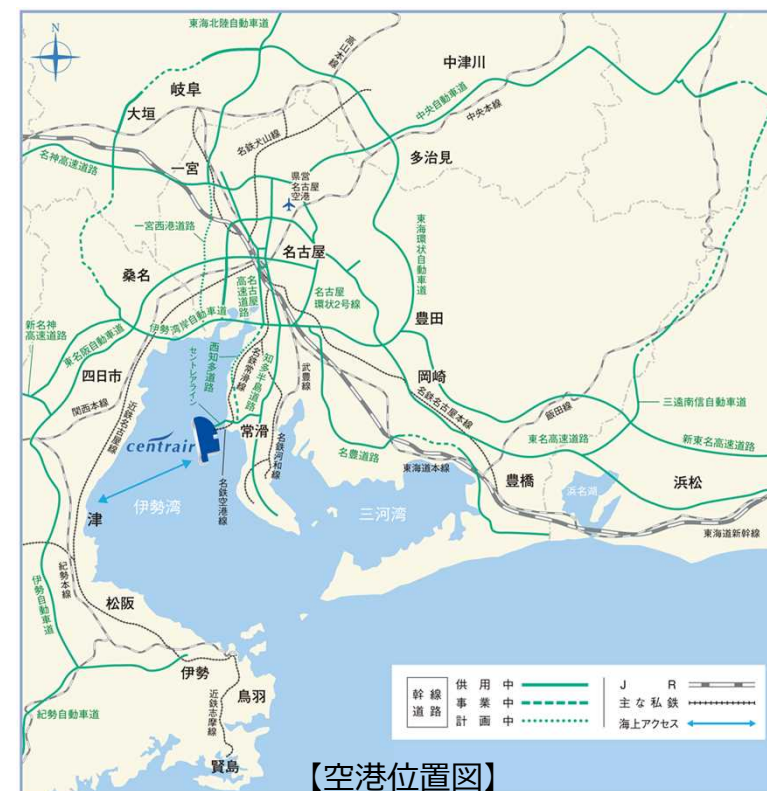
(1) 中部国際空港の沿革

- 中部国際空港の整備は、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市と地元経済界が中心となり、調査・計画段階から地元主導で進められたプロジェクト
- 中部国際空港は、これまで課題であった騒音公害等を解消するために常滑沖に建設され、現在も我が国の中核的な拠点空港として機能している

内 容		
昭和57年	12月	新空港建設を運輸大臣に要望(愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所、中部経済連合会)
昭和60年	12月	岐阜、愛知、三重の3県と名古屋市及び地元経済界により、(財)中部空港調査会設立、調査開始
平成元年	3月	岐阜、愛知、三重の3県と名古屋市の首長懇談会で候補地を伊勢湾東部海上(常滑沖)とすることで合意
平成9年	12月	平成10年度政府予算案において、中部国際空港の新規事業化のための予算(実施設計費)を計上
平成10年	4月 5月 7月	中部国際空港の設置及び管理に関する法律、同施行令及び施行規則施行 中部国際空港(株)設立、中部国際空港等の設置及び管理に関する基本計画公示 中部国際空港(株)を中部国際空港等の設置及び管理を行う者として指定
平成12年	4月 8月	運輸大臣が中部国際空港(株)に対し飛行場設置許可 中部国際空港(株)が現地護岸工事に着手
平成15年	2月	空港島埋立概成
平成17年	2月	中部国際空港開港(2月17日)
令和元年	9月	第2旅客ターミナル供用開始(9月20日)

(1) 中部国際空港の施設概要・位置

名称	中部国際空港（愛称：セントレア）
種別	国際拠点空港（会社管理空港）
設置管理者	中部国際空港株式会社
位置	愛知県常滑市
供用開始日	2005年2月17日
空港島面積	約580ha（うち空港用地約473ha）
滑走路（長さ×幅）	3,500m×60m
スポット数	81スポット
運用時間	24時間（メンテナンスのため、深夜早朝時間帯に滑走路を閉鎖）
旅客施設	第1旅客ターミナルビル：延床面積219,834㎡（鉄骨造4階建） 第2旅客ターミナルビル：延床面積44,636㎡（鉄骨造2階建） 一般駐車場：7,800台
貨物施設	第1国際貨物上屋：延床面積41,757㎡（鉄骨造2階建） 第2国際貨物上屋：延床面積13,772㎡（鉄骨造2階建） 第3国際貨物上屋：延床面積16,351㎡（鉄骨造2階建） 国内エアライン上屋：延床面積2,020㎡（鉄骨造2階建） 国内フォワーダー上屋：延床面積1,590㎡（鉄骨造2階建）



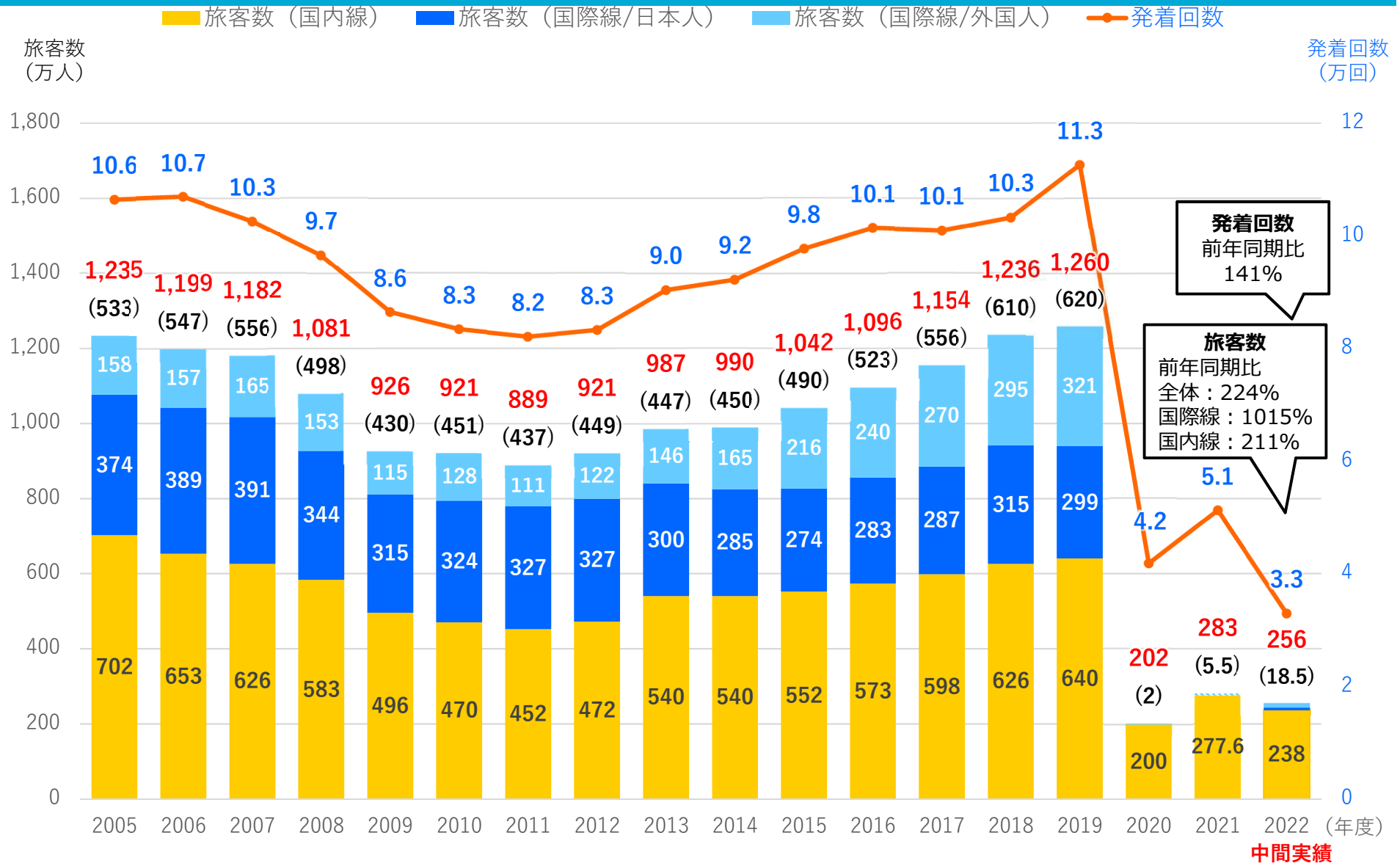
主要な拠点駅からのアクセス

	中部国際空港	成田国際空港	関西国際空港
拠点駅	名古屋駅	東京駅	新大阪駅
電車	28分 ミュースカイ	50分 成田エクスプレス	47分 はるか
バス	55分※	62分	50分

※運休中



(2) 利用状況①(旅客数・発着回数)



※ カッコ内の数値は国際線（日本人・外国人）旅客数の合計値

※ 表示単位以下の値を四捨五入しているため、各年度の国際線旅客数及び総合計の値が合わないことがある

(2) 利用状況②(国際線・国内線ネットワーク)

国際線 -22年冬ダイヤ(12月1日現在)-

就航数 **11都市** 便数 **70便/週**

【参考】19年冬ダイヤ(ピーク時)
42都市486便/週

欧州方面 0都市0便

- ・ヘルシンキ
- ・フランクフルト

中東方面 0都市0便

- ・アブダビ

韓国方面 1都市17便

- ・ソウル
- ・釜山
- ・済州

中国 0都市0便

- ・北京
- ・上海
- ・広州
- ・西安
- ・青島
- ・成都
- ・煙台
- ・太原
- ・深圳
- ・瀋陽
- ・大連
- ・長春
- ・長沙
- ・済南
- ・蘭州
- ・無錫
- ・天津
- ・寧波
- ・武漢
- ・南京
- ・南通
- ・杭州
- ・温州
- ・ウルムチ
- ・厦門
- ・ハルビン

北米方面 1都市3便

- ・デトロイト

太平洋 2都市3便

- ・ホノルル
- ・グアム

東南アジア方面 5都市34便

- ・マニラ
- ・セブ
- ・シンガポール
- ・ハノイ
- ・ホーチミン
- ・バンコク

香港 1都市4便

- ・香港

台湾 1都市9便

- ・台北
- ・高雄

国内線 -22年冬ダイヤ(12月1日現在)-

就航数 **17都市** 便数 **77便/日**

【参考】19年冬ダイヤ(ピーク時)
19都市97便/日

九州 6都市27便

- ・福岡
- ・長崎
- ・熊本
- ・大分
- ・宮崎
- ・鹿児島

沖縄 3都市18便

- ・那覇
- ・宮古
- ・石垣

北海道 2都市14便

- ・札幌
- ・旭川
- ・女満別
- ・函館
- ・帯広
- ・釧路

東北/甲信越 3都市9便

- ・秋田
- ・仙台
- ・新潟

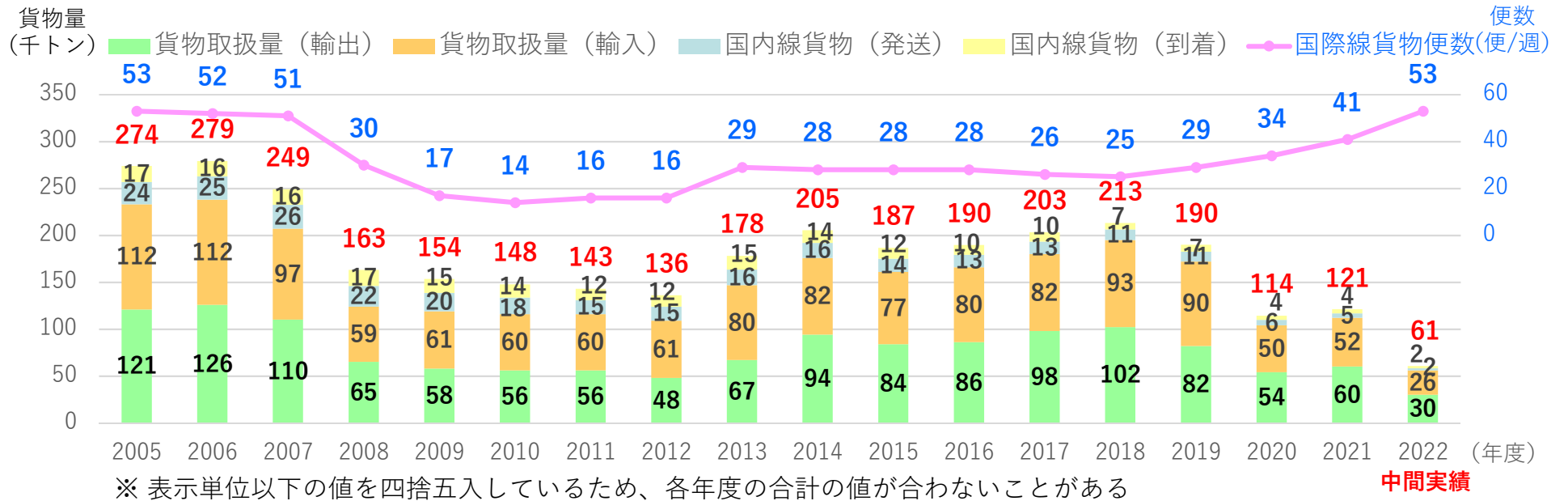
関東 2都市6便

- ・羽田
- ・成田

四国 1都市3便

- ・松山

(2) 利用状況③(貨物量・発着回数・国際ネットワーク) 国土交通省



貨物専用便 - 22年冬ダイヤ (12月1日現在) -

就航数 10都市 便数 53便/週

DHLエア (12便/週)
シンシナティ→中部→香港 ×6
香港→中部→シンシナティ ×6

チャイナエアライン (5便/週)
貨物機にて週5便
シカゴ→中部→台北 ×2
台北→中部→シカゴ ×3

エアホンコン (5便/週)
中部 ↔ 香港

山東航空 (6便/週)
中部 ↔ 青島

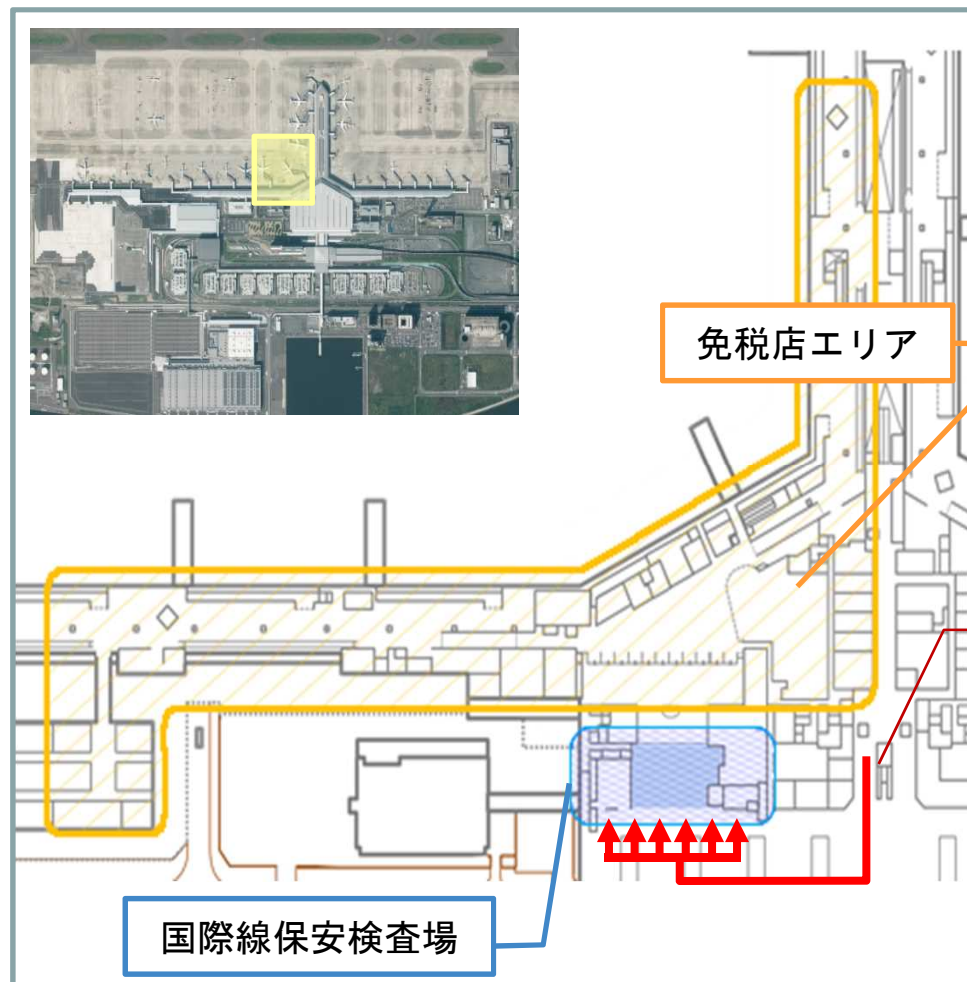
ポーラーエアカーゴ (15便/週)
ソウル → 中部 → シンシナティ
成田 → 中部 → 上海
台北 → 中部 → ソウル 各5便/週

カリッタエア (10便/週)
香港 → 中部 → シンシナティ ×3
ホーチミン → 中部 → シンシナティ ×1
香港 → 中部 → ロサンゼルス ×6



(3) 現在の取り組み①(第1旅客ターミナルビル改修) 国土交通省

- 2030年の訪日外国人旅行者6,000万人目標に向けて、国際線保安検査場の処理能力向上による混雑緩和等を目的に、第1旅客ターミナルビルを改修する
- ターミナルビル改修にあたっては、令和3年度に政府保証債により132億円を調達



整備効果

- ・ 国際線保安検査場面積増加 677m²→910m²
- ・ 国際線保安検査場処理能力向上 +34%
- ・ 感染症対策



混雑する保安検査場前(令和元年12月)

(3) 現在の取り組み②(感染症予防対策)

- 旅客ターミナル等の利用客が安心して施設を利用し、従業員が安心して従事できることを目的に、中部国際空港(株)が2020年5月に手引書を作成(現在はVer5.0)
- セントレア以外の空港島内施設についても各管理者で同様の取り組みを実施
- こうした取り組みは高く評価され、SKYTRAX COVID-19 Airport Excellence Awards を受賞

■ 換気の徹底

ロビーやゲートラウンジの大空間でも60分以内(検査場・手荷物受取所や事務室等では30分程度)で、すべての空気が入れ替わる空調施設を整備



■ 体温確認のできるサーモグラフィ設置

保安検査場前(T1、T2各国内線、T1国際線)に設置し運用



■ 非接触、自動化、消毒等の最新技術の導入・実証実験を実施

- ・2021年11月には保安検査トレイのUVC殺菌装置の導入
- ・2021年3月より、UVC (ultraviolet-C, 紫外線) による到着手荷物消毒と、電子タグによる国際線手荷物受取場での返却時刻配信の実証実験を実施



UVCによる保安検査トレイの消毒【導入済】



手荷物位置計測で返却時刻を明示し受取場での密集防止【実証実験を実施】



■ PCR検査センターの開設

2020年11月、T1にPCR検査センターを開設。検体採取から証明書発行まで約3時間で実施可能(要予約)



(3) 現在の取り組み③(脱炭素)

- 中部国際空港株式会社は、2021年5月に「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」を公表し、2050年までに、空港地上施設からのCO2排出について実質ゼロを目指すこととした
- 国が策定した航空脱炭素化推進基本方針に基づき、今後、中部国際空港株式会社が空港脱炭素化推進計画を作成し、セントレアグループによる取り組みのほか、空港関係者や地域等と連携した取り組みを推進することとしている

セントレアグループによる取り組み

■ 再生可能エネルギーの活用

- ・空港施設への太陽光発電施設の導入等

■ 空港施設の省エネルギー、エネルギー効率化

- ① 空港主要施設(航空灯火、貨物上屋等)の100%LED化
 - ・エプロン照明等を改良しCO2削減量520トン/年を見込む
※令和3年度補正予算(政府保証債)21億円を活用
 - ・貨物上屋等の照明を改良し262トン/年を見込む



ハロゲン電球灯器



LED灯器

- ② コージェネレーションシステムの改良 等



ガスタービン(発電効率29%)



ガスエンジン(発電効率49%)

空港関係者、地域等と連携した取り組み

■ あいち・とこなめスーパーシティ構想の推進

- ・最先端技術の導入による水素の利活用等を推進

■ 空港車両のEV化・FCV化

- ・GSE等、空港で使用される車両のEV・FCV化



燃料電池フォークリフト



貨物地区水素充填所

■ 緑化活動の推進

- ・森林育成のための植林活動を推進

■ その他

- ・新技術の導入
- ・地域連携
水素エネルギー社会形成研究会、中部圏水素利用協議会、
空港脱炭素化推進計画策定に係るパートナーシップ協定

(3) 現在の取り組み④(利用促進)

- 地方自治体、経済団体及び中部国際空港株式会社等で中部国際空港利用促進協議会を組織し、地域が一丸となって利用促進の取組を推進
- 「フライ・セントレア」事業及び「フライ・セントレア・カーゴ」事業により、中部国際空港発着便の優先利用を促進し、増便・新規就航の好循環を生み出す

【中部国際空港利用促進協議会】

設立 2001年11月6日
代表理事 名古屋商工会議所 会頭
 一般社団法人中部経済連合会 会長
事務局 名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会

構成団体

愛知県

岐阜県

三重県

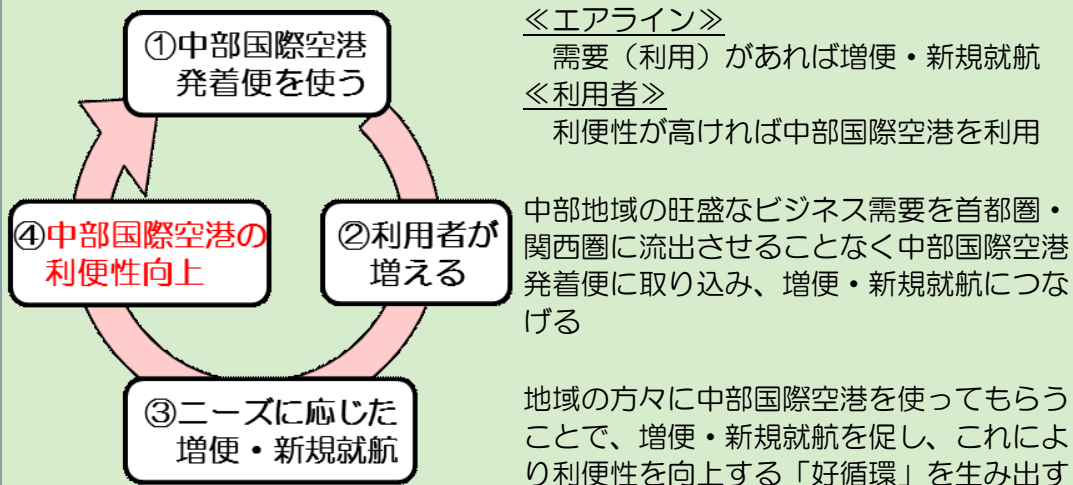
名古屋市

名古屋商工会議所

一般社団法人
中部経済連合会

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

【フライ・セントレア及びフライ・セントレア・カーゴが目指す好循環】



■フライ・セントレア事業

海外出張が多い企業やその従業員向けに優先利用の広報活動を強化するとともに、名古屋商工会議所及び一般社団法人中部経済連合会においても会員企業に協力を要請することで地元ビジネス需要の取り込みを図っている。

■フライ・セントレア・カーゴ事業

国際貨物の輸送ネットワークの充実を図るため、各種支援メニューを用意し、取組に賛同するパートナー企業と一丸となり中部国際空港発着の貨物便の優先利用に取り組んでる。

(4) 国・関係自治体における位置づけ

機関名	文書名	記載内容
国土交通省	空港の設置及び管理に関する基本方針 (平成20年12月)	<p>〈三大都市圏の国際拠点空港全体としての適切な運営〉</p> <p>成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港といった我が国の国際拠点空港が我が国の旺盛な国際航空需要に今後とも適切に応えるとともに、東アジアと世界を結ぶアジア・ゲートウェイとしての我が国の地位を維持増進していくため、全国的な視野に立ってアジアとのオープンかつ戦略的なネットワークを構築する。この場合において、これら3空港については、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3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。</p> <p>(3) 中部圏における空港相互間の連携のあり方 (略) 中部国際空港は、我が国の国際拠点空港として、24時間運用をいかした活用を促進する。</p>
愛知県	あいちビジョン2030 2021～2030年度	<p>V. 重要背策の方向性</p> <p>8. スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり</p> <p>空港の機能強化 大規模改修への対応等を踏まえ、スーパー・メガリージョンにおける国際拠点空港としての役割を十分に発揮していくために必要不可欠な二本目滑走路の整備を始めとする機能強化に向けて取り組んでいく。</p>
岐阜県	県土整備ビジョン 2007年度～中長期	<p>第3章 新たな公共事業の展開</p> <p>○空港へのアクセス向上(空港アクセス120分交通圏構想) 県内から隣接県にある空港(中部国際空港、富山空港)へのアクセス時間</p>
三重県	みえ県民力ビジョン・ 第三次行動計画 2020～2023年度	<p>施策352 安心を支え未来につなげる公共交通の充実</p> <p>国内外との交流を生む広域交通網の充実を図るため、関係自治体、事業者、経済団体等と連携しながら、中部国際空港等の機能強化やリニア中央新幹線の開業などに向けた準備を着実に進めます。</p>
名古屋市	名古屋市総合計画2023 2019～2023年度	<p>施策33 世界に誇れる都市としてふさわしい都心機能・交流機能を高めます</p> <p>・中部国際空港の機能強化及び利用促進</p> <p>国際的・広域的機能を強化するため、中部国際空港の二本目滑走路をはじめとする空港の機能強化及び航空路線の拡充に向けた取り組みを実施します。</p>
常滑市	第6次常滑市総合計画 2022～2028年度	<p>基本目標6 魅力にあふれ、人が集い、進化するまち</p> <p>(2) 空港・アクセスの機能充実</p> <p>第二滑走路の早期整備に向けた国への要望を行うなど、空港機能強化と空港アクセス充実に向けた取組を進めます。</p>

計画段階評価

- (1) 解決すべき課題
- (2) 原因分析
- (3) 地元での検討経緯
- (4) 達成すべき政策目標と対策案の検討

(1) 解決すべき課題

- 中部国際空港は、滑走路が1本であり、航空法の規定上は24時間運用可能な海上空港であるにもかかわらず、現状は連続して24時間運用できていない
- 現行のままでは、現在就航している国際貨物便や新規就航便などの多様な運航ニーズに対応した発着枠の確保が困難となる

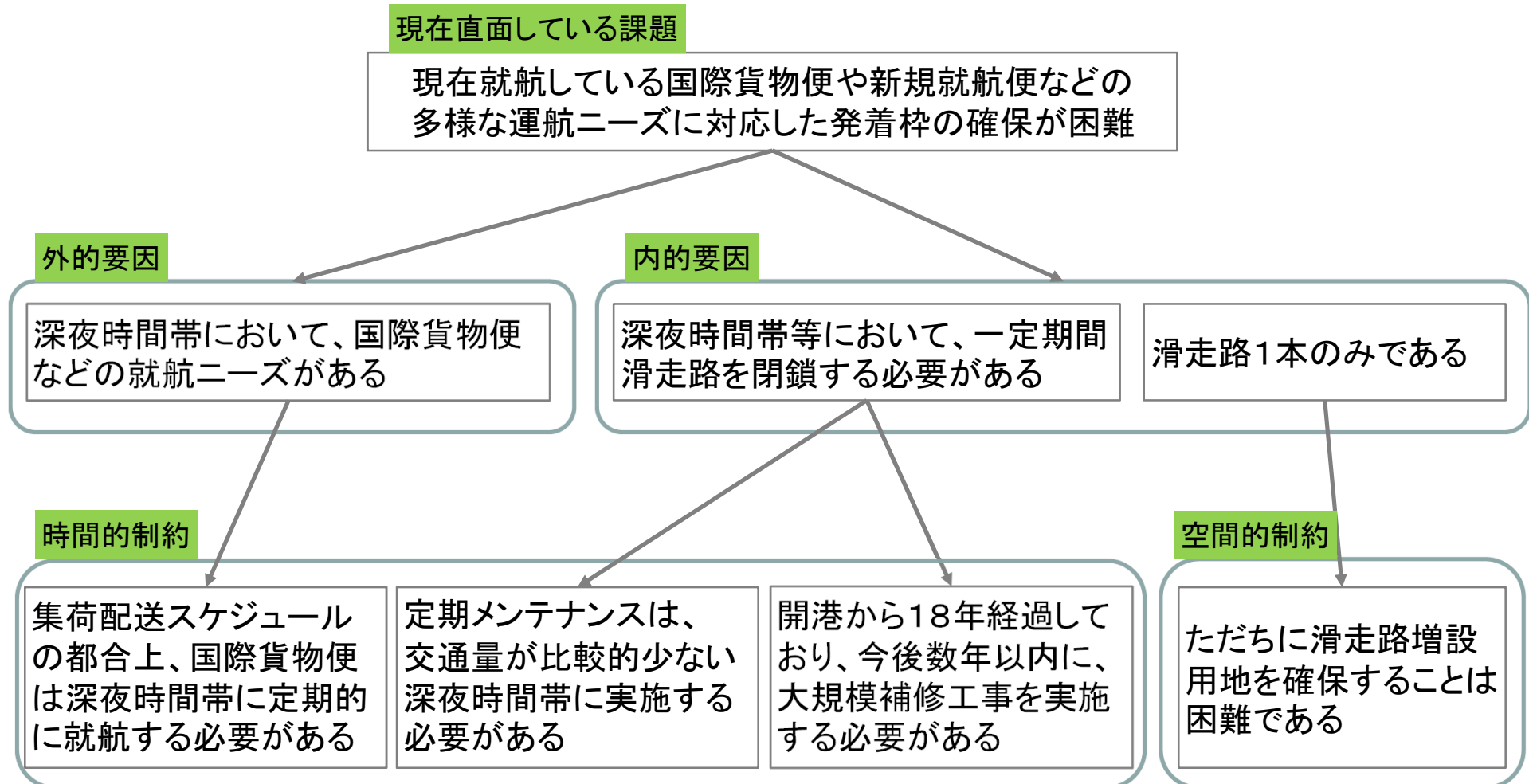
2019年冬ダイヤにおける就航スケジュール、定期メンテナンス及び大規模補修工事の時間帯

	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 ■ 大規模補修によって就航が困難になる時間帯
 ● 貨物出発 ▲ 貨物到着 ■ メンテナンス時間(準備・片付け・点検時間含む)

(2) 原因分析

○ 中部国際空港が現在直面している課題について原因分析を行った結果、時間・空間的な制約から、現状では多様なニーズに対応した発着枠を確保できないことがわかった



(2) 原因分析①(深夜時間帯の混雑)

- 中部国際空港は、定期メンテナンスを実施するため、深夜時間帯に滑走路を閉鎖する必要がある
- 定期メンテナンスは、週10時間以上確保する必要があるのに対し、2019年冬ダイヤでは週11時間確保しているところ
- このため、深夜時間帯におけるこれ以上の増便等は困難な状況

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

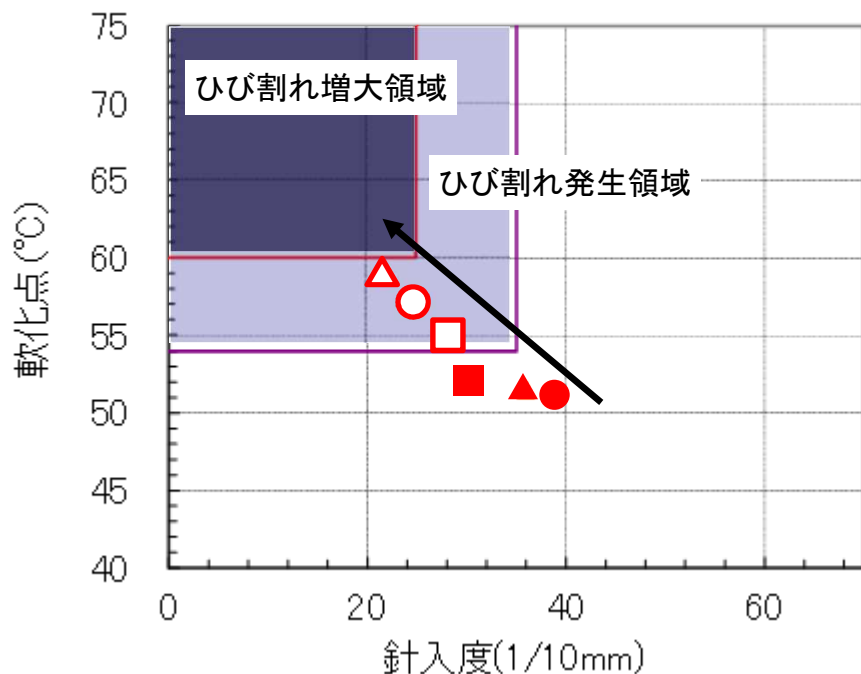
	0時台	1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台
日	●	■					●
月	● □		□	■		▲ □	●
火	● ▲ ● ▲		● ●	■		▲	●
水	● ▲ ● ▲		● ●	□	■		●
木	● ▲ ● ▲	□	●	□	▲	●	●
金	● ▲ ● ▲		● ●	■			●
土	● ●	▲	▲	●	● ▲		●

● 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(準備・片付け・点検時間含む)

(2) 原因分析②(大規模補修工事)

- アスファルト材料劣化度診断をしたところ、複数個所で舗装表層の経年劣化が見られた
- 今後、「ひび割れ」の発生・進行に伴い、メンテナンス頻度が増加する懸念がある
- 数年以内に舗装面を全面的に切削し再舗装する必要があり、深夜時間帯等に滑走路を断続的に約2年間閉鎖する必要があるため、現行のままでは多様な運航ニーズに対応できない

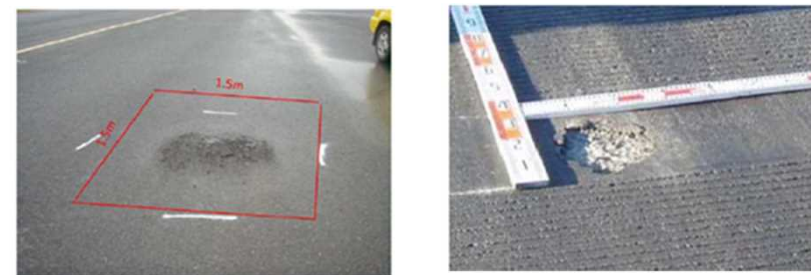
アスファルト材料劣化度診断



■ 滑走路南端(2005) 滑走路南端(2021) ▲ 誘導路(南)(2005)
▲ 誘導路(南)(2021) ● A6交差点部(2005) A6交差点部(2018)

アスファルト舗装変状事例

ひび割れ増大(剥離、ポットホール)



ひび割れ発生(亀甲状クラック、ヘアークラック)



出典: 空港舗装等維持管理マニュアル(案) 令和3年4月改訂(航空局) 18

(3) 地元での検討経緯(将来構想)

- 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」(港湾事業)が進められているところ
- 同港湾事業を契機として、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:

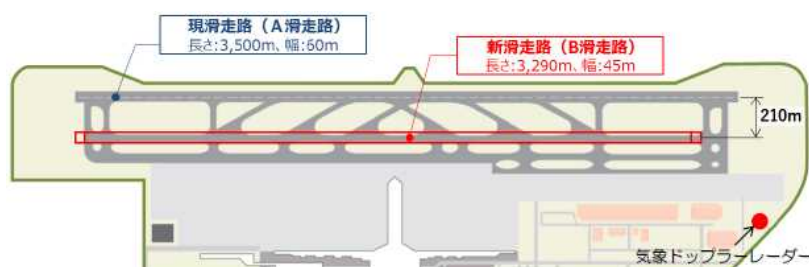
愛知県知事、岐阜県知事、三重県知事、名古屋市長、名古屋商工会議所会頭、中部経済連合会会長、中部国際空港株式会社社長

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。



(3) 地元での検討経緯(PI、環境アセス)

- 中部国際空港将来構想推進調整会議での結論を踏まえ、「中部国際空港PI推進協議会」が設置され、将来構想(第1段階(暫定形))に関する意見募集・地元説明会等を行い、令和4年12月には最終とりまとめをおこなったところ
- また、並行して環境影響評価における「配慮書」の手続きが令和4年8月に完了し、「方法書」の縦覧が令和5年1月に開始されている

PI(パブリック・インボルブメント)

中部国際空港PI推進協議会(第1回)
(令和4年5月24日)



意見募集
(令和4年9月1日～10月20日)



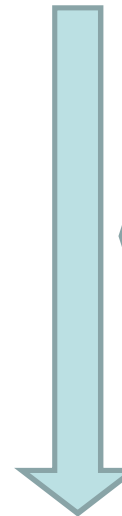
地元説明会
(令和4年9月17日、9月27日)



中部国際空港PI推進協議会(最終とりまとめ)
(令和4年12月23日)

環境アセスメント

環境影響評価(配慮書)公告・縦覧
(令和4年6月30日～令和4年7月30日)



環境影響評価(配慮書)に対する意見

一般の方からの意見提出期限
(令和4年8月8日)

市町村長からの意見提出
(令和4年8月12日)

国土交通大臣意見
(令和4年8月25日)

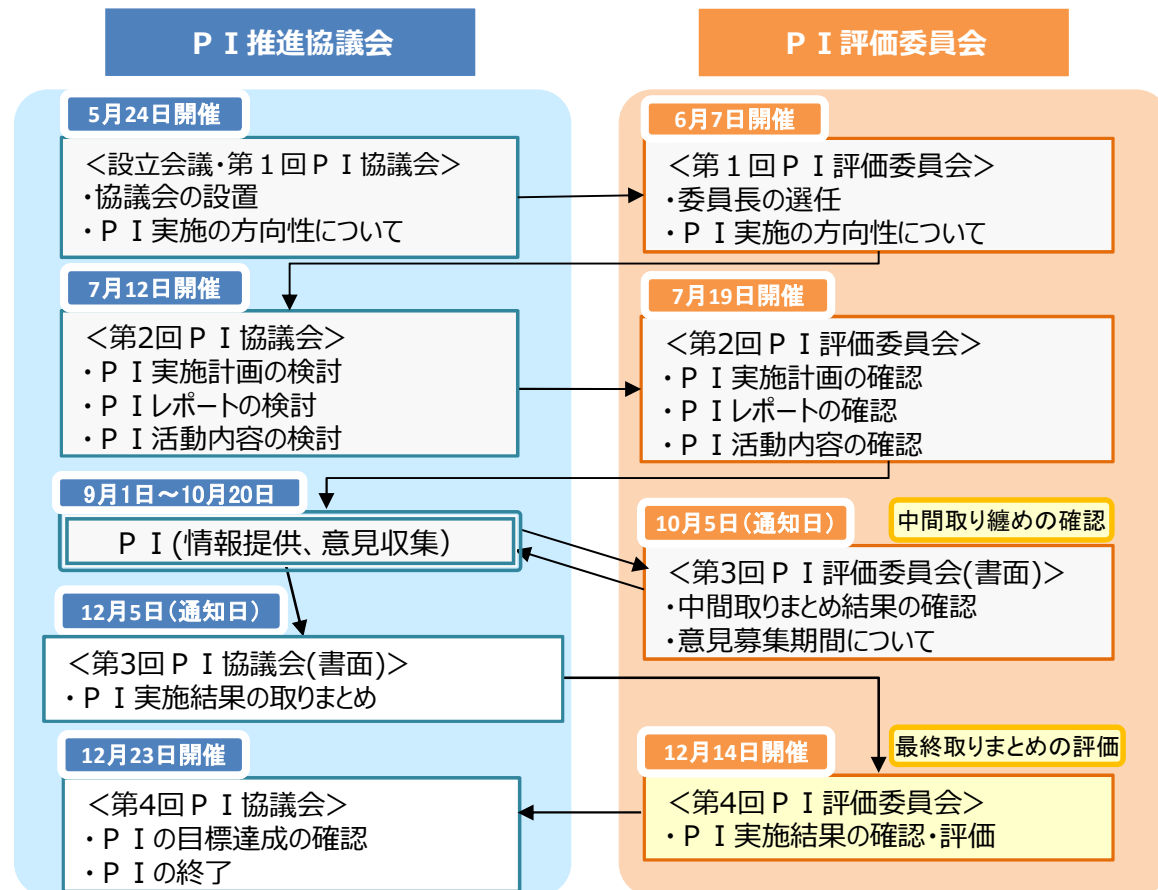
環境大臣意見
(令和4年8月18日)

県知事からの意見提出
(令和4年8月30日)

環境影響評価(方法書)公告・縦覧
(令和5年1月11日～令和5年2月13日)

(3) 地元での検討経緯 (PI推進協議会等)

○ 中部国際空港株式会社は、地域の自治体、経済団体等と連携して「中部国際空港PI協議会」「中部国際空港PI評価委員会」を設置し、住民等から幅広く意見を得ながら合意形成を図るPI(パブリック・インボルブメント)を実施



PI推進協議会構成メンバーと主な活動内容

(構成メンバー)
 中部国際空港株式会社、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市、中部経済連合会、名古屋商工会議所、

(主な活動内容)
 ・ウェブ掲載
 PIレポート、意見記入フォーム
 ・ポスター掲示・リーフレット配布
 愛知県・岐阜県・三重県の県庁・各市町村、各商工会議所、商工会、空港、主要駅
 ・パネル展示
 愛知県庁、三重県庁、常滑市役所、空港
 ・広報誌掲載、SNS投稿
 ・地元説明会(9月17日、9月27日)
 ・意見募集(9月1日～10月20日)

PI評価委員会

- 飯尾 歩(中日新聞論説委員)
- 岡田 恭明(名城大学教授)
- 加藤 一誠(慶応義塾大学教授)
- 久志本 修一(弁護士)
- 森川 高行(名古屋大学教授)

(3) 地元での検討経緯 (PI推進協議会等)

<パブリック・インボルブメント実施結果概要>

1. 意見の提出者数

提出方法	提出者数	比率
ホームページ	1,846件	85.50%
ハガキ	297件	13.76%
メール	15件	0.70%
郵送(※)	1件	0.04%
合計	2,159件	100.00%

※郵送は、封書により意見が寄せられた件数

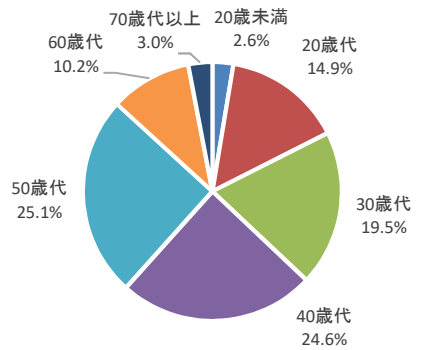
2. 意見提出者の属性

◇居住地

居住地	提出者数	比率
愛知県	1,859件	86.3%
岐阜県	88件	4.1%
三重県	115件	5.3%
その他(※)	91件	4.2%
回答数	2,153件	100.0%
未回答	6件	—
合計	2,159件	

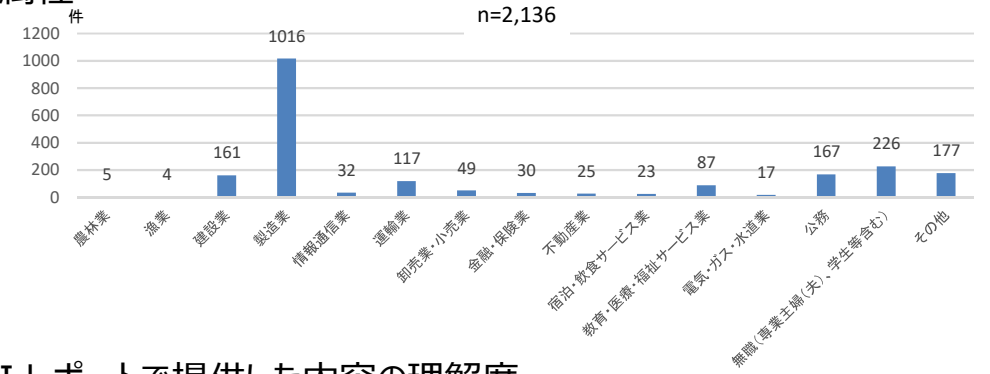
※その他内訳: 静岡 16、東京都 14、北海道 9、神奈川 9、大阪府 8、兵庫 5、長野 4、埼玉 3、左記以外 23

◇年齢

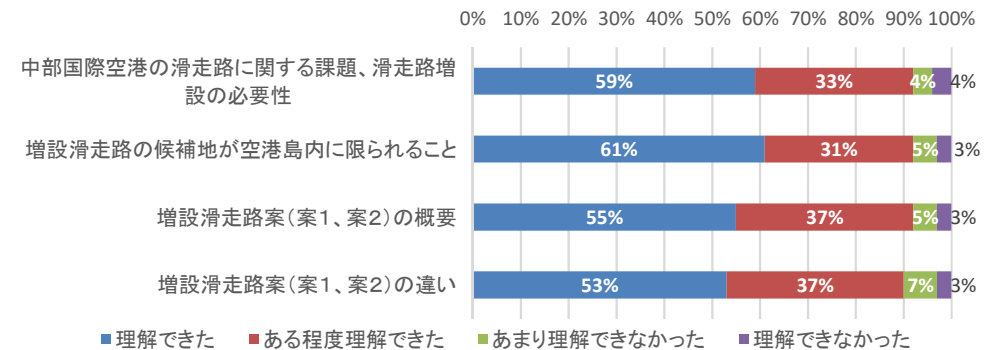


n=2,144

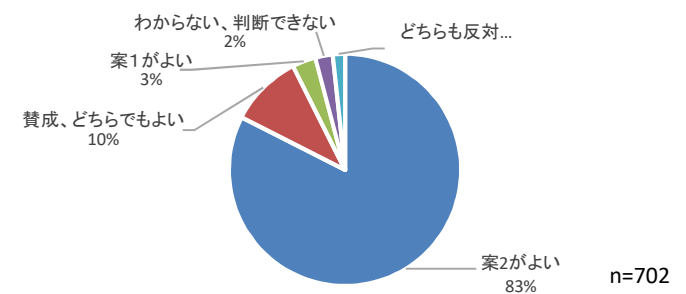
◇職業属性



3. P Iレポートで提供した内容の理解度



4. 案の比較に関する自由意見



n=702

(3) 地元での検討経緯 (PI推進協議会等)

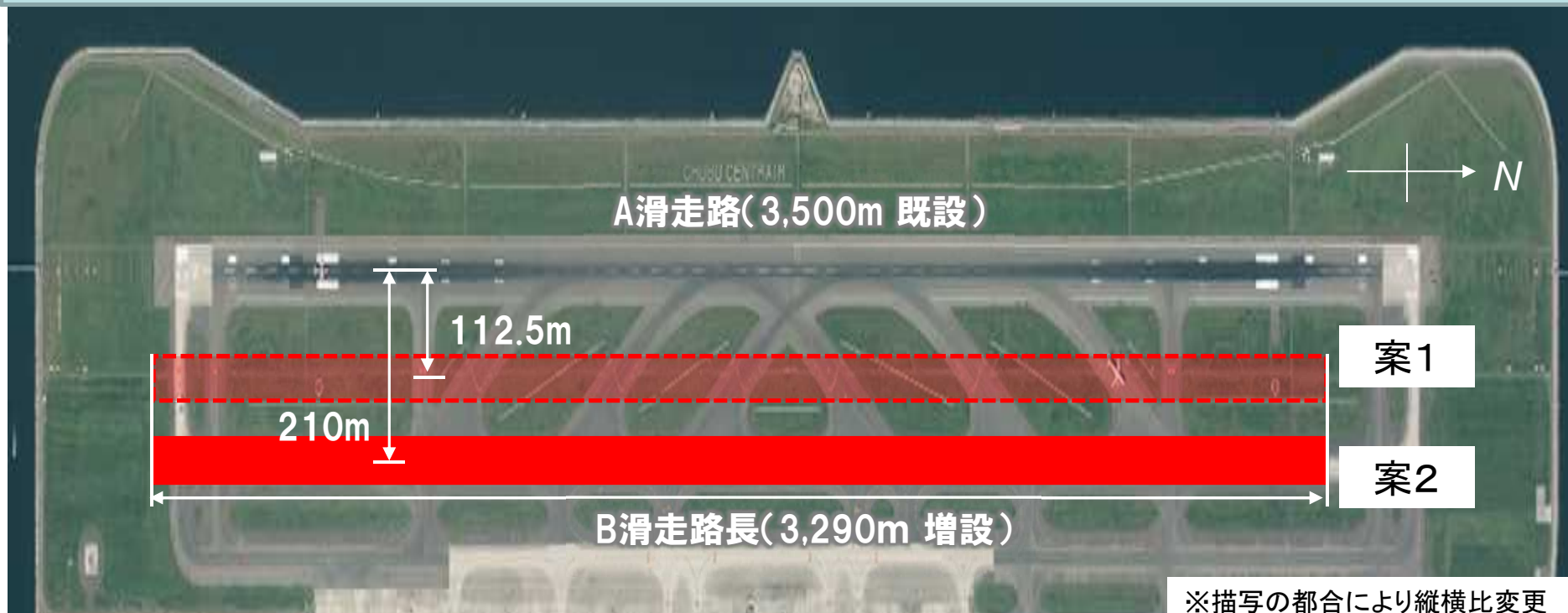
■ 事業計画に対する意見及び事業者見解のポイント

区分	PIレポートに対する意見(要旨)	事業者見解(要旨)
滑走路増設の必要性に関する肯定的な意見	現滑走路の大規模補修を行う上で必要	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めていく。
	国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要	
滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	現在の状況、今後の需要から必要ない	<p>今回の滑走路増設は、完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決などのために計画するものであり、将来の航空需要増加を主目的としていない。PIレポートに記載しているこれらの課題解決に向けて、早期に実現する必要があると考えている。</p> <p>なお、航空需要予測については、環境影響評価の手続きを進めるに当たり、社会状況の変化等に応じ、可能な範囲で実施していく。</p> <p>また、滑走路増設により、1本の滑走路をメンテナンスしつつ、もう1本の滑走路で航空機の発着が可能となり、深夜及び早朝の時間帯における国際貨物便やLCC等の多様な運航ニーズに対応することができるので、引き続き、地元自治体、経済界、空港会社が連携して路線誘致や利用促進を行うなど、航空需要の創出に努めていく。</p>
	名古屋空港を活用すべき	<p>愛知県が運営する名古屋空港は、通勤機・航空、ビジネス機などの小型航空機を中心とし、運用時間も7時から22時までで利用時間に制限のある空港である。また、県営名古屋空港の施設自体は、通勤機・航空機の利用に対応した容量で整備されており、特に、国際線に必要な十分なCIQ施設(税関・出入国管理・検疫)や受託手荷物を扱う施設もないため、一時的にしても代替空港として活用することは難しいと考えている。</p>
候補地に関する意見	空港島内に整備することがよい	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めていく。
	埋立地に整備する方がよい	

出典:「中部国際空港滑走路増設に関するPI実施記録」をもとに作成

(4) 達成すべき政策目標と対策案の検討①

- 地元での検討経緯を踏まえ、中部国際空港が現在直面している課題を解決するために、航空局において複数の対策案を比較検討した
- なお、新たな増設用地の確保は、早期の対応が困難であるため本検討から除外している





案1

- ・現滑走路から東へ112.5m離れた着陸帯内に設置し、大規模補修工事後に撤去する

案2

- ・現滑走路から東へ210m離れた現誘導路上に設置し、大規模補修工事後も残置し使用する

(4) 達成すべき政策目標と対策案の検討②

	案1	案2
配置・運用イメージ	 <p>A 3,500m 離隔距離 112.5m B 3,290m</p>	 <p>A 3,500m 離隔距離 210m B 3,290m</p>
大規模補修工事への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現滑走路から東へ112.5m離れた着陸帯内に設置し、大規模補修工事後に撤去する ・ 滑走路同士が近接しているため、誤進入防止等の観点から2本同時運用できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現滑走路から東へ210m離れた位置に設置し、大規模補修工事後も残置し使用する ・ 滑走路同士の離隔距離が現行の基準を満たしており、2本の滑走路の同時運用が可能 ・ 滑走路が2本あることで、不測の事態による滑走路閉鎖リスクを回避できる
メンテナンスへの対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模補修工事後は滑走路1本で運用するため、メンテナンス時間帯においてはA滑走路を使用できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 滑走路2本の同時運用が可能であるため、メンテナンス時間帯においても連続して24時間運用が可能
経済性 ・ 総事業費 ・ 工事期間 ・ その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 約209億円（直轄事業除く） ・ 約4年間 ・ 定期メンテナンスを実施する深夜時間帯は増便できない ・ 深夜時間帯に就航するエアラインの撤退は無し 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 約140億円（直轄事業除く） ・ 約2年間 ・ 滑走路メンテナンス費用が2倍になる ・ 深夜時間帯の増便は可能 ・ 深夜時間帯に就航するエアラインの撤退は無し
環境影響 ・ 騒音 ・ 大気環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港島内に整備するため、周辺への影響の回避または低減が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同左

(4) 達成すべき政策目標と対策案の検討③

達成すべき政策目標

現在就航している国際貨物便や新規就航便などの多様な運航ニーズに対応した発着枠の確保

複数案の比較

【案1】現滑走路から東へ112.5m離れた着陸帯内に設置し、大規模補修工事後に撤去する

①メンテナンス、大規模補修等への対応

- ・滑走路同士が近接しているため、誤進入防止等の観点から2本同時運用できない
- ・滑走路1本で運用するため、メンテナンスや大規模補修工事等の時間帯はA滑走路を使用できない

②経済性 総事業費:約209億円、工事期間:約4年間(撤去期間含む)

③環境影響 空港島内に整備するため、周辺への影響の回避または低減が可能

【案2】現滑走路から東へ210m離れた位置に設置し、大規模補修工事後も存置し使用する

①メンテナンス、大規模補修等への対応

- ・滑走路同士の離隔距離が現行の基準を満たしており、2本の滑走路の同時運用が可能
- ・滑走路2本の同時運用が可能であるため、メンテナンスの時間帯等においても連続して24時間運用が可能

②経済性 総事業費:約140億円、工事期間:約2年間

③環境影響 空港島内に整備するため、周辺への影響の回避または低減が可能

対応方針(案)

【案2】による対策が妥当

(理由) 現在就航している国際貨物便や新規就航便などの多様な運航ニーズに対応した発着枠を確保することを目的に、メンテナンス等への対応、経済性等を比較したところ、案2が優位であると考えられるため