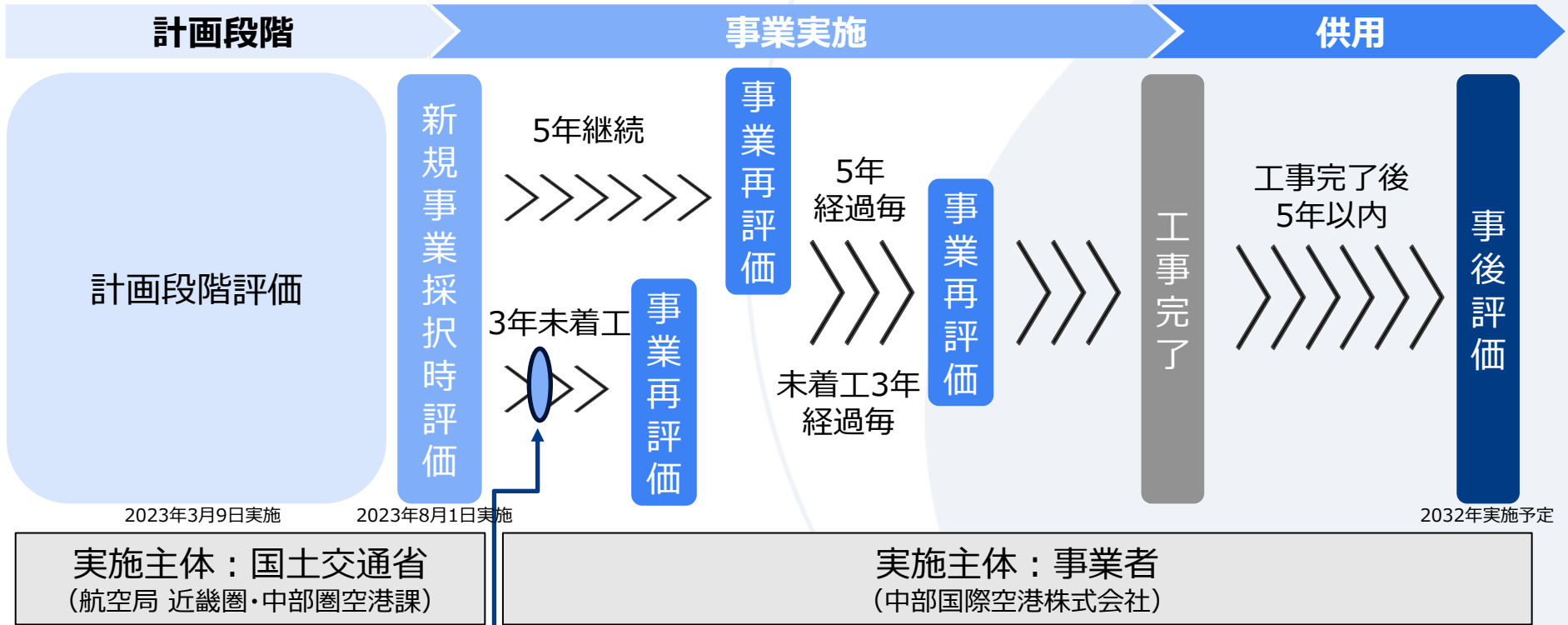


參考資料

○ 国土交通省では、**公共事業の効率性や透明性の一層の向上を図るため**、事業の計画段階（計画段階評価）、事業の実施段階（新規事業採択時評価及び再評価）、供用後（事後評価）という各段階の節目において**事業評価**を実施する。

■ 事業進捗と事業評価の流れ



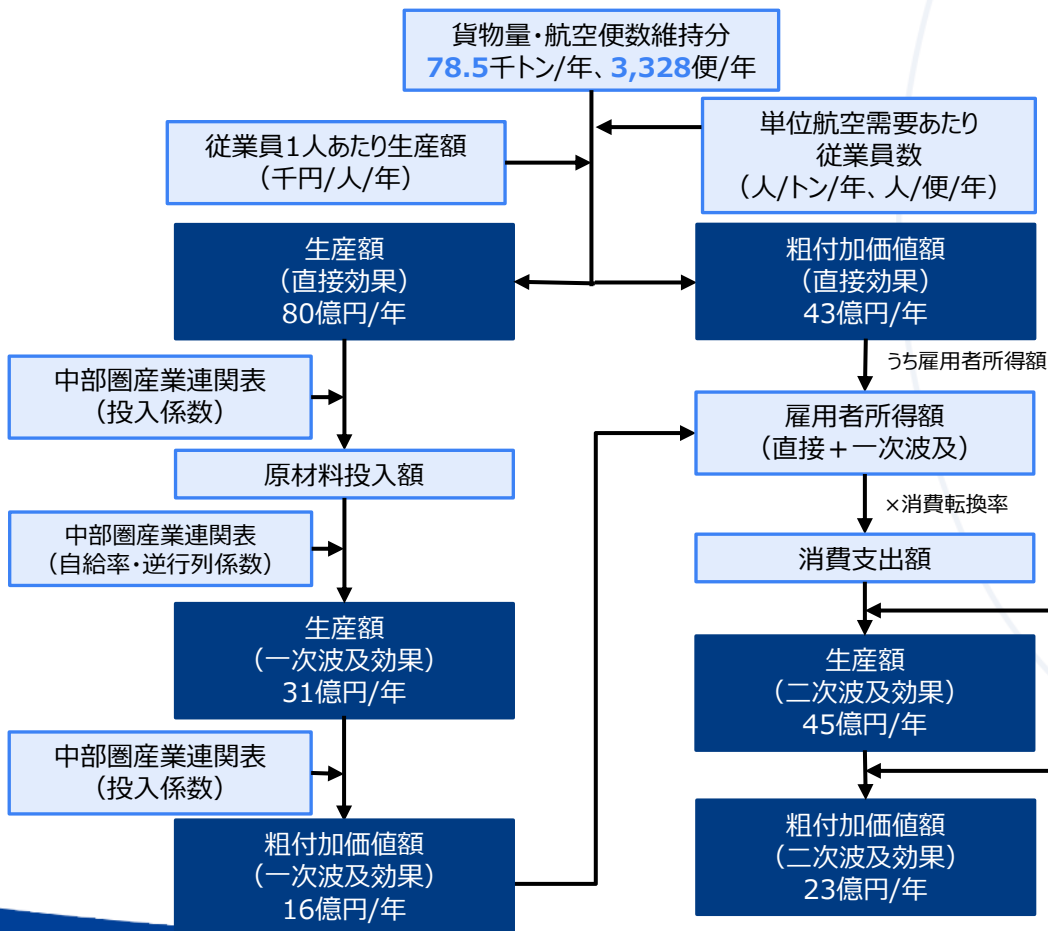
事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間が経過している事業のほか、**工事着手時など事業進捗の節目において、事業費や事業計画の抜本的な見直しが生じた場合は、適時・適切に評価を行い、事業の継続に当たり、必要に応じその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には事業を中止するもの。**

今般、当該事業の建設費が当初予定額を大きく上回ることが判明、再評価を実施する。



- **代替滑走路の整備による効果**として、航空便の撤退回避により維持される貨物取扱量78.5千トン/年、3,328便/年を基に計測したところ、**156億円/年の経済波及効果が期待される**。
- 直接効果においては、主に貨物サービス業、航空機サービス業関連、一次波及効果においては、運輸、金融・保険、石油・石炭製品関連等、二次波及効果においては、建設、商業、情報通信、一般機械関連等の産業・業種に及ぶことが計測された。この他、これら産業の調達等により広範囲な効果があると考えられる。

■ 経済波及効果の計測フロー



■ 雇用者数の計測フロー



- 首都圏を始めとする空港等において不測の事態が起きた場合に、**中部国際空港にて航空機の受入**を多数行っている。
- 仮に、首都圏や関西圏において大規模災害が発生し、成田や東京（羽田）国際空港や関西国際空港といった国際拠点空港の運用に支障が生じた場合、日本の中心に位置する中部国際空港は、首都圏・関西圏とのアクセスにも優れていることから、**両圏域に所在する空港の代替機能の中心的な役割を担う**ことが想定される。
- 代替滑走路が整備されることで、メンテナンス作業や大規模補修、または不測の事態により1本の滑走路が閉鎖した場合、**もう一方の滑走路で航空機の発着が可能となる**ため、ダイバート等のより確実な受入が期待できる。

他空港被災時における対応事例

2018年9月4日、台風21号の影響により、関西国際空港の第1期島内で広範囲にわたって大規模な浸水が発生し、航空機の発着が不能となり、中部国際空港において多くの臨時便を受け入れた（2018年9月5日～20日）

■ 中部国際空港の臨時便受入れ状況

- 旅客便：368便
- 貨物便：20便

■ 被災時の関西国際空港



提供：国土交通省近畿地方整備局

■ チェックインカウンターの混雑状況（中部）



■ 貨物上屋前の状況（中部）



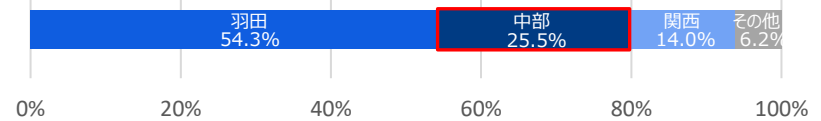
ダイバート受け入れ実績

2018年度～2022年度において、中部国際空港は**全空港中3番目**の271件のダイバートを受け入れている

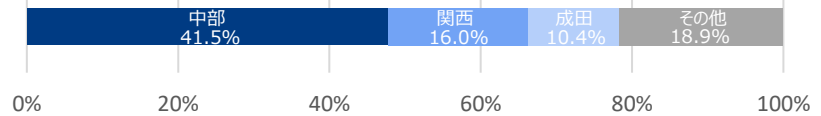
■ ダイバート発生件数（2018年度～2022年度）

関西	羽田	中部	福岡	仙台	成田	その他
352	312	271	227	124	111	633

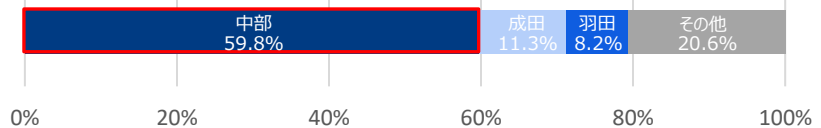
■ 成田行フライト ダイバート空港（n=322）



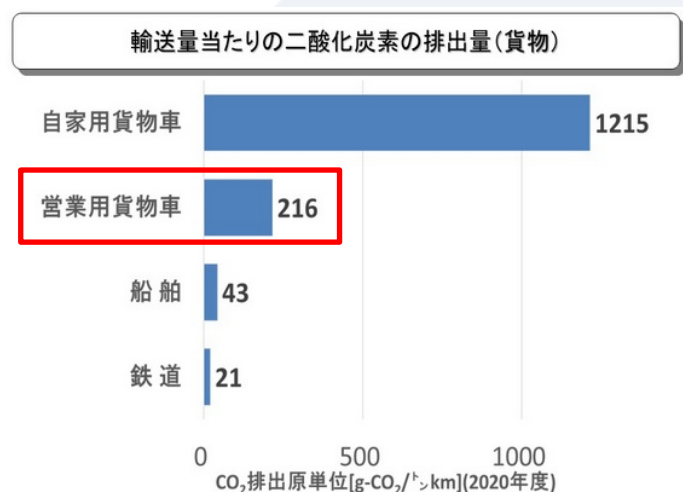
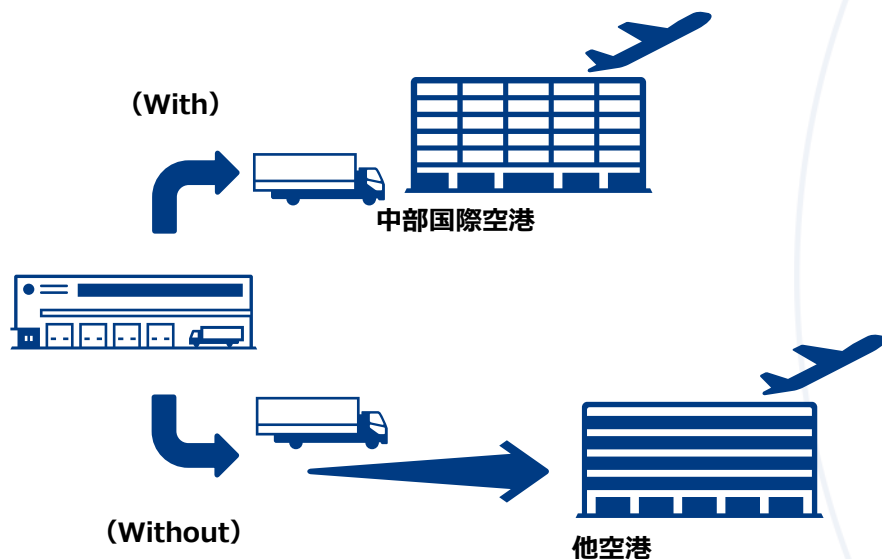
■ 羽田行フライト ダイバート空港（n=106）



■ 関空行フライト ダイバート空港（n=97）



- 代替滑走路が整備されない場合、大規模補修時、中部国際空港の航空貨物の一部は他空港へと陸上輸送される。
- 代替滑走路が整備されることで他空港へ輸送する必要がなくなり、航空貨物の陸上輸送におけるCO2排出量が削減される。



出所) 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

■ 年間のCO2排出削減量 (t-CO2/年) 算出式。

- 貨物量 [トン] × 輸送距離の差 [km] × CO₂排出原単位 [g-CO₂/トン・km] = 1,831 [t-CO₂/年]

※約208[ha]のスギ人工林が1年間に吸収するCO₂に相当

林野庁HP (https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113_topics2_2.html) を基に試算

	(t-CO ₂ /年)
合計	864
輸出	967
輸入	1,831
合計	864



- 航空機が何らかのトラブルにより滑走路上で停止した場合や、落雷等により滑走路に何らかの不具合が発生した場合には、復旧までの間、滑走路は閉鎖することになる。
- 代替滑走路が整備されることで、**航空機が何らかのトラブルで滑走路上で停止した場合**等においても、もう一方の滑走路で航空機の発着が可能となり、**安定的な輸送機能を確保**できる。

■ 中部国際空港開港以降の1時間以上の滑走路閉鎖事例

	発生日時		滑走路閉鎖時間	原因	影響便数
1	2007年8月31日	22時05分～23時05分	1時間	バードストライク	4便
2	2012年8月7日	15時00分～16時05分	1時間5分	航空機トラブル	16便

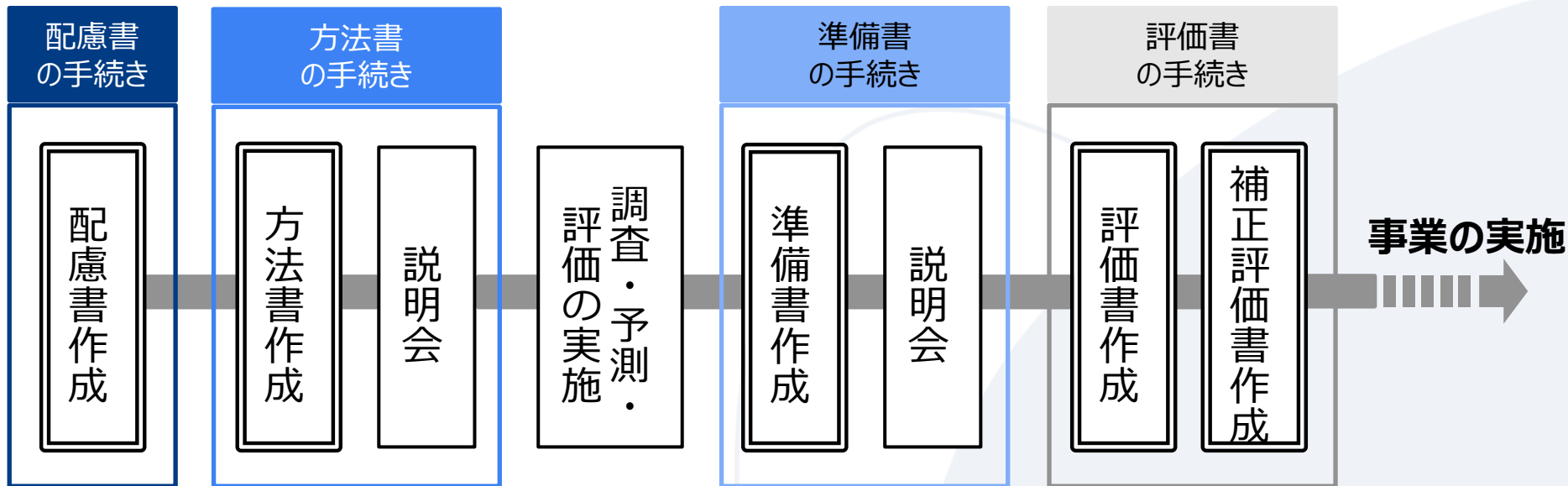
■ (参考) 2022年度における30分以上の滑走路閉鎖事例

	発生日時		滑走路閉鎖時間	原因	影響便数
1	2022年4月22日	20時05分～20時45分	40分	航空機トラブル	6便
2	2022年4月24日	01時00分～01時30分	30分	航空機トラブル	-

上記の他、2022年度はバードストライク等により、十数分程度の滑走路閉鎖が十数件発生している。



事業に係るこれまでの手続き状況（環境影響評価）



手続状況

公告・縦覧・・・
 2022（令和4）年6月30日～7月30日
 一般の方からの意見提出・・・
 同年6月30日～8月8日
 市長からの意見提出・・・・・・同年8月12日
 県知事からの意見提出・・・・・・同年8月30日
 環境大臣からの意見提出・・・・・・同年8月18日
 国土交通大臣からの意見提出・・・・同年8月25日

手続状況

公告・縦覧・・・
 2023（令和5）年1月11日～2月13日
 一般の方からの意見提出期間・・・
 同年1月13日～2月27日
 市長から県知事へ意見提出・・・・・・同年3月23日
 県知事からの意見提出・・・・・・同年6月2日

手続状況

公告・縦覧・・・2024(令和6)年2月8日～3月8日
 一般の方からの意見提出期間・・・
 同年2月8日～3月22日
 意見の概要と事業者見解、知事・市長へ送付・・・
 同年4月10日
 市長から県知事へ意見提出・・・・・・同年4月19日
 県知事からの意見提出・・・・・・ 同年7月8日

手続状況

国土交通大臣へ評価書の送付・・・
 2024（令和6）年9月5日
 国土交通大臣からの意見提出・・・ 同年10月31日
 国土交通大臣・県知事・市長へ
 補正評価書の送付・・・・・・ 同年12月13日

補正評価書の縦覧を2024（令和6）年12月16日～翌年1月16日に行い、
 全ての手続きは完了



- 意見募集の結果、2,159件の意見が寄せられ、計画（案）の比較について「案2:現滑走路から東へ**210.0m離れた位置に設置し、大規模補修工事後も残置し使用がよい**」が**約83%**
- P Iレポートで提供した内容の理解度においては**滑走路増設の必要性について「理解できた」、「ある程度理解できた」が約92%**であった。

■パブリック・インボルブメント実施結果概要

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**

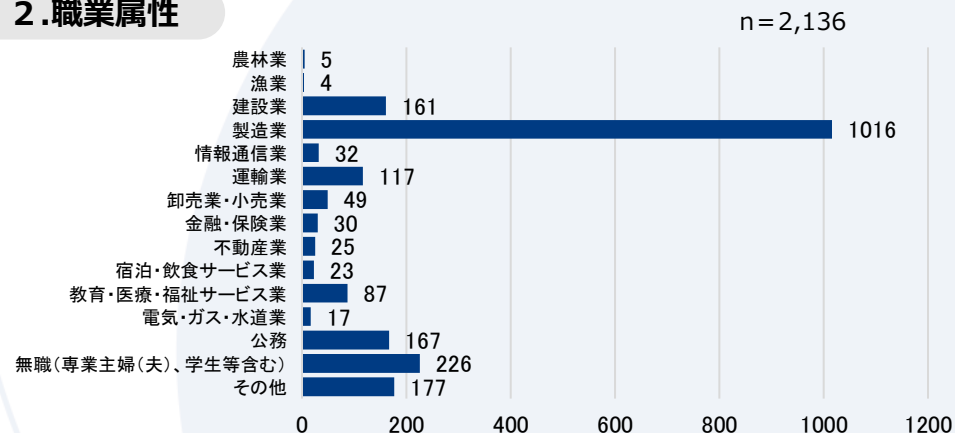
案2 現滑走路から東へ**210.0m離れた位置に設置し、大規模補修工事後も残置し使用**

1.意見の提出者数

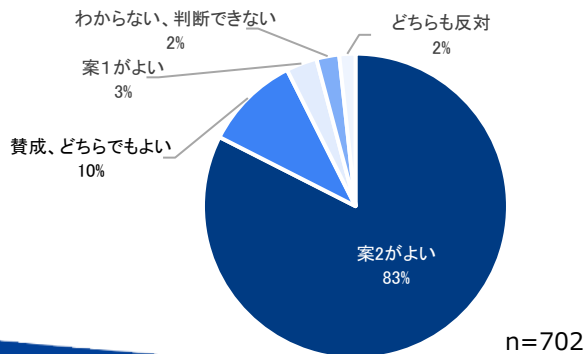
提出方法	提出者数	比率
ホームページ	1,846件	85.50%
ハガキ	297件	13.76%
メール	15件	0.70%
郵送（※）	1件	0.04%
合計	2,159件	100.00%

※郵送は、封書により意見が寄せられた件数

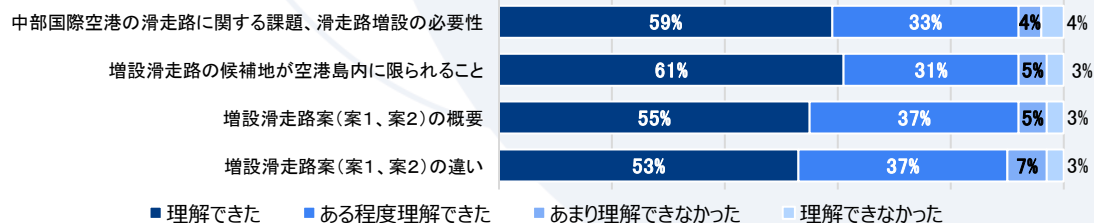
2.職業属性



3.案の比較に関する自由意見



4.P Iレポートで提供した内容の理解度



- 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。

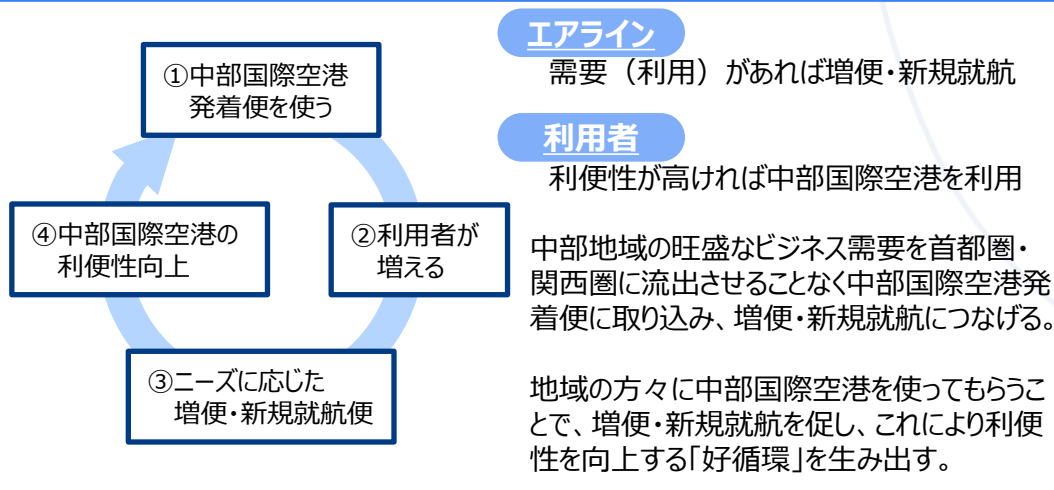
【中部国際空港利用促進協議会】

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



【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。

- アウトバウンド対策として、中部運輸局、名古屋商工会議所、中部経済連合会との連携により、『空を取り戻せ！今こそ使おうセントレア！』利用促進キャンペーンを実施中

■ 事業概要

〔期間〕

対象期間：2024年4月1日（月）～2025年3月31日（月）まで

申込期間：2024年5月1日（水）～2025年2月28日（金）まで

〔内容〕

地元企業の皆様に「海外出張のうちセントレア便を利用する割合」の目標をあらかじめ宣言いただき、宣言に応じて特典を贈呈

（特典：目標宣言時）

※実績は問わず、宣言いただいた企業の皆様に贈呈

- ①セントレア「風の湯」入浴券
- ②セントレアの空港内デジタルサイネージ他に企業名を掲載

（特典：目標達成時）

- ①国土交通省 中部運輸局長から表彰
- ②セントレアの空港内デジタルサイネージ他に企業名を掲載



- 中部国際空港では、2022年12月に航空法等の一部改正の施行に併せて示された「航空脱炭素化推進基本方針」に基づき、自治体や空港関連事業者等とともに「中部国際空港脱炭素化推進協議会」を同年12月26日に設立した。
- この協議会が中心となって、**2030年度までに温室効果ガス排出量を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」を策定し、2023年12月1日に国土交通大臣の認定を受けた。

1. 基本的な事項

- 空港脱炭素化に向けた方針
- ・「セントレア・ゼロカーボン2050」を踏まえて、空港の脱炭素化を推進。
- ・再生可能エネルギーについては近隣地域との連携・レジリエンス強化の検討を進めるとともに、炭素クレジットを創出することにより、航空分野全体における脱炭素化にも貢献できるよう検討を進める。

2. 温室効果ガスの排出量

区分	温室効果ガス排出量 [t/年]	
	2013年	現状 (2019年)
空港施設	5.9万	6.0万
空港車両	0.3万	0.4万
空港施設・車両 計	6.2万	6.4万
航空機 (参考)	5.4万	6.6万
空港アクセス (参考)	11.6万	13.3万

3. 温室効果ガスの削減目標

2030年度目標	2013年度比 46.0%削減
2050年度目標	カーボンニュートラル

4. 主な取組

- ・2030年度：燃料電池自動車（FCV）導入による水素活用や空港内への太陽光発電設備導入に取り組む
- ・2050年度：水素航空機への対応等の水素活用の拡大や、自治体と連携して空港外への太陽光発電設備の導入を検討するとともに、エリア・エネルギーマネジメントを構築しつつ、余剰電力のクレジット化の検討に取り組む



その他の取組

- ・地域連携・レジリエンス：災害時の再エネ電力活用
- ・意識醸成・啓発活動：ポスター掲示、グリーンアップ大会