

2022年10月7日

中部国際空港PI推進協議会

滑走路増設に関するパブリック・インボルブメント 中間とりまとめ及び意見募集期間について

中部国際空港の滑走路増設について、透明性を確保しつつ、住民等との幅広い合意形成を図るため、空港会社、関係地方公共団体、経済団体が連携・協力し、2022年9月1日（木）からパブリック・インボルブメントを行っています。

今回の意見募集では、「意見提出機会の付与」の観点から、意見募集期間が4週間程度経過した時点で、滑走路増設の必要性や候補地に係るご意見を集約し、そのご意見及びご意見に対する考え方を公表するとともに、意見募集期間の延長が必要かどうかを判断することとしております。

このたび、9月1日（木）から9月30日（金）までの間にいただいたご意見のうち、滑走路増設の必要性や候補地に係るご意見及びご意見に対する考え方を整理・公表しましたので、お知らせします。

また、意見募集期間について、パブリック・インボルブメントの活動内容や意見提出状況などを踏まえ、中部国際空港PI評価委員会の助言をいただいた結果、当初の予定どおり10月20日（木）までとし、延長しないこととしましたので、あわせてお知らせします。

記

■中間とりまとめ結果概要

◇意見提出者数

817件（内訳：Web 648件、はがき 160件、メール等 9件）

◇滑走路増設の必要性や候補地に関する自由意見

413件

※結果詳細は別添のとおり。

※結果は、専用ホームページ「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」にも掲載しています。

<https://www.centrair.jp/corporate/rwy-project/>

■意見募集期間

当初の予定どおり、2022年10月20日（木）までとします。

■お問い合わせ先

中部国際空港PI推進協議会事務局

中部国際空港株式会社 地域共生部 TEL：0569-38-7838

以上

中部国際空港の滑走路増設に関する意見募集 中間とりまとめ結果

2022年9月1日（木）～9月30日（金）におけるご意見の提出状況は、以下のとおりです。

1 意見の提出者数

817件（内訳：Web 648件、はがき 160件、メール等 9件）

2 設問別集計結果（※選択式のみ）

◇意見提出者の属性

〔住所〕

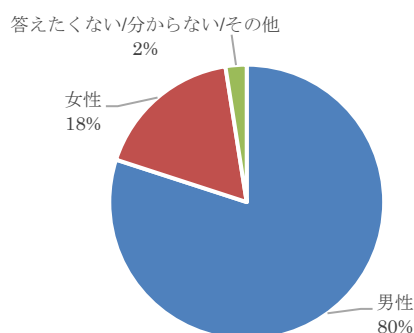
愛知県：641件、岐阜県：35件、三重県：84件、その他：53件、未回答：4件

〔＜その他内訳＞

静岡 11、北海道 5、東京都 5、大阪府 5、神奈川 4、長野 4、兵庫 3、左記以外 16〕

〔性別〕

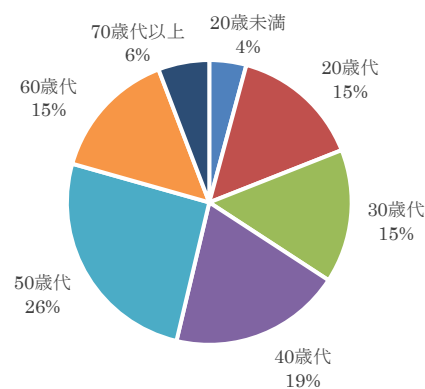
「男性」の方が約8割、「女性」の方が約2割



n=805

〔年齢〕

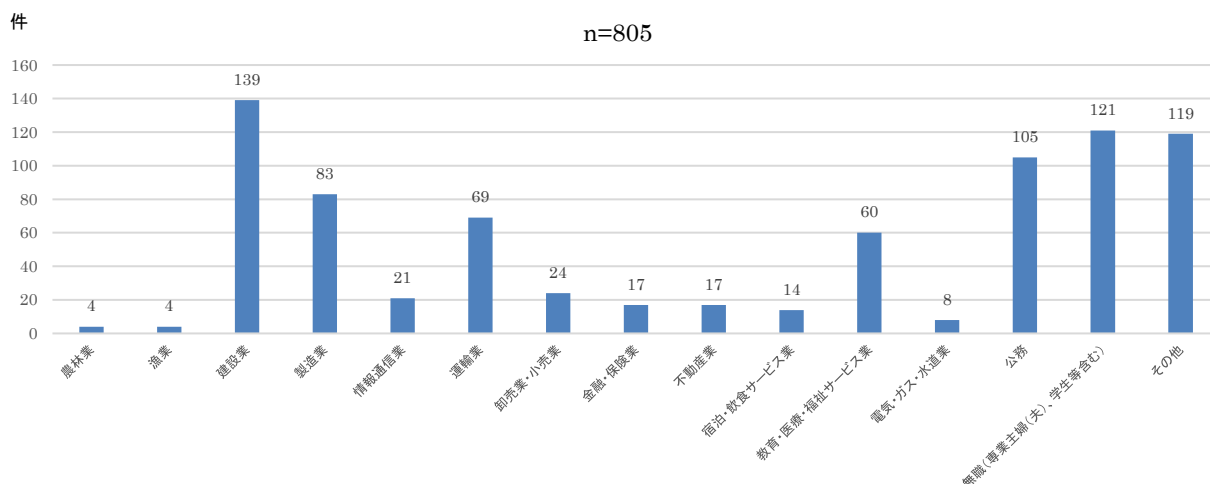
最も多かったのは「50歳代」の方、次いで「40歳代」の方



n=810

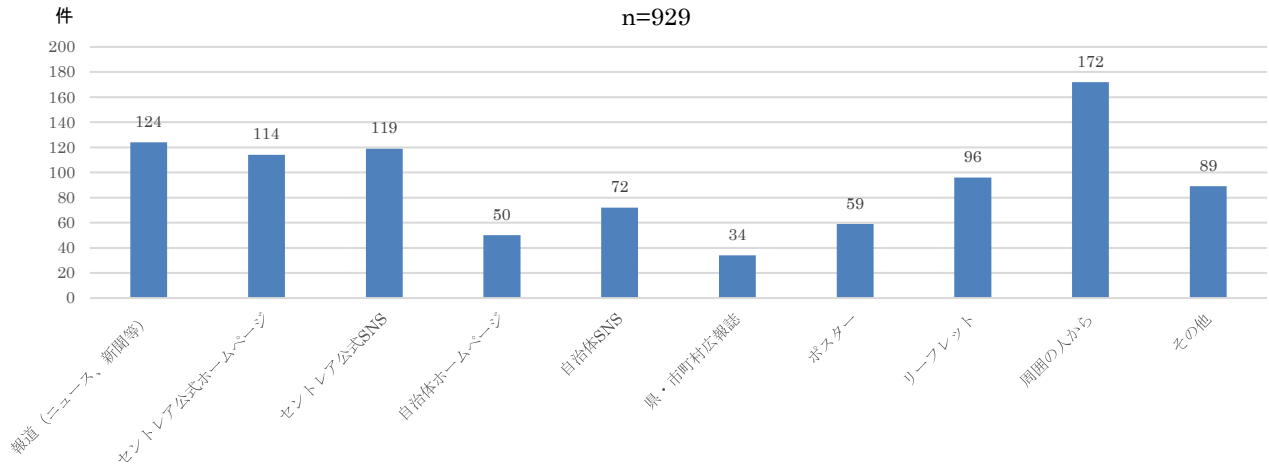
〔職業〕

最も多かったのは「建設業」の方、次いで「無職」の方



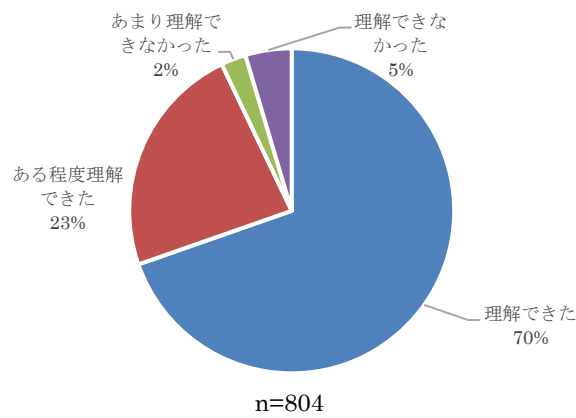
◇パブリック・インボルブメント（PI）を実施していることを何で知りましたか？（複数選択可）

最も多かったのは「周囲の人から」という方、次いで「報道」という方



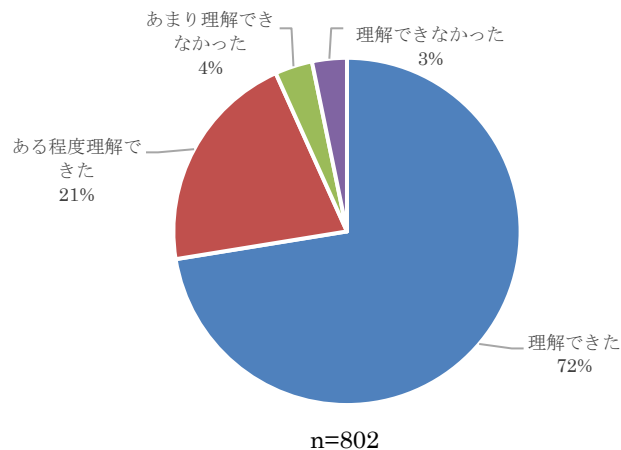
◇中部国際空港の滑走路に関する課題、滑走路増設の必要性について理解できましたか？

「理解できた」、「ある程度理解できた」と答えられた方が全体の9割超



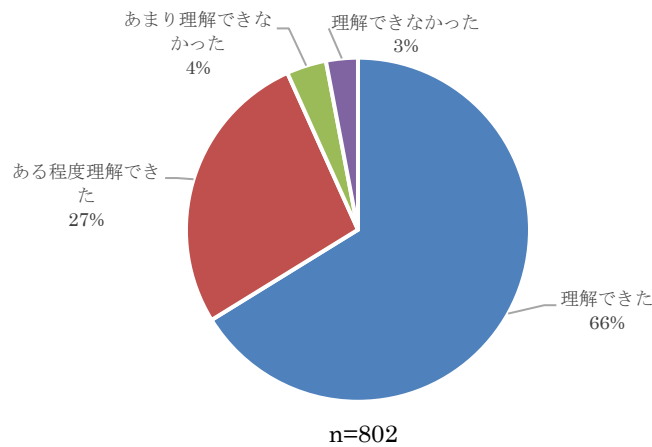
◇増設滑走路の候補地が空港島内に限られることについて理解できましたか？

「理解できた」、「ある程度理解できた」と答えられた方が全体の9割超



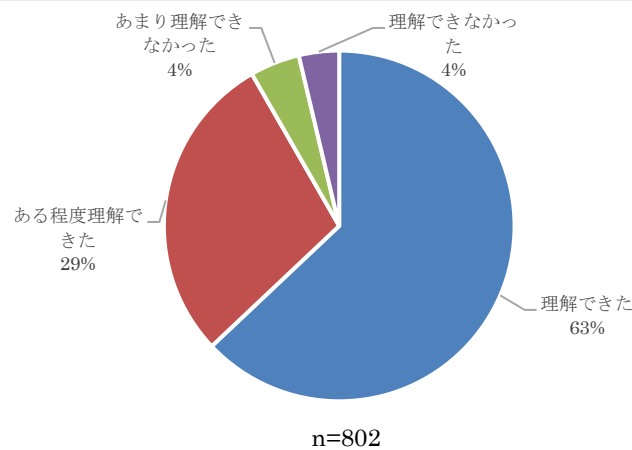
◇増設滑走路案（案1、案2）の概要について理解できましたか？

「理解できた」、「ある程度理解できた」と答えられた方が全体の9割超



◇増設滑走路案（案1、案2）の違いについて理解できましたか？

「理解できた」、「ある程度理解できた」と答えられた方が全体の9割超



3 滑走路増設の必要性や候補地に関する自由意見、及び意見に対する考え方

◇意見提出件数

413件

◇意見概要、意見に対する考え方

別紙のとおり

※今回の中間とりまとめは、「滑走路増設の必要性」や「候補地」に関する意見のみを対象として公表いたしました。

その他のご意見については、意見募集期間終了後、とりまとめた上で公表いたします。

滑走路増設の必要性や候補地に関する意見及び意見に対する考え方

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
滑走路増設の必要性に関する肯定的な意見	249	理解する、賛成する。(88件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要だと思うのでは是非進めてほしい。 アフターコロナを見据え早急に進めてほしい。 メリットが多いため、増設した方がよい。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。
		国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要。(31件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際空港において2本の滑走路は当然必要だと思う。 1本の滑走路では不十分。セントレアが国際空港として機能を発揮するため、できる限り早期に滑走路を増設してほしい。 中部地区の玄関口として世界に誇れる空港にしてほしい。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。
		中部地方の発展のために必要。(26件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中部圏の今後の事を考えると早期に必要である。製造業が強く観光業が弱いこの地域の発展には旅客便でインバウンドまた国内の観光を受け入れやすい環境が必要。 国際空港であることや自動車産業などの輸出が強みの中部圏において、今後の競争力を高めるためにも2本目の滑走路は必要だと考える。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。
		完全24時間化を実現すべき。(24件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設については、中部国際空港を作った大前提である24時間発着可能な国際空港構想を加味しても大いに必要な措置であると考えている。 24時間運用について理解しました。安全面をしっかりと考え実現していただきたいです。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。
		現滑走路の大規模補修を行う上で必要。(23件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模修繕、深夜早朝貨物便の受け入れのため、老朽化した現滑走路一本での運用は限界に近づいている。滑走路の安全性が確保されないのいきなり滑走路閉鎖となる事態を避けるため、新しい滑走路を、時間、コストをかけず整備することは当然のこと。 長期間、夜間を閉鎖することになると、LCCや貨物便が逃げてしまい、取り返しのつかないことになると思う。LCCは、コロナ後のインバウンド復活には欠かせないツールであり、貨物便も産業の盛んなこの地域にとって極めて重要である。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。
災害時等のバックアップとして必要。(23件)			
<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 非常時に備える意味でも物資輸送の確保の観点から増設の必要性は高いと感じる 現滑走路にトラブルが発生した場合の予備滑走路は不可欠と考えます。早急に予備滑走路の建設をお願いします。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。		
利便性向上につながる。(16件)			
<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> セントレアがより利便性の高い空港となるためには、必要なことだと思います。 複数滑走路による24時間運用は利便性向上に繋がり、海上空港のメリットを生かせることから空港の価値が上がると思う。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。		
需要増加(貨物便を含む)が見込まれるため必要。(9件)			
<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍が終息すれば、インバウンドの急増が見込まれる。中部圏のハブ空港として、早期に備えておく必要がある。 早朝深夜発着に発着する貨物便が増加傾向にあることから、現状の離発着回数に関係なく増設の必要性が高まっていると思います。 	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。		
将来的には沖合の埋立地への整備を検討すべき。(9件)			
<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行滑走路を概ね活かす事で当面は解決できる案なのだと思いますが、今後の発展をどこまで考えに入れるかを含めて検討し、海上への空港島拡張も視野に入れなくて良いのですかと、感じます。 ハブ空港として、安全性、安心感、快適性と含めて検討するならば、空港島の拡張も含めて検討してもよい。 本来は、安全性、滑走路および駐機場の独立性を考慮すると、空港西側に造成される新たな埋立地内に滑走路を建設することが一番良いが、工期のことを考えると、現時点では、案2がベターな選択となる。しかし、やはり今回の滑走路増設と共に、空港西側の埋め立ての構想もぜひとも進めて欲しい。 	<p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。</p> <p>なお、この埋立地に滑走路を増設することについては、昨年12月に地元自治体、経済界、空港会社で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議がとりまとめた「中部国際空港の将来構想」において、第二段階の構想に位置付けられたものです。今後、地域において検討されるものと認識しております。</p>		

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	82	理解できない、必要ない。(9件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性が理解できない。 ・増設反対 	<p>PIRレポートに記載しております、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、滑走路増設が必要と考えております。</p>
		現在の状況、今後の需要から必要ない。(40件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の利用者数を見る限り、2本目の必要性が感じられない。 ・国内線、国際線ともに就航数が少ない。2本目をつくるだけの、需要があると想定できない。 ・しっかり確実な需要予測をしてください。 ・まずはもっと直行便で行ける便を誘致してから滑走路については考えてほしいと思う。 ・人口減、テレワークの普及など需要が確実に増えていか不明。大規模投資は、明らかにリスクが高い。 	<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おりません。PIRレポートに記載しております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おります。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きを進めるに当たっては、社会状況の変化等に応じ、可能な範囲で航空需要予測を実施してまいります。</p>
		名古屋空港を活用すべき。(6件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田や伊丹空港の様に、利便性の良い名古屋空港を国際空港として利用すればなにも特別整備する必要はない。 ・メンテナンスや滑走路閉鎖等の不測の事態の際は県営名古屋空港を活用を是非お願いしたいです。引き返しや東京大阪の空港に向かわれるよりは全然マシだと思います。メンテナンス時間を確保する時は予め県営名古屋空港着発に1部の便を変更する事で十分賄えると思います。 	<p>愛知県が運営する名古屋空港は、通勤・通学航空、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す。また、航空自衛隊小牧基地や三菱重工がそれぞれ接している空港を利用しています。また、県営名古屋空港の旅客ターミナルビルは、通勤・通学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、一時的に代替空港として活用することも難しいと考えております。</p>
		増設せず、大規模補修する案を検討すべき(4件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路増設ありきの資料であり、増設せずに大規模補修を実行する案も比較検討すべき。現在の便数が減っている状況を使って大規模補修をすることもできるはず。 ・増設しないで、施設の改修やメンテナンスをしたほうが良いと思う。 	<p>滑走路の大規模補修を実施する場合、2年間にわたって、一定期間、深夜及び早朝の時間帯に、補修作業のため6時間半連続して滑走路を閉鎖することとなり、これまで同時間帯に中部国際空港を拠点として運航していた国際貨物便等の発着ができなくなります。長期間、航空機が発着できなくなることになれば、その拠点は中部国際空港から他の国際空港に移転されて失うこととなります。</p> <p>また、コロナ禍においても、特に国際貨物便は好調であり、大規模補修を行うために、深夜及び早朝の時間帯に滑走路を閉鎖して連続するまとまった時間を確保することは困難な状況です。</p> <p>以上を踏まえ、滑走路増設が必要と考えております。</p>
		その他(23件)	
		<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナで大変な時期に費用をかけてやることなのか。 ・空港用地に滑走路を増設するだけでは将来構想の第2段階と矛盾する。 ・完全24時間化という理由では説得力に欠ける。空港だけを24時間利用可能としたところで、周辺の町やインフラ等の機能が夜間で停止していれば意味がない。 ・セントレアは不便だから利用者が少ない。増設は不要。 ・なぜ24時間運用するのか理解できない。騒音、振動対策を万全にしているから話である。 ・災害時におけるバックアップ機能の確保は現状で可能 ・滑走路の増設は必要無いと思う。地震が来た時に海に面しているため、増設したとしても津波や液状化の被害を受けて、ダメになってしまうと感じるから。 	<p>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を解決するためには、早期に滑走路を増設することが必要と考えております。</p> <p>今回の滑走路増設は、「中部国際空港の将来構想」の第1段階を対象としております。将来構想においても、第2段階は、第1段階を整備した後、検討するものです。今回の計画は将来構想に沿ったものと考えております。</p> <p>引き続き、空港利用者等の利便の確保を図るため、国や地元自治体、経済界、空港会社が連携しながら、空港アクセスの整備など、利便性強化に取り組んでまいります。</p> <p>現在、中部国際空港は海上に立地し、航空機騒音に係る環境基準を超える地域は、すべて海域に収まっており、過去の予測結果を参考に、滑走路整備後も航空機の飛行経路は現在と同様の伊勢湾上空に設定されることを勧告すると、今回お示した増設滑走路案においても、同様に海上に収まると見込んでおりますが、今後の環境影響評価の手続きの中で、適切に調査・予測・評価を行うこととしております。</p> <p>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法律上規定されており、他の国際拠点空港における災害時や不測の事態においてバックアップ機能を果たすためには、滑走路を増設することが必要と考えております。</p> <p>今回の滑走路増設は、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を解決するためのものであり、必要と考えております。</p>

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
候補地	52	空港島内に整備することがよい。(41件) 【主な意見】 ・空港等の沖合の埋立てが進んでいるが、埋立が完了してから新滑走路を造るのでは遅すぎるので、空港島内に2本目を造る計画が必要だと思う。 ・海上埋め立てでなく空港島内に増設というのは、環境に配慮、コスト面でも良く考えられていると思いました。	ご意見を踏まえ、事業化に向けて取組を進めてまいります。
		埋立地に整備する方がよい。(11件) 【主な意見】 ・沖合に埋立をして用地を確保した上で建設するのが望ましい。 ・埋立のペースを早くして、現滑走路の720m西に2本目の滑走路を造るというやり方もあるのではないかと。この場合平行誘導路はつづれない。	現在、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業は港湾事業であり、名古屋港の浚渫土砂などにより今後15年をかけて埋立が計画されており、この埋立地の完成を待ってからは、今空港が抱える喫緊の課題に対応することができません。 従い、現在の空港用地内に第二滑走路を整備することで、今空港が抱える課題を解決しようとするものです。
その他 (※)	30	その他(30件) 【主な意見】 ・空港島内での増設後について知りたいです。滑走路増設がそれで完了するのではなく、新たに空港島を埋立増設(拡張)する方向なのでしょうか。 ・当初は埋立による第二滑走路建設案であったが、工期が長いために今回の案1、案2が出てきたと思われるが、仮に案1、案2で行われる場合は埋立は行われるのでしょうか？案2で第二滑走路が可能となるなら、第三滑走路を想定した埋立計画を行うべきで、その場合は、平行ではなく強風対策のための横や斜め滑走路を設定すべき。 ・周りが海に囲まれているので風の影響はどうなっているのかが気になります。 ・リニア中央新幹線等の整備効果向上を挙げていますが、定量的な費用対効果分析等の結果は示されないのでしょうか？リニアが開業すれば、ストロー効果が首都圏に需要が奪われるという逆の主張もある中で、都合のよい主観的な記載内容で、客観性に欠ける必要性です。 ・空港島内で滑走路を増設した後の保守費用などコスト増大はどの程度と見積もられていますか。 ・他空港では、滑走路処理容量の向上が滑走路増設の必要性となつていますが、今回の計画では必要理由に挙げられていません。2021年12月の『中部国際空港の将来構想』では、将来の航空需要への対応が課題であり、第1段階として約1.2倍の滑走路処理容量向上効果が挙げられていますが、削除した理由は何でしょうか。 ・滑走路増設の必要性について、そもそも認知度の低下が問題だと思う。 ・現滑走路の大規模補修が必要なことは当初から想定されていなかったのはなぜか。	空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。 なお、この埋立地に滑走路を増設することについては、昨年12月に地元自治体、経済界、空港会社で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議がとりまとめた「中部国際空港の将来構想」において、第二段階の構想に位置付けられています。今後、地域において検討されるものと認識しております。 案1、案2のいずれも空港島内において整備するものであるため、海上を埋立することはありません。 第三滑走路に関するご意見については、中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業は、港湾事業であり、中部国際空港株式会社の事業ではありませんので、埋立計画について申し上げる立場にありません。 現在運用しております滑走路は、滑走路の方向に関する国際民間航空条約第14付属書の技術的要件(横風成分の基準を超えない割合は95%以上)を満たしており、今回の案1及び案2いずれも平行して計画しており、この基準を満たすものと考えております。 リニア中央新幹線の全線開業により、スーパーメガリージョンが形成され、中部国際空港はこのスーパーメガリージョンの国際的な出入国の玄関口としての役割が期待されていることから、滑走路を2本備え、完全24時間運用を実現して相応しい機能を確保することは、リニア中央新幹線の整備効果を高めるものと考えております。ストロー効果が発生しないよう、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進め、中部国際空港の利便性を高いものとする事で、首都圏からの旅客、首都圏への旅客を誘客できるよう取り組んでいくこととしています。 増設滑走路のメンテナンス費用については、案1は一時的な費用であり、また案2は現在の誘導路を滑走路に転用するため、現在も誘導路のメンテナンス費用がかかっておりますので、大幅なコスト増にはならないと考えております。 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、滑走路の処理容量を向上させる目的ではないことから、今回のPILレポートには記載していません。ただし、案2にて整備した場合、結果として滑走路処理能力は約1.2倍となります。 なお、「中部国際空港の将来構想」においては、第1段階の主な整備効果として、「日々のメンテナンス作業を実施しつつ、深夜早期時間帯における多様な運航ニーズに応えることができます。」「今後予定されるリニア中央新幹線と西知多道路の整備効果を高めることができます。」と挙げられています。 引き続き、パブリック・インボルブメントなどを通じ、滑走路増設の必要性について広く周知に努めてまいります。 滑走路1本で開港しましたが、開港直後から国際貨物便やLCCといった深夜早期時間帯に就航する航空会社が増えたこともあって、地元自治体、経済界、空港会社により、中部国際空港第二滑走路建設促進期成同盟会を設立し、滑走路増設による空港の完全24時間化を目指し、国等へ要望を行ってまいりました。 空港開港17年が経過し、現時点では、滑走路の路面は健全な状態であるものの、滑走路舗装の材料であるアスファルトの劣化は進んでいることから、近い将来の大規模補修に向け、滑走路増設を進めることとしたものであります。

※今回の中間とりまとめでは、滑走路増設の必要性や候補地に関する意見や質問のみを抽出している。