中部国際空港滑走路増設に関する
ＰＩ実施記録

2022 年 12 月　　中部国際空港ＰＩ推進協議会

はじめに

中部国際空港は、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ国際拠点空港であり、2005 年の開港以降、24 時間運用可能な海上空港としての特性を活かし、モノづくり産業を中心に我が国の経済成長をけん引する中部圏において、国内外との「人の交流」、「産業のサプライチェーン」を支える重要な社会インフラとして大きく貢献しています。

しかしながら、滑走路が 1 本であり、航空機の安全な運航を確保するために、深夜及び早朝の時間帯の航空機の発着の合間にて、滑走路を閉鎖し、滑走路のメンテナンス作業を実施しており、完全な 24 時間運用は実現できておりません。

こうした中、地域の自治体（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市）、経済団体（名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会）、空港会社（中部国際空港株式会社）の長で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議は、2021 年 12 月に『中部国際空港の将来構想』を取りまとめ、発表しました。この中で、空港の完全 24 時間運用の実現や現滑走路の大規模補修などの喫緊の課題に対応するため、現空港用地内の誘導路を転用して新たな滑走路を整備し、2027 年度を目途に供用開始を目指すこととしました。

これを受け、中部国際空港株式会社は、喫緊の課題に対応するための現空港用地内における滑走路増設の具体的な整備計画の策定に向けて、地域の自治体（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市）、経済団体（名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会）と連携・協力して、「中部国際空港ＰＩ推進協議会」を設置し、滑走路増設について、住民・関係者等から幅広く意見を得ながら合意形成を図るパブリック・インボルブメント（ＰＩ）を実施することとしました。

なお、ＰＩの実施にあたっては、ＰＩの透明性、公平性、公正性を確保するため、有識者等から構成される「中部国際空港ＰＩ評価委員会」の助言、評価を得ながら進めてきました。

本書は、「中部国際空港ＰＩ推進協議会」によるＰＩの実施状況や実施結果などを取りまとめたものです。今後、この結果も踏まえて、事業化に向けた取組を進めてまいります。

ＰＩに参加してくださったみなさま、ＰＩを支えてくださった関係者のみなさまに感謝申し上げます。

2022 年 12 月　　中部国際空港ＰＩ推進協議会

目 次

１　ＰＩの実施状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
（１）周知・広報活動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
（２）情報提供及び意見収集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
（３）ＰＩ評価委員会 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10

２　ＰＩの実施結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
（１）意見提出者数及び提出方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
（２）意見提出者の属性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
（３）各設問の回答状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
（４）寄せられた自由意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

３　ＰＩの目標達成の判断・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
（１）判断の方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
（２）判断内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
（３）ＰＩの目標達成の判断結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33

４　ＰＩの終了について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33

１　ＰＩの実施状況

中部国際空港の滑走路増設に向けて、手続きの透明性の確保や幅広い合意形成を図るため、パブリック・インボルブメント（ＰＩ）を実施しました。

2022 年 8 月 18 日から周知・広報活動を開始し、2022 年 9 月 1 日から 10 月 20 日までの約 7 週間にわたり、滑走路増設の計画内容を記した「中部国際空港滑走路増設ＰＩレポート」の公表による情報提供と計画に対する意見収集を実施しました。

（1）周知・広報活動

滑走路増設に関する意見収集についての周知・広報活動の内容は、以下のとおりです。

表 1-1　周知・広報活動の実施内容

手法・媒体	実施場所・実施日	備考
ホームページ	専用 HP「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」にて事前周知（8/18～）	
SNS	セントレア公式 SNS　Facebook（9/8）、Twitter（9/1・9/14）、Instagram（9/27）	フォロワー(9/1 時点)： Facebook　70,427 人 Twitter　268,821 人 Instagram　52,244 人
	愛知県公式 LINE（9/13、10/10）	登録者数(9/1 時点)：275,103 人
	名古屋市公式 LINE（9/1）	登録者数(9/1 時点)：90,291 人
	常滑市公式 Facebook（9/9）	フォロワー(9/1 時点)：2,742 人
マスメディア	報道機関への情報提供（8/18、8/29、10/7）	
広報誌	広報あいち 9 月号（9/4 発行）	販売部数(2022 年上期)： 朝日新聞　145,925 部 毎日新聞　26,933 部 読売新聞　69,118 部 中日新聞　1,213,966 部 （出典：ABC レポート 2022 年上期）
	広報なごや 9 月号（9/1 発行）	発行部数：約 110 万部
	広報とこなめ 9 月号（8/25 発行）	発行部数：18,500 部
	名商ボード 9 月号（9/1 発行）	発行部数：17,300 部
	中経連 9・10 月号（9/1 発行）	発行部数：1,300 部
ポスター	・中部国際空港、自治体（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市）、経済団体（名古屋商工会議所、中部経済連合会）での掲出（9/1～10/20） ・東海３県の各市町村等へ配布 ・名古屋鉄道主要駅（名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅）での掲出（8/23～10/20）	
メールマガジン	中部経済連合会（9/1、9/28 配信）※メールマガジン及び会員窓口担当者メール	対象：約 730 社・約 930 名
	名古屋商工会議所（10/5 配信）	対象：約 10,000 名
その他	中部国際空港アクセスプラザ　セントレアデジタルサイネージ（9/1～10/20）	
	中部国際空港アクセスプラザでの啓発活動（※）(9/1～9/7)	

※空港利用者に対して PI レポート概要版（リーフレット）を配布

日時：2022 年 9 月 1 日（木）～7 日（水）(土・日も含む)　各日 16:00～17:00 （9 月 1 日は 11:00～12:00）

（２）情報提供及び意見収集

①情報提供及び意見収集の手法・内容

ＰＩでは、計画案の公表等の情報提供を行いながら、約７週間の期間において、住民・関係者等のみなさまからのご意見をいただきました。この情報提供と意見収集については、以下の手法・媒体を活用して実施しました。

表 1-2　情報提供及び意見収集の実施内容

手法・媒体	実施場所・実施日	備考
ホームページ	・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」にて PI レポート・ご意見記入フォームを掲載（9/1～） ・ＰＩ推進協議会構成団体のホームページに上記ページのリンクやバナーを掲載	専用 HP アクセス数(9/1～10/20)： ユーザー 9,381 ページビュー 19,138
リーフレット	意見記入ハガキ(次頁参照)を添付したリーフレットを、以下のとおり配架・配布。 ・中部国際空港、自治体（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市)、経済団体（名古屋商工会議所、中部経済連合会）での配架（9/1～10/20） ・東海３県の各市町村・団体（各商工会、各商工会議所、各漁業協同組合等）に配布 ・名古屋鉄道主要駅（名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅）での配架（9/1～10/20）	配布数：20,000 部 ＜内訳＞ ・自治体・経済団体等 愛知県内：6,000 部 岐阜県内：4,300 部 三重県内：4,300 部 ・名古屋鉄道主要駅：2,500 部 ・中部国際空港その他：2,900 部
パネル展示（※）	セントレアホール前　ホワイエ（9/1～10/20。イベント開催時を除く）	
	愛知県庁地下通路（9/1～10/20）	
	三重県庁県民ホール（9/12～9/22）	
	常滑市役所（9/1～10/20）	
説明会	常滑市民文化会館（9/17）	
	美浜町総合公園体育館（9/27）	

※パネル展示会場には、パネルとあわせてリーフレットを配架

＜ポスター＞

＜PIレポート概要版（リーフレット）＞

＜意見記入ハガキ＞

料金受取人払郵便

常滑局承認

1223

差出有効期限
2022 年 10 月 31 日

〒479-8790
愛知県常滑市セントレアー丁目1番地
第1セントレアビル 6 階
中部国際空港 PI 推進協議会事務局　行
（中部国際空港(株)　地域共生部）

1. 調査票にご記入くださる方、ご自身についてお答えください。
住所 _____県 _____市・町・村
性別 □男性　□女性　□答えたくない／わからない／その他
年齢 □20 歳未満 □20 歳代 □30 歳代 □40 歳代 □50 歳代
□60 歳代 □70 歳代以上
職業 □農林業 □漁業 □建設業 □製造業 □情報通信業 □運輸業
□卸売業・小売業 □金融・保険業 □不動産業 □宿泊・飲食サービス業
□教育・医療・福祉サービス業 □電気・ガス・水道業 □公務員
□無職(専業主婦(夫)、学生等含む)
□その他(　　)

2. 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。
□報道(ニュース、新聞等)　□中部国際空港 HP　□自治体 HP
□自治体 SNS　□県・市町村広報誌　□ポスター　□リーフレット
□周囲の人から　□その他(　　)

3. 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
□あまり理解できなかった　□理解できなかった

4. 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
□あまり理解できなかった　□理解できなかった

5. 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
□あまり理解できなかった　□理解できなかった

6. 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
□あまり理解できなかった　□理解できなかった

7. 滑走路増設の必要性(滑走路を増設しない場合を含める)や候補地(空港島内)に関して、ご意見があれば記入してください。【構想段階※1】

8. 増設滑走路案(案1、案2)についてどう思いますか。【施設計画段階※2】

9. 今回の滑走路増設やPIレポートで提供した内容に関して、ご意見があれば記入してください。

10. その他、自由にお書きください。

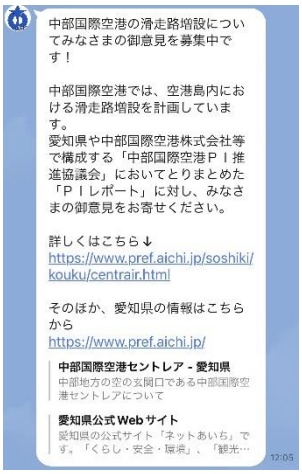
※1 幅広い選択肢から滑走路の概ねの位置、方位等の基本的な諸元に関する一の候補地を選定する段階
※2 候補地が選定された上で具体的な施設の配置等の計画案を決定するための段階

◆**専用ホームページ**

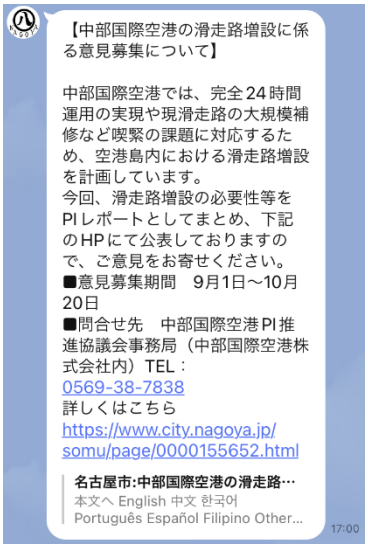
◆**SNS**

＜セントレア Facebook＞

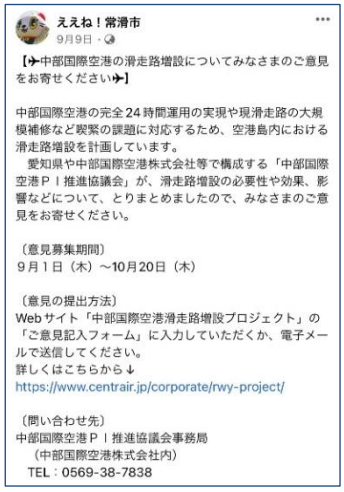
＜セントレア Twitter＞



＜愛知県公式 LINE＞



＜名古屋市公式 LINE＞



＜常滑市 Facebook＞

図 1-1　周知・広報、情報提供の例①

◆広報誌

中部国際空港の滑走路増設について ご意見を募集しています

県や空港会社等で構成する中部国際空港PI推進協議会では、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、住民等の幅広い合意形成を図るため、パブリック・インボルブメント(PI)を実施します。滑走路増設の必要性や効果、影響などについてまとめた「PIレポート」をご覧いただき、皆様のご意見をお寄せください。

▷**意見募集期限**=10月20日㈭まで
▷**Webページ**=https://www.centrair.jp/corporate/rwy-project/
▷**問合せ**=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内)☎0569(38)7838

＜広報あいち 9 月号＞

中部国際空港の滑走路増設に係る意見募集

日程 10/20(木)まで
案内 ホームページ
問合 中部国際空港(常滑市)
☎0569-38-7838
FAX0569-38-7847
(総務局空港対策室
☎972-2224 FAX972-4112)

↑ホームページはこちら

＜広報なごや 9 月号＞

中部国際空港の滑走路増設に関する意見募集・説明会開催のお知らせ

現在、検討を進めている中部国際空港の滑走路増設について、皆さんのご意見を募集します。
滑走路増設の必要性や計画などを記載した「PIレポート」をご確認いただき、ご意見をお寄せください。
また、滑走路増設に関する説明会も開催しますので、ぜひご参加ください
※PI（パブリック・インボルブメント）とは、皆さんに積極的に情報を提供し、ご意見をいただきながら検討を進めていく方法です。

意見募集
期間 9月1日（木）～ 10 月 20 日（木）
「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」の「ご意見記入フォーム」に意見を入力してください。

説明会
日時 9月 17 日（土）
第1部 14:00 ～ 15:00
第2部 19:00 ～ 20:00
場所 市民文化会館 ホール
事前申込み 不要
問合せ 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）
☎ 38-7838、FAX38-7847

＜広報とこなめ 9 月号＞

その他

中部国際空港滑走路増設に対する意見募集のお知らせ

中部国際空港では、空港の完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修など、喫緊の課題に対応するため、現空港島内における滑走路増設を計画しています。上記2次元コードから、滑走路増設の必要性や計画内容などを記載しております「PIレポート」を確認いただき、ぜひご意見をお寄せください。

パブリック・インボルブメント(PI)とは、地域の方々へ積極的に情報を提供し、合意形成を図りながら事業を進めていく方法です。

意見募集期間：9月1日(木) ～ 10月20日(木)
意見提出方法：2次元コードから専用HP「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」にアクセスし、「ご意見記入フォーム」に意見を入力してください。

問合せ：中部国際空港株式会社 地域共生部　担当：小場　TEL：0569-38-7838

＜名商ボード 9 月号＞

中部国際空港　滑走路増設のパブリック・インボルブメント(PI)実施中

中部国際空港では、空港の完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修などの喫緊の課題に対応するため、空港島内における滑走路増設を計画しています。専用ホームページから「PIレポート」をご確認の上、ご意見をお寄せください。
※PI：パブリック・インボルブメント。住民・関係者などから幅広く意見を得ながら合意形成を図る手法。

意見募集期間 2022年9月1日(木)～2022年10月20日(木)

◆意見提出方法◆ 下記専用ホームページにアクセスし「ご意見入力フォーム」に意見を入力してください。
https://www.centrair.jp/corporate/rwy-project/

＜中経連 9･10 月号＞

◆空港内におけるポスター掲出

＜第1ターミナル(T1)＞

＜アクセスプラザ-T1　連絡通路＞

＜バス待合所＞

＜津エアポートライン待合所＞

＜駐車場エレベーター＞

図 1-2　周知・広報、情報提供の例②

◆自治体・経済団体におけるポスター掲出・リーフレット配架・パネル展示

＜愛知県庁＞

＜岐阜県庁＞

＜三重県庁＞

＜名古屋市役所＞

＜常滑市役所＞

＜名古屋商工会議所＞

＜中部経済連合会＞

図 1-3　周知・広報、情報提供の例③

◆名鉄主要駅におけるポスター掲出

＜名鉄名古屋駅＞

＜太田川駅＞

＜常滑駅＞

＜金山駅＞

＜中部国際空港駅＞

◆その他

＜セントレアデジタルサイネージ＞

＜中部国際空港アクセスプラザでの啓発活動＞

図 1-4　周知・広報、情報提供の例④

②説明会

ＰＩにおける情報提供手段のひとつとして、愛知県常滑市及び愛知県知多郡美浜町において説明会を開催し、ＰＩレポートの内容に沿って説明をしました。以下に、説明会の概要、質疑応答で寄せられた主な意見について紹介します。

＜説明会の開催状況＞

◇常滑市（常滑市民文化会館　ホール）

◆第１部

日　　時：9 月 17 日（土）14:00～15:05

出席者数：33 名

報道機関：5 社（中日新聞、読売新聞、日本経済新聞、CBC、NHK）

主な質問や意見：

・滑走路増設における需要の想定について
・現滑走路の大規模補修の時期、費用について
・埋立地への滑走路増設について

◆第２部

日　　時：9 月 17 日（土）19:00～19:35

出席者数：4 名

意 見 等：なし

◇美浜町（美浜町総合公園体育館　サブアリーナ）

〔当初予定〕

日時：9 月 19 日（月・祝）

第１部　14:00～15:00

第２部　19:00～20:00

※台風 14 号接近のため延期

→〔延期日時〕

日時：9 月 27 日（火）19:00～20:15

出席者数：37 名

主な質問や意見：

・滑走路増設後の飛行経路について
・滑走路増設による海洋への影響について
・滑走路増設後の利用促進の取組について

（３）ＰＩ評価委員会

中部国際空港ＰＩ推進協議会が行う活動に対して、透明性、公平性、公正性を確保するため、「中部国際空港ＰＩ評価委員会」を開催し、ＰＩに関する助言・評価をいただきました。以下に、ＰＩ評価委員会の開催状況を示します。

＜中部国際空港ＰＩ評価委員会の開催状況＞

◇第１回
日時：2022 年 6 月 7 日（火）13:30~14:50
場所：あいち NPO 交流プラザ　会議コーナー1・2・3
議事：①委員長の選任　②ＰＩ実施の方向性について

◇第２回
日時：2022 年 7 月 19 日（火）13:30~15:30
場所：第 2 セントレアビル　R1 会議室
議事：①ＰＩ実施計画書（案）について ②ＰＩレポート（案）について
③ＰＩ活動内容（案）について

◇第３回（書面）
日時：2022 年 10 月 5 日（水）　【通知日】
議事：①意見募集中間とりまとめ結果（案）について　②意見募集期間について

◇第４回
日時：2022 年 12 月 14 日（水）10:30～11:15
場所：第 2 セントレアビル　R1 会議室
議事：パブリック・インボルブメントの結果について

２　ＰＩの実施結果

（１）意見提出者数及び提出方法

意見提出者の合計は 2,159 件、ホームページによる提出が大多数（85.5%）

表 2-1　提出方法及び提出者数

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

「愛知県」の方が 8 割超、次いで「三重県」、「岐阜県」の方

表 2-2　提出者の居住地

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

◇性別

「男性」の方が約 8 割、「女性」の方が約 2 割

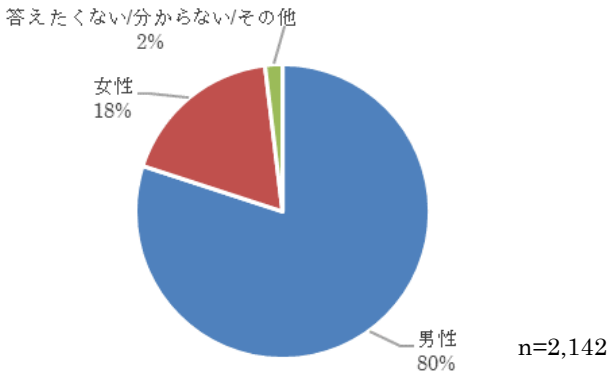


図 2-1

◇年齢

最も多かったのは「50 歳代」の方、次いで「40 歳代」の方

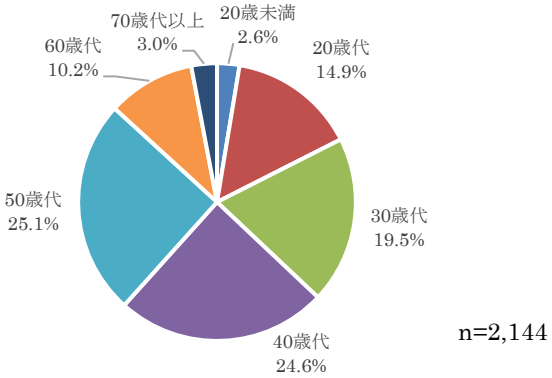


図 2-2

◇職業

最も多かったのは「製造業」の方、次いで「無職」の方

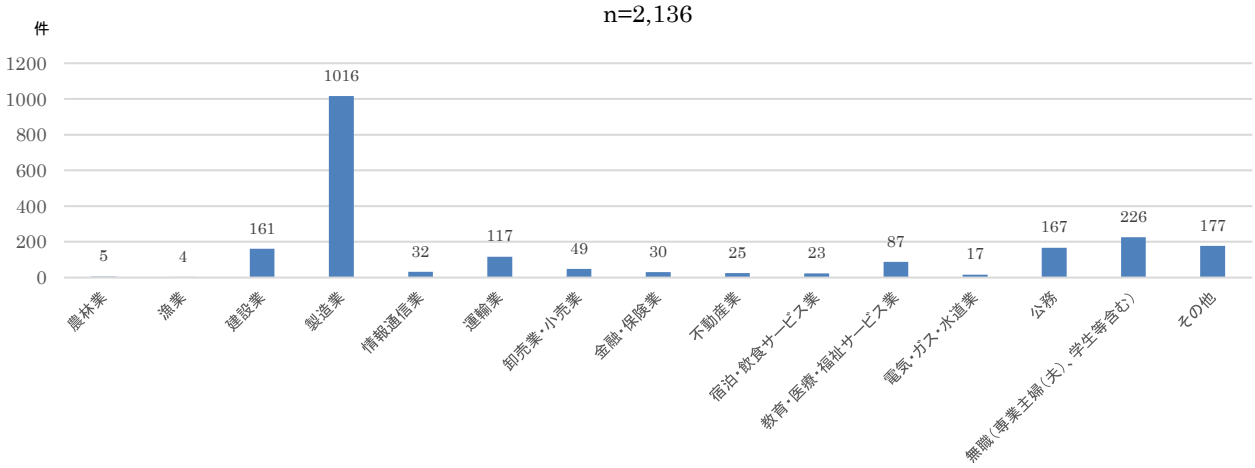


図 2-3

（３）各設問の回答状況

◇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「その他」という方、次いで「周囲の人から」という方

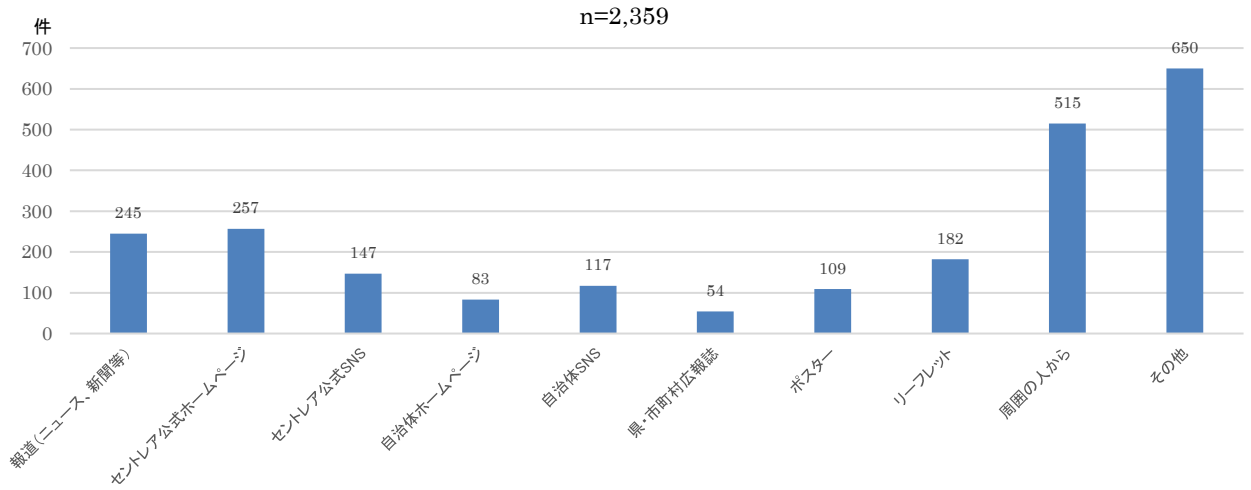


図 2-4

◇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

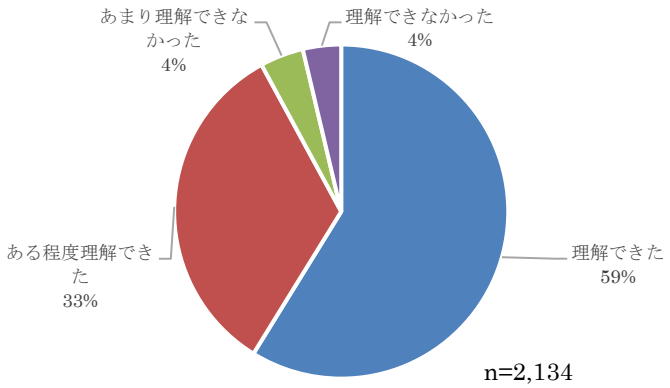


図 2-5

◇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

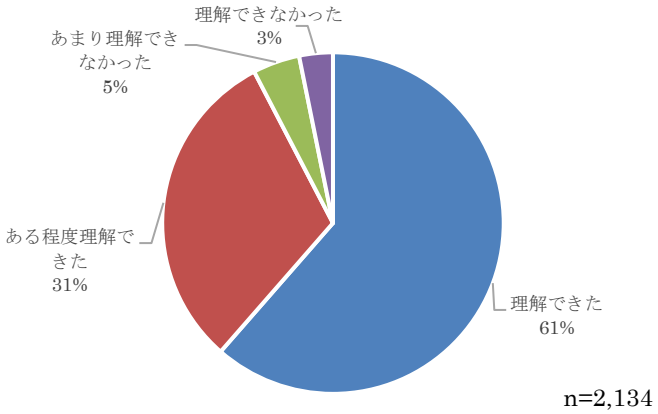


図 2-6

◇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

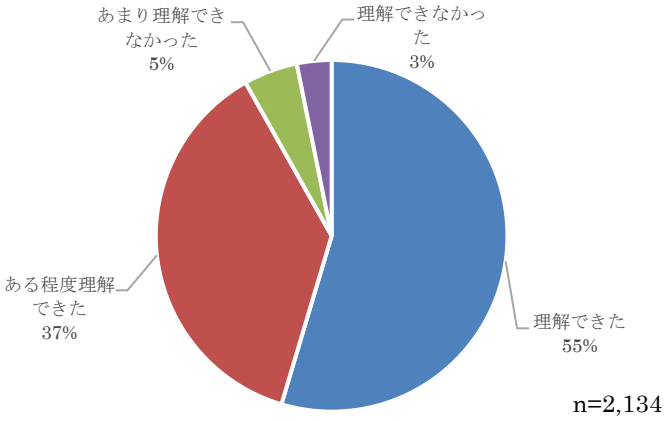


図 2-7

◇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

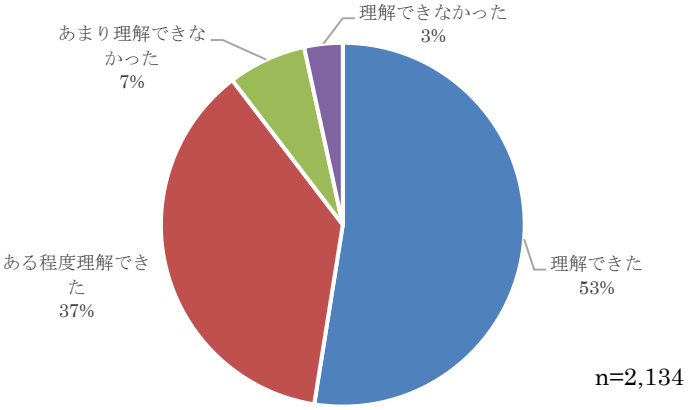


図 2-8

（４）寄せられた自由意見

①自由意見の傾向

意見募集において設定した４つの自由意見欄の１つ以上に意見の記載があった数は、意見提出者数 2,159 件のうち 1,233 件（57%）でした。また、記載された意見の内容から、滑走路増設に対する意見の傾向を整理した結果は下表のとおりです。

表 2-3　滑走路増設に対する意見の傾向

分類	内容	意見提出者数	割合
明確な賛成	意見において「賛成」や「応援」などが明言されている。	794	64.4%
賛成傾向	賛成等が明言はされていないが、内容から賛成と解釈できる。	80	6.5%
賛否なし	賛否の記載がない、または、賛否どちらとも解釈できない。	224	18.2%
反対傾向	反対等が明言されていないが、内容から反対と解釈できる。	44	3.6%
明確な反対	意見において「反対」等が明言されている。	91	7.4%
合計		1,233	

②自由意見の分類

自由意見の分類にあたって、４つの自由意見欄の内容を基に、下記のとおり意見の分類区分を設定しました。さらに、それぞれの区分における主な意見を抽出し、内容別に分類しました。

なお、複数の内容を含む意見については、内容ごとに分解し、それぞれの分類に整理・集約しました。

＜意見の分類区分＞

１　滑走路増設の必要性や候補地に関する意見
２　増設滑走路案（案１・案２）に関する意見
３　必要性以外の滑走路増設、ＰＩレポート等に関する意見
４　その他

＜意見募集における自由意見欄＞

・滑走路増設の必要性（滑走路を増設しない場合を含める）や候補地（空港島内）に関して、ご意見があれば記入してください。【構想段階】
・増設滑走路案（案１、案２）についてどう思いますか。【施設計画段階】
・今回の滑走路増設やＰＩレポートで提供した内容に関して、ご意見があれば記入してください。
・その他、自由にお書きください。

③寄せられた自由意見の内容

説明会において寄せられた意見も含めて、②の分類区分により整理・分類・集計した結果、自由意見は延べ 2,754 件となりました。これらの意見を内容別に分類した結果は、次の表のとおりです。

表 2-4　自由意見の分類結果

分類		意見概要	件数	
滑走路増設の必要性や候補地に関する意見	滑走路増設の必要性に関する肯定的な意見	必要、賛成するという意見	536	211
		現滑走路の大規模補修を行う上で必要という意見		65
		国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要という意見		56
		災害時等のバックアップとして必要という意見		55
		中部地方の発展のために必要という意見		47
		完全24時間化を実現すべきという意見		41
		利便性向上につながるという意見		40
		需要増加（貨物便を含む）が見込まれるため必要という意見		21
	滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	必要ない、反対という意見	154	22
		現在の状況、今後の需要から必要ないという意見		71
		名古屋空港を活用すべきという意見		10
		増設せず、大規模補修する案を検討すべきという意見		7
		24時間運用の必要性がわからないという意見		7
		災害時におけるバックアップ機能の強化は理解できないという意見		5
		ゼロ・オプションを追加すべきという意見		5
		「中部国際空港の将来構想」の第2段階と矛盾するという意見		5
		その他		22
	候補地	空港島内に整備することがよいという意見	108	80
		埋立地に整備する方がよいという意見		17
		その他		11
	その他	リニアの整備効果向上は疑問、理解できないという意見	80	21
		大規模補修について、なぜ当初から想定されなかったのかという意見		18
		運航便数が増えるのであれば賛成という意見		8
		わからないという意見		5
		その他		28
増設滑走路案（案1・案2）に関する意見	案の比較に関する意見	案1がよいという意見	702	23
		案2がよいという意見		579
		賛成、どちらでもよいという意見		71
		どちらも反対という意見		12
		わからない、判断できないという意見		17
	案1に関する意見	案1を設定した意図、案1のメリットは何かという意見	79	47
		案1はよくないという意見		16
		なぜ撤去する必要があるのかわからないという意見		7
		その他		9
	案2に関する意見	案2のデメリットは何かという意見	83	27
		既存施設への影響や誘導路が1本になる影響に関する意見		42
		その他		14
	その他	横風用滑走路に関する意見	115	26
		案の選定に関する意見		20
		滑走路の長さ・幅に関する意見		10
		滑走路の運用に関する意見		9
		滑走路の間隔に関する意見		8
		非精密進入用滑走路に関する意見		7
		滑走路増設後の保守費用に関する意見		5
		滑走路処理容量に関する意見		4
		その他		26
必要性以外の滑走路増設やPIレポート等に関する意見	必要性以外の滑走路増設に関する意見	（早期）実現を期待・応援するという意見	375	107
		空港の発展を期待・応援するという意見		90
		航空機騒音の変化、環境への影響に関する意見		57
		地域の発展を期待・応援するという意見		14
		将来的に埋立地へ（横風用）滑走路を整備すべきという意見		51
		将来的に埋立地へ滑走路を整備するのは反対という意見		4
		その他		52
	PIレポートに関する意見	わかりやすい、理解できたという意見	226	75
		わかりづらいという意見		22
		環境への影響についての記載が不十分という意見		29
		埋立地への滑走路増設について記載した方がよいという意見		23
		工事費、費用負担についての記載が不十分という意見		22
		需要予測について記載した方がよいという意見		14
		投資対効果について記載した方がよいという意見		14
		滑走路増設のデメリットが書かれていないという意見		10
		その他		17
	PIに関する意見	もっとPRすべきという意見	83	30
		よい取組であるという意見		19
		よくない、取組の趣旨がわからないという意見		11
		説明会に関する意見		14
		その他		9
その他		交通アクセスの整備に関する意見	213	78
		空港施設に関する意見		45
		路線拡充に関する意見		44
		県営名古屋空港の活用に関する意見		10
		その他		36
合計				2754

1　滑走路増設の必要性や候補地に関する意見

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	536	**必要、賛成するという意見（211件）**	
		【主な意見】 ・滑走路増設に賛成します。 ・滑走路増設の必要性を感じる。 ・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。
		現滑走路の大規模補修を行う上で必要という意見（65件）	
		【主な意見】 ・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付いている。滑走路の安全性が確保されないので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。
		国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要という意見（56件）	
		【主な意見】 ・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。
		災害時等のバックアップとして必要という意見（55件）	
		【主な意見】 ・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。
		中部地方の発展のために必要という意見（47件）	
		【主な意見】 ・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という意見（41件）	
		【主な意見】 ・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。
		利便性向上につながるという意見（40件）	
		【主な意見】 ・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した。 ・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という意見（21件）	
		【主な意見】 ・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。

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	154	**必要ない、反対という意見（22件）**	
		【主な意見】 ・増設の必要性はない。 ・増設反対。	PI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に、滑走路増設が必要と考えております。
		現在の状況、今後の需要から必要ないという意見（71件）	
		【主な意見】 ・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、国際線ともに就航地が少ない。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くか不明。大規模投資は、明らかにリスクが高い。	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おりません。PI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。 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まいります。 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ますので、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まいります。
		名古屋空港を活用すべきという意見（10件）	
		【主な意見】 ・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時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。	愛知県が運営する名古屋空港は、コミューター航空、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、県営名古屋空港の施設自体は、コミューター航空機の利用に対応した容量で整備されており、特に、国際線に必要となる十分な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おります。
		増設せず、大規模補修する案を検討すべきという意見（7件）	
		【主な意見】 ・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。	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。 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。 以上を踏まえ、滑走路増設が必要と考えております。
		24時間運用の必要性がわからないという意見（7件）	
		【主な意見】 ・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からの話である。	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ため、完全24時間運用の実現が必要と考えております。 航空機騒音について、現在、中部国際空港は海上に立地し、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勘案すると、今回お示し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。
		災害時におけるバックアップ機能の強化は理解できないという意見（5件）	
		【主な意見】 ・関空の時に対応できたなら、必要性は低いのではないか。 ・災害時におけるバックアップ機能の確保は現状で可能。	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。
		ゼロ・オプションを追加すべきという意見（5件）	
		【主な意見】 ・航空需要予測を行っても必要性を証明できないので、ゼロ・オプション採用を。	今回のPIでは、PIレポートに「滑走路1本の現状のまま何も方策を講じない場合（ゼロ・オプション）」について記載し、それを含めて滑走路増設の必要性について皆様からのご意見をお聞きしております。
		「中部国際空港の将来構想」の第2段階と矛盾するという意見（5件）	
		【主な意見】 ・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	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。
		その他（22件）	

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
候補地	108	**空港島内に整備することがよいという意見（80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という意見（17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。この場合平行誘導路はつぶれない。	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いては、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（11件）	
その他	80	**リニアの整備効果向上は疑問、理解できないという意見（21件）**	
		【主な意見】 ・リニア中央新幹線の整備効果の向上について、中部国際空港との関連性が良く理解できませんでした。 ・リニア中央新幹線が開通すれば、間違えなく羽田、成田を利用するお客さんが増えるのではないでしょうか。 ・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、ストロー効果で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。	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ことで、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。
		大規模補修について、なぜ当初から想定されなかったのかという意見（18件）	
		【主な意見】 ・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。	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といった深夜早朝時間帯に就航する航空会社が増えてきたこともあって、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。 こうした中、現滑走路のメンテナンス作業は深夜・早朝の航空機の発着の合間に実施していますが、近年、深夜・早朝便も増加しており、メンテナンス時間の確保が困難になってきています。 また、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、滑走路の舗装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、大規模補修が不可避となってきております。 以上より、滑走路の増設が急務となっております。
		運航便数が増えるのであれば賛成という意見（8件）	
		【主な意見】 ・滑走路を増設する事により空港の利用が活発になるのであれば計画に賛成です。	滑走路が2本あれば、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るため、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可能となりますので、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進めてまいります。
		わからないという意見（5件）	
		【主な意見】 ・わからない	ご意見を踏まえ、今後、情報提供を行う際には、できるだけ多くの方にご理解いただけるよう努めてまいります。
		その他（28件）	

2　増設滑走路案（案1・案2）に関する意見

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
案の比較に関する意見	702	**案1がよいという意見（23件）**	
		【主な意見】 ・修繕対応のみでいいと思うので案1でよい。 ・発着枠の拡大分を埋める需要が予測できないので、案1の既存滑走路の大規模メンテナンス中のみ臨時の滑走路を作る案を推したい。	増設滑走路案（案1、案2）に対する皆様からのご意見等を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
		案2がよいという意見（579件）	
		【主な意見】 ・案2が費用や期間の面で良いと思います。 ・大規模補修完了後も継続利用可能な案2が良いと思いました。	増設滑走路案（案1、案2）に対する皆様からのご意見等を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
		賛成、どちらでもよいという意見（71件）	
		【主な意見】 ・どちらでも良いので増設した方が良いと思う。 ・いずれも実現可能そうな現実的な計画であり、具体的に考えられるものとなっている。	増設滑走路案（案1、案2）に対する皆様からのご意見等を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
		どちらも反対という意見（12件）	
		【主な意見】 ・オープンパラレルでなければ滑走路を増設する意味はほぼないと思います。 ・どちらの案も現実的ではないと思います。	増設滑走路案（案1、案2）に対する皆様からのご意見等を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
		わからない、判断できないという意見（17件）	
		【主な意見】 ・違いがよく理解できない ・よくわからない。	増設滑走路案（案1、案2）に対する皆様からのご意見等を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
案1に関する意見	79	**案1を設定した意図、案1のメリットは何かという意見（47件）**	
		【主な意見】 ・案1と案2では、案1のメリットが一切ないと思われるが、なぜ比較対象としているかが分からない。 ・案1のメリットがわからない。	PIIにおいては、幅広い選択肢を示す必要があることから、空港島内の既存用地内において、滑走路の方向及び滑走路間隔に関する技術的要件を踏まえ、実現可能性のある増設滑走路案として2つの案を作成しております。
		案1はよくないという意見（16件）	
		【主な意見】 ・案1は補修完了後にまた1本とするならやる手間やコストを考えて行うべきでないと思う。 ・案1の場合、現滑走路の大規模補修期間中のみ実現可能なので効率が悪いと思いました。	増設滑走路案（案1、案2）に対する皆様からのご意見等を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
		なぜ撤去する必要があるのかわからないという意見（7件）	
		【主な意見】 ・案1について大規模補修後撤去しなければならないところが良くわからなかった。	案1は、国の管制方式基準上、同時運用が可能となる滑走路の間隔を満たさないことから、2本での運用ができませんので、現滑走路の大規模補修完了後は、誤着陸防止等の観点から、撤去する計画としております。
		その他（9件）	
案2に関する意見	83	**案2のデメリットは何かという意見（27件）**	
		【主な意見】 ・案2のデメリットはないのでしょうか？ ・案1のデメリットばかりで、案2のデメリットの説明がないですが、本当にデメリットはないのでしょうか？	案1に比べ案2の増設滑走路がより東側に位置するため、増設滑走路の転移表面に支障となるエプロン照明灯柱を切り下げる等の対応が必要な範囲が広くなっております。
		既存施設への影響や誘導路が1本になる影響に関する意見（42件）	
		【主な意見】 ・将来の増大する交通量を平行誘導路一本で処理することは課題になるのではないか。 ・現誘導路を利用することの制限等について、もう少し説明が必要だと思われる。 ・空港施設に若干近いのがなにかしら影響が無いかが少し心配。	2本の誘導路を計画した当初の目的は、現在の貨物地区に航空機を整備する整備地区を計画していたため、整備地区から旅客ターミナルのスポットに向かう南向き移動の航空機と、滑走路に向かう北向き移動の航空機が1本の誘導路上で正対が生じないようにするためです。 しかし、実際は整備地区から貨物地区に計画が変更となり、航空機が整備地区から旅客ターミナルのスポットに向けて南向きに移動することはなくなりましたので、現在の施設配置計画上は1本の誘導路で対応可能です。引き続き効率的な運用が図られるよう対応していきます。 また、増設滑走路と第1ターミナルの距離については、国の基準を満たすものであり、問題はございません。
		その他（14件）	

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
その他	115	**横風用滑走路に関する意見（26件）**	
		【主な意見】 ・増設するなら横風用滑走路の方が適切なのではないか。 ・強風時等も踏まえ、斜め方向の滑走路も検討すべきだと考えます。	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。
		案の選定に関する意見（20件）	
		【主な意見】 ・空港内の安全を第一に考えて滑走路案を決めていただきたい。 ・専門家の意見を聞きながら最適な答えを出していただければよい。 ・利便性やコストを比較して、決めてほしい。	ご意見を踏まえ、増設滑走路案を選定してまいります。
		滑走路の長さ・幅に関する意見（10件）	
		【主な意見】 ・制限を減らし安定運航のためには滑走路長3500mは必要と考える。 ・セントレアの場合、超大型機も飛来するので安全性を考慮して可能であれば60m幅が望ましいと思います。	増設滑走路の滑走路長については、案2において空港島北側の気象ドップラーレーダーが転移表面に抵触しない長さである 3,290m と設定しています。現滑走路長の 3,500m に比べ210m 短くなりますが、長距離国際路線などで必要となった場合には、現滑走路を使用することにより、航空会社の運航に支障が生じるようなことはありません。 増設滑走路の幅については、現行の国の基準を踏まえ、工期、工事費などを考慮のうえ、計画してまいります。
		滑走路の運用に関する意見（9件）	
		【主な意見】 ・現滑走路を使用する機体は増設滑走路を横断することになると思われるため、安全には十分配慮して頂きたい。	今後、安全面に十分配慮し、2本の滑走路の運用について計画してまいります。
		滑走路の間隔に関する意見（8件）	
		【主な意見】 ・空港島内に滑走路を増設した場合は2本の滑走路間隔が狭いので安全面に関するリスクなどあれば知りたい。 ・現在の滑走路と増設予定の滑走路との間隔が法令上は問題無いとしても上空から見た時に間違いが発生しないか 心配です。	案2の滑走路間隔である210mは、国の管制方式基準上、同時運用が可能となっております。
		非精密進入用滑走路に関する意見（7件）	
		【主な意見】 ・計器着陸が出来ない滑走路という点で、強風時の欠航に対しては対応が弱くなると考えられ、最終的な姿として計器着陸が可能な滑走路として整備される必要があると考えます。 ・案2の場合、センターピアの関係でILSの設置が出来なくなると思われますが、そのためには離陸専用とすれば事故などの問題も解決できると思います。	精密進入用滑走路とする場合、案2において転移表面が第1旅客ターミナルビルのセンターピアに抵触し、センターピア自体の一部を除却・改修する必要があることから、非精密進入用滑走路としております。このため、ILS（無線による着陸援助装置）は設置しないこととしておりますが、大規模補修完了後は増設滑走路を主に離陸に使用する想定であり、また大規模補修期間中、天候不順時はILS が設置されている現滑走路を使用することにより、航空会社の運航に支障が生じることはありません。
		滑走路増設後の保守費用に関する意見（5件）	
		【主な意見】 ・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。	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。
		滑走路処理容量に関する意見（4件）	
		【主な意見】 ・増設されてどの程度発着能力が上がるのか説明されていない。	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おりません。
		その他（26件）	

3　必要性以外の滑走路増設、PIレポートの内容等に関する意見

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
必要性以外の滑走路増設に関する意見	375	**（早期）実現を期待・応援するという意見（107件）**	
		【主な意見】 ・早期に実現してください ・観光業にも好影響をもたらすと思うので、第二滑走路の早期実現を願っております。 ・24時間運用が早く出来るのが望ましい。	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。
		空港の発展を期待・応援するという意見（90件）	
		【主な意見】 ・利用しやすい空港へ向けて今後の成長と発展に期待しています。 ・コロナの影響で空港の経営も厳しいと思うが、是非頑張ってほしい。	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。
		航空機騒音の変化、環境への影響に関する意見（57件）	
		【主な意見】 ・今後、深夜時間帯にも多くの航空機が離発着するようになるのであれば、どの程度の騒音となるのかを知りたいです。 ・周りの環境の被害などを最小限にしていただいて 周囲の人たちが納得できるようにしてほしいです ・増設工事時に多くの工事車両の往来があると思います。安全第一はもとより、排気ガス等環境面での配慮も必要と愚考します。	航空機騒音について、現在、中部国際空港は海上に立地し、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勘案すると、今回お示し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。 なお、航空機騒音を始めとする環境への影響については、今後、方法書以降の環境影響評価の手続きの中で、適切に予測・調査・評価してまいります。
		地域の発展を期待・応援するという意見（14件）	
		【主な意見】 ・滑走路増設による中部地区の利便性向上と地域の発展を期待します ・中部空港を活用した中部圏経済の更なる発展を期待したい	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。
		将来的に埋立地へ（横風用）滑走路を整備すべきという意見（51件）	
		【主な意見】 ・将来的には西側への横風用の第3滑走路を希望します。 ・短期的な現滑走路のメンテナンス問題のみでなく，将来のことを考慮して空港島の拡張も並行して進めるべきだと思う。 ・バックアップと24時間運用のため必要であるが、最終的には、空港島の埋め立てで増設することを目標とすべきである。	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2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。
		将来的に埋立地へ滑走路を整備するのは反対という意見（4件）	
		【主な意見】 ・案2に賛成するが、将来的に沖合を埋め立てて新たな滑走路を作ることには反対する。	※上記、「将来的に埋立地へ（横風用）滑走路を整備すべきという意見」に対する考え方と同様。
		その他（52件）	

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
PIレポートに関する意見	226	**わかりやすい、理解できたという意見（75件）**	
		【主な意見】 ・丁寧な説明で大変わかりやすかったです。 ・PIレポートを読んで、2本の滑走路が早急に必要な理由がよくわかりました。	PIレポートについては、できる限り平易な表現にするとともに、図表や注釈を入れております。引き続き、わかりやすい情報提供に努めてまいります。
		わかりづらいという意見（22件）	
		【主な意見】 ・もう少し図表を増やしてほしかったです。文字や専門用語が多く、やや読むのに苦労しました。 ・アンケート自体が大変わかりづらく不親切だと感じました。もっとわかりやすく作ってください。 ・パンフレットの内容だけでは十分ではなく、全体版を一通り見るにはボリュームがありすぎる。	ご意見を踏まえ、今後、情報提供を行う際には、わかりやすい表現・内容とするよう努めてまいります。
		環境への影響についての記載が不十分という意見（29件）	
		【主な意見】 ・PIレポートに、低周波音、大気質、道路交通騒音、海生生物を追加してください。 ・新たな埋立地の存在を含め、魚類等・漁業、海生・陸生生物への影響の予測・評価をすべきである。 ・航空機騒音の再現計算の推定結果は、予測条件を示すとともに、弥富市、南知多町まで拡大し実測値との比較をすべきである。 ・航空機騒音は、環境基準の航空機騒音は、環境基準のLdenだけでなく、騒音レベル最大値での評価をすべきである。 ・PIレポートに発着回数とバードストライク発生件数との間の関係を散布図で示すべきである。 ・PIレポートに地球温暖化対策を追加してください。	航空機騒音を始めとする環境への影響については、今後、方法書以降の環境影響評価の手続きの中で、適切に予測・調査・評価してまいります。
		埋立地への滑走路増設について記載した方がよいという意見（23件）	
		【主な意見】 ・中部空港西側の埋め立てなど、今後の計画も載せていただくと関連や今後の流れが分かりやすくなって検討がしやすいと思いました。 ・本格的な2本目運用（セミオープンパラレル）を行う将来計画を見据えた内容も示した方がよいのではないか。	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2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。
		工事費、費用負担についての記載が不十分という意見（22件）	
		【主な意見】 ・事業費の財源内訳も、簡潔に示していただくとよいのではないかと思う。 ・増設費用が発生するが、その費用負担が何かしらの形で利用者の負担増になるのではないか心配 ・昨今の円安、海外部品のコストアップ、などの要因がコスト試算に反映されているか明確にしていただきたい	PIレポートに記載している事業費については、これまで検討を行ってきた計画に基づく概算事業費であり、今後、詳細検討において変更する可能性があります。 また、できる限りコスト削減を図ってまいります。
		需要予測について記載した方がよいという意見（14件）	
		【主な意見】 ・需要に関する予測がなく、判断を求める材料としては若干不十分に感じた。 ・滑走路増設の必要性が、ほぼメンテナンス面からの評価となっており飛行機の便数の推移や、利用客数の推移（実績や予測）などもあるとより判断しやすい。	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おりません。PI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。
		投資対効果について記載した方がよいという意見（14件）	
		【主な意見】 ・投資が何年で償却出来るかの見込みまでレポートに記載して欲しいです。 ・建設費用の調達先(誰がお金を払うのか)、投資金額の回収予定期間(どのぐらいで元が取れるか)、周辺地域への経済効果の具体的な数値の算出等の説明がもっとわかりやすいと、回答者も理解が深まると思います。	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、将来の航空需要増加を主目的としていないことなどを踏まえ、PIレポートにおいて、大規模補修に伴う国際航空貨物便への影響を定量的に記載しております。ご意見については、今後の参考とさせていただきます。
		滑走路増設のデメリットが書かれていないという意見（10件）	
		【主な意見】 ・デメリット（費用、環境、安全等）について、記載が必要だと思いました。	ご意見については、今後の参考とさせていただきます。
		その他（17件）	

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
PIに関する意見	83	**もっとPRすべきという意見（30件）**	
		【主な意見】 ・利用者・周辺地域住民に広く情報発信を継続して欲しい。 ・もっとメディアを通して発信し、より多くの意見をもらうことが大切だし、空港内に特設スポット(可能ならば模型なども)を設けて、多くの理解を得る事が大切だと思います。	PIの実施にあたっては、記者発表を行うとともに、自治体や経済団体のご協力も得て、ホームページ、ポスター、リーフレット、広報誌、SNSなど多様な媒体によりPRを行った結果、テレビ・新聞等において多数とりあげられました。 今後も、様々な機会をとらえて、滑走路増設に関する積極的な情報発信を行ってまいります。
		よい取組であるという意見（19件）	
		【主な意見】 ・今回、広く計画内容を開示して計画の実施を進める姿勢は高く評価される。 ・広く空港利用者にも意見を求めてくれるのは良いと思います。	滑走路増設に向けて、透明性を確保しつつ、住民・関係者の皆様と幅広い合意形成を図るため、PIを実施しております。
		よくない、取組の趣旨がわからないという意見（11件）	
		【主な意見】 ・儀式として、意見を聞くというだけなら、やめた方が良い。 ・作るって決まっていて、一応、聞き取りをしているだけだと思う ・滑走路が必要ということはわかったが、なぜ意見募集しているのかよくわからなかった。	滑走路増設に向けて、透明性を確保しつつ、住民・関係者の皆様と幅広い合意形成を図るため、PIを実施しております。
		説明会に関する意見（14件）	
		【主な意見】 ・現空港アセスの10市町での説明会を実施すべき。 ・説明会は、関係町村で行うべき。	今回、現空港用地内における滑走路増設であることを踏まえ、説明会については、地元自治体である常滑市での開催を基本としております。その他の自治体に対しては、事前に資料提供を行うなど、ご理解いただけるよう取り組んでおります。
		その他（9件）	

4　その他

分類	件数	意見概要	意見に対する考え方
その他	213	**交通アクセスの整備に関する意見（78件）**	
		【主な意見】 ・滑走路増設により24時間稼働が可能になり利便性が高まると、空港島へのアクセスをさらに充実させる必要があると思います。 ・滑走路2本目を増設するのであれば名鉄常滑線の利便性の向上や西知多道路の早期整備、リニア中央新幹線の早期実現などを速やかに進めるべき。 ・24時間で便利になるのは嬉しいが行くのにも出るのにも車が必須になるので、車以外でのアクセス方法を検討してもらいたい。	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。
		空港施設に関する意見（45件）	
		【主な意見】 ・空港島内の移動について、特に第1ターミナルと第2ターミナルとのスムースな移動が出来るように改善をお願いします。 ・将来的な需要回復と滑走路新設を見込んで、第1ターミナルビルの増築、スポットやPBBの増設、保安検査場に航空会社上級会員用優先レーンの設置をお願いします。	ご意見については、今後の空港運営の参考とさせていただきます。
		路線拡充に関する意見（44件）	
		【主な意見】 ・国内線、国際線のネットワークの拡充に力を注いでほしい。 ・LCCをもっと誘致して旅行の選択肢を増やしてほしい。	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進めてまいります。
		県営名古屋空港の活用に関する意見（10件）	
		【主な意見】 ・県営名古屋空港も、国内の本数、航路の場所も連携して増やしていき、災害などの有事にお互い助け合えるようにして欲しい ・中部国際空港の機能を一時的にでも他の空港（名古屋空港など）に移転できればいいが、それができないのであれば、なぜできないのか理由を示した方が良い。	愛知県が運営する名古屋空港は、コミューター航空、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、県営名古屋空港の施設自体は、コミューター航空機の利用に対応した容量で整備されており、特に、国際線に必要となる十分な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おります。
		その他（36件）	

３　ＰＩの目標達成の判断

（１）判断の方法

ＰＩの目標達成の判断について、中部国際空港ＰＩ評価委員会による助言のもと、「中部国際空港滑走路増設に関するパブリック・インボルブメント実施計画書」において、以下のとおり判断の視点を設定しました。この視点に基づき、ＰＩの目標達成の判断を行いました。

視点①：ＰＩが適切に実施されたか

ＰＩに係る周知・広報、情報提供、意見収集がＰＩ実施計画書に基づいた期間及び方法により実施されたかを評価します。

視点②：提供した情報が周知されたか

ＰＩレポートの配布部数、メール配信件数、説明会への参加人数、ホームページへのアクセス件数、意見提出者数等を把握し、提供した情報が周知されたかを評価します。

また、意見提出者の年代、職業、居住地を把握し、広く情報が周知されたかを評価します。

視点③：提供した情報が理解されたか

意見収集にあたり、提供した情報（ＰＩレポート）の内容に関する理解度を確認し、その結果から、内容が理解されたかを評価します。

視点④：収集した意見への考え方が示されているか

収集した意見について内容別に分類・集約し、それらに対する考え方が示されているかを評価します。

（２）判断内容

視点①：ＰＩが適切に実施されたか

ＰＩに係る周知・広報、情報提供、意見収集がＰＩ実施計画書に基づいた期間及び方法により実施されたかを評価します。

＜判断内容＞

ＰＩに係る周知・広報、情報提供、意見収集について、概ね当初計画通り実施しました。また、当初計画に加えて、名古屋鉄道主要駅におけるポスター掲出・リーフレット配架や、中部国際空港アクセスプラザにおける啓発活動の実施など、住民・関係者等のみなさまへの周知に努めました。

以上より、ＰＩは適切に実施されたと判断しました。

表 3-1　周知・広報の実施状況（計画・実績）

手法	ＰＩ実施計画書	実績
ホームページ	ＰＩの専用ページを作成し、お知らせする。 ※ＰＩ推進協議会構成団体のホームページからリンクを貼る。	計画通り実施。
SNS	構成団体の SNS（Facebook、Twitter、LINE 等）でお知らせする。	中部国際空港、愛知県、名古屋市及び常滑市のＳＮＳにより周知
マスメディア	行政の広報番組（テレビ、ラジオ）を通じてお知らせをする。 報道機関へ情報提供し、取り上げてもらうことで周知を促進する。	報道機関への情報提供により、テレビ・新聞等で多数取り上げられた。
広報誌	構成団体の広報誌等でお知らせする。	愛知県、名古屋市、常滑市、名古屋商工会議所及び中部経済連合会の広報誌により周知
ポスター	中部国際空港、愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・常滑市の公共施設等で掲出する。 愛知県・岐阜県・三重県内の全市町村、経済団体に配布する。	計画通り実施。加えて、名古屋鉄道主要駅（名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅）において掲出。
チラシ （ＰＩレポート概要版（リーフレット））	チラシの役割を兼ねたＰＩレポートの概要版を作成し、中部国際空港、愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・常滑市の公共施設等に配架する。 説明会、イベント等で配布する。 愛知県・岐阜県・三重県内の全市町村、経済団体に配布する。	計画通り実施。加えて、名古屋鉄道主要駅（名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅）において配架。
メール配信	経済団体の会員企業、空港島内事業者等に対して、メールでお知らせする。	計画通り実施。
その他	―	中部国際空港アクセスプラザにおいて、セントレアデジタルサイネージを活用したＰＲや、リーフレットの配布による啓発活動を実施。

表 3-2　情報提供の実施状況（計画・実績）

手法	ＰＩ実施計画書	実績
ＰＩレポート（ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ）	ＰＩレポートを作成し、専用ページにデータ（PDF ファイル）を掲載する。 ※構成団体のホームページからリンクを貼る。	計画通り実施。
ＰＩレポート概要版（ﾘｰﾌﾚｯﾄ）	チラシの役割を兼ねたＰＩレポートの概要版を作成し、中部国際空港、愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・常滑市の公共施設等に配架する。 説明会、イベント等で配布する。 愛知県・岐阜県・三重県内の各市町村、経済団体に配布する。	計画通り実施。加えて、名古屋鉄道主要駅（名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅）において掲出。
パネル展示	中部国際空港、愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市・常滑市の公共施設等で展示する。	中部国際空港、愛知県、三重県、常滑市において展示。
説明会	周辺地域住民及び空港関係事業者を対象に説明会を開催する。 その他、自治体、団体、事業者等の要望に応じて、出前説明会や Web 説明会を開催する。	常滑市及び美浜町において説明会を開催。空港関係事業者に対しては、メールや会議などを通じて個別に説明。

表 3-3　意見収集の実施状況（計画・実績）

<table>
<tr><th rowspan="2">手法</th><th colspan="2">ＰＩ実施計画書</th><th colspan="2">実績</th></tr>
<tr><th>概要</th><th>期間</th><th>概要</th><th>期間</th></tr>
<tr><td>ホームページ</td><td>専用ページに、ご意見入力フォームを設ける。</td><td rowspan="3">７週間
※４週間程度経過した時点で意見を集約し、構想段階に係る意見及び意見への考え方を公表するとともに、ＰＩ評価委員会の助言をいただきながら、意見収集の期間が適切であったかどうか判断する。
　滑走路増設の必要性や位置に関する選択肢については早めに意見をいただくこととする。</td><td>計画通り実施。</td><td rowspan="3">　期間を約 7 週間(9/1～10/20)に設定し、構想段階に関する意見はできる限り 9 月中に提出いただくようＰＩレポートに記載。
　ＰＩ評価委員会の助言を得た上、9/1～9/30 における構想段階に係る意見及び意見への考え方や、意見収集の期間延長をしないことを公表（10/7）。</td></tr>
<tr><td>ハガキ</td><td>意見記入ハガキを作成し、ＰＩレポート（概要版）と合わせて配架、配布する。</td><td>ＰＩレポート（概要版）に意見記入ハガキを添付し、配架・配布。</td></tr>
<tr><td>説明会</td><td>直接ご意見をいただく。</td><td>計画通り実施。</td></tr>
</table>

視点②：提供した情報が周知されたか

ＰＩレポートの配布部数、メール配信件数、説明会への参加人数、ホームページへのアクセス件数、意見提出者数等を把握し、提供した情報が周知されたかを評価します。

また、意見提出者の年代、職業、居住地を把握し、広く情報が周知されたかを評価します。

＜判断内容＞

周知・広報や情報提供においては、ＰＩレポート、ホームページ、SNS、広報誌、メールマガジン、説明会など多様な手法・媒体を活用するとともに、報道機関への情報提供も行いました。

専用ホームページのアクセス数、SNS リーチ数、意見提出者数、メディア掲載状況などから、提供した情報は周知できたと判断できます。

また、意見提出者の属性について、職業は製造業、居住地は愛知県の方が特に多いですが、これは空港の所在する県であることや、製造業の集積地であることなどによると考えられます。こうした地域の特徴を踏まえ、一定程度、幅広い属性の方に情報を周知できたと判断できます。

以上より、住民・関係者等のみなさまへ情報は周知できたと判断しました。

表 3－4　周知・広報活動の内容

項目	数	備考
ＰＩレポート（概要版）配布部数	約 20,000 部	
メール配信件数	延べ 11,860 人	名古屋商工会議所：1 回×10,000 人 中部経済連合会：2 回×930 人
説明会参加人数	74 人	
専用ホームページアクセス数（9/1～10/20）	ユーザー　9,381 ページビュー　19,138	
SNS リーチ数（※1）	延べ 250,933 人	・中部国際空港公式 SNS Facebook(9/8)　17,328 人 Twitter(9/1,9/14)　40,559 人 Instagram(9/27)　24,444 人 ・愛知県公式 LINE（9/13,10/10）162,389 人 ・名古屋市公式 LINE(9/1) 5,582 人（※2） ・常滑市公式 Facebook(9/9) 631 人
意見提出者数	2,159 件	

※1　リーチ数は、投稿を見た人の数

※2　全登録者 90,291 人のうち、セグメント（市政情報）を選択している 5,582 人に対し配信

表 3-5　主な一般メディア掲載実績

日付	報道機関	日付	報道機関
8/27	毎日新聞	9/18	CBC テレビ
8/31	中部経済新聞	9/18	読売新聞
9/2	日本経済新聞	9/19	中日新聞
9/3	中日新聞	9/19	毎日新聞
9/1	CBC テレビ	9/20	毎日新聞
9/2	NHK	9/21	中日新聞
9/17	共同通信	9/22	中日新聞
9/18	NHK	10/8	日本経済新聞

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	

表 3－6　意見提出者の居住地(再掲)

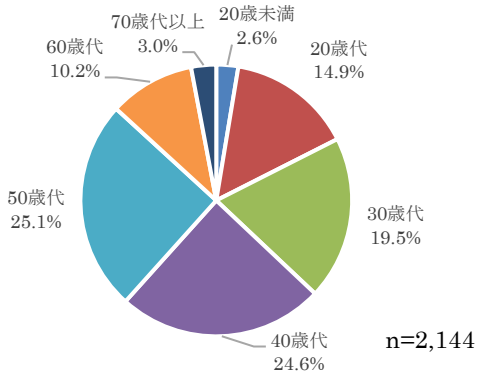


図 3－1　意見提出者の年齢(再掲)

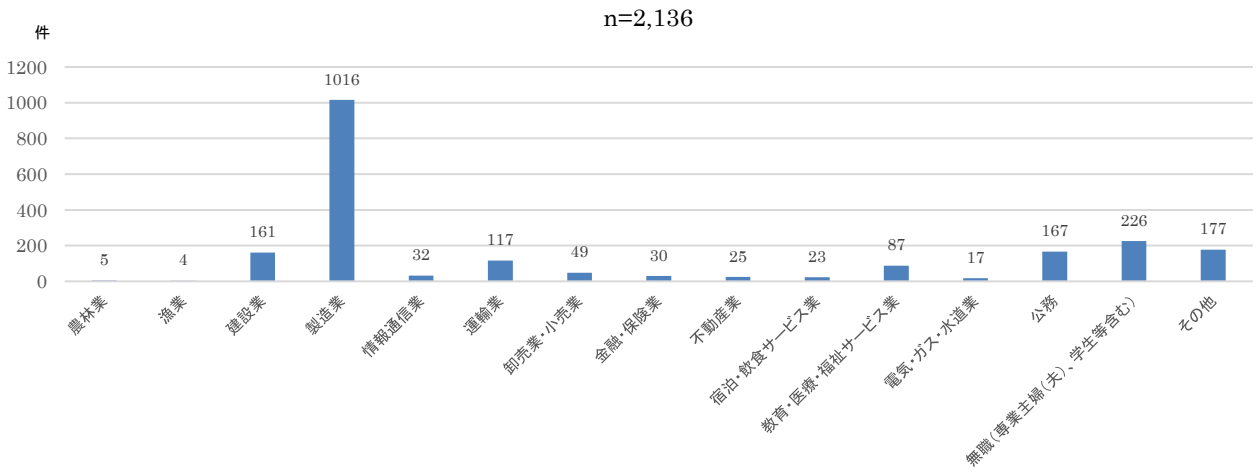


図 3－2　意見提出者の職業(再掲)

視点③：提供した情報が理解されたか

意見収集にあたり、提供した情報（ＰＩレポート）の内容に関する理解度を確認し、その結果から、内容が理解されたかを評価します。

＜判断内容＞

意見収集にあたり、ＰＩレポートの内容に関する理解度を確認する設問を設定しました。その結果、「中部国際空港の滑走路に関する課題や滑走路増設の必要性」、「増設滑走路の候補地が空港島内に限られること」、「増設滑走路案（案１、案２）の概要」及び「増設滑走路案（案１、案２）の違い」の各内容について、いずれも「理解できた」、「ある程度理解できた」が 90%以上を占め、「あまり理解できなかった」、「理解できなかった」は 8%～10%でした。

以上より、住民・関係者等のみなさまに提供した情報は理解いただけたと判断しました。

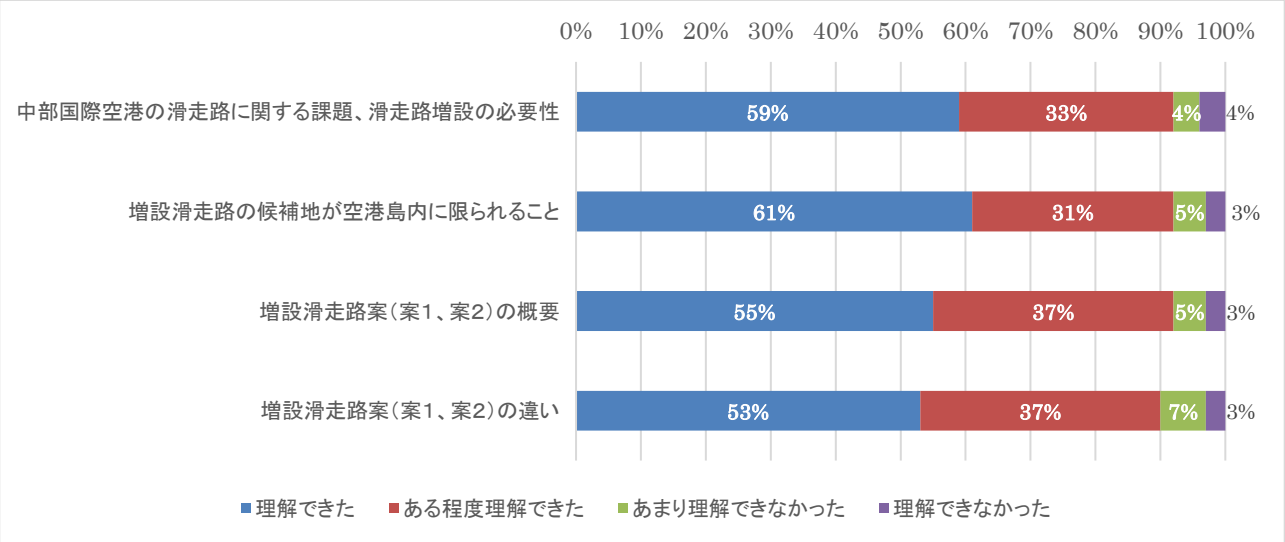


図 3-3　ＰＩレポートで提供した内容の理解度

視点④：収集した意見への考え方が示されているか

収集した意見について内容別に分類・集約し、それらに対する考え方が示されているかを評価します。

＜判断内容＞

住民・関係者等のみなさまからいただいた自由意見について、内容別に整理・分類・集約しました。また、集約した意見について、中部国際空港ＰＩ推進協議会の考え方を示しました。

以上より、意見を収集し、協議会としての考え方が示されるなど、住民・関係者等のみなさまの疑問などにも応えていると判断しました。

表 3-7　自由意見の分類（再掲）

分類		意見概要	件数	
滑走路増設の必要性や候補地に関する意見	滑走路増設の必要性に関する肯定的な意見	必要、賛成するという意見	536	211
		現滑走路の大規模補修を行う上で必要という意見		65
		国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要という意見		56
		災害時等のバックアップとして必要という意見		55
		中部地方の発展のために必要という意見		47
		完全24時間化を実現すべきという意見		41
		利便性向上につながるという意見		40
		需要増加（貨物便を含む）が見込まれるため必要という意見		21
	滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	必要ない、反対という意見	154	22
		現在の状況、今後の需要から必要ないという意見		71
		名古屋空港を活用すべきという意見		10
		増設せず、大規模補修する案を検討すべきという意見		7
		24時間運用の必要性がわからないという意見		7
		災害時におけるバックアップ機能の強化は理解できないという意見		5
		ゼロ・オプションを追加すべきという意見		5
		「中部国際空港の将来構想」の第2段階と矛盾するという意見		5
		その他		22
	候補地	空港島内に整備することがよいという意見	108	80
		埋立地に整備する方がよいという意見		17
		その他		11
	その他	リニアの整備効果向上は疑問、理解できないという意見	80	21
		大規模補修について、なぜ当初から想定されなかったのかという意見		18
		運航便数が増えるのであれば賛成という意見		8
		わからないという意見		5
		その他		28
増設滑走路案（案1・案2）に関する意見	案の比較に関する意見	案1がよいという意見	702	23
		案2がよいという意見		579
		賛成、どちらでもよいという意見		71
		どちらも反対という意見		12
		わからない、判断できないという意見		17
	案1に関する意見	案1を設定した意図、案1のメリットは何かという意見	79	47
		案1はよくないという意見		16
		なぜ撤去する必要があるのかわからないという意見		7
		その他		9
	案2に関する意見	案2のデメリットは何かという意見	83	27
		既存施設への影響や誘導路が1本になる影響に関する意見		42
		その他		14
	その他	横風用滑走路に関する意見	115	26
		案の選定に関する意見		20
		滑走路の長さ・幅に関する意見		10
		滑走路の運用に関する意見		9
		滑走路の間隔に関する意見		8
		非精密進入用滑走路に関する意見		7
		滑走路増設後の保守費用に関する意見		5
		滑走路処理容量に関する意見		4
		その他		26
必要性以外の滑走路増設やＰＩレポート等に関する意見	必要性以外の滑走路増設に関する意見	（早期）実現を期待・応援するという意見	375	107
		空港の発展を期待・応援するという意見		90
		航空機騒音の変化、環境への影響に関する意見		57
		地域の発展を期待・応援するという意見		14
		将来的に埋立地へ（横風用）滑走路を整備すべきという意見		51
		将来的に埋立地へ滑走路を整備するのは反対という意見		4
		その他		52
	PIレポートに関する意見	わかりやすい、理解できたという意見	226	75
		わかりづらいという意見		22
		環境への影響についての記載が不十分という意見		29
		埋立地への滑走路増設について記載した方がよいという意見		23
		工事費、費用負担についての記載が不十分という意見		22
		需要予測について記載した方がよいという意見		14
		投資対効果について記載した方がよいという意見		14
		滑走路増設のデメリットが書かれていないという意見		10
		その他		17
	PIに関する意見	もっとPRすべきという意見	83	30
		よい取組であるという意見		19
		よくない、取組の趣旨がわからないという意見		11
		説明会に関する意見		14
		その他		9
その他		交通アクセスの整備に関する意見	213	78
		空港施設に関する意見		45
		路線拡充に関する意見		44
		県営名古屋空港の活用に関する意見		10
		その他		36
合計			2754	

（３）ＰＩの目標達成の判断結果

ＰＩの結果について、実施計画書における目標達成の判断の視点に照らし、いずれも満たしていることから、ＰＩは目標を達成していると判断しました。

４　ＰＩの終了について

第４回ＰＩ評価委員会における助言・評価を受けて「ＰＩ実施記録（案）」を修正し、第４回ＰＩ推進協議会においてＰＩの目標を達成したと判断し、本書（ＰＩ実施記録）の公表をもってＰＩを終了します。

ＰＩを通じて寄せられた意見については、今後の事業化に向けた取組、中部国際空港の適切な管理・運営や更なる発展に向けた検討に活かしてまいります。

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