

中部国際空港滑走路増設に関する PI実施記録【概要版】

中部国際空港PI推進協議会では、2022年9月1日から10月20日までの約7週間にわたり、以下の滑走路増設案を記載した「中部国際空港滑走路増設PIレポート」を公表し、意見収集を実施しました。

本書は、その結果の概要としてとりまとめたものです。

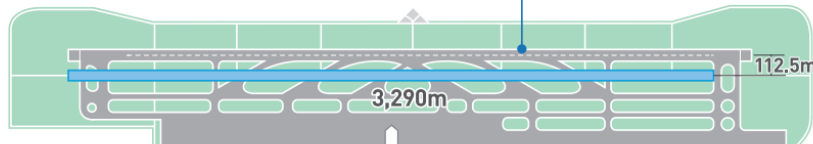
<増設滑走路案>

案1 現滑走路の着陸帯内に設置

- ・着陸帯内(緑地)に設置
- ・現滑走路の大規模補修完了後は撤去するため使用できない

現滑走路

- ・大規模補修時は閉鎖
- ・大規模補修後は滑走路として継続使用

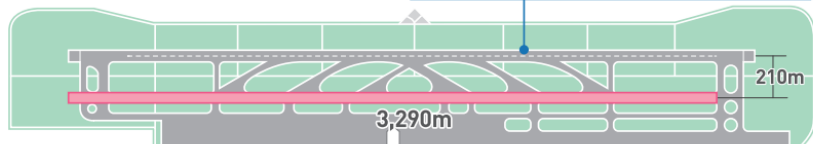


案2 現誘導路位置に設置

- ・現誘導路上に設置
- ・現滑走路の大規模補修完了後も2本目の滑走路として使用

現滑走路

- ・大規模補修時は閉鎖
- ・大規模補修後は滑走路として継続使用



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%)

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

①居住地

「愛知県」の方が 8 割超、次いで「三重県」、「岐阜県」の方

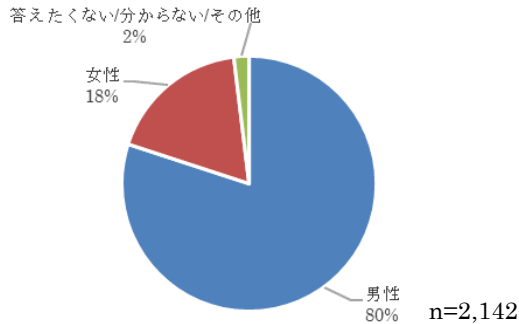
居住地	提出者数	比率
愛知県	1,859 件	86.3%
岐阜県	88 件	4.1%
三重県	115 件	5.3%
その他(※)	91 件	4.2%
回答数	2,153 件	100.0%
未回答	6 件	—
合計	2,159 件	

※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

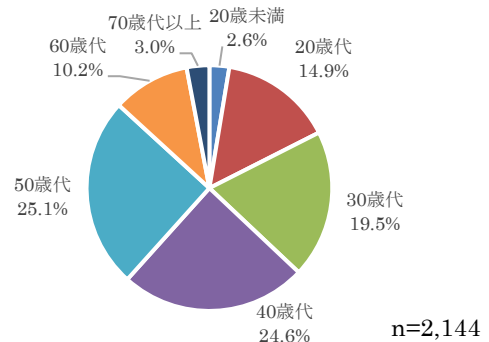
②性別

「男性」の方が約 8 割、「女性」の方が約 2 割



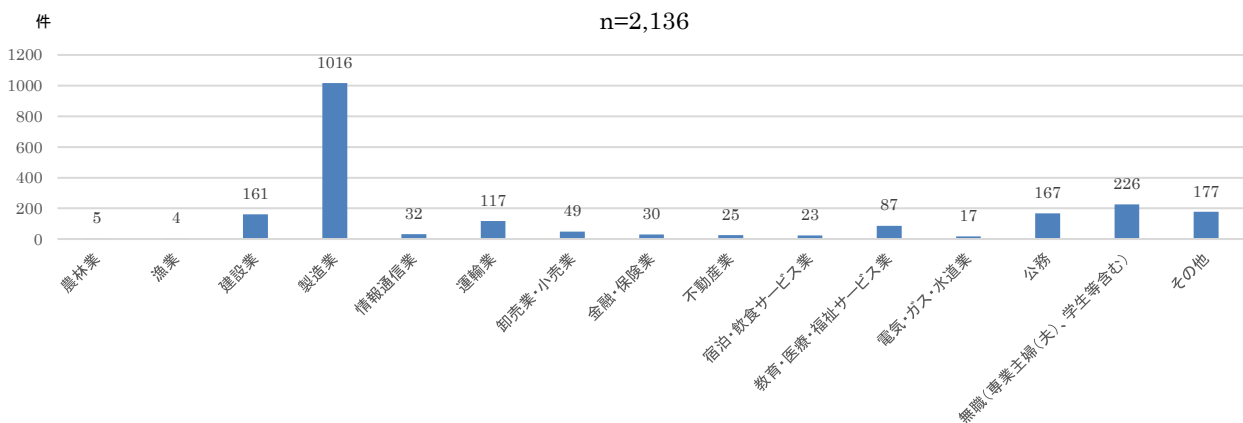
③年齢

最も多かったのは「50 歳代」の方、次いで「40 歳代」の方



④職業

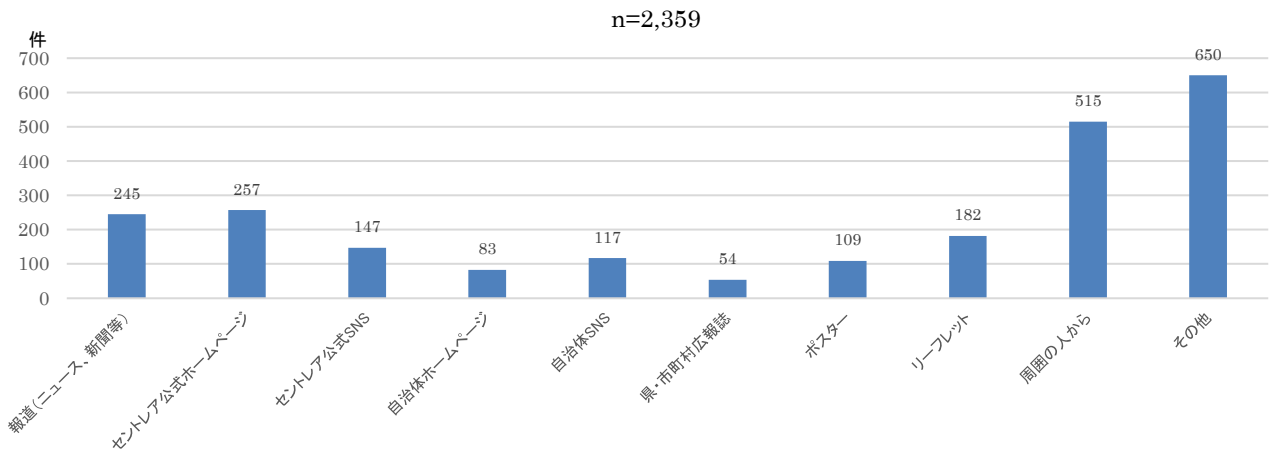
最も多かったのは「製造業」の方、次いで「無職」の方



3 各設問の回答状況

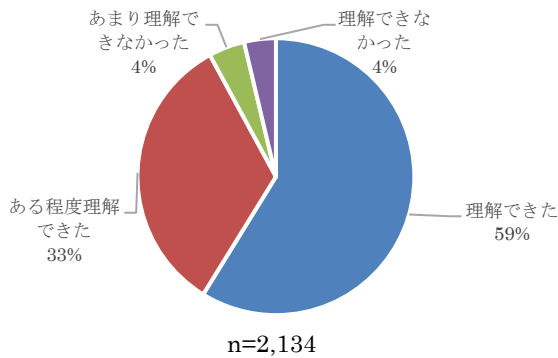
①パブリック・インボルブメント(PI)を実施していることを何で知りましたか？(複数選択可)

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



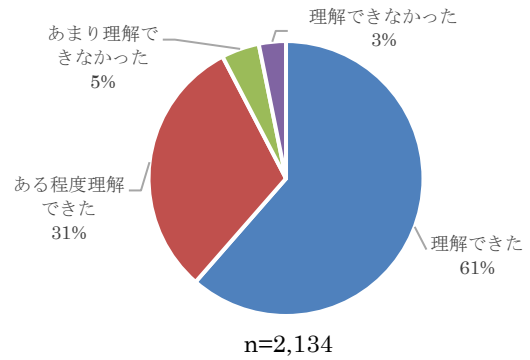
②中部国際空港の滑走路に関する課題、滑走路増設の必要性について理解できましたか？

「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



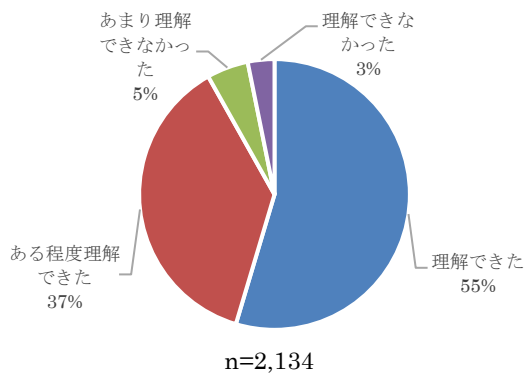
③増設滑走路の候補地が空港島内に限られることについて理解できましたか？

「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



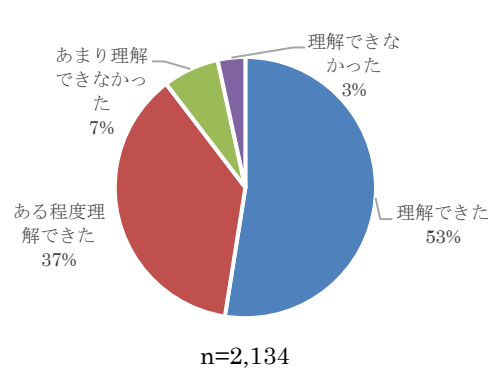
④増設滑走路案(案1、案2)の概要について理解できましたか？

「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



⑤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



4 寄せられた自由意見

①自由意見の傾向

自由意見欄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%)

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

自由意見は延べ 2,754 件、内容別に分類した結果は下表のとおり

分類	件数	主な意見
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	536 ・必要、賛成する(211 件) ・現滑走路の大規模補修を行う上で必要(65 件) ・国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要(56 件)
	滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	154 ・現在の状況、今後の需要から必要ない(71 件) ・必要ない、反対(22 件) ・名古屋空港を活用すべき(10 件)
	候補地に関する意見	108 ・空港島内に整備することがよい(80 件) ・埋立地に整備する方がよい(17 件)
	その他	80 ・リニアの整備効果向上は疑問(21 件) ・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(18 件)
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	702 ・案 2 がよい(579 件) ・賛成、どちらでもよい(71 件) ・案 1 がよい(23 件)
	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(47 件) ・案 1 はよくない(16 件)
	案2に関する意見	83 ・既存施設への影響や誘導路が 1 本になる影響(42 件) ・案 2 のデメリットは何か(27 件)
	その他	115 ・横風用滑走路について(26 件) ・案の選定について(20 件)
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	375 ・(早期)実現を期待・応援する(107 件) ・空港の発展を期待・応援する(90 件) ・航空機騒音の変化、環境への影響(57 件)
	PI レポートに関する意見	226 ・わかりやすい、理解できた(75 件) ・環境への影響についての記載が不十分(29 件)
	PI に関する意見	83 ・もっとPRすべき(30 件) ・よい取組である(19 件)
その他	213	
合計	2,754	

※結果詳細は、PI実施記録(本編)を参照ください。

③主な自由意見及び意見に対する考え方(一部抜粋)

分類	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	現滑走路の大規模補修を行う上で必要という意見	
	<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付いている。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。
滑走路増設の必要性に関する肯定的な意見	国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要という意見	
	<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。
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という意見	
	<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。 ・しっかりと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。 	<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。</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まいります。</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。</p>
滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	名古屋空港を活用すべきという意見	
	<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、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、県営名古屋空港の施設自体は、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。
候補地に関する意見	空港島内に整備することがよいという意見	
	<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
候補地に関する意見	埋立地に整備する方がよいという意見	
	<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ぶれない。 	<p>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はいは、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。</p> <p>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。</p>
増設滑走路案に関する意見	案2について、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	
	<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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と。 ・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う。 ・空港施設に若干近いのがなにかしらの影響が無いかが少し心配。 	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
増設滑走路案に関する意見	横風用滑走路に関する意見	
	<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・増設するなら横風用滑走路の方が適切なのではないかと。 ・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。

※結果詳細は、PI実施記録(本編)を参照ください。

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