

## 第2回 中部国際空港P I 推進協議会 議事録

### 1 日時

2022年7月12日(火) 15:30～16:50

### 2 場所

第1セントレアビル 6階 6A会議室

### 3 出席者

中部国際空港(株)代表取締役副社長	櫻井 俊樹		
愛知県都市・交通局長	金田 学	(代理) 都市・交通局航空空港課 課長 大森 智仁	
岐阜県都市公園整備局長	舟久保 敏	(代理) 都市公園整備局 副局長 水野 昭人	
		※オンライン参加	
三重県地域連携部長	後田 和也	(代理) 地域連携部 副部長 竹内 康雄	
名古屋市総務局企画調整監	武田 淳		
常滑市副市長	山田 朝夫		
名古屋商工会議所専務理事	内田 吉彦	(代理) 企画部インフラ・国際ユニット ユニット長 長瀬 栄治	
(一社)中部経済連合会専務理事	増田 義則	(代理) タスクフォース 部長 牛田 芳克	

### 4 開会

(事務局)

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、「第2回中部国際空港P I 推進協議会」を開催いたします。私は、本日の司会を務めます、中部国際空港株式会社の筒井でございます。よろしくお願いいたします。会議に先立ちまして、協議会会長であります中部国際空港株式会社 代表取締役副社長の櫻井より、ご挨拶を申し上げます。

(櫻井副社長)

中部国際空港の櫻井でございます。

本日は大変お忙しい中、「第2回中部国際空港P I 推進協議会」にご出席いただきまして、ありがとうございます。会議冒頭にあたりまして、5月24日開催の当推進協議会、そして6月7日に開催しました第1回評価委員会における審議を振り返らせていただきたいと思います。

P I 実施の方向性について、空港整備事業におけるP I 実施のガイドラインにあります、いわゆる構想段階におけるP I と施設計画段階におけるP I、二つのステップになるわけですが、それをどのように扱っていくかご審議いただきました。

それぞれを独立に実施するとした場合、まずは構想段階P I として、一定期間、事前広報した後に、約四週間程度、情報提供・意見収集を行った後、その収集した意見及び意見に対する考え方をとりまとめて協議会、評価委員会でP I 活動が充分に行われたかどうかを確認する。その上で、その次の段階と

して、改めて施設計画段階P Iに入り、事前広報、意見収集、確認と行うことになるわけでございます。二つを独立にした場合、そういう手続きになるわけです。

この二つの手続きにつきまして、住民の皆様様の円滑な合意形成に向けてという観点から、どのようなP Iを実施していくか、特に今回は皆様にご参加いただき、まとめていただきました将来構想を踏まえた現空港用地内の誘導路を滑走路に転用する事業であるとか、将来構想をとりまとめた後、皆様にご協力いただきましてパブリック・コメントを実施したということもございました。推進協議会のメンバー、評価委員会の先生方のご意見も頂戴いたし、航空局とも意見交換させていただき、その結果を本日の第2回推進協議会にご報告するというところで、前回は締めさせていただいたところです。

そして第1回推進協議会におきましては、「P Iの実施について必要性・効果を丁寧に説明するのだけど、計画に遅延が生じることのないよう迅速に進めていくことが必要である」というご意見をいただきました。また、評価委員会におきましては、「一回で行う場合でも丁寧にやっていく必要がある。実質的にちゃんと意見が言えて、それに答えて、最終的に理解につながるようお願いしたい」という意見がございました。

それぞれの意見を頂戴し、航空局とも相談しながら検討を行ってまいりました。本日はその検討の結果を踏まえまして、P I実施計画書、P Iレポート、P I活動内容、非常に今回は資料が大量でございますが、これにつきましてご審議をいただくこととしております。

皆様におかれましては、本日も忌憚のないご意見を賜りますとともに、当推進協議会の活動についてご協力いただきますようお願い申し上げます。開催にあたっての私のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

#### (事務局)

どうもありがとうございました。

始めに構成メンバーの変更についてご報告をさせていただきます。この6月の人事異動によりまして、一般社団法人中部経済連合会専務理事、小川様に代わりまして、増田義則様のご就任をされました。また、7月の人事異動によりまして、愛知県の都市・交通局長、森様にかわりまして、金田学様のご就任をされました。当会議規約第四条によりまして、構成メンバーとしてこの会議に参加いただきますが、増田様、金田様共に参加をすることをご了承いただいておりますので、まずはご報告をさせていただきます。よろしく願いいたします。

続きまして、本日ご出席の皆様をお手元の名簿順でご紹介をさせていただきます。

愛知県 都市・交通局長の金田様の代理でご出席をいただいております都市・交通局 航空空港課長 大森智仁（おおもり ともひと）様でございます。

次に、岐阜県 都市公園整備局長 舟久保（ふなくぼ）様の代理でご出席をいただいております都市公園整備局副局長 水野昭人（みずの あきひと）様でございます。本日はオンラインにてご参加いただいております。

次に、三重県 地域連携部長 後田（うしろだ）様の代理でご出席をいただいております地域連携部副部長 竹内 康雄（たけうち やすお）様でございます。

次に、名古屋市 総務局企画調整監 武田 淳（たけだ じゅん）様でございます。

次に、常滑市副市長 山田朝夫（やまだ あさお）様でございます。

次に、名古屋商工会議所 専務理事 内田（うちだ）様の代理でご出席をいただいております企画部インフラ・国際ユニット長 長瀬栄治（ながせ えいじ）様でございます。

次に、一般社団法人 中部経済連合会 専務理事 増田（ますだ）様の代理でご出席をいただいておりますタスクフォース 部長 牛田 芳克（うしだ よしかつ）様でございます。

以上でございます。

次に、本日の配布させていただいております資料の確認をさせていただきます。

一番上に次第がございます、この次第の下段に本日の資料を記載させていただきました。資料は、この会議の次第、出席者名簿、配席図、資料1～3、参考資料1～5でございます。ご確認いただき、不足がございましたらお申し出ください。

よろしいでしょうか。

報道機関の方の撮影は、ここまでとなりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、ここからの進行は、会長にお願ひをいたします。

櫻井会長、よろしくお願ひいたします。

## 5 議事

### (1) P I 実施計画書（案）について

(櫻井会長)

それでは、議事に入ります。

始めに、議事（1）P I 実施計画書（案）について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料1「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（案）」をご覧ください。

本日は、前回会議では、P I の方向性について、同様の資料によりご説明を申し上げましたが、今回は、中部国際空港の滑走路増設にあたり実施するパブリック・インボルブメントのための実施計画書(案)ということでお示ししております。

前回お示しした内容から、主に変更した点を中心にご説明をさせていただきます。なお、変更した箇所については、赤字にて表示しておりますので、よろしくお願ひいたします。

まず、一枚おめくりをいただき、「はじめに」をご覧ください。

当初は、別紙にイメージを表示しておりましたが、わかりやすくするため、2段落目下にイメージ図を記載いたしました。

3段落目の「喫緊の課題に対応する滑走路増設の具体的な整備計画の策定に向けて」は、「喫緊の課題に対応する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」と修正し、今回の目指す滑走路整備案を明示いたしました。

一枚おめくりいただき、本文1ページをご覧ください。赤字にて示しておりますが、4段落目、「「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」を策定」と記載し、パブリック・インボルブメント・ガイドラインとの関係を明確にいたしました。本日、参考資料2としてお配りしておりますのでご参照いただければと思います。

また、5段落目以降の記載を追加しております。「中部国際空港の将来構想」の策定の経緯、パブリック・コメントの実施について記載した上、改めて、幅広く情報共有を図り、住民等の皆様のご理解を得る観点から、「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン（案）」を参考として、P I を実施することを記載しております。

1 ページ最後の段落は、今回の P I の実施方針の作成にあたり参考とした、ガイドライン（案）の「2 の適用段階」と「7 の運用」について記載しております。前回の方向性を検討いただく際にもご説明しましたが、改めて、ガイドライン（案）の内容についてご説明します。

まず、2 の適用段階についてですが、「滑走路新設事業について、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『構想段階』と、「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『施設計画段階』」の各々の段階で本ガイドラインを適用し、P I を行うこととされております。

また、7 の運用②において、「空港整備が、他の公共事業に比べ、個所数が少ない一方、個別性が比較的大きいため、本ガイドライン(案)の適用については、画一的に行うのではなく、個別案件ごとの特性を考慮して柔軟に行うことが必要である。」とされております。

おめくりいただき、2 ページとなりますが、こうした規定を参考に、今回の滑走路増設は、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ものであること、また、現空港用地内という限定された中で滑走路の整備をめざすものであること、さらに、滑走路の概ねの位置等に関する一の候補地を幅広い選択肢から選定するという構想段階 P I の意見収集のプロセスが、過去の福岡空港、那覇空港の P I の事例と今回は大きく異なることを踏まえ、構想段階と施設計画段階をあわせた形で P I を実施することとします。

なお、当初は2つの P I をまとめて行う場合であっても意見収集の期間は4週間としていましたが、それぞれの P I の段階での意見付与の機会を与えることを踏まえ、今回は7週間程度としました。また、当初の4週間程度経過した時点で構想段階に係る意見を集約し、その意見に対する空港管理者としての考え方もあわせて P I 推進協議会へ報告するとともに、P I 評価委員会の助言を求め、残る意見収集期間が2週間程度であることを踏まえ、意見収集の期間が適切であるかどうか、皆様方協議会や評価委員会の意見を参考として、意見収集の期間の延長が必要かどうかを判断したいと考えております。

続きまして、3 ページをご覧ください。

P I の実施体制でございます。

こちらは、P I 評価委員会の委員の方々を記載するとともに、現時点での P I 推進協議会及び P I 評価委員会それぞれの開催状況を記載しております。

続きまして、5 ページをご覧ください。(2)実施手順でございます。

図における P I 活動の箇所をご覧ください。

P I 活動の実施期間について、先ほど説明したとおり、4週間から7週間程度に変更し、4週間程度経過した時点で、意見の集約をし、中間報告を行うことを図示しております。また、説明書きも、先ほどご説明しましたとおりに修正しております。

続きまして、6 ページをご覧ください。(3) P I において提供する情報でございます。

提供する情報内容について、「構想段階」・「施設計画段階」との記載を追加し、情報の内容が、どちらの段階に相当するものかを明記しています。

続きまして、7 ページをご覧ください。(5) P I に係る周知・広報、情報提供及び意見収集の方法についてでございます。

6月2日に弊社 Web ページ内に「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」の専用ページを開設いたしましたので、住民・関係者の皆様にわかりやすく伝える観点から、表の下に、注を追記いたしました。

続きまして、8 ページをご覧ください。

意見収集の表につきまして、こちらもわかりやすく伝える観点から、先ほどご説明しました実施方針

に基づき、期間を明記しております。

以上が前回お示した内容から、主に変更した点でございます。

説明は以上でございます。

(櫻井会長)

ありがとうございました。

今、ご説明申し上げましたように、ポイントは、実施計画書の2ページ目になるわけでございます。先ほど私が冒頭ご説明をさせていただきました2つのP Iの実施につきまして、1回でやるのだけれども、構想段階については最初の4週間程度経過してからとりまとめを行う。それを踏まえて意見が言いたいことがあれば、残りの期間内に意見を言うことができる。それを基本形にしながら、それでももし足りないという場合は、さらに延長するという、丁寧な仕組みで進めさせていただきたいというのがポイントでございます。それでは今の実施計画書につきまして、ご意見があればお伺いしたいと思います。

(愛知県)

実施手順について、関係者の方と調整して頂いた結果、きちんと意見を聞くということで、前回の評価委員会のご意見を踏まえたご対応であると思っております。一点確認ですが、前回4週間だったものが7週間になったという理解でよろしいでしょうか。その場合、全体のスケジュールは、当初想定されていたスケジュールの範囲内で収まるという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

事務局からお答えを申し上げます。一般的に、P Iで1回のパブリック・インボルブメントで意見徴収するのは、だいたい4週間となっております。構想段階、施設計画段階、両方のP Iを一度で実施したいということで、全体を7週間にさせていただきました。全体のスケジュールですが、意見収集でどれぐらいの意見が来るかにもよりますが、概ね今想定をさせていただいている期間の中で収まるのではないかと思っております。最終的には、このP I自体は、年内に終了させたいという思いを持っておりますので、できる限り速やかに進めたいと考えております。以上でございます。

(三重県)

ご説明いただいた中で、実施手順の修正のところですが、基本方針の3では、「ご意見に対する考え方とあわせて公表します」と書いていただいています。5ページの実施手順では、中間のところでは「ご意見に対する考え方を示し」、それから実施結果のとりまとめのところでは「とりまとめます」とあり、言い方が少し違いますが、基本的に途中で公表し、最終的に公表するというところでよろしいでしょうか。

(事務局)

そのように実施したいと考えております。意見がどれぐらい出るかということもありますので、時期については多少前後することもあるかと思いますが、できる限り丁寧に実施したいと考えています。

(中部経済連合会)

まず、本文の1ページ目のところ、後半、赤字で追記していただいている部分の表現上の確認ですが、書き出しの「中部国際空港の第二滑走路については」で始まるパラグラフの3行目に、「将来構想として

とりまとめ、公表されました。公表後ではありましたが、この構想を住民等に広く示し」となっておりますが、「公表後ではありましたが」というのは何か意味があるのかどうか。特に意味がないのであれば、不要ではないかと思ったところです。

2点目、このページの一番下の2行になります。「また、地域の実情に応じて、調査段階から幅広い合意形成を図ることが必要と考えられる場合には、本ガイドライン（案）に準じた手続きを踏むことが適当である。」とされています、と書かれています。おそらく、この段落は今回のPIの進め方、構想段階と計画段階をあわせて行うことの根拠として書き加えられたものと思いますが、「また」以降の2行については、後に続く文章の解説にはなっていないので、不要ではないかと感じたところです。

それから9ページ、視点①から④とあって、PIの目標達成の判断・終了の目安・目途のようなものが示されております。視点②の5行の解説の後半2行において、「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。」と書いてあります。広く情報が周知されたかを評価する時に、年代、職業、居住地を把握することの評価上の意味はあるのか。裏を返せば、仮に偏った年代、偏った職業、偏った居住地の方からしか意見がいただけなかった場合に、十分な周知がされたという評価に繋がらないということになるのでしょうか。

(事務局)

ありがとうございます。まず「公表後でありましたが」というパブリック・コメントに関するご質問でございます。本来パブリック・コメントは、計画を決定する前に実施されているのが一般的であると思いますが、今回、構想を地域で取りまとめをいただき、かつ、あわせて一般の方からも意見を徴収し、広く理解を求めたということ、事実として語ったという意味で記載させていただいたものでございます。

二点目の余分ではないかという記述ですが、こういう考え方もあるということで、丁寧に追記をさせて頂いたということで、ご理解いただければと思っております。

三点目の9ページの視点2の点でございます。職業・居住地を把握するという点で、あまり意味がないのではないかとのご意見ですけれども、より幅広い方に意見を頂いたかどうかを、こういうものをもって確認されるということではないかと思っております。これが偏っていたからといって、直ちに幅広く無いという結論にはならないと思いますが、皆様にご判断いただく時、それから評価委員の方にご判断いただく時の一つの指標ではないかと考えております。そういう意味で、仮に偏りがあっても、それは結果の話であると理解しております。以上でございます。

(櫻井会長)

今のご説明でよろしかったでしょうか。

(中部経済連合会)

ありがとうございます。最初の点については承知した上で、意見として申し上げました。というのも、これを初めてご覧になる方は、文脈上、理解が出来ないのではないかと思います。それでもなお記載をしておくということであれば、それはご判断かと思っております。9ページについては、要件のように見えてしまうのがいけないかと思ったものですから、申し上げました。これもご判断かと思っております。

(事務局)

事務局からですが、先ほどのP Iの目標達成の判断の基準については、ガイドライン上にも示された内容ですから、そのまま引用させて頂いたということでございます。我々の考え方は先ほど申し上げたように、仮に偏っていようが、我々としては広く広報し、幅広い方から意見を頂戴するというのが目標でございますので、それを確認できる内容としては、こういうところではないかと思っています。そういう意味で、結果として偏っておっても、我々がやった内容をきちんとお示しできれば、皆さん、それから委員の方にもご理解いただけるのではないかと考えています。以上でございます。

(名古屋商工会議所)

意見を集約して、期間を延長するかどうか判断する際に、何か数値的な目安というのはお持ちでしょうか。

(事務局)

事務局から回答させていただきます。特段目安というものを持っておりません。これは、総数と実際どんなご意見がでたかを皆さんに見ていただいて、それを冷静にご判断いただくことになるかと思っております。我々から、特に示すものではないと考えています。以上でございます。

(櫻井会長)

岐阜県の水野副局長様、何かご質問、ご意見はありますか。

(岐阜県)

今回、構想と施設計画段階をあわせてやるという中で、7週間のうち、4週間経った段階で、構想段階における中間まとめをやるという言い方をしています。この後、お話しになるP Iレポートにおいて、どの部分が構想に相当する部分であって、どの部分が施設計画に相当する部分であって、どこに対する意見が中間まとめの対象になるか、そういう観点でご説明いただけるとありがたいと思います。

(事務局)

事務局の方からご説明を申し上げますが、後ほどP Iレポートで具体的にお示したほうがわかりやすいかと思いますが、いかがでしょうか。今お話したほうがよろしいですか。

(岐阜県)

そういうご説明をいただけたらありがたいというお願いでございます。

(事務局)

そうしましたらP Iレポートのところで、構想段階と施設計画段階がわかるようにお話をさせていただきたいと思います。

(名古屋市)

「はじめに」のところで、今回、新たにイメージ図を追加していただいております。この中で第1段階の滑走路増設との記載がありますが、第1段階・第2段階は、将来構想をよく読むとわかりますが、ここでいきなり第1段階と出てくると、これだけ見るとわからないかと思っています。

(事務局)

事務局からお答えをさせていただきます。前段で今回滑走路を整備するにあたって、先日取りまとめでいただきました、「中部国際空港の将来構想」を契機としておりまして、その第一段階を目指すということですので、参考にお示しさせていただきました。あくまでも構想段階におけるイメージ図ということで、表記をさせて頂きました。誘導するわけではないですが、将来構想を踏まえた考え方で整理させていただいたということで、ご理解いただければと思います。よろしく申し上げます。

(三重県)

6ページの「(4) P Iの対象とする住民・関係者等」ですが、先ほどからのご説明にありましたように、幅広く意見を聞くということですので、ここにも「中国国際空港に関心を有する個人・団体等の皆様を対象とします。」と書いてありますので、基本的に制限がなくて、広く一般にどなたでも意見をおっしゃっていただけるという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

事務局からお答えさせていただきます。ご指摘の通りでございます。わかりやすくご説明をするという意味で、だんだんエリアを広げておりますが、4番で全ての方を対象にすることを認めるのではないかと考えております。よろしくお願いたします。

(櫻井会長)

よろしいでしょうか。

それでは、P I実施計画書(案)を推進協議会で決定し、評価委員会の助言をいただくということでよろしいでしょうか？

<異議なしの声>

ありがとうございます。

## (2) P Iレポート(案)について

(櫻井会長)

それでは議題の(2) P Iレポート案について、事務局から説明をお願いします。今の岐阜県からの要望もありますので、丁寧をお願いします。

(事務局)

それでは、資料2「中部国際空港滑走路増設P Iレポート案」をご覧ください。

まず、「はじめに」でございます。

今回の事業は、現空港用地内の誘導路を転用した滑走路の整備であり、「中部国際空港P I推進協議会」を設置し、住民・関係者など多くの皆様がこのP Iに参加いただき、合意形成を図ることを目的とすることを記載しております。

続いて、目次になります。このレポートは、第1章から第7章までで構成されています。

それでは一枚おめぐりいただきまして、1ページをご覧ください。

「第1章パブリック・インボルブメント（P I）について」でございます。

ここでは、今回、滑走路増設を進めるにあたってのプロセスを記載しております。中部国際空港の第二滑走路については、「中部国際空港整備将来構想推進調整会議」において、昨年12月に『中部国際空港の将来構想』としてとりまとめ、公表され、公表後ではありましたが、この構想を住民等にも広く示し、住民に意見を求めるためのパブリック・コメントが実施されました。

今回の滑走路増設は、将来構想における第一段階だけに絞ったものではありませんが、改めて、幅広く住民・関係者等の皆様と情報を共有し、丁寧な説明と住民等の皆様のご理解を得る必要があることから、航空局が平成15年4月に定めた一般空港における新たな空港整備プロセス(案)のⅢ「一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン(案)」を参考とし、P Iを実施し、手続きをすすめることとしております。

(櫻井会長)

実施計画のはじめにと同じ文章ですよ。省略しましょう、時間の関係もありますので。

(事務局)

はい。それではおめくりいただきまして、3ページをご覧ください。「第2章 中部国際空港の概要」でございます。

このページでは、空港の概要について記載しております。

次に4ページをご覧ください。利用状況について記載しております。

旅客数・発着回数について、2019年度に過去最高となる旅客数1,260万人、航空機の発着回数11.3万回を記録しましたが、2020年2月以降、コロナ禍により、大きく落ち込んでいることを、また、国際貨物取扱量については、世界的に貨物の動きが好調にもかかわらず、中部国際空港の輸送量は減少していることを記載しております。

おめくりいただきまして、5ページから6ページにかけては、航空ネットワークの状況を記載しております。旅客便のピーク時である2019年冬ダイヤと、直近のダイヤを比較しております。

おめくりいただきまして、7ページをご覧ください。「第3章 中部国際空港の滑走路に関する課題」でございます。

この章では、滑走路が1本であることにより生じている課題を記載しております。

まず、「①完全24時間運用の実現」です。中部国際空港は24時間運用が可能な海上空港ではありますが、深夜早朝時間帯において、滑走路のメンテナンス作業を実施しており、その間は航空機の発着はできないため、完全な24時間運用は実現できておりません。

メンテナンス作業には、最低限、週10時間程度の時間が必要となりますが、コロナ禍前の2020年1月には、週11時間しか確保できておらず、また、2022年冬ダイヤにおいても、確保できる時間は、週12時間程度の見込みであり、コロナ禍であっても、十分な時間を確保できておりません。

よって、今後、国際貨物便のさらなる増便に対応し、国際物流基地として拠点性の強化を図るとともに、LCCを始めとする旅客便の多様な運行ニーズに対応していくために、完全24時間運用の実現が不可欠である、ということに記載しております。

8ページは、コロナ禍前、コロナ禍におけるメンテナンス作業時間を示した表となります。

おめくりいただき、9ページをご覧ください。「②現滑走路の大規模補修への対応」です。

中部国際空港の滑走路は、開港から17年が経過した現在も、滑走路の路面は健全ですが、アスファ

ルト舗装の材料劣化が進んでおり、近い将来、材料劣化の進展などに伴う舗装の破損を予防するため、また、空港のアセットマネジメントの観点からも、舗装面を全面的に切削し再舗装する大規模補修の実施が不可欠です。

仮に、現状のまま滑走路の大規模補修を実施する場合、2年間にわたって、深夜早朝時間帯に6時間半滑走路を閉鎖することとなり、その間、航空機の発着ができなくなってしまうことから、その事態の回避が必要であることを記載しております。

9ページの下から10ページにかけて、滑走路の通常補修や大規模補修工事の内容を写真などにより説明しています。

続きまして、「③不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避」です。

ここでは、航空機がトラブルにより滑走路上で停止した場合や、滑走路に不具合が発生した場合における、滑走路閉鎖リスクについて記載しております。参考として、実際に中部国際空港で生じた不測の事態の事例を記載しております。

おめくりいただき、11ページをご覧ください。「④災害時におけるバックアップ機能の強化」です。ここでは、成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に備えて、それらの空港を代替できる機能を強化しておく重要性について、過去の事例とともに記載しております。

続きまして、12ページ、「⑤リニア中央新幹線等の整備効果の向上」です。

2027年度に予定されているリニア中央新幹線の東京―名古屋間の開通により、人口5千万人のリニア大交流圏が形成されること、また、2027年度には、西知多道路が整備され、中部国際空港へのアクセス性が向上することから、これらにあわせて、国際拠点空港としてふさわしい機能を備えること、すなわち滑走路を増設することが、それらの整備効果を高めるものになることを記載しております。

おめくりいただき、13ページをご覧ください。参考として、国内主要空港の滑走路の整備状況についての表を掲載しております。

続きまして、14ページをご覧ください。「第4章 増設滑走路の位置」でございます。

まず、中部国際空港が、今後、国際拠点空港としての機能を十分に発揮していくために、第3章で示した課題に対応していくこと、特に大規模補修期間中における深夜早朝時間帯の滑走路閉鎖の事態を回避するために、滑走路の増設を検討する必要があることを記載しております。

次に、位置の検討です。現在、空港沖では、中部地方整備局により「中部国際空港沖公有水面埋立事業」が進められておりますが、仮に新たな埋立地内に滑走路を設置する場合、空港西側の埋立完了までに15年程度を要する見込みであり、地盤改良や滑走路整備に5年程度を要すると仮定すると、滑走路の供用開始は2041年度以降となります。よって、現滑走路の大規模補修を実施するためにも、第二滑走路の早期整備が必要であることを踏まえ、今回の増設滑走路の位置の検討は、空港島内の既存用地内に限られていることを記載しております。

おめくりいただき、15ページをご覧ください。「第5章 増設滑走路案の概要」でございます。

空港島内の既存用地内において、技術的要件を満たす滑走路の整備案として、2つの案を作成いたしました。これは、位置の検討のところで説明をいたしましたが、空港沖の埋立事業が進む中、第二滑走路の整備は空港内で限られるものの、PIを実施するにあたり、住民等の方々に幅広く検討いただけるよう、実現可能性のある2案を示しております。なお、先日、公告いたしました「計画段階環境配慮書のあらまし」に先行して記載しましたが、本来は、この構想段階PIにおいてお示しする予定としてお

りまして、後先が逆になり申訳ありません。

続きまして、16ページをご覧ください。

案1は、現滑走路を大規模補修する期間に限り使用する滑走路として、現滑走路の着陸帯に整備する案となります。大規模補修完了後は、滑走路を撤去することとなるため、滑走路は1本のままとまります。

案2は、現在の誘導路の位置に滑走路を整備する案となります。将来も2本の滑走路により運用するものであり、「中部国際空港の将来構想」の第1段階にあたるものです。

おめくりいただき、17ページをご覧ください。2つの案の計画内容について比較しております。

- ・滑走路の長さは、いずれの案も3290mとしております。
  - ・滑走路の間隔について、案1は112.5m、案2は210mとなり、案2では、2本の滑走路の同時運用が可能となります。
  - ・航空灯火については、いずれの案も記載している各灯火を整備することとなります。
- なお、欄外に誘導路が一本になる影響の有無について、記載しております。

続きまして、18ページをご覧ください。「第6章 増設滑走路案の比較」でございます。

まず、「評価項目の選定」です。増設滑走路案の比較にあたり、「①整備効果」、「②空港周辺への影響」、「③整備工程及び概算事業費」の3つの項目を設定しております。

まず、①整備効果に関する比較です。滑走路が1本であることにより生じる各課題を解決できるかという点について、各案を表で比較しています。御覧のとおり、案1では各課題に対して十分に対応できないこととなります。

おめくりいただき、19ページをご覧ください。

深夜早朝時間帯において貨物便の発着ができなくなった場合の輸送時間・輸送費用の損失について記載しております。

現在の中部国際空港における国際貨物便の就航状況から、中部空港が使えない場合、24時間運用している関西国際空港へ貨物が輸送されることが見込まれ、現在、中部国際空港において貨物の拠点性が進む中、この機能が失われてしまい、その損失は計り知れないものがあります。次の20ページに、その場合における時間・費用の損失を整理し、記載しております。

続きまして、「②空港周辺への影響」です。

下の表に示してありますとおり、いずれの案も空港島内の既存用地内に配置することから、水質や動物の生育環境への影響は少なく、航空機騒音についても、概略の検討により、海上に収まる見込みであることを確認している旨、記載しております。

おめくりいただき、21ページをご覧ください。

参考に、先に公告・縦覧しております「中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書（令和4年6月）」に掲載した航空機騒音に係る環境基準の類型指定状況及び現在の航空機騒音の推計結果を掲載しております。

22ページは、環境アセスメントの手続きの流れを記載しております。

おめくりいただき、23ページをご覧ください。制限表面への影響については、いずれの案について

も、新たに進入表面及び転移表面が設定される予定であることを記載しております。

下に参考として、案の2の制限表面図のイメージを記載しております。

続きまして、24ページをご覧ください。整備工程及び概算事業費です。

整備工程については、イメージ図を示し、案1に比べて案2の方が、工事期間が短くなることを記載しております。

また、概算事業費については、設計・工事、計画策定・調査費用として、案1は209億円、案2は140億円と想定していることを記載しております。

おめくりいただき、25ページをご覧ください。

各案の比較評価を表にまとめております。また、何も方策を講じない「ゼロオプション」の場合についても、空港周辺への影響は現状と変わらない一方で、現在抱える課題の解決につながらないことや、現滑走路の大規模補修実施に伴い影響が生じることを記載しております。

続きまして、26ページをご覧ください。「第7章 増設滑走路案の選定に向けて」でございます。

ここでは、皆様からいただいたご意見などを踏まえて、増設滑走路案を選定することを記載しております。

また、意見募集期間が4週間程度経過した時点で構想段階に係る意見を集約し、その意見に対する考え方もあわせて「中部国際空港PI推進協議会」へ報告し、「中部国際空港PI評価委員会」の助言を求め、意見募集の期間が適切であったか、すなわち期間の延長が必要かどうかを判断したいと考えていることを記載しております。

そうした点を踏まえ、増設滑走路の必要性や、位置に関する選択肢についての意見は、お早めに提出いただきたいこともあわせて記載しております。

おめくりいただき、最終ページの27ページをご覧ください。

意見募集期間や意見提出方法を記載しております。

説明は以上でございます。

(櫻井会長)

PIレポートを皆様にお示しして、この事業の必要性、そしてどの位置かということ、施設計画について幅広く情報提供し、ご意見をいただくということが趣旨でございます。先ほど、岐阜県さんからご質問がありました、構想段階と施設計画段階、どこが節目かということについてもご説明させていただきました。何かご質問、ご意見がありましたらお願いします。

(名古屋市)

PIレポートの、第三章のところで、課題が5点記載されておりますが、先ほど申し上げました「中部国際空港の将来構想」では6点まとめられてございまして、その中で、「将来の航空需要への対応」というのが、こちらの課題では割愛されておるわけですが、書かれてない理由は何かあるのか教えていただきたいと思っております。

(事務局)

事務局から回答させていただきます。今回の整備目的でございますが、冒頭申し上げたとおり、完全24時間化を目指すもの、それと大規模補修に対応したものの、この二点でございます。そういった意味か

ら需要を基に第二滑走路を整備するものでないということで、将来構想の需要想定については、今回は省かせていただいたというところになっております。以上でございます。

(名古屋市)

ありがとうございます。先ほどの話の確認ですが、今回の整備については、あくまでも需要ではないということですね。

(事務局)

はい、おっしゃる通りでございます。需要が増えるからという目的で整備するものではないものでございます。事実上、容量としては増えるわけですが、それは結果ということでございます。目的はあくまでも完全24時間化を達成すること。それと将来に必要となります大規模補修を実施するためのものということになりますので、ご理解を頂ければと思います。

(櫻井会長)

ちょっと補足させていただきますと、先ほどの実施計画書の最初に、あえて「現空港用地内」という言葉を入れましたが、今回の対象事業は、第1段階ということとなりますので、そうしますと第2段階に議論が及んでしまうような需要に対応するという話は、あえて省いたということだと思います。

(三重県)

今回、16ページのところで、第1案、第2案ということで具体的な整備の案を示していただいております。これは中部国際空港さんの方でとりまとめていただいて、示していただいたと認識しております。今回こういう案で変わらないと認識していますが、そういうことであるならば、特に将来構想の中では案1というのはなかったと思います。色々調整される中でこういうのが出てきたとは思いますが、私どもには唐突感が否めないと思っております。今回こういう案が出てきた経緯を教えてくださいか。

(事務局)

事務局からご説明させていただきたいと思っております。今回は案の1、案の2という二つの案を示させて頂いておりますが、これは、冒頭ご説明しましたけれども、航空局が定めております一般空港の整備のプロセス、それとPIのガイドライン、これに準拠して今回PIを実施するというところになっておまして、そこで複数案の中から幅広く選択ができるようにということで、明示がされております。その明示に従って、私ども、ベストな形ではないにしても、選択肢の一つとして、こういうことが考えられるということでお示したものです。あくまでも目指すところは、冒頭、イメージで申し上げましたけれども、地域の方にまとめたいただいた構想案でございまして、それが適切なものかどうかということ客観的にご判断いただけるよう、考える候補ということでお示したものでございましてご理解いただければと思います。

(三重県)

わかりました。もう一点、26ページのところですが、「第7章 増設滑走路案の選定に向けて」のところ、途中で、「意見募集の期間が適切であったかどうか判断します」ということですが、これは期間

だけを判断されるのか、というのを確認したいのが一点と、その後のとりまとめた後の公表について書かれていませんが、書かれていない理由が何かあるのか教えてください。

(事務局)

期間が適切であったかどうかということで、判断させていただきたいと思っております。これはP Iのそもそもの目的が意見の提出機会の付与というのが前提となっておりますので、そういう意味でその期間が適切であったかが問題になるということで、期間の適切性についてご判断をいただきたいと考えております。当然、意見をまとめた後は、きちんと公表をさせていただくものでございます。

(三重県)

わかりました。そうであるなら、先ほどご説明にもありましたように、住民の皆様にはこの資料が示されると思いますので、自分たちが言ったことに対しての考え方が示されて、公表されるということを意見いただく前にきちんと周知しておくことが大事なのではないか、ということで確認させていただきました。

(事務局)

貴重な意見、ありがとうございます。ここの最後のところに、少し追記をさせていただいて、十分わかるようにさせていただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

(中部経済連合会)

16ページの案1の滑走路の長さについて、案2の3290mと同じですが、案2については、気象レーダーの制約があるから3500ではなく3290になっていると将来構想の中に書かれています。案1の場合は少し気象レーダーからは遠ざかることにはなりますが、この場合においても、やはり3290であって、3500にはならないという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

事務局から回答させていただきます。あえて変えるということもないということで、同じもので比較をさせて頂いたというところでございます。おっしゃる通り、気象ドップラーレーダーの転移表面の関係で、案2についてはこの長さになっておりますので、それに合わせた形で、比較検討をさせていただいたものでございます。

(櫻井会長)

補足しますと、将来構想の時、3290mで想定されている飛行機の運用には問題はないということで確認しておりますので、それをあえてここで3500と出すと、要らぬ議論が出るのではないかとということで、ただ比較するという意味で単純化させていただいたと思えます。

(中部経済連合会)

それで結構だと思います。将来構想における第2段階の新A滑走路の整備が3500になっていると思えますので、今回は3290とするのだけれど、将来的には3500で整理していく、その必要性が薄らいでしまうといけないと思いました。

(櫻井会長)

先ほどご意見いただきました岐阜県、水野様、よろしかったでしょうか。

(岐阜県)

ご説明いただき、ありがとうございます。整備効果のところですが、今回の整備はあくまで大規模補修への対応であって、需要を見越したものではないとの説明がございましたが、実質的な発着能力には全く影響はないのでしょうか。例えば、完全24時間化が実現できてないから、いわゆる設計上は十何万回でもこのぐらいしかできないというのが、24時間運用になることで、実質的な発着能力が1.何倍になるというような書き方はできないのでしょうか。

(事務局)

事務局から回答させていただきます。今の滑走路の容量としては、先ほどもお話を申し上げたように、1.1から1.2倍ぐらいに増えるかと思っておりますが、あくまでも需要想定をしたものではないということで、今回は発着容量について言及していないということになっております。目的が誤解されるという事もございますので、その部分は記載をさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

(櫻井会長)

他に、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

PIレポートについては、公表という言葉が、「示し」という言葉になっており、事務局から追加するという説明がありましたので、そのように修正いたします。

ご指摘ありがとうございます。

### (3) PI 活動内容 (案) について

(櫻井会長)

それでは次の議題、PI活動内容について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

それでは、「資料3 PI活動内容について」をご覧ください。

現時点での計画ですが、PI活動を9月1日から10月20日の7週間程度行うこととしております。これに先立ちまして、8月中旬から末日まで2週間程度の期間、事前の周知・広報を行う予定です。それぞれの手法について説明をいたします。

まず、ホームページですが、「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」専用サイトを開設しておりますので、そのサイトにおいてPIレポートを掲載するとともに、意見記入フォームを掲載いたします。このサイトのリンクを本協議会の各団体のホームページへの掲載をお願いしたいと考えております。

次に、SNSについても、空港会社や各自治体が開設されておりますSNSを活用した広報をお願いしたいと考えております。

次に、マスメディアです。空港会社において随時、プレスリリースを行うとともに、愛知県の広報番組を活用できないか、現在調整をお願いしております。

次に、広報誌です。各団体の広報誌への記事掲載について、現在調整をお願いしております。

次に、ポスターです。空港、各団体の施設などに掲出をお願いしたいと考えております。なお、3県の各市町村にも配布いたしたいと考えておりますので、各県の皆様には県下の市町村への要請をお願いいたします。

次に、チラシです。こちらは、P Iレポートの概要版であり、空港、各団体の施設などに配架いただくよう配付させていただきますので、よろしくお願ひします。また、各市町村にも配付いたしますので、ポスター同様にお願ひいたします。なお、チラシにはアンケートはがきを添付しておりまして、誰もが、そのはがきを使って意見を提出することができます。

次に、パネル展示です。P Iレポートの概要版の内容をパネルにして、展示したいと考えております。空港内、愛知県庁地下通路、常滑市役所などを想定しておりますので、関係の皆様よろしくお願ひいたします。

次に、説明会ですが、常滑市において、9月中旬頃に開催したいと考えておりますので、常滑市さんよろしくお願ひいたします。なお、その他、要請に応じて実施を検討したいと考えております。

最後にメール配信ですが、名古屋商工会議所さん、中部経済連合会さんのご協力を得て、会員企業の皆様に配信する予定としております。

説明は以上でございます。

(櫻井会長)

資料が間に合わかったものですから、チラシの期間、9月1日から30日、これ間違いですね。

(事務局)

間違いです。

(櫻井会長)

当初4週間という形で作った資料を、アップデートしていなかった。9月1日から30日と書いてあるのは、9月1日から10月20日ということですね。

申し訳ございません。

言葉でご説明させていただきましたけれど、実施計画書の手順に従って申し上げますと、周知・広報は8月の中旬、そして9月1日から意見募集。9月1日にP Iレポートを公表し、意見募集を行う。それを10月20日までやる。その期間、9月30日までに構想段階について意見をいただいて、意見と考え方をとりまとめて公表する、という段取りです。活動内容については、ぶったざりでございますので、きれいに整理した方がよいかもしれません。若干微修正はさせていただこうと思います。

中部国際空港以外の今日ご出席の団体様には、お願ひをすることでございますので、その点も含めまして、何かご意見、ご注文、ご提案がありましたらご発言をお願いしたいと思ひます。

(愛知県)

活動内容について、私ども愛知県、調整中のところが多々ありましてすみません。今、関係機関と調整させていただいております。なるべくしっかり広報させていただきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。ただ、県庁の中でも広報の枠というのがございます。なるべくご協力いたしますので、よろしくお願ひいたします。

(櫻井会長)

その他、よろしいでしょうか。

まだまだ調整中ということでございますので、この枠組みの中で調整をさせていただきまして、充実した形で進めさせていただきたいと思います。引き続き、ご協力方よろしくお願ひ申し上げます。

それではP I活動につきましては、調整中のところもございまして、しっかりまとめるということで進めさせていただきたいと思います。またまとまりましたら、時期のお話もございまして、皆様にお示ししたいと思ひます。

本日の議事は以上でございまして、全般を通じまして、何かご発言、ご提案はございましてでしょうか。

(愛知県)

今日いただきました資料は、関係の方と調整した上で、作っていただき、ご苦勞されたと思ひます。来週19日に評価委員会がございまして、今日、ここで出た質問等、評価委員の先生も同様の疑問点、ご質問が出ると思ひますので、今日の意見を踏まえて、丁寧に委員の方に説明させていただきたいと思ひます。

(櫻井会長)

ありがとうございます。どういう観点から皆さんが関心を持たれるかということが大事だと思ひますので、今日いただいた意見、議事録にもいたしますが、ポイントは評価委員会の方にもご説明させていただきます。

よろしいでしょうか。それでは進行を事務局に戻します。よろしくお願ひします。

## 6 閉会

(事務局)

皆さま、本日は長時間にわたりまして、ご審議いただきまして、ありがとうございます。次回、第3回の協議会がございまして、先ほどお話をいたしました通り、意見募集期間が4週を経過した時点で意見の提出の機会という観点で、皆さんのご意見をご照会させていただきたいと思ひます。メールでご照会させていただきたいと考えておりますのでよろしくお願ひ申し上げます。改めてご連絡ということになりますので、よろしくお願ひします。

本日ご審議いただきました、P Iの実施計画書案、それからP Iレポート(案)、P I活動内容(案)について、今後、P I評価委員会、それと航空局とも毎日のように色々調整もさせていただいておりますので、修正する場合があります。今日お話をさせていただいた趣旨の範囲内での変更については、会長にご一任いただければと考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、以上をもちまして第2回中部国際空港P I推進協議会を終了させていただきます。本日は大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。