

中部国際空港 滑走路増設PIレポート 概要版

意見募集
期間

2022年9月1日(木)

2022年10月20日(木)

滑走路増設の必要性や候補地についてのご意見は、できる限り9月30日までのご提出をお願いいたします。なお、意見募集開始から4週間程度経過した時点で、上記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、必要に応じて、意見募集期間を延長いたします。

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。

みなさま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手法であるパブリック・インボルブメント(PI)を実施します。

みなさまのご意見をお寄せください。

PIの手続き



情報提供

中部国際空港の滑走路に関する課題、滑走路増設案などをPIレポートにまとめております。



意見募集

PIレポートをご確認いただき、滑走路増設案に関するご意見をお寄せください。

1 中部国際空港の概要

中部国際空港は、2005年2月17日に、愛知県常滑市沖合の人工島（空港島）に、24時間運用可能な国際拠点空港として開港し、中部国際空港株式会社が設置管理を行っています。

名称	中部国際空港（愛称:セントレア）
種別	拠点空港（会社管理空港）
設置管理者	中部国際空港株式会社
位置	愛知県常滑市
供用開始日	2005年2月17日
空港島面積	約580ha（うち空港用地約473ha）
滑走路	3,500m×60m
スポット数	81スポット
運用時間	24時間



2 中部国際空港の滑走路増設の必要性

現在、中部国際空港は滑走路が1本であるため、次のような様々な課題があります。

1 完全24時間運用の実現

- 中部国際空港は、24時間運用が可能な海上空港です。しかし、航空機の安全な運航を確保するため、深夜及び早朝の時間帯の航空機の発着の合間に、滑走路を閉鎖して、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。
- メンテナンス作業には、週10時間程度の時間確保が最低限必要となりますが、作業時間の確保が難しくなっております。

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

深夜早朝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可能

メンテナンス作業により滑走路が利用できなくなる時間帯

2020年1月時点（2019年冬ダイヤ計画） 週間作業時間：11h05m

●出発便 ▲到着便 旅客 貨物 テクニカルランディング
 BC：スカイマーク GK：ジェットスター・ジャパン TG：タイ国際航空 PO：ボーラーエアカーゴ
 K4：カリッタ航空 QR：カタール航空

日	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時
月	●TG/バンコク ▲QR/マカオ			メンテナンス作業 0100-0535(4h35m)			●BC/沖縄 ●BC/沖縄
火	●TG/バンコク ▲PO/上海 ▲PO/台北	●PO/ソウル ●PO/シンシナティ	●GR/マカオ ●GR/マカオ	メンテナンス作業 0300-0410(1h10m)	●高松 ●高松	●K4/香港 ▲GK/マニラ	●BC/沖縄 ●BC/沖縄
水	●PO/ソウル ●PO/上海 ▲PO/台北	●PO/ソウル ●PO/シンシナティ		メンテナンス作業 0245-0535(2h50m)	●高松 ●高松	●K4/香港 ▲GK/マニラ	●BC/沖縄 ●BC/沖縄
木	●PO/ソウル ●TG/バンコク ▲PO/上海 ▲PO/台北	●PO/ソウル ●PO/シンシナティ	●GR/マカオ ●GR/マカオ	●GR/マカオ ●GR/マカオ	●高松 ●高松	▲GK/マニラ ●PO/成田	●BC/沖縄 ●BC/沖縄
金	●PO/ソウル ●TG/バンコク ▲PO/上海 ▲PO/台北	●PO/ソウル ●PO/シンシナティ		メンテナンス作業 0245-0535(2h50m)			●BC/沖縄 ●BC/沖縄
土	●TG/バンコク ●PO/上海	●PO/ソウル ●PO/シンシナティ	▲PO/台北			●GK/マニラ	●BC/沖縄 ●BC/沖縄

2 現滑走路の大規模補修への対応

- 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。しかし、アスファルト舗装の材料劣化が進んでおり、材料劣化の進展などに伴う舗装の破損を予防するため、近い将来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。
- 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れば、その拠点は他の国際空港に移転され、この地域の航空貨物は、コスト、時間をかけて陸上で他空港まで輸送せざるを得なくなります。

滑走路が2本あれば

大規模補修期間中においても、もう1本の滑走路で航空機の発着が可能

深夜早朝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可能

滑走路の大規模補修工事

- 滑走路面を8cm切削した後、アスファルト（厚さ8cm）でオーバーレイ（舗装）を実施
 - 1日あたり長さ30m×幅30m施工
- 作業時間は最低6時間半/日必要



	1年目			2年目		
	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月	4~6月	7~9月
測量、材料試験等						
切削オーバーレイ工事			(約150日)			(約150日)

3 不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避

- 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ります。

滑走路が2本あれば

もう1本の滑走路で航空機の発着が可能

航空機トラブルによる滑走路閉鎖事例

2012年8月7日、中部国際空港において、航空機のブレーキトラブルにより、高速離脱誘導路上で動けない状態となり、滑走路を閉鎖した。



影 響	滑走路閉鎖：1時間5分
	欠航：1便
	目的地変更：7便
	遅延：出発6便
	到着2便

4 災害時におけるバックアップ機能の強化

- 首都圏や関西圏において大規模災害が発生し、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、中部国際空港は、日本の中心に位置し、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を担うこととなります。

滑走路が2本あれば

メンテナンス、大規模補修時、不測の事態により1本の滑走路が閉鎖されても、災害時における代替機能としての役割を十分に果たすことが可能

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臨時便を受け入れた。



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

提供：
国土交通省近畿
地方整備局

5 リニア中央新幹線等の整備効果の向上

滑走路が2本あれば

リニア中央新幹線及び西知多道路の整備効果を向上

- 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ます。また、リニア中央新幹線の開業も見据え、名古屋高速道路や伊勢湾岸道路と接続する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とともに、定時性・信頼性が向上します。

3 増設滑走路の位置（候補地）

- 滑走路1本の現状のまま何も方策を講じない場合、各課題を解決できないことに加え、メンテナンス作業中や、近い将来に実施せざるを得ない現滑走路の大規模補修期間中、航空機の発着ができなくなります。
- 将来、空港西側に造成される新たな埋立地内に滑走路を設置する場合、埋立完了までには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。

現在抱えている課題を解決するためには、早期の整備が必要であることから、増設滑走路の位置は、海域の埋立が必要がない空港島内の既存用地内で検討します。

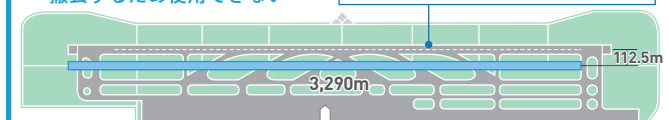
4 増設滑走路案の施設計画

空港島内の既存用地内において、実現可能性のある2案を作成しました。「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を現滑走路の着陸帯内に整備する案です。現滑走路の大規模補修完了後は撤去するため、滑走路は1本のままとなります。「案2」は、現在の誘導路位置に滑走路を整備する案であり、現滑走路の大規模補修完了後、滑走路は2本となります。なお、案1は、小松飛行場における事例を参考としました。

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

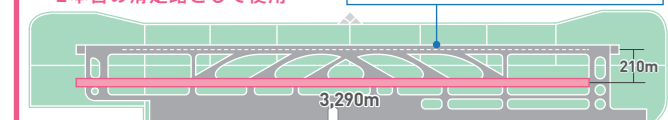
- 現滑走路
- 大規模補修時は閉鎖
- 大規模補修後は滑走路として継続使用



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



5 増設滑走路案の施設計画の比較

各案を比較評価した結果は下表のとおりです。

		案1 現滑走路の着陸帯内に設置	案2 現誘導路位置に設置	
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				
1 整備効果	1 完全24時間運用の実現	△ 現滑走路の大規模補修期間中のみ実現可能	○ 大規模補修完了後も実現可能	
	2 現滑走路の大規模補修への対応	○	○	
	3 不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避	△ 現滑走路の大規模補修期間中のみ回避可能	○ 大規模補修完了後も回避可能	
	4 災害時におけるバックアップ機能の強化	△ 現滑走路の大規模補修期間中のみ強化可能	○ 大規模補修完了後も強化可能	
	5 リニア中央新幹線等の整備効果の向上	× 滑走路は1本のままであり、リニア中央新幹線等の開業に合わせて、国際拠点空港として相応しい機能を備えられない	○ 大規模補修完了後は滑走路が2本となるため、リニア中央新幹線等の開業に合わせて、国際拠点空港として相応しい機能を備えることが可能	
2 空港周辺への影響	自然環境や騒音等への影響があるか			
	いずれの案も、各種の環境配慮を適切に実施することにより、事業者の実行可能な範囲で影響の回避又は低減が可能			
3 整備工程及び概算事業費	制限表面の影響があるか			
	いずれの案も、航空法の手続きを経て、新たに進入表面及び転移表面が設定される予定			
	工事期間は短くなるか			
	長	約4年 現在着陸帯である場所に滑走路を設置して撤去する工事が必要	短	約2年 現在の誘導路を滑走路に改修する工事が必要
	工事費は安価となるか			
	大	約209億円	小	約140億円

6 増設滑走路案の選定に向けて

現滑走路の大規模補修などの喫緊の課題に対応して、よりよい中部国際空港を実現するため、ご意見をお寄せください。また、「案1」「案2」の選択肢以外にご意見等がございましたら、お寄せください。

意見募集開始から4週間程度経過した時点で、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を集約し、そのご意見及びご意見に対する考え方を公表いたします。また、意見募集期間の延長が必要かどうかを判断いたします。

意見募集期間終了後は、いただいた全てのご意見を集約し、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、案を選定し、事業実施に向けた取り組みを行ってまいります。

PIレポートの入手方法やご意見の提出方法は、次のとおりです。

[インターネット]

- ・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」においてPIレポートをご覧いただけます。
- ・「ご意見記入フォーム」に直接意見を入力してください。
- ・ご意見を電子メールで送信することもできます。

URL <https://www.centrair.jp/corporate/rwy-project/>
 メールアドレス centrair_pi@cjiac.co.jp

[はがき]

このリーフレットに添付しているはがきにご意見を記入し、最寄りのポストに投函してください。

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

