

## 2. 対象事業の目的及び内容



## 2. 対象事業の目的及び内容

### 2.1. 対象事業の目的

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ける、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、大きく貢献している。

本事業は、中部国際空港が国際拠点空港としての機能を十分に発揮していけるよう、現在、滑走路が1本であることにより生じる、特に下記(1)及び(2)の空港運営上の喫緊の課題を含め、5つの課題に対応していくため、代替滑走路を新たに整備するものである。

- (1)完全24時間運用の実現
- (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
- (4)災害時におけるバックアップ機能の強化
- (5)リニア中央新幹線等の整備効果の向上

### 2.2. 対象事業の内容

#### 2.2.1. 対象事業の種類

滑走路の新設を伴う飛行場及びその施設の変更の事業

#### 2.2.2. 対象事業が実施されるべき区域の位置

愛知県常滑市セントレア地内に位置する中部国際空港の空港用地（愛知県の空港島地域開発用地を除いた部分）とする。

対象事業実施区域を図 2.2-1 に示す。

#### 2.2.3. 対象事業の規模

新設する滑走路の長さ 3,290m

#### 2.2.4. 飛行場の利用を予定する航空機の種類及び数

飛行場の利用を予定する航空機の種類は大型ジェット機、中型ジェット機、小型ジェット機、プロペラ機、回転翼機である。

飛行場の利用を予定する航空機の発着回数は、「2.3.3. 環境影響評価で想定する航空機の発着回数」に示すとおりである。

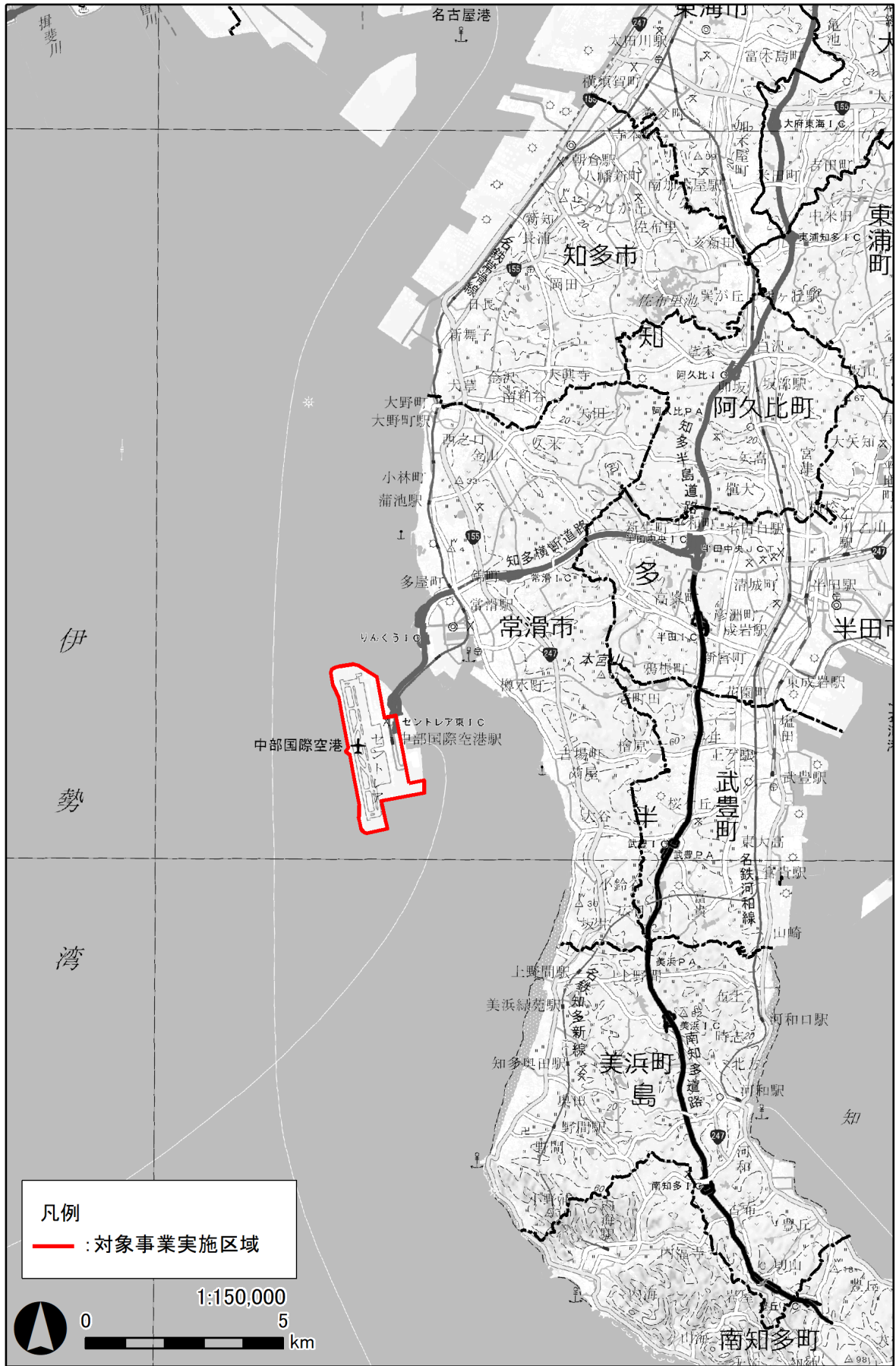


图 2.2-1 対象事業実施区域

## 2.2.5. 対象事業実施区域及び対象事業の概要

中部国際空港代替滑走路事業の対象事業実施区域の平面図は図 2.2-2 に示すとおりである。

代替滑走路事業実施前後の A-A' 方向の模式図は図 2.2-3 に示すとおりである。

代替滑走路は、現在の A 平行誘導路を改修して整備する。またそれに伴い、航空灯火、排水施設等、必要とされる施設の整備を行う。

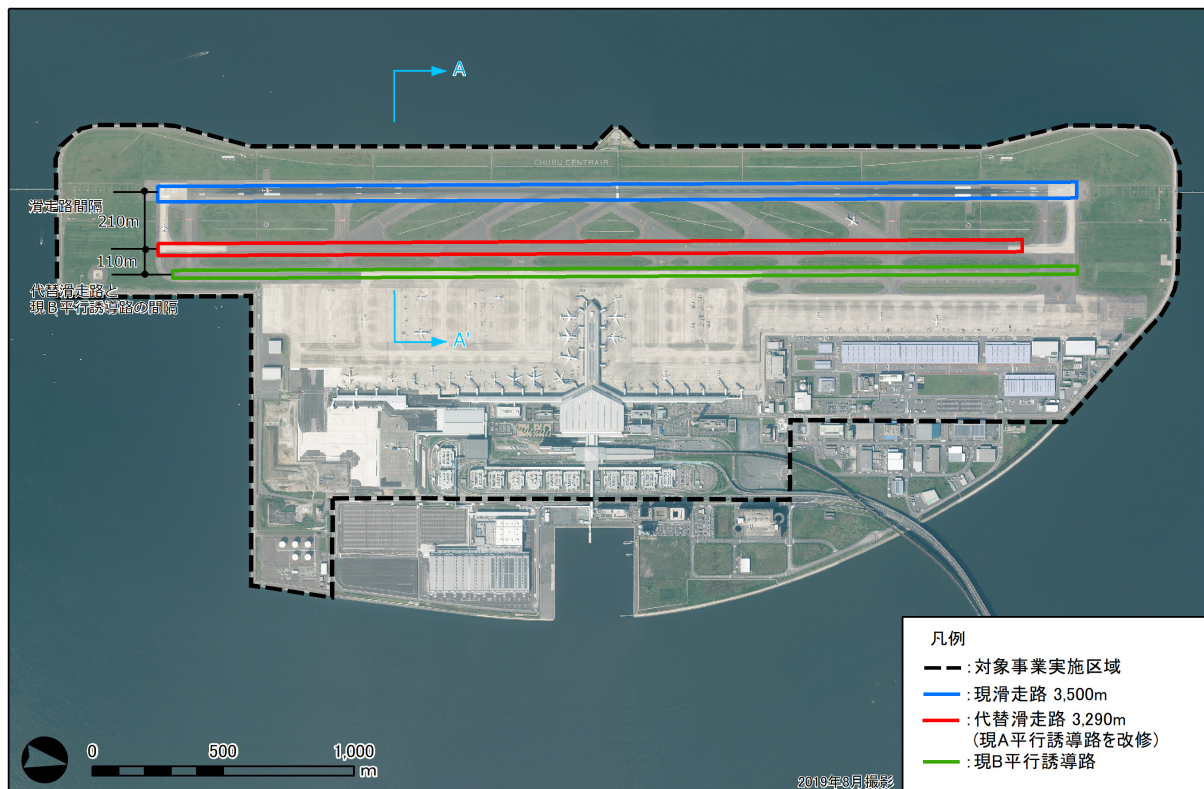


図 2.2-2 中部国際空港代替滑走路事業実施区域（平面図）

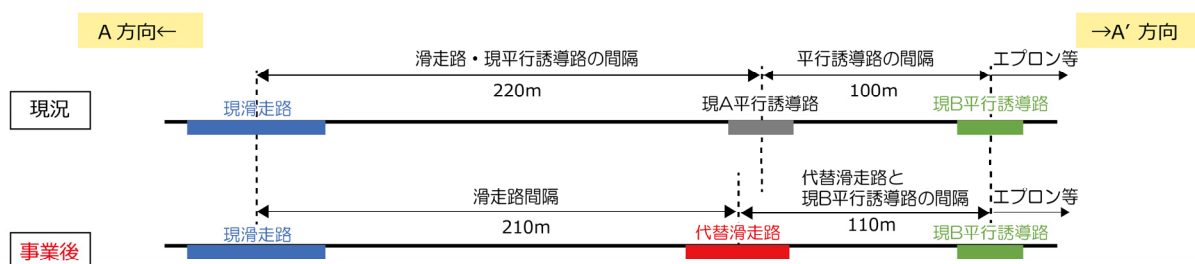


図 2.2-3 代替滑走路事業実施前後の A-A' 方向の模式図

## 2.2.6. 対象事業の工事計画の概要

### (1) 工事の施工手順

工事は、現在の A 平行誘導路を改修して代替滑走路を整備するものであり、主に拡幅部分の既存施設撤去、代替滑走路の舗装、雨水排水設備の設置、滑走路灯などの航空灯火の設置、標識等の設置を行うほか、代替滑走路の転移表面に抵触するエプロン照明灯柱の切り下げ等の対応が必要となる。代替滑走路の断面模式図は図 2.2-4 に示すとおりである。

なお、詳細な施工計画については「10.1 予測の前提 10.1.1 工事の実施」に示す。

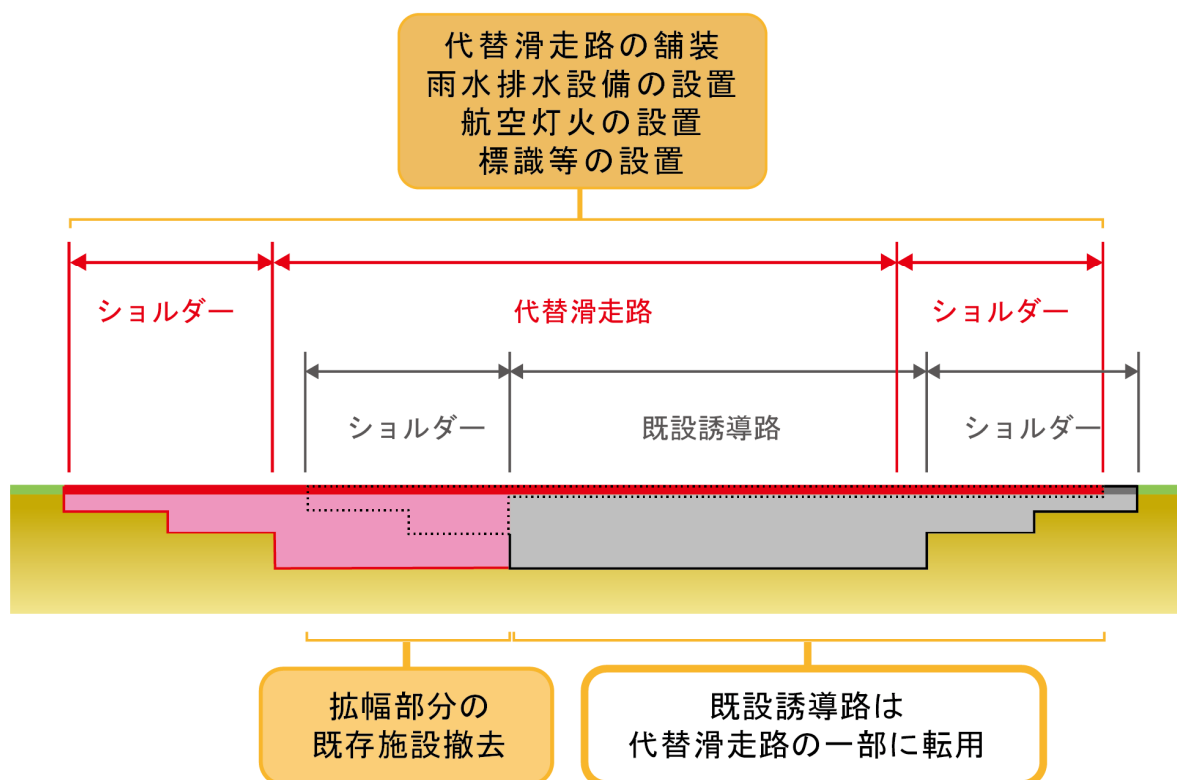


図 2.2-4 代替滑走路の断面模式図



## 2.3. その他の対象事業の内容

### 2.3.1. 滑走路運用の考え方

2本の滑走路運用の考え方は図 2.3-1 のとおり想定している。

通常時は、原則として現滑走路を着陸専用、代替滑走路を離陸専用として運用を行うことを想定している。ただし、滑走路のメンテナンス作業を実施する間は、その滑走路を閉鎖して、もう一方の滑走路のみで運用を行うことを予定している。

現滑走路が長距離国際路線などで必要となった場合には、現滑走路を使用して離陸することにより、航空会社の運航に支障が生じないように対応する。

なお、現滑走路の大規模補修工事の施工時は、現滑走路を閉鎖して代替滑走路のみで運用を行うことを想定している。

(大規模補修及びメンテナンス作業の内容については 3-5～3-6 ページに記載)

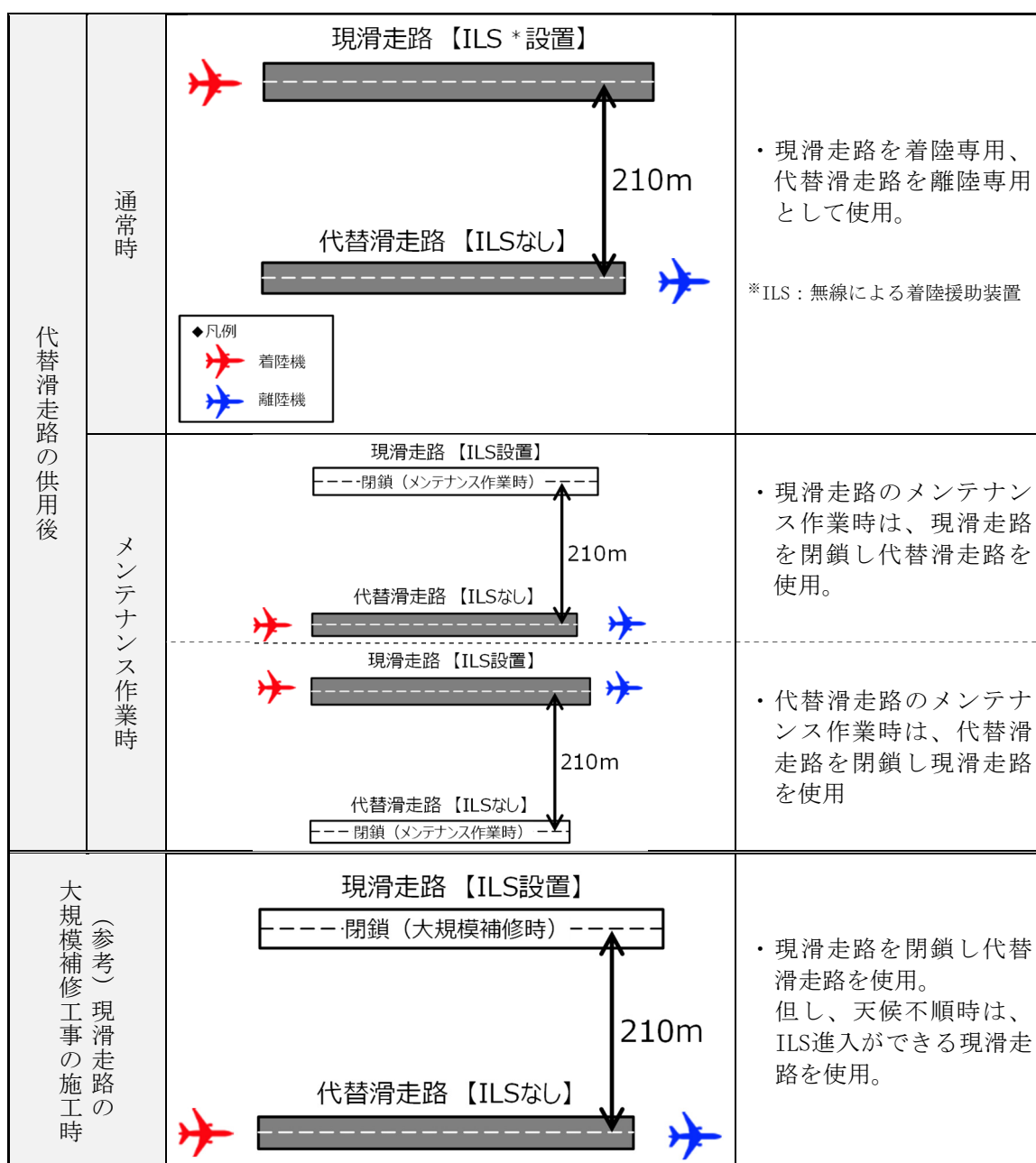


図 2.3-1 滑走路運用の考え方

### 2.3.2. 雨水等排水計画

雨水等排水計画について、現在の空港区域内の雨水排水は、周囲の海域へ放流しており、代替滑走路においても、現在の空港区域と同様に海域に放流する予定である。

また、旅客ターミナルビル等の空港施設内から発生する施設排水については、現状と同様に公共用下水道に接続し処理する。

### 2.3.3. 環境影響評価で想定する航空機の発着回数

本事業は、「2.1.1. 対象事業の目的」に示したとおり、特に完全な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る。

このため、環境影響評価の実施にあたっては、新型コロナウイルス感染症収束後の1日当たり発着回数を、2019年度以前の利用実績を基に表2.3-1のとおり想定する。この値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年度以前の1日当たり発着回数の最大値（2020年1月4日（土）の365回（台風の影響は除く））を基に、その日以降の深夜早朝時間帯における発着回数の増分（4回）を加えることにより、環境影響が最も大きくなる1日当たり発着回数（369回）を想定したものである。

表 2.3-1 環境影響評価において想定する1日当たり発着回数

	2019年度	新型コロナウイルス感染症収束後
発着回数	306回/日 (最大365回/日)	最大369回/日

注1) 2019年度の306回/日は、計画段階環境配慮書P4-11の図4.3-1に記載した「現在の航空機騒音の推計結果」の前提となる発着回数である。（回転翼機は除く）

注2) 中部国際空港建設時の環境影響評価（平成11年（1999年）6月）で想定した発着回数：350回/日

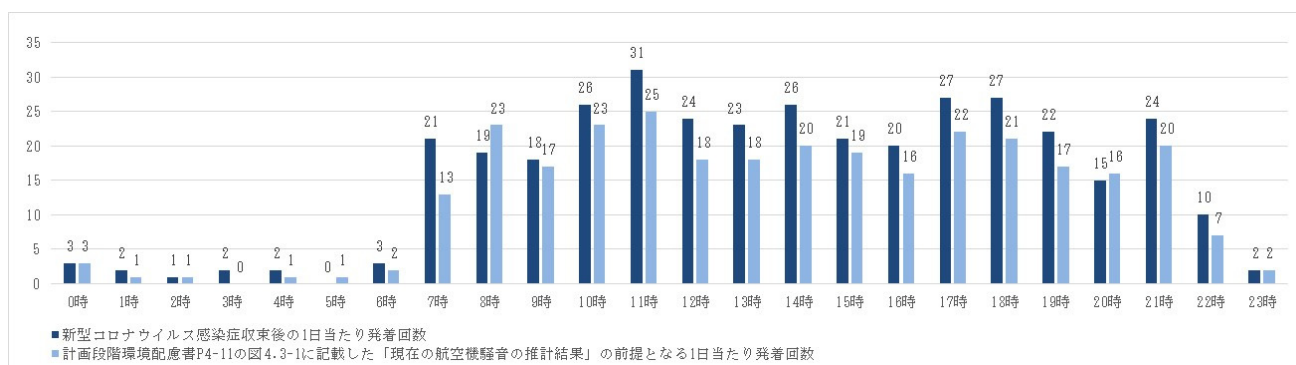


図 2.3-2 環境影響評価において想定する1日当たり発着回数（時間帯別）

