

3. 中部国際空港の現状とこれまでの 検討経緯等

3. 中部国際空港の現状とこれまでの検討経緯等

3.1. 中部国際空港の現状

3.1.1. 中部国際空港の概要

(1) 空港概要

中部国際空港は、平成 17 年（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る。

表 3.1-1 中部国際空港の概要

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	平成17年（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



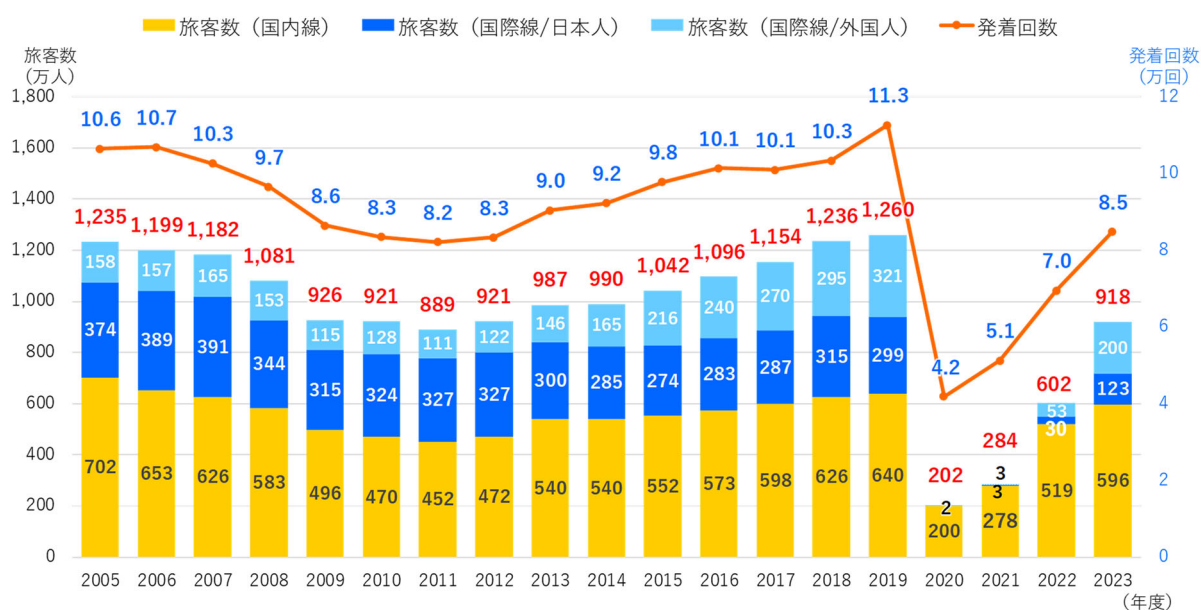
図 3.1-1 中部国際空港位置図及び中部国際空港全体図

(2) 利用状況

1) 旅客数・発着回数

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前は、リーマンショック（平成 20 年（2008 年））や東日本大震災（平成 23 年（2011 年））などの影響により旅客便数が減少した結果、旅客数等が低迷した時期もあったが、その後は、旺盛な訪日外国人旅行者に支えられ、令和元年度（2019 年度）には過去最高となる旅客数 1,260 万人、航空機の発着回数 11.3 万回を記録した。

令和 2 年度（2020 年度）以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、旅客数、発着回数ともに大きく落ち込んだが、各種の制限が撤廃された以降は回復傾向にある。



注) 表示単位以下の値を四捨五入しているため、各年度の国際線旅客数及び総合計の値が合わないことがある。

図 3.1-2 中部国際空港 旅客数・発着回数

2) 国際貨物取扱量・国際貨物便数

国際貨物取扱量は、まだ、コロナ禍以前の実績には達していない。これは、中部国際空港の旅客便が回復途上であり、旅客便のベリースペースがコロナ禍以前と比べ減少しているため、他空港に貨物が流出していることによるものである。

なお、国際貨物便数は、令和5年度（2023年度）時点で59便/週であり、過去最高便数を更新した。

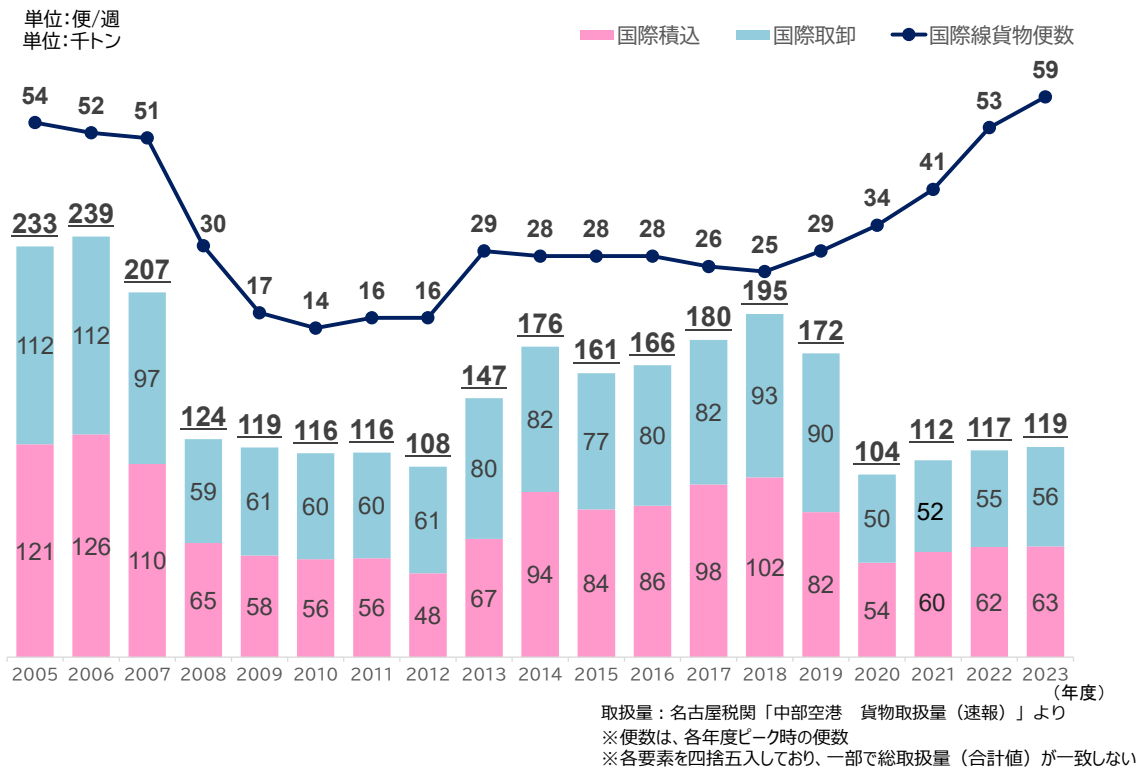


図 3.1-3 中部国際空港 国際貨物取扱量・国際貨物便数

(3) 航空ネットワーク

1) 旅客便

令和6年（2024年）8月1日時点において、国際線は20都市301便/週、国内線22都市82便/日である。

【参考】令和元年（2019年）冬ダイヤ（ピーク時）：国際線42都市486便/週、国内線19都市97便/日

<国際線>



※赤字が就航都市

<国内線>



※赤字が就航都市

図 3.1-4 中部国際空港 航空ネットワーク

2) 国際貨物便

令和6年（2024年）8月1日時点において、10都市51便/週である。

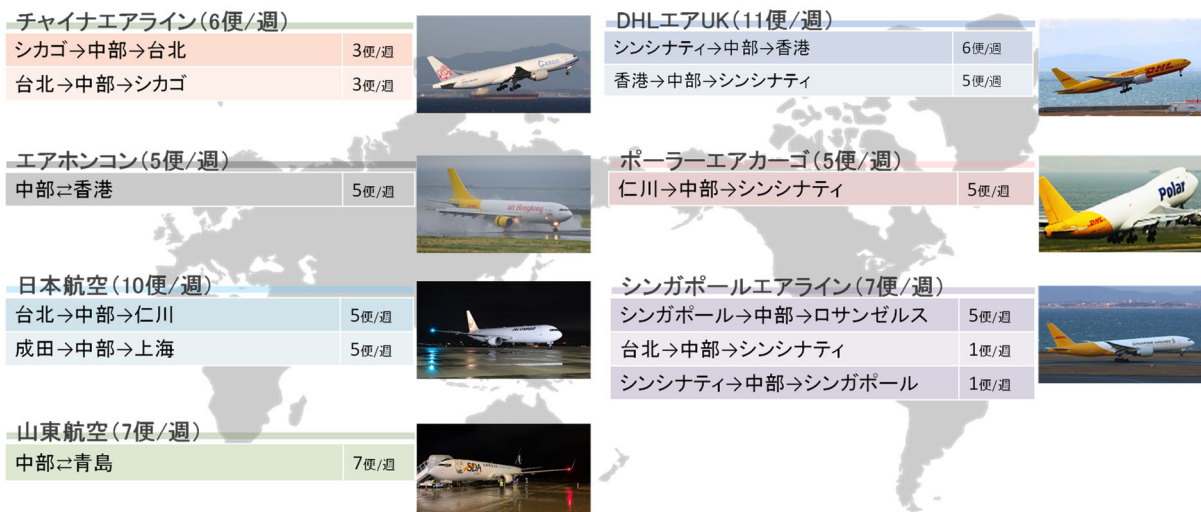


図 3.1-5 中部国際空港 国際線貨物便の就航状況

3.1.2. 中部国際空港の課題

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つの課題がある。

(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ある。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、まとまった作業時間を確保して路面の清掃や通常補修など滑走路のメンテナンス作業を実施している。その間、航空機の発着はできなくなるので、完全24時間運用は実現できていない。

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るが、コロナ禍前の令和2年(2020年)1月には、週11時間程度しか確保できないなど、深夜及び早朝の時間帯に発着する国際貨物便などの増加に伴い、メンテナンス作業の時間確保が難しくなっている。

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等の多様なニーズに対応することが可能となる。

【主なメンテナンス作業】

- ・ 路面清掃
- ・ 路面の通常補修（クラックの補修等）
- ・ 路面性状調査（わだち掘れ測定等）
- ・ 標識の再塗装
- ・ 航空灯火の洗浄・交換 等

航空灯火の交換



標識の再塗装



【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】

20年1月時点 (19年冬ダイヤ計画)		週間作業時間 : 11h05m		● 出発便 BC: スカイマーク GK: ジェットスター/シャバン ▲ 到着便 TG: タイ国際航空 PO: ボーラーエアカーゴ K4: カリタ航空 QR: カタール航空			
時刻	0	1	2	3	4	5	6
日	●TG/旅客/バンコク	メンテナンス作業 0100-0535 (4h35m)				●点検 (30m)	●BC/旅客/沖縄
月	●TG/旅客/バンコク ▲QR/テック/マカオ	QR/テック/メキシコシティ	メンテナンス作業 0300-0410 (1h10m)		●点検 (30m)	●K4/テック/香港 ▲GK/旅客/マニラ	●BC/旅客/沖縄
火	PO▲ ●TG/旅客/バンコク /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海	PO/貨物/シンシナイ	●PO/貨物/ソウル	メンテナンス作業 0245-0410 (1h25m)		●点検 (30m) ▲GK/旅客/マニラ	●BC/旅客/沖縄
水	PO▲ ●TG/旅客/バンコク /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海		●PO/貨物/シンシナイ ●PO/貨物/ソウル		●K4/テック/香港	メンテナンス作業 0430-0535 (1h05m)	
木	PO▲ ●TG/旅客/バンコク /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海		●PO/貨物/シンシナイ		●QR/テック/メキシコシティ	▲GK/旅客/マニラ	●PO/貨物/成田
金	PO▲ ●TG/旅客/バンコク /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海		●PO/貨物/シンシナイ ●PO/貨物/ソウル	メンテナンス作業 0245-0535 (2h50m)		●点検 (30m)	●BC/旅客/沖縄
土	●TG/旅客/バンコク ●PO/貨物/上海	PO/貨物/ソウル▲	PO/貨物/台北▲		●PO/貨物/ソウル ●PO/貨物/シンシナイ	▲GK/旅客/マニラ	●BC/旅客/沖縄

※テック：テクニカルランディング（航空機が給油のみの目的で空港に立ち寄ること）

(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、令和6年（2024年）2月をもって開港から19年が経過しており、滑走路のアスファルト舗装の材料劣化は進んでいるものの、空港の運用に支障をきたさないよう、日々のメンテナンスによって対応しており、安全性に問題は生じていない。一方、今後の更なる材料劣化の進展などに伴う舗装の破損を予防するためには、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ある。

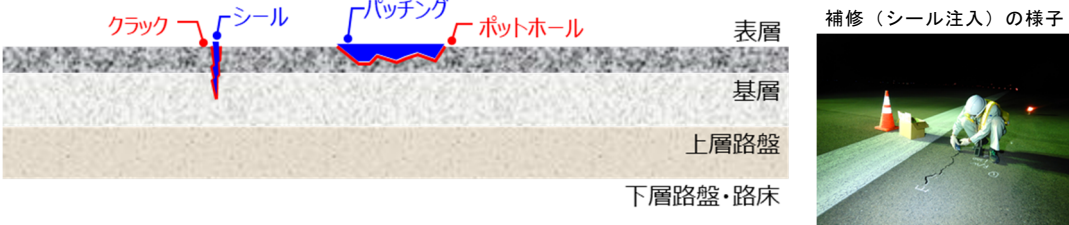
滑走路の大規模補修を実施する場合、試算では2年間にわたって、一定期間、深夜及び早朝の時間帯に、補修作業のため6時間半連続して滑走路を閉鎖することとなり、この時間にこれまで中部国際空港を拠点として運航していた国際貨物便等の発着ができなくなる。

深夜及び早朝の時間帯に運航されている国際貨物便は、この地域における産業のサプライチェーンを支えている。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、この地域の航空貨物は、コスト、時間をかけて陸上で他の国際空港まで輸送せざるを得なくなる。

滑走路が2本あれば、現滑走路の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が発着が可能となるため、深夜及び早朝の時間帯に運航されている国際貨物便の運航の継続や今後の国際貨物便や旅客便の増便に対応することができる。

【参考】滑走路メンテナンス作業の通常補修

- 部分的な機能的破損（クラック、ポットホール）が発生した都度、シール注入、パッチングなどにより補修



【想定】現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

【工程】

切削 → アスファルト舗装（オーバーレイ）

切削機での切削 → 敷均し → 転圧



	1年目				2年目			
	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月	4~6月	7~9月	10~12月	1~3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る。

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となる。

【航空機トラブルによる滑走路閉鎖事例】

✓ 平成 24 年（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 05 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的な役割を担うこととなる。

平成 30 年（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 期島内で広域にわたって浸水が発生し、航空機の発着が不能となった際には、旅客便 368 便、貨物便 20 便が中部国際空港を利用した。

滑走路が 2 本あれば、メンテナンス、大規模補修期間中、または不測の事態により 1 本の滑走路が閉鎖されていても、もう 1 本の滑走路で航空機の発着が可能となり、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できるようになる。

(5) リニア中央新幹線等の整備効果の向上

今後、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というメガリージョンが形成される。

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ことによって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・信頼性が向上することとなる西知多道路が整備される。

中部国際空港が滑走路を 2 本備え、完全 24 時間運用を実現し、国際拠点空港として相応しい機能を確保することは、同時にリニア中央新幹線及び西知多道路の整備効果を高めるものになる。

3.2. 中部国際空港建設時の環境影響評価

3.2.1. 中部国際空港建設時の環境影響評価の概要

中部国際空港の建設時には、「運輸省所管の大規模事業に係る環境影響評価実施要領（運輸省所管の大規模事業に係る環境影響評価の実施について）」（昭和60年4月26日付け運環第25号運輸大臣通達）、「建設省所管事業に係る環境影響評価実施要綱」（建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について）」（昭和60年4月1日付け建設省経環発第10号建設事務次官通知）に基づき、「中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書」（平成11年6月、中部国際空港株式会社・愛知県）が作成された。

上記の環境影響評価書の総合評価として、事業の実施が環境に及ぼす影響を予測・評価した結果、大気質、騒音、振動、悪臭、水質、底質、地形・地質、動物・植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等及び温室効果ガス等に及ぼす影響については、各種の環境保全対策の実施により回避・低減されており、また地域の環境保全の基準または目標の達成状況にほとんど変化をきたすことはなく、伊勢湾及びその周辺地域の環境に及ぼす影響は小さいものとする旨が記載されている。

あわせて、環境への負荷をさらに低減する対策を推進するとともに、存在、供用時のもとより、工事中の各時点において環境監視に万全を期すことにより、伊勢湾及びその周辺地域の環境に及ぼす影響を最小限にとどめるよう努めると記載されている。

3.2.2. 環境監視調査の概要

平成17年（2005年）2月の開港後、中部国際空港株式会社と愛知県は空港島及び空港対岸部の存在に伴う水質汚濁、海水の流れ、空港の供用に伴う航空機騒音などの周辺地域に対する影響を把握し、必要に応じて適切な措置を講じることにより環境の保全を図ることを目的として、「空港島及び空港島対岸部に係る環境監視計画」を策定し、この環境監視計画に基づき調査を実施してきた。また、調査結果のとりまとめ、公表にあたっては、第三者機関が設置する公正・中立の立場の委員会において、科学的・客観的な検討・評価を受けた。

その評価の結果、「空港島等の存在及び空港の供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされたことや、環境影響評価で予測した結果の範囲内であったことなどから、平成21年度（2009年度）末で航空機騒音を除く項目の調査を終了している。

平成22年度（2010年度）からは「中部国際空港に係る環境監視計画」に基づき、航空機騒音を調査し、結果を公表している。

3.3. 隣接地における事業

3.3.1. 中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要

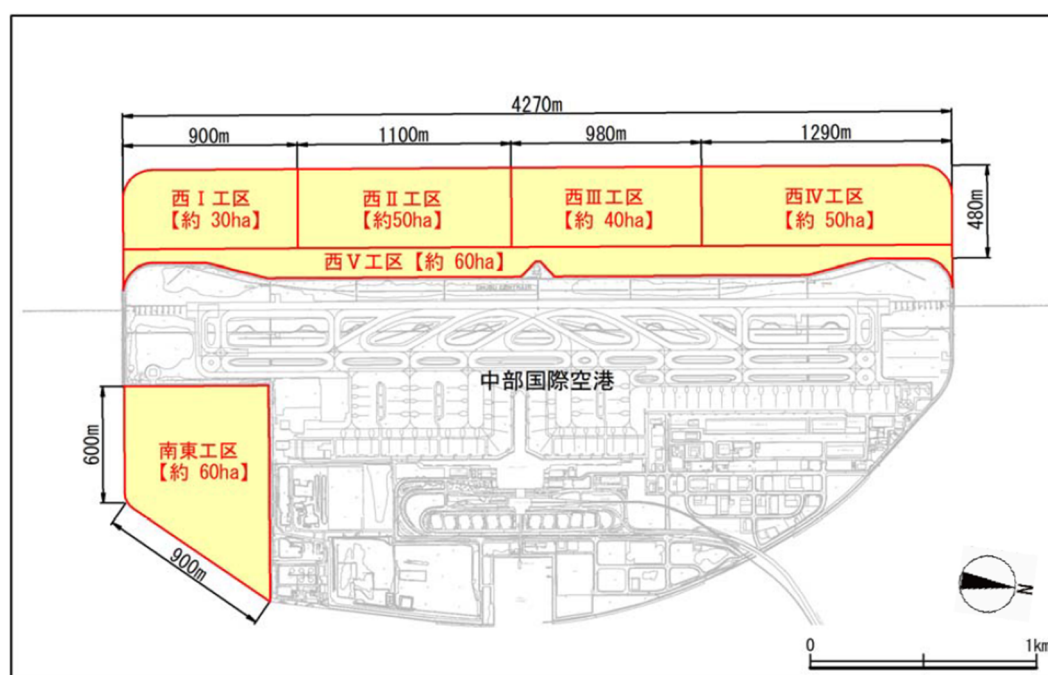
中部国際空港沖公有水面埋立事業は、名古屋港から発生する浚渫土砂を処分するため、国土交通省中部地方整備局が事業主体となり、新たな土砂処分場を整備するものである。

中部国際空港沖公有水面埋立事業については、環境影響評価法に基づき環境影響評価手続が実施された。

令和2年(2020年)3月に「中部国際空港沖公有水面埋立事業 環境影響評価書」が公告・縦覧された。その後、令和3年(2021年)2月に中部国際空港沖公有水面埋立承認願書が国土交通省中部地方整備局から愛知県に提出され、同年5月に承認された。評価書によると、空港西側(西工区)の埋立完了までには15年程度を要する見込みである。

令和4年(2022年)2月に工事が開始されている。

なお、埋立事業計画は令和5年(2023年)11月に変更手続きが承認されている。主な変更内容は、西側工区割の見直し(西V工区の追加)、護岸法線形状の変更(隅角部のR化)、施工順序の変更である。



出典：「中部国際空港沖公有水面埋立 設計概要変更承認申請_添付図書」(令和5年11月、国土交通省中部地方整備局)

図 3.3-1 事業計画(変更)

表 3.3-1 概略工事工程（変更）

工事区分		年次						期間
		1～5	6～10	11～15	16～20	21～25	26～32	
西Ⅰ工区	護岸工事	■						約2年
	埋立工事	■	■					約4年
西Ⅱ工区	護岸工事		■					約3年
	埋立工事			■				約3年
西Ⅲ工区	護岸工事		■					約3年
	埋立工事			■				約3年
西Ⅳ工区	護岸工事	■						約3年
	埋立工事		■					約4年
西Ⅴ工区	護岸工事			■				約2年
	埋立工事			■				約2年
南東工区	護岸工事	■		■				約4年
	埋立工事				■	■	■	約18年

出典：「中部国際空港沖公有水面埋立 設計概要変更承認申請_添付図書」（令和5年11月、国土交通省中部地方整備局）

3.3.2. 中部国際空港沖公有水面埋立事業の環境影響評価と環境監視調査の概要

事業実施にあたり、環境影響評価書の中で「環境保全措置を確実に実施するとともに、工事の実施時及び埋立地の存在時に環境監視調査を実施し、環境の状況の把握と環境の保全に努める」とされており、国土交通省中部地方整備局において、「中部国際空港沖公有水面埋立事業 環境監視調査計画書」（令和3年2月）に基づく環境監視調査を実施している。

3.4. 地域の取組み

3.4.1. 「中部国際空港の将来構想」の公表

中部国際空港は、現在は滑走路が1本であるため、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、航空機の安全な運航を確保するための滑走路のメンテナンス作業を実施しており、完全24時間運用は実現できていない。

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、令和3年（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、『中部国際空港の将来構想』における第1段階として、現空港用地内の誘導路の1本を転用して代替滑走路を整備し、令和9年度（2027年度）に供用開始を目指すこととしている。

3.5. 中部国際空港株式会社の取組み

3.5.1. PI の実施

『中部国際空港の将来構想』の公表を受け、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、経済団体と連携・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）を実施した。なお、PI の実施にあたり、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た。

PI の実施にあたって準拠した国土交通省航空局の「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）」においては、「滑走路新設事業（空港の新設、空港の移転もしくは既存空港の滑走路増設または移設）については、幅広い選択肢から滑走路のおおむねの位置、方位等の基本的な諸元に関する一つの候補地を選定する段階（以下、「構想段階という）」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段階（以下、「施設計画段階」という）の各々において PI を行うこと」とされている。

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から、現空港用地内という限定された中で増設滑走路の施設計画案を想定するため、候補地を選定する「構想段階」と具体的な施設計画案を検討する「施設計画段階」をあわせた PI を実施することとした。

表 3.5-1 中部国際空港 PI 推進協議会 構成団体

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、一般財団法人中部経済連合会
空港会社	中部国際空港株式会社

3.5.2. 滑走路整備案の選定

(1) 滑走路整備の必要性及び候補地

滑走路 1 本で現状のまま何も方策を講じない場合には、各課題を解決できないこととなり、メンテナンス作業中や、実施せざるを得ない現滑走路の大規模補修を行う間、航空機の発着ができなくなる。また、2 本目の滑走路を空港島の既存用地の外で検討する場合には、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により、将来、空港西側の現滑走路沖に造成される新たな埋立地内に滑走路を設置することが考えられるが、空港西側（西工区）の埋立完了までには 15 年程度を要する見込みであり、その後、浚渫土砂の埋立地に滑走路を整備する場合に不可欠な地盤改良や滑走路そのものの整備に 5 年程度を要すると仮定すると、滑走路の供用開始は令和 23 年度（2041 年度）以降となる。この場合、各課題を早期に解決することができないこととなり、メンテナンス作業中や、実施せざるを得ない現滑走路の大規模補修を行う間、航空機の発着ができなくなる。

こうしたことから、今回整備する滑走路の位置は、海域の埋立の必要がない空港島内の既存用地内とした。

(2) 滑走路の施設計画案

空港島内の既存用地内において、滑走路の方位や間隔に関する技術的要件を踏まえ、実現可能性のある整備案として、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（案 1）と、現在の誘導路位置に滑走路を整備する案（案 2）を想定した。

なお、案 1 は、石川県小松飛行場において、舗装をかさ上げする工事期間の仮滑走路として本滑走路と平行に建設した事例を参考としたものであり、案 2 は、『中部国際空港の将来構想』の第 1 段階にあたるものである。

【案 1】

- ・ 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ある。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滑走路は撤去するため、滑走路は 1 本のままである。

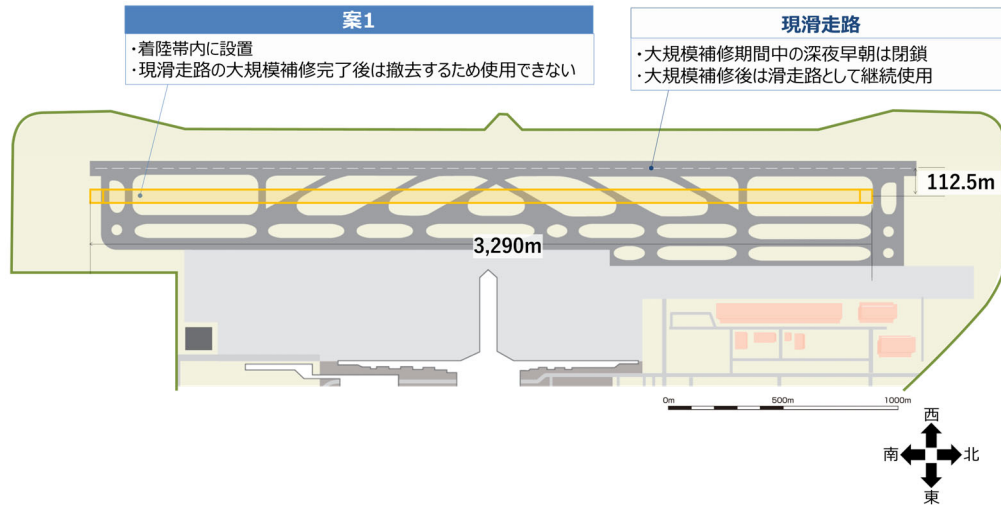


図 3.5-1 案 1

【案 2】

- ・ 現在の誘導路位置に滑走路を整備する案である。将来も 2 本の滑走路により運用するものである。

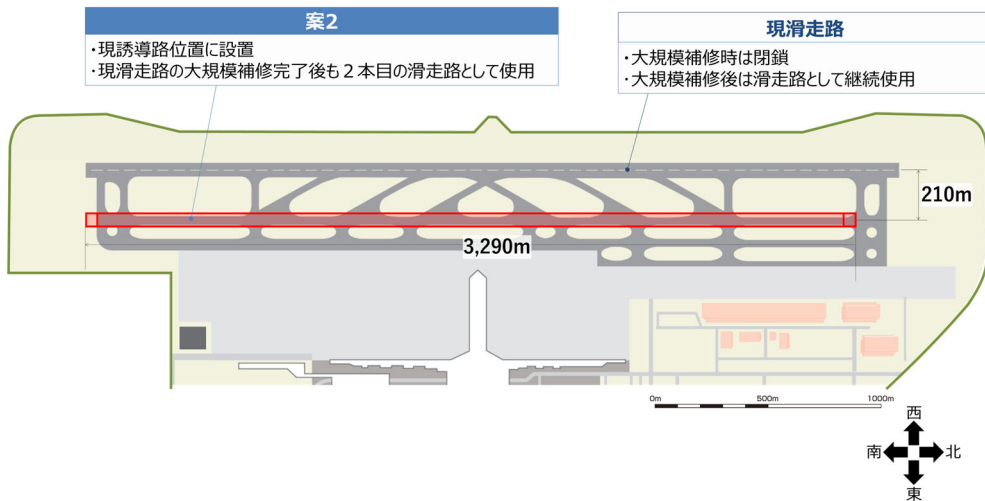


図 3.5-2 案 2

(3) 施設計画案の比較評価

「整備効果」「空港周辺への影響」及び「整備工程及び概算事業費」の3つの項目を設定し、各案を比較評価した結果（概要）は表 3.5-2 に示すとおりである。

表 3.5-2 施設計画案の比較評価結果（概要）

		案1	案2
① 整備効果	●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		
	(ア) 完全24時間運用の実現	△ (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)
	(イ) 現滑走路の大規模補修への対応	○	○
	(ウ) 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)
	(エ) 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)
	(オ) 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	
	●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	
③ 整備工程及び概算事業費(※)	●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)

注) 大規模補修費は概算事業費に含めていない。

(4) 滑走路整備案の選定

「中部国際空港滑走路増設 PI レポート【構想・施設計画段階】」（以下、「PI レポート」という）を公表し、令和 4 年（2022 年）9 月 1 日から 10 月 20 日まで意見収集を実施した。情報提供としては、「中部国際空港 PI 推進協議会」構成団体のホームページに PI レポートの掲載、協議会の構成団体、名古屋鉄道主要駅等において PI レポート概要版（リーフレット）の配架、中部国際空港セントレアホール前ホワイエ等でのパネル展示、常滑市・美浜町において説明会を実施した。

その結果、2,159 件のご意見を提出いただいた。意見収集にあたっては、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ており、「中部国際空港の滑走路に関する課題、滑走路の増設の必要性」、「増設滑走路の候補地が空港島内に限られていること」、「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」の各設問に対し、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%であったことから、提供した情報は理解いただけたと判断した。また、自由意見を集計した結果、増設滑走路案（案 1、案 2）に関する意見のうち、案 2 がよいという意見が 82%を占めた。

2 案の比較検討結果や上記 PI の結果を踏まえ、今後は案 2 を対象として手続きを進めていくこととした。

3.5.3. 環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

(1) 複数の計画案に係る環境影響の検討

1) 計画段階配慮事項の総合評価

環境の保全について適正な配慮をするべき事項について検討を行うため、計画段階環境配慮書（以下、「配慮書」という。）を作成し、令和4年（2022年）6月に公表した。

配慮書では、計画段階配慮事項として騒音（航空機騒音）と動物（鳥類）への影響を選定し、位置・規模に関する案1及び案2（PIで示した案と同じ）について、環境面での影響の比較を実施した。その結果をとりまとめたものが表3.5-3であり、両案の影響に著しい差はないと評価した。

配慮書における検討内容及び結果の詳細については「5. 第一種事業に係る計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果」に示すとおりである。

表 3.5-3 計画段階配慮事項の総合評価

航空機の運航に伴う騒音（航空機騒音）による影響に関して、案1では滑走路を現滑走路との中心線間隔で112.5m東側に整備する。案2では滑走路を現滑走路との中心線間隔で210m東側に整備する。そのため、航空機騒音の影響範囲もそれと同程度東側に広がる可能性がある。新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加が想定され、現在の $L_{den}57dB$ の範囲より広がる可能性もあるが、中部国際空港は航空機騒音に配慮して常滑市沖合の海上に建設された空港であり、滑走路の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、いずれの案でも $L_{den}57dB$ の範囲は海上に留まることが見込まれ、両案の影響に著しい差はないと考える。

動物（鳥類）への影響に関して、案1では滑走路を現滑走路との中心線間隔で112.5m東側に整備する。滑走路の整備位置は、現在、着陸帯が設けられている場所である。案2では滑走路を現滑走路との中心線間隔で210m東側に整備する。滑走路の整備位置は、現在、誘導路を設置している場所である。新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加が想定されるが、いずれの案も滑走路は現在も空港施設として利用されている人工的な環境の中に位置すること、中部国際空港では、開港後に各種の鳥対策を積み重ねており、発着回数とバードストライク発生件数との間に比例関係はみられないことを勘案すると、本事業によりバードストライクが大きく増加することはないと見込まれ、両案の影響に著しい差はないと考える。

また、各項目において示した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図られると考える。

2) 環境保全上重要と考えられる項目への影響

配慮書は、環境影響評価法に基づく縦覧とともに、中部国際空港株式会社のホームページ上においても公表し、住民等からの意見の提出を受け付けたほか、国や関係地方公共団体の長からの意見の提出を求めた。その意見の概要と事業者の見解は「6. 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長、国土交通大臣の意見並びに事業者の見解」に掲載した。

国土交通大臣意見の中で、「環境保全上重要と考えられる(i)大気環境 (ii) 水環境 (iii) 動植物及び生態系について、離隔確保等により本事業の実施に伴う影響を極力回避又は低減し、想定区域及びその周辺における適切な環境保全を図ること。」との意見が提出された。これらの項目に関する影響の程度について検討した結果は表 3.5-4 に示すとおりである。

表 3.5-4 環境保全上重要と考えられる事項への環境面の影響

	案1	案2
(i) 大気環境	<p>航空機の運航に伴う騒音（航空機騒音）による影響に関して、案1では滑走路を現滑走路との中心線間隔で112.5m東側に整備する。そのため、航空機騒音の影響範囲もそれと同程度東側に広がる可能性がある。</p>	<p>航空機の運航に伴う騒音（航空機騒音）による影響に関して、案2では滑走路を現滑走路との中心線間隔で210m東側に整備する。そのため、航空機騒音の影響範囲もそれと同程度東側に広がる可能性がある。</p>
	<p>航空機騒音については、新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加が想定され、現在のL_{den}57dBの範囲より広がる可能性もあるが、中部国際空港は航空機騒音に配慮して常滑市沖合の海上に建設された空港であり、滑走路の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、いずれの案でもL_{den}57dBの範囲は海上に留まることが見込まれ、両案の影響に著しい差はないと考える。</p> <p>その他の航空機の運航に伴う大気環境（大気質、低周波音）について、中部国際空港の離着陸時の飛行経路は海上に設定されており、住居等が位置する陸域から十分な離隔があることから、影響の程度は極めて小さく、両案の影響に著しい差はないと考える。</p>	
(ii) 水環境	<p>飛行場の施設の供用に伴い、施設からの排水が考えられるが、施設からの排水は雨水排水に限られ、雨水以外の排水は下水管を経由して空港外の下水処理場で処理されており、施設から汚水を直接海域に放流することはない。そのため、供用時における海域への新たな影響はなく、現状と変わらない。</p> <p>また、本事業において海域における工事等は予定されていない。造成等の施工に伴う水の濁りについては、大規模土工事を伴う工事ではないとともに、必要に応じて対策を講じる予定であり、水質に影響を及ぼすおそれはほとんどない。</p> <p>これらのことから、本事業による伊勢湾への水質への影響はほとんどなく、両案の影響に著しい差はないと考える。</p>	
(iii) 動植物及び生態系	<p>鳥類への影響について、案1では滑走路を現滑走路との中心線間隔で112.5m東側に整備する。滑走路の整備位置は、現在、着陸帯が設けられている場所である。</p>	<p>鳥類への影響について、案2では滑走路を現滑走路との中心線間隔で210m東側に整備する。滑走路の整備位置は、現在、誘導路を設置している場所である。</p>
	<p>鳥類への影響について、新型コロナウイルス感染症収束後の航空需要の増加に伴う発着回数の増加が想定されるが、滑走路は現在も空港施設として利用されている人工的な環境の中に位置すること、中部国際空港では、開港後に各種の鳥対策を積み重ねており、発着回数とバードストライク発生件数との間に比例関係はみられないことを勘案すると、本事業によりバードストライクが大きく増加することはないものと予測される。</p> <p>飛行場の存在に伴う動植物及び生態系への影響について、事業実施想定区域は海域に造成された人工島内にあり、滑走路増設に伴い、その一部は改変されるものの、もともと空港運用に伴い管理されている環境であることから、陸域の動植物及び生態系に著しい影響を及ぼすことはなく、両案の影響に著しい差はないと考える。</p> <p>また、施設からの排水は雨水排水に限られること、造成等の施工に伴う水の濁りについては、本事業において海域における工事等は予定されておらず、陸域についても大規模土工事を伴う工事ではないとともに、必要に応じて対策を講じる予定であることから、本事業による海域の動植物及び生態系への影響ならびに知多半島西側沿岸の「生物多様性の観点から重要度の高い海域」への影響はほとんどなく、両案の影響に著しい差はないと考える。</p>	

(2) 複数の施設計画案に係る環境影響の比較の結果

これまでの取組みの経緯や、配慮書手続きによる環境影響の検討の経緯等を踏まえ、複数の施設計画案に係る環境影響の比較を行った。

環境面への影響について、航空機の運航に伴う騒音（航空機騒音）による影響に関しては、中部国際空港は航空機騒音に配慮して常滑市沖合の海上に建設された空港であり、滑走路の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、いずれの案でも $L_{den}57\text{dB}$ の範囲は海上に留まることが見込まれ、両案の影響に著しい差はないと考える。また動物（鳥類）への影響に関して、いずれの案も滑走路は現在も空港施設として利用されている人工的な環境の中に位置すること、中部国際空港では、開港後に各種の鳥対策を積み重ねており、発着回数とバードストライク発生件数との間に比例関係はみられないことを勘案すると、本事業によりバードストライクが大きく増加することはないと見込まれ、両案の影響に著しい差はないと考える。

配慮書への意見について、自治体からの意見、住民等の意見とも、比較した2つの案のうち、いずれかの案を優位とするものはなかった。

これらの結果も考慮し、PIの結果も踏まえ、中部国際空港株式会社は、案2により事業を進めることとした。

(3) 環境影響の回避・低減に向けた検討

滑走路の施設計画案を案2として事業を進めるにあたり、計画段階配慮事項等の検討結果を踏まえて、環境面での影響の回避・低減に向けた検討を行う。

環境影響の回避・低減に向け、航空機の運航に伴う騒音（航空機騒音）による影響の予測を実施し、必要に応じ適切な環境保全措置の検討を行う。また、航空機の運航に伴う動物（鳥類）への影響について、各種対策により引き続きバードストライクの低減に努めるとともに、事業による影響の予測を実施し、必要に応じ適切な環境保全措置の検討を行う。

