

# 空港の現況と第二滑走路の必要性について

---

2021年11月 2日

中部国際空港将来構想推進調整会議検討部会

## 1. 検討の経緯

## 2. 新規滑走路の早期整備の必要性

(参考) 滑走路のメンテナンス作業と完全24時間化の関係

(参考) 滑走路の劣化状況

(参考) 大規模補修工事のイメージ (工事内容、工事期間)

# 1. 検討の経緯

## 1. 中部国際空港将来構想推進調整会議（2021年7月29日）での主なご指摘

- セントレアの機能強化のための第2滑走路の早期実現、完全24時間化の実現を
- リニア中央新幹線、名古屋駅のスーパーターミナル化、第2滑走路の3点がこの地域に必要
- 中部国際空港は中部圏の経済や産業の基盤となる重要な社会インフラ、第2滑走路は我が国の経済発展に大きく貢献

## 2. 中部国際空港将来構想推進調整会議検討部会（8月30日）での主なご指摘

- リニア中央新幹線の名古屋開業のタイミングに合わせて第2滑走路を整備したいというのが地元の総意であり、国に対してそのように要望してきた経緯がある
- 空港西側工区の埋立完了までに15年間を要するため、第2滑走路の供用がそれ以降となってしまうことは非常に残念。メンテナンスのことを考えても大変心配。このギャップを具体的、現実的にどう埋めるかが大きな課題
- モノづくりのサプライチェーンがグローバル化する中で、滑走路が1本の現状ではメンテナンスの問題等で物流が妨げられるおそれがある
- 需要よりも、補修にかかる費用がこれから増加して空港会社の経営を圧迫してしまうアセットマネジメントの意味からも、第2滑走路の早期整備が必要
- 都市間競争を勝ち抜いていくため、第2滑走路の早期整備が必要
- 将来的な機会損失をなくすという点で、空港の整備は整備先行であり、受け入れ態勢を整えることが大事

# 2. 新規滑走路の早期整備の必要性

1. 中部空港の完全24時間化（深夜・早朝便の受入れ）への対応が必要。
2. 経年劣化した現滑走路の大規模補修が早急に必要であり、その期間中において、航空機が発着できなくなる事態を回避するため。

深夜・早朝便の受入状況

20年1月時点（19年冬ダイヤ）

※深夜・早朝便発着時間帯  
(メンテナンス不可能時間帯)

時刻	23	0	1	2	3	4	5	6
日	■							■
月	■					■		
火	■					■		
水	■							■
木	■							
金	■							■
土	■							

他空港※1における滑走路大規模補修実施間隔

空港	発着回数※2	滑走路	間隔※3
関西空港	19.6万回	A	13年
新千歳空港	15.5万回	A	9年
		B	10年
那覇空港	15.9万回	A	15年

(参考) 中部空港の発着回数：11.3万回  
 ※1 24時間の航空保安業務が提供され、かつ2本の滑走路を有する空港を記載  
 ※2 発着回数は、国土交通省航空局「空港管理状況 令和元年度（年度）空港別順位表」の着陸回数を2倍した値を記載  
 ※3 供用開始 又は 前回の大規模補修完了後から、次の大規模補修着手までの期間を記載  
 ※ 滑走路大規模補修にあたっては、環境条件、耐久性、空港の運用形態及び、舗装の老朽化の状況等を見極め、実施の判断を行う  
 ※ 関西空港及び那覇空港においては、2本目の滑走路供用後、速やかに大規模補修に着手

3. 2027年度のリニア中央新幹線の開業や西知多道路の開通を見据えた取り組みが必要。  
 我が国の国際競争力を維持向上させるため、リニアで結ばれる地域と国際拠点空港との結節性を強化するとともに、国際拠点空港の機能を強化し、リニアや西知多道路の整備効果を高めることが重要。

# 2. 新規滑走路の早期整備の必要性

## 滑走路のメンテナンス作業と完全24時間化の関係

滑走路の安全確保のために必要なメンテナンス作業（航空灯火の洗浄・交換、路面の清掃・小規模補修等）は、深夜・早朝の航空機が滑走路を利用しない時間に行われている。地域や航空会社のニーズに対応して、貨物便、LCC等の深夜・早朝便を積極的に受け入れてきているが、メンテナンス作業の時間をできる限り短縮しても、毎週10時間程度は最低限必要である。

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・ジャパン  
 ▲ 到着便 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

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/テク/マカオ	QR/テク/メキシコシティ ●	メンテナンス作業 0300-0410 (1h10m)		点検 (30m)	● K4/テク/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/シンシナティ ●	● PO/貨物/ソウル	メンテナンス作業 0245-0410 (1h25m)		点検 (30m)	● 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/シンシナティ ● PO/貨物/ソウル		● K4/テク/香港	メンテナンス作業 0430-0535 (1h05m)	点検 (30m) ● BC/旅客/沖縄	
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/シンシナティ ▲ QR/テク/マカオ		● QR/テク/メキシコシティ	▲ GK/旅客/マニラ	● PO/貨物/成田 ● BC/旅客/沖縄	
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/シンシナティ ● 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/シンシナティ	▲ GK/旅客/マニラ	● BC/旅客/沖縄	

### <作業可能時間の基本的な考え方>

- ・作業可能時間 : 滑走路閉鎖時間 - 作業後の滑走路点検時間 (30分)
- ・閉鎖開始時間 : 出発便の離陸 30分後 又は 到着便の着陸 15分後 から開始
- ・閉鎖終了時間 : 出発便の離陸時刻 又は 到着便の着陸 15分前 までに終了

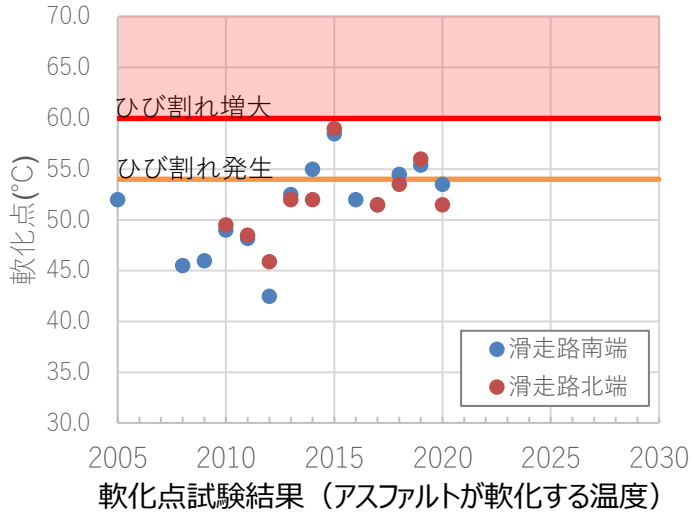
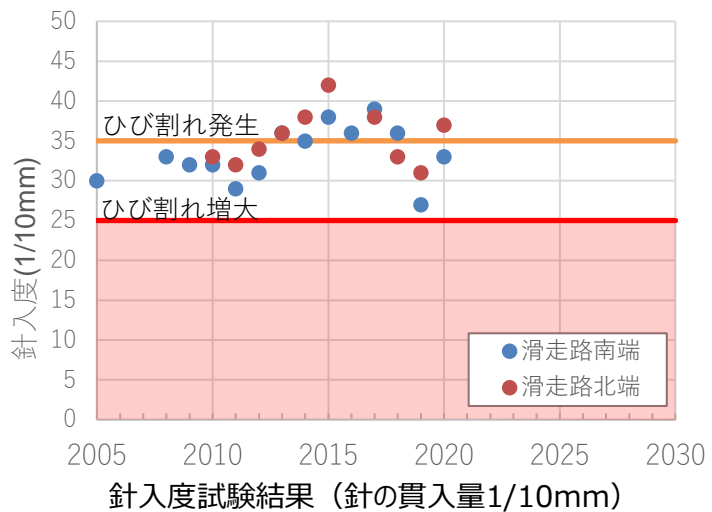
# 2. 新規滑走路の早期整備の必要性

## ➤ 滑走路の劣化状況

開港から16年が経過し、材料的には劣化状況を注視していく必要がある。

[材料劣化（表層部）]

針入度試験や軟化点試験により、慎重なモニタリングが不可欠な状況。



グルーピングの削れ・骨材の露出



目地の開き (クラック)

# 2. 新規滑走路の早期整備の必要性

➤ 大規模補修工事のイメージ

- 工事内容（仮定）：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）
  - 1日あたり 長さ30m×幅30m施工 ➡ **作業時間は最低6時間/日必要**（滑走路閉鎖時間6時間半）

切削

アスファルト舗装（オーバーレイ）



- 工事期間：切削オーバーレイ工事の施工可能時期は気温が低い11月から3月。

	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)	

- 切削オーバーレイ工事の必要日数 長さ 3,300m※×幅45m÷900m<sup>2</sup>/日 = 165日
  - 土日休日、雨天等を考慮した場合 165日÷稼働率 0.60 = **275日**
- ※滑走路3,500mのうち、両端のコンクリート舗装部 200mを除いた長さ