

中部国際空港の滑走路増設に向けた取り組み

中部国際空港株式会社地域共生部事業調整グループ

ここでは、2021年12月に公表された『中部国際空港の将来構想』、その将来構想に位置づけられた第1段階の滑走路整備に向けた手続き「パブリック・インボルブメント」の取り組みについて紹介する。

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る。

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生かし、モノづくり産業を中心にわが国の経済成長をけん引する中部圏において、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。

しかし、滑走路が1本であり、航空機の安全な運航を確保するために、深夜およ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、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いない。

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	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 1本
スポット数	81スポット
運用時間	24時間

2. 『中部国際空港の将来構想』の策定

国土交通省中部地方整備局は、港湾事業として、中部国際空港西側沖に名古屋港の浚渫土砂処分場を整備するため、免許権者である愛知県知事あて公有水面埋立承認願書を提出し、愛知県知事は、

2021年5月25日に承認した。

これを機に、愛知県知事の呼びかけにより、地元地域の自治体や経済界、空港会社のトップで構成される「中部国際空港将来構想推進調整会議」（以下、「推進調整会議」）が2021年7月に設置され、第二滑走路の整備に向けた具体的な検討をスタートさせることとなった。

具体的な検討にあたっては、推進調整会議を構成する団体の部局長レベルや学識者を中心に構成される検討部会が設置され、「空港の現況」や「第二滑走路の必要性」等をテーマとして、6回の会議が開催された。

会議体の構成メンバー

推進調整会議	検討部会
愛知県知事 岐阜県知事 三重県知事 名古屋市長 名古屋商工会議所会頭 中部経済連合会会長 中部国際空港株式会社代表取締役社長	愛知県都市・交通局長 岐阜県都市公園整備局長 三重県地域連携部長 名古屋市総務局企画調整監 名古屋商工会議所専務理事 中部経済連合会専務理事 中部国際空港株式会社代表取締役副社長 加藤一誠 慶應義塾大学教授（交通経済学） 秀島栄三 名古屋工業大学教授（土木計画学・交通工学） 中野牧子 名古屋大学准教授（環境経済学） 【オブザーバー】 大阪航空局空港部長 大阪航空局中部空港事務所長

推進調整会議では、第二滑走路の議論を進めるにあたり、経済界から「セントレアの第二滑走路の早期実現」、「空港の完全24時間化の実現」、さらに、「第二滑走路の整備は、リニア中央新幹線や名古屋駅スーパーターミナル化に並ぶ、この地域にとって必要なプロジェクトであり、わが国の経済発展のためにも早期に進めるべき」との意見が出された。

検討部会では、「リニア中央新幹線の開業に合わせて第二滑走路を整備したいというのが地元の総意であること」や、「空港西側工区の埋め立て完了までに15年間を要し、第二滑走路の供用がそ

れ以降となってしまうことは、現滑走路のメンテナンスを考えると大変心配であること」などの意見が出された。

検討部会では、こうした意見を踏まえ、空港の将来構想についてさまざまな角度から検討が進められた。

検討を進める中、経済界から「埋め立て地が出来上がり、空港の滑走路として活用可能となるのが15年も先というのは本当に残念だ。空港の安全、地域の経済の発展のためにも何かよい代案はないのか。」との意見が出された。

弊社から「今後、航空路線を誘致するためには完全24時間化は不可欠であり、また、大規模補修を進めるためには第二滑走路が必要である。」ことを報告し、第二滑走路を2段階に分けて整備する案を提案した。

<第1段階>

図1は第1段階の整備案である。

現在あるA誘導路を滑走路に造り変え、現在の

滑走路を主に着陸専用、新たに造る滑走路を主に離陸専用とし、それぞれ用途を分けて運用ができるようにするものである。この案は、福岡空港と同様、滑走路の中心線の間隔を210m確保することで、2本の滑走路として運用できるものである。

この整備により、日々のメンテナンス作業時間の確保だけでなく、大規模修繕も計画的に実施することが可能となり、また、深夜早朝時間帯における多様な運航ニーズにも対応できるようになる。

さらに、この計画案は、2027年の供用開始を目指すことができるものであり、今後予定されるリニア中央新幹線の開業や西知多道路の整備効果をも高めるものとなる。

<第2段階>

図2は第2段階の整備案（将来形）である。

これは、将来の航空需要が高まることを前提としており、また、実際に整備する際には改めて漁

図1

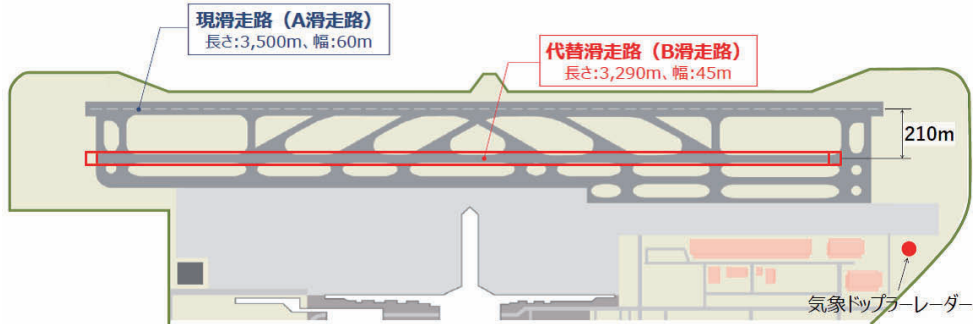


図2



業者を始めとする関係者との調整が必要となる。

この段階では、新滑走路の供用に合わせて、現在使用している滑走路を廃止し、新A滑走路とB滑走路の2本で運用することとなる。滑走路の中心線の間隔を760m確保することで、現在の約1.5倍の滑走路処理容量まで拡大でき、将来の航空需要にも対応できるものとなる。

こうした検討を経て、検討部会から推進調整会議に提案し、『中部国際空港の将来構想案』が2021年12月14日に地元の総意として取りまとめられ、同日、成案として公表された。

3. パブリック・インボルブメントについて

(1) 背景

国土交通省航空局では、空港整備に関する新規事業採択の基準として、2003年に「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」を示し、空港整備にあたっては幅広い住民等との合意形成が重要であるとした。

この三章には「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)」が示されている。このガイドラインでは、空港整備にあたり、事業の透明性向上や、住民等との円滑な合意形成に資することを目指しており、滑走路を増設等する場合には、空港の整備計画の検討段階から、整備主体が関係自治体等と連携して、住民等に整備計画などの情報を公開した上で、広く意見を求めるなど、計画策定過程に参画を促すパブリック・インボルブメント(以下、「P I」)を行うことを定めている。

中部国際空港は一般空港ではないものの、滑走路増設について住民等との幅広い合意形成を図る必要があるため、このガイドラインに準じて、P Iを実施することとした。

(2) P Iの実施体制

P Iを実施するにあたり、地元自治体として愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市、また、

経済団体として名古屋商工会議所や一般社団法人中部経済連合会に参加いただき、「中部国際空港P I推進協議会」(以下、「P I推進協議会」)を設置し、取り組みを行ってきた。

また、P Iの透明性や公平性、公正性を確保するため、マスコミなども加えた有識者等で構成する「中部国際空港P I評価委員会」(以下、「P I評価委員会」)を設置し、助言や評価を得ながら進めてきた。委員には、中日新聞の飯尾歩 論説委員、名城大学の岡田恭明 教授、慶應義塾大学の加藤一誠 教授、久志本修一 弁護士、名古屋大学の森川高行 教授に就任いただいた。

(3) P I実施計画書

P I実施計画書では、以下の事項について定めているが、ここでは、「基本方針」、「実施手順」、「P Iの対象とする住民・関係者等」、「P Iの目標達成の判断」について紹介する。

- ・基本方針
- ・実施手順
- ・提供する情報
- ・P Iの対象とする住民・関係者等
- ・周知・広報、情報提供および意見収集の方法
- ・収集したご意見の取り扱い
- ・P Iの目標達成の判断およびP Iの終了

①基本方針

以下の4つの基本方針を定めている。

方針1：わかりやすい情報提供に努めます

提供する情報は、P Iレポートとして、わかりやすく取りまとめて提供します。

また、容易に情報が入手できるよう工夫します。

方針2：適切なP I手法の選定、期間の設定をします

住民・関係者等の皆様が参加しやすいよう、適切なP I手法を選定するとともに、期間を設定します。

また、事前に十分な周知・広報に努めます。

方針3：収集したご意見及び考え方を公表します

住民・関係者等の皆様から収集したご意見については、個人が特定できる情報を除いて集約し、ご意見に対する考え方とあわせて公表します。

方針4：透明性を確保し、公平・公正なP Iを実施します

P Iの実施にあたっては、P I評価委員会の助言を受けるとともに、実施結果について評価を受けます。

P I評価委員会の助言・評価については誠実に対応し、その内容は公表します。

②実施手順

PIの実施手順として、以下の事項などを定めている。

- PIの実施にあたり実施計画（PI実施計画書）、提供情報の内容（PIレポート）、PI活動の内容（実施手法、日程、場所など）を決定すること
- PI活動（情報提供、意見収集）を開始する2週間程度前から周知・広報活動を行うこと
- PI活動を全体で7週間程度実施すること
- PIの目標達成を確認しPIを終了すること

③PIの対象とする住民・関係者等

PIの対象者は、中部国際空港の周辺地域住民（常滑市の個人、団体等）をはじめ、空港利用者（主に愛知県、岐阜県、三重県内の個人、団体等）、空港関係事業者のほか、中部国際空港に関心を有する個人、団体等の皆様とすることを定めている。

④PIの目標達成の判断

PIの目標達成の判断は、以下の4つの視点により行うことを定めている。

視点①：PIが適切に実施されたか

PIに係る周知・広報、情報提供、意見収集がPI実施計画書に基づいた期間および方法により実施されたかを評価します。

視点②：提供した情報が周知されたか

PIレポートの配布部数、メール配信件数、説明会への参加人数、ホームページへのアクセス件数、意見提出者数等を把握し、提供した情報が周知されたかを評価します。また、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。

視点③：提供した情報が理解されたか

意見収集にあたり、提供した情報（PIレポート）の内容に関する理解度を確認し、その結果から、内容が理解されたかを評価します。

視点④：収集した意見への考え方が示されているか

収集した意見について内容別に分類・集約し、それらに対する考え方が示されているかを評価します。

（４）PIレポートの概要

PIの実施においては、滑走路増設の必要性や候補地、増設滑走路の施設計画などをPIレポートとしてとりまとめ、情報提供を行うこととなる。PIレポートに記載している内容について、簡潔

に紹介する。

①滑走路増設の必要性

滑走路増設の必要性を以下の5点に整理した。

ア 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、深夜およ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いない（図3）。

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るが、作業時間の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、深夜および早朝の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することが可能となる。

イ 現滑走路の大規模補修への対応

中部国際空港の滑走路の路面は、2022年2月をもって開港から17年が経過した現在も、健全な状態である。

しかし、アスファルト舗装の材料劣化は進んでおり、材料劣化の進展などに伴う舗装の破損を予防するためには、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、深夜および早朝の時間帯に、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（図4）。

深夜およ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

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。

オ リニア中央新幹線等の整備効果の向上

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、定時性および信頼性が向上する。

リニア中央新幹線等の開業に合わせて、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および西知多道路の整備効果を高めるものになる。

参考 滑走路が2本となるメリット（まとめ）

- ①**完全24時間運用の実現**
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への対応が可能となる。
- ②**現滑走路の大規模補修への対応**
大規模補修の期間中、深夜早朝時間帯（6時間半）の滑走路閉鎖を回避できる。
- ③**不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避**
トラブルや不具合による滑走路閉鎖リスクを回避できる。
- ④**災害時におけるバックアップ機能の強化**
成田国際空港や関西国際空港の運用に支障が生じた場合の代替機能を強化できる。
- ⑤**リニア中央新幹線等の整備効果の向上**
2027年度に整備予定のリニア中央新幹線、西知多道路の整備効果を向上させることができる。

②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には、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。

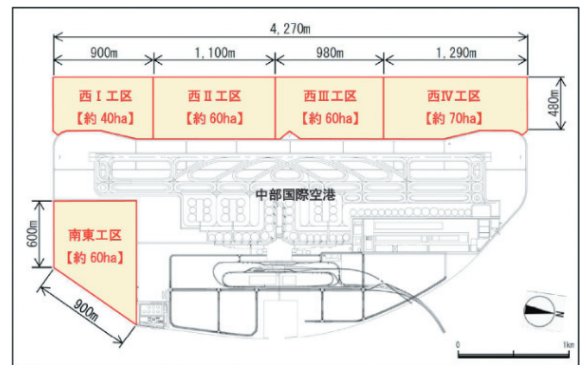
また、2本目の滑走路を空港島の既存用地の外で検討する場合には、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業により、将来、空港西側に造成される新たな埋め立て地内に滑走路を設置することが考えられるが、

空港西側（西工区）の埋め立て完了までには15年程度を要する見込みであり、その後、^{しんせつ}浚渫土砂の埋め立て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2041年度以降となる。この場合、①に示した各課題を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、近い将来に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、今回の増設滑走路の位置は、海域の埋め立ての必要がない空港島内の既存用地内で検討することとした。

中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要

〔埋立区域〕



〔工期〕

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
南東工区	護岸工事	■		■			約4年
	埋立工事				■		約18年

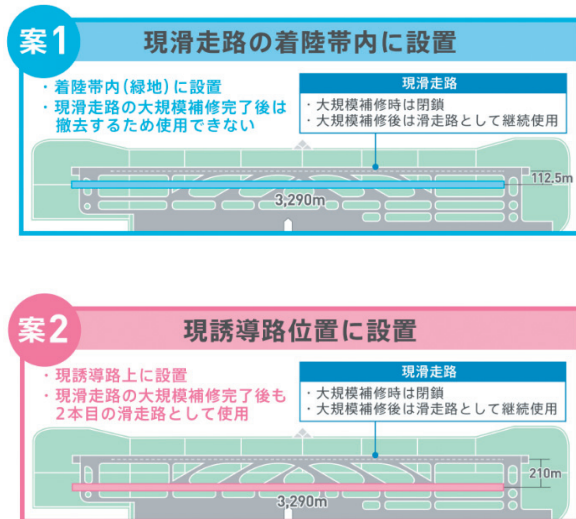
出典：国土交通省中部地方整備局「中部国際空港沖公有水面埋立事業 環境影響評価のあらまし」（2020年3月）

③増設滑走路の施設計画

PIの実施においては、幅広い選択肢を示す必要があることから、空港島内の既存用地内において、実現可能性のある増設滑走路案として、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）を作成した。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。

増設滑走路案の概要



④増設滑走路案の比較評価

「整備効果」、「空港周辺への影響」、「整備工程及び概算事業費」の3つの評価項目を設定して、比較評価を行った。

(5) P Iの実施状況

前述のP I実施計画書、P Iレポートに基づき、2022年8月18日から周知・広報活動を実施し、同年9月1日から10月20日までの約7週間にわたって、P Iレポートの公表による情報提供とそれに対する意見収集を行った。

周知・広報活動については、自治体や経済団体にもご協力いただき、ホームページ、SNS、マスメディア、広報誌、ポスター、メールマガジンなどさまざまな媒体を活用して実施したほか、中部国際空港のアクセスプラザにおいて、デジタルサイネージを活用したPRや、リーフレットの配布による啓発活動を行った。

情報提供および意見収集について、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」を開設し、P Iレポートやご意見記入フォームを掲載したほか、各自治体、経済団体のホームページにもリンクやバナーを掲載いただくことで、広くPRに努めた。P Iレポート概要版のリーフレットについても、中部国際空港内、P I推進協議会構成団体の庁舎への配架のほか、東海3県の各市町村や団体を通じ、各団体の会員等にも配布いただいた。

また、名古屋鉄道株式会社の協力のもと、名鉄名古屋駅を始めとする5つの空港アクセス主要駅

増設滑走路案の比較表

		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対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対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

において、ポスター掲示やリーフレット配架を実施した。

そのほか、パネル展示や説明会を実施しており、

説明会については、常滑市および美浜町で開催し、延べ74名の参加があった。

周知・広報活動の実施内容

手法・媒体	実施場所・実施日	備考
ホームページ	専用 HP「中部国際空港滑走路増設プロジェクト」にて事前周知(8/18~)	
SNS	セントレア公式 SNS Facebook(9/8)、Twitter(9/1・9/14)、Instagram(9/27)	フォロワー(9/1時点): Facebook 70,427人 Twitter 268,821人 Instagram 52,244人
	愛知県公式 LINE(9/13、10/10)	登録者数(9/1時点): 275,103人
	名古屋公式 LINE(9/1)	登録者数(9/1時点): 90,291人
	常滑市公式 Facebook(9/9)	フォロワー(9/1時点): 2,742人
マスメディア	報道機関への情報提供(8/18、8/29、10/7)	
広報誌	広報あいち9月号(9/4発行)	販売部数(2022年上期): 朝日新聞 145,925部 毎日新聞 26,933部 読売新聞 69,118部 中日新聞 1,213,966部 (出典:ABCレポート2022年上期)
	広報なごや9月号(9/1発行)	発行部数:約110万部
	広報とこなめ9月号(8/25発行)	発行部数:18,500部
	名商ボード9月号(9/1発行)	発行部数:17,300部
	中経連9・10月号(9/1発行)	発行部数:1,300部
ポスター	・中部国際空港、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、中部経済連合会)での掲出(9/1~10/20) ・東海3県の各市町村等へ配布 ・名古屋鉄道主要駅(名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅)での掲出(8/23~10/20)	
メールマガジン	中部経済連合会(9/1、9/28配信)※メールマガジン及び会員窓口担当者メール 名古屋商工会議所(10/5配信)	対象:約730社・約930名 対象:約10,000名
その他	中部国際空港アクセスプラザ セントレアデジタルサイネージ(9/1~10/20) 中部国際空港アクセスプラザでの啓発活動(※)(9/1~9/7)	

※空港利用者に対してPIレポート概要版(リーフレット)を配布
日時:2022年9月1日(木)~7日(水)(土・日も含む)
各日 16:00~17:00(9月1日は11:00~12:00)

情報提供および意見収集の実施内容

手法・媒体	実施場所・実施日	備考
ホームページ	・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」にてPIレポート・ご意見記入フォームを掲載(9/1~) ・PI推進協議会構成団体のホームページに上記ページのリンクやバナーを掲載	専用HPアクセス数(9/1~10/20): ユーザー 9,381 ページビュー 19,138
リーフレット	意見記入はがきを添付したリーフレットを、以下のとおり配架・配布。 ・中部国際空港、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、中部経済連合会)での配架(9/1~10/20) ・東海3県の各市町村・団体(各商工会、各商工会議所、各漁業協同組合等)に配布 ・名古屋鉄道主要駅(名鉄名古屋駅、金山駅、太田川駅、常滑駅、中部国際空港駅)での配架(9/1~10/20)	配布数:20,000部 <内訳> ・自治体・経済団体等 愛知県内:6,000部 岐阜県内:4,300部 三重県内:4,300部 ・名古屋鉄道主要駅:2,500部 ・中部国際空港その他:2,900部
パネル展示(※)	セントレアホール前 ホワイエ(9/1~10/20。イベント開催時を除く) 愛知県庁地下通路(9/1~10/20) 三重県庁県民ホール(9/12~9/22) 常滑市役所(9/1~10/20)	
説明会	常滑市民文化会館(9/17) 美浜町総合公園体育館(9/27)	

※パネル展示会場には、パネルとあわせてリーフレットを配架

説明会の開催状況

○常滑市(常滑市民文化会館 ホール)

◇第1部

日時:2022年9月17日(土)14:00~15:05

出席者数:33名

主な質問や意見:

- ・滑走路増設における需要の想定について
- ・現滑走路の大規模補修の時期、費用について
- ・埋立地への滑走路増設について

◇第2部

日時:2022年9月17日(土)19:00~19:35

出席者数:4名

意見等:なし

○美浜町(美浜町総合公園体育館 サブアリーナ)

日時:2022年9月27日(火)19:00~20:15

出席者数:37名

主な質問や意見:

- ・滑走路増設後の飛行経路について
- ・滑走路増設による海洋への影響について
- ・滑走路増設後の利用促進の取組について

PIレポート概要版（リーフレット）



意見記入はがき

料金受取人払郵便
 常滑局承認
 1223
 差出有効期限
 2022年10月31日

〒479-8790
 愛知県常滑市セントレア一丁目1番地
 第1セントレアビル6階
 中部国際空港 PI 推進協議会事務局 行
 (中部国際空港(株) 地域共生部)

1. 調査票にご記入くださる方、ご自身についてお答えください。

住所 _____ 県 _____ 市・町・村

性別 男性 女性 答えたくない/わからない/その他

年齢 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代
 60歳代 70歳代以上

職業 農林業 漁業 建設業 製造業 情報通信業 運輸業
 卸売業・小売業 金融・保険業 不動産業 宿泊・飲食サービス業
 教育・医療・福祉サービス業 電気・ガス・水道業 公務員
 無職(専業主婦(夫)、学生等含む)
 その他()

2. パブリック・インボルブメント(PI)を実施していることを何で知りましたか。

報道(ニュース、新聞等) 中部国際空港 HP 自治体 HP
 自治体 SNS 県・市町村広報誌 ポスター リーフレット
 周囲の人から その他()

3. 中部国際空港の滑走路に関する課題、滑走路増設の必要性について理解できましたか。

理解できた ある程度理解できた
 あまり理解できなかった 理解できなかった

4. 増設滑走路の候補地が空港島内に限られることについて理解できましたか。

理解できた ある程度理解できた
 あまり理解できなかった 理解できなかった

5. 増設滑走路案(案1、案2)の概要について理解できましたか。

理解できた ある程度理解できた
 あまり理解できなかった 理解できなかった

6. 増設滑走路案(案1、案2)の違いについて理解できましたか。

理解できた ある程度理解できた
 あまり理解できなかった 理解できなかった

7. 滑走路増設の必要性(滑走路を増設しない場合を含める)や候補地(空港島内)に関して、ご意見があれば記入してください。【構想段階※1】

8. 増設滑走路案(案1、案2)についてどう思いますか。【施設計画段階※2】

9. 今回の滑走路増設やPIレポートで提供した内容に関して、ご意見があれば記入してください。

10. その他、自由にお書きください。

※1 幅広い選択枝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候補地を選定する段階
 ※2 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

(6) P Iの実施結果

①意見提出者数および提出方法

個人・団体等含めて、全部で2,159件であり、提出方法としては、ホームページが大多数である。

提出方法	提出者数	割合
ホームページ	1,846件	85.50%
ハガキ	297件	13.76%
メール	15件	0.70%
郵送(※)	1件	0.04%
合計	2,159件	100.00%

※郵送は、封書により意見が寄せられた件数

②意見提出者の属性

居住地は、最も多いのが愛知県、次いで、三重県、岐阜県となっており、東海3県で全体の約96%を占めている。

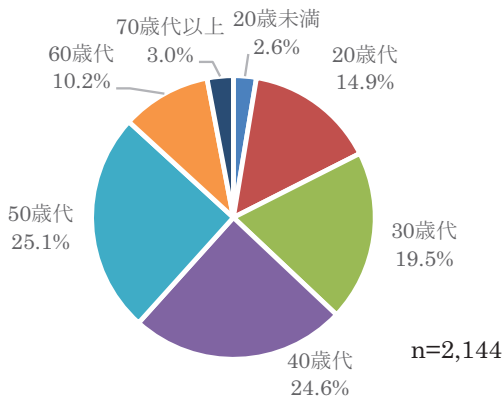
年齢については、最も多かったのは50歳代、次いで40歳代であるが、幅広い世代から意見をいただいた。

職業については、最も多かったのは製造業、次いで専業主婦や学生を含む無職となっている。

居住地

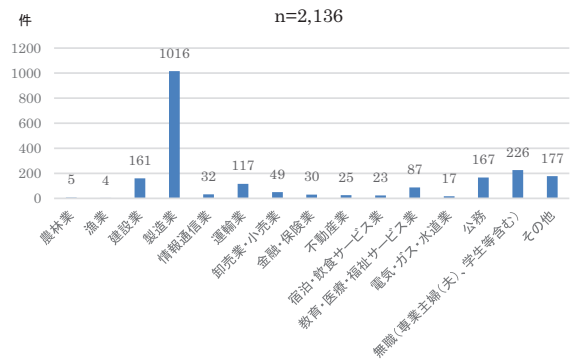
居住地	提出者数	割合
愛知県	1,859件	86.3%
岐阜県	88件	4.1%
三重県	115件	5.3%
その他(※)	91件	4.2%
回答数	2,153件	
未回答	6件	—
合計	2,159件	

年齢



構成比は小数点以下第1位を四捨五入しているため、合計値が100にならない。

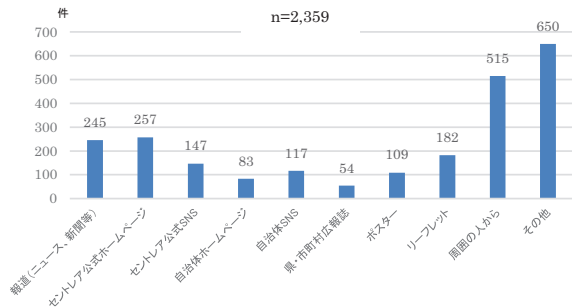
職業



③各設問の回答状況

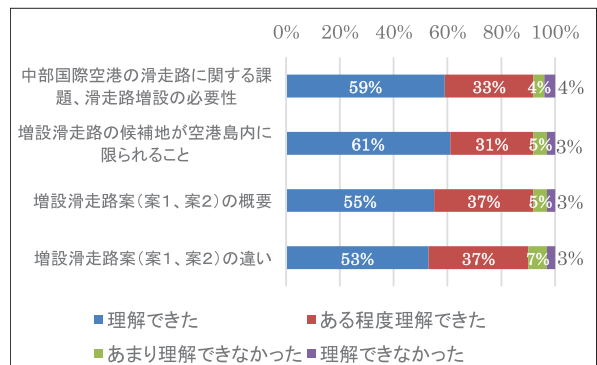
「パブリック・インボルブメントを実施していることを何で知ったか」という設問について、最も多かったのは、「その他」となっており、具体的な内容は、「職場や会社からの案内」が多かった。(複数回答あり)

パブリック・インボルブメントを知った契機



P Iレポートの内容についての理解度に関する設問では、いずれの設問も、「理解できた」、「ある程度理解できた」と答えられた方が9割超となっている。

P Iレポートの理解度



④寄せられた自由意見

ア 自由意見の傾向

今回の意見収集においては、意見記入はがき(P57)のとおり、4つの自由意見欄を設定しており、そのうち1つ以上に意見の記載があった数は、1,233件だった。記載された意見の内容から、滑走路増設に対する意見の傾向を整理した結果は、下表のとおりである。

「明確な賛成」と「賛成傾向」をあわせて約7割、「反対傾向」と「明確な反対」をあわせて約1割、「賛否なし」が約2割であった。

滑走路増設に対する意見の傾向

分類	内容	意見提出者数	割合
明確な賛成	意見において「賛成」や「応援」などが明言されている。	794	64.4%
賛成傾向	賛成等が明言はされていないが、内容から賛成と解釈できる。	80	6.5%
賛否なし	賛否の記載がない、または、賛否どちらとも解釈できない。	224	18.2%
反対傾向	反対等が明言されていないが、内容から反対と解釈できる。	44	3.6%
明確な反対	意見において「反対」等が明言されている。	91	7.4%
合計		1,233	

構成比は小数点以下第1位を四捨五入しているため、合計値が100にならない。

イ 自由意見の分類

自由意見の分類にあたって、自由意見欄の内容を基に、以下の4つの区分を設け、さらに、それぞれの区分における主な意見を抽出し、内容別に分類した。複数の内容を含む意見については、内容ごとに分解し、それぞれの分類に整理した。

- ・滑走路の必要性や候補地に関する意見
- ・増設滑走路案（案1、案2）に関する意見
- ・必要性以外の滑走路増設、P I レポート等に関する意見
- ・その他

ウ 寄せられた自由意見の内容

「イ 自由意見の分類」に基づき、整理・分類・

集計した結果、自由意見の数は延べ2,754件であった。

それぞれの分類における主な意見を紹介する。

「滑走路増設の必要性や候補地に関する意見」は878件あり、そのうち、必要性に関する肯定的な意見と候補地に関する肯定的な意見をあわせて616件で、約70%であった。

「増設滑走路案（案1・案2）に関する意見」は979件あり、そのうち、案の比較に関する意見では、案2がよいという意見が82%と多数を占めた。

必要性以外の滑走路増設やP I レポート等に関する意見は684件あった。さまざまな意見をいただいたが、「滑走路増設の早期実現を期待する意見」や「P I レポートがわかりやすかった」などの意見が多く寄せられた。

主な自由意見および意見に対するP I 推進協議会としての考え方については、「P I 実施記録」に取りまとめているので、参照いただきたい。

※P I 実施記録参照先：

<https://www.centrair.jp/corporate/rwy-project/news/1-1.pdf>

(7) P I の目標達成の判断

①判断の視点および判断の内容

前述のP I 実施計画書に定めた4つの視点に基づき判断した。

- 視点①P I が適切に実施されたか
- 視点②提供した情報が周知されたか
- 視点③提供した情報が理解されたか
- 視点④収集した意見への考え方が示されているか

まず、視点①の「P I が適切に実施されたか」について、周知・広報、情報提供、意見収集については、おおむね計画通り実施したこと、また、当初の計画に加え、名古屋鉄道主要駅でのポスター掲出やリーフレット配架、空港のアクセスプラザにおける啓発活動なども行っていることから、適切に実施したと判断した。

自由意見の分類結果

分類		意見概要	件数	
滑走路増設の必要性や候補地に関する意見	滑走路増設の必要性に関する肯定的な意見	必要、賛成するという意見	211	
		現滑走路の大規模補修を行う上で必要という意見	65	
		国際拠点空港、中部圏のハブ空港として必要という意見	56	
		災害時等のバックアップとして必要という意見	55	
		中部地方の発展のために必要という意見	47	
		完全24時間化を実現すべきという意見	41	
		利便性向上につながるという意見	40	
		需要増加(貨物便を含む)が見込まれるため必要という意見	21	
	滑走路増設の必要性に関する否定的な意見	必要ない、反対という意見	22	
		現在の状況、今後の需要から必要ないという意見	71	
		名古屋空港を活用すべきという意見	10	
		増設せず、大規模補修する案を検討すべきという意見	7	
		24時間運用の必要性がわからないという意見	7	
		災害時におけるバックアップ機能の強化は理解できないという意見	5	
		ゼロ・オプションを追加すべきという意見	5	
		「中部国際空港の将来構想」の第2段階と矛盾するという意見	5	
	候補地	空港島内に整備することがよいという意見	80	
		埋立地に整備する方がよいという意見	17	
		その他	11	
	その他	リニアの整備効果向上は疑問、理解できないという意見	21	
		大規模補修について、なぜ当初から想定されなかったのかという意見	18	
		運航便数が増えるのであれば賛成という意見	8	
		わからないという意見	5	
		その他	28	
	増設滑走路案(案1・案2)に関する意見	案の比較に関する意見	案1がよいという意見	23
			案2がよいという意見	579
			賛成、どちらでもよいという意見	71
			どちらも反対という意見	12
わからない、判断できないという意見			17	
案1に関する意見		案1を設定した意図、案1のメリットは何かという意見	47	
		案1はよくないという意見	16	
		なぜ撤去する必要があるかわからないという意見	7	
案2に関する意見		案2のデメリットは何かという意見	9	
		既存施設への影響や誘導路が1本になる影響に関する意見	27	
その他		既存施設への影響や誘導路が1本になる影響に関する意見	42	
		その他	14	
		横風用滑走路に関する意見	26	
		案の選定に関する意見	20	
		滑走路の長さ・幅に関する意見	10	
	滑走路の運用に関する意見	9		
	滑走路の間隔に関する意見	8		
	非精密進入用滑走路に関する意見	7		
滑走路増設後の保守費用に関する意見	5			
必要性以外の滑走路増設やPIIに関する意見	必要性以外の滑走路増設に関する意見	滑走路処理容量に関する意見	4	
		その他	26	
		(早期)実現を期待・応援するという意見	107	
		空港の発展を期待・応援するという意見	90	
		航空機騒音の変化、環境への影響に関する意見	57	
		地域の発展を期待・応援するという意見	14	
	PIIレポートに関する意見	将来的に埋立地へ(横風用)滑走路を整備すべきという意見	51	
		将来的に埋立地へ滑走路を整備するのは反対という意見	4	
		その他	52	
		わかりやすい、理解できたという意見	75	
		わかりづらいという意見	22	
		環境への影響についての記載が不十分という意見	29	
PIIに関する意見	埋立地への滑走路増設について記載した方がよいという意見	23		
	工事費、費用負担についての記載が不十分という意見	22		
	需要予測について記載した方がよいという意見	14		
	投資対効果について記載した方がよいという意見	14		
	滑走路増設のデメリットが書かれていないという意見	10		
	その他	17		
その他	もっとPRすべきという意見	30		
	よい取組であるという意見	19		
	よくない、取組の趣旨がわからないという意見	11		
	説明会に関する意見	14		
	その他	9		
	交通アクセスの整備に関する意見	78		
合計	空港施設に関する意見	45		
	路線拡充に関する意見	44		
	県営名古屋空港の活用に関する意見	10		
	その他	36		
	合計	2,754		

次に、視点②の「提供した情報が周知されたか」について、メール配信件数、専用ホームページアクセス数、SNSリーチ数、意見提出者数などから、また、テレビや新聞でも多数取り上げられたことから情報は周知されたと判断した。また、意見提出者の居住地、年齢、職業といった属性について、職業は製造業、居住地は愛知県が多い状況であるが、これは空港が所在する県であることや、製造業の集積地であることなどからと考えられる。こうした結果を踏まえても、一定程度幅広く情報が周知されたと判断した。

次に、視点③の「提供した情報が理解されたか」について、P I レポートの内容についての理解度に関する設問（P58参照）については、いずれも「理解できた」、「ある程度理解できた」が90%以上を占めており、提供した情報は理解いただけたと判断した。

最後に、視点④の「収集した意見への考え方が示されているか」については、P I 実施記録において、内容別に整理・分類・集約し、その意見に対するP I 推進協議会の考え方を示しており、住民の方々に疑問などに応えたと判断した。

以上、4つの視点のいずれも満たしていると考え、今回実施したP I は目標を達成していると判断した。

この判断については、第4回P I 評価委員会（2022年12月14日開催）において、「P I は適切に実施され、目標を達成した」との評価をいただくとともに、第4回P I 推進協議会（2022年12月23日開催）において確認され、P I を終了した。

4. 今後の取り組み

P I の結果を受けて、弊社は、増設滑走路案として案2を選定し、今後、方法書以降の環境影響評価の手続きを行っていくこととしている。

今回のP I においては、多くの方からご意見をいただき、改めて空港に対する期待の大きさを認識したところである。今回寄せられたご意見については、今後、中部国際空港の適切な管理・運営やさらなる発展に向けた検討に生かしていきたいと考えている。

(*) どのような項目について、どのような方法で環境影響評価を実施していくのかという計画を示したもの。

周知に関する参考指標

項目	数	備考
P I レポート(概要版)配布部数	約 20,000 部	
メール配信件数	延べ 11,860 人	名古屋商工会議所: 1 回 × 10,000 人 中部経済連合会: 2 回 × 930 人
説明会参加人数	74 人	
専用ホームページアクセス数 (9/1~10/20)	ユーザー 9,381 ページビュー 19,138	
SNS リーチ数(※1)	延べ 250,933 人	・中部国際空港公式 SNS Facebook(9/8) 17,328 人 Twitter(9/1,9/14) 40,559 人 Instagram(9/27) 24,444 人 ・愛知県公式 LINE(9/13,10/10) 162,389 人 ・名古屋市公式 LINE(9/1) 5,582 人(※2) ・常滑市公式 Facebook(9/9) 631 人
意見提出者数	2,159 件	

※1 リーチ数は、投稿を見た人の数

※2 全登録者 90,291 人のうち、セグメント(市政情報)を選択している 5,582 人に対し配信