

中部国際空港の将来構想



2021年12月

中部国際空港将来構想推進調整会議

はじめに

中部国際空港は、2005年の開港以降、中部圏と国内外との「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ます。

こうした中、2021年5月には、空港の西側隣接地等に新たな埋立地を整備する「中部国際空港沖公有水面埋立事業」の埋立が承認されました。

今後、空港を取り巻く環境が変化することを踏まえて、地域では、関係者が情報を共有し、空港の将来について具体的な検討・調整を進めるため、2021年7月、中部国際空港将来構想推進調整会議を設置し、様々な議論を深めてきました。

本書は、現時点における中部国際空港の将来構想をとりまとめたものです。

2021年12月

中部国際空港将来構想推進調整会議

目次

I	中部国際空港を取り巻く現況	1
	1. 空港概要	
	2. 利用状況と航空ネットワーク	
	3. 中部国際空港沖公有水面埋立事業	
II	中部国際空港の滑走路に関する課題	6
	1. 将来の航空需要への対応	
	2. 完全24時間運用の実現（滑走路メンテナンス時間の確保）	
	3. 滑走路の大規模補修への対応	
	4. 不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避	
	5. 災害時におけるバックアップ機能の確保	
	6. 魅力にあふれ発展する地域への対応	
III	滑走路の将来構想	15
IV	将来構想実現に向けたロードマップ	17
	第1段階〔暫定形〕	
	第2段階〔将来形〕	
V	航空需要の増加に向けた利用促進施策	19
	1. 地域の実組	
	2. 実組の方向性	
	3. 今後の実組	
VI	空港アクセスの整備	23
	1. 整備に向けた実組	
	2. 整備状況と今後	
付録		29
	1. 中部国際空港将来構想推進調整会議	
	2. 国内主要空港の滑走路整備状況	

I 中部国際空港を取り巻く現況

1. 空港概要

- 中部国際空港は、成田国際空港及び関西国際空港に並ぶ国際拠点空港として、2005年2月17日に、愛知県常滑市沖合の人工島（空港島）に開港した24時間運用可能な海上空港であり、中部国際空港株式会社が設置管理を行っています。
- 空港へは、鉄道（名鉄空港線）、道路（中部国際空港連絡道路）のほか、空港島内には港湾（常滑港（空港地区））が整備され、陸上及び海上からのアクセスが可能となっています。
- 旅客ターミナルは、第1ターミナル（T1）とLCC（格安航空会社）向けの第2ターミナル（T2）があり、いずれのターミナルも国際線と国内線の運航に対応しています。また、2つのターミナルは連絡通路で結ばれ、徒歩で行き来することが可能となっています。
- 貨物地区には、5棟の上屋を備え、効率的な搬入・搭載を可能としているほか、空港島の港から航空機搭載まで超大型貨物輸送ルートを確認し、一般道路では輸送できない規格外の貨物でも、海上輸送と組み合わせることで、運送することが可能となっています（例：ドリームリフターによるボーイング787部品輸送）。また、日本の空港で、唯一、総合保税地域の許可を受けており、外国から到着した貨物について、保税（関税が賦課されない）状態のまま、荷揚げ、荷さばき、保管、流通加工などの処理をすることが可能となっています。

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） 【空港法第4条】
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（長さ×幅）	3,500m×60m
スポット数	81スポット
運用時間	24時間
旅客施設	第1旅客ターミナルビル：延床面積219,834㎡（鉄骨造4階建） 第2旅客ターミナルビル：延床面積44,636㎡（鉄骨造2階建） 一般駐車場：7,800台
貨物施設	第1国際貨物上屋：延床面積41,757㎡（鉄骨造2階建） 第2国際貨物上屋：延床面積13,772㎡（鉄骨造2階建） 第3国際貨物上屋：延床面積16,351㎡（鉄骨造2階建） 国内エアライン上屋：延床面積2,020㎡（鉄骨造2階建） 国内フォワーダー上屋：延床面積1,590㎡（鉄骨造2階建）

【空港位置図】

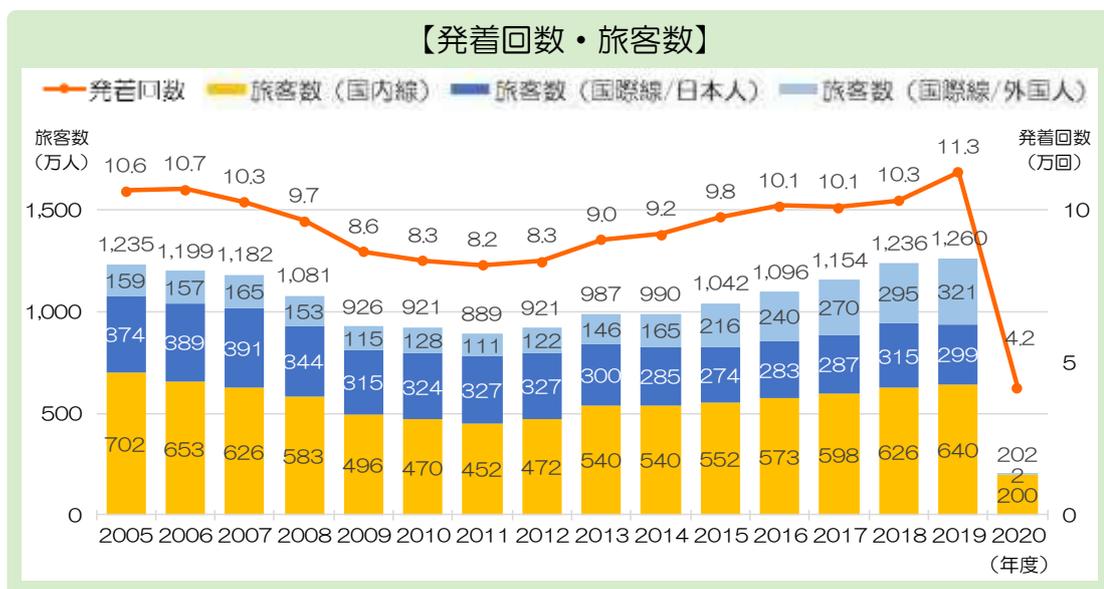


【空港全体図】



2. 利用状況と航空ネットワーク

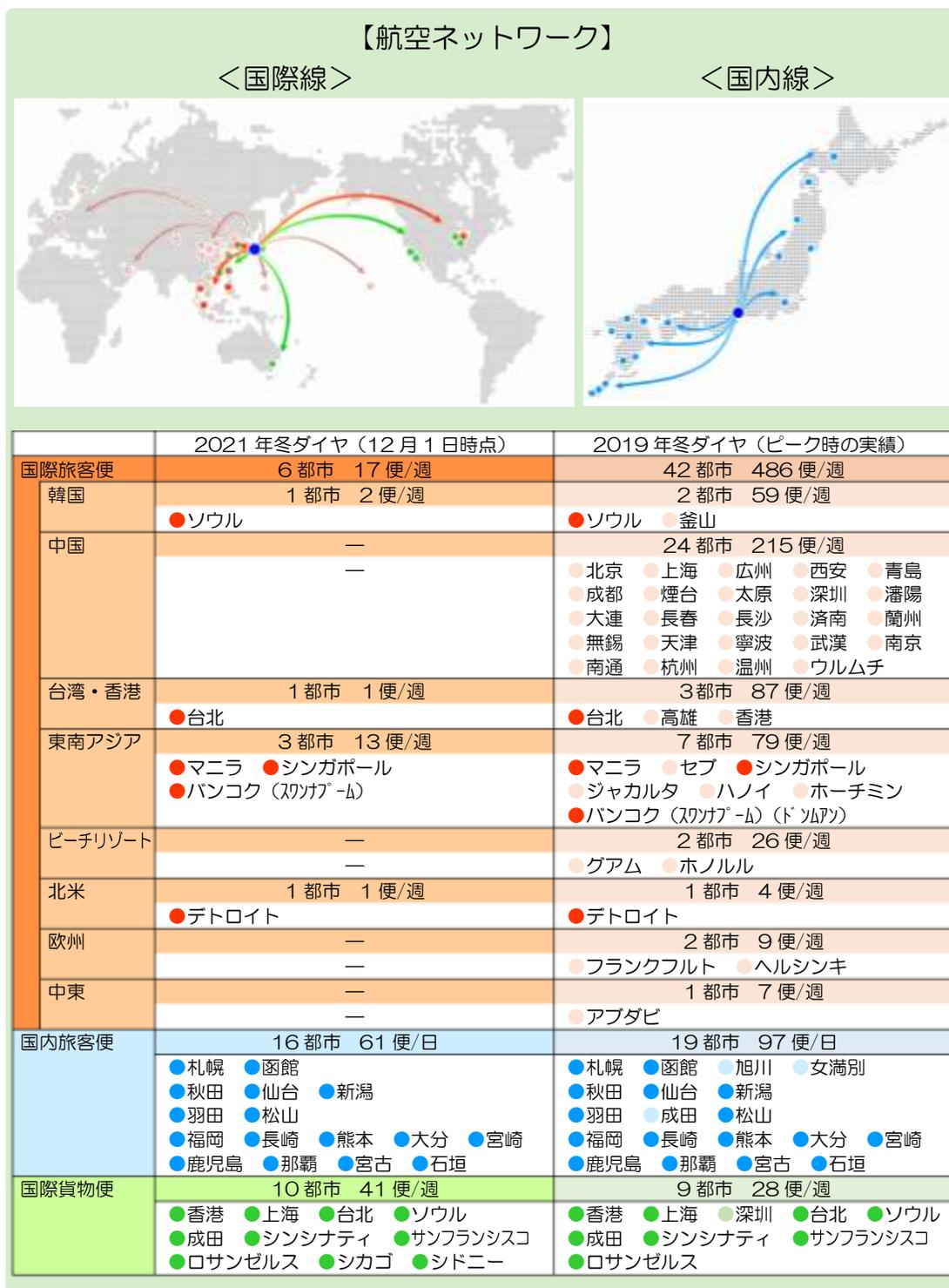
- 中部国際空港の利用状況は、愛知県で開催された 2005 年日本国際博覧会（略称：愛知万博、期間：2005 年 3 月 25 日～9 月 25 日）と相まって順調なスタートを切り、その後、リーマンショック（2008 年）や東日本大震災（2011 年）などの影響により低迷した時期もありました。
- 2011 年度以降は、好調な訪日外国人旅行者の需要もあって増加を続け、2019 年度には、過去最高となる発着回数 11.3 万回、旅客数 1,260 万人を記録しましたが、2020 年 1 月以降は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく落ち込みました。



- 国際貨物取扱量については、リーマンショックや東日本大震災の影響により 2012 年度まで低迷していましたが、それ以降は概ね増加傾向で推移しています。



- 旅客便は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年冬ダイヤにおいて、国際線はアジアを中心に42都市486便/週、国内線は19都市97便/日が運航されていました（ピーク時の実績）。2021年冬ダイヤにおいて、国際線は6都市17便/週、国内線は16都市61便/日となっています（12月1日時点）。
- 国際貨物便は、2021年冬ダイヤにおいて、10都市41便/週となっています（12月1日時点）。



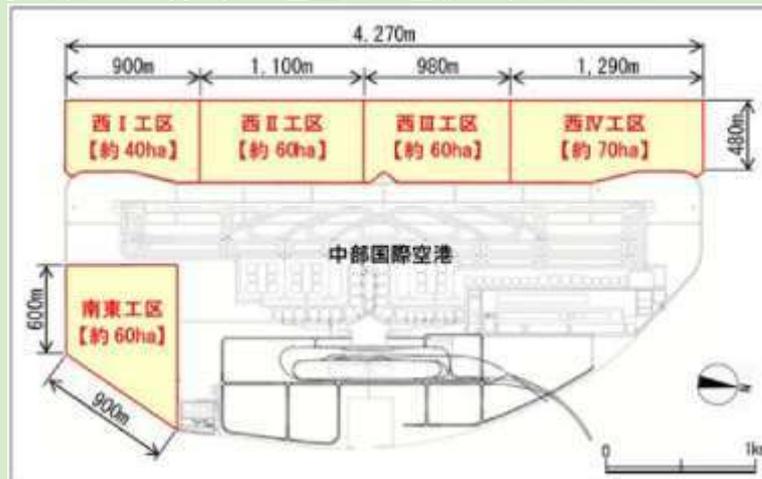
3. 中部国際空港沖公有水面埋立事業

- 中部国際空港の隣接地では、名古屋港から発生する浚渫土砂を処分するための新たな土砂処分場の確保に向けて、国土交通省により中部国際空港沖公有水面埋立事業が進められており、今後、空港島の西側や南東部に新たな土地が造成されることとなります。
- 2021年5月に愛知県知事から埋立が承認されたところであり、環境影響評価書によれば、西工区は約15年、南東工区も含めると約32年をかけて段階的に埋め立てられます。

【中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要】

対象事業の内容

- ・事業者の名称：国土交通省中部地方整備局
- ・対象事業の種類：公有水面の埋立て
- ・対象事業実施区域の位置：愛知県常滑市セントレア地先公有水面
- ・対象事業の規模：埋立地の面積 約290ha



埋立土砂の内訳

区分			土量 (万 m ³)
港湾機能の強化や維持等により発生する土砂	港湾機能の強化により発生する土砂	コンテナ取扱機能の強化	400
		バルク貨物の取扱機能の強化	500
	港湾機能の維持により発生する土砂		300
	名古屋港ポートアイランド仮置土砂		2,000
中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂 (30万 m ³ /年 × 20年)			600
合計			3,800

概略工事工程

工事区分	年次	1~5	6~10	11~15	16~20	21~25	26~32	期間
		護岸工事	埋立工事					
西Ⅰ工区	護岸工事	埋立工事						約2年 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）

II 中部国際空港の滑走路に関する課題

現在、中部国際空港は滑走路が1本であるため、次のような課題があります。

1. 将来の航空需要への対応

- 現在は新型コロナウイルス感染症の影響を受け厳しい状況となっておりますが、中長期的には、感染症収束後の需要への対応が必要となります。
- 将来的な需要動向を把握するため、IATA※₁による予測（以下「IATA 予測」という。）と中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会※₂による予測（以下「期成同盟会予測」という。）を参考としました。

※1 IATA (International Air Transport Association)

国際航空運送協会のことで、1945年に、各国定期国際航空会社を会員として結成された。

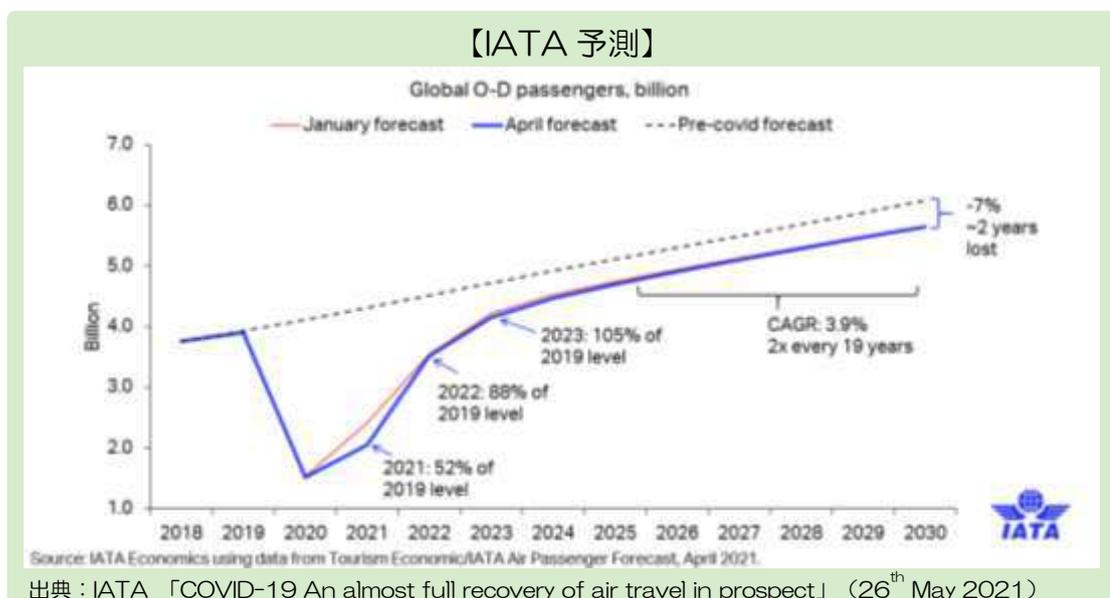
なお、IATAによる予測は今後更新されることが見込まれます。本構想は、2021年5月に公表された予測に基づいています。

※2 中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会

2008年4月に、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市、名古屋商工会議所、(一社)中部経済連合会、中部国際空港(株)を始めとする43団体の長により設立された。

◆ IATA 予測

- IATA 予測は感染症拡大後に公表されており、需要については2019年と比べて、2021年に52%、2022年に88%、2023年に105%まで回復し、その後は年平均成長率3.9%に落ち着くとしています。

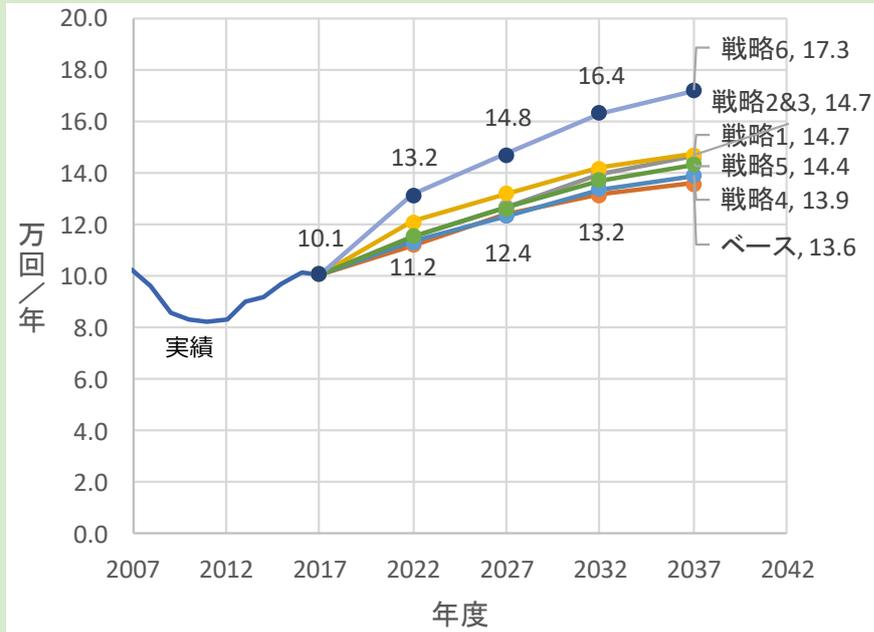


◆ 期成同盟会予測

- 期成同盟会予測は感染症拡大前の2018年度に、ベースラインシナリオ及び6つの戦略シナリオに基づき実施され、中長期的な需要の増加を見込んでいます。

【期成同盟会予測】

＜発着回数＞



＜旅客数＞



ベースシナリオ：空港利用促進策は従来並みに実施することを前提としつつ、自然趨勢的な将来の社会経済動向や交通市場環境変化等に基づくシナリオ

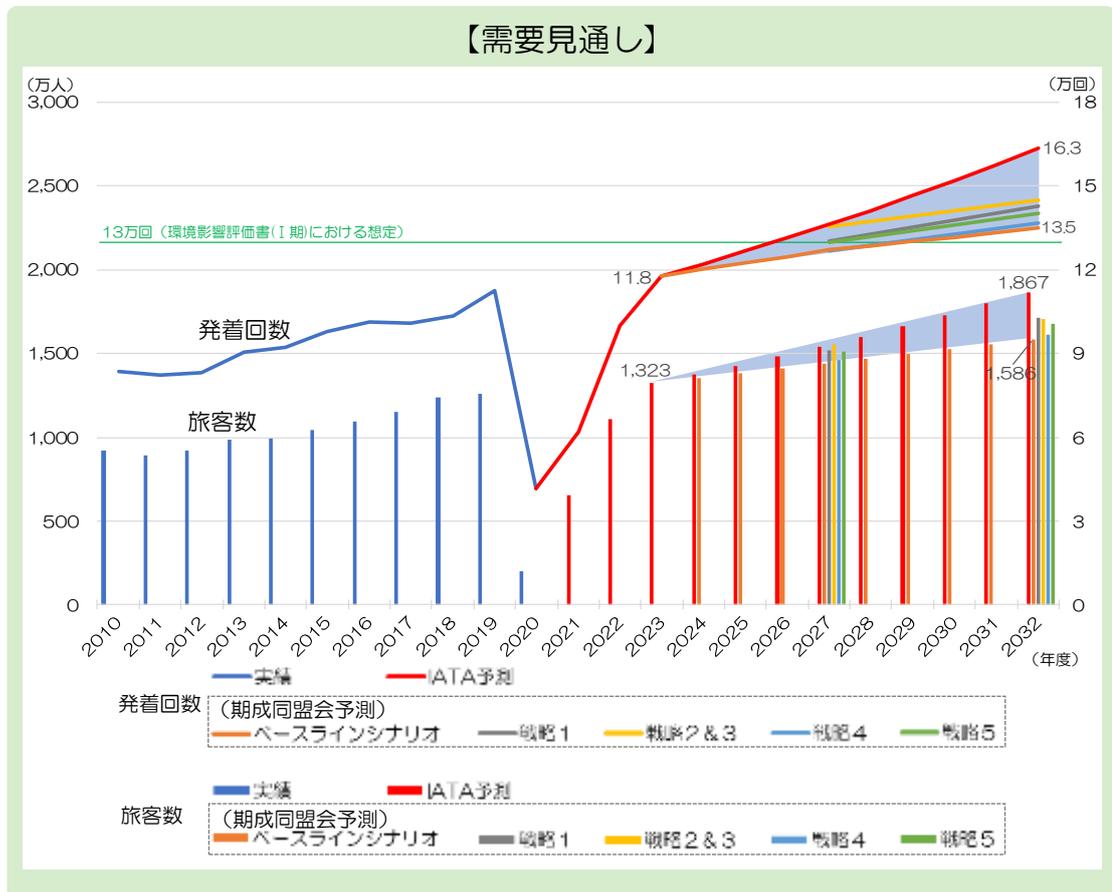
戦略1：訪日外国人旅行者数に係る政府目標値の実現を通じたインバウンド需要の取込み
 戦略2：航空路線便数の更なる誘致・拡大を通じた旅客需要の取込み
 戦略3：LCCの更なる誘致・拠点化による旅客需要の取込み
 戦略4：空港アクセスサービスの更なる改善・向上による旅客需要の取込み
 戦略5：地域の国際観光施策による訪日外国人の中部圏訪問率向上
 戦略6：総合戦略（戦略1～5の組み合わせ）

} セット

出典：中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会「平成30年度中部国際空港航空需要想定調査業務委託報告書」（2019年3月）

◆ 中長期的な需要見通し

- 中部国際空港の航空需要は数年間でコロナ禍前の水準に回復し、その後も中長期的に増加すると見込まれます。
- 空港建設時（I期）の環境影響評価書において想定されている発着回数約13万回は、2020年代後半には超過するものと見込んでいます。



2. 完全 24 時間運用の実現（滑走路メンテナンス時間の確保）

- 中部国際空港は、航空機が発着する時間帯に制限がない 24 時間運用が可能な空港ですが、航空機の安全な運航を確保するため、深夜早朝時間帯の航空機の利用がない時間に、日々の滑走路メンテナンス作業を実施しています。
- メンテナンス作業中は航空機が発着ができなくなるため、現在、完全な 24 時間運用は実現できていません。
- メンテナンス作業のために確保されている時間は、最低限必要となる週 10 時間程度に留まるため、多様な運航ニーズに対して柔軟に 대응することができません。

【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①】

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：シフトスターシップ	
				▲ 到着便	TG：タイ国際航空	PO：ポーラーエアカーゴ	
				K4：カカク航空		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/加藤
月	●TG/旅客/バンコク ▲QR/チカ/マカオ	QR/チカ/メキシコシティ		メンテナンス作業 0300-0415 (1h15m)	点検 (30m)	●K4/チカ/香港	●BC/旅客/加藤
火	PO▲ ●TG/旅客/バンコク/貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海	PD/貨物/シンガポール	●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/加藤
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/シンガポール		●K4/チカ/香港	メンテナンス作業 0430-0535 (1h05m)	点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
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/シンガポール		▲QR/チカ/メキシコシティ		●BC/旅客/加藤
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/シンガポール	メンテナンス作業 0245-0535 (2h50m)			点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
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	▲GK/旅客/マニラ	●BC/旅客/加藤

※テク：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）

- なお、コロナ禍の現在においても、まとまった作業時間の確保は困難となっています。

【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②】

21年11月時点（21年冬ダイヤ計画）		週間作業時間：18h25m		● 出発便	BC：スカイマーク	GK：シフトスターシップ	
				▲ 到着便	TG：タイ国際航空	PO：ポーラーエアカーゴ	
				K4：カカク航空		QR：カタール航空	
時刻	0	1	2	3	4	5	6
日			▲K4/貨物/香港 K4/貨物/シンガポール		メンテナンス作業 0405-0535 (1h30m)		点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
月				メンテナンス作業 2330-0535 (4h05m)			点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
火	PO▲ /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海	PD/貨物/シンガポール	●PO/貨物/ソウル	メンテナンス作業 0245-0535 (2h50m)			点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
水	PO▲ /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海	▲QR/チカ/マカオ	●QR/チカ/メキシコシティ ●PO/貨物/シンガポール		メンテナンス作業 0245-0535 (2h50m)		点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
木	PO▲ /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海	PO/貨物/ソウル	●PO/貨物/シンガポール ▲QR/チカ/マカオ		●QR/チカ/メキシコシティ	メンテナンス作業 0415-0535 (1h20m)	点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
金	PO▲ /貨物/ソウル ▲PO/貨物/台北 ●PO/貨物/上海		●PO/貨物/シンガポール	メンテナンス作業 0245-0535 (2h50m)			点検 (30m) ●BC/旅客/加藤
土	●PO/貨物/上海	PO/貨物/ソウル▲	PO/貨物/台北▲		●PO/貨物/ソウル	メンテナンス作業 0435-0535 (1h00m)	点検 (30m) ●BC/旅客/加藤

*月曜日は23:30から滑走路閉鎖を実施（最終便は22:40到着のBC/旅客/新千歳）

※テク：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）

【日々のメンテナンス作業】

- 路面の清掃
- 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



3. 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16年が経過し、アスファルト舗装の材料劣化が進んでいるため、路面性状や交通量の変化、材料劣化の状況などの点検や調査を通じ、引き続き注視していく必要があります。
- こうした中、現状は日々のメンテナンス作業の中で行う通常補修により航空機の安全な運航を確保していますが、近い将来にも想定され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、また、アセットマネジメントの観点からも、一旦滑走路を全面的に切削し再舗装する大規模補修が求められます。

【通常補修と大規模補修】

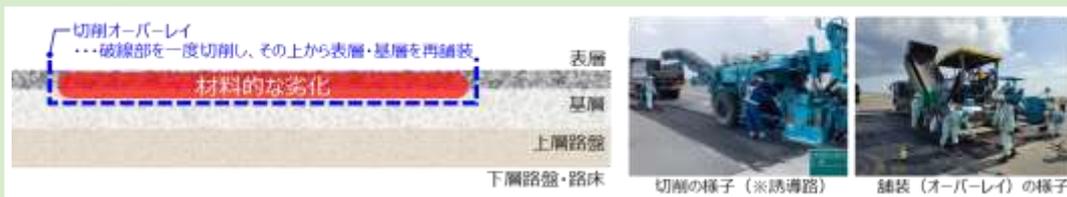
通常補修

- 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、シーリング注入、パッチングなどにより補修



大規模補修

- 舗装の破損を予防するために、滑走路の全体にわたって切削オーバーレイを実施



- 滑走路の大規模補修を実施する場合、2年間にわたって、深夜早朝時間帯に6時間半滑走路を閉鎖することになります。深夜早朝時間帯には、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国際貨物便や LCC（格安航空会社）が運航されていますが、大規模補修中は航空機の発着ができなくなります。

【中部国際空港における大規模補修工事】

現在想定されている工事内容

- 滑走路のアスファルトを 8cm 切削した後、同じ厚さでオーバーレイ（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

＜切削＞



＜オーバーレイ（舗装）＞



	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			■				■	

4. 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、滑走路は閉鎖を余儀なくされます。

【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



5. 災害時におけるバックアップ機能の確保

- 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の運用に支障が生じた場合に備えて、それらの空港を代替できる機能を確保しておくことは、我が国の国際競争力を維持する上で大変重要です。
- 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を担うことが可能です。

【他空港被災時における対応事例】

- 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。



提供：国土交通省近畿地方整備局

中部国際空港における臨時便の受入れ状況

- 旅客便：368便
- 貨物便：20便

6. 魅力にあふれ発展する地域への対応

- 政府は、2030年の訪日外国人旅行者数の目標を6,000万人と掲げており、中部国際空港にもインバウンドの玄関口としての役割を果たすことが期待されます。
- この地域には、名古屋城や世界遺産である白川郷・熊野古道を始め、外国人にも人気が高い観光資源が豊富に存在するほか、2022年から2023年にかけてはジブリパークの開業、2026年には第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）の開催が予定されています。

【豊富な観光資源】



【第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）開催概要】

開催期間	2026年9月19日（土）～10月4日（日）
実施競技	約40競技（想定） パリオリンピック（2024年）実施競技に加え、 アジア特有の競技等
参加国・地域	45の国と地域
選手団（選手・チーム役員）	最大1万5千人
選手村	名古屋競馬場跡地



- また、リニア中央新幹線の名古屋開業を見据えて、西知多道路が整備されることにより、知多半島道路とのダブルネットワークが形成され、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。

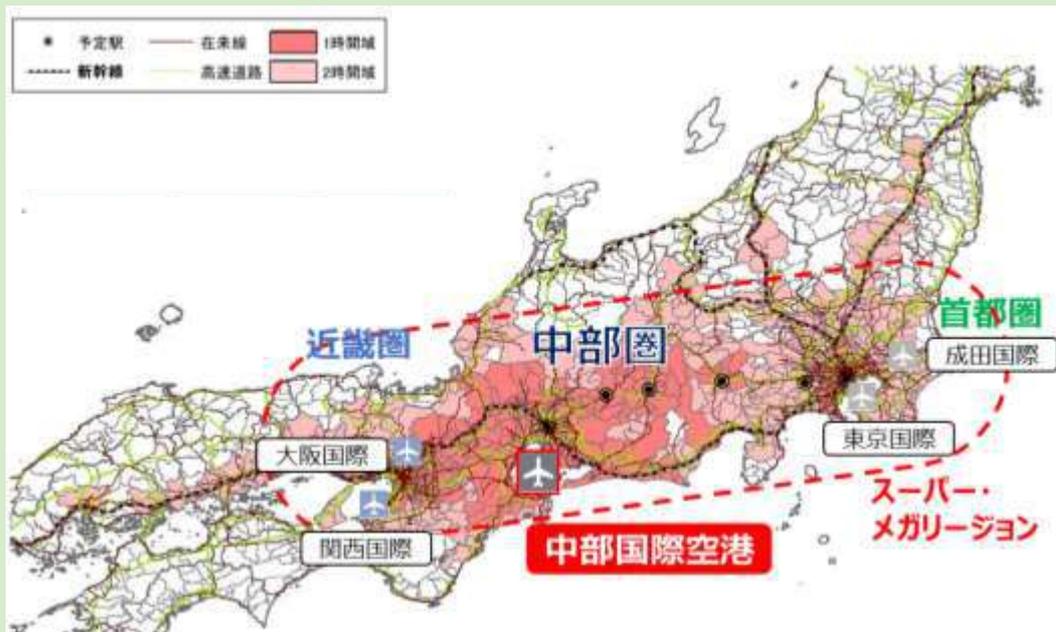
【西知多道路の概要】



出典：西知多道路推進協議会「日本と世界を結ぶ西知多道路」（2021年7月）

- さらに、リニア中央新幹線の全線開業により、世界最大規模となる人口7千万人のスーパー・メガリージョンが形成され、この地域は、そのセンターを担うこととなります。

【リニア中央新幹線開業後における名古屋駅からの1時間・2時間圏】



出典：国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会最終とりまとめ参考資料」（2019年5月）を一部加工

Ⅲ 滑走路の将来構想

中部国際空港の抱える様々な課題を解決し、国際拠点空港としての機能を十分に発揮するためには、2本の滑走路の整備が不可欠です。

新滑走路については、今後も継続的に増加が見込まれる航空需要に対応するため、滑走路処理容量がより大きくなる配置とします。

現空港用地と新たに造成される土地に、滑走路の中心線間隔を760m確保した滑走路を配置することにより、滑走路処理容量を現在の約1.5倍とすることを目指します。



(イメージ)

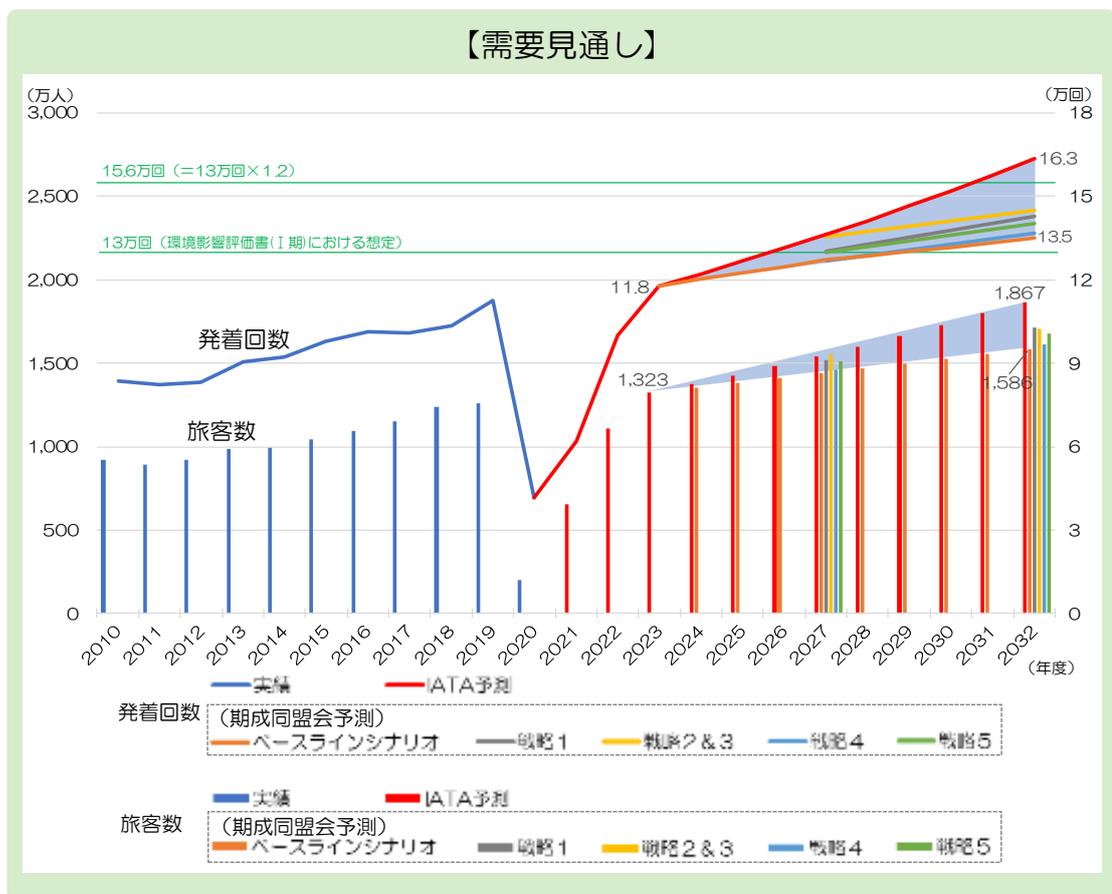
【2本の平行滑走路配置と滑走路処理容量向上効果】

- 我が国の管制方式基準により、平行滑走路を同時に運用するためには、滑走路の中心線の間隔が210m以上必要とされています。
- また、滑走路の中心線間隔により3種類に分類され、他の条件が同じであれば、①→②→③の順に滑走路処理容量が大きくなります。なお、滑走路処理容量は、中心線間隔のほか、当該空港で運航される航空機の種類、誘導路の配置状況などにより幅があります。



◆ 滑走路の間隔

- 平行滑走路を同時に運用するためには、滑走路の中心線間隔が最低210m必要とされています。
- 仮に、2本の滑走路の中心線間隔を210mとする場合、発着可能な回数は滑走路1本時の約1.2倍である約15.6万回(=13万回×1.2)になると想定されますが、早ければ2030年代前半には、これを超過するものと見込んでいます。
- このため、滑走路の中心線間隔を760m確保することにより、滑走路処理容量を現在の約1.5倍とすることを目指します。



IV 将来構想実現に向けたロードマップ

現滑走路の大規模補修を速やかに実施する必要があることに加え、中部国際空港沖公有水面埋立事業については、西工区の埋立に今後約 15 年を要するとされていることを踏まえて、将来構想の実現に向けては2つの段階に分けて整備します。

第1段階〔暫定形〕

- 深夜早朝時間帯における航空機の運航を継続しながら現滑走路（A滑走路）の大規模補修を速やかに実施するため、現空港用地内の誘導路を転用して、A滑走路と210mの中心線間隔を確保した代替滑走路（B滑走路）を整備し、当分の間、A滑走路との2本で運用をします。
- 2022年度にB滑走路の環境影響評価の手続きに入ることにより、2027年度を目途にB滑走路を供用開始するとともに、A滑走路の大規模補修に着手することを目指します。



◆ 計画内容

項目	内容	備考
滑走路 (長さ×幅)	3,290m×45m	<ul style="list-style-type: none"> • 空港島北側の気象ドップラーレーダーが転移表面に接触しない長さとしています。 • なお、ILS(無線による着陸援助装置)は設置しません。
滑走路間隔	210m	<ul style="list-style-type: none"> • A滑走路との必要な中心線間隔を確保します。

◆ 主な整備効果

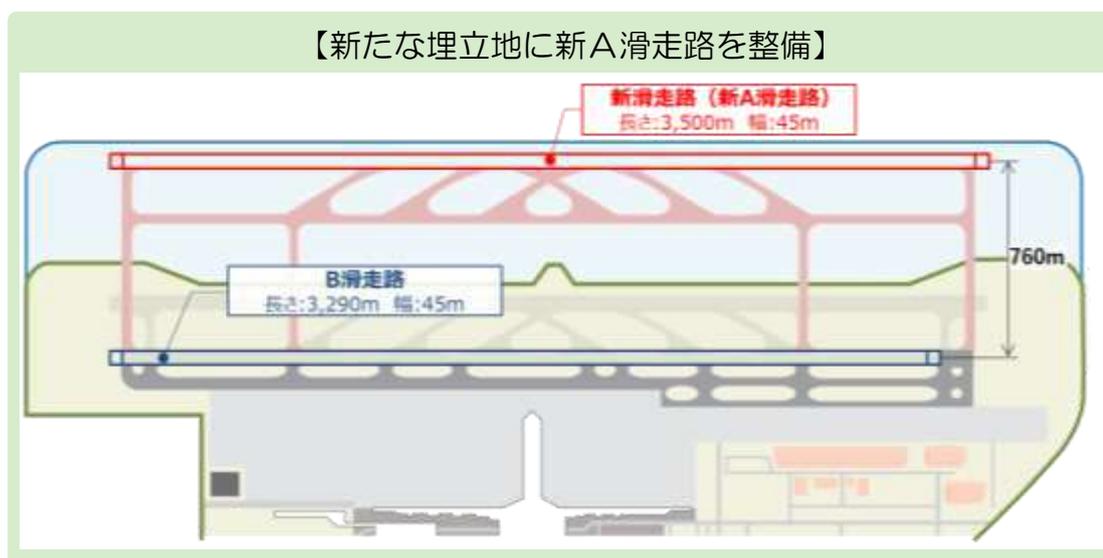
- 日々のメンテナンス作業を実施しつつ、深夜早朝時間帯における多様な運航ニーズに応えることができます。
- 今後予定されるリニア中央新幹線と西知多道路の整備効果を高めることができます。

◆ 空港周辺の環境の変化

- 騒音や鳥類等への影響については、環境影響評価において検討することになります。
- B滑走路の整備後における航空機騒音については、「航空機騒音に係る環境基準（環境省告示）」の基準値（Lden57dB）を超える区域が、海上に収まるものと見込んでいます。

第2段階〔将来形〕

- 将来の航空需要を踏まえ、また、漁業者を始めとする関係者との十分な調整を前提として、新たな埋立地にB滑走路と760mの中心線間隔を確保した新滑走路（新A滑走路）を整備します。
- 新A滑走路の整備に合わせて現A滑走路は廃止し、新A滑走路とB滑走路の2本で運用します。



◆ 構想内容

項目	内容	備考
滑走路 (長さ×幅)	3,500m×45m	・現A滑走路と同じ長さを想定します。
滑走路間隔	760m	

◆ 主な整備効果

- 滑走路の中心線間隔を760mとすることにより、現在の約1.5倍となる滑走路処理容量を確保し、将来の航空需要に対応できます。

V 航空需要の増加に向けた利用促進施策

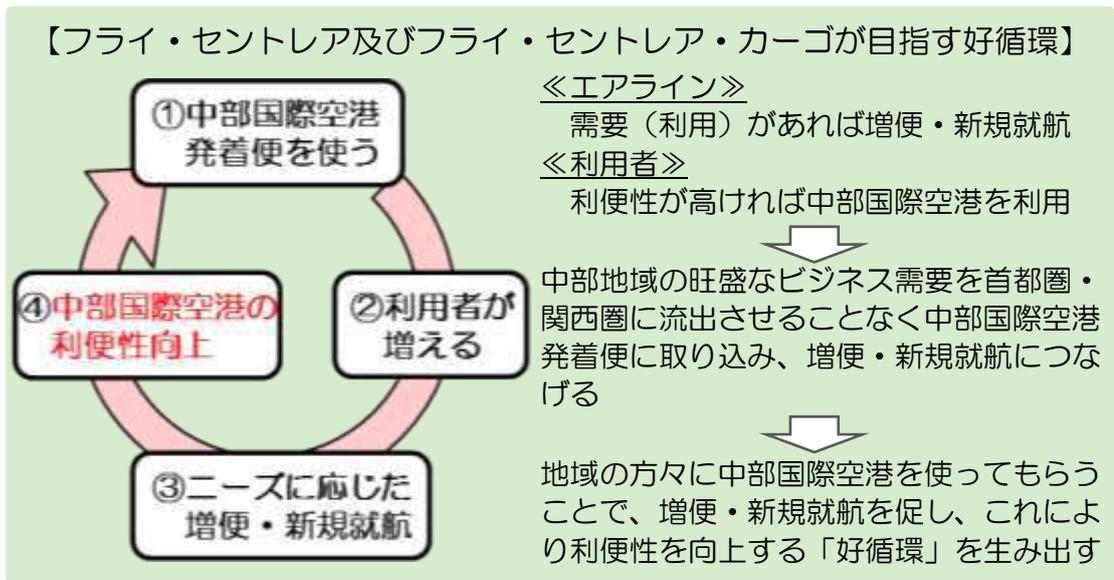
1. 地域の取組

- 中部国際空港がその機能を十分に発揮できるよう、地方自治体、経済団体及び中部国際空港株式会社等で中部国際空港利用促進協議会を組織し、地域が一丸となって利用促進の取組を推進しています。

【中部国際空港利用促進協議会】

設立	2001年11月6日
構成	地方自治体（岐阜県、愛知県、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）、 中部国際空港株式会社及び賛助会員（関係企業・団体等）
代表理事	名古屋商工会議所 会頭 一般社団法人中部経済連合会 会長
事務局	名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会

- 「フライ・セントレア」事業及び「フライ・セントレア・カーゴ」事業を主な取組として、中部国際空港発着便の優先利用を促進することで、増便・新規就航などの好循環を目指してきました。
- 「フライ・セントレア」事業では、海外出張が多い企業やその従業員向けに優先利用の広報活動を強化するとともに、名古屋商工会議所及び一般社団法人中部経済連合会においても会員企業に協力を要請することで地元ビジネス需要の取り込みを図っています。
- 「フライ・セントレア・カーゴ」事業では、国際貨物の輸送ネットワークの充実を図るため、各種支援メニューを用意し、取組に賛同するパートナー企業と一丸となり中部国際空港発着の貨物便の優先利用に取り組んでいます。
- また、若年層を対象に将来の空港利用につなげる取組やインバウンド獲得に向けた取組などの各種事業を行っています。



2. 取組の方向性

- 中部地域の企業におけるビジネス需要については、中部国際空港利用促進協議会の調査によると、海外出張時の中部国際空港利用割合が開港以来低下傾向にあり、その改善が必要となっています。
- 同様にこの地域の国際貨物についても、便数が多い成田国際空港、東京国際空港（羽田）及び関西国際空港に需要が流れている状況にあり、中部国際空港発着便利用への転換が求められます。
- また、新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少していることから、アフターコロナを見据えた需要の早期回復に向け、旅客便の復便・拡充に向けた取組を実施する必要があります。
- 2022年から2023年にかけてのジブリパークの開業や2026年の第20回アジア競技大会（2026／愛知・名古屋）の開催など、大勢の外国人が訪れるプロジェクトやイベントが予定されていることから、より多くの外国人旅行者の訪日需要を中部国際空港で取り込むことが求められます。
- 加えて、この地域には約40万人の外国人がおり、モノづくり産業を始め幅広い分野で活躍するとともに、地域においても、企業の海外進出などのビジネス需要創出に向けて取り組んでいることから、中部国際空港がゲートウェイとしての役割を果たすことが求められます。
- リニア中央新幹線の開業は、リニア中央新幹線そのものが重要な観光資源となるほか、移動時間の短縮による利用可能圏域の拡大につながることから、こうした地域の需要も取り込んでいく必要があります。

3. 今後の取組

- 今後については、この地域の強みである地元自治体と経済団体、中部国際空港株式会社の密接な連携によって関係者が一丸となり、中部国際空港利用促進協議会の活動などを通じて需要増加に向けた利用促進策を推進していきます。
- 具体的には、中部国際空港を発着する航空便の利用を促す取組である「フライ・セントレア」事業及び「フライ・セントレア・カーゴ」事業を強化・発展させるとともに、既存の施策にとらわれず、中部国際空港の利用率を向上させる新たな取組も実施していきます。
- コロナ禍で大幅に減少した航空需要を回復させるため、国際線の早期復便や国内線の維持に資する事業を実施していきます。また、コロナ禍の回復期及びアフターコロナにおける需要獲得も目指し、この地域のプロモーション事業などにも取り組みます。
- 中部国際空港が重要なゲートウェイとしての役割を果たすため、モノづくりを中心としたビジネス需要が旺盛であるという、この地域の強みを生かし、他地域にはない就航先を新たに設定するなど、ビジネス需要を喚起する取組や新規就航・増便を促す取組を実施していきます。
- 第二滑走路を整備することにより実現する完全 24 時間運用や、滑走路処理容量の向上を踏まえて、既存路線の増便や新規路線の就航など航空ネットワークの拡大に資する取組を実施していきます。

【今後の取組の一例】

フライ・セントレア・パートナーズの実施

- ・国内外を問わず、ビジネスで飛行機を使うこの地域の企業に対し、各種特典を提供することで、中部国際空港の積極的な利用を促します。
- ・事業の実施に当たっては、取組に賛同する企業とのコミュニケーションを深めることで、コロナ禍によって変容されると言われるビジネス需要に、より柔軟に対応していきます。

エアポートセールスの拡充

- ・コロナ禍で大幅に減少した航空路線を取り戻し、さらなる拡大を図るため、国内外の航空会社等へのエアポートセールスを積極的に実施します。

インバウンド需要の喚起

- ・アフターコロナにおけるインバウンド需要を喚起すべく、この地域の魅力を発信するウェブコンテンツ等を拡充するほか、新しい土産品の開発を強化するなど、積極的な地域のプロモーション活動を実施します。

商圏の拡大に資する取組

- ・旅客需要や貨物需要を拡大させるため、国際ビジネスの展開を目指した商談会や交流機会を拡充します。

VI 空港アクセスの整備

1. 整備に向けた取組

- 空港アクセス（道路・鉄道・海上）の整備に向けては、中部新国際空港推進調整会議※により 1997 年 3 月に公表された「アクセス整備方策案」に沿って鋭意取り組み、その充実を図ってきました。

※中部新国際空港推進調整会議

1995 年 12 月に、岐阜県、愛知県、三重県、名古屋市、運輸省中部運輸局、同第五港湾建設局、同大阪航空局、建設省中部地方建設局、名古屋商工会議所、(社)中部経済連合会、(財)中部空港調査会の長により設置された。

- 引き続き、空港利用者等の利便の確保を図るため、航空需要の動向等を勘案しつつ、リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋都心部とのアクセスの強化（リニア効果の広域的な波及）、バリアフリー及びユニバーサルデザインの観点も取り入れ、アクセスの向上に取り組む必要があります。

【中部新国際空港推進調整会議「アクセス整備方策案」（1997 年 3 月）】

1 アクセス整備に関する基本的な考え方について

新空港は、名古屋都心から約 30km の位置に設置することとなるため、その機能を最大限に発揮させるためには、空港の需要圏域と空港との間において、空港利用者等の利便の確保を図る必要がある。このような認識の下、中部圏における交通体系の現状を踏まえ、航空需要の動向、交通事業者の採算性の確保等を勘案しつつ、アクセスの整備を図っていく必要がある。

2 アクセス整備方策案

1 の考え方に基づき、以下の通りアクセスの整備を図るものとする。

(1) 道路アクセス

ア 高規格幹線道路を基本に、ネットワークとしての信頼性、利便性に配慮しつつ、主に次の事項を目標とする。

- ①母都市としての名古屋都心地域から空港まで、30 分～40 分でアクセスする。
- ②空港を中心として 60km 圏域内の主要都市から空港まで概ね 1 時間でアクセスする。
- ③北陸地域、関西地域等についても、広域的観点から高速の道路アクセスを確保する。

イ 開港時における新空港へのアクセスの信頼性、利便性に配慮しつつ、広域的な幹線道路の整備について今後さらに詳細な検討を進める。

(2) 鉄道アクセス

ア 新空港の開港時まで、名鉄常滑線から空港に至る連絡鉄道施設を整備するとともに、名鉄常滑線のスピードアップ及び輸送力増強を図る。これに併せて、名古屋駅における航空旅客の流動に配慮した乗継利便の向上を図る。

イ 将来の航空需要の動向等を勘案しつつ、西名古屋港線を延伸し、新空港へ至る鉄道について、その整備に向け検討を進める。

(3) 海上アクセス

新空港の旅客ターミナルに近接した位置に海上アクセス基地を整備する。

また、四日市港、津松阪港及び鳥羽港において、今後の需要の動向を勘案しつつ、事業採算性を前提としながら、地元市町村や運航事業者等で組織する協議会を設置し、検討を進める。

2. 整備状況と今後

◆ 道路アクセス

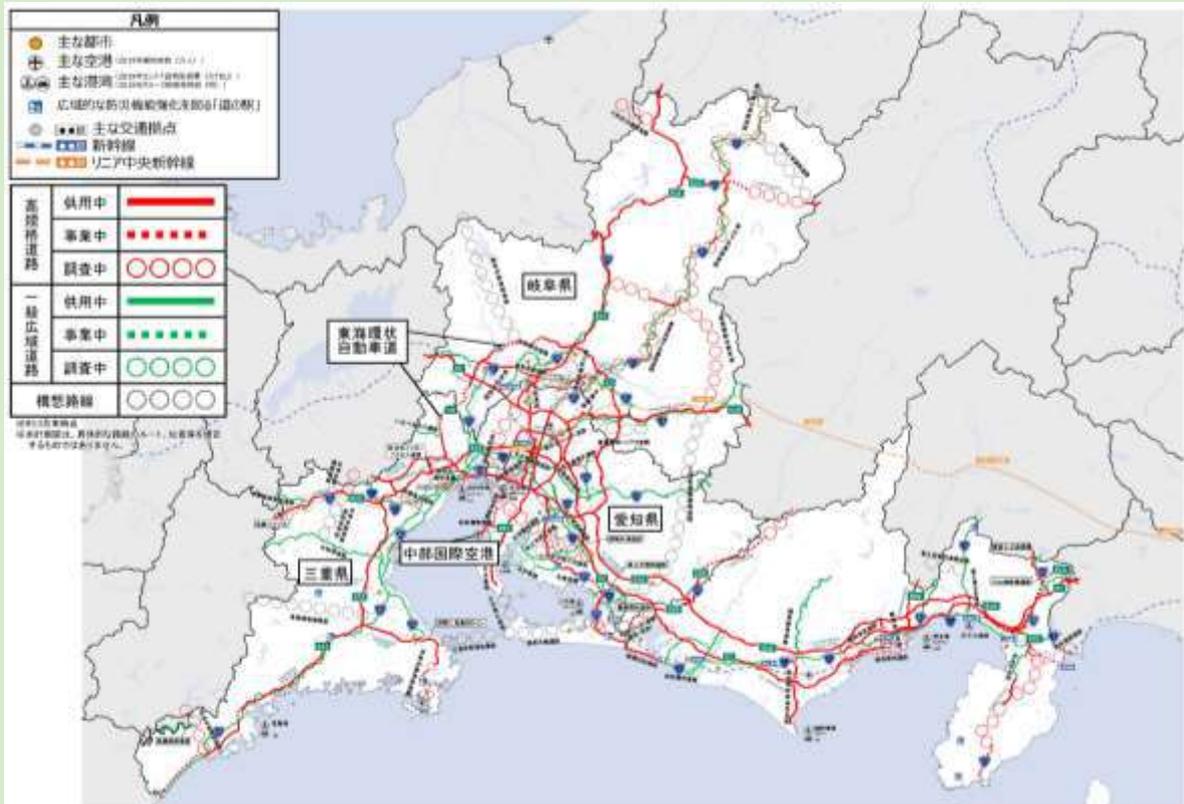
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">空港開港時</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・セントレアライン（知多横断道路・中部国際空港連絡道路） 2005年1月開通 ・新東名及び新名神高速道路（豊田東JCT～四日市JCT） 2005年3月までに順次開通 ・東海環状自動車道（豊田東JCT～美濃関JCT） 2005年3月開通
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">現状</p>	<p>〔開港後、主な路線の開通〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋高速道路（東海線） 2013年11月開通 ・新東名高速道路（豊田東JCT～浜松いなさJCT） 2016年2月開通 ・新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT） 2019年3月開通 <p>〔最近の開通〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋第二環状自動車道（名二環） 2021年5月全線開通 ・一宮稲沢北IC 2021年3月開通
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">今後</p>	<p>「新広域道路交通計画」（2021年3月）における事業中・調査中路線の整備促進</p> <p>①名古屋都心地域から空港まで</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋高速道路〈出入口、渡り線の追加〉（2027年度完成予定）、西知多道路（事業中（一部区間除く））等 <p>②60km圏域内の主要都市から空港まで</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名岐道路（都市計画手続き中）、名豊道路蒲郡BP（2024年度開通予定）等 <p>③北陸地域、関西地域等広域的観点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北陸地域：東海環状自動車道（2026年度全線開通予定）、名岐道路（都市計画手続き中）、一宮西港道路（調査中）等 ・関西地域：新名神高速道路（2023年度全線開通予定）等 ・三河地域：名豊道路蒲郡BP（2024年度開通予定）、名古屋三河道路（調査中）等

【広域道路ネットワーク（愛知県）】



出典：愛知県「新広域道路交通計画」（2021年3月）を一部加工

【広域道路ネットワーク（中部ブロック）】

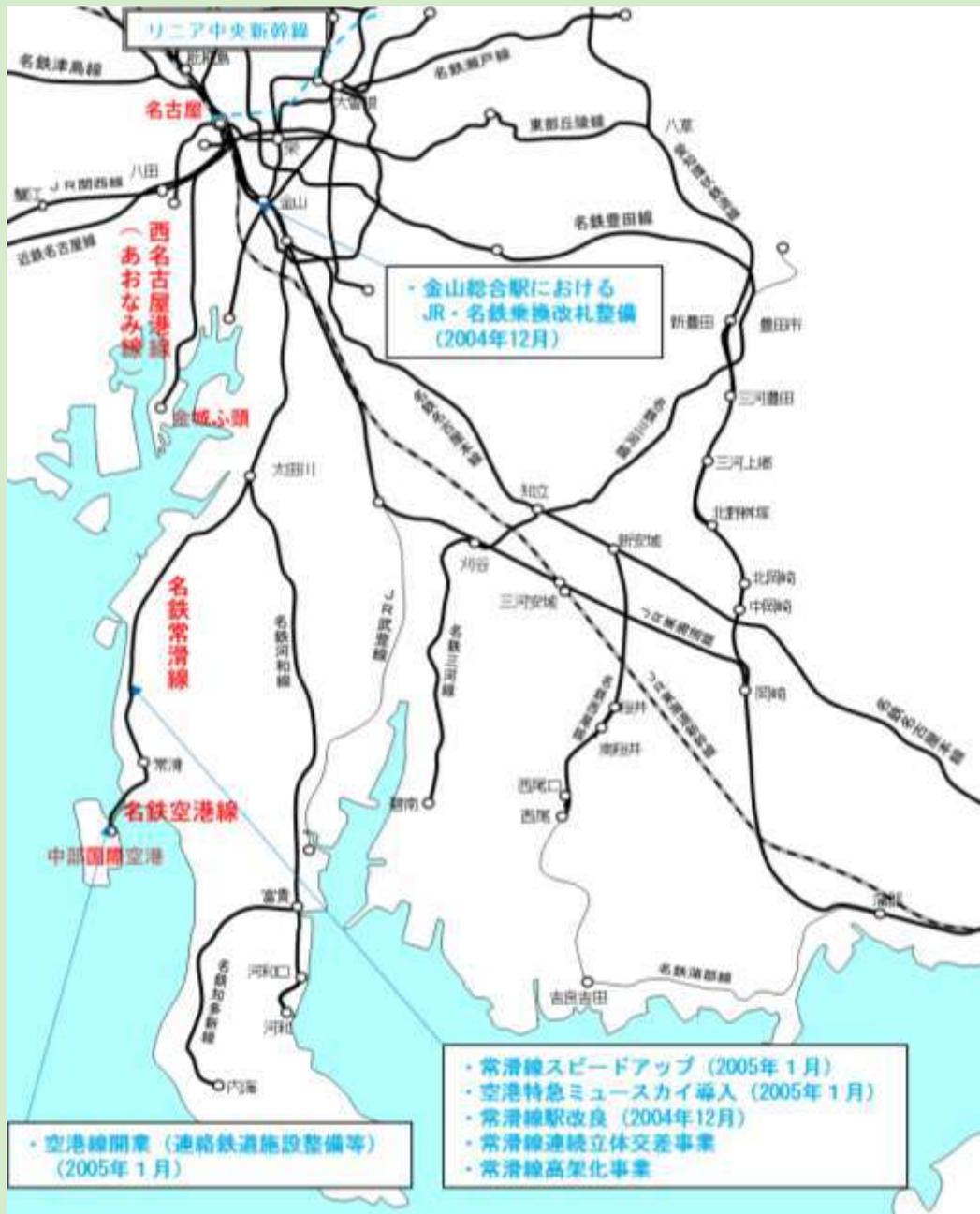


出典：国土交通省中部地方整備局「新広域道路交通計画中部ブロック版」（2021年3月）を一部加工

◆ 鉄道アクセス

<p>空港開港時</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 名鉄空港線（連絡鉄道施設整備等） 2005年1月開業 • 常滑線スピードアップ（最高速度110km/h→120km/h） ※曲線改良、重軌条化、ロングレール化等 2005年1月実施 • 空港特急ミュースカイ 2005年1月導入 • 常滑線駅改良（追越線整備等） 2004年12月実施 • 常滑線連続立体交差事業 • 常滑線高架化事業 • 金山総合駅におけるJR・名鉄乗換改札 2004年12月整備
<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 名鉄名古屋本線・常滑線・空港線 所要時間：最速28分 （名鉄名古屋駅・中部国際空港駅間（ミュースカイ利用）） 本数：102本/日（12月1日時点） ※うち、ミュースカイは平日・土休日ともに32本/日運行されていたが、平日19本/日、土休日15本/日に減便運行中
<p>今後</p>	<ul style="list-style-type: none"> • リニア中央新幹線の整備を促進する。 • ターミナルスクエアをはじめとした名古屋駅スーパーターミナル化等の取組を推進し、名古屋駅における航空旅客の流動に配慮した乗継利便の向上を図る。 • 将来の航空需要の動向等を勘案しつつ、西名古屋港線を延伸し、空港へ至る鉄道について、その整備に向け検討を進める。

【空港周辺鉄道路線図】



◆ 海上アクセス

<p>空港開港時</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 三重県、津市、四日市市、松阪市及び鳥羽市が中部国際空港海上アクセス事業化推進協議会を設置し、海上アクセスの検討開始 2000年11月 • 津航路 2005年2月就航 • 鳥羽～常滑間フェリー航路 2005年2月就航 → 2007年3月廃止 • 四日市航路 2006年4月就航 → 2008年10月廃止 • 松阪航路 2006年12月就航 → 2016年12月廃止
<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 津航路（津新港－空港島） 所要時間：45分 便数：4往復／日（12月1日時点） ※松阪航路の廃止に伴い13往復／日から15往復／日に増便運航されていたが減便運航中
<p>今後</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 現在も唯一運航されている津航路の維持及び二次交通も併せた利便性の向上に取り組む。

◆ 空港アクセスバス

- 今後は、道路ネットワークを活用した空港アクセスバスについても、新規路線の開設や増便など、さらなる利便性の向上を図る必要があります。

付録

1. 中部国際空港将来構想推進調整会議

◆ 設置 2021年7月29日

◆ 目的

- 中部国際空港の将来構想について、地域関係者が情報を共有し、具体的な検討・調整を進めるため、中部国際空港将来構想推進調整会議を設置する。

◆ 構成

職名	氏名	摘要
愛知県知事	大村 秀章	会長
岐阜県知事	古田 肇	
三重県知事	鈴木 英敬 一見 勝之 (2021.9.14~)	
名古屋市長	河村 たかし	
名古屋商工会議所会頭	山本 亜土	
一般社団法人中部経済連合会会長	水野 明久	
中部国際空港株式会社代表取締役社長	犬塚 力	

◆ 開催状況

- 第1回 2021年7月29日
- 第2回 2021年12月14日

◆ 中部国際空港将来構想推進調整会議検討部会

○ 構成

種別	所属	役職	氏名
学識経験者	慶應義塾大学	教授	加藤 一誠
	名古屋工業大学	教授	秀島 栄三
	名古屋大学	准教授	中野 牧子
地方自治体	愛知県	都市・交通局長	森 哲也
	岐阜県	都市公園整備局長	湯澤 将憲
	三重県	地域連携部長	山口 武美
	名古屋市	総務局企画調整監	河田 誠一
経済団体	名古屋商工会議所	専務理事	内田 吉彦
	一般社団法人 中部経済連合会	専務理事	小川 正樹
空港会社	中部国際空港株式会社	代表取締役副社長	櫻井 俊樹
		特別顧問	各務 正人

(オブザーバー)

種別	所属	役職	氏名
国	国土交通省大阪航空局	空港部長	塩田 昌弘
		中部空港事務所長	井ノ口 寛 駒井 繁利 (2021.10.1~)

○ 開催状況

- 第1回 2021年8月30日
- 第2回 2021年9月30日
- 第3回 2021年10月18日
- 第4回 2021年11月2日
- 第5回 2021年12月8日
- 第6回 2021年12月16日（予定）

2. 国内主要空港の滑走路整備状況

- 2019年度の旅客数が1千万人以上である8空港のうち、6空港は既に複数の滑走路を備えており、福岡空港では2025年3月末を供用開始予定日として第二滑走路の整備が進められています。

順位	空港	滑走路 (長さ×幅:m)	2019年度実績		備考
			旅客数 (人)	着陸回数 (回)	
1	東京国際空港 (羽田)	A:3,000×60 B:2,500×60 C:3,360×60 D:2,500×60	81,707,536	225,697	
2	成田国際空港	A:4,000×60 B:2,500×60 (→3,500×60) (C:3,500×45)	39,541,269	129,836	C滑走路が 2029年 3月末 完成予定
3	関西国際空港	A:3,500×60 B:4,000×60	28,663,014	98,035	
4	福岡空港	A:2,800×60 (B:2,500×60)	23,035,578	88,855	B滑走路が 2025年 3月末 供用開始予定
5	新千歳空港	A:3,000×60 B:3,000×60	22,814,950	77,396	
6	那覇空港	A:3,000×45 B:2,700×60	20,613,659	79,294	B滑走路が 2020年 3月26日 供用開始
7	大阪国際空港 (伊丹)	A:1,828×45 B:3,000×60	15,765,029	68,606	
8	中部国際空港	3,500×60	12,590,387	56,314	

出典：国土交通省航空局「令和元年度（年度）空港別順位表」を基に作成
<https://www.mlit.go.jp/common/001358349.xlsx>



中部国際空港将来構想推進調整会議

【地方自治体】	愛知県	〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1番2号 TEL 052-954-7460（航空空港課）
	岐阜県	〒500-8570 岐阜市藪田南2丁目1番1号 TEL 058-272-8654（公共交通課）
	三重県	〒514-8570 津市広明町13番地 TEL 059-224-2805（交通政策課）
	名古屋市	〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号 TEL 052-972-2224（空港対策室）
【経済団体】	名古屋商工会議所	〒460-8422 名古屋市中区栄2丁目10-19 TEL 052-223-6742（インフラ・国際ユニット）
	一般社団法人 中部経済連合会	〒461-0008 名古屋市東区武平町5丁目1番地 名古屋栄ビルディング10階 TEL 052-962-8091（タスクフォース）
【空港会社】	中部国際空港株式会社	〒479-8701 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 TEL 0569-38-7777（地域共生部）