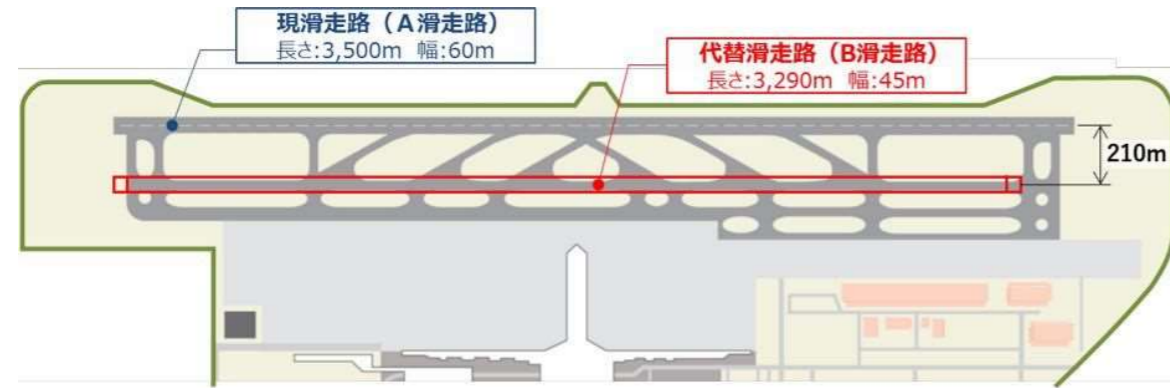
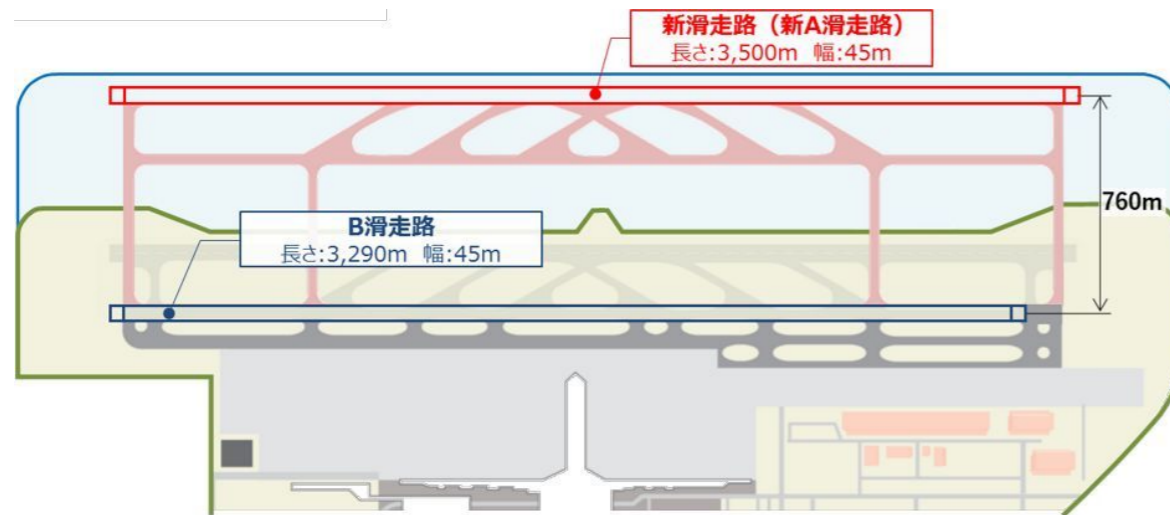


【第1段階】(暫定形)



【第2段階】(将来形)



(出典：中部国際空港将来構想推進調整会議『中部国際空港の将来構想』)

中部国際空港の第二滑走路の整備を始め とする機能強化の早期実現に関する要請書



2025年7月

愛 知 県
名 古 屋 市
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

中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする機能強化の早期実現について

中部国際空港は、2005年の開港以降、中部圏等と国内外との「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、日本の成長エンジンであるこの地域のさらなる発展をもたらし、我が国の成長に大きく貢献しています。

このような中、中部国際空港沖では、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埋立地の整備について、豊かな伊勢湾の再生にも取り組むことにより、漁業者の理解を得て、国土交通省の港湾事業として進められており、『中部国際空港の将来構想』の第2段階の滑走路としての早々の活用が強く期待されています。

この地域は、既に自動車産業や航空宇宙産業などの経済集積地であり、我が国の成長の「核」となっていることは言うまでもありません。さらに、日本最大のスタートアップ支援拠点「STATION Ai」のオープンなどにより、新たなイノベーションが生み出され、我が国にますます貢献していくことが想定されます。また、2026年に第20回アジア競技大会（2026／愛知・名古屋）及び第5回アジアパラ競技大会の開催が予定されるほか、本年に世界遺産登録30周年を迎える白川郷、2033年にかけて式年遷宮を行う伊勢神宮など、外国人にも人気が高い観光資源が豊富に存在する等、世界から人を呼び込むことのできる「魅力」も兼ね備えております。

今後、リニア中央新幹線の開業により、名古屋・東京間が40分になるなど、三大都市圏の時間距離が大幅に短縮され、「日本中央回廊」として、世界に類を見ない1つの巨大な大都市圏が形成されます。この地域は、その大都市圏の中核として、人流・物流の劇的な拡大により、航空需要の増加はもちろんのこと、我が国の発展をさらに牽引していくことが見込まれます。

現在、中部国際空港では、『中部国際空港の将来構想』に基づき、第1段階である代替滑走路の本格的な工事を始めており、今回の整備により、地域の「悲願」である完全24時間運用が実現します。

このような状況の下、空港では、2030年には現在の約2倍となる航空旅客数2000万人級の達成を目指しております。このため、路線拡大やアウトバウンド及びインバウンド双方向の利用促進を地域一丸となって進めるとともに、国内外路線の乗換拠点としての機能強化や、スマートレーン、自動運転パーソナルモビリティ、自動手荷物預入機の導入など、先進技術を活用した利便性向上・省人化等を図っております。加えて、引き続き、空港を支える人材の確保・定着を含めた受入体制の強化も進めてまいります。

さらに選ばれる空港となるため、脱炭素化に向けては、2023年に、「セントレア・ゼロカーボン2050」を改定するとともに、国際空港評議会（ACI）により創設された空港カーボン認証（ACA）のレベル4、中部国際空港脱炭素化推進計画の国による認定を取得し、空港関係者が連携し多様な取組を行っております。

航空機の脱炭素化に向け欠かせないSAFに関しては、今年4月から国産SAF大規模生産設備によるサプライチェーンの実証が開始される中、中部国際空港においても、地元自治体等と連携して廃食用油の回収に取り組むとともに、国産SAF製造に関わる事業者と将来的な供給に関する連携協定を締結するなど、着実に進めてまいります。

以上のような様々な取組について、地域一丸となってしっかりと進めることにより、羽田空港などと肩を並べる、「世界に誇れる」拠点空港を目指してまいります。

国におかれては、第二滑走路の整備を始めとする機能強化の早期実現に向け、次の各項目について格別のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

- 1 空港西側の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」について、環境に配慮しながら、速やかな進展をお願いいたします。
- 2 『中部国際空港の将来構想』の第1段階である2027年度供用開始予定の代替滑走路の整備にあたり、引き続き十分な財政支援をお願いいたします。
- 3 航空ネットワークを一層充実させるため、アウトバウンド及びインバウンド双方向の利用促進に向けた取組や空港の受入体制の確保に関する支援を行ってください。
- 4 ストレスフリーで快適な旅行環境の実現をめざし、最先端の技術・システムを導入し、旅客満足度の向上を図るための「FAST TRAVEL」について、引き続き支援を行ってください。
- 5 「セントレア・ゼロカーボン2050」の実現に向け、中部国際空港脱炭素化推進計画の推進について、更なる財政支援を行ってください。
- 6 東海三県始め中部地域の主要都市、観光地から空港への道路・鉄道等のアクセスの充実に向けて、必要な措置を講じてください。

2025（令和7）年7月

愛知県知事

大村 秀章

名古屋市長

広沢 一郎

名古屋商工会議所会頭

嶋尾 正

一般社団法人中部経済連合会会長

勝野 哲

中部国際空港株式会社代表取締役社長

籠橋 寛典

中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする機能強化について

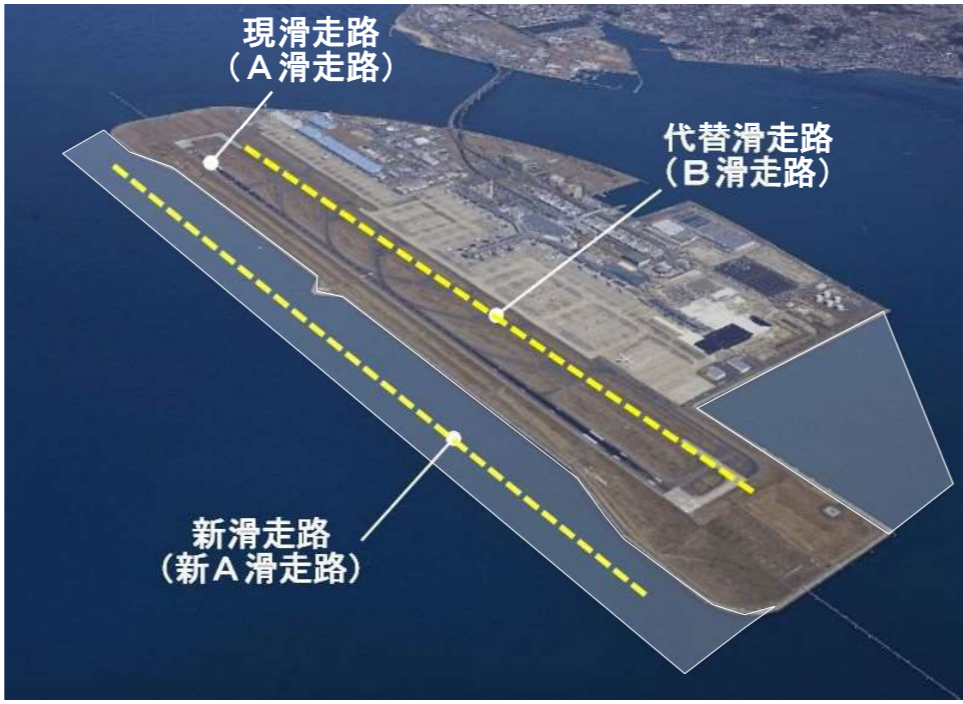
概要

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）
位置	愛知県常滑市セントレア1丁目1番地
運用時間	24時間
供用開始日	2005（平成17）年2月17日
設置管理者	中部国際空港株式会社
施設概要	面積 約470ha（空港島約580ha） 滑走路 L=3,500m W=60m 1本 スポット数 81（他に小型機用6） 旅客ターミナルビル延べ床面積 第1ターミナル21.9万㎡・第2ターミナル4.5万㎡ 貨物ターミナル取扱能力 国際線60万トン/年・国内線6万トン/年



整備方針

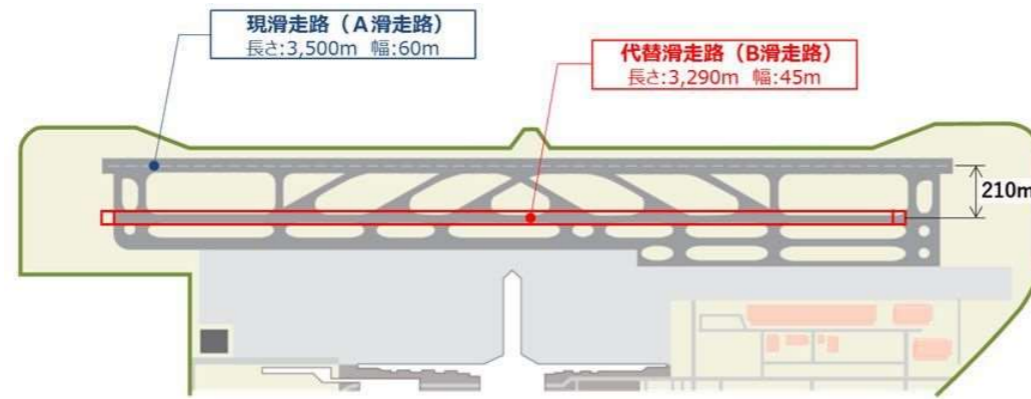
東海3県1市・中部経済界・中部国際空港株式会社で組織する「中部国際空港将来構想推進調整会議」において、地域が目指す計画として、2021年12月にとりまとめた『中部国際空港の将来構想』に沿って、整備を進める。



整備効果

- 1 将来の航空需要への対応
中長期的に増加すると見込まれる航空需要への対応
- 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）
メンテナンス作業中は航空機の発着が出来なくなることへの対応
- 3 滑走路の大規模補修への対応
開港から20年が経過し、アスファルト舗装の材料劣化が進むため、全面的な切削・再舗装への対応
- 4 不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避
航空機のトラブルや落雷等による滑走路の不具合に伴う滑走路の閉鎖への対応
- 5 災害時におけるバックアップ機能の確保
首都圏や関西圏での空港の運用の支障への対応
- 6 魅力にあふれ発展する地域への対応
インバウンドの玄関口としての役割や、リニア中央新幹線の全線開業に伴う、観光やビジネス需要への対応

第1段階〔暫定形〕



第2段階〔将来形〕



空港脱炭素化に向けた取組

○「中部国際空港脱炭素化推進計画」（2023.12認定）

- 2030年度までに、温室効果ガス（CO2）排出量を2013年度比で 46%以上削減する。再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、ゼロカーボンの高みを目指す。
- 2050年度までに、新たな技術の活用などによりゼロカーボンを実現する。さらに、炭素クレジットの創出・利用拡大を目指す。
- 取組みの推進にあたっては、中部国際空港脱炭素化推進協議会の構成員を中心とする関係者と連携・協力する。

○「国際カーボン認証（ACA）※」レベル4取得（2023.8取得）

- 2050年に向けた長期削減目標を掲げ、空港施設や車両など空港の活動による温室効果ガス排出量の把握や、その削減に向けた計画が評価された。

※空港を対象とした唯一の国際的なカーボンマネジメント認証プログラム。
空港の炭素排出量の管理・削減努力を6段階で評価・認証。（レベル4は6段階中上から2番目の評価）