

中部国際空港 代替滑走路整備プロジェクトにおける安全対策

中部国際空港（株）

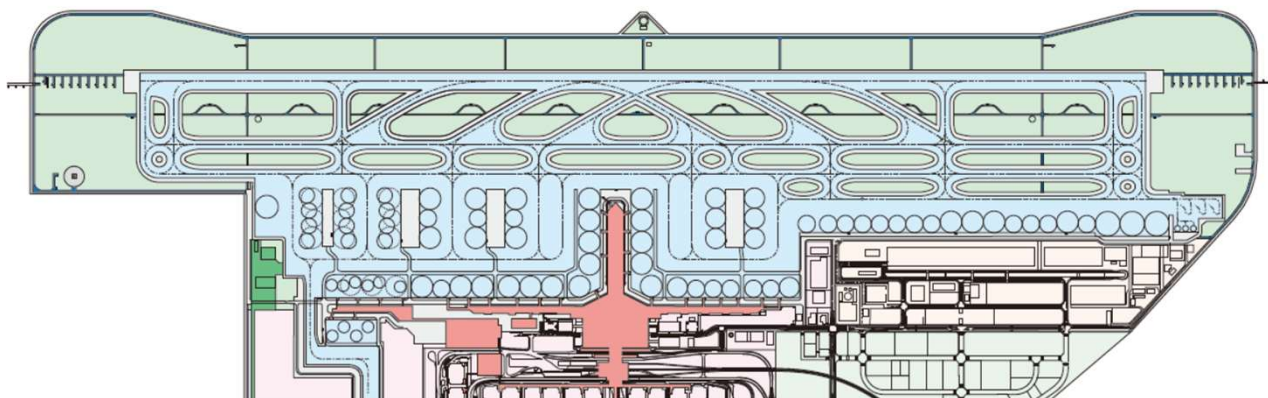
2026年8月3日





中部国際空港の概要

- 2005年に拠点空港（会社管理）として開港し、開港後21年が経過
- 利用実績（2025年度） 発着回数：約94,000回、航空旅客数：約11,600,000人



- ・空港位置：愛知県常滑市（名古屋市から南へ35km）
- ・アクセス：車、電車、バス、タクシー、高速船
- ・供用開始日：2005年2月17日
- ・滑走路：3,500m×60m（長さ×幅）
- ・スポット数：81スポット
- ・無線施設：18側ILS CATⅡ、36側ILS CATⅢb
- ・運用時間：24時間（但し、メンテナンスのため深夜滑走路閉鎖が必要）

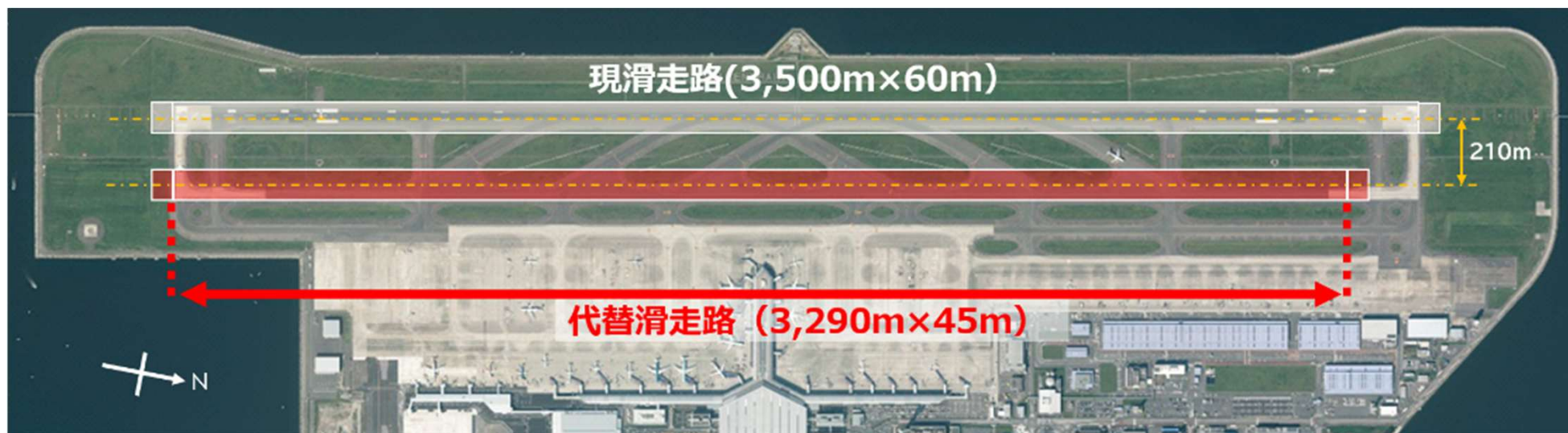
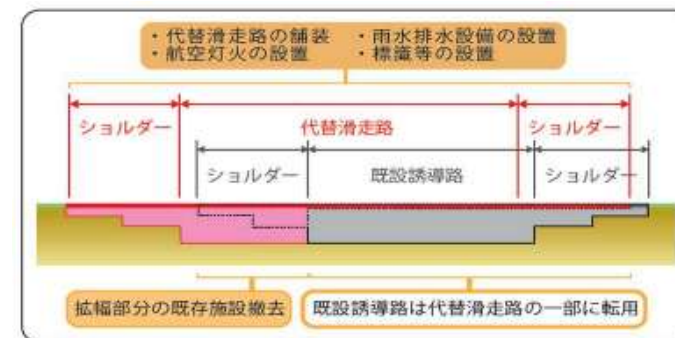


○ 目的

- ①現滑走路の大規模補修時においても継続的な空港運用を可能とすること
- ②完全24時間運用を実現すること 等

○ 整備概要

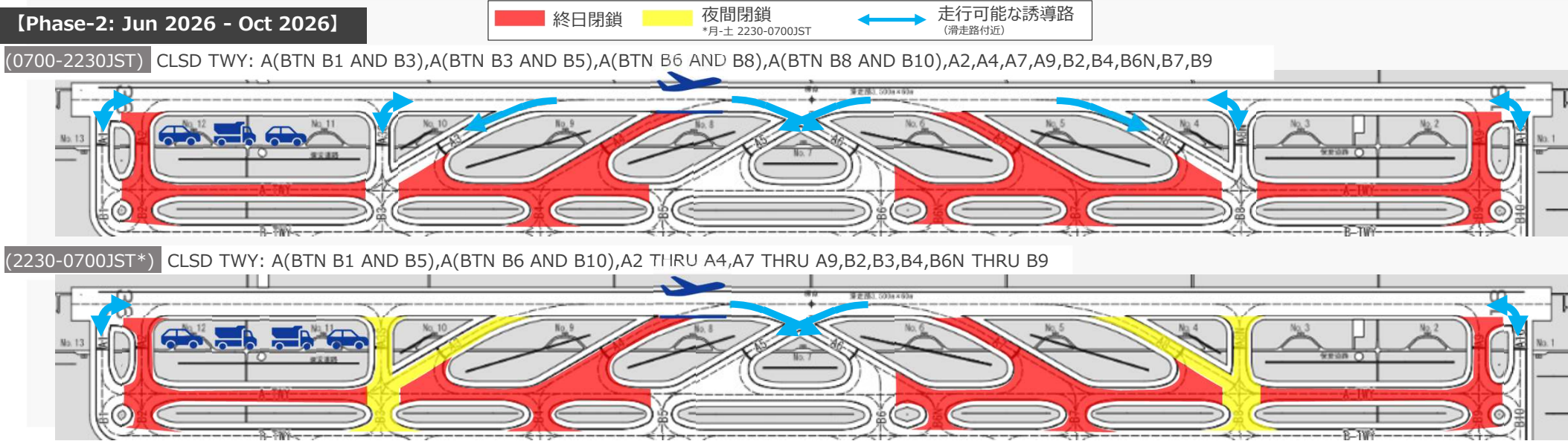
- ・現在のA誘導路の位置に、3,290メートルの滑走路を整備
- ・現滑走路を運用しながら、昼夜を通じて工事を実施
- ・2027年度内を目途に代替滑走路の供用を目指す





- 約2年間の工事を**4つのPhase**に区切り、**段階的に誘導路を閉鎖**し工事を進めている
- 誘導路閉鎖は以下の二つに分類される
 - **「終日閉鎖」**：Phase期間中24時間閉鎖
 - **「夜間閉鎖」**：月-土の**22:30-07:00JST**に閉鎖
- 夜間閉鎖以外の時間帯は、南北各エリアで、**取付誘導路及び高速離脱誘導路をそれぞれ3本あるうち2本確保**する

■現フェーズ（Phase-2）における閉鎖状況と走行可能ルート





■ 現滑走路を運用しながら、昼夜問わず施工が必要。閉鎖誘導路は工事の Phase・時間帯で変化。

■代替滑走路整備における主なリスク

01

航空機の誤進入

- ・滑走路に接続する誘導路の閉鎖で、滑走路離脱航空機による閉鎖誘導路への誤進入リスクが高まる
- ・閉鎖箇所は Phase・時間帯で変化

02

工事車両の無許可進入

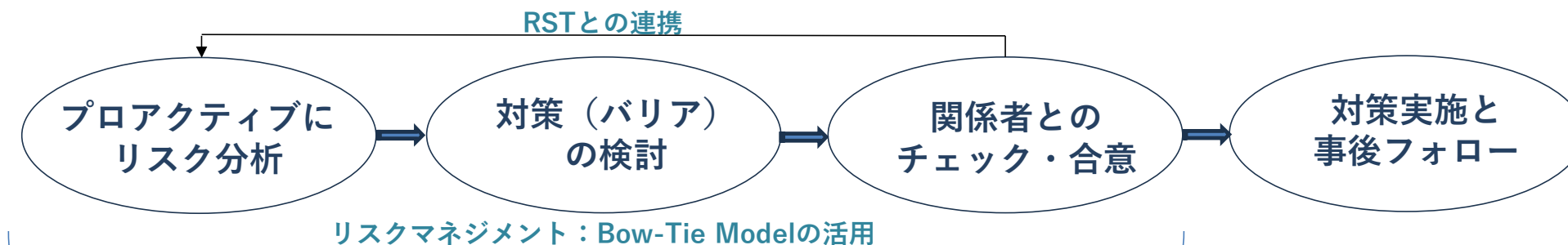
- ・工事車両が昼夜に誘導路を横断し施工エリアを往来するため、車両による無許可進入リスクが高まる

03

飛散物の発生

- ・運用中の滑走路近傍、且つ風が強い海上空港での施工となるため、飛散物発生リスクが高まる

■課題（リスク）へのアプローチ：リスクに対し漏れなく機能する対策（バリア）を準備したい





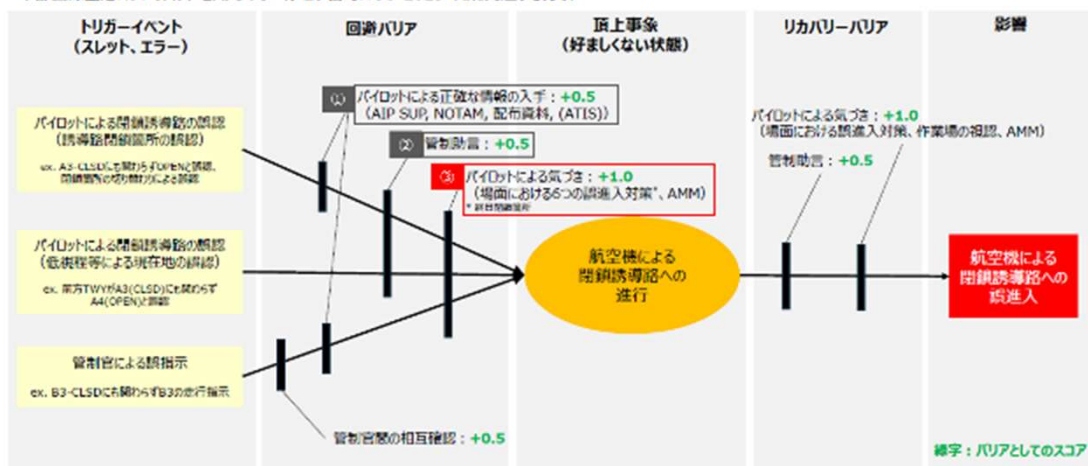
リスクマネジメントと関係者連携

■リスクマネジメント：Bow-Tie Modelの活用

- ・事前に不安全事象が見える化し、体系的にとらえることが重要
- ・見える化の手法として Bow-Tie Model を使用

航空機による閉鎖誘導路への誤進入事象の体系的分析（Bow-Tie分析）

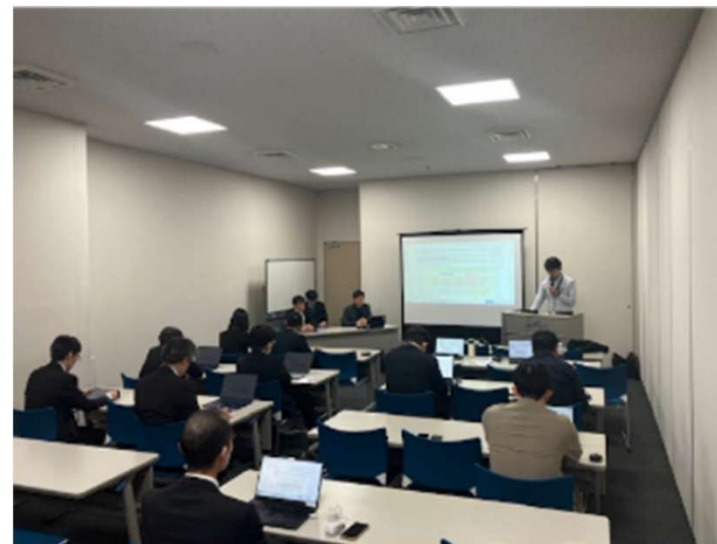
中部国際空港RST リスクアセスメントツール ログ番号NGO-2025-01に関連する分析



【Bow-Tie Modelについて】

- ✓ 事故の原因と結果を1枚で可視化できる
- ✓ 「何が起こるか」だけでなく「どの対策で防ぐか」を明確化できる
- ✓ 回避策とリカバリー策を区別して整理できる
- ✓ 対策（バリア）の不足や弱点を発見しやすい

■RST（Runway Safety Team）との連携



【中部国際空港RSTについて】

- ✓ 2024年9月に発足 これまでに5回の会議を開催
- ✓ 主な議題は代替滑走路工事関連
- ✓ 安全対策の事前確認、事後フォロー等を実施
- ✓ RSTメンバーの協力により、安全対策の評価、追加対策の必要性等、忌憚のないコメントを頂いている



関係者連携：中部国際空港RST活動について



■ 概要

ACI（国際空港評議会）Asia-Pacific & Middle East “Safety Recognition Award 2026”において中部国際空港RSTの活動内容を投稿し、**Gold賞を受賞**。

■ Safety Recognition Award

革新的でコスト効果のある手法で安全文化や安全管理を推進したことを評価するもの。2026年のテーマは“ RSTの効果的な実行”。

■ 論文投稿内容

Title: Safety Risk Mitigation by the Local RST using a Proactive and Collaborative Approach

代替滑走路整備に係る“Proactive and Collaborative”なリスク低減活動について投稿。運用中の滑走路に近接したエリアで滑走路を新設する難工事において、分析ツール（Bow-Tie Model）を活用してリスクを見える化し、有効な“Barrier”を運航者、管制機関、工事業者、空港管理者が協働して設けることで、未然のリスク低減に繋がったことを報告。

Centrain Group News2026年5月14日
中部国際空港株式会社
Chubu Centrain International Airport Co., Ltd.

「チームセントレア」で推進した 航空機誤進入防止の取り組みが
ACI(国際空港評議会) Asia-Pacific & Middle East
“Safety Recognition Award 2026”で
『ゴールド』を受賞！安全分野では初！





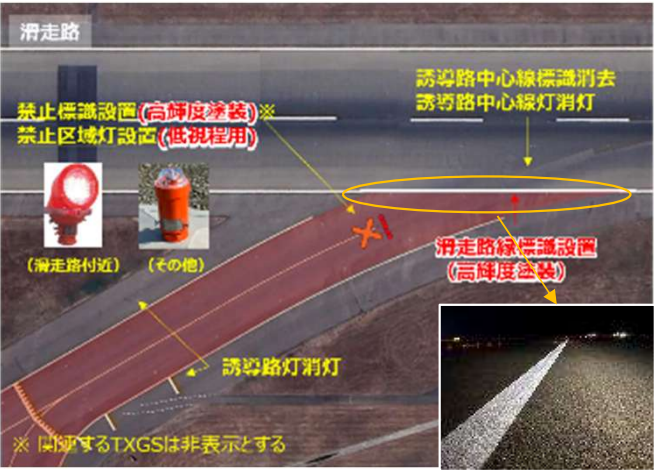
安全対策例

■航空機による誤進入対策例

①パイロット視点での資料作成



②終日閉鎖箇所での誤進入対策



※赤文字対策：工事実施指針に定める禁止標識以外の追加対策

■工事作業による無許可進入対策例

①安全教育（机上訓練）



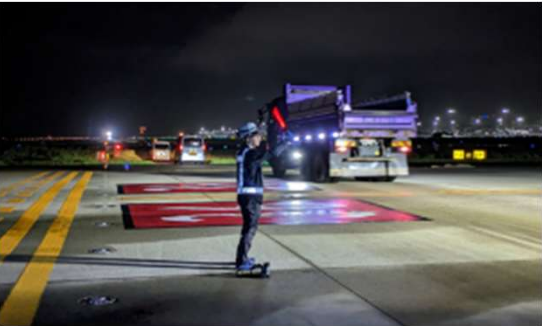
②安全教育（現地訓練）



③先導・後尾警戒車による車列誘導



④誘導路上の誘導員配置



⑤車両位置情報機器の活用





代替滑走路整備状況（写真）

【南工区】



【北工区】



□ : 工事完了⇒開放済エリア

南側上空より

2026年4月撮影