

中部国際空港沖公有水面埋立事業
環境影響評価準備書に対する
意見の概要及び当該意見についての事業者の見解

令和元年6月

国土交通省中部地方整備局

準備書に対する意見の概要と事業者の見解

平成31年3月25日から国土交通省中部地方整備局のホームページで準備書を公表したほか、平成31年3月25日～4月24日の1ヶ月間、表-1の場所で縦覧を行うとともに、平成31年4月16日～17日に表-2の場所で説明会を開催した。

また、平成31年3月25日～令和元年5月10日の期間に、準備書に対する環境保全の見地からの意見の募集を行った。意見書の提出は延べ60通あり、意見の総数は延べ163件であった。

準備書に対する意見の概要及び事業者の見解は、表-3のとおりである。

表-1 縦覧の場所、期間及び時間

縦覧場所		期間	時間
名古屋市	中部地方整備局丸の内庁舎1階情報公開室 (名古屋市中区丸の内2丁目1番36号 NUP・フジサワ丸の内ビル)	平成31年3月25日 ～ 平成31年4月24日 (土曜日及び日曜日 を除く)	午前9時30分～ 午後5時15分まで
	中部地方整備局名古屋港湾事務所総務課 (名古屋市港区築地町2番地)		午前8時45分～ 午後5時30分まで 午前9時～ 午後5時15分まで
	愛知県環境局環境政策部環境活動推進課 (名古屋市中区三の丸3丁目1番2号)		
	名古屋港情報センター (名古屋市港区港町1番11号 名古屋港管理 組合本庁舎6階)		
常滑市	常滑市環境経済部生活環境課 (常滑市新開町4丁目1番地)	午前8時30分～ 午後5時15分まで	
知多市	知多市環境経済部環境政策課 (知多市緑町1番地)		
美浜町	美浜町厚生部環境課 (愛知県知多郡美浜町大字河和字北田面 106 番地)		

表-2 説明会の場所、開催日及び時間

開催場所		開催日	時間
美浜市	美浜町総合公園体育館 サブアリーナ (愛知県知多郡美浜町大字北方字十二谷 1-2)	平成31年4月16日	午後7時00分～ 午後9時40分まで
常滑市	常滑市民文化会館 ホール (愛知県常滑市新開町5丁目65番地)	平成31年4月17日	午後7時00分～ 午後8時30分まで

表-3 準備書に対する意見の概要及び事業者の見解

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
事業計画に対する意見		
1	<p>準備書 p.2-4 “埋立土砂の内訳”をみると、合計土量 3,800 万 m³のうち、名古屋港ポートアイランド仮置土砂が 2,000 万 m³と突出し、埋立土砂の半分以上 53%をも占めている。ここに、この埋立計画の第2の目的がある。第1の目的は新聞各紙で報道されているように中部空港第2滑走路用の土地を確保することである。</p> <p>名古屋港ポートアイランドは埋立区域が 257ha(257万 m²)あり、2,000 万 m³は、計画埋立て高さ 5.31m を超える仮置土砂を全て運び出すことを予定している(準備書 p.4-5)。つまり、名古屋港ポートアイランドを活用するには、仮置土砂を取り去り、平面にしないとイケない。そうしないとカジノなどが誘致できない。これが第2の目的である。そのため中部経済界の意を汲み名古屋港管理組合は、陸の孤島の名古屋港ポートアイランドまでの移動方法まで「ポートアイランド地区へのアクセス基礎調査」をして、橋梁なら 1,000 億円以上、トンネルなら 1,300 億円以上の概算額まではじき出している。この陸の孤島は獣がいない安心して産卵できる楽園なのに“鳥類の営巣は確認できなかった。(準備書 p.8.8-8)”と言い張っているが、もっと詳細な調査が必要である。</p> <p>この仮置き土砂は、“高さ+18m を超える築堤の嵩上げは困難な状況であり、平成 30 年代前半には仮置きが限界に達する見込みである。(準備書 p.2-1)”と述べているように、これ以上の嵩上げは困難というだけであり、土砂の崩壊、流出はしないような対策が取られている。それを無理に空港沖の埋立に使用するのは本末転倒である。少なくとも仮置土砂 2,000 万 m³はこの計画から除外し、計画埋立量は半減すべきである。</p>	<p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的とするものです。二本目滑走路を建設することを目的としたものではありません。</p> <p>名古屋港ポートアイランドは、現在の名古屋港港湾計画において、公共用地に位置づけられています。</p> <p>同地区の公有水面埋立承認では、埋立地の地盤の高さは+5.31m とされており、埋立てを竣功させるためには、この高さを超える仮置き土砂 2,000 万 m³を取り除く必要があります。</p> <p>このため、ポートアイランドの仮置き土砂 2,000 万 m³を新たな埋立地に埋める計画としています。</p> <p>なお、ポートアイランドにおける鳥類の調査については、「準備書 第 8 章 8.8 動物 8.8.1 調査の結果の概要 1.鳥類」に示すとおり、ポートアイランド全域を対象とした任意観察及び 2 地点で定点観察を渡りの季節である春季を重点的に 3 回、その他の季節各 1 回の計 6 回実施しました。その結果、鳥類のポートアイランド内での休息や上空及び周辺の飛翔を確認しましたが、ポートアイランド内での鳥類の営巣は確認していません。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
2	<p>2019年4月17日(水)に開催された、「中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価準備書説明会」では、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場が必要」としての「事業計画」が示された。</p> <p>その中では、この埋立土砂はあくまで、名古屋港の機能維持のため、ポートアイランドの仮置き土砂を中心に埋立計画で、リニア新幹線の発掘土砂は一切使用しないと」と説明された。</p> <p>準備書 p.2-4 “埋立土砂の内訳”をみると、合計土量 3,800 万 m³ のうち、名古屋港ポートアイランド仮置き土砂が 2,000 万 m³ と突出し、埋立土砂の半分以上 53%をも占めている。</p> <p>「港湾機能の強化により発生する土砂(コンテナ取扱機能強化 400 万 m³ パルク貨物の取扱機能強化 500 万 m³、港湾機の維持により発生する土砂 300 万 m³) 1,200 万 m³、」となっているが、この埋立土砂の計画は削除すべきだ。既に航路の水深 16m は終わっており、これ以上の水深を要している港湾は他にない。コンテナ船の大型化などと言われているが「吃水を下げて入港できると」説明されている。またこうした大型船舶の入港見通しはない。これ以上航路泊地の浚渫は必要無いと考える。よってこの浚渫土砂の埋め立ては必要ない。</p> <p>この仮置き土砂は、“高さ+18m を超える築堤の嵩上げは困難な状況であり、平成 30 年代前半には仮置きが限界に達する見込みである。(準備書 p.2-1)”と述べているように、これ以上の嵩上げは困難というだけであり、土砂の崩壊、流出はしないような対策が取られている。それを無理に空港沖の埋立に使用するのは本末転倒である。</p> <p>少なくとも仮置き土砂 2,000 万 m³ はこの計画から除外し、計画埋立量は半減すべきである。</p> <p>中部地方整備局港湾空港部は、「中部国際空港沖の埋立計画の目的が、名古屋港の機能強化や維持など・・・ポートアイランドの浚渫土砂(仮置き)が限界に達している、その為の処分場」と繰り返し言っているが、第1の目的は新聞各紙で報道されているように中部空港第2滑走路用の土地を確保することである。</p> <p>このことを、覆い隠している。その証拠に埋め立てた空港沖の活用目的、事業の採算性その見通しも示していない。</p> <p>同時に、「南東工区【約 60ha】計画は、「埋立区域の周辺に作業船の避泊地が存在しないことから、南側の護岸の一部を先行して整備し、作業船退避場として使用することとし、西側の埋立区域の護岸工事が全て完了した後に、残りの護岸を整備する。」とすると説明しているが、この埋め立て土地の「使用目的」が明記されていない。</p> <p>「南東工区」は、国際展示場の南に位置し、愛知県知事や財界が要求している【IR】の用地を提供することになる。ここでもこうした思惑を覆い隠している。</p> <p>このように、「南東工区」の埋立計画は、『事業の目的として①名古屋港の機能の強化・維持のためには浚渫が必要。②ポートアイランドでの浚渫土砂の受入が限界③新たな土砂処分場が必要』と言う名目のもとに、『IR』の土地確保という二重の計画が裏で周到に準備されて行われている事業と言える。</p> <p>もしそうで無いなら、『埋め立て土地の使用目的、事業の採算性、その見通し』を示すべきである。</p>	<p>名古屋港は、日本全体の経済発展を牽引する中部の「ものづくり産業」を支える重要な役割を担っています。今後、将来にわたり日本を牽引する中部の「ものづくり産業」を支え、また、地域の皆様の生活を支えていくためには、取扱貨物量の増加や船舶の大型化への対応等、名古屋港の持つ国際物流機能をしっかり確保していく必要があります。そのためには、今回の計画は必要不可欠であると考えています。</p> <p>名古屋港ポートアイランドの公有水面埋立承認では、埋立地の地盤の高さは +5.31m とされており、埋立てを竣功させるためには、この高さを超える仮置き土砂 2,000 万 m³ を取り除く必要があります。</p> <p>このため、ポートアイランドの仮置き土砂 2,000 万 m³ を新たな埋立地に埋める計画としています。</p> <p>南東工区については、空港島の西側が漁業の盛んな水域であること、海生生物の貧酸素水塊からの待避場所となる場所であることから、空港島西側の埋立地の幅は小さくすべきと考え、空港島の南東部の切り欠きも埋立てを行う計画としました。</p> <p>なお、埋立の工事が完了した後の土地利用については、現時点では決まっていません。</p> <p>公有水面埋立承認申請を行う際には、土地利用計画を合わせて示す必要があることから、それまでに、関係者の意向も踏まえつつ、検討して参ります。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
3	各工区の面積は示されているが、容積が示されていないのは何故か、埋立は、容積こそ大切なはず。	環境影響評価法施行令において、環境影響評価の対象となる事業及び規模が定められており、公有水面埋立ての規模は面積で示されています。これを踏まえ、本事業の環境影響評価準備書においても、事業の規模を面積で示しています。
4	各工区の面積は示されているが、埋立容量が示されていない。これでは、期間毎の埋め立て工事の負荷がどの程度か判断できないことから、埋立容量を明示すべきである。	このため、各工区の埋立土量は示していません。 なお、工事の実施に伴う発生負荷量については、「準備書 第8章 8.1 大気質、8.2 騒音、8.4 水質」に工事の実施に伴う月毎の発生負荷量をグラフで示しています。
5	<p>準備書 p.2-2 “対象事業の規模” で、5 工区ごとの規模は面積しかないが、容量（浚渫土砂量）を明記すべきである。容量が全体容量（準備書 p.2-4）しか示されておらず、各工区別に示すべきである。事業計画の最も要になる数値である。</p> <p>また、平面図（準備書 p.2-2）に長さは記入してあるが、護岸断面（準備書 p.2-6～7）に長さは記入されていない。各工区別に消波ブロック、裏込石、深さ、海面と造成面の高低差、中仕切堤などの長さ、護岸の傾斜角度を含めた断面図を記載し、それぞれの容量を確認できるようにすべきである。</p> <p>さらに、環境保全措置として“造成高さを増すことにより、埋立面積を縮小させた計画とし（準備書 p.9-7 等）”とあり、“表層 1m 部分も浚渫土砂で造成することにより、張り出し部を縮小することとした。（準備書 p.6-2）”とあるが、その高低差は準備書の図面のどこにも記載されていない。なお、表層 1m も浚渫土砂にすることで、張り出し部分 600m が 480m に縮小できるという説明にも疑問がある。縮小する部分の平均水深が不明であるが、16m とすると、長さ 4270m、縮小部分幅が 120m なので、$819 \text{ 万 m}^3 (16 \times 4270 \times 120 = 819.84 \text{ 万})$ なので、それを案の 2 の西工区面積 230ha で割ると 3.5m ($819.84 \div 230 \text{ 万} = 3.56$) となり、120m 幅の張り出し縮小部分の浚渫土砂を案の 2 の 480m 幅に載せると 3.5m もの上乗せをすることになり、1m という説明は虚偽となる。西工区の容量 3,200 万 m^3 か面積 230ha か、表層 1m のどれかがおかしいのではないか。</p> <p>埋立土砂が海面にすべり落ちないように、通常は海面と同じ高さにして平衡を保つか、頑丈すぎるほどの護岸にして構造の安全計算をする。“埋立地の護岸は…波浪及び高潮、土圧、地震等の作用に対して、安全性が確保され、内部の埋立用材及び保有水が流出しない等の機能を持つ構造とする。（準備書 p.2-5）”とあるが、その内容を記載すべきである。</p> <p>既設の中部国際空港の埋立地盤高さは基本水準面（年間の最低潮位）から平均+4.5m としているので、この事実と、今回の計画とはどう違うのか説明すべきである。わずかに景観の予測で“国際空港スカイデッキ…埋立地と空港島は、地盤高さ、地表面及び護岸の形状が同程度であり、空港島の地表面と一体となって視認される（準備書 p.8.11-21）”とあるが、具体的に地表面高さは不明のままである。</p>	<p>環境影響評価法施行令において、環境影響評価の対象となる事業及び規模が定められており、公有水面埋立ての規模は面積で示されています。これを踏まえ、本事業の環境影響評価準備書においても、事業の規模を面積で示しています。</p> <p>このため、各工区の埋立土量は示していません。</p> <p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めていきます。実施段階までに精査することから、断面図に寸法は明記していません。</p> <p>埋立地の面積及び容量については、「準備書 第2章 2.2 対象事業の内容」及び「同 第6章 埋立地の形状の選定」に記載のとおりです。</p> <p>また、護岸の構造については、「港湾の施設の技術上の基準」に基づき、所要の安全性を確保します。</p> <p>なお、埋立地の地盤の高さについては、本事業が名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂 3,800 万 m^3 を受け入れることを目的としており、水深測量後に具体的な埋立地の高さを決めることとなりますが、概ね隣接する中部国際空港と同程度の高さ（+4.2～+4.5m）になるものと想定しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
6	<p>準備書 p.2-28 “埋立用材の投入計画” で発生場所ごとの埋立量があるが、これは全く意味がない。これは表 2.2-4 埋立土砂の内訳を更にまとめたものである。投入計画として、発生場所ごとの埋立量ではなく、西 I～IV 工区など埋立場所ごとの埋立量と埋立時期を記載すべきである。このために、断面が変化する地点ごとに断面図を示し、全体の埋立量を計算すべきである。その際、SCP (サンドコンパクション) 工法により、砂杭で押し出された軟弱地盤がもりあがることによる埋立容量の減少分も示して計算すべきである。</p>	<p>環境影響評価法施行令において、環境影響評価の対象となる事業及び規模が定められており、公有水面埋立ての規模は面積で示されています。これを踏まえ、本事業の環境影響評価準備書においても、事業の規模を面積で示しています。</p> <p>このため、各工区の埋立土量は示していません。</p> <p>各工区の埋立時期については、「準備書 第 2 章 2.2 対象事業の内容 2.2.5 対象事業の工事計画の概要」に記載しています。</p> <p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。断面が変化する場所については、水深測量や土質調査実施後に決めることとなります。</p> <p>必要な埋立容量を確保するため、地盤改良による地盤の盛り上がりも考慮し、埋立容量を確認します。</p>
7	<p>配慮書、方法書までは、計画地が空港島から離れていた。これは“だまし”である。</p>	<p>配慮書、方法書においては、埋立地の概ねの範囲を示していたものであり、具体的な位置を示していたものではありません。</p> <p>なお、「準備書 第 6 章 埋立地の形状の選定」に示した複数の埋立地の形状案は、いずれも配慮書、方法書で示した範囲の中となります。</p>
8	<p>護岸で SCP 実施する所としない所があるようだが、その理由が明確にされていない。</p>	<p>埋立候補地の北西側及び南西側については、中部国際空港建設前に実施された土質調査結果より、地盤改良が必要となる地質が見受けられるため、SCP による地盤改良を想定しています。なお、具体の地盤改良範囲については、今後、土質調査等を行い明らかにしていきます。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
9	<p>準備書 p.2-5 “護岸の構造”があるが、配置図と断面図だけでは、工事の規模が分からない。埋立土砂の内訳（準備書 p.2-4）のように、護岸の構造材の内訳と総量を示すべきである。基礎捨石、岩砕、被覆石、被覆ブロック、敷砂、消波ブロックがそれぞれ、各工区で何トン必要で、運搬船はどれだけ必要なのか。また、地盤改良（SCP）はどのような規模なのか、面積、杭の本数と深さは各工区ごとにどれだけなのか。これらは、作業船の稼働による大気汚染、騒音、捨石投入等による水質汚濁の基本的条件となる。大気汚染の予測条件（11年次 11月目～12年次 10月目）（準備書 p.8.1-28～29）や水質（濁り）の予測条件（3年次 10月目）（準備書 p.8.4-62）は、その時点で工事を行っている箇所の作業量だけであり、しかも大気は突然、1日当たりの排出量だけが記載され、水質は1日当たりの施工量だけが示してあるだけで、工事全体がどれだけ膨大な護岸構造材を用いるかが不明である。</p>	<p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。実施段階までに精査することから、個別の資材の使用量は明示していません。</p> <p>工事の実施に伴う影響の予測を行う際には、「準備書 第2章 2.2 対象事業の内容」に示した護岸断面及び全体工事工程に従い工事を実施した際の全工事期間の発生負荷量を算出し、最大となる時期を確認しています。</p> <p>例えば大気質については、「準備書 第8章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫黄酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ⑤予測対象時期」に月毎の発生負荷量の推移をグラフで示しています。大気質の長期的評価に係る環境基準は日平均値の2%除外値または年間98%値で定められていることから、12ヶ月間の発生負荷量が最大となる11年次 11月目～12年次 10月目を予測の対象時期としています。</p>
10	<p>準備書 p.2-5 “埋立地の護岸は…生物の生息・生育に配慮した構造である傾斜式護岸を採用する”とあるが、その傾斜角度とその設定根拠を各工区別に示すべきである。中部国際空港のアセスでさえも大部分の護岸は捨石式傾斜堤護岸で、角度は1:2～1:4/3と記載してあった。但し、この角度で充分という根拠は無かった。</p> <p>不十分な護岸断面から読み取ると、中部国際空港と同じ傾斜式護岸で、かつ幅10mの平坦部を設けるのは、西工区の北半分の西護岸2だけと思われるが、その場合、水深が18m程度と大きいために大断面の護岸が更に幅広くなり、軟弱地盤の地盤改良（SCP）も大規模になる。それを具体的に数値で示すべきである。例えば、傾斜を1:2、4m深さで平坦部10m幅とすると、法線から46m外側までの基礎捨石、被覆石等が必要となる。</p>	<p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。実施段階までに精査することから、基礎捨石や被覆石等の法面勾配、地盤改良の範囲は明示していません。</p> <p>なお、基礎捨石や被覆石等の法面勾配については、1:2程度となることを想定しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
11	<p>「護岸断面（準備書 p.2-6）」では、現空港島の護岸で幾度も強調された「環境に配慮した護岸構造」になっていない。幅 10m の平坦部を確保できない護岸断面では動物、植物及び生態系への影響は大きい。断面及び事業費の再検討が必要である。</p> <p>「8.8 動物」の部分で、「空港島護岸には藻場が分布し、底生生物、葉上生物、魚類などが確認される。藻場生物の生息環境である護岸が一時的に減少するものの・・・一時的な減少による影響は小さいと考えられる（準備書 p.8.8-124）」と記載されているが、認識が不十分なうえ、代償措置も考えられていない。</p> <p>「セントレア 2011 グリーンレポート」では、「空港島の護岸については、様々な生物が集まりやすくするために、自然石等を用いて傾斜をつけた護岸となっています。さらに西側と南側の護岸の一部では、幅 10m の平坦部を設け、アラメ、カジメ、オオバモクなど多年生の海藻を移植して藻場を造成しました。現在、移植された海藻が広がり形成された藻場には、アイナメ、カレイ、イシガニ、メバルなど様々な生物が見られます。また、空港島護岸の平坦部では、1年を通して多年生海藻の藻場が、秋から春にかけては、天然のワカメ藻場が確認されています。（p20）」と判断している。</p> <p>幅 10m の平坦部を設ける場合、深さが大きいために大断面となる護岸断面が更に幅広で大きくなり、軟弱地盤の地盤改良（SCP）も大規模になる。そのために、恣意的に避けていると思われる。現空港島に「幅 10m の平坦部を設け、海藻が広がり形成された藻場」があることを全く無視した予測は、非常に恣意的なものであり、準備書に値しない。断面及び事業費の再検討が必要である。</p>	<p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。</p> <p>護岸の中段に設ける平坦部の幅や深さについては、現空港島の護岸に比べ、水深が深いところに新たな護岸を設けることから、生物の専門家等の意見を踏まえ検討を進めて参ります。</p>
12	<p>準備書 p.2-6～7 “護岸断面” で西護岸 1、西護岸 2、南東護岸 1,2 は地盤改良（SCP）を実施するが、その深さ、砂杭の直径・本数を記載すべきである。</p> <p>また、南護岸と北護岸だけは地盤改良（SCP）がないが、不要なら土質性状などその根拠を示すべきである。</p>	<p>各工区の地盤改良（SCP）については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。実施段階までに精査することから、地盤改良の範囲及び深さ、砂杭の直径・配置は明示していません。</p>
13	<p>準備書 p.2-6～7 “護岸断面” で地盤改良（SCP）を実施する護岸が、範囲も深さも不明であるが、そもそも、ここに埋立地を造成するというのに、前提条件としての土質調査結果が無い。</p> <p>中部国際空港の環境影響評価でも、空港島の用地造成として、設計条件の第 1 に地象条件で、「東側・南側を中心とする沖積粘土が堆積する比較的軟弱な区域」 p.787 としてボーリング柱状図が示してある。今回は水深も深く、更に慎重に土質を検討する必要があるが、その内容がどこにも記載されていないのは、都合が悪い土質調査結果を隠しているのしか思われぬ。それとも、地盤改良（SCP）を実施するという護岸構造を検討するに際して、土質調査は行っていないのか。</p>	<p>各工区の地盤改良（SCP）については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
14	<p>準備書 p.2-18 “護岸工事の主な内容・・・基礎工の岩砕投入”が西護岸-1と南東護岸で無いことになっているが、護岸断面図（準備書 p.2-6～7）では、いずれも岩砕が記載されている。どちらが間違っているのか。岩砕投入もガット船を用いて（準備書 p.2-22）、大気汚染や騒音予測の必要な要件となる。この工事内容が不明なままでは準備書として成り立たない。</p> <p>また、被覆ブロック運搬・据付が西護岸-1 だけ施工する理由も明記すべきである。</p>	<p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。</p> <p>西護岸-1 及び南東工区の岩砕投入については、基礎工ではなく裏込工に含まれます。</p> <p>水深や波浪条件から、被覆ブロックが必要となる範囲は西護岸-1 を想定しています。</p>
15	<p>準備書 p.2-23 “汚濁防止膜の設置・・・西 I～IV 工区では水深が深く、垂下型汚濁防止膜の下端が海底まで達しないため、併せて海底から自立型汚濁防止膜を展張する。”とあるが、まず、中部空港滑走路に沿った 4.27km の深い水深とは何 m かを記載すべきである。汚濁防止膜の設置イメージ図（準備書 p.2-24）では“想定水深 20m”とあるが、それではいいのか。水深が配慮書 p.28 にはあったが、それによれば、想定水深 20m とは言い難い。せいぜい 18m 程度ではないのか。いずれにしても水深が方法書にも、準備書にも記載されていない。</p> <p>かろうじて“埋立地の形状の選定（準備書 p.6-2～3）”で等水深図があるが数値は読み取れない。水質予測等の基礎的条件の水深が無いようでは準備書として欠陥である。</p>	<p>汚濁防止膜の設置位置は、「準備書 第 2 章 2.2 対象事業の内容 2.2.5 対象事業の工事計画の概要 2.護岸の工事 (4)汚濁防止膜の設置」に示すとおり、新たな護岸の沖合約 500m の位置であり、当該箇所的水深は、「同 第 3 章 3.1 自然的状況 3.1.4 地形及び地質の状況 1.地形」に示すとおり、約 20m となります。</p>
16	<p>準備書 p.2-23 “汚濁防止膜の設置・・・西 I～IV 工区では水深が深く、垂下型汚濁防止膜の下端が海底まで達しないため、併せて海底から自立型汚濁防止膜を展張する。”とあるが、本来は垂下型汚濁防止膜を海底まで垂らして使用するものである。深さ 5m しかない垂下型汚濁防止膜（準備書 p.2-24）が短ければ少なくとももう 1 枚継ぎ足して 10m、2 枚継ぎ足して 15m で使用すればよいことであり、環境保全措置に追加すれば済むことである。</p>	<p>海域においては、潮汐や波により水深が変動します。汚濁防止膜を海面から海底に達する長さで展張した場合、潮の干満により水深が浅くなった時に、汚濁防止膜下端と海底が接触することにより、水の濁りの発生や底生生物の生息に影響を及ぼすこととなります。</p> <p>このため、垂下型汚濁防止膜と自立型汚濁防止膜を組み合わせることで設置することとしています。</p>
17	<p>準備書 p.2-23 “汚濁防止膜の設置・・・西 I～IV 工区では水深が深く、垂下型汚濁防止膜の下端が海底まで達しないため、併せて海底から自立型汚濁防止膜を展張する。”とあるが、海底からの自立型汚濁防止膜が、垂下型汚濁防止膜からどれだけ離して設置するのかが記載されていない（準備書 p.2-24）。また、垂下型汚濁防止膜下端からたった 2m 高い位置に自立型汚濁防止膜上端があるのは、あまりにも差がない。自立型汚濁防止膜上端は限りなく、垂下型汚濁防止膜に近く、かつ海面に近くすべきである。</p>	<p>汚濁防止膜の設置においては、汚濁防止膜と海面または海底との隙間及び 2 枚の汚濁防止膜の間隔を狭くしすぎると、汚濁防止膜付近の流速が速くなり、汚濁防止膜の効果が低下することも考えられます。</p> <p>汚濁防止膜の高さ、自立型汚濁防止膜と垂下型汚濁防止膜の間隔については、今後行う現地の水深測量結果を踏まえ、効果が適切に発揮できるよう決定します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
18	<p>準備書 p.2-23 “汚濁防止膜の設置…作業船舶の出入りのため、1 区画に 2 箇所、幅員 300m の開口部を設け、開口部は浮沈式の垂下型汚濁防止膜を設置する。”とあるが、浮沈式の垂下型汚濁防止膜の操作方法を記載すべきである。まさか、沈めっぱなしとは思われないが、誰が、いつ、どのように浮沈させるのか。</p> <p>また、1 区画には 1 か所で十分と思われる。更に、なぜ 2 箇所も必要なのか。さらに、名古屋港のガーデンふ頭に入ってくる北航路の幅員は 200m しかないのに、汚濁防止膜の開口部幅員が 300m も何故必要なのか。</p> <p>中部国際空港アセスでは開口部の長さが記載されていないため、縮尺から読み取ると、3 箇所の開口部は 150m、180m、180m である (p.801)。今回はあまりにも開口部が広すぎる。これでは汚濁防止膜があってもなくても同じことになる。</p>	<p>浮沈式の垂下型汚濁防止膜は、防止膜上部の浮き（フロート）内部の空気を出し入れすることで汚濁防止膜の浮上、沈降を行います。この作業は、人の移動に使われるような小さな作業船舶で行います。</p> <p>2 箇所の開口部については、施工位置や資材搬入経路により開口部の使い分けを行います。</p> <p>開口部の幅については、作業船舶の航行幅員、安全距離及び汚濁防止膜との離隔距離から 300m としています。</p>
19	<p>準備書 p.2-25 “既設護岸の撤去…中部国際空港の護岸に設置されている既設の消波ブロックを撤去する。”とあり、撤去範囲と主な作業船舶機械が図表で示してあるが、事業量そのものを記載すべきである。8-13 廃棄物等で “西 I～IV 工区で約 11,600 個 (23,000m³)、南東工区で約 5,200 個 (10,400m³) である。”とあるが、この内容ぐらひは事業内容として必要である。</p>	<p>消波ブロックの撤去個数約 16,800 個を、「第 2 章 2.2 対象事業の内容 2.2.5 対象事業の工事計画の概要 2.護岸の工事 (5)既設護岸の撤去」に記載します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
20	<p>準備書 p.2-25 “既設護岸の撤去・・・中部国際空港の・・・既設の消波ブロックを撤去する。”とあるが、その傾斜護岸が現在は良好な藻場になっていることを隠している。そこを護岸工事で10年以上もつぶしてしまい、また回復するまでの生態的損失について触れないのは準備書としては失格である。</p> <p>中部国際空港の報告書 Centrair 2006 Green Report (p.20) では、2005年2月の開港後、1年で「現在、移植された海藻が広がり形成された藻場には、アオリイカの卵、メバル、キュウセン、マダコ、マナマコ、イソギンチャクなどさまざまな生物が見られます。また、空港島護岸の平坦部では、1年を通して多年生海藻の藻場が、秋から春にかけては、天然のワカメ藻場が確認されています。」としている。</p> <p>また、Centrair 2011 Green Report (p.20) では、「空港島の護岸については、様々な生物が集まりやすくするために、自然石等を用いて傾斜をつけた護岸となっています。さらに西側と南側の護岸の一部では、幅10mの平坦部を設け、アラメ、カジメ、オオバモクなど多年生の海藻を移植して藻場を造成しました。</p> <p>現在、移植された海藻が広がり形成された藻場には、アイナメ、カレイ、イシガニ、メバルなど様々な生物が見られます。また、空港島護岸の平坦部では、1年を通して多年生海藻の藻場が、秋から春にかけては、天然のワカメ藻場が確認されています。</p> <p>今後は、自然の遷移に委ね、推移を見守っていくこととしています。」とあり、2005年2月の開港後5年以上経過して「海藻が広がり形成された藻場」として公表している。</p> <p>しかし、その後の報告書 Centrair 2012～2017 Green Report では「藻場を造成しました」というだけで、現在の姿は記述しなくなった。第2滑走路を意識して中部国際空港も藻場が形成されていることを隠しだした。</p> <p>それに合わせて、この準備書では“空港島及びりんくう町の護岸等には海藻類の小規模な藻場が分布し、イボニシ、マナマコ、コシダカガンガラ等の底生生物、ヒゲナガヨコエビ属、マルエラワレカラ等の葉上生物、メバル、カサゴ、ウミタナゴ等の魚類等が確認されている。(準備書 p.8.8-124) とそれなりに予測しながら、評価は“工事の実施に伴い・空港島護岸の藻場生物の生息環境である護岸が一時的に減少するもの・・・一時的な減少による影響は小さいと考えられる。(準備書 p.8.8-124)”と不十分なものとなっており、代償措置も考えていない。</p> <p>更に輪をかけて、植物の調査(平成28年度国土交通省中部地方整備局)では“藻場種類別分布図(常滑～小鈴谷)(準備書 p.8.9-20)”では、常滑市海岸にはアオサ場、アマモ場、岩礁性藻場が存在するが、空港島周囲には何の藻場もないことになっている。</p>	<p>新しい埋立地の護岸は、現在の空港島に類似した生物との共生に配慮した構造とする計画としており、護岸延長は、現在よりも長くなります。</p> <p>また、西工区の護岸は一度に全延長を作るのではなく、4工区に分けて、かつ複数年をかけて整備を行うことで、環境影響の低減に努めるほか、先行して整備した護岸から順次、海生生物の新たな生息・生育環境となるものと考えています。</p> <p>空港島護岸の岩礁性藻場の状況については、付着生物(植物)の調査において、空港島周囲の12測線で調査を実施することにより把握しています。その調査結果は、「準備書 第8章 8.9 植物 8.9.1 調査の結果の概要 2.文献その他の資料調査 (3)調査結果 ①海生植物 c.付着生物(植物)」に記載しています。また、藻場の分布についての調査結果は、「準備書 第8章 8.9 植物 8.9.1 調査の結果の概要 2.文献その他の資料調査 (3)調査結果 ①海生植物 d.藻場分布」に記載しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
21	航空法により、昼間作業できないので夜間も作業しているとしているが、昼夜工事をするものがあるのは何故か。	空港運用の面から航空機が離発着する滑走路の近くにおいては、「準備書 第2章 2.2 対象事業の内容 2.2.5 対象事業の工事計画の概要 2.護岸の工事 (6)夜間施工」に記載のとおり、航空法にて高さ制限が定められています。このため、空港島の近くでの大型の作業船舶を用いる工事については、航空機の離発着がない夜間の時間帯に行う必要があります。
22	準備書 p.2-26 “夜間施工…「航空法」第49条…制限表面（進入表面、水平表面、転移表面等）が定められている。…ガット船等の作業船舶が制限高度に達するため、転移表面に接触する範囲の施工は、航空機が飛行しない夜間に作業を行う、”とあるが、本来はこうした夜間作業は騒音規制法で禁止されており、可能な限り避けるべきである。幸いにこの区域が「特定建設作業の規制基準が適用される区域」に指定されていない（準備書 p.3-142）ため、法的には違法ではないというだけであり、もし適用区域であれば、例外は災害対策、鉄軌道の運行確保、道路法・道路交通法の特別許可以外は、航空機の運航も含め夜間作業は認められていない。こうした事情を充分考慮した表現を考えるべきであり、“夜間に作業を行う”という事業者の独断だけで決めるべきではなく、地元や空港管理者の了解を得るなどの行為が必要である。	この制限がかからない区域については、原則、昼間に工事を実施することとしています。 夜間作業が必要となる範囲は、使用する作業船舶により異なりますが、南護岸、北護岸及び中仕切堤の滑走路に近い部分となります。
23	準備書 p.2-27 ガット船等の作業船舶が航空法の制限高度に達するため、夜間に作業を行うとあり、工種ごとの作業時間帯の表 2.2-8 で夜間作業を行うのは、岩砕投入、基礎石投入、本体ブロック運搬・据付け、被覆石投入、消波ブロック運搬・据付け、裏込石投入、コンクリート打設としているが、この表の昼間作業の意味が分からない。 昼間は制限高度に達するため夜間作業をするといいながら、この表では、昼間も夜間も作業することになっている。これでは航空法違反となり、航空機がガット船等に衝突する危険がある。夜間のみ作業を行う工種が昼間作業をするときはどのようにして航空法違反を避けるのかを具体的に記載すべきである。そうでなければ昼間作業は削除すべきである。 また、“ガット船等の作業船舶”の“等”を具体的に列挙すべきである。たとえば、地盤改良工の SCP（サンドコンパクション）船は、代表的な護岸の施行イメージ（準備書 p.2-19）を見ると、例示されているガット船（最大作業高さ 20m）より高い。しかも、地盤改良工は工事場所に固定してサンドコンパクションを打設するため移動は困難である。しかし、この表では、地盤改良工の SCP は昼間作業だけとなっている。これは航空法違反になるのではないか。そうでないというなら、地盤改良工の SCP の高さを明記するか、作業位置を特定すべきである。供用中の仙台空港制限区域内の施工では制限表面にかかる箇所の作業時間は 21 時 30 分から翌朝 6 時 30 分となるため、地盤改良の施工は夜間となり、昼間は施工機を制限表面にかからない箇所に退避させておく必要があった。こうしたことを考えているのか（静的締固め砂杭工法における基礎設計の事例紹介基礎工/2012.11）。 さらに、上部工のコンクリート打設が昼間も夜間も作業する計画であるが、代表的な護岸の施行イメージ（準備書 p.2-21）を見ると、コンクリート打設作業はそれほど高くなく、ガット船の半分ぐらいの高さである。もし夜間作業をせざるを得ないというなら、その高さを明記すべきである。	地盤改良工（SCP）については、作業船舶が制限高さに抵触しない西護岸-1、西護岸-2 及び南東護岸で実施するため、昼間作業としています。 コンクリート打設を行う南護岸及び北護岸の空港島隣接部において、高さ制限は約 10m となるため、この高さを超える大型の作業船舶を使用する場合には、夜間作業を行うことを想定しています。 なお、夜間作業の実施にあたっては、関係者と調整の上実施します。

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
24	<p>準備書 p.2-27 “資材等の搬出入計画…護岸工事で使用する資材等は、全て海上輸送により、搬入及び搬出する、”とあるが、資材等の等を具体的に明らかにし、本当に海上輸送だけで出来ることを再確認されたい。特に、“既設消波ブロック撤去時の工事車両通路に必要な応じて散水等を行い（準備書 p.8.1-46）とあるので、この工事車両はどのように運び込むのか、工事用車両通路はどこに作るのかなどを確認すべきである。</p> <p>また、海上輸送量がどれ位の量であり、どんな大きさの船舶が何隻必要なのか、それによる大気汚染の影響を予測・評価すべきである。大気汚染の予測条件（準備書 p.8.1-28）等では作業船舶・建設機械の稼働状況で、運搬工で土運船、押船、自航ドラグ浚渫船の規格まではあるが、突然排ガス排出量が示されており、予測条件として最低限必要な海上輸送量が示されていない。これでは準備書とは言えず、欠陥アセスである。</p> <p>さらに、護岸工事に伴う海上輸送の交錯が海難事故を起こす危険性はないか、その対策はどうかなどを記載すべきである。</p>	<p>作業員や護岸の工事で使用する資材、車両を含む機材及び燃料は、海上輸送により搬入及び搬出します。</p> <p>防塵対策として既設消波ブロック撤去時に必要に応じ行う散水は、埋立完了後の西Ⅰ工区において、既設消波ブロックの集積を行うことから、西Ⅰ工区内の工事車両通路に散水を行います。</p> <p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めています。実施段階までに精査することから、個別の資材の使用量等は明示していません。</p> <p>工事の実施に伴う影響の予測を行う際の発生負荷量については、「準備書 第2章 2.2 対象事業の内容」に示した護岸断面及び全体工事工程に従い必要な作業船舶所要隻数及び建設機械所要台数を用いて工事を行った場合の発生負荷量を算出しています。この際、作業船舶及び建設機械の稼働時間については、「港湾請負工事積算基準」（国土交通省港湾局、平成30年3月）に基づき機種毎に設定しています。</p> <p>大気質については、「準備書 第8章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1. 護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫黄酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ⑤予測対象時期」に月毎の発生負荷量の推移をグラフで示しています。大気質の長期的評価に係る環境基準は日平均値の2%除外値または年間98%値で定められていることから、12ヶ月間の発生負荷量が最大となる11年次11月目～12年次10月目を予測対象時期としています。</p> <p>海上輸送に係る船舶の安全対策については、実施段階までに、関係者と調整を行います。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
25	<p>準備書 p.2-28 “埋立用材の投入計画…西Ⅰ工区は埋立後にブロック製作ヤードとして使用するため…土砂にセメント等の改良材を混合した埋立用材を使用する。”とあるが、浚渫したばかりの水分を含んだ土砂ではなく、名古屋港ポートアイランド仮置きで、ある程度脱水できている土砂で埋め立てることを考えているのではないか。</p> <p>また、西Ⅰ工区だけはブロック製作ヤードとして使用するため、セメント等の改良材を混合して埋め立てるとあるが、第2滑走路用地とするため、西Ⅱ～Ⅳ工区も同様にセメント等の改良材を混合することを考えているのではないか。</p>	<p>埋立ての工事は、名古屋港の浚渫土砂とポートアイランドに仮置きされている土砂を併用して使用する計画としています。</p> <p>名古屋港ポートアイランド仮置き土砂は、表面の数十 cm を除き、水分を多く含んだ粘性土であり、「ある程度脱水できている」とは言えない状態です。</p> <p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的としたものです。西Ⅱ～Ⅳ工区については、セメント等の改良材を混合した埋立用材を使用する計画はありません。</p>
26	<p>土砂にセメントなどの改良材を加えるとのことであるが、容積にして何%程度を予定しているのか。</p>	<p>改良材の添加割合は、浚渫土砂の性状により決定されるため、現段階では確定していません。</p> <p>なお、中部国際空港建設時にも名古屋港の浚渫土砂に改良材を混合した埋立用材が使用されており、その際には約2% (体積比) の改良材が添加されていました。</p>
27	<p>準備書 p.2-30 の“(3)埋立方法”で“なお、名古屋港ポートアイランド仮置土砂の積み込み方法については検討中である。”とあるが、“(2)埋立用材の採取方法”の“名古屋港ポートアイランド仮置土砂は、土運船に積み込み、…海上輸送する。”の前の工程として記載すべきである。</p> <p>また、何を検討しているのかを明記すべきである。通常のフォークリフトやベルトコンベヤによる積み込みを考えているのか、圧送船で扱える粘度なのか、それとも、環境に影響を与えるような何か別の方法を考えているのか。</p>	<p>名古屋港ポートアイランド仮置土砂の積み込み方法が検討中であることを、「第2章 2.2 対象事業の内容 3.埋立の工事 (2)埋立用材の採取方法 ②名古屋港ポートアイランド仮置土砂」に記載します。</p> <p>なお、ポートアイランド仮置き土砂は2,000万 m³の軟弱な粘性土であることから、効率的かつ安全で環境に配慮した採取・積み込みを行う方法を検討中であり、具体の工法選定に至っていません。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
28	<p>準備書 p.2-31 “(4) 埋立用材の受入基準”で“水底土砂の判定基準及び…ダイオキシン類の環境基準に適合したもののみを受け入れる。”とあるが、水底土砂の判定基準は水底土砂(底質)に含まれる有害物質について、埋立をする際の基準として「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」1970年で定められている。いわゆる規制基準的なものであり、環境基準的なものではない。「土壌環境基準」p3-136の概ね10倍まで認めるという緩い基準値であり、土壌環境基準の10倍の浚渫土までは埋立に用いるということであり、最初から土壌汚染された埋立地を造成することになる。土壌環境基準ができた1991年以後、2010年～現在まで8回の法令改正をしながら、水底土砂の判定基準を改正していない法的矛盾である。埋立用材の受入基準はダイオキシン類と同様に土壌環境基準とすべきである。</p> <p>また、埋立用材ではないものの、SCP(サンドコンパクションパイル)工法で用いる砂杭の砂は膨大な量になるため、埋立用材と同等の環境への影響を十分検討すべきである。例えば、仙台空港エプロン(災害復旧)地盤改良外工事では、70cmの砂杭3,422本を、1.9m間隔に打ち込んでいる(静的締固め砂杭工法における基礎設計の事例紹介基礎工/2012.11)。今回の空港沖埋立の砂杭直径、打ち込みピッチ、全体の範囲を明記し、砂杭の性状(有害物質の有無、pHへの影響など)を確認する方法を記載すべきである。間違っても、JFE技報No.31(2013年1月)「静的締固めによるサンドコンパクションパイルの中詰材としての鉄鋼スラグ」で紹介されているような鉄鋼スラグを天然砂の変わりに使用するようなことすべきではない。全国各地で鉄鋼スラグ埋立地で六価クロムやフッ素が検出され問題となっている。</p>	<p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的とするものであることから、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第5条第1項に規定する埋立場所等に排出しようとする金属等を含む廃棄物に係る判定基準を定める省令」(昭和48年総理府令第6号)に適合した浚渫土砂により埋立てを行います。</p> <p>各工区の護岸断面については、現在は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、水深測量や土質調査実施前であることから、中部国際空港建設前に実施された調査結果等を基に概略設計を行い決めていきます。実施段階までに精査することから、地盤改良の範囲及び深さ、砂杭の直径・配置は明示していません。</p> <p>また、護岸の工事で使用するSCP(サンドコンパクションパイル)工法に使用する砂については、天然砂を使用する計画としています。天然砂等の購入資材については、販売者側で材料試験等の適切な管理がなされていることを確認します。</p>
29	<p>準備書 p.2-35 “余水吐の構造の1例(西I工区埋立)”で、沈殿池の前に中和処理施設があるが、沈殿池の大きさ・容積、中和処理施設の運転要領を記載すべきである。</p> <p>また、セメント等の改良材を用いる西I工区だけにこうした中和処理施設を設置するとも読み取れる。構造の1例という表現はやめ、すべての工区で中和処理施設を設置することを明記すべきである。</p>	<p>セメント等の改良材を混合した埋立用材を使用する西I工区では、沈殿池の容量は10,000m³程度、改良材の混合を行わない西II～IV工区では、沈殿池の容量は40,000m³程度必要と想定しています。</p> <p>なお、沈殿池の具体の大きさや中和処理施設の運転要領については、実施段階までに検討します。</p> <p>中和処理施設は、セメント等の改良材を混合した埋立用材を投入した際に水素イオン濃度(pH)の調整を行うことを目的としていることから、改良材の混合を行う西I工区のみを設置します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
30	<p>準備書 p.2-36 “事業計画を策定する段階で環境に配慮した事項”の表があるが、“第6章埋立地の形状の検討(準備書 p.6-3)”の結果、案の2を採用した概要を記載すべきである。つまり、水質等で予測の結果に追加する環境保全措置として“浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、埋立て面積を縮小させた計画とし(準備書 p.8.4-113)”とあることをより具体的に、造成高さを何メートル増して、埋立て面積を何平方メートル縮小させたのかを、事前の配慮事項として明記すべきである。また、第2章対象事業の目的及び内容の中に、この埋立地の形状の検討を追加すべきである。</p> <p>なお、この造成高さを増して埋立面積を縮小する措置は、事業計画を策定する事前の段階で配慮した事項であり、予測した結果に追加する事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減を図るための環境保全措置ではない。この意味で、埋立地の存在に伴う水の流れ、富栄養化、溶存酸素量への影響の“環境影響の回避又は低減に係る評価”で“浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、埋立て面積を縮小させた計画とし(準備書 p.8.4-113)”は間違いである。</p> <p>それとも“埋立地の造成高さを増すことにより、空港島西側の埋立地の幅をさらに50m縮小し…浅場を極力残すこととした。…上記を踏まえて…以下の環境保全措置を講じることとした。…浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、埋立て面積を縮小させた計画とし(準備書 p.8.8-117、p.8.8-171)は、計画図の480m幅を更に縮小するということか。それなら、再予測が必要である。</p> <p>なお、事前配慮で”埋立地の幅をさらに50m縮小し“というのが、第6章埋立地の形状の検討では、600m幅を480mと120m縮小する案を計画としたということであり、50mという中途半端な縮小幅は無い。西工区3,200haで面積230haにするので、平均埋立て高さは約14mとなるが、これが海面からどれだけ高くなるかはどこにも記載されていないため、事業内容が不明のままである。</p> <p>同様に、埋立地の存在に伴う各種評価、水底の底質の評価(準備書 p.8.5-25)、流向及び流速の評価(準備書 p.8.6-33)、地形及び地質の評価(準備書 p.8.7-57)、鳥類の評価(準備書 p.8.8-117)、海生生物の評価(準備書 p.8.8-171)、海生植物の評価(準備書 p.8.9-48)、生態系への影響の評価(準備書 p.8.10-37)、人と自然との触れ合いの活動の場の評価(準備書 p.8.12-50)の全てが間違いである。予測した後に追加する環境保全措置が思いつかないため、事業計画策定段階での環境保全措置を二重計上して、いかにも環境保全措置がたくさんあるように見せかけるような姑息な手段を取らないよう、環境影響評価審査会から事業者に指導されたい。</p>	<p>埋立地の形状の選定については、準備書作成段階において検討した内容であるため、「準備書 第6章 埋立地の選定」に選定の経緯や、複数案の比較結果を記載しています。</p> <p>環境保全措置については、“工事の実施における環境保全措置”と“土地又は工作物の存在における環境保全措置”に分類し、「準備書 第8章 調査の結果の概要並びに予測及び評価の結果」及び「第9章 環境保全措置」に事業の実施に伴う環境影響をできる限り回避、又は低減するために行う措置として記載しています。</p> <p>“浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、埋立面積を縮小させた計画とした”ことについては、環境保全措置であると考えています。</p>
31	<p>埋立地の面積減少は、配慮事項であり、予測後の環境保全措置ではない。だましである。</p>	

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
32	<p>準備書 p.2-36 “事業計画を策定する段階で環境に配慮した事項”の表があるが、“建設機械の使用にあたっては、排出ガス対策型、低騒音型、低振動型を採用する。”とあり、これらはいずれも国土交通省が定めた「第3次排出ガス対策型建設機械指定要領」（平成18年3月17日付国土交通省大臣官房技術審議官通達）など、低騒音・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成9年建設省告示第1536号）によるものと思われる。</p> <p>また、そうした指定のない地盤改良のSCP工法については、静的締固めによるSCP（サンドコンパクションパイル）工法について、2008年度までに400ヶ所以上の施工実績を有している（地盤工学会打戻し施工によるサンドコンパクションパイル工法—設計・施工マニュアル、2009）を採用するという事か。</p> <p>これに併せれば、国土交通省が平成22年度から開始した「低炭素型建設機械認定制度」に基づく低炭素型建設機械の採用を追加すべきである。この点が温室効果ガス等の環境保全措置の検討（準備書 p.8.14-10）に触れてさえないようでは、国土交通省自らが制度を作りながら、自らの事業では適用しないという矛盾を抱えることになる。</p> <p>また、事前配慮した事項は、当然予測条件に含まれているはずであるが、その点を各予測項目ごとに明記すべきである。</p>	<p>海上SCP（サンドコンパクションパイル）工法の実施にあたっては、近傍に砂杭打設による振動の影響を受ける住居、施設等がないと思われることから、静的締固め工法を採用することは想定していません。</p> <p>低炭素型建設機械認定制度で認定される建設機械は、準備書作成時点でバックホウ、ブルドーザに限られていますが、実施段階において認定を受けた建設機械の使用に努めます。</p> <p>なお、「準備書 第2章 2.2 対象事業の内容 2.2.6 環境保全の配慮の内容」は、事業計画を策定する段階で環境に配慮した事項を整理したものであり、全てが環境影響評価を行う際の予測条件となるものではありません。予測項目毎の予測条件については、「準備書 第8章 調査の結果の概要並びに予測及び評価の結果」に記載しています。</p>
33	<p>準備書 p.3-113 “調査対象地域における海上交通の状況”で“常滑港の入港船舶数”計5,930隻しかないが、浚渫土砂の運搬で、名古屋港から現地までの海上は船舶が交錯するので、名古屋港の入港船舶数を調査し、記載すべきである。ちなみに、平成28年には外航8,085隻、内航24,869隻、合計32,954隻（平成28年名古屋港港湾統計）と、1日90隻以上であり、常滑港とはけた違いの入港船があり、海難事故の危険は相当増加する。この点を事業内容に明記すべきである。</p> <p>第6章埋立地の形状の選定で、申し訳程度に、その他の配慮事項で、4 空港運用で“伊勢湾内の海上交通の状況は、図6.2-12のとおりであり、空港島の西護岸から約1~5kmの沖合は多数の船舶が航行している。（準備書 p.6-22）”とあるだけで、船舶数さえ記載していない。</p>	<p>名古屋港の海上交通の状況について、「第3章 3.2 社会的状況 3.2.4 交通の状況 2.海上交通」に記載します。</p> <p>現在は、埋立てを行う際の環境影響評価の手続きを行っている段階です。</p> <p>海上輸送に係る船舶の安全対策については、実施段階までに、関係者と調整を行います。</p>
34	<p>本事業費が全体でいくら位の見込みになるのですか。</p>	<p>現地の地盤条件の確認を行う土質調査や、海底地盤の高さの確認を行う水深測量は実施段階で行うため、詳細な護岸構造は決まっています。このため、具体的な事業費は算出していません。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
35	<p>名古屋港の浚渫は必要があり、浚渫残土については、ポートアイランドがまもなく不可（満たん）になるから、中部国際空港へ出す分は賛成ですが、海洋投棄や伊勢湾沖の処理は反対です。残土量を考えると、中部国際空港沖が適正かと思えます。</p>	<p>候補地の選定にあたっては、社会面、環境面、経済面、技術面を総合的に評価し、中部国際空港沖を候補地として選定しています。</p> <p>伊勢湾外への海洋投棄については、土砂運搬費用が最も高くなること、大量の浚渫土砂を投棄するため、周辺の漁業や環境に影響を及ぼす可能性が考えられることから、伊勢湾外は最終的に候補地に選定していません。</p> <p>また、伊勢湾中央部深場への投入については、新たな生物生息空間の創出や貧酸素水塊の希釈といった環境改善効果が期待できるものの、水深の深い部分への土砂投入のために新たな施工技術の開発が必要であること、水の流れや水質の変化により周辺の漁業や環境に影響を及ぼす可能性が考えられることから、伊勢湾中央部深場は最終的に候補地に選定していません。</p>
36	<p>準備書 p.4-8 “第4章計画段階配慮に関する内容…浚渫土砂の受け入れが可能な候補地の選定の留意事項”として、海域利用で、区画漁業権区域及び共同漁業権区域があり、“各エリアの区域の状況”で南5区は、“処分場としての利用後、既設の新舞子マリンパークと一体となった緑地が整備される計画となっている。(準備書 p.4-12)”とあるだけで、第1次判定が“不適”となっている。これは恣意的な選定であり、名古屋港港湾計画で決められている南5区は頭から消し去り、第2次選定にも加えないという異常な扱いである。この段階で、せめて、方法書への意見に対する見解“南5区の海面処分用地については、土地需要の具体的な見通しが立たないことや事業採算性の確保が難しいことに加え、関係者との調整を行っていますが事業化の見通しが立たない状況です。(準備書 p.5-4)”をこの部分で記載し、関係者との調整内容なども具体的に記載すべきである。</p>	<p>ご意見をいただいた“各エリアの区域の状況(「準備書 第4章 4.1 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果 4.1.4 検討内容 1.第1段階・候補地及び評価項目の設定について (3)I 次選定の結果 ②陸域における候補地の検討結果 表 4.1-2 各エリアの区域の状況)」”は、名古屋港を含む伊勢湾周辺の陸域における新たな処分場候補地の検討を行うため、現在の利用状況及び将来計画を整理し、判定結果を示すものです。南5区の埋立てが計画されている区域の土地利用計画を示すものではありません。</p> <p>このため、南5区の海面処分場に係る関係者との調整状況については、当該箇所へ記載することは適切ではないと考えています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
37	<p>「第4章計画段階配慮に関する内容」の「総合評価(準備書 p.4-29~30)」に関わって、候補地の選定で「護岸の地盤改良(SCP)は不要」とする虚偽の断面設定を行った上で中部国際空港沖を選定している。「虚偽の設定」であったのだから、候補地の選定をやり直すべきである。</p> <p>準備書 p.2-6~7に記載された“護岸断面”では、西護岸-1(L=1,500m)、西護岸-2(L=2,770m)において、地盤改良(SCP)を実施するとしている。</p> <p>ところで、中部地整は、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画検討会」での検討やパブリックコメントを実施するために候補地選定のための資料を作成(平成22年度名古屋港土砂処分場計画検討業務:委託先(株)建設技術研究所)した。その報告書に提示された護岸断面には、中部国際空港沖の護岸は「地盤改良(SCP)が不要」とされている(報告書 p.3-42)(別添資料-1)。同業務委託報告書(報告書 p.3-41)には、各候補地の地質柱状図を付記したうえで「(中部国際空港の)西側エリア付近の地質は、・・・固結シルト～砂質土層であり、N値は50以上と強固である。このため、地盤改良を行う必要はない」と記述しているからだ。</p> <p>そのことを前提とした「経済的な視点(比較)」においては、「中部国際空港沖は『小』さなコスト」「伊勢湾中央部深場は『大』きなコスト」とし(準備書 p.4-30 表 4.1-12)、そして『候補地の総合評価と選定結果』では、『経済的(土砂処分コスト)に最も優位となるのが「中部国際空港沖」』『新たな土砂処分場候補地として「中部国際空港沖」を選定することが適当』と結論付けている。(報告書 3-67)(準備書 p-29、)</p> <p>この結論は、候補地選定において極めて重大な「虚偽の設定」で行われている。</p> <p>空港島建設に関わって中部空港調査会が平成4年に行った地質調査が報告されている。このボーリング柱状図から、中部国際空港西側エリアには、N値ゼロの粘性土(Ac)が地表に厚く存在していることが明らかであり、冒頭に記述したように護岸の地盤改良(SCP)を実施する必要がある。</p> <p>問題は、候補地選定の大きな要素である「経済的な視点」で、他の候補地より「中部国際空港沖は小コスト」として「中部国際空港沖」を「適切」としたことにある。N値ゼロの地層の上に超重量の緩傾斜護岸を設置するには、高い砂置換率80%程度の地盤改良(SCP)が必置である。沖縄米軍辺野古基地の埋立申請においてマヨネーズ状の軟弱地盤の未記載が大問題になっているように、海面埋立事業における軟弱地盤の有無は事業の可否を決めるうえで決定的な要素である。平成29年の環境影響評価方法書の護岸構造図(想定)で、「地盤改良(SCP)は不要」としてきたこれまでの「認識」を覆し、何らの説明もなく初めて地盤改良(SCP)が描がかれ、今回の準備書でも改良部の断面は不当に著しく小さいけれども描かれている。西側護岸4,270mで幅100m前後の高い砂置換率の地盤改良(SCP)は、「中部国際空港沖は小コスト」として「中部国際空港沖」を「適切」とした総合評価を覆すほどの莫大な事業費がかかることは容易に想定できる。</p> <p>そもそもN値ゼロの粘性土層が存在することは、空港島計画時から周知の事実である。空港島の位置決定で騒音回 (次ページに続く)</p>	<p>検討書(配慮書相当)における地盤改良延長については、「準備書 第4章 4.1 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果 4.1.4 検討内容 2.第2段階: 候補地の選定について(3)経済的な視点」に記載のとおり、中部国際空港沖に埋立地を設ける場合は、想定護岸延長約6,300mのうち、想定地盤改良延長は約1,600mであることを示しています。</p> <p>このことから、中部国際空港沖を新たな土砂処分場候補地として選定した検討書(配慮書相当)は妥当であると考えています。</p> <p>西護岸の地盤改良範囲については、西護岸-1の南側及び西護岸-2の北側の一部の範囲となると考えています。詳細な地盤改良範囲については、土質調査実施後に精査します。</p> <p>なお、本準備書の予測及び評価においては、事業の実施に伴う影響が過小な評価とならないよう、西護岸-1及び西護岸-2の全延長4,270mで地盤改良を実施することを前提としています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
	<p>避などから「できるだけ西側に沖出ししたい」が大議論になった。その時から、この N 値ゼロ粘性土が話題になっていたはずである。このことを県民や検討委員会委員に恣意に隠蔽した行為は、国有地売買に関わって虚偽の資料を作成し国政を揺るがした森友学園事件と同じ性格を持つ許されまじき問題である。</p> <p>よって、「中部国際空港沖は地盤改良 (SCP) が不要」としてきた検討会やパブリックコメントは、「重大な虚偽の設定」の上で実施されたこと、また「中部国際空港沖は小コスト」は間違った評価であることから、「候補地の評価と選定」はやり直すべきである。</p>	
38	<p>埋立地の候補地の選定にあたり、他の候補地について影響について知りたい。</p> <p>自分の考えでは、空港沖の影響は海に対していちばん大きいと思う。他の候補地3点の方が影響が小さいと思う。</p> <p>4点についての影響調査の比較が知りたい。</p>	<p>候補地の選定にあたっては、伊勢湾内6区域及び伊勢湾外の海洋投棄の7つの候補地を設定しました。次に、名古屋港からの運搬コストの面から①中部国際空港沖、②四日市港内、③伊勢湾中央部深場、④海洋投棄 (伊勢湾外) の4区域に絞り込みました。</p>
39	<p>自分ら漁業者にとっては、空港西側、空港南東側は非常に大切な漁場であるので、どうしても他の場所にしてもらわないと困る。</p>	<p>それら4区域について、社会的、環境的、経済的、技術的な観点から評価を行い、①中部国際空港沖を最終的な埋立ての候補地としたものです。具体的には、航行船舶への影響が少ないこと、海水の流れや生物への配慮等の対策によりその影響を少なくすることも期待できること、既存の技術での施工が可能で処分コストが最も小さいことがその理由です。</p>
40	<p>環境影響について、小さいとの答えを出しているが、野間漁協の漁場としての環境として大きく変化するため、土砂処分は代替地を探して下さい。</p>	<p>なお、埋立地の候補地の選定の経緯は、「準備書 第4章 計画段階配慮に関する内容」に記載しています。</p>
41	<p>なぜ土砂をわざわざ中部国際空港に隣接する形で埋め立てようと思ったのですか。空港の滑走路を作る目的がなければ、他に水深の深い場所に土砂をとという考えが出来たのではないのでしょうか。</p>	
42	<p>なぜこの場所なの。</p>	

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
43	案-A より、西への張り出しが小さい案-B としたというが、張り出しが小さい程良いなら、ない方が良いということになる。	埋立地の形状の選定経緯は、「準備書 第 6 章 埋立地の形状の選定」に記載しています。
44	案-B 選定理由を、もっと細かく明らかにしてもらわなければ、妥当性が評価できない。	受入容量 3,800 万 m ³ の実現可能な埋立地の形状 3 案（案-A 空港島の西側のみに埋立地を設ける基本案、案-B 空港島の西側及び南東側に埋立地を設ける案、案-C 空港島と埋立地の間に水路を設ける案）を設定しました。
45	埋立地の形状の選定において、「水の流れ、水温及び水質の変化に伴う生物の生息・生態系の影響は案-2 が最も小さい」とあるが具体的に示してほしい。	<p>伊勢湾漁業影響調査委員会の予測結果では、海面の減少及び流れや水質の変化に伴い漁業生物への影響が大きいと予測されています。漁業生物を含む海生生物への影響を軽減させるためには、西側の張り出し幅を更に縮小することが有効であると判断し、浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、案-A,B,C の空港島西側の張り出し幅を 40～50m 縮小した案-1,2,3 に見直し、環境影響などの比較を行いました。</p> <p>具体の比較結果は、流向については、3 案に差異は見られませんでした。流速については、夏季及び冬季に見られる流速の増減域は案-2 が最も小さくなると予測しました。これらのことから、流れについては、案-2 が最も優位であると評価しました。</p> <p>水温及び水質（塩分、化学的酸素要求量、全窒素及び全燐）についても、夏季及び冬季に見られる上層の水質の増減域は案-2 が最も小さくなると予測しました。水質（溶存酸素量）については、夏季及び冬季の底層の溶存酸素量の増減域は案-3 が最も小さくなると予測しました。しかし、案-3 は水路部において閉鎖性が高まるため、夏季において底層の溶存酸素量が悪化することが予測されたことから、水質については案-2 が最も優位であると評価しました。</p> <p>流れ、水温及び水質の変化に伴う動植物及び生態系への影響については、流れ及び水質と同様に、案-2 が最も小さいと評価しました。</p> <p>これらのことから、案-2 が最も優位であると評価し、埋立地の形状として選定しました。</p>
46	埋立地の形状案で、埋立てしない場合と三案での数値比がなぜ無いのか。	埋立てを行わない場合及び埋立てを行う場合の 3 案について、水の流れや水質の比較結果を、「準備書 第 6 章 埋立地の形状の選定 6.2 比較検討の結果」に記載しています。

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
47	<p>現空港の西側護岸には、豊かで多様な生物の生息・生育環境が創生されているが、埋立によりその生息・生育環境が消失してしまう。評価では「新たな護岸が造成され、現状と同様の生息・生育環境が創出される」とあるが、その保証はあるのか。新たな護岸に西側は急激に深くなっているの、同様な環境にはならないはずであると思われるが、どのような根拠で同様な環境が創出されるといえるのか。自然環境は人間が考えるほど単純なものではなく、軽々に判断すべきではない。(6.2.2 動植物生態系に関する意見)</p>	<p>新たな護岸については、現状護岸よりも深い位置となりますが、現在の空港島護岸を参考に生物との共生に配慮した石積みの緩傾斜護岸構造とする計画としています。生物が生息・生育している空港島護岸は埋立てにより消失しますが、新たな護岸が造成され、これまで生物が生息・生育していた水深帯は類似した環境が復元されると考えています。</p> <p>このことから、空港島の護岸を生息・生育場としている付着生物（動物）、藻場生物、付着生物（植物）及び藻場の評価については、「準備書 第6章 6.2 比較検討の結果 6.2.2 動植物及び生態系 1. 動植物」に“埋立地の存在に伴い新たに護岸が造成されるため、現状と同様の生息・生育環境が創出されると考えられる”旨を記載しました。</p>
48	<p>「ものづくり産業」を支えるためなら、海を埋め立てるのは考え方がおかしいと考えます。ポートアイランドがだめなら、陸に上げないと意味が無い。</p>	<p>陸域における土砂処分が可能な場所については、検討書作成時において、臨海部から5kmの範囲内を対象に調査した結果、いずれも宅地等で大部分が利用されていることから、陸上で直接処分できる場所はないと判断しました。</p> <p>それ以上遠方の場所への土砂処分については、大量のトラックによる輸送が必要となり、沿道環境に及ぼす影響が大きくなることから除外しています。</p> <p>そのため、海域の候補地から選定することとし、その経緯を「第4章 計画段階配慮に関する内容」に記載しました。</p>
49	<p>漁業影響調査はどうしましたか。</p>	<p>伊勢湾漁業影響調査の結果を「準備書 第6章 埋立地の形状の選定 6.1 形状の複数案の設定 6.1.2 伊勢湾漁業影響調査委員会における現地調査結果の概要及び 6.1.3 伊勢湾漁業影響調査委員会のとりまとめ結果等を踏まえた形状の設定」に記載しています。</p>
50	<p>漁業影響調査の結果をくわしく説明していただきたい。</p>	<p>具体の調査結果については、埋立てに伴う海面の減少による漁業生物への影響が大きいものは、中部国際空港周辺を生息場としている、シャコ、ヨシエビ、ガザミなどのエビ・カニ類、マコガレイ、メイトガレイ、マアナゴなどの底生魚類と予測されました。</p> <p>これら漁業生物については、中部国際空港周辺が産卵場や幼稚魚の成育場となっているため、卵や幼稚魚の減少による漁獲量への影響も予測されました。</p> <p>また、埋立てに伴う流れや水質等の環境の変化による漁業生物への影響が大きいものは、マイワシなどの浮魚類等と予測されました。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
51	漁業に対して非常に影響するので土砂については名古屋港湾内で処分すべきであります。よってこの計画については断固反対します。	伊勢湾の貴重な海域環境の保全、地域の経済発展のどちらも重要なことと考えています。埋立てを計画している空港島西側の海域は、伊勢湾における主要な漁場であるとともに、生物の貧酸素水塊からの待避場所であることは十分に認識しています。
52	孫が漁業をやりたいと言っています。このような事業を行えば漁業ができなくなりますので反対です。	名古屋港においては、ポートアイランドの浚渫土砂受入容量が逼迫するとともに、その他港内についても、既に航路や泊地等により高度に利用されており、大規模な埋立地を新たに計画する余地がない現状にあります。現名古屋港港湾計画における土地造成の計画は、造成中の金城地区及び西部地区(飛島、弥富等)
53	魚関係等漁業に対して影響が小さいと書かれている。伊勢湾全体として小さく思われるが、野間漁協の漁業権に対しては大きいので止めて欲しい。	は規模が小さく長期的な土砂の受入が困難です。また、南部地区(南5区等)及びポートアイランド地区は土地需要や事業採算性、関係者との調整が整わないなど事業化の目処が立たない状況です。
54	今現在でも、海流がかわって漁が取れなくなった。空港沖埋立事業には反対する。	このため、新たな埋立地の候補地の選定にあたっては、伊勢湾内6区域及び伊勢湾外の海洋投棄の7つの候補地を設定しました。次に、名古屋港からの運搬コストの面から①中部国際空港沖、②四日市港内、③伊勢湾中央部深場、④海洋投棄(伊勢湾外)の4区域に絞り込みました。
55	貝への影響は1年、2年ではわかりません。10年、20年先での変化があっても取り返しができないので、工事には反対です。	それら4区域について、社会的、環境的、経済的、技術的な観点から評価を行い、①中部国際空港沖を最終的な埋立ての候補地としたものです。具体には、航行船舶への影響が少ないこと、海水の流れや生物への配慮等の対策によりその影響を少なくすることも期待できること、既存の技術での施工が可能で処分コストが最も小さいことがその理由です。
56	流速、流向、水質とか多少でも影響があれば、埋立事業は反対。浅い場所の魚の産卵する所がなくなる。	一方、漁業への影響については、伊勢湾漁業影響調査委員会において、候補地である中部国際空港沖は、伊勢湾における主要な漁場であるほか、貧酸素水塊からの待避場所として機能していることが明らかになりました。
57	これ以上、海をよごさないでほしい。	このため、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既設空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の措置を講ずることで事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。
58	不安になる物は、なんにもいらん。名港のヘドロなんか毒とっしょだ。野間の鼻崎にもってくるな。	
59	親からもらったこの海を、子供、孫まで大事に守っていく。	
60	中部国際空港沖の埋立目的がわかりません。伊勢湾はゴミ捨て場所と考えてるとしか思えない。	
61	空港が出来た事によって、私たち海苔の生産者は減収になり、苦しい時期がありました。今回の埋立により、また減収になる可能性が多いと思うので、埋め立ての形状以前に、埋め立てに反対します。	

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
62	<p>環境基準に適合していたとか、バックグラウンド濃度は僅かと予測されるとか、粉じんは飛散しても影響は小さいとかあるが粉じんは海に落下します。海の汚染になる。</p> <p>埋立工事による潮の流れが変わる、水質が変わる。</p> <p>自分達のり養殖業者にとって、この先、水上げも上がらず生活していくことも出来なくなると思う。</p> <p>埋立工事は大反対。やってほしくない。計画は中止。</p>	<p>粉じん等の大気質については、知多半島沿岸の住居地域に及ぼす影響の予測及び評価を行っています。粉じんの飛散が水質に及ぼす影響は、護岸の工事及び埋立ての工事に伴う土砂による水の濁りの影響に比べ小さいと考えています。</p> <p>伊勢湾の貴重な海域環境の保全、地域の経済発展のどちらも重要なことと考えています。埋立てを計画している空港島西側の海域は、伊勢湾における主要な漁場であるとともに、生物の貧酸素水塊からの待避場所であることは十分に認識しています。</p> <p>本事業においては、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既存空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の措置を講ずることで事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
63	水、水質について、すべてにおいて影響は少ないとありますが、それも重なったり、長くなると大きくなるので、工事を止めて欲しい。	専門家の指導の下、最新の技術的知見を活用し、精度の高い影響の予測を行いました。
64	影響があるに決まっている。自分達の都合の良い様に全部書いてある。受け入れる事が出来ない。反対する。	水質や水の流れの予測には、専門家による伊勢湾漁業影響調査委員会にて精度向上の検討、再現計算の妥当性が確認された非静水圧 3 次元流動モデルに低次生態系モデルを考慮した数値計算モデル（伊勢湾シミュレーター）を用いています。
65	調査結果は色々な面で、環境に適しているとか、影響は小さいとなっているが、実際は？と思う。前回の時も、潮の流れ、水、流れ物等すごく変わったと思う。	また、シミュレーション結果が十分な予測精度を確保していることを、沿岸環境、水環境、海生生物、鳥類及び海岸の専門家による検討委員会において確認いただきました。
66	環境に対する影響調査の評価は、あくまでも予測であって、調査の影響が少ない事ばかり書いてある。そんなはずがない。空港島が出来ただけでも潮の流れが大きく変わり、木曾三川の恵の栄養がこない。砂もこない。これは目に見えて分かる。とてつもない影響が出ている。空港島の下り側にある野間の漁場では、影響がとてつもない。海苔養殖の時は栄養塩がこないし、魚を定置網で取っている私のところでは、空港島が出来る前は魚がたくさん入ったが、出来てからは年々、取れる量が減ってきた。あさりもわからない。悪い事ばかりだ。良い事は一つもない。これ以上空港島が大きくなるということは、増々潮の流れが沖の方を走ってしまっって栄養や砂がこない。調査は一部のデータや計算で出したもの。影響があるにきまっている。自分達の都合の良い様に書いてある。とても受け入れられない。どの業種も、空港島が出来る前よりも体をいじめ、努力し、手間をかけていっしょうけんめいに対応してやっとこ生計を立てている状態だ。魚も一年中、順番に定置網に入ってくれる黒鯛や又か等空港島が出来る前と比べると出来る前の 1/10 位になってしまった。すごく海の中が変化している。だから反対します。	伊勢湾の貴重な海域環境の保全、地域の経済発展のどちらも重要なことと考えています。埋立てを計画している空港島西側の海域は、伊勢湾における主要な漁場であるとともに、生物の貧酸素水塊からの待避場所であることは十分に認識しています。 本事業においては、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既存空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の措置を講ずることで事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。
67	調査、予測及び評価の結果について、ほとんどの、予測及び評価の結果に、影響は小さいという結果が出ているのにもかかわらず、6. の総合評価の結果には、適正であるというの、おかしな評価である。 小さな影響がつもり、つもって、大きくなるので、今すぐ、白紙にもどすべきだ。	
68	水質、潮通し、水量など変化があると思うのですが、海苔養殖への影響が大きいはないですか。 小さな子供が 4 人います。仕事に影響が出るようでは、今後の生活が不安でなりません。 一時的な補償のみでは困ります。	

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
69	埋立により、その場所にいる魚貝類の代用地をどうお考えか。	<p>伊勢湾の貴重な海域環境の保全、地域の経済発展のどちらも重要なことと考えています。埋立てを計画している空港島西側の海域は、伊勢湾における主要な漁場であるとともに、生物の貧酸素水塊からの待避場所であることは十分に認識しています。</p> <p>このため、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既設空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の措置を講ずることによって事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p> <p>また、西工区の護岸は一度に全延長を作るのではなく、4工区に分けて、かつ複数年をかけて整備を行うことで、環境影響の低減に努めるほか、分割して整備を行うことにより、先行して整備した護岸から順次、海生生物の新たな生息・生育環境となるものと考えています。</p>
70	浚渫土砂の埋立予定地は、名古屋港湾の中が基本であることに間違いはないか。南5区の予定地の埋立は今後もあきらめないということによいか。	<p>浚渫土砂については、発生場所周辺において、養浜や干潟・浅場造成、海底の深掘跡の埋め戻し、造成中の埋立地への投入等有効利用を図ることを原則としています。名古屋港の浚渫土砂は水分が多い粘性土であるため、養浜や干潟・浅場造成、海底の深掘り跡の埋め戻しへの有効利用が難しいことから、名古屋港内の埋立てに活用してきました。</p>
71	現在でも名古屋港管理組合は、港湾計画で浚渫土砂の埋立場所を明らかにしている。この計画と矛盾する。	<p>しかし、現名古屋港港湾計画における土地造成の計画は、造成中の金城地区及び西部地区（飛島、弥富等）は規模が小さく長期的な土砂の受入れが困難です。また、南部地区（南5区等）及びポートアイランド地区は土地需要や事業採算性、関係者との調整が整わないなど事業化の目処が立たない状況です。</p> <p>このため、中部国際空港沖を候補地として、埋立てを行う際の環境影響評価の手続きを行っている段階です。</p> <p>なお、環境影響評価法等に係る所要の手続きを行い、新たな土砂処分場の事業を実施することが可能となった場合には、港湾管理者等と連携・協力し、港内の土砂処分のあり方について見直し等整合を図ることとしています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
72 73	<p>準備書 p.2-1 “名古屋港で発生する浚渫土砂の処分については、…名古屋港ポートアイランドに築堤を整備しやむを得ず仮置きしている…名古屋港内は既に航路や泊地等により高度に利用されており大規模な埋立地を計画する余地がないのが現状である。”とあるが、事実認識に誤りがある。</p> <p>国土交通省（中部地方整備局）は、2016.5.27に、「名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場計画」の「環境影響に関する検討書（平成28年5月）」（配慮書）を公表し縦覧・意見募集を開始し、2017.3には方法書で“中部国際空港沖公有水面埋立事業”と露骨な名称に改名した。この中で“港湾機能の強化や維持により発生する土砂（約3,200万m³）及び、中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂（約600万m³）に対応するため、新たな土砂処分場として約3,800万m³を受入容量の目安”として、中部国際空港西隣を第2滑走路の布石としている。</p> <p>それまでの間は、2015.12.28全面改訂の名古屋港港湾計画の「金城地区の16ha、西部地区の72haの土地造成において、浚渫土砂700万m³の廃棄物処理を新たに計画する。」を活用することとしており、この88haのうち、金城ふ頭地先公有水面16.4ha埋立について名古屋港管理組合が環境影響評価書を2018年5月に公表し、2018年6月には16.3haに縮小したとはいえ、公共岸壁12m水深から概算すると約200万m³の改良浚渫土で埋め立てることが決定している。国のアセス法対象の50ha未満とはいえ、名古屋市のアセス条例の対象であり、これは港湾機能の維持浚渫30万m³/年の7年分に相当する“大規模な埋立地”と言える。</p> <p>また、名古屋港港湾計画（H27.12）の廃棄物処理計画では「本港において発生の見込まれる浚渫土砂を埋立処分するため、海面処分用地を次のとおり計画する。既定計画（南5区）海面処分用地198ha（ポートアイランド）海面処分用地78ha」として、高潮防波堤の外側ではあるが、港湾区域内に南5区198haの海面埋め立て処分場がある。南5区地先は、有用な漁場として地元の反対が強いため、計画の実施を放棄している。</p> <p>それにもかかわらず、中部国際空港沖への浚渫土処分を検討するのは本末転倒である。南5区海面処分用地については、“土地需要の具体的な見通しが立たないことや事業採算性の確保が難しいことに加え、関係者との調整を行なっていますが事業化の見通しが立たない状況です。（準備書p5-4）”と抽象的には答えているが、納得できるものではない。この理由を認めるとしても、空港沖は漁業権もないため関係者との調整が不要だから計画した。むしろ中部財界から第2滑走路用地が必要と要望されているから計画できたということを暴露している。</p> <p>しかし、一方で空港沖は藻の繁殖地でもあり、貧酸素塊の発生時に魚類が避難する場所でもあることを認めている。矛盾した内容であると言わざるを得ない。</p> <p>また、土地需要の具体的な見通しが立たないのは、南5区でも空港沖でも同じである。説明会でも、現時点で明らかでなく、埋め立て免許申請時までには明らかにすると答弁している。中部国際空港沖は土地需要があるというのか。中部国際空港の第2滑走路というなら、その需要予測、採算計画を具体的に示すべきである。</p> <p>【計2者より、同様の意見提出あり。】</p>	<p>現名古屋港港湾計画における土地造成の計画に基づき造成中の金城地区及び西部地区（飛島、弥富等）は、中部国際空港沖の埋立てとは異なる浚渫土砂により造成する計画とされています。また、計画段階の南部地区（南5区等）及びポートアイランド地区は土地需要や事業採算性、関係者との調整が整わないなど事業化の目処が立たない状況です。</p> <p>このため、名古屋港外の候補地から、社会面、環境面、経済面、技術面を総合的に評価し、中部国際空港沖の公有水面の埋立てを計画しているところです。</p> <p>なお、本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的とするものであり、二本目滑走路を建設することを目的としたものではありません。</p> <p>埋立工事が完了した後の土地利用は、現時点では決まっていません。</p> <p>公有水面埋立承認申請を行う際には、土地利用計画を合わせて示す必要があることから、それまでに関係者の意向も踏まえつつ、検討して参ります。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
74 75	<p>準備書 p.2-1 “中部国際空港沖公有水面埋立事業は、名古屋港の港湾整備に伴い発生する浚渫土砂を処分するための新たな埋立地を計画し整備するものである。”とあるが、そもそも公有水面埋立事業は、公有水面埋立ての審査にあたって使用する基本文献の一つとされる「港湾行政の概要」で、埋立ての内容の適否について「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が真に必要なものであり、埋立ての規模は過大であってはならず、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされている。</p> <p>このため、公有水面埋立法第四条で「都道府県知事ハ埋立ノ免許ノ出願左ノ各号ニ適合スト認ムル場合ヲ除クノ外埋立ノ免許ヲ為スコトヲ得ズ」として許可基準を定めている。</p> <p>公有水面埋立法第四条三号の許可基準（埋立地ノ用途ガ土地利用ハ環境保全ニ関スル国又ハ地方公共団体ノ法律ニ基ク計画ニ違背セザル）に反する計画は中断すべきである。2015年12月に全面改訂された名古屋港港湾計画では、海面処分用地として、既定計画の（南5区）198ha、（ポートアイランド）78haが定められているだけであり、空港沖の海面処分用地は認められていない。この上位計画で定められたものを順番に公有水面埋立法の手続きを進めることとなっている。</p> <p>公有水面埋立法第四条四号の許可基準（埋立地ノ用途ニ照シ公共施設ノ配置及規模ガ適正ナルコト）に反する計画は中断すべきである。埋立地の将来の用途を決め、それに必要な規模として、面積と容量を明らかにしないと許可は下りない。新聞報道等では周知の中部空港第2滑走路という用途なら、準備書で将来需要などを示し、その必要性を検討すべきである。</p> <p>公有水面埋立法第四条五号の許可基準（埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト）に反する計画は中断すべきである。対象事業の目的“名古屋港の港湾整備に伴い発生する浚渫土砂を処分するための新たな埋立地を計画し整備するものである。”だけで、将来の利用方法、売却価格が確実でなければ公有水面の埋立申請はできない。</p> <p>これらの方法書への意見に“公有水面埋立申請時に適切に対応してまいります（準備書 p5-6）”という曖昧な見解しかない。このようにこの後の公有水面埋立法の許可基準も満たせない計画は中断すべきである。</p> <p>ちなみに、後回しにされた南5区でさえも、“処分場としての利用後、既設の新舞子マリーナパークと一体となった緑地が整備される計画となっている。（準備書 p.4-12）”と埋立処分後の利用計画が明確になっている。</p> <p>【計2者より、同様の意見提出あり。】</p>	<p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的とするものであり、二本目滑走路を建設することを目的としたものではありません。</p> <p>現在、中部国際空港沖を候補地として、埋立てを行う際の環境影響評価の手続きを行っている段階です。</p> <p>公有水面埋立法に係る事項については、公有水面埋立承認申請時に適切に対応して参ります。</p> <p>また、ご意見をいただいた南5区の利用計画（「準備書 第4章 4.1 計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果 4.1.4 検討内容 1.第1段階:候補地及び評価項目の設定について (3)1 次選定の結果 ②陸域における候補地の検討結果表 4.1-2 各エリアの区域の状況」）は、南5区の埋立てが完了している区域の利用状況及び将来計画を示すものであり、南5区の埋立てが計画されている区域の土地利用計画を示すものではありません。</p>
76	<p>準備書 p.4-3 “名古屋港の浚渫事業の必要性”で“名古屋港には大小さまざまな河川が流入しており、毎年約30万m³の土砂が港内（庄内川地区泊地）に堆積している。”とあるが、浚渫事業の必要性を説明する部分であるため、その根拠、各河川からの流入量などを具体的に示すべきである。</p>	<p>名古屋港庄内川地区泊地の埋没量の推移を「第2章 対象事業の目的及び内容 2.1 対象事業の目的」に記載します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
77	<p>この埋立の工事の工程について、工事の工程は「32年かけて」となっているが大村愛知県知事は「リニア中央新幹線が来る27年までに現実にしたい。できるだけ早くと国に働きかける」と2本目滑走路の建設についてのべている。</p> <p>27年と言うとあと8年である。工期を早めることはないですね。</p> <p>この埋立土砂は、あくまで名古屋港で発生する浚渫土砂の埋立てであることはまちがいないか。</p> <p>一説によれば「リニア新幹線の掘削土砂を使うと言われている」がこれは絶対ないのですね。</p>	<p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的としたものであり、二本目滑走路の建設を目的とするものではありません。</p> <p>また、本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的として、貴重な海域を必要最小限埋立てしようとするものであるため、リニア中央新幹線の工事から発生する建設残土の受け入れを行う予定はありません。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
78	<p>第2 滑走路を作るためのうめたてではないという説明がありました。目的無くただ土砂処分のためだけにでは納得できません。そんな事業のために漁業生物の影響が大きいのは許される事ではないと思います。</p> <p>いろいろな説明をしていただいたなかでも、軽減させるとか、影響を少なくするとか。無ではないことを、ちゃんと説明して欲しいです。</p> <p>少ない事も軽減も影響はあると言うことをはっきりして、口さきだけの説明ではなく心からの説明をお願いします。</p>	<p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的としたものであり、二本目滑走路の建設を目的とするものではありません。</p> <p>候補地の選定にあたっては、伊勢湾内6区域及び伊勢湾外の海洋投棄の7つの候補地を設定しました。次に、名古屋港からの運搬コストの面から①中部国際空港沖、②四日市港内、③伊勢湾中央部深場、④海洋投棄（伊勢湾外）の4区域に絞り込みました。</p> <p>それら4区域について、社会的、環境的、経済的、技術的な観点から評価を行い、①中部国際空港沖を最終的な埋立ての候補地としたものです。具体的には、航行船舶への影響が少ないこと、海水の流れや生物への配慮等の対策によりその影響を少なくすることも期待できること、既存の技術での施工が可能で処分コストが最も小さいことがその理由です。</p> <p>名古屋港の機能の強化や維持のためには、土砂処分場の確保が必要です。候補地選定も客観的なプロセスにより決定してきたところです。</p> <p>本事業に関して、伊勢湾漁業影響調査は漁業への影響を、環境影響評価は自然環境への影響と、異なる観点から評価を行っています。</p> <p>環境影響評価については、伊勢湾全体の生物の多様性の観点から重要な種に着目した評価と、生態系の維持・保全の観点から生態系の上位種及び地域を代表する典型種に着目した評価となっており、その結果、周辺に同様な環境が広く分布していること、水の流れや水質の変化に伴う生息環境の変化は小さいことから、動物・生態系への影響は小さいと評価しました。</p> <p>一方、漁業への影響については、伊勢湾漁業影響調査委員会において、埋立地周辺で現在の漁獲量が多い種に注目した評価となっており、その結果、埋立場所でも多くの漁獲量がある種への影響は大きいと評価されています。</p> <p>それらを踏まえ、本事業においては、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既存空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の措置を講ずることで事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
79 80	へドロ等が流れてくるので反対。 【計2者より、同様の意見提出あり。】	<p>今回計画している埋立ての方法では、護岸工事を先行して実施し、閉鎖的水域を創出した後に埋立土砂を投入することで土砂の流出や濁りの拡散を防止します。</p> <p>また、埋立地からの余水吐の排水口の周辺に汚濁防止膜を設置することで、更に土砂の流出や濁りの拡散を抑えます。</p>
81 82	<p>空港側から何かフォローはあるんですか。</p> <p>ちゃんと空港のメリット・デメリットを出して。</p>	<p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的とするものです。二本目滑走路を建設することを目的としたものではありません。</p>
83	<p>5月から9月末まで野間小鈴谷に入漁させてもらっとるけど、野間、小鈴谷が暗くなると潜水業としては商売が成り立たないので他の航路などの新しい許可が欲しい。</p> <p>空港側でそういうフォローが欲しいです。</p>	<p>潜水業の許可の範囲拡大につきましては、まずは愛知県農業水産局等へご相談願います。</p> <p>本事業は、名古屋港の機能強化・維持のために発生する浚渫土砂の埋立てを目的とするものです。二本目滑走路を建設することを目的としたものではありません。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
調査・予測・評価及び環境保全措置に対する意見		
84	<p>環境影響は埋立前と後では影響はすべて小さいですが、大きい影響はないのか。何を基準に小さいのか。</p>	<p>本事業の実施に伴う環境に及ぼす影響は、「準備書 第8章 調査の結果の概要並びに予測及び評価の結果」に記載しています。</p> <p>埋立事業が実施されることによる大気質、騒音、悪臭、水質、水底の底質、水の流れ、地形及び地質、動物、植物及び生態系等に及ぼす影響を、シミュレーション等により予測及び評価しました。</p> <p>大気質の硫黄酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質は、予測値と環境基本法に基づく「大気汚染に係る環境基準について」の基準値を比較し、評価しています。粉じんの飛散は、環境基準や規制基準が定められていないため、風向・風速に基づく発生頻度と離隔距離を元に定性的に評価しています。</p> <p>騒音は、予測値と環境基本法に基づく「騒音に係る環境基準について」の基準値を比較し、評価しています。</p> <p>悪臭は、予測値と悪臭防止法に基づく「悪臭の規制基準」を比較し、評価しています。</p> <p>水質は、予測値と環境基準法に基づく「水質汚濁に係る環境基準について」の基準値及び「水産用水基準」を比較する定量評価としていますが、現況において基準を超える状況であることから、事業実施に伴う変化量を元に影響の度合いを評価しています。</p> <p>水底の底質の有害物質は、調査結果と「水底土砂に係る判定基準」、「底質の暫定除去基準」及び「ダイオキシン類による大気質の汚染、水質の汚染（水底の底質含む）及び土壌の汚染に係る環境基準」の比較結果を踏まえ、評価しています。水底の底質の粒度組成、栄養塩類は、環境基準や規制基準が定められていないため、水の流れの予測結果を元に定性的に評価しています。</p> <p>水の流れは、環境基準や規制基準が定められていないため、事業実施に伴う流向や流速の変化量を元に影響の度合いを評価しています。</p> <p>地形及び地質は、環境基準や規制基準が定められていないため、事業実施に伴う汀線の変化量を元に影響の度合いを評価しています。</p> <p>動物、植物及び生態系は、環境基準や規制基準が定められていないため、騒音、水質、水底の底質、水の流れ、地形及び地質の予測結果を元に定性的に評価しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
85	<p>方法書の段階以降、現況調査、予測・評価手法を見直した点、追加した点について重要と考えられるものについていくつか説明いただきたいです。</p>	<p>基本的に方法書でお示した手法にて調査、予測及び評価を行っています。</p> <p>方法書に対する地域の方からの意見を踏まえ、水底の底質の調査に鉛直方向の栄養塩類の分布を追加し、予測及び評価を行っています。</p> <p>また、方法書に対する愛知県知事意見を踏まえ、本事業の対象事業実施区域外ではありますが、名古屋港ポートアイランドにおける鳥類の調査時期を早め、本事業の環境影響評価と同時に、名古屋港ポートアイランドに仮置きされている浚渫土砂の搬出に伴う鳥類への影響について調査、予測及び評価を行っています。</p>
86	<p>調査結果をもっと多くの人に、わかりやすく説明した方が良いと思う。 悪くないならもっとオープンにしたら。</p>	<p>環境影響評価法に則り手続きを進めています。</p> <p>本事業の準備書の公告及び縦覧にあたっては、関係地域の知多市、常滑市並びに美浜町にご協力いただき、市町の広報誌やウェブサイトに掲載いただき、多くの方にお知らせすることに努めました。</p> <p>また、準備書説明会を2回開催することで、多くの方に本事業の内容や事業実施に伴う環境影響について説明させていただきました。</p>
87	<p>セントレア内の利用者、従事者などの存在があるため、セントレア内での影響予測、評価は必要ではないか。</p>	<p>環境影響評価では、住民の健康で文化的な生活を確保する見地から、事業実施に伴う大気質や騒音等の影響を評価することが求められており、住居が存在しない空港島内には予測地点を設けていません。</p> <p>なお、現況が不明なため、環境基準値等との比較はできませんが、大気質や騒音の事業実施に伴う影響は空港島を含む範囲を面的に計算しています。その結果から空港島内においても影響は小さいと考えています。</p>
88	<p>水質や海生生物の現地調査のデータが古くないか。古いデータを利用することができる根拠・妥当性を示されたい。</p>	<p>水質や海生生物に関する文献その他の資料調査については、公的機関や伊勢湾漁業影響調査委員会が現地で実施した調査により得られた水質、底質、流向及び流速、動物・植物等の結果を活用しています。</p> <p>それらの調査の方法、予測への活用については、専門家からなる技術検討委員会において、データの妥当性、十分な予測精度が確保できることを確認いただいています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
89 90	<p>準備書 p.3-43 “中部国際空港環境監視調査の水質調査結果”で、pH、DO、CODなどの値を地点毎にひとつずつ記載しているが、表層と底層を調査しているのに、その平均値だけで“環境基準値を超える値”としている。これでは水質の正確な評価はできない。その地点の平均値で環境基準と比較するのはやむを得ないとしても、表層と底層の値を併記すべきである。たとえば、平成23年度のTS-3でpHは8.4と環境基準値を超えているが、表層では8.5もあり、余水吐きからの排水をpH9.0以下で放流することでは表層部のpHはさらに悪化する。</p> <p>また、DOは5.9mg/lと環境基準値(7.5mg/l以上)を超えているが、底層では4.1mg/lしかなく、もっとひどい状態である。このことが分かるような記載をすべきである。</p> <p>とくにDOについては“底層溶存酸素量”として、2018年に“水生生物が生息・再生産する”(準備書 p.3-131)のための環境基準値が定められた。国の地域指定が遅れているためまだ適用されていないが、水生生物の再生産の観点で重要になるので、事業者として十分な回避・低減策をとるべきである。</p> <p>【計2者より、同様の意見提出あり。】</p>	<p>中部国際空港株式会社及び愛知県が実施した中部国際空港環境監視調査の水質調査結果については、愛知県及び三重県が実施した公共用水域の水質測定結果と同じ整理である平均値等を用い、「準備書 第3章 3.1 自然的状況 3.1.2 水環境の状況 2.水質」に記載しています。</p> <p>水質の予測及び評価の結果は、「準備書 第8章 8.4 水質 3.埋立地の存在に伴う水の汚れ、富栄養化、溶存酸素量への影響 (1)予測 ⑦予測結果」に記載のとおり、いずれも埋立地の存在に伴い変化域は見られるが、濃度を大きく変えるものではないと予測し、「同 (2)評価」に影響は小さいと考えられること、環境の保全に係る基準又は目標との整合に支障を及ぼすものではないことを記載しています。</p> <p>なお、本事業においては、浚渫土砂による埋立高さを高くすることで、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既存空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の環境保全措置を講ずること等により事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>
91	<p>この報告書では、空港島・前島の『埋立以前の水質及び環境調査との比較』が示されていない。</p> <p>私たちは、愛知県企業庁に「水質調査を毎年行え」と言ってきたが、「2011年度までの調査結果を見ても、概ね過去の変動の範囲内になっておりましたので2011年度で持って調査を終了としました」と企業庁からの「回答」であった。そこで、表記のように、空港島・前島の埋立以前の環境調査と比較したデータを示せ。</p> <p>常滑海域での、環境は著しく悪化し、アサリ、ノリなどの漁業は壊滅的打撃を受けている。</p> <p>こうした中で、空港沖の漁場は唯一伊勢湾に残された漁場で有、報告書では「最小限に食い止められる」などとした見方を示しているが、空港島・前島が建設された事により伊勢湾の子宮と言われた、常滑海域は木曾三川など流れが分断され、その結果漁業は壊滅的な打撃を受けた。このことをどのように認識してこの計画を立案しているのか、まったく無視し、「名古屋港の浚渫土砂に埋立地を確保すれば良い」「漁業が多少影響しようがそれは考えない」「埋立土地が第2滑走路になろうが、IRでカジノ場になろうが私たちは知らない」という無責任の態度は許せるものでない。</p> <p>よってこの「中国際空港沖の埋立計画は抜本的に見直し、計画の立て直しを求める」ものである。</p>	<p>本環境影響評価は、新たな埋立地を設けた場合に環境に及ぼす影響を評価することを目的としています。このため、空港島・前島の埋立以前との比較は行っていません。</p> <p>伊勢湾の貴重な海域の保全、地域の経済発展のどちらも重要なことと考えています。</p> <p>埋立てを計画している空港島西側の海域は、伊勢湾における主要な漁場であるとともに、生物の貧酸素水塊からの待避場所であることは十分認識しています。</p> <p>このため、浚渫土砂による埋立高さを高くすることで、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既設空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の環境保全措置を講ずること等により事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
92	<p>大気質の現況調査地点として、セントレア地内における開港前から現在まで、既存の測定結果があると思うが、それらは活用しないのか。</p>	<p>「風向、風速」については、セントレア地内の中部航空地方気象台の観測結果を活用しています。</p> <p>「二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質」については、セントレア地内において、公的機関による観測は行われていません。このため、「二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質」については、知多半島内の一般環境大気測定局の測定データを活用しています。</p>
93	<p>工事で使用する資材等はすべて海上輸送とのことであるが、どこから輸送するのか。その時の船の排ガスは予測されているのか。</p>	<p>工事で使用する資材の輸送経路は、準備書作成段階では決定していません。</p> <p>このため、資材の大部分を占める石材の運搬（日最大15隻程度）については、過小な予測結果とならないよう運搬時間を含め資材投入の作業時間として予測・評価を行っています。</p> <p>また、コンクリートの使用量は日最大約400m³が見込まれます。その材料となるセメント、砂、水等の運搬は2日に1隻程度と頻度が少ないため予測・評価に含めていませんが、結果を大きく変えるものではないと判断しました。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
94	<p>準備書 p.8.1-20 工事に伴う大気汚染予測で【SOx 排出量】m^3N/h の予測式があるが、予測に用いる F (機種ごとの燃料消費率)、P (定格出力：機種ごとに設定)、A (負荷率) が記載されていない。また、稼働時間も記載されていないため、SOx 排出量 $m^3N/日$ (準備書 p.8.1-28~29) の確認ができない。</p> <p>工事騒音予測は機種ごとのパワーレベル(準備書 p.8.2-17) が記載され、工事中水質も工種ごとの濁り発生量 (準備書 p.8.4-61) が記載されていることと比べ、大気予測は事業者の計算した結果を信じろという、あまりにも傲慢な準備書である。予測条件を示すべきである。</p>	<p>硫黄酸化物 (SOx) 排出量、窒素酸化物 (NOx) 排出量、浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量の算出根拠となる F:機種ごとの燃料消費率、P:定格出力、A:負荷率については、使用する作業船舶及び建設機械毎に異なるため、参照元となる資料名を「準備書 第 8 章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫黄酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ③ 予測方法 b.予測式 (c)発生源モデルア.大気汚染物質排出量」に記載しています。</p> <p>なお、作業船舶及び建設機械の稼働時間については、「港湾請負工事積算基準」(国土交通省港湾局、平成 30 年 3 月)に基づき機種毎に設定しています。</p>
95	<p>準備書 p.8.1-21 工事に伴う大気汚染予測で【NOx 排出量】m^3N/h の予測式があるが、予測に用いる F (機種ごとの燃料消費率)、P (定格出力：機種ごとに設定)、A (負荷率) が記載されていない。また、稼働時間も記載されていないため、NOx 排出量 $m^3N/日$ (準備書 p.8.1-28~29) の確認ができない。</p> <p>工事騒音予測は機種ごとのパワーレベル(準備書 p.8.2-17) が記載され、工事中水質も工種ごとの濁り発生量 (準備書 p.8.4-61) が記載されていることと比べ、大気予測は事業者の計算した結果を信じろという、あまりにも傲慢な準備書である。予測条件を示すべきである。</p>	<p>硫黄酸化物 (SOx) 排出量、窒素酸化物 (NOx) 排出量、浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量の算出根拠となる F:機種ごとの燃料消費率、P:定格出力、A:負荷率については、使用する作業船舶及び建設機械毎に異なるため、参照元となる資料名を「準備書 第 8 章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫黄酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ③ 予測方法 b.予測式 (c)発生源モデルア.大気汚染物質排出量」に記載しています。</p> <p>なお、作業船舶及び建設機械の稼働時間については、「港湾請負工事積算基準」(国土交通省港湾局、平成 30 年 3 月)に基づき機種毎に設定しています。</p>
96	<p>準備書 p.8.1-21 工事に伴う大気汚染予測で【SPM 排出量】$kg/日$ の予測式があるが、予測に用いる F (機種ごとの燃料消費率)、P (定格出力：機種ごとに設定)、A (負荷率) が記載されていない。また、稼働時間も記載されていないため、SPM 排出量 $kg/日$ (準備書 p.8.1-28~29) の確認ができない。</p> <p>工事騒音予測は機種ごとのパワーレベル(準備書 p.8.2-17) が記載され、工事中水質も工種ごとの濁り発生量 (準備書 p.8.4-61) が記載されていることと比べ、大気予測は事業者の計算した結果を信じろという、あまりにも傲慢な準備書である。予測条件を示すべきである。</p>	<p>硫黄酸化物 (SOx) 排出量、窒素酸化物 (NOx) 排出量、浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量の算出根拠となる F:機種ごとの燃料消費率、P:定格出力、A:負荷率については、使用する作業船舶及び建設機械毎に異なるため、参照元となる資料名を「準備書 第 8 章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫黄酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ③ 予測方法 b.予測式 (c)発生源モデルア.大気汚染物質排出量」に記載しています。</p> <p>なお、作業船舶及び建設機械の稼働時間については、「港湾請負工事積算基準」(国土交通省港湾局、平成 30 年 3 月)に基づき機種毎に設定しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
97	<p>準備書 p.8.1-28～29 “作業船舶・建設機械の稼働状況”の表にあるSOx排出量 m³N/日、NOx排出量 m³N/日、SPM排出量 kg/日が、工種・機械別に記載してあるが、最後に1日当たり排出量の合計を記載すべきである。</p> <p>ちなみに、SOx排出量 m³N/日を合計すると、132m³N/日となる。年間の稼働日も予測条件から欠落しているため、追加すべきであるが、年間:365日稼働しても、48,180m³N/年となり、表 8.1.2-9 予測対象時期の年間大気汚染物質排出量のSOx:55,953.3 m³N/年（準備書 p.8.1-31）に追いつかない。</p> <p>同様に、NOx排出量 m³N/日を合計すると、818.493m³N/日となる。年間の稼働日も予測条件から欠落しているため、追加すべきであるが、年間 365日稼働しても、29.9万 m³N/年となり、表 8.1.2-9 予測対象時期の年間大気汚染物質排出量のNOx:38.8万 m³N/年（準備書 p.8.1-31）に追いつかない。</p> <p>また、SPM排出量 kg/日を合計すると、97.031kg/日となる。年間の稼働日も予測条件から欠落しているため、追加すべきであるが、年間 365日稼働しても、35.4t/年となり、表 8.1.2-9 予測対象時期の年間大気汚染物質排出量のSPM:41 t/年（準備書 p.8.1-31）に追いつかない。</p> <p>この食い違いの原因は何か、県環境影響評価審査会の慎重な検討を望む。作業船舶・建設機械の稼働状況で不足している機種等があるのではないか。</p>	<p>「準備書第8章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ⑤ 予測対象時期 表 8.1.2-8 作業船舶・建設機械の稼働状況 (11年次11月目～12年次10月目)」は、12月間に稼働する作業船舶及び建設機械1台・1日あたりの硫酸化物 (SOx) 排出量、窒素酸化物 (NOx) 排出量、浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量を示しています。</p> <p>大気汚染物質の月別排出量を、「表 8.1.2-7 工事工程における予測対象時期」に示す工程に従い、必要な作業船舶所要隻数及び建設機械所要台数を用いて工事を行った場合の月別排出量を「図 8.1.2-5 硫酸化物、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の月別排出量の推移」に示しています。</p> <p>そのうち、連続する12ヶ月間の排出量の合計値の最大を、予測に用いる大気汚染物質の年間排出量としており、「表 8.1.2-9 予測対象時期の年間大気汚染物質排出量」に示しています。</p>
98	<p>準備書 p.8.1-40～42 “工事の実施に伴う予測結果 (SO₂、NO₂、SPM)” が図示してあるが、固定発生源ではなく、移動発生源であるため、予測方法により結果が異なるため、明確に記載する必要がある。稼働状況の表 (準備書 p.8.1-28～29) の発生源位置に“運搬ルート上に発生源を分割して配置”とあるだけでは、予測結果の確認はできない。工事騒音の建設機械の稼働位置①～⑩ (準備書 p.8.2-19) のように記載すべきである。</p>	<p>大気質については、年平均値より日平均値の年間98%値または日平均値の2%除外値に換算して予測しているため、移動発生源である押船については、予測計算を行う際に、「準備書 第8章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う硫酸化物、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の影響 (1)予測 ⑤ 予測対象時期 表 8.1.2-8 作業船舶・建設機械の稼働状況」及び「同図 8.1.2-6 作業船舶・建設機械の稼働位置」に示すとおり、航行に関する年間負荷量を運搬ルート上に均等に配置しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
99	<p>準備書 p.8.1-43 “環境保全措置の検討”として、事業計画策定段階で配慮した環境保全措置と、事業計画による予測の結果から追加した環境保全措置は、区別して記載すべきである。他の項目もすべて同じである。</p> <p>そのうえで、事業計画策定段階の環境保全措置としての“排出ガス対策型建設機械を採用する”は、もっと具体的に記載すべきである。国土交通省の排出ガス対策型建設機械は、3次基準値 2019年3月現在 752機種、3次みなし機械届出 2012年3月終了 191機種、2次基準値指定 2010年9月終了 2,527機種、1次基準値指定 2003年12月終了 3,202機種と4種類の指定があり、いつの時期の指定によるかで効果は全く異なる。</p> <p>言葉として排出ガス対策型建設機械を安易に使うのではなく、どのような建設機械かが分かるようにすべきである。また、事前配慮なので、予測条件にどう組み込まれているかが分かるようにすべきである。</p> <p>特に、大気排出量の多い、自航ドラグ浚渫船、空気圧送船、ガット船、SCP船は、排出ガス対策型なのか。機種によっては排出ガス対策型指定のないものがあるのではないかを確認できるようにすべきである。</p>	<p>環境保全措置については、“工事の実施における環境保全措置”と“土地又は工作物の存在における環境保全措置”に分類し、「準備書 第8章 調査の結果の概要並びに予測及び評価の結果」及び「第9章 環境保全措置」に事業の実施に伴う環境影響をできる限り回避、又は低減するために行う措置として記載しています。</p> <p>大気質に係る環境保全措置については、本事業の事業期間が、護岸の工事で14年、埋立ての工事を含む工事全体で32年と長期に及ぶため、その間に、排出ガス対策型建設機械の指定状況が変わる可能性があります。</p> <p>このため、実施段階においては、最新の技術や、その時点における基準の指定を受けた建設機械の使用に努めます。</p> <p>また、本事業の環境影響評価の予測においては、最新の知見に基づき、作業船舶及び建設機械の発生原単位を設定していますが、それら全てが排出ガス対策型建設機械の値とはなっていません。しかし、工事の実施に伴う大気汚染物質の拡散は大きめに予測され、影響を過小に評価することはないことから、支障は無いと判断しています。</p> <p>なお、自航ドラグ浚渫船、空気圧送船、ガット船、SCP(サンドコンパクション)船等の作業船舶については、準備書作成時点において、排出ガス対策型の指定はありません。</p>
100	<p>粉じんの飛散は、海への影響を考えていない。工事車両通路に必要な応じて散水等を行うとあるが、その水とか雨水はどこに流れて行くのですか。</p>	<p>粉じんの飛散が水質に及ぼす影響は、護岸の工事及び埋立ての工事に伴う土砂による水の濁りの影響に比べ小さいと考えています。</p> <p>工事車両通路に行う散水は、粉じんの飛散防止対策を目的としており、海に水が流出するほどの散水は行いません。</p> <p>また、埋立地内の雨水を含む余水はポンプにより、埋立てを行っている区画から、沈殿池に水を送り、水質浄化処理を行うことで、直接海へ流出しない構造とする計画です。</p> <p>強い降雨が予測される場合には、事前に埋立地内の水位を下げることで、雨水の貯留能力を高めるなど、埋立地内の濁水が流出することがないように対策を講じます。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
101	<p>建設機械の使用でアイドリングストップ及び空吹かしの禁止とあるが、どう言ったことか。</p>	<p>二酸化硫黄等の大気質の予測については、建設機械の通常の使用状況を前提とし、稼働中の発生負荷量を算出しています。</p> <p>このため、作業船舶及び建設機械の使用時は、アイドリングストップ及び空吹かしの禁止を徹底し、実施段階で予測以上の負荷量を発生させないように努めます。</p>
102	<p>準備書 p.3-125 “騒音に係る環境基準”の説明は不十分かつ間違いがある。“道路に面する地域については表 3.2-18(2)のとおり”の前に「ただし、」と明記して、一般の環境基準表 3.2-18(1)があるにも関わらず、ただし書きで道路に面する地域の緩い環境基準が決めてあることを説明すべきである。</p> <p>また、“この場合において、幹線交通を担う道路に近接空間については、「騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により、表 3.2-18(3)のとおりとされている。”は、間違っている。環境基準の説明に騒音規制法の要請限度があることが間違いである（これは騒音に係る規制 p3-140 に書いてある。）。ここは、「特例として表 3.2-18(3)のとおりとされている。」と正しく表現し、①一般の環境基準、②ただし、道路に面する地域はもっと緩い基準、③そのうち、特例として、幹線交通を担う道路では更に緩い基準が定められていることを理解できる表現にすべきである。環境基準の告示もそのように表現している。</p>	<p>騒音に係る環境基準について、環境基準の告示に従い「第 3 章 3.2 社会的状況 3.2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境保全に関する施策の内容 1.公害関係法令等 (1)環境基準等 ②騒音に係る環境基準」の記載を適切に修正します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
103	<p>準備書 p.3-126 “騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）”の注は、出典さえ示さずに、いかにも環境基準の告示に書いてあるかのような表現であるが、1幹線交通を担う道路、2幹線交通を担う道路に近接する空間の定義は、中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示ではなく、その後の環境省の通知で「高速道路、国・県道、4車線以上の市道」などと定めているだけである。このため、環境影響評価の対象道路はほとんど全てこの特例の環境基準が当てはめられ、問題なしとされている。</p> <p>しかし、この特例の環境基準は、広島高裁判決(2010年5月20日)の最高裁決定により「昼間屋外値がLAeq 65 dBを超える場合…受忍限度を超える聴取妨害としての生活妨害の被害が発生していると認められる」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を5dB上回るような特例の環境基準は廃止すべきである。</p> <p>また、2018年10月、WHO=世界保健機関のヨーロッパ事務所が、『環境騒音ガイドライン』というものを発表し、例えば道路の場合、WHOの勧告は昼間53dB以下、夜間45dB以下にすることとし、日本の特例環境基準（昼間70dB、夜間65dB）と比べ非常に厳しい内容であるが、WHOは『健康を守るために騒音レベルをこれ以下に保つべき』として、世界各国に採用するよう求めている。こうした状況を勘案した大胆な施策が望まれている。</p> <p>少なくとも、環境省が独自に定めた、根拠のない「幹線交通を担う道路」の定義は、いわゆる高速道路だけに限定するなどして、誰もが利用できる国道、県道等は除外し、ただし書きの「道路に面する地域」の環境基準を適用すべきである。</p>	<p>騒音の環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）について、環境基準の告示に従い「第3章 3.2 社会的状況 3.2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境保全に関する施策の内容 1.公害関係法令等 (1)環境基準等 ②騒音に係る環境基準 表 3.2-18(3)騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）」の記載を適切に修正します。</p>
104	<p>準備書 p.3-140 “県民の生活環境の保全等に関する条例（特定建設作業に伴う騒音）”の説明が間違っている。“本事業は県民の生活環境の保全等に関する条例に規定される騒音発生施設には該当しない。”とあるが、まず、“騒音発生施設”は通常の工場・事業場に設置される空気圧縮機やコンクリートプラントではなく、“特定建設作業”の間違いである。また、“騒音発生施設特定建設作業には該当しない。”の判断も間違っている。特定建設作業には該当するが、(区域の指定状況（準備書 p.3-142）が正しいとすれば）指定地域内ではないため、条例の適用外だというのが正しい表現である。ちなみに振動の特定建設作業の説明（p.3-145）も同じ間違いを犯している。条例を所管する県環境局に確認すべきである。</p> <p>なお、騒音の特定建設作業としては、空気圧縮機(15Kw以上)、ブルドーザ…これらに類する機械(74Kw以上のディーゼルエンジンを使用するものに限る。)などがあり、騒音の特定建設作業は必ずあるはずである。</p>	<p>特定建設作業に伴う騒音について、県民の生活環境の保全等に関する条例に基づき、対象事業実施区域が、特定建設作業の規制基準等が適用される区域の指定を受けていないことを「第3章 3.2 社会的状況 3.2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境保全に関する施策の内容 1.公害関係法令等 (2)規制基準等 ②騒音に係る規制 b.県民の生活環境の保全等に関する条例」及び「同 ③振動に係る規制 b.県民の生活環境の保全等に関する条例」に記載します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
105	<p>準備書 p.3-142 “特定建設作業の規制基準等が適用される区域の指定状況図”で、中部国際空港が、指定地域から除外されているが、このようなことはあるのか。悪臭防止法では第2種地域に指定されている（準備書 p.3-149）。県環境局のパンフレット「建設作業騒音・振動の規制のあらまし」では、「県民の生活環境の保全等に関する条例…名古屋市を除く県内53市町村のすべての地域が規制対象地域とされています（名古屋市内は市条例が適用されます）」とあることと異なっている。</p> <p>また、県都市計画課の都市計画決定状況 (https://www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/20913.pdf) で確認すると、常滑市は行政区域の全域5,563haが都市計画区域に指定されており（平成21年3月31日現在）、中部国際空港が除外されているわけではない。</p> <p>つまり、中部国際空港も特定建設作業の規制基準等が適用される区域と理解せざるを得ない。県環境局、県建設局に確認すべきである。ちなみに振動の特定建設作業の説明（準備書 p.3-147）も同じ間違いを犯している。条例を所管する県環境局に確認すべきである。</p>	<p>中部国際空港の滑走路周辺は、都市計画区域で用途地域の定められていない地域に該当するので、「第3章 3.2 社会的状況 3.2.7 環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境保全に関する施策の内容 1. 公害関係法令等 (2)規制基準等 ②騒音に係る規制 a.騒音規制法 図3.2-10 特定建設作業の規制基準等が適用される区域の指定状況」、「同 図3.2-11 自動車騒音の要請限度が適用される区域の指定状況」及び「同 ③振動に係る規制 a.振動規制法 図3.2-12 道路交通振動の要請限度が適用される区域の指定状況」の記載を適切に修正します。</p>
106	<p>準備書 p.8.2-17 “建設機械の稼働状況”として、機械別に騒音パワーレベルなどが示してあり、表の下に参考？として出典らしき文献が掲げているが、何の参考なのかもわからず意味不明である。新門司沖 H27、那覇空港増設 H25、普天間代替 H24、中部国際空港 H11 とあるのは、こうした機械を何台使うかの参考なのか、部分的に騒音パワーレベルが同じ値を用いているということなのか分からない。騒音パワーレベルの出典というなら、番号を付けて、どの機械がどの出典と同じなのかをわかるようにすべきである。</p> <p>しかし、騒音パワーレベルについては疑問がある。中部国際空港 H11 でガット船 120dB、圧送船 117dB、押船 111dB などと同じだが、揚錨船（5～30 トン吊り）は 104dB であったものが、今回は 15,20,25 トン吊りでも 120dB と大きな騒音源となっている。</p> <p>最新の普天間代替（辺野古） H24 では、ガット船 120dB、揚錨船（15～20 トン吊り）104dB は同じだが、今回の押船 111dB は、120dB と大きな騒音源となっていた。</p>	<p>本事業の環境影響評価の予測において採用した作業船舶及び建設機械の騒音パワーレベルの出典元を「第8章 8.2 騒音 8.2.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う騒音の影響 (1)予測 ⑥予測条件 表 8.2.2-6 建設機械の稼働状況」に明示します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
107	<p>準備書 p.8.2-17 “建設機械の稼働状況”として、表の下に“低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定”があるが、この規定では、「別表第一に掲げる騒音基準値以下であるものを低騒音型建設機械として指定することができる。」としており、この騒音基準値は「測定値の測定の方法」によれば騒音パワーレベルのことである。</p> <p>この騒音基準値と比べると、ラフタークレーンは明らかに大きすぎ低騒音型建設機械とは言えず、事業計画策定前に配慮した環境保全措置は虚偽ということになる。</p> <p>また、直接的な比較はできないが、圧送船は空気圧縮機、ガット船、押船、揚船も発動発電機と比べて大きすぎ、低騒音型建設機械とは言えない。事業計画策定前に配慮した環境保全措置は虚偽ではないか。</p> <p>さらに、ガット船（夜間）については“「環境影響評価における原単位の整備に関する調査報告」（環境庁、平成7年）より作成（準備書 p.8.2-18）とあるが、この報告書の2年後に、国土交通省が「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」を平成9年7月31日に作成しているの、古い調査報告を基にした原単位（騒音パワーレベル）を用いたとしたら問題であり、環境保全措置は虚偽ということになる。</p>	<p>本事業の環境影響評価の予測において採用した作業船舶及び建設機械の原単位は、最新の知見に基づき設定していますが、それら全てが低騒音型建設機械の値とはなっていません。しかし、工事の実施に伴う騒音は大きめに予測され、影響を過小に評価することはないことから、支障は無いと判断しています。</p>
108	<p>準備書 p.8.2-26 “建設作業騒音は…「騒音に係る環境基準について」の適用外であるが、周辺環境の保全の観点から「騒音に係る環境基準について」を準用し、近隣住居地における環境保全の目標又は基準とした。”とし、“予測結果から予測地点において環境基準以下になる”と評価しているが、これは、予測式でわかるとおり、【等価騒音レベル】（準備書 p.8.2-10）であり、昼間と夜間の平均的な騒音であり、騒音が問題になる瞬間的な騒音最大値は配慮されていない。特定建設作業騒音には規制基準値が定められている（準備書 p.3-141）。この規制基準値は等価騒音レベルではなく、最大値又は90%レンジ上端値（一番大きな値から5%目の値）で定められている。</p> <p>このため、建設作業騒音は、通常は最大値で予測・評価している。環境基準の等価騒音レベルで評価することを否定するものではないが、最大値でも予測・評価すべきである。この際、音源が敷地境界に近い場合が最も影響が大きいので、今回は発生源位置は陸地の最も近い位置での護岸作業とし、予測地点は護岸工事に近接する中部国際空港のスカイデッキとすべきである。</p>	<p>対象事業実施区域は特定建設作業の規制基準等が適用される区域に指定されていません。このため、騒音の瞬間的な最大値による予測及び評価は行っていません。</p> <p>また、環境影響評価では、住民の健康で文化的な生活を保護する見地から事業実施に伴う大気質や騒音等の影響を評価することが求められていることから、住居が存在しない空港島内には予測地点を設けていません。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
109	<p>準備書 p.8.3-10 悪臭の予測結果で、“調査の結果、埋立土砂の発生区域の悪臭の臭気指数は 12 以下であるため、埋立ての工事に伴い埋立地から発生する悪臭の臭気指数も 12 以下になると考えられる。”とあり、その予測結果に基づき、“対象事業実施区域周辺の予測地点における悪臭が基準値を満足することから、環境の保全に係る基準又は目標との整合が図られていると評価した。(準備書 p.8.3-11)”とあるが、調査の結果を部分的に捉えているだけである。埋立土砂の発生区域では“第 1 種地域の基準値と比較した結果、名古屋港ポートアイランドで夏季にアセトアルデヒドが超過している(準備書 p.8.3-5)”を無視した表現である。</p> <p>悪臭防止法では、特定悪臭物質の項目ごとの濃度と、総合的な感覚としての臭気指数の 2 種類の規制があり、確かに常滑市では臭気指数で規制が行われているが、ほとんどの場合、発生源の確定や対策のために、特定悪臭物質の項目ごとの濃度測定が行われる。その例が調査結果にも示され、特定悪臭物質の項目ごとの濃度と臭気指数が測定してある(準備書 p.8.3-5)。そのなかで、名古屋港ポートアイランドでアセトアルデヒドが規制値を超過しているという事実がありながら、これを評価に組み込まないのはおかしい。</p> <p>また、“埋立地から発生する悪臭の臭気指数も 12 以下になると考えられる”については疑問である。浚渫土のうち、名古屋港ポートアイランドでは夏の臭気指数が 12 であり、かろうじて 12 以下という規制値を超えていないだけである。他の浚渫場所 a,b で臭気指数が 11 と規制値ギリギリであり、冬には他の浚渫場所 a では臭気指数が 12、b と名古屋港ポートアイランドで臭気指数が 11 と規制値ギリギリという状況である(準備書 p.8.3-6)。</p> <p>さらに、対象事業実施区域周辺の調査結果(準備書 p.8.3-6)では、d 中部国際空港スカイデッキの冬に臭気指数が 12、e 常滑市役所駐車場の冬に臭気指数が 12、f 古場町海岸堤防では夏に臭気指数が 12 と、規制値 12 以下ギリギリである。このギリギリのところ、規制値ギリギリの浚渫土埋立が追加されると規制値 12 を超えることは容易に想定できる。</p>	<p>対象事業実施区域が位置する常滑市の悪臭の規制基準については、臭気指数により規制されています。</p> <p>名古屋港内の悪臭の現地調査においては、臭気指数に加え、参考として特定悪臭物質の濃度の調査も行い、名古屋港ポートアイランドの夏季に特定悪臭物質のアセトアルデヒドの濃度が高いことが確認されました。</p> <p>このことについて、調査実施者から、名古屋港ポートアイランド内において、夏季の気体試料の採取を行った時期が、除草作業が行われた後であり、植物の青くさい臭いが立ちこめていたと聞いており、それがアセトアルデヒドの測定値を高くした要因と考えられ、浚渫土砂に起因するものではないと判断しています。</p> <p>中部国際空港スカイデッキにおける臭気は、海の臭い・磯の臭いをベースに、時折航空燃料が燃焼する臭いが混じるもので、臭気指数は最大 12 でした。常滑市役所駐車場及び古場町海岸堤防の臭気も海の臭い・磯の臭いをベースとしており、臭気指数は最大 12 でした。</p> <p>埋立材となる名古屋港の浚渫土砂の臭気も海の臭いをベースとしており、臭気指数は最大 12 であることから、同種の臭いが並列して存在するのみであり、それぞれの場所での臭気指数は最大 12 のまま変わらないと予測しました。</p>
110	<p>準備書 p.8.3-11 悪臭の評価で、“予測の結果、中部国際空港スカイデッキについては、当該地点に到達する悪臭の臭気指数が基準値である 12 以下になること、住居地域については…距離が離れている…12 から十分に低くなることから、影響は極めて小さいと考えられるため、環境保全措置は講じないこととした。”と、他の項目と異なり、環境保全措置が検討されていないが、前述したように、予測結果に問題があるため、“影響が極めて小さい”とは言えない。少なくとも“極めて”を削除して“影響が小さい”として、環境保全措置も検討すべきである。</p> <p>中部国際空港アセスでも、浚渫土のアンモニアが規制値を超えていたが「影響はほとんどないものと予測される」と強弁していたが、今回のような“極めて小さい”という評価はしていない。そして、環境保全措置として、「浚渫土砂の埋立後に覆土を行うこととする」を掲げている。今回もこれぐらいの環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>現地調査により、中部国際空港スカイデッキの臭気の現況は、海の臭い・磯の臭いをベースに、時折航空燃料が燃焼する臭いが混じるもので、臭気指数は最大 12 でした。常滑市役所駐車場及び古場町海岸堤防の臭気の現況も海の臭い・磯の臭いをベースとしており、臭気指数は最大 12 でした。</p> <p>埋立材となる名古屋港の浚渫土砂も海の臭いをベースとしており、臭気指数は最大 12 であることから、同種の臭いが並列して存在するのみであり、それぞれの場所での臭気指数は最大 12 のまま変わらないと予測しました。</p> <p>工事の実施に伴う各予測地点における臭気指数の予測値が変わらないことから、その影響は極めて小さいと評価しました。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
111	<p>水質・水環境の影響は、伊勢湾全体では少ないとの説明でしたが、マクロで見るとではなく、ミクロで見るともしていただきたい。</p>	<p>学識者の指導の下、最新の技術的知見を活用し、精度の高い影響の予測を行いました。</p>
112	<p>4月16日の説明会での質問の回答はおざなりとしかいいようがありません。いろいろな計測方法で予測を立てているのはわかりますが、その内容をもっと詳しくわかりやすく説明すべき。伊勢湾全体の流速差ではなく、もっとピンポイントな部分でみていくべき。マクロではなくミクロ。ミクロで見て、ほんの少しの変化が、つみかさねで漁場に与える影響ははかり知れない。</p> <p>かたづけ仕事の説明会ではなく、だれもがわかりやすく詳しく説明すべきだと思います。まだ自分は30年以上は海で生きています。若い衆はこれから50年以上も海で生きていくと決めた人間もいるのです。</p>	<p>具体的には、水の流れの計算について、水平・鉛直方向を同時に計算できる3次元モデルを採用したこと、風などの観測値は時々刻々の変化を考慮したこと、再現期間を365日の連続計算としたことなどにより、より現実に近い現象の再現を行いました。</p> <p>「準備書 第8章 8.6 その他水環境に係る環境要素 8.6.2 予測及び評価の結果 1.埋立地の存在に伴う流向及び流速への影響 ⑦予測結果」に示すとおり、伊勢湾全域を対象とする広域と対象事業実施区域及びその周辺を対象とする狭域の視点から、埋立地の存在に伴う影響の予測を行いました。</p>
113	<p>準備書 p.8.4-59 “濁り発生量の算定”で、“$W=w_0 \times Q \times \alpha$”という濁り発生量の算定式があるが、その記号の中で、“α：汚濁防止膜の効果(%) (=1.0)”とあるが、この意味は、汚濁防止膜で濁りが40%除去できれば、$\alpha=0.6$ (40%除去されるので、残りの60%が濁りとして外部に流出する) などとする式であるが、$\alpha=1.0$ ということは、汚濁防止膜で濁りが0%しか除去できず100%外部に流出する、つまり汚濁防止膜は濁りの対策として効果がないと計算していることになる。中部国際空港アクセスでは、汚濁防止膜さえ展張せず、予測も当然ながら汚濁防止膜無し ($\alpha=1.0$) としているので、同様と言えるが、事前配慮の段階で決めた環境保全措置が全く効果がないという予測では準備書としては成立しない。実例を詳細に調査し、その中で安全をとった除去率を用いるべきである。</p> <p>「港湾工事における濁り影響予測の手引き」(国土交通省、平成16年)によれば、“既往の環境影響評価について、この除去率を調べたところ、…除去効果を見込んだ事例は41事例…、この41事例のうち50%の値が用いられている事例は38事例と大半であった。また…既存の調査データを元に算定した結果、40~80%であった。”ということであり、沖縄の平良港で「汚濁防止膜の内側のSSが20mg/l以下の場合には除去率のばらつきは大きい、20mg/l以上の値では除去率は40~80%であった。」また、「横浜港の事例においても、データ数が少ないものの、平良港と同様に除去率40~80%の値が得られた。」というものであり、自信を持って主張できるほど多くのデータで裏付けられ確立されたものではないが、安全側の除去率40%を用いて再予測すべきではないか。</p> <p>そして、予測の不確実性が小さくないことから、結果がどうであったかをしっかり事後調査をして確認し、汚濁防止膜の配置、深さ、開口部の縮小など、さらなる必要な措置をとることが重要である。</p>	<p>水の濁りの予測については、汚濁防止膜の内側における濁りの拡散を把握するため、汚濁防止膜の効果が無い場合の予測を行いました。その結果、水産用水基準で人為的に加えられる懸濁物質質量の上限値2mg/Lを超える範囲は、対象事業実施区域の近傍に留まり、その影響は小さいと判断しました。</p> <p>このため、汚濁防止膜を展張した場合の濁りの予測計算は不要と判断しました。</p> <p>なお、実施段階においては、護岸工事区域の周辺や余水吐の排水口周辺に汚濁防止膜を展張する環境保全措置を講ずることで事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
114	<p>準備書 p.8.4-61 “濁り発生量算定結果”で、工種ごとの w_0 (発生原単位表における濁りの発生原単位 kg/m^3) などから W (濁り発生量 kg/m^3) が示してあるが、基本となる w_0 は “「港湾工事における濁り影響予測の手引き」(国土交通省 港湾局平成 16 年) に基づき設定した。” とあるが、この出典には多くの事例が載せてあり、そのどれに基づいて設定したかを説明する必要がある。たとえば、w_0 が最大の 14.37kg/m^3 の SCP 船は、使用予定の 3 連装だけでも 11 事例あり、その中で南東工区だけは 530kg/m^3 というそれなりの値を用いているが、事例では 1.609kg/m^3 という例もある。</p> <p>西 I ~IV 工区では、最小の 14.37kg/m^3 を用いているが、120kg/m^3 程度が妥当なのではないか。南東工区との大きな違いは何か。設定理由を示すべきである。</p> <p>西 I ~IV 工区は非常に危険側の予測となる。</p>	<p>西 I ~IV 工区の西護岸-1 及び西護岸-2 は、地盤改良 (SCP) の上に敷砂がある構造断面を想定しています。一方、南東工区では敷砂がない構造断面を想定しています。</p> <p>また、「第 8 章 8.5 水底の底質 8.5.1 調査の結果の概要 2.文献その他の資料調査」に示すとおり、西 I ~IV 工区及び南東工区いずれも、水底の底質の粒度組成は、中砂分が多いことを確認しています。</p> <p>それらのことから、「港湾工事における濁り影響予測の手引き」(国土交通省 港湾局平成 16 年) に示された発生原単位 w_0 のうち、西 I ~IV 工区は 3 連装・敷砂あり・粗粒土の 14.37kg/m^3 を採用しています。南東工区は 3 連装・敷砂なし・粗粒土で最大値の 530kg/m^3 を採用しています。</p>
115	<p>準備書 p.8.4-67 “埋立土砂による水の濁りの評価” が “環境影響の回避又は低減に係る評価” しかないが、海域についての浮遊物質量 (SS) では環境基準にないが、水産用水基準の懸濁物質 (SS) として “人為的に加えられる懸濁物質は 2mg/l 以下であること。(準備書 p.3-153)” を適用し、“環境の保全に係る基準又は目標との整合性に係る評価” を追加すべきである。そうでなければ、予測結果で “濁り発生量が最大時である 3 年次 10 月目では夏季、冬季ともに 2mg/l 以上の範囲は対象事業実施区域の範囲内に留まっている。南東工区濁り発生量最大時である 13 年次 6~7 月目では夏季、冬季ともに 2mg/l 以上の範囲は、対象事業実施区域近傍にとどまっている。(準備書 p.8.4-65) と、水産用水基準、人為的負荷 2mg/l 以下にこだわる意味がなくなる。予測しても評価はしないということでは準備書とは言えない。</p>	<p>護岸の工事及び埋立ての工事に伴う水の濁りの影響の評価について、水産用水基準に定められた人為的に加えられる懸濁物質の上限値 (2mg/L) を環境の保全に係る基準又は目標として、その整合性を「第 8 章 8.4 水質 8.4.2 予測及び評価の結果 1.護岸の工事及び埋立ての工事に伴う土砂による水の濁りの影響 (2)評価」に記載します。</p>
116	<p>準備書 p.8.4-67 “埋立土砂による水の濁り” の環境保全対策があるが、ほとんどは事業計画策定前の事前配慮である (護岸先行工事、汚濁防止膜)。付着土砂が少ない投入石材の使用だけが、予測結果を見てからの環境保全措置と言えるが、具体性に乏しい。投入石材の何を検査して付着土砂が少ないと判断するのか。有害物質の付着は検査しないのか。沖縄の辺野古埋立では、防衛省が、承認申請では岩ズリの細粒分含有率 2~13%としながら、発注書では 40%以下と設定したことが問題となっている。また、購入時の岩ズリの有害物質検査もしていない (沖縄県 HP 辺野古問題最新情報)。こうした事態を引き起こさないために、投入石材の性状、確認方法を記載すべきである。</p> <p>また、SCP 工事期間の延長 (1 日当たりの排出量削減) も環境保全措置として検討すべきである。</p>	<p>石材の土砂や細粒分の付着・混入状況については、実施段階において、石材の搬入時に適宜目視により確認します。</p> <p>石材については、自然石を使用することから、有害物質の溶出による影響はないと想定しています。また、石材や土砂などの購入資材については、販売者側で材料試験等の適切な管理がなされていることを確認します。</p> <p>なお、地盤改良工 (SCP) の工事期間については、工程計画を策定する際に、工事箇所や工事量が過度に集中しないよう配慮しています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
117	<p>準備書 p.8.4-68 埋立工事に伴う水素イオン濃度の影響の予測方法が“事例の引用及び解析により予測した。”とあり、中部国際空港との比較を行っている。予測対象時期の投入土量が中部国際空港時の 24,000m³/日に対し 7,300m³/日ということで、“中部国際空港…水素イオン濃度が 8.3 を超える拡散範囲は余水吐きから半径 2km の範囲内にとどまる…本事業においてアルカリ度負荷量は約 8.lt/日で、中部国際空港環境影響評価書のアルカリ度負荷量 26.7kg/日に対して 3 割程度であることから、水素イオン濃度が 8.3 を超える影響範囲は中部国際空港環境影響評価書で予測された影響範囲よりも小さくなると予測される。(準備書 p.8.4-70) では準備書とは言えない。</p> <p>きちんと予測計算を行い、pH の拡散範囲を確定すべきである。それとも、計算格子が 200m では拡散範囲の図は書けないということか。それなら計算格子を 50m まで狭くすればいいはずである。</p> <p>なお、事例比較であるため、予測方法の説明も不十分で、アルカリ度から pH への換算方法がない。</p>	<p>公有水面の埋立てに係る環境影響評価の調査又は予測の手法については、「公有水面の埋立て又は干拓の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成 10 年農林水産省・運輸省・建設省令第 1 号) 第 23 条第 3 項に、類似の事例により当該参考項目に関する環境影響の程度が明らかである場合には、簡略化された調査又は予測の手法を選定することができると規定されています。</p> <p>このことから、本事業よりも施工規模の大きい「中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書」(中部国際空港株式会社・愛知県、平成 11 年) の埋立ての工事に伴う水素イオン濃度の影響の予測結果を引用し、本事業の埋立ての工事に伴う水素イオン濃度の影響を評価しています。</p>
118	<p>準備書 p.8.4-70 埋立工事に伴う水素イオン濃度の影響の予測結果で、“余水吐きの出口で水素イオン濃度を 9.0 以下になるように pH 調整を行い排水する。”とあるが、不十分な pH 調整である。中部国際空港環境監視調査の水質調査結果”では、表層と底層の平均値だけで“環境基準値を超える値”としているが、平成 23 年度の TS-3 で pH は 8.4 と環境基準値を超えているが、表層では 8.5 もあり、余水吐きからの排水を pH9.0 以下で放流することでは表層部の pH はさらに悪化する。もっと中性側 (pH7.0) の放流とすべきである。</p>	<p>余水排水については、「排水基準を定める省令」(昭和 46 年総理府令第 35 号) 第 1 条により、海域に排出される排水の水素イオン濃度は 5.0 以上 9.0 以下と定められています。</p> <p>本事業の環境影響評価においては、「中部国際空港建設事業及び空港島地域開発用地埋立造成事業に関する環境影響評価書」(中部国際空港株式会社・愛知県、平成 11 年) の予測結果を引用しており、余水排水の水素イオン濃度は 9.0 として予測されています。</p> <p>なお、実施段階においては、余水排水の水素イオン濃度をより中性に近い値とすることに努めます。</p>
119	<p>準備書 p.8.4-71 埋立工事に伴う水素イオン濃度について“環境の保全に係る基準又は目標との整合性”で“環境基準値に適合していない地点があるものの、年平均値は環境基準値の範囲内にある。”とあるが、いかにも環境基準を達成していると誤解させるような表現は慎むべきである。海域の COD は 75%水質値、全亜鉛、ノニルフェノール及び LAS については年間平均値、全窒素及び全磷については表層の年間平均値が、水域内の全ての環境基準点で適合しているときを達成とする、というのが環境省の指導であり、水素イオン濃度についてはそうした取り決めが無いので、m/n (環境基準を超える検体数/総検体数) で表現することになっている (準備書 p.3-33)。</p>	<p>水素イオン濃度の評価結果については、環境基準に従い「第 8 章 8.4 水質 8.4.2 予測及び評価の結果 2.埋立ての工事に伴う水素イオン濃度の影響 (2)評価」の記載を適切に修正します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
120	<p>準備書 p.8.4-71 埋立工事に伴う水素イオン濃度について“本事業において水素イオン濃度が 8.3 を超える影響範囲は余水吐の近傍 2km の範囲内に留まることから、海域全体としての環境の保全の基準又は目標との整合に支障を及ぼすものではないと評価した。”とあるが、余水吐の近傍 2km の範囲内は環境の保全の基準又は目標を満足しないと正直に評価すべきである。</p>	<p>水素イオン濃度の評価結果については、「第 8 章 8.4 水質 8.4.2 予測及び評価の結果 2.埋立ての工事に伴う水素イオン濃度の影響 (2)評価」の記載を適切に修正します。</p>
121	<p>酸素濃度が 0 になる地点はないのか？</p>	<p>「準備書 第 8 章 8.4 水質 8.4.2 予測及び評価の結果 3.埋立地の存在に伴う水の汚れ、富栄養化、溶存酸素量への影響 (1)予測 ⑦予測結果 d.溶存酸素量」において、溶存酸素量の予測結果は、小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、溶存酸素量が 0.05mg/L より小さい地点では 0.0mg/L と表示しています。</p> <p>なお、事業者実施調査及び公開資料（浅海定線観測）の調査結果では、伊勢湾内 39 地点の底層溶存酸素量の年間最小値は 0.1～5.5mg/L の範囲にありました。</p> <p>底層溶存酸素量の予測結果は、予測を行った 36 地点において、年間最小値は埋立地なしの場合 0.0～3.9mg/L の範囲、埋立地ありの場合 0.0～3.9mg/L の範囲と予測されました。そのうち 3 地点において 0.0mg/L の値を示していますが、埋立地の存在に伴い 0.1mg/L から 0.0mg/L になった地点はありません。</p>
122	<p>準備書 p.8.4-82 埋立地の存在に伴う水の汚れ、富栄養化、溶存酸素量への影響で、予測式があり、計算条件の計算格子が“最大格子幅 800m、最小格子幅 200m とし、対象事業実施区域周辺の計算格子を細分化した。”とあるが、最小格子幅が 200m では粗すぎる。予測計算を安上がりには上げることを考えるのではなく、もっと細かな格子で再予測しないと、空港島周辺の地形には対応できない。このためか、空港島付近の狭域の予測図が小さくて見にくい結果となっている（準備書 p.8.4-86,87,90,92,93,98,100,101,106,108,109,112,）。ちなみに金城ふ頭埋立は 16.3ha だけであるが、狭いところでは 50m 格子で予測している（2018 年 5 月環境影響評価書 p254）。また、中部国際空港アセスでは最小格子幅 100m で予測している。</p>	<p>水質や水の流れの予測には、専門家による伊勢湾漁業影響調査委員会にて精度向上の検討、再現計算の妥当性が確認された非静水圧 3 次元流動モデルに低次生態系モデルを考慮した数値計算モデル（伊勢湾シミュレーター）を用いています。</p> <p>対象事業実施区域及びその周辺を含む伊勢湾全体を再現するため、計算格子幅を 200m から 800m の範囲で可変させることにより、対象事業実施区域及びその周辺で詳細な予測を行うとともに、伊勢湾全体での傾向を把握することが可能となっています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
123	<p>準備書 p.8.4-113 “埋立地の存在に伴う水の汚れ、全窒素・全燐及び溶存酸素量への影響を低減するため、以下の環境保全措置を講じることとした。”とあり、環境保全措置として、ただ一つ“造成高さを増すことにより、埋立て面積を縮小させた計画とし、周辺海域の流れ並びに流れの変化に伴う水質への影響を低減する。”とあるが、これは、事業計画策定段階の事前配慮であり、予測の前提条件となっている。</p> <p>その結果、CODは“環境基準に適合しない地点がある”、“埋立地ありとなしでの濃度差は0.2mg/l”（環境基準2mg/lの1割増加、悪化）（準備書 p.8.4-85）、全窒素は“環境基準及び水産用水基準に適合しない地点がある”、“埋立地ありとなしでの濃度差は0.2mg/l（埋立で0.01mg/l増加・悪化）（準備書 p.8.4-91）、全燐は“環境基準及び水産用水基準に適合しない地点がある”、“埋立地ありとなしでの濃度差は0.001mg/l（埋立で0.001mg/l増加・悪化）（準備書 p.8.4-99）、溶存酸素量は“すべての地点で環境基準（参考）及び水産用水基準に適合しない状況である。”、“埋立地ありとなしでの濃度差は最大で0.6mg/l・・・概ね0.1～0.2mg/l”（環境基準4.0に対し2.4mg/lが1.8mg/lに減少・悪化：溶存酸素量は多いほどいい）（準備書 p.8.4-107）、とひどい状況である。そのため、さらなる事業者の実行可能な回避又は低減策を図る必要があるにも関わらず、何の環境保全措置もないというのでは、環境影響評価を行う資格がない。</p>	<p>“浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、埋立面積を縮小させた計画とした”ことについては、環境保全措置であると考えています。</p>
124	<p>準備書 p.8.4-113 “水の汚れ、全窒素・全燐及び溶存酸素量に”については…「水質汚濁に係る環境基準について」が定められていることから、これを環境の保全に係る基準又は目標とした、”とあるが、予測結果（準備書 p.8.4-107）のところのように正確に記載すべきである。</p> <p>海域の底層溶存酸素量については環境基準が2018年に告示され、水生生物が生息・再生産する場の適応性として、生物Ⅰが4.0mg/l以上、生物Ⅱが3.0mg/l以上、生物Ⅲが2.0mg/l以上と定められたが、その類型指定を国が未実施のため、具体的な適用ができない状況である。そのため、常識的に考えられる生物Ⅰ4.0mg/l以上と比較している（準備書 p.8.4-107）。</p>	<p>水質の溶存酸素量の評価については、「第8章 8.4水質 8.4.2予測及び評価の結果 3.埋立地の存在に伴う水の汚れ、富栄養化、溶存酸素量への影響 (2)評価」の記載を適切に修正します。</p>
125	<p>30年以上近くの海で潜水業をやっていますが、海底の変化はかなりあると思いますが今回の説明と違うように思います。</p>	<p>本環境影響評価は、中部国際空港沖に新たな埋立てを行った際の環境に及ぼす影響の度合いについて予測・評価を行うものです。</p>
126	<p>自分が海にもぐって作業しているのと、調査結果がかなりちがっているように思う。</p>	<p>新たな埋立地の存在に伴う海底の変化については、学識者の指導の下、最新の技術的知見を活用し、精度の高い影響の予測を行っています。</p> <p>その結果、埋立地周辺海域で局所的に流速が変化するものの、その変化域は伊勢湾全体に対して十分に小さく、伊勢湾内の流速分布を大きく変化させるものではないと予測されることから、水底の底質に及ぼす影響も小さいと評価しました。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
127	<p>流速差においては、確実に我が野間漁協の漁場では影響は大きいと考えます。空港島南部において、もっと詳しい説明を求めます。</p>	<p>空港島南部の流れについては、「準備書 第 8 章 8.6 その他水環境に係る環境要素 8.6.2 予測及び評価の結果 1.埋立地の存在に伴う流向及び流速への影響 ⑦予測結果」に、空港島南部における流速の予測結果を記載しています。</p> <p>埋立地の存在に伴う空港島南部の流れの変化は、流れが最大となる下げ潮時の表層において、最大 10cm/s 程度流速が遅くなることが予測されました。ただし、埋立地が無い場合、ある場合のいずれも流速 30cm/s 以上であることから、その影響は小さいと評価しました。</p>
128	<p>地形、地質が少ないはずが無い。空港建設後、海苔の漁場が、どんどん、埋っている。</p>	<p>本環境影響評価は、中部国際空港沖に新たな埋立地を設けた場合に環境に及ぼす影響を評価することを目的としています。</p>
129	<p>航空写真より汀線は局所的に浸食、堆積している箇所もあるが、全体的に変化量は小さいとなっているが、現実には相当変化していると思う。養殖場に砂が異常につき、養殖漁業に適さない場所が増えている。</p> <p>これは短年であった訳ではなく、長年であったと思う。その原因をこれ以上増やさないで欲しい。</p>	<p>地形及び地質に及ぼす影響については、「準備書 第 8 章 8.7 地形及び地質 8.7.2 予測及び評価の結果 1.埋立地の存在に伴う重要な地形及び地質への影響 ⑦予測結果」に示すとおり、新たな埋立地の存在による水の流れの変化に伴う海岸地形に及ぼす影響の予測を行った結果、新たな埋立地の有無による 10 年間の汀線変化量の差分の平均は 0.1m 未満と小さいことから、その影響は小さいと評価しました。</p> <p>なお、中部国際空港は、平成 12 年 8 月に護岸工事に着手し、平成 15 年 2 月に埋立工事が概成しています。</p> <p>これに伴い、中部国際空港株式会社及び愛知県が平成 21 年度まで実施した海岸線の環境監視調査の結果によると、汀線（海岸線）は、着工前から着工後の平成 14 年度までの間、前進又は後退の様々な変化が見られたとされています。また、平成 18 年度 環境監視年報（概要版）では、「初期汀線と予測汀線との変化量と、空港島等存在前の平成 12 年度と平成 18 年度の実測汀線の変化量はほぼ同じであり、予測の範囲内と考えられた。」と評価されています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
130	<p>準備書 p.8.7-42 “汀線変化計算”の“砂の移動限界水深は、以下に示す佐藤・田中の式により、約2.8mとした。”とあるが、中部国際空港アセスでは、同じ式を用いて、平均粒径は約0.2mm、波浪換算による年最大波相当の波浪の波高は約1.0m、周期は約5.0secであり、算定した移動限界水深は、約2.0mであった。海底砂の移動高さは、平均水面下に完全移動限界水深の2.0m、平均水面上に朔望平均満潮面に相当する1.9mをとり、MWL-2.0m～MWL+1.0mの範囲の3.0mを設定している。</p> <p>これが、今回は中央粒径が0.207～0.310mm(準備書 p.8.7-41)であり、砂の移動限界水深は約2.8mとして、MWL-2.8m～MWL+1.0mの範囲の3.8mを設定しているが、この違いの原因を説明すべきである。中部国際空港ができたことにより、底質の粒径等が変化したのではないか。</p> <p>また、佐藤・田中の式で砂の移動限界水深を求めているが、底質粒径以外の他の条件、沖波波長 L_0、換算沖波波高 H_0、水深 h_i での波長 L、水深 h_i での波高 H が未記載である。</p>	<p>地形及び地質に及ぼす影響の予測条件である波浪条件については、「準備書第8章 8.7 地形及び地質 8.7.1 調査の結果の概要 2.文献その他の資料調査 ③波浪の状況 a.波浪」に示す2006年1月1日から2016年7月31日の観測結果から沖波を設定しています。</p> <p>また、汀線付近の中央粒径については、「同 ②干潟の粒度」に示す調査結果から設定しています。</p> <p>砂の移動限界水深については、「同 8.7.2 予測及び評価の結果 1.埋立地の存在に伴う重要な地形及び地質への影響 (1)予測 ⑥予測条件 c.汀線変化計算 (c)砂の移動限界水深」に示す佐藤・田中の式により約2.8mと算出しました。</p> <p>なお、その際の L_0:沖波波長は34.5m、H_0:換算沖波は1.6m、L:水深 h_i での波長は28.8m、H:水深 h_i での波高は1.1mとなります。</p>
131	<p>準備書 p.8.7-53 “汀線の予測結果”で“埋立地あり及びなしの汀線変化量は約-6m～+7mであり、汀線変化量の差分の平均は0.1m未満、差分の最大は0.5mである。”とあるが、汀線変化量の差分とは何か、まず定義を示し、その数値の意味を説明すべきである。“汀線変化量と比較して、汀線変化量の差分が小さいため、埋立地の存在に伴う地形及び地質への影響は小さいと考えられる。(準備書 p.8.7-57)とはどのような意味か説明すべきである。</p> <p>埋立地あり及びなしの汀線変化量だけで十分ではないか。現に中部国際空港アセスでは、汀線変化量だけであった。</p>	<p>汀線変化量の差分とは、埋立地が存在する場合の汀線変化量と埋立地が存在しない場合の汀線変化量の差を示します。</p> <p>新たな埋立地の存在に伴う重要な地形及び地質に及ぼす影響は、事業実施区域及びその周辺の重要な地形として干潟が分布する知多半島沿岸の海岸を対象としていることから、汀線変化量及び汀線変化量の差分で示すことが適切であると考えています。</p>
132	<p>準備書 p.8.8-1 “鳥類の調査項目”として“対象事業実施区域及びその周辺並びに名古屋港ポートアイランドにおける鳥類の状況を把握”とあるが、配慮書への主務大臣意見(準備書 p.4-35)で指摘されたため、“名古屋港ポートアイランドにおける鳥類、鳥類の生息状況の詳細な調査を実施し、必要な保全措置を検討していきます。”とし、方法書への知事意見(準備書 p.5-28)でも指摘されたため、“名古屋港ポートアイランドに仮置きされている浚渫土砂の搬出に伴う鳥類への影響について調査、予測及び評価を行い、「8.8 動物」に記載しました。”として、しつこく調査をしたことが伺われる。</p> <p>例えば(2) 文献調査では“知多市、常滑市及び美浜町で確認された種を整理した。(準備書 p.8.8-1) だけであり、名古屋港ポートアイランドにおける鳥類の状況は文献調査をやりなおしていない。せいぜい現地調査では、事業地周辺の調査より小規模な調査しかしていない(準備書 p.8.8-2)。空港沖周辺の現地調査のような39kmの測線調査は無く、常滑市の沿岸部の営巣状況確認調査もない。特に、この陸の孤島は獣がいない安心して産卵できる楽園なのに、確認種だけを記載(準備書 p.8.8-5～7)しているが、その確認数がないため正確な状況が確認できない。それにも関わらず“鳥類の営巣は確認できなかった。(準備書 p.8.8-8)”と言い張っているが、もっと詳細な再調査が必要である。</p>	<p>名古屋港ポートアイランドにおいては、他公的機関が実施し公開された文献資料はありません。</p> <p>名古屋港ポートアイランドにおいても、対象事業実施区域及びその周辺と同様に、四季の現地調査を行いました。具体には、名古屋港ポートアイランド全域を対象とした任意観察及び2地点で定点観察を行いました。また、任意観察時に営巣状況についても確認を行いました。その結果、名古屋港ポートアイランド内での鳥類の休息や飛翔を確認しましたが、営巣は確認していません。</p> <p>なお、鳥類の重要な種の確認状況については、「準備書資料編 第8章 8.8 動物に係る資料 付図 8.8-10 重要な種の確認状況(鳥類)」に、記載しています。(種の保全の観点から位置情報は非公開としています。)</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
133	<p>準備書で魚への影響も評価されているが、魚・貝への影響があるということが確認されたと解釈してよろしいか？</p>	<p>環境影響評価においては、伊勢湾全体の生物の多様性の観点から希少種に着目した評価と、生態系の維持・保全の観点から生態系の上位種及び地域を代表する典型種に着目し、予測、評価を行いました。その結果、周辺に同様な環境が広く分布していること、水の流れや水質の変化に伴う生息環境の変化は小さいことから、魚類、貝類を含む動物・生態系への影響は小さいと評価しました。</p> <p>一方、空港島周辺海域は、伊勢湾漁業影響調査委員会の調査結果より、多様な漁業生物の生息場であり、伊勢湾における主要な漁場であることが明らかとなりました。特に空港島西側海域は漁獲量が多く漁業が盛んであることも判明しています。</p> <p>このため、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既設空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の措置を講ずることによって事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>
134	<p>準備書 p.8.8-43 “葉上生物（アマモ場）”の現地調査結果で平均出現個体数は、事業実施区域及びその周辺では（個体/m²）で示され、空港島護岸では（個体/0.25m²）で示されている（準備書 p.8.8-44）。これでは相互の比較ができないので、同じ単位に揃えるべきである。なお、調査方法を見ると、葉上生物（アマモ場）は“50cm×50cmの枠取り”、葉上生物（空港島護岸）は“50cm×50cm 方形枠による”（準備書 p.8.8-12）とあり、いずれも 0.25m² でまとめるのが素直である。念のために葉上生物（アマモ場）の平均出現個体数（個体/m²）が本当に正しいのか、（個体/0.25m²）の調査結果をわざわざ4倍したのかを確認されたい。</p>	<p>葉上生物（空港島護岸）の平均出現個体数については、「準備書 第8章 8.8 動物 8.8.1 調査の結果の概要 2.海生動物 (2)文献その他の資料調査 ③調査結果 h.藻場生物 (a)事業者実施調査 イ.葉上生物 (イ)空港島護岸」に記載していますが、0.25m²あたりの平均出現個体数は分かりづらいことから、1m²あたりの平均出現個体数に修正します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
135	<p>準備書 p.8.8-83 “工事に伴う鳥類への影響予測”で、事業実施区域及びその周辺では、生息環境の一時的な減少、騒音発生、採餌環境の3要素だけを予測しているが、工事船舶のエンジンによる大気汚染、悪臭についても予測すべきである。</p> <p>また、名古屋港ポートアイランドでは、生息環境の一時的な減少だけを予測しているが、個々の生息環境は永久に無くなるのではないかと、さらに、事業実施区域及びその周辺と同様に、騒音発生、採餌環境を予測することはもちろん、工事船舶のエンジンによる大気汚染、悪臭についても予測すべきである。</p> <p>なお、これらの点は、本来、方法書の段階で公表し、意見を求めるべきであるが、方法書 p.255～257 ではこうしたことまで記述していない。これでは後出しジャンケンであり、この準備書で意見をだしたら、後は事業者が勝手に解釈して評価書を公表してお終いとなる。</p>	<p>作業船舶や建設機械から発生する大気汚染物質については、「第8章 8.1 大気質 8.1.2 予測及び評価の結果 図8.1.2-9 工事の実施に伴う予測結果（二酸化窒素他）」に示すとおり、大気汚染物質の拡散濃度分布は作業船舶や建設機械の稼働場所で局所的に濃くなる予測となっています。このことから、大気質については、騒音に比べ、鳥類に影響を及ぼす範囲は狭くなると考えられ、鳥類に及ぼす影響の予測及び評価を行う際の影響要素に選定していません。</p> <p>また、悪臭については、臭気指数が12となっている対象事業実施区域及びその周辺及び浚渫土砂から発生する臭気の状態を把握するために実施した名古屋港ポートアイランドにおいても、鳥類の生息を確認していることから、鳥類に及ぼす影響の予測及び評価を行う際の影響要素に選定していません。</p> <p>なお、名古屋港ポートアイランドは本事業の対象事業実施区域外ですが、以下の経緯により、仮置き土砂搬出に伴う鳥類に及ぼす影響に関する調査、予測及び評価を、本事業の環境影響評価と同時にを行いました。</p> <p>検討書（配慮書相当）に対する主務大臣意見として、「名古屋港ポートアイランドに仮置きされている土砂の搬出により、鳥類への影響が懸念される。このため、名古屋港ポートアイランドにおける鳥類の生息状況について詳細な調査を行った上で、必要な環境保全措置を講じ、名古屋港ポートアイランドに生息する鳥類への影響を回避又は極力低減すること。」と提出されたことから、実施段階までに、名古屋港ポートアイランドにおける鳥類、鳥類の生息状況の詳細な調査を実施し、必要な保全措置を検討することとしていました。</p> <p>その後、方法書に対する愛知県知事意見として、「ポートアイランドを調査地点に追加した上で、仮置きされている浚渫土砂の搬出に伴う鳥類への影響について適切に調査、予測及び評価を行うこと。」と提出されたことから、本事業の対象事業実施区域外ではありますが、名古屋港ポートアイランドにおける鳥類の調査時期を早め、本事業の環境影響評価と同時に、名古屋港ポートアイランドに仮置きされている浚渫土砂の搬出に伴う鳥類への影響について調査、予測及び評価を行うこととしました。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
136	<p>準備書 p.8.8-88 “名古屋港ポートアイランドの鳥類への生息環境の改変”で“陸域を主に利用する鳥類については、工事の実施に伴い、埤(ねぐら)や採餌場等の生息環境である陸地の一時的な減少が想定される。”とあるが、仮置土砂を全て撤去するため、直ちに跡地利用が可能となるため、その後の改変が続き、一時的な減少ではなくなる可能性が高い。そうしたことの無いような跡地利用計画を示すべきである。</p> <p>また、“同様の環境(干拓地、ヨシクラス、路傍・空地雑草群落、水田雑草群落等)が広く存在しており、陸域を主に利用する鳥類は生息地を移動することが考えられることから、影響は小さいと考えられる。”とあるが、名古屋港ポートアイランドは橋もない安全な陸の孤島であるため、相当な数の鳥類が生息していると思われるが、その逃避先で適当な場所は周囲にはない。最も安全であった木曾崎干拓地も埋め立てられ、陸続きとなったため、重要種チュウヒ(タカ科)の営巣存続が危惧されている。“名古屋港ポートアイランドで確認されており”(準備書 p.8.8-101)ここだけが生息地・営巣地として適切という状況である。影響は非常に大きいため、主務大臣も県知事も意見を出しているはずであり、名古屋港ポートアイランドはそのままにしておくことも含め、十分な環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>名古屋港ポートアイランドの鳥類への影響については、名古屋港ポートアイランドの北西側及び南東側に、名古屋港ポートアイランドの環境(干拓地(造成裸地及び草地等))と同様の環境(干拓地、ヨシクラス、路傍・空地雑草群落、水田雑草群落等)が広く存在しており、陸域を主に利用する鳥類は生息地を移動することが考えられることから、影響は小さいと考えています。</p> <p>なお、名古屋港ポートアイランドは、現在の名古屋港港湾計画において、公共用地に位置づけられています。</p>
137	<p>準備書 p.8.8-89 “鳥類の生息環境の改変予測(建設機械騒音)”で“周辺に生息する鳥類については、作業船舶及び建設機械の稼働に伴い発生する騒音による影響は小さいと考えられる。”とあるが、根拠は、羽田空港の騒音レベル(瞬間最大値)、那覇空港増設アセスの予測だけであり、いずれも航空機騒音と比べて、建設工事騒音は小さくすると感覚的な評価である。</p> <p>まずは、今回の作業船舶及び建設機械の稼働に伴い発生する騒音レベル(瞬間最大値)についての予測をすべきである。建設機械の騒音パワーレベルは、予測条件(準備書 p.8.2-17~18)として掲げている。夜間も稼働されるというガット船の騒音パワーレベルは 120dB もあり、単純に計算すると $(L=PWL-20\log r-8)$、10m で 92dB、100m で 72dB となる。こうした具体例を示したうえで、これらが鳥類にどのような影響を与えるのかを予測すべきである。</p>	<p>工事の実施に伴う鳥類に及ぼす影響要素として、汚濁防止膜の展張範囲(新たな埋立地の法線から 300~500m)を含む対象事業実施区域の存在に伴う海域の一時的な減少を選定しています。これにより鳥類は当該海域を一時的に利用できないことを予測の前提としています。</p> <p>他の公有水面埋立事業の環境影響評価における騒音の予測結果によると、建設作業音の最大騒音レベルは、等価騒音レベルの 1.1~1.2 倍となっています。</p> <p>このことから、本事業の対象事業実施区域の外側における工事の実施に伴う騒音の最大騒音レベルは、約 80dB となると考えられます。これは、「準備書 第 8 章 8.8 動物 8.8.2 予測及び評価の結果 1.鳥類 (1)護岸の工事及び埋立ての工事の実施に伴う動物(鳥類)への影響 ① 予測 g.予測結果 (a)生息環境の改変の程度 イ.建設作業騒音の影響」に示す滑走路から 1.2km 離れた地点での航空機騒音約 115dB と比較し小さいことから、作業船舶及び建設機械の稼働に伴い発生する騒音の影響は小さいと考えています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
138	<p>準備書 p8.8-100 “鳥類の重要な種への影響の予測結果”で“コアジサシ”について、“名古屋港ポートアイランドで確認されており…生息環境である陸域の一時的な減少が想定される。”とあるが、そのあとすぐ“名古屋港ポートアイランドで繁殖が確認されていない。”とか“対象事業実施区域及びその周辺で繁殖が確認されていない。”“いうのは奇異に感じる。オーストラリアなどで越冬したコアジサシは、はるばる日本まで飛来して繁殖を行う。巣は石礫や砂地などの地面に浅いくぼみを掘るか、小石を寄せた簡単なものであるため、巣を見落とした可能性が大きい。詳細な再調査が必要である。</p> <p>その上で、コアジサシの営巣を認め、「コアジサシ繁殖地の保全・配慮指針」(2014年3月環境省)で紹介されている参考事例：繁殖環境の創出(千葉県千葉市、栃木県宇都宮市)、繁殖環境の保全(東京都大田区森ヶ崎水再生センター、千葉県九十九里自然公園の海岸66kmのうち約60km、小田原市酒匂川)、コロニーの保全(兵庫県明石市)、代替繁殖環境の創出、工事日程の配慮、工事の延期(千葉県企業庁)を基に環境保全措置を検討すべきである。</p>	<p>名古屋港ポートアイランドにおいても、対象事業実施区域及びその周辺と同様に、四季の現地調査を行いました。具体には、名古屋港ポートアイランド全域を対象とした任意観察及び2地点で定点観察を行いました。また、任意観察時に営巣状況についても確認を行いました。その結果、名古屋港ポートアイランド内での鳥類の休息や飛翔を確認しましたが、営巣は確認していません。</p> <p>なお、名古屋港ポートアイランドは、粘性土である名古屋港の浚渫土砂が仮置きされており、コアジサシの営巣地の特徴である砂礫や砂地とは異なる環境条件となっています。</p>
139	<p>準備書 p8.8-100 コアジサシについて“対象事業実施区域及びその周辺で繁殖が確認されていない。”は調査不足か虚偽説明である。</p> <p>中部国際空港アセスでも“空港島周辺への依存がみられるコアジサシについては、航空機と衝突する可能性が否定できないことからバードパトロールを実施し衝突発生頻度の抑制を図ることとするが、生息に及ぼす影響は明らかではない。”としている。空港中部国際空港の北15km先の名古屋港南5区埋立処分場は現在閉鎖されているため、周囲が柵で囲われ、門もあるため害獣が入り込めずコアジサシの格好の営巣地となっている。</p> <p>この閉鎖処分場の活用を考え、県経済産業局は無人飛行ロボット実証実験実施要領を作り2018年10月から施行している。この中で「当該敷地及びその周辺地域には、絶滅危惧種を含む様々な野生動物が生息している。実験に際しては、実験区域内にこれらの野生動物が存在していないか確認する等の配慮をすること。また、営巣や卵を確認した場合は速やかに事務局へ連絡すること。」と条件が付けられているほどである。</p> <p>なお、名古屋港ポートアイランドは、南5区埋立処分場以上に理想的なコアジサシの営巣地である。</p>	<p>対象事業実施区域及びその周辺における鳥類の現地調査については、四季の調査を行いました。空港島内及び周辺海域を対象とした任意観察及び2地点で定点観察を行いました。また、任意観察時に営巣状況についても確認を行いました。その結果、空港島内や周辺海域で鳥類の休息や飛翔を確認しましたが、空港島内での鳥類の営巣は確認していません。</p> <p>また、常滑市沿岸部において、コアジサシ等の営巣状況確認調査を行いました。コアジサシの営巣は確認できませんでした。</p> <p>なお、名古屋港ポートアイランドは、粘性土である名古屋港の浚渫土砂が仮置きされており、コアジサシの営巣地の特徴である砂礫や砂地とは異なる環境条件となっています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
140	<p>準備書 p.8.8-124 動物について“空港島及びりんくう町の護岸等には海藻類の小規模な藻場が分布し、イボニシ、マナマコ、コシダカガンガラ等の底生生物、ヒゲナガヨコエビ属、マルエラワレカラ等の葉上生物、メバル、カサゴ、ウミタナゴ等の魚類等が確認されている。”とそれなりに予測しながら、評価は“工事の実施に伴い…空港島護岸の藻場生物の生息環境である護岸が一時的に減少するものの…一時的な減少による影響は小さいと考えられる。(準備書p.8.8-124)”と不十分なものとなっており、代償措置も考えていない。</p>	<p>空港島護岸の藻場生物に及ぼす影響については、工事の実施に伴う生息環境の一時的な減少を影響要素として、予測しています。</p> <p>空港島護岸の藻場生物の調査結果は、「準備書 第8章 8.8 動物 8.8.1 調査の結果の概要 2.海生動物 (2)文献その他の資料調査 ③調査結果 c.付着生物 (動物)」、「同 h.藻場生物」に記載のとおり、事業者実施調査により対象事業実施区域及びその周辺で様々な底生生物、葉上生物、魚卵・稚仔魚、魚類等が確認されました。</p> <p>工事の実施に伴い動物の生息環境が一時的に減少するものの、改変を行わない空港島北側から東側及びりんくう町に類似の護岸が存在することから、その影響は小さいと予測しました。</p> <p>なお、新しい埋立地の護岸は、現在の空港島に類似した生物との共生に配慮した構造とする計画としており、護岸延長は、現在よりも長くなります。</p> <p>また、西工区の護岸は一度に全延長を作るのではなく、4工区に分けて、かつ複数年をかけて整備を行うことで、環境影響の低減に努めるほか、先行して整備した護岸から順次、海生生物の新たな生息・生育環境となるものと考えています。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
141	<p>準備書 p.8.9-15 植物の“藻場分布”の事業者調査は、空港島の藻場を意識的に除外している。“常滑から小鈴谷にかけての範囲では…沿岸部にアマモ場が広範囲に連続して分布していた。(準備書 p.8.9-15)”とあるだけで、常滑～小鈴谷にある空港島のアマモ場を無視した調査になっている。</p> <p>そのため、工事中の予測結果は“事業実施区域の周辺海域には、アオサ属、オゴノリ属、アマモ、コアマモ等が確認されている。(準備書 p.8.9-33)”と、空港島のアマモ場を無視した現状認識で予測している。存在・供用中の予測結果(準備書 p.8.9-45)も同じ間違った文章である。</p>	<p>対象事業実施区域及びその周辺の藻場分布の調査結果を、「準備書 第8章 8.9 植物 8.9.1 調査の結果の概要 2.文献その他の資料調査 (3)調査結果 ①海生植物 d 藻場分布」に記載しています。</p> <p>また、空港島護岸に生育する海藻についての調査結果を、「同 c.付着生物(植物)」に記載しています。</p> <p>調査結果によると、空港島護岸では、アオサ属、アカモク、ワカメ、マクサ等が生育する岩礁性藻場となっていることが確認されており、アマモ場とはなっていない。</p>
142	<p>準備書 p.8.10-19 生態系の“工事の実施による生息環境の一時的な減少”では、“干潟・藻場は改編なし”(準備書 p.8.10-19)として、やはり、空港島のアマモ場を無視した現状認識で予測している。</p> <p>Centrair 2011 Green Report p20 では、「空港島の護岸については、様々な生物が集まりやすくするために、自然石等を用いて傾斜をつけた護岸となっています。さらに西側と南側の護岸の一部では、幅10mの平坦部を設け、アラメ、カジメ、オオバモクなど多年生の海藻を移植して藻場を造成しました。現在、移植された海藻が広がり形成された藻場には、アイナメ、カレイ、イシガニ、メバルなど様々な生物が見られます。また、空港島護岸の平坦部では、1年を通して多年生海藻の藻場が、秋から春にかけては、天然のワカメ藻場が確認されています。」と判断している。</p> <p>空港島に「海藻が広がり形成された藻場」があることを無視した予測は、非常に恣意的なものであり、準備書とは言えない。</p>	<p>ご意見の空港島のアマモがどこを指しているのか不明ですが、知多半島と空港島間の海域のアマモ場のことであれば、常滑港から小鈴谷漁港にかけて沿岸に広がるアマモ場の一部として予測及び評価を行っています。</p>
143	<p>生態系調査で、なぜ上位生物だけなんですか。下位、中位の生物の方が直接影響を受け、広範囲に被害が及ぶと思うのですが。</p>	<p>対象事業実施区域及びその周辺の環境について、海域、浅海域、藻場、護岸、干潟・砂浜の5つに区分し、食物連鎖に基づき生態系の構造を整理しました。</p> <p>本事業の環境影響評価においては、「上位性」の観点から、コアジサシ、ミサゴ、スナメリ、ズズキを、「典型性」の観点から、上位種より低位の生物であるカタクチイワシ、アサリ、ゴカイ類及び周辺の藻場の主要構成種であるアマモを注目種に選定し、生態系全体の評価を行っています。</p>
144	<p>景観について、工事の進捗に伴い刻々と変化し、影響があると考えられますが、「工事の実施」段階において評価対象としていない理由を説明いただきたい。</p>	<p>景観に及ぼす影響は、埋立地が完成した後が、現況と比べ変化が最も大きいと考えています。そのため、埋立地完成後である「埋立地の存在」時に景観に及ぼす影響について、予測・評価しています。</p>
145	<p>消波ブロックの再資源化とは、具体的にどうするのか。</p>	<p>本事業において、再利用できない消波ブロックについては、再資源化を行う民間再生処理施設に引き渡す計画です。</p> <p>その後、当該処理施設において、コンクリートを粉砕し、埋め戻しや道路舗装の材料として再資源化されます。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
146	<p>準備書 p.8.13-2 “廃棄物等…南東工区で撤去する既設消波ブロックは、西 I 工区まで運搬し、仮置きした後、可能な範囲で再利用を行うとともに、工事実施上の制約等により再利用ができない消波ブロックについては、民間再生処理施設で再資源化を行う計画である。”とあるが、約 5,000 個の再利用は、新設護岸の消波ブロックに使用すると理解したいが、“工事実施上の制約等により再利用ができない”とは具体的にはどのようなことか。</p> <p>また、西 I~IV 工区の消波ブロック約 11,600 個は“埋立地内にて小割し、民間再生処理施設で再資源化を行う。”とあるが、南東工区の約 5,000 個と同様に再利用することとし、新設護岸の消波ブロックに使用すべきである。それとも中部国際空港の既設消波ブロックは新設護岸に使えない理由があるのか。</p>	<p>既設消波ブロックは、再利用、再資源化を行うべき資源であると考えています。</p> <p>しかし、空港島西側は空港運用の制約から高さ制限が定められており、作業船舶による撤去が事実上不可能であるため、消波ブロックを残したまま埋立てを行い、埋立後に陸上建設機械により可能な限り撤去し、再利用、再資源化することとしています。</p> <p>護岸に必要な消波ブロックの重量は、水深及び波浪条件により決まります。西護岸-1 及び西護岸-2 においては、消波ブロックの重量は 10t/個程度になると想定しています。</p> <p>現在の空港島の護岸に設置されている消波ブロックは約 5t/個であるため、これらを新たな護岸に再利用できる範囲が限られます。再利用できない消波ブロック約 11,800 個については再資源化を行うこととしています。</p>
147	<p>準備書 p.8.13-2 廃棄物等で“護岸の工事に伴い発生する建設副産物”として、消波ブロックだけが掲げているが、作業員等による建設副産物（一般廃棄物）も予測し、対応策を検討すべきである。中部国際空港アセスでは、作業員が 63g/人・日×延べ 360 万人、建設事務所職員 360g/人・日×延べ 48 万人としている。この程度の量は発生するはずである。この処理をどうするのか、どう運搬するのか環境保全措置として示すべきである。</p>	<p>建設工事に伴い発生する副産物のうち、発生量の多い空港島護岸の既設消波ブロックを対象に予測及び評価を行いました。</p> <p>なお、一般廃棄物については、実施段階において、排出抑制及び有効利用に努め、分別排出を徹底するとともに、適正に処理します。</p>
148	<p>準備書 p.8.14-2 温室効果ガス等で“予測手順…燃料使用量の把握”しかないが、ライフサイクルアセスメントの視点で、温室効果ガス等の発生量を予測すべきである。建設機械の稼働等建設資材の使用（鉄・コンクリートの製造等）から発生する温室効果ガス等は同程度である。これを無視するわけにはいかない。</p> <p>現に、「金城ふ頭地先公有水面埋立てに係る環境影響評価書」（平成 30 年 5 月名古屋港管理組合）では、建設機械の稼働 26,025tCO₂ は当然、このほか、建設資材の使用 20,150tCO₂、建設資材等の運搬 480tCO₂、廃棄物の発生 0tCO₂（再資源化）も含めて、予測、評価をしている（p.384）。</p> <p>名古屋市が関係地域でないとは固執するのも、名古屋市のアセス条例で温室効果ガス等の予測は建設資材の使用も含み、極端に多くなるためではないかと疑いも出てくる。</p>	<p>温室効果ガス等に関しては、原材料の採取・資材製造から運搬、施工に至る全ての過程における温室効果ガス排出量の低減に取り組むことが重要であると認識しています。</p> <p>一方で、資材の製造過程に発生する温室効果ガス等については、事業者で低減できるものではなく、製造者側で取り組むものと考えます。</p>
149	<p>資料に目を通して、違いがわからない。これでは意味がなし。</p>	<p>環境影響評価準備書は、事業の実施が環境に及ぼす影響に関して、事業者が行った調査の結果、予測及び評価の結果、環境保全措置の検討結果や環境保全に対する事業者の考え方を示すものです。</p> <p>本事業の準備書は、出来る限り詳細な内容を記載するため、1,100 ページに及ぶ量となりました。また、専門的な内容となるとともに、多数の類似する図表が記載されていることはご理解願います。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
150	<p>お役所的で一方的な調査、予測では周辺の住民や漁業者の理解は得られない。</p> <p>事業を進めるなら、周辺の住民、漁業者との話し合いの中で決めた調査、予測をすべきで埋立事業は一旦、白紙にもどすべき。</p>	<p>環境影響評価法に則り手続きを進めています。</p> <p>検討書（配慮書相当）の作成段階においては、埋立地の候補地の選定方法や選定結果について、平成22年12月10日～平成23年1月11日及び平成23年4月25日～5月24日に地域の皆様から意見をいただきました。また、方法書段階においては、環境影響評価を行う際の調査、予測及び評価の方法について、平成29年3月29日～5月12日に地域の皆様からの意見をいただきました。</p> <p>これらのいただいた意見を踏まえて検討を進め、調査、予測及び評価の結果、環境保全措置の検討結果並びに環境保全に対する事業者の考え方を準備書としてとりまとめています。</p>
事後調査・環境監視調査に対する意見		
151	<p>事後調査はしないとのことで、監視調査はする。方法は今後検討とのことであるが、少なくとも毎年ではなくても20年は行うべきである。</p>	<p>環境監視調査は、「準備書 第10章 10.2 環境監視調査の検討」に示すとおり、工事の実施中32年間及び埋立完了後の適切な時期に実施する予定です。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
152	<p>海域での動物・植物に予測・評価で、影響が少ないとしているが、自然系の予測には不確実性が伴うものであることから、環境監視ではなく、事後調査を実施すべきである。予測の不確実性が小さいとする根拠を定量的・科学的に示されたい。それができないならば、予測の不確実性が小さいとは言えない。</p>	<p>事後調査の実施については、主務省令（「公有水面の埋立て又は干拓の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」）第32条に定められています。</p> <p>事後調査は、「1.予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合」、「2.効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合」、「3.工事の実施中及び竣工後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする必要があると認められる場合」、「4.代償措置について、効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案して事後調査が必要であると認められる場合」のいずれかに該当し、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときに行わなければならないとされています。</p> <p>一般的に公有水面埋立事業の環境影響評価では、動物・植物・生態系への影響を定量的に示すことは困難であることから、予測手法が確立された騒音、水質等の予測及び評価結果を基に定性的に予測及び評価する手法が用いられてきました。</p> <p>本事業の環境影響評価においても、この手法により動物・植物・生態系の予測及び評価を行っていること及び、護岸の工事及び埋立ての工事は、港湾の工事で一般的に用いられている施工方法により実施する計画としていることから、予測の不確実性は小さいと考えており、事後調査は不要と判断しました。</p> <p>ただし、「準備書 第10章 10.2 環境監視調査の検討」に記載のとおり、事業者として、工事の実施時及び埋立地の存在時に環境の状況を把握のために現地調査が必要と判断し、環境監視調査を実施します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
153	<p>準備書 p.10-2 “事後調査の検討”で“全ての環境影響評価に係る選定項目について、予測の不確実性は小さいこと、周辺環境への影響は極めて小さい又は小さいこと等から、事後調査は実施しないこととした。”とあるが、水質汚濁については、汚れの原単位に疑問があり、汚濁防止膜が無いことで予測し、200m 格子の大雑把な予測でも、COD は“環境基準に適合しない地点がある”、全窒素は“環境基準及び水産用水基準に適合しない地点がある”、全リンは“環境基準及び水産用水基準に適合しない地点がある”、溶存酸素量は“すべての地点で環境基準(参考)及び水産用水基準に適合しない状況である。”とひどい状況である。そのために、事業者の実行可能な回避又は低減策を図る必要があるにも関わらず、何の環境保全措置もないため、結果がどうであったかをしっかり事後調査をして確認し、SCP 工事期間の延長、よりきれいな基礎捨石の採用、汚濁防止膜の配置、深さ、開口部の縮小などを検討するための事後調査が必要である。</p> <p>また、大気汚染については、そもそも日発生量と年間発生量に整合性がなく、機械ごとの予測条件がなく、予測の不確実性は大きく、事後調査が必要である。騒音についても、等価騒音レベルで予測し、環境基準で評価しているだけだが、基本の騒音パワーレベルが低騒音対策型でない可能性があり、通常の建設騒音の最大値での予測・評価は無いため、予測の不確実性は大きく、事後調査が必要である。</p> <p>更に、動植物、生態系については、空港島の護岸のアマモ場が無いことを前提に、外側に同じような傾斜式護岸を作るから問題ないとしているが、回復するまでの生態系の乱れについての評価もしていない。名古屋港ポートアイランドでの鳥類調査も不十分で予測の不確実性は大きく、事後調査が必要である。</p>	<p>事後調査の実施については、主務省令(「公有水面の埋立て又は干拓の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」)第32条に定められています。</p> <p>事後調査は、「1.予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合」、「2.効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合」、「3.工事の実施中及び竣功後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする必要があると認められる場合」、「4.代償措置について、効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案して事後調査が必要であると認められる場合」のいずれかに該当し、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときに行わなければならないとされています。</p> <p>護岸の工事及び埋立ての工事は、港湾の工事で一般的に用いられている施工方法により実施する計画としています。また、最新の知見に基づく手法にて環境影響評価を行っており、予測の不確実性が低く、効果に係る知見が不十分な環境保全措置の実施を含んでいないことから、事後調査は不要と判断しました。</p>
154	<p>準備書 p.10-1 “事業者が必要と判断した項目について、自主的に実施する「環境監視調査」を行う。”とあるが、基本的には、法に基づく事後調査が必要な項目である。しかも、水質・底質・流向・流速、地形及び地質、動物、植物について、いずれも工事の実施時には“工事の実施期間中の適切な時期に調査を実施”、埋立地の存在時には“埋立ての工事の竣工後の適切な時期に調査を実施”(準備書 p.10-4) というだけであるが、適切な時期とは、どんな時にどんな頻度で実施するのか。どんな状況になったら終了するのか、などを記載すべきである。</p>	<p>ただし、「準備書 第10章 10.2 環境監視調査の検討」に記載のとおり、事業者として、工事の実施時及び埋立地の存在時に環境の状況を把握のために現地調査が必要と判断し、環境監視調査を実施します。</p> <p>環境監視調査の具体的な調査地点、方法、頻度等については、事業実施までに検討を行い、事業着手前の現況値と合わせて、公表します。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
環境影響評価の手續きに対する意見		
155	<p>準備書 p.4-38 “常滑市長の意見”として“平成28年5月27日に常滑市長宛てに検討書（配慮書）を送付”とあるが、なぜ、配慮書は常滑市長だけに意見を聴いたのか。方法書への意見の見解（準備書 p.5-24）でも回答はないままである。また、縦覧場所は常滑市役所の他に、名古屋市役所、愛知県庁も行っているが（準備書 p.4-39）、なぜ名古屋市長には意見を聴かなかったのか。</p> <p>次の段階の方法書では、縦覧場所は知多市と美浜町が追加され、名古屋市役所が削除されたが（準備書 p.5-1）、その理由は何か。</p> <p>また、今回の準備書の縦覧場所は常滑市役所、知多市役所、美浜町役場であり、名古屋市役所がないが（「中部国際空港沖公有水面埋立事業」環境影響評価準備書に対する意見の募集について）、その理由は何か。今回は関係地域の範囲として“愛知県常滑市、同県知多市及び同県知多郡美浜町”と、配慮書、方法書とバラバラなのはなぜか。</p>	<p>検討書（配慮書相当）の意見聴取は、「環境影響評価法の規定による主務大臣が定めるべき指針等に関する基本的事項」（平成九年十二月十二日 環境庁告示第八十七号）により、「意見聴取は、第一種事業の実施が想定される区域を管轄する都道府県及び市町村その他の当該事業に関係すると認められる地方公共団体の長並びに一般からの意見を求めること」とされていることから、愛知県知事及び常滑市長から行っています。</p> <p>検討書の公表については、多くの一般の方の参集を想定し、名古屋市役所においても公表に協力いただきました。公表中に検討書を閲覧される方が少なかったことから、名古屋市役所は方法書以降の縦覧場所とはしていません。</p> <p>なお、方法書における対象事業実施区域及びその周囲を、常滑市、知多市及び美浜町としたことから、方法書以降の縦覧場所に知多市役所及び美浜町役場を追加しています。</p>
156	<p>準備書 p.5-24 方法書への“住民意見の概要及び事業者の見解”で“名古屋市は環境影響を受ける範囲であると認められる地域ではないことから…方法書の送付は行っておりません。”とあるが、配慮書の段階では、名古屋市役所でも縦覧していることから、関係地域として考えていたはずである。</p> <p>まして、埋立ての半分以上が名古屋港ポートアイランドの仮置浚渫土であるため、配慮書への主務大臣の意見（準備書 p.4-35）、方法書への知事意見に従い、“名古屋港ポートアイランドの仮置きされている浚渫土砂の搬出に伴う鳥類への影響について調査、予測及び評価を行い、「8.8 動物」に記載しました。（準備書 p.5-28）”ということで、空港沖の埋立てというだけではなく、名古屋港ポートアイランドでの積み出し、土運船での空港沖までの運搬など、名古屋市に接近する部分で環境影響を及ぼすはずであり、名古屋市を関係地域から除外する理由はない。</p>	<p>検討書の公表については、多くの一般の方の参集を想定し、名古屋市役所においても公表に協力いただきました。公表中に検討書を閲覧される方が少なかったことから、名古屋市役所は方法書以降の縦覧場所とはしていません。</p> <p>環境影響評価法では、港の機能強化を目的として行う浚渫は、埋立てを目的に行うものではないことから、埋立事業に関する環境影響評価に含めないこととなっています。このため、本事業においては、浚渫を行う名古屋市は調査対象区域及び関係地域に含めていません。</p>
157	<p>南知多町は、県下でも一番の漁獲高をほこっている。その南知多町の漁業者に向けて説明会を開くべきではないか。町民は新たな埋立に心配している。</p>	<p>準備書を作成するにあたり環境影響の予測を行い、影響が及ぶ範囲である関係地域は、知多市、常滑市及び美浜町とし、常滑市と美浜町において準備書説明会を開催いたしました。</p>
158	<p>4月17日の常滑での説明会に於いて、南知多の方から「説明会を南知多町で開催してほしい」との要望に対して「南知多では影響が少ないので行わない」と回答されたが、南知多の方は「漁獲量は一番を誇っている」と述べられており、「影響が少ない」という理由は成り立たない。なぜなら、南知多町の漁協の漁民の方々も中部国際空港沖で漁をしている。重大な影響を受ける。何故こうした親点で「南知多町で説明会を行わないのか」、今からでも遅くないきちんと、説明責任を果たすべきだ。</p>	<p>南知多町からお越し頂いた皆様には何かとお手間をお掛けすることとなってしまいましたが、ご理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
159	<p>公有水面の埋立は、その利用法が明示される必要があるが何も示されていない。</p>	<p>現時点は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、新たな埋立てが環境に及ぼす影響を予測・評価している段階です。</p> <p>公有水面埋立承認申請を行う際は、土地の利用計画を併せて示す必要があることから、それまでに、関係者の意向も踏まえつつ、検討して参ります。</p>
160	<p>方法書のときに質問、請願を書きました。準備書に事業者の見解が書かれておりますが、理解がえられていないので形式的な説明会ですね。</p> <p>この埋立事業の計画をやめていただきたい。</p>	<p>伊勢湾の貴重な海域環境の保全、地域の経済発展のどちらも重要なことと考えています。</p> <p>名古屋港は、中部の「ものづくり産業」を支え、我が国の経済を牽引する重要な港であり、本事業は、将来にわたり名古屋港の維持・発展を支えるために必要不可欠な事業です。</p> <p>一方、埋立てを計画している空港島西側の海域は、伊勢湾における主要な漁場であるととともに、生物の貧酸素水塊からの待避場所であることは十分に認識しています。</p> <p>このため、浚渫土砂による埋立高さを高くすることで、空港島西側の張り出し幅を小さくすることや、既設空港島護岸を参考に生物の生息・生育に配慮した護岸の構造とすること等の環境保全措置を講ずることで事業に伴う影響を低減するよう努めて参ります。</p>
161	<p>漁業関係者の了承はどうなっているか。</p>	<p>現時点は、環境影響評価の手続きを行っている段階であり、新たな埋立てが環境に及ぼす影響を予測・評価している段階です。</p> <p>漁業関係者には、環境影響評価の内容を説明しています。</p>
162	<p>意見書を書くために、予測の根拠となる合計数が合わないの、確認をするため中部地方整備局に電話をしたところ、担当の「O」と名乗る方が出てきて、質問には答えられない、解からないことという質問も含めて、意見として出してくれれば、評価書で答える、との一点張りで、いっさい耳を貸しませんでした。こんな対応をするように事業者の中部地方整備局長は担当者に指示しているのか。事情を確認して説明すべきである。</p> <p>これが許されるというのであれば、準備書は適当に書いておいて、意見が出れば最後の評価書（意見受付の機会はない）で回答すればいい、それでお終いということになり、完全にアセスの形骸化につながる。県の環境影響評価審査会もそうした事態とならないよう厳格な審査をすべきである。</p>	<p>環境影響評価法に基づく意見書の提出の方法については、準備書のあらましや当局のウェブサイト等に記載しましたとおり、公平性や正確性の観点から、電話等での口頭ではなく書面にて頂く形としています。</p> <p>このため、意見については書面にて提出いただけるよう案内しました。</p>

No.	準備書に対する意見の概要	事業者の見解
163	<p>漁業に対しての影響調査の結果の説明がまったく知らされてないので、その説明をしてもらってからして下さい。</p>	<p>伊勢湾漁業影響調査の結果を「準備書第6章 埋立地の形状の選定 6.1 形状の複数案の設定 6.1.2 伊勢湾漁業影響調査委員会における現地調査結果の概要及び 6.1.3 伊勢湾漁業影響調査委員会のとりまとめ結果等を踏まえた形状の設定」に記載しています。</p> <p>具体の調査結果については、埋立てに伴う海面の減少による漁業生物への影響が大きいものは、中部国際空港周辺を生息場としている、シャコ、ヨシエビ、ガザミなどのエビ・カニ類、マコガレイ、メイタガレイ、マアナゴなどの底生魚類と予測されました。</p> <p>これら漁業生物については、中部国際空港周辺が産卵場や幼稚魚の成育場となっているため、卵や幼稚魚の減少による漁獲量への影響も予測されました。</p> <p>また、埋立てに伴う流れや水質等の環境の変化による漁業生物への影響が大きいものは、マイワシなどの浮魚類等と予測されました。</p>

