

前回審査会（令和6年3月22日）等における指摘事項及び事業者の見解

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
水質		
1	<p>準備書 10.6.1-3 ページの表 10.6.1-4 について、時間降水量の最大値は年々増加しており、近年の降雨状況の変化が表れていると思う。</p> <p>準備書 10.6.1-10 ページでは、マニュアルに従って予測に用いる平均的降雨強度として 3mm/h（72mm/日）の値を用いて評価がなされているが、近年の気候変動を考慮した影響評価が必要ではないか。</p> <p>降水量が 3mm 以下となる時間帯 517 時間（84%）と大半を示す期間で予測・評価を行うのか、濁水が発生しやすい短時間で 3mm 以上の降雨で可能な限り気候変動の影響を考慮した影響評価を実施しなくてよいか。（横田委員）</p>	<p>事業区域においては降雨時の大半の時間が 3mm/h 以下の降水量となることや、表 10.6.1-4 のとおり年間降水量及び日平均降水量について近年増加する傾向は見られていないことから、予測条件は通常発生する降雨を適切に反映していると考えています。</p> <p>なお、豪雨が予報される場合は、現場保全及び濁水流出抑制の観点から、改変区域に対するアスファルト乳剤の散布をより広い面積で行い、海域における水質への影響の低減に努めます。</p>
動物（鳥類）		
2	<p>準備書では、空港島の近傍については、離陸場所が変わることによる影響の予測及び評価が丁寧に行われているが、富具崎から伊勢湾を越えるタカ類の渡りに及ぼす影響がどの程度あるのか分からない。</p> <p>過去のアセスや環境監視等の調査を行っていると思うので、そのデータを活用し、タカの飛行軌跡と新しい着陸・離陸のコースや高度の重なりを評価していただきたい。（橋本委員）</p>	<p>過去に実施した環境監視では、別添 1 にお示ししたとおり、富具崎におけるタカ類の飛行経路及び飛行高度が整理されています。これによると、供用後の富具崎におけるタカ類の飛行高度は 4～568m、最多飛行高度帯は 150～200m でした。</p> <p>また、現況と将来の飛行経路図を別添 2 にお示しします。飛行経路は、現況に比べ将来の方が平面的に富具崎に若干近づくものの、富具崎西側での航空機の飛行高度は離陸時に 1,100m 以上、着陸時に 440m 以上と想定され（空港建設時の環境影響評価書 p7.8-12 より）、富具崎で確認されたタカ類の最多飛行高度帯である 150～200m より高い高度となるため、現行及び将来において富具崎周辺でタカ類の渡りの高度と交差する可能性は非常に低いと考えられます。</p>

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
3	<p>バードストライクが発生するのが、離陸時なのか、着陸時なのか、風向きはどういう状況だったのかなどの分析ができると、重要種に対する予測が具体的にできるようになると思う。もう少しどのように過去のデータを活用したのかという点をきちんと示していただきたい。</p> <p>特に重要種についての影響の予測及び評価は、種ごとに整理することが可能ではないかと思うため、それができるかどうかも含めて検討いただきたい。(北村委員)</p>	<p>1. バードストライク発生条件の整理について 準備書 p5-14、20 のとおり、中部国際空港(株)は、バードストライク対策に係る様々な取り組みにより、鳥衝突率が全国の主要空港の中で最も低く、航空機離発着回数1万回あたりのバードストライク発生件数は平成27年～令和元年の平均値で2.06回(1年あたりの発生件数は16～28件)でした。また、国土交通省から公表されている「運航者又は機長からの鳥衝突報告に基づきとりまとめたデータ」を整理したバードストライク発生状況(準備書 p5-14～p5-19 参照)によると、当空港におけるバードストライクのうち、種の同定に至った重要種は、4種・7件であることから、準備書 p5-15、16 における飛行区分別・滑走路運用別から分析を行うことは標本数が十分ではありません。</p> <p>2. 調査・予測・評価に際しての過去データの活用について これまでに空港島及びその周辺で実施された鳥類に係る調査は、「①空港建設時の環境影響評価書」、「②環境監視結果年報(供用後の平成17年度～21年度)」、「③中部国際空港における発生したバードストライク(国土交通省公表)」として整理されています。</p> <p>調査・予測・評価を実施するにあたり、以下に記すとおり過去のデータを活用しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・①及び②において、空港島及びその周辺に生息する鳥類相が把握されていたため、調査項目、調査時期及び調査時間帯の選定に活用しました。 ・①及び②において、調査で確認された鳥類の飛行経路・飛行高度と航空機の飛行経路を重ね合わせ、両者が交差する可能性を元に予測を実施していたことから、今回も同様の手法を採用しました。準備書作成にあたり、図表を用いて予測結果が見える化することで、より分かりやすくなるよう工夫しました(準備書 p10.7.1-51～52 参照)。

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解
		<p>・③において、年間のバードストライク発生件数が整理されていたことから、航空機の発着回数とバードストライク発生件数との関係性を調べたところ、両者の間に正の相関関係はありませんでした。そのため、両者の関係性に着目した予測ではなく、調査で確認された実際の鳥類の飛翔経路・飛翔高度を活用した予測を行いました。</p> <p>3. 重要種の影響予測・評価について</p> <p>現地調査で取得した重要な種の飛翔記録から、「現滑走路及びその延長線上」及び「代替滑走路及びその延長線上」との交差状況について縦断分布図を別添 3 にお示しします。</p> <p>縦断分布図から、重要種ごとに「現滑走路及びその延長線上」及び「代替滑走路及びその延長線上」と交差した記録を比較した場合でも、両者に大きな違いはありませんでした。そのため、各重要種の予測・評価としては準備書にお示しした結果（準備書 p10. 7. 1-50～53 参照）と変わらないと考えております。</p>

環境監視におけるタカ類の飛翔記録

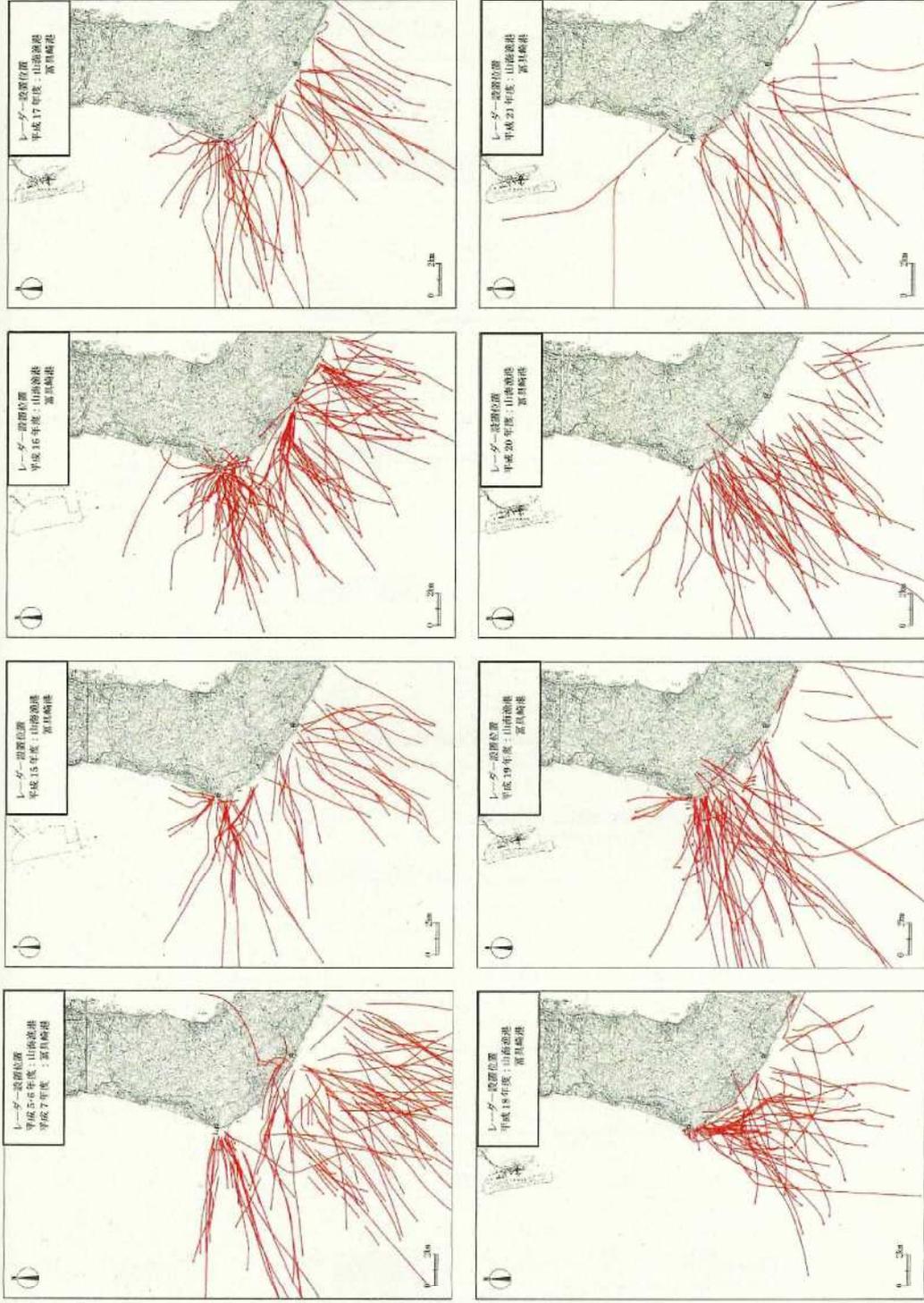


図 4.3-7 タカ類飛翔軌跡の方向比較

注 1. 飛翔軌跡図は観測日数がそれぞれ異なるため、飛翔数の多少を示すものではなく、飛翔方向を示すものである。
 2. 開港は平成17年2月17日である。

出典) 平成21年度環境監視結果年報(平成22年10月中部国際空港(株)、愛知県) P4.3-13を抜粋

表 4.3-7(2) 飛翔高度調査結果の比較 (富具崎)

富具崎	飛翔高度 (m)	最多高度帯 (m)	飛翔高度 観測数	440m以上 の観測数	440m以上 の割合
H7年度	89 ~ 367	200 ~ 250	47	0	0.0%
H17年度	24 ~ 568	350 ~ 400	18	1	5.6%
H18年度	4 ~ 173	50 ~ 100	49	0	0.0%
H19年度	42 ~ 519	100 ~ 150	86	2	2.3%
H20年度	4 ~ 508	100 ~ 200	69	2	2.9%
H21年度	21 ~ 299	150 ~ 200	58	0	0.0%
供用後	4 ~ 568	150 ~ 200	280	5	1.8%

注. レーザー測遠機による観測結果。

出典) 平成21年度環境監視結果年報 (平成22年10月中部国際空港(株)、愛知県) P4. 3-20 を抜粋

現行及び将来の飛行経路図

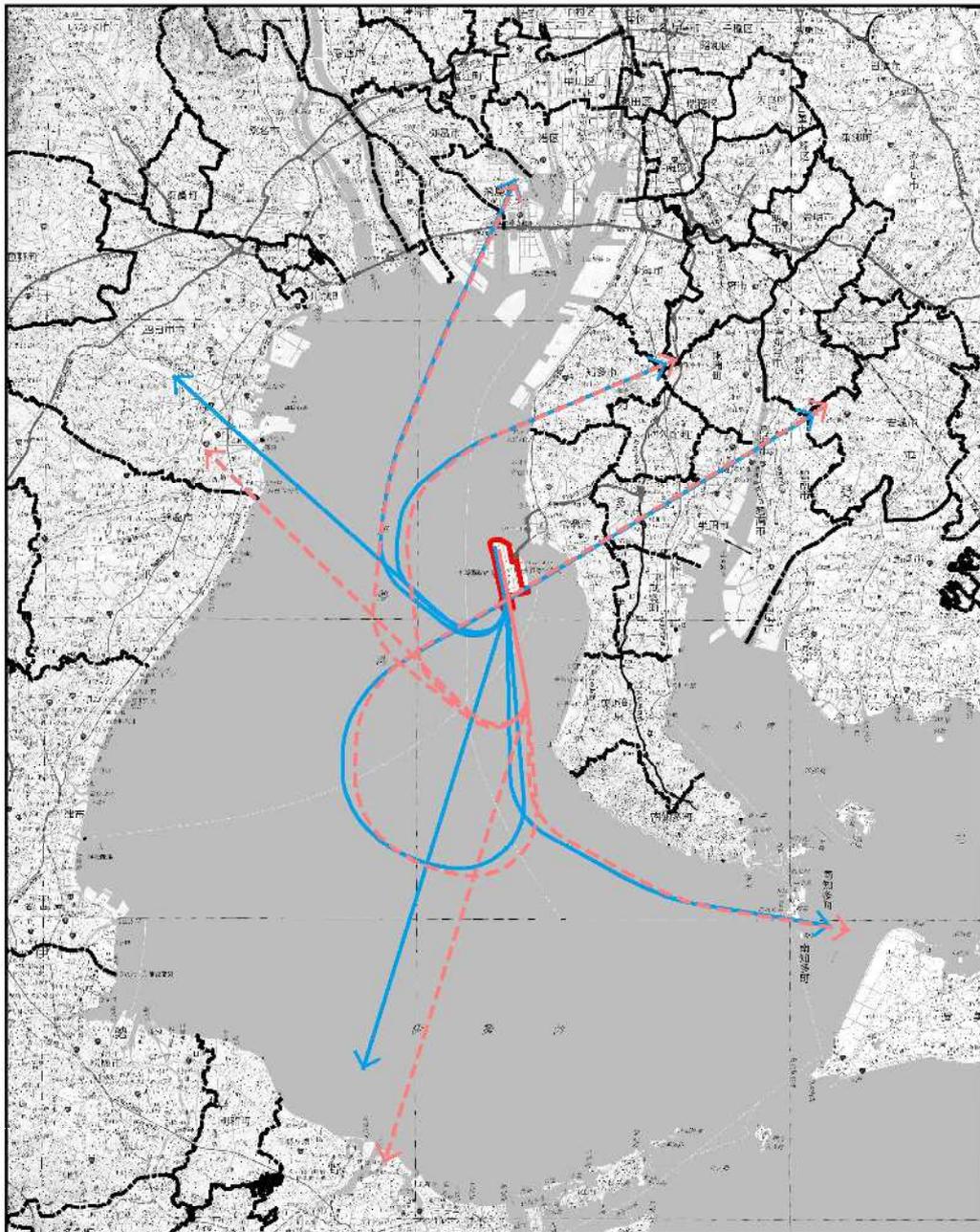


図1-1 現況と将来の比較(18離陸:昼間)

凡例

- : 対象事業実施区域
- : 18離陸(昼間)現況
- -> : 18離陸(昼間)将来



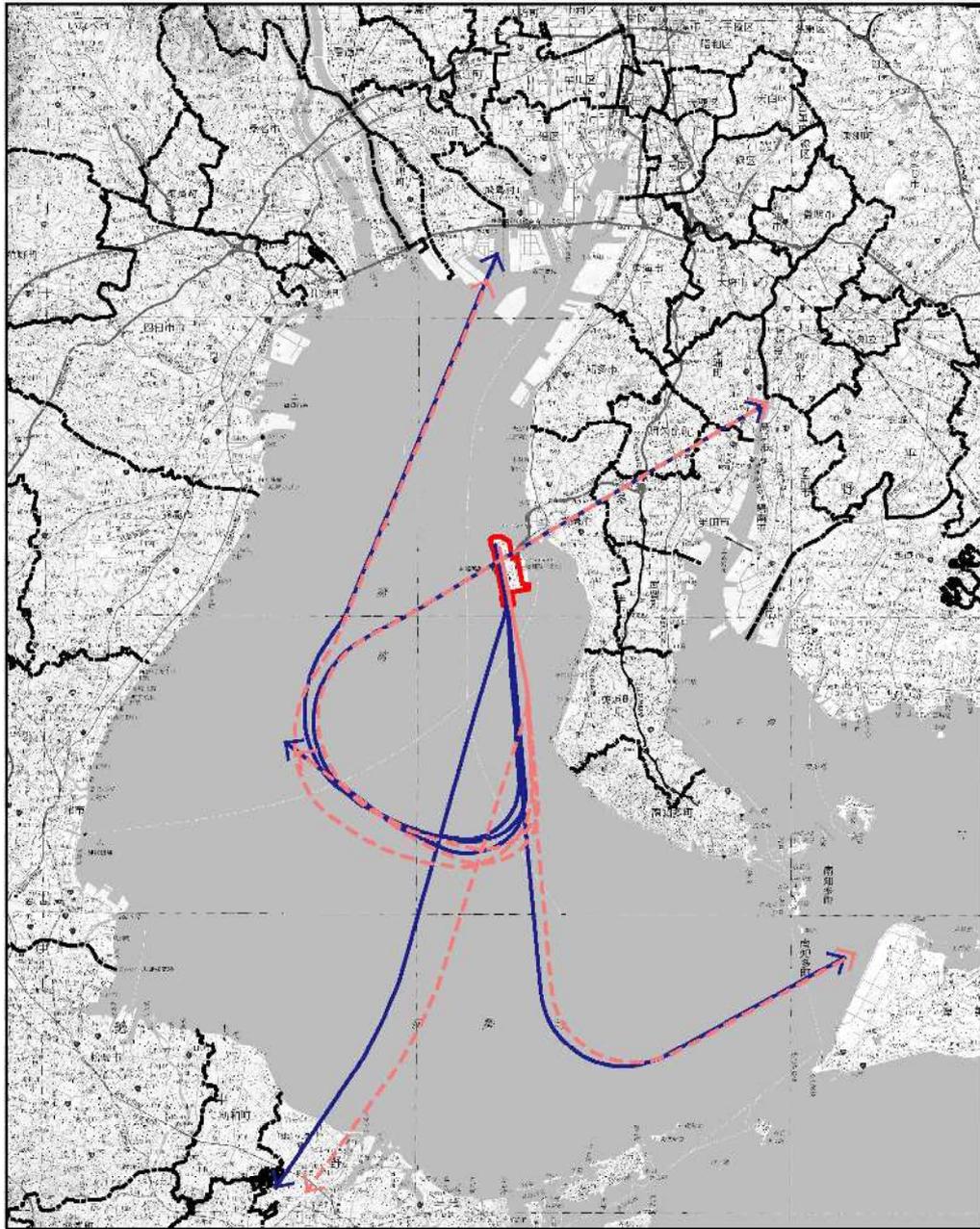


図1-2 現況と将来の比較(18離陸:夜間)

凡例

- : 対象事業実施区域
- : 18離陸(夜間)現況
- -> : 18離陸(夜間)将来



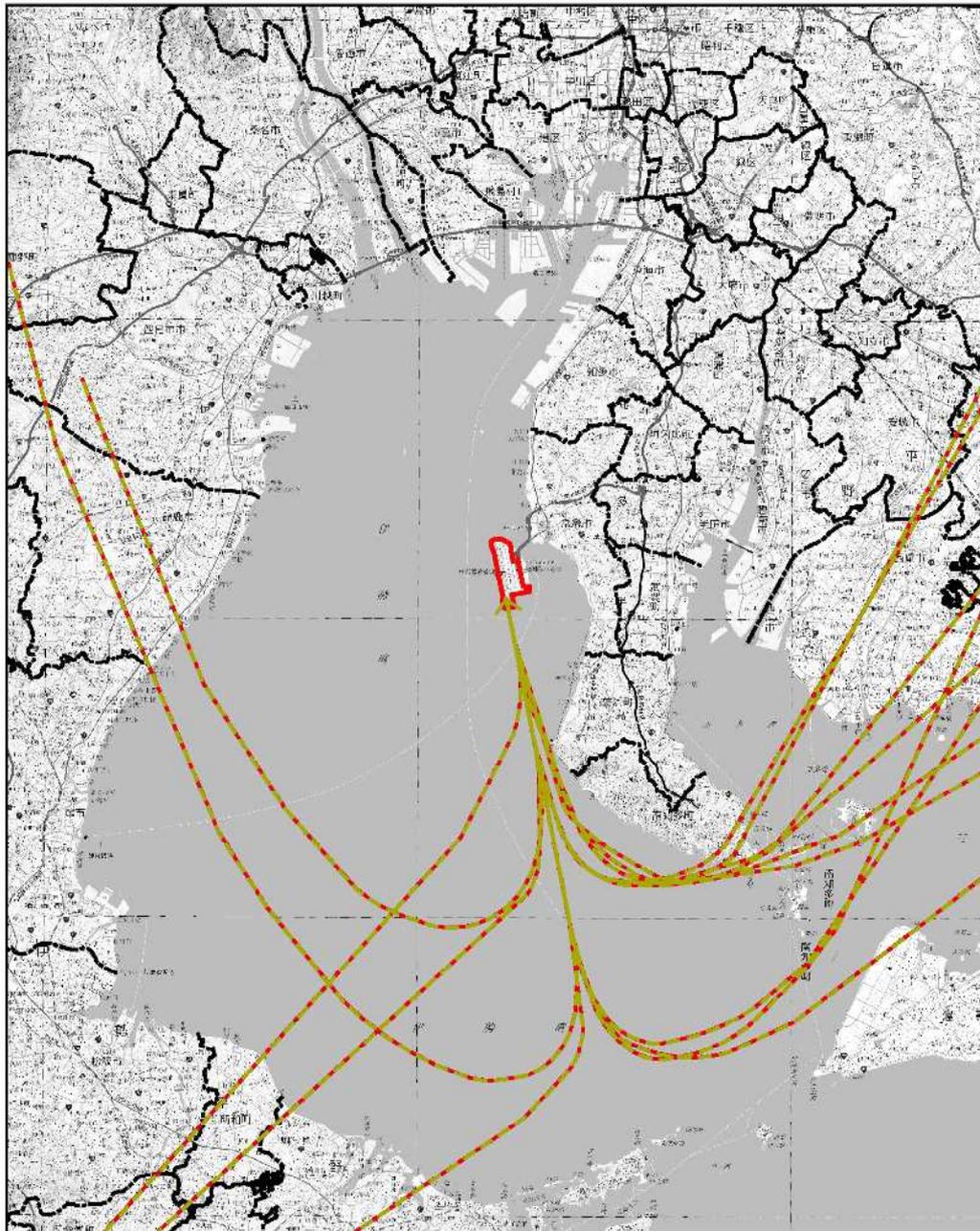
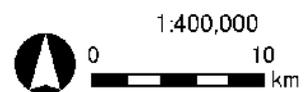


図2-1 現況と将来の比較(36着陸:昼間)

凡例

- : 対象事業実施区域
- : 36着陸(昼間)現況
- : 36着陸(昼間)将来



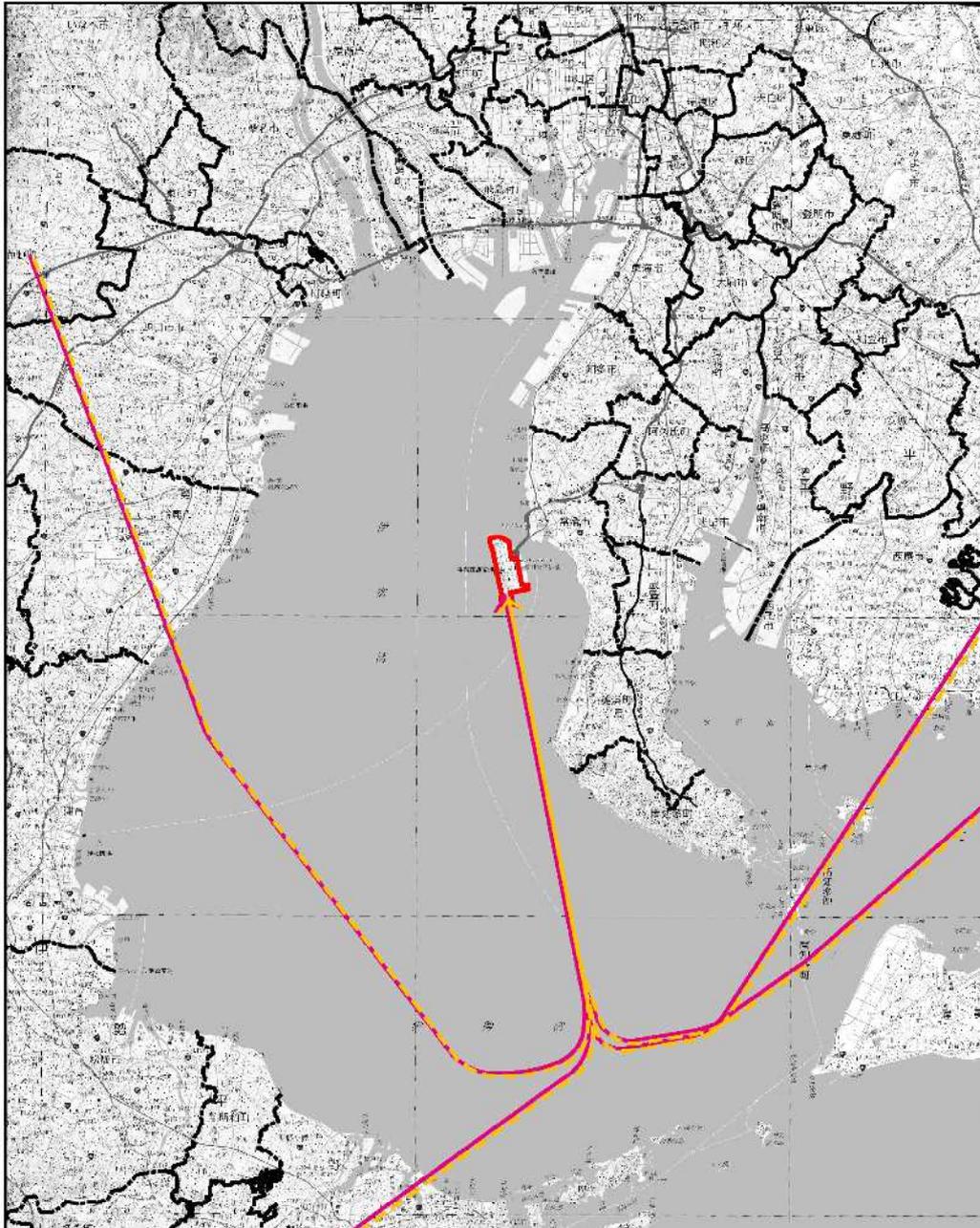
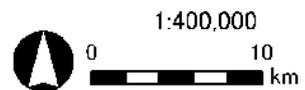


図2-2 現況と将来の比較(36着陸:夜間)

凡例

- : 対象事業実施区域
- : 36着陸(夜間)現況
- : 36着陸(夜間)将来



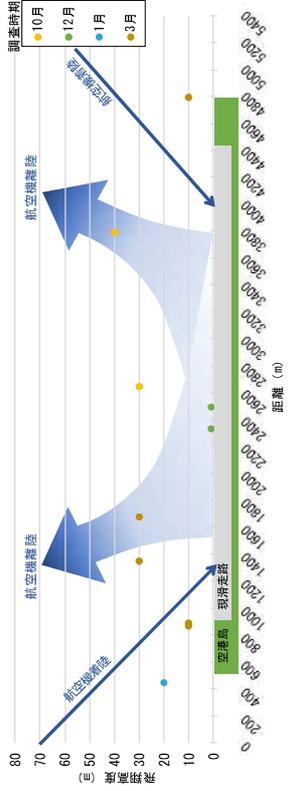
重要種の飛翔記録と滑走路及び延長線上との交差状況の整理

現滑走路及び延長線上で飛翔を確認した重要な種は、オオセグロカモメ (1例)、コアジサシ (10例) でした。
 代替滑走路及び延長線上で飛翔を確認した重要な種は、シロチドリ (2例)、コアジサシ (4例)、ミサゴ (12例) でした。
 各重要な種の滑走路及び延長線上を通過した飛翔高度の縦断分布図を以下に記します。

種名	現滑走路	代替滑走路
オオセグロカモメ	<p>調査時期 ● 3月</p>	<p>(確認なし)</p>
シロチドリ	<p>(確認なし)</p>	<p>調査時期 ● 12月</p>
コアジサシ	<p>調査時期 ● 5月</p>	<p>調査時期 ● 5月</p>

種名
三才白

現滑走路



代替滑走路

