

愛知県環境影響評価審査会セントレア滑走路部会 会議録

1 日時 2024年（令和6年）4月26日（金）午後1時から午後2時まで

2 場所 愛知県庁本庁舎 6階 正庁

3 議事

- (1) 部会長の選任について
- (2) 中部国際空港代替滑走路事業に係る環境影響評価準備書について

4 出席者

(1) 委員

大石部会長、片山委員

【オンライン出席】

市野委員、長田委員、北村委員、宮崎委員、横田委員

(以上7名)

(2) 事務局

環境局：平野技監

環境局環境政策部環境活動推進課：

和田課長、鈴木担当課長、国立課長補佐、猿渡主査、渥美主査、加登技師

(以上7名)

(3) 事業者等

13名

5 傍聴人

1名

6 会議内容

(1) 開会

(2) 議事

ア 部会長の選任について

- ・ 資料1について、事務局から説明があった。
- ・ 部会長について、大石委員が互選により選出された。
- ・ 部会長代理について、大石部会長が長田委員を指名した。
- ・ 会議録の署名について、大石部会長が市野委員と宮崎委員を指名した。

イ 中部国際空港代替滑走路事業に係る環境影響評価準備書について

- ・ 資料2から資料5及び参考資料について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【北村委員】資料3の3番の事業者見解について、中部国際空港は他空港と比べてバードストライクが少ないということは、非常に素晴らしいことだと思うが、今回の事業において、バードストライクが増えるのか減るのかという予測が必要ではないかと思う。

また、前回の審査会で、できる限り定量的な評価をしてほしいと意見を出したが、今回の事業者見解では、航空機の発着回数とバードストライク発生件数には相関がなかったとの見解である。それは逆に言うと、なぜバードストライクが発生するのか分からなかったということになると思う。バードストライクが発生する要因が分からない中で、航空機の経路と鳥類の飛翔軌跡が交差する又は交差しないという図を準備書で示されても、結局のところ交差する場合でもバードストライクが発生するのかどうか分からないため、交差の数を示すことが意味のあることなのか疑問である。

例えば、資料3の別添3の図において、コアジサシは交差する数が少ないことが示されているが、過去のバードストライク発生件数を見ると、コアジサシのバードストライクは発生していることから、今回の予測において影響が小さいとしてしまうのは疑問である。

バードストライクが発生する要因などがはっきり分からないのであれば、データ等の整理の仕方を考えて工夫しないと、定性的にも定量的にも影響の予測は難しいのではないかと感じた。

【事務局】バードストライクが増えるのか、減るのかという定量的な予測、評価については、事業者の見解でもあったとおり、種の同定までできているバードストライクの件数が少ないこともあり、難しいところではあると思う。そのため、事業者としては準備書において、現滑走路と代替滑走路の上空でどれぐらい航空機と鳥との交差が起こる可能性があるのかという点について、現況と将来においての差を比較する図を工夫して示したところである。

【北村委員】種の同定までできているデータ数が少なく、予測、評価が難しいことは理解しているが、交差するとバードストライクが発生するのかということに関して言及がされていないことから、この図が今回の予測に意味があるのかないのが分からない。

私が懸念しているのは、交差することとは全く別の要因で、バードストライクが起きている可能性もあるため、それを見落としてしまわないように、種ごとの特性等がバードストライクに影響を及ぼしている可能性も踏まえて、過去のバードストライクが起きた要因や状況を丁寧に整理して、この事業を進めていく上での影響について予測、評価をまとめていただくと分かりやすくなると思う。

【事務局】過去のバードストライクで、種が同定できたものは4種あったことから、それぞれの種について、どれぐらいの高度で飛翔するのかなどの特性

をまとめて、バードストライクがどの高さで起こり得るものだったのか、
どういった生息環境で起こり得るものだったのかといった点を、まず整理し、
その上で、航空機の離陸・着陸の時の経路と再度重ね合わせてみる
形でどうか。

【北村委員】私が前回の審査会で、種ごとにバードストライクについて検討すべき
ではないかと意見した趣旨は、今事務局から回答された考え方と同じで
ある。種の特性等も把握して、今後こういう対策を講じながら事業を進め
ていくというようなまとめ方ができればいいと思う。

【事務局】ご意見を踏まえ、次回の部会でお示しさせていただくこととしたい。

【横田委員】資料3の1番について、降雨時の大半の時間が3mm/h以下となるため、
降雨強度を3mm/h以下として予測、評価することで問題ないとの事業者
見解であるが、表10.6.1-4で示されているとおり、近年は降雨強度が増
した雨が降るといことが分かっていることから、そういう状況も踏ま
えた影響の予測、評価が必要ではないか。

【事務局】「面整備事業環境影響評価技術マニュアル」で定められている予測条
件では、日常的な降雨量の時に予測することとなっている。この日常的な
降雨量とは、人間活動が認められる範囲での降雨という意味である。気象
庁が降雨強度を弱雨、並雨、強雨の3段階に区分しており、本マニュアル
においては、弱雨がその降雨に該当するとしている。弱雨の中で最大の降
水量の値が3mm/hとなり、その値で予測、評価を行うことが、アセスの
一般的な考え方となる。

また、濁水の発生に対しては、予測の前提になっているアスファルト乳
剤の散布とともに、強雨があった時の対応として、準備書10.6.1-14ペ
ージに環境保全措置が記載されており、土工部では速やかに転圧、舗装や
緑化などを実施することによって、裸地状態の短期化、縮小化を図り、濁
水の流出を極力抑えることとしている。

事務局としては、審査会等でいただいた委員からの意見も勘案し、知事
意見を形成していきたいと考えている。

【横田委員】マニュアルに従って影響を予測、評価しているということで理解した。
環境に配慮するということで環境保全措置を確実に実施していただきたい
と思う。

【大石部会長】バードストライクや騒音の予測、評価を行うに当たり、様々な過去の
データを参照すると思うが、例えばバードストライクであれば、違う分野
となるものの、風力発電事業での調査データも参考となる部分が多いと
思う。そういうデータが公表されていれば参照できるが、存在すら知らな
いというデータもあるのではないかと思う。そのようなデータを管理し
ている部門やシステムは何かあるのか。

【事務局】環境省が全国の渡りなどの鳥類に関するデータをまとめたセンシテ
ィビティマップを「環境アセスメントデータベース」に公表しており、誰も
が見られるシステムとなるため参考になると思う。センシティブティマ

ップは、調査のメッシュ範囲が広く、このあたりの地域にこの種がいるかもしれないといったレベルのものとなっている。したがって、空港周辺の状況を詳細に把握したい場合は、現地調査を実施することが基本になると思う。

【大石部会長】騒音に関しては、騒音調査のデータを集約している日本騒音制御工学会という機関がある。どこにどのようなデータがあるのかなかなか分からないこともあるので、県としてもデータを蓄積して残していただきたい。

【事業者】騒音については、中部国際空港株式会社として常時監視局を4局持っている。また、定期的な調査として、夏と冬の年2回、15か所で調査を行っている。そのデータについては、会社のホームページで公表し、一般の方にも閲覧いただける状況となっている。

(3) 閉会