

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の 環境影響評価に関する公聴会記録

日 時：令和6年5月18日（土）

午後1時から午後1時50分まで

場 所：常滑市民文化会館・常滑市中央公民館
2階 視聴覚室

常滑市新開町五丁目 65 番地

公述人：4名

公述人が述べた意見の要旨

○ 公述人（1人目）

①最初に大規模改修の時期はいつなのかという点についてです。

対象事業の目的で、「(1)完全24時間運用の実現、(2)滑走路の大規模補修への対応」の空港運営上の喫緊の課題を含め、5つの課題に対応していくため「代替滑走路を新たに整備する」とありますが、方法書に対する見解で「大規模補修は、必ず実施することが必要になります。」と今すぐに必要ではないと白状しています。

また、「滑走路のアスファルト舗装の材料劣化は進んでいるものの、…日々のメンテナンスによって対応しており、安全性に問題は生じていない。」としていることから明らかです。

これでは(3)不測の事態。(4)災害時、(5)リニアの整備効果向上と同じ、できれば解決したい単なる課題にしかすぎません。

事業者の見解は、「中部国際空港の滑走路は、開港から19年が経過しており、舗装面を全面的に切削し再舗装する大規模補修の実施が必要不可欠です。」としていますが、大規模補修が不可欠と繰り返すだけで、その時期はいつなのか示していません。環境影響が最大となる現滑走路の大規模補修工事の予測・評価・対策を検討すべきです。

②NO_x、SPM、CO₂の予測も、騒音のように高度1,000mに限定しないでください。

航空機の離陸、上昇、進入時の予測は、「飛行高度に応じて設定、但し地上1,000mまで」とあるように、1,000m以上の航空機はNO_x、SPM、CO₂は0として予測しています。こうした事実と反する予測はやめ、全ての高度

の排出量を加えてください。現に、騒音は予測点までの最短距離1万フィートまで求め、機別に65～77dBを算出し合計しています。

③そもそも、配慮書及び方法書は「中部国際空港滑走路増設事業」の名称であったのに、今回の準備書は「中部国際空港代替滑走路事業」と変えたのは、準備書表題の代替滑走路は眼中になく、配慮書及び方法書の滑走路増設という目的を隠すためではないですか。

事業者の見解は、「飛行高度については他空港の環境影響評価事例においても用いられている「窒素酸化物総量規制マニュアル」を参考に設定しました。」とのことですが、1,000mまでの予測が事実と反する予測という指摘には答えていません。また、騒音が3,000mまで予測していることも矛盾しています。

「現滑走路の大規模補修工事の施工時は、現滑走路を閉鎖して代替滑走路のみで運用を行う」とありますが、代替滑走路はILS計器着陸装置はありません。通常時は、代替滑走路は離陸専用ですので、特にILSは必要ありませんが、大規模補修工事の時は滑走路が3,290mと短く、ILSのない危険な運用をする計画自体が間違いです。

事業者の見解は、「ILSが必要となる天候不順時は、大規模補修の工事が中止となることから、ILSが設置されている現滑走路を離着陸に使用することになります。」とのことですが、天候不順で大規模補修の工事が中止となっても、大規模補修中なので、滑走路は使用できないのではないですか。工事中でも、いつでも滑走路が使えるようになるのか。言い逃れにしかすぎません。

④航空機の年間発着回数について、1日当たり最大369回とありますが、これでは年間発着回数がなく、深夜早朝時間帯に4回をプラスした最大369回が毎日続くと仮定して、大気質や騒音の年間評価をしています。

配慮書に対する国土交通大臣意見で「航空需要予測を実施し、今後の環境影響評価に反映させること。」と指摘されたため、苦肉の策でしかありませんが、大気質や騒音の環境基準が年間評価となっていることに対応してください。

事業者の見解は、「本事業は、完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決を目的としたものです。」とのことですが、最新の航空需要予測を行って将来利用人員を算定し、大気質・騒音の予測を行うべきです。

⑤発着回数の根拠について、時間帯別の発着回数は、準備書の図2.3-2で

24時間分を合計すると、濃い青色の「新型コロナウイルス 感染症収束後の1日あたり発着回数」は369回で、表2.3-1の306回とは異なります。また、空色の「現在の航空機騒音の推計結果の前提となる1日あたり発着回数」は308回で、表2.3-1の最大369回とは異なります。最も重要な発着回数がこんなことでは、準備書を信用できません。

事業者の見解は、「本事業は、完全24時間運用の実現や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決を目的としたものです。」とのことですが、表2.3-1と図2.3-2における環境影響評価において想定する1日あたり発着回数は異なります。

⑥住民意見の半数近くは無視されています。方法書に対する住民等の意見の概要で「意見書の提出は7通あり、意見の総数は延べ234件であった。」とありますが、意見の概要と見解は71件しかありません。他の163件は無視したのですか。このままでは2/3以上の意見は無視したことになります。

事業者の見解は、「頂戴したご意見に対し見解を作成の際、同じ趣旨のご意見は統合しました。ご意見を踏まえ、評価書では、「このほか同趣旨が〇件」と記載します。」とのことですが、方法書への意見については「このほか同趣旨が〇件」ということもなく、対応が必要です。この見解に従い、今回の準備書への意見は「意見書の提出は4通あり、意見の総数は延べ187件であった。」とありますが、「このほか同趣旨が2件」だけは38件、「このほか同趣旨が3件」は3件と、187件中41件は同趣旨とありますが、他の146件は無視したのですか。

⑦工事の平準化について、段階施工計画図は、工事を2組に分けて実施するように見えますが、その理由を記載し、もし早く完成させるという理由だけなら、工事を平準化し1組で工事をしてください。

特に想定する建設機械稼働台数が1日あたり200台を超えるような月については、使用機械の内訳を見て配慮が必要です。大規模改修の時期が明示できない以上、もっとゆっくり完成してください。

事業者の見解は、「現滑走路における航空機の運航を確保しながら工事を実施する必要があることから、航空機の運航が少ない夜間工事を基本とし、滑走路の運用と並行して実施可能な工事は昼間に行う方針です。今後の工事計画の深度化に伴い、台数が集中する時期については、稼働時間を分散させるなど、環境への影響の低減に努めます。」とのことですが、昼間・夜間の2組の工事は理解しましたが、急ぎでもない工事で夜間に1日あたり200台を減少させるのではなく、稼働時間の分散で何とかしようとい

う姑息な手段ではいけません。

⑧環境保全対策として、「排出ガス対策型、低騒音型・超低騒音型」について「普及している建設機械については、これを使用する。」とありますが、普及していなければ使用しないのですか。

事業者の見解は、「本事業の実施に当たっては、国土交通省が定める「空港土木工事共通仕様書」に準拠し、一般的に普及している排出ガス対策型建設機械を使用することを基本とし、使用しない場合には当社および工事受注者との協議により決定する方針です。また、低公害型建設機械を発注者が義務付ける場合は、指定された建設機械を使用することが義務付けられています。低騒音型・超低騒音型建設機械の使用を指定し工事受注者に仕様を義務付ける方針です。」とのことですが、排出ガス対策型建設機械を使用しない場合の協議方針を示してください。また、低騒音型・超低騒音型建設機械の使用を指定し工事受注者に仕様を義務付けることを評価書で明記してください。

⑨第3次排出ガス対策型建設機械の使用について、「排出ガス対策の進んだ建設機械の活用を検討します。」ではなく、積極的に使用するようになっています。

⑩予測対象時期の建設機械及び燃料消費量がありますが、大事な予測条件（定格出力、台数と排出係数）がないままなので、年間の大気汚染物質排出量p10.2.1-24が確認できません。環境影響評価事務局はこうした予測条件の無い結果をどのように審査するのですか。

⑪工事によりNO_x、SPMの年平均値が倍増することについて、工事の平準化、第3次排出ガス対策型建設機械の採用を本格的に行うとともに、工事中の事後調査を行い、その結果を確認・公表してください。

○ 公述人（2人目）

①資材等運搬車両の排出係数について、資材等の運搬が始まる2025年次の排出係数にするべきです。

事業者の見解は、「本事業が2024年度中に工事着手と想定したこと、並びにNO_x及びSPMの排出係数は年次を経るごとに減少傾向が見られることを踏まえ、安全側の予測を行う観点から、出典資料に示された工事着手の想定年次以前で最新の値である2020年次の排出係数を採用しました。」とのことですが、事業者が勝手に「2024年度中に工事着手と想定」することは

許されない行為です。また、出典資料が5年ごとに示されている以上、いくら安全側の予測とはいえ、資材等運搬車両の予測では2025年次の排出係数を用いるのが正確さを求める環境影響評価が必要です。

②航空機排出係数について、運航モード別の予測条件は、全体的には事業実施後に「1機あたりの排出量」が大きくなっていますがなぜですか。自動車ですら、年々排出係数が減少するのに、航空機の排出係数はなぜ増えるのですか。

また、逆に国内線の大型ジェット機の離陸・上昇時のNOx排出量が減少し、国内線の中型ジェット機の離陸時のSPMも減少しています。これらの理由を記載してください。

事業者の見解は、「機材クラス別の排出係数の設定に当たっては、ICAOが公表している航空機のエンジン形式毎の排出係数を用い、航空機材毎の発着機数に応じて加重平均をすることで算出しています。現況と将来で運航機材毎の発着回数は異なることから、予測に用いた排出係数も異なります。」とのことですが、機材クラス別の排出係数の設定は、発着機数に応じて加重平均をしたため、排出係数も異なることはわかるが、そのことがどこにも記載されていないことが問題です。

また、航空機材毎の排出係数は今頃になってICAOのホームページを見ればわかるというのは、環境影響評価での予測条件の重要性を認識していません。

③タクシーイング・アイドリング排出係数が増加する理由についてです。

事業実施後の方が「1機あたりの排出量」は大きくなっていますが、その理由を記載してください。

事業者の見解は、「ICAOが公表している航空機のエンジン形式毎の排出係数を用いています。この際に、運航機材毎の発着回数に応じて加重平均して機材クラス別の排出係数の設定をしています。現況と将来で機材クラス別の発着回数は異なることから、予測に用いた排出係数も異なります。」とのことですが、指摘事項について具体的な値を示して説明すべきです。

④APU（補助動力装置）の排出量についてですが、事業実施後の大型ジェット機のNOx排出係数は同じため、現状と同じ排出量になるはずですが、NOx排出量は離陸、着陸時において異なっているのはなぜですか。中型、小型ジェット機も着陸時が少し大きくなっています。APUの稼働時間が違うのなら平均稼働時間30.5分だけとするのは予測条件不足です。

事業者の見解は、「APUの排出量の算出に当たっては、2019年度の運航実

績よりAPUの発生回数を設定しました。年度の変わり日においては、2018年度に着陸し、2019年度に離陸する機体があるため、その差により離陸回数と着陸回数が異なっているため、APUの発生回数及び発生回数にもとづく排出量が離陸と着陸で異なる結果となりました。」とのことですが、大型ジェット機は1日当たり8.719回などと明記してあるので、その機数が誤記であったということですか。

APUの排出量について、私が計算を行うと1日当たり5,931kgとなり、予測結果の値になりません。このことに対する見解を具体的に示してください。

⑤APUのPM排出量について、アセス審査会の参考資料ではNO_x排出係数の隣にPM排出係数を追記しただけですが、他空港でのAPU稼働による推計結果の比で示しただけで、SPMとPM10との関係など何の検討もしていません。

事業実施後の車両の排出係数について、飛行場関連車両、施設の供用時のアクセス道路走行におけるNO_x、SPM、CO₂の排出係数は、事業実施後として2025年次の値を用いていますが、この環境影響評価手続きがうまく終了しても2025年度となり、そのあと工事を開始しても工事期間は約2年間を見込んでいるのなら、2027年度を超えてしまいます。2030年次の排出係数を用いるべきではないですか。

事業者の見解は、「代替滑走路の供用開始が2027年度を想定していること、並びにNO_x及びSPMの排出係数は年次を経るごとに減少傾向が見られることを踏まえ、安全側の予測を行う観点から、出典資料の排出係数のうち、代替滑走路の供用開始の想定年次以前で最新の値である2025年次の排出係数を採用しました。」とのことですが、事業者が勝手に「供用開始を2027年度に想定」することは許されない行為です。

⑥資材等運搬車両は知多横断道路の利用を前提にすべきです。大気・騒音の環境保全措置として「資材及び機械の運搬に用いる車両については、知多横断道路の利用を奨励する。」とある内容は曖昧な結果になります。予測に用いた交通量では、資材等運搬車両は知多横断道路を大型、小型ともに1日当たり0台であり、並走する県道522号を使用する予測条件となっていますが、発注者の責務として、知多横断道路を使用して搬出入することを条件にすればいいのではないですか。

事業者の見解は、「安全側の予測を行う観点から、全ての資材等運搬車両が県道522号を走行すると設定しました。なお、資材等運搬車両の走行経路は、今後の工事計画の深度化に伴い、資材等の搬入元、搬出先の位置も

考慮して検討し、知多横断道路の利用がより合理的な場合は、工事受注者に対し知多横断道路の利用を奨励し、環境影響の低減に努めます。」とのことですが、最初から資材等の搬入元、搬出先の位置も考慮して、知多横断道路の利用がより合理的になるようにしてください。

⑦持続可能な航空燃料であるSAFの使用推奨をしてください。CO2削減の対象は、空港の地上施設と限定するのを改定すべきです。空港を設置した者の責任を果たしてください。

⑧ダンプトラック10tのパワーレベルについてですが、ASJ RTN-Model 2018によれば、大型車類のパワーレベルは、定常走行と非定常走行で異なります。「県道522号及び市道北条向山線では非定常走行、知多横断道路では定常走行を想定」なので、一律に99dBとはなりません。

○ 公述人（3人目）

①資材等運搬車両騒音の予測条件である走行速度について、大気の現地調査では、昼間・夜間、平日・休日のどのケースでも、知多横断道路では規制速度の80km/hを10km/h以上超えています。もっと現実的な走行速度で計算してください。

事業者の見解は、「資材等運搬車両の走行に当たっては、規制速度の遵守を徹底します。このことから、本予測においても規制速度を踏まえて走行速度を設定しました。」とのことですが、工事車両だけが規制速度を遵守しても、他の車は規制速度を超えて走行します。運搬車両騒音の予測は現実的な走行速度で行ってください。

②運搬車両の交通量について、昼間の資材等運搬車両（大型車147台/日、小型車218台/日）、夜間の資材等運搬車両（大型車259台/日、小型車0台/日）とありますが、予測対象時期を見ると、夜間工事4か月目は大型車約300台/日、小型車約140台/日とありますが、どちらが正しいのですか。

事業者の見解は、「準備書の図10.3.2-5(1)～(2)に示しました資材等運搬車両騒音の予測対象時期の推移は、昼間工事及び夜間工事時間帯における車両台数を示しています。」とのことですが、資材等運搬車両騒音の予測対象時期と同じページにある表では259台で予測したとあるので、誰でも疑問に思います。もし表の259台で予測したのなら、予測対象時期の4か月目には大型車が300台あり、予測結果はもっと大きくなるはずですが。

③資材等運搬車両の騒音・振動の予測交通量について、大型車の夜間は

1.8倍になるために、予測結果は、夜間では沿道No.1で+3 dB、沿道No.2で+4 dBもあり、騒音エネルギーは倍化します。もっと運搬車両の交通量を平準化し、夜間の騒音増加を防いでください。また、評価は「環境影響の回避又は低減に係る評価」でも行ってください。

事業者の見解は、「資材等運搬車両の走行に当たっては、規制速度の遵守を徹底します。このことから、本予測においても規制速度を踏まえて走行速度を設定しました。」とのことですが、工事車両だけが規制速度を遵守しても、他の車は規制速度を超えて走行します。

④航空機騒音の評価について、最大騒音レベルが重要なので予測してくださいと意見させてもらい、馬毛島の環境影響評価書も例に出しています。

事業者の見解は、「環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」に示される基準値と比較することで評価を行いました。」とのことですが、「騒音被害は瞬間的な轟音が問題となるため、最大騒音レベルが重要となります」についての見解がありません。そのためか、意見には馬毛島環境影響評価書の図まで入れたのに削除されています。なお、航空機騒音の環境基準は昭和48年にできましたが、平成19年環境省 告示第114号でLdenに改正されました。この見解では57dBという基準値さえ出てきません。

航空機騒音の予測に用いた「国土交通省モデル」は、有限長セグメントの騒音暴露エネルギーを合算するのですが、「騒音レベルと予測点までの最短距離の関係を、機種別・運航重量別・エンジン推力別に記述したNPDデータ」として、固定翼航空機の例示しかありません。これだけで全機種について予測できるはずはありません。全ての機種の飛行状態別の騒音を確認できるようにしてください。

事業者の見解は、「国土交通省モデルと計算条件であるNPDデータは一般には公表されておりませんが、予測に必要な諸元を適切に設定しており、航空機騒音の測定結果等の実態からも妥当性を確認しておりますので、予測結果は適切なものと考えます。」とのことですが、予測手法も予測条件も一般的には公表されていないのに、必要な諸元を適切に設定とか、実態からも妥当と事業者が判断していますが、これでは環境影響評価と言えません。アセス審査会や事務局は、どのように判断しているのかきちんと回答を求めます。

⑤地上騒音の大きさについて、準備書では「地上騒音であるリバース音、タクシーイング音、APU音及びエンジン試運転音は下記のように計算した。」

とありますが、地上騒音は大気予測と異なり、予測条件の最も基本となる騒音の大きさが一つも示されておらず、準備書としては落第です。環境影響評価審査事務局はどう対応するのですか。

事業者の見解は、「国土交通省モデルは一般には公表されておりませんが、諸元を適切に設定、実態からも妥当性を確認しており、予測結果は適切なものと考えます。」とのことですが、予測手法が一般的には公表されていないのに、必要な諸元を適切に設定とか、実態からも妥当と事業者が判断していますが、アセス審査会や事務局は、どのように判断するのですか。いずれにしてもこのような状況では意見も言えません。

⑥航空機騒音の予測結果について、Lden57dBを上回る範囲は海域に留まることを強調していますが、その範囲が増加することもきちんと説明してください。

また、北東方向に膨れ上がっていたものが、事業実施後はなくなっていますが、その事実と理由を明記してください。

事業者の見解は、「航空機騒音のLden57dBの範囲の変化は、準備書の図10.3.3-14に記載しています。また、図10.1.2-2～5に示すとおり、離陸時の飛行経路について、代替滑走路の運用形態を加味したことにより離陸後の旋回位置が変化しています。その結果、航空機の飛行経路に応じてLden57dBを上回る範囲が変化しました。」とのことですが、「代替滑走路の運用形態を加味したことにより離陸後の旋回位置が変化」という言葉だけでは意味が分かりません。どの様に運用形態を加味したのか、旋回位置がどう変化したのかを準備書に文章で記載してください。

⑦国が管理する空港の利用者は、最大離陸重量と騒音値に応じた着陸料を支払うことになっています。成田空港、伊丹空港も騒音値の大きさに応じ一定の着陸料としています。中部国際空港も毎年度の事業認可の際にこれと同じ仕組みで着陸料を多くすることで、騒音低減を促すことを環境保全措置として追加してください。こうしたことが、航空機運行会社の経済的インセンティブを呼び込み、大気や騒音の軽減につながるのではないですか。

事業者の見解は、「準備書における予測結果は、時間帯補正等価騒音レベルが57dBを上回るのは海域に留まり、陸域には及びません。このことも踏まえ、今後も適正な着陸料を設定します。」とのことですが、予測結果が環境基準を上回るのは海域に留まることを踏まえ、今後も適正な着陸料を設定というのでは、今のままということと同じですが、騒音レベル最大

値を予測し、騒音値を加味した着陸料を検討してください。

⑧スラントディスタンスの設定において、常滑及び美浜については、代替滑走路が陸側に近づくので正確に示してください。

○ 公述人（4人目）

①低周波音の評価における生理的影響について、「参考となる値」IS07196のG特性音圧レベルLG5:100dBは古い文献です。その後、環境省は「低周波音問題対応の手引書」を2004年6月に作成しています。その評価指針はG特性音圧レベルLp:92dBとなっているので、100dBではなく、この92dBで評価すべきです。心理的影響及び物理的影響については、いずれも環境省の「低周波音問題対応の手引書」と同じであるので妥当です。

予測値を求めながら評価をしないという矛盾を解決するため、回避又は低減に係る評価で、参照値との比較を行うことをしていますが、生理的影響を最新の資料に修正すべきです。

事業者の見解は、「低周波音は適用対象外とされていることから、他空港での環境影響評価書を参考に参照値と予測結果との比較を実施しました。」とのことですが、参考値との整合は低周波音の「環境基準」が定められていない時点での次善の策として有効ですが、なぜ生理的影響について環境省の「低周波音問題対応の手引書」の評価指針を用いないのか明確にすべきです。

②資材等運搬車両の運行、飛行場利用車両の振動について、緩すぎる要請限度との整合が図られているのは当然であるとしても、評価の中で「合わせて、振動の影響の程度について整理するため、振動の感覚閾値との比較を行った。すべての予測地点で振動の感覚閾値を下回った。」と、振動の感覚閾値でも評価するようになったのは望ましいことです。

事業者の見解は、「予測の結果、道路沿道の振動は振動の感覚閾値を下回るものと考えています。今後の工事計画の深度化に伴い、工事の平準化を検討し、資材運搬車両の走行に係る振動の影響に努めます。」とのことですが、振動感覚閾値との比較を行うようになったことは前進だと思うので、今後、審査会事務局においては他のアセスについても同様に指導してください。

③裸地面積の大部分にアスファルト乳剤を散布すべきです。排水区4だけが裸地の38%、排水区9、12はたったの3%ですが、なぜこれだけ差が

あるのですか。

事業者の見解は、「アスファルト乳剤の散布範囲は、排水基準を下回るために必要な量を散布する計画としています。」とのことですが、排水基準を守るのは当然です。守れなければ法的罰則があります。アセスではそれ以上の対応や保全措置が求められているのです。

④鳥類の現地調査について、準備書では「調査で確認した鳥類の一覧は、表10.7.1-4(1)～(3)に示すとおり、合計11目27科61種を確認した。」とありますが、11目27科61種ではなく、12目28科70種と全て異なり、調査内容も調査時期も異なっています。ただし、種名だけは「ハト科の1種」などとして9種は種名に加えていないので61種でも間違いはありませんし、「ハト」と「(外来種)ハト」が、重複しているとすれば目、科の数は合いますが、調査内容・調査時期は○を数えるだけなので間違いの理由がわかりません。

事業者の見解は、「確認種数は準備書に記載のとおりとなります。」とのことですが、どちらが正しいのですか。

⑤バードストライクの可能性について、「大きな差はない」とのことですが、評価としては曖昧過ぎます。例えば、空港からの距離2,400mでは年間7個体が16個体と2倍以上、距離2,600mでは年間10個体が13個体に増えます。「大きな差はない」とは言えないのではないのでしょうか。

⑥バードストライクの環境保全措置で「事例の分析を実施するとともに、その結果に基づく新たな鳥対策を検討し、より一層の航空機とのバードストライク発生抑制に努める。」とありますが、これでは具体的な環境保全措置になりません。今までの事例の分析を実施し、この準備書で「新たな鳥対策」を公表してください。

事業者の見解は、「今後も鳥類の出現状況の確認と分析を継続し、新たな鳥対策に取り組んでいきます。」とのことですが、これでは環境保全措置といえません。今までの事例の分析を実施し、この準備書で新たな鳥対策を公開してください。

⑦建設副産物の予測結果について、「38,200m³の建設発生土、18,100m³のアスファルト・コンクリート塊及び117tの鋼材が発生すると想定される。」と建設副産物の発生量の予測結果が突然示してありますが、その発生量の根拠を説明してください。「建設副産物は、産業廃棄物処理業者に委託の上、再資源化に努めることとする」と書いてありますが、「あいち建設リサイクル指針」の再資源化率である廃コンクリート塊100%、アスファルト・コンクリート塊100%、建設発生木材95%と明らかに矛盾しています。

事業者の見解は、「発生量は掘削を行う面積及び深さを基に算定しました。アスファルト・コンクリート塊は、現在舗装されている路面の掘削を行う代替滑走路整備により、鋼材は、転移表面接触物件の回収等により発生します。発生量は、舗装改変を行う面積及び舗装の厚さ、現設備に使用されている鋼材料を、検討結果をもとに算出しました。工事に当たっては、あいち建設リサイクル指針の趣旨を考慮し、再資源化の向上を目指します。」とのことですが、どこから発生するかは分かりませんが、掘削を行う面積と深さはどれだけかなど、発生量の根拠がありません。また、「あいち建設リサイクル指針の趣旨を考慮」するのではなく、あいち建設リサイクル指針を遵守すると目標を変更してください。

⑧大気、騒音の環境保全措置で「資材及び機械の運搬に用いる車両については、知多横断道路の利用を奨励する。」とありますが、なぜ、同じ資材及び機械の運搬に用いる車両のことであるのに、CO₂の環境保全措置にないのですか。出典を信ずれば、走行速度50km/hよりも知多横断道路の80km/hのほうがNO_x、SPM、CO₂ともに小さくなります。

事業者の見解は、「温室効果ガスの予測は、大気質・騒音の予測と異なり、特定の位置における発生量を算定するものではありません。」とのことですが、特定位置の発生量を算定するのではなく、全体の発生量をどう削減するかが重要であり、特定位置の問題だけではありません。

⑨温室効果ガスの評価において、「あいち地球温暖化防止戦略 2030」を評価基準にすべきです。温室効果ガスの評価では、直接的な基準がないため、環境影響の回避又は低減に係る評価しかありませんが、方法書で指摘したことにより、温室効果ガス等に係る環境施策等の状況を準備書で追加修正し「国が地球温暖化対策計画を改定し、削減目標を引き上げたことなどを踏まえ、令和4年12月に「あいち地球温暖化防止戦略 2030」が改定され、あらゆる分野の脱炭素化を強力的に推進するとしている。」としていることを念頭に置くべきです。

⑩事業者の見解は、「事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価しています。」とのことですが、この県の目標にどの程度影響するかを評価しなければ、「実行可能な範囲で回避又は低減が測られているものと評価しています。」との結論は出せないはずです。

事後調査について「予測の不確実性の程度は低いことから事後調査は行わない。」と断定していますが、航空需要がこれ以上増えないとか、航空機が大型化しないとといった前提に立っているとしか思えません。「自主的

に環境監視調査を実施する。」では不十分です。

事業者の見解は、「予測の不確実性の程度は低いことから事後調査は行わないと判断しました。なお、事後調査は実施しませんが、環境監視を継続して実施します。」とのことですが、事後調査をなぜ回避するのかがわかりません。運航機数が増えたり、もっと大型の航空機になるなど想定外の事態が起こりえるため、不確実性が大きいという指摘に応えてください。

⑪これまで指摘してきた非公開のモデルによる予測や準備書に記載されている数値が合わないことなどについての問題点がある。こうした点について審査委員会や事務局はしっかり確認し、ぜひきちんとした見解を示していただきたいと思います。