

9. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長の意見並びに事業者の見解



## 9. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長の意見並びに事業者の見解

### 9.1. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解

令和5年1月11日から中部国際空港株式会社のホームページで環境影響評価方法書を公表したほか、令和5年1月11日～2月13日の1カ月間、表 9.1-1 の場所で縦覧及び説明会を表 9.1-2 のとおり行った。

また、令和5年1月11日～2月27日の期間に、環境影響評価方法書についての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7通あり、意見の総数は延べ234件であった。

住民等の意見の概要及び事業者の見解は、表 9.1-3 (1)～(27) に示すとおりである。

表 9.1-1 縦覧の場所、期間及び時間

| 縦覧場所       |                                  | 期間  | 時間            |
|------------|----------------------------------|---|---------------|
| 中部国際空港株式会社 | 常滑市セントレア一丁目1番地<br>第2セントレビル4階     | 令和5年1月11日～<br>令和5年2月13日<br>(土曜日、日曜日及び<br>祝日を除く) | 午前9時～<br>午後5時 |
| 愛知県        | 都市・交通局 航空空港課<br>名古屋市中区三の丸三丁目1番2号 |   |               |
| 常滑市        | 市民生活部 生活環境課<br>常滑市飛香台三丁目3番地の5    |   |               |

表 9.1-2 説明会の場所、期間及び時間

| 縦覧場所                             |                          | 期間        | 時間            | 開催形式                     |
|----------------------------------|--------------------------|-----------|---------------|--------------------------|
| 常滑市民文化会館・<br>常滑市中央公民館<br>2階 視聴覚室 | 愛知県常滑市<br>新開町5丁目<br>65番地 | 令和5年1月20日 | 午後6時～<br>午後8時 | パネル等を用<br>いたオープン<br>ハウス型 |
|                                  |                          | 令和5年1月21日 | 午後2時～<br>午後5時 |                          |

表 9.1-3 (1) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|                         | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解  |
|-------------------------|--|---|
| <b>■整備計画</b>            |  |   |
| 1                       | <p>今回の事業でマイナスの影響を受ける方は必ずいるとは思いますが、そのことにもできるだけ配慮して、素晴らしい第二滑走路を、他空港に負けないよう早く完成させてほしい。</p> <p>何事も単（1本）は厳しく、複（2本）願わくば複複（3本）が望ましいと思う。鉄道も橋も2本必要である。</p>  | <p>令和9年度（2027年度）中の供用開始を目指して取り組んでまいります。</p>  |
| 2                       | <p>そもそも、中部国際空港はもう少し南側で半島側に建設すべきであったと思う。しかし現在地に決定したのは、半島側に寄せると鶺の山に近づくことでバードストライク等の生物への影響が大きいこと、アクセス道路が知多半島道路しかないこと、名鉄の路線延長が必要と見込まれること、海苔の養殖や漁業関係者への影響などの理由があったのではと思う。</p> <p>妥協案として空港西側を造成して、2本目の滑走路建設が次善の策であろう。名古屋港ポートアイランドの浚渫土砂の処分は空港西側を埋め立てるのに好都合だと思う。</p> | <p>本事業は、現在のA平行誘導路を滑走路に改修するものです。</p> <p>なお、空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。</p> |
| <b>■PIの実施と滑走路整備案の選定</b> |  |   |
| 3                       | <p>方法書 p21「表 3.5-2 施設計画案の比較評価結果（概要）」について、大規模修繕費を含めない工事費だけでは比較できない。</p>   | <p>大規模補修に要する費用は、案1、案2のいずれの案においても同額となることから、比較表には記載しておりません。</p>   |
| 4                       | <p>方法書 p26「複数の施設計画案に係る環境影響の比較の結果」について、環境面では差がないため、社会的・経済的効果で案2を選定したので、配慮書は意味がなかったことになる。</p>  | <p>本事業における環境影響の手続きにつきましては、法令に基づき適正に対処してまいります。</p>   |

表 9.1-3 (2) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|                            | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|----------------------------|---|--|
| <p>■ 中部国際空港が推進している環境対策</p> |   |  |
| 5                          | <p>セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言は空港の地上施設だけが対象であるため、航空機からの CO<sub>2</sub> 排出削減を含めてほしい。</p>  | <p>航空機からの温室効果ガス排出削減については、国が策定した航空脱炭素化推進基本方針において、航空運送事業者が取り組むべき課題として位置づけられており、空港としても航空運送事業者と一体となり、削減に向け取り組んでまいります。</p>  |
| <p>■ 地域概況</p>              |   |  |
| 6                          | <p>配慮書時点の意見である調査対象地域 3 市町は、現空港の建設時の環境影響評価の 10 市町と比べ少なすぎるについての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。また、騒音、大気で直接影響があり、漁業権も存在する南知多町を除外するのは問題がある。</p> | <p>方法書 p332 の図 8.2-4 騒音（航空機騒音）調査地点位置図は、中部国際空港株式会社及び各自治体による騒音測定（環境監視）の地点であり、方法書 p136 に記載のとおり、これらの地点における令和元年度（2019 年度）（新型コロナウイルス感染症の影響が生じる前）の <math>L_{den}</math> は、環境基準の類型指定をされている地域ではすべての地点で環境基準に適合しております。</p> <p>現在、航空機騒音に係る環境基準を超える地域はすべて海域に収まっており、今回の滑走路整備に伴う航空機騒音影響も、<math>L_{den}</math> 57dB の範囲は配慮書に記載しておりますとおり、海上に留まることが見込まれております。</p> <p>こうしたことを踏まえ、調査対象地域を設定しております。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p> |

表 9.1-3 (3) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|                           | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|---------------------------|---|--|
| 7                         | <p>配慮書時点の意見である幹線交通を担う道路に近接する空間の定義は環境基準の告示にはないについての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。方法書 p253 の表 7.2-18 (2) 騒音に係る環境基準（道路に面する地域）の表の注 1) ～6) は同じ記号で同じ水準だが、注 7), 8) の道路に面する地域の評価は、告示の本文、注 9) の幹線交通を担う道路に近接する空間の定義は、告示文に書けなかったため、通知文で決めただけ、という性格が違うため、全てが環境基準の告示に書いてあるかのような錯覚を与えることはやめてほしい。表 7.2-18 (2) の騒音に係る環境基準（道路に面する地域）には「備考 車線とは、1 縦列の自動車が安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。」という文章があるので追加してほしい。注 9) は表 7.2-18 (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）に係る内容であり、表の位置が違う。これらについて準備書で修正してほしい。</p> | <p>方法書にお示しした環境基準は、告示の内容を踏まえ、理解のしやすさを考慮した構成としておりますので、ご理解をお願いいたします。なお、注 9) の幹線交通を担う道路に近接する空間の記載は、ご指摘のとおり表 7.2-18 (3) への掲載が正しいため、準備書において訂正させていただきました。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p> |
| <p>■配慮書への意見の概要と事業者の見解</p> |   |  |
| 8                         | <p>配慮書時点の意見である需要予測についての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。</p>   | <p>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。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p>   |
| 9                         | <p>方法書 p8 では「将来の航空需要増加への対応を目的としていない」として、1 日当たり発着回数だけを示しているが、基本的条件となる将来の年間航空需要は必ず示してほしい。</p>   | <p>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。</p>   |

表 9.1-3 (4) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解   |
|----|--|--|
| 10 | <p>配慮書時点の意見である完全 24 時間運用のために第 2 滑走路は短絡的についての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。</p> | <p>中部国際空港は、24 時間運用が可能な海上空港です。しかし、航空機の安全な運航を確保するため、深夜及び早朝の時間帯の航空機の発着の合間に滑走路を閉鎖し、まとまった作業時間を確保して路面の清掃や通常補修など滑走路のメンテナンス作業を実施しています。その間、航空機の発着はできなくなるので、完全 24 時間運用は実施できていません。</p> <p>メンテナンス作業には、最低限、週 10 時間程度の時間が必要となりますが、深夜及び早朝の時間帯に発着する国際貨物便などの増加に伴い、メンテナンス作業の時間確保が難しくなっています。</p> <p>滑走路が 2 本あれば、1 本の滑走路をメンテナンスしつつ、もう 1 本の滑走路で航空機の発着が可能となるため、深夜及び早朝の時間帯における国際貨物便や LCC 等の多様なニーズに対応することが可能となります。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p> |
| 11 | <p>配慮書時点の意見であるメンテナンス作業はもっと増加できるについての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。</p>         | <p>滑走路の清掃や通常の補修などのメンテナンス作業には、最低限、週 10 時間程度の時間が必要となりますが、深夜及び早朝の時間帯に発着する国際貨物便などの増加に伴い、コロナ禍前の 2019 年度時点でメンテナンス作業の時間確保が難しくなっており、早急な 2 本目の滑走路の整備が必要となっています。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p>   |

表 9.1-3 (5) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解   |
|----|--|--|
| 12 | <p>配慮書時点の意見である滑走路の大規模補修への対応は、他空港の実例（深夜早朝の滑走路閉鎖）で対応可能についての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。</p>                                      | <p>大規模補修を実施する場合、試算では 2 年間にわたって、一定期間、深夜及び早朝の時間帯に、補修作業のため 6 時間半連続して滑走路を閉鎖することとなり、この時間にこれまで中部国際空港を拠点として運航していた国際貨物便などの発着ができなくなります。</p> <p>深夜及び早朝の時間帯に運航されている国際貨物便は、この地域における産業のサプライチェーンを支えております。長期間、航空機が発着できなくなることになれば、その拠点は中部国際空港から他の国際空港に移転されて失うこととなり、この地域の航空貨物はコスト、時間をかけて陸上で他の国際空港まで輸送せざるを得なくなります。</p> <p>滑走路が 2 本あれば、現滑走路の大規模補修期間中においても、もう 1 本の滑走路で航空機が発着が可能となるため、深夜及び早朝の時間帯に運航されている国際貨物便の運航の継続等に対応することができます。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p> |
| 13 | <p>配慮書時点の意見であるコロナ禍後の社会情勢を加味して航空需要予測を、出来なければゼロ・オプション追加をとということについて、準備書において見解を示して、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。将来の航空需要さえ予測できず、今のままで運行管理を徹底すれば当分大丈夫なのだから、ゼロ・オプションを複数案として追加してほしい。</p> | <p>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。</p> <p>また、ゼロ・オプションでは、いずれの課題解決にはならず目的は達成できません。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p>   |

表 9.1-3 (6) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|----|---|--|
| 14 | 方法書 p94 の見解 1 について、旅客需要の計画と実績の比較は重要であり、まず記載し、分析する必要がある。   | 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。  |
| 15 | 方法書 p94 の見解 2 について、不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避はあたり前であり、意見の趣旨は、不測の事態までも挙げなければならないほど第 2 滑走路の必要性の説明が困難になっているのか、というものである。   | 不測の事態により滑走路が閉鎖されると滑走路が 1 本しかなければ航空便の欠航・遅延につながり、利用客に多大な迷惑がかかることとなりますが、もう 1 本滑走路があれば、そうした事態を回避することが可能となります。  |
| 16 | 方法書 p94 の見解 3 について、見解 2 と共通で示されているが、見解 2 に対する意見と同様、意見の趣旨は、関西国際空港の大規模な浸水のと看、中部国際空港では臨時便を受け入れて 1 日の旅客便が 2 倍以上となったはずだが対応できた。対応できなくても羽田など他空港とも連携できるはず。災害時までも第 2 滑走路の必要性の説明に用いることはやめてほしい、というものである。 | 首都圏や関西圏において大規模災害が発生し、成田国際空港や関西国際空港といった国際拠点空港の運用に支障が生じた場合、中部国際空港は、日本の中心に位置し、首都圏、関西圏とのアクセスにも優れていることから、両圏域に所在する空港の代替機能の中心的な役割を担うこととなります。<br>滑走路が 2 本あれば、メンテナンス、大規模補修期間中、または不測の事態により 1 本の滑走路が閉鎖されていても、もう 1 本の滑走路で航空機の発着が可能となり、災害時における代替機能としての役割を十分に果たすことができるようになります。 |

表 9.1-3 (7) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解  |
|----|--|---|
| 17 | <p>方法書 p95 の見解 4 について、①2027 年名古屋開業は JR 東海でさえも無理と発言しているため、第 2 滑走路を急ぐ理由にはならない。②1 時間弱で名古屋駅から品川経由で羽田へ行けるとなれば、国際旅客はむしろ便数が多い羽田を選択する。③中部国際空港へのアクセス性が不十分。定時性、信頼性が不十分という分析はされていない。という意見に対し、それぞれ具体的な見解を示してほしい。</p>                 | <p>①本事業は、完全 24 時間運用や現滑走路の大規模補修といった喫緊の課題解決を図る事業であり、早急な実施が求められています。</p> <p>②地元自治体、経済界、空港会社が連携して路線誘致や利用促進を進め、中部国際空港の利便性を高いものとする事で、首都圏からの旅客、首都圏への旅客を誘客できるよう取り組んでまいります。</p> <p>③西知多道路の整備により、知多半島と名古屋方面とを結ぶ規格の高い道路は、知多半島道路と合わせて 2 本となり、災害等による緊急時の輸送路が確保されるとともに、日常の渋滞時及び事故等による通行規制時にも複数ルートを選択が可能となります。</p> |
| 18 | <p>方法書 p95 の見解 5 について、意見の趣旨は国際貨物便も渡航禁止になったことが主たる原因ではないのかということであり、その分析をしてほしい。見解 6 では「コロナ禍においても、特に国際貨物便は好調であり」との記載があるが、そのとおりなら、具体的な値を示して、意見の勘違いであると記載すれば済むことである。</p>   | <p>国際航空貨物の発着回数は、コロナ前の令和元年度（2019 年度）において 29 便/週だったものが、令和 6 年（2024 年）1 月 1 日時点においては、53 便/週と増加しております。</p>  |
| 19 | <p>方法書 p95 の見解 6 について、本当に大規模改修がいつ必要なのかも明らかにせず、深夜及び早朝の時間帯に中部国際空港を拠点として運航していた国際貨物便等の発着ができなくなるという事態を第 2 滑走路の必要理由として持ち出すのは不見識と言わざるを得ない。航空需要の有無も無関係に税金を使って、理屈をつけて第 2 滑走路建設をやりたいとだけしか思えない。国際貨物便等の時間配分変更を真剣に考えれば済むことではないのか。</p> | <p>滑走路整備により本事業の目的である完全 24 時間運用の実現がなされることにより、メンテナンス作業時間に捉われないで発着できることとなるため、深夜早朝時間帯における航空会社の運航ニーズにも全て対応することが可能となります。</p> <p>また、大規模補修は、必ず実施することが必要になります。</p>   |

表 9.1-3 (8) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解   |
|----|--|--|
| 20 | 方法書 p96 の見解 7 について、半永久的に不安定な第 2 滑走路を使用するという方針転換ではなく、大規模補修後は第 2 滑走路を廃止してほしい。                          | 完全 24 時間運用の実現、大規模補修後の補修の対応及び不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避等の理由により、大規模補修後も 2 本の滑走路の運用が必要不可欠です。   |
| 21 | 方法書 p96 の見解 8 について、小松飛行場は中部国際空港が真似をするような例ではない。そのような案を出すぐらいなら、ゼロ・オプション（滑走路を新設せず今のまま）を案に含めてほしい。        | 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の実施といった喫緊の課題解決を目的としたものです。<br>これらの課題解決のため、施設計画案を想定しました。  |
| 22 | 方法書 p97 の見解 10 について、多屋大気測定所は空港から北東約 3km しかないこともあり、NO <sub>2</sub> 、SPM の推移をしっかりと監視してほしい。             | 多屋大気観測所は、工事用車両や施設利用者の車両が走行する主要ルート沿いに位置すると考えておりますため、工事中及び供用時の測定結果に留意してまいります。  |
| 23 | 方法書 p98 の見解 11 について、古すぎる根拠で比較するのは環境影響評価の精神に反する。  | 方法書 p98 の見解 11 に示したとおり、「低周波音問題対応の手引書」（平成 16 年 6 月 環境省環境管理局大気生活環境室）において、航空機のような一過性・間欠性の発生源からの低周波音は適用対象外とされていることから、当該資料に示される目安値（92dB）は適用しておりません。 |
| 24 | 方法書 p98 の見解 12 について、「津ベルラインの船舶乗降人員については公表されていないことから、記載しておりません。」とあるが、航空客等の動向を調査するため、現地調査等が必要ではないか。    | 本事業の環境影響評価に係る調査は、代替滑走路事業に伴う環境への影響を検討するために必要な情報の把握を行うものであり、航空旅客の利用動向の把握を目的としたものではないため、現地調査は行っておりません。  |
| 25 | 方法書 p98 の見解 13 について、意見の趣旨は、交通量だけではなく、混雑度、平均旅行速度なども追加してほしいというものである。これは出典の全国交通量調査にも含まれているので対応可能なはずである。 | 方法書においては、交通の状況を示す基礎的な状況を示す交通量を示しています。混雑度や平均旅行速度は、環境影響評価とは直接的な関連性が低いと考えられるため、掲載しておりません。   |

表 9.1-3 (9) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
| 26 | 方法書 p99 の見解 14 について、配慮書に「来場者数」と「駐車場利用台数」はなかったが、意見を踏まえて方法書に追記した旨を見解に記載してほしい。   | ご意見を踏まえて方法書 p243 の表 7.2-14 に追記しています。  |
| 27 | 方法書 p99 の見解 15 について、意見を踏まえて旅客数を確定値に修正した旨を見解に記載してほしい。  | 各図書の作成時点で、最新の情報として記載しております。   |
| 28 | 方法書 p99 の見解 17 について、国のパブコメは 2022 年 4 月 25 日から縦覧されていたので、最初からそのことを加味した配慮書とすべきであった。  | 各図書の作成時点で、最新の情報として記載しております。   |
| 29 | 方法書 p100 の見解 18 として「相談先が空港会社なのか、自治体なのかという点が異なりますので、件数も異なります。相談者が選択して相談をされており、その理由までは把握しておりません。」との記載があるが、その理由を分析してほしい。また、エンジンテスト音の予測・評価は環境基準の $L_{den}$ だけで行わないようにしてほしい。 | <p>環境相談窓口は、中部国際空港株式会社のホームページで公開しており、中部国際空港株式会社に寄せられた相談の内容等について、月毎でまとめ、ホームページ等で公表しております。</p> <p>県の航空機騒音に関する相談窓口は、愛知県のホームページで公害に関する相談の問合せ先として公表されております。なお、相談者が県または空港会社を選択された理由は把握しておりません。</p> <p>航空機騒音に係る環境基準は時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) で評価することとされていますが、この評価値には、航空機の飛行音だけではなく、駐機中の音や地上走行時の音、エンジンテスト時の音なども含めて評価することとなっております。</p> |
| 30 | 方法書 p100 に記載されている見解 19 の内容では不十分であり、特に航空機からの脱炭素を強力に推進してほしい。  | 航空機からの温室効果ガス排出削減については、国が策定した航空脱炭素化推進基本方針において、航空運送事業者が取り組むべき課題として位置づけられており、空港としても航空運送事業者と一体となり、削減に向け取り組んでまいります。  |

表 9.1-3 (10) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
| 31 | 方法書 p101 の見解 20 について、準備書では、航空機騒音の推計モデルの内容、機種別の騒音発生量、飛行経路・高度、飛行時間帯などを示してほしい。   | 航空機の飛行経路や飛行高度、想定する条件等は、準備書に記載しました。  |
| 32 | 方法書 p101 の見解 21 について、見解 20 と共通にされているが、予測範囲は現空港の建設時の環境影響評価と同様に広範囲に実施してほしい。準備書では、現地調査結果と対比できるように、愛知県の 7 地点（飛島村、弥富市など）、三重県の 1 地点（桑名市）、中部国際空港㈱の 13 地点（木曾岬町、四日市市、伊勢市など）まで、等 $L_{den}$ 線を記載し、実測値と比較してほしい。 | 本事業の実施による航空機騒音の影響については、航空機騒音に係る環境基準との対比により行う予定です。そのため、予測結果は環境基準値である $L_{den}$ 57dB 及び 62dB の範囲を記載しました。  |
| 33 | 方法書 p101 の見解 22 について、準備書では、騒音レベル最大値・回数での評価、基準との整合性だけではなく、事業者としての回避・低減に関する評価も必ず加えてほしい。   | 航空機騒音に係る環境基準は時間帯補正等価騒音レベル ( $L_{den}$ ) で評価することとされており、本事業による影響についても $L_{den}$ で評価を行いました。代替滑走路整備後も航空路誌に記載の騒音軽減運航方式を求めるとしており、空港会社としても常時監視や定期監視を継続して実施し、その結果については、公表してまいります。 |
| 34 | 方法書 p102 の見解 23 について、低フラップ角着陸方式やアイドル・リバース方式は採用しないのか。  | 当空港で採用されている騒音軽減運航方式は、航空路誌に記載のとおりであり、低フラップ角着陸方式やアイドル・リバース方式は採用されておりません。  |
| 35 | 方法書 p102 の見解 24 について、方法書 p 83 の本文に「カモメ類」の記述が欠落している。ツバメより多いカモメを追加し、不明が半分以上とわかるようにしてほしい。  | カモメ類については、方法書 p83 本文で「海上空港であることから、水辺の鳥類（カモメ類、カモ類）が多く確認されている。」と記載しております。   |
| 36 | 方法書 p103 の見解 25 について、科学の常識である散布図を用いることは試みたのか。   | バードストライクの発生件数と年間発着回数の関係の間に明確な相関が認められないことは、散布図より把握しております。  |

表 9.1-3 (11) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
| 37 | <p>配慮書時点の意見であるバードストライクの発生件数と年間発着回数は関係がありそうについての見解がない。散布図を準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。</p>   | <p>配慮書時点でいただきました「バードストライクの発生件数と年間発着回数の関係」に係るご意見への見解は、方法書 p103 の見解 25 に記載のとおり、比例関係にはないと認識しております。</p> <p>なお、環境影響評価の手続きは、法令に基づき適正に対処してまいります。</p>   |
| 38 | <p>方法書 p104 の見解 26 について、風向によるバードストライクもわかるような予測を行ってほしい。</p>  | <p>中部国際空港は、風向に応じて運用する滑走路を定める運用を行っております。航空機の運航による影響の予測では、これまでの運用実績に基づき、想定する滑走路の運用割合を踏まえた予測を行いました。</p> <p>なお、予測で用いる滑走路の運用割合は、準備書に掲載しております。</p>  |
| 39 | <p>方法書 p104 の見解 27、方法書 p107 の見解 35 について、配慮書への意見に対しての見解がない。本来は方法書の修正が必要であり、準備書では意見として掲載し見解を述べることはもちろん、馬毛島準備書のように事前に公表してもらいたい。離発着回数増加により魚類等に忌避活動があるはず。方法書以降では、新たな埋立地の存在を含めて、空港島の存在、離発着回数増加による魚類等への影響、漁業への影響がどうなるか、魚類、スナメリ、アカウミガメ等への忌避行動、鳥類の新しい埋立地での生息場喪失、海域工事とは無関係なバードストライクは、忌避行動等の心配を払拭するため評価項目として選定してほしい。</p> | <p>本事業は新たな埋立地を整備するものではなく、海域に造成された人工島内に代替滑走路を整備するものであることから、空港島及び新たな埋立地の存在は評価対象としておりません。</p> <p>鳥類については、代替滑走路整備後の航空機の運航に伴い、航空機と鳥との衝突（バードストライク）により影響が変化する可能性があることから、航空機の運航による影響評価項目として選定しております。</p> <p>水生動物（魚類、スナメリ、アカウミガメ等）については、空港建設後に水生生物を含めた環境監視調査を実施した結果、「空港島等の存在及び空港の供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされたこと、主務省令において航空機の運航による水生動物への影響は環境影響評価の参考項目として設定されていないことから、評価項目に選定しておりません。</p> |
| 40 | <p>方法書 p105 の見解 28 について、方法書では環境影響評価の項目を選定しているので、その結果を記載してほしい。</p>   | <p>環境影響評価の項目選定状況は方法書 p302 に記載しているとおりです。準備書にも記載しております。</p>   |

表 9.1-3 (12) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解  |
|----|--|---|
| 41 | 方法書 p105 の見解 29、見解 30 について、方法書では環境影響評価の項目を選定しているため、その結果を記載してほしい。   | 環境影響評価の項目選定状況は方法書 p302 に記載しているとおりです。準備書にも記載しております。  |
| 42 | 方法書 p105 の見解 30 について、海生生物の忌避行動についても選定項目に追加し、配慮書で予測・評価をしてほしい。   | 配慮書手続については、終了しております。  |
| 43 | 方法書 p105 の見解 31 について、見解 7 で『中部国際空港の将来構想』の第 1 段階を対象としております。」と記載しているのだから、「中部国際空港の将来構想」について、どのような意見がどれだけあり、どう参考にしたのかを準備書で示してほしい。  | <p>「中部国際空港の将来構想」に対する意見募集は、中部国際空港将来構想推進調整会議において実施され、その概要が公表されたことをもって、終了されました。</p> <p>なお、現在進めている滑走路の整備は、「中部国際空港の将来構想」の第 1 段階に位置付けられたものです。中部国際空港将来構想推進調整会議の考え方や公表された意見の概要を踏まえ、事業を進めていくこととしております。</p> |
| 44 | 方法書 p106 の見解 33 について、埋立後の土地利用は、2021 年 2 月に、国土交通省が公有水面埋立承認願書を愛知県知事に提出し、愛知県知事が承認した当時は津波漂流物の一次保管用地となっていた。愛知県知事はいつ、どんな理由でこの考え方を変えたのか。「中部空港の将来構想」の最後の第 2 段階で、この埋立地に滑走路を増設することを目的としているが、中部国際空港将来構想推進調整会議の会長が愛知県知事で中部国際空港株式会社代表取締役社長が構成員であるのに、「第 2 段階の構想は、今後、地域において検討されるものと認識しております。」と、他人事のような見解を示すのは許されない。 | <p>空港の西側海上において進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港株式会社の事業ではありません。</p> <p>この区域の活用を前提とした「中部国際空港の将来構想」の第 2 段階の具体化に向けては、地域において取り組まれるものと認識しております。</p>        |

表 9.1-3 (13) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
| 45 | <p>方法書 p106 の見解 33 について、第 2 滑走路に用途変更するなら、公有水面埋立法の変更許可が必要であることは承知しているはずなので、その手続きはいつ、どのように行うのか、見解を示してほしい。</p>   | <p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。</p> <p>この埋立地に滑走路を整備することについては、令和 3 年（2021 年）12 月に地元自治体、経済界、空港会社で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議がとりまとめた「中部国際空港の将来構想」において、第 2 段階の構想に位置付けられておりますが、具体的な検討は、これからの課題と認識しています。</p>   |
| 46 | <p>方法書 p107 の見解 36 について、影響が認められたケースについて調査を継続してほしい。また、新たな埋立地の存在を含めて、空港島の存在による水質への影響が、長期的にどうなるかを予測・評価してほしい。</p> | <p>中部国際空港周辺における水質等の調査については、「空港島及び空港島対岸部に係る環境監視計画」に基づき環境監視調査として実施していたものであり、調査結果のとりまとめ、公表にあたっては、第三者機関が設置する公正・中立の立場の委員会において、科学的・客観的な検討・評価を受けました。その評価の結果、「空港島等の存在及び空港の供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされたことや、環境影響評価で予測した結果の範囲内であったことなどから、平成 21 年度（2009 年度）末で航空機騒音を除く項目の調査を終了しております。</p> <p>また、本事業は、現在の A 平行誘導路を滑走路に改修するものであり、海上を埋立することはありません。</p> <p>空港の西側で進められている事業は、国土交通省中部地方整備局が実施している中部国際空港沖公有水面埋立事業です。これは、港湾事業として実施されているものであり、中部国際空港の事業ではありません。なお、当埋立事業の環境影響評価手続は、令和 2 年（2020 年）4 月 2 日に完了しております。</p> |

表 9.1-3 (14) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解  |
|----|--|---|
| 47 | <p>方法書 p107 の見解 37 について、見解 36 と共通に見解が示されているが、漁業衰退、漁獲量減少についての意見であるため、実質的には見解なしと同じである。</p> | <p>中部国際空港周辺における水質等の調査については、「空港島及び空港島対岸部に係る環境監視計画」に基づき環境監視調査として実施していたものであり、調査結果のとりまとめ、公表にあたっては、第三者機関が設置する公正・中立の立場の委員会において、科学的・客観的な検討・評価を受けました。その評価の結果、「空港島等の存在及び空港の供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされており。</p>           |
| 48 | <p>方法書 p 115 の見解 8 について、改正航空法等に基づく空港脱炭素化推進計画の作成を急いでほしい。特に代替航空燃料（SAF）の受入義務化を強化してほしい。</p>  | <p>中部国際空港脱炭素化推進計画は、令和 5 年（2023 年）12 月に国土交通大臣の認定を受けております。</p> <p>また、中部国際空港における代替航空機燃料（SAF）の受入については、国土交通省の実証事業を契機として、空港の給油施設に導入され、飛行検査機や中部国際空港発着の国際線において使用されたところではあります。まずは、航空会社において SAF が利用されるよう、働きかけを行ってまいります。</p> |

表 9.1-3 (15) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|                      | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|----------------------|---|--|
| <p>■環境影響評価の項目の選定</p> |   |  |
| <p>49</p>            | <p>方法書 p302「環境影響評価の項目の選定」については、主務省令や愛知県環境影響評価指針にこだわらず、他空港の環境影響評価書等を参考に項目を選定したのだから、海生生物などについても選定してほしい。</p>                               | <p>水生動物（魚類、スナメリ、アカウミガメ等）については、空港建設後に水生生物を含めた環境監視調査を実施した結果、「空港島等の存在及び空港の供用に伴う環境への影響はほとんど認められなかった。」とされたこと、主務省令において航空機の運航による水生動物への影響は環境影響評価の参考項目として設定されていないことから、評価項目に選定しておりません。</p> |
| <p>■調査、予測及び評価の手法</p> |   |  |
| <p>50</p>            | <p>方法書 p308 大気質（窒素酸化物：建設機械の稼働）、方法書 p321 大気質（浮遊粒子状物質：建設機械の稼働）の「調査地域」及び「予測地域」である「近隣居住区周辺を包含する範囲」とは、何を意味するのか分からないが「調査地域」及び「予測地域」が狭すぎる。</p> | <p>建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測にあたっては、建設機械の稼働に伴う影響が及ぶ可能性のある範囲を考慮し、常滑市内全域を網羅する形で行いました。調査地域は、予測地域の全域の大気質の状況を把握できるよう、常滑市及び隣接する知多市・美浜町に設けられた一般環境大気測定局の測定結果を整理する方針としました。</p>           |

表 9.1-3 (16) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解   |
|----|--|--|
| 51 | <p>方法書 p308 大気質（窒素酸化物：建設機械の稼働）、方法書 p321 大気質（浮遊粒子状物質：建設機械の稼働）、方法書 p318 大気質（粉じん等：造成等の一時的影響、建設機械の稼働）、方法書 p328 騒音（建設機械の稼働）の「予測対象時期等」に記載がある「稼働台数が最大になる時期等」は、稼働台数が最大ではなく、「大気や騒音の排出量が最大になる時期」の間違いであり、修正してほしい。建設機械は各種多様であり、稼働台数だけでは判断できない。また、事業場全体での大気汚染物質排出量や騒音発生量が多くても、敷地境界に近い位置や空港ターミナルに近い位置で発生量が大きな建設機械がある場合は問題を生じる。また、「等」とは、何を指すのか。</p> | <p>ご指摘を踏まえ、施工計画をもとに稼働台数だけでなく建設機械の種類や稼働時間、位置等を考慮し、大気汚染物質や騒音の発生量が最大となる時期を対象とした予測を行いました。</p> <p>主務省令における環境要素の区分に従って「粉じん等」と記載しています。「粉じん等」については、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）によると、大きく空気中に浮遊する浮遊粉じんと、地表面に降下し堆積する降下ばいじんに分類され、予測はこのうち降下ばいじん量を対象に行うこととされており、これに従い、予測は降下ばいじんを対象に行いました。</p>  |
| 52 | <p>方法書 p308 大気質（窒素酸化物：建設機械の稼働）、方法書 p312 大気質（窒素酸化物：資材等運搬車両の運行）、方法書 p321 大気質（浮遊粒子状物質：建設機械の稼働）、方法書 p323 大気質（浮遊粒子状物質：資材等運搬車両の運行）の「予測の基本的な手法」に「拡散式（プルーム式及びパフ式）を用いた計算により影響の程度を把握する方法、又は事例の引用による方法」とあるが、拡散式で計算しないことがあるのか。</p>   | <p>主務省令において、建設機械の稼働や資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う窒素酸化物の影響に係る予測の基本的な手法は、「事例の引用又は解析」と定められております。このため、事例の引用による方法も差し支えないと考えておりますが、本事業の環境影響評価においては、ご指摘のとおり拡散式を用いた予測計算を行いました。</p> <p>なお、主務省令においては、建設機械の稼働や資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う浮遊粒子状物質の影響は参考項目とはされておりませんが、窒素酸化物と同様の予測を行うものとして扱いました。</p> <p>浮遊粒子状物質についても窒素酸化物と同様に、拡散式を用いた予測計算を行いました。</p> |

表 9.1-3 (17) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
| 53 | <p>方法書 p318 大気質（粉じん等：造成等の一時的影響、建設機械の稼働）の調査地点は文献調査による一般環境大気測定局（岡田）の 1 地点だけであり、空港から 10km 以上離れているため、現地調査を検討してほしい。</p>  | <p>ご指摘のとおり、岡田一般環境大気測定局は対象事業実施区域から一定の離隔はありますが、当該測定局及び対象事業実施区域に最も近接した常滑市浄化センター一般環境大気測定局における大気中を浮遊する微粒子の指標となる浮遊粒子状物質の濃度に大差はないことから、粉じん等についても概ね同様の傾向がみられるものと考えており、対象事業実施区域周辺の粉じん等の傾向の把握が可能と考え、現地調査は行わないこととしました。</p>                                |
| 54 | <p>方法書 p318 大気質（粉じん等：造成等の一時的影響、建設機械の稼働）、方法書 p319 大気質（粉じん等：資材等運搬車両の運行）の「予測の基本的な手法」に記載されている「事例の解析に基づく経験式」とは何か。多分、「道路環境影響評価の技術手法」（国土交通省）の「2.4 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る粉じん等の参考予測手法」の予測式を用いるのであろう。その時、注意するのは、基準降下ばいじん量がタイヤ洗浄の有無で大きく変わることである。このことを加味した予測を行ってほしい。</p> | <p>ご認識のとおり、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）に記載の予測式を用いた予測計算を行っております。</p> <p>なお、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による粉じん等の影響の予測にあたって必要な基準降下ばいじん量の設定につきましては、工事に際してタイヤ洗浄を想定していることから、タイヤ洗浄を考慮（現場内運搬：舗装路＋タイヤ洗浄装置）することとしました。</p> |
| 55 | <p>方法書 p311 大気質（窒素酸化物：資材等運搬車両の運行）、方法書 p319 大気質（粉じん等、資材等運搬車両の運行）、方法書 p322 大気質（浮遊粒子状物質：資材等運搬車両の運行）の現地調査地点が「対象事業実施区域周辺 2 地点」とあるが少なすぎる。</p> <p>現空港の建設時の環境影響評価では 3 地点（①市道北条向山線、②県道碧南半田常滑線、③県道半田常滑線）で予測している。</p>  | <p>予測対象地点は、当空港供用後の工事実績も踏まえて検討した工事用車両の走行ルート上において、車両台数が特に集中し、道路沿道に家屋等保全対象が存在すると考えられる 2 地点を選定しており、妥当と考えております。</p>  |

表 9.1-3 (18) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|----|---|--|
| 56 | <p>方法書 p312 (窒素酸化物：資材等運搬車両の運行)、方法書 p323 (浮遊粒子状物質：資材等運搬車両の運行)、P319 大気質 (粉じん等：資材等運搬車両の運行)、方法書 p329 騒音 (資材等運搬車両の運行)、P337 振動 (資材等運搬車両の運行) の「予測対象時期等」は「運行台数が最大になる時期等」ではなく、「大気汚染物質排出量、騒音発生量、振動発生量が最大になる時期」の間違いであり修正してほしい。大型車と小型車では台数で比較すべきではない。</p> | <p>ご指摘を踏まえ予測の対象時期の選定にあたっては、工事用車両の走行による大気汚染物質の排出量や、騒音・振動の影響が最大となる時期を選定しました。</p>                                       |
| 57 | <p>方法書 p314 大気質 (窒素酸化物：航空機の運航)、方法書 p324 大気質 (浮遊粒子状物質：航空機の運航)「調査地域」及び「予測地域」である「近隣居住区周辺を包含する範囲」とは何を意味するのか分からないが「調査地域」及び「予測地域」が狭すぎる。</p>   | <p>航空機の運航に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測にあたっては、航空機の運航に伴う影響を適切に評価するため、常滑市内全域を含め、住居等が存在する空港島外の陸域を文献調査の調査地域及び予測地域に含むように設定しました。</p> |
| 58 | <p>方法書 p315 大気質 (窒素酸化物：航空機の運航)、方法書 p324 大気質 (浮遊粒子状物質：航空機の運航) の「予測の基本的な手法」には「航空機の飛行及び地上走行、駐機中に稼働する APU (補助動力装置)、GSE 車両注) 等の走行、空港施設での燃料の燃焼を対象」とあり、エンジンテストがない。方法書 p331 騒音 (航空機の運航) では「エンジン試運転等」を対象としているので、大気質の予測にも含めてほしい。</p>                    | <p>大気質の予測・評価は、エンジン試運転を含めて行いました。</p>  |

表 9.1-3 (19) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解  |
|----|--|---|
| 59 | <p>方法書 p320 大気質（粉じん等：資材等運搬車両の運行）の「評価の手法」における「環境影響の回避・低減に係る評価」の記載について、『『スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律の施行について』（平成 2 年 7 月 環境庁通達）に示される『スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標』を参考として設定された降下ばいじんの参考値と予測結果との間に整合が図られているかどうかについて評価する』とのことだが、スパイクタイヤを禁止する目安で評価することのはやめてほしい。「[基準又は目標との整合]」にしないだけ、まともではあるが問題である。</p> | <p>評価の手法は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）において、粉じん等の評価（回避または低減に係る評価）に係る参考値として示されたものであり、本事業の環境影響評価における適用は妥当と考えております。</p>   |
| 60 | <p>方法書 p329 騒音（資材等運搬車両の運行）の「調査の基本的な手法」について、日本音響学会の ASJ RTN-Model 2018 における予測条件のもとになる資料として、舗装種類と縦断勾配も現地調査等で確認する必要があり、追加してほしい。また、「十分長い上り勾配の道路を走行する大型車類にのみ適用」する縦断勾配も調査が必要である。</p>   | <p>舗装の種類については、現地調査及び道路管理者からの情報提供を頂きました。</p> <p>縦断勾配については、現地調査地点①（県道 522 号・知多横断道路沿道）のうち知多横断道路について、高架構造と地下構造の遷移区間に該当し、一定の距離を有する坂が存在することから、道路管理者からの情報提供を踏まえて把握しました。ただし、現地調査地点①及び②（県道 252 号）の県道は、現地を確認したところ平坦な地形を走行する道路であり著しい勾配はないことから、予測に加味する程度の縦断勾配はないものとししました。</p> |

表 9.1-3 (20) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
| 61 | <p>方法書 p329 騒音（運搬車両の運行）の「評価の手法」で、「『騒音に係る環境基準』と予測結果を比較することにより、その整合性について評価する。」とあるが、この環境基準は昼間と夜間の平均的なエネルギー平均を求めたものであり、道路交通騒音の実態を表さない。交通量の多い時間帯で騒音がどうなるのか、その原因にどれだけ寄与するのかなどの検討が必要であり、平均的な昼間と夜間の <math>L_{Aeq}</math> だけではなく、時間ごとに評価してほしい。</p> | <p>「騒音に係る環境基準（道路に面する地域）」は、国が国内全域を対象として定めた道路交通騒音の影響の程度を示す適切な指標と考えられます。また、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）においても、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行や、自動車の走行に係る騒音の評価（基準又は目標との整合性の検討）に用いる基準として騒音に係る環境基準が示されており、評価基準として妥当と考えております。</p> <p>なお、準備書には、工事用車両の走行に伴う現況の等価騒音レベルからの変化量を算出し、工事用車両による影響の寄与分を明示しました。</p> |
| 62 | <p>方法書 p331 騒音（航空機の運航）の「評価の手法」で、「[基準又は目標との整合]「航空機騒音に係る環境基準」と予測結果を比較すること」しかないが、年間を通した平均的な <math>L_{den}</math> では評価しきれない問題があり不十分である。大気質のように、長期暴露が影響するのではなく、騒音は瞬間的な衝撃音、突発的な騒音に影響を受けるので騒音最大レベルでも評価してほしい。</p>                                 | <p>主務省令では航空機騒音に係る環境基準は時間帯補正等価騒音レベル (<math>L_{den}</math>) で評価することとされており、本事業による影響についても <math>L_{den}</math> で評価を行いました。</p>   |

表 9.1-3 (21) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|----|---|--|
| 63 | <p>方法書 p333 騒音（飛行場の施設の供用）について、現地調査地点 2 地点は少なすぎる。また、環境基準は各地点の面する道路によって異なるので調査地点の面する道路名を追記してほしい。また、どこに、どの基準を適用するかが分かるように、「評価の手法」で明記してほしい。</p>                 | <p>現地調査地点は、当空港供用後の工事実績も踏まえて検討した工事用車両の走行ルート上において、車両台数が特に集中し、道路沿道に家屋等保全対象が存在すると考えられる 2 地点を選定しており、妥当と考えております。</p> <p>準備書において、調査地点の面する道路名を記載するとともに、適用する基準について明記しました。</p>                   |
| 64 | <p>方法書 p334 低周波音（航空機の運航）の「評価の手法」について、配慮書でも意見があるように、古い資料に基づく評価ではいけないのでやめてほしい。具体的にどの科学的知見を用いるかを明記してほしい。</p>   | <p>目安として、種々の低周波音の影響に関する調査研究に基づく心理的影響、生理的影響、物理的影響に関する科学的知見を活用するものとし、他空港における環境影響評価事例も参考に設定のうえ、準備書に記載しました。</p>  |
| 65 | <p>方法書 p337 振動（資材等運搬車両の運行）、方法書 p340 振動（飛行場の施設の供用）の「予測の基本的な手法」について、予測式があるのに、事例の引用で予測をするのはやめてほしい。</p>   | <p>本事業の環境影響評価においては、ご指摘のとおり振動レベルの 80 パーセントレンジの上端値を予測するための式を用いた予測計算を行いました。</p>   |
| 66 | <p>方法書 p337 振動（資材等運搬車両の運行）、方法書 p340 振動（飛行場の施設の供用）の「評価の手法」について、「振動規制法に基づく『道路交通振動の要請限度』と予測結果を比較する」とあるが、要請限度は環境基準と比較できるような値ではない。このような値で評価するのは問題であり、やめてほしい。</p> | <p>「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（平成 25 年 3 月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）において、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行や、自動車の走行に係る振動の評価（基準又は目標との整合性の検討）に用いる基準として振動規制法施行規則に基づく要請限度が示されており、評価基準として妥当と考えております。</p> |

表 9.1-3 (22) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解   |
|----|---|--|
| 67 | <p>方法書 p342 水質（工事による水の濁り）の「予測の基本的な手法」は、まだ確定していないのか。「ジョセフ・センドナー式、新田式等を用いて予測する」とあるが、基本的な手法として、どの予測式を用いるかがわからない。</p>   | <p>予測式につきましては、複数の手法があるため、用いる可能性がある式を例示し記載しております。使用した式は準備書に記載しました。</p>  |
| 68 | <p>方法書 p345 動物（陸生動物（鳥類）：航空機の運航）の「予測の基本的な手法」では「鳥類の重要な種について、飛翔状況と航空機の将来の飛行経路や飛行高度とを重ね合わせるにより、鳥衝突の可能性とそれがもたらす生息環境の変化の程度を定性的に予測する方法とする。」とある。</p> <p>しかし、方法書 p344 の「調査の基本的な手法」の「[現地調査]」で、「バードストライクの影響予測に必要な情報の収集並びに当該情報の整理及び解析」とあるが、高度別調査をすることは書いていないので、加えてほしい。</p> <p>また、定性的に予測するだけでは、納得できるような予測にならないので、やめてほしい。</p> | <p>現地調査では、鳥類の飛翔高度も確認しました。飛翔高度の確認結果は、準備書 p10.7.1-18 及び p10.7.1-33 に記載しました。</p> <p>また、バードストライクの予測・評価に際しては、できる限り定量的な整理に努めました。</p> |

表 9.1-3 (23) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|                     | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解   |
|---------------------|--|--|
| ■ 「中部国際空港の将来構想」との関連 |  |  |
| 69                  | <p>中部国際空港の将来構想に対する意見募集（2022年1月18日～2月16日）で73名から意見があり、その結果概要『『中部国際空港の将来構想』に対する意見募集について』が2022年3月31日に公表され、「今後の構想の具体化にあたっては、いただいたご意見を参考にして、引き続き検討を進めてまいります。」とあるが、どこをどのように参考にして配慮書を作成したのか。</p> <p>『『中部国際空港の将来構想』に対する意見募集について』の「I 中部国際空港を取り巻く現況」に関連する部分を踏まえ、下記の意見への考えを示してほしい。</p> <p>①ほとんどの意見は、新しい埋立地を利用して滑走路にするのは反対であったはずだが、意見概要の内訳件数を示してほしい。</p> <p>②今回の配慮書では第1段階（暫定形）だけとし、将来のことは「埋立事業により造成される土地に新滑走路を整備したい」と言うが、「現滑走路の大規模補修完了後も2本目の滑走路として使用」（配慮書p16）ということで、未来永劫この暫定形でもいようにしたのか。</p> <p>（次頁へ続く）</p> | <p>「中部国際空港の将来構想」に対する意見募集は、中部国際空港将来構想推進調整会議において実施され、その概要が公表されたことをもって、終了されました。</p> <p>なお、現在進めている滑走路の整備は、「中部国際空港の将来構想」の第1段階に位置付けられたものです。中部国際空港将来構想推進調整会議の考え方や公表された意見の概要を踏まえ、事業を進めていくこととしております。</p> <p>なお、「中部国際空港の将来構想」に寄せられた個別の意見については、お答えする立場にありません。</p> |

表 9.1-3 (24) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|  | 住民等の意見の概要  | 事業者の見解          |
|--|--|-----------------|
|  | <p>(前頁から続き)</p> <p>同様に「Ⅱ 中部国際空港の滑走路に関する課題」に関連する部分を踏まえて、下記の意見への考えを示してほしい。</p> <p>①当初の航空需要が過大だった原因の分析などはしないのか。</p> <p>②配慮書で将来の航空需要の見通しについては触れないのか。</p> <p>③コロナ禍後の社会情勢を加味して航空需要予測を、という意見が無視されている。</p> <p>④課題の1番目に挙げられていた「航空需要への対応」は、配慮書から除外されている。</p> <p>同様に「Ⅲ 滑走路の将来構想」に関連する部分を踏まえて、下記の意見への考えを示してほしい。</p> <p>①現滑走路の大規模改修の実施時期は明らかにされておらず、実態を隠しているのではないか。他空港では滑走路メンテナンスを行っており、そのために別の滑走路が必要という話は聞いたことがない。</p> <p>②新千歳、那覇、関空いずれも「工事のため深夜早朝時間帯に滑走路を閉鎖」で対応できているのが事実である。深夜早朝時間帯の運航は2022年3月で1週間に39便しかないので、企業努力で他の時間帯に移動できるはずであるという意見はとりあげないのか。</p> <p>③課題2のメンテナンス時間の確保について、1時台から5時台の約20便を移動させることで、作業時間を倍増できる、という意見は無視されている。</p> <p>(次頁へ続く)</p> | <p>(前頁から続き)</p> |

表 9.1-3 (25) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|  | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解          |
|--|---|-----------------|
|  | <p>(前頁から続き)</p> <p>同様に「IV将来構想実現に向けたロードマップ」に関連する部分を踏まえて、下記の意見への考えを示してほしい。</p> <p>①誘導路が1本になることによる運航への支障、安全性については触れていない。</p> <p>②滑走路幅は国の基準に基づき45mでもかく作るという考えなのか。現滑走路幅は60mだが、大型機は待機できないのではないか。</p> <p>同様に「V航空需要の増加に向けた利用促進施策」に関連する部分を踏まえて、下記の意見への考えを示してほしい。</p> <p>①地域の取組の具体的実績がない、という意見が無視されている。</p> <p>②取組みの方向性は課題の羅列、という意見が無視されている。</p> <p>③今後の取組は言葉だけ、という意見が無視されている。</p> <p>(次頁へ続く)</p> | <p>(前頁から続き)</p> |

表 9.1-3 (26) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|    | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解  |
|----|---|---|
|    | <p>(前頁から続き)</p> <p>同様に「VI空港アクセスの整備」に関連する部分を踏まえて、下記の意見への考えを示してほしい。</p> <p>①西知多道路は、都市計画変更の縦覧図書によると交通量が大きく減少している。県でさえ、ますます西知多道路の交通需要、ひいては中部国際空港の航空需要が少なくなることを認めている、という意見は無視されている。</p> <p>②鉄道アクセスは、リニア中央新幹線の整備について、静岡の工事中湧水の大井川への全量戻しなどについて「現状では、南アルプストンネル工事は認めることのできる状況にはない」と県内組織の認識が一致した。長野、岐阜のトンネル崩落事故もあり、各地の工事も予定より遅れ、JR 東海社長も 2027 年度開業は無理と TV 番組で発言するなど、認めている。また、西名古屋港線の延伸について、名古屋港を横断する手法の困難さを明らかにすべき、という意見は無視されている。</p> | <p>(前頁から続き)</p>   |
| 70 | <p>方法書 p18「3.5. 中部国際空港株式会社の取組み」の「3.5.1. PI の実施」の項では PI の実施を決定したことしか記載していない。また、方法書 p105 の見解 31 に、「中部国際空港の将来構想」に対する意見募集の手続きが終了した旨の記載がある。重要なのは、この後に「中部国際空港の将来構想」の意見募集の結果、どのような意見がどれだけあり、どう参考にしたのか、「中部国際空港の将来構想」の各項目に沿って示すことである。</p>  | <p>「中部国際空港の将来構想」に対する意見募集は、中部国際空港将来構想推進調整会議において実施され、その概要が公表されたことをもって、終了されました。</p> <p>なお、現在進めている滑走路の整備は、「中部国際空港の将来構想」の第 1 段階に位置付けられたものです。中部国際空港将来構想推進調整会議の考え方や公表された意見の概要を踏まえ、事業を進めていくこととしております。</p> |

表 9.1-3 (27) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

|      | 住民等の意見の概要   | 事業者の見解                           |
|------|---|----------------------------------|
| ■その他 |   |                                  |
| 71   | <p>方法書 p16「中部国際空港沖公有水面埋立事業の概要」で、「浚渫土砂を処分するため」とあるが、埋立後の土地利用計画は津波漂流物の一次保管用地であり、滑走路ではないこと、変更するには変更許可が必要であることが記載されていない。</p> <p>配慮書 p19 では中部国際空港沖公有水面埋立承認願書の提出や承認の経過についての記載があったが、方法書では記載が無いので、配慮書のとくと同様に記載してほしい。</p> | <p>ご意見を踏まえ、準備書 p3-9 に記載しました。</p> |

## 9.2. 環境影響評価方法書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解

### 9.2.1. 愛知県知事の意見及び事業者の見解

令和5年1月11日に愛知県知事に環境影響評価方法書を送付し、令和5年6月2日に愛知県知事より環境影響評価方法書についての意見が提出された。

環境影響評価方法書に対する愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解は、表 9.2-1 (1)～(2)に示すとおりである。

表 9.2-1 (1) 愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解

|               | 愛知県知事の意見の概要   | 事業者の見解  |
|---------------|---|---|
| <b>■全体的事項</b> |   |   |
| 1             | 事業計画及び工事計画の具体化に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を考慮し、最善の利用可能技術を導入するなど、より一層の環境影響の低減について検討すること。  | 事業計画及び工事計画の具体化に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を考慮し、より一層の環境影響の低減に努めます。  |
| 2             | 調査地点及び予測地点について、その設定理由をわかりやすく示すこと。   | 準備書の作成にあたっては、調査地点及び予測地点について、その設定理由をわかりやすく記載しました。  |
| 3             | 環境影響評価の実施中に環境への影響に関し新たな事実が生じた場合等においては、必要に応じて、環境影響評価の項目及び手法を見直し、適切に調査、予測及び評価を行うこと。   | 環境影響評価の実施中に環境への影響に関し新たな事実が生じた場合等においては、必要に応じて、環境影響評価の項目及び手法を見直し、適切に調査、予測及び評価を行うこととします。                                   |
| <b>■大気質</b>   |   |   |
| 4             | 本事業に伴い、航空機の飛行及び地上走行の経路や航空機地上支援車両（GSE 車両）の稼働状況等が変化する可能性があることから、航空機の運航に伴う大気質の影響について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。 | 航空機の運航に伴う大気質の影響については、航空機の飛行及び地上走行の経路や航空機地上支援車両（GSE 車両）の稼働状況等を踏まえて適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響の回避、低減を図ります。 |

表 9.2-1 (2) 愛知県知事の意見の概要及び事業者の見解

|             | 愛知県知事の意見の概要   | 事業者の見解  |
|-------------|---|---|
| <b>■騒音</b>  |   |   |
| 5           | 本事業に伴い、航空機の飛行及び地上走行の経路やエンジン試運転の実施状況等が変化することから、航空機の運航に伴う騒音の影響について、適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。            | 航空機の運航に伴う騒音の影響については、航空機の飛行及び地上走行の経路やエンジン試運転の実施状況等を踏まえ適切に調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響の回避、低減を図ります。 |
| <b>■動物</b>  |   |   |
| 6           | 本事業に伴い、航空機の飛行経路が変化することから、鳥類の飛翔軌跡及び飛翔高度を調査した上で、予測に用いる飛行経路と重ね合わせることにより、鳥類への影響について適切に予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響を回避、低減すること。 | 鳥類への影響については、鳥類の飛翔軌跡及び飛翔高度等の適切な調査を行い、航空機の飛行経路を踏まえ適切に予測及び評価を行い、その結果を踏まえ適切な環境保全措置を検討し、環境影響の回避、低減を図ります。         |
| 7           | 航空機の運航に係る鳥類への影響の調査、予測及び評価に当たっては、中部国際空港建設事業の環境影響評価及び環境監視の結果や、これまでの空港管理で蓄積された鳥類の航空機への衝突事故の事例を活用すること。                                | 航空機の運航に係る鳥類への影響の調査、予測及び評価に当たっては、中部国際空港建設事業の環境影響評価及び環境監視の結果や、これまでの空港管理で蓄積された鳥類の航空機への衝突事故の事例を活用しました。          |
| <b>■その他</b> |   |   |
| 8           | 準備書の作成に当たっては、住民等の意見を十分に検討するとともに、わかりやすい図書となるよう努めること。   | 準備書の作成に当たっては、住民等より頂いた環境の保全の見地からの意見を十分に検討するとともに、分かりやすい図書となるように努めました。   |