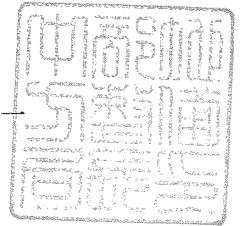




国部整港計第 1号
平成 29年 5月 29日

愛知県知事 大村 秀章 殿

中部地方整備局長 塚原 浩



中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価方法書についての意見の概要の送付

標記について、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）第 9 条の規定に基づき、別添のとおり中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価方法書についての意見の概要を送付します。



中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価方法書についての意見の概要

環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）第 8 条の規定に基づき、環境影響評価方法書について、環境の保全の見地からの意見を有する者の意見を受け付けた。

提出された意見は延べ 23 者（意見の総数は延べ 106 項目）であった。概要は以下のとおりである。

表1(1) 事業計画に対する意見について

No.	意見
1	<p>上位計画の名古屋港港湾計画に従わず、勝手に個別の埋立事業手続きを進めることは許されない。</p> <p>配慮書への意見“④進め方とスケジュールで、H23.7.29 第4回検討会（中部国際空港沖を選定）。その後4年半も空白があつてからこの検討書を公表した理由は何か。名古屋港港湾計画の全面改訂 H27.12.28 との調整がとれなかったためではないか。中部国際空港沖で埋め立てる計画は認められていない。”と指摘した。</p> <p>見解 p210 は“中部国際空港沖を候補地に選定することについて、関係者の一定の理解を得ることに時間を要したためであり、名古屋港港湾計画の改訂とは関係はありません。”と居直り、埋立が確定した場合に“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”としているが、上位計画の名古屋港港湾計画を無視し、勝手に個別の埋立事業手続きを進め、その後に整合を図るということは許されない。</p>
2	<p>名古屋港港湾計画改訂 H27.12.28 では、「廃棄物の処分計画」では規定計画（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 とされている。</p> <p>名古屋港で発生する浚渫土砂の埋立処分場を 3,800 万 m³、しかも環境省から“浚渫土砂量の低減方策を引き続き検討・実施”を求められているにもかかわらず、何の低減策も検討せずに進めることは中止すべきである。</p> <p>必要のない護岸整備、泊地整備を廃止・延長して浚渫土砂量の低減を図ったり、ポートアイランドに仮置きしている土砂のうち、汚染されていない土砂を山間部に戻したり、建設資材として活用・再利用するなど、3,800 万 m³ の埋立量を削減する方策を検討すべきである。</p> <p>なお、見解 p215 では、意見が配慮書への環境大臣意見と勘違いされ“4.2「主務大臣意見と事業者の見解」に記載しました。”とあり、この交通政策審議会第 61 回港湾分科会に係る港湾計画に対する環境省意見の名古屋港港湾計画の全面改訂 H27.12.28 への意見は無視されている。浚渫土砂量の低減方策を引き続き検討・実施すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計4者より、同様の意見提出あり。】</p>

表1(2) 事業計画に対する意見について

No.	意見
3	<p>港湾機能の強化や維持により発生する土砂 1,200 万 m³ や中長期的に必要な港湾機能の維持により発生する土砂 600 万 m³ の内訳を記載し、その必要性、妥当性を検討できるようにすべきである。</p> <p>配慮書への意見 “事業の必要性、浚渫土砂の埋立処分場を 3,800 万 m³ の説明が納得できない。それぞれの土砂量の根拠をまず示すべきである。どこの港湾機能のどういう強化・維持でどれだけあって 3,200 万 m³ なのか、その必要時期はいつか、港湾計画では位置づけられているのか、それぞれの航路等の浚渫量・頻度はどれだけか。こうした資料を示して、それぞれの浚渫の必要性が検討できるようにすべきである。”と指摘した。</p> <p>見解 p211 は “受入容量の根拠については、2.2.5 「その他の対象事業に関する事項」に記載しました。”とあるが、今回の方法書 p7 では “港湾機能の強化や維持により発生する土砂 1,200 万 m³、ポートアイランド仮置土砂 2,000 万 m³” が追加されただけであるが、この内、ポートアイランド仮置土砂 2,000 万 m³ は配慮書の【受入容量限界時のポートアイランドの断面イメージ】 p6 に記載されている。</p> <p>すでに、配慮書 p6 では “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います。”とあり、それでは不十分だから、意見を提出したのであり、必要性に関する重要な意見であり、真撃に対応すべきである。</p> <p>港湾機能の強化の維持のもと東航路（-16m）、西航路（-14m）の工事が行われこの浚渫土砂もすでに既存の処分場に埋め立てられている。ここでの浚渫土砂容量は示されず、1200 万 m³ に加えられている。船舶の大型化などと、その必要性を述べるが、水深 17m、18m の船舶が名古屋港に入港を断念した具体的事例を示していない。他の港に寄港し積み荷を降ろし、喫水調整してきていると言うが、もともと名古屋で積み荷を降ろす計画でなかったことで有り、その事によって経済に混乱を及ぼしたとの報道を聞いたことがない。将来の願望で、大切な伊勢湾の環境を悪化することは辞めるべきであり、現在の航路の水深で十分で有り、これ以上の航路浚渫を行うべきでない。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
4	<p>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、事業採算性の確保が難しいこと等から、事業化を見合わせ、中部国際空港沖を新たに選定するのは本末転倒である。この理由で中部国際空港沖も事業化の見合わせが必要となる。</p> <p>配慮書への意見 “事業の必要性として、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土砂処分場を計画する余地がないことから、…名古屋港外に求めざるを得ません、とあるが、虚偽の記載である。名古屋港港湾計画では、規定計画として、港内に南 5 区 198ha、ポートアイランド 78ha の海面埋め立て処分場がある。南 5 区の現状を追加記載すべきである。南 5 区地先は、漁業権があり、地元の反対が強いため、計画の実施を放棄しているのではないか。それにもかかわらず、今回に名古屋港港湾計画にも盛り込めなかった中部国際空港沖への浚渫土砂処分を検討するのは本末転倒である。”と指摘した。</p> <p>方法書 p.212 では「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等の課題があることから、事業化を見合わせている状況です。そうした状況を踏まえ、新たな土砂処分場計画を検討し、中部国際空港沖を選定しました。」とあるが、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。それとも中部国際空港沖に土地需要があるのか。「浚渫土砂の埋立とセントレアの第 2 滑走路とは無関係」（石井国交大臣）と言いながら、需要があるというなら、その需要を具体的に示すべきである。</p> <p>埋め立てた土地の活用計画も明らかにしない、また 20 年後の浚渫土砂処分場計画も示さず推し進めることは許されない。中部国際空港株式会社は、「2027 年度 二本目滑走路供用」と明記している。この計画は、中部国際空港株式会社の考えと言うが、もし、この埋立地を滑走路に売り渡すというなら、「公有水面埋立法」に違反する行為である。この点からもこの計画は中止すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>

表1(3) 事業計画に対する意見について

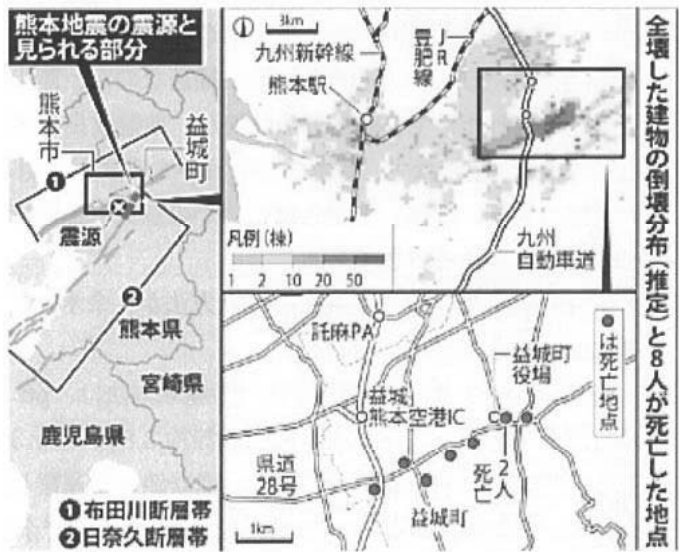
No.	意見
5	<p>新たな処分場の必要性、港湾計画の既定計画としての南 5 区の可能性、などを十分検討せず、中部国際空港沖が最も良いと結論ありきの配慮書、方法書は違法である。</p> <p>総合評価 p27 は“評価項目により、各候補地の比較評価の整理及び総合評価を行いました。”とあるが、総合評価では各候補地とも類似の文章があるだけで、中部国際空港沖が最も良いとの記載はない。表からせいぜい、経済的な視点が中部国際空港沖だけが小で、他は中、大であるというだけであり、要するに経済的な視点から中部国際空港沖を選定したということである。浚渫土砂の削減、ポートアイランドの仮置き土砂の再利用、港湾計画の既定計画としての南 5 区を無視するなど、新たな処分場の必要性について十分な検討もしていないため、計画段階配慮書、方法書とは認められない。</p> <p>また、陸での処分場を 5km 圏内で探したがないと言うが、飛島・鍋田・弥富等十分検討すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
6	<p>公有水面埋立法第四条三号の許可基準に反する計画は中断すべきである。名古屋港港湾計画では、浚渫土砂を埋立処分するための海面処分用地としては、中部国際空港沖は認められていない。</p> <p>公有水面埋立法第四条では、“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 … 三 埋立地ノ用途ガ土地利用又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”としており、名古屋港港湾計画 (H27.12) の廃棄物処理計画 p28 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。既定計画どおりとする。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 78 ha”と最近改訂されたばかりであり、それに反する浚渫土砂の埋立処分計画は名古屋港港湾計画が変更されるまで中断すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
7	<p>公有水面埋立法第四条四号の許可基準に反する計画は中断すべきである。埋立区域の面積さえ確定していない。</p> <p>対象事業の内容 p4 で“埋立区域の面積：約 250~350 ha”と範囲で示してあるだけだが、これでは貴重な公有水面埋立では必要最小限にするという原則に反する。</p> <p>* 公有水面埋立法第四条では“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 … 四 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”としており、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。少なくとも面積を範囲で示すようなことでは規模が適正とは判断できない。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
8	<p>公有水面埋立法第四条五号の許可基準に反する計画は中断すべきである。埋立地の処分方法 (利用方法) はもちろん、予定対価も決まっていない。</p> <p>公有水面埋立法第四条では“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… 五 埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト”としており、埋立地の処分方法 (利用方法)、予定対価が決まっていなければ、埋立免許申請書類さえできず、もちろん埋立許可は下りない。</p> <p>対象事業の目的 p3 “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。”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。それが確定するまでは中断すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>

表1(4) 事業計画に対する意見について

No.	意見
9	<p>浚渫土砂 3,800 万 m³ は埋立面積に収まらないような計画は見直すべきである。</p> <p>埋立地の計画容量は 3,800 万 m³ p7 であり、埋立区域の面積は約 250～350ha (250 万～350 万 m²) p4 であるため、埋立深さは 15.2～10.9m も必要となる (3,800 万/250 万～350 万=15.2～10.9m)。</p> <p>しかし、図 4.1-15 中部国際空港沖の配慮事項の区域 p201 の水深を見ると、“中部国際空港沖では、沖積粘土層の存在が地盤改良の必要性に大きく影響する。水深 20m 以深から沖積粘土層の厚さが急に大きくなるため、水深 20m の等深線を目安として、地盤改良コストに配慮する。”としており、水深 20m の等深線までとしても、平均水深は 10m 程度となり、埋立深さは 15.2～10.9m は確保できない。このように埋立面積に収まらないような計画は見直すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
10	<p>場所の選定で全国港湾との比較もないまま、運搬費用が 2 倍を目安とするのは妥当という結論は出せないはずである。</p> <p>配慮書への意見“2 次選定で運搬等コストの 2 倍以上となる区域を除外したのは、非常に恣意的な選定基準である。全国港湾の浚渫土砂の運搬費用、処理費用の資料を示し、どの程度の水準なのかを示すべきである。また、現在の 2 倍という抽象的な表現ではなく、具体的な費用を示し、土砂処分場整備費との関連を評価できるようにすべきである。”と指摘した。</p> <p>見解 p213 は“運搬等の費用が 2 倍以上となる場合をひとつの目安とすることは妥当、施工条件で運搬等コストは異なることから、全国港湾で比較することは適当ではない、処分場整備費はいずれの候補地でも基本的に大きな差はないことから、比較項目としていません。”とあるが、全国港湾との比較もないまま、運搬費用が 2 倍を目安とするのは妥当という結論は出せないはずである。運搬費用が 3 倍でも、4 倍でも適切な場所がなければ選定せざるを得ないはずである。</p>
11	<p>運搬等コストは、浚渫、運搬、揚土別に、処分場整備コストは、護岸整備、地盤改良別に示して、場所選定を行うべきである。</p> <p>配慮書への意見“経済的な視点から浚渫土砂の処分コストについて、浚渫土砂 1m³ 当りの処分コストだけではなく、その内訳を、運搬等コストの浚渫、運搬、揚土、処分場整備コストの護岸整備、地盤改良別に示すべきである。”と指摘した。</p> <p>見解 p213 は“処分コストに対する運搬等コストの割合は、区域 a 案及び区域 b 案は 4～5 割程度、区域 c 案は…約 8 割となり、区域 d 案は運搬等コストのみ”とあるが、意見にほとんど答えていない。運搬等コストは、浚渫、運搬、揚土別に、処分場整備コストは、護岸整備、地盤改良別に示すべきである。その積算根拠はあるはずである。示せない理由があるのか。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
12	<p>浚渫土砂の処分コストの内訳を示して、場所選定を行うべきである。また、記載したと虚偽の見解を示すのは許されない。</p> <p>配慮書への意見“浚渫土砂の処分コストで、区域 a：中部国際空港沖区域と b：四日市港内の違いは想定地盤改良延長が 1,600m と 5,700m のちがいで、処分コストが小 4,000 円/m³ と中 5,000 円/m³ の違いがあるため、地盤改良の内容を注記すべきである。”と指摘した。</p> <p>見解 p213 は“4.1.4 「検討内容」に記載しました”とあるが、p197「経済的視点」は配慮書と全く同一であり、その他にも追加変更された部分はない。その配慮書に対する意見を提出したにもかかわらず“記載しました”と虚偽の見解を示すのは許されない。浚渫土砂の処分コストの内訳を示すべきである。</p>

表1(5) 事業計画に対する意見について

No.	意見
13	<p>伊勢湾断層から一定の離隔距離を確保することにより所要の安全性は確保できるというが、具体的な距離と出典、その場合の所要の安全性確保とはどの程度なのかを示すべきである。</p> <p>配慮書への意見 “で断層の存在を追加すべきである。…配慮事項が記載され “断層の変化が護岸に直接的な影響を及ぼさないよう、伊勢湾断層があると想定されているライン上を越えないように検討を・・・とあるだけで、伊勢湾断層のライン上を越えなければよいとする姿勢だが、場所を選定する前に、他の候補地も含め、断層の調査をし、選定の基準の一つとすべきである。” と指摘した。</p> <p>見解 p214 は “断層から一定の離隔距離を確保することにより所要の安全性は確保できることから、候補地の評価項目としては選定していません。” とあるが、一定の離隔距離とは、具体的に何 m でその出典は何か、その場合の所要の安全性確保とはどのような中身なのかを示すべきである。</p> <p>また、熊本地震、阪神・淡路大震災などの実例を加味して検討すべきである。</p> <p>2016年4月14日の熊本地震では断層に沿って幅1km長さ3kmの区域で50棟以上が全壊している。益城町下陳地区では布田川断層に沿って、右横ずれを示す地表地震断層が約500mに渡り確認された。水田の右横ずれ変位は約0.5mで、北側が隆起していた。また、道路とその延長部の住宅が断層変位による被害を受けていた</p> <p>平成7年1月17日の阪神・淡路大震災では、淡路島北部を震源地とする、深さ16kmを震央とする活断層でマグニチュード7.3の内陸直下型地震により、県内では死者6,402名、住家の全半壊240,956棟などの被害があった。</p> <p>なお、2013年5月12日に、徳島県は活断層上の建築規制域（中央構造線の活断層のうち位置が明確な長さ60km片側幅20mづつ）を定め、8月30日付で区域を指定し、同日以降の着工分から県への報告を求めている。</p> <p>日本建築学会の『建築基礎構造設計指針』では「特に敷地内を活断層が横切っているような場合は、…少なくとも断層を跨いで建物を建設しないことが無難であろう」</p> <p>この他、世界の活断層上の建築規制等を参考にすべきである。</p> <p>米国カリフォルニア州の活断層法（アルキスト・プリオロ特別調査地帯法 Alquist-Priolo Special Studies Zones Act）は、活断層に沿って断層被害が生ずる可能性のある幅約300mの特別調査地帯（Special Studies Zone）を設定し、特別地帯内に人間が居住する構造物を建設しようとする場合、あらかじめ地質調査報告書を提出しなければなりません。地質調査によって活断層が発見された場合、断層から15mほど建物をセットバックして建設することを義務づけています。</p> <p>ニュージーランドでもウェリントン断層が発達する首都ウェリントンや周辺の町では、条例によって、活断層を含む幅20mの帯状の地域を設定し、活断層直上に建物を建てることを禁じています。</p>



(次頁へ続く)

表1(6) 事業計画に対する意見について

No.	意見
13	<p>(前ページより続く)</p> <p>1990年7月16日にフィリピン・ルソン島北部で発生したマグニチュード7.8の地震。この地震は横ずれ断層が活動したもので、地表が最大左に約6m横ずれし、見かけ上の縦ずれ変位の最大は約2mにも達しました。このため、活断層上に位置していた建物は、断層のずれによってことごとく破壊されましたが、その一方で断層からわずかに離れていた建物の中には無傷に近いものが数多くありました。</p> <p>2005年10月8日にパキスタン北部で発生したマグニチュード7.6の地震。乗り上げるように動いた上盤に位置していた市街地が壊滅的な被害を受けすべての建物が倒壊し、住民の85%にあたる1661人が犠牲になりました。これに対して、下盤では被害を免れた建物も少なくありませんでした。</p> <p>カリフォルニア州やニュージーランドのように横ずれ型の活断層が卓越する地域では、建物を活断層から15mあるいは10mほど離して建てることによって被害を軽減しようとするのは有効ですが、パキスタン北部地震の逆断層型の活断層では断層上盤側は幅広い範囲で被害が大きくなっています</p> <p>https://www.teikokushoin.co.jp/journals/geography/pdf/200903g/3.pdf#search=%27%E6%96%AD%E5%B1%A4%E4%B8%8A%E3%81%AE%E5%BB%BA%E7%AF%89%E8%A6%8F%E5%88%B6%27</p> <p style="text-align: right;">【計2者より、同様の意見提出あり。】</p>
14	<p>山・川から流出した土砂を陸域で処分する適地が5km以内に無いと常滑市の説明会で言われたましたが、法律で5km以内とされていますか。法律で決められていない場合は海で生活している者の子孫まで大きく影響するため、計画を白紙にしてください。</p>
15	<p>埋立予定地の3km南の野間漁協の組合員です。海苔養殖を営んでいます。空港の工事中・完成後において重大な影響が出ています。海苔・あさりについては想像以上に悪い状態になりました。その上さらに浚渫土砂をその周辺を埋め立てることは容認できません。</p>
16	<p>名古屋港で浚渫した土砂は名古屋港の中で始末してもらいたい。</p> <p>これ以上伊勢湾の環境を悪くしないでください。後生に現状のまま伝えていきたい。埋立には断固反対です。</p> <p style="text-align: right;">【計2者より、同様の意見提出あり。】</p>
17	<p>空港ができてから想定外の悪影響です。他の場所へ埋めたらどうですか。例えば、名古屋港内ではいかがか。自分の庭で出たごみはよそ様の庭に捨てないでください。</p>
18	<p>名古屋港内へ浚渫土砂の埋立地を造るのが最善と思いますが、なぜその提案がないのか。十分に海面はあると思う。</p>
19	<p>浚渫土砂をどうして海にもどすの？山に返したら良いのに。</p>
20	<p>事業の概要の新たな土砂処分場が必要なのは理解出来ますが、海の環境を悪化させるのはなぜですか。山川等から流出した土砂は元に戻した方が環境にはいいのではないのでしょうか。</p>
21	<p>ポートアイランドは仮置との説明がありましたが、仮置場所が限界になったのでセントレア沖に計画するという説明は話にならない。陸の処分場所を用意すれば良いと思う。</p>
22	<p>名古屋港のポートアイランドを大きくしたら良いと思う。</p>
23	<p>この埋立事業は20年内ですがその先は河川からの流入土砂を除いて航路やふ頭の水深、拡張はいつさい行わないのですか。</p> <p>20年先の航路埠頭の維持・機能強化は行わないのですか。そうでなければその先の埋立場所はどうするのですか。</p>
24	<p>のり養殖は続けられるか</p>
25	<p>航路の水深を現在より深くする根拠となる船舶の大型化といいますが、どのような船舶を指しているのか。現在、大型船が名古屋港に入港できず、他の港に行かざるを得なかった事例を示して下さい。</p>
26	<p>水深10m以下の浅い区域を浚渫し、自然流入土砂も陸に揚げてしまうと、砂浜への新たな砂の供給が無くなり、砂浜への影響が出るのではないかと。美浜町では砂の流失防止の堤防が作られていると思う。</p>

表1(7) 事業計画に対する意見について

No.	意見
27	<p>中部空港沖においては環境対策により潮流や水質の影響を軽減できる可能性も期待できると考えられますが、そのようなことはあり得ないと思います。どのような方法で軽減するのか具体的に教えてください。</p>
28	<p>環境対策を行えば影響が少なくなると標記しているが、私はあり得ないと考える。具体的にどの様なことを行えば軽減するのか示してもらいたい。</p>
29	<p>これ以上海を汚さないでください。</p>
30	<p>中部国際空港沖埋立事業に反対である。 環境影響調査など実施する必要なし。 今以上漁場の水質、汐の流れ等その他に影響があることは目に見えている。私たちは海の恵みで生活しています。生活していくことができなくなる。</p>

表2 環境影響評価項目の選定に対する意見について

No.	意見
31	<p>環境影響評価の項目の選定結果 p218 で、土地又は工作物の存在で、埋立地の存在の欄しかないが、本来は埋立地の供用を検討する必要がある。</p> <p>今回の事業目的が“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” p3 であっても、公有水面埋立法第四条では埋立地の処分方法（利用方法）が決まっていなければ埋立許可は下りない。南 5 区の海面処分用地でさえ“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” p212 ことを認めており、誰が見てもこの埋立は中部国際空港の第 2 滑走路のためであることがはっきりしており、埋立地の供用時の、第 2 滑走路に関する大気質、騒音、廃棄物、温室効果ガスを選定すべきである。これでは方法書とは言えない。現中部国際空港の環境影響評価では当然こうした項目を選定し、予測・評価を行っている。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
32	<p>環境影響評価の項目の選定結果 p218 で、工事の実施の道路交通騒音・振動を選定すべきである。</p> <p>海上輸送が主となるとしても、これだけの工事なので、陸上からの資材等搬出入・作業員の出入りが必ずあるはずであり、陸上輸送の内容を明記したうえで、環境影響評価の項目として選定すべきである。</p> <p>大気質についても、同様に、工事車両による大気汚染を選定すべきである。</p> <p>ちなみに、現中部国際空港の環境影響評価（工事中）では、“建設資材の海上輸送の利用、作業員輸送の公共交通機関の利用及び集団輸送の促進”を行っても陸上交通への影響があるとして、常滑市内 8 地点で道路交通騒音・振動、沿道大気質を現地調査している。また、このうち 3 地点が“資材等の運搬車両及び工事関係者の通勤用車両が集中する道路沿道とし”市道北条向山線（陶郷町）、県道碧南半田常滑線（椎垂木）、県道半田常滑線（社辺）での道路交通騒音・振動、沿道大気質を予測・評価している。</p> <p>また、供用時の道路交通騒音・振動でも別の 3 地点、国道 155 号（本郷町）、市道北条向山線（陶郷町）、国道 247 号（中椎田）での道路交通騒音・振動、沿道大気質を予測・評価している。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>
33	<p>騒音、振動は道路について評価項目から外れていますが、すべて海上から工事であるからという理由では通らないと思います。埋立の工事において陸上側からの工事車両および作業員の輸送は全くないという事なのでしょうか。</p> <p>※事業は異なりますが関西国際空港 2 期工事では泉佐野側から工事車両が入って作業していたと思いますが・・・</p>

表3(1) 調査・予測・評価の手法に対する意見について

No.	意見
34	<p>対象事業の工事計画の護岸構造が、護岸構造図（想定）一枚だけで、その他の基本的な項目が未定または隠された方法書には意見さえ提出できない。</p> <p>対象事業の工事計画の概要で、(1) 護岸構造は p6、“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有する構造とする。”という抽象的な表現であり、護岸構造図（想定）が示されているだけである。捨石はどんな形状でどれだけの量を用いるのか、それらは海上輸送なのか、陸上輸送なのか、消波ブロック、被覆ブロックの材質、使用量はどれだけで、輸送方法は何か、地盤改良の SCP（サンドコンパクション工法）は適切か、汚濁防止膜の位置、構造など、基本的な項目が未定または隠されている。これでは、どこで、どのような調査（現地調査、予測、評価）をすればいいかの意見も提出できない。これらを明らかにしたうえで再度、方法書への意見を求めるべきである。</p>
35	<p>対象事業の工事計画の埋立方法が、余水吐、土運船など基本的な項目が未定または隠された方法書には意見さえ提出できない。</p> <p>対象事業の工事計画の概要で、(2) 埋立方法は、p6 “埋立用材としては、名古屋港で発生する浚渫土砂及びポートアイランドの仮置き土砂等約 3,800 万 m³ を使用する。埋立方法は、グラブ浚渫船等により掘削した埋立用材を土運船へ積み込み、埋立地まで運搬したのち、揚土船により埋立地内へ排送する。”とあるだけで、埋立用材の有害性の確認方法、埋立方法で余水吐の数、位置、土運船及び押船の規模、運搬回数、運搬経路など、基本的な項目が未定または隠されている。これでは、どこで、どのような調査（現地調査、予測、評価）をすればいいかの意見も提出できない。これらを明らかにしたうえで再度、方法書への意見を求めるべきである。</p>
36	<p>対象事業の工事計画の工事工程が、複数の工区分割方法・面積がないなど基本的な項目が未定または隠された方法書には意見さえ提出できない。</p> <p>対象事業の工事計画の概要で、(3) 工事工程は、p6 “対象事業において想定している全体の工事工程は、表 2.2-1 に示すとおりである。工事は全体の埋立区域を複数に工区分割し、工区ごとに護岸及び埋立工事を行い、順次整備することを想定している。なお、今後詳細な検討を行うことから、工事工程は変更する場合がある。”とあるだけで、複数の工区分割方法・面積がないため、どこで、どのような調査（現地調査、予測、評価）をすればいいかの意見も提出できず、方法書とは言えない。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>

表3(2) 調査・予測・評価の手法に対する意見について

No.	意見
37	<p>現中部国際空港の環境影響評価の環境監視結果を、第3章 対象事業実施区域及びその周囲の概況に追加し、空港の埋立がどのように影響したのか、当時の予測手法・評価が正しかったのかを検討できるようにすべきである。</p> <p>2001年7月25日に環境省は、「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並びに空港対岸部用地埋立造成事業に伴う工事中の海域環境影響検討調査報告」等における環境監視結果に対し見解を示した。それによれば“これまで報告のあった水質、底質、汀線についての環境監視結果をみる限り、中部国際空港建設工事等の着工前後で、…一部の監視点において、空港島の護岸工事が概成し始めた以降、底質の2月調査結果で全硫化物の濃度が高くなったこと、海域シミュレーションによる予測と異なる海水の流れがみられること…今後、下記の事項に留意の上、適切な環境監視を行うとともに、これらを踏まえ</p> <p>た将来予測方法の再検討を行うなど特段のご配慮をお願いしたい。”として、“1 水質についての監視結果と予測結果との比較：蒲池沖局監視点の上層の流向については、護岸工事がかなり進んだ4月末時点において、予測結果と異なっていることから、要因を詳細に分析するとともに、水質の予測方法としての妥当性についても、引き続き検討を行う必要がある。”、“2 底質についての着工前と着工後との比較結果：底質については、2001年2月の調査結果をみると、TS2監視点の全硫化物の濃度が着工前の2倍程度に当たる1.00mg/gまで上昇していることから、今後、底質の嫌気化に注意して監視を行う必要がある。”、“3 生態系等に関する監視：今回の報告等にあったものは、水質、底質、汀線の調査結果であり、ア) 埋立てにより失われる浅海域の水質浄化機能への影響、イ) 藻場等への間接的影響、ウ) 海流、水質、底質、藻場、漁場、生態系等の相互に関連する環境影響評価等に関し…今後とも、海域生物等の監視によりデータの蓄積を行い、生態系等への環境影響について、可能な限り早期に確認するとともに、監視を継続していく必要がある。”、“4 水質、底質、生態系等に関する監視と予測の結果の公表について：環境監視結果については、年度ごとに評価を行い、…監視結果と予測方法の必要に応じた再検討については、実施の都度、速やかに公表を行い、幅広い情報の提供と収集に努める必要がある。”としている。こうしたことから、現中部国際空港の環境影響評価の環境監視結果が存在するはずであるし、その貴重な調査結果は、今回の中部国際空港沖の埋立にも十分活用する必要がある。現中部国際空港の環境影響評価の環境監視結果を、「第3章 対象事業実施区域及びその周囲の概況」に追加し、空港の埋立がどのように影響したのか、当時の予測手法・評価が正しかったのかを検討できるようにすべきである。</p> <p>2001年7月25日に環境省は、「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並びに空港対岸部用地埋立造成事業に伴う工事中の海域環境影響検討調査報告」等における環境監視結果に対し見解を示した。その中で「4 水質、底質、生態系等に関する監視と予測の結果の公表について：環境監視結果については、年度ごとに評価を行い、…監視結果と予測方法の必要に応じた再検討については、実施の都度、速やかに公表を行い、幅広い情報の提供と収集に努める必要がある。」としている。こうしたことから、現中部国際空港の環境影響評価の環境監視結果が存在するはずであるし、その貴重な調査結果は、今回の中部国際空港沖の埋立にも十分活用する必要がある。</p>

表3(3) 調査・予測・評価の手法に対する意見について

No.	意見
38	<p>【文献その他の資料調査】の“既存資料”は、正式な資料名がない。これでは方法書とは言えないし、意見も提出できない。資料名を明記し資料の妥当性を確認できるようにすべきである。</p> <p>5.2 調査、予測及び評価の手法の選定並びに選定理由 p221～285 で、【文献その他の資料調査】として、大気質“愛知県等の既存資料” p221、気象“気象庁の既存資料” p221、騒音“常滑市の既存資料” p225、水質“国土交通省、愛知県及び三重県の既存資料” p230、水底の底質“国土交通省の既存資料” p245、流向及び流速“国土交通省、中部国際空港株式会社の既存資料” p249、地形及び地質“国土交通省、中部国際空港株式会社の既存資料” p252、動物（重要な種及び注目すべき生息地）①鳥類に係る動物相“中部国際空港株式会社、愛知県等の既存資料”、②主な海生動物に係る動物相“国土交通省、愛知県、環境省等の既存資料”、③動物の重要な種の分布、生息の状況及び生息環境“国土交通省、愛知県、環境省等の既存調査” p255、このうち、環境省の調査だけは調査地点・調査期間から“自然環境保全基礎調査”と推測できるだけである。植物（重要な種及び群落）“国土交通省、愛知県、環境省等の既存調査” p270、景観“文献その他の資料による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析。” p278 というだけで、文献は全く示されていない。人と自然との触れ合いの活動の場“観光資料等による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析。” p281 というだけで、文献は全く示されていない。</p> <p>なお、動物 p257、植物 p271、景観 p279、人と自然との触れ合いの活動の場 p282 で、調査の基本的手法に既存資料とだけ記載し、調査の手法の選定理由で突然示された「港湾分野の環境影響評価ガイドブック 2013」（一般財団法人みなと総合研究財団 平成 25 年）の現地調査は 5 年以上前のデータであり、既存資料としての価値は低く、あくまでの現地調査を基本とすべきである。</p>
39	<p>文献調査には中部国際空港株式会社が行っている環境監視結果をもれなく用いるべきである。</p> <p>5.2 調査、予測及び評価の手法の選定並びに選定理由 p221～285 で、【文献その他の資料調査】として、国土交通省、愛知県、三重県、気象庁、常滑市、知多市、美浜町を用いるとあり、中部国際空港株式会社の既存資料は、流れの状況、海岸線の状況の 2 点だけであるが、「工事中の環境監視計画」により 2000 年 7 月（汚濁防止膜設置前）より 2005 年 2 月 16 日まで、工事中の環境監視を実施し、「空港島及び空港対岸部に係る環境監視計画」により 2005 年 2 月 17 日より開港後の環境監視を実施している。その結果も年報として取りまとめ、公表している。これらの全資料を方法書の【文献その他の資料調査】に追加すべきである。</p>
40	<p>現地調査は限定されているが、現中部国際空港の環境影響評価と同等に実施すべきである。</p> <p>現地調査は、気象・1 地点、1 年間 p221、騒音・常滑市内 2 地点、24 時間 p225、悪臭・常滑市内 2 地点、空港 1 地点、名港浚渫場所 3 地点 p227、鳥類に係る動物相・定点観察調査、船舶トランセクト調査、任意観察調査、年 6 回、コアジサン等の営巣状況確認調査、繁殖期年 1 回 p256、海棲哺乳類（スナメリ）・年 4 回、船舶トランセクト調査、周辺 10×20km p257、景観・新舞子マリンパーク、中部国際空港スカイデッキ、高砂山公園、若松海水浴場、伊勢湾クルーズ船の 5 地点 p278、人と自然との触れ合いの活動の場・潮干狩り場・海水浴場：8 地点、マリナー等：7 地点 p281 だけであるが、大気質、水質、植物の基本的項目の現地調査が全くなく、国土交通省や愛知県等の調査結果を用いるだけでは、今回の埋立計画には対応できない。現中部国際空港の環境影響評価では、沿道大気質の現地調査を 8 地点で行い、そのうち、3 地点で予測・評価している。水質は 4 年間に渡り現地調査をしている（H5～7 年度に 18 点 77 層（各点、3～5 層）、H8 年度に 17 点 74 層）。植物プランクトンも 4 年間・各月 1 回の現地調査をしている。海藻類は 3 年に渡り現地調査をしている。植物（陸生成物）は 3 年間の現地調査をしている。これらと同等の現地調査を実施すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計 4 者より、同様の意見提出あり。】</p>

表3(4) 調査・予測・評価の手法に対する意見について

No.	意見
41	<p>現中部国際空港の環境影響評価での調査方法と同等以上の調査を行うべきである。</p> <p>この間の、中部国際空港株式会社と企業庁の行った環境影響調査の調査は、信頼できない。毎回調査しても「概ね予測の範囲であった」と 2011 年調査を終了している。故西條八東名古屋大学名誉教授グループの行った調査で「海底の泥に汚染の証拠があった」として調査結果を無視し、空港島海域の環境悪化を中部国際空港株式会社と企業庁の行った環境影響評価の調査（方法書 36～38）は覆い隠した実績があり、この調査は参考にならない。</p> <p>①水底の底質調査項目 p219：有害物質と粒度組成だけであるが、現中部国際空港の環境影響評価での、一般項目、有害物質等、水底土砂に係る判定基準項目、土壌の汚染に係る判定基準項目ぐらひは調査すべきである。</p> <p>②水底の底質調査地点（有害物質） p246：下図のように、調査地点が、現空港周辺の国交省の 4 地点だけであるが、現中部国際空港の環境影響評価での、17 地点以上を選定すべきである。</p> <p>③水底の底質調査地点（粒度組成） p248：下図のように、調査地点が、国交省の 12 地点だけであるが、現中部国際空港の環境影響評価での、22 地点以上を選定すべきである。</p> <p>④水底の底質調査方法 p245：現中部国際空港の環境影響評価での底質採取方法がスミス・マッキンタイヤ型採泥器であったが、これが表層部しか採泥できず、また、経年変化は調査できないと批判が多かった。今回の方法書では、現地調査もしないため、具体的な底質採取方法が示されていないが、国土交通省の 4 地点の文献調査は、スミス・マッキンタイヤ型採泥器のままと思われる。説明会では、「簡易な方法」との説明であった。コアサンプル法など経年変化が把握できる採泥方法とし、その方法を明記すべきである。</p> <p>環境省は、平成 24.8 通達（環水第水発第 120725002 号）で「底質採取方法」の中で、採泥方法を限定（⇒スミスマッキンタイヤに）している訳ではありません、としています。</p> <p>⑤水底の底質（有害物質）の評価手法 p245：“「水底土砂に係る判定基準」等との整合が図られているかどうかを検討する”とあるが、「水底土砂に係る判定基準」は水底土砂（底質）に含まれる有害物質について、埋立と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」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。「水質汚濁に係る環境基準」、「土壌環境基準」の概ね 10 倍まで認めるという緩い基準値である。埋立が完了した土地は、土壌環境基準が適用されるため、評価は土壌環境基準とすべきである。</p> <p style="text-align: right;">（次頁へ続く）</p>

表3(5) 調査・予測・評価の手法に対する意見について

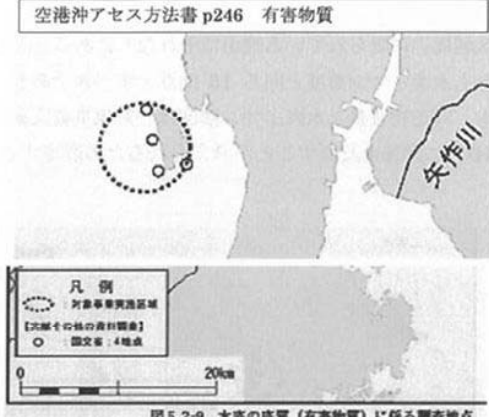

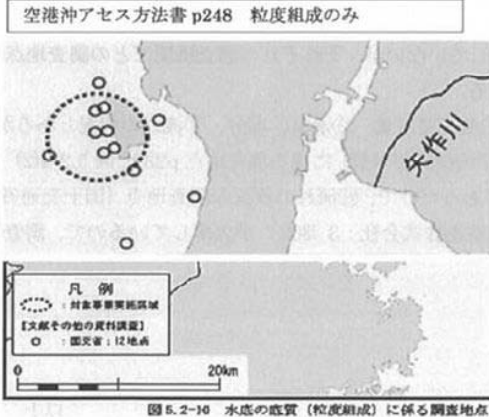

No.	意見
41	<p>(前ページより続く)</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <p>空港沖アセス方法書 p246 有害物質</p>  <p>図 5.2-9 水底の底質(有害物質)に係る調査地点</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>中部空港準備書 p252 有害物質等</p>  <p>図 6-1(1) 底質の現地調査点(伊勢湾海域)</p> </div> </div> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; margin-top: 10px;"> <div style="width: 50%;"> <p>空港沖アセス方法書 p248 粒度組成のみ</p>  <p>図 5.2-10 水底の底質(粒度組成)に係る調査地点</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>中部空港準備書 p253 水底土砂判定基準、土壌汚染環境基準</p>  <p>図 6-1(2) 底質の現地調査点(空母島周辺海域)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">【計4者より、同様の意見提出あり。】</p>
42	<p>水質の調査が文献調査だけであるが、現中部国際空港の環境影響評価での現地調査と同等級以上の現地調査を行うべきである。</p> <p>⑥水質(水の汚れ)の化学的酸素要求量 p230、⑦水質(全窒素・全燐) p234、⑧水質(溶存酸素量) p237: 11地点等、の既存資料を整理、解析するだけであるが、現中部国際空港の環境影響評価では、化学的酸素要求量、全窒素・全燐、溶存酸素量などの水質を4年間に渡り現地調査を実施している(H5~7年度に18点77層(各点、3~5層)、H8年度に17点74層)。少なくともこの程度の現地調査を行う必要がある。</p> <p>⑨水質(浮遊物質) p240: 土砂による水の濁りに係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域として対象事業実施区域周囲の海域”に限定し、【文献その他の資料調査】として、国土交通省: 4地点、愛知県(公共用水域): 3地点、⑩水質(水素イオン濃度) p243は“水素イオン濃度に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域”に限定し、【文献その他の資料調査】として、国土交通省: 12地点、愛知県(公共用水域): 3地点しかない。いずれも化学的酸素要求量、全窒素・全燐、溶存酸素量の“環境影響を的確に把握できる地域”として国土交通省: 23地点、愛知県及び三重県: 11地点、と比べて格段に少ない。なお、現中部国際空港の環境影響評価では、浮遊物質と水素イオン濃度の水質についても4年間に渡り現地調査を実施している(H5~7年度に18点77層(各点、3~5層)、H8年度に17点74層)。</p>

表3(6) 調査・予測・評価の手法に対する意見について


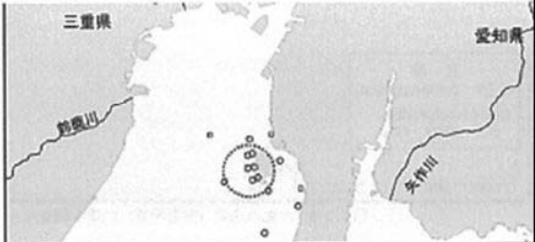
No.	意見
43	<p>水素イオン濃度に比べて浮遊物質量の調査地点が少なすぎる。 浮遊物質量と水素イオン濃度の調査地点が、埋立区域周辺に限られている理由はそれなりにあると思われるが、浮遊物質量の 7 地点は少なすぎる。少なくとも水素イオン濃度と同じ 15 地点とすべきである。</p> <p>表 5.1-2 (1) 環境影響評価の項目の選定理由 p219 でも、浮遊物質量と水素イオン濃度は“対象事業実施区域周辺の水質（浮遊物質量または水素イオン濃度（pH））に影響を及ぼすことが考えられるため選定する。”と同じであり、地点数を減少させる理由はない。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="292 584 842 891">  <p data-bbox="292 831 842 891">図 5.2-7 水質（土砂による水の濁り）に係る調査地点 p242 浮遊物質量</p> </div> <div data-bbox="858 584 1394 891">  <p data-bbox="858 831 1394 891">図 5.2-8 水質（水素イオン濃度）に係る調査地点 p244</p> </div> </div>
44	<p>水質の調査地点は、各図面とも位置しか示していないが、それぞれの調査機関ごとの調査地点名を明記して、資料の確認ができるようにすべきである。</p> <p>また、表 5.2-5 (1) 水質（水の汚れ）で、①化学的酸素要求量、②水温、塩分、③流れの状況とあるが、調査地点図として、図 5.2-4 (1) 水質（水の汚れ；化学的酸素要求量）に係る調査地点 p232、図 5.2-4 (2) 水質（水の汚れ；水温・塩分）に係る調査地点 p233 があるだけで、③流れの状況の調査地点（国土交通省：16 地点、国土交通省（常時観測）：4 地点、中部国際空港株式会社：3 地点）が欠落しているので、調査機関別に地点名を明記して追加すべきである。</p>
45	<p>影響要因と環境要素のマトリクスの内容を「影響波及図」として一目で理解できるような（イメージできるような）図があると良いと考える。</p> <p style="text-align: right;">【計 2 者より、同様の意見提出あり。】</p>
46	<p>調査で使う器具さらには調査風景の例を写真やイラストで示すとより理解が得られると考えます。</p> <p>予測についても、予測手法（予測フロー）や予測結果のアウトプットの例を示すとより理解が得られると考えます。</p> <p style="text-align: right;">【計 2 者より、同様の意見提出あり。】</p>
47	<p>中部国際空港開港後、野間地区～上野間地区の海岸線及び干潟の粒度に変化がみられるので、調査地点、調査期間等、手法として文献及び資料調査について、空港開港前と現在と比べるなど、10 年間程度ではなく、開港前と現在を比較して調査し、結果を知りたいです。</p>
48	<p>空港島以南では潮干狩りが開催中止になることが数年間続いています。空港島が出来て 10 数年経過し海の中に人工物を作ったことも原因の一つと考えられます。</p> <p>「2. 3 (4) 水底の底質、流向、流速」の調査箇所だけでなく小鈴谷地域や美浜町の方まで水底の底質調査をすべきと考えます。ご見解をきかせて下さい。</p> <p>また、底質の調査の方法（どのような器具を使うのか）をおしえて下さい。</p>

表4(1) 環境影響評価の手続きに対する意見について

No.	意見
49	<p>環境影響評価法第三条の七の配慮書について「関係する行政機関及…意見を求めるように努めなければならない」はどう実施したのか。この大事な手続きをどのように行ったかの経過が不明である。</p> <p>配慮書への意見“2016.3.8 に国土交通省中部地方整備局は「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」を公表、縦覧し、国土交通大臣に送付した。公表資料では「環境影響評価…計画段階環境配慮書とみなす書類としてとりまとめた」とされている。しかし、通常のアセス手続きで常識となっている計画段階環境配慮書への関係県・市長と一般からの意見を求めることはしていない。これは、環境影響評価法第三条の七（配慮書についての意見の聴取）“関係する行政機関及…意見を求めるように努めなければならない。を無視している。”、“【検討委員会】は、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保、【連絡会】は関係する地方公共団体等との連携を図る、というだけであり、計画内容についての意見交換はしていない。”と指摘した。</p> <p>その後、一般住民から意見の募集を5月27日～6月27日（提出期限6月27日）で追加し“※本年3月8日付けで公表した検討書と同じものです。皆様からの率直なご意見をお待ちしております”とした。</p> <p>見解 p215 は“愛知県知事、常滑市長、一般住民から意見の募集を行っています。”と突然、愛知県、常滑市の意見を聞いたことになっており、方法書では、平成28年6月3日付けで国土交通大臣意見が提出され p202、その2か月以上あとの平成28年8月10日付で愛知県知事 p206、平成28年8月18日付で常滑市長 p208 より市長意見が提出されたとある。</p> <p>しかし、関係行政機関への意見照会をしたかは公表されておらず、愛知県知事、常滑市長からの意見は、一般意見の提出期限6月27日より1か月以上後の8月である。</p> <p>通常なら、国土交通大臣への意見照会のように“平成28年3月8日に国土交通大臣宛てに検討書を送付し、平成28年6月3日付で国土交通大臣より検討書に対する主務大臣意見が提出された。” p202 と、送付日時、意見提出日時が明記されるのが、愛知県知事、常滑市長に関しては、意見紹介された経過が隠されている。後から気がついて、または気が変わって意見紹介したことが判明するのを避けたためではないか。</p> <p>なお、見解 p215 で“本事業は、環境影響評価法に則って進めています。”とあるが、愛知県と常滑市に意見照会をしたという証拠は示されていない。</p>
50	<p>今回の方法書は、愛知県、常滑市はもちろん、縦覧している名古屋市、知多市、美浜町にも意見照会し、その照会年月日を公表すべきである。</p> <p>今回の方法書は、“「中部国際空港沖公有水面埋立事業」環境影響評価方法書に対する意見の募集について：公告日 平成29年3月29日”で、“環境影響を受ける範囲であると認められる地域の範囲：愛知県常滑市、岡県知多市及び同県知多郡美浜町”とし、名古屋港管理組合、知多市、美浜町でも縦覧していることから明らかなように、環境影響評価法第六条“事業者は、方法書を作成したときは、…対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域を管轄する都道府県知事及び市町村長に対し、方法書及びこれを要約した書類を送付しなければならない。”に基づき、名古屋市、知多市、美浜町にも意見照会しなければならない。その旨を明記すべきである。</p> <p>また、配慮書の縦覧場所及び関係する行政機関からの意見が、愛知県と常滑市だけであった理由も明らかにすべきである。なぜ方法書段階で関係する地域が増加したのか。</p>
51	<p>中部国際空港の護岸を利用することが明らかな案なら、方法書の段階でもっと明確な形状を示すべきである。</p> <p>配慮書への意見“中部国際空港の護岸を利用し、そこから西へ約1km、南北方向に約3,000mとほぼ形状も確定できるが、なぜ、あいまいな半径300mの円で表現するのか。中部国際空港の護岸を利用することが明らかな案ならもっと明確な形状を示すべきである。”と指摘した。</p> <p>さすがに、意見を無視できず、見解 p214 では“準備書の手続きにおいて、土砂処分場の施工位置、規模、形状等についての複数案を設定し、環境影響の比較評価を行います。”と、記載したが、本来はこの後の準備書ではなく、今回の方法書で示すべきである。</p> <p style="text-align: right;">【計4者より、同様の意見提出あり。】</p>

表4(2) 環境影響評価の手続きに対する意見について

No.	意 見
52	<p>伊勢湾漁業影響調査委員会の指摘について 毎回の委員会の中で、委員から魚介類の生息や底質の変化について指摘がされているが、対応として共通して「検討します」の回答である。問題は、空港島・前島の埋め立てによって、木曾三川からの流れが遮断され、海流・潮流の流れの変化等によって空港島海域の環境が悪化され、漁場が失われ、アサリ、コウナゴなどが禁漁となるなど悪化の一途をたどっています。方法書には、伊勢湾漁業影響調査委員会の調査が反映されていません。なぜか。 この点からも、委員の指摘に「検討します」の回答でなく、空港島沖や伊勢湾への浚渫土砂の埋立はやめるべきです。</p>
53	<p>住民説明会はなぜ美浜町で行わないのか。 【計2者より、同様の意見提出あり。】</p>
54	<p>野間漁業協同組合の共同漁業権、区画漁業権を埋立することにより、甚大な被害を受けると思われるので、当組合の組合員への説明を求めます。</p>
55	<p>環境影響調査は何年行うのか。</p>
56	<p>浚渫土砂の埋立だけでなく、浚渫自体の環境影響調査は実施しているのか。</p>