

## 中部国際空港沖公有水面埋立事業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の状況

日 時：令和元年 7 月 17 日（水）  
午後 7 時から午後 7 時 35 分まで  
場 所：常滑市民文化会館 ホール  
常滑市新開町 5 丁目 65 番地  
公述人：3 名

公述人が述べた意見の要旨

### ○ 公述人（1 人目）

この事業について意見を述べる最後の機会なので、色々と意見を述べたいと思います。

まず、第一に、準備書の内容について事業者にお問い合わせしたところ、拒否をされました。意見書を書くために、予測の根拠となる合計数が合わないの  
で、確認するために中部地方整備局に電話をしたところ、担当者が出てきて、  
質問には答えられない、解からない事はそれも意見の中身として書け、とい  
う対応に終始しました。こういうことが許されるのであれば、準備書までは  
いいかげんなことを書いておいて、最後に出された意見に回答すれば良いと  
いうことになります。国がやるアセスでこんなことが許されてよいのか、と  
いうことを指摘しておかなければならない。県の審査会におかれましては、  
ぜひ、十分な審議と、意見を的確に述べていただくようお願いしたい。

次に、この事業は、浚渫土砂の埋立と言いながら、名古屋港ポートアイラ  
ンドの仮置き土砂の撤去が第二の目的となっています。ポートアイランドは  
孤島になっており、獣がないので鳥の楽園になっているはずですが、鳥の  
営巣は確認されなかったと言い張っています。本当にそうなのか非常に大き  
な問題であります。審査会の先生方には、現地に行って確認していただき  
たいと思います。

そもそも、浚渫土砂の埋立は、港湾計画で定められた南 5 区の処分地があ  
るはずですが。それを最初に除外していることが非常に大きな問題です。名古  
屋港港湾計画は平成 27 年 12 月に決められたばかりですが、この計画では「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。」として、南5区を定めています。これについて、土地利用の見通しが立たないといって事業化が遅れているということになっていますが、今回の埋立は、第二滑走路が要望されているから計画したということ暴露するような形になっています。土地利用の見通しが立たないのは南5区でも空港沖でも同じです。現に、説明会でも、埋め立て免許申請時まで土地利用を明らかにすると言っているのに、今のところは明らかにできない。こういう詐欺的な手法を使っているのは極めて問題です。これが、国がやるアセスなのか。事業者は民間ではなく国であるのに、こういった手法をとるのは極めて大きな問題です。公有水面埋立法の許可基準に反する計画は中止すべきと考えます。

次に、護岸構造等が不明確であり、傾斜角度などについて具体的な数値が示されていないのは問題です。5工区ごとの規模は面積しかありません。埋立は容量が必要ですが、容量に関する記述は一切なく、それでどうして容量が確保できたといえるのか不明確であります。また、平面図に長さは記入してありますが、護岸断面に長さは記入されていません。各工区別に消波ブロック、裏込石、深さ、海面と造成面の高低差、中仕切堤などの長さ、護岸の傾斜角度を含めた断面図を記載し、それぞれの容量を確認できるようにすべきです。しかも、「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持つ構造とする。」とありますが、その内容も具体的に明らかにされておらず、問題です。

それから、埋立地の土質、地盤改良場所と厚さが不透明です。中部国際空港の環境影響評価でも、空港島の用地造成として、設計条件の第1に、比較的軟弱な区域としてボーリング柱状図が示してあります。今回は水深も深く、更に慎重に土質を検討する必要がありますが、その内容がどこにも記載されていないのは、都合が悪い土質調査結果を隠しているとしか思えません。それとも、地盤改良を実施するという護岸構造を検討するに際して、土質調査を行っていないとすれば、これも問題だと思います。

次に、汚濁防止膜の問題ですが、中部空港滑走路に沿った深い水深とは何mか記載されていません。想定水深20mとありますが、具体的に測定していません。水深が方法書にも準備書にもまったく記載されていないのはなぜなのか。さらに、中部国際空港アセスでは汚濁防止膜の開口部の長さが記載されていないため、縮尺から読み取ると、3箇所開口部は150mから180mです。今回

は、300mはありそうな図となっていますが、なぜそんなに広い開口部が必要なのか。汚濁を防止するためには、もっと狭い開口部で十分ではないか。

続いて、夜間作業の問題ですが、本来、夜間作業は認められないはずです。ガット船等の作業船舶が航空法の制限高度に達するため夜間に作業を行うとありますが、何mあるのかは記載されていません。ただ単に航路に引っかかる可能性があるから夜間作業を合理化するというやり方は問題です。

それから、埋立用材の受入基準では、土壌汚染された土地になるということ了指摘せざるを得ません。埋立用材の受入基準で、水底土砂の判定基準を使うとしていますが、これは一般の埋立基準よりも10倍くらい緩い基準になっています。水底土砂の判定基準ではなく、一般の埋立用材の基準を使うべきです。それから、埋立用材ではありませんが、サンドコンパクションパイプ工法で用いる砂杭の砂は膨大な量になるため、埋立用材と同等に、環境への影響を検討し説明すべきです。少なくとも、鉄鋼スラグなどを使用するべきではありません。

さらに、事前配慮の環境保全措置が予測の前提となっていますが、これについての記載が不十分です。造成高さを増して埋立面積を縮小する措置は、事業計画を策定する事前の段階で配慮した事項であり、予測した結果に追加する事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減を図るための環境保全措置ではありません。この意味で、「環境影響の回避又は低減に係る評価」で「浚渫土砂等による造成高さを増すことにより、埋立て面積を縮小させた」という事実は間違いです。

次に、騒音に係る環境基準の説明は不十分かつ間違いがあります。詳細は後で、文書で提出します。

もう1つ、関係地域の指定がバラバラです。なぜ配慮書は常滑市長だけに意見を聴いたのか。方法書への意見の見解でも回答はないままです。また、縦覧場所は常滑市役所の他に、名古屋市役所、愛知県庁も行っていますが、なぜ名古屋市には意見を聴かなかったのか。次の段階の方法書では、縦覧場所は知多市と美浜町が追加され、名古屋市役所が削除されましたが、その理由は何か。縦覧するものによって縦覧場所がバラバラなのはなぜか。

次に、大気予測条件の不備があります。工事に伴う大気汚染予測で予測に用いるF（機種ごとの燃料消費率）、P（定格出力：機種ごとに設定）、A（負荷率）が記載されていません。また、日排出量と年間排出量の食い違いの原因は何なのか、明確になっていません。

さらに、排出ガス対策型、低騒音型建設機械は本当に使うのか。使うように「努める」という記述はすべきではありません。

それから、悪臭も規制値ギリギリの値となっていることから、工事によって悪臭が増加する危険性があります。

濁り発生量の疑問もあります。

名古屋港ポートアイランドの鳥類の予測結果は間違いであり、コアジサシは営巣しているはずです。

それから、説明会でも大きな問題となったように、アマモの生態系を無視しています。

最後に、法に基づく事後調査は必要であり、環境監視調査ではなく、法に基づく事後調査を明確に規定すべきです。この点は、ぜひ審査会において指導していただきたい。

全ては読み上げられなかったので、文書を事務局に渡します。

[事務局へ文書を手渡す]

## ○ 公述人（2人目）

はじめに、伊勢湾の「子宮」とも言われた常滑海域を、愛知県は中部国際空港建設で空港島と合わせて、前島の埋立を推進しました。

この埋め立てによって、伊勢湾の「子宮」とも言われた海域は壊滅的打撃を受け、ノリ、アサリなど漁業は成り立たなくなっています。失われた20年、取り返しがつかない中で、再び空港沖の埋め立ては、わずかに唯一残された伊勢湾の漁場が奪われようとしています。

愛知県知事の意見提出にあたって明らかにしていただきたい問題があります。

その1つは、大村愛知県知事は、中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟の会長として、空港沖埋め立てを2027年までに速やかに実施せよと国に働きかけています。

今回の意見書の提出に当たって、知事は、失われた伊勢湾の環境をこれ以上悪化させない立場で、唯一残された伊勢湾・空港沖の豊かな漁場を守る立場から意見を述べるのか、それとも第二滑走路建設を進める立場から意見を述べるのか、その立場を明確にすべきと考えます。

2つ目には、2019年3月に発表された準備書に対して、厳密に検証し意見を提出されることを強く望みます。

私は、この準備書は、知事意見に対して明確に答えていないばかりか、科学的な根拠が失われていると言わざるを得ません。

その点の意見を述べます。

1つは、名古屋港ポートアイランドの仮置き土砂撤去と、その目的についてです。方法書に対する知事意見 1 全般事項 (3) 埋め立て容量の根拠を浚渫土砂の発生量を含めて明確にするとともに、浚渫土砂の有効利用について検討すること、としています。準備書説明会では、名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場が必要としての事業計画が示されました。

その中では、この埋立土砂はあくまで、名古屋港の機能維持のため、ポートアイランドの仮置き土砂を中心に埋立計画で、リニア新幹線の掘削土砂は一切使用しないと説明されました。

準備書の「埋立土砂の内訳」をみると、合計土量3,800万 $m^3$ のうち、名古屋港ポートアイランド仮置土砂が2,000万 $m^3$ と突出し、埋立土砂の半分以上、53%をも占めています。

港湾機能の強化により発生する土砂（コンテナ取扱機能強化400万 $\text{m}^3$ 、バルク貨物の取扱機能強化500万 $\text{m}^3$ 、港湾機の維持により発生する土砂300万 $\text{m}^3$ ）計1,200万 $\text{m}^3$ となっていますが、この埋立土砂の計画は削除すべきです。既に航路の水深16mは終わっており、他の港湾をみても、これ以上の水深を要している港湾はありません。コンテナ船の大型化などと言われていますが、吃水を下げて入港できると名港管理組合は述べています。またこうした大型船舶の入港見通しはない。これ以上航路・泊地の浚渫は必要無いと考えます。よってこの浚渫土砂の埋め立ては必要ありません。

この仮置き土砂は、「高さ+18mを超える築堤の嵩上げは困難な状況であり、平成30年代前半には仮置きが限界に達する見込みである。」と述べているように、これ以上の嵩上げは困難というだけであり、土砂の崩壊、流出はしないような対策が取られています。それを無理に空港沖の埋立に使用するのは本末転倒であります。少なくとも、仮置土砂2,000万 $\text{m}^3$ はこの計画から除外し、計画埋立量は半減すべきです。

中部地方整備局港湾空港部は、「中部国際空港沖の埋立計画の目的が、名古屋港の機能強化や維持など、ポートアイランドの浚渫土砂仮置きが限界に達している、その為の処分場」と繰り返し言っていますが、第1の目的は新聞各紙で報道されているように中部空港第二滑走路用の土地を確保することであり、このことを覆い隠しています。

その証拠に埋め立てた空港沖の活用目的、事業の採算性その見通しも示していません。

同時に、南東工区約60ha計画は、「埋立区域の周辺に作業船の避泊地が存在しないことから、南側の護岸の一部を先行して整備し、作業船退避場として使用することとし、西側の埋立区域の護岸工事が全て完了した後に、残りの護岸を整備する。」と説明しています。しかし、この埋め立て土地の「使用目的」が明記されていません。

南東工区は、国際展示場の南に位置し、愛知県知事や財界が要求しているIRの用地を提供することになります。ここでもこうした思惑を覆い隠しています。

このように、中部国際空港沖の埋立計画は、名古屋港の機能強化と言う名目の元、第二滑走路計画とIRの土地確保という二重の計画が裏で周到に準備されて行われている事業と言えます。

もしそうで無いなら、埋め立て土地の使用目的、事業の採算性、その見通

しを示すべきです。

次に、中部国際空港の水質結果はしっかり評価し、空港島・前島埋立以前の周辺海域の環境調査との比較を示すべきです。

中部国際空港環境監視調査の報告書では、知事意見 個別事項 ウで述べている「中部国際空港の護岸に形成される生態系や、藻場・干潟を含めた海域の生態系に及ぼす影響について回避、低減に努めること。」としています。が、まったくその見地がかけています。

空港島・前島の埋立以前の水質及び環境調査との比較が示されていません。

私たちは、毎年、愛知県企業庁に「水質調査を毎年行え」と言ってきましたが、回答は「2011年度までの調査結果を見ても、概ね過去の変動の範囲内になっておりましたので2011年度を持って調査を終了としました」と企業庁からの「回答」でした。そこで、表記のように、空港島・前島の埋立以前の環境調査と比較したデータを示すべきです。

常滑海域では、環境は著しく悪化し、アサリ、ノリなどの漁業は壊滅的打撃を受けています。

こうした中で、空港沖の漁場は唯一伊勢湾に残された漁場であり、報告書では「最小限に食い止められる」などとした見方を示していますが、空港島・前島が建設された事により、伊勢湾の子宮と言われた常滑海域は、木曾三川などからの流れが分断され、その結果、その影響を受けなかった鬼崎漁協でのノリの生産漁業以外は、壊滅的な打撃を受けました。

このことをどのように認識してこの計画を立案しているのか、まったく無視し、「名古屋港の浚渫土砂の埋立地を確保すれば良い」、「漁業が多少影響しようがそれは考えない」、「埋立土地が第二滑走路になろうがIRでカジノになろうが私たちは知らない」という国土交通省の態度は無責任極まりない。

よって、この準備書を検証し、明確に審査していただくことを要望します。全ては読み上げられなかったもので、文書を事務局に渡します。

## ○ 公述人（3人目）

まず、最初に、名古屋港管理組合の管轄地内から出された浚渫土砂は、名古屋港管理組合の管轄地内で処分することが先決ではないでしょうか。

2015年12月に改訂された名古屋港の港湾計画の中にある、港湾の環境の整備及び保全の2番にある廃棄物処理計画をみても、既定計画どおりにするとして、海面処分用地を南5区（198ha）、ポートアイランド（78ha）となっており、当公有水面埋め立て事業の約290haと比べても遜色のない処分場が名古屋港管理組合内にあると明記されています。また、名古屋港管理組合が計画している廃棄物処理計画が変更になっていないなかで、国土交通省中部地方整備局が中部国際空港沖に埋立事業を行うのは、暗に第二滑走路を建設するために埋立をしようと言っているようなものです。

次に、準備書で出された埋め立て場所は、漁業者にとって重要な海域であり、伊勢湾に面する全自治体に説明をすべきではないでしょうか。

空港沖は藻の繁殖地であり、貧酸素水塊の発生時に魚類が避難する場所でもあることが認められています。準備書でも、干潟や藻場に影響を与える可能性があるということが明記されています。干潟や藻場は海域の動植物からみても、漁業者からみても大切な場所です。

浚渫土砂の埋立により、多大な影響を与えると思います。そうであるならば、海で生業としている漁業者がいる伊勢湾に面する全自治体に説明をするべきと考えます。

最後に、第10章「事後調査」について、周辺への影響は少ないもしくは極めて少ないことから、事後調査を実施しないことがすべての項目に記載されています。伊勢湾を約290ha埋立しようとしているのに無責任なことです。

アサリの潮干狩りが伊勢湾に面した常滑市では今年で5年、美浜町では今年期間が短縮され行われましたが、数年の間、中止になりました。2005年に空港が開港し、6年後の2011年に海域環境調査を終了していますが、その後アサリの不漁が続いています。

埋め立てをする前に、色々と理由をつけて環境を調査するのであれば、30年から50年と長期的な事後調査をしなければ、環境影響評価をする意味はありません。

以上のことにより、中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価準備書は、「準備書」としては大変不十分です。ぜひ、検討をお願いしたい。