

愛知県環境影響評価審査会中部国際空港沖公有水面埋立部会 会議録

- 1 日時 2019年7月25日(木) 午前10時から午前11時45分まで
- 2 場所 自治センター 4階 大会議室
- 3 議事
 - (1) 部会長の選任について
 - (2) 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
 - (3) その他
- 4 出席者
 - (1) 委員
井上部会長、大石委員、富田委員、橋本委員、増田委員、宮崎委員
(以上6名)
 - (2) 事務局
環境局：
小野技監
環境局環境政策部環境活動推進課：
柘植課長、永井主幹、戸田課長補佐、岩川主任、日下主任、中島主任
その他：
関係課職員 9名 (以上16名)
 - (3) 事業者等
7名
- 5 傍聴人
5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、井上委員が互選により選出された。
 - ・ 部会長代理について、井上部会長が大石委員を指名した。
 - ・ 会議録の署名について、井上部会長が富田委員と橋本委員を指名した。
 - イ 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
 - ・ 資料2の一部に希少な動植物の位置情報が含まれていることから、井上部会長が会議の非公開について委員に諮り、当該部分の審議に限り、会議を非公開とすることとした。
 - ・ 資料3から資料6について、事務局から説明があった。

< 質疑応答 >

【宮崎委員】現在の空港島の形状は、北からの水の流れが美浜町などの砂浜に影響しないように、準備書 2-2 ページの図のとおり西側護岸の南北の角をラウンドさせていると思われる。本事業においては、埋立地をどのような形状とすることで水の流れを妨げないようにするのか。

【事務局】準備書に示されている埋立地の形状は現段階の案であり、ラウンドさせるなどの詳細は、今後、検討されるとのことである。

【宮崎委員】水の流れを妨げることのないような形状にしていきたい。

【井上部会長】1点目は、資料3の指摘事項の2番に係る見解の別紙-1において、200m、100m、50mの格子のものが示されている。底層 D0（8月平均）を見ると、200m格子では4mg/Lをほんの少し下回る程度で、50m格子ではそれより少し低く、100m格子が最も低下している。通常、200mから100m、50mになるほど精度が上がることから、値が低下するのであれば低下する方に収束していくと思われるが、なぜ50m格子の方が100m格子より高くなったのか。また、100m格子の結果で評価しているが、より精度の高い50m格子の結果を用いなかったのはなぜか。

2点目は、資料3の指摘事項の9番の見解において、「埋立地が無い場合に4.0mg/L、西I工区及び西IV工区の整備後においても0.5mg/L以上の変化は生じないと予測しました」としているが、これは低下する方の変化なのか。その場合、4.0mg/Lを下回る可能性があるということになり、準備書6-14ページの案-3の水路部の水質の説明において、「生物の生息に影響を及ぼすとされる4.0mg/L未満となる」としていることから、生物の生息に影響を及ぼすことになるのか。

【事務局】1点目は、次回、資料をお示しする。

2点目は、基本的に、D0は低下する方に变化するとのことである。

【井上部会長】生物への影響はあるのか。影響があるのであれば、なんらかの低減措置が必要と考える。

【事務局】次回、資料をお示しする。

【宮崎委員】資料3の指摘事項の7番に係る見解の別紙-6において、中部国際空港と東京国際空港の事例を引用して、動植物については埋立前後で著しい変化が見られなかったなどとしている。一方で、平成20年に環境省から公開された浅海域生態系調査（藻場調査）報告書によると、平成18年8月に調査された空港沖周辺の藻場については、「アマモ場が始まる100m沖合付近までは海底にヘドロが溜まり、硫化水素の臭いが強い。これは海底の砂の上に海水が停滞することによりヘドロやアオサなどの海草の死骸が堆積して形成されたものと思われ、セントレアの埋め立てが強く影響していると考えられる。」と指摘されている。さらに、「沖合200-300mあたりでもっともアマモの密度は高いが、その辺りのアマモの葉上には多くの付着藻類が付着し、さらに葉上にフジツボ類が多数付着している」として、健康なアマモ場ではなくなっているといったネガティブレポートが公表されている。中部国際空港の埋立の際には、おそらく水産用水基準に定められた2mg/Lの濁度を下回るよう工事されたと思われるが、それでもなおこのような悪影響が報告されていることを考慮すべきである。

- 【事業者】報告書を確認した上で、次回、見解をお示しする。
- 【宮崎委員】中部国際空港の西側は、好漁場になっている。それは船の接岸や航行が禁止されている区域だからこそと考えられる。中部国際空港と東京国際空港は、そのような区域に生物が生息して多様性を生み出していると考えられる。本事業において、浚渫船等が頻繁に出入りした場合には生物が寄り付かなくなることから、元に戻らないことが懸念される。
- 【事務局】船の出入りについては、準備書 2-23 ページの図に汚濁防止膜の設置位置が記載されており、この開口部を通して工区に入ることとなる。また、準備書 2-29 ページの図に土砂の運搬ルートが記載されており、名古屋港やポートアイランドから搬出した土砂の運搬船は、空港島の西側から入ってくることを想定している。
- 【宮崎委員】現在は、このような航路がなく空港の西側は船が入ってこない区域であることから荒らされておらず、西側の護岸がナーサリーエリアとなって周辺が好漁場になっていると考える。埋立地周辺に 4,000 トン級の浚渫船が行ったり来たりすることになるので、事例として引用された中部国際空港や東京国際空港のようにはならないのではないか。
- 【事業者】準備書の 2-30 ページの図に埋立方法のイメージを記載している。浚渫船が埋立地に行くわけではなく、護岸で囲いを作った後に、埋立地の中に浚渫土砂を入れるための揚土船が護岸に着き、そこまで土運船が 1 日 2 隻程度の頻度で土砂を運搬するのみである。埋立工事中に護岸周辺で作業船が多数航行するわけではないので、生態系を崩すことはないと考ええる。
- 【井上部会長】現在の西側護岸は空港であるために進入が禁止されているが、本事業で新たに整備される西側護岸も一般の船舶等は入れない区域になるのか。
- 【事務局】工事中は安全面から進入は禁止されるが、埋立完了後も進入禁止とするかは関係者との調整次第とのことである。
- 【増田委員】アマモ場の面積が減っていないことは分かった。準備書 6-8 から 6-13 ページにかけての予測結果を見ると、小鈴谷の辺りでは塩分が低下しているが、これによる影響はないと考えてアマモ場への影響を予測したのか。そのほか、窒素やリンがかなり変化する海域があるが、伊勢湾では今年度、ノリが不漁だったり、ここ数年はアサリが定着しなかったりと、漁場が悪化していると聞いているので、水質の変化による影響はないのか。
- 【事業者】空港島東側では塩分が低下すると予測されているが、低下量は 0.1 から 0.2‰程度と想定しているので、影響は小さいと考えている。
- 【宮崎委員】資料 3 において、アマモ場の面積についての説明があった。また、準備書において、海草藻類の湿重量の調査結果も示されている。今後、面積と湿重量のどちらの指標で評価されるのか。
- 【事務局】事業者は、海草藻類や藻場分布について自主的な環境監視調査を行うとしている。その手法は、基本的に、事前の調査と同様に行うとのことであり、藻場の被度別の分布を調査するとともに、枠取り調査を行って湿重量も調べることとしている。
- 【宮崎委員】準備書 8.9-17 ページの図では、藻場が広範囲に広がっているように見える。これが疎らに生えているかどうかで評価が変わってくることから、被度が十分なのか分かるように調査いただきたい。

- 【井上部会長】事後調査は行わないものの、事後の状況は、環境監視調査により把握することのだが、事後調査を行わない理由を説明いただきたい。
- 【事業者】事後調査については、環境影響評価に関する主務省令において、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときに行わなければならないとされている。一方で、本事業においては、埋立区域の面積 290ha、工事期間 32 年としているものの、項目ごとに影響が最大となる時期の予測評価を行ったところ、いずれの項目についても影響は小さいまたは極めて小さいとなったことから、主務省令に該当せず、事後調査は実施しないこととした。ただし、国としては、環境監視調査という形で、事業実施中も事業完了後も必要な調査を実施していきたいと考えている。
- 【橋本委員】事業内容に関することではないが、今回の準備書や資料編が大変厚くなっており、目的のページまで辿りつき難いことから、通しページをつけていただきたい。
- 【事務局】評価書においては、通しページを追記するよう事業者を指導する。
- 【大石委員】浚渫土砂を運搬する過程において、どこで、どのような騒音が発生するのか、確認したい。
- 【事務局】準備書 8.2-17 ページの工事の実施に伴う騒音において、工事の最盛期における建設機械の稼働状況を記載している。埋立工においては、空気圧送船や中継ポンプ台船などが土砂を投入する際の発生源として計上されている。
- 【大石委員】騒音の発生源は、工事の現場に集中しており、運搬中は大きな騒音が発生するものではないということか。
- 【事務局】準備書 8.2-19 ページにおいて、騒音の発生源として赤と緑の運搬ルート上で土運船からの騒音が発生するとして予測を行っている。
- 【橋本委員】先日の現地視察の際に、現在、滑走路に入ってくる鳥は追い払っており、今回の埋立地にも鳥が集まりそうなことから、同様に追い払うと説明いただいた。名古屋港ポートアイランドは、浚渫土砂を投入している最中にも関わらず、多くの鳥が集まってきているため、本事業でも同様に鳥が集まってくると思われるが、どのように対応するのか。また、その際の騒音は工事中の騒音に含まれているのか。
- 【事業者】工事中は、事業者が鳥の追い払いを行う。方法については、今後、検討する。また、埋立後は、事業者と空港側のどちらが鳥を追い払うのか決まっていないため、今後、調整する。
- 【富田委員】準備書において、名古屋港は常に土砂が堆積すると記載されており、本事業の完了後には次の場所が必要となると思われる。長期的な計画を立てて処分しているのか。
- 【事務局】長期計画としては、名古屋港の港湾計画において、土砂処分場が位置づけられている。実際に事業が進められるかどうかは、関係者との調整や事業採算性などを検討した上で、実施の判断をしていると考えられる。
- 【事業者】名古屋港は、河川港であることから、堆積する土砂への対処が必要である。また、名古屋港は、中部のみならず日本の経済を支えていることから、名古屋港管理組合、愛知県及び国は、長期的な土砂処分について、問題意識を持って取り組んでいるところである。今回の埋立事業も、計画は十数

年前からあったものの、様々な関係者と議論してきたことから、事業の実施に時間を要しているのが現状である。指摘を踏まえて、引き続き中長期的に浚渫を行えるよう検討していきたい。

【大石委員】名古屋港では土砂が余っている一方、静岡県では津波対策の防波堤を整備する際に土が足りずに山を崩したことがあったことから、より広域で検討してはどうか。

【事業者】本事業は、中部国際空港沖を候補地として手続を進めている。これは、愛知県内だけではなく伊勢湾全体のどこで処分した方が良いかを検討した結果、環境面や経済面を総合的に評価して現在の場所としており、常に広域的な観点から検討している。なお、静岡県の津波対策に用いるとした場合は、土質の妥当性、運搬の費用面などを考えなければならないと考える。

- ・ 傍聴者の退出後、議事を再開し、希少な動植物の位置情報に関する審議を行った。

<質疑応答>

【橋本委員】

準備書本編では、この海域が重要ではないように記載されているが、生息地として重要であるため現在生息していると考えられることから、重要な海域として影響を予測評価すべきと考える。

また、希少な鳥類ではないが、オオミズナギドリやウミネコなどの海鳥がどのくらいこの海域を使用しているのかといったデータも示していただきたい。

【事務局】1点目は、現在の生息地であるこの海域の重要性を踏まえて、影響を予測評価すべきとの指摘で良いか。

【橋本委員】調査範囲が区域周辺に限られており、実際にその周囲に広く生息可能な環境があるか不明であることから、区域周辺は重要な海域と考えられる。

【事務局】資料6の留意事項でもお示ししているとおおり、当該海域の重要性を認識した上で、それを踏まえた予測評価を行うよう、部会報告に盛り込んでいただきたい。

2点目は、準備書では、希少種以外の海鳥のデータを記載していないため、調査結果を精査して、次回、お示しする。

【宮崎委員】資料編 8.8-88 ページの底生魚類等の出現状況において、ヤリイカ、カタクチイワシやマイワシが記載されているほか、8.8-106 ページの浮魚類等の出現状況において、カレイ、フサカサゴ、アナゴやタチウオが記載されているなど、資料として不適切ではないか。

【事務局】魚類の調査結果は、準備書 8.8-14 ページに記載した調査状況ごとに採取されたものを掲載しており、個別の種の生態を考慮して分類したものではない。

【宮崎委員】環境影響評価を行う資料としては、生態を踏まえてデータを取りまとめるべきと考えることから、検討いただきたい。

【井上部会長】 図表に調査手法による整理であることを明記してはどうか。

【事務局】 指摘を踏まえ、事業者を指導したい。

【橋本委員】 工事の実施に伴う鳥類への影響の予測において、名古屋港ポートアイランドで確認されたシギ・チドリ類などは、生息環境が周辺に広く存在することから影響は小さいとしている。同様の環境として例示されているヨシクラス、路傍・空地雑草群落等は、シギ・チドリ類の生息環境とは異なるため、これらの環境が周辺に存在するから影響は小さいという評価は乱暴ではないか。

また、

名古屋港ポートアイランドでは

陸から離れた島であることから、安全なねぐらとしている訳であり、代えのきかない場所だと考えられることから、周辺に同様の環境が存在するため影響は小さいという評価にはならないのではないか。

【事務局】

海生生物に限らず鳥類についても、現在の生息環境の重要性を踏まえて予測評価するよう、部会報告に盛り込んでいただきたい。

【宮崎委員】 空港島周辺の海生生物の調査結果を見ると、西側では護岸の消波ブロックや捨石などがナーサリーエリアとなって磯つきの魚や貝が生息しており、東側ではアジやクロダイなど遊泳性の魚が生息する環境が形成されているようである。また、空港島の西側が非常に良い漁場となっているとのレポートがある。西側の新たな護岸は、将来的に、どの程度の水深の場所に造成されるのか。準備書 2-6 ページに護岸断面を記載しているが、生物が付着するかは水深が重要なため、どの程度の深さに代替基盤となるブロックや捨石を据え付けるのか説明いただきたい。

【事業者】 指摘のとおり、水深帯によって生物相が異なることから、具体的な緩傾斜護岸の設計に当たっては、どのくらいの水深が生物の生息に適しているかを、専門家との議論を踏まえて検討したい。

【宮崎委員】 良い生息場となっている既設護岸を撤去することから、何年くらいで生物が戻ってくるかなども考慮した上で、新たな護岸の構造を検討いただきたい。

現在、好漁場となっている海域で工事が実施されることから、代償の岩礁を整備するといった計画はないか。現在の空港島を造成した際の資料を見ると代償となるものの検討も行われていたが、本事業ではどうか。

【事業者】 資料 3 でお示ししたとおり、消失する護岸延長に比べて新たに造成する護岸延長の方を長くすることや、撤去した既設護岸のブロックを別の場所に流用して活用することも検討していきたい。

【宮崎委員】 セントレア・グリーンレポートには、事業実施後の空港島護岸における生物の状況について掲載されている。生物が何年くらいで戻ってくるかといった想定もしつつ、護岸の構造を検討いただきたい。

ウ その他

- ・ 特になし。

(3) 閉会