

中部国際空港滑走路増設事業に係る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。

意見書の提出は 7 者あり、意見の総数は延べ 234 項目であった。

住民等の意見の概要は表 1～9 に示すとおりである。

表 1 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■整備計画	
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>
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、半島側に寄せると鶴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>

表 2 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■PIの実施と増設滑走路案の選定	
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>
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>

表 3 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■中部国際空港が推進している環境対策	
5	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。

表 4 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■地域概況	
6	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。
7	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、という性格が異なるため、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。

表 5(1) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■配慮書への意見の概要と事業者の見解	
8	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。
9	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。
10	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。
11	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。
12	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。
13	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然大丈夫なのだから、ゼロ・オプションを複数案として追加してほしい。
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。
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。
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時、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。

表 5(2) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
17	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。
18	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。
19	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。
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。
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。
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。
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。
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。
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。
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。

表 5(3) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
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。
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。
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 Lden だけで行わないようにしてほしい。
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。
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。
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）、中部国際空港圏の 13 地点（木曽岬町、四日市市、伊勢市など）まで、等 Lden 線を記載し、実測値と比較してほしい。
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。
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。
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。
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。
37	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。
38	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。

表 5(4) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
39	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。
40	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。
41	方法書 p105 の見解 29、見解 30 について、方法書で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。
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。
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。
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。
45	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。
46	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。
47	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。
48	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。

表 6 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■環境影響評価の項目の選定	
49	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。



表 7(1) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■調査、予測及び評価の手法	
50	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。
51	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。
52	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（ブ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。
53	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。
54	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。
55	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。 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。

表 7(2) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
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>
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>
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>
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>
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のになる資料として、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>
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 LAeq だけではなく、時間ごとに評価してほしい。</p>

表 7(3) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
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 Lden 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>
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>
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>
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>
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>
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、基本的手法として、どの予測式を用いるかがわからない。</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ことで、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>

表 8(1) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
<p>■「中部国際空港の将来構想」との関連</p>	
<p>69</p>	<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て、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>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のか。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、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>

表 8(2) 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
	<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>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>
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>

表 9 住民等の意見の概要

No.	住民等の意見の概要
■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>