

## 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 平成29年7月5日（水）午後3時から午後4時20分まで

2 場所 自治センター 5階 研修室

3 議題

- (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方法書について
- (3) その他

4 出席者

委員5名、説明のために出席した職員14名、事業者7名

5 傍聴人等

傍聴人3名、報道関係者5名

6 会議内容

(1) 開会

(2) 議題

ア 部会長の選任について

- ・ 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中野委員を指名した。

イ 中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価方法書について

- ・ 資料2から資料4について、事務局から説明があった。

<質疑応答>

【増田委員】中部国際空港の環境影響評価の結果を参考にするとのことだが、藻場への影響の予測がうまくいかなかったと聞いたことがある。なぜ予測と合わなかったかを検討した方が良いのでは。

【事務局】当時のレビューについては、次回お示ししたい。

【事業者】資料4の指摘事項5の見解のとおりだが、我々も、現在の中部国際空港を整備する際の予測と、実態が違ってきているという話は聞いていることから、なぜ違っていても踏まえて、精度の良い予測を行っていききたい。

【増田委員】防潮堤の改修の際に、名古屋港管理組合が、目視による魚の調査を行っているので、同じように行ってはどうか。また、スナメリの調査においては、

船が来ると逃げてしまうので、船による目視はあまり良くないとの話も聞くことから、適切な方法であるか確認されたい。

【事務局】魚類の調査手法については、資料4の別添資料3の19ページのとおり、目視による調査も行っている。スナメリの調査手法については、方法書の286ページのとおり、事前に専門家の助言を得ている。

【井上部会長】資料4の指摘事項2について、流向・流速の調査地点が空港沖側に1地点となっている。埋立地の位置が決まっておらず、埋立地が空港に隣接するか、間に海域が存在するか、またその距離によっては、埋立地と空港島間の流速が大きく変わるのではないかと。さらに、流況が変わることによって、空港の護岸の生物相に大きく影響を与えるのではないかと。このため、埋立地が流況に影響するような位置の場合に、この調査地点で良いのか確認する必要がある。

【事業者】資料4の別添資料2の13ページの図が流向・流速の調査地点であるが、空港西側の1地点のほかに、空港の周辺にはいくつか調査地点があり、また三重県側や伊良湖にも設定している。これら全ての観測データを用いて伊勢湾全体の現況再現のシミュレーションを行い、個々の地点における実際の観測データとシミュレーション結果を比較し、シミュレーションの精度を確認した上で、将来の埋立地の形状の違いに応じた空港付近の流向・流速を予測することが可能と考えている。なお、シミュレーションのメッシュ幅は200～800m、深さ方向にも20～30層に分けての予測が可能なものであり、少なくとも現在の空港島を整備した時よりは精度の高い予測ができると考えている。

【井上部会長】200～800mのメッシュで予測することだが、空港島と埋立地の間が200mより狭い場合あるいはメッシュが1つしかない場合に、そのようなシミュレーションで空港島近傍の予測は可能なのか。

【事業者】埋立地の形状次第では、200mメッシュでも粗いこともあるかと思われるが、その場合には、部分的にメッシュを細かくして、現況再現できるようなモデルを組んで予測したい。

【井上部会長】その場合には狭い範囲で予測することになるが、その際の現況確認をするための調査も必要になるかと思うので、検討いただきたい。

【事務局】新しく埋立地を作るに当たって詳細な流況のシミュレーションが必要とご指摘なので、必要に応じて調査地点を追加して十分な精度を確保できるように、という形で部会報告に盛り込んでいただきたい。

【二宮委員】方法書の7ページに、工区分割し、工区ごとに工事を行うとあるが、最初の工区が終わってから順次作っていくのか。埋立地の全体像が決まっていれば、水の流れの方向性も決まると思うが、例えば3分割したうちの1工区のみ工事した時、周辺の部分が停滞域になる。本事業の完了は20年先ということ考えると、工区の分割の仕方によっては、結果としてその間に影響が生じることを懸念するが、どのように考えているか。

【事業者】ご指摘のとおり、長い期間をかけて工事を行うことになるかと考えており、

今後の環境影響評価においても、一気に全てを造るのではなく、いくつか工区に区切って工事することを前提に行う。工事による影響として、水の濁りや動植物に対するものについては、工事の段階に応じて予測していくこととしているが、一方、埋立が完了した段階で環境に与える影響が最も大きくなる項目については、埋立地が存在する条件で予測を行いたいと考えている。方法書の218ページにも記載しているが、工事の実施による影響を評価する項目と、埋立地が存在することによる影響を評価する項目の、それぞれ○印がついている項目については、環境に与える影響が最も大きい時点だと判断して環境影響評価を進めたい。

【二宮委員】例えば、完成後の全体の形状を流線型にしたとしても、途中段階で段差ができていけば流れは停滞し、最初の5年や10年の間は生態系への影響があると思われるので、そういうことを意識して予測を行ってほしい。この事業は長期の工事になるので、工区の形なり工事の進め方によって、どのような影響があるかということも、検討できればよい。

【事務局】ご指摘の通り、本事業は工事期間が長期にわたるため、工事の途中段階においても、環境への影響が小さくなるような事業計画や工事計画を検討するよう、部会報告に盛り込んでいただきたい。

【富田委員】水の汚れの調査は、埋立地ができてから調査するということか。工事中は水の汚れの調査はしないということか。

【事務局】方法書218ページの水の汚れについて、埋立地の存在によるものしか○印がついていないというご指摘だと思う。工事中の影響として水の汚れには○印をつけていないが、土砂による水の濁りには○印をつけている。これは、土砂を埋め立てることにより濁水が出ることについて評価項目として選定している。水の汚れについては、埋立地が存在すると潮流が変化することによって、海の水質も変化することを予測している。

【富田委員】工事の期間が長い、その間の水の汚れの影響をみないということか。

【事務局】先ほど二宮委員からも指摘があったように、形状によっては水の汚れが生じることもあるので、工事の方法や形状にも配慮するよう、部会報告に盛り込んでいただきたい。

【中野委員】資料4の指摘事項5にあるように、過去に空港をつくる際の環境アセスメントの結果を参考にすべきだと思う。それに関連して、潮流シミュレーションは当時より精度が上がっているものなのか。

【事務局】シミュレーションは昔と比べ進歩して精度が高くなっており、最新の技術・知見を用いて予測評価を行うものと理解いただきたい。

【中野委員】過去のシミュレーション結果について、現在シミュレーションすればどうなるかも含めて、妥当性を示すと良いのではないか。

【事務局】過去になんらかの開発を実施した者が、周辺環境を調査してアセス図書との比較を行い発表したものがあれば、それを活用することは可能だが、今回

のアセスにおいて、空港を建設する際のシミュレーションの再現を本事業者に求めるのは難しいと思われる。

【二宮委員】シミュレーションは、どの範囲で、何を予測するのが重要になってくるが、今回実施するシミュレーションは伊勢湾全体での話なのか、空港沖の埋立地の形状を決めるためのものなのか。伊勢湾全体の予測を行っても、本事業の埋立による影響に果たして適用できるのか。問題を整理して、何を予測したいのか決めて行うべき。先ほどのメッシュ幅をどうするかといった問題もあるので、専門家からの助言を得て進めるべきではないか。

【事務局】潮流のシミュレーションは、大海域としてメッシュ幅を広くして伊勢湾全体を行い、空港島周辺は小海域としてメッシュ幅を狭くするのが一般的だと思われる。専門家の助言を得ながら、という点は部会報告に盛り込んでいただきたい。

【二宮委員】伊勢湾全体ではなく、今回の事業で関係する周囲のみについてもっとメッシュを細かくしてシミュレーションした方が、空港周辺の現状が分かるのではないかと思うが、専門家と議論した上でシミュレーションした方が良いのではないか。

【事務局】専門家に相談して最適な条件を設定しながらモデルを構築するよう、部会報告に盛り込んでいただきたい。

【井上部会長】方法書7ページの工事工程において、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しているが、工事工程を変更する場合は、これから準備書を作成するまでのことか。または、準備書の提出の後も変更することがあるのか。

【事務局】準備書作成の前の場合も、後の場合もある。事業者としては、現実的どのような工事工程の変更があったとしても、環境に与える影響が最大となる時点で予測評価することとしている。

【井上部会長】仮に工事期間が短くなり、同じ土砂量を埋め立てる場合には、1日当たりの運搬船の数が多くなるので、影響が最大ではなくなるのではないか。工事工程が短くなる、あるいは環境影響が大きくなるような工事工程の変更はしないということか。

【事業者】工事工程が短くなることも想定して予測及び評価を行う。

【井上部会長】運搬船の頻度などの前提条件も、工事工程が短くなることを想定して、準備書に示されるのか。

【事業者】準備書で示すこととしている。

【井上部会長】そうすると、埋立量との関係になるが、現在は維持浚渫の年間30万 $\text{m}^3$ の20年分として600万 $\text{m}^3$ が入っているが、例えば工事が10年で終わるとなると、これは半分の300万 $\text{m}^3$ になり、埋立量が変わることになるのか。

【事業者】ご指摘のとおり、工事工程が短くなれば、維持浚渫分の埋立量は減ってくる。ただし、工事工程が短くなるとしても、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 m<sup>3</sup> は、長年にわたって埋め立てる必要があると考えている。なお、同じ速度で埋立地を造成していくというわけではなく、急いで名古屋港の機能を強化しなければならない時期もあるので、運搬船を集中して投入しなければならない工事のピークの際を、環境に与える影響が最大になるとして予測及び評価をしていく。

【井上部会長】これは準備書の際の意見になるかもしれないが、206 ページに浚渫土砂の有効利用について事業者の見解が述べられている。20 年後はこうした技術開発が進み、埋め立てる量が少なくなることになれば、埋立地を長く利用できることになるので、そうした検討もしてもらいたい。

ウ その他

- ・ 特になし。

(3) 閉会