

## 「中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価準備書」についての公聴会 公述原稿

2019年7月17日（金曜日）午後7時から 常滑市民文化会館 ホール

## ① 準備書の内容質問の拒否。

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に、確認をするため中部地方整備局に電話をしたところ、担当の「O」と名乗る方が出てきて、質問には答えられない、解からない事という質問も含めて、意見として出してくれれば、評価書で答える、との一点張りで、いっさい耳を貸しませんでした。こんな対応をするように事業者の中部地方整備局長は担当者に指示しているのか。事情を確認して説明すべきである。

これが許されるというのであれば、準備書は適当に書いておいて、意見が出れば最後の評価書（その後、意見受付の機会はない）で回答すればいい、それでお終いということになり、完全にアセスの形骸化につながる。県の環境影響評価審査会もそうした事態とならないよう厳格な審査をすべきである。

## ② 名古屋港ポートアイランドの仮置き土砂撤去が第2の目的。

埋立土砂の内訳をみると、合計土量 3,800 万 m<sup>3</sup> のうち、名古屋港ポートアイランド仮置き土砂が 2,000 万 m<sup>3</sup> と突出し、埋立土砂の半分以上 53% をも占めている。ここに、この埋立計画の第2の目的がある。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2滑走路用の土地を確保することである。

名古屋港ポートアイランドは、計画埋立て高さ 5.31m を超える仮置き土砂 2,000 万 m<sup>3</sup> を全て運び出すことを予定している。つまり、名古屋港ポートアイランドを活用するには、仮置き土砂を取り去り、平面にしないとイケない。そうしないとカジノなどが誘致できない。これが第2の目的である。

そのため中部経済界の意を汲み名古屋港管理組合は、陸の孤島の名古屋港ポートアイランドまでの移動方法まで、橋梁なら 1000 億円以上、トンネルなら 1300 億円以上の概算額まではじき出している。この陸の孤島は獣がいない安心して産卵できる楽園なのに“鳥類の営巣は確認できなかった。”と言い張っているが、もっと詳細な調査が必要である。

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る。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る。少なくとも仮置き土砂 2000 万 m<sup>3</sup> はこの計画から除外し、計画埋立量は半減すべきである。

## ③ 港湾計画で定められた南5区処分地を優先せよ。候補地選定で第1次判定で除外は恣意的

“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埋立地を計画する余地がないのが現状である。”とあるが、事実認識に誤りがある。

国は、2016.5.27 に、「環境影響に関する検討書」（配慮書）を公表し縦覧・意見募集を開始し、2017.3 には方法書で“新たな土砂処分場として約 3,800 万 m<sup>3</sup> を受入容量の目安”として、中部国際空港西隣を第2滑走路の布石としているが、それまでの間は、2015.12.28 全面改訂の名古屋港

港湾計画の「金城地区の 16ha、西部地区の 72ha の土地造成において、浚渫土砂 700 万 m<sup>3</sup> の廃棄物処理を新たに計画する。」を活用することとしており、この 88ha のうち、金城ふ頭地先公有水面 16.4ha 埋立について名古屋港管理組合が環境影響評価書を 2018 年 5 月に公表し、約 200 万 m<sup>3</sup> の改良浚渫土で埋め立てることが決定している。国のアセス法対象の 50ha 未満とはいえ、名古屋市のアセス条例の対象であり、これは港湾機能の維持浚渫 30 万 m<sup>3</sup>/年の 7 年分に相当する“大規模な埋立地”と言える。

また、名古屋港港湾計画 (H27.12) の廃棄物処理計画では「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。既定計画：(南 5 区) 海面処分用地 198 ha、(ポートアイランド) 海面処分用地 78 ha」としており、高潮防波堤の外側ではあるが、港湾区域内に南 5 区 198ha の海面埋め立て処分場がある。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…事業採算性の確保が難しい…関係者との調整を行なっていますが事業化の見通しが立たない状況、“と抽象的には答えているが、納得できるものではない。この理由を認めるとしても、空港沖は漁業権もないため関係者との調整が不要だから計画した。むしろ中部財界から第 2 滑走路用地が必要と要望されているから計画できたということを暴露している。

しかし、一方で空港沖は藻の繁殖地でもあり、貧酸素魁の発生時に魚類が避難する場所でもあることを認めている。矛盾した内容であると言わざるを得ない。

また、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。説明会でも、埋め立て免許申請時までには明らかにすると答弁している。それとも中部国際空港沖は土地需要があるというのか。中部国際空港の第 2 滑走路というなら、その需要予測、採算計画を具体的に示すべきである。

そもそも、計画段階配慮に関する内容で、南 5 区は、“処分場としての利用後、既設の新舞子マリーナパークと一体となった緑地が整備される計画となっている。”とあるだけで、第 1 次判定が“不適”となっている。これは恣意的な選定であり、名古屋港港湾計画で決められている南 5 区は頭から消し去り、第 2 次選定にも加えないという異常な扱いである。この段階で、せめて、方法書への意見に対する見解“土地需要の具体的な見通しが立たない、事業採算性の確保が難しい、関係者との調整を行なっていますが事業化の見通しが立たない状況です。”をこの部分で記載し、関係者との調整内容なども具体的に記載すべきである。

#### ④ 公有水面埋立法の許可基準に反する計画は中断を。

そもそも公有水面埋立事業について「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が真に必要なものであり、埋立ての規模は過大であってはならず、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされている。

このため、公有水面埋立法第 4 条で「都道府県知事は埋立の免許の出願 左の各号に適合すと認むる場合を除くの外 埋立の免許を為すことを得ず」として許可基準を定めている。

公有水面埋立法第 4 条 3 号の許可基準 (埋立地の用途が土地利用又は環境保全に関する国又は地方公共団体の法律に基く計画に违背せざる) に反する計画は中断すべきである。2015 年 12 月に全

面改訂された名古屋港港湾計画では、海面処分用地として、既定計画の南5区198ha、ポートアイランド78haが定められているだけであり、空港沖の海面処分用地は認められていない。この上位計画で定められたものを順番に公有水面埋立法の手続きを進めることとなっている。

公有水面埋立法第4条4号の許可基準（埋立地の用途に照し 公共施設の配置及規模が適正なること）に反する計画は中断すべきである。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。新聞報道等では周知の中部空港第2滑走路という用途なら、準備書で将来需要などを示し、その必要性を検討すべきである。

公有水面埋立法第4条5号の許可基準（埋立地の処分方法及予定対価の額が適正なること）に反する計画は中断すべきである。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。

これらの方法書への意見に“公有水面埋立申請時に適切に対応してまいります。”という曖昧な見解しかない。この後の手続きである公有水面埋立法の許可基準も満たせない計画は中断すべきである。

ちなみに、後回しにされた南5区でさえも、“処分場としての利用後、既設の新舞子マリーナパークと一体となった緑地が整備される計画となっている。”と埋立処分後の利用計画が明確になっている。

#### ⑤ 護岸構造等が不明確（工区毎容量、埋立時期、構造材の内訳、傾斜角度、西I工区だけ改良材）

“対象事業の規模”で、5工区ごとの規模は面積しかないが、容量は全体容量しか示されておらず、各工区別に示すべきである。事業計画の最も要になる数値である。断面が変化する地点ごとに、断面図を示し、全体の埋立量を計算すべきである。その際、SCP(サンドコンパクション)工法により、砂杭で押し出された軟弱地盤がもちあがることによる埋立容量の減少分も示して計算すべきである。

また、平面図に長さは記入してあるが、護岸断面に長さは記入されていない。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ある。埋立土砂が海面にすべり落ちないように、通常は海面と同じ高さにして平衡を保つか、頑丈すぎるほどの護岸にして構造の安全計算をする。“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。”とあるが、その内容を記載すべきである。

さらに、環境保全措置として“造成高さを増すことにより、埋立面積を縮小させた計画とし”とあり、“表層1m部分も浚渫土砂で造成することにより、張り出し部を縮小することとした。”とあるが、その高低差は準備書の図面のどこにも記載されていない。なお、表層1mも浚渫土砂にすることで、張り出し部分600mが480mに縮小できるという説明にも疑問がある。西工区の容量3200万m<sup>3</sup>か面積230haか、表層1mのどれかがおかしいのではないか。既設の中部国際空港の埋立地盤高さは基本水準面（年間の最低潮位）から平均+4.5mとしているので、この事実と、今回の計画とはどう違うのか説明すべきである。わずかに景観の予測で“国際空港スカイデッキ…埋立地と空港島は、地盤高さ、地表面及び護岸の形状が同程度であり、空港島の地表面と一体となって視認される”とあるが、具体的な地表面高さは不明のままである。

護岸構造で、配置図と断面図だけでは、工事の規模が分からない。埋立土砂の内訳のように、護岸の構造材の内訳と総量を示すべきである。基礎捨石、岩砕、被覆石、被覆ブロック、敷砂、消波ブロックがそれぞれ、各工区で何トン必要で、運搬船はどれだけ必要なのか。また、地盤改良(SCP)

はどのような規模なのか、面積、杭の本数と深さは各工区毎にどれだけのものか。これらは、作業船の稼働による大気汚染、騒音、捨石投入等による水質汚濁の基本的条件となる。大気汚染の予測条件（11年次11月目～12年次19月目）p8.1-28~29や水質（濁り）の予測条件（3年次10月目）p8.4-62は、その時点で工事を行っている箇所の作業量だけであり、しかも大気は突然、1日当たりの排出量だけが記載され、水質は1日当たりの施工量だけが示してあるだけで、工事全体がどれだけ膨大な護岸構造材を用いるかが不明である。

“埋立地の護岸は…生物の生息・生育に配慮した構造である傾斜式護岸を採用する”とあるが、その傾斜角度とその設定根拠を各工区別に示すべきである。中部国際空港のアセスでさえも大部分の護岸は捨石式傾斜堤護岸で、角度は1:2～1:4/3と記載してあった。但し、この角度で充分という根拠は無かった。不十分な護岸断面から読み取ると、中部国際空港と同じ傾斜式護岸で、かつ幅10mの平坦部を設けるのは、西工区の北半分の西護岸2だけと思われるが、その場合、水深が18m程度と大きいために大断面の護岸が更に幅広くなり、軟弱地盤の地盤改良（SCP）も大規模になる。それを具体的に数値で示すべきである。例えば、傾斜を1:2、4m深さで平坦部10m幅とすると、法線から46m外側までの基礎捨石、被覆石等が必要となる。

#### ⑥ 埋立地の土質、地盤改良場所と厚さ不明。

“護岸断面”で地盤改良（SCP）を実施する護岸が、範囲も深さも不明であるが、そもそも、ここに埋立地を造成するというのに、前提条件としての土質調査結果が無い。

西護岸-1、西護岸-2、南東護岸-1,2は地盤改良（SCP）を実施するが、その深さ、砂杭の直径・本数を記載すべきである。また、南護岸と北護岸だけは地盤改良（SCP）がないが、不要なら土質性状などその根拠を示すべきである。

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る。今回は水深も深く、更に慎重に土質を検討する必要があるが、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思われたい。それとも、地盤改良（SCP）を実施するという護岸構造を検討するに際して、土質調査は行っていないのか。

#### ⑦ 汚濁防止膜の問題（水深不明、配置、開口部、水質対策か）

汚濁防止膜の設置…西I～IV工区では水深が深く、垂下型汚濁防止膜の下端が海底まで達しないため、併せて海底から自立型汚濁防止膜を展張する。”とあるが、まず、中部空港滑走路に沿った4.27kmの深い水深とは何mかを記載すべきである。汚濁防止膜の設置イメージ図では“想定水深20m”とあるが、それでよいのか。水深が配慮書にはあったが、それによれば、想定水深20mとは言い難い。せいぜい18m程度ではないのか。いずれにしても水深が方法書にも、準備書にも記載されていない。

かろうじて“埋立地の形状の選定”で等水深図があるが数値は読み取れない。水質予測等の基礎的条件の水深が無いようでは準備書として欠陥である。

汚濁防止膜は、本来は垂下型汚濁防止膜を海底まで垂らして使用するものである。深さ5mしかない垂下型汚濁防止膜p2-24が短ければ少なくとももう1枚継ぎ足して10m、2枚継ぎ足して15mで使用すればよいことであり、環境保全措置に追加すれば済むことである。

また、海底からの自立型汚濁防止膜は限りなく、垂下型汚濁防止膜に近く、かつ海面に近くすべきである。垂下型汚濁防止膜からどれだけ離して設置するのかが記載されていない。垂下型汚濁防

止膜下端からたった 2m 高い位置に自立型汚濁防止膜上端があるのはあまりにも差がない。

“汚濁防止膜の設置…作業船舶の出入りのため、1 区画に 2 箇所、幅員 300m の開口部を設け、開口部は浮沈式の垂下型汚濁防止膜を設置する。”とあるが、浮沈式の垂下型汚濁防止膜の操作方法を記載すべきである。まさか、沈めっぱなしとは思われないが、誰が、いつ、どのように浮沈させるのか。

また、1 区画には 1 か所で十分と思われる。なぜ 2 箇所も必要なのか。さらに、名古屋港のガーデンふ頭に入ってくる北航路の幅員は 200m しかないのに、汚濁防止膜の開口部幅員が 300m も何故必要なのか。

中部国際空港アセスでは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 箇所の開口部は 150m、180m、180m である。今回はあまりにも開口部が広すぎる。これでは汚濁防止膜があってもなくても同じことになる。

“濁り発生量の算定”で、算定式の中の“ $\alpha$ ：汚濁防止膜の効果(%) (=1.0)”とあるが、この意味は、汚濁防止膜で濁りが 0%しか除去できず 100%外部に流出する、つまり汚濁防止膜は濁りの対策として効果がないと計算していることになる。中部国際空港アセスでは、汚濁防止膜さえ主張せず、予測も当然ながら汚濁防止膜無し ( $\alpha = 1.0$ ) としているので、同様と言えるが、事前配慮の段階で決めた環境保全措置が全く効果がないという予測では準備書としては成立しない。事例を詳細に調査し、その中で安全をとった除去率を用いるべきである。

「港湾工事における濁り影響予測の手引き」(国土交通省)によれば、“既往の環境影響評価について、この除去率を調べたところ、…除去効果を見込んだ事例は 41 事例…、この 41 事例のうち 50%の値が用いられている事例は 38 事例と大半であった。また…既存の調査データを元に算定した結果、40~80%であった。”ということであり、沖縄の平良港で「汚濁防止膜の内側の SS が 20mg/l 以上の値では除去率は 40~80%であった。」また、「横浜港の事例においても、データ数が少ないものの、平良港と同様に除去率 40~80%の値が得られた。」というものであり、自信を持って主張できるほど多くのデータで裏付けられ確立されたものではないが、安全側の除去率 40%を用いて再予測すべきではないか。

そして、予測の不確実性が小さくないことから、結果がどうであったかをしっかり事後調査をして確認し、汚濁防止膜の配置、深さ、開口部の縮小など、さらなる必要な措置をとることが重要である。

## ⑧ 夜間作業 (本来は認められない、SCP 船欠落、コンクリート打設不要)

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るが、本来はこうした夜間作業は騒音規制法で禁止されており、可能な限り避けるべきである。幸いにこの区域が「特定建設作業の規制基準が適用される区域」に指定されていないため、法的には違法ではないというだけであり、もし適用区域であれば、例外は災害対策、鉄軌道の運行確保、道路法・道路交通法の特別許可だけであり、航空機の運航も含め夜間作業は認められていない。こうした事情を充分考慮した表現を考えるべきであり、“夜間に作業を行う”という事業者の独断だけで決めるべきではなく、地元や空港管理者と協議して了解を得るなどの行為が必要である。

工種ごとの作業時間帯の表で夜間作業を行うのは、岩砕投入、基礎石投入、本体ブロック運搬・据付け、被覆石投入、消波ブロック運搬・据付け、裏込石投入、コンクリート打設としているが、この表では、昼間も夜間も作業することになっている。これでは航空法違反となり、航空機がガット船等に衝突する危険がある。夜間のみ作業を行う工種が昼間作業をするときはどのようにして航空法違反を避けるのかを具体的に記載すべきである。そうでなければ昼間作業は削除すべきである。

また、地盤改良工の SCP (サンドコンパクション) 船は、代表的な護岸の施行イメージを見ると、例示されているガット船 (最大作業高さ 20m) より高い。しかも、地盤改良工は工事場所に固定してサンドコンパクションを打設するため移動は困難である。しかし、この表では、地盤改良工の SCP は昼間作業だけとなっている。これは航空法違反になるのではないか。そうでないというなら、地盤改良工の SCP の高さを明記するか、作業位置を特定すべきである。供用中の仙台空港制限区域内の施工では制限表面にかかる箇所の作業時間は 21 時 30 分から翌朝 6 時 30 分となるため、地盤改良の施工は夜間となり、昼間は施工機を制限表面にかからない箇所に退避させておく必要があった。こうしたことを考えているのか。

さらに、上部工のコンクリート打設が昼間も夜間も作業する計画であるが、代表的な護岸の施行イメージを見ると、コンクリート打設作業はそれほど高くなく、ガット船の半分ぐらいの高さである。もし夜間作業をせざるを得ないというなら、その高さを明記すべきである。

#### ⑨ 埋立用材の受入基準 (水底土砂の判定基準) では土壤汚染された土地になる。

埋立用材の受入基準”で“水底土砂の判定基準及び…ダイオキシン類の環境基準に適合したもののみを受け入れる。”とあるが、水底土砂の判定基準は、埋立を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」1970 年で定められている。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。土壤環境基準の概ね 10 倍まで認めるという緩い基準値であり、最初から土壤汚染された埋立地を造成することになる。土壤環境基準ができた 1991 年以後、水底土砂の判定基準を改正していない法的矛盾である。埋立用材の受入基準はダイオキシン類と同様に土壤環境基準とすべきである。

また、埋立用材ではないものの、SCP (サンドコンパクションパイル) 工法で用いる砂杭の砂は膨大な量になるため、埋立用材と同等の環境への影響を検討し説明すべきである。例えば、仙台空港エプロン (災害復旧) 地盤改良外工事では、70cm の砂杭 3,422 本を、1.9m 間隔に打ち込んでいる。今回の空港沖埋立の砂杭直径、打ち込みピッチ、全体の範囲を明記し、砂杭の性状 (有害物質の有無、pH への影響など) を確認する方法を記載すべきである。間違っても、鉄鋼スラグを天然砂の変わりに使用するようなことすべきではない。全国各地で鉄鋼スラグ埋立地で六価クロムやフッ素が検出され問題となっている。

#### ⑩ 事前配慮の環境保全措置は予測の前提。

事業計画を策定する段階で環境に配慮した事項に、水質等の環境保全措置として“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計画とし”とあることを、より具体的に、造成高さを何メートル増して、埋立て面積を何平方メートル縮小させたのかを、事前の配慮事項として明記すべきである。また、第 2 章 対象事業の目的及び内容の中に、この埋立地の形状の検討を追加すべきである。

なお、この造成高さを増して埋立面積を縮小する措置は、この表題のとおり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ない。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計画とし”は間違いである。それとも計画図の 480m 幅を更に縮小するということか。それなら、再予測が必要である。

なお、事前配慮で”埋立地の幅をさらに 50m 縮小し“というが、第 6 章 埋立地の形状の検討では、600m 幅を 480m と 120m 縮小する案を計画としたということであり、50m という中途半端

な縮小幅は無い。

同様に、埋立地の存在に伴う各種評価、水底の底質、流向及び流速、地形及び地質、鳥類、海生生物、海生植物、生態系への影響、人と自然との触れ合いの活動の場の全てが間違いである。予測した後に追加する環境保全措置が思いつかないため、事業計画策定段階での環境保全措置を二重計上して、いかにも環境保全措置がたくさんあるように見せかけるような姑息な手段を取らないよう、環境影響評価審査会から事業者に指導されたい。

#### ⑩ 騒音に係る環境基準の説明不足、間違い。

騒音に係る環境基準の説明は不十分かつ間違いがある。“道路に面する地域”については、ただし書きで緩い環境基準が決めてあることを説明すべきである。また、“この場合において、幹線交通を担う道路に近接空間については、「騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により、表のとおりとされている。”は、間違っている。環境基準の説明に騒音規制法の要請限度があることが間違いである。ここは、「特例として表のとおりとされている。」と正しく表現し、①一般の環境基準、②ただし、道路に面する地域はもっと緩い基準、③そのうち、特例として、幹線交通を担う道路では更に緩い基準が定められていることを理解できる表現にすべきである。環境基準の告示もそのように表現している。

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）の注は、出典さえ示さずに、いかにも環境基準の告示に書いてあるかのような表現であるが、1 幹線交通を担う道路、2 幹線交通を担う道路に近接する空間の定義は、中央環境審議会の答申に基づく環境基準の告示ではなく、その後の環境省の通知で「高速道路、国・県道、4車線以上の市道」などと定めているだけである。このため、環境影響評価の対象道路はほとんど全てこの特例の環境基準が当てはめられ、問題なしとされている。

しかし、この特例の環境基準は、広島高裁判決の最高裁決定により「昼間屋外値が LAeq 65 dB を超える場合…受忍限度を超える聴取妨害」とし、損害賠償を認容し、損害賠償に関する騒音の基準は完全に確定した。判決で確定した受忍限度を 5 dB 上回るような特例の環境基準は廃止すべきである。

また、2018年10月、WHO＝世界保健機関のヨーロッパ事務所が、『環境騒音ガイドライン』というものを発表し、例えば道路の場合、WHOの勧告は昼間 53dB 以下、夜間 45dB 以下にすることとし、日本の特例環境基準(昼間 70dB、夜間 65dB)と比べ非常に厳しい内容であるが、WHOは『健康を守るために騒音レベルをこれ以下に保つべき』として、世界各国に採用するよう求めている。こうした状況を勘案した大胆な施策が望まれている。

少なくとも、環境省が独自に定めた、根拠のない「幹線交通を担う道路」の定義は、いわゆる高速道路だけに限定するなどして、誰もが利用できる国道、県道等は除外し、ただし書きの「道路に面する地域」の環境基準を適用するべきである。

#### ⑪ 関係地域（定義ばらばら、名古屋市も含むべき）。

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ある。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るが、なぜ名古屋市長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たが、その理由は何か。

また、今回の準備書の縦覧場所は常滑市役所、知多市役所、美浜町役場であり、名古屋市役所が

ないが、その理由は何か。今回は関係地域の範囲として“愛知県常市、同県知多市及び同県知多郡美浜町”と、配慮書、方法書とバラバラなのはなぜか。

方法書への住民意見に対し、“名古屋市は環境影響を受ける範囲であると認められる地域ではないことから…方法書の送付は行っておりません。”とあるが、配慮書の段階では、名古屋市役所でも縦覧していることから、関係地域として考えていたはずである。

まして、埋立ての半分以上が名古屋港ポートアイランドの仮置浚渫土であるため、配慮書への主務大臣の意見、方法書への知事意見に従い、“名古屋港ポートアイランドの仮置きされている浚渫土砂の搬出に伴う鳥類への影響について調査、予測及び評価を行い、「8.8 動物」に記載しました。”ということで、空港沖の埋立てというだけではなく、名古屋港ポートアイランドでの積み出し、土運船での空港沖までの運搬など、名古屋市に接近する部分で環境影響を及ぼすはずであり、名古屋市を関係地域から除外する理由はない。

### ⑬ 大気予測条件の不備（SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM 排出量、日排出量と年間排出量の食い違い）

工事に伴う大気汚染予測で【SO<sub>x</sub>,NO<sub>x</sub>,SPM 排出量】の予測式があるが、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）が記載されていない。また、稼働時間も記載されていないため、排出量の確認ができない。

工事騒音予測は機種ごとのパワーレベルが記載され、工事中水質も工種ごとの濁り発生量が記載されていることと比べ、大気予測は事業者の計算した結果を信じろという、あまりにも傲慢な準備書である。予測条件を示すべきである。

また、作業船舶・建設機械の稼働状況”の表にある1日当たりのSO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM 排出量が、工種・機械別に記載してあるが、最後に1日当たり排出量の合計を記載すべきである。

ちなみに、SO<sub>x</sub> 排出量 m<sup>3</sup>N/日を合計すると、132m<sup>3</sup>N/日となる。年間の稼働日も予測条件から欠落しているので、追加すべきであるが、年間365日稼働しても、48,180 m<sup>3</sup>N/年となり、予測対象時期の年間大気汚染物質排出量の55,953.3 m<sup>3</sup>N/年に追いつかない。NO<sub>x</sub>、SPM も同様に食い違っている。日排出量と年間排出量の食い違いの原因は何か、県環境影響評価審査会の慎重な検討を望む。作業船舶・建設機械の稼働状況で不足している機種等があるのではないか。

### ⑭ 排出ガス対策型、低騒音型建設機械は本当に使うのか。

事業計画策定段階の環境保全措置としての“排出ガス対策型建設機械を採用する”は、もっと具体的に記載すべきである。国土交通省の排出ガス対策型建設機械は、4種類の指定があり（3次基準値2019年3月現在752機種、3次みなし機械届出2012年3月終了191機種、2次基準値指定2010年9月終了2,527機種、1次基準値指定2003年12月終了3,202機種）、いつの時期の指定によるかで効果は全く異なる。言葉として排出ガス対策型建設機械を安易に使うのではなく、どのような建設機械かが分かるようにすべきである。また、事前配慮なので、予測条件にどう組み込まれているかが分かるようにすべきである。

特に、大気排出量の多い、自動ドラグ浚渫船、空気圧送船、ガット船、SCP 船は、排出ガス対策型なのか、機種によっては排出ガス対策型指定のないものがあるのではないかと確認できるようにすべきである。

低騒音型・低振動型建設機械を用いるとしているが、“低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規定”では、騒音基準値は「測定値の測定の方法」によれば騒音パワーレベルのことである。

この騒音基準値と比べると、ラフタークレーンは明らかに大きすぎ低騒音型建設機械とは言えず、事業計画策定前に配慮した環境保全措置は虚偽ということになる。



また、直接的な比較はできないが、圧送船は空気圧縮機、ガット船、押船、揚錨船も発動発電機と比べて大きすぎ、低騒音型建設機械とは言えない。事業計画策定前に配慮した環境保全措置は虚偽ではないか。

さらに、ガット船（夜間）については“「環境影響評価における原単位の整備に関する調査報告」（環境庁、平成7年）より作成”とあるが、この報告書の2年後に、国土交通省が「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」を平成9年7月31日に作成しているの、古い調査報告を基にした原単位（騒音パワーレベル）を用いたとしたら問題であり、環境保全措置は虚偽ということになる。

#### ⑮現状を無視した悪臭予測、悪臭対策を。

悪臭の予測結果で、“調査の結果、埋立土砂の発生区域の悪臭の臭気指数は12以下であるため、埋立ての工事に伴い埋立地から発生する悪臭の臭気指数も12以下になると考えられる。”とあるが、調査の結果を部分的に捉えているだけである。埋立土砂の発生区域では“第1種地域の基準値と比較した結果、名古屋港ポートアイランドで夏季にアセトアルデヒドが超過している”を無視した表現である。

悪臭防止法では、特定悪臭物質の項目ごとの濃度と、総合的な感覚としての臭気指数の2種類の規制があり、確かに常滑市では臭気指数で規制が行われているが、ほとんどの場合、発生源の確定や対策のために、特定悪臭物質の項目ごとの濃度測定が行われる。そのなかで、名古屋港ポートアイランドでアセトアルデヒドが規制値を超過しているという事実がありながら、これを評価に組み込まないのはおかしい。

また、“埋立地から発生する悪臭の臭気指数も12以下になると考えられる”については疑問である。浚渫土のうち、名古屋港ポートアイランドでは夏の臭気指数が12であり、かろうじて12以下という規制値を超えていないだけである。他の浚渫場所で臭気指数が11と規制値ギリギリという状況である。

さらに、対象事業実施区域周辺の調査結果では、中部国際空港スカイデッキの冬に臭気指数が12、常滑市役所駐車場の冬に臭気指数が12、古場町海岸堤防では夏に臭気指数が12と、規制値12以下ギリギリである。このギリギリのところに、規制値ギリギリの浚渫土埋立が追加されると規制値12を超えることは容易に想定できる。

予測結果に問題があるため、“影響が極めて小さい”とは言えない。少なくとも“極めて”を削除して“影響が小さい”として、環境保全措置も検討すべきである。中部国際空港アセスでも、浚渫土のアンモニアが規制値を超えたため「影響はほとんどないものと予測される」と強弁していたが、今回のような“極めて小さい”という評価はしていない。そして、環境保全措置として、「浚渫土砂の埋立後に覆土を行うこととする」を掲げている。今回もこれぐらいの環境保全措置を検討すべきである。

#### ⑯濁り発生量の疑問、SSを水産用水基準と比較すべき。濁り対策を。計算格子が粗すぎる。

“濁り発生量算定結果”で、工種ごとの濁りの発生原単位が示してあるが、これは“「港湾工事における濁り影響予測の手引き」（国土交通省港湾局 平成16年）に基づき設定した。”とあるが、この出典には多くの事例が載せてあり、そのどれに基づいて設定したかを説明する必要がある。たとえば、w0が最大の14.37kg/m3のSCP船は、使用予定の3連装だけでも11事例あり、その中で南東工区だけは530kg/m3というそれなりの値を用いているが、事例では1,609kg/m3という例もある。

西 I～IV工区では、最小の 14.37kg/m<sup>3</sup> を用いているが、120kg/m<sup>3</sup> 程度が妥当なのではないか。南東工区との大きな違いは何か。設定理由を示すべきである。

埋立土砂による水の濁りの評価が“環境影響の回避又は低減に係る評価”しかないが、水産用水基準の懸濁物質（SS）として“人為的に加えられる懸濁物質は 2mg/l 以下であること。”を適用し、“環境の保全に係る基準又は目標との整合性に係る評価”を追加すべきである。そうでなければ、予測結果で“濁り発生量が最大時である 3 年次 10 月目では夏季、冬季ともに 2mg/l 以上の範囲は対象事業実施区域の範囲内に留まっている。南東工区濁り発生量最大時である 13 年次 6～7 月目では夏季、冬季ともに 2mg/l 以上の範囲は、対象事業実施区域近傍にとどまっている。”と、水産用水基準、人為的負荷 2mg/l 以下にこだわる意味がなくなる。予測しても評価はしないということでは準備書とは言えない。

埋立土砂による水の濁りの環境保全対策があるが、ほとんどは事業計画策定前の事前配慮であり（護岸先行工事、汚濁防止膜）、付着土砂が少ない投入石材の使用だけが、予測結果を見てからの環境保全措置と言えるが、具体性に乏しい。投入石材の何を検査して付着土砂が少ないと判断するのか。有害物質の付着は検査しないのか。沖縄の辺野古埋立では、防衛省が、承認申請では岩ズリの細粒分含有率 2～13%としながら、発注書では 40%以下と設定したことが問題となっている。また、購入時の岩ズリの有害物質検査もしていない（沖縄県 HP ,辺野古問題最新情報）。こうした事態を引き起こさないために、投入石材の性状、確認方法を記載すべきである。

また、SCP 工事期間の延長（1 日当たりの排出量削減）も環境保全措置として検討すべきである。

埋立地の存在に伴う水の汚れ、富栄養化、溶存酸素量への影響の予測式で、計算条件の計算格子が“最大格子幅 800m、最少格子幅 200m とし、対象事業実施区域周辺の計算格子を細分化した。”とあるが、最少格子幅が 200m では粗すぎる。予測計算を安上がりには上げることを考えるのではなく、もっと細かな格子で再予測しないと、空港島周辺の地形には対応できない。このためか、空港島付近の狭域の予測図が小さくて見にくい結果となっている

ちなみに金城ふ頭埋立は 16.3ha だけであるが、狭いところでは 50m 格子で予測している（2018 年 5 月環境影響評価書）。また、中部国際空港アセスでは最少格子幅 100m で予測している。

#### ⑰ 名古屋港ポートアイランドの予測結果（鳥類）は間違い、コアジサシは営巣しているはず。

配慮書への主務大臣意見で指摘され、方法書への知事意見でも指摘されたため、”名古屋港ポートアイランドにおける鳥類、鳥類の生息状況の詳細な調査を実施し、必要な保全措置を検討していきます。“として、しつこく調査をしたことが伺われる。

しかし、文献調査では、名古屋港ポートアイランドにおける鳥類の状況は文献調査をやりなおしていない。せいぜい現地調査では、事業地周辺の調査より小規模な調査しかしていない。空港沖周辺の現地調査のような 39km の側線調査は無く、常滑市の沿岸部のような営巣状況確認調査もない。確認種だけを記載しているが、その確認数が無いため正確な状況が確認できない。それにも関わらず“鳥類の営巣は確認できなかった。と言い張っているが、もっと詳細な再調査が必要である。

名古屋港ポートアイランドの鳥類への生息環境の改変で“同様の環境（干拓地、ヨシクラス、路傍・空地雑草群落、水田雑草群落等）が広く存在しており、陸域を主に利用する鳥類は生息地を移動することが考えられることから、影響は小さいと考えられる。”とあるが、名古屋港ポートアイランドは橋もない安全な陸の孤島であるため、相当な数の鳥類が生息していると思われるが、その逃避先で適当な場所は周囲にはない。最も安全であった木曾崎干拓地も埋め立てられ、陸続きとなったため、重要種チュウビ（タカ科）の営巣存続が危惧されている。名古屋港ポートアイランドはそのままにしておくことも含め、十分な環境保全措置を検討すべきである。

コアジサシについて、“名古屋港ポートアイランドで**確認**されており…生息環境である陸域の一時的な減少が想定される。”とあるが、そのあとすぐ“名古屋港ポートアイランドで**繁殖が確認されていない**。”とか“対象事業実施区域及びその周辺で繁殖が確認されていない。“いうのは奇異に感じる。オーストラリアなどで越冬したコアジサシは、はるばる日本まで飛来して繁殖を行う。巣は石礫や砂地などの地面に浅いくぼみを掘るか、小石を寄せた簡単なものであるため、巣を見落とした可能性が大きい。詳細な再調査が必要である。

その上で、コアジサシの営巣を認め、「コアジサシ繁殖地の保全・配慮指針」（2014年3月環境省）で紹介されている参考事例：繁殖環境の創出（千葉県千葉市、栃木県宇都宮市）、繁殖環境の保全（東京都大田区森ヶ崎水再生センター、千葉県九十九里自然公園の海岸66kmのうち約60km、小田原市酒匂川）、コロニーの保全（兵庫県明石市）、代替繁殖環境の創出、工事日程の配慮、工事の延期（千葉県企業庁）を基に環境保全措置を検討すべきである。

### ⑱ 空港島のアマモ場の生態系を無視。

植物の“藻場分布”の事業者調査は、空港島の藻場を意識的に除外している。常滑～小鈴谷にある空港島のアマモ場を無視した調査になっている。そのため、工事中の予測結果は“事業実施区域の周辺海域には、アオサ属、オゴノリ属、アマモ、コアマモ等が確認されている。”だけであり、空港島のアマモ場を無視した現状認識で予測している。

生態系の予測では、“干潟・藻場は改編なし”として、やはり、空港島のアマモ場を無視した現状認識で予測している。

しかし、中部国際空港のいわゆる環境白書 **Centrair 2011 Green Report** では、「空港島の護岸については、様々な生物が集まりやすくするために、自然石等を用いて傾斜をつけた護岸となっています。さらに西側と南側の護岸の一部では、幅10mの平坦部を設け、アラメ、カジメ、オオバモクなど多年生の海藻を移植して藻場を造成しました。現在、移植された海藻が広がり形成された藻場には、アイナメ、カレイ、イシガニ、メバルなど様々な生物が見られます。また、空港島護岸の平坦部では、1年を通して多年生海藻の藻場が、秋から春にかけては、天然のワカメ藻場が確認されています。」と判断している。

空港島に「海藻が広がり形成された藻場」があることを無視した予測は、非常に恣意的なものであり、準備書とは言えない。

### ⑲ 法に基づく事後調査は必要、環境監視調査は具体的に

“全ての環境影響評価に係る選定項目について、予測の不確実性は小さいこと、周辺環境への影響は極めて小さい又は小さいこと等から、事後調査は実施しないこととした。”とあるが、水質汚濁については、汚れの原単位に疑問があり、汚濁防止膜が無いことで予測し、200m格子の大雑把な予測でも、CODは“環境基準に適合しない地点がある”、全窒素は“環境基準及び水産用水基準に適合しない地点がある”、全磷は“環境基準及び水産用水基準に適合しない地点がある”、溶存酸素量は“すべての地点で環境基準（参考）及び水産用水基準に適合しない状況である。”とひどい状況である。そのために、事業者の実行可能な回避又は低減策を図る必要があるにも関わらず、何の環境保全措置もないため、結果がどうであったかをしっかり事後調査をして確認し、SCP工事期間の延長、よりきれいな基礎捨石の採用、汚濁防止膜の配置、深さ、開口部の縮小などを検討するための事後調査が必要である。

また、大気汚染については、そもそも日発生量と年間発生量に整合性がなく、機械ごとの予測条件がなく、予測の不確実性は大きく、事後調査が必要である。騒音についても、等価騒音レベルで

予測し、環境基準で評価しているだけだが、基本の騒音パワーレベルが低騒音対策型でない可能性があり、通常の建設騒音の最大値での予測・評価は無いため、予測の不確実性は大きく、事後調査が必要である。

さらに、動植物、生態系については、空港島の護岸のアマモ場が無いことを前提に、外側に同じような傾斜式護岸を作るから問題ないとしているが、回復するまでの生態系の乱れについての評価もしていない。名古屋港ポートアイランドでの鳥類調査も不十分で予測の不確実性は大きく、事後調査が必要である。

事業者が必要と判断した項目について、自主的に実施する「環境監視調査」を行う。”とあるが、基本的には、法に基づく事後調査が必要な項目である。しかも、水質・底質・流向・流速、地形及び地質、動物、植物について、いずれも工事の実施時には“工事の実施期間中の適切な時期に調査を実施”、埋立地の存在時には“埋立ての工事の竣工後の適切な時期に調査を実施”というだけであるが、適切な時期とは、どんな時にどんな頻度で実施するのか。どんな状況になったら終了するのか、などを記載すべきである。

以上

2019年7月17日（水）

## 「環境影響評価に関する公聴会」公述意見書

「中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価準備書」について公述いたします。

### 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、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、あさり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。

その一つは、

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。

今回の意見書を提出に当たって、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2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。

二つ目には、

2019年3月に発表された「中部国際空港沖公有水面埋立事業 環境影響評価の準備書」（以「準備書」）に対する「知事意見書」に沿って「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、「準備書」は「知事意見書」に対して「明確に答えていないばかりか非科学的な報告書」といわなければなりません。

以下その点の意見を述べます。

### 1、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

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…としているが

2019年4月17日（水）に開催された、「中部国際空港沖公有水面埋立事業 環境影響評価 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た。

\*p2-4 “埋立土砂の内訳”をみると、合計土量3,800万m<sup>3</sup>のうち、名古屋港ポー

トアイランド仮置土砂が 2,000 万 m<sup>3</sup> と突出し、埋立土砂の半分以上 53%をも占めている。

「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 m<sup>3</sup>、バルク貨物の取扱機能強化 500 万 m<sup>3</sup>、港湾機の維持により発生する土砂 300 万 m<sup>3</sup>）1200 万 m<sup>3</sup>、」となっているが、この埋立土砂の計画は削除すべきだ。既に航路の水深 16 ㍎は終わっており、これ以上の水深を要している港湾は他港にありません。コンテナ船の大型化などと言われているが水深 16 ㍎でも「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る。よってこの浚渫土砂の埋め立ては必要ない。

この仮置き土砂は、“高さ+18m を超える築堤の<sup>かさあ</sup>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。” p2-1 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る。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る。少なくとも仮置土砂 2000 万 m<sup>3</sup> はこの計画から除外し、計画埋立量は半減すべきである。

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るが、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 2 滑走路用の土地を確保することである。

このことを、覆い隠している。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ない。

同時に、「準備書」では、「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」が明記されていない。

「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る。ここでもこうした思惑を覆い隠している。

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 2 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る。

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』を示すべきであると考えます。

## 2、港湾計画で定められた南 5 区処分地を優先せよ

\*（「中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価準備書」）p2- “名古屋港で発生する浚渫土砂の処分については、…名古屋港ポートアイランドに築堤を整備しやむを得ず仮置きしている…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埋立地を計画する余地がないのが現状である。” とあるが、事実認識に誤りがある。

国土交通省（中部地方整備局）は、2016.5.27 に、「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（平成 28 年 5 月）」（配慮書）を公表

し縦覧・意見募集を開始し、2017.3には方法書で“中部国際空港沖公有水面埋立事業”と露骨な名称に改名した。この中で“港湾機能の強化や維持により発生する土砂（約3,200万m<sup>3</sup>）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m<sup>3</sup>）に対応するため、新たなる土砂処分場として約3,800万m<sup>3</sup>を受入容量の目安”として、中部国際空港西隣を第2滑走路の布石としている。

それまでの間は、2015.12.28全面改訂の名古屋港港湾計画の「金城地区の16ha、西部地区の72haの土地造成において、浚渫土砂700万m<sup>3</sup>の廃棄物処理を新たに計画する。」を活用することとしており、この88haのうち、金城ふ頭地先公有水面16.4ha埋立について名古屋港管理組合が環境影響評価書を2018年5月に公表し、2018年6月には16.3haに縮小したとはいえ、公共岸壁12m水深から概算すると約200万m<sup>3</sup>の改良浚渫土で埋め立てることが決定している。国のアセス法対象の50ha未満とはいえ、名古屋市のアセス条例の対象であり、これは港湾機能の維持浚渫30万m<sup>3</sup>/年の7年分に相当する“大規模な埋立地”と言える。

また、名古屋港港湾計画（H27.12）の廃棄物処理計画では「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。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78ha」として、高潮防波堤の外側ではあるが、港湾区域内に南5区198haの海面埋め立て処分場がある。南5区地先は、有用な漁場として地元の反対が強いため、計画の実施を事実上放棄しているとしか思われぬ。それにもかかわらず、有用な漁場である中部国際空港沖への浚渫土処分を検討するのは本末転倒である。南5区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に加え、関係者との調整を行なっていますが事業化の見通しが立たない状況です。“p5-4と抽象的には答えているが、納得できるものではない。この理由を認めるとしても、空港沖埋立は利用目的が示されておらず、漁業権もないため関係者との調整が不要だから計画した、中部財界から第2滑走路用地が必要と要望されているから計画できたということを暴露している。

しかし、一方で空港沖は藻の繁殖地でもあり、貧酸素魁の発生時に魚類が避難する場所でもあることを認めている。矛盾した内容であると言わざるを得ない。

また、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。説明会でも、現時点で明らかでなく、埋め立て免許申請時までには明らかにすると答弁している。埋め立て免許申請は、どう考えても何年も先の話ではない。現時点で全く目的がないのに、すぐに利用目的が決まるとは考えられない。中部国際空港沖は土地需要があり、それが中部国際空港の第2滑走路というなら、その需要予測、採算計画を具体的に示すべきです。

### 3、公有水面埋立法の許可基準に反する計画は中断を

\*「中部国際空港沖公有水面埋立事業環境影響評価準備書」p2-1 “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。”とあるが、そもそも公有水面埋立事業は、公有水面埋立ての審査にあたって使用する基本文献の一つとされる「港湾行政の概要」で、埋立ての内容の適否について「埋立免許を行うことは、本来、排他的な支配を許されていない公有水面について、特定人に埋立権を付与するものであると同時に、一

般公衆の自由使用を廃止又は制限するものである。また、埋立ては、自然環境の改変を伴うことから軽微とはいえども地元住民の生活、環境の保全等に影響を及ぼすことになることから、埋立免許を行うにあたっては、出願に係る土地需要が**真に必要な**ものであり、埋立ての**規模は過大であってはならず**、埋立ての場所は適正な位置でなければならない等の制約があることに十分留意しなければならない。」とされている。

このため、公有水面埋立法第四条で「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」として許可基準を定めている。

公有水面埋立法第四条三号の許可基準(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)に反する計画は中断すべきである。2015年12月に全面改訂された名古屋港港湾計画では、海面処分用地として、既定計画の(南5区)198ha、(ポートアイランド)78haが定められているだけであり、空港沖の海面処分用地は認められていない。この上位計画で定められたものを順番に公有水面埋立法の手続きを進めることとなっている。

公有水面埋立法第四条四号の許可基準(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)に反する計画は中断すべきである。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。新聞報道等では周知の中部空港第2滑走路という用途なら、準備書で将来需要などを示し、その必要性を検討すべきである。

公有水面埋立法第四条五号の許可基準(埋立地ノ処分方法及予定対価ノ額ガ適正ナルコト)に反する計画は中断すべきである。対象事業の目的“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。

これらの方法書への意見に“公有水面埋立申請時に適切に対応してまいります。”p5-6という曖昧な見解しかない。このようにこの後の公有水面埋立法の許可基準も満たせない計画は中断すべきである。

ちなみに、後回しにされた南5区でさえも、“処分場としての利用後、既設の新舞子マリンパークと一体となった緑地が整備される計画となっている。”p4-12と埋立処分後の利用計画が明確になっている。

また、セメント等の改良材を用いる西I工区だけにこうした中和処理施設を設置することも読み取れる。構造の1例という表現はやめ、すべての工区で中和処理施設を設置することを明記すべきである。

#### 4、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せ

1) \*p3-43 “中部国際空港環境監視調査の水質調査結果”で、pH、DO、CODなどの値を地点毎にひとつずつ記載しているが、表層と底層を調査しているのに、その平均値だけで“環境基準値を超える値”としている。これでは水質の正確な評価はできない。その地点の平均値で環境基準と比較するのはやむを得ないとしても、表層と底層の値を併記すべきである。たとえば、平成23年度のTS-3でpHは8.4と環境基準値を超えているが、表層では8.5もあり、余水吐きからの排水をpH9.0以下で放流



することでは表層部の pH はさらに悪化する。

また、DO は 5.9mg/l と環境基準値 (7.5mg/l 以上) を超えているが、底層では 4.1mg/l しかなく、もっとひどい状態である。このことが分かるような記載をすべきである。

とくに DO については“底層溶存酸素量”として、2018 年に”水生生物が生息・再生産する“p3-131 ための環境基準値が定められた。国の地域指定が遅れているためまだ適用されていないが、水生生物の再生産の観点で重要になるので、事業者として十分な回避・低減策をとるべきである。

5、この報告書では、「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。」としているが、まったくその見地がかけている。

空港島・前島の『埋立以前の水質及び環境調査との比較』が示されていない。

私たちは、愛知県企業庁に「水質調査を毎年行え」といって来たが、「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年度で持って調査を終了としました」と企業庁からの「回答」であった。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ある。

常滑海域での、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る。

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有、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るが、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、常滑海域は木曾山川などからの流れが分断され、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に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2滑走路になろうが、IRでカジの場になろうが私たちは知らない』という無責任の態度は許せるものでない。

よって「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」としては認められない。