

前回審査会（令和4年7月8日）等における指摘事項及び事業者の見解
（中部国際空港滑走路増設事業に係る計画段階環境配慮書）

番号	指摘事項	事業者の見解	関連頁														
全般																	
1	<p>表 4.3-2 では出典が「国土交通省資料」となっているが、資料と言ってもいろいろあるので、具体的な資料名を示すなど、もう少し出典は明らかにしていただきたい。</p> <p>また、図 4.3-2、表 4.3-3 をはじめ出典が記載されていないものもある。これらの点に関しては、修正される機会があれば修正願いたい。（中山会長）</p>	<p>方法書以降において、出典について下記のとおり詳細を記載することで対応いたします。</p> <table border="1" data-bbox="1088 488 1980 975"> <thead> <tr> <th data-bbox="1088 488 1279 536">図表番号</th> <th data-bbox="1279 488 1980 536">出典情報</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1088 536 1279 592">表 4.3-2</td> <td data-bbox="1279 536 1980 592" rowspan="3">「2019年バードストライクデータ」（国土交通省ホームページ）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 592 1279 647">表 4.3-4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 647 1279 703">図 4.3-8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 703 1279 759">図 4.3-2</td> <td data-bbox="1279 703 1980 759" rowspan="5">「航空安全監視システム-鳥衝突防止情報サイト」（国土交通省ホームページ）提供データより整理し作成</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 759 1279 815">表 4.3-3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 815 1279 871">図 4.3-3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 871 1279 927">図 4.3-4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 927 1279 975">図 4.3-5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1088 975 1279 1031">図 4.3-6</td> <td data-bbox="1279 975 1980 1031"></td> </tr> </tbody> </table>	図表番号	出典情報	表 4.3-2	「2019年バードストライクデータ」（国土交通省ホームページ）	表 4.3-4	図 4.3-8	図 4.3-2	「航空安全監視システム-鳥衝突防止情報サイト」（国土交通省ホームページ）提供データより整理し作成	表 4.3-3	図 4.3-3	図 4.3-4	図 4.3-5	図 4.3-6		P218 ～219
図表番号	出典情報																
表 4.3-2	「2019年バードストライクデータ」（国土交通省ホームページ）																
表 4.3-4																	
図 4.3-8																	
図 4.3-2	「航空安全監視システム-鳥衝突防止情報サイト」（国土交通省ホームページ）提供データより整理し作成																
表 4.3-3																	
図 4.3-3																	
図 4.3-4																	
図 4.3-5																	
図 4.3-6																	
2	<p>滑走路に関する課題が5つ挙げられているが、挙げられた課題は、解消しなければならない課題、利便性を高めるために改善するのが望ましい課題まで様々だと思う。課題についての考え方の整理をしっかりとされた方がよいと思う。（長田委員）</p>	<p>配慮書において整理した滑走路に関する5つの課題は、昨年12月に、地域において取りまとめられて公表された「中部国際空港の将来構想」を踏まえ、滑走路1本により生じる課題を列挙したものです。この5つの課題のうち、特に「完全24時間運用の実現」と「滑走路の大規模補修への対応」は空港運営上の喫緊の課題と認識しております。</p>	P7～12														

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 見 解	関連頁
3	<p>配慮書には滑走路増設後の航空機の発着回数が見られていないが、環境への影響を検討するには、発着回数が重要になってくるので、今後、発着回数を明らかにしてほしい。また、今後、設定した発着回数を基に騒音等のシミュレーションをしていただきたい。(大石委員)</p>	<p>現時点においては、発着回数の将来予測を行っておりませんが、可能な範囲で航空需要を予測し、発着回数を想定の上今後の環境影響評価に反映したいと考えております。</p>	P216 ～217
動物			
4	<p>バードストライクの発生件数と発着回数との間に比例関係がないと書かれているが、より詳細な解析をすべきだと思う。季節あるいは天候のバードストライクへの影響についても解析すべきである。また、鳥の個体数そのものがバードストライクに関係するはずであり、2020年と2021年のデータを入れて解析できると良い。(夏原委員)</p>	<p>今後、環境影響評価手続の中で実施する現地調査において、年間をとおして、空港島における鳥類の詳細な生息状況(個体数等)の把握に努めます。また、準備書以降の予測及び評価は、現地調査によって得られた結果を踏まえて実施します。詳細な解析については、方法書以降に、事業による影響評価との関連性を踏まえて、対応について検討させていただきます。</p> <p>なお、2021年のバードストライクデータは国土交通省が集計中のため、今後の方法書以降の図書作成にあたり反映します。</p>	P223 P225
5	<p>海鳥系については、陸の部分と海の部分の両方でバードストライクが発生していると想定されるが、そういう点を細かく見る上で、バードストライクが起きた場所の位置情報と高さ情報が取得できているのかどうか伺いたい。</p> <p>鳥類種によって、主にどの高さを飛翔するのかという情報が今後得られると良いと思う。(葉山委員)</p>	<p>国土交通省のバードストライクデータは、パイロットが所定様式に基づき記録・報告したものを集計されたものです。パイロットは航空機の安全・円滑な運航を行いつつ、それらに支障しない範囲でデータの取得・記録を行っています。</p> <p>発生位置に関連する情報については、バードストライク発生時の飛行区分が記録されており、配慮書の図4.3-3(220ページ)に示すとおり整理しております。飛行区分は、陸上あるいは海上のどちらで発生したかを把握するための参考情報になると考えます。</p> <p>また、発生高度の情報について、可能な範囲で記録されており、配慮書の図4.3-4(221ページ)に示すとおり整理しております。</p> <p>今後、空港島における現地調査により、鳥類種や飛翔高度等の把握を含めて環境影響評価の手法等を検討します。</p>	P220 ～221