

## 第3回「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」 議事概要(案)

【開催日時】 平成15年10月30日(木)10:00～11:30

【開催場所】 パーク芝浦ビル 3F 大会議室

【資料】

- 資料1 第2回「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」  
議事概要(案)
- 資料2 第2回「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」  
指摘事項と対応
- 資料3 第2会「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」  
委員会資料2 - 2に対する各委員からの意見と対応
- 参考資料1 東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書(案)  
修正個所の抜粋

### 1. 開会挨拶

### 2. 議 事

- ・各資料に基づき説明を行った。
- ・各委員から以下の発言があった。

委 員:工法が決まっていないというのが1つの大きな問題点だと思う。工法は今回のものとは違った基準で決まるのか。それとも今回のこういった一連の調査の中で、どの工法が適切であるかということの評価を入れながら検討するのか。

事務局:工法を決める作業は、提案されたものが構造として成立するか、マネジメント(維持管理)が可能かどうかという環境以外の観点も含めた様々な要素をチェックしていき、どれを採用するか決定したいと考えている。

環境については 環境アセスメントと並行して走らざるを得ないことで、工法決定を先にしてしまわなければならないと考えている。できるだけ早期に成就させたいという観点から、工法を検討する際にできるだけ環境の観点も盛り込んでいきたいと考えている。

委 員:3工法のうちのどれを採用するかは、建設上の問題、運用上の問題、環境に対する負荷の問題を総合的に判断するというところで、もっともなことだと思うが、環境への負荷の部分は、どこでどういう資料に基づいてやるのか。

「いずれの建設工法が採用されても対応できる項目を選定していく。いずれの建設工法の場合にも基本的な予測手法に違いはないと考えている。」この辺は、何を言っているのか意味が取れない。基本的な予測手法というのは例えば何か。

事務局:例えばどの工法においても水環境については、水の流れに影響を与えることは、間違いなしと思っている。その際、流れの予測手法は、どういう形の構造物であっても、構造物があるというのを前提として、その流れをシミュレートする計算手法というのは、確立されているので、基本的な予測手法に違いはないという書き方をしている。どういった構造物をモデル上の条件としてインプットするのかというところが、工法によって変わってくる。

どこでどういう審査をするのかというのは、工法の決定は入札契約をするその過程の中で、工法の提案ごと応募してもらうことを考えている。応募されたものについてそれが適当か適当でないかという判断をしたいと考えている。環境という観点からいくと、最終的にはいろいろな方の意見を聞きながら評価書をまとめるというのが、最終的な環境に対する評価のオーソライズの仕事なので、事業者の中だけで必ず 100%の答えが出るということは考えてい

### 第3回「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」 議事概要(案)

ない。したがって、後の手続きの過程においては遡ることもありうるという考え方。ただし、できるだけ遡らずにやっていきたいという事業者の思いがあるので、このアセスの手続きで行う予測評価の中で、評価書・準備書の中で行うレベルのものはちゃんと教えて頂き、その結果がどのようなものかというのを、事業者として十分話していきたいと考えている。

委員：「基本的な」というのは付けられないほうがいいのかもしれない。結局、工法によって項目の出入りはあるが、それぞれの項目ごとに予測の手法というのは同じである、その項目ごとに決まってくるものだという意味だと理解いただければと思う。

委員：1回工法が決まってしまうと、それを変更するというのは社会的ロスがあって、時間的にも非常にやりにくい条件になってくる。事前段階で意見を求めるという中に、知見がなければいけないので、何がわからないのかということは、それぞれの工法の中でちゃんとやっておかなければいけない。もしここでできるのであればやっておくべきで、それに基づいて合理的な判断をするというのも、この委員会の役割だと思う。

工法の中で知見がないのが、暗環境に置かれた生物の反応について。今回の中でも、具体的な手法としては、調査仕様が入っていない状況で、流れとしては確かに予測できるかもしれないけども、生物間のレスポンスというのは知見は全くないに等しい。

プランクトン学会誌では暗環境における柱とかの付着物の中では、ミズクラゲはエフィラ(クラゲの子ども)が3倍も生産力を持つというようなことも出てきている。そうするとかなり全体的に東京湾においても影響が強いだらう。ましてや魚類だとかプランクトンがそういう暗環境に置かれた時、どういう反応をするかというのは全然わからない。付着生物が離脱・落下した場合も急激に有機物等になって、環境影響としては、かなり大きな違いが出てくると思う。それをどこまで、わからないならわからないで、そういうことをわからないままに選んだという。もしそれについては、具体的に進める場合には、こういうことをして元に戻れるのだということが明記されていないと、おそらく今回の中では、社会的な合意を得るということは、かなり難しいんじゃないか。だから、もしやらないのであれば、やらないという理由をやはり明記して、そういう環境で後でこれこれ出来るのかということがちゃんと議論できていなければいけないだろうと思う。

事務局：大きな仕組みの中で工法が決定した後にいろいろなアセスメントを入れた上で、最悪、この工法ではとても環境上容認できないというのがあった場合には見直す。もちろん過去の公共事業の進め方からすると、非常に難しいということもあるが、我々も昨今の環境にも十分配慮した事業の進め方という観点からすると、そこは当然ありうるかなと考えている。そのこと自体は報告書の中、方法書、準備書の中に記載していくということは、少し難しい話なので、いずれかの中にそういったことは十分意識しておいてはオープンにしなければいけないものであると思うけれども、1つはこういった場で少しはお示ししたいと思っている。

委員：参考資料の p.4-1。これを読んでいくと、今度のD滑走路建設に伴う全体の計画の中で、どういう項目の評価を行うかということを述べるべき所であると思うが、海域のことが中心で書いてあって、他のことは何か忘れられているんじゃないのかという感じを受ける。これではその最初にタイトルに書いてある「実施にあたっての考え方」というものではないようだ。

それから、参考資料の p.4-35 の所で航空機騒音についてだが、飛行コースはまだ確定していないという話があって、そうすると現状の飛行ルートだけで現況調査しておいていいのか。今後、評価にあたって新しい飛行ルートの実施を考えている予測評価にあたっては、準備書の段階では新しいルートでやらなければいけない。しかしその時には、現況調査という、いわゆる現状が把握されているのかどうか。この表現でいくと、現状は把握されていないようなことにもなりかねない。現況調査というのは年2回、1週間程度ずつやるということだが、時期的に今からどの程度できるのか。もう済んでいるのか。これからまたやるのかという問

### 第3回「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」 議事概要(案)

題もあり、そのへんがこの表現ではちょっと合わないのではないか。

事務局:環境影響評価なので、本来的には将来飛行ルートが決まる。その前に現状がどういう状況になったかというのを測定しておく。そして将来的に将来の飛行経路の予測をして、WECPNL を計算するということが自然的な流れになっている。本来、この方法書(案)を一番最初にまとめた時には、ここは現状の飛行経路ということは入れてなかった。ところがこの資料 - 3の先ほどの飛行ルートが決まっていなかったということと照らして、現状でそのことを将来の飛行ルートは入れられないという状況があった。

一方、では現状の飛行ルートと将来の飛行ルートというのは、かなり違うのかということになると、あまり違いはないというようなことがあり、ここは将来の飛行ルートは決まっていなくて、方法書の現状にするにはちょっと書き込みにくいという状況もあって、ここはちょっと文章上、環境影響の評価という面から見ると、ちょっとおかしな表現になっているかと思うが、現状はこういう形で落ち着いているという状況になっているかと思っている。

委員:こういう議事録というのは、将来公開されるのかどうか分からないが、その場合、それぞれ違いが指摘されると困るので、その辺何かもう少し統一が必要かなという感じがする。

事務局:分かりました。いろいろ委員がおっしゃったような方法を考えながらできるかと思う。もうちょっと文章表現を再検討してみたいと考える。

委員:いまの説明で、ルートが大幅な違いはないにしても、現状の調査地点、測定地点だけでは不足だという場合には、準備書の段階では追加調査というのはあり得るのか。

事務局:今回の調査に関しては、夏と冬1回ずつとなっており、基本的には8月と12月くらいを予定している。飛行経路が確定し、12月に間に合えば、もう1度再検討して、調査ポイントに関しては変更もあり得る。もし間に合わなければ、実は事後調査等を見ると11月に年1回だけやっており、年1回の実施でもある程度把握できるかなということもあり、将来的な飛行経路の確定をある程度見つつ、いつやるのかということも含めて、いま検討している最中で、それによっては、またこの調査ポイントに関しても若干変わってくるのかなという状況である。

委員:さっきの実施にあたっての考え方は。

事務局:実施にあたっての考え方につきましては、委員の指摘のとおり。若干、記述の項目が少し変わっているようなので、調整をして全般的な記述に直していきたいと思う。

委員:参考資料 - 1の 4-1(1)。資料3の一覧表をみるとわかるように、これは大気のことだけが、やはりこういった現状から判断して大気質の影響、あるいは大気の影響、社会的状況とか、それらを含めてこの本文も同じようにきちんと書いて頂きたいと思う。

そして(2)。p.4-10で4-2、調査及び予測手法の選定並びに選定理由ということだが、その表の隣のp.4-11以降を見るとわかるように、調査及び予測手法の中で、選定理由がまったく示されていない。本来なら、このp.4-11以降の表の右側に調査及び予測手法の選定理由を明確に書く必要があるのではないかと考えている。

委員:そしてp.4-13、下から4行目、予測の基本的な手法で、ここではNO<sub>x</sub>総量規制マニュアルを使っている。そしてそのp.4-12の上から3つ目、予測の基本的な手法というのは、NO<sub>x</sub>総量規制マニュアルではない。ある意味では、いわゆる局地気象モデルについての手法だから、本来ならp.4-13も統一しておいたほうがよいかなと。

そして同じようにp.4-16、一番下の予測の基本的な手法。ここもNO<sub>x</sub>総量規制マニュアルになっている。同じように浮遊粒子状物質についても、p.4-25の下から4行目。SPMの予測マニュアルとなっている。だから、そういった意味ではいわゆる局地気象モデルを含めた予測ということで、こちらに統一してしまったほうがよいのではないかと。そして最後にp.4-96ページで、先ほど手法の選定という話があったように、できれば、上から4行目だが、「環境要

### 第3回「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価技術検討委員会」 議事概要(案)

素に及ぶおそれのある影響が、実現可能な前に明確にして、事業者により実行可能な範囲で回避、または低減される」といった一文に変えたらどうかと考えている。

事務局:p.4-12では予測の基本的な手法として、局地気象モデルとか移流拡散モデルとかも含めて予測すると書いてある。一方p.4-13は、窒素酸化物総量規制マニュアルということで書いてあって、この予測の基本的な手法が違っているの、統一してはどうかというご意見かと思うが、実は道路に関する大気拡散予測については、従来の手法、窒素酸化物総量規制マニュアルとか、あるいは浮遊粒子状物質汚染予測マニュアルでやる方針で統一している。

あと広域になるもの、あるいは工事に関しては、p.4-12のように局地気象モデルとか移流拡散モデルを組み合わせて行うというこの2つで整理をしているので、p.4-12とp.4-13は統一はできないために、このように2つに分けているということで了解いただきたいと思う。

委員:これはこの前の委員会で話があったように、実測値と局地気象モデル、そしてなおかつ総量規制のがあるが、これは整合性があるということか。

事務局:基本的には光化学オキシダントの予測を今回入れているので、それを主に広域に関してはここに記載した地域大気拡散モデルということで考えているが、非常に狭域に関してはそのモデルが適用できないので、道路交通に伴う排気ガスの拡散予測に関しては従来手法の窒素酸化物総量規制マニュアルあるいは浮遊粒子状物質汚染予測マニュアルで考えている。

委員:今の話は広域と狭域で分けたということか。

事務局:そういうことです。

委員:それであれば、選定理由をここの例えば右側の欄に書いたほうが分かりやすいと思う。

事務局:先ほどの4-10ページ以降の形で、確かに選定理由が全ての項目に関して抜けているので、これは後日検討する。

委員:はっきりさせるという意味ではそうしたほうがいいと思う。