

第4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16年 8月19日(木)14:00～16:00

【開催場所】 バーク芝浦ビル 3F 大会議室

【資料】

- | | |
|--------|---|
| 資料 - 1 | 第3回「東京国際空港再拡張に係る環境影響評価技術検討委員会」
議事概要(案) |
| 資料 - 2 | 飛行経路説明資料 |
| 資料 - 3 | 調査・予測範囲について |
| 資料 - 4 | 大気拡散予測手法について |
| 資料 - 5 | 東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書(案) |
| 資料 - 6 | 今後のスケジュール |

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。

3 - 2 飛行経路について

委 員:飛行経路の変更案を見ると、浦安上空を通る可能性は、南風悪天時である3%程度であり、非常に少ない部分で今回の変更が行われたと理解してよいか。

事務局:そのとおりです。

委 員:今回の滑走路の角度変更は、滑走路南端を西に振っているが、北端を東に振らなかった理由はあるのか。

事務局:第1航路やアクアライン換気塔・首都高換気塔と制限表面の関係で、ぎりぎり収まる範囲で、滑走路の角度変更を行っている。

委 員:地図上では、航路への影響は直接は見えないが、航路から外れて船が運航することも含めて、そのような解釈が成り立ったということか。

事務局:第1航路についてはマスト高が50数mある非常に高い船舶を対象にしている。距離があるようには見えるが、制限表面の関係から余裕がある状況ではない。また、さらに滑走路を振ることになると、第1航路の長さ自体が長くなるので、船舶航行上いろいろ支障もある。

3 - 3 調査・予測範囲について

第4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)

委員:図の見方がよく分からないが、2ケースの差ベクトルではなく、両ケースを重ねて書いているということか。

事務局:はい。「将来空港がある場合」と「ない場合」の両ベクトルを重ね書きして示している。

委員:今後の要望として、議論の内容にあわせた分かりやすい資料を示して頂きたい。

3 - 4 大気拡散予測手法について

委員:251 ページ以降の大気に関して、大気汚染の予測の概要として、対象時点、対象地域、予測物質、発生源、予測モデル、予測事項について、できることであれば参考資料として一覧表を整理していただくと、より分かりやすい。

委員:新手法については、既に関空や、環境省の大気汚染予報に使われている。そういう意味では既にオーソライズされているので、251 ページ以降の新手法のところ、既にこういところで使われている」ということを明示しても、別に問題はない気はする。

事務局:方法書全体として見た場合に、水環境関係などその他の項目と選定の理由の書きぶりを統一する必要があるため現在の表現としている。

委員:方法書の段階では、「どういう方法でやるか」が良いが、準備書の段階では、そのことも踏まえて、解説が行われなければならないということだと思う。

委員:バックグラウンドの推定などは、14 年度のデータを使うのか。

事務局:基本的に工事中に関しては、排出量が最大になる時期を予測対象時期にすることを考えており、その時期にできる限り近い1年間のデータをバックグラウンド濃度として使用する。供用時に関しても、基本的には影響が最大になる時期を予測対象時期とする考えである。

委員:平成 13 年と 14 年の大気データはあまり変わっていない。15 年度の速報値を見ると、首都圏でもかなり改善されてきている。

事務局:工事の実施に関しては、予測対象時期を今後関東地方整備局から示すかたちになると思う。供用時に関しては、影響が最大になる時期を、バックグラウンドの対象年度にすることを考えている。

3 - 5 . 方法書案について

委員:影響を受ける範囲と認められる地域を、基本的には陸上部に関する騒音の影響範囲から出されているが、海域、淡水域、喫水域への影響範囲というのは、どういう形で社会に提案していくのか。

第4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)

事務局:環境影響評価法の飛行場省令では、関係地域の設定について、「1以上の環境要素に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域」とされているので、影響を受ける範囲として最も広いと思われる将来の飛行回数や航空機騒音を考慮した範囲で設定したという説明を考えている。他の要素については、この範囲内に含まれると説明することになると思う。

委員:騒音以外の要素について、この範囲内に含まれるという判断は、どのようにして行ったのか。

事務局:これまでの委員会の中でも御議論いただいた調査・予測範囲などを踏まえ、おおよその範囲に収まるであろうと方法書の段階では判断したということである。

委員:資料 3で、流れの変化は、黒枠で囲まれた範囲ぐらいしか影響がないだろうという説明を受けたが、水質の濃度の変化については、どれぐらいの範囲が調査範囲として適当であるかということについてはどのように考えているのか。貧酸素水塊のことなどを考えたときに、東京湾の湾奥部まで含めて現地調査をしておくべきではないか。

事務局:滑走路の存在による流れの影響が見られる範囲を確認し、その範囲を現地調査の範囲としている。これより広い範囲については既存の調査結果を活用して整理を行うこととしている。

委員:242 ページの表 4-1.1 で、「潮流」という記述になっているが、「潮流」という言葉は狭い概念である。今回の事業は河口域に整備されることから、河口域の密度流にどのように影響するかということが、流れに関する一番のポイントである。「潮流」という言葉を、例えば「流況」という言葉のようにもっと広い概念の表現で記述した方がよい。

事務局:整理したい。

委員:240 ページで「事業実施区域周辺には貴重な地形は存在しない」と記載されているが、貴重な地形かどうかという論争になるような言葉を使う必要はないのではないか。

事務局:246 ページでは、「重要な地形」として「天然記念物や学術上重要な地形はない」とし、「海岸地形」として「水深10m以浅の浅海域が存在する」としている。240 ページでも、「貴重な」という誤解を受けるような表現にするのではなく、246 ページに示したようにきちんと記載するように修正したい。

委員:240 ページの「周辺」という言葉は、東京湾奥部全体を指している場合と、飛行場の近隣だけを指している場合がある。言葉の定義をはっきりさせる必要がある。

第4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)

事務局:整理したい。

委員:240 ページで、大気に関しては「基準値」という記述が出てきているが、水質に関しては「基準値」という表現がない。整合をとったほうが良いと思う。

委員:242 ページの項目の選定で、温室効果ガス等も入れているが、温室効果ガス等については、238 ページで「東京都の方針としては削減する」と記載されている。準備書の段階でどのように対応するのか。

事務局:準備書の段階では、温室効果ガスとして、工事の実施や供用後の排出量を示すとともに、事業者としての削減に向けた努力を記載していきたい。

3 - 6 . 今後の予定

事務局より、今回の委員会での御指摘を踏まえ方法書を修正し、方法書の手続きに入りたい旨説明。