

## 平成16年度 第7回 千葉県環境影響評価委員会 会議録

### 1 日 時

平成16年11月19日（金） 午後2時から4時まで

### 2 場 所

自治会館 6階 大ホール

### 3 出席者

委員会：白鳥委員長、瀧副委員長

福岡委員、岡本委員、横山委員、杉田委員、石黒委員、岩瀬委員、大野委員、  
柳澤委員、田畑委員、鍋島委員、長尾委員、親泊委員、内山委員、矢内委員

事務局：神子次長、森課長、木村室長、寺井副課長、

大竹副主幹、八木副主幹、熊谷（宏）副主幹、遠藤主査、熊谷（直）副主査

傍聴人：9名

### 4 事 案

（1）東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書について  
（事業者説明及び検討）

（2）その他

### 5 議事の概要

（1）東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書について  
別紙のとおり

（2）その他

連絡事項について事務局から報告

【別紙】

東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書について  
(概要説明及び検討)

- (1) 議事開始 事務局において資料確認の後、委員長により議事進行
- (2) 事務局説明 当該事案に係る以下の事項について、資料により説明
- (3) 事業者説明 資料(方法書)に基づき概要説明

(4) 質疑等

(委員) 飛行ルートの確認であるが、東西方向の風ではどうなるのか。

(事業者) 基本的に羽田の滑走路は、南北方向で見ている。これで経路を決定する。東西方向については、進入については高い高度で房総半島を飛行してくるので、特に地面に影響が及びそうな5,000ftから下について記載してある。上空については、出発では経路が発散してしまふし、着陸では高い経路からだんだんこの経路に収束してくることになる。

(委員) 用語について、「拡張新設滑走路」と言ってみたり、「Dラン」と言ってみたり、聞いている方は混乱するので「A滑走路」と言ったら、「Aラン」と言わないようにするとか配慮してほしい。

それから、方法書p7の表で「フィート(ft)」で表示しているが、「フィート」はあまりなじみがないので、何らかの形で「メートル」も併せて表示するなど用語などに注意してほしい。

もう一つは、P5の左上の四角に「5.地域交流の促進・地域経済の活性化」の項目があるが、具体的には何か考えていることがあるのか。

今ひとつは、航空機騒音が問題になるがWECPNLで測定し表すが、1日40便で飛行コースを考えて一番騒音の影響がないよう配慮して設定したという説明だが、WECPNLは、夜中と昼間と朝と重みを変えて数値がでるようになっていて、夜中に飛ぶことが少なければ、WECPNLという値は減っていく訳で、24時間の中での運用とすごく関係しているはずである。まだ、運用については、はっきり決まっていなかったら、この運用について全く触れないでWECPNLだけの数値が出てきても、判定しようがないのではないのか。

(事業者) WECPNLについてだが、今示している数値は現状の測定結果であり、これからのダイヤによるものではない。

今後、どういうW値になるかは、このあとに手続上取りまとめる準備書の予測の前提中でどのような時間帯にどのような航空機が飛ぶのかは整理することになる。

ある程度の想定をした上で環境基準との関係がどのようになるのかを示すことになる。

「地域交流の促進・地域経済の活性化」に関してだが、地域経済の活性化については、このプロジェクトにより非常に大きな経済波及効果が見込まれている。今、手持ちの資料はないが、国土交通省ホームページに掲載があり、この事業そのものの経済効果を加味している。

地域交流の促進については、今後の話になるが、羽田発着容量が増えれば、今は飛びたくても飛べない地域にも便が行けるようになる。

(委員) WECPNLというのは、(航空機の運用と関係があるので)この運用を方法書に書いて

おくべきである。

(事業者) 方法書の目的としては、どんな方法で予測を行うかという観点で書いている。まだ運用については、検討の熟度が達していないので、載せていない。

(委員) 先ほど、北風と南風に関して東風西風はどうかという質問に関してあまり答えてなかったがどうなのか。

離発着の時の1, 500とか2, 000ftあたりの高さについて、高層気象台のデータも載せると参考になるのではないか。

方法書p11とp12に地上観測基地の数字があるが、地上だけでなく、高層気象台の850hPaと700hPaの高さの傾向を掲げてもらえると良いのではないか。

(事業者) 東風西風については、航空機の離発着はより揚力を得られる方向で行うが、横風であっても、風が吹く方向の滑走路を選んで行う。滑走路の運用方法は、西風東風が吹いてもより近い方向の滑走路を選んで行う計画である。

高層気象台の観測データの取扱いについては、方法書のp291(大気質の観測関係)に上空気象調査地点として、ゾンデを上げることとなっており、準備書では何らかの形で(上空気象について)対応できると考えている。

経済波及効果の補足だが、本事業で離発着許容量が1.4倍になった場合、一都三県で約1兆2千億円の試算が公表されている。

(委員) 航空機燃料の中には「ベンゼン」は入っていないのか。全く無視して良いのか。ベンゼンについて環境基準が決められたが、この物質が漏洩するなら、ベンゼンも項目に入れなければならないがどうか。

(事業者) 「ベンゼン」が入っていないのかは調べる。

ベンゼンに対しての具体的な予測手法が確立されていないため、具体的な評価は困難ということから行っていない。現状については把握する。

(委員) 騒音以外は千葉県についての影響は軽微だと思うが、この方法書の中に航空機大気汚染を扱うと書いている。千葉県でもオキシダントなど基準を超えている地域がずいぶんある。予測地域に千葉県も入っているが、低空飛行する航空機の排ガス中にどのような組成の炭化水素が入るのかということが、予測において重要で、ベンゼン等の組成の把握が不十分であると、光化学スモッグのシミュレーションを行う場合には、発生源データの整理が同じように不十分でないかと思われる。これからどのようにしますという計画等があったら教えてほしい。もう一つは、予測手法について必ずしも十分な精度が得られていない状況であるが、学会誌にシミュレーションモデルの紹介などがあるが、検証されているモデルを使うなら、その記載でよいが、新規に開発する場合は、どのように精度を確保するかと、検証についても準備書の段階で示されるとありがたい。

(事業者) 了解した。適切にしたい。

(委員) 方法書p5に埋立栈橋構造あるが、栈橋の部分はどのくらいか。ここは多摩川の下流なので、先が狭まると水が流れない。栈橋構造をもっとしっかり記載してもらいたい。

方法書p6の、点線で記載してある左側が栈橋と思われるが明示してほしい。

(事業者) 方法書p6の図で、点線が多摩川の河口法線になっている。この河口法線から多摩川河口域と書いてある方が栈橋構造となる。河口法線の外側は埋立法だが、詳細の構造は未定で準備書の段階ではっきり示す。

(委員) 埋立の土砂はどれ位になって、その土砂はどこから供給されるのか。

(事業者) 埋立土砂をどこから持ってくるかは未定である。

(委員) 見通しや予想はないのか。

(事業者) 今の段階では未定なので準備書で明らかにする。

(委員) もしそれが、千葉県のどこかから予定しているのなら、それによる影響はきわめて大きい

と思われるが、そういう見込みはあるのか。

(事業者) 現時点では、未定である。

(委員) 千葉県の問題の審査としては大きな問題となるので、その考えをどこかできちっと示してもらいたい。準備書段階では遅い。

(事業者) 方法書の手続の次は準備書となっているので、その時はきちっと示す。

(委員) 方法書の手続としては、これで済むのかも知れないが、環境影響評価の趣旨から言うと、準備書にこのように決まりましたと出されたら困るので言っている。

(事業者) 意見として聞かせてもらう。

(委員長) 土を持っていった後は、どういう影響が出るかという評価は行うのか。

(事業者) 工事の影響については、方法書 p 265 工事の実施のところで記載している。

この表の各項目の丸を付けているものについては行っていく計画である。

(委員長) 埋立工事で土を取ったところも含むと理解して良いのか。

(事業者) 設計施工を一括で発注するが、その契約作業を今年度行う。今手続中の段階であり今年度末に正式契約した段階で設計内容が決まるので、現段階では明確となっていないことから、準備書において示し説明する。

(委員) 準備書の段階で土砂を採取した場所の影響についても併せて示されるのか。

(事業者) 土取り場の場所についても、一括設計施工で契約するため決まっていない。土取り場についてアセスが必要なら、この土取りの事業を実施する事業者が行うことになり、当アセスとは別の手続となる。

(委員) 未定とは言っても、全くそういうのはゼロでこういう大規模な事業が進められるということはないと思われる。予想されていることが有ると思う。今までの大規模プロジェクトはそのことが問題になったことが多いため、十分そのあたりのことも条件に入れてもらいたい。

(事業者) 本件に関して無用な隠し立てをしているものではない。通常の公共事業の場合、自分たちで設計し積算し、これに対して入札するということが手続の流れであるが、今回の羽田再拡張事業に関しては、設計施工を一括方式で行うため。現在その手続の最中であり、現段階で発注者側が手続の内容について言える立場ではないことから説明できない。委託事業者には環境負荷のない工事を行うと言うことで、性能発注という内容で進めていく。具体的にどこから土を取るといっても今の段階では委託事業者の考えによるため、我々としては言えない状況である。

いずれにしろ準備書の段階で今回の事業に関する環境影響評価に関しては経過も含めて整理するし、仮にここに入っていないにしろ、法アセスなり条例アセスの手続を逃れてものが進むわけではないので別の形でやることとなると思う。

(委員) 方法書 p 291 でレーウィンゾンデは、中央部で行うこととなっているが、高さはどのくらいか。それ自身に航空管制の上で問題がないのか。航空管制上支障が有れば低いところでしかできないのではないか。各气象台でレーダーで上空の風向風速を測定しているので参考にした方が良いのではないか。

レーウィンゾンデのもう少し詳細な調査方法を教えてほしい。

(事業者) これは、風船を上げてそれにゾンデを載せて、航空管制上危ないため係留はしない。このゾンデは2,000mまで上げることを考えている。気球を上げる場合は、ノータムというもので航空機に対して注意喚起を行う。このあたりは、ルート上から外れるので航空機に対する影響はないと思う。

(委員) 方法書の図2-5の羽田空港の飛行ルート図と関連するが、周辺の飛行場、例えば成田とか非常に至近距離にあるが、成田との飛行ルートとクロスする場所があるのではないか。羽田空港だけのルートが示してあるが、成田などと併せた飛行ルートを示してほしい。

それと成田との運行ルート、いろんな機種の発着ルート、行き先の関連がわかれば教えてほしい。

(事業者) 成田との関連は、各空港についてはそれぞれ進入管制という責任空域が決められている。特に離発着、飛行場周辺の低い区域については、完全に分かれており、それぞれ羽田なり成田で責任を持って管制しており、相互の交通が輻輳するということはない。

責任区域は垂直にも分かれており、高い区域については、東京管制部(所沢にある)で管制している。管制の責任区域は、きちっと決まっており相互の飛行機が影響するということはない。成田の経路を図に示すといこと、今言ったように責任区域がきちっと分かれているので、成田の経路を飛び立った飛行機が東京の上空を飛ぶということもあるが非常に高い高度であり、羽田の離着陸に影響を与えるような高度ではないため、あまり意味がない。羽田の飛行ルートを検討するには参考とはならない。

(委員) 運行先、分担についてはどうか。

新しい滑走路では、香港とか、シンガポールとか行き先について何か運用の仕方は有るのか。

(事業者) 成田空港との役割分担は、今の段階ではD滑走路ができると離着陸容量が年間40.7万回に増加するので3万回程度は国際線に回せると対外的には説明している。具体的な路線は決まっていない。

(委員) 多摩川の河口にこういうものを作ったときに、あえて河口を改変するという形になるが、東京湾内の海流或いは流れにどのような影響を与えるのか、そういう視点から見るとはたしてどのようなシミュレーションや調査を行うのかが、よく見えてこない。泥の堆積の予測はどうやるのか。大きな流れと局所的な流れをどう捉えていくか。

次にプランクトンと水生生物等について予測をすると書いてあるが、それと流れとの関係がよく見えていない。生態系シミュレーションと流れの場のシミュレーションとの関係を明確にしてほしい。

それから次にp264に環境影響評価の項目を決める記載があるが、省令を用いて標準的な項目を決めると有るが、省令、指針等関係するものを出してほしい。

(事業者) 省令等は提出する。

流れ等については、予測手法は方法書に示してあるとおりであり具体的には、どのように回答すればよいのか・・・

(委員) 流れの解析にはいろいろな手法がある。用いた手法や解析の条件がわからないと、その方法で良いのか悪いのか判断できない。それから、予測等について期間が所々1年位のデータで予測を持っていてこうとしているが、本当にこの期間でよいのか。最近では異常気象が多く起こっている。このことを考えると、1年で良いか、その検証方法をどうするのか、これらも含めて記述してもらいたい。

(事業者) 予測の方法は、p326に予測の計算範囲を示している。ここに示しているような格子を切ってp333に記載した多層レベルモデルで計算する計画でいる。

(委員) 泥を積み上げて行くわけだが、泥がどのように周辺に影響を与えるかについてこれだけのメッシュで大丈夫なのか。格子間隔をいくつにするのか。また、生態系モデルに流れをどのようにつないでいくのか。

(事業者) 水の濁りの予測のことか。

(委員) 水の濁りもそうだが、周辺に泥が堆積するという事とも。

滑走路を造る時の濁りと、できてから流れが変わり、堆積しなかったものが堆積し始めるという問題もある。

(事業者) 水の濁りについては、方法書p319に工事中の土砂による水の濁りという項目で表している。

予測については、方法書 p 3 2 6 の範囲で空港周辺は 1 0 0 m 間隔で、それより広い地域は 3 0 0 m 間隔で、東京湾全体は 9 0 0 m 間隔でメッシュを切って行うことを考えている。水の濁りについても、方法書 p 3 1 9 に記載した S S 沈降拡散予測モデルを用いて実施を考えている。

(委 員) 水が汚れるということは、いつかどこかで沈澱するということである。

局所的な現象として、1 0 0 m メッシュと言うことは、局所的な現象をこの空港のスケールからして大丈夫かということがある。1 0 0 m で良いという検証はできるのか。

(事業者) 今の解析の話は、方法書 p 2 6 5 の図表 4 - 1 で海岸地形の項目で評価を行う予定であるが、実際どういったモデルで行うか今検討を続けているので準備書の段階で示す予定である。

(委 員) 方法書で示されなければチェックのしようがない。

(事業者) 次回に回答を行う。

(委 員) 陸生動物は、標準項目には入っているのだが、今回の羽田空港に関しては、影響がないものとして対象外になっている。陸生動物では鳥だけが対象となっているが、それ以外の陸域の動物との関わりは、無いのかどうか。一つは、海水の流れ、新しい河床部ができると湾岸流が東京湾は西側から北上している。この新しい滑走路でかなり方向が修正されるのではないか。ぐるっと回って市原から袖ヶ浦、木更津を回って富津に抜けるのが、普通の流れであるが、千葉県の方でその流れの影響、特に動物等の関わりでみていくと、この海岸地形に関連して陸生動物の生息範囲という点で捉えると、一つは富津岬の先端の形が変わってくる。今までもこの形はしばしば変わってきているが、これも湾岸流の流れと関係がある。もう一つは、アクアラインの取り付けの近くに小櫃川の河口がある。その三角州も湾岸流との関係でしばしば形を変えてきている。

富津岬の先端部の変化は、陸生動物の生息環境の変化としては比較的関連性が少ないと思うが、小櫃川河口部の変化ではかなり影響が出てくる。実際に海岸地形の影響があるのかどうかは、はっきり指摘はできないが、ぐるっと回ってくる湾岸流の変化は、何かの形で出てくるのか、それをどうフォローするのか、それが一つ陸生動物との関わりなのかと思う。

それからもう一つは、神奈川県のアセス委員会で指摘されると思うが、多摩川の河口部分である。新しい滑走路の設置で多摩川の河口がかなり「くびれる」こととなる。その「くびれ」を生じることにより、河口付近の堆積環境が変わってくると思われる。もう一つは、淡水化が進むかも知れない。これらのことと陸の動物との関わりになるが、例を挙げると、多摩川の河口では、貴重種のヒヌマイトトンボ、方法書には上げていないが、去年から今年にかけて新しく発見された。また、千葉県の小櫃川河口が代表的な生息地となっているキイロホソゴミムシという絶滅危惧種がいる。これが多摩川の河口で発見されている。キイロホソゴミムシは、元々は東京の本所で見つかって、江戸川河口域で見つかり、小櫃川の河口で見つかっている。太平洋側では、一宮の河口で見つかっている。今、確実に生息が見つかっているのは、小櫃川河口で、それから多摩川の河口で最近見つけた。

もう一つは、ヒヌマイトトンボとキイロホソゴミムシは両方ともヨシ群落と関係を持っている。この群落と言ってもその環境は微妙である。ヒヌマイトトンボのいるヨシ群落は、一年中干上がらないいつも水につかっているヨシ群落である。キイロホソゴミムシのいるところは、水につかたり乾いたりする、そういったことを繰り返すヨシ群落である。

キイロホソゴミムシというのは、このほとんど水をかぶらない所のヨシ群落と水がなくなる時期を持つヨシ群落との間を共有するような形で生息している。小櫃川の河口でも適応しているのは、そういうところである。こういう環境が、帯としてみたとき非常に狭いと、一つの種でも個体数を維持していくのは難しい。ある程度の広さがなければ、だめで

ある。そうなってくると河口部の、汽水域の、ヒヌマイトトンボやキイロホソゴミムシの生息する所だから、そして環境の選び方の違ういろいろな種類がそれぞれ生き残っていくためには、できるだけ多様な環境が必要であり、ヨシ群落一つとっても多様なヨシ群落が幅を持って存在することが条件になると思う。そう考えたとき、今回の羽田空港のこの「くびれた」感じの新しい多摩川の河口関係、こういう関係が多様な生き物たちの環境とどうかかわっていくか、汽水域の塩分濃度の低下なども含めて、また、土砂の堆積状況などもこれからどう変化していくか、こういう予測も含めて考えていくと、陸生動物を鳥だけに絞ってそれ以外のものは一切排除しても良いのかどうか。その辺のところを評価の項目として取り入れるかどうかをもう一度判断してもらいたい。

(事業者) 次回回答する。

(委員) 羽田沖の滑走路については、東京、神奈川が近くてそこで完結すれば問題ないのだが、多摩川の東京湾に果たす役割を考えると、ただ単に淡水やSSの供給だけではなく、栄養塩を供給しているという見方もできる。ホースの口を絞ると水は遠くに飛ぶが、同じようにこの出口の所を何か細工することにより流れの状況が変わる。だから、栄養塩の供給のパターンが変わる。このあたりを良く理解し、シミュレーションを行ってもらいたい。もう一つ、繰り返しになるが、流れの事柄と生態系の事柄がどうつながるのか。それがこの方法書では見えてこなかったもので、この次に説明してほしい。

(委員) 大気、騒音のところだが、埋め立てる土砂を持ってくるわけだが、環状八号線と弁天橋の2ポイントだけしか調査しているが、進入路としてこの2箇所しか使わないという理解をして良いのか。

(事業者) 船ということもあるが、陸域だけで言えば、ここに示した一般道路の他357号線を工事車両が通るが、住居地域とは関係がないという考え方で今回は、測定のポイントとしてこの2箇所を選んだ。

(委員) 大気汚染に関しては、住居地域と関係が無くても影響が出てくる。もし、千葉県側から積み出しということになると、そちらのポイントが押さえられていないと準備書で書くと言っても、調査が行われていないと手戻りとなる可能性があるもので、このあたりを考慮する必要がある。

(事業者) 全体の調査の中で検討する。

(委員) 陸域の動物については、千葉県には影響が来ないと思われるが、方法書のp348～349に埋立てについての予測調査の手法が、同じくp349には航空機の運用について書いてある。どの項目も左右同じことが書いてあって、ほぼ2次元の埋立地を予測評価する方法と3次元の空間を大きく使う航空機の運用との予測手法が、同じ方法しか書いてないので、もっと具体的にしっかり書いていないとどうにもならないのではないかと。

鳥の群れになったつもりで考えると多摩川の上流から飛んでくるとそのまま埋立地の上空に出る。もう一つ隅田川の河口から同様の一連の流れ方で鳥の群れが下ってくると、現在の羽田の飛行場の横を通過して、進入路の誘導路のある方にそのまま出てくることになる。これは、鳥からすると多摩川の河口のところは下は水がとおっている場所で、そのまま飛んでくると埋立地や桟橋の上に来てしまうということで、特に滑走路の運用が始まった初めての秋の日、濃い霧や強い雨の日などは、鳥によって飛行機のエンジンの一つが停まるくらいのことは、あり得るのではないかと。

(委員長) 次回があるので、今日の質疑はこれくらいで終わりとする。

— 以上 —