

## 平成16年度 第9回 千葉県環境影響評価委員会 会議録

### 1 日 時

平成17年1月21日（金） 午後1時30分から5時まで

### 2 場 所

県庁本庁舎 5階 特別会議室

### 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、鈴木委員、山下委員、佐倉委員、岩瀬委員、大野委員、  
柳澤委員、榊瀉委員、鍋島委員、長尾委員、親泊委員、内山委員、矢内委員

事務局：出口次長、森課長、木村室長、

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  
澤地主幹、高橋技師、竹重副主幹

傍聴人：12名

### 4 事 案

(1) 成田新高速鉄道線建設事業に係る環境影響評価準備書について

(事業者からの説明及び検討)

(2) 一般国道464号北千葉道路（印旛～成田）建設事業に係る環境影響評価準備  
書について（事業者からの説明及び検討）

(3) 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（再検討）

(4) その他

### 5 議事の概要

(1) 成田新高速鉄道線建設事業に係る環境影響評価準備書について

(事業者からの説明及び検討)

別紙1のとおり

(2) 一般国道464号北千葉道路（印旛～成田）建設事業に係る環境影響評価準備  
書について（事業者からの説明及び検討）

別紙1のとおり

(3) 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（再検討）

別紙2のとおり

(4) その他

事務局から連絡事項を説明

【別紙 1】

「成田新高速鉄道線建設事業」及び「一般国道464号 北千葉道路  
(印旛～成田) 建設事業」に係る環境影響評価準備書について  
(概要説明及び検討)

- (1) 議事再開 委員長から、成田新高速鉄道と北千葉道路の 2 事業は一体的に整備されるものであるので一括して審議を行うこと、まず最初に貴重な生物関係の審議を非公開で行い、その後に傍聴者を入れて公開できる部分の再検討を行うことについて説明
- (2) 事務局説明 当該事案に係る環境影響評価の手続き経緯について説明  
(事務局説明の内容については、委員から質問等なし)
- (3) 事業者説明 当該事業に係る貴重な生物関係について資料により説明
- (4) 質疑等 (非公開部分)  
(委員) 印旛沼の合流部でヨシ原が無くなるので代替のヨシ原を造成するとあるが、計画ではどの辺りにヨシ原を造成することとしているのか。  
  
(鉄道事業者) 事業実施により周辺に生息する鳥類に影響を及ぼす可能性があると予測されることから、環境保全措置として代替のヨシ原を造成することとしている。どの位置にどの程度の範囲で何を対象として設置するか等、具体的な内容については、これから専門家の意見、地元の意見を踏まえながら検討していきたいと考えている。
- (5) 事業者説明 当日提出の追加資料に基づき内容説明
- (6) 質疑等 (公開部分)  
(委員) 接地逆転に関する調査について、年平均濃度の予測に当たり接地逆転が常時起こっている状態を想定しており安全性については考慮されていると思うが、この実験を行った際に接地逆転層が形成されているか解消されているかの確認はオートプロファイルで行っているのか。煙源は地上と約 10 m の 2 箇所を設置しているようだが煙は何を使用しているのか。また、この実験結果は一例の実施のみでなく何例か実施したうえでの結果を示したものなのか。  
  
(道路事業者) 調査方法等の内容については、確認したうえで次回回答したい。

(委員) 自然公園に指定されている印旛沼の自然とか景観について、千葉県のはどのようなものか、たとえば自転車道を整備して桜並木を整備するとか、たとえば地域資産として保全するために一本の電信柱も立てさせないというような、いわゆる自然公園の整備とかに対して千葉県はどのような責任を持っているのか。

もしその場所に異物が混入したときには、どういうところまで腹をくくって千葉県は自然保全に対して考えているのか、県の自然保全に対する考えをお聞きしたい。

(委員長) 要するに、県が自然公園に対しどのような姿勢で対応しているのか、それに対してこの事業がどのように対応しているのか、についてのやり取りかと思うがどうか。

(事務局) 確認したうえで次回回答したい。

(委員) 動物の記載箇所についてだが、環境への影響の有無の記述について、ただ単に「影響があるとか小さい」のみでなく、表現にもう少し具体性を持たせた方が良く思う。その理由は、影響があるとか小さいとかの記述に具体的な条件が付記されるかされないかで、事業を進めていくうえでの取り組み方に自ずから違いが出てくると思うからであり、もう少し表現に配慮してほしいと思う。この観点から何箇所か文章の修正をお願いしたい。

まず、資料－６．１について、カヤネズミ予測結果の上から４行目の「生息環境は維持されると考えられる。」は「生息環境は現状に近い形に維持される。」と表現に気を使ってほしい。こうすることで、現状に近い形により近づくためにはどのような配慮が必要かが自ずから出てくると思う。

次に、資料－６．２のタヌキの予測結果について、上から４行目の「調査地域の個体数及び生息環境は維持されると考えられる。」は「調査地域の個体群及び生息環境に大きな変動はないと考えられる。」と修正してほしい。これによって配慮の仕方が変わってくると思う。

次に、資料－６．３のベニモンツノカメムシの予測結果について、「樹林などが消失し、」以降を、「樹林などが消失し、この地域の個体群への影響は否定できないが、周辺には類似環境がかなりの規模で見られるので、生態系の中での本種の現存量ないし安定度への影響は小さいと考えられる。」としてほしい。種への影響は改変部に確実に現れるが、生態系内のいわゆる個体群とか安定度への影響と考えるとこれは少ないと考えられる。表現に具体性を持たせたほうがよい。

次に、資料－７のシュレーゲルアオガエルの予測結果について、環境との対応性がベニモンツノカメムシと比べてより判っているので表現もより具体的にする必要があると思われ、２行目の「近隣の地域では」以降を、「その地域の個体群は消滅の危険にさらされるが、周辺には類似環境がかなり

の規模で見られるので、生態系の中での本種の現存量ないし安定度への影響は小さいと考えられる。」としてほしい。

次に、資料－８．１の昆虫類の予測価結果について、下から３行目の「成長段階」を「成虫の段階」としてほしい。これは、光に集まるのは成虫になった後であるが、成長段階には幼虫も含まれるからである。また「羽化時期」を「羽化後の一定の時期」としてほしい。これは羽化した後の成虫になってからの一定の時期に、光に集まる種類の昆虫がいるということである。

次に、資料－８．２について、昆虫類への影響で心配しているのは、光に誘引されてロードキルに遭う程度の影響が大きくなるのではないかということであり、既存の甚兵衛大橋において実際にどの程度昆虫が照明に誘引されロードキルがどの程度発生しているのかについてのデータがあれば最も望ましいのだが、無ければこれから並行してデータを集めることでもよいのではと思う。

最後に、資料－６．３の「上記内容の修正を実施する対象種」について、いろいろな生活タイプのものが盛り込まれており、一律に修正するには無理があるので、アズマヒキガエルからヤマカガシまでは例えば「カヤネズミに準ずる。」という表現でよいと思う。その下のメダカからクモまではとても一律には対応できないので、例えば「その他の保全対象種については、それぞれの生活型に即して適切な保全対策を立てる。」としておけばよいのではと思う。

(委員長) 時間の都合により本日の本案件の検討をここで打ち切る。次回も引き続き本案件の検討を行うこととする。

－ 以上 －

## 【別紙 2】

### 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（再検討）

(1) 議事開始 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  
手続の経緯等

(3) 事業者説明 当日提出の追加資料に基づき内容説明

(4) 質疑等

(委 員) 総括的な話を最初にする。現段階から調査をきちっと進めないといけない。ある時点での断片だけを見てもしょうがない。東京湾の大事業であるのでアクアラインの時の対応を参考にしたらどうかという意見に対し、事業者の回答は全く具体的ではない。計画アセスのようにこの段階で行っておかないと、後からでは手遅れとなる。環境をどのように把握したらいいのか、ということ念頭に置き、環境監視計画を現時点できちんと詰めておく必要がある。具体的には事業者見解書 p 6 の一番上に書いてあるが、東京湾で行われる大事業であるので十分留意して進める必要がある。

(委 員) 景観調査のところで、現地調査による情報収集で写真等に納めるということで、調査地点が城南島海浜公園など書いているが、何の写真を納めるのか、これらの公園から今度の計画地は見えるのか。

(事業者) 方法書 p 360 の調査地点のところで現地調査について記載している。主要な眺望点として以下のところから新滑走路を眺望するというので、滑走路のない現状で写真を撮り、その写真を基にフォトモンタージュで新滑走路の入った景観がどうなるか予測し、評価する。写真を撮るというのは、その眺望点から新滑走路計画地点方向の景色の写真を撮るということである。

(委 員) これらの地点から現滑走路は見えるのか。

(事業者) 今の地点を図におとしたものが、方法書 p 363 である。各地点から滑走路予定地点を眺望する。

(委 員) これらの地点から調査を行ったことがあるが、利用者から見て現空港も各地点から見えるようなものではないと思われる。この調査地点が適正かどうか、また、なぜ調査時期が秋なのか。

(事業者) 調査地点の選定については、新滑走路島のできる周辺で人が集まるような公園などを選定している。人が集まってそこから風景を見る、眺望されるという状況が想定される地点を選んでいる。また、人がきてみるという観点から気候的にも見晴らしが比較的良くなる秋を選んでいる。

(委 員) おそらくこれらの公園の利用は、秋だけではなく特に城南島公園などは一年中バーベキューや海などを見にくる。また、城南島公園は飛行機を見る公園として人気があるので、この辺の視点がちょっと明確ではないと思われる。

- (事業者) 意見として伺う。
- (委員) 今回の資料1について、もう一段踏み込んだ内容で回答があるかと思ったが前回と同じ内容だった。計算が終了していて、それを理由付ける資料ではないかと思える内容である。例えば、(3)では、全体的に力学的な解釈が不足している。計算期間20日程度を想定の物理的な意味は何か。つまり、どういう現象を見るために20日程度を想定なのか説明がされていない。
- (事業者) 計算に当たっては、(7)に初期条件を記載しているが、20日位計算すればこの初期条件の影響が少なくなってくることから計算期間として20日位を想定している。
- (委員) 初期条件を外すための計算なのか。これは、羽田空港の新設滑走路の影響を見るための計算なのだから、新設滑走路によってどういう現象が起きるかを見るために計算するということから20日間とか60日間などが決まるはずである。最初から初期条件を外すための20日間だったら、そのあとで空港の影響の何について(水温など)影響を見るために更に40日とか60日計算して初めてこの現象が分かるなどのフィジカルミーニング(物理的解釈)が必要になる。あと、羽田空港と新設滑走路島の間には幅があり、この間が4メッシュしか切っていない。これでは、基本的に影響がないという計算結果となるよう推定した切り方であると思える。もし、この程度の影響はあるけれど軽微であるという表現をするなら更にもう一段ネスティングして、その影響を把握するという姿勢が方法書の段階では必要だと思う。
- (事業者) ここで示した条件は、現時点での想定であり再現性をチェックしながら設定したいと考えている。今の内容についても、意見として伺う。
- (委員) 新聞等によると埋立てと栈橋のハイブリッド工法と思われる。栈橋の部分の影響と言うことであれば、この100mメッシュというのは絶対無理であり、栈橋をどのように数値計算の中に取り入れるか。仮に何かの方法で行うのならキャリブレーションが必要になってくる。こんな方法で行うのなら、もう一段ネスティングして、栈橋は最初にこのくらいの影響があると想定されるから、これくらいのメッシュを設定します、という考えで方法書を作成すべきである。
- (事業者) 栈橋の影響を考慮しなければいけないことは、認識している。どのように入れていくかを今後設定していかなければならないと考えている。今の内容についても、意見として伺う。
- (委員長) 後で説明するのか。
- (事業者) 準備書を作成していく段階で検討していくので、次回の委員会で説明はできない。
- (委員) 流況のシミュレーションと大気的光化学のシミュレーションについて同じことが言える。再現性を見ながら手法を決定するということは、回答を見ながら問題を解いていることになる。このような方法を用いて将来の予測をして、それが適切な予測評価となるか大変問題がある。最初から答合わせを行っているので、ここで開発した方法が予測で使えるかということ、使えないと考えた方が良い。このような複雑なモデルだと合わせるということが難しいことは理解できるが、

多くの人のコンセンサスを得るためには、ある程度予測に対して信頼できるものを提供する責務が事業者にある。この際、予測手法が現象を上手く説明できるか、検証してほしい。つまり、計算結果を合わせるようにモデルを作るのではなく、予測手法は理論的に、また、過去の知見に基づいて構築して、こういうデータで検証して予測に耐えるものであると説明して、その方法で将来を予測してほしい。この地域なら、羽田の第1期の埋立てのとき相当なデータの集積があるのでそれを使い計算のスキーム、ネスティングや拡散の係数などを設定し、今回の調査結果でそのモデルが再現できているか検証してほしい。つまり、既存のデータでモデルを構築して、別のデータで検証してほしい。

これは方法書なので中身は準備書で良いが、このような方法でモデルを作る、検証のデータを取る、検証を行うと説明してもらわないと、方法書の検討ができない。これは、準備書の段階ではなく、方法書の検討の段階で事業者から示してもらいたい。

(事業者) 環境影響評価法第5条に基づいて方法書を提出している。予測の具体的な手法など明らかなものについては、可能な限り示している。工法など今後決まっていくななどについては、現時点では明らかでないということで、どうことをやるかを説明している。全てが決まった段階で準備書に記載することになる。

(委員) 今お願いしたことは、事業計画の詳細が確定した段階での予測評価ではなく、その際に利用する方法をどのようにして構築して、それを検証する方法について求めている。この内容については、橋梁や埋立がどちらになろうと方法の議論は可能なはずなので、方法書の検討の段階で回答を提出してほしい。

(委員) 人と自然の触れ合いの場について、調査地点を見ても東京湾内の環境公園とか緑地とかが触れ合いの場の調査地点となっているが、施設、公園というだけでなく、自然という環境は広いので、例えば多摩川の河口を散策したり釣りをしたり干潟で遊んだりする自然との関わりを地域の住民は持っている。こんな地点をもっと把握することが必要だと思う。このような観点から自然との触れ合いの場、活動の調査を考えられないのか。これを調査して環境アセスの予測としてはどのように生かしていくのか教えてほしい。

(事業者) 今の調査地点の設定については、実際に人がよく利用しているところとして公園を選んでいる。多摩川等においてもそういう状況があるということだが、現時点では、公園等の位置づけがされてははっきり使われているところについて地点の選定をしている。予測にどのように使うかについては、現況でどのような人がどのような目的で利用しているかという利用形態を把握し、予測においては、建設作業を予測することになっているので、それがどのような影響を与えるか定性的に予測することを考えている。

(委員) 多摩川の河口で色々な活動をしていたり、そこを活動の場としている住民がいるが、この建設によって騒音や大気汚染も含めて周辺にどのような影響があるのか懸念されている。単なる施設における自然活動の場を調査するのではなく、施設以外の場において人々がどうそこの地域を利用し、関わっているのかとい

うことも調査項目の中には是非入れてもらいたい。

(委員) 前に説明があったように法に従っていると言っていたが、それでは済まない部分があるから、みんなが困っていると思う。例えば、今日の説明の中で航空機騒音の調査を行ったとあったが、方法書ではWECPNLという言葉があったはずであり、航空機騒音の評価もWECPNLで行うことになっていたはずだが、現地調査は、航空機騒音の最大値を測定することになっているようだが、法に従っていないのではないか。

(事業者) 説明不足であった。最大騒音レベルを測定し、その結果からWECPNLを行うということであり、記載も足りなかった。

(委員) 大気について、現地調査の概要を見ると上空気象観測を年4回実施するが、このデータは評価の中の何処で使われるのか。例えば大気の予測だと、窒素酸化物などは通年の平均値を用いて環境省の方法で行うと思うが、光化学スモッグのシミュレーションは重点化の対応で、限られた数日間の予測になると思う。

上空気象観測の日に合わせてシミュレーションを行うとか特別な意図はあるのか教えてほしい。

(事業者) 予測を行う際の基礎データである気象庁のGPVデータの検証に使う。

(委員) 検証ということは、上空のゾンデを上げた日のGPVで上空の風にどのくらいの差があるか検証を行うということであるなら、検証の方法も記載した方がよい。

光化学スモッグのシミュレーションについて炭化水素の排出源諸元のところは、ほとんどが文献から引用の計画だが、航空機関係の排出、特にエミッションファクターだが、飛行機そのものは良いと思うが、貯蔵施設やエンジンテスト施設など周辺部を含めた排出係数は、あまり精度の高いものはないと思うので、今回の予測手法に耐えるものなのかどうかは、詳細は準備書で良いが文献はあらかじめ方法書で紹介しておく必要がある。もし、不足する部分があれば調査の中で補っていく、調査の費用や期間も限りがあるのでデータ精度の低いところを重点的に配慮していくことが必要である。

(事業者) 文献リストは速やかに提出する。方法書についても提出する。

(委員) 方法書は、これで提出しているので、千葉県も含め各自治体からの意見等を踏まえて準備書の段階で記載してもらえればよい。

(委員) 鳥について、方法書p351に調査ポイントが4つ示してある。st3は海の上で船でも出して測るのか。

(事業者) 進入灯という橋梁のようにしているので、そこから測る。

(委員) そこも含め埋立地の端まで1,500m位あるのでは。st2からではもっと遠いのではないか。30倍の望遠鏡を使い、今日のように天気の良い日で20cm位の物体が浮いているのを1,500m位離れて、それが何であるか、2.0とか1.5といった視力では小さすぎて区別できる大きさではないと考えられる。視力9などとなるのではないか。100倍の望遠鏡を使えば、物理的には可能かも知れないが、少し風があったりすると使えない。このポイント数では、埋立地を全部カバーできないのではないか。鳥の種類によっては、陸のすぐ近く

を利用するものとか、沖の方だけというものも出てくる。その区別がほしいと思う。100mの範囲にはどんな種類、500mの範囲ではこんな種類、結果としてはこんなことが必要となってくると思うので、1,500m位離れたところもきちんと測定できるのか心配している。そのためには、もっと調査地点を増やして、調査距離を短く取らないといけなさと考える。

(事業者) 空港周囲に4地点をとっているが、既存調査地点を除いて分かっていない地点について4地点として選定している。

(委員) 理論的には理解するが、現実的には、対象の鳥が小さくて正確に把握することができないのではないかと。

(事業者) 鳥の種類を正確に把握しなければならないとは考えている。設定した根拠は説明したとおりである。

(委員) それは違うと思う。この距離では、鳥が小さすぎて何であるか分からないと言っている。鳥の種類で水面から飛び上がり方が違ったりするので、飛行機がきたときのよけ方に違いが出てくる。どんな種類がその辺にいるかということが大事になってくると思う。

(委員) 流況シミュレーションで水温、塩分のシミュレーションが、窒素、リンのシミュレーション結果にどのように係わるのか示してほしい。これにより、流況シミュレーションにより水質がある程度予測できることがわかる。その時、生態系に与える影響を予測することになっているが、どのような方法で予測するのか示してほしい。

シミュレーションは、夏季に行うということだが、青潮の影響がある海域なので、青潮が発生する時期について行う必要がある。

(委員) 調査頻度について、各調査項目によって異なるが、なぜこの頻度かという根拠を示してほしい。交通量を春と秋しか行っていないものがあるが、夏に、行わない理由はなぜか。上空気象も年4回測定だが、単純に4季でよいのか。方法書p7の飛行ルートを考えるとき、北風、南風とあるが、同じ北風でも空気の循環の仕方が違うため、何を調査するかという目的に合わせて時期を選んでほしい。他の項目についても慎重に回数や季節を選定してほしい。

(委員長) 色々と聞く内容が全部共通して予測の仕方、調査の仕方の基本的な問題に及んでいる。全部議論していると時間が足りなくなる。何処まで答えられるのか、どうしてもできないのか知りたい。答申には、期限がある。内部でも検討するが、事業者もそこを真剣に考えてほしい。

(委員) 準備書も国土交通省が作成するのか。

(事業者) そうなる。

(委員) 設計施工を入札で決めて、設計施工がどのようなかたちになってもこの方法書のとおり実施できるという考えか。

(事業者) 埋立栈橋組合せ工法ということで提案されているので、今の方法書の内容で大丈夫と考えている。

(委員) 何処までが栈橋になるということが、設計によって違いがないのか。

(事業者) 当然、予測や評価では、変わってくると思われるが、現段階の方法書という内

容では、問題はないと考えている。

(委員) 設計が変わってもこの方法書で大丈夫ということか。

(事務局) 方法書の審議について事務局から説明をさせてもらう。

委員会における発言に制約をかけるということではない。意見、質問は自由なものである。ただ、方法書の記載内容について法律の逐条解説では、「方法書を作成する段階で事業者として調査予測評価の手法を決めていない場合にあつては、少なくとも環境影響評価の項目は記載すべきである。」という解説がある。これは、逆に考えると評価の項目が記載されていれば、最低限の手続き上の形は整っているということの意味している。この趣旨は、事業内容をある程度固めた後でないと調査地点等を示すことは困難であつて、これらを必須の記載事項とすることは、方法書の手続の開始時点が実態的に遅くなってしまうということがあるため、調査地点等は任意の記載事項としたものという解説がある。ただし、事業者にも願ひする。かつては3種類の工法が検討されていたが、現在は、JVから1種類の工法しか申し出ていない。しかも、この内容について県の他の部局に対しては示されているという現状では、一括発注であることを理由に事業の概要を全て準備書の段階ではっきりするという説明では、無理があると思われる。国の立場も理解しているが、アセス委員会がアセスの手法について検討する場であることを考慮し、この委員会がもっと事業の内容を理解できるよう情報提供してほしい。

(委員長) 事業者も考えてもらいたい。一番心配しているのは、方法書では、十分審議できず、準備書作成後に調査が不十分、予測手法が悪かったなどの問題が生じないようにしたい。

今日の様子では、事業者からこれ以上の回答は出てこないと思われるので、審議はこれで打ち切り、委員会でもう少し検討を行うこととする。

事業者は、この検討結果に沿って対応を願ひたい。今日のところは、これで終わりとして、検討の結果は事務局から連絡する。事業者は退席してください。

~~~~~ ( 事業者退室 ) ~~~~~

(委員長) 基本的な問題を含んでいる。準備書の審議の時、「この方法書のとおり行いました。」と言われないようにしておきたいと思う。心配は、時間が限られていることで、それまでに回答を出さなければならないことである。提案だが、予測手法など基本的な幾つかの問題について、分科会のようなものを作り詰めたらどうか。

(事務局) 具体的には、次回検討なのか、答申案なのかということだと思ふ。今回の問題は、再検討としたときに検討する意味があるかということかと思ふ。方法書の逐条解説を説明したが、評価の項目が記載されていれば、手続上、最小限の形は整うという逐条解説を根拠として、詳細は、準備書で明らかにするという基本的なスタンスを国土交通省(事業者)は崩していない。ただ、ここの委員会は、アセスの手法を検討する場であり、もう少し委員の理解が深まるように説

明してほしいと国土交通省にお願いに行ったが、前回の説明資料より少しは詳しくなったが、事務局から見てこの辺が限界のようにも思える。更に意見は、沢山あるかと思うので、この後、再度意見を照会するので、それらを基に事務局で検討案を作る時間をもらえたらと考えている。そのためには、他の案件とも絡むが、今回は、答申案の検討としたいと考えている。

(委員長) この次に検討を行っても同じような回答で終わるかも知れない。委員会として、事業者に詰めておいてほしい内容をまとめておいた方がよいと思うがどうか。

(委員) 今回の2件のアセスを聞いて、事業者のスタンスに大きな違いがあった。

1件目のアセスは、影響があるという前提であり、この影響を定量的に見ようという姿勢があったので良くやっていると感じられたが、2件目のアセスは、影響がないだろうという前提で書かれていて、影響を定量的に見よう、影響が無いかも知れないがこれくらいはあるかも知れないがどうだろう、という資料が出てくるような気がしないと言うことが全般的な姿勢のような気がした。そこが1件目と2件目の大きな違いであった。これくらいは影響があるかも知れないというシミュレーションなどの内容を出してもらわないと、これくらいの影響だから、問題はないという判断ができない。シミュレーションのテクニックでは、影響が無いような格子でやろうと思えば、いくらでも無いという結果は出せる。こういう風にしてもらえないかという、委員長の案は、事業者がどう答えるかは別として委員会としてはあった方がよいと思う。それに対して出てきたものをお互いの資料として比較することは必要だと思う。こちらのスタンスと1件目のスタンスと国交省のスタンスが違うと思う。

(委員) 委員長から分科会の提案があったが、現在の事業者の対応を見ると分科会を作って検討しても今以上の回答は出てこないと思うし、時間の制約がある中であまり良い方法だとは思えない。事務局から説明があったように方法の内容の記載が無くとも項目の記載があれば、こういう指摘には問題がないという姿勢を事業者が取っていて、方法についての議論ができないなら、法律の要請どおり項目として妥当であるか判断を委員会を下して、方法について事業者から提出された資料では委員会として判断できないという答申が妥当ではないかと考える。

(委員長) 確かに今回以上の答えは期待できないと思われる。

(事務局) 方法書の制度は事務局から説明したとおりである。この委員会で問答無用に意見を言うのではなく、事業者と理解を取りながらこうした方がよいのではないかという進め方が今までのやり方だった。今回は、法律に基づき国の制度で行う、時間が限られているというなかで進めていること。例えば、予測の段階で100mメッシュでは、橋脚の影響が分からないという中で、委員会として橋脚の影響を見る必要があれば、メッシュを小さくして評価するよう意見を出すなど、方法書に対する意見をケース分けして出しておけば、それに対する対応は準備書段階で記載されることになる。書き方、スタンス、調査の手法が不明確であるほど、手法の検討、評価の方法などに場合分けして方法書に対する意見を付け加えれば、準備書の段階で事業者の見解と結果が出てくる。結果とし

て意見が100%実施されるという保証はないが、準備書段階で事業者がこの結果に対する説明責任を負うこととなる。そこでもう一度議論をすることとなるが、委員会として準備書段階で納得いかなければ、知事意見でもう一度調査を行い評価し直すなど最悪の意見を出す場合も考えられる。ただ、制度上の話はこうなるが、各方面から色々な立場で関係者が集まっていることもあり、意見を言う側、意見を受ける側も理解なり了解があった上で意見を出した方がよいということから各委員も意見を言っていると思う。今回の場合、事業者とこれ以上の審議は難しいと言うことであれば、方法書に対する委員会の意見を事業者の考えとは別に意見を出せることに制度上はなっている。なるべく事業者との考えを狭くすると言うことであれば、もう一度事業者を入れて審議するということもあるが、もう無理だと言う考えであれば、当委員会のまとめを行う方がよいという判断もある。

(委員長) かなり難しい判断となる。

それでは、まず、シミュレーションのやり方をこの程度まで行う必要があるという意見を出して事務局でまとめてもらいたい。それを、事業者に示して答えられればよいが、答えられなければ、そこでまた対応を考えると言うことでしょうか。

(委員) 千葉は空港問題では、緩くできない話である。特別扱いしたい位の話である。委員長の意見のように、一度事務局でまとめて事業者にぶつけるという方法で行ったらどうか。

(委員) 時間的にはいつまでに出さなければならないのか。

(事務局) 3月27日が知事意見の提出期限だが、27日は日曜日なので実質的には3月25日となる。3月18日に委員会を予定しているが、意見提出まで1週間という期間は不可能ではないと思うが、もう少し時間を取りたいので、3月4日に委員会を開き、本件について一括して審議してもらえれば助かる。3月18日については、成田・北千葉道路を審議してもらえればと考えていた。

(委員長) 羽田の件については、できるだけ詳細に、具体的なところまで委員から提示したものを事務局でまとめ、内容を事業者に示し、意見を出した委員と個別に詰め、3月4日には答申まで持っていくことでよいか。

(事務局) 了解した。

(委員) 成田関係の審議もあるが、もう1回実施した方がよいのではないか。

(委員長) 2月18日を1日羽田にかけるということは、難しいのか。

(事務局) もし、2月18日をもう一度審議に当てるならば、アセス案件も多いことから午前中から実施できればと思う。

(委員長) 2月18日は、午前、午後と1日かけて午前中に羽田を、午後に成田を審議することでどうか。

(事務局) もし時間の都合がつけば、第一、第三金曜日以外でも実施可能だが、どうか。2月18日の午前中という2時間位の検討となるが、かまわないか。

(委員長) 他の日程よりは、2時間位でも18日の方がよいのではないか。午後2時間位だと15時位から行うこともできるがどうか。今日発言のあった委員にはいて

ほしいので日程はどうか。

(委員) 今までの意見のように、回答は出ないと思うので、事前に意見をまとめてしまい、事務局が提案した対応で良いと思う。うまく結果がまとまるか分からないが、事業者との話は合わないと思う。委員会の意見はこうであるというのならそれでも良いし、法律に基づいて意見を出すことでもかまわないと思う。私は、集まらなくとも事務局が提案したようにお互いに書面でやりとりすればよいと思う。

(委員長) 2月18日の15時からまとめる。あらかじめ事業者に渡して答えられるものがあれば答えてもらうということで様子を見ることとする。

18日は午前中から成田の審議を行うことにする。

これで審議は終わりにする。

－ 以上 －