

平成28年度 第8回千葉県環境影響評価委員会 会議録

1 日 時

平成29年2月17日（金） 13時00分から16時50分まで

2 場 所

ホテルプラザ菜の花4階 楨

3 出席者

委 員：9名

事務局：環境生活部 大竹次長  
環境政策課 冨塚課長、田中班長、伊藤副主幹、小島主査  
宮澤副主査、東副主査  
環境研究センター 工藤センター長、櫻岡次長

事業者：（2）成田国際空港株式会社  
（3）銚子市

傍聴人：19名

4 議題

- （1）（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書について  
（答申案審議）
- （2）成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書について（諮問及び審議）
- （3）東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について  
（諮問及び審議）

5 結果概要

- （1）（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書について  
（答申案審議）

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況（資料1）、市長意見の提出状況（資料2）及び質疑に対する事業者の見解（資料3）について説明が行われた後、論点整理（資料4）及び答申案（資料5）の説明があり、答申案について審議が行われた。

審議の結果、答申案を一部修正の上で、答申として採決された。

- （2）成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書について  
（諮問及び審議）

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況（資料6）について説明が行われた後、事業者から当該配慮書の内容（資料7）について説明があり、審議が行われた。

- （3）東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について  
（諮問及び審議）

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況（資料８）について説明が行われた後、都市計画決定権者から当該配慮書の内容（資料９）について説明があり、審議が行われた。

審議の詳細については、別紙のとおり。

[資料]

- 資料１：（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料２：市長意見の提出状況（（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書）
- 資料３：（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書 委員会及びその後に寄せられた質疑・意見に対する事業者の見解【委員会意見等】
- 資料４：答申案審議に向けた論点整理【委員限り】
- 資料５：（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書について（答申案）
- 資料６：成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料７：成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書の概要について【事業者説明資料】
- 資料８：東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価手続の状況等について
- 資料９：東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書の概要について【事業者説明資料】

## 【別紙】

### 1 開会挨拶要旨（大竹環境生活部次長）

本日予定している案件は3件となる。1件目は（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書について、前回委員会においては答申案審議に向けた論点整理の資料を示している。本日は、その後に提出のあった、関係市長の意見や、前回委員会でいただいた意見を踏まえて、事務局で項目や表現などを改めて整理したので、答申案について審議をお願いします。

2件目は法対象事業の成田空港の更なる機能強化環境影響評価方法書について、本年度配慮書について審議いただいております、滑走路の新設及び増設に係る方法書手続きとなる。本日は方法書の概要等について、事業者からの説明を予定している。

続いて3件目は、条例対象事業の東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について、この計画は平成26年度から27年度にかけて、方法書について審議いただいた廃棄物溶融施設に係る準備書の手続きとなる。こちらも、本日は準備書の概要等について、事業者からの説明を予定している。

委員の皆様には、専門的な見地から忌憚のない御意見を賜りたい。

### 2 議事

#### （1）（仮称）蘇我火力発電所建設計画に係る計画段階環境配慮書について

（答申案審議）

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況（資料1）、市長意見の提出状況（資料2）及び質疑に対する事業者の見解（資料3）について説明が行われ、引き続き、事務局から論点整理（資料4）及び答申案（資料5）の説明があり、答申案について審議が行われた。

（事務局）

資料4については、前回の委員会で論点整理のたたき台を示させていただいたが、たたき台を基に委員会での審議や提出された市長意見を反映し、論点整理として整理したものとなる。たたき台からの変更点を赤字見え消しで示しているため、変更点を主に説明する。

まず、1地域特性および事業特性について、こちらは答申案の前文の要素となる。たたき台からの主な修正として、地域特性に関して、前回の委員会では、複数の火力発電所の計画が進んでいること等が地域特性となる旨の意見をいただいたことから、⑪に、事業実施想定区域周辺は既存の火力発電所が稼働していることや、複数の石炭火力発電所の建設計画が進んでいる地域である旨を加えた。なお、事業特性に修正はない。

次に2総括的事項については、たたき台で示した（1）、（2）に修正はない

が、これに加えて、(3) 煙突の位置及び高さについては、気象条件等の地域特性、大気質の寄与濃度や影響範囲、景観などを考慮し、改めて検討を行うこと。

(4) 県内では、複数の火力発電所の設置も計画されており、供用時における大気環境、水環境、水生生物等への重畳的な影響が懸念されることから、重畳を踏まえた予測に必要な情報の収集に努めるとともに、その結果を踏まえて予測及び評価を行うこと、を追加している。

(3) は、配慮書では煙突高さの検討を、大気質への寄与濃度と景観だけで行っていることから、地域特性や影響範囲も考慮し、煙突の配置も含めて改めて検討するよう求める意見である。

(4) は、他の計画中の発電所との重畳的な影響も踏まえて、アセスを行うよう求めるものである。総括的事項は、以上の4項目とした。

次に3各論について、(1) 大気質については、たたき台からは千葉市長の意見を受けて、②の短期高濃度条件における予測評価等に関する意見に、煙突形状などの諸元を明らかにするよう求める文言を追加した。

④については、微小粒子状物質について技術的に確立していない中で環境保全措置を求めることは、現段階では過剰と思われることから、環境保全措置の検討は削除した。

⑦の石炭粉じんに関して、石炭の運搬等の計画を明らかにし、必要に応じて粉じんの予測評価を求める意見の主旨は変わらないが、主旨をとらえやすいよう文言を修正して整理している。大気質については以上となる。

続いて、(2) 騒音・振動・超低周波音について、こちらの項目は、前回委員会での意見や市の意見を基に新たに追加した。

①工事時の資材搬入や供用時の廃棄物運搬等により、周辺道路の自動車交通量の増加が見込まれることから、騒音及び振動を環境影響評価項目に選定すること。

②大型船舶の使用により超低周波音の発生が懸念されることから、資材運搬に使用する船舶の種類を明らかにするとともに、必要に応じて超低周波音を環境影響評価項目に選定すること。

①は、前回委員会の工事時の周辺への影響についての意見や、千葉市からの騒音、振動に関する意見を基に、車両騒音を念頭に置いた意見として作成している。

②は、前回の委員会で船舶からの超低周波音について意見があったことから、確認の上で必要に応じて項目選定をするよう求める意見を追加した。

次に、(3) 水質については、新たに追加した意見はなく、①、②に変更はないが、③の文言を整理している。たたき台では、③に水質及び流況を環境影響評価項目とするよう求める意見と、④で温排水の予測評価に際して諸元を具体

的に示すよう求めた意見を付けていたが、③の水質には温排水についても含まれることから、③と④を整理して、一つの意見とした。

次に（４）動植物等について、①に変更はない。②については、前回の委員会や千葉市からの意見で、温排水について都川河口周辺の生物や遡上する生物への影響に言及されていることから、②温排水による影響範囲が都川河口付近にも及ぶことから、都川を遡上する魚類及び底生生物への影響についても調査、予測及び評価をすること、を追加した。

③は意見の主旨に変更はないが、文言を整理した。

次に、景観についてと、人と自然とのふれあいの活動の場については、たたき台では一つにまとめていたが、景観に関する千葉市の意見も寄せられたことから、それぞれ分けることとし、（５）景観について、事業計画の検討に当たっては、地域の景観と調和した計画にするとともに、海上からの景観についても十分配慮すること。（６）人と自然とのふれあいの活動の場について、事業実施想定区域は、蘇我スポーツ公園に隣接することから、工事時及び供用時、周辺交通等に影響を与えないよう十分配慮すること、とした。

（７）廃棄物等について、こちらの①も廃棄物の発生量や有効利用に関しての意見の主旨に変更はないが、文言を整理した。②の土砂に関しての意見に変更はない。

（８）温室効果ガスについて、①は、たたき台では省エネ法に基づくベンチマーク指標と電気事業分野の自主的枠組について、一つにまとめた意見としていたが、正確な内容とするため、①に自主的枠組について、②に省エネ法についての意見として分けることとした。なお、①、②は以前の市原や袖ヶ浦の石炭火力の方法書で同様の意見を出している。

③は、温室効果ガス削減の観点からの技術の採用に係る検討経緯を確認する意見だったが、前回委員会で燃料に LNG を選ばなかった理由を事業者に記載させる必要がある旨の意見があったことから、「主燃料として石炭を選択した理由を示すとともに」との文言を加え、燃料選択の理由についても確認する意見とした。

以上が、資料４の説明となる。

続いて、資料５の答申案について、答申案は、事業に当たって配慮すべき地域特性や事業特性を整理した前文と記書き以降のそれぞれの項目に関する意見で構成している。

答申案の前文を確認いただき、記書き以降は、資料４の総括的事項以降と同様であることから、説明は省略する。

以上、答申案について、内容や表現含め審議をお願いする。

## 【審議】

(委員)

答申案の前文中に、「石炭の他、製鉄所から発生する副生ガスを一部使用し」とあるが、この意味合いは、製鉄所から発生する副生ガスのすべてを使い、発電所の燃料としては一部になるという意味か。

(事務局)

製鉄所で発生した余った副生ガスを使うと聞いている。現在も副生ガスは製鉄所内でも使用されており、さらに余剰となった分を、発電の燃料に使用することである。

配慮書の中では、製鉄所の製造工程から発生する副生ガスを混焼する計画であるとの記載があるが、混焼する量や成分については特に記載がないことから、その点について詳しく説明が必要であると考え、各論の大気質⑧で混焼する副生ガスについて成分、貯留方法、使用頻度等を明らかにするよう意見を入れている。

(委員)

了解した。もう一つ、確認として、前回委員会における意見を反映して、温室効果ガス項目の③に石炭火力を選択した理由を示すようにとの文言を入れていただいたが、この記載内容では、また事業者見解と同じく、「国の方針に沿っている」とのいつもの回答が示されるだけと思われるので、ほとんど意味をなさない。

しかし、事業者の理屈では、日本中のどこでも石炭火力を作り放題となってしまうので、そうではなく、この場所、この条件で石炭火力を選択する合理性や妥当性を示してほしいと思っている。

前回委員会では、すぐそこにパイプラインが来ているはずと指摘しているが、業界全体としても、国としても、パイプラインの供用を進めて、LNGの活用を求め、決して石炭をLNGに優先するものとしているわけではないはずであり、そういったことを踏まえた上で、この場所で石炭火力を選択する妥当性を説明していただきたいと思っている。

この趣旨に沿った回答が返ってくる表現の意見としていただきたい。

(事務局)

表現にLNGやパイプラインについて取り込むかどうか等、修正をこの場で行うのは難しいので、少し検討させていただきたい。

(委員)

温室効果ガスの項目の③の表現を、なんらか修正するとのことによいか。

(事務局)

本日中に表現について回答することが難しいので、検討させていただくこととしたい。

(委員)

事務局は修正案を検討の上で作成し、委員会とし後日確認することとする。他に意見などはないか。

(委員)

情報が増えるに従い、後からの事業の方が厳しく見てしまうことになるが、前回委員会では、石炭灰について議論はあまりなかったと思う。複数の石炭火力の計画がされていることもあり、予測される石炭灰の生産量が莫大なものになると言われている。

それぞれの計画では、事業者は判で押したようにセメントの材料にしているが、石炭灰の長期的な需要も分析した上で、現実的な処理方法も計画が必要ではないかと思われ、答申案には石炭灰に関しての意見もあるが、もう少し具体的な表現にしてもよいのではないか。

(委員)

委員の方で表現の案があれば、お示しいただければと思う。

(委員)

(7) ①の文中の「大量に発生することが見込まれる」の前に、「計画中の石炭火力発電所を含めると」といった語句を入れ、大量に発生すると見込まれるのは、この事業だけの話ではないので少し修飾する言葉をつけてはどうか。

(委員)

意見の中で、他の事業にまで言及するのは少し難しいのではないか。

(委員)

他の事業所からの重疊的な効果を、別の意見では述べているので、同じような考えと思う。

(事務局)

答申案の石炭灰の意見に関して、事務局の意図としては、本計画において大量に発生する石炭灰について、セメント工場でのニーズも限られることから、セメント原料以外のどのような使い方があるのか、検討の上で具体的に示すよう求める意見としており、具体性を求めることで、事業者側から現実的な回答が示されるのではないかと考えたものである。

(委員)

委員の御指摘の意味も含まれていると解してよいのか。

(事務局)

含まれていると考えている。

(委員)

了解しました。今後の手続きの中で、事業者が具体的に示してこなければ、その点について議論となるとの理解でよいのか。

(事務局)

その通りとなる。

(委員)

他に意見がないのであれば、項目としては問題ないものとして、燃料に石炭を選択した理由の確認に関する表現については一部保留とし、再検討した表現の案を後日確認することとする。

一部保留はあるが、その他の部分については答申案のとおりとし、各委員了解いただいたので、後日確認する部分も含めて、答申案を答申として採決するものとする。

以上で議題1を終了する。引き続き、議題2に移る。

(2) 成田空港の更なる機能強化に係る環境影響評価方法書について（諮問及び審議）

事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況（資料6）について説明が行われた後、事業者から当該配慮書の内容（資料7）について説明があり、審議が行われた。



**【審議】**

(委員)

スライド39について、水文環境の調査に関して、拡張想定区域や河川が記載されているが、実際の事業により、拡張区域に含まれる河川はなくなると理解してよいか。

(事業者)

スライドで示しているオレンジ色の範囲が新たな拡張区域となるが、その範囲には千葉県が管理している2級河川の高谷川が含まれている。空港とすれば、そのまま川があるというわけにはいかないもので、取り扱いについては、現在のところ千葉県の担当部署と調整しているところであり、詳細については、決定した内容を準備書以降に記載することになる。

範囲に含まれる河川は、なくすか付け替えるかをせざるを得ない。

(委員)

そうであれば、水の流れなどが大きく変わるという想定で見させていただく。

(委員)

騒音に関して、2機の飛行機が同時に離着陸する場合もあると思うが、そういった状況を勘案した推定値になっているのか。

(事業者)

将来に50万回航空機が離発着する場合の仮想ダイヤを作成し、その条件を基に航空機の音がどのように影響するのかを、コンターの形で示している。

従って、御指摘の同時に離発着することが、ダイヤ上で組み立てられれば、反映されたコンターになる。

(委員)

先ほどのスライド39について、工事中はSS、供用時はBODを測定しているが、当然、この測定項目だけではなく、そのほかの水質に関する項目も含めて予測をすると理解してよいか。

(事業者)

方法書の8-50以降が水質の項目の選定に関する記述となる。基本的には、環境影響評価法の技術指針等に従って項目の選定を行っている。

水の濁りに関してはSS、その他に予測等には流量などが必要となるので、

それらの測定や土質の沈降試験などを行う。

供用時の排水については、BODを今回選定しており、それに関して予測に必要な情報は別途入手する。その他にもバックグラウンドとしていろいろ必要となるので、方法書に記載はしていないが別途調査を行う。

(委員)

スライド41には動物、植物、生態系とあるが、予測手法には動物と植物については調べると記載があるが、生態系について調べるとは書いていない。生態系のシステム全体としてどうなのかが環境影響評価上重要だと思うが、項目に含まれているのか。

(事業者)

スライドでは説明として割愛してしまった部分であるが、方法書の8-75から生態系の予測、評価に関する手法の記載となる。

基本的には動物、植物の予測評価の結果を活用しながら、当該地域を特徴付ける生態系を抽出し、それらに関する注目種について適切な手法を勘案し、調査と予測を行う。

方法書8-75ページの現地調査の項に、いくつか注目種を挙げているが、当該地域では猛禽類、特に水田や谷津環境ではサシバがおり、また、カエルやホトケドジョウがいることが判明しているため、それらを勘案しながら、注目種を選定し、予測を行っていく。

(委員)

スライド35では、航空機騒音の測定地点を既存160地点と追加の18地点、スライド36では騒音・振動として19地点、スライド38では低周波音として11地点を測定地点としている。この測定地点の数と位置について、なぜこのように複数設定されているのか、説明いただきたい。

(事業者)

まず、航空機騒音の測定地点が非常に多くなっていることについて、現在の空港については通年で99地点測定している。そのほか、夏、冬に短期の測定をしている地点が61地点ある。方法書では8-37にプロットしている。

今回、新たに調査する地点は、C滑走路が増設されるため、現状の飛行コースを勘案した地点よりも若干東寄りにずれている。方法書8-37で、⑧から⑱のプロットした地点において、年2回の測定を計画している。

そのほか、B滑走路を延伸するため、飛行高度との関係から、茨城県側に新た

に測定地点を増やす必要があると考えており、茨城県側の①から③、また、滑走路周辺の④から⑥の地点を新たに追加した。

航空機以外の騒音の考え方については、空港周辺の集落の分布状況を勘案し、工事等による音の伝播を考えて調査地点を設定した。調査地点の詳細は方法書 8-29 に配置を示しており、基本的に集落の周辺に地点を設定している。

道路交通騒音については、工事用の車両等によるものをメインに考え、主要な国道や県道に地点を設定している。方法書 8-32 に調査地点を示している。

(委員)

工事中には土砂の運搬、移動も多いのか。

(事業者)

今回、1000ヘクタール程度の拡張となるため、できるだけ土量のバランスをとりながら行うことを考えているが、土砂の搬出や資材としての搬入による車両の動きは避けられない。現時点では明確に車両の台数まで回答できないが、準備書では台数まで把握し、どのルートで何台程度増えるのか予測したものをお示ししたいと考えている。

(委員)

スライド17では、予測される騒音コンターが示されており、それぞれの範囲でどのような対策が取られるのか併せて記載がされている。この騒音の大きさと対策の関係については法的に決まっているものなのか。

一方で、方法書3-15では、国交省、県、事業者等で騒音健康調査委員会を設け、住民へのアンケート等を通じて、騒音によりどのような健康被害などが発生しているのか、その関係について独自に調査しており、調査結果の概要が示されている。

この、両者の関係性、整合性はどのようになっているのか。法的に定められた対応がある一方で、独自の解析結果も出しており、解析結果に基づいた対応として法以上の対応が取られているのか。

(事業者)

航空機騒音対策については、騒防法、騒特法が成田空港には適用されており、その法律の中で、評価指標であるLdenの大きさに応じた対策が定められているものをスライドでは示している。

方法書3-15で示している健康影響調査については、御指摘のとおり法律には基づいていないが、カーフェューの弾力的運用として夜間の運用について、

航空会社の責に帰さない事由においては、午後 11 時から 12 時の間も飛ばさせていただく地元の合意をいただく中で、夜間の飛行による健康への影響が心配であるとの地元からの意見があったため、事業者として自主的に健康影響調査を行った。

健康影響調査においては、弾力的運用により新たに午後 11 時から 12 時までに飛んだ飛行機は、年間で 58 件程度と少ない件数であったため、夜間の飛行と健康への影響に明確な因果関係は認められなかった。よって、特に健康影響調査の結果を基とした新たな対策などは行っていない。

(委員)

カーフェリーの弾力的運用の影響については、始まってみなければその影響は確認できない。調査では実質的にバックグラウンドを確認した結果となったものと思われるが、それはそれで意味があるものと思う。

このような大規模な調査は貴重なものだと思う。

例えば、現在の法的な対応方法は、健康影響調査の結果と照らし合わせて、妥当であると事業者としては考えているのか。

(事業者)

健康影響調査の結果において、航空機騒音と身体的な影響に、明確な因果関係が認められていないということを鑑みれば、現在の対策について妥当なものと考えている。

また、健康影響調査については、空港の運用に大きな変化がある場合は、今後も再度実施していきたい旨を地域には説明してる。

(委員)

事業者の考える健康への影響は、調査結果(3)にある精神的・身体的影響、いわゆる病気のような診断がつくレベルの影響を指すのか。(1)のような感覚的影響には強い正の関係性があるとしているが、感覚的影響は健康被害とは言わないということか。(2)暴露量と睡眠影響についても、弱い正の関連性があるとしているが同様か。

健康への影響というのは(3)のことを指しているということでしょうか。

(事業者)

事業者として何か対策を行う必要が生じるというのは、一番大きなものとして身体的な影響がある場合だと思っている。

(2)の睡眠の影響についても、影響があるとなれば、事業者として何か対

策をしなければいけないと考えているが、健康影響調査では対策を必要とするまでの影響というのは示されていない。

(1) の感覚的影響については、航空機の存在について「うるさい」と感じるかどうかなので、関係性があるという結果は当然であると考えている。

(委員)

何らかの客観性は必要であるため、具体的な医師の所見が付くような影響が出るかどうかというのは重要と思う。

ひとつ気になるのは、平成26年度に2か月間で行われた調査であり、昔から空港は存在していることから、病的な影響が出るような人は既に引っ越して、現地にはいないのではないかと想像される。

今後、騒音の影響区域の広がりや区域の音量の増加が、滑走路の建設だけでなく、カービューの弾力的運用によっても生じるのであれば、一層慎重な検討、対応をお願いしたい。

(事業者)

慎重に対応していきたいと考えている。

(委員)

現地は、谷津の谷底であり、滑走路を造るに当たってはかさ上げが必要かと思うが、かさ上げの方法として、何メートルも土で全て埋めるのか、それとも構造物を作った上に滑走路を造るのか。

景観の観点から見た場合、周辺の集落からの見え方について教えていただきたい。

(事業者)

先日現地を御案内したとおり、C滑走路の設置予定地は谷津田になっており、非常に低い地形になっている。一方、今回空港の拡張を予定している区域には、圏央道沿いに少し地形的に高く、高低差として20m程度あるような部分もある。できるだけ、この区域内でバランスをとれるよう、工事計画を現在検討中であるが、基本的には土砂で埋め立てて高さを調整することとなる。

景観としては、飛行機の安全な離発着のためには、滑走路の勾配は1%程度しかつけることができない。滑走路の予定地から少し離れた地域からすれば、10m程度高くなる場所もあれば、地域によっては同じ高さになる場所もある。

今後、景観についてもしっかりと予測していきたい。

(委員)

夜間、滑走路に照明が点灯され、それそのものは、あまりまぶしくはならないと思うが、より明るいターミナル用の照明なども多数追加されることになり、そちらの方がどのようなようになるのかが気になる。

(事業者)

滑走路以外の駐機場やターミナルの拡張については検討中であり、具体案の立案には至っていない。ただ、大部分は駐機場となると考えており、駐機場には照明の照度の規定が安全基準にあり、一定の明るさで照らさなければならないので、緩衝緑地を設けるなどして、地域に影響を与えないようしっかりと検討していく。

(委員)

スライド45ページの廃棄物等に関して、今日の説明では予測等について廃棄物の種類ごとの発生状況を把握すると記載があるが、方法書の記載では評価の手法として、環境保全について配慮が適正になされているかどうか評価している。

この場合、発生量以外について、どのようなことを評価するのか確認したい。

(事業者)

方法書8-85ページで、建設工事については千葉県の建設リサイクル推進計画で示されているリサイクル率と合致するかどうかで評価を行う。事業者としては実行可能な範囲で、可能な限り廃棄物の量を少なくするのが当たり前となるので、どのような取り組みを行うのかは、逐一明らかにしていきたい。

例えば、伐採樹木であればチップ化などによる活用が考えられるので、色々と検討していきたい。

飛行場の供用時の廃棄物については、現状旅客一人当たりのごみの排出量はある程度把握しているので、それが増えないように運用していきたいと考えている。発着数が増えれば旅客数も増えるので廃棄物の量は増加することとなるが、一人当たりの発生量をどれだけ抑制できるのかという観点での評価に取り組む考えである。

なお、増加する廃棄物量については、空港周辺の処理施設で処理ができるのかも勘案しながら評価をしていく。

(委員)

千葉県の示すリサイクル率に合致できるかどうかで評価するとのことである

が、実際に可能かどうかと平均的な話とでは異なるので、今回の場合であれば、廃棄物として発生する伐採木等は、県内で行われる通常の事業に比べて大量に発生すると思われ、チップ化といった話もあったが、その場合は需要と供給のバランスが取れるか等についても少しは検討していただければと思う。

(委員)

以上で本日の質疑は終了する。

本件は方法書なので、今後、環境影響評価を行うに当たり、何をどのように予測評価していくのか書かれているはずであるが、具体的に決まっていないとの答えも散見された。

方法が決まっていなければ、具体的な環境影響評価もできないので、もう少し詰めていただきたい部分もあったと思う。

次回以降も事業者に対して質疑は行えるので、各委員には、それまでも質問などがあれば伝えていただくか、次回までに考えをまとめておくようお願いする。

以上で、議題2については終了とする。

事業者は退席願う。

#### 【事業者退席】

(3) 東総地区広域ごみ処理施設建設事業に係る環境影響評価準備書について  
事務局から当該計画に係るアセス手続きの状況(資料8)について説明が行われた後、事業者から当該配慮書の内容(資料9)について説明があり、審議が行われた。

#### 【審議】

(委員)

基本的な部分となるが、熱回収施設と呼称しているが、ごみ焼却施設ではなく熱回収施設と呼んでいるのは何故か。ごみ焼却と言わずに熱回収としているのであれば、どのくらいの規模の熱回収が行われるのか、また、熱回収により環境影響配慮事項に変更はあるのか。

(事業者)

熱回収施設との呼称であるが、昔はごみ焼却施設と呼んでいたが、国において、単に廃棄物を焼却するだけでなく、エネルギーをうまく利用するための施設として、最近では熱回収施設と呼んでいる。

余熱利用については、準備書2-30で余熱利用計画を記載しているが、今

回の施設は高効率発電を行うこととしており、発電効率17%以上とする計画であり、発電した電気は場内利用のほか、売電を行う計画としている。

(委員)

送電設備などが図面には出てこないが、それらの設備の工事も付随して発生するのか。

(事業者)

送電設備に関しても工事が発生する。

なお、先ほどの質問の、熱回収が予測にどのように反映されるのかとのことであるが、温室効果ガスに係る予測に際して、ごみ焼却によるCO<sub>2</sub>排出と、発電により減らせるCO<sub>2</sub>があり、それを踏まえた評価を行うこととなる。

(委員)

具体的には、どのくらいの量のCO<sub>2</sub>が削減されるのか。

(事業者)

資料9のスライド112、または、詳細については準備書7-485ページに記載がある。

ごみを燃やすことにより発生するCO<sub>2</sub>及び燃料の使用により発生するCO<sub>2</sub>を温室効果ガスの排出量①として計算し、売電により電力会社が発電しなくて済む分をCO<sub>2</sub>に換算して温室効果ガス削減量②としており、①から②を差し引いたものが、温室効果ガスの発生量となる。

(委員)

スライド46の水質に関して、窒素が非常に高くNP比が現況で197、予測では156として、アオコの最適なNP比の13.5からは外れているため発生しないとしているが、これはおそらく間違いであり、余剰分は使用しなければよいため、NP比13.5以上であればアオコは発生する。もともと高い窒素はどうしようもないので、結局のところ、リンを抑えることを検討しなければ、アオコが増加する可能性は高いと判断してよいと思われる。

この点について、予測評価の修正をお願いしたい。

(事業者)

準備書7-155ページに、アオコの増殖する場合の最適比の13.5:1について記載しており、NP比が高ければリン制限、低ければ窒素制限となる。こ



の関係について、図7-2-2.3に示しており、最適比付近でクロロフィル a が高くなり比が高くなって行くにつれて、クロロフィル a の量は下がっていく結果となっているため、このような予測結果とした。

本日いただいた意見を基に、再度検討することとしたい。

(委員)

補足となるが、図7-2-2.3にあるクロロフィル a が100というのは現状の手賀沼の状態であり、十分に植物プランクトンが多く、水環境としてはよろしくない。いくらNP比が高くなってでもクロロフィル a は100前後となるので、決してきれいな状態ではなく、アオコが出ないから大丈夫とは言い切れない。

(委員)

対象事業と密接に関連し、一体で行われている事業はないとされているが、現在、運転中のごみ焼却施設があると思うが、今回の事業の施設が建設されれば、どこかが廃止されるのではないか。隣接地にある建屋は違うのか。それらに関して、廃棄・撤去に係る事業は同時に進まないのか。

(事業者)

現在、3市のごみを処理している3つのごみ処理施設は、今回の計画地からは離れており、隣接地にはない。

この施設が完成すれば、3施設は休止し、一部は撤去される予定である。

(委員)

それらは密接に関連して一体に行われる事業とはみなさないのか。

(事業者)

位置関係が接しているなどの要件に該当していないので、今回の事業と密接に関係した事業ではないと判断している。

(委員)

以上で、本日の質疑については終了とする。

次回も引き続き本件についての審議を行う。事業者には、水質以降の説明について次回お願いする。

各委員においては、本日説明いただいた範囲で、疑問等あれば次回までに要

点などを整理していただきたい。

事業者は退席願う。

**【事業者退席】**

(委員)

本日予定していた3件の審議案件については以上で終了とする。

傍聴者は退席願う。

**【傍聴者退席】**