

平成16年度 第6回浦安市環境審議会 会議要旨

1. 開催日時 平成16年12月24日(水)午後2時～午後4時10分

2. 開催場所 市役所第3庁舎 2階 第2・第3・第4会議室

3. 出席者

(委員)

柳憲一郎、望月賢二、上野菊良、木邨定男、久保博海、
伊豆富子、内海照枝、轟和夫、岡部正明、加藤里行、熊倉敬三

(欠席)

平山博章、畑中範子、渡辺英夫、税所信夫

(事務局)

市長 松崎秀樹

環境部長 川口守、環境部次長 中村和明、環境保全課長 押尾照明、

環境保全課長補佐(羽田空港騒音問題対策室長) 指田裕司、

羽田空港騒音問題対策室 長島忠

環境計画係 溝上澄人、安倍麗子、湯浅太郎

日東紡音響エンジニアリング株式会社 山下晃一

(国土交通省)

関東地方整備局 東京国際空港再拡張プロジェクト推進室前任建設管理官 辻誠治

東京空港整備事務所再拡室専門官 入澤一明

東京航空局 首都圏空港整備調整課長 池田尊彦

首都圏空港整備調整課専門官 村田雅康

管制課長 有馬孝

管制課調査官 井ノ口 寛

周辺環境センター専門官 上山茂

4. 内容

(1) 開会

(2) 会長挨拶

(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対する市長の意見について(諮問)

(4) 市長挨拶

(5) 議題

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

・ 方法書の説明(国土交通省)

・ 航空機騒音調査結果の説明(事務局)

・ 質疑応答

その他

(6) 閉会

5 . 会議経過

東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書に対する市長の意見について（諮問）

市長から環境審議会会長である柳委員に「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書に対する市長の意見について（諮問）」が提出された。

議事

「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」

・方法書の説明

国土交通省職員が「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書」について説明を行った。

・航空機騒音調査結果の説明

市が行った「平成16年度東京国際空港（羽田空港）航空機騒音・飛行高度コース実態調査及び騒音予測結果」の概要を説明した。

・質疑応答

委員質問

新聞の報道で読んだ羽田空港における国際便に関する県知事への要請を踏まえると、羽田空港の24時間ハブ空港化を目指していくのかと考えられるが、このようになると市民の生活環境に多大な影響があると考えられるが、どのような方向になるのか。

国土交通省回答

国際線については、D滑走路が整備されることにより離着陸回数は増えるため、国際線は、当面3万回就航可能としている。しかしながら、具体的な時間帯等はまだ決まっていない。今後、関係機関と協議して決めていく。

委員質問

市の調査結果から、離陸機の本市上空における飛行の実態は、「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書（以下「方法書」）」で示されている飛行経路と違い、多くが内陸を飛んでいる。この方法書に記載されている経路は実態と違うのではないか。

国土交通省回答

方法書P7における飛行経路図は概念図。P7の飛行経路の見方の一例としては、現行の北向きの離陸経路の図において、矢印の薄い部分は、一定のルートから拡散していくことを示しており、着陸の図における矢印も遠くから近づくにしたがって一定のルートに集束していくことを示している。このようなことから、北向きの離陸経路は必ずしもこのルートを正確にとることを示しているものではない。

委員質問

着陸機の幅も500メートルから1キロメートルずれるとなると、騒音の影響

も大きくなるが、幅と騒音の影響の整合についてもお聞きしたい。

国土交通省回答

- ・ B滑走路(22ILS)への着陸においては、江戸川のドリームポイントの手前まではレーダー誘導のため経路が広がっているが、ドリームポイントまでにはILSに会合させることから、その後は、一定のルートに集束する。
- ・ VOR/DMEによる進入方式の場合はILSに比べると進入精度は落ちるためばらつきはでる。国内においては、ILSが最もずれが少ない誘導方式である一方、VOR/DMEは超短波を利用しILSほどの精度がないことから飛行経路にばらつきが出る。高度的にも幅が出るのは、ILSは3度の降下角で降下してくるが、VOR/DMEは降下角を示さないため、VOR/DMEからの一定の距離で高度を決めることになっており、パイロットが計器を見て適切な高度を判断するので高度には差が出る傾向がある。

委員質問

方法書P299「表4-2.2(6)調査及び予測の手法(騒音)」において、予測の手法は標準手法(WECPNL)をとると考えられるが、評価方法は、やはりWECPNLで行うのか。市の説明を聞くと、浦安のような特殊な状況の自治体では、この評価方法は適切なのかということがある。本市の実態に合う手法は考えていないのか。

国土交通省回答

予測の手法は法に基づき、WECPNLを使用して評価する。したがって年平均で評価する。他の方法は法的な基準がないので考えていない。

委員質問

飛行ルートは、概念図だということだが、再拡張後のルートにおいて、ここまでは拘束されているという範囲と拡散する範囲を説明してほしい。

国土交通省回答

再拡張後の飛行経路の中では、南風好天時は2本あり、現行のルートとほぼ似ているが、再拡張後の飛行ルートはILSのうちローライザーという無線施設により誘導される(LDA方式)ため現在のVOR/DME進入よりも正確である。このルートの精度は、現在のドリームポイントを通過するILS進入が参考になる。

また、悪天候時もILSを使うので、ドリームポイントからは正確なコースをたどって降下してくる。気象条件等によって安全上の観点から、常にそのコースを飛行できるということではないが、ほぼ正確に飛行できると考える。

委員質問

拘束されるポイント、ルートの範囲を教えてください。

国土交通省回答

まだ滑走路の工事設計・方式が決まっていないことからご質問については決まっていない。ただ、新滑走路の悪天候時の進入方式は、現在の22ILSと

ほぼ似たような方式になるのではないか。

現在の22ILS進入方式との違いは、降下を始める高度と位置が変わり、現在のドリームポイントより北になるのではないかと考えている。

委員質問

運行してから、騒音の環境基準を超えた場合、どういう措置がとられるのか。また、措置をとるための法的な根拠を教えてください。

国土交通省回答

これからどのくらいの音になるか予測し、その結果、環境基準に抵触すれば、改善のために措置を講じる。運用した後も、引き続きモニタリング等をして環境基準の遵守に努める。

委員質問

本市は航空機の騒音の環境基準の地域類型指定はされていないが、どのように評価するのか。

国土交通省回答

地域類型指定がされていないから音を出してもいいとは考えてない。土地利用状況を踏まえ影響がないように努めるのが責務だと考える。

委員質問

地域類型指定がなされていなくても、影響がある地域では、70WECPNLの環境基準で評価するのか、60WECPNL以下にすべきなどの別の基準を考えることも現段階で検討すべきではないか。

国土交通省回答

評価書の結果でまとめるが、仮に陸域にかかることになるなどの結果が出た場合、地域類型指定になっていないから問題ないとは言えないのではないか。

地域類型指定は県知事が実施主体であるが、評価書の結果で影響が考えられる場合、県が何もしないと考えられない。

委員質問

この事業について、市民が目にするのは方法書よりも「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書の概要（以下「概要書」）」の方だと思う。概要書と方法書との位置付けはどのようなものなのか。

概要書P7における「羽田空港の発着回数」において、「6:00～8:30の到着、20:30～23:00の出発及び23:00～6:00の発着を除く発着可能回数」と記載されているが、これだと深夜は飛ばないように読めるが、どうなのか。

国土交通省回答

法では、市民には方法書を縦覧することになっており、概要書は市民に提供するためのものではない。市の担当者が市民から問い合わせがあった時に、市の職員が理解しやすいように作成したもので、この趣旨も説明した上で関係自治体に配付している。

概要書P7におけるご指摘の記述は、あくまで深夜を除いた回数であり、将

来の深夜における飛行については、関係機関との協議会で今後協議していくものであり、全く深夜は飛ばないということではない。

委員質問

市民に対するパンフレットではなく、市の担当者に配布したということだが、市の職員はこれに基づき説明することになるのであれば、市民に説明するためのものと位置付けられるのではないか。

国土交通省回答

法律では、市はこの事業について説明する責務はない。あくまで、方法書を分かりやすいようにするために県内では7市に概要書を配った。

委員質問

方法書P302「図4-2.6騒音の現地調査地点（航空機の運行）」において、現地調査は浦安市は入っていないが、本市の状況は、実際に測定しないと適切に評価できないのではないか。

国土交通省回答

同図に示されているように、浦安市では県が固定点調査と短期調査をしており、資料調査が行える。

法に基づく現地調査は、飛行ルートにあたる所とあたりそうな所で、現在、調査をしていないところに追加で行うことを趣旨としている。

委員質問

当事業が海域に与える影響も大きい。東京湾における流れ全体がどう変わるかという視点も持ってほしい。

方法書P269「表4-1.2(4)環境影響評価項目の選定にあたっての理由」の調査項目に潮汐を入れてほしい。また、水生生物に対する影響の中で、流況も入れてほしい。

国土交通省回答

流況の項目では、潮流の検討も含めて検討することとしている。また、流況、水質、底質などの予測結果を踏まえ、水生生物への影響を検討することとしている。

委員質問

方法書P325「図4-2.14水質の現地調査地点」で、千葉県側は入っていないが、どのように考えているのか。

国土交通省回答

同図の調査地点を方法書P321「図4-2.10水質、底質、流況、水生動物及び水生植物の調査及び予測地域」で、赤線で囲まれている範囲は、当事業により影響の恐れがあると想定される地域であり、現地調査を行うこととしている。また青線で囲まれている範囲についても、既存の資料を活用して状況をしっかりと把握することとしている。

委員意見

もっと調査地点を具体的に明示してほしい。

特に東京湾の心臓部である三番瀬が赤線の中に入っていないので、赤線の範囲を広げて、調査のグレードは検討するにしても、調査対象とすべきだ。いずれにしても、生物の調査は検討してほしい。

方法書や国土交通省の説明等に対する市の所見

- ・ 騒音については、本日委員から出された指摘と同じ考えを持っている。本市は高層住宅が多いという特色もあるので、影響が懸念される。
- ・ 大気については、市及び県の測定局のデータを活用してほしい。現在、測定局の調査項目には、SPM、NO_xなどがあるが、近年、本市においては、ベンゼンの濃度が高くなっているようだが、離陸機が本市上空を多く飛んでいる状況であれば、ベンゼンの調査も加えてほしい。
- ・ 騒音については、また、本市では、夏の南風悪天候時に多く飛ぶが、年間で評価されると過小評価されてしまう。WECPNLだけでなく、1週間や1日でも評価してほしい。
- ・ 電波障害については、衛星放送への影響も調査項目に入れてほしい。
- ・ 離陸機が本市上空を多く飛ぶことを考慮すれば、落下物に対する影響も項目に入れてほしい。

国土交通省回答

- ・ ベンゼンの航空機の燃料の割合は0.1%未満であること、ベンゼンは大気質の環境基準を満たしていることから項目には入れない。
- ・ WECPNLは、環境基準なので、環境省の所管にはなるが、あえてコメントするなら、逆に飛ばない日が年間の半分になることを考えれば、飛ぶ期間を評価の対象にすれば過大評価になってしまうのではないか。いずれにしても、全国的に行われているWECPNLを評価方法とし、環境基準により評価したい。
- ・ 電波障害については、地上波デジタルに対する電波障害については、影響予測などは技術的にまだ確立されていない。このようなことから、地上波アナログを対象として評価したい。一般的にデジタル放送の方がフラッター障害は出にくいと言われている。衛星放送についても、評価項目には考えていない。
- ・ 落下物については、安全対策ということで、環境影響評価の項目には該当しない。これについては、空港管理者として、事業者に安全対策を指導していく。

いただいた意見の扱いは、環境影響評価の過程において、内部で検討していきたい。

委員意見

- ・ 方法書P55に本市における低周波騒音に関する苦情がゼロとなっているが、低周波騒音の影響も考えられるので、新たに建設するのであれば、

その影響の恐れのある地域には配慮してもらいたい。

- ・ これから方法書から準備書を作る段階で、国の中でゆるやかな判断があるだろう。傍聴者を含め市民が市に意見を言うことは可能なので、意見があれば1月7日までに事務局に出してほしい。

その他（事務局から）

- ・ 国土交通省、市の説明などを踏まえて、今後、環境審議会で答申をとりまとめていただくが、お気づきの点があれば、平成17年1月7日（金）までにメール又はFAXでご意見をいただきたい。
- ・ 次回第7回環境審議会は平成17年1月17日（月）午後1時30分を予定する