

平成16年度 第7回浦安市環境審議会 会議要旨

1. 開催日時 平成17年1月17日(月)午後1時30分～午後2時40分

2. 開催場所 市役所議会棟 2階 第1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、畑中範子、
伊豆富子、轟 和夫、岡部正明、加藤里行、熊倉敬三

(欠席)

平山博章、渡辺英夫、税所信夫、内海照枝

(事務局)

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、湯浅太郎

4. 内容

(1) 開会

(2) 会長挨拶

(3) 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対する市長の意見(答申
案)について

その他

(4) 閉会

5. 会議経過

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対する市長の意見(答申
案)について」

前回の第6回環境審議会で検討された内容をもとにして作成された答申書
(案)について事務局が説明を行った。

答申書(案)について、各委員から意見等を伺った。

・意見等

委員

(3)の2行目の「東京湾における流れ全体がどのように変わるかという視点で」ということは、流れは生態系、生物に影響を与えるので、「東京湾の流れがどのように変わりそれが、生態系、漁業にどのように影響を与えるのかという視点で」に改め、踏み込んで考えてはどうか。

会長

この内容は、前回の会議で、当委員が指摘した点であることからそのように変更する。

委員

(1) 航空機騒音の環境基準については、前回の審議会で国土交通省は、他の方法については法的な基準がなく考えていないとの説明であった。

航空機騒音に係る環境基準の年間評価は、うるさいと感じる騒音感覚との乖離があり過少評価されることについて、1日当たりでの最大値が何日あれば問題であるなどの、具体的な評価方法を示す必要があるのではないか。

会長

常時年間を通じて飛行している地域では、年間でいいと考えるが、浦安市のように南風の時、気象的な状況に応じて一定の期間飛行することになると、その飛行している一定の期間において評価するということがある。一定の期間で評価すると評価はあがる。

委員

成田でも同じことが言われているので、連携を図る必要があるのではないか。

会長

成田の事例を踏まえて、羽田の再拡張にいかせれば望ましいので、その点については、事務局で調べてほしい。

委員

航空機騒音については、昼間と夜間について評価が別々であるという説明はなかったと思う。国土交通省からも夜間の飛行が格段に増えるとの説明もあったと思うが、夜間の飛行の評価について言うておくことが必要ではないか。

事務局

新聞記事で、環境省が航空機騒音の評価方法の見直しについて来年度に中央環境審議会騒音振動部会に諮問するとあった。

本市のように、年間で、南風悪天時という期間、運用比率が3パーセントの航空機の通過が一定の期間に集中する地域においては、騒音レベルの高い航空機騒音が発生したとしても、年間で評価することにより平均化されうるさいと感じる騒音が過少に評価される。

また、夜間の航空機騒音については、昼間と比べて暗騒音が低いことから、同じ騒音レベルでも、昼間と夜では感じられかたが違うと考えられる。

夜間や成田の状況については、調査していきたい。

会長

深夜便の飛行が増えることについては、航空機騒音に係る環境基準において、深夜の規制設定をしているものではない。今まで訴訟もあったが、深夜に頻繁に飛ばないのが前提であると考え。方法書でも深夜多数の航空機が飛行するとの前提で評価していない。深夜飛行するとするならば方法書においてきちんと評価する必要がある。記載がないことから深夜の飛行はないとの前提でなされていると理解する。アセスは環境への影響の緩和、起こり得る影響の事前予測と評価し回避するというシステムである。当初考えていないことを事業の段階、後で行ってしまうことは基本的にないことと理解している。24時間化など

の事態が変わったときは、改めて応じたアセスを行う必要も出てくる。

委員

方が一として、深夜早朝の問題は市民にとって一番重要な問題である。方法書では、時間のことは記載がない。しかし、認めたととられてしまい、時間の概念がないまま行われてしまうと歯止めがきかない。その部分を指摘しないで進められれば認めてしまうことになってしまう。きちんとしておく必要がある。

会長

方法書は、準備書で何を行うのかをスコープするもの、方法書に記載されないものは、準備書にも記載されない。後で手戻りしないため、最初に重要な項目を洗い出すことが方法書の趣旨である。後で出てくることは闇討ちみたいなものである。方法書を軽く流して、評価書で環境大臣の意見を言うが、その段階で考えていけばいいと事業者が思っていれば大きな間違いである。アセスの制度を作る時に、方法書が一番重要なステップで後の手続きはそれに則ったもの、実態がどうであれそうでなければならぬ。その点は、事業者は間違えることはないと思っているが。

委員

前回の審議会で、国土交通省は、「国際線については、D滑走路が整備されてから発着回数は増えるということで、当面3万回を就航させる」と、24時間ハブ空港化を目指すことは「具体的な時間帯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」と否定はしていない。会長の考え方は前提であるが、そのような説明なので、深夜早朝については、行うべきではないとの前提において進められていくことを意見書に盛り込んで出していく必要があると考える。

会長

24時間化などの可能性の問題ですが、実際にやるのかは意思決定されていない。されているのであれば方法書に記載してくるべきこと、深夜早朝を行うのであれば信頼関係の話どころではなく、基盤の話が成立しない。

事務局

深夜早朝便や24時間化の問題につきましては、県と26市町村の会議や1月11日の国土交通省の説明においては、2009年の再拡張後の発着回数40.7万回は、市では上限の数字と理解していたが、国際定期便線や深夜早朝の関連において、D滑走路の供用開始時にいきなり40.7万回にはならないが、国は、国際定期便や深夜早朝の運航をさせ、40.7万回を超えるというニアンスが感じらる。成田空港では、23時以降の飛行は禁止されており、羽田空港においても、現在は南風悪天時における江戸川区上空の23時以降の飛行は行わないという約束になっているようである。深夜早朝の飛行については、千葉県と関係26市町村で、別途検討を行うとなっており、飛行ルートについては、千葉県の陸域を通らないようにと国に言っている。深夜早朝問題は、県と26市町村に具体的に協議することになっているが、国では、具体的な飛行ルート、便数は、現在精査中であるようである。環境影響評価の方法書の意見にどのように反映させせるのか、また、北行き離陸機の件を含めて、別に要望書を国に出していくのかを検

討しているところである。

委員

国は、前回の環境審議会において、深夜早朝、国際便については、8都県市に諮るというような説明があったと思うが

事務局

国土交通省の説明では、国際化の基本方針、回数などは、5月の修正案が出された時と同様に、8都県市に最終的には諮られると思うが、その影響のある地元市、特に千葉県に対して、事前に話しがあると思っている。

委員質問

8都県市で決められてしまうことは、被害を被る浦安市の環境審議会として、市民の利益を守るために、文書として明示しておく必要がある。

事務局

羽田空港の国際化、運用、成田空港の位置付けについては、県及び関係26市町村、成田関係9市町村に十分説明し、理解を得ることが必要であると、県は8都県市で申し入れを行っている。

委員質問

本来方法書に記載されていなければならないものが、協議が終わっていないから入れてないまま進められてしまったという印象を受ける。原則は、会長の言うことが正しいと思うが、国はその原則を一步踏み外しているので、議題にすることを否定していない。8都県市の会議に諮る可能性がある。また、前回の環境審議会での国の説明では、今後協議することになっており可能性を否定していない。一から戻って、同じ手続きを行うのであれば問題ないが、これまでの例からしても国が戻ることは考えられない。後で付けてくる流れが予測され、絶対にないと言えない中で、環境審議会の委員としては、そのような議論が出た時のために市長に対して明確に要望する必要があると考える。その意味で、(1)から(5)と同じ位置とするのか、附帯意見とするのかの選択はあると思うが、深夜早朝の飛行について、委員の皆様が危惧をもっているなら市長に対して意見を出したほうがいいのではと考える。

会長

文言等については、事務局と相談するが、23時を過ぎた航空機騒音については、日本の航空機騒音の住民被害は基地の騒音から始まり、大阪国際空港の訴訟においては、大法廷判決がおき、指し止めは認めないがその後和解をして、深夜の飛行については、10時などの一定の時間で区切るという形で飛行しないようになっている。このような過去の経緯を全く無視して国が政策を決めていくことは考えられない。その点を十分配慮しないと訴訟がまた起こることになる、費用対効果で考えると地元対策費等の問題も発生し現実的に費用がかかることと運航に対する利益を考えるとどちらが得なのか、国民の福祉を考えるとともに、政策評価も行っているので、国が騒音で国民の生活を逼迫させようと考えているとは思いたくない。

しかしながら、心配な点は多々あると思うが、国際化や24時間化については、認めていなく、政策決定もされていない。また県においても認めていない。このような状況の中で、環境影響評価の手続きで、前提としてアセスを行うよう

に書き込むことは、容認してしまうことになるのではないかと危惧することに対して表明することはあるかもしれないが、本来の諮問事項の答申内容には方法書の内容ということで、制約はある。

そこで、深夜早朝などの事業計画が決まった時にはアセスを行う必要があるとのことや、深夜早朝の飛行に対する危惧についての記載について、答申書の方法書の内容部分ではなく、表書きに記載できるように事務局と調整したい。

委員

(1)の「航空機騒音の環境基準」の項目を、環境基準については、浦安市は地域類型の指定はないので、項目を「航空機騒音」としたほうがいい。

また、ここでは、南風時の記述しかないが、W E C P N Lは、時間帯別にN1からN4まで夜間を含めて考えていることから夜間も考慮した評価を行うことを記述して、南風と夜間の2点についての意見としてはどうか。

会長

(1)については、「の環境基準」を削除する。また、昼間と夜間の別についての考慮が行われるように評価されるように記載を変更する。

本日の意見を踏まえて、答申書案を修正したいと考えます。案文が固まりましたら委員の皆様にも事前にお示ししたいと考える。

「その他について」

事務局

答申書の提出の件であるが、今日いただいた意見を修正し答申書を市長に提出することになります。

意見書の修正箇所については、

- 1点目 深夜早朝の飛行の危惧に対する表明を表書きに記載する。
- 2点目 (1)航空機騒音の環境基準の項目から、「の環境基準」を削除し暗騒音の低い夜間の評価についての記述を加えたものに変更する。
- 3点目 (3)周辺環境に与える影響評価については、「東京湾の流れがどのように変わりそれが、生態系、漁業にどのように影響を与えるのかという視点で」に修正する。

が主なものと考えておりますので、その辺を修正したものを各委員にお示した後、市長に提出することになる。

会長

そのような段取りでお願いします。

これで平成16年度第7回環境審議会を終了する。