

平成17年度 第2回浦安市環境審議会 会議要旨

1. 開催日時 平成17年10月24日（月）午後9時30分～午後11時40分

2. 開催場所 文化会館大会議室

3. 出席者

(委員)

柳憲一郎、望月賢二、石黒武、出羽文明、上野菊良、内海照枝、木邨定男
加藤里行、轟 和夫

(事務局)

市長 松崎秀樹

環境部長 大野伸夫、環境部次長 柏木通治、
環境保全課長（羽田空港騒音問題対策室長）仲谷幸一、
環境保全課長補佐 指田裕司、
環境保全課 羽田空港騒音問題対策室 長島忠
環境保全課 環境計画係 溝上澄人、斎藤唯

(国土交通省)

関東地方整備局 空港整備課 補佐官 辻 誠治
東京空港整備事務所 課長 眞山 丈夫
東京航空局 首都圏空港整備調整課 課長 池田 尊彦
管制課 課長 有馬 孝
周辺環境センター 所長 石川 秀達
首都圏空港整備調整課 野田 克人
コンサル JWA 木村 高明
WAVW 谷治 雅仁

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準備書に対する市長の意見（諮問）
- (4) 市長挨拶
- (5) 議題
 - ①東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価準備書について
 - ・ 準備書の説明（国土交通省）
 - ・ 質疑応答
 - ②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準備書に対する市長の意見について（諮問）

市長から浦安市環境審議会会長に「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価準備書に対する市長の意見について」の諮問書が提出された。

◎議事

1 「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価準備書について」

①準備書の説明（国土交通省東京航空局）

国土交通省の用意したパワーポイントにより「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価準備書」の概要の説明が行われた。

パワーポイントの資料の内容については、準備書縦覧期間に東京都内4箇所、神奈川県内1箇所、千葉県内7箇所の全12箇所で開催した住民説明会で使用した資料で、供用後の影響を中心として説明された。

②事前質問に対する国土交通省の回答

問1 深夜早朝時間帯の飛行経路と陸域までの距離、本市陸域での騒音レベルについて

コンター作成において設定した深夜早朝時間帯の飛行経路、その経路と本市陸域までの距離、その経路をB747-400Dなどの主要機種が通過したときの本市陸域における最大騒音レベルについて説明を求めます。

（国土交通省の回答）

- ・最大騒音レベルでの評価については、評価軸がなくなかなかできない。
- ・評価は国内法で定められている航空機騒音に係る環境基準(WECPNL)で規制されていることからこの評価を行った。
- ・深夜早朝時間帯の飛行ルートで最も浦安市に近づくものは、南風時のLDAによるD滑走路に着陸する方式を想定している。
- ・パンフレット16ページ下に記載している飛行方式で、浦安市の千鳥地区ではスラントディスタンス1,800メートル程度、B747-D400型が通過した場合に約64dBと予測している。

問2 航空機騒音の評価について

本市陸域におけるWECPNLの現行と再拡張後の予測結果について説明を求めます。

また、本市近傍に設定された飛行経路による航空機騒音の状況を確認するため、飛行経路ごとに、1日あたりで最大となる航空機騒音の発生回数、最大騒音レベルの説明を求めます。

（国土交通省の回答）

- ・航空機騒音の予測コンターについては、事業実施後の運用について、環境基準が満足していない地域が発生しないことを広く面的に確認している。
- ・浦安市の陸域における現状や再拡張後の容量限界時においてもWECPNL70以下であることは確認している。
- ・浦安市陸域の最大騒音レベルについては、環境基準の観点や予測精度の問題もあるので行っていない。

問3 航空機騒音の現行と再拡張後の騒音暴露を比較した結果

本市陸域における、現行と再拡張後の全ての飛行経路から及ぼされる航空機騒音の発生回数・最大騒音レベルはどう変化するのか、その評価についてどのように考えるのか説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・基本的には予測の精度が確立していないこと、WECPNL70より遠くなるにしたがって、飛行経路自体がばらつき、基礎データの精度もばらつくこともあり、なかなか正確な予測を行うことが難しく作成していない。

問4 航空機のばらつきについて

航空機のばらつきにより、離陸機の上空通過や南風悪天時のD滑走路への着陸機が陸域に進入することが懸念されます。

このことから、航空機のばらつきについて準備書にどのように反映させたのか、今後の標準飛行経路の徹底は、どのように考えているのかについて説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・今回の予測では、ばらつきの検証を行っている。準備書の第一分冊の第6編に予測評価の内容を記載している。6-3-50ページで、飛行経路のばらつきが航空機騒音のアウトプットにどうゆう影響を与えるのかという事で、実際の航空機の飛行経路のばらつきをシミュレーション上いくつかの分散経路を測定した上で影響を確認した。
- ・アウトプットは6-3-54ページに記載、標準の飛行経路においてもある程度のばらつきは考慮されており、その予測コンターを青い線で示している。
- ・また、図6-3-2. 14で示した標準飛行経路に右左の青い3本の線を一定の間隔でばらつかせたシミュレーション結果を6-3-54ページの赤い線で示している。
- ・この比較では、ばらつかせるほど太く短くなるという一般的な法則がある。ばらついた場合でも環境基準である70WECONLは東京湾内におさまっている。

問5 高層マンション上層階での予測・評価について

南風悪天時のD滑走路への着陸経路の付近は、高層マンションが集約する地域であることから、マンション上層階における航空機の最大騒音レベルについて説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・結果については、準備書の第4編に示している。50メートル程度のマンションの場合、1階と最上階で0.54dB程度の音圧レベルの差、WECPNLで換算した場合0.07WECPNLの差があると評価予測している。浦安市の調査においても、60メートルで、0.5dBというように同様の結果が出ている。

問6 年間発着回数について

年間発着回数を40.7万回とした根拠と増加させる理由について説明を求めます。

また、実際に40.7万回の発着回数となるのはいつごろになるかについて説明を求めます。

予測した容量限界時のコンターについてはWECPNL70を下回っていることから、将来は、WECPNL70の基準が遵守される限界(40.7万回以上)まで、増便されることに

懸念がある。これについてどう考えているのか説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・需要増大が見込まれる中で、4本目の滑走路を整備し、4本の滑走路を同時に運用するための航空路を整備することで、時間あたり発着容量を増やすことを目指している。
- ・40.7万回は、1時間あたり40便、往復80回が6時から22時台までの17時間において発着した場合で、このうち公用機などの不定期便を除いた1114回を年間に換算した数字です。
- ・環境影響評価において見込んだ40.7万回となる時期は、おおむね平成36年と設定しており、仮に40.7万回を超えるような状況となった場合には、当然のことながら法手続きに則り改めて評価することになる。
- ・今後は、B767がより一層の騒音値の低いB787に置き換わっていく傾向がある、現状と同様の大型機材の比率、エンジン推力を前提とし、予測上は安全側で予測評価しているので、コンターの状況にいきなりなるわけではない。
- ・環境基準を満足しているからいいと考えているわけではなく、監視体制をさまざまな角度から強化し環境の監視を進めていくことを考えている。

問7 特異音の発生について

特異音の発生原因と環境影響評価の予測・評価にどのように反映させたか説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・浦安市の調査で指摘された特異音については、国としても確認しており、準備書6-3-49ページで準備書の基礎データ修正、音響パワーレベルの設定の見直しを行い評価している。

問8 大気質

再拡張後における航空機の通過に伴う、本市での大気質の変化やベンゼンの影響の予測・評価について説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・二酸化窒素は準備書6-2-117ページ、浮遊粒子状物質は6-2-119ページに年平均値を記載している。浦安市においては、航空機を含む空港関連施設の発生源からの寄与はほとんどなく、寄与濃度は、二酸化窒素が0.0004ppm、浮遊粒子状物質は0.02mg/m³とのことから変化はないと考えている。
- ・ベンゼンについては、航空機を含む空港関連施設の発生源からの浮遊粒子状物質の排出量が368t/年、ベンゼンの推定発生量が2.25t/年、これから環境影響評価と別に、年平均値について短期予測を行い0.00001mg/m³と計算値上どこまで有意であるかのオーダーの低い結果になっており、このようなことから変化はないと考えている。
- ・光化学オキシダントの1時間値は6-2-124ページに記載している。浦安市において、航空機を含む空港関連施設の発生源からの寄与はほとんどない結果になっている。

問9 航空機の飛行による低周波騒音

低周波騒音については、心理的・生理的にも影響を与えることから、本市の再拡張後における低周波騒音の影響の予測・評価について説明を求めます。

また、再拡張後における実際の影響について、事後調査を行う必要があると考えているがその考えはあるのか説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・生理的、心理的にも影響を与えることから予測評価し、準備書6-4-4に記載している。浦安市内での音圧レベルは、G特性で72.2dBから84.4dBとなっており、生理的、心理的、物理的影響が生じるといわれる維持値の90dBは下回っていることから再拡張後における影響はほとんどないと考えている。

問10 周辺海域に与える影響

本事業が海域に与える影響は多大であり、東京湾の流れがどのように変わり、それが生態系などにどのように影響を与えるのかという視点で説明を求めます。

また、再拡張後における実際の影響について、事後調査を行う必要があると考えているがその考えはあるのか説明を求めます。

(国土交通省の回答)

- ・東京湾の流れは、準備書第二分冊6-8-68ページに東京湾全体の流速ベクトルの夏季、72ページに冬季を記載している。
- ・また、流速ベクトルの絶対値の差として夏季を76ページ、冬季を80ページに記載している。
- ・これらの図を見ると、夏季では、流速ベクトル68ページで、新設滑走路ありで、埋立部周辺で迂回する流れが生じているが、流速ベクトルの絶対値の差を記載した76ページの図で流速の差が1cm以上になる範囲を赤と青で着色しているが、その範囲は空港周辺に限られ東京湾全体の流れの様相を変えるものでなく環境影響への程度は小さいと考えている。
- ・水質については、夏季を6-9-269ページ、冬季を275ページにT-P、T-N、COD、DOの等値線を記載している。変化については新設滑走路周辺であること、また、T-P、T-N、CODについては環境基準の達成状況に変化はないことから事業実施区域周辺海域における水質に及ぼす影響は小さいと考えている。
- ・生態系への影響は、パンフレット26ページに示している。流況、水質への環境への影響の程度が小さいと説明したが、このことから動植物の生息環境の変化も小さいと考えられている。
- ・実際の影響を把握するための事後調査については、数値シミュレーション等では把握しきれない実際上の影響を把握するため事業実施区域周辺及び東京湾全体を対象とした調査を引き続き継続的に実施したいと考えている。具体的な調査方法、対象区域は、より効果的、効率的に実態把握ができるよう有識者の参画する形の調査立案実施体制の構築、調査によって得られた情報はインターネット等の活用により、広く公開し東京湾の環境に関する研究、環境改善方策に関する検討に活用できるように努めていきたいと考えている。

問11 本市における電波障害の影響について

航空機によるフラッター障害も考えられることから、アナログ地上波に限定することなく、

地上波デジタル・衛星放送電波（BS、CS）を含めた予測・評価について説明を求めます。

（国土交通省の回答）

- ・予測手法の観点を含めて、アナログ電波で予測している。木更津・君津の一部地域の直接波の電界強度が低いあたりが影響を受けやすく、予測精度の観点から事後調査を環境影響評価の手続きの中で明確に位置づけ、確認していくことを考えている。
- ・地上波デジタルでは、フラッター障害ではなく遅延波障害が起こる恐れが一般的に考えられている。
- ・一般論であるが地上波デジタルの電波域は、UHF帯の放送であって指向性が鋭いこと、また、マルチキャリア電送方式が標準でガードインターバルを持っており、遅延波対策がハード側で講じられていることから障害の影響がアナログと比較し軽減されるものと考えている。
- ・アナログ波の事後調査において、デジタル波の実態調査ができるようになった場合にその影響について可能な限り確認していきたいと考えている。
- ・衛星放送は、周波数が短く光に近いと言われ、遮蔽障害が生じることが考えられる。これは、ダイレクトに航空機が遮蔽した場合に起こるという特性であり、影響範囲の地域が狭く、障害事例もほとんど報告されていないことから、このような問題はほとんどないと考えている。

③質疑応答

委員

前回の審議会における方法書の深夜早朝便はこれから話あうことになっていた。今回深夜早朝の飛行ルートが既定の事実のように記載されている。その時は関係市と県でこれから協議するとの説明であった。深夜早朝時間帯の飛行については、これから関係市・県と協議すると明記すべきである。

また、海への影響として、市の西側、旧江戸川終末処理場が完成することから排水の影響を含めて評価する必要があるのではないか。

国土交通省

羽田空港は、24時間空港であり、現在でも深夜早朝時間帯の飛行は行われている。評価の観点、WECPNLの評価は時間帯別で評価が違うので、環境影響評価を行う上での飛行ルートとして設定している。海上ルートを基本としているが、具体的に最後どのようになるかは、関係自治体に説明し調整して決めていくことになる。

終末処理場からの影響については、詳細が不明であり責任を持ってないことから、事業主体が予測をすべきと考える。その他の事業について説明できないことから自らの事業について評価せざるを得ない。

委員

深夜早朝時間帯の飛行経路については、これから協議していくと明記すべきである。

国土交通省

羽田再拡張事業に関する協議会、市の要望に対応したもので、理解してもらっている。合

意事項を踏まえつつ飛行経路は載せている。

会長

羽田空港は24時間空港と言っているが、住民に説明されてなくその認識は希薄である。

夜間の飛行については説明がされてなく、住民は不意打ちを突かれたようである。

23時から5時台については、WECPNLで10倍の重み付けををしている。

準備書に深夜時間帯に1時間あたり16便、1日に112便で計算されているが、飛ばないという前提、空港へのアクセスもないので飛ばない。住民もそう理解している。

委員

わかりにくく質問にきちんと答えていない。

昼間と深夜の飛行経路が注釈もなく並列で記載されている、昼間の増便と同じように深夜も扱うのか、深夜早朝も増やすつもりで準備書を作成しているのか。

国土交通省

今回の飛行経路はD滑走路が整備された場合の技術的な観点で予測評価している。

委員

ルートではなく時間の問題である。技術的なことより深夜にこのルートで飛んでしまうのではと考えるのが市民感情である。

国土交通省

現在でも深夜の離着陸は行われており、将来も需要が見込まれる中で予測をしている。

羽田空港は、24時間空港化され、時間制限はなく既に24時間運用されている。深夜についてはそれほど需要がない。

現在、国際貨物便については、全て海上ルートとなっており、ルートを変更する場合には話し合いを行うことになる。国際貨物便が増えることが考えられるが海上ルートを基本とすて運用する。国内線についても現在はダイヤ上23時30分まで着陸機がある。

会長

住民の視点、準備書の2-1ページの目的に、年間の発着能力を現在の28.5万回から40.7万回に増強するとあるが、年間の発着能力には括弧書きで6時台から22時台の定期便枠を増強としている。しかしながら23時台から5時台の増便が既成事実のように準備書に記載され計算されている。方法書、準備書の目的、前提条件が違っている。

深夜と昼間の騒音感覚は違うことから、最初から目的に記載すべである。

委員

再拡張後は、1日に112便となるようだが、現状はどの程度飛行しているのか。

国土交通省

国内線は23時から23時30分までに10便程度飛行している。貨物便は数便飛行して

いるが1日に10便までではない。環境影響評価においては、技術的の可能な最大として1時間あたり8便で計算している。

委員

説明が不十分、事業の目的に記載されていないのに記載されており、なし崩しでは、修正する必要がある。

水質の評価において、千葉県側は対象になっていない。東京湾の海流の向きを考えれば江戸川河口から三番瀬が重要、千葉県にかなりのデータが蓄積されているが全く引用されていない。流況も1cmから3cmと小さい値と言っていたが、影響が生じる値は生物によって違う。事後調査の実施を考えているようであるが事前調査と同じレベル、アリバイづくりでは問題。

国土交通省

東京湾全体について国総研が実施している平成14年度の調査結果を整理し、モデルの妥当性を確認している。水生動物については、6-12-178から181ページに記載されている。

数値シミュレーションで把握できない部分を事後調査で有識者の意見を聞きながら行っていく。

委員

影響が小さいからやらないという考えはおかしい。流況の影響など種ごとのデータをとってなく、事後調査をかけようにも事前調査を行ってないことから比較できない。江戸川河口から三番瀬は東京湾の環境の要である。

国土交通省

国総研、公共用水域のデータで把握している。6-12-8ページに記載されている。

6-12章から16章に動物を記載している。16-5に注目種を記載している。

委員

種ごとに分布、数字を出して解析しないのか、数字を基にしないとわからないはず。

国土交通省

他のアセスと比べても生物についての扱いはしているほうであると考えている。把握できないものについては調査を継続していきたい。

委員

基本的にどこにどのような影響があるのか予測、解析していない。やれることがあるのにやろうとしないのはアセス法以前のやり方で古い。三番瀬海域を意識的に外しており膨大なデータの引用すらしていない。努力の問題、文献を集めて検討して。アセスの方式が古いのに影響が小さいと言われても、県でやっていることを国でやれないはずはない。

もう一度やり直して提示してほしい。

委員

供用開始後の監視について、固定測定局は国設となるのか。

国土交通省

固定測定局は増やす。浦安市も設置箇所の候補となっている。

委員

木更津、千葉は現行より高度上昇を図るようである。浦安市にも軽減策がないのか。

国土交通省

現行ルートについて対策を講じている。

浦安市や周辺については、今後の管制技術の向上等により一層改善していきたい。

浦安市については、滑走路の角度を変更し、上空飛行を回避した。

委員

深夜は海上ルート、東京湾を回る形になっている。昼の時間帯も同様にできないのか

国土交通省

16ページの深夜早朝の飛行ルートはおおまかに2種類ある。一つは千葉県上空から千葉市上空を通過し空港に向かうルートで、国内線の需要のある23時台に運用する可能性のあるもの、海上を飛行するルートがある。

なぜ深夜早朝しか海上ルートをとれないのかについては、基本的に交通量が少ないことからこのルートで運用できるということ、16ページ右下の南風運用時では、館山から富津岬の沖を通過し東京湾内で旋回する。この経路で飛行する際には、管制官は少なくとも富津岬の沖に到達する前までに着陸のために必要な最低間隔を見越した措置を空港から遠いところで行う必要があり、航空機の運行が込んでいる場合にはその措置がとれずこの運用は行えない。また、同じ図に記載されている木更津方向への離陸機と位置、高度とも競合する関係になることから航空機の運用が多い時間帯では難しい。

このような経路上の問題もあることから深夜早朝時間帯にはそんなにいっぱい飛ばせないということになるかと思っている。

今回の環境影響評価上では、まだ、どの程度理解いただけるのかという約束のないまま政府で、2009年供用開始を目指すと閣議決定されており、だからと言っておざなりにするということではなく、あくまで環境影響評価としては技術的な観点で仮に多くなった場合にどのようなかをきっちり見させていただいたということ、予測としては環境基準が陸にかからない、少なくとも最低限守らなくてはならない。環境基準を満足しているからいいとのことだけでなく、陸域での飛行経路を可能な限り高くする取り組み、固定監視局を増やし、しっかり監視する。浦安市においても設置を視野に調整中である。

監視体制については、来年度に、成田で行っている飛行コース公開システムを整備し、どうゆう飛行機がどこを飛行し、どうゆう会社の何便、高さでどうゆう音を出したかをだれでも把握できる形にした上で、より一層の監視体制を強化していこうと考えている。

会長

基本的には海上を飛行し、海で騒音を吸収することが原則、飛行機のぶれもほとんどないようにする技術手法を開発して実行していくことが前提であるということで理解したい。

会長

本日の説明を踏まえて、答申書の案を事務局と調整していきたい。不明な点や意見があれば11月4日までに事務局に申し出てほしい。

議事2「その他」

事務局

答申書の案について、次回の環境審議会で検討いただきたい。日時は11月18日(金)午前10時から開催する。

会長

平成17年度第2回環境審議会を終了する。