

# 平成17年度 第4回浦安市環境審議会 会議要旨

1. 開催日時 平成17年11月18日（金）午前10時～午前11時50分

2. 開催場所 議会棟第2会議室

## 3. 出席者

(委員)

柳憲一郎、伊豆富子、出羽文明、上野菊良、内海照枝、岡部正明、木邨定男  
熊倉敬三、加藤里行

(事務局)

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

## 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準備書に対する市長意見」について

- (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準備書の対する市長意見」について

##### ①事務局からの説明

- ・平成17年2月2日に知事に提出した方法書に対する市長意見書
- ・平成17年9月23日に開催された住民説明会
- ・平成17年10月24日の第2回環境審議会における国土交通省説明
- ・平成17年11月10日の第3回環境審議会の海上視察及び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の意見の概要及び当該意見についての事業者の見解により作成された別紙「答申骨子案」について事務局が説明した。

##### ②答申骨子案の検討

###### 委員意見

- ・アセス全体の中で市民生活として重要なのは深夜早朝時間帯の飛行が大変問題である。
- ・スターフライヤーについては、国土交通省はこれまで方法書の説明や、住民説明会で一言も言及していない。だまされたと感じる。

- ・海岸部の周辺自治会などの会議においてもこれは大きな問題だという意見だった。
- ・112便が深夜飛行することになると大きな影響がある。
- ・第3回環境審議会で事務局から説明のあったスターフライヤーは、隙間産業として深夜早朝を主眼にすることを経営理念としている。そのような意図があり、すでにそのような情報を持っていたにも係らず国土交通省は隠して騙していた。
- ・このアセスそのものを方法書の段階に戻さなければならない。
- ・このようなことを最初に明記すべき。

### 委員意見

- ・第1分冊2-1の目的では、あくまで6時から22時台までが対象となっている。
- ・この時間以外の対象についての情報があるのは齟齬がある。
- ・答申骨子案 1 全体的な事項 一つ目の○の項目：「多角的」→具体的に記述した方がいい。
- ・答申骨子案 1 全体的な事項 二つ目の○の項目：「少なく」→具体的に記載した方がいい。

### 事務局

- ・スターフライヤーの件は先月30日に知った。
- ・前々回(10月24日)の審議会の時点でスターフライヤーの認可は下りていた。(10月13日に認可下りていた)しかしながら10月24日の環境審議会の国土交通省からの説明では、「深夜早朝便は未定であり、112便は想定される最大限の範囲。具体的な話は関係自治体等との協議で進めていく」という説明しかなかった。
- ・この件は市議会でも指摘があった。
- ・議会では、審議会に傍聴していた議員からも「順番がおかしい。この件について審議会で質問すると国土交通省からは未定。112便はあくまで想定最大の範囲。実態は決まっていない。具体的な話になったときは、地元市と協議する」との回答しかなかったことは、信頼を損ねるとの指摘があった。

### 事務局

- ・目的が違うとの件については、議会の特別委員会で、当審議会から意見が出ていることを説明している。
- ・準備書の中で、深夜早朝便が既成事実のように記されていること、方法書や準備書の前提条件が違っていること、目的に記載がないことを含めて評価していることはなし崩しでは目的自体を修正するか最初から目的に記載すべきであるということについて答申案に組み入れていきたい。
- ・データ、保全対策については、具体的な例示をあげて示したい。

### 会長

- ・本来、方法書や準備書で目的に明確に記載されていない深夜早朝便112便を評価してしまうと、評価書においても受け継がれ、アセスで了解されていることを根拠にずると事業化していつってしまう。このような混同が起きないように、この問題は整理して評価書にきちっと書いてもらうべきである。
- ・答申骨子案の1 全体的な事項の1つめの項目では市民にわかりにくいと指摘している。全般的に環境影響評価はわかりにくく、他の審議会などでもよく指摘されている。

- ・答申骨子案の中で「市民のコンセンサスを得ること」と表記しているのは、「問題が起こらないように合意形成を図ってもらう」という注意喚起として記述されていると理解する。

#### **委員意見**

- ・答申骨子案2個別事項（1）航空機騒音について。前回の海上視察で感じる騒音と、陸上で感じる騒音では感じ方が違うと思った。それぞれの地域による違いも強調しては。陸と海の音の感じ方の違いなど。

#### **事務局**

- ・学術的にはあるかもしれないが。海上視察の際の船はうるさかった、船のエンジン音が大きく感覚的に音が小さく感じられた。

#### **委員意見**

- ・視察から戻って市内にいますと、海上で見た機体と距離的には違わないのに、ゴースト響いた。海上とは音の感じ方が違った。

#### **事務局**

- ・音の伝搬は吸収、反射など、建物の形状、高さなどから変わってくる。
- ・新町では高層マンションが多く、その配置からも音の感じ方は違ってくる。評価方法としてはWECPNLしかないが、実測と体感は違う。

#### **委員意見**

- ・1階と屋上でも騒音の感じ方は違う。
- ・海と陸でも相当違う。

#### **事務局**

- ・書き方に反映したい。生活しているレベルとしては、W値70コンターではなく、実際に何dBなのか示してもらわないと分からない。実際の音は市内でどうなるのか示されていない。

#### **委員意見**

- ・現在でも深夜便が10数便飛んでいることを市民は知らない。
- ・このことについて追求する文章を入れておいた方がいい。

#### **会長**

- ・準備書は基準追及型、W値をクリアしていればそれでいいというのが従来のアセスのやり方であった。
- ・アセス法が出来てからベスト追求型といわれているが、ヒースロー空港では騒音については、市民参加型でW値だけでなく他の手法で明らかにするやり方も行われている。W値が70以内ならいいということではなく、日本には技術力があるのだから、前向きに市民との合意形成を果たしていくべきである。
- ・事業が始まり訴訟が起こってから対応しようとするのは後ろ向きである。当審議会では、環境基本条例や環境基本計画を策定し審議した経緯もあることから市民としては快適な住環境を根底からくつがえされるのは問題である。環境審議会としても評価書に反映されるような意見を言っていかなければならない。
- ・航空機騒音の感じ方は、陸・海・高低によって違いがあり、特に陸における感覚が分かるような計測の仕方を工夫してもらいたい。

## 事務局

- ・答申骨子案 2 個別事項（1）航空機騒音における三つめの項目の中で、具体的に記述していきたい。

## 会長

- ・スターフライヤーの認可が下りたようであるが、一つ参入するとさらに他もでてくる恐れがある。深夜の空きも余裕があるようで、今後どのようになっていくか分からないが、もう少し具体的な指摘を 2 個別事項（1）航空機騒音における一つめの項目の新聞報道等の部分を具体的に記述した方がいいのではないか。

## 事務局

- ・これまで深夜早朝便は最大 1 1 2 便、アクセスがないことからそれほど飛ばないだろうということであったが、すでに 25 時 35 分に羽田に到着する便ができてしまった。モノレールなどの交通機関は止まっている時間である。具体的な記述にしていきたい。

## 会長

- ・交通はニーズがあれば深夜バスなどの交通機関は整備される。受け入れ態勢がないから便が増えないという理屈はありえない。
- ・このような指摘を具体的に入れた方がいい。
- ・深夜早朝 112 便の騒音のW値の計算を明確にしてほしい。重みづけ計数をどうしているのか。実際に飛ぶとなると見方が違ってくる。計算式を明確にするよう三つめの項目の中で、具体的に記述した方がいい。

## 委員

- ・深夜早朝便は例え 1 回でもその騒音の影響は大きく、W値は意味がない。騒音の最大レベル、デシベルでどのくらいか、どの程度のレベルで安眠が妨げられるのかを強調して入れた方がいい。

## 会長

- ・準備書に深夜早朝便のことを入れたのは勇み足だったのでは。
- ・国土交通省が持っている 24 時間空港という認識は一般の市民には寝耳に水である。
- ・確かに貨物便などは飛行しているかもしれないが、24 時間化に関しては、市民と国の認識には大きな乖離がある。

## 委員意見

- ・はっきりと「深夜早朝便は容認できるものでない」と言うべきである。
- ・この件について議論すればするほど、既成事実が増えていくことになってしまうのではないか。結果として暗黙に認めてしまうことになってしまうのではないか。
- ・自身、アセスをしたことがあるが、アセスは淡々と進む、意見は意見としてそのまま終わってしまう。
- ・深夜早朝便の可能性は交通アクセスが問題になるものではない。貨物だったらトラック、乗客であれば車でもアクセスできる。

## 委員意見

- ・「認められない」という意見を言うことについては全く同感。
- ・この件について議論することが問題。認めてしまうことになる。

## 事務局

- ・答申案を作る中にはっきりと認められない旨の意見を入れたらどうか。

## 会長

- ・アセスの目的は 23 時までの便が対象なので深夜早朝について評価するのはおかしいし、深夜早朝の増便は断固反対であることをしっかり意見に入れる必要がある。
- ・前提として想定の外であることを盛り込む。

## 事務局

- ・答申書の前文に、夜間の議論についての意見が大勢を占めたので、配慮を求めることについて盛り込むとしてはどうか。

## 委員意見

- ・環境審議会の意見として市民の住環境を守るためにはきっぱり反対は反対と示すべき。
- ・深夜早朝時間帯の論議がされていない中で、意見を出すと深夜早朝時間帯が容認されてしまう。

## 事務局

- ・準備書について審議会で意見をまとめた答申を踏まえて市の意見をまとめる。
- ・答申をしないと、市や県の意見に反映されなくなってしまう。
- ・ご意見は前文で示していただいて、市長がそれを踏まえて発言していくようにするようにはどうか。

## 委員意見

- ・先日の空港視察・資料などで国際化に関連した工事が既に始まっていた。
- ・国際エリアも着々と工事が進んでいる。国土交通省は時期を見て発表している。
- ・前文に主旨を入れていただく形でいい。

## 会長

- ・今回のアセスは政治的な問題も含んでいることを感じる。
- ・従来から羽田の国際化には様々な思惑が背景にあったが、住民には遠い話である。
- ・国の思惑はあるかもしれないが、生活者としての環境問題についてきちっとしておく必要がある。
- ・我々の思いを前文に盛り込む形でいいのではないか。
- ・知事意見と住民意見は法律上も位置づけが違う。市長意見はきちっと言う必要がある。

## 委員

- ・答申骨子案（4）飛行機のばらつきについての記述では、市が行った調査の結果などについて具体的に入れた方がいいのではないか。
- ・経路が決まっても守られなければ意味がない。

## 事務局

- ・そのようにする。

## 委員

- ・答申骨子案（2）深夜早朝時間帯の航空機騒音 一つ目の項目で、「深夜早朝時間帯の国内線の運行は、電車等の交通アクセスとの関係からも現実的ではないと説明している。」と記述されているが、「アクセスが現実的ではない」というのはありえない

話なのではないか。もっと適切な表現にしたらどうか。

**事務局**

- ・「アクセスが現実的でない」との表現は、国土交通省が説明会等で言った表現を記述したものである。実態は違うということになる。

**委員**

- ・アクセスなどでできれば飛ばしてしまうものだ。

**委員**

- ・リムジンバスなど、深夜便を出すことは簡単なこと。交通アクセスの問題ではない。

**会長**

- ・「現実的ではない」というようなことは書かなくてもいいのではないか。

**事務局**

- ・これまで国交省が言ってきたことをまとめたものだ。
- ・24 時間空港ということは深夜早朝便があるということだが、説明ではアクセスがないので現実的ではないと国交省は説明してきた。
- ・2、3案を書いて判断していただきたい。

**会長**

- ・書きぶりは検討する。
- ・答申にどこまで書くのかということ、

**委員**

- ・海域については三番瀬だけでなく、三枚洲についても記述した方がいい。空港が出来ることによって流れが弱まり、環境への阻害要因になりうる。第1 終末処理場の影響も考えることから、被害を受ける可能性がある。三番瀬と三枚洲は入れてほしい。

**会長**

- ・答申案は会長と事務局でまとめ、まとまったら委員に確認をお願いしたい。
- ・以上で第4回環境審議会を終了する。