

平成 17 年 12 月 6 日

浦安市長 松崎秀樹 様

浦安市環境審議会会長 柳 憲一郎

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（答申）

平成 17 年 10 月 24 日付け浦環保第 183 号により諮問のありました標記
について、当審議会で慎重に調査審議を重ねた結果、次のとおり意見を集約し
たので答申します。

なお、本件に係る市長意見書の作成にあたっては、当審議会で指摘した事項
について十分に配慮されるよう申し添えます。

本準備書では、6 時台から 22 時台までの定期便枠を現在の 28.5 万回から
40.7 万回に増強することを事業の目的としていますが、その評価内容は、現行
で 1 日あたり十数便しか運航されていない深夜早朝時間帯の運航を、再拡張後
には、新 D 滑走路を使用し、約 10 倍の 1 日あたり 112 便までに増便させる
ことを前提に評価されています。

この件については、方法書の段階においても枠外とされ、本準備書において
も事業の目的と評価内容の前提条件が一致していないことから、信憑性、整
合性、情報開示などにおいて問題がある環境影響評価といえます。

また、深夜早朝時間帯における離着陸回数、運航比率・方式、飛行経路につ
いては、現在までに千葉県や関係市町村との合意は図られておらず、住民が受
ける同時間帯の航空機騒音は、正に寝耳に水であり、住民を無視したやり方
です。

当審議会としては、深夜早朝時間帯の航空機の本市近傍の通過は、海上通過

であっても、事前説明が不十分であり、市民の生活環境に多大な影響を及ぼすとともに、不利益を被るおそれがあり、到底容認できないところです。

1 全体的な事項

- (1) 本準備書は、予測評価の対象地域が空港周辺に限定され、千葉県側における環境への影響の程度について定量的に示されていないことから、事業実施による環境への影響やその回避低減に対する説明が不十分であり、内容についても市民にわかりにくいものとなっている。
- (2) 環境影響評価法に基づく事業の評価は、環境への負荷をできる限り回避し、又は低減し、その他の環境の保全についての配慮が適正になされることが根幹であることから、環境基準を満足しているかということよりも環境保全措置をどれだけ講じるのかという観点で本事業も評価を進めることが必要であると考える。

しかしながら、本準備書は、環境影響の回避、低減や複数案などの検討についての記載が不十分であるにもかかわらず、環境への影響の程度は小さいと評価し、環境保全措置の存在・供用時における環境保全対策の記述もあまりに少ないことから、環境の保全及び改善に真剣に取り組む姿勢が見られないものである。

- (3) 本準備書の対象事業の目的以外の部分である深夜早朝時間帯の運航は、新たなD滑走路を使用するが、飛行ルートや発着回数については、合意されたものでないことから、環境への影響が大きい同時間帯の運航が再拡張後になし崩しに進められる危険があり、方法書の段階に立ち返って、目的との整合や住民に十分理解を得た上で環境影響評価を行う必要がある。

2 個別事項

(1) 航空機騒音

- ① 航空機騒音の評価をWECPNLで行っている点は、WECPNL自体が航空機の通過が連続的であるような地域への適用を考慮したものであることや成田空港周辺の騒音調査では「住民が感じる騒音暴露の程度」と「W

「E C P N L 値」の関係に逆転現象という矛盾が生じていることが明らかになり、現在、環境省では、航空機騒音に係る評価方法についての検討を行っている。

羽田空港は、風向きや同じ風向きでも天候により飛行経路が変化する特異な空港で、本市のように南風が吹くときに、複数の飛行経路の着陸機や離陸機の騒音が一定の時期に集中する地域を、航空機が飛行していないときを含めた年平均値における評価では、人がうるさいと感じる騒音感覚との間に乖離が生じ過少に評価される危険性がある。

については、風向きや四季の別、最大となる1週間平均値及び1日最大値のW E C P N Lを算出し、多面的に影響を示して評価する必要がある。

また、今回用いたW E C P N Lの予測プログラムの詳細説明やその妥当性について検証する必要がある。

- ② 本準備書では、東京湾内のコンター図のみが記載され、住民が実際に生活している陸地における航空機騒音の影響について説明が不十分であるにも関わらず、W E C P N L 70の範囲は海上に収まっており環境基準の達成状況に変化はなく、新滑走路の供用による影響の程度は小さいと評価されている。

しかしながら、環境基準のW E C P N L 70を遵守することは生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい基準として守られるべきものであり、本準備書においては、生活環境の保全の観点から、騒音などがどの程度になるかを定量的に示し、創意工夫により更なる回避低減策を講じる必要がある。

- ③ 本準備書の「現況W E C P N L コンター図」と「新滑走路供用後のW E C P N L コンター図」を比較すると、W E C P N L 70の範囲が倍以上も増大し、本市千鳥地区の直近まで迫ってきていることから、本市の陸域における影響は現在より増大することは明らかであり、そのため陸域におけるW E C P N L コンター図を示す必要がある。

- ④ W E C P N L コンター図を作成する基礎データ（機種別の音響パワーレベルとスラントディスタンスと騒音レベルとの関係）を上昇、降下、水平の別に示し、その結果から本市近傍に設定されたB・D滑走路精密進入方

式、B滑走路LDA進入方式、北方面への離陸について、飛行経路・機種別に最大騒音レベルのコンター図について陸域を含めて作成し、1日あたりの機種別の騒音発生回数、日変動についても示す必要がある。

- ⑤ ディレイドフラップ進入方式による騒音レベルの低減効果について評価し、騒音低減に有効であれば、本市近傍を通過する着陸機において、同進入方式を採用し、航空管制官及び運航管理者、パイロット等に対して周知徹底を図る必要がある。

(2) 深夜早朝時間帯の航空機騒音

- ① 新たなD滑走路を使用して、現在十数便しか飛行していない深夜早朝時間帯の運航を増加することについては、その運行方式及び飛行経路、騒音影響などについての詳細な説明もなく、未だ関係地域との合意がなされていないコースを前提とするなど住民を無視したやり方である。

そのため、本環境影響評価とは別に、県や関係市町村に対して十分に説明するとともに、同時間帯の航空機騒音の影響について住民理解を得る必要がある。

- ② 本準備書では、深夜早朝時間帯の発着回数は、空港の発着処理能力と環境基準の範囲内の最大発着回数との関係から設定されており、同時間帯の運航に関する方針や需要予測値などの根拠、その必要性、効率性、有効性等の政策評価が欠落し、関係地域等に合意も得られていないことから、環境影響評価で取り扱う段階に至っていない。

- ③ 国土交通省の説明では、環境影響評価を行う上で、深夜早朝時間帯に112便を設定して行ったが、同時間帯は、電車等の交通アクセスの関係からも現実的ではないと説明している。

しかしながら、平成18年3月16日から、羽田と北九州を結ぶ国内定期便（スターフライヤー社）が羽田着25時35分、羽田発24時に運航されることなどが判明したが、この件について未だに国土交通省から説明はなく、不信感や警戒感を助長するものである。

空港への交通アクセスについては、需要があればリムジンバスなどで整備されることは可能であり、其の場しのぎの説明は信頼性を欠くものであ

る。

- ④ 深夜早朝時間帯の航空機騒音について、WHOのガイドラインでは、睡眠妨害を防ぐためには、最大騒音レベルや騒音発生回数によって定めるものとされている。

特に深夜早朝は、暗騒音が低く、たとえ1回であったとしてもその影響が大きく、やすらぎや安眠等の妨げになることから、最大騒音レベルを示した上で、環境影響の回避低減について評価する必要がある。

(3) 低周波騒音

- ① 低周波騒音については、心理・生理・物理的に影響が生じることからも、現行の飛行経路下において実施した測定及び評価では、再拡張後における飛行経路下における影響の状況把握が正確に行えないことから、再拡張後に新たな飛行経路の周辺で事後調査を行う必要がある。

また、この分野での新しい知見に対して、その収集に努める必要がある。

(4) 飛行経路

- ① 平成16年度の本市独自の調査により明らかになった、標準飛行経路の逸脱による離陸機の本市の上空通過、また、再拡張後のD滑走路精密進入方式による着陸機が陸域に進入することが懸念されることから、標準飛行経路の遵守や通過高度の上昇などの騒音を低減する飛行方法の遵守について、航空管制官及び運航管理者、パイロット等に対し周知徹底を図ることが必要である。

(5) 周辺海域に与える影響

- ① 環境影響の対象地域を決める上での文献調査などにおいて、当初から旧江戸川河口の三枚洲から三番瀬等の浦安市周辺海域など、千葉県海域の大部分を除外しており、本準備書では影響を予測する地域として取り扱われていない。

しかし、この海域は、事業実施区域の下流にあたるため、事業実施区域周辺について影響を受ける海域となる。

海水の流動変化が敏感に多くの生物の存在に影響を与えることや、東京湾の自然環境保全上大変重要な存在であることを考慮し、当該地域に関する資料の収集とその内容の検討、シミュレーションによる予測評価を行う必要がある。

② 影響予測の方法が、種ごとのデータを整理した上で影響を検討するのではなく、一部の文献だけを引用しながら、定性的なコメントで済ませている点で科学的な予測とは言いがたい。主要種のそれぞれについて、定量的な検討に基づく影響予測を行う必要がある。

② 三番瀬の環境と生物に関しては、千葉県では、科学的知見に基づく豊富なデータが蓄積されているが、全く引用されていない。

そのため、千葉県が保有する三番瀬に関する文献データを収集し、三番瀬を含めた評価を行う必要がある。

③ 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行うとこととしているが、現況調査における把握が不十分であればそれを比較することは不可能である。

(6) 電波障害

① アナログ地上波については事後調査を実施するようであるが、地上波デジタル・衛星放送電波（BS、CS）の電波障害に関する新しい知見に対して、その収集に努めるとともに、必要に応じて事後調査を実施する必要がある。

3 環境保全措置等

本準備書における航空機騒音に関する環境保全対策については、平成 16 年 5 月 25 日に飛行ルート修正案が提示された際における内容であり、本事業による環境への影響について、なお一層の環境への影響に対する低減や環境の保全、改善に向けた努力が感じられない。