

## 平成16年度 第8回 千葉県環境影響評価委員会 会議録

### 1 日 時

平成16年12月17日（金） 午後1時30分から5時まで

### 2 場 所

自治会館 6階 大ホール

### 3 出席者

委員会：白鳥委員長、瀧副委員長

福岡委員、岡本委員、横山委員、鈴木委員、佐倉委員、岩瀬委員、大野委員、  
柳澤委員、寺田委員、田畑委員、鍋島委員、内山委員、矢内委員

事務局：出口次長、森課長、木村室長、

大竹副主幹、八木副主幹、熊谷（宏）副主幹、遠藤主査、熊谷（直）副主査  
澤地主幹、高橋技師、小堀副主幹

傍聴人：12名

### 4 事 案

- (1) 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（再検討）
- (2) 成田新高速鉄道線建設事業に係る環境影響評価準備書について  
（諮問及び事業者からの説明）
- (3) 一般国道464号北千葉道路（印旛～成田）建設事業に係る環境影響評価準備書について（諮問及び事業者からの説明）
- (4) その他

### 5 議事の概要

- (1) 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（再検討）  
別紙1のとおり
- (2) 成田新高速鉄道線建設事業に係る環境影響評価準備書について  
（諮問及び事業者からの説明）  
別紙2のとおり
- (3) 一般国道464号北千葉道路（印旛～成田）建設事業に係る環境影響評価準備書について（諮問及び事業者からの説明）  
別紙2のとおり
- (4) その他  
事務局から連絡事項を説明

## 【別紙 1】

### 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（再検討）

- (1) 議事開始 事務局において資料確認の後、委員長により議事進行
- (2) 事務局説明 当該事案に係る以下の事項について、資料により説明  
手続の経緯等
- (3) 事業者説明 当日提出の追加資料に基づき内容説明  
追加資料の20番については、事業者から次のとおり補足説明があった。
- (事業者) 工事中、供用後は定点における生息数、個体数、行動特性、移動状況について把握し、事業実施による羽田空港周辺の海域に生息する鳥類への影響予測を行うこととしている。
- 航空機の運航によるバードストライクの可能性については、文献その他資料調査、現地調査などから鳥類の生息状況、飛翔経路、飛翔高度、航空機と鳥類の衝突事例を把握し、鳥類への影響予測を行うことを検討している。
- 調査の目的は、新滑走路建設による水面の消失があり、ここを利用する水鳥の生息に及ぼす影響を予測評価するための現状把握として消滅海域における水鳥の利用状況をその周辺の利用状況と合わせて確認することを目的としている。
- 調査の内容は、渡りや繁殖、越冬の時期を考慮し年4回、1月、3月、5月、9月の実施を考えている。調査地点は、方法書（p 351）にあるとおり4地点を考えており、4地点について同時に調査を行い干潮時満潮時を含んだ終日調査を実施（日の出から日没まで）する予定である。調査頻度を増やせば得られる情報が増え、十分なものになるという認識はあるが、今回の調査で把握できる情報で当該海域において水鳥に与える影響を予測評価するうえでは問題ないと考えている。
- 方法書 p 351 の鳥類の調査地点について、川崎市を含む羽田空港周辺で他機関の調査が実施されていないところを眺望できる地点を選定し、他機関の調査が実施されていないところについて調査を行う計画である。川崎市側には調査地点はないが、s t 4 から川崎市側も眺望できるため、ここから調査を行い状況を把握する計画である。
- (4) 質疑等
- (委員) この方法書が提出されたのが、16年10月と聞いた。方法書 p 348～349には、調査は15年度と16年度に実施すると書いてある。今方法書を検討している間に調査が終わってしまうということは、どういうことか。環境アセスメント制度について国土交通省の考え方を示してほしい。
- (事業者) 現在調査を実施している。今、方法書の手続を行っているので、これから住民意見及び知事意見を受け、これら意見を踏まえた結果、項目をはじめ調査内容、予測内容についてこうすべきではないかという結果が出れば、実施することになる。現時点で行っている調査は、方法書に記載してある考えで行っており、今後出てくる意見により必要なことがあれば、実施していく考えである。
- (委員長) 修正があったらその修正にしたがって直すということで良いか。

(事業者) 住民意見又は知事意見を踏まえて必要であれば実施する。

(委員) ベンゼンについて、主務省令の標準項目にないから選定しないというが、主務省令は平成8年か9年に作られ、ベンゼンの環境基準は、一昨年作られているので当然入っていない。この理由で評価しないという理由にはならない。

ベンゼンを項目としてあげて、体積%で0.1%以下であり、なおかつ漏洩が少ないことから、環境基準を完全に満たすとした方が良い。

(委員) No, 14, 15で今回の予測計算は局所的なものを対象としたものではなくて、周辺海域の流況の影響を確認するものとしているが、水域の環境の質(BOD, COD, SSや他の項目)を測定する場合、局所的なというのは何mくらいの空間での代表値を想定しているのか。ここで目的とする予測対象の濃度、各水域環境中での各成分の濃度についての時間的な平均値と空間的な平均値をどのように考えているか示してほしい。予測する三次元のモデルで出てくる値は、年平均値か、1時間の最高値か、空間的には何m範囲の代表値か答えてほしい。

(事業者) 滑走路があるものとして20日間の1時間値を計算することを考えているが、これから行うのでまだ詳細は決まっていない。

(委員) 次回回答願いたい。

なぜ、このようなことを聞くかという、これに基づいてここで適用しようとする数値モデルが妥当かどうか、更に100mのメッシュが妥当であるかどうかの根拠になる。つまり、このような空間的・時間的スケールの濃度で環境が評価できる、それらについて数値モデルを使って適切に評価できる、ということをお我々は審査する必要がある、その根拠を教えてください。

項目番号の1, 2, 3, のところで具体的な埋立の橋梁構造は決まっていないことだが、橋梁だと下が空間なので水が流れるが、埋立だと流れないため、現在の羽田空港と埋立地との間にどのくらいの空間が取れるか、この空間では流れが生じるかどうか、環境を予測するうえで重要となると考えられる。つまり、その場所の流れを再現するにあたり100mのメッシュが妥当かどうか議論の対象となる。更にその時に、局所的と定義している濃度が2~3mスケールの濃度か10mスケールの濃度か50mスケールの濃度か、ということにもかかわってくる。計算のスキームについての評価がここでできないとなると準備書として提出されたときに非常に不適切な方法で予測計算されていると、場合によれば、ここでは評価できないという結論になるため事業者にとって工期の遅れとか様々な不都合につながる。この段階で計算方法としては安全側の設定をしておき審議を行っておけば、後で一括発注の方式でより環境への負荷の小さいかたちに決まった場合この計算方法で対応できるが、逆の場合は様々な支障が出てくるのが予想されるので、以上の点について次回報告をしてもらいたい。

(事業者) 了解した。

(委員) 方法書p326での予測計算範囲で計算しようとしているのは、例えば非常に水質の悪いところで東京湾の入り口から水が入ってきて今回新設される滑走路により、中がどのように変化するかを見るには、大格子、中格子、小格子の取り方でよいと思うが、今までの回答では、このような考え方と別の考え方をしなくてはならない事柄を一緒にした回答をしている。

もし多摩川の河川水による空港の影響を見るには、初めにあるのは小格子、小さい格子から始まって大きい格子に行くというスタンスを取る必要がある。

多摩川というのは、水深も浅いところでは50cm、真中のところでは3m

50cmに浚渫しているが、非常に浅い河川である。それから深いところ（東京湾）に出て行くわけだから、小格子から始めるなら鉛直方向の運動方程式を解く必要があるし、もう少し小さな格子で議論になっているような様々な現象をまず解析してそれから中格子で行い、最大の大格子になって初めて多層レベルモデルのような平均的な格子で解析を行うべきである。

多層レベルモデルは、2次元のモデルであり東京湾全域を水深方向に多層に切る鉛直的には平均的なものを表すモデルである。

この方法は、汚染度のひどい湾の中に埋立地を作って、その埋立地がどういう影響をするか、元々水質が悪いところでどうかという場合には、向いている。今、回答している部分は、東京湾の入り口から見た羽田空港という見方と、多摩川から見た羽田空港や東京湾ということ、分けて考えていないので整理して回答すべきである。

もし、多摩川、羽田空港という見方をするのなら、水平2次元のモデルではなく鉛直方向の運動式を解いて栈橋や埋立の境界部分をきちんと解いて中格子に繋げ、その影響は東京湾全体で見ればこうなるという、その大格子だけでなく、多層レベルモデルなどのような、ネスティングで内側にいくのではなく外側に広げていくという計算方法をすべきである。

(事業者) 意見を伺いました。

(委員) さっきお願いした内容だが、この施設の周辺の流れがどのように変化するのが重要であり、特に既存の埋立地と今回できる埋立地の間にできる空間に対して100mのメッシュがどうかたちで切られるのかがポイントとなるのでこれが分かるように示してほしい。方法書p326の図4-2.15では分からないので、極近いところをp4の図位のスケールで100mメッシュの格子点が何処に落ちるのか。特に一番狭くなっているところに格子点が何点置かれるのかでこのモデルの再現性が確保できるかどうか確認できるので、ここを示してほしい。それによって14番、15番で回答があった「影響を及ぼすかを確認することを目的としている」という目的を達成しているかどうかを評価できるので次回是非示してほしい。

(事業者) 既存空港と新設の滑走路の間ということか。

(委員) そのとおり、流れのシミュレーションで、一番くびれて狭くなったところで格子点が何列置くことができるかで、流れを数値モデルで再現できるかある程度の見極めができる。実際には差分の方法スキームを何次の差分で近似するかとか有限要素法を使うなどにより実際には微妙な差が出てくるので本来はそこまで示してほしい。これから検討するのであれば、最低限メッシュが何個おけるかで概略の精度の確認ができると思うので示してほしい。その際できれば、数値計算を委託する予定があれば、その専門家ともよく相談をして流れの再現ができるか検討して回答してもらいたい。

大気についてだが、10番のベンゼンの項目について、たぶん周辺地域でも環境基準を超えているところはないと思う。この程度の回答でも仕方ないが、光化学スモッグのシミュレーションを予定していると思うが、この施設から出る炭化水素の組成をどういう値に設定するかがシミュレーションモデルの精度に大きくかわる。方法書の中では基本的なことは書いてあるが、気象のデータをどう設定するかとか、発生源のデータをどう設定するかというところまで説明がない。細かいところは良いが、例えば周辺施設については自治体の測定結果を使うことは止む終えないが、自分の施設については炭化水素の組成につい

ても正確な測定値に基づく入力条件の設定をお願いしたい。

(委員) そのことに関連して連邦航空局F A Aが作ったエドムス (EDMS) というモデルがあるが、エミッションが非常に詳しく入っているので参考にしたらどうか。

(事業者) 了解した。確認する。

(委員) 回答の全てが、設計施工一括発注なので細かいところは答えられないとあるが、理解できない。入札に際しては安全性とか管理性とか色々なことから検討すると思うが、こういう構造について、構造の安全性、管理性、環境ということに国土交通省はたくさんのデータを持っている(経験がある)と思う。こういった栈橋と埋立をどの程度にしたらいいいのか、ある程度の図は書けるのではないかと思う。そういうことを示した後で入札を行うべきではないか。現在入札の手続きを取っているというが、準備書と入札はどちらが先になるのか。

(事業者) 今回の設計施工一括発注方式は、入札手続を行っている。今決して情報があって話さないということではなくて、手続の最中であり決まっていないう状況である。その中で答えられるところ示せるところは、方法書に載せているし、今回の回答にも想定できるところは極力回答している。準備書と入札の時期については、入札契約は回答に書いてあるとおりに今年度末を予定しており、準備書は予測評価結果を載せるので構造形式が決まってからこれを基に予測を行うので入札の後ということになる。また方法書も手続を行っており、知事意見が出てきて、今年度いっぱいになると思うので、準備書はその後であり来年度と考えている。

(委員) こんな程度で入札ができるのかという疑問がでる。国土交通省の入札はいつもこんな程度なのか。

(事業者) 今回の発注は、性能発注というもので、多摩川でいえば、河川管理上支障のない性能を持ったものにするというように性能を規定している。ある程度設計の方を請負者に検討してもらおうとしている。

(委員) これを見ると落札業者に下駄を預けているように見えるが、発注者の国土交通省はどんな基本方針で契約条件をもって臨むかを聞いている。それを全て未定では困る。これでは検討が進まない。それを前回聞いたが今回も全く同じである。後は契約した業者の責任となるのか。

(事業者) 全く下駄を預けているということではない。繰り返しになるが、国土交通省としては、飛行場として安全に機能するものが必要なので、多摩川の流れに支障がないようになどの性能を要求しているし、連絡誘導路の下に河口部を設けるなど船が行き来できるようになど一例にすぎないが、機能的な要件を発注で示している。これを満たす提案をしてもらうことになっている。

(委員) それはどうして報告書に具体的に示されないのか。

(事業者) それは入札契約手続の話なので、今回のアセス手続とは異なるものと考えている。

(委員) それでは何のためにアセスを行っているのか、入札の時の大きな条件になるのではないのか。

(事業者) アセスと入札手続は直接関係してこない。

(委員) 関係するかどうかではなく、基本的な考え方として落札業者に対してどういう指導方針なのかを聞いている。落札した業者が関係無しに行うのか。

(委員長) この問題は根の深い問題というか、方法書そのものの審議をいつ行うかという大きな問題の中に含んでいる。ここで直ぐ回答できることではないと思うので

時間をかけて後でゆっくり議論してほしい。方法書では手法を問う場であり、この検討の仕方は難しく詰めていかなければならないと思う。これも踏まえて議論したい。

(委員) 前回2つ話をした。1つは千葉県に関係のあることについて追加資料に書いてあるとおり湾岸流についての指摘をした。一つの指標として、湾岸流に変化がある場合、指標として富津岬の先端を扱うことができると思う。これだけ大きな変化があった場合、千葉県の沿岸部のどこかに何か変化があるのではないかという目安に取り上げたらどうかと話した。しかし、羽田空港との因果関係は特定しにくいと思うので、回答のように、この調査の中で取り入れるのは難しいというなら仕方ない。

もう一つは、多摩川の河口について指摘した。あそこは、干潟も含め河口部の水深の浅いところ、陸域的な所から水を被る所まで、水深の変化がかなり緩やかになっている。この緩やかになってしかも一定の環境条件が保たれるような形になっていて、それに対応する形で植物だとか昆虫などの生息環境が微妙に入り組んでいる。この前の時方法書には、この陸生動物或いは植物も含めて項目に入っていなかった。これを入れる必要がないのかと聞いた。今回の回答は、例えば「影響を与えないようにしています」とあるので、影響を与えないようにしているなら切り離しても良いのかと思ってしまう。そして次を見ると「指摘の内容については影響はないと考えています」と回答しているので、ますます影響ないと思ってしまう。次の行を見ると「現地調査や既存資料調査のデータを用いて予測を行うこととしており、その結果を準備書で示す」と記載され、質問の内容の回答としては矛盾を感じるが、真意はどういう形になっているか。

(事業者) 陸生動物は鳥類だけである。

(委員) つまり記載されているように影響を与えないようにする、影響はないと考えるから鳥以外のものは入れる必要がないと考えているのか。

(事業者) 今の方法書ではそのとおりである。

(委員) それでは、もう一度検討し直してほしい。

多摩川の河口については、何も考慮しないのか。

(事業者) 陸生動物について、現時点では考えていない。

(委員) 栈橋になるのか埋立になるのか分からないが滑走路とつなぐところも含め、今回方法書に入らないと準備書には入らないことになる。これから最後まで抜いていくということか。

(事業者) 今の段階である情報を基に判断した結果、影響が及ばないと判断し方法書の中に記載していない。21番の回答にも記載したが、流れや堆積の影響については、実際にはこの項目を現地調査の結果をもとに予測を行い、その結果を準備書で示すことになる。

(委員) これは、陸生動物と無関係に行うのか。

(事業者) そうである。流れや堆積について行う。

(委員) 流れや堆積に変化があった場合、今の陸生動物の生息環境のハビタットに関しては対応性は考えないで行うのか。

(事業者) まだアセスの予測を行った結果ではないので、現在の情報の中では行う必要がないという判断だが、もし現地調査結果等をもとに予測をして影響が出るということになれば考えなければいけないと思っているが、現時点では想定はしていない。影響がないと考えている。

(委員長) 今の回答は、もし検討をして影響があるということになったならこの方法書としては、これで良いと言い切れない内容となる。もし影響があるならその時は行います、と記載してもらわないと方法書としては、了解できない内容ではないかと思う。

(事業者) 方法書の中にその内容を記載する必要があるということか。

(委員長) はい。

(事業者) 通常の方法書の体裁と考えているが、この方法書は千葉県を初め関係自治体で審議しているところで最終的には知事意見をもらう手続となっている。この知事意見を踏まえその結果取り入れる必要のあるところは取り入れ準備書を用意するという流れになるので、あえてこの方法書に予測結果により項目を入れるなどという記載は行わなくても良いと考えている。

(委員) 定性的に予測を行うという限界について、「必要に応じて」とか「定性的に」という判断基準を明確にしてほしい。方法書としては、判断しづらい。どういう状況になったら、こういうことを行うなどを示してほしい。

前回質問した内容で、期間を1年としたことについて「一般的だから」という表現だが、今回の事業に対する1年が一般的な事柄と一致するのかわかりたい。例えば、平成14年度から15年度の期間が一般的という事柄と合うのかどうか明確にしてもらいたい。次回是非回答してほしい。

(委員) 5番、6番の回答だが、どうも納得がいかない。

入札手続の話ではなくて、設計一括発注方式で行うにしても、その前提となる条件を示して設計施工発注を行うと理解したが、その条件が示されないとも方法書を見ても良く判らない。入札手続が完了したら、その内容を聞くことができるのか。構想とか計画条件がきちっとあって、それを設計工事の方に一括発注すると思うので、その条件の話ができないというなら仕方ないけれど、その事業に係るアセスだからきちっと話してもらわないと理解しにくい。検討してほしい。

(委員長) こういう意見を持っている委員も多いので大きな問題なので時間をかけて行いたい。

(事業者) 「定性的に」「必要に応じて」或いは「一般的」とはどういうことかという難しい質問をもらったが、今回のアセスメントの要素は多いので要素毎となると難しいので、事務局と相談した上でどういった回答になるか考えていきたい。

(委員長) 次回があるので、今日の質疑はこれくらいで終わりとする。

－ 以上 －

【別紙 2】

「成田新高速鉄道線建設事業」及び「一般国道464号 北千葉道路  
(印旛～成田) 建設事業」に係る準備書について

(概要説明及び検討)

- (1) 議事再開 委員長から、成田新高速鉄道と北千葉道路の 2 事業は一体的に整備されるものであるので、一括して審議を行う旨説明
- (2) 事務局説明 当該事案に係る環境影響評価の手続き経緯について説明  
(事務局説明の内容については、委員から質問等なし)
- (3) 事業者説明 当該事業に係る環境影響評価準備書に基づき概要を説明
- (4) 質疑等

(委員) 鉄道の騒音の予測は等価騒音レベルで行っているとのことであるが適切か。  
また、等価騒音レベルの予測で、ある時間間隔のエネルギー平均値として予測するに当たり何時間の平均値としたのか。

鉄道事業者 「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に従って等価騒音レベルで予測している。予測では、列車本数としてはスカイライナーが時間当たり 3 本、特急は 3 本、これらの列車の運行時間帯としては、昼間は 7 時から 22 時、夜は 22 時から 7 時の間で設定しており、その時間帯で平均するので結果として数値はピーク値と比べて低目に算定されることになる。

(委員) 動物について、周辺に移動してそこで生き残れると予測しているが、果たして生き残れるかどうかは難しい面がある。元々周辺にはその動物が生息している可能性が強い訳だから、新たに入ってきたときには当然競合が起こるため、よほど空いている状態でないと生き残れないだろうし、もし空いていたならばそこはその動物にとって適地ではないということになる。

次に、ロードキルの問題がある。周辺への移動の際にロードキルを防ぐために側溝の構造に配慮するとしているが、吸盤を持っているアマガエルとかシュレーゲルアオガエルはみな乗り越えて移動するので、これらへの対策はどう考えるのか。

次に、光の影響についての記述であるが、影響が少ないと分類されていた生物として魚とか底生動物に加えて昆虫が示されている。ところが昆虫は光の影響を受けるものとそうでないものの 2 つのグループがあり、底生



動物と同じような形で影響なしと扱っているため納得できない。というのは日常的に光に集まらない昆虫、例えばトンボやセミなどであっても、羽化直後は光に引き寄せられる性質が強くなり集中的に光に集まるので、一概に日常的に光に集まらない昆虫は影響が無いとは言い切れないからである。

(委員) 生態系の問題、景観の問題、触れ合いの問題について、これらは相互に関連しているので、総合評価の中できちんと検討し提示してほしい。

それから、自然公園地域指定の制度を踏まえた配慮が全然なされていないので、どのような考えでこの路線を引いたのか、方法書に戻ってしまうが、このことが説明されていないと思う。印旛手賀自然公園地域の伝統的な風致景観が保護されるような解析結果でもないし、何とかこれを通せば格好がいいぞという古い景観的手法を用いて予測・評価し路線を引いているが、この場所は千葉県にとっては大変長い歴史の中で作られてきた里山、里地である印旛沼周辺の風景であり、ぜひこのことも十分考えて検討していただきたいと思う。モニター写真を示してあまり影響がないという説明ばかり聞いてもよく理解できないので次回きちんと説明してほしい。自然公園地域という制度を同じ県の中の違う部局がどう考えているかということについても併せて聞かせてほしい。

(委員) 地下水について影響が全然ないとの事業者の見解であるが、確かに全体的に見れば高架構造なので影響のないところが多いかと思う。それはよいのだが、谷を横断する箇所や開削工事の箇所があること、湧水に対する配慮の観点からも、最初の段階から全く影響がないとして切り捨てるのではなく、調査の結果を踏まえもう少しきちんと見ていく姿勢が必要である。例えば、開削工事の実施により地下水に影響が生じた場合も想定しモニタリングは行うという姿勢が必要である。生態系の場を形成しているのは水循環の場だと思うのでもう少し配慮されたい。

(委員) 鉄道と道路の整備により旅客が増加し、その影響が飛行機の便数の増加に反映するというトータルの影響を、何年度の時点でどのように見るのか、大気汚染がどのように変わっていくのかについて含めた検討をお願いしたい。

(委員) 大気質について、知事意見に対する事業者の見解の中で、逆転層が生じたときの予測について、この地域の地形への配慮についてだが、高度 30 m では温度差が多少減少していると書かれているが、逆転層が生じたときの地上の道路からの影響は比較的低い大気層のところの影響が大きいので、高い工場の煙突の場合とは異なり、低いところでの逆転層強度がある程度強ければ、環境アセスとしては疑わしい点があれば予測を行い問題点を解決していく姿勢が必要である。この点について、準備書に書かれている理由

により予測を行わないこととしたことは納得できない。やはりこのような状況を配慮して予測してもなお環境基準に対し低い濃度であるというような説明がほしいなという感じがする。

それから、一般的なプルーム・パフで予測をしたとのことだが、根拠としているマニュアルの作成時のデータがどの程度の逆転層強度のデータに対応しているのか、地形の複雑さの度合いに対応しているのか、そのバックグラウンドとなっているデータの範囲内の逆転層高度、あるいは地形等の高度の範囲内であればこの手法を使用してもいいと思うが、もしこのことについて十分な確認が得られないのであれば、このような状況とより正確な予測とを併記した形で環境基準内に入っていると説明するのが適切ではないかと思う。

(委員) 捷水路の中にピアが建設されるのか。捷水路には相当量の流れがある。捷水路の中にピアが入ると水路の側壁に流れによる影響が出てくる。側壁の侵食について検討されているのか。

完成後の鉄道・道路の景観についてだが、コンクリートの柱がたくさん並んでいるだけとしか見えない。人と自然との触れ合いの観点から、検討できないか。例えば、構造上の配慮として、ラーメン構造の採用によりピアの数を減らしたり、曲線を多く取り入れ、周囲の景観と馴染むようなものにできないか。

(委員) 路面排水の対応について、沈砂池や沈殿用集水柵を設置することで対応できるとのことであるが、その処理能力等具体的に説明願いたい。

(委員) 鉄道の新線を接続する既存鉄道区間もアセス対象範囲と思うが、既存鉄道区間の構造物の景観が良くないと思う。これをどうするかについては、一事業者だけの責任ではなく、県の景観をどう考えるか、県として考えるものだろうと思う。さらに今回新たに建設する区域の印旛沼周辺の景観は、外国から来た人が最初に見る日本の田園風景でありセールスポイントといえる財産である。

(委員長) 次回も引き続き本案件の検討を行うこととし、本日の審議はこれで終了する。

－ 以上 －