

平成 17 年度第 5 回千葉県環境影響評価委員会会議録

1 日 時

平成 17 年 10 月 21 日（金） 午後 1 時 30 分から午後 4 時 40 分まで

2 場 所

千葉県自治会館 6 階 大ホール

3 出席者（委員 13 名）

委員会：瀧委員長、石黒副委員長

岡本委員、横山委員、鈴木委員、杉田委員、山下委員、岩瀬委員、大野委員、
寺田委員、鍋島委員、内山委員、矢内委員

事務局：神子次長、森課長、木村室長、鈴木副課長、大竹副主幹、八木副主幹、熊谷
副主幹、松田主査、熊谷副主査

傍聴人：4 名

4 事 案

- (1) 日本パール(株)廃棄物中間処理施設の設置に係る環境影響評価準備書について（再検討）
- (2) 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（再検討）
- (3) その他

5 議事の概要

- (1) 日本パール(株)廃棄物中間処理施設の設置に係る環境影響評価準備書について（再検討）
別紙 1 のとおり
- (2) 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（再検討）
別紙 2 のとおり
- (3) その他
次回開催予定について事務局から説明

[別紙 1]

日本パール(株)廃棄物中間処理施設の設置に係る環境影響評価準備書について
(再検討)

(1) 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：当該事案に係る環境影響評価の手續経緯等について説明

(3) 事業者説明：追加資料に基づき委員意見に対する事業者見解について説明

(4) 質疑等

[事業者から説明後]

委員長：前回の委員会における意見(環境基準に対してゆとりがある評価をすることが大切であるという意見)に対する県の見解について、説明をお願いしたい。

事務局：環境影響評価法の逐条解説によると、基本的事項の解説として、調査、予測及び評価の手法の選定に関する事項に、「環境影響評価を行う場合については、その予測結果と環境基準等との整合性が図られているか否かについて検討する。基準等が達成され、あるいは整合性があればそれで良いのではなく、さらに環境影響の回避・低減に努める必要がある。」としており、アセスを行う前提として、環境基準等と比較して、できるだけゆとりのある対応を図っていくことを事業者を求める制度になっている。

環境影響評価法の第3条にも同じ趣旨の規定があり、この規定については、「環境への影響は軽微であるとする × 式の評価ではなく、環境の保全の観点からより良い事業計画であることが準備書において明らかにされることとなる。」との解説がある。

これらのことから、制度上の規定はもちろんだが、現実の書類の内容がどうなっているのかという点を重視したいと思うので、事業者が行うアセス図書の作成あるいは修正にあたっては、こういった制度の趣旨を踏まえ、更に踏み込んだ形での対応を図ることにより、環境に対する一層の配慮がなされるよう、また配慮が読み取れるような表現を用いるよう、事業者を指導してまいりたいと考えている。

委員：私の質問自体に少し具体性が欠けているが、事務局の説明を聞き、そういう趣旨は基本においてあるのは明らかになった。

事業者の回答については、方向性としてはこういうところなのかなというのはあるが、理解度を高める上では、予測値と環境基準値を比較した場合のゆとりの程度を、全部でなくても良いが、例示的に示してもらえば、対策内容あるいは姿勢が理解しやすい。この点についてはどうか。

事業者：指摘は真摯に受け止める。今回の図書は、そういう趣旨で作成しているつ

もりだが、まだ足りないという指摘だと思うので、できる限り努力していきたい。

委員：追加資料の2の水質・底質関連の薬剤処理のところだが、実際にフィルタプレスの洗浄水で、これだけの量が適切であるかどうかの根拠を示して欲しい。

事業者：この数値については、一部のメーカーの試験値と、我々が取り扱っている類似のフィルタプレスの実績値から求めた数値である。1バッチ、ろ過面積 1 m^2 あたり、 0.045 m^3 の水量を使うことになっているが、今のところ、計画ではこれぐらいの洗浄水が出るのではないかと予測はしていて、確かに若干放流量に占める割合の方が高くなっているので、さらに水量を少なくすることを今後も検討したい。

委員：凝集処理をかけた後の上澄みと、フィルタプレスの洗浄に使う量が多いということは、希釈で放流基準を満たそうとしていることが懸念される。そういうことは無いとは思いますが、使うには量が多い。洗浄液がどんな排水の性状かは分からないが、希釈して放流するという心配がある。希釈前には基準を満たさないということが考えられるので、根拠を示して欲しい。

事業者：我々の方で想定したもので計画を立てているので、その点については十分留意している。高度処理として砂ろ過、活性炭、キレート設備を設置しているので、更なる低減はできるのではないかと考えている。

委員：大気については、横風方向の一様分布式とMETI-LISの問題に対する回答をもらった。一様分布式と正規分布式の計算値の比較については、計算条件の細かい点が分からないので少し不思議な点もあるが、METI-LISについては提供されているプログラムで計算されている最大濃度が正規分布式あるいは一様分布式に近い値になっている上、濃度の絶対値もそれほど大きくないし、バックグラウンドとの対比で見ると $1/100$ 程度の絶対値のレベルなので、それほど大きな問題は無いと考えている。

前回指摘をしなかったのが追加のコメントになるが、排出強度の設定について、ごみの量、成分の変動、排ガスの有害物質除去装置の性能のバラツキを考えると安全側の設定になっていないように思う。排出条件のバラツキと気象条件のバラツキのかけあわせで、出現する確率がどのくらいあるかという問題にも関わりがあり、できれば、そういうバラツキも考慮してもらえばありがたいが、本編の計算結果、及び資料編のダウンウォッシュの計算結果とも概ね妥当かと思う。

委員：一様分布式というのは、短時間の平均濃度を出すためには、明らかに間違いだと思う。値の大小が問題ではなく、原理的に間違ったものを使えば、計算結果が問題なくても間違いは間違いといわざるを得ない。そのところを修正いただきたい。

事業者：長期予測では一様分布式(平均式)を用いているが、短期予測では正規分布式を用いて計算しているので問題ないと考えている。なお、準備書の記載に明らかな間違いがある。短期予測については正規分布式でやっているが、

長期予測の式と同じという記載になっている。計算は正規分布式でやっているが、明らかに記載の間違いである。

委員：その部分は修正するのか。

事業者：修正する。

委員：立地条件は問題ないが、重機の運搬に関しては、周辺の道路整備が遅れている。これだけの監視計画でよいのか。

事業者：今回のアセスでは、既存建屋の撤去による稼働重機が多く、一番騒音条件が大きい。想定した発生交通量は16号線に対して大きな負荷は与えないという考え方に立っているため、それに対してモニタリングは考えていない。今の監視体制が足りないという指摘ならば検討していきたい。

委員：ある日ある時ある場所で測ったデータが記載してあるが、それで十分なのか。これは、代表値ではない。例えば、1週間ほど調査してみることも必要かと思う。16号線の周辺は道路が細く、民家が張り付いている。苦情が出てからでは遅いので、監視をしておいて、ある日ある時の騒音のイベントではないということが言えないのだろうか。監視結果が、ある程度平均的な環境指標だとすることは無理か。

事業者：自分達の事業だけの発生交通量は特定できるが、全体の環境の中でどれだけ増えたかという議論とラップしてくる気もする。事業者としては、発生交通量を集中させず、分散する努力はする。

委員：準備書に、発生交通量を集中させず、分散するという記載はあるか。ノイズイベントに対して、事業者として配慮しているということが記載してあるか。事業者としてそこまで配慮したという姿勢を記載すべきである。

事業者：記載はしていない。基本的事項なので記載していないが、事業者の決意表明として記載するよう修正する。

委員：追加資料の2頁の一番下の感染性廃棄物、適正の漢字がそれぞれ間違っているため修正する必要がある。

委員：75mの煙突は煙突としての利用しかないが、準備書には余熱発電設備について記載されている。これから先、煙突は風力発電の基幹（風車を指示する構造物）になるのではないかとも思えるし、非常に高度があるので、街向けの利用があったら考えて欲しい。周辺の複数の事業者と共同して煙突の多目的利用を考えてもらえればありがたい。

事業者：そこまでは考えていなかった。

委員：底質の方は監視計画できちっとやってもらえるということで、結構である。

水質の高度処理については、準備書の7-108頁に図7.2.2-13の排水処理設備フロー図がある。フィルタープレスをかけて、脱水ケーキを取り、その洗浄水が流れていき、その洗浄水という言葉は当たり前ということで記載が無く、砂ろ過設備の逆洗水は冷却回収設備に行くという、この図の理解でよいか。水質のことを考えると、フィルタープレスの洗浄水も冷却回収設備に持っていけば、安心である。

砂ろ過設備の逆洗水の量がどうなっているのか、全体が把握できない。

- 事業者 : 砂ろ過設備の逆洗水の水量はできれば示したいと思っている。
逆洗水を次工程に持っていくのか、前工程に持っていくのかということについては、この段階では砂ろ過設備についての逆洗水を冷却回収設備に戻す計画になっている。逆洗水の取扱については、計画を随時見直している。いわゆる後工程にかからないように考えていく。
- 委員 : 是非検討して欲しい。
- 委員 : 図 7.2.2-13 の排水処理設備フロー図に数値が入っていると理解しやすい。
- 事業者 : そのようにする。
- 委員 : 大気の短期予測のバックグラウンドの設定について、準備書本編の 7-54 頁に表 7.2.1-23 がある。二酸化硫黄のバックグラウンド濃度は、多分長浦測定局のピーク値 0.156 ppm で環境基準 0.1 ppm を超えているが、どういう状況でこういう高濃度が出ているのか。既存施設の風下に当たる時間帯にこの濃度が出現しているかどうかについて確認をして、影響の大きい風向のときに長浦測定局で高い濃度が頻繁にでていようであれば、今回の短期予測の式で再現ができるのかどうかについても併せて確認しておくことは予測結果の信憑性を高める上で有効である。
- 事業者 : 検討する。

(事業者退室後)

- 委員長 : 当該案件については、継続して審議を行うこととする。
- 委員 : 11 章の委託の状況について、競争入札なのか、随意契約なのかといったところまで記載が必要なのではないか。
- 事務局 : 11 章の委託業者を書くということは法定要件である。民間がやっているものについて、どのように契約しているかということについては法定要件ではないので、どうこうは言えない。

[別紙 2]

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（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 当該事案に係る手続の経緯等について、資料により説明
(委員からの質問等無し。)
- (3) 事業者説明 当日提出資料に基づき内容説明
- (4) 質疑等

委員 : 準備書6-2-129頁の表6.2.2-67の説明について、浮遊粒子状物質の年平均値で、空港ありなしというのが、6-2-119頁の図のメッシュ点の最大値で0.0296と0.0293の差で寄与濃度を出している。再現計算の差0.0093というのは、観測地点の、ある場所についての実測値と計算値との差でよいのか。

事業者 : ここの最大濃度地点には測定点はない。基本的に実測値の平均というのは、測定したデータの平均であり、計算値の平均というのは、メッシュデータの計算した値の平均ということである。

委員 : 再現計算の差というのは、観測地点の、ある場所についての測定値と実測値の差ではないのか。

事業者 : その部分は確認をする。

委員 : 一番知りたいことは、質問番号2の「したがって、個別の地点における空港の寄与濃度については現況再現性の差分の影響を受けません。」とあるが、計算値が過小評価であった場合、空港有りも空港無しも過小評価だから差を取ればその影響は受けないという解釈は理論的に誤りである。もし、過小評価であれば、その過小評価分を補正した空港有りと補正した空港無しで寄与濃度を計算しないと正しく出てこない。例えば、施設有りの場合200、施設無しの場合100で共に計算値において過小評価が50%あるとすると、真値は、200のところは300、100のところは150になってくる。この際、200引く100は100という計算は誤りであって、300引く150で結果は150となる。過小評価している値から過小評価をしている値を引いたからといって結果はそのまま良いと言うことはない。このことを踏まえ再度回答してほしい。ただ結果としては、寄与濃度分は、環境基準に比べてかなり余裕があり、バックグラウンド濃度と比較検討を考慮すれば必ずしも重要な差ではないかも知れないが、事業者として正しく計算するということは、報告書の信頼性を高める上でも必要ではないかと思う。

事業者 : 指摘の点を踏まえて回答を整理する。

委員 : 空港の中には高速道路が通っているが、実測値の中には入っているのか。

事業者 : 高速道路も含め、全て環境のバックグラウンドに含めている。

委員 : 実測値は、車の走行の影響も含めている訳であり、予測の計算は、今度新しくできる滑走路を運用したときの航空機からの排ガスだけを計算しているのではないか。

事業者 : 航空機、空港関連施設、自動車の走行も入れた上で将来予測を行っている。

委員 : 高速道路を走っている車についても計算式に入れているのか。

事業者 : 空港内を通る高速道路の自動車についても発生源として含まれている。

委員 : 濃度が薄いから問題ないと思うが、厳密に言うと道路の路面から巻き上げられる粉じんについても計算に入っているのか。

事業者 : 自動車の走行に伴う粉じんについても予測計算に入っている。

委員 : 路面からの巻き上げについても入っていると考えて良いか。

事業者 : 予測計算上入っていると考えて良い。

委員 : それは排出されているものに比べて何%くらいになるか。

事業者 : 詳細については確認してから回答する。

委員 : そのようなものについて、一覧表を作って提出してほしい。

事業者 : 計算のプロセスとして出てくるものならば可能であるが、検討させてほしい。

委員長 : 予測計算及び評価のベースとなる数値については提出してほしい。

委員 : 前提になるのは、航空機の場合は優先するのは安全性であると思われる。しかし、特異音については、特に千葉県住民にとっては大変目につく問題である。

WECPNLで予測した中に風の影響は入っているのか。

事業者 : 運航形態は入っているが、風については確認して回答する。

委員 : 騒音の予測について千葉県側は東京湾の平らな海上から音が飛んでくるので風の影響を無視できない。これを、セオリティカルに入れるのは難しいかも知れないが、アッパーリミットとしてどうなるかは見る必要がある。温度勾配もある。音の伝搬については、やっかいである。空気と比べて海水温が高いとき冷たい時期で音の伝わり方について斟酌したかどうかは触れておいてほしい。環境要素として非常に注目を集めているので願う。

強調された言葉の中で環境監視体制を重視すると言っていたが具体的にどうするかが大事である。どのような場所にどのようなマイクロホンをたててどのような時期に観測を行うかが、環境監視体制の骨子だと思う。このことを明確にしてほしい。

事業者 : 風及び温度の効果などについては次回回答する。

環境監視体制について、現在、羽田空港周辺では国が設置している固定監視局が3箇所稼働しており、稼働準備中が1箇所計4箇所ある。これに加え、地元自治体と協調した上でさらに数箇所設置することを考えている。これについては、千葉県を含め調整をしていながら設置すると考えている。飛行コース公開システムについては管制データと直接つなぐと不具合が生じると問題が大きいため、技術的な対策を進めている。航空機の運用に使っているデータについては、リアルタイムではないが、一般に公開する。飛行

ルートのデータに加えてその航空機が地上においてどのくらいの騒音になっているか、計算値になるかも知れないが併せて示す予定でいる。これにより、うるさい飛行機が飛んでいる場合などは後で確認ができることになる。

委員長：千葉県が一番関心を持っている飛行ルートについて、飛行する航空機により音の質・発生源の場所が大分変わるといふことがあるが、これに伴う騒音について意見を願いたい。

委員：千葉県は成田も抱えていることから、騒音現象として航空機騒音の関心が高まってくると思われる。例えば、環境監視体制の地点についても、法的にどうだと言うことではなく、技術的に妥当性の高い地点を選択すべきである。測定局設置についても、行政的な判断より環境面を考えた技術的な妥当性の高いところで行う方がよい。

委員長：今の内容を踏まえて次回整理して説明願いたい。

委員：資料には頁を付けて提出してほしい。別添資料2について、千葉県として気になるところは浦安から市川区域にかけての底質環境の変化という観点から流況がどのような影響を及ぼすかである。3頁と4頁(表紙の次を1頁としてみる)の結果を見ると3頁目は上げ潮時の第1層、第4層、4頁は第8層、第10層がある。前回した質問の河川の影響が入っていないのではないかということ、今回の出力ではっきりした。話したい内容は、第1層で関わっている河川の流況だが、多摩川だと1,311トンという流量が加速力として大きく作用するはずであるが、多層モデルを使用しているため、鉛直方向の流れを考慮していない。水深が激変しているところで、供給源として入っていないので8層目と10層目は、川がないものと同じ計算をしていることになる。つまり、この場合では鉛直方向の供給が、たぶん底質の流況に大きく影響すると思ひ質問しているが、結果として今回の出力を見ると、この流れを考慮していないので、潮流の上げ潮だけの流れが浦安に影響を及ぼすということになっている。この結果として知りたいのは、上げ潮時の洪水時に多摩川の1,311トンの流量が大きく浦安から市川の方に影響するのではないかという結果が出てこない。この場合には多層レベルを使用するのは誤りである。これは特に10層目くらいがもっとも気になるところなので、ここに多摩川の流れをきちんと取り込んだ出力を提出してほしい。

それでいうと、4頁目の出力もかなり習志野の方に来てしまうと思われる。

7及び8頁に流速の変化量がでている。これは、合成ベクトルに対するものようだが、4頁などを見ても流れの向きが少しずつ変化している。流れが変化しているということは、その合成ベクトルが小さくても流れの向きが変われば、底質環境は大きく変わると思われる。底質環境の変化が、浦安あたりまで影響を及ぼすという懸念がある。

整理すると、1点目は鉛直方向の河川の流況を取り込んだ鉛直方向の運動方程式を解いて8層、10層を計算しないときちゃんと評価ができない。2点目は、それをもとに流速の変化量を示すときは、合成ベクトルの他に流れの向きも、流向の変化がある場合も考慮に入れたコンター図を示すべきである。

事業者 : 1点目について今すぐに回答はできないが、鉛直方向についても多層レベルモデルに入れて、塩分や水温の差を見込んで行っている。もう一度確認して次回回答する。それから、この差値図についてはベクトルの絶対値、絶対流速の差値を載せたもの。今、指摘のあった向きがどう動くかは、次回出力して示す。

委員 : SSについてのシミュレーションは、どうなっているか、N、Pについてはあったが。

事業者 : SSについては、水質の工事中の計算をしている。準備書の第2分冊の6-9-214頁以降に計算してある。工事中においてそれぞれ同じ流況モデルで6-9-217頁に示すように工事期間中で工事内容に応じてどれくらいの濁り発生源があるかを設定し、そのピークの時期でこういった状況になるか予測をしている。一方どういう工事でどういう内容かということを示している。それから、埋立に使う土砂の粒度分布などを載せて最終的な結果は、6-9-218頁に土砂による濁りの結果と具体的に想定される7ヶ月目、18ヶ月目、21ヶ月目の時期をつかまえて予測をしている。

委員 : 工事中ではなく、底質が相当浮泥に近い状況になっているので、通常の流量、流況解析に伴って有機質の移動、最終的にはN、Pに関わってくるが動きが変わるということについては解析しているのか。

事業者 : 今のことについては、2点予測は行っている。まず、底質という観点については定量的な予測は行っておらず、今の流れの予測結果から一部空港島付近では変わってくるが、全体として底質を大きく変えるものではないと定性的な予測をしている。それから地形地質という観点については、波や流れ、河川からの流入などから地形変化の予測をシミュレーションしている。具体的には、底質については、6編10章、地形地質については6編11章に示してある。

委員 : 多摩川の河口のところの状況が的確にシミュレーションできなかつたら、底質の予測はたぶんうまくいっていないのではないかと思われる。詳細に検討しないと出来ないことだが、只今の委員指摘のとおりで湧昇流がシミュレーションとして出てこなかった。この流れに乗って底質がSSの状態になって移動し、漂着を見たら相当の距離を移動していたということもある。SSは、無機質の部分だけではなくほとんど有機質の高いものであり、N、Pのパターンが大分違ってくるのではないか。第1段階としては流況が的確に把握できるかどうか。第2段階としては、有機質の高い特に底質の上層部の粒径の小さい有機質分の高いものが流れに乗ってどのように動くのか。第3段階としては、それに伴うN、Pがどのように変化していくのか等、3段階で検討する必要がある。もう少しこのことについて検討願いたい。それから、千葉県側に影響があるのかないのかについても示してほしい。

事業者 : 検討して次回回答する。

委員 : 排水処理計画について、6-1-48、49頁に記載があるが、排水処理計画についてこのような記載はどうか。新設滑走路の雨水はそのまま海に排出す

る。汚水は森ヶ崎処理場で処理をする。最終的なところには既存の空港は今と同じような方法で・・・という記載がある。こういった書き方では、計画が良いかどうかというのは疑問である。

従来の方が参考というのは当然なのであるが、やはり滑走路は相当に広く長いものを使って離着陸の飛行機が沢山通るわけで、ここに降った雨水をそのまま直接放流して良いのかという判断がつきにくい。そこに沈澱池の様な対策が必要なのかも知れない。そういった意味でいうとあまりにも短絡的に書きすぎているので評価のしようがない。例えば、汚水にしてもどういう方針なのかが解らない。森ヶ崎の処理場に持って行ってしまえばいいということだが、ある意味東京湾全体の窒素・リンなどにも影響してくると思う。そういった意味では、きちっとした把握という意味では、どんな排水か。屎尿関係はどのくらいかということを示して、下水処理場などに持っていくなどのデータが必要である。建物から出る汚水とか航空機から出る屎尿関係など多くの人を使う施設であるから、そういった部分も含めてもう少し細かいデータを示してほしい。

事業者：指摘のあった内容について現状でどうなっているかを含め整理して回答する。ビルなどから発生する一般汚水に関しては、森ヶ崎で最終的な処理をしている。航空機の排水に関しても、そのためのプラントであったと認識している。いずれにしても次回整理して回答する。

委員：大きな事業場という形になるとこれを直接下水処理場に持っていくことは法的に可能なのか。ある程度きちんと処理して公共用水域へ放流することが本来であり、下水処理場に持っていくというのは法律上どうなのか。一つの事業所であれば、水質汚濁防止法の基準に則って処理されて公共用水域へ放流するという形が一般的だと思うが、下水処理場に持っていくことはどうなのか、きちっと把握しておいてほしい。

事業者：それも含めて次回回答する。

委員：前回は事業計画で質問しているが、今回の回答で示されたのは前回の回答とあまり変わらない。聞いたかったのは、千葉県環境保全の意見について国としてどう考えているかという基本的なことを示してほしい。今回の回答は避けているように見える。工事を請け負った民間事業者が、ということ以前のことを聞いているので、このことを繰り返しても理解できない。もう一度この基本的な考えについて次回示してほしい。9編についても前回聞いたが、これも繰り返して、東京湾全体の水環境の保全・改善に貢献していきたいといっていることに比べ、内陸の環境保全についてはさっぱり態度を示していない。可能な限り山砂の採取量の低減のために配慮していきたいとあるが、6-1-43頁に埋立に必要な資材について示してあるがこれを基にして低減するという意味なのか。次回の回答でもかまわない。

事業者：事実だけ説明する。基本的に今回、山砂採取については、民民契約となっ
て行われるため、このことを事実として記載した。発注者としては、このよ
うな中で、できるだけ山砂の採取を低減するため姿勢を示している。現在の

埋立に必要となる建設資材について・・・

委員：それ以前のことについて聞いている。低減したとしても山砂はある量、相当量を採用する訳である。そういうときは、当然、自然破壊につながる。その時、できるだけ周辺環境に配慮するよう、民間業者に対する指導若しくはどのような姿勢をもっているかを聞いている。

事業者：正確に答えているつもりである。まず、ここに示したとおり山砂の採取は、空港建設の受託業者と直接関係のない千葉県知事の許認可を受けた開発(土取り)業者から、我々が契約した民間業者が購入するので、直接的にどこを掘ってどうしろということは指導できない。ただ、千葉県知事が許可をする際、そこはきちんと環境に配慮することということが許認可の条件になっていると認識している。

委員：国の態度としてはどうなのか。それで環境破壊が無いように考えていることはあるのか。

事業者：その点については今日すぐに回答はできない。千葉県からもそういった話は聞いているので、そういった中でなるべく山砂の採取を減らす方策は取れないかということで千葉県と色々な行政的な協議を行っている。今の事業者の姿勢として公共建設の発生土の利用などによってなるべく減らせないかということを示している。

委員：環境破壊を低減するように配慮しますと回答は書けないということか。

事業者：そういうつもりで記載している。

委員：何処の部分か。

事業者：山砂の採取をできるだけ低減するというところである。

委員：千葉県からの意見で環境破壊を起こさないよう配慮してくださいということに「配慮します。」という回答は書けないのか。

事業者：次回、また文書は修正して提出する。こういった山砂の採取を減らすということによって、そういうことに配慮するとしている。ただ、環境破壊が起こらないようにということ国として直接山砂の採取についての権益は持っていないので、その表現については検討させてほしい。

委員長：今、国から県に投げられた形だが、県はどう考えて今後どうしようとするのか。それを踏まえて委員の意見を進めていきたいと思うがどうか。

委員：時間がかかりそうなので次回でもかまわない。

委員長：県はどうか。整理して次回に確認するとして良いか。

事務局：次回にまとめて話をする。

委員長：山砂採取ということは、次回検討する。事業者ももう少し検討してこの委員会で話せるようにしておいてほしい。

委員：ここで上げたキイロホソゴミムシその他について、場所は多摩川の河口のことであり、千葉県でないのと言いづらいが、キイロホソゴミムシという昆虫が生息しているのはほとんど千葉県である。そしてそれ以外の場所に1～2箇所生息地点がある。しかも保護上きわめて重要な第一級の種類であるという点で千葉県ではないけれど多摩川の生息地については、千葉県としては

非常に関心が高いという意味合いで質問している。資料の10番目のところについて知らなかったので質問した。多摩川の方は水辺の国勢調査に関わっていたが、他のところは関わっていないので良く判らなかつた。江戸川が利根川水系に入っていたのか、入っていたとすれば、利根川というのが江戸川である可能性がある。後で調べてみる。回答は知らない。

それから、その次の11と12に絡んでいることだが、大師橋のあたりもかなり奥まっていると記載されているが、潮の干満の影響は歴然とある地域であるため、河口部から沖にいたっての改変により何らかの影響がある可能性が残されている。河口に生息している動物の多くのものは少くらの変化があってもほとんど影響は受けない。ところがキイロホソゴミムシとかキバナガミズギワゴミムシあるいはヒヌマイトトンボなどは、東京湾の河口で知られているが、微妙な環境で生活しているため些細な変化でも影響がないとは言い切れない。そういう背景があるので保護種として重要なキイロホソゴミムシなどを指標生物として、工事の行われていく過程の中でこれら昆虫への影響を確認しておいた方が良いのではないかと。影響がないかも知れないがあつたら対応をしなければならぬので簡単な調査でよいが、確認していく必要があるのではないかと。この11、12の回答の終わりの方に、こういう影響を把握することを目的として調査を継続的に実施し、事業実施による多摩川河口域を含む事業実施区域周辺及び東京湾全体の環境への影響の把握に努めるとしているが、もし、こういう取り組みでカバーできるなら良いが、カバーできると認識しているかどうか聞きたい。

事業者：具体的な環境監視、その調査項目、調査方法、調査対象区域については、今後有識者からの意見を踏まえながら具体的に決めていきたいとしているので、今、もらった意見を参考にしながら計画を策定していきたいと考えている。

委員：羽田の廃棄物処理は、既にターミナルが二つあって行っていると思うが、一つ増えるので新しい廃棄物の処理をどのように行うのか。おそらく、現在と一緒にサービスが集めると思うが、どのように行う計画なのか後でよいので回答願いたい。委託になると思うが、事業系の一廃は大田区の清掃工場に行くと思うが、空港ゴミも最近リサイクルの傾向になってきている。現在行っている処理がどうなるか教えてほしい。

事業者：基本的に廃棄物の処理は、現状及び将来的について準備書の6-19-5頁以降に記載している。特筆ということではないが、空港内にエアポートクリーンセンターという処理施設があり、ここで焼却できるものは焼却している。また、ペットボトルの再利用化についても空港で発生するものについても隣接するターミナルで行うことで進めている。このような取り組みについても引き続き将来にわたって進めていく計画である。

委員：生態系の予測と評価のところ、注目種を選んで(ゴカイ類、アサリ、マハゼ、アユ、塩沼植物群落、スズキ、ハマシギ、カワウなど)予測評価いずれも水質濃度、塩分濃度の理由でほとんど影響は少ないと一様に評価されて

いる。注目種を一様に影響が少ないという記述となっている。確かに現段階で生態系について詳細に調べることは無理であると承知しているが、書き方があまりにも機械的であり、結論としての根拠が理解しにくい。ゴカイ、アサリ、マハゼ、ハマシギなどは、おそらく多少環境要素が変わったからといって種類も数も多いため、大きな影響はないと思われるが、アユについては、危惧している。現地調査の中でもアユの情報はほとんど出ていない。現地調査を行っているが、生態系を充分いえるような調査かどうか疑問である。生態系に関しては特にアユについては現地調査の情報が少ないにもかかわらず影響が少ないとする根拠に納得がいかない。

事業者 : 次回整理して回答する。

委員長 : 次回の委員会も引き続き今の案件の審議を行う。事業者は退席願います。

事業者退室

委員長 : 事業者のいないところで何か意見があればお願いしたい。

委員 : さっき山砂の問題が議論になったが、空港を作る際の環境に対し意見を言うべき知事があり、山砂採取の申請が出たときに許可をする知事がいる。結局、千葉県から山砂を取るようになると思うが、このクラスの山砂採取についてアセスの対象となるのか教えてほしい。

事務局 : 条例アセスの対象で、山砂採取事業は規定されている。新規に30ha以上については、条例アセスの対象となる。また、千葉県から山砂を持って来ることを予定しているという記載はある。新規の山砂の採取事業を、誰か他の事業者が開設してそ、こから買おうとするならば、その業者が30haを超えればアセスの対象となる。既存の許可を得ているところ、例えば河川の工事など民間に売っているようなところから、一部羽田の工事に使うといえば、それに関しての許可は、羽田に使うからといって新たに許可を取る必要はなく、そのまま営業の範囲で行えばいいことになる。業者が山砂をどこから買うかにより、許可のいる場合といらぬ場合があるが、一般的には、新しく許可を取ったところから買う可能性は少ない。

委員 : 許可があるということは既にアセスにかかっているということか。

事務局 : かかっているものもあるし、かからないものもある。浅間山はアセスの対象となっている。

委員 : 今の案件に関しては、空港建設に関する事業範囲の定義の問題ではないかと思う。羽田空港に建設資材を運ぶ道路として、弁天橋など大田区側の道路の何本かは予測の対象に入っている。空港そのものの工事に関しても6-2-46頁にピーク月の埋め立て工事にかかる作業船の隻数ということで、船に関連する浮遊粒子状物質の量は予測評価に入っている。この中に、土運船箱形3,000m³級459隻という記載があるが、土運船の運航経路がどこからどこまでをこの予測の対象に含めているかということである。この船による作業などは全て発注するので、空港の事業者そのものが作業するわけではなく、

空港から発注を受けたそれぞれの業者が行うことから、千葉県から持ってくる土に関してどれとどれに関しては予測対象にしてどれとどれは外しているのか、その入れるか入れないかはこういう判断基準に基づいていると説明を受けなければ予測に入れてもらえなかった自治体の住民からは不満が出てくる。なぜ、大田区内の道路を通る資材運搬に関しては予測を行っており、千葉県に関連することについては予測を行わなかったのか、事業者の説明してもらわなければ、我々がそのことを正確に審議していないと県民からクレームを受ける可能性があるのではないか。そのことについて県の事務局からの判断を聞きたい。

事務局 : きちんとした説明は次回行うこととする。山砂に関しては、集中して運ばれるから影響があるだろうと、過去にもそういうことがあったため、知事意見にも記載している。

今、委員が言ったことは、千葉県に製鉄所が二つあり、羽田で鉄をいっぱい使うから鉄鋼の稼働が上がるのではないかと、それはどうしているのか、ということではないか。多分大気のアセスの中でバックグラウンドなどに入れて処理しているのではないかと思う。その他に千葉県で作られたものを陸路で運ぶ機材が仮にあったとすると、どこまでアセスに入れるか入れないかについては、事業者が影響があると判断したものを入れることになる。アセスへの入れ方としては、バックグラウンドとして入れる方法と自分の事業の一部として細分化して入れる方法の二つある。この準備書に関しては、自分の事業と認識したものに関しては、良い悪いは別として、これは工事を行っているときのことであり、これは飛行機の飛ぶときの量であり、これはターミナルの運営の時であると、細分化して記載してある。一般的には、理解しているのではないかと思う。今回は非常に限られた経路で、資材を集中して持ってきているが、経路は非常に限られた経路であり、このようなことが過去の千葉県の例では色々悪さをしている。このようなことが事業の一部に含まれるか否かということである。知事意見を出した段階では、事業に含まれないと判断し、事業者の配慮すべき事項であるとして、配慮しなさいという意見を提出している。足りない話などがあれば次回補足するが、知事意見はこのような意味で提出したものである。

委員長 : 土砂採取後復元するのかということ、この委員会として意見が言えるかどうかということではないか。

委員 : 今までの流れからいうと、国土交通省には言えないということではないか。

委員 : そうであれば、県の環境行政に意見を言うしかないのではないか。

事務局 : 許可は他の部局で行っているので、少しまとめて次回整理して説明したい。

委員長 : まとめの時には、このあたりが問題になりそうである。次回整理して説明願いたい。

本日はこれで閉会とする。

以上