

第11回 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視委員会 議事概要

【開催日時】 平成28年2月18日（木）13:25～15:30

【議題】 1. 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視結果（存在・供用時）について
2. 今後の予定について

【出席者】 清水委員長、伊藤委員、岡田委員、猿田委員、古川委員、山田委員、横田委員、東京都、神奈川県、千葉県、航空局、東京航空局、関東地方整備局

【開催場所】 羽田空港第1旅客ターミナルビル6F ギャラクシーC

【資料】 資料-1 環境監視調査結果（存在・供用時）の概要について

資料-2-1 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視調査結果<本編-大気環境編>
同 <資料編-大気環境編>

資料-2-2 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視調査結果<本編-水環境編>
同 <資料編-水環境編>

資料-3 今後のD滑走路周辺海域調査について（案）

1. 開会挨拶

2. 委員長挨拶

3. 議事

・東京国際空港再拡張事業に係る環境監視結果（存在・供用時）について

[資料説明]：事務局より、大気環境に係る存在・供用時の環境監視結果について説明。

○大気質

委員：浮遊粒子状物質で、短期的評価で数値が超えた原因はどのようなものであるか。

事務局：短期的な評価で超えた時期は、大気が安定し、空気中の浮遊粒子状物質が拡散しにくい気象条件となったこと、二次生成物質の影響などが原因である。

○騒音

委員： L_{den} 、WECPNLの両方での記載があるが、現在の環境基準の評価指標は L_{den} であるため、WECPNLは参考等の文言を入れて誤解がないようにした方が良い。

事務局：承知した。WECPNLの項目は、「参考として」という文言を記載する。

○低周波音

委員：予測結果との比較について、調査時に大型機のみを観測のため大型機で評価を行ったのか、飛行回数の多い中型機の方が大型機と比較して低周波音が小さいため大型機で比較を行ったのか。

事務局：大型機だけでなく、中型機、小型機の観測も行っている。それぞれの機種における低周波音を比較した結果、大型機の低周波音が最も大きい値となっている。

○人と自然との触れ合いの活動の場

委員：浮島町公園を見ると、アセス時では「航空機の撮影をしている人が見られた」とあり、今回の調査では「航空機の撮影をしている人は多くみられた」という結果となっている。川崎市では、港湾緑地の整備を行う上で、航空機に係る利用等も盛り込むことができないかという視点もあることから、定量的には評価できないが、このようなプラスの部分もあるということも留意してほしい。

[資料説明]：事務局より、水環境に係る存在・供用時の環境監視結果について説明。

○流況

委員：St.Yは場所からも流況の変化があると予測されていた部分であることから、「St.Yについては予測通り変化がみられたが、その他の場所には変化はみられなかったので周辺に影響を及ぼすような変化はない」といった記載を入れると良い。

事務局：承知した。記載内容を整理し、訂正する。

○水質

委員：T-Nについて、著しい変化がないと記載されているが、継続的な調査の結果、東京湾全体、東京湾周辺の水域全体としてはT-N、T-P、またCODの値について徐々に下がっているという観測結果がでている。東京湾全体は改善傾向がある中での監視調査の結果を受け止め、東京湾全体の傾向を記載した上で、今回の調査の目的と混同しないように、表現を工夫した文言にすると良い。

事務局：承知した。記載内容を整理し、訂正する。

○生態系（多摩川河口干潟）

委員：p.91のSt.10及びSt.11において、底質の結果は良い傾向となっていると思われる。St.1、2、3の付近では、市民レベルの調査員も含めて調査を行っており、干潟が固くなり、進入が容易となっている。これは、大きな出水等の攪乱がなかったことが原因ではないかと考えられる。

○暗環境

委員：これほど人工的な暗環境はおそらく初めてであり、予測を行うことができなかった。暗環境に関する調査結果は今後の別のアセスにおいても重要なデータとなり、今後どう監視していくか継続調査も重要なものである。是非、これらの非常に重要なデータを発表・公表を行い、周知してほしい。

○評価案

委員：暗環境は工事前に存在しなかったことから工事前の調査は実施していない。現在の記載は工事前に既に暗環境が存在していたと誤解を招くことから、記載方法を変更したほうが良い。

事務局：暗環境の比較については、調査地点が海域の時にデータを計測していたということである。記載方法を整理し、訂正する。

委員：暗環境は、底質等は工事前との比較を行っているのは分かるが、付着生物の比較はどのように理解すればよいか。

事務局：記載方法を整理し、訂正する。

4. その他

- ・今後の予定について

[説明]：事務局より、今後の予定について説明。

(1) 大気環境について

- ・予測時期に該当する昼間の離着陸回数の枠が年間 40.7 万回に達し、環境監視計画書に定める航空機の運航による影響が最も大きくなる時期の 1 年間の調査において、各項目で環境管理目標の範囲内と考えており、環境監視計画に基づく調査については今回で終了する予定である。
- ・航空機騒音については、今後も固定観測点において測定を継続し、観測結果はホームページ上で公表していく。

(2) 水環境について

- ・周辺海域及び多摩川河口干潟においては、春季や夏季の赤潮の発生や貧酸素水塊の形成、多摩川の出水等の影響により一部の項目において一時的に大きな変化を示す場合は見られたものの、概ねこれまでの継時的変動の範囲内の値を示しており、存在・供用時の調査期間を通して著しい変化は見られなかったことから、平成 27 年度をもって「環境監視計画（存在・供用時）」に基づく環境調査は終了する。
- ・暗環境において増加傾向を示していた底質の COD、T-N、硫化物は、平成 27 年度秋以降、概ね同程度の値を示す状況とはなったものの、周辺海域に比べて高い値を示す傾向が見られており、付着生物についても、春季から秋季にかけて脱落し、海底に堆積する状況が生じていると考えられるため、対策の必要性を確認することを含め、今後の状況を注視していく必要から、「環境監視計画（存在・供用時）」と同様の調査を実施する。また、これまでの調査からは暗環境による周辺海域への影響はほとんど見られませんが、暗環境での調査に関連して、「環境監視計画（存在・供用時）」に基づく周辺海域における調査地点のうち、D滑走路周辺の地点を選定し、調査を実施することとする。
- ・調査結果の検証は、毎年調査結果について水環境に関する専門家に意見を伺うことで実施する。なお、毎年調査結果について検証した結果、明らかな変化が見られた場合には、調査内容の見直しを含めて検討していくこととする。

委員：暗環境の調査継続について、大いに歓迎したい。暗環境は、堆積厚さの増加が現在も継続して続いており、今後、いつ、どのような影響が出てくるのか予測できないことから調査を継続するとともに、対策の検討を行って頂きたい。

5. 総括

[説明]：事務局より、東京国際空港再拡張事業に係る環境監視委員会のあゆみについて説明。

委員長：大気環境に関しては、予測時期に達した後の1年間の環境監視結果があり、環境管理目標と比較してその調査結果に特段の問題はないと認めていただいたので、平成27年度をもって環境監視計画（存在・供用時）に基づく調査は終了する。

水環境に関しては、平成22年の秋から平成27年の夏まで、国際空港周辺海域、多摩川の河口干潟、暗環境を対象とした調査に関しても、時に赤潮が出たり、あるいは多摩川の出水等でもって突発的な変化があつて、一時的に何か変わるということがあつたが、概ねこれまで継時的な変動の範囲内の値を示していると認められるので、水環境に関しても、平成27年度をもって環境監視計画に基づく監視の調査は終了する。なお、暗環境については、今後の状況を注視していくこととなった。

4. 閉会挨拶

(了)