

第1回「東京国際空港再拡張事業に係る環境監視委員会水環境 WG」 議事概要

【開催日時】 平成18年12月7日（木）14:00～15:00

【開催場所】 関東地方整備局東京空港整備事務所4階 第1会議室

【資料】 資料 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視計画（案）：工事中
参考資料 羽田周辺水域環境調査研究委員会及びその調査概要について（報告）

1. 開会挨拶

2. 議事

「環境監視計画（案）工事中」の濁り(SS)項目について了承された。

- ・ 各資料に基づき説明を行った。
- ・ 各委員から、以下の発言があった。

■水の濁りの環境監視について

委員： 環境影響評価では、工事中の濁り(SS)の最大値として2～5mg/Lと予測した。管理目標値を過去の事例から10mg/Lと設定しているのはなぜか。

事務局： 予測には不確実性があり、管理目標値とは異なります。最終的には、海域のSSについて、決まった基準がないこともあり、他の工事の事例を参考にしております。

委員： 予測の条件と現実の状況に違いがあるのか。環境影響評価書は公告縦覧され、漁業者への説明の根拠ともなっている。この委員会で、管理目標値を10mg/Lと決定した時に、評価書で予測した最大値2～5mgとの整合性を説明できるのか。環境影響評価書で予測した最大値より下の数値を管理目標値とするべきではないのか。

委員： 環境影響評価における予測計算では、単位水域全体の平均、期間中の平均値を予測している事に対し、環境監視における測定は1日1回、定点で行っている。したがって、環境影響評価で5mg/Lと予測されたから、現地がいつも5mg/Lというわけではなく、数値は変化する。このような状態を考慮して、目標値が決められているのではないか。

委員： 事業者は、環境影響評価の段階で、濁りの予測結果と実際の状況との関係についての過去の事例等から、管理目標値の設定に限らず、計測された数値とその原因についての検証方法についての検討を行っておくべきだったのではないか。

また、河川内の地点②は、河川内・河口内の特殊性があり、下流側のA地点等と単純に平均して評価することが適切なのか。

事務局： バックグラウンド（BG）の値として、多摩川河口のポイントと東京湾の各ポイントでは特性が異なるため、単純平均ではなく加重平均にする方法、水域ごとにグループに分けて、各々平均を出す方法等が考えられます。天候、流況等の条件によってBG値も変動することから、今後データを蓄積し検証しながら、精度の高いものにしていきたい。

委員： 水域ごとに分けてBG値の平均を出すようにお願いしたい。

委員： 環境管理目標値は、現場で工事を行う場合に、何らかの対応を取る必要性を判断する危機管理のための目標値というイメージで、環境影響評価における予測値そのものが変更されるという訳ではないから、これで良いのではないかな。

委員： 単に濃度だけを確認するのではなく、濁りの発生の原因となる土砂の投入量について、濃度と対比させて把握する必要があるのではないかな。

事務局： 毎日の施工の中で位置毎の投入量を管理します。施工データと実際に管理した値との関係につきましては整理できる形になっております。

委員： 環境管理目標値を超えた場合に施工の現場で行う改善措置について、投入量や作業船の数を減らすことは、工程管理上、大変厳しいのではないかな。出来れば、それ以外の色々な対策を工夫して、コストは少しかかっても、施工のスローダウンを実施しなくても効果のあるものを、今から幾つか検討・準備しておく必要がある。

濁りが出たからすぐさま工事がストップするのではなく、コストはかかっても環境の保全が図られるというような方策を提案出来るよう、準備を行って欲しい。

事務局： 検討させて頂きたい。

委員： 工事は一年中実施されるということなので、季節による気象海象が随分違ってくることに考慮して欲しい。BG値は平均するのではなく、各地点の海況状況に配慮して、個別に取り扱うことになるのではないかな。

事務局： 季節毎にBG値の平均をどう取るか等、検討させて頂きたい。測定値をBG値と対比した評価の結論は、状況によって違いが出るため、データを積み重ねて、より精度の高いものにしていきたい。

(終了)