

第1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18年 11月 8日（水） 14：50～15：20

【開催場所】 羽田空港第1ターミナル6F ギャラクシーホールA・B

【資料】 資料－1 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視について
資料－2 東京国際空港再拡張事業に係る環境監視計画（案）：工事中
資料－3 工事中における環境保全措置
資料－4 今後の予定について（案）

1. 開会挨拶

2. 議事

「環境監視計画（案）工事中」について、濁り(SS)項目を除き、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。

■環境監視計画について

委員： 環境影響評価書（以下、評価書という。）では、流況や生態系等について、まだ十分知見が得られていないところがあるため、引き続き補足調査を実施することになっていたが、その調査は本環境監視計画に含まれるのか、あるいは別途行うか。

事務局： 評価書におきまして、環境監視と別の枠組みで、調査を継続的に行うこととしており、環境監視とも連携して進める必要があると考えております。既に多摩川河口を中心とした調査を始めております。

委員： 機会があれば、調査の概要を教えてくださいと参考になる。

事務局： 了解しました。

委員： 埋め立てに使う山砂は大部分を千葉県から調達すると聞いており、相当量のダンプの通行が想定されるが、これに伴う粉じん、交通騒音、振動が調査項目に入っていない。環境影響評価の手続きでは、知事意見でこれらへの配慮を御願いし、対応するとの見解であった。今後はどのように対応されるのか。

事務局： 評価書におきましては、山砂の調達については評価の対象となっておりません。

ご指摘の点につきましては、本環境監視とは別の枠組みで対応したいと考えており、現在、千葉県の担当部署と安全対策及び環境対策について調整を進めております。

委員： 監視項目としては、事前測定、ダンプ走行時の測定も含めて検討されているのか。

事務局： 山砂に関しましては、県の認可を受けた業者が調達し、岸壁まで運搬することになるため、山砂の採取から港への運搬までは、基本的には山砂の採取業者が一義的な責任を負います。しかしながら事業者としての対応も必要であることから、本環境監視とは別に、山砂の運搬に関して調整する場を設け、具体的な検討を行います。

委員： 首都圏で消費される山砂のほとんどが千葉県産で、地元住民にとっては、ダンプの粉じん公害等が一番の関心事である。東京国際空港再拡張事業（以下、羽田再拡張事業という。）による山砂の運搬に係る影響についても、当委員会で監視できないか。

事務局： 国、県、地元市町村、事業者等をメンバーとする意見調整の場を早期に立ち上げる予定となっておりますので、そちらでの対応とさせていただきます。

委員： 二酸化硫黄については、全国的に改善されてきているが、羽田周辺の状況はどのようなになっているか。

委員： 環境基準は達成しているが、羽田再拡張事業においては燃料に重油を使用する大型船が使用されるため、把握する必要があると考える。

委員： 二酸化硫黄は全国的に活火山隣接区域を除き、ほぼ環境基準を達成している。船舶については、停泊船舶への陸上から電源を供給するという検討も進んでいる。

事務局： 二酸化硫黄につきましては、特に船からの影響が考えられるため、工事中に限定して考えております。

委員： 国際線地区にセイタカアワダチソウが繁茂していたが、これは典型的な外来種であり、ススキの植生を圧迫している。工事に関連して対応できれば、周辺の植物の生態系の維持にもつながっていくのではないかと。

事務局： 国際線地区につきましては、基本的に緑地、あるいはエプロンとして整備する為、今の状態で残されることはありません。

委員： 測定結果を即座にフィードバックする事は難しいと思われるが、何か起きた場合にはどのように対応するのか。

事務局： 今後は、委員会とその下のWGをそれぞれ年1回とし、半年に1回程度を基本として開催することを考えております。また、問題が起きた際は、委員会あるいはWGを随時開催することを考えております。

委員： 問題が発生した際に、誰がデータを判断し、誰が対応するのかといった仕組みが分からない。対応をこの委員会に諮ってはいは遅いと考えられる。

委員長： 環境監視の実施手順については、環境監視結果を評価し、対策の必要があれば対策を実施する、場合によっては監視計画の見直しも行うこととなっているが、さらに具体的な手順について検討することが重要と考えられる。

事務局： 具体的な手順について早急に検討します。

委員： 評価書で粉じん、光化学オキシダントの評価を行っていたが、評価結果に対して、当委員会で検証を行う必要があるのではないか。光化学オキシダントの原因は、NOxやハイドロカーボンが関係しており、評価書である程度予測をしている。

事務局： 光化学オキシダントにつきましては、航空機の運行による影響を予測しております。今回は工事中の監視であるため、存在供用時での対応として今後、検討させていただきたい。

事務局： 評価書における粉じんにつきましては、工事車両による交通量の影響で評価を行っており、粉じんの量そのものの予測評価は行っておりません。

委員： 温室効果ガスに関連して、京都議定書の内容を達成するためには、12%以上の二酸化炭素排出を削減しなければならず、達成は難しい状況にある。グリーン購入法に該当する品物・資材等の活用、通勤時の公共交通機関利用にも配慮、検討してもらいたい。

委員： 問題が発生したとき、本事業の影響を判断するために資するデータを併せて測定することが重要である。大気関係で予測条件項目ということで交通量等を調査することになっているが、水質に関しても流況を測定することで、工事に起因するかどうかの判断がより一層可能となるため、流況の同時調査は意義があると考えられる。

また、評価書における予測は、ある仮想的な条件、例えば環境への負荷がもっとも大きい施工条件時で平均的な気象条件下という前提で実施しており、時期刻々の変動予測は行っていない。一方、環境監視では、現実の工事による環境への影響に

ついて把握できる。従って工事の影響を適切に評価できるよう、濃度など観測値を左右する気象・海象条件や海域・背後地の概況を含めたデータの収集や整理の方法に留意していただきたい。

事務局： 了解しました。

■今後の予定について

委員長： 委員会、WG共に年1回の開催を基本ということであるが、状況に応じ、適宜開催する必要があると考えられる。

事務局： 了解しました。

委員： 騒音・振動の評価に際しては、工事関係車両の交通量も調査した上で評価することになっているが、空港工事の車両と、その他のトラック等をどのように分類して交通量調査を行うのか。

事務局： 環状八号線JAL乗員訓練センター前の車両は、ほとんどが羽田空港関係と考えられますが、国道357号線大田市場前の車両につきましては、羽田空港工事以外の車両も、ある程度想定されます。把握の方法につきましては、今後検討させていただきます。

委員： 調査の具体的な方法については、本環境監視計画書には載せないのか。

事務局： 別途作成することとしております。

(終了)