

平成15年度 第2回 茨城県環境影響評価審査会 議事要旨

1 日 時

平成16年3月26日(金)午後1時30分から4時まで

2 場 所

三の丸ホテル 3階「ジェンティール」の間(水戸市三の丸2-1-1)

3 会議概要

(1)開会(司会進行:環境政策課 小関技佐)

(2)議題

「百里飛行場民間共用化事業に係る環境影響評価準備書」に対する意見の概要と事業者の見解について

・説明資料:資料15-2-1

・説明者:東京航空局 井上課長,松本専門官 関東地方整備局 鈴木係長

関係市町村長の意見について

・説明資料:資料15-2-2

・説明者:環境政策課 岡田係長

事業者の補足説明

・説明資料:資料15-2-3

・説明者:東京航空局 井上課長 国土環境(株) 青木研究員

「百里飛行場民間共用化事業に係る環境影響評価準備書」についての質疑(質疑の概要については,次頁のとおり)

第3回審査会の進め方と審査会意見のとりまとめ方について

次回委員会では,冒頭から委員のみによる審査会意見の取りまとめに入ることにするが,必要に応じ,事業者に出席を求め補足説明,質疑を行うこととした。

その他

次回審査会の開催日程について

5月中旬に開催することとした。(後日,調整の結果,次のとおり決定)

第3回審査会開催期日:平成16年5月17日(月)午前10時30分から

(3)閉会あいさつ:替地生活環境部次長

【議事概要】

前回の質問

アクセス車両を1日約5,000台と予測した根拠

事業者

乗用車4,700台は3,360台×1.4で算出し,3,360台は計画数値の中のピーク日旅客数で,年間旅客数の300分の1としている。ピーク日旅客数は1人当たりの出入港台数なので,計数1.4を掛けている。その外バス300台,貨物車両26台,通勤・商用車128台,計5,154台としている。

前回の質問

沿道環境大気質の予測に当たって,一般環境大気質の予測に用いたバックグラウンド濃度と沿道大気質の予測に用いたバックグラウンド濃度は同じものを用いているが,航空機の運航及び飛行場施設の供用に係る寄与濃度を沿道環境大気質のバックグラウンド濃度に加える必要がないのか。

事業者

どちらか一方の影響によってバックグラウンド濃度が大きく変化する結果になっていないため,本環境影響評価では,バックグラウンド濃度については,現況濃度から設定した値をそのまま用いている。

議題3の「百里飛行場民間共用化事業に係る環境影響評価準備書」についての質疑

A 委員

廃棄物処理についてはこれから検討するとしているが,その検討結果は,評価書に記載されるのか。

事業者

評価書段階では,基本的な,精神的なものについて述べ,具体的な結果は,工事直前のあたりで精査できる。

B 委員

75WECPNL以上の範囲は第1種区域内に十分おさまっているが,第1種を先に決めて,そこは75WECPNL以上になってはいけないと言って

いるのか、現在調べてたまたま75WECPNL以上になっていることから1種と決めたのか。

事業者

対策区域というのは、防衛施設庁で決めるが、実際の音が75WECPNL以上あるところが第1種というわけではなく、今回予測した75WECPNLのコンターよりも第1種区域が相当広い範囲でとられている。

B 委員

今回の審査の特徴は、多くの住民・町村意見が出されたということである。住民はいろいろな意味で懸念を持っており、それに対してわれわれ自身もきちんと答え、事業者も前向きにとらえていく必要があると思う。

航空機騒音に意見が集中している。もともと自衛隊の飛行機で相当大変であるが、そこに後からの民航機の付加的な影響を議論するのだが、付加的な影響がどうなるのかの前に、今あるのをどうしてくれるのかという意見が多く、その辺をきちんと整理をして答えるかということが問題となる。今回の環境影響評価書の中では、既存の騒音問題をどういうふうに扱われたのか。

住民意見で、基地騒音についての苦情が県の統計資料から除外されている以上と書いてあるが、これはどういう意味なのか。

事業者の見解で、県で今年から、10地点の新たな騒音測定を実施して把握に努めていくこととしており、非常に重要だが、その10地点はどのあたりにあるのか。特に環境基準を満たしていないNo.11,12付近を注意深く調査した方がよい。予想される騒音地域の中うまく配置されているのか。

今までの県の調査結果がこの準備書にどの程度反映されているのか。

事業者

基本的には原因者負担原則で、民航事業によってさらにオーバーされる、あるいは付加される部分について我々が責任を持つことになっている。

防音助成等にかかわらず、かなり不満をもっている方がいるのは事実である。ただ、基地のほうに苦情が出され、県の統計上カウントされる窓口ではないので、確かに統計の数字は非常に少なく、すれ違い状態になっている。

騒音コンターの70,75WECPNLの境目あたりで行えば一番的確に把握できるが、そういう所で測定しやすい場所がない場合もあり、若干ずれている。

12地点のうち、No.11の鉾田局で88WECPNL、No.12の小川局で85WECPNLと、環境基準を大きく超過している。準備書の中では、基準を超過しているところはそのまま超過し、していないところはそのままとなっている。それは民航機が1日当たり30回離着陸しても、コンターの広がりの変化がないので、環境基準の状態は変わらないという評価になっている。

県空港対策室

県においては、測定ポイントがまばらになっているところから10地点を選定し、2月下旬に測定を行い、WECPNLの結果について取りまとめを行っている。

B 委 員

その地点や速報値は、次回見ることは可能か。

県空港対策室

可能である。

B 委 員

事業者がどの部分に責任を持っていて、従来のものについてはどう取り扱いになっているかが、住民に伝わるような形で書かれるほうが良いのではないか。

事 業 者

防衛施設庁の騒音対策については、今どんな対策をとっているのかの答え方しかできない。防衛施設庁で出来ないものについては、県独自に追加的な措置をしますというような話しか出来ない。航空局で何か保全措置ができるのかというと、発生源対策として、低騒音機の導入や、騒音軽減運航方式の採用などを検討している。

C 委 員

私も、同じような意見を持っている。例えば、大気質のところでは自衛隊機はそれで十分ひどいから、あと民間機が増えてもあまり関係ない、そんな書き方になっている。そのとおりであるが、表現を変える必要があるのでは。

D 委 員

騒音が人体や健康，地域の環境に対してどんな影響を与えているかを調査すべきであるという意見に対しても，もう少し丁寧な表現にできるのではないか。大気汚染についても，もう少し丁寧な表現にできるのではないか。

事業者

準備書，見解書については，淡々と結論に絞って述べている部分があり，意見については持ち帰り，可能かどうか検討したい。

E 委員

凍結防止用のプロピレングリコールの評価は年間を通した使用量の平均値で行われているが，冬季に集中して使用されることから1日の使用量はどの程度であると想定しているのか，その状況下での河川および流入先の霞ヶ浦での汚染は懸念されないのか。

プロピレングリコールをCOD負荷として評価し，分解性が高いと想定しているため，BOD負荷として一時的に集中した汚染，酸素の消費などが起こることが懸念される。プロピレングリコールによる河川での水質汚濁をBOD汚染としても評価すべきと考える。

一般に，航空機の機体洗浄に使用される汚染物質として，魚類への内分泌攪乱性があると認められたアルキルフェノールエトキシレートの使用が行われている。このような洗浄排水による汚染が閉鎖的な霞ヶ浦の汚染として懸念されるので，この点での評価を行うべきであると考えられる。

空港で，滑走路での凍結防止剤として滑走路などに尿素がまかれると，そのまま河川に流入し，河川での生態系に影響が出ているおそれがあるが，百里飛行場で滑走路の凍結防止剤を使用することはないのか。その環境影響はないのか。

事業者

1日のプロピレングリコールの使用量は，タイプ は46L，タイプ は47Lと算定している。防除雪氷液は，雨水とともに一旦場外調整池に貯留される。したがって，調整池からの流出水による，年間のCOD排出負荷量と防除雪氷液使用時のBOD濃度を対象に予測評価をしており，その環境影響の程度は極めて小さいと考えている。

百里飛行場においては，民間航空機の機体洗浄は行わない。

民間共用化後、滑走路への尿素等の融雪剤、凍結防止剤の使用は想定していない。

F 委 員

分かりやすくすること。環境アセス制度は、事業者が住民や地方自治体などから意見を聞き、それを踏まえての環境保全の観点からよりよい事業計画を作り上げていこうとする制度であり、そのためには、準備書の内容をわかりやすいものとする必要がある。

前提の条件が1つということはありません。不確実なことを前提にその範囲と影響の軽減や最小化をどのように考え対処したかが必要である。

準備書にはメリハリをつけること。環境影響の予測・評価にあたっては、事業特性や地域特性等に応じてメリハリをつけることが必要であり、航空機騒音などの環境影響が大きいと考えられる項目については、重点的に予測・評価を行う必要がある。また、準備書等への記載にあたってメリハリをつけたことがわかるように記載することが必要である。

ベスト追求について。現在のアセス制度は、ベスト追求型のアセスメントであるので、事業者により実行可能な範囲内でできる限り影響を低減、最小化されているものであるかを評価し、環境保全措置の検討経過について評価するという、現行アセス制度の手法に基づく評価が必要である。

事 業 者

基本的な考え方として、読んだときに分かりやすくする方向で努力をしたい。

当然、アセスの段階で良く、事業が終わった後、当初と大幅に違うような状況が生じれば、必要に応じて調査を行い、対策を行っていく。

準備書、あるいは見解書では足りない部分もあると思うので、理解されるような表現を考えたい。

基本的な考え方として、見る方の立場に立って再度見直し、評価書に向けて検討していきたい。

G 委 員

防除雪氷液の添加剤はどのようなタイプなのか。

事 業 者

資料がないので、後日報告する。

B 委 員

飛行機や空港から低周波音が出る可能性や事例はあるのか。85とか70, 80dBというのがどの程度のものかよくわからない。仮にあった場合に、これが影響のない範囲なのか。

事 業 者

低周波音については、人体への影響はない。

委 員 長

低周波音については、大型機で起こることが百里のような中型機、小型機で全くないのか。

事 業 者

百里の中型機、小型機の音圧レベルでは人体に影響を及ぼすようなことは起こってないと考えているので、少し工夫をして書いてみたい。

G 委 員

環境保全上の見地以外の意見について、事業者の見解が記載されていない。(空港の安全性について)具体的でなくても、何か入れてくれれば、茨城県民としては安心できるが。

事 業 者

事業の意義、あるいは必要性、そのほかについては、事業の中のいろいろな場で説明していく。環境アセスに関しては、法律に則り、その範囲までと考えている。

G 委 員

県の防音工事については、準備書に記載しないのか。

事 業 者

県の追加処置が決まったのが準備書を縦覧する頃で、準備書には記載できなかった。