

令和2年度第1回目黒区環境審議会における主な質問への回答について

質問	回答
ア 【ハクビシン・アライグマの相談・捕獲処分業務の実績について】	
1 区民から相談があった時は全てに対応するのか。ポイントを絞るとしたら基準等を知りたい。	1 相談に対してまずは、自宅の家屋等に侵入されている、敷地内に糞をされているなどの実害があるかどうかを確認し、該当する場合に本事業をご案内しています。具体的には、区で契約している鳥獣捕獲許可の資格を持つ委託事業者を派遣し、現地調査を行った上で箱わなの設置を行います。このように、箱わなの設置やえさの取り付けなどが必要なため、被害を受けている方からの申し出による対応が必要となります。ハクビシン等を見かけただけでは、捕獲できる可能性が低いため、本事業の対象とはしていません。
2 箱わなは何台あるか。年毎に追加で購入しているのか。	2 箱わなについては、区では管理しておりません。委託事業者が管理しており、保有台数や購入などの詳細は把握しておりません。なお、事業開始から現在まで、箱わなの台数が足りないなどの理由で申請をお断りしたことはありません。
3 繁殖期はいつ頃なのか。	3 個体によって差はありますが、年間を通じて繁殖をされています。
4 どのように気を付ければよいのか。	4 敷地内への侵入を防ぐためにできることとして、屋外にペットフードの残りや生ごみを放置しないようにすることや、敷地内に果樹がある場合は早めに収穫するなどの対策があります。また、建物内への侵入を防ぐために、侵入口になる隙間（換気口等）をふさぐといった方法もあります。
5 資料1の項番6「効果の検証等について」の3項目の実施はいつ行われ、どのタイミングで次アクションに組み込まれるのか。	5 目撃情報等のマップ化については、事業開始から毎年行っており、どの地域で相談が多いかなどの情報を集計しています。その結果を見て、特徴的な傾向が見られる地域があれば、重点的に取り組む地域として、検討を進めていきます。近隣区との情報交換については、例年、東京都や近隣区との意見交換会に参加し、各区と被害状況や捕獲方法などの情報交換を行っています。なお、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で実施されませんでした。
イ 【2020めぐろの環境令和2年度版環境報告書の発行について】	
1 資料2の項番3 - (2) ア～オの各項目において、目標とする値があるとするれば、それぞれの達成率を知りたい。	1 令和元年度に実施した主な施策の目標値及び達成値は、「指標の評価」として「2020めぐろの環境 令和2年度版環境報告書」本編のp11、21、31、41及び53に掲載しています。概要版では、p4、6、8、10及び12です。

<p>ウ 【指定喫煙所の休止状況について】</p>	
<p>1 指定喫煙所を休止したことによる苦情や屋外の喫煙やポイ捨ての増加はあったのか。</p>	<p>1 再開を要望する意見は数件ありました。また、休止している喫煙所周辺は、マナー違反による喫煙やポイ捨てが増加したことは否めません。そのため、第2回環境審議会資料のとおり、喫煙所を廃止しました。</p>
<p>2 指定喫煙所休止のために、他の場所に行き喫煙することになるのか。</p>	<p>2 近隣の屋内型指定公衆喫煙所で喫煙することが可能です。</p>
<p>3 中目黒駅前での喫煙所は閉鎖になっていないのか。</p>	<p>3 令和2年4月16日以降休止を継続していましたが、令和2年12月8日に中目黒駅周辺の屋外型喫煙所は廃止しました。</p>
<p>4 屋外型指定喫煙所は休止から廃止ということになるのか。コロナが落ち着いたら新たに指定喫煙所を設置することになるのか。その場合、場所の変更になるのか、型を変えて設置するのか。</p>	<p>4 項番2にも記載したとおり、近隣に代替となる屋内型指定公衆喫煙所を整備できた喫煙所については、廃止しました。また、中目黒駅周辺においては、第2回環境審議会資料のとおり、新たに屋内型（コンテナ型）指定公衆喫煙所を整備します。</p>
<p>エ 【民間の屋内型喫煙施設に係る整備費補助事業について】</p>	
<p>1 民間の屋内型喫煙施設の利用率が知りたい。パチンコ店利用者以外の人ほどどれくらい利用しているのか。</p>	<p>1 パチンコ店利用者を把握していないため、利用率及び喫煙所のみ利用の人数は不明です。なお、喫煙所利用者数は吸い殻本数の集計数から算出していますが、民間の屋内型喫煙施設には区の委託している清掃事業者が入っていない（一部除く）ため、把握できません。</p>
<p>2 ほとんどがパチンコ店であり、入りにくいと思うため、他の場所での推進を出来ないか。</p>	<p>2 区からもコンビニエンスストアなどへ積極的に働きかけており、様々な場所での設置に向けて調査研究を進めています。</p>
<p>3 資料4の項番1-(4)で「1箇所当たり上限10,000千円」の補助となっている。一方、項番1-(7)で予算額が1,200万円となっているが、この数字は正しいのか。</p>	<p>3 当初予算では1箇所当たり400万円の3箇所を想定し1200万円を措置していましたが、追加で申込みがある場合は、東京都と調整の上、補正予算で増額をしています。</p> <p>現在、令和3年4月に使用開始を予定している屋内型（コンテナ型）喫煙所となる中目黒駅東側指定公衆喫煙所の整備を進めております。こちらは、補助限度額を超える事業費を見込んでいます。なお、民間事業者から目黒区に申請があった案件においては、1箇所当たりの整備金額が、補助限度額の1000万円を超えるケースはありませんでした。</p>
<p>オ 【住宅用新エネルギー及び省エネルギー設備設置費助成事業の実施について】</p>	
<p>1 「潜熱回収型給湯器」への補助が平成24年度で終了しているというのはなぜか。</p>	<p>1 いわゆるエコジョーズと呼ばれる潜熱回収型給湯器については、一般家庭向けに販売されるすべての給湯器が標準仕様として潜熱回収型となった事により、平成24年度で終了としまし</p>

<p>2 上限額を決める根拠は何か。また、一定期間ごとに見直ししているのか。</p>	<p>た。</p> <p>2 助成額の上限額は、近隣区などでの同様の助成制度を参考に、定めています。助成制度の利用者にはアンケートを実施し、ご意見やご要望をお伺いしていますが、上限額の引き上げや対象設備の拡大についてのご要望はほとんど受けてないため、現行の助成制度を継続しています。</p> <p>なお、本事業は平成22年度から区の実施計画事業に指定されているなか、令和元年度末時点において、計画量の1431件を上回る1532件の実績となっております。</p>
<p>カ 【目黒区地球温暖化対策地域推進計画（第二次計画）の改定時期の延期について】</p>	
<p>1 改定時期が1年延びたことにより、大きく計画が変わることはあるのか。</p>	<p>1 改定時期を2年延期したことにより、計画期間につきましても2年延伸（平成26年度から令和4年度まで）となっております。改定時期の延伸により、令和3年度に予定されている目黒区基本計画との整合性を図ることができるほか、同じく令和3年度中の改定とされている地球温暖化対策推進法において、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする目標に向けた具体的な国の取組みや方針が示される見込みであり、これを区の計画にも反映できることが期待されます。</p>
<p>キ 【羽田空港新飛行経路の運用に係る騒音測定について】</p>	
<p>1 大きく飛行機の利用が減っているにも関わらず、増便ということがない今、柔軟に見直さないのはなぜか。午前の出発便についてこのルートを通る飛行機があるのか。</p>	<p>1 政府は、第二百一回通常国会（1/20～6/17）における長妻昭衆議院議員提出の航空機利用減に伴う羽田空港発着便の新ルートに関する質問に対する答弁書において、「我が国の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ等のためには、羽田空港における新飛行経路の運用等による羽田空港の機能強化は必要不可欠であり、羽田空港において減便が発生している期間を活用して航空機の騒音対策や安全対策を改めて徹底し、増便した際の円滑な運用に備えたいと考えていること等から、新経路については、『運用を中止』すること、『利用を見直す』こと及び『廃止や停止を含めて再検討する』ことは考えていない。」としています。</p> <p>区としては、首都圏の国際競争力の強化、コロナ禍終息後の訪日外国人のさらなる増加等の観点から、首都圏空港の機能強化を図ることは、やむを得ないものと考えていますが、本区も出席し、情報提供を受けることや、意見交換を行っている『羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会分科会』などを活用し、区民の不安の払拭に努めていきます。</p> <p>午前の出発便において、本区上空を通過する新飛行経路（A滑走路及びC滑走路を利用）を飛行する航空機はありません。</p> <p>新飛行経路を飛行するのは、以下の場合です。</p> <p>○南風時（15～19時のうち実質3時間で年間150日程度（約4割））。</p>

○1時間あたり最大14便（実質3時間で42便）を予定。

今般のコロナ禍を受け、7～8月頃は1時間あたり最大10～11便（実質3時間で30便程度）、12月以降は、冬季南風が少ないこともあり、1時間あたり最大7便（実質3時間で21便程度）で運航されていることを、国土交通省から確認しています。なお、国の羽田空港飛行コース公開ホームページ（羽田空港のこれから）では、直近1ヶ月の航跡を公開しています。

2 コロナ禍のため羽田発着便の数が激減しており、当初予定とは異なっている。この点についてなにか議論はされているのだろうか。

2 羽田発の発着便の便数などの羽田空港新飛行経路の運用状況については、本区も出席している『羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会分科会』の中で、随時情報提供を受けています。

1で回答したとおり、国では、羽田空港において減便が発生している期間を活用して航空機の騒音対策や安全対策を改めて徹底し、増便した際の円滑な運用に備えたいとしています。

いずれにしても、今後、新たな課題などが生じた場合には、区長から国に対して、区としての意見、要望について述べていくことは議会でも明言しています。

3 推計平均値の幅の有無は何を意味するのか。

3 推計平均値に幅があるのは、小型機はボーイング社737型機とエアバスA320型機、中型機は、ボーイング社767-300型機と自社製787-8型機、大型機は、ボーイング777-200型機と777-300型機などと、飛行機種により騒音値が異なるためであることを、国土交通省から確認しています。

なお、航空機騒音測定値などについては、国土交通省羽田空港の新飛行経路に関する電話相談窓口0570-001-596（ナビダイヤルに接続できない場合は050-3655-5960）をご案内しています。

4 羽田空港への新飛行ルートへの決定は基本的には国交省ですでに決定されているものと思われるが、測定局での測定地域全般からは目黒区のA着陸のデータは他区に比較しても大型、中型、小型、いずれも高数値にある。このことは、地域住民に十分理解されているのか。今は新型コロナで利用が減少しているからといっても将来的に疑問ではないか。数値は実際とは相当乖離が生ずるのではないのか。

4 目黒区の航空機騒音測定地点である田道小学校の航空機騒音測定結果は、大型機及び小型機では実測値の平均が推計平均値の範囲内、中型機のみ実測値の平均が推計平均値をやや上回っていたものの、新飛行経路下19箇所稼働している固定騒音局と比較し、懸念されるほど高い値ではないことを国土交通省から確認しています。

騒音測定局の結果は、国土交通省のホームページ「羽田空港のこれから」で公開されており、目黒区のホームページでもリンク付けてご案内しています。また、1で述べた航跡のほか、落下物防止対策なども随時更新しています。さらに、令和3年1月下旬から2月下旬にかけて目黒区内全世帯を対象にした『目黒区の皆様へ～羽田空港新飛行経路の運用状況のお知らせです～』というパンフレットの全戸配布に加え、地区サービス事務所などでも配布しており、

区民への丁寧な情報提供に努めています。

目黒区としては、区民の皆様に十分理解されるよう国の事業として国が責任を持って行なうべきことと考えていますが、区として、今後も引き続き丁寧な情報提供や適切な対応を求めています。

航空機騒音の推計平均値と実測値については、田道小学校における実機飛行確認時の（令和2年1月30日～3月11日）航空機騒音測定結果は、推計平均値と比較し、実測値の平均が中型及び小型機では同程度、大型機ではやや下回っていました。

このときの運航回数は、予定運航数が80%程度であり、航空機騒音測定結果が推計平均値を上回る値でないこと、さらに、新経路の飛行運用開始後の航空機騒音測定結果などから、コロナ渦終息後予定便数に回復したとしても、航空機騒音の数値がこれまでの航空機騒音測定結果と乖離することはない見込みであることを国土交通省に確認しています。また、今般のコロナ禍を受け、現在は1時間あたり7便程度（実質3時間で21便程度）運航をしていますが、コロナ渦終息後の通常飛行便数については、当初の計画どおり1時間あたり最大14便（実質3時間で42便、平均で4～5分に1便程度）を予定しており、滑走路の使用制約上、これ以上大幅に増便することは想定していないことを国土交通省に確認しています。

以 上