

平成 23 年 8 月 31 日

調 停 申 請 書

神奈川県公害審査会長 殿

申請人代表者

〒247-0022 横浜市栄区庄戸 3-25-7

TEL&FAX 045-894-0052

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会

会長 比留間 哲生

公害紛争処理法第 26 条第 1 項の規定に基づき、下記のとおり調停の申請をします。

1. 当事者の氏名及び住所

申請人

比留間 哲 生

〒247-0022 横浜市栄区庄戸 3-25-7

長谷川 誠 二

〒247-0033 横浜市栄区桂台西 2-16-25

柴 田 哲 夫

〒247-0014 横浜市栄区公田町 774-5-28-4

永 田 親 義

〒247-0022 横浜市栄区庄戸 3-13-23

田 中 克 己

〒247-0022 横浜市栄区庄戸 3-22-6

被申請人

国土交通省

東京都千代田区霞が関 2-1-3

東日本高速道路株式会社

東京都千代田区霞が関 3-3-2 新霞が関ビルディング

2. 公害に係る事業活動その他の人の活動に行われた場所

横浜環状南線（圏央道）（以下南線という）8.9km 区間の沿線地域

3. 被害の生じた場所

栄区上郷町（庄戸地区を含む）より公田町に至る南線沿線地域

#### 4. 調停を求める事項

環境影響評価の大気汚染予測に当たり被申請人である国土交通省および東日本高速道路株式会社（以下 NEXCO 東日本という）はプルーム・パフモデルを用いている一方、気象庁や原子力関係機関では、より正確な予測が出来る三次元流体モデルを使っている。申請人らは、南線沿線地域の大气汚染予測においても三次元流体モデルを用いて大気汚染予測をやり直すべきであると主張しているが、被申請人らは、時代遅れのプルーム・パフモデルに固執し、三次元流体モデルの採用を拒否している。

#### 5. 理由

具体的に理由を述べる前に本件の経緯を簡単に述べる。横浜環状南線（南線）は金沢区釜利谷町から栄区を通り、戸塚区汲沢町に通じる延長 8.9km の高速 6 車線であり、首都圏中央自動車道路（圏央道）の一部をなす道路で、平成 7 年（1995 年）4 月に都市計画決定された。

一方、1987 年に南線計画が新聞発表された翌 1988 年に地域の環境を守ることを旗印に沿線 15 団体（町会・自治会単位 8、環境を守る会 7）約 5000 戸からなる横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（連協）が結成され、計画の抜本的見直しを求めて運動を続け現在に至っている。活動は多方面にわたるが、本件との関係で大気汚染予測の問題に絞って主な流れを記すと以下の通りである。

##### 1) 住民による自主環境アセスの実施

平成 16 年に連協は自主アセスの会を立ち上げ、これが中心となって自主的に大気汚染、騒音、交通量の予測を計画し、大気汚染と騒音について（株）環境総合研究所に委託し交通量調査は住民約 90 名が参加して実施した。これらの結果を同研究所がまとめて平成 16 年 7 月に冊子が刊行された（資料 1）。

##### 2) 国土交通省事業評価監視委員会による南線の 10 年目の事業評価

平成 14 年 4 月施行の「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき、国土交通省（国交省）に事業評価監視委員会が設置され、計画 5 年目に未着工のもの、10 年目に工事継続中のものを対象に再評価を行い、事業の継続か中止かを勧告することとなっており、南線については 10 年目の再評価が平成 17 年 3 月 17 日に行われた。当該委員会では環境問題と道路予定地問題について事業者が住民の不安と疑問に十分答えているとは言い難いとの厳しい意見があったが、最終的には住民の疑問・意見に誠意をもって対応すること、および事業を進めるにあたっては住民の理解を得ることが不可欠であり、合意形成に向けて一層努力をするようにとの付帯意見を付して事業継続とした（資料 2）。

因みに事業評価監視委員会による再評価は、10 年目以降は 5 年毎に行

われ、南線については平成 21 年 11 月 24 日に実施され、ここでも住民の理解が十分得られていないとして、10 年目の付帯意見をそのまま付して事業継続となった。なお、その後 5 年毎の再評価が 3 年毎に短縮され、そのため南線については、次回は平成 24 年度に再評価が行われる予定である。

### 3) 大気汚染予測について質問集会開催

平成 17 年 3 月の国交省事業評価監視委員会が南線を事業継続とするにあたって付した付帯意見に環境保全対策については住民の疑問・意見に対して誠意をもって対応することとなっていることを踏まえて、連協は事業者に対して環境問題について一方的な説明会ではなく、住民の疑問に答える形の質問集会の開催を求め、平成 17 年 9 月 18 日に「大気汚染予測について」をテーマに第 1 回の集会が開催された。100 名を越える住民が参加する中、住民代表の質問に事業者が答える一問一答形式で真剣な討論が行われた。内容は全てそのままテープに収録し、これを起して平成 17 年 12 月に「横浜環状南線（圏央道）環境アセスに関する質問集会記録—その 1. 大気汚染予測について—」とする冊子を刊行した（資料 3）。

因みに、第 1 回の大気汚染予測に続いて第 2 回（平成 19 年 7 月 14 日）、第 3 回（平成 19 年 11 月 3 日）および第 4 回（平成 20 年 2 月 22 日）に地盤沈下について、第 5 回（平成 21 年 2 月 1 日）および第 6 回（平成 21 年 4 月 24 日）に騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対便益について、を実施し、これらの記録を 4 冊の冊子にまとめて刊行した。本件ではこれらのうち第 1 回大気汚染予測について、を取り上げて論ずる。

以上の経過を記した上で調停を求める理由を具体的に述べる。

理由 1. プルーム・パフモデルは平坦地用に開発されたもので複雑な地形については信頼する結果が得られない時代遅れの方式である。

プルーム・パフモデルが時代遅れの方式であることについては、後述する「紛争の経過」の中で学術文献のいくつかを資料として提示するが、特に学術文献でプルーム・パフモデルは拡散モデルの発展の歴史の中で第Ⅱ期（1960～70 年代）に属する旧式のものであることが示されていることが問題になった。というのは、このような旧式のものを使用することは、事業評価監視委員会の付帯意見にある「環境保全対策について今後も状況の変化や、より良い予測手法の確立を踏まえて、環境影響の照査を継続的に行うこと」として出来る限り信頼できる良い方法を用いることに反するからである。実際、欧米では第Ⅲ期（1980～90 年代前半）のモデルが環境ア

セスに用いられており、わが国でも既に実用化されているのである。1)で述べた住民による自主アセスの実施でもこのモデルを用いて行われたものである。

なお、プルーム・パフモデルの致命的な欠陥は、地面が概ね平坦で風速、拡散係数が時間的にも空間的にも一定という仮定で導出された式を用いるため、南線のように高地と谷戸が交錯し、建物が立ち並ぶ地域には不適切なのである。このことは横浜市環境影響評価委員会報告書で次のように指摘していることから分かる。「公田掘割部では高濃度の出現しやすい冬季の平均風速は予測に用いた値の約2分の1であり、さらに無風時の出現率は約46%と観測時間の半数近くに達する。このため地形の影響が予測に反映されているとは言えない」としている(資料4のp10~11)。これは平坦地でしかも風速一定を仮定するプルーム・パフモデルによる予測方式への厳しい批判である。事業者はプルーム・パフモデルの不完全さを補うため複雑な地形や風速などについて補正のパラメーターを用いるなどしているが、これも任意性があるなどの問題があり、この点で質問集会でも住民による厳しい批判がなされたのである(資料3)。

理由 2. プルーム・パフモデルによる結果は、車からの排ガス汚染を過小評価し、結果的に住民の健康被害を招く恐れがある。

プルーム・パフモデルはもともと平坦地に適用するためものとして開発されたため、複雑な地形について正しい結果を得ることができないのは当然であるが、特に住民にとって看過できないのは、これは全般的に大気汚染について過小評価する傾向のあることである。南線についても例えばNO<sub>2</sub>の予測についてみると三次元流体モデルによる住民の自主アセスの結果が栄区上郷町と公田インターチェンジで夫々0.062ppmと0.071ppmなのに対して、事業者によるプルーム・パフモデルでは夫々0.047ppmと0.049ppmとなっている(資料1のp2)。すなわち、三次元流体モデルでは上記2地点はいずれも環境基準を超えているのに対して、プルーム・パフモデルはいずれも環境基準をクリアしており、事業を進めることができるとしている。しかし、より進んだ三次元流体モデルによる結果は、この2地点は環境基準を超える大気汚染地区として住民への健康被害のため事業を進めることができないことになる。つまりプルーム・パフモデルはその方法のもつ欠陥のために大気汚染を過小評価し、そのため住民の健康被害を無視して事業を進めるという住民にとって極めて深刻な状況を招来することになる。このようなモデルは即刻より進んだ三次元流体モデルに換えて大気汚染予測をやりなおすべきである。

このように事業者アセスは大気汚染を過小評価することによって環境

基準をクリアしたとしているが、実際は南線についてはこのような過小評価によってもなお環境基準をクリアできない地点があることが分かった。それは環境庁（環境省）が平成7年4月に出した「高速横浜環状南線の環境影響評価について」の中の環境庁長官の意見として「本事業が計画されている地域については、現状において二酸化窒素に係る環境基準が達成されておらず・・・」と述べているからである（資料5）。これは大気汚染を過小評価してもなお、南線沿線では環境基準を超える大気汚染のあることを環境庁が指摘したもので、これは極めて重大な問題であるにも拘らず、事業者がこれを無視して事業を進めていることに強く抗議するものである。

理由3. プルーム・パフモデルは、排気ガスの進行方向、その横方向、および垂直方向への排気ガスの拡散を正規分布と仮定し、かつ地表面では鏡面の様にガスが完全反射するという仮定の上に定式化されたもので、拡散場のパラメーター（正規分布の標準偏差）は一様な値となっており、土地建物の凹凸や地表面の粗さなど拡散場の地域特性を表現する事は出来ない。南線沿線は、谷戸が多く地表面は凹凸に富み、気流や拡散の様相は一様ではない。また、逆転層の発生が頻発しており、拡散に関する大気鉛直構造も複雑で一様なパラメーターで表す事は出来ない。このような空間の局所性による影響については、空間を3次元の微小部分に分割して表現する三次元流体モデルが適している。

尚、気象庁の数値予報は、地域を数 Km の区域に分けた三次元流体モデルを使った予測によっている。また、原子力施設事故における放射能の拡散予測も三次元流体モデルを使っており、精度の高い予測には三次元流体モデルを使う事が常識となっている。気象予報はスーパーコンピュータが使われているが、廉価で信頼性の高いパソコン用の三次元流体プログラムも多数市販されている。

理由4. 浮遊粒子状物質（SPM）については当初事業者アセスでは実施せず、その後事業者がプルーム・パフモデルを用いて実施したが、これらもNO<sub>2</sub>の場合と同じく結果を過小評価する傾向がある。

住民による自主アセスは都市計画決定権者である神奈川県環境影響評価（事業者アセス）と対比対照して行われたが（資料1）、SPMについては事業者アセスでは一切取り上げていないためにデータの比較はできなかった。その後事業者がプルーム・パフモデルによる環境影響照査を行い、SPMのデータが表示されたので（資料6）、これらと自主アセスのデータと比較した。住民による自主アセスではSPM値は逆転層考慮なしと

考慮あり、いずれについても環境基準値 0.10 を超える地域がかなり広範囲に広がっているのに対して（資料 1 の図 7-6 及び図 7-7）、事業者による SPM 値は 0.059 となって基準値を下回っている（資料 6）。即ち、NO<sub>2</sub> と同じく SPM についてもプルーム・パフモデルは三次元流体モデルよりもかなり低い数値になっており、これは住民の健康被害を考える上で極めて重要な問題である。

尚、横浜市環境影響評価審査会報告書では南線沿線は逆転層が頻発するので是非これを考慮してアセスを行うべきであることを強調しているが（資料 4）、プルーム・パフモデルを用いた事業者のアセスは一切これを考慮していない。その点でもこれを考慮して信頼できる結果を得ることができる三次元流体モデルの優越性が分かる。

## 6. 紛争の経過

### 1) 質問集会でのプルーム・パフモデルの信頼性に関する議論

平成 16 年 4 月に連協が(株)環境総合研究所に委託して三次元流体モデルを用いて実施した自主アセスのデータを事業者がプルーム・パフモデルを用いて行ったアセスのデータと比較した結果、プルーム・パフモデルは南線のような複雑な地形について適用するには多くの問題点があり、正しい結果を得ることができないことが分かった（資料 1）。

そこで平成 16 年 9 月の「大気汚染予測について」をテーマに実施した質問集会ではプルーム・パフモデルは大気汚染予測について果たして信頼できる方法かということを中心に住民と事業者の間で真剣な議論が行われた。ここで行われた質疑応答をそのまま記録した冊子（資料 3）を見れば明らかなように、3 時間近くの議論の大半はこの問題に集中した。その結果プルーム・パフモデルは南線のような複雑な地形でしかも逆転層が頻繁に起きるような地域に適用することは不適當であることが記録を一読すれば誰の目にも明らかである。それにも拘らず国交省の担当者は「プルーム・パフ式を適用しているのは妥当だということです」と断言し、このモデルの問題点については全く意に介していないのである（資料 3 の p31）。その上でより優れた方式である三次元流体モデルを用いるべきとする住民の主張には一切耳を貸そうとしなかった。

### 2) 国土交通省との交渉経過

質問集会で国交省横浜国道事務所の担当者がプルーム・パフモデルの適用は妥当として他のモデルに換える意志は全くないことを表明したので、連協はアセス方式の採用に関する権限を有する国交省と直接交渉することとした。以下文書交換による交渉の経過を示す。

- ① 平成 18 年 2 月 6 日に本件申請人のうち柴田、永田外 1 名の 3 名が国交省に出向き、前年 9 月 18 日に行われた大気汚染予測に関する質問

集会の記録冊子を持参して国道・防災課の担当者 3 名に対してその内容を詳しく説明した上で、これを課長に手渡してアセス方式の改善を求める当方の声を伝えて貰うよう申し入れた。その上で、2月9日付文書でこのことを国道・防災課長に申し入れた（資料7-1）。

- ② 2月9日付国道・防災課長宛文書に対する回答がなかなかないため、何回も電話で回答を促したが一切の回答のないままに半年以上が経過した。あまりにも無責任でしかも住民無視の対応に当方も我慢ならず、かなり厳しい申し入れをしたところ7ヶ月を過ぎた9月になって栗林という名でブルーム・パフモデルは妥当な方式であるとする文書がFAXで送られてきた。しかし、これは栗林とあるだけで部局も当人の職名もない奇怪なものであり、これは国交省の正式の回答とは決して認めることのできないものであった。当方の再々の要求に一切回答しないまま7ヶ月過ぎたときに個人の名で回答するのは行政として無責任であるだけでなく住民を愚弄するものであり、国交省ホットラインステーション室長兼官房広報課長に厳しく抗議した（資料7-2）。
- ③ これに対して広報課長名で、種々の不手際で回答が遅れたことについてのお詫びと、今後担当課、室に対して、要請書に対して迅速な対応の依頼をするよう務める旨の文書が寄せられた（資料7-3）。
- ④ 文書のやりとりだけではなかなか事が進まないため、9月5日に柴田、永田外1名が再度国交省に出向き、その際上記広報課長宛文書（資料7-2）と地方道・環境課長宛文書（資料7-4）を持参した。広報課長宛文書に対する回答は3に述べた通りである。地方道・環境課長宛文書では、質問1として2月9日付当方の要望書が7ヶ月にわたり放置されて一切の回答がなかった理由、質問2では地方道・環境課長宛の文書が地方道・環境課へ回送された時期と経緯、さらになぜ栗林という個人名で当方へFAXで回答したのかなどについて質問した（資料7-4）。
- ⑤ これに対して9月11日付地方道・環境課の井上課長補佐名で、1について7ヶ月回答ができなかったのは人事異動に伴う引継ぎが円滑に行われなかったことによること、また2については地方道・環境課長は2006年9月5日付の連協会長からの質問書について、9月8日に担当者から説明を受けた時点で知るとともに、その際同時に文書にも目を通したと答えている（資料7-5）。これは驚くべく信じ難い回答であり、問題は決して小さくないので以下このことについて考えてみることにする。9月5日付地方道・環境課長宛文書（資料7-4）の質問2は当方の2月9日付要望書が7ヶ月間放置された間に国道・防災課から地方道・環境課へ回送されたとされているが、文書が回送

されてきたことを知ったのはいつか、またその文書に目を通したかということである。これに対して2月9日付文書とは全く別の9月5日付の文書について回答しているのである。

当方の9月5日付文書では質問1として「本年2月9日付当方の要望書が7ヶ月に渡り放置され・・・」とし、これを受けて質問2で「当該要望書は・・・」となっていて、問題にしている文書が2月9日付の文書であることは誰がみても間違ふことなど決してありえないのである。しかるに回答は9月5日付の文書について担当者から説明を受けた時点で知り、その際目を通したと全く見当外れのことを述べているのである。当方の質問の内容は単純明快で一切の、誤解の恐れのないものであり、従って国家公務員である国交省の担当者が理解できないか、または誤解することなど到底考えられないことである。そうだとすればこの回答は故意または意図的に問題をすりかえることによって責任逃れをしたとしか考えられず、公務員として不誠実の極みであり、決して容認できないことは言うまでもない。

当方が最も知りたかったのは、2月9日付の当方の要望書が7ヶ月の間国交省の中でどのようにさまよっていたのか、その経緯を知りたかったのである。というのは行政に対する国民の意見や声が7ヶ月も放置されるということが常時起きているとしたらそれは日本という国が民主国家の体をなさない憂うべき状況にあるということだからである。

- ⑥ 9月5日に柴田、永田外1名が国交省に出向き、直接担当者に対して住民による自主アセスの実施や大気汚染予測についての質問集会のことを、資料を添えて説明し、さらに環境アセスの手法に関する5箇の学術文献(資料8)を手渡したうえで、これらを十分検討してブルーム・パフモデルの改善について2月9日付当方の要請書に対する地方道・環境課長の回答を求めた。これに対して9月11日付井上課長補佐名でブルーム・パフモデルの有用性は多くの実験検証により立証されており、時代遅れのモデルではなく将来の環境予測にも利用できるものであると回答した(資料7-6)。つまりブルーム・パフモデルに換えて外のモデルを採用する必要はないとした。
- ⑦ 9月11日付井上課長補佐名の回答(資料7-6)を受けて9月13日付で下保地方道・環境課長宛に連協会長名で質問書を送付した(資料7-7)。質問1と2は、当方の文書は課長宛であり、責任者としての課長からの回答を求めているのになぜ課長名の回答がないのかということである。質問3は、当方が9月5日に国交省に出向いた時、担当者(栗林、寺沢両係長)に5箇の学術文献を渡し、これらの文献を課内で十分検討したうえで回答されるよう求めたにも拘ら



ず、9月1日付栗林係長の個人名の回答と全く同じという不誠実なものであり、5箇の文献を検討した形跡は全くみられない。是非再度これらの文献を検討したうえで回答されたい旨申し入れた。

- ⑧ これに対して9月21日付井上課長補佐名で回答があった(資料7-8)。質問1,2に対しては、今回のような問い合わせに対しては通常課長補佐または係長で対応しており、今回の質問に対しても自分が適切かつ誠意をもって対応しているとしている。質問3については、頂いた5箇の学術論文は、道路の環境影響評価においてプルーム・パフモデルを用いることを否定するものではないと認識しているとしている。学術論文は事実を客観的に記載するものであり、特定のモデルを環境アセスに使用すべきとか使用すべきでないと言ったことなど記載するものではない。従って学術論文が使用を否定しないことをもってプルーム・パフモデルの使用は問題ないというのは勝手な弁解以外の何ものでもない。学術論文が指摘しているのは、プルーム・パフモデルは環境アセスに用いる拡散モデルの発展の歴史の中で第Ⅱ期(1960~70年代)に属する古いタイプであり、いまや欧米では第Ⅲ期(1980~90年代前半)のモデルが環境アセスに用いられているということである。この事実を知れば、行政としてはより優れたモデルを採用して正しいアセスを行うよう努めるべきであって、当方が学術論文を渡したのはこのことを期待してのことである。それにも拘らず、全く今までと同じ回答すなわち、プルーム・パフモデルはその有用性が多くの実験検証により立証されており、将来の環境影響評価を正確に予測できる手法であると認識している、というものである。

地方道・環境課は環境アセス方式の採用決定を行う権限を有する部署であることからプルーム・パフモデルに換えてより進んだ方式に換える意志のないことを言明したことになる。しかし申請者らは住民の健康を守る立場から環境アセスは可能な限り優れた方式で信頼できる結果を与えるもの、例えば三次元流体モデルを用いて行うべきであると信じており、このことを今後とも強く主張していくつもりである。

### 3) NEXCO 東日本との交渉経過

事業者である NEXCO 東日本横浜工事事務所は環境影響照査の結果得られた NO<sub>2</sub> と SPM のデータを「よこかんみなみ」Vol.21 (2009年11月)(資料6)と Vol.25 (2010年12月)に図表示した。しかしこれらのデータはプルーム・パフモデルを用いて得られたものであり、南線のような複雑な地形への適用は不適な時代遅れのものであり本年1月11日付比留間連協会長名でより信頼性の高い三次元流体モデルを

用いて照査すべきである旨を小谷横浜工事事務所長に申し入れた（資料 9-1）。

しかしこれに対する回答が一切なかったため、本年 3 月 3 日付比留間会長名で「よこかんみなみ」記事に関する質問の回答を求める（要求）」とする文書を小谷所長あてに送付した（資料 9-2）。この中でブルーム・パフモデルが南線のように複雑な地形には適用すべきでない不完全な方法であることを詳細に論じて、より信頼性の高い三次元流体モデルを用いて照査すべきである旨申し入れた。その上で、この再度の質問・要求に対して回答がない場合、NEXCO 東日本を代表する横浜工事事務所長としてブルーム・パフモデルに代えて三次元流体モデルによる照査を行う意志がないものと見做す旨を記した。これに対しても一切回答がなく、したがって NEXCO 東日本としてアセス方式を改善する意志は全くないことを確認した。

#### 4) おわりに

以上の経過にみられるように、申請者らは大気汚染に関するアセス方式の改善のため、現在事業者が用いているブルーム・パフモデルに代えてより信頼性の高い三次元流体モデルを採用するよう執拗に要求し続けてきた。これに対する国交省の対応は申請者らの要求に一切応じず、ブルーム・パフモデルは多くの実験検証によりその有用性が立証されており、将来の環境影響を正確に予測できる手法であると認識しているという決まり文句を繰り返すだけであった。一方、NEXCO 東日本は申請者らの申し入れに対して回答すらしないという不誠実な態度に終始した。事業者のこのような不誠実な態度は申請者らの要求を無視するだけでなく、平成 17 年 3 月及び平成 21 年 11 月の 2 回にわたり事業評価監視委員会が付帯意見で述べた「環境保全対策について、より良い予測手法の確立を踏まえて、環境影響の照査を継続的に行うこと」（資料 2）という要求をも無視するものであり、これは極めて重大である。

申請者らが大気汚染予測方式の改善を強く求めるのは、大気汚染による喘息患者発生は全国各地に起きており、肺がん発生の恐れも指摘されている現実があるからである。これは事業者が大気汚染に関する環境照査で実際を反映しないまま環境基準をクリアしたとして道路建設を進めた結果生じたものであり、その原因が時代遅れのブルーム・パフモデルを用いたことにあることは言うまでもない。したがって、申請者らは住民の健康を守るためには現段階で最も優れた手法、例えば三次元流体モデルを用いた環境照査を行うべきであると主張しているのである。しかるに住民の健康よりも道路建設を優先する事業者はこれに一切耳を貸そうとせず、不完全な手法であるブルーム・パフモデルに固執してい

るのである。このままでは事は一步も進まないため、第三者である公害審査会において厳正公正且つ科学的な審査による調停に委ねるためここに申請する次第である。

以上

#### 資料一覧

1. 連協委託による「高速横浜環状道路南線（圏央道）建設事業に関する公田インターチェンジ～神戸橋周辺地域の大气汚染・騒音に係る環境影響予測・評価業務」報告書 2004年7月、(株)環境総合研究所刊
2. 平成17年3月国交省事業評価監視委員会による南線の10年目再評価にあたり付せられた付帯意見
3. 「横浜環状南線（圏央道）環境アセスに関する質問集会記録その1 大气汚染予測について」横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会刊 平成17年12月
4. 「高速横浜環状道路南線に係る審査報告書」平成6年11月 横浜市環境影響評価審査会
5. 「高速横浜環状南線の環境影響評価について」平成7年4月 環境庁企画調整局環境影響評価課環境影響審査室
6. 「よこかんみなみ」Vol.21 NEXCO 東日本横浜工事事務所刊 平成21年11月
7. 環境アセス手法に関する連協と国交省との交渉
  - 7-1 平成18年2月9日付柴田連協会長より国交省国道・防災課長へ
  - 7-2 平成18年9月5日付柴田連協会長より国交省ホットラインステーション室長（大臣官房広報課長）へ
  - 7-3 平成18年9月11日付菱田ホットラインステーション室長（大臣官房広報課長）より柴田連協会長へ
  - 7-4 平成18年9月5日付柴田連協会長より国交省地方道・環境課長へ
  - 7-5 平成18年9月11日付地方道・環境課井上課長補佐より柴田連協会長へ
  - 7-6 平成18年9月11日付井上課長補佐より柴田連協会長へ
  - 7-7 平成18年9月13日付柴田連協会長より下保地方道・環境課課長へ
  - 7-8 平成18年9月21日付井上課長補佐より柴田連協会長へ
8. 「環境技術」特集2. 大气汚染拡散モデル、風洞実験とアセスメント
  - 8-1 岡本眞一、大气拡散モデルの行政への利用—技術指針など—環境

技術 Vol.33,197 (2004)

- 8-2 鈴木秀男、環境アセスメントにおける大気拡散計算の問題点と改善策について—予測実務の立場から—環境技術 Vol.33,210 (2004)
- 8-3 河野仁、欧米のアセスメントで使われる大気拡散モデルの新しい動き 環境技術 Vol.33,204 (2004)
- 8-4 北林興二、数値シミュレーションモデルの大気環境アセスメントへの適用性 環境技術 Vol.33,216 (2004)
- 8-5 河野仁、欧米における大気拡散モデル—新世代の近距離大気拡散モデルについて 大気環境学会誌 Vol.35,133 (2000)
- 9. 環境アセス手法に関する連協と NEXCO 東日本との交渉
  - 9-1 平成 23 年 1 月 11 日付比留間連協会長より NEXCO 東日本横浜工事事務所小谷所長へ
  - 9-2 平成 23 年 3 月 2 日付比留間連協会長より NEXCO 東日本横浜工事事務所小谷所長へ

以上