

令和6年度 第6回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	令和6年9月2日(月) 9時30分～10時53分
開催場所	横浜市役所18階 みなと1・2・3会議室
出席委員	奥委員(会長)、菊本委員(副会長)、稲垣委員、上野委員、酒井委員、田中稲子委員、田中修三委員、田中伸治委員、藤井委員、藤倉委員、宮澤委員、横田委員
欠席委員	片谷委員、中西委員、水嶋委員
開催形態	公開(傍聴者6人)
議 題	1 旧上瀬谷通信施設地区と東名高速道路を直結する新たなインターチェンジ整備事業計画段階配慮書について
決定事項	・令和6年度第5回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定する。
<p>議事</p> <p>1 令和6年度第5回審査会の会議録の確認</p> <p>(1) 会議録案の修正について事務局が説明した。</p> <p>【事務局】 本日は8月7日開催の第5回審査会の会議録案について、御確認をお願いします。修正の依頼を受けました内容はすでに反映しています。なお、修正は語尾の修正等の軽微な内容のほか、事業者より発言の訂正が2点ございましたので、事務局より御説明させていただきます。</p> <p>まず、1点目でございます。会議録案の4ページ中段、こちらの事業者の発言において、計画区域の西側で「ひ素」が確認されているとの発言がございましたが、正しくは「鉛」であるため、訂正させていただきます。(配慮書2-121 ページ図2-40を示して)計画区域の黒い矢印の西側の下のところに黄色く重なるところがあるかと思えます。こちらで土壌汚染としまして、「ひ素」が確認されているという発言でございました。こちらは正しくは「鉛」であったということで訂正させていただきます。</p> <p>2点目でございますが、8ページ最下段の事業者の発言において、相沢川の切り回しの位置として、「区画3号線」を通ると発言しておりました。配慮書1-5 ページ図1-2のとおり、今回の計画区域の黒い矢印、そこから右側に繋がる白い道路が区画3号線でございます。この図にある茶色い破線が相沢川の切り回しのルートということになります。区画3号線よりも北側にあります「市道五貫目第33号線」を通るという形でございますので、訂正させていただきます。以上でございます。</p> <p>(2) 質疑、特になし</p> <p>(3) 令和6年度第5回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定した。</p> <p>2 議題</p> <p>(1) 旧上瀬谷通信施設地区と東名高速道路を直結する新たなインターチェンジ整備事業計画段階配慮書について</p> <p>ア (仮称)旧上瀬谷通信施設公園整備事業における広域防災拠点の検討状況について事務局が報告した。</p> <p>【事務局】 防災計画を所管する総務局に確認したところ、(仮称)旧上瀬谷通信施設公園で検討中の広域防災拠点は、国の防災基本計画などで示されている自治体の区域を超えた、国や都道府県レベルの広域防災拠点にはあた</p>	

らないとのことです。あくまで横浜市域をカバーする中核的な受援拠点として検討が進められているとのことです。昨年度までの（仮称）旧上瀬谷通信施設公園における検討にあたっては、「広域防災拠点」ではなく「広域応援活動拠点」の呼称が用いられてきていました。現在、市内の「広域応援活動拠点」は 26 箇所が位置付けられており、（仮称）旧上瀬谷通信施設公園にあたっては、それらと同様の防災機能を前提として検討しているとのことです。

なお、（仮称）旧上瀬谷通信施設公園のある地域が、津波等の被害を受けない内陸地であること、東名高速道路に近く、高い交通利便性を有していることから、大規模災害時に全国から集まる消防・警察・自衛隊などの応援部隊を受け入れるベースキャンプ機能等を備えた、横浜市域をカバーする中核的な受援拠点として、運用上位置付けることとし、他の「広域応援活動拠点」と区別して市民に分かりやすくお伝えするため、今年度より「広域防災拠点」の呼称を使用することとしたそうです。

続けて、（仮称）旧上瀬谷通信施設公園整備事業を所管する脱炭素・GREEN×EXPO推進局に広域防災拠点について確認した内容ですが、（仮称）旧上瀬谷通信施設公園整備事業の方法書以降に記載してきたとおり、防災・減災に資する公園として、「できる限りまとまったオープンスペースを確保することで、災害時には、広域応援活動拠点として防衛省、緊急消防援助隊、警察の応援部隊が被災地で円滑に救助・救出活動を行うための活動拠点とする」ことに変更はなく、現状、（仮称）旧上瀬谷通信施設公園整備事業の環境影響評価に関連して、環境影響評価条例に基づく修正届の提出が必要となる、「対象事業実施区域の位置又は形質変更区域の位置の変更に係る事業内容の修正」はないとのことです。

なお、総務局の説明と同様に、こうした応援部隊の受援などを行う中核的な防災拠点の新たな整備にあたり、市民に分かりやすくお伝えするために、本市独自の「広域防災拠点」という呼称を用いることとなったと聞いています。今後とも、環境影響評価書の内容を踏まえ、環境に配慮した計画としつつ、事業を推進していくとのことです。

以上でございます。

イ 補足資料について事業者が説明した。

ウ 質疑

【奥会長】 御説明どうもありがとうございました。それでは、先ほどの事務局からの広域防災拠点に関する報告と、そして今いただきました事業者の方からの説明について、御質問や御意見がありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。挙手をしていただければ、指名をさせていただきます。

藤井委員、手が挙がっていますね。どうぞお願いします。

【藤井委員】 よろしくお願いします。いくつかあるので、先に質問を列挙させていただきます。

最初に事務局の方から説明のあった広域防災拠点についてなのですが、これが今、横浜市内に実際何箇所あるのか、別のもの（広域応援活動拠点）は 20 箇所という話を聞いたのですが、この広域防災拠点というものが何箇所ぐらいあるのか。というのは、横浜市としてこういう場所が不足しているから造らなければいけないというものなのか、ただ土地があるからここもこういうふうにご利用しようという発想な

のか。その辺の違いを教えてくださいということが一点あります。

続きまして、事業者の方からの御説明なのですが、(補足資料2ページの)凡例がすごく分かりにくくて、要は◎が良いという、イメージ的に良いということですね。

【事業者】 そうなります。

【藤井委員】 (補足資料2ページの)「環境へ与える影響」と「配慮事項の効果」の表記が(◎～△の付け方が)逆転しています。その辺を理解した上でですけれども、まず(補足資料2ページの)案①と案②と案③(の表2-1配慮事項)(1)のところですか。生物への影響のところなのですが、案②の高架+平面にした場合に影響が中(○)と書いてあるのですが、実際にここには道路で平面的に分断するけれども「生物の行き来は可能」と書いてあります。実際のところ、ロードキルとかを防ぐために、おそらく侵入できないような柵が設けられると思いますし、不法侵入できないようにもなるということで、おそらく動物が侵入することはできないような構造にするはずですか。そう考えるとここが○というのは少しおかしいのではないかと思います。もし何かしら、ここで進めていくのであれば、アニマルパスのような、地下に動物を通すようなルートとかそういうものを作っていく必要があると思います。

最後の補足資料4の旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の農業振興地区についてですけれども、回答の中で「市街化調整区域のままとし、都市的土地利用を引き続き制限していきます」とあるのですが、実際のこのインターチェンジの進入路を作るというこの行為そのものは、その制限には当たらないということなのかについて教えていただければと思います。以上、お願いします。

【奥会長】 3点いただきました。最初の点は横浜市の方で、把握されていますか。事務局の方で答えをお願いします。

【事務局】 事務局でございます。広域防災拠点が横浜市内に他にいくつあるかということと、(広域防災拠点と)広域応援活動拠点との違いということでよろしかったでしょうか。

【藤井委員】 違いというよりは、広域防災拠点がどれくらい必要性のあるものなのか。要は、今まで横浜市としてもものすごく不足していて、どこかに造らなければいけないとずっと検討していたけれども出来なかった上で、こういう場所ができたから作りましょうという話なのか。実は他にもあって十分足りているのだけれども、あそこでも利用できそうだから、そこも広域防災拠点にしてしまおうという考えなのか。その違いを教えてくださいたいです。

【事務局】 まず、横浜市内に広域防災拠点として位置付けられているところは、現在までにございませぬ。今回、(仮称)旧上瀬谷通信施設公園整備事業の計画区域の箇所では防災機能をどのように持たせるかという議論につきましては、広域応援活動拠点としての機能を持たせるということで今までも御説明し、現在も機能としてはそのような前提で検討しているところです。ただ、広域応援活動拠点ではあるのですが、立地条件として、例えば津波が来ない内陸であるということと、あとは東名高速道路に非常に隣接しているということで、横浜市内の広域から応援部隊が駆けつけたときに、横浜市内のその他の広域応援活動拠点に向かう前

に、一旦集結する場所としてこの東名高速道路に近い（仮称）旧上瀬谷通信施設公園整備事業の計画区域のあるところを用いていこうということから、他の広域応援活動拠点とは、求められている機能、前提となるものは変わらないのだけれども、その立地的なところから広域防災拠点として位置付けるということになっているので、広域防災拠点として必要だから整備するというよりも、広域応援活動拠点として整備する中で、そのような活用の仕方として位置付けられるということを知りやすく説明していくために広域防災拠点という呼称を用いるようにしたと聞いております。

この広域防災拠点というのが、国の方でも使っている用語として広域防災拠点というものがございますが、同じ名称ではあるのですが、それとは関連はなく横浜市独自として、広域応援活動拠点とは区別して「広域防災拠点」という名称を使っていくということとしたと聞いております。

【藤井委員】 ありがとうございます。

【奥会長】 藤井委員、理解、大丈夫でしょうか、これで。今の説明で。

【藤井委員】 すごく失礼な言い方ですが、なくてもいいということなのか、極端な話。応援活動拠点が各地にあります、そこにアクセスするための一つの拠点にするため、スムーズに応援活動拠点に移動できるようにするためのベースとするために、まずはそこに集まらしましょうということでしょうか。

【事務局】 まず、広域応援活動拠点として整備をしていくということについては、今まで検討が進められてきて、広域応援活動拠点として必要だから整備はするのだけれども、東名高速道路に近いのでその名称を広域防災拠点として、一時的に他の広域応援活動拠点に応援部隊が移動するときの一旦集まる場所というようなことで位置付けたいということで、検討が進められているとのことでした。

【藤井委員】 広域防災拠点に位置付けを変えることが、イコール、高速道路からの進入路を作らなければいけないという条件が加わるということですか。要は、広域応援活動拠点として今まで整備していきますという話は理解できるのです。それは今までもずっと他の議論の中でありましたし、理解できるのですけれども、急にインターチェンジの進入路が入ってきた。それがなぜかという、そこを、広域応援活動拠点を広域防災拠点に位置付けを変えるから、インターチェンジの進入路を作らなければいけなくなったという理解で良いですか。

【事務局】 インターチェンジ整備の事業検討の経緯については事業者の方から答えていただきたいと思います。

【奥会長】 はい、お願いいたします。

【事業者】 今の広域応援活動拠点、それから広域防災拠点のお話ですが、まず、広域応援活動拠点として上瀬谷の公園・防災地区の検討が進められてきたという中で、今までは市内 26 箇所の広域応援活動拠点というのがあって、そこにそれぞれ応援の部隊が行くというようなオペレーションになっていたところなんです。そこに行くまでも、いろいろ他のところにちょっと集結をしたりということがあって、なかなかスムーズに行けないのではないかという議論があったと聞いています。

そういった中で、今回新たに上瀬谷（に整備される公園・防災地区）が広域防災拠点ということで少し位置付けを変えるといいますか、東名高速道路からやってくる応援部隊を、まずは上瀬谷のあの地区に一旦全員集合していただくというところで、そこで1回集合することによって、例えばスムーズにその他の26箇所の広域応援活動拠点到に振り分けることができると、そういった運用面でのオペレーション上、よりスムーズにするということが大きな目的だと聞いています。というのも、応援部隊がスムーズに行けないというところになった場合には、例えば災害時72時間でどんどん生存確率が下がるというようなことも言われておりますけれども、そういった時間、一刻も早く応援活動に入らなければいけないという状況の中で、いかにスムーズに応援部隊をしっかり捌いていくかというようなところを重視していると聞いています。スムーズに応援部隊を集結させるため、そういったところも含めて、そこまでの東名高速道路と上瀬谷（に整備される公園・防災地区）の広域防災拠点と呼んでいるエリア、そこをスムーズに直結をするというような観点で今回検討を進めているものでございます。

【藤井委員】 広域防災拠点は国が定めた広域防災拠点ではなくて、横浜市独自の位置付けと聞きましたが、例えば、広域防災拠点到に位置付けたから、そこには直接アクセスするインターチェンジみたいなものを作らなければいけないというような、そういう取決めはないわけですね。

【事業者】 取決めそのものはないです。

【藤井委員】 一時的な拠点到として広域防災拠点到にそのベースを作って、そこにスムーズに行けるようにするという意味であれば、横浜町田インターチェンジがあるので、十分そのベースとするための進入はできると思うのです。

【事業者】 私どもとしては、横浜町田インターチェンジが確かに直近にありますけれども、そこからさらに一般道路を使ってこななければいけないというわけで、一般道路含めて道路啓開の問題もあるだろうと思っています。そういった中で、しっかり高速道路規格としてのインターチェンジを直結するような形で作るということは非常に意味がありますし、よりスムーズにいけるものと考えています。

【藤井委員】 分かったようで分からないですけど、この話は理解しました。あとは他の委員の方にお任せいたします。

【奥会長】 それでは、他の点お願いします。

【事業者】 2点目の御質問でございます。補足資料2の3案比較の部分の（表2-1配慮事項）(1)の部分、案②のところについて○とはなっているけれども、実際は進入禁止、立入り禁止みたいな柵ができるので動物が入れないのではないかというような御指摘かと思えます。おっしゃるとおり、おそらく侵入、立入り禁止みたいなものはできるかなというところでございます。そういう意味では、物理的に少し地表面を掘り込むよりは、そのまま掘り込まずに地平になるというようなところですか、あと地区ですね。少し分かりにくくて恐縮ですが、平面から高架になっていくというところもでございます。そういったところで地表面というものを、動物が行き来できる可能性が高いのではないかという意味で、そういった差を少し付けさせていただいたという意味で、案①よりは案②の方を

○にさせていただいたようなところはございます。ただ、実際は委員のおっしゃるとおり、アニマルパスみたいなものを本当は作らなければいけないとか、そういったところの観点はあるかと存じます。

それから、3点目の御質問の市街化調整区域の場合は、道路を造る場合は土地利用の制限に当たらないかどうかというところでございますが、道路を造る場合については、土地利用の制限には基本的には当たらないというのが回答でございます。以上でございます。

【藤井委員】 ありがとうございます。

【奥会長】 よろしいでしょうか。それでは藤倉委員、その後に酒井委員の順番でお願いします。

【藤倉委員】 資料をいろいろ御準備いただいてありがとうございます。補足資料2の影響比較を御準備いただいたことは大変ありがたいと思うのですが、建設発生土のおよその排出量をお示しいただけないかということをお前回お願いして、回答が現時点での定性的な比較としておりますとあるのですが、この現時点というのは、この計画段階配慮書の審議をしている過程でいずれ出てくるのか、計画段階配慮書の段階ではもう出ないという意味なのか、そこを確認したいのでお願いします。

【奥会長】 お願いいたします。

【事業者】 お答えいたします。お示しさせていただいたように、今回は定性的な回答とさせていただいています。概算だとしても数量を出していくためには、ある程度の設計的なものはしっかりやっつけていかなければならないというところがございますが、今はまだその段階にはないというところで、計画段階配慮書の段階では今回定性的な回答というところで、数量の方は今の段階では難しいという回答でございます。

【藤倉委員】 確認しているのは、今回とか今の段階というのはどの段階ですか、ということを確認しているのですけど。

【事業者】 計画段階配慮書の段階では、概算的な数量はお示しが難しいというところなんです。

【藤倉委員】 そうですか。とりあえず分かりました。結構です。

【奥会長】 では、酒井委員お願いします。

【酒井委員】 よろしくお願いします。まず確認したいことがあるのですが、計画段階配慮書の2-5ページのところに(図2-3)地形分類図及び保全すべき地形というページがあります。そこで見たいのは地形そのものことではなくて、ここに切土、盛土という色分けがなされていて、これは旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の方で行う内容を反映したものかと思うのですが。資料の場所はいいですか。

【奥会長】 2-5ページですね。

【酒井委員】 図2-3、計画段階配慮書そのものです。これを見ると(凡例の)赤が盛土、青が切土となっていて、これは旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業で行う予定の結果を反映したものかと思うのですが、この図というのが、旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の環境影響評価書に出ている切土、盛土の予測図と違う。どういうことなのかをどこに質問したらよいのか。皆さんのお手元にいきなり旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の方の環境影響評価書があるとは限らないですけども違うのです。旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の方の環境影響評価書の

2分冊の1の2-19 ページ、図 2.3-11 切土・盛土の状況というページがあって、そこと図が違うのです。

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の方でも事業を進める、熟度が上がるに従って、評価書というのは最終版のはずだけどそれ以降まだ変わっているということなのかもしれないのですが、今回の事業というのは旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業で行われた事業を踏まえたものになるはずなので、その事実関係の確認とか、把握というのを事業者、事務局でも把握して、そこで何か旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の環境影響評価書以降の変更点とかあれば、それを説明した上で今回の事業について説明してほしい。

【事務局】 事務局でございます。今の件、よろしいでしょうか。

【奥会長】 どうぞ。

【事務局】 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業環境影響評価書に記載の盛土、切土の図と、本事業の計画段階配慮書の記載が異なるのではないかとということかと思うのですが、評価書の時点から造成の計画については見直しがされておりまして、既に旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の事後調査計画書（工事中その2）、こちらが令和6年2月に提出されているものなのですが、こちらの中で造成計画を見直したということで報告がされており、その内容と一致していると考えております。以上でございます。

【酒井委員】 それは失礼しました。私たちも報告を受けているという意味ですね。

【事務局】 （旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の事後調査計画書（工事中その2）が）提出された際には、提出された旨と掲載されているホームページの御案内について、お知らせさせていただいているものになります。

【酒井委員】 そうなのですか、それはフォローしなかったこちらの落ち度という話になるということ。

【事務局】 御案内が足りなくて大変恐縮です。

【酒井委員】 事情は分かりました。でも、そういう説明を少し挟んでいただくと混乱がないと思いました。これは事務局へのお願いということになりますかね。

【事務局】 お知らせする際には、大きく変わるようなところがございましたら、今後はきちんと委員の皆様にご情報提供するよう進めてまいります。

【酒井委員】 元の事業そのものだけではなくて、こうして新たな事業として上乗せされるようなときにベースラインが変わっているということを改めて簡単に御紹介いただけると良いと思いました。ありがとうございます。

それともう一つ違う話なのですが、大門川が暗渠化されるのですが、（計画区域内の）地下を大門川が通るみたいな話になっているかと思うのですが、少なくともこの概念図のところに大門川が出てこないです。大門川との関係というのはどうなっているのかがよく分からないのですが、それは環境影響評価をする上で、その配慮を考えなくて良いことなのでしょうか。

【事業者】 計画段階配慮書の1-7 ページの方をおそらく御覧いただいているかと思えます。ここについては、大門川については記載をしていません。

（計画段階配慮書）3-1～2 ページを御覧いただければと思います。そ

ちらには、大門川切り回し後の暗渠の位置関係についてもお示しをさせていただいていますので、こちらで御確認をしていただければと思います。1-7 ページで書いていなくて大変失礼をいたしました。

【酒井委員】

もう一つ、案の選択にあたっては東名高速道路からの出口の形状がどうなるかというところに強く影響されて、現地でお話を伺ったときに東名高速道路の出口というのはもちろん東名高速道路の、NEXCOですか、そちらの事業者との協議になって、つまりこの案①から③の選択の自由度というのはどれだけこちら（横浜市側）にあるのかということをお伺いしたいです。

【奥会長】

はい、お願いいたします。

【事業者】

東名高速道路と接続する箇所については、今御指摘いただいたとおり東名高速道路の管理者であるNEXCO中日本ですとか、あるいは物理的に工事がどこまでできるのか、経済性はどうか、といったような観点も含めて今検討しているところです。管理者であるNEXCO中日本とは、いずれにしましても協議をしている中で、どちらもあまり指定をされているようなものでもございませんので、そういう意味では今、自由度という表現を使っていいかはありますが、どちらも可能性があるとは考えております。

【酒井委員】

案①から③を選択できるということになると、もちろん経済性も大切なのですが、同時に環境影響の観点からの案の評価を○×△でまとめていただいた情報というのはすごく大きな情報になると想像するのです。ただ、○×△だとこれは一般論としては、それはそうでしょうみたいな感じかなと思うのです。例えば、私は生物生態学者なので生物多様性のことを言うと、もちろんそれは完全に道路が地下を通っていて指標に影響しないというのはもちろんベストだというのは一般論としてはそうなのですが、ただその守るべきその自然の重要性が多大なコストをかけて見合うものなのかどうかというところを、やっぱり丁寧に見ておかなければならないのかなと思いました。だからどうとはすぐに言えませんが、議論というかその論点の観点として少し整理したいとも思って発言しました。よろしくお願いします。

【奥会長】

ありがとうございます。最初に御指摘いただいた点については、この事業そのものではなくても、その前提となる関連する事業のその後の進捗であるとか、それからその内容変更があった場合には、「この事後調査報告書が提出されました。URLはここです。」という情報提供にとどまらず、内容的な部分についても概略を御説明いただくように、是非今後は、事務局の方、御手数おかけしますけれども、よろしくお伺いしたいと思います。

はい、ありがとうございます。では田中修三委員、その後に横田委員でお願いします。

【田中修三委員】

私の方からよろしいですか。

【奥会長】

はい、どうぞ。

【田中修三委員】

土壌汚染についてお話したいと思います。まず前回の私の意見3点につきまして、今日御説明いただきました。これについては了解しましたので、よろしくお伺いいたします。

これに関連して1点だけ注意してほしいことが、計画段階配慮書の2-

120 ページを開けていただけますか。私の質問がこの表 2-49 は国有地の結果で、その下に旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業実施区域内における調査においては、20 区画とか2 区画とか書いてあるのですが、これとどういう関係なのかと思って混乱してしまっただけなのですが、その理由は今日の説明で分かりました。従って、ここを「土地区画整理事業実施区域内の民有地、公有地における調査においては」と書いていただければ全く混乱しなかったのですけれども、方法書以降同じような文言が出てくる可能性もありますので、その辺は正確に書いていただければと思います。以上です。

【奥会長】 ありがとうございます。では今の点、今後の図書の中で留意をしていただければと思います。

では、横田委員お願いします。

【横田委員】 ありがとうございます。広域防災拠点の件と補足資料2の件で2つお伺いしたいと思います。

広域防災拠点なのですが、(仮称)旧上瀬谷通信施設公園整備事業のアセスで、公園の範囲が北側に拡大した変更があったと思うのですが、あの変更とこの事業との関係というのがお伺いしたい点です。今回、広域防災拠点に位置付けることで、新たに北側に拡大したエリアの、例えば用途が変更になるであるとか、あるいは、訓練などで使用する地域が必要になって、土地の性状ですとか形質が変わるといようなことが今回生じるのかどうか。それから、区画内道路の上川井瀬谷1号線がかなり交通のアクセスポイントになるので、その幅員、変更は不要というお話がありましたけれども、例えば賑わい施設ができたときに、合わせて何かその道路の拡張みたいなことが考えられるのか、そういったところの事業の実質的な質の変化というのが見込まれるものなのかどうかということをお伺いしたいと思います。

2点目は今回お示しいただいた補足資料2の影響比較の中で、配慮事項(6)(補足資料3ページ)と配慮事項(11)(補足資料4ページ)ですけれども、配慮事項(6)に関しては法面とか緩衝帯の話ですけれども、横断的な構造がはっきりしないと、掘割(案①)が○であるということがはっきり言えないのではないかと思います。法面が生じるのか、そこに緑化ができるのか、あるいは、掘割沿いに緩衝帯ができるのか、そういうようなところがクリアではない状態で、それが○であるということがなかなか言いづらいのではないかと思います。あと配慮事項(11)の地域分断に関しても、やはり基本的に、先ほどボックスカルバートという話がありましたけれども、掘割にすることの方が平面構造よりはやはり分断的な要素が強いのかなと思います。こういったところで、(案①と案②)が○、○で平面と掘割の差が付かないというところに疑問を感じましたのでお伺いしたいと思います。以上、2点お願いします。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。

1点目は(仮称)旧上瀬谷通信施設公園整備事業の計画内容に変更があるかどうかということです。そちらについてはいかがですか、事務局の方でしょうか、お答えいただくのは。

【事務局】 広域防災拠点と公園、あと道路の検討状況の変更が生じるのかどうかという御質問でございますけれども、私どもの方で確認した内容としましては、広域防災拠点として改めて位置付けていくということに伴っ

て、これまで環境影響評価の手続きが行われた公園の内容については、大きな変更はないと聞いております。

具体的にはその（仮称）旧上瀬谷通信施設公園整備事業の評価書を踏まえて現在検討中ということですので、詳細については設計中ということなので、評価書の内容からの変更はあるかとは思いますが、先ほど申しましたとおり、横浜市環境影響評価条例の修正届が提出されて再アセスの手続きが行われるような修正というものはないと聞いています。また、道路についても同様に、こちらは都市計画の方で定めているところですが、大きな変更があるということは現時点では聞いておりません。広域防災拠点との関係性については以上でございます。

【奥会長】 はい、横田委員。

【横田委員】 行政的に判断してないというようなことですが、要は用途がはっきりしないというところに曖昧さを感じていて、どれぐらいの交通の負荷が災害時にかかるのかとか、そういった具体的な用途のあり方をどこかできちんと示された方がいいと思いました。以上です。

【奥会長】 ありがとうございます。また（仮称）旧上瀬谷通信施設公園整備事業の方も、もう少し詳細が明らかになってきましたら、またそれが報告できるような段階になりましたら、情報提供を事務局の方からお願いしたいと思います。

では2点目、お願いいたします。これは事業者の方ですね。

【事業者】 お答えいたします。3案比較の中のまず配慮事項(6)についてですが、私どもといたしましては、高架+掘割あるいは平面につきましても、例えば掘割であれば法面あるいは擁壁となるかと思いますが、そういった構造であっても、あるいは緩衝帯というものができるといった観点で両案〇とさせていただいたところでございます。ですので、案①と案②で緑地の量が違うのではないかとそういったところの観点ではなくて、例えば法面ができたとしたらそこに緑化を図っていききたいというような意図でございます。

それから配慮事項(11)ですが、これは構造的な観点プラスそこに道路が走っているというような観点から、これは両案同じ、同程度というような比較とさせていただいたところでございます。以上でございます。

【奥会長】 はい、お答えいかがでしょう。

【横田委員】 あまり理解ができなかったのですけれども。道路の幅員が同じであって掘り込み（掘割）か平面かというところ、法面をもし設けるとしたら法面の分の土地が必要になると思うのです。ですので、まず事業の幅が必要になってくるのではないかと思います。法面ができるのかどうかということが分からないとこの影響が評価できないのではないかと。ですので、法面はできるのですかというようなことをはっきりとお伺いしたかったということです。

それから掘割で分断の影響は変わらないという根拠も不明瞭に感じました。横断しなければいけなくなるであるとか、それは農業従事者の方にも同様かと思いますが、やはり環境はかなり変わるのではないかと。思います。

事業の具体的な内容がないままにこの（案①と案②を）〇、〇とする

ことに違和感があります。きちんと差をつけることが目的なのではないかと思うので、やはり配慮事項(6)と配慮事項(11)は(案①と案②は)△、○が妥当ではないかと私は思います。

【奥会長】

ありがとうございます。事業者の方、現時点でなかなか具体的な計画内容が定まっていないうちで、定性的な判断をせざるを得ないと。それも一般論での判断になってしまっているということはある意味やむを得ないにしても、計画段階配慮書ではこれで致し方ないにしても、この複数の検討をこの段階だけで終わらせるのではなく、もう少し計画が具体化していく中において、より定量的に評価できるような状況になったときに改めて、この複数案の検討結果がどうだったかというところを、今後お示しいただけるように、是非そこは御検討いただきたいと思っております。委員の皆様ももう少ししっかりと定量的なところを含めて見せていただかないと、この3案検討の妥当性、その中でこれを選択しますというところの根拠、妥当性が判断できないということになるかと思っておりますので、ここは引き続き精緻化を図るように努めていただきたいと思いますということをお願いいたします。

他はいかがでしょうか。他の委員の方よろしいですか。稲垣委員、どうぞ。

【稲垣委員】

広域防災拠点についてのコメントと質問です。前回質問させていただいた内容について、先ほどの御説明で、内閣府防災の考え方とは異なる市独自の施設名称と理解したのですが、分かりにくいという率直な感想もありつつ、ただこの内容はここでの議論の対象ではないと思うので、この点については質問を控えます。一方で、市独自の施設名称であるなら、誤解を招かないためにも、今後の環境影響評価の図書ですとか、資料の中にこの既存の広域応援活動拠点に新たな機能を今回ここでは加えているのだということを少し丁寧に記していただけるとありがたいと思いました。

もう1点、こちらは質問なのですが、高速道路は災害後のことを考えると安全点検がなされるまで通行止めされる可能性が高いということもありまして、発災直後に使えるのかということが心配です。インターチェンジ以外からこの公園・防災地区へのアクセスを考える必要もあるのではないかと考えていまして、あくまでインターチェンジからのアクセスのみを今後も考えていかれる予定なのか。どの程度の大きさの車両がこの開発エリア内を走行するのかということが道路幅員のことであったり、環境影響評価するときに必要な与条件になると思ひまして質問です。よろしくお願ひします。

【奥会長】

ありがとうございます。今の御指摘に対してのお答えいかがでしょうか。事業者からお答えされますか。

【事業者】

はい、お答えいたします。高速道路は安全が確認できるまで通行止めになるのではないかと申した御指摘だったと思ひます。私どもの方でも、そのあたりをいろいろ確認いたしまして、特に東名高速道路については、いち早く道路啓開をされて、一般車両は当然通行止めになるにしても、そういった災害(時)を応援するような車両については、いち早く通行可能にするというような計画であると申ひを申ひしていることから、高速道路との直結というところが重要なのではないかと考えているところなんです。

一方で、一般道路のアクセスというところも重要です。そこで、今回新たに市としての、市というか県ですね。県としての第一次緊急輸送路というところ、あるいは第二次緊急輸送路というような緊急輸送路との関係についても、今回この広域防災拠点の位置付けと合わせてしっかり検討していくというところでございます。

【奥会長】 稲垣委員、どうぞ。

【稲垣委員】 はい、承知しました。ありがとうございます。必ずしもインターチェンジ（とのアクセス）だけに限定する訳ではなさそうだと理解したので、またいろいろ決まり次第教えていただけたらと思いました。

あと、もう一点なのですが、発災直後の救援も非常に重要なのですが、都市のオープンスペースは非常に災害時に重要で、応急対応期だけではなくて復旧工事の資材や車両の置場に使うとか、場合によっては災害廃棄物の一時受入れ場所にする可能性もゼロではないと想像します。この復旧期の拠点としてのポテンシャルは、今回想定されていないのか。あくまで72時間の救助・救援のための拠点だったり、避難所に物資を配るための拠点、1～2か月あたりかと想像するのですが、その辺りまでを想定していらっしゃるのかも補足で教えてください。

【奥会長】 はい、お願いいたします。

【事業者】 お答えいたします。現在議論をされているところは、これまでも御説明をさせていただきましたように、基本的には災害が起こった直後、救援部隊ですとかあるいは緊急物資、そういったところについて議論がされていると承知をしています。そういった中で、災害のタイムラインに合わせたポテンシャルは当然あるかとは思いますが、タイムラインに合わせてどのように活用ができるのかということは、おそらく今後の議論なのではないかと考えております。以上でございます。

【奥会長】 稲垣委員、よろしいでしょうか。

【稲垣委員】 はい、承知しました。おそらく、どういう使われ方をするのかを防災の部署の方でも御検討されるようにも思うので、新しい情報が得られ次第反映するというところで、情報収集、共有などもよろしく願いできればと思います。

【奥会長】 はい、お願いいたします。

他の委員の方はいかがですか。はい、藤井委員どうぞ。

【藤井委員】 先ほどの横田委員の御質問のところをお願いしたいことを思いついたのですが、いただいた補足資料の（3ページ 配慮事項）(6)の緩衝帯、法面、区域内の話なのですけれども、先ほどのお話を聞いていると、確実に構造的に法面をそこに設置するかどうかはまだ定かではないというようなことを理解したのですけれども、法面を設置するということは、その分道路の工事幅が広がるという理解になりますか。例えば、三面護岸のようにストーンと落としてしまうと、工事区域の幅が狭くなるけれども、緩衝帯として法面をそこに用意しようとする、より工事幅が広がるという理解でよろしいですか。

【奥会長】 はい、どうでしょうか。

【事業者】 お答えいたします。すみません、先ほどの横田委員の御質問の中でお答えすべきだったと思えますけれども、今の案①については、どちらかというとなら法面というよりは、直壁を基本に想定をしているところです。

そういった中で、確かに横田委員、それから今、藤井委員がおっしゃるように法面構造にしてしまうと、その分、道路区域が広がってしまうところではございます。一方で先ほどお答えしたのは、ただそういった法面構造になったとしてもそこで緑化をするのは可能であると、そういった意味でお答えさせていただいたものです。まとめますと、法面にした場合については確かに道路区域あるいは工事幅というのは、直壁に比べて広がるというのは事実です。

【藤井委員】

ありがとうございます。もし、今後なのですけれども、その両方を検討していく、もう完全に直立で進めるということが決まっているのであれば、これ以上の議論はないのですけれども、もしその中にまだ法面を加えるようなことも考えていくのであれば、どちらがより影響が少ないか、工事幅を広げることで法面を作ることの方が、影響がないのか。工事幅を減らして直立、壁のようにしてしまう方が、影響が少ないのかという議論も是非していただければと思いました。よろしくお願ひします。

【奥会長】

ありがとうございます。今の点も含めて、もう少しこの表（補足資料2～5ページ、表2-1）につきましては、精緻化を図っていただくということで重ねてお願いいたします。

では、他によろしいでしょうか。ありがとうございます。では、他にないようでしたら、事業者の方との質疑応答は以上とさせていただきます。事業者の皆様、どうもありがとうございました。御退出をお願いいたします。

エ 審議

【奥会長】

それでは、審議に入ります。

こちらは配慮書の段階ですので、諮問答申という形ではなく、審査会の意見を聴くということになっております。審査会の意見を聴いた上で、配慮市長意見書を作成することになります。これまで多々、御指摘、御質問ございましたけれども、追加でございますでしょうか。大丈夫でしょうか。

事務局にも確認しますけれども、今後、事業者の方から補足説明が必要な内容というのは現段階ではないということではよろしいですか。

【事務局】

はい、そのように考えております。

【奥会長】

委員の皆様もそれでよろしいでしょうか。なかなか今の時点で出てくる情報というのは、今日までにいただいた情報に限られるのかなということではございます。

では、他に御意見等ないようでしたら、本件に関する審議はこれで終了ということにさせていただきます。

事務局におかれましては、本日の審議を踏まえて、次回以降の審査会で配慮市長意見書の案を示してくださるようお願いいたします。委員の皆様にはそちらの案を次回以降で御審議いただくということになりますので、よろしくお願ひいたします。本日の審議内容については後日会議録案で御確認いただきますようお願いいたします。

以上を持ちまして本日予定されていた議事は終了いたしましたので、事務局にお返しいたします。

【事務局】 本日の審議につきましては終了いたしました。傍聴の方は御退出をお願いいたします。
(傍聴者退出)

資 料 ・旧上瀬谷通信施設地区と東名高速道路を直結する新たなインターチェンジ整備事業 計画段階配慮書に関する補足資料 事業者資料