

平成29年度 第7回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成29年11月9日(木) 13時30分～16時10分
開催場所	関内中央ビル10階 大会議室
出席委員	奥委員(会長)、葉山委員(副会長)、菊本委員、木下委員、五嶋委員、田中稲子委員、田中伸治委員、津谷委員、中村委員、堀江委員、水野委員、横田委員
欠席委員	岡部委員、押田委員、所委員
開催形態	公開(傍聴者15人、報道2人)
議 題	1 (仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書について 2 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価方法書について
決定事項	平成29年度第6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 平成29年度第6回横浜市環境影響評価審査会会議録確定</p> <p>【奥会長】 会議録(案)について、訂正はございますか。</p> <p>【中村委員】 会議録(案)5ページの私の発言の3行目、「保育所があるので、設けていただくと良いと思いますが、」について、何を設けるかはっきりしていないので、「調査地点を」という言葉を入れていただきたいと思います。</p> <p>【奥会長】 中村委員から修正の御指摘がありました。5ページの中村委員の3行目「保育所があるので、」に続けて、「調査地点を」という言葉をいれていただくということで、事務局の方で修正をお願いします。</p> <p>他にございますか。他にないようでしたら、1点の修正を加えたものを会議録として確定します。</p> <p>2 議題</p> <p>(1) (仮称)中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書について</p> <p>ア 意見聴取依頼</p> <p>イ 手続について事務局が説明した。</p> <p style="text-align: center;">特に意見なし</p> <p>ウ 事業概要について事業者が説明した。</p> <p>エ 質疑</p> <p>【津谷委員】 2点あるのですが、1点目は手続きのことで事務局に確認したいのですが、今回は配慮書の審議ということですが、第2分類事業なので、いずれ判定手続を行うと思うのですが、そのための審議というのは事実上この配慮書の手続きの中で一体として審議するのか、それともまた別の機会に審議するのでしょうか。</p> <p>【事務局】 今回の手続きは配慮市長意見書作成のための意見聴取です。今後、事業者から第2分類判定届出書の提出がありましたら、あらためて審査会に諮問し、審議の内容を元に判定の手続を行っていきます。</p>	

【津谷委員】	2点目は事業者にお伺いします。第2分類事業の規模ということで建築物の高さが約99mであるということで、これが100m以上になると第1分類事業の規模となるのですが、この99mという非常に微妙な高さはどのような趣旨で決まったのでしょうか。
【事業者】	中山駅というのは、横浜市の中でも郊外部のターミナル拠点駅であり、この近くですと長津田駅もございますが、そういう駅と同様に建築物の高さとして100m以下ということで、今回は99mという高さで計画しました。
【津谷委員】	事業計画の立案にあたり、手続きの煩雑さを避けるということは計画段階では当然あると思うのですが、環境影響評価の手続きによる経済的な部分、あるいは時間や労力を減らすという趣旨で、あえて99mとする判断は当然あり得ると思います。もし、そうであればそういう趣旨もあったと率直に言っていただいた方がいいのではないかと思います。
【事業者】	これは横浜市の方からも強いご指導がありました。横浜市の中では、郊外部の拠点駅は建物の高さを周辺住宅地に配慮して抑えるようにというご指導も一つにはございます。我々の市街地再開発事業の検討の中では、ツインタワー、板状も含めて様々な建物形状を検討させていただいております。ただ、その中で今回の計画のようなシングルタワー、1本のタワーとする方が周辺への日影の影響がきちんと抑えられるということで、この形状を選択し、さらに郊外部の拠点駅であることを考慮し、100mを超えない範囲で事業計画を検討しております。
【津谷委員】	横浜市の方にお伺いしたいのですが、郊外部の沿線で建築物の高さを99mとする根拠はあるのでしょうか。
【横浜市】 (都市整備局)	建築物の高さについては、建築局等との協議になっているのですが、郊外部の再開発事業で高度利用をするところでいいますと、100m以上の事例が市内には中々ないという状況です。最近の事例で二俣川や、近辺でいうと長津田で再開発が進行していますが、いずれも100m未満に抑えています。100mを超える高さというのは横浜の都心部でないと、市の指導行政の中で認めてきていないということもあり、再開発事業を所管する我々からも100m以下にするように、と指導をしております。
【奥会長】	恐らく津谷委員のご指摘の趣旨は、ある意味アセス逃れのようなことにならないか、をご心配されてのご指摘だと思います。最終的には第2分類判定届出書が提出された後、審査会に諮問されることとなりますので、それも踏まえて本格的にアセスの手続きに乗るのか、そうでないのか審議されますので、その段階でご意見をいただきたいと思います。
【事務局】	建築物の高さについて、建物部分が約99mということですが、屋上の塔屋部分を入れると約108mになるということでしょうか。また条例上は、この塔屋を含まない高さで、第1分類事業か第2分類事業か決まるということでしょうか。
【事務局】	その通りです。建築基準法上の建築物の高さが要件となっており、今回は塔屋部分を除いた高さで事業の規模を判断しております。
【水野委員】	先ほどのご指摘に関連して、横浜の郊外部では建築物の高さを100m以下で指導しているとのことですが、横浜市では、例えば景観等、何か判断基準があって指導されているのではないかと思います。なぜ一律に100m以下としなければならないのか、その指導の根拠がはっきりしない。また、そうであればその段階で既にアセスの手続きに入っていたの

ではないかと思うのですが、その辺りのところが有耶無耶になっている。どういう指導をされているのか、はっきりさせていただいた方がいいのではないかと。

【奥会長】 中々お答えが難しいかもしれませんが、指導の根拠が不明確ではないかというご指摘ですがいかがでしょうか。

【横浜市
(都市整備局)】 協議の中で聞いている話では、建築局等は駅のポテンシャル等で判断していると聞いています。郊外部で景観に関して、「この高さで」という市の基準はないのですが、全体的な都市構造の位置づけや乗降客数等の駅のポテンシャルの中で総合的に判断して指導をしていると建築局等から聞いています。

【菊本委員】 地盤について、配慮書の 2-4～7 ページにある図 2.2-1～4 をみると、計画区域周辺は、軟弱地盤、低湿地、河川の流域で、ある程度地下水位が高く軟弱な地盤なのかなと考えるのですが、一方で液状化危険度の判定で見ると、PL 値が 0～5 の間で液状化危険度は低いと判定になっています。この横浜市が出している情報は割と大雑把な判定がなされていて、具体的な計画地の最新の地質情報が今一つ読み取れなかったのですが、この計画地の中で既存のデータとして、標準貫入試験のデータがあるかどうか教えていただきたいのですが。

【事業者】 今回の計画はボーリングデータ等を参考にしたものではありません。ただ、市街地再開発事業を進めていく中で、きちんと地盤調査を実施して、その結果に基づいて実施設計、構造設計を進めていきます。

【菊本委員】 計画地周辺は海からだいぶ離れていますし、液状化が話題に上るところではないですが、東日本大震災の際に、新横浜駅周辺で液状化が発生し、建物が傾いたりしています。その場所と地盤特性が似ていると感じられますので、一概に液状化しにくいと言えないのではないのでしょうか。そのため、標準貫入試験の既存データがあれば、それを見ていただくか、できれば計画地で標準貫入試験を実施して、N 値、地質図を作成することと試料の圧密試験により建物がどれくらい沈下するかは、割と簡単に調べられるので、調査していただければと思います。

【事業者】 検討させていただきます。

【木下委員】 本日のスライド 31 ページに「壁面の緑化」とあり、温室効果ガスにも関係あるかと思いますが、どちらかというところだと 40 ページのヒートアイランド現象の抑制を狙ったものではないのでしょうか。このように整理した理由を聞きたいのが 1 点目です。

2 点目は、歩行者、自動車の話がありましたが、先日の現地調査で、自転車を考える必要があるのではないかと感じました。自転車に対する対策はどのように考えているかお聞かせください。

【事業者】 1 点目の壁面緑化については、室内温度の上昇を軽減することでエネルギー使用量の低減を図り、最終的に温室効果ガスの低減につながるのではと考えています。おっしゃるようにヒートアイランドにも関係しますので、両方に関係することかもしれませんが、記載としてはこのようにしています。

2 点目の自転車についてですが、現状の中山駅の利用状況としては、歩行者が徒歩で移動されるのがメインで、その次にバスターミナル拠点ですのでバス利用が多くなっています。あとはキスアンドライドで、丘陵部の住宅地から自家用車で送迎されるという利用が多いということ

で、自転車利用者は量的には十分に把握できていませんが、さほど多い状況ではありません。ただ、将来的には利便性が増しますので、駐輪場の利用というのは十分想定されると思います。現在、商業施設内に計画している駐輪台数に多少余裕を持たせることを考えており、今後計画を詰めていく段階で横浜市の所管部署と協議しながら、駅前の駐輪施設をどうするか詰めていかなければならないと認識しております。

【奥会長】 現在は駅前に駐輪場はあるのですか。

【事業者】 公共の駐輪場はありません。

【中村委員】 スライド 42 ページの雨水貯留槽設置の検討について、これはおそらく建物の地下に設置されることになるかと思います。これを 46 ページにあるように供用時にはトイレ洗浄水に使うということですが、雨水貯留槽を 99m の建物の地下に設置することは構造上、大丈夫なのかというのが 1 点目です。

2 点目は、相当な数の居住施設ができるので、バスの便や交通量が現行より増えることは想定しているのでしょうか。

【事業者】 1 点目の雨水貯留槽についてですが、建築敷地として 3 つの敷地があり、それぞれについて必要な容量の指導を受ける予定です。99m の建物の下に設置することについては、建物の低層部分があるので、そこに入れることも考えられますし、高層部の地下に入れる場合でも雨水の量を構造計算に含めれば全く問題はないと考えています。

2 点目のバスの件については、いま想定している高層建築物の中で、居住者は増えますが、そこに人が増えることによってバス便が増えるということは想定しておりません。基本的には公共交通として鉄道利用を想定しております。ただ、中山は交通の結節点ということもありますので、駅前広場が整備されることによって利便性が向上する中で、周辺からバス増便のご要望がある可能性は否定できないと想定しています。現状では、このような条件で駅前広場を設計しています。

先ほどの駐輪場についての回答の補足ですが、中山駅近傍に市営駐輪場はありますが、南口の計画地周辺には公共駐輪場はありません。

【五嶋委員】 本計画区域の周辺に住んでいる住民の方々は徒歩で駅に行くということで、スライド 45 ページのように本計画で歩行者ネットワーク機能の向上に寄与するとされていることはいいと思うのですが、色んな機能を繋げていきますと、歩行者の動線が非常に乱れて歩行者同士がぶつかったりすることが生じるわけです。歩行する空間をつくるということは非常に重要な視点で、場合によっては健康という視点で考えるとエスカレーターよりも階段で行きたくなくなるような動線や空間が必要なのではないかと思います。

また、現在の中山駅周辺の状況は非常に狭くて、注意して歩かないと事故に遭いそうな印象すら受けました。安全という観点について、工事中の安全面については触れていますが、供用時の安全面についても、十分配慮すべきだと思います。それから中山駅の機能がアップした場合には、私の想像ですが、中山は空地が多くあり、住民も増えてくるのが想定されるので、それを考慮した計画とする必要があると思います。私が駐輪ということを今まで以上に意識する必要があると思うのは、視察時に学生さんが多くいらっしやっただので、自転車を利用して駅に置くと、場合によっては置き場がないくらいに自転車が溢れるといったこと

も含めて認識しておく必要があると思います。この辺りは、どのように考えていますか。

【事業者】

歩行者ネットワークについては、配慮書の 1-10 ページに図面で示していますが、駅を中心として1階部分に新たに整備する 3.5mの歩道幅員をもつ都市計画道路を整備しながら、鉄道沿いにも歩行者用通路を設けて歩行者空間を充実させていく計画にしております。それからもう一つ重要なのは2階に連絡デッキと表現しておりますが、これは中山駅から台村町の交差点、山下長津田線との交差点ですが、これと結ぶ形です。現在、商店街通りで歩行者とバス等の車両が錯綜している状況を正常化するために、中山駅の2階レベルの改札口からダイレクトに台村町の交差点と結ぶ歩行者動線を計画しております。その際の歩行者用通路の必要幅員については、歩行者空間の整備水準、交通計画でA水準という自由歩行が可能な水準が示されているのですが、このA水準を確保するような形で歩行者用通路及び連絡デッキの幅員を計画しております。それに加え、市街地再開発事業ですので、壁面後退を2m程度考えており、後退した部分を歩道状空地として歩道と一体となるように整備する予定です。歩行者空間としては、現状と比べてかなり充実したものになると考えています。

歩行者の安全面については、現状の駅前広場を含め、歩行者とバス、タクシー、それから一般車両が混在、錯綜しているというのが現状です。これを今回、駅前広場を市街地再開発事業施行区域の中央に約 5,000㎡の交通広場として整備することにより、自動車交通と歩行者、あるいは自転車の動線をきちんと分離していく計画です。駅からの利用も考慮する中で、再開発ビルの2階部分を貫通する歩行者動線を設け、連絡デッキを通して駅前の空間に結び付けていくという形にしております。そういう意味では交通関係でいえば、歩行者空間が充実しますし、安全性も十分確保するという計画検討をさせていただいています。

【水野委員】

先日、中山駅周辺を視察した際の印象として、確かに現在はごちゃごちゃしている状況が再開発事業によってすっきりするな、という印象を受けました。そこで交通について、スライド 11 ページの関係車両の主な車両走行ルートですが、おそらく現在とかなり駅前の状況が変わるので交通ルートをどう設定するのか、商業施設もあるので商業用の車両も入ってくるでしょうし、ここを通過する車の交通について、おそらくこれからシミュレーションをされると思うのですが、そこをしっかりとしないと、かえって他の交差点が混むなどの事象が生じることも考えられます。そうなってしまうと勿体無いので、十分な配慮をしていただきたいと思います。

【事業者】

現在、交通については神奈川県警と交通協議というものをしており、その中で将来の交通シミュレーションも当然行っております。現況の交通量に将来の伸びを考慮して、さらに開発交通を上乗せする形でシミュレーションをしています。現在、この 11 ページの走行ルートで交通処理を検討しており、各交差点の需要率は基準値の 0.9 を下回るという将来推計はさせていただいております。それから商業については、元々ユニーがあった当時の市街地再開発事業施行区域内に存在した商業施設の床面積と同じになるように計画しております。そのこともあるのですが、シミュレーションを行った結果、いずれも基準値を下回ると推計してい

ます。

【田中稲子委員】

スライド 29 ページで、日影の影響の考慮ということで、高層階のセットバックとありますが、この敷地の中でどうセットバックしても 99m という高さであれば、全く影響がないということはないと思います。地域の方々、皆様がこの施設ができることを待ち望んでいると、好意的に同意されているというお話も伺いましたが、どうしても 99m にしなければいけないのか、例えば建物形状を階段状にして高さに変化をつけるといった検討をされた上でこの計画になっているのか、というあたりを説明していただきたいと思います。

これと関連して 99m のままですと、特に冬季に日照時間が限られるエリアが出てくるとと思いますが、その時に高層棟北側にある住宅地のエリアが、今後は商業地域に転換されていくような予定があるのかどうか、少し将来的なところも説明していただきたいと思います。

【事業者】

高層棟については、これまでの組合活動のいろいろな検討の中で、階段状にするような板状の案、高層のシングルタワーの案、それから先ほども説明した高層棟を 2 棟にするツインタワーの案の 3 つを基本として、北側の市街地に対する日影の影響をシミュレーションしております。その結果、1 日のうち何時間日影が生じるかを見る等時間日影図で考えると、日影の範囲がどうしても板状の案の方が大きくなってしまいます。それから見栄え的にも建物の見附面積、幅が長くなってしまいますので、かなりのボリューム感になります。これをシングルタワー案のようにタワー形状にすることで、かなり建物としてもスリムになり、日影の影響も少なくなるということで 99m という高さで計画しています。

北側の市街地については、主に近隣商業地域であり、基本的には商業プラス住宅の用途が許容されていると、土地利用としては住宅系も多いのですが、そこへの影響をとにかく最小限にするという中で現在の 99m のタワー形状を選択させていただきました。

【奥会長】

用途地域の変更についてはどうですか。

【横浜市】
(都市整備局)

市街地再開発事業施行区域外で今のところ、まちづくり等の予定はございません。用途地域の変更も、まちづくりと並行して行っていくものですので用途地域の変更も今のところ予定はございません。

【奥会長】

確認ですが、スライド 18 ページでいうと市街地再開発事業施行区域内のピンク色の近隣商業地域のみを、オレンジ色の商業地域に変更するということですか。

【横浜市】
(都市整備局)

そのとおりです。現在の市街地再開発事業施行区域内は近隣商業地域と商業地域の 2 つの用途地域に跨っておりますので、今後これを商業地域に用途変更していこうということで協議をしております。

【田中稲子委員】

最大限配慮されているということはわかったのですが、99m という高さにして入れるべき住戸数というのは、このエリアの容量として適切なのかという検討も当然されているのでしょうか。このエリアとしては多いという印象なのですが。

【事業者】

当然ですが、建築物の高さによって計画住戸数も変わってくるということになります。我々としても事業を進めるにあたって、どのボリュームが適正なのかを確認しながら進めさせていただいております。現状、99m の中で計画している住戸数というのは、中山駅周辺においては適正な規模であると判断をさせていただいております。当然、今後も状況を確認

認しながら事業を進めていきたいという考えでございます。

【菊本委員】 田中委員の質問に関連するのですが、日影を減らすためにシングルタワー等の複数案でシミュレーションをされたということですので、そのデータをご提示いただければと思います。夏至と冬至の場合で、どれくらいの範囲、時間が日影になるのか、日影図をご提示していただくのが一番早いのではないかと思います。

【事業者】 今後ご提示していきたいと思います。

【奥会長】 事務局に確認ですが、日影図をご提示いただけるのは、第2分類判定手続きの段階になりますか。

【事務局】 第2分類判定届出書が提出された場合には、判定手続の中でご提示いただけるように今後、事業者と相談していきたいと思います。

【奥会長】 もう少し詳細なデータはその時点でご提示いただけるということですね。その他にご意見はございますか。

【横田委員】 この地域は、公園・緑地へのアクセスというのがあまりないエリアで、身近な緑地空間が必要であると思うのですが、立体的な緑化を検討されているということで、緑地の配置図等を拝見していて、高層棟で絞った分、低層棟の商業施設の屋上が空地として利用しやすくなるのではないかと期待があります。現状の断面図を拝見すると商業施設の一部が屋上駐車場となっているのですが、これは駐車場施設に不足があるために、屋上駐車場にせざるを得ないということでしょうか。

【事業者】 たしかにご指摘のとおり、駐車台数を確保するという目的があります。それから、北側の線路沿いが第一種住居地域であり、日影規制がかかるので、現状では屋上駐車場にすることで建築基準法上の日影規制をギリギリでクリアしており、駐車場の上に屋根を設けて緑化することになりますと、階数が一層増えますので、日影の問題があります。

それから壁面緑化というお話も出ましたが、たしかに近隣にあまり公園がないエリアということも十分認識しております。できるだけ人間の視線が集まる場所を中心に壁面緑化を行いながら、歩いても緑が見える空間をできるだけ目指していきたいと考えております。今後、横浜市の指導もあると思いますが、壁面緑化を上手く使いながら、空地の緑化と併せて緑空間を充実させていきたいと思っております。

歩行者空間については、四季の森公園に繋がる歩行者動線も充実してくるようになりますので、できるだけわかりやすいサイン計画等を今後は計画していきたいと考えております。

【葉山副会長】 今後の検討に期待したいのですが、緑化に関して、生物の生息環境として機能させるという意図をお持ちであると記載がありますが、立体空間緑化についてはいろいろな事例が積み重なってきて、いい事例も出てきています。緑を設ければ生き物に配慮したことになる、というような発想は適切ではなく、今は緑の構造と質が問われます。どのような生き物に対して、ここが機能するのかをきちんと踏まえた上で緑化の内容を検討していただくことをお願いします。

【事業者】 いただいた意見を参考にして、今後検討していきたいと思っております。

【田中伸治委員】 4点お聞きしたいことがあります。

1点目は、スライド12ページに車両走行ルートがありますが、B地区の居住者車両と荷さばき車両は、左折イン右折アウトというご説明でしたが、右折アウトした先が住宅地の細街路を大回りして通るルートにな

っています。この細街路は車両が走行して差し支えない道路なのか、例えば時間当たり何台くらい車両が通行するのか、これからの検討になるのかもしれませんが、本当にこのルートを通すことがよいのか警察協議も踏まえて確認していただく必要があると思います。

2点目は、スライド 14 ページについての質問です。歩行者動線で1階と2階を行き来し、2階部分で建物の中を通行するような図になっていますが、これは24時間通行できるのでしょうか。

3点目は、キスアンドライドが結構あるというお話に関してですが、今後交通調査をされると思いますので、調査で実態を確認していただいた方がよいであろうと思います。また、真ん中に駅前広場ができて一般車両の乗降場を設けると思います。一般車両は自分勝手に一番便利なところに停める傾向があり、例えば、東側から来た車が駅前広場まで行かずに歩行者広場の辺りに路上駐車をして乗り降りをするのが十分想定されますので、そういったことを防ぐような手立てを考えていただいた方がよいと思います。

4点目は、スライド 38、43 ページで、従業員は原則公共交通機関による通勤とします、とあり、これは是非そうしていただきたいと思うのですが、あらかじめ商業施設へ来場するお客様に対してもできるだけ公共交通機関の利用を促進するようなことを配慮事項として考えていただいた方がよいと思います。

【奥会長】 田中委員の2点目のご質問に対する回答をお願いします。

【事業者】 連絡デッキは建物の中を通りますので、24時間開放とするとセキュリティの問題があります。横浜市と地区計画の地区施設として位置付けるということで話をしており、始発から終電までの始終電間と前後30分間を加えた時間は開放するというので検討を進めております。

【奥会長】 その他のご指摘3点については、ご助言いただいたということで今後、具体的な数字等が出されるようであれば、今後の手続の中で出していただくということをお願いいたします。

【事業者】 わかりました。

【奥会長】 2点申し上げたいことがございます。

1点目はスライド 30 ページの「周辺の街路樹等との連続性に配慮した緑の創出」という部分について、今回の手続きの対象となっているのは高層建築物の建設ということで、配置図の赤い線で囲っている部分なのですが、緑の創出や周辺との連続性ということを考えますと、市街地再開発事業施行区域全体の中で考えていくことということが適切なのではないかと思います。当然、建物の壁面緑化等は建物の建設事業の中で検討していただくこととなりますが、地域全体で緑のボリュームや質の確保、緑を創出していくという意味で、今後この市街地再開発事業全体の中での概念の具体化がどのように図られていくのか、そのあたりを明らかにしていただきたいというのが1点目です。

2点目は、この市街地再開発事業が完了した後は、この周辺が現状よりもかなり改善され、快適性も利便性も高まるということは具体的にイメージができるのですが、この辺りは狭隘でかなり混み合っているという現状の中で、工事期間中には具体的にどのように車両をやりくりしていくのか、工事をどのような手順で進めていくのか、その際にしっかりと安全性が確保できるのか、その辺りが非常に心配なところです。今

ご提出いただいている図書の段階では、詳細は「今後検討していく」、内容についても「周辺住民に情報提供を図っていく」と非常に抽象的にしか表現されていないのですが、周辺住民に情報提供していくにあたり、やはり具体的にどういう手順で、どのようにやりくりして工事を進めていくのかを明確にした上で情報提供していくということが求められるので、出来るだけ早急に、今後の手続きの中で、今の段階よりはこの辺りのことがイメージできるような回答を出していただければと思います。以上2点、要望です。

【事業者】 2点目の工事期間中の対応は、我々としても非常に重要なことであると思っております。大きな課題としては、バスターミナル機能を移し替えていかなければいけない、どういう手順で進めていくかということもあります。この辺りについては、今回の市街地再開発事業の工事業者が現段階で決まっておられません。今後、工事業者が決まり次第、速やかにどういう手順で工事を進めればよいか、その時に工事用車両はどこからどのように入っていくのか、周辺住民への安全性も含めまして横浜市の指導も受けながら対応していきたいが、工事業者の決定後でないと残念ながらできないのが実情であり、そういうところで十分検討した上で、その情報を周辺住民の方にもお示ししながら、安全性を最大限確保し、工事期間中に事故が起きないようにしていきたいと思っております。

【奥会長】 アセスの手続きに乗ったならば、工事期間中の車両の出入りやルートを一明らかにしていただく必要は本来はあります。ですので、アセスの手続きに乗るかどうかは別としても、業者が決まらないと何も出せないということだと、やはりそういう不安があるという点は否めません。ある程度は考えていただき、考え得る範囲で結構ですので、また出していきたい。重ねてお願いです。

オ 審議

【水野委員】 この開発事業は対象事業が高層建築物の建設となっておりますが、これは、もし高さが75m未満であったら、アセス対象外となるのですか。

【事務局】 高さ75m以上かつ延べ面積5万平米以上のものがアセスの対象となっておりますので、これらの条件を満たさないものは、アセスの対象となりません。

【水野委員】 そうすると、今はアセスの手続きの中で、市街地再開発のエリアと計画区域がほぼ一致した地域となっており、高層以外のものも含めてアセスの対象としていますが、高層の建物だけをアセスすればよいのではないのですかということになりませんか。つまり、高層部は75mを超えているのでアセスの対象となりますが、それ以外はアセスの対象ではないという考え方ができるのではないかと、ということです。もちろん事業者として全体として手続きを行うということは良いことだと思いますが、手続き上は、高層建築物について問題はないか、ということ審議すればよいのではないのでしょうか。

【事務局】 アセスの対象要件にかかるのは高層棟部分の規模から、高層建築物の建設に該当してアセスの対象となっておりますが、同一事業者が実施し、工事も全体の中で並行して順次進めていくという計画になっておりますので、建築上の捉え方も踏まえて、今回は、市街地再開発事業の施行区域全体を計画区域としてとらえていただき、配慮書をまとめていただいております。

- 【水野委員】 つまり、事業者がここまでやったほうが良いと考えたとの解釈でしょうか。ということは、建物についての緑化などの計画は、高層建物だけでなく、他の低層建物にも当てはまるということなのではないでしょうか。
- 【事務局】 基本的には、市街地再開発事業の施行区域全体で、同じように捉えていただき、全体で緑化等も含めて検討していただくものと考えます。
- 【奥会長】 広く検討していただく分には、そのほうが望ましいと思います。
- 【五嶋委員】 整理のために確認します。JRの駅については対象になっていませんが、計画により乗降客が増えることになるわけです。中山駅に拡張する余地がなければこの計画が成り立たないという議論から考えると、駅を入れた整備はどうなるのでしょうか。もちろん、事業主体が異なるため、今回はこうした議論にはならないという整理かも知れませんが、トータルで見るとという視点は必要ではないかと思います。そのあたりはどうでしょうか。
- 【奥会長】 駅は、今回の計画に入っていないのですよね？
- 【事務局】 今回の事業に、駅や駅ビルは含まれていませんが、委員のご指摘の観点もあろうかと思しますので、事業者に対して、今後可能な範囲で、ご指摘の、将来の駅利用や人の流れ等も踏まえて検討するよう申し伝えたいと思います。
- 【奥会長】 今回は配慮書段階であり、諮問・答申という形ではなく、審査会の意見を聞くということになっています。審査会の意見聞いたうえで、市長意見を作成するということになっています。その後、今回出された意見を踏まえて配慮市長意見書を作成するということになっていますが、この後の流れはどうなりますか。
- 【事務局】 今後の流れですが、事務局で本日ご審議いただいた内容を踏まえて配慮市長意見の案として整理し、次回、お示しさせていただきます。次回は、その案についてご確認いただきたいと考えています。
- 【奥会長】 次回、配慮市長意見書の案のご確認をお願いしたいと思います。

(2) 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価方法書について

ア 諮問

イ 手続について事務局が説明した。

特に意見なし

ウ 事業概要について事業者が説明した。

エ 質疑

- 【津谷委員】 堤防護岸の工事又は埋立ての工事による車両の環境影響を検討するよう市長意見が出ていますが、方法書には、工事用車両の走行ルートが記載されておらず、大気質、騒音、振動の調査地点が適切なのかわかりません。走行ルートを明らかにしてください。
- 【事業者】 現段階では、埋立発生土は海上輸送を考えています。現在、南本牧では、大黒ふ頭と金沢から船で輸送し、埋立てしていますので、本事業でも同じようになると考えています。詳細な工事方法等とともに準備書で示します。
- 【津谷委員】 主として海上工事ということかと思いますが、それなりに車両の走行もあるのではないのでしょうか。

【事業者】	<p>現在の南本牧においても、陸上ではコンテナを運ぶ車両が通行しており、工事についてはほぼ海上工事となっています。</p> <p>残土の埋立てを車両で行うとなると相当な環境負荷となるので、海上からの運搬をメインと考えています。</p>
【横田委員】	<p>形状を変更していますが、水質や水生動物の調査地点と形状変更の関係性を教えてください。</p> <p>形状変更前では突端部や南側で潮流変化があるようですが、形状変更により南側は内湾、内港的な環境ができます。埋立地により囲まれる内側でも調査が必要ではありませんか。</p>
【事業者】	<p>埋立地の形状を正方形から長方形に変更した理由は、環境にインパクトのある形状で比較を行うためです。比較の結果、本牧沖を選定した後に本牧沖の航路や船の回頭などの安全性を考慮して、現在の曲げた形状としました。現在の曲げた形状で潮流シミュレーションを行い、詳細な影響を調査したいと考えています。</p>
【横田委員】	<p>水質と動物の埋立地近傍の調査地点の選定根拠を教えてください。</p>
【事業者】	<p>スライド 23 の水質の調査地点ですが、東京湾に由来する地点として沖合の地点、事業実施区域が位置する水域の代表点として本牧、南本牧、横浜航路に囲まれた地点を選定しています。また、港内と港外の海水交換の状況が把握できる地点、配慮書で主務大臣からの意見を受けた港内奥部の状況を把握できる地点、それから広域にも評価できるように根岸沖、金沢沖を選定しています。</p>
【横田委員】	<p>スライド 29 の動物の調査地点は、東京湾に由来する地点として沖合の地点を選定しています。本牧、南本牧、横浜航路に囲まれた水域の代表点として、新本牧ふ頭が設置される地点を選定しています。それから、港内と港外の海水交換の状況が把握できる地点、港内奥部の状況を把握できる地点、広域的な評価ができるように磯子沖、金沢沖を選定しています。また、参考として鶴見川河口の地点を選定しました。</p>
【横田委員】	<p>広域的な視点の中で位置づけの違う地点を選定しているということですが、形状を変更した突端付近の影響が気になります。潮流や回遊阻害といった点から見ると、付け根の部分については変化が分かりやすいと思いますが、変化が分かりにくい突端部分や内湾化する部分の変化を調査地点として選定する必要はあるのではないですか。</p>
【奥会長】	<p>確かに、突端部分は調査地点になっていないようですが、いかがですか。</p>
【事業者】	<p>長方形でも、くの字形でも、今後の手続きで潮流シミュレーションを行った上で、どういった潮流変化があるかを把握していきます。それを踏まえた上で、水質や底質がどのように変化するかを検討していくこととなります。そのときに、使用するデータがスライドに示している地点です。</p>
【横田委員】	<p>調査地点は、現状の海底地形や場の特性を代表する地点として選定しています。突端部分を調査地点としなくても、場の特性を把握することはできると考えています。今後の評価は、今回示した調査地点で行う方針です。</p>
【横田委員】	<p>魚ですと、生息条件を流況その他の環境条件に当てはめれば、ある程度、生息適性の変化が予測されるかと思いますが、新たに変化がみられる地域が出現した場合の対応はどうしますか。</p>

【事業者】	新たな地域が出現した場合は考えていきたいと思いますが、現状として埋立地近傍の水深帯、それに伴う底質の変化を調査しています。魚類もこれまでの調査で分かっていますので、そういったものも含めて、今後、予測・評価を行っていきます。
【横田委員】	生態系についても定量的に評価を行うことが重要ですので、検討をお願いします。
【事業者】	可能な限りになると思います。
【奥会長】	方法書には調査地点の選定根拠の記載がありません。選定根拠がないと調査地点の選定の妥当性の判断ができませんので、準備書の段階では配慮をお願いします。 突端部分の調査については、今後の検討の中で必要となれば、調査をしてください。
【水野委員】	水質の予測手法が明確ではないと思います。スライド 23 に「物質収支の計算、事例の引用若しくは解析」とありますが、具体的にはどういったことを行うのでしょうか。
【事業者】	方法書 5-17 ページに記載の予測手法である「化学的酸素要求量・全窒素・全燐・溶存酸素量の物資の収支に関する計算又は事例の引用若しくは解析。」のことでありますが、物質の収支に関する計算とは、有機物量の予測・評価を行うということです。埋立てを行った場合の潮流変化を計算し、埋立地の存在による潮流変化が化学的酸素要求量、窒素、燐、溶存酸素量の拡散範囲や濃度に及ぼす影響を予測します。 事例の引用若しくは解析についてですが、現在は方法書段階であり、施工計画が明確になっておらず、水の汚れがどの程度発生するかが検討できていません。今後の検討において、施工計画がはっきりし、水の汚れの発生があまり無いと分かった際には、事例の引用により影響が無い旨を説明する場合もありますので、このような記載となっています。
【水野委員】	進捗状況を踏まえて予測手法を選択するということですか。
【事業者】	そうです。
【中村委員】	潮流が変化して濃度がどのように変化するかという検証をするならば分かります。COD や T-P、T-N ならば、湾内に流れ込む有機物の収支ということになると思いますが、溶存酸素の収支とはどのようなことを想定しているのでしょうか。
【事業者】	溶存酸素量は底層 DO をイメージして説明しました。底質からの溶出の収支という意味です。
【木下委員】	計画段階環境配慮から方法書への経緯について教えてください。スライド 19 で、本牧沖を選んだとあります。専門家ならばすぐに答えが出てくるのかもしれませんが、スライド 18 の総合評価において、環境評価については、影響の面で劣る、影響が他の案に比べて大きいとの記載だけがあり、本牧沖に絞り込んだ経緯が不明瞭であると感じます。ここを明確にできませんか。
【事業者】	方法書 4-43 ページで、埋立候補地の比較検討ということで、潮流、水質、水底の底質、地形及び地質に対する影響予測を行っています。 4-49 ページでは、動物植物生態系の影響予測を行い、大黒沖、本牧沖、金沢沖の比較を行っています。4-56 ページでは、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場に対する影響予測を行っています。 最終的に、4-63 ページから、潮流等の環境的要素と併せて、社会的要

素として漁業活動への影響、航行船舶の安全性なども総合的に評価して本牧沖を選定しています。

【木下委員】 専門家の立場からすれば十分なのかもしれませんが、もう少し丁寧な説明をしてはどうでしょうか。例えば、4-54 ページ、4-55 ページあたりの記載は、分かりづらいのではないのでしょうか。本牧沖を選んだ根拠をもう少し明確に示したほうがよいのではないのでしょうか。

【事業者】 今後の図書作成の参考にさせていただきます。

【菊本委員】 これまでの説明を聞いていると、水域がかなり深いところで埋め立てるということですので、ケーソンはかなり深いものとなることが予想され、埋立土の量も多くなります。その場合、海底の在来地盤に土を積み上げることとなりますから、在来地盤が圧密されて沈下することが予想されます。20年くらいの工事では、粘土地盤がある場合、圧密沈下が終わらず、沈下が続く可能性があります。地形地質の評価項目を見ると、圧密沈下に関することや地盤の変状を特定できる評価項目がなく、流れの状況だけを調査することとなっています。

埋立てをしていく過程での護岸の沈下や埋立地の沈下については、評価項目に入らないのですか。

【事業者】 埋立前に地盤改良を行い、沈下をさせない対策を行います。多少の沈下はあると思いますが、周辺環境に大きな影響を与えるような沈下が起こるようではコンテナターミナルとしての使用に支障がありますので、地盤改良により沈下が起きないようにします。

【菊本委員】 護岸のところは地盤改良することですが、地盤改良したからといって、沈下しないという地盤はありませんので、沈下しないとは言い切れないと思います。

護岸ではない埋立地の土地の部分も全て地盤改良するのですか。

【事業者】 土地の部分については、現在、埋立てを行っている南本牧ふ頭の土地の部分については、ペーパードレインあるいはサンドドレイン等で原地盤部を改良しています。埋立土砂についても埋立てた後に原地盤と一緒にペーパードレイン等を行って、さらにその上に載荷盛土を行って、残留沈下量を予測した上で、工事を実施しています。

【菊本委員】 評価として、ある程度の沈下に収まっているので問題ないとの評価もできるかと思います。そういった評価も不要との判断ですか。

【事業者】 工事する中で沈下量の把握はしますが、環境影響評価、周囲への影響という意味では、埋立地そのものの地盤沈下は範囲外と捉えています。

【菊本委員】 分かりました。

【五嶋委員】 埋立土砂の質的评价は問題にはならないのですか。

【事業者】 現在、南本牧において建設発生土を受け入れています。受入前に海洋汚染防止法等の環境の基準をクリアした土だけを埋め立てていますので、本事業においても問題はないと考えています。

オ 審議

【中村委員】 COD や T-N、T-P の予測手法の物資の収支についての事業者の説明は、底質から出てきた有機物が潮流によってどのように変化するかという意味なのでしょうか。

また、横浜港へは中部水再生センターなどの下水処理水が流れ込むかと思いますが、埋立地の存在により何らかの影響があるのでしょうか。

- 【事務局】 事業者を確認し、次回の審査会で回答します。
- 【奥会長】 菊本委員は納得しましたか。
- 【菊本委員】 周囲への影響はないということで、納得しました。

資料

- ・平成29年度第6回（平成29年10月26日）審査会の会議録【案】
- ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業に係る配慮市長意見書作成のための意見聴取について（依頼）（写）事務局資料
- ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書に係る手続について 事務局資料
- ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書のあらし 事業者資料
- ・横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業に係る環境影響評価方法書について（諮問）（写）事務局資料
- ・横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業に係る環境影響評価方法書手続について 事務局資料
- ・横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業に係る環境影響評価方法書の概要 事業者資料