

令和2年度 第7回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日 時	令和2年9月3日(木) 14時00分～16時19分
開催場所	横浜市役所18階 みなと4・5会議室
出席委員	奥委員(会長)、菊本委員(副会長)、片谷委員、五嶋委員、田中稲子委員、田中伸治委員、中村委員、藤井委員、堀江委員、宮澤委員、横田委員
欠席委員	岡部委員、押田委員、木下委員
開催形態	公開(傍聴者3人)
議 題	1 (仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 環境影響評価方法書について 2 (仮称)旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価方法書について
決定事項	令和2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>1 議題</p> <p>(1) (仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 環境影響評価方法書について</p> <p>ア 指摘事項等一覧について事務局が説明した。</p> <p>イ 質疑 特になし。</p> <p>ウ 補足資料について事業者が説明した。</p> <p>エ 質疑</p> <p>【奥会長】 ありがとうございます。ただ今の説明について、御質問等がございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。菊本委員、よろしく申し上げます。</p> <p>【菊本委員】 よろしく申し上げます。詳しく御説明いただいて、私専門ではないのでもしかしたら専門の委員の方から意見出るかもしれませんが、私としては交通システムの輸送力とか、スペックの違いというのはよくわかりました。それで、なるほどと思いましたが、この交通システムのこれがフィットするかフィットしないかというのは、資料で頂いたこの(2)のイですかね。新たな交通の利用者という、そこの元々の条件のところが大事なのかなというふうに思うのですけれども、これが年間1,500万人くらい来訪するという話と、その4割から5割くらいですかね、そのくらいの方がこの交通を利用するのだという話があって、前は確かディズニールンドの例とか出たと思うのですけれども、やっぱりここでディズニールンドを造るとか、それに類するようなものを造る計画ではないと思うので、例えば花の博覧会であるとか、そういう今大体想定されているようなもので、年間どのくらいの方が来られるという予測が出ているのか、その根拠とかですね。それと、あと4割から5割というのは、似たような大きさの都市で大体この郊外にあるような形のところで同じようなこういう事例があるのか、その辺りのところを教えてください。</p> <p>【奥会長】 はい、お願いします。</p> <p>【事業者】 まず、1,500万人に関しましては、前回は御質問があった中で、今将来のまちづくりとして観光・賑わいゾーンを含む全体のまちづくりの中で、特に観光・賑わいゾーンに関しては、テーマパークを核とした集客施設、</p>	

複合的な色々な賑わいの施設を誘致すると、そういったまちづくりを進めていくという前提で1,500万人という設定をしているという話でございます。あと、4割から5割というところにつきましては、こちらの説明の、四段階推計法の説明の将来の交通の分担量というところで③のところで、どういった交通機関を選択するのかというのを推計しています。その推計に当たっては、推計をするための分担の計算モデルを作って、その計算モデルがその他のレジャー施設の計算モデルを作った時にちゃんと再現性があるのかというところを当てはめて、どれぐらい再現できているのかというのを確認した上で、ある程度、再現性が確保できているということを確認した上で、それをこの上瀬谷地区に当てはめて出したら4割から5割というような計算結果が出ているところです。その計算モデルを作成するに当たっては、交通の専門の学識経験者の方にも御意見をいただきながら進めて来ています。これぐらいなら再現性確保をできているだろうという確認をした上で、こういった数値を出しているというような状況です。

【奥会長】 はい。

【菊本委員】 わかりました。ありがとうございました。2つ目の御説明のところは、詳しく検討されているのかなと思うので、後で詳しい先生とか委員の方がいらっしゃったらもう少し詳しく聞いていただけるのかなというふうに思うのですけども。1つ目のところは、1,500万人というのが、そこについて何か独立した事業として、今お話を多分説明いただいていると思うのですけども。

【事業者】 はい。

【菊本委員】 その見込みが、その根拠みたいなものがあんまり今までお伺いした覚えがないのですけれども。例えば、民間の事業者がこういう交通システムとか造る場合というのは、きちんと採算が取れるということをきちんと考えてからおやりになると思うのですけれども。その辺りの根拠というのは、何かお示しいただけるものはあるものなのでしょうか。

【事業者】 採算性というのは。

【菊本委員】 採算性というか、その1,500万人というところが、やっぱり根拠が僕はよくわかりません。その何を持って1,500万人になったのかという、そこら辺を予測したので1,500万人になりましたではなくて、こういう経緯ですというところを後半の部分と同じように何か御説明いただけるとありがたいなと思います。

【事業者(区画整理)】 土地区画整理事業の方から説明させていただきます。

【奥会長】 はい。

【事業者(区画整理)】 1,500万人の根拠につきましてはですね、以前からお話しさせていただいている部分があるのですけれども、具体的な事例で、東京ディズニーリゾートですとかユニバーサルジャパンといった国内の主要なテーマパークの入場者数ですとか、規模等を踏まえて、年間1,500万人ということを想定しているところでございます。具体的に1,500万人の数字の妥当性というのは、これから民間企業含めて考えていく形になるかと思うのですけど、横浜市としましてはこの将来このまちにつきましては、そういう事例も含めまして、年間1,500万人は来るという形を想定しているところでございます。

【菊本委員】 わかりました。繰り返しになりますけれども、ここディズニーランドとか

ユニバーサルスタジオジャパンみたいなそういう施設が来るということではないのですよね。あの花の博覧会とかその辺が計画されていたのかなと思うのですけれど。その比較対象として正しい。

【事業者(区画整理)】 わかりました。国際園芸博覧会が、2027年の3月から9月に開催される予定でございます。そこにつきましては、半年で約年間1,500万人が来るという形を想定しているところでございます。

【菊本委員】 はい。それが年間1,500万人ですよね。その後にその跡地を利用してというところもその1,500万人がずっと継続するというような。

【事業者(区画整理)】 すみません。国際園芸博覧会につきましては半年で1,500万人です。

【菊本委員】 半年ですか。

【事業者(区画整理)】 はい。

【菊本委員】 その後は半分ぐらい減るけれども1,500万人が確保できるというような、そんな感じの考えですか。

【事業者(区画整理)】 将来的には年間1,500万人が来るまちをつくっていくという形で考えているところでございます。

【菊本委員】 わかりました。

【奥会長】 よろしいですか。後で御説明になる方法書説明会においても、多々本当に1,500万人も来るようなテーマパークをつくるつもりなのかという御指摘もあったようなのですけれども。やはり、1,500万人という数字ありきで、交通システムの選定が進んでいるということなので、本当にこの1,500万人という数字が適切な数字なのかどうか、そこがやはり問われるところです。もう少し説得力のある根拠をお示しいただくような努力は続けていただきたいということかと思えます。

【奥会長】 あわせて田中委員いかがですか。この交通システムの件、御専門で。

【田中伸治委員】 はい、わかりました。では今、菊本副会長がお尋ねあった交通手段が4割から5割がこの交通機関を利用するという辺りなののですけれども、通常交通手段の分担率を推計する時は、各交通機関の性能といいますか、要は所要時間を設定しなければいけないと思うのですけれども、これをどう設定されてこの結果を得たか、もう少し御説明いただけますでしょうか。

【事業者】 新交通のサービス水準の設定の件ということでよろしいですか。

【田中伸治委員】 そうですね、はい。

【事業者】 まず、ネットワークですけれども、将来の今整備されている鉄道ネットワークも含めたネットワークを前提として考えておりまして。

【田中伸治委員】 はい。

【事業者】 このローカルな部分につきましては、瀬谷駅から上瀬谷駅まで今回整備する新たな交通が整備されるという前提に加えて、近隣の他の駅からも、バス等で訪れるフィーダーバスの設定をした上で、バスもしくは公共交通については、バスもしくはこちらの新交通のどちらかを使うというような想定をして、この上瀬谷に訪れるということにしております。新交通システムのサービス水準等は、市内のシーサイドライン等を踏まえた料金設定、運行時間、運行ピッチ等をサービス水準として設定した上で、他の交通機関との競合をしているというところになっています。

【田中伸治委員】 はい。交通機関ごとにサービス水準が異なるとは思いますが。例えば、車で行くと何分かかかる、公共交通で行くと何分かかると、その対比によって車の利用が何割、公共交通が今回4割5割ですか、と出てくると思うので

すけれども、この今候補に挙がっている7つぐらい、それぞれサービス水準が異なってくると思うのですけれども、それを設定しないとこの4から5割が出てこないのではないかなと思ったのですけれども。どういう順序で設定してこの結果を得られたのかなとちょっと思いました。

【事業者】 先ほどは4つ選定をしていた、第1ステップで選定しました、という話をさせていただいたのですが、このうち特に一般的に使われていて優位なものであるということで、都市モノレールと新交通システム（AGT）この2つの（交通システムについて）サービス水準を（設定して）、その2つ（の交通システム）について負担分担モデルを使って、需要予測をしているということ、比較検討をしています。

【田中伸治委員】 モデルに実際にかけて計算結果を出したのは、この2つについてということですか。

【事業者】 そうですね。特に都市モノレールと新交通システムについては、その比較のためにですね、交通需要予測をしております。

【田中伸治委員】 そうですか。

【事業者】 今回、お示しした4割5割というのはAGTの最終的な結果の数字としてお示ししているということです。

【田中伸治委員】 はい、わかりました。

【奥会長】 それで大丈夫ですか、田中委員。

【田中伸治委員】 はい。

【奥会長】 はい。では、また何か追加で資料を出していただきたいということがありましたら、後で御指摘いただければと思います。

【奥会長】 では、中村委員お待たせしました。お願いします。

【中村委員】 はい。会長と副会長がおっしゃられていた1,500万人の根拠をもう少し私のはっきりさせていただきたいなという気がします。もちろん、ディズニーランド等を対象にして計算したというのですけれども、例えば上瀬谷まで、例えば横浜駅から瀬谷まで行って、またそこに乗るといふそういう交通のシステムでそんなにたくさん来るのかなとか、あるいは住民説明会の中にも市民の方がおっしゃっていたドリームランドができて、モノレールを造ってダメになったとかそういう例もあったし、それから、ここの交通システムが「住民の足になりますか。」という質問があって、「それはあまり考えていません」と。前も私が質問した時に、「これは観光・賑わいゾーンの1,500万人です」とおっしゃったのですけれども、もうちょっと市民の立場に立ってこの根拠が出てくると納得できるかな、とと思っています。例えば、シーサイドラインがこのシステムで、あそこは横浜市大の病院があるとか、あるいは関東学院があるとか、大学等があってそれなりに利用者があると思うし、リニモについても愛知のあそこは2つ大学があるので、万博が終わった後も利用できる。だからテーマパークだけという考え方だけではなくて、もうちょっと広げたその1,500万人の根拠をお示ししたいと私も思います。

【奥会長】 ありがとうございます。事業者の方、何か御回答はございますか。

【事業者】 御意見として受け止めさせていただきます。

【奥会長】 はい。いずれにしても、新交通システムで整備するというその前提として1,500万人というのがあるわけですから、もし1,500万人という数字が変わってくれば別の交通システム、場合によってはバスでもよいというよう

なことにもなり得るので、そういう意味で本当に新交通システムが妥当なものかどうかということの判断をする上での十分な根拠、材料それをお示しいただかないと納得を得ることが難しいことなのだろうと思います。

【奥会長】 他はいかがでしょうか。まず藤井委員、それから宮澤委員お願いします。

【藤井委員】 すみません。その1,500万人の話なのですけれども、比較がディズニーランドとかを比較しているのですけれども、花博を誘致する、プラスアトラクションをつくる計画とかあるのですか。そういう意味で集客率が高くなるというふうに考えているのか、ちょっとそのアトラクションをつくる計画があるのかだけちょっとお聞きしてよいでしょうか。

【奥会長】 はい、いかがでしょうか。

【事業者(区画整理)】 テマパークの中身につきましてははですね、これから具体的に詰めて行くところなのですけれども、これだけの規模、今、125ヘクタールの規模を設定しているのですけれども、これだけの規模があることから、1,500万人が来るという形で今までも御説明しているところでございます。具体的に中身につきましてははですね、これから検討させていただいて、それをそれだけのお客さんが来るような施設を、今後検討していくような形になるかと思えます。

【奥会長】 はい、どうでしょう。

【藤井委員】 単純に花博みたいなイメージとアトラクションが入ってくるのだとかなり、その1,500万人という話以前に他の動物への影響とも含めての話にも関わってくることなので、できればそういうアトラクションが入ってきて、本当にディズニーランドみたいになってしまうようなものができてしまうと、かなり自然への影響は大きいと思えますので、ちょっとその辺もし変更する話があるのであれば、ぜひちょっとこの審査会でも話を出して検討して欲しいと思えます。以上です。

【奥会長】 はい。そちらは、本来は公園整備事業の方で審議がされるという話になるのでしょうか。

【事業者(区画整理)】 具体的な中身につきましては、区画整理は区画整理で基盤を終わって、公園は公園で整備する形になるのですね。なので、民間事業者が、今後もし環境影響評価条例に引っかかるような規模ですとか、内容でございましたらそちらの方でアセスの方で審査していただく形になるかと思えます。

【奥会長】 また別事業ということになるわけですね。公園整備事業ともまた別の事業。

【事業者(区画整理)】 はい。

【奥会長】 ただ、アセス条例対象規模に該当すればという話ですね。

【事業者(区画整理)】 そうですね。

【奥会長】 ということです。

【藤井委員】 はい、わかりました。

【奥会長】 はい。それでは、宮澤委員お願いします。

【宮澤委員】 これ2ページのところに表があって、非常に一覧性があってよくわかりやすいのですけれども、1つやっぱり疑問がありますのは、1,500万人というのが先にありきでこういう検証をされているのですけれども、一般的に私達が考えるには、そうじゃない場合も考えますと、土地の改変等はできるだけ小さくすると、あんまり大きな改変はしないと、構造物もつくらな

いという方が妥当性はあるとは思いますが。また、逆に戻る時にもやりやすいわけですが、その上で表1なのですから、そのガイドウェイとかLRTとかBRTの車両編数が、上の方は4両とか6両とかあるのですが、他のは1両なのですね。この辺は合理性があるのかというのが1つ僕はよく分からないので、例えば、LRTを2両だったら8,000に近く9,000を超えちゃうわけですから、できるじゃないのと簡単に思うわけですが、そういう3連接じゃなくて4連接にするそういう発想というのはないのですか。この表は合理性があるのでしょうか一般に。教えてください。

【奥会長】 はい、お願いします。

【事業者】 車両の編成数なのですから、ガイドウェイバスは先ほど写真にあったように一般的なバス車両のような形のもので1両ということです。すみません、まず最初に、全てですね、国内の他の事例を踏まえて、輸送力などは整理しております。個別に見ていきますとガイドウェイバスは普通のバスと同等に、こういう1つのバスの1車両を想定しています。LRTに関しましては、ちょっと書き方がわかりにくいのですが、3連接車ということで、3両の車両が付いたようなものを1両というふうにカウントするようなのでそういう表記にしていますが、考えているのはこの写真であるようにですね、3個車両が連なっているようなもので想定しています。これは、国内などの事例を見ながらできるだけ長いものということで整理した中で、これを想定しているところです。BRTに関しましては、BRTというのはバス・ラピッド・トランジットということで、専用車両などを造って定時制を確保したバス輸送システムということなのですから、それに用いる車両としましては連接バスということで、これも2つ連なっていますけれども、それで1両というカウントをしております。なので、それぞれのシステムの中で他の事例も踏まえながら、輸送力としては大きめのもの設定をした上での比較をしているというふうに理解していただければと思います。以上です。

【宮澤委員】 ありがとうございます。ただ、もうちょっとこの辺を4連接にするとか連接バスの規模も大きくできるとか、何か工夫がないかなと思っております。以上です。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。他の委員の方いかがでしょうか。横田委員、その後片谷委員お願いします。

【横田委員】 区画整理事業と、この新交通との関係性と、あと道路との関係性についてなのですから、この区画整理事業をやった累積的な影響としてこういった道路であるとか、車両基地であるとかができるということですが、まず車両基地についてのこの配置が妥当であるという理由がどこかで御説明いただいていたかわかりませんが、教えていただきたいのと、先ほど区画整理したら後はアセスに引っかけなければ対象事業にならない、評価対象にならないということでしたけれども、ここで道路を新設していくという方法で、もしお考えであれば、そういった道路が今後そういった事業になってくるのかということをお教えください。

【事業者】 まず、車両基地に関しましては、この位置を決める上では土地利用のゾーンの考え方、土地利用側をどうするのかというのを兼ね合いで決めてきているところもあります。ただ、運行上、このエリア内にどこかに設けなければいけないという話がある中でですね、瀬谷駅から上瀬谷までを運

行路線として結んだ先に、その先に延ばした形でどこに車両基地を置くのが適当かといった時に、土地利用側で土地を利用しやすい形と、あと車両基地として確保すべき面積、形状がどうなのかということのを考慮した結果、この位置になったというようなところでございます。

【事業者(区画整理)】 土地区画整理によって整備される道路とかはですね、今回環境影響評価の区画整理の中で評価、方法ですとか評価をやっていくという形で考えていただければと思います。一応ですが、区画整理の方法書の2-7ページに道路計画という形で記載がございまして、その中でこういう形でも考えていますよ、ということは記載しているところでございます。

【横田委員】 わかりました。このゾーニングの線がまだクリアに、その図5の中で表記されていませんでしたので伺ったのですけれども、その区画整理の中で道路を見ていくということであれば区画整理と合わせて、道路の需要というものも考えていく必要があると思うのですけれども、先ほどのそのテーマパークに対する需要も道路側からもやはり考えていかないといけないと思います。ですので、区画整理側から必要なその交通量予測というものと、先ほどの新交通に対する予測というものが、どういう関係性を持っているのかということをもう少し具体的に教えていただきたいなと感じました。以上です。

【奥会長】 はい。どうでしょうか、そちらは後で土地区画整理事業のところでも御説明していただくということでどうでしょうか。

【横田委員】 もし機会があればそれで大丈夫です。

【事業者】 すみません。自動車交通と公共交通の負担分担の件かとお伺いしますが、先ほど四段階推計法を用いて新交通の方の最終的な鉄道ですとかを利用して、公共交通でお越しになる方は4割から5割ということで、新交通側で御説明を差し上げたのですけれども、その中で当然、2番目、負担ですね、機関分担をしておりますので、この中で自動車交通と新交通の交通量というのを振り分けておりますので、その推計から道路交通側は道路ネットワークを用いて経路配分をして、各道路の交通量、需要ですね、そういったものは推計をして、道路の幅員ですとか線形についてはそれを基に検討しているということでございます。

【横田委員】 それは、方法書は基盤整備の、区画整理の方にはあるのですか。その情報は、予測情報はどちらに記載があるのですか。

【事業者(区画整理)】 今回は、区画整理事業の方法書という形なので、調査方法を記載してございますが、具体的な土地利用につきましては準備書の段階でですね、こういう形でゾーンはこういう形、道路はこういう形とお示ししながらですね、調査と結果を重ね合わせてですね、準備書の方で取りまとめていきたいと思っております。

【横田委員】 はい、わかりました。

【奥会長】 では、片谷委員お願いします。

【片谷委員】 先程の宮澤委員が質問されたことの続きみたいな話になるのですが、交通システムの比較表を見せていただけますか。

【事業者】 (画面共有で表を見せる)

【片谷委員】 はい、ありがとうございます。ここに運行間隔が3分と統一されて書いてありますが、ガイドウェイバスとかBRTというのは軌道系ではない交通システムですから、もっと短い間隔で運行が可能なので、必要になったら

間隔を詰めて輸送力を上げられるのですね。軌道系はそれが簡単にはできないので、この表の作り方ですとちょっと何か十分なそういう前提条件の整合性というか、実際に使われているものとの比較がないような気がいたします。BRTなんかは実際に東北で走っているのを見ましても、2台くっついて走っているようなことも時折ありますので、間隔を詰めることに関してはそちらの方が有利、BRTとかガイドウェイバスの方が有利であると私は認識していますけれども、その辺りはいかがなのでしょう。

【奥会長】 はい、どうでしょうか。

【事業者】 そちらにつきましては、確かにこの段階では3分ということで統一はしておりますが、片道8,000人の輸送力というようなことを考えた時に、どこまで詰めて運行するのかというところで限界があると思っております。あともう1つはですね、道路の空間の問題もございまして、現状特に旧上瀬谷通信施設の跡地の南側のところに関しましては、周辺が土地利用されている中で、できるだけ改変をしないという前提の中で今考えている中で、そのLRTですとかガイドウェイバス、BRTのための専用の走行空間を確保するのに、その空間が足りないというような問題も出てくると、そのようなことも考慮した中で、このシステムは選定しているというところもございまして。以上です。

【片谷委員】 それは理解できるんですけども、ただ先ほどの表ですと、あれを根拠に説明をされると、何かガイドウェイバスとかBRTが不利に扱われているように見えますので、宮澤委員の御指摘もそういう趣旨だったかと思うのですが、この表に書かれている条件と今お話があった、例えば、地下にする場合の施工のしやすさであるとか、いろんな他の条件もあると思うので、それをきちんと説明をしていただく必要があると思います。

それともう1点、会長よろしいですか。

【奥会長】 はい、どうぞ。

【片谷委員】 この区画整理事業と一体ということで、その周辺に多数ではなくても住んでおられる方とか、勤務しておられる方のニーズというのは、今のところ考えておられないという説明だったと思うのですが、それはもう確定という理解でよろしいのですか。

【事業者】 中間駅を設けるかというそういう話でございまして。

【片谷委員】 そうですね。あるいは、将来延伸するとかですね。そういう可能性は全て否定されているという理解でよろしいですか。

【事業者】 まず、中間駅に関しましては、今考えてございません。それは今の土地利用の状況ですとか、あとは、需要がやはりそれ程なさそうだとか、そういうところから、考えていません。

延伸に関しましては、地元の方々からそういった御要望等もいただいている中で、現時点での可能性としては「延伸はしないのですか」という質問に関しては、「それは未定です」というような答え方はしておりますが、完全に否定するものではございません。なので、そういう意味では全く延伸しないとかそういうことではございません。

【片谷委員】 はい、わかりました。

【奥会長】 はい、よろしいでしょうか。

【片谷委員】 はい、ありがとうございます。

【奥会長】 はい、他はいかがですか。一通り御意見いただきましたでしょうか。

それでは、先ほど片谷委員から1つ御要望がありましたけれども、この表ですね。表1ですけれども、これが、運行間隔が一律で、そして輸送力も1時間あたり8,000人が輸送できるという前提で、この4つの交通システムに絞った上で、次の表についてはこの4つの交通システムの比較をしていると、そういう整理になっていますが、そもそも、その輸送人数で絞る前に、今7つあったのでしたっけ、7つの交通システムを対象にして環境面というのは、これ走行時の騒音しか次の表では、騒音、振動ですね、しか考慮されていないようだけれども、実際にその環境の改変の程度がどうなのか、施工に伴う環境影響の面というのも当然、このアセスにおいては非常に重要な観点ですので、そういったことも含めた7交通システムを、比較表で整理していただかないと、中々4案だけで最初に絞ってこのような情報で提示をされても不十分ではないかということだったかと思えます。可能であれば、追加で情報を整理していただきまして、また出していきたいと思えますけれども、いかがでしょうか。

【事業者】 はい、そうしましたら表1の方をですね、もう少し情報を足してですね、整理をさせていただきたいと思えます。

【奥会長】 はい。その上で表2の方も供用時だけの環境影響だけでは十分ではないと思えますので。

【事業者】 はい、わかりました。

【奥会長】 お願いします。

【奥会長】 他はよろしいですか、他の委員の方。

それでは、方法書説明会の開催状況ですね、それから質疑、意見の概要及び事業者の説明の内容についての説明を続けてお願いいたします。

オ 方法書説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明について事業者が説明した。

カ 質疑

特になし。

(2) (仮称)旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価方法書について
ア 指摘事項一覧について事務局が説明した。

イ 質疑

特になし。

ウ 補足資料について事業者が説明した。

エ 質疑

【藤井委員】 ねぐら調査について、御検討いただけるとのことで、ありがとうございます。2点ほど補足をしておきたいですけれども、鳥類のねぐらが、葉っぱが落ちる前と木々が落葉した後で、ねぐらの対象位置が変わってしまうので、その点だけ注意をお願いしたいということと、実際に調査をするよりも、おそらくウォーキングである辺をよく歩いている方がいらっしゃったら、そういう方にヒアリングをすると、すごく情報をもらえるので是非そういうことも活用して頂ければと思えます。以上です。

【事業者】 貴重な意見どうもありがとうございました。その辺、しっかり反映させて参りたいと思えます。

【奥会長】 ありがとうございます。他の委員の方、いかがですか。はい、横田委員お願いします。

【横田委員】 2つ目の水系の改変についてですけれども、道路だけではなく、河川自

体の改変もあり得るとのことで、環境影響評価項目に底質であるとか、河川の形態、流量を入れていただいていますけれども、それと動植物生態系との関連性も非常に強いと思うのです。現在お示しいただいている環境類型区分が、植生区分をより詳しく見られるような類型区分になっていない。やはり環境類型区分をもう少し地形の状況に応じて、類型がきちんとわかるような形でお示ししていただきたいです。植生調査ですが、特に気になっているのは、植物の地点がコードラートをどこでとるのかよくわからないので、その根拠をお示ししていただきたいと思っています。特に水生植物であるとか、水生動植物の観点から、こういった地点が調査地点になるのかということ、現在、お考えがあればお聞かせいただければと思います。

【奥会長】 いかがでしょうか。

【事業者】 調査地点についてお答えします。調査地点については、この上瀬谷の、まず環境省の植生図がありますが、実際に現地を踏査しまして、それぞれ、この中で環境の特徴的な環境が様々ございます。そういった部分を注視しまして調査地点を設定しております。今話があった水生植物の話なのですが、実は相沢川、大門川沿い、河川については、環境的には、基本的には貧弱なところなのですが、相沢川の右側の休耕田は一部湿生環境が残っております。また、和泉川の上流源流域は湧き水が染み出ているような環境ありまして、こういった部分の環境が重要だと考えておりますので、そういった部分については、特に水生植物の調査では、調査に対して留意したいと思っています。また、方法書の調査地点のプロットですが、こちら点でプロットしているのですが、実際にはこの点を中心に小水路とか、上下流をくまなく調査するというを示しているのです、その部分はご承知していただきたいと思っています。以上です。

【横田委員】 すみません。点でプロットしてあるというのは付着藻類の調査地点かなと勘違いしていたのですけれども、植生調査のコードラートもそこだということですか。

【事業者】 失礼しました。コードラートは正に点で標記しております。

【横田委員】 わかりました。細かくてすみません。環境類型区分なのですけれども、先ほどおっしゃられたその耕作放棄地、湿生草地であるとか、その源流域の地域の水辺がある地域が方法書の図3.2-33になるのですけれども、環境類型区分の中で表現されていないのが少し気になっておりまして、どれも植林地・耕作地植生でひとまとめにされてしまっていて、根拠として、そういったまとまりのある環境が見えるようにしていただく必要があるのではないかなと思っています。ですので、その点的なものも含めてもう少しこの環境類型区分を細かく見ていただきたいなと思います。これはお願いとしてあげさせていただきます。

【事業者】 その話なのですが、実は今、方法書時点の環境類型区分なのですが、こちらは既存資料によるものとなっておりますので、環境省の植生図を基に作成しております。そのため、現地調査したのですが、現状のものと違って部分もありますので、おそらく生態系の調査、予測、評価の中では現地調査の植生調査結果を用いて環境類型区分を再度設定して予測、評価をやります。そういう形になりますので、その点は心配ないかと思えます。

- 【横田委員】 特に水との関係をよく見えるようにしていただきたいと思っています。地形的な方です。よろしくをお願いします。
- 【奥会長】 では今の点については、準備書段階では実態を正確に踏まえた情報が出てくると考えてよろしいですか。
- 【事業者】 そのとおりです。
- 【奥会長】 わかりました。他はいかがでしょうか。はい、田中委員をお願いします。
- 【田中伸治委員】 3点目の地域社会の件について、2つほどお尋ねしたいと思います。
1点目は今の地図の右下の部分に現在の道路が黒い線で描かれているのですが、将来的に交通量が増えることを見越して、何か、例えば歩道を追加的に整備するとか、そういったことが行われる予定はあるのでしょうか。
- 【事業者】 黒い実線部分の瀬谷地内線につきましては、将来の計画で歩道が出来上がっておりますので、現状のその歩道部分をそのまま再利用する形で考えているところでございます。
- 【田中伸治委員】 そうですか、はい、わかりました。では、あと次のページですけれども、現在はあまり車も通ってなくて、交差点が存在してないところもあって、通常の予測手法、現状の交通量に関係車両の交通を乗せるというやり方では推計できないと、ここでも説明されているのですが、それでは今回、こちらの交差点についてはどのようにどのような方法で予測をしようとお考えになっているのかを教えてください。
- 【事業者】 将来の推計交通量が別途検討されておまして、それは準備書にはお示しできると思うのですが、それでもって、方向別、車種別の交通量が出てまいりますので、時間変動係数についてはどこかの類似のセンサスの値を使うことになると思うのですが、予測したいと考えています。現時点では推計交通量をお示しできないのですが、準備書のお示しします。
- 【田中伸治委員】 将来のネットワークの形状を想定して、そこにどの位の車両が流れるかという推計を行うということよろしいですか。
- 【事業者】 そのとおりです。
- 【田中伸治委員】 わかりました、ありがとうございます。
- 【奥会長】 他はいかがですか。補足資料についてだけでなく、方法書全体についての確認、御質問でも結構ですが、他にございませんでしょうか。はい、横田委員、どうぞ。
- 【横田委員】 すみません。景観についてですけれども、事業区域内の景観の眺望点が特に指定されていないのですが、今回、眺望景観のみに配慮されていて、あまり圍繞景観に対して配慮されていないような感じがするのですが、現在、農地の広がりとか、周辺の崖線の連なりというような景観資源がある中で、やはり内部にもきちんと調査地点を設置して、圍繞景観の評価もしていただきたいなと思うのですが、そこはいかがでしょうか。
- 【事業者】 御指摘ありがとうございます。御指摘も踏まえて、これから調査もいたしますので、検討させていただきたいと思います。
- 【横田委員】 ぜひ調査地点の追加、ご検討お願いいたします。
- 【奥会長】 他はいかがですか。はい、田中稲子委員、お願いします。
- 【田中稲子委員】 方法書の中で、水環境のところなのですが、私の専門ではないの

ですが、先ほどの住民説明会の説明（資料）の中で、河川の形態に関して住民から相沢川が氾濫するのではないかと指摘を受けて、その一連の回答の中で、30年に1回の確率の70mmの降水量で、調整池とか河川の改修を図っていくということが書かれていたのですが、多分この土地区画整理事業の環境影響評価においても河川の形態、流量というところに二重丸がついていますので、そういう同じ想定で色々な評価がされるのかなと思います。その辺りの想定している災害といいますか、降水量の想定の確認をしておきたいです。最近、非常に豪雨が増えてきている中で、今の法律に準拠しているというのは最低レベルの話であって、アセスとしてやるとすれば、もう少し将来予測、リスクを高めて評価した方が良いのではないかと考えたのですが、その辺りの考え方を少し教えていただくとありがたいです。

【奥会長】 いかがでしょうか。

【事業者】 住民説明会の中で、6ページに河川の御質問がございました。この時にお答えしたのは、調整池を設ける際にはこのような基準で協議していきますとお答えしました。特に河川につきましては、境川という大きな本川がございましたので、その計画に基づいてやっていく形になるかと思いません。ですので、この区間で河川を、例えば、30年確率で70mm対応するっていうわけではなく、調整池を設ける際にはこういう基準で協議していく形になるかと思いません、という形にお答えさせていただきましたので、川とかにつきましてはこの区間どうするか、区画の断面どうするかについてはこれから関係部署と調整しながら大きさとかを決めていく、併せて調整池もこの区間どうするかということに関係部署と調整しながら決めていくという形で考えているところでございます。

プラスアルファという話につきましては、最低限、開発することによって必要な調整池はまず設けます。調整池は設けプラスアルファ、今、色々、グリーンインフラという話も出てきていたりしますので、プラスアルファの部分につきましては、公共施設で浸透させる機能を設けるとか、そういうことも併せて街全体で今後取り組んでいきたいという形で考えているところでございます。

【田中稲子委員】 そうすると、最低基準で考えるというよりは、きちんとプラスアルファ、バッファーも考えて整備するお考えはあるという理解でよろしいですか。

【事業者】 この上瀬谷につきましては街全体でグリーンインフラに取り組んでいきたいと考えてございますので、プラスアルファについても色々、関係部署を協議しながらやっていきたいという形で考えているところでございます。

【田中稲子委員】 はい、わかりました。ありがとうございます。

【奥会長】 他はいかがでしょう。

【横田委員】 すみません、今の話に関連して、良いですか。

【奥会長】 横田委員、どうぞ。

【横田委員】 南東の公園整備と先ほどの調整空間との関係性というのは協議されているのでしょうか。

【事業者】 調整池とかですか。

【横田委員】 そうですね、調整池とかです。

- 【事業者】 調整池につきましては、基本的に開発、全体的にこのエリアでやるという想定のもとに、どこのゾーンを除いて良いかとか、農業振興ゾーンの分まで調整池を設けるかどうかとかを含め、今調整しているところでございまして、公園につきましても、これから規模とか決まっていく段階で、どうしていこうかということについて、水を守る部署と調整していく形になるかと思えます。
- 【横田委員】 はい、土地利用的にきちんと調整可能な空間を残すということが非常に重要ではないかと思えます。被覆面をもちろん減らすのは、当然、方法としてあったり、末端で大きいものをつくるというのも当然またあると思うのですが、総合的な土地利用としてそういう調整空間であるとか、水がたまりやすい空間であるとか、そういったところをどれだけ保全できるかということも、公園や緑地と一緒に合わせて考えていただきたいと思えます。
- 【事業者】 ありがとうございます。
- 【奥会長】 はい、お願いいたします。他はいかがでしょうか。時間が16時に迫ってきておりますが、16時半までは延長できると事務局から聞いておりますので、もう少し時間を延長させていただければと思えます。御了承ください。他に委員の方、ございませんか。もしなければ、私から確認させていただきたいのですけれども、以前の御説明にあったのかもしれませんが、方法書7-45ページにある図7.2-4には地下水と水質の調査地点が落とし込まれていまして、7-50ページの図7.2-5には土壤汚染の調査地点が落とし込まれているのですが、特に地下水と土壤汚染の調査地点をなぜここに設定したのかの御説明を改めていただきたいです。それから、土壤汚染については防衛省が調査をした結果を今、整理していただいているので、場合によっては、その調査結果を踏まえて土壤汚染の調査地点についても見直しがあるということもあるのかもしれませんが、いずれにしても現時点での、地点、なぜここに落とし込んだのかという、そういう御説明を改めてお願いいたします。
- 【事業者】 大変申し訳ないのですけれども、国の土壤汚染調査地点の関係ですとか、今回方法書に載せた地下水の調査地点、土壤汚染の調査地点について、一体的に整合をとって、できれば次回御説明させていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。
- 【奥会長】 それで構いませんので、改めて整理したうえでの説明をお願いいたします。あと、もう1点なのですけれども、地下水については、地下水の水質調査をするということですね。地下水の水位は調査項目には設定されていないかと思えますが、水位をそもそも把握しておかなくて良いのかどうかというところについては、どのようなお考えなのか、そこも確認させてください。
- 【事業者】 区画整理事業の造成時におきましては、切土が地下水近くまで達するような規模の土工を行わないことを想定していることから、地下水脈の遮断による地下水位への影響はないものと考えておりまして、環境影響評価項目としては選定してございません。なお、地下水位の調査につきましては、ボーリングをやる時に、今やっている時に簡易井戸を設けて自動水位は測っているところでございますので、それにつきましては次回、1年分のデータをお示ししたいと思っております。

【奥会長】 わかりました。では、是非よろしく願いいたします。ありがとうございます。他の委員の方、いかがですか。他に追加で御意見等ございますでしょうか。

それでは、本件に関する審議は、本来であれば方法書説明会についての御説明も本日していただく予定だったのですが、時間が残り少なくなっておりますので、方法書説明会については、次回にまわしたいと思います。よろしく願いいたします。それでは、他に質問等ないようでしたら、事業者の皆様、長時間にわたり、どうもありがとうございました。

一旦御退出していただきますようお願いいたします。事務局、それで大丈夫ですか、段取りは。

【事務局】 はい、大丈夫です。

オ 審議

【奥会長】 先ほどの上瀬谷ラインと本件も併せてになりますけれども、追加で御指摘ございますか。この2案件については、次回も調査審議いたしますので、本日はよろしいですか。

特に意見なし

【奥会長】 それでは、本件に関しての公開審議はここまでとします。この後、当該案件で非開示情報を含む審議が継続されるということですので、ここで事務局にお返しします。

【事務局】 ここからは非開示情報が含まれる事項を審議しますので、非公開とさせていただきます。恐れ入りますが傍聴の方はここで御退出をお願いいたします。

(傍聴退出)

2 (仮称)旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価方法書(非公開部分)

ア 指摘事項一覧について事務局が説明した。

イ 質疑

- 資料
- ・令和2年度 第6回 横浜市環境影響評価審査会 会議録(案)
 - ・(仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 環境影響評価方法書に関する指摘事項等一覧 事務局資料
 - ・(仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 環境影響評価に関する補足資料 事業者資料
 - ・(仮称)旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 (仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 環境影響評価方法書に関する説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明 事業者資料
 - ・(仮称)旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価方法書に関する指摘事項等一覧 事務局資料
 - ・(仮称)旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料 事業者資料