

令和2年度 第11回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日 時	令和2年10月26日（月）14時00分～15時45分
開催場所	横浜市役所18階 みなと6・7会議室
出席委員	奥委員（会長）、菊本委員（副会長）、岡部委員、片谷委員、木下委員、五嶋委員、田中伸治委員、田中稲子委員、藤井委員、堀江委員、宮澤委員、横田委員
欠席委員	押田委員、中村委員
開催形態	公開（傍聴者 5人）
議 題	<p>1 （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</p> <p>2 （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>3 みなとみらい21中央地区53街区開発事業 第2分類事業判定届出書について</p>
決定事項	令和2年度第10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2年度第10回横浜市環境影響評価審査会会議録確定 特に意見なし</p> <p>2 議題 （1）（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</p> <p>【奥会長】 ただいまの御説明について、質問や御意見ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。 はい、横田委員お願いします。</p> <p>【横田委員】 追加で記述等、御検討頂きまして、大変ありがとうございました。調査地点も調査範囲もよろしいのではないかと思います。 お伺いしたいのは大きく二つなのですけれども、地形的なこの調査地点の位置をお伺いしたいのですが、見下ろすような景観というのが含まれているのかどうか、その辺りを少し教えてください。 それから、保全される緑地というものをこの中で位置付けるときに、どの地点でどのような保全措置を想定して、このような景観の評価をされるのか、何か検討されていることがありましたら教えてください。</p> <p>【奥会長】 はい、2点、いかがですか。</p> <p>【事業者】 二つの御質問ありがとうございます。 一つ目の、地形的なところで見下ろす場所がありますかという御質問ですけれども、一番良く下が見下ろせるところはCの西方向で、環状4号線海軍道路と、その西側の農地の方は、若干の西側の方が下がっているような感じで見下ろしているような感覚になります。それからBの方ですけれども、Bも困障区域が若干標高的に高くなって、それからちょうど赤い点線のところだけが標高が下がっているような感じになってい</p>	

ます。また風致地区の方に入ってきますと標高が上がってきますので、ちょうど谷のような感じのところを見下ろしながら見上げるような位置関係になっています。

それから二つ目の保全される緑地の環境保全措置の話ですけれども、これは今後、Dの地点の辺りが主に緑地になる可能性が高い計画になると思うのですが、準備書を作成する段階で色々と検討しながら記載の方を詰めていきたいと思っております。以上です。

【横田委員】 はい、ありがとうございます。見下ろしがあると、おそらく見渡し感であるとか、単純に見られるものの対象物だけではなくて、そういった見通し感のようなことにも影響してくるかもしれませんので、そういった概念を、景観的特性をうまく踏まえながら整理していただければと思います。よろしくお願い致します。

【事業者】 はい、分かりました。

【奥会長】 はい、よろしいでしょうか。他の委員の方、いかがですか。

前回も事務局から説明があったと思いますが、市長意見を作成する関係で、基本的には本日が事業者の方を呼んで説明いただく最後の機会だということでございますので、本日の補足資料の説明についてだけではなく、改めて方法書全体についても構いませんので、御質問や御意見ありましたら、今出していただきたいと思いますが、いかがですか。はい、藤井委員、お願いします。

【藤井委員】 今回の説明のことではないのですが、以前、鳥類調査の定点調査のポイントについてお聞きした時の事なのですが、その時に6ポイント中、3ポイントか4ポイントが調査地点になっていて、常に6地点もやらないという話をされていたのですが、後で方法書を見させていただくと、方法書にその記述がなかったので、そのことについてお伺いしたいのです。内容をこちらで確認する時に、もし6地点載っていたら6地点で調査をすると、こちらとしては思ってしまうわけです。数も判断材料になってきます。ただ、それが実際にその6地点載っているのだけれど、6地点やっていませんという話だと、こちらも思い違いをしてしまうので、他にも、もし他の調査でそのようなことがあるのであれば示していただきたいということと、方法書には「6地点載っているうちの何地点を調査します。」という書き方を是非入れていただきたいと思っております。まずは他の調査にもそのようなことがあるのか、確認させていただければと思います。

【奥会長】 はい、いかがでしょうか。

【事業者】 それでは、その件について説明させていただきます。まず、今、先生のおっしゃられた猛禽類の調査地点の話、これについては確かにこちらの方が説明不足、記載不足であったと認識しておりますので、動物の調査、予測及び評価の方法において、猛禽類の調査位置図の方に「図中に記載の6地点のうち、3から4地点を選定して実施する。」という注釈を入れさせていただきたいと思っております。また、他の調査項目で、調査手法に誤解を生じかねないものがあるかどうかという部分を再度確認致しました。そうしますと、2点ほど注釈を付けた方が良いのではないかと思います。そうしますと、2点ほど注釈を付けた方が良いのではないかと

まず一つは、哺乳類の無人撮影カメラの設置については、困障区域を

ねぐらとする小型から中型哺乳類の生息可能性や草地主体の環境であることを考慮して、緑の多い困障区域内や草地に設置したうえで、調査地域の環境条件及びフィールドサイン調査結果に応じて、適宜無人撮影カメラの設置地点を調整しながら、利用が想定される場所についても設置するため、その旨を方法書7-54ページの哺乳類の調査位置地図に注釈を記載いたします。

あと、鳥類の一般鳥類についてなのですが、定点観察、ラインセンサス、任意観察に関する調査を行うとあるのですが、これは調査期間中の全ての期間において並行して行うのではなく、これらの調査手法を適宜組み合わせるというところなので、その旨を方法書7-55ページの鳥類調査位置地図に注釈を記載いたします。では、この哺乳類と鳥類の実際の記載内容をこれから読み上げたいと思います。哺乳類の注釈なのですが、「無人撮影カメラについては方法書7-54ページの調査地点を基本としたうえで、調査地域の環境条件及びフィールドサイン調査結果に応じて、適宜無人撮影カメラの設置地点を調整しながら、利用が想定される場所についても設置します。」、一般鳥類については、注釈として、「一般鳥類調査は各季の調査期間の中で、定点観察、ラインセンサス、任意確認調査を適宜組み合わせながら行うものとする。」、この注釈を付け加えます。以上です

【奥会長】 はい、藤井委員、いかがですか。

【藤井委員】 ありがとうございます。一般鳥類の方ですけど、「適宜組み合わせる」というのが結構曖昧なような気がするのですが、何かもう少し言い方として、こちらにはっきり伝わるようなものはないですか。それとも、まだどのように調査するか決まっていないということでしょうか。よろしくお願いします。

【事業者】 こちらの方なのですが、特に、調査が早朝から昼過ぎまで行うという形で実際に行っているところなのですが、特に確認のしやすいところで早朝を中心にラインセンサス、定点観察を行って、残りのところは実際に餌場で採餌しているタイミングに任意観察とか、そういった形でうまくポイント、ポイントを押さえながら調査を行っていくことを考えております。と言いますか、やっております。

【奥会長】 はい、どうでしょう、藤井委員。

【藤井委員】 すいません、説明の内容がはっきり掴めなかったのですが、ルートセンサスそのものは固定なのですね。ルートセンサスの場所を毎回変えたりするということは、多分ないはずなのですが。

【事業者】 そうです、はい。

【藤井委員】 定点調査については、適宜良い場所を見つけて調査を適宜行う形なのではないでしょうか。

【事業者】 定点調査については、基本は見通しの良いところになってしまいますので、そこで、しかも周辺に鳥類の生息のありそうな、そのような植生なり草地なりがある所というところで、定点とラインセンサスについては固定の位置になります。

【藤井委員】 すいません。定点と一般鳥類は（場所は）固定で、回数は固定ではないということですか。

【事業者】 一般鳥類の定点と一般鳥類のラインセンサスというのは、地点なりル

ートは一応固定で考えております。

【藤井委員】 場所が固定ということは、回数がそれぞれ異なるということでしょうか。

【事業者】 例えば回数というのは三日間の中で何回など、そのような意味でしょうか。

【藤井委員】 要は方法書の中で、一般鳥類調査として定点調査とラインセンサスを図7-2-6に沿ってやりますという説明があると思うのですが、それに加えて何かこことは違うということで、先ほど説明があったと思うのです。

組み合わせがあるという話と、あと適宜場所を変えてという話もあったと思うのですが、その後の話だと、これが固定だと言われました。ルートセンサスも定点調査の場所も固定だと言われて、でも前の場所では変えるという話があって、それが実際どうなのかがよく把握できなかったのです。

【事業者】 すいません。まず猛禽類については、6地点の中から3から4地点を選んで行うというところになります。

哺乳類については、実際に現地の細かい環境条件とか、実際の生息条件に左右されるので、そのような部分については、哺乳類については無人撮影カメラ、これは撮影装置のその成績もそれほど良いものではないので、うまく変えながらやっていきます。

一般鳥類については、ある程度、環境の条件とか見通しの良い所というのが、特に見通しが良くて、環境の良いところが限られてしまうので、これについてはある程度固定になってしまうというところで、実際に調査を行った時でも、それほど地点をずらさなければならぬほど、(鳥類の)確認がなかったとか、そのようなことはございません。その辺りの成績は上がっております。

【藤井委員】 そうすると、実際にその現場で仕方なく場所を移動するとか、そのようなことは当たり前の話であって、特に説明はいらぬと思うのですが、先程、一般鳥類とルートセンサスのところを、文言を変えなければいけなかったのは、何を変えなければならなかったのですか。

【事業者】 定点、ラインセンサス、任意観察を、例えば調査が朝6時から1時だったとすると、それをこの3項目を全部ずっと行っている、要は何度も繰り返しているのではないかという誤解があってはいけないと思い、「適宜組み合わせながら」という表現をさせていただきました。

【藤井委員】 調査場所は変わらないけれど、1日の中での組み合わせ方が変わるということですか。

【事業者】 要は1日の中でうまく組み合わせて行っていくという、そのような意味になります。

【藤井委員】 はい、分かりました。組み合わせ方、色々あるとは思いますが、特に誤解のないよう、皆さんに伝わるような書き方をしていただければと思いますので、よろしくお願ひします。

【事業者】 はい、分かりました。

【奥会長】 今、御説明していただいただけでは、即座に理解が難しかったわけですから、そのような誤解がないように、文章を皆さんに理解していただけるような表現で改めていただければと思います。

内容については今、クリアになったということによろしいですか。藤井委員。

【藤井委員】 はい、ありがとうございます。

【奥会長】 他はいかがでしょうか。手を挙げてらっしゃる方はいらっしゃらないようですので、それでは本件についての質疑応答はひとまず以上とさせていただきます。よろしければ次の案件の方に移りたいと思います。また後で、まとめてこの2事業を通して御意見を頂く時間があるかと思えます。

2 議題

(2) (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

ア 指摘事項等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

【奥会長】 はい。ありがとうございます。それでは、ただ今の御説明について御意見、御質問いかがでしょうか。いかがですか。

はい、堀江委員お願いします。

【堀江委員】 2、3ちょっとお伺いしておきたいことがあるのですが、よろしいでしょうか。

(補足資料の) 1番説明の最後の(2)のところに「車両基地は、環境影響は軽微であると考えられることから予測評価の対象としていません。」と記述をされてるのですが、実際に、車両基地の中で色々車両を整備する場合に、機器を設置される予定だと思うのですね。その際にですね、騒音規制法あるいは振動規制法に係る機器の設置というのは考えられないのでしょうか。あるいは、それはこれから検討しないと分からない状況にあるのでしょうか。

それからもう1点、まだ走行するルートが最終的に決まっていないということですが、もし地下式にするトンネル構造なんかが、もしあった場合にですけれども。道路交通、自動車交通用のトンネルの場合には、換気装置を一般的には設けていますけれども、鉄道車両というか、こういう新交通システムの場合に、そういったトンネルあるいは駅舎について換気装置というものを設けることは考えているか、あるいは、そういうことはもう全く新交通システムには関係ないというのだったら、それはそれで構わないと思うのですが、もし、換気装置があるとなれば、低周波音についても考慮が必要だと思うのですね。低周波そのものについては、とりあえず規制法の適用は今のところないのですが、もし、そういう装置が設置される場合には、配慮する必要があるのかなと考えています。そこをちょっと確認させてください。

【奥会長】 ありがとうございます。2点ですね、まず1点目いかがですか、騒音振動規制法の対象になる特定施設の設置は考えられないのかどうか。

【事業者】 まず1点目なのですが、車両基地の整備に使用する機械等については現時点でまだ仕様は決まっていないと。騒音規制法に係るようなものを使うのかどうかということも、まだ整理されていないというような状況

です。

2点目の新交通のトンネルにおける換気装置に関してなのですが、それについても、換気の方法等を今後検討する中で、どういう換気の方法をとるかということになるので、まだ機械等に関しては決まっていないというような状況でございます。以上です。

【奥会長】 1点目については、工事中の話ではなくて車両基地の供用時の話。

【事業者】 供用時の話です。

【奥会長】 はい。車両基地の中に設置される設備の中に騒音規制法、振動規制法の対象になる物は想定されないのかというそういう御質問だと思いますが。

【堀江委員】 はい。そうですね。

【事業者】 はい。御質問の趣旨は理解しているつもりです。ただ、その機械がどのような機械を具体的に置くかというところまで、今まだ整理できていないということでございます。

【奥会長】 はい。

【堀江委員】 分かりました。実際に設計する段階において、そういう物がもし設置されるようであれば、敷地境界での規制になりますので。十分にその辺の配慮をしていただきたいというふうに思います。

【事業者】 はい。機械の選定に当たっては配慮し、それを踏まえた上で、整理したいと考えております。

【奥会長】 はい。片谷委員も、御発言があるようですけれども関連（での御発言でしょうか）。

【片谷委員】 はい。

【奥会長】 お願いします。

【片谷委員】 関連する部分としない部分があるのですが、まず今、堀江委員が指摘されたことに対する御回答で「使う機械が決まっていない」という事情は理解はできるのですけれども、それは予測評価の対象にしない理由にはなりませんので、逆に可能性として一番騒音レベルがあるいは振動レベルが高くなる機械を使った場合を想定して、予測評価を行うぐらいの取り組みは、やはり周辺にお住まいの方々への安心感、安心を与えるという観点からすれば必要ではないかと思えます。しばしばアセス制度の中で「設計が決まってないから予測評価しません」という回答が出てくるのですが、それは事業者としての誠実な対応には反することだと思いますので、私はそれは是非改めていただきたいと思っています。

それ以外の話なのですが、施設の供用というところを見ると、この表では、今資料に出していただいている表では列車の走行と駅舎の供用しか入っていないのですけれども、しかし、車両基地というのは少なくとも通常、車両が走行する部分の軌道とか駅とは、構造も、それから中で行う作業も異なるので、この表でひとまとめにして扱うというのは、適切とは思えないですね。さっき、他の新交通システムの事例を参考にされたという御説明があったのですけれども、であれば、その他の新交通システムの車両基地において、現状どういう環境の状況にあつて、例えばその騒音や悪臭とか、水ももしかしたら関係あるかもしれないかもしれませんが、そういうものについて、周辺からの例えば苦情が出ていないことなどの情報があれば、非常に安心できると思うのですけれども、残念

ながらそういう御説明はまだ頂いていないので、せっかくそういう他の事例を参考にされるということであるならば、既に供用されている施設においてこういう状況ですという情報を、提供していただくのがアセスの取り組みとしては最も適切ではないかと私は考えているということをお願いしたいと思います。以上です。

【奥会長】 はい。ありがとうございます。事業者の方から今の御指摘について何か回答がございませうか。

【事業者】 他の事例に関して、現状で調べた内容だけをお伝えしますと環境影響評価時点で、どういう評価をしてきたのかというところまでは整理しているところでございます。その中で、その供用時に関して、それほど影響がないという判断の中で、予測評価の対象としていないとされていますが、実際どういうことが起きているかというところまでは確認できていない状況です。

一方で、供用時に今回評価するかしないかについては、どういう理由で選定したり、選定していなかったりするかということに関しては、理由としては整理をしていますので、またそれについて、御説明できればと思います。

【奥会長】 はい。そうですね。

【片谷委員】 すみません。もう1点というか、今のお話に対するコメントをさせていただいてもよろしいですか。

【奥会長】 はい。

【片谷委員】 おっしゃることは理解はできるということと、それから私自身も交通問題とかにも結構長く関わってきているので、そんなにひどい状況にはならないだろうという予想はできるのですが、やはり周辺にお住まいの方々から見ると、実際どうなんだと、既に動いているところで何も問題は起こっていないのか、というような情報の提供を求める意向というのは、恐らくあるのだろうと。やはりアセス制度は、住民の方の安心のためにある制度ですから、できるだけ情報を集めて、これこれこう既に動いてるところでこういう状況だから安心ですと、安心していただけて構いません、というような説明ができるのが本来の姿だと思いますので。せっかく、あと既に動いている新交通システムの中、中といいますか、公共事業が多いので、情報は既に運行しているところであれば、情報は入手できると思うのです。そういうものを出していただくことが必要ではないかという指摘だということなんです。

【奥会長】 はい。そこは、それでは更に調査をして、整理をしていただけて、その情報をお出しいただけますか。

【事業者】 どの範囲まで調査できるかというのがありますが、既に運行されている事例などですね、情報収集可能な限りできる範囲でやって、また御説明できればというように思います。

【奥会長】 はい。お願いいたします。

それと1点目ですね、そちらも先ほど片谷委員の御指摘があったように、機種を選定がまだだから評価しないというふうなことは理由にはならないというのが、私もそう申し上げたいです。そこはそうではないのじゃないかということをお願いしたいというふうに思っていたところで、想定されるその環境影響の大きいと思われる機種を前提にした場

合は、どうなのかといったことも踏まえて評価していただくような方向で、御検討いただきたいというふうに思っております。

【奥会長】 堀江委員。すみません、手を挙げていらしたかと思いますが、どうぞ。

【堀江委員】 今度、ちょっと車両基地の規模も、体制も違うのですが、参考になるかどうか分かりませんが、かなり前だったと思うのですが、海老名に車両基地があるのですね。海老名市の車両基地の時に、騒音の問題とそれから悪臭の問題がたしか、かつて起こったことがあると思います。その悪臭の方はですね、廃油がやはり出ます、機械をいろいろ整備した後で。その廃油の処理方法があまり上手くなかったのじゃないかと思うのですが。やはり悪臭も発生しますので、廃油処理はどうするのかとか、そういった方面の検討をしていただいた方が良いと思います。以上です。

【奥会長】 ありがとうございます。海老名ですね。今、御紹介いただけたのは。

【堀江委員】 はい、海老名市。ちょっと小田急だったか相鉄だったか忘れちゃったけれども。

【奥会長】 はい

【堀江委員】 あそこの車両基地で確か苦情があったかと思います。

【奥会長】 そうですか。はい。小田急の車両基地がありますね、海老名に。では、ちょっと参考にしていただければと思います。

【事業者】 はい。

【奥会長】 木下委員。はい、どうぞ。

【木下委員】 土地区画整理事業絡みのちょっと質問をさせていただきたいと思いますが、今でよろしいですか。後々でよろしいでしょうか。

【奥会長】 まず今の上瀬谷ラインについて、他に御意見があれば出していただいて、土地区画整理事業（については）後でもよろしいですか。木下委員。

【木下委員】 後でよろしく願いいたします。

【奥会長】 分かりました。他の方がいかがですか。土地区画整理事業に行く前に、戻る前に。はい。菊本委員お願いします。

【菊本委員】 （指摘事項）10-5のところで指摘をさせていただいて、私9月28日（の審査会）は欠席してたのですが、「駅の位置と掘削の方法、規模等を早い段階で明確にしてください」というような御意見を出しておいて、それで「了解です」という話をいただいて説明済みになっていますけれども、これも同じような性質の話だと思います。特に駅の近くだと、やっぱりシールド工法で掘削できないような、ちょっと大規模な駅舎とかそういうものが地下にできる可能性が高くなると思うので。そうすると、やっぱり近接施工ですね。既設の構造物に近いところで、掘削をすると影響が考えられますから、そういう意味で、どういう場所にどういう方法で建設工事を行うかというような、そのことを明確にしてくださいというふうにお伺いしてましたけれども。今、駅舎を造るような場所というのは、（補足）資料の中で、何ページ目でしたかね、2番ですかね。車両基地の概要と書かれてるところがありますけれども、それと反対側に（仮称）瀬谷駅というハッチをかけてある部分が下の方にあると思うのですが、このエリアでやっぱり建物ですかね。近接施工が考

えられる建物とか、その辺りのことはある程度こう議論はできるのじゃないかなというふうに思います。

駅の位置が決まらないのであれば、やっぱり今の相鉄の瀬谷駅の近くまで駅舎を持ってくる時での影響についての議論をしていただきたいなというふうに思います。以上です。

【奥会長】 はい。ありがとうございます。いかがですか、どうぞ。

【事業者】 はい。まず瀬谷側の駅なのですけれども、どの程度の規模で、どこにどの程度の深さで建設できるのかということだと思いますが、あと駅位置については、現時点で色々と鋭意検討を進めているところなのですけれども、まだ未定の状況です。想定される規模としましては、2面1線で最大8両編成の新交通システムが停車できる地下構造の駅で、縦断的には土被りが浅い所で4mから5mということになるということだと思います。ただ、相鉄瀬谷駅周辺に関しましては、商業地域ですとか、第1種住居地域、準住居地域となっております。地上にはバスロータリーがあったり、スーパーマーケットがあったり、瀬谷中学校が立地している中、なかなか今、位置が決め切れていないという状況です。

また、地下に関しましても環状4号線の地下にかなり地下埋設物があります。また、瀬谷柏尾道路の方にもあるという中で、先ほど申し上げました2面1線で最大で8両編成の駅がどこに入れられるかというところを今、模索をしているところだと思います。

なので、できるだけ早い内にとということですが、明確な位置まではまだ決めきれていない状況です。

【奥会長】 はい。

【菊本委員】 分かりました。なかなか難しいということは、もちろん理解できるのですけれども、駅舎のこういう工事というのは、しばしば遅れが出て全体の工期にも影響がしますね。それで、例えば建設機械とか何かを運搬するトラックとか、そういうのをどのぐらいの期間使うのかという全体の工程にも大きく関わってくると思いますから。

工法に関して言えば、スペックが決まった後にどの施工会社が行うか、どういう方法で行うかというのは技術提案などがあって、決まるものがあると思うので、そこは幅があって良いと思うのですけれども。やっぱりどこにこういう駅舎を造るかというのは、事業者側で設定されると思うので、それはやっぱりできるだけ早い段階でお示しいただく必要があらうかなと思います。

もう1つは、御説明の中に途中で出てきましたけれど、土被りが4m5mぐらいというかなり浅いものを想定されているようですので、そういう浅い土被りの地下構造だと、なおさら地上の構造物に、近接施工になって影響を与えるということが考えられますから。やっぱりこの計画が来るかもしれないエリアというのは、どこに来るかわからないし、もしかしたら自分の建物の近くに来るかもしれないとなると、かなり心配されるのじゃないかなと思います。ですので、その点ちょっとよく考えていただいて、できるだけ早く計画から出していただきたいなと思います。以上です。

【奥会長】 はい。お願いします。あと宮澤委員。その後、田中稲子委員ですね。この順番でお願いします。どうぞ。

- 【宮澤委員】 宮澤です。先ほどのところにまた戻るようで、車両基地の供用のところで2段落目で「洗浄においては適切に処理します。」とこういうことなのですが、すみません。私、素人なんで、具体的に本当に分からないのですが。この説明だと、結果、簡単に言えば、洗浄して適切に処理すると。具体的には、例えばどういう洗浄剤を使って、大した影響のないものだから、こういうふう処理するから大丈夫ですよとか、多分そんな難しいことじゃないのだろうと思うので、具体的などころの内容を書いてももらった方が、安心感を与えるのではないかと思います、この文章は適切に処理するということだけをおっしゃっているわけで、当たり前のことですから、何も言っていないのに等しいのかなというふうに素人考えていましたが、いかがでしょうか。
- 【奥会長】 はい、補足で御説明いただければ。その処理方法をどういうことを想定されているのか、お願いします。
- 【事業者】 基本的には pH の調整をして、中性に近い状態にしてそのまま公共下水道の汚水管に流すというようなところを想定しておりまして、一般的な家庭から出る、お風呂で使った排水等と同じ系統で流していくということで、公有水面等に影響を与えることはないということで想定しているというところでございます。
- 【宮澤委員】 特別な油を使うとかそういうことはないのですか。
- 【事業者】 洗浄についてそういった特別なものを使うというような、今のところ特殊なものを使うという想定はないということです。
- 【宮澤委員】 どうもありがとうございます。
- 【奥会長】 それでよろしいですか。
- 【奥会長】 また廃油は別ですね、廃油処理については、廃油が出た場合の。
- 【事業者】 油の使用についてちょっと一度、もう少し確認をさせていただきたいのですけれども。
- 【奥会長】 はい、お願いします。はい。それでは田中委員お願いします。
- 【田中稲子委員】 温室効果ガスの評価項目のことでちょっと御質問なのですけれども。方法書の中の5-2 ページのところ、駅舎の供用ですとか列車の走行に関して、温室効果ガスの項目が選定されていません。5-6 ページのところ選定しない理由が一応書いてはあるのですが。「新交通システムに関しては、供用時におけるエネルギー消費量は現状からの増加量が少なく、…」ということで選定していないということと、それから「駅舎に関しては低減に努めます」という言葉に留まっています。その一方でですね、工事の機械の稼働ですとか工事車両の走行に関しては、項目が選定されているという辺りで考えると、供用時の方がはるかに長期間運用しますので、通常はこういう工事車両の二酸化炭素、温室効果ガスの排出量に比べれば、供用時の温室効果ガスの方が非常に量は多くなるのが一般的だと思いますので、選定しない理由にはあまりならないので、できるだけ特に列車の走行に関しても、評価はすべきではないかなと思うのですが。この辺りの御意見をいただければと思います。
- 【奥会長】 はい。いかがでしょうか事業者のお考え、お願いします。
- 【事業者】 工事の建設機械等につきましては、それぞれガソリン、軽油等を使ってですね、燃料を消費しまして、NOx ですとか発生させるのですけれども。新交通システムにつきましては、電車と同様に、受電をいたしまし

て、車両は電気で動きますので、車両本体から、温室効果ガスが出るというのは想定していないということで今回、供用の方については温室効果ガスの選定をしていないというところで考えております。

【田中稲子委員】 建物の利用の関係で想像してしまいますけれども、電気を使ってる以上は温室効果ガスというのは排出しているということになりますので、その電力の使用量に関して評価する、ということになると思うのですけれども、列車の走行の場合は評価対象に入らないのでしょうか。

あと、駅舎の供用に関しても、同様に温室効果ガスの評価はしなくて良いかという辺りの御意見も頂きたいのですが。

事業者が回答することではないかもしれませんが、「環境配慮指針」が改定されると、そのエネルギー源を、電力をどこから購入するかということも評価対象になるのではないかと思ったのですが、この辺りも御意見といたしますか、御回答頂けるとありがたいです。

【奥会長】 今、検討している「環境配慮指針」の適用がいつからになるのか。

【田中稲子委員】 そうですね、はい。

【奥会長】 はい。それは後で事務局から説明いただくとしまして、電気使用に伴う温室効果ガスの排出量、排出係数をかけて通常算定しますけれども。なので電気で走行するから排出ゼロという話にはならないのではないかとということですが、どうでしょうか。

お考えが今すぐにまとまらないようであれば、また改めて整理していただいて、お示しいただければと思いますがいかがですか。

【事業者】 すみません、一旦、預らせていただきたいと（思います）。

【奥会長】 はい、お願いいたします。では、2点目事務局から御説明ください。

【事務局】 はい。今、配慮指針の改正を検討しており、基本的には4月施行でやっていきたいと考えております。おっしゃるとおり、CO₂の約7割が電気の使用に伴い排出されていますので、それを減らしていくことが重要で、今回、なるべく排出係数が小さい低炭素な電力を使いましょうという規定の追加を考えているところです。施行にあわせ、4月以降の事業については、適用していきたいと思っております。

【奥会長】 はい。ですから、本件について適用はないということになりますね。

【事務局】 はい、そうです。

【奥会長】 ただ横浜市がやられる事業ですから、先取りして当然対応していただくことがあって然るべきかなとも思いますが。田中稲子委員どうですか。

【田中稲子委員】 はい。奥会長のおっしゃるとおりだと思います。脱炭素と宣言したのは横浜市ですので、ぜひ、そこは配慮指針の改定をある程度想定した評価をしていただきたいと思います。まずは、今回の回答を待って、またコメントできればと思います。ありがとうございます。

【奥会長】 はい。ありがとうございます。他の委員はいかがででしょうか。上瀬谷ラインについては、よろしいですか。それでは、どうぞ田中稲子委員。

【田中稲子委員】 温室効果ガスのことではないのですけれども。同じく環境影響評価項目の件なのですが、安全のところ浸水の項目があると思いますけれども、こちら補足で聞きたかったのですが。

こちらの5-8ページのところに、「台風や集中豪雨等の発生時における浸水を防止し安全を確保するために、省令に基づき、必要に応じて措置

を講じる。」というコメントが書いてあって、それを理由に供用時の項目としては選定していないということで、×マークがついてるのですけれども、この省令がですね、平成13年の省令なのでですね。やはり近年の集中豪雨を考えると、ある程度、影響が非常に高いと思われる方を想定して、評価した方が良いのではないかと思うのですが。ここは、現行どおりで良いというお考えなんでしょうか。その辺りの考えをお聞かせいただけるとありがたいです。

【奥会長】 はい。いかがでしょうか。
5-8ページのところでですね。

【田中稲子委員】 そうですね。5-8ページの上から2段目のところに浸水の項目が×となっているのですが。

【事業者】 方法書ですね3-48ページ、49ページなのですけれども。洪水と、あと内水。下水が溢れる場合に発生するものなんですけれども。今回想定している範囲では、まず洪水による浸水想定がなされていないということ、内水による浸水想定区域は一部あるのですけれども2cmから20cm未満ということで、あまり高くないというようなところもございまして、こういった止水パネルの対応があれば問題ないかというふうに判断しているところです。

【田中稲子委員】 最近の集中豪雨ですとか、そういった最悪のレベルも考慮されてるといふふうに考えて良いのですか。このハザードマップに基づいた話だと思うのですが。

【事業者】 どこまでの想定か、これがどういった想定的前提かちょっとここに記載がないので。

【田中稲子委員】 アセスとしては、リスクを高めて評価していただくということが大事だと思いますのでちょっと確認をしていただいて。

【事業者】 (方法書の)3-47ページに浸水想定区域の想定がありまして、2段落目の洪水ハザードマップは、境川流域全体で24時間に約63mmの降水を想定しているものだというので、内水ハザードマップについては30年に1回の想定で1時間最大76.5mmの降雨を想定しているものだとということで、現状最新のハザード、洪水と内水のそれぞれの想定に基づく想定結果を基にそのように書いて、我々としても評価しているということです。

【田中稲子委員】 分かりました。最近の1時間当たりの最大の降雨量というのが、これを超えていたりするということはないのでしょうかね。とりあえず考え方としては理解できました。ありがとうございます。

【奥会長】 ありがとうございます。木下委員。すいません。こちらについてですか、上瀬谷ライン。

【木下委員】 上瀬谷ラインではなくて全体の話。

【奥会長】 全体の話ですか。分かりました、ちょっとお待ちください。
上瀬谷の方で他の委員の方、よろしいですか。上瀬谷ラインの方で。
はい、横田委員お願いします。

【横田委員】 景観の話なのですけれども。ちょっと事業間で重複してしまう部分ができますけれども、海軍道路の改変に関して、あまりふれあい活動の場について触れられておらず、区画整理の方では海軍道路の改変が自然との触れ合いの項目のところで述べられていて、なおかつ、鎌倉古道の北コースの改変についても、保全の考え方を含め述べられているのに対し

て、こちらの方では、上瀬谷ラインの方では、そういった既存のふれあい活動の場において、海軍道路と鎌倉古道のことが書かれていないのですけれども、こちらに関しては、どのようなお考え方ということをお聞かせただけですでしょうか。

【奥会長】

はい。お願いいたします。

【事業者】

方法書の6-32、33ページなのですけれども、ふれあい活動の場というところで、環状4号線の部分については、選定しているというところではあるのですけれども。

【横田委員】

実際にどういう影響を、それぞれに対する影響が考えられて、それをどういう調査によって予測評価されるかという点において、この海軍道路と鎌倉古道についての記述がないという、予測評価手法における位置付けがないということに関してです。

あるいは、その保全措置の検討としても多分、桜並木に関する内容であるとか、必要になってくるように思いますけれども。

【事業者】

その辺り、区画整理と整合を図ってですね、それぞれ事業の範囲ですとかを整理した上で、こちらの記載についても整理をしたいと考えております。

【横田委員】

はい、お願いします。本日、景観の圍繞景観の地点を追加していただいているので、景観に対する考え方と自然との触れ合いに対する考え方は、事業間で整合を取っていただければと思っております。よろしくお願いたします。

【奥会長】

はい。ぜひよろしくお願いたします。他の委員の方はいかがですか。上瀬谷ラインの方はよろしいでしょうか。

それでは2事業を含めて全体を通して、まず木下委員、すみませんお待たせいたしました。よろしくお願いいたします。

【木下委員】

はい、お願いたします。この区画整理区域の中に物流ゾーンがありますよね。私が欠席した時にも議論がなされたのかもしれないけれども、やはり15haにのぼる物流ゾーンで、多分、道路交通とも絡みますし、それから、水処理等というようなものがあるかと思っておりますので、ここは特に大気系ですね、社会環境それから水環境については、別途、ちゃんとしたアセスをやっておく必要はあるであろうというふうに思われます。これは、事業者の方ではどのように考えておられるのか、これは別途、多分、横浜市の条例アセスになるのか分かりませんが、そのような形での検討を別途なされるのか。できることならば、もうこの区画整理の土地利用計画を考える際に、もっと細かく、検討される。つまり準備書の段階では、相当細かい検討がなされていた方がよろしいのではなからうかと。そのための調査を、この段階で行っておくことが必要ではないでしょうか。質問と意見というようなことでございます。以上でございます。

【奥会長】

はい。事業者の方からお答えいただいた方が良いですか。土地区画整理事業のアセスとその後に乗っかってくる物流施設ですとかテーマパークとか、公園設備等のまた個別の事業との関係性の話ですけれども、どうでしょう。まず、土地区画整理事業の方で御回答ください。

【事業者(区画整理)】

考え方なのですが、今回の環境アセスの中でですね、関係車両の走行という項目を選定してございます。関係車両の走行というのは供用してからですね、どれだけ車が通行するかということをお想定したものでござ

いまして、物流ゾーン、観光・賑わいゾーンにある程度、車が来るという想定の子にですね、大気ですとか騒音ですとか振動という調査をやった上で準備書の方でですね、やっていきたいと思っているところがございます。

ただ建物につきまして、建物の影響とかにつきましては、それはまだ想定ができないものがございますから、それは事業者でもし、法令上規模とかによってですね、条例上アセスが必要であればその段階でやっていく形になるかと思ひます。

【奥会長】 はい。そういう整理になります。木下委員よろしいですか。

【木下委員】 はい、分かりました。特に物流ゾーンにつきましては、他の地域よりも大型車両が入ったりですね。騒音エンジン等についても考えておく、それから車両の清掃、洗浄といったもの等もあると思ひますので、全体でやるというだけでなく、このところについては、ちょっと注意深く大気環境、水環境等については、アセスをなさっておかれた方がよからうという趣旨の意見でございます。以上でございます。

【奥会長】 ありがとうございます。

他の委員はいかがでしょう。全体を通じて、追加でございますか。よろしいでしょう。はい。ありがとうございます。それではないようでしたら、事業者の皆様どうもありがとうございます。御退席をお願いいたします。

オ 審議

【奥会長】 では2事業通して、追加で御指摘などございましたらお願いしたいと思ひますがいかがですか。

事業者から今日、説明していただきました補足資料、補足説明については、土地区画整理事業の方についてはもう追加での補足を求めるようなそういう御指摘はなかったかと思ひます。

一方で、上瀬谷ラインの方ですね。そちらはまだ追加で調査をして整理していただくべき事項というのがありましたので、こちらについては事業者の方もまた整理した上で、御回答くださるといふ回答でしたから、また次回それをする必要があるかと思ひますが、事務局どうですか。どういうふうな流れにしましょうか。それぞれ分けて、ちょっと進捗が違ふとなつてきても大丈夫でしょうか。

【事務局】 はい。市長意見のスケジュール関係もありますが、上瀬谷ラインについては条例のアセスなので、努力義務という形ですが、市長意見に期限があります。法アセスの区画整理事業となるべく一緒にやっていきたいというのが事務局サイドとしてはありますので、今日いただいた補足事項につきましては、事業者と再度確認して、次回その答えを、事業者か事務局の方からお示して、その上で検討事項の審議に入れればと考えているところがございます。

【奥会長】 ということは、できるだけ一緒に進めていきたいと、検討事項一覧についてもおやりになるということですがけれども、それに入るに当たって検討事項一覧と合わせて、今日の追加で説明が求められる部分についても準備していただいて、一緒にそこも確認しながら検討事項一覧の審議をする、というそういう感じですか。

- 【事務局】 できればそのような形でできれば良いかなと思っております。
- 【奥会長】 はい。分かりました。時間的なこともありますので、それではそのように進めさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。
- 【片谷委員】 よろしいですか、片谷です。
- 【奥会長】 はい、どうぞ。
- 【片谷委員】 全く進め方に関して異論はなくてですね。私が一番厳しい発言をしましたがけれども、そんなに大きな環境影響がないであろうことは想像がつくのですよね。ただ、やはりアセス制度というのは、何回も話したように、やはり住民の方々のためにある制度ですので、その影響が軽微であるだけで終わりというのは、やはりまずいので、何か根拠となる資料を出していただいて、もうそれが出てくれば、そのまま市長意見に進むということで良いかと思っております。以上です。
- 【奥会長】 はい、ありがとうございます。そうですね、いずれにしても、しっかりとした説明がなされないと、こちらもそれを確認した上でないと、先に進めないということですので、それが可能な十分な説明資料を出していただくと、御説明いただくということで、事務局からもぜひ事業者の方にそのようにお伝えいただければと思います。
- 【事務局】 はい。分かりました。
- 【奥会長】 はい、お願いいたします。それでは、次回のスケジュールの関係もごございますので検討事項一覧の審議に入りたいということですので、事務局は補足資料について、事業者と調整をしていただいて、答申をまとめるに当たって、審議内容をしっかりと確認できるような状況にさせていただきまして、検討事項一覧を御用意くださるようお願いいたします。

2 議題

(3) みなとみらい21中央地区53街区開発事業 第2分類事業判定届出書について

ア 答申(案)について事務局が説明した。

イ 質疑

- 【奥会長】 御説明ありがとうございます。ただ今、御説明頂きました答申案につきまして、いかがでしょうか。御意見などございましたら、お願いいたします。どうでしょうか。大丈夫そうですか、これで。よろしいですか。一応、附帯意見も書いていただいておりますので、では、このままで修正なしということで大丈夫でしょうか。

はい。皆様うなずいてくださっているようですので、では、修正意見なしということで、この案で答申を確定するということにいたします。それでよろしいですか。

はい、ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。本件に関する審議はこれで終了となります。本日の審議内容につきましては、会議録案で御確認いただくということで、お願いいたします。

以上で、本日予定されておりました議事は全て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】 本日の議題は、すべて終了しました。傍聴の方は御退出をお願いいたします。

(傍聴者退出)

資 料	<ul style="list-style-type: none"> ・ (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 ・ (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 ・ みなとみらい21中央地区53街区開発事業が環境に及ぼす影響に係る答申(案) 事務局資料
-----	---