

令和2年度 第16回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日 時	令和3年2月18日(木) 10時00分～12時00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	押田委員
開催形態	公開(傍聴者 3人)
議 題	1 (仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業 環境影響評価準備書について
決定事項	令和2年度第15回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定すること
<p>議事</p> <p>1 令和2年度第15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</p> <p>(1) (仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業 環境影響評価準備書について</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</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ございますでしょうか。</p> <p>【五嶋委員】 はい、よろしいですか。</p> <p>【奥会長】 はい、五嶋委員どうぞ。</p> <p>【五嶋委員】 今の御説明で、川への工事用水の排出についての御説明で、流量に影響がないあるいは工事の排水の基準を満たすかどうかをチェックするという御説明をいただいているのですけれど。念のため確認させていただきたいのですが。つまり、今回の工事に関しては、一番重要なポイントは、生態系への影響になると思うのです。これは御説明があったように、非常に貴重な、横浜市にとっては貴重な環境に色々工事をしていくということになるので。そうすると、川への排出、水の排出ということになると、やはり一番気にしなければいけないのは、そこに生育しているいろんな生物ではないか。いろいろな生物種が生育しているという、何度も御説明していただいているのですけれど。</p> <p>だから、生物種に対しての配慮というのが何よりも工事用水の規定を満たしているとか、あるいはpHの問題をクリアしていても、やはり重要なのではないか思っていますね。特に生物に関しては、一刻一刻、見えるような大きな変化ではなくて、例えば、工事期間が1年とか2年とかの間に、数か月に1回のモニターをしていく等をすると、変化の推移を例えば数、生育数とかですね。そういったものが把握できる可能性があるのです。そういった配慮は是非していくべきではないかと。非常に敏感に反応するのですけれど、それが分かるには一定の時間がかかります。そういう配慮が今回の事業に関しては、これ前提としてあると思うのです。</p>	

けが、念を押しておきたいなと思います。以上です。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。今、画面に事務局の方で映していただいておりますけれども、特に（指摘事項等No.）9-1、9-2の所ですかね。（土木工事標準積算）基準書を根拠に排出量を設定していて、「河川の流量には30m³/時排出しても影響しません」と言っているけれど、本当にそうなのかどうか、しっかりとモニタリングをして、適宜対応して欲しいということでしょうか五嶋委員。

【五嶋委員】 はい。

【奥会長】 この後、事業者に入っていて、補足資料の説明もしていただきますので、是非、繰り返しになってしまいますが、五嶋委員は、この点については改めて直接、事業者に言っていただくと良いかと思います。よろしいでしょうか。

【五嶋委員】 はい。

【奥会長】 はい、お願いいたします。この指摘事項一覧等の記載内容について、こういう趣旨ではなかったとか、ここが抜けているとかそういったことがありましたら、今の時点でお願いいたします。

大丈夫でしょうか。はい、よろしいですか。

【奥会長】 それでは、特に追加ではないようですので、事業者にここに入っていていただきまして、準備書に関する補足資料の説明をしていただきます。その後ですね、準備書説明会の開催状況とそれから準備書に対する意見書の概要等についての報告も受けるということになります。

では、事業者の方に入っていていただいでください。

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、御説明ありがとうございました。それでは、ただ今の御説明について、委員の方から御質問等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【五嶋委員】 はい、よろしいですか。

【奥会長】 はい、五嶋委員どうぞ。

【五嶋委員】 今、最後のところで水生生物の保全という御説明がありましたけれども。これは（前回の）中村委員の御質問に対する御説明とも関係しますが、環境の影響をモニタリングする上でも、生態系、特に水生生物というのは非常に敏感に反応するものであると思うのです。数にしても、繁殖の状況にしても。そうすると一つは、これは代替流路に関しての記載ですが、油分の拡散に関しても、それから工事に伴って排出される排水に関しても、全て直接間接に影響を受けるのは水生生物という点。環境への影響は色々なモニタリングの方法があるのですけれども。いくら工事の基準、工事排水の基準を満たしていても、最終的には生態系、水生生物の影響が実際にはどう変化してるのか、というモニタリングが是非とも必要なのじゃないかなというふうに思うのですが、その辺はどのようにお考えになっているのでしょうか。

【奥会長】 はい、お願いします。モニタリングとそれから事後調査ですね。

【事業者】 基本的にですね、工場用排水につきましては、公共下水に流すという計画にしております。

一方でですね、モニタリングにつきましては、事業中につきまして、工事中のアセスメントもありますし、事後調査におきましても、予測結果について正しいかどうかということを行いますので、2つ、工事中のモニタリングと工事後の事後調査を行うということで今計画をしております。

【五嶋委員】 水生生物をモニタリングする対象になっている種はもう決まっているのでしょうか。

【事業者】 詳しくは調査方法につきましては、コンサルタントの方からお答えします。

【事業者】 事後調査に関してではですね、アセス準備書の8-1ページ以降に示させていただいています。今、お話いただいた水生生物の話なのですけれども、基本的にはですね、(事業者説明者である)課長からお話があったとおりですね。水生生物に負荷をかけるような要因としては基本的には工事排水を水の中に流し込むと、水に対して何か汚染の負荷をかけるということになると思うのですけれども。基本的には、そういった事業計画にはなってございません。そのためですね、水生生物を直接モニタリングするということは考えていないのですけれども。ただ、事後調査の中では、環境の保全のための措置の実施状況ですが、きちんと行われているかどうかをですね、チェックして御報告をすることは考えてございますので、その中で仮に水の中に、水というか今ある流路の中に、何かを流すような状況になった場合にはですね。きっちり対策をしてあるかどうかですね、そういったものをですね、確認をして御報告をするような形になると考えてます。

【五嶋委員】 はい、よく分かったのですけれども。1つだけ懸念事項としては、直接水に影響するような措置というのは、もうダイレクトに、直接的に水生生物に影響すると思うのですが、このエリアの工事そのものが、例えば地下の流路を変更、変化を起こしたり、あるいは何らかの化学物質の拡散というのがあって、予期しないようなことが生態系には非常に敏感に反映されることが、色々な事例で知られているので。是非その辺も御検討いただきたいなということを申し上げたいと思います。以上です。

【奥会長】 はい、御要望ですね。よろしいでしょうか。

【奥会長】 他の委員の方いかがですか。宮澤委員どうぞ。

【宮澤委員】 今の段階で中々難しいのかもしれませんが、(補足資料)3のところの代替流路のところ、流量や水質に、一番最後のところです。「水生生物等保全の観点から流量や水質に可能な限り配慮する」と。それをしながら詳細な施工計画を検討する。いつもこういう回答にどうしてもならざるを得ないと思いますが、例えば、審査書の段階で詳細な施工計画をもうちょっとはつきりするとか、あるいは、要するにこの詳細な施工計画がはつきりしないと、環境にどういう影響、生物にどういう影響があるのかを検討しようがないと。専門家の先生がいらっしゃるのに、ある程度具体的な施工計画が提案されないと、その計画の影響が小さいのか大きいのかもちょっと分からない。なので、ここで書かれているのは回答ではあるけれど、姿勢を示しているだけであって、具体的な検討になっていないような気がしております。

ですので、準備書で書けないとしたら、最低でも審査書までには間に

合わないのかなと思うのですが、いかがなのでしょう。

【奥会長】 評価書段階でもう少し詳細な記載をできないかですね。

【宮澤委員】 そうですね。

【奥会長】 はい、どうぞ。

【事業者】 施工計画につきましては、今後工事をしていく中で、工事施工者がですね、より経済的、より安全、より環境負荷を低減するというような形で施工計画の提案をして参りますので、今、現時点で施工計画を確定するという事は中々難しいという話と、新しい技術ですとか、最新の知見を入れて工事していきますので、姿勢としてはこの書いてありますとおり、「流量や水質に可能な限り配慮した施工計画を立てるように」ということで、施工業者さんの方にですね、こちらの方を検討するようにということで指示して参りますので、具体的に今、現時点で詳細をお示しするという事は、中々できないという状況でございます。

【奥会長】 はい、ということだそうですが。

【宮澤委員】 はい、本当にそういうものなのかなと思って、素人ながら疑問に思っているところでございます。なるべく、このところは改善を希望します。

【奥会長】 はい。今の事業者の方のお答えは評価書段階では、まだこれ以上具体的な記述はできないというそういうお答えですね。施工計画がそこまで。

【事業者】 はい。現時点では、法体系に基づきまして都市計画決定及び環境影響評価の手続きを終われないとですね、事業着手できなく、施工業者が決まらないということになってきますので、現時点です、評価書の段階でもこういった具体的に、さらに具体的な施工計画というのは中々お示しすることは困難だというふうに考えております。

【奥会長】 はい。施工計画がこれ以上詳細には今の時点ではいずれにしても明らかにできないというのは、そうかもしれませんけれども。その話と、水生生物への影響をしっかりと事業着手後に把握していくと、その上で状況に応じて配慮していくということですよ。

【事業者】 はい。

【奥会長】 ですから、どういうその配慮が必要なのかということを見極める上で、工事中のモニタリングをしていく必要はないのか、というそういう御指摘が先ほど五嶋委員からあったわけですが。コンサルの方のお答えは、特にその水生生物について、モニタリングを、今現地調査で事前に確認されている種はあるわけですが、それに対しての影響を把握するようなことはされないというそういう御回答ですか。

【事業者】 補足させていただきますと、先ほど五嶋委員の御質問の中で、水生生物に対してモニタリングするかというお答えだったので、基本的には水生生物についてはしないとお答えしたのですが。今、排水を公共下水道にする場合にですね、もし影響を与える場合と考えますと、水質についてはモニタリングしていくと。水生生物ではなく、水質については排水する場合にはモニタリングをしていくという答えでございます。

【奥会長】 それは排水をする場合ですね。

【事業者】 はい。

【奥会長】 その排水の話とこの改変による生物への影響の話とまた違うので、そ

こはどうですか。代替流路をまず造るわけですよ。

【事業者】 ではですね、審査書ですね、評価書の2-24ページを開いていただけますでしょうか。こちらは詳細なですね、親水緑道の工事計画になっておりました、今、紫色の区間が対象実施区間になっておりました、改変区域というのが赤いもので囲ってある所でございます。上流側ですね、池の方から水が流れて下流側に流れて、最後帷子川に合流しているということになっておりました。この赤枠で囲まれた改変範囲について、こちらに（補足資料）3に書きましたように、代替の流量ですとか、水質を確保する施工計画が必要になってきますので、ここについて、今、代替になるような水量、水質を確保するような施工計画を立てていくということで今考えているところです。

【奥会長】 はい。その場合のその水生生物への影響というのは、どのように把握されるのかということだったと思うのですが。

【事業者】 ちょっと事業計画、施工計画がまだ固まっていないというところではあるのですが、基本的には、いわゆるこの駅部の工事に伴って発生する工事排水を、直接この親水水路に流し込むようなことというのは基本的には考えてないというふうになっております。

そうした場合に考えられる影響としては、改変の時のなんだろうな、濁り水ですね。濁水が多少出てくる可能性は、巻き上げ等で出てくるかもしれないのですが、その辺りは実際に工事をする前に、当然、土留壁という形で、矢板を打ち込んで工事を行いますので、その時に濁り水が大量に発生して、それが広く拡散しないように、例えば釜場を造って1回水を貯めて、そこに上澄みの綺麗な水を流すとかという配慮は出てくるかもしれませんが、基本的には、そういった部分さえきちんと処理できれば、水生生物に対する影響というのはそれほど著しいものが生じることはないのかなとは考えてはおります。

【五嶋委員】 よろしいですか。

【奥会長】 はい、五嶋委員。

【五嶋委員】 実際、いろんな濁りを抑えるいろいろな措置とか、あるいはpHの調整とか、あるいは基本的には水を流さないのだとか、そういうことを御説明いただいているわけなのですが、何度か言っているように、生物系、生態系というのは、それよりもより敏感に反応すると。しかも、一定の差異が出るまでには、一定の時間がかかるものなのです。なので、例えば3か月後には何も変化がなかったといっても、それが工事中あるいは工事後、数年モニタリングしたところ、数が減ったというのは、それはその工事の中長期的な影響ということになるのです。現在まで、今まではそういうことを配慮していなかったとしても、これは要望ということになるのですけれど、今、非常に色々な環境が、地球環境のレベルまで色々議論していく中で、そういう配慮は是非一つ一つの事業でお願いしたいというのが、私の意見です。御検討よろしくお願いたします。

【奥会長】 はい。

他はいかがでしょうか。横田委員が手を挙げていらっしゃるんですが、この点と関連しますか横田委員。

【横田委員】 はい、継続でよろしいでしょうか。

【奥会長】 はい。

【横田委員】 先ほどの親水緑道の代替措置に関してなのですが、前回、栈橋等で人の利用に対しては、切回しを検討されているということですが、今回、急傾斜地が分断されて、切り回しを検討されているところを、具体的にお伺いしたいと思います。

そもそもなぜ、この急傾斜地が分断されなければいけないか、という点がまだ不明瞭かなというふうに思っております。これは工事ヤードなのか、環境影響要因として書いてあるのは、純粹に鉄道施設としか書いてありませんので、この点、どういう影響要因があるのかということをお伺いしたいと思います。

【奥会長】 はい、お願いします。

【事業者】 今こちらの改変範囲という所がですね、駅の開削部をそのまま書いておまして、断面的にはですね、資料（準備書）のですね、2-19ページなのですが。

駅部につきましては、地下に箱型のトンネルを開削工法で造っていくということで、上から掘っていくという形になります。こちらの順番としまして、(図2-6の) 1にありますように、土留壁を打って、掘削をして、躯体を造っていくという形になってきますので。こちらが先ほどの斜面のところに土留等を打って、さらに反対側にも土留壁を打った形になってきて、こちらを開削工法でやっていくという形になります。

通路につきましては、掘削中もですね、切り回しは可能なので、栈橋等を造ってですね、通路を確保していくという計画になっております。

一方ですね、先ほどの2-24ページにあるようにですね、改変のですね、こちらの方につきましては、都市部の公園で貴重な緑があるということで、上流側にですね、特別緑地保全地区がございますので、こちらに極力ですね、影響を及ぼさない形で、さらに、急傾斜地もございますので、それを配慮して安全にできる形ということで、このような計画を作りつつ、影響を与える範囲を最小限にしたという形になっているということで御説明させていただきたいというふうに思っております。

【横田委員】 今、御説明していただいたようなことが、具体的にもう少し保全措置を説明する上で重要な点かなと思っております。一つ、切り回しはできるということは、反対側の遠路を斜面地側に回してくるということになるのかどうかとか、あと擁壁を事後に整備されるとすると擁壁の範囲というのがどれぐらいになるのかといった辺りです。この辺り少し読めるのではないかなと思うのですが、今の時点でお伺いできますでしょうか。

【事業者】 先ほどの通路につきましては、斜面地側というのは中々厳しい状況、地形になっていきますので、先ほどありました2-19ページの開削の絵でございますと、こちらに覆工板というですね、鉄の板をかけながら上を通していくということが可能になってきますので、そういったことを栈橋という形で切り回しを考えているという状況でございます。

2点目の急傾斜地の配慮につきましては、同じくですね、2-24ページの続きの2-25ページの最後の方に書いてあるのですが。現時点としましては、工事の完了後は現況と同程度の機能を維持する形で計画していて、具体的な復旧方法につきましては、急斜面の安全確保につきましては、関係機関というのは、公園を管理している部署になりますので、そ

ちらと調整、協議しながら検討していくということになっておりますので、現時点でこういった擁壁を造るというのは、まだ決まっていないという状況でございます。

【横田委員】 1点目に関しては、やはり今後の環境保全措置の御説明できちんと触れられた方がよろしいかと思えます。

2点目のことですが、「同程度の機能を維持する」という書き方をされていますが、やはり環境影響評価においては「同程度の環境をできるだけ保全する」ということが重要じゃないかなと思うのです。人流に関しては、比較的人工物の上を通すことができますけれども、生態系や景観に関して申しますと、分断要因というのは直接的な改変であって、やはり、その後のモニタリングですとか、当然、環境保全措置の具体化を今の段階で進めていく必要があるのではないかと考えます。その点の記述が、非常に漏れていて、例えば事後調査項目の中でも、植物に関しては移植対象にし得るという点で選定されていますが、工事中の動物生態系に関してのモニタリングに関しては、選定されていなかったり、というところであるとか、あと供用時の景観に関してですが、事後に擁壁ができることによって、斜面地景観というものが、傾斜地景観というものが非常に改変された状態で残るのではないかと。そこをきちんとやはり事後、検証することが重要ではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

【事業者】 動物につきましては、特に水生生物につきましては、下流側で帷子川と繋がっておりますので、移動が可能であろうということで、今考えているということです。

2点目の斜面地景観につきましては、斜面地につきましては、こちら急傾斜地の形になっていますから、その上が鉄道、さらに宅地になっていますので、安全面も配慮しつつ、急斜面の安全面を確保しつつ復旧していくというのを第一に考えておりました。景観構成につきましては、安全面を考慮した上の景観になるというふうにちょっと事業者としては考えているところでございます。

【奥会長】 横田委員。

【横田委員】 その最小化という話と、代償という話の境目がどうも曖昧であるというふうに感じているのですね。最小化をきちんとこれから検討されるのであれば、やはりどの範囲まで最小化されるのかということ、やはり具体的にしていく必要があるかと思えます。その中で残された影響の安全優先での代償という話でありましたら、やはりその代償の影響に関して、きちんと観測することが重要かと思えます。その線引がどうも曖昧に思いますので、やはり数値とか絵で出せないにしても、考え方として環境保全措置について、もう少し記述を充実されることを期待したいと思います。お願いいたします。

【奥会長】 はい、ありがとうございました。評価書段階での内容充実を図っていただきたいということですので、是非御検討ください。

他の委員はいかがでしょうか。藤井委員お願いします。

【藤井委員】 前回、私欠席させていただいているので、ちょっとお聞きしたい点も含めてなのですけれど、2-24ページで先ほど示していただいた改変範囲ですね。これ、水路を跨って改変範囲になっているのですが、これは一

回水路を止めるというか、遮断してしまうような工法なのでしょうか。他の皆さん御存じだと思うのですが、私が分かっていなかったのので、先にその点を教えていただけますでしょうか。

【奥会長】 では、事業者の方お願いします。

【事業者】 この点につきましては、先ほどありました代替水路を確保した上で、水がですね切れなような形で施工していくという形を今考えております。

【藤井委員】 はい、ありがとうございます。

その点でやはり私の方で気になるのが、やはり水生生物に対する影響なのだと思います。土のうを置いたりして、濁り水が出ないようにするという話もあったのですが、その辺もどれくらいそれが本当に機能するのかという部分が、何かしら過去のデータであるのであれば是非示していただきたいなと思いました。というのは、濁り水、水質が変わらなくても、一回河床が濁り水による土砂で覆われてしまうと水生生物も死滅してしまうので、一回でもやはりちょっと流れてしまいました、では遅いと思うのですね。ですから、本来、事後調査というよりも、事後調査も必要ですが、その前に必ずこういうことが起こらないという検証ができるそのデータを基に、何かしら工法を考えていただきたいなと考えています。ですので、「影響がないのではないか」ではなくて「今までこういう土砂の流出を避けるためにこういう工法した結果、今まで観測されていませんので」みたいなそういう過去のデータを基に示していただくと良いのですが。今の御説明だと、ただ「環境に影響がないのではないか」というような説明であったので。一回起こってしまうと、もう取り返しがつかないので、その辺はしっかり過去のデータを基に説明をいただければなと思います。

あと、水生生物が移動するからという話もあったのですが、こういう場所において、移動するから良いという考え方は多分やめた方が良く思うので。特に水生昆虫とかですよね。魚はともかく、水生昆虫みたいなものになってくると、特に移動という話ではなくなってきましたし、その辺は水生生物も幅が広いのでその辺は留意していただきたいなと思います。

あと、説明の中でこれもお願いなのですが、説明の追加資料で3番のところで、「流量や水質に可能な限り配慮しながら」というお話があったのですが、やはり「可能な限り」という言い方をされると、私などは反応してしまうのですね。なぜ、ここを「流量や水質に配慮しながら計画を立てます」と言っていないのかなと思ってしまいます。「可能な限り」を外すような意識を持ってやっていただければなと思いますので、よろしく願いいたします。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。事業者の方からございますか。

【事業者】 はい、1点目の藤井先生の御指摘はその濁り水に対する具体的なデータというお話ですが、こちらの方ですね、具体的なデータというのは多分、全国的にもないかなというふうに思います。施工の話としましては、濁り水を出さないということがまず第一点と。二点目としまして、こちらの水路に、下流側に濁り水を出さないために締め切り等を考えて、その上で代替水路を造っていくということを考えていますので。先

ほどの「可能な限り」ということとリンクするのですが、切り替える位置をですね、大きくすればするほどですね、濁り水に対するリスクは減っていくのですが。一方でですね、改変する範囲が増えていくということも考えられますので、記載としては「可能な限り」トレードオフの関係を配慮しながら、施工計画を立てていくという意味では「可能な限り」という形を書かさせていただいています。以上でございます。

【奥会長】 はい、藤井委員。

【藤井委員】 はい、ありがとうございます。

それでもなお、やはり「可能な限り」をなくすような書き方で私は良いのではないかと思うので、やはり事業者の方で多分色々考えていただいていると思うのですが、第三者が見た時に「可能な限り」という言葉というのは、すごく保証のない言葉なのですよね。その辺は言われていることは分かるのですが、示すのであれば「可能な限り」という言葉は極力、なくしていただければなと思います。

あと、濁り水に関してデータがないということだったので、これは本当に仕方がないのかなと思うのですが、どの工事現場に行っても予想以上の大雨が降ったりしたら、もうそれで河川がもう茶色になってしまっていて、河床が全て土で覆われてしまうような雨を私何回も見ています。多分、他の委員の方もそういう経験もあると思います。そうなるからでは遅いので、できるだけそれがなくなる形をしていただければと思います。改変してない時は、周りに植物が埋まっているので、植物が流出を防いでいるのですが、一回それがなくなるわけですから、その辺の配慮は是非徹底してお願いできればなと思いますので、よろしく願いいたします。

【奥会長】 はい、事業者の方から何か御回答ございますか。

【事業者】 藤井先生の御指摘の「可能な限り」というのを事業者としては今トレードオフの話をしているのですが、「可能な限り」というのは、やはり一般市民の方から見て、そういう形があるというお考えであれば「可能な限り」という記載は削除したいと考えております。

2点目のですね、雨水、大雨が降った時の対策ということにつきましても、こちらの方についてもですね、施工計画の中でですね、流れないような施工計画を立てていくというような形を考えていくということで御了承願えればというふうに思っております。

【藤井委員】 はい、ありがとうございます。

【奥会長】 はい。

では、今の御意見と御回答を踏まえた記述を、評価書においてもしていただくということで、是非お願いしたいと思います。

【奥会長】 他の委員の方はいかがでしょうか。

宮澤委員どうぞ。

【宮澤委員】 先生方が詳細な議論していただいているので、これで良いのかなと思うのですが、ただ、結局ここで書かれていることは、保全に可能な限り配慮しますというだけで姿勢なのです。ですから、アセスの手続きがどこまで環境保全に検討するかというところで、実績の検討が全くできてないというのが。申し訳ありません、問題の指摘はされるのだけど、その先で一体どうするのだと、どういう工法あるいはどういう施

工方法だから環境保全に関してはある程度安心ができる、というそういう議論にならない。具体的な。その辺が非常に歯がゆく思っております。これは感想ですけれども。なるべくそれがどうなのか、私には分からないけれども、今までの議論でもそう感じるところが、多々あったと思っております。勝手なことを申し上げました。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。

評価書段階で、できるだけ記載の充実に努めていただくということを重ねてお願いいたします。

【奥会長】 他の委員の方はいかがですか。

今、(補足資料の) 3点目について議論が集中いたしましたけれども、上の2点についても。

中村委員、いかがですか2点目は。

【中村委員】 2点目は吸着マット等も考えていただいているので、この回答で了解です。

【奥会長】 大丈夫ですか。

【中村委員】 はい。

【奥会長】 はい、分かりました。

【奥会長】 他の委員からもしないようであれば、私から。

(補足資料) 1点目についてですが、この廃棄物の再利用、再資源化のところですね。これ国交省の「建設リサイクル推進計画」の基準値を持ってきていただいておりますけれども、これはこれでよろしいかと思いますが、準備書の6.7-16ページには「コンクリート塊」、「アスファルト塊」、「鉄材」そしてそれ以外に線路等の解体に伴って、「レール」、「まくらぎ」、「バラスト」ですね。これらについても具体的な発生量の予測が記載されています。6.7-16ページですね。ですので、今日、この補足資料で、お示しいただいているもの以外にも、発生するものがあると。「鉄材」とか「レール」、「まくらぎ」、「バラスト」それらについての再利用もしくは再資源化率、これはお示しいただけないのでしょうか。全てカバーした表をお作りいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【事業者】 御指摘のですね、6.7-16ページの「鉄材」と「砕石」につきましては、「鉄材」については実はスクラップという控除ができて、簡単に言うと、資源として売ることができるのでこれ100%、多分再利用可能ということで国土交通省の基準はないのですが、事業者として考えているというところであります。

「砕石」につきましても同じようにですね、骨材として使えますのでこちらの方もほぼ100%使えるということを考えてますので、追記が可能であれば、これにプラス、今御指摘の話の「鉄材」と「砕石」については、追記して記載させていただくということでよろしいでしょうか。

【奥会長】 はい。全てカバーした表にさせていただくとよろしいかと思います。

【事業者】 分かりました。先生の方からですね、目標値を示している、可能な限り目標値を示して欲しいということでしたので、一般的に言われている国土交通省のものを持ってきたのですが。実際には、御指摘をいただきしました「鉄材」と「砕石」につきましては、評価書の段階でプラスアルファしまして、こちらの方ほぼ再利用できますので、一元の形という

形でお示ししたいというふうに考えております。

【奥会長】 はい。それをお願いいたします。

あと、もう一点確認なのですか。混合廃棄物というのは特にこれは想定されていないのですか。

【事業者】 基本的に混合廃棄物につきましては、今のところ想定はしていないのですが、工事の中でですね、分別しつつ、再利用するというのは、公共事業で求められているところがございますので、今のところは再資源化に努めるために、混合廃棄物については今考慮していないということを考えております。

【奥会長】 そういうことですね。しっかり分別して、再利用の検討を図っていくという、そういうことだと。

【事業者】 はい。

【奥会長】 はい、理解いたしました。ありがとうございます。
他の方がいますか。一通り御意見いただきましたでしょうか。

田中委員、どうぞお願いします。

【田中伸治委員】 はい。今回の補足資料のことではないのですが、よろしいでしょうか。

【奥会長】 はい、どうぞ。

【田中伸治委員】 はい。前回、地域社会、交通の関係のことなのですが。前回、交通混雑については、色々とお聞きさせていただいたのですが、もう一つ歩行者、自転車の安全という観点で、準備書で言いますと、6.15-31ページ辺りからになると思うのですが、工事車両が走行して、歩行者、自転車への安全上、安全観点は大丈夫かというところにはなるのですが、予測としては、もうちょっと前の6.15-20ページ、21ページ、22ページ辺りに周辺の道路では、この図のように歩道ですとか、ガードレールが整備されているので大丈夫です、というような予測をされているのですが、実際の工事のヤードというのは、この道路に直接取り付くような計画にはなっているのでしょうか。

【事業者】 こちらの道路につきましては、工事車両が通る道路ということで、ここまで接続するですね、直接ですね、こちらの道路に接続しているヤードというふうには考えておりません。

今、配慮としましては一般的なお話でございますが、施工ヤードから出る際ですとか、それまでにつきましては、ガードマン等で誘導したりということを考えて、自転車ですとか歩行者の安全を工事エリアの中で考えたいというふうに考えております。

【田中伸治委員】 そうしますと、工事ヤードからここ（準備書の図6.15-5）に色が付いているのは主要道路だと思うのですが、その間の区間というのはもうちょっと細い細街路を走らざるを得ないと思うのですが。その部分の安全については、どう確保される予定ですか。

【事業者】 こちらにつきましては、速度抑制ですとか、先ほど言った出入口、歩行者と交錯するような所については、ガードマン等で対処したいというふうに考えております。

【田中伸治委員】 出入口はガードマンが居るけれども、あとの途中の道、細街路は運転者に注意してください、ということぐらいしかできないということですか。

- 【事業者】 一番ですね対策としては、運転者ですね速度抑制を徹底するという
ことを今、安全対策の柱として考えております。
- 【田中伸治委員】 はい、分かりました。
やはり細街路に大きな車両が工事中たくさん入ってくるということで、
地域の方もそこは非常に気になる点かとは思いますが、その点、
まだ具体の施工計画が立っていないという状況かと。先ほどの議論でも
そうだったと思いますが、その点、施工計画が明らかになった時点で、
十分な安全対策をとっていただく必要があるかなと思います。以上で
す。
- 【奥会長】 はい、お願いいたします。片谷委員、お待たせいたしました。お願い
します。
- 【片谷委員】 私もこの補足資料とは別の話ですけれどもよろしいですか。
- 【奥会長】 はい、どうぞ。
- 【片谷委員】 今の田中伸治委員のお話も多少関わるのですけれども。私も1月欠席
させていただいた関係で、大気についての意見を全くまだ述べさせてい
ただいておりません。いくつか申し上げたいことがありますので、質問
と意見と両方ですけれども、順次申し上げます。
まず、前提として、私も元横浜市民といいますか、元旭区民だったので、
この地域の交通の状況はよく承知しております。この事業は非常に
それを改善するための画期的な事業であると思っております。是非とも、
市民のための事業ですので、促進していただきたいと思う立場で
す。ただ一方で、そういう事業であるからこそ、なお環境保全について
きっちりやっていただきたいという。要するにアセスとしても良いアセ
ス、事業としても良い事業というのを目指していただきたいという立場
であるということを、先に申し上げておきたいと思っております。
具体的な意見や質問ですけれども、まず大気について言いますと、最初
に気になりますのは、保全目標の設定です。これは前回といいますか、
この案件ではない審査会の市庁舎の後の事業の時にも申し上げたこと
なのですが、大気の大気汚染物質の保全目標が0.06ppmと書かれておりま
す。環境基準の最大値であるわけですが、これはこの環境基準の趣旨は
0.06ppm以下であれば良いと言っているのではなくて、0.04ppmと0.06ppm
の間であれば、最低限として、現状維持を図る。できれば減らすという
趣旨ですので、0.06ppmが保全目標というのは、正しくない記載である、
と私は見ております。先ほど申し上げた、より良いアセス図書としてい
ただくという趣旨で、そこは是非改めていただきたいということです。
記載の方法については、事務局と協議いただければ良い。とにかく、こ
こは修正をしていただきたいということです。
今、予測の計算自体はきちんとされているとは思いますが、6.8-17
ページに、予測のフロー図が出ております。このフロー図自体は特に何
も問題はないのですが、この予測手順のフローの中で、上の方に「建設
機械の機種及び稼働状況」とか、その下に「排出源位置及び汚染物質排
出量」というような記載がありまして、それが予測結果を非常に大きく
左右する重要なポイントなのですが、普通ですとこの後に、現地の工事
対象領域の地図が出てきて、ここに排出源を設定したというようなこと
が記載されるはずなのです。けれども、実はこの後ろ、そういう図はな

くて、どこに排出源を設定して計算した結果なのかが全く分からないという状況になっております。これはおそらく先ほどから何回も出ている、施工計画がまだ決まっていないから地図が出せない、ということだったのだろうと思うのですが、計算結果は出ているので、どこかに排出源を設定しているはずですが、それを書いていただく必要があると思うのですが、それはなぜ書けないのか、それが質問です。

【奥会長】 はい、以上2点でよろしいですか。

【片谷委員】 はい。まだあるのですが、ちょっと長くなるので。

【奥会長】 では、まず一旦ここで切ってください。

【片谷委員】 排出源はどうやって決めて計算したのか。その地図が載っていないのはなぜかという。

【奥会長】 その御質問に対して、お願いします。

【事業者】 1点目のですね二酸化窒素の話でございますが、6.8-3ページでございます。先生のおっしゃるとおり、環境保全目標につきましては基準をそのまま記載してですね、0.06ppmを超えないことという記載をしておりますが、実際に予測結果の概要も書かれておまして、それでいきますと0.035ppmから0.036ppmということで、下限値のですね0.04ppmを下回るような予測になっているということもございまして。ごめんなさい。0.035ppmから0.036ppm。一方ですね、手前の6.8-2ページにつきましては、建設作業中の稼働に伴う大気というのもございまして、こちらにつきましても、二酸化窒素につきましては、0.038ppmから0.046ppmということで、こちらは0.04ppmをちょっと上回るのですが、予想の結果としてはこちらを示しているので、保全目標と予測の概要を併記しているということで御理解いただければというふうに思っております。

【片谷委員】 それは保全目標の意味としては正しくなくて、保全目標はあくまでも0.04ppmから0.06ppmの間で現況よりも上げない、というのが保全目標であるはずなのです。ですから、0.06ppmという数字を保全目標の所に書くこと自体が、環境基準の意味を取り違えていることになるのです。そこを直していただきたいという趣旨です。

【事業者】 分かりました。こちらの方ですね、他の事業ともありますので事務局のアセス課さんとですね、この書き方については先生の御指摘も踏まえて、御相談した上で、次の評価書の段階で考えさせていただくということよろしいでしょうか。

【奥会長】 はい、そうしてください。

【事業者】 2点目のですね、フロー図でございます。6.8-17ページでございます。こちらにつきましては、6.8-16ページでは概ねの事業概要の位置を示しているのですが、実際先生のおっしゃるとおりですね、具体的な発生源である作業ヤードを含めて、ここだということでやっておりませんが、作業ヤード自体がですね、小さいものですので、今現時点ではお示しすることができないということで考えております。

【事業者】 煙源の配置の考え方になりますけれども、今回、線の鉄道の事業になりますので、その改変範囲がですね線的な状況になります。例えば、面整備のような形であればその中で網羅的に煙源を配置すると思えますけれども、鉄道の事業の場合はですね、建設機械の稼働範囲に限られるという形になりますので煙源の配置については、改変をする範囲の中央に

ですね、中央という中心線と言えいいのですかね、鉄道の。一定のピッチで煙源を配置をするような形で条件設定してございます。

【片谷委員】 はい。そうであれば、それを示した図を載せていただく必要があるので、アセス図書の作り方として、計算条件を後で確認できないような記載だとやはりちょっと問題が、ちょっとではない、かなり問題がありますので、そこは明記していただきたい。ただしそれは、あくまでも現時点での過程である、ということに記載されるのは、全く問題ないと思いますが、本来は、先ほどから宮澤委員も何回も御指摘されていますが、決まっていないからということで、何も書かないということになるのは、アセス図書の作り方としておかしくて、大気について言えば、最も影響が大きくなるようなポイントに置くというのが趣旨で、今、御説明いただいたのもそういう趣旨に近いと理解はしましたが、それが書かれてないというのは、アセスの予測手法の説明としては、足りないところがあるという趣旨で申し上げます。それは評価書までに改善していただければ良いことですので、御検討いただくと。あと細かい点は事務局とやりとりしていただければ良いかと思えます。

【奥会長】 お願いいたします。

【事業者】 こちらの方もですね、ちょっと少し書き方につきましては、他の事業との関連性もござりますので、記載方法につきましても事務局のアセス課さんとですね相談の上、評価書の方ですね、書けることを書いていくという形でのよろしいでしょうか。

【片谷委員】 はい。是非そこは先ほど申し上げた、やはり優れたアセス図書にしようという意識で取り組んでいただくということをお願いしたいと思えます。

あと最後に1点、すみません長くなって。(準備書の)第7章のまとめみたいなことを書いていただいている箇所です。7-1ページです。一番下から2行目ですが、その一行上から「一定の影響回避や軽減が見込めると考えて」、そこは予測評価結果に基づく記載だから良いのですが、その次に、「事業者が実行可能な範囲で環境に対する配慮が行われた計画である」。この「実行可能な範囲」というのは、意味するところは何でしょうか。技術的なのですか、それとも予算的な面とかそういう他の要因での「実行可能な範囲」でしょうか。

【事業者】 御指摘のとおりですね、技術的な面と経済性ですね、予算制約というよりは経済性の事業とした、経済性の課題を含めて「事業者として実行可能な範囲」という趣旨でござります。

【片谷委員】 はい。であるならば、これ先ほど藤井委員は「できる限り」はよくないというお話があったのですが、「実行可能な範囲」という言葉は誤解を招きやすいので、ここは逆に「できる限り」を書いていただいた方が良い部分です。「実行可能」というのは、何もしないということも可能になってしまいます。もちろんそうではないということは理解していますが、やはり誤解を招かないという趣旨から、「実行可能な範囲」で、要するにその技術的、予算的な理由、そこまで書かなくても良いけれど、とにかく事業者としてできる最大限をやっているのだということを、きちんと書いていただきたい。横浜市の指針には書いていないのですが、多くの都道府県の技術指針には、「実行可能な範囲」でできる限り保全が図ら

れている」とかというような記載を、記載例として挙げていますので。是非そういう趣旨にさせていただきたい。最小限やります、でも通ってしまうのではないかという疑念を持たれないようにさせていただきたいという趣旨です。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。

【事業者】 はい、ありがとうございます。やはり公共事業ですので、やはり民間企業と比較してですね、やはりより良い環境アセスをやっていくというのは当然考えておりますので、先生の御指摘のとおりですね、文言としましては、「事業者が実行可能な範囲でできる限り」という今、先生の御指摘のですね、文言に変えさせていただくということで対応したいと思います。

【片谷委員】 是非お願いいたします。

【奥会長】 お願いいたします。

【奥会長】 片谷委員よろしいでしょうか。

【片谷委員】 はい。

【奥会長】 他の委員はいかがですか。一通り御意見いただいて。よろしいでしょうか。

はい、堀江委員お願いいたします。

【堀江委員】 騒音についての質問でもよろしいでしょうか。

【奥会長】 はい、どうぞお願いします。もう準備書全体を通して（の質問をお願いします。）

【堀江委員】 私、騒音の専門委員として招かれていますのですが、この6.10ページのところに色々騒音の予測についての記述があるのですが、大きく自動車騒音の話と、それから、鉄道の走行に伴う騒音の2点予測がされています。工事中ですね。

特に、工事中なのですけれども、騒音の予測が国道16号線と県道40号線の2か所については、予測が行われていまして、この6.10-32ページのところです。表6.10-28。ここで工事中は1デシベルぐらい上がるという予測をされていますが、今、片谷先生もおっしゃったように、NO₂の問題とはまた別に騒音、やはりその側道というのでしょうか、細街路に影響が出てくると思うのです。特に細街路という工事ヤードから国道あるいは県道に出る途中については、かなり騒音が現状よりも大きくなる可能性が考えられるわけです。そこのところを少し、準備書の中で配慮しておく必要があるのではないかと。もちろん歩行者とか自転車とかそういう安全面も、もちろん配慮する必要があるのですけれども。特に工事車両が600台近くが増えるわけですので、細街路の所の自動車騒音はどうなるのかなということを一応配慮していただきたいなと思います。

それから、もう一点が今度、列車の方の騒音の予測なのです。同じ6.10の38ページ39ページ辺りに、工事中の予測の話が出てくるのですが、ここの工事中の予測で使っている手法といいますか、国交省で出てくる手法を取り入れていらっしゃるのですけれども、今回のこの工事中の列車走行音というのは、6.10-38ページにあるように、高架の材料は何をお使いになるか分かりませんが、いずれにしても高架の上に軌道を敷設して、列車を走行させるわけですので、通常のいわゆる列車の予測式をそのまま使って良いか、ということが一つ問題だと思います。こういった

工事というのは、世の中色々あちこちで行われていますので、この他の工事の時に工事中はどのぐらい騒音があったか、というデータは多分お持ちじゃないかと思うのです。ですから、そういったものを参考にして、工事中の騒音については、予測された方が良いのではないかと。

それから、この絵(図6.10-11、12)には仮囲いを高さ3mと書いてありますけれども、この仮囲いというのは、多分、目隠しのために使われているのかと思うのですが、もし、仮囲いを防音壁として考えるのであれば、防音壁としての性能をやはり記述しておいていただく必要があると思います。例えば、これは遮音性能がどのぐらいである。また、仮囲いの当然音ですから、波ですから、上のエッジの所を回折して伝っていくわけです。ですから、回折による効果が減少する分も考えてあげなければいけないのですが。これは有名な神戸大学の前川先生がお作りになった前川チャートみたいなものを利用して構わないと思いますので、そういったものを利用して、受音点での予測をもう一度見直していただいた方が良いのではないかなと思っています。

それから、3つ目なのですが、やはりこれはもう完成した後の供用時の話になるのですが、多分ちょうど坑口、トンネルの坑口の所からトンネル内を走行している列車の騒音が放射されるわけなのですが、多分トンネル内の騒音は、通常の軌道の上の騒音とは違った周波数特性を持っていると思うのです。ですから、それをやはり住民の方々は、ちょっと今までと違うな、というふうに感じられるのではないかと思いますので、坑口の何mかというのは、いろんな実績を見て考えていただきたいのですが、吸音材を少し貼るなりですね。そういった配慮をして、坑口の近くに住む住民の人の被害というか、違和感をできるだけ減らすような配慮をしていただくと良いかなと思っています。

3点をちょっと私の意見として述べさせていただきます。以上です。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。事業者の方から御回答いただけますか。3点、4点になりますね。

【堀江委員】 そうですね。

【事業者】 1点目の細街路でございますが、細街路につきましては先ほどと同じなのですが、徐行、狭いものですから速度が出ませんので徐行することで、騒音を低減していきたいということで考えておりますので、こちらの方にちょっと記載していないということでございます。

2点目のですね、6.10-38ページのところでございますが、こちらも先生御指摘のとおり、国ですね、出しています予測値を使って、騒音の予測結果を出しているのですが、構造としましては、仮で桁を造って軌道を受けるといった形を考えておきまして、通常の高架と同じような型式で今考えているということでございます。

3点目のですね、その横にあるですね、3mの仮囲いにつきましては、通常ですね、万能壁のようにですね、工事に使うですね、板を考えておきまして、音を回折させて外に出せない、出させないというような効果を含めて考えておりますので、先生の御指摘の防音壁のような性能ということでは考えておりません。

最後ですね、トンネルの騒音につきましては、トンネル内の騒音につきましては、現況ですね、今ですね、あるですね直結軌道で今考えて

おりまして、その音につきましては、基本的には地下になるということ
で現況より音が下がってくるということを考えておりまして、個別の周
波数等については、少し検討していないということがお答えでございま
す。

【奥会長】 はい、堀江委員いかがですか。

【堀江委員】 防音塀がなくても、十分に現況の騒音よりも下げることが可能という
ふうにお考えなのでしょうか。

【事業者】 この予測値につきまして、防音塀ではなくて普通のなんていうのです
かね。目隠しでない板というのですかね、万能塀をイメージしているの
ですが、使ったの予測値ということで御理解いただければと思います。

【堀江委員】 騒音の予測にはこの塀は関係ないという意味でしょうか。

【事業者】 解析についてはコンサルタントの方にお答えさせていただきます。

【事業者】 先生御指摘いただいた今回の手法は、東京都の建設局さんが立案され
ている石井式と言われている手法を採用してございます。式の中身はで
すね、6.10-35ページから記載させていただいているのですけれども。ま
ず補足として、工事中の騒音に対する音の状況が供用後と違うのじゃな
いかというお話が1点、2点目の御質問だったと思うのですけれども。
それに関してはですね、6.10-36ページに記載させていただいております
とおり、音のパワーレベルの設定の中ではですね。同じ工事桁構造のパ
ワーレベルを設定している事例がございまして、東急さんのアセスの事
例になるのですけれども、そこに記載してあるパワーレベルを今回、予
測の中では採用させていただいているところでございます。

あと、仮囲いによる回折効果に関してはですね、同じようにですね、
東京都の環境アセスメントでもですね、工事中の予測等をされている中
で、万能塀ですね、設置した中での回折減衰ということで、基本的には
この石井式に書かれている回折減衰効果をですね、採用しておりますの
で、それをもったの予測としております。ただ、予測の不確実性はです
ね、やはりちょっと否定できない部分がございますので、事後調査の方
に書かせていただいているのですけれども。工事中に関してはです
ね、鉄道騒音について事後調査の中で確認をして状況を把握するという
ことにしております。

【奥会長】 はい、堀江委員。

【堀江委員】 はい。供用後は良いのですけれども。工事中の音がちょっと心配だ
なと思って。もちろん石井先生が御提案された式はもちろん、それはそれ
で十分な価値があるのですけれども。それはそれとして、もうちょっと
工事中に高架部から出る音は、それで良いのかなという。例えば、新幹
線ですと、いわゆる鉄橋からの放射音の測定事例はよく出ているのです
けれども。この様な形の騒音が出るのではないかなと。これはあくまで
も予想ですけれども。そう思っていたわけですから、工事中の音が特に
心配で御質問させていただきました。

【事業者】 御指摘ありがとうございます。ちょっとすみません、説明不足だった
のですけれども、御心配いただいている点に関しては、先ほどもお話し
させていただきましたけれど、6.10-36ページに記載させていただいてま
す、音のパワーレベルの手法の推定に関して言うと、東急さんの事例の
中で工事桁構造、要は今回採用する構造と同じ構造化で測定を行われて

いるデータを基に、こういった予測というか、パワーレベルを推定する手法が記載されておりますので、そちらを今回の予測の中で取り入れていますので、先生がおっしゃっているその工事桁、通常の軌道よりも当然工事桁の方が放射される音のパワーというのは大きいと考えておりますので、その辺りはこちらの予測書を加味することで、ある程度は、ある程度というか、考えることはできているのかなとは考えております。

【堀江委員】

分かりました。

実際に、工事を行った事例のデータをベースにして予測されているのであれば、それはそれで私は良いと思います。

【事業者】

はい、ありがとうございます。

【奥会長】

はい、堀江委員よろしいでしょうか。

【堀江委員】

分かりました、結構です。

【奥会長】

はい。ありがとうございます。

それで、他の委員の方。準備書全体を通してどこについてでもよろしいですけれども、ございますか。大丈夫でしょうか。

【奥会長】

はい。ありがとうございます。

特にないようですので、そうしましたら、ちょっと時間が大分押しておりますけれども、続けて準備書説明会の開催状況質問書の要旨市の回答及び準備書に対する意見書の概要事業者見解について御報告をお願いいたします。

オ 準備書に関する説明会開催状況、準備書に対する意見書の概要について事業者が説明した。

カ 質疑

【奥会長】

ただ今の御報告内容について、御質問や御意見はございますでしょうか。ありましたら、お願いいたします。どうでしょうか。

田中稲子先生、お願いします。

【田中稲子委員】

御説明ありがとうございます。自分の専門とは違うので教えていただきたいのですが、「準備書に関する説明会の開催状況 質問の要旨及び市からの回答」という資料の中で、4ページの表 2-2(1)の上から三つ目の項目で、シールド工事に関して質問が出ていますけれども、「夜間又は昼夜どちらになりますか」という質問で、「昼夜作業を予定しています」という、それだけの応答なのですが、振動ですとか、騒音のことを考えての質問なのではないかと想像するのですが。振動に関して、シールド工法というのを、昼夜作業通してやった場合に、夜間特に、振動の影響というのはないのでしょうか、というか、そのような評価はされているかということをご補足いただけるとありがたいです。

【奥会長】

はい、お願いします。

【事業者】

シールドについては発進しますと、なかなか止めるのは難しいため、昼夜連続して掘削していくということになります。その関係でいいますと、地上から大体 30m の位置にシールドマシンが来ますので、現在としては、そのような深い位置にシールドが来るということで、騒音・振動については、予測はしていないということでございます。

【田中稲子委員】

地中 30m であれば振動の影響というのは、ほぼないという理解でよろしいのでしょうか。

- 【事業者】 環境に与えるような著しい影響はないというふうに考えております。他事例においてもそのような事例はないというふうに考えております。
- 【田中稲子委員】 分かりました。ありがとうございます。
- 【奥会長】 大丈夫ですか。
- 【田中稲子委員】 はい。
- 【奥会長】 他はいかがでしょうか。手を挙げていらっしゃる方はいらっしゃいませんか。
今日御報告のありました事業者見解についても、既にインターネット上で公表済みのものですね。
- 【事業者】 質問書へも回答して、インターネット上で公表しております。
- 【奥会長】 一点気になったのが、「準備書に対する意見書の概要及び都市計画決定権者の見解」の方なのですが、一番上の段の「生物多様性」の項目のところで、なお書きは、これは必要だったのかどうかというところが気になりました。「一部の注目すべき種の種名については、記載を控えました」（とあります）。そういうものがあるということは、確認しているということなので、ということは（存在）が分かってしまうので、そもそも、なお書きを書くべきだったかどうかというところが気になりました。
- 【事業者】 こちらの方ですね、調査結果を素直に書いているというところと、貴重種でございますので、場所を記載した場合に持っていかれたりするということもありまして、それもありまして、なお以下を書いてございます。
現在、先ほどの「準備書に関する説明会の開催状況 質問書の要旨及び市からの回答」の方は、インターネットで公表しているのですが、「準備書に対する意見書の概要及び都市計画決定権者の見解」の方につきましては、まだ公表しておりませんので、もしそのようなことが専門委員の方から、しなくても良いという話であれば、なお以下は、より丁寧ということで、事業者として考えましたので記載したのですが、省くことは、全然問題ないと思っているのですけれども、いかがいたしましょうか。
- 【奥会長】 準備書はどのように記載してございましたでしょうか。
- 【事業者】 準備書につきましては、そのとおりの記載で書いております。
- 【奥会長】 つまり、記載しているのですよね。問題ないのですかね。少し気になっただけで、準備書で書いているのであれば、ここで消しても意味がないので。
- 【事業者】 準備書の 6.3-19 ページを見ていただけると、その記載があると思いません。
- 【奥会長】 はい、分かりました。ここに書いてしまっているのです、今更ということもあります。
本来、準備書の方はどうすべきだったのかということもあるかと思えますけれども、通常はこの程度は記載してございましたでしょうか、事務局。
- 【事務局】 今回、事前に事業者の方や藤井先生含めて、お話しさせていただいて、とりあえずこの位までは書いても大丈夫かという話で、準備書の方には載せております。

【奥会長】 はい、そういうことであれば、了解いたしました。

【奥会長】 はい、他はよろしいですか。特に、手を挙げていらっしゃる方はいないようですね。

ありがとうございました。それでは、特に他に御意見、御質問ないようですので、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。

キ 審議

【奥会長】 それでは審議に入ります。

追加で御質問、御意見ございましたらお願いいたします。何かございますか、本日、御指摘いただいた点以外で。大丈夫でしょうか。

はい。特に無いようですので、それでは本件に関する審議はこれで終了といたします。審議内容につきましては会議録案で御確認くださいようお願いいたします。

【片谷委員】 すみません、一言よろしいですか。

【奥会長】 片谷委員、どうぞ。

【片谷委員】 やはり、この案件もそうなのですが、この準備書段階でまだ、工事計画が固まっていない。これ都市計画決定の案件では当然そうなるのですが。それに関して、手続き的にはもうないのですが、決まったら報告させるというようなことは言っても良いはずなのですが。そのようなことというのは、今後のために事務局でどのようなやり方ができるか、検討していただくと良いかと思います。

私がやっている（委員を務めている）長野県では、法対象案件のリニア中央新幹線の時に、それを使って、「今決まっていないことが決まったら報告しなさい」というのを知事意見に入れて、今も報告をしょっちゅう受けています。

何かそういうことをしないと、先ほどの宮澤委員が懸念されたような、姿勢しか書いていないという図書だけで終わってしまうということになりそうな気がする。今日、だいぶ回答は改善されたと思うのですが、何か報告してもらおうような仕掛けを考えた方が良いのではないかと感じました。事務局で検討していただくと良いと思います。

【事務局】 はい、先生がおっしゃるように、私も議論を聞いて、本市の方でも市長意見などではっきり書いて、それにあわせ事後調査計画の提出時等にあわせて、その辺をしっかりと書かせていきます。また、必要であれば、事後調査の方もしっかりとやっていただくというスタンスでやっていきたいと思っております。以上です。

【奥会長】 片谷委員の今の御指摘は、施工計画が徐々に詳細化していくので、それが明らかになった段階で、しっかりと、このような施工計画で、このような保全措置を講じて、ということも報告していただくような、そのような仕掛け、仕組が必要ではないかということですね。

【事務局】 その辺は、審査書というか、市長意見のところ、しっかり述べていければ良いかと思っています。

【奥会長】 今回の事案については、そうですね。

だから、制度的にどう担保していくのかっていうのは。

【片谷委員】 長野県は、制度はないのですけれども、やっています。

【奥 会 長】	制度はないけれどもやっていますか。でもこの事業に限らずというお話だと思いますので。
【片谷委員】	はい、そうです。
【奥 会 長】	事務局も御検討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】	どのように担保していくのか。はい、お願いいたします。ありがとうございました。
【奥 会 長】	他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。 特に追加でないようですので、それでは、本日の議事、これで全て終了となります。非常に活発な御意見いただきまして、どうもありがとうございました。では事務局にお返しいたします。
【事 務 局】	はい。それでは本日の審査につい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。 (傍聴退出)
資 料	<ul style="list-style-type: none"> ・ (仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 連続立体交差事業 環境影響評価準備書に関する指摘事項等一覧 事務局資料 ・ (仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 連続立体交差事業 環境影響評価準備書に関する補足資料 事業者資料 ・ (仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 連続立体交差事業 準備書に関する説明会の開催状況 質問書の要旨及び市からの回答 事業者資料 ・ (仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 連続立体交差事業 準備書に対する意見書の概要及び都市計画決定権者の見解 事業者資料