

平成30年度 第7回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日 時	平成30年 9月27日（木）14時00分 ～ 17時00分
開催場所	関内中央ビル10階 大会議室
出席委員	葉山委員（副会長）、岡部委員、菊本委員、木下委員、田中稲子委員、津谷委員、中村委員、水野委員、横田委員
欠席委員	奥委員（会長）、押田委員、五嶋委員、田中伸治委員、堀江委員
開催形態	公開（傍聴者 17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 計画段階配慮書について 2 （仮称）みなとみらい21中央地区37街区開発計画 計画段階配慮書について 3 中外製薬株式会社 横浜研究拠点プロジェクト 環境影響評価準備書について
決定事項	平成30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。
議事 1 平成30年度第6回横浜市環境影響評価審査会会議録確定 特に意見なし 2 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 計画段階配慮書について ア 意見聴取依頼 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 【横田委員】 2点お伺いします。 1点目は、配慮書の1-2ページ（地下式案）や1-10ページ（高架式案）にある事業計画区域の定義を教えてください。鉄道及び軌道の建設の事業実施区域としては、連続して線的事業として囲う必要があると思いますが、なぜこのような点の連続で示しているのでしょうか。 2点目は、配慮書3-4ページ 本事業に係る配慮事項(5)の一つ目で、「既設線用地を活用した計画とし、既設線用地以外の新たな改変区域を極力少なくするよう配慮すること」とありますが、具体的にはどのような配慮がされるのかを教えてください。 【事 業 者】 1点目の事業計画区域につきまして、凡例で事業計画区域の丸が3つありまして線を表しているイメージです。この丸の範囲内の中に線形が必ず収まるだろうということで、幅を持った形の線として、丸を連続させた表現としています。 2点目の「既設線の用地を極力利用して」に関しましては、地下式でしたら今の鉄道用地内に収める形にします。 高架式でも、相鉄の用地が少しありますので、この用地を極力利用して改変を少なくします。	

実際には、二俣川側と西谷側のところで既存鉄道と結びつきます。いきなり高架化、地下化はできませんので、その区間は横に出して接続するという形になります。この区間は改変を伴いますので、その区間をなるべく少なくしたいと考えております。

【横田委員】 1点目に関してですが、記載された図では、必ずしもこの丸のところに踏切が位置になっていません。点の丸の枠外での事業の実施はないということでしょうか。

【事業者】 踏切の位置につきましては、配慮書1-5ページに各踏切の名称が記載されています。高架式ですと直上に上げるか、横にずらすので、既設の線路の横か上かという形になります。地下でも既設の線路の下という形になりますので、丸の中にほぼ収まるだろうという計画です。

【横田委員】 もう少し具体的に教えてください。丸の中の中心はどこになるのでしょうか。

【事業者】 丸の中心は現況の線路を中心にして、ある一定の円を描いています。分かりづらいのですが、円を全部繋げた範囲の中に全て入る解釈になります。

【横田委員】 分かりました。そうしましたら、全ての点を連結した形で示すべきではないのでしょうか。

【事業者】 一度、点を連結した形でやってみましたが、下の図面が見えなくなってしまいました。下の現況の地形が、どうなっているのかを示すために円で描きました。塗りつぶす形になると、委員のおっしゃる通りの正しい範囲になるのかと思います。

【横田委員】 丸で囲った範囲内を移動するような建設行為もあり得ると思います。そうしますと、丸の連続ではないと思いますので、今後の修正を検討してください。

2点目につきまして、ルートの長さのところで配慮するという検討になるのでしょうか。

【事業者】 ルートの長さにつきまして、高架式と地下式で延長距離が違ってきます。地下式が高架式よりも延長距離が長いです。起終点として考えているのが、擦り付けを含む範囲ということで、具体的に言いますと、鉄道の改変をする区域、簡単に言いますと工事によっていじる区域についてこの範囲にしています。

【横田委員】 この範囲において、基本的な配慮として、「新たな改変区域を極力少なくする」ということは、地上部を想定しているのでしょうか。それとも、地下を想定しているのでしょうか。

【事業者】 改変につきましては地上部を想定していますが、地下にした場合についても土被りが浅い場合は、開削や掘割構造になります。そのため、地下にした場合でも地上部に影響するような構造範囲が出て来ると考えています。

端的に言いますと、地上に改変を与える範囲ということで考慮しています。

【横田委員】 地下は深さ方向に改編区域が連続していると思いますので、地下の改変区域の検証をするようなことも配慮になると考えますので、検討していただければと思います。

【葉山副会長】	確認ですが、この丸の表記は平行した2本の破線になるということですね。平行した2本の破線の外側は、工事による改変等はないということでしょうか。
【事業者】	構造形式につきましては現在検討中ではありますが、概ねこの範囲で改変が収まるように丸で囲っています。
【葉山副会長】	丸の直径はどのくらいでしょうか。
【事業者】	おおよその大きさになりますが、半径100mで、直径では200mになります。
【木下委員】	都市計画で配置計画を決めてから、環境影響評価となると思いますが、駅については非常に大事な部分になるかと思います。これから鉄道を使いやすくするために、駅の中あるいは駅の近接の色々な活動が追えるような形での計画になるかと思います。
	駅の北側については、再開発計画があると伺いましたので、本事業と一体的に進められるかと思います。そのような配慮をした上で、環境影響評価を行うことがあるべき姿だと思います。
	端的に言いますと、駅中・駅近をどのようにされるのでしょうか。特に南側はどのような計画をお持ちでしょうか。その計画次第により、環境影響評価が変わってくるかと思います。都市計画的に考えてこの辺りをどういう風にするのか。方法書を検討する際は、このあたりをきめ細かく検討しておいた方が良いのではないかと思います。
	配慮書2-27、28ページには、用途地域が示されていますが、実際にこの近辺で、どのような形で人が住んでいるのかを把握して、環境影響評価を考えなければならないと思います。用途地域だけで物事を判断することはできないので、土地利用の現状を示した上で、方法書の段階に進まれた方が良いのではないかと思います。
【事業者】	1点目につきまして、今後、構造形式につきましては、周辺の環境の影響や踏切の除却数、周辺のまちづくりの寄与、経済性といった視点で詳細に詰めていきたいと思っています。まちづくりの動きも動き出していますが、まだ計画段階ということで熟度が上がっていません。そのような中で、ルート、構造という面では、ルートは線的ですけれども、連続立体交差事業ということで事業計画区域の前後に既存鉄道がありますので、大まかにルートを振るということは考えづらいです。このような中で、構造形式については選択肢があるということで2案を併記し、今回御審議していただいています。
	2点目の配慮書2-28ページ 用途地域の現況の土地利用との差につきましては、配慮書2-23ページに「自然的土地利用状況」として農地山林は分けております。この中で住宅利用なのか商業利用なのかにつきましては、今後調べていきます。
【木下委員】	そのような形で進めてください。今後、もう少し計画が固まり、それに従って環境影響評価を再確認することが出てこようかと思っています。
【津谷委員】	3点伺います。
	1点目は、事業計画区域につきまして、本事業で環境影響を受ける地域は、おそらくこの丸の部分だけに留まらないと思います。工事車両のルートを含む部分が関わってくるかと思います。技術指針を見ますと、方法書段

階では、環境影響を受ける「方法書対象地域」を明記すると書いてありますが、配慮書段階では方法書のような厳格なことは求められていません。本来ならば、技術指針に配慮書対象地域の考え方を盛り込んだ方が良いかと思います。ただ、配慮書段階ですが、素人が見ても環境影響が及ぶ範囲が事業計画区域の丸だけではないと思われるので、もう少し広く幅を取ってあれば良かったと思います。

2点目は、条例上は特に求められていませんが、本事業の配慮書では、地下式案と高架式案の2案あります。条例では複数案の比較検討や優位性まで求められていませんが、配慮書1-17ページに、「構造形式（地下式、高架式）については、周辺への影響、踏切除却数や周辺まちづくりの寄与、経済性などを総合的に比較検討し」とあります。おそらく2案の比較検討をされていると思いますので、ある程度具体的に2案の比較検討結果の優劣を配慮書の段階で明らかにした方がすっきりすると思います。

3点目は、配慮書段階なので、やむを得ない部分があると思いますが、計画段階配慮の内容が抽象的で、配慮事項として求められている内容をそのままやりますという程度の回答が多く、具体性がありません。具体的にできることは、記載しても良かったと思います。

例えば、配慮書3-2ページ 配慮事項(1) 二つ目で、帷子川親水緑道の一部を改変する可能性があり色々と配慮する旨が記載されていますが、2案で改変する内容が変わってきて、ある程度その姿が見えている気がします。具体的に2案でそれぞれどのような改変をする可能性があるのかを説明していただけますでしょうか。

【事業者】

1点目の事業計画区域につきましては、実際に工事で受ける影響範囲は広がりますので、今後の方法書でしっかりと検討していきます。

2点目の2案の優位性につきましては、計画段階ということもあり熟度が浅い計画であり、構造形式についても未定です。2案の優位性については今後の国との協議、経済性やまちづくりの面で評価を行い、決定していきたいと思います。

3点目の配慮する内容につきましては、早い段階で審査会にて御審議をして頂いているため熟度が低いです。トレードオフの関係で早ければ早いほど抽象的になってしまいます。早い段階で事業者としては、このようなことを配慮して計画を決めて行きたいということもあり、大まかな部分・構造として考えられる2案を御審議頂き、検討に活かしていきたいと思います。御指摘の通り、熟度は浅いですが、今後、方法書等の段階で詰めていきたいと思います。

【水野委員】

この審査会では、地下式と高架式の2案について、それぞれどのように環境に影響を与えるのか評価するのが目的です。方法書段階になりますと、構造形式はどちらかに決まるので、地下式と高架式の2案が出てくるのは、配慮書段階しかありません。そうなりますと、地下式と高架式でそれぞれ環境にどのような影響を与えるのか、もう少しはっきり記載して欲しいです。配慮書第3章に記載されている2案の比較だけを見て、環境面からどのような影響があるのか、優劣があるのかを整理しづらいです。

この配慮書は住民の方々にも見てもらいます。配慮書を見た人も2案のどちらが、環境に良いのか悪いのか分かりにくいと思います。配慮書段階

のため、分かりにくいのは承知していますが、次の段階の方法書になりますと、配慮書の検討は一体何だったのだろうかという疑問が生じてしまいます。2案の環境面での論点は何なのか、もう少し分かりやすく具体的に記載していただいた方が良いでしょう。

【事業 者】 これから2案の地下式か高架式の構造形式を詳細に検討していきます。検討に当たって、環境に配慮する事項が配慮書に記載している内容で十分かどうかの提言やアドバイスを頂きたいと思っています。アドバイス等を踏まえて、構造形式につきましては、環境以外の事業効果や周辺のまちづくりなどを総合的に判断して、決定していきたいと考えています。

本審査会においては、地下式と高架式で配慮する事項が記載している内容で事足りているかどうか、これから構造形式を選定していくに当たって、こういった事項で配慮して行けばよろしいのでしょうかということを事業者としてはアドバイスして頂きたいと思っております。

【中村委員】 他事業である「相模鉄道本線（星川・天王町駅）連続立体交差事業（以下、「星川・天王町連立事業」とします。）」の構造形式は、高架式です。

星川・天王町連立事業を実施する中で、どのようなことに配慮して、工事中にどのような影響があったのかを、高架式の配慮事項として配慮書に記載できないのでしょうか。

また、星川・天王町連立事業では構造形式を高架式としていますが、本事業では、なぜ構造形式を地下式と高架式の2案で検討をせざるを得ないのか疑問です

配慮書2-31ページに現況の交通量の記載がありますが、この交通量に比べて工事車両の影響は大きくないので、「運輸部門における二酸化炭素の排出」を非選定にしているのでしょうか。

【葉山副会長】 最初の水野委員からの御指摘に対する事業者の回答につきまして、水野委員、いかがでしょうか。

【水野委員】 配慮書に記載されている配慮事項以上のものが何かないか、そのような観点でしょうか。

【事業 者】 今後、方法書段階に移って行く中で、横浜市環境配慮指針の内容に基づいて配慮書を作成し、配慮する指針が事足りているかどうかを御審議してもらっていると思っています。

【葉山副会長】 事務局はどのように認識されていますか。

【事務局】 法アセスの場合は、計画段階配慮の時点で複数案を検討して、環境面から比較すると各主務省令に示されています。

ただ、横浜市の条例アセスの計画段階配慮の場合では、環境面での複数案の検討を必ずしも義務付けていません。

そのため、本事業の配慮書には、複数案が記載されていますが、それぞれの案の配慮事項が記載されるのみで、環境面での比較検討はしていません。これは、現在の横浜市の条例アセスの制度に沿っているためです。

【水野委員】 そうであると、なぜ比較するのか目的がよく分かりません。方法書の前に、環境面から2案の比較検討を行い、方法書に進むなら分かります。

配慮書の段階で、地下式の場合には、何に配慮すべきかを議論した方が中身のあるものになると思います。

【事業 者】 御指摘の通り、配慮する内容を配慮書3-1ページから記載しています

が、地下式と高架式の配慮事項の内容がほぼ同じになっている事項が多くあります。その中で、決定的に配慮内容が違う事項が何点かありますので併記して記載しています。

水野委員が御指摘された地下式と高架式で必要となる配慮が異なるのは、「同左」と記載していない事項です。地下式と高架式で異なる配慮が必要になる事項について、御審議頂いていると思っています。

【葉山副会長】

法アセスと仕組みが違うとのことでした。

中村委員からの御指摘はいかがでしょうか。

【事業者】

1点目の星川・天王町連立事業の高架化につきましては、11月に全面高架化します。

星川・天王町連立事業は、平成14年に事業化しており、要綱アセスで手続を行いました。この時は、要綱アセスの手続において配慮書はありませんでした。そのため準備書から着手していますが、その段階では地下式と高架式の2案を併記して皆さんにお示しする形ではなく、事業者として高架式を決定した上で皆さんに説明しました。

今回の配慮書の趣旨からしますと、構造形式が決まる前の早い段階で、計画内容や計画に対する環境配慮内容を皆さんにお示しするということなので、星川・天王町連立事業とは手続に違いがあります。

2点目のスライド40ページの「省エネルギー型車両の積極的な導入による、運輸部門における二酸化炭素の排出抑制に努める」は、電車の車両を対象としています。新線を建設した場合に新しく電車の車両を導入しますので、その際に省エネルギー型の車両の積極的な導入を図ることはあります。今回は連続立体交差事業ということで、新線ではなく電車の運行本数も変わりません。そのため、新しく車両を入れ替える計画ではありませんので、非選定としました。

実際は、相鉄グループとして、エネルギー効率の良い車両を導入しています。本事業では非選定としていますが、全体としては他の鉄道会社と同じように環境に配慮した車両を導入しています。

【中村委員】

工事中の工事車両は、配慮事項(9)の対象にはならないのでしょうか。

工事中に工事車両が多く通り、工事車両の増加による二酸化炭素の排出量の増加の影響はないのでしょうか。現在の交通量は記載されていますが、どのくらい増えるかが今後の課題になるかと思います。

【事業者】

配慮事項(8)の「ライフサイクルを通じた温室効果ガスの低減に努める」にて、建設機械や工事車両の配慮の内容を記載しています。

配慮事項(9)につきましては、電車の車両について記載しています。

【葉山副会長】

今回の計画段階配慮書の検討に関しましては、配慮書に記載されている内容に落ち度がないか、何か新しい項目を含めて懸念すべきことがないかを我々は考えるということですね。

【田中稲子委員】

配慮書3-3ページの配慮事項(2)には、「環境資源や騒音・振動等の現状把握を行う」とあります。地下式と高架式で同じ配慮を行うと記載されていますが、環境影響の言葉が住環境という包括的な言葉で示されており、騒音・振動の配慮内容が埋没しています。

実際、地下式と高架式では騒音の影響はかなり違うと思います。そのため、明文化した方が説明しやすいのではないのでしょうか。

配慮書3-3ページの配慮事項(2) 一つ目につきまして、「計画段階配慮書の作成を通じて地域の概況についての情報を収集し、現状の把握に努めました」と過去形で記載されています。配慮書2-73ページの騒音の状況を見ると、沿線の現状を見ている地点が少ないのではないかと思います。この辺りの現況の把握が十分であるのか見解をお伺いしたいです。

配慮書3-8ページ 配慮事項(15)の高架式の配慮内容に「高架に伴い日照障害、電波障害が生じる可能性が考えられる」とありますが、通風の環境影響もあるのではないかと思います。高架化に伴い、強風を妨げられることは良いのかもしれませんが、日常に必要な通常の風通しも障害されてしまう可能性があります。本事業で、配慮すべき内容なのか分かりませんが、風環境の変化に対するお考えを聞かせてください。

【事 業 者】 配慮書3-3ページ 配慮事項(2) 一つ目につきましては、計画段階配慮書ということで文献調査をしています。現在、配慮書に載せてある騒音の状況も文献からです。御指摘のとおり、騒音の地点は少ないと考えています。

今後、工法等が決まる方法書作成の際には実測調査を行い、地点数も増やしていきます。文献調査という言葉が省略したため、分かりづらい文章になってしまいましたが、正式には「文献調査で現状の把握に努めました」となります。

2点目の通風についてですが、高架構造は、連続した壁になるのではなく、柱が立つ様な形を考えています。そのため、風に対する影響はほとんどないだろうということで、配慮内容に記載しませんでした。ビルなどの連続してできる大きな壁ではなく、鉄道を支える柱が連続するので、風を阻害することはないのではないかと考えています。

【田中稲子委員】 2点目は了解しました。

これから騒音の調査地点を増やすとのことですが、地下式と高架式で一番違ってくる住環境の騒音をどのようにお考えなのかを示して頂きたかったです。地下式と高架式で評価する内容も変わるかと思いますが、あえて同じものとして扱っていることについてお考えを聞かせてください。

【事 業 者】 御指摘のとおり、住環境の騒音・振動は重要な項目となってくると思いますが、それ以外の植生や動植物についての環境に対する影響も大きいと考えています。計画段階の配慮書の中で、どの項目を最も重視するかの重みづけをして配慮するのは、今の段階では難しいです。今後、方法書等での段階で、改変の影響が大きいものに注視して手続きを進めて行くことになると思います。現段階では、項目を網羅的に配慮することとしています。

【岡部委員】 構造形式が地下式ですと、二俣川駅から鶴ヶ峰駅を超えて西谷の半分まで地下になるかと思います。地下鉄でもないのにずっと地下を通ることになります。基準とかはないのかも知れませんが、本事業で地下を長くすることについては特に問題はないのでしょうか。

【事 業 者】 環境に対する影響ということでしょうか。

【岡部委員】 沿線付近に住んでいる方ではなく、鉄道利用者の視点からです。

【事 業 者】 一般的なお答えになってしまいますが、現在、平面の交差で踏切がありますので、踏切事故が乗っている方のリスクとしては大きいだろうと思っ

ています。地下式になって踏切が無くなった場合に懸念されるのが、火災や地震時の避難路の確保です。同じく、高架式でも、地震などの災害時の避難ルートの確保は、乗客の方に対しての安全対策として重要になってくると考えています。

【岡部委員】 構造形式が地下式になることで、外の景色が見えるか見えないかということは配慮されないのでしょうか。

【事業者】 御指摘のような、車窓からの景色が見えるから良いという指標はありません。

【菊本委員】 スライド30ページについてお伺いします。「ルート・構造等の選定に当たり、周辺への影響を低減する」という配慮事項に対して、地下式と高架式のどちらの案でも、「既設線用地以外の新たな改変区域を極力少なくする」と記載しています。それ以降の配慮事項で、周辺の住民や環境に配慮をしているのは分かりますが、「既設線用地以外の新たな改変区域を極力少なくする」ということは、本事業の計画は既設線の真横で高架橋を建設する、あるいは直下を掘削することになります。掘削の場合、ある程度土被りを設けるとしても、始めは土被りの浅いところから掘削をはじめますので、本事業で一番影響を受ける可能性があるのは、既設線になります。地下式ですと、傾斜や沈下に対する基準が構造物の中で一番厳しいと思います。1mm、2mmの沈下が起きると、工事をストップしなければならないと思いますが、既設線への配慮があまり記載されていません。既設線への配慮を記載するならば、基本的な配慮事項(3)になると思いますが、基本的な配慮事項(3)には、「市民への情報提供に努める」としか記載されていません。本事業では、10年、20年工事している間も鉄道は走るようになりますので、既設線に対する影響と鉄道事業者との調整の内容が、基本的な配慮事項(3)に入るのか教えてください。

【事業者】 御指摘の内容は、安全管理についてだと思います。構造物としてはかなり厳しく基準を設けています。既設線へ影響を及ぼす、及ぼさないというのは、環境というよりは、設計の段階で配慮する事項になるかと思います。配慮書3-8ページの配慮事項(15) 二つ目で、「適切な施工管理計画を策定・実行することで、影響の低減に努める」と記載しており、設計の段階で影響を抑える方法を選択していくことになります。

【菊本委員】 配慮書に記載していることは分かります。地下式にしても高架式にしても、超近接施工になると思います。近接施工に対する内容や接続路線に対する影響、鉄道事業者との情報交換などが明確になっていません。

【事業者】 環境の項目には、入れておりません。今後の設計や施工の段階で実施します。

実際は、相鉄が工事することになると考えています。運営も工事も同じ相鉄が行うことになりますので、情報共有・情報交換については、別事業者が工事等を行う場合を除いて、円滑に進むと考えています。

【菊本委員】 相鉄はこの環境アセスにどの段階から関わってきますか。

【事業者】 環境アセスにつきまして、現況の調査は協定を結んでいます。線路の近くの調査は、我々を行うことができないため環境アセスの調査項目について協力をしてもらっています。実際の施工者が決定するのは、都市計画決定をして事業認可を頂いた段階です。その前の詳細な設計については、既

設の鉄道を改変しますので、協定に基づき設計の委託をします。そのため、円滑な情報共有や安全対策はできると考えています。

【菊本委員】 岡部委員の御指摘と同じく、鉄道を運行しながら事業を行うことになるので、鉄道事業者だけでなく、鉄道利用者への配慮もされていることが表現されていることが重要だと思います。

【木下委員】 地下式の場合は、地上部は誰の所有になるのでしょうか。先ほど、避難路の話もありましたが、緑化も考えられると思います。

地上部の使い方につきましては、方法書の段階で環境面からも考えておかれた方が良くと考えます。

【事業者】 地上部は、相鉄の所有地になります。地下化した場合の地上部の使い方については、相鉄との調整になります。基本的には、相鉄がどのように利用していくかが論点になってくると思います。そのため今の段階では、未定というのがお答えになります。

【木下委員】 本事業は、都市計画事業です。都市計画というのは、市民のものですから、早いうちから、地上部の使い方を環境面からも考えた方が、私は良いと思います。

【葉山副会長】 小田急線の下北沢駅周辺では、早い段階でオープンにしていた記憶があります。また、大和駅の地下化では、あまりうまくいかなかったと聞きましたので、御指摘内容を踏まえて配慮して頂ければと思います。

【事業者】 1点補足しますと、地上部の利用につきまして、鶴ヶ峰駅でまちづくりの動きがあります。相鉄の土地である地上部を利用して、一体的にまちをつくっていくという動きもあります。しかし、まちづくりの計画の熟度が上がっていないという段階ですので、我々としては未定とお答えせざるを得ません。ただ、御指摘のとおり、地下化された場合は、地上部を利用してまちづくりをしていく動きはあります。

【水野委員】 地上部の利用についての配慮という意味で記載があった方が良いと思います。他の計画等もあると思いますが、どのように整備されるかで、環境配慮も変わってくるので、そこは配慮された方が良いと思います。

もう1点、費用は相鉄が負担するのでしょうか。

【事業者】 費用負担につきましては、地下式の場合はまだ決まっておらず、今後協議していきます。参考ですが、星川・天王町連立事業の場合は、おおまかに相鉄が1、横浜市が9の割合になっています。

【水野委員】 工事期間が長く、費用もかなりかかりますので、途中で挫折しないか心配です。

【横田委員】 地下式の妥当性を検討するために、一番重要である地下の深さに関する情報の記載が必要だと思います。地下の深さに関しては、おそらく相鉄と浅ければ何m、深ければ何mといった検討をしているのではないのでしょうか。ここで大事なのは計画の熟度ではなく、情報の量だと思います。開示されている情報として、深さの検討に関する情報がないと環境影響についても比較できないことが懸念されます。例えば、地下水位への影響として重要な要素は深さだと思います。そのような情報をどのように開示していくのでしょうか。

【事業者】 今後、詳細に設計をしていくために、既存調査だけではなく、実際に現地でボーリング調査を行い、土の形状や水位を計測し、深さを確定してい

きたいと思っています。方法書及び都市計画の素案の段階では、ボーリングの本数も増えてきますので、そこで情報を開示できるのではないかと思います。

【横田委員】 現時点で開示できる情報はないのでしょうか。

【事業者】 計画段階配慮書ということで、既存のデータを使っています。横浜市ではボーリングデータを一元化してしまっていて、そのボーリングデータと配慮書2-5ページにある表層地質図を勘案し、概ねの深さを決めていくことになります。

また、地盤の条件の他に、コントロールポイントになるのは埋設物です。周辺の水道道には、かなり大きな水道管が埋設されており、川もありますので、その離隔をどの程度とっていくかを考える必要があります。

その他の地盤条件については、適切な補助工法等を用いて施工にしていこうこととなります。御指摘の内容については、ボーリングデータの揃った段階になります。

【横田委員】 そこまで詳細な内容を求めているのではなく、今、回答された内容を配慮書に記載していないのはなぜなのかを聞いています。今回回答された内容が配慮書に記載されているか、いないかで、どの程度地下に対する配慮がされているのかの根拠になると思います。そのような記載が見当たらないので、配慮すべき環境影響の判断に悩むところです。地下に対してどこまで熟慮しているのかを示すことが、大事だと考えます。今後、住民説明等を行う際には具体的な、最大限の情報を開示して欲しいと思います。

【葉山副会長】 スライド17ページにある動物の状況について、「周辺に生息する動物は市街地に適応した種が中心であると考えられる」と記載があります。立地特性を考えると正しいのですが、接近して帷子川親水緑道があります。帷子川親水緑道の規模になると、都市生態系というよりは、もう少し自然度の高い生態系が成立している所になり、必ずしも都市適応型の種ばかりではありません。鳥関係の種を見ますと、トラツグミ、センダイムシクイ、キビタキなどの山の鳥が春秋の渡りや冬場に生息している情報があります。周辺に生息する動物が市街地に適応した種のみという表現は、間違っているのではないかと指摘しておきます。

オ 審議

【葉山副会長】 配慮書の段階では、諮問・答申という形ではなく、審査会に意見を聴くということですので、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。御意見がありましたらお願いします。

【中村委員】 横田委員の御発言にもありましたが、現地視察の時に、事業計画区域内に埋設されている大口径の水道管の上を通るとしたら、水道管からどの程度離す必要があるかを尋ねました。その時には、水道管の直径と同じくらいの距離を離せば大丈夫との回答がありました。例えば、今の段階でも、水道管が地表から何mのところがあり、計画する線路の位置がそれよりも浅くなるのか、深くなるのか程度の情報はあっても良いかと思います。

【菊本委員】 事業者の回答では、供用時の環境影響は意識していると思いましたが、工事中の環境影響をどの程度、意識しているか気になりました。例えば、安全性に関する内容は、環境に関する影響ではない旨の発言がありました。が本当にそうなのかなと気になりました。本事業で予定している工期は10

～20年と長期間にわたり、その間、鉄道を運行しながら工事を行うことになります。鉄道の運行と工事を同じ事業者が行うとはいえ、一般の市民が使う路線に影響を及ぼす可能性はあると思いますので、工事中の既存路線の安全が環境影響ではないという回答に違和感があります。

工事中の安全に関する事項は、環境影響に該当しないのでしょうか。事務局にお伺いします。

【事務局】 工事中の環境配慮は必要となります。事業者は、工事中の対応を考えてはいましたが、配慮書に記載の情報が少ないとの御指摘も頂きましたので、工事中の対応について、今の段階で提示できることは、まとめるように事業者に伝えます。

【菊本委員】 本事業全体については、水野委員や横田委員と同様の印象を持っています。新たな調査をして欲しいということではなく、既に把握している情報や探せば出てくる情報を整理し、出せる情報はしっかり出して欲しいのです。その上で、議論をするのが良いと思います。

今日の審議は情報量が少なく、何を比較したらいいのか分かりにくかったです。

【横田委員】 配慮指針の解釈についての指導が必要ではないかと思います。配慮指針には、選定項目については、配慮すべき内容を検討し整理する、非選定項目については、事業計画を更に検討し、非選定の理由を整理する、とあります。選定をすれば良いということではなく、選定項目について更にそれが妥当なのかを検討する前提があった上で、非選定の理由を述べる必要があると思います。

配慮指針万能主義のような形で配慮書手続きを進めてしまうと、次の段階にならないとアセスができないということになりかねないと思います。

【葉山副会長】 事務局は事業者の指導をお願いします。

(2) (仮称)みなとみらい 21 中央地区 37 街区開発計画 計画段階配慮書について

ア 配慮市長意見(案)について事務局が説明した。

イ 質疑

【岡部委員】 確認ですが、前回審査会で電気自動車の充電設備について、委員から比較的使い易い場所に設置していただきたいという意見がありましたが、それは配慮市長意見案の(8)にある「「みなとみらい 21 街づくり協定」及び「みなとみらい 2050 アクションプラン」等を踏まえて」というところで網羅されていると考えてよろしいのでしょうか。

【事務局】 前回審査会で奥会長からいただいた御意見かと思います。岡部委員の御指摘の通り、奥会長がおっしゃった御主旨は、充電設備利用者の利便性の観点での御意見と理解しております。

ただ、「みなとみらい 21 まちづくり基本協定」では、景観上の理由が主かと思いますが、みなとみらい 21 地区では、青空駐車場の設置はなるべく避け、建築物の地階等に設けることとし、あまり目立つ位置に駐車場を作らない、ということが示されています。また、「みなとみらい 2050 アクションプラン」においては、電気自動車の推進に取り組むとされているところでございます。これらの上位計画を踏まえた上で、適切な設置に努めていただきたいということで、このような市長意見案とさせて

いただいております。

【木下委員】

前回審査会で少し難しいお願いをしたので、ちょっと対応が厳しいのかもしれないのですが、横浜美術館と計画区域をもう少し一体化した形で、安全性だけではなくて、快適性も感じられるような歩行空間というのを作り上げることはできないでしょうか。

確認ですが、横浜美術館と計画区域の間にある地区街路6号線は市道でしょうか。

【事務局】

はい、そのとおりです。

【木下委員】

あの道路を走行する際の車両走行速度を出来るだけ落とす等、とにかく一体性が出てくるような形ですね。ペDESTリアンウェイが出来るのはいいことだと思いますので、美術館の出入口から出てきて、計画区域を抜けて行くときに、安全性に加えて快適性というような形はいかがでしょうかと申し上げたつもりでした。デザインの段階になってくるかもしれませんが、こういった市長意見を出すのは難しいのでしょうか。

【事務局】

配慮書の1-7ページを御覧ください。前回審査会において木下委員からの御指摘を踏まえて、事業者から、特に横浜美術館側に公開空地という形で比較的植栽を豊かにして、なるべく周辺と調和を図った形で空間を整備する計画との説明がありました。アセス制度において事業者の効力が及ぶ範囲については、その説明で回答済であると考えております。

一方で、地区街路6号線や横断歩道といった両敷地を繋ぐ部分は、アセスという観点で考えると事業者に何かを求めるのは難しいと考えられるため、市長意見には盛り込まないことにさせていただきました。

【葉山副会長】

確か、あそこの空間というのは横浜美術館の正面ではなく、裏面ですよ。人の動きの質としては、正面側とは少し違うと思います。

いずれにしても、地域全体で環境の質を高めるということは必要ですので、できるだけ考慮していただければと思います。

【木下委員】

事業者がそういったことを行うのは不可能だと思いますので、私が申し上げたいのは、「きちんと連携して、いいものになるように検討してください」といった文言を市長意見に記載できないか、ということです。特に快適性といったことを記載できないでしょうかというところです。美術館ということで、ここの美術館のことはよく知りませんが、裏面と言いましても美術館などではいろいろと動きが出るものですから、このようなことはできないでしょうかと申し上げました。デザインの段階のことですから、あまり無理は申し上げませんが。

【事務局】

いただいた御意見は都市整備局等関係機関にも伝わるようにしたいと思います。配慮市長意見案の全般的事項の2つ目に「周辺の住民や事業者とのコミュニケーションを図り」と記載しています。こうしたところで、みなとみらい21地区には横浜市も参加するエリアマネジメントの団体もごいますので、そういった団体との協議を踏まえて整備をする中で、より良いものを目指していただきたいということを伝えさせていただければと思います。

【菊本委員】

配慮市長意見案を拝見している限り、気になる点は特にありませんが、以前に計画区域では三菱重工ビルのⅡ期棟としてツインタワーの計画があり、当時も審査会で議論して色々と指摘していると思います。当

時取りまとめた配慮市長意見のうち、今回の建物の計画にも関わる指摘は今回の配慮市長意見案に反映されているのでしょうか。

【事務局】 配慮市長意見案のうち、下線付きの意見については、前回審査会で委員の皆様からいただいた御指摘等を踏まえて新たに加えた意見です。それ以外の下線を付していないものについては、以前のツインタワーの計画をはじめとした近年の高層建築物の建設事業の配慮書に対して発出した配慮市長意見を踏まえた内容とさせていただきます。

【菊本委員】 わかりました。ありがとうございます。

【水野委員】 風環境の件ですが、計画区域の南側に整備されるペデストリアンウェイの西側にぴあアリーナが出来て、常時ではないがかなりたくさんの方がペデストリアンウェイを通行することがあり得ると思います。事業者は、風害についてはシミュレーションを行い、対策を実施すると言っていますが、例えば想定外に瞬間的に相当な強風が吹いたときに、お子さんたちが歩いていると危険なことも想定されるので、どこまでその計算結果が正しいのかどうか、できれば計画建築物の供用後に、風向風速計が一つあればいいわけですから、しばらくの間はこの近くで確認のために事後調査を実施された方が良いのではないかという気がしています。「事後調査の可能性を検討してください」くらいの意見を記載していただいた方が良いのかなと思います。

【事務局】 水野委員から前回審査会でもいただいた御指摘を踏まえて、今回の市長意見案の(14)で「風環境シミュレーションの実施にあたっては、将来の周辺状況を考慮した上で、適切な条件を設定してください。」という意見を加えさせていただいたところです。風環境シミュレーションについては、横浜市環境影響評価技術指針の中で風害の予測手法として挙げており、多くのアセス事例で実績があるということで、事業者も先日回答しているとおり、ある程度予測精度については担保できると考えております。

一方で、「概ね」ということですので 100%ではないということではありますが、本事業の事業規模としては第2分類事業ですので、第1分類事業と異なり、事業者には事後調査について求めるのは厳しいと考えております。本市のアセス制度で、第1分類事業と第2分類事業と区別している中で、この事業への市長意見として、事後調査の実施について述べるのは非常に重いと思いますので、市長意見としては示しにくいと考えております。

【水野委員】 わかりました。もし、方法書手続に進むとしたら、その段階でもう一度お願いすることにします。

【事務局】 今後、配慮市長意見書を発出した後、事業者は第2分類事業判定手続に進むか、若しくは自ら方法書手続に進むことも可能です。第2分類事業判定の中でもどのような判定になるか、ということもございますが、方法書以降の手続に進むということになりましたら、もちろん事後調査も含めて審査会からも求めることができると考えております。その段階に進みましたら引き続き御意見いただければと思います。

【中村委員】 みなとみらい 21 地区に、第2分類事業規模の高層建築物が次々に出来ていくときに、第2分類事業の事業者が事後調査できないということで

あれば、横浜市が実施することはできないのでしょうか。

【事務局】 事業者は今後の手続の中で自主的に風環境シミュレーションを行うと申しておりますので、そのシミュレーションの中で、地区全体ということは難しいかもしれませんが、ある程度範囲を広く取り、本事業だけではなく、周辺で計画されている建物を含めたシミュレーションの実施を事務局としても求めていると思います。

【葉山副会長】 よろしくをお願いします。

(3) 中外製薬株式会社 横浜研究拠点プロジェクト 環境影響評価準備書について
ア 指摘事項等一覧について事務局が説明した。

特に意見なし

イ 準備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見解について事業者が説明した。

ウ 質疑

【田中稲子委員】 御説明の中で何箇所か「横浜市にお伝えします」という回答がありましたが、横浜市の見解はもう出ているのでしょうか。これは、どのような処理になるのでしょうか。例えば、説明資料9ページの土管を通す話ですが、横浜市としてはこの後に対応があるのでしょうか。

【事務局】 横浜市として、この後に何か対応があるかということですが、まず事業者の見解としては「こういった意見があったということを横浜市にお伝えします」ということですので、お伝えしていくと思います。その後については、この土管について、横浜市からこうですと市民の方に見解を返すという手続は、環境影響評価の手続上はないということになります。

【田中稲子委員】 これまでもこのようなケースはあったのではないかと思います。特に市民の方から、その後はどうなったかという問合せは毎回ないのでしょうか。なければ良いですが、そのままやむやになってしまうのは良くないかと思い、質問しました。

【事務局】 この件に関しては、今のところ、こちらの方に問合せは来ていません。横浜市としては、市民の方からの御意見を聴くシステムを設けていますので、そちらの方に来れば横浜市としての見解をお答えできます。

【葉山副会長】 それは公表されるものなのでしょうか。

【事務局】 まずは、いただいた市民の方にお返しするというものです。その後、こういった御意見がありましたというタイトル等を公表するシステムとなっています。

【菊本委員】 前回欠席しましたが、前回議事録で水害の関連で意見を出しておいた方が良いと指摘をいただいていたので、お伺いします。

1つ目は、前回お示しいただいた資料では、30年に1回の確率で降る降水量を想定した計算結果や、実際に氾濫が起きたときの水位の状況での計算結果をもとに、あまり影響がないという説明をされたと思います。解析手法や条件設定は、横浜市の公開データと同じような結果がきちんと得られることをチェックされた上で盛土の影響等を解析されているので、その手順はしっかり取り組まれている印象でした。

水の流れは、基本的に入ってきた水と出た水、そこに残っている水、

その質量の総和が保存される条件で解析すると思います。水は圧縮することなく、この場合は蒸発もあまり考えないと思うので、どこかに水が来なくなったら、その分は他のどこかに存在しているはずです。盛土を作ることによって施設が守られるということについては、これから作る施設なので、当然守ってやるべきだと思います。それで、入ってこなかった水は解析の結果を見ると、他の所には特に悪影響を及ぼさないとのことですが、結局その水はどこにいったのでしょうか。例えば地盤の中に浸み込んでいるのか、地下のマンホールや下水管の中に入っている水位が全体として少し上がることによって吸収されているのか、御説明いただきたいです。

【事 業 者】

シミュレーションをやっていた専門会社である日本工営は、横浜市のハザードマップを作った会社です。下水道の条件やレベルなどを全部データとして入れています。その上で盛土と、重要なこととして北側に都市計画道路が新しくできるということで 60cm 高くなることがあります。私どももシミュレーション前、いわゆるハザードマップの水がどこにいったのか疑念を持っていたので確認しました。専門会社のコメントでは、地盤が高くなることと都市計画道路が高くなること、東西の敷地にそれぞれ約 6,000 トンの雨水流出抑制槽を作ることによって、以前とは違ってこの付近での水があふれにくくなるということです。これは雨水流出抑制槽を介しながら下水道への負荷を軽減することで、シミュレーションの結果として、この近隣地域には盛土をすることの影響が出てこないというコメントをいただいています。

【菊本委員】

分かりました。もう一つは、付近の住民の方が色々なことを心配されるのは自然なことと思いますが、住民から指摘されている意見で「30 年に 1 回の雨の実績を使っていますが、昨今の豪雨、台風とかを考えると前提をもう少し変えた方がいいのではないか」とあります。この地区は河川に近くて周りは低い土地ですから、豪雨や台風による水害を完全に防げるわけではないと思います。昨今、想定外の災害とよく言われますけれども、そういう水害が起こった時に、それはこの事業の直接的な影響ではないとか、この事業が甚大化させているわけではないことを示すなど、解析的に示すことはできますか。例えば 100 年に一度の雨を想定して、盛土の有無や雨水流出抑制槽の有無を考慮した解析を示して、水害は起きるけれども、悪化させているわけではないというデータを出しておいた方が、むしろ事業者にとっても良いのではないのでしょうか。事業者の見解としては、横浜市が 30 年に 1 回の確率の降雨量を使っているから、それで計算したとの話がありますが、今後、例えばもう少し雨量の大きい雨、ここで指摘されているのは 24 時間で 300mm ですが、そのような大きい雨量で計算して、盛土が被害を拡大させるか、させないかを検討するといった余地はあるのでしょうか。

【事 業 者】

現在のところ、それを行う予定はありません。理由は、横浜市がそのシミュレーションをやって比較になるデータがあれば、そのデータと私たちの盛土並びに都市計画道路が変わったことによる影響を評価できると思います。今回は 76.5mm/h の降雨量で計算しましたが、昨今 100mm/h というのも西の方では結構降っている雨です。そのようなシミュレーシ

ョンがハザードマップとして存在するのであれば、その雨が降った時にこの周辺に盛土をしたり、都市計画道路が高くなったらどうなるのかを併せてやることは可能かと思いますが、比較になるべきデータが76.5mm/h しかないので、その降雨量の時に本事業はどう影響するかをシミュレーションしました。例えばここで 100mm/h とした場合は、当然これよりも水位が上がってくると思います。それと比較するデータがありませんので、今のところ、これ以上の降雨量を増やしたシミュレーションを行う予定はありません。

【菊本委員】 分かりました。ただ、住民の方の感情を考えると、色々な条件の雨が降る可能性がありますから、例えば 80mm/h の時に水害が起こった場合に、この事業の影響だと言われないうに、きちんと検討しておいた方が周辺の住民の方も安心されると思います。比較するデータがないからやらないということは良いのか、少し気になります。この解析の結果の妥当性を示すときに、横浜市が示している水害のシミュレーション結果と同じものがまず出せるということを示した上で、盛土の影響があるかないかの解析を行っています。この解析ができるのであれば、横浜市がやった結果と同じようなことが再現できる解析で、もっと激しい雨が降った場合に盛土は今よりも悪化させないかどうかという話は、立地条件が変わるわけではなく、水の入る境界条件が変わって解析するだけなので、一応検討出来る気がします。それは難しいでしょうか。

【事 業 者】 検討したり、専門会社に例えば 100mm/h でやってくださいとお願いすることは、お金はかかりますが難しくはないです。ただ、その時に出了結果が盛土の影響かどうかは、盛土をやらない評価もしないと分からず、両方併せてやらないといけません。御指示があれば手を付けますが、これは非常にお金がかかります。ですので、まず 76.5mm/h の比較を提示させていただいて、御説明をいたしました。100mm/h をやるときは、両方の条件の 100mm/h をやり、盛土と都市計画道路がどう影響したかを述べないといけなく、単に盛土と都市計画道路があって 100mm/h でやると、当然のことながら洪水のレベルが上がるので、盛土の影響が無いと一概には言えません。もしそのような御指示があるならば、両方のシミュレーションを私どもがやらざるを得ないのかなと考えています。

【菊本委員】 これは私が決めることではないので、やりなさいとか 100mm/h か 200mm/h かという指摘はできないです。

住民説明会で、これらに関する説明をされて住民の方々の反応はいかがでしたか。この話で概ね仕方がないという反応をいただいたのか、それともやはり盛土がすごく心配であるという反応をいただいたのか。そのあたりはいかがでしたか。

【事 業 者】 後者です。私どもは、第三者によるシミュレーション結果を報告しました。理解していただける方ももちろんいますが、盛土による水害が発生するのではないかと御心配を持たれている方がいまして、私どもの説明では不安が払拭できるような状況ではなかったというのが説明会の内容です。

【菊本委員】 分かりました。その辺の判断は難しいと思います。副会長や事務局にもお伺いしなければいけないと思います。事業を始める前の段階で、お

金がかかるのは分かりますし、企業ですからコストとか時間を考えなければいけないのも分かりますが、どのレベルでやるのかはもう少し議論が必要ではないかと思います。

【葉山副会長】 御意見を出された住民の方は、まだ納得されていないのですよね。今後、事業を進めていく上でどう影響するか少し懸念されますが、どうでしょうか。

【事業者】 シミュレーションの結果を繰り返して御説明することしかないと考えています。

【葉山副会長】 事務局はどう対応すべきとお考えでしょうか。

【事務局】 事業実施区域内に降った雨については、きちんと雨水流出抑制槽をもって、周囲に影響を与えないようにする対策をしていただいております。そういうことから、今回、環境影響評価項目として浸水を選定してはいるということがまず一つあります。しかし、周辺の住民の方の意見を受けて、事業者が自らシミュレーションを行ったということです。その結果を、説明会あるいはこのような場で御説明していただきました。意見書を募集している期間ですので、意見書の内容も踏まえながら、今後もう少し検討を続けていただければと考えます。

【葉山副会長】 今後の課題が少し残っているということで認識しました。

エ 審議

【葉山副会長】 菊本委員、さらに何かありますか。

【菊本委員】 企業が土地を所有し、そこに研究施設を作り、法律などのルールを守りながら、色々と住民の方に配慮をしながらやっているということは、お話を伺うとよく分かるのですが、この件は都市計画道路の改変も関わっているので、少し難しいと思います。

最近の降雨量は、今までの 50 年に一度降る雨を超えて降ることがよくあり、一旦災害が起きたときに、土地改変やこのような事業の影響で悪くなったのではないかと指摘されているケースも結構聞きます。事業をやる前の段階で、お金がかかることも分かりますが、しっかりと議論はしておいた方がいいのではないかと思います。判断が難しいですが、企業が自社の研究施設を守るのは当然ですし、どこまで議論するかは、会長・副会長の御判断や事務局にも伺いながらやらないといけないと思います。

一方で、住民は、近所に大きな研究施設が建設されるとなると、一体何ができるのかと思われるでしょう。どこまで住民に説明し、議論を続けていくか、私自身も迷いながらお話している状況です。

【葉山副会長】 最近、気象条件が過激になってきて、それが常態化しているという背景のもとに、今後、審査会としてどのような議論をしていった方がいいのか考えなければいけないと思います。

【田中稲子委員】 菊本委員の御指摘はもっともだと思います。災害に関しては、都市計画道路の計画の方で住民の関心が高まっているのではないかと思います。横浜市は、災害の時の設定水位といった前提条件の見直しを随時行うのではないかと思います。このハザードマップを見直す機会はどのタイミングになるのでしょうか。このマップをしばらく使っていくと理解して良いのでしょうか。

【事務局】	今のところ更新するということは聞いておりません。
【水野委員】	ほとんど同じ意見ですが、最近は何十年に一度の雨が頻繁に起こるとい状況の中で、横浜市としてそれをどう捉えていくのか、とても大事だと思います。恐らく、気象庁が指針をある程度作り、このように状況が変わっているから各自治体も対応して何かやりなさいとなるのか、あるいは自治体と協議してから決めることになります。そのようなものがあって初めて、それにどのように個々のものが対応するかという形に進めざるを得ないのかなと思います。それを各企業がやるというのは結構大変ではないかと思いますので、全体としてどうするのか、まず横浜市として考えた方がいいのかもしれませんが。その時は、気象庁等と協議して進めていくという手続かなと思います。
【葉山副会長】	事業者側に投げるのではなく、諸々を御検討いただき、今後のために整理していただくということが求められるというのが、審査会の委員の意見ということで御理解いただきたいと思います。
【津谷委員】	恐らく事業者としては、法令上で想定されて求められることはやっており、それ以上のコストをかけて企業の信用を保つためにやるかという経営的な問題になってくるのではないかと思います。事業者はそれをやらないという判断を繰り返し回答されているわけですが、それに対し、審査会としてどのような意見を言うか、さらにそれ以上やってくださいという意見を言うかどうか、やることを検討してくださいという意見を言うかどうか、そのあたりは難しいと思います。審査会の意見としては、法令上最低限のことをやってくださいという意見を言う場ではなくて、それ以上のことをやってくださいと言ってもいいのではないのでしょうか。審査会としては、さらに厳しい条件で浸水シミュレーションをやってくださいと言っても、おかしくはないと思います。
【葉山副会長】	津谷委員の御意見は、審査会としての独自性を持った意見の一つになるのではないかと思います。
【菊本委員】	この計算については、確認した限りでは、解析の信頼性はかなり高いです。真面目に取り組んでいますし、自社で都合のいい解析をやったというのではなく、事業者が依頼した会社が行っており、依頼された会社は解析についてはエキスパートだと思います。解析結果も、まず横浜市の内水ハザードマップと同じ結果が出せることを示した上で、盛土の影響をチェックしているので、かなり信頼性は高いと思います。だから、土木の分野の専門家として言うのであれば、追加の解析を依頼することが専門的に必要かと言うと、ないと思います。ただし、住民の方の感情として、よりひどい雨が降ることもあるので、その雨が降ったときに、この事業が影響したのではないかと言われてしまうと、企業としても辛いのではないか。その点が気になります。計画地は河川の流域なので水害が起こる可能性は必ずあり、リスクは避けようがない。そのようなことが起こったときに、住民の感情や、住民が思われていることを気にかけています。専門的な意見と、住民の方々が納得していない方がいることをどう捉えるか。私はこの点の専門ではないので、議論があった方がいいかと思います。
【横田委員】	準備書の段階で指摘できるとすれば、事後のモニタリングの体制をし

っかり作ることかなと思います。事後調査の条件として、計器でモニタリングする体制を確保するだとか、その時に LCP、BCP の観点から協議するテーブルを確保するということが考えられます。アセスだけで解決しきれないということを住民の方にも理解いただいて、ここで物別れにならないことが一番大事なのではないかと思います。

【葉山副会長】 この後の段取りはどのようにになりますか。

【事 務 局】 準備書の縦覧が 10 月 9 日まで行われます。その間に市民の方から意見が提出された場合、事業者がその意見に対する事業者見解を出します。事業者見解は、公告され、15 日間縦覧されます。その期間内に住民の方から意見陳述をしたいという申出があれば、審査会で手続を踏み、意見陳述の手続をするかどうかという流れです。それを踏まえて、審査書の作成に進んでいきます。

【葉山副会長】 まだ議論を深める余地があるということですね。本日はここで審議を打ち切らせていただきたいと思います。審議の内容については、会議録案で御確認いただくことでお願いします。

- 資 料
- ・平成30年度第6回（平成30年9月14日）審査会の会議録【案】
 - ・（仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業に係る計画段階配慮市長意見書作成のための意見聴取について（依頼）（写し） 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 計画段階配慮書に係る手続について 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 計画段階配慮書の概要 事業者資料
 - ・（仮称）みなとみらい21中央地区37街区開発計画 配慮市長意見（案） 事務局資料
 - ・中外製薬株式会社 横浜研究拠点プロジェクト 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
 - ・中外製薬株式会社 横浜研究拠点プロジェクト 準備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見解 事業者資料
 - ・中外製薬株式会社 横浜研究拠点プロジェクト 環境影響評価準備書の概要及び説明会のお知らせ 事業者資料