

平成30年度 第8回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日 時	平成30年10月16日（火）14時00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、五嶋委員、田中伸治委員、津谷委員、中村委員、水野委員
欠席委員	岡部委員、押田委員、木下委員、田中稲子委員、堀江委員、横田委員
開催形態	公開（傍聴者 13人）
議 題	1 （仮称）横濱ゲートタワープロジェクトに係る第2分類事業判定届出書について 2 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価準備書について 3 （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
決定事項	平成30年度第7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7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）横濱ゲートタワープロジェクトに係る第2分類事業判定届出書について ア 諮問 イ 第2分類事業判定手続について事務局が説明した。 特に意見なし ウ 説明資料について事業者が説明した。 エ 質疑 【津谷委員】 判定に当たって一番関心の対象となるのは、お隣のみなとみらい本町小学校と近接した2つの保育園に対しての環境影響が相当程度になるのかどうか、という点でお聞きしたいと思います。 まず、供用時の歩行者動線という形で、計画建築物の施設を利用する方の歩行者動線は出していただいているのですが、小学生の通学路としてはどの経路を通ることが多くて、それがこの事業の車両走行ルートとどういう形で重なってくるのか、重なるとしたらその対策としてどういうことを行うのか、ということを知りたいと思います。それから、工事中的影響について、特に詳しい記述がなく、第2分類事業判定届出書添付資料の工事中に関する記述を見ますと、「工事中的の児童の登下校時には特に注意」ということは書いてあるのですが、工事用車両ルートと小学校の登下校のルートがバッティングすることはないのか、あるとしたら、その対策はどのように考えるのでしょうか。 また、建設中に小学校に対して騒音、振動がどの程度及ぶことが見込まれるのでしょうか。似たような工事をたくさんなさっていると思うので、どれくらいの建設機械が稼働して、どれくらいの工事用車両が走行するかということは、おそらく推定できると思うので、ある程度数字で出させていただくことを希望します。 事務局に対してもお聞きしたいのですが、判定基準に対する考え方とい	

うことで、添付資料の23ページに、一通り事業者の見解が書かれていました、「イ 学校、病院、住居が集合している地域その他の人の健康の保護又は生活環境の保全についての配慮が特に必要な施設又は地域」に関しての考え方を事業者が書いているのですが、工事が与える影響について一切書かれていないのですが、これは判定に当たっては、工事中のことは配慮する必要はない、判定の対象ではないという考え方なのでしょうか。隣が小学校ですから、当然に影響が及ぶと考えるのですが、この第2分類事業判定に関する条例の内容を見ると、施行規則第15条第1項第1号の後段に、「当該第2分類事業の内容が当該対象の特性に応じて特に配慮すべき環境要素に係る相当程度の環境影響を及ぼすおそれがあること。」という部分の解釈で、第2分類事業の内容というのは、事業の供用段階、事業そのものを指すのか、建設工事も含むのかというところで解釈が分かれると思うのですが、事務局はどのように解釈していますか。

【奥 会 長】 まず最後の点について、事務局からお答えいただけますか。

【事 務 局】 「当該事業の内容」については、高層建築物の建設であれば、高さと同規模に関するものを中心に見ていくものと考えています。基本的には、建物の存在、供用時の影響を中心に見ていくものと考えています。その上で、今回のように近隣に配慮すべき施設や地域があるという場合は、そこに影響を及ぼすと考えられる環境項目があるのであれば、それについても、何らかの検討を加えることが求められると思いますが、基本的には事業の内容というところは、高層建築物でいえば、高さと同延べ面積が事業の要件として規定されておりますので、そういった要件で定められる供用時の影響を中心に見るべきではないかと事務局としては考えています。

【津谷委員】 そうすると、工事中に相当大きな影響が出たとしても、判定に当たって、それは考慮しないということでしょうか。

【事 務 局】 事業の計画段階ですので、事業内容の熟度はまだ限られているところはあるかと思いますが、計画段階の中で通常想定される工事より、特段大きな影響、例えば、車両の交通量や騒音、振動の発生が見込まれるのであれば、当然考慮すべきものかと思いますが、ただ、現在の計画段階で、特段著しい影響が想定しづらい場合は、そこを考慮するのは少し難しいのではないかと考えています。

【津谷委員】 その辺りはある程度資料を出していただかないと具体的には分かりませんよね。それから解釈の仕方として、私個人としては、条例第2条第1項第1号に規定される環境影響評価の定義の末尾に「これらを行う過程においてその事業に係る環境の保全のための措置を検討し」とあるので、これを踏まえると工事段階が含まれるのだと思うので、私は工事段階も判定の対象に含めて良いと考えます。

【事 務 局】 今後、事業者と相談した上で、示せるものはなるべく示していく方向で、こういったものを示すことができるか、協議しながら進めてまいりたいと思います。

【奥 会 長】 施行規則第15条第1項第1号の解釈については、先ほど他の委員の皆様にも配布されている事務局資料について、事務局から説明がありました。その資料の最後に参考資料として条文が列記されています。こちらの下の方が施行規則第15条第1項第1号の条文です。さらに、それを図式化

すると前の4ページのようなイメージになるという説明がありました。

ここに、事業の供用時だけではなくて、工事中の段階についても、施行規則第15条第1項第1号の最後のくだりにある「当該第2分類事業の内容が当該対象の特性に応じて特に配慮すべき環境要素に係る相当程度の環境影響を及ぼすおそれがあること。」といったときに、「事業の内容」というのが、供用時だけを意味するのか、工事中も含まれるのかということで津谷委員から御指摘がありました。

環境影響評価は、そもそも供用時だけではなくて工事中の影響も含めてみるものですから、計画段階配慮書の段階であっても、当然供用時だけではなくて工事中も含めて考えて、著しい相当程度の影響が、今回の場合ですと小学校や保育園といった対象に及ぶかどうか併せて考えるということのを排除するものではないと思いますので、私もそういう解釈でよろしいのではないかと思います。そこは、供用時に限るとするのはそもそもおかしい話だと思います。

それを前提とした上で、工事中の配慮については、特に小学校や保育園に通う子供たちに対する配慮が記載されていないようですが、その点はいかがでしょうか、という津谷委員からの御質問ですね。そもそも通学、登園ルートをもどのように把握されているのか、それと工事用車両の走行ルートの重なりはどうかになっているのか、併せて対策はどのように考えているのか、ということだったかと思います。

【事業者】

まず、工事の関係で回答させていただきます。実際問題として、施工業者が未定であり、詳細な施工計画が決まっていないので、実際にどの場所でどれくらいの音になるのか、という予測ができていない状況でございます。ただ、事業者として鹿島建設が関わっているということもございしますので、社内関係者に類似工事規模等の状況をヒアリングしたところ、工事用車両の台数は、日最大で百数十台になるのではないかと聞いています。

騒音に関しては、建設機械の配置、もちろんここに書いており、通常どこでも行うような防音壁や仮囲いといった対策をとったうえで、建設機械の配置についてもできるだけ周辺に、特に学校に大きな影響を与えないように配慮することはできるとは思います、実際の数値がどれくらい、というのは現在予測できていないという状況でございます。

小学校との協議については、別の担当者からお答えします。

【事業者】

現在、工事用車両ルートの具体的な計画はまだないのですが、みなとみらい本町小学校と教育委員会に今回の計画についての一般的な安全配慮の考え方等を伝達させていただいております。スライド17を御覧いただきますと、現在みなとみらい本町小学校については、本来は58街区側に正門があるのですが、周辺街区も工事中ということもあり、国道1号側に暫定の玄関口を設けているという状況もございまして、学区内の小学生の登下校ルートとしては、市道高島台288号線を通り、国道1号側から小学校に入場しているという状況です。その関係から、工事用車両は市道高島台288号線と市道栄本町線7188号線との交差点、すずかけ通り西交差点という名前の交差点ですが、こちらの車両の通行においては、よく注意してほしいということで、特に市道高島台288号線を東側に進み、すずかけ通り西交差点を左折することについては避けてもらいたいという申し入れがございま

	して、それに注意しながら現在工事用車両ルートの検討を進めているところです。今後は、工事用車両ルート等の詳細が決まりましたら、再度みなとみらい本町小学校、教育委員会と打合せをしていきたいと思います。
【津谷委員】	ある程度具体的な資料を出せるようであればお願いしたいと思います。
【奥会長】	想定される工事用車両のルート等、まだ見通せない部分もあるかと思いますが、できるだけ定量的情報を出していただかないと、なかなか相当程度の影響があるかどうかという判定が難しいということだろうと思いますので、そこは少しお考えいただきたいと思います。
【菊本委員】	小学校から左折をできるだけ避けるよう申し入れがあったという件で、国道1号を左折して市道高島台288号線に入るルートと、市道高島台288号線を走って市道栄本町線7188号線に左折で入るルートで、どう見ても子供を左折で巻き込む可能性が感じられるようなところなのですが、市道高島台288号線を通らないルートというのは考えられないのでしょうか。
【事業者】	工事計画は未定なのですが、特に左折に関しては、国道1号と市道高島台288号線の交差点は向こう側に渡るルートがございませんので、基本的には市道高島台288号線と市道栄本町線7188号線の交差点について特に注意を受けておりますので、十分にそこは考慮して、そこを左折しない形で車両をどういうふうに通していくのかを検討し、車両の通行についての考え方を整理しながら、先程お話がございましたような車両に関する資料が御提示できるようになりましたらこちらで御提示したいと思います。
【五嶋委員】	「にぎわい施設」とありますが、こちらの内容は決まっていないのでしょうか。環境という観点で、にぎわい施設が小学校に対して、どういう影響があるのか、どのように考えているか教えていただけないのでしょうか。
【事業者】	市のコンペに提出したにぎわい施設の内容としては、我々はプラネタリウムを提案しておりまして、協議の中で小学校や教育委員会と打合せする機会もございます。プラネタリウム自体は教育的な観点もありますので、是非いろんな意味で連携できませんかというお話は当然している状況です。一方で、にぎわい施設の中の商業施設に関しても、計画の概要について説明していますが、特段の意見は今のところ出ていません。
【菊本委員】	スライド27で、施行規則第15条第1項第1号の判定基準に対する考え方で、学校に関しては特に御説明いただいたのですが、最後の方に「配慮が特に必要な施設又は地域」と書いてあって、学校や病院以外も対象になる可能性があるかとされていると思います。本事業の工事計画からすると、みなとみらい線がかなり近接していて、一般の方々が利用される鉄道ですので、そこに対する配慮は必要だと思います。そういう観点では、スライド19に、鉄道事業者と適切な施工方法について協議・調整を進めると一応示されているのですが、既に、建設する高層建築物の高さやどれくらいの面積のところに基礎をつくるということをお示しになっていると思うので、地中で土圧、水圧がどれくらい変化するかは特定できるはずで、それで鉄道や建物に対して、どのような土圧が作用してくるか、鉄道に対して補強が必要なのか、工法についてはある程度議論できると思いますが、この辺りについて御検討いただく余地があるのか、お伺いしたいと思います。
【事業者】	添付資料6ページを御覧ください。イメージパースの横辺りに、地表面で8t/m ² まで載荷可能ということで、この辺りで地表面にかけられる荷重

については協議をさせていただいて、それを満足する計画にしています。これを受けて、当然鉄道上部には、高層部は避けて低層部の軽い部分が載っているという状況でございます。

【事 業 者】 併せて、みなとみらい線を運営する横浜高速鉄道と設計段階での協議を進めています。杭が函体にどれくらい近付いているか区分がございますので、どの区分に入っているかで、施工上考えるべきことがいろいろと変わってきますので、そこは今後、現場、横浜高速鉄道と協議を続けていこうと思っております。今のところ大きな問題はなく、建物の計画は進んでおります。

【水野委員】 大気と風について伺います。

まず大気汚染について、スライド24～25で、熱供給プラントから供給を受けるため計画区域から大気汚染物質が発生しにくいとありますが、いまの都市大気の汚染源としてはほとんどが車です。車は電気自動車でない限り汚染物質を排出するわけですから、大気汚染が発生しにくいかどうかは、この資料だけではわからないのです。車が走らないのであればよいかもしれませんが、供用時にも車が走るのでしょうから、そこから汚染物質が拡散するわけです。この地域で滞留しないことがわかるためには、一つにはこの地域で風の観測がされていれば、どのくらい微風状態があるかどうかについてはデータがあればはっきりとします。もう一つとして、それらのデータがなければ、これを補完するデータをどこから持ってきて、ここはこういう状態なので問題ない、というような判断が必要かと思えます。この周辺をどのくらい車が走るのかということが、資料として必要です。固定発生源からの影響がわずかだということはわかるのですが、それ以外の車からの影響はどうかということは判定できません。第2分類とするかどうかは、ここが滞留しやすいかどうかの観点でみるとなっています。判定に当たってできるだけデータを集めていただきたいと思います。

もう1点の風の問題について、スライド37の見方がよくわからないのですが、これは、どういう条件の時に風が強くなるのか、弱くなるのか、計算を行う時の条件を詳しく教えていただきたいと思います。

【事 業 者】 大気に関しましては、御指摘の通り、「大気汚染物質が発生しにくい」というのは、固定発生源についての話をしています。車両に関しましては、一般的な同程度の事務所やにぎわい施設の入った施設として一般的に考えられる交通量であれば、大きな影響はないだろうと考えています。滞留しにくいということについては、記載の通り、街区が大きいことや区域を広い道路が通っていることから、小さな建物が密集している状況ではないことから、滞留しやすい状況ではないだろうと考え、このように記載しました。

風に関しては、まず、ランクについてはスライドに記載のとおり、風の予測を実施して年間で日最大瞬間風速が3つのランクを超える日がそれぞれ何パーセントあるかを、シミュレーションを行って計画建築物の建設前後でどう変わるかを比較してランク付けしています。日最大瞬間風速は、風速によって影響が変わっていますので、特に強い風については20m/sの日数が増えるか否かで見ますし、日常的な風であれば、日最大瞬間風速が10m/sを超えるか否かで見えていくということで、風が強い日が少なけれ

ば、住宅地など風の影響に敏感な施設でも、許容されるランクは10m/sを超える日が年間37日未満であれば、住宅地のようなところで使っても大丈夫だろう、許容されるであろうという尺度です。これを建設前後で比較することで良し悪しを示しています。具体的には添付資料の資-20～21ページに10m/s、15m/s、20m/sを超過する確率がどのくらいなのかを、予測ポイントごとにそれぞれ一覧表で示しています。10m/s、15m/s、20m/sの3つの風速でチェックしていますが、その中で出現した一番厳しい悪いランクをその地点のランクとしてスライドで示しました。10m/sの風の超過確率はランク1であっても、15m/sの風でランク2になる場合は、その地点のランクは、「ランク2」であるというふうに判断して、3つの風速を使ってチェックをしています、どれか1つ一番厳しいものでその地点のランクを決めています。

【水野委員】 実際の計画建築物でシミュレーションしたのですか。

【事業者】 添付資料の資-15ページに、シミュレーションに用いたモデル図を示しています。このように周りの建築物を再現した上で、今回の計画建築物の有無で予測ポイントの風の変化を予測しています。

【水野委員】 風速10m/s、15m/s、20m/sの出現頻度は、測定しているのですか。

【事業者】 統計上の計算で出しています。

【奥会長】 この手法は、アセスで一般的に用いられている予測手法ですよ。

【事業者】 はい、一般的な予測手法です。

【水野委員】 風が滞留するのかどうかを判定するには、いまの説明だけでいいのかは疑問です。これは環境影響評価を実施するか否かの重要なポイントになってくるので、今日の説明だけでは納得できません。もう少し納得できる材料がほしいと思います。もし環境影響評価を実施するのであれば、この説明のままでアセスをやっていただければ結構ですが、環境影響評価を実施しないのであれば、次の段階でさらに情報が出てくることはありませんから、きちんと対応していただきたいと思います。

【奥会長】 風害や日影の影響は、シミュレーションでわかりやすくお示しいただいているのですが、他方、大気汚染が滞留しやすいのか、どのような気象条件であるのかについては、感覚的な定性的な表現になっており、根拠を十分に御説明いただけていないかと思います。周辺の気象データがあるのかないのかといったところをお調べいただき、できるだけデータを集めてお示しいただきたいと思います。

【田中伸治委員】 気になったのは工事中の騒音です。小学校があるので平日の日中、例えば授業中は工事をしない、というわけにはいかないと思います。授業中など音の程度によっては、授業の妨げ、学習の妨げにもなってしまいうだろうと思います。また、ずっと窓を閉め切っているというわけにもいかないと思います。風に関しては計算の結果を判断材料としてお示しいただいていますので、工事の具体的な計画がまだ決まっていないという状況なのでしょうが、音に関してもそれなりに判断できる材料を出していただいた上で、判断すべきと思います。

また、交通の計画に関してスライド16～17ページで車両走行ルートをお示しいただいています。以前にも同じようなこととお話したかもしれませんが、出庫ルートで国道1号の北の方へ行くルートが示されていません。

それなりに大きな道路であり、利用する交通もあると思いますので、国道1号を北行きにどのように出ていくのかについても計画は作っていただいた方がよろしいかと思います。基本的には入ってきた方向と出ていく方向はセットであってしかるべきですので、お示しいただきたいと思います。

【事 業 者】 騒音については、現時点で予測できておりませんので、何かお示しできるものがないか検討します。

交通については、国道1号へ帰っていく場合のルートですが、計画区域から左折で出た後、国道1号を右折できませんので、すべて国道1号を南下する形となり、国道1号を北へ向かうルートが想定できません。北へ向かう時には、街区を反時計回りに回って市道栄本町線7188号線を北に向かうルートが考えられます。国道1号は北のほうで市道栄本町線7188号線とぶつかりますので、国道1号の北の方へいくときは、市道栄本町線7188号線を使うのではないかと想定しています。

【菊本委員】 その話は、市道高島台288号線から市道栄本町線7188号線へ左折すると明言していることになるので、先程の説明と矛盾しませんか。

【事 業 者】 先程お答えしましたのは工事中の車両の通行注意というお話であり、現在お示ししているものは供用時の車両の走行ルートです。小学校の通学ルートに関しては、計画区域側に小学校の正面玄関があり、計画建築物ができた後はそちら側が変わる、工事中と供用時で通学ルートが変わると聞いています。工事中と供用時で注意すべき箇所が変わるということで、工事用車両と供用時の一般車両の走行ルートは別な考え方になると思います。

【菊本委員】 工事用車両が北に向かうときには、どのようなルートを通るのですか。工事用車両が市道高島台288号線から市道栄本町線7188号線へ左折して北へ向かうことはないということですか。

【事 業 者】 工事用車両の走行ルートは、施工業者との打合せで決まってくると思います。後で工事関係者と協議した上でお示ししたいと思います。

【菊本委員】 そうなると、やはりアセスが必要ですよということになるのかなと思います。ここは、そういった事業に伴って相当程度の影響を及ぼすことがないことを確認する場ですので、あとで協議しますとなると、相当程度の影響を及ぼすおそれがないと言えなくなるのではないかと思います。

【奥 会 長】 御回答の「後で」というのは、判定に至る前の調査審議の段階で工事用車両の走行ルートについても資料をお出しいただけるという理解でよろしいですか。

【事 業 者】 はい。

【奥 会 長】 供用時の一般車両の走行ルートしかお示しいたっていないのですが、通学する子供たちに及ぼす影響として一番懸念されるのは工事用車両ですので、そこをお示しいただきたいということです。配慮が十分になされていると考えられるかどうかを、こちらで判断できる材料を出していただきたいと思います。

【田中伸治委員】 車両走行ルートを検討する際に、首都高も近いので、首都高を利用してこちらに来て帰る車両が工事中も供用時もあると思いますので、どのようにアクセスするのかについても追加で示していただきたいと思います。

【五嶋委員】 工事中と供用時の小学校の児童の通学路も示してください。

【奥 会 長】 車両走行ルートと併せて整理してください。

オ 審議

【水野委員】 配慮書段階における工事中の問題について、第1分類事業だと必ず次に方法書手順がありますので、その段階で工事に関する情報が出てきますが、今回のように第2分類事業判定を行う場合、ここで工事中的情報が出て来ないままアセス不要とすると、工事に関する情報が何も出ないままになります。判定を行うに当たっては、配慮書段階で工事中かどうかという情報も入れておかねばいけないのではないかと思います。工事に関する情報もきちんと入れた上で、アセスを行うかどうかの判定をしないといけないと思います。

【奥会長】 今回の場合はその点が不足しているので、きちんとお示しいただくように事業者へお願いしたところです。

次回以降に出てくるということですのでよろしいですね。

【事務局】 はい。事業者からの説明にあったとおり、施工業者が決まっていないのでどこまで詳細に出せるかというところではありますが、次回以降の審査会に、工事に関する情報も可能な限り示してもらうよう事務局として指導してまいります。

【事務局】 事務局から先程の質疑に関連して補足がございます。

質疑の最後に出ました通学路の関係ですが、事業者に関今後確認をとってもらい次回以降に説明していただきたいと思いますが、児童の安全の観点から通学路の情報を一般に公表していないという話もあるように聞いています。教育委員会等へ確認し、可能であれば説明していただきますが、必ずしも公開するとはならない場合もございますので、ご了承ください。

【奥会長】 もし公表できない情報であるということでしたら、希少種と同じような扱いとし、非公開資料として確認することもできるのではないですか。そこを確認できないと判断が難しいという御意見もありましたので、それは確認する必要がある情報だと思います。その場合は公開しない形でお示しいただきたいと思います。

【事務局】 通学路について示すようにという御意見でしたので、傍聴の皆様も含めて公開という形でお示しできない場合もある、ということの補足でございました。どのような形でお示しできるかについては、事務局で適切な方法を検討したいと思います。

(2) 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価準備書について

ア 意見陳述の申出について事務局が説明した

【事務局】 意見陳述の申出はありませんでした。

イ 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

ウ 検討事項一覧について事務局が説明した。

【津谷委員】 埋立事業そのものが対象とのことで、事業者は、埋立地の土地利用計画や道路計画、供用時の交通アクセスについては、後で公表すると説明していました。本来はそれらをすべて含めないと環境影響評価はできないのではないかと思います。

準備書 5-6 ページに記載されている方法書に対する知事意見には、

「緑地を含む埋立区域の土地利用計画、国際コンテナ戦略港湾として整備する港湾施設や交通アクセスを含む事業計画、工事中を含む環境のモニタリングの状況などについて、今後の事業進捗に応じて、法令に定める手続きに限らず、適時適切な情報開示や情報交流を積極的に行うよう努められたい。」とありますので、この趣旨を答申にも盛り込んでいただきたいと思います。

【事務局】

今回は埋立事業に係る環境影響評価です。埋立後の上物事業が港湾計画の内容と違ったものとなるのであれば、その計画策定段階で環境影響評価が必要かを判断することになります。今回は、埋立後の上物が港湾計画に基づいた内容であるため、これについては環境影響評価の対象となりません。※

なお、事業者は、今回の審査の中でも、埋立認可手続きの過程で道路計画等について公表する旨を説明しています。それを踏まえても更に答申に追加するという理解でよろしいでしょうか。

※【事務局補足：横浜港港湾計画（平成 26 年 12 月改訂）には、新本牧ふ頭地区を埠頭用地、海面処分用地、交通機能用地や緑地として利用する計画が示されています。これらの上物事業は、環境影響評価法の対象事業ではありません。このため、今回の審査でも、上物事業を環境影響評価の対象としていません。今後、交通機能用地に環境影響評価制度の対象となる道路を計画する場合などには、個別の事業として別途、環境影響評価を行います。】

【奥会長】

知事意見は方法書段階のもので、それに対する事業者見解も示されています。準備書の内容を踏まえて、評価書の作成に当たって、改めて指摘する必要はあるのかということです。

【津谷委員】

準備書段階ですが、方法書段階と状況は変わっていないと思います。

【事務局】

環境影響評価手続き後に、埋立認可手続きに進みます。この埋立認可手続きの中でも環境に係る検討が行われ、その結果を何らかの形で公表すると事業者は説明しています。もし、答申に盛り込むとなると、情報提供についての姿勢を求める内容になります。

【奥会長】

準備書に記載のない事項について、しっかりと検討するよう指摘するのが本審査会の役目です。

道路計画等の情報開示については、知事意見に対する事業者の見解として準備書に記載されています。また、今後、別の手続きにおいて、道路計画等についての検討結果を公表すると事業者が言っている訳ですから、重ねて指摘する必要はないのではないかとというのが事務局の考え方です。

準備書に対しての指摘ということですので、事務局の整理でいかがでしょうか。

【津谷委員】

結構です。

【菊本委員】

検討事項一覧の④の内容について、指摘事項一覧の 18、19 を確認しますと、沈下対策に対しては、埋立後にペーパードレインを行うとありますので、適切な沈下対策を講じること、という内容で良いと思います。しかし、液状化対策については、液状化判定を行うとありますので、必要に応じて液状化対策を講じるという内容にする必要があります。

文言としては、「適切な沈下対策を講じるとともに、液状化判定を行い、必要に応じて液状化対策を講じること。」とした方が良いと思いま

す。

【事務局】

承知しました。

【奥会長】

検討事項一覧の⑤と⑦の内容が被っています。また、指摘事項一覧の15を見ると、調査の実施と公表はもとより、環境学習の場として活用していくと事業者は言っています。この点はとても重要なことですので、⑤と⑦を統合し、更に環境学習の場としての活用という今後の取組についても評価書に記載することとしていただきたいと思います。

【事務局】

検討事項一覧の⑤は工事中、⑦は埋立完了後の環境監視調査についての内容になります。

【奥会長】

分かりました。時点で整理されるならば、検討事項一覧の⑦に「環境学習の場としての活用」を入れてください。

【事務局】

「環境学習の場としての活用」は、生物共生型護岸の関連として検討事項一覧の⑪に記載しました。

【奥会長】

分かりました。

(3) (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 配慮市長意見(案)について事務局が説明した。

イ 質疑

【葉山副会長】

配慮市長意見(案) 3 ページ (5) 【工作物や敷地の緑化、生物の生息生育環境の確保】とあり、配慮事項 2 行目の「郷土種中心の多様な植物の植栽や、表土の保全・活用など、生物多様性の保全と創造に努める」趣旨について同意しますが、事業計画区域は住宅地に隣接しています。そのため、配慮事項 2 行目の文章の後に続けて「人の生活との調和に配慮すること」と追記した方が良いのではないのでしょうか。意図は、公園緑地の整備に当たって、隣接する住宅にとっては公園緑地が迷惑施設になることがあります。日影になったり、落葉が多くなったりなどの影響が想定されますので、具体化に当たっては、人の暮らしとバランスを取るような考え方が求められると思います。

【奥会長】

配慮市長意見(案)に記載されている配慮事項は、横浜市環境配慮指針の内容をそのまま記載しています。この配慮事項に対して、事業者がどう配慮するのが配慮市長意見(案)に記載されています。

【葉山副会長】

配慮市長意見に、今の趣旨を盛り込むことが必要ではないでしょうか。

【事務局】

奥会長からも御説明がありましたように、配慮事項につきましては、横浜市環境配慮指針がベースになっています。緑化等に関する市長意見については、全般的事項の六つ目に、「まちづくりとの連携を図りながら、緑化等の環境配慮を一体的に行う」と記載しています。鶴ヶ峰駅北口周辺の再開発と連携・整合を図りながら、緑化等との環境配慮を行うよう求めています。この表現を変えることは可能ですが、葉山副会長がおっしゃった趣旨は、この文章に含んでいると解釈しています。

【葉山副会長】

分かりました。そのような内容であることを事業者が理解していれば大丈夫です。

【奥会長】

配慮市長意見(案)に記載している配慮事項は、横浜市環境配慮指針に

基づいて記載しており、決まった文言なので、新たに言葉を付け加えることは難しいと思います。そのため、葉山副会長の発言内容を配慮市長意見に入れるとすれば、全般的事項になると思います。葉山副会長がおっしゃった趣旨を正確に事業者に伝えられるように、全般的事項の六つ目の記載内容が十分かどうか検討してください。

【事務局】

承知しました。

【菊本委員】

配慮市長意見(案) 1 ページの全般的事項一つ目の内容は、前回の審査会で横田委員と水野委員と私が指摘した内容を踏まえて記載したものだと思います。前回の審査会でも申し上げましたが、全般的事項一つ目の内容に「既存の情報を可能な限り収集する」旨を入れてください。

【事務局】

承知しました。追記します。

資 料

- ・平成30年度第7回（平成30年9月27日）審査会の会議録【案】
- ・（仮称）横濱ゲートタワープロジェクトが環境に及ぼす影響について（諮問）（写）事務局資料
- ・（仮称）横濱ゲートタワープロジェクト 計画段階配慮書手続及び第2分類事業に係る判定手続について 事務局資料
- ・（仮称）横濱ゲートタワープロジェクト 第2分類判定事業届出書（写）事務局資料
- ・（仮称）横濱ゲートタワープロジェクト 第2分類事業判定届出書の概要事業者資料
- ・横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 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
- ・横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価準備書に関する検討事項一覧 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 計画段階配慮書に対する配慮市長意見（案） 事務局資料