

令和元年度 第1回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日時	令和元年10月29日（火）10時00分～12時05分
開催場所	関内中央ビル3階 3A会議室
出席委員	奥委員（会長）、菊本委員（副会長）、岡部委員、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、片谷委員
開催形態	公開（傍聴者 8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 環境影響評価方法書について
決定事項	
<p>議事</p> <p>1 横浜市環境影響評価審査会委員改選に伴う会長、副会長の選出 審査会会長に奥委員、副会長に菊本委員が選出された。</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 環境影響評価方法書について</p> <p>ア 方法書について事業者が説明した。</p> <p>イ 質疑</p> <p>【中村委員】 前回の配慮書の時には、先ほど説明がありましたように構造形式については地下式と高架式でした。スライド6ページの構造形式の検討で高架式に比べ地下式の方が、想定事業期間が短くなる等の記載がありますが、地下式を選定した一番の理由を教えてください。</p> <p>また、踏切除却数の欄のカッコ書きの箇所数は、開かずの踏切の数という理解でよろしいでしょうか。</p> <p>【事業者】 1点目のカッコの中身について、委員から御指摘のとおり、カッコ内の数字は開かずの踏切数です。開かずの踏切の定義としまして、ピーク1時間あたり40分以上遮断している踏切です。</p> <p>もう1点の御質問である構造形式の選定について、委員から御指摘のありましたスライド6ページのとおり、事業による踏切除却数や想定事業期間を勘案した上で、前回の配慮書の時に御指摘いただいたとおり、環境面からも判断しております。これらを総合的に判断して地下式が最も望ましいということで選定しております。</p> <p>【田中伸治委員】 踏切除却数について、高架式だと8箇所の除却で地下式だと10箇所の除却ですが、踏切除却数が異なるのはなぜでしょうか。</p> <p>【事業者】 高架式の場合は、日本で一番交通量が多い保土ヶ谷バイパスをオーバーパスし、終点の二俣川駅に結び付けることとなります。しかし、保土ヶ谷バイパスの高さは10m以上あるため、オーバーパスをすると高高架となり、二俣川駅までに高架が降りきりません。そのため、高架を保土ヶ谷バイパスの手前で降ろすこととなり、残る2箇所の踏切が除却できなくなるため、高架式と地下式で踏切除却数に違いがでます。</p> <p>【中村委員】 スライド36ページにある水環境（地下水位）について、調査地点を赤</p>	

丸で示しています。全ての赤丸の地点に観測井を設置し、地下水位を把握するという理解でよろしいでしょうか。

【事業者】 地下水位の調査地点について、赤丸で示した調査地点に観測井を全て設置し地下水位を1年間調査します。

【中村委員】 これまで観測井が対象事業実施区域の周辺になかったため、今回新たに設置するという理解でよろしいでしょうか。

【事業者】 地下水については、帯水層のどの層の水を調査するかを検討した上で調査を行うこととなります。既存の井戸の場合ですと、井戸高度がよく分からない場合があります。そのため、今回の事業に係る地下水を把握するための専用の井戸として、赤丸でお示した地点で調査を行います。

基本的に地下水位の影響としては、鉄道に近い場所への影響が大きくなると考えられます。そのため、調査地点はある程度鉄道軸に沿うように密に配置しております。ただし、地下水の広がりがある程度把握するという意味で横断方向にも調査地点を配置しています。

【中村委員】 河川の流量やSSの問題について御質問します。工事中に掘削して機械等を洗った水は直接河川に排水するのでしょうか。それとも、工事の現場で一度貯めて沈殿槽を造るのでしょうか。排水の取扱いにより、特にSSや流量が変わってくるかと思いますが、今の時点で分かるところまで教えてください。

【事業者】 現段階では、詳細な施工計画は決まっていますが、排水については基準があり、基準を満たさないと排水できません。一般的には委員のおっしゃるとおり、工事排水については、一度沈殿させたり、ろ過させたりして排水を行います。今後、施工計画の中で明らかにしていきたいと思えます

【中村委員】 スライド46ページにある騒音の測定地点とスライド49ページにある振動の測定地点について御質問します。緑三角で示している鉄道の走行に係る測定地点が騒音は2箇所、振動は6箇所となっていますが、測定地点数が異なる理由を教えてください。

【事業者】 委員の御指摘のとおり測定地点数は振動の方が多いです。その理由としては、地下構造を考えておりますので騒音については、鉄道が地下を走行する区間の騒音の測定地点は減らしても問題ないと考えております。

一方で振動につきましては、鉄道が地下を走行しても振動が発生しますので測定地点を密に配置しています。

【岡部委員】 大気質の測定箇所は騒音の測定箇所で行うとの説明でしたが、大気質で一番問題になるのは、掘削時に土壌が舞い上がる部分になるかと思えます。開削工事の場所と騒音で示されている調査地点は一緒である、オーバーラップしているという理解でよろしいでしょうか。

【事業者】 方法書の6-15ページに大気質に係る調査手法を記載しております。大気質のデータは、調査対象地域にある一般環境大気測定局のデータを活用します。ただし、工事中の建設機械の稼働に伴う大気質については、御指摘のとおり、施工ヤード付近で一番濃度が高くなるのではないかと考えております。方法書6-17ページに箱型トンネル区間及び擁壁区間の位置を示した図面を記載しています。土砂が巻き上がる工法は、地上から工事を行う開削工法が考えられます。本事業では、鶴ヶ峰駅部と鉄道

が地下に入る両側の起点、終点部での3箇所が開削工法の対象になります。

予測に関して言うと、大気質の予測は図面の緑色で示した範囲で行う予定としています。御心配いただいている大気質の濃度に関する確認できると考えております。

【中村委員】 さらに2点質問します。1点目は大気質についてです。方法書6-17ページに一般局である鶴ヶ峰小学校の場所がどこか分かるように示していただければ良いかと思えます。

2点目は交通についてです。配慮書の現地視察に参加したとき、鶴ヶ峰駅付近の踏切を渡る混雑する道路がありましたが、そこは調査しなくて良いのでしょうか。

【事業者】 大気質について説明を補足させていただきます。方法書3-72ページに先ほど御説明させていただいた一般局の記載があります。

委員のおっしゃるとおり、大気質の予測地点図にも一般局の位置を記載するかを検討させていただきます。

【事業者】 交通について、委員の御指摘の混雑する道路は水道道と言われている道路です。現段階では、詳細な施工計画が決まっています。この水道道を使用するかどうかも含めて今後検討していきたいと思えます。

【木下委員】 都市計画と環境影響評価の両方にまたがることについてです。

スライド20ページの配慮市長意見の概要①(6)について質問があります。

供用後の道路の使い方は、鉄道との関係が非常に強いです。別の計画となっているかとは思いますが、例えば、駅前広場はどのような計画を立てているのでしょうか。また、駅前広場周辺の道路については将来の交通処理をどのようにしようと考えているのでしょうか。さらに、供用後の話になりますが、鉄道を地下化した後、上部の使い道は別途考えられるはずかと思えます。上部の使い方について、どのように活用していると考えているのでしょうか。現段階ではそこまでの内容を環境影響評価の方法書に記載できないかと思えますが、今後の対処方法を準備書段階で記載しておかれた方が良いかと思えます。

【奥会長】 都市計画対象事業でありますから、都市計画決定権者である横浜市が鉄道の地下化の部分についてアセス手続きを行っています。方法書についても鉄道の地下化の部分についてのみの記載となっています。周辺の道路整備や駅前広場、地下化した後の土地利用についても、まちづくりに関連する重要な要素になりますので、どのようなビジョンがあるのかという質問かと思えます。方法書は今回の事業についてまとめたものですので、それ以外の事業も併せて方法書に記載するというのはなかなか難しいところであるかと思えます。

もし、関連事業がどのように進行していくのか、また関連事業について併せて調整をする中で全体のまちづくりに貢献していくといったような考えは、恐らく評価書の段階になるかと思えますが、今後できるだけ示していけると良いかと思えます。

今の時点でお答えできることがあればお願いします。

【事業者】 委員の御指摘のとおり、スライド7ページに記載のとおり、まちづくりへの寄与という観点でも地下式が優位であると考えています。連続立体交差事業を地下式で行うと発表したときも鶴ヶ峰駅周辺につきまして

は、地権者もまちが変わるという期待からまちづくり構想を作成し、駅周辺のまちづくりを進めていこうという動きが出てきております。そのため、我々が考えているのは、連立事業を先行してこのようにやります、とビジョンを示した上で、上部の土地利用については後追いになるかと思いますが、市民の方の意見やまちづくりの協議団体も含めて計画していくことになると思います。本事業は、そのような動きを後押しするようになるのではと考えております。

2点目の地下化後の鉄道の上部利用について、基本的には鉄道敷きにつきましては、相模鉄道が所有しております。せっかく鉄道を地下化しますので、横浜市としては地域への公共貢献ができるような土地利用をお願いしたいと相模鉄道にもお伝えしています。今後、施工については相模鉄道と協議し、協定等を結びますので、その段階でビジョンを示せばと思っております。そのため、現段階では鉄道を地下化することだけが決まっている状況です。ただ、委員の御指摘はもっともかと思っておりますので、今後の計画にも反映していきたいと思っております。

【木下委員】 ビジョンやポリシーがあるということは記載した方が良いと思います。

【奥会長】 現段階は方法書段階となります。ビジョンを示すという意味では方法書段階というよりは評価書段階で記載する方が向いているかなと私は思います。

方法書でこのような事業が進行しているという内容を記載できるかどうかということですね。

【事業者】 周辺のまちづくりの状況や土地所有者との合意形成の進捗状況にもよって記載できる内容が決まってくるのではないかと思います。現在、旭区のまちづくりプランが作成されており、その中には連立事業と合わせたまちづくりという大きな枠組みのプランが記載されています。そのプランをどう具体化していくのか検討している段階であり、今後検討させていただくということでしょうか。

【奥会長】 周辺のまちづくりについては進行中ということもあり、どの段階でどの図書に記載するかについては検討させていただくことでしょうか。

【木下委員】 環境影響評価の項目である景観についてですが、どのような景観を検討していかれるのかが気になります。せっかくこのような場所で良いものが出来ていくのですから、パブリックスペースの考え方も取り込んで、眺望景観だけでなく、人が使いやすい方向を取り込んでいただいた方が良いと思います。そのための調査として、アンケート調査の結果を踏まえたような調査方法が良いのではないのでしょうか。

【奥会長】 環境影響評価項目にはふれあい活動の場という項目がありますが、憩いの場という観点ということでしょうか。

【木下委員】 一般的な環境影響評価では景観や触れ合い活動の場という項目がありますが、今回の事業を考えると、ガイドラインに沿ってまとめたもの、都市計画と環境がリンクするような考えがあっても良いかと思います。

【奥会長】 先ほどの御指摘とも関連するかと思いますが、この事業が地域にどのように貢献するのか、その一側面として、人々の憩いの場や空間が確保されることによる効用を見られないのかという指摘かと思っております。項目整理としては、ある程度決まった形がありますので、どう表現できる

のかになるかと思ひます。恐らく先ほどのビジョンと合わせてお示しいただくのが良いと思ひますが、今回の御意見を踏まえた上で、整理の仕方をどう対応されるのか御検討されれば良いかと思ひます。

【事業者】 先ほどのまちづくり構想の中でも、パブリックスペースのような公共貢献できる施設の必要性について検討がされています。まちづくり構想での検討も含めて総合的に進めていくものと考えています。鉄道を地下化することでまちづくりの自由度が上がり、パブリックスペースの創出も可能になってくるのではないかと考えております。また、まちづくりを担当している横浜市の部署もありますので、そちらにも意見を伝えていきたいと思ひます。

【田中伸治委員】 木下委員が御指摘された意見については、私も気になっています。鉄道が地下化され、鶴ヶ峰駅も地下構造になり、駅前の広場が整備されるようになります。例えば、供用後に鶴ヶ峰駅周辺が利用しやすくなりますと、駅まで車で送迎してもらう人が増えることが考えられ、周辺の道路が混雑することも起こり得るかと思ひます。このような影響は本事業の環境影響評価の対象にはならないのでしょうか。

【事業者】 本事業は地下化するところまでを事業としております。周辺のまちづくりについては、申し上げたとおり、民間の方や地権者の方を含めたまちづくり協議会をつくって検討しています。その中で、パブリックスペースの検討をしており、道路整備についても同様です。本事業は鉄道を地下化する事業ですので、駅周辺のまちづくりに関する部分については別事業になるかと考えております。

【宮澤委員】 確かに、環境影響評価の対象としては鉄道の地下化の部分だけなのかもしれませんが、委員の皆さんが心配されているのは、都市計画が総合的に動くことで上部も含めてどのようなものができるのかということではないのでしょうか。傍に親水緑道もあります。環境影響評価は、限定された手続きなので、評価項目に挙げられないのかもしれませんが、しかし、審査会でこれだけの人数が集まり協議するわけですから、評価項目に挙げられない事項についても、附帯意見をつけるなどの対応があっても良いのではと考えます。

【奥会長】 ここで出されました御意見は、答申案の中にどの項目についてどのような意見を盛り込んでいくのかを事務局で整理をしていただき、審査会にて審議し確認をした上で、答申を行う流れになります。本日出された周辺のまちづくりとの関連についてもビジョンを示していただきたいということを最終的に答申に記載する流れになるかと思ひます。

【五嶋委員】 1点目は、高架式ではなく地下式を選定していますが、対象事業実施区域の周辺には河川があります。もし、台風等の影響で河川が増水して水害が起きた時の対応策はあるのでしょうか。

2点目は、どのような要因を抽出してそれを測定していくかということで、全体に関わることです。調査予測の手法の中に、例えば生物多様性（植物）の調査方法としてコドラート法という記載があります。具体的な方法について言及されているのはここだけではないのでしょうか。環境影響評価の手法は、標準化された手法があるのではないかとと思ひます。他の項目については、どのような基準があり、どのように評価しているのかの記載がなくバランスが悪いと感じました。

3点目ですが、評価する対象、領域、地域をどこに限定するかは非常

に重要なことです。スライドの最後のページに方法書対象地域の記載がありますが、これが評価する地域を一番広くとってあるということですよ。例えば生物多様性の調査地点に関しては、公園の存在するエリアにしています。環境影響評価ですから一部の工事の影響がどの程度広く周辺に及ぶのかの配慮は必要になるのではないかと思います。そのため、この領域については生物多様性について評価し、この領域では騒音を評価するなど、何をどの領域で評価するのか、もう少し根拠を示していただきたいと思います。

質問としては、方法書対象地域として設定した広い領域についてきちんと評価するという意味なのでしょうか。どのような考えで方法書対象地域を設定されているのでしょうか。

【事業者】

1点目の水害についてですが、ハザードマップを方法書3-100と3-101ページに記載しています。方法書3-100ページに記載の洪水ハザードマップでは対象事業実施区域内に浸水する区域はありません。内水ハザードマップについては、対象事業実施区域に黄色で示している2cm～20cmの浸水区域があります。一方で、想定外の事態もあるかと思います。想定外の事態に対しては、鉄道の基準において定められている浸水に対する基準に準じて対策をとっていきたいと思います。

3点目の範囲についてですが、騒音、振動、地下水の影響がある範囲を想定し、500mの範囲を最大として設定しております。

調査する自然環境については、御承知の通り対象事業実施区域周辺は市街化されており、まとまった緑としては親水緑道になります。そのため、親水緑道を調査範囲として決めています。

【事業者】

2点目の調査手法についてですが、図書の記載方法についての御意見かと思えます。項目によって、調査の手法や記載に濃淡があります。例えば、方法書6-20ページの騒音では、環境騒音、道路交通騒音、鉄道騒音など、国等の基準で調査の具体的な方法が定められているものについては詳しく記載しています。一方で、動物、植物については、他のアセス事例や国交省が作成した道路事業に関わる環境影響評価を行うマニュアルに記載のある手法を整理しております。ただ、その記載が分かりにくいとの御指摘かと思えます。準備書段階で調査の結果を踏まえて整理することになりますので、なるべく分かりやすい図書の作成を心掛けたいと考えております。

【藤井委員】

コドラート法についてですが、植物の調査で対象エリアを隈なく全部調べるのはものすごく労力と時間がかかってしまいます。基本的に植物の調査を行うときは、対象エリアを何m四方かで区切ってその中をランダムに調査し、その結果から全体のエリアの環境を判断することになります。

調査手法もそうですが、調査の頻度も記載して欲しいです。例えば、ルートセンサスの調査、定点調査、コドラートの調査をやるとして、それだけの調査をやれば良いと思っていただけると、実際結果を見てみたら、1年間に1回しかやっていないと全くそれは意味のないものになってしまう。調査手法に加えて調査頻度や時期、そういうものも含めて出してもらって初めてこちらが、これくらいの頻度でこのくらいの調査をするのであれば調査内容について判断できるので、ぜひ記載していただきたいです。

- 【奥会長】 例えば方法書6-3ページの生物多様性（動物）の哺乳類については、春季夏季秋季冬季の4季の調査を行うと記載されていますが、これでは不十分ということでしょうか。
- 【藤井委員】 鳥類で考えますと春季夏季秋季冬季の4季調査を行う場合でも、春季に1日だけ調査を行うということになりますと、調査を行う時間帯にもよりますし、たまたまその日にはいなかった鳥類がいる場合があります。そのため、方法書で具体的な部分を記載していただければ、調査手法として十分か判断できるかと思います。
- 【奥会長】 今の点はいかがでしょうか。
- 【事業者】 御指摘のとおり、日付や何日間調査を行うかは頻度として重要になりますので、準備書の段階で調査した日付を含めて記載して対応したいと思います。
- 【奥会長】 今の点は、恐らく方法書段階で調査内容が記載している内容で十分かどうかを確認した方が良いのではないかと、という御指摘かと思います。準備書での記載になりますと調査後となり、調査が足りないとなってしまった場合は手戻りになります。そのため、方法書段階で検討していただきたいと思いますがいかがでしょうか。
- 【事業者】 分かりました。調査方法について詳細にどういった計画を立てていくのかお答えできるように持ち帰らせていただきます。
- 【奥会長】 よろしいでしょうか。その際は、藤井委員も再度御確認をお願いします。
- 【宮澤委員】 方法書3-100と3-101ページに、ハザードマップの内水氾濫と外水氾濫の記載があります。内水氾濫はこの地域に深く関係してくるかと思えます。このハザードマップの想定時間雨量はどれくらいですか。
- 【奥会長】 横浜市のハザードマップですね。想定雨量はどのくらいか分かりますか。
- 【事業者】 洪水ハザードマップの想定雨量につきましては、1時間あたり93mmの雨量を想定しております。また、内水ハザードマップの想定雨量につきましては、1時間あたり76.5mmの雨量を想定しております。
- 【宮澤委員】 今回、浸水は環境影響評価項目として選定しないとなっております。ただし、必要に応じて地下駅出入口への止水パネル設置等の浸水防止対策を講じるとあります。実際、地下構造物の水没というのは首都圏では大きな問題になっています。最近、時間雨量が100mmを超えるものもあります。このような現状の中で、評価項目として浸水を選定しなくて良いのでしょうか。仮に評価項目として選定しない場合でも、対策として止水パネルを設置すれば良いということですが、もう少しきちんとしたものを作らないと、水没の恐れがあるのではないかと思います。
- 【事業者】 内水については、「鉄道に関する技術基準」に基づく対策を記載しています。この基準に加えて対応していくことになると、相模鉄道との協議が必要になります。そのため、事業計画の中でプラスアルファを記載できるかどうか今後調整していきます。
- 現時点では、基準を満たすことは必ず行うということと、内水氾濫についての状況を記載しています。プラスアルファの対策については持ち帰らせていただきます。
- 【田中稲子委員】 地球温暖化対策について御質問します。

配慮書から方法書の内容を変更したということで、新たに地球温暖化対策を加えたということですが、方法書5-2ページの環境影響評価項目の関連表を見ますと、供用時の欄に温室効果ガスの選定が一切ありません。実際に配慮する事項としては、関連施設の長寿命化が述べられています。駅舎の地下化に伴い、空調をかけていかなければいけないと思います。列車の走行の部分のエネルギー消費量が大きいとは思いますが、長寿命化して長く駅舎を利用することを考えますと、工事中のエネルギー消費量以上に、供用時の温室効果ガスの影響の方が大きいのではないかと思います。供用時の温室効果ガスを評価項目に選定していない考えを教えてください。

列車については今までも運行しているものなので特段配慮するということはないのかと思いますが、駅舎については何か配慮する考えはあるのでしょうか。

【事業者】 供用時の温室効果ガスの項目を選定しない理由の1点目としては、本事業は、地下化による連続立体交差事業になりますので、供用時に現状からエネルギーの消費量が大幅に変化することは考えにくいので評価項目として選定していません。

2点目としては、本事業の実施により渋滞が解消されますので、周辺の交通がスムーズになる効果があります。相対的に温室効果ガスの排出については、プラス方向に働くのではないかとということで評価項目として選定していません。

駅舎の詳細につきましては、現時点では設計している段階となりますのでお答えすることができません。

【田中稲子委員】 今の御説明ですと、確かに地下化することで交通渋滞が緩和されることは定性的には理解できます。その内容を方法書に記載しなくて良いのでしょうか。

【奥会長】 方法書には、今御説明いただいた相対的に温室効果ガスが減ることについての記載は全くないので、本当に御説明のとおりなのかということもあります。今の交通渋滞の状況は分かっていると思いますので、それが解消されることによる効果が算定はできるかなと思います。準備書段階で、そのようなことも示していただけると良いかもしれません。

【事業者】 方法書に記載できなかった理由としまして、定性的に二酸化炭素の原単位がこれだけ減るといような渋滞解消のシミュレーションができなかったためです。しかし、御指摘のとおり定量的であれば今御説明したような内容を準備書に記載できます。

【奥会長】 そのような対応でよろしいでしょうか。

【田中稲子委員】 はい。

【横田委員】 4点あります。

1点目は、環境影響評価項目の関連表について、「施設の存在」の中に「鉄道施設（※地下式）の存在」と記載があり、注釈にて「工事後に復旧する地下構造物直上の地表を含む。」とありますが、地下構造物直上の地表を含む鉄道施設は何を指すのか読み取れませんでしたので教えてください。

2点目は、土地の安全性についてお伺いします。供用時の土地の安全性は選定されていませんし、調査地点の情報もあまり記載されていませ

ん。親水緑道には崖までの距離が近い場所もありました。こういった安全性に対し、どのように配慮していくかを検討された上で地下式を選定されたかと思いますが、方法書には検討された情報があまり記載されていないと思いました。検討状況を教えていただければと思います。

3点目は、底質が選定されていない理由についてお伺いします。現在帷子川では、はまっこアユ遡上プロジェクトを開催しています。例えば、仮にトンネルの排水が何かしらの要因となり、細かい泥が貯まる等の影響で帷子川の底質が変わることなどは、本事業に関係してくるのではないかと思います。なぜ、生態系等と一体的に把握しないのか教えていただきたいです。

4点目は、供用時の内水氾濫についてです。例えば、西谷側は内水氾濫のリスクが高いかと思いますが。水循環のところに、供用時は、公共下水道に流すから大丈夫ですと記載されていますが、内水氾濫時のリスクは、公共下水道に流せなくなることだと思います。そういったところまでは想定しなくてもよろしいのでしょうか。

【事業者】

1点目の地下施設につきまして想定している構造物は駅部です。

2点目の安全性に配慮することについて、委員の御指摘のとおり、斜面地があるところをトンネル構造として掘っていきますので、トンネルについては十分に配慮していきます。現段階では施工計画が定まっていないので具体的な数値等はお答えすることができません。

3点目の排水による生物への影響について、工事等で発生した排水は汚濁処理施設を設けたり、pHの調整処理を行った上で河川に流すことを考えております。

4点目の内水氾濫につきまして、工事中の排水につきましては大雨情報等が発表された場合は工事を中止して対応していきたいと考えております。大雨情報等の恐れがある場合は、基本的に排水はしない方向で計画していきます。

【横田委員】

理解はできますが、方法書の段階で、安全性に関する情報がないままでは、この事業に対する地域の理解を得るのは難しいのではないかと思います。地域の方々に対しては、安全性についてこういったレベルのディスカッションをされるのでしょうか。

【事業者】

工事につきまして、横浜市ではシールドトンネルの実績があります。今までの例では、工事の施工前に工事説明会を開催しており、施工計画を含めて安全性について地域の方々に御説明しています。最近の事例である北西線や北線事業では説明会を開催しており、本事業においても同様に説明会を開催したいと考えております。

【藤井委員】

先日、現地視察に参加しました。説明会の開催結果の資料など、現地視察で配っていただいた資料が本日の資料にありませんが、事前に他の委員の皆さんにも公表されているとのことですのでよろしいでしょうか。

【事業者】

配慮書の現地視察に参加された委員の方にも、藤井委員にお渡しした資料と同じものをお配りしております。

【藤井委員】

前回の現地視察で片谷委員から2つ御意見がありましたので、補足させていただきます。

1つ目は、開かずの踏切を除却して交通渋滞を緩和するというところで、地元の皆さんのほとんどが賛成しているという話でしたが、周りが賛成となっている中、反対意見を言いにくい人もいないのでは

うか。埋もれてしまっている反対意見を汲み取って欲しいとの御意見がありました。

2つ目は、親水緑道の中の河川は良い環境になっておりますが、工事の関係で親水緑道を一部改変するかと思います。工事の際に水が途切れてしまうと生物相がガラッと変わってしまうので、ぜひ工事中も水を絶やさないようにして欲しいとの御意見がありました。

【藤井委員】

動物調査の関係でスライド29ページですが、ほ乳類、昆虫類、魚類は移動します。季節によっては渡り鳥が渡ってくることを考えると、この調査範囲は狭いです。まず、このエリアを調査する前に、緑地の位置づけについて整理をしていただきたいです。特に都市部の宅地上の緑地や水が流れている緑地というのは、鳥類を含めた生き物にとってものすごく大切な場所になります。それが、ここにパッチ状に残されているのはどのような位置づけになるのか。これがただ周辺1 km圏内、2 km圏内を調べてどうかという話ではなくて、横浜市全体とまではいきませんが、周辺にどのような緑地があり、この緑地がなくなった場合、他に代替地があるのかなど全部調べてその上で、この緑地はこういう位置づけの環境であると整理して欲しいです。例えば、1シーズンに3、4日の調査をしても出てこないものはたくさんあると思います。ただ単にこの狭い範囲を調べてこういう結果で評価してしまうのはものすごく危険なものがあります。最低でも、この緑地が横浜市の旭区の中でどういう位置づけであるかを整理して示していただきたいと思います。また、位置づけの中で、もし猛禽類の観測関係の情報を横浜市が持っているのであれば、その情報とも照らし合わせて欲しいです。特に猛禽類の位置情報を方法書に記載して欲しいということではなく、周辺のどこかに営巣場所があるという位置情報を踏まえた上で、もしかするとここが重要な餌場になっているかもしれない、ここで営巣していなくてもここに猛禽類が餌をとりに来ているかもしれない、ここがなくなると良い餌場がなくなり、離れた場所でしか営巣できなくなることも当然考えられます。最低でも、この緑地が横浜市との位置関係と位置づけを含めてぜひ調べていただきたいと思います。

もう1点、調査手法について補足です。現地視察で視察した河川はかなり良い場所です。緑道を歩いていても鳥は見えないと思いますので、河川の中をしっかりと歩いて、どのような鳥がいるか調べていただきたいです。

【奥会長】

反対意見をどのように汲み取っていくかについては、最初に事務局から御説明がありましたが、意見書を提出する機会が方法書の手続きにあります。意見書は、環境の保全の見地からの意見を出していただくこととなりますので、環境の保全の見地以外の理由での反対意見を拾いあげることはできません。そのため、反対意見がある場合は直接事業者伝えていただくこととなります。

他の御指摘のありました内容について、御回答をお願いします。

【事業者】

環境の保全の見地からの意見の受付は方法書の手続きであります。一方で、任意で事業説明会を開催し、説明会でお配りした資料にメールアドレスなどを記載しているため、個人から意見をいただける環境を整えていることを補足させていただきます。

2点目の親水緑道の河川の水を絶やさない方が良いとの意見はもっと

もです。施工計画の中に水生植物等に影響を与えないような工法を検討していきます。

3点目の緑地についてですが、横浜市全体でまとまった緑の拠点を10大拠点としております。旭区では4箇所の緑の拠点があります。北側、南側の市街化されていない所にまとまった緑があります。

一方、委員の御指摘のとおり、市街化された所でも緑地を守っていただくということで、行政が特別緑地保全地区の指定を行い、支援しながら緑地を残していただくという位置づけになっております。

その他の、猛禽類の話や調査項目については、御指摘いただきましたので、今回は持ち帰らせていただきまして、次回のお返答でよろしいでしょうか。

【奥会長】 そのようにお願いします。

【菊本副会長】 スライド9ページで、鶴ヶ峰駅が箱型になり両サイドが円形トンネルになっています。また、工法等が特に決まっていないとの御説明でしたが、スライド11ページでシールド工法と示されていました。例えば、鶴ヶ峰駅が発進立坑になり両側にシールドが発進していくなどの計画は決まっているのでしょうか。

【事業者】 方法書2-22ページに施工ヤード予定地を示しています。施工ヤード予定地はシールドの立坑でしたり、切り替えるときの開削のヤードとして考えています。また、シールド工法にはどちら側から発進してどちら側に到達するのか、それとも両側から発進するのかなどのバリエーションがあります。施工ヤードとして必要なヤードまでは想定していますが、現段階では、詳細な施工計画が決まっていますので、具体的な工法の検討には至っていません。

【菊本副会長】 鶴ヶ峰駅から西谷側の距離は300～400mくらいの距離であり、シールドで掘削するにはかなり短い距離かと思えます。この区間もシールドで掘削することは決定しているのでしょうか。

【事業者】 線路下を通るので、できるだけ安全で実績のある工法はシールドになります。そのため、掘削する距離は短いですがこの区間はシールド工法を考えています。

施工段階でシールドを左右に伸ばせるかどうかなどを検討しますが、詳細についてはまだ決まっています。

【菊本副会長】 相鉄・JR直通線事業で、西谷から羽沢区間が繋がる場所もシールド工法を使用しています。新しいシールド工法を使用したこともあります。予定よりかなり工期が遅れています。高架の場合は18年と正確に予測はできると思えます。地下で掘削する場合は、西谷から羽沢区間ですと、当初は2015年に開業の予定でしたが、2019年11月に供用予定になりました。そのため、本事業もかなり遅れる可能性があります。工事の期間が長くなると周辺の環境に影響を及ぼし得る期間も長くなります。工期の遅れはどのくらい考えられるのか、お示し頂けないでしょうか。

【事業者】 相鉄・JR直通線事業の西谷トンネルは、新しいSENS工法を使用しておりシールド工法とは別の工法になります。今回想定しているのは通常の円形シールドです。工期については、実績を基に日掘進量のデータを計算しながら工期を設定しています。

一方、委員の御指摘のとおり、工期が遅れるリスクは、シールドの掘

削による排出の残土の種類によって変わってくるかと思えます。現段階では、標準工程で工期を設定しています。

【菊本副会長】 センスシールドは日本での施工事例が3、4事例と少ないです。個人的には標準的なシールドが望ましいかなと思えます。

また、不確定性のある要因としては、方法書3-7ページの地質断面図を見ると、かなり固い地盤である上総層群の泥岩・砂岩・礫岩の地質を掘削するかと思えます。シールドで掘削する場合は、沖積層であれば良いと思えますが、かなり固い地盤であると、掘進できない等の可能性も考えられると思えます。掘削できるかどうか事前に確認する内容は、ボーリング調査の情報になります。既存資料の情報を確認し、不足する場合にはボーリング調査を実施する必要がありますが、その内容が示されていません。必要に応じてボーリング調査を行う余地があるのか教えてください。

【事業者】 地質については、基本的には既存調査を利用することで図書を作成しています。しかし、実際には、アセスの手続きとは別に設計の手続きを進めています。設計には、ボーリング調査の結果が必要になってきますので、何本かは既にボーリング調査を行っております。そのため、既存資料に加えてボーリング調査のデータが既にあります。

【菊本副会長】 最後に、鶴ヶ峰駅に近い場所での開削について伺います。開削は地上から掘削しますので、鋼矢板を使用し進めていくと思えます。その時に、鋼矢板が掘削側に変形して周辺に影響を及ぼす可能性があるため切梁などを使用して周辺に影響を及ぼさないようにすると思えますが、少しの傾斜や沈下でも周辺の住宅等への影響は大きいです。シールドでの掘削区間も含めて、地表面に近い、浅い場所での沈下や傾斜は調査項目として検討しているのでしょうか。

【事業者】 御指摘のとおり、開削のところは鋼矢板を想定してしまして、変位量については、許容量以内に抑える工法を考えていきます。

シールドについても同様に考えております。計測につきましては施工の段階で管理値を設定しまして、計測した変位量との比較をしていくことを考えております。方法書とは別に工事の施工計画の中で計測について検討していきます。

【菊本副会長】 分かりました。最初に質問した工法の選定が最も気になっていました。例えば、福岡の地下鉄博多駅前では、都市NATM工法を用いた区間で大規模な陥没が起きたので地山の安定性を確保できる工法の選定が重要と思ってお伺いしましたが、シールドを使うことは決定しているということで安心だと感じました。

【奥会長】 温室効果ガスについて、スライド27ページでは温室効果ガスは原単位で把握することが記載してあります。一方で、方法書には原単位という言葉は記載されていません。原単位で把握されるのは良いと思えますが、まずは総量で、総量削減というのが基本となります。総量がどのくらいになるのかを示していただいた上で、原単位の向上を合わせて把握すると理解してよろしいでしょうか。

【事業者】 補足させていただきます。方法書6-2ページに予測の方法を記載していますが、原単位はあくまで調査の一環として今の最新の原単位を調べるという意味で記載しています。予測自体は御指摘のとおり、エネルギー消費量を想定した上で、今回の工事によってどのくらいの排出量となる

かを総量で示す予定です。

ウ 審議

特になし

- 資 料
- ・（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環境影響評価方法書について（諮問）（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 環境影響評価方法書に係る手続きについて 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 環境影響評価方法書の概要 事業者資料