

令和元年度 第4回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	令和元年12月24日（火）10時00分 ～ 12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）、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、堀江委員、宮澤委員、横田委員
欠席委員	押田委員、片谷委員、中村委員、藤井委員
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）連続立体交差事業に係る事業内容等修正届出書について 2 （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	令和元年度第3回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定する。

議事

1 令和元年度第3回横浜市環境影響評価審査会会議録の確定

特に意見なし

2 議題

(1) （仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業に係る事業内容等修正届出書について

ア 諮問

イ 事業内容等修正届出書の手続について事務局が説明した。

【菊本副会長】 環境影響評価条例施行規則 別表3 軽微な修正について、手続を経ることを要しない修正の要件にある「運行される列車又は車両の本数が10パーセント以上増加せず、又は1日当たり10本を超えて増加しないこと」となっていますが、手続を経ることを要しない修正の要件は、前段の方の「運行される列車又は車両の本数が10パーセント以上増加」と「1日当たり10本を超えて増加しないこと」のどちらかが満たされていれば手続を経ることを要しないということでしょうか。

【事務局】 「1日当たり10本を超えて増加しない」の方です。

【菊本副会長】 わかりました。

【奥会長】 今回の場合は、1日当たり10本を超えているということですね。前段の「運行される列車又は車両の本数が10パーセント以上増加」はどうでしょうか。要件を満たしてないのでしょうか。

【事務局】 はい。要件を満たしていません。

【奥会長】 事業内容等修正届出書を見ていただくと、数値が書いてありますが、現在623本が672本になります。

【菊本副会長】 そうしますと、制度上は手続を経ることを要しないと判断されるが、どちらかにかかっているから、今から相談をするということでしょうか。

【奥会長】 制度上は手続を経ることを要する結論になるとのことですね。本数が1日当たり10本を超えますので、軽微な修正には当たらず、ここで改めて、方法書の手続を一部もしくは全部やり直す必要があるかどうかについてを審議していただきます。

再実施が不要となれば、前回の続きの方法書の中身についての審議をすることになります。

ウ 事業内容等修正届出書について事業者が説明した。

エ 質疑

【奥会長】 方法書の騒音、振動の該当箇所を教えてください。

【事業者】 方法書6-20ページです。

【奥会長】 方法書6-20ページからですね。6-23ページは振動ですね。

【奥会長】 ただいま御説明いただきました、列車の運転本数が増加することとで、事業内容等修正届出書を提出していただきました。

この審査会では、事務局から説明がありましたが、対象事業の修正が環境に及ぼす影響について審議をすることになっております。

具体的には、この事業についてこれまで方法書の審議を行ってきましたが、列車の運転本数に変更が生じ、増加することになりましたので、増加による環境に及ぼす影響が、現在の方法書の調査方法で対応できるのであれば、再度方法書の手続をやり直す必要はない、となります。逆に、現在の方法書では不十分だと、増加分についての影響がこれでは調査・予測できないのではないか、ということになりましたら、再度方法書の手続をやり直していただく、そういう結論になるかと思えます。

今、御説明していただきました内容につきまして、事業者を確認したい点などはありませんでしょうか。

【木下委員】 これだけの本数が増えるということで、設計内容については何か変更をしているのでしょうか。それとも、今までの設計内容のまま変更は特にないのでしょうか

【事業者】 本数が増えるだけです。現在の設計を改めて修正することは考えていません。

【岡部委員】 本数が623本から672本に増えるということは、今後、周辺の状態も変わって、更に本数を増やしていくことは想定されているのでしょうか。それとも、列車の運転本数を増やすとしてもこのくらいがマックスと考えているのでしょうか。

【事業者】 列車の運行本数につきましては、鉄道事業者が計画を作成していることですので、これについて事業者である横浜市の見解としては、なかなか述べづらいです。ただし、一般的に申し上げると、線路に対して運行本数のマックスは決まっています。この本数に対してぶれるか、ぶれないか、という点については今日お答えはできませんが、十分ではないかと考えています。

【菊本副会長】 修正の理由が、相鉄・JR直通線の開業です。2022年に、相鉄・東急直通線ができると思いますが、それでプラスアルファが出てくる可能性があると思います。事業者がこれから計画を立てるので何とも言えないと思いますが、これくらい増える可能性がある、というのは鉄道事業者に確認できるのではないかと思います。それで、実際にこれが影響があるか、ないかは別にして、制度上の「運行される列車又は車両の本数が10パーセン以上増加する」、「1日当たり10本以上超えて増加する」の両方に該当する可能性が出てくるのかと思います。現状49本増えていますので、10パーセントになるには、あと14本増えたら手続が必要になり、

修正に該当してしまうと思います。段階的に増やすと、要件にかからないような増やし方でできると思います。最終的に両方の要件にかかっているのであれば、制度上必要ではないかと思いますがいかがでしょうか。

【事務局】 修正届の関係ですが、先ほど御説明しましたとおり、今回10本を超える増加となります。

【奥会長】 アセスの процедуруしている段階で、もう既に本数が予定よりも増えることが明らかになったので、その本数の増加は軽微な修正には当たらないとのことで修正届を出していただいた、ということですね。

【事務局】 はい。

【奥会長】 もし、この事業の完了後にダイヤの見直し等によって、鉄道事業者が増便を図ったとしても、アセスの procedureとしてはそこは関係ない所になりますので、何かアセスの procedureをやり直すような話ではありません。ただし、アセスの procedure中にさらに増便があれば、どれくらい増えるかによって修正届の提出が生じる場合もあり得るかと思います。

【事務局】 事業者の方法書 procedureから工事完了届の提出までの間に、事業計画を修正する場合は、届け出なければなりません。今回、10本を超えるということもあり今後また本数が増えて、 procedureを経ることを要しない修正の要件に当てはまらないと、修正届の提出が必要になります。

【宮澤委員】 明らかに増便が見込まれているのに工事完了後は一切関係ありません、というのが今の制度なのでしょうか。今、ある程度分かっているわけですよ。その時に、それを含めた評価を当然しても良いわけで、それが制度不備なだけで procedureはしないとすると、「はい」とは言えないのではないのでしょうか。

【事務局】 今回の環境影響評価は現段階の状況であり、実際に事業にどれだけ影響が出るか、ということです。 procedure上、工事完了届までの間にこういった動きがあったため、修正届を出していただきました。フォローとしまして、事後調査の機会があります。

【宮澤委員】 結局、皆さんが思っているのは、新しい直通線の開業で第2弾が用意されているわけですよ。当然、増便が考えられるのは皆さん分かっています、その中で、現在の規制の制度はこうなっており、本件の対象行為を開業したら終わりとして、増便がわかっているのに環境影響評価を考えないのはどうか、という疑問があります。そのことにつきまして、事後調査があるので対応できるのであれば、それで良いです。こういう疑問、調査があり、こういう手当があるので懸念がありません、というようにおっしゃっていただかないと、皆さん納得はしないと思います。

【堀江委員】 運行本数が増えて、どのくらい騒音が変わるかについてです。623本が2倍の1246本になったとしても、3dBしか変わらないです。本数が倍になっても3dBしか変わらないので、10本や20本増えても環境影響は全くないと思います。特に騒音は、Leqで評価しますが、3dBはあまり変わりません。これが10dBくらい騒音が出るのであれば、うるさいと感じますが、3dBならそれほど影響はありません。振動は1本ごとに評価しますので、本数が増えたからといって住民の方が苦痛を感じるようなことはまずないと思います。

【宮澤委員】 騒音、振動だけ事業者はピックアップしました。例えば、方法書の目

次を見ても、6.1の温室効果ガス、6.15の地域社会、交通混雑がありますが確か踏切が2か所あったかと思えます。なぜ、これらの項目については検討しなくて良いのでしょうか。

【奥会長】 方法書にはその項目があります。方法書段階なので、この方法書の内容でこれから調査・予測・評価をしていく流れになります。そのため、この方法書でカバーされている項目は、特に騒音、振動が問題になるのではないかとの御説明でしたが、それ以外の項目もこれからやっていくわけですね。そのため、ここで示されている項目と調査予測のやり方、方法で不十分ではないか、ということであれば方法書の手続を再実施することになります。そのような観点で、今の段階では御意見をいただいております。影響が具体的に増便によってどうなるのかや、事業者が検討されている保全措置が不十分ではないか、という議論は準備書段階になります。

【宮澤委員】 増便によって影響を受けそうだという予測のラインは、温室効果ガスや交通混雑にもあるのではないかと思います。これは特にやり方を変えなくても大丈夫だと皆さん評価をして、挙げなかったのかと思えます。なぜ大丈夫なのかを説明してもらいたいのが私の意見です。

【奥会長】 方法書の段階でも各専門の立場から見ていただいて、十分でないであれば、それは御指摘いただきたいということです。既に、これまで方法書の中身を審議してきました。内容については御説明をしていただいた上で、これまで審議をしてきました。それを踏まえた上で、今回の修正が方法書では対応しきれないということであれば、それを御指摘いただきたいということです。もう、既に説明済みという前提なので、また改めて言うことはないかと思えますが、もし事業者の方から補足がありましたらお願いします。

【事業者】 これから増えていくものに対して、温室効果ガス等をこれから予測・評価するので、特に騒音、振動については、先ほど御指摘があったように本数によって上下しますので、主なものとして挙げております。これも増便の前提で評価していきます。

本数が増えるのではないかという議論については、路線で言いますと、西谷駅から羽沢方面と東海道方面に別れるということで、この間に実際に増えるかどうかは不確定です。鉄道の運行上、西谷駅を起点にして、そちら側で乗り換えて東京方面に行く、という運行のオペレーションがあります。この間で、ものすごく増えるかを現時点で増える前提の意味でおっしゃっているもので、不確定で増えるかどうか分からないのが実際の所ではないかと思っています。

【木下委員】 それほど大きな問題ではないとよくわかります。しかし、説明としまして、どれくらいになるか事業者としてよくわからない、と先ほどおっしゃいましたが、これでは困ってしまいます。今、アセスとしては、この修正後の数値でアセスを行うならば、十分耐えられる、そういう数値になると御説明があると、私はわかりやすいです。一般的な所から見て、その増本がどの程度きくのかどうかはわかりません。そこについては、今、マキシマムデータになっています、という一言があれば私は前後がわかりやすいと思えます。

【奥会長】 影響評価はこれからですので、本数の話でしょうか。

- 【木下委員】 そうです。
- 【奥会長】 今、正確にわかっている数がこれです、とこれは確定ということで出していると思います。先ほどの御説明ですと、さらに将来的にどこまで増加するのかは、今の段階では定量的には予測はできない、見通しが立たない所であり、鉄道事業者がそこは決めていくことなので、現時点で定量的にわかっている所を出していらっしゃるということですか。それで何か問題がありますか。
- 【木下委員】 アセスの事務上はそういうことかと思いますが、後々、鉄道事業者がどう変えるかわからない、というようなことになってしまうと、これは何のアセスをやっているのでしょうかと一般的には思えると思います。そのため、鉄道事業者もそれほど増えるとは考えられない、この本数でこれ以上何倍にもならないと、これからの乗降客数の伸びを考えるとそれほどにはならないだろう、というような話がないと、都市計画事業者としても何となく、心もとないと思われてしまうのではないのでしょうか。
- 【事業者】 定量的には、数字というのはダイアグラムを書いて、運行事業者が出すものですので、わからないというのが正確な答えです。御心配の趣旨は理解しましたので、定性的に申し上げますと、鶴ヶ峰から西谷までの間は上下線2本上り下りしかありませんので、ここをものすごい本数が走れるかということ、山手線でも鉄道が3分程度です。驚くほど本数が増えると処理しきれませんので、ないだろうと考えていることを定性的に申し上げることができるかと、冒頭そのようなことを含めて申し上げたことを御理解いただければと思います。
- 【宮澤委員】 先ほど、温室効果ガスや交通混雑について、なぜ説明しないのか、ピックアップしないのかと指摘したのは、これについて方法書の段階で予測手法や評価手法は変わらないのだ、と「大丈夫です」の一言で良いのかなと、私は思いました。評価の対象としては、項目として騒音、振動を挙げられましたが、他にもあるわけなので、あるのに全く無視して説明がなかったのが、私はおかしいと思っただけで、他の項目もあり、これについては手法が基本的には同じですと、増便を入れてやります、と言っただけであれば良かったという意味です。
- 【横田委員】 今回、鉄道及び軌道の建設事業で、事業予定期間が令和15年度までであり、供用開始が令和15年度予定となっています。供用後の話が、今回アセスの中でどれだけ入っているのかが、1点気になった点です。運行本数が増えになったのは、確かに工事段階で影響があり、先ほどの騒音、振動に影響があるのかなと思いますが、供用後をどこまでこの事業の中で考えるのかが、よくわからなくなりました。乗降客数が増えた影響などを事業予定期間の中で、増加後に関しては見る必要が出てくるというような話なのではないでしょうか。
- 【事務局】 供用後のタイミングですが、事後調査があります。ある程度、供用後の段階が落ち着いた段階で、環境影響評価の中でやった内容に対して、どうなのかということです。
- 【奥会長】 方法書の「はじめに」の次のページに、横浜市環境影響評価条例の事務の流れがあります。現在、方法書段階であり、一番下に事後調査の事務がありますが、ここで工事完了後についてもフォローされるということにはなりますが、審査会はここには一切関与しません。こういうもの

が出されましたと事務局から御連絡はメールで来ています。

【横田委員】 供用時の影響項目も選定して評価されますよね。供用時の調査項目選定において、今回の事業変更を想定した内容になっているのか否かということをお伺いしたいです。

【事務局】 今回、方法書の手続になります。今後、準備書があります。準備書の段階で今の全体の本数を含めた上で、事後調査の項目、内容についても示していきます。

【横田委員】 今回の変更を含んだものという考えでよろしいでしょうか。

【事務局】 はい。今回届出を受けた内容です。

【田中稲子委員】 この変更されている内容は、方法書の住民説明会で説明が済んでいたとは記憶にないので、住民にはどの段階で伝わるかお伺いしたいです。

【事務局】 方法書説明会は既に終わっておりますので、次の機会となります。そのため、準備書の説明段階で、変更の内容を明らかにすることになります。

【事業者】 アセスの手続ではおっしゃるとおりですが、直近で一番早い説明会としましては、都市計画素案の説明会があります。こちらで承認いただければ、そこで初めて住民の方は知る形になります。

【田中稲子委員】 先ほど、堀江委員から騒音、振動の影響の話がありましたが、振動に関しては1本当たりで評価されるので、実質変化がないことになるとおっしゃってました。それは手法の欠点であって、住民にとっては最大で1時間当たり56本ということは、1時間ずっと振動しているということになります。そうすると、精神的な影響がある方も当然いるかと思えます。その辺り、アセスでは何も変化がないということの評価になると思えますが、実際に問題は生じるであろうと推測されます。住民への説明会できちんとその辺りを御説明いただくというのが、良いかと思えますし、必要かと思えます。

【事業者】 騒音、振動については、住民の方の関心や生活に直接関係している問題ですので、素案説明会やアセスの説明会でも丁寧に説明し、その中でも地下化するという事で、より現況から軽減されるのではないかと、という期待もあって、ぜひ進めて欲しい、というような御意見をいただいております。今後の手続の中で丁寧に説明していきたいと思っております。

オ 審議

【堀江委員】 特に騒音、振動については、私は変更する必要はないと思えます。

【奥会長】 このままの方法書の内容で大丈夫ということですね。

【奥会長】 工事中、供用時について、先ほど横田委員から御質問がありましたが、工事中、供用時の両方を予測評価していくということで、全ての項目について入っていると思えます。供用時、それから事後調査についても、手続に組み込まれていますので、それで大丈夫でしょうか。

【横田委員】 供用時の影響は、工事中に供用しながら事業を行っていることの供用でしょうか。工事が完了後の供用に関しては別にまた考えていく、事業外という考え方で正しいでしょうか。

【事務局】 工事中の事後調査があります。工事完了届が出てきた後にも供用後の事後調査があります。

- 【奥会長】 例えば、方法書の6-21ページを見ていただくと、騒音について、工事中の所に工事用車両の走行があり、そこに列車の走行（工事中）が入っています。それから、供用時の所に列車の走行（地上）があります。これは工事完了後の話ですね。
- 【横田委員】 部分的に完了していくような話かと思えますので、両方並行していると思います。事業期間は常に工事を行っていて、工事完了が立体交差事業の終了ということでしょうか。
- 【事務局】 アセス手続上は、工事完了届を受けて、供用となります。
- 【横田委員】 鉄道の供用というのは工事完了届後に続きますが、その切れ目がどこかをお伺いしたいです。
- 【事務局】 アセス手続上は、工事完了届が出てくるまでが工事中です。その後、供用後、工事が終わった後、定常的な状態となったときに事後調査を行うこととなります。
- 【横田委員】 建設事業としての事業完了時期と、供用時との関係が知りたいです。当然、建設事業は工事予定期間が決まっています、事業期間が決まっているものです。鉄道の運行自体は、長期的に行われるのではないのでしょうか。
- 【事務局】 今回は連続立体交差事業としての環境影響評価です。連続立体交差事業の工事が終わると、そこでこの事業は工事完了届が出されます。
- 【横田委員】 連続立体交差事業の工事が終わったらということでしょうか。
- 【木下委員】 終わった後が供用時ということでしょうか。
- 【奥会長】 はい。供用時、供用後です。そこについても事後調査はします。
- 【横田委員】 この供用時というのは工事中の供用時のことでしょうか。
- 【木下委員】 それもありますが、当然、工事が終わった後、例えば道路では、それが終わった後、道路交通量がどれだけなのかは供用時とするということですね。
- 【事務局】 今回、連続立体交差事業として環境影響評価をしています。その工事が終わったら工事完了届が出てきます。そこで、一旦環境影響評価としては終わって、鉄道としては運行が続きますけれども、工事完了届が出た後で供用後となります。
- 【奥会長】 再実施を行うか否かを改めて審議し確認をしたいと思いますが、方法書段階で方法書自体の内容を見直す必要はない、というような御意見が多かったと思います。再実施を行わなくても良い、という結論でよろしいでしょうか。
- 【宮澤委員】 再実施をしなくて良いとは、より具体的にイメージを教えてください。
- 【奥会長】 再実施が必要であると認められますと、方法書自体を作り直すこととなります。
- 【宮澤委員】 方法書の何を作り直すのでしょうか。
- 【奥会長】 どの部分なのかを御指摘していただいて、ここが不十分なのでここを作り直してください、ということです。
- 【宮澤委員】 予測・評価手法を考えるのですね、と申し上げたのは、そのような意味でした。それを加えるのかと私は思いましたが、そうではなく、その中身をどのように決めるか、方法書のこの段階での実施、見直しとなりますと、先ほど言いましたが、私はこのように思っていますがどうなの

かということです。

【奥会長】 皆さま各御専門の立場でこちらに来ていただいていますので、その御専門の見地からこの項目では不十分と、ここは改めて考え直していただく必要がある、ということをお指摘いただきましたら、再実施になるかと思えます。それが一部の項目なのか、全ての項目であれば全て見直しになります。そこをこの場で、審査会の委員として御指摘いただきたいということです。もし、そのような御指摘がないようであれば、見直しは不要という結論になるかと思えます。

【田中稲子委員】 確認ですが、方法書の議論の時に、温室効果ガスについて供用時に関しては項目が入っていなかったので指摘をしました。その際に、地下化され電車が走行することでエネルギーを相当使いますよね、と指摘をしたかと思えます。地下化されるので渋滞が緩和され、交通渋滞のCO2排出量の影響が緩和されるので、相殺されるので入れなかったとおっしゃっていました。それに対して、そういう数値も評価の段階では出して欲しい、という要望が通ったのではないかと思えます。その話で進めますと、供用時の現時点では、温室効果ガスが選定されていません。例えば、今回本数が増えるということで、評価の段階でこの変更が反映されて、評価の数値を記載してくるのであれば、特に方法書からやり直す必要はないと思えます。基本的には新しい数値で評価がされ、図書ができるという理解でよろしいですね。

【事務局】 おっしゃるとおり、今回届けを受けた数値に基づいて次の段階に入ります。今回、方法書ということで技術指針に基づき、調査項目、方法等を定めています。本数が増えることによって項目、方法等が変わるようであれば、そこをお指摘していただければと思えます。現在、方法書に従って作業を進めておりますが、今後準備書に向けて調査していきます。その際には、今回出てきた数値をもって調査・予測・評価に繋げていきます。項目あるいは調査の方法等について、御指摘いただければと思えます。

【田中稲子委員】 今回方法書をやり直すかどうかは、項目を増やすことや、方法書に書かれている評価の仕方を変えるかどうかの観点で意見を出せば良い、ということですね。

【奥会長】 そうです。この項目が不十分ということであれば、そこは御指摘していただく必要があります。

温室効果ガスは項目選定はされていますよね。

【田中稲子委員】 方法書の5-2ページでは、供用時は選定されていないです。

【奥会長】 方法書の審議のところで御指摘いただいて、事業者からはある程度交通量について予測できるので、準備書段階で予測した内容については示してくださると回答が出ていますので、やっていただくということで決着しているかと思えます。

【奥会長】 それでは結論を出したいと思えますが、手続の再実施は不要ということでしょうか。

【横田委員】 工事中に列車の走行が増えるということですね。これまでの方法書では、現状の運行本数、工事中の列車の走行を想定されているかと思えます。それに対して、工事中の列車の走行が増えるということは、開かずの踏切が、更に開かないペースが生じるかと思えます。より気を付け

ていただきたい点で、例えば、工事中の車両の走行における交通混雑や歩行者の安全などといった項目において、より気を付けていただく、事業における配慮が必要かなと感じました。

【奥会長】そこは非常に重要な点でして、再実施不要となりましたら、続けて方法書の中身の審議に入りますので、そこで改めて、ぜひ御指摘していただければと思います。

【事務局】補足させていただきます。今回提出されました修正届に書かれている数値は、相鉄・JR直通の開業に伴いとなっています。既に相鉄・JR直通線は開業していますので、修正後の数値が現状であります。

【奥会長】もう既に672本走っているということですか。

【事務局】工事中に増えるというわけではなくて、相鉄・JR直通線の開業に伴うダイヤ変更で、現状であります。

【奥会長】書面からそのように受け取れないですよ。現在623本で、修正後672本になる予定かと思いましたが、もう既に走っているの、それが前提になるということです。

【菊本副会長】途中に質問がありましたが、2022年に東横線と繋がるので、さらに本数が増えるのではないかと。それは、事業は令和5年より前に、また修正届を提出する可能性がある、ということで質問をしていた話です。

【五嶋委員】再実施不要との結論はそれでよろしいです。菊本委員の指摘に重ねてですけれども、現在の数値から修正後、現在その増えた本数が走っていると、この事業期間中に、東横線との関係で増えるとなった場合に、何をベースにするのでしょうか。現在の変更前の623本を基準にするのか、修正後の672本を基準にするかで変わってくる可能性があります。アセスの基本的な考え方而言えば、当然、現在と言われている数値をベースにするべきだと思います。その認識で誤ってないでしょうか。

【事務局】方法書に書かれている数値が、現在の数値になります。今回、本数が増えたという修正届が出されましたので、これが修正後の数値になります。今後の手続としては、修正後の数値です。

相鉄・東急直通線の影響も今後考えられるかと思いますが、実際に相鉄・東急直通線の開業に当たって、ダイヤ改正が行われると本数が増えてきますので、その運転本数の増加量を見て、今回の修正届に該当するのであればそういう点で、また出てくるということです。

【五嶋委員】修正後を基準にするということでしょうか。

【事務局】アセス上は修正後の新しい数値、修正届で出された数値になります。

【奥会長】皆さま再実施は不要ということで、結論としてはこのように見なすということだったかと思えます。

では、本日の審議におきましては、手続を再度行う必要がないということでその旨の答申案の確認をしたいと思えます。

(2) (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

ア 指摘事項一覧について事務局が説明した。

イ 方法書に関する補足資料について事業者が説明した。

ウ 質疑

- 【奥会長】 補足資料の内容については、前回の審査会を受けて、事前に藤井委員に御確認をいただいているとのことですので。
- 本日、藤井委員は御欠席ですが、藤井委員からコメントをいただいていますか。
- 【事務局】 藤井委員からコメントをいただいていますので、代読します。
- 事業者より鳥類の調査方法について説明を受けましたが、文献調査によって集められた情報は十分なものではなく、それを補完する調査の量も不十分な物でした。このような状況の中で、決まりきった手法で形だけのデータを各シーズン1日取るよりも、予測される、可能性のある影響が何かを検討し、その影響に関わるデータを優先的に取っておく方がよいということで提案しました。ここではそれが猛禽類の生息状況、利用状況になり、それを把握するための調査を事業者は提示しています。御確認のほどよろしく願いいたします。
- 【菊本副会長】 補足資料7の改変範囲についてです。円形トンネルの部分をシールドトンネルで掘削して、地下を掘削していきます。シールドなので、止水をした状況で、恐らく、上の緑地は沈下や地下水位の低下などを起こさずに掘削できるかと思えます。ただし、箱型トンネルについては、駅の開削かと思えます。箱型トンネルの区間が緑地にかかっていますが、ここは開削をするのでしょうか。
- 【事業者】 開削で考えています。
- 【菊本副会長】 開削するときは、河川を閉め切って、流れを変えて掘削する可能性が高いということでしょうか。
- 【事業者】 具体的な施工計画が立っていませんが、現行では、なるべく代替を取った上で、対策をして、開削をして最後は元に戻す、というような施工計画を立てていきます。
- 【菊本副会長】 そうしますと、特別緑地保全地区は、直接的には改変しないが、その直下はシールドで掘削することになります。近くの河川に繋がっている緑地の部分は、地上から掘削をして、構造物を作っていくこととなります。これに対して、事業者として問題はないと考えているのか、それとも、何か注意すべき点があると考えているのでしょうか。
- 【事業者】 1点目については、説明会でも質問がありましたが、親水緑道としての機能、回遊や、自然を観察することが損なわれないように、必ず代替ルート等を設定して、工事をしていきます。
- 2点目については、先ほどの繰り返しになりますが、流れる水の空間ですので、工事中に水を絶やささないような工法、施工計画を立てて、開削を行うということに留意して、今後施工計画に反映していきたいです。
- 【菊本副会長】 水の流れは図の左から右に流れるのでしょうか、それとも、右から左に流れるのでしょうか。
- 【事業者】 図の左から右に向かって流れています。図の丸い、水が溜まっているような所から下流の帷子川に繋がっていく流れです。
- 【菊本副会長】 開削をして水の流れを切り替える所が、下流側の特別緑地保全地区に水が流れていくこととなります。
- 本日、藤井委員は御欠席ですが、鳥類の議論を活発にしている場所で、緑地を開削するという行為が、生態系や鳥類に対して問題ないかに

については、委員の皆様で議論する必要があると思います。

【奥会長】 藤井委員にはこの開削範囲を説明していますか。

【事業者】 藤井委員に対しては、現地視察時に、図面ではなく、現地で開削範囲を御説明しています。

【菊本副会長】 水の流れを変えることで、水の流れは絶えないということはわかりました。

ここを開削することでの周辺の緑地や鳥類への影響はない、とお考えなのでしょうか。

【事業者】 今後の調査によりますが、藤井委員が気にされていたのは、補足資料6にある鳥類などが水と緑に対してどのような行動を取るか、ということです。周辺状況を踏まえて知りたいとの御意見があり、こういう指摘をいただいて、鳥類についても、影響が大きいと思われる種別についての調査内容を詳細に示すべきと指摘をいただいて、これらをお示したということです。

【菊本副会長】 親水緑道について、駅舎の空間を確保するために開削をせざるを得ないかもしれませんが、開削する区間を西側にずらして、緑地を開削しない可能性は基本的にはないのででしょうか。

【事業者】 事業計画を立てるときに、コントロールしたものが、極力、民地に権利制限をかけない、ということです。左側に開削区間をずらすと、まちづくりに影響があります。また、現状の鉄道の線形に戻り切れなくなり、更に民地に権利制限をかけるような線形になるため、この形がベストと考え、この計画を立てています。

一方で、自然に対する考慮として、人工物がある所、特別緑地保全地区をいじらない、改変しない方法としてこのような形を取りました。

両方ベストな形で考えた場合に、この線形がベストであると考えています。

【横田委員】 今の話に関連して、植物の観点を踏まえて、動物に関しては、鳥は猛禽類に特化した形で検討されています。緑道の改変をすると、地上の水分条件が変わることが具体的に想定できます。そうしたときに、特別緑地保全地区の中は調査されると思いますが、改変に近い部分の植生のモニタリングについても併せてしていただければと思います。乾燥化が起きやすい環境が生じるとしますので、林床環境が大きく変わるようだと、鳥類に対しても利用環境が変わります。植生調査についても、鳥類と有効に機能するように、御検討いただきたいと思います。

【田中伸治委員】 図の赤枠の部分は、水が流れている部分を完全に分断するような形となっています。

水は切り回して流すということですが、生物の中で、鳥以外にも魚や底生生物などの水生生物もいますので、調査をした上で、そのような生物が確認された場合は、それらにも配慮した方法を検討してください。

【事業者】 今後、水生生物についても調査をしていきます。この生物状況によって、影響が出ないような施工計画を立てていきます。

【事業者】 改変の範囲の状況ですが、図の赤枠が改変範囲ですが、この図の北側の、回遊路と川の間には、基本的には人工的な芝生と中木と低木が植栽されています。いずれにしても、人の手で作り上げた空間になっています。

水辺の南側の方は、急傾斜地になっており、崖自体は、岩盤が露出している状況で、水際に水生植物や低木、中高木が生息しています。

先ほどの御指摘のとおり、この範囲全体を含めて、まずは植生調査を行って、例えば、水生生物に対する配慮としては、改変するときによつて、水生生物を安全な場所に追い込むやり方もあります。そういった視点も含めまして検討をしていきます。

エ 方法書説明会の開催状況、質疑、意見の概要、及び事業者の説明について事業者が説明した。

オ 方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解について事業者が説明した。

カ 質疑

【菊本副会長】 意見書の概要及び事業者の見解の3ページの表1-2(2)、帷子川親水緑道の改変範囲についてですが、事業者の見解の10%程度とは、シールドと開削される範囲である路線にかかる範囲が10%なのか、どの部分になるのでしょうか。

【事業者】 補足資料7で帷子川親水緑道の改変範囲を示していますが、こちらにつきまして、親水緑道を含めて2.2haとなっています。その内、開削の範囲が0.2haということで約10%程度としています。

【菊本副会長】 シールドの範囲は除いているのでしょうか。

【事業者】 シールドは除いています。

キ 審議

【菊本副会長】 緑道の一部を開削することで、工事中に機械など車両が入るかと思えます。虫や魚はそこに住んでいれば、そのままいると思いますが、鳥などが飛んで来なくなる、猛禽類などに影響はないのかなどは、今日、藤井委員が御欠席なので、一度この情報を藤井委員に御意見をいただいた方が良いと感じましたが、事務局いかがでしょうか。

【事務局】 鳥類の話として水と緑の話が混ざってしまっていて、それで緑地の位置づけ、鳥類が通るであろう緑の軸は、それを踏まえて今回、お示ししています。

【菊本副会長】 藤井委員からは特に見解はなく、この資料が良い、ということでしょうか。

【事務局】 これを踏まえて、次の準備書で御議論いただきます。

【菊本副会長】 わかりました。

【木下委員】 本事業のアセスは都市計画決定権者が実施していますが、都市計画決定権者も事業者としてやっていただいた方がよろしいかと思えます。

【事務局】 今回の事業は連続立体交差事業で、街路です。

相関的には、事業者として道路局と都市計画決定権者として建築局が入ります。

【奥会長】 補足説明が必要となる指摘はありませんでした。本件については補足説明が終了したということになるかと思えます。

今回は、審議内容を確認するために検討事項一覧の用意を事務局にお願いしたいと思います。

- | | |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 資 料 | <ul style="list-style-type: none">・令和元年度第3回（令和元年11月26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事業内容等修正届出書について（諮問） 事務局資料・事業計画の修正に関する条例上の規定について 事務局資料・事業内容等修正届出書 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 事業内容等修正届出書に係る調査審議について（案）（答申） 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関する指摘事項一覧 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 環境影響評価方法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 方法書説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明 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 方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解 事業者資料 |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|