

平成27年度 第9回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成27年 9月29日 (火) 10時00分 ~11時50分
開催場所	関内中央ビル10階大会議室
出席委員	佐土原委員 (会長)、奥委員 (副会長)、小熊委員、田中 (稲) 委員 田中 (伸) 委員、津谷委員、中村委員、葉山委員、水野委員、横田委員
欠席委員	池邊委員、井上委員、岡部委員、木下委員、小長井委員、堀江委員
開催形態	公開 (傍聴者 3人)
議 題	1 (仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価方法書について 2 横浜市環境影響評価技術指針について
決定事項	平成27年度第8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27年度第8回横浜市環境影響評価審査会会議録確認

2 議題

(1) (仮称) 横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 環境影響評価方法書について

ア 審査会に対し諮問した

イ 事務局が手続状況について説明した

ウ 環境影響評価方法書について事業者が説明した

エ 質疑

【奥副会長】 2点お伺いしたいと思います。

1点目はスライド36ページ、廃棄物・建設発生土の予測項目と予測手法等について。

予測時期に「事業活動が平常の状態になる1年間」とありますが、平常の状態とはどのような状態と理解したらよいか教えてください。

2点目はスライド40ページ、方法書134ページ、アスベストの飛散について。

予測方法にアスベストの飛散について「定性的に予測」と書いてありますが、計画区域に吹付アスベスト等がある建物がどの程度存在するのでしょうか。それを解体することで工事前に届出が必要になると思いますが、アスベストの飛散がどの程度予測されて、どのように防いでいくのかということは、定性的というよりはむしろ定量的にしっかりと把握すべきことではないかと思うのですが、その点はどのようにお考えでしょうか。

【事業者】 ご意見ありがとうございます。

まず1点目のご質問に回答します。「平常の状態」とは、建物内にテナントや居住者の方が居住し、そういう状態での1年間、年間の発生量を想定したいと考えております。入居時の一時的に大量発生するゴミではなく、日常的な1年間を対象にしたいという考えで、「平常の状態になる1年間」という表現にさせていただきました。

2点目のアスベストの回答としては、計画地に現在建っている建物の中に昭和50年代に建築された建物があるので、こちらについては当たり前のことですが、解体前に現地調査で天井や壁をコア抜きし、アスベ

ト発生の有無を確認し、その調査を実施した上で定量的に分かると思うので、十分配慮しながら進めさせていただきます。

【奥副会長】 「定性的に」と図書に書いてあるので、できるだけ定量的に把握する努力をしていただきたいと思います。

【事業者】 アスベストの発生する「量」は、調査の中で把握したいと思います。対処の方法としては、法律に基づき、適切に対処します。対処の方法としては事業者サイドでの配慮が主と考えていますので、量的なものは数字として把握していきますが、対処の方法としては定性的な予測になるということで、表現としては「定性的に予測」としています。

【奥副会長】 分かりました。そういう趣旨がしっかりと伝わるようにご説明をお願いいたします。

【小熊委員】 ご説明ありがとうございました。

自転車についてお伺いしたいのですが、歩車分離というキーワードが何度も出て、自動車については書かれているのですが、自転車はどのような扱いをされるのでしょうか。スライド58ページに「自転車交通量を測定」とありますが、それを踏まえて自転車をどのように扱うのか教えてください。

【事業者】 自転車の数量は、今後の調査によって把握します。横浜市の道路局から駅前ということもあり、周辺に放置自転車や自転車が違法に入ってきてしまうという話があるので、今後横浜市と周辺地域の中でどういった処理をしていくかも含めて、その台数を把握し、準備書で対策を説明したいと考えています。北側に設ける予定の駐輪場は施設用のみを考えていますが、今後の横浜市との相談で変わってくる可能性はあります。

【田中伸治委員】 交通のことにに関して3点あります。

1点目は方法書11ページ、発生集中交通量について。

発生集中交通量の予想数値を示していますが、これはピークの交通量も予測しているのでしょうか。

2点目は方法書13ページ、駐車場計画について。

自転車駐輪場については住宅施設用として約450台といった記載があります。自動車の駐車場は、横浜市駐車場条例の附置義務に基づく必要台数を整備するとありますが、具体的に台数を計算、設定はしているのですか。

横浜駅に近いので公共交通利用が多いと思うのですが、駐車場台数をその分割り引くというような考慮はしているのですか。また、周辺地区の駐車場と連携するとあるが、具体的にどのような方法を考えているのですか。

3点目はスライド61ページ、地域社会の予測について。

供用後、実際に営業が始まった後の交通に関してですが、交差点需要率等で混雑を予測していただくのも重要なのですが、駐車場の入庫待ちの行列がどうなるのか、駐車場の容量、あるいは処理能力、そこに来る車の量がわかれば予測できることだと思いますので、この点も予測してほしいというお願いです。

【事業者】 1点目のピークについて、建物用途がいろいろ変わっていて、実際出入りする時間も変わってくると考えています。複合施設、商業的なスペースをあまりとっておらず、店舗面積が約5,600㎡とかなり小規模な施設となっております。それぞれの用途でピーク時間あたりの交通量という

のを算出しています。住宅につきましては、ピーク時の発生台数が平日午前で36台、午後30台で、休日は40台、宿泊施設につきましては通しでピーク時12台、複合施設につきましては平日94台、休日は120台になっています。現状の環状線の交通量が往復で約11,000台程度に対し、容量は十分足りると考えています。

2点目の附置義務台数に関しては建築担当から後ほどご説明いたします。また、周辺地区の駐車場との連携につきましては、隣接する横浜駅西口駅ビル計画において、われわれの計画地の真横にかなり大きな駐車場を整備すると伺っております。こちらと連携するという事で附置義務台数以外に駅ビルと契約をして駐車場を一括でまとめて駅の外側で車を留めるよう考えています。

3点目の駐車場の入庫待ちにつきましては、計画地の西側の道路から地下に車が入ります。方法書9ページの平面図の左側「複合・宿泊・住宅車両入口」が地下の駐車場になります。こちらの入口から地下の入庫ゲートまである程度の距離をとることによって、外側に出ないようにしたいと考えています。住宅車両につきましては、北側の駐車場をメインにしており、こちらの住宅用タワーパーキングに入らない規格の大きい車を地下駐車場に入れる計画としています。

附置義務台数に関して建築担当からご説明いたします。

【事業者】 駐車場台数に関しましては、横浜市駐車場条例に基づく台数を計画地内に確保しています。駐車場としては住宅用と複合施設用の2種類ございます。住宅用が約130台、複合施設用が約90台、合計で約220台程度を考えています。

【葉山委員】 2点伺います。

1点目は景観について。

主要な眺望地点の分布が、北西側と南側1km以遠にない理由をご説明いただきたい。

2点目は風害について。

スライド55ページ、「過去10年間の気象状況を整理」とありますが、昨今の状況をみると、最近の台風のような特異的な状況が頻発するという状況下に置かれており、今後も考えると過去の事例に当てはまらないような状況に対して、どのようにするか考える必要があるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

【事業者】 1点目の景観について回答します。計画地を見ながら周辺を歩いて眺望地点を探し、いま挙げているところは概ね見える可能性があるところと、公園やビューポイントとなる橋の上のように人が滞留するような場所を選定しています。北西側と南側に分布が少ないのは、現地を歩くと、この辺りは中々計画地が見える場所が見当たりません。公園や人が滞留できそうな場所もなかなかないということもあり、偏った分布になっているのが現状です。

既にアセス手続が終了している横浜駅西口駅ビル計画においても、同様な分布ができています。当然、当時より新たに建物が建ち上がった、無くなっていますので、本事業で選定しているポイントは新たに追加しているものもありますし、削除しているものもあります。地形的なところと資料の条件というところで偏りが出ています。

続きまして2点目の風の件ですが、予測上は先ほどの廃棄物と同様

に、一般的なところで押さえて予測することになります。風の特異な状況につきましては、おそらく異常気象となると他の周辺の細街路等もかなりの被害を受ける状況になると思います。

一般的な風洞実験においては、周辺道路の風環境の変化を予測しますが、特異な状況においては、どちらかという建物が風に対して耐え得るのかをアセスの予測とは別に、設計上の構造物として耐え得るのかという実験を並行してやっていくこととなりますので、心配されておられる特異な状況でどういった配慮をするのか、そういった点はこれから設計サイド、若しくは環境について何かやっていくのか検証はしていきたいと思います。

こちらについてはスケジュールが間に合えば準備書で触れることも可能かと思いますが、スケジュールに乗ってこない場合は、少なくとも周辺の道路等の風環境においては一般の方がご利用になる状況もありますので、優先的に先行して進めていきたいと思います。こちらについては準備書で明らかにしていきたいと思います。

【葉山委員】 景観について、どういった眺望地点を設定するか、私も調べたようなポイントでチェックされて、それはそれで評価できると思いますけども、少し考えますのは日常生活の中で窓辺から見える風景が質を変えるような、そういう状況下に対してどの程度配慮できるかということも大事なポイントというように思います。計画地の北側は居住区が広がっているところなので、不特定多数の方からという側面が中心でしょうけれども特定少数の方への配慮もしてほしいと思います。

【事業者】 具体的にどうするかにつきましては、準備書をまとめていく中で、言葉での説明になるかもしれませんが、外壁の色彩や南北に長くした建物形状とすることで北側の見付面積は狭くした、といった景観への配慮には触れていきたいと思っています。

【中村委員】 方法書の127ページの評価項目の選定した・選定しない理由について。供用時の浸水を選定しない理由として、「十分な排水設備を設置」と、これはわかるのですが、その後の「必要に応じて適宜、防潮板等の設置」とありますが、もちろん豪雨や津波等の対策として十分な排水設備はあるのですが、それ以上に災害が起こった場合、起こってからやるという「必要に応じて適宜」という表現について、もう少し何か書けないかと感じるのですが、いかがでしょうか。

【事業者】 こちらでは「必要に応じて適宜」という表現になってはいますが、実際に災害が起きてから対処的にやるのではなく、事前に浸水が考えられるであろう箇所に設置するという事で考えています。具体的には、地下駐車場の車路ですとか、浸水の可能性がある場所での設置を考えています。

【佐土原会長】 中村委員のご意見との関連で、私も供用時の浸水の項目を選定しないというのがわからなかったのですが。

ハザードとして浸水の危険があるということであれば、それをまず評価して、その対策として、例えば十分な排水設備を設けるとか、防潮板を設けるとか、それでもうまくいかなかった場合にどういう対処をするのかという一連のことを検討しないといけないのではないかと思います。最初から排水設備の設置をするので評価項目として選定しないのは、出発点が他の項目と違うのではないかと思います。いかがでし

ようか。

【事業者】 準備書の段階でご意見、ご指摘いただいた内容を真摯に受け止めます。いま佐土原先生からいただいた意見で、ある程度方針を出していただいたと思いますので、準備書の中で浸水を受けやすい地域であるということの評価して、どういった対策ができるのかということを示して、それに対して追加の検討があるのか、ないのかということの前向きに検討したいと思います。

【津谷委員】 私も浸水を選定項目として取り上げていない、浸水のおそれがあるという1点です。

比較的近い過去に横浜の地下街に浸水被害が起きていると思います。この時の豪雨の状況や、最近の特殊な豪雨によって各地で起きた地下浸水の状況などを踏まえた予測も必要ではないかと思えます。できれば選定項目として取り上げていただきたいという意見です。

【田中稲子委員】 方法書122～123ページの評価項目の温室効果ガスについて。

工事中の温室効果ガスについて、評価項目として選定していないということで、選定しない理由が「工事に伴う温室効果ガスの排出量は一時的なものと考え」とあるのですが、一方で方法書117ページにある配慮書に対する事業者の見解では、比較的細かく書いているので、定量的評価も可能ではないかと思えます。工事でも4年間あるので、供用時と比べればもちろん遥かに少ないのですが、ライフサイクル全体で低減しますということが書いてあるので評価項目として選定してもいいのではないかと思います。いかがでしょうか。

【事業者】 方法書117ページの配慮市長意見に対する事業者の見解は、供用時を対象とした内容で回答しているものです。それを対象として供用時につきましては、温室効果ガス量として年間値を出したいと考えています。工事中に関しては横浜市環境影響評価技術指針では、基本的には供用時を対象とした項目とする、というような記述があったように思うのですが、工事中の予測も必要ということであれば、事務局と協議し、前向きに対応していきたいと考えています。

【田中稲子委員】 方法書の117ページには、工事中の低炭素化のことが記載されているので、技術指針を確認しながら対応していただきたいと思えます。

【佐土原会長】 そのように検討をしていただくようお願いします。

【水野委員】 大気質の問題についてお伺いしたい。

供用時の建物からの汚染物質が出るというのは、都市ガスを使用することによるものでしょうか。自動車からは出るのでしょうか。建物から出るもの、というのがどの程度あるのかわからないのですが。

これらの予測方法にプルーム・パフ式とありますが、ここはけっこう複雑な地形なので、単純なモデルでは全く違うだろうと思えます。建物を考慮したプルーム・パフ式が出ているので、これを使わないと全く違ったものになるという気がします。

もう1点、大気質とは違うのですが、横浜駅西口駅ビルが同時期に工事されていると思うのですが、それと本事業の工事の時期が重なるのではないかと思えます。そうすると双方の工事車両がどういった関係になるのかも整理されるといいのではないかという気がします。

【事業者】 まず、建物からの排ガスは、熱源としてガスコージェネレーションシステムの整備を計画しているので、そこからの排ガスは想定できると考

えています。おそらく排出される量としては少ないと思うのですが、そういった設備を入れるということを謳っておりますので、項目として設定しています。

地形、建物を考慮した予測手法について、横浜駅西口駅ビル計画のアセス図書でも同様の記述があるので、右に倣えではないのですが、同様に考慮していきたいと考えています。

周辺の車について、横浜駅西口駅ビル計画と連携して実際に工事をしていかなければなりませんので、現地を走っている車の状況を押さえつつ、双方の施工計画を重ね合わせることで、横浜駅西口駅ビル計画の工事車両を含めた基礎交通量を算出し、これに本事業の工事車両を上乗せした環境影響をみていきたいと考えています。

【事業者】 補足で説明させていただきますと、横浜駅西口駅ビル計画については、駅ビル棟の部分、駐車場棟の部分に分かれています。駅ビル棟の工事車両の説明が先日ありました。

また、今回ペDESTリアンデッキを整備していく上で一緒に打合せをする場面が当然ございます。交通処理も含めて、工事中の重なり部分はどうなっているのか、準備書で明らかにしたいと思います。

【横田委員】 風環境が緑に対して与える影響についてどのように考えているのかお伺いしたのですが、人工地盤上に中低木プラス高木も混ぜていただけるという植栽パターンのイメージも示していただいているのですが、今後の設計段階で植栽地盤の確保において、風環境の変化に応じた何らかの倒木対策を考える必要があるのではないかと思います。風害時の環境影響になるのかわからないのですが、風の影響としてどのようにお考えでしょうか。

【事業者】 人工地盤の土壌厚につきましては、植え込む樹木等の適切な土壌厚を確保したいと考えております。生育条件として排水にも十分配慮したいと考えています。一般的な対応になってしまうかもしれないですが、樹木に対し、安全性という面でも何らかの補強材を設置する必要があると思いますし、日々のメンテナンスでの生育管理もしっかりやっていく必要があると思います。このあたりは環境保全措置として、準備書で明らかにしたいと思います。

【佐土原会長】 そのほか特になければ、質疑は終わりますので、事業者の方は退出してください。

オ 審議

【佐土原会長】 審議に入ります。何か追加でご意見等がありますか。

【田中稲子委員】 先ほどの温室効果ガスについて、技術指針の42～43ページで、特に供用時・工事中と分けていないので、事業者の判断で入れていただくのは可能ということでしょうか。

【事務局】 おっしゃる通りでございます。しかも本事業は工事期間が非常に長いので、追加していただくよう事業者と調整したいと思います。

【佐土原会長】 他にないので、以上で終了とします。審議内容の確認は、議事録でお願いします。

(2) 横浜市環境影響評価技術指針について
ア 審査会に対し意見聴取を依頼した

イ 事務局が内容を説明した

ウ 質疑

【水野委員】 この案に対し、注文はありませんが、事務局資料2-①に「土砂災害を契機」とされています。アセスの中で、災害に対する対応は全て「安全」の項目に入っており、事業を行うことに起因する影響を評価する他の項目とは違います。例えば数十年に一度の津波や風水害は頻繁的に起こるものではありませんが、ではどの程度まで対応する必要があるのか。30年に一度の規模か50年に一度の規模か、あるいはそれ以上か、こういったものをどうアセスに盛り込むか、議論をしたほうがよいのではないのでしょうか。

【事務局】 今までの基準に収まらない災害の発生は承知していますが、どのレベルまで想定すべきかは今後の課題と考えています。例えば宅造防災マニュアルでは100年に一度の規模を対象としているようですが、これをアセスではどこまでみるのか。国等でも検討しているところだと思いますので、これらを踏まえ、整理していきたいと考えています。

【水野委員】 さきほどの審査でも、災害に対する様々な意見がありましたが、技術指針にないため、事業者の対応も難しいのではないのでしょうか。災害に対するアセスをどう考えていくか、整理していただくようお願いします。

【佐土原会長】 開発に対する安全について、アセスのほかに対処する仕組みがあるのでしょうか。それともほかに無く、アセスしかないのでしょうか。そもそも、「安全対策をどうするのか」を出発点にして、それに対応できる体系を構築しなければならないと考えます。

【事務局】 宅造許可の基準、降雨強度の基準など、それぞれの所管で扱っており、統一はされていないと思うので、今後の課題かと思います。

【佐土原会長】 今後、アセスでどのようなスタンスで災害を取り上げていくのかは大きな問題提起で、全国的なことかもしれませんが、考えていく必要があると思います。

【津谷委員】 事務局資料4-(1)の改定案で、盛土等の「等」は何を想定していますか。事業者がこれをどう判断すればいいのか、示した方がいいのではないのでしょうか。4-(2)について、「地盤の変形等」とあり、「土地の安定性」という言葉よりも限定的に見えますが、問題は無いのでしょうか。

【事務局】 盛土「等」ですが、例えば、千葉市の指針の「軟弱地盤上の構造物」のように、盛土以外に杭基礎を使わないで重量構造物を置くケースを想定しています。

また、「地盤の変形等」ですが、多くの都市は「土地の安定性」とまとめていますが、例えばさいたま市は「地盤の変形」と表現しています。相模原市、名古屋市も同様です。環境省がアセス技術の検討を行っていた時、「土地の安定性」という言葉を用いていたこともあり、細目欄では「土地の安定性」という表現でまとめ、内容欄で同じ言葉を繰り返さない方がよいと考えたことと、また、多くの事象に幅広く対応できるようにするため、内容欄では「地盤の変形」に「等」を加えた表現としました。

【津谷委員】 具体的な部分は、事業者が事業計画を持ってきたところで、指導するということですか。

- 【事務局】 事業特性や地域特性を踏まえ、指導していきます。審査会で意見が出た場合も同様に対応します。
盛土は地盤条件や形状等により様々な事象が起こりうるため、限定列挙の表現は避けたいという考えです。
- 【津谷委員】 名古屋市の技術指針にある、「周辺の建築物の変位等」はかなり広い意味だと思いますが、改定案はこれは該当するのですか。
- 【事務局】 軟弱地盤に重い盛土をすると、側方流動のように周辺地盤が横に動くことがあります。名古屋市はこれを具体的に示していますが、今回の改定案の「地盤の変形等」では、これによる建築物や地下埋設物への影響も想定しています。
- 【佐土原会長】 地盤工学専門の小長井委員が欠席していますので、別途意見を伺った方がいいのではないのでしょうか。
- 【事務局】 個別にご意見を伺います。
- 【横田委員】 今回の改定に伴い、調査・予測方法の部分も改定するのですか。
- 【事務局】 調査・予測方法に波及する部分もあるか確認します。
- 【佐土原会長】 本件はこれで審議終了とします。審査会の意見、小長井委員の意見、市民の意見を十分考慮し、改定してください。

- 資料
- ・平成27年度第8回（平成27年9月1日）審査会の会議録（案）
 - ・（仮称）横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業に係る環境影響評価方法書について（諮問）（写し）
 - ・（仮称）横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 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）横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 「環境影響評価方法書」に関する縦覧及び説明会開催のお知らせ 事業者資料
 - ・（仮称）横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 方法書のあらまし 事業者資料
 - ・横浜市環境影響評価技術指針改定のための意見聴取について（依頼）（写し）
 - ・横浜市環境影響評価技術指針改定に関する資料 事務局資料