平成23年度第１回横浜市環境影響評価審査会会議録	
日　　時	平成23年４月５日（火）13時30分 ～ 15時40分
開催場所	関内中央ビル10階大会議室
出席委員	猪狩委員（会長）、猿田委員（副会長）、工藤委員、髙見澤委員、谷委員、田村委員、津谷委員、野知委員、葉山委員、藤原委員、水野委員
欠席委員	赤羽委員、後藤委員
開催形態	公開（傍聴者10人）
議題	（仮称）横浜駅西口駅ビル計画に係る環境影響評価準備書について
決定事項	なし

議事

１　平成22年度第13回横浜市環境影響評価審査会の会議録確定の報告

２　諮問

（仮称）横浜駅西口駅ビル計画に係る環境影響評価準備書について

横浜市環境影響評価審査会は、（仮称）横浜駅西口駅ビル計画に係る環境影響評価準備書の調査審議について、横浜市長から諮問を受けた。

３　議題

（仮称）横浜駅西口駅ビル計画に係る環境影響評価準備書について

ア　手続き及び経緯について、事務局が説明した。

イ　準備書について、事業者が説明した。

ウ　質疑

【谷委員】　スライド番号12の説明で、（建築物の）高さが15メートル下がることと地下の部分が１フロアずつ減っていることは、どういう検討のうえ修正されたのですか。

【東日本旅客鉄道㈱】　方法書の時点から半年がたち、設計の修正を行い、階高等を低減できました。地下についても、地下に機械室を予定していたが配置を換えることで１階層減ることになりました。

【猿田委員】　スライド番号28、準備書の177ページを見ると、等濃度線が書いてありますが、この計算式はどこに記載されていますか。177ページに0.075ppbとあります。このときの駐車場利用に伴う車種構成、排気の状況はどういう条件だったのか。計算の根拠はどこにあるのですか。

【㈱日本設計】　準備書の156ページ以降、駐車場の利用に伴う大気汚染のところに記載しています。

【猿田委員】　大型車の排出係数は、中長期の係数を使っているのですか。

【㈱日本設計】　予測式は、157ページに、133ページ参照ということで、建設機械（の稼動に伴う大気汚染）と同じ予測式を使用しています。プルーム式、パフ式によって計算しています。今回、市街地の関係するところなので予測式はブリックスの式の内挿式を使用し、この予測条件で予測をしています。

【猿田委員】　最高濃度地点が、駐車場のすぐそばですね。この濃度では測定器では測れないので計算で出たものと思うが、将来濃度0.030075というのは。

【㈱日本設計】　計画地周辺の測定局のデータを用いてバックグラウンド濃度を設定して、その値に足し合わせています。

【猿田委員】　その測定局はどこですか。

【㈱日本設計】　測定局は神奈川区総合庁舎です。

【猿田委員】　神奈川区役所はここからどのくらい距離がありますか。最大濃度を出してどういう意味があるのですか。

【㈱日本設計】　バックグラウンド濃度の設定についてですが、本事業では計画地内の鶴屋町地区で公定法で実測を夏と冬に行っています。142ページの表5.1-29で、平成19年度、20年度、21年度の神奈川区総合庁舎の一般局のデータですが、現地調査結果と神奈川区総合庁舎のデータについて回帰分析をしています。注釈に回帰式があります。回帰をしてバックグランド濃度を設定しています。神奈川区測定局の二酸化窒素３年間の平均値、0.023と小さくなっていますが、計画地周辺は高速道路などありますので、バックグラウンド濃度を0.030で予測しています。

【猿田委員】　それに75を足したわけですね。最大着地濃度出現地点の濃度75は、年平均値ですね。最大濃度の年平均値にどれだけ意味があるのですか。実際には駐車場そのものはもっと濃度が高いはずです。バックグラウンドとして屋外で測定しているからそういう数値になりますが、この数値に何の意味があるのか分かりません。

【㈱日本設計】　機械式の換気でなく、自然換気のような、横からもれてくるような感じで予測しています。機械式換気で下のほうから換気口へ出るのであれば、そこに高濃度に集まるかと思いますが、今回は側面が全て開口部となっているので薄まるのだと思います。

【田村委員】　元々の青木橋の濃度は測定していないのですね。神奈川区役所はずっと離れています。

【猿田委員】　最大濃度地点がここにいつも出るわけではない。それの年平均にどんな意味があるのか分からない。最大濃度地点は１時間値で出すもので、風配図などでこちらに出ますとしたのだと思いますが、これから高濃度になって環境基準を超えるなどということにはならない状況です。車が良くなっていて、窒素酸化物の環境基準は、23年度には100％達成される予定で、これからきれいにはなるので問題になることはないと思います。

【水野委員】　たぶん今のは駐車場の中ではなく、駐車場の外だと思います。するとかなり薄まるが、心配なのは駐車場の中なのかもしれない。外だと濃度は上がらないのかな、と思います。年平均値でやるのか、もう少し短い期間でやるのかは考える必要があるかもしれません。

【工藤委員】　騒音調査の手法について。準備書の183ページ、現況調査をしていますが、平成22年の７月に騒音測定し、交通量は平成21年で１年前のものです。本来であれば騒音測定時に目の前の車の車種や方向、速度を見るのですが、１年違っていても予測評価できるのですか。騒音の測定は、土曜日、日曜日をやっていますが、交通量は日曜日、月曜日となっています。この辺はどう考えているのですか。

【㈱日本設計】　騒音にかかわる交通量に関しては、既存の資料の中では、交通量に大きな変化はないと思われるため、地域社会と整合した形で調査し、予測結果に基づいて関係車両や工事車両の予測評価をしています。休日、平日に関しては、休日という意味では夜10時から翌日10時ということ、交通に関しては日曜の朝方から、月曜に関しては深夜ですので、大きな変動はないのではないかと考えています。

【工藤委員】　大気の話と同じですが、何のためにこういうことをやっているのかを考え、意味のある調査をしたほうがいいと思います。

【藤原委員】　単純な質問が三つあるのですが。横浜の玄関口として象徴的な景観ということですが、これだけ大きいとかなりの圧迫感があると思います。圧迫感を感じないようにする配慮とはどういうものなのか。緑化については、単に通る人の目を楽しませるためのものなのか、どういう目的で緑化するのか、駅前緑化の目的をお聞きしたい。３月11日の大地震の後、夜中に大勢の方が横浜

	駅中央通路に座り込んでいたのを目撃しました。大きな地震が起きたとき、この建物がどのくらい耐えられるのですか。長周期地震動に対する考え方は。
【東日本旅客鉄道㈱】	圧迫感については、準備書389ページに、詳細デザインはまだ設計中で決まっていませんが、ボリューム感という意味での最新の内容を載せています。下に、ボリュームの絵がありまして、絵の左側に高層部、基壇部、低層部、高さを意識したデザイン上の分節の検討ということで、もともとこの地区は31メートルの制限がかかっていまして、31メートルの低層部分と、31メートルから60メートルの基壇部ということで少し広がっている部分と、高層棟にいくにしたがって細くなっている高層棟部分ということで、３つの横のラインの分けを持っています。１つは既存の31メートルラインを意識したデザイン、特にアトリウムのところは31メートルに押さえ、ビルの方もデザインを考えています。もうひとつはその上の50メートルの広い部分は、横のラインを意識するデザインで圧迫感の軽減を図ることを考えています。
【藤原委員】	31メートルというのは高島屋ぐらいでしょうか、それが低層部ですか。それがタクシー乗り場からずっとエクセルホテルまで続くのでしょうか。みなとみらいでは圧迫感はないが、あのスペースでこれがあるとどうなのでしょうか。
【東日本旅客鉄道㈱】	現状の横浜シャルとエクセルホテル東急と同じような土地に、同じような形で低層部が現在建っています。その上に伸びる基壇部がアトリウムを除きまして基本的には同じような形で60メートル立上がるということで、この辺が圧迫感にかかわる部分になるかと思いますが、この絵はベイシュラトンのホテルから観て、駅前広場の広さと60メートルの見え方について景観検討部会で駅広の大きさに合わせた見え方ということで検討し、60メートル程度を考えています。高層部はヒューマンスケールからスケールアウトしているといいますか、近くで見えない部分ですので、圧迫感を軽減するには色とか見え方について十分注意していくことを考えています。
【東京急行電鉄㈱】	緑化については、準備書14ページの下の段に、北側から見た、東西の断面がありますが、右側が駅前棟、左側が線路上空棟です。屋上緑化が駅前棟の13階にあります。ここは東側への眺望もとれ、海側も望め、市民への開放を検討中です。断面図の右下の壁面緑化は、西口駅前広場に面しており、敷地が狭いこともありますが、建物の壁面や屋上を利用し、緑化をアピールすることを考えています。
【藤原委員】	東ガスはビオトープという形で、屋上に楽しめるような緑地を作っています。実際に植物がそこで光合成を行って鳥がやってきて虫が棲んで、という形にするためには、ある程度の固まった緑でないとだめなので、生物多様性が言われていますから、その意味で、市民の方たちに来ていただくということを考えているのなら、ぜひ良い事例を参考にしてビオトープのようなものを作っていただき、ビルの下からも見えて生物多様性がそこにあるのだということを認識できるようにしてください。そこを基盤に西口広場まで広がっていくような、生物がつながっていくようなことを考えていただければ非常に効果的だと思います。西口広場もどんどん緑地が減っており、現在は通気口の所の緑と並木しかありません。是非、（いろいろな要素を）組み合わせていただきたい。
【東京急行電鉄㈱】	設計の中で検討していきたい。
【㈱日本設計】	長周期震動については、はっきりした基準が出ていませんので、今後この建物は超高層ですので、建築確認申請の中でも、構造評定ということで大臣

	認定を受ける建物になります。審査機関の指導を受けて、最新の基準を鑑みながら適切に計画していきたい。建物の周期が地震の周期にあったときに長周期が起こる。今回、関東平野の固有周期と建物周期を比較検討していますが、合わないような計画になりそうだということは検討しています。更なる審査機関等の基準に合わせていきたいと思います。
【葉山委員】	緑化の問題について、最初の説明では、環境の緩和、側面ということでしたが、それ以外にもいろいろ機能するだろうという意見を申しました。景観への寄与や、生物多様性への寄与、という側面で、この文章や平面図を見せていただいて、その辺の配慮がなされているかが見えません。景観では、この事業がこの地域の再開発のリーディングプロジェクトになるはずなので、モデルケースとして、他の再開発事業の手本となるような方向で強く打ち出していただきたいと思います。そういう観点で言うと、面積を増やすということもそうだが、立体的な面でどれだけ緑を配置することができるのか。建築系では緑の取り込みについて、さまざまなプロジェクトが動いており、事例が蓄積していますから、そういった良い事例を参照し、作りこんでいただきたい。景観でいうと、（準備書）408ページの広場の写真では、緑が張り付いた写真ではないので分かりませんが、どのような壁面への緑の張り付けが、全体の緑の豊かさを形成するかを、周囲の緑のあり方とつなげていくつかモンタージュしていただきたい。全面的に壁面に緑を張り付ければいいということではなく、効果的な緑の張り付け方はどこら辺の高さまでなのか等々、設計上の目で細かく配慮して緑のあり方を入れていっていただきたいと思います。 環境緩和に関しては、駐車場への通路は細いラインで人々が行き来する場所です。これからの季節は、直射日光の問題が出てくるので、そういったところで木漏れ日を用意する配慮が必要です。そういう観点からすると、壁面緑化については、35ページに主要植栽予定樹種がありますが、あまりに単純で、これで緑豊かな空間が作れるのか危惧します。潜在自然植生の観点から、在来のこういった種類を挙げていますが造園緑地のデザイン的な観点からすると、当然こういったことを前提にしながら落葉広葉樹も適宜利用する必要があります。特に冬場の日差しの確保のためには、常緑だけだと想像がつくと思います。空間の居心地の良さを作り込むうえでどのような樹種を的確に使うのかをさらに検討してください。壁面に何を利用するのかもありません。日本にもフユヅタ、ナツヅタがある。ツルマサキなど野鳥の好む実がなる植物もありますので、いろいろ組み合わせを十分検討してください。生物多様性に関しては、どういう種への配慮なのかをきちんと考えてほしい。都市生態系の中で存在する昆虫や鳥類ということですが、周辺でもややもすると厳しい空間になっています。それに対してどういう配慮をしていけるのかが都市生態系のなかでの多様性を高めていくことに繋がります。複雑に十分検討してほしい。
【藤原委員】	壁面は全部北側なので１日中陽が当たりません。陽の当たらないところに壁面緑化をなさるので、その覚悟でぜひ成功させてほしい。また、東ガスが鶴見で作っているビオトープは５階か６階で池と水草、ハンノキなどの落葉樹、常緑樹などを組み合わせた豊かな緑で、そこには虫も鳥もやってきて、一般人も子供連れでやってくるような場所で参考になります。いろんなタイプの緑があり、水、温度効果もあり、生物多様性もあり、炭酸ガスの吸収効果もあるので、さまざまな効果を考えたものを努力していただきたい。横浜市のモデルになるようにしてください。
【東日本旅客	35ページの壁面緑化は西側です。またこのビルには南側はありません。壁

鉄道㈱】	面緑化につきましてはやむを得ず平面ができない場合に壁面緑化としていまして、極力人が知覚できるところの近くに壁面緑化をやっていこうという方針です。屋上緑化も人がそばに行けるようなアクセスルートを設けて、憩いの場所となるよう検討しています。ビオトープも検討しますが、高層ビルであり、線路に接近しているため、落葉樹などはできるところに関しては検討します。
【葉山委員】	誤解されがちですが、常緑樹も落葉します。葉っぱの落ちる量は変わりません。
【東日本旅客鉄道㈱】	アトリウムは、一番人が通るところで、見せるための緑化です。啓発的な意味合いもあります。
【津谷委員】	高層建物を建築中の耐震性はどうなっていますか。考えられていますか。
【東日本旅客鉄道㈱】	工事中に倒れてはまずいので、耐震性を考慮するとは思いますが、十分に注意していきたい。線路もあり駅前ですので、もし倒れますと被害が甚大となります。十分注意してやりたいと思います。
【㈱日本設計】	今回の地震にあわせ、現場設計や施工について状況確認しながら工事中の対応に活かしていきたいと思います。
【野知委員】	準備書の32ページに給排水計画がありますが、雑用水と貯水槽の設置場所はどこになるのですか。
【㈱日本設計】	地下のピット部に設置する計画です。
【野知委員】	高置水槽はどちらですか
【㈱日本設計】	駅前棟の中間階に設置します。
【野知委員】	雑用水槽および高置水槽が建物の外部に設置されることはないですか。雑用水であっても塩素消毒をします。たくさん水槽があると塩素管理が大変なのでもう少し単純な設計にならないのですか。
【㈱日本設計】	適正にできるような計画としていきたいと思います。
【東日本旅客鉄道㈱】	雨水の利用槽は雑排水ということで、雨水の貯留槽はこの地域の大雨時に一時的に雨水をためるという機能です。
【野知委員】	貯留槽にたまったものを使うということはないのですか。
【東日本旅客鉄道㈱】	雨水の貯留槽はこの地域の大雨時に一時的に雨水をためるという機能で、常時入っているものではありません。
【水野委員】	164ページの建設機械の大気汚染。１時間値という評価で、浮遊粒子状物質は最大時で0.199となっています。指針では0.2以下であるということでクリアしていますが、モデルの精度からいって、この数値はかなり厳しいものでありますので、実際現場でどのような濃度になるか分からないが、高濃度にならないような措置を検討していただけないか。事後評価というか、やっているときに境界で計るというような配慮が必要な数字だと思うので注意していただきたい。
【㈱日本設計】	建設機械の濃度に１時間値は高い値が出ていますので、準備書の443ページで事後調査について記載していますが、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の調査を予定しています。それについては報告書で報告したいと思います。
【水野委員】	期間としてはいつ頃ですか。７年間のうちの最盛期ですか。
【㈱日本設計】	大気汚染については、最盛期でこの値が出ていますので、最盛期でやりたいと考えています。
【水野委員】	では、その前の年くらいから計って、最盛期に出ないよう気をつけるということですか。
【㈱日本設計】	今考えているのは、一週間の調査を考えています。施工計画の詳細検討が出来次第、建設機械の稼働台数のピークを予測して行っていきたい。
【水野委員】	292ページに風洞実験の図がありますが、海辺の高層棟と一緒になって内陸

部に風が吹かなくなって、ヒートアイランドを助長するようなことにならないですか。周辺に他にも大きな建物が出来てくるのだろうが、全体の中でもう少し広い視点のものがあってもいいのかと思いますが、その辺の考え方はどうですか。

【㈱日本設計】　計画自体が高度利用を図る計画ですので、「エキサイトよこはま２２」の中で風の道という話もあり、計画地の駅前棟と鶴屋町地区との間には新田間川がありますので、そこには風をさえぎるような構造物を建てていません。南側に関してはアトリウム部分を31メートル以下の低層の建物に抑えています。

【水野委員】　この建物ができることにより、必要な電力量はどのくらいありますか。例えば東京副都心などでは、コジェネで全体をまわしているという話があったが、ここではそういう考え方はないのかどうか。エネルギーの供給形態について教えてください。

【㈱日本設計】　電力量は、設計検討中のため今の段階では申し上げられませんが、駅前地区なので省エネに配慮した計画です。準備書の34ページに主な省エネ計画について記載しています。

エ　審議

【猪狩会長】　エネルギーについての話は、横浜全体の上位計画があるが、地域として考え方を持っていますか。例えば、みなとみらいは、そういう方向と姿勢で運用してきています。面としての開発の場合は、バラバラにやるのではなくて考える必要があるのではないか。市の方で分かりますか。

【事務局】　「エキサイトよこはま２２」全体での取り扱いになるので、事務局と都市整備局とで調整し、まとめて報告したいと思います。

【猿田委員】　スライドの最後に、主な省エネルギー計画で太陽光発電の設置とありますが、どこに設置し、どのくらいの規模のものがおけるのですか。

【事務局】　準備書の23ページにアトリウムの概念図があります。アトリウムの上部を使ってやりたいと記載があります。

【猿田委員】　省エネ計画ではＬＥＤの使用が記載されていますが、高効率照明の採用とはほかのものを考えているのですか。

【事務局】　照明については設備関係で設計が進んでいかないと分かりません。イメージとしてこういうところには採用していくということは聞いています。

【工藤委員】　照明器具に鏡をつけると同じ照明でも明るく見えるそうです

【猪狩会長】　再度、事業者に説明を求める必要性があるのは何ですか。

【事務局】　猿田委員と水野委員の大気汚染の調査の意味合いなどについて整理する方が良いという意見でした。工藤委員の騒音の調査時期についても同じです。藤原委員と葉山委員の環境側面から見た緑化と生物多様性から見た緑化についても整理する必要があります。

【藤原委員】　横浜市には色々な屋上緑化の例があり、東ガスの事例でも落ち葉が外に落ちないように工夫されています。また、建物の高さはみなとみらいより高いのではないですか。

【事務局】　手前に見えるビルは、東口のスカイビルとかポートサイドのビルです。みなとみらい地区は入っていません。

【藤原委員】　確か、順々に高くしていくという話だったと思いますが。

【事務局】　みなとみらい全体のスカイラインの話がありましたが、この地区は別となっています。

【田村委員】　スライド番号118で西口駅前広場があり、いつもここで催事をやっている空間はどういう扱いになるのですか。新しいビルの前にはそぐわないと思いま

	す。管理者は誰になりますか。
【事務局】	ＪＲだと思います。
【田村委員】	前の部分をどうするかが問題なのです。この計画ではアトリウムで精一杯という印象ですが、事業者は、高層建築物の建設が事業の種類なので、街づくり、広場全体のモデルケースとなることまで、考えているのか疑問です。横浜市も街づくりに絡んでいるので、そこのところを強く言っていかないといけないのではないかと感じました。圧迫感と周辺環境を壊さないというのは完全に裏腹で、都市景観の創出と書いてあるが建物１つをどう建てるかは大きな問題です。緑化にしろ、景観にしろ伝わらないといけない。言い続けなければいけない。高さを変えることはできないですし。
【藤原委員】	色などについては景観委員会できちんとチェックされるのですよね。
【田村委員】	周辺環境に調和すると書いてある。都市景観を創出すると書いてある。ゲートとなるものと書いてある。そうすると、目立つようにするのか、楽しくするのか具体性が全然ありません。
【髙見澤委員】	スライド番号84を見ると、大前提として、都市再生特別措置法により、建てられるところはできるだけ建てようとのことがある。そのような枠組みの中で緑化にしてもなかなか難しい。お金をかければできないことはないと思うが、本当にそれが環境にいいことなのか、も考える必要がありそうです。また、横浜市の計画部局にも一度確かめてほしいという話があったが、「エキサイトよこはま２２」という計画自体が２年近く経つわけで、時代に合わせて見直していくことも必要でしょう。とりわけこの計画に対して、景観の委員会がどういう答えを出して対応していくのか。さらには緑化にせよ景観にせよ、一般の市民がアセス制度とは別に意見を言って議論して納得して、最善ではないけれど期待が持てるようなプロジェクトになることが幸せなことだと思います。それを、事業者にやれと言っても難しいだろうが、本来はそれを横浜市という立場から全体の流れをどう整備し、個々のプロジェクトごとに市民にどう対応していくのかが仕組まれていないといけない。「エキサイトよこはま２２」がどのような意味を持つのかについて、再度、今までの議論を踏まえて都市整備局との意見交換などが行えるといいと思います。
【猪狩会長】	地権者から都市計画提案がなされるので、手続きの中でまた改めて市民から意見を聴く機会が作られると思います。
【事務局】	この事業はビルの建替え、都市再生という意味では、容積率600パーセントくらいあるのを1000パーセントくらいに上げていくことになります。二面あり、一つは単品のビル開発としての次元と、容積率が1000パーセントを超える計画で全体としての環境貢献をどう考えるのかという二面があります。市民にも1000パーセントくらいに上げてもいいのではないかと市民感覚で理解いただけることが重要なので、先生方からいただいた意見を事業者だけでなく、都市整備局にも伝え、事業内容の見せ方、表現の仕方など調整していきたいと思います。本来であれば駅前広場とか基盤も一緒に説明していくべきなのですが、アセスの制度上は敷地内で勝負する議論になってしまい、不完全燃焼という面もありますが、それも含めて御審査いただければと思っています。 先ほどの意見に加えて、「エキサイトよこはま２２」全体での考え方も整理して、説明できるよう検討させてください。
資　　料	・（仮称）横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価準備書 ・（仮称）横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価準備書に係る手続 ・（仮称）横浜駅西口駅ビル計画環境影響評価準備書に関する資料