

平成25年度 第7回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成26年 2月18日（火）10時00分 ～ 12時05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）、岡部委員、木下委員、工藤委員、後藤委員、田中委員、津谷委員
欠席委員	赤羽委員、池邊委員、小熊委員、菊本委員、小堀委員、中村委員、葉山委員、水野委員
開催形態	公開（傍聴者 14人）
議 題	1 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書について 2 （仮称）上郷開発事業に関する修正届について
決定事項	1 平成25年度第6回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定する。 2 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に係る調査審議について（答申）を確定する。

議事

1 平成25年度第6回横浜市環境影響評価審査会会議録確認

2 議題

（1）中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書について

ア 答申案について事務局が説明した。

イ 質疑・審議

【佐土原会長】 これまでの審査会でいろいろと御意見いただいてきたものをまとめた内容となっておりますが、御意見等はありませんでしょうか。

欠席の委員からコメントがあるようでしたらお願いします。

【事務局】 本日欠席の赤羽委員、小熊委員、中村委員、水野委員から、提示させていただいた答申案について、特段の意見や異論はない旨のコメントをいただいています。

【佐土原会長】 特に御意見や御質問がないようですが、事務局から説明された答申案について内容を確認いただいたということで、特に修正はないということによろしいでしょうか。

ないようですので、本日説明していただいた内容を、本審査会の答申ということで確定させていただきます。

（2）（仮称）上郷開発事業に関する修正届について

ア （仮称）上郷開発事業が環境に及ぼす影響について審査会に諮問した。

イ アセス手続経緯等について事務局が説明した。

ウ 事業計画の修正内容について事業者が説明した。

エ 質疑

なお、以下文中での略称は次のとおりとする。

・平成19年6月提出の環境影響評価書→評価書

・平成18年2月から平成20年3月にアセス手続きを行った計画→前計画

・（仮称）上郷開発事業環境影響評価について計画の修正に伴う評価書との比較（修

正届添付資料) →修正届添付資料

- ・修正届添付資料に記載のある計画→新計画
- ・(仮称) 上郷開発事業のアセス手続(経緯) →事務局資料
- ・(仮称) 上郷開発事業修正届添付資料に関する説明資料→事業者資料

【佐土原会長】 事業者資料6ページ以降の比較評価の内容について、要点を説明してください。

【東急建設㈱】 大気汚染について、建設機械の稼働に伴う汚染物質排出量が、評価書より小さくなるため、評価書の予測結果を上回ることはないと考えました。工事用車両の走行に伴う影響濃度は、評価書に比べて増加しますが、影響濃度は1%未満であり、環境保全目標を満足しています。

水質汚濁について、浮遊物質の最大値は評価書の予測結果と同じになりました。この予測値は、いたち川本流の現状における降雨時の浮遊物質の範囲内にありましたので、環境保全目標を満足すると評価しました。

騒音について、建設機械の稼働による建設作業騒音レベルは、評価書より1デシベル上がり、最大78デシベルと予測しましたが、環境保全目標の85デシベルを下回っています。工事用車両等の走行による舞岡上郷線の道路交通騒音レベルは、評価書と比較して0.1デシベル上がっていますが、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないと考えており、環境保全目標を満足すると評価しました。

振動について、建設機械の稼働による建設作業振動レベルは、評価書より4デシベル上がり、最大68デシベルと予測しましたが、環境保全目標の75デシベルを下回っています。工事用車両等の走行による道路交通振動レベルは、評価書と比較して0.2デシベル上がっていますが、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないと考えており、環境保全目標を満足すると評価しました。

評価書よりも予測結果が上回ったのは、大気汚染、騒音、振動の3項目ですが、いずれも環境保全目標を満足すると確認しました。

水象について、いたち川に流れる水量は、開発前とほぼ同等になり、現況の分水の仕組みを変更しない計画としておりますので、評価書の予測結果を上回ることはないと考え、環境保全目標を満足すると評価しました。

地域社会について、工事用車両の1日当たりの走行台数は、評価書と比較して増加しますが、増加したのは日中の資材搬入車両等であり、ピーク時間帯の17時～18時には通勤車両のみとなります。現況の交差点需要率は評価書を下回り、将来基礎交通量もこれに伴い評価書を下回ります。よって、評価書の予測結果を上回ることはないと考えます。供用時について、関連車両の走行台数は、評価書の値より下回ります。現況の交差点需要率も工事中と同様に下回っています。したがって、評価書の予測結果を上回ることはないと考えており、環境保全目標を満足すると評価しました。

景観についても、造成工事範囲及び計画建物を縮小しているため、評価書の予測結果を上回ることなく、環境保全目標を満足すると評価しました。

【津谷委員】 水路の付け替えは、前計画とどのように違うのか、また調整池はどの

ように変化するのかを教えてください。

【東急建設㈱】 水路について、前計画では都市計画道路から東の区間のうち550mを移設する計画でした。今回は都市計画道路から横堰までの約200m区間を移設する計画です。この内容については、修正届添付資料の48、49ページに水辺計画として記載しており、水色が現況の水路でピンクが移設位置になっています。

調整池については、同資料の44、45ページに記載があり、前計画では6箇所作る予定で、容量は全部で16,300m<sup>3</sup>でした。新計画では2箇所作る予定で、2号調整池は建物の下、1号調整池はオープンの調整池で予定しており、容量は全部で8,300m<sup>3</sup>です。

【津谷委員】 調整池は減り、形も変わり、水路の場所も変わりますので、動物・植物への影響も変わると思います。検証項目の選定で、動物・植物は再予測を行わないことになっていますが、単に改変区間が小さくなったから選定しないというのは適切ではないと思います。検証項目に選定するという事にはならないのでしょうか。

【東急建設㈱】 新計画でも、水生生物や植物の移植・移設を行うなど、前計画と同様の環境保全措置を実施することにより環境保全目標を満足すると考えたことから、評価項目に選定しませんでした。

【後藤委員】 新計画では、事業計画区域外から土を持ってきて西側のエリアに盛土するということですが、土はどこから持ってくる予定ですか。

【東急建設㈱】 今までの実績では、建設残土が当該地の周辺で発生しており、なるべく近いところから持ってくる計画にしたいと思っています。

【後藤委員】 どこか近くの場所の土を切り崩して持ってくるということでしょうか。そちらへの影響は今回の検討対象にはならないのでしょうか。

【東急建設㈱】 土木造成工事や建築工事に出てくる残土を受け入れます。

残土の発生元の事業について、例えばアセスが必要である場合は、法令等の規定に基づいて適切に進めます。当該地で行う建設発生土についての管理等とは区別して考えています。

【後藤委員】 土を持ってくる車両の影響が前より増えると思います。また、近くに今でも渋滞を起こしている交差点があり、土を運ぶトラックが実際にそこを通るのかも分かりませんが、それに伴う大気汚染の影響等はかなり大きく出てくると思いますがいかがでしょうか。

【東急建設㈱】 大気汚染、騒音、振動とも、工事用車両の走行に伴う影響は、評価書より増加していますが、環境保全目標を満足しています。

【後藤委員】 大気汚染はどここの地点で予測して比較していますか。

【東急建設㈱】 修正届添付資料の92、93ページに記載がある位置です。

【木下委員】 今回の修正は相当大きな修正だと思います。ここまで大きく計画を変えた背景について、事務局の見解を教えてください。

【事務局】 事務局資料のA3資料を御覧ください。前計画は平成18年から20年の間でアセスを行い、報告書まで提出されました。それ以降、都市計画提案を行い事業推進していくという計画でしたが、都市計画提案の総合評価で大きく2つの課題があったため、提案そのものが否決されました。

その結果、事業者は事業着手できませんでしたが、事業の目的を変えることなく、開発事業を進めたいと事業者で考え、この度修正を行ったということだと思います。

【木下委員】 今回はあくまで環境影響評価について何うということでしょうか。

- 【事務局】 前計画が変わったことにより、環境に及ぼす影響について審議していただきます。
- 【木下委員】 もし、事業を実施するとなれば、都市計画事業として実施するのでしょうか。
- 【事務局】 今回の都市計画提案は、市街化調整区域から市街化区域への変更と、市街化区域に編入したところに地区計画を設定するという内容です。本事業は開発行為と聴いており、都市計画事業ではないと思います。
- 【木下委員】 500台くらいのダンプトラックが通る際に、大気、騒音、振動は基準に収まると思いますが、地元の方々はその時の対応がどうなるのかを懸念していると思います。それを議論するのはこの場なのか、都市計画の場なのか教えていただきたい。個人的な判断としては、新計画は前計画よりも自然環境について考えられていると思うが、周辺の方はどこから車両が来るのかなど、気がかりだろうと思います。
- 【佐土原会長】 修正届添付資料に532台/日とあり、環境保全目標を超えないとのことですが、対応について何か説明いただけますか。
- 【東急建設㈱】 532台/日というのは通勤車両も含めての台数です。増加する工事用車両の台数は約100台です。また、工事用車両の走行については、ルート及び走行速度等の厳守は徹底します。また、発生土も、出たら出ただけ持ってくるということはせず、1日あたり100台の枠の中で、走行ルートも含め検討して、期間内に収まる形で工事計画を立てます。
- 【後藤委員】 前計画は東側のエリアの土を削って西側に動かす計画でしたが、それでも車両は必要だと思います。新計画は遠くから運んでくるため、ベースの車両は変わらないとしても、影響が大きくなるのではないかと考えた次第です。つまり、車両が稼働する距離や発生する大気汚染物質の量は変わるのではないかと思います。
- 【東急建設㈱】 前計画の東側の土を西側に持ってくる車両は、道路を走行する車両としてではなく、建設機械の稼働台数として計算しています。道路を走るダンプトラックや通勤車両、資材搬入車両等の合計値が、前計画では442台、新計画では532台になっており、その台数を基に、大気汚染・騒音・振動・交通の予測を行っています。ダンプトラックは1日あたりの量を制限していますし、その他の通勤車両、及び資材搬入車両等は、前計画と同様か若干下回るぐらいだと思います。
- 【後藤委員】 そのあたりが一般の人には分かりづらいと思います。東側から西側に土を動かす場合と、遠くから土を持ってくる場合と、どういう車が何台増えてどういう変化が生じるのか、具体的に比較できるような資料が必要だと考えます。
- 【岡部委員】 事業者資料4ページの環境影響要因の評価項目について、水質汚濁は工事中のみ予測評価を行うことになっています。昨今、地球環境はかなり変わってきており、大雨や地震が増えています。今後はさらに変わっていくことも予想される中で、今回、谷を大量の土で埋めて土地をつくるわけですが、水質汚濁や土壌汚染については、工事中だけではなく、供用時も考慮する必要があるのではないのでしょうか。
- 【東急建設㈱】 工事中の水質汚濁は、計算式で予測を行っており、前計画の影響を上回ることはないと評価しました。搬入土については、無害かどうかという懸念があると思いますが、施工計画・工事の実施に関して、発生元で条例等に基づき確認したうえで搬入する対策を考えています。

- 【奥委員】 3点あります。1点目は事業者資料3ページの動物・植物の状況について、この文章では評価書以降に変化があったのかどうか分かりませんので修正をお願いします。
- 2点目は、同資料5ページの地下水について、前計画から非選定項目だったということですが、現地調査で拝見したところ、かなり湧水が出ていました。そもそも前計画で非選定とした理由、当時の判断をお伺いしたいと思います。
- 3点目は、同資料10ページにある、審査書に対する対応状況について、なぜこの2項目のみを抜粋しているのかお伺いします。
- 【東急建設㈱】 3点目については、説明時間の都合上、代表的なもの、注目されている項目2つを選びました。
- 1点目の質問に関して、確かにこの文章では分かりにくいと思います。実際に評価書以後に報告があり、その報告位置を開発エリアから外したことや、湿地性の植物で対象種にあるタコノアシ等と同様に移植移設を行うことなど、対応を報告した事例がありますが、それらは記載していないので、具体的に表現等検討させていただきます。
- 【奥委員】 評価書の時点から状況に変化があった場合に対応するということが、報告書には書かれているということでしょうか。
- 【東急建設㈱】 表現について修正します。
- 2点目の地下水を評価項目にしなかった理由については、確かに当該地は湧水が発生しているところがありますが、地下水位及び湧水の流量に影響を与えるような、揚水、排除、遮断は行わないため、評価項目として選定しませんでした。
- 【佐土原会長】 そのあたりの判断がどういうふうにされたかが分かりません。全体が地形的につながっている中で、ある場所を遮断する・しないではなく、全体の水脈などが関係するだろうと思います。
- 【東急建設㈱】 西側の湧水については仮の調整池で一度留めて、都市計画道路の下を通して東側の河川のほうに流しています。造成工事の地下水の処理もそのようなルートで行おうとしており、最終的には東側の水路に流れる計画ですので、現状とは変化がないと考え、項目には選定しませんでした。
- 【奥委員】 大量の盛土をするわけで、特定の場所で水を遮断してどこかに排水するというわけではなく、あの湿地があることが、地域全体の自然環境の基盤になっている、動植物の良好な環境を提供しているとすれば、盛土することによって改変されるわけですから、その辺りをどうお考えなのかをお伺いしたい。前計画でそのことは考慮しなかったということでしょうか。
- 【佐土原会長】 前計画の考えの確認と、あとは意見として提示させていただいています。直ぐに回答は求めないので、そう理解してください。
- 【田中委員】 現在の評価項目には地球環境への負荷の低減という項目があり、例えば工事用車両の走行に伴う温室効果ガスの予測など、現在であれば配慮が必要ですが、それについてはどうお考えでしょうか。
- 【東急建設㈱】 修正届では前計画に対しての変化を検討することになりますが、温暖化等については計画上の地域貢献等の中での考えもありますので、次回報告します。
- 【工藤委員】 修正届添付資料122～125ページに前計画と新計画の建設機械の配置図

がありますが、なぜこの配置にしたのか基本的な考えを伺いたい。また、同資料131ページに、前計画の予測条件と比較して、パワーレベルが比較的小さいダンプトラックが減少し、パワーレベルが大きい建設機械が増加した、と書かれていますが、同資料120、121ページを見てもそのことがよく分かりません。それと、工事用車両走行に伴う道路交通騒音について、同資料138、139ページを見ると6時から24時間予測されていますが、工事用車両が24時間走ると誤解されますので、この予測値の意味を教えてください。

【東急建設㈱】 次回報告します。

【木下委員】 土を東側から西側に動かすだけと、遠くから持ってくるのは違うだろうということ、大体何キロくらいのところから土を持ってくるのか。環境影響評価はできないと思いますが、今までの実績から大まかには判るのではないのでしょうか。

【東急建設㈱】 今までの実績からの推計になると思いますが、次回御報告します。

## オ 審議

【佐土原会長】 審議の前に事務局に確認しておきたいことがあります。今回は事業計画の修正に伴う環境影響について調査審議することと理解していますが、温室効果ガスなど、アセスの新しい項目として追加されているものもあり、今回の審議の中で検討することが大切と考えます。審議の進め方に関して、事務局の見解を伺います。

【事務局】 今回は、条例39条に基づく審議をお願いしています。アセス案件が事業計画を見直す場合、注意する点は2点あります。1点目は、事業計画の修正に伴い環境影響がどう変化するか、2点目は、従前の審査で求めた市長意見などが、事業計画の修正でどのように反映されているか、この2点について指導しています。

また、温室効果ガスなどの項目については御指摘のとおり、どう配慮されているのか審議することは重要だと考えます。本日欠席の委員からも、東日本大震災の経験から、盛土造成に伴う地震への対応を確認したいなどの意見も頂いておりますので、事業計画の修正に対して、特に環境に配慮すべき事項についても、審議の中で検討していただくことは大切と考えています。

整理しますと、1点目と2点目について審議いただき、再実施の必要について判断をしていきたいと考えています。

3点目の環境に配慮すべき事項についても御審議いただき、最終的に答申にまとめていただきたいと思います。

【後藤委員】 土を隣から運んでくると、事業計画区域外から運んでくるとの違いは非常に大きいことだと思いますが、その内容を明確にさせていただかないとイメージできません。二酸化炭素や水質についてもどうなのかが分かりません。

【佐土原会長】 先ほど議論になっていた水脈・水質と生物についても、環境に配慮すべき事項として検討していただく必要があると思います。

【津谷委員】 事業計画区域外から土を持ってくることで、例えば生物や植物の種などが入っていることもあるので、御説明していただく必要があると思

ます。

【佐土原会長】

今回の質疑等を踏まえ事業者に対応をお願いします。

また、本日欠席の委員からの意見について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

3名の委員から意見を頂いております。

水野委員より、修正届添付資料103ページの将来交通量について、A・B断面の交通量が前計画より減少している一方で、事業者資料にあるように工事用車両が532台と前計画より増加しているがこの差異はなにか伺いたい。大気への影響はいずれにしても小さいと思いますが、予測に用いる交通量の妥当性について補足をお願いしたい、という意見です。

赤羽委員より、修正届添付資料189ページに「No. 1（神奈中車庫前交差点）の休日の交差点飽和度が0.903となりました。一般的に、交差点が捌くことのできる交差点飽和度の上限は0.9とされていますが、No. 1（神奈中車庫前交差点）では、現況においても渋滞が発生しており、さらに影響が出ると予測されます。」とありますが、現況において渋滞が発生しているにもかかわらず、現況の交差点需要率が0.780と上限値を大きく下回って算定されていることは合理的ではありません。この点を精査し、工事中・供用後に係る算定精度に関して再確認される必要があります。また、前計画の審査では、神奈中車庫前交差点の環状4号線側に左折専用車線を追加設置する案が具体的に検討されていたと記憶しており、今回も具体的な対応が示され、その効果が評価される必要があります、という意見です。

また、大量の土を外部から持ってくることへの影響はどうか、という意見も頂いております。

菊本委員より、東日本大震災では、特に集水地形や傾斜地に造成する谷埋盛土で甚大な被害が出ていることが報告されています。地下水位の低下や排水など地下水に関する対策、鋼管杭や補強土など傾斜方向への地盤の変位を抑える対策など、どの程度必要になってくると考えているか、どの程度の対策をとるのか確認させていただきたい、という意見です。

欠席委員からの意見は以上です。

また、本日の意見を整理します。

水路の付替や調整池が前計画と大幅に変わるのであれば、動植物への影響も変化するのではという意見がありました。

また、事業計画区域外から土を持ってくることによる交通の状況変化や、どこから土を持ってくるのか補足して欲しいとの意見がありました。

更に盛土に伴う土壌汚染や水質、生物への影響が懸念されるという意見がありました。

評価時以降の生物の地域特性の変化に関する表現が分かりづらいという御指摘があり、次回修正案を提出されるとのことでした。また、地下水、湧水の項目選定が、従前の評価書でもされていない理由について、事業者からその理由を説明したところ、改変することへの影響も加味した上で、本当にやる必要はないのかとの意見もありました。

地球環境負荷の低減への配慮について、次回補足資料が提出されるということです。

建設機械の配置の考え方、同じく建設機械のパワーレベルの違いや、修正届添付資料138、139ページにある騒音の予測結果の表記方法について理由を伺いたいとの意見もありました。以上について事業者から補足説明を求めます。

もう一点、報告があります。

修正届添付資料9ページにあるオオタカのモニタリング結果については、事業者から報告を受けており、その結果は、葉山委員に報告しています。その見解については、次回以降の審査会で報告します。なお、オオタカの営巣状況の情報は、密猟などの被害を助長するなど、取り扱いは注意したいと考えており、詳細な生息状況のデータは、公開の場で報告することはふさわしくないため非公開にて報告します。具体的には、次回審査会では事業者資料に対する見解を葉山委員より口頭で報告いただき、詳細な情報については、傍聴者が退出した後に、オオタカの生息状況のみを、葉山委員、又は、事務局から報告させていただきたいと考えています。

【佐土原会長】 希少種であるオオタカの営巣に係る情報については、取り扱いに注意しなければならないため、事務局の提案通りオオタカの生息状況のみを傍聴者退出後に報告を受けたいと思います。よろしいでしょうか。

以上で本日の審議は終了します。

資料

- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に係る調査審議について（答申）（案）
- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書
- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書 資料編
- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書 環境影響評価関連図
- ・（仮称）上郷開発事業に関する事業内容等修正届出書（写）
- ・（仮称）上郷開発事業環境影響評価について計画の修正に伴う評価書との比較（修正届添付資料）
- ・（仮称）上郷開発事業が環境に及ぼす影響についての諮問文（写）
- ・（仮称）上郷開発事業のアセス手続（経緯）
- ・（仮称）上郷開発事業修正届添付資料に関する説明資料