

平成25年度 第4回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成25年12月10日（火）10時00分～12時25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）、赤羽委員、岡部委員、小熊委員、菊本委員、 工藤委員、後藤委員、小堀委員、田中委員、津谷委員、中村委員、 葉山委員、水野委員
欠席委員	奥委員（副会長）、池邊委員、木下委員
開催形態	公開（傍聴者 11人）
議題	1 （仮称）みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画に係る第2分類事業 判定届出書について 2 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
決定事項	平成25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。
<p>議事</p> <p>1 平成25年度第3回横浜市環境影響評価審査会会議録確認</p> <p>2 諮問 横浜市環境影響評価審査会は、（仮称）みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画に係る第2分類事業判定届出書の調査審議について、横浜市長から諮問を受けた。</p> <p>3 議題 （1）（仮称）みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画に係る第2分類事業判定届出書について ア 手続について、事務局が説明した。 イ 第2分類事業判定届出書について、事業者が説明した。 ウ 質疑</p> <p>【葉山委員】 第3章の3-4ページで、いくつかの植物種を入れるという記載があります。アオキはここ何年かで鳥の持ち込む種の代表種となっていますが、あまりにも鳥が持ち込みすぎて林床植生の構造をいびつにしているということが問題視されています。ヒヨドリが必然的に持ち込みますので、アオキに関しては積極的に植栽する必要はないのではないかと思います。それと、種子をつける種だけではなくて、花をつける種にも注目していただきたいと思います。花を訪れる訪花昆虫ですとか、鳥類ですとかそういったものを誘引する機能を持っていますので、特に鳥類ですとか、ツバキやサザンカなどが、メジロ類などの蜜を好む種を誘引してくれるという事がございます。外に出てあまり他の群落構成に迷惑を与えない範囲で、こういったものを入れていただけると有難いと思います。</p> <p>【水野委員】 ヒートアイランドに関して、3-6ページの下線部ですが、ヒートアイランド取組方針に記載されているような、海風による都市の冷却効果を、ビルが建つことにより阻害することが問題なので、ここに記載されている事はヒートアイランド対策そのものではないと思います。今回の事業によって風の流れを阻害してしまうことになるので、それをどう軽減するかがヒートアイランド対策になるのだと思います。ですので、この記</p>	

載の仕方では対策を進めているという事にはならないと思います。例えば、壁面で熱が溜まらないようにしたり、排熱を少なくするなどの対策が必要になってくると思います。

**【事務局】** 本日の判定資料については、第2章が判定基準に対する事業者が検討した現状と評価になります。配慮書手続が終了していますので、第3章の内容は、事業者が審査会で頂いた御意見をふまえてより良い配慮内容を検討し、現時点での見解として示したものとなります。ただいま、専門的な立場から非常に良い御意見を言っていたのですが、この段階で事業者がこうしますとお答えする内容ではございません。判定の結果によって、アセス要であれば方法書以降に、アセス不要であれば配慮市長意見見解書に記載されるものとなります。ですので、今頂いた御意見は、御要望として賜るということによろしいでしょうか。

**【佐土原会長】** 今の事務局の説明のとおり、事業者は以前議論した内容をふまえて書き直しているという事ですので、御意見をここで頂いて、できるところは入れていただくということによろしいでしょうか。特にここでの審議としては、第2章で、判定基準に照らし合わせて、影響は無いという事で資料は作成されていますが、ここについて審議いただくという事が主眼になると思います。

**【葉山委員】** 2-1ページのウの項目で、埋立地にはそういうものが無いという書き方をされていますが、実は、埋め立て地の環境だからこそ重要な種が分布する所が東京湾の中にはいくつかあります。そういったことがあることを認識して記載していただきたいと思います。

**【津谷委員】** 2-1ページのイの項目で、2-5ページの図によると21、33、39と比較的近くに保育園・幼稚園がありますが、ここへの日影の影響はどうお考えですか。

**【三菱地所設計㈱】** 日影につきましては、計画地は商業地域にあり、規制はございません。一方、周辺の保育園・幼稚園につきましては基本的に建物内にございます。例えば、21番は北側に面した保育施設です。大きな影響はないと考えていますが、第3章にも記載しているように、隅角部の切除等で少しでも日影がかかる範囲が少なくなるように、今後の設計の中で検討を進めて参りたいと考えています。

**【佐土原会長】** 先ほどの埋め立て地の件については、今の趣旨をふまえて対応いただきたいと思います。

## エ 審議

**【中村委員】** 第2章の内容を見ると、アセス不要という結論で良いのではないかとと思うのですが、アセス不要になった場合、第3章の「検討します」と記載されている内容が、その後検討されたかどうかについて、審査会や市民が確認する事はできるのでしょうか。

**【事務局】** 第3章の部分は、計画段階のため「検討します」といった記載になっています。アセスの手続上、計画段階での市長意見に対する事業者の考え方は御覧になる事はできますが、アセスが不要となり建物が建った時にどういう対応をしたかは、特に報告するような規定はございませんので、果たしてこの配慮の内容が実際にどれだけ実施されたかを審査会にお示しする事はありません。

- 【佐土原会長】先ほど、日影については検討したいという回答でしたが、今日この場に検討結果があるわけではありませんので、今日判定するのか、持ち越すのか、どのように取り扱うかについて、事務局から何か補足説明はありますか。
- 【事務局】事業者も言っておりましたが、この地区は商業地域で法的な日影規制はありません。ただ、中高層条例に基づいて、周辺住民に対して日影の状況はこの後必ず説明されます。事業者が、現段階で考えられる配慮の内容として対策をとっていると考えると、例えば一日中真っ暗になるような、判定基準上の著しい影響がある状況になるとは考えられないと考えています。
- 【水野委員】第2章に判定のための様々な基準がありますが、事業者がこの基準をクリアしているかどうかということだけを審査会として判定すればいいということになりますね。そうすると、仮にアセス不要ということになれば、第3章で記載された内容が守られたかどうかについてチェックする事ができなくなるため、第3章の配慮の内容についてはここで審査しても意味が無いという事になるのではないのでしょうか。
- 【事務局】第3章の配慮の内容については、あらかじめ判定の前に計画段階配慮書を作成して手続を行っており、その段階で配慮書について、一度先生方の御意見を伺い、それらをふまえた内容になっていると考えています。この判定の審議の場で、第3章の配慮の内容を資料につけましたのは、判定を出すまでに時間がありますので、その段階で事業者がより配慮をしたいと考えた内容をこの場でお示しする事で、先ほど頂いたような御意見をさらにふまえて、次の図書に反映できると考えたためです。
- 【水野委員】しかし、配慮したかどうかについては最終的にチェックできないので、ここには何を書いてあっても構わないという事にならないのでしょうか。
- 【事務局】確かに、もし判定の結果、アセス不要であれば、制度上、チェックするという事は規定しておりません。ただ、ここで記載した内容は配慮市長意見書に対する事業者の見解という形で今後公表されます。これは、第3章で記載されている内容に、さらに今日の御意見をふまえて書き込んだ内容がホームページにも載り、公表される形となります。一般に対して公表されますので、事業者にとっては、これが一定の縛りにはなると考えます。今後、実施設計や地元説明、高層建築物に関する様々な手続を進める中でも、こういう内容が広く一般に公表されていくというのは、やらなければならないという責任が事業者に生じるのではないかと思います。ただ、手続的にアセスとのリンクはありません。
- 【佐土原会長】手続上は配慮市長意見見解書として公表されて残っていき、ある程度情報が公開されるという事で、きちんと配慮が実行されているかについては、そこである程度担保されるという御説明でした。本日の、日影についての「検討します」という回答に関する対応がどうなるのかということ、アセス不要となった場合に第3章の部分がどうなっていくのかということについては、もう少し十分に納得していく必要があるかと思えますので、今日のところは決めかねる状況でしょうか。
- 【後藤委員】3-1ページの配慮書から変更した配慮の内容とありますが、仮に、ここに書いてある変更した内容が、この審査会で指摘された事項に基づいて変更されている場合は問題ないと思いますが、そうでない場合は、これは出来上がっている物なので、ここで指摘しても効果がないという解

釈でよろしいのでしょうか。

【事務局】 これは出来上がった物ではなく、現時点で事業者が前回の審査会の内容をふまえて変更したものです。この後、判定の結果、アセス要となった場合は方法書以降で、アセス不要となった場合は配慮市長意見見解書として公表されます。ですので、配慮の内容については事務局として事業者に対し、先生方の御意見の趣旨をふまえて指導を行っていくことになります。

【後藤委員】 今日委員から指摘があった内容について、事業者はそれを持ち帰って検討し、それを反映した文章に作り直す可能性があるということですか。

【事務局】 あります。

【後藤委員】 その辺が少しはっきりしないという所が気になります。

【佐土原会長】 それを書き直すというのは、どの段階で出てくるものなのでしょうか。

【事務局】 アセス不要になれば、事業者の見解を作成する際に書き直します。

【佐土原会長】 その見解書の検討については、またここで議論されるのですか。

【事務局】 それはありません。以前、横浜市では配慮書手続がなく、今までの第2分類事業は、先に配慮書手続を経ず、いきなり判定手続を行っていました。その場合、何も環境への配慮がないままアセス不要になった事業は、そのままその後のアセス手続を一切実施していませんでした。今回から、計画段階配慮手続を設け、第2分類事業であっても計画段階から環境への配慮をしてもらうということに大きな意義を捉えて、事業者には、判定手続より前に配慮書手続を行ってもらっています。

【後藤委員】 つまり、第3章に関しては、審査会においてこの内容をよく聞き、理解し、気がついた内容があれば指摘をしますが、指摘した内容が必ずしも反映されるとは限らない、という解釈でよろしいですね。

【事務局】 先生方がこの場で仰った御意見は、必ず事務局から事業者に伝えますし、配慮の内容を書き直すに当たっては、必ず指導いたします。

【佐土原会長】 配慮書が初めてということもあり、今日のみなさんの御意見の状況等を見ますと、審議を継続する必要があるかと思いますが、それでよろしいのでしょうか。

【事務局】 今回の添付資料の作成の仕方として、判定基準に対する事業者の考え方以外に、第3章の配慮の内容を付けたことにより、先生方としてもどちらに対して意見を言ったらよいのか、また、言った意見がどうなるのかについて、非常に苦慮されたかと思えます。申し訳ございません。ただ、今回のこの場では、第2章の判定基準に対する現状を見ていただいて、この事業がこの地域にどのような著しい影響を及ぼす恐れがあるかどうかの判断を頂きたいということが趣旨でした。先ほど頂いた第2章への意見については、特に日影に関して御意見がありました。日影については、もう少し資料がないとこの地区に対する影響がわからない、次回こういった資料が必要だということであれば、言っていただきたいと思えますし、資料が無くても、この地域の現状とこの事業特性からいけば、日影について相当程度の影響が無いと判断できるのであれば、そのように御判断いただければと思えます。

【佐土原会長】 日影以外には特に御指摘はなかったということで、そこだけになるのかと思えますが、著しい影響という事に関して何か御意見はありますでしょうか。

【津谷委員】 日影の説明をお聞きした限りでは、高層建築物の中に保育園・幼稚園が

あるということですので、著しい影響があるとまでは言えないのだろうなという気がしまして、施行規則の判定基準に照らしてみても、相当程度の環境影響があるとまではいえないのではないかとというのが、率直な私の判断です。

【岡部委員】 第2章で判断するというところで、表2-1のアの中で「ごくわずかであり」という表現がありますが、その「ごく」をさらに小さくしようということで第3章の配慮の内容が記載されていると思いますが、その内容が担保されての「ごく」なのか、こちらが先になってしまったの「ごく」なのか、その辺の考え方が難しいように感じています。

【田中委員】 日影の内容について、建物内部にあるので、それほど問題ではないという見解ですが、開口部がどちらに向いているのかという情報だけでも開示すればその辺の判定がしやすいかと思います。高層ビルではなくても、ビルの1階に保育施設が入っている事例は横浜市でも多くあると思うのですが、建物の前面にしか開口部が無く、一日中陽が入らないという施設も生じていますので、そういう情報だけでもできるのであれば開示していただくと良いのではないかと感じました。

【中村委員】 第3章の内容について、第2分類事業の場合は、工事中の配慮はしなくても良いのでしょうか。

【事務局】 第2分類事業であっても工事中の配慮は当然行います。例えば、3-2ページでは、工事計画の策定に当たっての配慮事項があります。計画段階の今だから言える内容で、細かい記載ではありませんが、きちんと行いますといった内容になっています。

【中村委員】 工事用車両の運行について、ここには一切書かれていませんが、この地域は交通量が比較的多く、それに工事用車両の分をプラスしても影響はないという判断でしょうか。

【事務局】 工事用車両の台数については、計画段階なので事業者もまだ把握しておりません。

【佐土原会長】 今日のところは継続審議ということにさせていただき、著しい影響はないということの確認を次回に行うということにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【後藤委員】 第3章については、事前に委員に知らされているのでしょうか。

【事務局】 この資料については、事前に郵送させていただいています。

【後藤委員】 ということは、これをよく読んで、それを見て、もし意見があればまとめてきちんと説明して、その意見を反映していただくということは可能ということですね。實際上、審査会で議論されたのは主にこの第3章の内容であり、委員としては、自分たちの指摘した内容がどう反映されているかについてが、気になるころだと思えます。それは、この一連の流れがこれで良いのかということにも関係してくると思えます。

【事務局】 第3章の配慮の内容については、この前段階の配慮書の審査の中で色々と御意見を頂いており、それらをふまえて作成した配慮市長意見書という形で、既に事業者にはその内容を伝えていきます。第3章の内容は、本来、この段階での審査ではなく、最終的にアセス不要となった場合に事業者見解という形で新たになってくることとなります。頂いた御意見の内容が、今回の判定に関する審議と直接リンクするものではないと考えます。

【後藤委員】 委員が指摘した内容が、最終的な事業者見解に反映されていない場合

は、それに対し指摘を行うということではできても良いのではないかと思います。

【事務局】 資料として配慮の内容が ついて いますので、そこに対して御指摘や御意見がありましたら、事業者に伝え、仮にアセス不要になった場合は配慮市長意見見解書という形で、最終的な事業者の見解が示されることとなります。事務局からの確認ですが、著しい影響があるかどうかの判断に関しては、田中委員からありました開口部の向きをお示しして、日影の状況を御説明するという形でよろしいでしょうか。

【田中委員】 日影図は過去の資料で出ていましたか。

【事務局】 計画段階配慮書の手続では、予測評価までは行いませんので、日影図は出されていません。

【水野委員】 内容についてはそれでよいと思うのですが、手続的に疑問を持っています。第2章と第3章の関係はお互いにリンクしていると私は考えていますが、全体としてどうリンクし、どう配慮がされているのかを、きちんと整理していただきたいと思います。

【事務局】 わかりました。

【佐土原会長】 では、それも含めて次回説明していただきたいと思います。

## (2) 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 指摘事項等一覧について事務局が説明した。

イ 補足資料について、事業者が説明した。

ウ 質疑

【佐土原会長】 準備書資料編 図18-2-2-1で、東海道新幹線を示した青色のグラフが大幅に減っていますが、列車の本数が減ることになるのでしょうか。

【東海旅客鉄道㈱】 ここでは、東京～大阪間という非常に限られたモードの中でのCO<sub>2</sub>を計算しています。青色の部分が減っているというのは、結果的に列車の本数が減ることになるとは思われますが、東京～大阪間を中央新幹線が走ることにより、東海道新幹線の使い方に色々な可能性が出てくるだろうと考えています。例えば東京～静岡間や、中央新幹線は京都を通らない計画となっていますが、東京～京都間、静岡～京都間などを利用する乗客の利便性については、これまでと変わらず提供していきたいと考えています。一概に列車の数が減ることではなく、非常に狭い意味での東京～大阪間を利用する乗客に対するCO<sub>2</sub>の排出量を算出しています。東京～大阪間については中央新幹線を利用していただけだろう。したがって、東海道新幹線を示す青色のグラフが減っているということです。

【佐土原会長】 補足資料4 ページで、（中央新幹線の）消費電力量が3.5万kWとなっていますが、東海道新幹線ですと1台何kWになるのでしょうか。

【東海旅客鉄道㈱】 準備書資料編 環18-2-1、環18-2-2を御覧ください。（中央新幹線の消費電力量）43.8MWhに対する直接的な回答にはなっていないかもしれませんが、一人あたりのCO<sub>2</sub>排出量の原単位は、超電導リニアでは29.3kg-CO<sub>2</sub>/人に対して、最新鋭のN700系のぞみでは7.1kg-CO<sub>2</sub>/人となっています。N700系は座席数が1,323席で、超電導リニアの座席数（1,000席）とは異なっていますが、乗車率は東海道新幹線の実績をそのまま用いていることを考えますと、おおむねこの比で見ただけであればと思います。1/4程度に

なると御理解ください。

【佐土原会長】 それは増えるということですね。つまり、スピードは上がるけれども、CO<sub>2</sub>はかなり増えるということですね。

【工藤委員】 CO<sub>2</sub>排出係数についてです。ここでは、各電力会社の排出係数の平均値を使っていますが、原子力発電については、将来、どのようになると考えてこのような数字を使っているのですか。

【東海旅客鉄道㈱】 当社は電力を供給する会社ではないため、電力の供給方法というのは電力会社にまかせるというのが基本的なスタンスです。供給方法が原子力であるのか、あるいはクリーンエネルギーで発電したものなのかは特に問いません。安定的かつ大量の電力を供給されるのであれば、その方法までは問わないというのが当社のスタンスです。

（準備書で使用した排出係数は平成20年度の数値ですが）平成20年度というのは東日本大震災の前なので、原発が稼働している時の数値を使っているのではないのかというのが御質問の趣旨ではないかと思えます。平成20年度のデータですが、決して原発が稼働していたから低い数値というものではなく、むしろ高めの数値となっています。新幹線が開通するまで15年ないし20年近くかかるわけですが、クリーンエネルギー等が開発されれば排出係数は下がる可能性もあることを考えて、平成20年度の数値を使用しています。

ここで、東電、中電、関電の電力3社の排出係数が、震災前後でどのように変化しているのかを紹介します。今回使用した平均値は0.409kg-CO<sub>2</sub>/kWhですが、平成23年度の平均値は0.477kg-CO<sub>2</sub>/kWhです。この年は、大飯原発が動いていたかもしれませんが、原発はほぼすべて止まっていた時期です。これを使用して中央新幹線のCO<sub>2</sub>排出量を計算しますと、年間約44万t-CO<sub>2</sub>となります。震災前後で年間約6万t-CO<sub>2</sub>増加しているということになります。

【赤羽委員】 準備書資料編 環18-2-2では、N700系のぞみの一人あたりのCO<sub>2</sub>排出量を計算するにあたって元になっている数値は、1座席あたりの排出量となっています。これに利用率を掛けて最終的に計算していますが、乗客が乗っている時と乗っていない時とでは、排出量が全体として変わるものなのかどうか。重量が多いか少ないかによって電力消費量が変わると捉えられますが、そのような影響はあるのでしょうか。

【東海旅客鉄道㈱】 「4.4kg-CO<sub>2</sub>/座席」というのは、N700系のぞみが東京～新大阪間を走るために使う消費電力量を座席数で割ったものです。N700系のぞみは16両編成で座席数は1,323です。N700系のぞみが使う電力量を1,323で割ると4.4kg-CO<sub>2</sub>という数値が出てきます。逆に、4.4kg-CO<sub>2</sub>に1,323を掛けると、空の列車が走る際に排出するCO<sub>2</sub>となります。乗客が乗れば重量は増えるため使用する電力量も若干増えますが、大勢に影響が出るというものではありません。空で走っても満員の状態で走っても、それほどの影響は出るものではありません。式では4.4kg-CO<sub>2</sub>/座席を61.2%で割っており、空席を見込んで数値を出しています。

【田中委員】 今回の説明でCO<sub>2</sub>に対するスタンスや考え方は理解しました。事務局に伺います。1事業者としては、準備書資料編 図18-2-2-1の青色とオレンジ色の部分だけがCO<sub>2</sub>の排出量と見なされると思われませんが、環境影響評価といった場合に、最終的には青色とオレンジ色の部分だけで資料を作成した方が適切と思いますが、どのように考えるべきでしょう

	か。
【事務局】	事業者全体としては青色の部分も含めたCO <sub>2</sub> 排出量となるのでしょうか、今回の準備書は中央新幹線に関するものなので、オレンジ色の部分について審査するのが適切であると考えます。
【田中委員】	航空機やバス、乗用車などは不要ではないかという理解でよいですか。資料としては、オレンジ色の部分について議論するというでよいですか。
【事務局】	そのとおりです。
【小熊委員】	準備書資料編 図18-2-1-3の交通需要予測は、事業者が独自で予測したものではないことは理解していますが、この数字の中には将来の人口減少が考慮されているのでしょうか。また、地下水・土壌について、薬液注入工法の影響は比較的少ないとのことですが、水ガラス系薬液の注入量をどの程度見込んでいるのでしょうか。それが地下水量に比べてどの程度の量になるのかを教えてください。
【東海旅客鉄道㈱】	交通需要予測の件については、次回に回答させていただきます。水ガラス系薬液の使用量についてですが、現地の地質や周辺の状況にもよるため一概には言えず、現段階では計算できないものです。例えば緩い地盤の場合、想定以上の薬液を使うこともあるため、現時点で回答ができず申し訳ありません。
【小熊委員】	地下水の水質を汚染するか否かに関する回答が本日の資料であると思いますが、水量の面でどれくらい影響がありそうかも、いずれ示してほしいと思います。
【津谷委員】	補足資料3ページの【質問】にある「CO <sub>2</sub> の評価が航空機との比較で良いのか疑問である。単純に飛行機の代替となるということではなくて、中央新幹線ができることで新たに交通手段ができる应考虑すべきで、トータルでどのくらいになるのかを予測すべきである。」についてです。準備書資料編 図18-2-1-3では、「現状」と「中央新幹線なし」と「伊丹・関空廃止ケース」だけを算出していますが、航空機も併存した場合もあり得るのではないのでしょうか。それに追加されて中央新幹線ができることもあり得るわけで、そのケースはなぜ想定しないかという質問と同じと思うのですが、いかがでしょうか。
【東海旅客鉄道㈱】	(中央新幹線ができることで)航空機はなくなるであろうというのが当社のスタンスです。仮に東京～大阪間の航空機がなくなったとしても、羽田や関空、伊丹の発着枠が空く、そこに別の便の飛行機が飛ぶ、それによって航空機のCO <sub>2</sub> は減らないといった場合に、どの程度CO <sub>2</sub> が増えるのかと考えた時、(補足資料4ページの)38万t-CO <sub>2</sub> というのが一つの目安となるのではないかと思います。準備書資料編 図18-2-2-2のオレンジ色の部分が増えるというのが分かりやすいのではないかと思います。
【津谷委員】	「説明会概要」にある「説明会における主な質問と回答について」ですが、横浜市緑区で開催された説明会での質問と回答は、この中に出てくるのでしょうか。
【東海旅客鉄道㈱】	前回(11月19日)の審査会に提出した補足資料にあります。青葉公会堂における説明会の参加人数は約90名、説明会の時間は2時間3分でした。質疑応答は約1時間で、質問数は17問でした。質問された内容ですが、今回の資料に入っていないものとしては「車内の磁界と人体への影響は」、「リニアは原発再稼働を前提としているので



すか」、「火災等の事故時の対応はどうなるのですか」、「非常口等の場所や工期をしっかりと説明すべきでは」といったものがあります。また、似たような質問として「自分の土地とルートとの位置関係について地番までわかりますか」、「ルート変更はあるのですか。非常口の位置は変わりますか、これで決まりですか」といったものが資料の中にあります。これらが青葉区での説明で頂いた質問です。

【菊本委員】 薬液注入工法について伺います。本日の補足資料では、アクリルアミドやホルムアルデヒド等は使用しないこととなっているとのことですが、準備書資料編 環6-1-1の薬液の定義では、アクリルアミドやホルムアルデヒドを含むものとなっています。資料編での説明と本日の補足資料とは矛盾するのではないですか。

【東海旅客鉄道株】 準備書資料編 環6-1-1から環6-1-4までは全て「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」という1つの文章です。この中でいう「薬液」というのは、(2)薬液のイからホまでの)5種類の物質を含有する液体ですが、「2-3 使用できる薬液」を御覧ください。「薬液注入工法に使用する薬液は、当分の間水ガラス系の薬液(主剤がけい酸ナトリウムである薬液をいう。以下同じ。)で劇物又は弗素化合物を含まないものに限るものとする。」と記載されています。つまり指針の中では、いったんはアクリルアミドやホルムアルデヒド等が含まれたものを薬液として定義はしているものの、定義した中で使って良いものは、「けい酸ナトリウムが主剤であって、かつ劇物や弗素化合物を含まないものに限る」となっています。今回は、水ガラス系の薬液しか使えないという指針のとおり施工するという事です。

【佐土原会長】 説明はこれでよろしいでしょうか。  
事業者の方々ありがとうございました。

## エ 審議

【後藤委員】 前回欠席したのでお聞きしますが、磁界について住民から質問もあったようですが、これまで審査会で磁界について何か意見はあったのでしょうか。

【事務局】 準備書の審査の中では、特に出していません。

【後藤委員】 (医療の分野では)MRIなどよく使いますが、2テスラや3テスラの磁界では、その中に人間が入っても特に問題はないとされています。準備書によると、ホームで発生するのはその1/1,000程度となっています。非常に少ない磁束密度ということで、まったく影響はないということがよく分かりましたので参考としてください。

【事務局】 12月5日に、山梨リニア実験線において磁界の公開測定が行われました。自治体関係者やマスコミに参加の案内があり、横浜市からは、工藤委員と事務局1名の計2名で参加しました。車内やトンネル付近、高架下などで磁界を測定しましたが、特に問題のある数値は出ていませんでした。事業者と相談して、審査会に報告ができればと思っています。

【後藤委員】 2テスラや3テスラでペースメーカーや歯のインプラントに影響が出ていますが、その1/1,000程度のレベルなので、まったく影響はないと思います。

【工藤委員】 車内の座席にペースメーカーを置いて、実際に走らせて測定してしまし

た。

【佐土原会長】 それでは、本日の審議内容や質問も含めて事務局から確認をお願いします。

【事務局】 温室効果ガス等について佐土原会長、工藤委員、赤羽委員、田中委員、小熊委員、津谷委員から御意見を頂きました。なお、小熊委員から頂いた、(交通需要予測について)人口減少を見込んだ計算をしているのかという御質問については、確認して報告したいと思います。

土壌対策について小熊委員と菊本委員から御質問がありました。特に小熊委員からは、薬液の注入量についての御質問がありました。事業者からは現時点での回答はできないということでしたが、いずれ示してほしいとのことでした。

説明会について津谷委員から御質問がありました。前回の審査会でもありましたが、青葉区に特化した質問はなかったとのことですが、先ほどの事業者からの説明のとおり、様々な質問・意見はあったとのことでした。

最後に、磁界について後藤委員から御意見がありました。これについては事業者と相談して、審査会に御報告できればと思っています。

【佐土原会長】 以上をもちまして、本日の審議は終了とさせていただきます。

#### 資料

- ・(仮称)みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画が環境に及ぼす影響についての諮問文(写)
- ・計画段階配慮手続及び第2分類事業に係る判定手続について
- ・別紙1 判定について
- ・別紙2 第2分類事業判定基準等について
- ・(仮称)みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画判定届出書
- ・(仮称)みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画 第2分類事業判定届出書 添付資料
- ・(仮称)みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画 計画段階配慮書
- ・みなとみらい21インフォメーション vol.84 (パンフレット)
- ・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
- ・中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書に関する指摘事項等一覧
- ・中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書に関する補足資料
- ・中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書(神奈川)説明会概要報告書
- ・中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書に対する意見の概要及び当該意見についての事業者の見解