

平成25年度 第3回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成25年11月19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）、岡部委員、菊本委員、木下委員、工藤委員、田中委員、津谷委員、中村委員、葉山委員、水野委員
欠席委員	赤羽委員、池邊委員、小熊委員、小堀委員、後藤委員
開催形態	公開（傍聴者5人）
議 題	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2回横浜市環境影響評価審査会の会議録を確定する。

議事

1 平成25年度第2回審査会の会議録確認

2 議題

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説明した後、赤羽委員の意見を紹介
- イ 前回の審査会での指摘事項等に対して補足資料を使って説明
- ウ 質疑

【事務局】

赤羽委員から寄せられた御意見を紹介します。

- ① 犬蔵の非常口に近接する横浜市の中学校（市立美しが丘中学校）について、工事用車両の経路を通学路が横断するような状況になく、その面での問題は生じそうにない
- ② 犬蔵での工事車両の経路に含まれる川崎市中央卸売市場北部市場を周回する経路は、同市場の反対側の沿道が緑地であり、かつ現状でも同市場関係の大型貨物車が走行していることから、特段の追加的問題は生じそうにない（ただし、当該地区は川崎市内）。
- ③ 東百合丘での工事車両の走行経路には、住宅地あるいは住宅地周縁の道路も含まれることから配慮が必要かもしれない（ただし、当該地区は川崎市内）。

なお、11月5日に行われた現地視察の際に事務局から、市域が異なるため川崎側（犬蔵方面）から美しが丘中学校へ越境通学する生徒はいないのではないかと御説明しましたが、後日、中学校へ確認したところ、川崎市側から越境して通学する生徒はいるとのことでしたので訂正させていただきます。

（上記説明に対して委員からの意見はなかった。）

【東海旅客鉄道株】

前回の審査会での指摘事項等に対して補足資料を使って説明

【菊本委員】

発生土の再利用法について前回質問しましたが、発生土を他の公共事業で使う、あるいは同じ事業内で使うということは当たり前のこともあり、そうではなく、何%再利用すると決まっているのか、あるいは同じ事業内で再利用できない場合はどこで再利用するのかについてお聞きしたかったものです。どの程度再利用するのかはわからない、また、他の場所で再利用できるかは決まっていないということでしょうか。

【東海旅客鉄道株】

現時点で何%再利用できるのか、どこで再利用するのか、ということについては、前回の説明以上のことは決まっていません。ただし、準備書本編8-6-1-7にあるように、副産物の再利用・再資源化にあたっては、「建設リ

サイクル推進計画2008」や「神奈川県循環型社会づくり計画」を目標として実施します。具体的には準備書本編8-6-1-4の表8-6-1-4にあるように、建設発生土であれば有効利用率90%以上、建設汚泥であれば縮減率85%という目標を掲げていますので、それらを達成するようにしたいと思いません。何%で、どこで再利用するのかということはまだ決まっていますが、このような目標値を持っているということです。

【菊本委員】 計画の段階で具体的な数字を示すのはなかなか難しいと理解できます。目標を御説明していただいたのはよく分かりますので、その目標を達成できるよう、がんばっていただきたいと思います。

【木下委員】 設計交通量についてこだわったのは、実測されていない場合、今の交通量予測では狂いが生じやすいため確認させていただいたものです。また、実測交通量の場合はブレが大きいいため、いつ頃、どのように実測したのか（準備書には）書いてあるのか、あるいは十分と考えているのか確認させてください。

【東海旅客鉄道株】 調査時期は、準備書本編8-3-10-9に記載されています。断面部の自動車交通量については平成24年11月8日、9日、15日、16日で、主要交通部での自動車交通量、歩行者・自動車交通量、信号現示、滞留長・渋滞長などの状況は、平成24年11月13日にそれぞれ調査しています。国土交通省によると、9月、10月、11月は安定期となるため、11月に調査しました。

【木下委員】 土日は工事をしないのですか。

【東海旅客鉄道株】 日曜日は工事をしません。

【工藤委員】 換気設備についてですが、ここで言う換気というのは、吸気か排気のどちらでしょうか。非常口ごとに変えているのでしょうか。また、これに関連して、非常口の設備に開閉設備がありますが、列車の通行時は閉じているのでしょうか。特に微気圧波に影響しますので、お聞かせください。

【東海旅客鉄道株】 どの非常口の換気設備が吸気又は排気なのかはまだ決まっていますが、交互に吸気、排気、吸気、排気という形で並びます。つまり、一つの非常口では吸っていて、その隣の非常口では吐いているという形で交互につくっていくという計画です。また、騒音や微気圧波対策として開閉設備があるわけですが、列車通行時には閉まる仕組みとなっています。列車が通る直前に閉まり、それによって外に騒音や微気圧波は漏れない仕組みです。補足として、換気用のファンがあり、（開閉設備は）列車の風圧によってファンに悪影響を与えるのを防ぐというのが主目的ですが、それを閉めることで空気の通り道が遮断されるため、騒音や微気圧波が低減されるという仕組みです。

【中村委員】 補足資料（3ページ）で、表の事例5に「前硫黄含有量試験」とありますが、「前」ではなく「全」ということですか。また、pH測定で、 H_2O_2 （過酸化水素）の意味が分からないのですが。

【東海旅客鉄道株】 「前」というのは御指摘のとおり誤植ですので、「全」という字に修正をお願いします。また、 H_2O_2 （過酸化水素）の件については、次回に回答させていただきます。

【中村委員】 ボーリングの数が不足しているため今後もボーリングを行い、その時点で土対法で決められたものを調査するという事はいいのですが、例えば、もし基準値を超えた場合には、土壌を改変するという事ですか。その改変の時には、準備書資料編 環6-1-1では、薬液注入工法を用いるとあります。水ガラスがほとんどと書いていますが、水ガラス以外にアクリルア

ミドや尿素・ホルムアルデヒドを含む薬剤を注入した場合、アクリルアミドやホルムアルデヒド等が漏れていないような調査も行うということですよ。けい酸ナトリウムだけであればよいのですが、けい酸ナトリウム以外も含まれているようなので、気になったところです。

【東海旅客鉄道株】 pHを試験する際に過酸化水素を調べるのはどういうことか、という点と、薬液注入工法に使用した液体が他に混じり込んでいないことは調査するのか、という点については、次回に回答させていただきます。

【佐土原会長】 準備書本編8-3-10-43の表8-3-10-14に関して、（工事中の交差点需要率が）0.9を超えると渋滞が起こる可能性があるとのことですが、「橋本駅南入口」では0.9を超えています。これについては何か対応を考えなければならないということでしょうか。あるいは何かされるのでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 表では上段と下段に分かれて、それぞれ数字が書いてあります。「橋本駅南入口」という交差点は、実測した時点と現在とでは形が異なっています。おそらく相模原市が施工したと思うのですが、地下歩道ができており、横断歩道はなくなっています。実測時には横断歩道があったことから0.914となったわけですが、現在は地下歩道が整備されています。「橋本駅南入口」の下に、（下段：地下横断歩道整備後）とありますが、整備されたことを前提に再計算すると0.789となり、0.9を下回るができるということですよ。

【水野委員】 工期は全体で12年とのことですが、横浜市青葉区に関係する地域で非常口を建設するのとトンネル工事をするのは、何年くらいになるのでしょうか。工事用車両が通るのは、いつぐらいの時期から何年くらいになるのでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 工期についてですが、準備書資料編 事3-2-4の表3-2-3が犬蔵（C地区）の工事工程表で、次ページの事3-2-5の表3-2-4が東百合丘（D地区）の工事工程表となります。現在のところ、どちらも11年の工期を見込んでいます。用地の取得が終わり、重機等を使用して工事を始めてから供用の直前まで11年を見込んでいるということですよ。（準備書で示している）台数はピーク時の台数であり、連続してこの台数になるということではありませんが、工事期間中は関係する車両が出入りするということですよ。

【水野委員】 11年間は工事用車両が行き来するという状況になるということでしょうか。これらは非常口建設用のものであり、トンネル工事に係るものは（トンネル内を通行するから）地上には関係しないということでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 犬蔵では非常口の建設しか行わないため、非常口建設用の車両の通行しかありません。一方、東百合丘では、ここから西向きでシールド掘削を進めていく計画ですので、（シールド掘削に）関係する車両の通行もあります。表3-2-4で「開削部」とあるのが非常口建設のための工事に係る工程で、「非開削部」とあるのがシールドの工事に係る工程です。

「非開削部」のところに「掘削工」と書いてありますが、これがまさしくシールドマシンが前に進んでいく工程です。「構築工」と書いてあるのが、セグメントの上を化粧していくような、路盤をつくっていくような工事となります。「ガイドウェイ設置工」とあるのは、鉄道でいうところの軌道となるガイドウェイを設置していく工程であり、最後に電気機械設備を設置する期間となります。トンネルを掘削している時期が一番のピークとなりますので、掘削工のどこかでピークになると思います。

「開削部」についてですが、「地中連続壁工」とは、掘る前に縦に円形の

壁をつくり止水壁のようなものをつくっていく期間です。「掘削工」とは、まさに縦に穴を掘っていく期間です。「構築工」とは、掘った土の周りをコンクリート等で固めて構造物にしていく期間です。シールドが掘進している一番中心の期間は、いったん非常口の建設を中断し、それ以降にシールドが到達したら非常口の中身をつくっていくこととなります。ちなみに、工事用車両が出ていくピーク時というのは、準備書本編8-3-10-41の表8-3-10-13を御覧ください。本表で05、06及び07が犬蔵に関するものです。犬蔵では非常口用の掘削しかなく、掘削時にダンプの台数が多くなり、工事開始後3年目くらいにピークがやってきます。その台数は666台と計算しています。08及び09が東百合丘に関するものです。こちらでは工事開始後6年目くらいにピークがやってきます。その台数は546台と計算しています。ちょうどシールド掘進して一番のピークを迎え、かつセグメントができた中に鉄道のための設備路盤を打ち込んでいく時期であり、コンクリートポンプ車なども入ってきます。

【葉山委員】

準備書本編8-5-1-14から（景観の変化に関する）モニタージュ写真が掲載されています。8-5-1-22に、議論している場所とは違うのですが、梶ヶ谷保育園付近の写真があります。上の現況の写真では倉庫のような大きな建物が見え、完成後には消えています。これは建て替えるということでしょうか。

また、8-5-1-24にヨネッティー王禅寺付近の写真があります。上の写真では擁壁があって、擁壁の上に縁が張り付いていますが、（完成後のイメージでは）その空間が完全になくなっていて、奥に関連すると思われる建物があります。手前に植栽が残されていますが、これは地形を削ることになるのでしょうか。

【東海旅客鉄道㈱】

梶ヶ谷保育園付近についてです。（現況写真の）4～5階建ての建物はJR貨物の敷地内にあるサントリーの倉庫です。この倉庫については移転していただき、そこを非常口として使わせていただきたいと思いますと考えています。ヨネッティー王禅寺付近についてです。市道尻手黒川線沿いには高い擁壁が立っています。ここでは、擁壁を壊して中の地形を削って建物を建てたいと考えています。準備書資料編 環7-1-10の地図を見ていただくと、下側に市道尻手黒川線があり、御指摘いただいた擁壁が川崎市と青葉区の境に沿って続いています。

（地図上の市道尻手黒川線の）上に敷地がありますが、これをD-D'断面で切ったものが準備書資料編 環7-1-11の図7-1-5-2になります。この図の一番左側、残った部分が切り立っているところが擁壁となります。現在の地形は黒い線になっているところですが、白い部分を削って、そこに建物を建てる。その上で図の右側の部分は残します。「安定斜面」という言葉がありますが、鉄道総研でも認められている安全な切り方がありますので、適切な方法で切り、敷地の北側半分は今の形で残していくことを考えています。

【葉山委員】

景観のモニタージュによる読取りと保全措置によると、（非常口の建設に当たっては）基本的に規模を縮小することで視認性への配慮はされており、影響は少ないという理論構成となっています。規模を縮小するにしても換気塔は15～20mの高さであり、遠景・中景であれば周りの景色に紛れてしまう可能性は高くなると思われませんが、近景であればそれなりのインパクトはあるはずで、規模を縮小したからといって軽減にはならないと思

われます。そうした場合、換気塔自体のデザインや建物構造などへの配慮というのが環境保全措置として考えられるのですが、どのようにお考えですか。

【東海旅客鉄道株】 換気塔自体の高さは8 m程度しかなく、その横の設備棟が20mということです。景観を損ねるという意味では同じであるため、8 mと20mの2つの高さがあるとした上で回答します。

例えば梶ヶ谷や多摩川緑地（準備書本編8-5-1-14）では、現況よりも植栽は増えています。このように植栽をすることで、隠すわけではないのですが、建物のインパクトを軽減していきたいと考えています。準備書本編8-5-1-26の表8-5-1-10を御覧ください。鉄道施設（換気施設等）の視認性への配慮ということで、「鉄道施設（換気施設等）周辺において、緑の改変を行う場合は地域性を反映するよう植栽等を施すことにより、景観等への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。」とありますように、現時点では植栽等であることからこのように記載していますが、委員が御指摘いただいた部分について他にも方法がないか検討し、最終的なものをつくっていききたいと考えています。

【葉山委員】 最近では、立体空間緑化の技法がいろいろと提案されており、屋上や壁面などに具体的にうまくやられている事例も増えています。そのようなものを積極的に利用しながら、建物を隠すのではなく、構造自体の充実というものも考えていただきたいと思いますので、ぜひお願いします。

【水野委員】 供用時の換気口についてですが、走行時の低周波と騒音の問題があるかと思えます。影響としては今のところないということでしょうか、実際に走行するときはモニタリングされるのでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 モニタリングは行っていききたいと考えています。現在も山梨のリニア実験線で模擬施設などをつくっていますので、そのような所でのデータを集めて、少しでも技術開発を進めていくということを考えています。

【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。それでは退出をお願いします。

エ 審議

【佐土原会長】 いまの審議内容を含めて御意見がありましたら、皆さんから伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

【中村委員】 先ほど事務局から、赤羽委員からの御意見（東百合丘の方では住宅地内を工事用車両が通るため配慮が必要である）が紹介されました。（東百合丘では）工事開始後6年目が最も車両台数が多く546台で、犬蔵と比べても結構な量です。たいへん静かな住宅地なので、工事中はぜひ配慮してほしいと思いました。

【事務局】 現地は割と道が細く高低差のある住宅地でしたので、そのあたりの配慮については事業者に求めていきたいと思えます。

【田中委員】 事務局への質問ですが、市民に対する説明会での意見というのは、リストアップされたものが審査会にいずれ回覧されるのでしょうか。

【事務局】 縦覧期間中に（事業者が）市民の方々に意見を求めおり、意見概要とそれに対する見解書を事業者がまとめている最中ですので、後日、審査会に提出し、委員に見ていただくことになると思います。

【菊本委員】 発生土について何度もお聞きしました。かなり努力をするというコメントが

ありましたが、場合によっては横浜市側に発生土を処理しに来る可能性があるのではないかと思いました。そこで、横浜市側に車両が入ってくる場合には十分注意しなければならないのではと感じました。

水野委員が工事期間の話をしていましたが、特にシールド掘削している時は、セグメントを外で作って搬入してきます。かなり長期間にわたってトンネル構造物を搬入し、工事期間に大型車両が継続的に入ってくるようになることから、そのあたりもコメントに加えていただく必要があるのではと思います。

【水野委員】 工期が10年以上もあり、これまでアセスを行ってきた中で、ここまで長いものは見たことがありません。工事で数百台の車が10年間も通るということは、住民に対する圧迫がかなりのものになるのではないかと。騒音や振動だけでなく交通安全についても、工事途中で何かトラブルがあった場合、それを吸い上げる、あるいは聞くような仕組みにしておいていただきたい。そのような部署をつくっておいていただきたいと思えます。

【佐土原会長】 それでは、今御質問していただいた内容や御意見を含めて事務局の方から確認をお願いします。

【事務局】 御審議いただいた内容について、まとめさせていただきます。菊本委員から、発生土を何%再利用するのか、どこで再利用するのか決まっているのか、という御質問がありました。具体的には決まっていないが再利用の目標値があるので、それに向けてやっていくということで、事業者から回答がありました。

木下委員から、設計交通量について御質問がありました。平成24年11月に実測調査したと事業者から回答がありました。

工藤委員から、換気設備は吸気なのか排気なのか、また、非常口の開閉設備は、列車通行時は閉じているのかと御質問がありました。換気設備の吸気・排気は交互に設置し、列車通行時は閉じていると事業者から回答しました。

中村委員から、本日の補足資料で意味が不明な点があるとのことでしたので確認したいということ、また薬液注入を行った際の土壌への影響についても、事業者から次回に回答したいということでした。

佐土原会長から、橋本駅南入口の交通需要率が0.9を超えているが、どのように対応するのかと御質問がありました。調査後に地下横断歩道ができ、再計算したところ0.9を下回っていたため影響は少ないと事業者から回答がありました。

水野委員から、工期が10年以上と長く特に青葉区付近の工事について御質問があり、事業者から工程についての説明がありました。

葉山委員から、景観に関する御質問と御意見がありました。事業者からは植栽の他、建物自体についても検討していきたいと回答がありました。

水野委員から、換気口から走行時の低周波や騒音の問題はないとしているが、実際に走行するときはモニタリングするのかという御質問に対して、事業者からは供用後もモニタリングすると回答がありました。

中村委員から、東百合丘の住宅地に工事用車両が入る際にはぜひ配慮してほしいと御意見がありましたので、事業者には配慮を求めていきたいと事務局から回答しました。

田中委員から市民から出された意見について、審査会に出されるのかという御質問がありました。出された意見については事業者でまとめており、

見解を作成しているところであると事務局から回答しました。
菊本委員から、発生土について再度御意見をいただきました。工事が長期間であり、シールド工法ということで大型の車両が継続的に入ってくることや、横浜市側に車両が入る場合の配慮についても意見として出していく必要があるのではとのことでした。

発生土については、具体的にどこに持っていくということは決まっていませんが、十分配慮しながら進めることを求めています。

水野委員から、工事中のトラブル発生時の対応を事業者に向けていくべきと御意見がありました。

工事期間中の対応については、工期が10年以上と長くなるため、何かあった時の住民からの相談窓口の設置などを事業者に向けていきたいと思えます。

最後に、説明会で出された意見や市民が直接事業者へ送った意見、それらの概要と見解は事業者の方でまとめられ、いずれ公告する予定となっています。説明会の状況と主な意見については、事業者のホームページでも概要版を公表していますので、御参照いただければと思います。

【佐土原会長】 ありがとうございます。今、まとめていただきましたが、何かお気づきの点があればお願いします。

【津谷委員】 青葉公会堂での説明会の質問内容として、非常口等の場所や工期をしっかりと説明すべきだというのがありましたが、しっかりと説明できていなかったのではというような気がします。工事関係地域の住民に、非常口等の場所や工期をしっかりと説明する、周知させることとしていただきたいということも加えていただけたらと思います

【佐土原会長】 大変熱心に議論いただきましてありがとうございます。
それでは、本日の議題はこれで終了とさせていただきます。

資 料

- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書
- ・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