

平成25年度 第2回環境影響評価審査会 会議録

日時	平成25年10月29日（火）10時00分～11時45分
開催場所	横浜市開港記念会館 1号室
出席委員	佐土原委員（会長）、奥委員（副会長）、赤羽委員、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	池邊委員、小熊委員、後藤委員、小堀委員
開催形態	公開（傍聴者10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
報告	（仮称）みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画 計画段階配慮書に対する配慮市長意見について
決定事項	平成25年度第1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1回横浜市環境影響評価審査会の会議録の確認

2 諮問

横浜市環境影響評価審査会は、中央新幹線（東京都・名古屋市間）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

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 手続について、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

【工藤委員】 横浜市はどこを通るかということに気になっていたのですが、川崎市の技術指針に、道路からおおむね50m以内までを影響範囲とするとされているため、横浜市が少しかかるということですね。事務局に伺いたいと思いますが、もし川崎市の技術指針にこのような規定がなければ、横浜市は関係がなかった訳ですが、横浜市は技術指針に工事用車両の50m以内を影響範囲にするということには書かれているのでしょうか。

【事務局】 横浜市は技術指針には具体的には書かれていません。事業者側が、環境影響を与えるおそれがある区域を「関係地域」として設定するということであり、その設定の際に川崎市の技術指針を参考にしたことだと思います。青葉区の一部が含まれているのですが、どこまでを関係地域とするのかということも事業者側の判断となっており、青葉区全域を関係地域に入れたということです。

【津谷委員】 今の話に関連して事業者の方にお聞きします。関係地域の設定の考え方について、工事で使用する道路から約50mを関係地域にするということですが、工事で使用する道路とはどのような決め方をしたのでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 工事用車両が通る道路ですが、今回、一番多くなるのは、トンネルを掘った時にダンプが通れるということが第一です。次に土を出して、どこに持っていくかということですが、掘り出した土を、東名高速を使って最終的に持ち込む場所に運んで行きたいという事を前提に、ルートを考えています。さらに、スライドで、（黄色で）くるくと回っているところですが、工事現場には右折では入れないというのが、道路管理者や警察との協議の中で基本的にあります。そのため、工事現場へは左折で入

って左折で出られるようにルート設定をしています。スライド真ん中に一番長く（黄色で）塗られているのが「尻手黒川線」という道路で、こちらの方をメインに使っていくと考えた時に、犬蔵の方から川崎市北部市場の周囲を回ると、現場へ左折で入って左折で出られます。東百合丘ですと、ヨネッティー王禅寺の先を左折し、次を右折して、また尻手黒川線の方へ戻ってきて左折して現場に入る、というような形で設定しています。

【中村委員】 3点ほど質問させてください。非常口設置のところですが、避難用エレベーターと階段ということですが、エレベーターは一度に何人ぐらいを想定しているのかが1点。

もう1点は、掘削するときに出てきた水を処理するための濁水処理設備を設置しますということですが、濁水処理された水はどこに排出するのか。この路線だけでいいのですが教えてください。

それから、発生土壌が非常に多くて、この事業に使う以外に他の事業にも使うとおっしゃったのですが、この事業で、例えばこの路線だけでいいのですが、何%の土がこの事業に使われるのか、大まかなことを教えてください。

【東海旅客鉄道株】 避難用エレベーターの件ですが、今のところ、ストレッチャーが乗るような40人乗りのエレベーターの設置を考えています。

3つ目の、土を事業内で何%利用するのかということですが、現在、事業内のどこで使えるかということの詳細に検討中で、具体的に何%ということをお願いできません。今のところ、神奈川県内で使用しようと考えている場所の一つは、相模原市鳥屋にできる車両基地の中です。そこでは切って盛ってという形となるので、そこで使用したいと考えています。もう一つは、相模原市小倉にできる変電所です。こちらは電気を使う場所ですが、川のすぐそばなので、盛土をして川との高低差を作りたいと考えています。今のところ神奈川県内では、その2か所での使用を考えており、他に使えるところがないか検討しているところです。次に、犬蔵と東百合丘で発生する水の排水先ですが、犬蔵については近くに公共用水域がないということで下水道へ排水します。東百合丘については、近くの公共用水域に排水するという計画です。

【中村委員】 公共用水域に排出する水は、公共用水域の流量に比べてどのくらいでしょうか。公共用水域の水質を変化させるほどの流量はないという予測をしているのかどうかお聞きします。

【東海旅客鉄道株】 東百合丘については、平瀬川の公共用水域に排水することとしています。水質については排出基準に沿って行うということと考えています。平瀬川についても水量等の観測はしており、問題はないとのこと。

【葉山委員】 動植物、生態系に関する環境保全措置ということで、いくつか記載されていますが、配慮の対象となるのは非常口と、横浜市で関係するところで考えられるのは補修車両留置施設と予想されますが、それぞれ、どのくらいの規模の土地の改変が行われるかの説明がなかったので、それをお願いしたいのが1点。

保全措置の中で、ノスリに関する代替巢の設置というような話がありましたが、これは一般的にはどのあたりを配慮しなければならないことなのか教えていただきたい。

【東海旅客鉄道株】 動植物に関して、川崎市内の非常口と留置施設の件ですが、非常口については地上部ではおおむね0.5～1 haの改変を考えています。留置施設に

については大深度地下につくります。梶ヶ谷の非常口をつくる所の敷地で、大きくて1 haの敷地内の大深度につくるので、地上の改変はないという計画です。

ノスリの代替巣については、車両基地をつくる相模原市鳥屋地区に^{つが}番がいるため、こちらの方で代替巣を検討しているところです。

【菊本委員】 中村委員が質問された建設発生土に関連してお聞きします。車両基地で切り盛りするところで、盛土として少し使える可能性があるというお話でしたが、ほぼトンネルの構造物が続くと思うので、発生する土の量の方が使える量よりも大幅に上回っていると予測されます。この事業の中だけで使えない土を、どこで再利用するかが具体的に決まっているのかどうかを伺います。また、使う先に土を運搬しなければならぬため、（運搬車両に係る）温室効果ガスが発生すると思いますが、その値は計算されている温室効果ガスに加味されているのか伺います。

【東海旅客鉄道株】 トンネルの土の再利用を具体的にどこで考えているのかとのことですが、先程言った車両基地と変電所以外の場所については、公共事業等も含めて現在検討中です。温室効果ガスについてどのように計算したかという質問についてですが、（時速）50kmでダンプを走らせるという前提で温室効果ガスについて計上するという形になっていると思います。これについては再度確認し、次回に回答させていただきたいと思います。

【木下委員】 交通量予測についてお伺いします。設計交通量自体、横浜市のデータを使ったということでしょうか。それとも、新たにこの影響を除いたものを予測して、工事用車両の影響を予測しているのでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 次回に回答させていただきます。

【津谷委員】 手続関係ですが、平成25年10月10日に青葉公会堂で説明会が開催されたようですが、出席者の人数と、そこで出た意見や質問の内容について伺います。

【東海旅客鉄道株】 手元にデータがないため、次回に回答させていただきます。

【工藤委員】 トンネルの換気ファンは常時運転しているのでしょうか。あまり換気も必要ないような感じがするのですが、どのように考えて換気量を決めているのでしょうか。

【東海旅客鉄道株】 確認し、次回に回答させていただきますが、換気施設についてですが、実は山岳区間の非常口には換気施設は付けません。これは今まで使ってきた新幹線の経験の中で、空気がちゃんと動くということが分かっているため付けないということです。しかし、大深度地下は空気が滞る可能性があり、また今回初めての経験になるため、換気施設を付けようと考えているということを補足します。常時動かすかどうかについては、次回に回答させていただきます。

【佐土原会長】 温室効果ガスの評価について、以前も色々と議論になったのですが、航空機と比較するだけでいいのでしょうか。トータルでどのようになるのかが見えてきません。航空機が全部代替されるということであれば、これでよいのでしょうか。実際には新たな交通が発生することもあります。そのようなことも含めてトータルで本当はどういう状況になるのかを予測する必要があるのではないかと思うのですが、航空機との比較だけで本当にいいのかどうか、その辺のお考えをお聞かせください。

【東海旅客鉄道株】 詳細については次回に回答させていただきたいと思います。中央新幹線は時速500kmで走るということで、時間軸が東海道新幹線とは異なり、航空機を利用されている方と同じモードとなります。大阪までの航空機に

については中央新幹線に代替されるということが基本的な考え方です。

- 【田中委員】 温室効果ガスのことに関してお聞きします。資料編18-2-4にCO₂排出量の試算結果があります。この予測では、航空機が廃止され、中央新幹線からのCO₂が増加し東海道新幹線のCO₂が減るとなっていますが、結果的にはCO₂排出量が増加しているように読み取れます。この辺も含めて次回に補足していただければと思います。結果的に、供用することによって温室効果ガスは増える方向にあると思われませんが、様々な施設の省エネ化だけではなく、創エネの導入も含めて環境保全対策として検討していただいた方がいいと思います。温室効果ガスに対する環境保全措置の考えを聞かせていただければと思います。
- 【東海旅客鉄道株】 詳細については次回に回答させていただきますが、東海道新幹線においても、(初代の) 0系からN700系へと省エネ化を進めてきています。リニアについても開業までに技術革新を進めて、更なる省エネ化を実現した上で営業運転に臨みたい。更に、営業運転が始まってからも省エネの研究開発の方は怠りなく進めていきたいと思っています。
- 【葉山委員】 景観の観点から伺いますが、非常口のところには階段とエレベーターの建物ができる、これは地下鉄の出口のようなものができると思像するのですが、設備棟はどのような規模で、どういう形状のものが出現するのでしょうか。
- 【東海旅客鉄道株】 資料を確認して回答しますが、必要な施設を入手できた土地に合わせてつくっていくという形になります。平屋の低いものでは面積が大きくなり、面積が小さければ高さが高くなると思います。高さについては調べていますので、後ほど回答します。
- 【岡部委員】 振動・騒音の予測で、(工事用車両が通る) 3つの路線について、トータルで見ると環境基準には大きく影響しないとのことですが、寄与分では、特に野川柿生線は他の路線に比べて高く計算されています。その理由について伺います。
- 【東海旅客鉄道株】 次回に回答させていただきます。
- 【中村委員】 発生土に含まれる重金属等の定期的な調査については、準備書の中にもあるように、重金属等の中にはフッ素やシアンなども含まれているという理解でよろしいのですね。土対法に決められているものは調査する。定期的な調査の「定期的」という意味を説明いただければと思います。
- 【東海旅客鉄道株】 土対法にあるものは、そのように取り扱わせて頂いています。どのように定期的に調査するのかということですが、調査方法や地質、掘削方法によって変わります。具体的にどれくらいのピッチで行うかは、これから検討しなければならないため、現時点では回答できませんが、ある程度の量が出される度に調査を行います。地質によってピッチを上げて行かなければならないならば、ピッチを上げて行くということです。
- 先ほどの葉山委員から御質問がありました建物の高さについてですが、準備書本編8-3-4-5の表8-3-4-2を御覧ください。「換気施設等」の「等」が施設棟になります。換気施設もしくは施設棟の中に高い建物が有り、例えば犬蔵ですと20mの高さを考えています。逆に東百合丘では土地が大きく取れるのではないかと考えていますので15mの高さとしています。
- 【赤羽委員】 準備書本編8-3-10で先ほど関係がありましたが、交通の需給関係は、相模原市の対象の中には難しい箇所があるようですが、横浜市の対象各箇所においてはかなり余裕があるようです。したがって、飽和交通流率の設定は現状の算定式による簡便計算値で問題ないと判断されます。

設計交通量は誤解を生むかもしれないので、需要交通量などと言い方を変えたほうが良いかもしれません。現況値に対して工事用車両を追加して交差点解析を実施されているようですので、その説明を本表の中でも記述していただくと誤解がないと思います。

工事用車両の走行ルートの説明がありました。左折、左折で回り込んで、工事現場には左折イン左折アウトするようにルート設定をされているということで、配慮されていると思います。一方で、ルート上の細街路には、どのような課題があるか分からないところがあります。例えば犬蔵の方には近くに中学校があります。このような教育施設では登下校時間帯などに配慮していただくと、だいぶ安全上の課題をクリアできると思いますので、その辺りの考え方について伺います。

【東海旅客鉄道株】

1つ目の設計交通量の方については、次回に回答させていただきます。

2つ目の細街路に入った場合の交通安全については、どのような配慮をすべきか、ということだと思います。相模原市内でも（走行ルートが）通学路に当たっているところがあります。車両基地として計画している場所の近くに小学校・中学校があり、説明会でも地元の方から、どのような対策をするのかと聞かれています。まず、第一に通学時間帯については、できる限り工事用車両を出さないということを考えています。どうしてもその時間に持ち込まなければならない場合は、工事をやらせていただきたいと思いますが、基本的には、そのような配慮をしていくことを考えています。もう一つは、できる限り交通誘導員を配置して児童・生徒に目配せをし、工事用車両が通学等に悪さをしないよう、交通誘導などで制御していくことを考えています。

【佐土原会長】

事業者の方に御質問いただいたことは、次回に回答するという話もありました。事務局から今のことについて、まとめをお願いします。

【事務局】

それでは、委員の御意見についてまとめさせていただきます。

はじめに、工藤委員から、川崎市の技術指針では、工事用車両の通行による影響範囲を50m幅で設定しているということだが、横浜市の技術指針にはそういう考え方があるのか、という御質問がありました。横浜市では、具体的に規定していないと事務局から回答しました。

津谷委員から、工事で使用する車両の道路の設定の考え方の御質問をいただき、事業者の方から回答しました。

中村委員から、非常口のエレベーターの人数や工事で発生した濁水の処理方法について御質問をいただき、事業者の方から回答しました。

葉山委員から、動植物に関する環境保全措置について御質問がありました。これについては、改変の量やノスリに関する代替措置のことについて、事業者の方から回答しました。

菊本委員から、大量に発生した建設発生土の再利用先はどう考えているのか、運搬車両の運行による温室効果ガス発生量についてもどう予測しているのかという御質問をいただき、次回までに回答するという事としていきます。

木下委員から交通量予測の考え方について御質問いただきましたが、これについても次回までの回答ということとなっています。

津谷委員から、10月10日に開催された青葉公会堂の住民説明における出席者の数や意見の内容について御質問がありましたが、これについても次回、事業者の方でまとめて回答します。

佐土原会長から、温室効果ガスの予測評価について、航空機との比較で

本当によいのか、トータルの予測が必要ではないかという御質問がありました。また、田中委員からも、リニアの運用によって温室効果ガスが大量に発生するのではないかと御指摘いただきました。それについては次回までに回答するというのと、創エネの観点から検討すべきではとの御意見をいただきました。

葉山委員から、景観に関する御質問、換気施設の規模や高さについて御質問いただき、事業者の方から回答しました。

赤羽委員から、交通量設定の考え方や、学校施設のあるようなところでの交通安全の考え方について御質問いただきました。

岡部委員から、騒音や振動の寄与分ということで御質問いただき、それについても、次回までの回答となっています。

中村委員から、発生土壌の重金属の調査について、フッ素等が含まれているのか、定期的に調査するのかという御質問がありました。土対法に対応するが、地質の状況により調査のピッチは異なると事業者の方から回答がありました。

工藤委員から、トンネル換気施設は常時運転するのかどうかという御質問があり、それについては次回、事業者の方から回答します。

以上でございます。

【佐土原会長】 以上確認いただきましたが、よろしいでしょうか。

それでは、以上で本件の審議については、終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

4 報告

(仮称) みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画 計画段階配慮書に対する配慮市長意見について事務局から説明し、委員からは特に意見はなかった。

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（神奈川県）のあらまし
- ・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の諮問文（写）
- ・準備書に係る手続きについて
- ・準備書に関する事業者説明資料（パワーポイント：事業者作成）
- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書に対する横浜市長意見の写し
- ・中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書に対する神奈川県知事意見の写し
- ・(仮称) みなとみらい21中央地区37街区Ⅱ期棟計画 計画段階配慮書に対する配慮市長意見