

平成28年度 第15回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成28年11月29日（火）13時30分～15時30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）、木下委員、五嶋委員、田中（伸）委員、津谷委員、葉山委員、堀江委員、水野委員、横田委員
欠席委員	池邊委員、岡部委員、小熊委員、菊本委員、田中（稲）委員、中村委員
開催形態	一部非公開（傍聴者4人）
議 題	1（仮称）小柴貯油施設跡地公園整備計画 環境影響評価準備書について
決定事項	平成28年度第14回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定する。

議事

1 平成28年度第14回横浜市環境影響評価審査会会議録確認

2 議題

(1)（仮称）小柴貯油施設跡地公園整備計画 環境影響評価準備書について

ア 諮問

イ 手続きについて事務局が説明した。

【佐土原会長】 当審査会は横浜市環境影響評価審査会運営要領に基づき、公開を原則としています。しかしながら、本件に関しては、調査で貴重な生物が確認されていますので、今後の審議を進めるにあたり、種の保護の観点から、貴重な生物についての審議のみ非公開としたいと考えますが、いかがでしょうか。

【各委員】（異議なし）

【佐土原会長】 では、貴重な生物についての審議は非公開とします。

ウ 事業概要について事業者が説明した。

エ 質疑

【佐土原会長】 ご説明ありがとうございました。

ご質問、ご意見等がありましたらお願いします。

【横田委員】 生物多様性等について4点伺います。

形質変更区域図によると、南西の里山空間再生エリアで切土や表層敷き均しがあるのですが、これを行う理由を具体的に教えていただきたいというのが1点目です。

あと3つは生態系に関わることです。

2点目は非常に長期的かつ段階的に行う事業では、生態系の変化を分かり易く示すことが肝心だと思います。この分野は最近の技術の発展で、生態系あるいは生物の生息適地の変化や環境類型の変化を可視化できるようになってきていると思いますが、段階ごとにそういった見える化や定量化することを検討しても良いのではないかと思います。これについてどのようにお考えでしょうか。

3点目は外来種や移入種の問題ですが、公園化することによる移入種対策が必要になると思います。元々いた外来種や生態系の管理の視点も必要になると思いますが、その辺りのお考えについてもお伺いしたい。タイワンリスなどは現地視察の際に気になりましたので、新しく出てきているような外来種、移入種の扱いをお聞かせください。

4点目は、生態系の環境類型区分についてです。環境類型の区分が、樹林・草地・水域・市街地といった土地被覆的な分類に留まっていた、これを詳しく分けると、斜面樹林や谷底の樹林、斜面草地や斜面上の平坦部あるいは谷底の草地といったように、地形とともに分かれていて、それが土地の改変によってどう変化するのが分かると、生態系の環境類型の変化が分かると思います。生態系として、もう少し面的な変化の状況が予測できるというのではないかと思います。以上の4点をお聞きしたいと思います。

【事業者】 1点目の南西側の形質変更について、現地視察の際にはご案内できなかったのですが、こちらは米軍に接収されている段階で土がかなり盛られている状況です。元々は図面にあるとおり、谷戸地形でしたが、そこに土が入っていますので、今回は里山農体験ができるよう切土し、地形を復元しつつ、里山農体験のために利用できるようにする計画です。

2点目の生物多様性の可視化、定量化ということをもう少し検討してはどうか、ということですが、今回その部分については、十分にできていないところもあるのかもしれませんが、これについては持ち帰って検討させていただきたいと思います。

3点目の外来種についてですが、現況でハクビシンやタイワンリス等の外来種が確認されています。こういったものについては、公園として開園した後の事ですが、例えばごみの処理等により外来種が増えづらい設えができるように検討していきたいと思います。また、適切に巣を撤去する等、具体的には公園の運営の中で検討したいと考えております。

最後の4点目の生物多様性の生態系について、もう少し地形にも配慮して、細分して検証してはどうかというご意見についても、持ち帰って今後検討したいと思います。

【横田委員】 よろしくお願ひします。

また、工事期間中に外来種が北側の自然環境保全エリアに移動する可能性も十分考えられると思います。自然環境保全エリアにおける外来種対策も重要だと思いますので、ご検討をよろしくお願ひします。

【事業者】 外来種が北側の自然環境保全エリアに移動していくことに対する対策についても、公園の管理運営の中で検討していきたいと思います。

【五嶋委員】 水質と土壌に関して、ベンゼンや鉛、砒素といった物質が出ているというお話がありましたが、おそらく米軍の活動によって生じたものではないかと思います。スライド67で場所が示されていますが、まず、この汚染の由来を教えてください。

【事業者】 スライド67で赤く塗られているところに土壌汚染があったということなのですが、基本的にベンゼン等は、米軍がジェット燃料を保管していたことに伴う油に由来する汚染がタンクやパイプライン周辺から検出されています。砒素については、自然由来という調査結果が出ています。

【五嶋委員】 そうすると、タンクの処理という話がありましたが、それには汚染土壌の除去処理も含まれていると考えてよいのでしょうか。つまり、赤く塗られている場所にタンクが位置していると考えてよいのでしょうか。

【事業者】 はい、赤く塗られている部分に関しては、主にタンクやパイプライン周辺から検出されているものです。

【五嶋委員】 そこで気になるのは、この土地がどのように利用されてきたかを踏まえてベンゼンや砒素は検出されたと思うのですが、それ以外に想定され

る汚染物質というのを予測して計測する必要があると思います。特に環境を重視したコンセプトで出すならば、十分にそういった活動や過去の履歴を踏まえた汚染物質の予測というのも出来るのであればやって、調査項目に載せる必要があるのではないかと思います。

つまり、計測している物質がそれだけでいいのか、ということです。タンクがあるのであれば、石油から来るような物質が含まれているでしょうが、それ以外の米軍なり日本軍の活動も予測できる範囲で予測して、人体等に影響のあるものがないのかチェックする必要があるのではないのでしょうか。

【事業者】 私共としては防衛省から引き継ぐ際、事前に調査した結果に基づいて、想定されるものについて調査しているというのが大前提です。それ以上に検討という中で、この土地に由来するもので横浜市が調査等で知りうる中で調査すべきものはやっていると認識しています。

【五嶋委員】 それについては、知り得る範囲でいいかと思います。

また、2点目として、元々ある崖地の部分の強度についてスライド86にあるように評価されているようですが、地震などの負荷がかかった際の強度については評価されているのですか。

【事業者】 海食崖の部分なのですが、こちらについては地震時も想定して判定しています。海食崖については、景観的にも優れているという意見もいただいておりますので、利用者の安全性を確保しつつ、対策としては人が立ち入らないような待受け擁壁で対応したいと考えています。

【五嶋委員】 全体的なプランニングに関連して、出来るだけ公共交通機関の利用を促進するということを見込んだ上で駐車場に入れない待機車両が出ない規模の駐車場とのことですが、出来るだけ最寄り駅から歩いてきてもらうのであれば、駐車場の大きさやキャパシティそのもの見直しする、状況を見ながら縮小していく、あるいは自転車等で調整していくことも考えなければいけないのかもしれない。

色んなゾーンをつくるのも良いのですが、また、安全性は確保しなければいけないのですが、テーマが「緑からつくり育む環境体感公園」ということで環境保全ということを謳っているのであれば、基本的には極力手を入れない、最小限の手入れで、できる限りそのままの方がいいのではないかと。生物多様性への配慮など色々意見を聴いていると、せっかくこれだけの地域があるのだからなるべく多目的でやるということになるのかもしれませんが、時間を掛けて調整してきた計画だとは思いますが、コンセプトは「環境」ということですから、調整可能なところは調整していただいて、本来の考え方を重視するという考え方があっていいのではないかと思います。

【事業者】 我々としてもなるべく土地の改変を少なくしようというコンセプトで計画しています。先ほどもお話ししたように米軍接收時にかなり改変をされている部分もあって土が盛られている部分があったりします。今回整備する緑の空間創造エリアは、現況は航空写真等で見ると平場になっているように見えるのですが、実際にはかなり凹凸があり、公園利用者の安全を確保するために土地の切り盛りをして平らにしなければならないところについては、必要最低限で整備を考えております。

駐車場については、こちらの公園は広域公園という位置付けになりまして、国土交通省が出している広域公園に必要な駐車場の規模に基づい

て適切に算定し、現況では常設で220台と野口記念館側にサブで20台として、南側と北側に駐車場を配置しております。これは必要最低限な駐車場台数という考え方です。ただ、これだけ大きな公園、注目されている公園であり、運用時にはイベント等も想定されますので、そうしたイベント時にも近隣に迷惑がかからないよう、常設の駐車場に加え、その付近の広場を臨時駐車場として開放する、誘導員を配置することでイベント時等の人が多く来る場合にも対応したいと考えております。

【木下委員】

計画地は海の方から次第に標高40m、80mと上がっていきますと、あまり手を付けられないのでしょうか、この計画地は、この付近としては高い場所かと思えますので、市民の皆様から、計画地からの眺望についての意見は出ていないのでしょうか。

【事業者】

眺望に関しては、確かによく見える場所です。タンク等々がある場所が海拔40mくらい、一番高いエリアが海拔80mくらいなのですが、市民との意見交換の中でも非常に眺望がいいということですので、展望広場を整備することを検討しています。

【木下委員】

景観の環境保全目標で「周辺景観との調和を著しく損なわないこと」ということであまり手を付けられないのだらうと思いますが、市民の要望が強いということであれば、それなりの対応策を現時点から考えておくというのではないのでしょうか。眺望景観について、そこに至る小道の整備はどのようにするか等は考えておいた方が良くはないのでしょうか。基本的には、あまり手を付けないということだと思えますが。

【事業者】

都市公園ということですので、当然市民の方々と意見交換しながら、ご要望を聞きながら整備していくのですが、ここは環境にしっかりと配慮した公園ということですので、眺望に対する意見を踏まえて、展望広場を作ったとしても、そのエリアに即した形で、なるべく地形、それから自然等を改変しないような形で整備には十分配慮をしていきたいと考えております。

【葉山委員】

2点お聞きしたいことがあります。

まず1点目は動線計画に関係するのですが、スライド22～24の地形の構造や既存の街の構造との関係で人の出入りの中心は、東側にあることが分かります。西側の住宅地との関係で、図面を見ると、出入口が3カ所ありますが、西側にお住いの人は、東側の出入りだけですと大回りしなければいけない。これは現実的ではないので出入口確保が重要だと思うのですが、車に関する出入りは西側からはないのでしょうか。意図的に車の利用をさせないという解釈でよろしいのでしょうか。

【事業者】

先に後段の西側からの車のアクセスについて回答させていただきま  
す。西側は現況でも崖地を背負っている、公道がうまく接していない等の理由から、車のアクセスについては東側の市道からのアクセスを考えています。そうしないと、車のアクセスのために自然環境保全エリアを改変しなければならないので、西側をメインとした車のアクセスは考えていません。

ただ、同じ西側というか南側の方には、計画地外ですが国が所有している小柴崎トンネルがございまして、現状は公道になっていないので、国と横浜市が調整しているところです。例えばこれが公道になった場合には、公園計画に西側からのアクセスとして検討したいと思えます。また、西側の入口について、現況でかなりアップダウンがありまして、人

が安全に入れる場所として2か所ございます。そういったところを自然の改変等々を極力少なくする範疇の中で考えております。

【葉山委員】

分かりました。

もう1点は、準備書の中に生物に関するリストが幾つか挙がっていて、1つは平成20年3月の報告書の中から取り上げられており、その後、実際に現場を調査したのもリスト化されています。例えば鳥類の場合、現在使用されている目録が平成20年時点のものと違いまして、種の並びが若干変わっていたりします。その辺をどのように整理されるのでしょうか。私は最新のもので合わせたほうがいいのではないかとも思うのですが、過去との関係で読みにくいということになれば、その辺は考えなければいけないのかなと思います。

それから、先ほどの議論の中でも出たのですが、生物の標準和名についてどのように考えるか。例えば鳥類でいえば、現在はドバトとは目録では言わず、カワラバトと表示されています。それからタイワンリスはクリハラリスです。それからトカゲも同様です。幾つか最新の言葉の使い方と異なるものがあるので、この取扱いを整理して、考え方を示していただければと思います。

【事業者】

こちらについては持ち帰り、精査させていただきたいと思います。

【田中(伸)委員】

交通について何点かお尋ねしたいのですが、1つ目はこの公園にやってくる車の台数の推計から駐車台数220台ということですが、準備書の6-10-24~25ページを見ると、国土交通省が出されている報告書等を参考に推計したと書いてあるのですが、もう少し具体的にどういった算定方法になるのか、例えば原単位があって面積を掛けると台数が出てくるのか、あるいはそこから時間帯別入退園者数比率を使って各時間帯の交通量を求めているように見えるのですが、これは220台が先に決まって、それを開園時間帯の7時から20時に分割しているのか、あるいは各時間帯の台数を積み上げてその最大である220台としたのか。具体的な算定方法をお聞きしたいのがまず1点。

2点目は、来園車両の経路について、スライド22、23で、例えば横浜市の中心部から来園する車は、この矢印だとかなり南側まで行ってから戻り来ることとなります。この辺の道を知っていれば第三住宅入口交差点で右折していく方が近く見えるわけです。このあたりをどのように誘導するのか、あるいは例えば右折して入って来られないように物理的にアクセスを制限するのか、その辺の考え方をお聞かせください。

3点目は、工事用車両のルートがスライド24ページに出っていますが、公園整備が第1期、第2期、第3期とあるなかで、一番車の量が多くなるのは第3期の129か月目というのが準備書にあります。その時は工事用車両もあり、かつ来園車両もいるということになるのですが、第3期の状態として、工事用車両はどこを通るのでしょうか。たぶん南側のメインの入口の駐車場は一般車両の駐車場として供用されているのでスライド24でいうと、点線矢印のルートを使うのだと思うのですが、そこも第3期には開園しているエリアなので、利用者の方と錯綜しないように公園内を工事用車両がどのように走るのか、その辺りは、どのような検討をされているかお聞きしたいと思います。

【事業者】

順番を入れ替えてお答えさせていただきます。

まず、3点目の工事用車両の走行ルートですが、現在、国道事務所や

県警と調整をしているところなので、まだ確定ではないのですが、工事用車両につきましては、3期とも国道357号を通りまして、Uターンし、国道357号を切り下げし、緑道を切り下げし、そして市道長浜10号線に入って計画地に入るといような工事用車両の走行ルートを考えています。これは、周辺に住宅地があるということもあり、近隣の方々からも工事用車両は国道357号から直接入るルートを、という強いご要望がございまして、私共も国道事務所等々と調整をしてお示ししているような方向性で工事用車両のルートを考えております。一般車両と交錯する部分もあるのですが、基本的には、市道を通って計画地へ入っていただき、誘導員をつけることで工事用車両と一般車両が交錯しないような対応を考えていきたい。

【田中(伸)委員】 今の質問に関連して、第3期で工事用車両はメインの入口から入った後、公園利用者がいるエリアを突っ切って工事エリアに行くということになるのでしょうか。その辺りの安全面、公園内の経路はどうなるのでしょうか。

【事業者】 第3期の工事エリアに入る工事用車両の園内走行ルートと公園利用者の動線は交錯しないように上手く調整するとともに、一部横断するところも出てきますが、そこは人的な措置として誘導員等で対応する方向で考えています。

また、ご質問いただいた2点目の来園車両の経路について、知っている人は誘導ルートと違うルートで入ってくるのではないかというお話ですが、基本的には県警から左折イン左折アウトを指導されているので、その対応として、右折で入って来られないように周知を含めて、運営や協議の中で考えていきたいと思えます。

それから1点目の車の台数について、冒頭に申しました通り、こちらは広域公園ということで、広域公園に合う方法で算出しておりますが、一般的に広域公園の中には多くの人があるような集客施設を持っている公園が多くあります。本計画の公園は、近隣にある常時人が集まるような海の公園とは様相が違っていると考えています。私共としては必要最低限と申しました220台は算定の結果なので採用していますが、おそらく通常の広域公園より車の出入りは少ないのではないかと想定しております。

【事業者】 1点目の駐車場台数の具体的な算定方法ですが、国土交通省の方で公園種別ごとに利用実態調査を行っておりまして、ヘクタールあたりの利用人数や、利用者のうち何割がどういう交通機関で来園する等の調査結果、数値がございまして、そういったものからヘクタールあたりの車の台数の原単位がございまして、これに面積を掛けることで220台という必要駐車台数を算定しております。次に入退園車台数ですが、準備書の6-4-38ページの中段に記載した表6.4-28に時間帯別入退園者数比率（広域公園）があり、220台という数値を先ほど委員がおっしゃったようにこの比率に応じて割り振って算定しています。

【田中(伸)委員】 イベント時に臨時駐車場を開放するというお話がありましたが、例えば、そういったときだけ有料化する等は考えているのですか。それとも、無料の駐車場で計画しているのでしょうか。

【事業者】 有料駐車場で計画しております。

【田中(伸)委員】 分かりました。

【津谷委員】 植物について、注目すべき種として幾つか準備書に挙げられており、

一部は場合によっては移植の措置を取ることですが、移植する植物というのは具体的にどれになるのでしょうか。また、移植した場合に定着するかどうかについての研究等はあるのでしょうか。

それから2つ目が水質に関するベンゼンの記載ですが、準備書の6-5-1ページの表中の「調査結果の概要」の2番目のところで、「地下水のモニタリング調査において、ベンゼンは調査地点16で、全ての調査日において環境基準値を上回っており」という記載があって、その2つ下の

「予測結果の概要」には1番目で「現状では、地下水のモニタリング調査が実施されている地点のうち1地点で、ベンゼンの濃度が環境基準を上回っています」という記述があります。調査結果で16か所とあり、予測結果で1か所になるというのは、どこからこの差が出てくるのかを教えてくださいたいと思います。

**【事業者】**

1つ目の注目すべき種の植物について、こちらについては、内容や見つけた場所については、非公開でこの後ご審議いただくということで、そちらで説明させていただきたいと思います。

それから2点目のベンゼンについては、非常に分かりづらい記載で迷惑お掛けしたのですが、これは調査地点の16番という意味でございます。紛らわしい表現で迷惑お掛けしました。申し訳ございません。

**【奥副会長】**

5点ほどございまして、1点目と2点目は津谷委員のご質問と重複するのですが、スライド33で、自力での移動が難しいと考えられる種については、事前に移設を行うとありますが、具体的な種名とは言わなくても、例えば大体何割、何種類くらいが移設するものとして考えられるのか、お聞かせください。それからスライド36について、移動可能なものというのが全体の中でどれくらいあるのかというところを、もし公開の場でもお答えできるのであればお答えさせていただきたいのが1点目。

併せて、移設した後にそれが定着したかどうかフォローアップすることが必要だと思います。事後調査手続については条例に規定されていますが、事後調査の段階になると審査会が関与できる余地がないので、可能であれば現段階において事後調査の考え方、特に生物多様性の環境保全措置として考えられている移設の結果に対するフォローアップの考え方を明らかにしていただきたいというところが2点目。

3点目はスライド44の地下水の使用について、これは先ほども多少ご説明あったかと思いますが、農体験のみで使用するということによろしいのでしょうかという確認です。

4点目は交通安全について、近隣に小学校や保育園があったと思いますが、通学路を把握されていますか。通学路と工事用車両の走行ルートとの関係性、もしくは、計画では工事用車両の走行ルートに入っていないけれども、絶対そこを通らないということをどうやって確保するかが問題になってくると思いますので、通学児童の安全を確保するという観点からの安全性への配慮、措置について伺いたいと思います。

最後の5点目は、先ほど景観のところでご指摘がありましたが、最後のスライド103ページには環境保全措置として「地域の特徴的な景観である旧海岸線の崖地を保全します」とあって、一方で、安全性確保のために待受け擁壁や落石防護柵等を設置するということですので、出来ればその待受け擁壁なり、落石防護柵を設置した場合の旧海岸線の崖地の景観がどのようになるのか、シミュレーションの写真でもあればイメージ

が湧いて良いのかなと思いました。景観のところには保全しますとありますが、このままで保全するわけではなく、安全を確保しつつ保全するということから、その際の見かけがどのようになるかもイメージ写真でもあればなと思いました。

**【事業者】**

1点目についてですが、注目すべき動物のうち、自力での移動が難しいと考えられるために移設するものは3種です。詳細につきましては後ほどの非公開の審議の中で説明させていただきたいと思えます。

2点目の移設後のフォローアップについては、横浜市に生物等を専門に研究している環境科学研究所という組織がございますので、そういったところとタイアップしながらフォローアップを検討したいと考えています。同じ環境創造局ですから調整しながらフォローアップの方向性について検討しているところでございます。私共としても非常に貴重なものですからきちんと保全していければ、と考えております。

3点目の農体験について、地下水に関しては基本的には農体験用の水源を整備するという目的で使うことにしており、これについてももしっかり水質等を調べて、安全性を確保した上で使っていくということを考えております。

4点目の通学路について、私共も整備する際に地元でもしっかりと説明してきております。そういった中で通学路として頻繁に使われているかどうかは別なのですが、ちょうど車が入ってくる市道のところを通る小学生の方もたくさんではないですが、いらっしゃると聞いております。当然、小学生児童が事故に遭われてはいけませんし、安全性を確保するということがありますので、地元の自治会、町内会の方々としっかりと話し合い、工事用車両の進入の際には当然、誘導員を付けて安全対策を考えていきたい。話し合いの中で、よく工事の際にやるのですが、工事の時間帯を考えるなどいくつか手法はございますので、私共としても近隣にご迷惑をお掛けしないよう出来る限りの手法について、具体的には工事の中で考えていきたいと思えます。

5点目の景観について、待受け擁壁のお話がありましたが、高さについては精査しているところでございまして、3mから5m程度の高さで崖下の平坦部に設けることを考えております。なるべく公園利用面積を広く取るという考え方もございますので、そういう兼合いの中で設置していくことになるのですが、その際も例えば擁壁に緑化をするといった配慮を考えていきたいと思えます。具体的に実施設計の中でどれくらい出来るのか精査します。シミュレーションとして適切かどうか分かりませんが、準備書の6-11-10ページの中段に供用時と書かれている写真がございます。スライド100の写真と同じように車が入ってくる車路を左側に曲がった先に待受け擁壁のイメージ写真があります。高さは5mですから大きいものではございますが、圧迫感がないような設えにして、景観としても周辺環境と違和感のないように整備していきたいと考えております。

**【奥副会長】**

分かりました。

特に動植物の移設、移植後のフォローアップについて、出来れば評価書の段階で対応の方向性をきちんと記載していただくとよろしいかと思えます。

それから、待受け擁壁については、準備書のフォトモンタージュを見



でも気付かなかったので、特徴的な景観だとおっしゃっているわけですから、この辺も分かり易く説明を入れていただければと思います。

【水野委員】

景観について、今の景観とあまり変わらないという評価なのですが、例えば工場等が建設される時には、それがどれだけ周辺の景観に影響するのかという問題があると思いますが、これは公園なので少し違うのではないかと思います。というのは、ここが今の状態よりも綺麗に美しくなるという外に対する影響だけでなく、今までは入れなかったけれども中に入ることができ、活用できるわけですから、公園の中の景観はどうなるのか、例えば先ほどお話のあった標高80mの場所に展望広場をつくるというお話がありましたが、そういうものをつくって眺望を得るといのが公園での在り方ということなのですが、その展望広場が周辺と調和しているのかという見方もあると思います。今まで触れなかった面でどのように情報が変わってくるのか、どうすれば皆に親しまれるのか、という視点が公園にはあってもいいのではないかと思います。そのような検討はされていないのでしょうか。

【事業者】

今まで入れなかったところに人が入るということで、だいぶ中の様子も変わるのではないかとご指摘だと思います。

現地視察でご覧いただいた方はお分かりと思うのですが、現況は非常に荒れていて、葛や蔦が絡まりついて平坦部やタンクの様子が十分に見られない状況です。これをしっかり整備して、内部の景観についてもしっかり見通しを良く、また海食崖が見えるような眺望を確保していこうと考えております。今回、内部のシミュレーション写真が少ないというのは、環境アセスメントですので、外部に対してどういった影響が出るのかといったところを中心にシミュレーション写真を作っているということがあります。とはいえ、どの程度出来るかは分かりませんが、中の様子について、できる限りお見せできるように検討したいと思えます。

【佐土原会長】

審査会の開催時間のこともあります。この後の非公開の審議はどれくらい時間が掛かりそうですか。

【事務局】

非公開の部分については、長いご説明にはならないと思います。

【佐土原会長】

当初の予定より時間が超過しておりますので、本件について本日色々ご意見をいただきました内容については、議事録で確認するというところで進めさせていただきます。

それでは、公開の審議については、これで終了とします。

—傍聴者退出—

オ 非公開審議の趣旨について事務局が説明した。

カ 貴重な生物についての説明（非公開）。

資料

- ・ 平成 28 年度第 14 回(平成 28 年 11 月 8 日)審査会の会議録【案】
- ・ (仮称)小柴貯油施設跡地公園整備計画 環境影響評価準備書について(諮問) 事務局資料
- ・ (仮称)小柴貯油施設跡地公園整備計画 環境影響評価準備書に係る手続きについて 事務局資料
- ・ (仮称)小柴貯油施設跡地公園整備計画 環境影響評価準備書の概要 事業者資料