

(仮称)アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事

環境影響評価準備書に関する指摘事項等一覧

■事業計画について

項目	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取り扱い
施設配置 計画	広場状空地について、緑化も含めた具体的な整備計画はどのようにお考えか。[7/26 審査会]	人が集まって賑わいを創出することのできる大きな空間、ということで考えている。地区計画で賑わいというものが一つの大きなテーマになっているので、人々が集まることができるようなイベントを催すことを想定し、そういった空間を確保している。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	広場状空地は、イベント広場で、とりあえず空いている状態というイメージなのか。[7/26 審査会]	はい。高層棟と隣地の間に空地があるということです。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	計画建物に復元する万国橋ビルディングのファサードの高さはどのくらいか。昔の面影を再現するというメリットがある反面、近くを通行する方にとっては運河、水辺への視界が遮られるというような圧迫感があるのではないかと懸念する。[7/26 審査会]	復元するファサードの高さは G.L から底が通っているパラペットまでの高さで約 14.1 m の高さとなっている。圧迫感の低減として、壁面を道路面から約 4 m セットバックし、水辺側では長さの分節化を図り、できるだけ建物のボリュームが出ないような計画を立てている。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	復元するファサードの高さや、それがどの程度の構造物になるのかという情報は、計画の一部ですので、評価書の段階でその情報も入れていただきたい。[7/26 審査会]	承知した。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
給排水・ 供給施設 計画	供用時に公共用水域へ放流する放流口の場所は、準備書 6.4-3 ページの図 6.4-1、公共用水域水質調査の採水地点の辺りか。[7/26 審査会]	図面上、もう少し左側で、隣地の B-1 地区に寄った位置に既に排水口の穴があり、そこから排水する。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]

■事業計画について

給排水・ 供給施設 計画	なぜ、浴槽水だけ計画建物内で処理することにしたのか。 [7/26 審査会]	浴槽水に限らず、汚水、雑排水といった大量の排水を公共下水道に排出することになるので、配管への負荷、下水を処理する水再生センターへ負荷が掛かると思うので、その負荷の低減を考えて、運河に面することを地域、敷地のメリットとして捉え、積極的に活用できることはないかと考え、排水処理システムを導入することとした。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	全排水量の何パーセントくらいを計画建物内で処理する予定なのか。放流量 400 m ³ /日は全排水量の何パーセントくらいなのかを教えてほしい。 [7/26 審査会]	大前提として汚水は計画建物内で処理しない。汚水を合わせた全排水量に対して何パーセントを処理するかかというのは計算していないのが現状。浴槽水は基本的には全て処理して運河に放流するということを考えている。 [7/26 審査会]	口頭で補足説明 [本日]
	浴槽水だけを排水処理する理由は、例えば比較的処理がしやすいからといったことがあるのか。 [7/26 審査会]	計画建物内で処理できる排水としては、浴槽水しかないという考え方。汚水は計画建物内で処理できないので、公共下水道に流す。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
熱源計画	計画建物に導入するコージェネレーションの発電量がどれくらいで、建物全体で必要としている契約電力のどのくらいの割合にあたるのか。 [7/26 審査会]	コージェネレーションの発電能力は、一台あたり 25kWh のものを 16 台と想定している。これが契約電力の何割くらいを占めるかについては、契約電力の想定はたしか 1,900 くらいだったと思うが、記憶が曖昧なので確認する。 [7/26 審査会]	口頭で補足説明 [本日]

■事業計画について

熱源計画	<p>非常用発電設備を整備するとあるが、常用のコーチェネレーションを非常用発電設備としても使うことが可能ではないか。コーチェネレーションの発電能力がある程度十分であれば、非常用発電設備と兼用できると思う。地震の時も止まらないと想定される中圧ガス管に接続していればそういうことも可能だと思うので、兼用の可能性について伺いたい。</p> <p>油を使用する非常用発電設備も含めて多重にやる方が災害の時に信頼性は高いと思う。ただ、「非常用」というのは非常時に動くもので、普段から点検したりしながら運用するが、非常用発電設備が「常用と兼用」になっている方が運転面からいうと、より信頼性が高いので、可能であれば両方を備えていただくと、防災的には良いと思う。[7/26 審査会]</p>	<p>コーチェネレーションはあくまで常用の設備として、それとは別に油を使用する非常用発電設備を設けるということを考えていた。コーチェネレーションを非常用としても使えないかということについては、ガス配管の管種自体も変わってくるので、確認しなければならない。[7/26 審査会]</p>	口頭で補足説明 [本日]

■環境影響評価項目について

項目	指摘、質問事項等	事業者側の説明等	取り扱い
評価項目 全般	<p>CO₂や振動、騒音、交通について、隣接事業の影響を勘案した予測はしないのか。</p> <p>隣接事業の事業主体者の方々に、それぞれ情報を発信していただき、それを踏まえて計算していく必要があるのではないか。</p> <p>[7/26 審査会]</p>	<p>現況の交通量調査を行い、現況交通量を把握し、隣接事業である北仲通北 A-4 地区の工事用車両を可能な限り教えていただき、これを現況交通量に上乗せして工事中基礎交通量としている。供用時も同様に、隣接事業の供用時の交通量は準備書や評価書等に出ている情報やヒアリングによる情報を利用させていただき、現況交通量に上乗せして将来基礎交通量として検証している。</p>	説明済 [7/26 審査会]
温室効果 ガス			
生物 多様性			
廃棄物・ 建設発生土			

■環境影響評価項目について

大気質	二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測結果について、工事中の工事用車両の走行に伴うものと、供用時の関連車両の走行に伴うものがほぼ同じ値になっているが、工事用車両と関連車両はほぼ同じくらいの交通量ということか。 [7/26 審査会]	工事中は、大型車の台数が多く、供用時は大型車が少なく、基本的には乗用車等の小型車の対象になるものが多くなる。車両台数の比較をすると、台数だけでいえば供用時の方が多い。ただし、小型車なので影響としてはさほど大きくなりず、計算すると結果的に同じような数値になった。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	工事中の建設機械の稼働に伴う大気汚染について、二酸化窒素の年平均値は日平均値の年間 98% 値 0.045ppm に換算され、環境基準に適合しているとあるが、横浜市の環境目標 0.04ppm と比べると高い値になっているが、これでよいのか。 [7/26 審査会]	今回の予測に関しては、環境省でまとめている環境基準の上限値である 0.06ppm 以下で環境保全目標を立てている。0.04ppm というのが横浜市の環境目標として示されていることは承知しているので、それに向けて努力をしていきたい。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	横浜市の環境目標を達成するような工事の仕方を考えるとか、工夫が必要になると思う。できるかどうかは別として、どういう工夫があり得るかということは考えていただかないといけない。 [7/26 審査会]	内容確認の上、できること、できないことを整理したい。 [7/26 審査会]	口頭で補足説明 [本日]
水質・底質	処理水が拡散していくのが放流口から 35m だと、運河に処理水がかなり広範囲で拡散して満たされるようになるのか。 [7/26 審査会]	対岸側に新港埠頭があるが、運河の幅が大体 50m くらいなので、対岸までは拡散しないと考えている。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	土壤溶出量調査で約 8.0m 以深に砒素が出ていているということだが、地下水まで溶出しているというデータはあるのか。 [7/26 審査会]	地下水に関しての汚染はないという情報が資料にあつたと記憶している。 [7/26 審査会]	口頭で補足説明 [本日]
土壤	大体どれくらいの範囲で、何 m ³ くらいの汚染土壤が存在しているのか量的な把握はなされているのか。 [7/26 審査会]	過去の調査資料に記載されていないので、正確な値ではないが、調査結果から類推すると大体 250 m ³ 程と想定できる。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]

■環境影響評価項目について

土壤	<p>汚染土壌を掘削して別のところに運び、安全に処理するということだが、場合によっては、汚染土壌をそのまま動かさない方が飛散しないという考え方もあると思う。掘削土壌の中に汚染土壌が全て含まれ、根こそぎ別のところに持っていくのか。 [7/26 審査会]</p>	<p>基本的には、掘削工事時に汚染土壌の全量を掘削して全部出すというような考え方は持っているが、詳細については今後、横浜市の関係課と調整を進め、実際に掘削してその場その場の対応というのも当然あると思うが、影響のないような配慮、対応をしていきたいと考えている。 [7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]
	<p>準備書の 6.5-14 ページの(5)予測結果の最後の文章、「そのため」と始まる文章の意味が通じない。工事中の掘削工事時に「実施する汚染土壌」ではなく、「発生する汚染土壌」ではないか。修正をしてください。 [7/26 審査会]</p>	<p>申し訳ございません。評価書の時点で修正する。 [7/26 審査会]</p>	評価書で修正
騒音			
振動	<p>工事中の建設機械の稼働に伴う振動レベルの最大値の予測結果が環境保全目標を下回っているということで、これはよいのだが、測定地点というのが隣接する集合住宅からかなり離れているので 73.9dB よりも低い値になるであろうと想定されているのだろうが、これだけ離れると具体的にどのくらい値が下がるのか。ここに住んでいる方が一番工事中に影響を受けることになると思われる。 [7/26 審査会]</p>	<p>具体的には準備書の 6.7-13 ページに広域の図を示している。南側の集合住宅との境界で 64dB から 65dB いかないくらいが最大になるとを考えている。 [7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]
地盤			
電波障害			
日影			

■環境影響評価項目について

風害	<p>多様なケースの風害予測をされているが、今回のように隣接事業があった場合に、そもそも建物がなかった時の予測値がないと評価できないと思うが、その予測はされているのか。[7/26 審査会]</p>	<p>ケース 1 は現況の建物配置の時に風洞実験した結果。時系列でいうと、ほぼ同時期に施行される A-4 地区の建物が先行し、こちらが追いかける状況になり、竣工時期は多少ずれが生じるが概ね同じくらい。本来であれば同時に立ち上がってくが、どちらの事業の影響かを検証するためにケース 2 として風洞実験で検証している。続いて、ケース 2 で今回の事業計画の建物が建ってきたときにどうなるか、本来のスケジュールで同時に建ちあがってくるときにどうなるかというのがケース 3 の結果になる。[7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]
安全(浸水)	<p>先日大雨が降った日のニュースで本事業の計画地と思われる時間貸し駐車場が雨で浸水し、車が動かなくなってしまったというニュースをやっていた。 [7/26 審査会]</p>	<p>ニュースに関しては、申し訳ないが存じ上げておりません。現状の駐車場のアスファルト面が周辺と比べて若干下がっているので、水が溜まることがあるのかと思う。そういった情報が本当かどうか事実関係を確認し、今後の計画に必要なところは対処したい。 [7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]
	<p>環境保全措置をみると大雨による敷地内への具体的な浸水対策が書かれていないので、その辺りのお考えを聞きたい。[7/26 審査会]</p>	<p>雨は当然、壁や屋上で受け、公共下水道、運河に流す。ゲリラ的に、一時的に降ったものでオーバーフローしてしまうような時間あたり 150mm、200mm といった状況では全てを防ぎ切ることは不可能だと思う。とはいえ、少しでも建物内に水を入れたくないの、地下駐車場には高さ 50cm 程度の防潮板を設置し、アノログだが、必要に応じて土嚢を用意するといった対策をとる。[7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]

■環境影響評価項目について

地域社会	<p>歩行者の安全について、準備書を見ると、近隣に保育園が二つあり、特に工事中の工事用車両の走行による幼児・児童に対しての安全の確保、安全面での配慮が十分になされる必要があると思うが、工事中、計画地の出入口に警備員を配置するということだけで、果たして十分なのかという不安がある。もう少し何か考えられないのか。</p> <p>[7/26 審査会]</p>	<p>警備員の配置だけでは、こちら側のアプローチだけで不十分になってくる可能性は当然ある。</p> <p>工事の着手前には、こちらから出向き、ここにこれくらいの車両台数が通る可能性があるということを事前にお伝えする。</p> <p>計画地の前の万国橋通りの歩道を園児が歩いている状況というのは十分に認知している。場合によっては、反対側の歩道の利用をお願いし、そちら側であれば工事用車両が通ることはないので、今後、保育園とご相談、並行して安全対策を進めたい。</p> <p>[7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]
	<p>保育園側への説明と協力のお願いも重要だと思うが、工事用車両を運転する方も含めた工事従事者に対してのしっかりとした安全配慮の指導もやっていただきたい。</p> <p>[7/26 審査会]</p>	承知した。 [7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	<p>供用時の歩行者サービス水準の予測結果で、全ての地点で歩行者サービス水準Aになるということだが、歩いている人は成人だけでなく、小さいお子様も歩いていて、さらにホテルに宿泊される方は大きな鞄を持ちながら歩いている方もいると思うが、それであってもこれくらいの数値で大丈夫だと判断してもよいのか。</p> <p>[7/26 審査会]</p>	<p>今回の予測は自転車の走行も含めてサービス水準を検討し、数値を算出しているほか、建物をセットバックして歩道状空地を広く取るようと考えている。そういった観点から、歩行者が荷物を持っていることを考えたとしても、おそらくは十分なサービス水準を確保できるものと考えており、かなり安全側をみた結果である。歩行者としては安全に歩行できると考えている。</p> <p>[7/26 審査会]</p>	説明済 [7/26 審査会]

■環境影響評価項目について

地域社会	関連車両の走行ルートが示されているが、以前も指摘したように、一般車両については、なかなか経路を指定することはできないので、海側から来る車両についての考え方を聞きたい。[7/26 審査会]	委員のご意見を踏まえて、準備書資料編の1.2-7ページの一般車両入庫の図で、高島台295号線から青線で左右から2.5%、合わせて5.0%、大体これくらいの台数が可能性としてあるだろうとして条件に加えている。北側の高島台295号線から来た車は直接右折入庫できないので交差点まで下りてきて左折し、一周回って計画地に左折で入庫してもらうことを想定している。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
	準備書資料編の図で示されている交差点②は右折、Uターンは出来ないという標識になっているようだが、その先の交差点③でUターンしようとする車もあるかもしれない。例えば、現地に看板を設置して案内をするのか、交通ルール上はUターン可能だと思うので、警察と事前協議して意見をもらう等、どういった対策をお考えか。[7/26 審査会]	警察に意見をもらうために協議を進めるのは、やぶさかではないので、交通ルールを守りながらもどうしていくか理解を深めたい。また、どうやって利用者に周知するかについて、昨今はホームページを見て来られる方が多いので、アクセスルートを充実させ、例えば現地の写真に矢印を落とし込んだもので視覚的に分かりやすくし、言葉で補足説明し、誰が見てもわかりやすくなるような努力をしたい。[7/26 審査会]	説明済 [7/26 審査会]
景観			