

平成28年度 第8回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成28年 7月26日 (火) 10時00分～11時45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、五嶋委員、田中 (伸) 委員、津谷委員、中村委員、堀江委員、水野委員
欠席委員	池邊委員、小熊委員、菊本委員、木下委員、田中 (稲) 委員、葉山委員、横田委員
開催形態	公開 (傍聴者 7人)
議 題	1 (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ついて
決定事項	平成28年度第7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7回横浜市環境影響評価審査会会議録確認

2 議題

(1) (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ついて

ア 諮問

イ 手続きについて事務局が説明した。

ウ 事業概要について事業者が説明した。

エ 質疑

【津谷委員】 本件建物の北東側の広場状空地についてなのですが、これまでの審議でもお聞きしていたかと思うのですが、具体的な整備計画は緑化も含め、どのようにお考えでしょうか？

【事 業 者】 この広場状空地でございますが、その部分に大きく緑化することではないのですが、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おります。地区計画で賑わいというものがある一つの大きなテーマになっておりますので、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てそういった空間を確保しているところです。

【津谷委員】 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ですか？

【事 業 者】 はい。高層棟と隣地の間に空地があるということになります。

【津谷委員】 それからもう一つ確認なのですが、供用時に公共用水域へ放流する放流口の場所は、準備書の 6.4-3 ページの図 6.4-1 でいうと、採水地点の辺りでしょうか？

【事 業 者】 場所としては、この図面上、もう少し左側の方になりまして、隣地の B-1 地区に寄った位置からの排水ということで、既に排水口の穴がありまして、そこから排水することになります。

【津谷委員】 そうしますと、処理水が拡散していくのが放流口から 35mということだと、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でしょうか。

【事 業 者】 対岸側に新港埠頭がありますが、運河の幅が大体 50m位ですので、対

岸の方までは拡散しないと考えております。

【中村委員】

浴室から生じる排水、大体 400m³/日を排水処理するということが、他の排水も含めたすべての排水ではなく、浴槽水だけ計画建物内で処理するという考え方、浴槽水以外は、公共下水道に排水するということが、どうして、浴槽水だけ処理することにしたのか教えていただきたいのが一点。

もう一点は土壌について、土壌溶出量調査で約 8.0m以深に砒素が出ているということですが、地下水まで溶出しているというデータはあるのか教えていただきたい。

それと、大気質の二酸化窒素、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となっていますが、工事車両と関連車両はほぼ同じ位の交通量ということにしているのでしょうか？

以上、三点を教えていただきたい。

【事業者】

まず一つ目の排水処理システムをなぜ採用したのかということですが、これだけの規模の建物ですので、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りますので、そういった配管への負荷、それから下水を処理する水再生センターへ負荷が掛かるとお思いますので、その負荷の低減を考えて、運河に面することを地域の、敷地のメリットと捉えてですね、積極的に活用できることはないかなと考えての排水処理システムを導入することになっております。

【中村委員】

そのときに、全排水量の何パーセントくらいが排水処理されるのでしょうか。全排水量を処理する施設をつくるとなると、排水処理システムの規模が変わるといえるのはよくわかるのですが、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でしょうか？放流量 400 m³/日は全排水量の何パーセントくらいなのかを教えてください。

【事業者】

まず、大前提として汚水は入ってこないということになります。汚水を合わせた全排水量に対して何パーセントかというのは計算していないのが現状です。浴槽水は基本的には全て排水処理して運河に放流することをお考えしております。

二点目の土壌汚染に関して、地下水はどうかということですが、地下水に関しての汚染はないという情報が資料にあったと記憶しております。

三点目の交通量のご質問ですが、工事中につきましては、当然のことながら大型車の台数が多く、供用時については大型車が少なく、基本的には乗用車等の小型車の対象になるものが増えております。車両台数の比較をしますと、台数だけでいえば供用時の方が多いです。ただし、小型車ですので影響としてはさほど大きくならないという状況で、計算してまいりますと、結果的に同じような数値になったということになります。

【佐土原会長】

今の一点目について質問なのですが、浴槽水だけを排水処理する理由としては、例えば比較的処理がしやすいからといったようなことがあるのでしょうか？

【事業者】

そうですね、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です。汚水は処理することはもちろん出来ませんので、それ

は公共下水道に流そうという考えです。

【奥副会長】

四点ほどお伺いしたいと思います。

まず一点目が、スライドでいうと8ページ、準備書でいうと2-7ページの計画建築物配置図で、以前から、万国橋ビルディングのファサードを復元するとお話を伺っておりましたが、このファサードの高さはどのくらいのものになるのかを伺っていなかった気がしますので教えていただきたいと思います。これが復元されることによる昔の面影を再現するというメリットがある反面、この近くを通行する方にしてみると、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いたします。大体どの程度の構造物なのかということをお伺いしたいのが一点です。

二点目は土壌汚染の話が先程出ておりますが、約8.0m以深というのが準備書にも記載されていますし、ご説明にもありましたけれども、大体どれ位の範囲で、何m³位の汚染土壌がそもそも存在しているのか、量的な把握がなされているのかをお伺いしたいというのが二点目です。

併せて、その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ようなことなのですが、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います。この事業の場合は、いずれにしても建物を建てるにあたって掘削工事をする、土を掘り起こすので、そのときに汚染土壌も掘り起こしてどこかに持っていくということですね？そこを確認したいと思います。掘削工事時に、そもそも掘削されるはずの土壌の中に汚染されている土壌が全て含まれて根こそぎ別のところに持っていかれるということではよろしいのでしょうか？量的に全部掘削土壌の中に汚染土壌が含まれるのでしょうか、というのが二点目です。

それと三点目は浸水の話で、間違っていたら申し訳ないのですが、先日大雨が降った日にニュースを見ていたら、たまたま、本事業の計画地かと思うのですが、計画地にある時間貸し駐車場が雨で浸水してしまい、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のですね。たぶんこちらの計画地ではないかと思ったのですが、環境の保全のための措置を拝見しますと、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ようなので、その辺りのお考えを聞きたいのが三点目です。

最後に、地域社会の歩行者の安全について、準備書を見ますと近隣に保育園が二つあるようで、特に工事中の工事用車両の走行による幼児・児童に対する安全の確保、安全面での配慮が十分になされる必要があると思うのですが、工事中、計画地の出入口に警備員を配置するというだけで、果たして十分なのかということに不安がございまして、もう少し何か考えられないのかな、というのが最後の点になります。

【事業者】

まず一点目の今回復元する万国橋ビルディングの高さの話ですけれども、G.L.からパラペットまでの高さ、ちょうど庇が通っているところなのですが、約14.1mの高さになっております。圧迫感の低減なのですが、基本的には壁面を道路面から約4mセットバックしたり、水辺側では長さの分節化を図っております、出来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ますので、そういうことに関してはこちらとしても配慮していると考えております。

二点目の土壌の量に関してなのですが、正確な量というのは過去の調査資料に記載されておりませんので、正確な値ではございませんが、調査結果から類推してまいりますと大体 250m³程と想定できると思います。工事時に全量を掘削して全部出すというような考え方は基本的な考え方としては持ってはございますけれども、詳細につきましては今後、横浜市の関係課との調整を進めてまいりますし、実際に掘削して、その場その場での対応というのも当然出てくると思いますが、影響のないような配慮ということで実際に対応していきたいと考えております。

三点目の浸水に関してですが、先程おっしゃったテレビの映像というのは申し訳ないのですが、存じ上げておりません。可能性として、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おります。お隣の土地に対しても数十 cm 下がっていますし、整備されている公園、水際プロムナードからも高いところだと 1.8m から徐々に 1.0m 弱位まで下がっているということですので、現状は水が溜まる場所もあるのだろうなと思っております。そういった情報が本当かどうかという事実関係は、確認させていただいて今後の計画に必要なところは対処したいと思っております。敷地内への具体的な雨の浸入対策ですが、雨は当然、壁や屋上で受けて最後必要に応じて公共下水道、運河に流すということになってきます。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ものは、昨今は時間当たり 150mm、場合によっては 200mm に近い雨が降っている状況からしますと、全てを防ぎ切ることは不可能であろうなと思っております。とはいえ、少しでも建物内に水を入れたくはございませんので、地下駐車場には防潮板という板を高さはそこまで高くありませんが、50cm 程度のものを設置できるような対策をする、あとはアナログ的ですが、建物内に水を入れないように必要に応じて土嚢を用意するといったことは、弊社ではやっております。

あと隣接する保育園への配慮ということでございますが、警備員の配置だけでは、こちら側だけ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りますので、工事の着手前には、こちらから出向いてご説明をさせていただきます。ここにこれ位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させていただきます。計画地の前の万国橋通りの歩道部分につきましては、我々も園児が歩いている状況というのは確認しておりますし、たぶん視察に来られた際にも園児が歩いているのをご覧になられているかと思っております。ですので、目の前の歩道が使われていることは十分に認知しておりますので、安全対策としては十分な配慮をしていく必要があることは当然わかっておりますし、場合によってはですね、反対側の歩道の利用をあえてお願いさせていただいて、そちら側であれば工事車両が通ることはございませんし、そちらの利用をお願いさせていただくとか、それは今後の保育園さんとのご相談になってまいりますけれども、そういったご相談を進めながら並行して安全対策を進めていきたいと思っております。

【奥副会長】

ありがとうございました。ファサードの話は大体どれ位の高さですか、どの程度の構造物になるのかという情報は準備書に記載されていないので、計画の一部になるわけですから、ぜひ評価書の段階で入れられればその情報も入れていただければと思います。

最後の保育園児に対しての安全につきましては、もちろん保育園側へ

の説明と協力をお願いというのも重要だと思いますが、工事車両を運転され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ということもやっていただきたいと思います。

【事業者】

ありがとうございます。

【岡部委員】

スライド 90 ページ、振動の予測結果で、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保全目標を下回っているということで、これはよろしいのですけれども、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 73.9 dB よりも低い値になるであろうと想定されているのだと思うのですが、これだけ離れると具体的にどのくらい値が下がるのでしょうか？ここに住んでいらっしゃる方が一番工事中にいろいろな影響を受けることになるのだらうと思うのですが。

【事業者】

具体的には準備書の 6.7-13 ページになりますが、これは広域の図を示しておりますので、隣接の場所で見てもいいと思いますと、南側の集合住宅との境界のところでは 64 dB から 65 dB いかない位が最大になると考えております。

【岡部委員】

もう一点ですが、先程も奥委員がおっしゃられていたように、この地域には近くに保育園があるということで、スライド 146 ページに供用時の歩行者サービス水準の予測結果で、すべての地点で歩行者サービス水準 A になるということで、これでよろしいのかと思うのですが、歩いている人は成人だけではなくて、たぶん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鞆を持ちながら歩いている方もいるのではないのかと思うのですが、それであってもこれ位の数値であれば大丈夫だと判断してよろしいのですよね？確認なのですが。

【事業者】

ご質問ありがとうございます。実はですね、今回の予測に関して現地調査を行った際には、万国橋通りに自転車専用のブルーラインが整備されておりました、現在は整備されています。整備済みのブルーラインがありますので、自転車を除外して歩行者のみで歩行者サービス水準を予測することも考えたのですが、こう言うのはなんですか、ブルーラインの認知として、また利用頻度としてあまり浸透しきっていないという状況も考えまして、自転車の走行も含めた形で、今回のサービス水準を検討し、数値を算出しております。これは検証の結果のところにも書いております。そういった観点から考えますと、歩行者がいろいろと荷物を持っているということも考えたとしても、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ます。かなり安全側を見た結果ということですね。あとですね、歩道状空地としても建物をセットバックする形で、空間としてもかなり広く取るように考えておりますので、そういった観点からしても、歩行者としては安全に歩行できると考えております。

【五嶋委員】

スライド 120 ページの風害の予測をされているところで、実施区域の中で隣接事業の影響を予測いただいていると思うのですが、スライド中のランク 1、ランク 2、ランク 3、ランク外という言葉の定義を教えてくださいたいのですけれども、ランク 1 のように数字が小さい方が、影響が小さいということなのではないのでしょうか？そうすると「住宅地の商店街」といった言葉の意味がちょっとわからないので教えてくださいたいと思います。

【事業者】

準備書の 6.11-20 ページをご覧ください。表 6.11-6 は、村上式で示さ

れている、文献等に公表されている風環境評価の尺度の表になっていません。ランク1とは、表の右側の方をみますと日最大瞬間風速として10m未満の風が年間で10%くらい、15mの風になると0.9%くらいの頻度で吹くであろうと言われるところで、ランク1という評価がなされるということになります。ランク外とは、ランク3よりも超える数字になってまいりますと、相当な風が吹きますね、という評価になってまいります。

【五嶋委員】

わかりました。それを踏まえて、スライドの121から123ページまで、4つの多様なケースの風害の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、いろいろなケースを想定して被害や予測をするということに関して、そもそも建物が増えていくにつれてかなり変化があるのか、あまり変化がないのか、そもそも建物がなかった時の予測値がどうなのか、そういうものがないと評価できないと思うのですが、まず建物が一切なかった時の風の予測についてはお持ちなのでしょうか。

【事業者】

配布資料121ページは、ケース1として今の現況の状態の建物配置の時に風環境の風洞試験において検証した時に出てきている結果になります。これを見てまいりますと、今回の北仲通北地区のあたりは概ね緑色のランク1になっており、道路上になってまいりますとランク2や3といったような評価になってまいります。平場になっている所に関しては、基本的にはランク1という感じかと思っております。

時系列的に話してまいりますと、今回ほぼ同時に施工されるのがA-4地区の建物で、ほぼ同時期に今回のB-2地区、アパホテルの工事に入っております。向こうが先行し、こちらが追いかけていくという状況で、竣工時期に関しては多少ずれが生じるかと思っておりますが概ね同じくらいです。どちらがどちらの影響で、というところを検証するがために、今回ケース2として風洞実験の中で仮想的に検証しています。本来であれば同時に立ち上がってくるのですがけれども、そうでない場合、風環境としてどうなるのかを検証したものが、ケース2になります。

続いて、ケース3というものが、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のかというもので、本来のスケジュールで同時に建ちあがってくる時に結果がどうなるかというものがこの結果になります。

建物があると、建物の壁に風があたって回り込んだり、落ち込んだり、上に吹き上げられたりといった現象が生じますので、風環境は変化します。風の流れや建物の間を抜けて行く風が生じたり、といったことがこういった実験の中で検証できていると感じています。

【五嶋委員】

実施区域内での並行する事業を多角的に予測することを、風害に関してやっていらっしゃるわけですが、道路のCO₂の問題や道路の交通の問題についても、平行に走っている隣接事業を勘案して予測を立てるということはやられないのですか。CO₂や振動、騒音といった隣接事業の影響もあると思いますが、こちらの予測はされないのですか。

【事業者】

先程もご説明させていただきました通り、交通に関しては、周辺の工事中の工事車両台数や供用後の車両台数についても公表されている数値であれば利用させていただいて、それを上乗せするような形で諸条件に加えて予測を考えております。

【五嶋委員】

ですので、それぞれの事業の事業主体者の方々に、それぞれ情報を発

信していただいて、それを踏まえて計算していく必要があるのだと思うのですけれども如何でしょう？

【事業者】 先程もスライドでご説明させていただきましたが、現状で交通量調査を行いまして現況交通量を把握しておりまして、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いて、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おります。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していただき、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おります。

【五嶋委員】 そうすると、CO₂の問題や振動もそのような方法で算出されているのでしょうか？

【事業者】 交通に関してはこのような考えを持っておりますが、CO₂に関しましては隣接事業に導入する設備の機能や容量というのは、こちらの方ですべて把握できるものではございませんし、地域全体、かなり広範囲の話になってくると思いますので、そちらについては今回検証の対象外とさせていただいており、本事業の建物が供用後に排出していくであろうという量を検証しております。

【田中(伸)委員】 交通に関してお聞きしたいのですが、スライドの 12 ページで、関連車両の走行ルートを見させていただきましたが、以前にも申し上げたのですが、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、海側から来る車両も少しはいるであろうということで、それについてのお考えをご説明いただければと思います。

【事業者】 資料編の 1.2-7 ページ、8 分割している図の一番左上に一般車両入庫という欄がございます、高島台 295 号線の方から青の線で左右から 2.5%、合わせて 5.0%、これは仮想ですけれども、大体これ位の台数が可能性としてあるのではなかろうかと、委員からいただいたご意見を踏まえて条件として加えております。北側の高島台 295 号線から来た車が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おります。

【田中(伸)委員】 そうすると、交差点②はたしかに右折、Uターンは出来ないという標識になっているようなのですが、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ません。それについては、例えば現地に看板を設置して案内をするのか、交差点③はUターンが禁止されていないと思うので交通ルール上はUターン可能だと思うので、警察と事前に協議して意見をもらうとか、こういった対策をお考えでしょうか？

【事業者】 いまご意見いただいた警察に意見をもらうために協議を進めるのは、やぶさかではございませんので、交通ルールを守りながらもどうしていくかというところの理解を深めたいと思います。どうやって、利用者の方々に周知するかについては、大前提として皆様 HP をご覧いただいて来られることが多い昨今の状況ですので、アクセスルートというところを充実させて、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、言葉で補足説明して、誰が見ても少しでも分かりやすくなるような努力をしたいと思います。

【奥副会長】 準備書の 6.5-14 ページの土壤汚染に関して記載してあるところなのですが、(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。このままだと意味が通じませんので、評価書段階で修正するのか、現在縦覧中ですから、今修正するのか検討してください。

【事業者】 申し訳ございません。少なくとも評価書の時点では確実に修正してまいります。

【水野委員】 工事中の大気汚染について伺いたいのですが、準備書の 6.3-14 ページに環境基準があり、二酸化窒素について「1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。」とあるが、6.3-16 ページにある横浜市の環境目標では、達成指標として 2025 年度には、二酸化窒素に係る環境基準の下限值 0.04ppm への適合という達成指標がありますね。6.3-33 ページの一番下の方で、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いうことになっていますね。ただ、環境基準は 0.06ppm 以下と書いてありますが、そうではなくて 0.04ppm から 0.06ppm が環境基準であり、横浜市の環境目標は 0.04ppm となっています。ここでは横浜市の環境目標とくらべると高い値になっているが、これでよろしいのでしょうか。

【事業者】 今回の予測に関しましては、環境省でまとめられています環境基準、0.04ppm から 0.06ppm まで幅は持っておりますけれども、環境基準の上限値の 0.06ppm 以下であればというところで環境保全目標を立てております。ご意見でいただいております 0.04ppm というのは、横浜市の環境目標として示されていることは承知しておりますので、それに向けて当然努力をしていきたいとは思っておりますけれども、この場でこうしますとは言いきれないところもございます。

【水野委員】 そういうことでしたら、やはり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、その辺の工夫というものが必要になると思うのですね。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かなと思います。

【事業者】 内容確認の上、出来ること、出来ないことを整理したいと思います。

【佐土原会長】 コージェネレーションを導入すると先程ご説明がありまして、質問なのですが、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を教えてください。というのは、準備書の 2-14 ページに非常用発電設備を整備すると書いてありますが、この常用のコージ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と思うのです。それでも別に非常用発電設備を整備することになるのか、コージ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ができると思うのですね。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ったことも可能だと思いますので、発電能力がどうなっているのかということと、兼用の可能性について伺いたいのですが。

【事業者】 まずコージェネレーションの発電能力ですが、一台あたり 25kWh のものを 16 台と想定しております。これが契約電力の何割くらいを占めるかということについてですが、契約電力の想定はたしか 1,900 くらいだったと思うのですが、記憶が曖昧なのでこちらは確認させていただきたいと思います。

続いてコージェネレーションを中圧ガスであれば、常用だけでなく、

非常用にも使えないかというご意見については、まさにその通りと思って聞かせていただきました。現在は、敷地、建物内には中圧で引込みまして、ガバナで低圧にするというような計画としております。ただ、コージェネレーションについてはあくまでも常用の設備として、それとは別に油を持った非常用発電設備を設けるということを考えておりました。現状としてはそうなのですが、コージ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ものですから、そこら辺は確認しなければいけないということで、今日の時点では確認します、ということで回答させていただきます。

【佐土原会長】

油も含めて多重にやる方が災害の時に信頼性は高いと思いますので、それはそれで優良だと思います。ただ、「非常用」というのは非常時に動くのですけれども、普段から点検したりしながらやるのですけれども、それが「常用と兼用」になっている方がより運転面からいうと、信頼性が高いということもあるので、可能であれば両方を備えていただくとより防災的にはよろしいのではないかと思います。

資料

- 平成28年度第7回(平成28年7月5日)審査会の会議録【案】
- (仮称) アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事に係る環境影響評価準備書について(諮問)
- (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係る手続きについて 事務局資料
- (仮称) アパホテル&リゾート<横浜ベイタワー>新築工事準備書のあらまし 事業者資料