

平成29年度 第11回 横浜市環境影響評価審査会 会議録

日 時	平成30年 1 月16日 (火) 10時00分 ～ 12時15分
開催場所	横浜市開港記念会館 6号室
出席委員	奥委員 (会長)、葉山委員 (副会長)、押田委員、菊本委員、木下委員、五嶋委員、田中伸治委員、中村委員、水野委員、横田委員
欠席委員	岡部委員、田中稲子委員、津谷委員、所委員、堀江委員
開催形態	公開 (傍聴者 15人)
議 題	1 (仮称) 中山駅南口地区第一種市街地再開発事業に係る第2分類事業判定届出書について 2 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価方法書について
決定事項	平成29年度第10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29年度第10回横浜市環境影響評価審査会会議録確定  
特に意見なし

2 議題

- (1) (仮称) 中山駅南口地区第一種市街地再開発事業に係る第2分類事業判定届出書について

ア 諮問

イ 第2分類事業判定手続について事務局が説明した。  
特に意見なし

ウ 第2分類事業判定届出書添付資料のあらましについて事業者が説明した。

エ 質疑

【奥会長】 施工時におけるやりくりについてももう少し具体的にお示しいただきたいと以前にお話して、今回、スライド 61 ページ以降で、施工計画のステップと、どのようにどの場所を一時的に歩行者通路として整備するのか具体的に示していただけたので、だいぶイメージができるようになったと思います。

また、歩行者の安全確保についても、朝のピーク時の歩行者数を踏まえた上で、歩行者通路の幅員を十分に確保するという事です。

ところで、この道路は通学路にはなっていないでしょうか、確認させていただきます。

【事業者】 通学路、スクールゾーンにはなっておりません。

【奥会長】 周辺に保育園が多いようですのでお子さんを連れた方や、また、学生がたくさん行き来するという事でしたので、歩行者通路の幅員を確保すること以外にも安全対策を万全にしたいと思うのですが、その辺りはいかがでしょうか。

工事用車両の通行を朝8時以降にするということですが、夕方にも帰宅される方等、かなりの人数が通行されると思うので、夕方も含めて、歩行者通路の幅員確保以外に何かお考えのことがあれば教えていただきたいです。

【事業者】 歩行者通路の幅員の算定にあたっては、朝が一番人が集中するであろうということで、朝のピーク時間で十分な幅員が確保できているかということで、まずは想定させていただきました。夕方は朝よりも人数がばらける

と考えています。

それに加えて安全に十分に配慮するために、交通誘導員を適切に配置し、場合によっては誘導員の人数を増やす等、工事に際しては適宜対応していきたいと考えています。現状で歩行者通路が狭いことは準備組合としても認識していますので、そういったところは今後、工事を発注する中でできちんと対応できるようにしていきたいと考えています。

【奥会長】 工事用車両の出入りは朝8時から何時まででしょうか。

【事業者】 夕方5時までと考えています。

【奥会長】 現状はかなり狭いので、それが2mにまで拡張されるとなると、それだけでもかなり状況が改善されると思いますが、それに加えて先ほどおっしゃった交通誘導員の配置ですとか、そういったことで万全を期していくという情報が、周辺を利用される方にとっては安心につながる情報だと思いますので、積極的に発信していくことをお願いしたいと思います。

【事業者】 わかりました。

【中村委員】 スライド41ページについて、もちろん公共用水域への排水はせず、すべて下水道に放流するという事は承知しています。これは事業者ではなく横浜市に聞いた方が良くもせませんが、これだけの建物が建設されることによって増加する排水量が下水道の本管に影響を与えることはないのでしょうか。

また、雨水の利用について、計画段階配慮書の1-11ページに雨水貯留槽に貯留し利用するとありますが、利用した雨水も下水道へ排水する仕組みになっているのでしょうか。また、非常に激しい集中豪雨があった場合でも、雨水貯留槽の容量は大丈夫でしょうか。

その他、スライド58ページで、工事用車両走行ルートの出を4か所に分散すること、また、スライド59ページでは交差点需要率は限界需要率を下回ると記載があります。この4か所の需要率の数値を図中に示すことはできないでしょうか。

【事務局】 まず、1点目について、本事業も含めまして、開発が行われる際は、本市の土木事務所や環境創造局の下水道管の保全を所管する部署が事業者と協議し、技術的な見地から必要な対応がとられることとなっていますので、その点は御安心いただいて大丈夫だと思います。

【事業者】 雨水貯留槽について、具体的な容量の協議には至っていませんが、今回計画建築物を建設するにあたっては雨水貯留槽を設けていこうということです。雨水対策として周辺への影響がないように貯留槽の容量を確保するように、今後の計画の中で横浜市と協議していきたいと考えています。

雨水貯留槽から緑地への灌水等に利用していくことについて、その排水先も公共下水道であり、直接的に公共用水域へ放流することはありません。雨水貯留槽の容量については横浜市と協議しながら、地下に設けることになると思います。

工事用車両の需要率については、第2分類事業判定届出書添付資料の資-20ページに交差点ごとの予測結果を記載しています。いずれの交差点についても需要率としては0.5を下回る数値ですので、十分交通処理は可能という結果になっています。

【菊本委員】 スライド56ページの液状化と地盤沈下対策に関して、液状化については、PL値が $0 < PL \leq 5$ との御説明を頂きましたが、この範囲の値であれば

他でも液状化した事例はなく、液状化しないと考えてよいと思います。

ただ地盤沈下対策については、スライド9ページの施設断面図等を見る限り、商業施設も住宅施設も地下駐車場やピット等を設ける際には山留・掘削工事を行うことになり、建設現場では地下水位を下げ一方で、周辺の地下水位を下げないような対策が必要になると思います。工事を進める際に具体的にどのような工法を使う予定でしょうか。また現地の地下水位の高さがどのくらいか、これらについて教えていただきたいと思います。

【事業者】

山留工事の工法については検討段階ですが、施工計画の中で山留工事を行う際には遮水性の高いSMW工法の採用を予定しています。この工法を採用することで敷地内の掘削部分と周辺地盤との水の行き来を遮水しますので、周辺の地下水位への影響はないということになります。既存の地下水位については今後調査を行っていきませんが、工事中及び竣工後も敷地内、あるいは建物内に流入しないような対策を取っていく形になります。

【菊本委員】

現状での地下水位の高さは、わかっているのでしょうか。

【事業者】

今回お示したボーリングデータは市街地再開発事業施行区域内に現存する建物を建設した際の資料で、その中に地下水位のデータもおそらくあると思います。いま調査データを調べていますので分かり次第回答致します。

【菊本委員】

質問した意図ですが、掘削する建設現場は地下水があると作業性が悪いので、地下を掘削する際に現場内の地下水位を下げた程度乾燥させた状態にします。そうすると、敷地周辺の地盤でも地下水位が低下し、それによって地盤沈下を生じる可能性があります。掘削する現場は地下水位を下げて良いですが、周辺では地下水位をできるだけ変えないようにしていただきたいので現状の地下水位を質問しました。後ほど御回答いただければと思います。

【五嶋委員】

スライド53ページの液状化マップは「元禄型関東地震」とありますので、元禄型関東地震が発災した場合に液状化するリスクを評価したものかと思いますが、元禄型関東地震とはどのようなものなのですか、というのが1点です。

それから2点目は、「液状化する可能性がある」、「液状化する危険度は低い」、「液状化危険度はかなり低い」という評価が地形ごとにありますが、液状化する可能性がある地域というのが、地形上の構造とどう関係しているのか、地形に関するデータがあるのでしょうか。この液状化マップは、地形のある規定の水準を基に評価しているものだと思います。もちろん不連続で変化する部分もあると思いますが、地形は基本的には連続的に変化するものだと思います。そういうことも含めた地形の状況を踏まえた上で施工すると思いますので、そういった観点で地形の状況をどのように把握しているのか教えてください。

【事業者】

元禄型関東地震について、こちらの液状化マップは横浜市消防局のデータを用いています。横浜市消防局では、「元禄型関東地震」、「東京湾北部地震」、「南海トラフ巨大地震」の3地震を想定しており、元禄型関東地震が発生した場合に、この地域では震度6弱が想定されています。また、東京湾北部地震及び南海トラフ巨大地震が発生した場合には、震度5強が計画区域の周辺では想定されています。計画段階配慮書の2-60～62ページに想定地震による震度の図も記載しています。

スライド53ページの液状化マップについては、最も想定震度の大きい元禄型関東地震の液状化リスクをお示ししたものです。元禄型関東地震がどういった地震かという資料は持ち合わせていないので、詳細を説明することはできないのですが、後日そのあたりは回答できればと考えています。

【五嶋委員】

資料の表記としては、元禄型関東地震と聞いてわかる人は少ないと思います。いまご説明いただいた部分を客観的に例えば震度いくつだとか、どういうタイプの地震なのか、地震学もかなり進歩しているわけですので、客観的にある程度わかるような表現にしてください。

【菊本委員】

いまの質疑について簡単に補足しますと、液状化の判定は、どのような地震が外力として入力されてどれくらい揺れるかという要素と、その場の地盤の条件がどうかという2つの条件から行います。元禄型関東地震というのは、当該地区で最も強い揺れが予想される地震のようですので、それを使って地震の強さを想定しておけばおそらく大丈夫だということです。もう一方の地盤の条件は、地下水位の高さと地盤の固さを使って、この地盤がどのくらい強いのかということ踏まえて液状化判定をします。

この場所のPL値は $0 < PL \leq 5$ という値になっていますので、よほどの地震が来ても液状化しないと判定してよいと思います。東日本大震災の場合は、PL値が10を超えている場所で液状化している場所がいくつか発生した程度なので、この値であれば大丈夫と予想します。想定外の巨大地震が発生したらわかりませんが、東日本大震災レベルでは液状化はしないと思います。なお、PL値は、安全側の判定を下す特徴がありますので、PL値が10を超えている場合に液状化する可能性が出てくるといっくらいに捉えておけばよいかと思います。

【事業者】

先ほど菊本委員から御質問いただいた地下水位について、スライド54ページに記載したボーリング調査3地点のうち、No. 1の地点でGL-0.85m、85cmのところまで自然水位が確認されています。それからNo. 2の地点でGL-1.0m、No. 3の地点でGL-2.1mという地下水位のデータがあります。

【菊本委員】

地下水位としてはかなり浅いです。河川も近いので、すごく浅いのだと思います。

地下水位を低下させる場合に、周辺の地下水位が高い状態になっていて、計画地の掘削工事で地下水位を低下させると、周辺の地下水位も下がる可能性があります。どのような工法を用いて地下水位の低下を防ぎ、周辺の地盤沈下を抑えるかということはもう少し具体的にお話いただければと思います。

【事業者】

わかりました。実際には、施工段階での話に近いのですが、もう一度その辺りを詳細に検討して御回答できるようにしたいと思います。

【木下委員】

スライド51ページに記載のある風害についてです。風害シミュレーションの結果、特段の問題はないとおっしゃられているのですが、風の予測というのは中々困難ですので、後々、例えば周辺環境が変わったときに、特に突風のような事象が生じた場合に対応策がとられやすいような形になっているのか教えてください。例えば樹木の配置等をよく考えておられるのかというのが一つです。

それから51ページの「風通しがよい立地」という評価について、私が申し上げたような突風のような事象についての記述がもう少しあってもいいのではないかと思います。以上2点です。

- 【奥会長】 風害を緩和するような策として、何かお考えがあるかどうかという趣旨だと思いますが、いかがでしょうか。
- 【事業者】 今回、風害シミュレーションの結果を見ますと、歩行者空間の風環境としてランク2を超えるランク3の地点が想定されませんでした。こちらは防風対策としての植栽を入れていないシミュレーション結果ですので、今後植栽を入れることによって突風対策をとることもございますし、高層棟の足元に低層部が張り出すようになっていきますので、そういったところに必要に応じて防風壁のようなものを立てるとすることも検討できると思っています。
- 今後、計画の内容を詰めていく中で、もう一度このような風害シミュレーションを行いながら適切な対策をとっていくことを検討させていただければと思います。
- 【押田委員】 スライド61～64ページで、基本的な工事用車両や歩行者動線については非常によくわかるのですが、現地を視察した際に、一般車両もけっこう多かったように思います。駅前広場のバスプールやタクシープールでも一般車両がけっこう多く見受けられました。キスアンドライドのスペースも必要だと思いますが、そういったスペースは検討に反映されているのでしょうか。どのように配慮をされているか教えていただきたいと思っています。
- 【事業者】 先ほどの説明でお示しした交差点需要率は、現況交通量に工事用車両の交通量を入れているので、現状の一般車両が含まれた需要率となります。
- キスアンドライド等は将来的に駅前広場が整備されますと、そこに一般車両の乗降場を設ける計画としています。施工段階で仮設の交通広場を整備して段階的に動かしていく中で、今後バス事業者やタクシー事業者との相談になると思いますが、できるだけキスアンドライドのスペースも仮設の交通広場に確保していかなければならないかなと考えています。工事段階なので面積的に限りはあるのですが、現在駐車場として利用されているところを考えますと、十分にスペースを取れるのではないかと想定しています。少なくとも現状の交通には十分に対応した中で、段階的に工事を進めていきたいと考えています。
- 【押田委員】 どの段階でお示しいただけるのでしょうか。
- 【事業者】 例えばスライド61ページのステップ1で、「②仮交通広場整備・供用」と記載していますが、ここを使用していくという施工ステップは想定できたのですが、仮交通広場でどのようなレイアウトでバス等のスペースを確保するかという詳細の検討まではできていない段階でございます。今後、仮設として整備する段階では、どのように整備して供用していくか横浜市と調整しながら図面として作っていかねばいけないと想定していますが、現段階ではそこまで想定できていない状況です。
- 【田中伸治委員】 私も交通に関していくつかお聞きしたいと思っています。
- 1点目は、いまキスアンドライドの話でもあったように、以前の審査会でもお伺いしましたが、現状で何台くらいそういった車両が来ているか調査をした上で必要なスペース等を見積もっていただくとよいと思います。あわせて仮の交通広場をステップ1で設けるということですが、現地視察をした際に、バスを待っている方々が長い列を駅前に作っていたということもありましたので、歩行者サービス水準の評価はしていただいていると思いますが、例えば駅前でバスを待つ行列が施工区域にはみ出すことはない

かですとか、あるいはバスが到着した時の駅に向かう歩行者の流れにも波がありますので、朝のピーク時の歩行者交通量は平均すると3,055人/時なのかもしれませんが、分単位でみると非常に大きく変動しますから、大きな波が来た時に安全に歩行者を通行させることができるか、そういった観点も配慮して計画していただく必要があるかと思えます。

2点目は、58ページの図で工事用車両の走行ルートが示されていますが、工事用車両の入のルートが北西側から赤い矢印で来ているのですが、ここからすべての工事用車両が本当に入ってくるのかなと思っています。例えば、スライド29ページの図を見ますと主要な道路はむしろ南東側に多くあり、こちら側から来る工事用車両も当然あるのではないかと思います。すべての工事用車両を北西側から入るように誘導できるのか。それよりも南東側からの入ルートも想定した上で、きちんと入れるルートも検討した方が良いのではないかと思います。当然、その場合には右折させる必要がありますので、交差点の右折に支障がないかどうかというところもあわせて検討が必要だと思えます。

3点目は、工事用車両については交差点の混雑率の評価はさせていただいて、台数を見てもさほど大きな影響はないと思います。むしろ、工事の作業に伴って必ず待機車両が出てくると思えますので、そういった待機車両が路上で待機することがないように十分な待機スペースを施工区域内に確保できるかということも計画で検討してください。

最後に、供用後の関係車両による交通混雑については今回の資料では見受けられなかったのですが、それについてはどのように考えていますか。供用後は新しい店舗もできますし、共同住宅もできるということで、現在の交通量よりは必ず増えると思うのですが、その辺りについてはいかがでしょうか。

#### 【事業者】

1点目について、キスアンドライドの台数は、朝の観測で約100台です。現状はキスアンドライドの場所があるわけではないので、路上に一時的に停止して乗降、発進する形で、現在の駅前広場周辺で約100台程度見受けられています。仮の交通広場といっても、当然このような現状に対応できるような形で整備をしていきます。また、バス待ちの方々については、最大で約70人の行列ができていることを把握しています。将来の駅前広場については、十分にバス待ちの行列に対応できるように歩行者空間やバス待ちのスペースを確保する計画にしています。仮の交通広場を検討する際にも、当然バス待ちのスペースを十分に確保するという形で横浜市と調整しながら進めていきたいと考えています。

2点目の工事用車両の件ですが、基本的に山下長津田線を北方向から入れるということで資料をお示しています。このようにしている一つの問題点が、台村町交差点の右折信号現示が現状では短いということです。南側から来て台村町交差点を右折して工事用車両を入れるというのはちょっと難しいのではないかと考えています。工事用車両なので施工業者が決まれば、その辺りのコントロールが効くと思えますので、基本は山下長津田線を北方向から入れていくということで今回は資料をお示ししています。

3点目の待機車両の問題も当然あると思えます。その辺りも施工計画のステップを、今後事業を進めていく中で詳細化していく必要があります。その中で待機車両の待機場所も含めまして十分に工事ヤードを確保しながら

ら周辺の道路に影響を及ぼさないような形の計画にしていく必要があると認識しています。

最後に、供用後の関係車両による交通混雑については、横浜市を通して神奈川県警に計画段階の交通量の予測をお示ししています。これは現況交通量と将来の伸び率も考慮して、それに加えて開発による交通量を乗せて推計しています。周辺の関係する交差点、中原街道の交差点、いずれもシミュレーションしていますが、いずれの交差点についても交差点需要率を下回る、車線混雑度も1.0を下回るという予測結果が出ています。警察協議の資料ですが、必要であればお示しすることはできると思います。

【奥会長】

スライド10～12ページで示されている関係車両というのは、供用後の関係車両の走行ルートですね。交通量について、神奈川県警との協議に際して既にデータを提出しているということでしたら、第2分類事業判定の判断材料の充実につながることで、支障がなければそのデータを審査会にも出してください。

【事業者】

昨年の12月に計画段階の警察協議としては終了していますので、提出に支障はないと思います。今後、詳細協議は控えている状況ですが、資料をお示しさせていただければと思います。

【奥会長】

田中委員、このような御対応をいただくということによろしいですか。

【田中伸治委員】

はい。

また、工事用車両のルートについては、確かにある程度コントロールできるとは思います。必ずしも台村町交差点で右折させなくても、別の交差点を大きく迂回する等して、最終的に北西側に回して入ってくるルートというのも検討していただくと良いかなと思います。北西方向から入ってくるルートも示していただくと、こちらとしても安心かと思えます。

【事業者】

わかりました。

【水野委員】

この計画によって、周辺がすごく便利になって住みやすくなるのではないかと期待しているのですが、その一方で、この駅の景観がガラリと変わってしまって過去のもので全部無くなってしまふような気がします。地域の方々はその景観がガラリと変わってしまうことにどれくらいの許容度があるのでしょうか。長く住んでいる人には残念に思うところもあるのではないのでしょうか。ある程度愛着というか、地域の活動や景色というのがあって、それは決して文化的な価値が高く、残さなければならないというわけではないのかもしれないけれども、それがこの地域の一つのカラーになっていて、そこをある程度何か残すというようなことも必要ではないかなと思います。そういうものを大切にするとしたら、何か昔の面影を残すような考え方を取り入れていただける工夫があると地域の方々には馴染みやすいという気がするのですが、その辺りはいかがでしょうか。

【事業者】

まだまだ検討段階ではありますが、B敷地側の線路沿いにある平面駐輪場との間にある歩行者用通路に面して、少し名残的にはなるのですが、夜間飲食のゾーンを計画してみるなど、施設計画上で対応できるところについては、そういったものを残していければと考えています。

また、現状の駅前広場を歩行者広場として残す計画としています。なぜ歩行者広場として残すかということ、中山駅前では30数年にわたり「中山まつり」というお祭りをやっており、この開発を機にこのお祭りができる場所が無くなってしまふということは避けなくてはならない、ということが

この計画を作る中で地権者の方々から意見が出ているということもございます。当然、駅前の顔として残していくという意味合いもあるのですが、そういった地域のお祭りを継承していける場所も一緒に残していこうという形で検討しています。

今後、さらなる施設計画の検討の中で、建物の内外を含めてどのような計画としていくのか、これから整理していく必要はあると思うのですが、現時点ではそういったようなところを踏まえた計画としています。

【横田委員】

災害時の防災について、浸水のハザードマップが掲載されていますが、こちらは内水のハザードなのか、外水のハザードなのかわからなかったので教えていただきたいと思います。

あわせて、地震時等の帰宅困難者への対応ということで駅前広場が一時待機スペースとして位置付けられていましたが、例えば乗換客など駅の中から一時的に帰宅困難者が流れてくるということもあるかと思います。そういったところの施設内での受入れの考え方も必要になってくると思うのですが、現状でどのようにお考えになっているか、もう少し具体的に伺えればと思います。

【事業者】

スライド32ページの洪水浸水想定区域の基になった資料を本日持ち合わせていないので、内水であるか外水であるかは調べて後日回答します。

災害時の受入態勢については、現在、計画検討している中で備蓄品が十分かどうかは別として、外から来る人にも対応できるようなスペースを確保していくように計画をしています。一時待機スペースとしては、当然横浜市と協議になりますが、駅前の歩行者広場や将来的に整備する駅前広場といったところで対応することは可能だと考えています。あと建物内でこういったところを一時待機スペースとして検討できるかということについては別途、今後の設計の中で再度整理させていただければと思います。

【葉山副会長】

先ほどの水野委員からのご指摘にも関連するのですが、景観や圧迫感等の観点から3案の比較検討をされていて、シンボル性が高い・低い、圧迫感がある・なしと評価されていますが、どういった基準で評価をされているのか、今一步踏み込まれていないような気がしました。圧迫感については、建物の高さや幅に限定されており、シンボル性は建物の高さの問題に限定されているように思います。必ずしもそうではない部分があると思っています。水野委員がおっしゃられたような中で、どういうデザインが地域性を表しているのかというところが、景観として評価をなされるべき部分かもしれないのではないのでしょうか。今後、計画を具体化するときにその辺りを検討していただきたいというのが1点です。

また、評価をする際に何を基準にして評価したのか、ということについて、もう少しきちんと書くといいのではないかと思います。以上です。

【事業者】

今後の検討の中で、先ほどご指摘を受けました地域性につきましても、配慮していきたいと思っています。

評価基準について、圧迫感に関してはご指摘の通り、基本的に建物の高さや幅で3案の評価をさせていただいたところがございます。それから景観に関しては、シンボル性と記載していますが、基本的には建物形状がシンプルな形になったか、なっていないかということもあわせて見ています。どうしても板状住宅案の場合ですと、周辺への日影の影響もあり、階段状の構成にならざるを得ない。それに対してタワー形状ですと、建物形



状としてはシンプルな形になっていく。その辺もあわせてシンボル性ということで評価させていただいたところです。

より明確に記載するというところはかなり難しいところもありますが、もう少し検討させていただければと思います。

また、地域性については計画を進めていく中で、できるだけ地元の方々の想いを大事にしていきたいと考えています。

【葉山副会長】

今のようなお話をなぜしたかという、最近こういった再開発事例は各地で実施されていますが、そういう中で、「この地域ならではの」ということをどう作り上げていくか非常に重要な点だと思います。アメリカだと、どこのダウンタウンも同じような大きさの建物が並んでいて、これはどうなのかということをおぼろげに思いますが、どうも日本でも同じようなきらいが起き始めているので、その辺を注意していただきたいと思ひ、敢えて発言いたしました。

【事業者】

地域性について、先ほど申し上げたように、現状の駅前広場を将来は歩行者広場として残す、ということに対する地元の方の思い入れは、ものすごく強いものがあります。30年以上お祭りの空間として使ってきたという経緯もあります。北八朔南部491号線の商店街通りを全部通行止めにしてお祭りを開催している状況もあります。この地域ならではのということにおいては、現在の駅前広場を将来的には歩行者空間として再生していく、それから拡幅整備されますが商店街としての賑わいを計画後も存続していく、この部分が重要になってくると思います。それから、地元の方々からその部分の意見が最も強かったということは認識しているところです。今後計画を進める中で、御指摘の点に十分に配慮させていただきたいと考えています。

【押田委員】

いまの葉山委員の意見に補足する形なのですが、スライド22ページに記載されている景観について、遠景から眺めた場合のことが記載されていますが、例えば中山駅方向からタワーを眺めたときと、地形的に高くなっている台村町方面から眺めたときでは景観が異なります。そういった地形の特徴がありますので、先ほどのお話に出たように画一的なデザインにならないということと、これから実施設計に入られる中で、例えばファサードですとかテクスチャー等でそういった点を工夫していただければと思いますので御検討ください。

【事業者】

わかりました。

オ 審議

【中村委員】

計画段階配慮書の図 1.3-2 の施設断面図をみると、建物の最高高さが約 108m になっています。第 2 分類事業というときに、建築物の高さでいうと約 99m なのかもしれませんが、屋上の塔屋は含めないという考え方でよろしいのでしょうか。これは、例えば塔屋が屋上の何%以上とか塔屋がたくさんあっても関係ないということなのではないでしょうか。

【奥会長】

以前に私も伺いましたが、改めてご説明をお願いいたします。

【事務局】

建築基準法に基づきまして、塔屋の水平投影面積の合計が建築面積の 1/8 以内の場合は、塔屋部分は建築物の高さに含めないことになっています。今回の事業は、これを踏まえて第 2 分類事業の要件に該当することです。

【奥会長】

この点がまず引っ掛かる場所なのです。建築物の高さは塔屋部分を

含めると 100mに届き、延べ床面積は優に 50,000 m<sup>2</sup>を超えているということです。そこで塔屋部分を入れないで建築物の高さが 99mだといっても、あと 1 mあれば 100mに届くということですから、ほぼ第 1 分類事業のようなものです。ですから、この部分でアセス逃れと言われてしまうようなおそれがあるので、慎重に議論をしなければならない案件だということだと思えます。とはいっても、事務局から冒頭にご説明があった通り、あくまで第 2 分類事業の要件に該当するということですから、これを判定するにあたっては事務局資料の 4 ページに判定基準の記載がありますので、これに照らして判断していくということになります。

最終的には市長が判断するものですが、審査会としての意見をまとめていく必要がありますので、この判定基準に照らして何か御意見ありますでしょうか。もしくは、まだその前の段階で、さらなる情報を事業者から出してもらう必要があるとか、この辺がまだ気になるという点等がございましたらお願いいたします。

**【菊本委員】** 私も事務局資料の 4 ページの判定基準の内容で気になることがあったのですが、アセスの実施を検討する地域の特性として①、②と示していただき、事業者は当該地区が①と②に該当しませんという理由を一つずつご説明されていたと思います。文化財や鳥獣保護区は明確に規定されていて、該当しないと考えてよいと思うのですが、①の 2 番目にあるような「人の健康の保護、生活環境の保全についての配慮が特に必要な施設や地域」が存在し、それに対して計画している構造物が影響するかどうかという点が判断基準になると思います。本件はそれを確認していけば基本的にはよろしいのでしょうか。

**【事務局】** はい。本件につきましては、菊本委員の御発言の通り、②に該当する対象は計画区域の周辺にないということですので、①の 2 番目「人の健康の保護、生活環境の保全についての配慮が特に必要な施設や地域」という観点を中心に御審議いただければと考えています。

**【菊本委員】** ①の中でも 1 番目の「汚染物質が滞留しやすい地域」は違うということだったので、2 番目の項目が重要だということですね。

**【事務局】** そのように考えています。

**【木下委員】** 若干、環境影響評価と外れることなのですが、これは市街地再開発事業ということで関係者が非常に多いものですから、早いうちに環境に関することを上手く片付けておいて、それから事業に入っていくことが、私は望ましいのではないかと思います。例えば、地域性や文化といったものを含めて早いうちに検討を進めて、関係者を引き連れて事業を進めていくという方法がやはり望ましいのではなかろうかと、若干環境影響評価とは違う視点から申し上げます。

**【奥会長】** アセス手続きに載せるべきか、そうでないかという判断を最終的にしなければいけないわけですが、木下委員のご意見としては手続きに載せる前に自主的にやるべきだということでしょうか。

**【木下委員】** こういった非常に多くの関係者がいる事業は中々大変なもので、ただ高層建築物を作るだけということではありませんので、環境影響に関わるようなことについては、あらかじめできるだけのことをやっておいて、後々の手続ではあまり時間を取るような形ではなく、事前段階で済ませていった方が望ましいのではなかろうかと、私はそのように考えて

います。

**【菊本委員】**

先ほど質問させていただいたことに戻ります。生活環境の保全について影響が出るか出ないかで判断するのであれば、100m級の建物を建てるにあたって、基礎構造としても相応の大きさのものを作るとなれば、地盤の掘削工事が必要になり、周辺の地下水位も低下させる可能性があります。計画されている建物を建てることによって、周辺の建物が少し傾いたりとか、沈下したりするおそれがないということが現状では確認できないので、先ほども事業者にいくつか質問して御回答いただいていますけれども、周辺の地下水位を低下させないとか、地盤沈下を起こさないというようなことを確認することがやはり必要と思います。全体のお話をお伺いしている限りでは、アセスをするか、しないかという判断について、交通量のチェック等が必要になると考えます。生活環境の保全に対して、やはり100m級の建物は、建築資機材をたくさん運んで建設するはずなので、その影響があるかないかを判定していく必要があると感じます。その辺りの情報を出していただいているから、影響があるかないかを判断するというにしているかと思えます。

**【奥会長】**

ありがとうございます。非常にきれいに整理していただきました。いずれにしても、今日判断しなければいけないということではありません。事業者に対して宿題もいくつか出させていただきましたので、その情報を出していただいた上で改めて議論し、判断していくということになるかと思いますがよろしいでしょうか。この他に御意見がある方いらっしゃいますか。

**【中村委員】**

日影について、北側は住宅街ですね。スライド18ページ以降でシングルタワー案、板状住宅案、ツインタワー案の3案において時刻別日影の幅、4時間と2.5時間日影がどうなるかという比較をしています。東西には広がる、広がらないということになってはいますが、日影の影響をどう考えているのか。北側に住宅がなければ良いのですが、住宅があるということはどう考えるのか、ちょっと気になるところです。

**【事務局】**

中村委員が挙げられた、スライド18ページの時刻別日影図は、1時間ごとにどのような日影が落ちるかを示したもので、やはり日の出、日の入りは太陽高度が低くなりますので東西方向へかなり日影が出るということで、主に東西方向への影響についての比較がされています。

一方で、中村委員の御指摘の通り、北側には住宅系の用途地域があり、北側に対してどういった影響があるかということについては、スライド19、20ページの等時間日影図をご覧ください。こちらは1日のうち4時間又は2.5時間以上の日影が生じる範囲を示したものです。東西の長い日影は比較的短い時間の影響ですので、基本的には北側に対してどれくらいの日影が落ちるかという観点で整理されているものになっています。これを見ると高層建築物の北側、線路の向こう側は住宅系の用途地域になっていますが、そちらには4時間、2.5時間日影は掛からないとなっています。そうでなければ建築基準法の日影規制もクリアできずに建築が認められない建築物になってしまいますので、日影規制についてはクリアできているものと考えています。

**【横田委員】**

参考までに伺っておきたいのですが、現状で計画容積率は指定容積率ギリギリの計画でしょうか。100mというところで、まだ余裕があるので

しょうか。

【横浜市】  
（都市整備局） 今回、超高層建築物を建設するB敷地の用途地域が商業地域なので、基本的には400%という指定容積率なのですが、市街地再開発事業として高度利用地区という都市計画の決定を受けることで50%をプラスして450%の容積率になる予定です。ただ、現状の計画は450%までいくような計画ではなくて400%をわずかに超えて410%を切るくらいの計画になっています。これは主に日影規制を踏まえて、このような計画となっています。

【横田委員】 ある程度、施設の用途分けをしたときに建築物の高さを決めると思うのですが、容積率の協議が入った上での施設用途ということですか。

【横浜市】  
（都市整備局） はい。

【奥会長】 それでは、本件については引続き審議ということにさせていただきます。審議内容の確認は議事録でお願いいたします。

(2) 横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価方法書について

ア 答申案について事務局が説明した。

イ 審議

【中村委員】 答申案の2ページで使用している「生物1」「生物2」「生物3」という表現は分かりにくいので、環境省の告示で使用している文言に修正してはどうでしょうか。

【事務局】 環境省の告示を確認し、それに合わせて修正します。

【水野委員】 工事期間が概ね20年と非常に長いですが、10年程度経過すると事業が進捗するとともに、社会的環境も変化することも考えられます。

アセス制度には、事業期間の途中で調査を行うなどの仕組みはあるのでしょうか。

【事務局】 事業着手後には、事後調査の報告を求めることとなります。事業期間中及び事後の調査等については、準備書の審議でお願いできればと考えます。

【五嶋委員】 答申案の3ページの審査意見の定量化に関する部分についてですが、定量化が難しい項目についても定量化するよう努めることが重要であると思います。

定量化できる項目とできない項目を明確にすること自体は重要という訳ではないので、定量化が困難なものに関してもスコアを付けるなどの定量化に努める、というような表現にしてはどうでしょうか。

【奥会長】 動物、植物及び生態系については、定量的評価に努めること。定量化が困難な項目についても、定量化に近いような方法で予測・評価するように努めること、という表現ですか。

【五嶋委員】 審査意見の趣旨を正確に表現するならば、そのような文言の追加が必要だと思います。

【奥会長】 定量化できそうなものだけに絞られてしまわないように、幅広く定量化の努力をすることを求める表現に修正してください。

【事務局】 それでは、定量化できる項目を明確にして、定量化できるものは定量化し、さらに、定量化が困難なものについても、定量的な形に置き換えていくというような記述にするということではよろしいでしょうか。

- 【奥会長】 審査意見の2の(1)アと2の(2)イ(イ)についてそのように修正してください。
- 【菊本委員】 定量化は、影響を検討すべき項目を明確にして、その検討に必要な値を定量化するという事ではないでしょうか。
- 【横田委員】 主務省令の25条には、予測の手法については必要とされる水準が確保されるよう、との記述がありますので参考にしてはどうでしょうか。水準が確保されてない定量化は逆効果であると思います。
- 【奥会長】 それでは、修正案の確認をどのように進めていきましょうか。
- 【事務局】 事務局が作成する修正案を奥会長に確認して頂く形で進めさせていただくのはいかがでしょうか。
- 【奥会長】 それでは、本日のご意見が修正案へ反映されているかの確認については、会長一任とさせていただいてよろしいでしょうか。
- 【委員一同】 (異議なし)
- 【奥会長】 では、この修正が入るという前提で答申を御確認いただいたということにします。

- 資 料
- ・平成29年度第10回（平成29年12月25日）審査会の会議録【案】
  - ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業が環境に及ぼす影響について（諮問）（写し） 事務局資料
  - ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 計画段階配慮書手続及び第2分類事業に係る判定手続について 事務局資料
  - ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 第2分類事業判定届出書（写し） 事務局資料
  - ・（仮称）中山駅南口地区第一種市街地再開発事業 第2分類事業判定届出書添付資料のあらまし 事業者資料
  - ・横浜港新本牧ふ頭地区公有水面埋立事業 環境影響評価方法書に係る答申（案） 事務局資料