

(仮称) 関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業

環境影響評価準備書に関する指摘事項等一覧

※表中のアンダーラインの部分は、前回（第7回）審査会における追加の指摘事項等を示しています。

■事業計画について

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
A 事業計画 (交通計画)	A-1-1	関係車両の走行ルートが右折イン、右折アウトの計画になる理由を教えてください。 [7/10 審査会]	関係車両の出口の市道山下町第3号線が一方通行の道路になるので、右折イン、右折アウトになります。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
B 事業計画 (緑化計画)	B-1-1	緑化の面積が 580 平方メートル以上ということで計画されていますが、街路樹は含まれていますか。 [7/10 審査会]	緑化率 7.5%の 580 平方メートルには街路樹等は含まず、建築敷地の中の面積になります。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	B-1-2	街路樹に関する協議では、植栽等についてどのような検討をされているのですか。 [7/10 審査会]	道路の再編等を計画しているので、街路樹については、現存できるもの、残置できるもの、移植できるもの、やむなく伐採になり代替樹木を確保するなど、そういったところを関係機関の皆様と協議している状況です。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	B-1-3	街路樹についてはどれを残置、移植、伐採するのか検討中とのことですが、その検討結果は評価書段階では明らかになりますか。 [7/10 審査会]	道路局と協議をスタートしている状況で、評価書のタイミングで100%決まるかということ、そこまでは至らない状況だと思います。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	B-1-4	(上記 B-1-3 について)準備書の審議の段階でも詳細を示すには至らないということですか。 [7/10 審査会]	そういう形になるかと思いません。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	B-2-1	低層部の屋上に関して、どのようなコンセプトで緑化を検討されているのですか。 [7/10 審査会]	雨水の流出等を抑制するような形で建物の上部にも緑地を計画するとか、周辺の動物にも配慮して、新たな生息環境を形成するような樹種を採用していく、というのが現状の考えです。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]

■環境影響評価項目について

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
0 全般	0-1-1	隣接事業と旧横浜市庁舎街区の事業の影響も両方合わせて準備書を作り、調査、予測、評価した点で非常に良い取り組みだと思えます。 方法書段階では、隣接事業は詳細が決まっていないという話でしたが、隣接事業の事業計画も準備書に記載があり、ほぼ同時期に施工され、工期もほぼ一緒だと考えてよろしいですか。 [7/10 審査会]	隣接事業と合わせて一体で都市計画の手続きを進めている状況を踏まえ、隣接事業についても準備書に記載しています。 工期は、令和7年度から解体着工というスケジュールを進めていきたいと思いますが、詳細な工期については施工者の選定とともに決定する状況です。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	0-1-2	予測された前提条件としては工期が重なるという前提で、その最大の値が出るところを(予測結果として)出されているという理解でよろしいですか。 [7/10 審査会]	そのとおりです。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	0-1-3	旧横浜市庁舎街区の工期との関係は整理されている図がありますか。 [7/10 審査会]	資料上は反映していませんが、令和7年度に竣工する予定だと聞いており、その前提では解体着工とスケジュールは被らない状況です。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]
	0-1-4	予測の前提として、工期のどこが重なるのかを明確にした方がよいと思えますので、資料として準備してください。 [7/10 審査会]	—	補足資料1で 説明済 [8/8 審査会]
	0-1-5	本事業による影響が最大になる時期と、隣接事業による影響が最大になる時期は重なっているわけではないのですか。 [8/8 審査会]	そのとおりです。 [8/8 審査会]	説明済 [8/8 審査会]
	0-1-6	隣接事業の影響が最大になる時期は分かっており、そこも前提とした上での予測・評価ですか。 [8/8 審査会]	予測・評価上設定している中でピークは分かっています。 [8/8 審査会]	説明済 [8/8 審査会]
1 温室効果ガス	1-1-1	供用時の環境保全目標・評価のところ、「隣接事業とも連携しながら」というのは、どのようなことを想定されているのか補足してください。 [7/10 審査会]	従業員等について、公共交通機関を推奨するなど、供用時の取組を連携していくようなところを考えています。 [7/10 審査会]	説明済 [7/10 審査会]

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
2 生物多様性	2-1-1	<p>防風植栽等を主体とすると、植栽樹木は常緑樹、陰樹が主になり、少し暗いような環境が増えやすいと思います。</p> <p>生態系としても誘致できる種が陰樹の環境を好むような生物が中心になり、ネットワークとしても少し均質的になりやすいと思われま。</p> <p>生態系に対する効果を期待できるような調査（動物のモニタリング）を行っているので、防風植栽以外の生態系に対する配慮を検討するとよいと思います。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>陰樹、陽樹、バランスよく生態系に配慮しながら、計画地の中、道路の部分含めて、隣接する旧横浜市庁舎街区、隣接事業とも連携しながら植栽樹種を検討していきます。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[7/10 審査会]</p>
	2-1-2	<p>ステップガーデンでも十分に豊かな生態系を作り出している事例というのは最近多く、ステップガーデンの方が逆に(多様な種を)誘致しやすい部分もあるので、立体的な連続性に関しても少し考慮するとよいと思います。</p> <p>[7/10 審査会]</p>		
4 廃棄物・建設発生土	4-1-1	<p>アスベストは、吸引してから発症までに非常に長い期間がかかり、近年でもアスベスト被害の患者は高止まり状態です。この地域のビルが 1970 年前後の建築で、かなり高い頻度でアスベストが使われているのではありませんか。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>可能性は非常に高いと感じています。既存の建物はまだ供用中のため、アスベストの調査に入れない現状です。</p> <p>解体前にアスベスト調査をした上で、アスベストが発見されたら、きちんと対応を取った上で解体をしていくことを想定しています。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[7/10 審査会]</p>
	4-1-2	<p>事後調査で廃棄物を選んでいるのは大変良いのですが、アスベストが出た場合に実施状況を調査すること等が準備書に記載されていません。</p> <p>アスベストの最終的な処分量や処理方法について説明責任を果たすよう事後調査を行うべきではないかと思えます。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>既存建物の建設された年代からアスベストはあるかと予測しています。</p> <p>現在建物が供用中で、全てについて調査が完了していませんが、アスベストが発見された際には適切な法令に則った手続きを行います。</p> <p>アスベストについて事後調査に含めるかは検討します。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>補足資料3で 本日説明</p>
	4-2-1	<p>予測が基本的に統計、他の事例での平均値を使用しています。</p> <p>工事中の建設発生土は、7割は「再資源化・再利用量」、3割が「処分量」となっていますが、これは神奈川県下の事例の平均値です。処分量の 32,000 m³は大きな量で、これを事業者として最小化する努力が見られません。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>建設発生土の指標値は、一般的なものを参照し影響評価しています。</p> <p>建設発生土は、今後の建築計画の深度化や、工事工程の見直しで、更なる低減を図ります。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>補足資料4で 本日説明</p>

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
4 廃棄物・建設発生土	4-2-2	<p>環境の保全のための措置の「施工計画の工夫により発生土量を抑制するとともに、有効利用を検討し」について、最終処分量の削減につながる具体的な工法の導入などが記載できませんか。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>建物が供用中でボーリング調査なども実施できていません。</p> <p>構造計画や施工者の選定もまだ進んでいないため、施工者決定後、より合理的かつ発生を抑制するような計画として深度化していきます。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>補足資料4で 本日説明</p>
	4-3-1	<p>食品ロスの対策について、生ごみなどは発生量が多いですが、供用時の環境の保全のための措置では「減量化、資源化を促す表示」となっています。</p> <p>プラスチックもあまり積極的とは言い難い状況で、「最小限にとどめる」という目標を達成するための措置になるのか、危惧します。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>供用時の食品ロスについては、入居テナントなどもいるので難しいところもあると思いますが、15 分類可能なリサイクル用のゴミ箱も用いながら、可能な限り産業廃棄物、一般廃棄物は低減していければと考えます。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>補足資料4で 本日説明</p>
	4-3-2	<p>目標達成の仕方について、具体的にどうするのが見えにくいと思います。</p> <p>供用後は、マネジメントをする事業計画を立てる立場からの廃棄物削減の取り組みを、プラスチックや食品ごみについて出すと良いと思います。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>供用後の運用についても、これからの建物形状や、そういったところの深度化に伴い、より削減できる方向性を検討したいと思います。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>補足資料4で 本日説明</p>
	4-4-1	<p>環境アセスメントは、この審議を含めて経過を公開し、事業者が自らの取組を公開することにより、社会に対して約束をする面もあるので、是非具体的に検討し、もう一步踏み込むことを期待します。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	＝	<p>補足資料4で 本日説明</p>
	4-4-2	<p>(4-2-1～4-4-1)の指摘を踏まえて検討し、評価書の中にもう少し踏み込んだ記述を是非検討をいただければと思います。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	＝	<p>補足資料4で 本日説明</p>
5 大気質				
8 騒音				
9 振動				
10 地盤				
11 悪臭				
13 電波障害				
14 日影				
15 風害	15-1-1	<p>風害の環境評価尺度という表を見ると、ランク1の方が影響を受けやすい、ランク3になると影響を受けにくい、ということで書いてありますが、矛盾していませんか。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>ランク1は住宅地の商業街、ランク2は住宅街・公園に、ランク3は事務所街に対応となります。風の出現頻度は、ランク3の方が高くなるので、風環境としては良くなる訳ではありません。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>説明済 [7/10 審査会]</p>

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
16 安全	16-1-1	<p>地下1、2階と地下鉄駅構内や隣接街区の地下空間が接続される計画があるか教えてください。</p> <p>浸水リスクを有する土地なので、周辺街区と地下レベルで接続すると、地下浸水が他に影響を及ぼしたり、他の地下浸水がこの区域に影響を及ぼす可能性もあると思います。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>本事業は、地下鉄や隣接事業と地下と連続する計画にはなっていません。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[7/10 審査会]</p>
17 地域社会	17-1-1	<p>交差点需要率の予測などにおいて、飽和交通流率の実測値を用いたことは大変良いことだと思います。</p> <p>補足の資料編などを見ると、交差点の滞留長や渋滞長の調査をされていて、交差点のNo. 2、8、9で、渋滞が観測されている時間帯があります。これらの交差点では、飽和交通流率の実測による交差点需要率などの計算は行いましたか。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>飽和交通流率の実測値の算定は、渋滞が10回以上観測された地点で、渋滞が観測されていてもその回数が少ない部分は、飽和交通流率の算定に含んでいません。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[7/10 審査会]</p>
	17-1-2	<p>それ(上記17-1-1)は滞留長ではありませんか。「10回以上」は滞留が10回以上ではないでしょうか。</p> <p>[7/10 審査会]</p>	<p>実測に基づく交通流率を計算して、滞留長に換算をしていますが、交差点需要率に換算しているか、確認して回答します。</p> <p>[7/10 審査会]</p> <p>飽和交通流率は平日のピーク時間帯に10台以上の滞留長が10回以上観測された地点1、地点9について、算定値と実測値のうち値の小さい方として実測値を適用しています。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>補足資料2で説明済</p> <p>[8/8 審査会]</p>
	17-1-3	<p>渋滞長が観測されたけれども、飽和交通流率については算定値を用いた交差点は、10台以上の滞留が10回観測されていないのですか。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>渋滞長があっても、必ずしも10回以上10台以上の滞留が観測されていないところが(補足資料2の)3地点となっています。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[8/8 審査会]</p>
	17-1-4	<p>需要率、車線混雑度も基準となる値よりも下回っているので、渋滞などの心配は少ないのかと思います。</p> <p>地点1、地点9などで算定値と実測値のうち、小さい方として実測値を適用したのですか。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>算定値と実測値のうち、小さい方となり、比べたときに小さい方が実測値でしたので、実測値を適用しています。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[8/8 審査会]</p>
	17-1-5	<p>実測値と算定値を比べて、算定値の方が小さいところはありましたか。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>飽和交通流率の実測値を算定した滞留長が10台以上見られたところでは、基本的に実測値の方が小さくなっています。</p> <p>[8/8 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[8/8 審査会]</p>

この資料は審査会用に作成したものです。審査の過程で変更されることもありますので、取扱いにご注意願います。

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
17 地域社会	17-1-6	<u>基本的にも実測できる場所は実測値を用いることにより思いますが、今回両者比較してより安全側になるように比較をしているので、方法はこれでよいと思</u> <u>います。</u> [8/8 審査会]	—	—
18 景観				