

令和5年度 第15回 横浜市環境影響評価審査会 会議録	
日時	令和6年1月10日(水) 9時30分～10時48分
開催場所	横浜市役所18階 みなと1・2・3会議室
出席委員	奥委員(会長)、菊本委員(副会長)、石川委員、稲垣委員、片谷委員、田中稲子委員、田中修三委員、田中伸治委員、中西委員、藤井委員、藤倉委員、宮澤委員
欠席委員	上野委員、酒井委員、横田委員
開催形態	公開(傍聴者10人)
議題	1 (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ついて 2 2027年国際園芸博覧会 環境影響評価準備書について
決定事項	令和5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。
<p>議事</p> <p>1 令和5年度第14回横浜市環境影響評価審査会会議録を確定した。</p> <p>2 議題</p> <p>(1) (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ついて</p> <p>ア 指摘事項等について事務局が説明した。 質疑、特になし</p> <p>イ 補足資料について事業者が説明した。</p> <p>ウ 質疑</p> <p>【奥会長】 御説明どうもありがとうございました。ただいまの説明について、委員の方から御質問、御意見ございましたら、いただきたいと思えます。御意見ある方は、挙手をお願いいたします。</p> <p>皆さんが考えていらっしゃる間に私から一点確認ですが、(補足資料4ページの)参考資料として、温室効果ガスのところで、「ZEB」と「ZEB^{ゼブ} Oriented^{ゼブ}」の概念の資料がついていましたけれども、(投影された補足資料5ページ「図 5.1-1ZEB の定義について」を見て)これですね。「ZEB Oriented」から「ZEB」に至るまでの、(投影された資料の)上のページ(補足資料4ページ)で、この一番最後の文章(補足資料4ページ「●ZEBの基準について」)ですけれども、「このうち「ZEB Oriented」の省エネ水準」というふうに説明があるのですが、この事業においては「ZEB Oriented」を達成するというを指しているということですか。上の方の文章(補足資料2ページ)では、「ZEBにつながる取組」という表現をしているのですが、「ZEBにつながる取組」というのは、「ZEB」を目指すのか、(補足資料4～5ページの)参考資料を見ると「ZEB Oriented」を目指そうとしているかのようにも見えるのですが、どこを目指すのかがこの表現だと分からないので、そこを御説明いただけますか。</p> <p>【事業者】 御意見ありがとうございます。本計画においては、省エネ基準以上とするところになりますけれども、非住宅においては、BEI値が0.6をクリアするというところが誘導基準「ZEB Oriented」というところになります。</p>	

す。現時点では 0.6 という BEI 値を上回ることまでは目指せていない状況にはなりますので、「ZEB につながる取組」というところは「ZEB Oriented」を取得するということまでは至らないまでも、省エネ基準を確保しながらそこに近づけていくというところを目指すものと考えてございます。

【奥会長】 その辺がもう少しクリアになるように表現していただいた方がいいと思うのですね。今回は数字でお示しいただいたので、定量的にはこの方向を目指すのだというところは分かったのですが、ただ、それを文章で説明するとき、「ZEBにつながる取組」では、参考資料(補足資料5ページ)に照らして、「ZEB」に向けてどのあたりを目指すのかというところは分からないので、文章表現の方も、しっかりと誤解のないようにしていただいた方がいいなというふうに思いました。御検討ください。

では菊本副会長、どうぞ。

【菊本副会長】 私も前回、この「ZEB」のことで少し意見申し上げましたし、今回の(補足)資料を確認していて会長と同じようなことを思ったのですが、(補足)資料の2ページで、非住宅の BEI 値が 0.6 から 0.8 で、住宅は 0.8 から 1.0 ということで、非住宅に関しても、0.6 から 0.8 ということは、「ZEB Oriented」の 0.6 以下という、(事務所等の BEI 値)0.6 以下、(飲食店等の BEI 値)0.7 以下ですか、これを満たすかもしれないし満たさないかもしれないというので、保証できないというふうに思うのです。これについてはやはり「ZEB」ということを書くこと自体がもう紛らわしいのではないかなと思うのです。私自身は満たせないとか、満たすことを保証できないのであれば、「ZEB」という言葉自体も、記述すべきではないと思います。いかがでしょうか。

【奥会長】 はい、どうでしょう。そういう御指摘ですが、事業者の方、回答が難しいかもしれませんが。

【事業者】 分かりにくい記載というところもありますので、評価書の方では紛らわしい表現を訂正して、「ZEBにつながる」というところを訂正させていただければと思います。

【菊本副会長】 「ZEBにつながる」という表現はもう削除するという理解でよいでしょうか。

【事業者】 そのように修正していきたいと思います。

【菊本副会長】 何か理解がいろいろ複数ある表現はよくないと思うので、そこはもうしっかり明示して、できるだけ BEI 値ですか、これ私自身はよく分からない値なのですけれども、この値はなるべく下げた方がいいということなので、0.6 から 0.8 となっている中でも、なるべく低いところを目指すというのを頑張っていたきたいというふうに思います。以上です。

【奥会長】 ありがとうございます。「ZEB」ということは全く出さないかどうかは別として、それを使うにしても「ZEB」が実現できるわけではないし、「ZEB Oriented」までも、おそらく至らないということであれば、その手前のどこなのか、どこを目指しているのかということが、誤解のないようにしっかり伝わるような表現をお願いしたいということだと思うのです。

こちらにつきましては、田中稲子委員、お願いいたします。

【田中稲子委員】 御説明ありがとうございます。今のやり取りを聞きつつ感じたこと

なのですが、(今後の建築計画の検討の深度化による BEI 値は) 現段階で定量的な評価が困難ということで、事後調査をして確認すると記載されています。とはいえ、「ZEB」に近い形で BEI 値を 0.6 に近づけるということを目指しているのだとすれば、事後調査の結果をきちんと公表するということは、確実に行っていただきたいというふうに思うのですが、そのあたりの御予定はどうなっていますでしょうか。

【奥会長】 お答えお願いいたします。

【事業者】 御質問ありがとうございます。事後調査につきましても、建物計画の深度化による BEI 値が明らかになった時点で、きちんと事後調査として御報告させていただければというふうに考えてございます。

【田中稲子委員】 はい、分かりました。是非お願いしたいと思います。

【奥会長】 他の点はいかがでしょう。御意見ございませんでしょうか。他にないようでしたら、事業者の方との質疑応答はここまでとさせていただきます。よろしいですか。

事業者の皆様、本日はどうもありがとうございました。御退出をお願いいたします。

【事業者】 ありがとうございます。
(事業者退出)

エ 審議

【奥会長】 それでは審議に入ります。追加の御意見等ございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

本件に関しましては、事業者による補足説明がさらに必要になる御指摘は、今回は特になかったと思いますけれども、それで大丈夫ですか。

【委員一同】 (賛同の様子)

【奥会長】 大丈夫そうですね。ありがとうございます。

次回は答申をまとめるに当たり、審議内容を確認するため「検討事項一覧」の審議をするということにしたいと思いますが、事務局もそれでよろしいでしょうか。

【事務局】 よろしくお願いいたします。

【奥会長】 それでは「検討事項一覧」を事務局の方では、準備していただくようをお願いいたします。

【事務局】 承知しました。

(2) 2027年国際園芸博覧会 環境影響評価準備書について

ア 指摘事項等について事務局が説明した。

質疑、特になし

イ 補足資料について事業者が説明した。

ウ 質疑

【奥会長】 御説明どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明について、委員の方から御質問や御意見がありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

補足資料12については片谷委員ですね、お願いいたします。

【片谷委員】 はい、御説明ありがとうございます。今日の補足資料2ページに詳しい図を載せていただき、あと調査地点が道路端からどのくらいの距離か

という表を載せていただいたので、十分に状況は把握できました。この御説明の内容で、NO_x、NO₂変換モデルに対する悪い影響のようなものは全く懸念する必要がないということが理解できました。私からは、この御説明で了解しましたということにさせていただきます。

【奥会長】 ありがとうございます。補足資料12については、御説明された内容で大丈夫だということですね。

【片谷委員】 はい。

【奥会長】 はい。では、補足資料13以降については田中伸治委員からの御指摘、御質問に対しての補足説明になりますが、田中伸治委員をお願いします。

【田中伸治委員】 補足説明ありがとうございました。順番に確認させていただきますけれども、補足資料13の手法について、関係機関との協議においてという御説明ではあったのですが、これだと均衡配分を使わなかった理由としてはよく分かりません。その分からないというところ、他の事業との整合でこの手法にしたということであれば、前にも申し上げたとおり、分割配分は分割の仕方によって出てくる結果が変わり得るものですので、その辺りをきちんと準備書などの図書に示していただいて、つまりどのように分割をしたのか、今後第三者がこれをきちんと検証できるような、そうした情報を記載していただくことが必要ではないかなと思いました。

次の補足資料14につきましては、200台を迂回経路として地点10と地点2を通る方向に迂回させて予測を行ったということで、6ページの表14-1でその結果を示していただいているところです。改善することは分かりましたが、地点10と地点2について、交通容量比はそれぞれ示していただいているのですが、これを踏まえて、交差点需要率についてはどのようなようになったのかということも教えていただきたいと思えます。

それから地点12について、数値は改善したということではあるのですが、依然として車線の交通容量比が1.0を超えているようなので、やはりこれでも処理ができないのかなと思うところです。この点について、どういうふうにお考えなのかをお聞きしたいと思います。

また、今回の前提となっています元々地点12を通る車両のうちの200台を迂回させるといった案ですけれども、この200台をどうやって誘導するのか、全体が1,394台だったかと思えますけれども、そのうちの200台分だけこちらを通過してくださいというような誘導が、どのようにしたらできるのかといった辺りも考えていただく必要はあるのかなというふうに思えます。

それから補足資料15につきましては、地点12の滞留長になりますけれども、御説明の内容については承知したのですが、そもそもこういう交差点の滞留長を計算する前提としては、交通容量比が1.0を超えないことが前提ですので、超えている状態で計算してもあまり意味がないので、誤解を招きかねないかなというふうには思いました。計算の内容については了解いたしました。ただ実際計算された結果で、表15-1で4ケース計算していただいている、次のページに細かい計算結果が載っているわけですが、例えば、より現実的であろうと思われる計算④ですと、退場待ちの車両長が1,794mというふうに計算されていま

す。これを区域内道路とそれから駐車場で収容して滞留させるということになるのですけれども、現実的に処理が可能かといった辺りについて、お考えをお聞きしたいなと思います。

それから次の補足資料 16 ですが、地点 11 の大型車、バスの左折について、実測をしていただいております。より具体的なデータを基に予測をしていただいております。前回の計算では大型車（の乗用車換算係数）が 2.0 という数字だったので、今回、実測に基づいてそれが 2.24 という数字で予測をやり直していただきまして、より信頼性のある結果が得られたのかなというふうに思います。その結果、処理は可能という結果が得られましたので、これによろしいのかなというふうには思います。ただ一点ですね、その後の 13 ページにも図が示されていますけれども、地点 11 には横断歩道が南北方向にはあると思われまので、そこの出入りでやはり横断者がいると、この数字どおりにはバスが出入りできない可能性もあります。その点は、例えば誘導員を配置して歩行者の方に一時的に止まってもらうとか、そういったことも併せて検討していただく必要があるのかなというふうに思いました。

最後の補足資料 17 ですが、バスの左折に伴う環状 4 号線への影響については了解いたしました。計算により 1 車線でも処理が可能ということですので、この内容によろしいかというふうに思います。以上になります。

【奥会長】 ありがとうございます。それでは、補足資料 13 から順番に御指摘、御質問がありました点について、事業者の方から御回答をお願いします。

【事業者】 はい、御意見ありがとうございます。私の方からですね、補足資料 13 の転換率式併用 Q V 分割配分手法について補足説明させていただきます。

先ほどの説明の中でも、関係機関との協議ということでもございましたけれども、この事業化にあたっては国土交通省とかいろいろな関係省庁、自治体の道路管理者とずっと協議をしてきたというところがございます。また、こちらの園芸博覧会の会場周辺の関連事業、そちらにつきましても過年度から協議、調整をしてきたという経緯もございまして、そちらの計画との整合、一貫性を担保するために、従来から実施している分割方式を今回採用したものであるということで、我々の方は進めてきているところでございます。委員の方からですね、将来的にその検証、分割方法が適正かどうかというところで、分割方法とかをきちんと明記した方がいいと御意見をいただきましたので、我々もそちらの方につきましては明記させていただきます。将来的に検証できるような形としたいと思っております。分割方法につきましては、実際のところ、今回は 10 回の分割ということでやってございます。通常 5 回というところなのですが、10 回の分割方法でやっているところもございまして、そういう面では内容の検証もしているところでございます。こちらにつきましては、内容を可能な範囲で記載させていただければと思います。補足資料 13 につきましては以上です。

続けてこちらの方でお答えした方がよろしいでしょうか。

【奥会長】 そうですね。一通り続けてお願いします。

【事業者】 はい、続いて補足資料 14 なのですが、地点 10、地点 2 の交差点

需要率の方も記載すべきだということでした。今回は御用意してないので、次回以降に交差点需要率の方も整理したもので御提示できればと考えております。

その中で、地点 12 で交通容量比が 1 を超えるということなのですが、200 台は、今回は試みです。この時間帯だけ、地点 10 からの車の退出を 200 台と設定したわけです。これからそういう出し方をしているかどうかを交通管理者ですとか、道路管理者などとも協議していかなければいけないので確定はできないですが、地点 10、地点 2 の交通容量比を考えると、通せる中では 200 台くらいであれば大丈夫であろうということの設定した場合に、どういう効果が出るのかを検証したということです。200 台をどう振り分けていくのかということですが、これについては、しっかり駐車場の出入口に誘導員をつけてですね、こういうルートで暫定的にこの時間帯だけ回しますといったところを周知するとか、そういった形をとって混乱のないように地点 10 の方に誘導していきたいと考えております。

それから補足資料 15 ですが、駐車場と区域内道路でかなり渋滞というか、滞留する車が出てくるというものに対して、どう処理をしていくのかといった御意見があったと思います。現実的な対応方法としては、やはりピークの時間帯はこの時間帯ですよということをしきりに事前に来場者の方に周知しまして、そこに集中しないような形のオペレーションを考えていきたいと思っています。それをやるには、混みますからここに来ないでくださいというのなかなか難しいので、会場の運営あるいはイベントといいたいでしょうか、その時、その時間に何をやるのかによって、来場者は自分が退場する時間をこの時間にしたいと考えていますので、そういったものと連動した周知の仕方を考えていきたいと思っています。また、駐車場で滞留が起こることについても、事前にお知らせしないと来場者の方にも御不便をかけますので、こういった時間はこういう状況も想定されますといったことはですね、事前に来場者の方にもしっかりアナウンスして、実際に駐車場の中で誘導員等も活用しながら、チラシを配るみたいなことも一つのやり方かもしれませんけれども、しっかりとアナウンスして御不便をかけないような形をとっていきたいと考えております。なお、計算④が現実的だというお話もありましたが、我々は一番混む時間の地点 12 の北側横断歩道を渡る方は、時間帯的には少ないのかなとは思っていますので、計算④が現実的かどうかは、我々としてはもう少し歩行者の影響は少ないのではないかと考えても持っております。

それから補足資料 16 です。バスの出入りが歩行者がいると、このとおりにならないのではないかと、誘導員を入れるなりしてシャトルバス等の出入りをしっかりコントロールしていかなければいけないだろうということですが、我々もそこはしっかり誘導員を入れて、歩行者がもし通る場合にはそういった対応を考えていかなければいけないと、また、交通計画に関しても、交通管理者や道路管理者とも協議しまして、人の制御の仕方はどれが一番適正なのか、どういうやり方がいいのかを調整しながら、しっかりと考えていきたいと思っていますのでございます。

私どもの説明としては、以上でございます。

- 【奥会長】 はい、ありがとうございます。田中伸治委員、今のお答えに対して何かございますか。
- 【田中伸治委員】 御回答ありがとうございます。1点だけ追加でコメントです。
補足資料7ページで計算結果を細かく示していただいた中で、交通容量比が1.0を超えているところと、交差点の需要率ですかね、図のすぐ上のところに0.971という数字、あるいは数行上には0.858という数字があります。0.858なら辛うじて大丈夫かもしれないですけども、0.971だと多分限界需要率を超えてしまうので、この辺についてもきちんと超えてしまう場合はどのように処理するかというところ、交通管理者との協議等もあってまだ確定はしてないとは思いますがけれども、検討していただければというふうには思います。以上です。
- 【奥会長】 ただいまの御指摘について、よろしいでしょうか。
- 【事業者】 御指摘も踏まえてですね、補足資料14に関して、また需要率を出す際に改めて御説明をさせていただければと思います。
- 【奥会長】 はい、お願いいたします。ではよろしいでしょうか、田中伸治委員。
- 【田中伸治委員】 はい、結構です。
- 【奥会長】 ありがとうございます。
他の委員からも、まず補足説明に対して何か御質問、御指摘はございますか。はい、藤井委員どうぞ。
- 【藤井委員】 専門ではないので教えてほしいと思ってお聞きしたいのですが、補足資料12ページのところで、一般交通は466台ということで資料編p1.8-74の数字を出されているのですが、これは実測値ということなのでしょうか。将来一般交通量と書いてあるのですが、まずはそこを教えていただければと思います。
- 【奥会長】 はい、今の件よろしくお願ひします。
- 【事業者】 この件については、プレック研究所から回答させていただきます。
- 【事業者】 資料編の1.8-74ページは将来一般交通量、これは準備書の段階で使っているものでございますので、将来推計の結果でございます。
- 【藤井委員】 ありがとうございます。少し気になったのが、博覧会をするこの道路はものすごく渋滞することで有名な場所なのですけども、466台は結構少ないなと思いました。何かしらの実測値から推測されているのであれば、例えば渋滞している時というのは結局1時間に通過する交通量も少なくなるわけですから、過小評価になっていないのかということが気になったので質問させていただいたのです。その辺は問題ないということではよろしいでしょうか。
- 【奥会長】 はい、お答えお願ひします。
- 【事業者】 はい、これもプレック研究所から。
- 【事業者】 環状4号線は、将来4車線という形になります。道路構造も変わってまいりますのでそれも踏まえて、また周辺の道路条件も変わった中での予測結果でございますので、現況の渋滞状況と将来状況は変わるというふうには推計しております。
- 【藤井委員】 はい、ありがとうございます。その辺、田中伸治委員の方でもそれで問題ないということではよろしかったでしょうか。
- 【奥会長】 はい、田中伸治委員にも確認をお願いします。
- 【田中伸治委員】 そうですね、私も今のお話をお聞きして思っていたのですが、将来

一般交通量というこの資料の数字は、今回の分割配分の推計を行った結果ということでよろしいですか。

【事業者】 はい、田中伸治委員の御指摘のとおりでございます。

【田中伸治委員】 そうですか、分かりました。その結果を用いて、かつ4車線に拡幅されるということも踏まえると、この結果で大丈夫なのかなというふうに私は思いました。

【藤井委員】 ありがとうございます。私の方は以上です。

【奥会長】 はい、ありがとうございます。

では、他はいかがでしょうか。補足資料以外の準備書全体についての御質問、御指摘でも構いませんがいかがでしょうか。よろしいですか。

ないようですので、それでは本日につきましては、事業者の方との質疑応答はここまでとさせていただきますと思います。事業者の皆様、どうもありがとうございました。御退出をお願いいたします。

(事業者退出)

エ 審議

【奥会長】 それでは審議に入ります。追加の御質問や御意見がありましたらお願いいたします。大丈夫でしょうか。挙手されている方はいらっしゃらないようですね。

それでは、他に御意見がないようでしたら、本件に関する審議はこれで終了といたします。本件は次回以降も審議が継続となります。

では、本日の審議内容については、後日会議録案で御確認いただきますようお願いいたします。以上をもちまして、本日予定されていた議事は全て終了いたしましたので、事務局にお返しいたします。

【事務局】 はい、本日の審議については終了いたしました。傍聴の方は御退出をお願いいたします。

(傍聴者退出)

- 資 料
- ・(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 事務局資料
 - ・(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補足資料 事業者資料
 - ・2027年国際園芸博覧会 環境影響評価準備書に関する指摘事項等一覧 事務局資料
 - ・2027年国際園芸博覧会 環境影響評価準備書に関する補足資料 事業者資料