

第10章 準備書に対する意見、見解等

10.1 説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の見解

10.1.1 説明会の開催状況

環境影響評価準備書（以下「準備書」といいます。）に関する説明会は、表 10.1-1 に示す日時で計2回開催しました。

表 10.1-1 説明会の開催結果

回	開催日時	会場	参加人数 (無記名者含む)
第1回	平成30年1月12日(金) 19時00分～20時30分	横浜市神奈川区区民文化センター (かなつくホール)	61名
第2回	平成30年1月14日(日) 19時00分～20時45分		53名
合計			114名

10.1.2 説明会における質疑及び意見の概要、事業者の見解

各開催日の質疑及び意見の概要と事業者の見解は、表 10.1-2(1)～(2)及び表 10.1-3 (1)～(3)に示すとおりです。なお、整理に当たっては、発言順ではなく、項目別としています。

表 10.1-2(1) 説明会（第1回）における質疑及び意見の概要、事業者の見解

項目	説明会における質疑及び意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>住居を新設することにより、相当数の世帯数が増加すると予想され、それに伴い子供も増加すると思われる。保育所や小学校などは既存の施設のみで足りるのだろうか。足りない場合は、どのような対策を取る予定か。</p>	<p>C 地区内に複数保育所を設置する予定となっております。入居予定は早くても平成37年とかなり先なので予測は難しいですが、適正な時期に横浜市と協議して設置する予定です。小学校につきましても、横浜市教育委員会と協議し、対処する予定です。</p>
	<p>ファミリータイプは住居部分の中でどのような数を想定しているのか。ファミリータイプが多い場合、先ほど挙げた問題や通学路などの問題もある。</p>	<p>建築の着工・竣工の時期がかなり先なので具体的な数字を出すのは難しいですが、ファミリータイプ中心になることを予定しております。いただいたご意見も踏まえて横浜市と協議し、対応する予定です。</p>
	<p>低層が商業施設で津波の避難場所を兼ねているとのことだが、1階部分にも住宅があるということか。また、商業施設は現時点で何階になるのか決まっていたら教えて欲しい。</p>	<p>1階に住居はなく、ロビーや出入口になっているので、災害時にはそこを開放して一時的に滞在できるように対応したいと考えております。現時点では、商業部分は3階程度までを考えております。</p>
	<p>公有水面の埋立を行うとのことだが、埋立は行わずに、歴史的環境や地理的環境から考えることで公有水面を活かすような方法を考えていただきたい。横浜市、神奈川区にはインナーハーバーの観点からこの地区の活用を考えていただきたい。 未来の住民のために、歴史的な遺構や公有水面は残していただきたい。水路を台場まで広げることなども考えていただきたい。</p>	<p>埋立事業につきましては、行政で実施する事業ですので、ご意見があったことを横浜市に報告いたします。</p>
	環境影響評価	<p>電波障害について。発生した場合はお問合せ窓口を設置するだけなのか。その他どのような対応を考えているのか。テレビを観られるようにしていただけるのか。</p>
<p>電波障害について。他の場所の建設において、20年経過したら補償はしないということがあるようだが、今回もあるのだろうか。</p>		<p>20年というのは現時点では決めておりません。現時点ではお約束はできませんが、できる限りの対処は行います。</p>
<p>補償しないということはあるのだろうか。</p>		<p>我々が建築したことにより、電波障害が発生したということであれば、対処いたします。その際、実際に調査を行って検討することを考えております。</p>

表 10.1-2(2) 説明会（第1回）における質疑及び意見の概要、事業者の見解

項目	説明会における質疑及び意見の概要	事業者の見解
<p>歩行者の安全について 工事用車両の走行による</p>	<p>スライドでは、工事期間中に関して、交通混雑や歩行者の安全も問題無いようにするとのことだが、現時点でも、埋立が開始されると相当なダンプ等がマンションの周りや通学路などを通行することが予想されているので、安全面で大変問題があると考え。特に、東神奈川駅に向かう運河沿いも非常に狭い道路で、歩車分離にはなっているが、現時点でも歩行者が非常に狭い場所を通っている。そのような箇所にはダンプ等が通るとなると、安全面で問題と思う。先に道路を広げてから埋立を開始することなどは考えていないか。</p>	<p>まず、本事業は土地区画整理事業により基盤が整備されないと着工ができない、という前提がございます。東神奈川線からの新しい道路が先に完成されてから、その道路を使って本事業の工事が開始され、ダンプ等を通行させる予定です。通学路等の安全確保という観点もありますので、警備員の配置などを土地区画整理組合と相談しながら対処していく予定です。</p>
<p>環境影響評価 文化財等について</p>	<p>環境影響評価というテーマで今回の説明を聞いた。この地域は、神奈川台場が地中に埋まっているという点から、非常に特別な場所だが、その認識がどこまであるかを聞きたい。魅力的で持続的な開発をするためには、その場所の歴史などを詳しく調べる必要がある。例えば、神奈川台場を完全に修復保存し、国の史跡として残した上で、その遺産を壊さないように対応した街を未来に向けて作っていくのが大前提だと思われる。C地区の形状は台場の保存が大前提だと思うが、そのようには思えない。神奈川台場も他の地域の台場と同じように保存されるべきである。しっかり歴史を理解した上で、完全修復も含めて計画をするべきである。私は完全修復をした方が良く考えている。</p>	<p>改めて勉強しなければならないと考えているところですが、神奈川台場に影響を及ぼさないことにつきましては、横浜市から提起されている課題の一つでもございます。保全という観点では、まずはそこに建物を建てない、触らないということを前提としております。</p>
	<p>三井不動産は日本橋の再開発では、神社を復活させている。しっかり歴史を残していきつつ、壊さないことで持続的な再開発をしている。この場所でも、そのようなことを実施していただきたい。修復保存した上、100%壊さないという形で計画をしていただきたい。横浜港開港の歴史と向き合った上で計画を行っていただきたい。</p>	<p>完全修復という点につきましては、現時点では申し上げられません。横浜市からの指導を受けつつ、最善の形を考えてまいります。</p>

表 10.1-3(1) 説明会（第2回）における質疑及び意見の概要、事業者の見解

項目	説明会における質疑及び意見の概要	事業者の見解
事業計画	<p>横浜市都心臨海部再生マスタープランに基づいてこの計画を立てているようだが、将来人口動態のデータは何を使用しているのか。横浜市の説明会で質問したが、明確な回答がなされなかった。</p> <p>計画地の周辺では、人が集まらないのではないか。20年後どうなるのか。空虚な計画である。横浜市の計画も具体的ではない。この周辺にはそんなに人が来ないと思う。</p>	<p>人口動態調査につきましては、本事業では実施しておりません。これだけのマンションを設置してニーズがあるのかという点につきましては、横浜市のマスタープランでは大きな位置づけとして設定していると認識しております。現時点では、賑わいのある地区ではございませんが、将来賑わう地区にするお手伝いをしたいと考えております。今後、横浜市とともに計画を検討していきたいと考えております。</p>
	<p>図面ではなく、ジオラマを作成し、計画を説明してほしい。神社を移動する計画は許せない。</p> <p>これから人口が減る時代に、こんなマンションが必要なのか。</p>	<p>C地区の事業用地には神社はございません。土地区画整理事業区域外に神社が位置しているのは把握しておりますが、その他の神社がある場合は、後程ご教示願います。</p> <p>横浜市の上位計画に横浜市都心臨海部再生マスタープランがございます。マスタープランでは、今後健康・医療・福祉・居住を充実させていくことになっております。本事業はそれに基づきお手伝いをする一役を担わせていただいております。</p>
	<p>計画地の近くには米軍基地があり核ミサイルが飛んでくる可能性がある。マンションの地下に核シェルターを設置したらどうか。この辺には地下鉄駅がなく逃げ込むところが無いため、このような配慮をすると計画がもっと優れたものになり価値が上がるのではないか。事業者としてこのような考えはないのか。</p>	<p>核シェルターまでは考えておりませんが、我々のできる範囲で計画していく考えです。現時点では、帰宅困難者が発生した際の一時避難施設、津波発生時の避難デッキを建築することとしており、地域の住民の方の安全に寄与することを考えております。</p>
	<p>公有水面を埋め立てずに残した方がよい。神奈川港、神奈川台場、インナーハーバーとして考えてほしい。建設工事中に運河の水を抜かないでほしい。</p>	<p>ご意見として承りました。</p>
環境影響評価	<p>振動の予測結果が63dBなどと説明されていたが、地震でいうとどの程度の揺れなのか説明して欲しい。自分が勤めている会社の隣で工事をしているが、杭打ちをすると震度2程度の揺れが発生している。</p> <p>また、工事の振動のため体調不良になった場合の補償内容について教えて欲しい。</p> <p>振動は最大どの程度発生するのか。</p>	<p>対象事業実施区域から数十メートルの範囲には住宅が存在しておらず、質問者様がおっしゃる状況になるというのは考えづらいと思われます。ただし、実際は瞬間的に予測結果よりも高い数字が出ることも考えられますので、工事の際は、低騒音・低振動に配慮いたします。振動が大きいと感じた際は、連絡して頂きたいと存じます。連絡のための窓口を設置し、工事現場に連絡先を掲示する予定です。近隣の住民の皆様には、工事説明会を実施し、連絡方法の詳細につきましてはご説明する予定です。</p>

表 10.1-3(2) 説明会（第2回）における質疑及び意見の概要、事業者の見解

項目	説明会における質疑及び意見の概要	事業者の見解
電波障害について	<p>電波障害の予測結果について、霞ヶ丘や赤門町2丁目に影響があるように読み取れるが、将来電波障害が発生するのかもしれないのか、具体的な影響がわからない。</p>	<p>ケーブルテレビを利用している場合は、ほとんど影響がないと考えております。それ以外のアンテナを使用している場合は、影響がある可能性がございます。建築後に電波障害の影響が発生した場合は、ご連絡いただきたいと思います。工事現場に案内先を掲示する予定となっております。実際に本事業の影響が発生しましたら、対処させていただきます。</p> <p>実際の影響は建物が建たないとわからないため、現時点では少しでも影響の可能性のある範囲を示しております。実際に電波障害が発生した場合は対応させていただきます。</p>
	<p>電波障害の予測結果について。具体的な影響内容を説明せず、可能性の説明が不十分なのであれば、説明会の意味がない。</p>	<p>具体的な住所を教えていただければ、後程、具体的な影響につきましてご説明いたします。</p>
環境影響評価 文化財等について	<p>神奈川台場は横浜のシンボルであり、国際的な外国の歴史を遺跡として保存し、史跡公園として整備すべきだと考えている。</p> <p>鶴見区から港南区まで広大な電波障害を発生させる本計画は、長期的な魅力ある街を目指しているとは思えない。</p>	<p>文化財につきましては、横浜市文化財課の指導のもと適切な対応をとっていきたいと考えております。</p>
環境影響評価 交通混雑の歩行者の 供用時の歩行者の	<p>環境影響評価と言いながら、保育所・小学校の検証や、仲木戸駅や東神奈川駅における通勤通学の大混雑の環境影響評価がなかった。</p> <p>仲木戸駅や東神奈川駅の利用者が大幅に増え、歩行者が増えると予想される。駅まで歩く人の安全性を考えて欲しい。すでに、同様の状況になっている武蔵小杉駅では、混雑で人がホームから落ちそうになっており危険である。ホームドアを設置すべきだと考える。</p>	<p>駅までの交通混雑につきましては、準備書においても検討しております。</p>
環境影響評価 予測が外れた場合の 対応について	<p>予測結果ばかり説明していたが、予測が外れた場合はどのような対応をするのか。騒音の予測結果は、基準よりわずかに小さい値になっているものがあり、基準に合わせているような気がする。</p>	<p>環境影響評価の特性上、計画を踏まえた予測で評価せざるを得ません。予測は安全側、影響が大きくなる条件で実施しております。また予測結果は、事後調査を実施し確認することとしております。さらに何かございましたら、逐次窓口へお問合せさせていただきたく存じます。</p>

表 10.1-3(3) 説明会（第2回）における質疑及び意見の概要、事業者の見解

項目		説明会における質疑及び意見の概要	事業者の見解
その他	栄千若線について	<p>栄千若線の道路計画があり、近隣住民としては交通量が増大することを予想している。交通量調査地点に栄千若線が含まれてない。最も混雑することが予測される栄千若線に繋がるポートサイド地区にも交通量調査地点を設けてほしい。</p>	<p>ポートサイド地区に交通量調査地点が無い理由は、現時点ではC地区からポートサイド地区への道路が繋がっていないことが挙げられます。C地区事業者が予測条件を設定できるものではございませんので、予測を実施しておりません。</p> <p>栄千若線は、横浜市の都市計画道路として決定されていることから、横浜市に、頂いたご意見を報告いたします。</p>
	説明会について	<p>質疑応答での発言と回答は、議事録として記録されるのか。</p>	<p>説明会の意見と回答は、議事録として記録され、公表いたします。</p>

10.2 準備書に対する意見書の概要及び事業者の見解

横浜市環境影響評価条例に基づき、「(仮称) 東高島駅北地区 C 地区棟計画 環境影響評価準備書」に対し、10 通の意見書（延べ意見数 30 件）が提出されました。

意見書の概要と意見数は、表 10.2-1 に示すとおりです。また、意見書の意見内容と事業者の見解は、表 10.2-2 (1) ～ (16) に示すとおりです。なお、意見書は意見項目別に分類し、項目別に事業者の見解を示しています。

表 10.2-1 準備書に対する意見書の概要と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	まちづくり（住民の高齢化対応・維持管理等）について	1件	3件
	保育園、学校等の受け入れについて	1件	
	タワーマンション計画について	1件	
環境影響評価	大気質（工事中）について※	5件	20件
	騒音（工事中）について	1件	
	振動（工事中）について	1件	
	地盤（工事中）について	1件	
	電波障害（供用時）について	2件	
	日影（供用時）について	1件	
	風害について	1件	
	地域社会（工事中）について	2件	
	景観等について	1件	
	文化財等について	3件	
	工事中の環境影響等について	1件	
	予測全般について	1件	
その他	東高島駅北地区再開発計画全体の工事について	1件	7件
	水域の埋立について	1件	
	周知について	3件	
	説明会・意見書について	1件	
	説明会について	1件	
合計		30件（10通）	

※：「廃棄物・建設発生土（工事中）」としていただいた意見が2件ありますが、意見の内容から「大気質（工事中）」に分類しました。

表 10.2-2(1) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業計画</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">まちづくり（住民の高齢化対応・維持管理等）について</p> <p>1.（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画への意見書要旨 世代をつなぐ集合住宅団地30年以上前に建築された全国の都市集合住宅団地は二つの問題（課題）が発生しています。一つは住民の高齢化により、貧弱な地域共同社会が増えている事であり、また建物の維持修繕管理（メンテナンス）により、将来、修繕費用が増える事です。これらの問題は高齢住民の快適な住生活と建物の資産価値を減らす大きな原因となり得ます。 上記の問題をふまえ（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画の課題として、今回の地域開発計画が単に短期的な地域経済活性化を中心に検討するだけでなく、地域住民と（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画の集合住宅住民におけるよりよい共同社会（コミュニティ）の構築と災害防止、長期修繕（計画）、耐震計画を踏まえた計画提示をお願いします。そして、これらの意見はこの提示は（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画だけではなく、全国の一般的な集合住宅団地の問題であります。これらの問題の検討、対策は、魅力ある集合住宅と共同社会（コミュニティ）を持続的に発展させることに寄与すると思われます。 さらに、地球規模での課題である温暖化対策と省エネルギー対策の提示を行い良好な都市共同住宅住環境を生み出し、その環境を保護し維持・発展させる事となりますので意見と致します。 2.（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画にて検討すべき配慮事項 横浜市内の旧式集合住宅団地の中で現在、住民の高齢化対応問題に直面している集合住宅の一例として金沢シーサイドタウン並木団地の問題点を調査、確認してください。その結果を踏まえて、（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画が世代をつないで長期間の、居住が可能な街区住戸計画に付いては周辺住宅地との関係をふまえて計画されることを意見と致します。 （仮称）東高島駅北地区C地区棟計画の地域内計画だけではなく、周辺地域社会を含めた活性化に必要な地域コミュニティ、防災対策等に配慮した街区計画をお願いします。地域が共に暮らせる集合住宅団地計画を提示する。地域開発計画は近隣地域高齢住民への快適な日常生活環境の改善を図るとともに、既存集合住宅団地が抱えるさまざまな問題に視点を置いた、対象地域にふさわしい魅力ある街づくり計画に付いて現況調査、地域の抱える諸問題点の検討を行い、魅力と活気ある（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画集合住宅団地による街づくりの具体的な手法の提示希望を意見と致します。</p>	<p>1について C地区だけでなく、土地区画整理事業区域や周辺地域を含めたコミュニティ形成については、土地区画整理組合と協働し、現在も周辺町会の代表者と意見交換の場を設け、話し合いを行っております。ご指摘のとおり、地域コミュニティの構築に向けて今後も継続的に地域の方々と協議し、計画検討を続けてまいります。また、持続的なまちづくりを行うためにハード面での工夫（長期優良住宅の検討）や耐震性能向上、省エネ対策についても導入することを前提に検討を継続してまいります。</p> <p>2、3について 各地で少子高齢化に伴い集合住宅の持続性や地域コミュニティの持続性が問われていることを踏まえ、C地区におけるハード的な部分での長寿命化に加え、土地区画整理組合と連携してマンション内だけではなく地域との交流ができる開かれた場づくりと機会の提供に努めてまいります。また、C地区を含む土地区画整理事業の中では医療や健康に寄与する施設の導入、地域に賑わいを取り戻す利便施設の導入、子育て世代を支援する施設、歴史を継承する施設等の検討を進めているところです。今般のご意見も踏まえて、さらなる検討を継続してまいります。</p>

表 10.2-2(2) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業計画</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">まちづくり（住民の高齢化対応・維持管理等）について（続き）</p> <p>3. 周辺地域住宅街との調和への配慮事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人と人を繋ぎ地域住民の助け合いが日常的に行える地域コミュニティの構築計画 ・住居は世代間でのリレーにより住み続け、親から子へ、子から孫の世代まで住み続け、継承を可能な計画と（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画の住居寿命を約100年以上の長期間と想定し住み続けるための防災、サステイナブルなメンテナンスによる居住性能維持と長期間のメンテナンスサイクル計画、ハウジングサイクル（住民ライフサイクルに合わせて住居を住み替え可能な住棟）計画を含んで提示してください。 ・街の歴史を保存し、地域ランドマークとなる景観創り、コモンスペース等の設置により、地域への愛着を育む地域環境整備計画を提示ください。 ・周辺地域再生計画に付いて現況調査、地域の抱える諸問題点の解決案の検討を行い、魅力と活気ある集合住宅団地による街づくりの手法提案を希望します。さらには、既存地域産業と連帯し共存・共栄を図り、周辺地域も含んだ世代をつなぐ街づくり計画が（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画の中で提示してください。 <p>以上は（仮称）東高島駅北地区C地区棟計画が事業計画への意見と致します。</p>	<p>（前頁のとおり）</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業計画</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">受け入れについて 保育園、学校等の</p> <p>幸ヶ谷小学校は児童数が増えていると聞いています。建てられるマンションの入居戸数がわからないのですが、保育園、幼稚園、小中学校の受け入れに問題はないのでしょうか。</p>	<p>子育て支援施設や小学校の受け入れに関する課題につきましては、横浜市と事前に協議を行っているところです。将来の動向も踏まえつつ、今後も横浜市と協議の上、適切に対処してまいります。</p>

表 10.2-2(3) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">事業計画</p>	<p>目先の「環境保全の見地からの意見」を<u>超えた</u>コメント</p> <p>①日本社会の人口減少は急激に進行していることは多くの報告書・研究が指摘しているばかりか政府もこの傾向を深刻に受け止めている現在、環境を破壊するばかりか長年生活してきた隣接地域住民に様々な被害を押し付けてまで、なぜバカでかい構築物建設を強行するのであるうか？</p> <p>②その上、巨大地震発生の可能性が高まりが指摘されている現在、なぜこのような構築物を建設する必要があるのか？情報公開を極度に嫌う安倍政権下でも巨大地震の際の対策が議論され、政府の統制が強まっているNHKでも東南海トラフ地震をはじめとする巨大地震発生を予測するCGを使った番組がNHK特集などを中心に繰り返し放映してきた。</p> <p>③元来、地震・津波・火山爆発・巨大台風などに襲われてきた日本が、急激な人口減少に見舞われているのに、なぜニューヨークの猿真似をして「バベルの塔」建設を強行し、大規模な環境破壊をするばかりか、近隣住民の長年の思い出を奪うような行為に走るのか？</p> <p>④理由は明確である。「発展」という名の企業利益のためである。三井による神をも恐れぬ「バベルの塔」建設は、横浜市の発展ではなく三井の利益・利潤確保のためであることは疑いない。そのために環境コンサルを名乗る利益追求企業にもっともらしい<u>作文</u>をさせているのである。「発展」とは人々の福祉と健康を向上させるとともに、その潜在能力を高める諸条件を整備していく人間中心主義的概念であり(UNDP 国連開発計画の理論的支柱であるノーベル経済学賞受賞者アマルティア・セン)、特定企業や「ハゲタカファンド」の一方的利益・利潤を極大化することではない。横浜市の「発展」という美辞麗句を売り物にして我々のコミュニティと自然を破壊することは犯罪的ですらある。</p> <p>⑤タワーマンション、しかも異常な高さのバカでかいタワーマンションではコミュニティは形成されないことは多くの事例で明らかになっている。子供広場や温水プールあるいは外来者に対応するロビーを作りコミュニティ造りに貢献すると美辞麗句を並び立て売り込むのが常套手段だが、現実にはコミュニティは形成されず、各戸が孤立して生活するのが常態となっている。海風により絶えずユラユラと揺れるため、特に子供や高齢者は精神的に不安定となり体調不良となるケースが数多く報告されている。</p>	<p>当地区周辺は、現状、インフラが脆弱で低利用の土地が広がり、人の往来が少なくなり、かつてのような賑わいが薄れてきているのも事実です。そういった現状において、横浜市が策定した東神奈川臨海部周辺地区再編整備計画では、当地区を含む環境再生型都市整備ゾーンにおいては、就業・居住が融和し、運河などの親水空間を含む魅力的な複合都市空間の形成を図ることとされています。</p> <p>また、横浜市都心臨海部再生マスタープランにおいては、将来にわたり輝き続け、魅力にあふれた“世界都市”の顔としての都心臨海部を形成するために、5つの都心の一つとして当地区を含む東神奈川臨海部周辺地区を新たに位置づけ、そこに配置する機能イメージとして研究・教育、医療、健康、居住が例示されております。</p> <p>地権者による勉強会から、土地区画整理組合の母体となる準備組合が発足し、これらの計画を踏まえたまちづくりについて検討が重ねられてきたという経緯があります。その中で弊社どもとしましては、住宅事業者としての役割だけでなく、前述のようなまちづくりの目標に少しでも寄与できることを前提に企業グループとして協力体制を整え、地域コミュニティの形成や賑わいの創出、地域を含めた安全・安心対策、歴史の継承等の様々な課題解決に向けてお手伝いをさせていただく所存です。いただいたご意見を参考としつつ、今後も土地区画整理組合と連携し、横浜市をはじめ地域の方々との話し合いを通じてより良いまちづくりに寄与できるように努めてまいります。</p>

表 10.2-2(4) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
事業計画	<p>タワーマンション計画について (続き)</p> <p>⑥タワーマンションや高層ビルは、膨大な電気を消費するため原発依存を加速する結果、自然再生エネルギー社会への移行を困難にする元凶となっている。</p> <p>⑦親会社の三井不動産は最高利益をあげたと自慢しているが、自己資本比率は36%弱であり(まともな投資家は投資対象とはしないレベル)、アメリカ系外資が51%を占めていることがこの強引な建設計画の背景にある。日本の国土をいじくり回し環境と人々の平穏な生活を破壊してまで、絶えず収益を上げることを要求される現代買弁資本の哀れな運命なのかもしれない。かつて巨大財閥の中でもリベラルと評価されていた三井も落ちぶれたものである。</p> <p>⑧SRIやESGという世界のまともな企業経営者ならばその重要性を認識している企業活動上の倫理が三井の経営者には欠落していると結論付けざるを得ない。経営学や財務諸表などばかりでなく歴史書・文明論・哲学書を読み人間としての基礎的素養を身に着けるべきであろうが、金・金の企業人には無理だろうが。</p>	(前頁のとおり)

表 10.2-2(5) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
環境影響評価 大気質（工事中）について	<p>平均値が示されているが最大値の想定をパークシティ武蔵小山及びザ・タワー横浜北仲の事例（以下「事例」という。）をもとにご回答ください。</p> <p>回答例：パークシティ武蔵小山では…、ザ・タワー横浜北仲では…</p>	<p>ご指摘の事例のうち、パークシティ武蔵小山は東京都環境影響評価条例の対象事業に該当しないため、環境影響評価手続を実施しておりません。ザ・タワー横浜北仲に関しては、「北仲通北地区（A地区）再開発計画」として横浜市環境影響評価条例に基づく手続を実施しています。同事例では、建設機械の稼働に伴う大気質への影響に関し、年平均値のほか、1時間値の予測を行っています。1時間値の予測結果は二酸化窒素で最大0.082ppm、浮遊粒子状物質で最大0.166mg/m³です</p> <p>本事業においても、年平均値のほかに、1時間値の予測を行っています。予測結果は、準備書p.6.3-33～35に示すとおりであり、敷地境界付近での最大値は二酸化窒素で0.084ppm、浮遊粒子状物質で0.088mg/m³です。バックグラウンド濃度（二酸化窒素0.021ppm、浮遊粒子状物質0.023mg/m³）を加えても、二酸化窒素0.105ppm、浮遊粒子状物質0.111mg/m³であり、環境基準等から設定した環境保全目標、二酸化窒素0.2ppm、浮遊粒子状物質0.20mg/m³を満足します。</p> <p>これらの予測は、工事計画に基づき、建設機械からの大気汚染物質排出量が最も大きくなると想定される時期※を対象に行っております。</p> <p>また、予測結果は環境保全目標を満足しますが、排出ガス対策型建設機械の採用に努めるとともに、可能な範囲で省エネモードでの作業に努めること、建設機械の点検・整備を十分行うことなどの環境保全措置を講じ、より一層の環境影響の低減に努める考えです。</p> <p>※：年平均値は、二酸化窒素が工事開始後10～21ヶ月目、浮遊粒子状物質が7～18ヶ月目、1時間値はいずれも20ヶ月目を対象に予測</p>
	<p>大気質の影響は大人と子供で違いはあるのか。</p> <p>コットンハーバーから幸ヶ谷小学校への通学路が工事区域となるが、通学特に帰宅時間帯工事を行うことで、子供への健康被害の影響はあるのか。その時間帯の大気質の想定を、事例をもとにご回答ください。</p>	<p>大気汚染に係る環境基準は、科学的知見に基づき、各物質の人への影響の特性を考慮し、我が国における大気汚染の実態等を踏まえて、これらの物質による大気汚染が人の健康に好ましくない影響を与えることのないように設定されています。すなわち環境基準は、「維持されることが望ましい基準」であり、人の健康等を維持するための最低限度としてではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標として、その確保を図っていくとするものです。そして、環境基準を設定する際には、年少者、老年者及び循環器や呼吸器疾患患者への影響が重視されています。</p> <p>本環境影響評価においては、工事計画に基づき、最も環境影響が大きくなると想定される工事時期※を抽出し、予測を行っています。その結果は、準備書に示しておりますとおり、維持されることが望ましい基準である環境基準等の基準に基づき設定した環境保全目標を満足しています。</p> <p>したがって、通学路を登下校する児童・生徒に対し、健康被害を与えることはございません。</p> <p>※：年平均値は、二酸化窒素が工事開始後10～21ヶ月目、浮遊粒子状物質が7～18ヶ月目、1時間値はいずれも20ヶ月目を対象に予測</p>

表 10.2-2(6) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
環境影響評価	<p>※大気質（工事中）について</p> <p>北側境界付近で窓を開けたら部屋へ舞い上がった建設発生土が入ってくることが想定される。その場合、窓を閉めてエアコンをかける必要がある。通常よりも電気代が多くかかることになるが、その場合に補助はされるのか。 本来必要のない電気代となるため、補助すべきと考える。</p>	<p>本事業の工事に際しては、工事区域境界に仮囲いを設置します。また、建設発生土の搬出の際は飛散防止のための措置を講じ、建設発生土が舞い上がり、周辺住宅地に影響を及ぼすことのないよう、配慮してまいります。 なお、工事に際しましては工事説明会を開催し、工事工程や相談窓口の設置などについて改めてご説明いたします。</p>
	<p>北側境界付近で洗濯物を干した場合、舞い上がった建設発生土が付着することが想定される。それを避けるために乾燥機もしくは室内干しが必要となる。 乾燥機の場合、購入費及び電気代の補助はあるのか 室内干しの場合、細菌の繁殖を抑えるため扇風機もしくはエアコン等を使用することになる。その場合の電気代は補助されるのか。 本来必要のない電気代となるため、補助すべきと考える。</p>	
環境影響評価	<p>騒音（工事中）について</p> <p>北側境界付近で最大値76dBと記載されているが、継続時間はどの程度を想定しているのか事例をもとに回答を願います。 また、その騒音で例えば夏に窓を開けてテレビを見ているときに、その音は聞こえますか。</p>	<p>本環境影響評価においては、工事計画に基づき、最も環境影響が大きくなると想定される工事時期^{※1}を抽出し、予測を行っています。その結果、敷地境界付近においては最大76dB、既存住宅地付近では70dBと予測されました。一般的に、70dBという大きさは、主要幹線道路周辺（昼間）相当^{※2}とされています。なお、本予測は、変動する騒音レベルのうち、ピークに近い値（90パーセントレンジの上端値（L₅））を予測した結果であり、工事期間中、常時この大きさの騒音が発生するわけではありません。 工事に際しましては工事説明会を開催し、工事工程や相談窓口の設置などについて改めてご説明いたします。 ※1：工事開始後20ヶ月目を対象に予測 ※2：「騒音の目安（都心・近郊用）」（全国環境研協議会 騒音小委員会）</p>

※：「廃棄物・建設発生土（工事中）」として意見をいただきましたが、意見の内容から「大気質（工事中）」に分類しました。

表 10.2-2(7) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
環境影響評価	振動（工事中）について	<p>北側境界付近で最大値63dBと記載されているが、継続時間もしくは発生頻度はどの程度を想定しているのか事例をもとに回答を願います。</p> <p>また、その振動は地震の震度に例えるとどの程度になるか事例をもとに回答願います。</p> <p>本環境影響評価においては、工事計画に基づき、最も環境影響が大きくなると想定される工事時期^{※1}を抽出し、予測を行っています。その結果、敷地境界付近においては最大65dB、既存住宅地付近では45dBと予測されました。</p> <p>一般的に、振動レベル55dB以下は、気象庁震度階級では震度0に相当し、「人は揺れを感じないが、地震計には記録される」レベル^{※2}です。また、55～65dBは、震度1、「屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる」レベル^{※2}に相当するとされています。</p> <p>※1：工事開始後52ヶ月目を対象に予測 ※2：「気象庁震度階級関連解説表」（国土交通省気象庁ホームページ）、「振動規制法の手引き－振動規制法逐条解説/関連法令・資料集」（平成15年6月、（社）日本騒音制御工学会）</p>
	地盤（工事中）について	<p>地盤工事の影響で家屋に被害があった場合、修繕費用等については全額補償されるか。</p> <p>近隣の皆様の家屋等に損傷を及ぼさないよう配慮して施工いたしますが、万一、本工事に起因するということが客観的に証明できる損傷が生じた場合は、速やかに適切な処置を講じ現状復旧等を行わせていただきます。</p>
	電波障害（供用時）について	<p>周辺地域への電波障害対策に付いては計画段階での事前調査に基づき、電波障害の発生が予想される範囲には速やかに事前調査資料に基づいて電波障害対策を関係住民と協議してください。</p> <p>電波障害が発生した際には家屋のアンテナ改善は事業者負担で実施してくれるのか。</p> <p>本事業に起因して電波障害が発生した場合につきましては、実態を把握した上で然るべき対応をとらせていただきます。</p>
	日影（供用時）について	<p>冬至の時の時間帯別日影図を提示願います。</p> <p>説明会においては等時間日影図のみでご説明いたしましたが、準備書 p. 6.8-9には冬至日の時刻別日影図を掲載しております。</p> <p>なお、準備書は、横浜市環境影響評価課のホームページでPDFファイルが公開されています。また、同課や関係区の図書館で準備書を閲覧することができます。</p>

表 10.2-2(8) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
環境影響評価	<p>風害について</p> <p>風害は、コットンハーバーの影響は考慮されているのでしょうか。 計算方法がよく理解できないのでま と外れな疑問かもしれませんが、神奈川 区総合庁舎の風データを基準としてい るようですが、現地との違いはないの でしょうか。 みなとみらいの近くで働いていま すが、季節や時期により強風がものす ごく、高層マンションが林立する武蔵小杉 でも風害が問題になっているよう です。 この対策では10mくらいの樹木での 防風を行う場所もあるようですが、強 風で倒木や枝が折れたりすることはあ りませんか。木はどんどん成長する ので、かえって危険ではないか。人工 的な遮蔽物を設けたほうが安全と思 います。 コットンハーバーの子供たちは、通 学にC地区棟の近くを通ります。事 故のないよう万全の対策をお願いします。</p>	<p>事業者の見解</p> <p>風害の予測においては、コットンハ ーバーの建物も考慮しております。ま た、神奈川区総合庁舎の風データは、 対象事業実施区域周辺の特性を踏ま え補正した上で、予測を行っており ます。具体的には、対象事業実施区 域から見て海側の方角（北東～南） からの風に対して補正を行い、神奈川 区総合庁舎よりも、1.19倍風速を 大きく設定して予測を行いました。 また、防風対策に関しましては、樹 木のほか、庇やスクリーンなども併 用する予定であり、供用時には防風 植栽の効果が有効に機能するよう、 植栽の適正な維持管理を行います。 ご指摘いただきました児童・生徒の 通学に際しての安全性確保には万全 を期してまいります。</p>
	<p>地域社会（工事中）について</p> <p>登下校時の工事は実施しないで いただきたい。 工事関係者が現場に入る時間は登 校時間をさけていただきたい。</p>	<p>本事業においては、工事用車両の運 転者に対する交通安全教育を十分行 い、安全運転を徹底させるとともに、 仮囲いの設置や交通誘導員の配置に より、一般通行者や一般通行車両の 安全管理に努めます。 また、工事に際しましては、改めて 通学路の状況などを把握し、児童・ 生徒の登下校において安全な通行を 確保いたします。</p>
	<p>景観等について</p> <p>説明会では眺望地点が東神奈川駅 近くから見たものを紹介していたが 全方向からの状態で見たらどうなる のか不明です。47階～52階のビル が建った場合に地域の景観を害する のではないか。現在、無いところに高 層の建物がたち、近くの住宅や施設 等への日照問題、ビル風、電波障害 などが懸念される。</p>	<p>説明会では時間の関係上、東神奈川 駅近くから見た場合、最寄りの台場 公園から見た場合の2方向について、 予測結果をご説明しましたが、準備 書においては、その他7地点から 見た将来の景観の状況を予測して おります。 ご指摘のとおり、新たに高層建築 物が建つことにより、景観のほか、 日照障害、風害及び電波障害の状 況が変化いたしますが、この環境 影響評価手続を通じて、環境影響 の低減に向けた環境保全措置を検 討してまいりました。引き続き、 横浜市環境影響評価審査会での ご審議等を踏まえ、配慮してまい ります。</p>

表 10.2-2(9) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">環境影響評価</p> <p style="text-align: center;">文化財等について</p>	<p>世界に散らばる美しい星形要塞の一つ、神奈川台場を修復・保存し、史跡公園にすることがまずは開発の大前提です。公園完成式典には、横浜開港に縁のある、アメリカ、ロシア、イギリス、フランスを招いて、歴史を祝いましょう。神奈川台場がその後、世界中から人を呼ぶでしょう。</p>	<p>神奈川台場につきましては、周知の埋蔵文化財包蔵地として指定されていることを踏まえ、横浜市と協議を行い、台場遺構を保存することを本事業の前提条件と位置づけております。したがって、神奈川台場を避けた位置に建物を配置する計画としております。また、神奈川台場の歴史活用という観点で、台場などの歴史を継承する施設等を整備し、地域の方々にも利用いただけることを前提に検討させていただきます。</p>
	<p>対象事業実施区域及び周辺には、台場跡(神奈川台場)があり、その全体像がまだはっきりしていない状態であり、台場跡の保存確保を最優先すべきです。高層ビル建設はみなとみらい地域で十分だと思います。</p> <p>2030～2040年代は超高齢化社会がくると言われており、むしろ、将来のことを考えれば、文化施設やスポーツ施設等をつくるようにした方がよいと思います。</p>	<p>前述見解に加え、土地区画整理事業におけるまちづくりでは、交流や健康に寄与するまちづくりを目標の一つとして掲げています。その中でC地区では、地域交流、国際交流を促す施設の導入や健康増進に寄与する機能の導入を検討してまいります。</p>
	<p>平成30年1月12日の説明会に参加させて頂きました。</p> <p>質問の中にもありました、神奈川台場に関して全くその重要性を認識されていらっしゃる様子にむしろ驚きました。</p> <p>法律にのっとしてという言葉で、横浜市は多くの遺跡をこわしてきました。今ある横浜は、これらの重要な遺跡のおかげで成立っています。開発をするなど申し上げていません。ですが、電波障害も含め、多くの方々に迷惑をかける開発は本当に必要でしょうか。</p> <p>今ならまだ引き返すことも、変更することも出来るはずですが。一部の人達の利益のためだけでなく、未来も含めた価値観をもって再度考えて頂きたい、一からの出発をお願いしたいと思います。</p>	<p>神奈川台場の取扱につきましては、今後も横浜市と協議の上、適切に対応いたします。</p> <p>本事業に起因して電波障害が発生した場合につきましては、実態を把握した上で然るべき対応をとらせていただきます。</p>

表 10.2-2(10) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">環境影響評価</p>	<p style="text-align: center;">工事中の環境影響等について</p>	<p>時間が短かくて、金曜日と日曜日に行来しましたが、聞けませんでした。</p> <p>工事の時の説明は、何を基準にして、数値が、出て基準いないと言って言のでしょうか？10台 100台、200台で、ハイガス、シンドウ、ソーオンが、ちがいますよね！</p> <p>工事が、スタートしたら、作業員の車が説明会の場所まで、何台の車が、どの道を使用するのですか？</p> <p>自分達の場所から続く所は、横浜市の係りと言うのは、いかがでしょうか？</p> <p>予測は、工事計画に基づき、大気質、騒音、振動等の環境要素別に、また要因が工事用車両であるか、建設機械であるかで、それぞれ安全側、影響が大きくなる条件で実施しております。</p> <p>例えば、工事用車両の走行に伴って生じる騒音や振動による影響は、工事用車両（大型車）の走行台数が最大となる工事開始後10ヶ月目を対象に予測を行っており、この時点で対象事業実施区域を出入する大型車は318台、小型車は29台程度（いずれも片道台数）であると試算しています。</p> <p>なお、東神奈川線側から新たに整備する都市計画道路栄千若線の一部が土地地区画整理事業により整備され、工事動線が確保された後に本事業の工事に着手します。このため、既存の住宅地に工事用車両が流入することはありません。</p>

表 10.2-2(11) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">環境影響評価</p> <p style="text-align: center;">予測全般について</p>	<p>JR貨物・三井・環境コンサル3者が「限定付き」で要求している「環境保全の見地からの意見」</p> <p>①全ての項目における「予測結果の概要」では文字通り「…と予測します」となっている。電波障害について西区在住のグループ代表がこの障害の可能性について質問したところ、「まだ現実には建っていないのであくまでも予測・予測です。」と繰り返した。ということは建設が完了しなければ何もわからないというに等しい。建設が完了して電波障害が発生しても、建設以前には「予測」できなかったと言い逃れる魂胆が見え見えである。どこが専門家集団としての環境コンサルなのか。本気で「本物の予測」をするのであれば現在日本の各地で行われている同規模の建設現場に行き、測定機器を駆使してデータを取らねばならないのに、それもせず紙の上で三井に有利な「予測」を作文したことになる。どこが環境コンサルの環境保全予測なのか。電波障害についてもスーパーコンピューターを使い東京スカイツリーから発射される電波の方向・種類と強度をシミュレーションすれば、より精度の高い、より信頼できる「予測」ができたはずである。まともな環境コンサルなのか？三井お抱えのコンサルか？</p> <p>②上記①の指摘は、「環境影響評価」各項目における「予測結果の概要」にも如実に表れている。すなわち「環境の現況」と「環境保全目標」（以下、目標）をにらみつつ「予測結果の概要」（以下、概要）では「目標」と「概要」の2項目で挙げられた基準・数値より低くし、根拠も明示せず「…予測します」と作文している。市民のほとんどは素人なのだからわかりやしないという市民軽視の態度・視点がありありと出ている。</p> <p>(a)温室効果ガス：二酸化炭素排出量は算出の根拠も明示せずに目標より低い数値を列挙している。作文と思われても仕方ない。どうせ市民は分からないという市民軽視。</p> <p>(b)大気質：二酸化窒素の影響濃度についても根拠を示さないまま、環境基準を満たしていると作文している。</p> <p>(c)騒音：「(工事中)目標」では85dBとあるところ「概要」ではしっかりとこれより下の数値76dB、「(供用時)目標」では50dBとあるところ「概要」ではしっかりとこれより下ギリギリの49dBと作文している。作文しているといわれても反論できないのではないか。</p>	<p>①について</p> <p>電波障害に関しましては、電波塔の電波発信高さや出力、電波塔と計画建築物との位置関係により、電波障害の範囲は異なりますので、同規模の建設現場での測定結果から予測を行うことはできません。したがって、シミュレーションにより予測しております。</p> <p>②について</p> <p>準備書は約460頁、その資料編は約240頁と大変分量が多く、普段あまり使わない用語も多く記載しています。これをコンパクトにまとめ、わかりやすくお伝えすることに努めましたが、ご指摘のとおり、説明の足りない部分もございます。詳細につきましては、横浜市環境影響評価課ホームページに掲載されておりますPDFファイル、若しくは同課や関係各区の図書館での閲覧にて、準備書の内容をご確認くださいようお願いいたします。</p> <p>なお、予測に際しては、安全側、環境影響が大きくなる条件で予測をしています。そのような条件下であっても、環境保全目標を満足する結果であるをご理解ください。また、工事中の建設機械の稼働に伴う騒音や振動、計画建築物竣工後の風向・風速等は、事後調査により、予測の結果等を確認するとともに、著しい環境影響が認められた場合には、適切な措置を講じる計画です。</p>

表 10.2-2(12) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">環境影響評価</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">予測全般について（続き）</p>	<p>(d)振動:「(工事中)目標」では75dBとあるところ「概要」では、これまた63dBとちやっかり<u>作文</u>している。振動は長いこと生活してきた神奈川1・2丁目住民への被害が十二分に「予測(笑い)」されるが、建設現場となるC地区からこれら住民の生活地域までの土壌の組成も調べなければ「予測(笑い)」すらできないはずである。</p> <p>(e)日影:冬至日にはC地区からかなり離れた二本榎・旭ヶ丘や出田町まで影響がでると「概要」では指摘しているが、<u>公共財である太陽・日照を一企業の利益・利潤のために犠牲にできる権利はないはずである。まともな企業ならばずっと以前から生活してきた人々の公共財を否定することは倫理的に躊躇するはずである。「太陽が入る家には医者はいらない」というヨーロッパ人の諺の意味を再認識すべきである。</u></p> <p>(f)風害:「環境の現況」では「過去10年間の日最大風速4.0~4.9m/sの頻度が30.5%と高く、この風速までの累積出現頻度が60%」という楽観論に基づいて「概要」も楽観的な見通しを<u>作文</u>しているが、最近の気象状況は温暖化による異常気象現象の頻出によりスーパー台風、暴風雨、暴風雪などが発生してきたため、無責任な<u>作文</u>と断ぜざるを得ない。臨海部に異常にバカでかい構造物=タワーマンションが林立するようになったため、自然に発生する浜風の流れを阻害し、内陸部の高温化を促していることは、夏季に練馬区が都内で最高気温を記録している事実が証明している。C地区における3棟のバカでかい構造物が同じような負の効果を持つと推測することには合理性があると判断すべきである。さらに「防風効果のある植栽や庇等を設置する」とあるが、5階~6階建ての建物・マンションならいざ知らず、42階~52階もの巨大構築物に対しては何の効果もないことは素人でもわかることであり、良心のあるまともな専門家集団ならば決して行わない極めてふざけた<u>作文</u>である。</p>	<p>(前頁のとおり)</p>

表 10.2-2(13) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

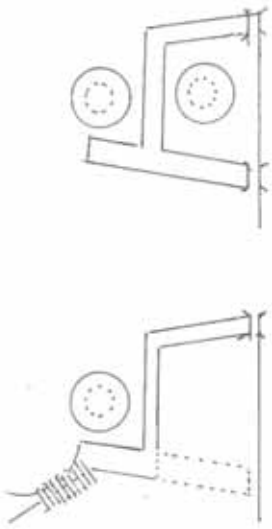
項目	意見書の意見内容	事業者の見解
東高島駅北地区再開発計画 全体の工事について	<p>今回はC地区の説明ですが、埋め立てから完成までの全体の工程についてはだいぶ前に概要の説明があっただけです。あれから各工程とも計画が進展していると思います。東高島駅北地区再開発計画の工事全体と工事による影響を時系列で説明をお願いします。</p>	<p>埋立事業、土地区画整理事業とC地区の建物工事の関係は、埋立事業や土地区画整理事業によるC地区敷地に係る宅地整備と工事動線が完成してはじめてC地区の建築工事に着手できることが前提となっております。</p> <p>東高島駅北地区全体の工事工程につきましては、横浜市及び土地区画整理組合と連携し、今後、改めて説明会を実施させていただく予定です。</p>
その他 水域の埋立について	<p>ノースピア瑞穂埠頭の返還がいつのことかわからないのでパースペクティブ展望がもてない。</p> <ol style="list-style-type: none"> この最もディープで魅力あるインナーハーバーに住居の集積することに何の疑問もありません。C1地区に1棟・C2地区に1棟が最良の計画案でしょう。建設工事中は運河の水を抜くのはしかたない。 C2地区に埋立を前提に、どうしても2棟建てるなら、埋立は最小限に。そして台場跡まで水路を掘り進めては。お願いです。 河岸を残せば、未来の住民は千坪の庭を持てることになる。 	<p>埋立事業につきましては、行政で実施する事業ですので、ご意見があったことを横浜市に報告いたします。</p>

表 10.2-2(14) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
その他	<p>「準備書」そのものを評価する前に、この文書の問題点を指摘する。分量が多いのでこのようなものになったと反論するであろうが、保険の契約書のように文字が極端に小さく、関係者としての近隣市民に読んでもらうという姿勢が見えない。逆に「じっくり読んでもらっては困る」という姿勢が看取される。文書の作成費を抑制するためと反論するであろうが、このような上質紙でなくより安価な用紙を使い、頁数を増やしてより大きな文字を使えばより多くの市民がじっくり深く読むことができたはずである。また頁数が入っておらず、文書として基本的な欠陥をもったものである。</p>	<p>本事業の準備書の概要及び説明会開催のお知らせにつきましては、戸別配布により17,605部、新聞折込により120,600部を配布し、ご案内いたしました。準備書は約460頁、その資料編は約240頁と大変分量の多いものであり、戸別配布や新聞折込といった手段でお配りできる資料で、準備書の内容を全てお伝えすることができないことについてはご理解ください。</p> <p>なお、横浜市環境影響評価課ホームページにおきましては、準備書及び資料編すべてがPDFで公開されております。また、関係区の図書館で準備書を閲覧できることにつきましても、配布いたしました「お知らせ」に記載しておりますので、ご参照ください。</p>
	<p>今回高層マンション建設による電波障害の件、説明会出席の人から聞きました。六角橋地区は該当しない様ですが、斎藤分町地区と隣り合せの地区です。神奈川県民として環境問題として知る権利があります。六角橋地域の人ほとんどこの問題を知りません。工事が始まれば上麻生線にダンプカーが行き交い環境が悪化します。多くの住民に知らせて意見をもとめるべきではないでしょうか。</p> <p>これからでも遅くはありません。六角橋地区へもこの問題の通知（広報等）を希望します。</p>	<p>ご指摘の斎藤分町は、わずかですが時刻別日影線がかかるため、対象地域として説明会開催のお知らせをお配りいたしました。一方、六角橋は日影や電波障害の影響範囲ではないことから、お知らせは配布しておりません。</p> <p>また、横浜上麻生線については、東神奈川駅付近で線路をくぐる箇所車両高さ2.8mの制限があり、大型車両の通行ができないことから、工事用車両のルートとしておりません。</p>
	<p>先日の、説明会は、電波の件だけではなかったので、神奈川区民、西区民、鶴見区民にも、お知らせしなくては、いけなかったと思います。私は反町の方が、教えて下さいましたが、神奈川区の人には、大変、大切な、ことが有りました。</p>	<p>説明会開催のお知らせは、神奈川区だけでなく、鶴見区、港北区、西区、中区、南区、港南区、磯子区及び栄区の対象地域を含む範囲に対して、新聞折込により、120,600部を配布しております。戸別配布17,605部と合わせて138,205部をお配りしており、皆さまへの周知に努めております。</p>

表 10.2-2(15) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
<p style="text-align: center;">説明会・意見書について その他</p>	<p>2018年1月14日(日)19時～20時半に「かなっくホール」で開催された説明会も開催した事実だけを残し横浜市に報告するための形式的なものであったと断ぜざるを得ない。</p> <p>①環境コンサルタント会社社員と称する傲慢な態度の司会者は、「会場の都合により説明会は1時間半とし、会場からの質問は30分とし、一人一問に制限したい」と言い切った。</p> <p>説明書の欠陥とともに、説明会の持ち方も市民を小馬鹿にしたものと言わざるを得ない。会場使用時間の最終は決まっていたとはいえ、開始時間を18時にすれば(時間的に可能であったことは調査済み)、説明1時間に対して質疑応答には1時間半取れたはずであるにもかかわらず、市民からの真剣な問いかけを回避するために上記のような制限を設けるという「見え見え」の「汚い」戦術を採用したのである。当日は極めて寒い日曜日の夜であるにも拘わらず12日よりも多い約70名が参加していたことが如実に示すように、皆、このバカでかい巨大な建築物が引き起こす環境悪化を真剣に危惧していたのに、自由な議論を統制しようとしたことは明らかである。日本貨物鉄道株式会社(以下、JR貨物)・三井不動産レジデンシャル株式会社(以下、三井)・環境コンサルタントと称する企業(以下、環境コンサル)3者の不誠実な進め方には多くの参加者が憤慨していた。主催者はJR貨物・三井とはいえ、こうしたやり方を許した監督官庁の横浜市にも大きな責任があるといわざるを得ない。</p> <p>②本準備書の概要において環境評価の作業をし、かつ司会者として登壇した環境コンサルの名称が見たところどこにも出ていないのはどうか? JR貨物と三井は、住所と代表の名前が明記されているが、環境コンサルの正式名称・住所・最高責任者および司会者のフルネームは見当たらない。質問者には名前と住所のある町名を言えと要求しながら、冒頭で司会者はよく聞き取れないほどの早口で企業名称と氏名を言っただけであった。</p> <p>③質疑応答に関して司会者は、「C地区に限定します」と強調したが、C地区における非常識なくらいバカでかい構造物の建築は、C地区だけの問題ではなく周辺地区への影響があることは明らかであるのに、C地区の建設と密接不利な周辺地区へ話が波及するのを恐れて言論を制限しようとした。環境コンサルには理工系の専門家???が集まっているはずなのに、「街づくり」はシステムであるという我々素人でもわかる基本が理解できていないのか、素人にはシステムの思考ができないと最初から見くびっているのかのどちらかである。この「C地区」を含む「開発区」に隣接する神社は、某市議会議員(政党と氏名は分かっているとのこと)の圧力により移転を余儀なくされたという風評が広がっているが、事実関係を明らかにすべきである。もし事実ならばこの開発と無関係ではないだろう。</p>	<p>①について</p> <p>対象事業実施区域に近く、また多くの方にお集まりいただける場所として、方法書に関する説明会と同様に、かなっくホールの「ホール」で説明会を開催することといたしました。</p> <p>かなっくホールのホールは、特に土曜日、日曜日の空きが非常に少なく、今回は8月に予約しましたが、18時からの枠しか空いておりませんでした。また、会場設営に30分、受付に30分と考えますと、19時から開催せざるを得なかったこと、ご理解いただきたいと存じます。</p> <p>②について</p> <p>本環境影響評価は、準備書p.2-1に記載のとおり、「パシフィックコンサルタンツ株式会社」が委託を受け実施しております。</p> <p>③について</p> <p>横浜市環境影響評価条例上、対象事業となるのは(仮称)東高島駅北地区C地区棟計画であり、説明会を開催するのは、対象事業の事業者となります。説明会におけるご説明の範囲は、当該事業と当該事業が周辺環境に及ぼす環境影響が主体となりますこと、ご理解いただきたくお願いいたします。</p>

表 10.2-2(16) 準備書に対する意見書の意見内容と事業者の見解

項目	意見書の意見内容	事業者の見解
その他	<p>④同じような見え見え戦術は本「意見書」にも表れている。「準備書についての環境保全の見地からの意見」(下線部、筆者)だけに限定して意見を提出せよと市民に制約を課している。しかし環境保全なるものは狭義にも広義にも取れる概念であり、上記③でも言及したように環境保全は周辺住民ばかりか電波障害に見られるように広範囲の横浜市民の生活に直結する問題であるという意識が欠落している。あるいはそれを承知で敢えて逃げようとしたのかのどちらかである。</p>	<p>ご指摘の点は、横浜市環境影響評価条例に定められている事項であり、事業者が意図的に行ったことではありません。</p>
	<p>12日当日の質問に対してきちんとした返答ではなかったと思います。1つ1つの質問に対する返答を公告・縦覧できるようにして下さい。</p> <p>又、今回の説明会は一部地域に限られてのご案内だったようですが、内容的には横浜市全域にお知らせすべきことだったと思います。</p> <p>再度、このような機会を設けて頂きたいと思います。その時は、数字の読み上げなどだけではなく、一般の方々に理解できる説明を心がけて下さい。</p> <p>宜しくお願い致します。</p>	<p>今回、説明会での質疑応答に加えまして、意見書のご意見に対する事業者の見解を「準備書意見見解書」としてとりまとめ、公告・縦覧いたしました。</p> <p>なお、説明会開催のお知らせは、神奈川区だけでなく、鶴見区、港北区、西区、中区、南区、港南区、磯子区及び栄区の対象地域を含む範囲に対して、新聞折込により、120,600部を配布しております。戸別配布17,605部と合せて138,205部をお配りしており、皆さまへの周知に努めております。</p>

ヨコヰル2030

30.11.29

4-1

世界中にある星形要塞を知ってますか?

1. 横浜市神奈川の台場
2. フォート・カレ
3. 五稜郭(北海道)
4. ハリファクスシタデル(カナダ)
5. フォート・ジョージ(オーストラリア)
6. フルタング要塞
7. フォート・ジョージ(カナダ)

世界中にある星形要塞のほとんどは、歴史的な遺産として美しい公園になっています。地中に埋もれてしまっている神奈川台場は、北海道の五稜郭の次に大きい、西洋式の星形要塞です。アジアに残っているものは、非常に、ごくわずかしかありません。

神奈川台場の石積みは、JRの貨物線の下を中心に埋もれてしまっています。もしも冬、雪が積もると、その構造が壊れてしまうかも知れません。今あるJR貨物線とほんの少し海側に移動させて、美しい公園にするのができれば、貴重な神奈川台場を歴史的な史跡公園として残すことができます。横浜中央市場の活性化のために新しい駅をつくり、陸の孤島にいたコンクリート・ラフの住人の方が生きていくようにすれば、神奈川台場・史跡公園も地域と地域をつなぐ交流の場になっていくと思います。

4-2

「神奈川台場を国・県・市指定の遺跡へ」
ご協力・署名にご協力ください
神奈川にある台場保存会 TEL. [Redacted]

世界が目ざした
神奈川区の神奈川湊

神奈川湊の海入り、神奈川湊と呼ばれる海岸で、海を見つめ続ける男がいた。彼の名は葛飾北斎、江戸時代の浮世絵師である。複雑に入り組んだ海岸線の中でも、神奈川湊は、様々な海を秀くよな波が、發着にも打ち寄せ、その絶え間ない変化は、葛飾北斎の視線をとらえて、離れなかった。「浦島太郎も、この波の中、亀の背に乗り旅をしたのだから...」それは、旅への想いもよぶ。春の世と呼ばれた江戸時代ではあったが、時折、日本近海にあられる外国船の噂は、北斎の耳にも届いていた。「この神奈川湊にも外国船がやってくる、豊平の世も、神奈川湊も、大波で大きく大きく揺れる時代がやってくるのではないか...」北斎が世情から感じ取ったその思いが、巨大な大波に飲みこまれる富士山の姿として描かれたのかも知れない。幕府が大波に飲みこまれるような感覚...

女性彫刻家という立場が確立していなかった時代、巨匠ロワンを愛し続け、葛飾北斎の大波を彫刻作品に取り入れたフランス人女性・カミーユ・クロード。そして、既存のクラシックの旋律を超越した才能を持っていた作曲家・ドビュッシーは、北斎の大波を表紙に採用した。多くの西洋人が葛飾北斎の「神奈川沖浪裏」に感性を刺激され、新しい芸術の道を開き進んでいった。

「神奈川の国、日本の神奈川湊を目ざそう」と決意し、アメリカ合衆国のマシーバーは、大西洋を横断し、インド・中国をまわって黒船で日本にやって来た。

「平等な交易をするためには、海外貿易港として当り前の礼砲を撃つことができて、台場もつくりなくてはならない」と考えたのは、蘭学(オランダ学)を通じて海外事情に精通していた尾高藩である。横浜港を訪れる海外交易船との間で、互いに礼砲(砲)を撃ち、交易船を港に向かい入れる神奈川台場はこうして生まれたのである。日本の平穏的な貿易、国際的な貿易経済の始まりである。

「神奈川台場を守る運動にご協力下さい」

4-4

10.3 審査書に記載された市長意見及び事業者の見解

本事業の準備書に対し、横浜市環境影響評価条例第 31 条第 1 項に規定する環境の保全の見地からの審査書の送付を平成 30 年 4 月 17 日に受けました。

審査書の縦覧期間、縦覧対象区及び縦覧場所は表 10.3-1 に示すとおりです。また、審査書の市長意見及び事業者の見解は、表 10.3-2(1)～(4)に示すとおりです。

表 10.3-1 審査書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間	平成 30 年 5 月 2 日～5 月 31 日
縦覧対象区	鶴見区、神奈川区、西区、中区、南区、港南区、磯子区、港北区、栄区
縦覧場所	環境創造局 環境影響評価課 鶴見区役所 区政推進課 広報相談係 神奈川区役所 区政推進課 広報相談係 西区役所 区政推進課 広報相談係 中区役所 区政推進課 広報相談係 南区役所 区政推進課 企画調整係 港南区役所 区政推進課 広報相談係 磯子区役所 区政推進課 広報相談係 港北区役所 区政推進課 企画調整係 栄区役所 区政推進課 企画調整係

表 10.3-2(1) 審査書の市長意見及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
(1) 事業計画	<p>本事業は、今後、別途行われる地区計画等の都市計画変更や、運河の埋立事業、宅地造成事業、土地地区画整理事業などと密接に関連しているため、計画段階から事業実施段階まで、関係者間で情報を共有し、地域で整合が図られた一体的な環境配慮が行われるよう連携して取り組んでください。</p> <p>また、本事業のみならず、上述した関連する事業を含む東高島駅北地区一連のまちづくりについて、関係者と十分に協力し、丁寧な周辺住民への説明を行ってください。</p>	<p>C 地区だけでなく、土地地区画整理事業区域や周辺地域を含めたコミュニティ形成については、土地地区画整理組合と協働し、現在も周辺町内会等の代表者と意見交換の場を設け、話し合いを行っております。</p> <p>また、様々な立場の地権者と協調していくために、緑化などの環境配慮を含めた一体的なまちづくりデザインについての詳細検討を土地地区画整理組合とともに行う予定となっております。</p> <p>環境配慮も含め、今後も継続的に地域の方々と協議し、計画検討を続けてまいります。説明会につきましても実施する予定です。</p>

表 10.3-2(2) 審査書の市長意見及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
(1) 事業計画	イ 緑地について	<p>単に緑地を設置するだけではなく、緑地が持つ様々な役割・機能を理解し、C地区のみならず、東高島駅北地区全体を見据えた配置や構成を検討してください。特に次の事項について更なる検討を進め、生物多様性にも配慮した緑地の配置計画を、評価書に記載してください。</p> <p>緑地につきましては、「緑の環境をつくり育てる条例」で求められるC地区緑化率15%を上回る緑化を行う計画です。本地区を含む東神奈川臨海部周辺地区は、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」において「周辺と連続した水際の緑づくり」が求められていることを踏まえた計画としています。</p> <p>緑化に関しては、「2.3.2 施設配置計画」(p.2-8)、「2.3.13 緑の保全と創造」(p.2-16)、「2.3.14 生物多様性の保全」(p.2-17)に記載しています。</p> <p>また、様々な立場の地権者と協調していくために、沿道の緑化や樹種の選定をはじめとした一体的なまちづくりデザインについての詳細検討を土地区画整理組合とともに行う予定です。</p>
	(ア) 通行者に対する風環境に配慮すること。	<p>人が通行する歩道等への風環境に配慮して、風環境評価結果を踏まえ、高さ3~10m程度の防風植栽(常緑樹)の設置を行う計画としています。</p>
	(イ) 緑陰をつくりだし夏場の日射遮蔽や蒸散効果を高め、暑熱環境の緩和に配慮すること。	<p>遊歩道や広場外周部に高木の緑陰を感じられる植栽計画を検討します。それにより、地表面の高温化抑制が図られ、暑熱環境の緩和に寄与するものと考えます。</p>
	(ウ) 植栽木が防風や生物多様性への寄与等の機能を発揮するため、適正な条件を確保し良好な状態を保つこと。	<p>植栽木が防風や生物多様性への寄与等の機能を発揮するためには、その地域の風土に適した樹種を選定すべきものと考えます。</p> <p>本事業の緑化に際しては、横浜市が進める京浜の森づくり事業の取組事例を参考に、当該地域の臨海部になじむ景観形成樹種として挙げられている樹種の中から、潮風や暑さ、風に強いもの、横浜の郷土性のあるものを中心に選定していきます。なお、分譲型の集合住宅地という事業特性を踏まえると、生き物の繁殖環境を整えることは難しいことから、主として休息や採餌場としての利用を想定し、チョウ類(アオスジアゲハなど)の幼虫の餌となるもの、鳥類(カワラヒワ、メジロなど)の餌が乏しくなる冬季において花蜜や果実を形成するものも併せて植栽することにより、生物の生息環境の季節的な変化に対して配慮します。また、風害対策のシミュレーション結果を踏まえ、外構デザインとの整合を図った上で適切な樹木の配置を検討します。</p>
	(エ) 生物に関する季節的变化や繁殖・非繁殖期の特性の違い等を踏まえ、生物が生きられる環境をつくること。	<p>防風の観点からは、根をしっかりと張る常緑樹は、防風植栽だけでなく、延焼遮断や津波の影響緩和にも貢献すると考えます。</p> <p>植栽木移植時は、十分に根が伸びるまで転倒防止に配慮し、必要に応じて支柱等によって保護します。また、植栽の持つ様々な機能を発揮するため、供用時においてマンション管理組合より管理会社に樹木の維持管理に係る業務の委託を行うよう要請します。</p>
(オ) 防災の役割についても検討すること。		

表 10.3-2(3) 審査書の市長意見及び事業者の見解

項目	意見の内容	事業者の見解
(2) 環境影響評価項目	<p>ア 工事中</p> <p>(ア) 文化財等 今後の文化財調査等により新たな事実が判明した場合に、工事段階で講じる措置の具体的な内容を評価書に記載してください。 また、台場遺構の保全に関する様々な市民意見が寄せられていることから、この地区の特性を十分に踏まえて、台場遺構の保全を検討するとともに、C地区内だけでなく、東高島駅北地区全体で一体的に保全を図るよう関係者に積極的に働きかけ、検討結果については評価書に記載してください。</p>	<p>対象事業実施区域には、横浜市の近代遺跡の一つである神奈川台場の遺構の一部が存在することから、この遺構位置を避けた建物配置とすることで横浜市教育委員会等と協議を進めてまいりました。今後も引き続き行われる調査の結果により遺構位置を明確にし、台場遺構を掘削することのない工事計画とします。なお、工事に際して新たな事実が判明した場合は、関係機関と協議の上、慎重工事、工事立会、発掘調査、試掘確認調査等の必要な措置を講じます。</p> <p>台場遺構の保全と活用については、土地地区画整理組合とともに地区全体で神奈川台場における歴史や文化を継承し、後世に伝える魅力ある空間整備を図ることを検討しているところです。</p> <p>今後も引き続き協議を継続し、台場遺構の一部が残ると想定される神奈川台場公園南側（台場保全広場）の部分やC地区南側部分に、神奈川台場にまつわる歴史的なイメージを思い起こさせる空間整備を図ることを目的に土地地区画整理組合と協調して、一体的な整備を図れるよう協議していきます。</p>
	<p>イ 供用時</p> <p>(ア) 風害 十分な防風効果を得るため、防風植栽の幅と高さを十分確保するほか、庇やスクリーンの併設等、幅広く対策を検討してください。</p> <p>(イ) 地域社会 a 対象地域から南西方向及び北西方向の細街路へ進入する車両が現れると想定されるが、細街路における歩行者の安全対策について準備書記載の措置だけでは不十分なため、C地区棟事業者として、対象地域から細街路に出ようとする車両をコントロールする措置を検討してください。特に、E地区と公園1の間の道路、E地区と公園2の間の道路及び運河沿いの国道15号に抜ける道路について検討してください。</p>	<p>風環境評価結果を踏まえ、防風植栽の他、庇やスクリーンの設置を行います。また、防風植栽の幅と高さを十分確保するため、樹冠が生じるように常緑樹を基本とし、高さ3~10m程度の植栽を選定することとします。</p> <p>なお、十分な防風効果を得るため、植栽やスクリーン等について、適切に維持管理を行います。</p> <p>居住者の細街路への進入については、当該細街路の通行抑制に配慮するようマンション管理規約等を通じて周知を図ります。</p> <p>さらにマンション駐車場出入口付近に出庫方向の表示を設置するなど細街路への進入抑制につながるよう対策を講じます。</p>

表 10.3-2(4) 審査書の市長意見及び事業者の見解

	項目	意見の内容	事業者の見解
(2) 環境 影響 評価 項目	イ 供用時	b 高層棟周辺における落下物や飛散物に対する通行者の安全対策を検討してください。	<p>高層棟のバルコニー手すり部分の高さは、建築基準法の最低基準（1,100 mm）よりも高い設定とするか又はそれに代わる対策を行います。また、手すり部分にガラスを採用する場合は、あわせて飛散防止処理を行います。</p> <p>その上で落下物曲線の範囲にあたる部分においては、落下防止庇または人が立ち入らない工夫（植栽帯等）を施すことで通行者の安全対策を図ります。</p>

10.4 審査会に提出した資料

本事業に関する横浜市環境影響評価審査会の開催状況及び概要は、表 10.4-1 に示すとおりです。

準備書時の審査会では、審査員からの質問に対する回答を、補足資料を用いて説明しました。その際に使用した補足資料 1～4 を、次頁以降に掲載致します。

表 10.4-1 本事業に関する審査会の開催状況及び概要

年月日		手続の段階	備考
平成 27 年	3 月 27 日	計画段階 配慮書	環境影響評価審査会への諮問 配慮書の概要説明及び質疑応答（事業者）
	4 月 15 日		配慮市長意見（案）の審議
平成 28 年	6 月 7 日	環境影響評価 方法書	環境影響評価審査会への諮問 方法書の概要説明及び質疑応答（事業者）
	7 月 5 日		補足資料を用いた説明（事業者） 方法書説明会の開催報告（事業者）
	8 月 9 日		補足資料を用いた説明（事業者） 環境影響評価と都市計画手続きとの関係に関する説明（事務局）
			意見書内容及び事業者の見解説明（事業者）
	9 月 13 日		答申案作成のための検討事項整理（事務局）
10 月 18 日	方法書に係る答申案の審議		
平成 29 年	12 月 25 日	環境影響評価 準備書	環境影響評価審査会への諮問 準備書の概要説明及び質疑応答（事業者）
平成 30 年	1 月 31 日		準備書説明会の開催報告（事業者） 補足資料 1, 2 を用いた説明（事業者）
	3 月 16 日		補足資料 3, 4 を用いた説明（事業者） 準備書意見見解書の説明（事業者）
	3 月 29 日		準備書に関する検討事項一覧の審議
	4 月 12 日		準備書に係る答申案の審議

1. 工事用車両の走行に伴う大気質への影響予測について

指摘事項

工事用車両の走行に関する予測結果について、詳しく説明すること。

(準備書 6.3-44 の表 6.3-34 中の①、②、③についてですが、③バックグラウンド濃度に比べ①工事中一般交通量の濃度が一桁以上小さいのは違和感があります。感覚的には①は③と同じぐらいの値になるのではないかと思います。このあたり詳しく説明してください。)

準備書 p. 6.3-44 より

表 6.3-34 工事用車両の走行に伴う大気質への影響 (年平均値)

【二酸化窒素】

単位：ppm

予測断面		工事中 一般交通量 による濃度 ①	工事用車両 による 負荷濃度 ②	バック グラウンド 濃度 ③	将来濃度 ④=①+②+③	影響割合 ⑤=②/④×100
No.2 : 新町7丁目 (一般国道15号)	西側	0.00153	0.0000071	0.021	0.023	0.031%
	東側	0.00135	0.0000064	0.021	0.022	0.029%
No.4 : 神奈川二丁目 (一般国道15号・高速 神奈川1号横羽線)	西側	0.00211	0.0000063	0.021	0.023	0.027%
	東側	0.00212	0.0000062	0.021	0.023	0.027%
No.5 : 橋本町2丁目 (市道)	西側	0.00010	0.0000008	0.021	0.021	0.004%
	東側	0.00006	0.0000004	0.021	0.021	0.002%

【浮遊粒子状物質】

単位：mg/m³

予測断面		工事中 一般交通量 による濃度 ①	工事用車両 による 負荷濃度 ②	バック グラウンド 濃度 ③	将来濃度 ④=①+②+③	影響割合 ⑤=②/④×100
No.2 : 新町7丁目 (一般国道15号)	西側	0.00018	0.0000023	0.023	0.023	0.010%
	東側	0.00016	0.0000021	0.023	0.023	0.009%
No.4 : 神奈川二丁目 (一般国道15号・高速 神奈川1号横羽線)	西側	0.00024	0.0000021	0.023	0.023	0.009%
	東側	0.00024	0.0000021	0.023	0.023	0.009%
No.5 : 橋本町2丁目 (市道)	西側	0.00002	0.0000004	0.023	0.023	0.002%
	東側	0.00001	0.0000002	0.023	0.023	0.001%

補足説明

(1) 予測方法について

予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土技術政策総合研究所 第 714 号・土木研究所資料第 4254 号、平成 25 年 3 月）に示される手法を参考に、有風時はブルーム式を、弱風時はパフ式を用いて予測しました。

図 2-1 に示すとおり、車種別走行速度別に整理されている排出係数に、車種別時間別走行台数を乗じることで、車両から排出される時間別大気汚染物質平均排出量を算出します。車両に起因する大気汚染物質排出量に対し、最寄りの一般環境大気測定局から設定した風向・風速データを用いて拡散計算を行い、対象道路を走行する自動車に起因する年平均濃度（表中①・②）を算出します。道路沿道における将来濃度（年平均値）（表中④）は、これにバックグラウンド濃度（表中③）を足し合わせることで、求めています。なお、バックグラウンド濃度は、準備書 p.6.3-28 に示すとおり、現地調査結果と最寄りの気象観測所である神奈川県総合庁舎一般局の測定値との回帰式を用いて設定しています。

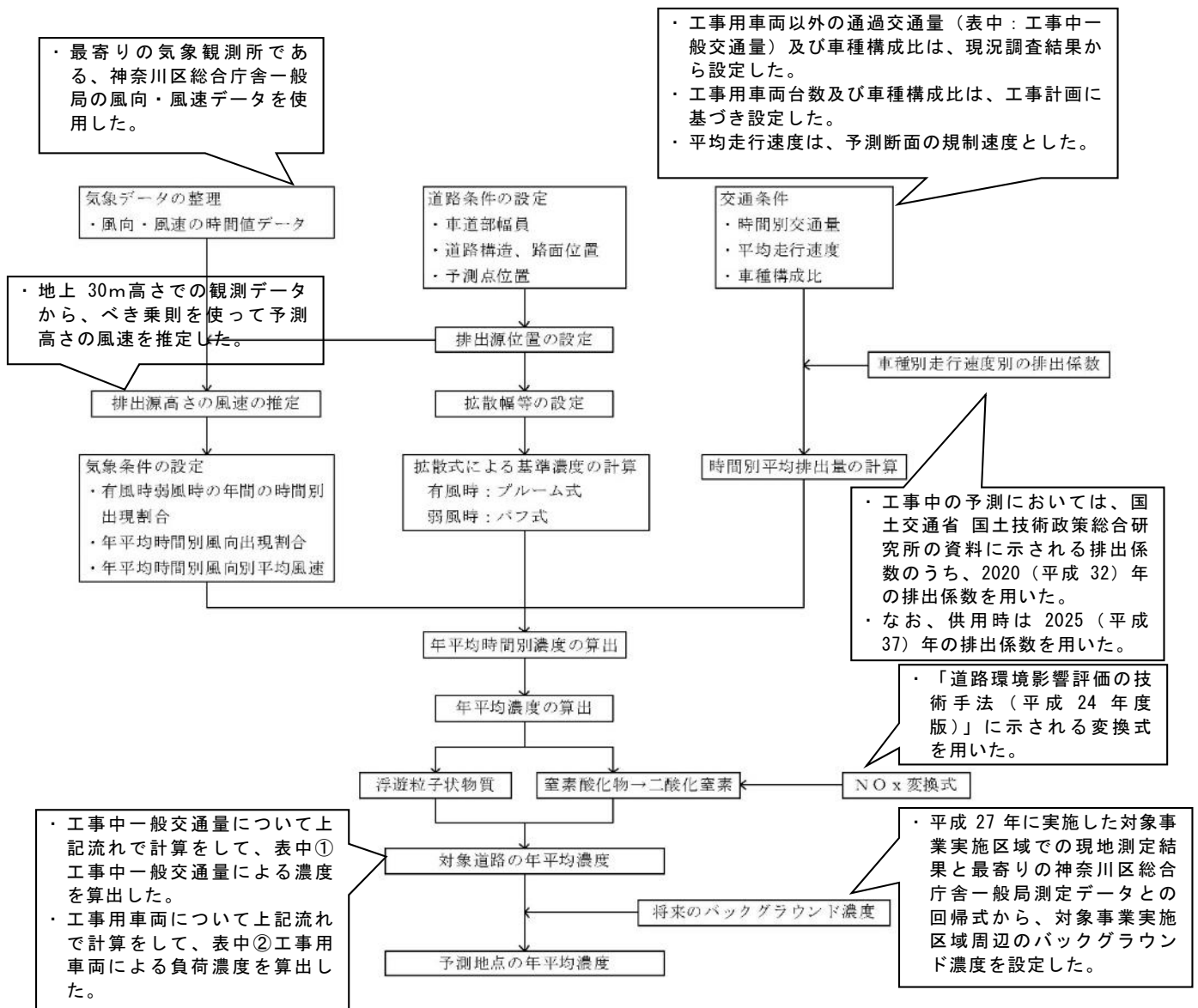


図 2-1 工事用車両・関係車両の走行に伴う大気質濃度の予測手順

(2) 一般国道 15 号通過交通量による寄与濃度の検証

一般国道 15 号通過交通量による二酸化窒素 (NO₂) 及び浮遊粒子状物質 (SPM) 寄与濃度について、平成 27 年次の排出係数を用いて予測を行いました。

図 2-2 に示す No. 2 の断面において、表 2-1 に示す平成 27 年次排出係数を用いて予測した結果は、表 2-2 に示すとおりです。一般国道 15 号通過交通量による二酸化窒素 (NO₂) 寄与濃度は、中央分離帯の西側の予測地点で 0.00283ppm、東側の地点で 0.00252ppm となり、概ね 0.003ppm と予測されました。また、浮遊粒子状物質 (SPM) 寄与濃度は、西側で 0.00061mg/m³、東側で 0.00054mg/m³ となり、概ね 0.001mg/m³ と予測されました。

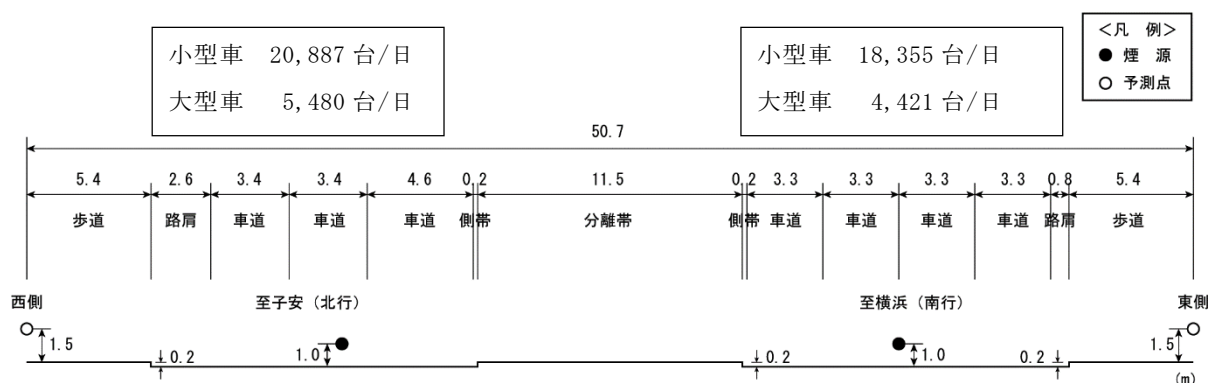


図 2-2 道路断面 (No. 2)

表 2-1 自動車排出係数

物質	年次	排出係数 (g/km・台)		備考
		小型車	大型車	
窒素酸化物 (NO _x)	平成 27 年	0.053	1.075	検証用
	平成 32 年	0.041	0.569	準備書工事中
	平成 37 年	0.038	0.335	準備書供用時
浮遊粒子状物質 (SPM)	平成 27 年	0.001512	0.037098	検証用
	平成 32 年	0.000544	0.010746	準備書工事中
	平成 37 年	0.000377	0.005213	準備書供用時

資料：「国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響等に用いる自動車排出係数の算定根拠 (平成22年度版)」(国土交通省国土技術政策総合研究所、平成24年2月)

表 2-2 一般国道 15 号 (No. 2) 通過交通量による NO₂・SPM 寄与濃度

予測断面		通過交通量による NO ₂ 寄与濃度 (ppm)			バックグラウンド濃度 (ppm)
		平成 27 年	平成32年	平成37年	
No. 2 : 新町 7 丁目 (一般国道 15 号)	西側	0.00283	0.00153	0.00095	0.021
	東側	0.00252	0.00135	0.00084	
予測断面		通過交通量による SPM 寄与濃度 (mg/m ³)			バックグラウンド濃度 (mg/m ³)
		平成 27 年	平成32年	平成37年	
No. 2 : 新町 7 丁目 (一般国道 15 号)	西側	0.00061	0.00018	0.00009	0.023
	東側	0.00054	0.00016	0.00008	

横浜市臨海区部においては、図2-3に示すとおり、3箇所の自動車排出ガス測定局が設置されています。この自動車排出ガス測定局と同一区に設置されている一般環境大気測定局の測定データと、自動車排出ガス測定局の測定データの比較を行った結果は、表2-3に示すとおりです。

二酸化窒素年平均値について、自動車排出ガス測定局と一般環境大気測定局の差は、交差点部である西区で0.006～0.008ppmとやや高いですが、鶴見区で0.000～0.003ppm、磯子区で0.003～0.006ppmです。

浮遊粒子状物質については、自動車排出ガス測定局と一般環境大気測定局の差は、鶴見区で0.001～0.004mg/m³ですが、西区及び磯子区では、自動車排出ガス測定局の年平均値に比較して一般環境大気測定局の年平均値が高い状況も見られます。

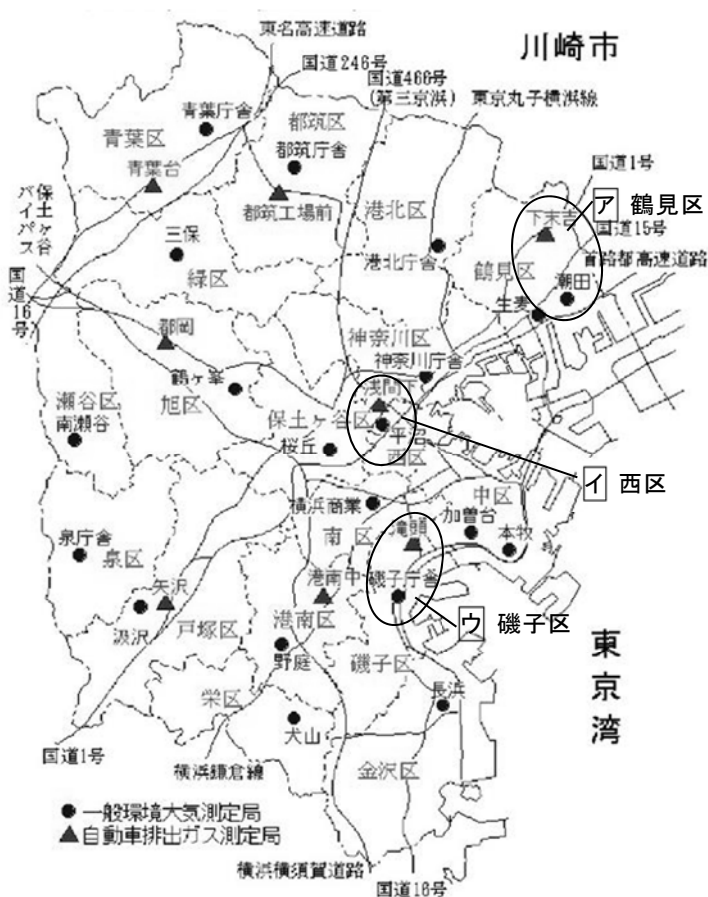


図2-3 横浜市内大気汚染常時監視局位置図

表2-3 大気汚染常時監視測定結果（過去3年間の年平均値比較）

二酸化窒素				単位：ppm		
区分	A：一般環境大気測定局		B：自動車排出ガス測定局		B-A	
ア	鶴見区潮田交流プラザ	0.019	鶴見区下末吉小学校	一般国道1号沿道	0.022	0.003
		0.021			0.021	0.000
		0.020			0.021	0.001
イ	西区平沼小学校	0.018	西区浅間下交差点	環状1号線・ 新横浜通り交差点	0.026	0.008
		0.019			0.025	0.006
		0.018			0.026	0.008
ウ	磯子区総合庁舎	0.018	磯子区滝頭	一般国道16号沿道	0.022	0.004
		0.017			0.023	0.006
		0.018			0.021	0.003
浮遊粒子状物質				単位：mg/m ³		
区分	A：一般環境大気測定局		B：自動車排出ガス測定局		B-A	
ア	鶴見区潮田交流プラザ	0.024	鶴見区下末吉小学校	一般国道1号沿道	0.025	0.001
		0.019			0.023	0.004
		0.018			0.022	0.004
イ	西区平沼小学校	0.027	西区浅間下交差点	環状1号線・ 新横浜通り交差点	0.027	0.000
		0.026			0.025	-0.001
		0.025			0.022	-0.003
ウ	磯子区総合庁舎	0.025	磯子区滝頭	一般国道16号沿道	0.024	-0.001
		0.024			0.024	0.000
		0.022			0.021	-0.001

注1) 自動車排出ガス測定局：道路を走行する自動車から排出される大気汚染物質（自動車排出ガス）の測定を目的に設置される、大気汚染の常時監視施設
 一般環境大気測定局：自動車排出ガス測定局以外の、大気汚染の常時監視施設
 注2) 測定結果は上段平成26年度、中段平成27年度、下段平成28年度を示す。

さらに、横浜市内に設置されている大気汚染常時監視局（一般環境大気測定局 20 局、自動車排出ガス測定局 8 局）における年平均値の推移を整理しました。

図 2-4 に示すとおり、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに年平均値は減少傾向にあります。二酸化窒素に関しては、自動車排出ガス測定局の平均値と一般環境大気測定局の平均値の差は、平成元年度は 0.010ppm でしたが、平成 27 年度は 0.004ppm[※]となっています。同様に、浮遊粒子状物質の平成元年度の差は 0.019mg/m³ でしたが、平成 27 年度は 0.001mg/m³ です。

以上のことから、近年、道路を走行する自動車による大気質への影響は小さくなっており、その影響の程度は、平成 27 年次の排出係数を用いて現況再現を行った値と同程度であるといえます。

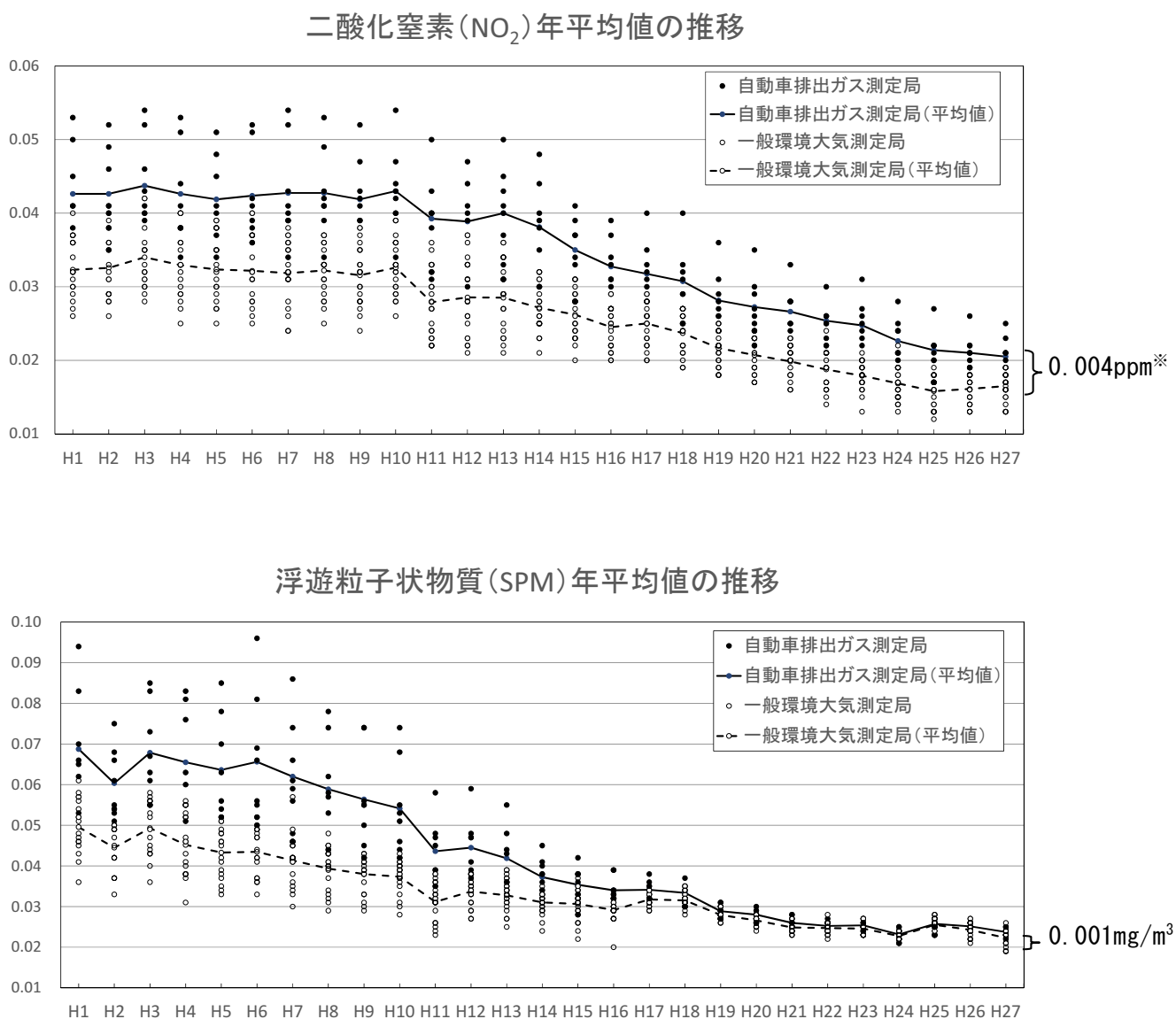


図 2-4 横浜市内大気汚染常時監視測定局 年平均値の推移

※：審査会資料では 0.04ppm と記載したが、0.004ppm の誤りである。

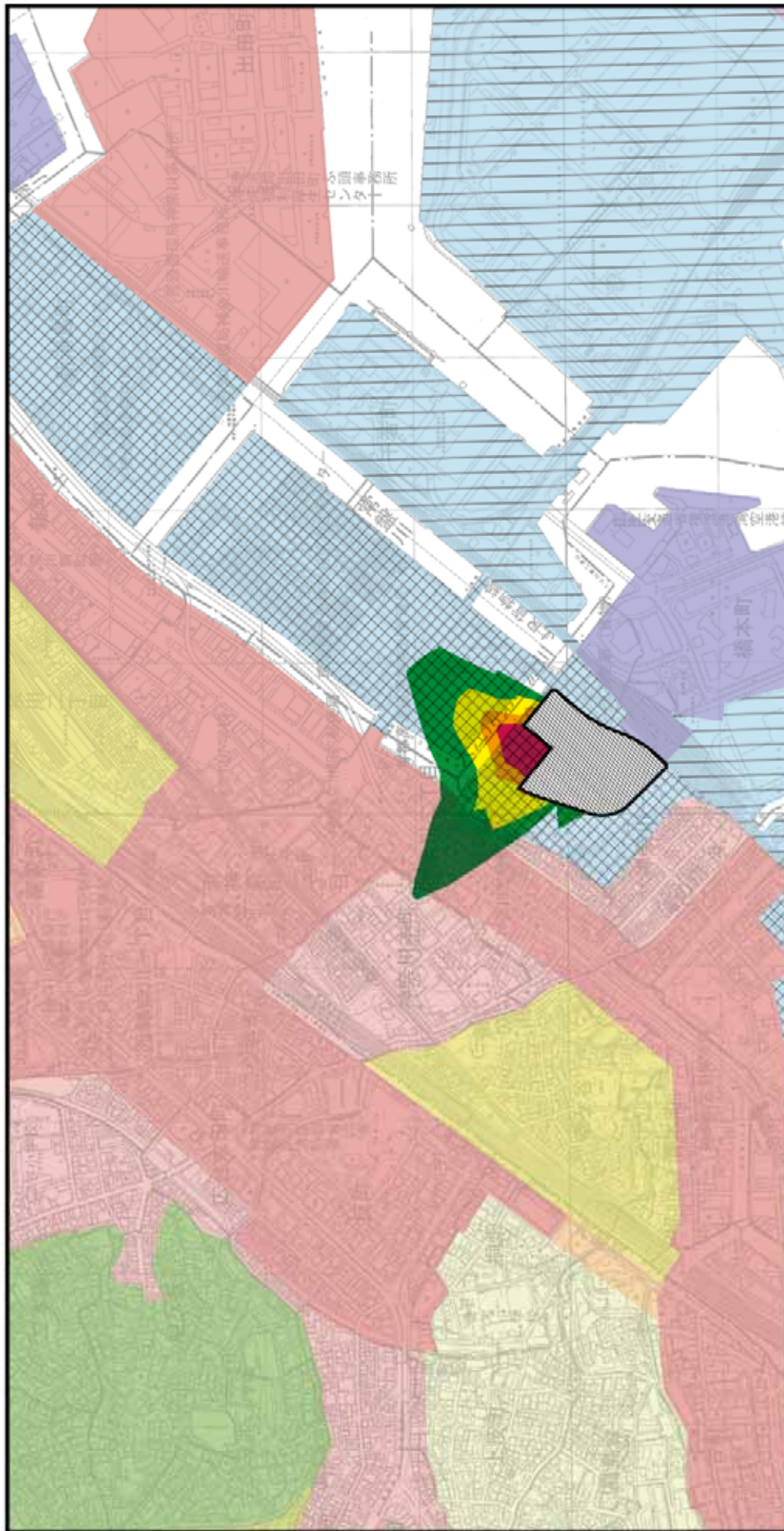
2. 日影の予測結果について

指摘事項

各用途地域図に日影を重ね合わせたような図面を用意してほしい。

補足説明

予測結果については、用途地域の指定状況を合わせて表示することします。例として、等時間日影図（冬至日）を次頁に示します。



凡 例

: 対象事業実施区域

- : 2時間以上3時間未満の日影の範囲
- : 3時間以上4時間未満の日影の範囲
- : 4時間以上5時間未満の日影の範囲
- : 5時間以上の日影の範囲

- : 第一種低層住居専用地域
- : 第一種中高層住居専用地域
- : 第二種中高層住居専用地域
- : 第一種住居地域
- : 準住居地域
- : 近隣商業地域
- : 商業地域(第7種高度地区)

- : 工業地域(第5種高度地区)
- : 工業地域(第7種高度地区)
- : 工業専用地域



1:10,000



図 6.8-4 等時間日影図(冬至日)

注) 対象事業実施区域の平均地盤面高さでの日影の範囲を示しています。

3. 道路交通騒音の予測方法について

指摘事項

予測手順フローについて、平均時間の設定など詳細な説明が必要である。

補足説明

(1) 予測手順について

予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土技術政策総合研究所 第 714 号・土木研究所資料第 4254 号、平成 25 年 3 月）に示される「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音」の予測手法を参考に行いました。同資料に示されている予測手順は、図 3-1 に示すとおりです。

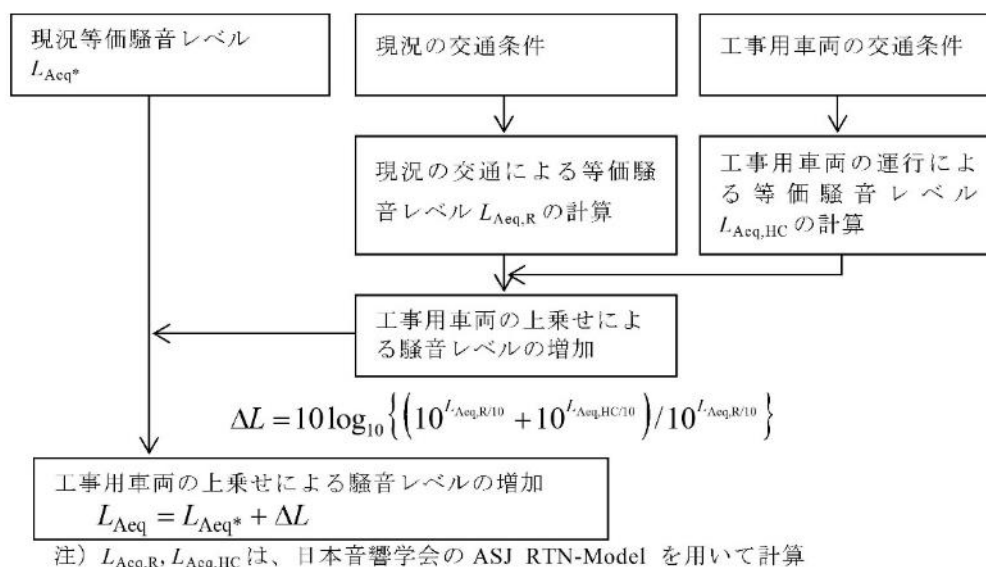


図 3-1 予測手順（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）

【道路環境影響評価の技術手法掲載】

(2) 等価騒音レベル算出の平均時間について

予測は、工事用車両の走行時間帯、関係車両の走行時間帯を踏まえ、環境基準の昼間、夜間の時間区分にあわせて行っています。

表 3-1 予測対象時間帯

予測項目	走行時間帯	予測対象時間帯
工事用車両の走行に伴う道路交通騒音	工事は8時から18時を予定していることから、走行時間帯は7時から19時と設定	昼間（6～22時, 16時間）
関係車両の走行に伴う道路交通騒音	24時間走行することを想定	昼間（6～22時, 16時間） 夜間（22～6時, 8時間）

(3) 準備書掲載の予測方法の記載に関する修正

ご指摘を踏まえて、準備書掲載の予測方法について下記のとおり修正いたします。下線部が追記・修正した箇所です。また、吹き出しで、No.2における計算例を追記しました。

準備書 p. 6. 4-18 より

ア. 予測手順

予測手順は、図 6. 4-6 に示すとおりです。

なお、工事用車両の走行は 7 時から 19 時までと想定されることから、等価騒音レベルの計算は「騒音に係る環境基準について」に示される昼間の時間区分（6 時から 22 時までの 16 時間）を対象に行いました。

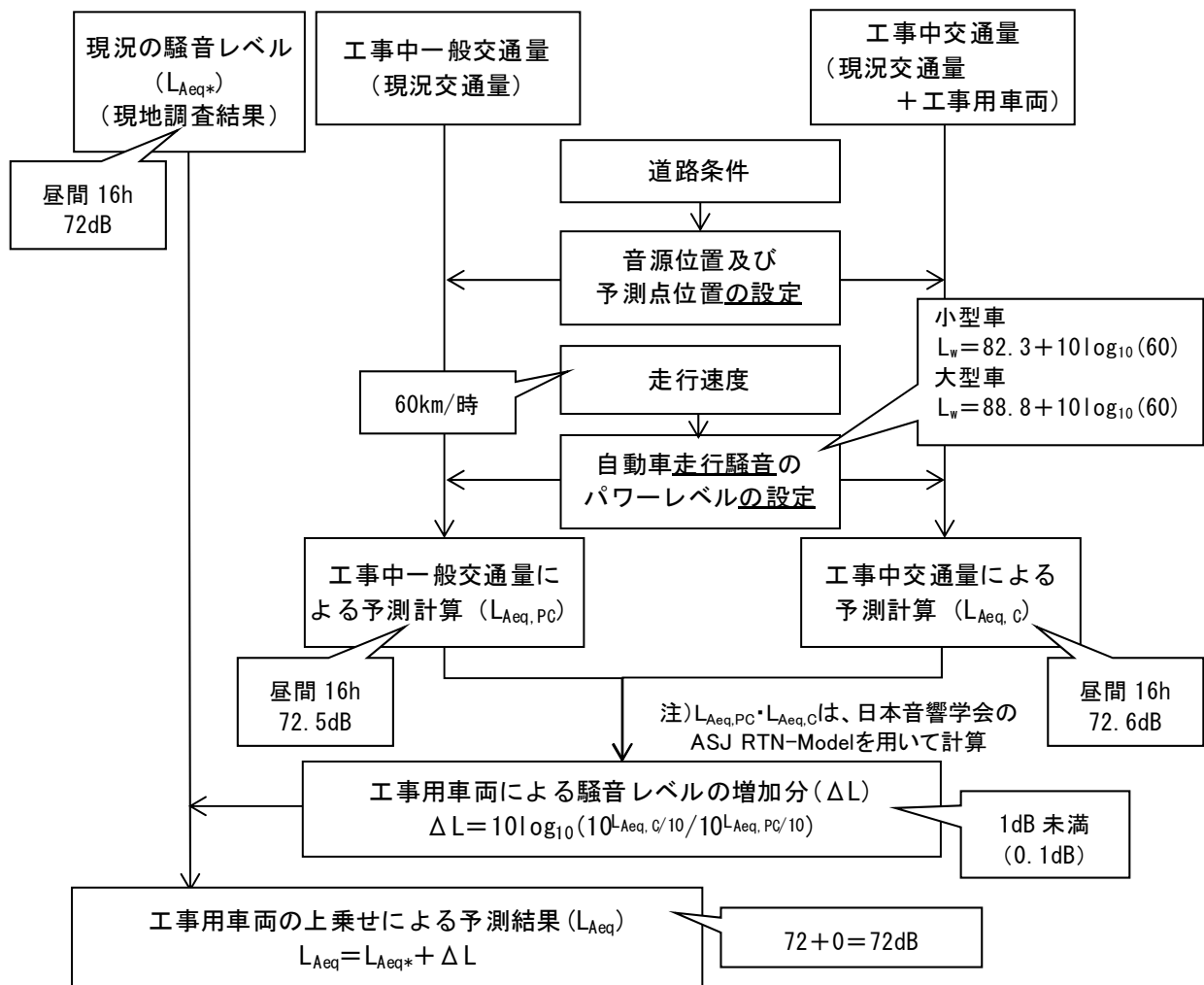


図 6. 4-6 予測手順（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）

イ. 予測式

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音は、次式のとおり、既存道路において測定した現況の等価騒音レベル (L_{Aeq}^*) に、工事用車両による等価騒音レベルの増加分 (ΔL) を加えることにより予測しました。

$$L_{Aeq} = L_{Aeq}^* + \Delta L$$
$$\Delta L = 10 \log_{10} \left(10^{L_{Aeq,C}/10} / 10^{L_{Aeq,PC}/10} \right)$$

L_{Aeq}^* : 現況の等価騒音レベル[dB]

$L_{Aeq,PC}$: 工事中一般交通量から、日本音響学会の ASJ RTN-Model を用いて求められる等価騒音レベル[dB]

$L_{Aeq,P}$: 工事中交通量から、日本音響学会の ASJ RTN-Model を用いて求められる等価騒音レベル[dB]

ここで、工事中一般交通量（現況交通量）及び工事中交通量による道路交通騒音 ($L_{Aeq,PC}$, $L_{Aeq,C}$) の予測は、(一社)日本音響学会が提案している道路交通騒音の予測モデル(ASJ RTN-Model 2013)に準拠し、次のとおり行いました。

<音源のパワーレベルの設定>

自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル L_W は、道路交通騒音の予測モデル (ASJ RTN-Model 2013) に示されている以下のパワーレベル式を用いて求めました。

$$L_W = A + 10 \log_{10} V$$

L_W : 自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル[dB]

A : 回帰係数 小型車=82.3 大型車類=88.8

V : 自動車の走行速度[km/時]

<ユニットパターンの計算 (伝搬計算) >

1台の自動車が道路上を単独で走行するときの予測点における A 特性音圧レベル L_A の時間変化(ユニットパターン)は、次式を用いて求めました。

なお、予測に当たって、地表面効果や空気の音響吸収による減衰に関する補正值は 0 としました。

$$L_A = L_W - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_d + \Delta L_g + \Delta L_a$$

L_A : 予測点における A 特性音圧レベル[dB]

L_W : 自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル[dB]

r : 音源から受音点までの距離[m]

ΔL_d : 回折効果による補正值[dB]

ΔL_g : 地表面効果による補正值[dB]

ΔL_a : 空気の音響吸収による補正值[dB]

<ユニットパターンの時間積分値（単発暴露騒音レベル）の計算>

A 特性音圧レベルの時間変化(ユニットパターン)の時間積分値（単発暴露騒音レベル L_{AE} ）は、以下の式により計算しました。

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_{i=1}^n 10^{L_{A,i}/10} \cdot \Delta t_i \right)$$

L_{AE} : 単発暴露騒音レベル [dB]

T_0 : 1 [秒] (基準の時間)

$L_{A,i}$: A 特性音圧レベルの時間的変化 [dB]

Δt_i : i 番目の音源区域の通過時間 [秒]

$$\Delta t_i = \frac{\Delta l_i}{V_i}$$

Δl_i : i 番目の区間長 [m]

V_i : i 番目の区間における自動車の走行速度 [m/s]

<対象時間区分における等価騒音レベル $L_{Aeq,T}$ の計算>

単発暴露騒音レベル L_{AE} の計算結果に、対象時間区分 T (時間) の交通量 N (台) を考慮し、以下の式によって対象時間区分のエネルギー平均レベルである等価騒音レベル $L_{Aeq,T}$ を算出しました。

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \cdot \frac{N_T}{3600 \cdot T} \right)$$

$L_{Aeq,T}$: 対象時間 T [時間] の等価騒音レベル [dB]

L_{AE} : 単発暴露騒音レベル [dB]

N_T : T [時間] 時間内の交通量 [台]

4. 関連事業の工事工程について

指摘事項

基盤整備、特に土地区画整理事業の工程と C 地区の工事工程との関係について提示できるか。

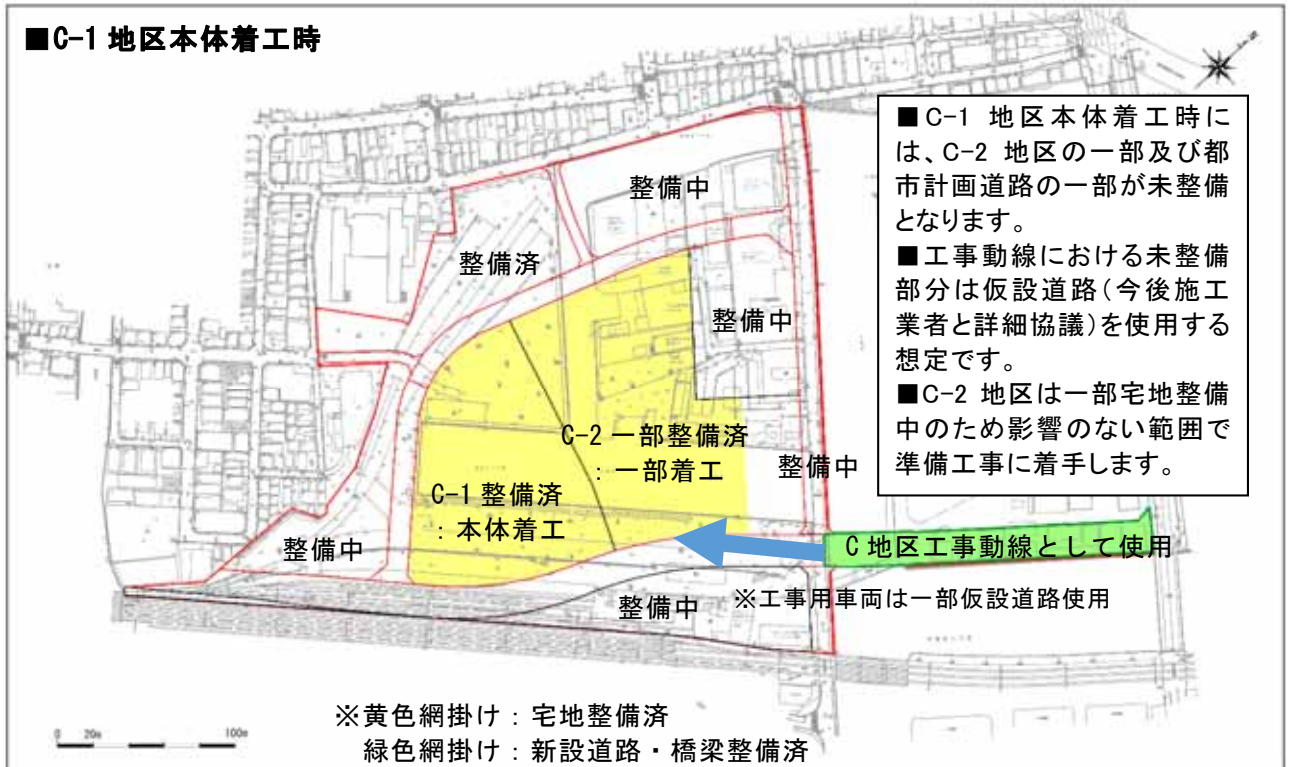
補足説明

横浜市環境影響評価条例の対象は、土地区画整理事業区域のうち、C 地区棟計画に関わる部分となります。なお、関連する基盤整備工事の工程との関係は、現時点で次のように整理しています。

工事	年度(想定)							
	H30(2018)	H31(2019)	H32(2020)	H33(2021)	H34(2022)	H35(2023)	H36(2024)	H37(2025)
埋立・基盤								
C-1地区								
C-2地区								

※平成30年度から埋立、基盤整備が行われ、平成33年度にはC-1地区の宅地整備が完了する見込みです。その後、C-2地区の整備も進捗し、平成33年度以降はC地区建築工事とC地区以外を中心とした基盤整備が並行して行われることとなります。

■C-1地区本体着工時



■C-2地区本体着工時



※現在想定している工事の工程を表すものであり、今後変更になる可能性があります。また、それぞれの工事の工期については、施工業者が決定した後に、再度精査いたします。