

中外製薬株式会社 横浜研究拠点プロジェクト
環境影響評価準備書に関する指摘事項等一覧

■事業計画について

項目	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
事業計画	研究所員の自動車使用を厳しく制限しているが、戸塚駅から遠く、夜遅くまで勤務することもあると思うので、電気自動車などの対策も考えてはどうか。 [9/14 審査会]	その点は検討したが、夜間遅くの車通勤は危険が伴う可能性もあるので排除した。仕方がない場合は、許可を得た上で、車で通勤する形を取りたい。駅から 10 分程度はそれほど遠い距離ではないので、この様な運用で進めたいと考えている。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]
	【審議での指摘事項等】 研究所員の自動車使用制限に関する指摘は、戸塚駅から現地まで夜は結構暗く、女性研究員が歩くのはいかななものかと思うので、車の質を高める方向がいいかと考えて述べた。事業者の考えがあるので、これ以上は指摘しないが、実現可能性が高い方にした方がいいのではないか。 [9/14 審査会]	—	審議内容を事業者に申し伝えた。
	停電になった場合、自家発電により安全対策を全て賄うことができるのか。 [9/14 審査会]	自家発電により、重要なポイントは 72 時間、重油で対応できる。都市ガスが止まらなければ、コージェネレーションシステムにより発電できる。安全対策はできると考えている。また、主要建物はほとんど免震構造とし、震度 7 でも壊れないよう設計している。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]
	雨水流出抑制槽に屋根やアスファルト舗装の水が流れ込むのであれば、アスファルト舗装をそのままとせずに草地として管理し、土壌の部分で流出を吸収してあげるといように、植栽をうまく使ってオンサイトの流出を減らすことを検討しているか。 [9/14 審査会]	グリーンインフラを採用できないか、全面アスファルト舗装が治水の意味で良いのかなど、現在検討している。もう少し時間をいただき、前向きにいい方向で報告できればと思っている。 [9/14 審査会]	対応検討中
	グリーンインフラの検討は、詳細が明らかになったら報告すること。 [9/14 審査会]	—	

事業計画	内水氾濫シミュレーションの考察で、西側エリアの緑道の高さを道路路面と同一にしたので緑道に水が流れ込むとあるが、緑道に流れ込んだ水は外にいかない想定ということか。 [9/14 審査会]	緑道の高さレベルを隣接道路と同じにして、排水溝を作り、道路や緑道の雨水を雨水流出抑制槽に流れるようにしたいと考えている。緑道の一部にグリーンインフラを検討しながら、治水に努力していきたいと考えている。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]
	緑道の水も雨水流出抑制槽に入るということでよいか。 [9/14 審査会]	そうです。 [9/14 審査会]	

■環境影響評価項目について

項目	指摘、質問事項等	事業者側の説明等	取扱い
生物多様性	コチドリの環境保全措置として東側敷地（将来用地）のアスファルト舗装の角部分に砂利敷を設ける計画だが、この様な砂利敷にコチドリは来るのか。東側敷地の盛土の法面の舗装部分を草地とし、これに連続するように砂利敷の環境を増やすというような、景観的に配慮した保全措置も考えられるのではないか。 [9/14 審査会]	芝生にするかどうか等も含め、検討していく。 [9/14 審査会]	対応検討中
	アスファルト舗装は、温熱環境に対する影響も大きいので、ネガティブなものを出来るだけ減らした暫定空間を確保すること。 [9/14 審査会]		
	コチドリは植物が生えた環境には適さず、裸地状態が一番良い。空間の規模等を勘案し、専門家に相談してベストな方法を検討すること。 [9/14 審査会]	草丈が長いとコチドリは寄ってこないこと等、御指摘は認識している。詳細計画に生かしていければと考えている。 [9/14 審査会]	対応検討中
大気質	浮遊粒子状物質の予測値について、建設機械の稼働による予測値と工事用車両の走行による予測値に対し、それらを合算した予測値が異なっている理由は何か。 [9/14 審査会]	建設機械の稼働による影響と工事用車両の走行による影響をそれぞれ単体で予測した結果に対し、それらを合算した予測結果を示している。方法書段階で、合算した影響を検討するよう市長意見があった。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]

大気質	建設機械の稼働による予測値と工事用車両の走行による予測値の範囲から取ったのではなく、それらを合算したものを新たに予測したということか。 [9/14 審査会]	道路沿道の予測地点 1～6 の道路断面で予測したものに対し、建設機械の稼働による影響の等濃度線の予測結果を重ね合わせて、合算すると、このような予測値になるということを検証した。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]
	工事用車両の走行による影響 0.011mg/m ³ に対し、建設機械の稼働による影響を合算すると、0.012mg/m ³ となるのは正しいのか。 [9/14 審査会]	0.011mg/m ³ に対し、0.012mg/m ³ ということで、その値の差分だけ建設機械の稼働による影響が加わっている。 [9/14 審査会]	
騒音	工事中の騒音の予測値について、地点 3 で 6 dB、地点 4 で 3 dB の上昇とあるが、3 dB だと交通量が 2 倍に、6 dB だと 4～5 倍くらいに現状から増えるのではないかと感じ、3 dB 上昇だと敏感な人はうるさいと感じ、6 dB 上昇では明らかに住民はうるさいと感じると思う。改善し、せいぜい 3 dB 上昇くらいに抑えること。 そのためには交通量を減らすしかなく、地点 3 に工事用車両の出入口があるので、他の出入口を使うなどした方がよい。地点 3 には住居があるようなので、6 dB 上昇はもう少し考えた方がよい。 [9/14 審査会]	御指摘の予測値は、建設機械の稼働による騒音レベルと工事用車両の走行による等価騒音レベルを合算したものであり、工事用車両が倍になるという状況ではない。 工事用車両の走行による影響の予測地点 1～6 に対し、建設機械の稼働による影響の等騒音線（準備書 P.6.5-19）を重ね、各地点での騒音レベルを合成した場合に何 dB になるかを予測したので、工事用車両と建設機械の複合影響となる。 予測結果はピーク時のものであり、それ以外の期間ではより影響度が下がってくるかと思うが、結果を踏まえ、騒音・振動の環境保全措置により影響の低減に努めてまいりたいと考えている。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]
	建設機械の稼働による騒音は、場所によっては大きくなるが、一番音が大きくなるときに予測値くらいであると、1 週間や 10 日程度の範囲であれば、事前に工事説明をすれば我慢できる範囲かと思う。説明を丁寧なことにすること。 [9/14 審査会]	承知した。 [9/14 審査会]	
振動	振動は、騒音と違い 50dB を超えると明らかに迷惑感を感じる。地点 3 と地点 5 の予測値が 51dB なので、振動の苦情が出るかもしれない。 振動を抑えるには工夫が必要だが、路面やマンホールへの工夫が考えられる。50dB を超えた箇所は工夫した方がいいのではないかと。 [9/14 審査会]	予測結果はピーク時のものであり、それ以外の期間ではより影響度が下がってくるかと思うが、結果を踏まえ、騒音・振動の環境保全措置により影響の低減に努めてまいりたいと考えている。 [9/14 審査会]	説明済 [9/14 審査会]