

小田急電鉄総合車両所移転計画
環境影響予測評価予測評価書案に係る
審 議 資 料

令和7年7月17日

目 次

○検討事項一覧		2
○審査経過等整理票		4

検 討 事 項 一 覧

【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】

令和7年度第4回

番号 (項目-資料)	審査内容	対応回
0 事業内容		
1 大気汚染		
2 水質汚濁		
2-1	洗浄剤などの化学物質の処理方法について	7②
2-2	施設の稼働に伴う環境影響について	7②
3 土壌汚染		
4 騒音・低周波音		
4-1	工事車両走行に伴う騒音の基準超過への対応について	7②
4-2	工事用車両の走行に伴う騒音の評価について	7②
5 振動		
6 地盤沈下		
7 悪臭		
8 廃棄物・発生土		
9 電波障害		
10 日照阻害		
11 反射光		

検 討 事 項 一 覧 **【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】**

令和7年度第4回

番号 (項目-資料)	審査内容	対応回
12 気象		
13 水象		
14 地象		
15 植物・動物・生態系		
15-1	重要な植物種の予測評価について	7②
15-2	重要な哺乳類及び鳥類の保全対策について	7②
15-3	重要な昆虫類の移設について	7②
15-4	事業実施区域外の繁殖環境への誘導措置について	7③
15-5	重要な哺乳類及び鳥類の事後調査について	7③
15-6	事業実施区域内における保全対象種の生息環境の創出について	7③
16 文化財		
17 景観		
18 レクリエーション資源		
18-1	レクリエーション施設のアクセス道路への影響について	7②
18-2	工事用車両の走行台数増加の影響について	7②
18-3	評価項目「土地または工作物の存在及び供用」を選定していないことについて	7②
19 温室効果ガス		
20 地域分断		
21 安全		
21-1	工事用車両の当初の走行予定と分散化について	7②

2. 水質汚濁

審査経過等整理票

【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】

令和7年度第4回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
- 資料2-4の31ページの水質汚濁について、洗浄剤などの化学物質を処理して排水するとのことであるが、具体的にどのような物質をどう処理するのか、今回の図書の書き方ではわからない。 (検討事項)2-1 - 洗浄剤などの化学物質の処理方法について	R7②	使用する薬剤等については3通りの処理を行っていること、そのうち工業用排水処理設備により浄化処理を行う洗浄剤等と処理手順について図表を用いて説明した。	検討事項(2-1) 確認事項

- 新たに施設を設置するにあたり、最新の技術でより環境への負荷が低減できるような施設にさせていただくのが望ましい。既存の施設と同じように造るのではなく、施設の稼働に伴う環境影響について、実行可能な範囲でできる限り回避するというようなことの説明をもう少し追加していただけるとありがたい。 - 承知した。	R7① 口頭	現在、車両洗浄に使っている洗剤はアルカリが多い。最近でも洗剤を少なくしながらブラシの強さで汚れを落とすような工夫をしている。今後も最新技術に合わせて洗浄の仕方等を検討していきたい。	検討事項 (2-2)
(検討事項)2-2 施設の稼働に伴う環境影響について	R7②	手洗い洗浄を屋内で実施するほか、ブラシ性能の向上により洗浄剤の使用量の削減が可能な機械を導入することにより、更なる環境負荷回避、低減を図ることを説明した。	確認事項
補足資料の2-1、2-2について、前の資料にあったことも改めて御説明いただいたが、できれば、薬剤使用量がどのくらい定量的に削減されるか説明があればよかった。 また、補足資料2-2の質問の趣旨については、排水処理施設を更新する観点から、よりよい環境負荷が低減される施設に更新されるか説明いただきたいかった。 必ずしも、水質汚濁をゼロに極限まで近づけるという意味ではなく、検討している設備の処理効率、例えば、エネルギー、二酸化炭素の排出を抑えるといった側面など、環境負荷低減に係り検討している内容について、説明いただけるとよかった。	R7② 口頭	洗剤使用量の質問については、車体の洗剤用ブラシの材質を変更し、強く擦るようにすることで、希釈濃度を20倍から50倍に削減する事例を確認した。 施設については、2033年供用開始であるため、まだ具体的な設計をしていない。現状は、今使っている排水処理施設と同等のものを設置する設計となっているが、採用する時には、その時の最善のものと思っている。 この回答でよいか。	
ありがとうございます。 これからの検討もあると思うので、方針の説明はありがたかった。 アセスは市民とのコミュニケーションツールでもあるため、是非、薬剤使用量の削減など、そういう努力されている環境配慮について発信いただけるとよいと思いました。	R7② 口頭	ありがとうございます。	

4. 騒音・低周波音

審査経過等整理票
【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】

令和7年度第4回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
- 工事車両の走行に伴う騒音について、予測結果が基準値を超過したため、環境保全対策を講じるということで、資料2-4の38枚目の記載があると思う。しかし、車両の整備点検を適切に行う、積載重量を遵守する、速度を遵守する、制限速度を設けるなどは、すでに予測に反映されているので、それをやっても超過する可能性があるのとらえている。 その際、「工事用車両が集中しないよう工事の平準化に努める」という「平準化」というのが、どういうことを具体的に考えているのか。単純に台数を減らすしかないとなると、最初からその台数を減らすことで、その評価基準を下回るように取り組むのがよいかと思うが、その辺に対する考えを教えてください。 - 路面の話はそのとおりであると思う。走行ルート分散化について、2本しかルートがないと思うが、分散するというのはどういう意味合いか。 - その新たなルートの評価も必要か。 No.1もNo.2もあまり値が変わらないから、一本、道路を増やすことで、走行車両の台数が分散されて、値を下げていくというふうに進めていくという考えか。 - そうすると、基準値を超過している予測結果の67デシベルについては、具体的な対策を講じることが必要になるととらえると、もう一本ルートを用意するようなことが必要に感じられた。検討いただければと思う。 (検討事項)4-1 - 工事車両走行に伴う騒音の基準超過への対応について	R7① 口頭 R7① 口頭 R7① 口頭 R7① 口頭 R7②	- 資料2-4の38枚目に記載の保全対策は、御指摘の通り一般的な内容となっている。評価基準を超過していることに対しては、プラスアルファの対策を考えている。図書5-2-102ページに説明している通り、必要に応じた工事車両の走行ルートの分散化ということで、2か所の進入進出の他、さらなるルートの検討を考えている。 さらに、舗装の状態等もとても重要な要素と考えているため、例えば仮舗装の段階でも、舗装を綺麗に仕上げるなど、市と協議調整をすることで、騒音発生の低減を図っていくことを考えている。 - ルート2本のままだと車両自体の量は減らないと思うため、例えば、2本にプラスする形で新規で1本、新たなルートを設けるというイメージです。 - 新たなルートを追加するようになると、そのルート上で新たに環境影響が発生するため、予測等もしっかり行い、基準値を満足することを確かめることは必須と考える。 - 承知した。 - 環境基準超過への対応とした、必要に応じた走行ルートの分散化については、新設する橋梁を用いたルートを検討していることを図を用いて説明した。 また、都市計画道路を通るルートでの予測条件(走行台数)は、当該ルートを走行する最大数を想定したものであり、分散後の工事用車両台数はより少ない台数となるため、分散先のルートの予測結果は現在の予測地点の予測結果を下回ることと、分散先ルート周辺に住居がないため追加の予測評価は不要と考えていることを説明した。加えて、施工手順の見直しによる盛土量の削減等、車両台数そのものの削減に取り組むことを説明した。	検討事項 (4-1) 指摘事項

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
では、考察を変えないといけないのではないか。 ASJ(道路交通騒音の予測)で伝搬も計算していると思うので、道路端での計算結果は高くなるが、最大値は予測地点によって変わるため、住居位置での予測地点も加えて説明してはいかがか。	R7① 口頭	補足すると、基準値超過の67デシベルという数字は、住居の存在しない敷地境界線上の数字で、北側にある住居位置では、基準値はクリアしてしているという状況である。	検討事項 (4-2)
(検討事項)4-2 工事用車両の走行に伴う騒音の評価について	R7②	図書5-2-93ページ 図5-2-3-9で示される予測断面No.1について、北側住居地域と北側道路端で環境基準値が異なることと、北側住居地域は現況値が既に環境基準値を超過していることから評価基準を”現況非悪化”としたことを図表を用いて説明した。 また、今回の予測・評価では、それぞれ予測計算を行い評価基準との整合を確認し、その結果、北側住居地域では予測値が評価基準と整合が図られていたが、北側道路端では予測値が評価基準と整合が図られていなかったため、より厳しい評価として道路端での結果を図書に記載するとともに、追加での保全対策の検討を行ったことを説明した。	指摘事項

15. 植物・動物・生態系

審査経過等整理票
【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】

令和7年度第4回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
- 図書5-2-161ページ、ミズタカモジ以外の三種については、周辺にも生育環境がある、あるいは改変区域にかからないというのわかるが、ミズタカモジについて、改変区域1箇所では80株が確認されている一方で、実施区域外では確認されていないという現地調査結果となっている。 それにも関わらず、実施区域周辺に生育環境が広く存在すると言い切っているのは、調査を元にした表現ではない。 植物誌などに分布の記録が載っている、今回の調査範囲に限ってみれば、周辺に生育環境はないという事実しか見えない。 この種に関しては、確実に地域個体群に影響が出るので、保全対策をきちんとやるべきだという意見である。 - それは当然わかっているが、その上で、調査した結果が保全対策に反映されていないのはおかしいのではないかな。 - 平行線のままである。 納得できない部分がある。 (検討事項) 15-1 - 重要な植物種の予測評価について	R7① 口頭	- ミズタカモジについて、指摘の通り、現地調査結果では改変区域でのみ確認されているけれども、神奈川県植物誌によると県内では田植え前の水田などに広く見られ、国のレッドデータブックでは指定されているが、神奈川県のレッドデータブックでは指定されていない種であり、田植えの時期に確認されるので、水田の動き方によってすぐ改変されて確認されなくなるという特徴を持っている種である。 現地調査結果では確かに1箇所だったが、神奈川県の資料や、レッドデータブックの指定状況などを踏まえると、当該地域で確認はされなかったが、他の地域でも十分生息できる環境であると判断し、こういった表現の予測をしている。 - 水田の動き方、農家の方の動き方の影響を受けやすい種で、現地調査が至らなかったところがあるかもしれない。 今回、既存資料を参考にして予測したという状況である。	検討事項 (15-1)
ありがとうございます。これで実施区域外にもミズタカモジが生育していることが確認できた。	R7②	前回審査会後の追加調査により、実施区域外においてミズタカモジの生育を確認できたことを含めて説明した。	指摘事項

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
動物で、カヤネズミ、オオヨシキリの繁殖期を考慮した工事時期の調整に努めるので、影響があまりないとなっている。図書の資料編の資-1-2ページには工事工程表が載っているが、具体的にどう調整したのか、工程をずらしたのか、示していただきたい。	R7① 口頭	まず、オオヨシキリはヨシ原に繁殖する鳥類なので、現地にも放棄水田にヨシ原があり、そういったところで繁殖している可能性があるだろうと判断している。 繁殖してないときに刈っておくことで、その改変されるヨシ原を、今後繁殖できないような状況にしておこうという対策を考えている。 資料編に載せている工程には、そういった草刈りをいつやるかという細かい時期までは反映していない状況である。	検討事項 (15-2)
さらに大きな問題が出てきた。カヤネズミもオオヨシキリも繁殖させないようにするということか。	R7① 口頭	改変する工事前の段階でヨシを刈っておくことで、そこで繁殖しなくなって、改変区域の外で繁殖をしてもらうように誘導していこうという意味合いの対策になる。	
それは、今初めて聞いた。図書に書かれていなかったけれども。	R7① 口頭	保全措置に書いている表現としては、カヤネズミ及びオオヨシキリの繁殖期を考慮した工事時期の調整に努めるであるので、この辺の表現については指摘を踏まえて検討したい。	
先ほど大澤委員から指摘があつて説明されたカヤネズミやオオヨシキリについて、図書の記載箇所が見つからない。	R7① 口頭	図書5-2-205ページ(イ)評価結果、環境影響の回避、低減に係る評価というところで環境保全対策を示している。その1行目に「カヤネズミ及びオオヨシキリの繁殖期を考慮した工事時期の調整に努める」と記載している。	検討事項 15-2に統合
それはわかったが、先ほど説明された内容についてである。	R7① 口頭	記載をしていなかったなので、説明した内容を含めた表現を検討したい。	
わかった。 先ほどの説明自体は、要は、今住んでいるところから追い出すということなので、保全対策とあまり思えない。くれぐれも、記述をしっかりと吟味いただきたい。			

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
(検討事項)15-2 ・ 重要な哺乳類及び鳥類の保全対策について	R7②	・ 実施区域の内及び外においてカヤネズミ及びオオヨシキリの繁殖環境を確認していること、両種の保全対策としては、実施区域内について工事着手前の非繁殖期に草刈りを行うことにより、実施区域外へ誘導を図ることを説明した。 なお、この保全対策は、「国土技術政策総合研究所資料 第1319号 道路環境影響評価の技術手法「13.動物、植物、生態系」における環境保全のための取り組みに関する事例集(令和6年度版)」に示されている手法であり、妥当な対策であると説明した。	検討事項 (15-4) (15-5) (15-6)

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
・ 事例集より、実施可能な範囲でということであった。 考え方は二つある。今居る個体の延命措置であって、生息環境、いわゆるハビタットそのものが失われることに対する対策にはなっていない。 個体の延命措置としては、草刈りをして、繁殖させないで別の所に誘導するのはいいが、幅が250メートルぐらいある敷地なので、オオヨシキリは飛べばすぐ隣に行けるけれど、カヤネズミの移動速度を考えると、1時期だけだと逃げられるか厳しい。 事例集にある段階的に中心から外側へ追い出すやり方、工事の数年前から事業区域の外に逃げられるような形でやってほしい。 それから、事例集にもあるように、事後調査の中に、必ず、カヤネズミとオオヨシキリの繁殖が周辺でもしているかの確認調査を入れてほしい。 調査範囲は難しいが、現在の調査範囲である事業区域から200mの範囲を探し、一定数以上巣があることを適切に確認してほしい。 最後に、本質的には、ハビタットが失われるということに対する保全対策をなぜやらないのかが疑問である。 事例集にも、事業区域の中に保全エリアの構築、カヤネズミが住める環境を創り出した例があった。これは事業者の実施可能な範囲で十分できるのではないかな。 本事業の土地利用計画で、緑地が2ヘクタール近くある中で、2ヘクタール全部とはいかなくても一部を、高茎のイネ科の草丈の高い草地にして、カヤネズミやオオヨシキリの繁殖空間として使うことが十分実施できるのではないかな。 保全対策では、失われた分のハビタットについて、事業区域の緑地で、その生息、繁殖環境を確保するということを検討してほしい。	R7② 口頭	・ 個体の延命措置としては理解できるが、ハビタットとして失われる部分に対する対策ができていないのはどうしてかとの指摘と、事後調査をカヤネズミとオオヨシキリについても行うべきだという2点の意見があったと認識している。 まず1点目のハビタットに関して、当該区域は大部分が農振農用地ということで制度上も農地として利用されるべき土地とされている場所で、カヤネズミが繁殖している場所は、農地として放棄され、放棄水田となったヨシ原などであると認識している。 自然的な場所と異なって、今回の場所は人為的な環境と考えているので、ミティゲーション的に取り戻す必要がある区域なのかというところは、放棄水田になったところに繁殖していると認識しているので、そこは保全対策のレベルとしては今のレベルでいいのではないかと考えている。 ということもあって今の段階では事後調査を考えていないということで、取りまとめている。 敷地内でそういった環境を創れるかに関しては、今回の計画が土地収用法の事業認定を受ける方向で進めていて、制限がかかっている土地で、あくまでも公共用の施設を造るといった意味で、最低限の土地利用が求められている。 その中で、伊勢原市の条例で基準が決まっている緑地を設けるが、伊勢原市の条例の緑化基準によると、緑地として換算できるのが、いわゆるヨシ原というのではなく、低木を植えることで初めて緑地として換算されるので、最低限の緑地率としては、そういった環境を整備していくのは少し難しいと考えている。	

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
・ 条例の関係で低木より大きなものでないと緑地としてカウントされないという話があった。条例担当者と、アセス上の保全対象種のため、草地を緑地としてカウントして欲しいと交渉する余地はあるのではないかと。事業者として交渉してほしい。 ・ 2点目、事後調査で二次的自然の人工的な環境の生物だから、事後調査の対象にしないとのことだが、それは、ムカシツチガエル、トウキョウダルマガエル、シュレーゲルアオガエルなども含めて水田の二次的な自然の生物なので、それらを保全対象種、希少種として調査対象としている以上、カヤネズミを事後調査しないのは理屈が合わない。	R7② 口頭	・ 1点目に関しては、緑地に関して、今の基準としては低木となっているが、そういったものができないかということに関しては、関係者と協議していきたい。 ・ 2点目に関しては、質問を踏まえて、調査に関して検討したいと思う。	

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
(検討事項)15-4 事業実施区域外の繁殖環境への誘導措置について 事後調査の方は、追加ありがとうございます。	R7③	- カヤネズミの誘導に向けた草刈りについて、工事工程やカヤネズミの確認位置等を重ね合わせながら、効果的に実施できるよう計画検討することを説明した。 - また、誘導および繁殖に関する確認調査として、カヤネズミおよびオオヨシキリを事後調査の対象種に追加する方向で、具体的な方法や時期等を検討することを説明した。	指摘事項
(検討事項)15-5 重要な哺乳類及び鳥類の事後調査について 事後調査の方は、追加ありがとうございます。	R7③	カヤネズミおよびオオヨシキリを事後調査の対象種に追加する方向で、具体的な方法や時期等について検討することを説明した。	指摘事項
(検討事項)15-6 事業実施区域内における保全対象種の生息環境の創出について 地被植物として、ヨシではなく、チガヤ草地ならば対象になるのではないか。チガヤ草地であれば、カヤネズミの生息環境としては十分ではないか。 努力して、無理であるならば仕方がない。できる限り努力した事実を残せばいいと思う。	R7③ 口頭	- 伊勢原市の緑化基準では、緑地として認められるのは「樹木」および「芝・地被植物」に限られており、ヨシ等の草地は対象外であるとの伊勢原市からの回答を得たことから、実施区域内での生息環境の創出は難しいことを説明した。 - 伊勢原市の推奨植物が決まってい、いわゆるヨシ等は緑化基準の対象外であると市から回答されている。 - そもそも樹木は100パーセントの面積が緑化基準の対象になるが、一方で、芝・地被類は、市街化調整区域では20パーセントしか換算されないという基準がある。 - 今回事業では、最低限の土地利用という観点から、同様な環境の創出が難しいと考えている。	指摘事項

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
今回、地域個体群に影響を及ぼす可能性があるということでいくつか挙げられている種について、事前に捕獲をして、周辺地域に移設する対策を取られると書かれている。 捕獲してというのは、例えば昆虫類に関して、幼虫期などに見つかった個体をすべて捕獲して移設するというイメージなのか。教えていただきたい。	R7① 口頭	昆虫類について、今回トンボ類を対象にしているが、トンボが成虫になって飛び回ってしまっでは捕まえることができないので、ヤゴの状態、幼虫の状態です水路の中にいるときに調査をして、改変区域内のものについては捕獲をして、影響のないところへ移すという対策を考えている。	検討事項 (15-3)
トンボ以外の昆虫類、例えばコガタミズアブは対象になっていないということか。	R7① 口頭	今トンボ類だけしか言わなかったが、図書には、水生昆虫のコオイムシ、コガムシ、コガタミズアブを記載している。	
影響のある昆虫類、生物全般全てにおいて、そういった措置がなされるということでしょうか。	R7① 口頭	基本的に環境影響評価においては重要な動物を対象に予測評価をしていて、それについて影響があれば、保全対策をするとしている。 恐らく保全措置するときには、たくさんのヤゴ類が見つかり、これは重要種ではないので移さないということはないので、結果的には改変区域内にいた、水路内にいた水生昆虫類はすべて移すことになると思う。 生態系の方ではヤゴ類という表現をしていて、重要ではない種も含めてすべて移すというようなことで記載している。	
- わかった。 (検討事項) 15-3 - 重要な昆虫類の移設について	R7②	実施区域内の造成等の実施に先立ち、改変される農業用水路に生息する水生昆虫については、工事実施前に捕獲調査を行い、捕獲した昆虫類等を近傍の類似環境に移設することと、具体の移設先は検討中であることを説明した。	確認事項

審査経過等整理票

【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】

令和7年度第4回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
（審査会前のメール） 事業敷地に隣接することもスポーツ広場について、工事中の車両通行時及び供用開始後の広場利用への影響が懸念され、何点か質問がある。 図書4-2-4ページの9)にある、レクリエーション施設へのアクセス道路を避ける回避ルートを検討して、十分に配慮する、周知を徹底するとあるが、回避ルートはとれるのか。	R7① 口頭	図書5-2-268ページの図中赤のルートが最も計画地に近く、工事車両の走行が最も多いルートとして想定をしている。ここから交差点を介し各車両が分散する。分散先の細かい道路に移っていくことによって、影響は小さくなるだろうと考えている。	検討事項 （18-1）
（検討事項）18-1 レクリエーション施設のアクセス道路への影響について	R7②	隣接することもスポーツ広場への主なアクセスルートとしては、県道63号線を利用した東側ルートと鈴川工業団地から小田急小田原線の踏切を通る北側ルートが想定され、そのうち、回避ルートとしては東側からのアクセスルートが考えられる一方、こどもスポーツ広場のアクセスルートに対する、工事用車両の走行ルートの完全な回避は難しいと考えていることと、工事用車両走行ルート東側交差点の交差点需要率は限界需要率を十分に下回っていることから、交通混雑の観点からも本事業の実施に伴い発生する工事用車両の増加が、こどもスポーツ広場へのアクセスルートへ及ぼす影響は小さいと考えていることを図表を用いて説明した。 また、図書4-2-4ページの9)に記載の「レクリエーション施設へのアクセス道路を極力回避する」についてはこどもスポーツ広場に限ったものでなく、周辺レクリエーション資源全体についての対策内容となることを説明した。	確認事項

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
（審査会前のメール） 図書5-2-267ページの工事用車両台数増加の予測結果について、この増加がどの程度の影響を及ぼすのかが判断つかない。 また、環境保全措置として影響を低減するための平準化とは、具体的にどこか。	R7① 口頭	レクリエーション施設と工事用車両走行ルートを重ねた図面から、工事用車両の増加は一部見込まれるものの、交通の予測結果から大きな変化は生じないと考えている。従って、各レクリエーション施設に対する影響は、それほど大きくないと予測している。 平準化については、具体的な工事計画が検討されていくなかで、工事車両が集中するような月や日が発生しないよう、平準化を図りたいと考えている。	検討事項 （18-2）
（検討事項）18-2 工事用車両の走行台数増加の影響について	R7②	工事用車両走行ルート東側交差点において、工事用車両走行台数が最大となる時期で、小型車両が122台/日、大型車両が870台/日を見込んでおり、現況の交通量に対して約10%の増加率となる一方、当該交差点のピーク時間帯における交差点需要率は0.359であり、限界需要率0.875を十分に下回っていることから、交通混雑の観点からも本事業の実施に伴い発生する工事用車両の増加が、こどもスポーツ広場へのアクセスルートへ及ぼす影響は小さいと考えていることを説明した。 また、工事の平準化とは工事計画策定時に工事量の分散を行うもので、ピーク時間における工事用車両の台数削減を図ることと、それに加え施工手順の見直しによる盛土量の削減等、車両台数そのものの削減に優先して取り組むことを説明した。	確認事項

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
（審査会前のメール） 図書5-1-2ページの表5-1-2では、「土地又は工作物の存在及び供用」について、レクリエーション資源を評価項目として選定していなかったが、選定しなくてよかったのか。	R7① 口頭	まず、評価項目としては工事用車両の走行は、影響が多少なりとも生じるだろうということで選定している。 逆に、例えば建設機械の稼働、造成等の実施は、実施区域と直接的なレクリエーション資源の重なりはないため、選定していない。 供用時の施設の存在、稼働は、実施区域内で総合車両所が稼動することにはなるが、直接的な影響は各レクリエーション資源には生じないため、選定していない。 供用時の関係車両の走行については、100台/日程度の走行を想定しているが、今回通るルートが新たに整備される都市計画道路になっており、そちらの推定台数が5,000台/日であるため、今回の100台/日といったところは、割合上寄与的に小さいだろうということで、レクリエーション資源に対するアクセス性を悪くするような影響はないであろうことから、非選定としている。	検討事項 （18-3）
（検討事項）18-3 評価項目「土地または工作物の存在及び供用」を選定していないことについて	R7②	「土地または工作物の存在及び供用」について、その環境影響要因は「施設の存在」及び「施設の稼働」となるが、施設供用後に、こどもスポーツ広場をはじめとした周辺レクリエーション資源に対して影響を及ぼすおそれのある作業や行為はなく、直接的な変更もないことからレクリエーション資源や利用への影響は想定されないため非選定としており、また、「関係車両の走行」についても、本事業における関係車両の走行台数は最大で100台/日を想定しており、都市計画道路3・4・4号線（田中笠窪線）で想定される将来交通量約5,000台/日に対する割合で2%と小さいことから非選定としていることを説明した。	確認事項

21. 安全

審査経過等整理票

【小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価予測評価書案】

令和7年度第4回

委員質問・意見	回答形式	対応	取扱い
- 危険物の屋内貯蔵所について、現在の相模大野の貯蔵所と同様に行うとの説明であったが、当該貯蔵所の設置は1962年である。当時から、リチウム電池等様々な物質が出ているため、法改正の内容も盛り込んで、危険物として保管する物品が変わっていくか、もう少し説明いただきたい。 - 承知した。	R7① 口頭	危険物の屋内貯蔵所については、すでに消防からも指導を受けながら配置などを検討しながら設計に入っている状況である。相模大野の施設も毎年消防の査察があり、現行法に合った施設になっており、相模大野と同等と言っても法令上問題はない状況である。	確認事項
- 交通予測の前提として、19か月目の工事車両発生時は全車両が西側の現道を走行し、27か月目の工事車両発生時は全車両が都市計画道路を東側へ走行すると設定し、交通計算をしているということか。 - 承知した。	R7① 口頭	御認識の通りである。都市計画道路が建設されるまでは西側ルートを使用し、その間の工事車両最大時期が19か月目と想定している。都市計画道路建設後の東側ルートの工事車両最大時期が、27か月目と想定している。	確認事項

- ルートの分散の話があり、予定では都市計画道路建設ができるまでは現道を走行し、都市計画道路ができたら全てそちらを走行するとのことだが、工事車両の分散を狙い、現道を走行する西側ルートと都市計画道路を走行する東側ルート両方を同時に使うことは考えているか。 - 承知した。	R7① 口頭	西側ルートは住宅地に近いため、基本的に大型トラックや重機等を使う盛土などの工事では、都市計画道路の走行を考えている。それ以外の小型の車両に関しては、状況に応じ、分散のためにある程度西側ルートも走行させるという考えはあるかもしれない。	検討事項 (21-1)
- 工事用車両の当初の走行予定と分散化について - 経路の分散というところで、新設する橋梁を用いたルートの検討とは、補足資料13ページにある緑色の経路のところに橋梁が架かっていて、この経路を使うということか。 - わかった。 緑色の経路は、最終的には道路になるわけではないので、仮設で使うということか。 - わかった。	R7② 口頭	- 走行ルートの分散化について、新設する鉄道橋梁を用いたルートを検討していることと、施工手順見直しによる盛土量の削減で車両台数自体の削減に取り組むことを図を用いて説明した。 - その理解であっている。 緑色の経路の位置には、車両の折り返し線というものと、車両が出庫するためにいったん留置する折り返し線と引き込み線というものを準備する計画となっている。そのために川を渡る新設橋梁を架ける計画となっている。その橋梁を活用して、作業車両の台数削減を一層図ろうという計画を考えている。 - そうである。 引込線の部分においては、仮設で使う計画となっている。	指摘事項
- 都市計画道路の完成が遅れた場合、現道の西側ルートを多くの大型車が走行する可能性はあるのか。あるいは、現道を大型車が走行しないような形の工事計画の見直しを行う考えなのか。 - 承知した。	R7① 口頭	盛土の土を運ぶ車両に関しては、現道の西側ルートを使うことは基本的に考えていないため、都市計画道路の完成が遅れる場合は、工事計画を見直すことを含めて検討すると思われる。	確認事項
- 通学路に関して、通学時間は工事車両の走行を見直すとのことだが、車両の予測台数を見ると通学・帰宅時間帯も走行するとの試算であり、通学路への影響をどのように考えているのか。 - 承知した。	R7① 口頭	事業計画地近傍の道路は通学路に指定されておらず、事業計画地北方の国道246号沿いで通学路に指定されている箇所があり、その通学路を避けるよう工事車両走行ルートを設定している。	確認事項

- 以前からの説明では、当初現道の左側に行くルートを使い、都市計画道路が新たにできてから、右側の方に全部行くということだった。おそらく新しい分散先ルートは、都市計画道路の方に行く大型車の一部分がそちらの緑色の方に、代替していくことになると思うが、どれぐらいの大きさの車両まで分散先に行けるようなことを想定しているのか。大型車は依然として都市計画道路の方で、それ以外の少し小さいものが分散先の方に行くという想定なのか、あるいは大型車も緑色のところを走行できる想定なのか。大型車の通行を想定すると、この緑色の経路は仮設であってもそれなりの整備が必要になると思う。 - 承知した。	R7② 口頭	緑の経路については、鉄道車両が渡る橋梁になるため、この橋梁を架けるときにもかなりの大型車が通る計画である。従って、仮設とはいいつつも盛土に使用する10トン大型トラックを通すような計画である。	確認事項
- 都市計画道路の整備が遅れた場合には、都市計画道路の進捗に合わせて、計画を検討するという話もあったが、この緑色の経路は、タイムスケジュール的にどのあたりに来るのか。大型車が通って整備を行わないと緑色の経路ができなくなると、この緑色の経路は分散、代替経路の一部にしかならないという認識なのか。あるいは全部この緑色の経路で通行させるような場合も想定されるのか、現状の計画を教えてください。 - 承知した。 いずれにしても、現道の左側に行っている赤のルートは、少なくとも大型車が通行せず、都市計画道路できたら現道は小さい車も含めてほとんど通行しないようになるという理解でよいか。それとも、車両によっては通行する可能性もあるのか。 - わかった。	R7② 口頭 R7② 口頭	- もし遅れがあるようであれば、こちらの迂回ルートを活用することも考えている。 - もしかすると、作業員通勤用の普通車は通るかもしれないが、基本的に工事で使用する大型車であったり、重機みたいなものは、西側の現道ルートは通さない計画である。	確認事項

緑色のルートに関して、最大で大型車も含めて、ここで発生する交通がかなり走行するということになると思うが、特に安全円滑上の問題を確認させていただきたい。	R7② 口頭	安全とは、交通量としての容量というか、橋梁として十分耐えるかという安全面か。それとも歩行者とか、そういった事業に対する安全か。	確認事項
- 両方である。おそらくあまり人が通行するようなところではないと思うから、問題ないという判断であればそれでもいいと思うが、大型車が通行するということでの安全面と、緑色のルートの曲がっているところや、赤色のルートとぶつかっているところについて、問題はないという認識なのか。交通量的なところで、円滑面等で問題がないかどうか、そこら辺の見解をいただきたい。 - 説明をありがとうございます。	R7② 口頭	歩行者等の安全に関しては、委員の御認識の通り、ほとんど歩行者が歩くような環境ではなく、利用者もほとんどいないため、特段新たに歩行される方に影響を与えるような心配はないと考えている。 交通量に関しては、ちょうど赤と緑が分岐しているところの交差点で現地の調査プラス予測をしている。こちらが将来的には、今回の工事用車両台数が乗っかることで小型車両が122台、大型車両が870台くらいになり、これが現況の交通量に対して約10%程度増加することにはなる一方で、この交差点が持つ交差点需要率については、もう少し余裕があるため、容量的な問題としては、今回の工事用車両が負荷を与えても、この交差点をパンクさせることにはならないという見解である。	