

13) レクリエーション資源

(1) 調査

ア. レクリエーション資源の状況

(ア) 調査事項

調査事項は、以下に示すとおりとした。

- ・位置、種類、規模、特性等の状況
- ・利用状況
- ・周辺の状況

(イ) 調査方法

観光ガイドブック等の既存資料調査及び現地調査を実施した。

現地調査では、観光ガイドブック等により抽出したレクリエーション施設の利用状況、アクセスマップ等について、現地調査を実施した。

(ウ) 調査地域及び地点

実施区域周辺約 3km の範囲において、本計画により影響を受けることが想定される図 5-2-13-1 に示す 7 地点とした。

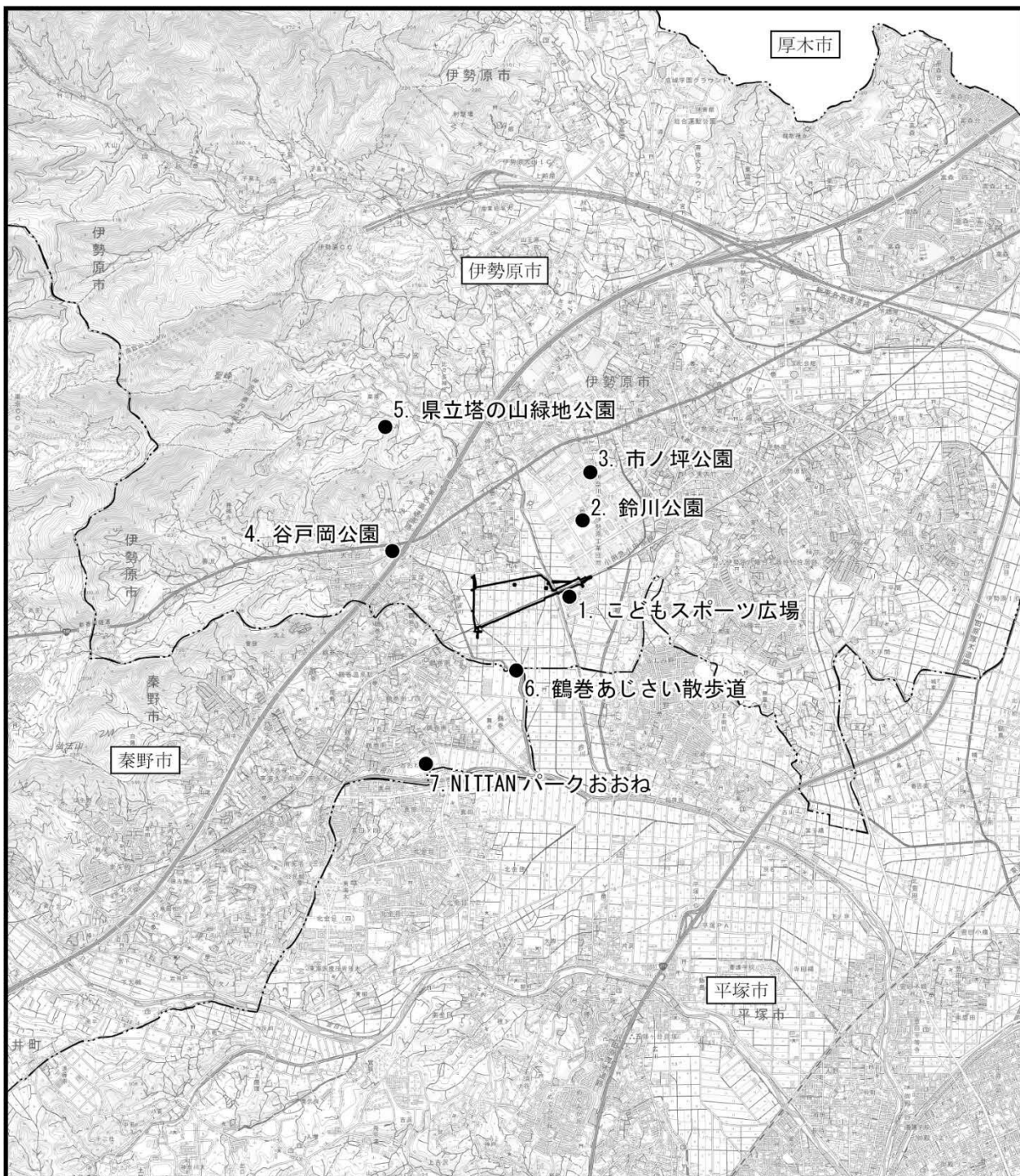
(エ) 調査時期、期間又は時間帯

既存資料調査は入手可能な最新の資料とした。

現地調査は、表 5-2-13-1 に示すとおり、平日及び休日に各 1 回実施した。

表 5-2-13-1 レクリエーション資源の状況の現地調査時期

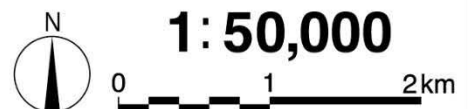
調査時期	調査期日
平日	地点 1 : 令和 6 年 7 月 9 日 (火) 地点 2~7 : 令和 6 年 6 月 14 日 (金)
休日	令和 6 年 6 月 15 日 (土)



凡 例

- : 実施区域
- : 市 界
- : 調査・予測地点

図 5-2-13-1 レクリエーション資源調査・予測地点



(オ) 調査結果

【既存資料調査】

レクリエーション資源の位置、種類、規模及び特性は、既存資料調査で把握した。実施区域の周辺約3kmの範囲にある各施設の種類、規模及び特性は、表5-2-13-2に示すとおりである。

表5-2-13-2 レクリエーション資源の種類、規模及び特性

地点番号	レクリエーション資源名	種類	規模及び特性
1	こどもスポーツ広場	公園等	・敷地面積：約1.0ha ・少年野球2面利用、少年サッカー2面利用可能なグラウンドを有する。
2	鈴川公園	公園等	・敷地面積：約2.0ha ・野球場、テニスコート、屋外プールが整備されている。
3	市ノ坪公園	公園等	・敷地面積：約1.0ha ・テニスコート、自由広場（野球場）、遊具広場を有する。 ・伊勢原市指定文化財「一之坪条里制度遺跡」が位置し、保存されている。
4	谷戸岡公園	公園等	・敷地面積：約1.0ha ・遊具を有する広場が整備されている。 ・公園下段には調整池が整備されている。
5	県立塔の山緑地公園	公園等	・敷地面積：約13ha (都市公園1.2ha、市民緑地11.8ha) ・丹沢の麓、標高約203mの塔の山一帯の島状に残された緑地にある公園で、パークセンターや展望広場が整備されている。
6	鶴巻あじさい散歩道	名所 (自然)	・善波川沿いの地元の人達が手入れをしているアジサイの小道である。
7	NITTAN パークおおね	公園等	・敷地面積：約6.8ha ・屋内温水プールやトレーニングルームを有する屋内スポーツ施設とテニスコート、スポーツ広場、ジョギングコース等の屋外スポーツ施設がある。 ・公園遊具や親水設備といった憩いの広場を有する。

注) 地点番号は、図5-2-13-1と対応する。

資料：「伊勢原ガイドマップ」(令和3年3月 一般社団法人伊勢原市観光協会)

「はだのガイド」(令和3年3月 秦野市観光振興課)

「施設」(伊勢原市ホームページ 令和6年12月閲覧)

「公園一覧表」(伊勢原市ホームページ 令和6年12月閲覧)

「県立いせはら塔の山緑地公園」(神奈川県ホームページ 令和6年12月閲覧)

「秦野観光スポット情報」(秦野市観光協会ホームページ 令和6年12月閲覧)

「公園課の管理する公園・緑地(令和4年3月31日時点)」(秦野市ホームページ 令和6年12月閲覧)

【現地調査】

既存資料調査で確認されたレクリエーション資源の利用状況及び周辺状況は、現地調査により把握した。各施設の利用状況及び周辺の状況は、表 5-2-13-3(1)～(7)に示すとおりである。

表 5-2-13-3(1) レクリエーション資源利用状況等（こどもスポーツ広場）

調査地点	調査項目	調査結果の概況
こどもスポーツ広場	利用状況	予約制の利用形態であり、平日は市民によるスポーツとしての利用が確認された。休日は、学生のスポーツ大会や部活動での利用が確認された。
	周辺の状況	周辺は、田畑や工場となっており、北側に小田急小田原線が隣接している。
現地の状況	【平日】	
	【休日】	

表 5-2-13-3(2) レクリエーション資源利用状況等（鈴川公園）

調査地点	調査項目	調査結果の概況
鈴川公園	利用状況	平日、休日ともにスポーツ施設や庭園の利用、散歩・ウォーキング等での立ち寄りが確認された。休日はスポーツ施設等の利用人数が多くなり、学生のスポーツ大会、部活動での利用や市民のスポーツ・レクリエーションの拠点としての利用が確認された。
	周辺の状況	周辺は、工場となっている。
現地の状況	【平日】	
	【休日】	

表 5-2-13-3(3) レクリエーション資源利用状況等（市ノ坪公園）

調査地点	調査項目	調査結果の概況
市ノ坪公園	利用状況	平日、休日ともに、遊具のある広場の子ども連れによる利用が確認された。休日は利用者数が多く、スポーツ施設（テニスコート）の利用も確認された。
	周辺の状況	周辺は、工場や住宅地となっている。
現地の状況	【平日】	【休日】
		

表 5-2-13-3(4) レクリエーション資源利用状況等（谷戸岡公園）

調査地点	調査項目	調査結果の概況
谷戸岡公園	利用状況	平日は、自然観察のための利用や散歩・ウォーキング等での立ち寄りが確認された。休日は利用者が確認されなかった。公園内には遊具の他に緑地帯があり、ウォーキングや眺望点としての利用が想定される。
	周辺の状況	周辺は、住宅地や田畑となっている。公園北側を国道 246 号、南側を東名高速道路が通過している。
現地の状況	【平日】	【休日】
		

表 5-2-13-3(5) レクリエーション資源利用状況等（県立塔の山緑地公園）



調査地点	調査項目	調査結果の概況
県立塔の山緑地公園	利用状況	平日、休日ともに展望台の利用が確認された。山全体が自然公園になっており、展望台からは伊勢原市内が一望できる。軽いハイキングや景観の眺望点としての利用が想定される。
	周辺の状況	周辺は、田畑や住宅地となっている。
現地の状況	【平日】	 平日の展望台の様子。木製の屋根付きの展望台があり、ベンチが設置されている。遠くまで景色が一望できる。
	【休日】	 休日の展望台の様子。木製の屋根付きの展望台があり、ベンチが設置されている。遠くまで景色が一望できる。

表 5-2-13-3(6) レクリエーション資源利用状況等（鶴巻あじさい散歩道）

調査地点	調査項目	調査結果の概況
鶴巻あじさい散歩道	利用状況	平日の利用は確認されなかった。休日は散歩・ウォーキング等での立ち寄りや、ベンチで休息する様子が確認された。
	周辺の状況	周辺は田畑となっている。
現地の状況	【平日】	 平日の散歩道の様子。アスファルト舗装の道が緑豊かな風景を走り抜け、遠くまで景色が一望できる。
	【休日】	 休日の散歩道の様子。アスファルト舗装の道が緑豊かな風景を走り抜け、遠くまで景色が一望できる。

表 5-2-13-3(7) レクリエーション資源利用状況等 (NITTAN パークおおね)

調査地点	調査項目	調査結果の概況
NITTAN パーク おおね	利用状況	平日、休日ともにスポーツ広場や温水プール、多目的広場の利用が確認された。家族連れによる利用や、学生のスポーツ大会や部活動、市民のスポーツ・レクリエーションの拠点としての利用が確認された。
	周辺の状況	周辺は、住宅地や田畑となっている。
現地の状況	<p>【平日】</p> 	<p>【休日】</p> 

(2) 予測

ア. 工事の実施

(ア) 工事用車両の走行

(a) 予測項目

工事用車両の走行によりレクリエーション資源へのアクセスルートが受ける影響の内容及び程度とした。

(b) 予測地域及び地点

予測地域及び地点は、調査地域及び地点に準ずるものとし、実施区域及びその周辺とした。

(c) 予測の対象とする時期、期間又は時間帯

工事用車両の走行によるレクリエーション資源への影響が最大となる時期とした。

(d) 予測手法

調査結果をもとに、工事計画及び環境保全対策等を考慮して、類似事例を参考に定性的に予測した。

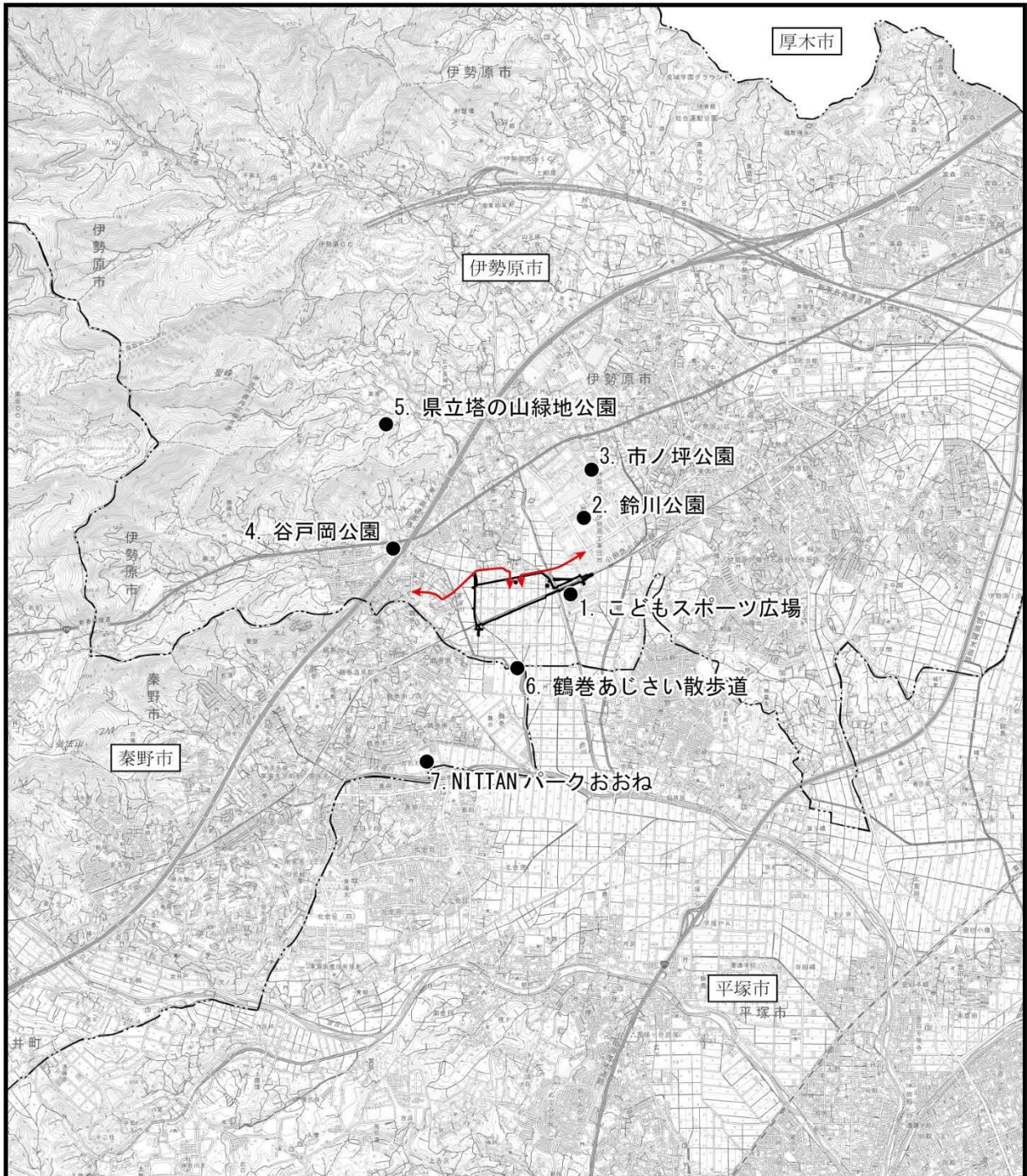
(e) 予測結果

工事用車両の走行ルートと周辺のレクリエーション資源の位置は、図 5-2-13-2 に示すとおりである。実施区域東側の主要交差点（「16)安全（2 交通）(1)調査 イ.交通量の状況」の項（p. 5-2-291）に示す調査地点 No. 1）における交通量は、現況に比べ工事中のピーク時で小型車が 122 台／日、大型車が 870 台／日（増加率約 10%）の増加が見込まれる。

また、実施区域西側の主要交差点（「16)安全（2 交通）(1)調査 イ.交通量の状況」の項（p. 5-2-291）に示す調査地点 No. 2）における交通量は、現況に比べ工事中のピーク時で小型車が 104 台／日、大型車が 150 台／日（増加率約 3%）の増加が見込まれる。

さらに、環境保全措置として、運転者への交通規制及び安全運転等の指導や工事の平準化を実施することにより影響を低減する。

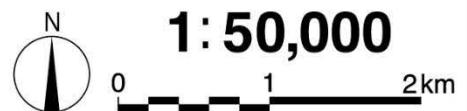
以上のことから、工事用車両の走行による周辺のレクリエーション資源までの利用経路への影響は小さいと予測する。



凡 例

- : 実施区域
- : 市 界
- : 調査・予測地点
- ↔ : 工事用車両の主な走行ルート

図 5-2-13-2 工事用車両ルート及び
周辺レクリエーション資源の状況



(3) 評価

ア. 工事の実施

(ア) 評価手法

(a) 工事用車両の走行

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事用車両の走行によりレクリエーション資源が受ける影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避もしくは低減が図られているか明らかにした。

(イ) 評価結果

(a) 工事用車両の走行

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事用車両の走行に伴うレクリエーション資源への影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・速度や積載量等の交通規制及び指定ルート、道路標示等を遵守するよう指導する。
- ・工事用車両が集中しないよう工事の平準化を行い、走行の時期や時間の分散に努める。
- ・地元車両や歩行者等の優先に配慮し、トラブルや交通事故を防止する。

以上の対策を講じることから、工事用車両の走行に伴うレクリエーション資源への影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されると評価する。

14) 温室効果ガス

(1) 調査

ア. 対策の実施状況

(ア) 調査事項

温室効果ガスの排出若しくは使用（以下、「排出等」という。）を回避若しくは低減するための対策又はエネルギーの使用量を削減するための対策の内容、効果等とした。

(イ) 調査方法

対象計画と同種又は類似の事業の状況の既存資料調査によるものとした。

(ウ) 調査結果

小田急電鉄の脱炭素に関する取組を以下に整理した。

小田急全線では運転用電力をはじめ、対象計画の類似施設である大野総合車両所を含めた、駅や信号機、踏切等の列車運行のために使用する全電力を再生可能エネルギー100%に切り替えているほか、小田急電鉄の全ての信号機及び踏切のせん光灯はLED化が完了し、メンテナンスの省力化と省エネ化を達成している。

また、小田急電鉄の全車両は回生ブレーキを装備しており、電車がブレーキをかけた際に発電される回生電力は、運行している他の電車のエネルギーとして再利用している。

そのほか、喜多見電車基地及び周辺施設のスペースを活用した喜多見発電所は世田谷区内で最大規模の太陽光発電所であり、毎年60万kWh以上を発電している。

イ. 実施区域周辺のエネルギー資源の状況

(ア) 調査事項

実施区域周辺における地域冷暖房事業等の位置、供給範囲、熱源、供給能力等とした。必要に応じ、地域におけるエネルギーの需要状況、新エネルギーの導入状況、エネルギーの有効利用についても調査した。

(イ) 調査方法

実施区域周辺におけるエネルギー資源の状況の既存資料調査とした。

(ウ) 調査の対象範囲

実施区域及びその周辺とした。

(エ) 調査結果

実施区域及びその周辺には、地域冷暖房事業は存在しない。

ウ. 法令等による基準等

(ア) 調査事項

法令等による基準等とした。

(イ) 調査方法

対象計画に係る法令等による基準等の既存資料調査にした。

(ウ) 調査結果

国では、平成 10 年に制定した「地球温暖化対策推進法」において、都道府県及び政令指定都市、中核市、特例市に温室効果ガスの排出抑制などのための計画を策定することのほか、温室効果ガス算定・報告・公表制度の見直し、排出抑制のための指針の策定などを義務づけた。この法律に基づき、「地球温暖化対策計画（令和 3 年 10 月 22 日閣議決定）」では、日本が 2030 年度において温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 46%削減する目標を掲げている。

また、神奈川県では、「神奈川県地球温暖化対策推進条例」を平成 21 年に制定した。この条例に基づき、「神奈川県地球温暖化対策計画（令和 6 年 3 月改定）」では、温室効果ガス削減の中期目標として、2030 年度の県内の温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 50%削減する目標を掲げている。

なお、伊勢原市では、「第 3 次伊勢原市環境基本計画」において、市域のエネルギー起源 CO₂ 排出量を 2013 年度比で 2027 年度に 35.6%、2030 年度に 46%削減する目標を掲げている。

(2) 予測

ア. 工事の実施

(ア) 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 予測項目

建設機械の稼働により排出等される温室効果ガスの排出量又はエネルギー使用量の程度、及びそれらの削減の程度とした。

(b) 予測地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(c) 予測の対象とする時期、期間又は時間帯

工事期間中全体とした。

(d) 予測手法

a. 予測手法

調査結果をもとに、工事計画及び環境保全対策等を考慮して、温室効果ガスの排出等の量、エネルギーの使用量の係数を基に算出する方法を用いることとした。

b. 予測式

予測式は、以下のとおりとした。

$$\text{二酸化炭素排出量 (t-CO}_2\text{)} = \text{燃料使用量 (kL)} \times \text{単位発熱量 (GJ/kL)} \times \text{炭素排出係数 (tC/GJ)} \times 44/12$$

c. 予測条件

(i) 建設機械の種類及び燃料使用量

建設機械の稼働による燃料使用量は、表 5-2-14-1 に示すとおりである。

建設機械の稼働における工事期間中の燃料使用量は 7,344kL とした。

なお、平均月間工事日数は 20 日とした。

表 5-2-14-1 建設機械の種類及び燃料使用量

建設機械	定格出力 (kW) ①	燃料消費量 (L/kWh) ②	時間当たり燃料使用量 (L/h) ③=①×②	延べ稼働台数 (台) ④	日当たり稼働時間 (h/日) ⑤	総稼働時間 (h) ⑥=④×⑤	燃料使用量 (kL) ⑦=③×⑥/1000
バックホウ(0.5~0.8m ³)	104	0.144	15.0	17,160	8	137,280	2059
ブルドーザー(32.4kw)	32.4	0.130	4.2	19,940	8	159,520	670
クローラクレーン(2.95t吊)	112	0.076	8.5	11,880	8	95,040	808
トラッククレーン(20t吊)	129	0.045	5.8	3,860	8	30,880	179
ラフテレークレーン(25~50t)	257	0.074	19.0	2,480	8	19,840	377
リッパードーザ(21t)	171	0.146	25.0	2,820	8	22,560	564
振動ローラー(10-12t)	103	0.184	19.0	1,360	8	10,880	207
タイヤローラー(4~10t)	71	0.099	7.0	1,040	8	8,320	58
モーターグレーダ(85kW)	85	0.112	9.5	1,360	8	10,880	103
アスファルトフィニッシャ(70kW)	70	0.157	11.0	720	8	5,760	63
コンクリートポンプ車(85~100m ³ /h)	199	0.065	13.0	2,400	8	19,200	250
コンクリートミキサー車	213	0.061	13.0	6,960	8	55,680	724
ダンプトラック(10t) (内内)	246	0.040	9.8	3,100	8	24,800	243
杭打ち機(147kW)	147	0.265	39.0	1,700	8	13,600	530
クローラスタビライザ(265kW)	152	0.197	30.0	1,700	8	13,600	408
散布車(168kW)	168	0.044	7.4	1,700	8	13,600	101
合計							7,344

資料：「建設機械等損料表 令和 6 年度版」(2024 年 4 月、一般社団法人日本建設機械施工協会)

(ii) 単位発熱量及び炭素排出係数

単位発熱量及び炭素排出係数は、表 5-2-14-2 に示すとおりである。

なお、建設機械の稼働における使用燃料は軽油とした。

表 5-2-14-2 単位発熱量及び炭素排出係数

燃料の種類	単位発熱量 (GJ/kL)	炭素排出係数 (tC/GJ)
軽油	38.0	0.0188

資料：「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」(令和 5 年 12 月 12 日更新、環境省)

(e) 予測結果

建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量の予測結果は、表 5-2-14-3 に示すとおりである。
工事期間中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量は、19,238t-CO₂と予測される。

表 5-2-14-3 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量

燃料使用量 (kL) ①	単位発熱量 (GJ/kL) ②	炭素排出係数 (tC/GJ) ③	温室効果ガス排出量 (t-CO ₂) ④=①×②×③×44/12
7,344	38.0	0.0188	19,238

注) ④温室効果ガス排出量の算定結果は小数点以下を切り上げている。

なお、以下に示す環境保全対策を実施することにより、温室効果ガスの排出を削減できるものと予測する。

- ・建設機械の適切な点検・整備を行う。
- ・ドライバーへの安全教育の徹底により空ぶかしの禁止、不要な運転をできる限り防止し、必要以上に温室効果ガスが発生することを防ぐ。
- ・施工方法や工程等を十分に検討して、建設機械の効率的な稼働に努める。

(イ) 工事用車両の走行に伴う温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 予測項目

工事用車両の走行により排出等される温室効果ガスの排出量又はエネルギー使用量の程度、及びそれらの削減の程度とした。

(b) 予測地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(c) 予測の対象とする時期、期間又は時間帯

工事期間中全体とした。

(d) 予測手法

a. 予測手法

調査結果をもとに、工事計画及び環境保全対策等を考慮して、温室効果ガスの排出等の量、エネルギーの使用量の係数を基に算出する方法を用いることとした。

b. 予測式

予測式は、排出等される温室効果ガスの物質別に、以下のとおりとした。

二酸化炭素排出量 (t-CO₂) = 燃料使用量 (kL) × 単位発熱量 (GJ/kL) × 炭素排出係数 (tC/GJ) × 44/12

メタン排出量 (t-CH₄) = 走行距離 (km) × 排出係数 (kg-CH₄/km) / 1000

一酸化二窒素排出量 (t-N₂O) = 走行距離 (km) × 排出係数 (kg-N₂O/km) / 1000

c. 予測条件

(i) 交通条件

i. 工事用車両の種類及び台数

工事用車両の種類及び台数は、表 5-2-14-4 に示すとおりである。

工事期間中の工事用車両台数は、大型車計 167,740 台、小型車 47,290 台を計画している。

表 5-2-14-4 工事用車両の種類及び台数

車両区分	種類	延べ台数 (台/工事期間中)
大型車	ダンプトラック (10t) 及びミキサー車	150,440
	資材搬入用車両	17,300
	合計	167,740
小型車	通勤車両等	47,290

ii. 走行距離

工事用車両の走行距離は、表 5-2-14-5 に示すとおりである。

工事用車両の走行距離は、伊勢原市塚までを往復する距離とし、1 日の走行距離を 12km と仮定した。

表 5-2-14-5 工事用車両の走行距離

車両区分	種類	延べ台数 (台/工事期間中) ①	日当たり 走行距離 (km) ②	総走行 距離 (km) ③=①×②
大型車	ダンプトラック(10t)及びミキサー車	150,440	12	1805,280
	資材搬入用車両	17,300	12	207,600
	合 計	167,740	12	2,012,880
小型車	通勤車両等	47,290	12	567,480

(ii) 燃料使用量

工事用車両の燃料使用量は、表 5-2-14-6 に示すとおりである。

工事用車両の走行における工事期間中の燃料使用量は、大型車 551,474L、小型車 62,983L である。

表 5-2-14-6 工事用車両の燃料使用量

車両区分	種類	総走行 距離 (km) ①	燃費 (km/L) ②	燃料使用量 (L) ③=①/②
大型車	ダンプトラック(10t)及びミキサー車	1805,280	3.65	494,597
	資材搬入用車両	207,600	3.65	56,877
	合 計			551,474
小型車	通勤車両等	567,480	9.01	62,983

資料：燃費は、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver5.0)」(令和 6 年 2 月、環境省)に基づき設定した。

(iii) 単位発熱量及び炭素排出係数

単位発熱量は表 5-2-14-7 に、物質別排出係数は表 5-2-14-8 に示すとおりである。

使用燃料は、大型車については軽油、小型車については揮発油(ガソリン)とした。

表 5-2-14-7 単位発熱量

車両区分	使用燃料	単位発熱量 (GJ/kL)
大型車	軽油	38.0
小型車	揮発油	33.4

資料：「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」
(令和 5 年 12 月 12 日更新、環境省)

表 5-2-14-8 物質別排出係数

物質	車両区分	排出係数
二酸化炭素	大型車	0.0188 tC/GJ
	小型車	0.0187 tC/GJ
メタン	大型車	0.000015 kg-CH ₄ /km
	小型車	0.000035 kg-CH ₄ /km
一酸化二窒素	大型車	0.000014 kg-N ₂ O/km
	小型車	0.000035 kg-N ₂ O/km

資料：二酸化炭素は「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」（令和5年12月12日更新、環境省）、メタン及び一酸化二窒素は「地方公共団体実行計画（事務事業編）策定・実施マニュアル（算定手法編）」（令和6年4月、環境省）に基づき設定した。

(iv) 二酸化炭素への換算

各地球温暖化係数は、表 5-2-14-9 に示すとおりである。

メタン、一酸化二窒素については、排出量に地球温暖化係数を乗じて二酸化炭素に換算した。

表 5-2-14-9 地球温暖化係数

物質	二酸化炭素	メタン	一酸化二窒素
地球温暖化係数	1	28	265

資料：「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル(Ver5.0)」(令和6年2月、環境省)

(e) 予測結果

工事用車両の走行に伴う温室効果ガス排出量の予測結果は、表 5-2-14-10(1)～(4)に示すとおりである。

工事期間中の工事用車両の走行に伴う温室効果ガス排出量は、1,603t-CO₂と予測される。

表 5-2-14-10(1) 工事用車両の走行に伴う二酸化炭素排出量

車両区分	燃料使用量 (L) ①	単位発熱量 (GJ/kL) ②	炭素排出係数 (tC/GJ) ③	二酸化炭素排出量 (t-CO ₂) ④=①×②×③× 44/12/1000
大型車	551,474	38.0	0.0188	1,445
小型車	62,983	33.4	0.0187	144
合 計				1,589

表 5-2-14-10(2) 工事用車両の走行に伴うメタン排出量

車両区分	総走行距離 (km) ①	排出係数 (kg-CH ₄ /km) ②	メタン排出量 (kg-CH ₄) ③=①×②	二酸化炭素換算値 (t-CO ₂) ④=③×28/1000
大型車	2,012,880	0.000015	30	0.845
小型車	567,480	0.000035	20	0.556
合 計			50	1.402

表 5-2-14-10(3) 工事用車両の走行に伴う一酸化二窒素排出量

車両区分	総走行距離 (km) ①	排出係数 (kg-CH ₄ /km) ②	一酸化二窒素 排出量 (kg-N ₂ O) ③=①×②	二酸化炭素換算値 (t-CO ₂) ④=③×265/1000
大型車	2,012,880	0.000014	28	6.698
小型車	567,480	0.000035	20	5.263
合 計			48	12.731

表 5-2-14-10(4) 工事用車両の走行に伴う温室効果ガス排出量

車両区分	二酸化炭素 排出量 (t-CO ₂)	二酸化炭素換算値 (t-CO ₂)		温室効果ガス排出量 (t-CO ₂)
		メタン	一酸化二窒素	
大型車	1,445	0.845	6.698	1,453
小型車	144	0.556	5.263	150
合 計	1,589	1.402	12.731	1,603

なお、以下に示す環境保全対策を実施することにより、温室効果ガスの排出を削減できるものと予測する。

- ・速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。
- ・工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底する。

イ. 土地又は工作物の存在及び供用

(ア) 施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量及び削減の程度

(a) 予測項目

施設の稼働に伴い排出等される温室効果ガスの排出量又はエネルギー使用量の程度、及びそれらの削減の程度とした。

(b) 予測地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(c) 予測の対象とする時期、期間又は時間帯

供用開始後において、事業の活動が定常的な状態に達した後、温室効果ガスの影響が最大となる時点とした。

(d) 予測手法

a. 予測手法

調査結果をもとに、施設計画及び環境保全対策等を考慮して、温室効果ガスの排出等の量、エネルギーの使用量の係数を基に算出する方法を用いることとした。

b. 予測式

施設の稼働に伴う使用するエネルギー（電気、都市ガス、燃料（重油、灯油、軽油、ガソリン））の年間使用量に二酸化炭素排出係数を乗じることで算出した。

$$\begin{aligned} \text{温室効果ガス排出量 (t-CO}_2\text{/年)} &= \text{消費電力量 (kWh/年)} \times \text{二酸化炭素排出係数 (t-CO}_2\text{/kWh)} \\ &\quad + \text{ガス使用量 (m}^3\text{/年)} \times \text{二酸化炭素排出係数 (t-CO}_2\text{/m}^3\text{)} \\ &\quad + \text{燃料使用量 (kL/年)} \times \text{二酸化炭素排出係数 (t-CO}_2\text{/kL)} \end{aligned}$$

c. 予測条件

(i) エネルギー使用量

施設の稼働に伴うエネルギーの年間使用量は、表 5-2-14-11 に示すとおりである。

本計画にて使用するエネルギーの種類及び年間使用量は、類似施設（現在の^{大野総合車両所}）の 2023 年度における使用実績をもとに設定した。

表 5-2-14-11 エネルギー使用量

種類	単位	年間使用量
電力	kWh/年	1, 255, 280
都市ガス (13A)	m ³ /年	129, 431
重油	L/年	26, 246
灯油	L/年	7, 034
軽油	L/年	1, 011
ガソリン	L/年	354

(ii) 二酸化炭素排出係数

エネルギー種類別の二酸化炭素排出係数は、表 5-2-14-12 に示すとおりである。

表 5-2-14-12 二酸化炭素排出係数

種類	単位	排出係数
電力	t-CO ₂ /kWh	0.000457
都市ガス (13A)	t-CO ₂ /m ³ _N	2.05
重油	t-CO ₂ /kL	2.75
灯油	t-CO ₂ /kL	2.50
軽油	t-CO ₂ /kL	2.62
ガソリン	t-CO ₂ /kL	2.32

資料：「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」
(令和 5 年 12 月 12 日更新、環境省)
「ガス事業者別排出係数 (特定排出者の温室効果ガス排出量算定用) -R5 年度供給実績-」
(令和 6 年 6 月、環境省・経済産業省)
「電気事業者別排出係数 (特定排出者の温室効果ガス排出量算定用) -R4 年度実績-」
(令和 6 年 8 月、環境省・経済産業省)

(e) 予測結果

施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量は、表 5-2-14-13 に示すとおりである。

施設の稼働に伴う温室効果ガスの総排出量は、約 932.2t-CO₂/年と予測される。

表 5-2-14-13 温室効果ガス排出量

種類	年間使用量 ①	排出係数 ②	温室効果ガス排出量 ③=①×②
電力	1,255,280 kWh/年	0.000457 t-CO ₂ /kWh	573.7 t-CO ₂
都市ガス (13A)	129,431 m ³ _N /年	2.05 t-CO ₂ /m ³ _N	265.3 t-CO ₂
重油	26,246 L/年	2.75 t-CO ₂ /kL	72.2 t-CO ₂
灯油	7,034 L/年	2.50 t-CO ₂ /kL	17.6 t-CO ₂
軽油	1,011 L/年	2.62 t-CO ₂ /kL	2.6 t-CO ₂
ガソリン	354 L/年	2.32 t-CO ₂ /kL	0.8 t-CO ₂
合計	—	—	932.2 t-CO ₂

(3) 評価

ア. 工事の実施

(ア) 評価手法

(a) 建設機械の稼働

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの排出量の影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避若しくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適正に配慮されているかどうかを明らかにした。

(b) 工事用車両の走行

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事用車両の走行に伴う温室効果ガスの排出量の影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避若しくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適正に配慮されているかどうかを明らかにした。

(イ) 評価結果

(a) 建設機械の稼働

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事期間中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量は、1,603t-CO₂と予測された。
建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・建設機械の適切な点検・整備を行う。
- ・ドライバーへの安全教育の徹底により空ぶかしの禁止、不要な運転をできる限り防止し、必要以上に温室効果ガスが発生することを防ぐ。
- ・施工方法や工程等を十分に検討して、建設機械の効率的な稼働に努める

以上のことから、建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されると評価する。

(b) 工事用車両の走行

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事期間中の工事用車両の走行に伴う温室効果ガス排出量は、19,238t-CO₂と予測された。
また、工事用車両の走行に伴う温室効果ガスの影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・速度や積載量等の交通規制及び指定走行ルート、標示規制等を遵守するよう指導する。
- ・工事用車両のアイドリングストップ・エコドライブを徹底する。

以上のことから、工事用車両の走行に伴う温室効果ガスの影響は、実行可能な範囲内でできる限り低減されると評価する。

イ. 土地又は工作物の存在及び供用

(ア) 評価手法

(a) 施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量及び削減の程度

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

施設の稼働による温室効果ガスの排出量の影響が、実行可能な範囲内でできる限り回避若しくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適正に配慮されているかどうかを明らかにした。

(イ) 評価結果

(a) 施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量及び削減の程度

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

施設の稼働に伴う温室効果ガスの総排出量は、約 932.2t-CO₂/年と予測された。

また、施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量の影響を低減するため、以下の環境保全対策を実施する。

- ・設備機器については、導入可能な範囲で効率的な省エネルギー機器を選択し、エネルギー使用量の削減を図る。

以上のことから、施設の稼働に伴う温室効果ガス排出量の影響は、実行可能な範囲内でできる限り回避若しくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適正に配慮されていると評価する。

15) 安全（1 危険物等）

(1) 調査

ア. 災害予防に関する事項

(ア) 調査事項

調査事項は、以下に示すとおりとした。

(a) 規制基準の状況

遵守すべき消防法等個別法の技術基準、市町村及び県の定める基準、指針等

(b) 類似施設の状況

類似施設の供用の実績等の状況並びに事故及びトラブルの状況

(イ) 調査方法

(a) 規制基準の状況

対象計画に係る法令による基準等の既存資料調査によるものとした。

(b) 類似施設の状況

既存資料調査によるものとした。

(ウ) 調査地域及び地点

実施区域及びその周辺とした。

(エ) 調査結果

(a) 規制基準の状況

対象事業では、危険物等の取扱い及び貯蔵にあたっては、「消防法」（昭和 23 年、法律第 186 号）及び「毒物及び劇物取締法」（昭和 25 年、法律第 303 号）等を遵守し、消防署等、関係機関と協議の上、実施する。

(b) 類似施設の状況

類似施設（大野総合車両所等）において、災害時の危険物等による事故及びトラブルの発生は確認されなかった。

イ. 災害拡大防止に関する事項

(ア) 調査事項

調査事項は、以下に示すとおりとした。

(a) 土地利用の状況

学校、病院、劇場、住宅等の保安物件の分布状況

用途地域の指定状況その他の土地利用の状況（将来の土地利用を含む。）

(b) 気象の状況

危険物等の漏洩を想定した場合の拡散に影響を及ぼす風向及び風速の状況

(c) 地形及び工作物の状況

危険物等の漏洩を想定した場合の拡散に影響を及ぼす地形及び工作物の位置、規模等の状況

(イ) 調査方法

(a) 土地利用の状況

土地利用現況図等の既存資料調査によるものとした。

(b) 気象の状況

大気汚染常時監視測定局及び地域気象観測所等の気象調査結果等の既存資料調査によるものとした。

(c) 地形及び工作物の状況

地形分類図等の既存資料調査によるものとした。

(ウ) 調査地域及び地点

(a) 土地利用の状況

実施区域及びその周辺とした。

(b) 気象の状況

実施区域周辺の一般環境大気測定局である伊勢原市役所測定局とした。

(c) 地形及び工作物の状況

実施区域及びその周辺とした。

(エ) 調査結果

(a) 土地利用の状況

「3)騒音 (1)調査 イ.土地利用の状況」の項(p.5-2-76)に示すとおりである。

(b) 気象の状況

「1)大気汚染 (1)調査 エ.気象の状況」の項(p.5-2-11)に示すとおりである。

(c) 地形及び工作物の状況

「1)大気汚染 (1)調査 ウ.地形及び工作物の状況」の項(p.5-2-10)に示すとおりである。

また、周辺地域において、危険物等の漏洩を想定した場合の拡散に影響を及ぼす起伏、傾斜等の地形及び工作物は確認されなかった。

(2) 予測

ア. 土地又は工作物の存在及び供用

(ア) 施設の稼働

(a) 予測項目

災害予防及び災害拡大防止の状況とした。

(b) 予測地域及び地点

予測地域及び地点は、調査地域及び地点に準ずるものとし、実施区域及びその周辺とした。

(c) 予測の対象とする時期、期間又は時間帯

供用開始後において、事業の活動が定常的な状態に達した時期とした。

(d) 予測手法

調査結果をもとに、施設計画及び環境保全対策等を考慮して、類似事例を参考に定性的に予測した。

(e) 予測結果

危険物等の取扱い及び貯蔵にあたっては、「消防法」（昭和 23 年 法律第 186 号）及び「毒物及び劇物取締法」（昭和 25 年 法律第 303 号）等を遵守し、消防署等、関係機関と協議の上、実施する。また、保管場所を定め、定期的に危険物等の点検を行う。

また、類似事例として、現在の大野総合車両所で使用する薬剤等について以下に整理した。

現在の大野総合車両所で使用されている PRTR 対象の化学物質は 31 品目あり、物質と年間の取扱量については表 5-2-15-1 に示すとおりである。

化学物質の管理及び処理については、その製品の安全データシート（化管法 SDS 制度に基づく）の取扱方法に準じている。消防法や毒物及び劇物取締法の危険物に該当するものに関しては、隔離された倉庫で施錠の上、厳重に保管しており（写真 5-2-15-1 及び写真 5-2-15-2 参照）、処理方法としては、リサイクル、浄化処理、産業廃棄の 3 通りがある。油脂関係はリサイクルのため、専門のリサイクル会社が引き取り、洗浄剤など排水に溶け込んだ化学物質については、車両所内の污水排水系統にて工業排水処理設備に集め、図 5-2-15-1 に示す浄化処理を行ったのち、公共下水道に放流する。その他少量の化学物質や工業排水処理設備から排出された汚泥については、産業廃棄物として処理する。

加えて、大野総合車両所では危険物等の使用を検討する段階において、JISHA 方式定性的手法による化学物質リスクアセスメントを実施し、そのリスクを数値化して、危険性の低いものの採用及び代替品の検討をしている。

以上より、今回設置する総合車両所等においても同様の危険物等の取扱い及び貯蔵を行う計画であることから、危険物等の漏洩に伴う火災等に係る安全性は確保されるものと予測される。

表 5-2-15-1 PRTR 対象物質と年間取扱量[大野総合車両所/令和 3 (2021) 年度実績]

No.	政令番号	対象化学物質名	年間取扱量(kg)
1	300	トルエン	895.5
2	80	キシレン	429.4
3	53	エチルベンゼン	366.2
4	438	メチルナフタレン	357.2
5	296	1, 2, 4-トリメチルベンゼン	212.9
6	368	4-ターシャリーブチルフェノール	85.6
7	297	1, 3, 5-トリメチルベンゼン	75.6
8	240	スチレン	60.0
9	392	n-ヘキサン	28.4
10	461	りん酸トリフェニル	26.0
11	453	モリブデン及びその化合物	23.4
12	407	ポリ(オキシエチレン) = アルキルエーテル	11.2
13	356	フタル酸ノルマル-ブチル=ベンジル	10.0
14	440	1-メチル-1-フェニルエチル=ヒドロペルオキシド	6.1
15	412	マンガン及びその化合物	4.8
16	302	ナフタレン	3.9
17	320	ノニルフェノール	3.5
18	34	3-イソシアナトメチル-3, 5, 5- -トリメチルシクロヘキシル=イソシアネート	3.0
19	400	ベンゼン	2.2
20	88	六価クロム化合物	2.0
21	83	クメン	1.9
22	298	トリレンジイソシアネート	1.6
23	37	4, 4'-イソプロピリデンジフェノール	1.3
24	208	2, 4-ジ-ターシャリーブチルフェノール	1.3
25	355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	1.2
26	160	3, 3'-ジクロロ-4, 4'-ジアミノジフェニルメタン	0.9
27	480	フタル酸 n-ブチル=ベンジル	0.8
28	207	2, 6-ジ-ターシャリーブチル-4-クレゾール	0.5
29	268	テトラメチルチウラムジスルフィド	0.4
30	207	2, 6-ジ-ターシャリーブチル	0.2
31	278	トリエチレンテトラミン	0.1

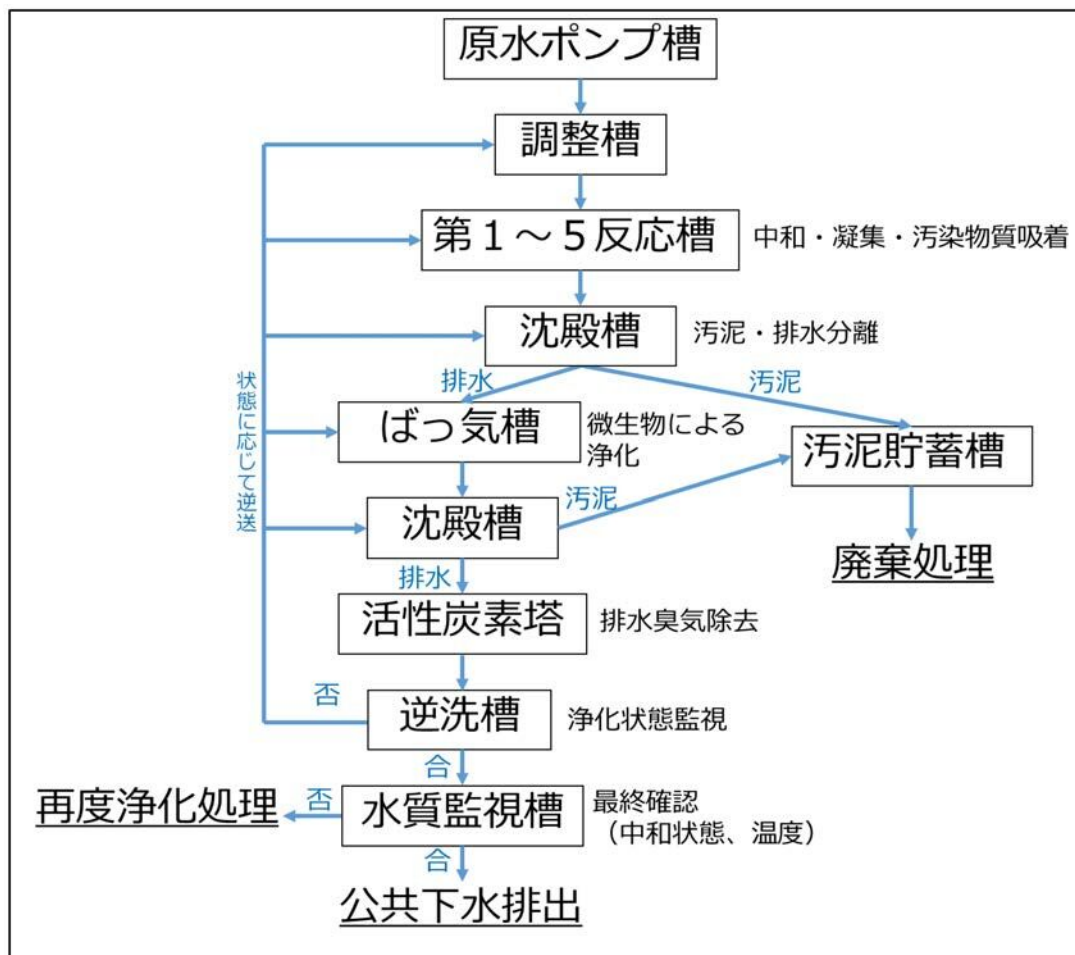


図 5-2-15-1 工業排水処理の手順概要



写真 5-2-15-1 危険物屋内貯蔵所



写真 5-2-15-2 保管状況

(3) 評価

ア. 土地又は工作物の存在及び供用

(ア) 評価手法

(a) 施設の稼働

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

危険物等の漏洩等による災害の発生が、実行可能な範囲内で行える限り回避若しくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適正に配慮されているかどうかを明らかにした。

(イ) 評価結果

(a) 施設の稼働

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

総合車両所等の稼働において、危険物等による災害の発生を回避するため、以下の環境保全対策を実施する。

- ・危険物等の取扱い及び貯蔵にあたっては、「消防法」（昭和 23 年 法律第 186 号）及び「毒物及び劇物取締法」（昭和 25 年 法律第 303 号）等を遵守し、消防署等、関係機関と協議の上、実施する。
- ・保管場所を定め、定期的に危険物等の点検を行う。
- ・類似施設（現在の大野総合車両所）と同様の危険物等の取扱い及び貯蔵を行う。

以上のことから、総合車両所等の稼働において、危険物等による災害の発生が、実行可能な範囲内で行える限り回避され、環境の保全等について適正に配慮されていると評価する。

16) 安全（2 交通）

(1) 調査

ア. 道路等の状況

(ア) 調査事項

調査事項は、以下に示すとおりとした。

(a) 対象計画の実施区域に関連性の高い道路の配置状況

(b) 道路の種類、道路の性格等

(イ) 調査方法

神奈川県道路図等の既存資料調査によるものとした。

(ウ) 調査地域及び地点

工事用車両の走行により、交通の安全に影響を及ぼすと想定される工事用車両走行ルートとした。

(エ) 調査時期、期間又は時間帯

入手可能な最新の資料とした。

(オ) 調査結果

(a) 対象計画の実施区域に関連性の高い道路の配置状況

「1) 大気汚染 (1) 調査 ア. 大気汚染の発生源の状況 (イ) 移動発生源の状況」の項(p. 5-2-2)に示すとおりである。

(b) 道路の種類、道路の性格等

「1) 大気汚染 (1) 調査 ア. 大気汚染の発生源の状況 (イ) 移動発生源の状況」の項(p. 5-2-2)に示すとおりである。

イ. 交通量の状況

(ア) 調査事項

自動車交通及び歩行者の方向、量、渋滞等の状況とした。

(イ) 調査方法

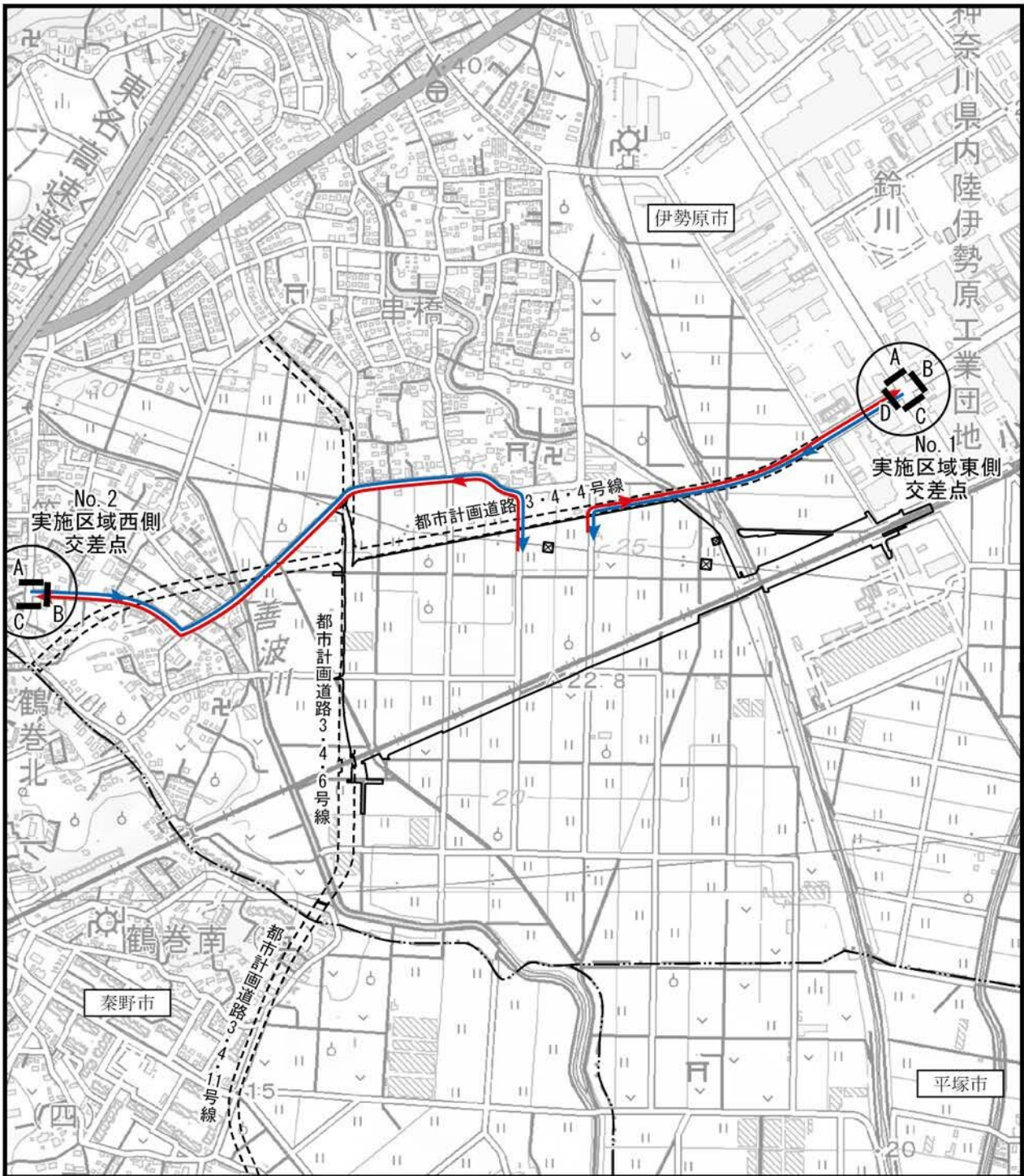
「道路交通センサス」(国土交通省)等の既存資料調査及び現地調査によるものとした。

現地調査は、自動車交通量、歩行者通行量、信号現示、渋滞長、道路構造を対象に実施した。

(ウ) 調査地域及び地点

工事用車両の走行により、交通の安全に影響を及ぼすと想定される工事用車両走行ルートについて、既存資料調査を行った。

現地調査は、図 5-2-16-1 に示す工事用車両主要走行ルート上の 2 交差点とし、各交差点の状況は図 5-2-16-2 に示すとおりである。



凡 例

□ : 実施区域

— : 市 界

----- : 都市計画道路 (未整備区間)

→ : 工事用車両の主な走行ルート (入場)

← : 工事用車両の主な走行ルート (出場)

○ : 交通量調査地点

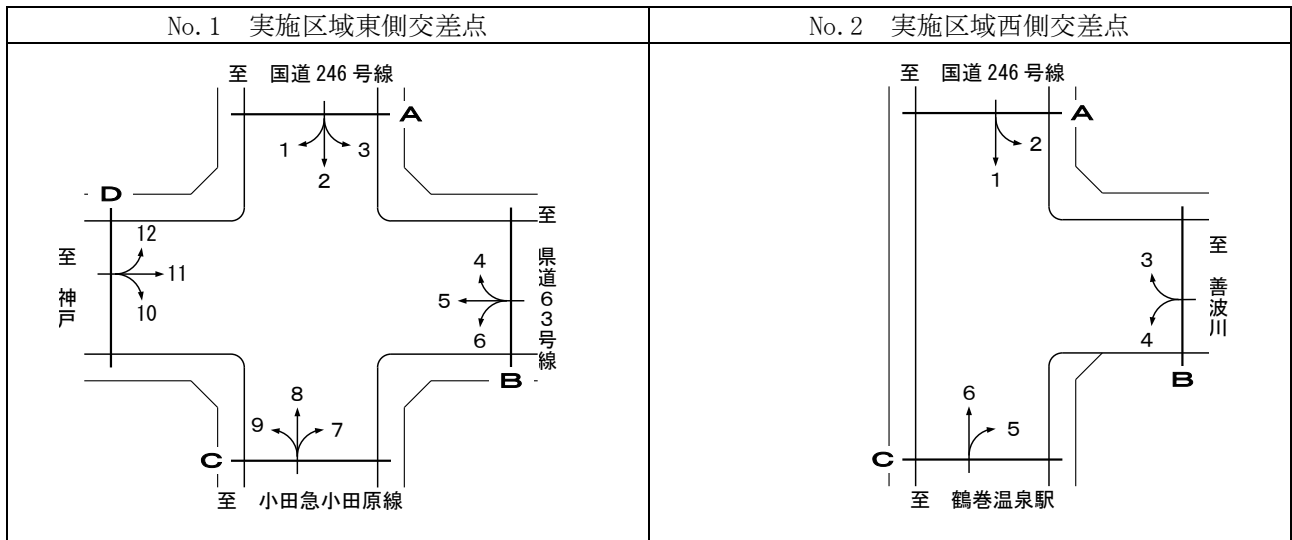
— : 交通量調査断面

図 5-2-16-1 交通量調査地点 (現地調査)



1:10,000

0 250 500m



注) 地点番号は、図 5-2-16-1 に対応する。

図 5-2-16-2 現地調査交差点の状況

(エ) 調査時期、期間又は時間帯

既存資料調査については、入手可能な最新の資料とした。

現地調査は、交通の状況を適切に把握できる平日及び休日に各 1 回、24 時間連続とし、「1) 大気汚染 (1) 調査 ア. 大気汚染の発生源の状況 (イ) 移動発生源の状況」の項(p. 5-2-2)に示すとおりである。

(オ) 調査結果

(a) 既存資料調査

「1) 大気汚染 (1) 調査 ア. 大気汚染の発生源の状況 (イ) 移動発生源の状況」の項(p. 5-2-2)に示すとおりである。

実施区域に最も近い観測地点である一般県道上粕屋南金目線(地点 1)の自動車類合計交通量は、平日で 8,032 台/12 時間であり、大型車混入率は 5.1%であった。

(b) 現地調査

a. 自動車交通量

自動車交通量調査結果は表 5-2-16-1 に示すとおりである。

No. 1 の流入交通量は 10,246 台/24 時間、ピーク時間帯は 8 時台、ピーク時間流入交通量は 893 台/時であった。No. 2 の流入交通量は 10,211 台/24 時間、ピーク時間帯は 7 時台、ピーク時間流入交通量は 894 台/時であった。

調査結果の詳細は、資料編 (p. 資-2-142~187) に示すとおりである。

b. 歩行者等交通量

歩行者等交通量の調査結果は、表 5-2-16-2 に示すとおりである。

各地点で歩行者は合計で、平日 323~548 人、休日 107~502 人であり、自転車が平日 139~211 台、休日 98~125 台であった。

調査結果の詳細は、資料編 (p. 資-2-188~197) に示すとおりである。

表 5-2-16-1(1) 自動車交通量調査結果 (平日)

	地点番号	断面	流入 (台)			流出 (台)			ピーク時間帯
			大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	
24時間交通量	No. 1	A	499	3,817	4,316	526	3,960	4,486	-
		B	473	3,311	3,784	465	3,224	3,689	
		C	96	1,453	1,549	77	1,295	1,372	
		D	39	558	597	39	660	699	
		計	1,107	9,139	10,246	1,107	9,139	10,246	
	No. 2	A	178	3,509	3,687	179	2,649	2,828	
		B	59	1,653	1,712	42	2,294	2,336	
		C	217	4,595	4,812	233	4,814	5,047	
		計	454	9,757	10,211	454	9,757	10,211	
		ピーク時	No. 1	A	15	409	424	22	
B	25			188	213	34	393	427	8時台
C	6			104	110	2	233	235	17時台
D	0			112	112	0	50	50	7時台
計	68			825	893	68	825	893	8時台
No. 2	A		8	275	283	6	173	179	18時台
	B		1	89	90	6	469	475	7時台
	C		14	595	609	12	233	245	7時台
	計		26	868	894	26	868	894	7時台

注) 地点番号は図 5-2-16-1、断面は図 5-2-16-2 に対応する。

表 5-2-16-1(2) 自動車交通量調査結果 (休日)

	地点番号	断面	流入 (台)			流出 (台)			ピーク時間帯
			大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	
24時間交通量	No. 1	A	269	3,640	3,909	278	3,597	3,875	-
		B	278	3,169	3,447	253	2,997	3,250	
		C	17	1,031	1,048	26	1,073	1,099	
		D	5	378	383	12	551	563	
		計	569	8,218	8,787	569	8,218	8,787	
	No. 2	A	143	3,723	3,866	131	2,854	2,985	
		B	37	1,461	1,498	28	1,998	2,026	
		C	149	4,529	4,678	170	4,861	5,031	
		計	329	9,713	10,042	329	9,713	10,042	
		ピーク時	No. 1	A	19	283	302	22	
B	23			285	308	17	218	235	16時台
C	1			91	92	2	94	96	16時台
D	0			43	43	2	46	48	10時台
計	43			681	724	43	681	724	16時台
No. 2	A		11	275	286	9	185	194	16時台
	B		4	150	154	4	184	188	14時台
	C		8	329	337	10	384	394	15時台
	計		18	749	767	18	749	767	15時台

注) 地点番号は図 5-2-16-1、断面は図 5-2-16-2 に対応する。

表 5-2-16-2 歩行者等交通量調査結果

地点番号	断面	24時間交通量					
		平日			休日		
		歩行者 (人)	自転車 (台)	計	歩行者 (人)	自転車 (台)	計
No. 1	A	100	51	151	27	25	52
	B	86	84	170	32	37	69
	C	45	30	75	23	14	37
	D	92	46	138	25	22	47
	計	323	211	534	107	98	205
No. 2	A	145	6	151	117	15	132
	B	403	133	536	385	110	495
	計	548	139	687	502	125	627

注) 地点番号は図 5-2-16-1、断面は図 5-2-16-2 に対応する。なお、No. 2 の断面 C に横断歩道はない。

c. 信号現示

信号現示の調査結果は、表 5-2-16-3(1)～(4)に示すとおりである。

各地点の信号現示のサイクルは、No. 1 で平日 60～80 秒、休日 60～80 秒、No. 2 で平日 80～136 秒、休日 80～128 秒であった。

d. 渋滞長

各交差点における渋滞長方向は図 5-2-16-3 に、交差点総流入交通量最大時における渋滞長の調査結果は表 5-2-16-4 に示すとおりである。

調査結果の詳細は、資料編 (p. 資-2-198～219) に示すとおりである。

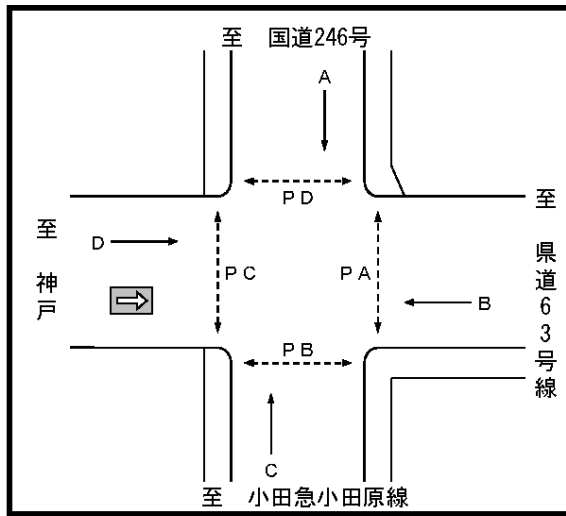
e. 道路構造

各交差点の道路構造は、図 5-2-16-4 に示すとおりである。

表 5-2-16-3(1) 信号現示調査結果 (No.1 平日)

調査年月日：令和5年11月1日（水）

調査地点：No.1



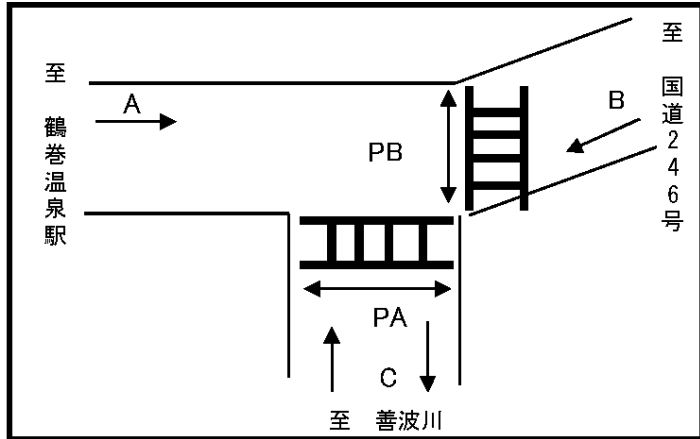
信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A・C	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA・PC	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤
B・D	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤
PD・PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	合計
7:00	28	6	3	3	3	24	4	3	3	3	80
8:00	28	6	3	3	3	24	4	3	3	3	80
9:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
10:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
11:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
12:00	24	6	3	3	3	20	4	3	3	3	72
13:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
14:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
15:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
16:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
17:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
18:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
19:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
20:00	21	6	3	3	3	16	4	3	3	3	65
21:00	21	6	3	3	3	16	4	3	3	3	65
22:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
23:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
0:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
1:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
2:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
3:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
4:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
5:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
6:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70

表 5-2-16-3(2) 信号現示調査結果 (No. 2 平日)

調査年月日：令和5年11月1日（水）

調査地点：No. 2



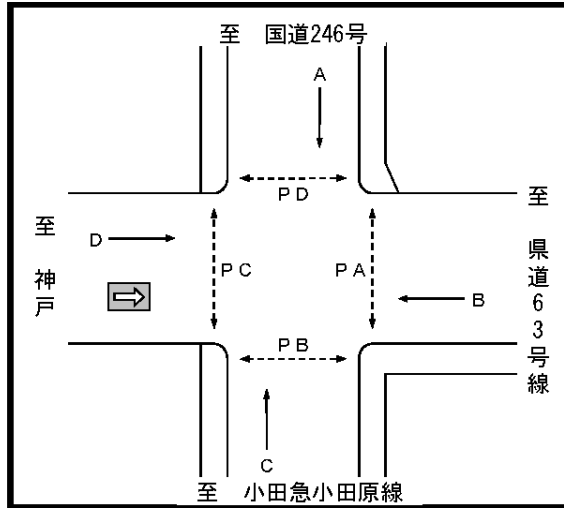
信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AB	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤
C	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤
PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	合計
7:00	91	5	2	3	2	20	6	2	3	2	136
8:00	79	5	2	3	2	16	6	2	3	2	120
9:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
10:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
11:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
12:00	69	5	2	3	2	17	6	2	3	2	111
13:00	61	5	2	3	2	14	6	2	3	2	100
14:00	61	5	2	3	2	14	6	2	3	2	100
15:00	61	5	2	3	2	14	6	2	3	2	100
16:00	89	5	2	3	2	19	6	2	3	2	133
17:00	79	5	2	3	2	16	6	2	3	2	120
18:00	79	5	2	3	2	16	6	2	3	2	120
19:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
20:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
21:00	60	5	2	3	2	14	6	2	3	2	99
22:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
23:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
0:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
1:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
2:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
3:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
4:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
5:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
6:00	73	5	2	3	2	17	6	2	3	2	115

表 5-2-16-3(3) 信号現示調査結果 (No.1 休日)

調査年月日：令和5年10月28日（土）

調査地点：No.1



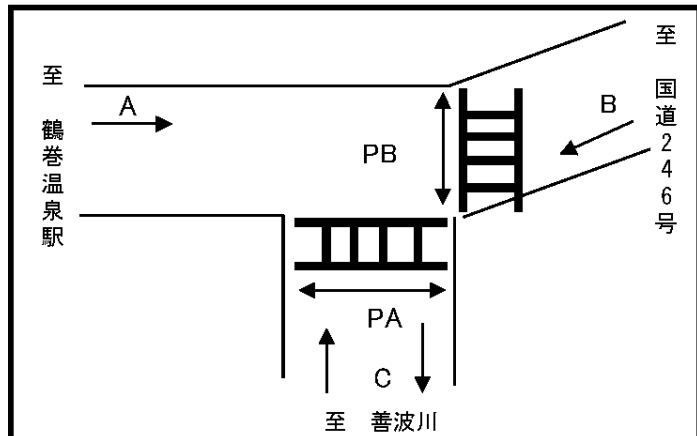
信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A・C	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA・PC	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤
B・D	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤
PD・PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	合計
7:00	28	6	3	3	3	24	4	3	3	3	80
8:00	28	6	3	3	3	24	4	3	3	3	80
9:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
10:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
11:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
12:00	24	6	3	3	3	20	4	3	3	3	72
13:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
14:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
15:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
16:00	23	6	3	3	3	19	4	3	3	3	70
17:00	28	6	3	3	3	21	4	3	3	3	77
18:00	26	6	3	3	3	21	4	3	3	3	75
19:00	21	6	3	3	3	16	4	3	3	3	65
20:00	21	6	3	3	3	16	4	3	3	3	65
21:00	21	6	3	3	3	16	4	3	3	3	65
22:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
23:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
0:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
1:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
2:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
3:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
4:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
5:00	18	6	3	3	3	14	4	3	3	3	60
6:00	21	6	3	3	3	16	4	3	3	3	65

表 5-2-16-3(4) 信号現示調査結果 (No. 2 休日)

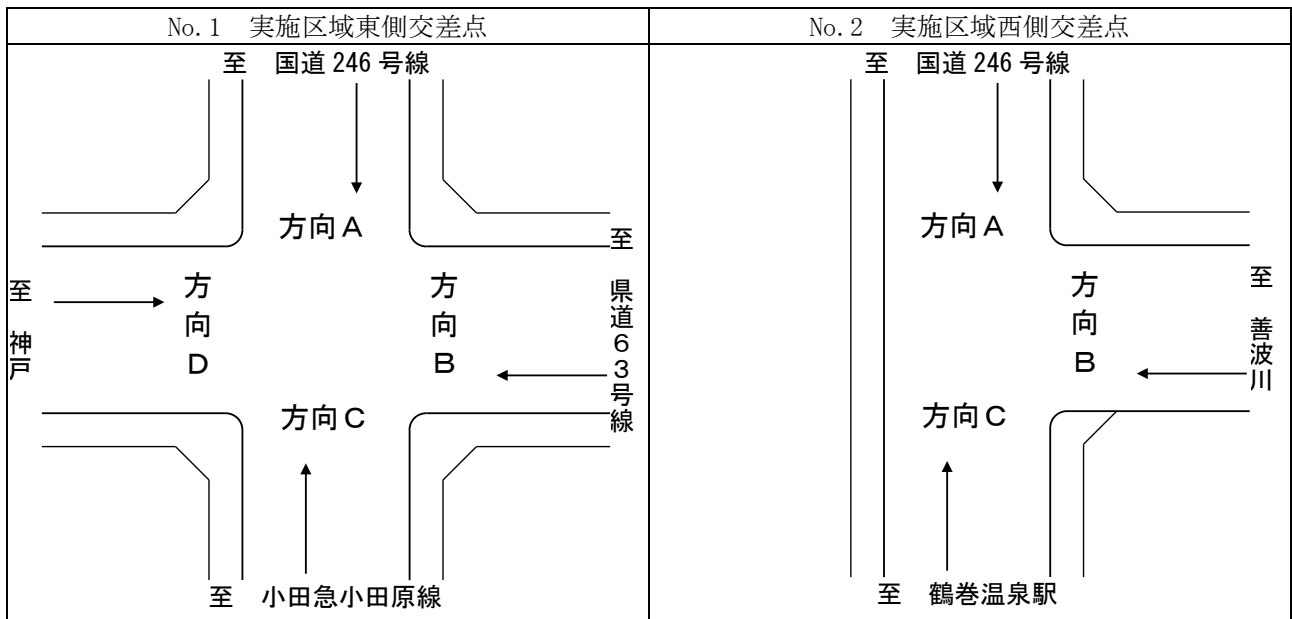
調査年月日：令和5年10月28日(土)

調査地点：No. 2



信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AB	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤
C	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤
PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	合計
7:00	85	5	2	3	2	18	6	2	3	2	128
8:00	79	5	2	3	2	16	6	2	3	2	120
9:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
10:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
11:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
12:00	71	5	2	3	2	18	6	2	3	2	114
13:00	61	5	2	3	2	14	6	2	3	2	100
14:00	61	5	2	3	2	14	6	2	3	2	100
15:00	61	5	2	3	2	14	6	2	3	2	100
16:00	82	5	2	3	2	18	6	2	3	2	125
17:00	79	5	2	3	2	16	6	2	3	2	120
18:00	79	5	2	3	2	16	6	2	3	2	120
19:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
20:00	69	5	2	3	2	16	6	2	3	2	110
21:00	60	5	2	3	2	13	6	2	3	2	98
22:00	47	5	2	3	2	11	6	2	3	2	83
23:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
0:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
1:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
2:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
3:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
4:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
5:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80
6:00	45	5	2	3	2	10	6	2	3	2	80



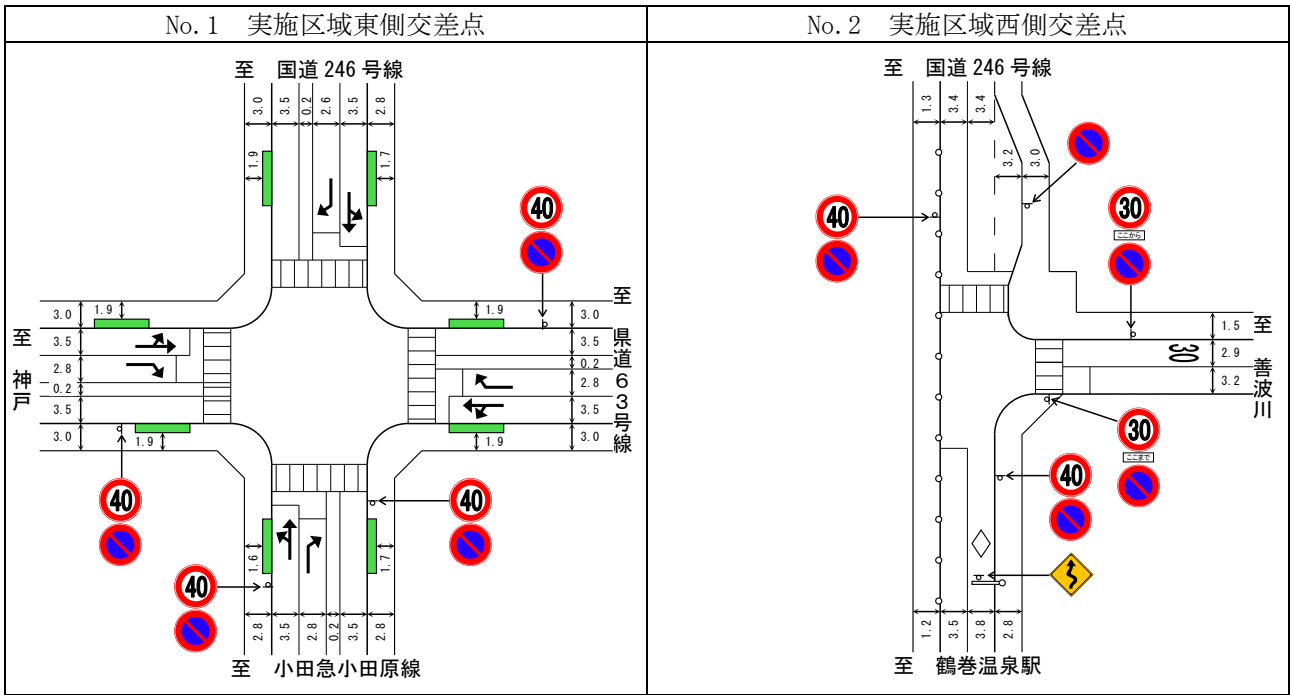
注) 地点番号は、図 5-2-16-1 に対応する。

図 5-2-16-3 渋滞長方向

表 5-2-16-4(1) 渋滞長調査結果

調査地点	方向	車線	交差点総流入交通量最大時					
			平日			休日		
			時間帯	渋滞長増分 (m)	増分合計 (m)	時間帯	渋滞長増分 (m)	増分合計 (m)
No. 1	A	第一車線(直進左折)	8 時台	0	0	16 時台	0	0
		第二車線(右折)		0			0	
	B	第一車線(直進左折)		0			0	
		第二車線(右折)		0			0	
	C	第一車線(直進左折)		0			0	
		第二車線(右折)		0			0	
	D	第一車線(直進左折)		0			0	
		第二車線(右折)		0			0	
No. 2	A	第一車線(直進右左折)	7 時台	0	0	15 時台	0	0
	B	第一車線(直進右左折)		0			0	
	C	第一車線(直進右左折)		0			0	

注) 地点番号は図 5-2-16-1 に、方向は図 5-2-16-3 に対応する。



注) 地点番号は、図 5-2-16-1 に対応する。

図 5-2-16-4 交差点調査地点道路構造

ウ. 通学路等の状況

(ア) 調査事項

通学路等の状況とした。

(イ) 調査方法

既存資料調査によることとした。必要に応じて関係機関への聞き取り調査を行った。

(ウ) 調査地域及び地点

工事用車両の走行により、交通の安全に影響を及ぼすと想定される工事用車両走行ルートとした。

(エ) 調査時期、期間又は時間帯

入手可能な最新の資料とした。

(オ) 調査結果

実施区域周辺の通学路の状況は「別添 4-2 3 工事中の環境保全対策 11)安全（交通）対策」の項における図 4-2-1(p.4-2-5 参照)に示すとおりである。工事用車両走行の主な走行ルートにおいては、通学路が設定されていない。

エ. 交通安全施設、交通安全対策等の状況

(ア) 調査事項

調査事項は、以下に示すとおりとした。

- ・歩道、ガードレール等の交通安全施設の設置状況
- ・道路管理者等が行っている交通安全対策等の状況

(イ) 調査方法

交通安全施設の設置状況を対象とした現地調査によるものとした。

(ウ) 調査地域及び地点

工事用車両の走行により、交通の安全に影響を及ぼすと想定される工事用車両走行ルートについて、既存資料調査及び現地調査を実施した。

(エ) 調査時期、期間又は時間帯

既存資料調査については、入手可能な最新の資料とした。

現地調査は、「イ.交通量の状況」の現地調査と同日に1回実施した。

(オ) 調査結果

交通安全施設、交通安全対策等の状況は図 5-2-16-5 に示すとおりであり、交通量が比較的多い道路については、歩道やガードレールが整備されている。

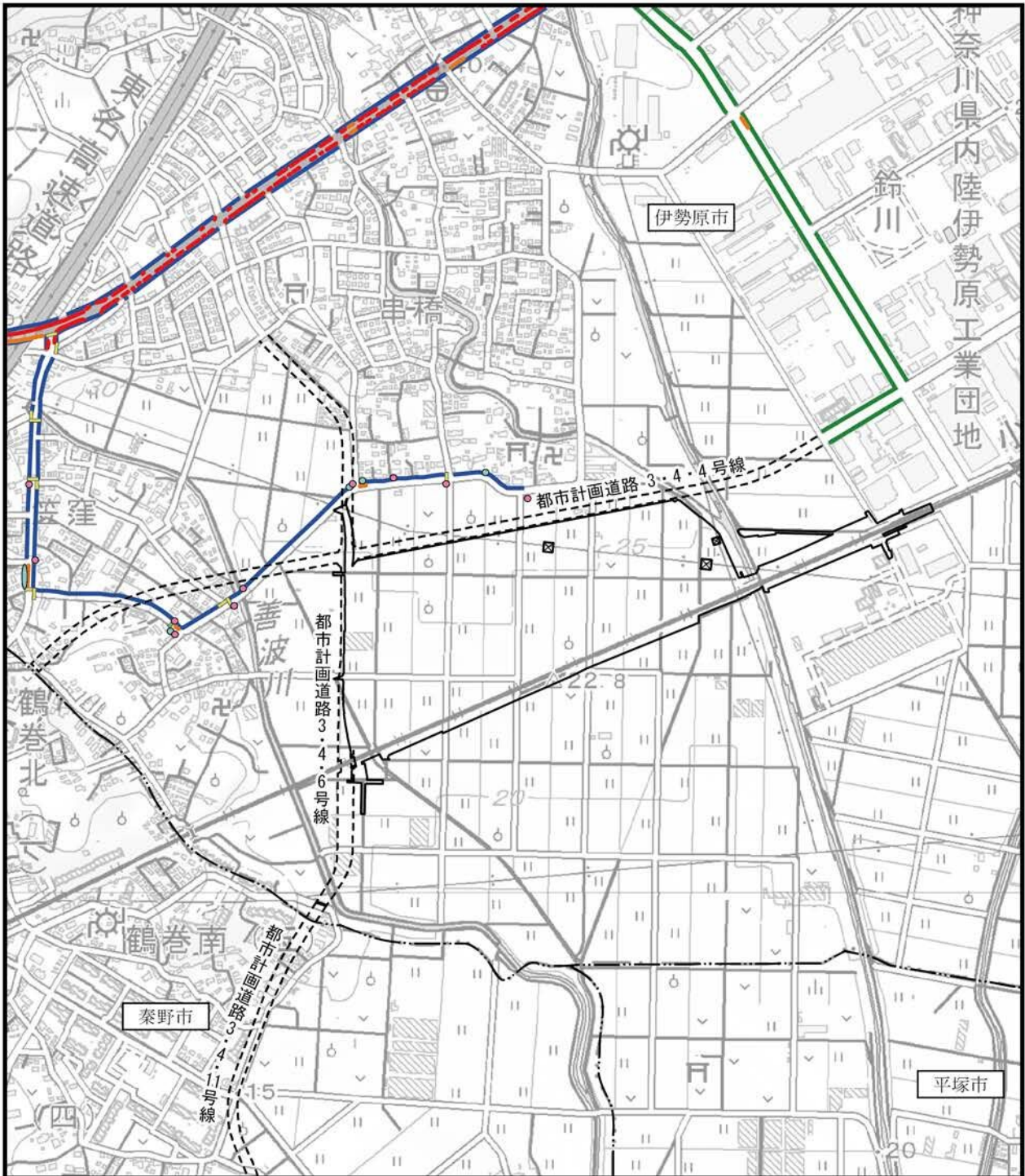


図 5-2-16-5 交通安全施設設置位置図

凡 例

- : 実施区域
- : 市 界
- : ガードパイプ
- : ガードレール
- : 歩道
- : 歩道 (植栽)
- : カーブミラー
- : 横断歩道
- : 視線誘導標



1:10,000

0 250 500m

注1) 〇は既存の鉄塔が設置されている範囲を示す(実施区域範囲外)。

2) 本図は予測評価書案時点におけるものであり、今後の計画の検討及び関係機関との協議等により変更となる可能性がある。

(2) 予測

ア. 工事の実施

(ア) 予測項目

予測項目は、地域の交通安全の変化の状況として以下の項目とした。

(a) 交通流の状況

(b) 交通安全の状況

(イ) 予測地域及び地点

予測地域及び地点は、調査地域及び地点に準ずるものとし、実施区域及びその周辺とした。

(ウ) 予測の対象とする時期、期間又は時間帯

(a) 交通流の状況

予測時期は、1日あたりの工事用車両の走行台数が最大となる時期とし、No.2については実施区域西側の走行ルートを使用する期間（令和9～令和10年度）のうち、工事用車両の運行台数が最大となる工事開始後19ヶ月目とした。No.1については実施区域東側の走行ルートを使用する期間（令和11～令和12年度）のうち、工事用車両の運行台数が最大となる工事開始後27ヶ月目とした。

(b) 交通安全の状況

予測時期は、工事用車両が走行する時期及び時間帯とした。

(エ) 予測手法

(a) 予測手順

a. 交通流の状況

交通流の状況の予測は、「平面交差の計画と設計 基礎編－計画・設計・交通信号制御の手引」（平成30年11月（一社）交通工学研究会）等にも示されている方法に基づき、予測地点における交差点需要率を算出する方法とした。

b. 交通安全の状況

交通安全の状況の予測は、工事計画、交通安全対策、対象道路の状況等を考慮して定行的に行った。

(b) 予測条件

a. 交通流の状況

(i) 需要交通量

交差点需要率と交通混雑度は、1時間の渋滞長の増分を車両台数に換算し、その換算した交通量を実測交通量に加えた需要交通量を用いて算定した。

需要交通量算定結果の詳細は、資料編（p.資-2-220参照）に示すとおりである。

(ii) 飽和交通流率

飽和交通流率は、表5-2-16-5に示すとおり設定した。

表 5-2-16-5 飽和交通流率の設定

項目	各飽和交通流率の内容
飽和交通流率 基本値	「平面交差の計画と設計 基礎編—計画・設計・交通信号制御の手引」に示される値
飽和交通流率 計算値	上記基本値を基に、車線幅員、縦断勾配、大型車混入率、左折車混入、横断歩道による補正を行って算出した数値

(iii) 工事中交通量

予測時期における工事用車両台数は、表 5-2-16-6 に示すとおりである。工事用車両（大型車）の走行時間帯は 8～17 時（12 時台を除く）とした。

なお、工事用車両の搬入及び搬出動線の方向別比率は、図 5-2-16-6 に示すとおりとした。

工事中交通量は、工事中基礎交通量（需要交通量）に工事用車両台数を加えて設定した。予測地点におけるピーク時間帯の工事中交通量は、表 5-2-16-7 に示すとおりである。

表 5-2-16-6(1) 工事用車両台数（工事開始後 19 ヶ月目）

時間帯	搬入（台）			搬出（台）			合計（台）		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
7時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
9時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
10時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
11時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
12時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
14時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
15時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
16時台	7	10	17	7	10	17	14	20	34
17時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	56	80	136	56	80	136	112	160	272

注) 工事用車両台数は、工事時間帯に均等割りとしたことから小数点以下切り上げ処理の都合上、合計が一致しない。

表 5-2-16-6(2) 工事用車両台数（工事開始後 27 ヶ月目）

時間帯	搬入（台）			搬出（台）			合計（台）		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
7時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
9時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
10時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
11時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
12時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
14時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
15時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
16時台	8	55	63	8	55	63	16	110	126
17時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18時台	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	64	440	504	64	440	504	128	880	1,008

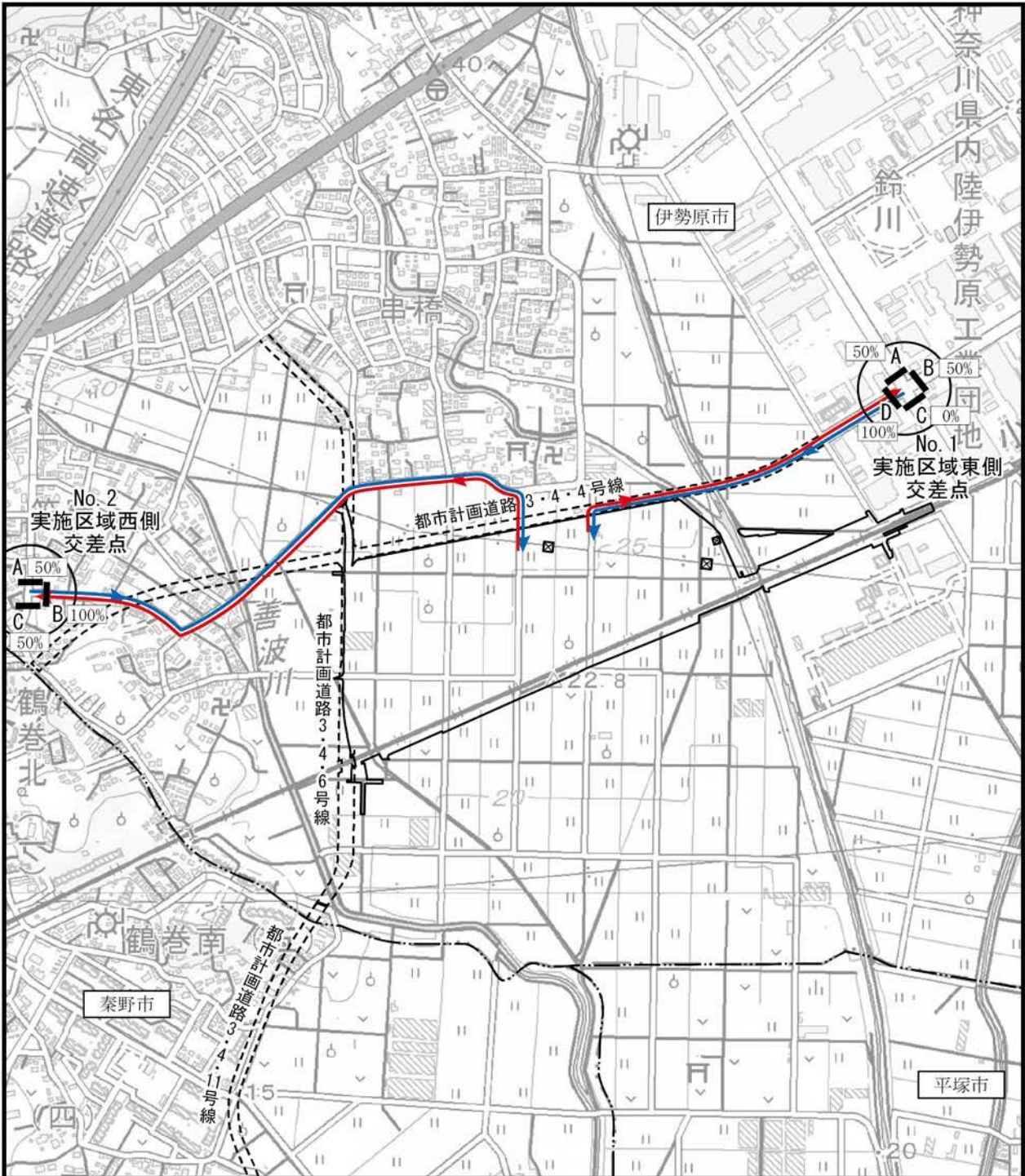
注) 工事用車両台数は、工事時間帯に均等割りとしたことから小数点以下切り上げ処理の都合上、合計が一致しない。

表 5-2-16-7 工事中交通量

交差点	ピーク 時間	断面	工事中基礎交通量 (需要交通量) (台/時)			工事用車両台数 (台/時)			工事中交通量 (台/時)		
			大型車	小型車	計	大型車	小型車	計	大型車	小型車	計
No. 1 実施区域東側 交差点	8~9 時	A	41	324	365	28	4	32	69	328	397
		B	25	188	213	27	4	31	52	192	244
		C	2	204	206	0	0	0	2	204	206
		D	0	109	109	55	8	63	55	117	172
		合計	68	825	893	110	16	126	178	841	1,019
No. 2 実施区域西側 交差点	7~8 時	A	11	184	195	6	3	9	17	187	204
		B	1	89	90	9	8	17	10	97	107
		C	14	595	609	5	3	8	19	598	617
		合計	26	868	894	20	14	34	46	882	928

注 1) 交差点及び断面は、図 5-2-16-6 に対応する。

2) 交差点 No. 2 は、ピーク時間帯に工事用車両の走行はない計画だが、当該時間帯に走行したと想定して予測した。



凡 例

□ : 実施区域

— : 市 界

--- : 都市計画道路 (未整備区間)

→ : 工事用車両の主な走行ルート (入場)

← : 工事用車両の主な走行ルート (出場)

○ : 交通量予測地点

— : 交通量予測断面

図 5-2-16-6 工事用車両分配



1:10,000

0 250 500m

(オ) 予測結果

(a) 交通流の状況

工事用車両の走行に伴う交差点需要率の予測結果は、表 5-2-16-8 に示すとおりである。

工事中交通量による交差点需要率は、No.1 で 0.359、No.2 で 0.491 と、各交差点の処理能力の上限を示す限界需要率を下回っており、交通処理は可能と予測する。

なお、交差点需要率の増加分の最大値は 0.057 であった。

表 5-2-16-8 工事中交差点需要率予測結果

予測地点	ピーク 時間帯	工事中基礎交通量 による交差点需要率 a	工事中交通量 による交差点需要率		増加分 b - a
			b	限界需要率	
No.1 実施区域東側交差点	8～9時	0.302	0.359	0.875	0.057
No.2 実施区域西側交差点	7～8時	0.463	0.491	0.941	0.028

注 1) 予測地点は、図 5-2-16-6 と対応する。

2) 限界需要率は、「(サイクル長－損失時間) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示す。

3) 交差点需要率算定の詳細は資料編 (p. 資-2-222～225) を参照。

(b) 交通安全の状況

歩行者等の通行に伴う交通安全について、関係者に対して交通法規の遵守の指導を徹底するとともに、以下の対策を講じる。

- ・工事用車両の走行ルートについては、関係機関と十分調整を図るとともに、計画的な運行により車両が短期間に集中しないよう配慮する。
- ・実施区域の出入り口付近には必要に応じて交通整理員を配置する等の対策を講じ、歩行者・一般通行車両の安全を図る。
- ・実施区域周辺の主要箇所に工事の予告看板を設ける。
- ・周辺自治会への周知等の配慮を図る。

(3) 評価

ア. 工事の実施

(ア) 評価手法

(a) 工事用車両の走行

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事用車両の走行に伴う交通の安全への影響が実行可能な範囲内でできる限り回避もしくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適切に配慮されているかどうかを明らかにした。

(イ) 評価結果

(a) 工事用車両の走行

a. 環境影響の回避・低減に係る評価

工事中交通量による交差点需要率は、実施区域東側交差点（No. 1）で 0.359、実施区域西側交差点（No. 2）で 0.491 と、各交差点の処理能力の上限を示す限界需要率を下回ることから、本事業の実施に伴い発生する工事用車両の増加が、実施区域周辺道路の交通混雑に著しい影響を引き起こすことはないものとする。

また、歩行者等の通行に伴う交通安全について、関係者に対して交通法規の遵守の指導を徹底するとともに、以下の対策を講じる。

- ・工事用車両の走行ルートについては、関係機関と十分調整を図るとともに、計画的な運行により車両が短期間に集中しないよう配慮する。
- ・実施区域の出入り口付近には必要に応じて交通整理員を配置する等の対策を講じ、歩行者・一般通行車両の安全を図る。
- ・実施区域周辺の主要箇所に工事の予告看板を設ける。
- ・周辺自治会への周知等の配慮を図る。

以上のことから、工事用車両の走行に伴う交通の安全への影響は、実行可能な範囲内でできる限り回避もしくは低減が図られ、実施区域周辺に対する環境の保全等について適切に配慮されていると評価する。

2 対象事業に係る環境影響の総合的な評価

本事業の実施による環境への影響について、調査、予測及び評価を行った結果、いずれの環境要素に対しても、環境保全対策を適切に実施することにより、環境への影響は実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されると評価される。また、環境要素に関する基準又は目標との整合も図られていると評価される。

したがって、本事業の実施による環境への影響を総合的に検討した結果、本事業の実施による環境への影響の程度は小さく、環境の保全について適正に配慮しているものと評価する。

別添 5－3 配慮事項の選定及び環境保全上の見地から 講じようとする措置

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1 配慮事項の選定..... | 5-3-1 |
| 2 環境保全上の見地から講じようとする措置..... | 5-3-2 |
-

別添 5-3 配慮事項の選定及び環境保全上の見地から講じようとする措置

1 配慮事項の選定

配慮事項の選定にあたっては、表 5-3-1 に示すとおり選定した。

表 5-3-1 配慮事項の選定

配慮事項	選定結果	選定・非選定の理由
電磁波の漏洩防止措置	×	施設計画において、電磁波を発生させるような施設の立地計画はない。
有害化学物質の排出抑制措置	○	施設計画において、急性毒性物質、慢性毒性物質、発がん性物質等の人の健康を損なうおそれ又は動植物の生息もしくは生育に支障を及ぼすおそれがある有害化学物質を発生させるような施設や、オゾン層を破壊するようなフロン等の物質を排出する施設の立地計画はないものの、PRTR対象の化学物質の取扱い及び貯蔵を行う計画があるため、配慮事項として選定する。
光害の抑制措置	○	総合車両所の稼働は365日を計画している。車両の整備・点検等については原則として日中時間帯に行う計画であるが、車両故障等イレギュラーな状況においては深夜時間帯に作業を行う可能性があり、また、屋外に街路灯を設置するため、配慮事項として選定する。
遺伝子汚染防止措置	×	施設計画において、生態系に影響を及ぼすような遺伝子組み換え行為を行う施設の立地計画はない。
地震等の自然災害による二次災害の防止措置	○	ガソリン、シンナー（「消防法」に基づく危険物第4類）等の危険物を貯蔵するため、配慮事項として選定する。
ヒートアイランド現象の緩和に寄与する措置	×	事業実施区域及びその周辺は、田畑などが広がる農業振興地域に属しビルの建て込んだ市街地ではなく、また、「伊勢原市地域まちづくり推進条例」に基づき敷地面積の計10%以上の緑地を設ける計画であるため。本計画がヒートアイランド現象の要因となることはない。

2 環境保全上の見地から講じようとする措置

選定した配慮事項について、環境保全上の見地から講じようとする措置を検討した結果は以下のとおりである。

1) 有害化学物質の排出抑制措置

今回設置する総合車両所等では、現在の^{大野総合車両所}と同様に、PRTR 対象の化学物質の取扱い及び貯蔵を行う計画である。

化学物質の管理及び処理については、その製品の安全データシート(化管法 SDS 制度に基づく)の取扱方法に準じている。消防法や毒物及び劇物取締法の危険物に該当するものに関しては、隔離された倉庫で施設の上、厳重に保管しており、処理方法としては、リサイクル、浄化処理、産業廃棄の3通りがある。油脂関係はリサイクルのため、専門のリサイクル会社が引き取り、洗浄剤など排水に溶け込んだ化学物質については、車両所内の汚水排水系統にて工業排水処理設備に集め、浄化処理を行ったのち、公共下水道に放流する。その他少量の化学物質や工業排水処理設備から排出された汚泥については、産業廃棄物として処理する。

加えて、^{大野総合車両所}では危険物等の使用を検討する段階において、JISHA 方式定性的手法による化学物質リスクアセスメントを実施し、そのリスクを数値化して、危険性の低いものの採用及び代替品の検討をしており、今回も同様の措置を講じる予定である。

2) 光害の抑制措置

対象計画における総合車両所の稼働は365日を計画している。車両の整備・点検等については原則として日中時間帯に行う計画であるが、車両故障等イレギュラーな状況においては深夜時間帯に作業を行う可能性がある。また、屋外には街路灯等を設置する予定である。

これらの施設からの照明が周辺の生活環境や自然環境、農作物に影響を及ぼさないよう、照明数の抑制、設置場所や設置方法の工夫、上方へ漏れる光が少ない照明器具の採用等による光の拡散の抑制、適切な輝度の光源や昆虫類の誘因が少ない波長の光源の採用等、十分な措置を講じる。

3) 地震等の自然災害による二次災害の防止措置

総合車両所では、消防法に規定する危険物であるガソリン、シンナー等を取り扱い、貯蔵する。

これらの取り扱い、貯蔵にあたっては、「別添 5-2 1 環境影響予測評価 15)安全 (1 危険物等) (2)予測」の項 (p. 5-2-286) に示したとおり、関係法令に準拠した取扱い、貯蔵を行うこととしている。また、適切な防災保安体制を構築するとともに、施設管理を徹底し、自然災害の発生時には適切な措置を講じる。

別添 5－4 事後調査の計画

1 事後調査項目の選定.....	5-4-1
2 事後調査の計画.....	5-4-3
1) 騒音.....	5-4-3
2) 振動.....	5-4-4
3) 植物・動物・生態系（2 動物）.....	5-4-5
4) 植物・動物・生態系（3 水生生物）.....	5-4-7
5) 植物・動物・生態系（4 生態系）.....	5-4-8
3 事後調査報告書の提出時期.....	5-4-10

別添 5-4 事後調査の計画

1 事後調査項目の選定

事後調査を実施する必要のある項目の選定に当たっては、「別添 5-2 環境影響予測評価」の結果を基に、表 5-4-1-1(1)～(2)に示すとおり選定した。

表 5-4-1-1(1) 事後調査項目の選定及び事後調査を実施しない理由

区分		工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用			事後調査項目の選定 又は非選定の理由
		建設機械の稼働	工車用車両の走行	造成等の実施	施設の存在	施設の稼働	関係車両の走行	
評価項目	評価細目							
大気汚染	浮遊粒子状物質	×	×	—	—	×	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	二酸化窒素	×	×	—	—	×	—	
	粉じん	—	—	×	—	—	—	
水質汚濁	生活環境項目	—	—	×	—	×	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
騒音・低周波音	騒音	×	○	—	—	○	—	・下記ウに該当し、環境保全対策等の実施効果を確認する必要があることから、工車用車両の走行及び施設の稼働について事後調査項目として選定する。 ・建設機械の稼働については、下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
振動	振動	×	○	—	—	○	—	
廃棄物・発生土	廃棄物	—	—	×	—	×	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	発生土	—	—	×	—	—	—	
水象	河川	—	—	×	—	×	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。

注) ○：事後調査を実施する項目、×：事後調査を実施しない項目、—：予測評価を実施していない項目
 なお、表中の「事後調査項目の選定又は非選定の理由」欄におけるア、イ、ウは以下のとおりである。
 ア：予測の精度が十分ではなく、検証を要するもの。
 イ：効果が出現するのに時間を要するか又は効果に係る知見が不十分な環境保全対策を講ずるもの。
 ウ：将来において周辺状況に変化が生じること等が予想され、事後調査の結果に基づく環境保全対策の修正等があらかじめ見込まれるもの。

表 5-4-1-1(2) 事後調査項目の選定及び事後調査を実施しない理由

区分		工事中			土地又は工作物の存在及び供用			事後調査項目の選定 又は非選定の理由
		建設機械の稼働	工事用車両の走行	造成等の実施	施設 の存在	施設 の稼働	関係 車両の走行	
評価項目	評価細目							
植物・ 動物・ 生態系	植物	—	—	×	—	—	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	動物	—	—	○	—	—	—	・下記イに該当し、環境保全対策等の実施効果を確認することから、造成等の実施について事後調査項目として選定する。
	水生生物	—	—	○	—	—	—	
	生態系	—	—	○	—	—	—	
景観	景観	—	—	—	×	—	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
レクリエーション 資源	レクリエーション 資源	—	×	—	—	—	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
温室効果ガス	温室効果ガス	×	×	—	—	×	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
安全	危険物等	—	—	—	—	×	—	・下記ア、イ、ウに該当しないため、事後調査項目として選定しない。
	交通	—	×	—	—	—	—	

注) ○：事後調査を実施する項目、×：事後調査を実施しない項目、—：予測評価を実施していない項目
 なお、表中の「事後調査項目の選定又は非選定の理由」欄におけるア、イ、ウは以下のとおりである。
 ア：予測の精度が十分ではなく、検証を要するもの。
 イ：効果が出現するのに時間を要するか又は効果に係る知見が不十分な環境保全対策を講ずるもの。
 ウ：将来において周辺状況に変化が生じること等が予想され、事後調査の結果に基づく環境保全対策の修正等があらかじめ見込まれるもの。

2 事後調査の計画

1) 騒音

(1) 調査項目

騒音の調査項目は、表 5-4-2-1 に示すとおりとする。

表 5-4-2-1 騒音の事後調査項目

区分	事後調査項目
工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通騒音（自動車交通量含む）
供用時	施設の稼働に伴う騒音

(2) 調査方法

調査方法は、騒音レベルについては、「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 環境庁告示第 64 号）及び JIS Z 8731 の「環境騒音の表示・測定方法」に準拠した方法による。自動車交通量については、車種別、方向別、時間別に数取器を用いて計測する方法による。

(3) 調査地域及び地点

調査地域及び地点は、表 5-4-2-2 に示すとおりとする。

表 5-4-2-2 騒音の調査地点

区分	事後調査項目	調査地点
工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通騒音	工事用車両の走行に伴う騒音の予測地点である、工事用車両の走行ルート 2 地点とする (p. 5-2-90 参照)。
供用時	施設の稼働に伴う騒音	施設の稼働に伴う騒音の予測結果より、最大値出現地点が実施区域北側であることから、敷地境界北側 1 地点とする。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査時期は、表 5-4-2-3 に示すとおりとする。

表 5-4-2-3 騒音の調査時期等

区分	事後調査項目	調査地点
工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通騒音	実施区域西側の走行ルートを使用する期間及び実施区域東側の走行ルートを使用する期間において、それぞれ工事用車両の走行台数が最大となる時期に各 1 回とし、時間帯は 6～22 時とする。
供用時	施設の稼働に伴う騒音	施設の稼働が定常の状態となる時期に 1 回（24 時間）とする。

(5) 検証方法

事後調査結果を予測結果と対比し、事後調査時の状況を検証する。

2) 振動

(1) 調査項目

振動の調査項目は、表 5-4-2-4 に示すとおりとする。

表 5-4-2-4 振動の事後調査項目

区分	事後調査項目
工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通振動
供用時	施設の稼働に伴う振動

(2) 調査方法

調査方法は、「振動規制法施行規則」（昭和 51 年 総理府令第 58 号）及び JIS Z 8735 の「振動レベル測定方法」に準拠した方法による。

(3) 調査地域及び地点

調査地域及び地点は、表 5-4-2-5 に示すとおりとする。

表 5-4-2-5 振動の調査地点

区分	事後調査項目	調査地点
工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通振動	工事用車両の走行に伴う振動の予測地点である、工事用車両の走行ルート 2 地点とする (p. 5-2-90 参照)。
供用時	施設の稼働に伴う振動	施設の稼働に伴う振動の予測結果より、最大値出現地点が実施区域北側であることから、敷地境界北側 1 地点とする。

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査時期は、表 5-4-2-6 に示すとおりとする。

表 5-4-2-6 振動の調査時期等

区分	事後調査項目	調査地点
工事中	工事用車両の走行に伴う道路交通振動	実施区域西側の走行ルートを使用する期間及び実施区域東側の走行ルートを使用する期間において、それぞれ工事用車両の走行台数が最大となる時期に各 1 回とし、時間帯は 6～22 時とする。
供用時	施設の稼働に伴う振動	施設の稼働が定常の状態となる時期に 1 回 (24 時間) とする。

(5) 検証方法

事後調査結果を予測結果と対比し、事後調査時の状況を検証する。

3) 植物・動物・生態系（2 動物）

(1) 調査項目

動物の事後調査項目は、造成等の実施に伴い、工事開始前に水田及び用水路で捕獲・移設を行った重要な両生類、昆虫類等（以下、「事後調査対象種」という。）とする。現地調査結果及び予測から想定される事後調査対象種は表 5-4-2-7 に示すとおりである。

表 5-4-2-7 動物の事後調査項目

区分	想定される事後調査対象種	
工事中	両生類	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
	昆虫類	ホソミイトトンボ
		ハグロトンボ
		ハラビロトンボ
		ナツアカネ
		ミヤマアカネ
		コオイムシ
		コガムシ
		コガタミズアブ

(2) 調査方法

調査方法は、表 5-4-2-8 に示すとおりとする。なお、工事実施前（移設実施時）は調査時期及び事後調査対象種の生息の特性を踏まえて選定する。

表 5-4-2-8 動物の調査方法

想定される事後調査対象種		調査方法
両生類	ムカシツチガエル	直接観察法、卵塊・幼生調査、鳴き声調査
	トウキョウダルマガエル	
	シュレーゲルアオガエル	
昆虫類	ホソミイトトンボ	直接観察法、底生生物任意採集法
	ハグロトンボ	
	ハラビロトンボ	
	ナツアカネ	
	ミヤマアカネ	
	コオイムシ	
	コガムシ	
	コガタミズアブ	

(3) 調査地域及び地点

調査地域及び地点は、表 5-4-2-9 に示すとおりとする。

なお、移設先については、実施区域周辺の類似環境を想定しているが、具体的な地点については捕獲された事後調査対象種や移設作業時の周辺環境に応じて適切に選定する。

表 5-4-2-9 動物の調査地域及び地点

時期	調査地域及び地点
工事实施前 (移設実施時)	改変区域
工事实施中	移設を実施した地点又は地域

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査時期は、表 5-4-2-10 に示すとおりとする。

工事实施前（移設実施時）は、工事開始時期と事後調査対象種の生息の特性を踏まえて確認しやすい時期とする。工事实施中（移設後）は表 5-4-2-10 に示すとおり、事後調査対象種を移設してから 3 年間の各時期に実施し、3 年間のモニタリング結果を踏まえ、必要に応じて更なるモニタリングの実施や環境保全対策を検討する。

表 5-4-2-10 動物の調査時期

想定される事後調査対象種		調査時期	
		工事实施前（移設実施時）	工事实施中
両生類	ムカシツチガエル	工事開始時期と事後調査対象種の生息の特性を踏まえて確認しやすい時期とする。	早春期、春季、夏季に各1日、3年間実施
	トウキョウダルマガエル		
	シュレーゲルアオガエル		
昆虫類	ホソミイトトンボ		春季、夏季、秋季に各1日、3年間実施
	ハグロトンボ		
	ハラビロトンボ		
	ナツアカネ		
	ミヤマアカネ		
	コオイムシ		
	コガムシ		
コガタミズアブ			

(5) 検証方法

事後調査の結果を踏まえ、造成等の実施に伴う動物の重要種への影響が、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減又は代償が図られているか、環境の保全についての配慮が適正になされているかを検討する。

4) 植物・動物・生態系（3 水生生物）

(1) 調査項目

動物の事後調査項目は、造成等の実施に伴い、工事開始前に水田及び用水路で捕獲・移設を行った重要な魚類、ベントス（底生生物）等（以下、「事後調査対象種」という。）とする。現地調査結果及び予測から想定される事後調査対象種は、表 5-4-2-11 に示すとおりとする。

ただし、ベントス（底生生物）調査で確認された昆虫類は、「3) 植物・動物・生態系（2 動物）」にて事後調査結果の検証を行う。

表 5-4-2-11 水生生物の事後調査項目

区分	想定される事後調査対象種	
工事中	魚類	アブラハヤ
		ヒガシシマドジョウ
		ナマズ
	ベントス (底生生物)	マルタニシ
		ヒラマキミズマイマイ

(2) 調査方法

調査方法は、表 5-4-2-12 に示すとおりとする。なお、工事実施前（移設実施時）は調査時期及び事後調査対象種の生息の特性を踏まえて選定する。

表 5-4-2-12 水生生物の調査方法

事後調査項目		調査方法
魚類	アブラハヤ	直接観察法、捕獲
	ヒガシシマドジョウ	
	ナマズ	
ベントス (底生生物)	マルタニシ	任意採集法
	ヒラマキミズマイマイ	

(3) 調査地域及び地点

調査地域及び地点は、表 5-4-2-13 に示すとおりとする。

なお、移設先については、実施区域周辺の類似環境を想定しているが、具体的な地点については捕獲された事後調査対象種や移設作業時の周辺環境に応じて適切に選定する。

表 5-4-2-13 水生生物の調査地域及び地点

時期	調査地域及び地点
工事実施前 (移設実施時)	改変区域
工事実施中	移設を実施した地点又は地域

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査時期は、表 5-4-2-14 に示すとおりとする。

工事実施前（移設実施時）は、工事開始時期と事後調査対象種の生息の特性を踏まえて確認しやすい時期とする。工事実施中（移設後）は表 5-4-2-14 に示すとおり、事後調査対象種を移設してから 3 年間の各時期に実施し、3 年間のモニタリング結果を踏まえ、必要に応じて更なるモニタリングの実施や環境保全対策を検討する。

表 5-4-2-14 水生生物の調査時期

事後調査項目		調査時期	
		工事実施前（移設実施時）	工事実施中
魚類	アブラハヤ	工事開始時期と事後調査対象種の生息の特性を踏まえて確認しやすい時期とする。	春季、夏季、秋季に各1日、3年間実施
	ヒガシシマドジョウ		
	ナマズ		
ベントス (底生生物)	マルタニシ		
	ヒラマキミズマイマイ		

(5) 検証方法

事後調査の結果を踏まえ、造成等の実施に伴う水生生物の重要種への影響が、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減又は代償が図られているか、環境の保全についての配慮が適正になされているかを検討する。

5) 植物・動物・生態系（4 生態系）

(1) 調査項目

生態系の事後調査項目は、造成等の実施に伴い、工事開始前に水田及び用水路で捕獲・移設を行った注目種・群集等（以下、「事後調査対象種」という。）とする。現地調査結果及び予測から想定される事後調査対象種は表 5-4-2-15 に示すとおりである。

表 5-4-2-15 生態系の事後調査項目

区分	想定される事後調査対象種	
工事中	ベントス (底生生物)	ヤゴ（トンボの幼虫）

(2) 調査方法

調査方法は、表 5-4-2-16 に示すとおりとする。なお、工事実施前（移設実施時）は調査時期及び事後調査対象種の生息の特性を踏まえて選定する。

表 5-4-2-16 生態系の調査方法

想定される事後調査対象種		調査方法
ベントス (底生生物)	ヤゴ（トンボの幼虫）	直接観察法、底生生物任意採集法

(3) 調査地域及び地点

調査地域及び地点は、表 5-4-2-17 に示すとおりとする。

なお、移設先については、実施区域周辺の類似環境を想定しているが、具体的な地点については捕獲された事後調査対象種や移設作業時の周辺環境に応じて適切に選定する。

表 5-4-2-17 生態系の調査地域及び地点

時期	調査地域及び地点
工事実施前 (移設実施時)	改変区域
工事実施中	移設を実施した地点又は地域

(4) 調査時期、期間又は時間帯

調査時期及び期間は、「3)植物・動物・生態系(2 動物) (4)調査時期、期間又は時間帯」に示す重要な昆虫類と同様とする。事後調査結果を踏まえ、必要に応じて更なるモニタリングの実施や環境保全対策を検討する。

(5) 検証方法

事後調査の結果を踏まえ、造成等の実施に伴う生態系の注目種・群集への影響が、事業者の実行可能な範囲内で回避・低減又は代償が図られているか、環境の保全についての配慮が適正になされているかを検討する。

3 事後調査報告書の提出時期

事後調査報告書の提出時期を表 5-4-3-1 に示す。

表 5-4-3-1 事後調査報告書の提出時期

事後調査実施時期	事後調査項目	事後調査報告書提出時期
工事中	騒音	事後調査期間中に毎年1回、前年度に実施した項目をまとめて、報告書を提出する。
	振動	
	植物・動物・生態系 (2 動物)	
	植物・動物・生態系 (3 水生生物)	
供用時	植物・動物・生態系 (4 生態系)	施設の稼働が定常の状態となる時期に事後調査を実施した後、報告書を提出する。
	騒音	
	振動	

別添 5－5 審査意見書に基づく実施計画書の変更内容又は 変更しない場合は、その理由

- 1 審査意見書に基づく実施計画書の変更内容又は変更しない場合は、その理由 5-5-1
 - 2 予測評価書案作成に当たって実施計画書の変更箇所及び変更内容 5-5-3
-

別添 5-5 審査意見書に基づく実施計画書の変更内容又は変更しない場合はその理由

1 審査意見書に基づく実施計画書の変更内容又は変更しない場合は、その理由

次ページ以降に、審査意見書に基づく実施計画書の変更内容又は変更しない場合は、その理由を示す。

審査意見書の内容	審査意見書に基づく実施計画書の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>I 総括事項</p> <p>対象事業は、新たに総合車両所を建設する計画であるが、事業実施区域及びその周辺は、田畑などが広がる農業者振興地域に属し、大野総合車両所と比べ静かな環境にあることから、事業者は、こうした環境に配慮するとともに、河川や農業用排水路に影響が及ばないよう留意する計画としている。</p> <p>また、鈴川の既設橋梁と同程度の高さまで盛土する土砂の搬入や鉄道関連施設の建設に係る工事用車両の通行については、伊勢原市が新たに整備する都市計画道路の計画を考慮の上、市と適切に連携して工程の調整を図っていくとしている。</p> <p>こうした計画に沿って調査等を進めるに当たり、詳細な工事計画等は未確定であることから、計画を具体化するに当たっては、適宜、関係住民等に丁寧な説明する必要がある。また、事業による影響を可能な限り低減する観点から、詳細な工事工程や施設計画を踏まえて評価項目や調査方法を改めて精査し、これらを反映させた適切な調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>以上</p>	<p>I 総括事項</p> <p>審査意見書の内容のとおり、事業実施区域及びその周辺は、田畑などが広がる農業者振興地域に属し、大野総合車両所と比べ静かな環境に存するため、こうした環境に配慮するとともに、河川や農業用排水路に影響が及ばないよう留意する計画としています。</p> <p>また、鈴川の既設橋梁と同程度の高さまで盛土する土砂の搬入や鉄道関連施設等の建設に係る工事用車両の通行については、伊勢原市が新たに整備する都市計画道路の計画を考慮の上、市と適切に連携して工程の調整を図っております。</p> <p>実施計画書段階において未確定であった工事計画等の具体化に当たっては、適宜説明会を開催する等、関係住民等に丁寧に説明するとともに、事業による影響を可能な限り低減する観点から、詳細な工事工程や施設計画を検討の上、これらを反映させた適切な調査、予測及び評価を行いました。</p>

2 予測評価書案作成に当たって実施計画書の変更箇所及び変更内容

予測評価書案の作成に当たって、事業計画の具体化に伴い実施計画書の内容を一部変更した。変更した箇所及び変更内容は、表 5-5-2-1 に示すとおりである。

表 5-5-2-1 事業計画の具体化に伴う変更した箇所及び変更内容

変更箇所	変更事項	変更内容	予測評価書案のページ
別添3 別添3-1 位置又は実施区域			
1 実施区域	実施区域	関係公共施設管理者等との協議や設計及び工事計画の深度化により、実施区域西側の付け替え道路を市道81号線に接続するとともに、実施区域南西側と東側の現道等との接続位置及び工事範囲を見直したことから、実施区域の範囲が変更となった。 また、実施区域の範囲の一部変更に伴い、植物、動物、生態系の調査範囲が変更となった。	
別添4 別添4-1 規模			
1 対象事業の規模	実施区域の面積	関係公共施設管理者等との協議や設計の深度化に伴い、用途ごとの面積を見直したことにより、実施区域の面積は合計約174,000 m ² (約17.4 ha) から約177,200 m ² (約17.72 ha) に変更となった。	

別添 6 対象事業を実施するにつき必要な許可等の種類及び内容

- 1 対象事業を実施するにつき必要な許可等の種類及び内容 6-1-1
-

別添6 対象事業を実施するにつき必要な許可等の種類及び内容

1 対象事業を実施するにつき必要な許可等の種類及び内容

本事業を実施するにあたり、許認可等の取得を予定する事項は、表 6-1-1 に示すとおりである。

表 6-1-1 対象事業を実施するにつき必要な許可等

許可等の内容	関係法令等の名称	許認可権者等
鉄道施設の変更の認可	鉄道事業法(S61. 12. 4 法律92) 第12条	国土交通省関東運輸局
建築確認申請	建築基準法(S25. 5. 24 法律201) 第6条	建築主事
特定施設（有害物質貯蔵指定施設） 設置届出	水質汚濁防止法(S45. 12. 25 法律138) 第5条第1項、第5条第3項	神奈川県知事
一定の規模以上の土地の形質の 変更届出	土壤汚染対策法(H14. 5. 29 法律53) 第3条第7項及び第4条第1項	神奈川県知事
指定事業所の設置許可申請	神奈川県生活環境の保全等に関する 条例(H9. 10. 17 条例35) 第3条	神奈川県知事
河川法に基づく許可申請	河川法(S39. 7. 10 法律167) 第26条	神奈川県知事
農地利用計画の変更申請	農業振興地域の整備に関する法律	神奈川県知事

本書に掲載した1万分の1及び5万分の1の地図は、国土地理院の電子地形図25000を使用したものである。