

小田急電鉄総合車両所移転計画
環境影響予測評価書案に係る
補足資料

令和 7 年 5 月 29 日

小田急電鉄株式会社

目次

2－1	洗浄剤などの化学物質の処理方法について・・・・・・・・・・	1
2－2	施設の稼働に伴う環境影響について・・・・・・・・・・	3
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・・・・・・・・	4
4－2	工事用車両の走行に伴う騒音の評価について・・・・・・・・・・	5
15－1	重要な植物種の予測評価について・・・・・・・・・・	7
15－2	重要な哺乳類及び鳥類の保全対策について・・・・・・・・・・	8
15－3	重要な昆虫類の移設について・・・・・・・・・・	9
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・・・・・・・・	10
18－2	工事用車両の走行台数増加の影響について・・・・・・・・・・	11
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・・・・・・・・・・	12
21－1	工事用車両の当初の走行予定と分散化について・・・・・・・・・・	13

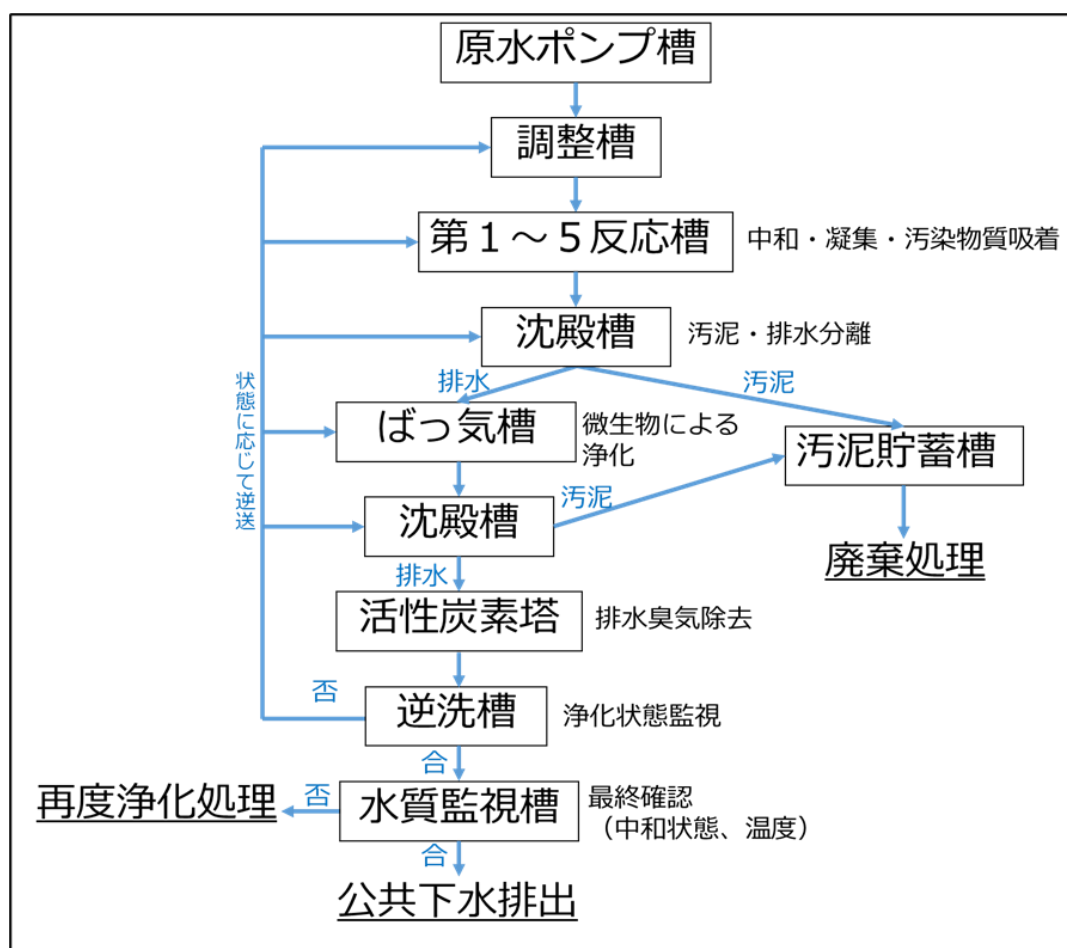
2-1 [水質汚濁] 洗剤などの化学物質の処理方法について

【質問】

今回の図書の書き方では、どのような種類の物質をどのように処理するかわからないため、具体的に説明してほしい。

【回答】

車両所で使用する薬剤等については、予測評価書案 p.5-2-286 記載のとおり、大きく分けて、リサイクル、浄化処理、産業廃棄の3通りにより処理を行っております。この内、工業用排水処理設備により浄化処理を行う主な洗剤等は表2-1-(1)に示すとおりです。工業用排水処理設備での具体的な処理手順については、予測評価書案 p.5-2-288 図5-2-15-1のとおりです。



予測評価書案図 5-2-15-1

表 2－1－（１） 使用を想定している主な洗浄剤

No.	使用用途	成分
1	鉄道車両外板用 （洗浄機用洗剤）	有機酸、アルコール系溶剤、グリコール系溶剤、アルカ ノールアミン、陰イオン界面活性剤、非イオン界面活性 剤、水
2	鉄道車両外板用 （定期検査時手洗 い用洗剤）	ノニオン界面活性剤、有機多価カルボン酸、フッ化水 素、水
3	台車・大型部品用	水酸化ナトリウム
4	部品・グリース用	陽イオン界面活性剤、水
5	内装部品用	界面活性剤、アルカリビルダー
6	洗濯用	ケイ酸塩、リン酸塩、陰イオン界面活性剤

2－2　【水質汚濁】 施設の稼働に伴う環境影響について

【質問】

施設更新の観点から、より環境への負荷が低減できるような施設が望ましく、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もしくは低減が図られていることを説明してほしい。

【回答】

水質汚濁の防止について、2－1の回答のとおり、適切な排水処理を行っており、使用薬剤についても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および代替品の検討をしていることから、現在の大野総合車両所においても実行可能な範囲でできる限り回避もしくは低減が図られていると評価しております。加えて、現在屋外で実施している手洗い洗浄を新しい車両所では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から、更なる環境負荷の回避、低減が図られます。

また、水質汚濁とは直接的な関係はありませんが、施設更新に伴い、太陽光発電による温室効果ガスの削減や、低騒音機器の導入による騒音防止など行う計画としております。

4-1 【騒音】 工事車両走行に伴う騒音の基準超過への対応について

【質問】

騒音の環境基準超過への対応として、車両台数の減少を検討するうえで、走行ルートの分散化（追加）を行うとしていることから、予測評価の必要性も含めて具体的に説明してほしい。

【回答】

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下図のようなルートを検討しております。No.1 都市計画道路の予測条件（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 No.1 地点の予測結果を下回ります。また、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おります。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んで参ります。



図4-1-(1) 工事用車両の分散先ルート

(参考)

施工手順の見直しによる盛土量の削減

盛土工事については、圧密促進のため造成高以上の盛土（余盛り）を行う必要があります。造成範囲をブロックに区切って、順次施工とすることで、余盛分を場内転用可能となるため、盛土量の削減が図られます。

4-2 [騒音] 工事用車両の走行に伴う騒音の評価について

【質問】

住居位置では環境基準はクリアしているという説明について、図書には記載のないことから具体的に説明してほしい。

【回答】

当該断面 No.1 (図4-2-(1) 及び予測評価書案 p.5-2-93 の図 5-2-3-9 参照) については、表4-2-(1) に示すとおり、北側住居地域は“第1種低層住居専用地域”のため「地域の類型：A 地域」、北側道路端は“用途地域無指定”のため「地域の類型：B 地域」となり、それぞれ環境基準値が異なります。また、北側住居地域は現況で既に環境基準値を超過（現況値 65dB(市道 81 号線の調査結果) > 環境基準値 60dB）しているため、評価基準は“現況非悪化”としました。そのため、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ました。

その結果、北側住居地域では 65dB (= 現況値 65dB) と予測され評価基準と整合が図られていましたが、道路端では 67dB と予測され評価基準（環境基準 65dB 以下）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いました。

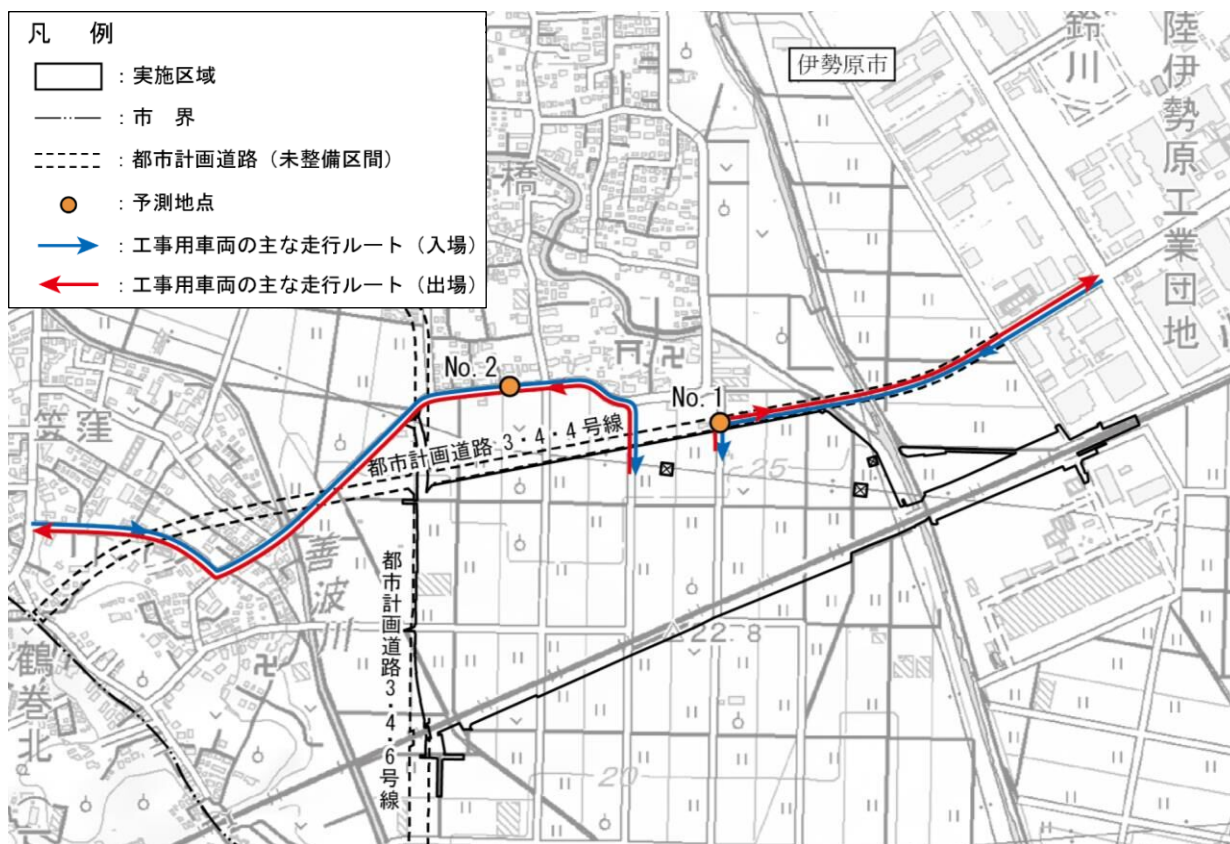


表 4 - 2 - (1) 「環境基本法」に基づく、騒音に係る環境基準

地域の 類 型	当てはめる地域	地域の区分	時間の区分	
			昼間(6時～22時)	夜間(22時～6時)
A	第一種低層住居専用地域	一般の地域	55デシベル以下	45デシベル以下
	第二種低層住居専用地域	2車線以上の車線 を有する道路に 面する地域	60デシベル以下	55デシベル以下
	第一種中高層住居専用地域			
	第二種中高層住居専用地域			
B	第一種住居地域	一般の地域	55デシベル以下	45デシベル以下
	第二種住居地域	2車線以上の車線 を有する道路に 面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下
	準住居地域			
	その他の地域			
C	近隣商業地域	一般の地域	60デシベル以下	50デシベル以下
	商業地域	車線を有する道 路に面する地域	65デシベル以下	60デシベル以下
	準工業地域			
	工業地域			

注1) 地域の類型は以下のとおりである。

A：専ら住居の用に供される地域

B：主として住居の用に供される地域

C：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

2) 網掛けは、本事業で該当する基準を示す。

資料：「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）

「環境基本法に基づく騒音に係る環境基準の地域の類型を当てはめる地域」（平成 24 年 4 月 伊勢原市告示第 50 号）

15-1 [植物・動物・生態系] 重要な植物種の予測評価について

【質問】

実施区域の改変区域内の水田で確認されたミズタカモジについて、実施区域外では現地調査で確認できなかったことを踏まえて、保全対策が十分であるか、説明してほしい。

【回答】

重要な植物種の調査にあたっては「神奈川県環境影響評価技術指針解説」を参照しており、現地調査を行うとともに、生育環境との関わりについては文献等を参考にして把握しています。

ミズタカモジは、水田、畦、休耕田等を生育環境とし、耕作管理に伴う攪乱に生活史を同調させている種といわれており、農地利用のサイクルの中で不特定の場所に出現するものと認識しています。予測評価書時点の春季調査（昨年 5/24 実施）では実施区域内の田起こし前の水田で確認されましたが、実施区域内外では田起こし等の農作業が進んでいる区画がほとんどであり、休耕地はミズタカモジの生育に適さない乾燥傾向の土質が主であり未確認でした。前回審査会でのご意見を踏まえ、本年 5 月 7 日の田起こし前に追加調査を実施したところ、実施区域外においてもミズタカモジ（9 地点）の生育を確認できました。

また、本種は「神奈川県植物誌 2018」（平成 30 年、神奈川県植物誌調査会）によると、神奈川県内に広く分布するとされており、「神奈川県レッドデータブック」では未指定であることから、実施区域及びその周辺においても、本種の生育環境が広く存在しているものと考えています。

以上のことから、本種への環境保全対策としては、工事中の雨水排水について、沈砂池等において一時貯留し濁水の土砂を十分に沈降させた後、上澄み水を公共用水域に排水することとし、生育環境への影響を可能な限り回避・低減します。また、工事中に実施区域内のみで生育が確認された重要種については、有識者の助言を得ながら、確認された時期や生育状況に応じ、種子保存、播種、株移植等の保全対策を検討し、当該地域において適切な保全対策を実施します。

15－2 「植物・動物・生態系」 重要な哺乳類及び鳥類の保全対策について

【質問】

実施区域内外の耕作地や草地で確認されたカヤネズミ及びオオヨシキリについて、繁殖期を避けた草刈りにより実施区域内で繁殖できない状況にするという説明について、保全対策として妥当かどうか説明してほしい。

【回答】

カヤネズミ及びオオヨシキリは、高茎草本が繁茂する草地等を繁殖環境としますが、現地調査により実施区域の内及び外において繁殖環境を確認しており、カヤネズミの巣も実施区域の内外で確認されています。両種の保全対策としては、実施区域内の草地について、工事着手前の非繁殖期に草刈りを行うことにより、実施区域外の繁殖環境へ誘導を図るものです。

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）」（令和7年、参照先：<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryuu/tnn/tnn1319.htm>）に示されている手法であり、本事業においても妥当な対策であると考えています。

ご指摘を踏まえ、予測評価書案 p.5-2-205 に記載しております「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。」について、「工事着手前の繁殖行動を行う前に草刈りを行い、縄張りを形成する前に実施区域外にて繁殖するよう誘導を図ることで環境影響の低減に配慮する」旨に修正します。

15－3　〔植物・動物・生態系〕　重要な昆虫類の移設について

【質問】

実施区域内外の水田や水路、草地等で確認された昆虫類について、工事の実施前に捕獲し、近傍の類似環境に移設するとされているが、具体的な手法について説明してほしい。

【回答】

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、工事実施前の保全対象種を確認しやすい時期に捕獲調査を行い、捕獲した昆虫類等を近傍の類似環境に移設します。具体の移設先は現在検討中です。

18-1 [レクリエーション資源] 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

【質問】

隣接するこどもスポーツ広場について、施設へのアクセス道路を示すとともに、その回避ルートの検討内容を説明してほしい。

【回答】

図18-1-(1)のとおり、こど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ます。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ます。予測評価書案p.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ります。

なお、交通の予測結果 p.5-2-307 のとおり、工事用車両走行ルート東側交差点（No.1）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ます。

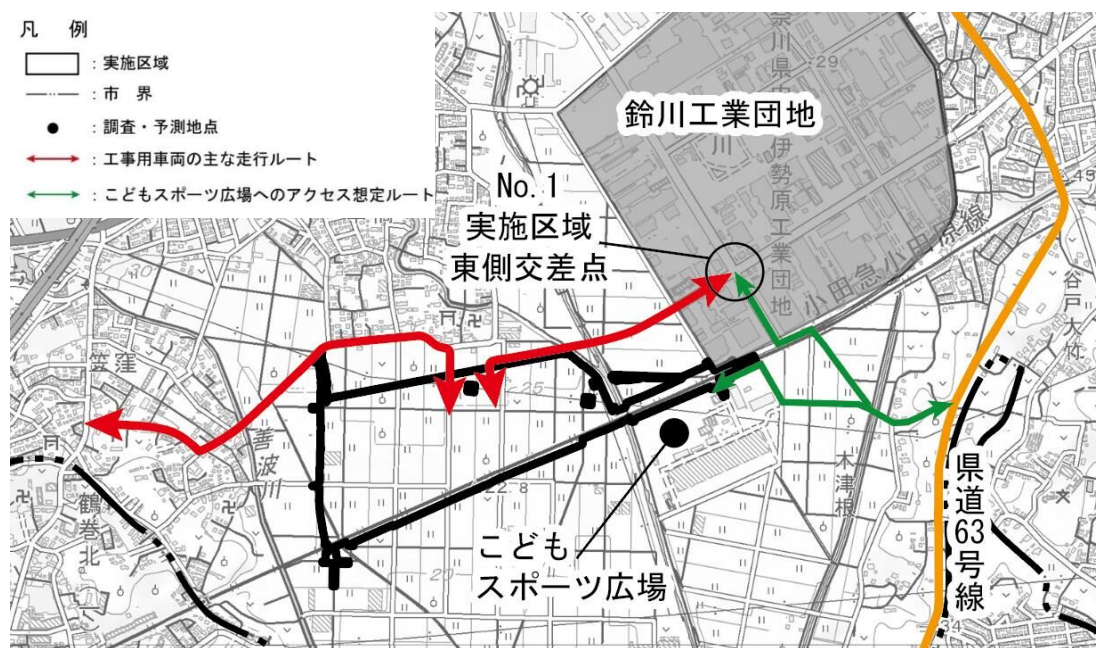


図18-1-(1) こどもスポーツ広場へのアクセス想定ルート

18-2 [レクリエーション資源] 工事用車両の走行台数増加の影響について

【質問】

こどもスポーツ広場への影響を考慮する上で、車両台数増加の影響について、説明してほしい。また、その影響低減のための平準化とは何か、説明してほしい。

【回答】

工事用車両走行ルート東側交差点（No.1）の交差点において、工事用車両走行台数が最大となる時期（27ヶ月目）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%の増加率となります。また、当該交差点のピーク時間帯（8～9時）における交差点需要率は0.359（現況からの増加0.057）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ます。

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ります。加えて、施工手順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を優先して取り組んで参ります（4-1参照）。

（参考）

施工手順の見直しによる盛土量の削減

盛土工事については、圧密促進のため造成高以上の盛土（余盛り）を行う必要があります。造成範囲をブロックに区切って、順次施工とすることで、余盛分を場内転用可能となるため、盛土量の削減が図られます。

18-3 「レクリエーション資源」 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

【質問】

実施区域と接する位置にこどもスポーツ広場があり、供用開始後の広場の使用への影響が懸念されるが、「土地又は工作物の存在及び供用」の評価項目が選定されていない理由を詳細に説明してほしい。

【回答】

「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」となりますが、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、直接的な改変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います。

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ます。

21-1 [安全(交通)] 工事用車両の当初の走行予定と分散化について

【質問】

まず現道を走行し、都市計画道路ができた後は全てそちらを走行すると説明していたが、そのことと分散化について詳細に説明してほしい。

【回答】

必要に応じた走行ルート of 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おります。分散後の工事用車両台数はより少ない台数となることに加えて、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んで参ります。



図4-1-(1) 工事用車両の分散先ルート

(参考)

施工手順の見直しによる盛土量の削減

盛土工事については、圧密促進のため造成高以上の盛土(余盛り)を行う必要があります。造成範囲をブロックに区切って、順次施工とすることで、余盛分を場内転用可能となるため、盛土量の削減が図られます。