

令和5年度第2回神奈川県環境影響評価審査会議事録

- 1 日 時 令和5年5月29日（月曜日） 17時から18時18分
- 2 場 所 神奈川県庁本庁舎3階 大会議場及びWeb会議
- 3 出席委員 一ノ瀬友博【会長】、奥真美、小根山裕之、海津ゆりえ、金子弥生、熊崎美枝子、小林剛【副会長】、酒井暁子、鈴木秀和、鈴木洋平、袖野玲子、高橋章浩、二宮咲子、丹羽由佳理、速水洋、廣江正明、吉田聡
- 4 傍聴人 2人（一般傍聴人の定員10人）
- 5 議 題
 - (1) 対象事業の審査
小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価実施計画書について
 - (2) その他
- 6 審議概要
 - (1) 対象事業の審査
小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価実施計画書について
(一ノ瀬会長)
それでは、「小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価実施計画書」の審議を行います。最初に事務局から検討事項等を整理した審議資料について、説明してください。その後、前回審査会の検討事項について、補足資料を用いて説明していただきます。
(事務局)
資料1-1「小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価実施計画書に係る審議資料」について説明。
(一ノ瀬会長)
ただいま説明のありました内容については、これでよろしいでしょうか。
(委員)
異議なし
(一ノ瀬会長)
次に、前回までの委員の質問について、事業者等から説明していただきます。会場内に事業者を案内してください。
～事業者入室～
(一ノ瀬会長)
説明に入る前に、事務局から本日ご出席の事業者の方を御紹介願います。
(事務局)

事業者を紹介。

(一ノ瀬会長)

事業者の方には、お忙しいところ当審査会にお越しいただき、ありがとうございます。

さっそくですが、前回の委員からの質問について、[資料1-2]にて事務局から、[資料1-3]にて事業者から説明をお願いします。なお、委員の皆様からの御質問等は、事業者の説明まで終わった後にお聞きます。

(事務局)

資料1-2「周辺の農業への影響について」について説明。

(事業者)

資料1-3「小田急電鉄総合車両所移転計画 環境影響予測評価実施計画書の概要」により説明。

(一ノ瀬会長)

ありがとうございます。それでは、最初に事務局は欠席の委員から質問を預かっていますか。

(事務局)

欠席委員からお預かりしている御意見等はありません。

(一ノ瀬会長)

それでは続きまして、ただ今、事務局や事業者の方から説明のあった内容について、委員の皆様から御意見、御質問をいただければと思います。いかがでしょうか。

小林副会長、お願いします。

(小林副会長)

御説明、ありがとうございました。資料等を見させていただいて、また現在の処理方法等についても状況を理解することができました。気になった点として、今回、六価クロム、トルエン、キシレンということで、取り扱われている物質のことを御説明いただきましたが、年間どのくらい使われているのかですとか、この施設はP R T Rの対象事業所にはなっていないのでしょうか。年間の取扱量とか排出量とかを把握されているようであれば、是非、そうしたことについても教えていただきながら御説明いただくとよかったですと思います。

今回、水質汚濁防止法の有害物質とか指定物質についてということだったのですが、先ほど言いましたP R T R対象物質という観点ではどういう物質を取り扱われているのか、やはり水だけではなく大気についても、この事業所でどういう物質が使われているのかが、よく分からないと思います。トルエン、キシレンは塗装で、六価クロムは床材という説明でしたが、例えば薬液洗浄される際にかなり大量の洗浄剤が使われると思いますので、そこにどのような界面活性剤が使われているのかということや、それがその後処理されるということなのですけれども、恐らく適切に処理されると思うのですが、やはりどういう物質をどのくらい使っていて、どういう処理をするから大丈夫というような、そうした具体的な説明が是非、欲しかったと感じております。もう一つは、先ほど申し上げたのですが、処理方法を明らかにするだけでなく、水質汚濁防止法上の物質だけでなくP R T R対象物質も含めてもう少し説明していただけたらよいと思いました。前回の鈴木秀和委員の質問とも関連するのですが、適切に処理できている時は当然大丈夫なはずですが、異常時、事故時も含めて大丈夫なように資料1-3で雨水排水と農業用水路と汚水排水が分かれる所と重なる所の対象について御説明いただきましたが、何かあってからだと困りますし、新たに設備を造られる非

常に良いタイミングかとも思いますので、異常時や事故時など何かあっても農業用水路や雨水排水に汚水が混ざっていないような御確認をしっかりといただければよいと思います。以上です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

今の御意見について、回答したいと思います。六価クロムと、トルエン、キシレンの使用量なのですが、手元に今データがないので、調べたいと思いますので、よろしく願いいたします。ただ、六価クロムの方ですが、車両の大規模改修の時にのみ使用するという事なので、小田急に所属している車両ですと25年に1回ぐらいの改修を行う時に使用する物質となっています。キシレンとトルエンについては、こちらも正確に出そうと思いますが、塗装と部品を洗う洗い油に灯油を使っておりますので、正確にどこまで出せるかは分かりませんが、試算して調べたいと思いますので、よろしく願いいたします。化学物質全般についてですが、車両所はISO16001に登録しております、車両所で使用する化学物質については全部リストアップされています。これはかなり膨大な量になるのですが、1品1品管理されていて、使用する時にはアセスメントを行いまして、SDSと言いまして、化学物質の材料に何が入っているのかということ进行调查して、リスクの少ないものを使用するようにしていますし、リスクが高いものであれば代用品を作る、使うような対応をしております。こちらはデータを持っていますが、いかがいたしましょうか。何かの機会を提供するといった形でよろしいでしょうか。六価クロムとキシレンについても、条例に従って届出をして管理しておりますので、そちらの資料もございませぬ。事故時についての対応ですが、これから設計をしまいりますので、十分留意して実施しますので、よろしく願いいたします。勉強不足で申し訳ございませぬ、対象物質のカタカナのところ読み取れなかったのですけれども。PRTRです。こちら車両所の中で、対象物質があるかどうかは調べたいと思います。ありがとうございました。

(小林副会長)

ありがとうございます。是非こういう機会ですので、どういう化学物質が取り扱われているのかしっかりとめられているということでしたので、そういう物質が大気とか排水にどういう形で入り得るのか、そこで何か異常があった時に、どういう環境排出が想定されるのかということを考えていただいた上で、その後の管理や適切に排水処理等されること、処理の確認方法について説明いただければよいと思いました。対象物質なのですが、トルエン、キシレンは塗料由来が多いということですが、先ほどの御説明でも有害な物質をできるだけ代替するという事でしたので、鉛だとか六価クロムとか、それ以外の有害性の高いような金属類とかも代替した塗料を使うようなことなのかとも思いました。その点についても詳細な説明があってもよいのかと思いました。やはり、どういう管理をされているのか、どういう環境管理をされて、今後、塗料の選定とかもされていくのかについても、記載していただくことが非常に安心材料になると思いますので、よろしく願いいたします。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがですか。

(事業者)

水の処理方法について、説明する素材はありますので、今後、説明しますので、よろしくお願いいたします。排水処理の方法について、手持ち資料がありますので、今、説明してもよろしいでしょうか。

(小林副会長)

もし可能であれば。ただ、画面共有できる状況でしょうか。

(事業者)

手持ち資料になりますので、今回、御意見と御質問をいただいた内容については、また改めて提出したいと思います。よろしくお願いいたします。

(小林副会長)

よろしくお願いいたします。

(一ノ瀬会長)

それでは御指摘いただいたところについて、改めて資料で御説明いただくということにしたいと思います。

それでは廣江委員、お願いします。

(廣江委員)

丁寧な御説明、ありがとうございました。前回、私からは水害と騒音・振動の二つに関して聞きましたが、ここでは騒音・振動から伺いたいと思います。詳細なデータを示していただき、ありがとうございます。1点目は、細かい質問になりますが、この測定結果は作業騒音だと思いますが、これは建屋内での測定か、それとも建屋外での測定か、かつ、どの程度の距離での測定かを教えてください。2点目は、前回の繰り返し質問になりますが、相模大野総合車両所と比べて、今回の新たな場所は4倍以上、5倍近い面積になっていること、即ち、この大規模化の理由は何でしょうか。前回審査会では、この面積に関係なく、作業がそれほど増えないので、音源は増えないイメージのことをおっしゃられましたが、規模が大きくなるということは、扱う作業が増えるのが普通です。新移転所での作業量、騒音の観点での発生量について、もう一度確認させていただきたいです。3点目は追加質問になりますが、工事は昼間の作業というお話だったのですが、計画段階でどれだけ答えられるか分からないのですが、夜間工事の有無、どの程度の夜間作業が想定されているか、今の時点で分かる範囲で結構ですので、教えていただければと思います。以上、3点です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、お願いします。

(事業者)

1点目ですが、今回の騒音の測定結果は、屋内でとった結果となります。作業環境となりますので、直近の作業している人から、一番近いところだと、1.5メートル程度の位置で測定しているデータになります。

面積が今回、大きくなっているというところですが、車両所につきましては、工場自体に関しては、前回審査会で回答したとおり、十両化というところも含めて少しは規模として大きくなっていますが、全体の規模として面積が5倍となっているところに関しましては、条例上、調整

池等の整備が必要になっており、そういったところで、敷地の形状自体が大きくなっているというところでは、今回、総合車両所の建屋といった意味で言いますと、その敷地の面積としましてはあまり変わりがないので、御質問への回答としては、影響がないというところになります。総合車両所自体の大きさとしましては、37,000平方メートルというのがもともとの相模大野総合車両所の大きさになるのですけれども、今回は、41,000平方メートルというところになりますので、4,000平方メートル程度の差となります。

夜間工事については、作業の内容というところで、正確なところがまだ出せていませんが、鉄道に近接する所では夜間での工事は必要となってくるとは思いますけれども、基本的には造成といった既存の鉄道から離れている場所につきましては、夜間ではなく昼間作業として行うため、夜間作業の量は既存の線路に近接する所のみになります。

(廣江委員)

ありがとうございます。もう少し踏み込んで伺います。前回審査会では、伊勢原総合車両所ができるこの場所に運ばれてくる車両数がダイヤ上増えるのではないかと御質問がありましたが、それほど増えず、1日当たり6本程度という回答でした。相模大野総合車両所でも1日あたり6本程度、解体や洗浄が行われていたのでしょうか。また、線路近傍とはどの程度の距離を意味するのでしょうか。細かくて申し訳ないですが、教えてください。

(事業者)

まず、最初の質問になります。今回計画されている車両所ですが、小田急で行われている検査の種類すべてを担当するようになると想定しております。具体的に申しますと、8年に1回、4年に1回、3カ月に1回、10日に1回という検査をすべて新車両所で計画しています。対して、今、現行で行われている相模大野総合車両所については、8年に1回、4年に1回の検査のみを担当しております。ですので、3カ月に1回、10日に1回の検査の分は増えることとなります。

2番目の質問の車両の本数が増える程度のことについては、今の相模大野総合車両所を有する車両基地については、総合車両所としての機能プラス車両を留置しておく機能も兼ね合わせて持っております。その関係で、車両の留置をしたり、相模大野駅が江の島線の始発でありましたり、ターミナル駅の機能を有しているといったところもございまして、相模大野総合車両所は車両の入替えが多い状況になっております。その中で、純粹に検査のために出入りする車両数としては、現行と今後移転する伊勢原では同等になります。検査を目的に入ってくる車両としては、前回説明させていただいたとおり、想定では、大体1日5本から8本程度、前は6本とお話させていただきましたけれども、約5本から8本程度が検査を目的に入庫してくるということになります。5本から8本入ってくるのに対して、その代わりの代車を出していくこととなりますので、同じ本数が営業線に出ていくことになり、電車の出入りとしては、おおよそ倍の10本から16本程度になります。伊勢原総合車両所を有する車両基地でどのような車両運用をしていくのかといった部分につきましては、今後、適切なダイヤを利用動向を踏まえながら検討していく作業がセットで必要になってまいりますので、具体的な本数がいくつになるのかといったところは、今、お示しできないですが、先ほど申しましたように、10本から16本プラスアルファといったところで、おおよそ20本程度の車両の出入りがでてくるのではないかと想定しております。いただいた質問に適切に答えられていないかもしれないですけれども、相模大野総合車両所のある車両基地が車両留置機能を有している関係

で、同じ条件で比較検討できない部分がありますけれども、車両の出入りについては、以上のような形で考えております。

それから、夜間作業といったお話は、工事中の夜間作業といったお話でよかったですでしょうか。

(廣江委員)

はい。

(事業者)

工事中の夜間作業については、先ほど申し上げましたように、本線から車両基地に出入りするために新たに線路に分岐器等を入れていくといった作業がでてまいります。そういった作業は、基本的に本線内での作業になりますので、夜間に行っていくものになります。加えまして、線路近接作業と言いまして、営業線の走行空間を支障する恐れのある箇所については、安全上の配慮から夜間作業を行うといったことがございます。具体的に何メートル以内が夜間作業かといったところは、作業条件によって変化してきますので、作業内容を加味して決定していることもございますので、具体的な数値はないですけれども、イメージ的にはおおよそ、線路から5メートル程度以内に入る作業は夜間作業になってくる可能性が高いかと考えております。御説明につきましては、以上になります。

(廣江委員)

ありがとうございます。いろいろな条件で車両所に運ばれる本数は変わるため、これからまた精査されていく、線路近傍を単に線路からの距離だけで単純に決められない、ということかと思えます。高所作業の機械を使用する場合、倒れこむ可能性を考慮して夜間作業にすることがあることは大体想像がつきますので、今の説明で結構です。

(一ノ瀬会長)

はい、ありがとうございます。

それでは、鈴木秀和委員お願いします。

(鈴木秀和委員)

丁寧な説明、ありがとうございました。前回、私が質問させていただいた水象に関する回答について、コメントさせていただきたいと思えます。本日、いただいた資料1-3の6ページから8ページになりますが、まず6ページについては、これまでの水害の状況についてまとめていただいたということで、基本的には定位置の部分でしか起こっていません。その市道81号線に取り囲まれている住宅地は市道沿いの一部を除いて基本的には段丘から下にありますので、浸水の大きな影響はないかなと感じますが、市道沿いの軒かたは道路とほぼ同じレベルにありますので、そうした住宅への影響は少し懸念されるという印象を持ちました。2点目の7ページについては、もともとそれほど大きな河川ではないので、河川からそれほど大きく出水するようなことはないかなと思っていましたが、今回のデータに基づいて判断すれば、そこまで大きな心配をする必要はないと感じました。それから8ページの河川流量の調査時期についてですが、量もそうなのですが、本日、小林委員からの発言にもありましたように、質的なことを懸念して、前回、質問させていただきました。特に出水時には、先ほど小林委員からもありましたように、大雨が降ると車両所のいろいろなところから法面を通過して低い所に水が流れ出ることが考えられます。そうしたものが下流域に様々な影響を与える可能性も考えられますので、これは予測評価時というよりは実際の工事中や施設稼働後

の事後調査等のときに、そうしたことに配慮して調査していただければ良いかなと感じています。私の方からは以上です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

3点、コメント等をいただき、ありがとうございました。1点目、2点目については、コメントとしていただきましたので、今後の計画の中で十分に留意して周辺に影響のないような計画に努めてまいりたいと考えています。8ページについては、量的なことというよりも質的な話であるというコメントをいただきまして、予測評価の中で評価をするということではなく、事後調査の中でそうした観点も含めて調査を行うのが良いというコメントかと思えます。これに関しては、鈴川の下流側で1地点、水質の事後調査をやっていくことになるかと思っておりますが、今後、調査地点を追加することについては、引き続き検討を進められればと考えています。下流側にアクアクリーンセンターという水の処理場がありまして、そこからかなりの排水が出されていて、その直近で取ってしまうと、本事業による影響なのか、それともアクアクリーンセンターの影響なのか区別や考察が難しくなってしまうので、そうした点も勘案しながら下流側の調査地点については、今後、引き続き検討を進めていければと考えています。

(鈴木秀和委員)

ありがとうございました。そのような形で対応していただければと思います。

(一ノ瀬会長)

ほかにいかがでしょうか。

二宮委員、お願いします。

(二宮委員)

私の方からは、資料1-2の周辺の農業への影響について、事務局の方から御説明いただいた件でコメントいたします。まず、考え方について整理していただきましたので、この資料の内容については理解することができました。その上でなのですが、レクリエーション資源の中で農業という行為を取扱うということは非常に難しいということは重々承知しているのですが、御説明の中にもあったように、農業そのものではなく、都市農地という土地の性質上、より多くの方にとって、何らかの関わりのある場所であるかないかということ自体が、情報として今までの委員会の中には出てきておりませんでしたので、そういった周辺の農地が農業といういわゆる産業としての場所だけでなく、まさに人と自然とが関わるレクリエーションのような形での行為が行われている場所かどうかということについて、今日、御説明があり、そういった場所ではないということでしたけれども、今後も引き続きそういったことがないかどうかということについては、周辺住民の方との説明会やいろいろな交渉の場で確認していただければと思います。以上です。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

御助言、ありがとうございます。先ほど申しましたように、先日5月の中旬に住民の方との御説明の場を経て、住民の方々の御意見等を汲み上げるような形で対話を重ねてまいりたいと思ってお

りますので、今いただいたコメントを参考にしながら住民の方々へ丁寧な説明とコミュニケーションを引き続き図ってまいりたいと考えています。

(一ノ瀬会長)

それでは、次、袖野委員お願いします。

(袖野委員)

追加の質問になるのですが、洗浄で結構な量の洗浄液と水、排水が出るのではないかなどお見受けしたのですが、処理後、下水の方に流していくのか、水を循環させたり、洗浄液の回収、再利用みたいなものが今後あり得るのかどうかについて確認させてください。よろしくお願いします。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、いかがでしょうか。

(事業者)

現状ですが、洗浄に使った水なのですが、こちらは処理をした後はそのまま下水に流しております。循環については、これから設計が始まりますので、参考として承りたいと思います。ありがとうございました。

(袖野委員)

はい、承知しました。

(一ノ瀬会長)

小根山委員、お願いします。

(小根山委員)

21-1の安全の交通の工事用車両の走行台数等についてですが、丁寧な検討をしていただき、ありがとうございました。先ほどの説明は、工程としては重なっているところはあるが、上手く平準化を図ることによって、資料に書いてある数字がピーク時やピークの期間でも大体、最大になると認識してよいでしょうか。

(事業者)

そのような認識でいただければと思います。

(小根山委員)

分かりました。それはそれで良いと思いますが、今のところ、機能補償工事では西側ルートを通り、ルートが整備され次第、東側ルートの方に移るということで、盛土、擁壁、基礎工事の方はピークでは結構な台数が走行するようですが、基本的には東側の都市計画道路で処理するというので、これも良いと思いますが、機能補償工事期間の2027年度や2028年度頃までに東側の都市計画道路が整備される確度はどうなのでしょう。恐らく、市が整備されるということで協定等を結ばれていると思うのですが、その辺りの見通しと言いますか、確度はどのような感じでしょうか。それと、その都市計画道路の整備の進展と本工事の進捗は連動しているのかどうかを伺えればと思います。

(事業者)

確かに委員がおっしゃられたように、車両基地の工事と都市計画道路の整備工事は密接に関係してきます。ですので、いつまでに整備をしていくのかといった日程等については、今後、協定等を

具体的に締結していきたいと考えています。現段階でも協定は締結していますが、そちらは今回の計画を進めていく上で、互いに協力し合ってやっていきたいと思いますということを双方で確認した状況となっています。と言いますのも、道路側も現地の測量に入ったところですので、設計や認可等の手続をこれから2年から3年かけて行っていく予定と聞いております。ですので、我々の方からおおよそ2027年度ごろまでに整備をお願いしたいという要望は一定程度、伝えていますが、その工程に乗ってくるような調整については、今後、伊勢原市と協議をさせていただいて、具体的な日程を詰めていくような段階です。

(小根山委員)

分かりました。恐らく、西側ルートでの作業期間に盛土工事のピークが乗ってくるような状況になるとならないでは、影響が相当違ってくると思いますので、これから調整事項等、多々あると思いますが、いろいろ検討の方、よろしくお願いします。

(事業者)

我々としても、やはり既存の道路を使って盛土工事のピークを迎えるということは現実的に難しいと思っています。また、既存の道路は規模の大きな道路ではなく、生活道路として使われているような状況もありますので、大きなダンプを使っての盛土工事については、基本的には東側の整備を待って、工事を進めていくような形になるかと考えています。今、いただいた留意事項についても十分注意しながら工事計画を立案していきたいと考えています。ありがとうございます。

(小根山委員)

承知しました。よろしくお願いします。

(一ノ瀬会長)

ほかにはいかがでしょうか。補足資料に関わらないところもいかがでしょうか。それ以外の御質問、御意見ございますでしょうか。

(二宮委員)

二宮ですが、1点よろしいでしょうか。

(一ノ瀬会長)

はい、お願いします。

(二宮委員)

前回の委員会で資料をいただいた土地収用法と環境アセスメントの関わりについて追加質問になるのですが、事務局は対応可能でしょうか。前回恐らく資料1-2で「土地収用法と環境アセスメントの関わりについて」という資料をいただきましたが、その点について、今質問しても大丈夫ですか。

(一ノ瀬会長)

はい、結構です。

(二宮委員)

環境アセスメントの関わりということで、我々の審査が非常に土地収用法の事業認定の要件に関わるということはこの資料で御説明いただいたのですけれども、その中に得られる公共の利益（事業のメリット）と失われる利益（事業のデメリット）を比較衡量し、得られる公共の利益が失われる利益に優越すると認められる必要があるということで、具体的に失われる利益の代表的なものを

生活環境への影響、保全すべき動植物、史跡・文化財等と書いていただいたのですが、失われる利益の代表的なものは、どういう状態で書いていただいたものかというのには分かりますか。例えば、ここはやはり農地なので、農地の失われる利益をどのように判断したらよいかが入ってくるか入ってこないかというところなのですけども。

(事務局)

(前回審査会の資料1-2「土地収用法と環境アセスメントの関わりについて」を画面共有)

事業認定の手引きの抜粋で書いてあるのですが、環境影響評価等の対象事業である場合は、環境影響評価の結果を活用して、失われる利益の代表的な、生活環境、保全すべき動植物、史跡・文化財への影響を説明するとなっております。生活環境への影響については、当該環境影響評価で採用される大気、騒音、振動等の評価項目の調査、予測評価の具体的な手法の根拠規定に基づき説明するとなっております。また、環境省レッドリスト等に記載されている保全すべき動植物への影響を調査、予測評価の具体的な手法の根拠規定に基づき説明します。また、史跡・文化財への影響については、存在が認められないこと又は教育委員会等が起業地に含めることに異存がない旨を回答していること若しくは記録による保存を起業者に対して指示していることなどを説明します。この3点が事業認定の中で環境アセスメントの調査、予測評価の具体的な手法の内容について書くこととなっております。以上です。

(二宮委員)

そうしますと、普通、農地の開発なのでそこで失われる利益というと、農業、農地に伴う利益かと思うのですが、それは、直接は含まれない、評価することは難しいというか、そこに対して記載する必要はないという理解でよろしいですか。

(事務局)

基本的に農地関係につきましては、こちらは農業振興地域の農用地区域ということに現在なっておりますので、そうしますと事業認定の申請書にあたりましては、一般的にその土地の利用について法令の規定による制限というのがある場合には、その権限を有する行政機関の意見書というものが必ず付いて申請をすることになっておりますし、また、そういった行政機関というのは事業の認定に当たって意見を述べるということもできるという形になっておりますので、いわゆるそういった行政機関が、行政機関は当然地域の住民の意見も聞いた上での御意見になると思いますけれども、参加していく手続というのは、失われる利益とかそういうものではなくて、もともと土地収用法にそういった形で関わるということができるという規定があります。以上です。

(二宮委員)

やはり土地収用法に関わるアセスメントの関係だったので確認させていただきました。ありがとうございます。

(一ノ瀬会長)

熊崎委員、お願いします。

(熊崎委員)

教えてください。こちらの総合車両所では、電車を分解して大掛かりな検査や修理を行うということですが、溶断・溶接作業などがあると思いますが、火気作業のための可燃物はどうやって導入されるのでしょうか。

(一ノ瀬会長)

事業者の方、お願いします。

(事業者)

御質問、ありがとうございます。確認なのですが、導入というのは機材を入れるとか資材の話ですか。

(熊崎委員)

私が意図したのは、ガスを配管で入れていくとか、アセチレンのボンベを持ってくるとかです。それらは危険物に該当するかと思いますので、管理や、着火した場合に周囲の可燃物にも火災が生じるなどのドミノ効果が発生しないように区画の管理をしていただくといったことをコメントしようかと思ったのですが、

(事業者)

今、アセチレンというような言葉がありましたので、これについてお答えしますと、アセチレンは危険物にあたりますので、搬入してくるのは専用業者が搬入して参ります。ほかの方ですけれども、やはり危険物の取扱いにのっとなって、隔離し施錠されて、保管されているような状況となっております。

(熊崎委員)

分かりました。工事を実際に実施するときには、労働災害が発生しないことも含めて、空間的に広い範囲に影響する可能性のある爆発火災を防ぐため火災に気を付けていただくこと、火気管理について、十分留意をいただいて、実施していただければと思います。以上です。

(事業者)

御意見、ありがとうございました。十分留意したいと思います。

(一ノ瀬会長)

ほかにはいかがでしょうか。廣江委員、お願いします

(廣江委員)

直接、騒音振動に関わるかどうか分かりませんが、総合車両所の鉄道施設としての面積が結構広いですが、基本的にここはコンクリートではなくて、砂利構造ということでよろしいですか。

(事業者)

建屋内はコンクリート敷きになりますが、基本的に外にでている車両の線路に関しては、一般的にバラストと呼ばれる砂利の構造となっております。

(廣江委員)

バラストの場合であっても、ここを頻繁に鉄道が早いスピードで走るわけではないので、特にメンテナンス等はないと考えてもよろしいですか。この管理はどのようになりますでしょうか。通常の鉄道軌道の場合は定期的にバラストを、踏み固める作業が入ると思うのですが、車両基地はそういうものは基本的にはないと考えてよろしいでしょうか。

(事業者)

イメージされているとおり、本線については、定期的な突き固め移動を、また、元の高さに上げるといったメンテナンス作業が必要となります。一方で、車庫内につきましては、基本的に時速20キロメートル以内の低速で走ることを想定しておりまして、ほかの基地内においても車庫内の線路

が大きく変状することはありませんので、そういった定期的なメンテナンス作業は行わず、良好な状態が維持できている状況です。

(廣江委員)

それは、相模大野総合車両所を有する車両基地でもこれまでずっとメンテナンスはなかったという理解でよろしいですか。

(事業者)

そうです。線路の継ぎ目の部分は、衝撃を大きく受ける場所になりますので、そういった所は傷みやすくなっていますが、基本的に突き固め作業等を行っておりません。枕木ですとかそういった部材は劣化に伴って交換をしている実績はございますけれども、道床の突き固め作業とよばれるような作業は、基本的にはほとんど入っていないのが実態でございます。

(廣江委員)

いわゆる夜間作業である、作業音として非常に大きな音の出るマルチプルタイタンパーのような作業はこの施設では行われたいということですか。

(事業者)

御指摘のとおり、イメージのとおりです。線路内の線路を保守するような作業は基本的にはないという考えで良いと思います。

(廣江委員)

ありがとうございます。

(一ノ瀬会長)

そうしましたら、本日はここまでとさせていただければと思います。この案件については、次回以降さらに審議を進めていきたいと思います。

事業者の方、お疲れ様でした。事務局が御案内しますので、御退室ください。

～事業者退出～

(一ノ瀬会長)

本日の議題は以上ですが、ほかに何かありますか。

特にないようですので、本日の審査会はこれで閉会します。

以上