

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)

(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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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】	
	【休日】	

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】	
	【休日】	

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	【平日】 	【休日】 

(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。

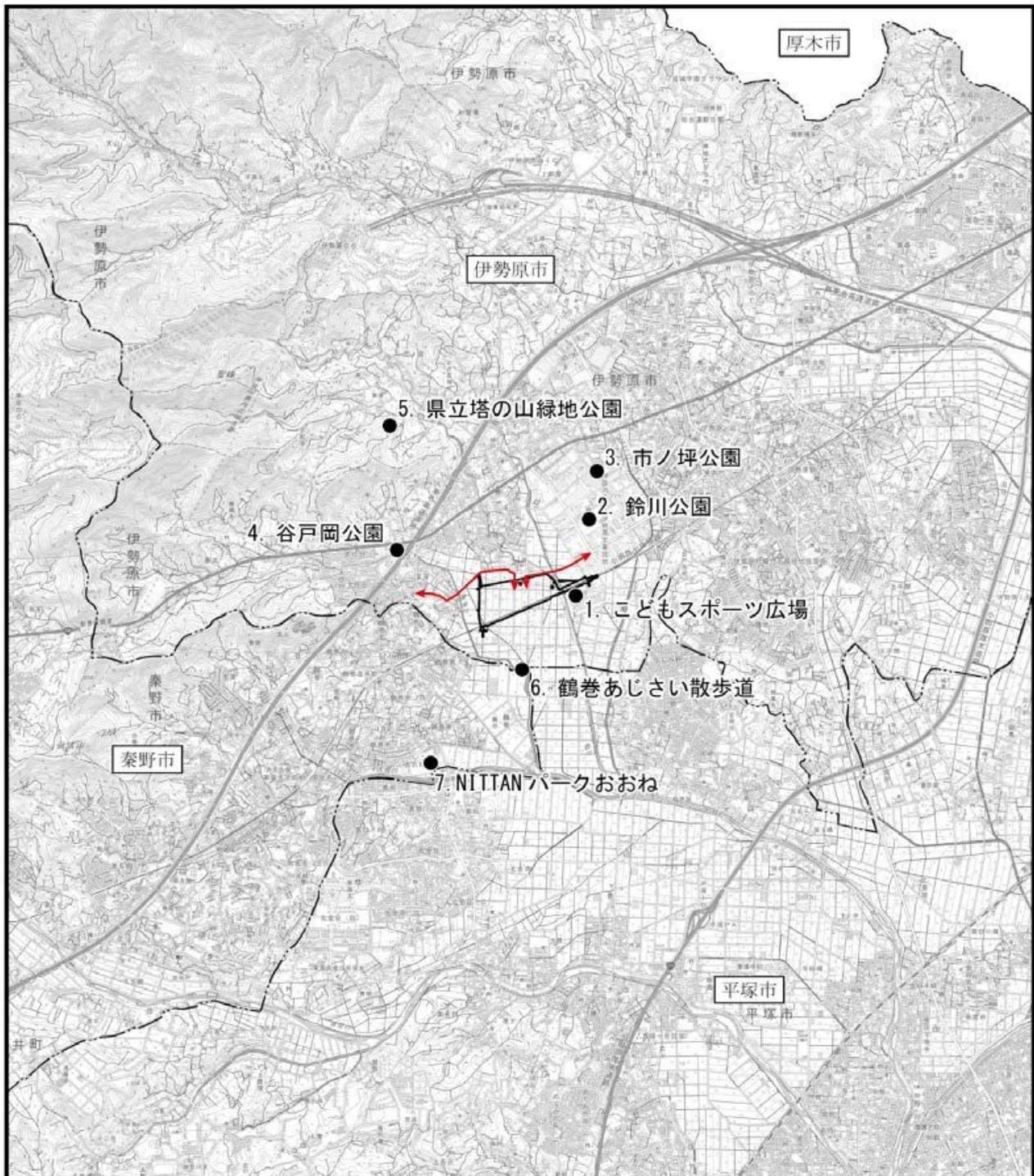
(e) 予測結果

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」の項の図 5-2-16-1 (p. 5-2-292) 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」の項の図 5-2-16-1 (p. 5-2-292) 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。

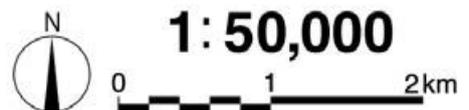
以上のことから、工事用車両の走行による周辺のレクリエーション資源までの利用経路への影響は小さいと予測する。



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
クローラークレーン(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)(実施区域内走行)	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。

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

$$\text{メタン排出量 (t-CH}_4\text{)} = \text{走行距離 (km)} \times \text{排出係数 (kg-CH}_4\text{/km)} / 1000$$

$$\text{一酸化二窒素排出量 (t-N}_2\text{O)} = \text{走行距離 (km)} \times \text{排出係数 (kg-N}_2\text{O/km)} / 1000$$

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、19,238t-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、1,603t-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、車両所内の汚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

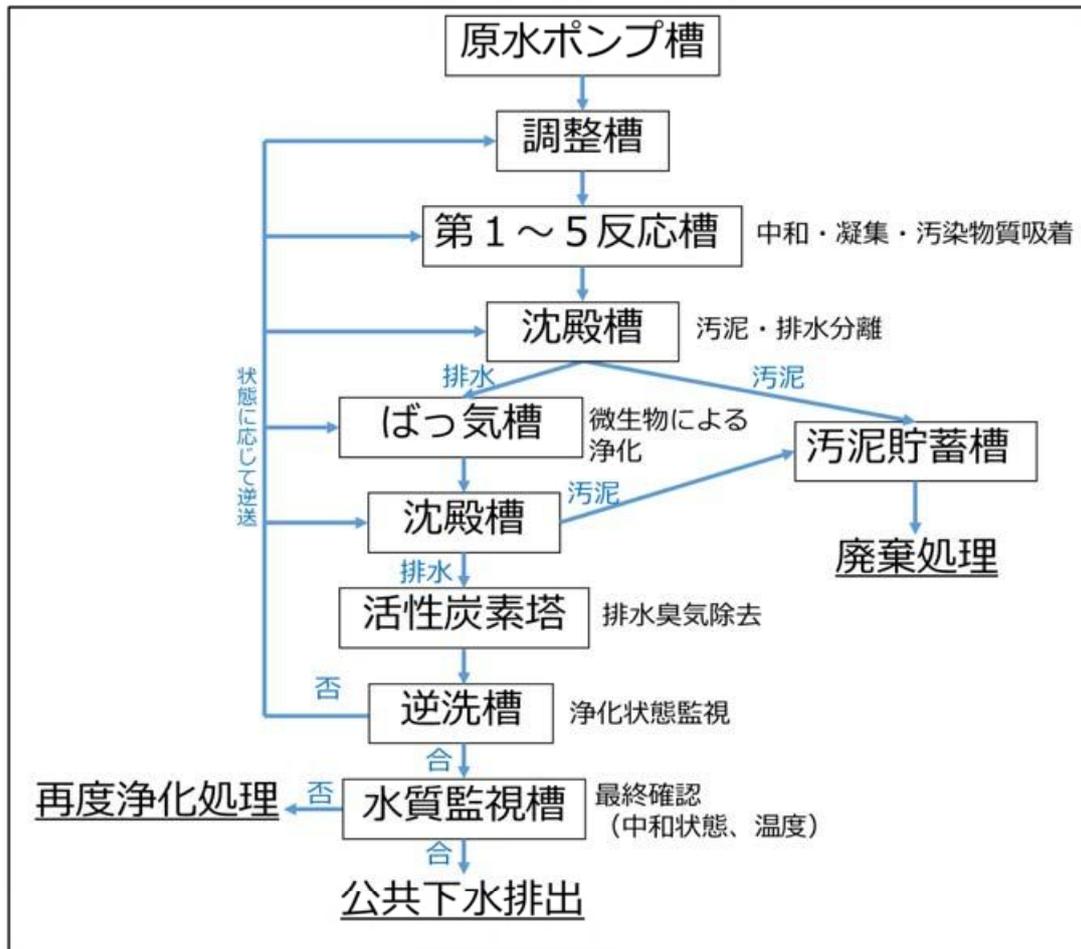


図 5-2-15-1 工業排水処理の手順概要



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

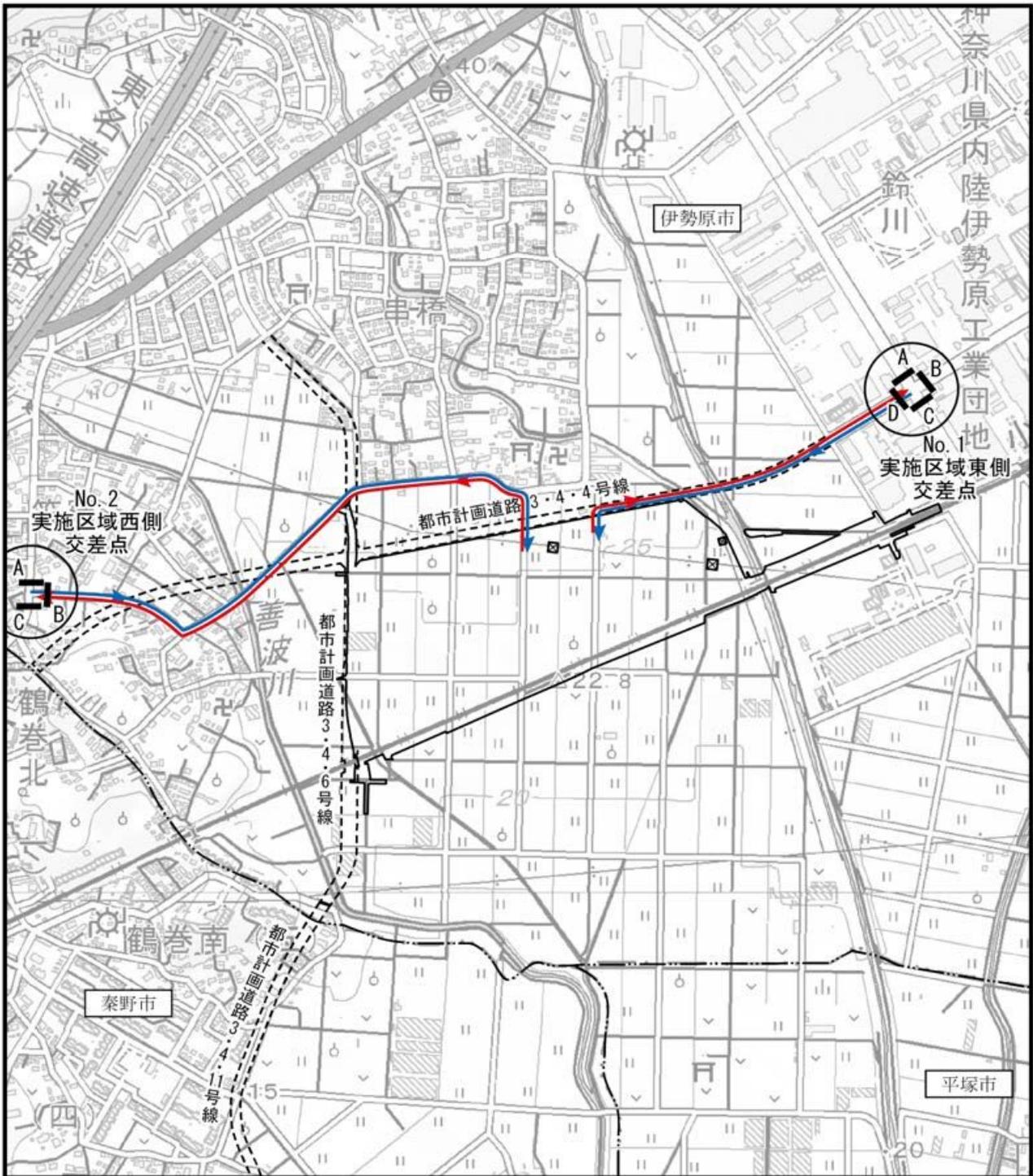
「道路交通センサス」(国土交通省)等の既存資料調査及び現地調査によるものとした。

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。

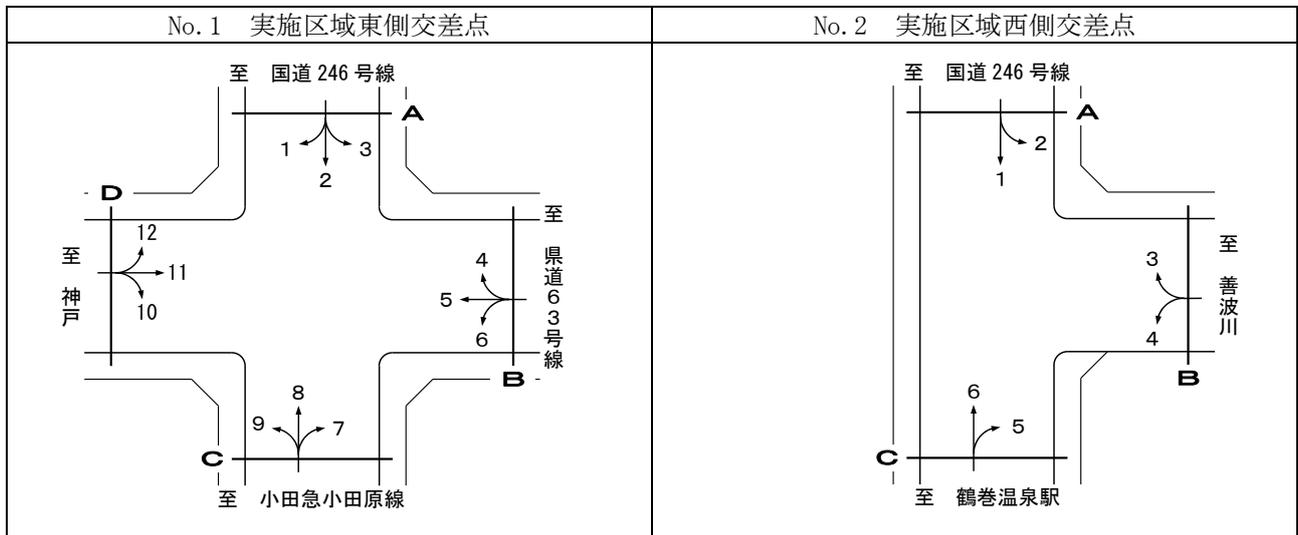


凡 例

- : 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)





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-2-188~198) 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	273	295	17時台
		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	320	342	16時台
		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-2-199～220) に示すとおりである。

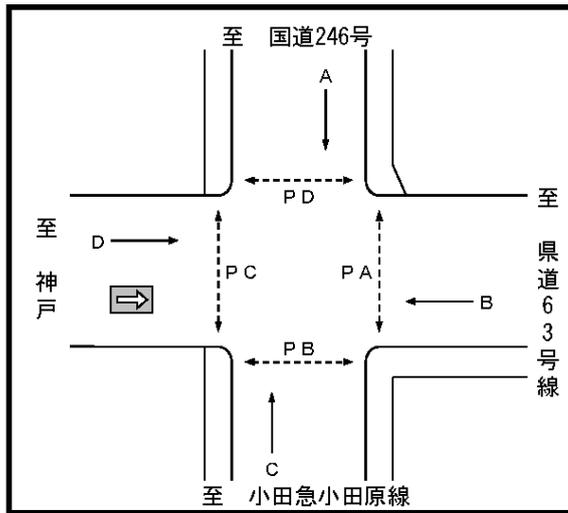
e. 道路構造

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



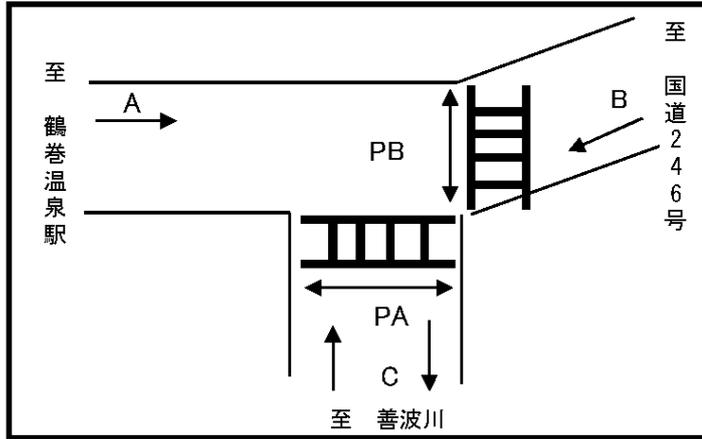
信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A・C	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA・PC	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	黄	赤
B・D	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	赤	赤
PD・PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

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



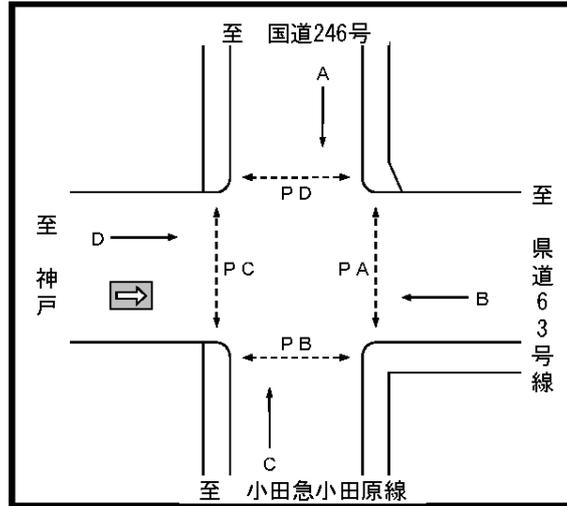
信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AB	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤
C	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤
PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

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



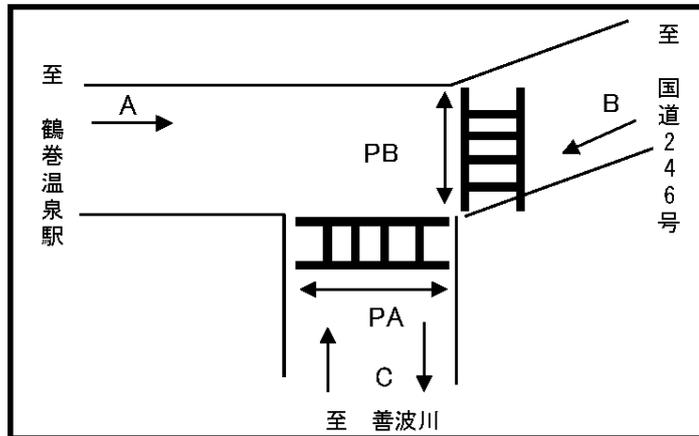
信号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A・C	青	青	青	黄	赤	赤	赤	赤	赤	赤
PA・PC	青	点滅	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤	赤
B・D	赤	赤	赤	赤	赤	青	青	青	黄	赤
PD・PB	赤	赤	赤	赤	赤	青	点滅	赤	赤	赤

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)

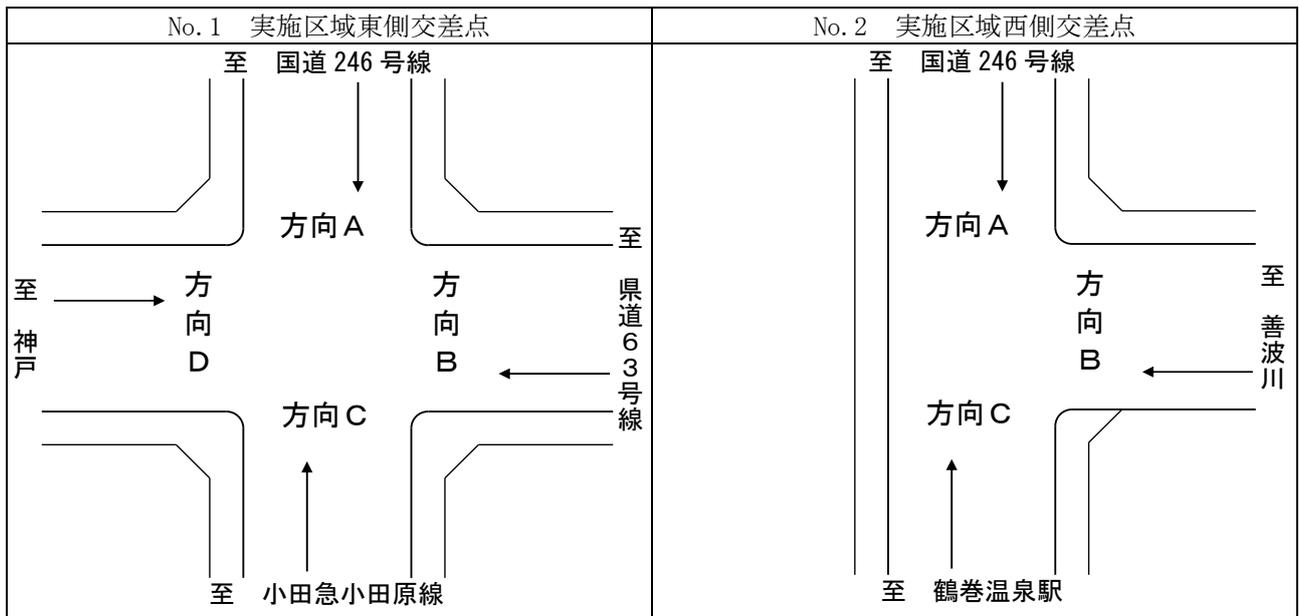
調査年月日：令和5年10月28日(土)

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



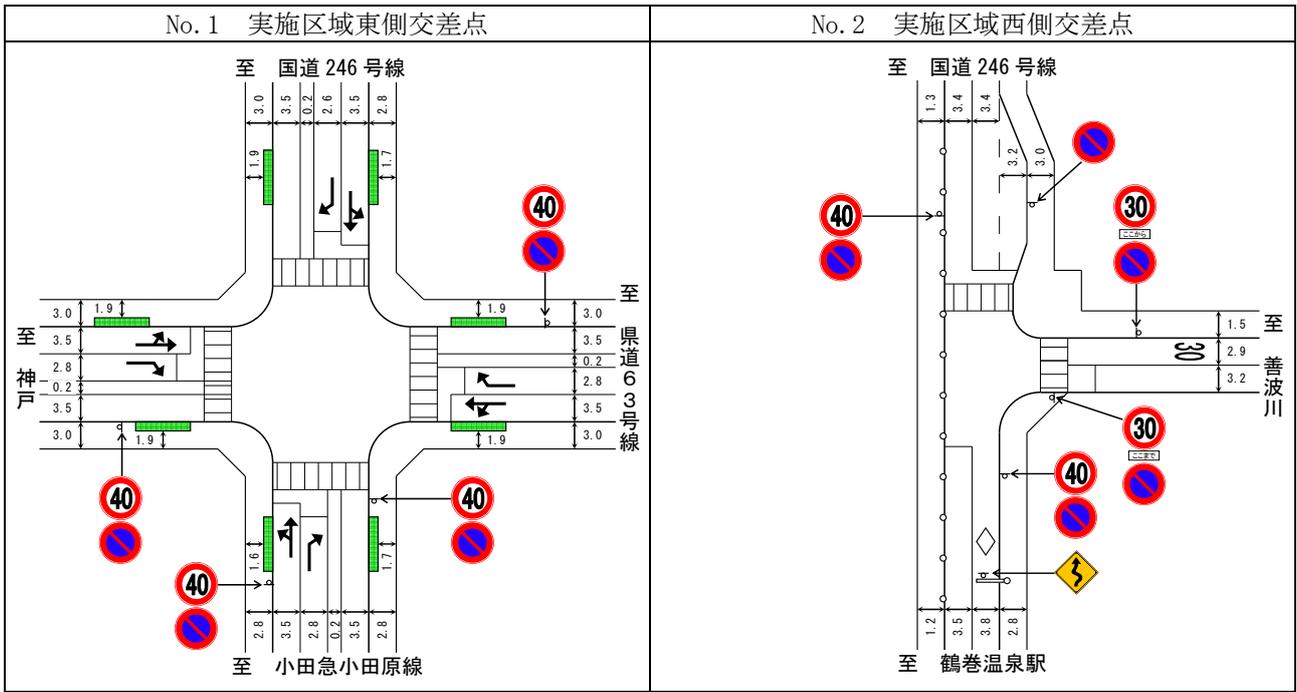
注) 地点番号は、図 5-2-16-1 に対応する。

図 5-2-16-3 渋滞長方向

表 5-2-16-4 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。

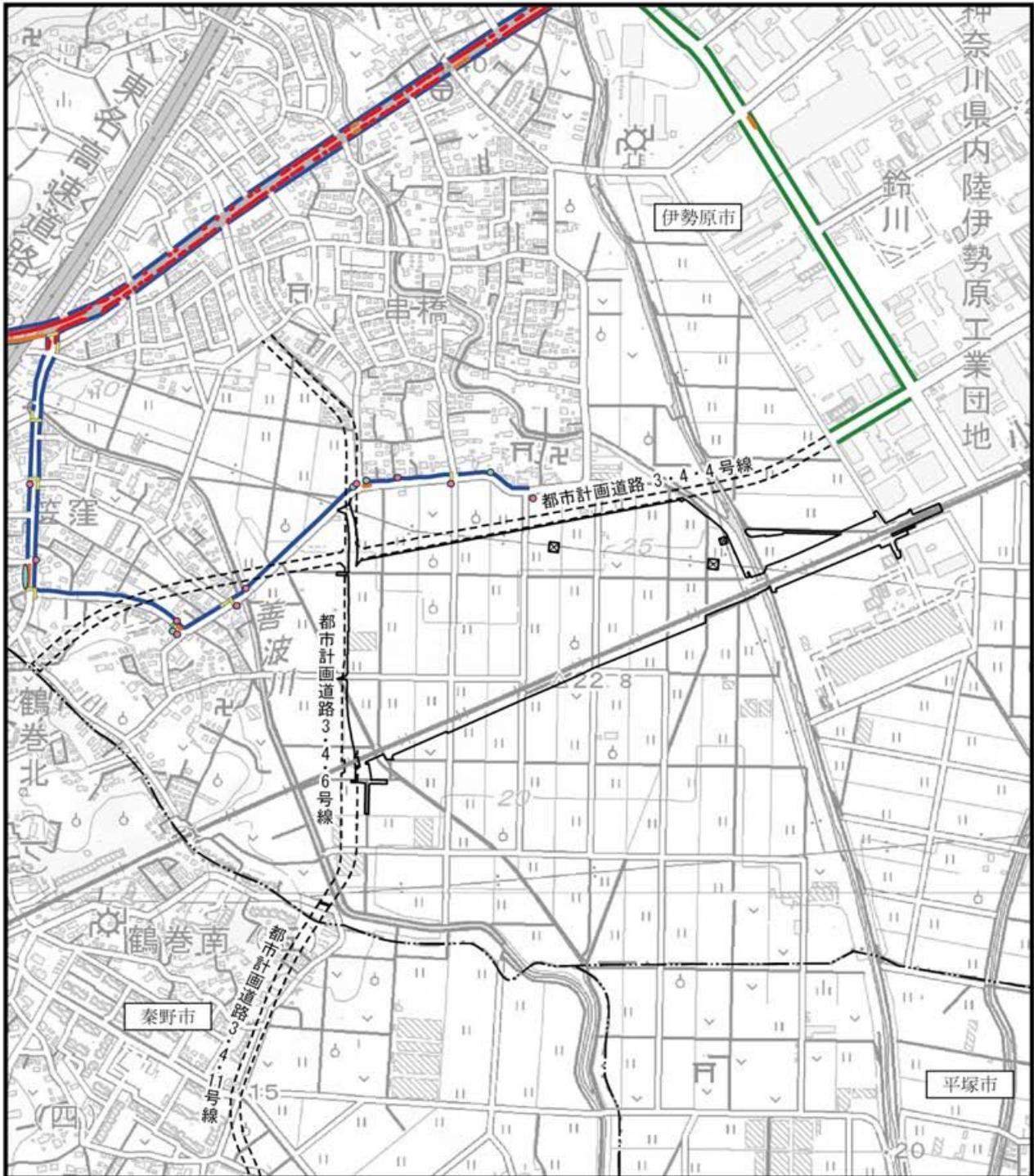
(エ) 調査時期、期間又は時間帯

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。



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

図 5-2-16-5 交通安全施設設置位置図



注1) 図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-2-221～222参照）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

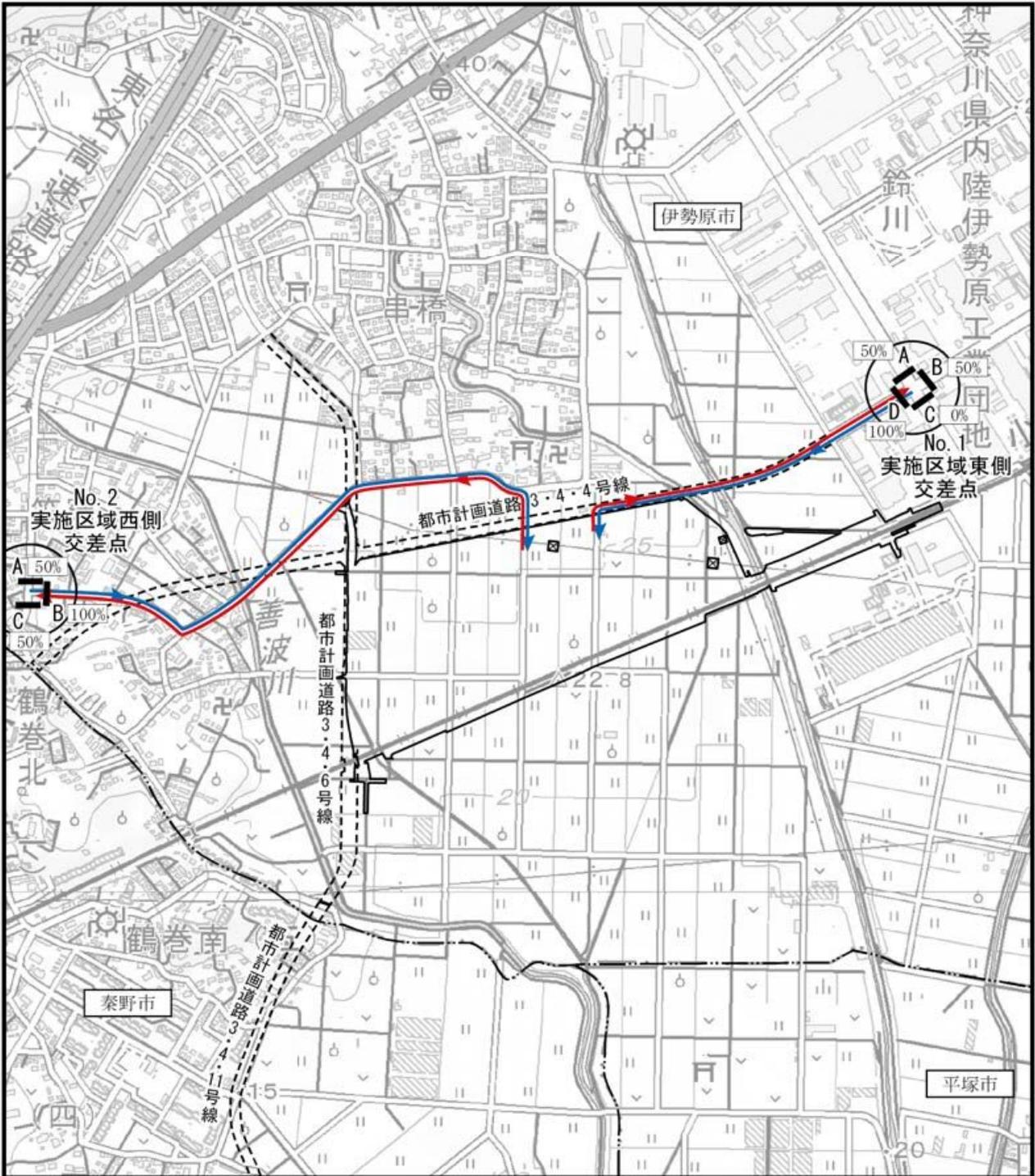
注) 工事用車両台数は、工事時間帯に均等割りとしたことから小数点以下切り上げ処理の都合上、合計が一致しない。

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-2-223～226) 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。

なお、「3) 騒音 (3) 評価 ア. 工事の実施」で述べたとおり、新設する橋梁を用いた分散先ルート（図 5-2-3-13 (p. 5-2-103) 参照）を検討している。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とともに、工事用車両の出入り口付近には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ことから、分散先ルートを工事用車両が走行すること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、分散先ルート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考える。

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行え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錠の上、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的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. 5-2-287) 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）.....	5-4-8
5)	植物・動物・生態系（4 生態系）.....	5-4-9
3	事後調査報告書の提出時期.....	5-4-11

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：効果が発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 (p. 5-2-99 参照) 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 (p. 5-2-120 参照) 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、実施区域外の繁殖環境へ誘導を図る哺乳類及び鳥類、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	哺乳類	カヤネズミ
	鳥類	オオヨシキリ
	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
哺乳類	カヤネズミ	直接観察法
鳥類	オオヨシキリ	任意観察法
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(1)～(2)に示すとおりとする。

なお、両生類及び昆虫類の移設先については、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(1) 哺乳類及び鳥類の調査地域及び地点

時期	調査地域及び地点
工事実施前（環境保全対策実施前）	実施区域及びその周辺約200mの範囲
工事実施中	実施区域及びその周辺約200mの範囲

表 5-4-2-9(2) 両生類及び昆虫類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）	変更区域
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 5-4-2-10(1)～(2)に示すとおりとする。

工事実施前（環境保全対策実施前）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(1) 哺乳類及び鳥類の調査時期

想定される 事後調査対象種		調査時期	
		工事実施前（環境保全対策実施前）	工事実施中
哺乳類	カヤネズミ	工事開始直前の秋季（10～11月頃）に1回実施する。	環境保全対策実施後の秋季（10～11月頃）に1回、3年間実施する。
鳥類	オオヨシキリ	工事開始直前の夏季（6月）に1回実施する。	環境保全対策実施後の夏季（6月）に1回、3年間実施する。

表 5-4-2-10(2) 両生類及び昆虫類の調査時期

想定される事後調査対象種		調査時期	
		工事実施前（移設実施時）	工事実施中（移設後）
両生類	ムカシツチガエル	工事開始直前の早春季～秋季（3～10月）に2回実施する。	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、工事实施前（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 5-4-2-14 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	工事開始直前の春季～秋季（4～10月）に2回実施する。	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 審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は
変更しない場合は、その理由**

- 1 審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合は、その理由 5-5-1
 - 2 予測評価書作成に当たって予測評価書案の変更箇所及び変更内容 5-5-10
-

別添 5-5 審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由

1 審査書に基づく予測評価書案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、審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合は、その理由を示す。

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>1 総括事項</p> <p>対象事業は、農業振興地域に属する広大な農地等を改変して総合車両所を建設するものであり、農地の消失のほか事業実施区域内の既存踏切や道路の撤去、鈴川の既設橋梁と同程度の高さまでの盛土を行うなど、これまでの環境を大きく更新する計画となっている。そのうえで、周辺には農地が残り、住宅地が近接していることから、事業者は、工事中や施設供用に当たり、こうした周辺環境に影響が及ばないよう配慮すること。</p> <p>事業者は、工事用車両の通行について予測評価書案に記載していない分散ルートの説明を行うなど審査に影響を及ぼすものがあったことから、予測評価書の作成に当たっては、計画及びその調査等の内容を適切に、かつ明確に記載すること。また、計画の具体化に当たっては、適宜、関係住民等に丁寧に、かつ分かりやすく説明すること。</p> <p>その上で、次の個別事項に示すとおり適切な対応を図ること。</p>	<p>I 総括事項</p> <p>対象事業は、農業振興地域に属する広大な農地等を改変して総合車両所を建設するものであり、農地の消失のほか事業実施区域内の既存踏切や道路の撤去、鈴川の既設橋梁と同程度の高さまでの盛土を行うなど、これまでの環境を更新する計画となっています。そのうえで、周辺には農地が残り、住宅地が近接しているため、工事中や施設供用に当たり、こうした周辺環境に極力影響が及ばないよう配慮して参ります。</p> <p>また、工事用車両の通行について、更なる環境保全対策として、分散ルートの追加を実施することから、その計画等の内容を予測評価書に記載しました（p. 5-2-103、p. 5-2-309参照）。また、計画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、かつ分かりやすく説明を行って参ります。</p> <p>上記を踏まえた具体的な対応内容については、次頁以降の個別事項に示すとおりです。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>2 個別事項</p> <p>(1) 騒音</p> <p>事業者は、工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果が環境基準値を超過したことへの対応として、工事用車両が集中しないよう工事の平準化に努めているが、その内容は予測評価書案において調査等の記載がない新たな分散ルートによる対応であると説明していることから、新たな分散ルートにおける騒音に係る周辺環境への影響について、予測評価書に記載すること。</p> <p>また、環境基準値の超過地点について、住居位置での予測も新たに説明していることから、その内容について予測評価書に記載すること。</p>	<p>工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の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図 5-5-1-1 のような分散先ルート（緑ルート）を検討しています。分散先ルートでの騒音に係る影響については、現況値の測定を行っていないため、次のように予測します。</p> <p>No.1 都市計画道路の予測条件（走行台数）は、都市計画道路を走行する最大数（ピーク月で 992 台/日（大型車 870 台/日、小型車 122 台/日））を想定したものであり、現況交通もないことから、工事用車両による騒音影響が支配的となっています。分散先ルートの走行台数は、現況交通を加味しても No.1 の予測に用いた最大数を超えることはないよう分散させる計画のため、分散先ルートの予測結果は No.1 地点の予測結果（67dB）を下回ります。また、分散先ルートと周辺住居（南東側）までの距離は 400m 程度あり、距離による減衰量は 2dB 以上となることから、環境基準（65 デシベル以下：周辺住居位置（南東側 400m）は用途地域の指定がないため「B 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域」の基準を適用）を満足すると考えます。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努めます。</p> <p>以上のことから、分散先ルートを工事用車両が走行することに伴う騒音の影響は、分散先ルート周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはないと考えます。</p> <p>※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。</p>

審査書の内容

審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由



図 5-5-1-1 工事車両の分散先ルート

予測地点 No. 1 周辺の北側住居地域については、図 3-2-4 (p. 3-2-9 参照) に示す用途地域指定状況のとおり、“第 1 種低層住居専用地域”のため「地域の類型：A 地域」であるものの、現況 65dB(同一道路のため、図 5-2-3-1(2) (p. 5-2-79 参照) に示す No. 3 伊勢原市道 81 号線の調査結果を準用)で既に環境基準値(60dB)を超過している状況です。そのため、評価基準は“現況非悪化”としました。予測の結果、北側住居地域では最大 65dB と予測され評価基準(=現況値 65dB)と整合が図られていました。

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>(2) 植物・動物・生態系</p> <p>ア 事業者は、事業実施想定区域内の水田で確認されたミズタカモジについて、現地調査において事業実施区域外では確認できなかったにもかかわらず、事業実施区域周辺に生育環境が広く存在するとの説明をしていたが、追加調査により実際に確認したとのことであるから、その調査等について予測評価書に記載すること。</p>	<p>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。予測評価書案時点の春季調査（令和6年5月24日実施）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ったことから当該種は確認されませんでした。</p> <p>上記状況を踏まえ、令和7年5月7日に田起こし前の追加調査を実施し、実施区域外でも9か所の生育を確認したことから、ミズタカモジの予測結果における確認状況及び繁殖の活力度を変更するとともに、追加調査を実施した旨を追記しました。（p.5-2-162 参照）</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>イ 事業者は、事業実施想定区域内外で確認されたカヤネズミ及びオオヨシキリの環境保全対策として、繁殖期を考慮した工事時期の調整に努めるとし、その内容は非繁殖期の草刈りにより事業実施区域外に誘導することであると説明したことから、事業実施区域外での繁殖も考慮の上、環境保全対策について予測評価書に記載すること。</p> <p>また、誘導及び繁殖に関する確認調査として事後調査の対象とし、その調査の具体的な方法や時期等について検討した上で、予測評価書に記載すること。</p>	<p>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）」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。その上で、予測評価書案 p. 5-2-205 に記載した環境保全対策のうち「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、予測評価書では「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」旨に修正しました。（p. 5-2-206 参照）</p> <p>カヤネズミとオオヨシキリの事後調査については、当該生息地が本来的には水田として利用される土地であるにもかかわらず、放棄された結果、草地になった場所であり、本来の利用がなされた場合には消失するため、そのような場所に対するミティゲーション（環境緩和）や事後調査は不要と判断し、事後調査の対象種としませんでした。一方、両生類や昆虫類については、生息する水路が持続的な環境であり、本事業に伴い消失することから、事後調査の対象種として選定しました。</p> <p>今回、カヤネズミとオオヨシキリの誘導および繁殖に関する確認調査が必要であるとの指摘を受けたことから、これらの種を事後調査の対象種に追加するとともに、調査の具体的な方法や時期等について検討し、事後調査の計画を変更しました。（p. 5-4-5～5-4-6 参照）</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>ウ カヤネズミについては、事業実施区域内が広く、一度に移動することは困難と考えられることから、段階的な誘導について検討し、その結果を予測評価書に記載すること。</p>	<p>カヤネズミの実施区域外への誘導に向けた草刈りの実施については、今後詳細検討を行う工事工程やカヤネズミの現地調査で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具体的実施時期等を計画検討しますが、段階的な誘導の手法として、「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）」に示される手法や類似事例を参考に基本方針を整理し、カヤネズミ及びオオヨシキリに対する環境保全対策を補足しました。（p.5-2-206 参照）</p>
<p>エ 事業者は、事業実施想定区域内におけるカヤネズミ等に係る生息環境となる草地の創出について、伊勢原市地域まちづくり推進条例の緑化推進基準の対象外であることを理由にできないとしていたが、その後、芝・地被類については緑化面積の換算率が低いこと、緑化推進基準に推奨植物があることや最低限の土地利用という観点から創出措置ができないと事業者が判断したと説明していることから、その判断に至った調整経緯や内容について、予測評価書に記載すること。</p>	<p>カヤネズミ等の生息環境として機能する草地を、伊勢原市の緑化基準における樹木の代替として一部緑地に換算できないかについて、市の条例を所管する担当課に確認を行い、以下のとおり、当該草地が緑化推進基準の対象外である旨の回答をいただいております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の緑化基準では、推奨植物の指定がありヨシ等の草地は対象外である。 ・当該実施区域は農地として利用されている土地であり、そこに自生しているヨシ等の植物は、保全すべき対象とは見なされない。 ・以上の理由から、ヨシ等を緑化面積に換算することはできない。 <p>審査書における「芝・地被類については緑化面積の換算率が低いこと」、「緑化推進基準に推奨植物があること」については、当該草地が条例の対象外であることの補足説明であって、上記の回答のとおり条例に基づく緑地において、事業者が判断できる余地はありません。したがって、条例に基づく緑地にカヤネズミ等の生息環境として機能する草地を創出することは難しいです。</p> <p>また、実施区域は保護すべき農地であることから、その土地利用は最小限に抑える必要があるため、条例に基づく緑地とは別に、生息環境として機能する草地を新たに設けることもできません。そのため、カヤネズミ等を実施区域外の繁殖環境へ誘導することにより、種の保全に努めたいと考えており、前項に記載のとおり環境保全対策や事後調査を実施してまいります。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>(3) レクリエーション資源</p> <p>事業実施区域は、こどもスポーツ広場に隣接しており、事業者は、線路とこどもスポーツ広場の間の空間は付帯工事影響範囲としているが、こどもスポーツ広場に影響を及ぼすおそれのある作業や行為はないと説明していることから、今後、懸念が生じないようその内容や影響について予測評価書に記載すること。</p>	<p>こどもスポーツ広場周辺の付帯工事影響範囲については、機能補償工事として道路・水路等を整備するものの、広場の利用者に対して直接的な影響を及ぼす行為や作業はなく、工事中や施設供用後のレクリエーション資源や利用への影響は想定されないことから、実施計画書において非選定としています。審査書の内容を踏まえ、上記非選定理由を追記しました。(p.5-1-11 参照)</p> <p>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。</p>
<p>(4) 安全(交通)</p> <p>事業者は、工事用車両の通行については、まず西側の既存道路を通行し、東側の都市計画道路の供用後はその道路を通行するとしていたが、新たに分散ルートも通行し、大型車の通行も想定しているとの説明になったことから、新たな分散ルートにおける安全(交通)に係る周辺環境への影響について、予測評価書に記載すること。</p>	<p>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追加ルート(図5-5-1-1参照)を検討しています。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とともに、工事用車両の出入り口付近には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ことから、分散先ルートを工事用車両が走行すること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、分散先ルート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考えます。</p>

審査書の内容	審査書に基づく予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>(5) 事業内容、水質汚濁及び水象等</p> <p>条例第 20 条第 2 項に基づき、関係市長である平塚市長、秦野市長及び伊勢原市長に意見を求めたところ、調整池の放流先として現況の流域とは異なる河川へ放流する計画に対して懸念があり、河川流量の変化が下流域の農業活動に影響を及ぼす可能性があることから、調整池の排水先について見直しを含めて慎重な検討をすることなどの意見があった。</p> <p>こうしたことから、事業者は、調整池の適切な放流先について検討し、関係機関と十分に協議すること。</p> <p>関係機関との協議の結果、放流先に変更が生じる場合は、予測評価書案に記載のないものであることから、事業者は、関係する評価項目及び関係市町の懸念事項について、改めて調査等を行い、条例に基づく変更届を提出し、関係市長に報告した上で予測評価書に記載すること。</p> <p>関係機関との協議の結果、放流先に変更が生じない場合は、事業者は、関係市長意見における懸念への対応及び理由を関係市長に報告し、その結果を知事に報告した上で予測評価書に記載すること。</p> <p>いずれの場合も、関係住民等に丁寧に、かつ分かりやすく説明すること。</p>	<p>審査書の審査結果に基づく関係機関との協議の結果、開発前後の河川へ放流する水量の変化を低減するため、調整池位置や調整池からの排水計画の変更を行い、令和7年12月に予測評価書案変更届を提出しました。また、その旨を関係市長に報告しました。</p> <p>協議を実施した関係機関及びその所管等については以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 神奈川県県土整備局河川下水道部河港課、平塚土木事務所河川砂防第 1 課、許認可指導課（河川法） ・ 伊勢原市土木部下水道経営課（伊勢原市地域まちづくり推進条例に基づく排水設備協議） ・ 伊勢原市経済産業部農業振興課農林整備担当（接続先水路の管理者） ・ 平塚市産業振興部農水産課農地整備担当（下流域の農水路管理者） ・ 近隣農家小組合 等 <p>計画の進捗に応じて適宜説明会を開催する等、関係住民等に丁寧に、かつ分かりやすく説明を行って参ります。</p>

2 予測評価書作成に当たって予測評価書案の変更箇所及び変更内容

予測評価書の作成に当たって、事業計画の具体化に伴い予測評価書案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	予測評価書のページ
別添5 別添5-1 評価項目の選定			
2 評価項目の選定	選定理由又は非選定理由	レクリエーション資源（施設の稼働、施設の供用、施設の稼働）の選定理由又は非選定理由について、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旨を追記した。	p. 5-1-11
別添5 別添5-2 環境影響予測評価			
1 環境影響予測評価	8) 植物・動物・生態系（1 植物）	ミズタカモジを対象とした追加調査について、調査時期を追加するとともに、追加調査結果を踏まえ、ミズタカモジの予測結果（確認状況、繁殖の活力度）を変更した。	p. 5-2-147、 p. 5-2-162
1 環境影響予測評価	8) 植物・動物・生態系（2 動物）	カヤネズミ及びオオヨシキリに対する環境保全対策について検討の上、繁殖行動前の草刈りにより実施区域外へ誘導すること、その具体的な方法については詳細な工事計画の策定段階においてカヤネズミの移動性を考慮し決定する旨を追記した。	p. 5-2-206
別添5 別添5-4 事後調査計画			
2 事後調査の計画	3) 植物・動物・生態系（2 動物） 4) 植物・動物・生態系（3 水生生物）	カヤネズミ及びオオヨシキリの事後調査について検討の上、これらの種を事後調査の対象種に追加するとともに、事後調査の計画（調査方法、調査地域及び地点、調査時期）を変更した。 また、両生類、昆虫類及び水生生物の調査時期について詳細を検討の上、工事実施前（移設実施時）の調査時期を具体的な内容に変更した。	p. 5-4-5～ 5-4-9

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
特定施設等の設置の届出	水質汚濁防止法(S45. 12. 25 法律138) 第5条	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