

事後調査報告書

平成 31 年 1 月 7 日

広島市長 殿

住 所 広島市中区東千田町二丁目 9 番 29 号
氏 名 広島電鉄株式会社
代表取締役社長 椋田 昌夫
電話番号 082-242-3500

広島市環境影響評価条例第 31 条第 3 項において準用する同条例第 30 条第 2 項の規定により、次のとおり事後調査報告書を提出します。

対象事業の名称	(仮称)石内東地区開発事業
事後調査の種類	<input type="checkbox"/> 工事の実施中 <input checked="" type="checkbox"/> 工事の完了後
事後調査の項目及び手法	別紙 1 のとおり
事後調査の結果	別紙 2 のとおり
環境の保全のために講じた措置	特になし
その他	(委託業者名) 株式会社オオバ 広島支店 支店長 伊達 純也 広島市中区銀山町 4-17 広島大同生命ビル 6F

- (注) 1 事後調査の全部又は一部を他の者に委託して行った場合には、その者の氏名及び住所（法人にあっては、その名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地）を「その他」の欄に記載してください。
- 2 事業者以外の者が把握する環境の状況に関する情報を活用した場合には、当該事業者以外の者の名称及び当該情報の内容を「その他」の欄に記載してください。
- 3 対象事業に係る施設等が他の主体に引き継がれた場合は、当該主体の氏名（法人にあっては、その名称）並びに当該主体への要請の方法及び内容を「その他」に記載してください。
- 4 記載事項を枠内に記入できないときは、別紙に記載し、添付してください。

完了後における事後調査の項目及び調査地点、調査時期・頻度

調査項目		調査方法	調査地点、調査時期・頻度
騒音・振動	道路交通騒音・振動	騒音 (JIS Z 8731) 振動 (JIS Z 8735)	調査地点：4 地点 (図 1) (広島湯来線 2 地点、市道 1 地点、伴広島線 1 地点) 調査時期：商業施設*が稼働した時期 (平成 30 年 10 月) 調査頻度：1 回 (休日)

※：工事完了後の事後調査計画書では商業施設 I および II としていたが、商業施設 II の予定地が現時点では駐車場となり、商業施設の設置が当面計画されないことから、今回の商業施設の稼働時の調査で事後調査を終了とする。

1. 騒音・振動（道路交通騒音・振動）

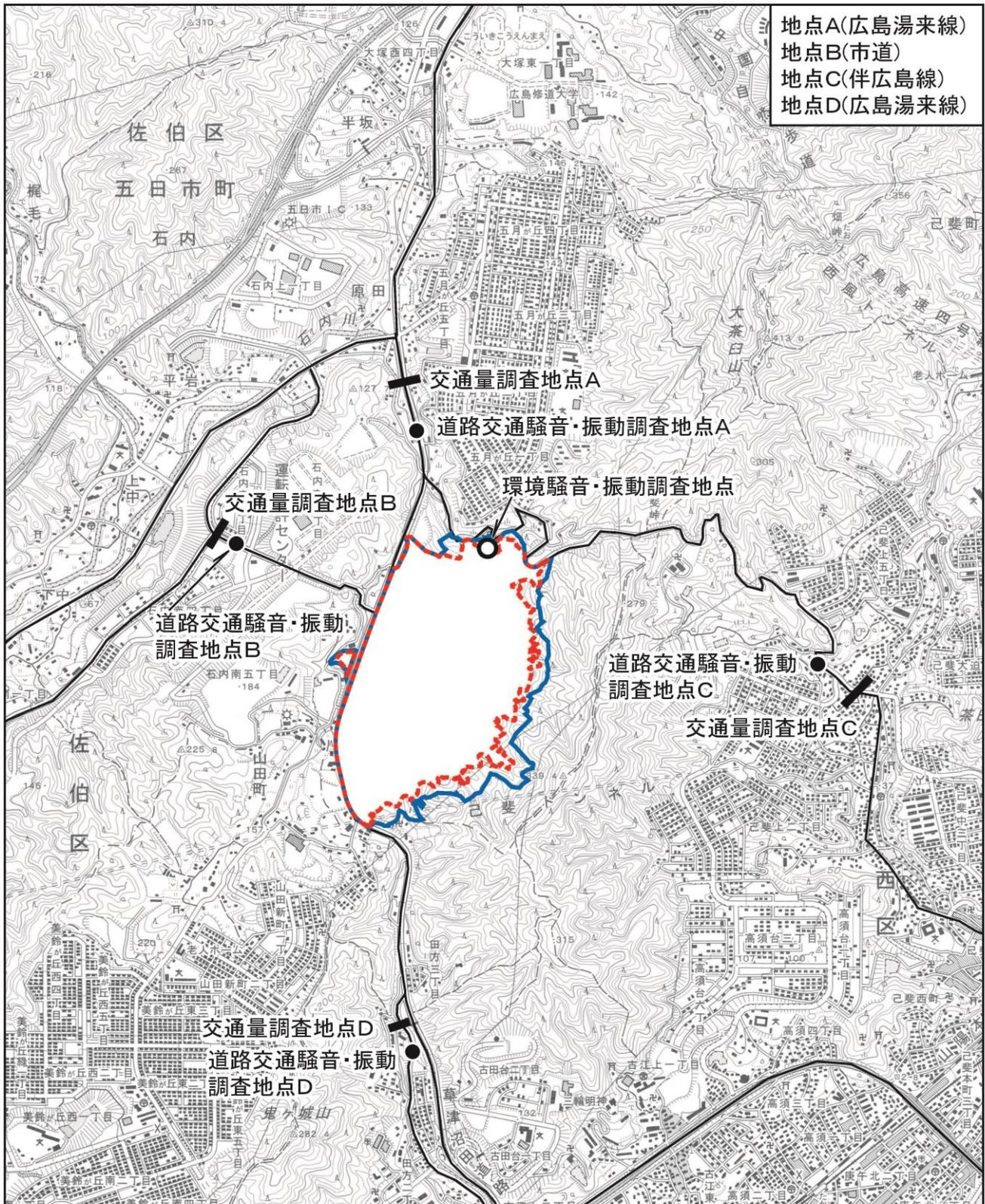
1) 調査概要

本調査は、石内東地区開発事業の完了後における商業施設の稼働に伴い、計画地周辺における道路交通環境の実態把握のため、騒音調査、振動調査を行った。

調査項目等を表1-1に、調査位置を図1-1に示す。

表 1-1 調査概要

調査項目	道路交通騒音・振動、交通量			
調査地点	No. A	主要地方道 広島湯来線		
	No. B	市道佐伯1区373号線		
	No. C	一般県道 伴広島線		
	No. D	主要地方道 広島湯来線		
調査期日	平成30年10月21日（日）6：00～22日（月）6：00			
調査方法	騒音	等価騒音レベル	<ul style="list-style-type: none"> ・JIS C 1502 に定める積分型普通騒音計を用いる。 ・周波数特性はA特性、動特性はF特性を用いる。 	連続測定による騒音レベルを時間帯別エネルギー平均して求める。
	振動	時間率振動レベル	<ul style="list-style-type: none"> ・JIS C 1510 に定める振動計を用い、鉛直方向について行う。 ・振動感覚補正回路は鉛直振動特性を用いる。 	連続測定による振動レベルを用い、時間帯別に毎正時から10分間のデータを統計処理して求める。
	交通量	目視により、マニュアルカウンターを使用して計数する。		時間別、車種別（大型車、小型車）に求める。



地点A(広島湯来線)
 地点B(市道)
 地点C(伴広島線)
 地点D(広島湯来線)

凡 例

- 事業計画地
- - - 開発行為申請予定地域 (変更区域)
- 環境騒音・振動調査地点
- 道路騒音・振動調査地点
- 道路交通量調査地点

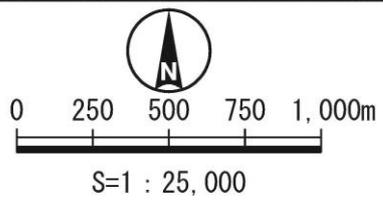


図1-1
 騒音・振動及び交通量調査地点

2) 調査結果

(1) 騒音

騒音の調査結果を表1-2に示す。

調査結果は、地点A、Dの広島湯来線については、環境基準を超過していたが、他の地点では満足していた。

表 1-2 騒音(L_{Aeq})の調査結果

単位：dB

	調査結果		環境基準		適用
	昼間	夜間	昼間	夜間	
地点A	71	67	70	65	幹線交通を担う道路
地点B	60	57			
地点C	64	56			
地点D	71	66			

※網掛けの数値は、環境基準を超過しているものを示す。

(2) 振動

振動の調査結果を表1-3に示す。

調査結果は、全地点において道路交通振動の要請限度を下回っていた。

表 1-3 振動(L_{10})の調査結果

単位：dB

	調査結果		要請限度		適用
	昼間	夜間	昼間	夜間	
地点A	39	39	65	60	第一種区域
地点B	31	27			
地点C	33	26			
地点D	40	38			

※要請限度とは「振動規制法」に係る、自動車振動に係る要請限度を示す。

(3) 交通量

自動車交通量の調査結果を表1-4に示す。

表 1-4 自動車交通量の調査結果

単位：台

	地点A		地点B		地点C		地点D	
	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車
6:00-7:00	627	115	103	13	118	3	839	159
7:00-8:00	1,232	115	299	18	246	10	1,040	139
8:00-9:00	1,728	136	555	18	354	18	910	117
9:00-10:00	1,950	140	542	27	432	20	1,176	172
10:00-11:00	2,249	135	621	13	462	18	1,021	186
11:00-12:00	2,146	96	666	15	454	16	1,216	85
12:00-13:00	2,185	130	615	14	447	13	1,201	103
13:00-14:00	2,143	103	566	17	422	13	1,248	92
14:00-15:00	2,315	120	584	21	422	14	1,488	105
15:00-16:00	2,411	111	637	23	492	8	1,477	97
16:00-17:00	2,286	88	750	24	558	10	1,537	70
17:00-18:00	2,289	97	681	13	527	10	1,434	88
18:00-19:00	2,003	112	467	15	384	7	1,213	74
19:00-20:00	1,409	112	299	11	235	4	716	92
20:00-21:00	1,086	110	238	8	204	4	546	86
21:00-22:00	772	99	156	3	145	6	388	67
22:00-23:00	436	84	93	10	82	1	166	61
23:00-0:00	262	68	47	10	74	1	92	61
0:00-1:00	158	128	30	10	40	1	66	97
1:00-2:00	95	110	23	10	12	0	52	82
2:00-3:00	111	107	20	21	26	1	53	109
3:00-4:00	114	161	23	20	23	4	65	112
4:00-5:00	194	167	33	25	23	0	129	130
5:00-6:00	467	274	76	43	68	1	241	191
昼間 12 時間計 (6~18)	23,561	1,386	6,619	216	4,934	153	14,587	1,413
夜間 12 時間計 (18~翌 6)	7,107	1,532	1,505	186	1,316	30	4,768	504
24 時間計 (6~翌 6)	30,668	2,918	8,124	402	6,250	183	19,355	1,917

3) 予測結果との比較

(1) 騒音

騒音の調査結果と予測結果との比較を表1-5に示す。

調査結果は、地点Aについては、予測結果と同様であり、地点B及びCでは4～9dB下回っていた。地点Dでは、昼間が2 dB上回っていた。

調査結果が予測結果を上回っていたのは、事後調査時における交通量が、評価書の将来交通量より多い交通量であったことが大きな要因と考えられる。また、評価書の現況調査においても環境基準を地点Aの夜間、地点Dの昼間、夜間が上回っており、今回の調査結果も同様の状況と考えられる。

表 1-5 騒音(L_{Aeq})の調査結果と予測結果との比較

単位：dB

	調査結果		予測結果		評価書時の調査結果		環境基準		適用
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
地点A	71	67	71	67	70	67	70	65	幹線交通を担う道路
地点B	60	57	69	63	60	58			
地点C	64	56	68	61	65	61			
地点D	71	66	69	66	71	68			

※調査結果及び予測結果のうち網掛けの数値は、環境基準を超過しているものを示す。

(2) 振動

振動の調査結果と予測結果との比較を表1-6に示す。

調査結果は、地点Aの夜間が、予測結果を3dB上回っていたが、地点Bでは8～10dB、地点Cでは昼間が4dB、地点Dでは昼間、夜間とも2 dB下回っていた。

いずれにしても、全地点において、道路交通振動の要請限度を下回っていた。

表 1-6 振動(L_{10})の調査結果と予測結果との比較

単位：dB

	調査結果		予測結果		評価書時の調査結果		要請限度		適用
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
地点A	39	39	39	36	34	34	65	60	第一種区域
地点B	31	27	39	37	25	25			
地点C	33	26	37	26	34	25未満			
地点D	40	38	42	40	42	41			

※要請限度とは「振動規制法」に係る、自動車振動に係る要請限度を示す。

(3) 交通量

自動車交通量の調査結果と予測結果との比較を表1-7に示す。

地点A、Dについては、調査結果が評価書の将来交通量を上回っており、地点B及びCでは下回っていた。

開発計画の交通量は、業務施設及び商業施設が稼働している状況であり、発生集中交通量は多いことが想定されるが、住宅地がまだ完全に建築されていない状況である。

なお、各調査地点の調査結果は、評価書の将来交通量と乖離が見られ、その要因としては将来道路網の整備状況（道路の整備済みや未整備）及び交通量の伸びによる要因が考えられる。

表 1-7 調査結果と予測結果との比較

(台/24h)

	調査結果			評価書の将来交通量			評価書の現況交通量		
	小型	大型	計	小型	大型	計	小型	大型	計
地点A	30,668	2,918	33,586	24,366	4,272	28,638	22,104	2,167	24,271
地点B	8,124	402	8,526	18,623	2,987	21,610	3,418	333	3,751
地点C	6,250	183	6,433	9,600	525	10,125	6,172	261	6,433
地点D	19,355	1,917	21,272	12,194	2,475	14,669	19,625	2,295	21,920