

第11章 準備書についての意見の概要及び都市計画決定権者の見解

11.1 準備書についての市民意見の概要及び都市計画決定権者の見解

準備書についての市民意見の概要は、以下に示すとおりである。

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
1	<p>工事中の騒音、振動、電波障害及び埃等により、周辺住民の健康被害やストレスが懸念される。</p>	<p>工事の実施による騒音、振動の予測結果は、いずれも環境基準を下回っており、さらに、環境保全措置として建設機械の集中稼働の回避等を行うことで、更なる抑制に努めます。</p> <p>粉じん（埃）については、風速 5.5m/s 以上の強い風の出現率は小さく、粉じんは飛散しにくいと考えており、さらに、環境保全措置として、必要に応じた仮囲いの設置等により更なる抑制に努めます。</p> <p>なお、電波障害については、電波を遮へいするような建設機械の作業を予定していないことから、発生するおそれはないものと考えています。</p>
2	<p>松川宇品線沿線では、供用後の路面電車の走行による騒音・振動、電波障害、埃及び鉄粉等により、生活環境の悪化が考えられ、周辺住民の健康被害やストレスが懸念される。</p>	<p>路面電車の走行による騒音、振動の予測結果は、いずれも環境基準等を下回っており、さらに、環境保全措置として、必要に応じたバラスト軌道及び樹脂固定軌道の採用や保守作業の適切な実施等により、更なる騒音及び振動の抑制に努めます。</p> <p>電波障害については、高架部での予測結果を踏まえると、地平部の松川宇品沿線で発生するおそれはないものと考えています。</p> <p>なお、粉じん等（埃）については、路面電車の軌道敷は舗装されるため、その影響は少ないと考えています。鉄粉については、一般的な環境評価手続の中では環境影響評価項目とはしませんが、今後、車両の更新やレールの適切な維持管理を進め、できる限り低減できるよう努めます。</p>
3	<p>工事関係車両等と事故を起こす確率が高くなる。</p>	<p>工事用車両については、運行の効率化を図ることでその走行台数を削減するとともに、工事従事者に対して法定速度の遵守等の安全指導を行い、交通事故の発生抑制に努めます。</p>
4	<p>松川宇品線については、工事中は視界が悪くなり事故を起こす確率が高く、工事中を含む完成後には、建物駐車場からの自動車の出し入れが難しくなり事故を起こす確率が高くなる。</p>	<p>工事中の安全対策については、今後、施工計画を立案する中で検討を行います。関係法規を遵守のうえ、安全に十分配慮した計画とし、工事着手の前にご説明を行います。また、松川宇品線について、完成後は車線数が減少することとなりますが、道路法に基づく道路構造令の基準を満足する幅員であり、駐車場からの自動車の出入りは問題ないものと考えております。なお、完成後の車道幅員は、路肩、通行帯、導流帯を含め通常の車道より広い幅員を確保する予定としています。</p>

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
5	本事業実施による鉄粉や振動等により、建物の劣化が早くなり資産価値が下落する。	本事業の実施による振動等の影響については、準備書に記載しているとおり、実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されているものと考えています。
6	事業の実施による健康被害や資産価値の下落に対する多大な損害賠償が発生する。	また、鉄粉については、一般的な環境評価手続の中では環境影響評価項目としていませんが、今後、車両の更新やレールの適切な維持管理を進め、できる限り低減できるよう努めます。 なお、資産価値については、環境影響評価における予測・評価の対象外であるうえ、社会経済情勢など様々な要因により決定されるものと考えます。
7	事業計画について、既存通路を活かした軌道計画として欲しい。また、計画策定前に住民にもっと周知して欲しい。	平成 25～26 年に延べ 21 回の地元説明会を開催し、沿道の方々の多くのご意見を踏まえた上で本事業の骨格となる「広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針」を決定しました。さらに、都市計画法や環境影響評価の手続きの中で、地元の方々のご意見を伺いながら進めています。
8	松川宇品線通行には絶対反対だが、工事をすることは決まっているのか。議会を通せば勝ちという考え方を止めて欲しい。	平成 25～26 年に延べ 21 回の地元説明会を開催し、沿道の方々の多くのご意見を踏まえた上で本事業の骨格となる「広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針」を決定しました。今後、都市計画法や環境影響評価などの手続きの完了後に工事に着手することになりますが、着手の前には地元関係者の方々に事業案のご説明を行い、ご理解が得られるよう努めながら事業を実施する予定です。

11.2 準備書についての市長意見及び都市計画決定権者の見解

準備書についての市長意見及び都市計画決定権者の見解は、以下に示すとおりである。

区分	市長意見	都市計画決定権者の見解
1 全体的事項	評価書で使用する用語や表現は市民に分かりやすいものとなるよう努め、専門用語を用いる場合は用語の解説を記載すること。	用語及び表現については、市民に分かりやすい言葉を用いるように留意し、専門用語については巻末に用語解説を記載しました。
2 個別的事項	ア 事業計画地周辺の道路は交通量が多いことから、建設機械の稼働による大気質への影響については、一般走行車両からの排出ガスの影響も考慮した予測・評価を行い、結果を評価書に記載すること。	建設機械の稼働による大気質への影響について、一般走行車両からの排出ガスの影響を考慮した予測・評価を参考として行い、P. 7. 1-45～46 に記載しました。
	イ 切土工等又は既存の工作物の除去による粉じん等の影響については、ビル風による巻き上げや構造物等による吹き溜まりが生じることも考慮した環境保全措置を検討し、結果を評価書に記載すること。	準備書において記載した環境保全措置は、ビル風による巻き上げや構造物等による吹き溜まり等の対応にもなることから、その主旨をP. 7. 1-44 に記載するとともに、新たな環境保全措置として「発生土の速やかな搬出」を追加しました。
	ウ 交通渋滞が生じると自動車排出ガスが増加することから、軌道施設の設置に伴う車線数の減少による交通の流れへの影響について検討した結果を具体的に評価書に記載すること。	軌道施設の設置に伴う車線数の減少による交通の流れへの影響については、各交差点において円滑な交通処理が可能であることを示す指標である交差点需要率の算定結果を「資料編」P. 資 6-12 に記載しました。 なお、算定結果は最も需要率が高い交差点において 0.6 であり、一般的に交差点の飽和状態とされる 0.8～0.9 を下回っています。

区分	市長意見	都市計画決定権者の見解
2 個別的事項	<p>ア 路面電車の走行による騒音及び振動の予測に用いた、類似地点調査時の路面電車に係る加減速、擦れ違い等の走行状態を明らかにすること。また、本事業で予定している軌道敷の区間ごとの軌道構造を明らかにし、必要に応じて予測・評価結果を見直すこと。</p>	<p>類似地点調査の調査位置は、電停や曲り角、信号交差点付近であり、路面電車の走行状態は、定速走行状態だけではなく、加速及び減速走行を含めた走行状態でのデータ収集を行っています。そのため、予測に用いた式には、その影響も加味されています。</p> <p>擦れ違いによる影響については、騒音では、環境基準で定められている等価騒音レベルで予測を行うため、擦れ違いの有無が予測値に影響することはなく、評価に用いた環境基準(60~70dB)を上回ることはないものと考えられます。</p> <p>一方、振動では、擦れ違いにより、振動ピークレベルが1車両通過時より増加することとなりますが、同じ57dBの振動源の車両が擦れ違っていると仮定した場合の振動ピークレベルの予測値は60dB※であり、評価に用いた新幹線の勧告値(70dB)を上回ることはないものと考えられます。</p> <p>※ $57\text{dB} + 57\text{dB} = 10\log_{10}\left(10^{\frac{57}{10}} + 10^{\frac{57}{10}}\right) = 60\text{dB}$</p> <p>また、本事業において現時点で予定している軌道敷の区間ごとの軌道構造については、P. 2-18~20において詳しく記載しました。</p>
	<p>イ 騒音の予測・評価における予測地点の選定理由を評価書に記載すること。</p>	<p>予測地点の選定理由をP. 7. 2-24に記載しました。</p>
	<p>ウ 路面電車の走行による騒音については、遮音壁設置後の予測値であることを評価の文章に明記すること。</p>	<p>高架部については遮音壁を設置する予定ですが、遮音壁の設置は景観への影響が考えられるとともに、路面電車内から外の景色を遮る可能性もあります。</p> <p>一方、仮に遮音壁を設置しない場合でも、騒音の予測結果(路面電車と道路交通騒音の合成値)は、2.0mの遮音壁を設置した場合から1dBの増加のみ(昼間67dB、夜間60dB)であり、環境基準を満足する結果となっています。</p> <p>そのため、広島市環境影響評価審査会での景観面に関する意見や広島市都市デザインアドバイザー会議での意見も踏まえ、遮音壁の高さについては、実施設計において、騒音の予測・結果だけでなく景観等の観点からも検討した上で決定することとし、評価書においては、騒音に関し環境保全措置としての遮音壁を設置しない前提での予測、評価を行いました。</p>
<p>(3) 水質</p> <p>渡河部における高架構造物の構造や施工方法を明らかにした上で、工事の実施に伴う河川の水質への影響がないとした理由を評価書に記載すること。</p>	<p>渡河部における高架構造物の構造や施工方法については、「資料編」P. 資 4-3に記載したとおりです。広島駅側に新設する軌道専用橋脚は既設橋台の背面(堤内側)に設置し、稲荷町側の橋台と河川内の橋脚は既設の構造物を利用することとしており、軌道専用桁への架け替えについても橋面上での作業を想定しています。そのため、上部工・下部工ともに河川内の工事を伴わないことから、水質への影響はないと考えています。</p>	

区分	市長意見	都市計画決定権者の見解	
2 個別的事項	(4) 景観	ア 高架構造物については、景観上の配慮が技術的に可能な範囲や今後のデザイン決定手順を明らかにした上で、広島市の陸の玄関にふさわしい景観を形成すること。	高架構造となる区間については、地下広場の存在など構造物の設計に多くの制約条件があることやコスト面も踏まえる必要があることなどから、現在想定している構造形式を大幅に変更することは困難であり、構造物表面の美装化などにより陸の玄関にふさわしい景観形成を図ることとしています。 高架構造物等のデザインについては、「広島市都市デザインアドバイザー会議」での専門家の意見を踏まえながら、今後の実施設計の中で検討を行い、事業者において決定することとしており、環境保全措置にも記載しました。
		イ 本事業により失われることになる中央分離帯の緑については、その沿道や広島駅南口広場の植栽可能な部分で補う措置を関係機関と連携して検討すること。	本事業により失われることになる中央分離帯の緑については、その沿道や広島駅南口広場の植栽可能な部分で補う措置を関係機関と連携して検討することとし、環境保全措置にもその旨を記載しました。
		ウ センターポール式の架線を採用することとした経緯を明らかにするとともに、色彩、形状、配置等の景観上の配慮事項を検討すること。	広島電鉄の市内線では、歩道の架線柱等からスパン線で架線を吊る方式がほとんどですが、一般的にセンターポールの方が都市景観の向上が図られるとされていること、また、本事業区間は電線共同溝の整備区間であるため、スパン線を吊るポール等を両側の歩道に新たに設置する必要があることなどから、センターポール式を予定しているものです。 ポールのデザインについては、周辺景観に馴染んだものとなるよう、色彩、形状、配置等について実施設計において検討することとしました。
		エ 本事業の全体像がわかる完成予想図等を評価書に記載すること。	本事業の全体像がわかる完成予想図として、本事業を含めた「広島駅南口広場再整備等事業」のイメージパースをP. 2-22及びP. 2-23に記載しました。
(5) 文化財	事業計画地については、城下町であったことや西国街道と交差していることに留意し、文化財の存在の可能性や取扱についてあらかじめ関係機関と協議するとともに、協議結果を踏まえた今後の対応方針を評価書に記載すること。	事業計画地と西国街道の位置関係をP. 3. 1. 36～38に記載しました。また、市教育委員会に文化財等の有無について照会した結果、事業計画地に文化財等は確認されていないため工事等の実施については支障がない旨の回答でした。 なお、工事の施行中に新たな埋蔵文化財が発見された場合には、文化財保護法等の規定に基づき適切に対処します。	
	(6) 廃棄物	建設工事に伴い発生する廃棄物の再資源化量や建設発生土の再利用率等を定量的に示すこと。	建設工事に伴い発生する廃棄物の資源化量及び建設発生土の再利用率について、「建設副産物再資源化促進指針」（平成18年3月30日 広島市）に基づき、定量的に算定しP. 7. 9-2に記載しました。
	(7) 温室効果ガス	路面電車の走行による二酸化炭素排出量への影響については、路面電車の走行距離に応じた排出量の予測・評価を行うこと。	駅前大橋線の供用により、現状の広島駅電停から稲荷町交差点間及び広島駅電停から比治山町交差点間の運行距離が短縮されることから、これにより削減される二酸化炭素の排出量を算定し、予測及び評価の内容を修正しました。(P. 7. 10-1～3)

区分		市長意見	都市計画決定権者の見解
2 個別的 事項	(8) 事後 調査	事後調査を行う必要がないと判断した項目については、その理由をより具体的に評価書に記載すること。	事後調査を行う必要がないと判断した項目について、その理由をより具体的に評価書に記載しました。