

(仮称) 石内東地区開発事業に係る環境影響評価実施計画書
に対する意見書の概要及び事業者の見解

環境影響評価実施計画書について、市民から提出された意見書の概要及びそれに対する事業者見解は以下のとおりです。

1 . 全般

全般についての「意見書の概要」及び「事業者見解」は以下のとおりです。

意見書の概要	事業者の見解
騒音を出さない、有害物質等の排出がない等の条件がクリアされれば、問題は全くないと考える。 当該地域は西風新都の開発地域として立地しているものの、開発が進んでいない。地域活性化寄与のためにも、地域住民として早期開発を望む。	ご期待に沿えるよう努力いたします。
地元への説明がないのは何故か。石内地区は「石内まちづくり協議会」という住民参加による組織で活動をしており、西部丘陵都市の計画見直しにも委員として参加しているが、協議はどのようになっているのか。	石内まちづくり協議会には事前に、環境アセスの実施計画書の公告・縦覧に伴う周知チラシを持参しました。その際に開発に係る地元説明会の開催について申し入れをしております。 また、今後準備書を作成し公告・縦覧をする際に、準備書についての住民説明会を開催いたします。
開発により、猪等による農作物への被害が増加するのではないか。	猪等の野生動物による農作物への被害については、西風新都開発全体の課題と考えますが、本事業においては、計画地背後に保有する約 20ha の森林を保全する計画となっております。
開発スケジュールはどうなっているのか。	今後、環境影響評価の手続きを進めて、平成 22 年 10 月に評価書を提出する予定です。その後開発許可を平成 23 年 2 月に取得し、工事に着手する予定です。 工事は、建築工事も含めて平成 22 年度から平成 27 年度の約 5 年を計画しています。まず、造成工事を約 3 年間で行い、その後建築工事を行う予定です。

2. 事業計画

事業計画についての「意見書の概要」及び「事業者見解」は以下のとおりです。

(1) 土地利用計画

意見書の概要	事業者の見解
現在、事業計画地周辺の既工場により発生する異臭や埃に悩まされている。本事業で商業用地、業務用地として予定されている施設について、環境悪化に繋がるものかどうかを踏まえ、説明していただきたい。	商業用地には大規模商業施設、業務用地は物流関連施設などを予定しており、工業用地ではないことから悪臭等の環境悪化には繋がらないと考えます。 当計画地は、平成 20 年 2 月に広島市が策定した「ひろしま西風新都都市づくり推進プラン」で地区拠点に位置付けられ、土地利用方針として「立地特性を生かし、商業・業務系や流通系の複合的な土地利用を図る。」とうたわれています。
商業用地・業務用地の具体的な立地予定施設は何か。また、その必要性はあるのか。	
五月が丘団地との接続計画はあるか。	計画地北東側で伴広島線と接続する計画です。

(2) 造成計画

意見書の概要	事業者の見解
法面の高さ、強度はどのようなになっているのか。	北側の法面の高さは 35m 以下の計画です。法面下の擁壁の地上高さは、10m 程度の擁壁を計画していましたが、擁壁の地上高さを 5m 程度の規模に見直すことを考えております。 法面は、広島市開発技術基準に準拠し、法枠及び芝・植栽等で緑化し保護します。法面の小段ごとには雨水排水施設を設置し、法面排水が速やかに行えるようにし、法面の崩壊を防ぐように考えています。

(3) 排水・防災計画

意見書の概要	事業者の見解
計画地内の地下伏流水の処理はどのように行うのか。	北側をはじめとする谷部は、暗渠排水管で湧水及び浸透水を下流部の既設水路まで速やかに導水します。
雨水、排水の処理はどのようにするのか。	道路沿いに計画している開水路で、南または北に分けて調節池に導水し、調節して河川に放流する計画です。北側法面の排水は、排水溝により既設水路に接続させる計画です。
石内川、己斐峠川は河川改修が未改修であり、調整池はあるが、河川付近の住民は不安である。河川の改修は考えているのか。	雨水排水計画は、河川管理者および調節池管理者の指導を受けて計画を策定していきます。

井戸を利用しているが、河川の水量が減ることにより、水質汚染が進み、井戸水が枯れて利用できなくなるのではないかな。	水質汚染等が発生しない施工計画とします。また、造成工事等により水脈が変化し、井戸水の利用に影響を与えることも考えられることから、井戸の利用状況等を事前に把握し、地下水の水位・水質等について監視します。なお、本事業において井戸が利用できなくなる場合は適切な対応をいたします。
強風時における防止対策はどうするのか。	工事中においては、強風が想定される場合は、事前に散水車により場内に散水し、粉じんの発生・飛散抑制を図ります。また、場内に制限速度を設け、工事用車両の走行による粉じん発生の抑制を図ります。 工事完了後の法面等については、植栽を行い粉じん発生の抑制を行います。

(4) 交通計画

意見書の概要	事業者の見解
開発が行われる所の道路をよく利用しているが、現在の交通状況から考えると、開発により渋滞が予想される。開発により、私の生活に不便が生じること、渋滞の緩和や昨今のCO₂削減が叫ばれていることなどを考えると、自動車での来店を抑制すべきと考える。 自動車発生集中交通量はどのように算定しているのか（休日 37,900 台は少ない）。 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」及び「大規模小売店舗立地法」によらず、地理的・地形的状況を十分反映した交通計画を立案すべきである。	住宅施設については、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」記載の方法にて、また商業施設については、「大規模小売店舗立地法」における算定を用いて、自動車発生集中交通量を算定しています。業務施設については、広島市の附置義務条例を基に算定しています。 算定に際しては、業務施設については用途地域を、商業施設については用途地域や人口と駅からの距離を考慮して自動車発生集中交通量を算定していますので、地理的状況を考慮していると考えます。
従業員などの車はどう考えているのか。公共交通機関の利用に限定するのか。	従業員の通勤については、商業施設が決定していないため、詳細な算定はできておりません。従業員の駐車場については、別途設置するよう商業施設予定者に指導します。従業員の通勤にあたっては可能な限り公共交通機関を利用するよう立地施設に要請します。
駐車場の台数を制限したとしても車での来店者を物理的に防止する方法はなく、予想以上の自動車に来て、駐車場へ入るために道路に並ぶのが予想できる。	商業施設内に十分な駐車場と駐車用の待機スペースを設置するよう商業施設予定者に要請します。そのため駐車待ちの自動車が周辺道路に並び交通の障害をすることはないと考えています。

右折や左折がスムーズにできるかどうかなど、各ルートの交差点で問題がないか確認すべきである。	環境影響評価にあたっての交通量調査は、道路交通騒音・振動調査の一環として、騒音・振動発生源の基礎的データを確保することを目的に実施します。
交通量について、渋滞の調査・予測を行い、あわせて対策を講じるべきである。	交差点の処理能力等については、広島市環境影響評価条例の予測評価項目になく、環境影響評価では取り扱いませんが、渋滞等については、今後の公安委員会、行政との協議を踏まえて検討されていくもので、その中で対策を検討していきます。 また、広域的な交通処理については、関係部署と協議し対応をお願いしていきたいと考えています。
交通量は日量でどのくらい増加するのか。渋滞ができるのでは。	事業計画地東側を通る広島湯来線については、平日で現況の約 1.2 倍、休日で約 1.7 倍となります。 渋滞対策としては、車両の分散化を図るため新たに 2 箇所交差点を設け、既設の交差点においても右左折専用車線の確保もしくは延長等の改良を行い交通の円滑化を図ります。また、特に渋滞が懸念される商業施設への来店車両については、オーバブリッジを設置することで本線への影響を軽減します。
「自動車利用の抑制を図る」とあるが、具体的内容及び実効（実行）性の担保はどのようにするのか。	自動車利用の抑制として、公共交通機関の利用を図る計画です。なお、公共交通機関については、具体的な計画はこれからですが、渋滞対策及び周辺来店者の利便性を考慮し、路線バスやシャトルバスの運行やタクシー等の乗降場等の交通ターミナルを配置したいと考えています。
公共交通機関の予定はどのようになっているのか。	また、この地区は、広島電鉄グループの路線バスが運行しており、当社グループにおいて対応できると考えます。
アストラムラインの延伸と開発計画との関係はどうなっているのか。	アストラムラインの延伸計画については、具体的な事業は未定とお聞きしていますが、今後は市の関係部署に事業化の働きかけをしていきたいと考えます。

3．環境影響評価

環境影響評価についての「意見書の概要」及び「事業者見解」は以下のとおりです。

(1) 評価項目

意見書の概要	事業者の見解
環境の保全、日照、騒音、景観等の生活権に該当する項目について、具体的に説明していただきたい。	環境影響評価項目として、騒音、景観を選定しております。日照については、大規模建築物の存在が想定されますが、建物高さが5階程度で、周辺民家への影響も想定されないことから、項目として選定していません。なお、住宅予定地に11階が建てられるよう想定していますが、周辺における直近の住宅まで北北西に約150mの距離があり、日影における著しい影響は無いと考えています。

(2) 騒音・振動

意見書の概要	事業者の見解
道路交通騒音及び交通量の調査・予測地点はどのような考えで選定しているのか。再考を要す（草津沼田線、西広島バイパスなども調査予測すべきである）。	道路交通騒音及び交通量の調査・予測地点については、本事業の影響が大きいと考えられる地点を選定しました。本事業で発生・集中する交通は事業地から離れるにつれ分散し影響が小さくなると考え、調査・予測地点を事業地近傍の主要交差点の近くに設定しています。 なお、草津沼田線については、無料化にあたって基礎交通量が変化することが考えられることから、本事業の影響度合いを予測するにあたって、適切ではないと判断しました。また、西広島バイパスについては、より事業計画地に近い地点を調査地点に選定していることから、この地点よりも影響度合いが大きくなることはないと考えます。
騒音調査について、調査日を平日と休日に設定すべきである。	道路交通騒音、道路交通振動については、平日・休日それぞれ調査する計画です。環境騒音・環境振動については平日と休日で大きな変動はないと考えられるため、平日の1日としています。
騒音の予測対象時期は、平日と休日の最低2日必要である。	本事業における自動車発生集中交通量については、店舗施設があることから休日の発生集中量が多くなっています。平日の騒音予測結果が休日の予測結果を上回ることはないと考え、休日のみとしました。

道路交通騒音の対象事業に係る環境影響を受ける範囲は、広い範囲を設定すべきである。	自動車発生集中交通量については、本事業による影響がもっとも大きくなる地点は、事業計画地周辺の道路であり、主要交差点以降は本事業による影響は小さくなると考えます。よって、事業計画地から主要交差点までを環境影響範囲に設定しました。
---	--

(3) 温室効果ガス等

意見書の概要	事業者の見解
渋滞に伴う、CO₂排出量の予測・対策も必要である。	事業者としては、実施計画書記載のとおり、工事中および供用後の二酸化炭素の排出量・吸収量の変化の度合いにて影響度合いを確認します。 なお、渋滞に伴う予測については、予測の手法が確立されていないため、見込めません。 また、広島市への意見については、事業者としての見解は差し控えます。
CO₂削減効果の予測評価はどのように行うのか。市は事業者へ対しどのような義務を負わせるのか、明記すべきである。	
CO₂増加である開発とカーボンマイナス 70 との整合はどのように図るのか。市は事業者へ対しどのような義務を負わせるのか、明記すべきである。	