

実施計画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

実施計画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は、表 1 に示すとおりである。

表 1 実施計画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

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
1	施設の供用に伴う車両の走行による騒音・振動、埃、低周波音の影響が懸念される。 また、既設のアストラムラインの騒音の実態はどの程度か。	車両の走行による騒音・振動については、現況調査及び予測・評価を行い、必要な環境保全措置を検討した結果を環境影響評価準備書に記載します。 また、既存区間における騒音・振動を実測し、環境影響評価準備書に記載します。 なお、騒音・振動に関して、既存区間では現時点で特段の問題は発生していません。 埃による周辺家屋への影響について、既存区間と同様に軌道の清掃・維持・管理を適切に行うことにより、周辺への影響を低減するよう配慮します。 なお、既存区間では特段の問題は発生していません。 低周波音による影響について、既存区間では特段の問題は発生しておらず、その発生は極めて小さいものと考えているため環境影響評価項目として選定していませんが、環境影響評価審査会等の意見を踏まえ検討します。
2	五月が丘地区の曲線部については、車輪のきしみ音や車両の振動の発生が考えられることから、騒音・振動の調査地点・予測地点を追加してもらいたい。	曲線部の車両の走行による騒音・振動の調査地点・予測地点については、既存区間の騒音・振動を実測した結果と環境影響評価審査会等の意見を踏まえ検討します。

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
3	施設の供用に伴う車両の走行による騒音・振動の規制・管理はどのように考えているのか。五月が丘地区は第一種低層住居専用地域に指定されており、静かな深夜や早朝における騒音・振動の影響が懸念される。	新交通システム（軌道）の車両の走行による騒音・振動を対象とした規制・基準等はありません。 このため、騒音については「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月20日環大ー174号）に示されている指針値（等価騒音レベル〔昼間：60デシベル 夜間：55デシベル〕）を参考指標とすることとしています。 振動については、昼間・夜間の区別なく振動レベルの最大値を予測し、その影響について評価します。 なお、今後、現況調査及び予測・評価を適切に行い、必要な環境保全対策を検討した結果を環境影響評価準備書に記載し、本事業による環境影響ができる限り少なくなるよう努めます。
4	工事の実施による騒音・振動の影響が懸念される。その影響範囲を示してもらいたい。	工事の実施による騒音・振動については、現況調査及び予測・評価を行い、必要な環境保全措置を検討した結果を環境影響評価準備書に記載します。 なお、その影響範囲については、「環境影響を受ける範囲であると認められる地域の選定書」のとおり、事業計画地敷地境界から100mの範囲までとしています。
5	現在、我が家では、飲料水、生活用水、庭への散水等を地下水で賄っている。工事の実施に伴い、地下水の水質の悪化、湧水量の減少、湧水等について懸念される。	構造物の設計に当たってはボーリング調査を実施し、地下水の状況を把握した上で、可能な限り地下水に影響を及ぼさないよう設計に配慮します。 また、工事実施前には必要に応じて地下水の水位・水質等を調査します。 工事着手後に地下水の変化が確認された場合は、調査を実施した上で適切に対処します。 なお、対応方針等については工事を実施する前の説明会等で改めてご説明します。
6	構造物の建設に伴い、宅地が崩れないか懸念される。	構造物の建設に当たっては宅地への影響が及ばないよう、今後の実施設計に配慮します。 また、工事実施前には必要に応じて宅地の状況を調査し、工事着手後に宅地の状況に変化が確認された場合は、調査を実施した上で適切に対処します。 なお、対応方針等については工事を実施する前の説明会等で改めてご説明します。

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
7	そらの広電車庫の法面にあらわれた断層 破碎帯をくわしく検証していただきたい。	いただいたご意見については、既往資料を 収集し、実施設計を行う上での参考とさせて いただきます。
8	高架構造物による日照障害が懸念される。 日影の影響範囲・影響時間帯を明確にしても らいたい。	高架構造物による日照障害の影響範囲や 影響時間帯について、現況調査及び予測・評 価を行い、その範囲を明確にした上で環境影 響評価準備書に記載します。 また、必要な環境保全措置についても検討 します。
9	電波障害の対策はどうか。	高架構造物による電波障害の影響範囲に ついて、現況調査及び予測・評価を行い、そ の範囲を明確にした上で環境影響評価準備 書に記載します。 また、必要な環境保全措置についても検討 します。
10	工事の実施に伴い、イノシシ、アナグマ、 タヌキなどの出没が増加し、畑や空き地を荒 らすことが懸念される。	工事の実施に伴い、イノシシ、アナグマ、 タヌキなどの出没が増加し畑や空き地を荒 らす状況が確認された場合は、適切に対処し ます。
11	建設工事について、工事時間帯、関連車両 の大きさ・台数、安全対策、防音対策等を明 確にしてもらいたい。また、小中学校周辺の 工事については、安全対策・防音対策等を徹 底してもらいたい。	工事時間帯、関連車両の大きさ・台数等の 工事計画の想定や安全対策・防音対策等につ いて、小中学校付近の工事であることも配慮 の上、環境影響評価準備書に記載します。 なお、詳細な計画については工事実施前に 検討し、決定するとともに、対応方針等につ いては工事を実施する前の説明会等で改め てご説明します。
12	五月が丘団地内道路について、建設工事 中、道路が通行禁止になることや、工事用車 両による渋滞・交通事故の危険性、著しい騒 音、生活の不自由等の状況が発生することが 懸念される。	今後の実施設計に当たっては、極力、交通 規制を最小限にする工法や騒音・振動の発生 を抑えた工法、工期の短縮等について検討す るとともに、工事の実施に当たっては車両の 運行計画の効率化による走行台数の削減に ついて検討し、工事中的影響を低減するよう 配慮します。 なお、対応方針等については、工事を実施 する前の説明会等で改めてご説明します。
13	建設工事中の事故対策について示しても らいたい。	工事実施前に安全を最優先した工事計画 を検討するとともに、工事中についても安全 管理を十分に徹底し、安全第一で施工しま す。 なお、対応方針等については、工事を実施 する前の説明会等で改めてご説明します。

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
14	環境影響の予測結果は、定量的に示すとともに基準又は目標との対比による評価を行い、基準又は目標を満足しない場合は、計画を見直す等の対策について検討してもらいたい。	予測は可能な限り定量的に行い、国又は地方公共団体の基準又は目標が示されている場合は、当該基準又は目標と整合が図られているかどうかについて検討します。 また、環境影響を可能な限り回避又は低減されるよう、環境保全措置について環境影響評価準備書に記載します。
15	己斐中央線の交通量予測について、時間帯ごとに示してもらいたい。	環境影響評価準備書において記載します。
16	施設の供用後において、五月が丘団地内道路の渋滞や交通増加に伴う交通事故発生の危険性が増加することが懸念される。 また、電柱の地下化について検討してもらいたい。街路樹・バス停等はどのようなになるのか。	五月が丘団地内道路において、可能な限り渋滞や交通事故への影響を低減し、利便性を確保できるよう、今後の実施設計に配慮します。 電柱の地下化は実施困難ですが、街路樹・バス停等については、五月が丘団地内道路の設計と併せて景観や安全性に配慮したものとなるよう、今後、検討します。
17	車両の乗客から家を覗かれてプライバシーが侵害されることが懸念される。 また、車両と沿線の家との位置関係が良く分からない。	乗降客が滞留し車両が停車する駅部については、必要に応じ目隠し板等を設置するなど、周辺の家屋等へのプライバシーに配慮します。 また、新型車両の窓ガラスはスモークガラスにすることに加え、既存区間と同様にアイポイントには透過率が低いフィルムを貼るなど、車両の中から外が見えにくいように対策します。 構造物の詳細や家屋との位置関係等の詳細については、今後、都市計画の説明会で改めてご説明します。
18	高架構造物と家屋敷地境界との間隔が3mとなっており、生活環境が圧迫され精神的ダメージを受けることが懸念される。橋脚の大きさ・高さ・橋桁の幅、家屋との距離・位置関係を示してもらいたい。	圧迫感を低減するため、本事業では既設のアストラムラインで採用しているコンクリート製の高架構造物ではなく、鋼製の高架構造物を可能な限り採用する予定です。 これにより橋脚をスリムにするとともに、橋脚数を約3割程度少なくすることで圧迫感の低減を図ります。 構造物の詳細・家屋との位置関係等の詳細については、今後、都市計画の説明会で改めてご説明します。
19	五月が丘地区について、高架構造をトンネル構造にした方がよいのではないかな。	事業化に向けた計画段階において、高架案、地下トンネル案の構造について比較検討した結果、地下トンネル案は影響が広範囲に及び、膨大な事業費を要するため、五月が丘地区はコスト面等で最も優位となる高架構造としたものです。

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
20	己斐中駅と周辺の高台の住宅地とを結ぶ歩道橋を整備してもらいたい。	周辺団地から己斐中駅へアクセスしやすくなるような改良について、今後、地元の方々の意見を伺いながら検討します。
21	佐伯区五日市町半坂地区と（仮称）五月が丘 1 駅との連絡道路を整備してもらいたい。	今後、地元の方々の意見を伺いながら、検討します。
22	生活環境の悪化に伴う建物の資産価値の下落の可能性が懸念される。	資産価値については、一般的要因、地域要因、個別要因により市場の取引において変動するため一概には言えませんが、アストラムラインの延伸は公共交通の利便性の向上とともに、団地の活性化やまちづくりの貢献に資するものと考えています。 なお、五月が丘地区における地価は、広島県地価調査によると平成 27 年から上昇傾向に転じており、令和元年の対前年比の上昇率は佐伯区内で最も高い 7.1% となっています。
23	停車帯がなくなることにより、商店街付近の駐停車が困難になるのではないかな。	道路幅員については、道路の構造基準を満たす範囲内で変更する予定ですが、停車や荷捌きのためのスペースについては橋脚の高架下を活用するなど、地元の方々の意見を伺いながら、検討します。
24	アストラムラインの延伸計画について、急な説明で不安である。 沿線の生活環境への影響や利用者数の根拠について、具体的な説明をしてほしい。	本事業については、平成 26 年 4 月に取りまとめた「アストラムライン延伸事業の基本方針」において、大まかなルートとして経由地を五月が丘団地、石内東地区とすることを公表しました。 その後、事業の具体化に向けた検討を行う中で、五月が丘団地はメイン道路に整備することが団地の活性化につながることで、アストラムラインの利用者が最も多く望めること、用地買収が最も少なく地区の皆様への影響が小さいことが確認できたことから、平成 31 年 2 月にルート案を公表したところです。 今回、7 月の説明会では環境影響評価実施計画書の内容とともに、ルート案の概要について地元の皆様に初めてご説明しました。 今後とも地元の皆様のご不安が解消できるよう、節目節目で丁寧にご説明します。

No.	市民意見の概要	都市計画決定権者の見解
25	既設のアストラムラインの建設に当たり実施した環境影響評価について、項目ごとに事業実施前及び事業実施後の調査結果を示してほしい。 また、工事の実施状況・周辺住民からの意見などについても示してほしい。	既存区間で実施した環境影響評価については、「都市計画に係る環境影響評価実施要領」に定める技術指針に基づき、現状調査、予測、評価を行っています。 詳細は別添（P363～P388）のとおりです。 また、既存区間の建設当時における都市計画案及び環境影響評価準備書に対する意見書については、1件2名でした。 詳細は別添（P93～P94）のとおりです。 ※ 別添：広島新交通システム建設誌 広島市 平成12年9月発行（抜粋）
26	用地買収に当たり、具体的な補償内容を示してもらいたい。	用地買収の概要については、実施前に説明会を行います。 また、具体的な補償内容については、用地買収を実施する段階において個別にご説明します。
27	駅名について、市民意見を踏まえて上で決定してもらいたい。	駅名については、関係者の意見を伺いながら、今後、検討します。

【別添】

広島新交通システム 建設誌

広島市

第4項 都市計画決定

1 新交通システムに関する都市計画

都市計画に関して新交通システムは、都市モノレールと同様の取扱いを受けることとなっている。

都市モノレールについては、都市モノレールの整備の促進に関する法律第3条において、「都市モノレールは、当該路線が都市計画区域内に存する部分については、都市計画において定めるものとする。」とされている。

そして、都市モノレールが道路交通の補助的交通機関として道路に敷設される軌道であることに鑑み、そのインフラストラクチャー部分を道路構造物の一部として整備するため、建設省都市局長通達（昭和50年7月18日付け）において、「運行に必要な基本的施設（本線部、支柱部、乗降施設等）の全てを一体的に『特殊街路』（都市モノレール専用道等）として都市計画決定する」こととしており、軌道施設については、運輸省鉄道監督局長、建設省都市局長及び道路局長3者の覚書（昭和50年12月28日付け）において、「当分の間『都市高速鉄道』として都市計画決定する」こととしている。

したがって、特殊街路と都市高速鉄道のダブル決定を行うこととしたが、本通駅～県庁前駅間の約330mは、鉄道事業法が適用され地下鉄補助を受けることから、この間のみについてはダブル決定ではなく、都市高速鉄道のみとして都市計画決定されることとなった。

また、都市計画の際には、建設省都市局長通達（旧：昭和57年11月22日付け、新：昭和60年6月6日付け）及び広島県の「都市計画に係る環境影響評価実施要領」（旧：昭和58年3月31日付け広島県告示第373号、新：昭和62年10月15日付け広島県告示第960号）による環境影響評価（騒音、振動、地盤沈下等）を実施した。

都市計画における環境影響評価については、「都市施設等に関する都市計画は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的として、従来より良好な都市環境を保持するよう定められてきており、さらに環境への影響に対する判断を都市計画において明確にする」（前述通達より）ためのものであり、県の実施要領において、その対象事業として「鉄道又は軌道の新設」が挙げられている。

2 都市計画決定の手続き

新交通システムの都市計画及びこれに伴う環境影響評価に関する地元説明会は、昭和63年5月30日から6月9日まで、沿線を9地区に分けて各1回開催し、全体で1,325名の出席があった。

新交通システムの導入構想そのものについては、既に知れわたっており、その導入による新たな用地買収も少ない（高陽沼田線区間の駅部については追加買収が必要）ことから、説明会はおもっぱら、駅位置、環境、アクセス道路やバスターミナルなど関連公共施設等の周知が目的であった。

このため、主に駅位置、エレベーター・エスカレーター、環境対策等に関する要望のほか、運賃、路線の延伸、バス路線再編、環境影響評価等に関する質問があった程度で、導入そのものに反対す

る意見はほとんどなかった。

また、都市計画案等の縦覧については、昭和63年10月17日から31日までの2週間、市都市整備局都市計画課及び安佐南区役所において行われ、縦覧者は全体で232名であったが、関係住民等からの意見書は、1件2名（関連する都市施設等に対する意見を含めると2件3名）にとどまり、その内容も駅の新設又は駅位置の変更及び駅へのエスカレーター設置に関する要望であった。

その後、11月11日に広島市都市計画審議会、12月5日に広島県都市計画審議会を経て、12月7日に建設大臣認可申請、12月20日に建設大臣認可、そして昭和63年12月26日都市計画決定の県知事告示がなされた。

第5節 環境対策

第1項 概要

1 対策の方針

- (1) 新交通システム建設においては「都市計画に係る環境影響評価実施要領」（昭和58年3月31日広島県告示第373号）により、都市計画決定の際に環境影響評価を行うこととされており、同告示に定める技術指針（建設省所管道路事業環境影響評価技術指針に準ずる）に基づき、表5-5-1により設定した環境要素について現状調査を行い、調査の後、表5-5-2により設定した環境要素について予測・評価を行った。
- (2) ただし、同技術指針が道路を対象とするものであり、新交通システムにはそのまま適用できないため、類似路線である神戸新交通システム等の環境影響評価を参考にして、予測手法及び環境保全目標の設定などを行った。
- (3) 環境影響評価に係る都市計画決定経緯の概要は以下のとおりである。
- | | |
|-----------------|--------------------|
| （当初計画区間）昭和63年2月 | 環境影響調査報告書作成、広島県に提出 |
| 同年5月 | 環境影響評価準備書作成（広島県） |
| 同年10月17日 | |
| ～31日 | 都市計画面縦覧 |
| 同年12月5日 | 広島県都市計画地方審議会開催 |
| 同年12月26日 | 都市計画決定、告示 |
| （延伸計画区間）平成3年4月 | 環境影響調査報告書作成、広島県に提出 |
| 同年同月 | 環境影響評価準備書作成（広島県） |
| 同年6月20日 | |
| ～7月4日 | 都市計画面縦覧 |
| 同年7月25日 | 広島県都市計画地方審議会開催 |
| 同年8月29日 | 都市計画決定、告示 |

2 対策の内容

環境影響評価調査による環境要素の予測及び評価は、環境保全目標を満足するものであったため、当該調査結果に基づく環境保全対策は実施していない。

3 日照障害及びテレビジョン電波受信障害の取扱い

日照障害及びテレビジョン電波受信障害については、建設省技術指針においては対象となっていないが、必要となった範囲内で調査等を行い、社会生活受忍すべき範囲を超える障害に対しては、建設省通達等を準用した費用負担等を行っている。

表 5-5-1 現状調査を行う環境要素の設定

区分	環境要素	設 定 基 準	必要の有無	
			当初計画区間	延伸計画区間
公害の防止に係るもの	1. 大気汚染	都市計画法の手続きにより、用地地域として指定された地域及びこれらの近接地域を通過する場合	×	×
	2. 水質汚濁	サービスエリア等の汚水を公共用水域に排水する場合、または水質汚濁に影響を与えるおそれがある工事を実施する場合	×	×
	3. 騒音	・大気汚染に同じ	○	○
	4. 振動	・大気汚染に同じ	○	○
	5. 地盤沈下	軟弱地盤等において、工事の実施等により地下水脈を遮断するおそれがある場合	○	×
自然環境の防止に係るもの	6. 地形地質	自然環境保全法等の自然環境の保全を目的とする法令により指定された地域及び既存資料の収集等により学術上等の観点から重要と認められる地域を通過する場合	×	×
	7. 植物	・地形・地質に同じ	×	×
	8. 動物	・地形・地質に同じ	×	×
	9. 景観	・地形・地質に同じ	×	×

※ 現状調査を行わない環境要素

- ・大気汚染 新交通システムが排気ガスがなく、大気汚染の原因となるものを発生しないため、調査箇所として不要
- ・水質汚濁 汚水は全て公共下水道に排水する計画であり、公共用水域には排水しないため、現状調査は行わない。
- ・地盤沈下 延伸計画では、軟弱地盤地帯を通過することなく、地下水脈を遮断するような工事は実施しないため、現状調査は行わない。
- ・地形・地質／植物／動物
いずれの要素についても、学術上の観点から重要と認められる地域を通過しないため、現状調査を行わない。
- ・景観 文化財保護法に基づく史跡として、広島城跡が指定されており、路線計画は近接するが、地下を通過するので景観に影響を与えないため、現状調査を行わない。

表 5-5-2 予測及び評価を行う環境要素の設定

環境要素	設定基準	必要の有無	
		当初計画区間	延伸計画区間
騒音	計画路線周辺に住居等がある場合	○	○
振動	軟弱地盤地帯を通る区間で計画路線周辺に住居等がある場合	○	×
地盤沈下	軟弱地盤地帯において地盤沈下により周辺の住居等に有害な影響を与えるおそれがある場合	×	—

※予測及び評価を行わない環境要素

- ・振動 延伸計画区間においては、地盤卓越振動数調査結果はいずれも15ヘルツ以上であり、軟弱地盤地帯に当たらないため、予測及び評価は行わない。
- ・地盤沈下 軟弱地盤地帯において工事の実施等により、地盤沈下の原因となる地下水脈（被圧地下水）を遮断しないので、地盤沈下により周辺住居等に有害な影響を与えるおそれがないため、予測及び評価は行わない。

なお、騒音及び振動の予測・評価において、トンネルとなる中区紙屋町～西白島町においては、騒音及び振動を発生しないので除外する。

第2項 騒音〔広島新交通システム環境影響評価調査報告書・抜粋〕

1 予測

(1) 予測項目

新交通システムによる騒音は、当初計画区間においてはラッシュ時上下線共各々3分30秒毎、延伸計画区間においてはラッシュ時上下線共各々12分毎に車両が通過する約3秒間に発生する間欠的な騒音である。この3秒間に発生する騒音を予測した。

(2) 予測手法

騒音の予測手法は、今回導入を予定している同一の機種、構造を用いている神戸新交通六甲アイランド線の予測において用いられた騒音予測式 表5-5-3の手順により行った。
この予測式は、神戸市において実測値をもとに検証済であった。

(3) 予測結果

・新交通システム車両の騒音

各予測地点における車両通過時約3秒間に発生する騒音レベル予測結果は、表5-5-4騒音レベルの予測結果のとおりであった。

・駅舎からの騒音

駅のプラットフォームでは、新交通システム車両の到着及び出発時に乗降客への案内のためのアナウンスや出発レベルなどの音が発生する。

広島新交通システムと同一の機種・構造で、昭和63年時点において既に供用中の路線によると、軌道中心より12.5mの地点における駅からの発生音は、新交通システム車両の走行音より低いことが検証されている。

本路線についても同様な施設内容、構造のため、同様に新交通システム車両の走行音より低いと予測された。

・車両基地からの騒音

車両基地では、車両の点検、整備、補修に供されるもので、クレーン・空気圧縮機等により音が発生する。

本路線においては、緩衝帯として基地周辺の緑地帯及び人工地盤等を設置することから、外部への騒音は、ほとんど生じないと予測された。

2 評価結果

(1) 環境保全目標の設定

新交通システムの騒音に係る環境基準及び法令による基準は定められていない。このため、新交通システムによる騒音に対する環境保全目標を、〔生活環境に著しい影響を与えないこと〕とした。

(2) 評価結果

・新交通システム車両の騒音

新交通システムは、低公害型の中量軌道輸送システムとして開発されたもので電気を動力としているため、自動車のようなエンジン音は発生しない。また、車輪はゴムタイヤにしているため、鉄道のような鉄レールと鉄輪から発生する摩擦音は発生しないなど、低公害型の公共交通機関である。

新交通システムの騒音は、予測結果によると、車両通過時約3秒間発生し、その大きさは58～62ホン（A）であった。

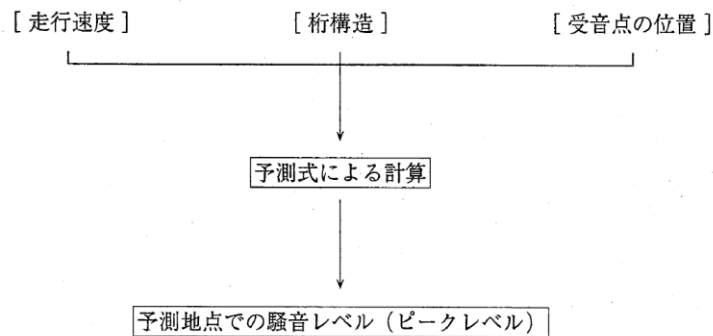
新交通システム車両の騒音発生頻度及び継続時間は、通勤・通学時間帯で上下線共々3分30秒間隔（既定区間）となるが、新交通システム車両の通過する約3秒間に騒音が発生するだけである。昼間は約10分間隔、早朝・夜間においては更に長く20分間隔となる。

参考として実測した結果によれば、新交通システムの騒音は、幅員25mの道路の中央車線を時速20kmの普通乗用車が2～3台（50m間）連なって3分30秒間隔で走行した時の騒音に相当すると判断された。

また、今回導入を予定している新交通システムと同型式のものが、全国4路線（昭和63年当時）で運行されていたが、これらについては騒音についての公害問題は生じていなかった。

表 5-5-3 騒音予測式

(1) 予測手順



(2) 騒音予測式

$$L_p = 10 \cdot \log_{10} (10^{L_a/10} + 10^{L_b/10})$$

$$L_a = L_{wa} - 8 + 10 \cdot \log_{10} \left(\frac{2}{d} \cdot \frac{1}{\sqrt{1 + (2d/L)^2}} \right) + \alpha_d$$

(出典：(社)日本音響材料協会編「騒音・振動ハンドブック」)

(昭和57年1月)

$$L_b = L_{wb} - 8 + 10 \cdot \log_{10} \left\{ \frac{2}{r} \cdot \cos \theta \cdot \tan^{-1} \left(\frac{L}{2r} \right) \right\}$$

(出典：石井聖光著「在来鉄道騒音の予測」(昭和57年8月))

ただし、

L_p : 新交通システムの騒音レベル (dB (A))

L_a : 転動音による騒音レベル (dB (A))

(転動音とは走行する車輪と軌道の部分から発生する音)

L_b : 高架構造物音による騒音レベル (dB (A))

{ 高架構造物音とは新交通システム車両の走行により高架床版
の下側の面から放射する音 }

L_{wa} : 転動音のパワーレベル (dB (A))

(神戸新交通六甲アイランド線の予測式に使用しているもの; $L_{wa}=92.3\text{dB (A)}$)

L_{wb} : 高架構造物のパワーレベル (dB (A))

(神戸新交通六甲アイランド線の予測式に使用しているもの; (PC桁) $L_{wb}=65.1\text{dB (A)}$ 、(鋼桁) $L_{wb}=71.0\text{dB (A)}$)

d : 軌道路面中心から受音点までの最短距離 (m)

L : 列車全長 (m)

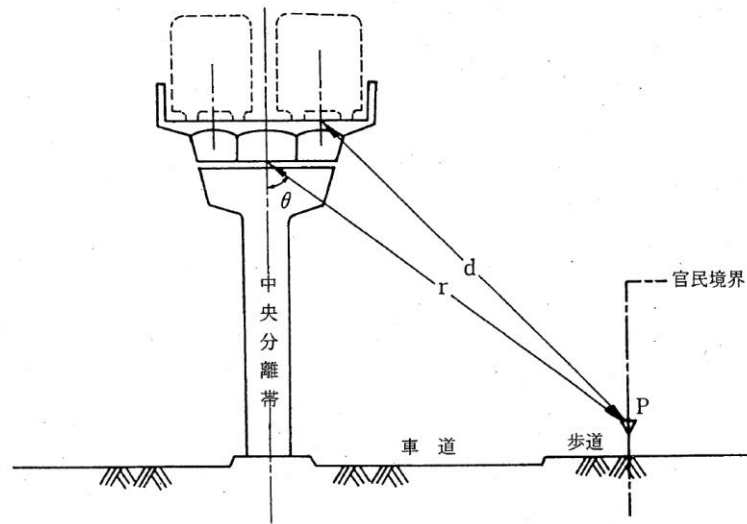
(広島新交通システムの列車延長は50.4m)

α : 回折による補正率dB (A)

(障害物による回折減衰に対する補正)

γ : 軌道床版下面の中心から受音点までの最短距離 (m)

θ : 軌道床版の中心線から受音点へ方向角 (m)



騒音予測式の説明図

表 5-5-4 騒音レベルの予測結果

単位：ホン（A）

区 分	番 号	予 測 地 点	用途地域	桁 構 造	レ ベ ル
当 初 計 画 区 間	1	中区白鳥北町（南側）	住 居	P C 桁	62
	2	〃 （北側）	〃	〃	58
	3	東区牛田新町一丁目	〃	鋼 桁	59
	4	安佐南区西原七丁目	〃	〃	59
	5	〃 中筋二丁目	近隣商業	〃	59
	6	〃 大町東三丁目	住 居	P C 桁	59
	7	〃 安東一丁目	〃	〃	60
	8	〃 上安一丁目	〃	鋼 桁	59
	9	〃 高取北三丁目	〃	〃	60
延 伸 計 画 区 間	10	〃 沼田町伴松ヶ迫	〃	〃	60
	11	〃 伴小野原	〃	P C 桁	59
	12	〃 伴上大原	〃	〃	60
	13	〃 伴東前原	〃	鋼 桁	60
	14	〃 大塚平野田	市街化調整区域	〃	61

(注) 予測値はすべて官民境界地上1.2mでの値である。

以上から総合的に判断し、新交通システムから発生する音は、生活環境に著しい影響を与えるものではないと評価した。

・ 駅舎からの騒音

駅舎で発生する音については、利用者への案内アナウンス及び出発ベルなどがあるが、その音は軌道中心より12.5mの地点において、列車走行騒音レベルを下回っており、駅舎からの騒音は問題ないと評価した。

・ 車両基地からの騒音

車両基地での音については、整備点検等に使用する空気圧縮機等があるが、外部への騒音は、ほとんど生じないと予測されるので、車両基地からの騒音の問題はないと評価した。

第3項 振動〔広島新交通システム環境影響評価調査報告書・抜粋〕

1 予 測

(1) 予測項目

新交通システムによる振動は、ラッシュ時上下線共各々3分30秒毎に車両が通過する約3秒間に発生する間欠的な振動である（当初計画区間）。この3秒間に発生する振動を予測した。

(2) 予測手法

騒音の予測手法は、今回導入を予定している同一の機種、構造を用いている神戸新交通六甲アイランド線における実測調査結果によるものとした。

なお、新交通システムの振動の予測に影響を及ぼす要因としては、構造によるものの他に、予測位置までの距離及び地盤条件がある。このため、予測にあたっては、予測位置での振動レベルの推計及び地盤条件による補正を行った。

(3) 予測結果

・ 新交通システム車両の振動

神戸市の調査結果をもとに、予測位置での振動レベルの推計及び地盤条件の補正を行い、予測地点での振動レベルの予測結果は、表5-5-5のとおりであった。

表5-5-5 振動レベル予測結果

単位：dB

番号	予 測 地 点	用途地域	軌道中心から予測位置までの距離	予測位置での推計値①	地盤条件による補正②	レベ ① + ②
1	中区白島北町（南側）	住 居	23.5 m	43	1	44
2	〃 （北側）	〃	27.8 m	43	1	44
3	東区牛田新町一丁目	〃	25.3 m	50	1	51
4	安佐南区西原七丁目	〃	25.0 m	50	1	51
5	〃 中筋二丁目	近隣商業	25.0 m	50	1	51
6	〃 大町東三丁目	住 居	12.5 m	43	1	44

(注) 予測値は、すべて官民境界地上面での値である。

・ 駅舎からの騒音

駅舎内には、振動の発生源はない。

・ 車両基地からの振動

車両基地は、車両の点検、整備、補修の用に供される。車両基地内には、特筆すべき振動の発生源はないため、外部への振動は生じないと予測された。

2 評価結果

(1) 環境保全目標の設定

新交通システムの振動に係る環境及び法令による基準は定められていない。このため、新交通システムによる振動に対する環境保全目標を、「生活環境に著しい影響を与えないこと」とした。

(2) 評価結果

・新交通システム車両の振動

新交通システムは、低公害型の中量軌道輸送システムとして開発された公共交通機関である。

これは鉄道と違い、車輪をゴムタイヤとしており、鉄レールと鉄輪から発生する振動は発生しない。また、高架の上を新交通システムが走行するので、振動の発生の原因の一つである路面の凸凹等に対し、適格に対応できる構造となっている。

新交通システムからの振動は、予測結果によると車両通過時約3秒間発生し、その大きさは44dB及び51dBであった。

新交通システムが通過する約3秒間に発生する振動の予測値44dB及び51dBの大きさは、気象庁が行っている地震の震度階級にあてはめると、震度0（無感）で人体に感じない程度である。

また、今回導入を予定している新交通システムと同型式のものが、全国4路線（昭和63年当時）で運行されていたが、これらについては振動についての公害問題は生じていなかった。

以上から総合的に判断し、新交通システムの振動は、生活環境に著しい影響を与えるものではないと評価した。

・駅舎からの騒音

駅舎内には振動の発生源はないため、駅舎からの振動は問題ないと評価した。

・車両基地からの振動

車両基地での振動については、外部への振動は生じないと予測されるので車両基地からの振動の問題はないと評価した。

第4項 日照障害

1 費用負担の根拠

- (1) 新交通システムにおける高陽沼田線区間の高架構造物は公共事業として本市が施行するが、線路部で概ね11m、最大15m（山陽自動車道交差部）、駅舎部で概ね18mの高さとなる計画であること、高陽沼田線はほぼ東西に走り、幅員は線路部で25m、駅舎部で32.6mとなることから、当該施設の設置により、相当な範囲で社会生活上受忍限度を超える日陰が発生するものと予測された。

- (2) このため、「公共な施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（建設省計用発第4号昭和51年2月23日建設事務次官通知）を準用し、「新交通システムの高

架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担についての取扱方針」（昭和63年3月28日建設局長決裁・資料 新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担についての取扱方針）を定め、**損害等に係る事前の費用負担を行うこととした。**

- (3) また、費用負担等の算定についても同通知に基づき、「新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担額について」（平成2年11月14日建設局決裁・資料 新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害などにかかる費用負担額の算定について）を定めることにより、**費用負担額算定に必要な数値等を定め、適正な支出に努めた。**

2 影響調査

日照障害対策フロー（図5-5-6）に従い、昭和62年度から平成元年度にかけて、日照障害に係る地元説明等を行い、日照障害の発生が予測された区域（図5-5-7）について、影響調査を行った。

3 日照障害対策実績

影響調査等の結果、所定の時間を超えた日照障害の発生が予測された36世帯（当初計画区間30世帯、延伸計画区間6世帯）に対し、上記建設省通知及び本市取扱方針に基づく日照障害費用負担基準に基づき費用負担を行った。（表5-5-8）

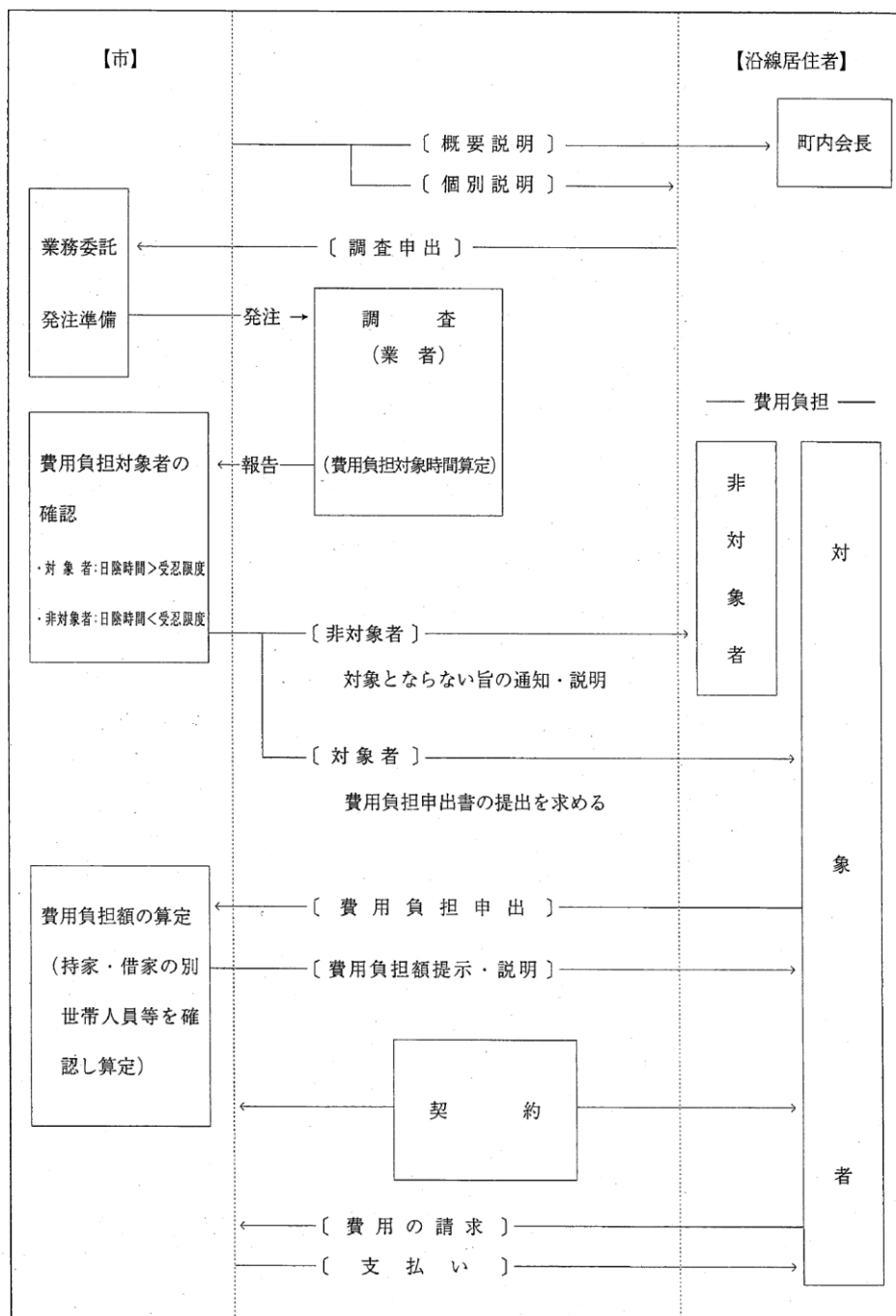


図 5-5-6 日照阻害対策フロー

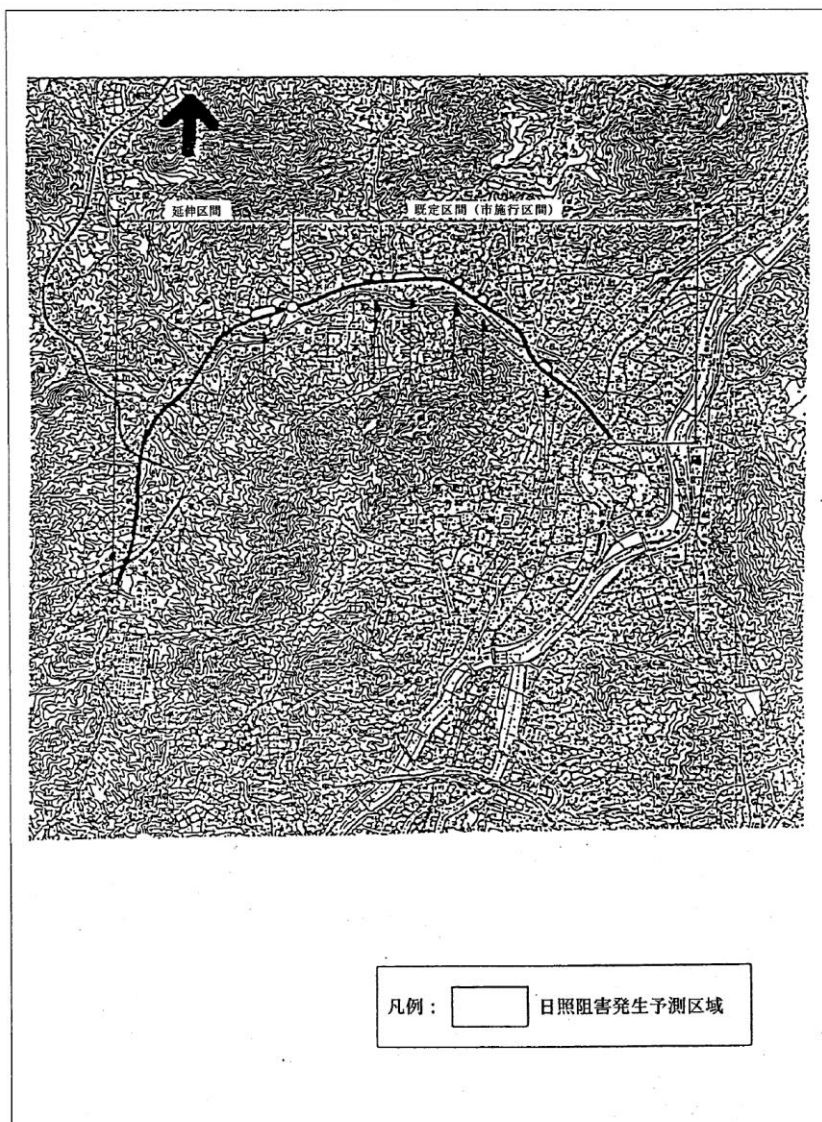


図 5-5-7 日照阻害発生予測区域

資料 新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る
費用負担についての取扱方針

新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に
係る費用負担についての取扱方針（昭和63年3月28日建設局長決裁）

- 1 広島市が公共事業として施行する新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等については、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（建設省計用発第4号昭和51年2月23日建設省事務次官通知。以下「通知」という。）を準用して、必要な最小限度の費用を負担することができるものとする。
- 2 通知の別表の備考（以下「備考」という。）に基づき、次のとおり基準を定める。
 - (1) 備考2に基づく、開口部が真南に面していない居室に係る日陰時間については、計算対象時間に別表1の各階に対応する係数を乗じたものとする。なお、計算対象時間とは遮蔽物がないものと仮定した場合における居室開口部の中央の冬至日の真太陽時による午前8時から午後4時までの間の日照時間とし、複数の壁面の開口部を有する居室にあつては、各々の開口部中央の日照時間（各々の開口部中央の日照時間のうち重複する日照時間帯がある場合にはその重複する時間帯については、一つの開口部中央の日照時間として計算し、その他の開口部中央の日照時間には算入しないものとする。）を合算した時間とする。
 - (2) 備考3に基づく、（ろ）欄に掲げる階以外の階に係る（は）欄の日照時間については、別表2のとおりとする。

資料 新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る
費用負担額の算定について

新交通システムの高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に
係る費用負担額の算定について（平成2年11月14日建設局長決裁）

新交通システム高架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る
費用負担については、さきに昭和63年3月28日付け「新交通システムの高
架構造物の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担につ
いての取扱方針」により「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる障害
等に係る費用負担について」（建設省計用発第4号昭和51年2月23日建設
省事務次官通知。以下「通知」という。）を準用して費用負担することと
したが、通知付録による費用負担額の算定については下記のとおりとする。

記

1 暖房費について

- (1) 年間の費用負担の対象となる日数 (D_1) は、109日とする。
- (2) 単位面積、単位時間当りの暖房費 (C_1) は、次式により算定するものとする。

$$C_1 = \text{単位面積} \cdot \text{単位時間当たり灯油代} (0.54 \text{円}) \div \text{単位面積} \cdot \text{単位時間}$$
$$\text{当たり石油ストーブの償却費} (357.95 \text{円} \div D_1 \div T_1) \div \text{単位面積} \cdot \text{単位時間}$$
$$\text{当たり保守費用} (143.18 \text{円} \div D_1 \div T_1)$$

(注: T_1 は1日当たりの費用負担の対象となる時間)

- (3) 費用負担の対象となる居室の床面積 (S) は、居室内の床間部分及び開口部と居室の間の廊下部分を当該居室の床面積に含めるものとする。
- (4) 費用負担の対象となる年数 (n) は、次のとおりとする。

ア 居住者が住宅の所有者又は当該住宅の所有者と同一世帯に属している者であるときは30年とする。

イ 居住者が借家人と同一世帯に属している者であるときは10年とする。

ウ 居住者が間借人又は当該間借人と同一世帯に属している者であるときは5年とする。

表 5-5-8 日照障害の費用負担基準概要

区 分	内 容	
対 象 者	・ 工事完了する以前から住宅等に住んでいる者 ・ 工事完了の日から1年を経過する日までに費用負担の請求を行った者	
費用負担の対象となる日陰時間	冬至の真太陽時による午前8時から午後4時の間において、居室の窓の中央が「所定の時間」を超えて日陰となる場合の、その超えて日陰となる時間が費用負担対象となる。	
<「所定の時間」>		
区 分	開口部が真南に面する場合	そ の 他 の 場 合
1 階	6時間 〔専ら居住の用に供されている〕 〔居室は5時間〕	計算対象時間 × 6/8 〔専ら居住の用に供されている〕 〔居室は 計算対象時間×5/8 〕
2 階	5時間	計算対象時間 × 5/8
3階以上	4時間	計算対象時間 × 4/8
費用負担の積算内容	費用負担の内訳＝「暖房費」＋「照明費」＋「乾燥費」＋ 「諸経費」＋「消費税」	
区 分	内 容	積 算 要 件
①暖房費	石油ストーブの灯油代、償却費及び保守費	時間、日数、 居室面積、年数等
②照明費	照明器具の電気代、償却費及び保守費	
③乾燥費	乾燥機の電気代、償却費及び保守費	世帯人員、日数等
④諸経費	①～③以外の不利益をてん補する経費	(①＋②＋③)×10%
⑤消費税	消費税相当額	(①＋②＋③)×3%

第5項 電波障害

1 対策工事の根拠

- (1) 広島市が施行する新交通システム（高陽沼田線区間）の高架構造物の設置にあたっては、日照障害と同様、その構造物に起因するテレビ電波の遮へいによるテレビジョン電波受信障害（以下「受信障害」という。）の発生が予測された。
- (2) 広島市においては、「広島市テレビジョン電波受信障害処理対策要綱」を定め、受信状況が5段階受信品位評価基準（昭和33年3月28日郵政省電波監理局通達）による評価で、3以上であったものが市有施設の設置により2以下又は2に近い3になったものについては、広島市が対策工事を施行することとしている。

5段階受信品位評価基準

- | |
|------------------------------------|
| 5：きわめて優秀 |
| 4：雑音又は混信が少なく、良好な受信ができる。 |
| 3：多少の雑音又は混信はあるが、実用になる。 |
| 2：受信できないことはないが、雑音又は混信が甚だしく実用にならない。 |
| 1：雑音又は混信により受像不能か、甚だしく悪く、全く実用にならない。 |

2 対策の方針

- (1) 上記根拠に基づき、昭和62年度、63年度（当初計画区間）及び平成2年度（延伸計画区間）において高陽沼田線区間沿線の受信状況を調査したところ、広い範囲で受信障害が発生し対策工事が必要であると予測された。（図5-5-9）
- (2) そこで、当初計画区間、延伸計画区間にそれぞれの受信障害の範囲・程度を勘案し、原則として次の方法で受信障害対策を実施することとした。
当初計画区間については、受信障害区域が広範囲で住宅密度が高いことから（表5-5-10）により対策を講じた。
延伸計画区間については、対象戸数が少なく、住宅密度が低いこと。また高陽沼田線に沿った電柱が未整備であったことから（表5-5-11）により対策を講じた。
- (3) 受信障害対策にあたっては、受信障害の発生が予測された区域内において、対策工事が必要と予測された全世帯に対し、事前に個別訪問を実施し、受信障害対策の内容及び手続方法等についての説明を行った。

3 共同受信方式による対策

(1) 共同受信施設の概要

共同受信アンテナ 1基

位置：安幼稚園敷地内（安佐南区上安二丁目）

規格：地上14.2m 地下2.5m

分岐器、分配器 174基／同軸ケーブル 14,899m

対象世帯 79世帯

- (2) 対策工事のうち、基幹施設（共同アンテナ・幹線設備・分岐設備）についてはテレビジョンが各家庭に多種多様な情報を提供するマスメディアとして欠かせないものであり、その受信障害は的確、迅速に解消する必要があることから、高架構造物の竣工前に設置することとし、各戸設備（保安器～各戸テレビ受像機）については、受信者からの請求に基づき受信障害の確認後施行することとし、迅速な対応に努めた。

- (3) テレビジョン共同受信施設運営団体の設立

共同受信方式で対策を講ずる場合、一つの共同受信施設を多数の対象者が利用することとなるため、対象者により運営団体を設立し、その代表者と広島市との間で管理協定を締結することにより、本市が対策工事を施行し、本市が所有することとなる部分について維持管理等を行うこととした。

設立された運営団体は6団体であり、当該運営団体と本市との間で施設の維持管理区分等を規定した協定書を締結した。（表5-5-12, 5-5-13）

4 個別アンテナ方式による対策

個別アンテナ方式については、個々の対象者と協定書を締結し、本市が対策工事を施行した。
（表5-5-14）

なお、対策工事によって新たに付加し、又は新たに設置した施設は、工事完了後対象者に引き渡し、以後その維持管理は対象者が自らの費用で行うものとした。

この個別アンテナ方式の対象となった世帯数は29世帯（延伸計画区間26世帯、当初計画区間3世帯）であった。

5 新交通システム車両運行による電波障害対策

新交通システム開業後における新交通システム車両通行による電波障害の発生に対しては、車両を運行している広島高速交通株式会社が原因者として電波受信障害対策を実施している。

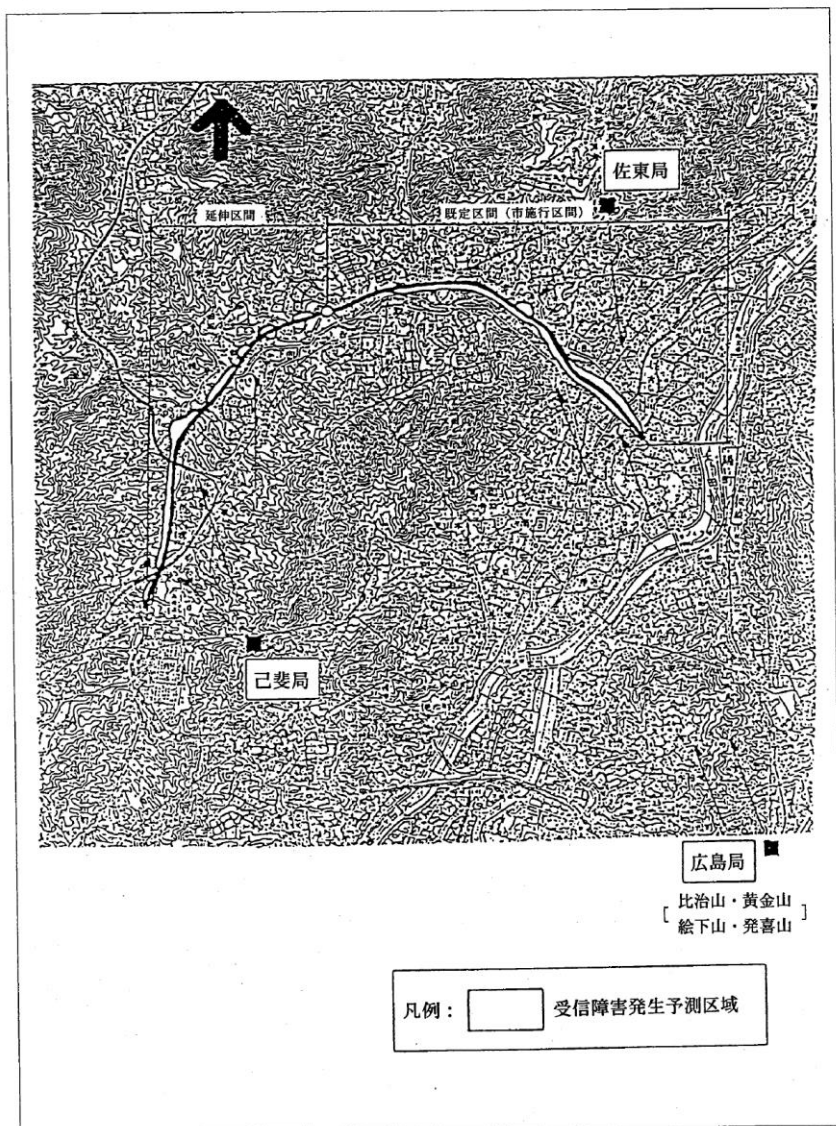


図 5-5-9 受信障害発生予測区域

表 5-5-10 共同受信方式の概要

区 分	内 容
対 象 者	・ 工事完了時における受信障害区域内の受信者 ・ 工事完了の日から1年以内に対策工事の請求を行った者 (工事期間中でも可能)
対 策 の 概 要	共同受信アンテナを設置し、テレビ受像機まで有線でテレビ電波を伝送することにより、受信障害を解消する方法
対 策 の 要 件	・ 対策工事の実施、対策施設の維持管理等の協力が得られること。 ・ 運営団体が結成され、代表者が定められていること
工事の施行範囲	・ 共同受信アンテナ ・ 共同受信アンテナから対象者のテレビ受像機までの伝送線 ・ これらの機能を全うする又は補完するための増幅器、分岐器、保安器、分配器、その他の機器の設置工事
対策工事の施行 主体・費用負担	・ 本市が施行し、本市が費用を負担する。
施設の所有区分	市 : 共同受信アンテナ～保安器までの施設 対象者: 保安器の接続線～テレビ受像機までの施設
対策の事務手順	① 受信状況の事前調査 ② 運営団体の結成 ③ 構造物等の工事 ④ 住民からの受信障害の申し出 ⑤ 障害確認調査 ⑥ 対象者の運営団体への加入 ⑦ 対策工事 ⑧ 受信障害解消の確認
後住者の利用	分岐器への接続線からテレビ受像機までの施設は後住者が設置し、設置後、保安器までの施設は本市に寄付してもらう。

表 5-5-11 個別アンテナ方式の概要

区 分	内 容
対 象 者	・ 工事完了時における受信障害区域内の受信者 ・ 工事完了の日から1年以内に対策工事の請求を行った者 (工事期間中でも可能)
対 策 の 概 要	対象者の既設の受信アンテナの調整、移設、取替え等により受信障害を解消する方法。
対 策 の 要 件	・ 対策工事の実施、対策施設の維持管理等の協力が得られ、それに関する協定を締結すること。
工事の施行範囲	・ 既設の受信アンテナの調整、移設、取り替え、その他受信障害を解消するための必要最小限度の工事
対策工事の施行 主体・費用負担	・ 本市が施行し、本市が費用を負担する。
施設の所有区分	全て対象者が所有する。
施設の維持管理	上記所有区分に従って維持管理する。
対策の事務手順	① 受信状況の事前調査 ② 構造物等の工事 ③ 住民からの受信障害の申し出 ④ 障害確認調査 ⑤ 契約の締結(市・対象者間) ⑥ 対策工事 ⑦ 受信障害解消の確認
新交通システムでの 取 扱 い	・ 延伸計画区間で採用 (高陽沼田線沿線のうち長楽寺～広域公園) ・ 当初計画区間で対象者から要望がある場合 ・ 当初計画区間で共同受信方式による対策が不効率となり本市が対象者に求める場合

表 5-5-12 テレビジョン共同受信施設運営団体

番号	運 営 団 体 名	編 成 町 内 会	発 足 年 月 日	加 入 者 数
①	古市学区テレビジョン共同受信 施設運営団体	上古市 小瀬 上中須	元. 5. 10	7
②	大町学区テレビジョン共同受信 施設運営団体	上中須 横竹大柳 川東第一・第二 三谷第二・麦田 上大町県営住宅 仮屋・白山住宅	元. 5. 13	28 ※ (2)
③	安東学区テレビジョン共同受信 施設運営団体	南部山 鯛之迫	元. 6. 8	28
④	安学区テレビジョン共同受信施設 運営団体	田中 鶏頭原	元. 5. 23	11
⑤	安北学区テレビジョン共同受信 施設運営団体	北高取	元. 6. 24	5
⑥	安西学区テレビジョン共同受信 施設運営団体	長楽寺北二丁目	元. 6. 6	0

※ () 数は内数で後住者制度利用者数

表 5-5-13 テレビジョン共同受信施設運営団体との協定書

協 定 書

広島市（以下「甲」という。）と〇〇学区テレビジョン共同受信施設運営団体（以下「乙」という。）とは、甲が設置する広島新交通システム（高陽沼田線区間）の高架構造物及びその関連施設（以下「市有施設」という。）の影響によるテレビジョン電波受信障害（以下「受信障害」という。）を解消するため、広島市テレビジョン電波受信障害処理対策要綱（昭和56年8月31日施行）に基づき、別図に定める範囲における措置等に関し、次のとおり協定を締結する。

（目的）

第1条 この協定は、市有施設の影響による受信障害を解消するために必要な措置（以下「受信障害処理対策」という。）を円滑に行うために必要な事項を定めるものとする。

（受信障害処理対策の実施）

第2条 甲は、受信障害を受ける乙の構成員（以下「対象者」という。）のために、受信障害処理対策を講ずるものとする。

（受信障害処理対策の方法）

第3条 受信障害処理対策は、共同受信アンテナを設置し、当該アンテナからテレビ受像機まで有線でテレビジョン電波を伝送する方法により実施する。

（対策工事の施行範囲）

第4条 受信障害処理対策のための工事（以下「対策工事」という。）の施行範囲は共同受信アンテナ及び共同受信アンテナから対象者のテレビジョン受像機までの伝送線並びにこれらの機能を全うし、又は補完するために必要な増幅器、分岐器、保安器、分配器その他の機器の設置工事とする。ただし、甲は、対象者の既存の施設を利用することができるものとする。

（対策工事の施行主体等）

第5条 対策工事は、甲が施行するものとする。

2 対象者は、対策工事の施行に当たり、必要に応じ住宅又はその敷地への立入りを認める等、円滑に作業ができるよう甲に協力しなければならない。

3 対象者は、甲が共同受信アンテナ、伝送線、増幅器、分岐器、保安器、分配器等の設置上必要があると認められるときは、住宅及びその敷地の一部を無償で甲に使用させるものとする。

（対策工事の費用負担）

第6条 対策工事に要する費用は、甲の負担とする。

（対策工事の所有区分）

第7条 対策工事により設置した施設（以下「対策施設」という。）のうち、共同受信アンテナから各戸軒先の保安器までの部分は甲の所有とし、保安器の出力端

子への接続線からテレビジョン受像機までの施設は、対象者の所有とする。

(対策施設の維持管理区分)

第8条 対策施設の維持管理は、前条の所有区分に従い、それぞれの所有者が自らの費用で実施する。

2 前項の規定にかかわらず、甲の所有部分について対象者の故意又は過失によるき損が生じたときは、その復旧に要する費用は、その原因者の負担とする。

(維持管理に関する協力等)

第9条 乙及び対象者は、対策施設の維持管理について、甲に協力しなければならない。

2 乙及び対象者は、甲の所有に係る対策施設の故障又は不良を発見したときは、速やかに甲に報告しなければならない。

3 甲は、対策施設の維持管理に関する事項を対象者に通知するときは、乙を通じて行うものとする。

(対策施設の設置後の変更)

第10条 対策施設の設置後において、住居の建替えその他乙又は対象者側の理由により対策施設について移設等の措置を要することとなったときは、当該移設等の措置及びその費用負担は、第7条の所有区分にかかわらず、乙又は対象者が行う。テレビジョン受像機の増設に伴う工事についても、また同様とする。

2 前項の場合において、当該移設等の措置が、甲の所有部分について行われるときは、あらかじめ甲と協議するものとする。

(後住者の利用)

第11条 甲は、市有施設の建設工事の完了後に当該市有施設による受信障害区域内においてテレビジョン電波の受信を開始しようとするもの(以下「後住者」という。)から対策施設の利用の申し出があった場合には、乙と協議のうえ、乙の構成員となることを条件に当該対策施設を利用させるものとする。

2 前項の規定による対策施設の利用のための工事は、共同受信アンテナから分岐器(屋外分配器を使用する場合は、屋外分配器とする。以下同じ。)までは甲が行い、分岐器への接続線からテレビジョン受像機までは後住者が行う。

3 前項に規定する工事に要する費用は、それぞれ工事を行う者の負担とする。

4 第2項に規定する工事により設置した施設の所有区及び維持管理については、第7条から前条までの規定を準用する。この場合において、甲の所有となるべき施設は、後住者が甲へ寄付するものとする。

(受信障害処理対策の期間)

第12条 甲は、テレビジョン電波の送信方式又は受信方式の改革、他の受信障害処理対策制度の確立その他の理由により、この協定に基づく受信障害処理対策の必要がなくなったと認めたときは、この協定を解除することができるものとする。

(協定に関する紛争の解決)

第13条 この協定に関して第三者から異議の申し出があったときは、甲・乙協力し

て解決するものとする。

(事情の変更)

第14条 乙及び対象者は、この協定の締結後いかなる事情が生じて、市有施設の影響による受信障害に関して、甲に対し、この協定に基づく措置のほかは一切請求できないものとする。

(代表者の変更等)

第15条 乙は、代表者に変更があったときは、新たな代表者と連署して、その旨を甲に届け出なければならない。この場合において、乙は、この協定に基づく権利及び義務を新たな代表者に承継させるものとする。

2 対象者は、その所有に係る対策施設を譲渡するときは、この協定に基づく権利及び義務を譲受人に承継させるものとする。

(協定外の事項)

第16条 この協定に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、甲・乙協議して定めるものとする。

この協定の締結を証するため、本書2通を作成し、甲・乙記名押印のうえ、各その1通を保有する。

平成 年 月 日

甲 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

広島市

代表者 広島市長 荒 木 武

乙

表 5－5－14 個別アンテナ方式による対象者との協定書

協 定 書

広島市（以下「甲」という。）と〇〇〇〇（以下「乙」という。）とは、甲が設置する広島新交通システム（高陽沼田線区間）の高架構造物及びその関連施設（以下「市有施設」という。）の影響により発生したテレビジョン電波受信障害（以下「受信障害」という。）の解消のための措置に関し、次のとおり協定する。

（目的）

第1条 この協定は、市有施設の影響により発生した受信障害を解消するために必要な措置（以下「受信障害処理対策」という。）を円滑に行うために必要な事項を定めるものとする。

（受信障害処理対策の実施）

第2条 甲は、受信障害を受ける乙のために受信障害処理対策を講ずるものとする。

（受信障害処理対策の方法）

第3条 受信障害処理対策は、乙の既設の受信アンテナの調整、移設、取替え等の方法により実施する。

（対策工事の施行範囲）

第4条 受信障害処理対策のための工事（以下「対策工事」という。）の施行範囲は既設の受信アンテナからの調整、移設、取替えその他受信障害を解消するための必要最小限度の工事とする。

（対策工事の施行主体等）

第5条 対策工事は、甲が施行するものとする。

2 乙は、対策工事の施行に当たり、必要に応じ住宅又はその敷地への立入りを認める等、円滑に作業ができるよう甲に協力しなければならない。

（対策工事の費用負担）

第6条 対策工事に要する費用は、甲の負担とする。

（対策施設の所有及び維持管理）

第7条 甲は、対策工事によって新たに付加し、又は新たに設置した施設を、工事完了後、乙へ引き渡すものとする。

2 前項の規定により引き渡した施設は乙の所有とし、以後その維持管理は、乙が自らの費用で行うものとする。

（事情の変更）

第8条 甲が行う受信障害処理対策は、この協定に基づいて行った対策工事をもつ

て完了するものとし、以後いかなる事情が生じて、市有施設の影響による受信障害に関して、乙は甲に対し、一切の請求、異議の申立て等を行わないものとする。

(協定に関する紛争の解決)

第9条 この協定に関して第三者から異議の申し出があったときは、甲・乙協力して解決するものとする。

(協定外の事項)

第10条 この協定に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、甲・乙協議して定めるものとする。

この協定の締結を証するため、本書2通を作成し、甲・乙記名押印のうえ、各その1通を保有する。

平成 年 月 日

甲 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

広島市

代表者 広島市長 平岡 敬

乙 住 所

氏 名

広島新交通システム建設誌

平成12年9月発行

発 行 広島市道路交通局都市交通部

〒730-8586 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

TEL (082) 504-2383

印 刷 株式会社 柳 盛 社 印 刷 所

〒730-0004 広島市中区東白島町8番23号

TEL (082) 221-2148
