

広島高速4号線延伸事業
(都市計画道路広島西風新都線)
環境影響評価方法書

要約書

令和7年(2025年)5月

広島市

本書に掲載した地図は、国土地理院発行の電子地形図25000、電子地形図20万及び数値地図（国土基本情報）オンラインを加工し、作成したものです。また、地図の作成に当たっては、国土地理院発行の基盤地図情報を使用しています。

なお、承諾を得ず、本書の複製、転用、販売、貸与及び他のホームページへの掲載等を行うことを禁止します。

目 次

第1章 都市計画第一種道路事業の名称及びこの事業に係る都市計画決定権者	(1)
1.1 都市計画第一種道路事業の名称	(1)
1.2 第一種道路事業都市計画決定権者	(1)
第2章 都市計画第一種道路事業の目的及び内容	(2)
2.1 都市計画第一種道路事業の目的	(2)
2.2 都市計画第一種道路事業の内容	(3)
2.3 その他の都市計画第一種道路事業に関する事項	(5)
第3章 対象道路事業実施区域及びその周囲の概況	(11)
3.1 自然的状況	(11)
3.2 社会的状況	(13)
第4章 対象事業に係る計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の結果	(16)
4.1 計画段階配慮事項の選定	(16)
4.2 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の手法の選定	(17)
4.3 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果	(18)
第5章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解	(20)
第6章 計画段階環境配慮書の案についての意見と都市計画決定権者の見解	(23)
6.1 一般の環境の保全の見地からの意見と都市計画決定権者の見解	(23)
6.2 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者の見解	(23)
第7章 都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、 予測及び評価の手法	(25)
7.1 専門家等による技術的助言	(25)
7.2 環境影響評価の項目	(26)
7.3 調査、予測及び評価の手法	(28)
第8章 環境影響評価方法書を委託した事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所 の所在地	(41)

第1章 都市計画第一種道路事業の名称及びこの事業に係る都市計画決定権者

1.1 都市計画第一種道路事業の名称

広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）

1.2 都市計画第一種道路事業都市計画決定権者

都市計画決定権者の名称：広島市

代 表 者 の 氏 名：広島市長 松井 一實

住 所：〒730-8586 広島県広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

第2章 都市計画第一種道路事業の目的及び内容

2.1 都市計画第一種道路事業の目的

広島高速4号線（都市計画道路広島西風新都線）は、広島市の都心と「ひろしま西風新都」の都市づくりが進む北西部を結ぶ指定都市高速道路です。現在、西区「中広」から安佐南区「沼田」までの区間が供用していますが、山陽自動車道とは接続していないため、乗り継ぐためには、一旦、一般道路を経由する必要があります。

このため、広島高速4号線を延伸して山陽自動車道と接続させることで、自動車専用道路網のミッシングリンクを解消し、本市が進める「200万人広島都市圏構想^{*}」の実現に向けて、圏域内の交流・連携を一層強化するための基盤となる広域道路ネットワークの充実・強化を図るものです。また、乗り継ぎのために「ひろしま西風新都内」の一般道路を通過していた交通が計画道路に転換され、一般道路の混雑緩和が期待できます。

なお、本事業は、環境影響評価法施行令別表第一の一の項のハに該当する4車線以上の指定都市高速道路の新設事業であり、さらに都市施設として都市計画に定められる事業であることから、環境影響評価法における都市計画第一種道路事業に該当するものです。広島高速4号線延伸部の位置図は、図2.1-1に示すとおりです。

※「200万人広島都市圏構想」<https://www.city.hiroshima.lg.jp/site/kouiki/15650.html>



図 2.1-1 広島高速4号線延伸部の位置図

2.2 都市計画第一種道路事業の内容

2.2.1 都市計画第一種道路事業の種類

指定都市高速道路の新設

2.2.2 都市計画第一種道路事業実施区域の位置

対象道路事業実施区域の位置は、図 2.2-2 に示すとおりです。

起点：広島県広島市安佐南区大塚東町付近

終点：広島県広島市安佐南区大塚西一丁目付近

計画路線により土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築がありうる範囲を「都市計画第一種道路事業実施区域」（以下、「対象道路事業実施区域」といいます。）とします。

また、都市計画第一種道路事業に係る地域特性の把握は、原則として「対象道路事業実施区域及びその周囲」で行い、統計資料等の行政単位による文献調査の場合は、対象道路事業実施区域及びその周囲に含まれる「広島市」について行いました。

2.2.3 都市計画第一種道路事業の規模

延長：約 1.0km

2.2.4 都市計画第一種道路事業に係る道路車線の数

4 車線

2.2.5 都市計画第一種道路事業に係る道路の設計速度

60km/h

2.2.6 その他の都市計画第一種道路事業の内容

(1) 都市計画第一種道路事業に係る構造の概要

道路構造は、地表式(盛土構造、切土構造)、嵩上式(高架構造、盛土構造)を計画しています。

広島高速 4 号線延伸のイメージ図は、図 2.2-1 に示すとおりです。

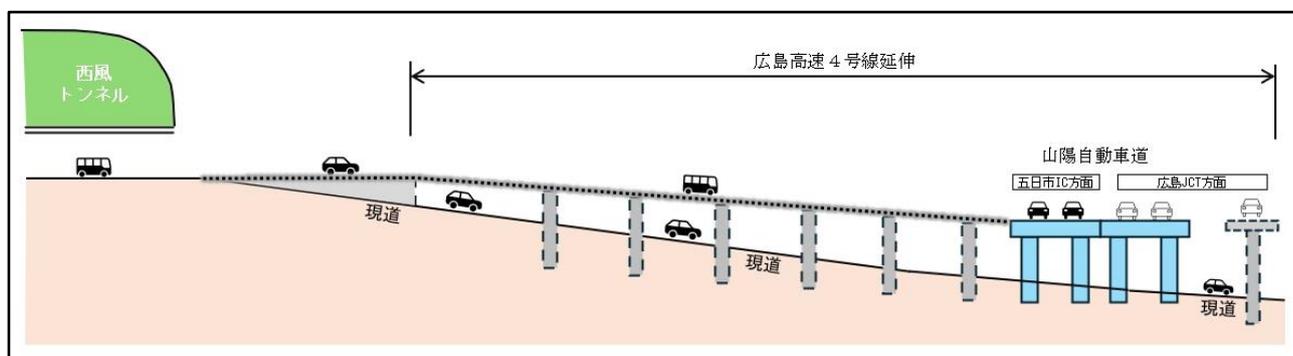
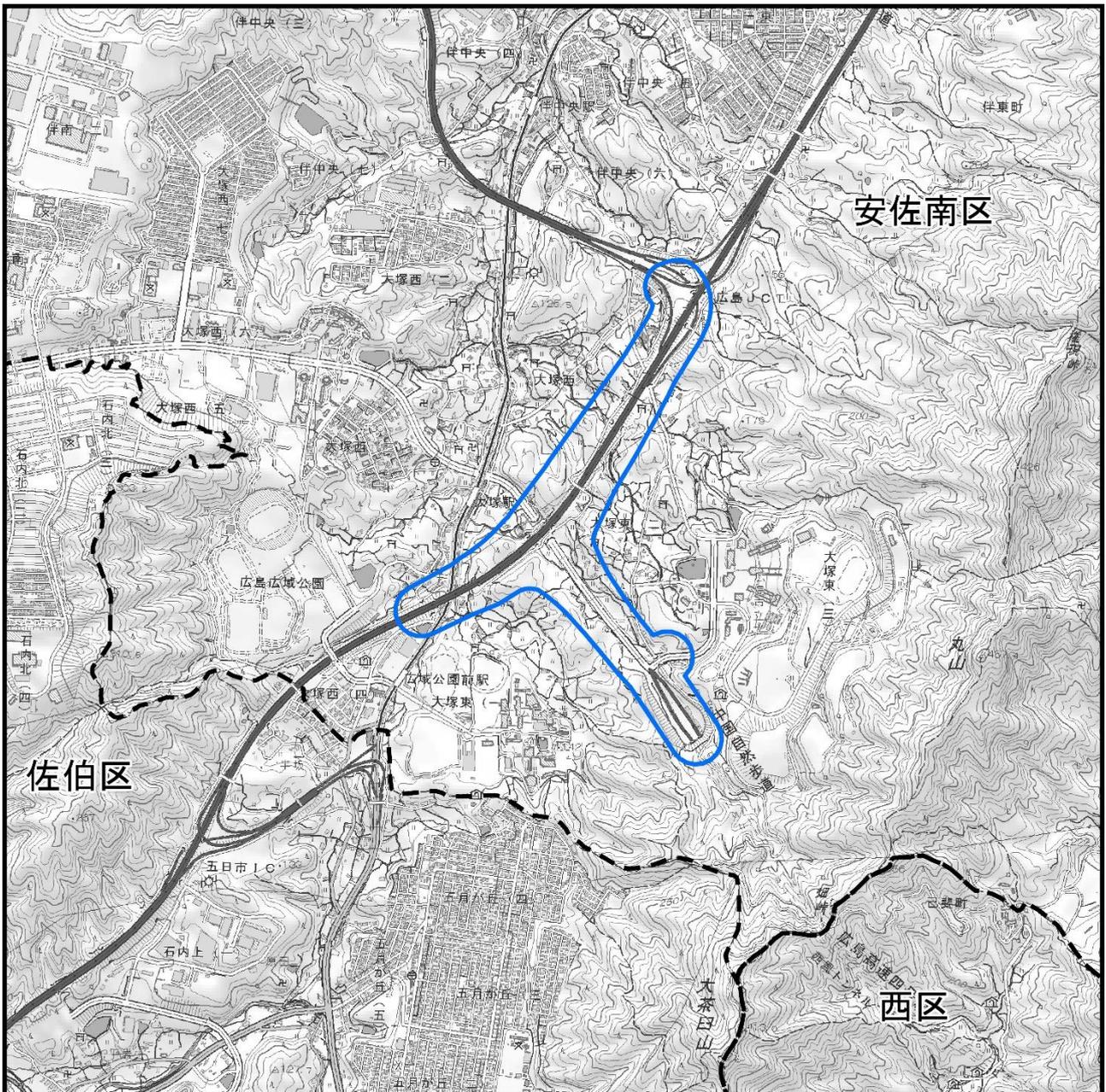


図 2.2-1 広島高速 4 号線延伸のイメージ図

(2) 休憩所の設置

本事業において、休憩所の設置の計画はありません。



凡例

対象道路事業実施区域

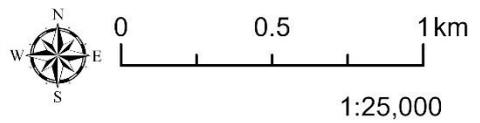


图 2.2-2
対象道路事業実施区域位置図

2.3 その他の都市計画第一種道路事業に関する事項

2.3.1 都市計画第一種道路事業の経緯

広島高速 4 号線の中広・沼田間（広島西風新都線）は、平成 7 年に都市計画決定され、平成 13 年に供用しています。

山陽自動車道までの延伸区間については、当時計画されていた「都市センター地区土地区画整理事業」を経由しない五日市 IC への接続として、平成 8 年に山陽自動車道の整備計画に位置付けられ、関係機関等との調整が進められていました。

そのような中、平成 16 年に全市的な公共事業の見直しが行われ、「都市センター地区土地区画整理事業」が中止となったことから、これを受け山陽自動車道へ最短距離で接続する「直結ルート案」の検討を開始しました。

2.3.2 位置等に関する複数案の設定についての考え方

本事業に係る計画段階配慮事項についての検討にあたっては、事業実施想定区域の位置又は規模に関する複数の案（以下、「複数案」といいます。）を適切に設定する必要があります。

複数案としては、広島高速 4 号線延伸事業の目的、課題及びこれまでの経緯を踏まえて設定しました。

2.3.3 複数案のルート選定の考え方

複数案のルート選定にあたっては、広島高速 4 号線と山陽自動車道を接続させ広域道路ネットワークの充実・強化を図るという目的に対して、地形・地質条件や周辺環境、これまでの経緯などを踏まえて、以下に示す 2 案を設定しました。

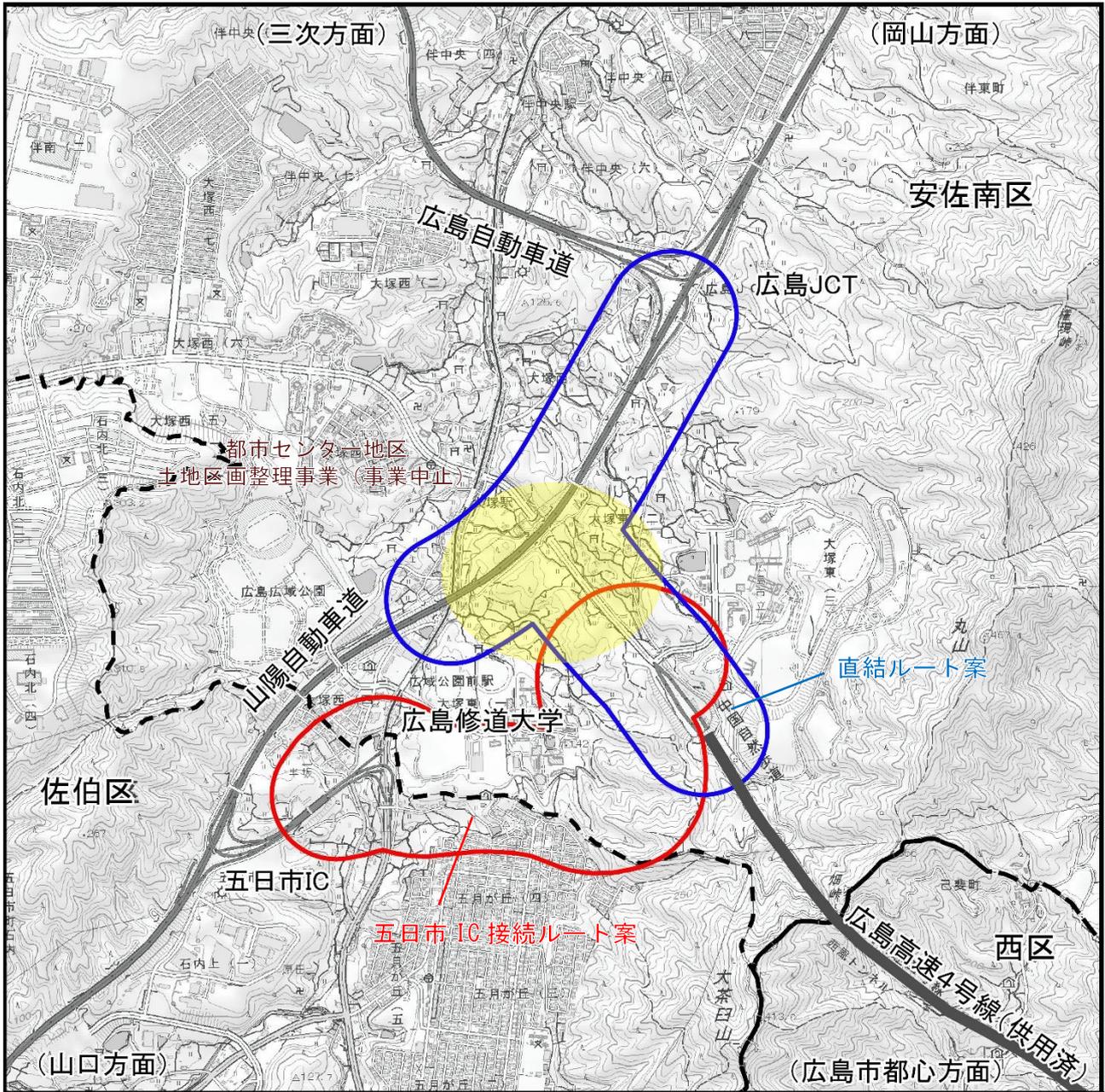
《ルート案①（直結ルート案）》

既存の道路空間を活用し山陽自動車道に最短距離で接続するルート

《ルート案②（五日市 IC 接続ルート案）》

広島修道大学の南側を通り山陽自動車道の五日市 IC に接続するルート
（山陽自動車道の現整備計画に位置付けられているルート）

ルート案①（直結ルート案）とルート案②（五日市 IC 接続ルート案）の位置図は、図 2.3-1 に示すとおりです。



凡例

- 事業実施想定区域(ルート案①)
- 事業実施想定区域(ルート案②)

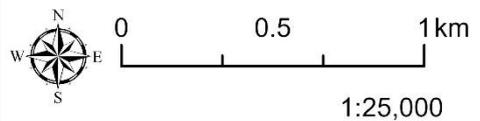


図 2.3-1 ルート案①、②の概要

2.3.4 複数案での比較評価結果

計画段階環境配慮書（以下、「配慮書」という。）における複数案での比較評価結果は、表 2.3-1 に示すとおりです。

大気質、騒音、振動については、ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。動物、人と自然との触れ合いの活動の場については、いずれのルート案も環境への影響は同程度と評価します。植物については、いずれのルート案も環境への影響は小さいと評価します。生態系、景観については、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、生態系や景観に配慮したルートや道路構造を検討することにより、いずれのルート案も環境への影響は小さくなると評価します。

今後の具体的なルート位置や道路構造を決定する段階では、できる限り集落・市街地等、重要な動物種の生息地等、重要な植物種・群落の生育地等、生態系の保全上重要であって、まとまって存在する自然環境への影響の回避・低減に取り組むこととします。

表 2.3-1(1) 複数案での比較評価結果（配慮書）

計画段階 配慮事項	ルート案① (山陽自動車道に最短距離で接続するルート)	ルート案② (山陽自動車道の五日市 IC に接続するルート)
大気質	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による大気質への影響が生じる可能性があると評価します。</p>	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による大気質への影響が生じる可能性があると評価します。</p> <p>ただし、集落・市街地の分布が比較的多いルート帯であるため、集落・市街地を通過する程度は、ルート案①に比べて大きいと考えられます。</p>
	<p>ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。</p>	
騒音	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等や環境基準類型 A、B 及び C の指定地域が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による騒音への影響が生じる可能性があると評価します。</p>	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等や環境基準類型 A、B 及び C の指定地域が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による騒音への影響が生じる可能性があると評価します。</p> <p>ただし、集落・市街地の分布が比較的多いルート帯であるため、集落・市街地を通過する程度は、ルート案①に比べて大きいと考えられます。</p>
	<p>ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。</p>	
振動	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。また、予測地域の一部が第 1 種区域及び第 2 種区域に該当します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では自動車の走行による振動の影響が生じる可能性があると評価します。</p>	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。また、予測地域の半分以上が第 1 種区域及び第 2 種区域に該当します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では自動車の走行による振動の影響が生じる可能性があると評価します。</p> <p>ただし、集落・市街地の分布が比較的多いルート帯であるため、集落・市街地を通過する程度は、ルート案①に比べて大きいと考えられます。</p>
	<p>ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。</p>	

注) ルート案①：直結ルート案、ルート案②：五日市 IC 接続ルート案

表 2.3-1(2) 複数案での比較評価結果（配慮書）

計画段階 配慮事項	ルート案① (山陽自動車道に最短距離で接続するルート)	ルート案② (山陽自動車道の五日市 IC に接続するルート)
動物	<p>予測地域内には、動物の注目すべき生息地が分布します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が発生する可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、動物の生息環境に配慮したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内には、動物の注目すべき生息地が分布します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が発生する可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、動物の生息環境に配慮したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>
	<p>いずれのルート案も環境への影響が懸念されますが、今後の具体的なルートの位置や道路構造の検討により影響低減が可能であるため、各ルート案の影響は同程度であると評価します。</p>	
植物	<p>予測地域内において、既存資料からは重要な植物の生育地が確認できませんでした。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>	<p>予測地域内において、既存資料からは重要な植物の生育地が確認できませんでした。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>
	<p>いずれのルート案も環境への影響は小さいと評価します。</p>	
生態系	<p>予測地域内には、重要な自然環境のまとまりの場である保安林が僅かに存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置を決定する段階において、保安林をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内には、重要な自然環境のまとまりの場は存在しません。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>
	<p>ルート案①ではわずかに保安林が存在しますが、今後の具体的なルートの位置を決定する段階において、保安林をできるだけ回避したルート等を検討することにより、いずれのルート案も環境への影響は小さくなると評価します。</p>	
景観	<p>予測地域内には、主要な眺望点が存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、主要な眺望点をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内には、主要な眺望点や景観資源が存在しません。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>
	<p>ルート案①では主要な眺望点が存在しますが、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、主要な眺望点をできるだけ回避したルート等を検討することにより、いずれのルート案も環境への影響は小さくなると評価します。</p>	
人と自然との 触れ合いの 活動の場	<p>予測地域内に「中国自然歩道」が存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、人と自然との触れ合いの活動の場をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内に「中国自然歩道」が存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、人と自然との触れ合いの活動の場をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>
	<p>いずれのルート案も環境への影響は同程度と評価します。</p>	

注) ルート案①：直結ルート案、ルート案②：五日市 IC 接続ルート案

複数案での比較評価より、ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと考えられます。

また、都市計画の構想段階手続き（以下、「構想段階評価書」という。）における複数案の比較評価結果は、表 2.3-2 に示すとおりです。

表 2.3-2(1) 複数案での比較評価結果（構想段階評価書）

評価項目	ルート案①	ルート案②
上位計画との整合性	<p>山陽自動車道と直接接続することにより、県北部方面との広域的な交通ネットワークの充実強化が図られるため、上位計画である「広島市総合計画」の内容に整合します。</p> <p>また、「広島市総合交通戦略」、「広島市都市計画マスタープラン」にも位置付けられていることから、上位計画との一体性・整合性が図られているものと評価します。</p>	<p>山陽自動車道と五日市 IC を介して接続することにより、県北部方面との広域的な交通ネットワークの充実強化が図られるため、上位計画である「広島市総合計画」の内容に整合します。</p> <p>また、「広島市総合交通戦略」、「広島市都市計画マスタープラン」にも位置付けられていることから、上位計画との一体性・整合性が図られているものと評価します。</p>
	いずれのルート案も上位計画との一体性・整合性が図られているものと評価します。	
適切な道路の配置	<p>上位計画である「広島市総合計画」の内容に整合しており、「広島市総合交通戦略」、「広島市都市計画マスタープラン」にも位置付けられていることから、上位計画との一体性・整合性が図られ、適切な道路の配置がなされているものと評価します。</p>	<p>上位計画である「広島市総合計画」の内容に整合しており、「広島市総合交通戦略」、「広島市都市計画マスタープラン」にも位置付けられていることから、上位計画との一体性・整合性が図られ、適切な道路の配置がなされているものと評価します。</p>
	いずれのルート案も適切な道路の配置がなされているものと評価します。	
用地取得に伴うリスク	<p>大半が既存の道路上を通過しますが、一部は民地を通過すると想定されます。</p> <p>このため、用地取得に伴うリスクがあると評価します。</p>	<p>大半が民地を通過すると想定されるため、ルート案①に比べて用地取得の面積が大きいと想定されます。</p> <p>このため、用地取得に伴うリスクがあると評価します。</p>
	ルート案①の方が用地取得に伴うリスクは小さいと評価します。	
災害時のネットワークの向上	<p>新たな緊急輸送道路としての機能が期待されます。また、大半が既存の道路上を通過するため、ルート上に土砂災害特別警戒区域が存在しないと想定されることから、防災面における問題はありませぬ。</p> <p>以上より、災害時のネットワークの向上に資すると評価します。</p>	<p>新たな緊急輸送道路としての機能が期待されます。一方、複数の「土砂災害特別警戒区域」を通過すると想定されるため、土砂災害による通行止めが懸念されます。</p> <p>以上より、災害時のネットワークの向上に資すると評価しますが、防災面における懸念事項が存在します。</p>
	ルート案①の方が、安全かつ災害時のネットワークの向上に資すると評価します。	
周辺道路の渋滞緩和	<p>山陽自動車道と直接接続することにより、これまで広島西風新都 IC や五日市 IC から一般道を経由して高速 4 号線を利用していた交通が高速道路に転換し、大塚駅北交差点を通過する交通量が減少します。</p> <p>以上より、周辺道路の渋滞緩和に資すると評価します。</p>	<p>山陽自動車道と五日市 IC を介して接続することにより、これまで広島西風新都 IC や五日市 IC から一般道を経由して高速 4 号線を利用していた交通が高速道路に転換し、大塚駅北交差点を通過する交通量が減少します。</p> <p>以上より、周辺道路の渋滞緩和に資すると評価します。</p>
	いずれのルート案も周辺道路の渋滞緩和に資すると評価します。	
市街地への移動時間の短縮	<p>広島西風新都 IC から高速 4 号線沼田ランプ間の所要時間が現在より 8～11 分短縮します。</p> <p>以上より、市街地への移動時間の短縮に資すると評価します。</p>	<p>広島西風新都 IC から高速 4 号線沼田ランプ間の所要時間が現在より 5～8 分短縮します。</p> <p>以上より、市街地への移動時間の短縮に資すると評価します。</p>
	ルート案①の方が、距離で約 3.6km、時間で約 3 分短いことから、より市街地への移動時間の短縮に資すると評価します。	

注) ルート案①：直結ルート案、ルート案②：五日市 IC 接続ルート案

表 2.3-2(2) 複数案での比較評価結果（構想段階評価書）

評価項目	ルート案①	ルート案②
交通事故の減少	山陽自動車道と直接接続することにより、大塚駅北交差点を通過する交通量の減少や渋滞が緩和されます。 以上より、交通事故の減少に資すると評価します。	山陽自動車道と五日市 IC を介して接続することにより、大塚駅北交差点を通過する交通量の減少や渋滞が緩和されます。 以上より、交通事故の減少に資すると評価します。
	いずれのルート案も交通事故の減少に資するものと評価します。	
農業的土地利用への影響	大半が既存の道路上を通過しますが、道路周辺には一部農地が存在します。 このため、農業的土地利用への影響は少なからずあると評価します。	一部が「国土利用計画法」に基づく農業地域に指定されており、部分的に農地利用されています。 このため、農業的土地利用への影響があると評価します。
	ルート案①の方が農業的土地利用への影響の程度は小さいものと評価します。	
通過交通の排除	山陽自動車道と直接接続することにより、これまで広島西風新都 IC や五日市 IC から一般道を経由して高速 4 号線を利用していた交通が高速道路に転換し、一般道の通過交通が減少します。 このため、通過交通の排除に資すると評価します。	山陽自動車道と五日市 IC を介して接続することにより、これまで広島西風新都 IC や五日市 IC から一般道を経由して高速 4 号線を利用していた交通が高速道路に転換し、一般道の通過交通が減少します。 このため、通過交通の排除に資すると評価します。
	いずれのルート案も通過交通の排除に資すると評価します。	

注) ルート案①：直結ルート案、ルート案②：五日市 IC 接続ルート案

2.3.5 計画段階環境配慮書以降環境影響評価方法書までの経緯

本事業は、都市計画に定められる事業であることから、都市計画決定権者である広島市が配慮書を作成し、令和 7 年 3 月 13 日の国土交通大臣意見をもって、配慮書手続きを完了しました。その後、配慮書の評価結果と、配慮書に対する国、広島県及び広島市の意見に加え、同時期に実施した構想段階評価書の結果を踏まえ、複数案のうち、ルート案①（直結ルート案）を対象道路事業実施区域として決定しました。

ルート案①（直結ルート案）を選定した理由は、以下に示すとおりです。

<選定した理由>

- ・ 配慮書の評価結果から、一部の配慮事項（大気質、騒音、振動）について、ルート案①の方が環境への影響が小さいと評価できること、また、ルート案①については既存の道路空間を活用することで、周辺環境への影響の低減が期待できます。
- ・ 構想段階評価書の評価結果から、一部の評価項目（用地取得に伴うリスク、災害時のネットワークの向上、市街地への移動時間の短縮、農業的土地利用への影響）について、ルート案①の方が優位であることから、都市計画としてルート案①の方が優れています。

なお、方法書以降における対象道路事業実施区域については、事業計画の熟度に応じて、配慮書における事業実施想定区域よりも詳細な範囲で設定しました。

第3章 対象道路事業実施区域及びその周囲の概況

対象道路事業実施区域及びその周囲の対象地域は、広島県広島市安佐南区及び佐伯区としました。

自然的状況及び社会的状況の概況調査における対象道路事業実施区域及びその周囲（以下、「調査区域」といいます。）については、対象道路事業実施区域とこれを中心としたその周囲約3kmをその範囲とし、主にこの範囲を含む縮尺2万5千分の1、縮尺3万分の1、縮尺5万分の1、約10kmを含む縮尺10万分の1、約40kmを含む縮尺30万分の1の図面を調査項目の特性に応じて使い分けました。

3.1 自然的状況

調査区域における主な自然的状況を把握した結果は、表3.1-1に示すとおりです。

表 3.1-1 (1) 調査区域の自然的状況

項目	調査区域の概況
気象、大気質、騒音、振動その他の大気に係る環境の状況	1. 気象 広島地域気象観測所における気象観測結果（平年値）は、年間の平均気温は16.7℃、平均風速は3.5m/s、最多風向は北北東、年日照時間は2,068.6時間、年降水量は1576.5mmとなっています。
	2. 大気質 調査区域では、一般環境大気測定局2地点、自動車排出ガス測定局1地点の計3地点で大気質の常時監視が実施されています。令和5年度（2023年度）は、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質及びダイオキシン類は環境基準を達成していましたが、光化学オキシダントは環境基準未達成でした。また、過去5年間での大気質調査結果の経年変化をみると、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及びダイオキシン類は、各年において環境基準を達成していましたが、光化学オキシダント及び微小粒子状物質は、環境基準を未達成である年がありました。 令和5年度（2023年度）の広島市における大気汚染に係る苦情件数は、31件でした。
	3. 騒音 調査区域において、国又は自治体等が実施した環境騒音に係る調査結果は公表されていません。 調査区域では、17地点で道路交通騒音の常時監視が実施されています。このうち、環境基準を超過している測定地点は、番号6広島湯来線（昼間73dB・夜間69dB）、番号8広島湯来線（昼間73dB・夜間67dB）、番号12原田五日市線（昼間72dB・夜間65dB）、番号17広島豊平線（昼間69dB・夜間67dB）の4地点でした。 調査区域では、新幹線鉄道騒音調査（広島市佐伯区利松二丁目）が実施されています。新幹線鉄道の軌道中心線から12.5mの地点では75dB、25mの地点では73dB、50mの地点では69dB、100mの地点では64dBでした。 調査区域において、国又は自治体等が実施した航空機騒音に係る調査結果は公表されていません。 令和5年度（2023年度）の広島市における騒音に係る苦情件数は、124件でした。
	4. 振動 調査区域では、3地点で道路交通振動の常時監視が実施されています。すべての地点で、規制基準を満足していました。 調査区域では、新幹線鉄道振動調査（広島市佐伯区利松二丁目）が実施されています。新幹線鉄道の軌道中心線から25mの地点では51dB、50mの地点では50dBでした。 令和5年度（2023年度）の広島市における振動に係る苦情件数は、32件でした。
	5. その他 調査区域では、国又は自治体等が実施した低周波音に係る調査結果は公表されていません。
水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況	1. 水象 調査区域における主な河川として、一級河川太田川水系の前原川、西の谷川、大塚川、大塚川支川が存在します。南側には二級河川八幡川水系の石内川、半坂川が存在します。なお、調査区域に湖沼及び海域は存在しません。
	2. 水質 調査区域では、八幡川上下流3地点、石内川3地点、梶毛川1地点、吉山川1地点、古川下流1地点、安川4地点、奥畑川1地点及び大塚川1地点の計15地点で公共用水域の水質測定が実施されています。水質測定結果をみると、生活環境項目については、全項目が環境基準値を超過する時期がありました。栄養塩類については、いずれの検出量も極めて微量でした。 また、調査区域における公共用水域での水質のダイオキシン類の調査は、八幡川泉橋、古川大正橋及び太田川安芸大橋の3地点で実施されています。ダイオキシン類の調査結果は、環境基準を満足していました。

表 3.1-1 (2) 調査区域の自然的状況

項目	調査区域の概況
水象、水質、水底の底質その他の水に係る環境の状況	<p>3. 水底の底質 調査区域における公共用水域での底質のダイオキシン類の調査は、八幡川泉橋、古川大正橋及び太田川安芸大橋の3地点で実施されています。ダイオキシン類の調査結果は、環境基準を満足していました。</p> <p>4. 地下水 調査区域では、概況調査として令和元年度（2019年度）～令和5年度（2023年度）にかけて、安佐南区9地点及び佐伯区7地点の計16地点で地下水調査が実施されています。また、継続監視調査として安佐南区の1地点で毎年調査が実施されています。水質測定結果をみると、いずれの検出量も極めて微量であり、環境基準を満足していました。 また、調査区域におけるダイオキシン類の調査は8地点で実施されています。ダイオキシン類の調査結果は、環境基準を満足していました。</p> <p>5. その他 令和5年度（2023年度）の広島市における水質汚濁に係る苦情件数は、58件でした。</p>
土壌及び地盤の状況	<p>1. 土壌 調査区域の土壌は、粗粒残積性未熟土壌、粗粒灰色低地土壌、褐色低地土壌が広く分布しています。調査区域において、土壌汚染対策法に基づく「要措置区域」並びに「形質変更時要届出区域」の指定区域はありません。 調査区域において、ダイオキシン類対策特別措置法による一般環境土壌の測定が安佐南区10地点及び佐伯区4地点で実施されています。ダイオキシン類の調査結果は、環境基準を満足していました。 令和5年度（2023年度）の広島市における土壌汚染に係る苦情件数は、1件でした。</p> <p>2. 地盤 調査区域において、地盤沈下の測定は実施されていません。また、調査区域において工業用水法や建築物用地下水採取規制法に係る区域は指定されていません。 令和5年度（2023年度）の広島市における地盤沈下に係る苦情件数は、0件でした。</p>
地形及び地質の状況	<p>1. 地形 調査区域の地形は、丘陵地地形による小起伏丘陵地、大起伏丘陵地及び低地地形による扇状地性低地、山地地形による小起伏山地、中起伏山地や山麓地Ⅱが広く分布しています。</p> <p>2. 地質 調査区域の地質は、火成岩の花崗岩質岩石や砂（がち）が広く分布しています。</p> <p>3. 重要な地形・地質 調査区域には、重要な地形・地質は存在しません。</p> <p>4. 活断層 調査区域の活断層は、己斐－広島西縁起震断層が分布しています。</p>
動植物の生息又は生育、主な動物群集又は植物群落、植生及び生態系の状況	<p>1. 動物 調査区域において、重要な動物として、哺乳類8種、鳥類73種、爬虫類3種、両生類7種、昆虫類36種、淡水魚類18種、底生動物6種が確認されました。また、動物の注目すべき生息地として、コウモリ類ハイリスク種（オヒキコウモリ）及びクマタカの生息情報が得られました。</p> <p>2. 植物 調査区域において、重要な植物として、56種が確認されました。なお、重要な植物群落及び巨樹・巨木は確認されませんでした。調査区域の植生の状況は、山地部はコナラ群落（Ⅶ）及びアカマツ群落（Ⅶ）、丘陵部は竹林及びスギ・ヒノキ・サワラ植林が大部分を占めています。平地は水田雑草群落及び市街地が大部分を占めており、緑の多い住宅地がパッチ上に分布しています。</p> <p>3. 生態系 調査区域における生態系は、生息・生育基盤の観点から、「樹林環境」、「耕作地・市街地等」、「水辺環境」の3つの生態系に区分されると考えられます。地域を特徴づける各生態系の注目種・群集の候補として、樹林環境を中心とする生態系では、上位性として猛禽類、典型性としてタヌキ、カラ類、モリアオガエル、ミヤマカミキリが挙げられます。耕作地・市街地等を中心とする生態系では上位性としてキツネ、典型性としてシマヘビ、ホオジロ、ニホンアマガエルが挙げられます。水辺環境を中心とする生態系では上位性としてオオサンショウウオ、典型性としてカワムツ、トンボ類が挙げられます。</p>
景観及び人と自然との触れ合いの活動の場の状況	<p>1. 景観 調査区域には、都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律に基づき指定される「保存樹」が存在します。また、対象道路事業実施区域を眺望できる地点として、広島広域公園などが存在します。</p> <p>2. 人と自然との触れ合いの活動の場 調査区域における主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、広島広域公園、中国自然歩道及びひろしま森巡りコースが存在します。</p>

3.2 社会的状況

調査区域における主な社会的状況を把握した結果は、表 3.2-1 に示すとおりです。

表 3.2-1 (1) 調査区域の社会的状況

項目	調査区域の概況
人口及び産業の状況	<p>1. 人口 令和 6 年（2024 年）1 月時点の広島市安佐南区の人口は 243,209 人、世帯数は 109,130 世帯、広島市佐伯区の人口は 140,040 人、世帯数は 64,575 世帯です。安佐南区の人口は、令和 3 年以降減少傾向です。佐伯区の人口は、令和 5 年まで増加傾向でしたが、令和 6 年に減少しています。</p> <p>2. 産業 調査区域の令和 2 年国勢調査結果における産業別就業者数は、安佐南区、佐伯区ともに第三次産業の占める割合が高くなっています。調査区域の令和 5 年（2023 年）の農業産出額は、耕種では、「野菜」が最も多く、畜産では、「鶏」及び「鶏卵」が多くなっています。調査区域の令和 2 年（2020 年）の所有形態別林野面積は、安佐南区、佐伯区ともに民有林が広がっています。調査区域の平成 30 年（2018 年）の漁業種類別漁獲量は、「その他の刺網」及び「その他の釣」が多くなっています。調査区域の令和 3 年（2021 年）の商業における年間販売額は、安佐南区は 675,712 百万円、佐伯区は 262,367 百万円です。調査区域の令和 2 年（2020 年）の工業における製造品出荷額は、安佐南区は 6,664,049 万円、佐伯区は 22,995,830 万円です。</p>
土地利用の状況	<p>1. 土地利用 調査区域の令和 5 年（2023 年）の地目別土地面積は、安佐南区、佐伯区ともに「山林」が最も広がっています。対象道路事業実施区域内は「森林」、「田」、「道路」が広く分布しています。</p> <p>2. 有害物質に係る土地利用 調査区域は、廃棄物埋立地及びその跡地等について、廃棄物の処理及び清掃に関する法律により指定された指定区域は分布していません。</p>
地歴の状況	<p>1. 地歴 調査区域では、昭和 60 年代以降に山陽自動車道が整備され土地利用に大きな変化がありました。</p>
河川、湖沼及び海域の利用並びに地下水の利用の状況	<p>1. 河川及び湖沼の利用 調査区域には、一級河川である太田川水系の大塚川及び二級河川である八幡川水系の半坂川の最上流部が存在します。 調査区域における令和 5 年（2023 年）3 月末現在の水道の利用状況として、上水道 1 箇所、簡易水道 1 箇所、専用水道 62 箇所の利用があります。 調査区域における内水面漁業権は、指定されていません。</p> <p>2. 地下水 調査区域における令和 5 年（2023 年）3 月末現在の地下水の利用状況として、表流水が多く利用されています。</p>
交通の状況	<p>1. 道路 調査区域の主要な道路として、広島西風新都線（高速 4 号線）から山陽自動車道五日市 IC までに、市道の安佐南 4 区 453 号線や主要地方道の広島湯来線などが存在します。</p> <p>2. 鉄道 対象道路事業実施区域の周囲では南北にアストラムラインが走行し、調査区域には伴中央駅、大塚駅及び広域公園前駅が存在します。</p>
学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況	<p>1. 教育文化施設 調査区域の教育文化施設等の状況として、安佐南区、佐伯区ともに保育所が最も多くなっています。</p> <p>2. 保健医療施設 調査区域の保健医療施設等の状況として、安佐南区、佐伯区ともに一般診療所が最も多くなっています。</p> <p>3. 文化施設 調査区域の文化施設等の状況として、安佐南区、佐伯区ともにスポーツ関連施設が最も多くなっています。</p> <p>4. 環境の保全についての配慮が特に必要な施設 対象道路事業実施区域から 200m の範囲内には、学校が 3 箇所、医療機関が 3 箇所、福祉施設が 4 箇所存在します。</p> <p>5. 住宅の配置 調査区域には、住居等が点在しており、佐伯区五月が丘では、集合住宅が存在します。</p> <p>6. 将来の住宅地の面整備計画 調査区域において、「広島市市営住宅マネジメント計画～推進プラン編（平成 28 年（2018 年）12 月、広島市）」による団地等の更新計画はありませんが、民間事業として新たに「グリーンフォートみそら」が整備されています。</p>

表 3.2-1 (2) 調査区域の社会的状況

項目	調査区域の概況
下水道の整備状況	1. 下水道 調査区域の令和 6 年（2024 年）3 月 31 日時点での下水道処理人口普及率は、広島市で 96.5%です。
廃棄物の状況	1. 一般廃棄物 調査区域の令和 5 年度（2023 年度）におけるごみ総排出量は 341,726t、最終処分量は 40,984t です。 2. 産業廃棄物 広島市における平成 30 年度（2018 年度）の発生量は約 2,240 千 t です。対象道路事業実施区域を中心とした 20km の範囲には、一般廃棄物の中間処理施設及び最終処分場、産業廃棄物処理施設が存在しません。
電波の受信状況	1. 地上デジタル放送 一般社団法人 放送サービス高度化推進協会によれば、調査区域では、己斐中継局や佐東中継局からの放送を受信しています。
温室効果ガス排出量の状況	温室効果ガス排出量の削減目標は、令和 12 年度（2030 年度）で 50%削減（平成 25 年度（2013 年度）比）、令和 32 年度（2050 年度）で排出量の実質ゼロとなっています。 令和 4 年度（2022 年度）の温室効果ガスの総排出量の速報値は、660.6 万トン-CO ₂ であり、基準年度と比べて 24.9%の減となっています。1 人当たりの排出量は、基準年度と比べて 24.8%の減となっています。
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境の保全に関する施策の内容	1. 国土利用計画法に基づく都市計画区域 対象道路事業実施区域の大部分を市街化調整区域が占めています。 2. 公害防止計画 広島地域及び備後地域では、令和 2 年度末で公害防止計画期間が終了しました。令和 3 年度以降については、両地域ともに公害が著しい状況ではないことから次期計画は策定されていません。 3. 大気汚染防止法により定められた指定地域 調査区域は、大気汚染防止法に基づく指定地域に指定されていません。なお、本事業において、大気汚染防止法に規定する施設及び作業に該当するものはありません。 4. 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法に基づく窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域 対象道路事業実施区域及びその周囲は、窒素酸化物対策地域及び粒子状物質対策地域に該当しません。 5. 幹線道路の沿道の整備に関する法律第 5 条第 1 項の規定により指定された沿道整備道路 対象道路事業実施区域及びその周囲の道路は、沿道整備道路に該当しません。 6. 世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約の世界遺産一覧表に記載された文化遺産及び自然遺産の区域 対象道路事業実施区域及びその周囲は、世界遺産一覧表に記載された文化遺産及び自然遺産の区域に該当しません。 7. 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律及び広島県野生生物の種の保護に関する条例により指定された生息地等保護地区 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 8. 特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約（ラムサール条約）により指定された湿地 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 9. 文化財保護法、広島県文化財保護条例及び広島市文化財保護条例により指定された文化財及び重要文化的景観 対象道路事業実施区域及びその周囲には、埋蔵文化財包蔵地が分布します。 10. 自然公園法及び広島県立自然公園条例により指定された自然公園 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 11. 自然環境保全法及び広島県自然環境保全条例により指定された保全地域 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 12. 首都圏近郊緑地保全法により指定された近郊緑地保全地域 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 13. 瀬戸内海環境保全特別措置法により指定された自然海浜保全地区 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 14. 近畿圏の保全区域の整備に関する法律により指定された近郊緑地保全区域 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 15. 都市緑地法により指定された緑地保全地域及び特別緑地保全地区 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 16. 都市緑地法に関する基本計画 対象道路事業実施区域及びその周囲が含まれる広島市では、都市緑地法に基づき、「広島市みどりの基本計画（2021-2030）～水・みどり・いのちの輝くまち ひろしまの実現～」を策定しています。 17. 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律により指定された鳥獣保護区等 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。 18. 都市計画法により指定された風致地区 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。

表 3.2-1 (3) 調査区域の社会的状況

項目	調査区域の概況
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の環境の保全に関する施策の内容	19. 景観法により景観行政団体が定める良好な景観の形成に関する計画 景観行政団体である広島市については、「広島市景観計画」(令和4年1月4日、広島市)が策定されており、対象道路事業実施区域は、景観計画重点地域の「⑧西風新都地区」に該当します。
	20. 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく歴史的風致の維持及び向上に関する計画 広島市では策定されていません。
	21. 国有林及び民有林 対象道路事業実施区域及びその周囲には、国有林及び民有林が分布する。対象道路事業実施区域内は、地域森林計画対象民有林が分布しています。
	22. 保安林 対象道路事業実施区域内には、保安林は分布していません。
	23. 国土防災に係る指定区域 対象道路事業実施区域及びその周囲における国土防災に係る指定区域として、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく「土砂災害特別警戒区域」、「土砂災害警戒区域」及び「土砂災害危険箇所」、砂防法に基づく「砂防指定地」、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づく「急傾斜地崩壊危険区域」が分布します。対象道路事業実施区域内には、土砂災害特別警戒区域(土石流・急傾斜地の崩壊)、土砂災害警戒区域(土石流・急傾斜地の崩壊)、土砂災害危険箇所、砂防指定地が分布します。
	24. 大気汚染物質に関する環境基準 本事業において、大気汚染防止法に規定する施設及び作業に該当するものではありません。
	25. 環境基本法により定められた騒音に係る環境基準の種類の指定状況 対象道路事業実施区域の一部は、第2種住居地域又は近隣商業地域に指定されており、環境基準類型はB又はCの類型が指定されています。
	26. 河川における生活環境の保全に関する環境基準 対象道路事業実施区域及びその周囲においては、安川が類型Bに指定されています。
	27. 大気汚染に関する規制基準 対象道路事業実施区域及びその周囲におけるいおう酸化物の排出基準(K値)は7.0です。本事業において、ばい煙発生施設の設置は想定していません。
	28. 騒音規制法に基づく指定地域内における自動車騒音の限度等 対象道路事業実施区域の一部は、第2種住居地域又は近隣商業地域が存在することから、騒音指定地域に係る第2種区域又は第3種区域、自動車騒音の要請限度に係るb区域又はc区域に該当します。
	29. 振動に関する規制区域及び規制基準 対象道路事業実施区域及びその周囲は、第1種区域及び第2種区域に該当します。
	30. 水質汚濁に関する規制基準 本事業は該当法並びに各条例に基づく規制対象事業に該当しません。
	31. 悪臭に関する規制基準 広島市の全域が臭気指数規制の地域に指定されています。
32. 土壌汚染対策法により指定された区域 対象道路事業実施区域及びその周囲は、指定区域に該当しません。	
33. 地盤沈下に関する規制基準 対象道路事業実施区域及びその周囲は、地下水採取の規制に関する指定地域は分布しません。	

第4章 対象事業に係る計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の結果

4.1 計画段階配慮事項の選定

環境要素の区分		影響要因の区分		選定理由	
		土地又は工作物の存在及び供用	道路の存在		自動車の走行
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質		○	事業実施想定区域及びその周辺には、集落・市街地等が分布しています。自動車の走行に伴い、大気質への環境影響を及ぼすおそれがあることから選定しました。
		騒音		○	事業実施想定区域及びその周辺には、集落・市街地等が分布しています。自動車の走行に伴い、騒音の影響が生じるおそれがあることから選定しました。
		振動		○	事業実施想定区域及びその周辺には、集落・市街地等が分布しています。自動車の走行に伴い、振動の影響が生じるおそれがあることから選定しました。
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	動物		○		事業実施想定区域及びその周辺には、重要な種の生息地等が分布しています。道路の存在に伴い、動物への環境影響を及ぼすおそれがあることから選定しました。
	植物		○		事業実施想定区域及びその周辺には、重要な種の生育地等が分布しています。道路の存在に伴い、植物への環境影響を及ぼすおそれがあることから選定しました。
	生態系		○		事業実施想定区域及びその周辺には、生態系の保全上重要かつまとまって存在する自然環境が分布しています。道路の存在に伴い、生態系への環境影響を及ぼすおそれがあることから選定しました。
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき項目	景観		○		事業実施想定区域及びその周辺には、景観資源や主要な眺望点等が分布しています。道路の存在に伴い、景観への環境影響を及ぼすおそれがあることから選定しました。
	人と自然との触れ合いの活動の場		○		事業実施想定区域及びその周辺には、主要な人と自然との触れ合いの活動の場が分布しています。道路の存在に伴い、人と自然との触れ合いの活動の場への環境影響を及ぼすおそれがあることから選定しました。

※計画段階配慮事項については、対象道路事業実施区域が決まる前の複数案の段階において、検討に必要な範囲内で調査・予測・評価を行うものであり、工事の実施による影響が想定される大気環境（悪臭）、水環境（水質、底質、地下水）、土壌環境（地形及び地質、地盤、土壌）、廃棄物、温室効果ガスについては、選定していません。今後の方法書以降の手続きにおいて、適切に調査・予測・評価を実施します。

4.2 計画段階配慮事項に関する調査、予測、評価の手法

計画段階配慮事項	検討対象	調査手法	予測手法	評価手法
自動車の走行による大気質	集落・市街地等の位置 ・集落・市街地 ^{注1)}	既存資料	集落・市街地等の位置と各ルート案との位置関係を把握	回避又は通過の状況を整理・比較
自動車の走行による騒音	・学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設 ^{注2)}			
自動車の走行による振動	・騒音、振動に係る環境基準の類型指定の状況 ^{注3)}			
道路の存在による動物	重要な種の生息地等 ・重要な動物種 ^{注4)} ・注目すべき生息地 ^{注5)}	既存資料	重要な種の生息地等の位置と各ルート案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による植物	重要な種・群落の生育地等 ・重要な植物種 ^{注6)}	既存資料	重要な種・群落の生育地等の位置と各ルート案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による生態系	生態系の保全上重要であって、まとめて存在する自然環境 ・重要な自然環境のまとまりの場（保安林 ^{注7)} ）	既存資料	生態系の保全上重要であってまとめて存在する自然環境の位置と各ルート案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による景観	重要な箇所 ・景観資源 ^{注8)} ・主要な眺望点 ^{注8)}	既存資料	景観資源及び主要な眺望点の位置と各ルート案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較
道路の存在による人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場 ^{注9)} の存在	既存資料	主要な人と自然との触れ合いの活動の場の位置と各ルート案との位置関係を把握	回避又は通過、分断の状況を整理・比較

注1) 集落・市街地は、「3D都市モデル (ProjectPLATEAU) 広島市 (2022年度)」(令和7年(2025年)3月閲覧、国土交通省HP)に基づき設定。

注2) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設は、「学校データ(令和3年度)」、「医療機関データ(令和2年度)」、「福祉施設データ(令和3年度)」、「文化施設データ(平成25年度)」(令和7年(2025年)3月閲覧、国土数値情報ダウンロードサービスHP)、「医療情報ネット(ナビイ)」(令和7年(2025年)3月閲覧、厚生労働省HP)に基づき設定。

注3) 騒音に係る環境基準の類型指定の状況は、「用途地域データ(令和元年)」(令和7年(2025年)3月閲覧、国土数値情報ダウンロードサービスHP)に基づき設定。また、振動規制法に係る道路交通振動の要請限度の区域の区分の状況は、「振動規制法(昭和51年)」(令和7年(2025年)3月閲覧)に基づき設定。

注4) 重要な動物種は、表3.1-26に示す選定基準に基づき設定。

注5) 注目すべき生息地は、表3.1-27に示す選定基準に基づき設定。

注6) 重要な植物種は、表3.1-36に示す選定基準に基づき設定。

注7) 保安林は、「森林地域データ(平成27年度)」(令和7年(2025年)3月閲覧、国土数値情報ダウンロードデータサービスHP)に基づき設定。

注8) 景観資源及び主要な眺望点は、「広島市の美しい保存樹・保存樹林について」(令和7年(2025年)3月閲覧、広島市HP)、「あさみなみ散策マップ～伴ルート/奥畑ルート～」(平成26年(2014年)3月改訂、広島市安佐南区役所地域起し推進課)、「あさみなみ散策マップ～大塚ルート～」(平成26年(2014年)3月改訂、広島市安佐南区役所地域起し推進課)、「あさみなみ散策マップ～高取・長楽寺ルート～」(平成27年(2015年)3月改訂、広島市安佐南区役所地域起し推進課)、「沼田歴史散歩」(平成28年11月、沼田歴史散歩の会)、「広島広域公園」(令和7年(2025年)3月閲覧、広島市HP)、「ひろしま森巡りコース(武田山～火山～丸山～大茶臼山)」(令和7年(2025年)3月閲覧、ひろしま森づくりコミュニティネットHP)、「三滝山(宗箇山)ガイドブックみたきやま」(平成22年(2010年)11月、広島市西区役所区政振興課)に基づき設定。

注9) 人と自然との触れ合いの活動の場は、「あさみなみ散策マップ～大塚ルート～」(平成26年(2014年)3月改訂、広島市安佐南区役所地域起し推進課)、「広島島の自然歩道」(令和7年(2025年)3月閲覧、広島市HP)、「ひろしま森巡りコース(武田山～火山～丸山～大茶臼山)」(令和7年(2025年)3月閲覧、ひろしま森づくりコミュニティネットHP)に基づき設定。

4.3 計画段階配慮事項に関する調査、予測及び評価の結果

計画段階 配慮事項	ルート案① (山陽自動車道に最短距離で接続するルート)	ルート案② (山陽自動車道の五日市 IC に接続するルート)
大気質	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による大気質への影響が生じる可能性があると評価します。</p>	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による大気質への影響が生じる可能性があると評価します。</p> <p>ただし、集落・市街地の分布が比較的多いルート帯であるため、集落・市街地を通過する程度は、ルート案①に比べて大きいと考えられます。</p>
	<p>ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。</p>	
騒音	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。また、環境基準類型 A、B 及び C の指定地域が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による騒音への影響が生じる可能性があると評価します。</p>	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。また、環境基準類型 A、B 及び C の指定地域が存在します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では、自動車の走行による騒音への影響が生じる可能性があると評価します。</p> <p>ただし、集落・市街地の分布が比較的多いルート帯であるため、集落・市街地を通過する程度は、ルート案①に比べて大きいと考えられます。</p>
	<p>ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。</p>	
振動	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。また、予測地域の一部が第 1 種区域及び第 2 種区域に該当します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では自動車の走行による振動の影響が生じる可能性があると評価します。</p>	<p>予測地域内には、環境保全上配慮が特に必要な施設や住宅等が存在します。また、予測地域の半分以上が第 1 種区域及び第 2 種区域に該当します。</p> <p>このため、これらの施設や住宅等では自動車の走行による振動の影響が生じる可能性があると評価します。</p> <p>ただし、集落・市街地の分布が比較的多いルート帯であるため、集落・市街地を通過する程度は、ルート案①に比べて大きいと考えられます。</p>
	<p>ルート案①の方が環境への影響の程度は小さいと評価します。</p>	
動物	<p>予測地域内には、動物の注目すべき生息地が分布しています。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が発生する可能性があると評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、動物の生息環境に配慮したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内には、動物の注目すべき生息地が分布しています。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が発生する可能性があると評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、動物の生息環境に配慮したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>
	<p>いずれのルート案も環境への影響が懸念されますが、今後の具体的なルートの位置や道路構造の検討により影響低減が可能であるため、各ルート案の影響は同程度であると評価します。</p>	
植物	<p>予測地域内において、既存資料からは重要な植物の生育地が確認できませんでした。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>	<p>予測地域内において、既存資料からは重要な植物の生育地が確認できませんでした。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>
	<p>いずれのルート案も環境への影響は小さいと評価します。</p>	

※予測地域は事業実施想定区域としました。

計画段階 配慮事項	ルート案① (山陽自動車道に最短距離で接続するルート)	ルート案② (山陽自動車道の五日市 IC に接続するルート)
生態系	<p>予測地域内には、重要な自然環境のまとまりの場である保安林が僅かに存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置を決定する段階において、保安林をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内には、重要な自然環境のまとまりの場は存在しません。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>
	<p>ルート案①ではわずかに保安林が存在しますが、今後の具体的なルートの位置を決定する段階において、保安林をできるだけ回避したルート等を検討することにより、いずれのルート案も環境への影響は小さくなると評価します。</p>	
景観	<p>予測地域内には、主要な眺望点が存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、主要な眺望点をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内には、主要な眺望点や景観資源が存在しません。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）は小さいと評価します。</p>
	<p>ルート案①では主要な眺望点が存在しますが、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、主要な眺望点をできるだけ回避したルート等を検討することにより、いずれのルート案も環境への影響は小さくなると評価します。</p>	
人と自然との触れ合いの活動の場	<p>予測地域内に「中国自然歩道」が存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、人と自然との触れ合いの活動の場をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>	<p>予測地域内に「中国自然歩道」が存在します。</p> <p>このため、道路の存在による影響（通過又は分断）が生じる可能性があるとして評価します。</p> <p>ただし、今後の具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、人と自然との触れ合いの活動の場をできるだけ回避したルート等を検討することにより、影響低減が可能です。</p>
	<p>いずれのルート案も環境への影響は同程度と評価します。</p>	

※予測地域は事業実施想定区域としました。

第5章 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣意見と都市計画決定権者の見解

項目	国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
<p>総論</p> <p>(1) 対象事業実施区域等の設定</p> <p>(2) 環境影響評価の項目の選定等</p> <p>(3) 地域住民等への説明及び関係機関との連携</p>	<p>今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、「2. 各論」での指摘を踏まえつつ、環境の保全上重要な以下の施設等への影響を回避又は極力低減すること。</p> <p>ア. 学校、病院その他の環境の保全について配慮が特に必要な施設及び住居（以下「住居等」という）</p> <p>イ. 森林法に基づき指定された保安林</p> <p>ウ. 主要な河川及び取水源</p> <p>エ. 自然環境保全法に基づく自然環境保全基礎調査の第7回調査（植生調査）において植生自然度が高いとされた植生</p> <p>オ. 景観資源、主要な眺望点及び人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>本事業に伴い影響を受けるおそれのある大気質、騒音、振動、水質、地形及び地質、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、その他の環境要素等に係る項目から、環境影響評価の項目を適切に選定すること。</p> <p>また、今後、本事業において、広島高速4号線への連絡道路が計画されることにより、追加的な環境影響が生ずるおそれがある場合は、連絡道路の存在及び供用を前提とした調査、予測及び評価を行うこと。</p> <p>本事業は、市街地及びその周辺において、長期間にわたる工事の実施が想定されることから、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧かつ十分に説明すること。</p> <p>また、本事業の実施に当たっては、関係機関と調整を十分に行った上で、方法書以降の環境影響評価手続を実施すること。</p>	<p>対象道路事業実施区域の設定に当たっては、環境の保全上重要と考えられる施設等（学校、病院その他の環境の保全について配慮が特に必要な施設や住居、森林法に基づき指定された保安林、主要な河川及び取水源、植生自然度が高い植生、景観資源、主要な眺望点及び人と自然との触れ合いの活動の場）について、実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減します。</p> <p>今後の詳細なルートの位置や道路構造の検討に当たっては、環境の保全上重要と考えられる施設等（学校、病院その他の環境の保全について配慮が特に必要な施設や住居、森林法に基づき指定された保安林、主要な河川及び取水源、植生自然度が高い植生、景観資源、主要な眺望点及び人と自然との触れ合いの活動の場）について、実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減に努めます。</p> <p>環境影響評価の項目は、事業特性及び重要な保全対象を含む地域特性を踏まえ、適切に選定します。</p> <p>また、今後、本事業の実施に伴い当該道路への連絡道路が計画され、それにより本事業の実施に伴う環境影響に追加的な影響が生じるおそれがある場合は、今後の環境影響評価の手続きにおいて、連絡道路の存在及び供用を前提とした調査、予測及び評価を行います。</p> <p>今後の環境影響評価手続において、本事業の実施に伴う環境影響及び環境保全措置の内容について、地域住民等に対し丁寧かつ十分に説明するとともに、関係機関と調整を十分に行います。</p>
<p>各論</p> <p>(1) 大気環境</p>	<p>事業実施想定区域（以下「想定区域」という。）及びその周辺には、住居等が複数存在しており、案②「五日市 IC 接続ルート案」は、案①「直結ルート案」に比べ、住居等が比較的多いルート帯であるため、自動車の走行による大気質への影響並びに騒音及び振動の増加による住居等への影響が生じることが懸念される。このため、詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、大気質、騒音及び振動による影響を回避又は極力低減するよう慎重に検討すること。</p>	<p>今後の詳細なルートの位置及び道路構造の検討に当たっては、大気質、騒音及び振動による影響を回避又は極力低減するよう慎重に検討します。</p>

項目		国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
各論	(2) 水環境	<p>想定区域及びその周辺には、砂防法に基づき指定された砂防指定地、山地災害危険地区調査要領に基づき指定された山腹崩壊危険地区、森林法に基づき指定された土砂流出防備保安林等の土地の改変に慎重を要する地域が存在していることから、特にこれらの地域において、土地の改変等に伴う土砂及び濁水の流出、地下水等の水量の減少又は枯渇等の水環境への影響が懸念される。このため、土工部及び橋梁部においては、土工量を抑制するルート上の位置及び構造を検討することにより、土地の改変に伴う土砂及び濁水の流出による水環境への影響を回避又は極力低減すること。また、トンネル構造を採用する場合は、地下水等の坑内への流出、トンネル内への漏水等による地下水等の減少又は枯渇等の影響を回避又は極力低減するため、地下水等の位置、使用状況等を十分調査するとともに、適切に予測及び評価を実施すること。</p>	<p>今後の詳細なルート上の位置及び道路構造の検討に当たっては、土工量を抑制するよう配慮し、土地の改変に伴う土砂及び濁水の流出による水環境への影響を回避又は極力低減します。</p> <p>なお、道路構造は、地表式(盛土構造、切土構造)、嵩上式(高架構造、盛土構造)を計画しており、トンネル構造の計画はありません。</p>
	(3) 動植物及び生態系	<p>想定区域及びその周辺には、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律(平成4年法律第75号)に基づき国内希少野生動植物種に指定されているクマタカ、「環境省レッドリスト2020」で絶滅危惧Ⅱ類に分類されているサシバ等の重要な動物の生息が確認されているほか、自然環境保全法に基づく自然環境保全基礎調査の第7回調査(植生調査)において自然度が高いとされた植生が存在していることに加え、森林法に基づき指定された保安林が存在している。このため、詳細なルート上の位置及び道路構造の検討に当たっては、重要な動植物の生息及び生育地に十分配慮するとともに、直接改変を回避又は極力低減すること。また、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ環境保全措置を検討すること。</p>	<p>今後の詳細なルート上の位置や道路構造の検討に当たっては、重要な動植物の生息及び生育地に十分配慮します。</p> <p>また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、必要に応じ、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、その結果を踏まえ環境保全措置の検討を行います。</p>
	(4) 人と自然との触れ合いの活動の場	<p>想定区域及びその周辺には、中国自然歩道が存在し、人と自然との触れ合いの活動の場への影響が懸念される。このため、詳細なルート及び道路構造の検討に当たっては、中国自然歩道の直接改変を回避又は極力低減するとともに、工事期間中を含め、人と自然との触れ合いの活動の場の機能を低下させないよう配慮すること。</p>	<p>今後の詳細なルート上の位置や道路構造の検討に当たっては、中国自然歩道の直接改変を回避又は極力低減するとともに、工事期間中を含め、人と自然との触れ合いの活動の場の機能を低下させないよう配慮します。</p>
	(5) 廃棄物等	<p>ア 廃棄物について</p> <p>本事業の実施により多くの廃棄物が発生するおそれがある。このため、今後の事業計画の検討に当たっては、本事業の実施に伴い発生する廃棄物の発生量を極力抑制すること。</p> <p>また、やむを得ず発生する廃棄物については、可能な限り再生利用を図るなど適正な処理を行う計画とすること。</p>	<p>今後の事業計画の検討に当たっては、本事業の実施に伴い発生する廃棄物の発生量を極力抑制します。</p> <p>また、やむを得ず発生する廃棄物については、可能な限り再生利用を図るなど適正な処理を行う計画を立案します。</p>

項目		国土交通大臣意見	都市計画決定権者の見解
各論	(5) 廃棄物等	<p>イ 建設発生土について</p> <p>本事業の実施に伴う土地改変、掘削等により多くの建設発生土が発生するおそれがある。このため、詳細なルート上の位置及び道路構造の検討に当たっては、土工量を抑制する位置、工法の採用等により土量バランスを考慮した上で、建設発生土の発生量を極力抑制すること。</p> <p>また、やむを得ず発生する建設発生土については、可能な限り再生資源として利用を図るなど適正な処理を行う計画とすること。</p>	<p>今後の詳細なルート上の位置及び道路構造の検討に当たっては、土工量を抑制する位置、工法の採用等により土量バランスを考慮した上で、建設発生土の発生量を極力抑制します。</p> <p>また、やむを得ず発生する建設発生土については、可能な限り再生資源として利用を図るなど適正な処理を行う計画を立案します。</p>
	(6) 温室効果ガス等	<p>今後の事業計画の具体化に当たっては、2050年カーボンニュートラル実現を目指し、「地球温暖化対策計画」等を踏まえつつ、省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入、道路空間への再生可能エネルギーの導入等により、温室効果ガス等の排出削減に資するものとなるよう検討すること。</p>	<p>今後の事業計画の具体化に当たっては、省エネルギー性能の高い機器の活用等による工事中の排出削減対策、道路照明のLED化等の省エネ設備の導入等により、温室効果ガス等の排出削減に資するものとなるよう検討します。</p>

第6章 計画段階環境配慮書の案についての意見と都市計画決定権者の見解

6.1 一般の環境の保全の見地からの意見と都市計画決定権者の見解

広島高速4号線延伸事業（都市計画道路広島西風新都線）の計画段階環境配慮書に対する一般の環境の保全の見地からの意見の提出はありませんでした。

6.2 関係する地方公共団体の長からの意見と都市計画決定権者の見解

No.	広島県知事からの意見	都市計画決定権者の見解
1	<p>1. 全体的事項</p> <p>○本事業は、広島高速4号線と山陽自動車道を連結する大規模な工事であり、土地の造成及び道路の建設工事等の実施及び施設の供用にあたって、地域環境に対して影響を及ぼす可能性があるため、今後のルート選定、道路構造の検討及び環境影響評価の実施にあたっては、過去の環境データを積極的に活用すること等により、環境への影響を回避・低減すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、最新の知見や専門家等の意見等を踏まえ、具体的なルート位置や道路構造を決定する段階で調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
2	<p>○環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）においては、計画段階配慮事項に係る各環境要素における予測・評価の結果を踏まえて、ルートを選定した根拠を詳細に記載すること。</p>	<p>ルートの選定理由について、方法書に記載します。</p>
3	<p>○土地の造成及び道路の建設工事等の実施及び施設の供用にあたって、地域環境に対して影響を及ぼす可能性があるため、今後のルート帯選定、道路構造の検討及び環境影響評価の実施にあたっては、以下の措置を適切に講じることにより、環境への影響を回避・低減すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、環境への影響については、適切に調査、予測及び評価を行った上で、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
4	<p>2. 個別的事項</p> <p>(1) 大気質、騒音、振動</p> <p>事業実施想定区域及びその周辺には、環境保全上特に配慮が必要な施設が存在し、また、住宅等が立地していることから、周辺の主要道路を含めてその影響について考慮すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、大気質、騒音及び振動への影響については、適切に調査、予測及び評価を行った上で、できる限り回避・低減します。</p>
5	<p>(2) 動物、植物、生態系</p> <p>○事業実施想定区域及びその周辺は、重要な動物の生息地が分布すると予測され、重要な動物が確認されていることから、方法書以降の手続きにおいては、住民や専門家の意見を十分に聴取し、重要な動物等、植物及び生態系を含め、適切な調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、最新の知見や専門家等の意見等を踏まえ、具体的なルート位置や道路構造を決定する段階で調査、予測、評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
6	<p>○事業実施想定区域及びその周辺には保安林が存在するため、今後の具体的なルートの位置を決定する段階において、保安林をできるだけ回避したルートを検討し、環境への影響を小さくすること。</p>	<p>具体的なルートの位置や道路構造を決定する段階において、できる限り回避・低減されるように取り組みます。なお、回避が困難又は、必ずしも十分に低減されないおそれのある場合には、今後の環境影響評価の中で適切に調査・予測・評価を行い、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
7	<p>(3) 景観</p> <p>事業実施想定区域及びその周辺には、主要な眺望点や景観資源が分布していることから、眺望点からの景観や、文化財等と一体となった地域景観への調和について配慮すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、景観への影響については、適切に調査、予測及び評価を行った上で、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
8	<p>(4) 人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>事業実施想定区域及びその周辺には、中国自然歩道が存在し、道路の存在による影響が生じる可能性があると考えられるため、配慮すること。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、人と自然との触れ合いの活動の場への影響については、適切に調査、予測及び評価を行った上で、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>

No.	広島市長からの意見	都市計画決定権者の見解
1	<p>1. 全体的事項</p> <p>(1) 環境影響評価方法書の作成に当たっては、使用する用語や表現は住民等にわ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。</p>	<p>方法書の巻末に専門用語の用語集を作成します。</p>
2	<p>(2) 本事業を進めるに当たっては、住民等に対し十分な説明を行うとともに、住民等の疑問や意見を積極的に聴取し、誠意をもって対応すること。</p>	<p>今後の事業の実施にあたっては、事業計画や本事業の実施に伴う環境影響、環境保全措置等の内容について、積極的な情報提供と丁寧な説明に努めます。</p>
3	<p>2. 個別的事項</p> <p>(1) 騒音について</p> <p>本事業計画の更なる検討に当たっては、事業実施想定区域内に新たに造成された住宅地への影響も適切に配慮して行うとともに、検討の経緯及び内容について、環境影響評価方法書に適切に記載すること。</p> <p>また、具体的なルートの設定に当たっては、事業実施に伴う環境への影響について適切に調査、予測及び評価を行い、環境影響が回避又は十分に低減されるよう必要な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、騒音への影響について、適切に配慮するとともに、経緯及び内容をできる限り図書に記載します。</p> <p>また、今後の環境影響評価の手続きにおいて、騒音への影響については、適切に調査、予測及び評価を行った上で、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
4	<p>(2) 動物及び植物について</p> <p>ア 環境影響評価方法書以降の手続で作成する図書について、現地調査の可否を適切に判断できるよう、文献調査による動物及び植物の確認種リスト等の記載と併せて、当該動物及び植物の確認場所等の位置情報の解像度も記載すること。</p>	<p>当該動物及び植物の確認場所等の位置情報の解像度については、重要な種の確認場所が特定される可能性があることから記載はしないものの、位置情報の把握に努めるとともに、技術手法等を参考に現地調査の可否を適切に判断します。</p>
5	<p>イ 事業実施想定区域を流下する大塚川及びその支川については、その下流部の安川及び古川での確認状況を踏まえると、国の特別天然記念物であるオオサンショウウオの生息の可能性が考えられる。このため、環境影響評価方法書以降の手続において、調査、予測及び評価並びに環境保全措置の検討を適切に行うことにより、オオサンショウウオの生息環境への配慮を行うこと。</p>	<p>環境影響評価方法書以降の手続きにおいて、オオサンショウウオへの影響について、適切に調査、予測及び評価を行った上で、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>
6	<p>(3) 人と自然との触れ合いの活動の場について</p> <p>環境影響評価方法書以降の手続において、対象事業実施区域に河川が含まれる場合は、市民が川辺で水に親しめる環境に配慮するといった観点も含め、調査、予測及び評価並びに環境保全措置の検討を適切に行うこと。</p>	<p>今後の環境影響評価の手続きにおいて、人と自然との触れ合いの活動の場への影響については、適切に調査、予測及び評価を行った上で、必要に応じて環境保全措置等の配慮を行います。</p>

第7章 都市計画対象道路事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

7.1 専門家等による技術的助言

項目		専門分野	技術的助言の内容
動物、 植物、 生態系	哺乳類、両生類、 爬虫類、魚類、底 生動物	哺乳類、両生類、 爬虫類、魚類、淡 水性貝類	<ul style="list-style-type: none"> 方法書案の環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 山際の湿地帯では、重要な両生類が産卵場として利用している可能性があることから、現地調査時には留意すること。 オオサンショウウオが確認された場合は、外来のオオサンショウウオである可能性があるため、DNA分析により由来を確認すること。
	鳥類	鳥類・猛禽類	<ul style="list-style-type: none"> 方法書案の環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 本事業は、鳥類に対する大きな懸念はないと考えている。
	底生動物、昆虫 類	昆虫類	<ul style="list-style-type: none"> 方法書案の環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 底生動物では、コンクリート三面張りの河川においても、トンボ類の生息場として機能していることから、調査対象とすること。 コウモリ類を対象とした夜間調査時に、クツワムシやカヤキリの鳴き声を確認すること。 当該地では、里山環境を指標するトンボ類やチョウ類、コウチュウ類等が生息している可能性が考えられることから、現地調査や予測・評価時に留意すること。
	植物・生態系	植物	<ul style="list-style-type: none"> 方法書案の環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について異論なし。 谷奥にある水田地帯では、重要な種が生育している可能性があることから、現地調査時には留意すること。 当該地域は、サンヨウアオイとミヤコアオイの分布境界付近に位置するため、同定には留意すること。

注) 大気質、騒音、振動等については、数値計算により定量的な予測が可能であり、法令等で定められた基準や既存資料に基づく参考指標等との比較により評価することができるため、専門家等へのヒアリングは行っていません。

7.2 環境影響評価の項目

本事業に係る環境影響評価の項目について、「道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年建設省令第10号（平成10年6月12日公布）、最終改正：令和元年国土交通省令第20号（令和元年6月28日公布））及び「道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年建設省令第19号（平成10年6月12日公布）、最終改正：令和元年国土交通省令第20号（令和元年6月28日公布））（以下、「国土交通省令」という）、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年（2013年）3月、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）及び「国土技術政策総合研究所資料第1124号道路環境影響評価の技術手法4.騒音4.1自動車の走行に係る騒音（令和2年度版）」（以下、「技術手法」という）、「技術指針」（平成11年6月1日広島市公告、最終改正：令和3年10月1日）を参考のうえ、配慮書での検討結果、事業特性、地域特性及び専門家等による技術的助言を踏まえて検討し、環境影響評価を行う項目を選定しました。

本事業における環境影響評価項目の選定結果及び選定理由は、表7.2-1に示すとおりです。

環境影響評価項目の選定の結果、環境影響評価を行う項目は、大気質、騒音、振動、低周波音、水質、地下水汚染、日照障害、電波障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、文化財、廃棄物等に係る項目を選定しました。

表 7.2-1 本事業における環境影響評価項目の選定結果及び選定の理由

環境要素の区分	影響要因の区分			工事の実施				存在		供用		事業特性・地域特性を踏まえた項目選定の理由		
				建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	切土工等又は既存の工作物の除去	設置	工事施工ヤードの設置	工事用道路等の設置	道路(地表式又は掘割式)の存在	道路(嵩上式)の存在		自動車の走行	休憩所の供用
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持	大気環境	大気質	窒素酸化物 浮遊粒子状物質	●	●					○		対象道路事業実施区域周辺には、住居等が存在し、工事の実施（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）及び供用後の自動車の走行に係る二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられるため、項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。		
			粉じん等	○	○							対象道路事業実施区域周辺には、住居等が存在し、工事の実施（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）に係る粉じん等の影響が考えられるため、項目として選定します。		
			有害物質										対象道路事業では、有害物質を発生させるような施設を整備しないことから、項目として選定しません。	
		騒音	騒音	○	○					○		対象道路事業実施区域周辺には、住居等が存在し、工事の実施（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）及び供用後の自動車の走行に係る騒音、振動の影響が考えられるため、項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。		
		振動	振動	○	○					○				
		悪臭	悪臭										対象道路事業では、悪臭を発生させるような施設を整備しないことから、項目として選定しません。	
	その他	低周波音								●		対象道路事業実施区域周辺には、住居等が存在し、計画路線のうち一部の区間について道路構造を嵩上式とする計画であり、供用後の自動車の走行に係る低周波音の影響が考えられるため、項目として選定します。		
	水環境	水質	水の汚れ									×	対象道路事業では、休憩所を設置しないため、項目として選定しません。	
			水の濁り				●					×	対象道路事業実施区域周辺には、河川等の公共用水域が存在し、工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）に係る濁水の影響が考えられるため、項目として選定します。本事業では、休憩所を設置しないため、休憩所の供用に係る濁水については、項目として選定しません。	
			富栄養化										対象道路事業では、公共用水域において富栄養化を発生させるような汚水の排水はないため、項目として選定しません。	
			溶存酸素										対象道路事業では、公共用水域において溶存酸素を低下させるような汚水の排水はないため、項目として選定しません。	
			有害物質										対象道路事業では、公共用水域に有害物を排水するような施設を整備しないため、項目として選定しません。	
		水温											対象道路事業では、温水を排水するような施設を整備しないため、項目として選定しません。	
		底質	底質										対象道路事業では、河川の改修を実施しない計画であるため、項目として選定しません。	
		地下水汚染	地下水汚染			●							対象道路事業に係る工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）により地下水への影響が考えられるため、項目として選定します。	
		水象	水源											対象道路事業では、水源周辺の改修を実施しない計画であるため、項目として選定しません。
			河川流、湖沼											対象道路事業では、河川及び湖沼の改修を実施しない計画であるため、項目として選定しません。
	地下水、湧水				●				●				対象道路事業に係る工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）及び道路（嵩上式）の存在により地下水への影響が考えられるため、項目として選定します。	
	海域												対象道路事業では、海岸の改修や海面埋立等の工事を実施しない計画であるため、項目として選定しません。	
	水辺環境												対象道路事業では、水辺環境の改修を実施しない計画であるため、項目として選定しません。	
	土壌環境	地形・地質	現況地形・地質等					×		×			対象道路事業実施区域周辺には、重要な地形・地質が存在しないため、項目として選定しません。	
		地盤沈下	地盤沈下										対象道路事業実施区域周辺は、軟弱地盤ではなく、対象道路事業の実施による地盤沈下の影響は小さいと考えられるため、項目として選定しません。	
		土壌汚染	土壌汚染										対象道路事業実施区域周辺は、土壌汚染対策法に基づく指定区域ではなく、有害物質を取り扱う施設も立地していないため、項目として選定しません。	
その他の環境	日照障害	日照障害								○		対象道路事業実施区域周辺には、住居等が存在し、計画路線のうち一部の区間について道路構造を嵩上式とする計画であり、供用後の道路（嵩上式）の存在に係る日照障害の影響が考えられるため、項目として選定します。		
	電波障害	電波障害								●		対象道路事業実施区域周辺には、住居等が存在し、計画路線のうち一部の区間について道路構造を嵩上式とする計画であり、供用後の道路（嵩上式）の存在に係る電波障害の影響が考えられるため、項目として選定します。		
	風害	風害										対象道路事業では、換気塔のような高層建築物を整備しない計画であるため、項目として選定しません。		
	反射光	反射光										対象道路事業では、光を反射させるような施設を整備しない計画であるため、項目として選定しません。		
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全	動物	重要な種及び注目すべき生息地	●					○				対象道路事業実施区域周辺には、重要な種及び注目すべき生息地が確認されており、工事の実施（建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）及び供用後の道路（地表式、嵩上式）の存在に係る動物への影響が考えられるため、項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。		
	植物	重要な種及び群落					○			○		対象道路事業実施区域周辺には、植物の重要な種及び群落が確認されており、地域を特徴づける生態系が存在します。工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）及び供用後の道路（地表式、嵩上式）の存在に係る植物、生態系への影響が考えられるため、項目として選定します。また、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。		
	生態系	地域を特徴づける生態系					○			○				
人と自然との豊かな触れ合いの確保	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観								○		対象道路事業実施区域周辺には、主要な眺望点、景観資源及び眺望景観や主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在しており、工事の実施（工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられるため、項目として選定します。また、供用後の道路（地表式、嵩上式）の存在により、対象道路事業実施区域周辺における不特定多数の人が利用する地域の主要な眺望点、景観資源及び眺望景観や主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられるため、項目として選定します。なお、計画段階環境配慮書では、文献調査に基づく検討であったため、更に詳細な検討を行う必要があることから選定します。		
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場					●			○				
	文化財	文化財					●					対象道路事業実施区域周辺には、文化財が確認されており、工事の実施（建設機械の稼働、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置）に係る文化財への影響が考えられるため、項目として選定します。		
環境への負荷	廃棄物等	廃棄物			○							対象道路事業に係る工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）により、廃棄物の発生が考えられるため、項目として選定します。		
		残土			●							対象道路事業に係る工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去）により、残土の発生が考えられるため、項目として選定します。		
	温室効果ガス等	二酸化炭素										対象道路事業では、二酸化炭素の影響の程度がきわめて小さいと考えられるため、項目として選定しません。		
		その他の温室効果ガス										対象道路事業では、その他の温室効果ガスを発生させるような施設を整備しないことから、項目として選定しません。		
一般環境中の放射性物質	放射線の量	空間線量率										対象道路事業は、放射線量を増加させるような事業ではないため、項目として選定しません。		
		放射能濃度												

7.3 調査、予測及び評価の手法

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	工事の実施(建設機械の稼働)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 工事の実施に伴う建設機械の稼働により、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられます。	1. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地(グリーンフォートみそら)が整備されています。 主要地方道広島湯来線沿いには集落・市街地が形成されています。	1. 調査すべき情報 1) 二酸化窒素の濃度の状況 2) 浮遊粒子状物質の濃度の状況 3) 気象(風向、風速)の状況	1. 予測の基本的な手法 技術手法(国総研資料第714号2.5)に記載のブルーム式及びパフ式の拡散式により、年平均値を予測します。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、建設機械の稼働及び資材及び機械の運搬に用いる車両の運行並びに自動車の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じてその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにします。	
		工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 工事の実施に伴う資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられます。	2. 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の状況 対象道路事業実施区域に最も近い一般環境大気測定局は伴小学校局です。 令和5年度(2023年度)の大気質濃度の調査結果について、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、環境基準を達成していました。	2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査及び現地調査により行います。なお、現地調査は以下の方法により行います。	2. 予測地域 予測地域は、対象道路事業実施区域周辺に住居等の保全対象が立地する地域及び立地することが予定される地域とします。		2. 基準又は目標との整合性の検討 「二酸化窒素に係る環境基準について」(二酸化窒素)及び「大気の汚染に係る環境基準について」(浮遊粒子状物質)と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価します。
		供用(自動車の走行)	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 道路構造は、地表式(盛土構造、切土構造)、嵩上式(高架構造、盛土構造)で計画しています。 対象道路における自動車の走行により、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響が考えられます。	3. 気象の状況 対象道路事業実施区域に最も近い気象観測所は広島地域気象観測所です。 広島地域気象観測所における令和6年(2024年)の気象概況は、年平均気温が18.0℃、年降水量1908.0mm、年平均風速は3.2m/s、風向は、北北西の風が卓越する傾向でした。	1. 調査の基本的な手法 「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年7月11日環境庁告示第38号)に規定される測定方法(ザルツマン試薬を用いる吸光光度法又はオゾンを用いる化学発光法による連続測定)により行います。	3. 予測地点 予測地点は、予測地域の内、建設機械が稼働する区域の敷地境界線上とし、特に影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象等への影響を的確に把握できる地点の観点から設定します。予測高さは、原則として地上1.5mとします。		

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する 事業特性	当該項目に関連する 地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	粉じん等	工事の実施 (建設機械の稼働)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 建設機械の稼働により、粉じん等の影響が考えられます。	1. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地（グリーンフォートみそら）が整備されています。 主要地方道広島湯来線沿いには集落・市街地が形成されています。 2. 気象の状況 対象道路事業実施区域に最も近い気象観測所は広島地域気象観測所です。 広島地域気象観測所における令和6年（2024年）の気象概況は、年平均気温が18.0℃、年降水量1908.0mm、年平均風速は3.2m/s、風向は、北北西の風が卓越する傾向でした。	1. 調査すべき情報 1) 気象（風向、風速）の状況 2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査及び現地調査により行う。なお、現地調査は「地上気象観測指針」（平成14年（2002年）、気象庁）による観測方法（風向風速計による連続測定）により行います。 3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域周辺において、住居等の保全対象が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とします。 4. 調査地点 調査地点は、予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する気象の状況が得られる箇所とします。 5. 調査期間等 現地調査の期間は、通年観測（365日連続測定）を基本とします。調査時間帯は、建設機械の稼働や資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による環境影響の予測に必要な時間帯とします。	1. 予測の基本的な手法 技術手法（国総研資料第714号2.3）に記載のとおり、事例の引用又は解析により得られた経験式を用い、季節別降下ばいじん量を予測します。 2. 予測地域 予測地域は、対象道路事業実施区域周辺に住居等の保全対象が立地する地域及び立地することが予定される地域とします。 3. 予測地点 予測地点は、原則として建設機械が稼働する区域の予測断面における工事施工ヤードの敷地の境界線とします。予測高さは、地上1.5mとします。 4. 予測対象時期等 予測対象時期は、工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、建設機械の稼働や資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴い発生する粉じん等に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行き回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。 2. 基準又は目標との整合性の検討 粉じん等について、国等による基準又は目標は示されていないが、参考となる指標である降下ばいじん量に係る参考値（10 t /km ² /月）との整合性が図られているかどうかを評価します。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令及び技術手法を参考に選定しました。
		工事の実施 (資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により、粉じん等の影響が考えられます。					

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由	
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法		
騒音	騒音	工事の実施(建設機械の稼働)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 建設機械の稼働により、建設作業騒音の影響が考えられます。	1. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地(グリーンフォートみそら)が整備されています。 主要地方道広島湯来線沿いには集落・市街地が形成されています。	1. 調査すべき情報 1) 騒音の状況 2) 地表面の状況(地表面の状況:草地、裸地、芝地、舗装地の種類) 3) 沿道の状況 ①道路の状況 ②沿道の地表面の種類 ③住居等の平均階数、騒音の影響を受けやすい面の位置 ④建物の立地密度(建物背後に予測地点を設定する場合)	1. 予測の基本的な手法 音の伝搬理論に基づく予測式として、技術手法に記載の日本音響学会の「ASJ CN-Model 2007」を用い、時間率騒音レベルの90レンジ上端値を予測します。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、工事の実施(建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の走行)に伴い発生する騒音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令及び技術手法を参考に選定しました。	
		工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により、道路交通騒音の影響が考えられます。	2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査及び現地調査により行います。なお、現地調査は以下の方法により行います。 1) 環境騒音の状況 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)に規定する騒音の測定方法により行います。 2) 道路交通騒音の状況 「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)に規定される測定方法(JIS Z8731に定める測定方法に準じた24時間連続測定)により行います。 3) 沿道の状況 交通量、走行速度について、現地による計測機器を用いた計測等で把握します。また、予測に減音効果を見込むための遮音壁、遮音築堤、排水性舗装、吸音処理、環境施設帯の立地等を現地踏査による目視で行います。	2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。	2. 予測地点 予測地点は、原則として建設機械が稼働する区域の予測断面における特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準位置の敷地境界線とします。予測高さは、原則として地上1.2mとします。			2. 基準又は目標との整合性の検討 工事の実施(建設機械の稼働)による騒音は「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年厚生省・建設省告示第1号)と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価します。 工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)及び供用(自動車の走行)による騒音は「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)と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価します。
		供用(自動車の走行)	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 道路構造は、地表式(盛土構造、切土構造)、嵩上式(高架構造)で計画しています。 対象道路における自動車の走行により、道路交通騒音の影響が考えられます。	3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域周辺や工事用道路の接続が予想される既存道路沿道において、住居等の保全対象が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とします。	3. 予測地点 予測地点は、原則として工事用道路の接続が予想される既存道路など工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し、既存道路の代表的な断面における敷地の境界線とします。予測高さは、原則として地上1.2mとします。	3. 予測対象時期等 予測対象時期は、工事用車両の台数が最大になると予想される時期とします。			

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施(建設機械の稼働)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 建設機械の稼働により、建設作業振動の影響が考えられます。	1. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地(グリーンフォートみそら)が整備されています。 主要地方道広島湯来線沿いには集落・市街地が形成されています。	1. 調査すべき情報 1) 振動(振動レベル)の状況 2) 地盤(地盤種別及び地盤卓越振動数)の状況 2. 調査の基本的な手法 1) 振動の状況 振動レベルについて、「振動規制法施行規則」別表第二備考4及び7に規定する振動の測定方法により行います。 2) 地盤の状況 表層地質及び周辺地形の状況については、現地踏査による目視で行います。 地盤卓越振動数は、大型車単独走行時の地盤振動を周波数分析して求めることを原則とします。	1. 予測の基本的な手法 技術手法(国総研資料第714号6.2)に記載のとおり、事例の引用又は解析により行います。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 予測地点は、原則として建設機械が稼働する区域の予測断面における敷地の境界線とします。 4. 予測対象時期等 予測対象時期は、工事の区分ごとに環境影響が最も大きくなると予想される時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、工事の実施(建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)及び供用(自動車の走行)に伴い発生する影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。 2. 基準又は目標との整合性の検討 工事の実施(建設機械の稼働)による振動は、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に規定される特定建設作業の規制に関する基準との整合が図られているかどうかを評価します。 工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)及び供用(自動車の走行)による振動は、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に規定する「道路交通振動の限度」との整合が図られているかどうかを評価します。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令及び技術手法を参考に選定しました。
		工事の実施(資材及び機械の運搬に用いる車両の運行)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により、道路交通振動の影響が考えられます。	2. 振動の状況 対象道路事業実施区域周辺では、道路交通振動等に係る公表資料はありません。 3. 地形及び地質の状況 地形について、対象道路事業実施区域周辺では、丘陵地地形による小起伏丘陵地、大起伏丘陵地及び低地地形による扇状地性低地、山地地形による小起伏山地、中起伏山地や山麓地Ⅱが分布しています。 地質について、対象道路事業実施区域周辺では、火成岩の花崗岩質岩石や砂(がち)が広く分布しています。	3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域周辺や工事用道路の接続が予想される既存道路沿道において、住居等の保全対象が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域とします。 4. 調査地点 調査地点は、予測地点との対応を考慮し、調査地域を代表する振動の状況、地盤の状況が得られる箇所とします。 5. 調査期間等 1) 振動の状況 振動の状況を代表すると認められる1日について、工事用車両の運行による環境影響の予測に必要な時間帯、道路交通振動に係る要請限度の時間区分毎に行うことを原則とします。 2) 地盤の状況 表層地質及び周辺地形の状況については、地盤の状況を適切に把握できる時期を基本とします。 地盤卓越振動数は、原則として10回以上の測定を行います。	1. 予測の基本的な手法 技術手法(国総研資料第714号6.3)に記載の振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式を用い、既存道路の現況の振動レベルに工事用車両の影響を加味して、振動レベルを予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 予測地点は、原則として工事用道路の接続が予想される既存道路の接続箇所近傍に設定した予測断面における敷地の境界線とします。 4. 予測対象時期等 予測対象時期は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動に係る環境影響が最大となる時期とします。		
		供用(自動車の走行)	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 道路構造は、地表式(盛土構造、切土構造)、嵩上式(高架構造、盛土構造)で計画しています。 対象道路における自動車の走行により、道路交通振動の影響が考えられます。	1. 予測の基本的な手法 技術手法(国総研資料第714号6.1)に記載の振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式を用い、振動レベルを予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 対象道路において道路構造、交通条件が変化するとともに住居等が近接して立地する又は予定される位置を代表断面として選定し、この代表断面における対象道路の区域の境界を予測地点として設定することを原則とします。 4. 予測対象時期等 予測対象時期は、計画交通量の発生が見込まれる時期とします。				

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
低周波音	低周波音	供用（自動車の走行）	<p>都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。</p> <p>道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（高架構造、盛土構造）で計画しています。</p> <p>嵩上式（高架構造、盛土構造）区間において、自動車の走行により、低周波音の影響が考えられます。</p>	<p>1. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地（グリーンフォートみそら）が整備されています。 主要地方道広島湯来線沿いには集落・市街地が形成されています。</p> <p>2. 低周波音の状況 対象道路事業実施区域周辺では、低周波音に係る公表資料はありません。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 住居等の位置</p> <p>2. 調査の基本的な手法 調査は、文献その他の資料又は現地踏査により行います。</p> <p>3. 調査地域 調査地域は、道路構造が高架構造であり、対象道路事業実施区域周辺に住居等の保全対象が立地、又は立地が計画されている地域とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 技術手法（国総研資料第714号5.1）に記載のとおり既存調査結果により導かれた予測式を用い、低周波音圧レベルを予測します。</p> <p>2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。</p> <p>3. 予測地点 予測地域において高架構造の上部工形式又は交通条件が変化することに区間を区切り、各区間のうち住居等の保全対象の位置を考慮して代表断面を選定します。予測地点は、この代表断面における住居等の位置の地上1.2mとします。</p> <p>4. 予測対象時期等 計画交通量の発生が見込まれる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、供用（自動車の走行）に伴い発生する低周波音に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 以下に示す参考値との整合が図られているかどうかについて評価します。 ・一般環境中に存在する低周波音圧レベル ・IS07196に規定されたG特性低周波音圧レベル</p>	事業特性、地域特性を踏まえて、技術手法を参考に選定しました。
水質	水の濁り	工事の実施（切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置）	<p>都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。</p> <p>都市計画第一種道路事業は、公共用水域の通過が想定されています。</p> <p>切土工等又は既存の工作物の除去、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置により、水の濁りの影響が考えられます。</p>	<p>1. 水象の状況 対象道路事業実施区域における河川は、東平木川、平木川、梶ヤ谷川、東梶ヤ谷川、寺谷川、幸神川、平野田川及び大塚川があります。</p> <p>2. 水質の状況 対象道路事業実施区域の下流域では、大塚川（類型指定なし）、安川（大塚川下流、B類型）で12回/年の調査を実施しています。 安川（大塚川下流、B類型）の令和5年度（2023年度）の環境基準達成状況は、pHと大腸菌数が環境基準を達成しない時期がありました。DO、BOD及びSSは全ての時期で環境基準を達成していました。</p>	<p>1. 調査すべき情報 対象道路事業実施区域における公共用水域の水象（流量及び浮遊物質量）の状況を調査します。</p> <p>2. 調査の基本的な手法 調査の基本的な手法は既存資料調査とし、文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理により行います。資料若しくは文献がない場合又は不備な場合は、現地調査等によりこれを補います。現地調査は、「水質汚濁に係る環境基準について」（昭和46年12月28日環境庁告示第59号）、「水質調査方法」（昭和46年9月30日環水管30号）等に示される方法に基づいて実施します。</p> <p>3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置を予定している水域とします。</p> <p>4. 調査地点 調査地点は、調査地域において、水象（流量及び浮遊物質量）の状況を適切に把握できる地点とします。</p> <p>5. 調査期間等 調査期間は、水象（流量及び浮遊物質量）の状況を適切に把握できる期間及び頻度として、原則として月1回、1年以上実施します。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 対象道路事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置により生じる水の濁りの程度を明らかにすることにより予測します。</p> <p>2. 予測地域 予測地域は、対象道路事業実施区域における公共用水域において、切土工等、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置を予定している水域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地点は、切土工等、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置に係る水の濁りの影響を受ける水域の範囲とします。</p> <p>4. 予測対象時期等 予測対象時期は、切土工等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁りが影響を与える時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、切土工等、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置により生じる水の濁りに関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。</p>	事業特性、地域特性を踏まえて、技術手法を参考に選定しました。

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
地下水汚染	地下水汚染	工事の実施(切土工等又は既存の工作物の除去)	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 切土工等又は既存の工作物の除去により、地下水汚染の影響が考えられます。	1. 水象の状況 対象道路事業実施区域における河川は、東平木川、平木川、梶ヤ谷川、東梶ヤ谷川、寺谷川、幸神川、平野田川及び大塚川があります。 2. 地下水の水質の状況 対象道路事業実施区域周辺の地下水調査地点(地点：概5、地点名：安佐南区②)における令和4年度(2022年度)の調査結果は、全ての項目が環境基準を満足していました。 3. 地下水の利用状況 広島市では表流水(河川水)が多く利用されています。また、地下水については深井戸が利用されています。	1. 調査すべき情報 1) 地下水利用(井戸の有無等)の状況 2. 調査の基本的な手法 調査は、現地踏査又は聞き取り調査により行います。 3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域周辺において地下水利用が行われている地域とします。	1. 予測の基本的な手法 既存資料、事業計画(工事計画)等を踏まえて、事例等の引用による定性的な手法で予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 予測地域の地下水の変動の影響を的確に把握できる地点とします。 4. 予測対象時期等 地下水位の変動の影響が最大となる時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、工事の実施(切土工等又は既存の工作物の除去)に伴う地下水への影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、技術指針を参考に選定しました。
水象	地下水、湧水	工事の実施(切土工等又は既存の工作物の除去)	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 切土工等又は既存の工作物の除去により、地下水への影響が考えられます。			1. 予測の基本的な手法 既存資料、事業計画(工事計画)等を踏まえて、事例等の引用による定性的な手法で予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 予測地域の地下水の変動の影響を的確に把握できる地点とします。 4. 予測対象時期等 地下水位の変動の影響が最大となる時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、工事の実施(切土工等又は既存の工作物の除去)及び道路(嵩上式)の存在に伴う地下水への影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	
		道路(嵩上式)の存在	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 道路(嵩上式)の存在により、地下水への影響が考えられます。			1. 予測の基本的な手法 既存資料、事業計画(道路構造)等を踏まえて、事例等の引用による定性的な手法で予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 予測地域の地下水の変動の影響を的確に把握できる地点とします。 4. 予測対象時期等 地下水位の変動の影響が最大となる時期とします。		

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
その他の環境	日照阻害	道路（嵩上式）の存在	<p>都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。</p> <p>道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（高架構造、盛土構造）で計画しています。</p> <p>道路（嵩上式）の存在により、日照阻害の影響が考えられます。</p>	<p>1. 土地利用の状況 対象道路事業実施区域周辺の土地利用状況は、田、森林、建物用地、道路、鉄道となっています。</p> <p>2. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地（グリーンフォートみそら）が整備されています。</p> <p>3. 地形の状況 丘陵地地形による小起伏丘陵地、大起伏丘陵地及び低地地形による扇状地性低地、山地地形による小起伏山地、中起伏山地や山麓地Ⅱが広く分布しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) 土地利用の状況 ①住居等の立地状況 ②周辺地域に著しい日影の影響を及ぼす中高層建築物の位置</p> <p>2) 地形の状況 ①住居等の立地する土地の高さ、傾斜等 ②周辺地域に著しい日影の影響を及ぼす地形の位置</p> <p>2. 調査の基本的な手法 調査は、文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理により行います。</p> <p>3. 調査地域 調査地域は、高架構造物の周辺地域において、日照阻害が予想される範囲（冬至日の午前8時から午後4時までの間に日影が生じる範囲）を含む地域とします。</p> <p>4. 調査期間等 調査期間は、土地利用の状況及び地形の状況に係る情報を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 技術手法に記載の太陽高度・方位及び高架構造物等の方位・高さ等を用いた式を用い、等時間の日影線を描いた日影図を作成することにより予測します。</p> <p>2. 予測地域 予測地域は、対象道路事業実施区域周辺に住居等の保全対象、又は将来これらの立地予定がある箇所を含む区域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地点は、予測地域内にあって、高架構造物等の沿道状況、高架構造物等と周辺地盤との高低差の程度を勘案し、日影状況の変化の程度を的確に把握できる地点とします。 予測高さは、住居等の保全対象で最も日影の影響が大きくなる居住階の高さとします。</p> <p>4. 予測対象時期等 予測対象時期は、高架構造物等の設置が完了する時期の冬至日とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、道路（嵩上式）の存在による日照阻害に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性の検討 「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」（昭和51年建設省計用発第4号）において示されている別表及び「建築基準法」（昭和25年法律第201号）第五十六条の二に係る別表第四との整合が図られているかを評価します。</p>	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令、技術手法を参考に選定しました。
	電波障害	道路（嵩上式）の存在	<p>都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。</p> <p>道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（高架構造、盛土構造）で計画しています。</p> <p>道路（嵩上式）の存在により、電波障害の影響が考えられます。</p>	<p>1. 土地利用の状況 対象道路事業実施区域周辺の土地利用状況は、田、森林、建物用地、道路、鉄道となっています。</p> <p>2. 住居等の保全対象の配置の状況 対象道路事業実施区域には、医療機関が1箇所存在します。 また、住居等が点在しており、山陽自動車道の北西側には住宅団地（グリーンフォートみそら）が整備されています。</p> <p>3. 地形の状況 丘陵地地形による小起伏丘陵地、大起伏丘陵地及び低地地形による扇状地性低地、山地地形による小起伏山地、中起伏山地や山麓地Ⅱが広く分布しています。</p> <p>4. テレビ電波の受信状況 対象道路事業実施区域は、己斐中継局、佐東中継局からの電波を受信しています。</p>	<p>1. 調査すべき情報 1) テレビ電波の受信状況 2) テレビ電波の送信状況 3) 高層建築物及び住居等の分布状況 4) 地形の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 調査は、現地において測定機器により画像等を調べる手法又は既存資料調査により行います。</p> <p>3. 調査地域 調査地域は、道路構造が高架構造の周辺地域において、土地利用及び地形の特性を踏まえて、電波障害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>4. 調査期間等 調査期間は、土地利用の状況及び地形の状況に係る情報を適切に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法 道路（嵩上式）に係るテレビ電波の遮蔽障害及び反射障害について、「建造物障害予測の手引き（地上デジタル放送）」（平成17年3月、（一社）日本CATV技術協会）等に示される方法に準拠して予測します。</p> <p>2. 予測地域 予測地域は、調査地域のうち、道路（嵩上式）に係るテレビ受信障害を受けるおそれがあると認められる地域とします。</p> <p>3. 予測地点 予測地域内にあって、高架構造物等の沿道状況、高架構造物等と周辺地盤との高低差の程度を勘案し、電波状況の変化の程度を的確に把握できる地点とします。</p> <p>4. 予測対象時期等 予測対象時期は、道路（嵩上式）の設置が完了する時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、道路（嵩上式）の存在による電波障害に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。</p>	事業特性、地域特性を踏まえて、技術指針を参考に選定しました。

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する 事業特性	当該項目に関連する 地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
動物	重要な種及び注目すべき生息地	工事の実施（建設機械の稼働、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等）	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 建設機械の稼働、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等により、重要な動物種及び注目すべき生息地への影響が考えられます。	1. 動物の生息基盤の状況（水象、土壌、地形及び地質、土地利用の状況） 1) 水象の状況 対象道路事業実施区域における河川は、東平木川、平木川、梶ヤ谷川、東梶ヤ谷川、寺谷川、幸神川、平野田川及び大塚川があります。 2) 土壌の状況 対象道路事業実施区域周辺には、粗粒残積性未熟土壌、粗粒灰色低地土壌、褐色低地土壌が分布しています。 3) 地形及び地質の状況 地形について、対象道路事業実施区域周辺には、丘陵地地形による小起伏丘陵地、大起伏丘陵地及び低地地形による扇状地性低地、山地地形による小起伏山地、中起伏山地や山麓地Ⅱが分布しています。 地質について、対象道路事業実施区域周辺には、火成岩の花崗岩質岩石や砂（がち）が分布しています。 4) 土地利用の状況 対象道路事業実施区域周辺の土地利用状況は、田、森林、建物用地、道路、鉄道となっています。	1. 調査すべき情報 1) 動物相の状況 2) 重要な種等の状況 ①重要な種等の生態 ②重要な種等の分布及び生息の状況 ③重要な種等の生息環境の状況 2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査又は現地調査により行います。なお、現地調査は以下の方法により行います。 1) 動物相の状況 現地調査は、個体や痕跡の目視、鳴き声の聞き取り、必要に応じ個体の採取による方法とします。この場合、できる限り環境への影響が少ない調査方法とします。 2) 重要な種等の状況 ①重要な種等の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ②重要な種等の分布及び生息の状況 「1) 動物相の状況」と同じとします。 ③重要な種等の生息環境の状況 現地踏査により微地形、水系、植物群落等の状況を目視確認する方法とします。	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等の位置及び建設機械の稼働に伴う騒音等への影響と、重要な種及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及び重要な種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握します。 次に、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的な知見や類似事例を参考に予測します。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、建設機械の稼働、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等、並びに道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在による動物に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令、技術手法並びに専門家等による技術的助言を参考に選定しました。
		道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在）	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（高架構造、盛土構造）で計画しています。 地表式、嵩上式の存在により、重要な動物種及び注目すべき生息地への影響が考えられます。	2. 動物の状況 対象道路事業実施区域周辺における重要な動物種として、哺乳類 8 種、鳥類 73 種、爬虫類 3 種、両生類 7 種、昆虫類 36 種、魚類 18 種、底生動物 6 種が確認されています。 対象道路事業実施区域周辺における注目すべき生息地としては、オヒキコウモリの生息情報及びクマタカの生息情報が確認されています。	3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域及びその周辺の区域とします。そのうち、現地踏査を行う範囲は、対象道路事業実施区域及びその端部から 250m 程度を目安とします。ただし、行動圏の広い重要な種等に関しては、必要に応じ適宜拡大します。	3. 予測対象時期等 事業特性及び重要な種等の生態を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。		

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する 事業特性	当該項目に関連する 地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
植物	重要な種 及び群落	工事の実施 (工事施工ヤ ード及び工 事用道路等 の設置等)	土地の形状の変更あ るいは工作物の新設を 行うための工事が実施 されます。 工事施工ヤード及び 工事用道路等の設置等 により、重要な植物種及 び注目すべき生育地へ の影響が考えられます。	1. 植物の生育基盤の状況（水象、土壌、地 形及び地質、土地利用の状況） 1) 水象の状況 対象道路事業実施区域における河川は、 東平木川、平木川、梶ヤ谷川、東梶ヤ谷川、 寺谷川、幸神川、平野田川及び大塚川があ ります。 2) 土壌の状況 対象道路事業実施区域周辺には、粗粒残 積性未熟土壌、粗粒灰色低地土壌、褐色低 地土壌が分布しています。 3) 地形及び地質の状況 地形について、対象道路事業実施区域周 辺には、丘陵地地形による小起伏丘陵地、 大起伏丘陵地及び低地地形による扇状地 性低地、山地地形による小起伏山地、中起 伏山地や山麓地Ⅱが分布しています。 地質について、対象道路事業実施区域周 辺には、火成岩の花崗岩質岩石や砂（がち） が分布しています。 4) 土地利用の状況 対象道路事業実施区域周辺の土地利用 状況は、田、森林、建物用地、道路、鉄道 となっています。	1. 調査すべき情報 1) 植物相及び植生の状況 2) 重要な種及び群落の状況 ①重要な種及び群落の生態 ②重要な種及び群落の分布 ③重要な種及び群落の生育の状況 ④重要な種及び群落の生育環境の状況 2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査及び現地調査により 行います。なお、現地調査は以下の方法により 行います。 1) 植物相及び植生の状況 植物相の状況は、現地調査により、個体の目 視、必要に応じて個体の採取による方法とし ます。この場合、できる限り環境への影響が少 ない調査方法とします。植生の状況は、現地調 査により、植物社会学的調査による方法とし ます。 2) 重要な種及び群落の状況 ①重要な種及び群落の生態 図鑑、研究論文、その他の資料により把握 します。 ②重要な種及び群落の分布状況並びに生育 状況 「1) 植物相及び植生の状況」と同じとしま す。 ③重要な種及び群落の生育環境の状況 現地踏査において、微地形、水系等を目視 確認する方法とします。 3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域及びそ の周辺の区域とします。そのうち、現地踏査を 行う範囲は、対象道路事業実施区域及びその 端部から100m程度を目安とします。 4. 調査地点 1) 植物相及び植生の状況 調査地域に生育する植物及び植生の生態的 特徴、地形や植生等の生育基盤等を踏まえて、 確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定 します。 2) 重要な種及び群落の状況 重要な種・群落の生態を踏まえ、調査地域に おいて重要な種・群落が生育する可能性の高 い場所に調査地点又は経路を設定します。 5. 調査期間等 調査期間は、1年間を基本とします。 1) 植物相及び植生の状況 植物相の状況は、春夏秋の3季調査するこ とを基本とし、そこに生育する植物を確認し やすい時期及び時間帯とします。植生の状況 は、春～秋にかけて1～2回程度実施するこ とを基本とし、植生の状況を確認しやすい時 期及び昼間とします。 2) 重要な種及び群落の状況 重要な種及び群落の生態を踏まえ、その生 育の状況を確認しやすい時期とし、時間帯は 昼間を基本とします。	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と重 要な種・群落の生育地の分布範囲から、生 育地が消失・縮小する区間及びその程度を 把握します。 次に、それらが重要な種及び群落の生育 に及ぼす影響の程度を、科学的な知見や類 似事例を参考に予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測対象時期等 予測対象時期は、事業特性及び重要な 種・群落の生態や特性を踏まえ、影響が最 大になるおそれのある時期等とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全 措置の検討を行った場合にはその結果 を踏まえ、工事施工ヤード及び工事用道 路等の設置等、並びに道路（地表式又は 掘割式、嵩上式）の存在による植物に関 する影響が、事業者により実行可能な範 囲内でできる限り回避され、又は低減さ れており、必要に応じその他の方法によ り環境の保全についての配慮が適正に なされているかどうかについて、見解を 明らかにすることにより行います。	事業特性、地域 特性を踏まえて、 国土交通省令、技 術手法並びに専門 家等による技術的 助言を参考に選定 しました。
		道路（地表式 又は掘割式、 嵩上式）の存 在）	都市計画第一種道路 事業の種類は、指定都市 高速道路の新設であり、 延長は約1km、車線数は 4車線です。 道路構造は、地表式 （盛土構造、切土構造）、 嵩上式（高架構造、盛土 構造）で計画していま す。 地表式、嵩上式の存在 により、重要な植物種及 び注目すべき生育地へ の影響が考えられます。	2. 植物の状況 対象道路事業実施区域周辺には、重要な 植物種が56種確認されています。 対象道路事業実施区域周辺において、重 要な植物群落や巨樹・巨木林は確認されて いません。	1. 予測の基本的な手法 道路構造と重要な種・群落の生育地の分 布範囲から、生育地が消失・縮小する区間 及びその程度を把握します。 次に、それらが重要な種及び群落の生育 に及ぼす影響の程度を、科学的な知見や類 似事例を参考に予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測対象時期等 予測対象時期は、事業特性及び重要な 種・群落の生態や特性を踏まえ、影響が最 大になるおそれのある時期等とします。	事業特性、地域 特性並びに配慮書 の検討を踏まえ て、国土交通省令、 技術手法並びに専 門家等による技術 的助言を参考に選 定しました。		

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
生態系	地域を特徴づける生態系	工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等）	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられます。	1. 自然環境の類型区分 対象道路事業実施区域周辺及びその周囲における生態系は、生息・生育基盤の観点から、「森林環境」、「耕作地・市街地等」、「水辺環境」の3つの生態系に区分されると考えられます。 2. 重要な自然環境のまとまりの場の状況 森林環境を中心とする生態系では上位性として猛禽類、典型性としてタヌキ、カラ類、モリアオガエル、ミヤマカミキリが挙げられます。耕作地・市街地等を中心とする生態系では上位性としてキツネ、典型性としてシマヘビ、ホオジロ、ニホンアマガエルが挙げられます。水辺環境を中心とする生態系では上位性としてオオサンショウウオ、典型性としてカワムツ、トンボ類が挙げられます。	1. 調査すべき情報 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ①動植物に係る概況 ②その他の自然環境に係る概況 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ①注目種・群集の生態 ②注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 ③注目種・群集の分布 ④注目種・群集の生息・生育の状況 ⑤注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査及び現地調査により行います。なお、現地調査は以下の方法により行います。 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ①動植物に係る概況 個体や痕跡の目視、鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とし、「動物」における動物相及び「植物」における植物相の調査結果を利用するものとします。 ②その他の自然環境に係る概況 主要な微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。なお、植物群落に関しては、「植物」の調査結果を利用するものとします。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ①注目種・群集の生態、注目種・群集と他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 関係図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ②注目種・群集の分布、生息・生育状況 個体や痕跡の目視、鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とし、「動物」における動物相及び「植物」における植物相の調査結果を利用するものとします。 ③注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 生息・生育基盤について、注目種・群集の生活の場となる微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。なお、植物群落に関しては、「植物」の調査結果を利用するものとします。 3. 調査地域 調査範囲は、対象道路事業実施区域及びその周辺の区域とします。そのうち現地踏査を行う範囲は、対象道路事業実施区域及びその端部から250m程度を目安とします。ただし、行動圏の広い注目種・群集に関しては、必要に応じて適宜拡大します。 4. 調査地点 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 調査地域に生息・生育する動植物及び生息・生育基盤の概況を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定します。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 注目種・群集の生態を踏まえ、調査地域においてそれらが生息・生育する可能性が高い場所に調査地点又は経路を設定します。 5. 調査期間等 調査期間は、1年間を基本とします。猛禽類については、必要に応じて調査期間を適宜拡大します。 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 動物は、春夏秋冬の4季調査することを基本とし、そこに生息する動物を確認しやすい時期及び時間帯とします。植物は、春夏秋の3季調査することを基本とし、そこに生育する植物を確認しやすい時期及び時間帯とします。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 注目種・群集及びその生息・生育の状況を確認しやすい時期とします。調査時間帯は注目種・群集を確認しやすい時間帯とします。	1. 予測の基本的な手法 工事施工ヤード及び工事用道路等と生息・生育基盤及び注目種・群集の分布から、生息・生育基盤が消失・縮小する区間及びその程度を把握します。 次に、それらが注目種・群集の生息・生育状況の変化及び地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を、注目種・群集の生態並びに注目種・群集と他の動植物との関係を踏まえ、科学的知見や類似事例を参考に予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測対象時期等 事業特性及び注目種・群集の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置等、並びに道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在による地域を特徴づける生態系に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令、技術手法並びに専門家等による技術的助言を参考に選定しました。
		道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。 道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（高架構造、盛土構造）で計画しています。 地表式、嵩上式の存在により、地域を特徴づける生態系への影響が考えられます。	1. 調査すべき情報 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ①動植物に係る概況 ②その他の自然環境に係る概況 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ①注目種・群集の生態 ②注目種・群集とその他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 ③注目種・群集の分布 ④注目種・群集の生息・生育の状況 ⑤注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 2. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査及び現地調査により行います。なお、現地調査は以下の方法により行います。 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 ①動植物に係る概況 個体や痕跡の目視、鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とし、「動物」における動物相及び「植物」における植物相の調査結果を利用するものとします。 ②その他の自然環境に係る概況 主要な微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。なお、植物群落に関しては、「植物」の調査結果を利用するものとします。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 ①注目種・群集の生態、注目種・群集と他の動植物の食物連鎖上の関係及び共生の関係 関係図鑑、研究論文、その他の資料により把握します。 ②注目種・群集の分布、生息・生育状況 個体や痕跡の目視、鳴き声の聞き取り、必要に応じて個体の採取による方法とし、「動物」における動物相及び「植物」における植物相の調査結果を利用するものとします。 ③注目種・群集の生息環境若しくは生育環境 生息・生育基盤について、注目種・群集の生活の場となる微地形、水系、植物群落等の種類及び分布を目視確認する方法とします。なお、植物群落に関しては、「植物」の調査結果を利用するものとします。 3. 調査地域 調査範囲は、対象道路事業実施区域及びその周辺の区域とします。そのうち現地踏査を行う範囲は、対象道路事業実施区域及びその端部から250m程度を目安とします。ただし、行動圏の広い注目種・群集に関しては、必要に応じて適宜拡大します。 4. 調査地点 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 調査地域に生息・生育する動植物及び生息・生育基盤の概況を確認しやすい場所に調査地点又は経路を設定します。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 注目種・群集の生態を踏まえ、調査地域においてそれらが生息・生育する可能性が高い場所に調査地点又は経路を設定します。 5. 調査期間等 調査期間は、1年間を基本とします。猛禽類については、必要に応じて調査期間を適宜拡大します。 1) 動植物その他の自然環境に係る概況 動物は、春夏秋冬の4季調査することを基本とし、そこに生息する動物を確認しやすい時期及び時間帯とします。植物は、春夏秋の3季調査することを基本とし、そこに生育する植物を確認しやすい時期及び時間帯とします。 2) 地域を特徴づける生態系の注目種・群集の状況 注目種・群集及びその生息・生育の状況を確認しやすい時期とします。調査時間帯は注目種・群集を確認しやすい時間帯とします。	1. 予測の基本的な手法 道路構造並びに生息・生育基盤及び注目種・群集の分布から、生息・生育基盤が消失・縮小する区間及び注目種・群集の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握します。 次に、それらが注目種・群集の生息・生育状況の変化及びそれに伴う地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を、注目種・群集の生態並びに注目種・群集と他の動植物との関係を踏まえ、科学的知見や類似事例を参考に予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測対象時期等 事業特性及び注目種・群集の生態や特性を踏まえ、影響が最大になるおそれのある時期等とします。	事業特性、地域特性並びに配慮書の検討を踏まえて、国土交通省令、技術手法並びに専門家等による技術的助言を参考に選定しました。		

環境要素 の大区分	項目		当該項目に関連する 事業特性	当該項目に関連する 地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素 の区分	影響要因 の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
景観	主要な眺望 点及び景観 資源並びに 主要な眺望 景観	道路(地表式 又は掘割式、 嵩上式)の存 在	都市計画第一種道 路事業の種類は、指 定都市高速道路の新 設であり、延長は約 1km、車線数は4車線 です。 道路構造は、地表 式(盛土構造、切土構 造)、嵩上式(高架構 造、盛土構造)で計画 しています。 地表式、嵩上式の 存在により、主要な 眺望点及び景観資源 並びに主要な眺望景 観への影響が考えら れます。	1. 土地利用の状況 対象道路事業実施区域周 辺の土地利用状況は、田、森 林、建物用地、道路、鉄道と なっています。 2. 主要な眺望点 対象道路事業実施区域を 眺望できる地点として、広 島広域公園などが存在しま す。 3. 景観資源 対象道路事業実施区域周 辺には、都市の美観風致を 維持するための樹木の保存 に関する法律(昭和37年法 律第142号(昭和37年5月 18日)、最終改正:平成16年 法律第111号(平成16年6 月18日))に基づき指定さ れる「保存樹」が存在しま す。	1. 調査すべき情報 1) 主要な眺望点の状況 2) 景観資源の状況 3) 主要な眺望景観の状況 2. 調査の基本的な手法 「1) 主要な眺望点の状況」、「2) 景観資源の状況」に ついては、既存の文献資料等により把握します。 主要な眺望点の分布、利用状況(利用時期、利用時間 帯等)及び景観資源の分布、自然特性(見どころとなる 時期等)に関する情報が、文献資料では不足すると判 断される場合には、主要な眺望点の管理者や関係地方 公共団体に対しヒアリング又は現地踏査を行い、必要 な情報を確認します。また、「3) 主要な眺望景観の状 況」については、写真撮影により視覚的に把握します。 3. 調査地域 対象道路の構造物等の見えが十分小さくなる距離 (対象道路事業実施区域及びその端部から3km程度の 範囲を目安)を考慮して設定するものとし、その範囲 において主要な眺望点が分布する地域とします。 4. 調査地点 調査地点は、主要な眺望点及び景観資源の分布、視 覚的關係及び対象道路の位置等を踏まえ、主要な眺望 景観の変化が生じると想定される地点とします。 5. 調査期間等 現地調査の期間は、主要な眺望点の利用状況、景観 資源の自然特性を考慮し、主要な眺望景観が当該地域 において代表的なものとなる期間、時期及び時間帯と します。	1. 予測の基本的な手法 1) 主要な眺望点及び景観資源の改変 主要な眺望点及び景観資源と対象道路事業実施区域を 重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置、程度 を把握します。 2) 主要な眺望景観の変化 フォトモンタージュ法等の視覚的な表現方法により眺 望景観の変化の程度を把握します。 2. 予測地域 1) 主要な眺望点及び景観資源の改変 調査地域のうち、主要な眺望点及び景観資源の改変が生 じる地域とします。 2) 主要な眺望景観の変化 調査地域のうち、主要な眺望景観の変化が生じる地域と します。 3. 予測対象時期等 対象道路の完成時において、主要な眺望点の利用状況 (利用時期等)、景観資源の自然特性(見どころとなる時期 等)を踏まえ、主要な眺望点、景観資源及び主要な眺望景 観の影響を明らかにする上で必要な時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環 境保全措置の検討を行った場合 にはその結果を踏まえ、道路(地 表式又は掘割式、嵩上式)の存在 による主要な眺望点及び景観資 源並びに主要な眺望景観に関す る影響が、事業者により実行可 能な範囲内でできる限り回避さ れ、又は低減されており、必要に 応じその他の方法により環境の 保全についての配慮が適正にな されているかどうかについて、 見解を明らかにすることにより 行います。	事業特性、地域 特性を踏まえて、 国土交通省令、技 術手法を参考に選 定しました。

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等）	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。建設機械の稼働、工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等により、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられます。	1. 人と自然との触れ合いの活動の場の概況 主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、広島広域公園が存在します。また、広島広域公園の周囲には散策道・ランニングコースがあり、サクラ、ツツジ、モミ、イチョウなど四季を通じて景色を楽しむことができます。また、対象道路事業実施区域周辺では、中国自然歩道及びひろしま森巡りコースが存在します。	1. 調査すべき情報 1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布 2. 調査の基本的な手法 地域特性の把握時に収集した文献資料から、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布に関する情報を利用します。 3. 調査地域 調査地域は、工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が想定される地域とします。	1. 予測の基本的な手法 主要な人と自然との触れ合いの活動の場と工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される範囲を重ね合わせ、図上解析し、改変の位置、面積や延長等を把握することにより予測します。 2. 予測地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が想定される地域とします。 3. 予測対象時期等 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が想定される時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、工事の実施（工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等）による主要な人と自然との触れ合いの活動の場に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令、技術手法を参考に選定しました。
		道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在	都市計画第一種道路事業の種類は、指定都市高速道路の新設であり、延長は約1km、車線数は4車線です。道路構造は、地表式（盛土構造、切土構造）、嵩上式（高架構造、盛土構造）で計画しています。地表式、嵩上式の存在により、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が考えられます。		1. 調査すべき情報 1) 人と自然との触れ合いの活動の場の概況 2) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況 2. 調査の基本的な手法 既存資料調査による情報の収集及び現地調査の実施により行います。主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況に関する情報が、文献・資料では不足すると判断される場合には、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の管理者や関係地方公共団体に対してヒアリングを行ない、必要な情報を確認します。現地調査では、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の状況を、写真撮影により視覚的に把握します。また、主要な人と自然との触れ合いの活動の場において行われている主な自然との触れ合い活動の内容を詳細に把握します。 3. 調査地域 調査地域は、対象道路事業実施区域及びその端部から500m程度の範囲とし、範囲内において主要な人と自然との触れ合いの活動の場が分布する地域とします。 4. 調査地点 調査地点は、人と自然との触れ合いの活動の場が存在する地点や対象道路に近接し影響が大きいと想定される地点等、主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性や快適性に及ぼす影響を把握するのに適切な地点とします。 5. 調査期間等 調査期間は、人と自然との触れ合いの活動の特性、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の特性及び主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況を踏まえ、それらが適切に把握できる期間、時期及び時間帯とします。	1. 予測の基本的な手法 1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源と、対象道路事業実施区域を重ね合わせ、図上解析し、改変の位置、面積や延長等を把握することにより予測します。 2) 利用性の変化 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用性の変化、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化を把握することにより予測します。 3) 快適性の変化 主要な人と自然との触れ合いの活動の場から認識される近傍の風景の変化が生じる位置・程度を把握することにより予測します。 2. 予測地域 1) 主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変 調査地域のうち、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びそれを取り巻く自然資源の改変が生じる地域とします。 2) 利用性の変化 調査地域のうち、人と自然との触れ合いの活動の場又は場の利用に関し影響が生じる地域及び近傍の既存道路において、主要な人と自然との触れ合いの活動の場への到達時間・距離の変化が生じる地域とします。 3) 快適性の変化 調査地域のうち、人と自然との触れ合いの活動の場から認識される近傍の風景の変化が生じ、雰囲気阻害されると想定される地域（対象道路事業実施区域及びその端部から500m程度の範囲）とします。 3. 予測対象時期等 予測対象時期等は、対象道路事業の完成時において、人と自然との触れ合いの活動の特性、主要な人と自然との触れ合いの活動の場を取り巻く自然資源の特性及び主要な人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況（利用時期）を踏まえ、主要な人と自然との触れ合いの活動の場及びその影響を明らかにする上で必要な時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、道路（地表式又は掘割式、嵩上式）の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	

環境要素の大区分	項目		当該項目に関連する事業特性	当該項目に関連する地域特性	手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分			調査の手法	予測の手法	評価の手法	
文化財	文化財	工事の実施(工事施工ヤード及び工事用道路等の設置等)	工事の実施に伴う工事施工ヤード及び工事用道路の設置による文化財への影響が考えられます。	1. 文化財の状況 対象道路事業実施区域周辺には、文化財保護法に基づき指定される文化財等は存在しませんが、既知の埋蔵文化財包蔵地が存在します。	1. 調査すべき情報 1) 文化財の状況(文化財の種類・位置及びその概要) 2. 調査の基本的な手法 文献その他の資料の整理、現地踏査による情報の収集等により行います。 3. 調査地域 調査地域は、文化財に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域として対象道路事業実施区域の範囲とします。	1. 予測の基本的な手法 既存資料、事業計画(工事計画)等を踏まえて、事例等の引用による定性的な手法で予測します。 2. 予測地域 予測地域は、調査地域と同じとします。 3. 予測地点 予測地域の文化財への影響を的確に把握できる地点とします。 4. 予測対象時期等 文化財に係る影響を的確に把握できる時期とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、文化財等への影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、技術指針を参考に選定しました。
廃棄物等	廃棄物	工事の実施(切土工等又は既存の工作物の除去)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 切土工等又は既存の工作物の除去により、発生する廃棄物が、対象道路事業実施区域外に搬出され、影響を及ぼすことが考えられます。	1. 廃棄物等の処理施設等の立地状況 対象道路事業実施区域周辺には、産業廃棄物処理施設等が点在しています。	1. 調査の基本的な手法 調査は、既存資料調査を基本とし、必要な情報が得られない場合又は不足する場合には必要に応じて現地調査及び聞き取り調査を行います。	1. 予測の基本的な手法 対象道路における事業特性及び地域特性の情報を基に、廃棄物の種類ごとの概略の発生及び処分状況を把握することにより行います。 2. 予測地域 予測地域は、廃棄物等が発生する対象道路事業実施区域を基本とします。なお、再生利用方法の検討にあたっては、実行可能な再生利用の方策を検討するために対象道路事業実施区域及びその周囲を含む範囲とします。 3. 予測対象時期等 予測対象時期は、建設工事に伴う廃棄物の発生する期間とします。	1. 回避又は低減に係る評価 調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った場合にはその結果を踏まえ、切土工等又は既存の工作物の除去に伴い発生する廃棄物や残土に関する影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行います。	事業特性、地域特性を踏まえて、国土交通省令等を参考に選定しました。
	残土	工事の実施(切土工等又は既存の工作物の除去)	土地の形状の変更あるいは工作物の新設を行うための工事が実施されます。 切土工等又は既存の工作物の除去により、発生する残土が、対象道路事業実施区域外に搬出され、影響を及ぼすことが考えられます。		1. 予測の基本的な手法 対象道路における事業特性及び地域特性の情報を基に、残土の概略の発生及び処分の状況を把握することにより行います。 2. 予測地域 予測地域は、廃棄物等が発生する対象道路事業実施区域を基本とします。なお、再生利用方法の検討にあたっては、実行可能な再生利用の方策を検討するために対象道路事業実施区域及びその周囲を含む範囲とします。 3. 予測対象時期等 予測対象時期は、建設工事に伴う残土の発生する期間とします。			

第8章 環境影響評価方法書を委託した事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

項目	内容
事業者の名称	復建調査設計株式会社
代表者の氏名	代表取締役社長 藤井 照久
所 在 地	〒732-0052 広島県広島市東区光町二丁目 10-11

登録番号	広 L2-2025-35
名称	広島高速4号線延伸事業 (都市計画道路広島西風新都線) 環境影響評価方法書 要約書
編集・発行者	道路交通局 道路部 道路計画課 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号 (〒730-8586) TEL 082-504-2366
発行年月	令和 7年 5月