

広島市環境影響評価条例に基づく

広島新交通西風新都線建設事業（アストラムライン延伸）

環境影響評価準備書について

令和7年9月

広島市役所 都市整備局 都市計画課

広島市役所 道路交通局 交通施設整備部

【開催日】

令和7年	9月25日（木）	19時～
令和7年	9月26日（金）	19時～
令和7年	9月27日（土）	19時～
令和7年	9月28日（日）	19時～
令和7年	9月29日（月）	19時～



広島市

The City of Hiroshima

本日の配布資料

- 1 説明会の次第
- 2 広島新交通西風新都線建設事業 環境影響評価準備書のあらまし



本日の説明について

- 1 環境影響評価手続きとは
- 2 都市計画対象事業の概要
- 3 環境影響評価の概要
- 4 今後の環境影響評価の流れ

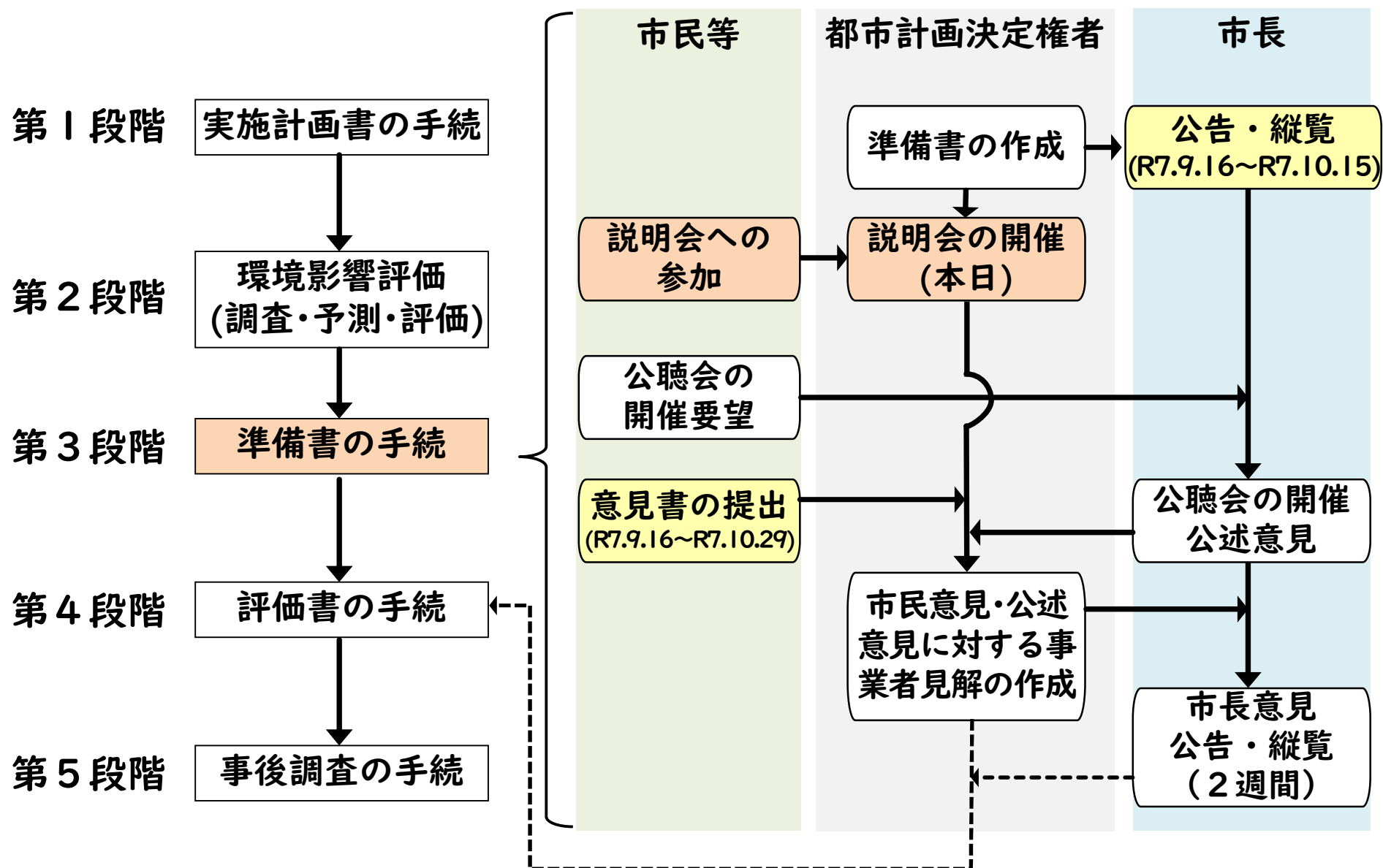
1

環境影響評価手続きとは

Ⅰ－① 環境影響評価手続きとは

環境影響評価手続きとは、一定規模以上の開発事業等を行うに当たり、その**事業の実施が環境へ及ぼす影響**について、事前に**調査・予測・評価**するとともに、その結果を公表し、これに対する市民の皆さんや環境影響評価審査会の専門家の意見を聴くことにより、環境に配慮した事業にするための一連の手続きです。

Ⅰ－① 環境影響評価手続きとは



2

都市計画対象事業の概要

- ① 目的
- ② 都市計画対象事業の名称等
- ③ 都市計画対象事業の内容
- ④ 平面計画・縦断計画・横断計画
- ⑤ 全体事業スケジュール
- ⑥ 都市計画法に基づく公聴会での意見・本市の考え方

2-① 目的

広島新交通西風新都線は、軌道系の基幹公共交通による循環型ネットワークを形成し、都心を含むデルタ地域と、企業の立地が進む西風新都を結びつけ**アクセス性を強化**するとともに、J R山陽本線と直結することで**広島広域都市圏内の各市町との結びつきを深め**、ヒト・モノ・カネ・情報のさらなる**好循環**を生み出すために実施するものです。

また、己斐地区のまちづくりの骨格となる**己斐中央線**を併せて整備することで、**自動車交通の円滑な処理**や**歩行者の安全性の確保**など**当地区の住環境が向上**します。



2－② 都市計画対象事業の名称等

都市計画対象事業 の名称

広島新交通西風新都線建設事業

都市計画決定権者 の名称等

名 称 : 広島市
代 表 者 : 広島市長 松井 一實
所 在 地 : 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

事業者の名称等

名 称 : 広島市
代 表 者 : 広島市長 松井 一實
所 在 地 : 広島市中区国泰寺町一丁目6番34号

名 称 : 広島高速交通株式会社
代 表 者 : 代表取締役社長 荒神原 政司
所 在 地 : 広島市安佐南区長楽寺二丁目12番1号

2－③ 都市計画対象事業の内容

都市計画対象事業の内容

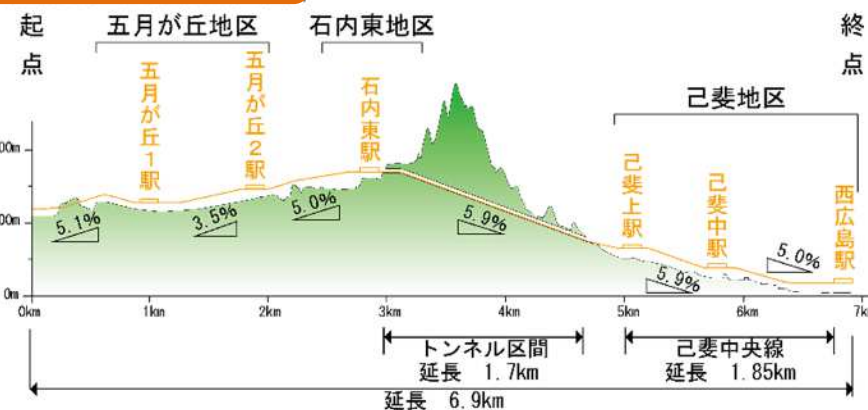
種 類	軌道の建設の事業
規 模	約6.9km 嵩上区間・地表区間：約5.2 km 地下（トンネル）区間：約1.7 km ※車両基地：約25,600m ²
実施を予定している区域	広島市佐伯区五日市町大字石内～広島市西区己斐本町
本線路の数	本線路の数： 1 （駅部の本線路の数： 2）
軌道施設の設計の基礎となる車両の最高速度	最高速度60km／h
駅 数	6 駅（五月が丘 1 駅、五月が丘 2 駅、石内東駅、己斐上駅、己斐中駅、西広島駅） ※開業後の駅名称は、今後決定します。
開業予定	令和 1 8 年度頃（2 0 3 6 年度頃）

2-④ 平面計画・縦断計画

平面計画



縦断計画



- 事業計画地(広島新交通西風新都線)
[嵩上区間・地表区間]
- 事業計画地(広島新交通西風新都線)
[地下(トンネル)区間]
- 事業計画地(広島新交通西風新都線)
[車両基地]
- 事業計画地(己斐中央線)
- 行政区界

本図は、電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

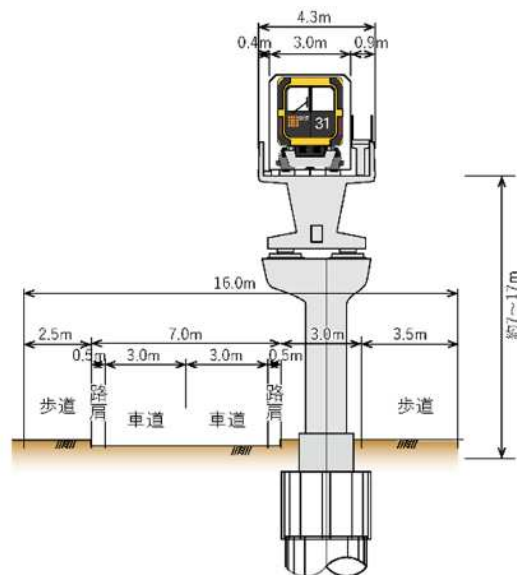


※開業後の駅名称は、
今後決定します。

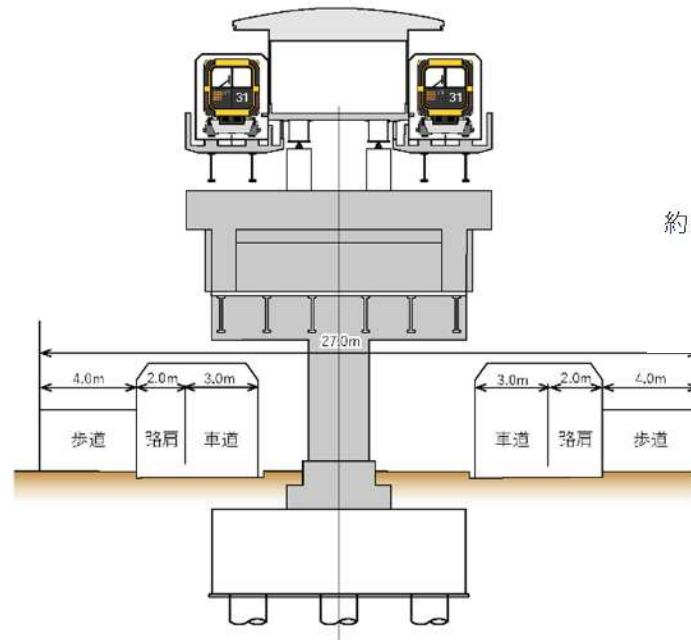
2-④ 横断計画

横断計画

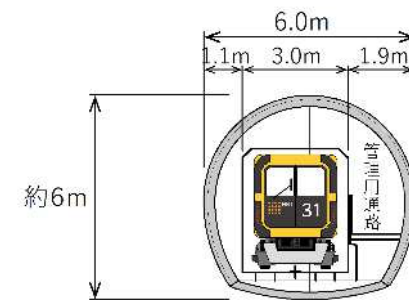
嵩上式一般部
【五月が丘地区】



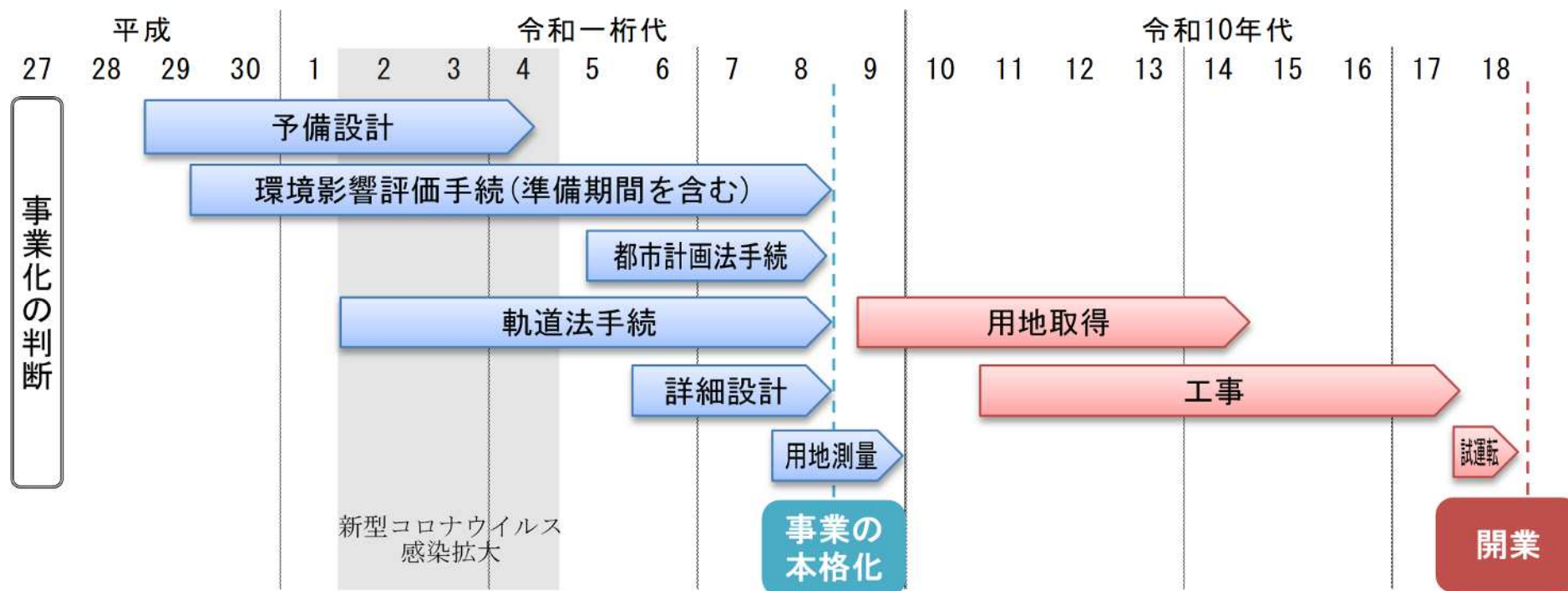
嵩上式駅部
【己斐中央線】



地下式山岳トンネル部



2-⑤ 事業のスケジュール



2-⑥ 都市計画法に基づく公聴会での意見・本市の考え方

昨年12月27日に都市計画法に基づく公聴会を開催した際に、6名の公述人からいただいた代表的な意見とそれに対する本市の考え方です。

公聴会における代表的な意見	本市の考え方
(1) 車両基地が計画されているところに新駅及びパーク・アンド・ライド駐車場の整備をしてほしい。	車両基地付近は、駅を設置すると軌道の勾配が基準を超えてしまうことや広域公園前駅から距離が短すぎることで、設置場所が利用者のアクセスの利便性に欠ける地形となっていることから、駅を新設するには不向きであると考えています。 なお、現計画の駅部では送迎用スペースの確保等の方策について検討していくこととしています。
(2) 単線ではなく複線で整備すべき。	輸送力や採算性が確保できることを確認した上で、できる限り早期に、また建設コスト節約も図りながら取り組むために単線構造としています。なお、複線化については、延伸整備後の状況を踏まえ、改めて検討することとしています。

2-⑥ 都市計画法に係る公聴会での意見・本市の考え方

公聴会における代表的な意見	本市の考え方
(3) トンネル掘削により、地下水の流れが変わり付近の住宅地等に影響が出ることが懸念されるため、トンネル上に水路を整備するか、ルートを変更すべきだ。	トンネルについては、石内東地区から己斐地区をできる限り最短で結び、直上に工作物がないルートとしており、トンネルの掘削にあたっては、地下水の変動等によって住宅地等への影響が出ることがないように必要に応じて適切な対策等を講じていくこととしています。
(4) 労務費や物価高騰の中、760億円で整備できるのか。予算オーバーになると途中でやめることにならないか。	広島新交通西風新都線は本市のまちづくりにとって不可欠な都市基盤であり、計画どおり整備することとしています。 なお、事業費については、工事の発注段階で、その時点での労務費や資機材価格を用いて積算することになりますが、計画どおり整備を進めていくために、必要となる予算を確保していきたいと考えています。

2-⑥ 都市計画法に係る公聴会での意見・本市の考え方

公聴会における代表的な意見	本市の考え方
(5) 車両基地の新設においては、狩谷川の改修や車両基地計画地にある里道の機能回復をしてほしい。	狩谷川や里道については、今後、事業を進めていく中で、必要に応じて改修や機能回復を図る等、適切に対応することとしています。
(6) 五月が丘団地内に高架橋が作られることで、道路が窮屈になり沿線利用が不便になることや、団地が分断されることなどから、五月が丘団地を通らないルートに変更すべき。	延伸ルートについては、五月が丘団地中央付近に位置する広幅員の道路を活用しながら、その上部に軌道を敷く高架構造としているものであり、団地内に新たな分断をもたらすものではなく五月が丘団地の全エリアから概ね徒歩10分で駅に到達できるよう配慮するなど、利便性を考慮したものとなっています。 なお、現状より窮屈になる道路空間の利活用については、みなさんからの意見をいただきながら警察等と協議していくこととしています。

原案どおりの都市計画の案で手続きを進めています

※ご意見と本市の考え方は、広島市役所都市計画課のホームページにて公表しています。

3

環境影響評価の概要

- ① 環境影響評価項目の選定
- ② 予測及び評価の結果
- ③ 総合評価
- ④ 事後調査

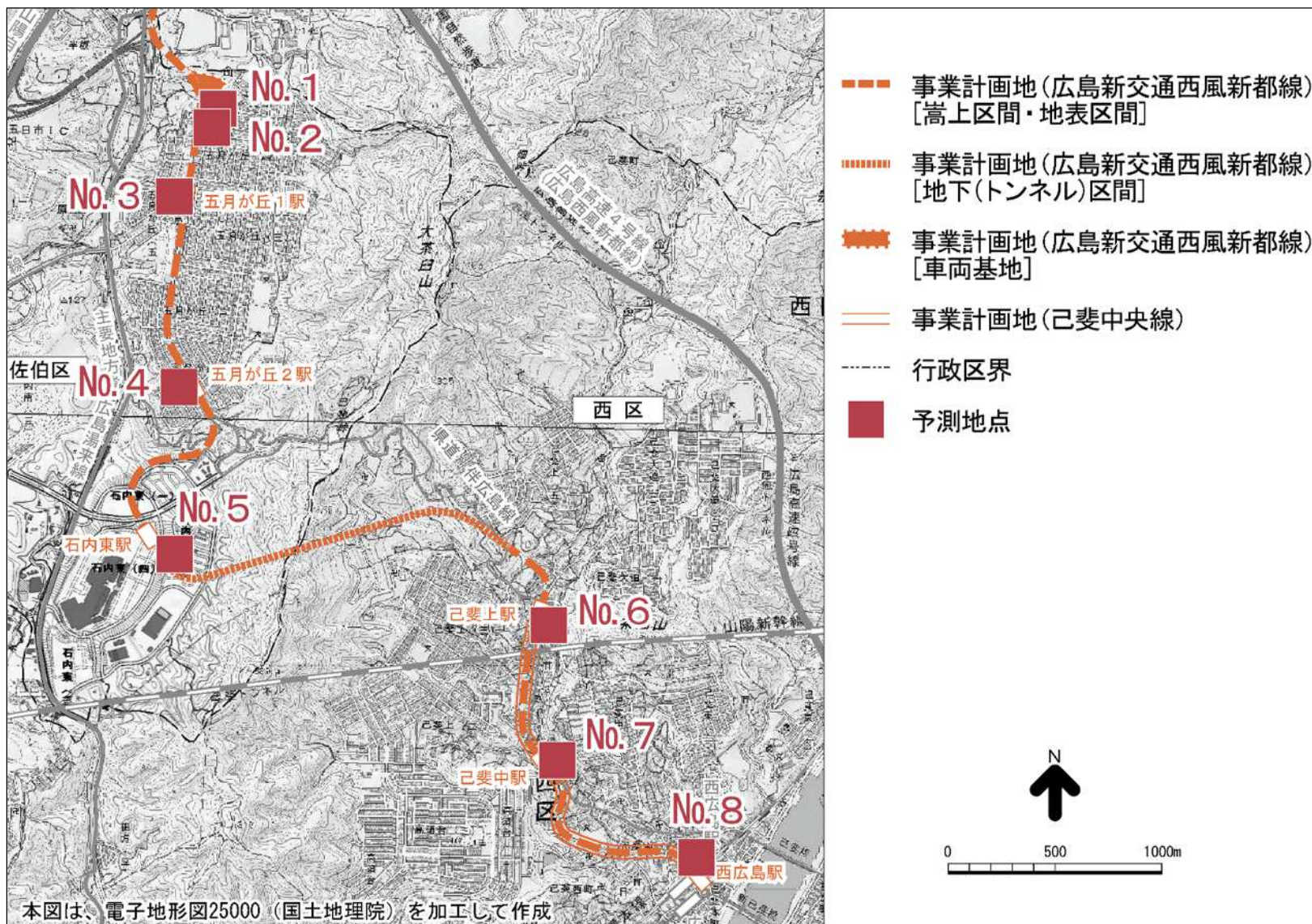
3-① 環境影響評価項目の選定

環境要素の区分	影響要因の区分	工事の実施			存 在		供 用		
		稼働 建設機械の	走行 工事用車両の	切土工等 又は既存の 工作物の除去	軌道施設 (高上式)の存在	道路(地表式)の 存在	車両の走行 (地下を除く)	車両の走行 (地下に限る)	自動車の走行
大 気 環 境	大 気 質	●	●	●					●
	騒音・低周波音	●	●				●		●
	振 動	●	●				●	●	●
水 環 境	水 質			●					
	水 象			●					
土 壌 環 境	地 盤 沈 下			●					
	土 壌 汚 染			●					
その他の環境	日 照 阻 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				●					
廃 棄 物 等				●					
温室効果ガス等							●	●	●

3-② 予測及び評価の結果

大気質

(I) 工事中の建設機械による排気ガス



3－② 予測及び評価の結果

大気質 (I) 工事中の建設機械による排気ガス

【予測結果】

全地点において、環境基準を下回る予測結果となっています。

地 点	物 質	予測結果	環境基準※
五月が丘地区 (No. 1 ～No. 5)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.022～0.025	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.044	0.10
己斐地区 (No. 6 ～No. 8)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.025～0.027	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.046	0.10

※ 「二酸化窒素に係る環境基準」及び「大気の汚染に係る環境基準」

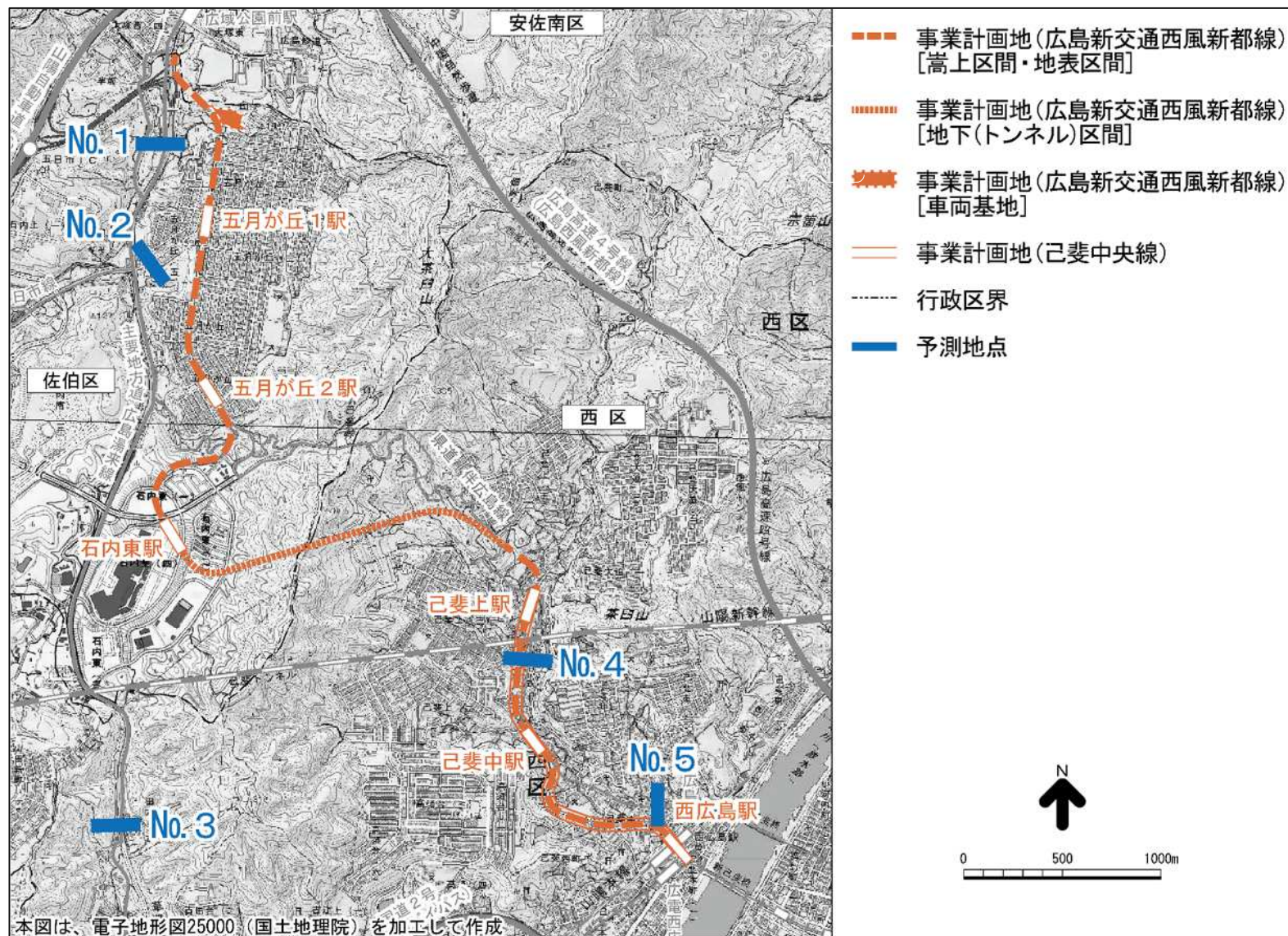
【環境保全措置】

✓ 必要に応じた万能塀の設置 など

3-② 予測及び評価の結果

大気質

(2) 工事用車両の走行による排気ガス



3-② 予測及び評価の結果

大気質 (2) 工事用車両の走行による排気ガス

【予測結果】

全地点において、環境基準を下回る予測結果となっています。

地 点	物 質	予測結果	環境基準※
五月が丘地区 (No. 2)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.019	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.043	0.10
広島湯来線 (No. 1・No. 3)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.022～0.023	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.043～0.045	0.10
己斐地区 (No. 4・No. 5)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.020～0.021	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.045	0.10

※ 「二酸化窒素に係る環境基準」及び「大気の汚染に係る環境基準」

【環境保全措置】

- ✓ 工事用車両は可能な限りの最新排出ガス規制適合車の使用
- ✓ 工事が一時的に集中しないように適切な施工管理 など

3－② 予測及び評価の結果

大気質 (3) 工事で発生する粉じん

【予測結果】

粉じん等が飛散しにくい気象条件であると考えられ、工事で発生する粉じん等の影響は小さいと予測しています。

地 点	砂ぼこりが立つ程度の風速の出現率 (平成30年度～令和4年度の気象データから算出)
五月が丘地区 (伴小学校を参考)	0.06～0.22%
己斐地区 (三篠小学校を参考)	0.01%以下

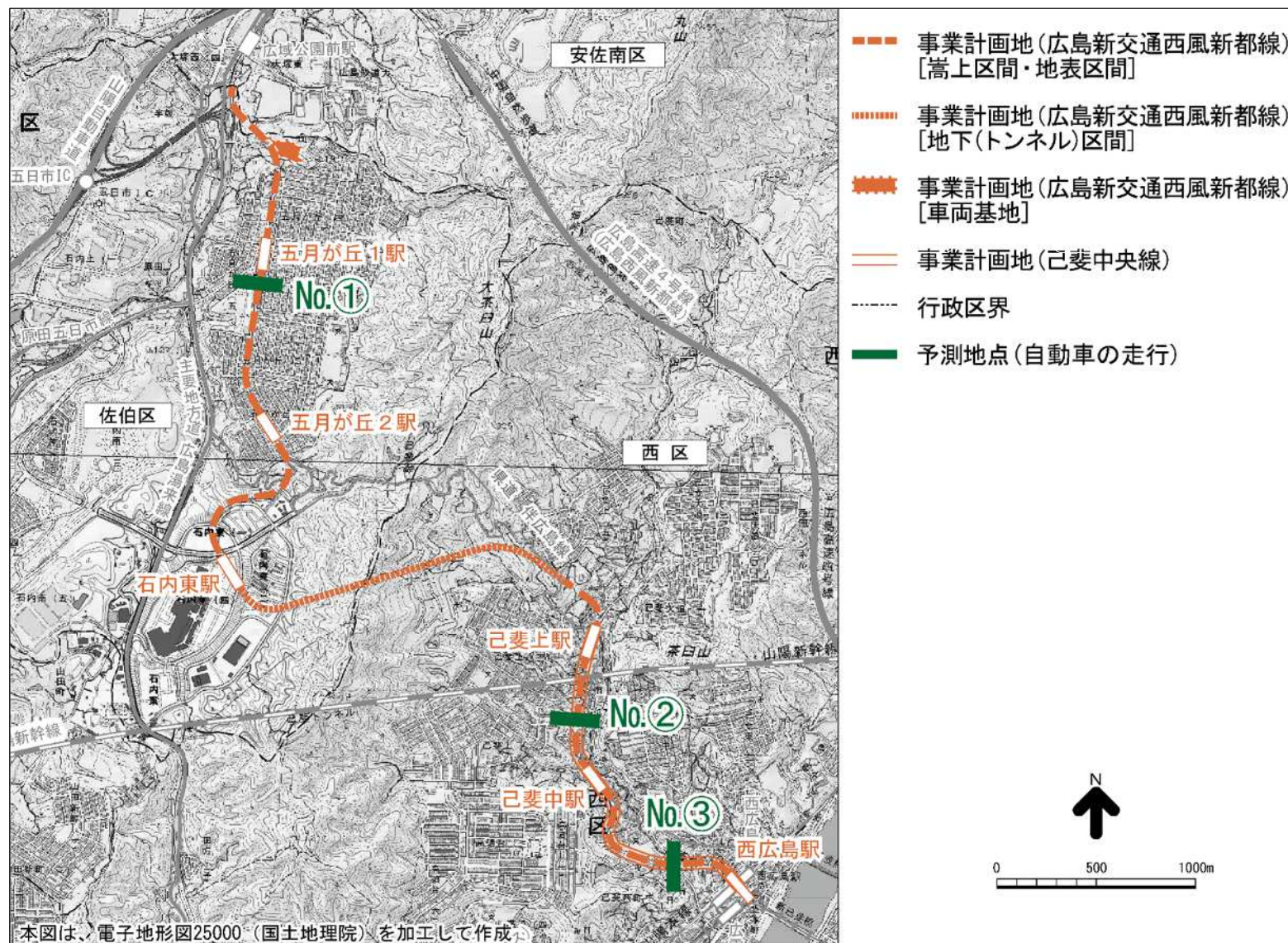
【環境保全措置】

✓ 必要に応じた仮囲い等の設置や散水の実施 など

3-② 予測及び評価の結果

大気質

(4) 工事後に自動車が走行することによる排気ガス



3－② 予測及び評価の結果

大気質 (4) 工事後に自動車が走行することによる排気ガス

【予測結果】

全地点において、環境基準を下回る予測結果となっています。

地 点	物 質	予測結果	環境基準※
五月が丘地区 (No.①)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.018～0.019	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.043	0.10
己斐地区 (No.②・No.③)	二酸化窒素 (単位：ppm)	0.019	0.04～0.06
	浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³)	0.045	0.10

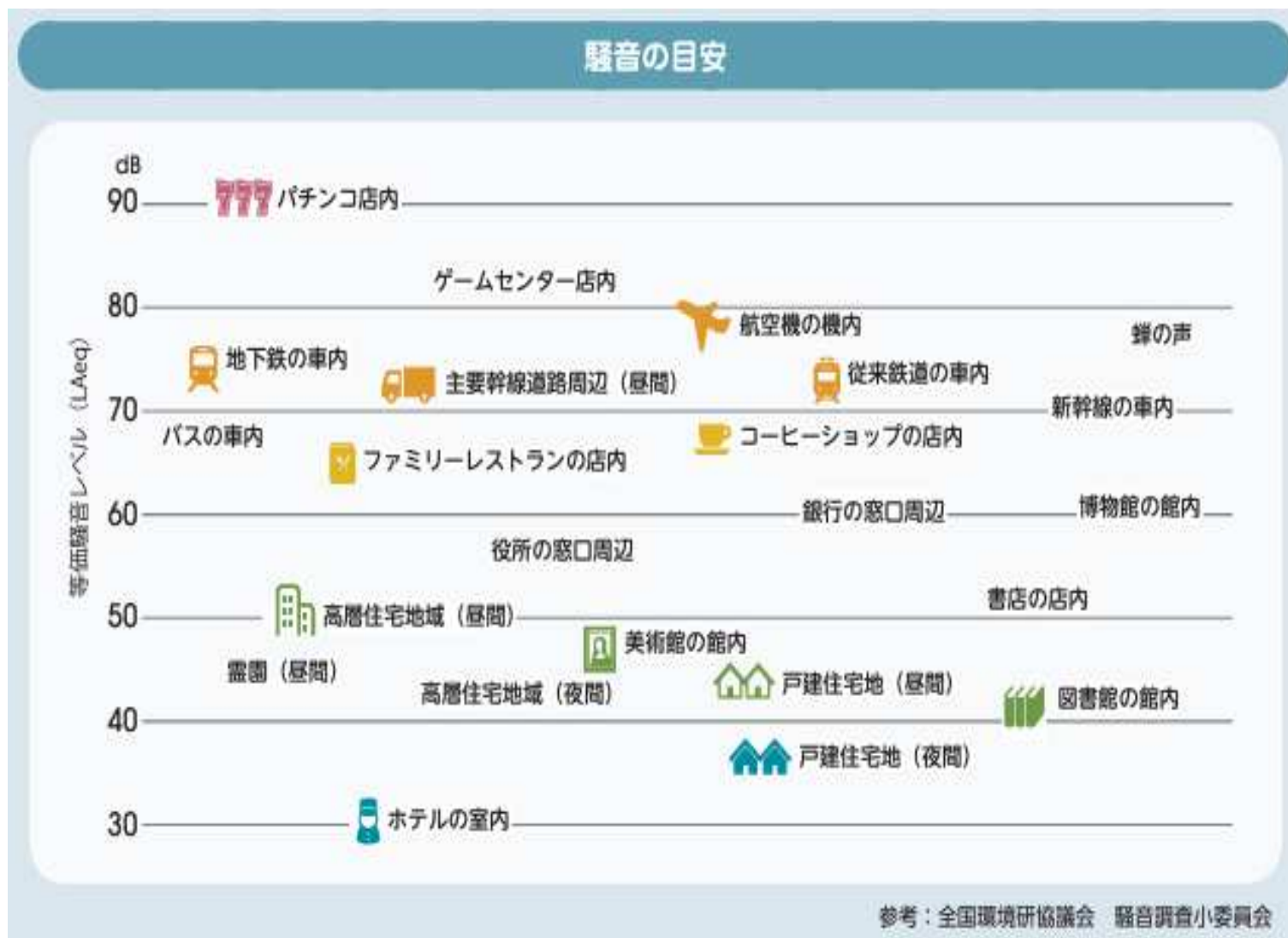
※ 「二酸化窒素に係る環境基準」及び「大気の汚染に係る環境基準」

【環境保全措置】

✓ 必要に応じた中央分離帯等への遮音壁の設置

3-② 予測及び評価の結果

騒音の目安



出典：環境省「生活騒音 互いの思いやりで騒音のない社会を」

3－② 予測及び評価の結果

騒音

(I) 工事中の建設機械による騒音

【予測結果】

必要に応じて工事区域の周囲に万能塀を設置することにより、規制基準を下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

予測地点	予測結果	規制基準※
事業計画地の 敷地境界	68～74	85

※「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」

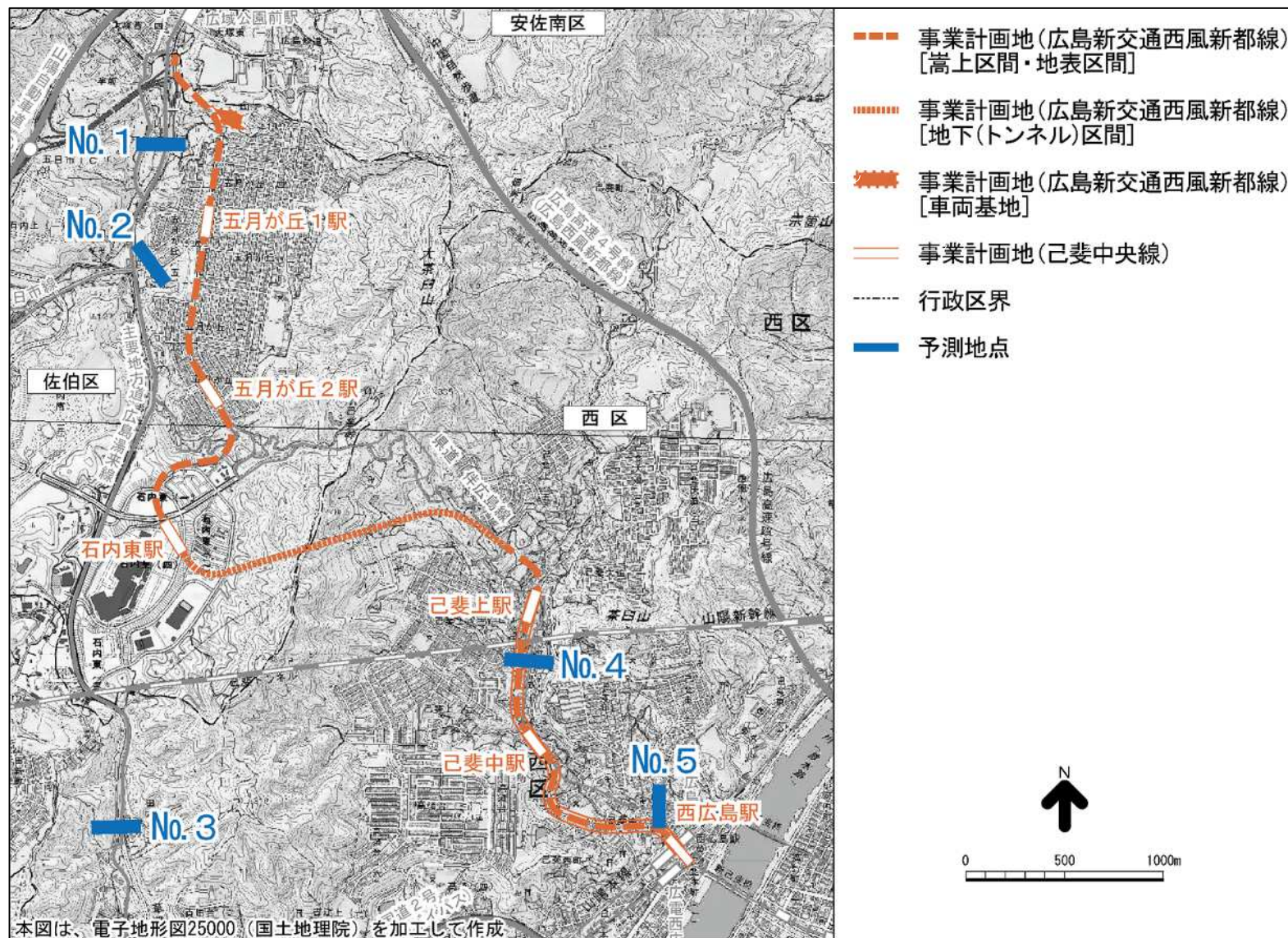
【環境保全措置】

✓ 可能な限り最新の低騒音型建設機械の採用 など

3-② 予測及び評価の結果

騒音

(2) 工事用車両の走行による騒音



3-② 予測及び評価の結果

騒音 (2) 工事用車両の走行による騒音

【予測結果】

己斐地区は環境基準を下回る結果となっています。

己斐地区以外では環境基準を上回りますが、現況で既に環境基準値を上回っており、工事用車両の走行に伴う騒音の増加量は1デシベル未満のため、影響は小さいものと予測します。

単位：デシベル

地 点	現 況	予測結果	環境基準※
五月が丘地区 (No. 2)	6 5	6 6 (0.7デシベル増)	6 0
広島湯来線 (No. 1 ・ No.3)	7 1 ～ 7 3	7 1 ～ 7 3 (1デシベル未満増)	7 0
己斐地区 (No. 4 ・ No. 5)	6 6 ～ 6 8	6 6 ～ 6 8	7 0

※「騒音に係る環境基準」

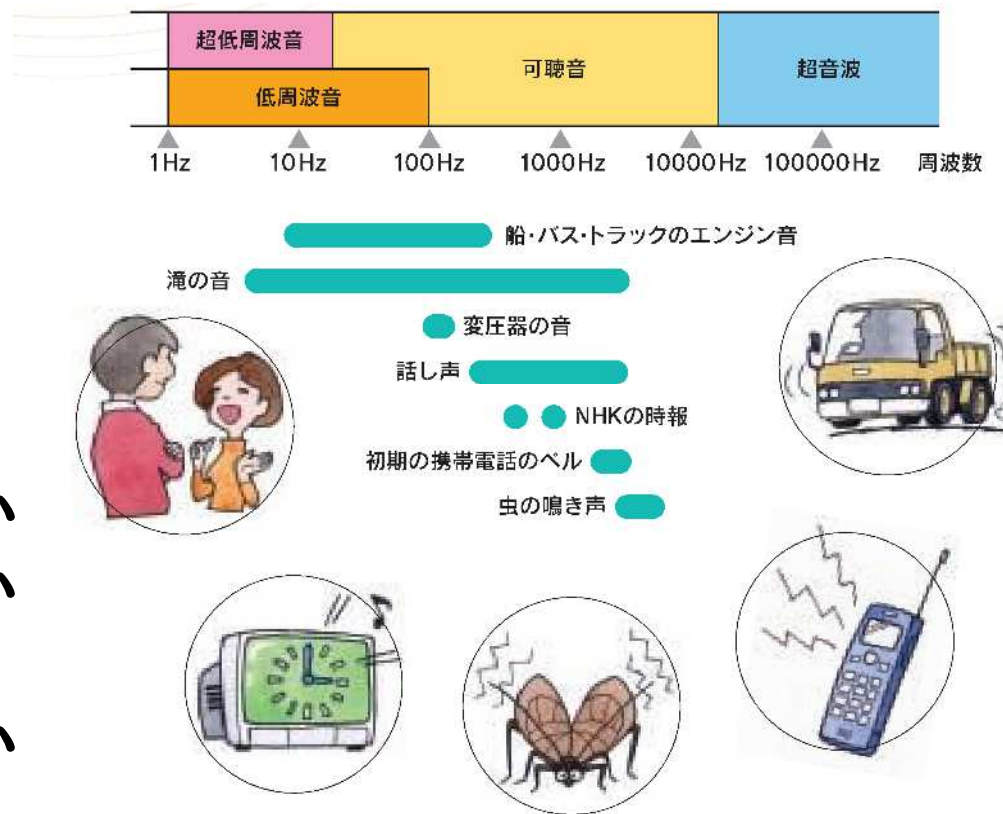
【環境保全措置】

- ✓ 工事が一時的に集中しないように適切な施工管理
- ✓ アイドリングストップの周知徹底 など

3-② 予測及び評価の結果

低周波音とは

- ✓ 音の中でも特に低い音
(周波数100Hz未満)
- ✓ 一般環境中にも存在する
- ✓ 周波数が低くなると大きい音でなければ人は感じない
- ✓ 環境基準や規制基準はない



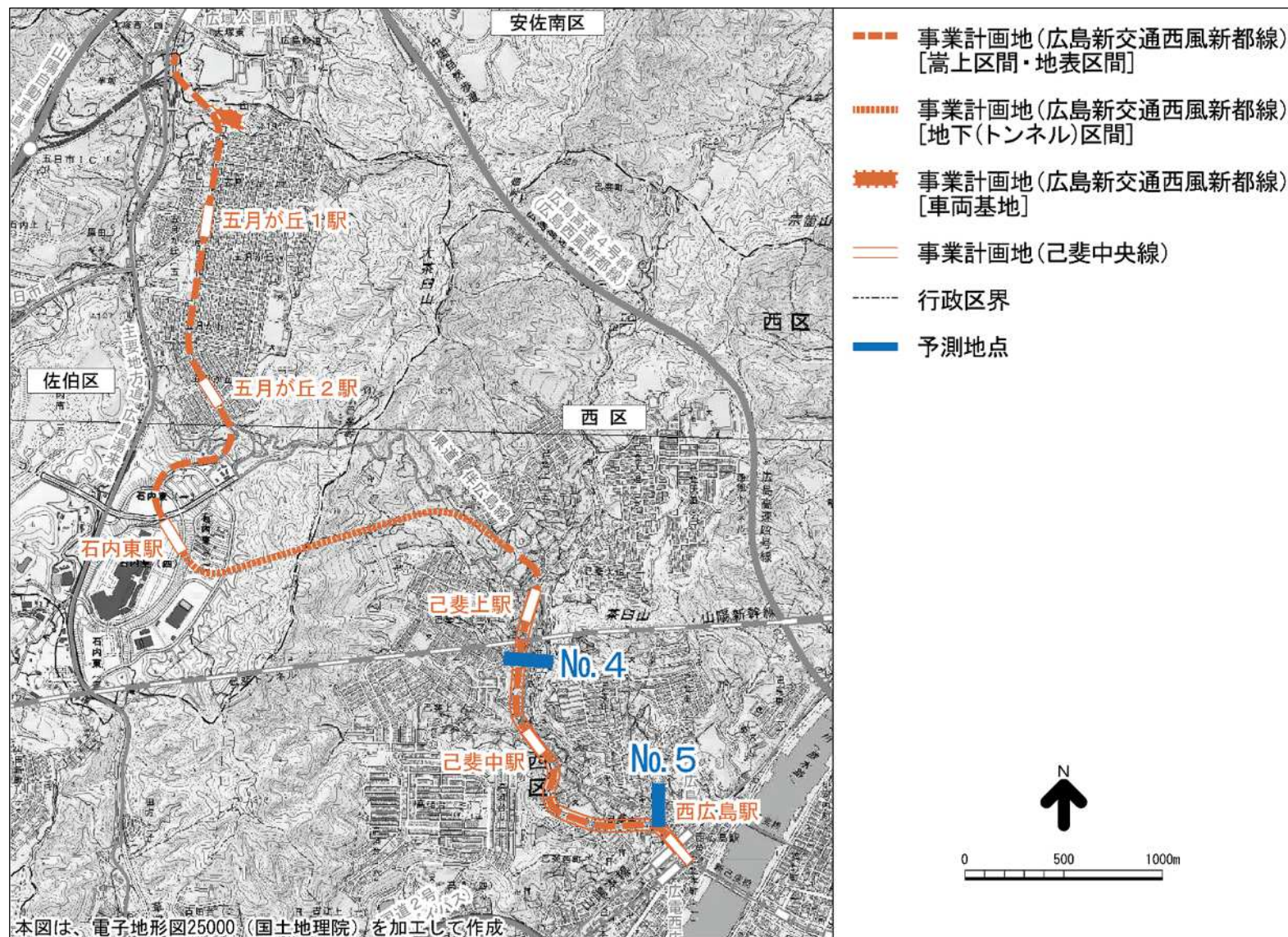
身近な音と周波数の例

出典：「よくわかる低周波音」（環境省）

3-② 予測及び評価の結果

騒音

(3) 工事用車両の走行による騒音（低周波音）



3-② 予測及び評価の結果

騒音

(3) 工事用車両の走行による騒音（低周波音）

【予測結果】

低周波音圧レベルの予測結果は参考値を上回りますが、一般車両の低周波音圧レベルと概ね同等であることやG特性低周波音圧レベルの予測結果が、平均的な被験者が感じることができるレベルである参考値を下回っていることから、影響は小さいと予測しています。

単位：デシベル

		低周波音圧レベル (1～80Hz)			G特性低周波音圧レベル(1～20Hz) (人の心理的・生理的影響を考慮した補正值)		
		現 状	予測結果	参考値	現 状	予測結果	参考値
定常走行 区間 (No.1)	工事用車両	91～94	最大95 程度	90※1	82～83	最大87程度	100※2
	一般車両	95	—		85～87	—	
加速走行 区間 (No.2)	工事用車両	87～91	最大91 程度	90※1	78～81	最大81程度	100※2
	一般車両	84～88	—		80～81	—	

※1：一般環境中に存在する低周波音圧レベル

※2：ISO 7196に規定された、平均的な被験者が知覚できるG特性低周波音圧レベルの閾値

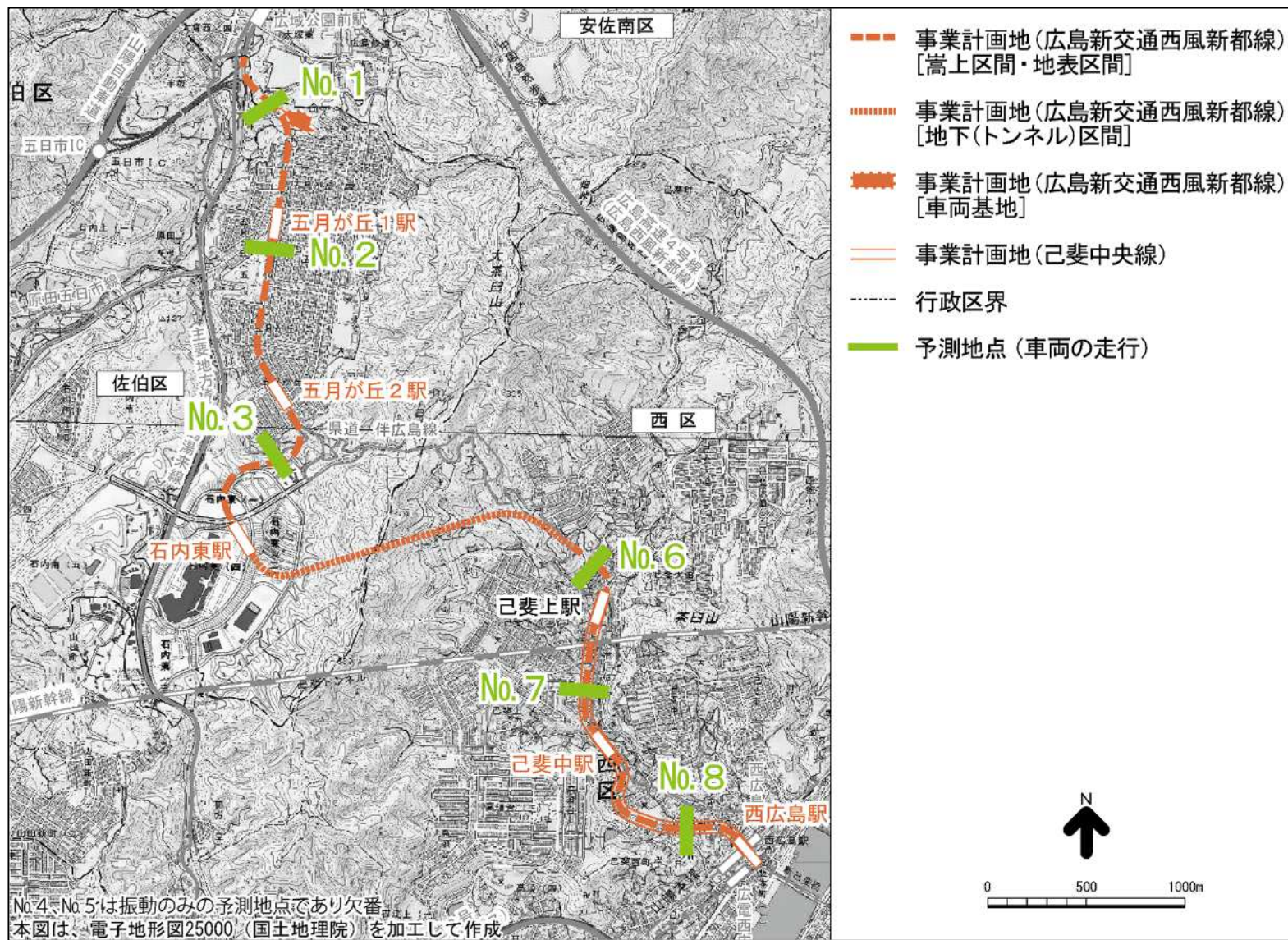
【環境保全措置】

✓ アイドリングストップや空ぶかしの防止 など

3-② 予測及び評価の結果

騷音

(4) アストラムラインの走行による騒音



3－② 予測及び評価の結果

騒音

(4) アストラムラインの走行による騒音

【予測結果】

全地点で指針値を下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

地 点	時間の区分	予測結果	指針値※ (参考値)
広域公園前駅～己斐上駅 (No. 1～No. 3・No. 6)	昼 間 (7～22時)	5 7	6 0
	夜 間 (22時～翌日7時)	5 2	5 5
己斐上駅～西広島駅 (No. 7・No. 8)	昼 間 (7～22時)	5 6	6 0
	夜 間 (22時～翌日7時)	5 1～5 2	5 5

※：「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」

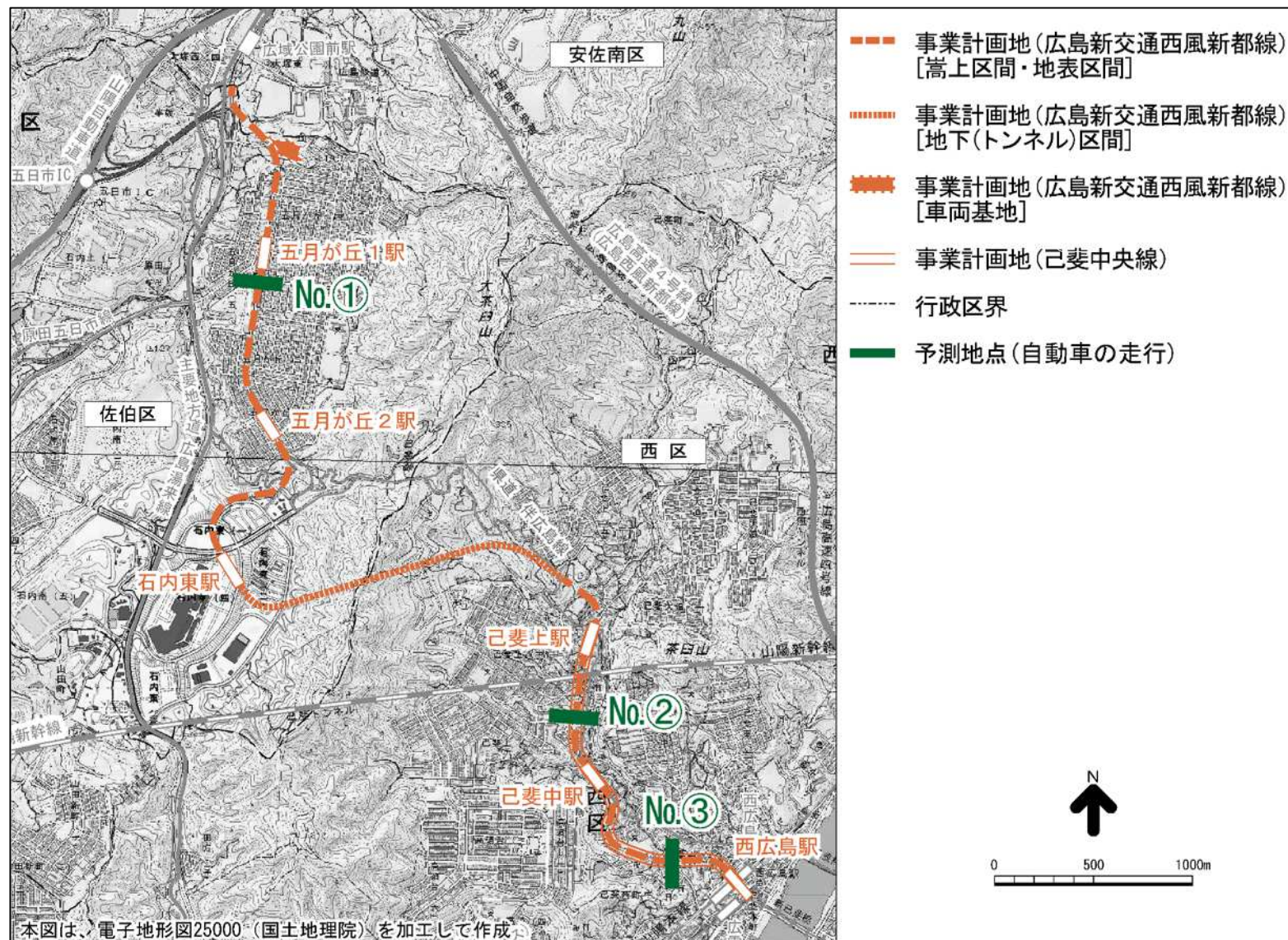
【環境保全措置】

✓ アストラムライン走行路面の保守作業の適切な実施

3-② 予測及び評価の結果

騒音

(5) 工事後に自動車が走行することによる騒音



3－② 予測及び評価の結果

騒 音

(5) 工事後に自動車が走行することによる騒音

【予測結果】

排水性舗装を敷設することにより
環境基準と同じもしくは下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

地 点	予測高さ	時間の区分	予測結果	環境基準※
		昼間（６時～２２時） 夜間（２２時～翌日の６時）		
五月が丘地区 (No.①)	３～４階高さ (７.２～１０.２ｍ)	昼 間	５ ６ ～ ５ ８	６ ５
		夜 間	４ ４ ～ ４ ５	６ ０
	１～２階高さ (１.２～４.２ｍ)	昼 間	５ ８ ～ ６ ０	６ ０
		夜 間	４ ６ ～ ４ ７	５ ５

※：「環境基本法第１６号第１項の規定に基づく騒音に係る環境基準」

3－② 予測及び評価の結果

騒 音

(5) 工事後に自動車が走行することによる騒音

【予測結果】

排水性舗装の敷設及び必要に応じて中央分離帯に遮音壁を設置することにより、環境基準と同じもしくは下回る予測結果となっています。

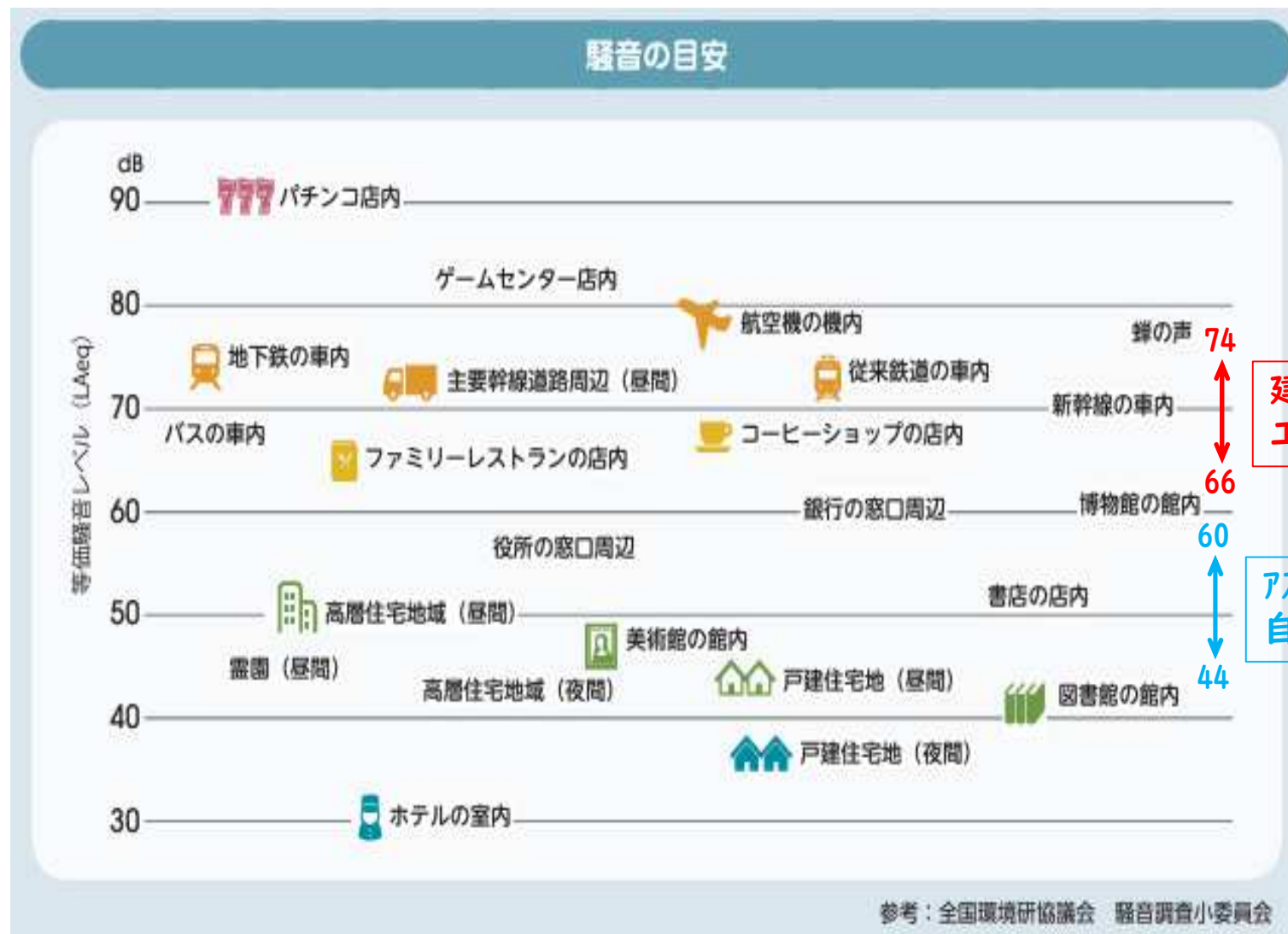
単位：デシベル

地 点	予測高さ	時間の区分	予測結果	環境基準※
		昼間（6時～22時） 夜間（22時～翌日の6時）		
己斐地区 (No.②・No.③)	3～4階高さ (7.2～10.2m)	昼 間	5 9 ～ 6 0	6 5
		夜 間	5 2 ～ 5 3	6 0
	1～2階高さ (1.2～4.2m)	昼 間	6 0	6 0
		夜 間	5 2 ～ 5 3	5 5

※「環境基本法第16号第1項の規定に基づく騒音に係る環境基準」

3-② 予測及び評価の結果

騒音の目安



出典：環境省「生活騒音 互いの思いやりで騒音のない社会を」

3-② 予測及び評価の結果

振動の目安

振動の影響 ^{※1}	振動レベル ^{※2}	人間の感覚
 70dB	70～75dB	屋内にいる人の多くが、揺れを感じる。 眠っている人の一部が、目を覚ます。
	65～70dB	
 60dB 50dB	60～65dB	屋内にいる人の一部が、わずかな揺れを感じる
	55～60dB	
	50～55dB	人は揺れを感じない。
	50dB 未満	

※1 東京都が公表している資料を引用

※2 振動レベルは敷地境界付近での実測値

出典：環境省「よくわかる建設作業振動防止の手引き」

出典：広島県「騒音・振動規制の概要」

3－② 予測及び評価の結果

振 動 (I) 工事中の建設機械による振動

【予測結果】

規制基準を下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

予測地点	予測結果	規制基準※
事業計画地の 敷地境界	53～59	75

※「振動規制法施行規則に定める特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」

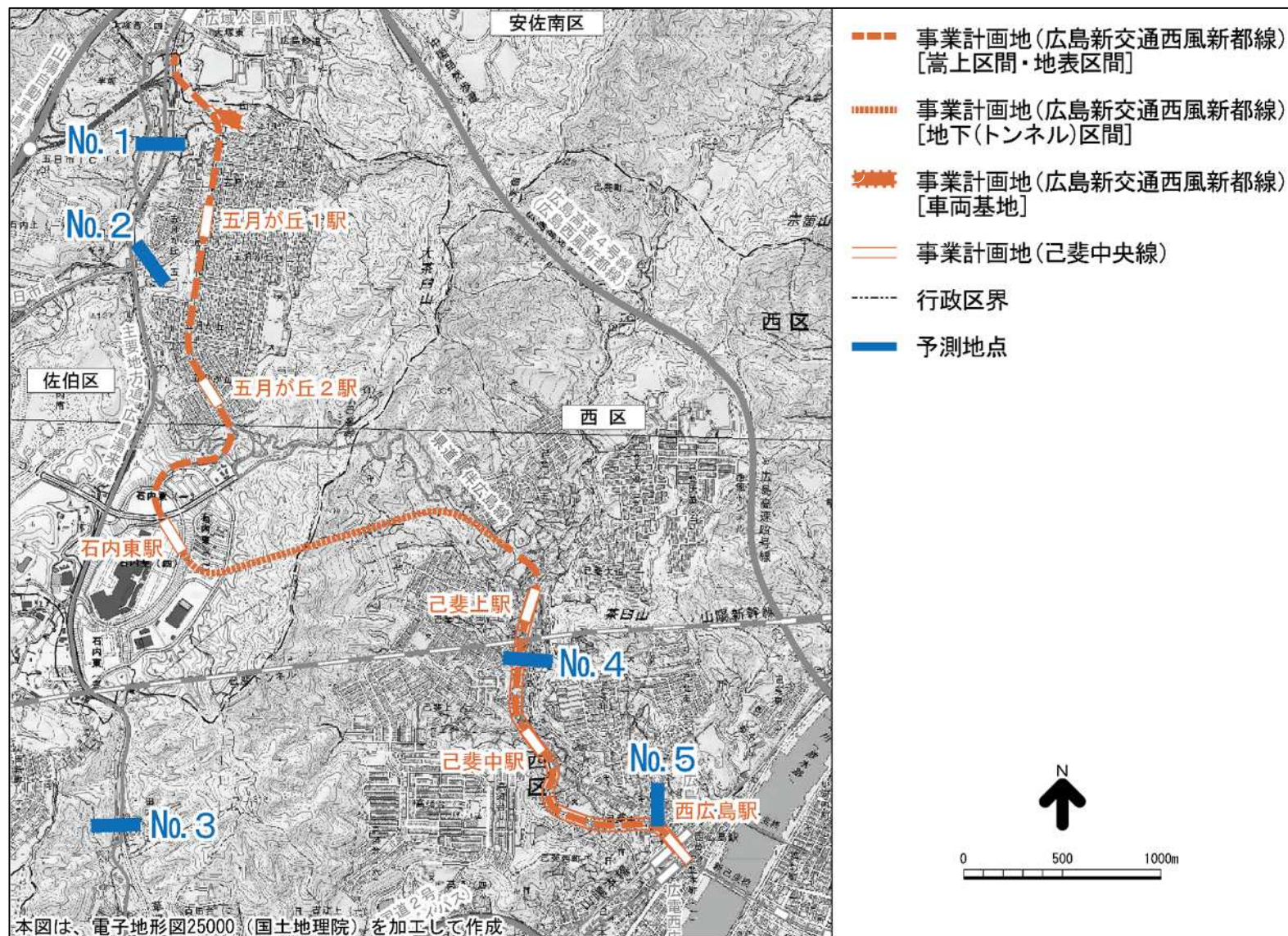
【環境保全措置】

✓ 可能な限り最新の低振動型建設機械の採用 など

3-② 予測及び評価の結果

振 動

(2) 工事用車両の走行による振動



3－② 予測及び評価の結果

振 動 (2) 工事用車両の走行による振動

【予測結果】

全地点において要請限度を下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

地 点	現 況	予測結果	要請限度※1
五月が丘地区（No. 2）	3 5	3 7	6 5
広島湯来線（No. 1 ・ No. 3）	4 5 ～ 5 2	4 5 ～ 5 2	6 5
己斐地区（No. 4 ・ No. 5）	4 4 ～ 4 5	4 4 ～ 4 5	6 5

※「振動規制法施行規則に定める道路交通振動の限度」

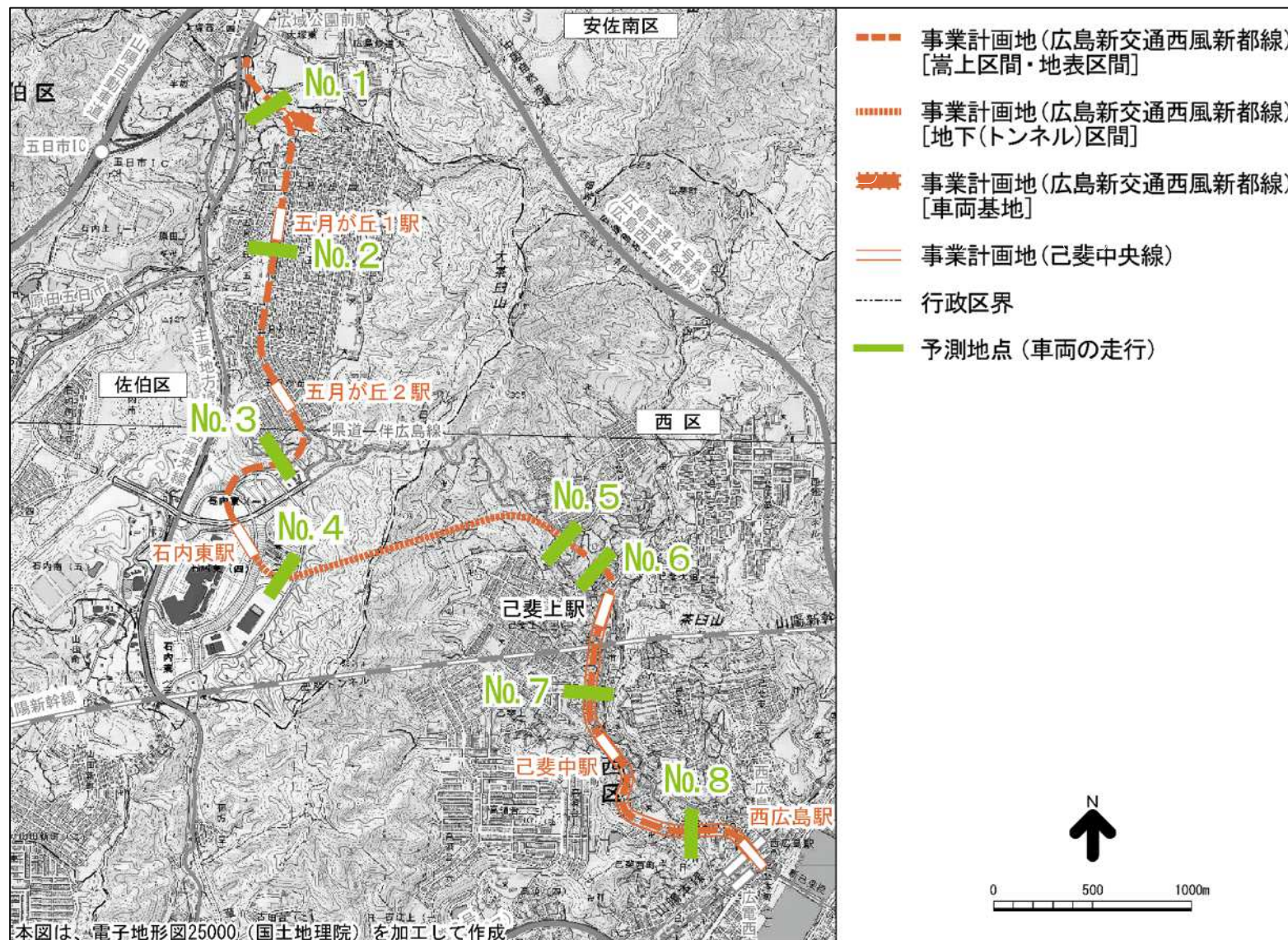
【環境保全措置】

- ✓ 工事が一時的に集中しないように適切な施工管理
- ✓ 幹線道路を優先的に選択し、住宅地に影響が大きい一般道路の走行をできる限り回避 など

3-② 予測及び評価の結果

振 動

(3) アストラムラインの走行による振動



3－② 予測及び評価の結果

振 動 (3) アストラムラインの走行による振動

【予測結果】

全地点において要請限度を下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

地 点	予測結果	要請限度※ (参考値)
広域公園前駅～己斐上駅 (No. 1～No.6)	44 ～ 50	60
己斐上駅～西広島駅 (No.7・No.8)	43 ～ 44	60

※「振動規制法施行規則に定める道路交通振動の限度」

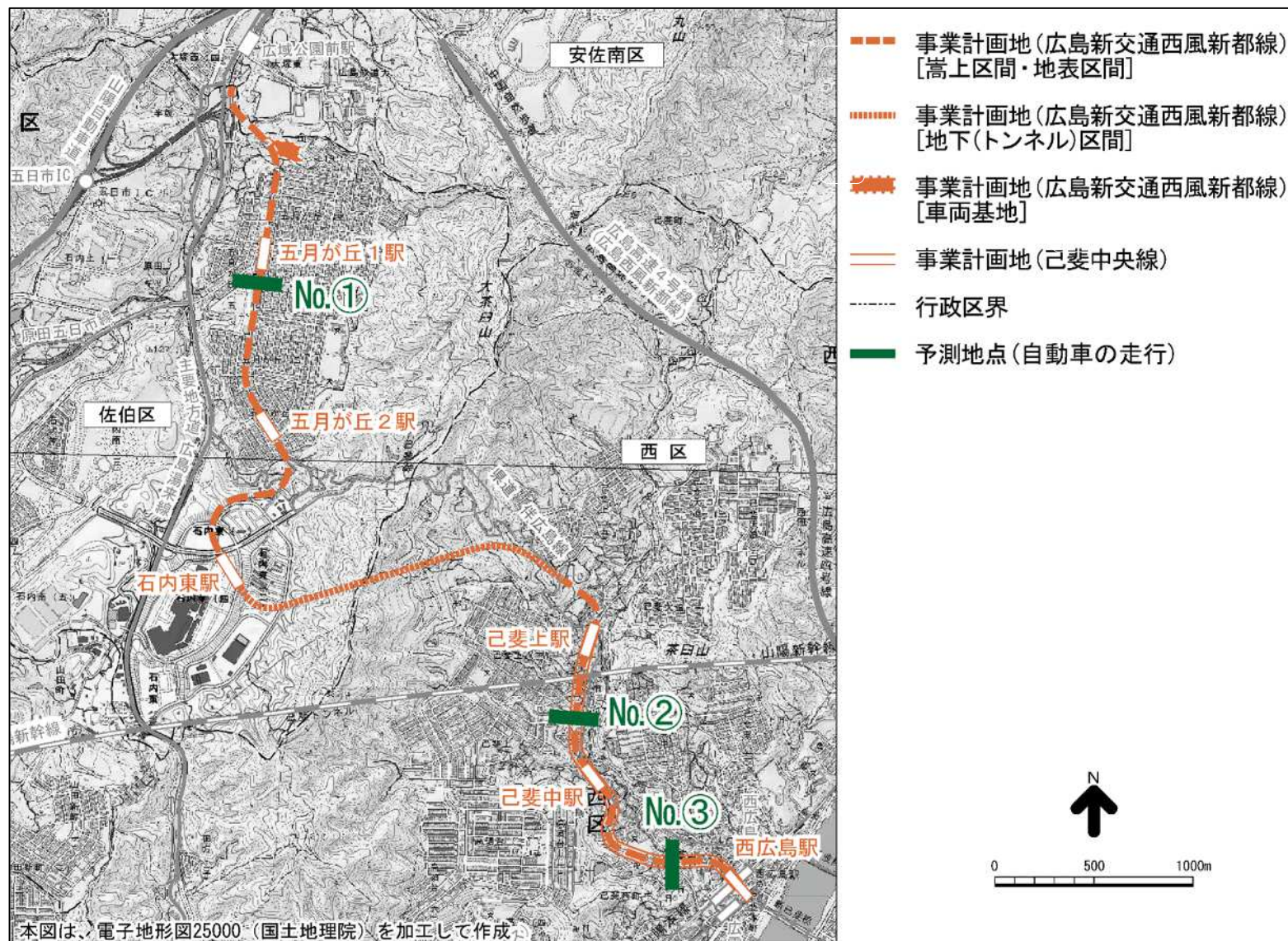
【環境保全措置】

✓ アストラムライン走行路面の保守作業の適切な実施

3-② 予測及び評価の結果

振 動

(4) 工事後に自動車が走行することによる振動



3－② 予測及び評価の結果

振 動 (4) 工事後に自動車が走行することによる振動

【予測結果】

全地点において要請限度を下回る予測結果となっています。

単位：デシベル

地 点	時間の区分	予測結果	要請限度※
	昼間（７時～１９時） 夜間（１９時～翌日の７時）		
五月が丘地区（No.①）	昼 間	４０	６５
	夜 間	３８	６０
己斐地区（No.②・No.③）	昼 間	３９	６５
	夜 間	３６～３７	６０

※「振動規制法施行規則に定める道路交通振動の限度」

【環境保全措置】

✓ 舗装に凹凸が生じた場合、適宜修繕の実施

3-② 予測及び評価の結果

振動の目安

振動の影響 ^{※1}	振動レベル ^{※2}	人間の感覚
	70dB	屋内にいる人の多くが、揺れを感じる。 眠っている人の一部が、目を覚ます。
	65~70dB	
	60dB	屋内にいる人の一部が、わずかな揺れを感じる
	55~60dB	
	50dB	人は揺れを感じない。
	50dB 未満	

アスファルトの走行
 自動車の走行

50
 ↓
 36

建設機械の稼働
 工事用車両の走行

59
 ↑
 ↓
 37

※1 東京都が公表している資料を引用
 ※2 振動レベルは敷地境界付近での実測値

出典：環境省「よくわかる建設作業振動防止の手引き」
 出典：広島県「騒音・振動規制の概要」

3－② 予測及び評価の結果

水 質 (I) 工事に伴う水の汚れ・濁り

【予測結果】

工事で発生したアルカリ排水や濁水は適切な措置を行った後、法令に基づく排水基準を踏まえた処理をして、公共下水道または公共用水域へ排出するため、水質（水の汚れ・水の濁り）への影響は小さいと予測しています。

【環境保全措置】

- ✓ 工事の実施に伴う土砂は、原則として速やかに搬出することとし、仮置きする場合にはシート張りを行うことにより、降雨時に土砂が公共用水域に流出することを防止 など

3－② 予測及び評価の結果

水 象

(I) トンネル工事に伴う地下水・湧水の枯渇

【予測結果】

予測地点周辺の地質は花崗岩質岩石であり、予測地点の水は**岩石上の地表水が集水したものと考えられるため**
トンネル工事の実施に伴う地下水、湧水の水象への影響はないと予測しています。

水象の予測地点
教順寺 滝
国泰寺 貯水槽
広島平和霊園 井戸

【環境保全措置】

- ✓ 工事実施前のトンネル周辺での地下水、湧水等の利用状況把握
- ✓ 工事実施時の周辺の地下水等の利用施設での異常確認 など

3－② 予測及び評価の結果

地盤沈下 (I) トンネル工事に伴う地盤沈下

【予測結果】

- 山岳区間の岩盤部
花崗岩質岩石で形成されており地山が安定しているため、地盤沈下が生じることはないものと予測しています。
- トンネル上面からの土の厚みが少ない区間
地山を安定させる補助工法を採用することから、地盤沈下を発生させずに工事を実施できると予測しています。

【環境保全措置】

- ✓ 住宅等の建物を避けたルート選定
- ✓ 必要に応じてトンネル工事の実施時の地盤変動等の観測
など

3－② 予測及び評価の結果

土壌汚染 (I) 工事に伴う汚染土の拡散

【予測結果】

事業計画地やその周辺に有害物質使用特定施設は、**農薬販売施設のみ**であることや、土壌汚染対策法に基づく**要措置区域等も存在しないため**、土壌汚染への影響はないものと予測しています。

【環境保全措置】

- ✓ **土壌汚染対策法に基づく土地の形質変更の届出を行い
必要に応じた土壌汚染状況調査等の実施**
- ✓ **汚染が明らかになった場合は、関連法令に基づき適切に処理・処分 など**

3－② 予測及び評価の結果

日照障害 (I) アストラムラインの整備による日照への影響

【予測結果】

- アストラムラインの整備により、一部区域において新たに日影が発生する場合があります。
- 冬至日の8時から16時の8時間のうち、日影ができる範囲は、**軌道中心線から最大約250m**と予測しています。
4時間以上日影ができる範囲は、**軌道中心線から最大約20m**と予測しています。

日照障害に対する補償は、国の定める基準に則り判断させていただきます。
また、場所により日影の発生状況が異なりますので、事業着手後に個別に対応させていただきます。

【環境保全措置】

- ✓ 軌道構造物の高さを必要最小限にとどめる
- ✓ 構造物のスリム化 など

3－② 予測及び評価の結果

電波障害 (I) アstromラインの整備によるテレビ放送の電波障害

【予測結果】

アstromラインの整備により、一部区域において、家屋等にテレビ電波障害が生じる可能性があるとして予測しています。

地 区	物 件 数
五月が丘・石内東地区	約 200 件
己斐地区	約 130 件

※実際に電波障害が起きるかどうかは、電波やアンテナの向き等の状況に左右されます。

テレビ電波障害に対する補償については、事業着手後、必要に応じてテレビ電波受信を復旧する対策を講ずるなど適切に対応させていただきます。

【環境保全措置】

- ✓ 軌道構造物の高さを必要最小限にとどめる
- ✓ 構造物のスリム化 など

3-② 予測及び評価の結果

動物・植物・生態系 (I) 工事の実施及びアストラムインの施設による影響

■ 現地調査で確認された重要種・注目種を対象に予測しました。

分 類		種 数	種 名
動物	哺乳類	3種	モグラ属（アズマモグラとした場合）、カヤネズミなど
	鳥 類	1種	ヒクイナ
	爬虫類	1種	ニホントカゲ
	両生類	3種	アカハライモリ、トノサマガエル、ヌマガエル
	昆虫類	8種	ヒメアカネ、トノサマバッタ、コオイムシ、ギフチョウなど
	魚 類	2種	ドジョウ類、ミナミメダカ
	底生動物	1種	<i>Appasus</i> 属（コオイムシとした場合） ※昆虫類と重複している
植物	維管束植物	2種	ハンゲショウ、カワヂシャ
	蘚苔類	1種	イチョウウキゴケ

区 分		種名等
生態系	上位性	キツネ
	典型性	メジロ（樹林）
		ニホンアマガエル（耕作地・草地・水路）
	特殊性	谷戸湿地の生物群集

3－② 予測及び評価の結果

動物・植物・生態系 (I) 工事の実施及びアストラムラインの施設による影響

【予測結果】

工事の実施により生息・生育環境の一部の消失が考えられるが、**周辺に同様の生息・生育環境が残ることやアストラムラインの施設による生息・生育環境の分断が生じる可能性が低いこと等から、動物・植物・生態系への影響は小さいと予測しています。**

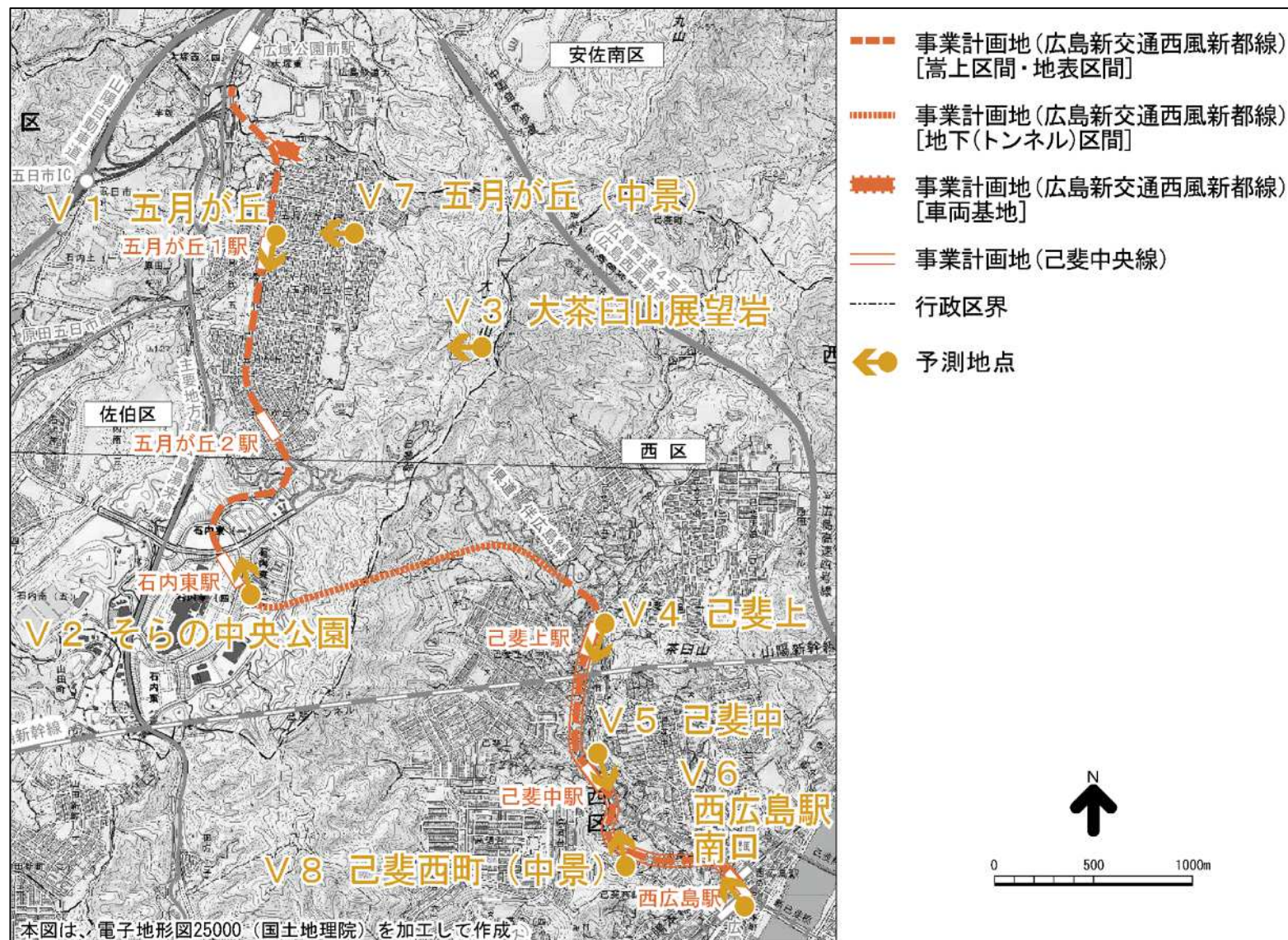
【環境保全措置】

- ✓ 土地の改変や樹木等の伐採を最小限とする（動物・植物・生態系）
- ✓ 高架下の整地箇所は小動物の往来が可能な構造とする（動物・生態系）
- ✓ 軌道構造物の高さを必要最小限とする（植物・生態系） など

3-② 予測及び評価の結果

景 観

(I) アストラムライン建設による景観への影響



3－② 予測及び評価の結果

景 観

(I) アストラムライン建設による景観への影響

【予測結果】 五月が丘Ⅰ駅周辺の道路上から南方向をみた眺望

◆現 況



◆アストラムライン建設後



道路と建物が主体の眺望に変化があると予測されますが、
**環境保全措置（可能な限りの構造物のスリム化、デザインの工夫
など）を実施**することにより、景観への影響をできる限り回避低
減することとしています。

3-② 予測及び評価の結果

景 観

(I) アストラムライン建設による景観への影響

【予測結果】 己斐上駅周辺の県道伴広島線上から南方向を見た眺望

◆現 況



◆アストラムライン建設後



道路と建物が主体の眺望に変化があると予測されますが、
**環境保全措置（可能な限りの構造物のスリム化、デザインの工夫
など）を実施**することにより、景観への影響をできる限り回避低
減することとしています。

3－② 予測及び評価の結果

人と自然との触れ合い
の活動の場

(I) 工事に伴う人と自然との触れ合い
の活動の場への影響

【予測結果】

トンネル工事期間中は、その中央公園の利用面積が小さくなる、もしくはは一時的に利用ができなくなりますが、工事完了後には現状どおり復旧することから、**影響は限定的・一時的**であるものと予測しています。

【環境保全措置】

- ✓可能な限り工事による影響面積を最小化
- ✓工事期間を短縮 など

3－② 予測及び評価の結果

廃棄物等 ◆ 工事で発生する廃棄物等

【予測結果】

建設廃棄物は約2万 m^3 、建設発生土は約42万 m^3 排出されると予測しています。

【環境保全措置】

- ✓ 事業計画地内での再利用や他の公共工事現場への流用
- ✓ 再資源化施設へ搬出すること等による再資源化 など

3－② 予測及び評価の結果

温室効果ガス等 (I) アストラムラインの整備に伴う二酸化炭素の増減

【予測結果】

二酸化炭素排出量は、3,585 kg-CO₂ /日削減されるものと予測しています。

アストラムラインの 走行に伴う二酸化炭素の 排出量 (①)	自動車利用からの転換 による二酸化炭素の 削減量 (②)	二酸化炭素排出量 (①－②)
686 kg-CO ₂ /日	4,271 kg-CO ₂ /日	-3,585 kg-CO ₂ /日

【環境保全措置】

✓ 省エネルギー化した車両の採用 など

3－③ 総合評価

大気質、騒音、振動、低周波音、水質、水象、地盤沈下、土壤汚染、日照障害、電波障害、動物、植物、生態系、景観、自然とのふれあい活動の場、廃棄物等、温室効果ガス等について予測・評価を行った結果、基準値等が定められているものについてはそれらとの整合が図られ、また、各種の環境保全措置を講じることにより、環境への影響が実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されているものと評価しています。

3－④ 事後調査

以下の項目について、アストラムライン延伸区間の供用後に事後調査を行います。

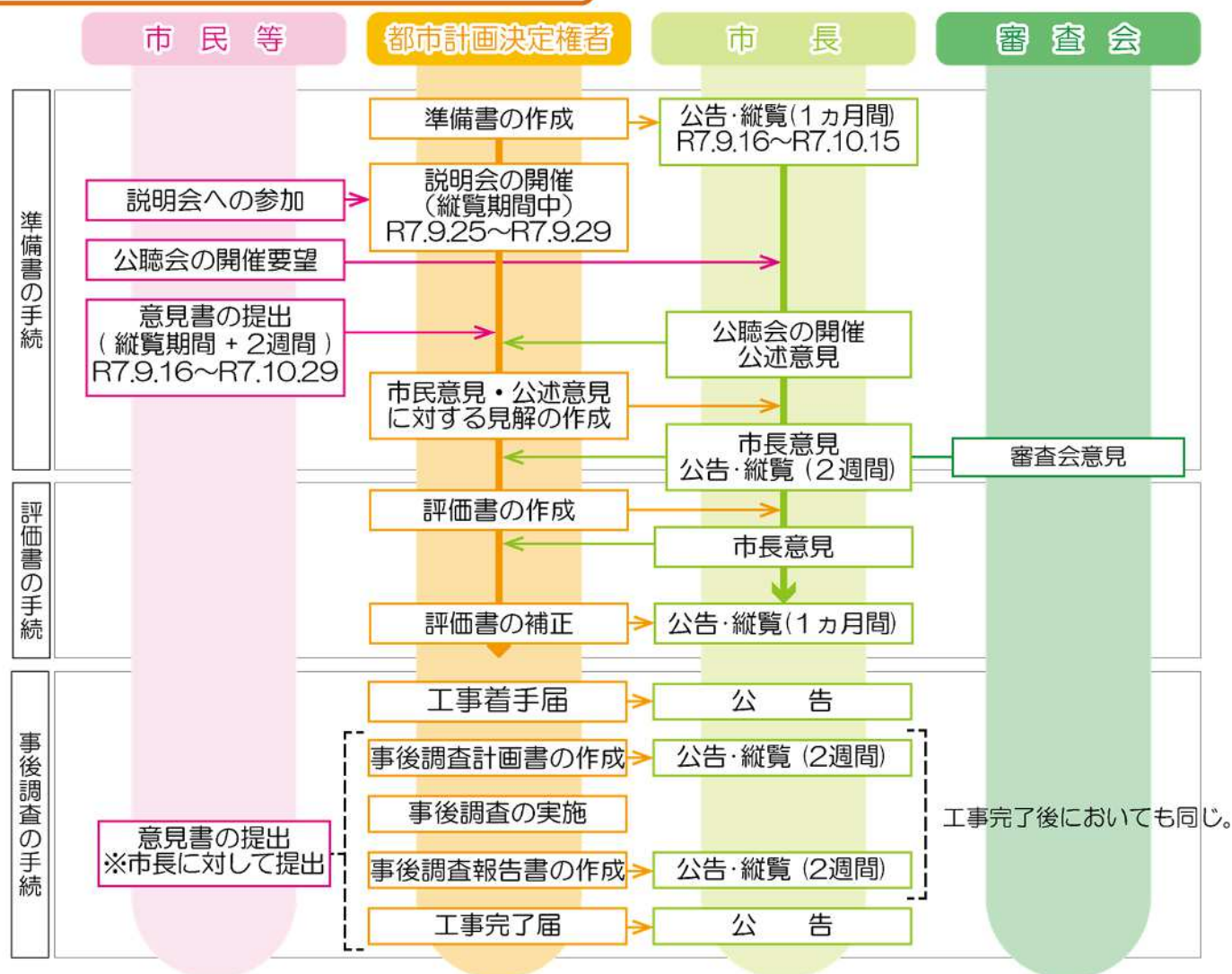
事後調査項目		選定理由
環境要素	影響要素	
騒音	車両の走行	予測手法は、科学的知見及び既設線の測定結果に基づく予測式による方法であるが、既設線と新設線の諸条件の違いにより、予測の不確実性が生じる可能性があるため。
振動		

4

今後の環境影響評価 の流れ

4 今後の環境影響評価の流れ

環境影響評価の手続き（抜粋）



※事後調査の手続については、事業者が行います。

4 今後の環境影響評価の流れ

縦覧場所・時間

令和7年10月15日（水）まで

広島市役所本庁舎

〔中区国泰寺町一丁目6-34〕

環境局環境保全課(本庁舎4階)

道路交通局交通施設整備部(本庁舎8階)

都市整備局都市計画課(本庁舎11階)

西区役所 区政調整課 〔西区福島町二丁目2-1〕

安佐南区役所 区政調整課 〔安佐南区古市一丁目33-14〕

安佐南区役所 沼田出張所 〔安佐南区伴東七丁目64-8〕

佐伯区役所 区政調整課 〔佐伯区海老園二丁目5-28〕

合人社ウェンディひと・まちプラザ 〔中区袋町6-36〕

己斐上公民館 〔西区己斐上四丁目2-55〕

己斐公民館 〔西区己斐中一丁目15-3〕

大塚公民館 〔安佐南区大塚西六丁目3-2〕

石内公民館 〔佐伯区五日市町大字石内3289-1〕

五月が丘公民館 〔佐伯区五月が丘五丁目3-33〕

午前8時30分～午後5時15分
(土・日曜日・祝日を除く)

午前9時30分～午後10時
(第3月曜日を除く)

午前8時30分～午後10時
(火曜日・祝日を除く)

※広島市ホームページでも閲覧できます。

4 今後の環境影響評価の流れ

記載事項

- ・提出される方の氏名・住所
(法人等の場合は、名称・代表者の氏名・主たる事務所の所在地)
- ・意見書の提出の対象である環境影響評価準備書の名称
※「広島新交通西風新都線建設事業 環境影響評価準備書」と記載
- ・環境の保全の見地からの意見及びその理由

※決まった様式はありませんので、自由に記載してください。

提出方法

郵送または持参
(持参される場合は、以下に提出してください。)

宛名・提出先

宛 名：広島市長
提出先：〒730-8586
広島市中区国泰寺町一丁目6-34 (本庁舎11階)
広島市 都市整備局 都市計画課

提出期限

令和7年10月29日(水) (消印有効)



ご清聴ありがとうございました。

事業についての問合せ先

広島市 道路交通局 交通施設整備部 交通施設整備担当

TEL：082-504-2387