

宮城県知事 村井嘉浩 殿

令和5年11月8日

合同会社 G-Bio 石巻須江

代表者社員 株式会社 G-Bio イーシアティブ

職務執行者 高橋 俊春



## G-Bio 石巻須江発電事業環境影響評価書の再手続きの適用除外について

G-Bio 石巻須江発電事業環境影響評価書に記載されている事業計画の概要の中で、工事中における資材等運搬ルート及び供用時の燃料輸送ルートの一部変更した結果につきましてご報告いたします。この内容は、

- ①詳細の造成計画実施による、残土搬出トラック台数の低減が可能になった。
- ②評価書での残土積載トラックの走行ルートの一部は、荷重制限があり通行する事が出来ない事が判明した為、ルートの変更が必要になった。
- ③評価書での工事中及び供用後の大型車の走行ルートには一部道路が狭く対面通行できない為、交通安全上の課題が有り改善の必要性があった。

これらの内容により見直しをするものです。この変更内容については、環境影響評価条例第5条第1項第2号の「第一種事業の目的及び内容」の変更に該当するものではありません。これらの見直しは環境影響評価条例第38条第1項のただし書を受けて、施行規則第57条第2項第2号に該当することから、環境影響評価の再手続きの適用除外となるものと判断しております。なお、当該変更をした場合の環境影響は以下のとおりです。

### 記

#### 1. 工事中の大型車の資材などの運搬ルート変更の経緯について【別紙1工事中参照】

[当初の計画]

- ・資材運搬の大部分を占める、残土搬出トラック（260台/日）は、南側（県道191号側）北側（東北電力側）の2ルートとし、往路、復路の道路は、環境上の影響を少なくする為、極力片側一方向通行する事として、通過台数低減を図る事とした。

[今回変更の経緯]

- ・2022年3月末の評価書の公告・縦覧後、林地開発許可申請に対する検討の中で、詳細の造成計画を行った結果、残土搬出量が29,800 m<sup>3</sup>（評価書での計画値）に対して、約91%となる事が明確になった為、残土搬出トラックの台数は、評価書での計画（260台/日）に対して260台/日×0.91=237台/日→240台/日とした。
- ・北側（東北電力側）の残土搬出トラックのルートは、広域農道を使用する計画としていたが、この道路は荷重制限（14t以下）があり、残土積載した大型車（約20t）は、通行出来ない事が判明。従って残土積載した大型車の走行ルートは、広域農道を使用しない様に変更する事が必要になった。
- ・南側（県道191号側）の残土搬出トラック及び資材運搬で通過するルートは、県道191号から須江小学校前に通じる道路は、幅が狭く、対面通行が出来ない為、交通安全上の課題が残っていた。（地点A）

[今回変更内容]

・下記の内容にて、大型車の走行ルートを変更し、再度大気質、騒音、振動予測評価を実施する事とした。

- ①残土搬出トラックの日当たり台数は、当初の 260 台/日から、240 台/日に低減する。
- ②北側（東北電力側）の残土積載トラックは、広域農道を通過しないルートとする。
- ③南側（県道 191 号側）の残土搬出トラック及び資材運搬で通過するルート（地点 6）は、交通安全上の対策を図る為に、大型車は通過しないルートとする。

予測評価条件は、①、②のみの条件は、ケース 1、2 とし、交通安全上の対策を講じた①、②、③の条件はケース 3、4 としている。従って、評価結果はケース 3、4 について記載する。

2. 工事中の環境予測評価結果【別紙 2 工事中参照】

・結果：ケース 3、4 で評価した結果、より影響が少ないケース 3 に変更する。

①大気質関係

当初 152 台の大型車の走行を予定していた地点 6 の小学校付近は走行させない計画にするため、その影響により 1 日あたりの台数が 252 台増加するルート（地区）が出てきますが、工事用車両が最も多く増加する地区について、再度影響予測を行った結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質については評価書で示す目標をケース 3、4 は満足しています。

②騒音

騒音については、地点 9 が評価書の結果からケース 3 で 0.3 dB、ケース 4 で 0.4 dB 増える見込みとなった。又、評価書では、地点 1、地点 2、地点 6 が環境基準（参考値）をわずかに超過する結果となっているが、今回のルート変更により、地点 6 は大型車の通行が無くなり、反面地点 9 がわずかに現況値に対し増加する事になった。ただ地点 9 は、現況値でも目標とする基準を超過している地点であり、評価書では、地点 1、地点 2、地点 6 に対して、工事用車両の走行による騒音への影響を可能な限り最小限にする為に保全措置を徹底するほか、事後調査を実施して、必要に応じて環境保全措置を図る事としていたので今回の結果により、事後調査を地点 1、2、9 に変更する。従って今回の変更内容は、評価書における評価結果に変更はありません。

③振動

振動については再度影響予測を行った結果、ケース 3、4 は、評価書で示す結果を満足しています。

3. 供用後の大型車の資材などの運搬ルート変更の経緯について【別紙 1 供用後参照】

[当初の計画]

・供用後の燃料輸送車（33 台/日）及び資材運搬（5 台/日）合計 38 台/日の大型車は、往路、復路の道路は、環境上の影響を少なくする為、片側一方向通行する事として、通過台数低減を図る事とした。

[今回変更の経緯]

・往路は、須江小学校前の道路から県道 191 号に通じる道路は、その幅は狭く、対面通行が出来ない為、交通安全上の課題が残っていた。（地点 A）

[今回変更内容]

・下記の内容にて、大型車の走行ルート変更、及び新たに誘導車の台数の増加が見込まれる為、再度大気質、騒音、振動予測評価を実施する事とした。（ケース 5）

- ①交通安全上の対策を図る為に地点6を通過せず、往路は、復路と同じルートとする。
- ②燃料輸送車の誘導車両（小型車）についても、安全管理上、評価書作成時の想定より1回あたりの走行台数を1台ずつ追加する必要が生じた為、予測条件に加える。

#### 4. 供用後の環境予測評価結果（詳細は別紙報告書参照）【別紙2 供用後参照】

##### ①大気質関係

供用後の燃料輸送車についても、当初38台の大型車の走行を予定していた地点6の小学校付近は走行させない計画にするため、その影響により1日あたりの台数が38台増加し、合計76台となるルート（地区）が出てきます。また、燃料輸送車の誘導車両（小型車）についても、安全管理上、評価書作成時の想定より1回あたりの走行台数を1台ずつ追加する必要が生じたため、1日当たりの台数が66台増加し当初19台から85台となるルート（地区）が出てきますが、供用後の関係車両が最も多く増加する地区について、再度影響予測を行った結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質については評価書で示す目標を満足しています。

##### ②騒音

騒音については、評価書の結果から地点4で、0.2dB増え評価値は64dBとなり目標とする基準65dBを下回るため、評価書における評価結果に変更はありません。

また、地点9は、基礎交通量が多いため関係車両の寄与が少なく、評価書と同じ69dBになりました。地点9は現況値で目標とする基準を超過しているため、評価書における評価結果に変更はありません。

##### ③振動

振動については、再度影響予測を行った結果、評価書で示す結果を満足しています。

以上の評価結果により今回の変更内容は、環境影響評価の再手続きが適用除外になるものと判断しております。

#### 5. その他

- ・参考として、令和5年8月26日（土）に実施しました。燃料輸送車事前走行確認結果を別紙3に添付します。この内容は、令和5年9月9日、10日に実施しました住民説明会の説明資料を一部見直した資料です。

##### 【実施結果のルート変更有無について】

- ・事前走行確認した結果、走行出来ない事は無いと判断し、今回計画通りのルートと致します。又、課題となった交差点での右左折時の交通渋滞及び冬季の凍結対応などについては今後下記の対策案を検討するとともに更なる対応策も検討して行きます。

##### 【対策案】

項目	主な課題	予見	対策案
交通量の要因	石巻河南 IC 出口の信号及び県道 16 号上信号での交通量が多い。	信号待ちでの後続及び至近走行車両の渋滞を発生させる要因となる。	公安委員会等と協議し信号の長さの調整を依頼する。

道路施設状態、路面等による要因	県道 16 号上の一部で路面の凸凹がある。	低速走行を実施する為、後続及び至近走行車両の渋滞を発生させる要因となる。	道路管理者と協議し路面の補修を依頼する。
	交差点での停止位置よりも前で車両が停止している。	青信号で交差点に入り右折しようとしても対向車停止位置により赤信号に変わってからの通行を余儀なくされる。	石巻市道より県道 191 号への交差点において対向車停止位置を考慮した右折左折行為が必要。公安委員会等と協議し信号の長さの調整を依頼する。
気象環境による要因	積雪後に雪解けが発生する。	路盤凍結により滑走の恐れがある。	冬季走行時の車両装備等万全を尽くし安全走行を行う。
その他の要因	緑石で車道と歩行路が区分されていない道路がある。	路盤凍結により滑走の恐れがある。	道路交通安全 70 条に基づいた安全運転義務行為に最大限注意を払う。
		対向車・通行者の不作為行為による不安全事故発生。	危険予知を最大限配慮する。

以上

別紙として下記を添付致します。

【別紙 1】：変更前の走行ルートと変更後の走行ルートの比較図

【別紙 2】：G-Bio 石巻須江発電所事業運搬車両走行ルート変更に伴う予測評価結果

【別紙 3】：燃料輸送車事前走行確認結果のご報告

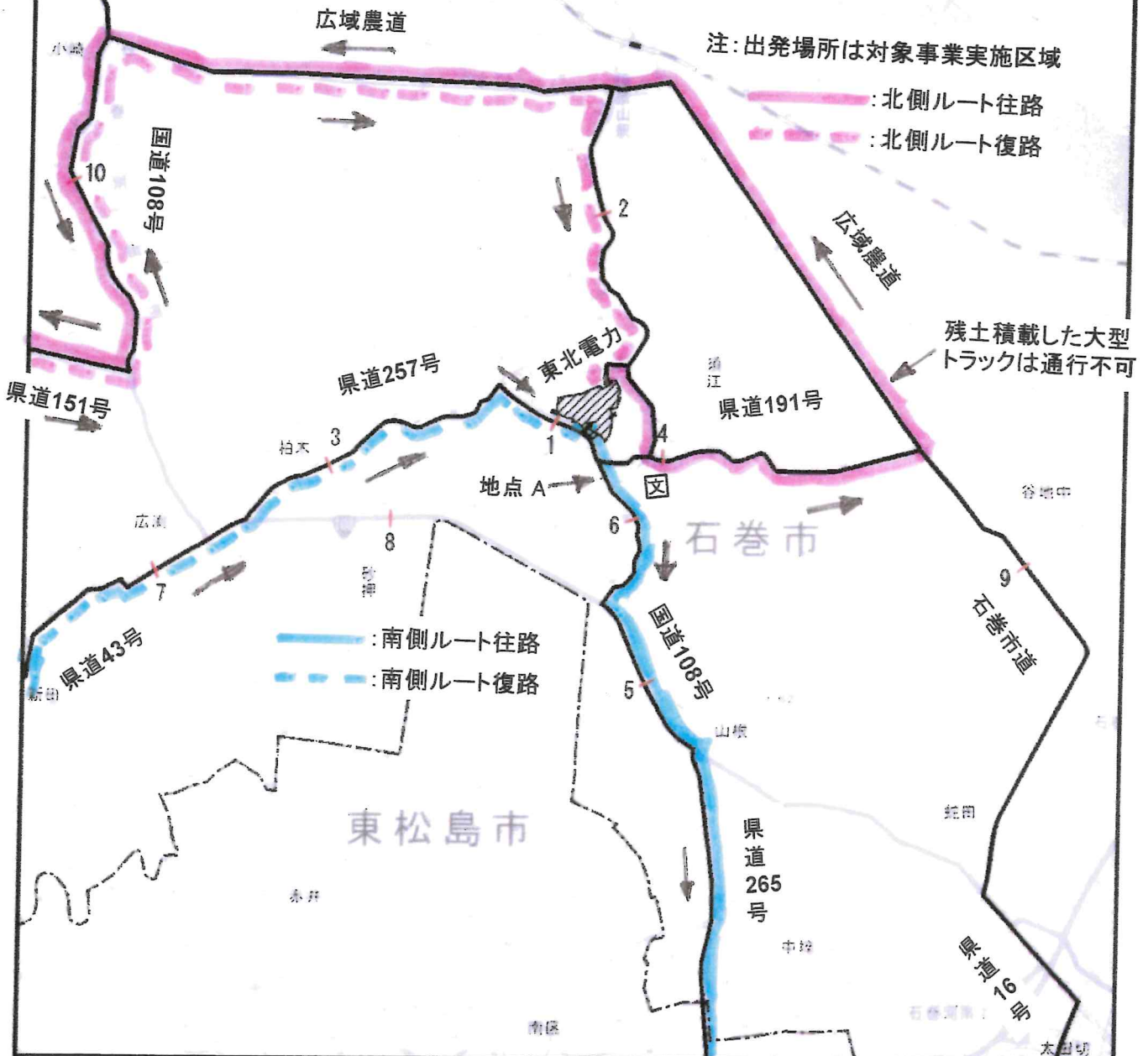


工事中の残土搬出車走行ルート(評価書):北側、南側の2ルート

【変更前】

- ・北側ルートの問題点:残土積載した大型トラックは広域農道は重量オーバーで通行不可(空車は可能)
- ・南側ルートの問題点:県道191号から須江小学校前の道路に通じる一部の区間は、道路幅が狭く、対面通行が出来ない。(地点A)

注:出発場所は対象事業実施区域



凡例

- : 対象事業実施区域
- : 市境界線
- : 主要な交通ルート
- : 予測地点(图中番号:1~10)



S=1:40,000

0 400 800 1600m

工事中の残土搬出車走行ルート:北側、南側の2ルート

【変更後】

【ケース1】

- ・残土積載大型トラックは広域農道非通過
- ・残土搬出量減少により残土積載大型トラックは1ルート120台/日とする
- ・残土積載トラック以外の大型車は12台/日は、地点6を非通過(県道191号を往復) 五人

注:出発場所は対象事業実施区域

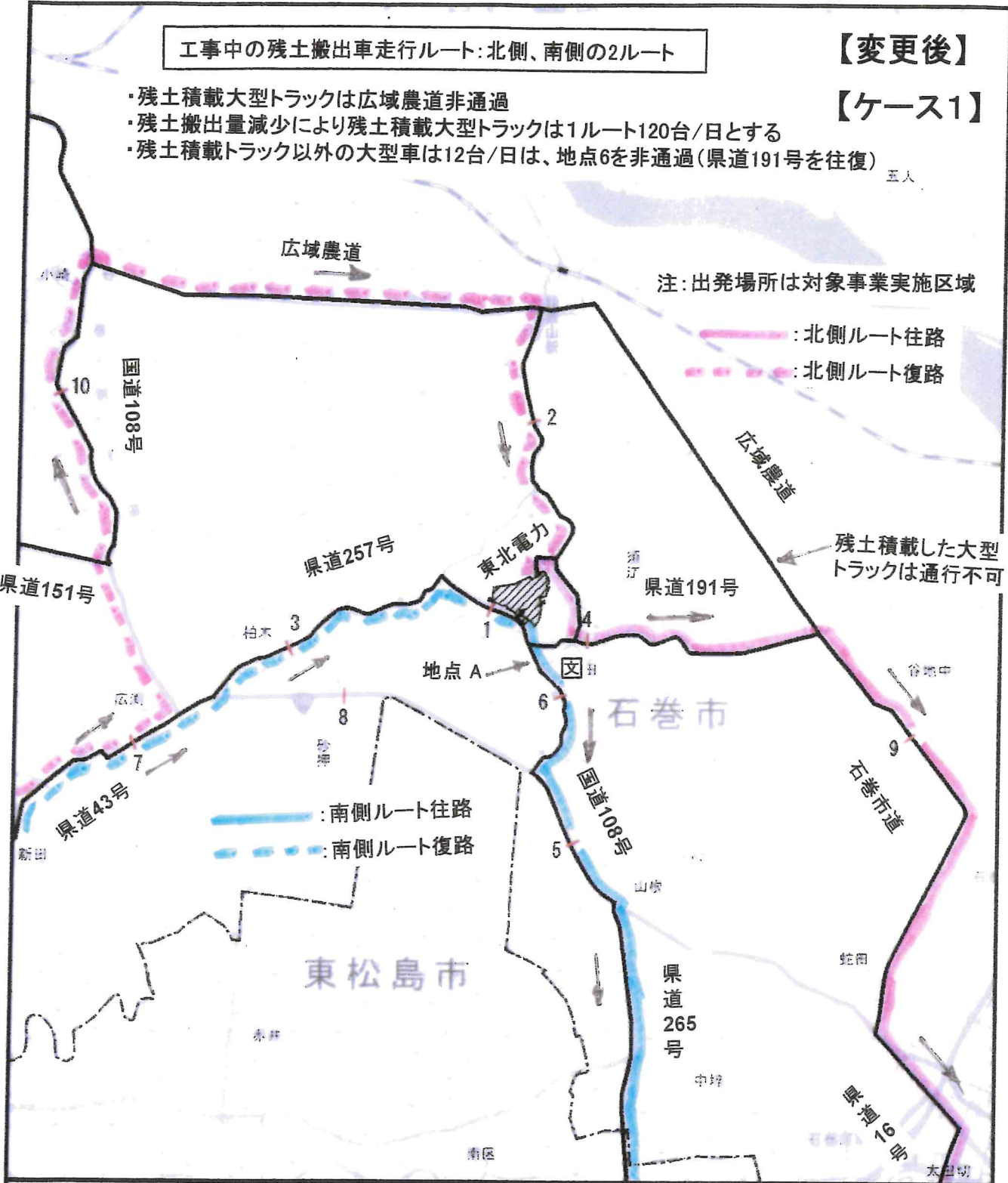
— : 北側ルート往路

- - : 北側ルート復路

残土積載した大型トラックは通行不可

— : 南側ルート往路

- - : 南側ルート復路



凡例

- : 対象事業実施区域
- : 市境界線
- : 主要な交通ルート
- : 予測地点(图中番号:1~10)



S=1:40,000

0 400 800 1600m

工事中の残土搬出車走行ルート:北側、南側の2ルート

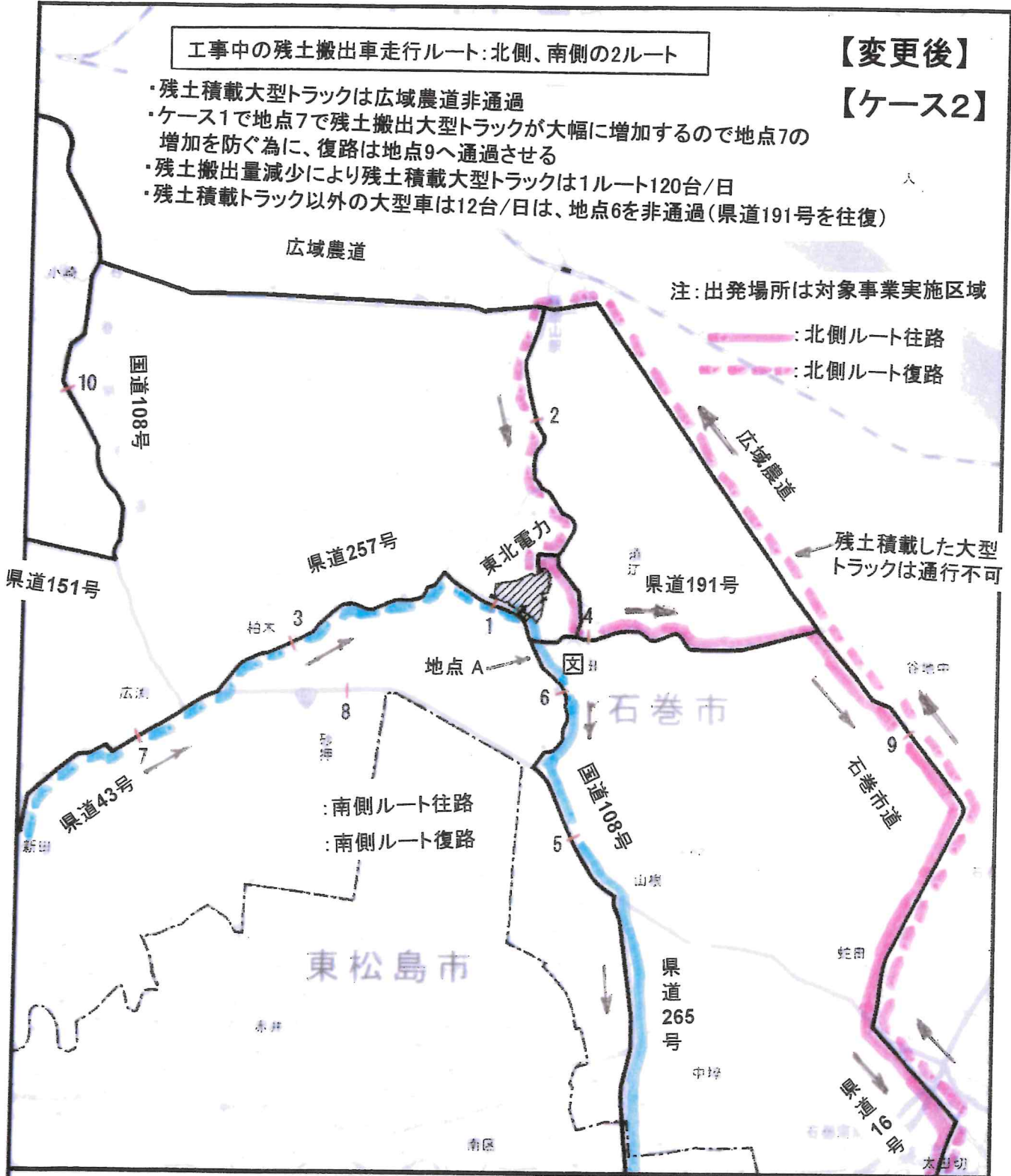
【変更後】  
【ケース2】

- ・残土積載大型トラックは広域農道非通過
- ・ケース1で地点7で残土搬出大型トラックが大幅に増加するので地点7の増加を防ぐ為に、復路は地点9へ通過させる
- ・残土搬出量減少により残土積載大型トラックは1ルート120台/日
- ・残土積載トラック以外の大型車は12台/日は、地点6を非通過(県道191号を往復)

注:出発場所は対象事業実施区域

— : 北側ルート往路  
 - - - : 北側ルート復路

残土積載した大型トラックは通行不可



凡例

- : 対象事業実施区域
- : 市境界線
- : 主要な交通ルート
- : 予測地点(図中番号:1~10)



S=1:40,000





工事中の残土搬出車走行ルート:北側、南側の2ルート

【変更後】  
【ケース3】

・ケース1に対して、道路幅が狭い地点A(=地点6)を非通過とし、復路は地点7を通過

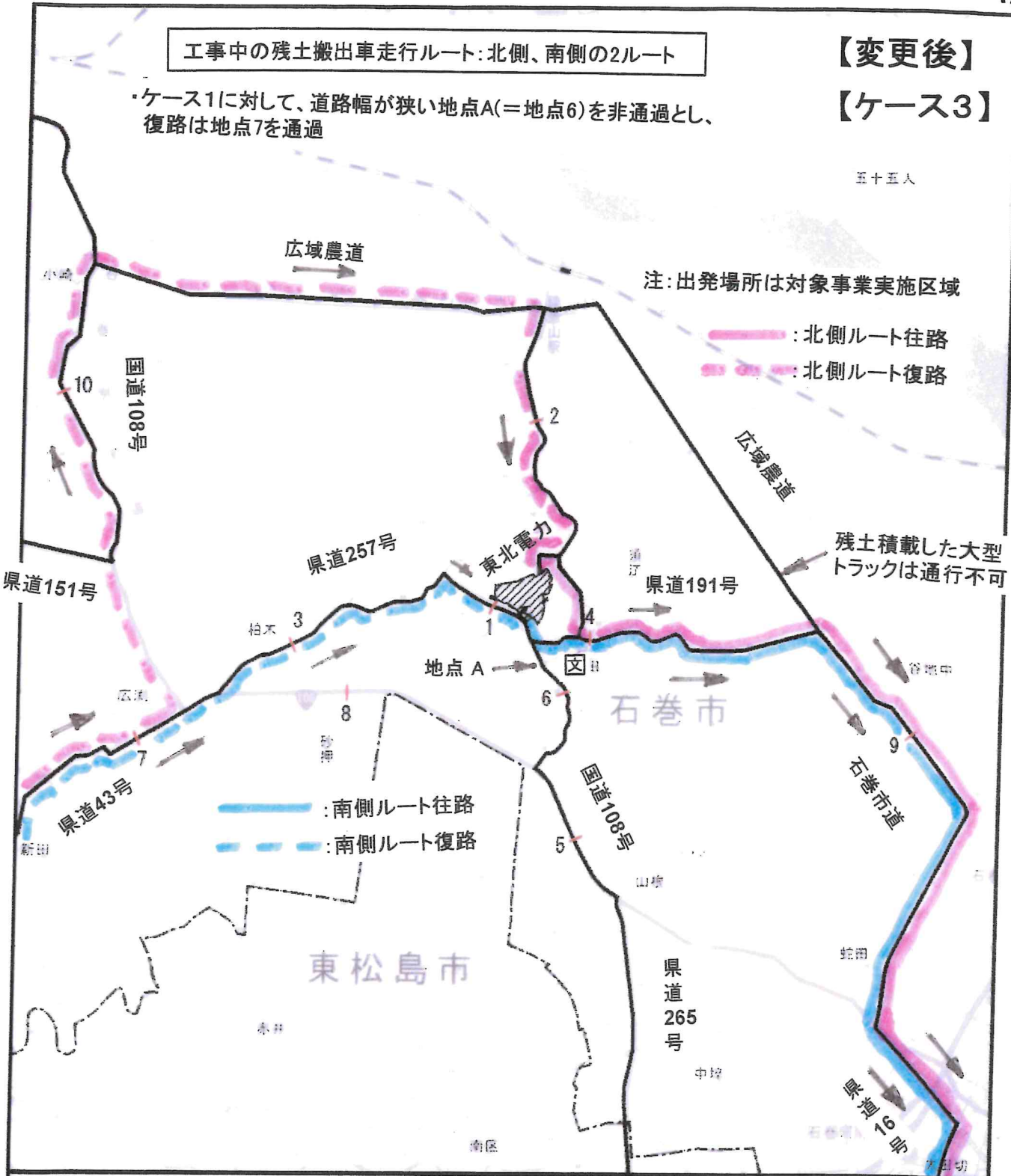
五十五人

注:出発場所は対象事業実施区域





— : 北側ルート往路  
- - : 北側ルート復路

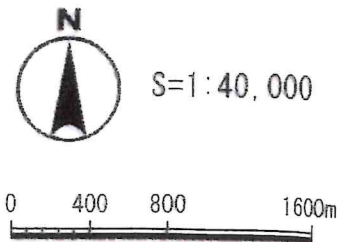
— : 南側ルート往路  
- - : 南側ルート復路

残土積載した大型トラックは通行不可



凡例

-  : 対象事業実施区域
-  : 市境界線
-  : 主要な交通ルート
-  : 予測地点(图中番号:1~10)



工事中の残土搬出車走行ルート:北側、南側の2ルート

【変更後】

【ケース4】

・ケース2に対して、道路幅が狭い地点A(=地点6)を非通過とし、復路は地点9を通過

五十五人





注:出発場所は対象事業実施区域

北側ルート往路  
北側ルート復路

残土積載した大型トラックは通行不可

南側ルート往路  
南側ルート復路

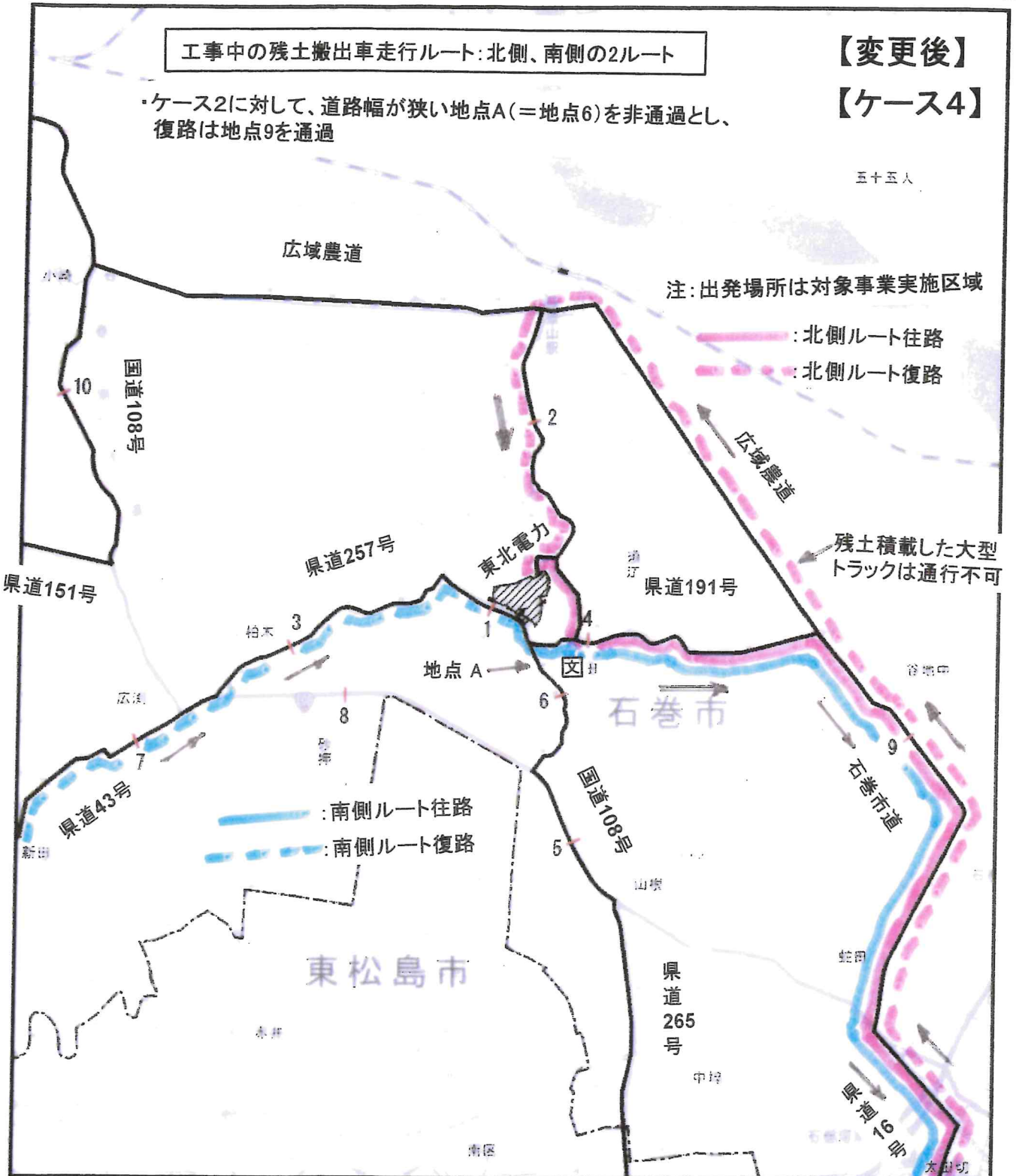
凡例

-  : 対象事業実施区域
-  : 市境界線
-  : 主要な交通ルート
-  : 予測地点(图中番号:1~10)



S=1:40,000

0 400 800 1600m





供用(運転開始)後の大型車走行ルート(評価書)





【変更前】

・往路の問題点: 須江小学校前の道路から県道191号に通じる一部の区間は、道路幅が狭く、対面通行が出来ない。(地点A)

五十五人



凡例

-  : 対象事業実施区域
-  : 市境界線
-  : 主要な交通ルート
-  : 予測地点(図中番号:1~10)



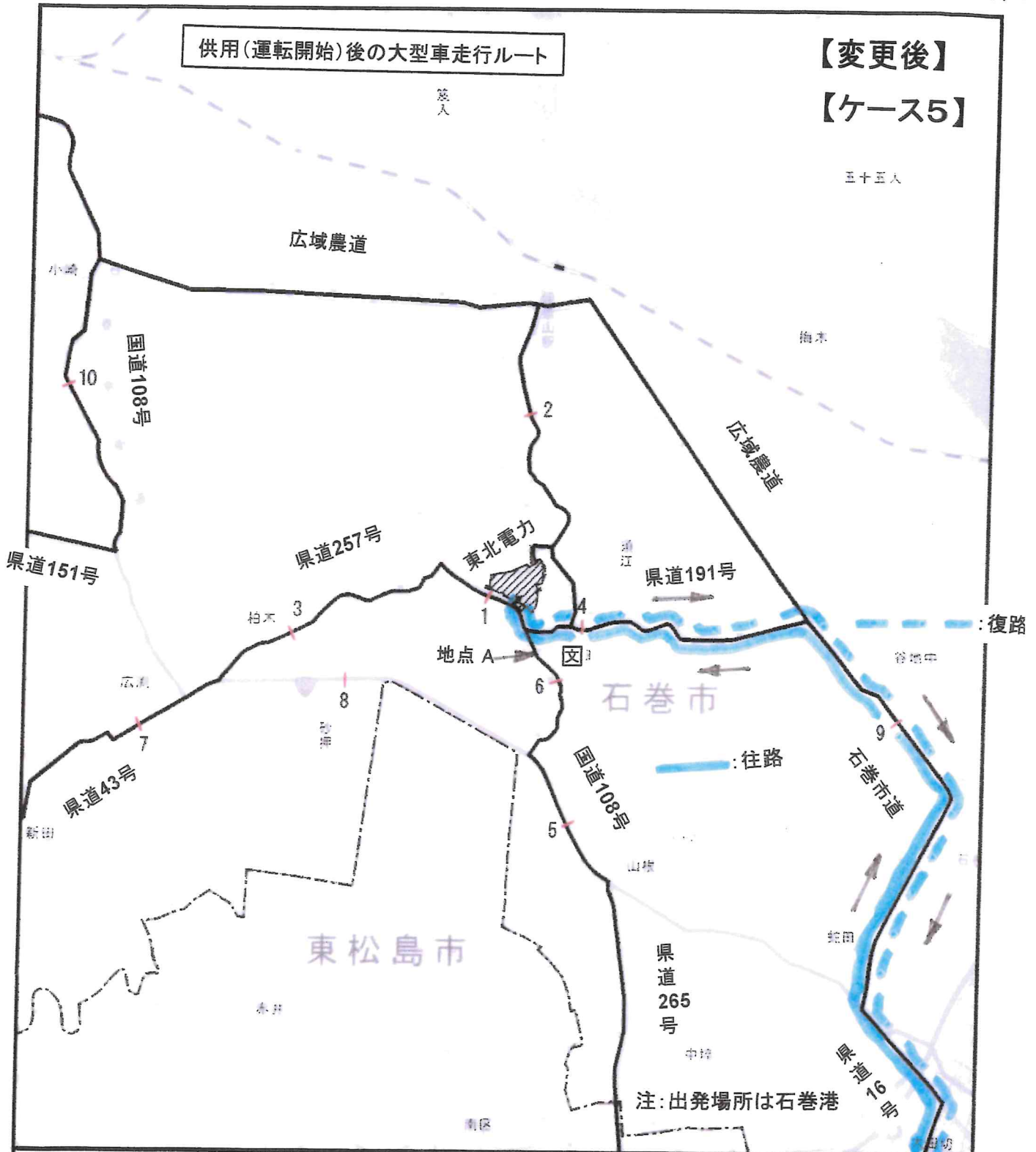
S=1:40,000







注: 出発場所は石巻港

供用(運転開始)後の大型車走行ルート

【変更後】  
【ケース5】

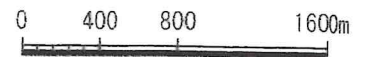


凡例

-  : 対象事業実施区域
-  : 市境界線
-  : 主要な交通ルート
-  : 予測地点(图中番号:1~10)



S=1:40,000





# 【別紙2】

## G-bio 石巻須江発電所事業運搬車両走行ルート変更に伴う予測評価結果

### 1. 検討条件

区分	ケース	走行に係る条件
工事中	ケース1	・残土積載トラックは広域農道非通過 ・残土搬出量減少による残土積載トラックを1ルート120台/日 ・残土積載トラック以外の大型車12台/日は、地点5,6を非通過
	ケース2	・ケース1では地点7で大型車が大幅に増加するため、地点7の台数を防ぐために地点9に大型車を通過させる。
	ケース3	・ケース1, 2に対して地点6を非通過とし、帰りのトラックは地点7を通過させる。
	ケース4	・ケース1, 2に対して地点6を非通過とし、帰りのトラックは地点9を通過し、北上し広域農道を通過する。
供用後	ケース5	・地点5, 6は非通過ですべて地点4, 9に配分 ・燃料輸送車(11台/回)に対して誘導車(小型車)11台を追加(+33台/片道)

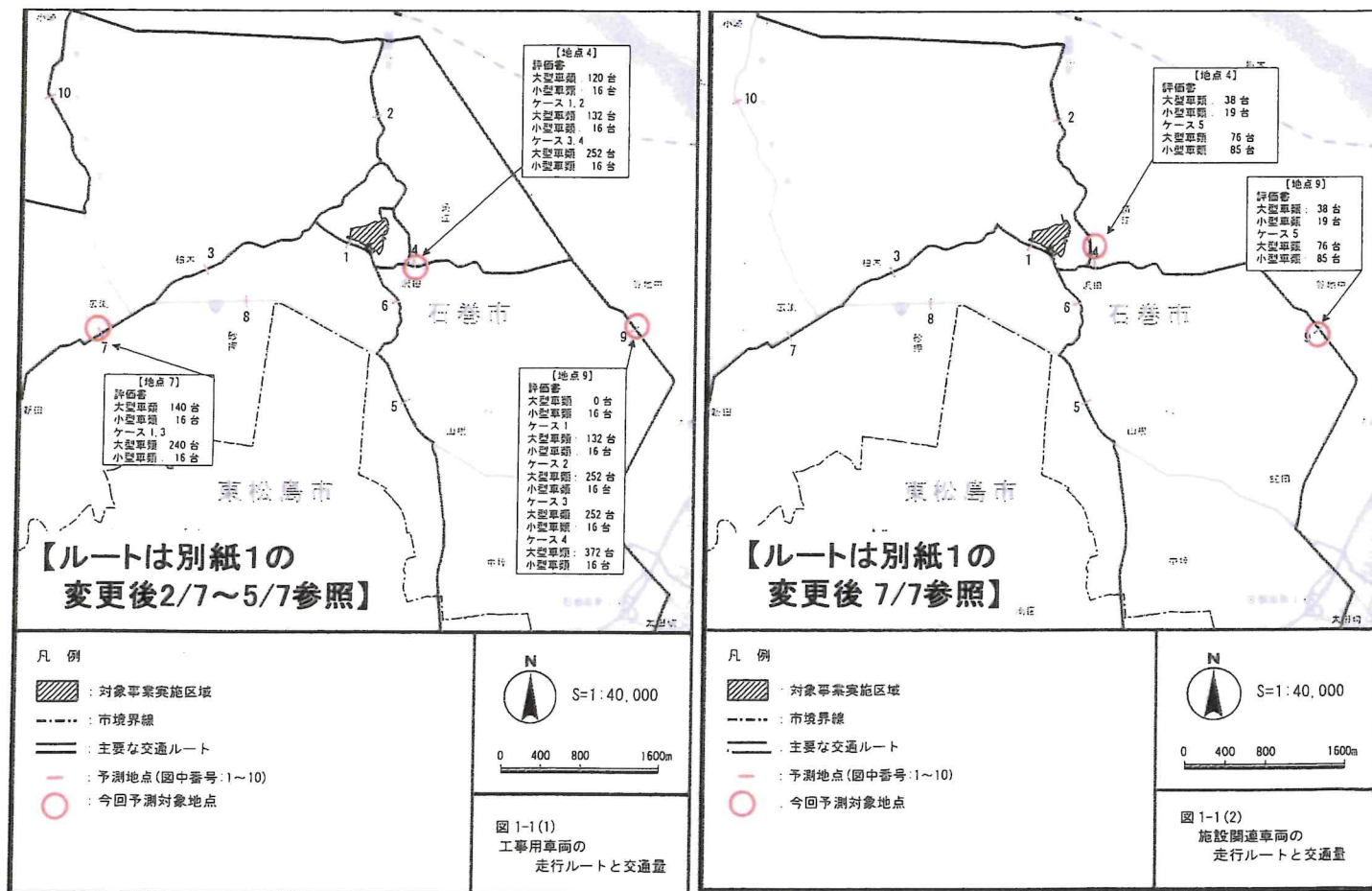


図 1-1 (1) 工事用車両走行に係る変更後ケース別台数

図 1-1 (2) 供用後の運搬車両走行の変更後の台数

### 2. 予測評価結果

#### 1) 大気質

##### (1) 工事中

表2-1-1(1) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素の予測結果

予測地点	予測点 道路境界	予測 高さ [m]	予測ケース	追加台数 [台]		基礎交通量 による 寄与濃度 ①[ppm]	資材及び機械の 運搬に用いる 車両の運行による 寄与濃度 ②[ppm]	バック グラウンド 濃度 ③[ppm]	工事中の 将来濃度 ④=①+②+③ [ppm]	日平均値 の年間 98%値 [ppm]	環境基準
				大型	小型						
地点4	上り	1.5	評価書	120	16	0.00038	0.00002	0.0049	0.00530	0.01575	0.04~ 0.06ppmの ゾーン内 または それ以下
						0.00026	0.00001		0.00517	0.01561	
	下り	1.5	ケース1, 2	132	16	0.00038	0.00004		0.00532	0.01577	
						0.00026	0.00003		0.00518	0.01562	
	上り	1.5	ケース3, 4	252	16	0.00038	0.00008		0.00536	0.01581	
						0.00026	0.00005		0.00521	0.01564	
下り	1.5	評価書	140	16	0.00037	0.00002	0.00529	0.01573			
					0.00036	0.00002	0.00528	0.01573			
地点7	上り	1.5	ケース1, 3	240	16	0.00037	0.00007	0.00534	0.01579		
						0.00036	0.00007	0.00533	0.01577		
	下り	1.5	評価書	0	16	0.00086	0.00000	0.00576	0.01625		
						0.00057	0.00000	0.00547	0.01593		
	上り	1.5	ケース1	132	16	0.00086	0.00005	0.00581	0.01631		
						0.00057	0.00003	0.00550	0.01597		
下り	1.5	ケース2	252	16	0.00086	0.00009	0.00585	0.01636			
					0.00057	0.00006	0.00553	0.01600			
地点9	上り	1.5	ケース3	252	16	0.00086	0.00009	0.00585	0.01636		
						0.00057	0.00006	0.00553	0.01600		
	下り	1.5	ケース4	372	16	0.00086	0.00014	0.00589	0.01640		
						0.00057	0.00008	0.00556	0.01603		

表2-1-1(2) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による浮遊粒子状物質の予測結果

予測地点	予測点 道路境界	予測 高さ [m]	予測ケース	追加台数 [台]		基礎交通量 による 寄与濃度 ①[mg/m <sup>3</sup> ]	資材及び機械の 運搬に用いる 車両の運行による 寄与濃度 ②[mg/m <sup>3</sup> ]	バック グラウンド 濃度 ③[mg/m <sup>3</sup> ]	工事中の 将来濃度 ④=①+②+③ [mg/m <sup>3</sup> ]	日平均値 の年間 2%除外値 [mg/m <sup>3</sup> ]	環境基準
				大型	小型						
地点4	上り	1.5	評価書	120	16	0.000018	0.000002	0.0136	0.013640	0.03606	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下
						0.000013	0.000001		0.013634	0.03605	
	下り	1.5	ケース1, 2	132	16	0.000018	0.000002		0.013640	0.03606	
						0.000013	0.000001		0.013634	0.03605	
	上り	1.5	ケース3, 4	252	16	0.000018	0.000003		0.013641	0.03606	
						0.000013	0.000002		0.013635	0.03606	
下り	1.5	評価書	140	16	0.000014	0.000002	0.013636	0.03606			
					0.000014	0.000002	0.013636	0.03606			
地点7	上り	1.5	ケース1, 3	240	16	0.000014	0.000003	0.013637	0.03606		
						0.000014	0.000003	0.013637	0.03606		
	下り	1.5	評価書	0	16	0.000023	0.000000	0.013643	0.03607		
						0.000016	0.000000	0.013636	0.03606		
	上り	1.5	ケース1	132	16	0.000023	0.000002	0.013645	0.03607		
						0.000016	0.000001	0.013637	0.03606		
下り	1.5	ケース2	252	16	0.000023	0.000004	0.013647	0.03607			
					0.000016	0.000002	0.013638	0.03606			
地点9	上り	1.5	ケース3	252	16	0.000023	0.000004	0.013647	0.03607		
						0.000016	0.000002	0.013647	0.03606		
	下り	1.5	ケース4	372	16	0.000023	0.000006	0.013649	0.03608		
						0.000016	0.000003	0.013639	0.03606		



(2) 供用後

表2-1-2(1) 運搬車両の運行による二酸化窒素の予測結果

予測地点	予測点 道路境界	予測 高さ [m]	予測ケース	追加台数 [台]		基礎交通量 による 寄与濃度 ①[ppm]	運搬車両の運行に よる 寄与濃度 ②[ppm]	バック グラウンド 濃度 ③[ppm]	供用後の 将来濃度 ④=①+②+③ [ppm]	日平均値 の年間 98%値 [ppm]	環境基準
				大型	小型						
地点4	上り	1.5	評価書	38	19	0.00038	0.00000	0.0049	0.00529	0.01573	0.04~ 0.06ppmの ゾーン内 または それ以下
	下り								0.00517	0.01560	
	上り	ケース5	76	85	0.00038	0.00003	0.00531		0.01575		
	下り				0.00026	0.00002	0.00517		0.01561		
地点9	上り	1.5	評価書	38	19	0.00086	0.00001	0.00576	0.01626		
	下り							0.00547	0.01593		
	上り	ケース5	76	85	0.00086	0.00003	0.00579	0.01629			
	下り				0.00057	0.00002	0.00549	0.01596			

表2-1-2(2) 運搬車両の運行による浮遊粒子状物質の予測結果

予測地点	予測点 道路境界	予測 高さ [m]	予測ケース	追加台数 [台]		基礎交通量 による 寄与濃度 ①[mg/m³]	運搬車両の運行に よる 寄与濃度 ②[mg/m³]	バック グラウンド 濃度 ③[mg/m³]	供用後の 将来濃度 ④=①+②+③ [mg/m³]	日平均値 の年間 2%除外値 [mg/m³]	環境基準
				大型	小型						
地点4	上り	1.5	評価書	38	19	0.000018	0.000001	0.0136	0.013639	0.03606	0.10mg/m3 以下
	下り								0.000013	0.000001	
	上り	ケース5	76	85	0.000018	0.000001	0.013639		0.03606		
	下り				0.000013	0.000001	0.013634		0.03605		
地点9	上り	1.5	評価書	38	19	0.000023	0.000001	0.013644	0.03607		
	下り							0.000016	0.000001		0.013637
	上り	ケース5	76	16	0.000023	0.000001	0.013645	0.03607			
	下り				0.000016	0.000001	0.013637	0.03606			

2) 騒音

(1) 工事中

表2-2-1 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音の予測結果

予測地点	予測 高さ [m]	用途 地域	地域 類型	予測ケース	追加台数 [台]		現況の等価 騒音レベル ①L Aeq (dB)	資材及び機械の 運搬に用いる 車両の運行に伴う 騒音レベルの増分 ②ΔL1 (dB)	工事中の等 価騒音レベ ル ①+② L Aeq (dB)	工事中の等価 騒音レベル (評価値) L Aeq (dB)	環境基準 (dB)	要請限度 (dB)
					大型	小型						
地点4 (県道191 号)	1.2	-	-	評価書	120	16	63.3	0.4	63.7	64	(65)	(70)
	1.2			ケース1,2	132	16		0.5	63.8	64		
	1.2			ケース3,4	252	16		0.8	64.1	64		
地点7 (県道43 号)	1.2	第二 種住 居地 域	特例	評価書	140	16	68.1	0.4	68.5	69	70	75
	1.2			ケース1,3	240	16		0.7	68.8	69		
地点9 (石巻市 道)	1.2	-	-	評価書	0	16	69.1	0.1	69.2	69	(65)	(75)
	1.2			ケース1	132	16		0.2	69.3	69		
	1.2			ケース2	252	16		0.4	69.5	70		
	1.2			ケース3	252	16		0.4	69.5	70		
	1.2			ケース4	372	16		0.5	69.6	70		

表中の赤字は参考に設定した環境基準を超過していることを示す。

(2) 供用後

表2-2-2 運搬車両の運行による騒音の予測結果

予測地点	予測 高さ [m]	用途 地域	地域 類型	予測ケース	追加台数 [台]		現況の等価 騒音レベル ①L Aeq (dB)	運搬車両の運行に 伴う騒音レベルの 増分 ②ΔL1 (dB)	供用後の等 価騒音レベ ル ①+② L Aeq (dB)	供用後の等価 騒音レベル (評価値) L Aeq (dB)	環境基準 (dB)	要請限度 (dB)
					大型	小型						
地点4 (県道191 号)	1.2	-	-	評価書	38	19	63.3	0.1	63.4	63	(65)	(70)
	1.2			ケース5	76	85		0.3	63.6	64		
地点9 (石巻市 道)	1.2	-	-	評価書	38	19	69.1	0.1	69.2	69	(65)	(75)
	1.2			ケース5	76	85		0.1	69.2	69		

表中の赤字は参考に設定した環境基準を超過していることを示す。

3) 振動

(1) 工事中

表2-3-1 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動の予測結果

予測地点	用途 地域	区域区 分	予測ケース	追加台数 [台]		予測時間帯に おける 現況の振動レ ベル ①L10 (dB)	資材及び機械の 運搬に用いる 車両の運行に伴う 振動レベルの増分 ②ΔL (dB)	工事中の振 動レベル ①+② L10 (dB)	工事中の振動 レベル (評価 値) L10 (dB)	要請限度 (dB)
				大型	小型					
地点4 (県道191 号)	-	-	評価書	120	16	50.4	0.6	51.0	51	(65)
			ケース1,2	132	16		0.7	51.1	51	
			ケース3,4	252	16		1.3	51.7	52	
地点7 (県道43 号)	第二 種住 居地 域	第一種	評価書	140	16	38.9	0.8	39.7	40	65
			ケース1,3	240	16		2.0	40.9	41	
地点9 (石巻市 道)	-	-	評価書	0	16	38.8	0.1	38.9	39	(65)
			ケース1	132	16		1.1	39.9	40	
			ケース2	252	16		1.8	40.6	41	
			ケース3	252	16		1.8	40.6	41	
			ケース4	372	16		2.4	41.2	41	

(2) 供用後

表2-3-2 運搬車両の運行による振動の予測結果

予測地点	用途 地域	区域区 分	予測ケース	追加台数 [台]		予測時間帯に おける 現況の振動レ ベル ①L10 (dB)	運搬車両の運行に 伴う振動レベルの 増分 ②ΔL (dB)	供用後の振 動レベル ①+② L10 (dB)	供用後の振動 レベル (評価 値) L10 (dB)	要請限度 (dB)
				大型	小型					
地点4 (県道191 号)	-	-	評価書	38	19	50.3	0.2	50.5	51	(65)
			ケース5	76	85		0.8	51.1	51	
地点9 (石巻市 道)	-	-	評価書	38	19	38.8	0.0	38.8	39	(65)
			ケース5	76	85		0.7	39.5	40	

## 燃料輸送車事前走行結果のご報告



## 1. 目的並びに基本的実施要領

- (1)目的 工事着工前に実際の燃料輸送車を走行させ、安全に走行できることを確認する。
- (2)日時 2023年8月26日(土) 9時～16時
- (2)ルート 実際の燃料輸送車走行ルートとする。石巻港－石巻IC－石巻河南IC-発電所入口
- (3)車両 燃料輸送車2台（ISOコンテナ搭載）、誘導車2台(供用時と同条件の1分間隔で実施)
- (4)安全確認 定点観察および燃料輸送車からみた観察

**\* 住民の方からもご指摘があった須江小学校の前を通る石巻市道は 使用しないこととし、実際の燃料輸送ルートからも外した。**

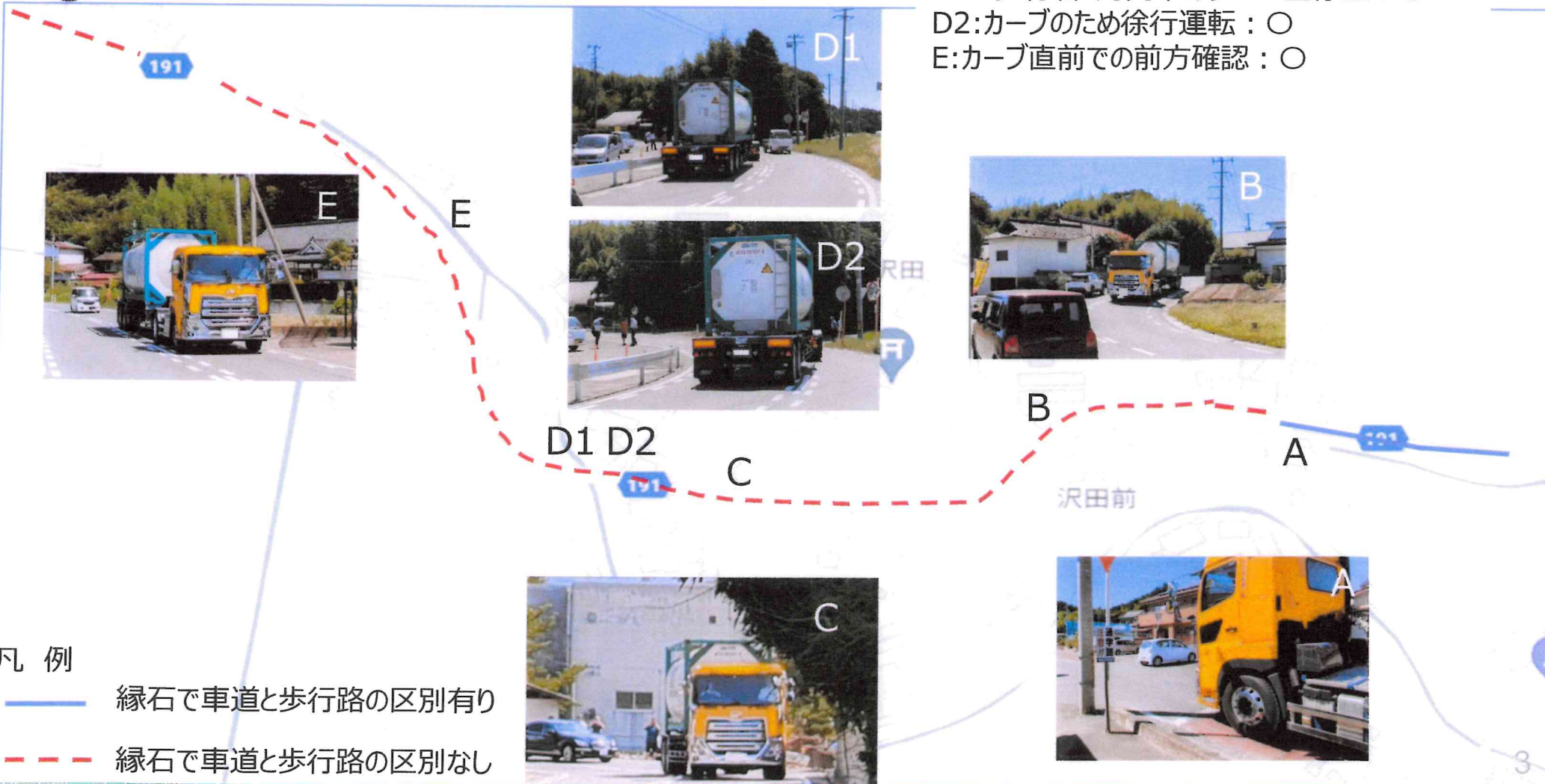


- 凡例
- 往路復路 定点観察5地点 (詳細は次頁参照)
  - 往路復路 燃料輸送車搭載DR

**\* 本事前走行の実施につきましては、7月21日石巻警察に相談・確認済み。**

## 2. 発電所予定地付近道路での燃料輸送車運転状況

発電所入口予定場所





### 3.石巻港～発電所予定地間の道路での燃料輸送車運転状況 同乗観察者の評価結果【発電事業に利害関係のない会社の方の評価】

#### 1) 交通量要因に拠る所見

##### A、石巻港から三陸道

この区間においては、交通量による阻害が無く、同等以上の車輛も見受けられたため、**何ら問題なく走行ができると評価する。**



##### B、三陸道・石巻河南 I C から県道 16 号及び石巻市道

この区間においては、**石巻河南 I C 出口の信号及び県道 16 号上信号での交通量が多く、輸送途上にて信号待ちでの後続及び至近走行車両の渋滞を発生させる要因になることが予見されると評価する。**



##### C、石巻市道から県道 191 号線、発電所入り口予定地

この区間においては、**交通量要因による阻害原因はないと評価する。**



## 2) 道路敷設状態、路面及び橋梁要因に拠る所見

### A、石巻港から三陸道

この区間においては、路面、橋梁要因による阻害が無く、**何ら問題なく走行ができる**と判断する。  
道路敷設状況において、三陸道・石巻港 I C への進入に関して、手前交差点より走行レーン制限されることもあり、実走行時に配慮が必要と評価する。

### B、三陸道・石巻河南 I C から県道 1 6 号及び石巻市道

この区間においては、**石巻河南 I C 出口の左折レーンが短い事、及び県道 1 6 号上の信号機設置間隔が短い事**、路面においては県道 1 6 号上の一部で凹凸が認められることで、低速での走行を実施するために、**後続及び至近走行車両の渋滞を発生させる要因になることが予見される**と評価する。

また、県道 1 6 号上の信号機の青色点灯時間が実走行時に車両間隔の増大に影響を及ぼすことが予見されると評価する。

### C、石巻市道から県道 1 9 1 号線、発電所入り口予定地

県道 1 9 1 号線区間においては、道路敷設状況要因による安全担保に関しては、路側状況ごとに評価する。





### 3) 道路敷設状態、路面及び橋梁要因に拠る所見

#### a、路側及び歩道が完全に分離されている区間

この区間においては、石巻市道より県道191号線への交差点において、**対向車の停止位置を考慮した右左折行為が必要となり** **実走行時に対向車停止位置を考慮した走行の配慮が必要**と予見されると評価する。



#### b、路側及び歩道が完全に分離されていない区間

この区間においては、路側帯の明示及び不明示に係わらず、道路中央寄りの走行を行うことで、歩行者及び自転車通行者への安全の担保が可能であると評価する。ただし、走路幅員が狭窄されている箇所においての対向車に対する配慮の為に低速での実走行を必須とする区間であると評価する。また、交差点よりの飛び出し、頭出しなど一時停止位置や沿道全域において、ほかの通行者及び車輛の完全停止以外の行動に起因する事象を考慮した実走行が必要であると評価する。



道路交通法第四十三条（指定場所における一時停止）と同第七十条（安全運転義務）について解釈の錯誤が半ば常識的になされている事もあり、**交差点進入車輛、対向車及びほかの通行者の行為に起因する事象を最大限に考慮した実走行が必須である**と評価する。なお、この区間においては、従前より本件使用の車輛と同等の車輛の走行を現認している事は特筆すべき点として記載する。



## 4) 気候環境要因による所見

### A、石巻港から三陸道

この区間においては、**橋梁での路盤凍結等の事象が発生すると予見される。**  
この際、**冬季の走行における対策を考慮する**ことが必須であると評価する。

### B、三陸道・石巻河南 I C から県道 16 号及び石巻市道

この区間においては、**路盤凍結等の事象が発生すると予見される。**  
この際、**冬季の走行における対策を考慮する**ことが必須であると評価する。

### C、石巻市道から県道 191 号線、発電所入り口予定地

この区間においては、**路盤凍結等の事象が発生すると予見される。**  
この際、**冬季の走行における対策を考慮する**ことが必須であると評価する。

また、走路狭窄区間における対向車及びほかの通行者の不作為による滑走の恐れについて予見されることは明白であり、通常の冬季間走行時より多大な配慮を以て実走行に及ぶべしと評価する。



冬季凍結時の坂道走行時の配慮

## 5) その他要因による所見

### A、石巻港から三陸道

この区間においては、イベント開催時における違法路上駐車が通行に支障きたす恐れがあると評価する

### B、三陸道・石巻河南 I C から県道 16 号及び石巻市道

この区間においては、何らかの事由による三陸道の通行止めの際にう回路設定を考慮する必要があると評価する。

### C、石巻市道から県道 191 号線、発電所入り口予定地

この区間においては、大型貨物車両走行にあたり、道交法第七十条に基づいた**安全運転義務行為に最大限の注意を払う必要がある**と繰り返し記載する。

また、**走路狭窄区間においての対向車及びほかの通行者の不作為による不安全事故に対しての危険予知を最大限に配慮する必要性がある**と評価する。

## 4. G-Bio石巻須江発電事業 燃料輸送車事前走行確認結果について

### 総括

	主な課題	予見	対策案
交通量の要因	石巻河南IC出口の信号及び県道16号上信号での交通量が多い	信号待ちでの後続及び至近走行車両の渋滞を発生させる要因となる	公安委員会等と協議し信号の長さの調整を依頼する
道路敷設状態、路面等による要因	県道16号上の一部で路面の凹凸がある	低速走行を実施するため後続及び至近走行車両の渋滞を発生させる要因となる	道路管理者と協議し路面の補修を依頼する
	交差点での停止位置よりも前で車両が停止している	青信号で交差点に入り右左折しようとしても対向車停止位置により赤信号に変わってからの通行を余儀なくされる	石巻市道より県道191号への交差点において対向車停止位置を考慮した右左折行為が必要 公安委員会等と協議し信号の長さの調整を依頼する
気象環境による要因	積雪後に雪解けが発生する	路盤凍結により滑走の恐れがある	冬季走行時の車両装備等万全を尽くし安全走行を行う
その他の要因	縁石で車道と歩行路が区分されていない道路がある	路盤凍結により滑走の恐れがある	道路交通法第70条に基づいた安全運転義務行為に最大限注意を払う
		対向車・通行者の不作為行為による不安全事故発生	危険予知を最大限に配慮する



## 補足：トレーラーについて

トラクターに連結して牽引される貨物部分を「トレーラー」と言います。  
トレーラーは大きく分けて「セミトレーラー」と「フルトレーラー」の2種類があります。  
セミトレーラーは日本でもっともポピュラーなトレーラーで、よく道で見かけるトレーラーがこのセミトレーラーです。



○：トラクター ○：トレーラー

セミトレーラーは、交差点での右左折や比較的狭い道路でも運転しやすいため、コンテナや自動車積載として多用されている。

①カーブや交差点で歩行者や自転車そして対向車が前方にいない場合には、安全運転を行う為に、センターラインを越えて走行する場合がある。



②前方に歩行者等がいる場合は、対向車がないことを確認して歩行者等との安全な距離を取る為にセンターラインを越えて走行する場合がある。