

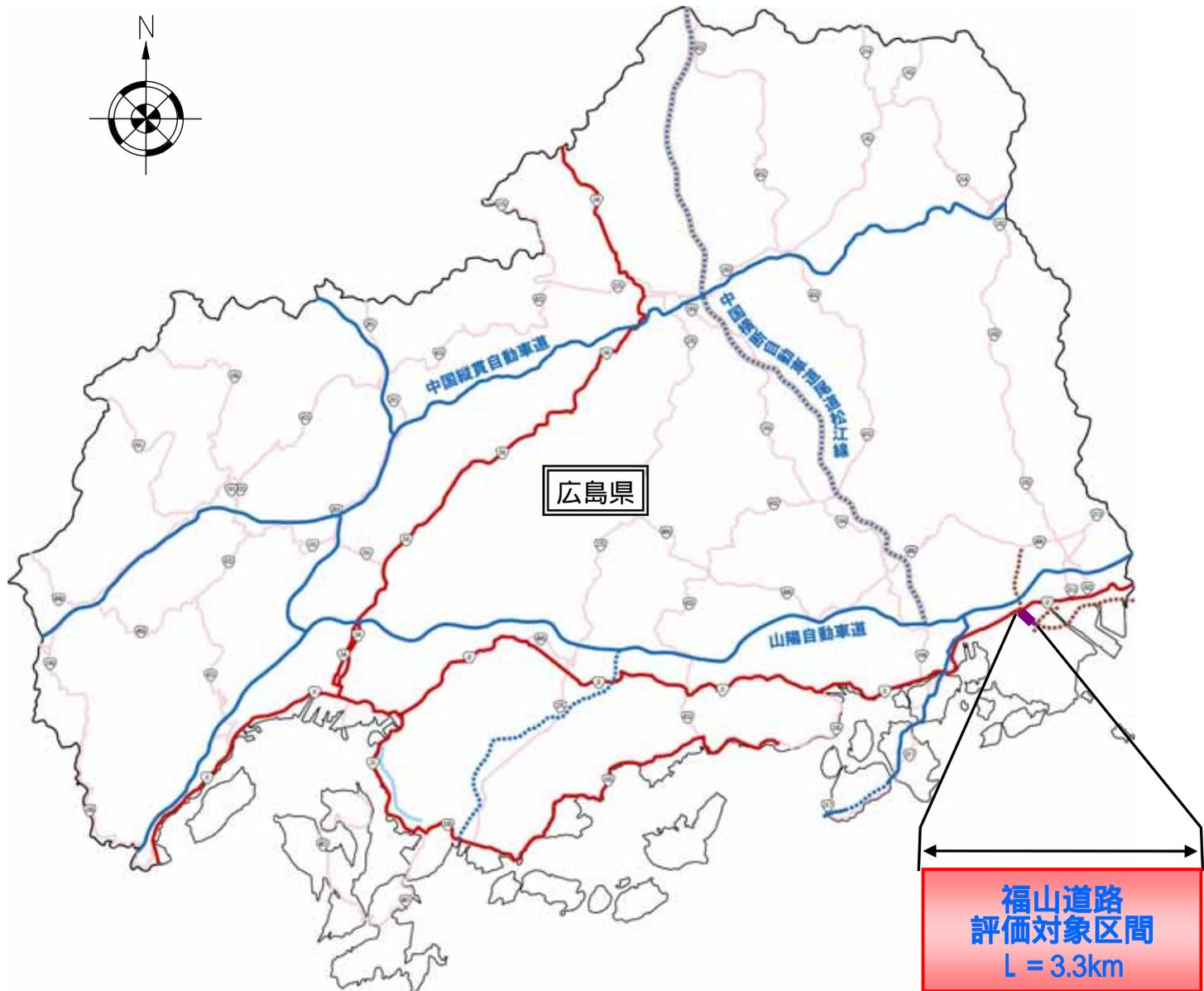
一般国道2号 福山道路
(広島県福山市瀬戸町長和 ~ 赤坂町)

国土交通省 中国地方整備局

平成17年12月

1. 福山道路の概要

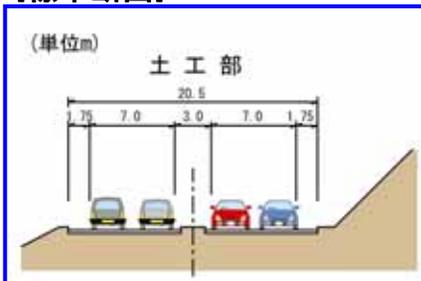
(1) 位置図



1. 福山道路の概要

(2) 路線概要

【標準断面】



当面暫定(2車線)整備とし、標準断面はイメージ

区間	起点；広島県福山市瀬戸町長和 終点；広島県福山市赤坂町
延長	L = 3.3km
車線数	4車線
道路規格	第1種第3級
設計速度	V = 80km/h
事業化	平成13年度

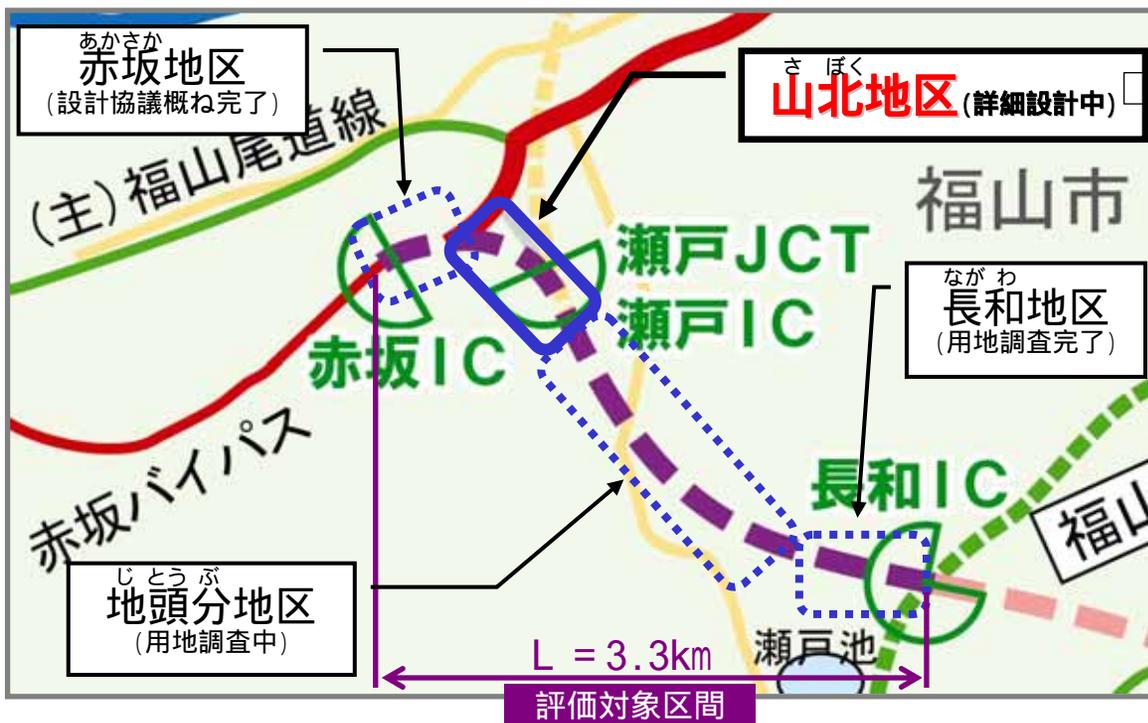
< 凡例 >

	一般国道(直轄改築区間)
	一般国道(直轄管理区間)
	一般国道(直轄管理区間外)
	主要地方道
	一般県道
	国土開発幹線自動車道等



2. 現在の状況

(1) 事業の状況



事業着手以来、5年間に渡り、地元と協議を重ねているが、用地買収に至っていない。(H13～現在まで)

<事業進捗の遅れている理由>
 山北地区において、道路環境問題等から事業凍結の意見があり、地元調整に時間を要す。

事業への主な反対意見・質問等

- ・環境について：環境悪化（SPM・騒音）
- ・ルート変更、財政負担
- ・住民への十分な説明の不足

など

【H13.4事業着手から現在までの動き】

< 地元の状況 >

地元住民と行政等との説明会等を、延べ50回以上開催
 長和・地頭分地区では、一部の地元住民からの用地買い取り要望



長和・地頭分・赤坂地区の3地区は着実に事業進捗中

地頭分一番組地区・山北地区を除き、H17年度中に用地買収の環境が整う。

< 事業凍結の意見がある地区の状況 >

山北地区では、事業凍結の意見があるものの、多数の地元住民は現地調査へ協力の意向があり、測量等現地調査を実施
 事業凍結を求める市民団体からの意見・質問等は、事業を進める中で、国交省・広島県・福山市と連携し、個別に対応を継続中

市民団体：福山道路・福山西環状線等を考える瀬戸町住民の会、福山道路等の地権者トラストの会、福山バイパスと区画整理を考える会

2. 現在の状況

(2) 浮遊粒子状物質 (SPM) について - 1

SPMとは、大気中に浮遊する粒子状物質で、粒径10μm以下の粒子。

福山道路環境影響評価書（平成12年12月） ～福山市瀬戸町地頭分（一般部）の予測結果～

環境影響評価書作成時の予測値では、環境基準を超過。

[単位：mg/m³]

予測対象区域		予測高さ	日平均値 の 年間2% 除外値	環境保全目標 (環境基準)
福山市 瀬戸町 地頭分	北側	2階	0.115	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること
		1階	0.115	
	南側	2階	0.116	
		1階	0.116	

出典) 福山道路環境影響評価書からの抜粋

自動車交通による発生濃度 + バックグラウンド濃度
= 合計濃度

年間の日平均値の2%除外値

1 年間の日平均値の2%除外値：
1年間又はそれに相当するデータの日平均値（1日24時間の平均値）を整理し、数値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外した残りの日平均値の最高値。

2 バックグラウンド濃度：
特定の排出源の影響を受けていない、**地域特有の大気質濃度**。なお、福山市瀬戸町地頭分の予測には、一般測定局松永支所のデータを使用。

福山道路 環境影響評価書の保全対策

備後地域公害防止計画に基づき、関係機関が連携して対策を実施

移動発生源対策

発生源対策：
低公害車の導入、低公害車及び最新規制適合車への代替の普及・啓発、アイドリングストップの義務づけ
交通流・交通量対策：信号機の高度化
道路の整備
など

固定発生源対策

法及び条例によるばいじんの排出規制の強化
法及び条例に基づく立入検査
公害防止協定締結工場における新增設時の審査、改善・指導
など

関係機関が連携して、対策を適切に実施

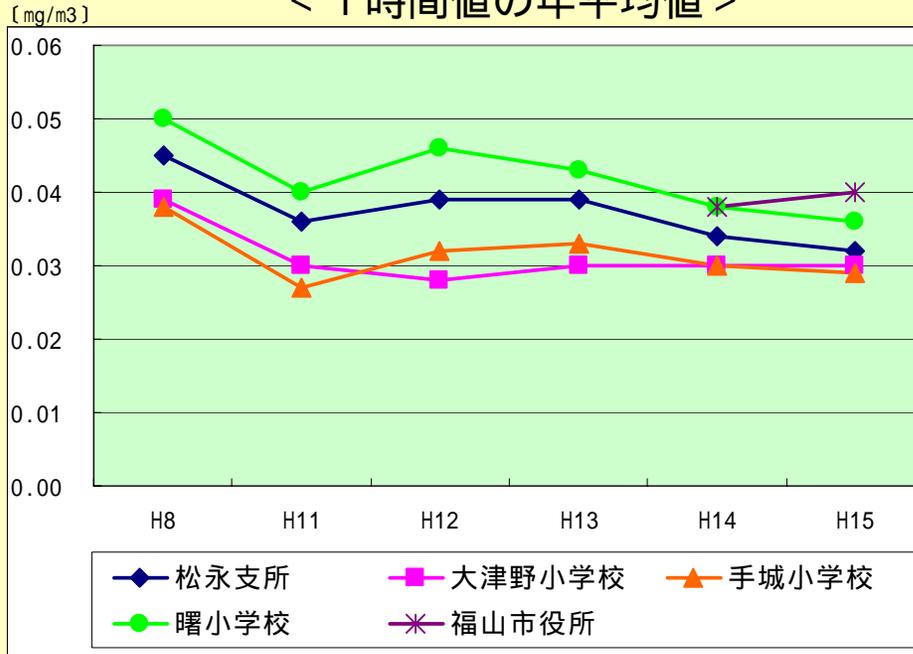
道路対策

植栽や路面清掃等の適切な実施
道路構造面の対策
脱硝装置や集じん装置の採用
沿道大気負荷の低減に資する新技術の採用の検討
など

2. 現在の状況

(3) 浮遊粒子状物質 (SPM) について-2

< 1時間値の年平均値 >



出典) 福山の環境(1997年度版、2000年度版～2004年度版)

・ SPMの近年の状況は、横ばい傾向。



H4 2 将来交通量による福山市瀬戸町地頭分の予測結果

予測対象区域		予測高さ	日平均値の年間2%除外値	環境保全目標(環境基準)
福山市瀬戸町地頭分	北側	2階	0.080	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。
		1階	0.080	
	南側	2階	0.080	
		1階	0.081	

バックグラウンド濃度：H15 松永支所

備後地域公害防止計画に基づき、関係機関が連携して地域全体の環境改善に取り組む。地元住民からの質問意見等については、国交省・広島県・福山市が連携し、最新のデータを踏まえた環境予測等の説明に努める。

3 . 福山道路の必要性

(1) 福山都市圏の課題 (都市の構造)

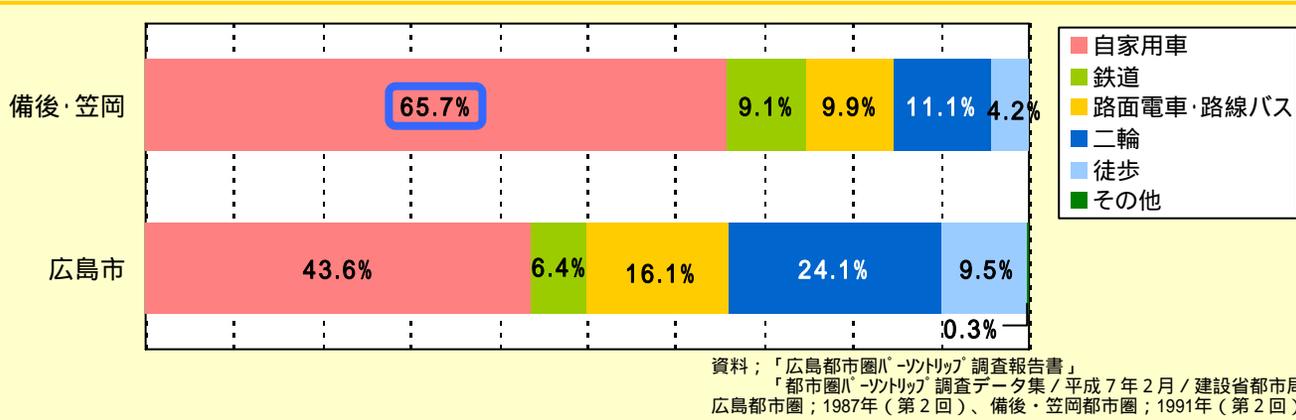
- 芦田川左岸部に広がる瀬戸内海沿岸の平坦地・干潟地に福山市中心部や工業地域などが形成。
- 福山市中心部の北側には、両側を山地に挟まれ、地形的な制約条件より道路、鉄道などのネットワークが集約する構造。
- 西側は芦田川が南北に流れており、交通のボトルネックになりやすい構造。



3. 福山道路の必要性

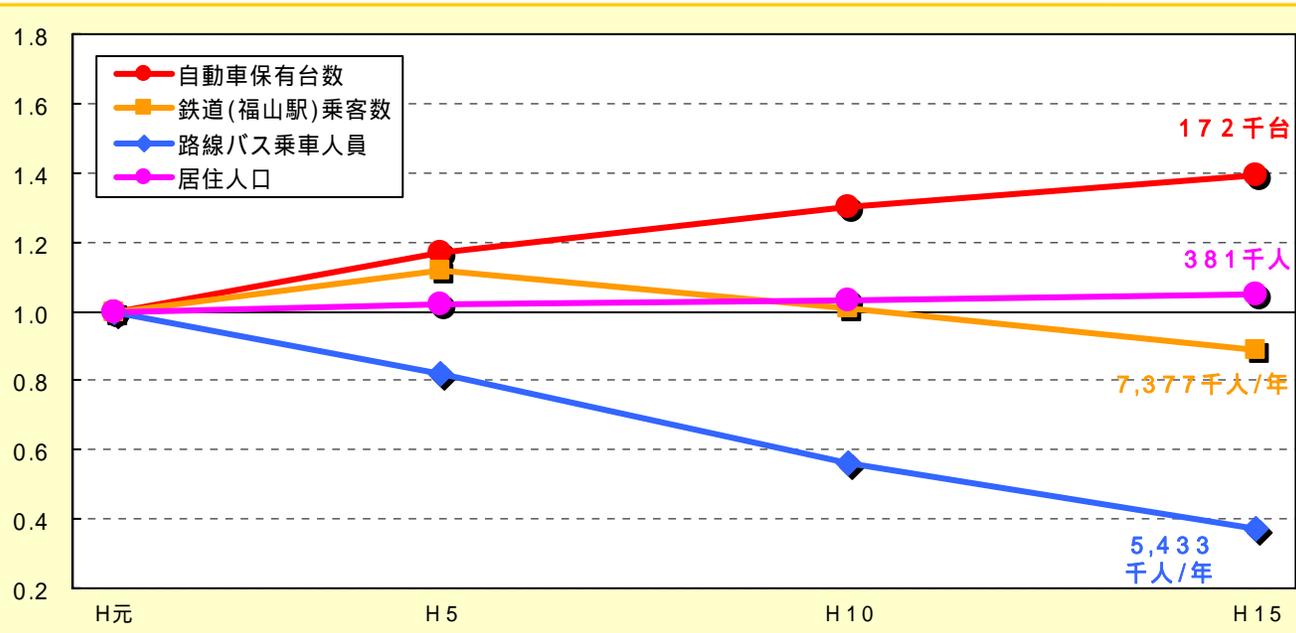
(1) 福山都市圏の課題 (交通機関の利用特性)

代表交通手段構成 (通勤目的)



福山地域は、比較的低密度分散型土地利用となっているため、特に通勤時の自動車利用率（分担率）が高い。

福山市における自動車の所有台数、路線バス利用者の伸び



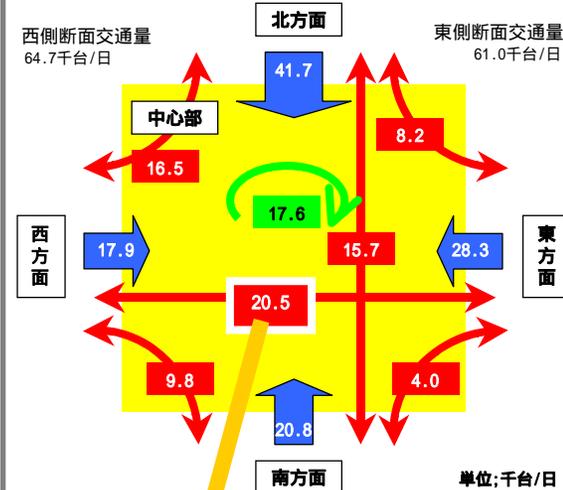
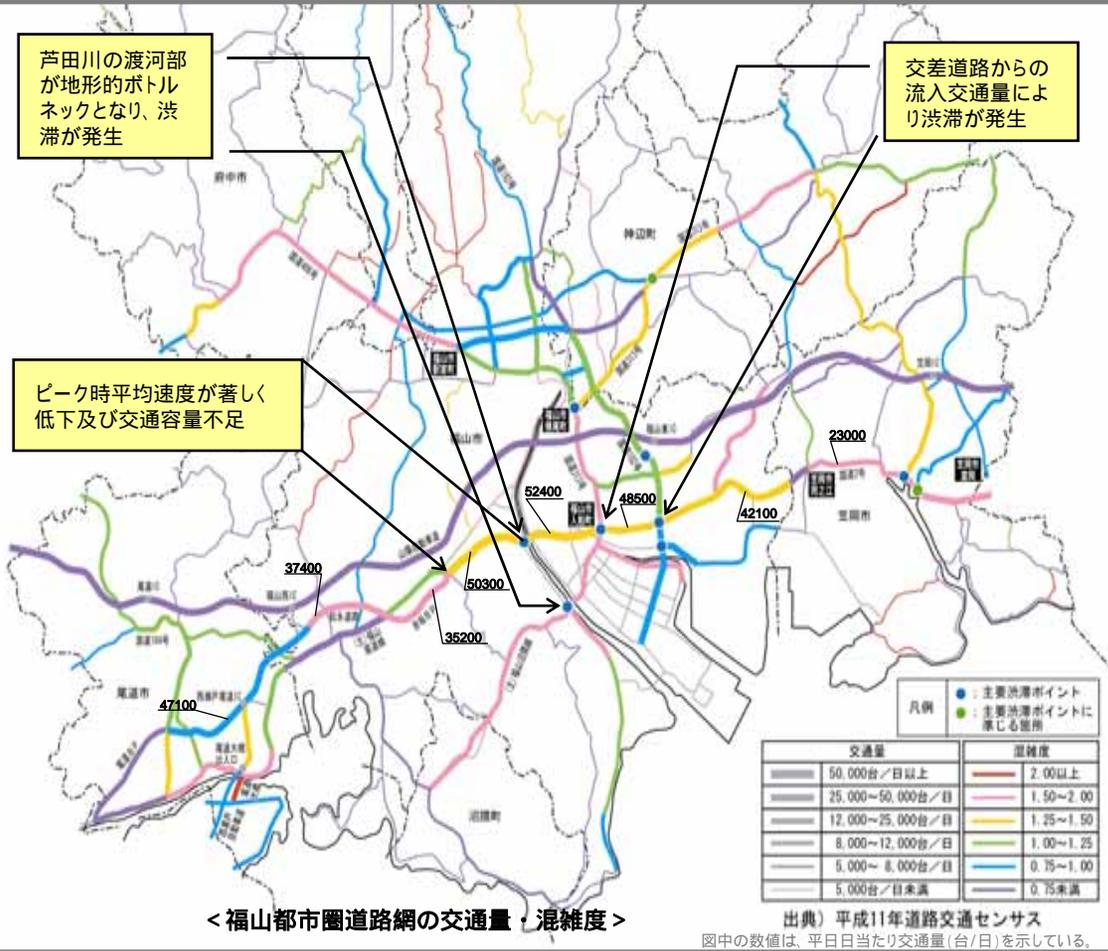
福山市では、人口の伸びを大幅に上回って自動車の保有台数が増加している。
 公共交通機関であるバスの利用は大きく減少している。

出典：「統計ふくやま」
 自動車保有台数は各年度末実績
 鉄道乗客数、バス乗車人員は各年度利用実績
 人口は各年1月1日現在推計

3. 福山道路の必要性

(2) 道路網と交通現況

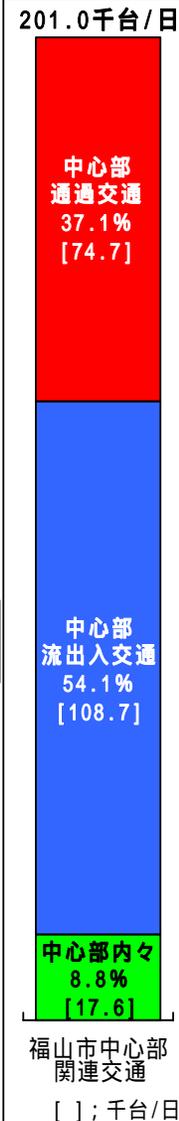
福山都市圏の道路ネットワークは、国道2号、国道182号などで構成される放射状ネットワークであり、国道2号中心部には5万台/日を越える交通が集中。福山市中心部を通過する交通量が、全体の約40%を占めている。東西方面の通過交通量が、断面の約30%（約2万台/日）を占めているため、東西方面の幹線道路である国道2号の主要交差点で渋滞が発生。



< 福山市中心部関連の交通流動 >

(出典: H11道路交通センサス推計)

東西方向の交通の分散化が不可欠

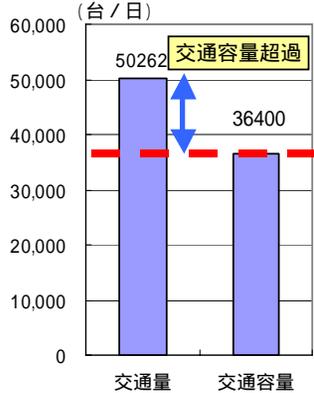


3. 福山道路の必要性

(3) 道路交通の現況 (渋滞状況)

ピーク時の渋滞状況は、神島橋西詰交差点などで、西側からの流入方向に対して1,900mの渋滞長が発生。
 神島橋西詰交差点では、交差点容量を上回る東西交通が集中。

< 福山市津之郷町 断面 >
 (センサス1004)
 (出典: H11道路交通センサス)



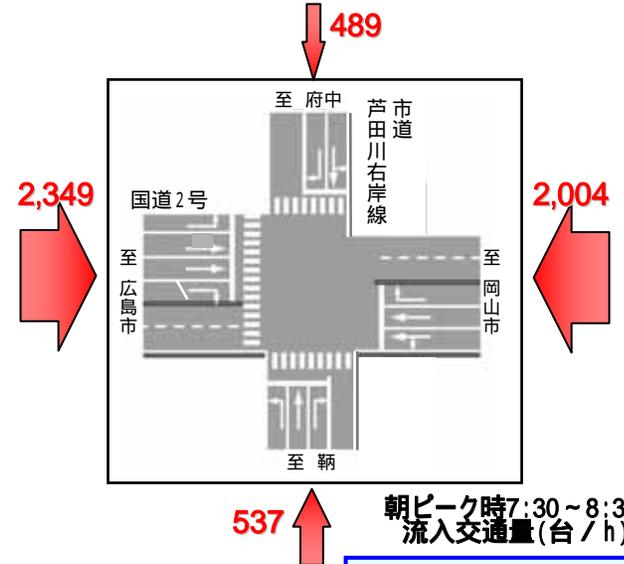
福山市中心部の渋滞緩和には福山沼隈道路との一体整備が必要

(主要交差点渋滞長 / H16.11渋滞調査)

< 主要渋滞ポイントと最大渋滞長 >



神島橋西詰交差点の現状交通処理状況 (H16)



交差点飽和度

0.99 > 0.90 out

朝ピーク時7:30~8:30
 流入交通量(台/h)

交差点の交通処理能力を超える交通量が流入するため、交通渋滞が発生。