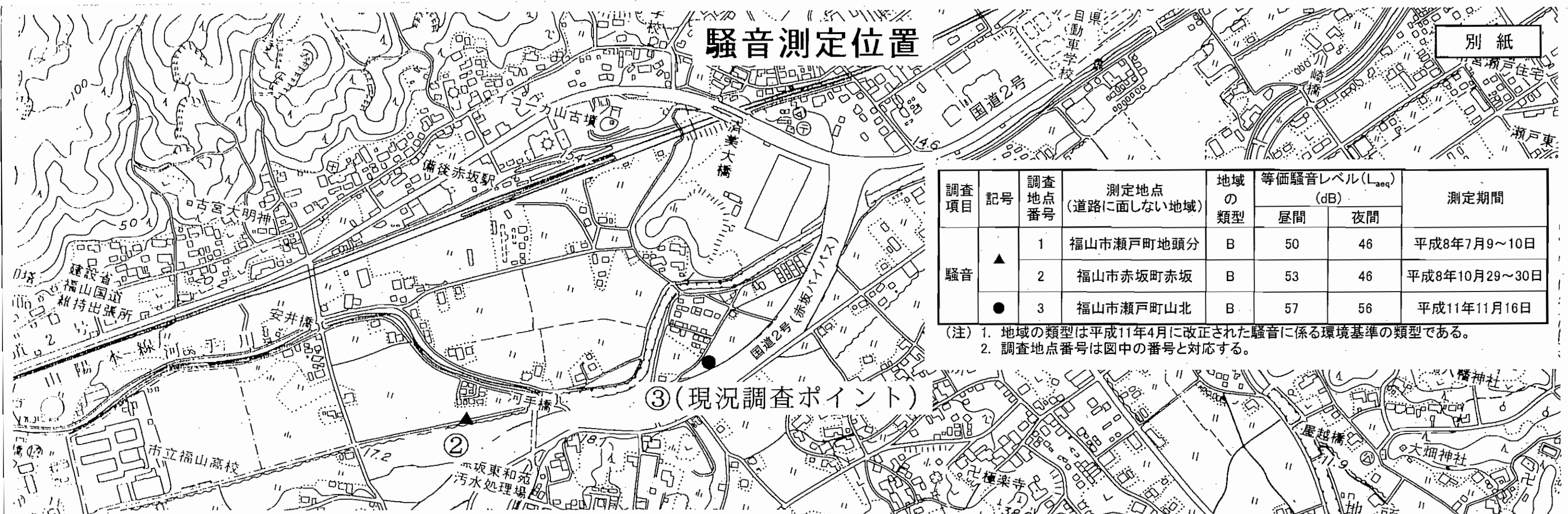


平成13年8月30日 瀬戸学区事業説明会概要

質問・意見等の要旨	回答の要旨及び見解
<p>1 構造等について</p> <p>(1) 瀬戸地域から直接利用できるICがないため、利便性が低い。</p> <p>(2) 構造等の地元協議は、詳細設計の前にすべきではないか。</p> <p>(3) 長和ICはJCTの間違いではないのか。</p> <p>(4) 盛土構造を基本としているのは、切土を処理するためか。</p> <p>(5) 盛土構造は環境面で問題があり、高架にしてほしい。</p>	<p>(1) 設計協議等において、アクセス性の確保を検討したい。</p> <p>(2) 詳細設計を基に協議する方が効率的と考えている。</p> <p>(3) ICは自動車専用道路と一般道路の接続、JCTは自動車専用道路同志の接続を表しており、長和ICは自動車専用道路の福山道路と一般道路の福山沼隈道路の接続となるのでICとなる。</p> <p>(4) 道路計画は、基本的に土量バランス・経済性等を考慮し土工となる。実際の構造については、今後、現地調査を実施し、その結果に基づいて詳細設計を行い、最終的には設計協議で地域の皆様と協議して決定する。</p> <p>(5) 道路の構造については、現地調査に基づく詳細設計によって、地域の皆様と協議して決定する。</p>
<p>2 環境について</p> <p>(1) 瀬戸の予測箇所として坂森を選定した理由は。</p> <p>(2) 盛土構造とした場合、排気ガスが溜まると思うが考慮しているか。</p> <p>(3) 環境についてはこのような場ではわかりにくい。国土交通省に窓口を設け、アポイントを取って個々に聞くことにすれば良い。</p> <p>(4) 現在の騒音の実態は。</p>	<p>(1) 標準的な構造となる箇所において予測評価することになっている。</p> <p>(2) 排気ガスが溜まるとは考えていないが、詳細設計並びに設計協議の段階で、具体的な道路構造が決定していく中で、十分検討する。</p> <p>(3) (見解) 全体的には事業説明会や設計協議などを通じ十分説明するほか、個別の疑問点等にも随時対応している。</p> <p>(4) 本日は資料がないので、後日、回答する。 (見解) 別紙のとおり。</p>
<p>3 都市計画決定について</p> <p>(1) 構造が変更できるなら、ルートも変更できるのか。</p> <p>(2) 都市計画案の段階でも、このような説明会を開催したのか。</p>	<p>(1) ルート・基本構造は都市計画決定されており、変更は考えていない。</p> <p>(2) 関係学区において、地元説明会を開催している。</p>
<p>4 その他について</p> <p>(1) 赤坂バイパスでは具体的にどのような対策をしているのか。</p>	<p>(1) 本日は資料がないので、後日、回答する。 (見解) 供用形態に応じて、路面清掃や遮音壁設置等の対策を講じている。なお、現在も特殊部の対策を実施している。</p>

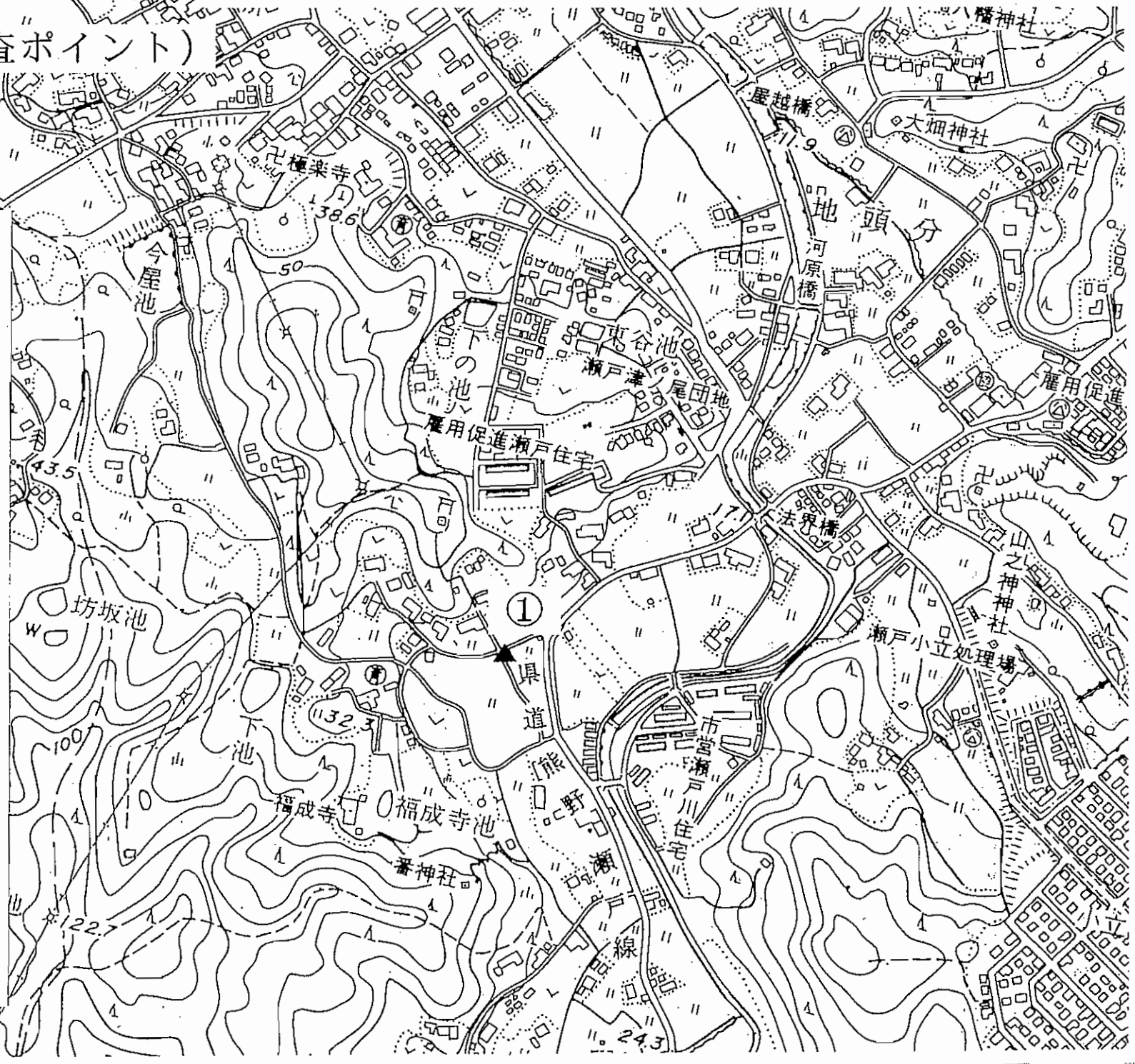
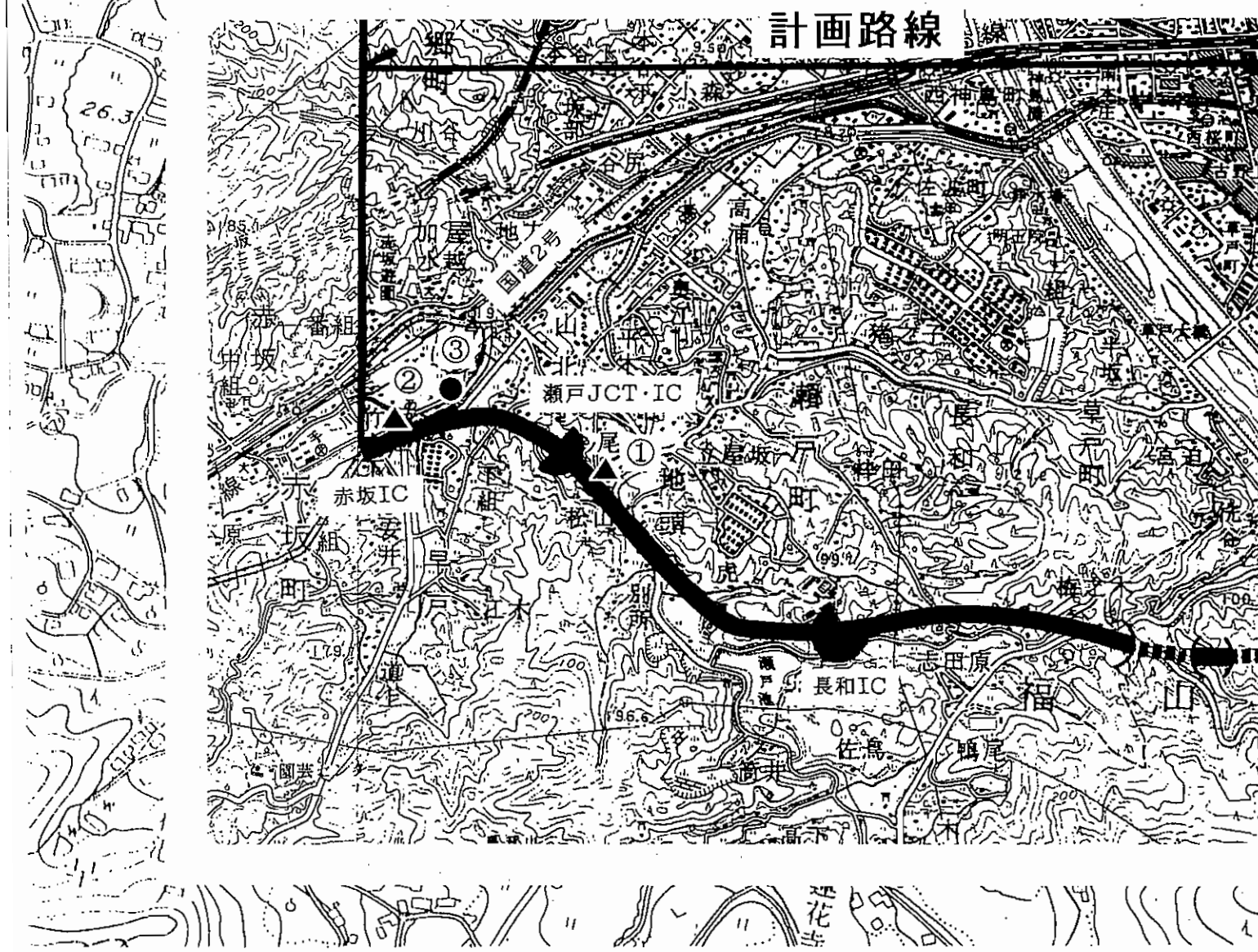
# 騒音測定位置



調査項目	記号	調査地点番号	測定地点 (道路に面しない地域)	地域の 類型	等価騒音レベル(L <sub>aeq</sub> ) (dB)		測定期間
					昼間	夜間	
騒音	▲	1	福山市瀬戸町地頭分	B	50	46	平成8年7月9~10日
		2	福山市赤坂町赤坂	B	53	46	平成8年10月29~30日
		3	福山市瀬戸町山北	B	57	56	平成11年11月16日

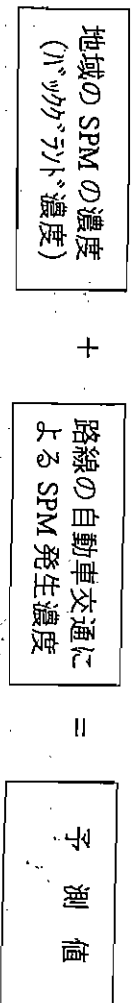
(注) 1. 地域の類型は平成11年4月に改正された騒音に係る環境基準の類型である。  
 2. 調査地点番号は図中の番号と対応する。

## ③(現況調査ポイント)

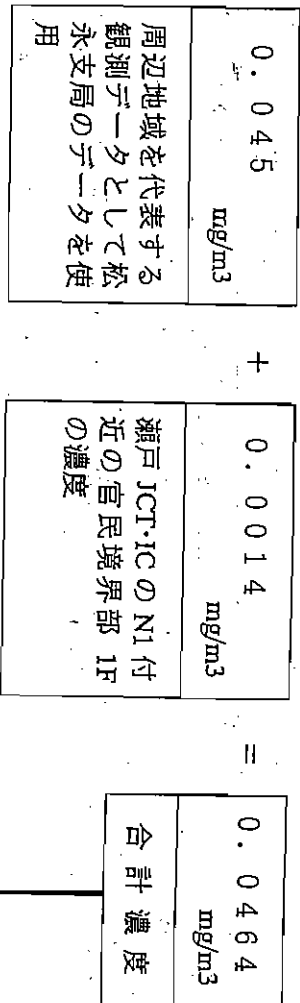


大気質について

<大気質；浮遊粒子状物質 (SPM) >



例えば、瀬戸JCT・IC付近 (E) において  
(年平均値)



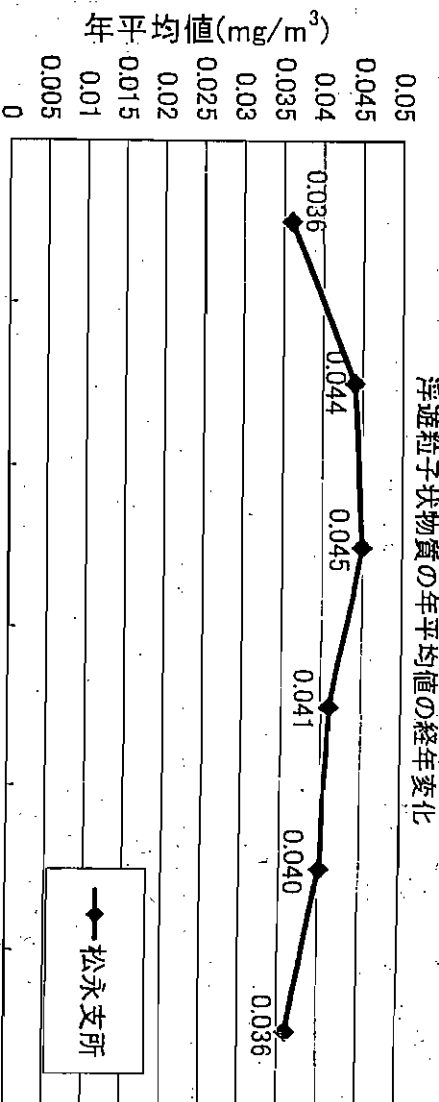
0.0464 mg/m<sup>3</sup>を  
1時間値の1日平均値の  
年間2%除外値へ換算  
0.117 mg/m<sup>3</sup>

地域のSPMの濃度(パツカハラト濃度)を低減する方策	計画路線の自動車交通から発生するSPMの濃度を低減する方策
回避・低減の対策 関係機関との連携のもとに 備後地域公害防止計画により、 ①発生施設の排出基準、施設 管理規準の遵守の指導・徹 底 ②交通流の円滑化 (渋滞が解消されることによ り排出量が大きく低減され る。) ③低公害車の導入 等の措置を総合的かつ計画的 に推進する。	・植栽・路面清掃等の措置を適切に 実施 ・道路構造面の対策 ・脱硝装置(土壤脱硝)や集塵装置の 採用、並びにその他沿道大気負荷 の低減に資する新技術の採用につ いて検討し、更なる大気負荷の低 減対策が導入されるように措置す る。 ※研究中の新技術については別紙参 照。

## 福山市（松永支局）大気現況経年変化

### ○浮遊粒子状物質経年変化

松永支所	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度
	0.036	0.044	0.045	0.041	0.040	0.036

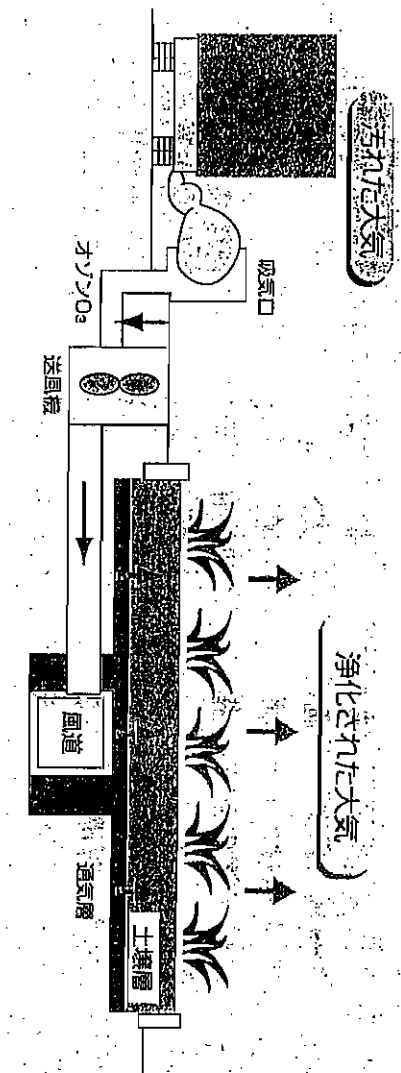


(出典：福山の環境)

### 大気負荷の低減に資する研究中の新技術

#### ○脱硝装置（土壌脱硝）の研究

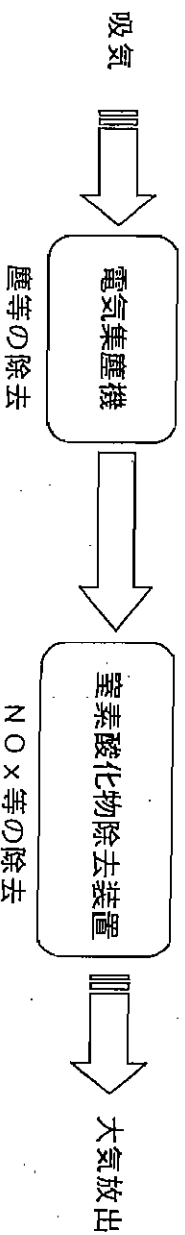
自然界の土壌が有している浄化機能を利用して、自動車排ガス等で汚れた空気をきれいにするシステムです。土壌は粘土鉱物や有機物で構成されていますが、そこには様々な微生物が生息しています。汚れた大気を送風機で吸引し、通気層を介して土壌の中に通しますと、大気汚染物質は土壌粒子表面に一時的に捕集・吸着され、やがて、そこに生息する微生物によって浄化され、きれいな空気が土壌の表面から大気中に放出されます。



#### ○集塵装置の研究

塵や窒素酸化物等を極力低減するための局所対策として開発が進められている。

集塵装置イメージ図



二酸化窒素の評価結果

予測対象区域	予測高さ	年平均値		年平均値の年間98%値	環境保全目標	評価
		自動車交通による発生濃度	合計濃度			
瀬戸JCT・IC周辺	北側	0.0043	0.0263	0.049	1時間値の1日平均値が0.040ppmから0.060ppmまでのゾーンを超過している。	評価
	南側	0.0035	0.0272	0.050	1時間値の1日平均値が0.060ppm以下のゾーンを超過している。	
	瀬戸JCT・IC周辺	0.0042	0.0262	0.049		

注) 1. 表中の予測値は、すべて住民境界における値である。  
 2. 予測濃度は、1層が地上1.5m、2層が地上4.3mの値である。  
 3. 自動車交通による発生濃度は、計画路線、福山西環状線、瀬戸連絡線及び瀬戸本線との合計値である。

浮遊粒子状物質の評価結果

予測対象区域	予測高さ	年平均値		年平均値の年間2%値	環境保全目標	評価
		自動車交通による発生濃度	合計濃度			
瀬戸JCT・IC周辺	北側	0.0012	0.0462	0.116	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下を超過している。	評価
	南側	0.0010	0.0450	0.116	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下を超過している。	
	瀬戸JCT・IC周辺	0.0013	0.0463	0.116		

注) 1. 表中の予測値は、すべて住民境界における値である。  
 2. 予測濃度は、1層が地上1.5m、2層が地上4.3mの値である。  
 3. 自動車交通による発生濃度は、計画路線、福山西環状線、瀬戸連絡線及び瀬戸本線との合計値である。  
 4. 大枠は、環境保全目標を超過することを示す。

