

(11) 夜間騒音要請限度達成率



● アウトカム指標の位置づけ

夜間騒音要請限度^{※22}を超えている地域では、安眠を妨害されるなど、生活環境が著しく損なわれています。幹線道路沿線での達成率が低いため、夜間騒音要請限度達成率を指標として採用しました。

この指標は、環境基準類型指定地域^{※23}または騒音規制区域^{※24}のいずれかの指定のある区域を通過する国の管理する国道のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合で表されます。



図11-1 生活騒音と騒音レベル

● 現況値と目標値

夜間騒音要請限度達成率



● 現況把握

県内の国の管理する国道において、夜間騒音要請限度(70dB)を達成している区間は全体の約5割です。特に、国道2号や国道54号では長い区間に渡って超過しており、沿道住民の生活に直接つながることから早急な対策が求められています。



注1) 平成14年度及び平成15年度道路環境センサス等による

図11-2 国の管理する国道における夜間騒音値

(11) 夜間騒音要請限度達成率



● 課題と要因分析（国道2号の要因分析）

広島県は国道2号を東西軸として、瀬戸内沿岸部に点在する各都市を連絡しており、都市間連絡交通と通過交通が混在する道路網形態となっています。特に、夜間においても交通量が1万台/12h以上と多く、さらに、大型車の利用も多いことが、夜間騒音を悪化させる要因となっています。

【都心部延伸の効果】

西広島バイパス都心部延伸においては、街路部から高架部への多量の交通転換（特に大型車）により街路部の交通量が減少するとともに、遮音壁や低騒音舗装等の環境対策を実施したことで、夜間騒音が改善されました。

また、新観音橋東詰～中区平野町の整備計画区間については、街路部から高架部への交通転換と、遮音壁※25)や低騒音舗装※26)等の環境対策により、夜間騒音の改善が見込まれます。



図11-3 都心部延伸における環境対策（西区南観音地区）

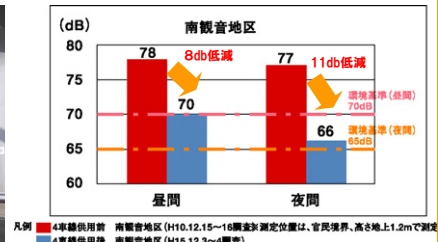


図11-4 延伸前後における夜間騒音の比較(西区南観音地区)

● 施策の選定

国の管理する国道の夜間騒音対策は、バイパス整備による現在供用中道路の交通量の削減、バイパスへの遮音壁設置、舗装更新時期における低騒音舗装の敷設などの対策が考えられます。平成19年までに、東広島バイパス(中野～海田東)の暫定供用、西広島バイパス高架部への遮音壁設置及び低騒音舗装の敷設など、夜間騒音が要請限度(70dB)を超過している区間の騒音対策を優先的に実施します。また、その他の区間についても、道路構造、沿道土地利用、交通特性から施策の選定を行い、夜間騒音の改善を図ります。



■ 遮音壁(西広島バイパス)設置のイメージ

バイパス等整備により現在供用中の道路の交通量を削減

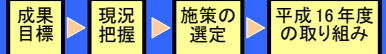


図11-5 国の管理する国道の夜間騒音対策

● 平成16年度の取り組み

平成16年度は、遮音壁の設置を国道2号西広島バイパスなどで約4.3km、低騒音舗装を国道2号、国道31号、国道54号、国道185号で約11.5km行います。

(12) アダプトプログラム参加団体数



● **アウトカム指標の位置づけ**

アダプトプログラム^{※27)}は、地域住民、地元企業、自治体及び道路管理者等が協力して、道路の清掃美化活動を行い、地域住民の方々に道路に対する愛着を深めていただくものです。地域の実情にあった道路管理を行うためには、このような市民参画がかかせません。道路行政の改革の一つとして推進している住民参加を表す指標として採用しました。



● **現況把握**

平成15年においては、広島県内で151の団体がアダプトプログラムに参加しており、地域道路の清掃、美化活動を行っています。

図12-1 アダプトプログラム参加団体とその位置

現在の参加団体数	
H15まで	
広島県管理道路	124団体
国土交通省	27団体

- はなみずきの会(一般国道31号)
- 青河福寿会(一般国道54号)
- 国際ソロプチミストローズ福山(一般国道2号)
- たけのこ会(南方竹原線)

私たちにとって重要な公共空間である道路、公園、河川等の公共施設の美化及び保全のため、皆さんに道路等の里親となっいただき、住民参加により管理する制度をアダプト・プログラム(里親制度)といいます。

● **施策の選定**

アダプトプログラムは、地域住民、企業、自治体及び道路管理者等が協力して、道路の清掃美化活動を行う制度で、広島県が管理する道路については「マイロードシステム」、国が管理する道路については「ボランティアロード」とそれぞれ呼んでいます。広島県及び国土交通省では、それぞれが管理する道路について、道路の清掃・美化活動をしていただく地域住民及び地元企業等を募集し、参加団体数を増やしていきます。

● **平成16年度の取り組み**

参加団体数・・・9団体 (広島県管理8団体、国土交通省1団体)

4. 平成16年度 広島県道路行政の業績計画書 用語集

用語	説明
※1 損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差に、道路を通行した自動車の台数及び平均乗車人員をかけて、渋滞の影響を受けたすべての人の時間的な損失を表したものです。
※2 交通需要マネジメント (TDM)	道路渋滞、自動車排ガス問題などへの対応として、一人乗りマイカー通勤の消滅、パーク&ライドなどによる公共交通機関への転換、時差出勤など、交通需要側への規制、誘導、啓発などの需要調整によって解決しようとする施策のことです。
※3 マルチモーダル	空港、港湾、駅等の拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路及び鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗り継ぎ・積み替えの円滑化を図り、我が国産業の国際競争力の強化を図るとともに、利用者が求めるドア・ツー・ドアのサービスを、環境に優しく、適切なコストで提供するマルチモーダルな交通体系を構築するための施策。
※4 二次生活圈	行政、買物、医療、通勤・通学等、住民の日常行動範囲の広さと公共公益施設、行政施設等の配置により定められたもので、圏域の大きさは半径6～10km程度で、中心都市は高度の買物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等の施設が存在する地域をいいます。
※5 中核国際港湾	中核国際港湾を補完するとともに、地域のコンテナ輸送に対応した国際海上コンテナターミナルを有する港湾で、欧米等と結ぶ長距離基幹航路の航路実現性を有しており、全国で8港が位置づけられています。(苫小牧港、仙台塩釜港、新潟港、常陸那珂港、清水港、広島港、志布志港、那覇港)
※6 20フィートコンテナ積載車両	ISO規格海上輸送用コンテナトレーラに、20フィートコンテナを積載した状態をいいます。これらの特殊車両(幅、長さ、高さのいずれかが規定値を超えるもの)が、道路管理者の許可を得たうえで通行できる路線は、高速自動車国道や指定された道路に限定されています。
※7 グローバルゲート	世界各国と多方面多頻度の航路で結ばれた国際的な規模と機能を有した競争力の高い国際空港、国際港湾をいいます。このうち、ブロックレベル等の需要に対応するものを地域グローバルゲートと呼びます。
※8 ISO規格のコンテナ貨物	一般的には貨物のユニット化を目的とする輸送用の容器のことをコンテナといい、ISO規格によって国際的にコンテナの定義、主要寸法、最大総重量、表示方法などが規定されています。(20フィート、40フィートなど)
※9 高規格幹線道路網	自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路をいい、全国で14,000kmの自動車専用道路ネットワークです。
※10 ETC	ノンストップ自動料金支払いシステムの略で、有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上、管理コストの節減等を図るため、有料道路の料金所で一旦停止することなく無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行うシステムのことで、
※11 スマートIC	ETC専用のインターチェンジで、料金所の無人化やキャッシュレス化により、料金所の運営経費やセキュリティーの問題を解決し、インターチェンジのコンパクト化が可能になります。
※12 交通バリアフリー法	高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大しており、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善するための措置、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路その他の施設の整備を推進するための措置その他の措置を講ずることで、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図るものです。
※13 重点整備地区	一定規模の駅等の旅客施設(主要旅客施設)及びその周辺を重点的に整備するために、特に指定した地域のことです。移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が高い地区をいいます。
※14 特定経路(移動経路)	主要旅客施設と、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設等との間の経路で、市町村が重点整備地区について策定する基本構想において定められています。
※15 主要旅客施設	1日当りの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設のことです。

※16 死傷事故率	年間の死傷事故件数を、1年間の自動車の総移動距離（交通量×走行距離×365日）でわったもので、1億台キロ当たりの年間事故件数を表します。例えば、1億台キロとは延長10kmの道路を27,400台の自動車が365日走行したのと同事です。
※17 事故危険箇所	10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所、または幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所をいいます。
※18 あんしん歩行エリア	「あんしん歩行エリア」は、警察庁、国土交通省が、協同して進める新たな交通安全施設等整備事業の主要施策の一つです。歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講ずる必要があると認められる住居地区又は商業地区地区内の人身事故発生件数が、1km ² 当たり年間42件以上（全国平均の1.2倍以上）、外郭（周囲）を幹線道路で構成（若しくは内部に存在）する概ね100～200ヘクタールの区域をいいます。
※19 緊急輸送道路	大規模な地震が起きた場合における、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的に、重要な路線を緊急輸送道路として定めています。このうち、隣接都県との連携強化及び県庁と主要都市等を相互に結ぶ高速道路、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と、これらの道路から県の本庁舎及び県土整備部出先機関や空港及び主要港湾へ通じる道路などを第1次緊急輸送道路としています。
※20 震災対策	阪神・淡路大震災において落橋等の重大な被害が生じたことを踏まえ、道路橋梁については、既往最大級の阪神・淡路大震災の地震動に耐えられることを目標に見直された耐震基準に基づく工事の実施や緊急輸送道路における橋脚補強、落橋防止などの対策をいいます。
※21 事前通行規制区間	道路の構造は安全であるようにつくられていますが、豪雨・台風・地震等の異常な気象の場合に土砂崩れや落石が発生し、人・車に被害をおよぼす危険な所もあります。このため基準以上の降雨があったときなどに、被害を未然に防止するため災害がおきていなくても「通行止め」となるところがあります。このような場所を「事前通行規制区間」といいます。
※22 夜間騒音要請限度	自動車の騒音により、道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると市町村長が認めるとき、道路管理者に対し自動車騒音・道路交通振動の防止のため舗装、維持又は修繕の措置をとるべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請する際の基準が、騒音規制法により、沿道の土地利用状況に応じて定められています。
※23 環境基準類型指定地域	騒音に係る環境基準や要請限度は、地域の類型及び時間の区分ごとに基準値が定められており、地域の類型は都市計画で定める用途地域に応じて区分されています。環境基準や要請限度を適用する際の区分を、環境基準類型指定地域といいます。
※24 騒音規制区域	住居が集合している地域、病院又は学校の周辺の地域その他の騒音を防止することにより住民の生活環境を保全する必要があると認める地域であって、特定施設を設置する工場又は事業場において発生する騒音及び特定建設作業に伴って発生する騒音並びに音響機器音について規制する地域として知事が指定する地域をいいます。
※25 遮音壁	自動車騒音の空気伝搬を遮断するために、音源となる車道と受音点となる沿線住宅等の間に設けられた壁を遮音壁といいます。
※26 低騒音舗装	車両のタイヤと路面による騒音を、通常の舗装より小さくする舗装の総称を低騒音舗装と言います。供用中の道路に実施するため、遮音壁等と違って設置場所を選ばず、騒音を発生段階で抑えます。また、夜間雨天時に視界が悪くなるのを抑え、ハイドロプレーニング防止（路面とタイヤ間の水膜でのスリップ防止）等、交通安全上からも効果があります。
※27 アダプトプログラム	私たちににとって重要な公共空間である道路、公園、河川等の公共施設の美化及び保全のため、皆さんに道路等の里親となっていただき、住民参加により管理する制度をアダプト・プログラム（里親制度）といいます。

※28) 本指標の算定に用いたゾーン図



上図は広島県における平成16年11月5日現在における市町村合併後の図です。指標の算定を行うにあたり、市町村役場から対象物への所要時間を算定しています。合併後の市町村役場から算定を行うと、広域な市町村になればなるほど、実際の所要時間にずれが生じてしまいます。そこで、地域に住んでいて実感のある指標算定を実施するため、旧市町村役場(図中の・)を利用しています。

合併後の市町村で指標選定を行った場合、例えば、三次市の場合、旧三次市市役所からの算定となり、旧作木村と旧甲奴町についての所要時間が旧三次市と同じ時間になり、地域に住んでいて実感のない指標となる恐れがあります。