

平成25年12月20日

同時資料提供先：合同庁舎記者クラブ
広島県政記者クラブ
広島市政記者クラブ
中国地方建設記者クラブ

広島県道路環境対策検討協議会からの
お知らせ

広島都市部における沿道環境改善プログラム (H13.3策定)フォローアップの報告について

- 関係行政機関が連携し沿道環境の改善に取り組むため設立した「広島県道路環境対策検討協議会」では、平成13年に「沿道環境改善プログラム」を策定し、特に沿道環境の厳しい広島都市部の一般国道2号とその周辺の沿道環境改善対策に取り組んできました。
- 沿道環境改善プログラムについて、この度プログラム期間が終了したことから、これまでの取組成果についてフォローアップを実施しましたので、別添のとおりお知らせします。
- 全国的に環境負荷の少ない自動車の普及が進み、広島都市部に集中する交通を分散させる道路整備や低騒音舗装等道路構造の改善などの取り組みの結果、大気環境・交通騒音ともに改善が図られつつあります。協議会は、今後も引き続き更なる環境改善に向け取り組んでいきます。

広島県道路環境対策検討協議会 構成員

中国地方整備局・中国運輸局・中国経済産業局・中国四国地方環境事務所
広島県・広島県警察本部・広島市・広島高速道路公社
西日本高速道路株式会社・本州四国連絡高速道路株式会社

(代表問合せ先)

広島県道路環境対策検討協議会 事務局

(国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所)

計画課長 梅林 幾彦

TEL (082) 281 - 4131 FAX (082) 286 - 7897

広島都市部における沿道環境改善プログラム (H13.3策定) フォローアップ報告書

自動車交通騒音の改善：低騒音舗装や低層遮音壁等の対策により、1～5dBの低減効果
大気環境の改善：交通需要のコントロール等の対策により、対象区間の全ての自排局で、
二酸化窒素・浮遊粒子状物質の環境基準を達成[※]

平成13年に策定した「沿道環境改善プログラム」については、平成20年7月にH13～H18の取組効果を公表しました。本報告書は、H19以降の取組効果を把握し、広島県道路環境対策検討協議会にてフォローアップを行うものです。

経緯：H13.3 プログラム策定
H13～18 取組成果 フォローアップ (H20.7 公表)
H19～23 取組成果 フォローアップ (今回)

注) 黄砂による影響を除く

1. H13.3 「沿道環境改善プログラム」の要点

● 策定経緯

平成13年当時、広島都市部の幹線道路における沿道環境は、大気質・道路交通騒音ともに環境基準の未達成箇所が多く存在し、沿道環境は非常に厳しい状況にありました。

そのため、特に沿道環境問題の著しい一般国道2号とその周辺地域を対象として、総合的な沿道環境対策を計画的に講じるため、「広島都市部沿道環境改善検討委員会」による助言を受け、平成13年に関係機関[※]が連携して「沿道環境改善プログラム」を策定しました。

(※) 中国地方整備局・中国運輸局・中国経済産業局・広島県・広島市・広島県警察本部・日本道路公団(現・西日本高速道路株式会社)・本州四国連絡橋公団(現・本州四国連絡高速道路株式会社) 現在は、中国四国地方環境事務所・広島高速道路公社が加わっています。

● 沿道環境改善の目標

◆ 自動車交通騒音の改善

一般国道2号の交通分散を図るとともに道路構造対策を実施し交通騒音の低減を目指します。

◆ 大気環境の改善

一般国道2号とその周辺において交通を分散させるなど、渋滞の緩和と走行速度の向上を図りつつ、併せて、自動車単体対策と連携することで二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象とした大気質の改善を目指します。

● 沿道環境改善の基本方針

● 基本方針1 都市部に集中する交通を適切に分散させるための道路整備 ●

- ① 都市部に目的を持つ交通を担う道路整備
- ② 東西方向の通過交通及び沿岸部に目的を持つ交通を担う道路整備
- ③ 都市内道路ネットワークの整備

● 基本方針2 沿道への影響を低減するための道路構造の改善 ●

- ① 影響を緩和する道路構造の改善
- ② 交通を円滑に処理するための道路構造の改善
- ③ 道路交通騒音の著しい地区への沿道法の活用

● 基本方針3 効率的な道路利用を促す交通需要の調整 ●

- ① 交通需要のコントロール
- ② 公共交通機関等への転換を促す対策
- ③ 道路環境負荷を低減するための道路交通の規制・誘導

● 基本方針4 環境負荷の低減施策の推進(全国的な取り組み) ●

- ① 環境負荷が少ない自動車への改善
- ② 低公害な自動車の普及拡大
- ③ 科学的知見の充実

2-1. フォローアップ（基本方針1および2の実施経緯）

道路整備として、広島高速2号線、3号線の整備、国道2号の低騒音舗装を行いました。しかし、都市内道路ネットワークは未だ概成しておらず、引き続き整備を促進する必要があります。

メニュー	類型	施策名	評価	H13～18の取組	評価	H19～23の取組
基本方針1	都心部に目的を持つ交通を担う道路整備	1 西広島バイパス(2号高架)都心部延伸(Ⅰ期区間)	○	H15.10一部(L=2.1km)開通	-	-
		2 西広島バイパス(2号高架)都心部延伸(Ⅱ期区間)	×	工事未着手(L=2.1km)	×	工事未着手(L=2.1km)
	東西方向の通過交通及び沿岸部に目的を持つ交通を担う道路整備	3 広島高速3号線(広島南道路)整備促進	△	事業中 H14.10一般部(L=1.3km)開通	○	事業中 H22.4専用部宇品-吉島間(L=2.2km)暫定2車開通 H25年度 専用部吉島-商工センター間(L=4.2km)暫定2車開通予定 H25年度 街路部吉島-観音間(L=2.3km)暫定2車(一部4車)開通予定
		4 東広島バイパス整備促進	△	事業中、H18.3中野IC-海田東IC(L=2.7km)暫定2車開通	○	事業中、H25年度 中野IC-瀬野西(仮)IC(L=4.4km)暫定2車開通予定
		5 広島高速4号線(広島西風新都線)整備促進	○	H13.10開通	○	H20.4ETCレーン開通
	都市内道路ネットワークの整備	6 霞庚午線整備促進	△	事業中	△	事業中
		7 吉島観音線整備促進	△	事業中(H15.1暫定2車線開通)	△	事業中
		8 広島高速2号線(府中仁保道路)整備促進	△	事業中	○	H22.4 開通
		9 中広宇品線整備促進	△	事業中	○	H21.5 6車線拡幅完了
基本方針2	影響を緩和する道路構造の改善	10 高架部の道路構造対策の実施	○	遮音壁、裏面吸音板、低騒音舗装、ノージョイント化実施	-	-
		11 一般部の道路構造対策実施	△	低騒音舗装、低層遮音壁、中央分離帯遮音壁実施	△	H22年度 低騒音舗装敷設完了
		12 新技術を活用した道路構造対策の試験的実施	△	光触媒によるNOx除去、廃ゴム乾留炭化物のAs舗装適用	△	H22年度 低騒音舗装機能回復試験実施
	交通を円滑に処理するための道路構造の改善	13 出汐交差点(右折レーン延伸)	○	H13 開通	-	-
		14 市役所前交差点(左折専用レーン設置)	○	H13 開通	-	-
		15 紙屋町交差点(地下歩道整備)	○	H13.4 開通	-	-
		16 横川駅前交差点(広電横川駅移設)	○	H15.3 電停移設、交差点暫定併用	-	-
		17 紙屋町周辺バスベイ整備	○	H13 開通	-	-
	道路交通騒音の著しい地区への沿道法の活用	18 沿道法の活用	×	都心部延伸Ⅰ期整備相当区間では供用後に騒音の改善がみられたため、適用を見送った。対象区間の他箇所は未着手	×	騒音の変化を継続監視

評価 ○：達成(実施済)、△：未達成(実施中)、×：未達成(未着手)、-：H18までに実施済み



2-2. フォローアップ（基本方針3および4の実施経緯）

ソフト施策として、過度のクルマ利用を控え、環境負荷を低減するパーク＆ライドや「マイカー乗るまあデー」などに取り組みました。引き続き、渋滞軽減や公共交通機関の利用促進について、これらの取組を進めていく必要があります。

	メニュー	施策名	評価	H13～18の取組	評価	H19～23の取組
基本方針3	交通需要のコントロール	交通の集中を回避	○	VICS、道路交通情報の高度化、情報提供装置の整備	○	継続中
			△	時差出勤・通学の促進、トラックDEエコ	△	時差出勤・通学の促進、まちなかeco物流
		交通量の低減	○	マイカー乗るまあデーの実施	○	継続中
			△	相乗りの検討、企業送迎バスの導入	△	「環境にやさしい自動車の優先通行レーン社会実験」を実施（H22）
	公共交通機関等への転換を促す対策	パーク＆ライドの推進	○	市街地再開発事業で整備した駐車施設を活用し、パーク＆ライドを実施	○	民間駐車場を活用し、パーク＆ライドを推進中
		路線バスの定時性、高速性の確保	○	バスレーン設置検討、フィーダーバスの導入、公共車両優先システム（PTPS）の導入	○	継続中
		公共交通機関の相互乗り換えの円滑化	○	横川駅前、紙屋町交差点、廿日市市役所前駅	-	-
		自転車の利用促進	○	自転車駐輪場の整備	○	継続中
	道路環境負荷を低減するための道路交通の規制・誘導	交通流の円滑処理	○	信号制御見直し（モデラート運用）、交通規制の変更	○	継続中
			○	大型車の車線誘導・規制、速度・違法改造車・過積載等の取り締まり強化	○	継続中
○			エコドライブの普及・推進、PR活動	○	継続中	
基本方針4	環境負荷が少ない自動車への改善	○	規制の前倒し・早期実施、業界における対応促進、技術開発の促進	○	継続中	
	低公害な車両の普及拡大	○	低排出ガス車認定制度の実施促進、低公害車等の普及促進、技術開発の促進	○	継続中	
	科学的知見の充実	○	PM2.5に対する取り組み、測定の適正・高度化、DEPRリスク評価	○	継続中	

評価 ○：達成（継続実施）、△：未達成（試行含む）、×：未達成（未実施）、-：H18までに実施済み

騒音抑制への取り組み



廿日市方面から走行する大型車に対し、環境保全のため高架橋の利用を呼びかけています。



高架橋を利用する車両の速度を規制することで発生する騒音を抑えています。

大気汚染物質の発生源対策



自動車からの大気汚染物質の発生を抑制するため、自動車の排気ガス規制に取り組んでいます。また、低公害車の普及促進に向けた「エコカー減税」なども取り組んでいます。

車から公共交通機関等への転換を図る取り組み

広島市では毎月2・12・22日を「マイカー乗るまあデー」と定め、なるべくクルマを控えて、徒歩や自転車、公共交通機関を利用する等の環境にやさしい交通行動の実践を広く呼びかけています。

（ノーマイカーデーひろしま実行委員会）



広島市内中心部へのマイカー流入を抑制し、公共交通機関への転換による渋滞抑制に向けた「パーク＆ライド」に取り組んでいます。

（広島都市圏パーク＆ライド推進協議会）



その他にも、関係機関が連携し色々な環境対策に取り組んでいます

3. 沿道環境の改善状況

平成19年度から平成23年度までの取組の効果等もあり、以下のとおり沿道環境の改善が図られました。

自動車交通騒音の改善

H13～H18 までの対策結果

2～9dB の低減

H19～H23 までの対策結果

1～5dB の低減

H13～H23 までの対策結果

2～9dB の低減

高架整備済み区間では、概ね環境基準を達成(道路幅の狭い区間除く)。
高架未整備区間では 3～8dB の騒音低減。

大気環境の改善

H13～H18 までの対策結果

NO₂ : 0.017ppm 減少・SPM: 0.023 mg/m³ 減少

H19～H23 までの対策結果

NO₂ : 0.014ppm 減少・SPM: 0.027mg/m³ 減少

H13～H23 までの対策結果

NO₂ : 0.031ppm 減少・SPM: 0.050mg/m³ 減少

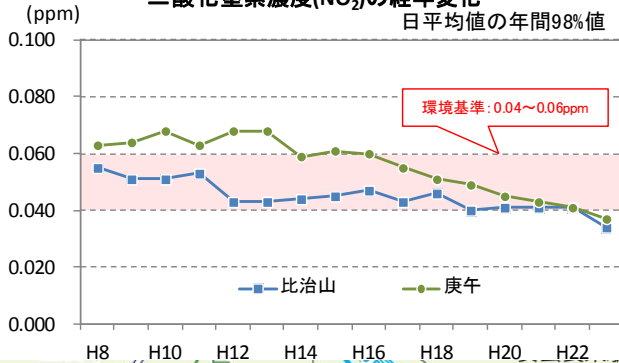
大気環境の改善が進み、全ての自排局で環境基準を達成。

(黄砂による影響を除く)

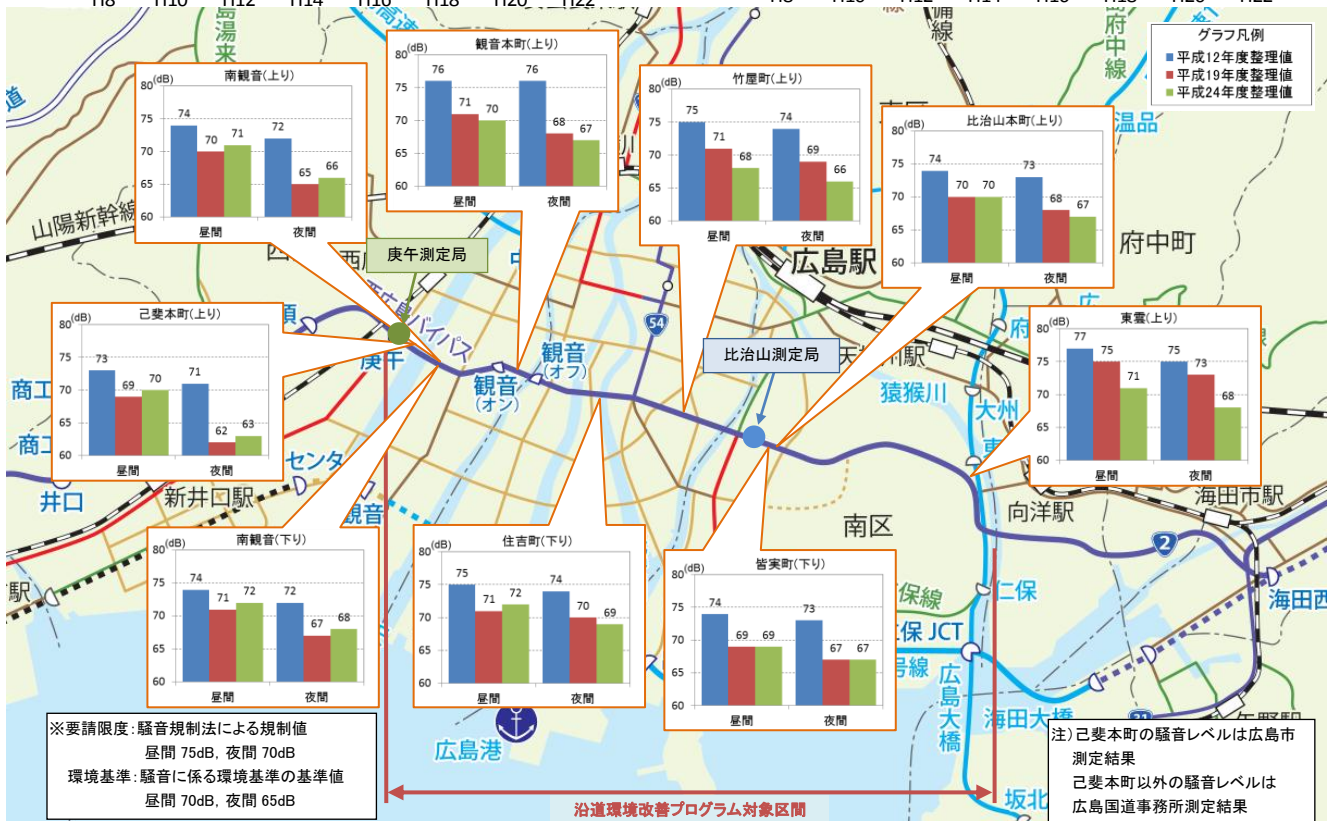
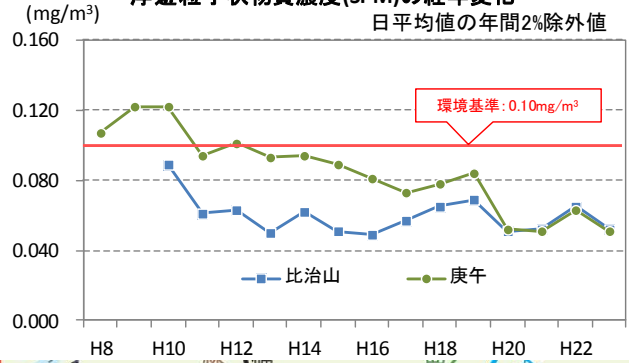
※NO₂ は庚午観測局の年平均値の年間 98%値の変化

SPM は庚午観測局の年平均値の年間 2%除外値の変化

二酸化窒素濃度(NO₂)の経年変化



浮遊粒子状物質濃度(SPM)の経年変化



※要請限度: 騒音規制法による規制値
昼間 75dB, 夜間 70dB
環境基準: 騒音に係る環境基準の基準値
昼間 70dB, 夜間 65dB

注) 己斐本町の騒音レベルは広島市測定結果
己斐本町以外の騒音レベルは広島国道事務所測定結果

※ 騒音の整理値は、各年度直近の等価騒音レベルである。

4. 今後の取組

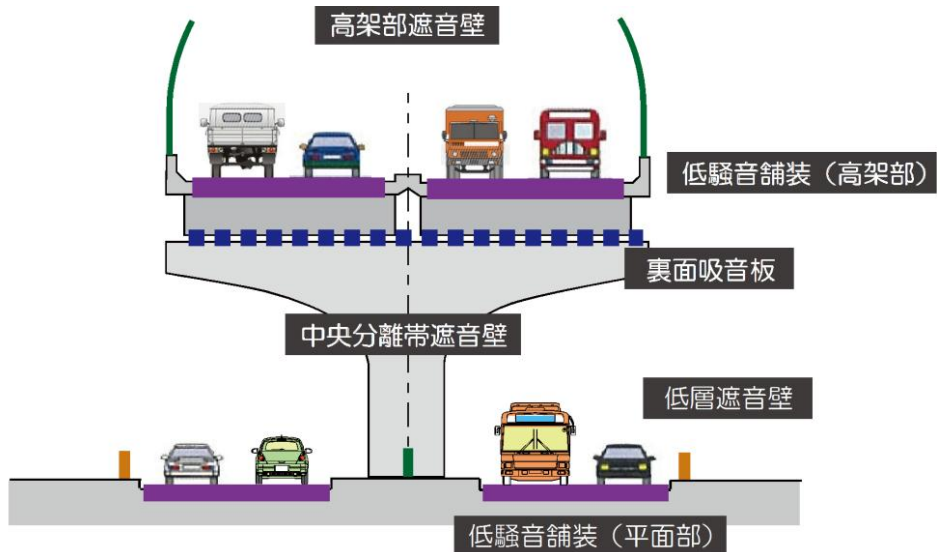
平成13年に策定した「沿道環境改善プログラム」に基づき実施された取組の効果等もあり、大気環境・自動車交通騒音ともに改善が図られつつあります。しかし、自動車交通騒音については、環境基準を超過する区間が存在するなど課題も残存しています。そのため、平成24、25年度も、沿線住民の方々の環境対策実施の意向確認や、舗装の高度管理の試験施工の実施を行ってきており、引き続き、周辺道路ネットワークの整備状況を踏まえた対応や環境施設帯の確保など新たな取り組みも検討しつつ、沿道環境改善に向けて、地域住民の方々などの合意を得ながら関係機関が連携して取り組んでいきます。

【問い合わせ先】

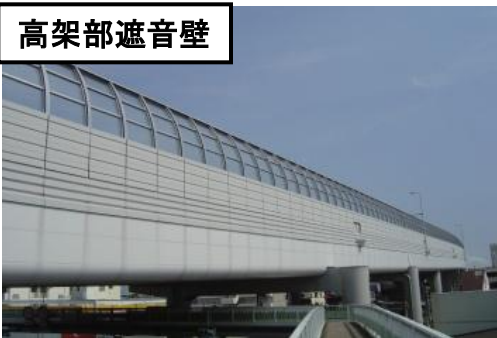
広島県道路環境対策検討協議会 事務局
国土交通省 中国地方整備局 広島国道事務所 計画課
電話: 082-281-4133、 ホームページ: <http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/>

国道2号の影響を緩和する道路構造の改善

参考



高架部遮音壁



高架部に遮音壁を設置することで、騒音を低減させます。

低層遮音壁



街路部の歩道に遮音壁を設置することで、騒音を低減させます。

低騒音舗装



低騒音舗装の設置により、路面とタイヤとの摩擦を低減させます。

裏面吸音板



高架部の裏面に吸音パネルを設置することで、平面街路部からの騒音を吸収し、反射音を低減させます。

中央分離帯遮音壁



街路部の中央分離帯に遮音壁を設置することで、騒音を低減させます。

新技術を活用した試験的实施



新技術を活用した試験的实施として、光触媒によりNox除去舗装の設置や低騒音舗装の機能回復試験などを取り組んでいます。