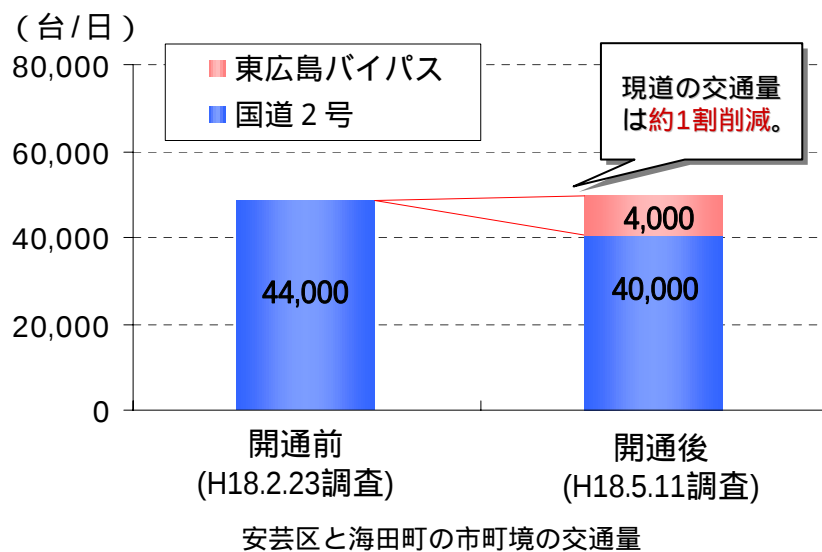


- ・ 交通量は約1割の転換が図られ、特に昼間の交通量が減少しています。



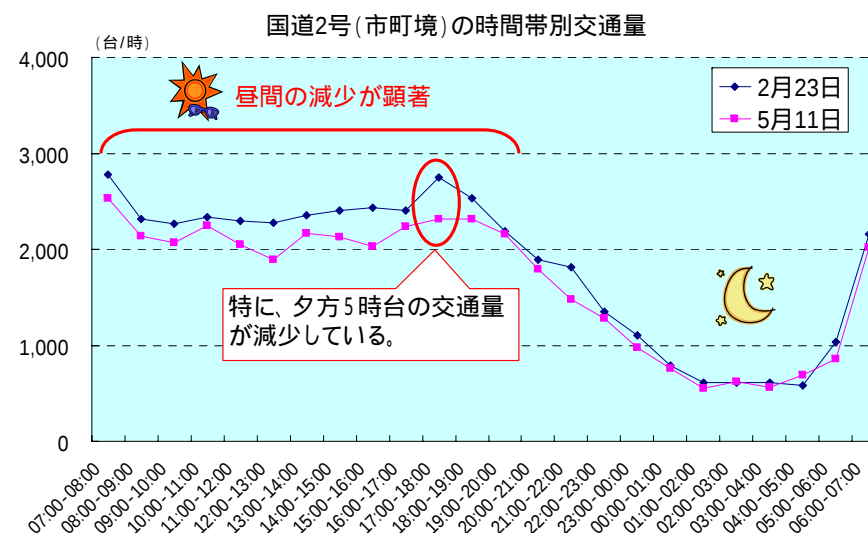
交通量の転換量

開通後の調査結果を見ると、現道より1割弱（4,000台/日）の転換が図られている。



時間帯別交通量の推移

現2号の市町境において、昼間の交通量が減少。特に夕方5時台における減少が大きい。



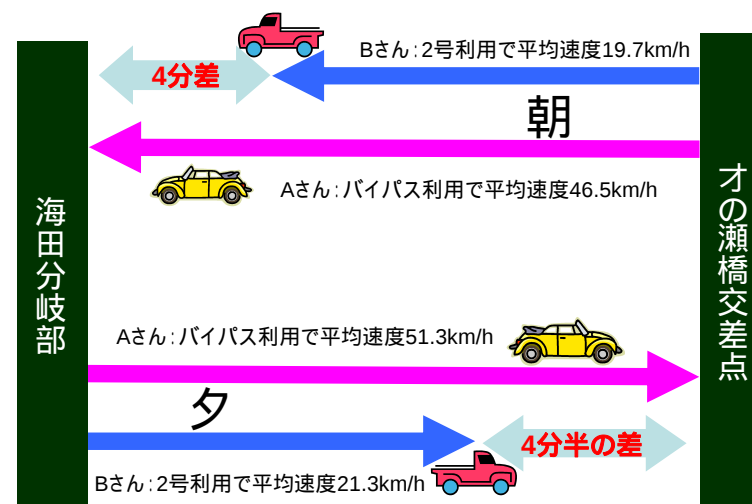
- ・所要時間は**最大で約4分短縮**しました。



供用後の状況(中野IC)

時間短縮効果

開通後の現道利用時間とバイパス利用時間を比較すると、朝夕ピーク時に**最大約4分程度**時間差が発生。



調査日: H18.5.11

・排気ガスの排出量削減による沿道の大気質改善効果は以下のとおり。

二酸化炭素(CO₂)排出量



平和公園約25個分の森林面積

が1年間に吸収する二酸化炭素量に相当します。

育成林1haの二酸化炭素吸収量 = 6.49t-CO₂/年
出典: 公害健康被害補償予防協会「大気浄化植樹マニュアル」平成15年3月

**年間
約1,900 t
削減**

窒素酸化物(NO_x)排出量



大型車1台が地球を約36周

した時の排出量に相当。

1. 地球の外周は約4万キロで計算。
2. 大型車が約40km/hで走行したとする。

**年間
約6.3 t
削減**

浮遊粒子状物質(SPM)排出量



500mlのペットボトルに換算すると…

約3,700本

500mlのペットボトル1本 = SPM約100g

**年間
約0.4 t
削減**

各排出量の算出にあたっては、交通量、走行速度および原単位から年間換算値を算出。供用前(H18.2.23)、供用後(H18.5.11)のデータを使用。
なお、算出範囲は才の瀬交差点～海田分岐部を対象とした。
資料: H17ネットワークにおけるH17東広部分供用有り無しによる配分結果。なお、発生集中量は、H11センサデータをH17時点のものに引き伸ばしたものを使用
「客観的評価指標の定量的評価指標の算出について」平成15年11月

- ・騒音調査結果は以下のとおり。

騒音の状況

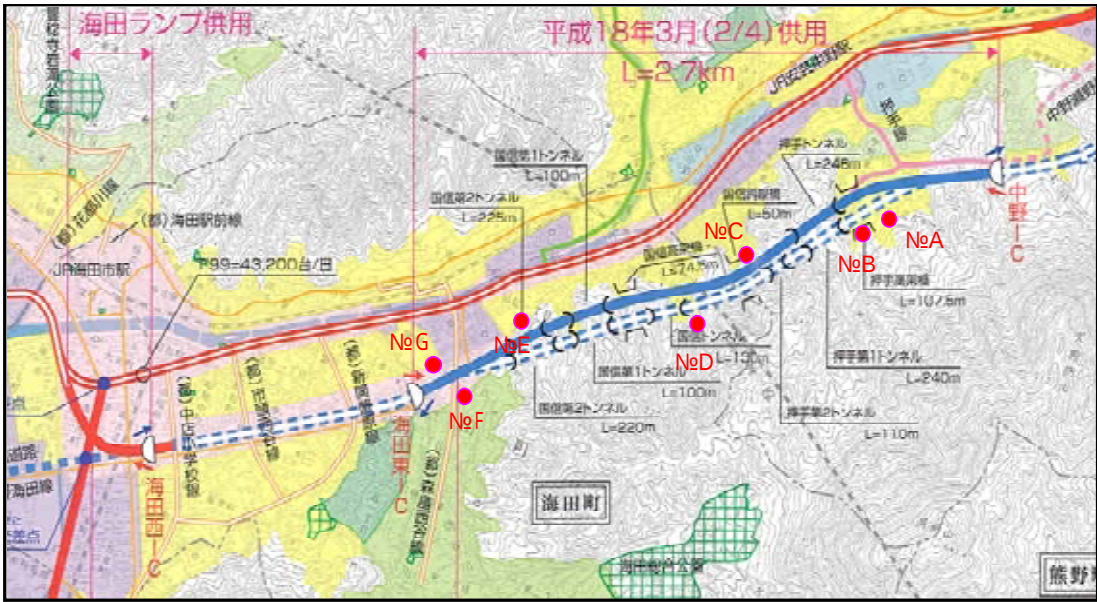
調査実施日：平成18年5月24日（水）

調査地点	調査結果 (括弧内は環境基準)	
A	昼間 51dB (70dB以下)	夜間 45dB (65dB以下)
B	昼間 52dB (70dB以下)	夜間 47dB (65dB以下)
C	昼間 50dB (70dB以下)	夜間 47dB (65dB以下)
D	昼間 50dB (70dB以下)	夜間 45dB (65dB以下)
E	昼間 56dB (70dB以下)	夜間 51dB (65dB以下)
F	昼間 52dB (60dB以下)	夜間 45dB (55dB以下)
G	昼間 56dB (70dB以下)	夜間 49dB (65dB以下)

昼間: 朝6時～夜22時
 夜間: 夜22時～翌朝6時

※環境基準については別紙参照

調査位置



環境基準等の概要

(1) 騒音に係る環境基準について

我が国では、「環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条」の中で「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」を規定することが定められている。同法では、騒音についても環境基準が掲げられており、その基準は、表 1 に示すとおりである。

表 1 騒音に係る環境基準

地域の類型	基準値（ L_{Aeq} ）		該 当 地 域
	昼 間	夜 間	
AA	50dB 以下	40dB 以下	「環境基準に係る水域及び地域の指定権限の委任に関する政令」（平成 5 年 11 月 19 日政令第 371 号）第 2 項の規定に基づき都道府県知事が地域の区分ごとに指定する地域
A 及び B	55dB 以下	45dB 以下	
C	60dB 以下	50dB 以下	

- 注）1. 時間の区分は、昼間を午前 6 時から午後 10 時までの間とし、夜間を午後 10 時から翌日の午前 6 時までとする。
 2. AA をあてはめる地域は、療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域。
 3. A をあてはめる地域は、専ら住居の用に供される地域。
 4. B をあてはめる地域は、主として住居の用に供される地域。
 5. C をあてはめる地域は、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域。

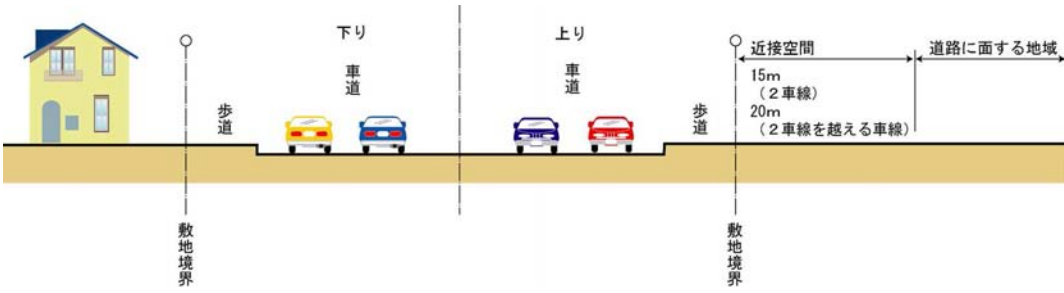
ただし、表 2 に掲げる地域に該当する地域（以下「道路に面する地域」という）については、その環境基準は表 1 によらず、表 2 の基準値の欄に掲げるとおりとなる。

表 2 騒音に係る環境基準（道路に面する地域）

地 域 の 区 分	基準値（ L_{Aeq} ）	
	昼 間	夜 間
A 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB 以下	55dB 以下
B 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域	65dB 以下	60dB 以下
備考	車線とは 1 縦列の自動車安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。	

さらに、幹線交通を担う道路に近接する空間については、特例として、表 3 の基準値の欄に掲げるとおりとなる。

表 3 騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）

基 準 値 (L _{Aeq})	
昼 間	夜 間
70デシベル以下	65デシベル以下
備考 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては 45 デシベル以下、夜間にあっては 40 デシベル以下）によることができる。 	

出典：「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年 9 月 30 日環境庁告示第 64 号）

※「騒音に係る環境基準の改正について（平成 10 年 9 月 30 日付環大企第 257 号）」によれば、「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、4 車線以上の市町村道などが掲げられており、環境影響評価の対象となる道路は、「幹線交通を担う道路」と考えられる。また、「幹線道路に近接する空間」とは、次の車線の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲を特定するものとされている。

① 2 車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 : 15m

② 2 車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路 : 20m

(2) 騒音規制法に基づく自動車騒音の限度

騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限定を定める省令（平成 12 年総令 15）によると、「自動車騒音の限度（要請限度）」（以下、「要請限度」という。）は、表 4 に示すとおりである。

表 4 自動車騒音の限度（要請限度）

区域の区分	要請限度	
	昼間	夜間
A 区域及び b 区域のうち一車線を有する道路に面する地域	65dB	55dB
b 区域のうち二車線以上の車線を有する道路に面する地域	70dB	65dB
b 区域のうち二車線以上の車線を有する道路に面する地域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する地域	75dB	70dB
備考 a 区域、b 区域及び c 区域とは、それぞれ次に掲げる区域として、都道府県知事が認めた区域をいう。 a 区域：専ら住居の用に供される地域 b 区域：主として住居の用に供される地域 c 区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域 対比する測定値は、連続する 7 日間のうち当該自動車騒音の状況を代表すると認められる 3 日間について測定し、その測定値の時間区分毎エネルギー平均値とする。		