

こんにちは！ひろこくです



平成20年 7月25日

**広島国道事務所からのお知らせ**

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  
中国地方建設記者クラブ

## 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市都市部の一般国道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。

※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NEXCO西日本）・本四連絡公団（現本州四国連絡高速道路株式会社）現在は、中四国地方環境事務所広島事務所・広島高速道路公社が加わっています。

※平成13年策定「沿道環境改善プログラム」については、別紙をご参照ください。

なお、下記のHPでもご覧いただけます。

[http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/o\\_p\\_release/release/20010309\\_01.html](http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/o_p_release/release/20010309_01.html)

- 平成13年～18年までの取組成果について、今回フォローアップを行いましたので、別添のとおりお知らせします。
- 対策の結果、大気環境・交通騒音ともに改善が図られつつあります。しかし、課題が残る場所もあるため、協議会は今後も引き続き環境改善に向け取り組んでいきます。

### ●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 いない やすひろ 稲井 康弘

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

ホームページ <http://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/index.html>  
道の相談室 0120-106-497 (トウロヨナレ)

# 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、2～7dB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、対象区間の全ての一般局・  
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」の短期取組効果を把握し、更なる沿道環境の改善に向けたプログラムの見直しを行うため、広島県道路環境対策検討協議会を開催しました。

## 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。

(※) 国土交通省、経済産業省、広島県、広島県警察本部、広島市、日本道路公団、本四連絡橋公団

### ● 沿道環境改善の目標

#### ◆ 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の実施結果）

ハード対策として、交通を円滑に処理するための交差点改良事業、一般国道2号高架部における各種騒音対策、低騒音舗装化などを行いました。しかし、都市内道路ネットワークは未だ概成しておらず、引き続き沿道環境の改善に向けて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	備考
基本方針1 都市内道路ネットワークの整備	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) 供用
	2	西広島バイパス(2号高架) 都心部延伸(Ⅱ期区間)	×	事業休止(L=2.1km)
	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) 供用
	4	東広島バイパス整備促進	△	事業中、H18.3中野C-海田東IC(L=2.7km) 暫定2車供用
	5	広島高速4号線(広島西風新幹線)整備促進	○	H13.10供用
	6	霞庚午線整備促進	△	事業中
	7	吉島観音線整備促進	△	事業中(H15.1暫定2車線供用)
	8	広島高速2号線(府中仁保道路)整備促進	△	事業中
	9	中広宇品線整備促進	△	事業中
基本方針2 交通を円滑に処理するための道路構造の改善	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
	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、塵ゴム乾留炭化物のAs舗装適用
	13	出汐交差点(右折レーン延伸)	○	H13 供用
	14	市役所前交差点(左折専用レーン設置)	○	H13 供用
	15	紙屋町交差点(地下歩道整備)	○	H13.4 供用
	16	横川駅前交差点(広電横川駅移設)	○	H15.3電停移設、交差点暫定供用
	17	紙屋町周辺バスベイ整備	○	H13 供用
	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

●一般国道2号 観音地区の環境対策



●出汐交差点



評価 ○：達成（実施済）、△：未達成（実施中）、×：未達成（未着手）



## 2-2. フォローアップ（基本方針3および4の実施結果）

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。一定の成果が得られたものの、渋滞軽減や公共交通機関の利用促進について、引き続き取組を進めていく必要があります。

	メニュー	施策名	評価	主な取組
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
			△	時差出勤・通学の促進、トラックDEエコ
		交通量の低減	○	マイカー乗るまあデーの実施
			△	相乗りの検討、企業送迎バスの導入
	公共交通機関等への転換を促す対策	宅地開発と併せた対策	○	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
		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
		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
	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
			○	大型車の車線誘導・規制、速度・違法改造車・過積載等の取締り強化
ドライバーへの啓発活動、注意喚起		○	エコドライブの普及・推進、PR活動	
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	
	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	
	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、DEPJリスク評価	

評価 ○：達成（継続実施）、△：未達成（試行のみ）、×：未達成（未着手）

### 交通量の低減

#### ◆ノーマイカーデー運動の実施◆

平成18年7月より、毎月22日を「マイカー乗るまあデー」とし、ポスターやチラシ等による呼びかけを実施。**延べ約7,000人が自動車利用を6,200時間控え、CO<sub>2</sub>排出量約24トン削減**（平成18年11月推進キャンペーン5日分）。



#### ◆モビリティ・マネジメント◆

自動車利用者ひとり一人に対して情報提供を行い、クルマから公共交通機関等への自発的な行動変容を促す「クルマと公共交通のかしこい使い方」を考えるプロジェクト・広島を平成17年から平成19年の間、社会実験として実施。



### 自転車の利用促進

#### ◆自転車道ネットワークの整備◆

平成16年2月広島市都心回遊ゾーン創出のための社会実験を実施。平成17年3月路面表示による自転車と歩行者の分離基準(内規)を策定。歩行者・自転車の分離延長は4.7km (H18年度末)。



### 環境負荷を低減する規制

#### ◆速度・違法改造車・過積載等の取締りの強化◆



### 3. 沿道環境の改善状況

平成13年から平成18年の6年間で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

対策結果：2～7dBの低減

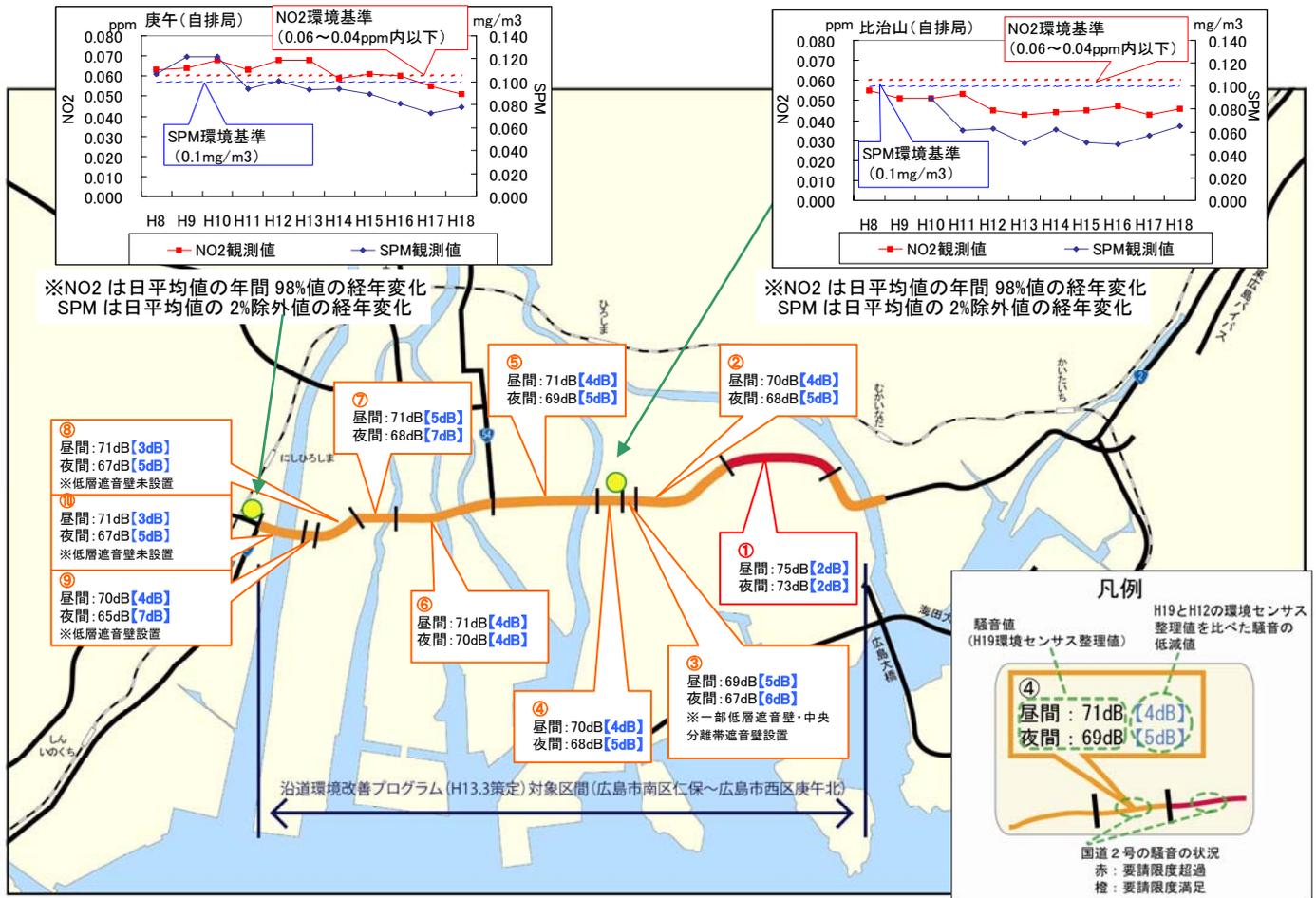
交通騒音の改善が進みましたが、要請限度を超過する区間も存在し、引き続き対策が必要。

#### 大気環境の改善

対策結果：NO<sub>2</sub>:0.017ppm減少  
SPM:0.023 mg/m<sup>3</sup>減少

大気環境の改善が進み、全ての一般局・自排局で環境基準を達成。

※NO<sub>2</sub>は庚午観測局の日平均値の年間98%値の変化  
SPMは庚午観測局の日平均値の2%除外値の変化



※要請限度：騒音規制法による規制値 昼間：75dB、夜間：70dB

### 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各種取組等により、大気環境・交通騒音ともに改善が図られつつありますが、交通騒音の要請限度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、今後も引き続き、沿道環境改善に向けて関係機関は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：082-281-4131 (代)、 ホームページ：http://www.hirokoku-mlit.go.jp/

# 広島都市部における 沿道環境改善プログラム

# HIROSHIMA

良好な沿道環境を目指して



広島県道路環境対策検討協議会

# はじめに

広島都市部の幹線道路における沿道環境状況においては、道路交通騒音、大気質の環境基準の未達成箇所が多く存在しており、沿道環境は厳しい状況にあります。

今回、特に沿道環境の厳しい広島都市部の一般国道2号（広島市南区仁保～広島市西区庚午北）とその周辺を対象とし、関係行政機関（国土交通省、広島県、広島市等）との連携を図りつつ、総合的・計画的に沿道環境対策を推進するため、「沿道環境改善プログラム」を策定いたしました。

「沿道環境改善プログラム」は、行政機関以外の有識者の方々からなる「広島都市部沿道環境改善検討委員会」を設置・開催し、沿道環境改善対策等について多方面からの助言・提言を受け、「広島県道路環境対策検討協議会」において策定したものです。

このプログラムは、道路交通による騒音及び大気質の改善を行うための施策として以下の4項目を基本としています。

- (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
- (2) 沿道への影響を低減するための道路構造の改善
- (3) 効率的な道路利用を促す交通需要の調整
- (4) 環境負荷の低減施策の推進

また、それぞれの施策の達成期間（短期、中期、長期）を設定することにより、各関係機関が計画的に実施していくことにしています。

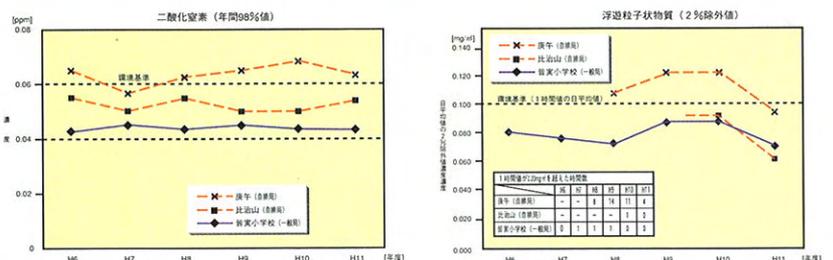
# 環境の現状

広島都市部では、慢性的な交通渋滞が生じており、道路交通騒音や大気汚染物質濃度など、道路環境の悪化が深刻な問題となっています。

●広島都市部における主要渋滞発生ポイント



●広島都市部における大気汚染の現状  
(参考に、一般環境大気測定局（一般局）皆実小学校の濃度を併記)



## ◆自動車交通の現状◆

- 周辺地域から都心デルタ地帯へ流入する自動車交通の一般国道2号等への集中による著しい渋滞の発生
- (事例) 広島西部地域→都心部向きの交通による渋滞  
一般国道2号観音本町1丁目交差点のピーク時渋滞長約8km、最大通過時間：約40分(H9調査)

## ◆道路交通騒音の現状（平成11年度道路環境センサスより）◆

- 平成11年度の対象区間の道路交通騒音の現状
- 環境基準：7測定地点中、昼間7地点、夜間7地点が未達成
- 自動車騒音の要請限度：7測定地点中、昼間2地点、夜間7地点が超過

## ◆道路沿道大気質の現状◆

- 対象区間の自動車排出ガス測定局における大気質濃度
- ・庚午：二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は平成8年度以降、環境基準を超過
- ・比治山：環境基準は満足しているものの、これに近い濃度

# 目標と方針

## 沿道環境改善の目標

### ●交通騒音の改善

一般国道2号において交通の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めざします。

### ●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めざします。

### 目標年次

- ・短期：平成14年度（今期道路整備5ヶ年計画）
- ・中期：平成19年度（次期道路整備5ヶ年計画）
- ・長期：平成20年度以降（次々期道路整備5ヶ年計画）

## 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

特に通勤時に発生している一般国道2号の交通渋滞を緩和するため、都市部に用事のある交通や通過交通など、目的に応じて交通を適切に分散させるための道路整備を促進します。

### 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

沿道環境が厳しい区間において、沿道への影響を低減するため、道路構造の改善、交通流の円滑化を図るとともに、騒音に強い沿道地域の整備を促進します。

### 基本方針3

効率的な道路利用を促す交通需要の調整

限られた道路交通容量を有効、効率的に利用するため、交通需要の分散や他の交通手段への転換などを促す時差出勤・パークアンドライド等といったソフト面からの施策に取り組み、交通需要の調整を促進します。

### 基本方針4

環境負荷の低減施策の推進

沿道の環境悪化を招く道路交通騒音や大気汚染物質の発生源となる自動車について、低公害車への転換や自動車単体での対策など、全国で取り組みつつある施策を促進します。

## ■広島都市部の沿道環境改善施策■



## 具体的な施策

### 取り組み施策

#### 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

##### ◆都市部に目的を持つ交通を担う道路整備◆

広島西部地域からの交通を広島都市部に円滑に流入・分散させる幹線道路の整備を促進します。

○西広島バイパス（2号高架）の都心部延伸

##### ◆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◆

広島都市圏を東西に通過する交通、都市部に用事のない交通、及び広島湾沿岸部の主要拠点に目的を持つ交通を担う幹線道路の整備を促進します。

○広島高速3号線（広島南道路）の整備促進

##### ◆都市内道路ネットワークの整備◆

一般国道2号と広島南道路などの東西幹線道路相互の連絡強化や都心部における道路交通の分散・円滑化を促す道路ネットワークの整備を促進します。

- 東西方向の幹線道路の整備促進  
（広島高速4号線（広島西風新都線）、東広島バイパス、霞庚午線 等）
- 南北方向の幹線道路の整備促進  
（広島高速2号線（府中仁保道路）、中広宇品線 等）

##### ●西広島バイパス（2号高架）と 広島高速3号線（広島南道路）の役割



- ・西広島バイパス（2号高架）は、広島西部地域からの交通をスムーズに広島都市部に入れる役割を担っている。
- ・広島高速3号線（広島南道路）は、都市部に用事のない通過交通や広島港などの沿岸部を目的とする交通を受け持つ。

##### ●広島都市圏幹線道路網計画図



### 取り組み施策

#### 沿道への影響を低減するための道路構造の改善

##### ◆影響を緩和する道路構造の改善◆

環境の厳しい区間において、道路構造の改善等によって沿道環境の改善を図ります。（但し、低層遮音壁・中央分離帯遮音壁は設置可能な箇所かつ地元合意の得られる箇所において実施）

- 高架部の道路構造対策の実施
- 一般部の道路構造対策の実施
- 新技術を活用した道路構造対策の試験的実施

##### ◆交通を円滑に処理するための道路構造の改善◆

円滑な交通の流れを確保するため、道路構造の改良を図ります。

- 交差点構造の改良
- バスベイの設置

##### ◆道路交通騒音の著しい地区への沿道法の活用◆

幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）を活用し、沿道に立地する家屋の防音化や緩衝建築物等への転換を誘導することにより、道路交通騒音に強いまちづくりを促進します。

- 沿道法に基づいた沿道整備の支援

##### ●西広島バイパス（2号高架）都心部延伸イメージ



##### ●沿道環境に考慮した道路整備（広島南道路）



## 取り組み施策

### 効率的な道路利用を促す交通需要の調整

#### ◆交通需要のコントロール◆

道路利用者の理解と協力を得て、混雑時間帯や混雑区間の利用回避や公共交通の利用等を促すなど、交通需要をコントロールし、交通混雑を緩和することで、円滑な交通を実現させ沿道環境を改善します。

- 交通の集中を回避
- 交通量の低減

#### ◆公共交通機関等への転換を促す対策◆

公共交通機関等の利便性を高めることで、多様な輸送体系を確立し、利用者の選択肢を増加させることにより、都市全体の交通を円滑化します。

- 宅地開発と併せた対策
- 路線バスの定時性・高速性の確保
- 公共交通機関の相互乗り換えの円滑化
- 自転車利用の促進

#### ◆道路環境負荷を低減するための道路交通の規制・誘導◆

適切な道路交通規制やドライバーへの啓発等により、円滑で環境負荷が少ない交通を実現します。

- 交通流の円滑処理
- 環境負荷を低減する規制
- ドライバーへの啓発活動、注意喚起

#### ●交通需要コントロールの概念

#### ●平成12年に実施された交通社会実験

## 取り組み施策

### 環境負荷の低減施策の推進（全国的な取り組み）

#### ◆環境負荷が少ない自動車への改善◆

環境負荷の発生源となる自動車単体に対し、自動車構造や燃料等の面に関する改善策を講じ、環境負荷の発生を抑えます。

- 規制の前倒し、早期実施  
(環境省)
- 業界における対応の促進  
(環境省、経済産業省)
- 技術開発の促進  
(環境省、経済産業省)

#### ◆低公害な自動車の普及拡大◆

環境負荷が少ない低公害、クリーンエネルギー自動車が広く普及・拡大するために必要となる施策を講じます。

- 低排出ガス車認定制度の実施促進  
(環境省、経済産業省、国土交通省)
- 低公害・クリーンエネルギー自動車の普及促進  
(環境省、経済産業省)
- 技術開発の促進  
(環境省、経済産業省)

#### ◆科学的知見の充実◆

道路環境保全対策をより高度で確実なものとし、沿道地域への影響を抑制するために必要となる科学的な知見を充実する取り組みを行います。

- PM2.5に関する取り組み  
(環境省)
- 測定の適正・高度化  
(環境省)
- DEPリスク評価  
(環境省)

沿道環境プログラムの施策効果

交通騒音が改善されます。

## プログラムの実施効果

自動車交通騒音を

**5 ~ 14dB** 低減。

すべての環境改善プログラムを実施した場合の騒音は、現況に対して5~14 dB改善され、本プログラム実施対策の一般国道2号沿道では、概ね61~68dB前後の騒音レベルになる（予測地点箇所での官民境界の高さ1.2mでの場合）と予測しています。

その結果、広島都市部の一般国道2号（広島市南区仁保～西区庚午北）の予測箇所9箇所においては、高架構造を有する沿道の一部で高さ20m以上の地域を除いて環境基準を満足できると予測しています。

（高さ20m以上の一部地域についても、高架部の一部区間に路面高さ5mまでの遮音壁を設置することにより、環境基準を満足できると予測しています。）

その他、沿道法を活用することにより、道路交通騒音に強いまちづくりを促進していくことで、沿道環境の改善に努めます。

〈施策効果の検証例〉（西区南観音（11dB低減）、中区舟入中町（8dB低減））

### ○自動車単体の対策（施策1）

- ・現在の道路網で、将来の交通量に対して、自動車単体の対策による騒音低減値

（昼間、官民境界の高さ1.2mでの場合）

自動車の性能向上による低減効果

約1 dB

### ○道路整備の促進（施策2）

- ・「施策1」に対して、現在計画されている道路がすべて整備された場合の低減値

（昼間、官民境界の高さ1.2mでの場合）

交通の分散を図ることによる低減効果

約1 dB

### ○道路構造の改善等（施策3）

- ・「施策1, 2」に対して、高架部及び街路部に道路構造対策が実施された場合の低減値

（昼間、官民境界の高さ1.2mでの場合）

（道路構造対策は、2号高架延伸事業、高架遮音壁3m、高架裏面吸音板、低騒音舗装、中央分離帯遮音壁）

道路構造対策を行うことによる効果等

6 ~ 9 dB

## ■西区南観音町、中区舟入中町における騒音低減効果

西区南観音町	(騒音レベル)	中区舟入中町	(騒音レベル)
現況(昼間)	78dB	現況(昼間)	75dB
施策1(昼間)	77dB	施策1(昼間)	74dB
施策2(昼間)	76dB	施策2(昼間)	73dB
施策3(昼間)	67dB	施策3(昼間)	67dB

沿道環境プログラムの施策効果

NO<sub>2</sub>、SPM 濃度が低減されます。

## プログラムの実施効果

窒素酸化物・浮遊粒子状物質  
約65%の削減。

改善施策が行われない場合の自動車排ガスから排出される総量に対して

すべての環境改善プログラムを実施した場合の、広島デルタ地内の大気汚染物質の総量は、改善施策が行われない場合の自動車排ガスから排出される総量に対し、窒素酸化物・浮遊粒子状物質で約65%削減されると予測しています。これを大気質濃度でみると、現況値（年平均値）に対して、二酸化窒素で 0.006～0.011ppm、浮遊粒子状物質で 0.007～0.018mg/m<sup>3</sup>といずれも2～3割改善されることになります。

その結果、広島都市部の一般国道2号（広島市南区仁保～西区庚午北）の予測箇所7箇所すべてにおいて環境基準を満足すると予測しています。

その他、交通を円滑に処理するためのさまざまな施策によっても、大気環境改善の効果が期待できます。（交通需要調整、信号制御の見直し、交差点改良等）

### 〈施策効果の検証例〉

#### ○無施策

- ・現在の道路網で、増加する交通量に対して、現在の排ガス規制のままで推移した場合の広島デルタ地域での自動車排ガス総量

窒素酸化物（NO <sub>x</sub> ）	765	トン/年
浮遊粒子状物質（SPM）	43	トン/年

#### ○道路整備の促進（施策1）

- ・「無施策」に対して、現在計画されている道路整備が完了した場合の低減効果

交通流の円滑化による低減効果	窒素酸化物（NO <sub>x</sub> ）	約9ポイント削減
	浮遊粒子状物質（SPM）	約9ポイント削減

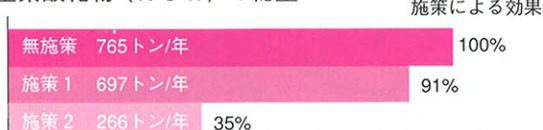
#### ○自動車単体の対策（施策2）

- ・「施策1」に対して、自動車単体の対策による低減効果

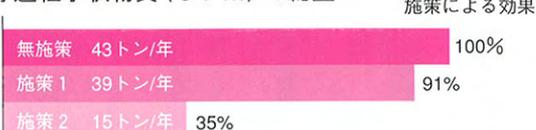
自動車の性能向上による低減効果	窒素酸化物（NO <sub>x</sub> ）	約56ポイント削減
	浮遊粒子状物質（SPM）	約56ポイント削減

### ■施策の実施による大気汚染物質の削減効果（広島デルタ地域での自動車排ガス総量）

窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の総量

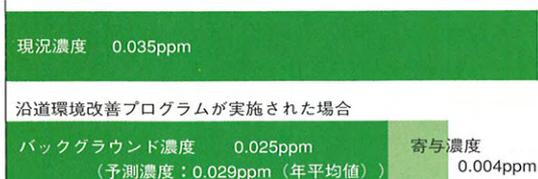


浮遊粒子状物質（SPM）の総量



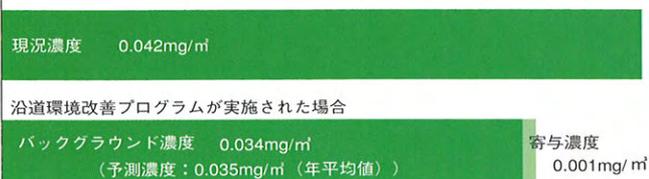
### ■予測濃度（H32）に占める自動車からの寄与濃度の割合（広島市西区南観音町での例）

二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）



予測濃度に占めるバックグラウンド濃度の割合：86%

浮遊粒子状物質（SPM）



予測濃度に占めるバックグラウンド濃度の割合：97%

注）バックグラウンド濃度：皆実小学校（一般局）の測定値

# スケジュール

施 策	スケジュール		
	短 期	中 期	長 期
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			
◆ 都市部に目的を持つ交通を担う道路整備	■	■	■
◆ 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	■	■	■
◆ 都市内道路ネットワークの整備	■	■	■
2.沿道への影響を低減するための道路構造の改善			
◆ 影響を緩和する道路構造の改善	■	■	■
◆ 交通を円滑に処理するための道路構造の改善	■	■	■
◆ 道路交通騒音の著しい地区への沿道法の活用	■	■	■
3.効率的な道路利用を促す交通需要の調整			
◆ 交通需要のコントロール	■	■	■
◆ 公共交通機関等への転換を促す対策	■	■	■
◆ 道路環境負荷を低減するための道路交通の規制・誘導	■	■	■
4.環境負荷の低減施策の推進			
◆ 環境負荷が少ない自動車への改善	■	■	■
◆ 低公害な自動車の普及拡大	■	■	■
◆ 科学的知見の充実	■	■	■

- ・短期：平成14年度（今期道路整備5ヶ年計画）
- ・中期：平成19年度（次期道路整備5ヶ年計画）
- ・長期：平成20年度以降

## ■ 広島都市部沿道環境改善検討委員会委員

	氏 名	所 属・組 織	役 職
委員長	杉恵頼寧	広島大学大学院	教授
委 員	清水浩輔	広島県立大学	教授
	上田みどり	広島経済大学	教授
	藤井健	呉工業高等専門学校	教授
	小田賢太郎	広島商工会議所	業務推進部長
	平加欣立	社団法人 広島県バス協会	専務理事
	網野公泰	社団法人 広島青年会議所	専務理事

## ■ 広島県道路環境対策検討協議会構成員

	組 織	役 職
国土交通省	中国地方整備局道路部	道路計画課長
	中国地方整備局広島国道工事事務所	所長
	中国地方整備局福山工事事務所	所長
	中国地方整備局三次工事事務所	所長
	中国運輸局広島陸運支局	支局長
経済産業省	中国経済産業局環境資源部	環境保全課長
広島県	環境生活部	環境対策室長
	土木建築部	道路維持課長
	土木建築部	道路建設課長
	土木建築部都市局	都市政策課長
広島県警察本部	交通部	交通規制課長
広島市	環境局環境企画課	環境保全担当課長
	都市計画局	都市計画課長
	道路交通局道路部	道路計画課長
	道路交通局道路部	道路課長
日本道路公団	中国支社保全部	交通技術課長
	中国支社広島管理事務所	所長
本四連絡橋公団	第三管理局保全部	環境対策課長



問い合わせは、  
 国土交通省中国地方整備局  
 広島国道工事事務所  
 〒734-0022 広島市南区東雲2丁目13番28号  
 TEL (082)281-4131  
<http://www.hirokoku-mlit.go.jp>