

中期的な計画(中期計画(仮称))の骨子案 (第2回問いかけ)[別冊]

政策課題に対して講じる重点方針の概要

- ・拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善について (P1)
- ・国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消について (P2)
- ・生活幹線道路ネットワークの形成について (P3)
- ・渋滞対策について (P4)
- ・開かずの踏切等を除却する対策について (P5)
- ・耐震対策について (P6)
- ・防災・防雪対策について (P7)
- ・安心な市街地形成について (P8)
- ・交通事故対策について (P9)
- ・通学路の歩道整備について (P10)
- ・踏切の安全対策について (P11)
- ・橋梁等の修繕・更新について (P12)
- ・地球温暖化対策について (P14)
- ・大気質対策について (P16)
- ・騒音対策について (P17)
- ・バリアフリー化について (P18)
- ・無電柱化について (P19)

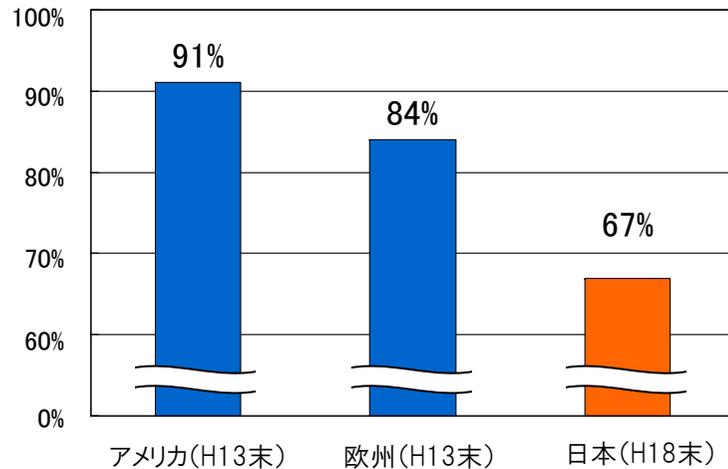
国土交通省

拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善について

すべての空港・港湾のうち、わが国の国際競争力を強化・維持していくために重要な役割を担う拠点的な空港・港湾に対して、集中的にICへのアクセス改善を実施していくこととします。

(全国の状況)

- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率は、欧米が約9割であることに比べわが国は低い水準



【拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率の比較】

拠点的な空港・港湾

第1種、第2種空港及び重要港湾、特定重要港湾のうち、国際競争力強化の観点から重要であると考えられる空港・港湾

拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率

10分以内に高速道路等のICへ到達可能な拠点的な空港・港湾の割合

(北陸地方の事例)

- ・10分アクセス未達成の伏木富山港は、ロシア・中国・韓国などを中心に貿易量が急増
＜貿易総額2,160億円(H12)→4,210億円(H17)(約1.9倍)＞
- ・輸入原料等を用いた製品などを運搬する上で、港湾とIC間の円滑な輸送が必要
- ・しかし、港湾とIC間のアクセス道路は、一日を通して交通量が多く、またICへ向かう車線の一部が片側1車線であることから、渋滞や定時性の確保が課題



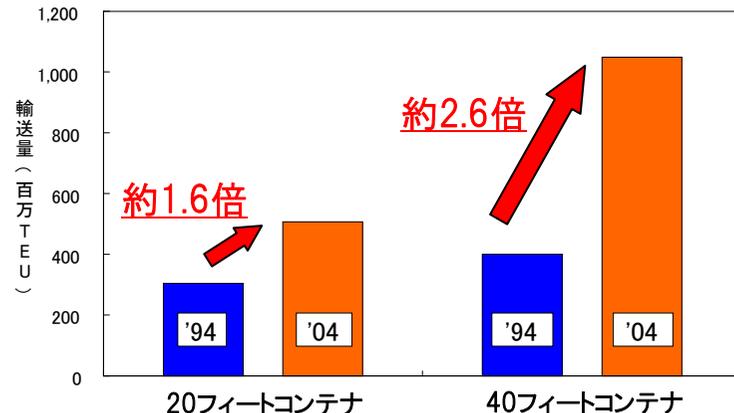
ICへ向かう車線(左側)が1車線になるところで混雑が発生

国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消について

国際物流基幹ネットワークのうち、橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により国際標準コンテナ車が通行上支障となる区間に対して、対策を実施していくこととします。

(全国の状況)

- ・国際的に、輸送効率化のため海上コンテナが大型化し、40フィート(約12m)コンテナの取扱いが増加



【国際海上コンテナの全世界保有量】

※TEU(20フィートコンテナ1個分の積載量)換算、ドライコンテナ(一般貨物を輸送するための密閉型コンテナ)のみ。40フィートには背高(高さ2.9m)コンテナを含む。 出典)「Containerisation International Market Analysis」

- ・陸揚げされたコンテナの輸送手段は、そのほとんどがトレーラ
- ・既供用の国際物流基幹ネットワーク約2.9万kmのうち、国際標準コンテナ車が通行上支障となる区間は全国に41区間存在

国際標準コンテナ車

ISO※規格により、国際標準となっている長さ40フィート(約12m)、高さ2.9mのコンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量が44t、高さ4.1m

※ISOとは、国際標準化機構(International Organization for Standardization)

国際物流基幹ネットワーク

港湾等から工場などの物流拠点へ積み替えなく通行できる道路網で、高速道路や国道など物流の観点から重要な幹線道路網

(中国地方の事例)

- ・国際標準コンテナ車の通行上支障となる区間が、中国地方に7区間存在
- ・そのうち1箇所は、物流拠点と徳山下松港とを結ぶ重要なルート上の新開橋で、20tを超える車両の通行不可
- ・このため、迂回して混雑が著しい国道2号を走行せざるを得ず、物流の効率化を図る上で大きな支障



(昭和42年建設 耐荷重不足)

国道2号は、交通量が多く混雑



※所要時間の算出条件
 ・H17道路交通センサス

生活幹線道路ネットワークの形成について

通勤や通学、買い物や救急医療など日常生活上の支障の程度を考慮して、生活幹線道路のうち、急勾配・急カーブ等により走りにくい道路や車両の進入やすれ違いができない道路等に対して、地域のネットワークとして機能するよう集中的に対策を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・全国の道路(約120万km)のうち、通勤や通院など地域の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークは、**約17万km(約1割)**



このうち、急勾配・急カーブ等により走りにくい道路や車両の進入やすれ違いができない道路等に対して、地域のネットワークとして機能するよう集中的に対策を実施しようと考えています。

生活幹線道路ネットワーク

以下の道路で構成されるネットワーク。

- ・隣接する市町村の中心部を結ぶ道路
 - ・市町村の中心部と基本的な生活エリア※1や多くの人が利用する施設※2を結ぶ道路
- ※1 基本的な生活エリア
- ・小学校区のような一定の社会的まとまりのあるエリア
- ※2 多くの人が利用する施設
- ・教育施設、医療施設、商業施設、駅、インターチェンジ等

(奈良県・和歌山県の事例)

- ・奈良県十津川村の暮らしを支える生活幹線道路である国道168号には、奈良県十津川村から和歌山県新宮市の間で幅員5m未満の区間が約5.5km存在
- ・このため、救急医療施設のない十津川村から和歌山県新宮市への救急車両での移動や、十津川村唯一の高校となる十津川高校への路線バスによる通学等日常生活に支障をきたしているところ



【位置図】

渋滞対策について

地域の実情を踏まえ、混雑の発生頻度などに応じ、効果の高いところについて優先的に対策を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・渋滞による損失時間は、年間で約33.1億人時間
- ・貨幣価値換算すると約10兆円の損失に相当
- ・全国約2.3万箇所※にて混雑が発生



このうち、混雑の発生頻度などに応じ、効果の高いところについて優先的に対策を実施しようと考えています。

(※: VICSにて渋滞情報が提供されている一般道路並びにその他の国道・都道府県道等において、混雑の発生頻度が10%以上となっている箇所数)

VICS: 渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報をカーナビゲーションシステムに提供するシステム (Vehicle Information and Communication System)

混雑

平均旅行速度20km以下の状態のこと。なお、この状態は、信号交差点においては、2回以上信号待ちとなる状態に概ね相当

混雑の発生頻度

平日、休日それぞれ一定の時間帯を5分刻みにし、このうち混雑が発生している時間帯数の割合を集計。例えば、下図の例では、5日間の平日朝3時間データ(全180)のうち72の時間帯で混雑が発生していることから、混雑の発生頻度は40%

	7時台					8時台					9時台				
9/1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9/2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9/3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9/4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9/5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■: 平均旅行速度が20km/h以下となる時間帯

(東京都における状況)

- ・東京都においては、約1,500箇所にて混雑が発生
- ・東京23区内を走る交通の約14%が区内に起終点を持たない通過交通で、慢性的な渋滞の大きな要因



【環状8号線 東京都杉並区上高井戸1交差点付近】

(福島県における状況)

- ・福島県においては、約400箇所にて混雑が発生
- ・国道6号いわき市中迎交差点付近においては、片側1車線の道路に通勤交通等が集中し、朝夕を中心に渋滞が発生



【国道6号 福島県いわき市中迎交差点付近】

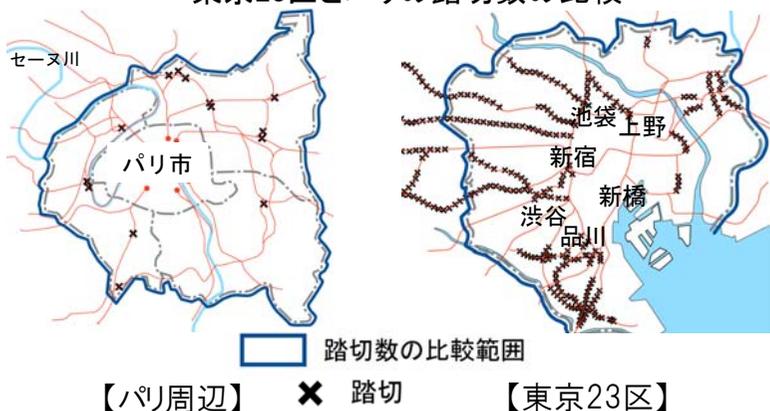
開かずの踏切等を除却する対策について

全国の踏切のうち、長時間遮断機がおりていること等により、渋滞が発生している踏切に対して、対策を実施していくこととします。

(全国の状況)

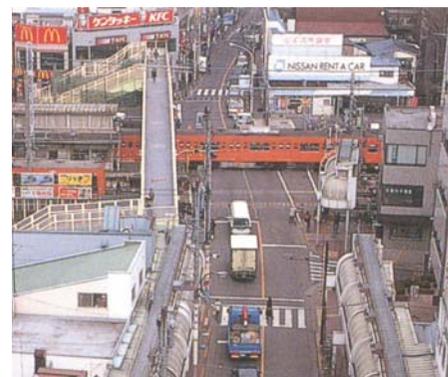
- ・全国の踏切(約3.5万箇所)による年間渋滞損失額は約1.4兆円
- ・東京23区の踏切数は、海外の主要都市と比べて非常に多く、パリの約50倍
- ・「開かずの踏切」は全国に約600箇所存在
- ・「交通が集中する踏切」は全国に約800箇所存在

東京23区とパリの踏切数の比較



(東京都の事例)

- ・全国の「開かずの踏切」約600箇所のうち、約280箇所が東京都に集中
- ・そのうち、JR中央線三鷹駅～立川駅間には、「開かずの踏切」15箇所を含む)18箇所の踏切が存在
- ・小金井街道踏切については、朝7時から8時のピーク時の遮断時間が55分/時、渋滞長が520mであり、著しい交通渋滞が発生



対策前の状況



現在の状況(対策実施中)

【JR中央線(武蔵小金井駅付近) 小金井街道踏切】

開かずの踏切

電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

交通が集中する踏切

「開かずの踏切」より遮断時間は短いものの、自動車や歩行者が集中していること等により、通行に大きな支障となっている踏切

耐震対策について

緊急輸送道路で大規模な地震により通行不能となる恐れのある橋梁のうち、広域支援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ広域的な道路に対して、集中的に耐震対策を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・緊急輸送道路(約9万km)に存在する橋梁約5万橋のうち、大規模な地震による損傷や落橋・倒壊により通行不能となる恐れのある橋梁は約1.6万橋存在



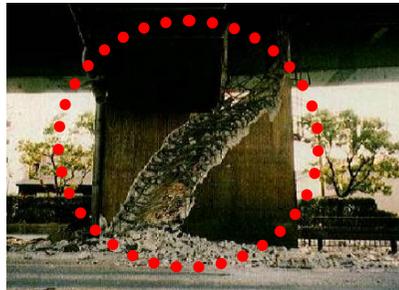
このうち、大規模地震発生時に広域支援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ広域的な道路に対して、集中的に耐震対策を実施しようと考えています。

緊急輸送道路

災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

耐震対策

古い設計基準に基づき建設された橋梁について、阪神・淡路大震災クラスの地震に耐えられるよう補強すること。具体的には、鋼板やコンクリートで橋脚を補強したり、落橋を防止する装置の設置などを実施



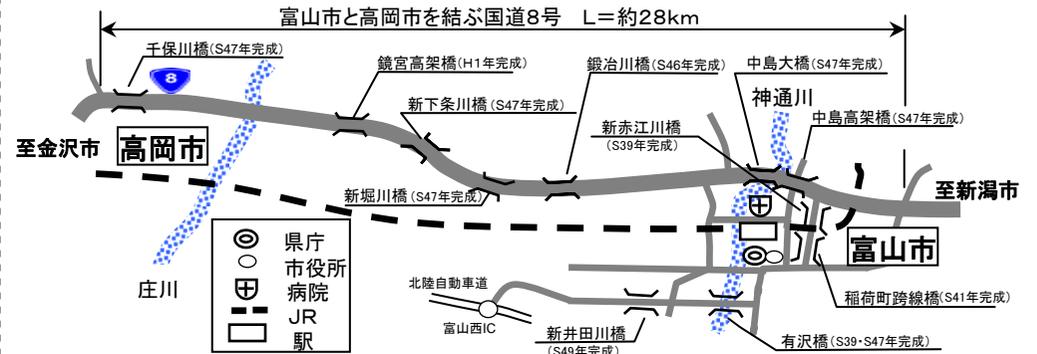
【阪神・淡路大震災により橋脚部が破壊】



【鋼板巻き立て工法による橋脚の補強】

(北陸地方の事例)

- ・富山市と高岡市を結ぶ国道8号(約28km)に存在する橋梁23橋のうち、大規模な地震による損傷により通行不能となる恐れのある橋梁が7橋存在
- ・また、富山市の主要な施設と北陸自動車道ならびに国道8号を結ぶ道路には、大規模な地震による落橋・倒壊により通行不能となる恐れのある橋梁が4橋存在



古い設計基準の橋の損傷(橋脚)



【国道8号新組跨線橋(新潟県長岡市)の下り線】

阪神・淡路大震災前の設計基準で建設され未補強であったため、中越地震で橋脚が損傷(応急復旧に1週間)

新しい設計基準による補強



【国道8号新組跨線橋(新潟県長岡市)の上り線】

阪神・淡路大震災以降の新しい基準により耐震補強済みであったため、橋脚に被害はなし(通行止めもなし)

防災・防雪対策について

幹線道路で落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などの危険のある区間のうち、国民の生活を支える公共施設・病院などを結ぶ道路や孤立集落発生への恐れのある道路に対して、集中的に防災・防雪対策を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・幹線道路で、落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などの危険のある区間は約1.8万区間存在



このうち、国民の生活を支える公共施設・病院などを結ぶ道路や孤立集落発生への恐れのある道路に対して、集中的に防災・防雪対策を実施しようと考えています。

国民の生活を支える公共施設

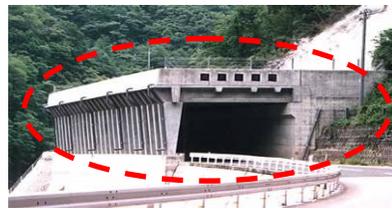
県庁や役場等の行政機関、鉄道駅、空港、港湾及びインターチェンジ等の主要交通拠点

防災・防雪対策

防護コンクリート、道路覆い、雪崩予防柵等の整備や危険箇所を回避する道路整備



【防護コンクリートによる斜面崩落防止】



【道路覆いによる落石対策】



【危険箇所を回避する道路整備】



【雪崩予防柵による雪崩対策】

(四国地方の事例)

- ・四国地方で落石や土砂崩れ、地すべりなどの危険のある区間は約1,300区間存在
- ・高知市と松山市を結ぶ国道33号では、落石や土砂崩れなどの危険のある区間が8区間存在し、過去4年間に15回通行止めが発生



落下の恐れのある岩



平成11年6月落石発生



崩れる恐れのある斜面

安心な市街地形成について

防災上の懸念がある市街地のうち、木造家屋が密集し、大火の危険性が高い地区に対して、集中的に対策を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・全国約1.3万km²の人口集中地区のうち、家屋が建ち並び、道路面積の割合が低いため、地震等災害時に家屋の倒壊等により、道路が塞がり、避難や消火・救援活動等に支障をきたすおそれの高い防災上の懸念がある市街地は、全国約1,500km²存在



このうち、木造家屋が密集し、大火の危険性が高い地区に対して、集中的に対策を実施しようと考えています。



平成7年阪神・淡路大震災の状況
(「阪神・淡路大震災復興誌」より)

対策メニュー

道路の拡幅や、土地の区画を整理する面的整備等

人口集中地区

一定規模以上の人口密度(4,000人/km²)を有する地域が隣接し、それらが全体として一定以上の人口(5,000人以上)を有する地域のこと

(大阪府の事例)

- ・大阪府の約900km²の人口集中地区のうち、防災上の懸念がある市街地は約240km²存在
- ・このうち、大阪市三国地区には、老朽化した木造家屋が密集しており、道路の幅が狭く、緊急車両の進入が困難で大火の危険性が高い市街地が存在



大阪市
三国地区



木造家屋の密集している状況 車両が入れない狭い地区内道路

【大阪市三国地区】

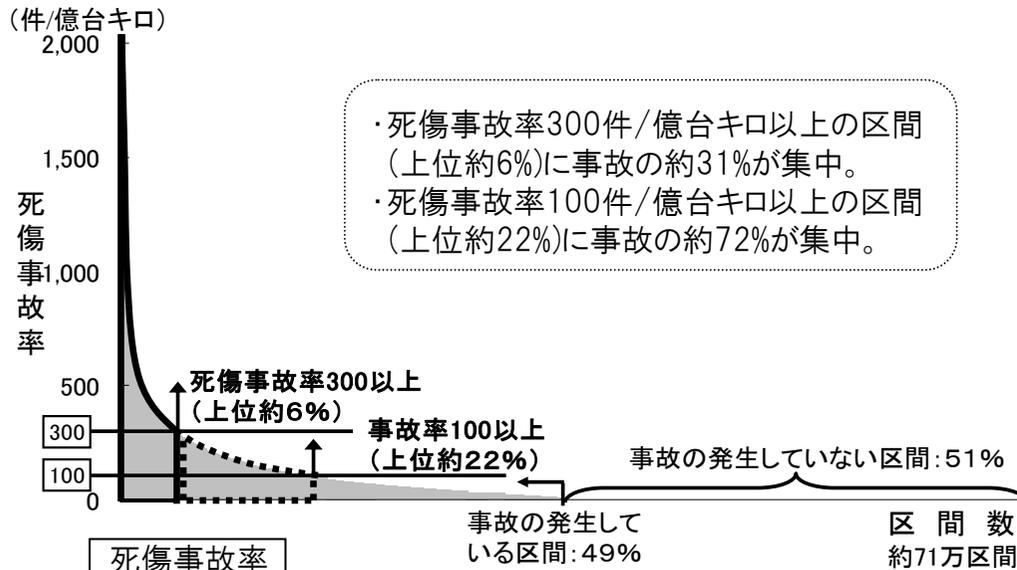
交通事故対策について

幹線道路のうち、死傷事故率の高い区間など事故の多い区間について優先的に対策を実施しようと考えています。

(全国の状況)

・国道及び都道府県道等では、**約45万件**の事故が発生

これらのうち、死傷事故率の高い区間など事故の多い区間について優先的に対策を実施しようと考えています。



死傷事故率

車が1億km走る間に起こる死傷事故件数。1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車1万台が1万キロ走行した場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する

死傷事故率300件/億台キロ

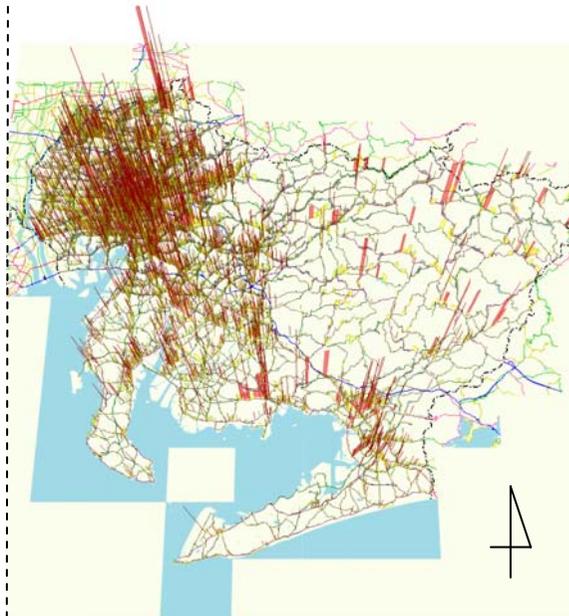
「交通戦争時代」といわれた昭和45年当時の死傷事故率 (当時の交通事故死者数は1.7万人)

死傷事故率100件/億台キロ

全国の国道及び都道府県道等における平均値であり、欧米の平均値を大きく上回る

(愛知県の事例)

- ・愛知県内の国道及び都道府県道等では約2.8万件の事故が発生
- ・例えば、愛知県名古屋市若宮北交差点付近の死傷事故率は約1,400件/億台キロと「交通戦争時代」よりも悪い状況



【愛知県における事故発生状況図】
線の高さは死傷事故率の高さを表示



【愛知県名古屋市若宮北交差点】

- ・国道19号の車道幅員は36mと大きな交差点
 - ・歩行者、自転車の横断が多く、右左折時に歩行者、自転車を見落とし接触する事故が多発
- ※歩行者通行量: 3,853人/12h
自転車通行量: 1,145台/12h

※事故データについては、平成14年～平成17年の4年平均値 **9**

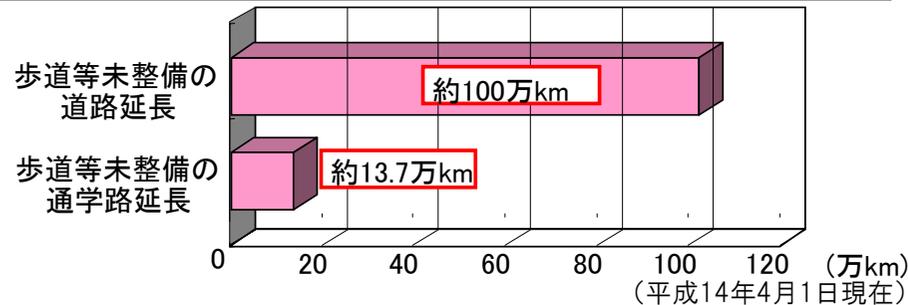
通学路の歩道整備について

歩道のない道路のうち、多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路に対して、集中的に対策を実施しようと考えています。

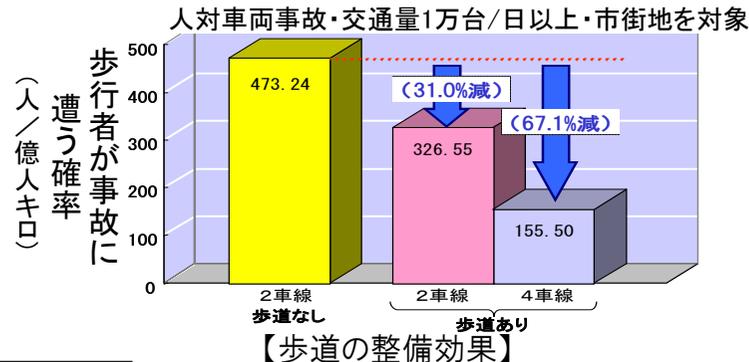
(全国の状況)

- ・全国の道路のうち、歩道等のない道路の延長は約100万km
- ・全国の通学路約19.3万kmのうち、歩道等のない通学路の延長は約13.7万km

このうち、多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路に対して、集中的に対策を実施しようと考えています。



【歩道等未整備の道路延長と歩道等未整備の通学路延長】



対策メニュー

歩道の整備、路肩のカラー舗装や防護柵の設置など

(大阪府の事例)

- ・大阪府の道路のうち、歩道等のない道路の延長は約1.4万km
- ・大阪府の通学路約4,300kmのうち、歩道等のない通学路の延長は約3,100km
- ・例えば国道25号の柏原市国分本町地先では、小学校の通学路として指定されているものの、歩道がなく、自動車や歩行者の交通が多い危険な区間が500m存在 (1日約2.8万台の車と約1,800人の自転車・歩行者が通行)



【大阪府柏原市国分本町】

踏切の安全対策について

全国の踏切のうち、歩行者や自転車が多く、歩道が狭くなっている踏切などに対して、安全対策を実施していくこととします。

(全国の状況)

- ・歩行者・自動車が少なく前後の道路よりも歩道が狭い踏切など、安全上課題のある踏切は、約2,000箇所存在
- ・安全上課題のある踏切では、その他の踏切と比べて、事故発生率は3倍



【福岡県福岡市 相生踏切】
踏切通過時に自動車と歩行者や
自転車が輻輳している

踏切別	踏切100箇所 当たりの事故 件数
安全上課題 のある踏切	3.16
その他の踏切	1.07
全踏切	1.19

【踏切事故発生件数】

安全上課題のある踏切

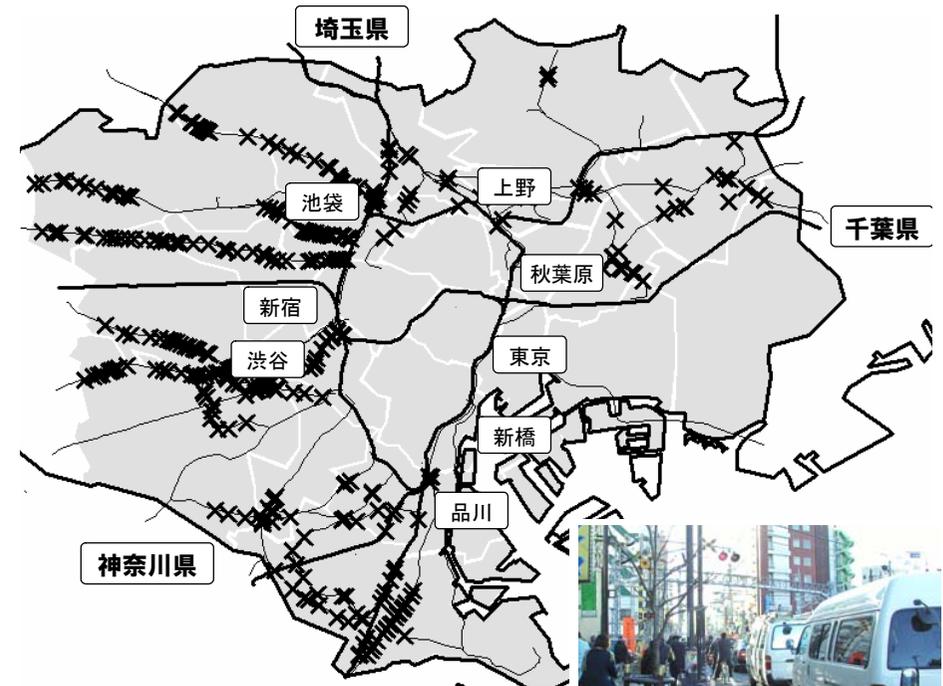
前後の道路よりも歩道が狭い踏切、歩行者・自動車が多い踏切など

安全対策

歩道の設置、拡幅、立体横断歩道橋の設置など

(東京都の事例)

- ・東京都には、安全上課題のある踏切は約460箇所存在



× : 安全上課題のある踏切

【東京23区の安全上課題のある踏切の分布
(鉄道ネットワーク図)】



【伊勢崎線第37号踏切
(竹ノ塚駅付近)】

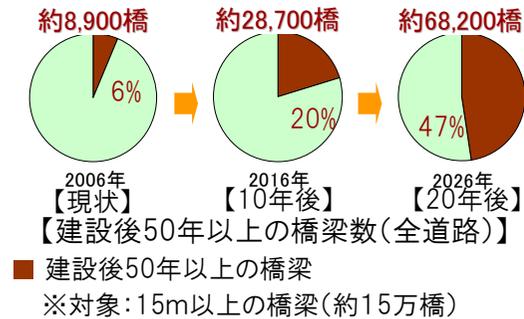
踏切遮断によって自動車
と自転車、歩行者が輻輳
している(対策前の状況)

橋梁等の修繕・更新について(その1)

大切な資産である道路ストックを長く大事に保全し、安全で安心な道路サービスの提供やライフサイクルコストの縮減等を図るため、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を実施していくこととします。

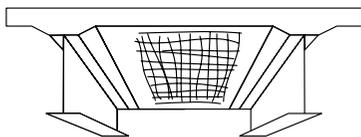
(全国の状況)

- ・高度経済成長期に数多くの道路施設が建設され、今後高齢化した橋梁等が急増
- ・損傷や疲労が深刻になることが想定



事後保全

コンクリートのひびわれが深刻



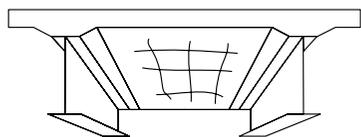
損傷が深刻化してはじめて大規模な修繕を実施
橋の架け替えのサイクルも短い(平均60年)

コンクリートの修繕



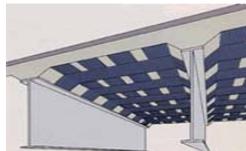
予防保全

点検により、コンクリートに軽微なひびわれを発見



きちんと点検し、損傷が深刻化する前に修繕を実施
橋の架け替えのサイクルも長くなる(平均100年)

下面に炭素繊維を接着することによりひびわれの進行を抑制



(新潟県の事例)

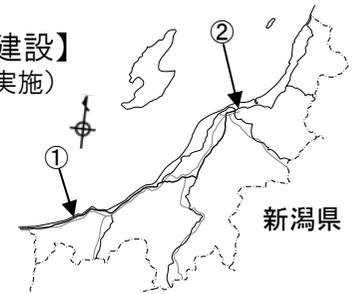
- ・新潟県内の全道路約4,800橋における建設後50年以上の橋梁の割合が、現状4%(約200橋)→20年後45%(約2,200橋)に急増
- ・高度経済成長期に建設された橋梁を中心に既に各地で損傷が発生



【①国道8号 弁天大橋(糸魚川市)昭和47年建設】
塩害の影響による著しい鋼材の腐食(平成17年度修繕実施)



【②市道榎山の下線 焼島橋(新潟市)昭和49年建設】
洗掘により基礎コンクリートが剥離し鉄筋が露出(平成19年度より架け替え工事着手)



塩害

海からの飛来塩分などに含まれる塩化物イオンがコンクリート内に入ることにより鉄筋が腐食・膨張し、コンクリートにひびわれや剥離を生じさせる現象

橋梁等の修繕・更新について(その2)

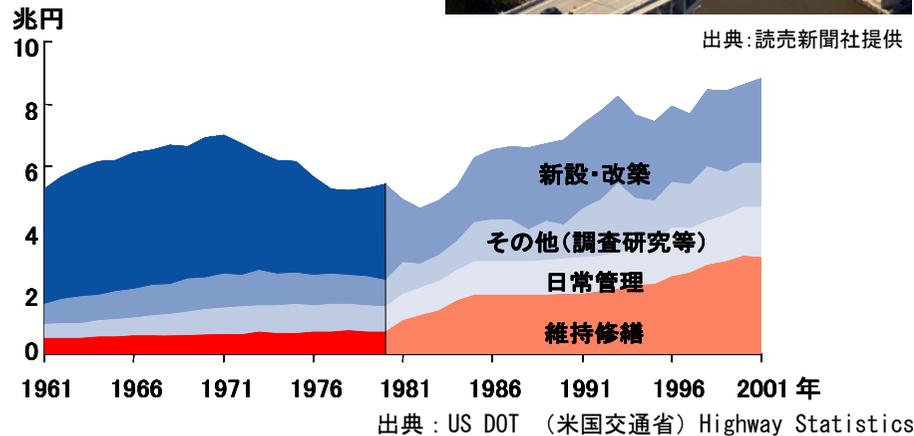
(アメリカの状況)

- ・アメリカでは70～80年代で「荒廃するアメリカ」と言われ、落橋や橋の通行止めが頻発し、その教訓から予防的安全対策に投資。
- ・維持補修に力を入れたことにより欠陥橋梁は減少したものの、2004年時点で未だ30%近い欠陥橋梁が存在。

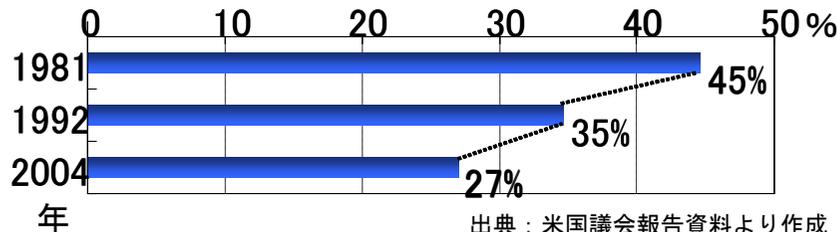
本年8月1日にミシシッピ川に架かる高速道路の橋が崩壊



出典：読売新聞社提供



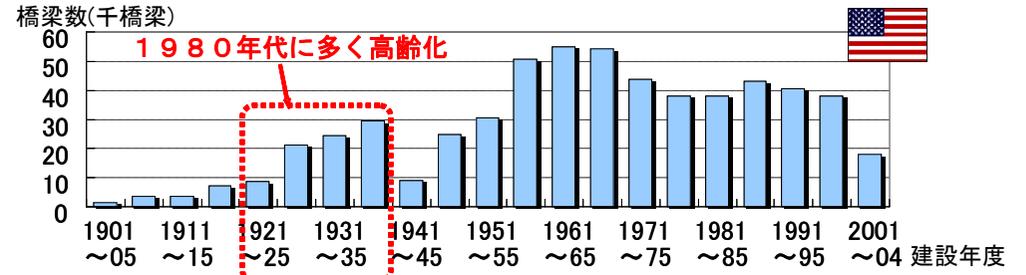
【米国の道路投資額の推移】



【欠陥橋梁が占める割合の推移】

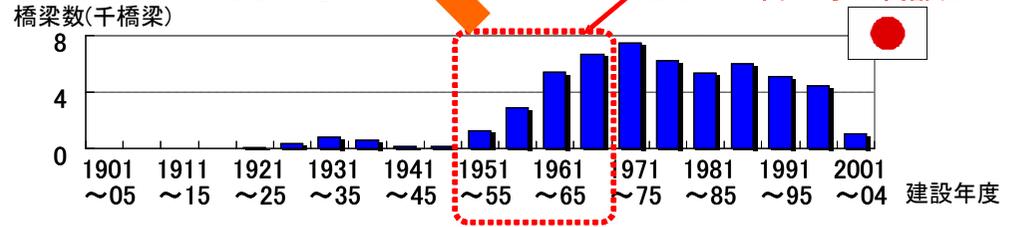
- ・米国では、日本よりも30年早い1980年代に多くの道路施設が高齢化。日本でも近い将来に高齢化が進展。

【米国の橋梁の建設年】



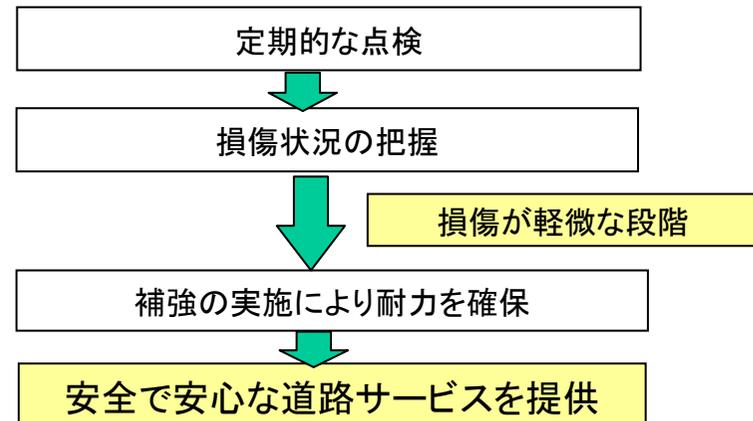
※全橋梁を対象

【日本の橋梁の建設年】



※国道・都道府県道の橋梁を対象

(予防保全による効果)

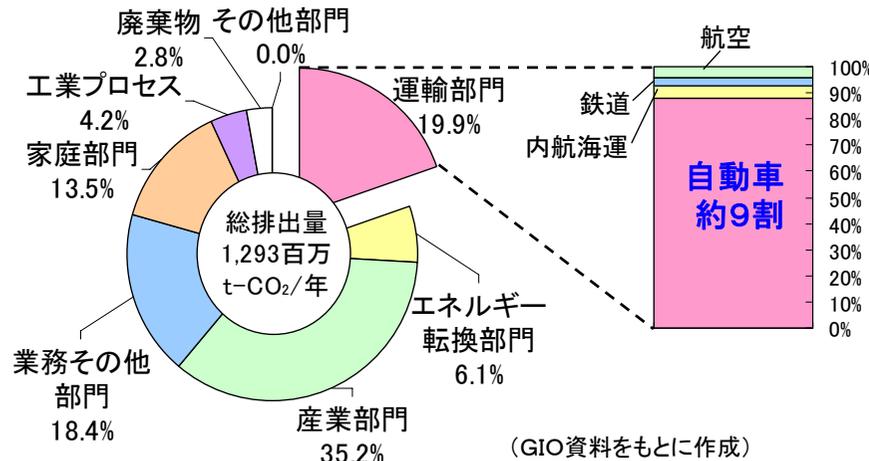


地球温暖化対策について(その1)

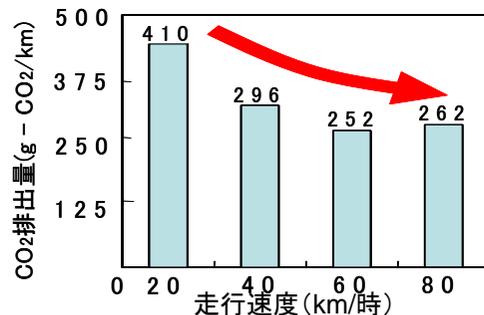
地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策等を実施していくこととします。

(地球温暖化の状況)

- ・2005年度の温室効果ガス排出量は1990年度比約8%増加
- ・日本においても20世紀中に、平均気温が1℃上昇
- ・その結果、海面上昇などの問題が発生
- ・自動車など運輸部門からは約2割が排出され、さらにそのうち9割は自動車から排出



【自動車など運輸部門から約2割が排出(2005年度)】



【走行速度が増すと二酸化炭素排出量は減少】

(地球温暖化対策としての主な施策)

(1) 人と車のかかり方の再考	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用環境の整備 ・公共交通のシステム改善と運用改善 ・エコドライブの推進 ・環境に優しい自動車の開発・普及 等
(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・環状道路整備 ・渋滞対策 ・多様で弾力的な料金社会実験 等
(3) 道路空間の活用・工夫による二酸化炭素の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・道路緑化の推進 ・道路空間における新エネルギーの活用 等
(4) 自動車交通の運用の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ・ITSの活用等による道路交通情報の提供の充実 ・路上駐車対策 等

地球温暖化

温室効果ガスが増えると、太陽光によって温められた地球上の熱を宇宙空間に放出しにくくなり、地球上の温度が高くなる現象

温室効果ガス

二酸化炭素など、地球を暖める効果を有する気体のこと

地球温暖化対策について(その2)

対策の例

(自転車利用環境の整備)

- ・自転車道や自転車駐輪場などの整備を進め、自転車の利用を促進



(公共交通の利用促進)

- ・交通結節点の改善等による交通機関の連携強化

(広報活動)

- ・環境に優しいエコドライブや公共交通機関利用を促す広報活動を実施



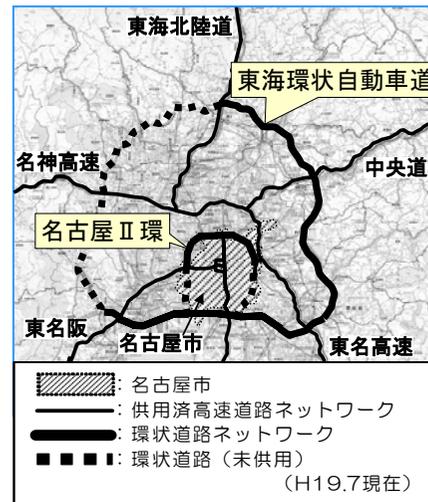
(環境に優しい自動車の開発・普及)

- ・二酸化炭素の排出量の少ない低公害な自動車の開発支援や普及促進を実施



(環状道路整備)

- ・交通を迂回させることで都市部における交通集中による渋滞を緩和・解消できるよう、環状道路を整備



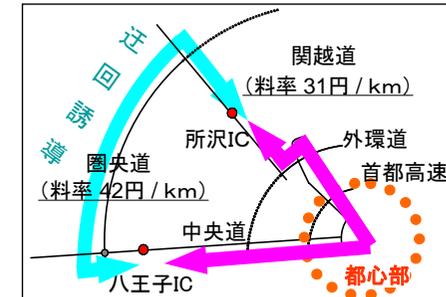
例えば東海環状自動車道内を走る車の約4割は、名古屋市内を通過するのみ

(渋滞対策)

- ・交差点の改良など、渋滞を緩和し、二酸化炭素の排出量を削減するための渋滞対策を実施

(多様で弾力的な料金社会実験)

- ・料金の引下げなどにより、高速ネットワークを有効に活用



【圏央道の社会実験】

(道路緑化)

- ・二酸化炭素を吸収する植樹などを実施
参考: 10m間隔で高木を1km植樹すると二酸化炭素を1年間で約3.6トン吸収



【定禅寺通 (宮城県仙台市) の並木】

(新エネルギー施設の設置)

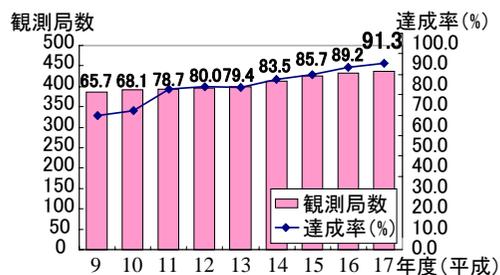
- ・道路空間において、太陽光エネルギーなどの新エネルギーを活用

大気質対策について

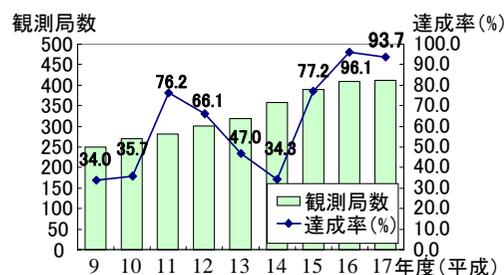
NO₂、SPM濃度が環境基準を超過し、沿道で大気汚染が発生しているところに対して、大気質対策を実施していくこととします。

(全国の状況)

- ・全国の観測局の約9割は、環境基準を達成しているが、長年環境基準が非達成の測定局が残存



【NO₂濃度の達成状況】



【SPM濃度の達成状況】

NO₂

物の燃焼で発生した一酸化窒素が空气中で酸化して生成されたもの

SPM

すす、土壌粒子等のうち、粒径が10マイクロメートル以下のもの

・環境基準

NO₂: 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
 SPM: 1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下

・濃度の評価方法

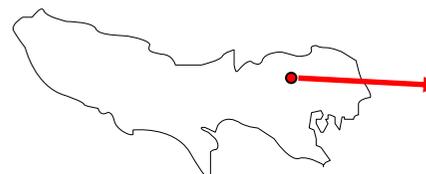
NO₂: 1年間を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて98%に該当する値を評価
 SPM: 1年間を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%を除外した後の最高値を評価

大気質対策

バイパス整備・交差点改良等の交通円滑化対策、交差点角地のオープンスペース化等

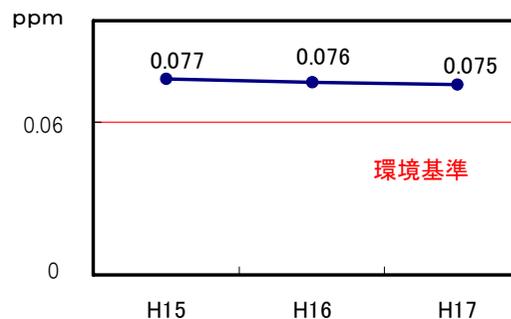
(東京都板橋区大和町交差点の事例)

- ・沿道には店舗、中低層住宅、オフィスビルが立地
- ・慢性的な渋滞により低速走行が発生
- ・アイドリングによる大気環境の悪化
- ・NO₂濃度が環境基準を近年10か年以上連続して超過



【東京都板橋区大和町交差点付近】

国道17号、環状7号線、首都高速5号線との3層構造



【NO₂濃度経年変化】
(中山道大和町局)

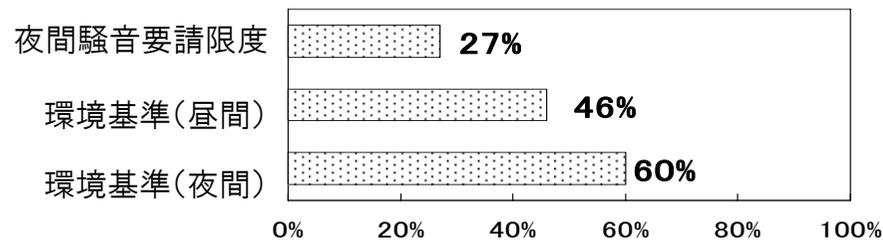
交通量は、
 国道17号 約7万台/日
 環状7号線 約7万台/日
 首都高速5号線 約9万台/日
 (H17交通センサス)

騒音対策について

夜間騒音要請限度を超過しているなど沿道騒音の状況が厳しいところに対して、集中的に対策を実施していくこととします。

(全国の状況)

- ・国道(都府県管理区間を除く)における沿道環境は、夜間の騒音要請限度を達成していない区間が全延長の3割



【夜間騒音要請限度等非達成延長割合(全国)平成18年度】

要請限度

市町村長が都道府県の公安委員会に対して道路交通法(昭和35年法律第105号)の規定による措置を要請することができる基準

幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値	
昼間	夜間
75db以下	70db以下

環境基準

環境基本法(平成5年法律第91号)に基づく、人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準

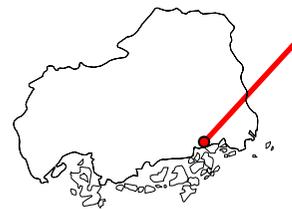
幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値	
昼間	夜間
70db以下	65db以下

騒音対策

低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、バイパス整備等による現道交通量の削減等

(広島県の事例)

- ・広島県内では、夜間の騒音要請限度を達成していない区間が4割
- ・例えば三原市糸崎町では、夜間は大型車が交通の約半数を占め、夜間の騒音は要請限度より3db超過



【広島県三原市糸崎町】
大型車の多い道路の沿道に家屋が集中

	騒音レベル(db)
昼間	71 (75)
夜間	73 (70)

【沿道の騒音状況】

()は夜間騒音要請限度の値

	大型車混入率
12h	26%
夜間	50%

【大型車の割合】

バリアフリー化について

高齢者や障害者等が日常生活又は社会生活において利用する駅や官公庁等の施設を結ぶ道路及び駅前広場に対して、集中的にバリアフリー化を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・バリアフリー新法では、全ての道路でバリアフリー化のために必要な構造基準を満たす努力をすることとなっている
- ・5,000人/日以上の利用者数のある駅(全国で2,771駅)など旅客施設周辺の主な道路や駅前広場でさえ、バリアフリー化されているのは約4割～5割



高齢者や障害者等が日常生活又は社会生活において利用する駅や官公庁等の施設を結ぶ道路及び駅前広場に対して集中的にバリアフリー化を実施していこうと考えています。

バリアフリー化

幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消、勾配の改善等により、安全な歩行空間及び円滑な乗継を確保
立体横断施設へのエレベーター設置、バス停の上屋やベンチの整備



【旅客施設周辺のバリアフリー化のイメージ】

(徳島県の事例)

- ・JR徳島駅周辺地区ではバリアフリー化の計画延長5.4kmに対し、整備済み延長は0.6km(整備率約11%)
- ・駅周辺の主な道路や駅前広場において、車いす等の円滑な通行の支障となる狭い通路や段差が存在
- ・徳島市幸町付近の交通量は、歩行者が約4,200人、自転車が約4,500台(昼間12時間)と多いものの、上記のような課題が存在



【徳島市幸町付近】

無電柱化について

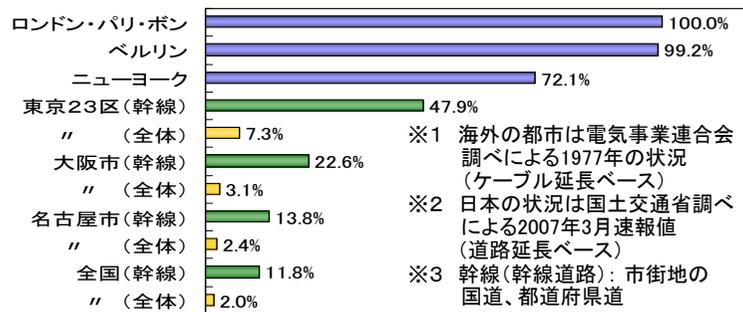
中心市街地で人が多く通る道路、歴史的街並みを保存すべき地区の道路、人口が集中する地区で災害時に物資を輸送するための道路に対して、集中的に無電柱化を実施しようと考えています。

(全国の状況)

- ・市街地の幹線道路を中心に無電柱化を推進してきているが、その割合は約12%
- ・中心市街地でも、市街地の幹線道路及び主要な非幹線道路の無電柱化は整備途上



中心市街地で人が多く通る道路、歴史的街並みを保存すべき地区の道路、人口が集中する地区で災害時に物資を輸送するための道路に対して、集中的に無電柱化を実施しようと考えています。



【欧米と日本の主要都市の無電柱化の状況】

無電柱化

電柱を撤去し上空の電線類(電力・通信)がなくなる

地中化による方法

電線共同溝方式
〔新設バイパス路線等における同時施工を含む〕

地中化以外による方法

裏配線、軒下配線



(名古屋市の中心市街地での事例)

- ・名古屋市の市街地の幹線道路の無電柱化の割合は約14%
- ・架空線により景観が阻害されている地区が多数存在
- ・また、歩道内の電柱により通行に支障



【名古屋駅東地区の状況】

(福岡県の歴史的街並みを保存すべき地区での事例)

- ・うきは市吉井地区は、旧豊後街道沿いに白壁土蔵や商屋が立ち並ぶ歴史的な街並みを形成している地区
- ・平成8年12月に重要伝統的建造物群保存地区に選定
- ・無電柱化を機に伝統行事(曳き山笠)の復活が期待されている



【電線を棒で押し上げている(昭和30年代)】



【うきは市吉井地区の白壁・土蔵の街並み及び現在の架空線の状況】

