

鞆の浦地域における交通量（交通量・通過交通・交通渋滞）の実態把握調査 および道路端における騒音の現況把握調査 概要版

株式会社 環境総合研究所

1. 調査の目的

鞆町における通過交通量割合、渋滞の実態把握、騒音の現況把握を目的とする。

2. 調査の概要

2-1 調査実施機関

株式会社 環境総合研究所

2-2 調査日

平成 19 年 11 月 7 日(水) 6 時～ 20 時（14 時間）

2-3 交通量調査（断面交通量、ナンバープレート）

鞆町内を走行する自動車の割合を把握を行うため、鞆町対象地域に出入りする自動車の台数とナンバープレートを記録し、北側から入って南側から出た自動車、南側から入って北側から出た自動車を特定し、これを通過交通とみなした。ナンバープレート調査による網羅率を確認し、大型車類、小型車類の割合を把握するため、断面交通量調査を行う。図 2-1 の地点①（北側地点）、地点②（南側地点）で行った。

2-4 通過時間調査

渋滞が発生することによる損失は通過に要する時間が増大することである。そこで、鞆町内の道路を実際に自動車で走行し通過に要する時間を記録し、交通の円滑さの現状を把握した。図 2-2 の経路を自動車で往復し、図上に示した 5 地点における通過時刻（秒単位）を記録。

2-5 騒音現況把握調査

道路端に面する住居の存在する地点における騒音の現況を、普通騒音計を用いて記録し、等価騒音レベル等の集計を行った。図 2-3 の 2 地点の道路端、地上 1.5m において、JIS Z8731 に定める測定方法として A 特性、動特性 FAST により 1 秒間隔の騒音レベルを記録した。



図 2 - 1 交通量調査地点



図 2 - 2 通過時間調査 通過時刻記録地点



図 2 - 3 騒音調査地点

3. 調査結果の概要

3-1 交通の実態と将来交通量の見通し

朝 7:00 ～ 8:00 の時間帯は、調査地点①、②のいずれにおいても交通量が増加している。また夕方 17:00 ～ 19:00 の時間帯も朝ほどではないが、やや増加していることが分かった。

通過時間は8分超、7分超がそれぞれ1回（全体の1.5%）にすぎず、他は 4 ～ 6 分台とほぼ一定しており夕方は変化が無い。したがって朝夕の交通量の増加による通過時間への影響は極めて小さいことが分かった。2km 以上の走行に対して時間にしてせいぜい2～3分の違いに過ぎず、時間的、経済的損失と評価するにはあたらない。

このことからこの地域において「慢性的な交通渋滞」はもとより「交通渋滞」そのものが存在しないことが分かった。

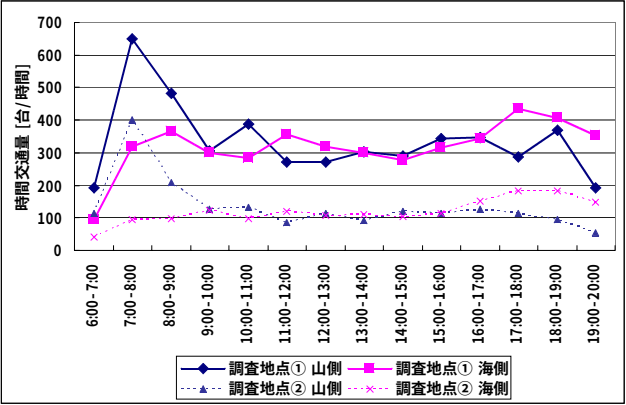


図 3-1 交通量調査結果（時間変動）

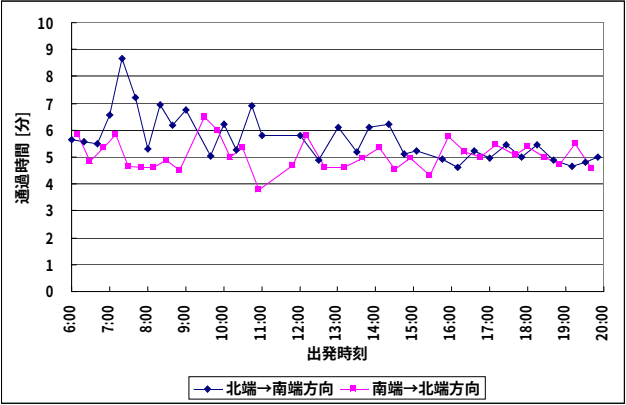


図 3-2 通過時間調査結果（時間変動）

通過交通は 14 時間で両車線合計で 1,364 台であり、交通量の多い福島市中心部に向かう道路上の調査地点①に占める通過交通の割合が14.8%とごくわずかであり、約 85%の交通が轄地域内に発している。

上記でみたようにそもそも渋滞が存在しないことから、轄地域内の自動車が遠回りしてまで橋梁を使うことは却って時間を要することになり現実的でないため、仮に轄港内に埋立て橋梁を造ったとしても橋梁の利用が想定される交通の割合はわずかである。計画交通量が7,300台/日と大きいのは、轄の交通の実態を踏まえず、計算上の交通容量を使用することにより、実際には存在しない渋滞が存在することを前提として、交通の配分計算をしていること等によるものと考えられる。

表 3-1 通過交通量調査結果

	交通量 [台/14 時間]					
	調査地点①			調査地点②		
	山側車線	海側車線	計	山側車線	海側車線	計
全交通量	4,691	4,504	9,195	1,898	1,673	3,571
通過交通量	655	709	1,364	655	709	1,364
割合	14.0%	15.7%	14.8%	34.5%	42.4%	38.2%

実態を踏まえれば、通過交通 1,364 台/14 時間（12時間交通量に換算すると 1,200 台程度）に対して、現状の大型車混入率5%程度が仮に倍の 10%になったとしても、12時間交通量にして1,260台程度にすぎない。轄地域内部の交通がこれに多少加わったとしても、計画交通量7,300台/日（6:00 ～ 18:00 合計では5,492台/12時間、「環境保全に関し講じる措置を記載した図書」P.157 より集計）には遠くおよばない。

そもそも轄地区の発生集中交通量 7,300 台/日が全て計画道路を通過するという前提（「環境保全に関し講じる措置を記載した図書」P.157）が誤っている。発生集中交通量とはその地域に起因する交通の合計であり、計画道路（橋梁部）を通過する交通量はそのごく一部である。

通過交通 1,260 台/12 時間程度が全て計画道路を通過すると仮定し、「環境保全に関し講じる措置を記載した図書」P.157 の表の比で日交通量を試算すると $1,260 \div 5,492 \times 7,300 = 1,675$ 台/日程度と推定される。これに轄町内に起因する交通量が数%上乘せされる程度、すなわち2,000台/日を下回る程度が現実的な将来交通量と思われる。

3-2 騒音の現状について

昼間の等価騒音レベルは西側地点で 64.0dB(A)、東側地点で 60.4dB(A)であった。

一方、将来は「『図書-6、環境保全に関し講じる措置を記載した図書』および『平成 17 年度重要港湾福山港 轄地区道路港湾整備事業に伴う環境影響評価検討業務委託報告書、平成 18 年 2 月、広島県福山地域事務所建設局・中電技術コンサルタント株式会社』に関する意見、平成 19 年 11 月 14 日、環境総合研究所」に示した図 3-3 によると、路肩端では70dB(A)を超え、官民境界（自転車歩行者道路端）でも67.5dB(A)を超える高い騒音レベルが予測された。

これは現況（60.4、64.0dB(A)）の道路端と比べて極めて大きく悪化する結果であることが分かった。

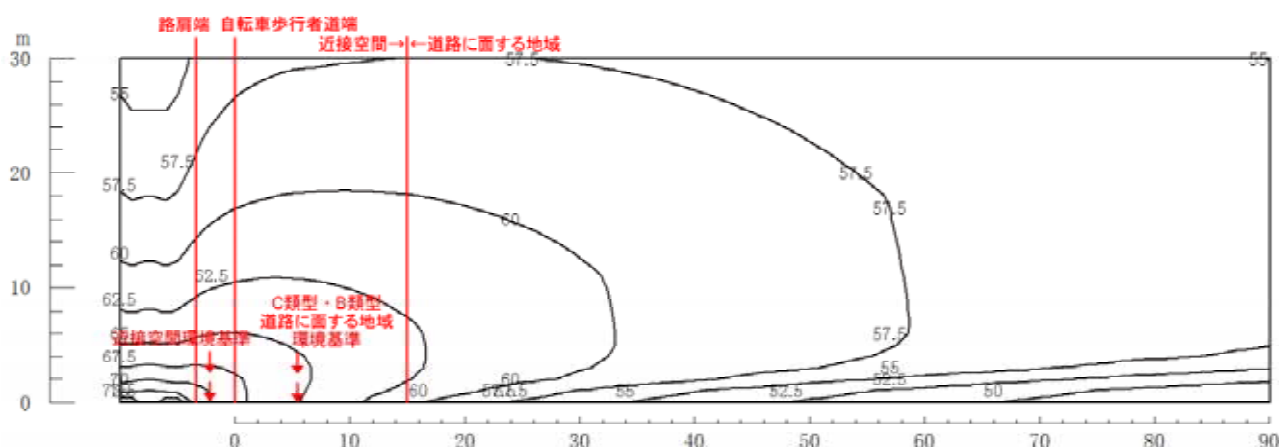


図 3-3 昼間騒音レベル予測結果（左：海側、右：山側）