

稲荷山トンネル(新十条通)に係る最近の動向等について

- ・ 新十条通の移管に係る経緯や背景等について
- ・ 新十条通の交通量と環境影響評価について
- ・ 社会情勢等の変化（人口減小，自動車分担率等）
- ・ 稲荷山トンネル交通量とNO₂及びSPMの相関関係
- ・ 低公害車（エコカー）の普及等
- ・ 各ランプ周辺部における振動及び騒音等の調査

1

新十条通の移管に係る経緯について

これまでの経緯

- 平成27年～ 首都圏の新たな高速道路料金について
- ・対距離制を基本とした料金(平成28年4月開始)
 - ・近畿圏についても議論
- 平成28年 5月 京都高速道路検証専門委員会 意見書 受領
- ・「つくる」視点に加え、「使いこなす」視点を強化
 - ・京都高速道路への更なる交通の転換
- 7月 新十条通の料金見直しを国へ要望
- 9月 国の基本方針(案)公表
- ・対距離制を基本とした料金
 - ・管理主体の継ぎ目を感じない料金
 - ・効率的・柔軟な利用を実現する戦略料金
- 12月 新十条通の移管及び無料化を国へ要望
- 「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」
- ・新十条通を京都市へ移管・無料化
 - ・移管まで現行料金を継続

2

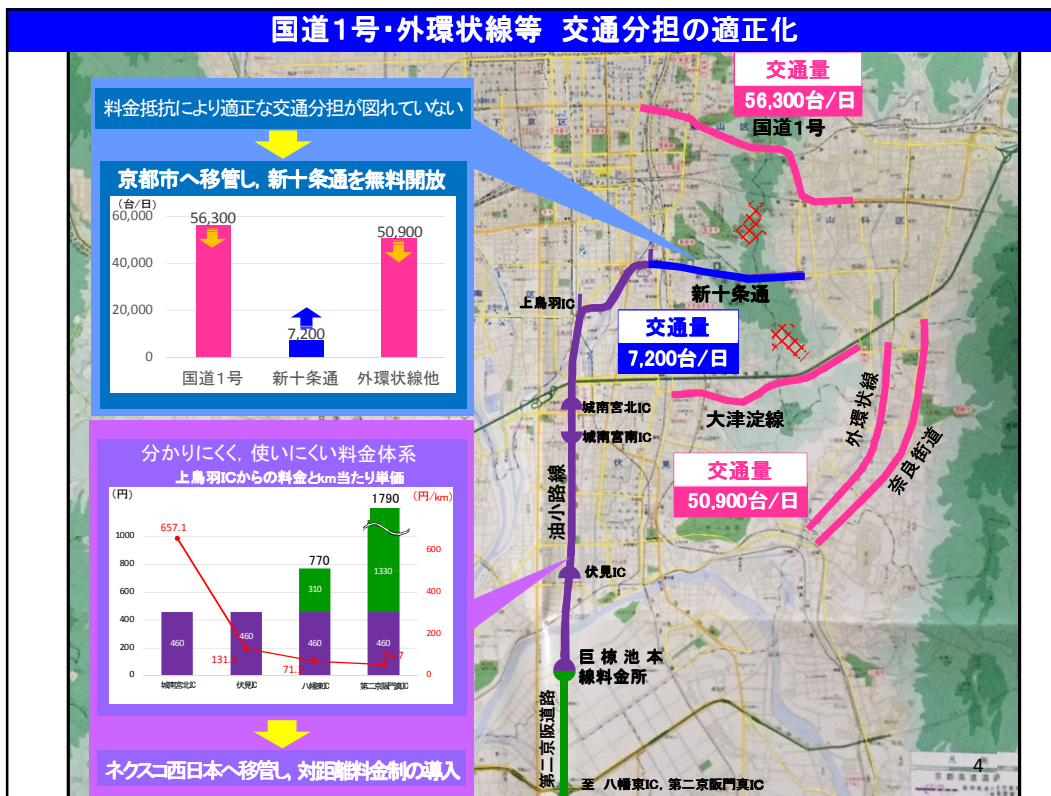
新十条通の移管に係る背景等について

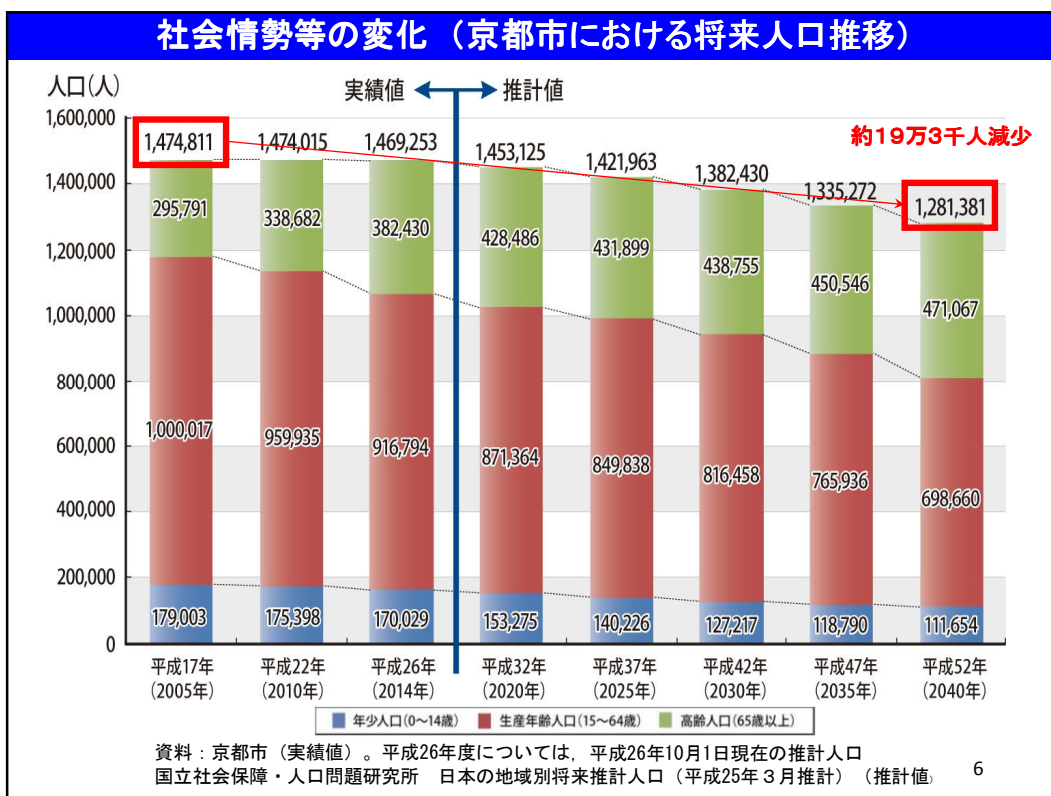
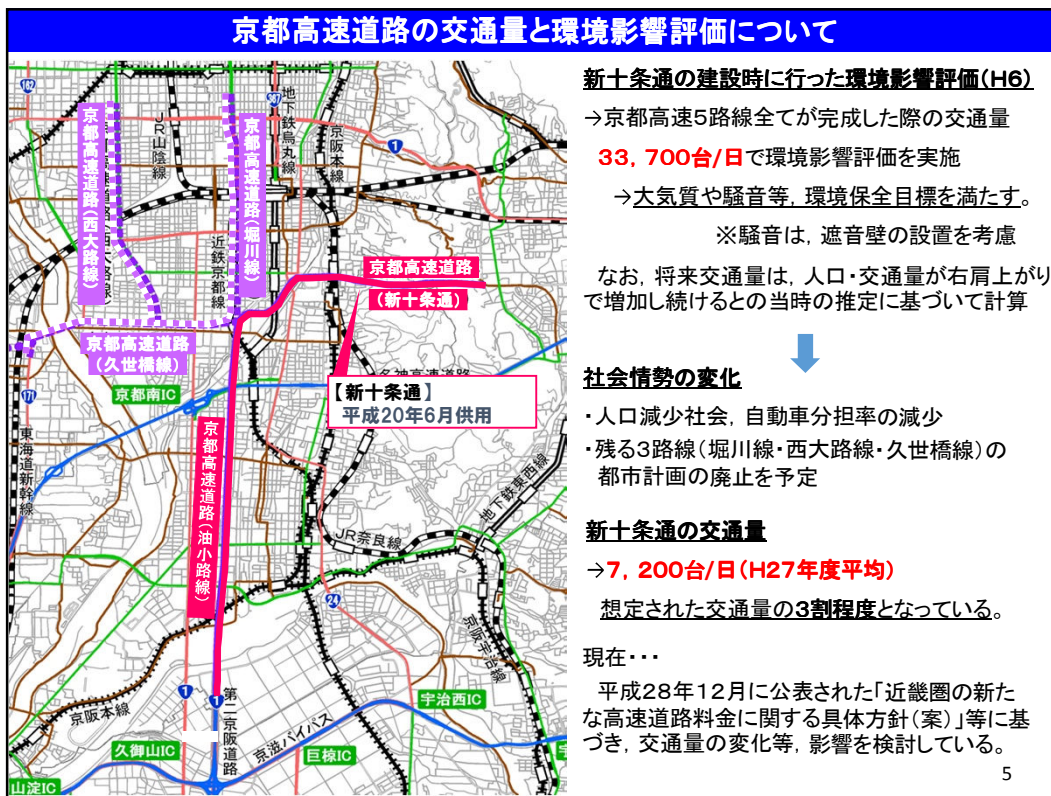
無料化を要望した背景等

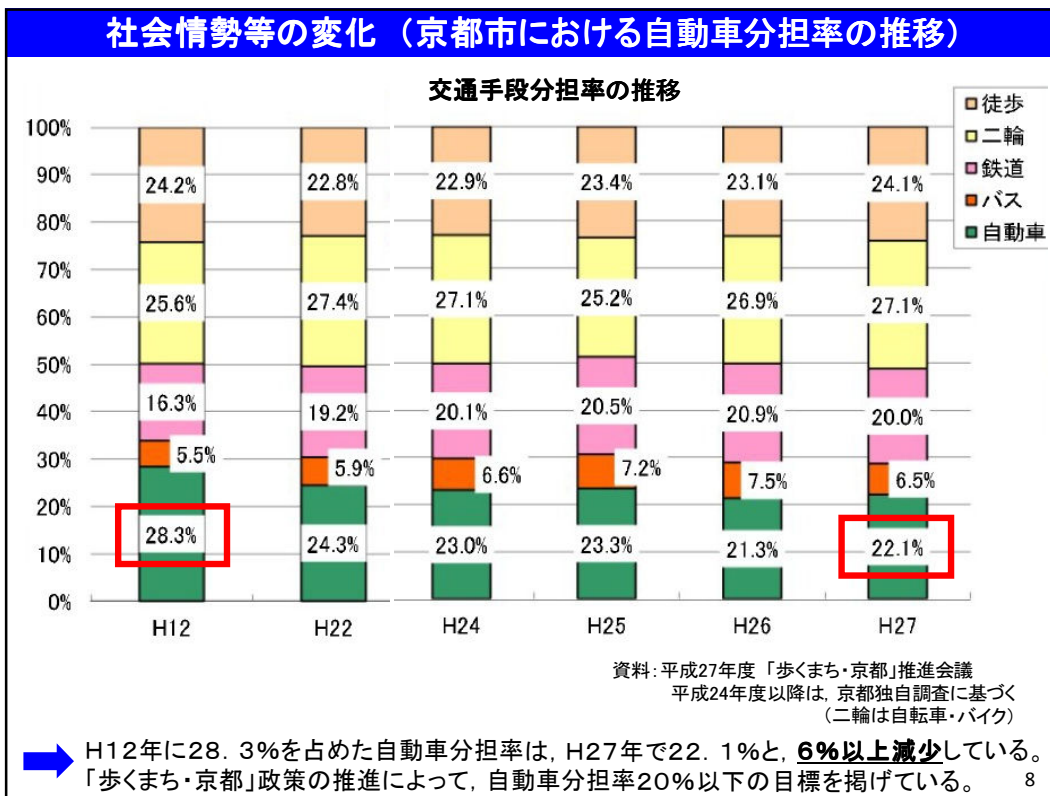
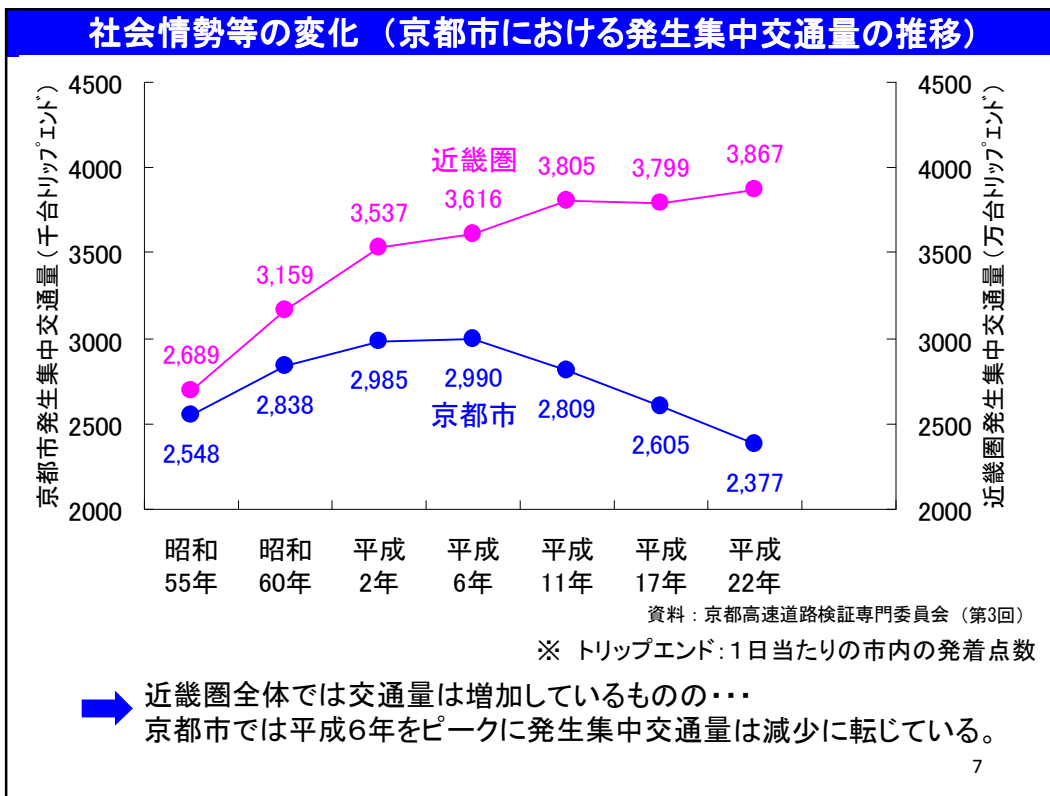
- ・新十条通の利用者数の低迷
→想定交通量の3割程度
- ・並行路線である国道1号や外環状線では、未だ交通渋滞が生じている。
→新十条通の料金抵抗を取り除き、交通分担の適正化を図る。
- ・新十条通の移管時期
→平成31年4月（料金所設置や安全・情報提供設備改修等を考慮）
→移管までの間は割引料金を含め、現行の料金を継続

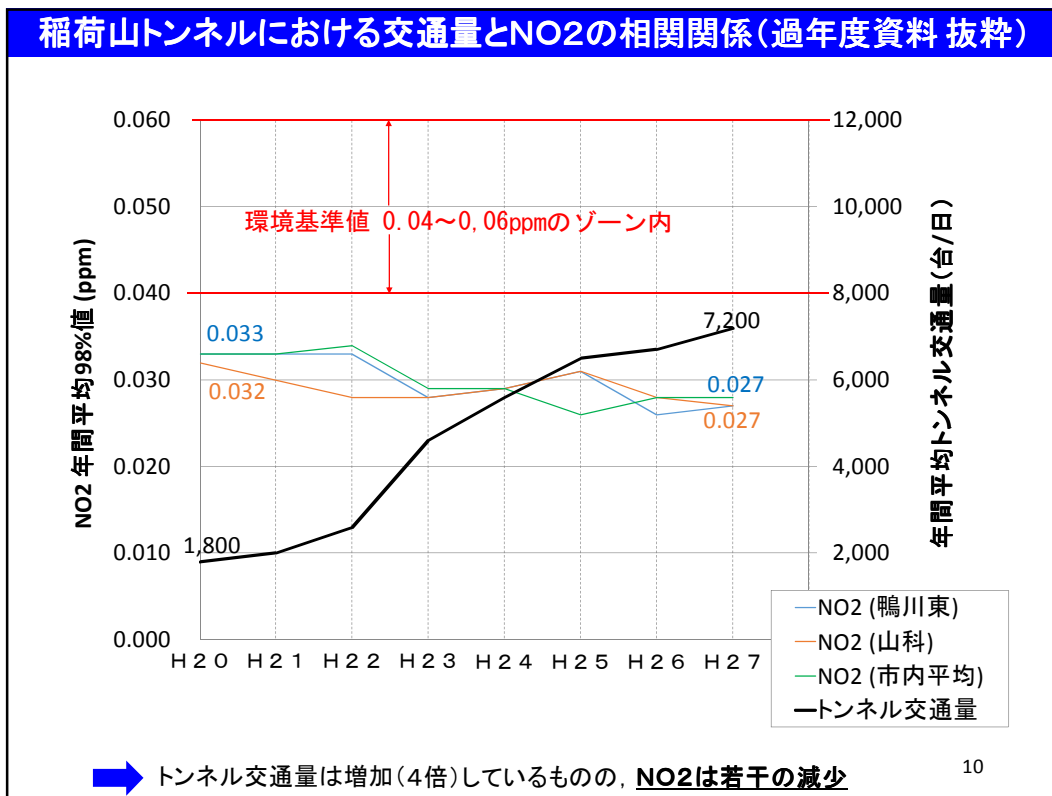
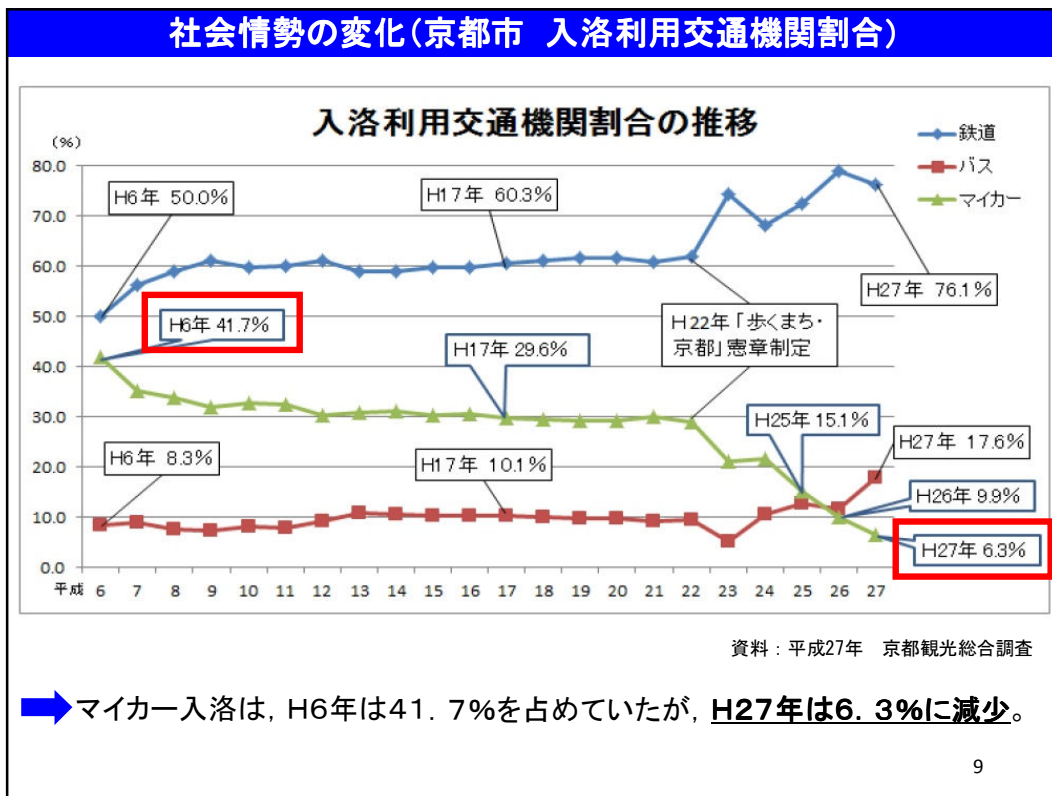
3

国道1号・外環状線等 交通分担の適正化

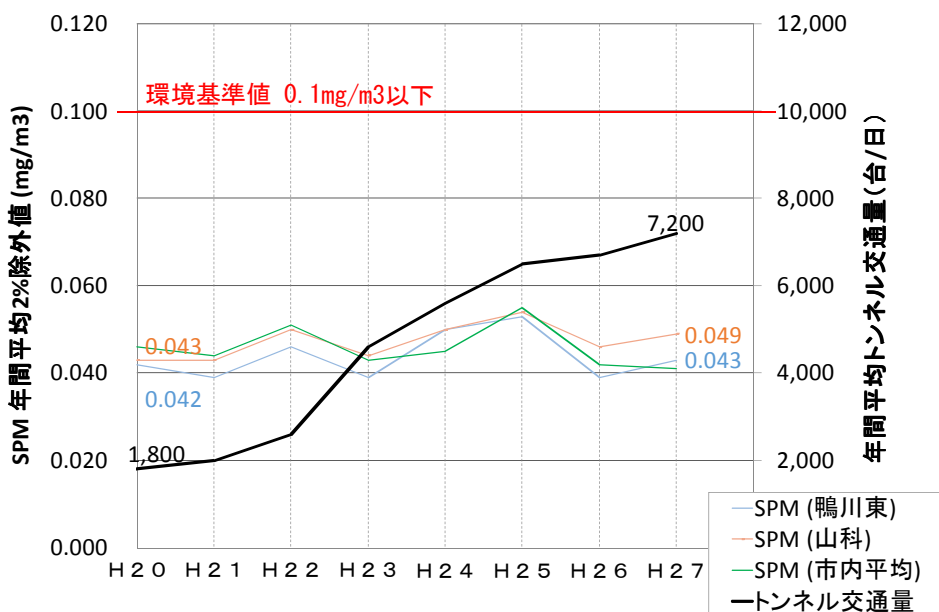








稲荷山トンネルにおける交通量とSPMの相関関係(過年度資料 抜粋)



→ トンネル交通量は増加(4倍)しているものの、SPMはほぼ横ばい

11

(参考)次世代自動車の保有台数

日本市場における次世代自動車の保有台数の推移



資料: 第15回国土幹線道路部会 (一社) 日本自動車工業会 作成

→ エコカーの保有台数は増加しており、保有台数全体の5.4%を占めている。
(平成25年度時点)

12

(参考)国土交通省 ディーゼル重量車の排出ガス規制強化

軽油を燃料とする車両総重量3.5トンを超える普通自動車及び小型自動車(ディーゼル重量車)の排出ガス中に含まれる窒素酸化物(NOx)に対し、これまでの規制値と比較して約4割低い水準に引き下げる規制強化を行う。

(中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」)



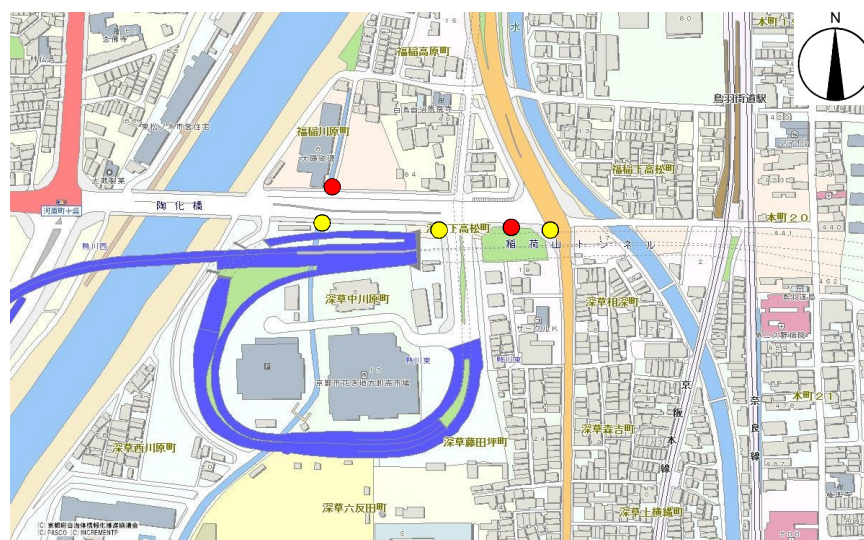
NOxの規制値を現行の平均値 0.7g/kWhから0.4g/kWhに規制強化を行う。
車両重量等に応じて、**平成28年10月1日から段階的に実施する。**

規制物質	平成 21 年排出ガス規制 (ポスト新長期規制)		平成 28 年排出ガス規制 (2016 年規制)	
	試験モード	規制値【g/kWh】	試験モード	規制値【g/kWh】
一酸化炭素 (CO)		2.22 (2.95) ※2		2.22 (2.95) ※2
非メタン炭化水素 (NMHC)	JE05 モード	0.17 (0.23) ※2	WHDC※1	0.17 (0.23) ※2
窒素酸化物 (NOx)		0.7 (0.9) ※2		0.4 (0.7) ※2
粒子状物質 (PM)		0.010 (0.013) ※2		0.010 (0.013) ※2

中長期的には新たな排出ガス対策に対応したディーゼル重量車へ移行する見込み

13

鴨川東ランプ周辺部における振動及び騒音等の調査



- 騒音・振動調査地点
- 交通量調査地点

14

山科ランプ周辺部における振動及び騒音等の調査

