

- 1 新十条通の移管に係る経緯及び今後の予定等について
- 2 前回の委員会での報告内容について
- 3 大気質濃度の予測に係る検討状況について
 - (1) 稲荷山トンネルの交通量とNO₂の相関
 - (2) // とSPMの相関
 - (3) 京都市内の平均交通量の推移（参考）
 - (4) 自動車の排出ガス規制値の推移（参考）
 - (5) 大気質濃度の予測に係る検討状況
- 4 騒音及び振動に係る調査結果について
 - (1) 概要
 - (2) 鴨川東ランプ周辺部における騒音・振動の調査
 - (3) 山科ランプ周辺部における騒音・振動の調査

1

1 新十条通の移管に係る経緯及び今後の予定等について

平成28年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)」で、今後、新十条通を京都市へ移管・無料化する方針が国から示された。

平成29年 1月 第9回稲荷山トンネル安全対策委員会の開催

2月 市会で新十条通の移管に係る議案の議決

3月 「近畿圏の新たな高速道路料金について」
新十条通を平成31年4月※に京都市へ移管・無料化

※時期は、料金所の設置や安全設備の改修等を考慮
(一部工事は、移管後も継続)

平成29年度～ 京都市への移管に向けた引継ぎ・準備等

平成31年 4月 京都市へ移管し、無料化

2

2 前回の委員会での報告内容について

○稲荷山トンネル（新十条通）の移管を要望した背景

- ・稲荷山トンネルの交通量が、想定の3割程度で推移
- ・一方で、並行路線の国道1号等では、未だ交通渋滞等が発生
→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

○稲荷山トンネルの交通量（交通量の解析を実施中）

- ・交通量は、現在約8千台/日であるが、無料化により増加
→建設時に実施した環境影響評価の交通量※は下回る見込み

※ 約34千台/日、京都高速道路5路線全てが完成した際の交通量

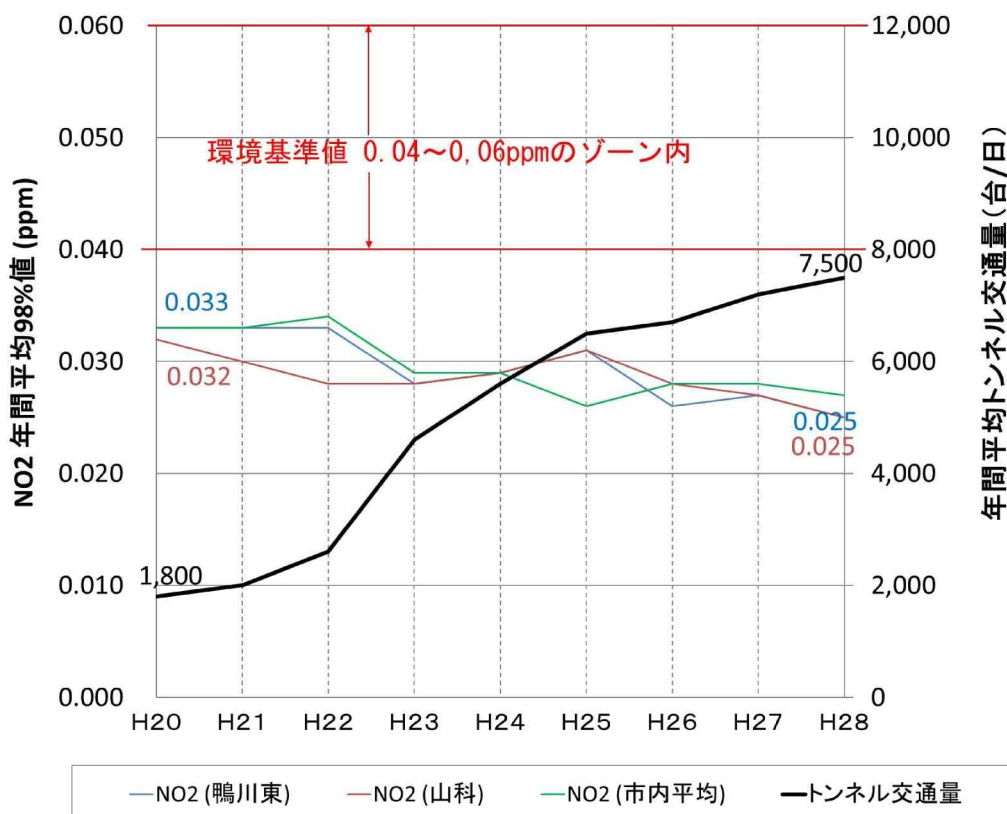
○大気質濃度と交通量の関係

- NO_x及びSPMともに交通量との相関関係は見受けられない

○騒音及び振動に係る基礎調査の実施

3

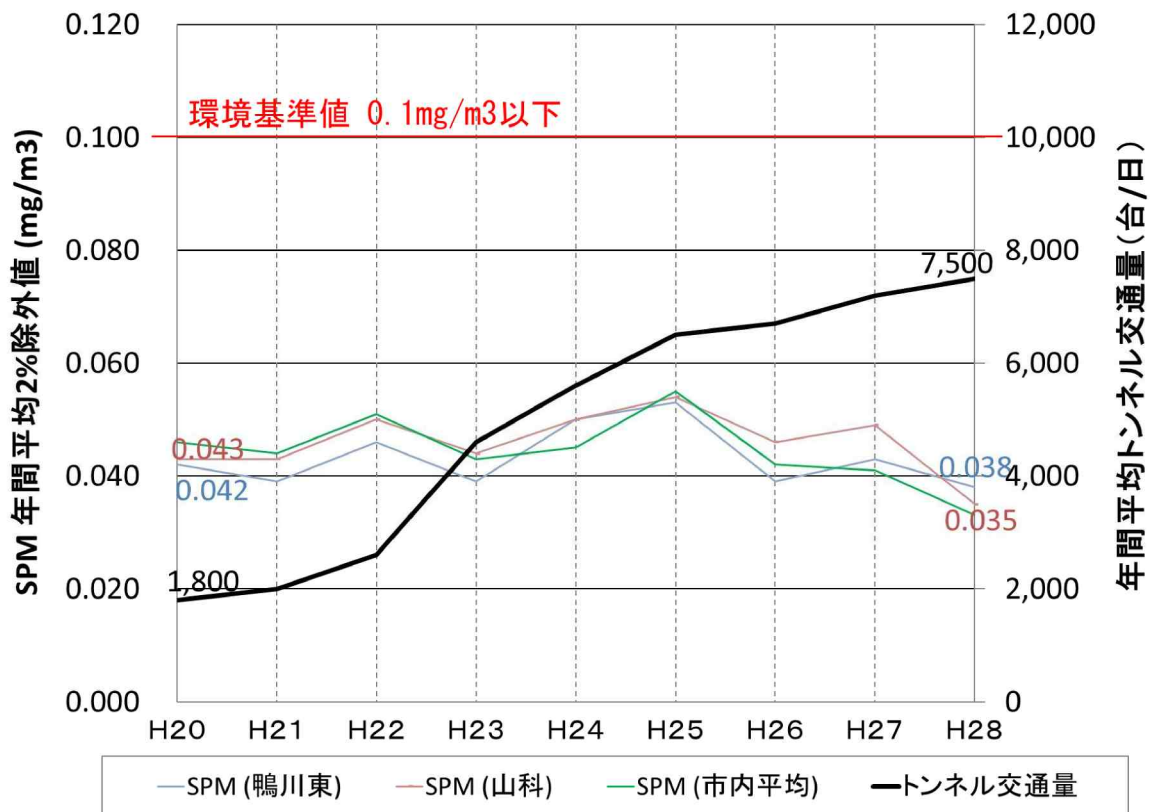
3 (1) 稲荷山トンネルの交通量とNO₂の相関（過年度資料 抜粋）



➡ トンネル交通量は増加（約4倍）しているものの、NO₂は減少（約25%減）

4

3 (2) 稲荷山トンネルの交通量とSPMの相関 (過年度資料 抜粋)



➡ トンネル交通量は増加 (約4倍) しているものの、SPMは若干の減少

5

3 (3) 京都市内の平均交通量の推移 (参考)

・ 年度別平均交通量

		平成22年度 (台/12h)	平成27年度 (台/12h)	伸び率 H27/H22
一般道路	市内全体	8,382	7,705	91.9%
	市内中心部	22,308	20,972	94.0%
高速道路 (市内全体)		34,994	36,667	104.8%

資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 (交通量調査結果) について (京都市)

○京都市内全体では、**8.1%の減少**

○市内中心部※では、**6.0%の減少** ※上京区・中京区・下京区・東山区

➡ 一般道路の平均交通量が減少している理由

- ・ 「歩くまち・京都」の取組である公共交通の利便性向上等
- ・ 高速道路ネットワークの充実

阪神高速 (鴨川東～上鳥羽) の開通 (平成23年3月)

京都縦貫自動車道 (沓掛IC～大山崎JCT) の開通 (H25年4月)

6

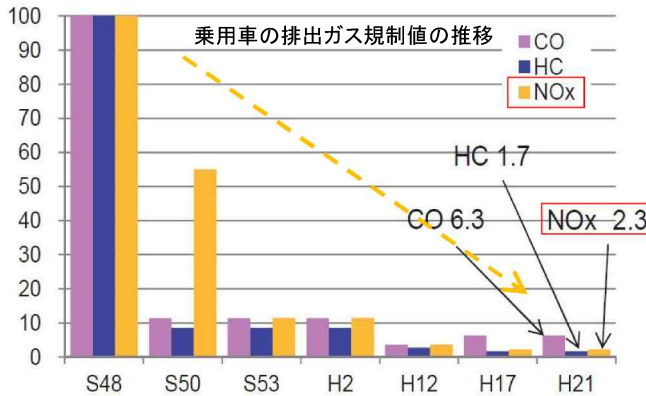
3 (4) 自動車の排出ガス規制値の推移 (参考)

乗用車の排出ガス規制値の推移 (新車に対する規制)

Test mode	Pollutant	S48	S50	S53	H2	H12	H17	H21
I O mode (g/k m)	C O	18.4	2.10	2.10	2.10	0.67	1.15	1.15
	H C	2.94	0.25	0.25	0.25	0.08	0.05	0.05
(Hot start)	N O x	2.18	1.20	0.25	0.25	0.08	0.05	0.05
	P M							0.005

大型車(ディーゼル重量車)の排出ガス規制値の推移 (新車に対する規制)

成分	S49	S52	S54	S58	S63	H6	H9	H15	H16	H17	H21	H28
C O	790	790	790	790	790	7.40	7.40	2.22	2.22	2.22	2.22	2.22
H C	510	510	510	510	510	2.90	2.90	0.87	0.87	0.17	0.17	0.17
N O x	770	650	540	470	400	6.00	4.50	3.38	3.38	2.0	0.7	0.4
P M						0.70	0.25	0.18	0.18	0.027	0.010	0.01
試験モード	6M					13M		JE05		WHTC		
(単位)	(ppm)					(g/kWh)						



(NOx)

36年間で規制が加えられることで、
排出は50分の1へ減少
 環境影響評価時 (H6) と比較して、
排出は5分の1へ減少

S48年規制を100としたときの規制値推移

引用「わが国の大気環境の現状と自動車排出ガス対策」(環境省:平成25年5月)

3 (5) 大気質濃度の予測に係る検討状況について

- 広域的な大気質の状況は、京都市内の交通量が減少していることや、自動車性能の向上などにより、排気ガスの絶対量が減少、改善傾向にある。
- トンネル内は交通量が少なく、換気所も稼働していることから、トンネルからの排気ガスの漏れ出し量は少ない状況にある。
- トンネル坑口周辺の大気質濃度については、トンネルからの排気ガスの影響は小さく、広域的な大気質の状況や風向・風速等の気象条件による影響が大きい。
 →トンネル坑口付近の測定局のデータと他の測定局のデータの傾向が類似
- データ上、トンネル交通量と大気質 (NO₂・SPM) は比例関係にない (過年度報告)

引き続き、無料化後の大気質の予測解析を実施中

- ・環境影響評価と同様の手法で実施
- ・広域的な影響等とトンネルからの排気ガスの影響を区分し、交通量の増減による影響を抽出
- ・坑口周辺の大気質の影響について定量的に評価

4 (1) 騒音及び振動に係る調査結果について (概要)

日時：平成29年2月21日(火)～22日(水)

騒音に係る調査：「環境騒音の表示・測定方法」(JIS Z 8731)

振動に係る調査：「振動レベル測定方法」(JIS Z 8735)

伏見側・山科側において各2地点で測定を実施

- ・計4地点全てで環境基準値を満足
- ・平成21年3月に阪神高速道路(株)が実施した調査結果と比較
- ・測定値が最も高かった地点(山科側)において環境予測を実施



9

4 (2) 鴨川東ランプ周辺部における騒音・振動の調査

日時：平成29年2月21日(火)～22日(水)

結果：すべての箇所を基準を満足

騒音	昼間	夜間	振動	昼間	夜間
今回	60	53	今回	34	25
H21.3	59	50	H21.3	33	26
環境基準	70	65	要請限度	70	65



騒音	昼間	夜間	振動	昼間	夜間
今回	66	58	今回	32	<25
H21.3	—	—	H21.3	—	—
環境基準	70	65	要請限度	65	60

● 環境影響評価 (H6) 箇所

※表中 H21.3は, 阪神高速道路(株)が過年度に計測した数値 (第2回 稲荷山トンネル安全対策委員会)

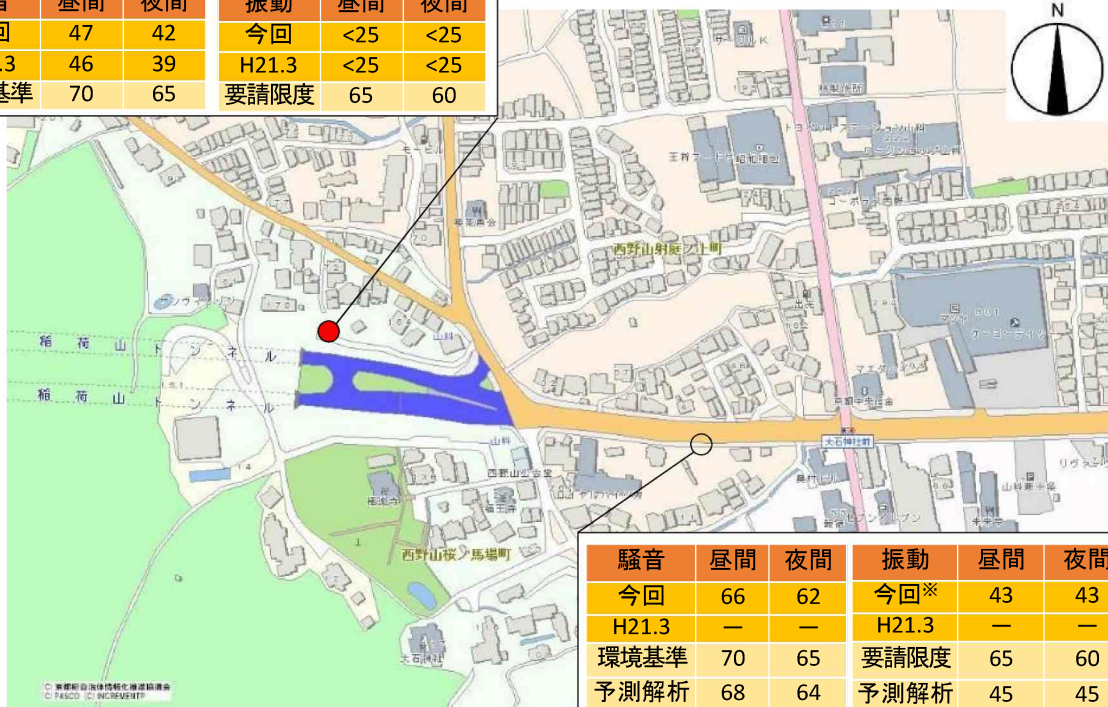
10

4 (3) 山科ランプ周辺部における騒音・振動の調査

日時：平成29年2月21日（火）～22日（水）

結果：すべての箇所で基準を満足

騒音	昼間	夜間	振動	昼間	夜間
今回	47	42	今回	<25	<25
H21.3	46	39	H21.3	<25	<25
環境基準	70	65	要請限度	65	60



騒音	昼間	夜間	振動	昼間	夜間
今回	66	62	今回※	43	43
H21.3	—	—	H21.3	—	—
環境基準	70	65	要請限度	65	60
予測解析	68	64	予測解析	45	45

● 環境影響評価（H6）の実施箇所

※表中 H21.3は、阪神高速道路(株)が過年度に計測した数値（第2回 稲荷山トンネル安全対策委員会）

※予測のため、時間区分ごとの最大値