

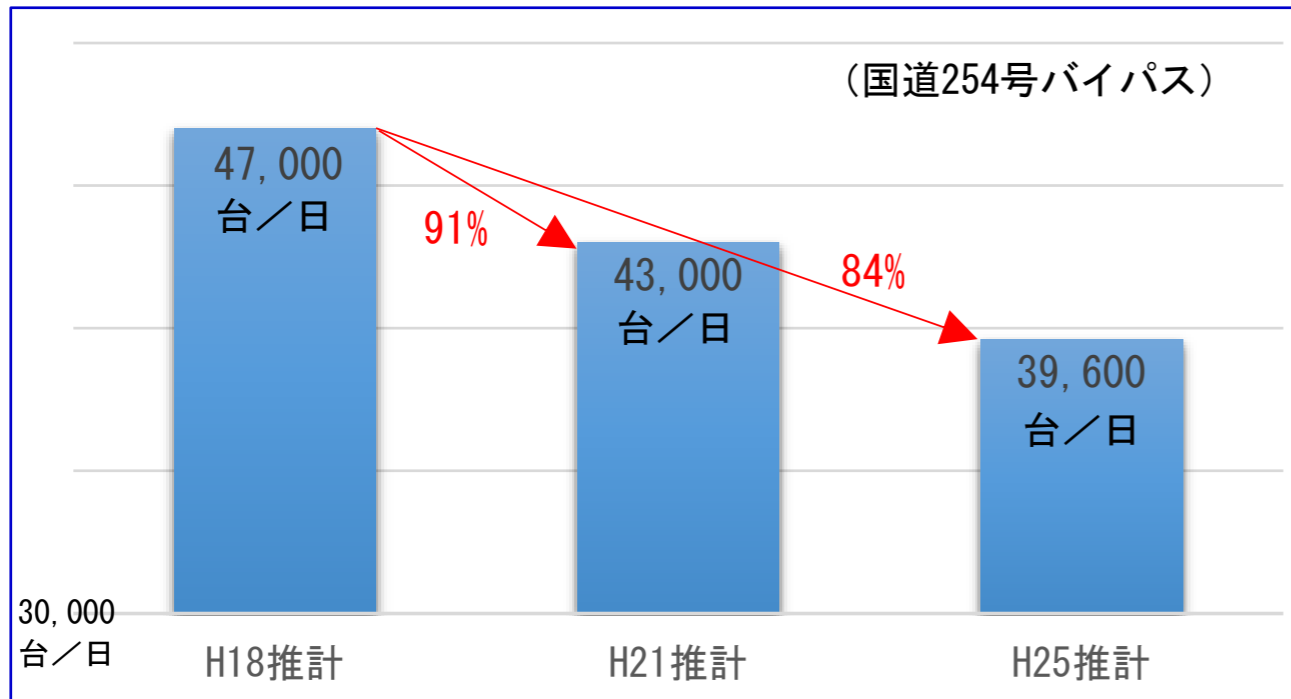
Ⅲ 環境緩衝帯整備検討協議会後の経過

1 将来交通量推計の推移

- 道路は、将来的に通行する交通量を推計して、道路の規格等を定める計画交通量を設定します。
- この将来交通量は、一般に、概ね5年ごとに行われる全国一斉の交通量調査（道路交通センサス）を使用して推計しています。
- 最新データを使用して推計した国道254号和光富士見バイパスの将来交通量は、旧来の推計より減少しています。

○協議会時： 約47,000台/日
↓
○最新： 約39,600台/日

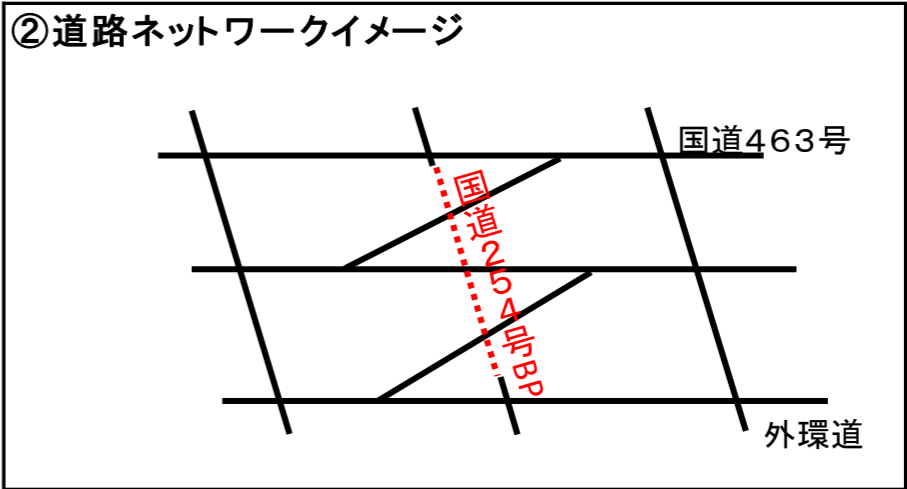
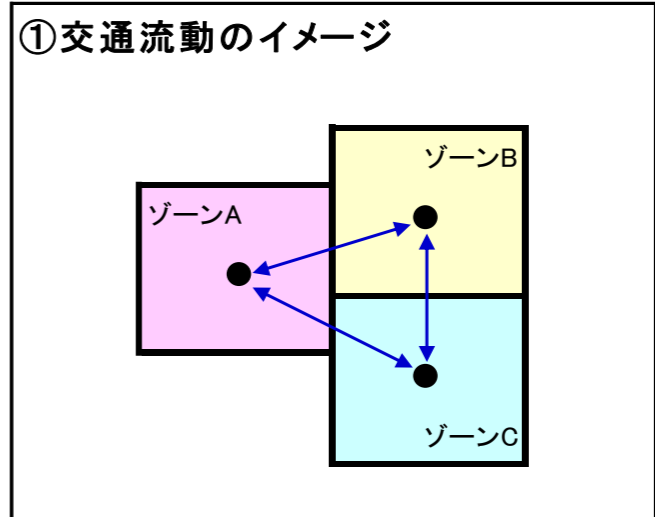
<将来交通量推計の結果>



(参考：交通量の推計方法)

次の2つのデータを基に、各路線の交通量を配分し、将来推計交通量を算出します。

- ①各ゾーン間の交通流動データ (平成42年時点の予測)
※5年毎に行う全国一斉の交通量調査等から国土交通省が作成
- ②道路ネットワーク (平成42年時点の道路網)



2 最新の将来交通量による環境予測結果

- 最新の将来交通量（約39,600台/日）による環境への影響を大気質、騒音、振動の3点について予測しました。
- 大気質については、二酸化窒素（NO₂）と浮遊粒子状物質（SPM）を対象としています。
- その結果、大気質と振動については、基準値内であることが確認できました。
- 一方、騒音については、無対策では基準を満たさず、対策工（高さ1.0mなど）が必要となります。今後は、低騒音舗装等の手法も視野に入れて、具体的に検討していきます。

<大気質>

自動車排出ガスの影響を検討するため、二酸化窒素（NO₂）と浮遊粒子状物質（SPM）を予測し、評価しました。

◆二酸化窒素（NO₂）

評価地点	予測値	予測の評価	
	1日平均値の年98%値	評価指標 (環境基準)	評価
志木市中宗岡	0.032 ppm	0.06 ppm	環境基準を満足

◆浮遊粒子状物質（SPM）

評価地点	予測値	予測の評価	
	1日平均値の2%除外値	評価指標 (環境基準)	評価
志木市中宗岡	0.053 mg/m ³	0.10 mg/m ³	環境基準を満足

<振動>

自動車の通行による振動について、地盤条件を考慮して、評価しました。

評価区分		予測値	予測の評価	
		1日平均値の2%除外値	評価指標 (要請限度)	評価
昼間 (8~9時)	砂地盤	57.4 db	65 db	要請限度を達成
	粘土地盤	55.7 db		
夜間 (18~19時)	砂地盤	57.6 db	60 db	要請限度を達成
	粘土地盤	55.8 db		

<騒音>

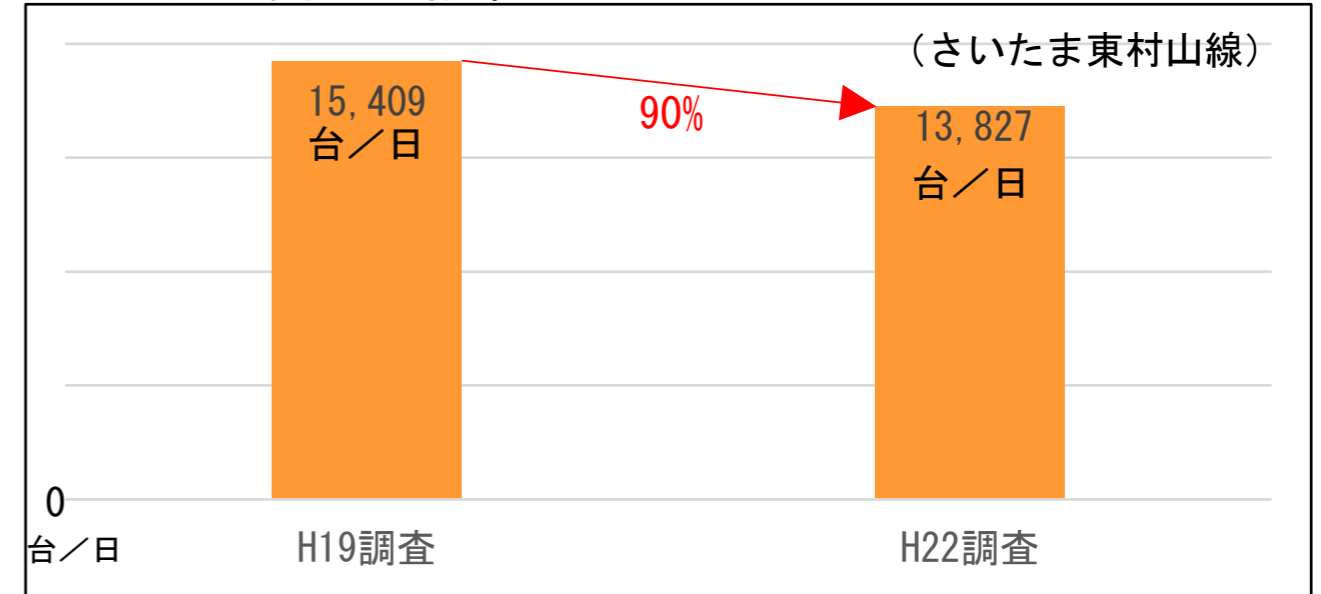
自動車の通行による騒音を検討するため、騒音を予測し、評価しました。

評価区分	予測値	予測の評価	
	1日平均値の2%除外値	評価指標 (環境基準)	評価
昼間 (6~22時)	71 db	70 db	環境基準を満足しない
夜間 (22~6時)	68 db	65 db	環境基準を満足しない

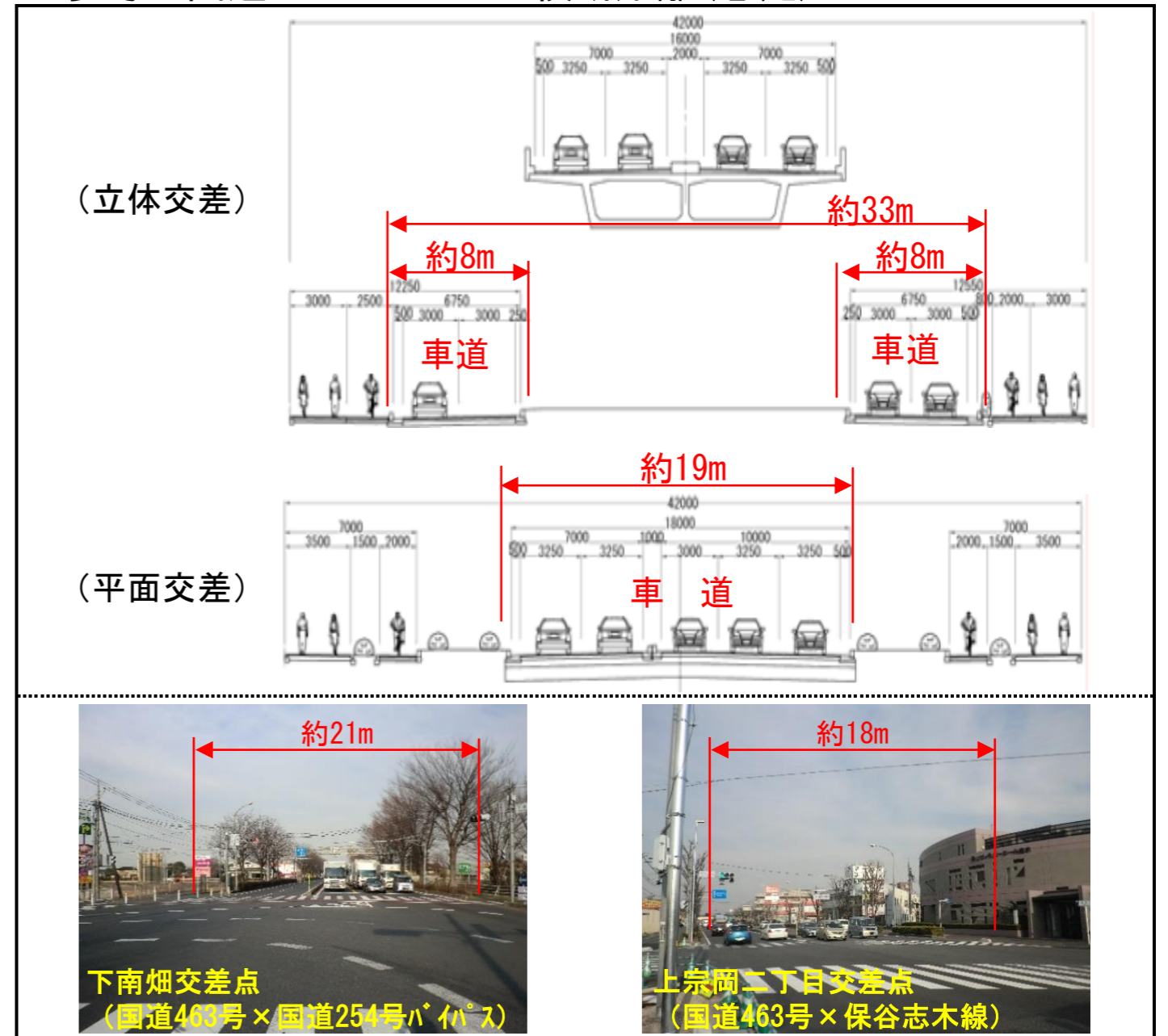
3 さいたま東村山線との交差形式

- 道路計画の基準となる道路構造令では、4車線と2車線の交差は、原則、平面交差と規定しています。
- 環境緩衝帯整備検討協議会では、さいたま東村山線の交通量が多いことから、立体交差の方向性も視野に入れていました。
- こうした中、国道254号和光富士見バイパスとさいたま東村山線の将来交通量推計や、さいたま東村山線の現況交通量は、減少しており、県では、平面交差で詳細設計を進める考えです。
- ただし、平面交差となるため、渋滞の解消や安全な横断の確保についても、併せて、詳細に設計します。

<現況交通量調査の結果>



<参考：国道254バイパスの横断距離(想定)>



<将来交通量推計の結果>

