

(6)沿道環境の改善

○指標の目標

指標8： 国が管理する一般国道における 夜間騒音要請限度達成率

■現況値と目標値

新規設定指標

<H16年度現況値>

54%

<H17年度目標値>

58%

<H19年度目標値>

7割に向上

●夜間騒音要請限度達成率

夜間騒音要請限度達成率＝夜間騒音要請限度達成延長／国が管理する一般国道の延長×100

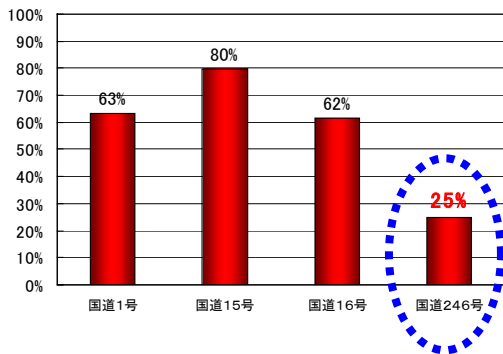
<要請限度の定義>

騒音規制法第17条（中略）基準値（夜間は70dB以下）である。

○現状と課題

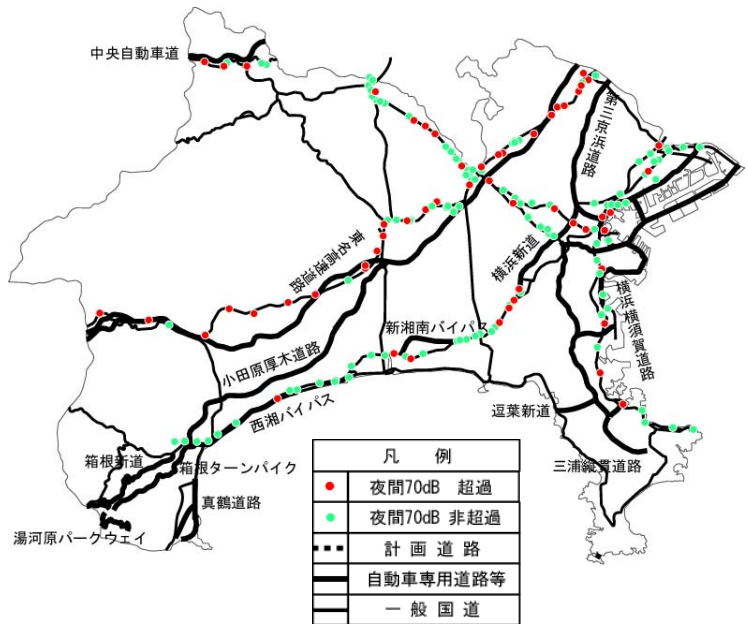
●国道246号の騒音が深刻

神奈川県内における主な国道の
路線別夜間騒音要請限度達成率は、
国道246号が25%と著しく低い
値となっています。



路線別夜間騒音要請限度達成率

資料：H16道路環境センサス



国道の夜間騒音レベル

資料：H16道路環境センサス

□課題

神奈川県内には、夜間騒音要請限度を超過している所が多く存在し、低騒音舗装や遮音壁の整備などにより、騒音レベルを低下させることで、沿道住民の快適な生活環境を確保することが課題です。

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する
安全性の向上

歩行時の安全性と
快適性の向上

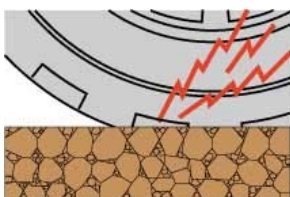
自動車専用道路への
アクセスの向上

沿道環境の改善

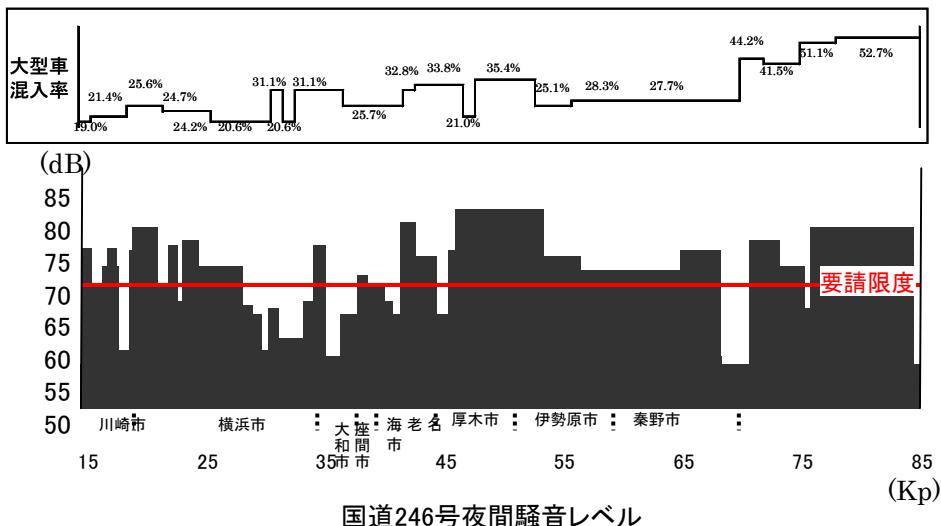
タイヤの騒音は、タイヤと舗装面の間の空気が圧縮されることにより発生します。また、国道246号の夜間大型車混入率は29%と高く、区間毎にみると、大型車混入率の高い区間ほど騒音レベルが高い傾向にあります。このため、**舗装構造の改良や騒音の遮断等による騒音の低減**が求められています。

○タイヤの騒音発生のおきみ

タイヤの騒音は、タイヤ溝と舗装面の間にはさまれた空気の逃げ場がなく、空気圧騒音、膨張音が発生します。



○大型車の多い区間は騒音が大きい



○目標達成に向けた取り組み

◆低騒音舗装の整備

横浜市内の一<高機能舗装の整備状況(一般国道1号)>

般国道1号横浜駅付近では、低騒音舗装を実施することにより、通行車両による沿線への騒音が軽減しました。



出典:国土交通省資料

◆遮音壁の整備

遮音壁の整備により、交通量の多い自動車専用道路等の沿線への騒音が軽減されます。

<遮音壁を使った道路(横浜環状2号線)>

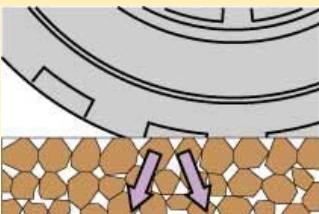


出典:横浜市資料

○低騒音舗装

低騒音舗装はアスファルト表面の細かい空隙が、タイヤの騒音発生を抑制し、エンジン音の路面反射も軽減します。

[低騒音舗装]



すきまに空気が逃げ、音が生じにくい。

[音の路面反射]



出典:国土交通省資料

交通渋滞の解消

交通事故の削減

震災に対する安全性の向上

歩行時の安全性と快適性の向上

自動車専用道路へのアクセスの向上

沿道環境の改善