

番号	10)																													
項目	【安全な道路の通行のために】 築港地域は、咲州トンネルを介して、みなと通と結ばれ交通量が増えました。とくに、舞洲にコンテナヤード等の施設が整備され、大型トレーラー等の環境負荷の大きな車両が増えてから、生活環境に及ぼす振動、騒音等は我慢の限界を超えるようになりました。 問題なのは、今後、バイエリアの観光拠点として夢洲の万博跡地と統合型リゾートの相乗効果を期待した観光拠点として開発することが先の統一地方選挙で明らかにされたことです。 すでに、現状の道路交通による環境へ与える影響は我慢の限界を超えていますので、将来の交通需要の増大に備えるため、次のことを要求します。 <u>築港地域の交通による騒音、振動等の環境基準値を示すこと。</u>また、新たなバイエリアの観光拠点が整備された後のみなと通りの交通量の増加予測量を示すこと。 築港地域内の現在の生活環境を改善し、将来にわたって地域への交通量の流入を抑制する対策として、すでに港区をはじめ大阪市内で早くから導入されている、歩車共存施設の「ボン・エルフ」（写真）を設けること。																													
（下線部について回答） 騒音に係る環境基準は、下記のとおり一般地域（道路に面する地域以外の地域）と道路に面する地域に分けて定められています。 一般地域 <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">地域の 類型</th><th rowspan="2">該当地域 (都市計画法第2章の規定により定められた下 記の地域)</th><th colspan="2">基準値</th></tr> <tr> <th>昼間 dB 以下 (6～22 時)</th><th>夜間 dB 以下 (22～6 時)</th></tr> <tr> <td>A</td><td>第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域</td><td>55</td><td>45</td></tr> <tr> <td>B</td><td>第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域</td><td>55</td><td>45</td></tr> <tr> <td>C</td><td>近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域</td><td>60</td><td>50</td></tr> </table> 道路に面する地域 <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">地域の区分</th><th colspan="2">基準値</th></tr> <tr> <th>昼間 dB 以下 (6～22 時)</th><th>夜間 dB 以下 (22～6 時)</th></tr> <tr> <td>A 地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域</td><td>60</td><td>55</td></tr> <tr> <td>B 地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域</td><td>65</td><td>60</td></tr> </table>		地域の 類型	該当地域 (都市計画法第2章の規定により定められた下 記の地域)	基準値		昼間 dB 以下 (6～22 時)	夜間 dB 以下 (22～6 時)	A	第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域	55	45	B	第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域	55	45	C	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域	60	50	地域の区分	基準値		昼間 dB 以下 (6～22 時)	夜間 dB 以下 (22～6 時)	A 地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60	55	B 地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域	65	60
地域の 類型	該当地域 (都市計画法第2章の規定により定められた下 記の地域)			基準値																										
		昼間 dB 以下 (6～22 時)	夜間 dB 以下 (22～6 時)																											
A	第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域	55	45																											
B	第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域	55	45																											
C	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域	60	50																											
地域の区分	基準値																													
	昼間 dB 以下 (6～22 時)	夜間 dB 以下 (22～6 時)																												
A 地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60	55																												
B 地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域 及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域	65	60																												

上記のうち、幹線交通を担う道路に近接する空間	70	65
(備考) 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間 45dB 以下、夜間 40dB 以下）によることができる。		
(注 1) 幹線交通を担う道路 ・道路法(昭和 27 年法律第 180 号)第 3 条に規定する高速自動車国道、一般国道、府道及び市町村道(市町村道にあつては、4 車線以上の区間に限る。) ・道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)第 2 条第 8 項に規定する一般自動車道であつて都市計画法施行規則(昭和 44 年建設省令第 49 号)第 7 条第 1 号に規定する自動車専用道路。 (注 2) 幹線交通を担う道路に近接する空間 幹線交通を担う道路の道路端から、以下の距離の範囲。 ・2 車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15 メートル ・2 車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20 メートル 参考として築港地域のうち、昨年度の要望・提案書に記載のあった築港交差点からコーシャハイツ前の環境基準をお示しすると、該当地域はほとんどが第一種住居地域であり、2 車線以上の車線を有する道路に面する地域であるため、環境基準の値は昼間 65dB、夜間 60dB です。 なお、交通による振動について、環境基準は定められておりません。		
担当	環境局 環境管理部 環境規制課 交通騒音振動対策グループ 電話：06-6615-7941	

番号	10)
項目	【安全な道路の通行のために】 築港地域は、咲州トンネルを介して、みなと通と結ばれ交通量が増えました。とくに、舞洲にコンテナヤード等の施設が整備され、大型トレーラー等の環境負荷の大きな車両が増えてから、生活環境に及ぼす振動、騒音等は我慢の限界を超えるようになりました。 問題なのは、今後、バイエリアの観光拠点として夢洲の万博跡地と統合型リゾートの相乗効果を期待した観光拠点として開発することが先の統一地方選挙で明らかにされたことです。 すでに、現状の道路交通による環境へ与える影響は我慢の限界を超えていますので、将来の交通需要の増大に備えるため、次のことを要求します。 築港地域の交通による騒音、振動等の環境基準値を示すこと。また、<u>新たなバイエリアの観光拠点が整備された後のみなと通りの交通量の増加予測量を示すこと。</u> 築港地域内の現在の生活環境を改善し、将来にわたって地域への交通量の流入を抑制する対策として、すでに港区をはじめ大阪市内で早くから導入されている、歩車共存施設の「ボン・エルフ」(写真) を設けること。
	(下線部について回答) 夢洲地区へのアクセス等については、「夢洲まちづくり構想」(平成 29 年 8 月)において、国際観光拠点の形成、最先端産業・物流の集積を支える都市基盤の整備を通じて交通負荷を分散させることにより周辺道路網などに与える影響の軽減を図ることとしております。 今後、第 1 期、第 2 期、第 3 期と段階的な民間事業者による開発を目指しており、開発に伴い発生が予測される交通量については、今後、開発を担う民間事業者により、具体的な開発内容に基づいて、示されることとなります。
担当	大阪都市計画局 拠点開発室 広域拠点開発課 電話： 06-6210-9328

番号	10)
項目	【安全な道路の通行のために】 築港地域は、咲州トンネルを介して、みなと通と結ばれ交通量が増えました。とくに、舞洲にコンテナヤード等の施設が整備され、大型トレーラー等の環境負荷の大きな車両が増えてから、生活環境に及ぼす振動、騒音等は我慢の限界を超えるようになりました。 問題なのは、今後、バイエリアの観光拠点として夢洲の万博跡地と統合型リゾートの相乗効果を期待した観光拠点として開発することが先の統一地方選挙で明らかにされたことです。 すでに、現状の道路交通による環境へ与える影響は我慢の限界を超えていますので、将来の交通需要の増大に備えるため、次のことを要求します。 築港地域の交通による騒音、振動等の環境基準値を示すこと。また、新たなバイエリアの観光拠点が整備された後のみなと通りの交通量の増加予測量を示すこと。 <u>築港地域内の現在の生活環境を改善し、将来にわたって地域への交通量の流入を抑制する対策として、すでに港区をはじめ大阪市内で早くから導入されている、歩車共存施設の「ボン・エルフ」(写真)を設けること。</u>
	(下線部について回答) 本市では、昭和 55 年より、生活道路の交通安全対策として住居地域や通学路等において、人と車がゆずりあう“ゆずり葉の道”(コミュニティ道路)の整備を行ってきました。 近年では、ゆずり葉の道の整備について、市の施策として積極的には行っておりませんが、個別の箇所について、歩車共存道路に関する地域の皆様からのご要望がございましたら、交通安全上の必要性等も考慮しながら、検討してまいります。
担当	建設局 道路河川部道路課(交通安全施策担当) 電話：06-6615-7699