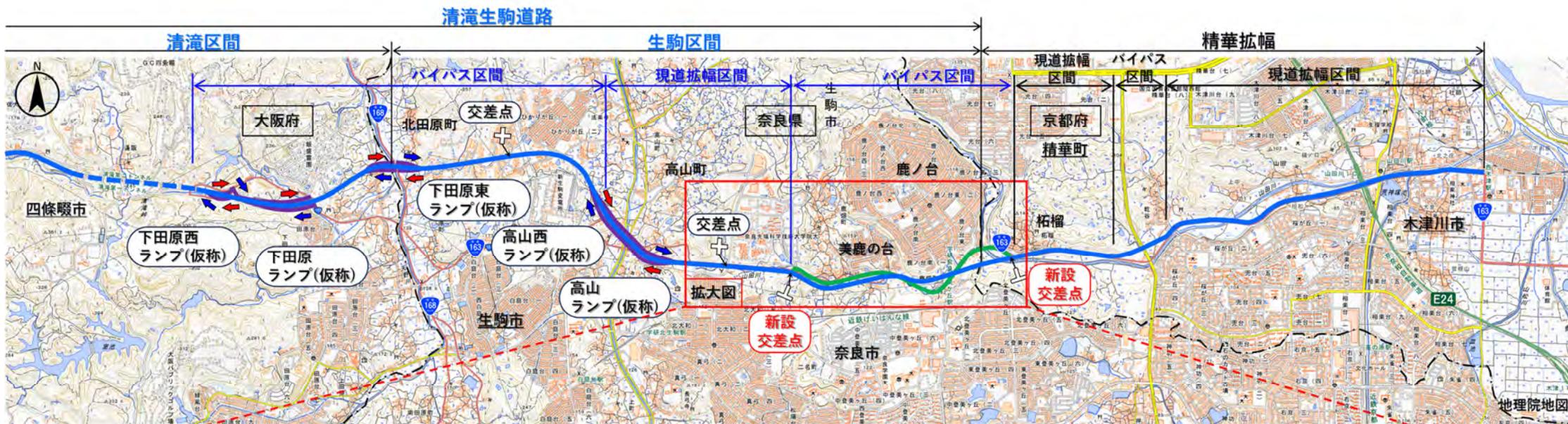


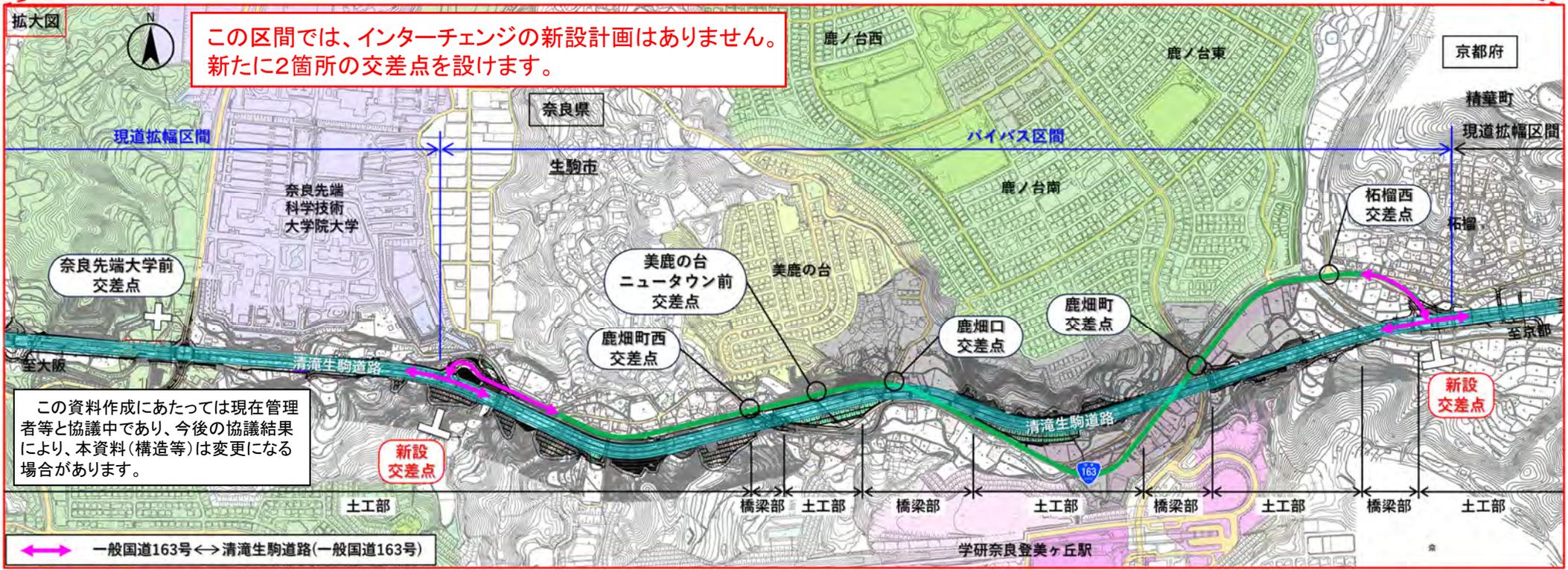
令和5年7月9日鹿ノ台小学校区事業説明会回答資料

浪速国道事務所 令和5年10月

資料番号	資料名	項
資料1	ランプ及び交差点について(鹿畑地区)	1
資料2-1	鹿畑町高架橋から国道及び市道のクリアランスについて	2
資料2-2	鹿畑町高架橋 耐震性能について	3
資料3-1	環境影響調査について 大気質・騒音・振動予測・評価 位置図	4
資料3-2	鹿畑地区 大気質予測・評価について	5
資料3-3	鹿畑地区 騒音予測・評価について(鹿畑地区No.270)	6
資料3-4	鹿畑地区 振動予測・評価について(鹿畑地区No.270)	8
資料4	鹿畑地区の交通混雑の緩和について	9
資料5	鹿畑地区 令和5年度工事について	10

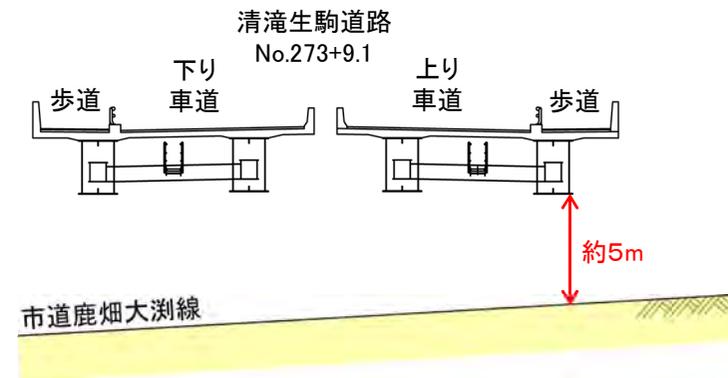
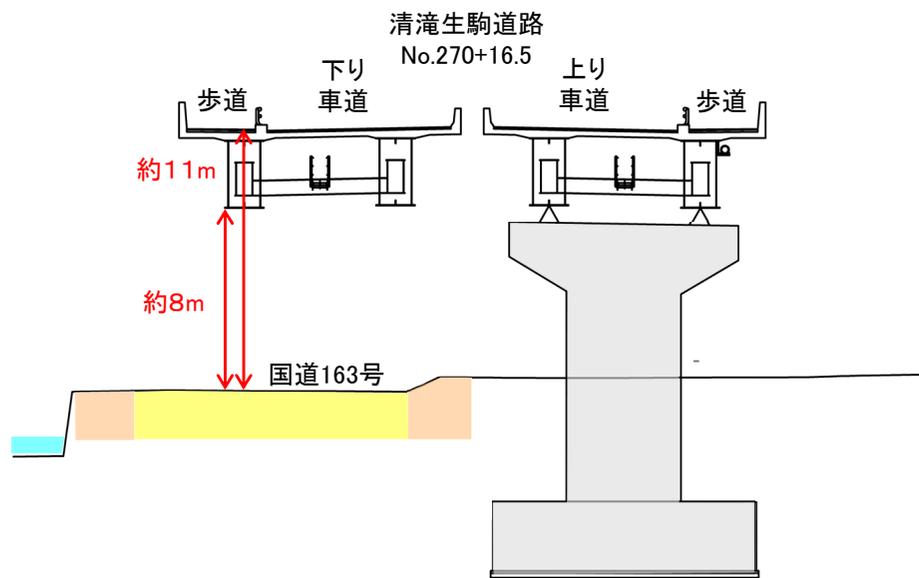
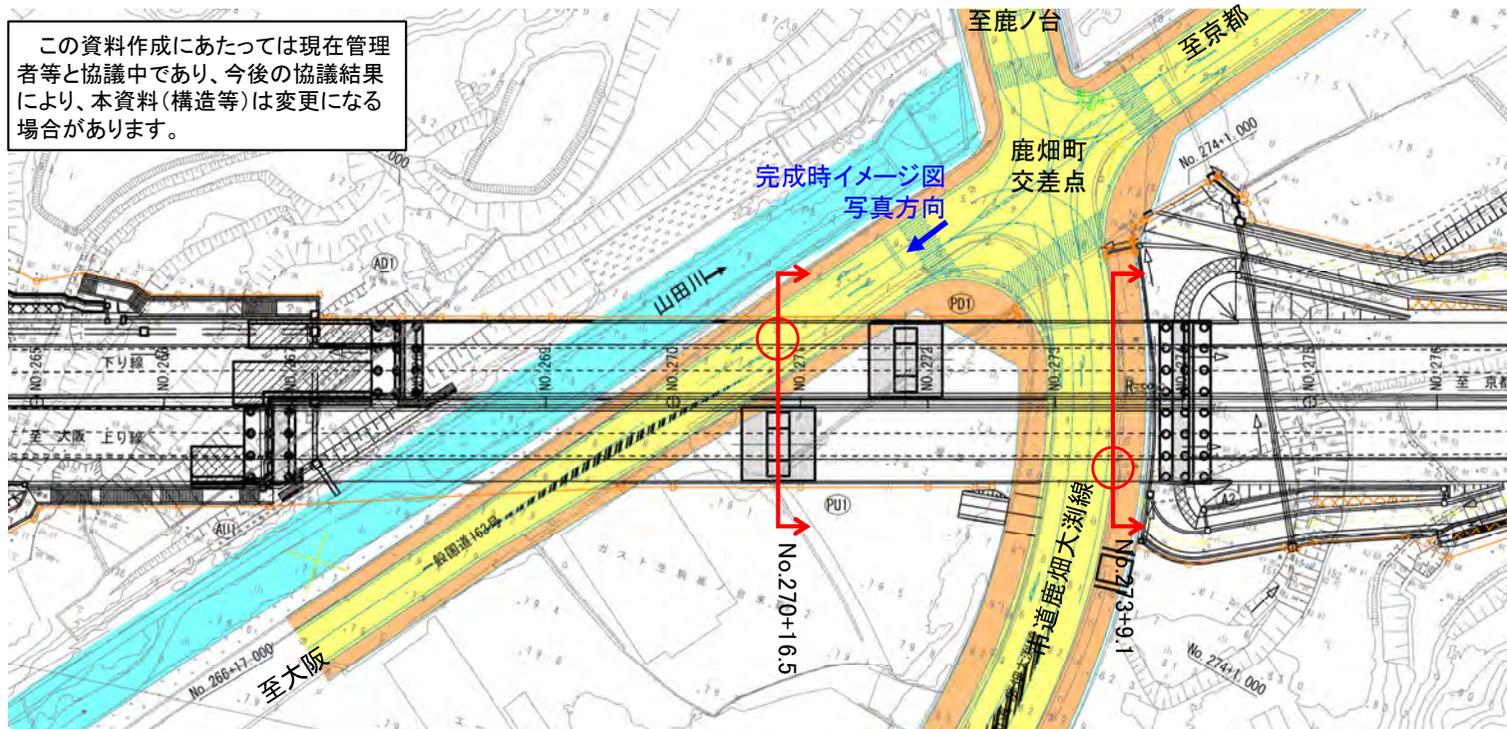


※交差点名は未定



※交差点名は未定

この資料作成にあたっては現在管理者等と協議中であり、今後の協議結果により、本資料(構造等)は変更になる場合があります。



鹿畑町高架橋の防災上の位置づけ
国道163号は奈良県が指定する第1次緊急輸送路に該当します。

A種の橋・・・B種以外の橋
B種の橋・・・一般国道の橋、県道、市町村道のうち、複断面、跨線橋、跨道橋及び地域の防災計画上の位置付けや当該道路の利用状況等から特に重要な橋

目標とする橋の耐震性能

設計地震動と目標とする橋の耐震性能

設計地震動		A種の橋 (重要度が標準的な橋)	鹿畑町高架橋は、B種の橋 B種の橋 (特に重要度が高い橋)
レベル1地震動 (使用中に1～2度発生する確率をもつ強さの地震動)		地震によって橋としての健全性を損なわない性能 (耐震性能1)	
レベル2地震動 (極めて稀であるが非常に強い地震動) 経済性考慮しマグニチュード6.5(M6.5)程度を下回らない直下型地震を基準としている。	タイプ1の地震動 (東北地方太平洋沖地震のようなプレート境界型の大規模な地震)	地震による損傷が橋として致命的とならない性能 (耐震性能3)	鹿畑町高架橋に適用 地震による損傷が限定的なものに留まり、橋としての機能の回復が速やかに 行い得る性能 (耐震性能2)
	タイプ2の地震動 (兵庫県南部地震のような内陸直下型地震)		

※鹿畑町高架橋は耐震基準の一番厳しい基準で設計しています。

橋の耐震性能	耐震設計上の安全性	耐震設計上の供用性	耐震設計上の修復性	
			短期的修復性	長期的修復性
耐震性能1	落橋に対す安全性を確保する	地震前と同じ橋としての機能を確保する	機能回復のための修復を必要としない	軽微な修復でよい
耐震性能2	落橋に対す安全性を確保する	地震後橋としての機能を速やかに回復できる	機能回復のための修復が応急修復で対応できる	比較的容易に恒久復旧を行うことが可能である
耐震性能3	落橋に対す安全性を確保する	—	—	—

耐震性能1はレベル1地震動に適用

耐震性能2はレベル2地震動に適用

耐震性能3はレベル2地震動に適用

大気質・騒音・振動予測・評価 位置図

清滝生駒道路

清滝区間

生駒区間

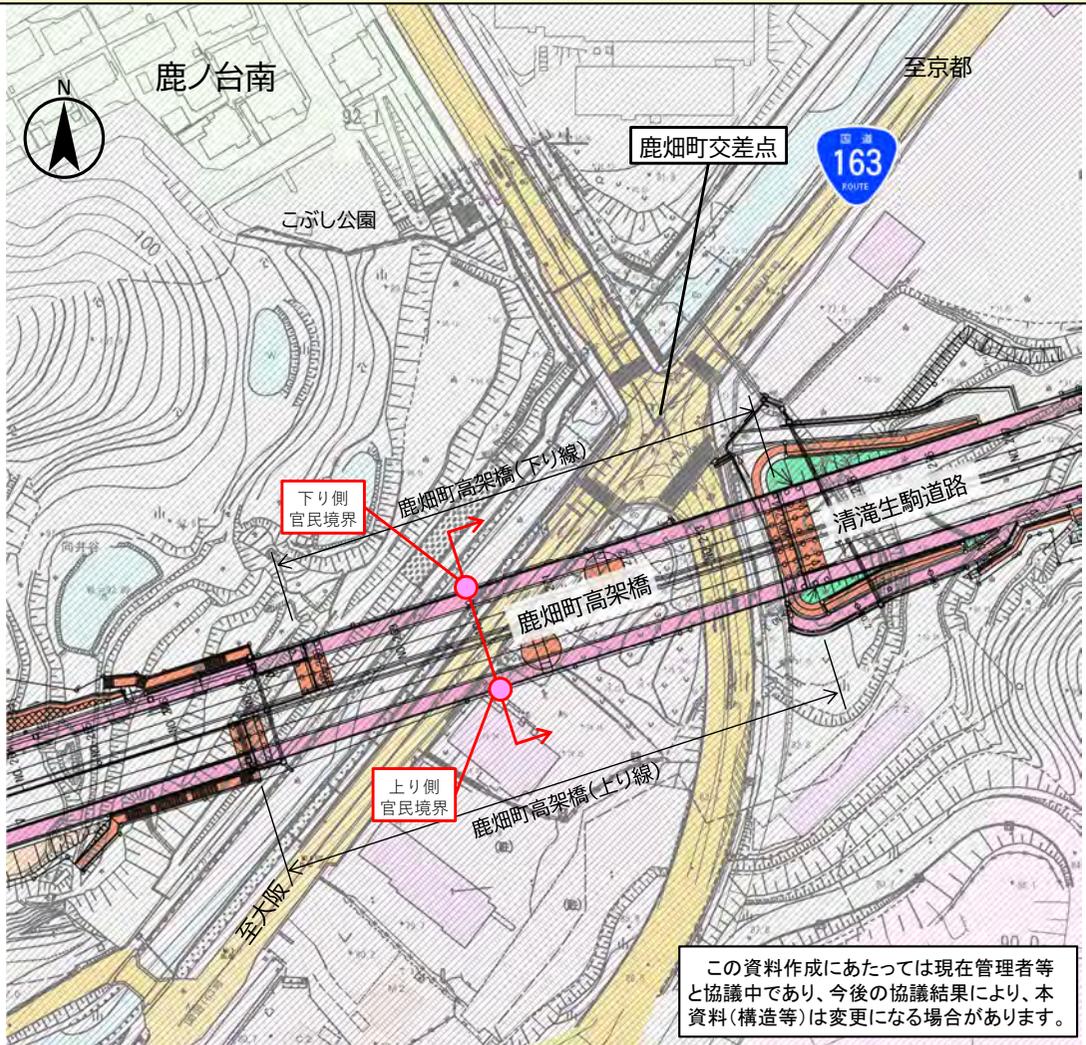
精華拡幅



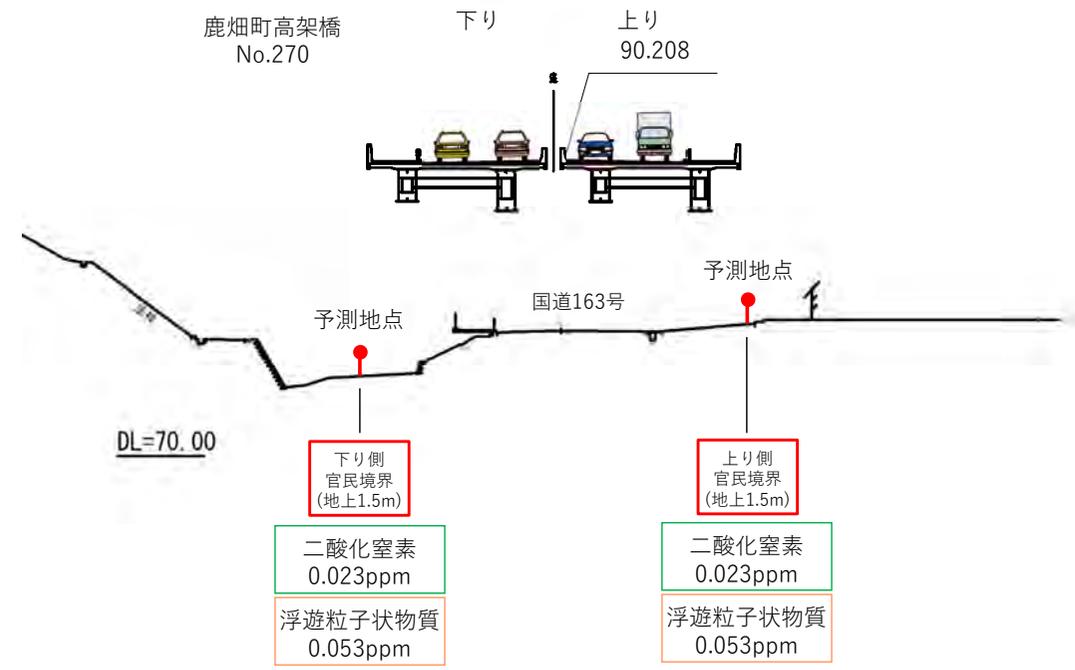
大気環境に係る項目(大気質・騒音・振動)の予測評価地点(位置及び高さ)は、
 大気質:道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)
 騒音:道路環境影響評価の技術手法(令和2年度版)
 振動:道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)
 を参考に、対象道路沿道における住居等の保全対象の立地状況等を勘案して設定しています。

この資料作成にあたっては現在
 管理者等と協議中であり、今後の
 協議結果により、本資料(構造等)
 は変更になる場合があります。

大気質に係る項目の予測評価地点(位置及び高さ)は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」を参考に、対象道路沿道における住居等の保全対象の立地状況等を勘案して設定しています。

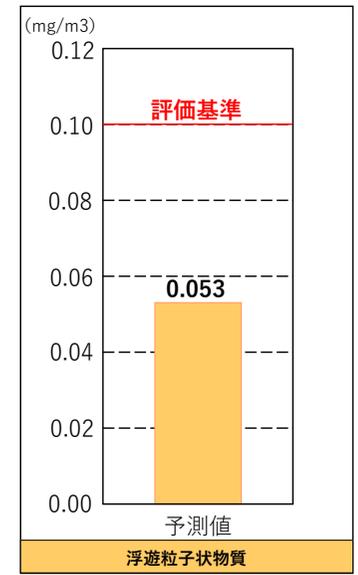
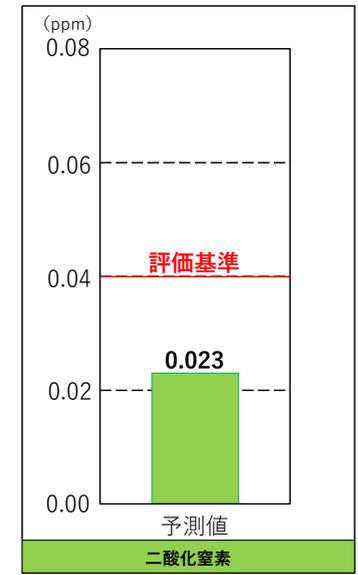


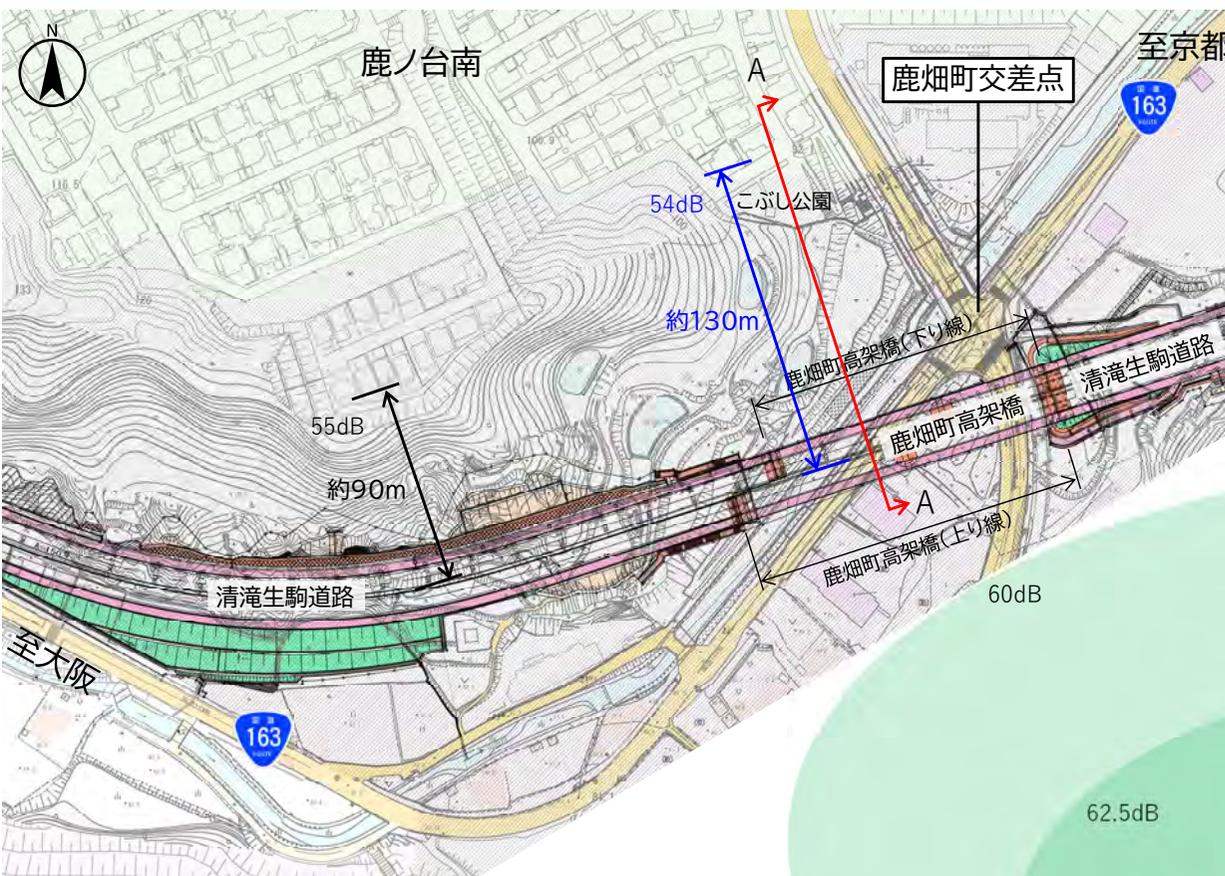
大気質予測結果



大気汚染に係る環境基準

項目	整合を図るべき基準又は目標	
二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年環境庁告示第38号、最終改正:平成8年環境庁告示第74号)	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
浮遊粒子状物質	「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第25号、最終改正:平成8年環境庁告示第73号)	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。

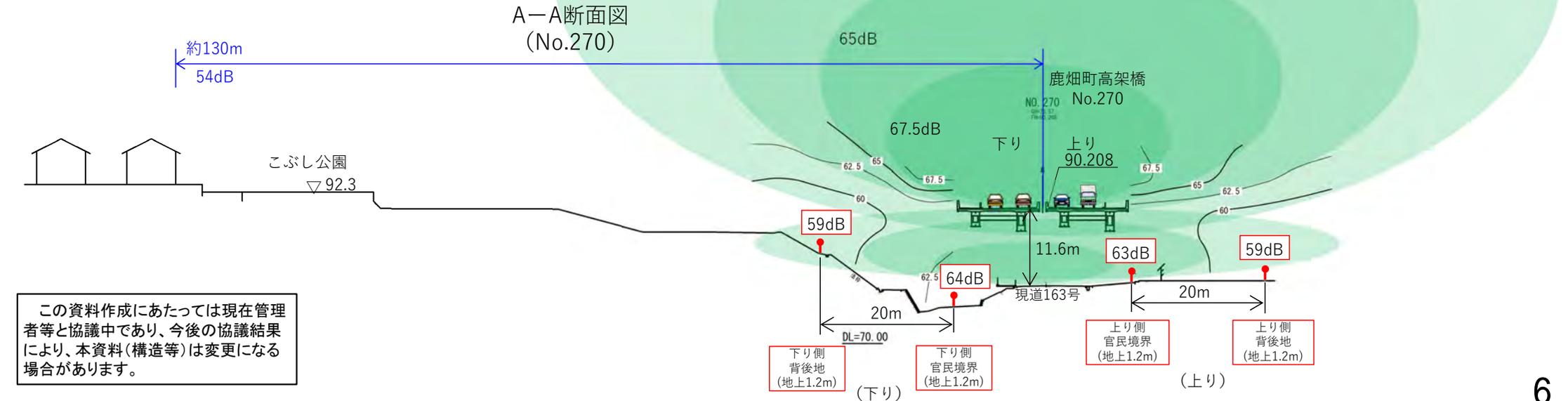




騒音に係る項目の予測評価地点(位置及び高さ)は、「道路環境影響評価の技術手法(令和2年度版)」を参考に、対象道路沿道における住居等の保全対象の立地状況等を勘案して設定しています。

騒音イメージ図

昼間 (6-22時)



この資料作成にあたっては現在管理者等と協議中であり、今後の協議結果により、本資料(構造等)は変更になる場合があります。

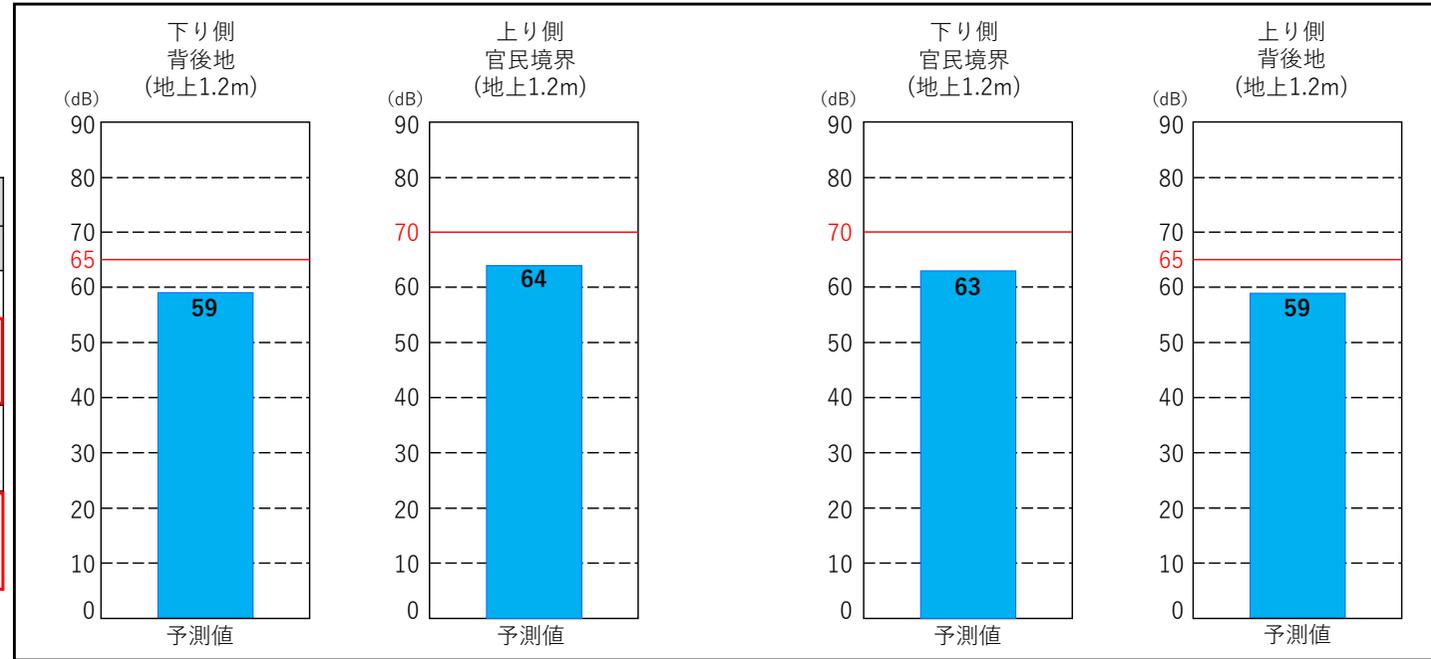
騒音予測結果

整合を図るべき基準又は目標（騒音に係る環境基準）

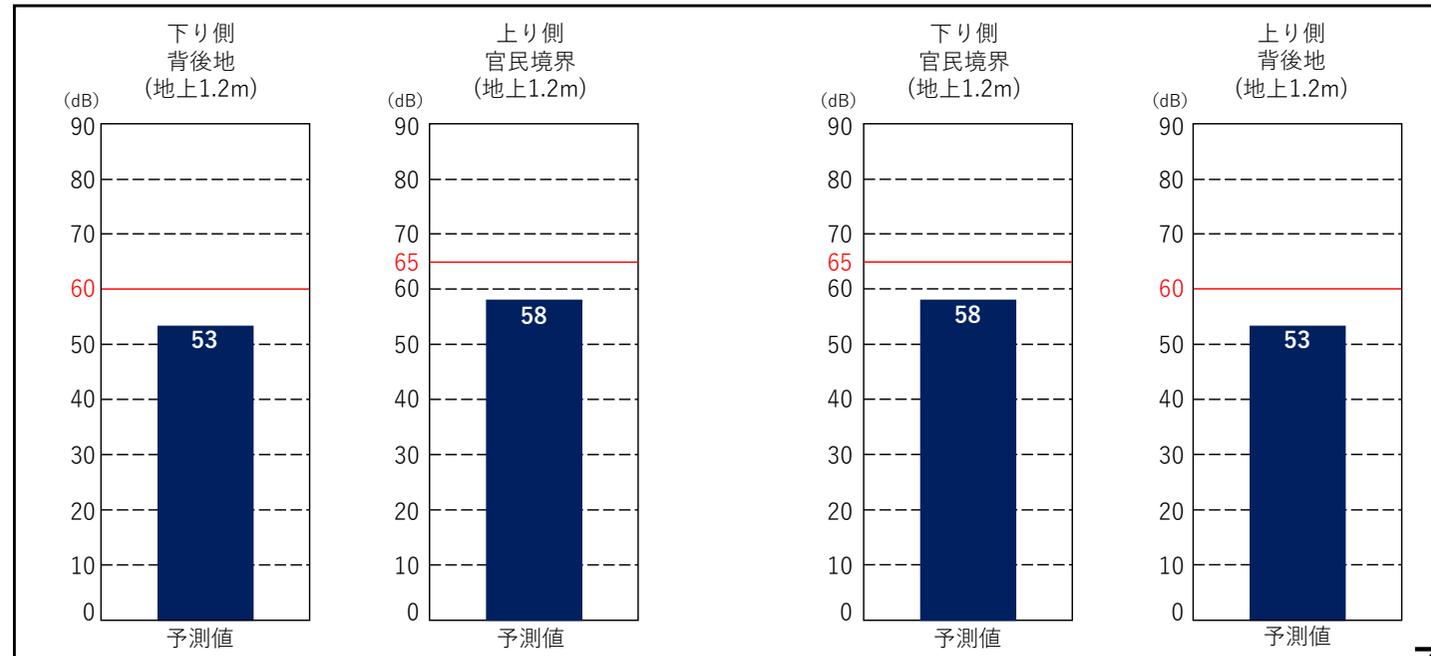
項目	整合を図るべき基準又は目標	基準値		
		地域の区分	昼間	夜間
等価騒音レベル (L _{Aeq})	「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示64号、最終改正：平成24年環境省告示第54号)	幹線交通を担う道路に近接する空間	70dB以下	65dB以下
		A地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB以下	55dB以下
		B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	65dB以下	60dB以下

- ※1道路に近接する空間
2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路：道路端から15mの範囲
2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路：道路端から20mまでの範囲
- ※2.地域の区分におけるA地域、B地域及びC地域とは、「騒音に係る環境基準の地域の類型にあてはめる地域等の指定」(平成24年4月4日生駒市告示第60号)によって定められる区域の区分である。
- ※3.時間区分：昼間（6：00～22：00）、夜間（22：00～6：00）

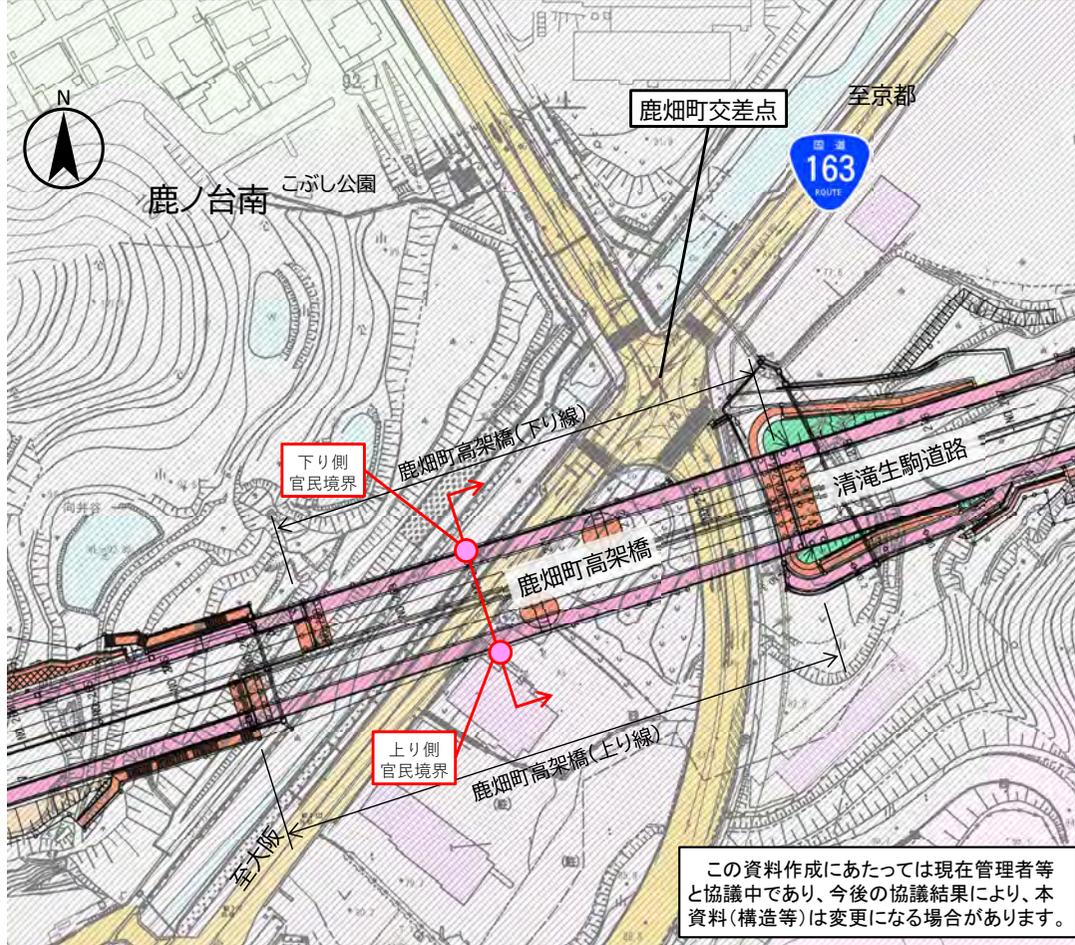
昼間



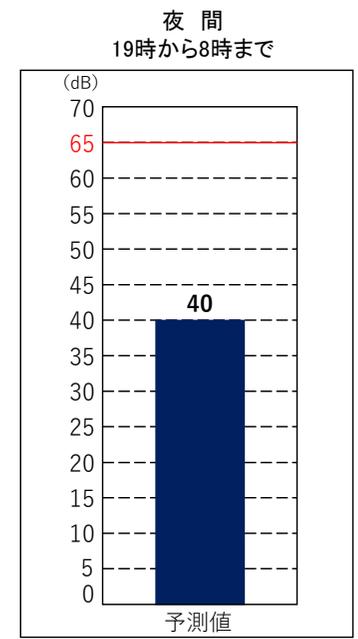
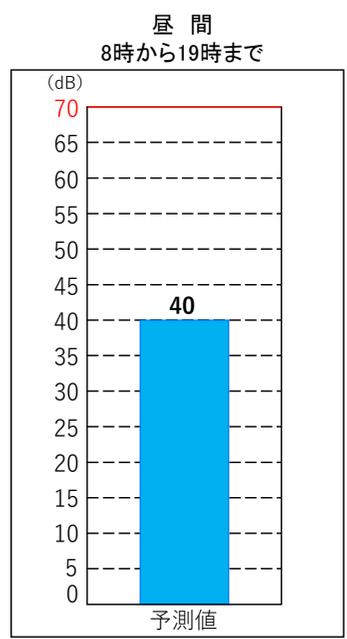
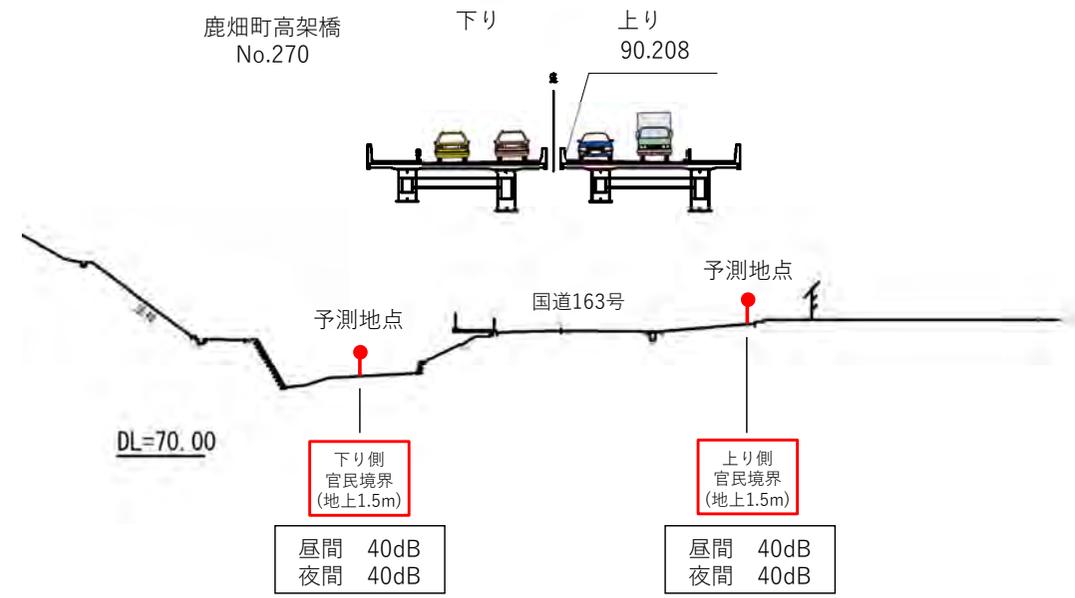
夜間



振動に係る項目の予測評価地点(位置及び高さ)は、「道路環境影響評価の技術手法(平成24年度版)」を参考に、対象道路沿道における住居等の保全対象の立地状況等を勘案して設定しています。



振動予測結果



道路交通振動の要請限度

項目	整合を図るべき基準又は目標	要請限度		
		区域の区分	昼間	夜間
振動レベルの80%レンジの上端値(L ₁₀)	「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号、最終改正：令和3年環境省令第3号)第12条に基づく道路交通振動の限度	第一種区域	65	60
		第二種区域	70	65

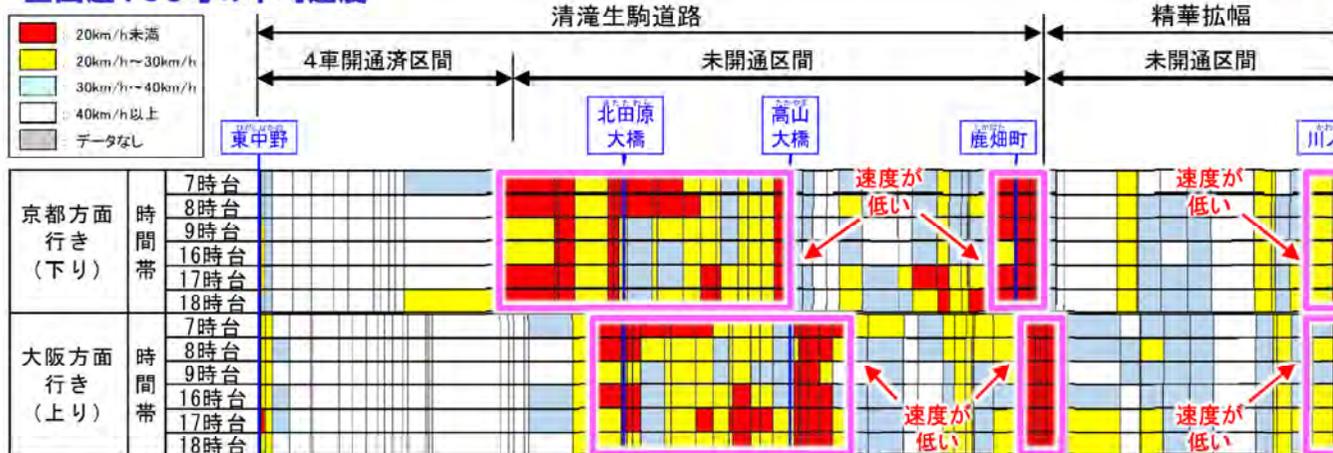
※第一種区域：良好な環境を保全するため、特に静穏の保持を必要とする区域及び住居の用に供されているため、静穏の保持を必要とする区域。
第二種区域：住居の用に併せて商業、工業等の用に供されている区域であって、その区域内の住民の生活環境を保全するため、振動の発生を防止する必要がある区域及び主として工業等の用に供されている区域であって、その区域内の住民の生活環境を悪化させないため、著しい振動の発生を防止する必要がある区域。

- 清滝生駒道路の4車線開通済区間では、開通に伴い平均速度が向上。
一方、未開通区間では、主要渋滞箇所では速度低下が発生。
- 清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、所要時間の短縮が期待。

■国道163号の渋滞状況



■国道163号の平均速度



出典：国土交通省調べ プローブデータ(R2.10平日)

■4車線開通済区間における状況



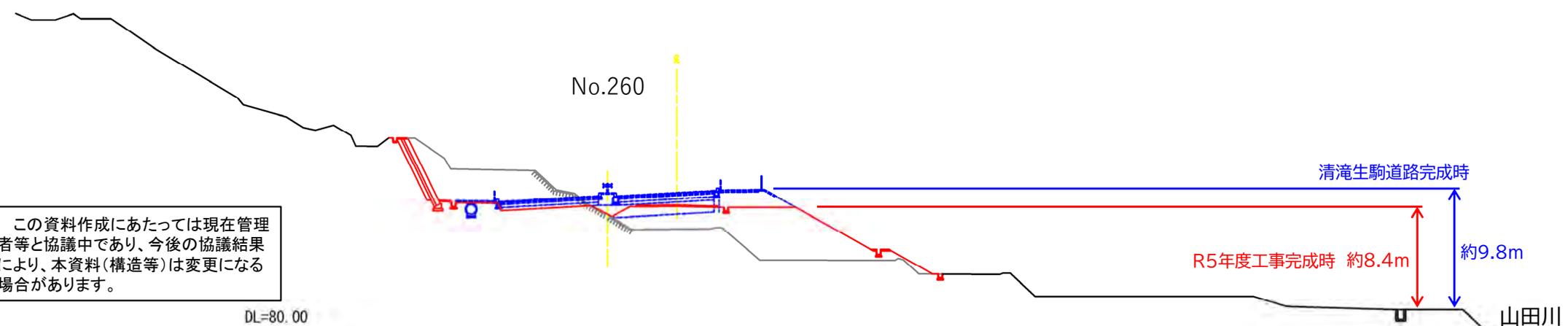
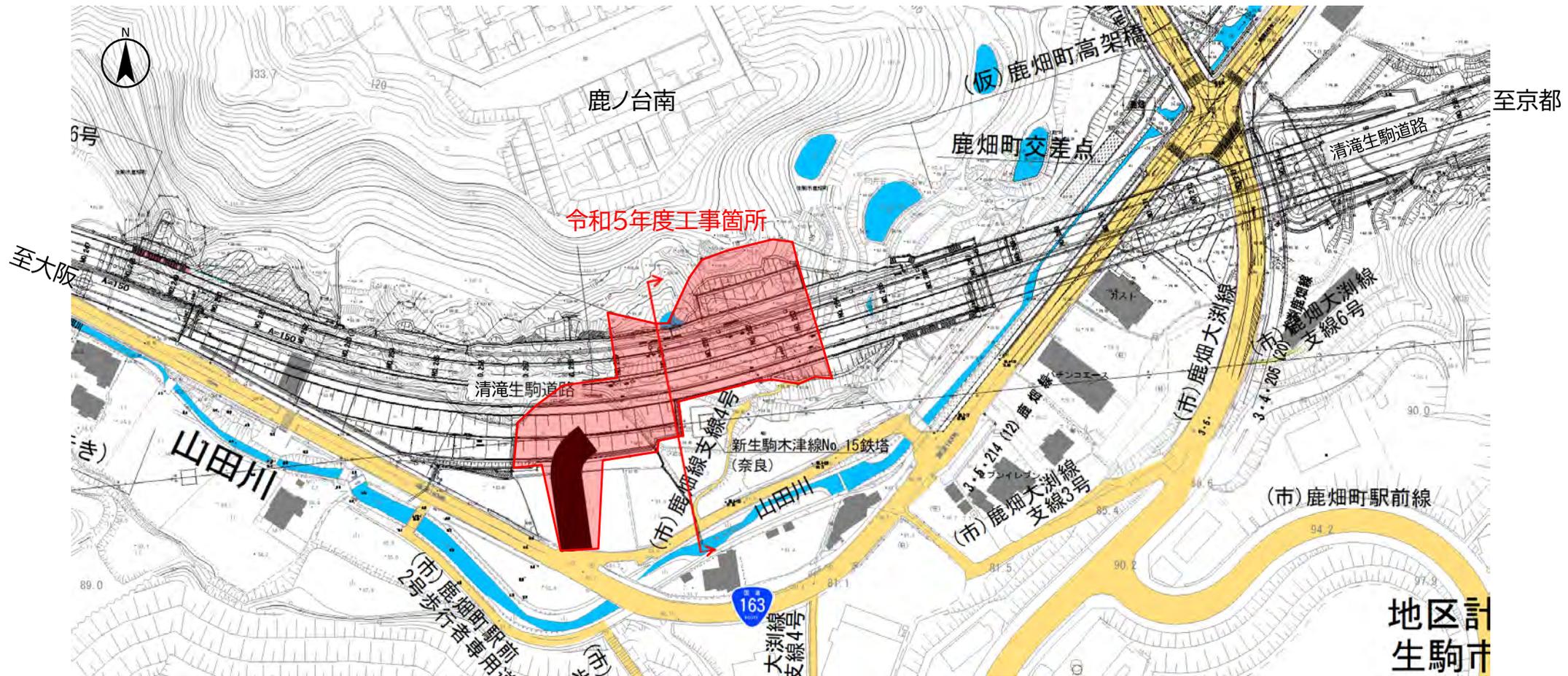
＜4車線開通済み区間の混雑時平均速度の変化＞



■全線開通により所要時間が短縮 (東中野交差点～川ノ尻交差点)



出典：所要時間算出：現況(H27全国道路・街路交通情勢調査 ピーク時旅行速度)、全線4車線開通(走行速度60km/hで算出)



この資料作成にあたっては現在管理者等と協議中であり、今後の協議結果により、本資料(構造等)は変更になる場合があります。