

3-① 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告：実際概要

1. 調査目的

- 1工区では、擁壁を設置する箇所のうち、擁壁の高さが北側の土地に対して 10m 以上の高さになるエリアがあります。
- 高層ビルを建てる際、その高さが 10m 以上になる場合に電波障害が発生しないか検証することから、そのエリアにおける電波障害の有無を調査します。
- 3工区においては、1工区・2工区に引き続き、磯辺茂呂町線の整備によって想定される周辺環境への影響を把握するため、大気、騒音、振動の現状調査ならびに予測を行います。

2. 実施概要

■ 1工区における電波障害調査

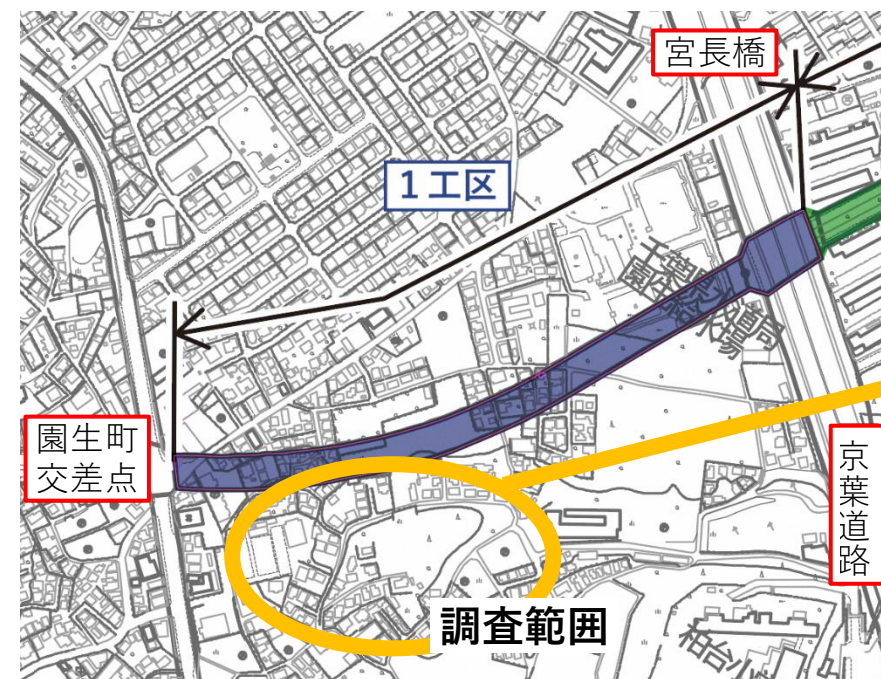
- 電波障害が懸念されるエリアでの、東京局ならびに千葉局のテレビ電波の受信状況を調査します。
- 調査は 10 月 28 日（木）～29 日（金）に実施しました。

■ 3工区における環境影響調査

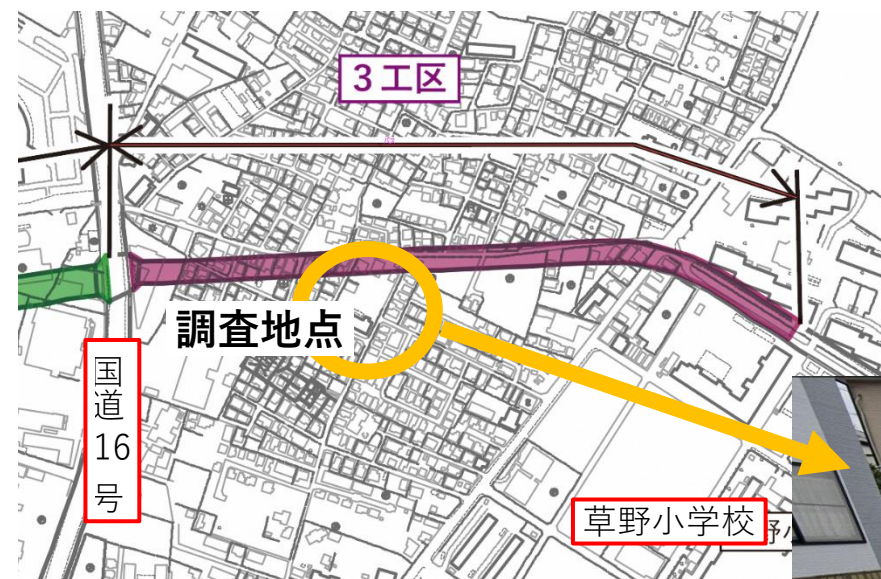
- 3工区においては、1工区・2工区と同等の調査条件を用いて、大気、騒音、振動を調査します。
- 大気の調査（写真左）を 10 月 26 日（火）～11 月 1 日（月）に実施し、騒音・振動の調査（写真右）を 10 月 28 日（木）～29 日（金）に実施しました。

3. 調査箇所

■ 1工区における電波障害調査



■ 3工区における環境影響調査

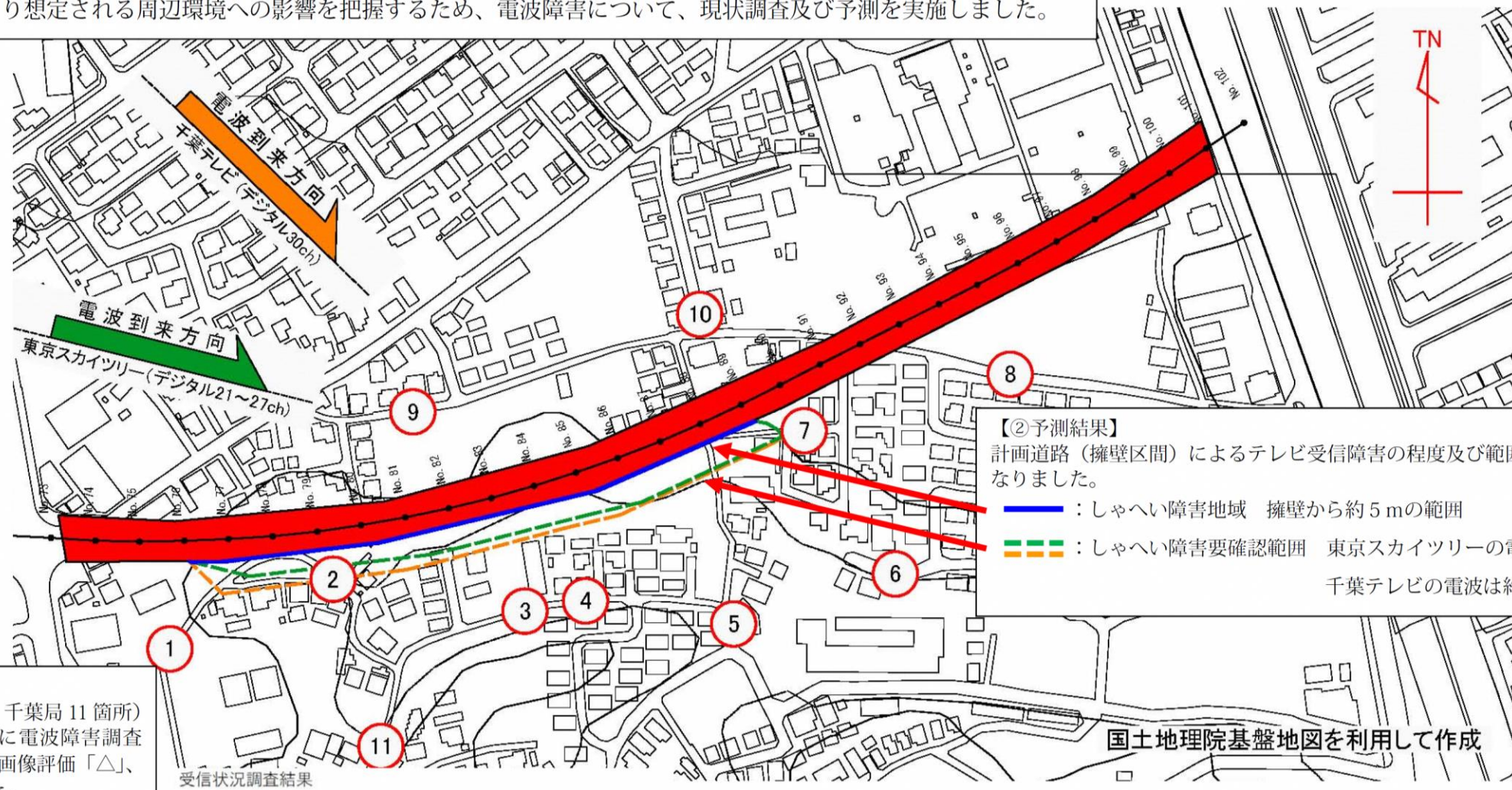


3-① 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告：1工区における電波障害調査

電波

【目的】

磯辺茂呂町線の整備により想定される周辺環境への影響を把握するため、電波障害について、現状調査及び予測を実施しました。



【①現地調査結果】

テレビ電波（東京局10箇所、千葉局11箇所）の受信状況を把握するために電波障害調査を実施した結果、③地点で画像評価「△」、品質評価「D」となりました。

受信状況調査結果

単位：地点数

画像 評価	評価基準	受信局名							
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	千葉 テレビ
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	30ch
○	正常に受信	10	10	10	10	10	10	10	10
△	ブロックノイズや画面フリーズあり	0	0	0	0	0	0	0	1
×	受信不能	0	0	0	0	0	0	0	0
計	—	10	10	10	10	10	10	10	11

品質 評価	評価基準	受信局名							
		NHK 総合	NHK 教育	日本 テレビ	TBS テレビ	フジ テレビ	テレビ 朝日	テレビ 東京	千葉 テレビ
		27ch	26ch	25ch	22ch	21ch	24ch	23ch	30ch
A	きわめて良好	10	10	9	10	9	9	9	10
B	良好	0	0	0	0	1	1	1	0
C	おおむね良好	0	0	1	0	0	0	0	0
D	不良	0	0	0	0	0	0	0	1
E	受信不能	0	0	0	0	0	0	0	0
計	—	10	10	10	10	10	10	10	11

※調査地点数 千葉テレビ：11地点、その他：10地点

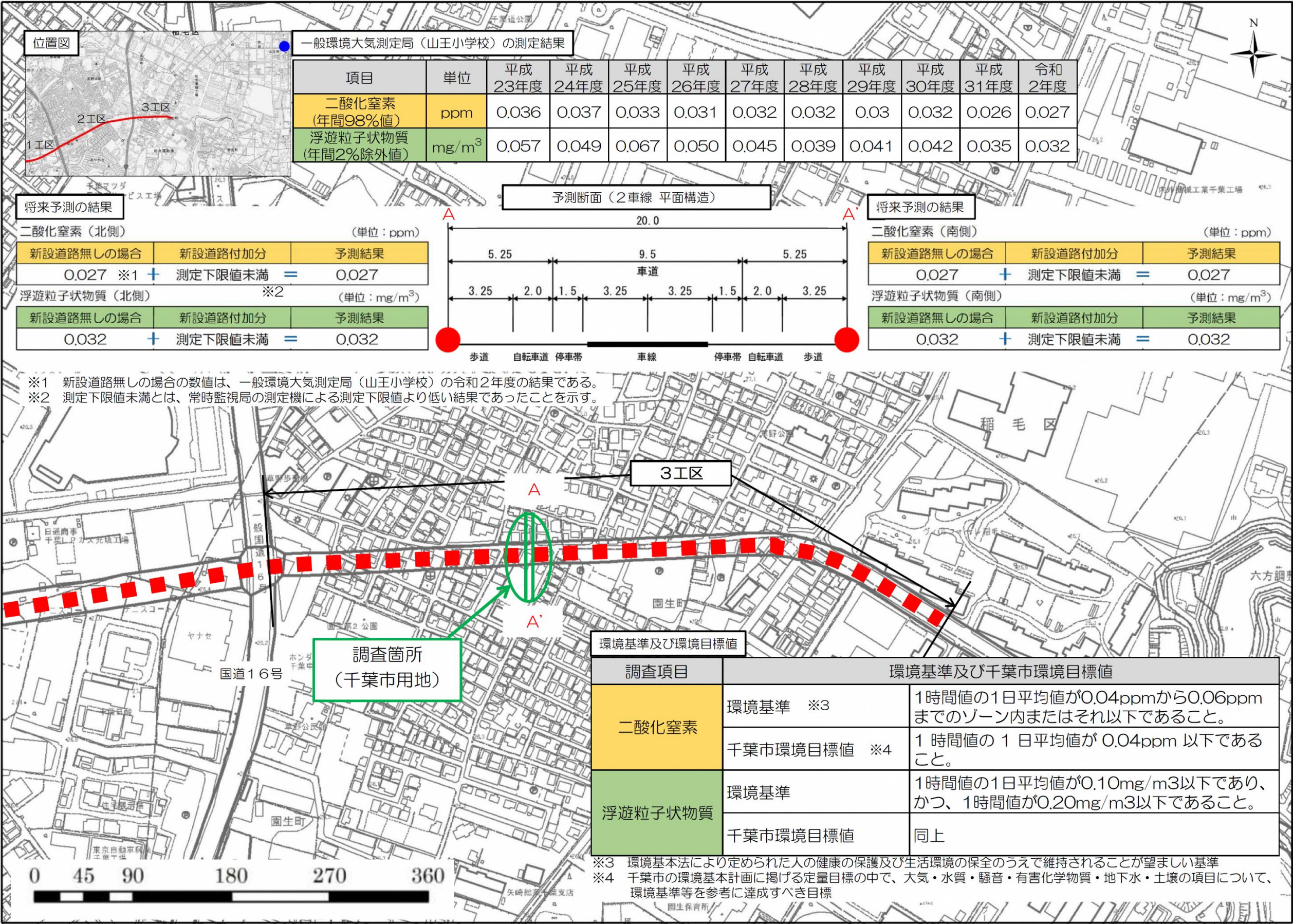
ブロックノイズ
(ときどき映るが、ほとんど映らない)



ブロックノイズの画像状況
出典：総務省 HP

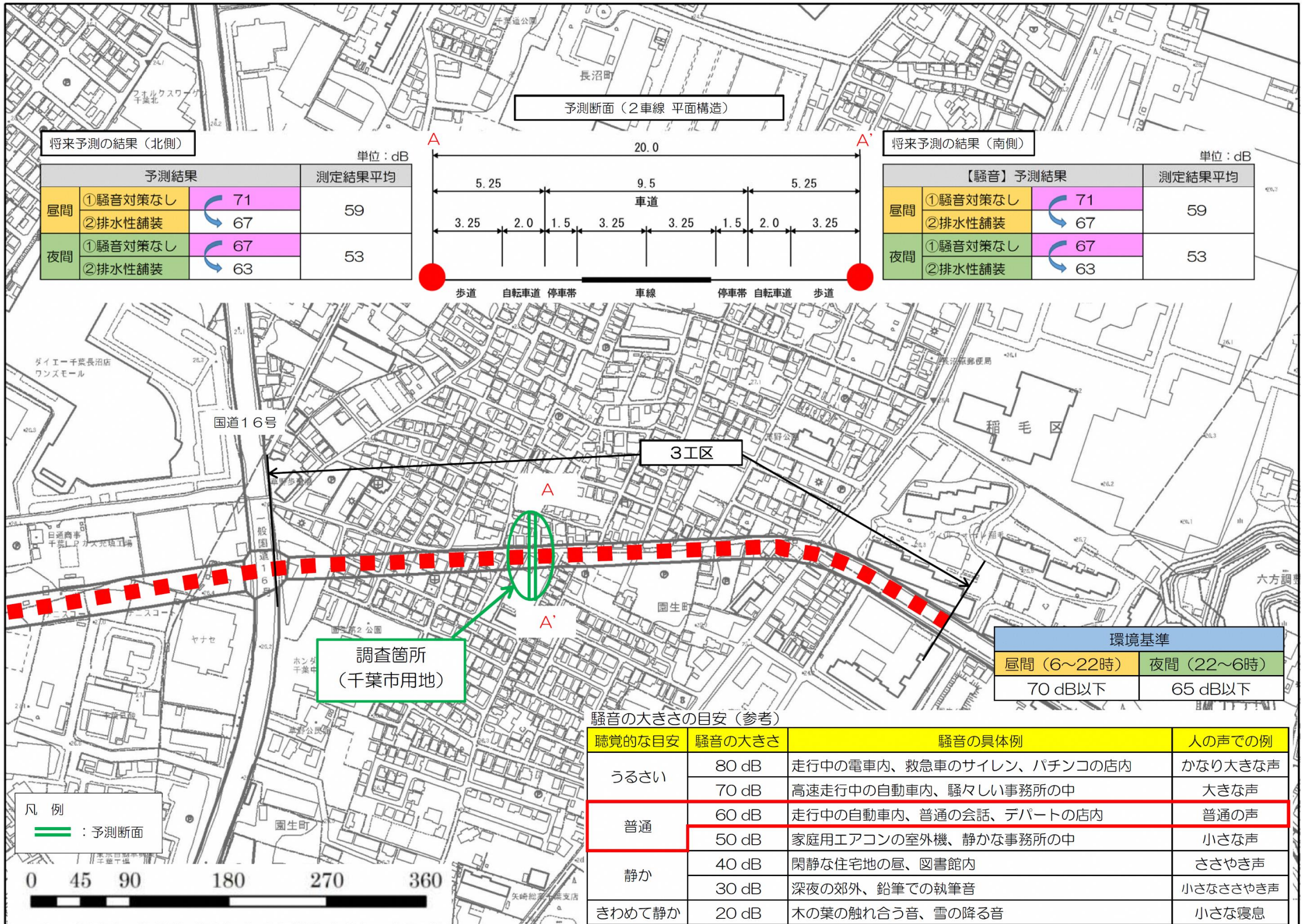
3-① 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告：3工区における大気調査

大気



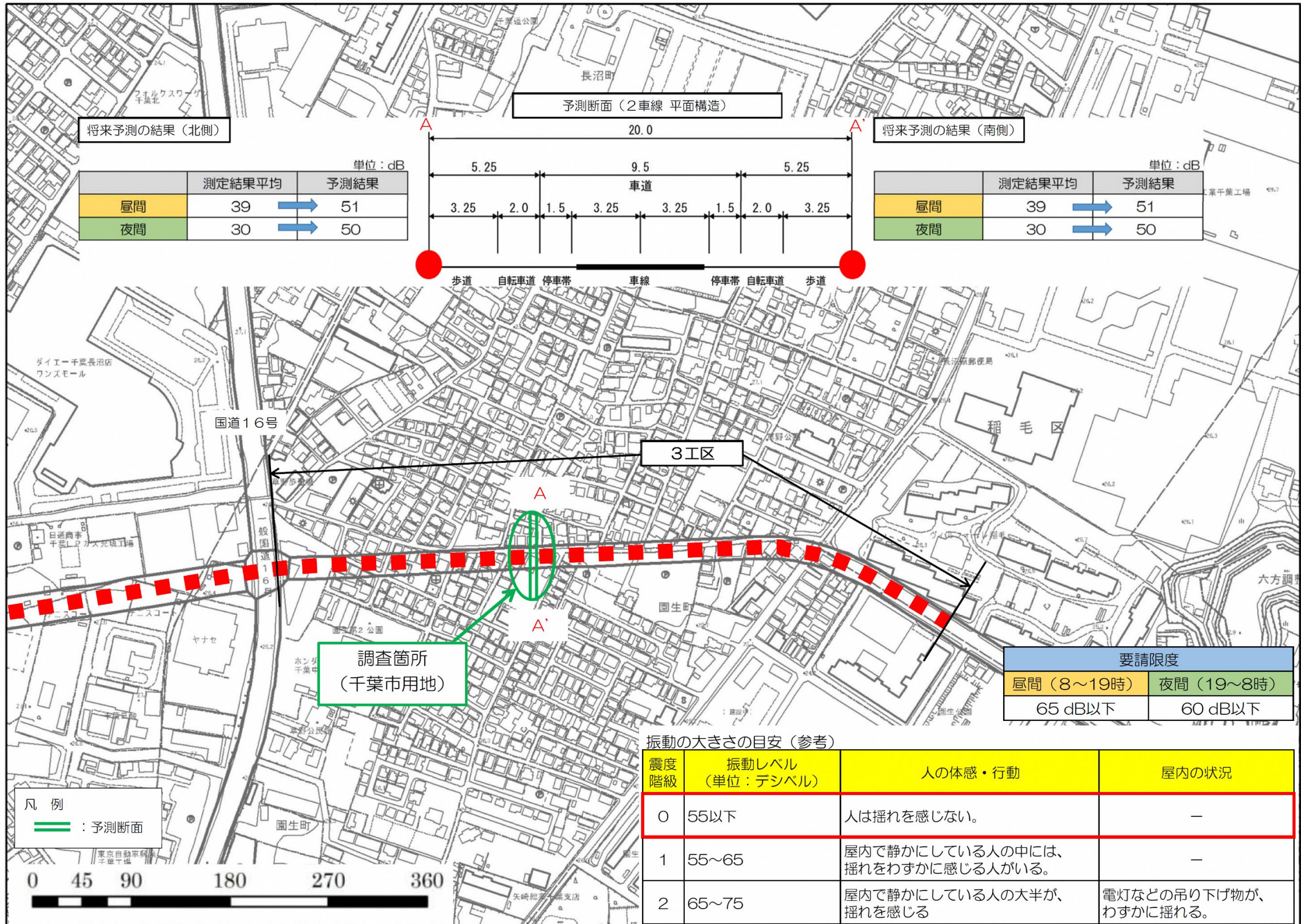
3-① 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告：3工区における騒音調査

騒音

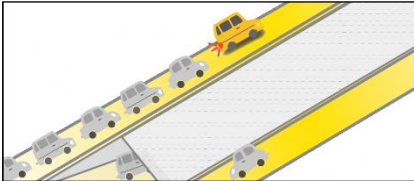
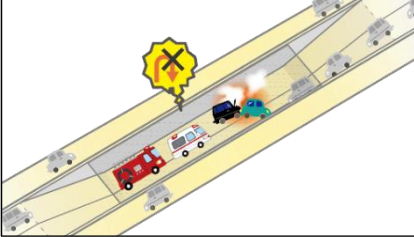
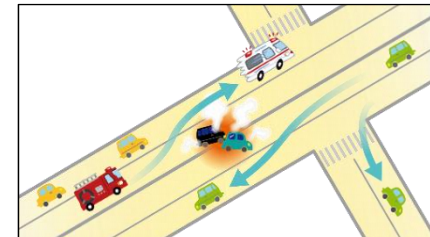


3-① 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告：3工区における振動調査

振動



3-② 2つの構造の比較まとめ

項目	内側 2 車線が地下		4 車線とも平面	
利便性	×	・地下区間は円滑に通行可能。市内全域での交通ネットワークもより円滑になる。 ・地下区間は周辺道路へのアクセスが不可。 ・地下区間の地上部は停車車両がある場合は通行不可。 ・一部の交差点で、右左折しにくく、周辺道路との接続の利便性が劣る。 	○	・円滑さは劣る。 ・地上を通るため周辺道路のアクセス可能。 ・片道 2 車線あるため停車車両を避けて通行可能。 ・交差点で右左折しやすく、周辺道路との接続に問題がない。
安全性	×	・車線変更する車両が交錯する可能性のある交差点がある。 ・自転車レーンになるため、自転車通行の安全性は劣る。 ・事後発生時・災害時に課題がある。 ・一部の区間では、安全な乗降ができるよう停車帯の設置が可能。  	○	・交差点における車両の交錯の可能性は低い。 ・自転車道が整備できるため、自転車は安全に通行可能。 ・事故発生時・災害時の課題は少ない。 ・一部の区間では、安全な乗降ができるよう停車帯の設置が可能。ただし、設置可能範囲は狭い。  
分断対策	—	・横断歩道設置の検討。 ・歩道にベンチ設置の検討。 ・横断歩道に接する中央分離帯に、ポケットパーク設置の検討。	—	・横断歩道設置の検討。 ・歩道にベンチ設置の検討。
環境への影響	○	・【大気】影響は少ない。 ・【騒音】排水舗装をすれば環境基準以下。ただし、スロープ区間は他区間に比べて騒音が大きい。 ・【振動】影響は基準以下。	○	・【大気】影響は少ない。 ・【騒音】排水舗装をすれば環境基準以下。地下区間に比べて騒音が大きい、スロープ区間よりは小さい。 ・【振動】影響は基準以下。
整備期間	×	・整備期間は長い。（4 車線とも平面に比べて作業量が約 5 倍） ・長い期間にわたり、工事中の騒音・振動が発生する。	○	・整備期間は短い
整備費用	×	・整備費用が高い。（4 車線とも平面に比べて費用が約 2.7 倍）	○	・整備期間は安い。

都市計画道路 磯辺茂呂町線(園生町地区)

みちづくりニュース(案)

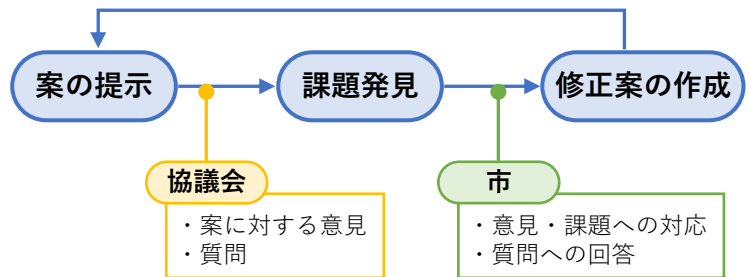
日ごろから、千葉市の道路行政にご協力いただきありがとうございます。

(都) 磯辺茂呂町線(園生町地区)における「みちづくり協議会」では、周辺自治会の代表者の方々にお集まりいただき、道路整備に関して意見をいただくとともに、道路構造の検討や事業の進捗状況、また今後の予定などについて情報共有を行っています。

今回のみちづくりニュースでは、第4回協議会の内容である「道路構造別メリット・デメリット」について、お知らせします。

1 みちづくり協議会の役割

みちづくり協議会では、(都) 磯辺茂呂町線(園生町地区)の全体的な計画やその課題等を話し合い、より良いみちづくりについて検討しています。今後、協議会で決定した道路構造や工事の説明については、周辺にお住まいの方々にご理解いただくため、自治会毎に説明会を行ってまいります。



【協議会の役割】

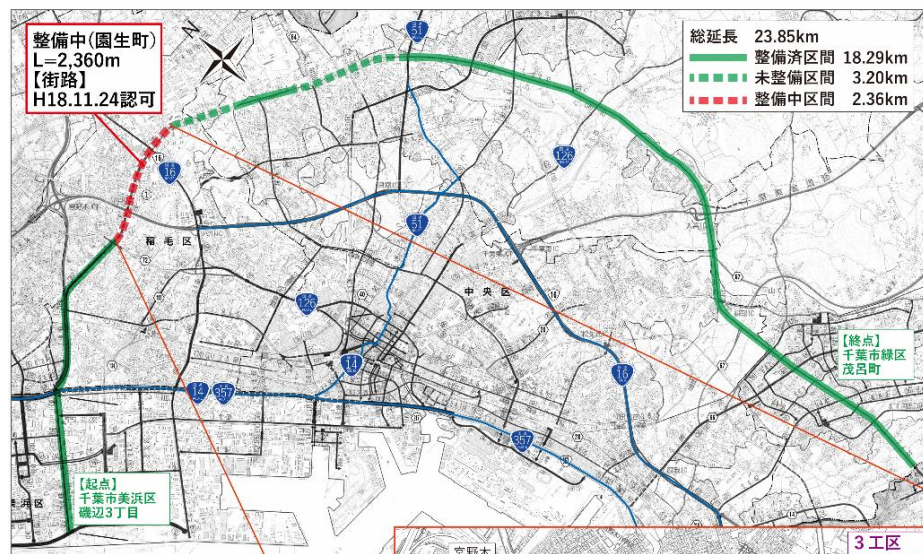
2 (都) 磯辺茂呂町線とは？

都市の交通網の骨格を担う道路のことです。本路線は、美浜区磯辺から緑区茂呂町までの延長約24kmの環状道路で1965年から整備を開始し、現在約77%となる18.29kmの区間の整備が完了しています。現在事業化している園生町地区は、園生町交差点から草野小学校付近までの延長2.36kmであり、この区間を3つの工区に分けて計画的な整備に取り組んでいます。

《路線整備の目的》

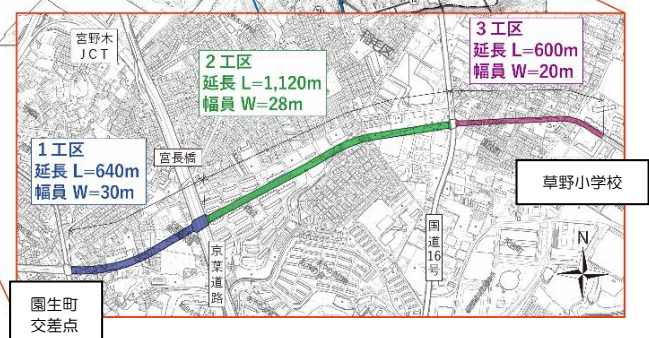
- ・中心市街地の混雑や渋滞の緩和
- ・都市内主要幹線道路のネットワークを強化（県内外との交流、連携）

●整備区間全体図



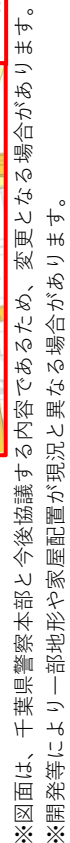
●用地取得率

		令和3年3月末	令和4年3月末
工区単位	1工区	62%	66%
	2工区	57%	65%
	3工区	23%	32%
全体		53%	59%

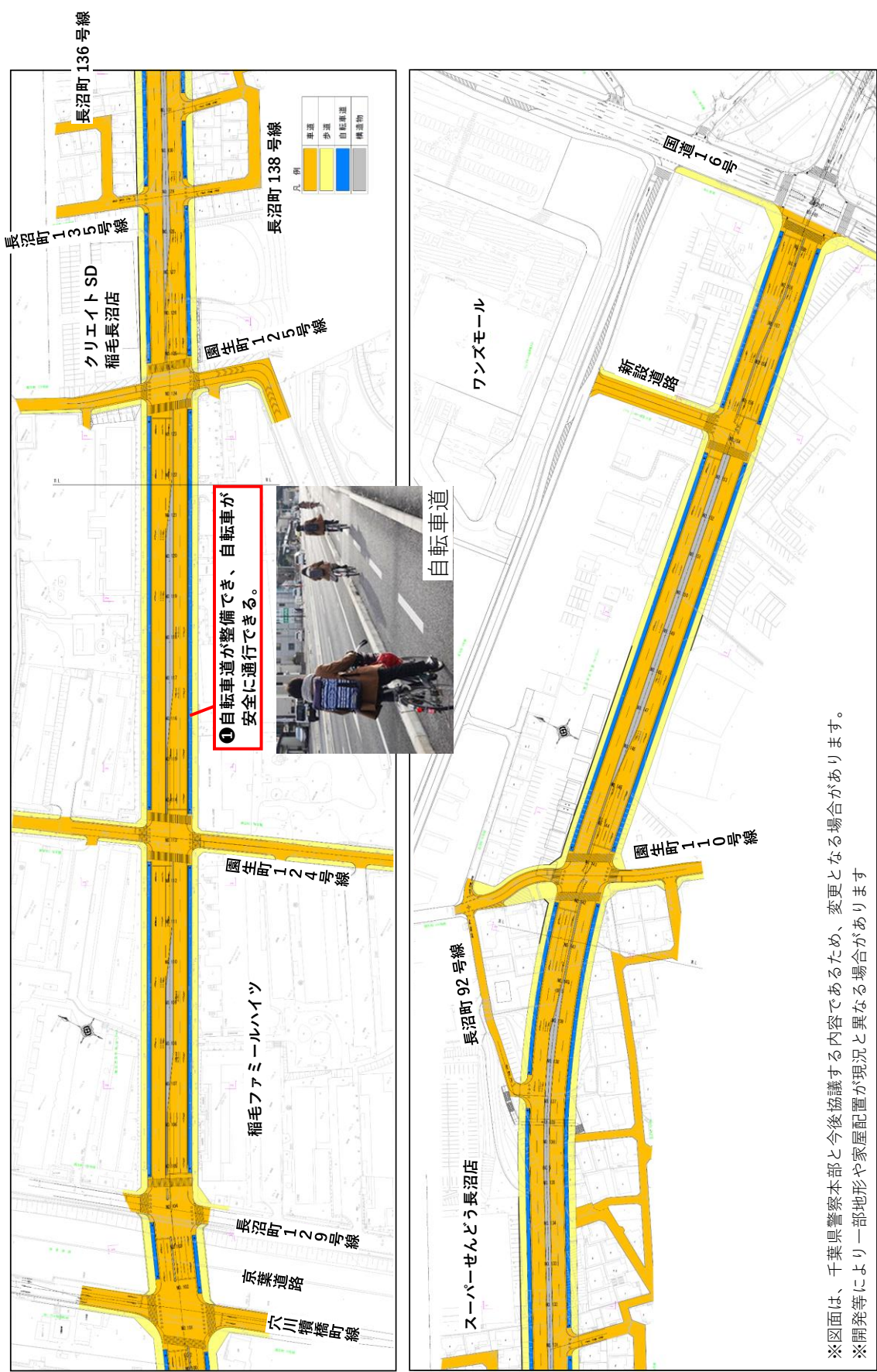


○2工区の道路構造について、「内側2車線が地下」「4車線とも平面」での検討を行っています

●内側 2 車線が地下



● 4車線とも平面



○「内側2車線が地下」「4車線とも平面」のメリット・デメリットのまとめ

項目	内側2車線が地下	4車線とも平面
利便性	✕ ・地下区間は円滑に通行可能だが、周辺道路にはアクセス不可 ・地下区間のち上部は停車車両がある場合、通行不可 ・一部交差点が右左折しにくい	○ ・円滑さは劣るが、周辺道路にはアクセスしやすい ・停車車両がある場合も通行可能 ・交差点で右左折がしやすい
安全性	✕ ・車線変更時に車両交錯の可能性がある交差点がある ・自転車レーンなので安全性に劣る ・事故・災害時に救急活動ができない場合がある 	○ ・交差点における車両交錯の可能性は低い ・自転車道なので安全に通行可能 ・事故・災害時の課題は少ない 
環境への影響	○ ・大気、振動に関する影響は少ない。 ・騒音は排水性舗装をすれば環境基準以下	○ ・大気、振動に関する影響は少ない ・騒音は排水性舗装をすれば環境基準以下
整備期間	✕ ・整備期間が長い (4車線とも平面の約5倍かかる)	○ ・整備期間は短い
整備費用	✕ ・整備費用が高い (4車線とも平面の約2.7倍かかる)	○ ・整備費用は安い

4 協議会でいただいたご意見・ご質問の主なもの

- ・「新道路が自治会を分断しているので、横断に遠回りを強いる。自治会のコミュニケーションや環境・生活レベルを低下させるばかりか、弱い立場の人々にも決してやさしい行政ではない。近隣の住民以外の人々の意見も取り入れて検討していただきたい。」
- ・「4車線を地下化してほしいという意見の背景には、道路が整備されることによるコミュニティの分断に対する懸念がある。具体的にどのような対応を取ろうとしているのか」
- ・「計画道路自体に反対ではなく、地域住民の意見を取り入れていただき、相互で話し合い、よりよいまちづくりを約束していただきたい。」

※質問への回答は、第5回協議会資料、市のホームページからもご確認ください。

5 今後の取り組み

今後は、1工区・3工区における道路環境影響調査の結果報告について、令和4年3月に開催するみちづくり協議会にて報告します。

みちづくり協議会の資料は、市政情報室（千葉中央コミュニティセンター2F）や市ホームページでも公開いたします。

磯辺茂呂町線 整備

検索



こちらの QR コードでも URL を読み込めます

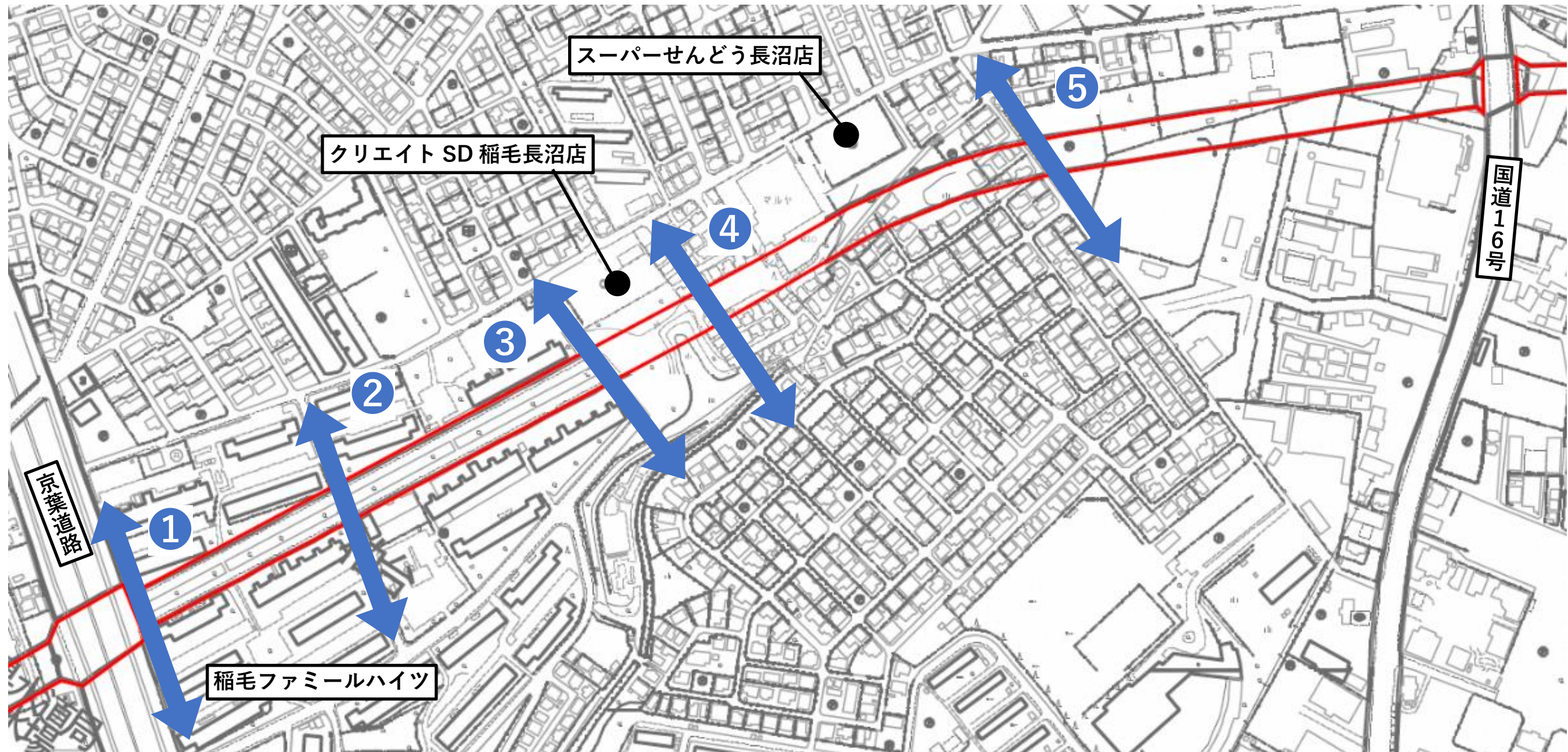
- （都）磯辺茂呂町線整備事業に関するお問い合わせ窓口
みちづくり協議会や事業に関するお問い合わせは千葉市建設局道路部街路建設課（千葉市役所6F）までご連絡ください。
- ★用地・補償に関すること
街路建設課用地班
TEL 043-245-5616
- ★工事に関すること
街路建設課特定街路整備班
TEL 043-245-5342



①-1 構造に関する検討状況の報告：信仰処理の交差点の検討

（都）磯辺茂呂町線を南北に往来するための横断歩道の検討

- 南北方向の往来がしやすいよう、信号処理の交差点を検討しています。
- 2工区には5箇所、信号処理を検討できる南北方向の動線があります。
- このうち①～③、⑤の箇所は高低差が無いため、交差点として横断歩道及び信号処理について警察と協議する予定です。
- ④の箇所は高低差があるため、中央分離帯を活用した南北方向の往来ができるよう、車両及び歩行者動線の確保に向け、警察と調整していきます。



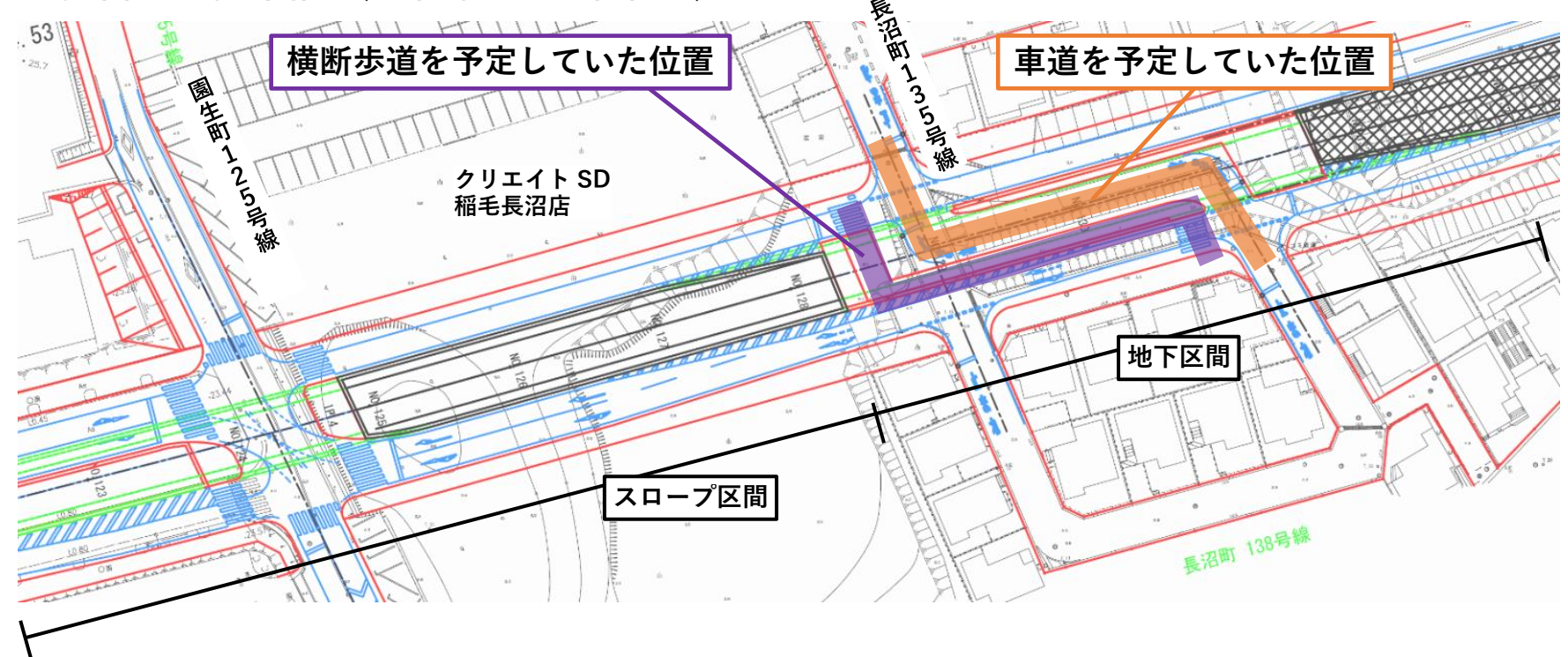
① - 2 構造に関する検討状況の報告：地域コミュニティの分断対策（交差点の検討）

（都）磯辺茂呂町線を南北に往来するための交差点の検討

1. 事業認可時の交差点形状

- 平成 18 年時点の事業認可時には、右図のように、車道・横断歩道ともに中央分離帯の上を通すことを予定していました。
- 交差点の形状としては、車道と横断歩道を鍵型にしています。

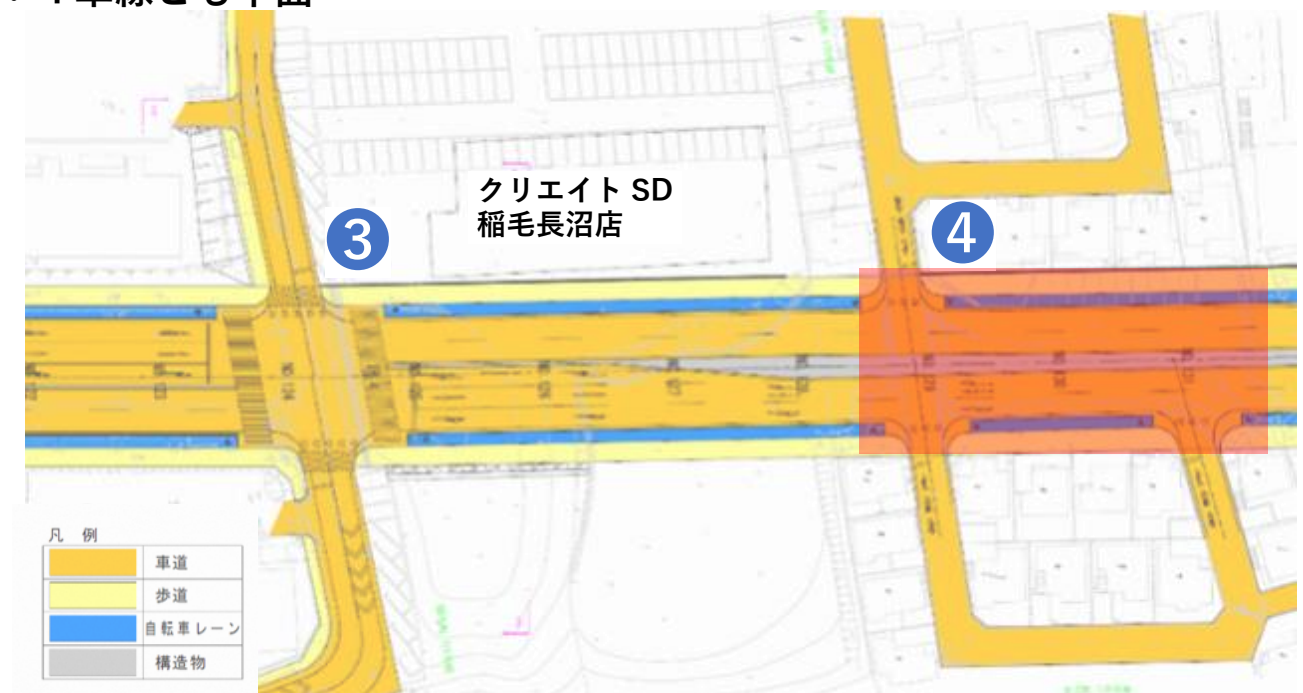
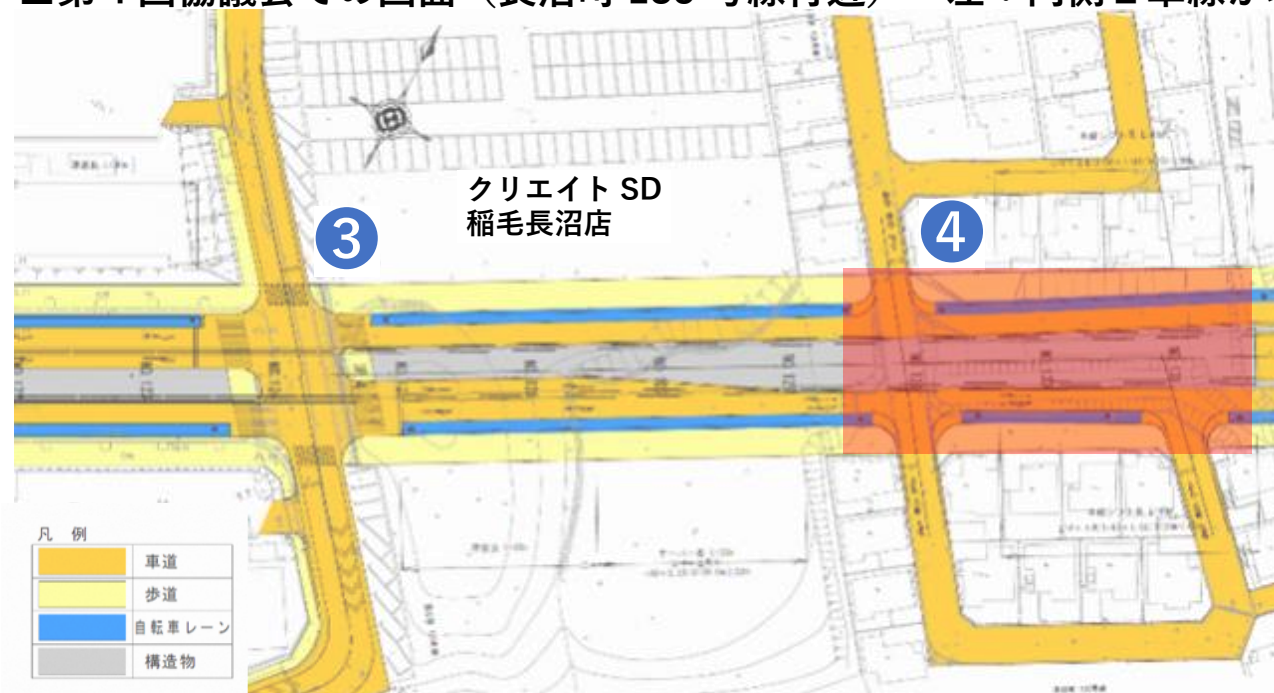
■事業認可時の図面（長沼町 135 号線付近）



2. ④の箇所の交差点の検討

- いずれの構造についても、④の箇所については以下の で示した範囲で信号処理の交差点を検討します。

■第 4 回協議会での図面（長沼町 135 号線付近） 左：内側 2 車線が地下、右：4 車線とも平面



凡 例

 	車道
 	歩道
 	自転車レーン
 	構造物

凡 例

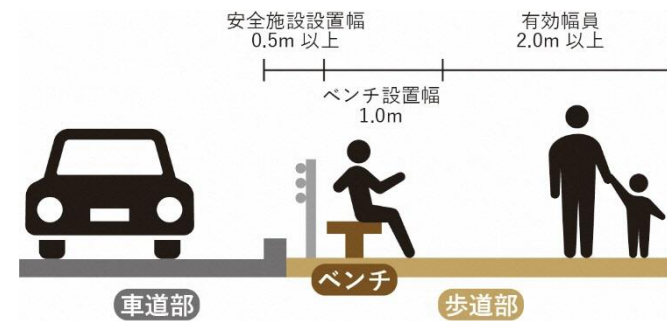
 	車道
 	歩道
 	自転車レーン
 	構造物

①- 3 構造に関する検討状況の報告：地域コミュニティの分断対策（滞留機能の設置）

（都）磯辺茂呂町線沿いで憩いの場をつくる検討

1. ベンチの設置を検討

○千葉市では、右図のとおり、歩行者の妨げにならないよう 2m 以上の幅員を確保した上で、防護柵等の境界とベンチを設置する 1.5m を確保できれば設置することができます。



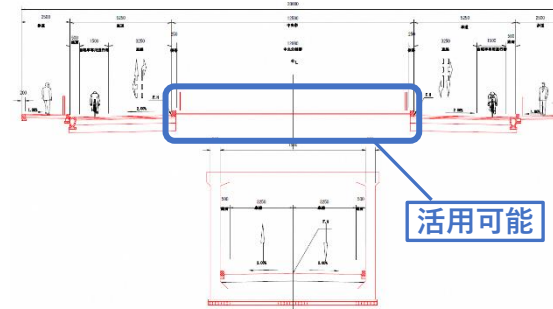
○ベンチを設置することで、歩道でひと休みしたり、くつろいだりすることができるようになり、コミュニティの場にもなり得ます。

○ただし、ベンチを設置した周辺では、話し声の大きさによっては家の中にも声が聞こえてくることや、ごみを捨てられる可能性があります。



2. 中央分離帯にポケットパークをつくる検討

○内側 2 車線が地下の場合、中央分離帯を活用し、ポケットパークのような休憩できるスペースが設置可能か検討しています。



○中央分離帯の幅員は 4 m～10m であり、上部空間を利用できる範囲は限定されます。

○右折時に対向車が見えにくくなる場合や歩行者が確認しにくくなるなど、安全性に課題があるため、ポケットパークの位置については交差点から離して設置するなど、検討が必要となります。



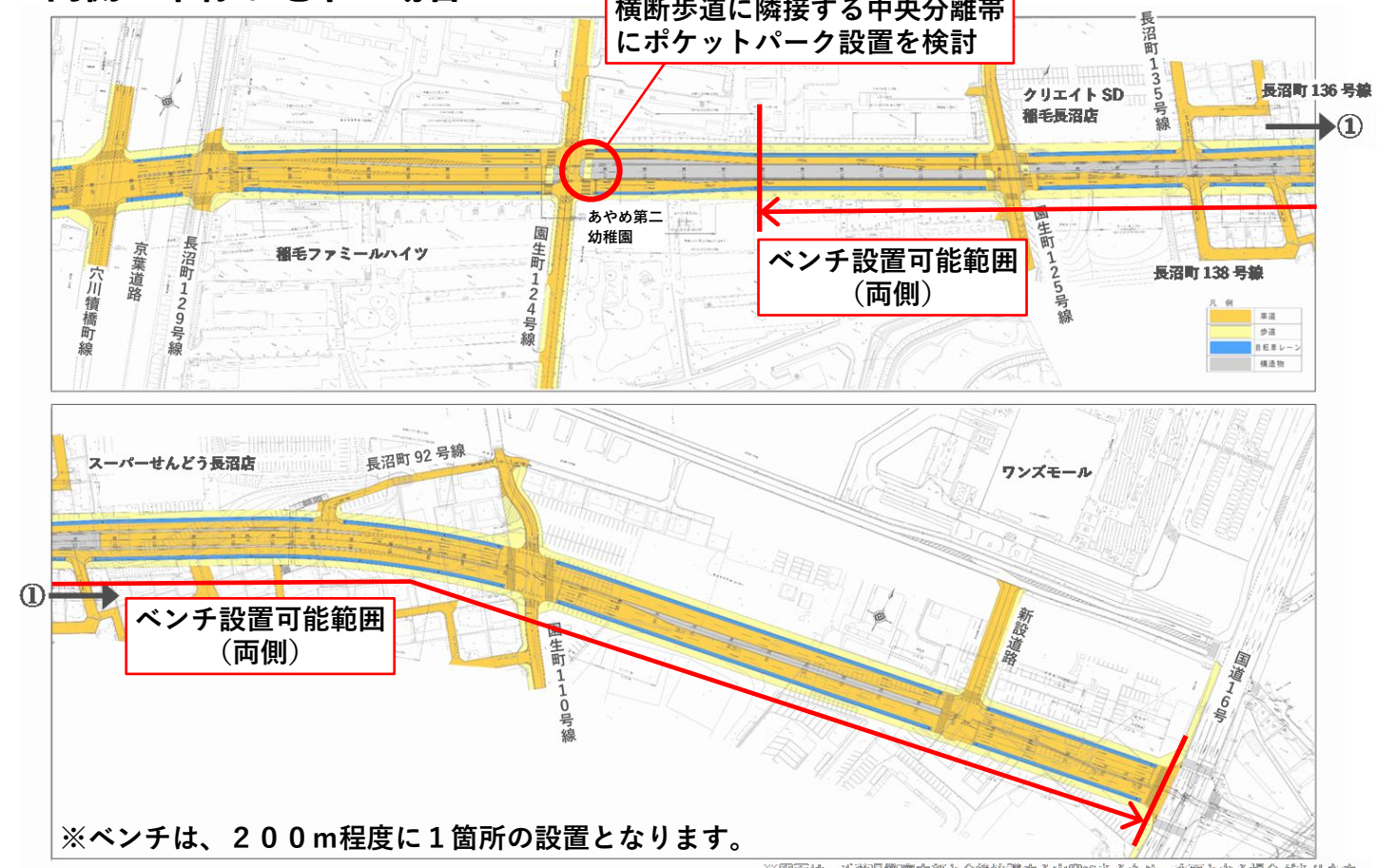
【イメージ写真】

- 内側 2 車線が地下の場合、中央分離帯にポケットパークの設置が検討可能。
- 内側 2 車線が地下の場合、広い範囲で歩道にベンチの設置が検討可能。
- 4 車線とも平面の場合、ベンチ設置可能箇所が限られる。

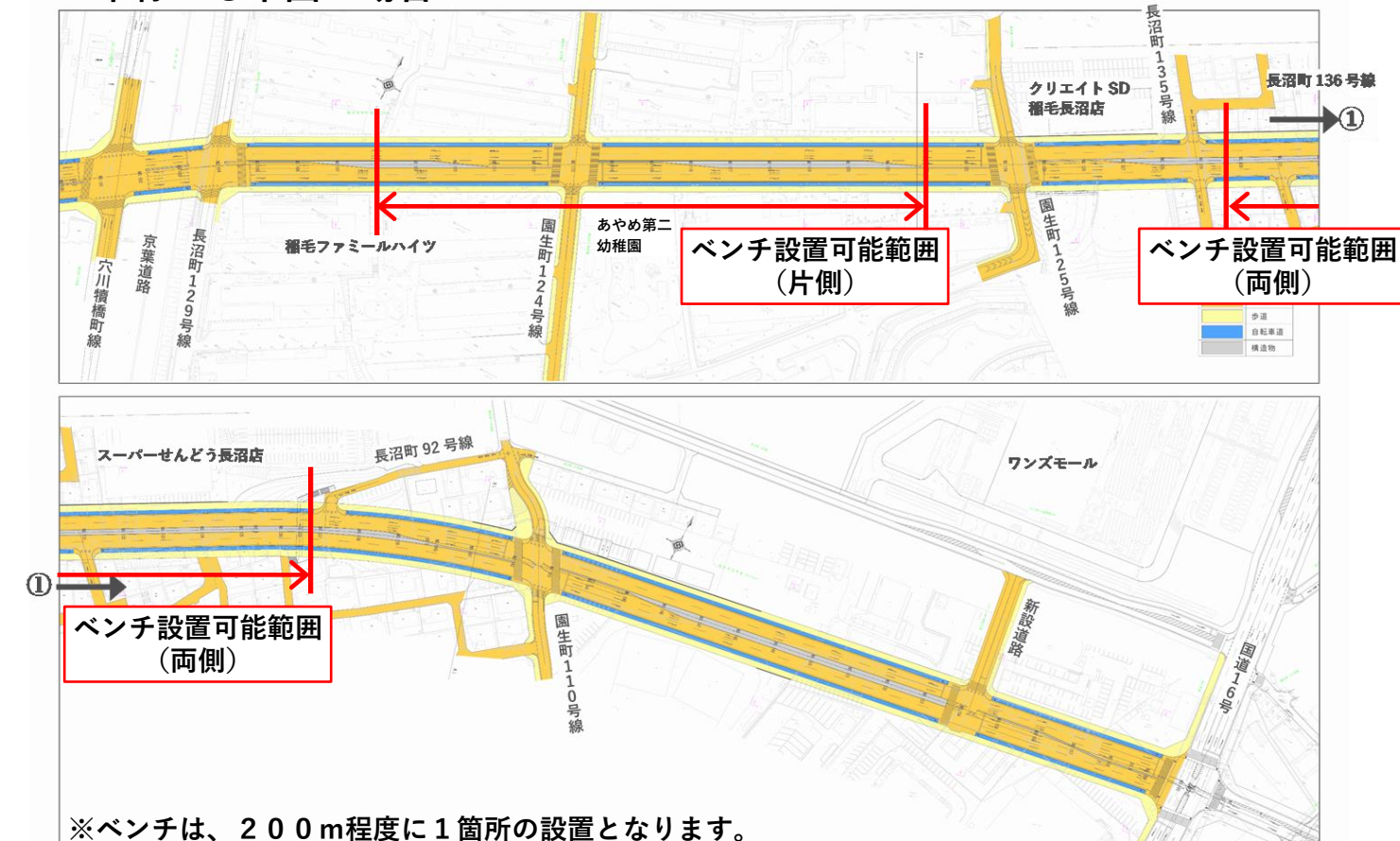
※ただし、「歩道のベンチ」と「停車帯」は幅員の関係で同時に整備することはできません。

「歩道のベンチ」「ポケットパーク」の設置可能範囲

■内側 2 車線が地下の場合



■4 車線とも平面の場合



※図面は、千葉県警察本部と今後協議する内容であるため、変更となる場合があります。
※開示等により一部地形や家屋配置が状況と異なる場合があります。

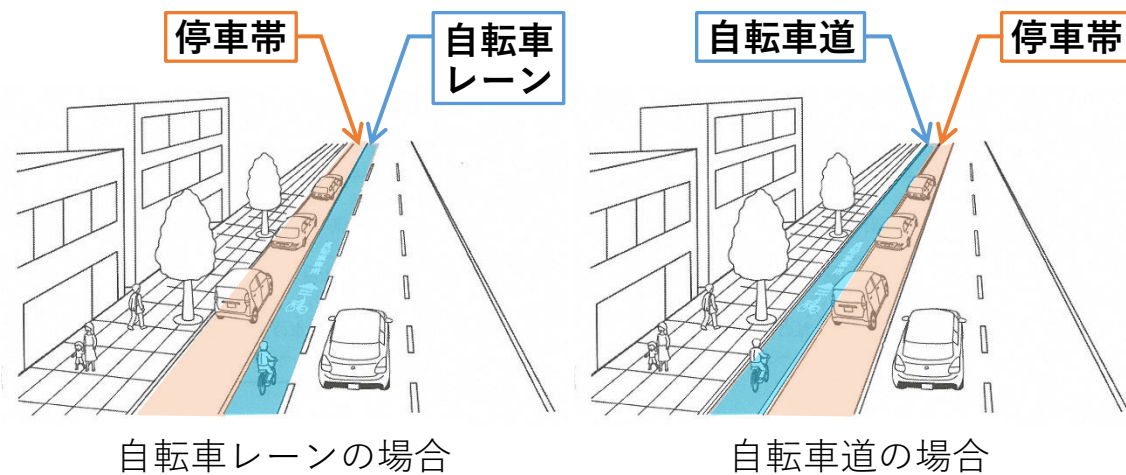
②構造に関する検討状況の報告：周辺地域の安全対策（停車帯の設置）

沿道施設の出入りのための停車スペースの検討

- 2工区では、稲毛ファミールハイツ区間の沿道に、幼稚園とデイサービスセンターが隣接しています。
- この2つの施設の出入りのため沿道に自動車を停車することが想定されるため、停車時に安全性を確保するための検討を行いました。

停車帯の検討

- 停車帯とは、自動車の通行を妨げないよう、車道の外側に設ける停車のためのスペースです。

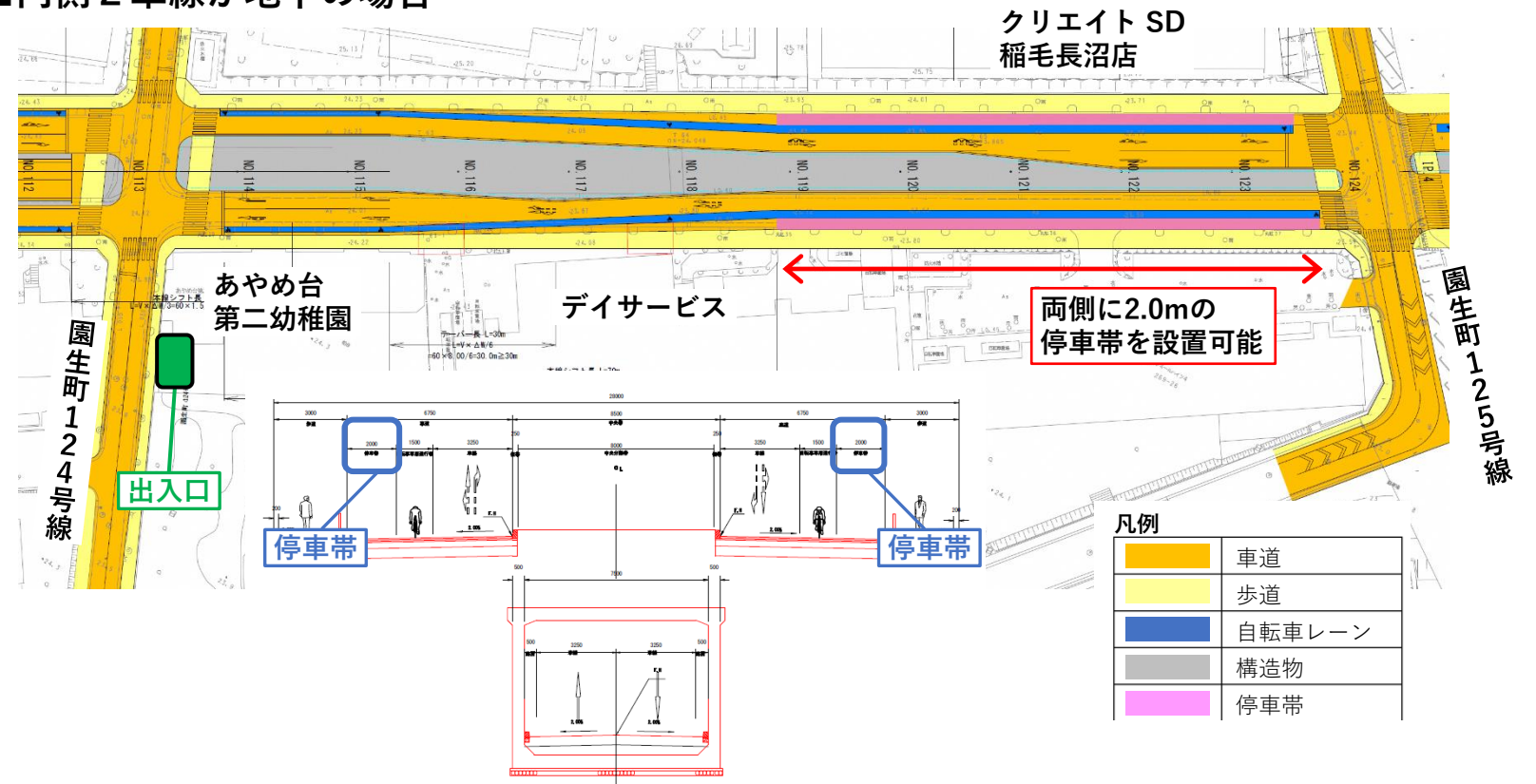


停車帯は、自転車レーンの場合は歩道側に設置されます（上左図）。自転車道の場合は車道側に設置されます（上右図）。そのため、右の図面でも、内側2車線の場合は歩道側に設置し、4車線とも平面の場合は車道側に設置しています。

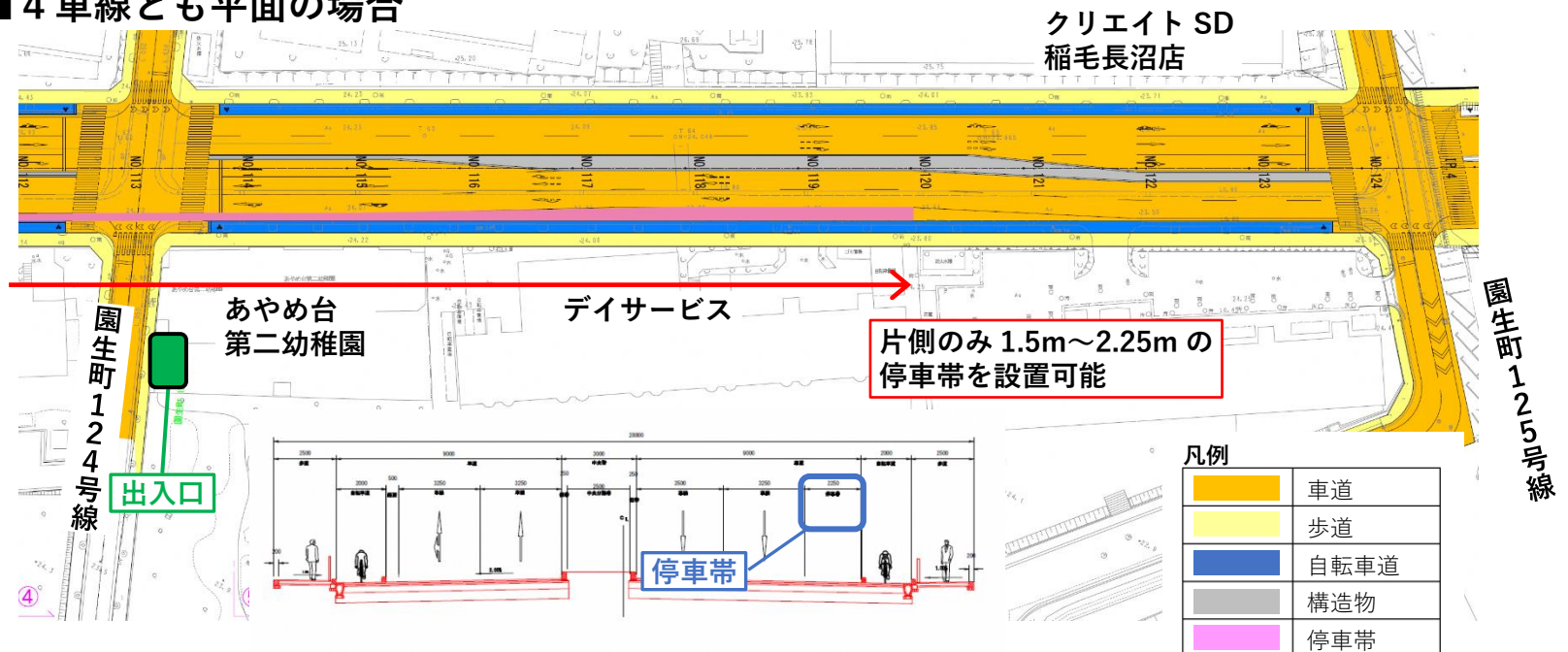
- 停車帯幅員は1.5m～2.5mとされています。ただし、自転車通行帯を設置する箇所では、2.0m以上であることが望ましいです。

沿道施設の出入りのための停車スペースの検討

■内側2車線が地下の場合



■4車線とも平面の場合



- 内側2車線が地下の場合、デイケアセンターの前から若干離れるものの、両側に2.0mの停車帯を設置可能。
 - 4車線とも平面の場合、デイケアセンター前に1.5m～2.25mの停車帯を設置可能。
- ※ただし、「歩道のベンチ」と「停車帯」は、幅員の関係で同時に整備することはできません。