磯辺茂呂町線（園生町地区）

みちづくりニュース

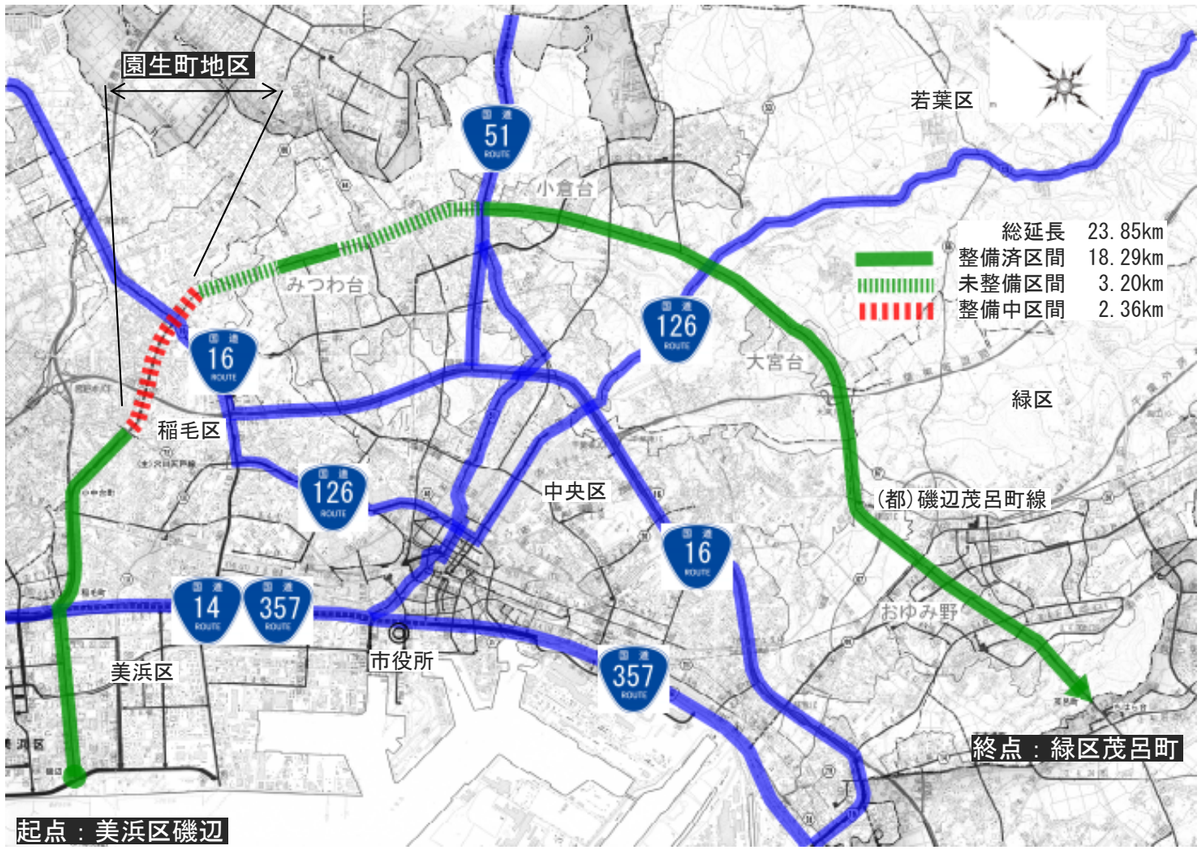
No. 1
2019. 10月

発行：千葉市建設局
道路部街路建設課

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。
現在千葉市では、都市計画道路磯辺茂呂町線の整備を進めています。
磯辺茂呂町線は、美浜区磯辺から緑区茂呂町まで、千葉市の最も外側を通る総延長２３．８５ｋｍの「環状道路」で、国道１６号や国道１２６号などの「放射道路」を連絡する重要な幹線道路です。（図１）（「環状道路」「放射道路」の説明は、５ページをご覧ください。）

稲毛区園生町を通過する「園生町地区」は、平成１８年１１月から事業に着手し、現在用地取得を進めています。
この度、園生町地区の事業進捗状況や今後の予定などについて情報提供するため、園生町地区に関連する町内自治会の代表の方、付近を運行ルートとして事業展開する京成バス（株）の代表の方にお集まりいただき、令和元年１０月６日（日）に草野公民館にて説明会を開催しましたのでお知らせします。

１　磯辺茂呂町線の概要



（図１）磯辺茂呂町線の概要と整備状況

磯辺茂呂町線は、市街化の進展に合わせて整備を進めてきました。
現在では、総延長２３．８５ｋｍのうち１８．２９ｋｍが整備済区間であり、その整備率は約７７％となっています。
整備中区間である園生町地区２．３６ｋｍが完成すると、整備率は約８７％となります。

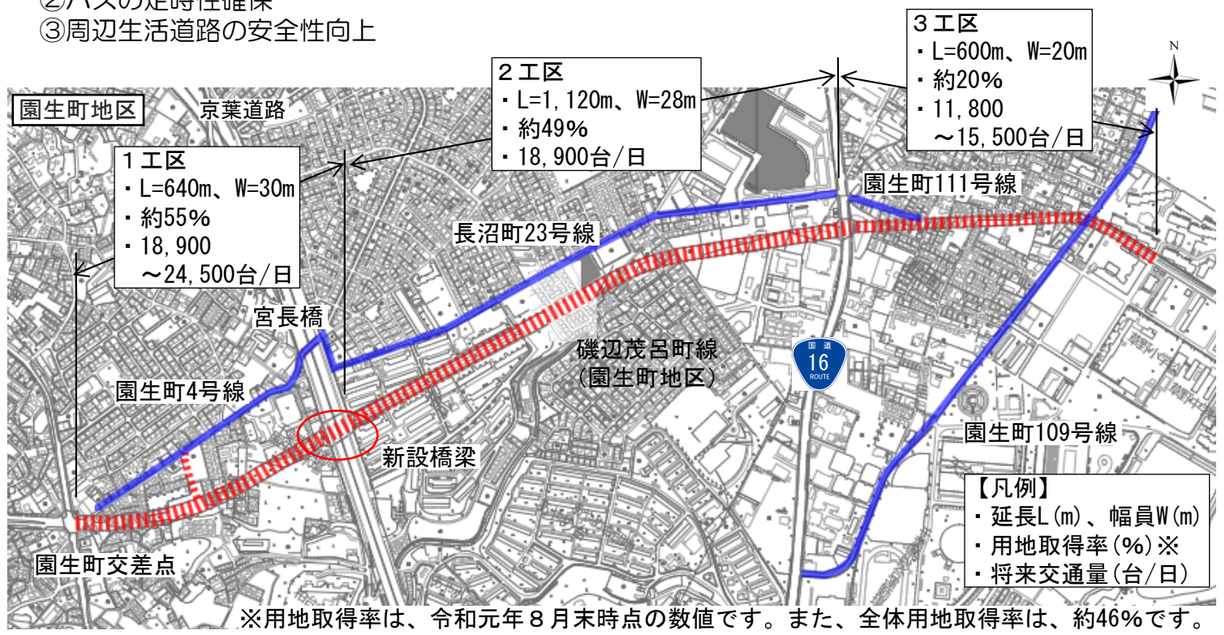
２　園生町地区の概要と事業進捗状況、整備効果

園生町地区は延長２．３６ｋｍあり、延長が長いことから、１工区から３工区まで区分けして整備を進めています。（図２）

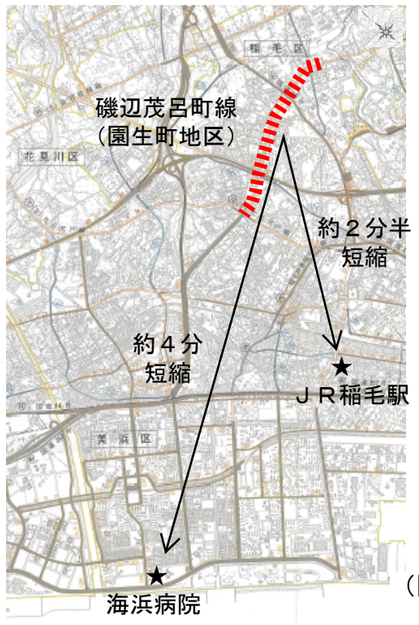
園生町地区の周辺生活道路（園生町４号線や長沼町２３号線など）では、現在右に示すような課題があります。

～周辺生活道路の課題～
☑幅員が狭く、車のすれ違いが困難
☑交通量が多く、特に通勤時間帯はバスが定時運行できない
☑宮長橋がいつも混んでいる
☑歩行者や自転車が車と接触する
特に雨の日は傘が車と接触する

園生町地区が完成すれば、周辺生活道路から磯辺茂呂町線へ通過交通が転換されることから、以下の整備効果があると考えています。
①医療施設、駅までの到着時間短縮
②バスの定時性確保
③周辺生活道路の安全性向上



※用地取得率は、令和元年８月末時点の数値です。また、全体用地取得率は、約46%です。



～園生町地区の整備効果～
①医療施設、駅までの到着時間短縮
２工区中心付近から、千葉市立海浜病院まで平均約４分、ＪＲ稲毛駅まで平均約２分半の到着時間の短縮が見込まれます。（左図）
また、救急車両の到着が早まることで生存率の上昇が期待できます。
②バスの定時性確保
現在、園生町４号線と宮長橋を運行ルートとする路線バスがありますが、特に通勤時間帯において運行の定時性確保が期待できます。
③周辺生活道路の安全性向上
園生町４号線や長沼町２３号線を抜け道として利用している通過車両は、約７割減ると想定しており、園生町地区の完成によりこれらの生活道路の安全性向上が期待できます。

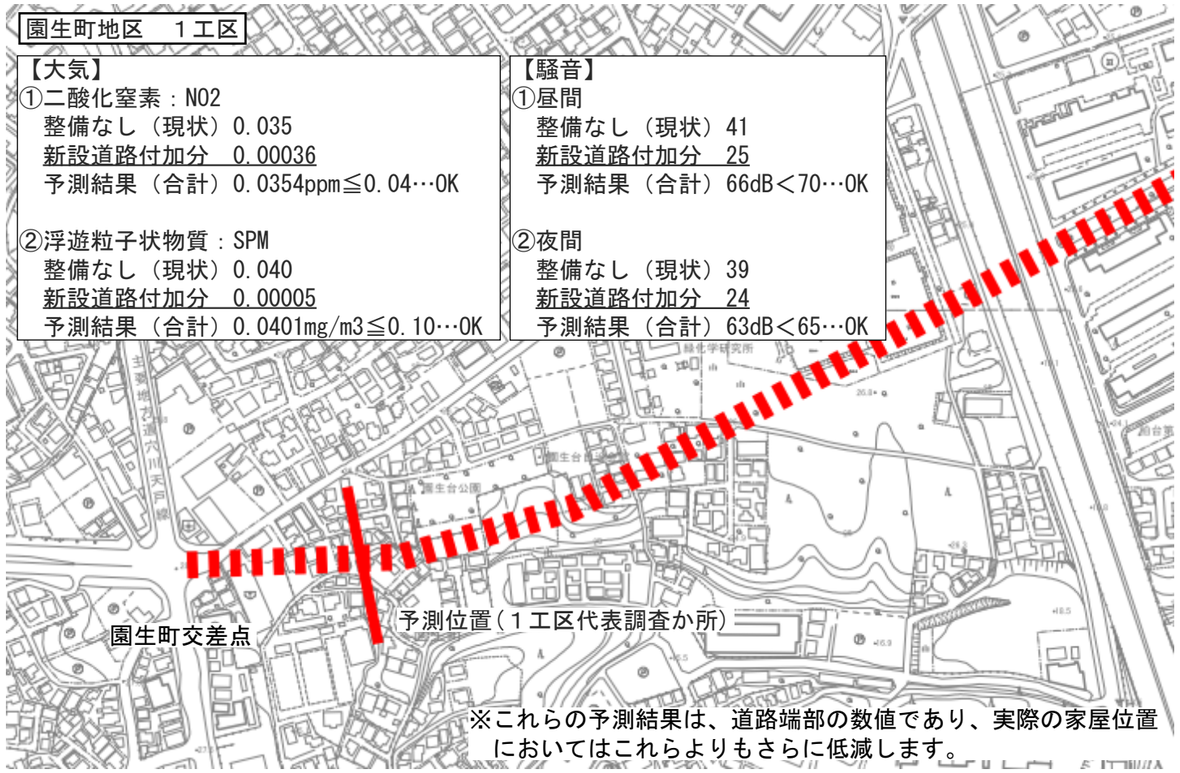
（図２）園生町地区の概要と整備効果

3　１工区における道路環境影響調査の結果

１工区において、将来交通量をもとに、大気と騒音に対する環境影響調査（道路が開通したときの将来予測）を実施しました。（図３）

予測結果は、大気・騒音ともに環境基準を満たすものでした。（用語や環境基準の詳細は、５ページをご覧ください。）

なお、調査に当たっては、「大気」「騒音」それぞれの環境専門分野の学識経験者（大学教授）にアドバイスをいただきながら実施しました。



（図３）１工区における環境影響調査結果

4　２工区における道路環境影響調査の実施

今年度、１工区と同様の内容で、２工区の環境影響調査（大気・騒音）を実施します。

【代表調査か所の考え方】
環境影響調査（将来予測）を実施するときの代表調査か所の選定方法は次のとおりです。

①断続的に測定を行うことができる地点
②住宅近傍及び特定の発生源による騒音が発生している地点を除く
③ビル風等により、風の乱れの影響がある地点を除く

この考え方は１工区と２工区の共通事項です。
稲毛ファミールハイツ区間は高層住宅によるビル風の影響が考えられることから、２工区では代表調査か所のほか、稲毛ファミールハイツ区間においても調査を実施します。

4　（仮）磯辺茂呂町線（園生町）みちづくり協議会の設立について

昨年度、各自治会へ個別に事業進捗の報告をいたしましたが、その結果、各自治会間の情報量に差が生じており、令和元年１０月６日（日）に全体説明会を開催させていただきました。

今後は、市からの一方的な情報提供ではなく、関係自治会や京成バスの方にも参加いただき、ご意見を伺いながら、協同でみちづくりを進めていきたいと考えています。

その手段として、「協議会」の設立を提案いたしました。

今回参加いただきました皆さまからご理解が得られましたので、協議会を設立することとし、以後、事業進捗に合わせて継続して開催したいと考えております。

協議会の資料や結果については、ホームページなどでの公開やニュース発行により、沿道地域の皆さまに情報発信したいと考えております。

あわせて、みちづくりに係る皆さまのご要望を踏まえながら事業を進めたいと考えておりますので、引き続きご協力をお願いいたします。

※工区固有の課題（生活道路の機能回復や高低差など）に対しては、工区ごとに対応いたします。

第１回協議会は、令和２年３月上旬頃を予定したいと考えています。

【協議会構成メンバー（案）】
①第６、２５、４１地区町内自治会連絡協議会会長
②関係自治会代表者
③バス事業者（京成バス株式会社）
④学識経験者

5　全体説明会でいただいたご意見・ご質問の主なもの

- 「新たにできる交差点には信号機が設置されるのか。」
- 「道路整備後も周辺で生活していく住民に対する生活環境影響（地域分断など）への対応についても、十分な検討をお願いしたい。」
- 「磯辺茂呂町線と今の生活道路はどのように接続するのか。」
- 「高低差はどれくらい生じるのか。」
- 「道路はどのような構造になるのか。」
- 「交通振動はどれくらい発生するのか。」

（市の対応方針）
⇒皆さまからいただいたご意見やご質問に対しまして、検証を重ね、皆さまの不安をひとつでも多く解消できるよう、丁寧に説明してまいります。

今回開催しました全体説明会の資料と説明会議事録は、市政情報室（千葉中央コミュニティセンター２Ｆ）で閲覧いただけます。
※今後ホームページでも公開いたします。

また、この説明会の内容に限らず、磯辺茂呂町線整備事業に関するお問い合わせは、街路建設課担当までご連絡ください。

●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）
★用地・補償に関すること
用地班
TEL　043-245-5616
★工事に関すること
特定街路整備班
TEL　043-245-5342

千葉市 CHIBA CITY　千葉開府 since 1126 Road to 900

「環状道路」と「放射道路」

「放射道路」とは、「都心の中心地域から、市街地や周辺都市に向かって放射状に延びた道路」のことをいいます。

「環状道路」とは、「放射道路をリング状に連絡する道路」のことをいいます。

環状道路が放射道路など他の道路と接続することで、交通の分散導入を促し、スムーズな交通を実現します。

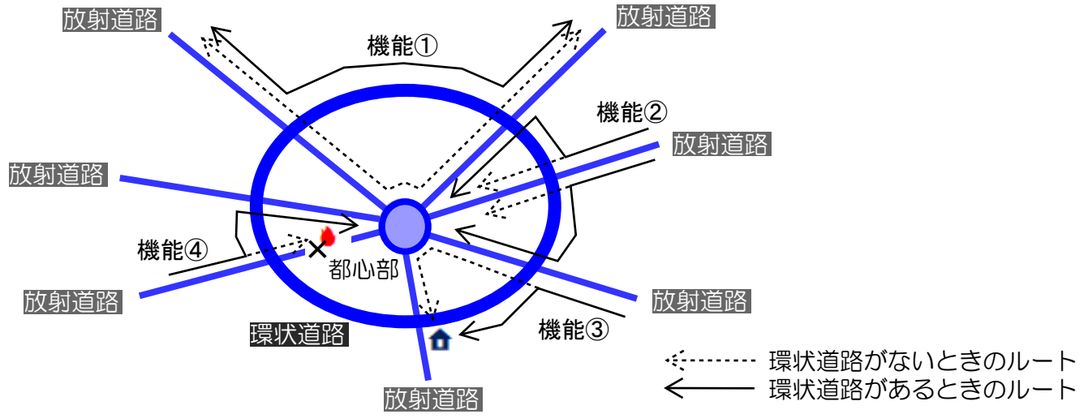
環状道路には、次の機能があります。

機能①　通過交通の都心部への流入を抑制
⇒都心部に用のない通過するだけの交通の流入を抑制し、混雑を緩和します。

機能②　郊外から都心部への交通を分散導入
⇒郊外から都心部へ流入する交通を分散導入させることにより、交通の円滑化を図ります。

機能③　周辺地域間のスムーズな移動
⇒環状道路の整備によって、わざわざ遠回りすることなく、直接的に地域間の移動ができるようになります。

機能④　災害時などにおける迂回路の確保
⇒災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに迂回することができます。



（図４）環状道路と放射道路のイメージ

大気の汚染に係る環境基準

●「環境基準」と「環境目標（千葉市）」

「環境基準」とは、「人の健康の保護及び保全のうえで維持されることが望ましい基準として、終局的に、大気をどの程度に保つことを目標に施策を実施していくのかという目標を定めたもの」のことをいいます。

「環境基準」は、“維持されることが望ましい基準”であり、行政上の政策目標です。これは、人の健康等を維持するための最低限度としてではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標として、その確保を図っていこうとするものです。（出典：環境省ホームページ）

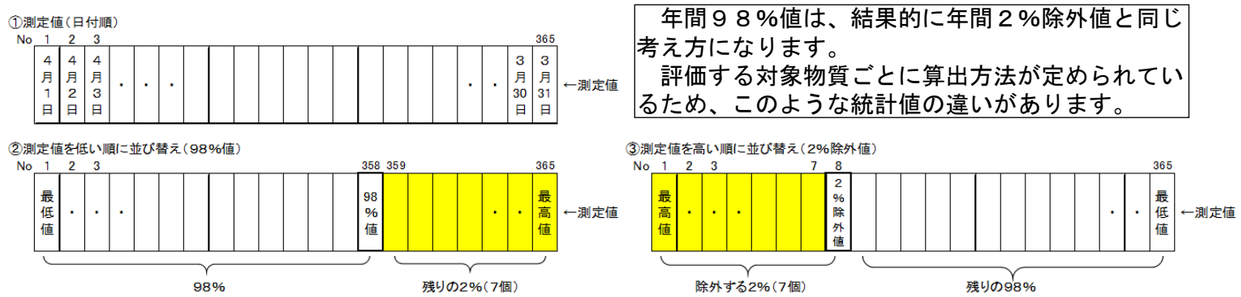
「環境目標」とは、「本市の環境基本計画に掲げる定量目標の中で、大気・水質・騒音・有害化学物質・地下水・土壌の項目について、環境基準等を参考に達成すべき目標として設定したもの」のことをいいます。（出典：千葉市環境基本計画　平成２３年３月）

●測定結果の評価方法（「短期的評価」と「長期的評価」）

環境に関する測定結果の評価方法には、「短期的評価」と「長期的評価」があります。

「短期的評価」⇒１時間または１日を通した測定結果で評価します。（１時間値、１日平均値）
- 「１時間値」とは、「正時（００分）から次の正時までの１時間の間に得られた測定値」のことをいいます。１日で２４個のデータが得られます。
- 「１日平均値」とは、「１時間値を１日分（１時から２４時まで）合計し、２４（時間）で除した値」のことをいいます。

「長期的評価」⇒年間を通した測定結果で評価します。（年間９８%値、年間２%除外値）
- 「年間９８%値」とは、「１年間の測定を通じて得られた１日平均値のうち、低い方から数えて９８%目（例えば、年間有効測定日が３６５日の場合には３５８（＝３６５×０．９８）番目）に当たる値」のことをいいます。
- 「年間２%除外値」とは、「１年間の測定を通じて得られた１日平均値のうち、高い方から数えて２%の範囲にある測定値を除外した後の最高値」のことをいいます。



年間９８%値は、結果的に年間２%除外値と同じ考え方になります。
評価する対象物質ごとに算出方法が定められているため、このような統計値の違いがあります。

（図５）年間９８%値と年間２%除外値のイメージ

●環境影響調査（大気）における将来予測の対象物質と「環境基準」及び「環境目標」

『大気汚染防止法施行令第４条』において、一酸化炭素のほか４物質を自動車排出ガスに含まれる物質と定義しています。

また、『自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減などに関する特別措置法』（自動車ＮＯｘ・ＰＭ法）において、窒素酸化物や粒子状物質による大気汚染が著しい都市部での大気環境の改善を目指すため、首都圏等にある市区町村を対策地域に指定し、千葉市はこの対策地域に含まれております。

以上のことから、磯辺茂呂町線の整備に関して、大気における将来予測の対象物質は「二酸化窒素（ＮＯ２）」と「浮遊粒子状物質（ＳＰＭ）」といたしました。

【自動車排出ガス】　　【将来予測対象物質】
①一酸化炭素（ＣＯ）
②炭化水素（ＨＣ）
③鉛化合物（Ｐｂ）
④窒素酸化物（ＮＯｘ）　⇒　二酸化窒素（ＮＯ２）
⑤粒子状物質（ＰＭ）　⇒　浮遊粒子状物質（ＳＰＭ）
自動車ＮＯｘ・ＰＭ法

千葉市では、自排局（自動車排出ガスの影響を把握する測定局）において測定した、①一酸化炭素（ＣＯ）、④二酸化窒素（ＮＯ２）、⑤浮遊粒子状物質（ＳＰＭ）及び微小粒子状物質（ＰＭ２．５）の測定結果を毎年公表しています。
なお、全ての測定結果は、環境基準と千葉市環境目標値を満たしています。

二酸化窒素（ＮＯ２）
自動車などの発生源からは、大部分が一酸化窒素（ＮＯ）として排出されますが、大気中で酸化されて二酸化窒素（ＮＯ２）になります。
高濃度で呼吸器に悪い影響を与えるほか、酸性雨や光化学オキシダントの原因物質になるといわれています。

浮遊粒子状物質（ＳＰＭ）
大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が１０μｍ以下のものをいい（２．５μｍ以下のものをＰＭ２．５という。）、ディーゼル車の排出ガス中に含まれる黒煙などが該当します。
大気中に長時間留まり、高濃度で肺や気管などに沈着して呼吸器に悪影響を与えるほか、発がんのおそれが指摘されています。

（表１）環境基準及び環境目標とその評価手法

物質名	環境基準	千葉市環境目標値	評価方法	
			短期的評価	長期的評価
二酸化窒素（NO2）	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。	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	―	1日平均値の年間98%値が0.06ppm以下（市目標：0.04ppm以下）であること。
浮遊粒子状物質（SPM）	1時間値の1日平均値が0.10mg/m^{3}以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m^{3}以下であること。	同　左	1時間値が0.20mg/m^{3}以下であり、かつ、1日平均値が0.10mg/m^{3}以下であること。	1日平均値の年間2%除外値が0.10mg/m^{3}以下であり、かつ、1日平均値が0.10mg/m^{3}を超えた日が2日以上連続しないこと。