

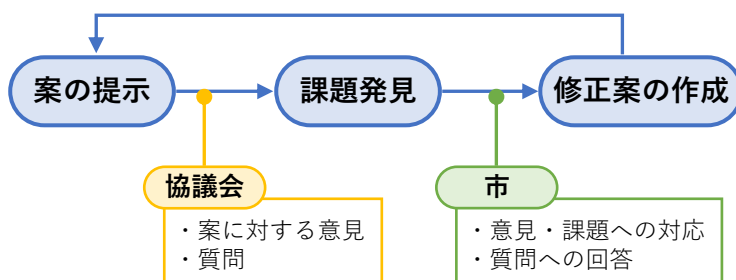
日ごろから、千葉市の道路行政にご協力いただきありがとうございます。

(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3回協議会の内容である「道路構造の検討」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】

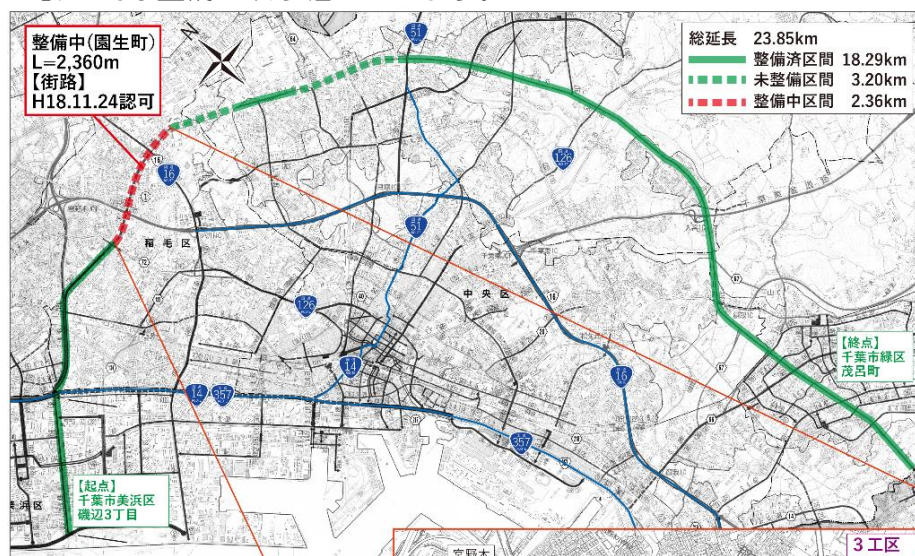
2 (都) 磯辺茂呂町線とは？

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》

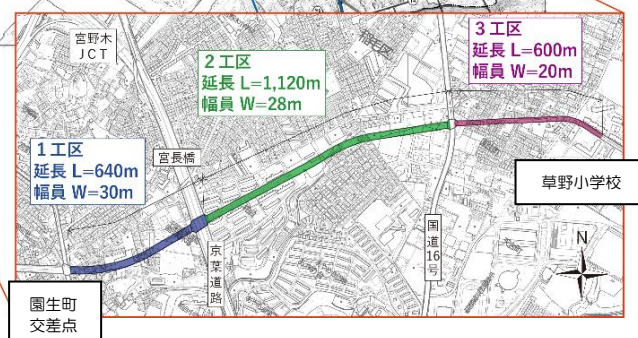
- ・中心市街地の混雑や渋滞の緩和
- ・都市内主要幹線道路のネットワークを強化（県内外との交流、連携）

●整備区間全体図



●用地取得率

		令和3年3月末	令和3年12月末
工区単位	1工区	62%	65%
	2工区	57%	65%
	3工区	23%	32%
全体		53%	59%



3 道路構造に関する検討

○工事实施に向け、道路構造について検討を行っています

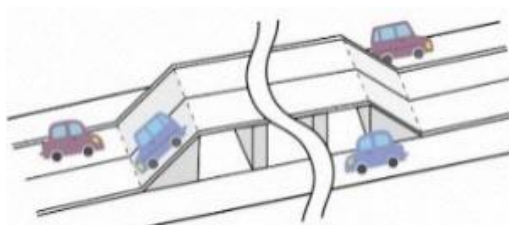
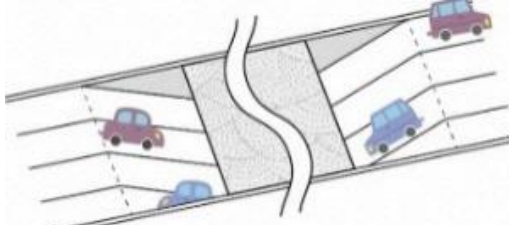
平成18年に事業が認可されてから、10年以上が経過しています。

また、用地取得が進み1工区の工事も近づくなか、最新の交通量や環境調査結果を元に、整備による周辺環境への影響を把握し、最適な道路構造を整備に反映させる必要があると考えています。

そこで、今回は現在考えられる5つの道路構造について、検討を行いました。

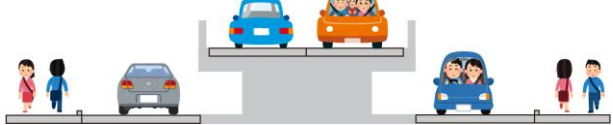
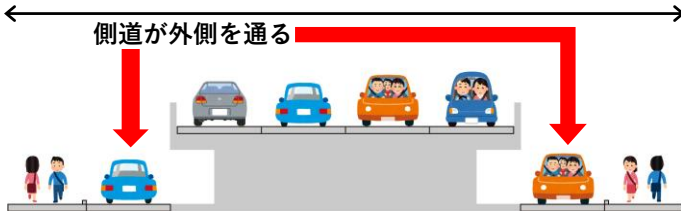
※3工区は計画交通量により2車線道路（片側1車線）、幅員を20mと決定しており、地下トンネル・高架構造は整備できません。

●考えられる道路構造

名称・イメージ図	概要	構造上の特徴
①4車線とも平面 	一般的な道路の構造 すべての車両が地上を通過	一般的な道路構造のため、工事期間は短く、維持管理も容易に行える。
②内側2車線が地下 	【内側2車線】 スロープから地下トンネル 【外側2車線】 地上を通り、周辺道路と接続	- 地下の区間は交差点がないため、円滑に通行できる。 - トンネル内での事故や冠水による交通遮断が懸念される。
③内側2車線が高架 	【内側2車線】 スロープから高架道路 【外側2車線】 地上を通り、周辺道路と接続	- 高架の区間は交差点がないため、円滑に通行できる。 - 交差点内の高架下において、車両が通行するための適切な高さを確保する必要がある。
④4車線とも地下 	【すべての車線】 スロープから地下トンネル ※トンネルの区間は両側に周辺道路と接続する側道を配置	- 地下の区間は交差点がないため、円滑に通行できる。 - トンネル内での事故や冠水による交通遮断が懸念される。
⑤4車線とも高架 	【すべての車線】 スロープから高架道路 ※高架道路の区間は両側に周辺道路と接続する側道を配置。	- 高架の区間は交差点がないため、円滑に通行できる。 - 交差点内の高架下において、車両が通行するための適切な高さを確保する必要がある。

●整備の可能性の検討

前述した①～⑤の道路構造が、1～2工区の都市計画道路幅員内において整備が可能かどうかの確認を行いました。（1工区：幅員30m、2工区：幅員28m）

名称	道路幅員に対する整備の可否	採用の可否	
①4車線とも平面	道路幅に収まる。 	1工区	○
		2工区	○
②内側2車線が地下	道路幅に収まる 	1工区	×
		2工区	○
③内側2車線が高架	道路幅に収まる 	1工区	×
		2工区	○
④4車線とも地下	2工区は道路幅に収まらない！ 	1工区	×
		2工区	×
⑤4車線とも高架	2工区は道路幅に収まらない！ 	1工区	×
		2工区	×



1工区では①、2工区では①、②、③の整備が可能となります。

●環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）などでの比較

2工区で整備可能な3つの構造（①4車線とも平面、②内側2車線が地下、③内側2車線が高架）について、事業認可時の構造である「②内側2車線が地下」を基準とし、表記の項目での比較を行いました。

名 称	項 目	評 価	内 容
① 4車線 とも 平面	環境（大気、 騒音、振動など）	○	・大気への影響は現在の状態とほぼ変化しない。 ・騒音は環境省基準内に収まる。（騒音を抑える舗装が必要） ・振動は環境省基準内に収まる。
	整備費用（概算）	◎	②と比べて安価となる。
	工期（概算）	◎	②と比べて格段に短くなる。
	その他	—	—
② 内側 2車線 が地下	環境（大気、 騒音、振動など）	基 準	・大気への影響は現在の状態とほぼ変化しない。 ・騒音は、地下トンネルを通る区間は標準的な舗装でも環境省基準内に収まる。 ・スロープ区間は、4車線とも平面に比べて若干騒音が大きい。（騒音を抑える舗装が必要） ・振動は環境省基準内に収まる。
	整備費用（概算）		比較をする上での標準
	工期（概算）		比較をする上での標準
	その他		・地下トンネルでは救急活動がしにくい場合がある。 ・豪雨時にはスロープ、地下トンネル区間で冠水が懸念される。
③ 内側 2車線 が高架	環境（大気、 騒音、振動など）	△	・大気への影響は現在の状態とほぼ変化しない。 ・一般的に高架の高さ以上の住宅において騒音が懸念される。 ・高架区間では日照が遮られ、景観も損なわれる。
	整備費用（概算）	○	②と比べてやや安価となる。
	工期（概算）	○	②と比べてやや短くなる。
	その他	—	・高架区間が短くスロープが連続するため、見通しが悪くなり、事故発生が懸念される。 ・高架区間では救急活動がしにくい場合がある。

●検討結果まとめ

各工区において、次の道路構造を採用・検討することとしました。

1 工区：4 車線とも平面

2 工区：4 車線とも平面、内側 2 車線が地下（継続検討）

※内側 2 車線が高架の案については、環境等への影響を考慮し採用せず

3 工区：2 車線が平面

4 環境影響調査の実施

前回までに、1、2工区の環境影響調査を実施し、「みちづくり協議会」にて結果を報告しています。引き続き、令和3年度は、1工区と3工区にて環境影響調査を実施し、結果の報告を予定しております。

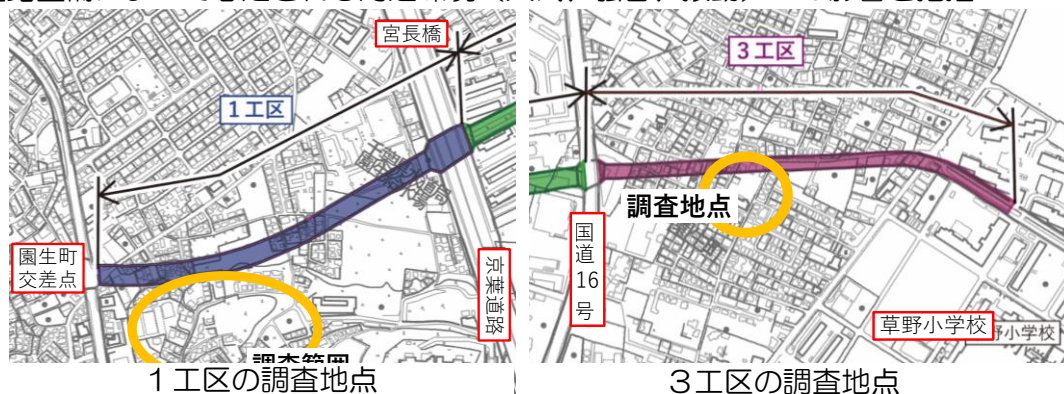
《環境影響調査の目的》

【1工区】

- ・道路整備に伴い、10m程度の擁壁を築造するため、現在のテレビ電波の状況を調査

【3工区】

- ・道路整備によって想定される周辺環境（大気、騒音、振動）への影響を把握



5 協議会でいただいたご意見・ご質問の主なもの

- ①「2工区の構造について、4車線を地下化とすることを検討いただきたい。4車線とも地下化することで、地上部は現行の道路を保持でき、緑地空間や自由通路設定による地域コミュニティの分断防止、安全・安心の確保が可能となる。」
- ②「市役所前の国道がアンダーパス（地下化）をつくっているが、地下化は浸水等を考慮すると望ましくないのではないか。」
- ③「自治会との個別打ち合わせ・説明会の機会を設けてもらいたい。」
- ④「1工区は京葉道路の手前までとしてもらいたい。橋を跨ぎ、現行のバス通りとの接続方法、宮長橋交差点との渋滞回避策、当団地内の計画道路、一方通行の生活道路との接続など、検討すべき内容が多く、着工までには多くの時間が必要である。橋の構造・仕様が未決であり、橋脚強度（耐震構造・経時劣化・耐用年数）に問題はないか。」

※質問への回答は、第4回協議会資料、市のホームページからご確認ください。

6 今後の取り組み

今後は、2工区において継続検討となった2案（4車線とも平面、内側2車線が地下）について、整備費用と工事の工期を精査し、比較検討を行います。

1工区・3工区における道路環境影響調査の結果報告は、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

