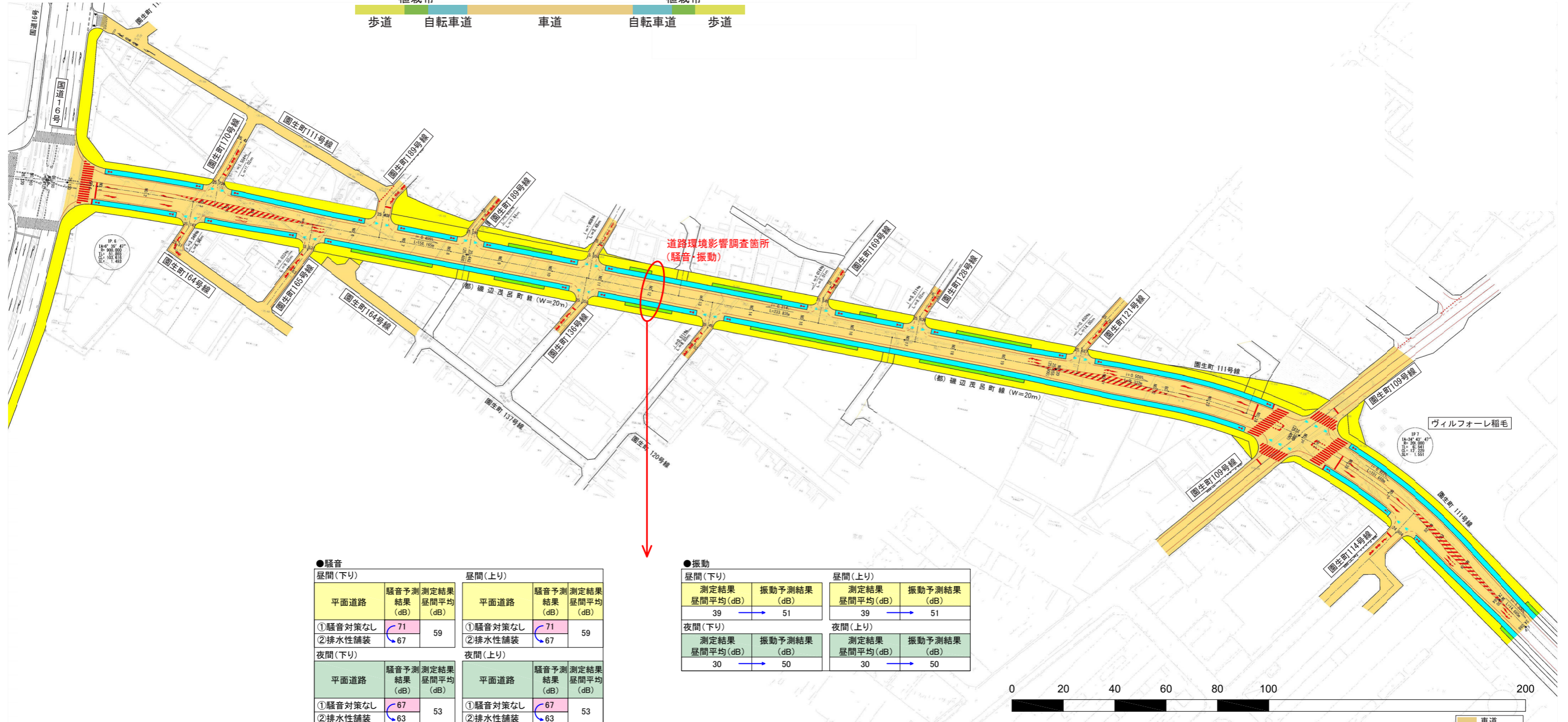
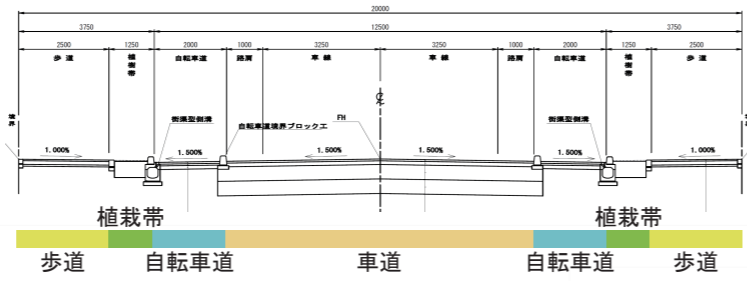


磯辺茂呂町線 3工区 計画平面図

●道路諸元

延長 600m 幅員 20m
 計画交通量 : 11,800~15,500台/日
 設計速度 : 60km/h
 車線数 : 2車線

●標準断面図



●騒音

昼間(下り)			昼間(上り)		
平面道路	騒音予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均 (dB)	平面道路	騒音予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均 (dB)
①騒音対策なし	71	59	①騒音対策なし	71	59
②排水性舗装	67	59	②排水性舗装	67	59
夜間(下り)			夜間(上り)		
平面道路	騒音予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均 (dB)	平面道路	騒音予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均 (dB)
①騒音対策なし	67	53	①騒音対策なし	67	53
②排水性舗装	63	53	②排水性舗装	63	53

要請限度	
昼間(8~19時)	夜間(19~8時)
70dB以下	65dB以下

●振動

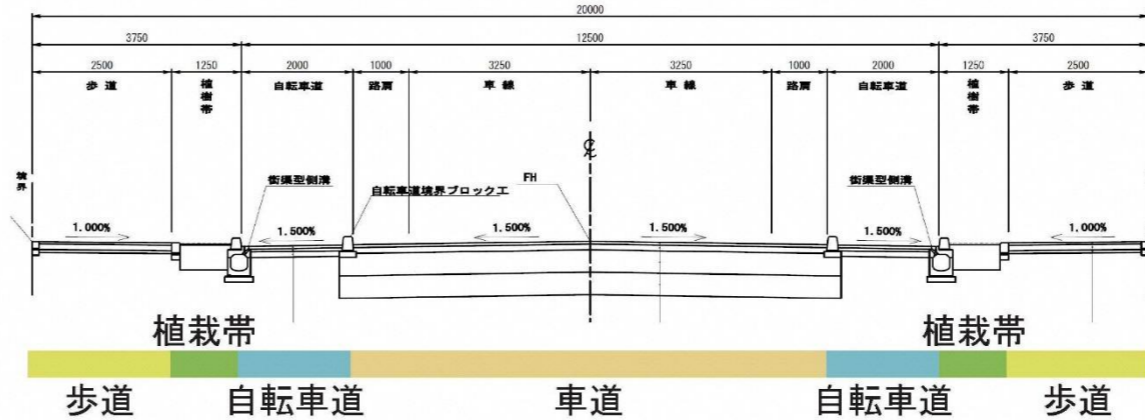
昼間(下り)		昼間(上り)	
測定結果 昼間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)
39	51	39	51
夜間(下り)		夜間(上り)	
測定結果 昼間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)	測定結果 昼間平均 (dB)	振動予測結果 (dB)
30	50	30	50

要請限度	
昼間(8~19時)	夜間(19~8時)
65	60

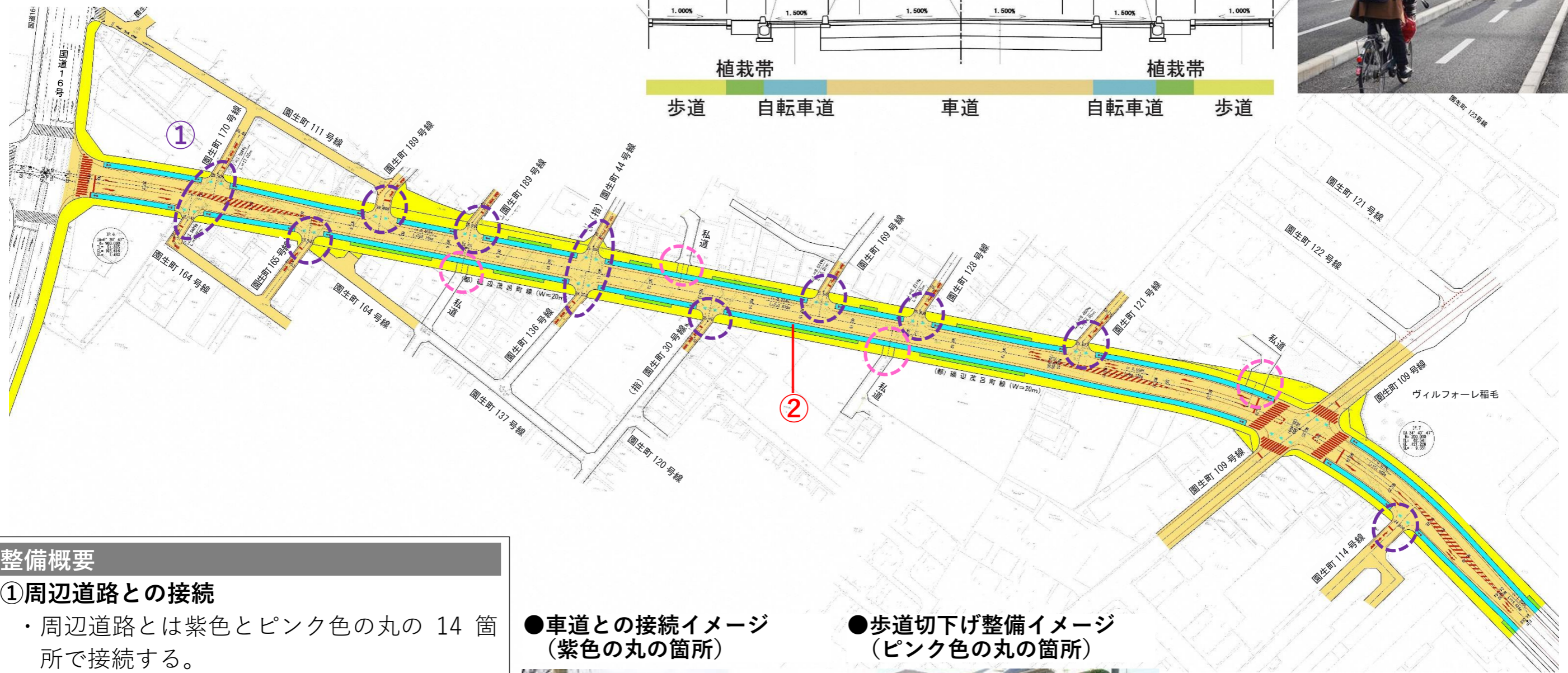
※図面は、千葉県警察本部と今後協議する内容であるため、変更となる場合があります。
 ※開発等により一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

3-② 3工区の整備イメージ 1/4

3工区 標準断面 (2車線平面)



●自転車道イメージ



整備概要

①周辺道路との接続

- ・周辺道路とは紫色とピンク色の丸の14箇所接続する。
- ・そのうちピンク色の丸のついた4箇所は歩道切り下げによる接続となる。

②自転車道の整備

- ・自転車が通行する空間は、車道と歩道を縁石で分離する自転車道として整備し、安全な走行空間を確保する。

●車道との接続イメージ (紫色の丸の箇所)



●歩道切下げ整備イメージ (ピンク色の丸の箇所)

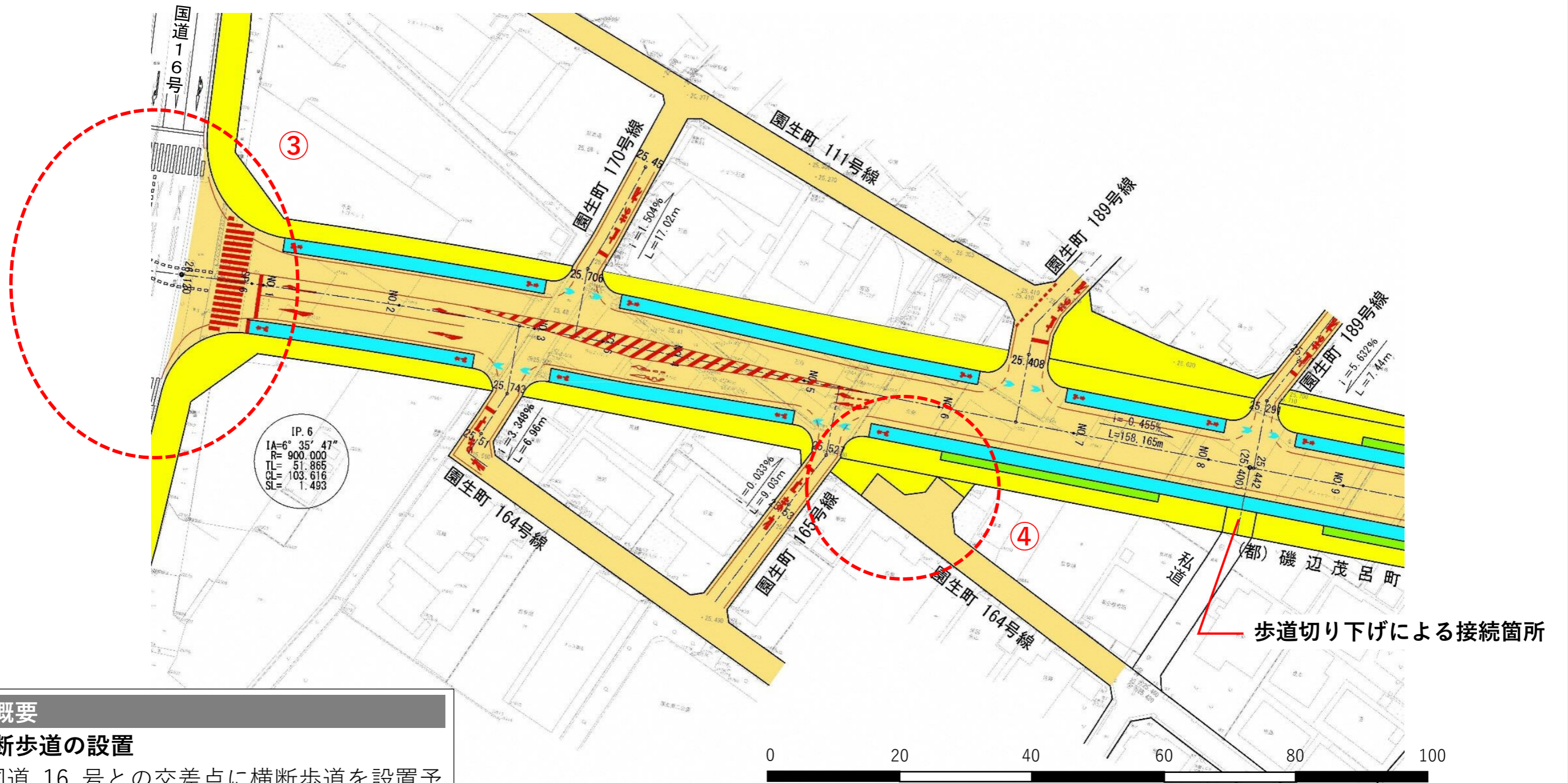


黄色	車道
緑	歩道
青	自転車道
薄緑	植栽帯

※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
 ※開発等により、一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

3-② 3工区の整備イメージ 2/4

● 3工区西側拡大図



整備概要

③横断歩道の設置

- ・ 国道 16 号との交差点に横断歩道を設置予定。

④園生町 164 号線の整備

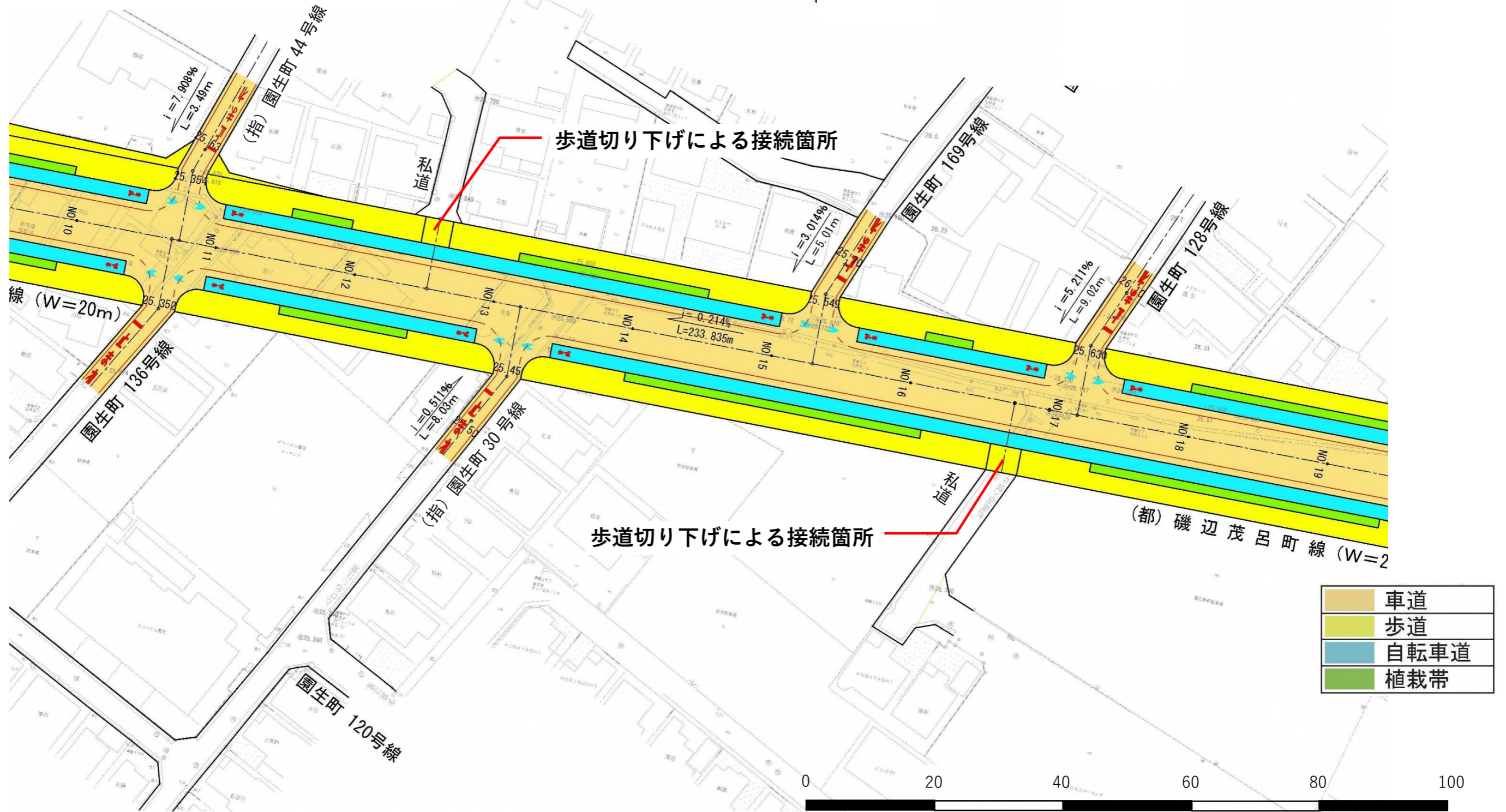
- ・ 園生町 164 号線は、165 号線と磯辺茂呂町線の接続箇所に近いことから、接続手前での行き止まり道路として、旋回できるスペースの整備を検討。

車道
歩道
自転車道
植栽帯

※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
 ※開発等により、一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

3-② 3工区の整備イメージ 3/4

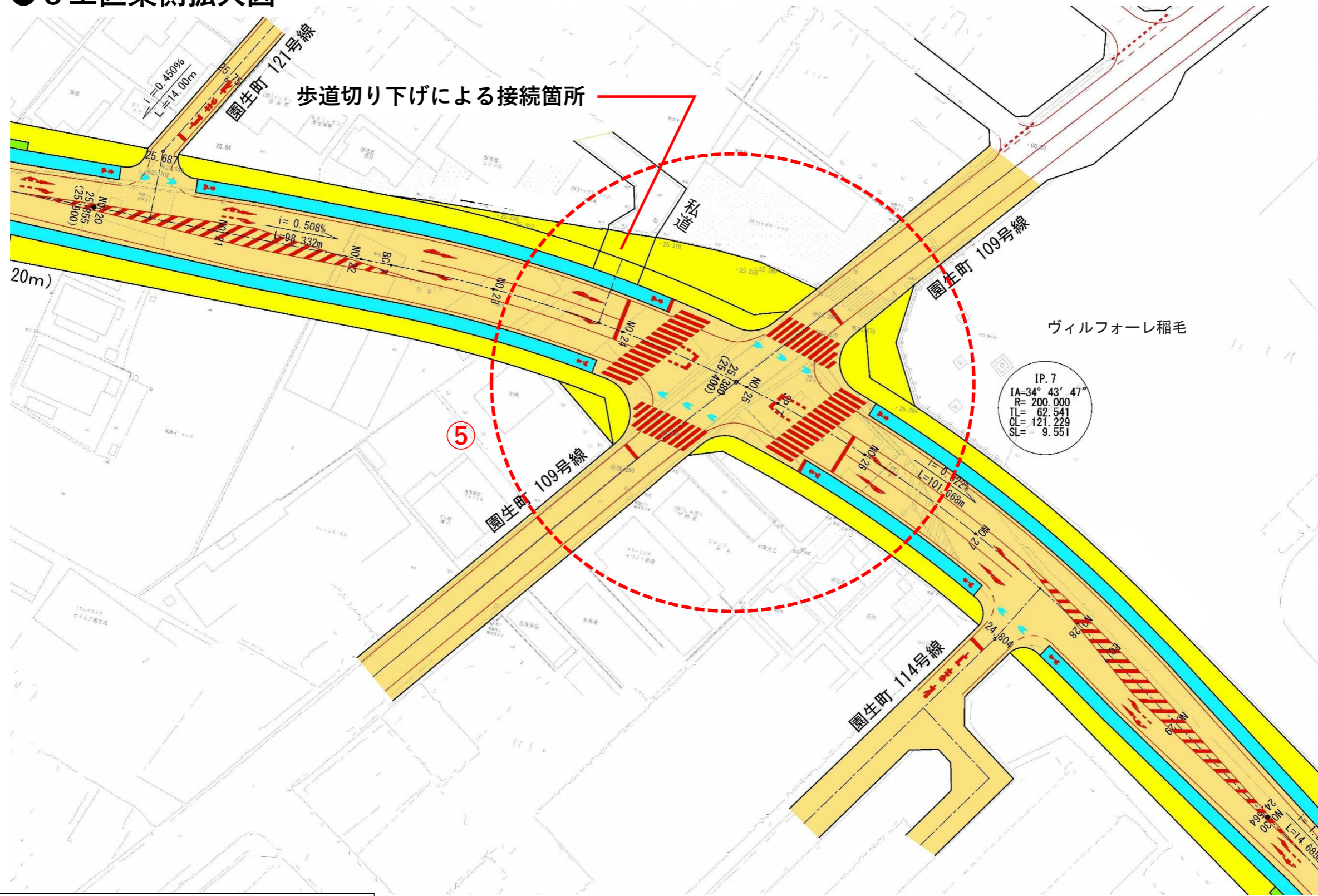
● 3工区中央拡大図



※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
※開発等により、一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

3-② 3工区の整備イメージ 4/4

● 3工区東側拡大図



車道
歩道
自転車道
植栽帯

整備概要

⑤横断歩道の設置

- ・園生町 109号線との交差点に横断歩道を設置予定。

※図面は、千葉県警察本部と協議中の内容であるため、変更となる場合があります。
 ※開発等により、一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります。

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)

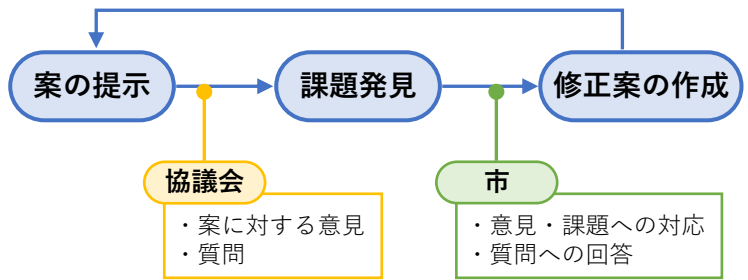
日ごろから、千葉市の道路行政にご協力いただきありがとうございます。

(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5回協議会の内容である「構造に関する検討状況の報告(第4回協議会での質問応答)」「環境影響調査の実施報告」「道路構造比較のまとめ」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います。



【協議会の役割】

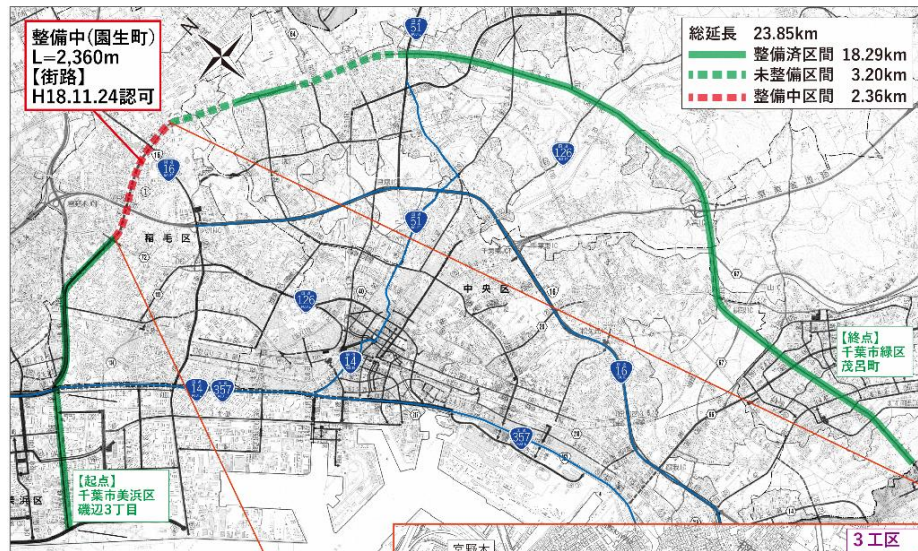
2 (都) 磯辺茂呂町線とは？

都市計画道路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% (18.29km) 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》

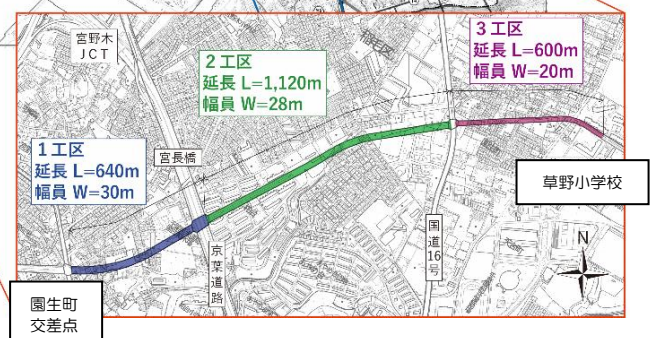
- ・ 中心市街地の混雑や渋滞の緩和
- ・ 都市内主要幹線道路のネットワークを強化 (県内外との交流、連携)

● 整備区間全体図



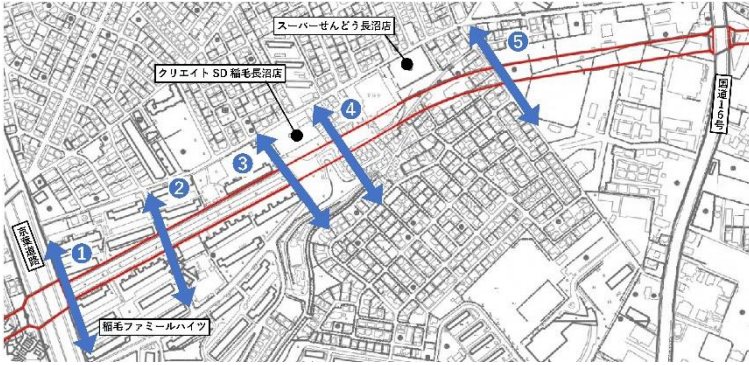
● 用地取得率

		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%



3 構造（交差点、停車帯等）に関する検討状況（第4回協議会での質問への応答）

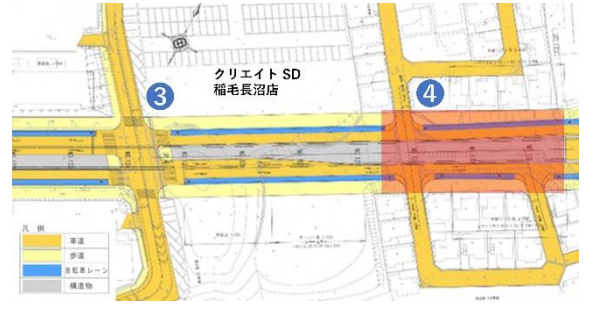
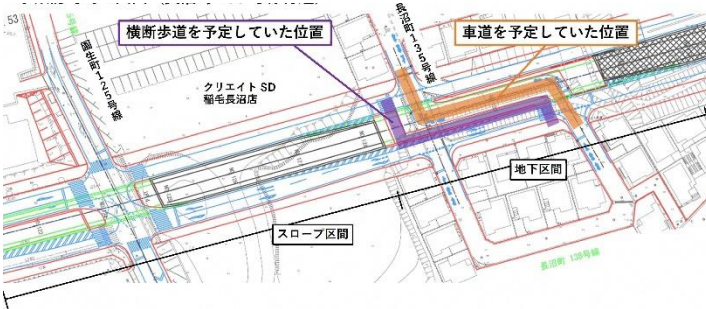
(1) (都) 磯辺茂呂町線を南北に往来するための横断歩道の検討



- 左図の①②③④の箇所は信号処理の交差点として警察と協議予定。
- ④は高低差があるため、中央分離帯を活用した車両・歩行者動線の確保に向け、警察と調整。

④の箇所の事業認可時の交差点形状

第4回協議会での図面（内側2車線が地下の場合）



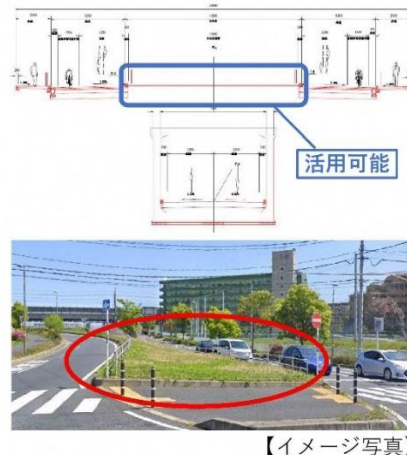
2車線地下・4車線平面のいずれの構造についても で示した範囲での信号処理交差点の検討

(2) 地域コミュニティの分断対策（滞留機能の設置）

①ベンチの設置を検討

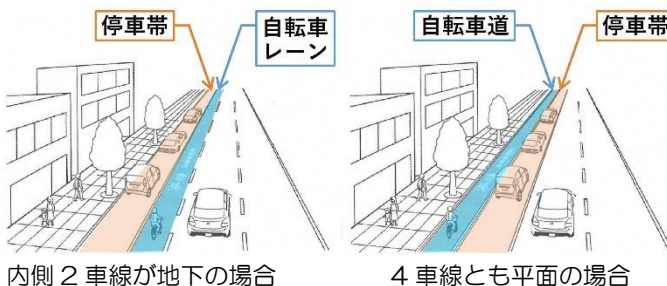


②中央分離帯にポケットパークをつくる検討



- 内側2車線が地下の場合、広い範囲で歩道にベンチの設置が検討可能。
- 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。
- 4車線とも平面の場合、ベンチ設置可能箇所が限られる。

(3) 周辺地域の安全対策（停車帯の設置）



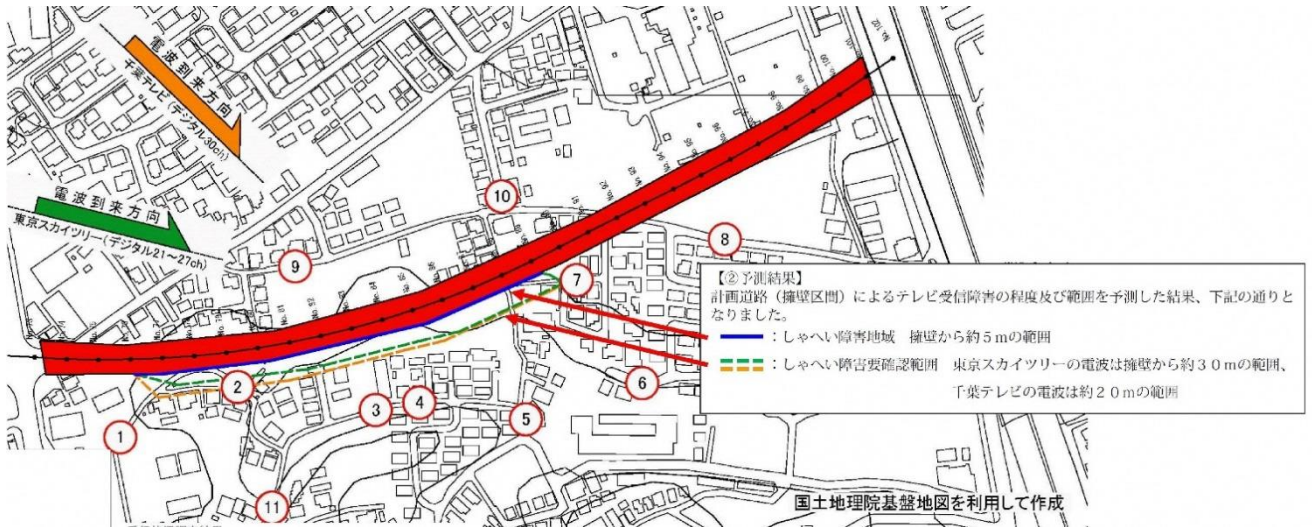
- 沿道に幼稚園、デイサービスセンターが立地するエリアは安全のため停車帯が必要。
- 内側2車線が地下の場合、両側に2.0mの停車帯を設置可能(デイサービスセンター前からは離れる)。
- 4車線とも平面の場合、デイサービスセンター前に1.5m~2.25mの停車帯を設置可能。
※ただし、「歩道のベンチ」と「停車帯」は、幅員の関係で同時に整備することはできません。

4 環境影響調査の実施報告

1工区での10m以上の擁壁設置箇所での電波障害、3工区での道路整備による大気、騒音、振動の影響を把握するための現状調査ならびに予測を行いました。

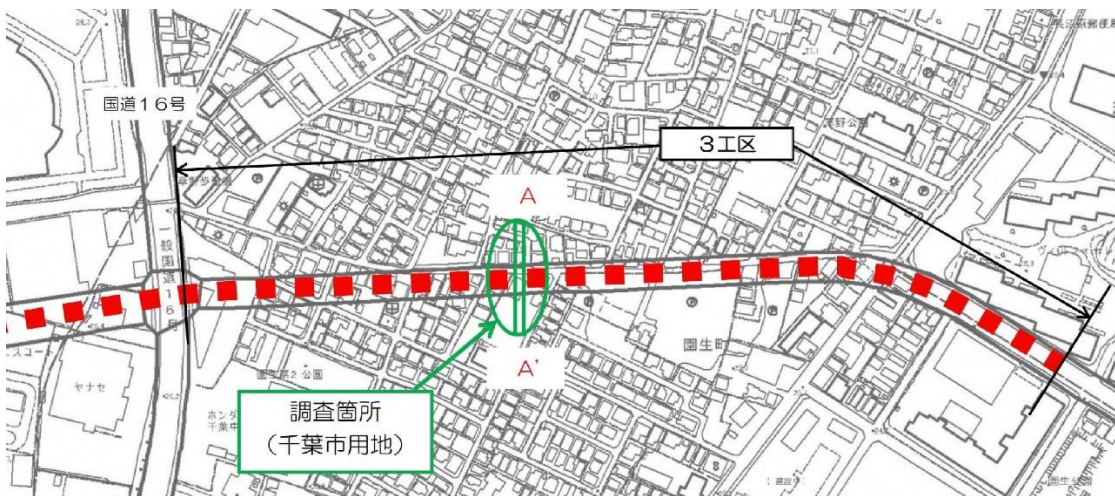
(1) 1工区における電波障害調査

- ③の地点で画像評価「△」（ブロックノイズや画面フリーズあり）品質評価「D」（不良）となった。



(2) 3工区における大気調査・騒音調査・振動調査の将来予測の結果

- 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となる。



大気調査						
二酸化窒素（単位ppm） 道路南北とも			浮遊粒子状物質（単位mg/m ³ ） 道路南北とも			
新設道路無しの場合	新設道路付加分	予測結果	新設道路無しの場合	新設道路付加分	予測結果	
0.027	+ 測定下限値未満	= 0.027	0.032	+ 測定下限値未満	= 0.032	

※新設道路無しの場合の数値は、一般環境大気局（山王小学校）の令和2年度の結果である。

※測定下限値未満とは、常時監視局の測定機による測定下限値より低い結果であったことを示す。

騒音調査（単位dB） 道路南北とも		
	測定結果平均	予測結果
昼間	59	①騒音対策なし 71 ②排水性舗装 67
夜間	53	①騒音対策なし 67 ②排水性舗装 63

環境基準 昼間：70dB以下 夜間65dB以下

※60dB：普通（走行中の自動車内、普通の会話、デパートの店内）



※70dB：うるさい（高速走行中の自動車内、騒々しい事務所の中）

振動調査（単位dB） 道路南北とも		
	測定結果平均	予測結果
昼間	39	51
夜間	30	50

要請限度 昼間：65dB以下 夜間：60dB以下

※55dB以下：震度階級0（人は揺れを感じない）

5 道路構造比較（「内側2車線が地下」「4車線とも平面」）のまとめ

項目	内側2車線が地下	4車線とも平面
利便性	✕ <ul style="list-style-type: none"> 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 地下区間のう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 	○ <ul style="list-style-type: none"> 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	✕ <ul style="list-style-type: none"> 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 	○ <ul style="list-style-type: none"> 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 
分断対策	— <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道設置の検討可能。 歩道にベンチ設置の検討可能。 中央分離帯にポケットパーク設置の検討可能。 	— <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道設置の検討可能。 歩道にベンチ設置の検討可能。 ただし、設置可能範囲は狭い。
環境への影響	○ <ul style="list-style-type: none"> 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 	○ <ul style="list-style-type: none"> 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	✕ <ul style="list-style-type: none"> 整備期間が長い (4車線とも平面の約5倍かかる) 	○ <ul style="list-style-type: none"> 整備期間は短い
整備費用	✕ <ul style="list-style-type: none"> 整備費用が高い (4車線とも平面の約2.7倍かかる) 	○ <ul style="list-style-type: none"> 整備費用は安い

6 協議会でいただいたご意見・ご質問の主なもの

- 「地下道路の工法や整備期間は、市内他所の地下道路の工事实績から容易に判断できることが資料に反映されていない。」
- 「地下工事期間中の騒音は数年間だが、供用開始後の環境悪化は未来も続く。」
- 「開通後は東京方面からの車両で現在の交通量に比べて大幅に増加するため、環境悪化は避けられないと思われるが、資料にその記述はない。」
- 「通過車両用の2車線は、地下2車線として1工区から2工区東側に至る仕様とすべき。」
- 「新しい道路によって自治会が分断されないよう、横断歩道を設置してもらいたい。」

7 今後の取り組み

今後は、3工区の設計検討や2工区の道路構造の継続検討を行い、令和4年度に開催するみちづくり協議会にて報告する予定です。

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を読み込みます

- （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

