

一般国道 51 号

北 千 葉 拡 幅

(再 評 価)

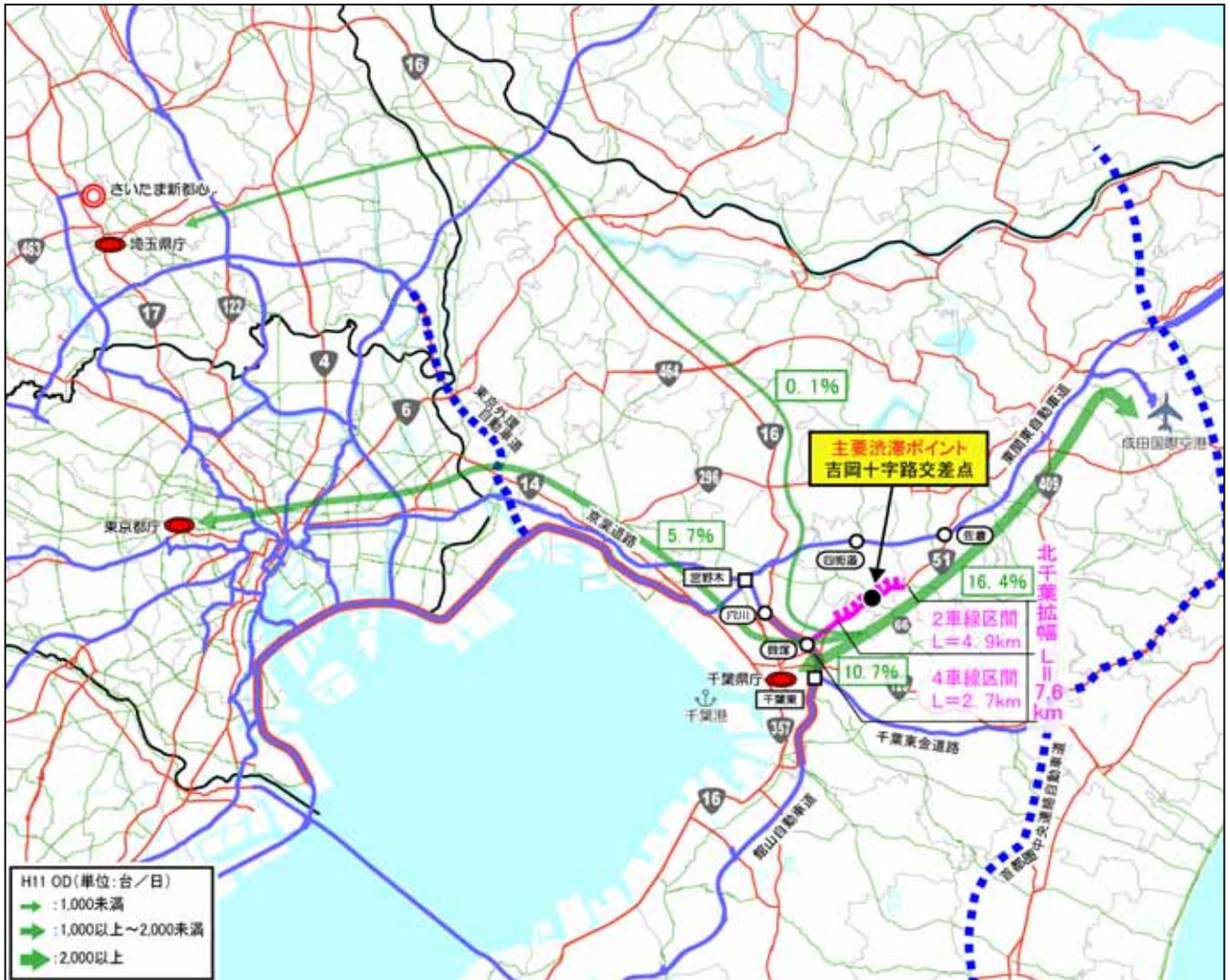
平成 17 年 1 月 27 日

国 土 交 通 省
関 東 地 方 整 備 局

目 次

1. 事業の目的	1
2. 計画の概要	2
3. 事業の経緯	5
4. 事業を取り巻く社会状況	7
(1) 地域の状況	7
(2) 交通状況	8
(3) 周辺地域の整備状況	10
5. 事業の進捗	11
(1) 当初の予定	11
(2) 現在の状況	11
(3) 今後の予定	12
(4) 地元の状況	12
6. 道路整備の効果	13
(1) 交通の円滑化	13
(2) 交通事故対策	15
(3) 環境対策	16
7. 費用対効果	18
8. 今後の対応方針(原案)	19
(1) 事業の必要性に関する視点	19
(2) 事業進捗の見込みの視点	19
(3) コスト縮減や代替案立案の可能性による視点	20
(4) 対応方針	20
(5) 他事業への反映	20
参考資料	21

国道51号北千葉拡幅周辺道路図



1 . 事業の目的

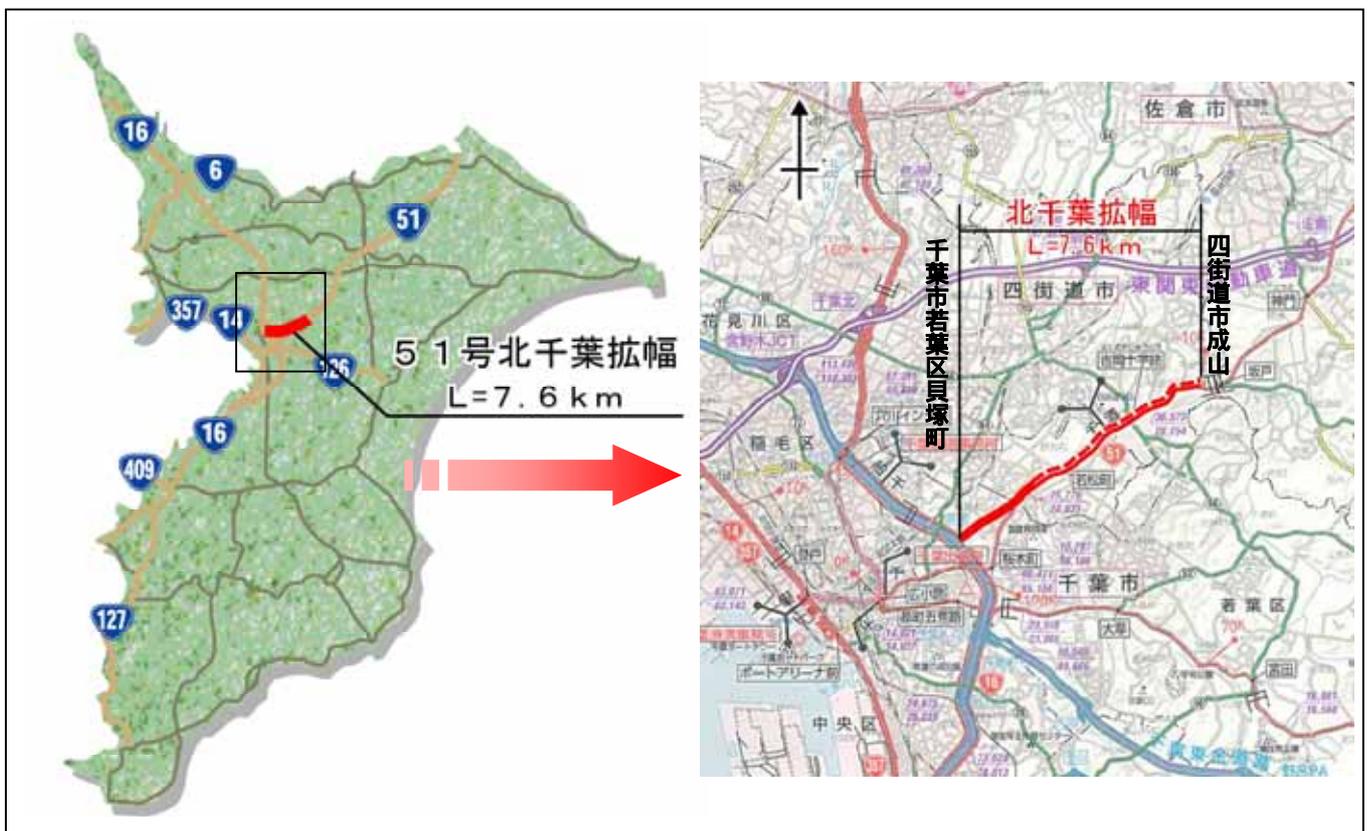
- ・ 国道 51 号の交通円滑化
- ・ 成田空港への一般道ネットワークの機能強化

一般国道51号は、千葉県千葉市から茨城県水戸市に至る延長約124.0kmの路線であり、千葉県の県庁所在地である千葉市から放射状に伸びる主要な幹線道路です。

国道51号北千葉拡幅事業は、千葉市若葉区貝塚町から四街道市成山まで延長約7.6kmの区間をバイパス及び現道拡幅する事業です。

国道51号の千葉市若葉区貝塚町から四街道市成山に至る区間は成田・佐原に至る交通が集中するだけでなく、一帯が千葉市のベッドタウンであることから朝夕を中心に恒常的な渋滞が発生しています。

北千葉拡幅事業は、バイパス及び現道の4車線化により、混雑を緩和し交通の円滑化を図るとともに、成田空港への一般道ネットワークの機能を強化することを目的としています。



2 . 計画の概要

北千葉拡幅は、国道 51 号の 2 次改築として千葉市若葉区 貝塚町 から四街道市成山まで延長約 7.6km をバイパス及び現道拡幅により 4 車線道路として計画された事業で、このうち千葉市若葉区 貝塚町 から千葉市若葉区 若松町 までの 2.7km が平成 7 年 8 月に 4 車線（一部 2 車線）で供用しています。

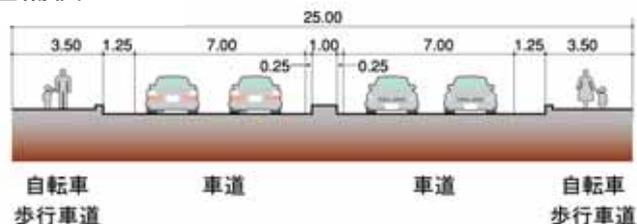
- ・ 区 間 : 自) 千葉県千葉市若葉区 貝塚町
至) 千葉県四街道市成山
- ・ 計画延長 : L = 7.6km (うち 2.7km 4 車線供用、一部 2 車線)
- ・ 幅 員 : 25.0m
- ・ 道路規格 : 第 3 種第 1 級
- ・ 設計速度 : 80km/h
- ・ 車 線 数 : 4 車線
- ・ 全体事業費 : 約 236 億円 (うち用地費 : 約 142 億円)

標準横断面図

整備前



整備後



役割分担の明確化

国道 51 号は幹線道路として機能を担う

東関東自動車道は中長距離移動の機能を担う

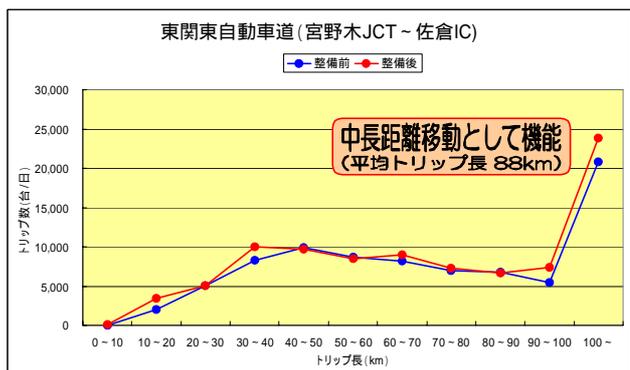
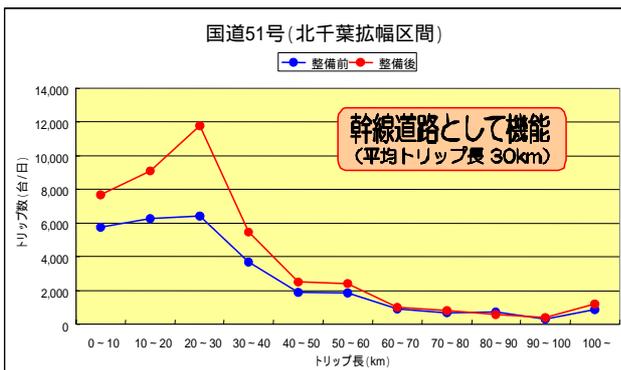
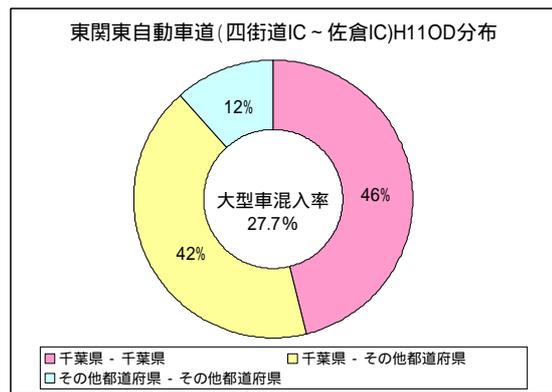
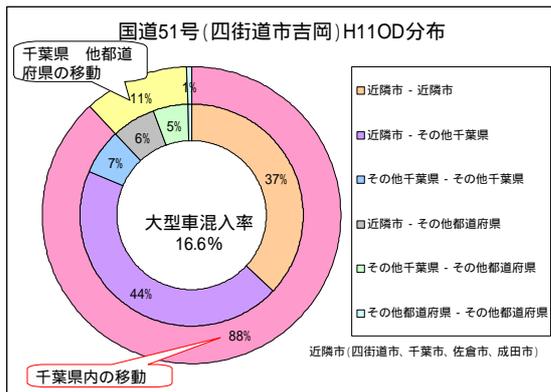


4車化により千葉市街地周辺の渋滞緩和

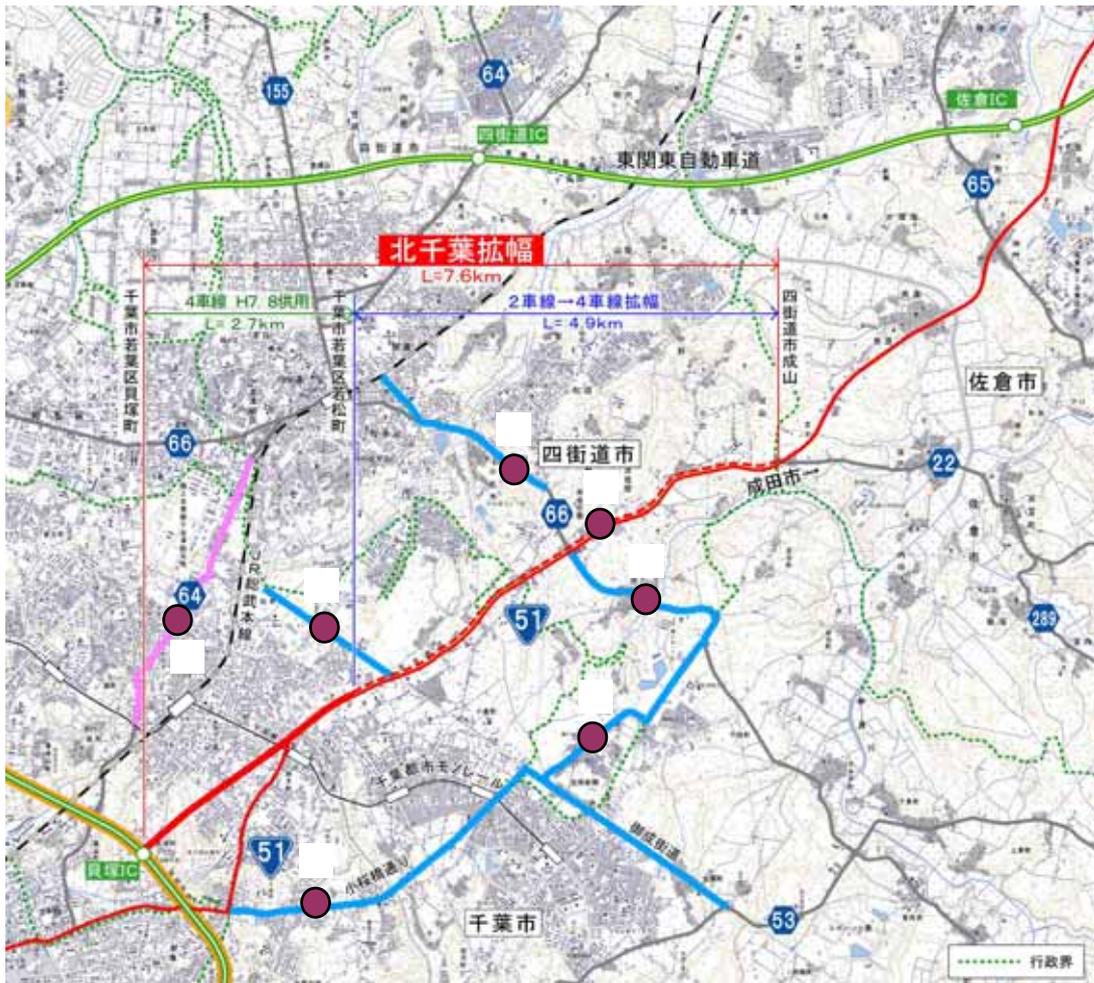


総ODペアの88%が千葉県内の移動

総ODペアの42%が千葉県境を跨ぐ移動



整備に伴う周辺道路への効果



北千葉拡幅整備前後の交通量の変化（単位：台）

箇所	整備前	整備後	増減
(国道51号)	30,600	46,000	+15,400
	22,500	8,600	-13,900
	14,700	11,800	-2,900
	8,900	3,600	-5,300
	18,400	12,600	-5,800
	34,300	20,600	-13,700
	15,600	18,100	+2,500

3 . 事業の経緯

ちばしわかばくかいづかちよう ちばしわかばくわかまつちよう
 千葉市若葉区貝塚町 ~ 千葉市若葉区若松町 区間

- 昭和 44 年 5 月 都市計画決定
- 昭和 46 年度 事業化
- 昭和 48 年度 用地着手
- 昭和 57 年度 工事着手
- 昭和 60 年 8 月 都市計画変更 (W=22m 25m)
- 平成 7 年 8 月 4 車線供用 (L=2.7km 一部 2 車線)

ちばしわかばくわかまつちよう よつかいどうしなりやま
 千葉市若葉区若松町 ~ 四街道市成山区間

- 昭和 44 年 5 月 都市計画決定 (千葉市内 L=1.8km)
- 昭和 60 年 8 月 都市計画決定 (W=22m 25m 千葉市内 L=1.8km)
- 昭和 62 年度 事業化
- 昭和 62 年度 用地着手



千葉市街側から順次段階的に整備

4車線区間(北千葉バイパス)供用(H7.8)により

若葉区桜木町(国道51号現道)

・交通量

H6～H11の5年間で約3,800台/日(約19%)減少

・混雑度

H6～H11の5年間で約0.6減少(1.81→1.19)

北千葉拡幅 L=7.6km

平成7年8月
以前



平成7年8月
バイパス区間整備



平成19年度
千葉市区間拡幅



平成22年度
四街道市区間拡幅



千葉市街地側から順次段階的に整備



4車整備済区間(若葉区桜木町
四街道方面を望む)



工事中区間(若葉区若松町
四街道方面を望む)



工事中区間(若葉区若松町
四街道方面を望む)

4 . 事業を取り巻く社会状況

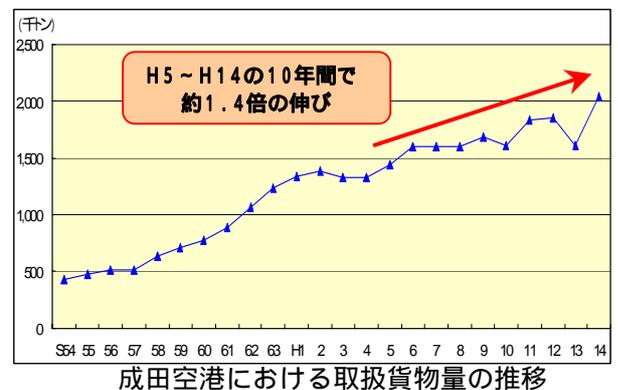
(1) 地域の状況

北千葉拡幅区間の国道51号は佐倉街道と呼ばれ、千葉市中心部から成田国際空港及び成田市・佐倉市方面への幹線道路となっています。

昭和53年に成田空港が開港し、国際貨物取扱量が最近10年間で1.4倍に増えているとともに、成田空港の拡張工事や周辺地域の小倉台、旭ヶ丘等の団地造成等により大型車混入率が増加し、混雑時旅行速度も低下しています。さらに、北千葉拡幅2車線区間においては、歩道幅員が十分確保されていない区間が存在するなど、歩行者の安全確保が図られていません。

以上より、国道51号の機能強化の必要性はますます高まっています。

さらに、四街道市成山の終点付近は、成台中土地区画整理事業が進められています。



北千葉拡幅2車線区間
(若葉区若松町 四街道方向を望む) 7

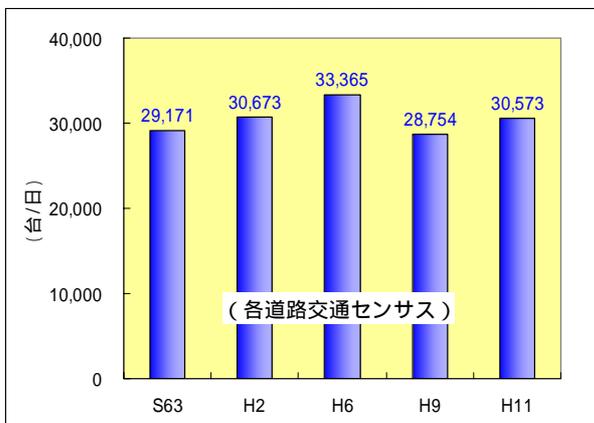


成台中土地区画整理事業地区
(四街道方向を望む)

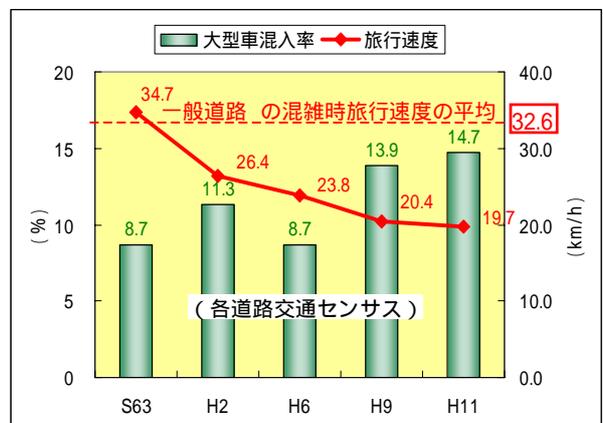
(2) 交通状況

北千葉拡幅区間の千葉市若葉区 貝塚町 側始点は、京葉道路貝塚ICと接続しており、ここから2.7kmの区間は、北千葉バイパスとして平成7年8月に4車線道路（一部2車線）として供用されています。

国道51号北千葉拡幅区間では、昭和63年～平成11年の12年間で、交通量はほぼ横ばいですが、大型車混入率が約1.7倍に増加し、2車線区間の混雑時旅行速度は、15km/h低下（34.7km/h → 19.7km/h）している等、渋滞・混雑が発生しており、幹線道路としての機能が十分に発揮されていません。

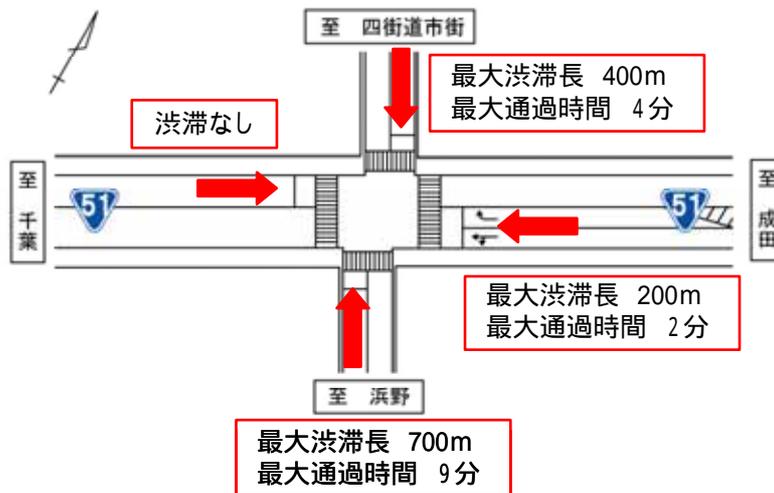


2車線区間（四街道市吉岡）における国道51号の交通量



2車線区間（四街道市吉岡）における国道51号の大型車混入率・混雑時旅行速度
 一般道路の混雑時旅行速度の平均（32.6km/h）は千葉県内の一般道路（千葉市を除く直轄国道、一般国道、主要地方道、一般県道）の平均（H11センサス）

- ・ 主要渋滞ポイントの渋滞状況（吉岡十字路口交差点の混雑状況）



第3次渋滞対策プログラム(H9.5.21調査)

主要渋滞ポイント(DID外): 最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上



県道66号
(四街道市街 浜野方向)



吉岡十字路口交差点の混雑状況
(成田方向を望む)



県道66号
(浜野 四街道市街方向)



吉岡十字路口交差点の混雑状況
(千葉方向を望む)

(3) 周辺地域の整備状況

北千葉^{きたちばかくふく}拡幅 2車線区間のうち、千葉市^{ちばし}区間においては、用地買収が約83%完了しており、引き続き用地買収、工事を進めることとしております。

また、当該区間^{よつかいどうしなりやま}終点（四街道市^{なりだいちゅう}成山）付近では成台中土地区画^{なりだいちゅう}整理事業が事業中（平成8年～）です。



4車線用地買収済み区間
（若葉区若松町 四街道方向を望む）



成台中土地区画整理事業地区
（四街道方向を望む）

5 . 事業の進捗

(1) 当初の予定

北千葉^{きたちばかくふく}拡幅のうち、千葉市若葉区^{ちばしわかばくかいづかちょう}貝塚町^{わかまつちょう}から若松町^{わかまつちょう}区間(L=2.7km)は、昭和44年5月に都市計画決定され、昭和46年度に事業化されました。昭和60年8月に都市計画変更され、平成7年8月に4車線供用(一部2車線)されました。

その先の千葉市若葉区若松町^{ちばしわかばくわかまつちょう}から四街道市成山区間^{よつかいどうしなりやま}(L=4.9km)のうち千葉市区間^{ちばし}L=1.8kmについては、昭和44年5月に都市計画決定、昭和60年8月に都市計画変更され、昭和62年度に事業化し、平成10年代後半の供用を目途に事業を進めることとしました。

また、四街道市区間についても、平成20年代の供用を目途に事業を進めることとしており現在、都市計画決定に向けて手続きを進めております。

(2) 現在の状況

事業の進捗状況

全体事業費	約 236 億円
うち用地費	約 142 億円
執行済み額	約 160 億円 (約 68%)
うち用地費	約 96 億円 (約 68%)
供用済み延長	2.7km (うち 0.75km は、2車線整備)

本事業は、7.6km の4車線化(バイパス及び現道拡幅)事業であり、平成7年度までに千葉市若葉区^{ちばしわかばくかいづかちょう}貝塚町^{わかまつちょう}～若松町^{わかまつちょう}区間(L=2.7km)を4車線供用(一部2車線)しております。

その先の千葉市若葉区若松町^{ちばしわかばくわかまつちょう}から四街道市成山区間^{よつかいどうしなりやま}(L=4.9km)のうち千葉市区間L=1.8kmについては、用地の取得が約83%、工事進捗率も約95%となっており、現在、用地買収及び工事を進めております。

(3) 今後の予定

今後は、国道51号の混雑緩和などの整備効果を早期に発現するため、早期の4車線化を目指して事業を促進してまいります。

千葉市区間については、平成19年度の完成供用を目指し、四街道市区間については、今年度内に都市計画手続きに着手し、平成17年度中に都市計画決定をおこない、平成22年度の完成供用を図ります。

(4) 地元の状況

ちばし
千葉市 一般国道51号整備促進期成同盟会で整備促進要望

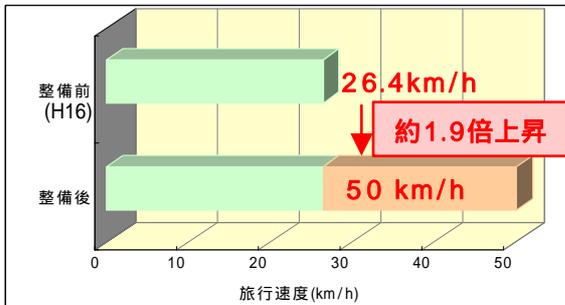
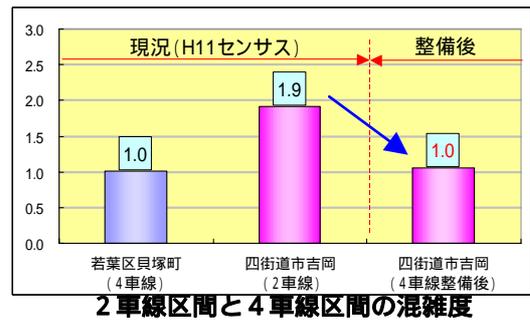
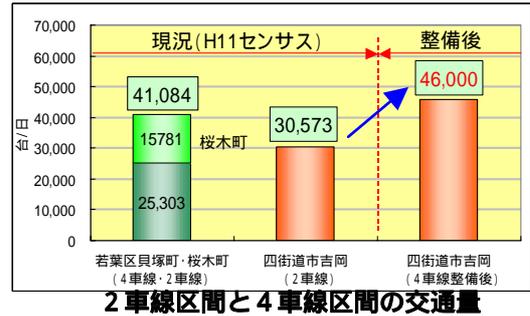
よつかいどうし
四街道市 一般国道51号整備促進期成同盟会で整備促進要望

6 . 道路整備の効果

(1) 交通の円滑化

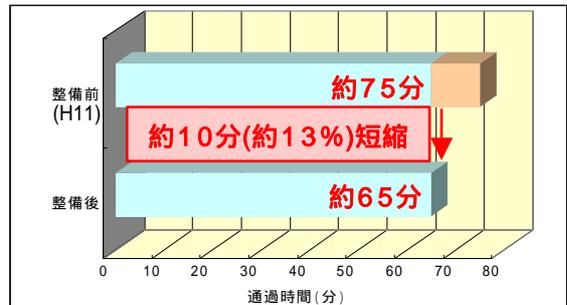
北千葉拡幅により道路の交通容量が増加し、混雑度が1.9 1.0となり、混雑が緩和されます。

混雑の緩和により旅行速度が向上し、旅行時間が約13%短縮します。



国道51号貝塚～四街道市成山間の旅行速度変化

整備前：平成16年9月調査



県庁～成田空港間の通過時間変化

整備後：推計値（旅行速度は法定速度）



整備前

(四街道市吉岡十字路交差点 千葉方向を望む)



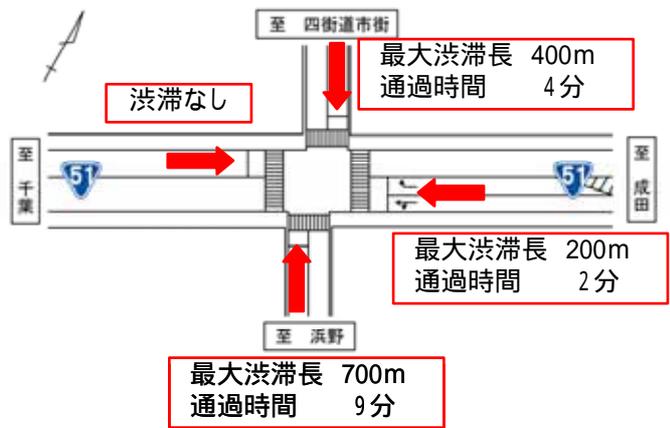
整備後

(若葉区桜木町付近 四街道方向を望む)

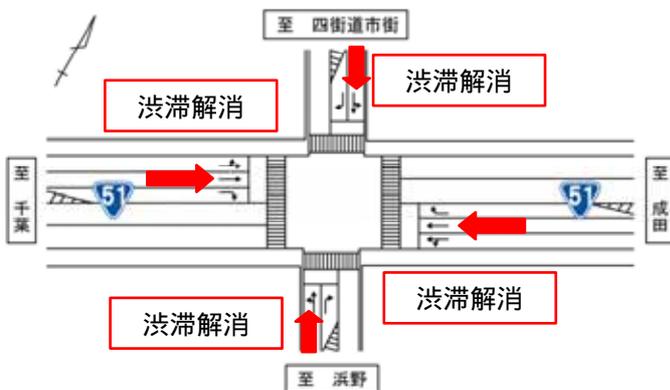
主要渋滞ポイントの渋滞緩和(吉岡十字路交差点)



整備前



整備後

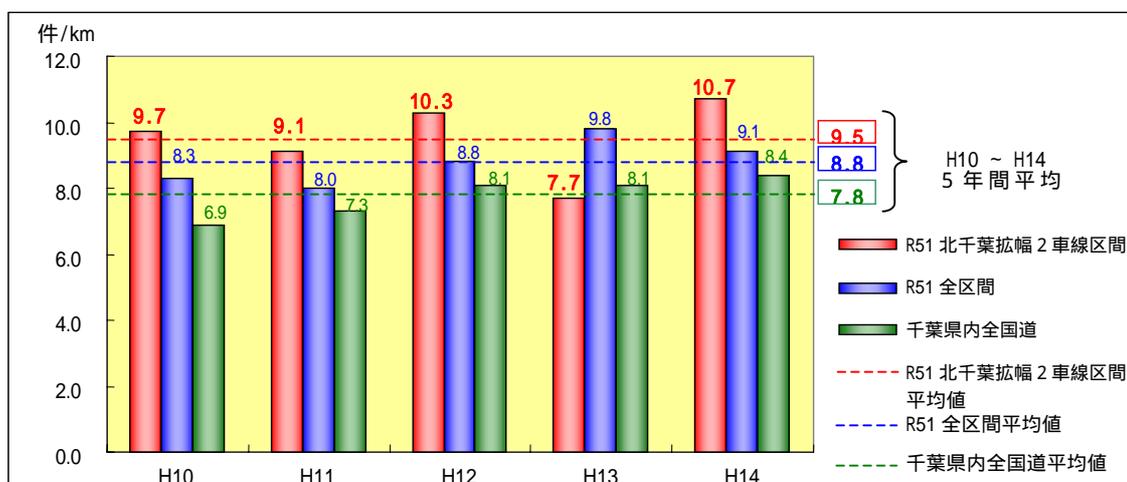


(2) 交通事故対策

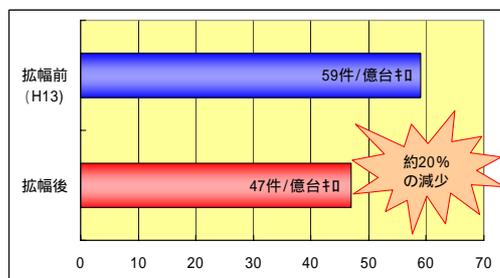
現況歩道幅員としては、2mにも満たない区間が25%も存在し、良好な歩行者空間が確保されておりません。本事業により広幅員歩道（3.5m）が設置され、歩行者、自転車の安全が確保されます。

過去5年間（平成10年～14年）の北千葉^{きたちばかくぶく}拡幅2車線区間での事故密度平均（9.5件/km）は、千葉県内国道平均（7.8件/km）、千葉県内国道51号全線平均（8.8件/km）よりも高い数値となっていますが、拡幅に伴う歩道設置により事故発生件数の減少が期待されます。

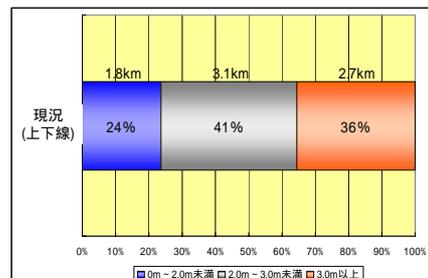
死傷事故率は59件/億台キロから47件/億台キロと20%減少します。



北千葉拡幅2車線区間と千葉県内国道の交通事故密度



拡幅前後の死傷事故率の変化



現況歩道幅員



整備前 (2車線区間)

交通が多い上に歩道が狭い。
 (四街道市吉岡 四街道方向を望む)

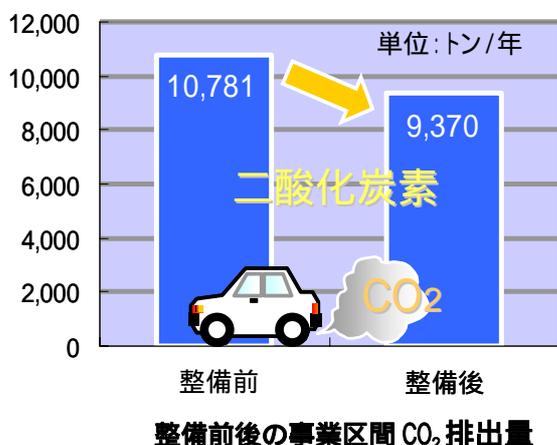


整備後 (4車線区間)

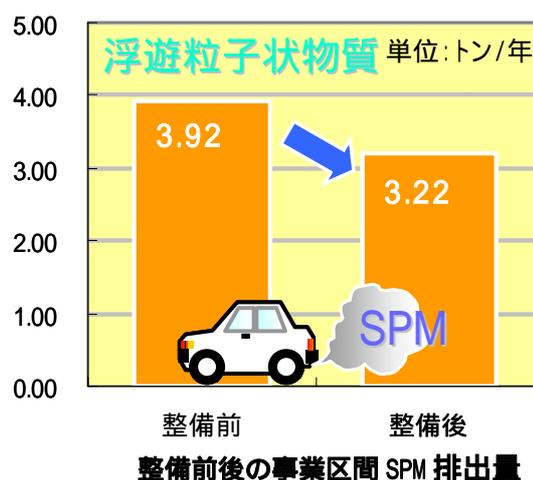
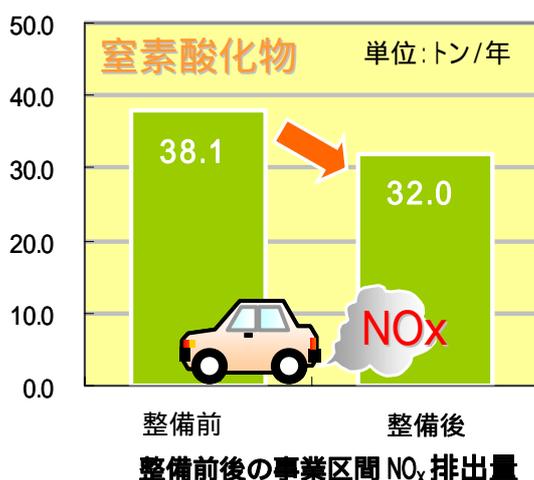
広幅員歩道の整備・中央分離帯設置により、良好な歩行者空間と安全な交通が確保される。
 (若葉区桜木町 四街道方向を望む)

(3) 環境対策

北千葉^{きたちばかくふく}拡幅により旅行速度が向上し、それに伴いCO₂排出量は約10,800トン/年 約9,400トン/年に減少します。これは森林換算で東京ドーム約750個分の削減効果にあたります。



また、旅行速度改善により、NO_x排出量も約38.1トン/年 約32.0トン/年と16%削減、SPM排出量も約3.92トン/年 約3.22トン/年と18%削減されます。



現在、国道51号の四街道市内区間は、沿道騒音値が昼夜ともに要請限度を超えています。北千葉拡幅により、4車線化整備済み区間同様、要請限度内に改善されることが期待されます。



【北千葉拡幅（4.9km 区間の4車線化）により】

国道51号の沿道騒音 要請限度内に

昼間Leq：77 73

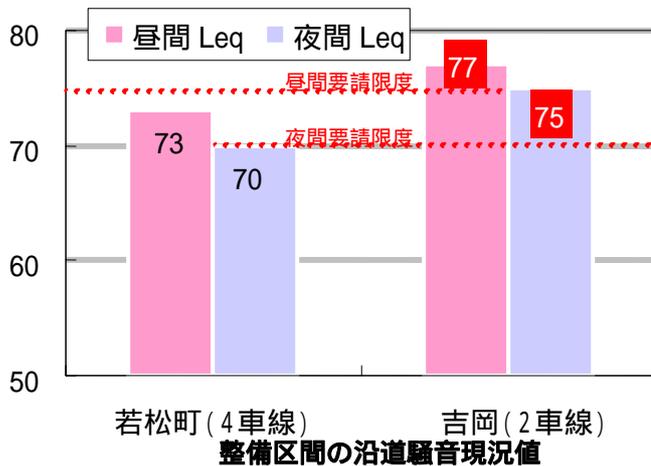
夜間Leq：75 70

（4車線区間：北千葉バイパス並）

要請限度は、当該区間が幹線交通を担う道路であることから、昼間：75dB、夜間：70dB



（四街道市吉岡 千葉方向を望む）



（若葉区若松町 千葉方向を望む）

7 . 費用対効果

路線名	一般国道51号
事業名	北千葉拡幅
延長	L=7.6km

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年における 現在価値 (B)	566億円	2億円	8億円	577億円

費用

	事業費	維持修繕費	合計
基準年における 現在価値 (C)	126億円	30億円	156億円

算定結果

B / C	577億円 (総便益) / 156億円 (総費用)	3.7
-------	---------------------------	-----

注) 1 . 費用および便益額は整数止めとする。

2 . 費用および便益の合計額は、表示桁数の関係で一致しないことがある。

8 . 今後の対応方針（原案）

(1) 事業の必要性に関する視点

国道51号の千葉市若葉区貝塚町から四街道市成山に至る区間は、主要渋滞ポイントの吉岡十字路交差点が存在するなど成田・佐原に至る交通が集中するだけでなく、一帯が千葉市のベッドタウンであることから朝夕を中心に恒常的な渋滞が発生しており、四街道市内の移動や成田市など周辺地域との連絡が妨げられています。

北千葉拡幅事業は、現在4車線（一部2車線）で供用している延長約2.7km区間に続いて、残る延長約4.9kmの4車線化により、混雑が緩和され、地域の交通を受け持つための道路として交通の円滑化が図られるとともに、成田空港への一般道ネットワークの機能が強化されることから、北千葉拡幅の整備が必要です。

(2) 事業進捗の見込みの視点

本事業は、国道51号の混雑緩和などの整備効果を早期に発現するため、千葉市側より順次事業を進めてまいりました。

平成7年度までに千葉市若葉区貝塚町～若松町区間（L=2.7km）を4車線供用（一部2車線）しており、その先の千葉市若葉区若松町から四街道市成山区間（L=4.9km）のうち千葉市区間L=1.8kmについては、用地の取得が約83%、工事進捗率も約95%となっており、平成19年度の4車線化を目指し、四街道市区間L=3.1kmについても平成17年度中に都市計画決定を行い、平成22年度の4車線化を目指して事業を促進しております。

(3) コスト縮減や代替案立案の可能性による視点

現在までに千葉市若葉区ちばしわかばくかいづかちょう貝塚町から若松町わかまつちょうまでの2.7km区間で4車線供用(一部2車線)しており、残る千葉市若葉区若松町ちばしわかばくわかまつちょうから四街道市成山よつかいどうしなりやままでの4.9km区間についても、効率性、経済性の観点からも当計画は最も妥当な計画であると考えられます。

なお、工事の施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術・新工法の積極的な活用によって、コスト縮減に努めて事業を進めます。

(4) 対応方針

当事業は継続が妥当と考え、千葉市区間については、平成19年度の完成供用を目指し、四街道市区間については、今年度内に都市計画手続きに着手し、平成17年度中に都市計画決定を行い、平成22年度の完成供用を目指します。

また、主要渋滞ポイントである吉岡十字路交差点の早期渋滞解消に向け、市境～吉岡十字路交差点間(約1.0km)を先行して整備を実施します。

(5) 他事業への反映

当事業は、バイパス及び拡幅事業であり、早期に整備効果を発現すべく周辺の交通状況を踏まえた整備を図っていきます。

今後の事業におきましても、周辺の交通状況等を勘案し、必要に応じて順次供用を図り、整備効果の早期発現を図ることが重要です。

他の計画における事業の位置づけ

国道 51 号北千葉^{きたちばかくふく}拡幅は、地域内外の交流・連携の基盤整備を図る事業として位置づけられている。

計画名	策定者	位置づけ
新世紀ちば 5 年計画 平成 12 年 11 月	千葉県	京浜地域や西日本経済圏との交流・連携及び地域内外の交流・連携の基盤整備を図る事業として位置づけられている。
千葉市新 5 年計画 平成 13 年 5 月	千葉市	若葉区における特色ある区づくりを図るための生活基盤整備の推進事業として位置づけられている。
四街道市総合交通体系調査 平成 15 年 6 月 〔総合交通体系の マスタープラン〕	四街道市	だれもが移動しやすい「高齢社会へ対応した交通体系」、人と環境にやさしい「良好な都市形成を支援する交通体系」を実現するための一方策として位置づけられている。

客観的評価指標

新五計該当項目		指 標	
1. 活力	(1)円滑なモビリティの確保	1	現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		2	現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		3	
		4	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		5	
		6	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
	(2)物流効率化の支援	7	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		8	
		9	
	(3)都市の再生	10	
		11	
		12	市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		13	
		14	
		15	
		16	
	(4)国土・地域ネットワークの構築	17	
		18	
		19	
		20	当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		21	
		22	
		23	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	(5)個性ある地域の形成	24	
		25	
		26	主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		27	
2. 暮らし	(1)歩行者・自転車のための生活空間の形成	28	
	(2)無電柱化による美しい町並みの形成	29	
	(3)安全で安心できるくらしの確保	30	
3. 安全	(1)安全な生活環境の確保	31	
		32	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
	(2)災害への備え	33	
		34	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
		35	
		36	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下、「緊急輸送道路」という)として位置づけあり
		37	
		38	
		39	
		40	
4. 環境	(1)地球環境の保全	41	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		42	現道等における自動車からのNO2排出削減率
	(2)生活環境の改善・保全	43	現道等における自動車からのSPM排出削減率
		44	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		45	
5. その他	(1)他のプロジェクトとの関係	46	
		47	
	(2)その他	48	

1 - (1) 円滑なモビリティの確保

1. 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率

年間渋滞損失時間及び削減率(費用便益分析対象リンク)

渋滞損失時間(現況): 180,752,000 人・時間 / 年

渋滞損失削減時間: 958,000 人・時間 / 年

(120,694,000 人・時間 / 年 119,736,000 人・時間 / 年)

削減率: 0.1 割削減

年間渋滞損失時間及び削減率(国道51号現道

千葉市若葉区若松町 ~ 四街道市成山)

並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間

: 1,052,000 人・時間 / 年

並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 3.0 割削減

2. 現道等における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待できます。

よつかいどう しよしおか

四街道市吉岡(旅行速度 19.7km/h 50km/h)

ちばしわかばくわかまつちょう

千葉市若葉区若松町(旅行速度 14.4km/h 50km/h)

4. 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在します。

ちばしわかばくさくらぎちょう よつかいどうしなみき

千葉市若葉区桜木町 ~ 四街道市並木間 通行1路線 16本/日

6. 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれます。

なりたこくさいくこう

第一種空港である成田国際空港へのアクセス向上(千葉市役所

なりたこくさいくこう

~ 成田国際空港 82分 68分)

1 - (3) 都市の再生

7. 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれます。

特定重要港湾である千葉港へのアクセス向上(四街道市役所 ~

千葉港 65分 56分)

12. 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携があります。
なりだいちゅう
成台中土地区画整理事業(H8～)

1-(4) 国土・地域ネットワークの構築

20. 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短距離で連絡する
路線を構成します。

日常活動圏中心都市である千葉市ちばしと酒々井町しすいまち、成田市なりたしを連絡

23. 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれます。

日常活動圏中心都市である千葉市ちばしへのアクセス向上(四街道市
役所～千葉市役所 59分 51分)

1-(5) 個性ある地域の形成

26. 主要な観光地へのアクセス向上が期待されます。

成田山新勝寺なりたさんしんしょうじ(1,023万人/年)へのアクセス向上(千葉市役所～
成田山新勝寺なりたさんしんしょうじ 92分 78分)

2 (3) 安全で安心できるくらしの確保

32. 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれます。

三次医療施設である成田赤十字病院なりたせきじゅうじびょういん、千葉県救急医療センターちばけんきゅうきゅういりょう
へのアクセス向上(四街道市役所～成田赤十字病院 53分
49分)、(四街道市役所～千葉県救急医療センター 60分 51
分)

34. 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路
である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上
(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場
合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い
又は狭小な区間に歩道が設置されます。

歩道幅員が狭小な区間に広幅員の歩道を設置

(参考:H11 センサス 千葉市若葉区若松町 自動車交通量
16,948台/12h、歩行者交通量125人/12h)

3 (2) 災害への備え

36. 対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけがあります。

千葉県緊急輸送道路1次路線に位置づけ

4-(1) 地球環境の保全

41. 対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量

CO₂排出削減量:115t-CO₂/年

4-(2) 生活環境の改善・保全

42. 現道等における自動車からのNO₂排出削減率

NO₂排出削減量:6.1t/年、排出削減率:1.6割削減

43. 現道等における自動車からのSPM排出削減率

SPM排出削減量:0.7t/年、排出削減率:1.8割削減

44. 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間があります。

よつかいどうしみなみはさま

四街道市南波佐間(類型指定無し 延長4.5km 昼間77dB 夜間75dB(H14環境センサ))

(環境基準(要請限度) 昼間75dB 夜間70dB)