



環状道路は、地域の環境対策に不可欠です。

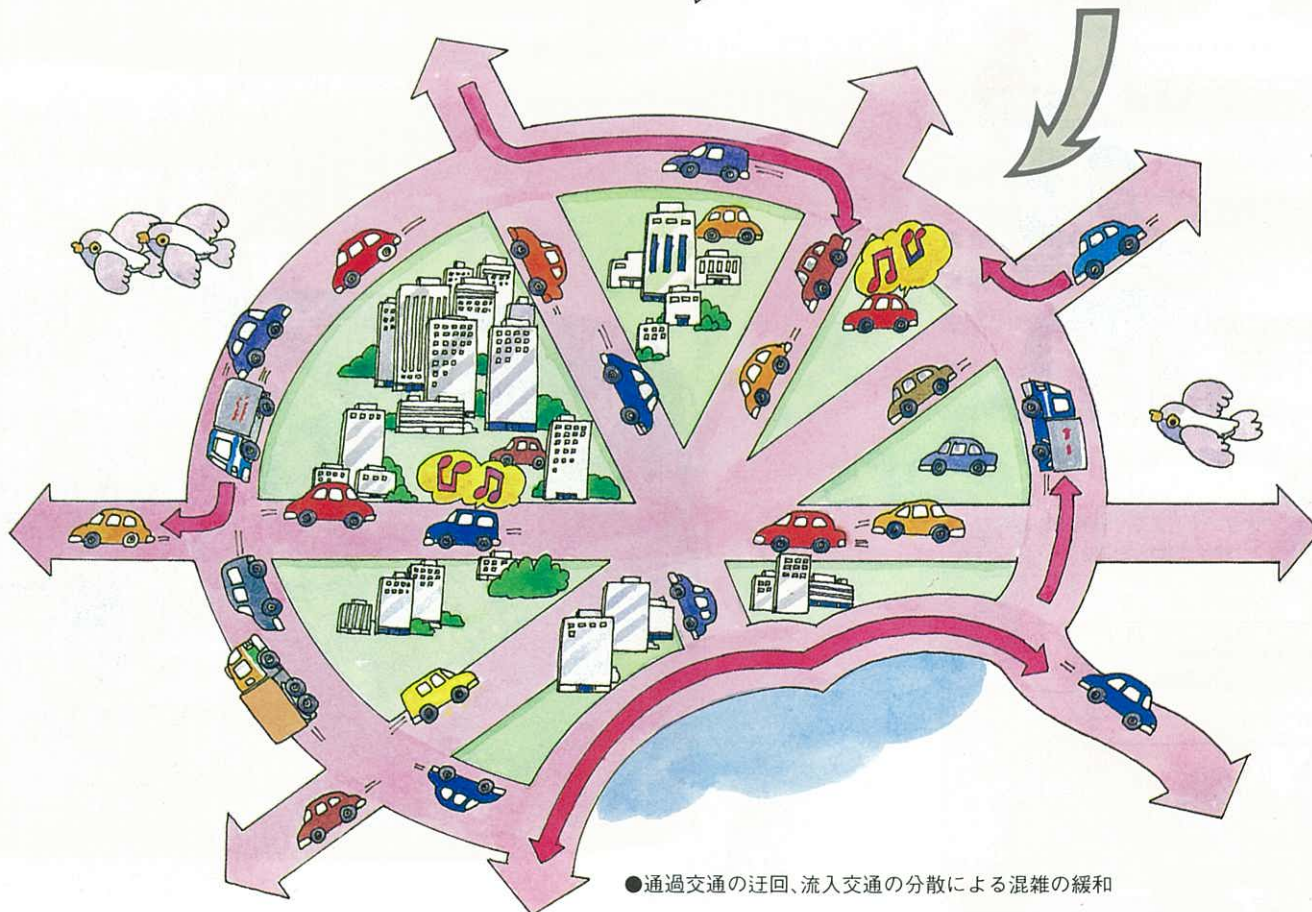
慢性的な交通渋滞は、騒音や大気汚染などの要因の一つとなっています。

中心部から放射方向に延びる道路に比べ、環状方向の道路整備が遅れているため、慢性的な交通渋滞が生じています。この交通渋滞は、騒音や大気汚染など、沿道地域の環境悪化の要因の一つとなっています。

環状道路の整備は、地域の環境問題の改善を図る上で不可欠であるといえます。



●通過交通と流入交通による道路混雑



●通過交通の迂回、流入交通の分散による混雑の緩和

騒音・振動・大気質などに
ついて、環境保全目標を設定し、
環境対策を行っています。

騒音については…

■環境保全目標(2車線を超える車線を有する道路に面する地域)

時間の区分 地域の区分	時 間 の 区 分		
	昼 間	朝 夕	夜 間
	8時～19時	6時～8時 19時～22時	22時～6時
住 居 系 (A地域)	60 ホン(A)以下	55 ホン(A)以下	50 ホン(A)以下
商工業系 (B地域)	65 ホン(A)以下	65 ホン(A)以下	60 ホン(A)以下

※ホン(A)は騒音レベルを表し、一般に「ホン」と呼ぶ。

振動については…

■環境保全目標

時間の区分 区域の区分	昼 間	夜 間
	8時～19時	19時～8時
住 居 系 (第一種区域)	65デシベル	60デシベル
商工業系 (第二種区域)	70デシベル	65デシベル

大気質については…

■環境保全目標

二酸化窒素 (NO ₂)	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内、またはそれ以下であること。
一酸化炭素 (CO)	1時間値の1日平均値が10ppm以下であること。

参考例

■音の大きさ

80 ホン
地下鉄の車内。JRの車内。

70 ホン
電話のベル。デパートの中。

60 ホン
普通の会話。静かな乗用車の車内。

50 ホン
静かな事務所。静かな公園。

40 ホン
市内の深夜。図書館。

■振動の大きさ

70 デシベル
大げいの人に感ずる程度のもので、戸、障子がわずかに動くくらい。

60 デシベル
静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感ずる程度。

50 デシベル
人体に感しない、地震計に記録される程度。

40 デシベル



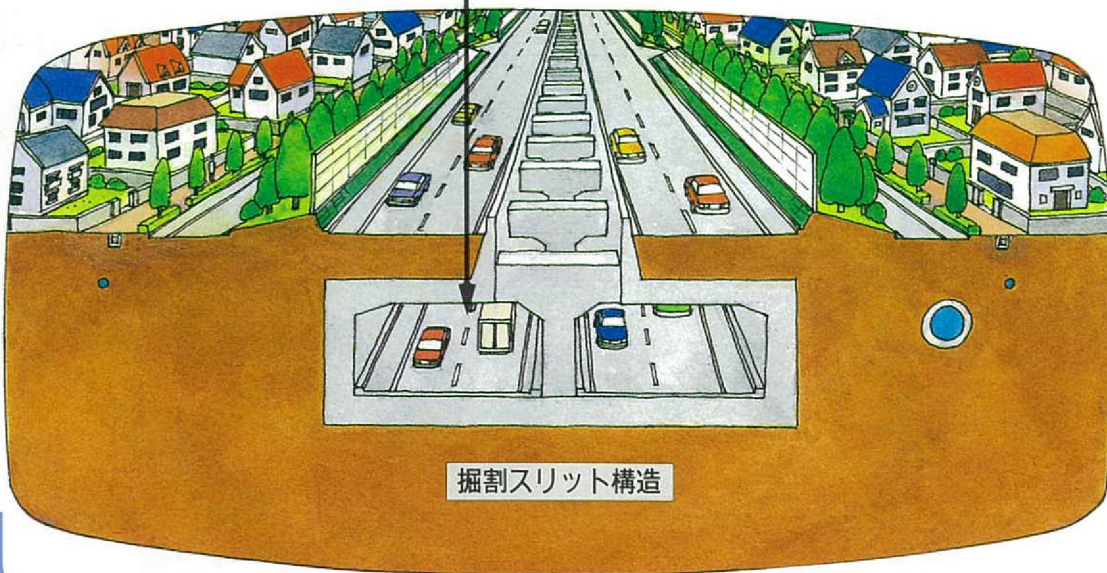
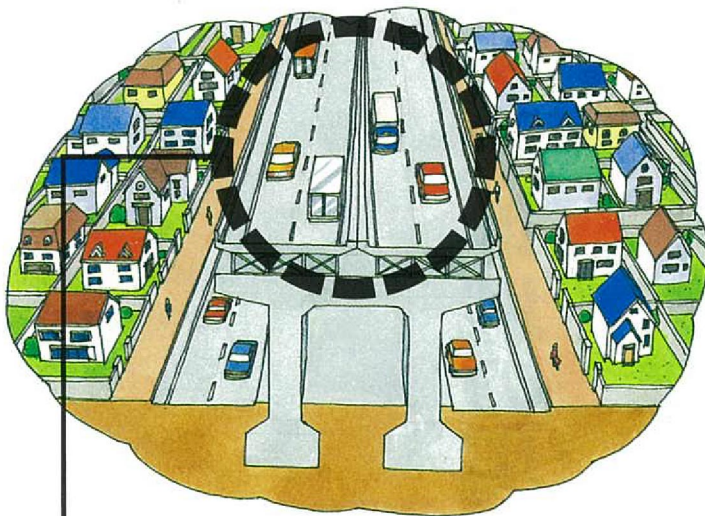
埼玉県内の供用済区間(浦和市辻地区)

「外かん」は、3つの対策で沿道の環境を守ります。

1 専用部(高速道路)を掘割構造とします。

「外かん」は、人口が集中し、きわめて都市化が進んでいる地域を通るため、特に沿道地域の環境対策に万全を期す必要があります。

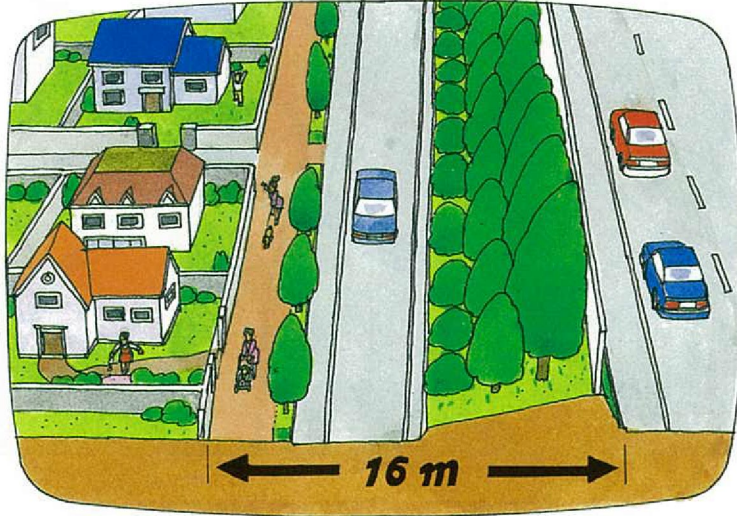
そのため、当初は高架構造で計画されていましたが、今回の再検討案では、景観・日照・電波障害など、さまざまな影響に配慮し、専用部(高速道路)を掘割構造としています。



2 沿道との間に16mの環境保全空間を設けます。

騒音・振動・大気質などは、発生源からの距離によって、その影響が減少します。

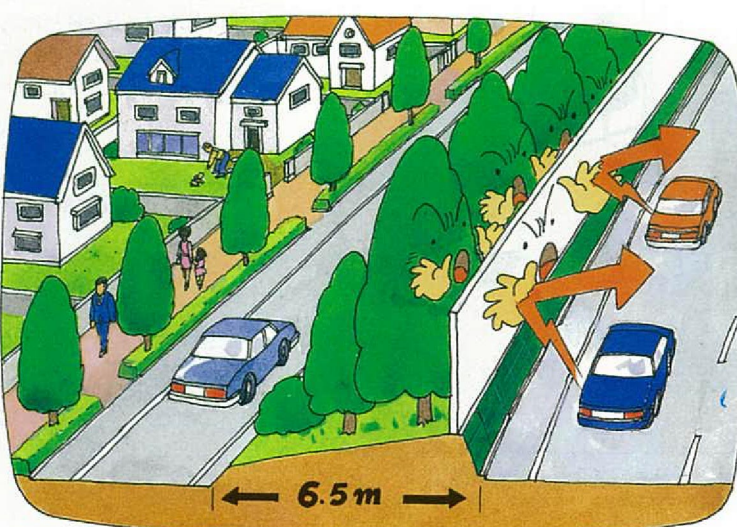
「外かん」は、一般部(国道298号)の両側に幅16mの環境保全空間を設け、その中に植樹帯や沿道住民の方々にご利用いただける自転車歩行者道・サービス道路を整備します。環境保全空間は、このように環境に配慮した構造となっており、住民の方々に安心して快適な空間を提供します。



3 遮音壁と幅広い植樹帯で沿道の環境をガードします。

幅6.5mの植樹帯には、遮音壁を設け、さらに高木・中木・低木をバランス良く植え込みます。

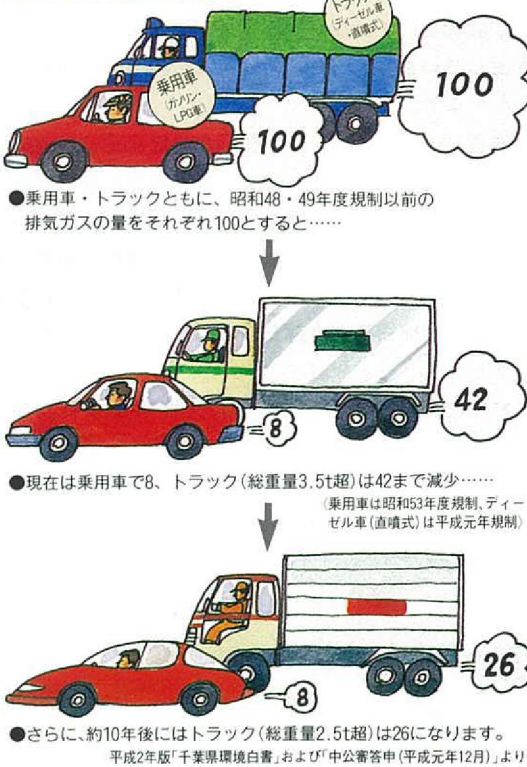
沿道からはさわやかな緑のぞむことができ、人々にうるおいを与えと共に、これらの遮音壁と幅広い植樹帯で沿道の環境をガードします。



■排気ガスの規制強化が進められています。

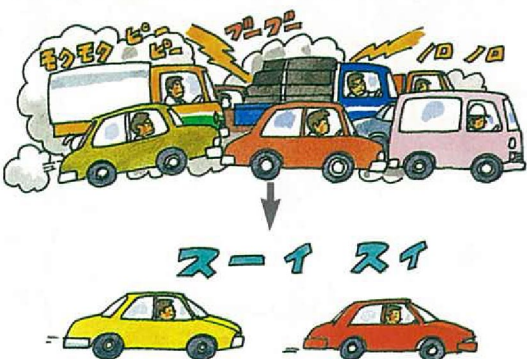
個々の自動車から排出される排気ガスについては、自動車メーカーに対して、規制値を守ることが義務づけられています。規制値は、技術革新とともに強化されており、今後、さらに厳しい規制値が適用されます。

■排気ガス規制の推移



■渋滞の解消は、環境の改善に大きな効果を持ちます。

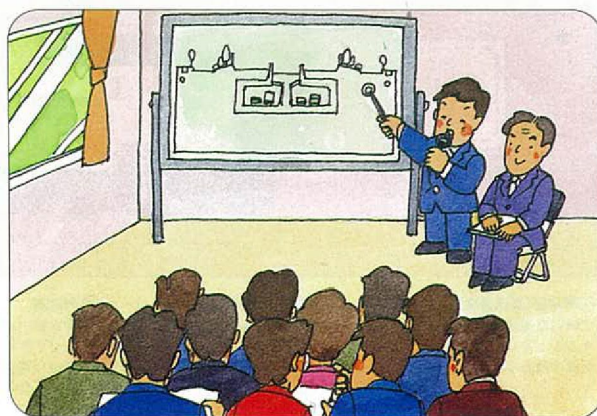
車には、燃費の面で経済走行速度というものがあります。環境の面でも、車1台が同じ距離を移動するのに、速度が違えば排出される排気ガスの量も違います。渋滞によるノロノロ運転は、沿道環境の悪化にもつながるといえます。



今後、環境影響評価を実施してまいります。

事業を行うにあたっては、事前に環境に関する十分な調査をした上で、環境影響評価(環境アセスメント)を実施します。

環境影響評価では、「外かん」による大気質や騒音・振動などの沿道環境への影響に関する予測・評価などを行います。なお、その内容については説明会などを通じて、皆さまにお知らせしてまいります。



外かく環状道路の概要

外かく環状道路とは―

「外かん」は都心から半径約15kmの東京23区の外縁部に位置する環状道路です。全体延長約85kmのうち、世田谷区から市川市に至る約67kmが都市計画決定されています。

「外かん」は都心に集まる多くの高速国道や一般国道を相互に接続して、集中する交通を適切に分散・導入し、首都圏の渋滞緩和に大きな役割を果たす道路です。

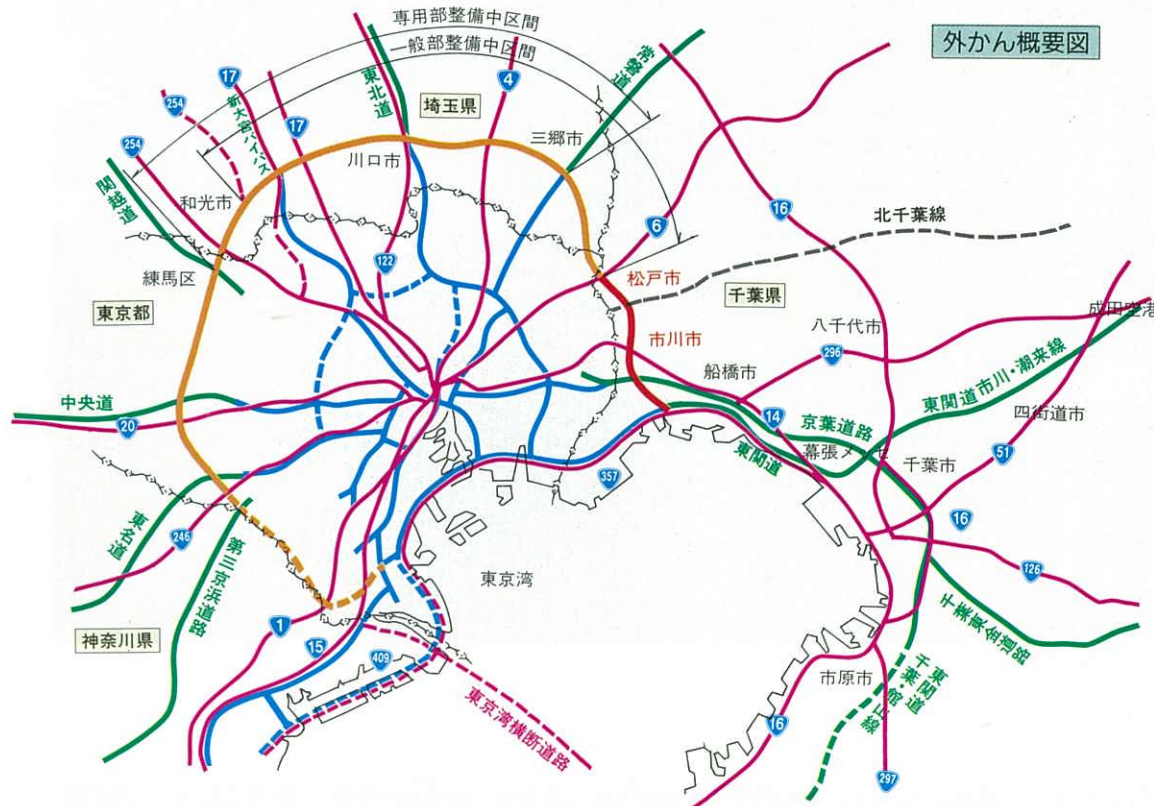
「外かん」の通過する松戸市南部と市川市の既存道路は幅員が狭く歩道が設置されていない片側1車線の道路が多いため、慢性的な渋滞が生じています。「外かん」はこれらの渋滞を緩和し、南北の交通軸となります。

千葉県下の「外かん」は昭和44年に幅員40mの高架構造で都市計画されていましたが、昭和62年10月に構造を見直した「再検討案」が建設省関東地方建設局長から千葉県知事に提示され、知事はこれを受けて、松戸市長・市川市長に対し、検討を依頼しました。

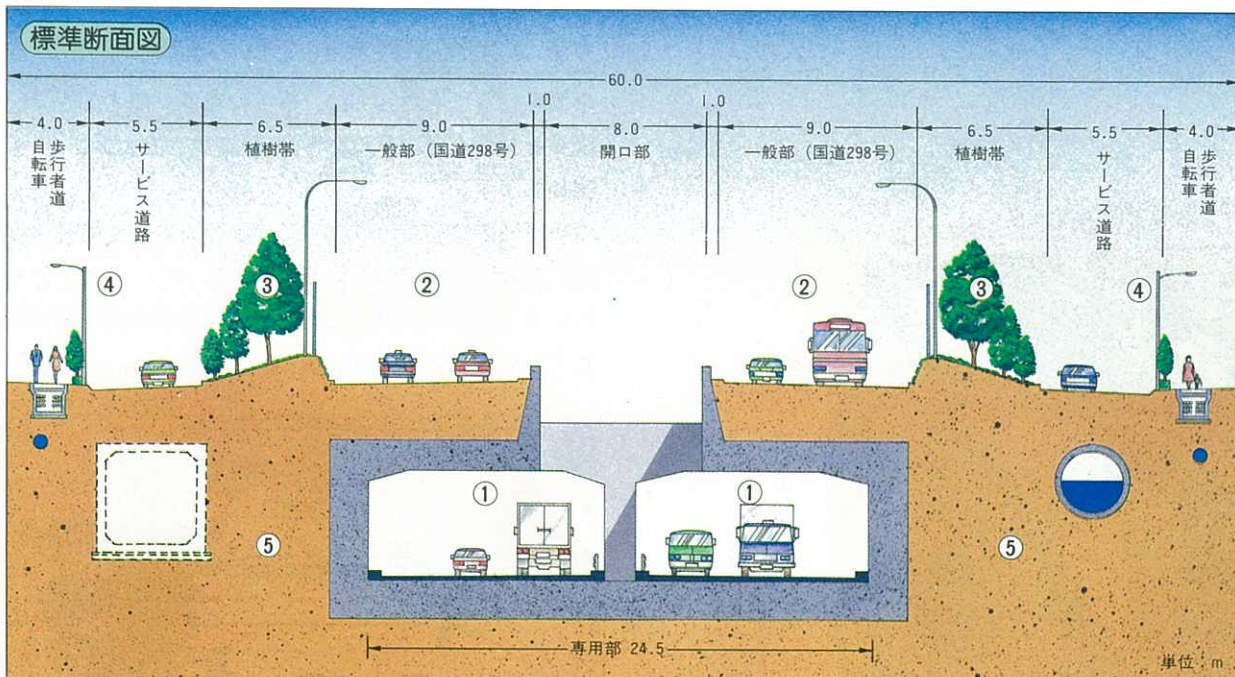
「再検討案」では、専用部（高速道路）を地下におろし、さらに、両側に幅広い植樹帯や歩道を設置した幅員60mの掘割スリット構造としました。

これに対し、平成元年12月には、松戸市長から受け入れの回答が出されましたが、市川市では、現在検討中の状況にあります。

なお、埼玉県区間では、現在、関越道から常磐道に至る約30kmの区間について、鋭意、工事が進められています。



建設省再検討案

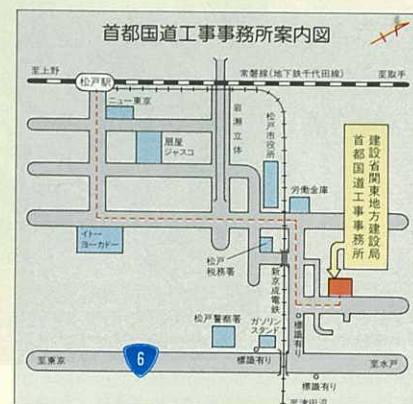


- ①専用部(高速道路) 広域的な通過交通を地域から吸収するとともに、他の地域への高速交通手段となります。
- ②一般部(一般国道298号) 市内の街路と密接に連絡し、南北方向の交通軸となるとともに、バス路線としても活躍するなど、まちづくりの骨格となります。
- ③植樹帯 十分な緑化を行い、みどり豊かなまちづくりに貢献します。また、この中に遮音壁を設置し、沿道の環境を保全します。
- ④サービス道路、自転車歩行者道 サービス道路は、沿道街区の地先道路となり、また、自転車歩行者道により、快適で安全な通行が確保され、これらは地域に密着したコミュニティ空間となります。
- ⑤地下収容空間 上下水道・ガス・電気・電話など暮らしに欠かすことのできない施設を収容します。

相談コーナー

本紙は千葉県内の「外かん」の計画について、住民の皆様によく知っていただくために発刊するものです。「外かん」の計画、道路の構造、環境対策、用地補償、移転者対策などのことについて逐次お知らせするとともに、当所に寄せられた住民の方々の質問などについてもお答えしていきたいと考えております。皆さんの「外かん」に対する御理解と御協力をいただくうえで、本紙が少しでもお役に立てば幸いと考えています。本紙の内容についてご質問等がございましたら下記にお寄せ下さい。

建設省関東地方建設局
首都国道工事事務所調査設計第一課



〒271
千葉県松戸市
竹ヶ花86
☎0473-62-4115