

第7回

都市計画道路 磯辺茂呂町線（園生町地区）みちづくり協議会

日 時 令和5年1月21日（土）
午後2時から

場 所 緑が丘公民館 講堂

次 第

- 1 挨拶
- 2 報告
 - 1 整備に向けた進捗の報告
 - ① 整備概要及び進捗の報告【資料1-1～-2】
 - 2 協議会のふり返り
 - ① 第6回協議会での質問に対する回答【資料2】
 - 3 検討状況の報告
 - ① 1工区～3工区・橋梁部の平面構造【大判図面】
- 3 今後の予定
 - ・第8回みちづくり協議会について
- 4 質疑応答

参考：今回の各工区の報告内容

報告内容	該当区間
平面構造	1工区～3工区

担 当 千葉市建設局道路部街路建設課

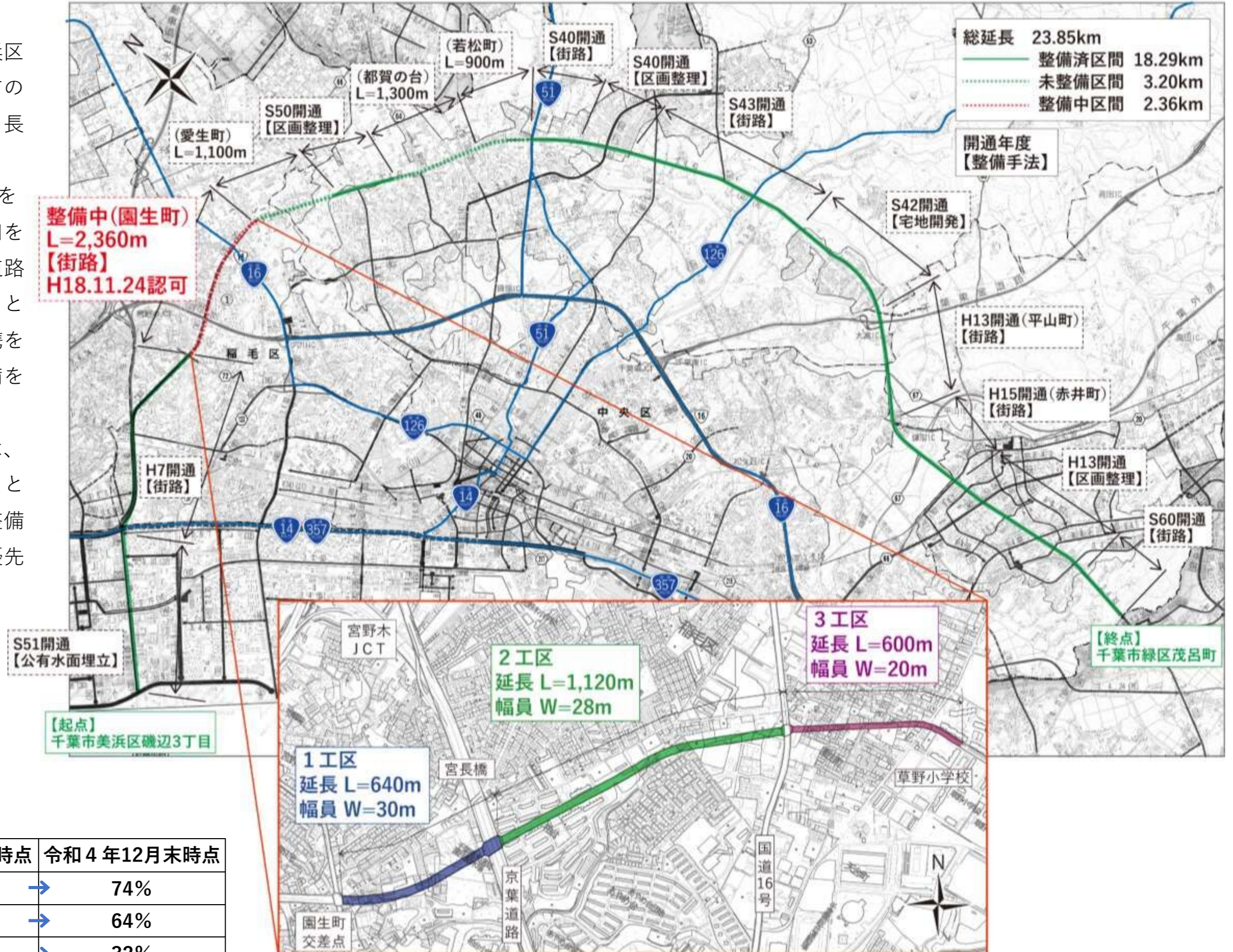
<用地・補償に関すること> 用地班：重村、石川 電話 245-5616

<工事に関すること> 特定街路整備班：清水、池田 電話 245-5342

1-①整備概要及び進捗の報告

(整備概要)

- (都) 磯辺茂呂町線は、美浜区磯辺から緑区茂呂町まで、市の中心市街地を取り巻く総長23.85kmの環状道路です。
- 中心市街地を通過する車両を少なくすることで渋滞の緩和を図ること、都市内主要幹線道路のネットワークを強化することにより、県内外との交流、連携を図ることを目的として、整備を進めています。
- 現在進めている園生町地区は、整備延長が2,360mと長いことから、3つの工区に分けて整備を進めており、1工区から優先的に着手していきます。

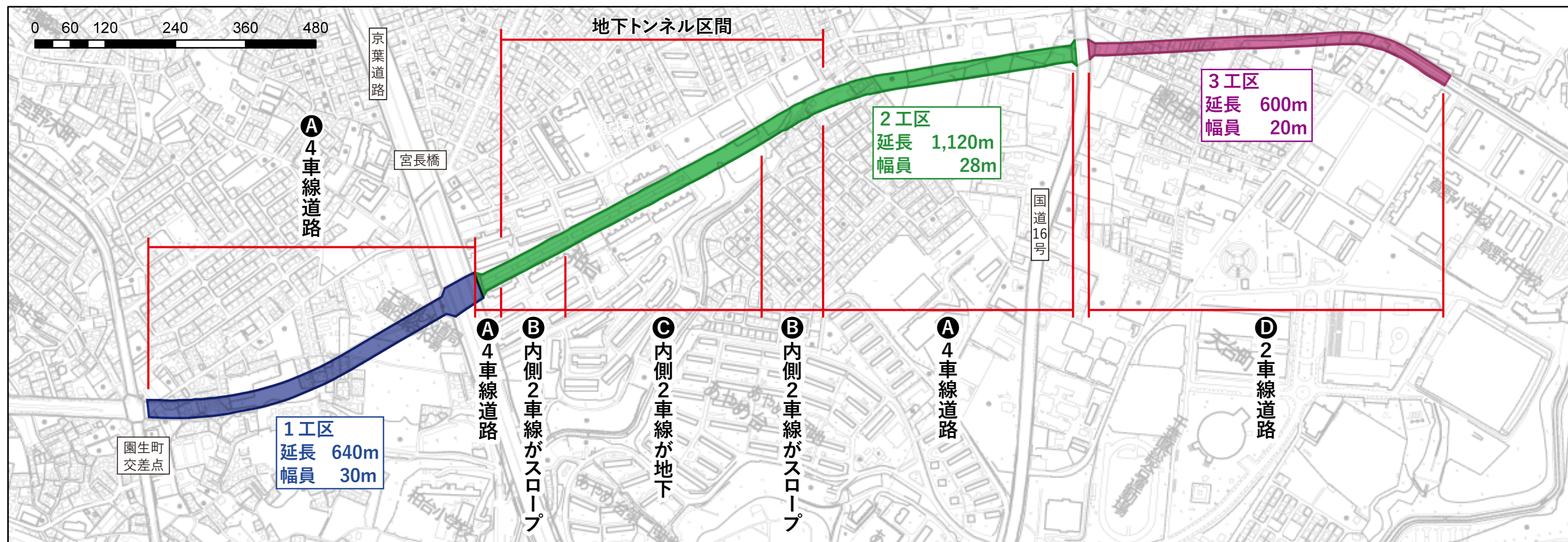


(進捗の報告)

用地取得率

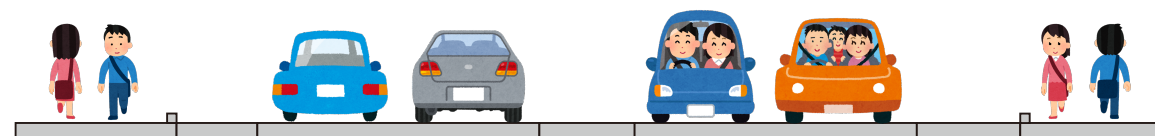
		令和4年8月末時点	→	令和4年12月末時点
工区 単位	1工区	74%	→	74%
	2工区	64%	→	64%
	3工区	32%	→	32%
全体		62%	→	62%

整備概要 (現在の計画)



① 4車線道路のイメージ

1工区・2工区の①の区間はいずれも片側2車線ずつの4車線道路です。



⑥ 2車線道路のイメージ

1工区・2工区からの通過交通は国道16号で分散されるため、3工区(⑥の区間)は片側1車線ずつの2車線道路となります。

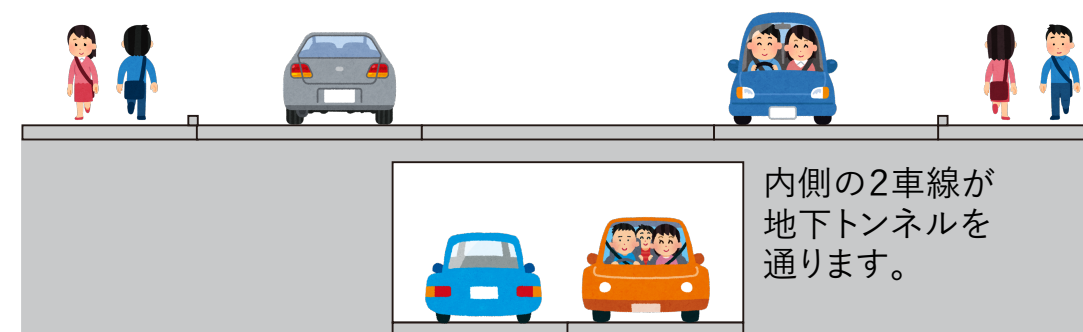


② 内側2車線が地上と地下トンネルを繋ぐ斜路のイメージ (2工区)

③ 地下トンネルを通る区間のイメージ

2工区は一部の区間で、4車線道路のうち、内側2車線がスロープとなっている②の区間を経由し、③の区間の地下トンネルを通ります。地下トンネルを通る区間の長さは約380mです。

※地上と地下を繋ぐ斜路を「スロープ」と表現させていただきます。




2-①第6回みちづくり協議会終了後にいただいた意見書への回答

第6回協議会終了後に意見書でいただいたご質問・ご意見について回答させていただきます。

※第6回協議会当日にいただいたご質問・ご意見は左の欄にある番号に○をつけています。

no	ご意見	回答
■ 1 工区に関する意見		
①	<p>園生台自治会地域内の生活道路確保について</p> <p>当自治会地域は、丘陵部と谷部が有る地形で構成されており、園生町 69 号線が配布資材や物資を運ぶ唯一の行動であり、町内の住民のみならず宅配便、郵便配達車が活用しているため、この道路を園生町 71 号線に繋げるように願いたい。</p>	<p>自動車の通行は磯辺茂呂町線に沿って園生町 70 号線と 69 号線を結び新規に道路（青線）を整備します。それによって下図の赤い矢印のように移動できるようになります。</p> <p>なお、地形の関係上、高低差が生じるため、歩行者・自転車のためには斜路付き階段（青丸）を設置する予定です。</p> 

no	ご意見	回答
②	<p>磯辺茂呂町線計画道路の建設による窪地浸水対策について</p> <p>磯辺茂呂町線と園生町1号線と園生台公園よう壁に囲まれた地域が窪地になるが、近年千葉県内においても異常気象（線状降水帯）による大災害が発生していることに鑑み、当該住宅地域が異常降水に見舞われた時、2工区で地下道の排水溝が枯葉等で目詰まりし浸水すると議論されているとおり、浸水する可能性が確実である。また、最悪道路の高さまで水位が上がった場合、人命にかかわる災害になる可能性が予想される。（水没する家屋、2階まで浸水する家屋が発生する恐れ有り）</p> <p>当該地域で浸水事案が発生した時、想定外の降雨量であったためなどの言い訳はしないよう十分な対策をとることを要望する。</p>	<p>園生町4号線から雨水が流入しないよう、横断側溝を設けるなど排水対策を検討します。</p> 
③	<p>京葉道路橋梁の暫定供用の暫定通行区分について</p> <p>穴川犢橋町線は普段でも渋滞傾向であるが、計画道路が仮開通した時、国道16号線に向かう車が増加し、上り方向では穴川橋下を起点に更なる渋滞が予測される。</p> <p>また、下り線は現時点においても宮長橋を起点に渋滞が発生している。右折レーンは5台程度しか入れない。磯辺茂呂町線を暫定開通した場合、計画道路を左折し、宮長橋で右折する車が増えると、5台以上の右折車がある時には本線上にとどまることになり、更なる大渋滞が生じることとなると考えられる。渋滞緩和のため宮長橋信号に右折信号を設けていただきたい。</p>	<p>ご要望の箇所については、来年度以降、渋滞緩和のための方策について警察と協議していきます。</p> 

no	ご意見	回答
■ 2工区に関する意見		
4	<p>計画平面図をみると内側2車線が地下の案にデメリットが多数記載されているが、4車線とも平面ありきの計画のように思える。4車線とも平面で決定なのか。</p>	<p>磯辺茂呂町線（園生町地区）は、平成18年に事業が認可されました。その時点では、周辺住民と市の協議の結果、「内側2車線が地下」が採用されていました。</p> <p>それから10年以上が経つなかで、自動車の性能や道路整備の技術が向上しており、環境への影響も低下しています。それを踏まえ、1工区の工事着工も近づくなか、最新の交通量や環境影響調査の結果をもとに、道路構造の見直しや、整備による周辺環境への影響を把握し、整備に反映させる必要があります。そこで、令和3年度以降、道路構造について検討を行っており、第8回協議会で道路構造を決定する予定です。</p>
5	<p>内側2車線が地下の案は、2006年の事業認可までの市と稲毛ファミリーハイツの交渉・折衝の結果であり、既成の事実のほずである。（当時の道路対策委員会の住民アンケートでの結果でもある。）</p> <p>地下の2車線は京葉道路の下を抜け、稲毛ファミリーハイツ内は通過車両帯としてもらいたい。</p>	<p>内側2車線を1工区から地下化することは1工区の区域を越えてしまうためできません。</p> <p>1工区から地下化する場合、京葉道路と地下トンネルが交差します。その地点では、新たに設置するトンネル構造物の直径分だけ、地下トンネルと京葉道路を離す必要があります。そのため、トンネル上部は約31mの地点を通す必要があります。</p> <p>そのためには、道路構造令で定められた適切な傾斜でスロープ区間を設けるという条件の下では、園生町交差点よりも西側からスロープ区間を始める必要がありますが、園生町交差点より西側の区間はすでに供用を開始しているためスロープ入口を設けることができません。</p>


no	ご意見	回答
6	<p>若葉の丘住民としては車で反対車線に通行（右折進入）するために安全を優先する交通システムを熱望する。</p>	<p>長沼町 135 号線は道路予定地の南北で約 2.5m の高低差があります。そのため、内側 2 車線が地下の場合も、4 車線とも平面の場合も、下図のように中央分離帯の両側で高低差をつける必要があります。</p>
7	<p>長沼町 135 号線との交差点部（下図赤丸）について、警察の見解で中央分離帯を遮って車を通すことが難しいと書いてあったが、押しボタン信号機があればよいのではないかと。若葉の丘自治会の住民は、「車と人が横断可能な案」を最終案として市から提出されたと思っている。</p> 	 <p>そのため、平成 18 年の事業決定時には、内側 2 車線のトンネル上部の中央分離帯に鍵状の横断道路を通し、中央分離帯上をスロープにすることで高低差を解消することを計画していました。</p> <p>当時は自動車・歩行者ともに通行可能としていましたが、今年度、警察に事前相談を行ったところ、「中央分離帯を活用した車両の往来については、安全上の観点から設置不可。」という意見をいただきました。</p> <p>結果、中央分離帯両側の高低差を解消することができないため、自動車については、交差点で右折しターンをすることとなります。</p>


no	ご意見	回答
8	<p>4車線とも平面案を、次の条件付きで容認する。(内側2車線が地下案は、京葉道路橋、直前の交差点への地下からの流入車の走行音、エンジン音の騒音が非常に大きいと考えられる。稲毛ファミリーハイツ19・20・21・22号等への影響が大きい。)</p> <p>条件1：大型車両の通行禁止</p> <p>条件2：中央分離帯を最小にして、各棟との間隔を取る</p> <p>条件3：4車線とも平面に変更することによる工事費の軽減分で振動・騒音・分断化対策を講じる</p>	<p>条件1・2に関連するご意見・ご質問も多数いただいているため、no9 および no10～13 にて、関連するご意見・ご質問とあわせて回答いたします。</p> <p>条件3については、本協議会において道路整備に必要とされる対策については実施するよう検討していきます。</p>
9	<p>条件1：大型車両の通行禁止について</p> <p>磯辺茂呂町線における大型車両の通行禁止を2工区16号線まで継続してもらいたい。稲毛ファミリーハイツ内の騒音・振動低減には必須である。</p>	<p>大型車両の進入規制については、協議会の賛同が得られれば、今後、警察に要請していきます。</p>

no	ご意見	回答
10	<p>条件2：中央分離帯を最小にして、各棟との間隔を取る道路幅は可能な限り狭くしてもらいたい。稲毛ファミリーハイツ内の計画道路では右折禁止とし、かつ中央分離帯は最小限にしてほしい。</p> <p>右折禁止については、具体的に、北側車線では園生町124号線、園生町125号線との交差点で右折禁止、南側車線では長沼町129号線、園生町124号線、園生町125号線との交差点で右折禁止としてもらいたい。</p>	<p>前述のno6・7の回答にあるとおり、長沼町135号線からの右折が実現できないため、直近の交差点にてUターンができるようにする必要があります。具体的には園生町125号線及び園生町110号線等の交差点でUターンが望ましいと考えます。</p> <p>それを前提とし、no13の意見でご要望いただいている停車帯を設置した上で、右折禁止に関するご意見(no10)も一部取り入れ、磯辺茂呂町線(園生町地区)北側のマンション棟と車道との距離を最大限取った図面を回答用資料①に記載しています。</p>
11	<p>仮に4車線平面になった場合にはUターン用信号機の設置をお願いしたい。設置場所はファミリー交番前、介護施設前、長沼町135号線など。</p>	
12	<p>第6回協議会で提示された図面(若葉の丘自治会が分断されている図面)では車で国道16号に出る場合や、ファミリー側から帰ってくる場合、若葉の丘自治会の南側の住民はどこかでUターンする必要がある。少数の住民のためになるとは思われるが、安全にUターンできる交差点をつくってもらいたい。</p>	
13	<p>停車スペースの確保をお願いしたい。</p> <p>各棟(5・19・20号棟)の出入口が道路側にある場合や、郵便局はじめ各施設には駐停車スペースの設置が必要になる。ごみ収集、宅配、引っ越し時に必要である。</p>	

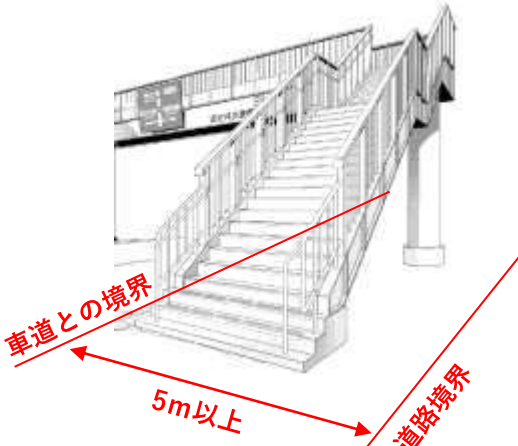

no	ご意見	回答
14	<p>南北横断（長沼町 135 号線との交差点）に関しては押しボタン式信号で対処してほしい。距離的な理由から信号は難しいという意見があるが、ここは既存の歩道であり、磯辺茂呂町線（園生町地区）はあとからのことである。この道を歩いて横断することが優先される。</p>	<p>信号の設置については警察庁が「信号機設置の指針」にて 150m の間隔を空けるという基準を定めています。</p> <p>押しボタン式信号や横断歩道については、今後、警察と協議していきます。</p>
15	<p>南北自治体分断にならない策をどうかお願いしたい。横断歩道は熱望する。</p>	
16	<p>第 6 回協議会で規定によって横断歩道が設置できないという話も出ているようだが、若葉の丘自治会のためだけでなく、あやめ台方面からの通行人のみなさんのためにも横断歩道をぜひつくっていただきたい。</p>	
17	<p>平成 18 年は、車も人も横断できる案で終わっている。つまり若葉の丘自治会の住民に対しては、平成 18 年の案に変更がある場合には変更の説明をしてから次の案の説明をすることが当然である。いきなり内側 2 車線が地下や 4 車線とも平面の話をするのはおかしいのではないか。</p>	<p>本協議会は、皆様からのご意見を伺いながら、道路整備に必要なことを決定していくこととしており、前回協議会の工程表で示したとおり、今年度道路構造（内側 2 車線が地下や 4 車線とも平面）を決定することを予定しております。</p> <p>なお、ご意見の箇所の交差点については、内側 2 車線が地下の場合も、4 車線とも平面の場合も、設置に関する条件は変わりません。</p>
18	<p>道路の標準断面だけでなく、入口・出口、合流点などの断面を示してほしい。</p>	<p>回答用資料②をご覧ください。</p>

no	ご意見	回答
19	<p>外回り2車線（国道16号方面）のみ地下にし、自転車道・歩道は地下道の上面に設定することで、騒音の減少が期待でき、自転車道、歩道を設置しても外回り幅員を約7～8mにすることが可能となる。これにより内回り側に停車スペース、自転車道・歩道が設置できる。</p> <p>内回り線を地上平面にすることで20号棟北側のスロープをなくすことができ、信号待ち後の坂道発進、登坂時の騒音の減少が期待できる。</p>	<p>ご意見いただいた道路構造の概略は回答用資料③のとおりです。</p> <p>近年、線状降水帯や台風による豪雨が頻発しており、アンダーパスは冠水の恐れがあります。また、北側車線の地上部に車道を設けることが出来ないことから、長沼町129号線、長沼町23号線、園生町110号線に車両が集中することになり、生活道路の安全性が落ちます。</p> <p>このことから、千葉市としては望ましくない道路構造と考えています。</p>
20	<p>道路構造比較の項目で利便性と安全性があるが、この内容は「ヒト」と「クルマ」の立場を替えたメリット、デメリットで記してほしい（現状はクルマのことばかり。横断、車いす、散歩など人間を大事にしてほしい。）</p>	<p>内側2車線が地下の場合も、4車線とも平面の場合も、歩道は3～3.5m程度の幅員を確保でき、車いすが余裕を持ってすれ違えることができます。また電柱地下化により、誰にとっても歩きやすい歩行環境となります。いずれの道路構造を採用しても歩行環境には変わりありません。</p> <p>ただし、自転車での通行については、自転車道が整備できる4車線平面の方が、自転車レーンとなる内側2車線が地下の場合のよりも安全です。また、自転車レーンの場合には歩道を通行する自転車が発生する可能性があります。自転車道の場合はそのようなことが考えにくく、より歩行者が安全に通行することができます。</p>
<p>■全工区に関する意見</p>		
21	<p>（仮称）検見川・真砂スマートインターチェンジによる影響の調査を求める。西警察署交差点から磯辺茂呂町線への流入車両を加算した環境データを示してもらいたい。</p>	<p>提示している計画交通量は、スマートインターチェンジ開通時の交通量をみこんでいます。環境影響調査も同様の前提で行っているため、スマートインターチェンジ開通時の流入車両を加味した数値になっています。</p>

no	ご意見	回答
■橋梁部に関する意見		
22	<p>2工区が完成するまでは、京葉道路上の橋梁は車両通行止めとし、橋上の遮音壁は歩行者、自転車が通れる範囲の開口部としてもらいたい。</p>	<p>千葉市としては、京葉道路上の橋梁は、第6回協議会で案①-1としてお示しした歩行者・自転車だけが通行できる案を採用する考えです。</p> <p>その上で、橋梁には、暫定供用時ならびに開通後において橋梁部にも遮音壁を設置します。</p> <p>設置イメージは写真右のとおりです。(園生の森公園近くで京葉道路を跨ぐ橋梁に設置された遮音壁)</p> 
■環境影響調査について		
23	<p>大型車両が走る国道16号等の実際の騒音・振動を測定し公表。現在、報告されている騒音・振動はあくまで想定値である。</p>	<p>国道16号は、交通量が磯辺茂呂町線(園生町地区)よりも多いため、実測する路線としては適当でないと考えます。</p> <p>そこで、令和5年1月に、JR稲毛駅から稲毛図書館や小中台公民館の前を通る稲毛停車場穴川線(交通量17,100台/日)沿いで騒音・振動を測定し、第8回協議会にて測定結果を方向する予定です。</p>

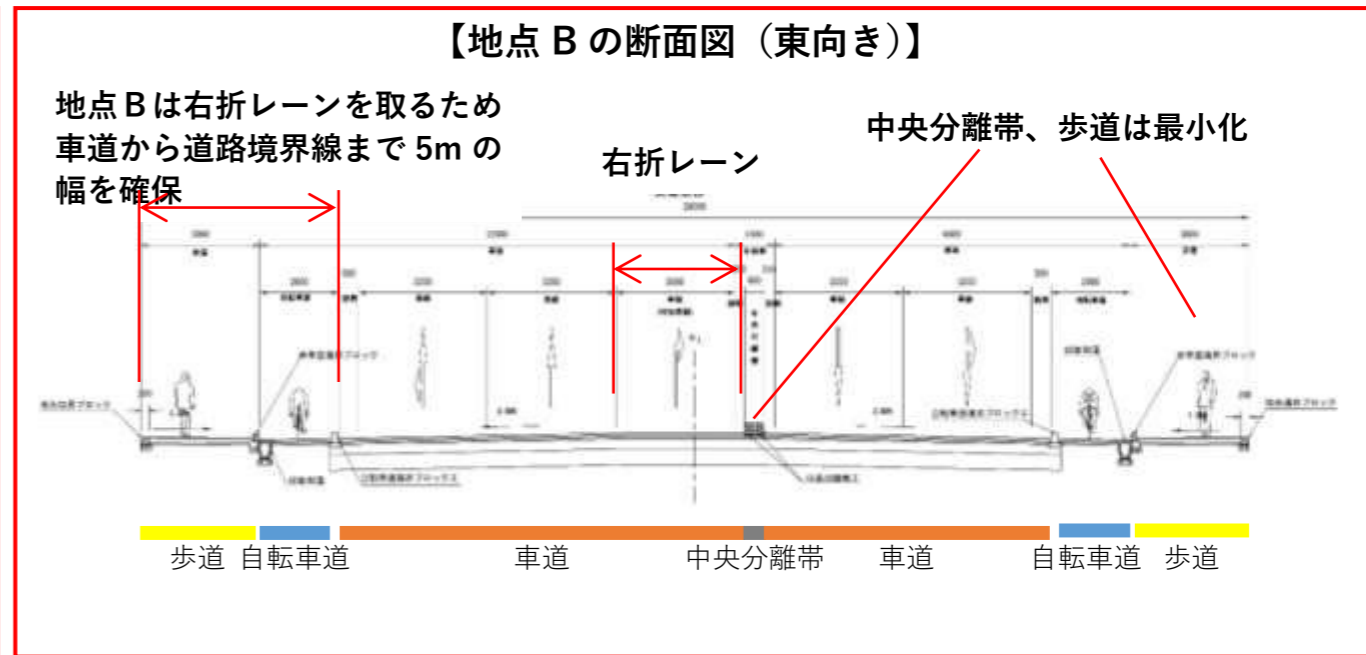
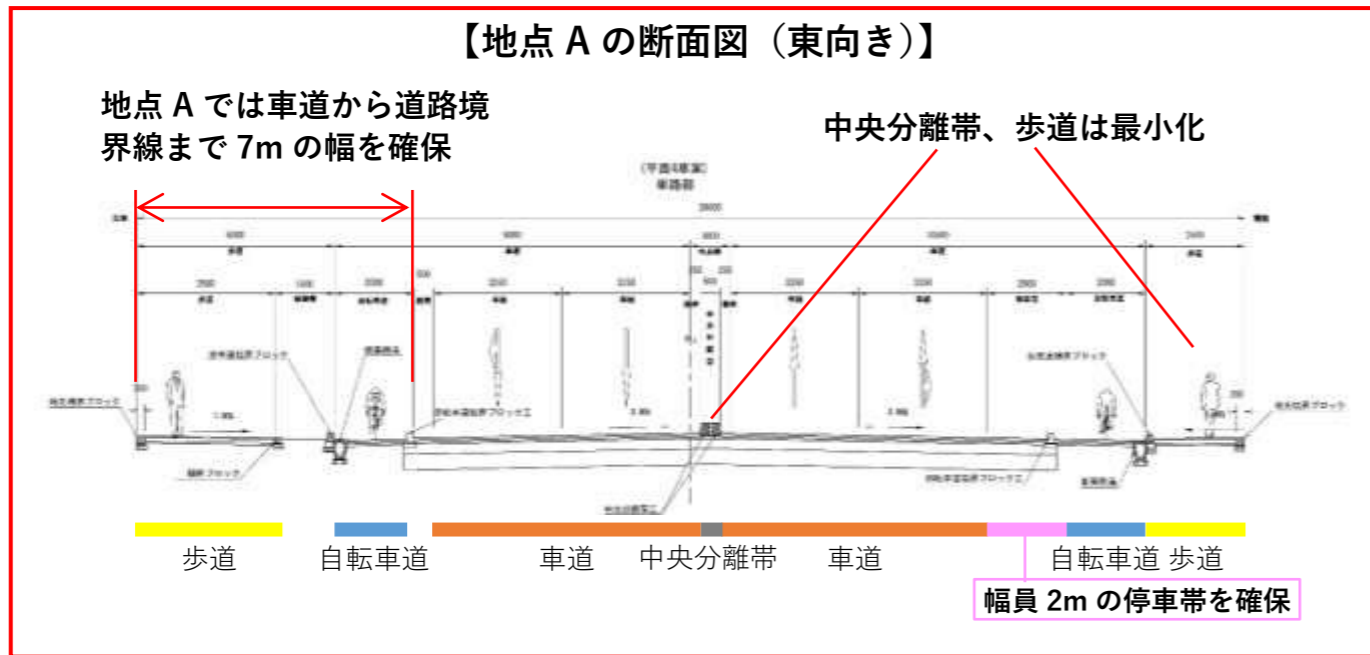
no	ご意見	回答
24	<p>環境影響調査において想定していた遮音材・防音材・排水性舗装の仕様及び測定条件（高さ・距離）とその効果を明記してもらいたい。</p>	<p>環境影響調査の測定条件は回答用資料④をご覧ください。</p> <p>排水性舗装は右図のように、隙間の多いアスファルトであるため、タイヤの摩擦音を吸収する性能が確認されており、騒音低減効果を見込まれます。</p> <p>これまで報告してきた環境影響調査では、遮音材・防音材の施工は加味していません。これらを用いる調査を行う場合には、条件についてご説明します。</p> <div data-bbox="1563 197 2101 596" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>低騒音舗装 通常の舗装と比較して、タイヤと路面による騒音が小さい舗装です。又、雨を吸収することにより、水たまりを防止し、雨天時の走行安全性も向上します。</p>  <p>通常舗装 路面に「すきま」が無く音が反射し音が発生します。</p> <p>低騒音舗装 路面の「すきま」に音が吸収され騒音が低減されます。</p> </div>
25	<p>従来の測定箇所に加えて5階 10 階での騒音想定値を開示いただきたい。また測定場所、建物、道路の構造・仕様を開示いただきたい。</p>	<p>5階・10階での騒音想定値や測定箇所については回答用資料⑤を参照ください。</p> <p>またスロープ区間の騒音・振動についても回答用資料⑤をご確認ください。なお、大気への影響についてはスロープ区間での予測はしていませんが、長沼町付近での調査結果を踏まえると、スロープ区間においても大きな影響はないと考えられます。</p>
26	<p>内側2車線が地下の場合、スロープ区間の騒音・振動・大気汚染について具体的に説明いただきたい。</p>	

no	ご意見	回答																							
27	<p>環境に対する規制値を明確にしてもらいたい。</p> <p>市の説明では騒音の基準を昼間 70dB 以下、夜間は 65dB としているが、千葉市の環境基準と異なるのではないか。</p> <p>市ホームページに掲載されている「自動車騒音及び道路交通振動に係る基準」を見ると、2工区の沿道の用途地域である第一種住居地域は昼間 65dB 以下、夜間 60dB 以下を基準値としている。この基準に従うべきではないか。</p>	<p>参照された「自動車騒音及び道路交通振動に係る基準」は、下記の表と認識しています。この基準は、環境基本法第 16 条の規定により、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として政府が定めるものです。</p> <table border="1" data-bbox="1178 389 2092 943"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="1178 389 1816 507" rowspan="2">地域の類型※1 (都市計画法上の用途地域※2)</th> <th colspan="2" data-bbox="1816 389 2092 432">時間の区分</th> </tr> <tr> <th data-bbox="1816 432 1955 507">昼間 6時～22時</th> <th data-bbox="1955 432 2092 507">夜間 22時～6時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1178 507 1335 655" rowspan="2">一般地域</td> <td data-bbox="1335 507 1816 582">A地域(第1・2低層住専、第1・2中高層住専) B地域(第1・2住居、準住居、市街化調整)</td> <td data-bbox="1816 507 1955 582">55dB以下</td> <td data-bbox="1955 507 2092 582">45dB以下</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1335 582 1816 655">C地域(近商、商業、準工、工業) 注:工専は含まれない。</td> <td data-bbox="1816 582 1955 655">60dB以下</td> <td data-bbox="1955 582 2092 655">50dB以下</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1178 655 1335 943" rowspan="3">道路に面する地域</td> <td data-bbox="1335 655 1816 730">A地域のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域</td> <td data-bbox="1816 655 1955 730">60dB以下</td> <td data-bbox="1955 655 2092 730">55dB以下</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1335 730 1816 836">B地域のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域、及びC地域のうち、車線を有する道路に面する地域</td> <td data-bbox="1816 730 1955 836">65dB以下</td> <td data-bbox="1955 730 2092 836">60dB以下</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1335 836 1816 943">全指定地域のうち、<u>幹線交通を担う道路</u>に近接する空間 (屋内の騒音に関する基準※3)</td> <td data-bbox="1816 836 1955 943">70dB以下 (45dB以下)</td> <td data-bbox="1955 836 2092 943">65dB以下 (40dB以下)</td> </tr> </tbody> </table> <p>2工区の沿道の用途地域は第一種住居地域ですが、磯辺茂呂町線は<u>幹線交通を担う道路</u>に該当します。幹線交通を担う道路とは、環境省が「高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあっては4車線以上の区間に限る。)等」と定めており、4車線である2工区はこれにあたります。よって、2工区における騒音基準は、上表の赤い枠で囲った基準が適用されます。</p>	地域の類型※1 (都市計画法上の用途地域※2)		時間の区分		昼間 6時～22時	夜間 22時～6時	一般地域	A地域(第1・2低層住専、第1・2中高層住専) B地域(第1・2住居、準住居、市街化調整)	55dB以下	45dB以下	C地域(近商、商業、準工、工業) 注:工専は含まれない。	60dB以下	50dB以下	道路に面する地域	A地域のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB以下	55dB以下	B地域のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域、及びC地域のうち、車線を有する道路に面する地域	65dB以下	60dB以下	全指定地域のうち、 <u>幹線交通を担う道路</u> に近接する空間 (屋内の騒音に関する基準※3)	70dB以下 (45dB以下)	65dB以下 (40dB以下)
地域の類型※1 (都市計画法上の用途地域※2)		時間の区分																							
		昼間 6時～22時	夜間 22時～6時																						
一般地域	A地域(第1・2低層住専、第1・2中高層住専) B地域(第1・2住居、準住居、市街化調整)	55dB以下	45dB以下																						
	C地域(近商、商業、準工、工業) 注:工専は含まれない。	60dB以下	50dB以下																						
道路に面する地域	A地域のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60dB以下	55dB以下																						
	B地域のうち、2車線以上の車線を有する道路に面する地域、及びC地域のうち、車線を有する道路に面する地域	65dB以下	60dB以下																						
	全指定地域のうち、 <u>幹線交通を担う道路</u> に近接する空間 (屋内の騒音に関する基準※3)	70dB以下 (45dB以下)	65dB以下 (40dB以下)																						
28	<p>振動に関する環境影響調査の報告では、市として振動に関する基準がないと説明していたが、道路交通振動規制法で昼間 65dB、夜間 60dB としている。</p>	<p>「市として振動に関する基準がない」とは、市独自に基準を定めているわけではないという意図であり、道路交通振動規制法で定められている基準に従い、環境影響調査結果の評価を行っています。</p>																							

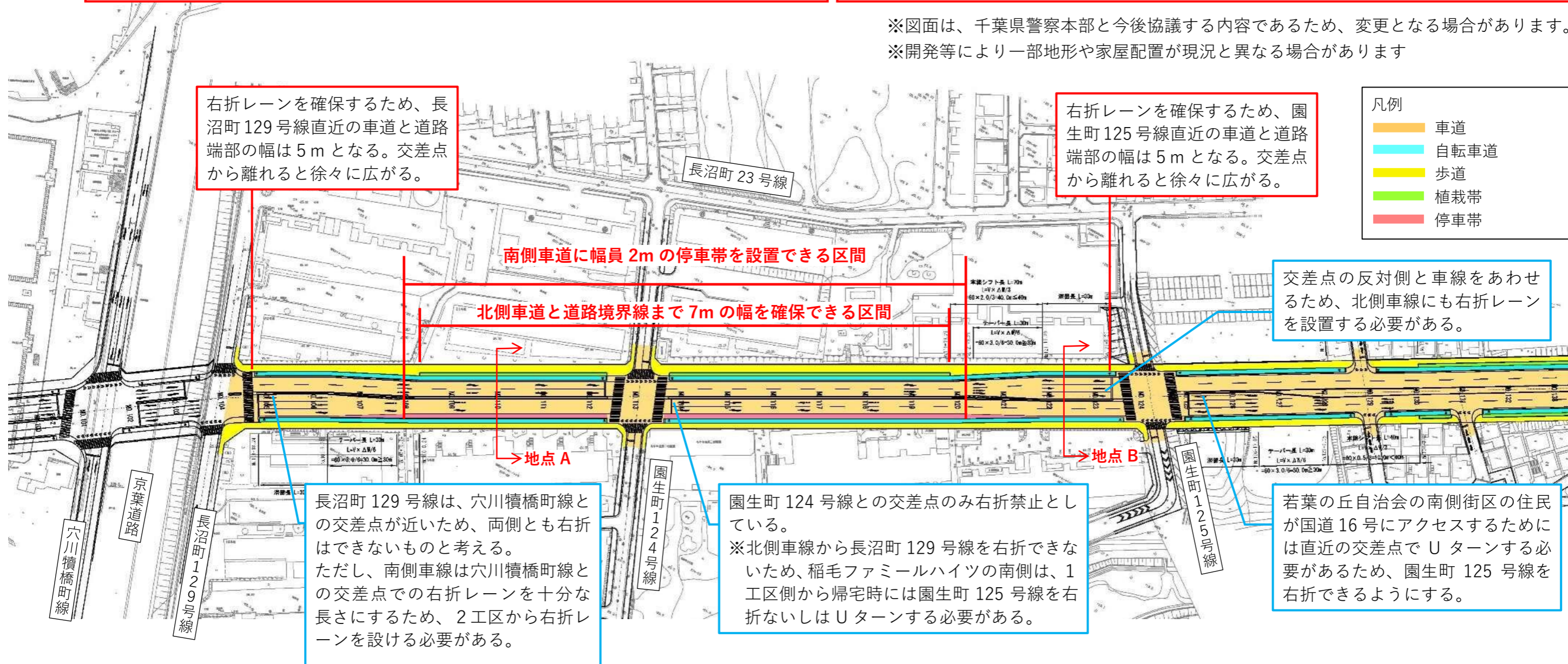
no	ご意見	回答
■地域分断対策について		
29	<p>コミュニティ分断対策を求める。 各横断道路には自転車も載せることのできるエレベーター付きの歩道橋を設置いただきたい。</p>	<p>歩道橋の設置は、道路構造令にて、歩道の幅が5m以上であることが条件とされています。</p> <p>磯辺茂呂町線（園生町地区）の歩道幅員は3m～3.5mであるため、上記の基準を満たすことができず、歩道橋は設置できません。</p> 
■その他交通について		
30	<p>柏台交番からの車両が団地内を自由に通行できないよう、通り抜けを禁止してもらいたい。現在の団地内の一方通行入口に速度規制（30km/h）の標識がない。</p>	<p>ご要望の箇所は右図の赤線で示した経路と理解しています。</p> <p>この経路上では、紫色で塗られた区間は自動車通行を規制しています。</p> <p>本来は通行ができない道路であるため、道路標識の設置も含め、千葉市として地元の意見を警察に伝えていきます。</p> 

no	ご意見	回答
31	ファミリーハイツ内の車両通行台数・通行目的を調査した上で、団地内の通行区分を設定すべき。団地内の道路は全て丁字路であり、東建タウンハウス内の道路含め車両の進入規制を検討すべき。	ご通行している車両の目的を把握する調査は現実的ではなく、実施できません。 ただし、周辺道路に関する安全対策等のご意見は今後、本協議会で意見を募り、協議・検討していきたいと考えています。
■住民に対する説明について		
32	最終決定前及びこれまでのいきさつを知るため、住民全員への説明の場をお願いしたい。今後の生活に多大な影響を与える事項のため、全員の納得が必要です。(意見を取り入れる行政であってほしい。)	構造を決定した際には説明会を行いたいと考えています。

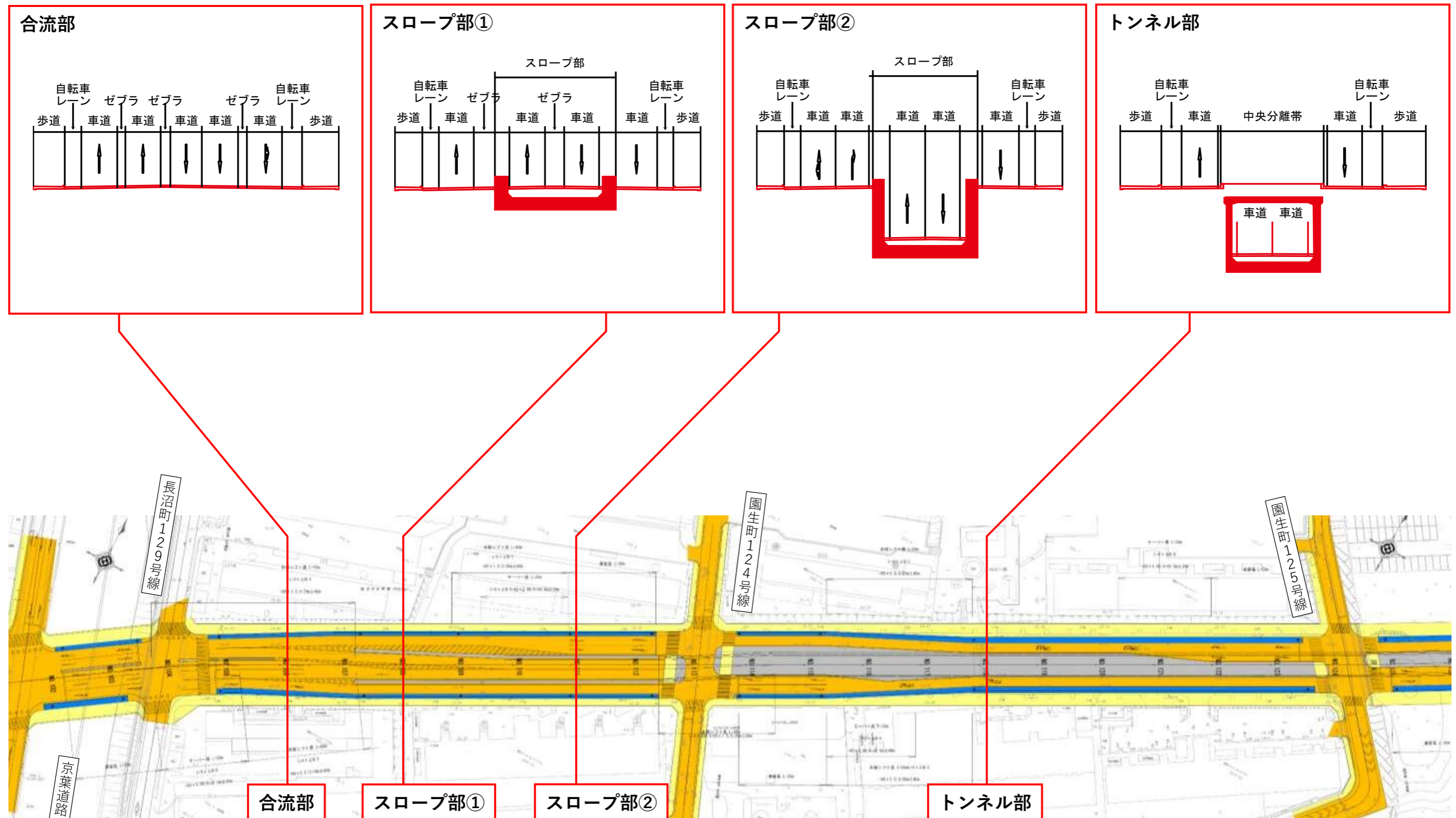
■ご意見 no10～13 を踏まえた道路構造 (例)



※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



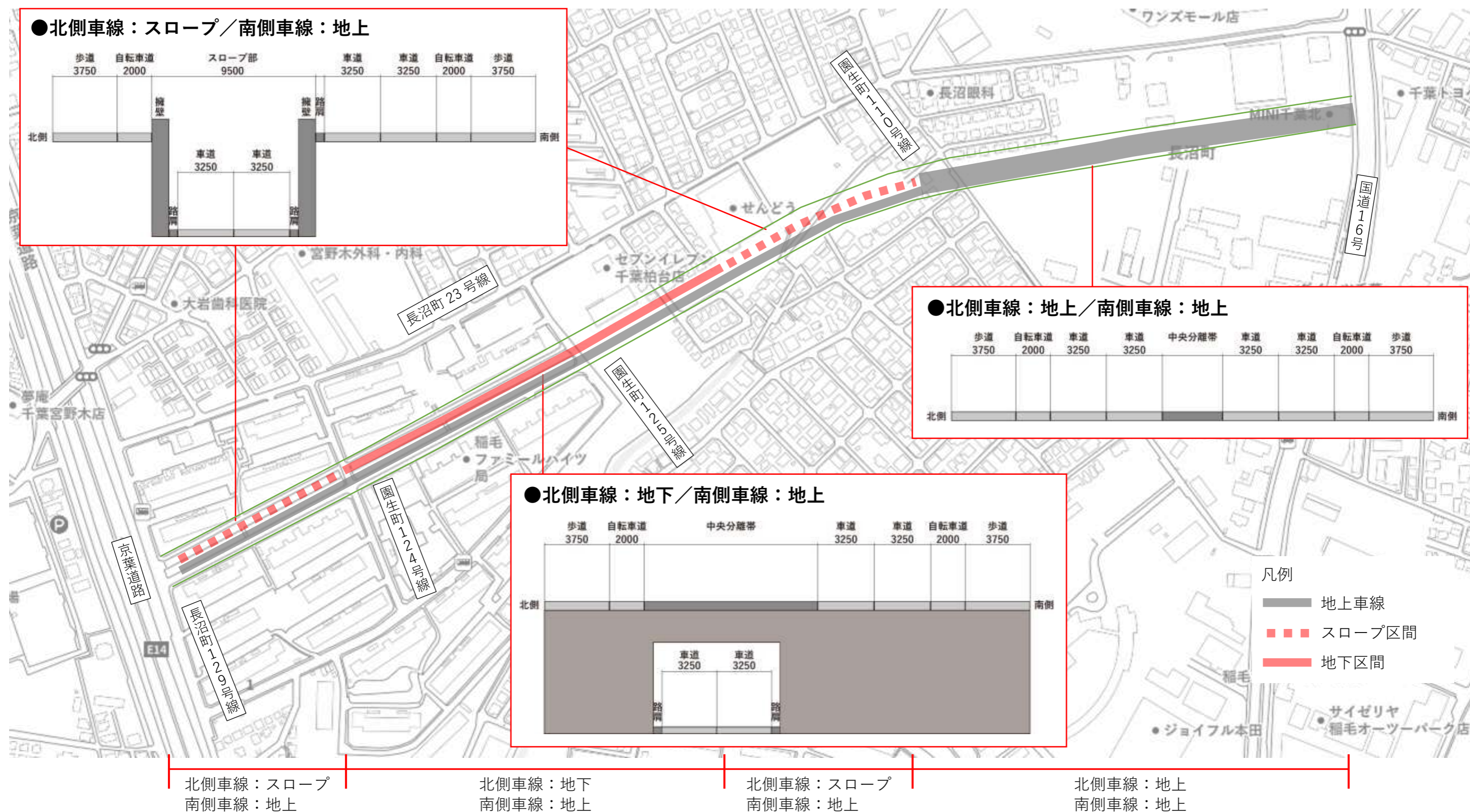
■ 2工区の断面イメージ図（合流部・スロープ部・トンネル部）



※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

■北側車線を地下化した際のイメージと道路構造上の課題

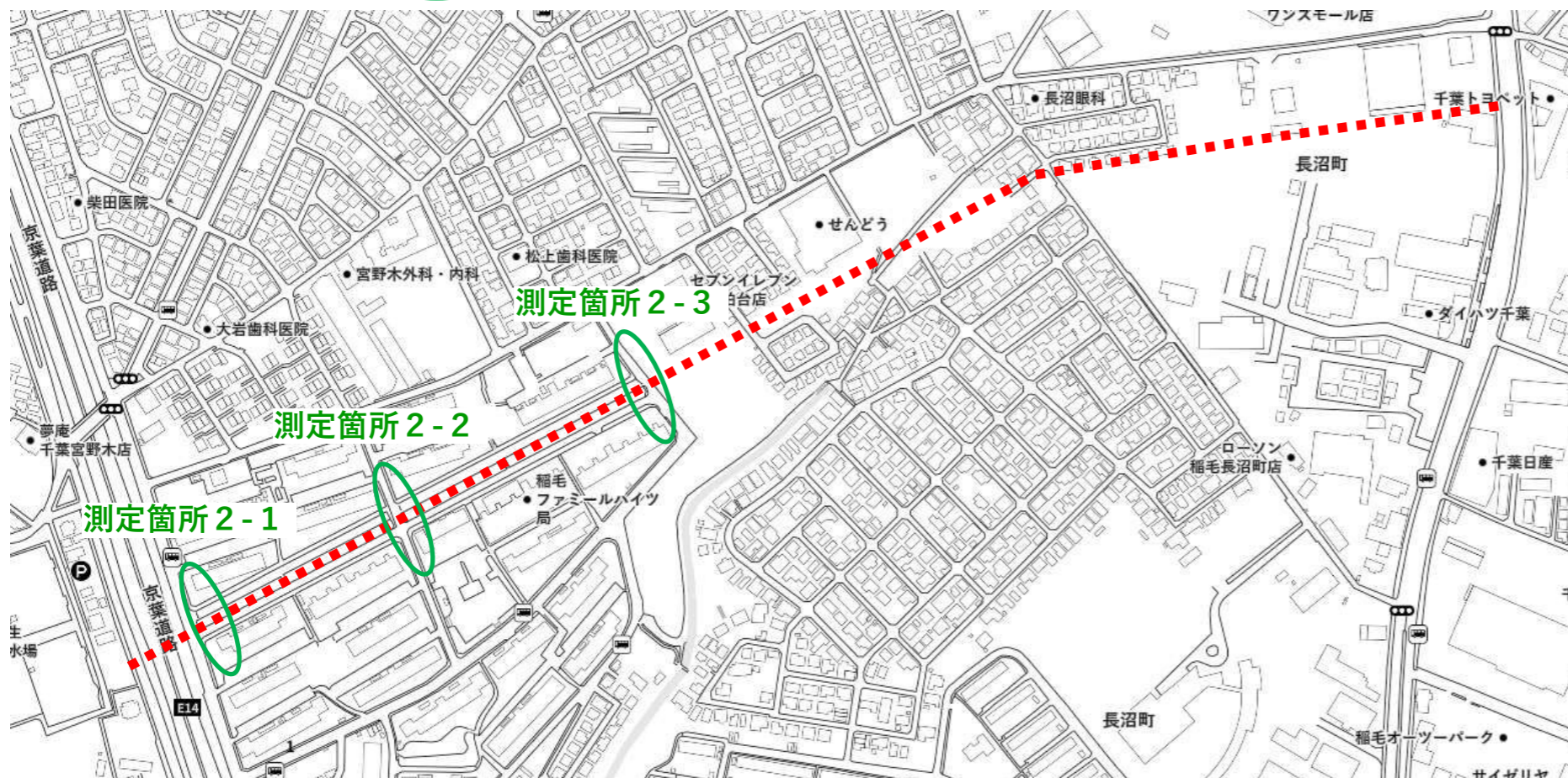
- アンダーパスは豪雨時における冠水の可能性があるため安全性に懸念があるほか、4車線とも平面に比べて整備費用が高く、整備期間は長くなる可能性がある。
- 北側車線の地上部に車道を設けることが出来ないことから、長沼町129号線、長沼町23号線、園生町110号線に車両が集中することになり、生活道路の安全性が落ちる。



環境影響調査（騒音）の前提条件

2工区における予測箇所

●環境影響調査では、下図の○の箇所における騒音を予測した。



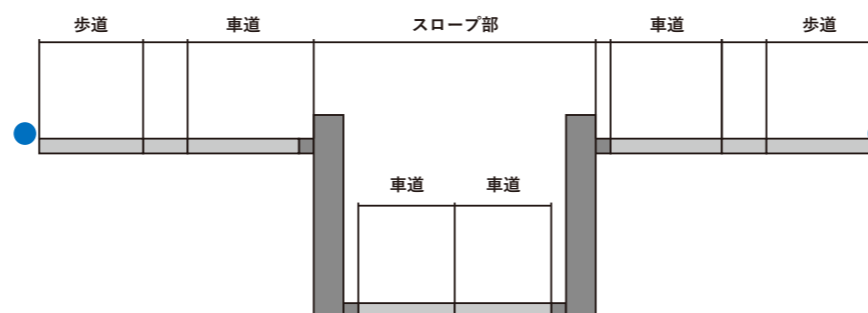
測定箇所の道路構造等

- 騒音レベルが最も大きくなると考えられる道路端部での騒音を予測した（下図●参照）。
- 各測定箇所の道路構造や、騒音の予測箇所に関する詳細は以下のとおりである。比較のため、4車線とも平面の場合の騒音も予測した。



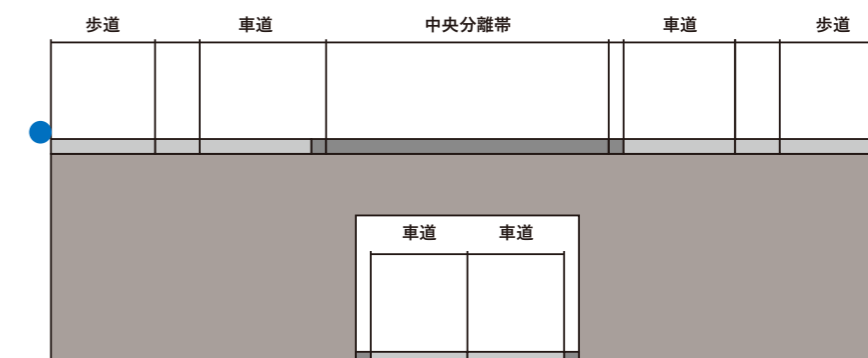
測定箇所 2-1

- ・測定箇所 2-1 は、2工区起点の4車線とも平面構造の区間となる。
- ・当該箇所は中層マンション棟と接しているため、1階と5階の高さでの騒音を予測した。



測定箇所 2-2

- ・測定箇所 2-2 は、スロープ区間となる。
- ・当該箇所は中層マンション棟と接しているため、1階・5階・11階の高さでの騒音を予測した。



測定箇所 2-3

- ・測定箇所 2-3 は、内側2車線が地下区間となる。
- ・当該箇所は中層マンション棟と接しているため、1階・5階・11階の高さでの騒音を予測した。

予測にあたっての前提

●自動車交通量（台/日）

工区		大型車	小型車	合計	
2工区	本線	2,400	8,400	10,800	19,000
	副道	1,800	6,400	8,200	

●速度等

- ・平均時速 45km/h で走行すると仮定した。
- ・交差点等での加減速を見込んだ。

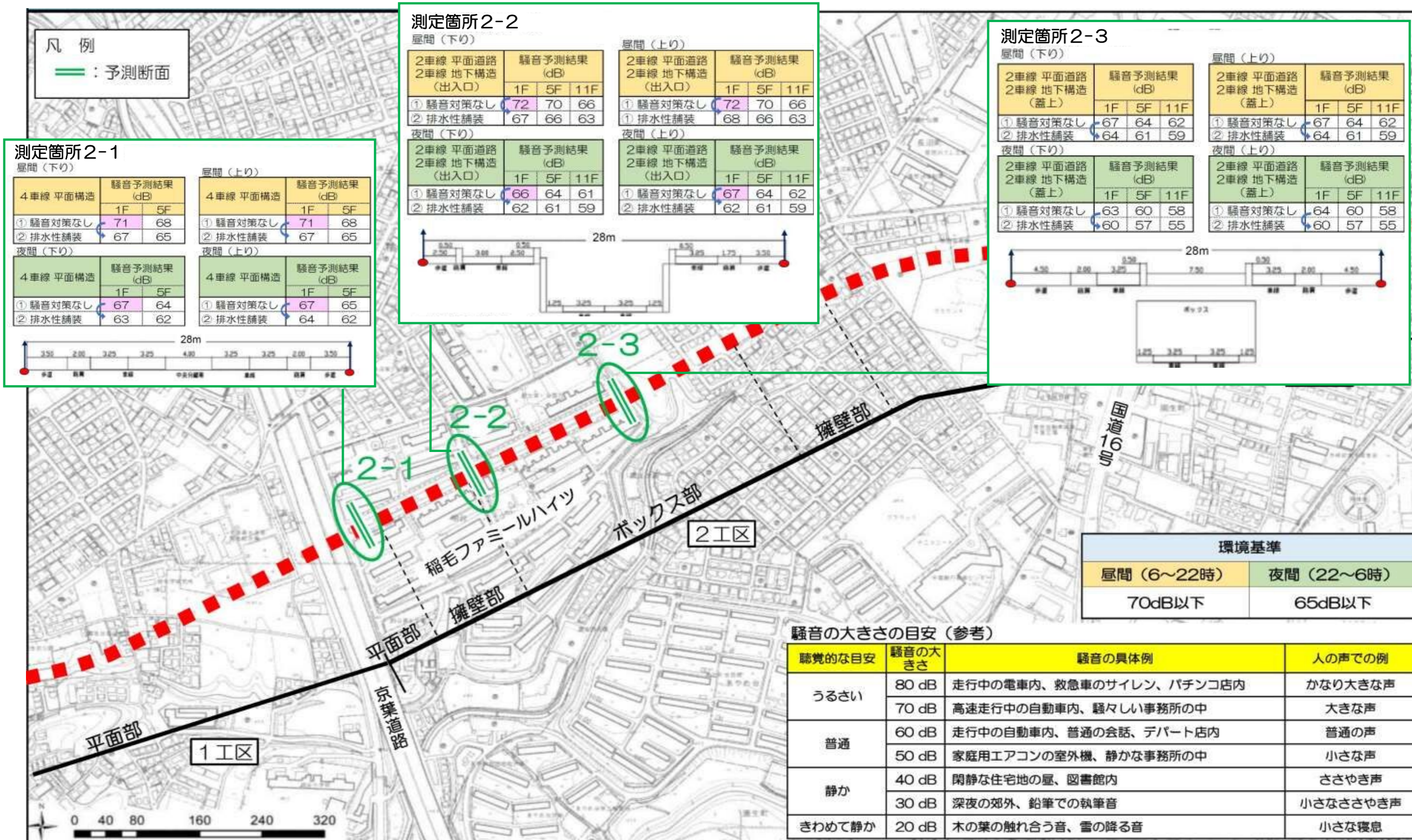
●舗装

- ・一般的な密粒舗装と、騒音低減効果のある排水性舗装の2パターンで予測した。

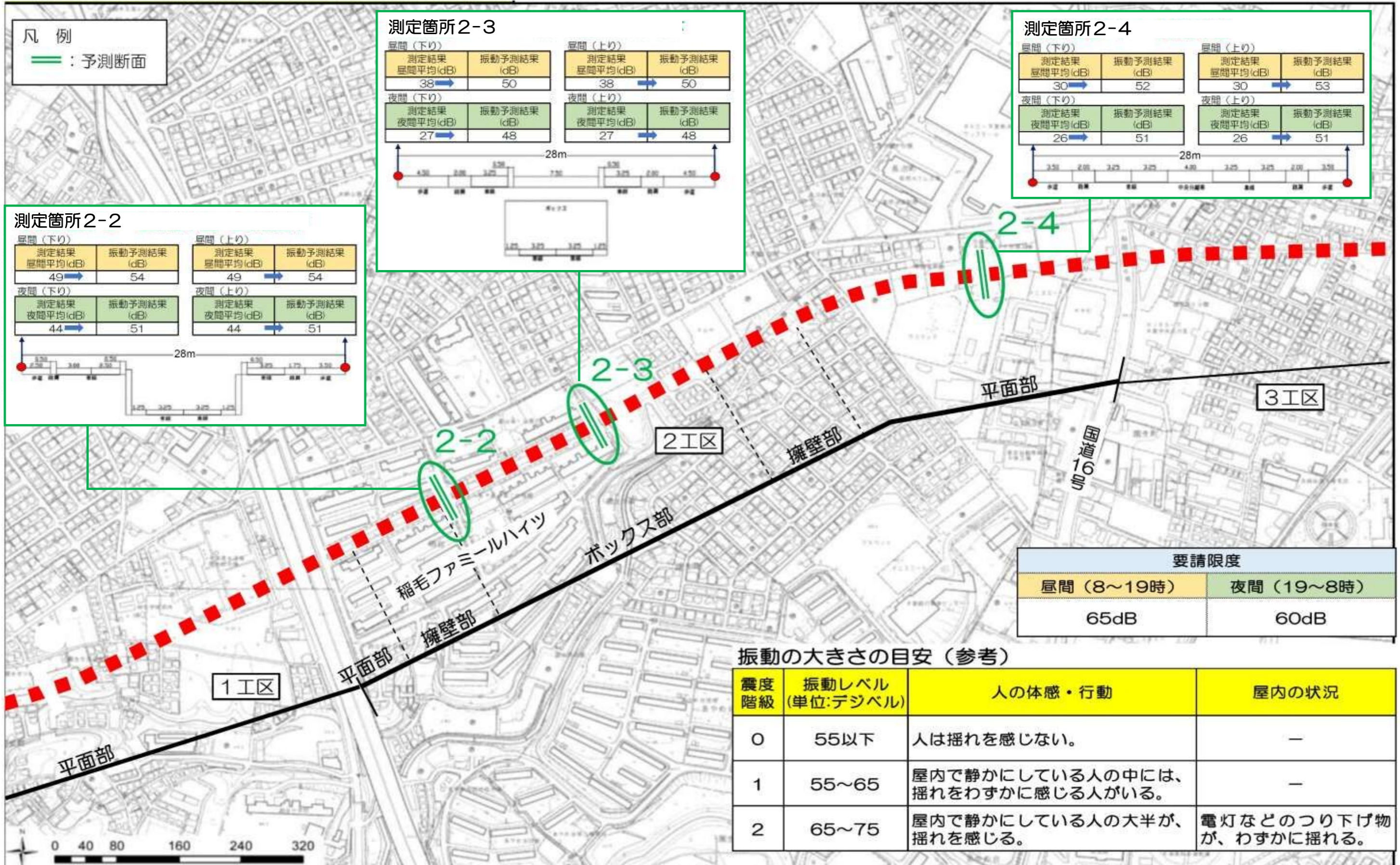
●その他騒音対策

- ・排水性舗装以外の遮音材・防音材等の対策は講じないものとして予測した。

■ 2工区の環境影響調査結果（騒音）



■ 2工区の環境影響調査結果（振動）



■ 2工区の環境影響調査結果（大気）

