

第9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9月23日（土）

午後1時15分から

場 所 穴川コミュニティセンター

1階 多目的室

次 第

- 1 挨拶
- 2 協議会規約の改正【資料1】
- 3 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2-1, 2】
 - ② 工程表【資料3】
 - 2 協議会のふり返り
 - ① 第8回みちづくり協議会に関するご意見・ご質問への回答【資料4】
- 4 意見交換【大判図面】
- 5 今後の予定
第10回みちづくり協議会について
- 6 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
第8回協議会に対する回答	1工区～3工区

担 当 千葉市建設局道路部街路建設課

<用地・補償に関する事> 用地第一班：重村、清水 電話 245-5616

<工事に関する事> 特定街路整備班：坂田、池田 電話 245-5342

都市計画道路 磯辺茂呂町線（園生町地区）みちづくり協議会規約

（名 称）

第1条 この協議会の名称は、「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」という。（以下「協議会」という。）

（目 的）

第2条 協議会は、都市計画道路 磯辺茂呂町線（園生町地区）に関わる道路の整備について、情報の共有化を図るとともに、皆さまからのご意見を伺いながら、より良いみちづくりを目指すことを目的とする。

（組 織）

第3条 協議会は、次に掲げる者を委員とし、別表のとおり構成する。

- (1) 第6地区町内自治会連絡協議会 会長1名
第25地区町内自治会連絡協議会 会長1名
第41地区町内自治会連絡協議会 会長1名
- (2) 関係11自治会代表者 11名
- (3) バス事業者（京成バス株式会社）代表者 1名
- (4) 学識経験者 3名

（設置期間）

第4条 協議会の設置期間は、令和2年7月26日から事業終了までとする。

（役 員）

第5条 協議会に会長1名、副会長2名を置き、役員は会議において委員の中からの互選によって選任する。

2 役員任期は1年とする。なお、再任は妨げない。

（役員職務）

第6条 会長は協議会を代表し、会務を総理する。

2 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときは会長の職務を行う。

（代理出席）

第7条 委員が出席できない場合、代理の者が出席できるものとする。

（会 議）

第8条 協議会は会長が招集し、会長が議長を務める。

2 協議会は、委員の過半数の出席をもって開催する。

3 協議会は、関係11自治会から各2名まで委員とは別に出席することができる。

(協議会)

第9条 みちづくり協議会は非公開とし、会議資料については公開とする。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は千葉市建設局道路部街路建設課に置くものとする。

(その他)

第11条 この規約に定めるもののほか協議会の運営について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

(附 則) この規約は、第1回協議会開催日、令和2年7月26日から施行する。

(附 則) この規約は、令和5年9月23日から施行する。

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【委員名簿】

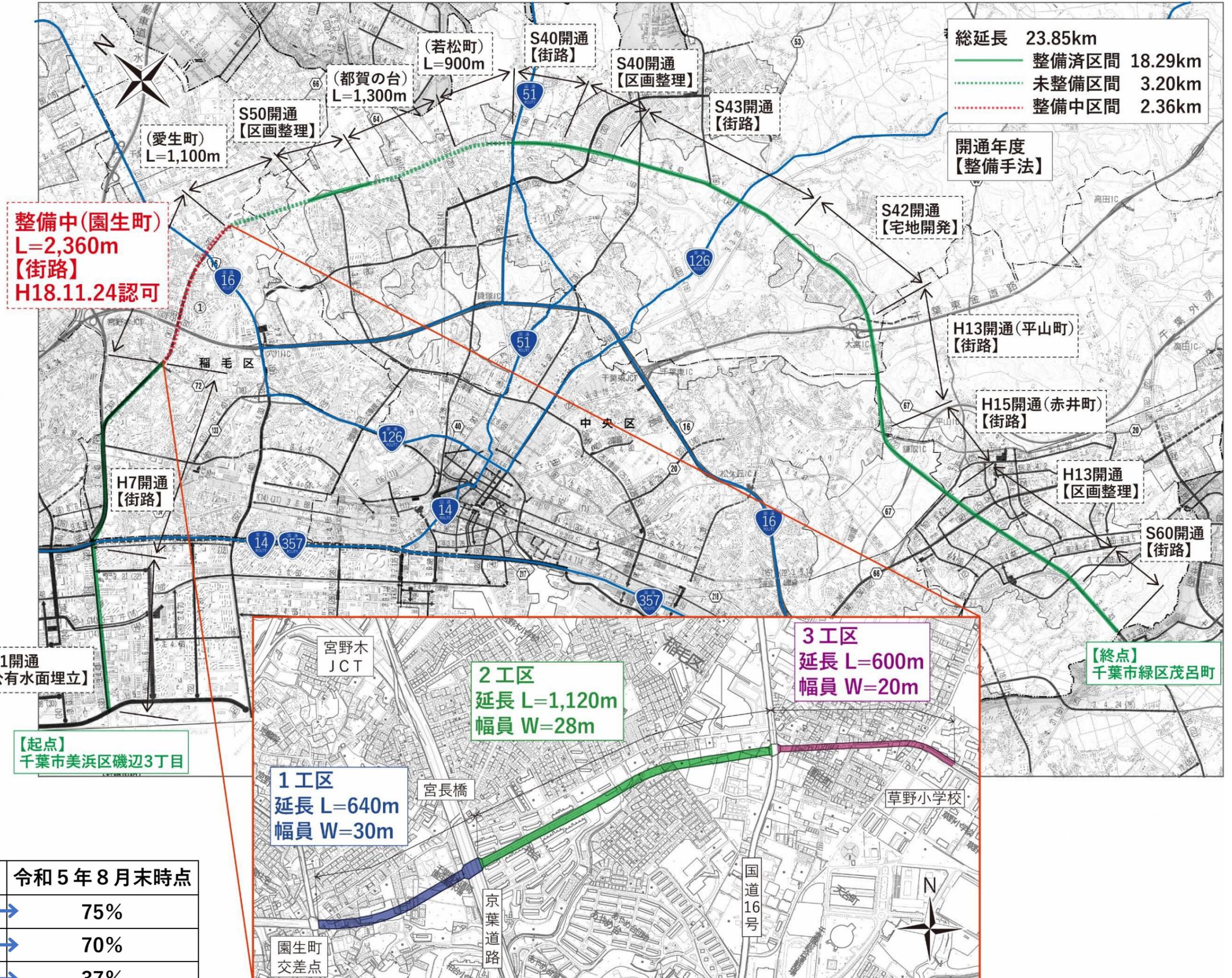
所 属	役 職	氏 名
第6地区町内自治会連絡協議会	副会長	清水 泰夫
第25地区町内自治会連絡協議会		鈴木 金作
第41地区町内自治会連絡協議会	副会長	荒川 利重
園生台自治会		工藤 嘉生
京成宮野木団地自治会		菊原 潔
京友会自治会		鈴木 安芸久
東建タウンハウス親和会		新井 明弘
稲毛ファミリーハイツ自治会		三品 勇
長沼協和自治会		多田 匡治
東宮野木自治会		直井 慎吾
エグゼ稲毛自治会		荒川 利重
若葉の丘自治会		鶴田 正之
園生町草野町内会		穂山 実
草野団地町内会		宮内 勝巳
京成バス株式会社（営業部乗合営業課長）		小林 和輝
日本大学理工学部交通システム工学科（教授）	会 長	福田 敦
東京情報大学総合情報学部（名誉教授）		岡本 眞一
千葉工業大学（名誉教授）		矢野 博夫

(順不同)

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。

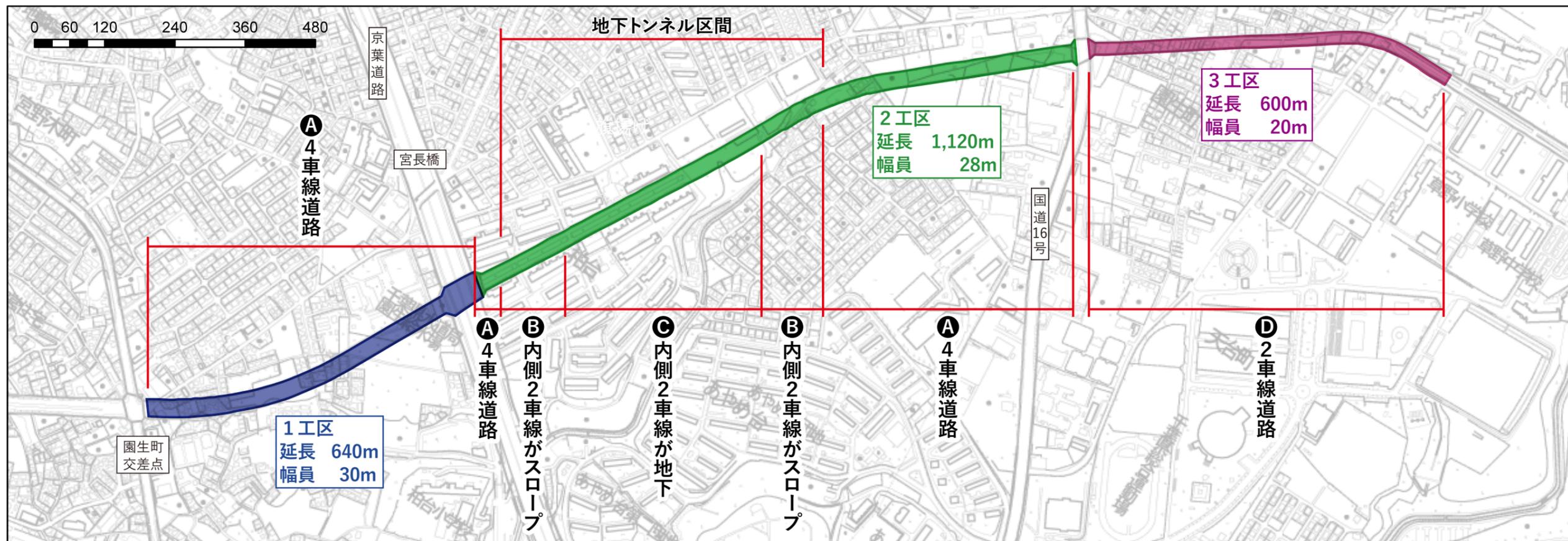


(進捗の報告)

用地取得率

		令和5年3月末時点	→	令和5年8月末時点
工区 単位	1工区	74%	→	75%
	2工区	70%	→	70%
	3工区	32%	→	37%
全体		65%	→	66%

整備概要(現在の計画)



至 国道357号

A 4車線道路のイメージ

1工区・2工区の**A**の区間はいずれも片側2車線ずつの4車線道路です。



D 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(**D**の区間)は片側1車線ずつの2車線道路となります。

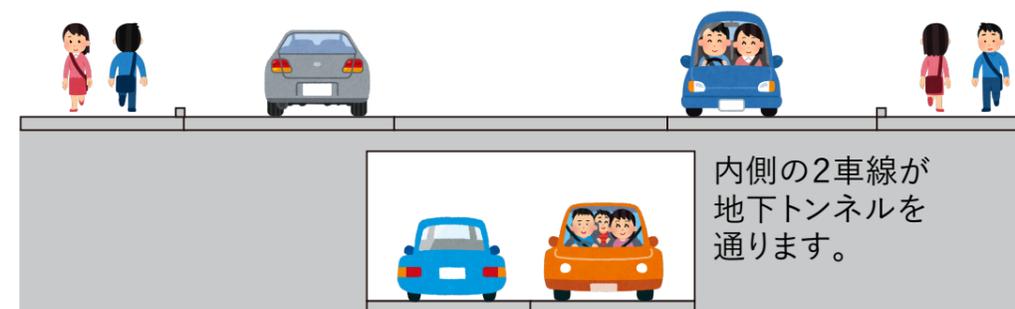


B 内側2車線が地上と地下トンネルを繋ぐ斜路のイメージ (2工区)

C 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**B**の区間を経由し、**C**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。



1-② (都) 磯辺茂呂町線 (園生町地区) 工程表

●全体工程表

		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度以降
1工区	4車平面構造決定	京葉道路を跨ぐ橋梁の暫定形の検討⇒決定		橋梁施工検討				供用開始目標
	警察協議							
	交差点・取付道路の検討⇒決定			街路築造工事				
	道路詳細設計			用地買収・移転				
2工区	道路構造検討⇒決定	交差点・周辺道路の検討⇒位置決定		用地買収				街路築造工事
	警察事前相談	警察協議		道路詳細設計				
3工区	2車平面方針決定	2車平面構造決定		用地買収				街路築造工事
		国道16号交差点の検討⇒方針決定		道路詳細設計				
		交差点・周辺道路の検討⇒位置決定		警察協議				
		警察事前相談						

●令和5年度工程

	第8回 (4月)	第9回 (9月)	第10回 (2月)
みちづくり協議会での検討内容	<ul style="list-style-type: none"> 【3工区】道路構造の決定 【1・3工区】令和4年度協議会で得られた課題の報告 	<ul style="list-style-type: none"> 【1～3工区】要望・意見に対する対応策の状況報告 地元からの意見に対する質疑・回答 2工区の構造決定に対する意見交換 	<ul style="list-style-type: none"> 【1～3工区】要望・意見に対する対応策の状況報告 【1・3工区】道路設計・警察協議の進捗報告

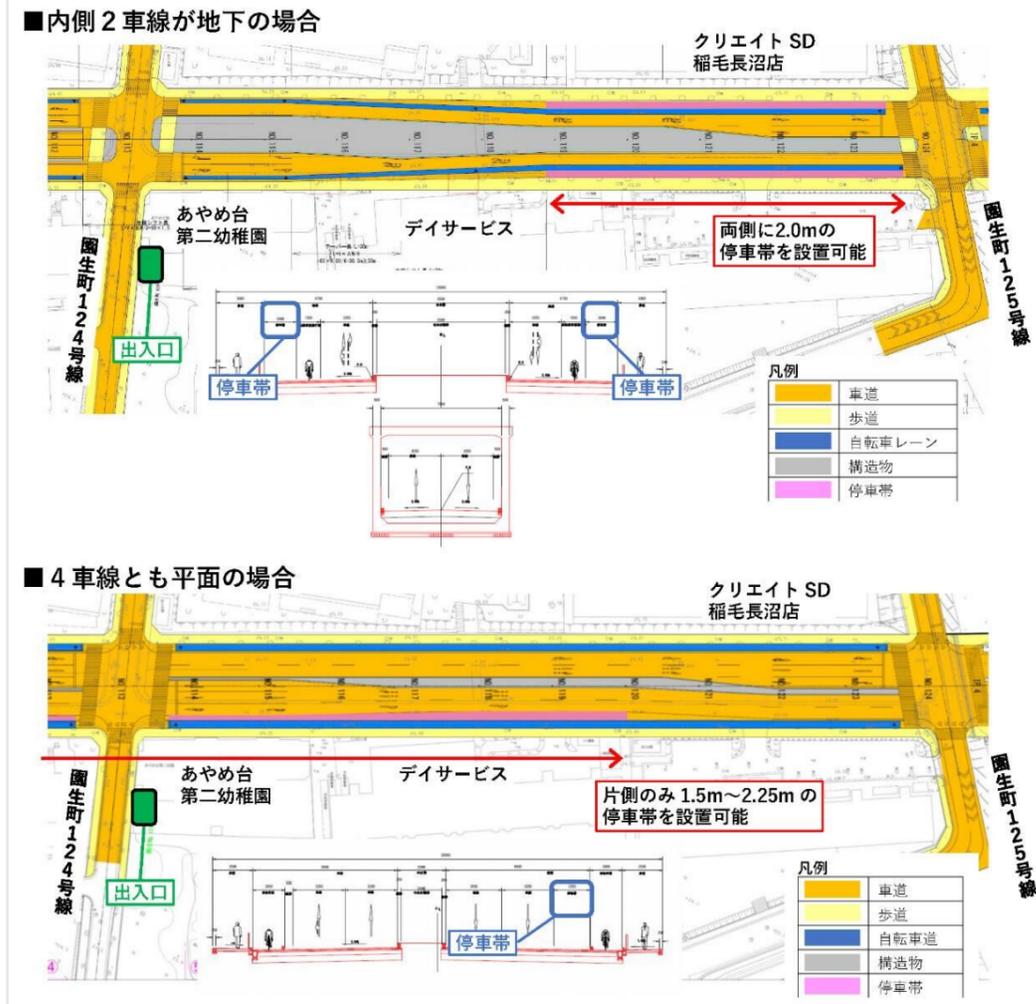
令和5年度の目標：協議会として各工区の要望・意見の解消・対策について方向性を定める。
(特に交差点・横断歩道の位置を決定する。)

2-① 第8回みちづくり協議会に関するご意見・ご質問への回答

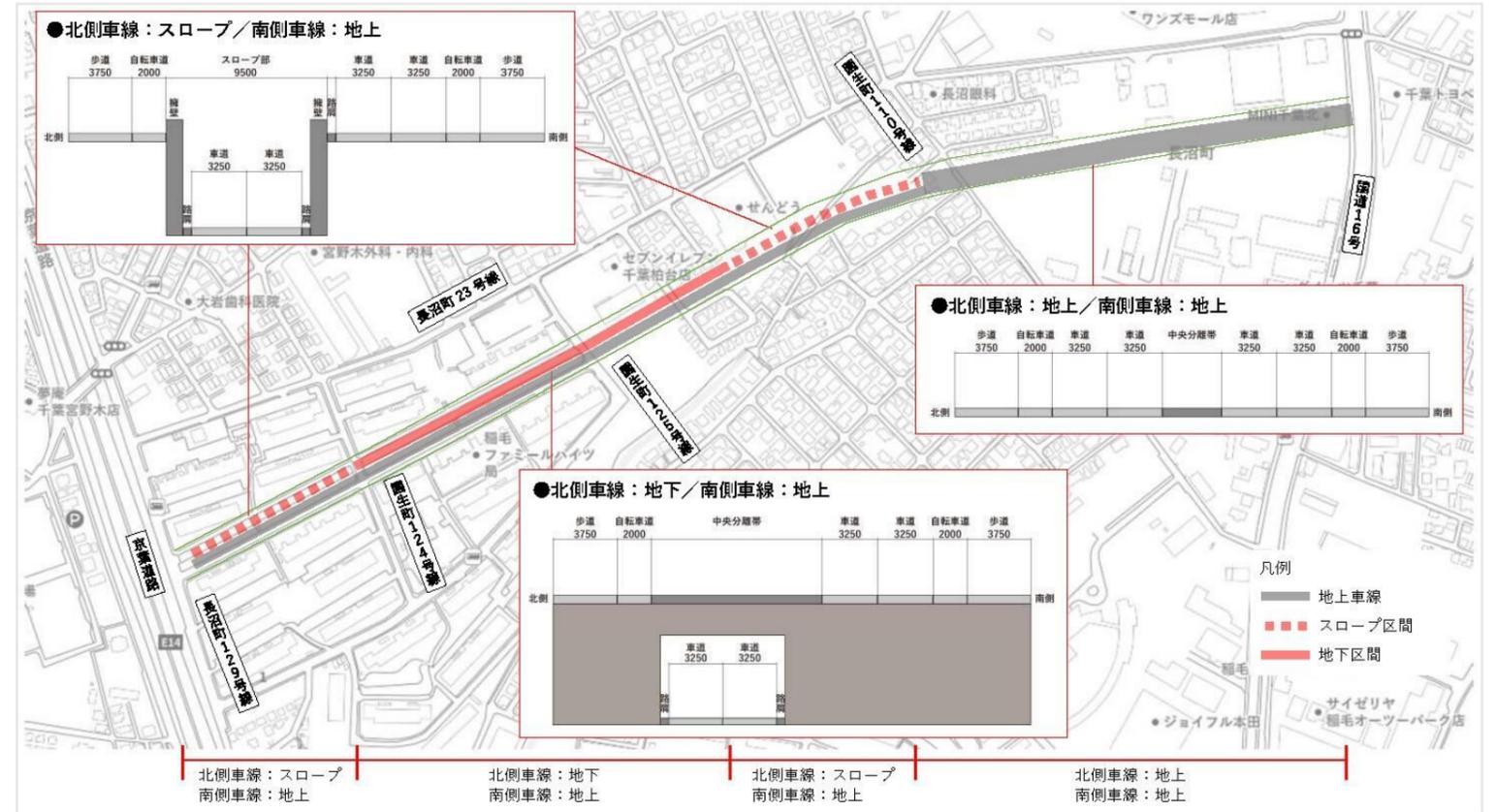
第8回協議会（令和5年4月23日開催）にて稲毛ファミリーハイツ自治会からいただいた意見について回答させていただきます。

No	ご質問	回答
1. 第8回みちづくり協議会の資料及び対応について		
1	<p>ファミリーハイツからの要請、質問、意見への回答を行い、その後話し合いをするべきである。</p> <p>みちづくり協議会や街路建設課へのファミリーハイツ自治会からの要望・意見に対して誠意ある回答はない。</p>	<p>これまで稲毛ファミリーハイツ自治会からいただいていた要望や質問については、都度、誠意をもって回答してきておりましたが、今後の話し合いでいただく要望や質問に対し、あらためて誤解などを生まないように引き続き誠意を持って回答してまいります。</p> <p>なお、磯辺茂呂町線は、千葉市内の広域ネットワークを構築する道路であるため、構造については、市域全体の整備に影響することから、周辺を含めた利便性や安全性、費用対効果や全体のバランスを考慮し、本市で決定することになりますが、地域ごとの周辺環境整備や地域分断対策等については、稲毛ファミリーハイツ自治会だけでなく当該事業区間内の各自治会を含めた「磯辺茂呂町線（園生町地区）みちづくり協議会」（以下、「協議会」）の皆様と意見交換を行う必要があると考えており、出来る限り要望に応えるためしっかりと議論を行ってまいります。</p>
2	<p>福祉施設の送迎、住民の生活道路としての駐車帯を要望したが、4車線なら可能で従来からの2車平面、2車地下では不可能として、ファミリーからの提案は実現不可能として却下。</p> <p>実現するためにはを考えるのではなく、単に安易に（安価に）4車線化を選び、住民不在。</p>	<p>第4回協議会後に駐車帯に関する意見をいただいておりますが、第5回協議会で駐車帯の設置については、4車線平面と2車地下2車平面ともに可能であることを回答しております。</p> <p>2車地下2車平面は、駐車帯の設置が不可能ということではなく、公共事業として、周辺を含めた利便性や費用対効果などを改めて見直した上で4車線平面が最適と判断しております。</p> <p>費用対効果については、市民の皆様の税金を預かり事業を進めていることから、決められた基準の中で、より安価のものを選ぶ必要があることをご理解いただきたいと思います。</p> <p>出来るだけ地域の皆様に寄り添った道路を造っていきたいことから、稲毛ファミリーハイツ自治会だけでなく当該事業区間内の各自治会を含めた協議会で意見を伺ってまいりました。</p> <p>今後も皆様にとって最も大切な地域ごとの周辺環境整備や地域分断対策等については、協議会での議論に留まらず、各自治会との意見交換会などを行っていきたくと考えており、出来る限り要望に応えるため、引き続きしっかりと議論を行ってまいります。</p>

No	ご質問	回答
----	-----	----



(第5回協議会資料より)



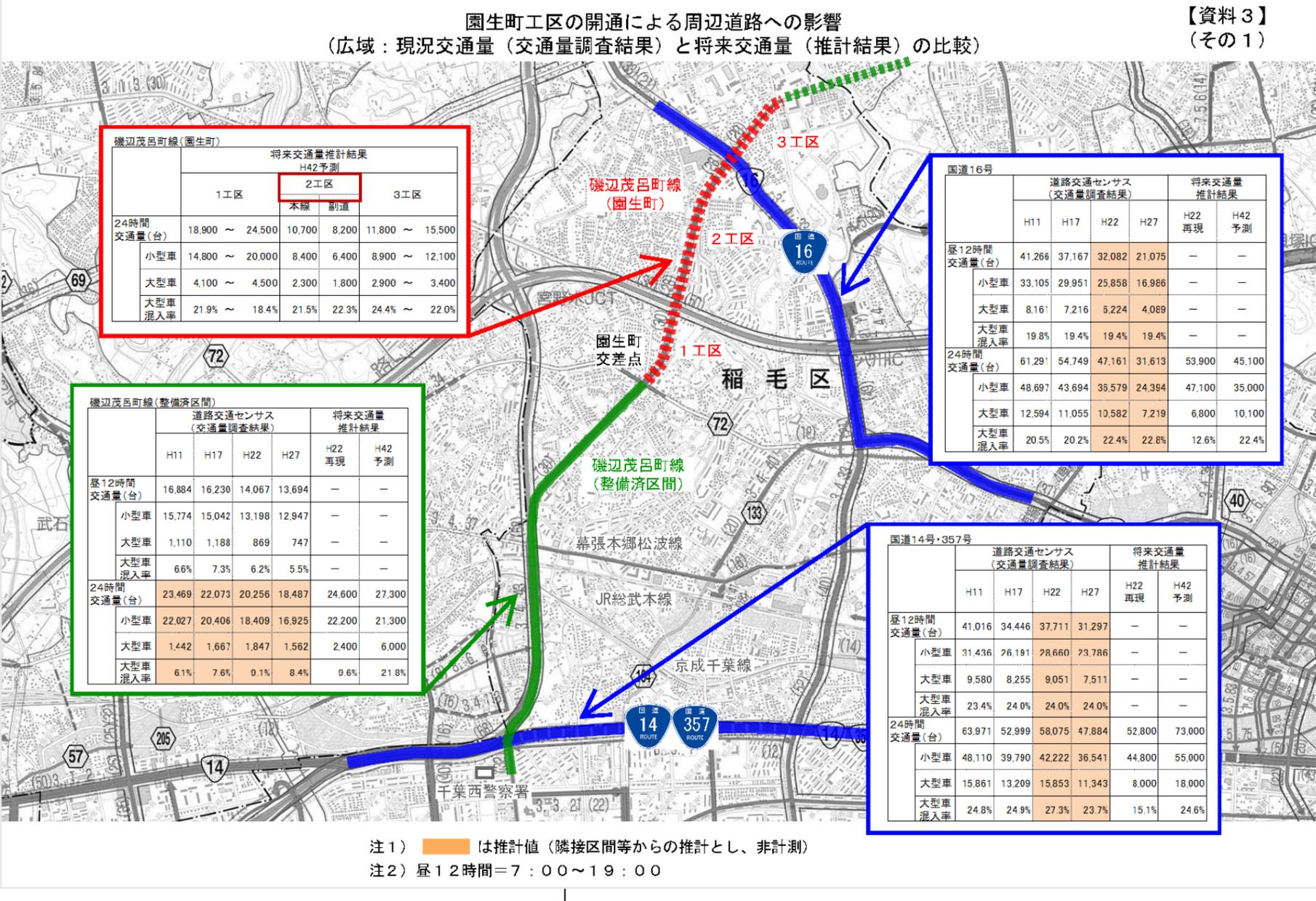
(第7回協議会資料より)

3 今までの、みちづくり協議会はコロナ感染予防の為にリモートでの開催、配布資料の内容を説明し、会場での質問は受け付けずに後日質問文書で提出。その回答を次回の協議会で答える。すべて市側の筋書き通りに進めるには、非常に効率的なやり方。
市側の計画に対する誘導的な回答のみを記載し、ファミリー自治会からの質問・意見は黙殺して結論を出そうとしている。

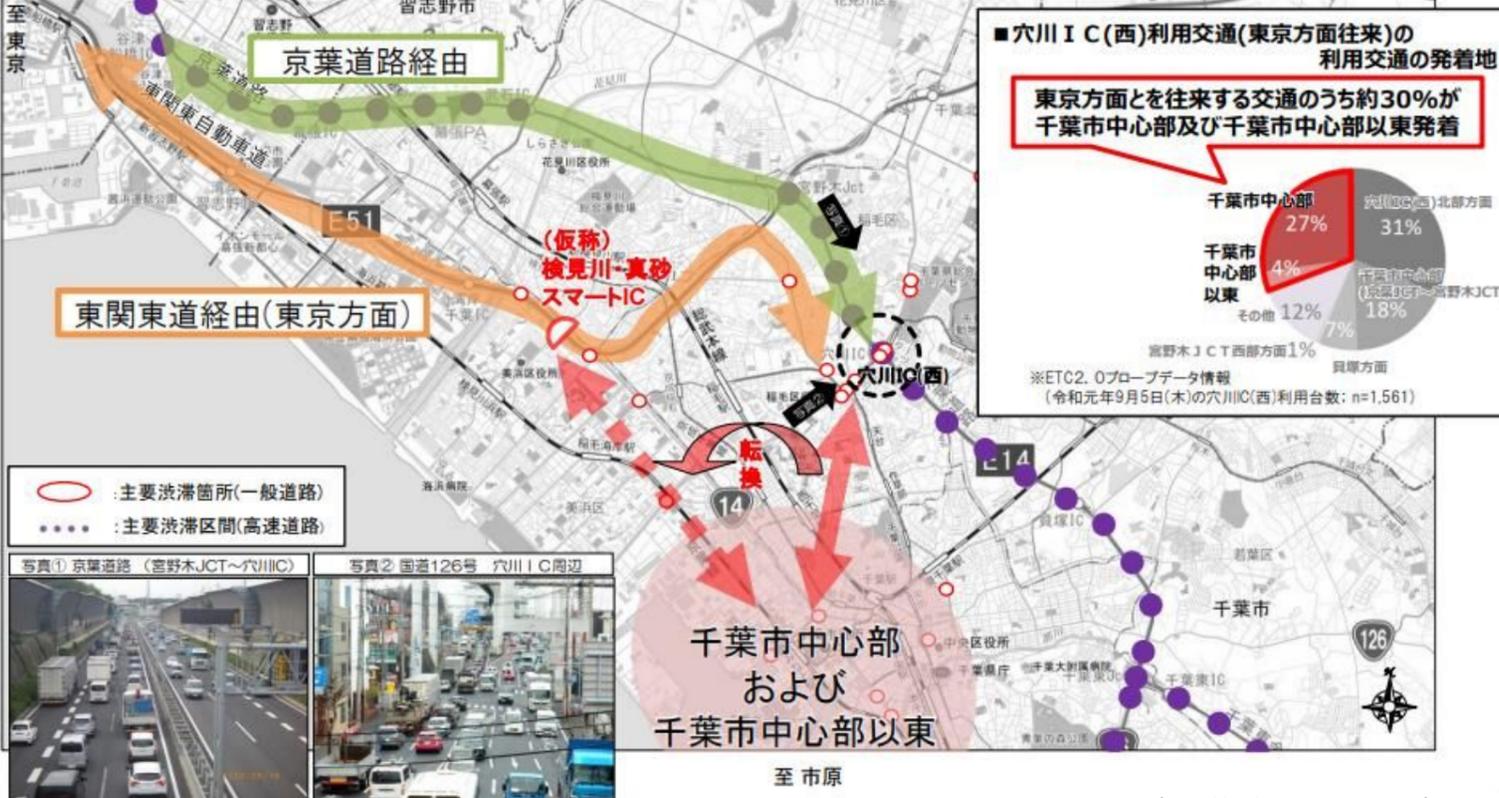
これまでは、コロナ禍での協議会となり、対面での開催ができず、ウェブ開催や時間の制約などを行っていましたが、コロナも落ち着き、平常時のように進められるようになったことから、協議会是对面での開催とし、質問や回答の時間をこれまで以上に設けるとともに、開催会場については、大きさなどを考慮し出来るだけ多くの方に参加してもらえよう見直してまいります。
また、協議会での議論に留まらず、周辺環境整備などで自治会個別に議論をした方が良いものについては、意見交換会などを行っていきたくと考えております。

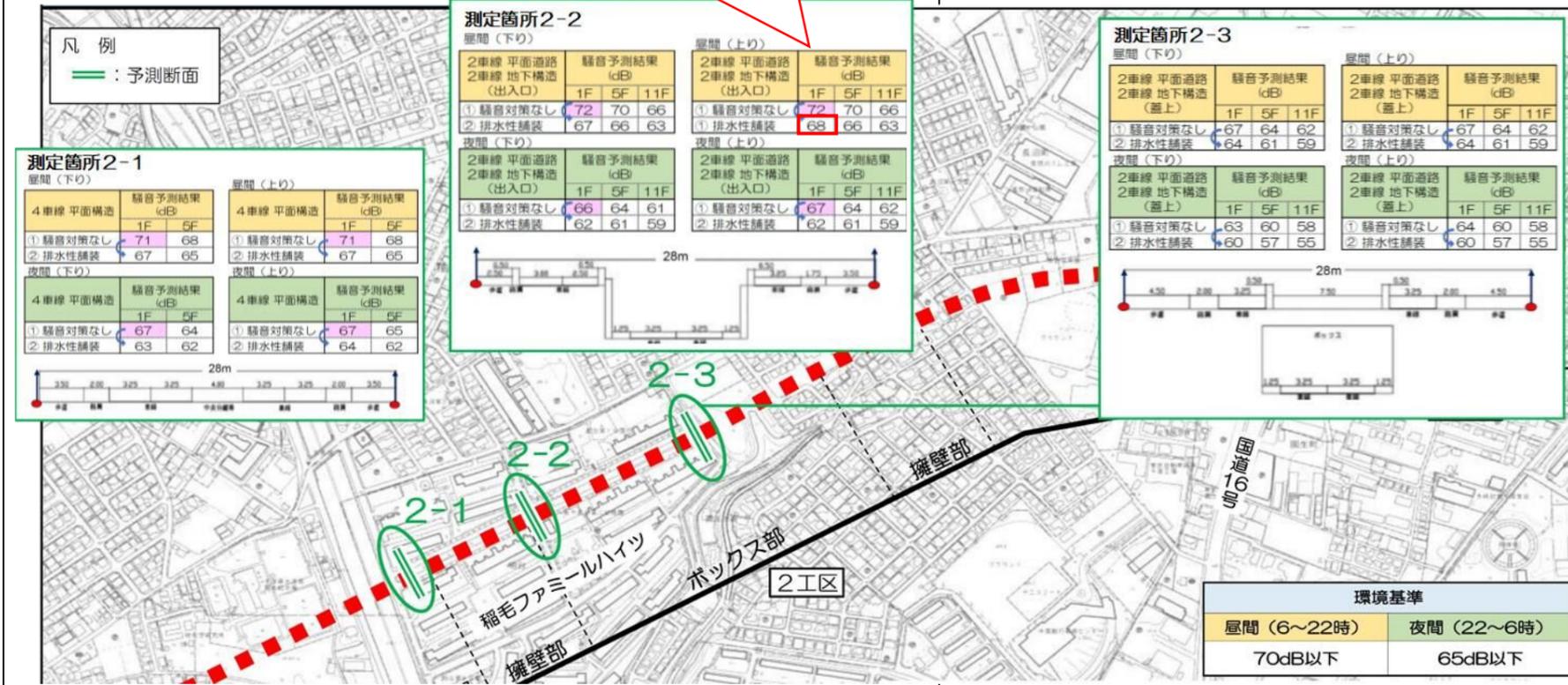
No	ご質問	回答
2. 千葉市と道路計画担当部署はファミリーとの約束を守るべき		
1	<p>1991年（平成3年）1月24日付け千葉市都市局都市整備部部长とファミリーハイツ自治会、管理組合、道路対策委員会との確認書内容（協議・合意を得る）を守るのが基本である。</p> <p>※1991年に交わした確認書の内容は以下のとおり。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">確認書</p> <p>千葉市は、都市計画道路磯辺茂呂町線と京葉道路との立体交差工事に係わる橋台工事施工にあたり、稲毛ファミリーハイツ管理事務所●●所長立会いのうえ、下記のとおり確認する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 千葉市は、住民の理解と協力を得て道路整備を行う。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 橋梁の上部構造及び団地内道路の構造等については、平面交差にこだわらず、設計の段階から団地住民と十分協議し決定する。 (2) 道路建設に伴う騒音・排気等の環境対策についても、団地住民と十分に協議する。 2. このほか、これに定めのない事項については双方誠意をもって協議する。 </div>	<p>左記に記載した確認書や、平成18年に稲毛ファミリーハイツ自治会からの要請書を踏まえ、構造を平面2車線・地下2車線とした計画で事業認可を取得しました。</p> <p>しかし、平成28年11月に「過去の経緯を精査する必要があるのではないか。解釈のすれ違いに、すれ違いを呼び、計画そのものも膠着している様に思える。この辺で一度、計画案の交通整理が必要と考えます。市側のご意見又は整理された計画案のご提示を切にお願いする。」との意見書をいただいたこと、また、事業化から時間が経過したため、改めて現在の社会環境やニーズの変化に応じた真に必要な道路構造を決定することとし、協議会において検討内容の説明を行っております。</p>
2	<p>平面2車線・地下2車線は2006年の住民投票による結果であり、ファミリーハイツが模型を市に持ち込んで協議し市と合意した道路構造で、ファミリーハイツ住民の認識である。第8回資料（2-2）にも現在の計画として明記されている。</p>	

No	ご質問	回答
3	<p>道路計画時の前提条件の明確化</p> <p>スマート IC が計画される前の車両通行台数と、IC 完成後の計画台数が同じ理由が不明である。</p>	<p>この資料は、平成 30 年度に推計したものであり、平成 22 年の現況交通量をベースとして、平成 42 年（令和 12 年）時点で開通予定の道路をすべて見込んでおります。</p> <p>平成 30 年当時、スマート IC は、公表には至っておりませんでした。事業化に向け検討段階であったため、平成 42 年には供用するものとして計画に見込んでおりました。</p> <p>ゆえに、意見書に記載されている平成 42 年の推計値 18,900 台は、スマート IC 完成後のものとなっております。</p> <p>なお、2 工区において、スマート IC を整備しない場合の推計は 16,600 台となります。</p>



(全体説明会資料より)

No	ご質問	回答														
4	<p>IC 設置の理由は東関道への流入や流出による渋滞緩和、特に穴川十字路の慢性的な渋滞の緩和に対する期待が挙げられており、千葉西警察署信号から磯辺茂呂町線（園生町地区）を通り、国道 16 号線に抜けることで、国道 357 号の浅間神社前、稲毛区役所脇信号の渋滞が緩和され、経済効果を期待している。</p> <p>従って磯辺茂呂町線（園生町地区）の通過車両は増えることは確実である。市の公表している資料からも明らかである。</p>	<p>スマート IC は国道 357 号を介し港湾部や中心市街地とのアクセス向上を図るものです。スマート IC による交通転換によって、穴川 IC 周辺の渋滞緩和も期待されますが、これによる磯辺茂呂町線（園生町地区）の交通量の増加は、2,300 台/日と推計しております。</p>  <p>■穴川 IC(西)利用交通(東京方面往来)の利用交通の発着地</p> <p>東京方面とを往来する交通のうち約30%が千葉市中心部及び千葉市中心部以東発着</p> <table border="1"> <tr> <td>穴川IC(西)北部方面</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>穴川IC(東)～宮野木JCT</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>千葉市中心部</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>千葉市中心部以東</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>宮野木JCT西部方面</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>貝塚方面</td> <td>7%</td> </tr> </table> <p>※ETC2.0プローブデータ情報 (令和元年9月5日(木)の穴川IC(西)利用台数: n=1,561)</p> <p>○ : 主要渋滞箇所(一般道路) ●●●● : 主要渋滞区間(高速道路)</p> <p>写真① 京葉道路 (宮野木JCT～穴川IC) 写真② 国道126号 穴川IC周辺</p> <p>千葉市中心部 および 千葉市中心部以東 至市原</p> <p>(千葉市 HP より)</p>	穴川IC(西)北部方面	31%	穴川IC(東)～宮野木JCT	18%	千葉市中心部	27%	千葉市中心部以東	4%	その他	12%	宮野木JCT西部方面	1%	貝塚方面	7%
穴川IC(西)北部方面	31%															
穴川IC(東)～宮野木JCT	18%															
千葉市中心部	27%															
千葉市中心部以東	4%															
その他	12%															
宮野木JCT西部方面	1%															
貝塚方面	7%															
5	<p>千葉北、花見川、六方町周辺には倉庫が多く建設され、通行車両による交通渋滞が多発している。この車両も磯辺茂呂町（園生町地区）を通過することになり、車両数の変化を見据えた計画が必要である。</p> <p>騒音や振動、大気に影響するのは通行量・通過車両の台数である。この前提条件さえ明確にされていない。</p>	<p>提示している交通量推計は、土地利用を含めた将来の車両数の変化を見据えたものとなっており、意見書に記載されている 18,900 台のうち、4,100 台が大型車両となっております。</p>														

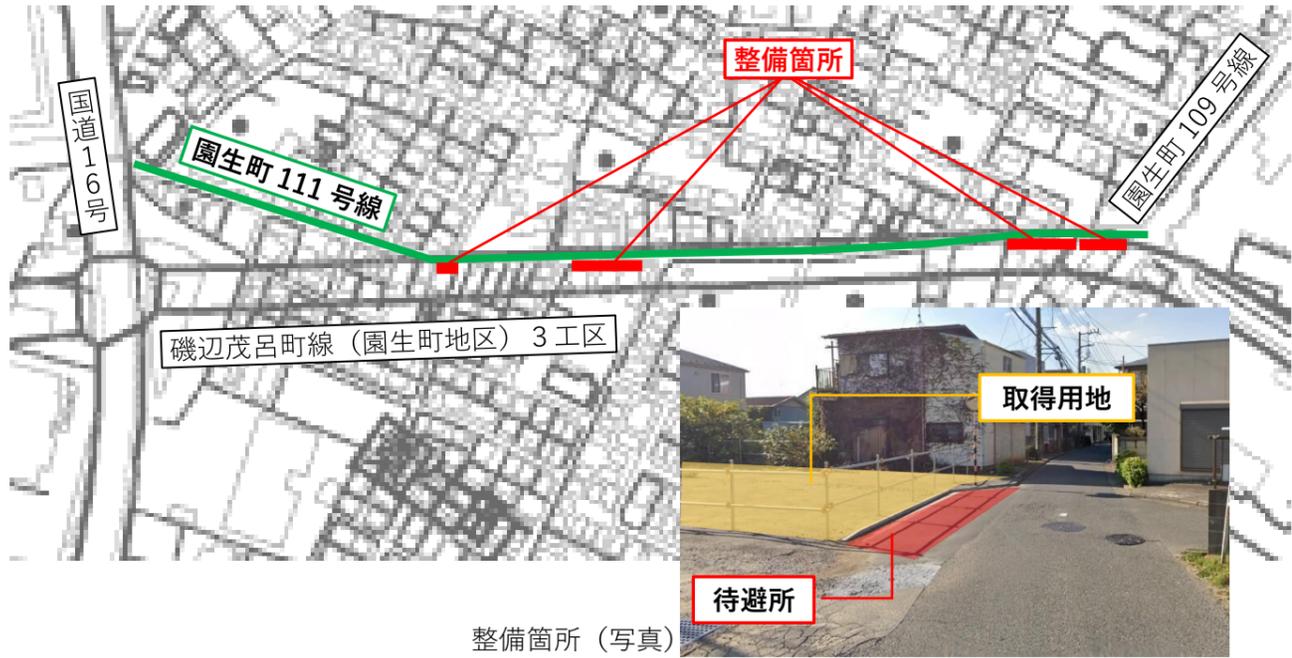
No	ご質問	回答																																																																																								
6	<p>稲毛停車場穴川線での騒音測定結果の最下段の注記にはバスの発着時の騒音・振動は異常値として除外と書かれている。ファミリー内をバスは通らなくても多くの車両が昼夜通行し、信号による車両の停止時・発進時には基準値を超えることがデータで証明されている。</p>	<p>一般に振動・騒音の測定場所は、定常走行区間で行うことが基本であるため、測定結果から、異常音（人の大声やバスの発着時の音）を除外したものです。</p> <p>なお、信号による車両の停止・発進時の騒音については、停止時には減速するため減少し、発進時には加速するため増加します。</p> <p>国土技術政策総合研究所等による実測結果分析では、停止時には 0.6dB 減少し、発進時には 0.2dB 増加するという報告となっております。</p>																																																																																								
	<p>2工区の騒音の最大値は、スロープ区間における昼間（上り）の1Fと予測される。ここで発進時の騒音の増加分 0.2dB を加えても 68.2dB となり、昼間の基準（70dB）内に収まる。</p>	<p>このことから、磯辺茂呂町線の環境影響調査結果 68dB に発進時の 0.2dB を足した数値の 68.2dB も環境基準 70dB 内に収まります。</p> <p>また、実測路線の稲毛停車場穴川線での実測値 68dB に発進時の 0.2dB を足した数値の 68.2dB も基準内に収まります。</p>																																																																																								
	<p>■ 2工区における騒音予測結果</p>  <p>測定箇所2-1</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">昼間（下り）</th><th colspan="2">昼間（上り）</th></tr> <tr><td>4車線 平面構造</td><td>騒音予測結果 (dB)</td><td>4車線 平面構造</td><td>騒音予測結果 (dB)</td></tr> <tr><td>① 騒音対策なし</td><td>71 68</td><td>① 騒音対策なし</td><td>71 68</td></tr> <tr><td>② 排水性舗装</td><td>67 65</td><td>② 排水性舗装</td><td>67 65</td></tr> </table> <p>測定箇所2-2</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">昼間（下り）</th><th colspan="2">昼間（上り）</th></tr> <tr><td>2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)</td><td>騒音予測結果 (dB)</td><td>2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)</td><td>騒音予測結果 (dB)</td></tr> <tr><td>① 騒音対策なし</td><td>72 70 66</td><td>① 騒音対策なし</td><td>72 70 66</td></tr> <tr><td>② 排水性舗装</td><td>67 66 63</td><td>② 排水性舗装</td><td>68 66 63</td></tr> </table> <p>測定箇所2-3</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">昼間（下り）</th><th colspan="2">昼間（上り）</th></tr> <tr><td>2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)</td><td>騒音予測結果 (dB)</td><td>2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)</td><td>騒音予測結果 (dB)</td></tr> <tr><td>① 騒音対策なし</td><td>67 64 62</td><td>① 騒音対策なし</td><td>67 64 62</td></tr> <tr><td>② 排水性舗装</td><td>64 61 59</td><td>② 排水性舗装</td><td>64 61 59</td></tr> </table> <p>環境基準</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">昼間（6～22時）</th><th colspan="2">夜間（22～6時）</th></tr> <tr><td colspan="2">70dB以下</td><td colspan="2">65dB以下</td></tr> </table>	昼間（下り）		昼間（上り）		4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	① 騒音対策なし	71 68	① 騒音対策なし	71 68	② 排水性舗装	67 65	② 排水性舗装	67 65	昼間（下り）		昼間（上り）		2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)	2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)	① 騒音対策なし	72 70 66	① 騒音対策なし	72 70 66	② 排水性舗装	67 66 63	② 排水性舗装	68 66 63	昼間（下り）		昼間（上り）		2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)	2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)	① 騒音対策なし	67 64 62	① 騒音対策なし	67 64 62	② 排水性舗装	64 61 59	② 排水性舗装	64 61 59	昼間（6～22時）		夜間（22～6時）		70dB以下		65dB以下		<p>■ 稲毛停車場穴川線における騒音の評価結果</p> <p>評価結果 単位：デシベル</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">昼間（6:00～22:00）</th> <th colspan="2">夜間（22:00～6:00）</th> </tr> <tr> <th>評価値 (L_{Aeq} 区分平均)</th> <th>環境基準</th> <th>評価値 (L_{Aeq} 区分平均)</th> <th>環境基準</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1月18日（水）</td><td>68</td><td rowspan="8">70</td><td>62</td><td rowspan="8">65</td></tr> <tr><td>1月19日（木）</td><td>67</td><td>60</td></tr> <tr><td>1月20日（金）</td><td>67</td><td>60</td></tr> <tr><td>1月21日（土）</td><td>66</td><td>61</td></tr> <tr><td>1月22日（日）</td><td>66</td><td>60</td></tr> <tr><td>1月23日（月）</td><td>67</td><td>60</td></tr> <tr><td>1月24日（火）</td><td>68</td><td>61</td></tr> </tbody> </table> <p>(第8回協議会資料より)</p> <p>昼間の最大値 68dB に発進時の増加分 0.2dB を加えると 68.2dB となり、発進時においても基準（70dB）内に収まる。</p> <p>(第7回協議会資料より)</p>		昼間（6:00～22:00）		夜間（22:00～6:00）		評価値 (L_{Aeq} 区分平均)	環境基準	評価値 (L_{Aeq} 区分平均)	環境基準	1月18日（水）	68	70	62	65	1月19日（木）	67	60	1月20日（金）	67	60	1月21日（土）	66	61	1月22日（日）	66	60	1月23日（月）	67	60	1月24日（火）	68	61
昼間（下り）		昼間（上り）																																																																																								
4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)	4車線 平面構造	騒音予測結果 (dB)																																																																																							
① 騒音対策なし	71 68	① 騒音対策なし	71 68																																																																																							
② 排水性舗装	67 65	② 排水性舗装	67 65																																																																																							
昼間（下り）		昼間（上り）																																																																																								
2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)	2車線 平面道路 2車線 地下構造 (出入口)	騒音予測結果 (dB)																																																																																							
① 騒音対策なし	72 70 66	① 騒音対策なし	72 70 66																																																																																							
② 排水性舗装	67 66 63	② 排水性舗装	68 66 63																																																																																							
昼間（下り）		昼間（上り）																																																																																								
2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)	2車線 平面道路 2車線 地下構造 (蓋上)	騒音予測結果 (dB)																																																																																							
① 騒音対策なし	67 64 62	① 騒音対策なし	67 64 62																																																																																							
② 排水性舗装	64 61 59	② 排水性舗装	64 61 59																																																																																							
昼間（6～22時）		夜間（22～6時）																																																																																								
70dB以下		65dB以下																																																																																								
	昼間（6:00～22:00）		夜間（22:00～6:00）																																																																																							
	評価値 (L_{Aeq} 区分平均)	環境基準	評価値 (L_{Aeq} 区分平均)	環境基準																																																																																						
1月18日（水）	68	70	62	65																																																																																						
1月19日（木）	67		60																																																																																							
1月20日（金）	67		60																																																																																							
1月21日（土）	66		61																																																																																							
1月22日（日）	66		60																																																																																							
1月23日（月）	67		60																																																																																							
1月24日（火）	68		61																																																																																							

No	ご質問	回答
3. 道路構造について		
1	<p>南側の2車線を平面、北側の2車線を地下としてノンストップで国道16号に通過させる道路構造とする。</p> <p>中央分離帯を最小幅に設定し、22・21・3・1号棟から道路端までを離し、更に20号棟から道路端までも可能な限り離す。南側車線の5～19号棟間に停車帯を設ける。</p> <p>停車帯はファミリーだけの要望ではなく、福祉施設や郵便局などの利用者の利便性向上のためである。</p> <p>ファミリーの住民の生活道路でもある。</p> <p>市が出した4車線平面構造図からも2車線平面、2車線地下案でも実現可能な構造であることが示されている。</p>	<p>第6回協議会後の意見書でご提案のあった道路構造は、第7回の回答において、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こと、整備費用が高く、整備期間が長くなること、周辺道路とのアクセスが制限されるため、地域の方にとっての利便性や周辺道路の混雑緩和が期待できないことが挙げられることから、最も効果的な案とは言えません。</p> <p>具体的には、磯辺茂呂町線の北側エリアは、1工区から来た場合、京葉道路を渡り長沼町129号線に左折進入し長沼町23号線を通ることとなります。</p> <p>また国道16号に行く場合は、長沼町23号線を通り五差路を右折し、園生町110号線から磯辺茂呂町線に左折進入することとなり、利便性や周辺道路の混雑緩和の効果も期待できません。</p> <p>一方で、4車線平面では周辺道路とのアクセスが可能であることから、長沼町23号線などの混雑が緩和し、生活道路の安全性とともに地域の利便性が向上します。</p>

No	ご質問	回答
	<p>2工区の北側から国道16号に行く場合、長沼町23号線を通り五差路を右折し、園生町110号線から磯辺茂呂町線に左折する。</p> <p>2工区の北側に行く場合、区間A・Bにおいて北側車線が地下化され左折できないため、長沼町129号線に左折し長沼町23号線を通る。</p> <p>2工区の南側から国道16号線に行く場合、北側車線が地下化され右折できないため、磯辺茂呂町線を横断し、長沼町23号線を通り五差路を右折し、園生町110号線から磯辺茂呂町線に左折する。</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 地上車線 スロープ区間 地下区間 	<p>区間 A：北側車線：スロープ／南側車線：地上</p> <p>区間 B：北側車線：地下／南側車線：地上</p>

No	ご質問	回答
4. まとめ		
1	今までの要請や質問は具体的な数値、データを示した回答、説明を早急に実施する。	今回、改めて回答しておりますので、ご確認ください。(今回提示資料)
2	協議会の進め方の改善(対面、時間、質問、回答)	<p>これまでは、コロナ禍での協議会となり、対面での開催ができず、ウェブ開催や時間の制約などを行っていましたが、コロナも落ち着き、平常時のように進められるようになったことから、協議会は対面での開催とし、質問や回答の時間をこれまで以上に設けるとともに、開催会場については、大きさなどを考慮し出来るだけ多くの方に参加してもらえよう見直してまいります。</p> <p>また、協議会での議論に留まらず、周辺環境整備などで自治会個別に議論をした方が良いものについては、意見交換会などを行っていきたいと考えております。</p>
3	<p>みちづくり協議会では各自治会の意見を真摯に受け止めて双方議論して結論を出すべき</p> <p>案件内容により全体に諮る、個別で協議する案件などに分けて対応すべき</p>	<p>協議会において、各自治会の意見を真摯に受け止め、議論して結論を出すべきと考えております。</p> <p>稲毛ファミリーハイツ自治会からの意見や、事業認可から時間が経過したため、改めて、現在の社会環境やニーズの変化に応じた真に必要な道路構造を決定することとし、協議会において検討内容の説明を行ってまいりました。</p> <p>磯辺茂呂町線は、千葉市内の広域ネットワークを構築する道路であるため、構造については、市域全体の整備に影響することから、周辺を含めた利便性や安全性、費用対効果や全体のバランスを考慮し、本市で決定することになりますが、最も大切な地域ごとの周辺環境整備や地域分断対策等については、協議会での議論に留まらず、各自治会との意見交換会などを行っていきたいと考えており、出来る限り要望に応えるため、引き続きしっかりと議論を行ってまいります。</p>

第8回協議会（令和5年4月23日開催）終了後に意見書でお寄せいただいたご質問・ご意見について回答させていただきます。

No	ご質問	回答
1) 3工区：進捗について		
1	20年前から第3工区の進展がない。	<p>以前は、1工区から順に整備を行っていく計画の為、1、2工区の用地買収を先行しておりましたが、現在は3工区も用地買収を積極的に行っているところであり、用地取得率も上がってきております。</p> <p>しかしながら、3工区の具体的な整備時期が示せないことから、磯辺茂呂町線と重複する道路幅員が狭い園生町111号線を歩行者の安全確保や通行車両の円滑化を図るため、取得した用地を活用し待避所整備を行っております。</p>  <p>整備箇所（写真）</p>
2) 地域分断対策等、周辺地域について		
1	スーパーせんどうの特売日などは長沼町23号線が混み合う。その際に生活道路である長沼町135号線が抜け道にならないよう検討してほしい。	本市としても、磯辺茂呂町線の整備による長沼町23号線をはじめとする周辺環境への配慮が必要と考えていることから、皆様と話し合いの上、必要な対策を整理し、警察と協議を進めてまいります。
2	長沼町23号線が狭く、蛇行が激しく危険な状態にある。その道路は通学路にも指定されている。	歩道のある磯辺茂呂町線に通学路を変更することも可能です。

No	ご質問	回答
3	平面4車線の場合、道路を挟んだ南側では、車両の出入りだけでなく地域が分断され生活が不便になる。対策はどうなっているのか明確な回答が欲しい。	長沼町135号線と磯辺茂呂町線との交差点は高低差が大きく、4車線平面と2車地下2車平面のいずれの場合でも、横断は出来なくなります。 そのため、高低差が小さく交差が可能な園生町125、110号線に交差点を設け、横断していただくこととしております。
4	長沼町135号線と反対の道路を使ってせんだうに行っているが、(都)磯辺茂呂町線が開通したらどのようにしてせんだうへ行けばよいのか。	しかしながら、地域性や皆様の利便性を考慮し、分断対策について、どのようなことが出来るか継続して検討してまいります。
5	園生町110号線が、国道16号線の混雑のため、迂回路として利用され危険な状態にある。	園生町110号線は、通過交通が多いことから、歩行者の安全性の向上を図るため、歩道を片側に整備するとともに、通過車両の抑制を考慮した道路整備を行います。 現在、用地取得を進めておりますが、取得できた用地については、道路利用者の利便性や安全性向上のため暫定的に舗装工事を実施しております。
6	五差路に信号がない。	警察に信号設置を要望しましたが、歩行者溜まりがないため、現在信号の設置は出来ないとのことです。
7	早く磯辺茂呂町線の計画が定まり、事業が進まないと、五差路の関係が進展しない。	これまでの協議会でも、長沼町23号線や五差路は危険であるご意見をいただいております。 過去の協議会で説明したとおり、新たな道路として磯辺茂呂町線が整備されることにより、長沼町23号線から磯辺茂呂町線へ交通転換が見込まれることから早期整備に努めてまいります。
3) 住民に対する説明について		
1	資料の図面や文章ではイメージがわからない。結論が出てから意義を申し立てるのは困難と思われるため、個別説明会の開催を切に願います。	全体に関係する内容については、協議会を通して市から情報発信を行い、情報の共有化を図るとともに意見をいただきながら進めていきますが、皆様にとって最も大切な地域ごとの周辺環境整備や地域分断対策等については、協議会での議論に留まらず、各自治会と個別の意見交換会なども行っていきたくと考えております。 なお、第9回協議会の前には、若葉の丘自治会、稲毛ファミリーハイツ自治会と個別の意見交換会を行っておりますので、今後は、各自治会とも意見交換会などを行っていき、出来る限り要望に応えるため、引き続きしっかりと議論を行ってまいります。