

第3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3年10月16日(土)

午後1時30分から

場 所 小中台公民館 研修室

草野公民館 講堂

緑が丘公民館 講堂

次 第

- 1 挨拶
- 2 協議会規約の確認及び会長・副会長の選出【資料1】
- 3 報告
 - ① 整備概要及び進捗の報告【資料2-1、-2】
 - ② 道路の構造に関する検討【資料3-1～-6】
 - ③ 1工区・3工区の環境影響調査【資料4】
- 4 今後の予定
 - ・みちづくりニュース（素案）について【資料5】
 - ・第4回みちづくり協議会について
- 5 質疑応答

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：磯崎、石川

電話 245-5616

＜工事に関すること＞

特定街路整備班：清水、千葉

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 役員の任期は1年とする。なお、再任は妨げない。

（役員の職務）

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。

（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。

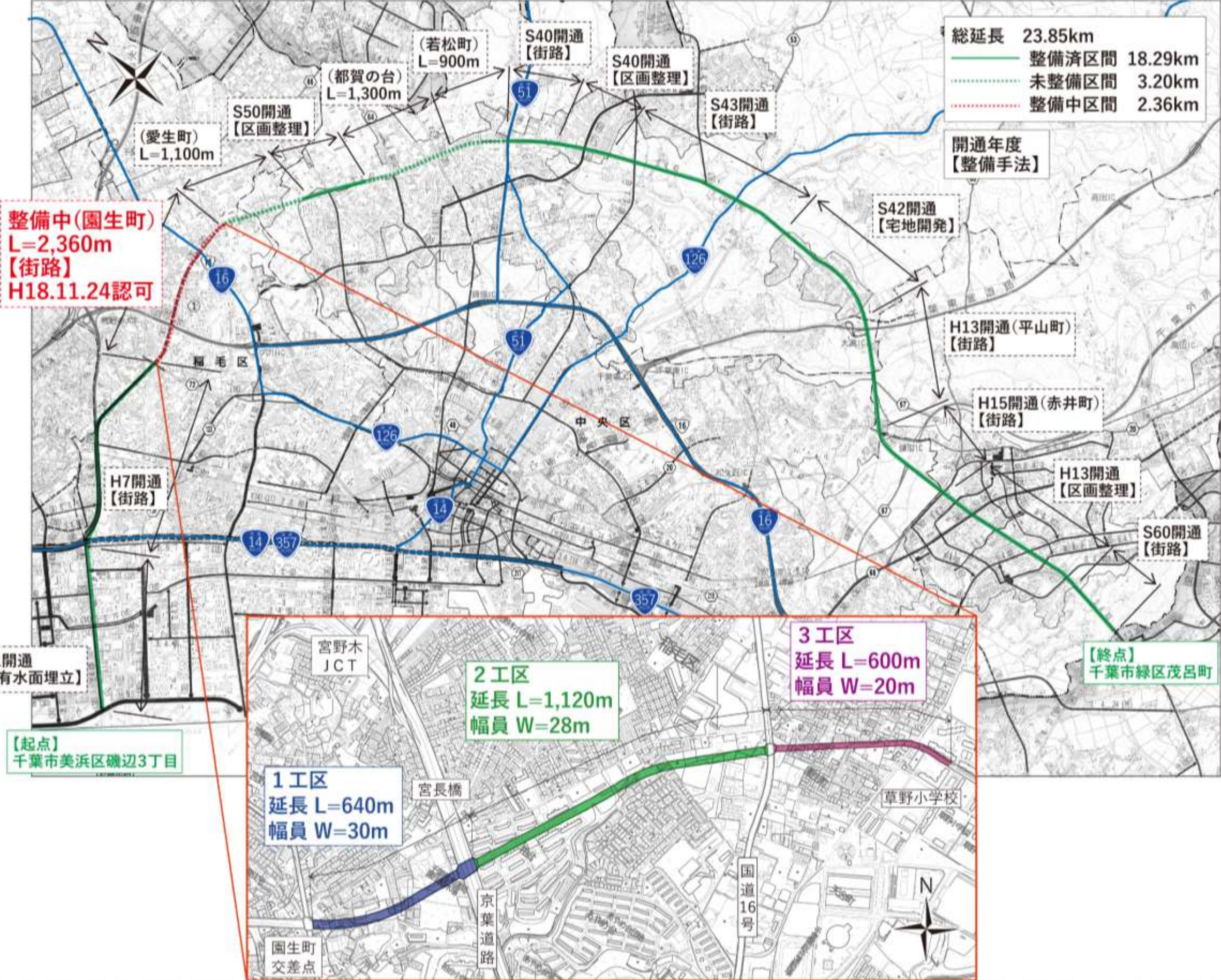
都市計画道路 磯辺茂呂町線（園生町地区）みちづくり協議会【委員名簿】

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 2 5 地区町内自治会連絡協議会		鈴木 金作
第 4 1 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		三ツ木 忠雄
京友会自治会		高野 だいわ
東建タウンハウス自治会		中島 勝弥
稲毛ファミリーハイツ自治会		三品 勇
長沼協和自治会		錦織 正雄
東宮野木自治会		駒屋 智代
エグゼ稲毛自治会		荒川 利重
若葉の丘自治会		森田 圭介
園生町草野町内会		穂山 実
草野団地町内会		根本 明
京成バス株式会社（営業部乗合営業課長）		坂本 幸裕
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
千葉工業大学情報科学部情報工学科（教授）		矢野 博夫

(順不同)

①整備概要及び進捗の報告

- （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。

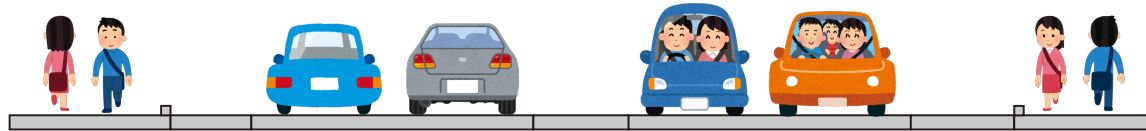
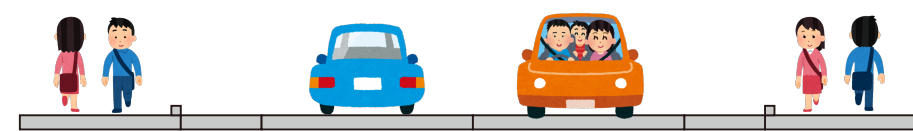


用地取得率【令和3年9月末時点見込】

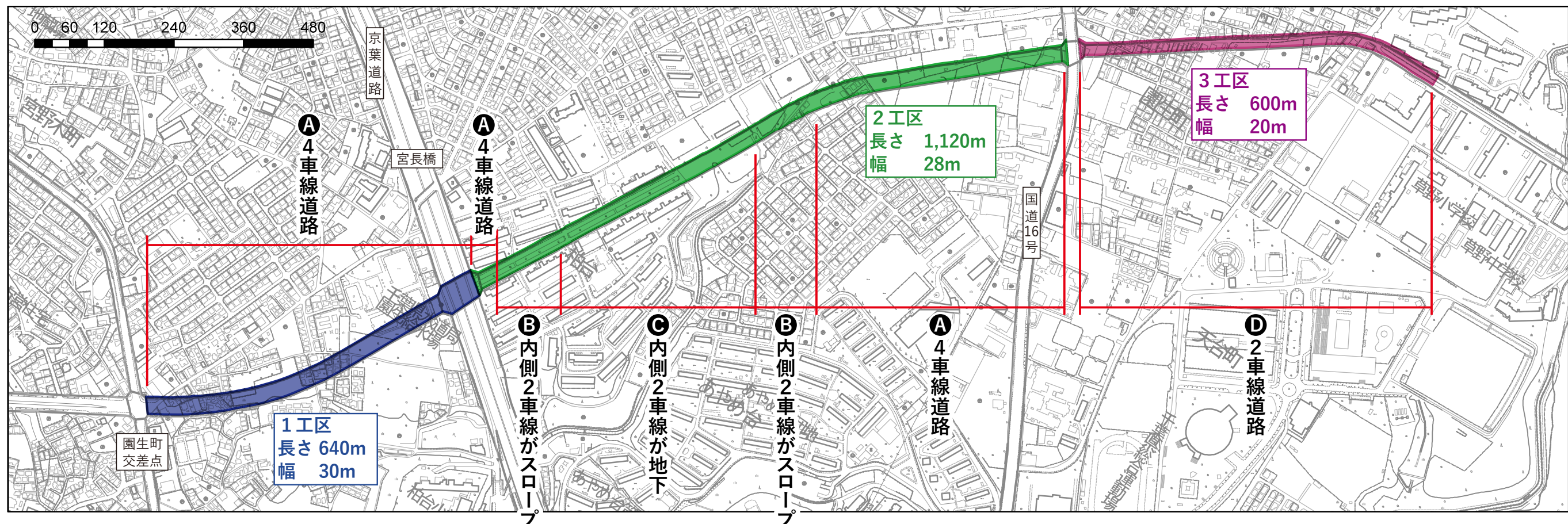
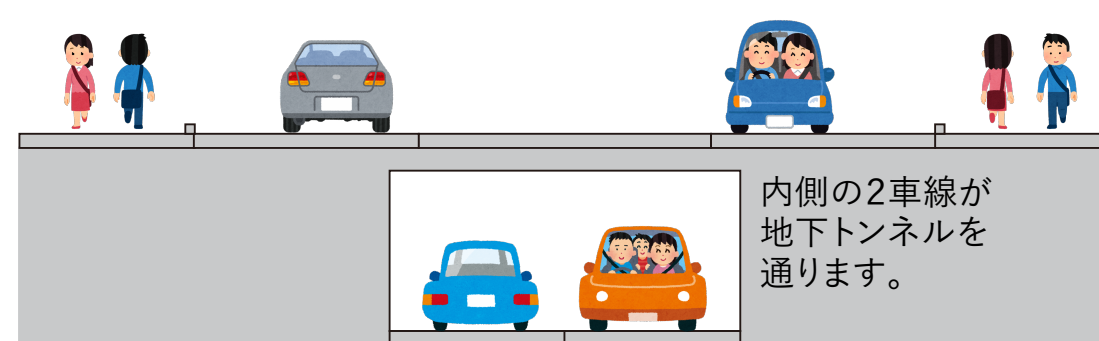
用地取得率			
工区単位	1工区	2工区	3工区
	63%	65%	29%
全体	58%		

現在の計画

- 1工区・2工区はいずれも片側2車線ずつの以下の**A**に示す4車線道路です。
- 2工区は一部の区間で、4車線道路のうち、内側2車線が以下の**B**を経由し、**C**の地下トンネルを通ります。**C**の地下トンネルを通る区間の長さは約380mです。
- 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工区は片側1車線ずつの以下の**D**に示す2車線道路となります

A 4車線道路のイメージ**D** 2車線道路のイメージ**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）

※以下、地上と地下（高架）を繋ぐ斜路を「スロープ」と表現させていただきます。

**C** 地下トンネルを通る区間のイメージ

②道路の構造に関する検討

1 道路の構造の検討の概要

■検討の背景

○平成 18 年に事業が認可されてから 10 年以上が経過しています。

○その間、電気自動車などの環境性能に優れた自動車が普及するなど、環境に変化が見られます。

○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調査結果を元に、道路の構造の見直しや整備による周辺環境の影響を把握し、整備に反映させる必要があります。

○そこで、令和 3 年度は、道路構造の検討を行うこととしました。

■検討のプロセス

1) 整備の可能性に関する検討

考えられるすべての構造を対象として、計画で決められた道路区域、既存道路との接続などの条件の下で整備が可能か検討します。

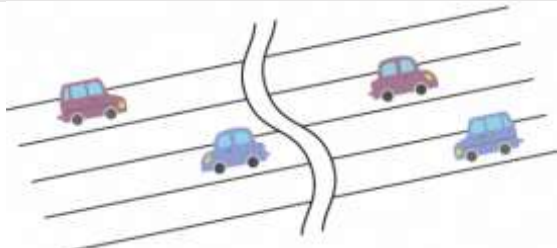
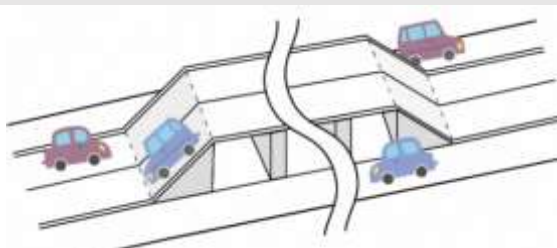
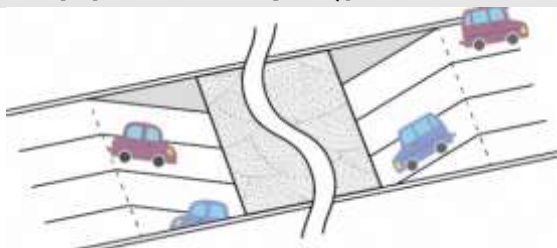
2) 環境への影響等での比較

整備が可能な構造について、環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）などの観点で比較し、適切と思われる構造を選びます。

3) 整備費用、工期等での比較

詳細な整備費用、工期などの観点で比較し、次回以降の協議会で報告します。

2 考えられる構造（1 工区・2 工区）

■名称/イメージ図	■概要	■構造上の特徴	
① 4 車線とも平面		一般的な道路の構造で、すべての車両が地上を通ります。	・一般的な道路構造のため、工事期間は短く、維持管理も容易に行えます。
② 内側 2 車線が地下（外側 2 車線は本線）		内側 2 車線がスロープとなって地下に潜り、車両が地下トンネルを通ります。外側 2 車線は地上を通り、交差点などが設けられ、周辺道路への出入りができます。	・トンネル内での事故や冠水による交通遮断が懸念されます。
③ 内側 2 車線が高架（外側 2 車線は本線）		内側 2 車線がスロープとなって高架に上り、車両が高架を通ります。外側 2 車線は地上を通り、交差点などが設けられ、周辺道路への出入りができます。	・交差点内の高架下において、車両が通行するための適切な高さを確保する必要があります。
④ 4 車線とも地下（側道は地上で生活道路）		すべての車線がスロープとなって地下に潜り、車両が地下トンネルを通ります。地下トンネルの区間では両側に側道を通り、交差点などが設けられ、周辺道路への出入りができます。	・トンネル内での冠水による交通遮断が懸念されます。
⑤ 4 車線とも高架（側道は地上で生活道路）		すべての車線がスロープとなって高架に上り、車両が高架を通ります。高架の区間では両側に側道を通り、交差点などが設けられ、周辺道路への出入りができます。	・交差点内の高架下において、車両が通行するための適切な高さを確保する必要があります。

3 3 工区の構造について

○3 工区は予想される交通量から 2 車線道路（片側 1 車線）が望ましく、住宅地であることから、道路幅を 20m と決定しています。そのため、高架や地下トンネルの構造は道路幅に収まらないため、採用できません。

4 整備の可能性の検討

考えられる5つの道路の構造の各工区の課題

① 4 車線とも平面					
■概要 計画で決められた道路区域（道路幅：1 工区は30m、2 工区は28m）のなかで整備することができます。	道路幅に収まる。		■採用の可否		■備考
			1 工区	○	特になし
			2 工区	○	特になし
② 内側 2 車線が地下					
■概要 計画で決められた道路区域（道路幅：1 工区は30m、2 工区は28m）のなかで整備することができます。	道路幅に収まる		■採用の可否		■備考
			1 工区	×	1 工区の延長が短いことから、地下トンネルの構造は収まりません。
			2 工区	○	交差点を避けてスロープ区間を設ければ採用できます。
③内側 2 車線が高架					
■概要 計画で決められた道路区域（道路幅：1 工区は30m、2 工区は28m）のなかで整備することができます。	道路幅に収まる		■採用の可否		■備考
			1 工区	×	交差点内の高架下において、車両が通行するための適切な高さを確保することができないため、採用できません。
			2 工区	○	交差点を避けてスロープ区間を設ければ採用できます。
④ 4 車線とも地下（側道は地上で生活道路）					
■概要 1 工区：計画で決められた道路区域（道路幅：30m）のなかで整備することができます。 2 工区：スロープで地下に潜る区間で、計画で決められた道路区域（道路幅：28m）に収まりません。	2 工区は道路幅に収まらない！		■採用の可否		■備考
			1 工区	×	1 工区の延長が短いことから、地下トンネルの構造は収まりません。
			2 工区	×	道路幅に収まらないため採用できません。
⑤ 4 車線とも高架（側道は地上で生活道路）					
■概要 1 工区：計画で決められた道路区域（道路幅：30m）のなかで整備することができます。 2 工区：スロープで地下に潜る区間で、計画で決められた道路区域（道路幅：28m）に収まりません。	2 工区は道路幅に収まらない！		■採用の可否		■備考
			1 工区	×	交差点内の高架下において、車両が通行するための適切な高さを確保することができないため、採用できません。
			2 工区	×	道路幅に収まらないため採用できません。

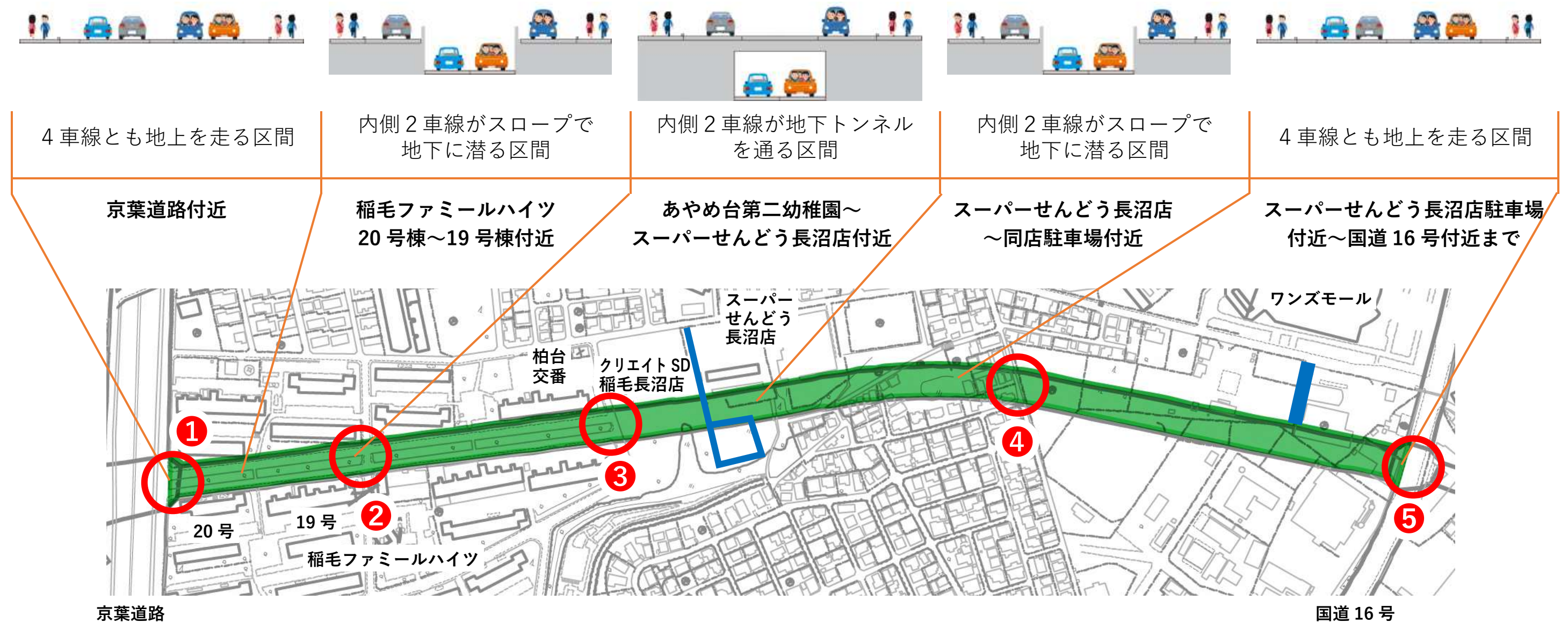
1工区は① 4車線とも平面のみ採用できます。

2工区は、①～③の構造が採用できます。ただし、②・③はスロープの区間で交差点ができないよう工夫が必要です。

5 2工区の「②内側2車線が地下」「③内側2車線が高架」の場合の構造について

1. 「②内側2車線が地下」※現在の計画の構造

- 京葉道路付近は4車線とも地上を走る区間となります。
- 稲毛ファミリーハイツ 20号棟から19号棟付近では、内側2車線がスロープの区間となります。
- あやめ台第二幼稚園からスーパーせんだう長沼店付近では、内側2車線が地下トンネルを通る区間となります。
- スーパーせんだう長沼店から同店駐車場付近では、内側2車線がスロープの区間となります。
- スーパーせんだう長沼店駐車場付近から国道16号付近では、4車線とも地上を走る区間となります。



○…横断歩道が必要と考えられる交差点
 —…上記図面上にない道路（既存、新設）

2. 「③内側 2 車線が高架」

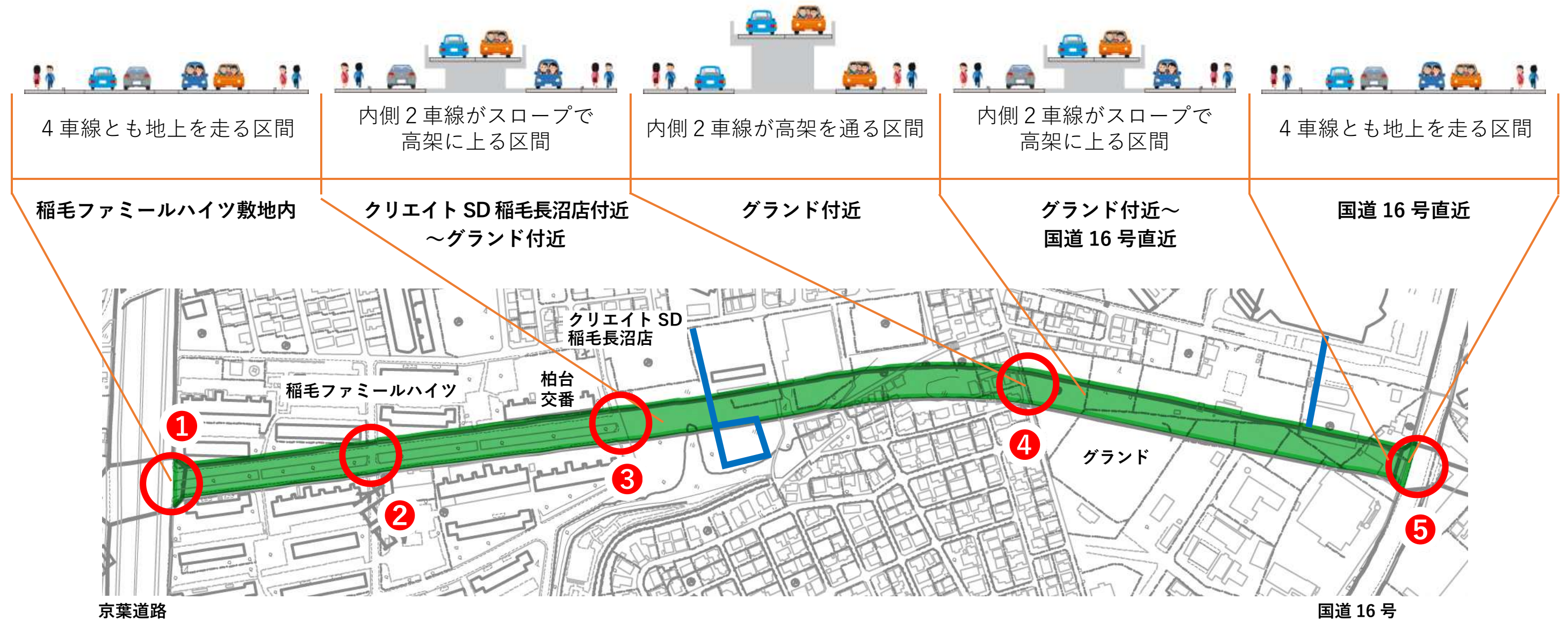
○稲毛ファミリーハイツ敷地内は、4 車線とも地上を走る区間となります。

○クリエイト S D 稲毛長沼店付近からグランド付近では、内側 2 車線がスロープの区間となります。

※稲毛ファミリーハイツ敷地内の地点①～③のあいだで高架に上ろうとしても、地点③までに適切な高さに到達しないため、地点③より東側の区間となります。

○グランド付近では、内側 2 車線が高架を通る区間となります。

○グランド付近から国道 16 号付近では、内側 2 車線がスロープの区間となり、国道 16 号直近では、4 車線とも地上を走る区間となります。

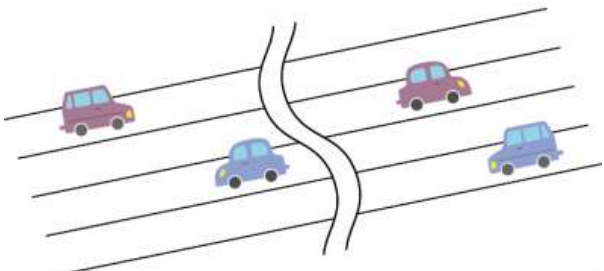
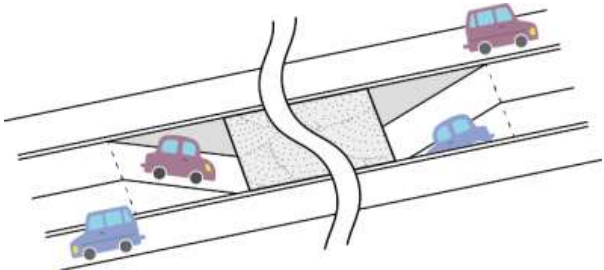
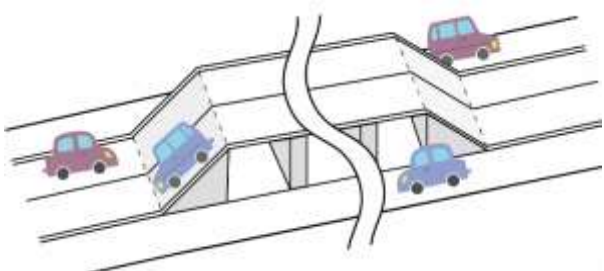


○…横断歩道が必要と考えられる交差点
 —…上記図面上にない道路（既存、新設）

6 2 工区で整備可能な 3 つの構造の環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）などでの比較

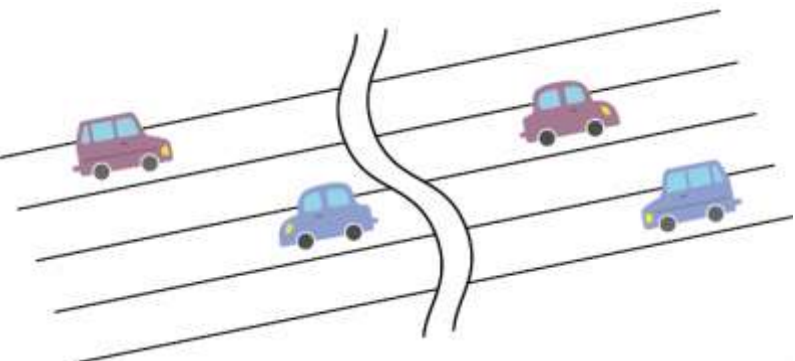
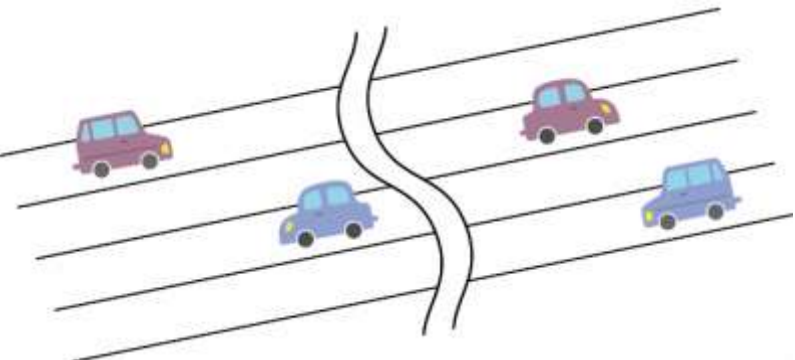
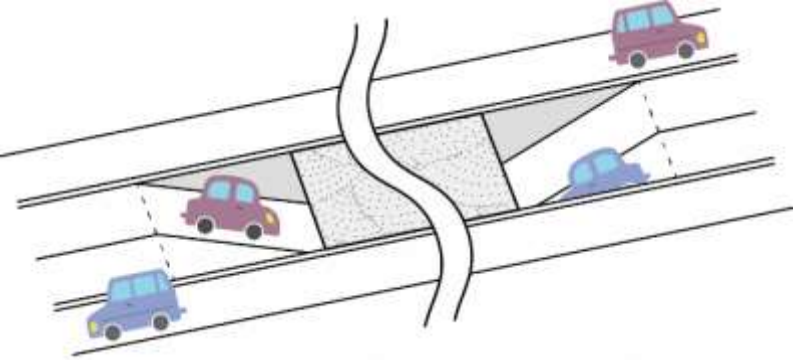
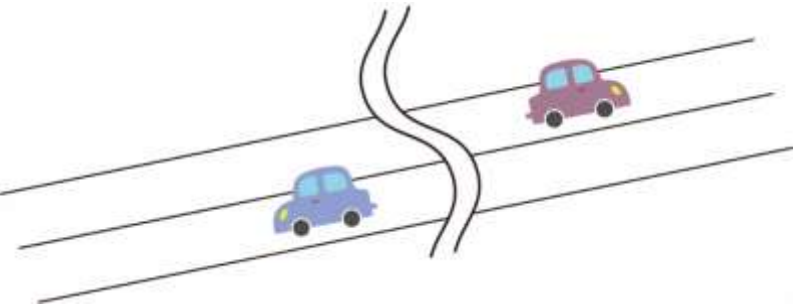
整備可能な 3 つの構造について、環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）などの 3 つの観点で比較します。

※比較は、計画時の構造である②内側 2 車線が地下（外側は地上）を標準として、それよりもよい場合は◎、同等の場合は○、明らかに劣る場合は△をつけて評価しています。

整備可能な構造	環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）での評価			検討の可否
① 4 車線とも平面 	環境（大気、騒音、振動など）	○	・大気への影響は、現在の状態とほぼ変化しないと予測されています。 ・自動車による騒音を予測したところ、走行音を抑える舗装をすることで、環境省が定める基準内に収まります。 ・自動車による振動を予測したところ、要請限度内に収まります。	検討を続けます。 
	整備費用（概算）	◎	・内側 2 車線が地下の場合に比べて整備費用はひときわ安価です。	
	工期（概算）	◎	・内側 2 車線が地下の場合に比べて工期は格段に短いです。	
	その他	—	—	
② 内側 2 車線が地下  ※計画で想定されている構造	環境（大気、騒音、振動など）	標準	・大気への影響は、現在の状態とほぼ変化しないと予測されています。 ・自動車による騒音を予測したところ、地下トンネルを通る区間は標準的な舗装でも、環境省が定める基準内に収まります。 ・スロープで地下に潜る区間は、走行音を抑える舗装をすることで、環境省が定める基準内に収まります。 ・スロープで地下に潜る区間は、4 車線とも平面に比べて若干騒音の値が大きく（1～2 dB 程度）、地下トンネルを通る区間は 4 車線とも平面より値は小さくなります。 ・自動車による振動を予測したところ、要請限度内に収まります。	検討を続けます。 
	整備費用（概算）		・比較する上での標準	
	工期（概算）		・比較する上での標準	
	その他		・地下を通る区間では救急活動がしにくい場合があります。 ・豪雨時には地下に潜る区間、地下トンネルを通る区間で冠水が懸念されます。	
③ 内側 2 車線が高架 	環境（大気、騒音、振動など）	△	・大気への影響については、上記の予測を踏まえると、現在の状態とほぼ変化しないと考えられます。 ・一般的に、高架になる区間では、高架の高さ以上の住宅において騒音が懸念されます。 ・高架になる区間では日照が遮られ、景観も損なわれます。	環境等への影響があるため採用しません。 
	整備費用（概算）	○	・内側 2 車線が地下の場合よりも高架の方がやや安価です。	
	工期（概算）	○	・内側 2 車線が地下の場合よりも高架の方が工期はやや短いです。	
	その他	—	・高架の区間が短くスロープが連続するため、見通しが悪くなる可能性があり、事故発生が懸念されます。 ・高架を通る区間では救急活動がしにくい場合があります。	

7 検討結果まとめ

整備可能かどうかの検討、整備可能な構造に関する環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）などの観点での比較検討の結果、各工区で次の構造が採用されるものと考えます。

工区	構造の選定	理由
1 工区	4 車線とも平面 	○一般的な道路構造であり、工事期間は短く、維持管理も容易に行えます。 ○走行音を抑える舗装をすることで騒音は基準内に収まります。大気の影響もほぼなく、振動も基準内に収まるため、4 車線とも平面を採用します。
2 工区	4 車線とも平面  内側 2 車線が地下 	4 車線とも平面について ○一般的な道路構造であり、工事期間は短く、維持管理も容易に行えます。 ○走行音を抑える舗装をすることで騒音も基準内に収まります。大気の影響もほぼなく、振動も基準内に収まるため、検討を続けます。 内側 2 車線が地下について ○2 車線地下は、地下トンネルを通る区間では通常の舗装でも騒音は基準内に収まります。大気の影響もほとんどなく、振動も基準内に収まります。 ○4 車線とも平面に比べて工事期間は長いと想定されますが、性能の観点から検討を続けます。
3 工区	2 車線が平面を通る 	○3 工区は予想される交通量から 2 車線道路（片側 1 車線）が望ましく、住宅地であることから、道路幅を 20m と決定しています。 ○そのため、高架化や地下化ができず、2 車線が平面を通る構造を採用します。

次回は 2 工区について整備費用・工期などの観点から「4 車線とも平面」と「内側 2 車線が地下」の比較検討を報告します

③ 1工区・3工区の道路環境影響調査

1. 調査目的

- 1工区では、擁壁を設置する箇所のうち、擁壁の高さが北側の土地に対して10m以上の高さになるエリアがあります。
- 高層ビルを建てる際、その高さが10m以上になる場合に電波障害が発生しないか検証することから、そのエリアにおける電波障害の有無を調査します。
- 3工区においては、1工区・2工区に引き続き、磯辺茂呂町線の整備によって想定される周辺環境への影響を把握するため、大気、騒音、振動の現状調査ならびに予測を行います。

2. 調査概要

■ 1工区における電波障害調査

- 電波障害が懸念されるエリアでの、東京局ならびに千葉局のテレビ電波の受信状況を調査します。
- 調査時期は10月下旬以降に予定しています。

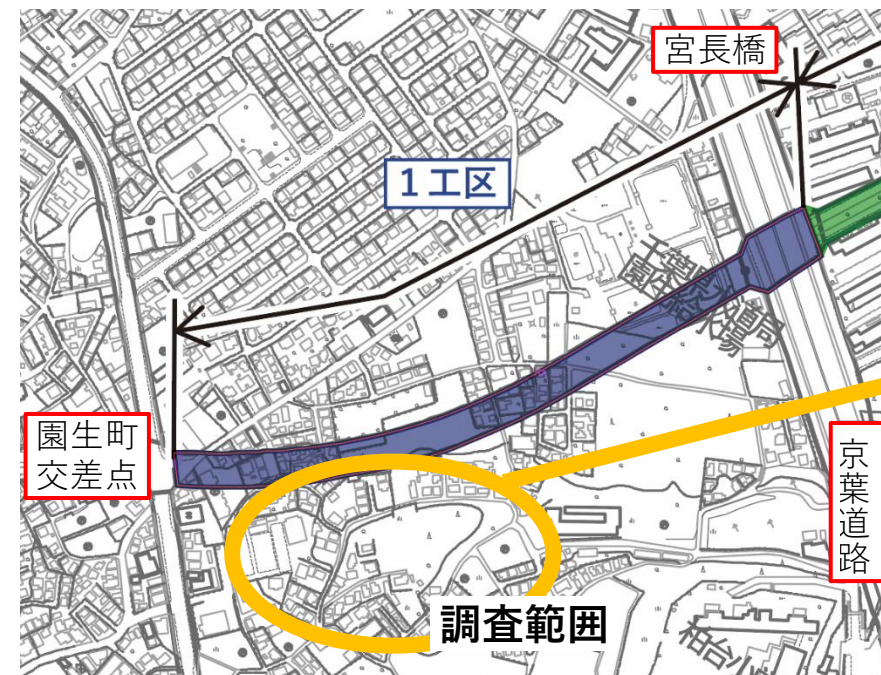
■ 3工区における環境影響調査

- 3工区においては、1工区・2工区と同等の調査条件を用いて、大気、騒音、振動を調査します。
- 調査時期はいずれも10月下旬以降に予定しています。

※荒天の場合は調査を延期します。

3. 調査箇所

■ 1工区における電波障害調査



■ 3工区における環境影響調査



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。

現在、千葉市では、（都）磯辺茂呂町線（園生町地区）の事業を進めています。本事業を進めるにあたり、周辺地区の自治会の代表の方、付近を運行する京成バス（株）の代表の方等にお集まりいただき、道路整備に関して意見を頂くとともに、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することを目的とした「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」を令和2年度に設立しました。

今後、みちづくりニュースでは、協議会の様子をお知らせします。

1 みちづくり協議会の役割

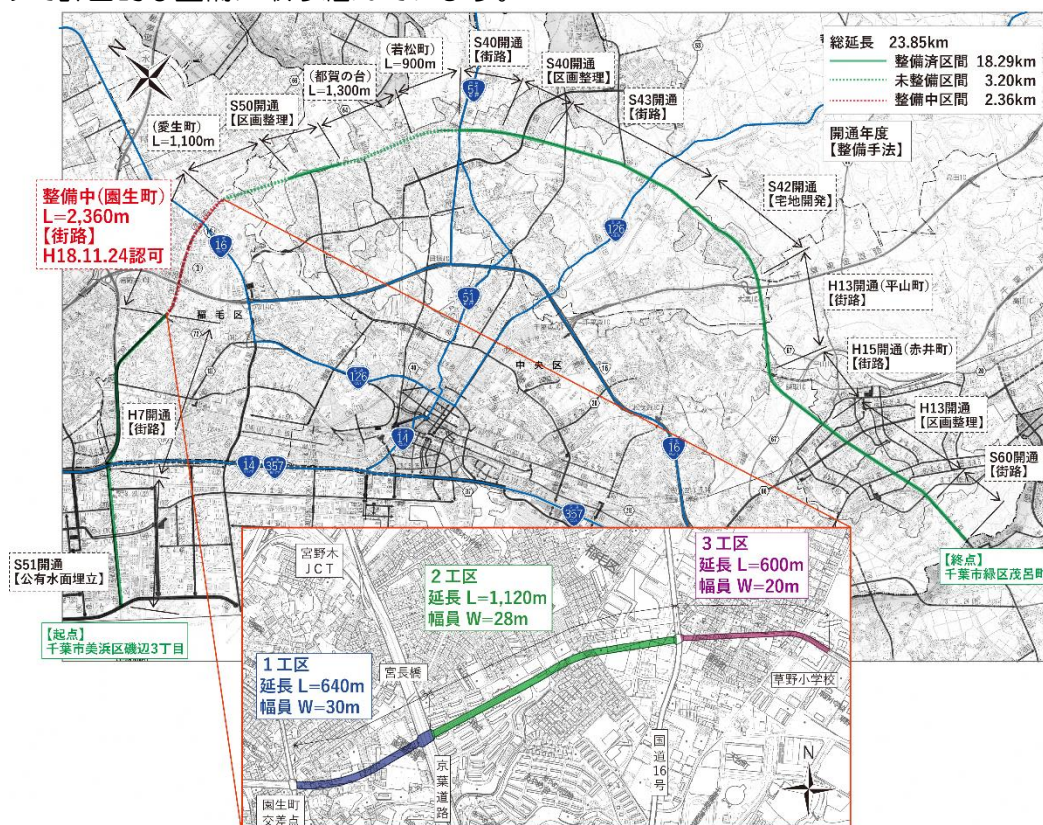
みちづくり協議会では、（都）磯辺茂呂町線（園生町地区）の全体的な計画やその課題等を話し合い、解決していくことを考えています。

なお、工事着手にあたっては、周辺にお住まいの方々に工事内容等にご理解頂くため、自治会毎に説明会を行うことを考えています。

2 (都) 磯辺茂呂町線とは？

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2.4kmの環状道路で、この道路が整備されることで、中心市街地の混雑や渋滞の緩和を図るとともに、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います。

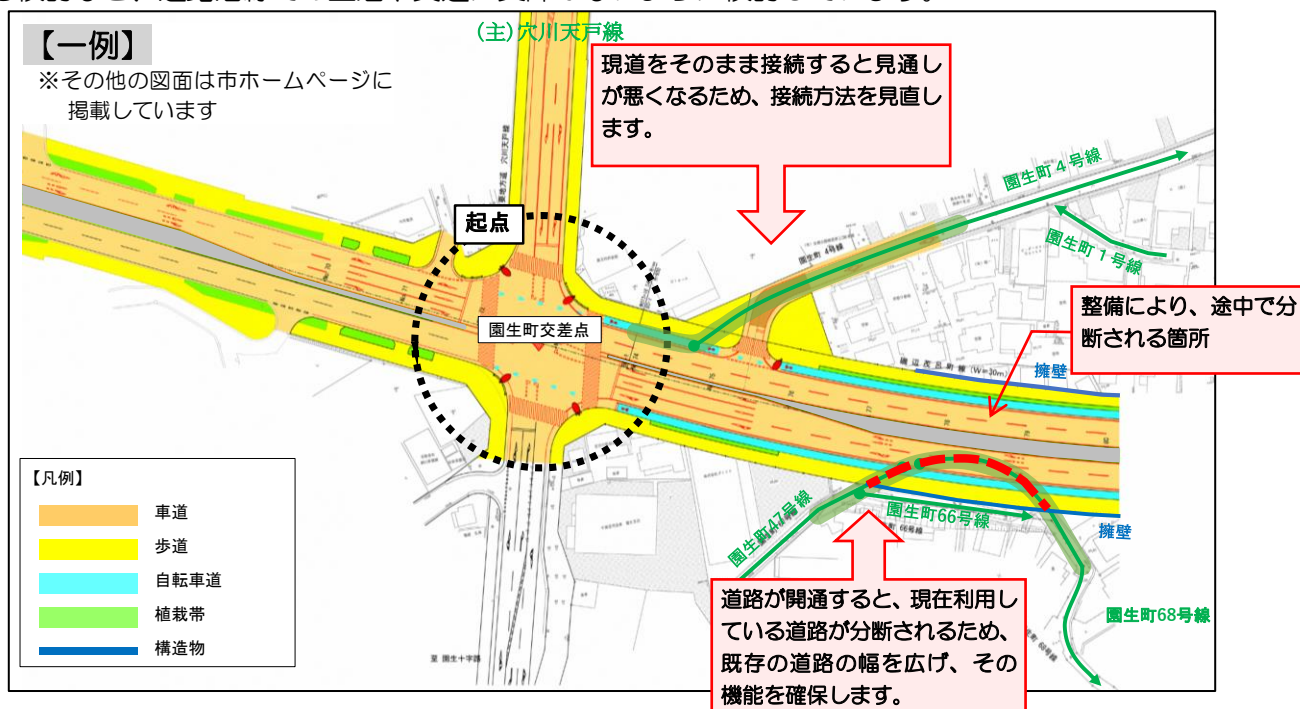
1965年から整備を開始し、約77%となる18.29kmの区間の整備が済んでいます。現在事業化している園生町地区は、園生町交差点から草野小学校付近までの延長2.36kmであり、現在この間を3つの工区に分けて計画的な整備に取り組んでいます。



3 1工区（園生町交差点～京葉道路）

○工事実施に向けた詳細な設計をしています

3つの工区の中で最初に整備を始める区間としているため、現在、周辺道路も含めて具体的に設計を進めています。例えば園生町交差点付近では、道路を整備に伴い道路が分断されるところでは、その機能を回復させる検討など、道路沿線での生活や交通に支障がないように検討しています。



○道路ができた時の環境の変化について調査しました

新しい道路ができると交通量が増えることから、振動や騒音、大気汚染の変化を予測しております。1工区では、道路が整備された後の振動や騒音、大気汚染について調査、予測したところ、整備前よりも大きくなりますが、全ての数値が基準値を満たしていることが分かりました。

【一例】振動の変化 ※その他の資料は、市ホームページに掲載しています。

園生台公園付近で調査しました。現在の振動は昼夜間ともに30dB程度でしたが、整備後には約50dBまで増加します。※環境省が定める基準（要請限度）を満たします。



振動

①昼間（8～19時）

整備前（現状） 32dB

整備後（予測） 53dB

②夜間（19～8時）

整備前（現状） 28dB

整備後（予測） 51dB

※大きさの目安については、次頁の「Point!」参照。

振動の要請限度

昼間：60dB 以下

夜間：60dB 以下

4 2工区（京葉道路～国道16号線）

○道路ができた時の環境の変化について調査しました

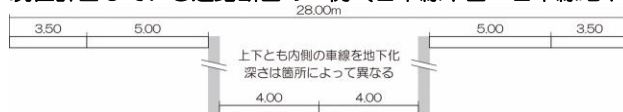
2工区の一部区間では、4車線の内、内側2車線が地下トンネルを通るように計画しており、その出入口部分を含め、振動や騒音、大気汚染について調べました。その結果、1工区同様、振動や騒音、大気汚染について、全ての数値が基準値を満たす結果となりました。

【一例】振動・騒音の変化 ※その他の資料は、市ホームページに掲載しています。

地下トンネルへの出入口部分では、現在の振動が50dB弱であるのに対して、整備後は50～55dB程度まで増加します。※環境省が定める基準（要請限度）を満たします。

騒音については、騒音抑制効果のある排水性舗装で整備すると基準を満たします。団地の5階と11階でも60dB台となっており、いずれも環境省が定める基準（環境基準値）を満たします。

現在計画している道路断面の一例（2車線平面・2車線地下構造）



振動

①昼間（8～19時）

整備前（現状）	49dB
整備後（予測）	54dB

②夜間（19～8時）

整備前（現状）	44dB
整備後（予測）	51dB

騒音：1階

①昼間（6～22時）

整備前（現状）	54dB
整備後（予測）	67dB

②夜間（22～6時）

整備前（現状）	49dB
整備後（予測）	62dB

騒音の環境基準

昼間：70dB以下
夜間：65dB以下

Point!

騒音と振動の大きさの目安

騒音と振動の大きさは dB（デシベル）で表され、数値が大きくなるほど強く感じられます。人によって感じ方はやや異なりますが、それぞれの大きさの目安は次のとおりです。

■騒音の大きさ

道路整備後の予測値の範囲

聴覚的な目安	騒音の大きさ	騒音の具体例	人の声での例
うるさい	80dB	走行中の電車内、救急車のサイレン、パチンコ店内	かなり大きな声
	70dB	高速走行中の自動車内、騒々しい事務所の中	大きな声
普通	60dB	走行中の自動車内、普通の会話、デパート店内	普通の声
	50dB	家庭用エアコンの室外機、静かな事務所の中	小さな声
静か	40dB	閑静な住宅地の昼、図書館内	ささやき声
	30dB	深夜の郊外、鉛筆での執筆音	小さなささやき声
きわめて静か	20dB	木の葉の触れ合う音、雪の降る音	小さな寝息

■振動の大きさ

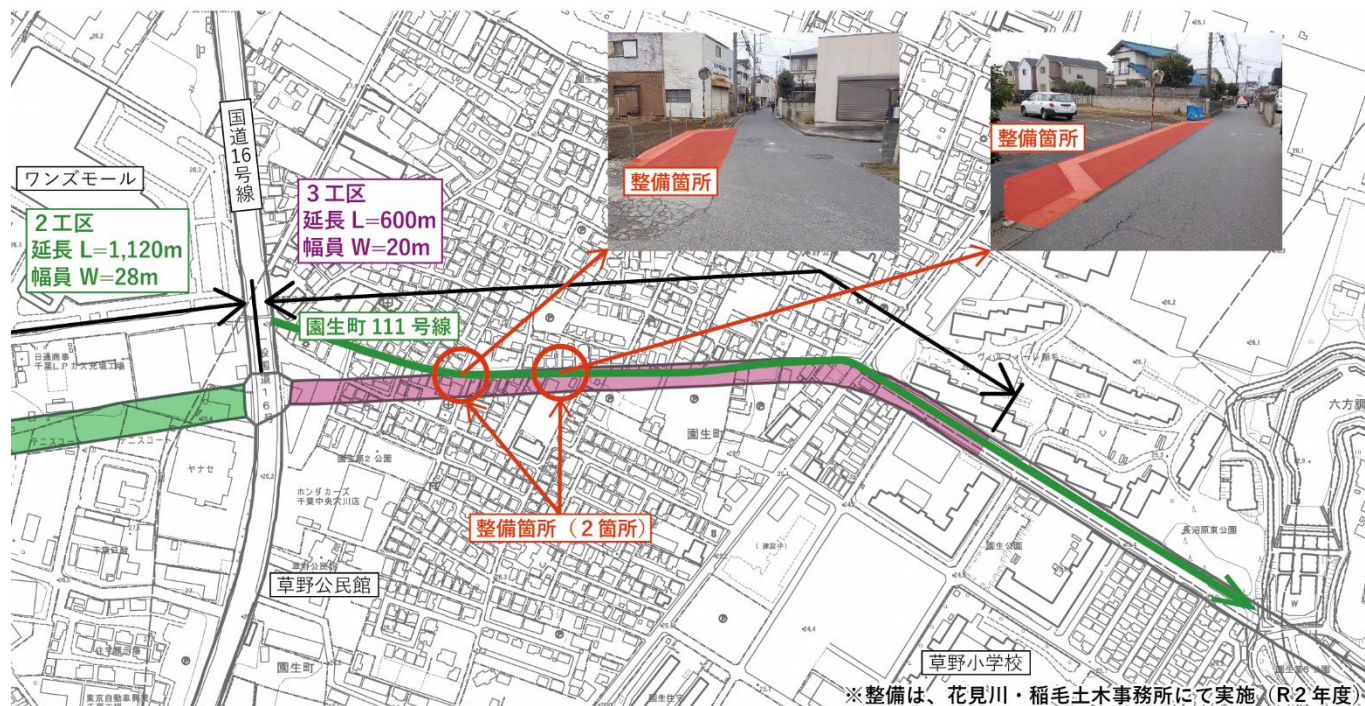
道路整備後の予測値の範囲

震度階級	振動レベル	人の体感・行動	屋内の状況
0	55dB以下	人は揺れを感じない。	—
1	55～65dB	屋内で静かにしている人の中には、揺れをわずかに感じる人がいる。	—
2	65～75dB	屋内で静かにしている人の大半が、揺れを感じる。	電灯などのつり下げ物が、わずかに揺れる。

5 3工区（国道16号～草野小学校付近）

○既存の道路の安全対策を進めています

国道16号から草野小学校付近までの既存の道路（緑の実線）では、両側通行にもかかわらず道幅が狭いため、車のすれ違いがしにくく、歩行者や自転車の通行にも支障が生じています。本整備まで時間がかかることから、現道での安全性・利便性を向上させるため、道路整備のために取得した土地を活用し、待避所を2箇所整備しました。



6 協議会でいただいたご意見・ご質問の主なもの

- ・「住宅地が計画道路で分断されるため、横断歩道等の計画を知りたい。」
- ・「計画道路と交差する道路のひとつに私道と接続するものがあるが、歩道がなく道幅も狭いため、交通量が増えると危険度が増すことが不安だ。」

7 今後の取り組み

昨年度の協議会では、現在の道路構造及び平面4車線道路における整備後の振動、騒音、大気汚染の予測を行い、その全ての項目で基準値内であることを報告しました。現在計画している道路構造を決定してから15年近く経過しており、その間、車を取り巻く環境も大きく変化していることから、今後は、改めて構造・横断面の構成を見直すほか、地域分断対策等の検討も行います。

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 を読み込めます

- （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

