

## 第4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4年1月22日（土）  
午後2時から

場 所 小中台公民館 研修室  
草野公民館 会議室  
緑が丘公民館 講堂

## 次 第

- 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 第3回協議会のふり返りと質問への応答
  - ① 第3回協議会のふり返り：主な報告内容【資料2-1】
  - ② 第3回協議会での質問への応答【資料2-2】
- 3 検討状況の報告
  - ① 2工区の構造に関する比較・検討
    - ア) 2工区の構造概要【資料3-1～-2】
    - イ) 各構造の詳細とメリット・デメリット【資料4-1～-11】
    - ウ) 各構造の整備期間、整備費用の比較【資料5】
  - ② 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告【資料6】
- 4 今後の予定
  - ・みちづくりニュース（素案）について【資料7】
  - ・第5回みちづくり協議会について
- 5 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
環境影響調査の実施報告（途中経過）	1・3工区
2つの構造に関する比較・検討の現状	全工区（主に2工区）

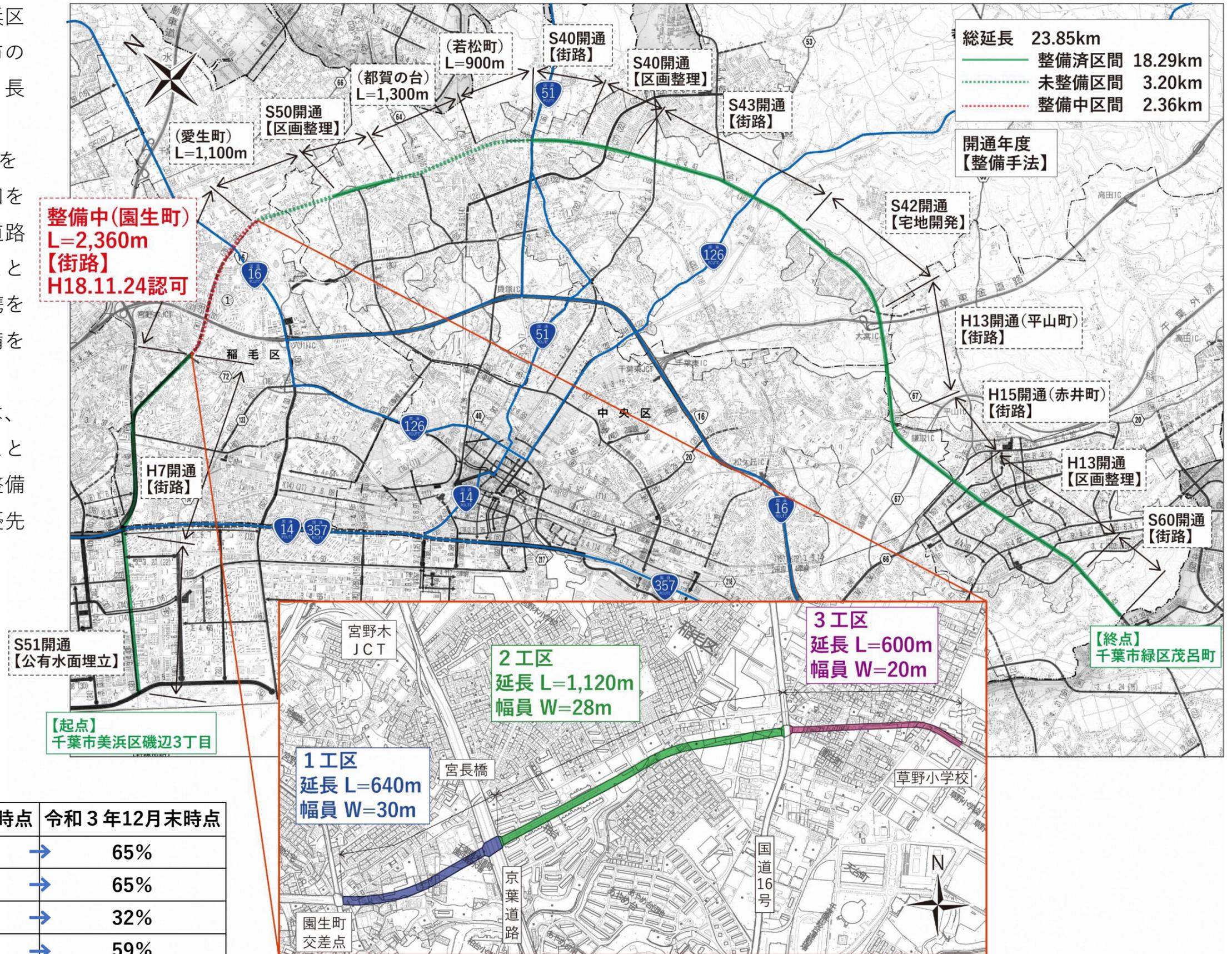
担 当 千葉市建設局道路部街路建設課

<用地・補償に関すること> 用地班：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

# 1-①整備概要及び進捗の報告

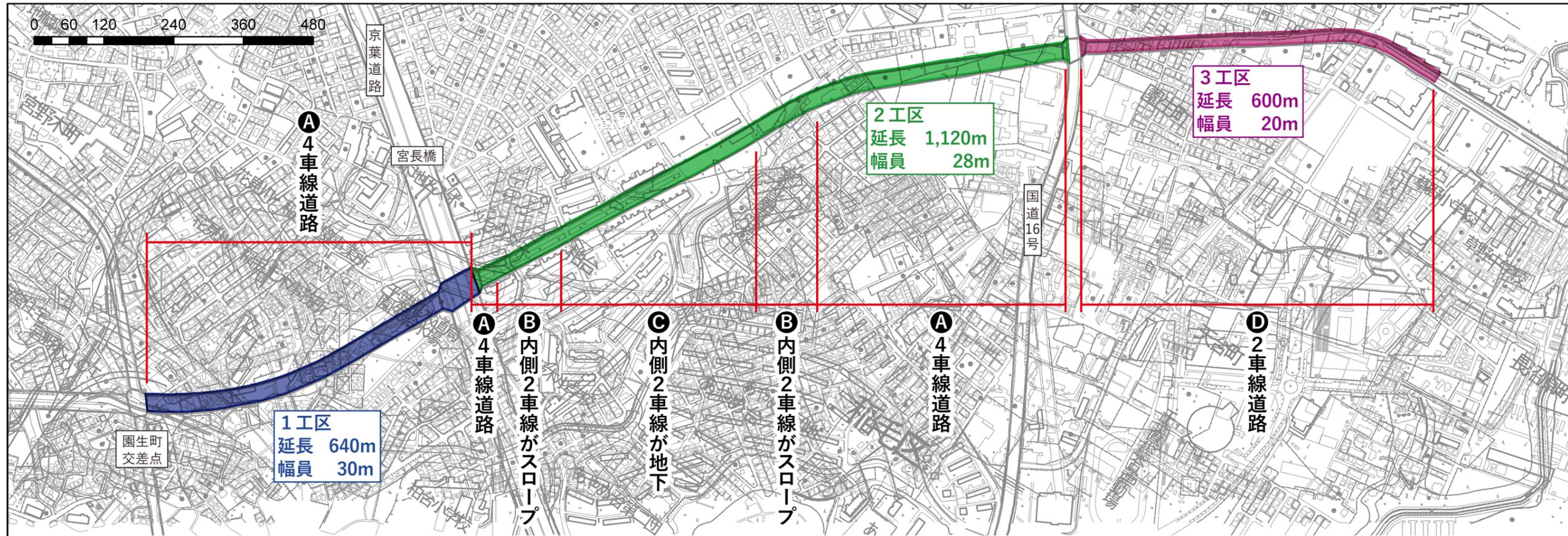
- (都) 磯辺茂呂町線は、美浜区磯辺から緑区茂呂町まで、市の中心市街地を取り巻く総長23.85kmの環状道路です。
- 中心市街地を通過する車両を少なくすることで渋滞の緩和を図ること、都市内主要幹線道路のネットワークを強化することにより、県内外との交流、連携を図ることを目的として、整備を進めています。
- 現在進めている園生町地区は、整備延長が2,360mと長いことから、3つの工区に分けて整備を進めており、1工区から優先的に着手していきます。



用地取得率

		令和3年3月末時点	令和3年12月末時点
工区 単位	1工区	62%	65%
	2工区	57%	65%
	3工区	23%	32%
全体		53%	59%

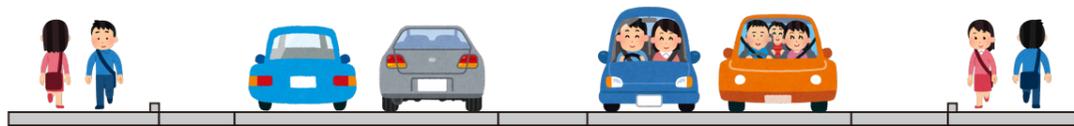
現在の計画



至  
国道  
357  
号

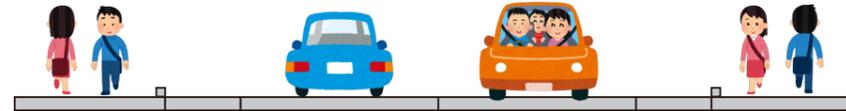
**A** 4車線道路のイメージ

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

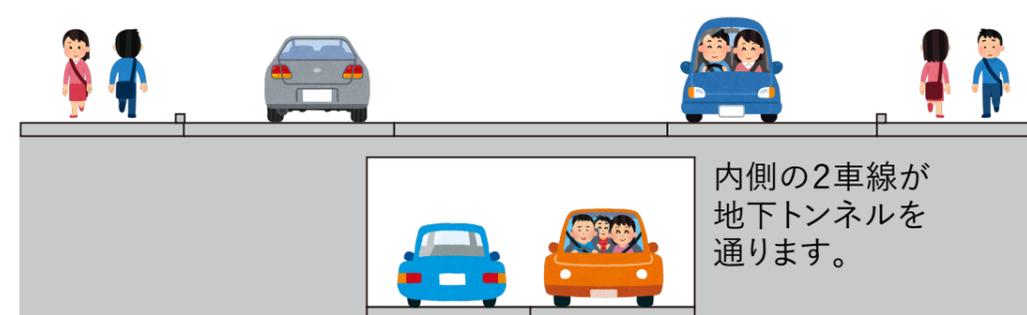


**B**内側2車線が地上と地下トンネルを繋ぐ斜路のイメージ (2工区)

**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。



## 2-①第3回協議会のふり返り：主な報告内容

### 道路構造の検討の背景

- 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

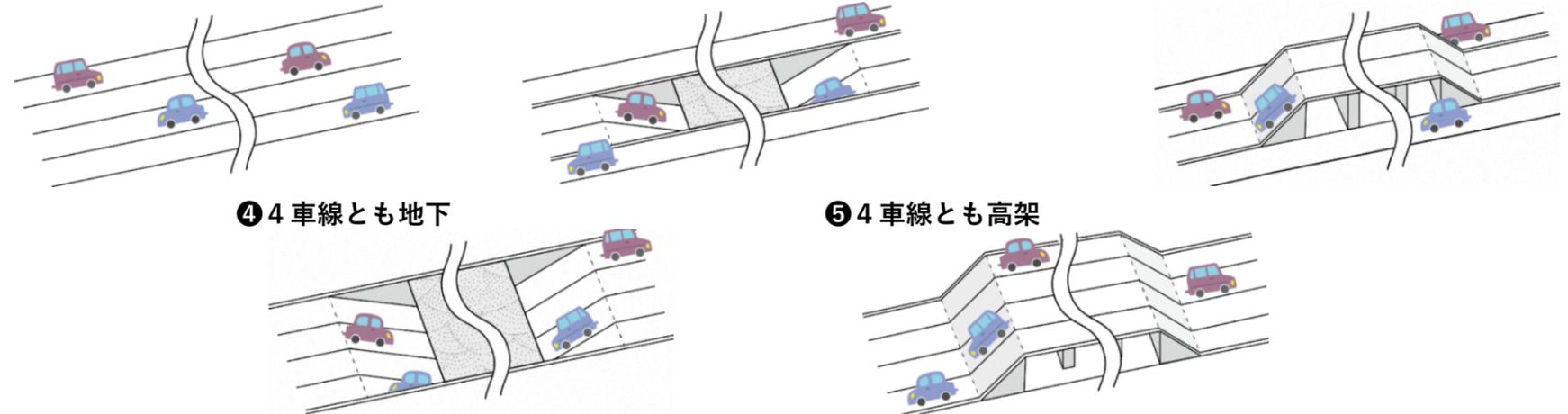
- 1) 整備の可能性に関する検討【前回報告】**  
考えられるすべての構造を対象として、計画で決められた道路区域、既存道路との接続などの条件の下で整備が可能か検討します。
- 2) 環境への影響等での比較【前回報告】**  
整備が可能な構造について、環境への影響、整備費用（概算）、工期（概算）などの観点で比較し、適切と思われる構造を選びます。
- 3) 整備費用、工期等での比較【今回報告】**  
詳細な整備費用、工期などの観点で比較し、報告します。

### 道路の構造の検討の概要

#### ① 1・2工区で検討する5つの道路構造

- ▶ 1・2工区について可能性のある次の構造を検討した。3工区は計画交通量から2車線平面道路（片道1車線）とした。

- ① 4車線とも平面
- ② 内側2車線が地下（外側2車線は本線）
- ③ 内側2車線が高架（外側2車線は本線）



#### ② 1・2工区における各道路構造の整備可能性の検証結果

工区	① 4車線とも平面	② 内側2車線が地下	③ 内側2車線が高架	④ 4車線とも地下	⑤ 4車線とも高架
1工区 (幅員 30m)	○	×	×	×	×
2工区 (幅員 28m)	○	○	○	×	×

#### ③ 2工区における各道路構造の比較

- ▶ 事業認可時の構造である②内側2車線が地下を基準として、①4車線とも平面、③内側2車線が高架の構造について、環境、整備費用（概算）、工期（概算）等で比較した。

構造	① 4車線とも平面	② 内側2車線が地下	③ 内側2車線が高架
環境	○	標準	△
整備費用（概算）	◎		○
工期（概算）	◎		○

**結論：** 1工区：① 4車線とも平面  
 2工区：① 4車線とも平面、② 内側2車線が地下 → 引き続き検討  
 3工区：2車線平面

## 2-②第 3 回協議会での質問への応答

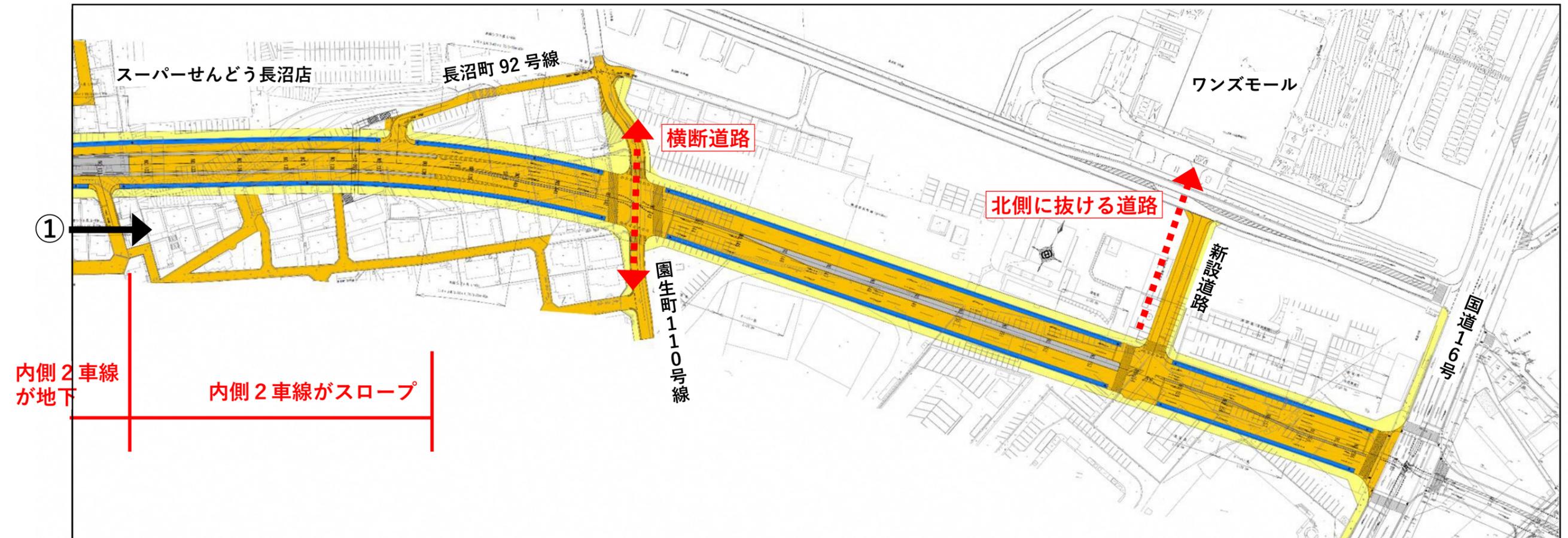
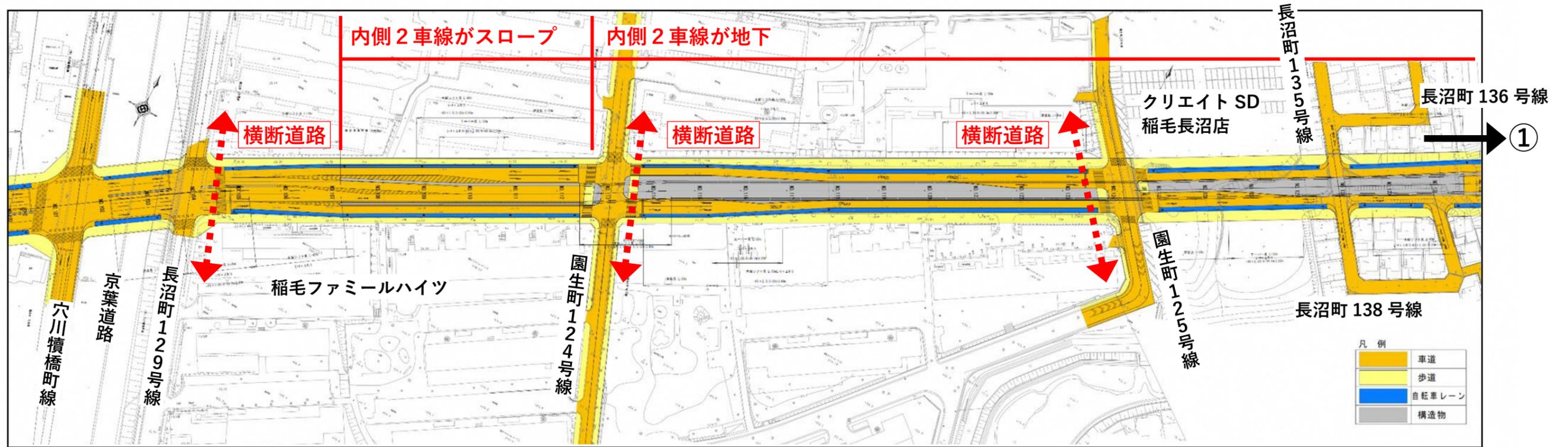
第 3 回協議会（令和 3 年 10 月 16 日開催）の会場でのご質問と、終了後に質問書でお寄せいただいたご質問・ご意見について回答させていただきます。

no	ご質問	回答
<b>1) 道路構造とその検討について</b>		
1	事業認可時には 2 工区については「内側 2 車線が地下」の構造が採用され、住民も納得していたが、第 3 回協議会では改めて 5 つの構造が示された。現在、あらためて構造を検討する理由は何か。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背景は以下のとおりです。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 平成 18 年の事業認可から 10 年経つなか、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るため</li> </ul> </li> <li>・ 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、道路構造の検討を行うこととしました。</li> </ul>
2	道路の構造に関する検討においてファミリーハイツ周辺の 4 車線について「内側 2 車線が地下」「内側 2 車線が高架」の案があるが、この案において外側の 2 車線は既設道路を含んでいるか。それとも今回新設される都市計画道路のみで 4 車線存在し、それ以外に既設の道路が並行して存在するかたちになるのか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「内側 2 車線が地下」「内側 2 車線が高架」の案について、外側の 2 車線は今回新設される都市計画道路の一部です。</li> <li>・新設される都市計画道路以外の道路については、既存の生活道路としてご利用いただけます。</li> </ul>
3	計画用地と思われる部分には現在既に生活道路があるが、それと都市計画道路との位置関係が分からない。 また、全区間において、都市計画道路と既設の生活道路との接続部分がどこにあるのか、またどのように合流するのかといった点が頂いた資料では理解できない。 これから段階を追って検討されるのかもしれないが、現在の生活道路との接続を含めて考えてみないと、具体的にイメージするのが難しいと感じた。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 工区の計画図面については、第 2 回協議会資料が最新の図面となりますので、参考資料①をご覧ください。</li> <li>・ 2 工区については、現在道路構造を検討している最中であり、第 4 回協議会（今回）の資料 3-1・-2 につけている図面が、現時点で最新の図面となります。</li> <li>・ 3 工区については、今後詳細な設計を行いますので、現時点ではお示しできません。</li> </ul> <p>※これらの図面は、関係機関との調整を行っていないため、一案として示すものです。今後の協議会で皆様と検討し、よりよいものにしていきたいと考えています。</p>
4	2 工区の構造について、4 車線を地下化とすることを検討いただきたい。 4 車線とも地下化することで、地上部は現行の道路を保持でき、緑地空間や自由通路設定による地域コミュニティの分断防止、安全・安心の確保が可能となる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 車線地下化について検討した結果、事業認可時に決定している計画幅員 28m 以上の道路幅員となるため、構造的に 2 工区では 4 車線を地下化することはできません。</li> <li>・ 1 工区から 4 車線地下化とすることも検討しました。結果、京葉道路の地点でさらに約 31m 深い地点を通る必要があり、そのためには 1 工区の起点よりも西側から地下化する必要があり、当初計画されていた区域に収まらないため、1 工区から 4 車線地下化をすることはできません。</li> </ul> <p>※詳細な説明は、回答用資料①をご覧ください。</p>

no	ご質問	回答
5	市役所前の国道がアンダーパス（地下化）をつくっているが、地下化は浸水等を考慮すると望ましくないのではないか。	・アンダーパスは豪雨による冠水の可能性があるため、望ましくない道路構造と考えています。
6	第4回協議会までに「内側2車線が地下」と「4車線とも平面」を比較検討することだが、第4回協議会でどちらかを選定・決定するのか。 その際、環境・費用・工期の3点が指標となっているが、これら指標に優先順位はあるのか。	・第4回協議会は比較検討した内容について情報提供をさせていただきます。その場でどちらかを選定・決定するものではありません。質問等をいただき、問題解消を図ることを目的として第4回協議会は開催します。 ・環境基準を守ることが最優先事項です。その上で整備費用や維持管理、整備期間などにより決定していきたいと考えています。
7	2工区の道路構造を決定する際には、本協議会に参加する全員が賛成する必要があるのか。	・すべての自治会が賛成しないとイケないとは考えておりません。
8	2工区について、最終的に「4車線とも平面」が採用された場合は、事業認可時の構造から変更されることになる。「内側2車線が地下」を住民が納得して今に至っていることを踏まえると、変更については個別説明をお願いしたい。各自治会の会長が説明を代行することはできない。	・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。
<b>2) 協議会の運営や住民とのコミュニケーションについて</b>		
1	全体の説明及び問題点の説明は理解できるが、この会に出席の方々は各自治会の代表として出席されているので、「うちの箇所はどうなったか？いつか？」という質問が必ずある。したがって要望として、まず工区毎に 1) 進捗状況、懸案事項 2) 今後の予定（おおよその分かる範囲内で） 3) なしの場合は「なし」 などを分かりやすく簡単に説明していただきたい。	1) 承知しました。 2) 現在はいずれの工区も用地取得を進めています。そのため今回より、用地取得の進捗状況を示すようにしました。工事の時期等については、目途が立ちましたら改めて報告します。 3) 事業進捗に応じて工区毎にお伝えすべき内容を分かりやすく説明するように努めます。 なお、今回から、次第に工区毎の説明する項目を記載しましたので、ご参照ください。
2	工事が近くなった場合は、直接、詳細な説明会（自治会全員が出席）が開かれるか。	・工事が近づいた際には、工事説明会を行いたいと考えています。
3	自治会との個別打ち合わせ・説明会の機会を設けてもらいたい。	・計画については本協議会で決めていきますので、いずれの自治会に対しても個別での説明は予定していません。

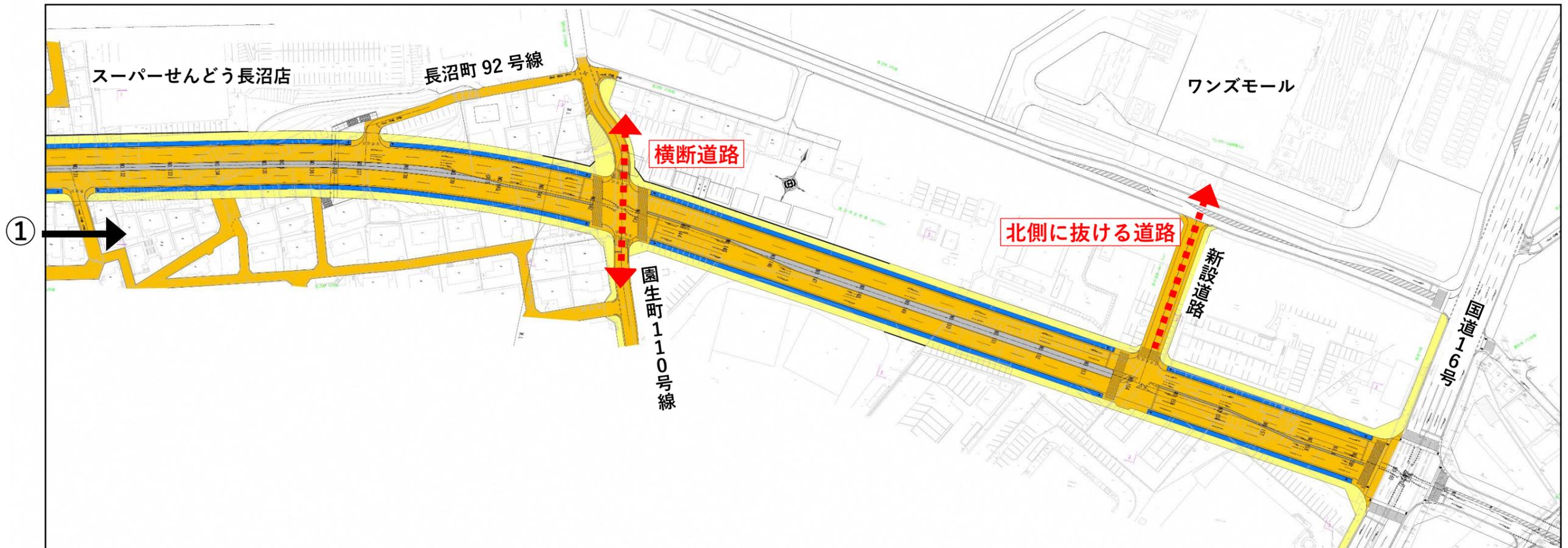
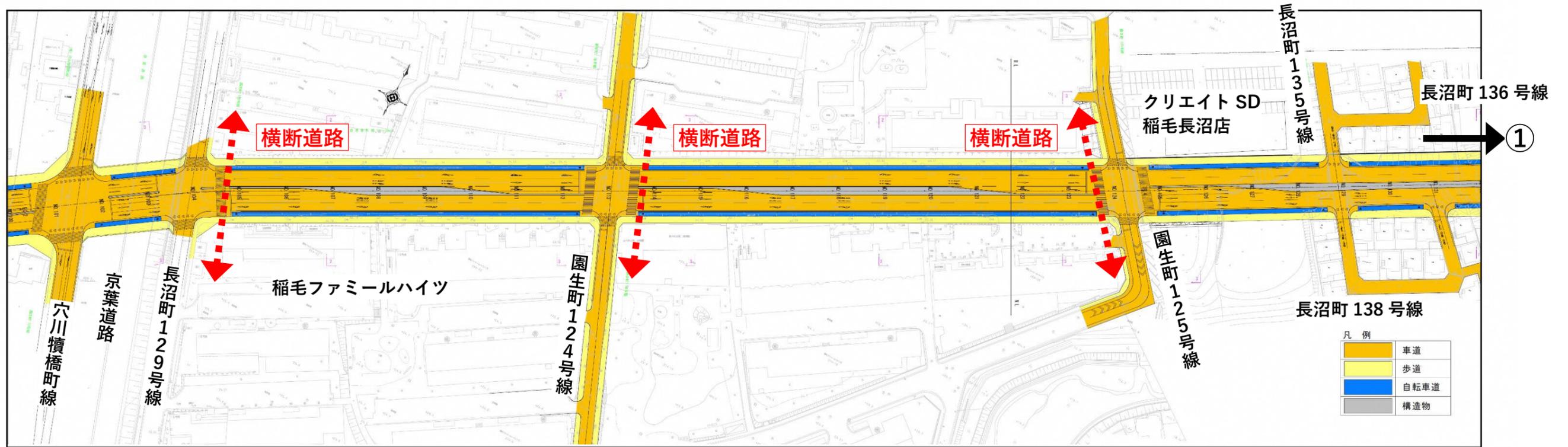
no	ご質問	回答
4	1991年（平成3年）1月24日付け千葉市都市局都市整備部部長とファミリーハイツ自治会、管理組合、対策委員会との確認書内容の順守を求める。京葉道路を跨ぐ橋の構造・仕様はファミリーハイツとの合意によると考える。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋の設計・施行については、NEXCOとともに、「道路構造令」や「道路橋示方書」などの基準により行っていきます。</li> <li>・構造・仕様が決定した際は協議会にて内容を報告いたします。</li> </ul>
5	<p>1工区は京葉道路の手前までとしてもらいたい。（2工区に橋は含まないものとする。）</p> <p>橋を跨ぎ、現行のバス通りとの接続方法、宮長橋交差点との渋滞回避策、当団地内の計画道路、一方通行の生活道路との接続など、検討すべき内容が多く、着工までには多くの時間が必要である。</p> <p>橋の構造・仕様が未決であり、橋脚強度（耐震構造・経時劣化・耐用年数）に問題はないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋は、1工区に含まれていますので、平面部と合わせて整備したいと考えています。</li> <li>・京葉道路を跨ぐ橋の交通処理に関しては、協議会に参加の自治会の皆様のご意見を基に計画道路幅員の中で検討し、警察などの関係機関との協議により決定させていただきたいと考えています。</li> <li>・橋の構造・仕様については、「道路構造令」や「道路橋示方書」などの基準により設計を行うため、問題はありません。</li> </ul>
6	橋を含めた2工区の仕様については市・ファミリーハイツとの協議・合意によるものとしてもらいたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋を含め、全工区の計画については、協議会に参加する自治会の皆様と協議していきます。</li> </ul>
<b>3) その他</b>		
1	通過台数車両の内訳、走行時の排気ガス、騒音対策の付帯的な方策とその効果について具体的な数値での説明をお願いしたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通過台数車両については、回答用資料②をご覧ください。</li> <li>・これまでの協議会にて、環境影響調査結果に関する報告に用いた資料（参考資料②）をご覧ください。</li> <li>・3工区における環境影響調査の結果につきましては、次回協議会にて報告します。</li> </ul>
2	千葉市地図情報システムでは、水道局園生給水場内に長沼町25号線が通っていると表示されるが、実際に千葉市の道路があるのか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道局園生給水場に隣接して市道長沼町25号線があります。</li> </ul>

### 3-①-ア) 2工区の構造概要：内側2車線が地下



※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

### 3-①-ア) 2工区の構造概要：4車線とも平面



※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