

# 第5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3月 13 日（日）  
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 協議会のふり返し
  - ① 第3回・第4回協議会のふり返し：主な報告内容【資料2－1～－4】
  - ② 第4回協議会での質問への応答【資料3－1～－4】【回答用資料①～②】
- 3 検討状況の報告
  - ① 1工区・3工区の環境影響調査 実施報告【資料4－1～－5】
  - ② 2つの構造の比較まとめ【資料5】
- 4 今後の予定
  - ・みちづくりニュース（素案）について【資料6】
  - ・第6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  |
|-------------------|-------|
| 環境影響調査の結果報告       | 1・3工区 |
| 2つの構造に関する比較・検討の現状 | 2工区   |

担 当 千葉市建設局道路部街路建設課

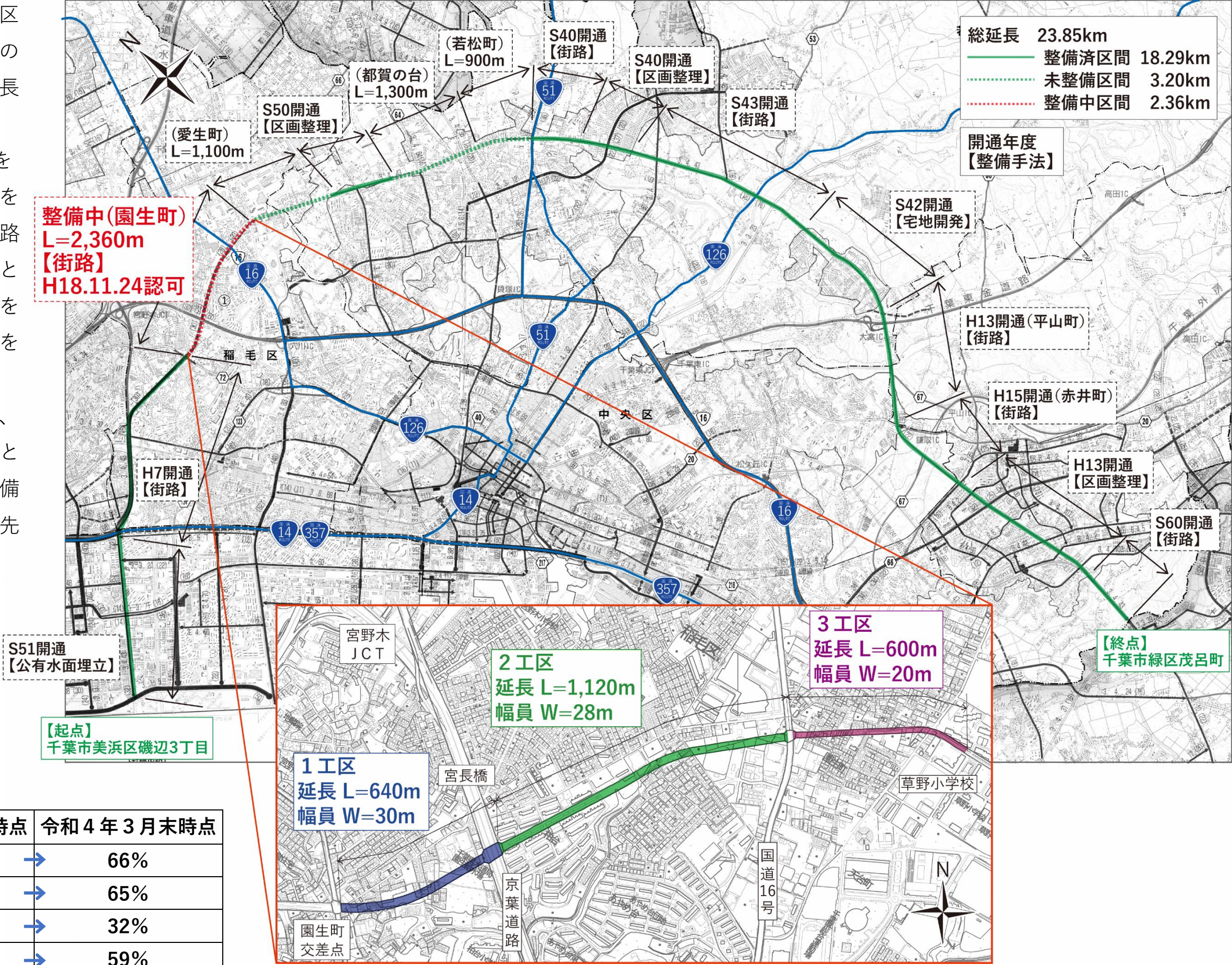
＜用地・補償に関すること＞ 用地班：磯崎、石川 電話 245-5616

＜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。

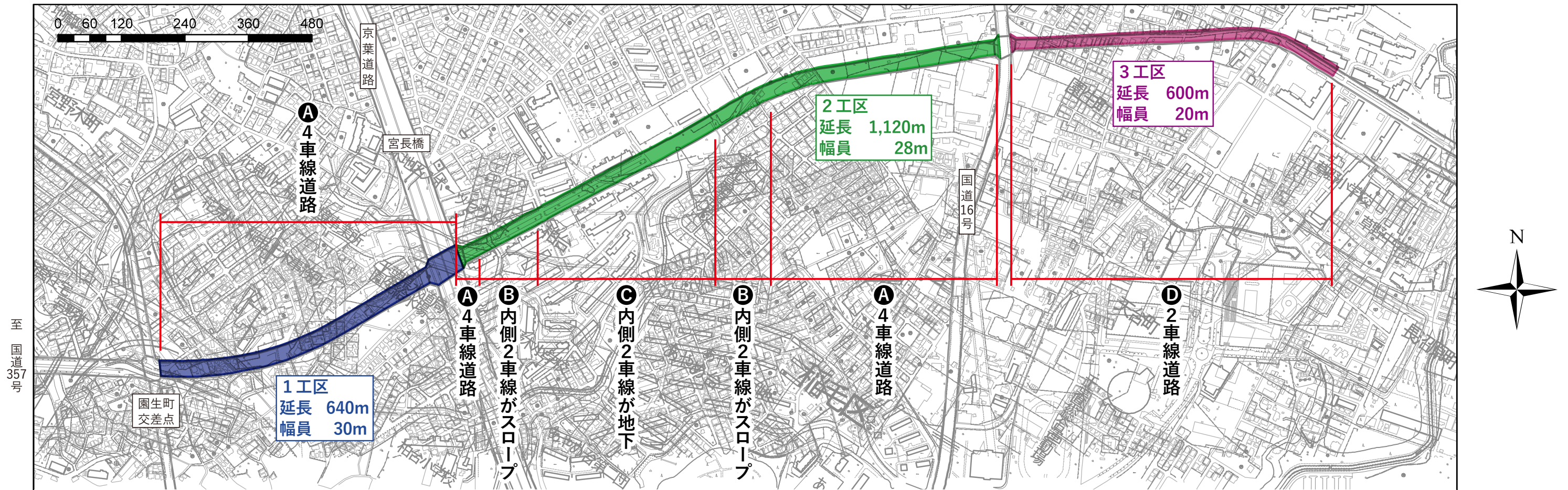


用地取得率

|          |     | 令和3年3月末時点 |   | 令和4年3月末時点 |  |
|----------|-----|-----------|---|-----------|--|
| 工区<br>単位 | 1工区 | 62%       | → | 66%       |  |
|          | 2工区 | 57%       | → | 65%       |  |
|          | 3工区 | 23%       | → | 32%       |  |
| 全体       |     | 53%       | → | 59%       |  |

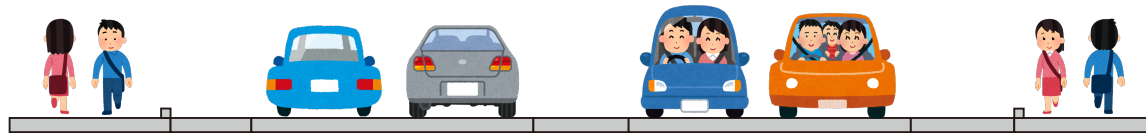


## 現在の計画



## 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

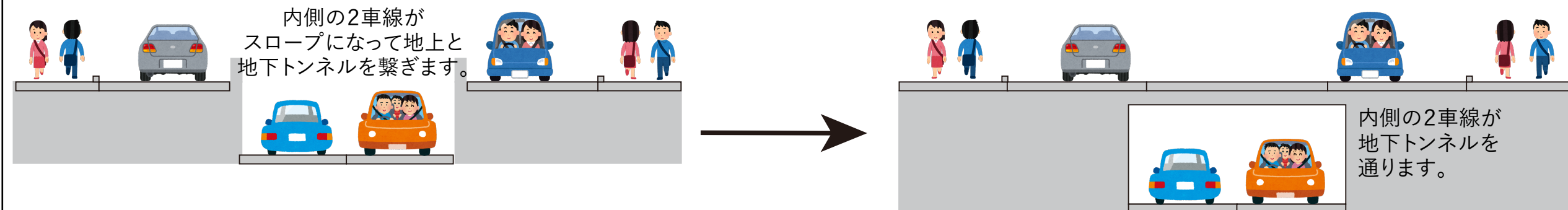
1工区・2工区からの通過交通は国道16号で分散されるため、3工区⑥の区間)は片側1車線ずつの2車線道路となります。



## 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 3 回・第 4 回協議会のふり返し：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 年度から、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【第 3 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した。
- 2) 環境への影響等での比較【第 3 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した。
- 3) 整備費用、工期等での比較【第 4 回報告】
- 詳細な整備費用、工期などの観点で比較し、報告しました。（資料 2 - 2～4 で説明）

第 3 回協議会における道路の構造の検討の概要

1) 整備の可能性に関する検討

➤ 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）

④ 4 車線とも地下      ⑤ 4 車線とも高架

| 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<br>(幅員 30m) | ○          | ×            | ×            | ×          | ×          |
| 2 工区<br>(幅員 28m) | ○          | ○            | ○            | ×          | ×          |

2) 環境への影響等での比較

➤ 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、① 4 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）   | ◎          |              | ○            |

第 3 回協議会の結論： 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  
3 工区：2 車線平面

→ 2 工区の道路構造について 第 4 回で報告



## 2-①第 3 回・第 4 回協議会のふり返り：主な報告内容

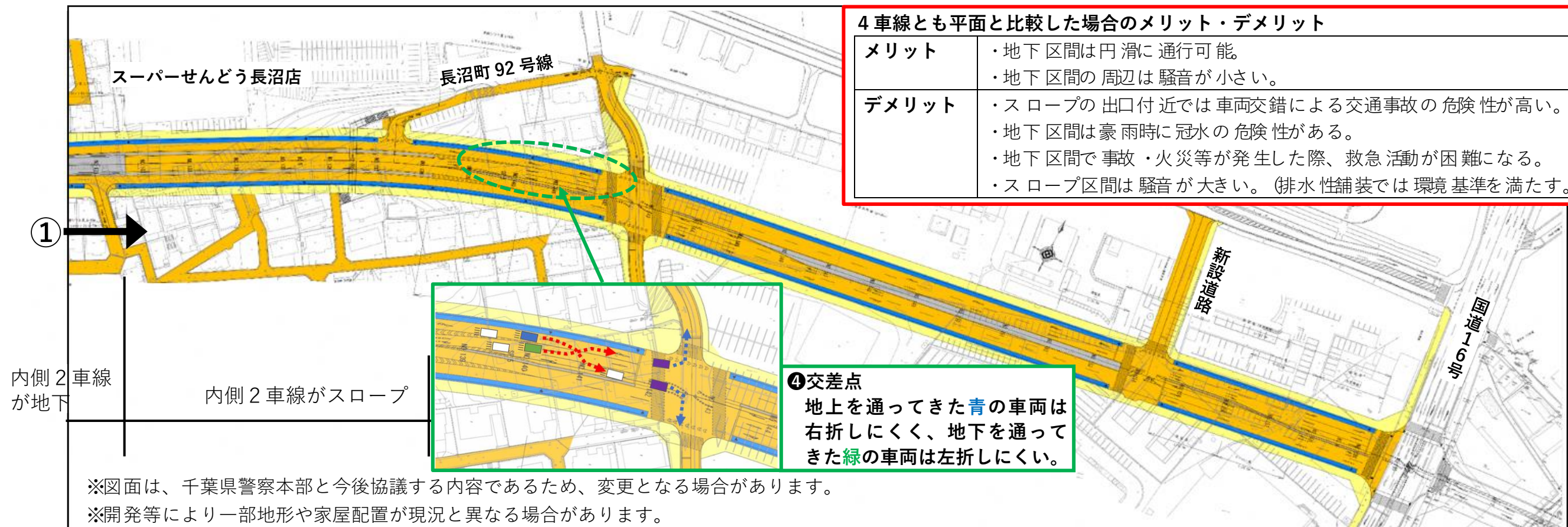
### 第 4 回協議会における報告概要（2 工区の①「内側 2 車線が地下」②「4 車線とも平面」におけるメリット・デメリット）

#### ①内側 2 車線が地下の構造概要



#### 4 車線とも平面と比較した場合のメリット・デメリット

|       |                                                                                                                                                                                                   |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| メリット  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下区間は円滑に通行可能。</li> <li>・地下区間の周辺は騒音が小さい。</li> </ul>                                                                                                        |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> <li>・スロープの出口付近では車両交錯による交通事故の危険性が高い。</li> <li>・地下区間は豪雨時に冠水の危険性がある。</li> <li>・地下区間で事故・火災等が発生した際、救急活動が困難になる。</li> <li>・スロープ区間は騒音大きい。（排水性舗装では環境基準を満たす。）</li> </ul> |





## 2-①第 3 回・第 4 回協議会のふり返し：主な報告内容

### 第 4 回協議会における報告概要

#### ② 4 車線とも平面の構造概要



**内側 2 車線が地下と比較した場合のメリット・デメリット**

|       |                                                                  |
|-------|------------------------------------------------------------------|
| メリット  | ・全線にわたって見通しがよく、より安全に通行可能。                                        |
| デメリット | ・交差点において赤信号で停車することがあり、円滑さは劣る。<br>・地下区間より騒音大きい。(排水性舗装では環境基準を満たす。) |

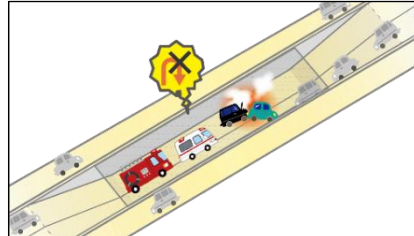
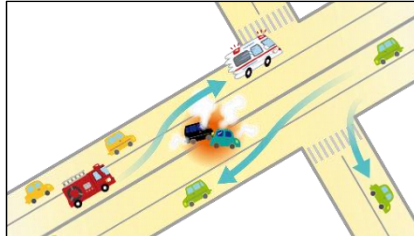
※図面は、千葉県警察本部と今後協議する内容であるため、変更となる場合があります。  
※開発等により一部地形や家屋配置が現況と異なる場合があります



## 2-①第3回・第4回協議会のふり返し：主な報告内容

## 第4回協議会における報告概要

## 利便性、安全性、環境面、整備期間、整備費用に関する比較

| 項目     | 内側2車線が地下 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 4車線とも平面 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利便性    | ×        | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下区間は円滑に通行可能。</li> <li>地下区間は周辺道路へのアクセスが不可。</li> <li>地下区間の地上部などの片道1車線に停車車両がある場合は通行不可。</li> <li>一部の交差点で、右左折しにくい。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                        | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>円滑さは劣る。</li> <li>地上を通るため周辺道路のアクセス可能。</li> <li>片道2車線あるため停車車両を避けて通行可能。</li> <li>交差点で右左折しやすい。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 安全性    | ×        | <ul style="list-style-type: none"> <li>一部の交差点で、車両が交錯する可能性がある。</li> <li>自転車レーンになるため、自転車通行の安全性は劣る。</li> <li>地下の区間は冠水のため、重大な事故の可能性がある。</li> <li>トンネル内において事故が発生した場合、救急活動が困難になることや、迂回路がないため立ち往生する可能性がある。</li> </ul>  <p>自転車レーン</p>  | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>交差点における車両の交錯の可能性は低い。</li> <li>自転車道が整備できるため、自転車は安全に通行可能。</li> <li>冠水することはあるものの、重大な事故の可能性は低い。</li> <li>トンネル内において事故が発生した場合、救急活動が困難になる可能性は低く、周辺道路に迂回できることから立ち往生する可能性は低い。</li> </ul>  <p>自転車道</p>  |
| 環境への影響 | ○        | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下区間は、騒音が小さい。</li> <li>スロープ区間は、騒音は大きい。<br/>(排水性舗装では環境基準を満たす。)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下区間より、騒音が大きい。<br/>(排水性舗装では環境基準を満たす。)</li> <li>スロープの区間より、騒音は小さい。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 整備期間   | ×        | <ul style="list-style-type: none"> <li>整備期間は長い。(4車線とも平面に比べて作業量が約5倍)</li> <li>長い期間にわたり、工事中の騒音・振動が発生する。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                        | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>整備期間は短い。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 整備費用   | ×        | <ul style="list-style-type: none"> <li>整備費用が高い。<br/>(4車線とも平面に比べて費用が約2.7倍)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ○       | <ul style="list-style-type: none"> <li>整備期間は安い。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

2-②第 4 回協議会での質問への応答

第 4 回協議会（令和 4 年 1 月 22 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) 地域分断対策について |                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 1             | <p>何故このタイミングにて分断の図面が公表されたのか？<br/>（第 4 回協議会資料：4 - 2、4 - 6）</p> <p>新道路が若葉の丘自治会を分断しているので横断に遠回りを強いる。<br/>子ども、老人も多く、障害福祉サービス事務所あやめ利用者の通学にも支障をきたす。</p> <p>分断は自治会のコミュニケーションや住民の環境・生活レベルを著しく低下させるばかりか、弱い立場の人々にも決してやさしい行政ではない。<br/>近隣の住民以外の人意見も取り入れて検討していただきたい。</p> | <p>事業認可時の図面では、若葉の丘自治会を通る区間は南北の横断ができるよう鍵型の道路が記されていましたが、第 4 回協議会の図面では記されておりません。</p> <p>第 3 回協議会では「道路構造の検討」、第 4 回協議会では「整備費用・工期等の比較」を行っており、ご意見いただいた図面については、あくまで道路構造を検討するために提示させていただいたものです。</p> <p>また、当該箇所は高低差があるため、南北の横断について検討するにあたり時間を要することから、現段階で図面に反映させることができなかったことが、理由となります。</p> <p>この箇所につきましては、南北の横断ができるよう、令和 4 年度から警察等の関係機関と協議のうえ、ご提案させていただきます。</p> <p>その他、ご意見等ありましたら、検討のうえ、回答させていただきますので、ご協力よろしくお願いいたします。</p> <p>地域分断の対策については、皆さまの意見を考慮して検討するとともに、安全面での対策を両立させたいと考えています。</p> <p>※地域分断対策の検討については、回答用資料①- 1 ～3 で説明いたします。</p> |
| 2             | <p>第 2 回協議会にて、千葉市は「地域分断や沿道整備の必要性・重要性は十分認識しているので、しっかりと対応する」と答えていながらこの図面が出てきたことに回答をいただきたい。<br/>（第 4 回協議会資料：3 - 1、3 - 2）</p>                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 3             | <p>千葉市のスローガン『やさしい街づくり』とは『分断する街』なのか？<br/>弱い立場の人に遠回りさせる街がやさしいのか？</p> <p>第 4 回協議会で示された図面を作成した際、平成 18 年の図面との変更について行政内にてどのように協議したのか？</p> <p>行政と市民は信頼関係で成り立っていると思うが、これでは信頼できない。</p>                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4             | <p>平成 18 年 7 月 24 日の新道路最終説明会で提示された図面と第 4 回協議会では違う図面になっている。</p> <p>平成 18 年時点では地上 2 車線地下 2 車線、人車道横断可能の案で納得し、自治会内にて承認した。</p> <p>千葉市役所部署での前担当者からの引継ぎはどうなっているのか。</p> <p>第 4 回協議会での図面は多少の変更ではない。</p> <p>このように大幅な変更を行っている場合は、説明があって当然と考える。</p>                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |



| No | ご質問                                                                                                                                                                 | 回答                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5  | <p>今年度の道路構造の検討は自動車を取り巻く環境の変化であると説明があったが、地域分断とは関係ない考える。</p> <p>この点について千葉市はどのように考えているのか。</p>                                                                          | <p>ご指摘のとおり、地域分断対策は自動車の環境性能の変化などとは関係なく、検討すべき事項と考えます。</p> <p>令和４年度には地域分断が解消できるよう警察などの関係機関と協議のうえ、その対策を検討しご提案させていただきます。</p> <p>その他、憩い・集い・語らいなど、地域住民のコミュニケーションの場として、歩道にベンチを設置することやポケットパークについて検討しています。</p> <p>※地域分断対策の検討については、回答用資料①－１～３で説明いたします。</p>                                             |
| 6  | <p>４車線を地下化してほしいという意見の背景には、道路が整備されることによるコミュニティの分断に対する懸念がある。</p> <p>具体的にどのような対応を取ろうとしているのか。</p>                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 7  | <p>第３回協議会にて、「変更があった場合は、もう一回個別に説明いただきたい。自分を介して説明することはできない」と質問したところ、千葉市は「構造を決定した際には説明会を行いたい」との回答をしている。</p> <p>質問は構造のことだけで、それ以外の条件・事柄は従来通りと考える。つまり分断しないと判断したが違うのか。</p> | <p>事業認可を取得してから 15 年以上が経過し、道路整備に係る基準も変わったものがあります。</p> <p>一つの例としては「自転車の走行する空間の整備」が該当します。</p> <p>今後、整備するものについては、関係機関と調整のうえ、新たな基準に適合させる必要があり、その影響で、地域分断対策の内容や道路の断面が変更となります。</p> <p>そのため、令和４年度には地域分断が解消できるよう警察などの関係機関と協議のうえ、その対策を検討しご提案させていただきます。</p> <p>※地域分断対策の検討については、回答用資料①－１～３で説明いたします。</p> |
| 8  | <p>道路に面して幼稚園、高齢者施設等が立地していることや駐車場の出入口があることから、一時的に停車する車両がいることについて、安全・安心も気になっている。</p> <p>このことについて、具体的にどのような対応を取ろうとしているのか。</p>                                          | <p>沿道施設利用のために停車する場合、安全性を確保するため、停車スペースについて検討しています。</p> <p>駐車場への出入り口については、今後、歩道の切下げ位置について調整させていただきたいと考えています。</p> <p>なお、車の停車するスペースを設けた場合、植樹帯やベンチが設置できないなど、制約が発生します。</p> <p>これらについては、道路構造が決定した後に、各自治会からのご意見をもとに調整させていただきたいと考えています。</p> <p>※詳細は、回答用資料②で説明いたします。</p>                              |



| No                   | ご質問                                                                                                                                                                                                                                                              | 回答                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2) 協議会の運営について</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                |
| 9                    | <p>第 4 回協議会は 1 時間で終わった。<br/> 駆け足で資料説明が終わり、質問も一つであった。<br/> 会議内容に対して時間設定が短すぎる。<br/> 第 4 回協議会の質問の回答も次回持越しで終了し、回答していない。<br/> 第 1 回協議会は 2 時間だった。<br/> なぜ早口で 1 時間で終わらせる会議になったのか。<br/> 構造などの内容は議論をしながら検討を進める時期と思う。<br/> 今のやり方での協議会は止めてほしい。<br/> 書面での質問はニュアンスが伝わらない。</p> | <p>市としても対面での会議が望ましいと考えておりますが、コロナ対策のためリモート会議を余儀なくされています。</p> <p>開催時間についても、感染リスクが高まる可能性があるため、時間を短くしているところであり、第 1 回から第 4 回の協議会は、1 時間で実施させていただきました。</p> <p>また、質問への回答につきましては、時間の短縮を図るため、図を用いた説明を行いたいと考えていることから、次回への持越しを行っております。</p> |
| 10                   | <p>リモート会議のため、千葉市の説明・発言に疑問があっても質疑応答の機会がないため、民意が反映されない。<br/> 発言者を選ぶのは千葉市に権限がある。<br/> その場で討議できない会議は会議ではないと思うが、いかがか。</p>                                                                                                                                             | <p>ご指摘のとおり、議論をしながら検討を進めることが望ましいと考えておりますので、感染状況によりますが、来年度は最低 1 回は対面にて開催することや質問をいただく時間を確保するなど、議論しやすい方法を考えています。</p>                                                                                                               |
| 11                   | <p>住民側に立った「みちづくり協議会」にするべきである。<br/> 市役所からの一方的な報告会ではなく、住民からの意見も十分に聞くべき。<br/> 協議会での質問や意見の時間や件数制限は撤廃するべき。</p>                                                                                                                                                        | <p>なお、リモート形式での開催を余儀なくされた場合も、皆さんからのご意見をいただきやすいよう、工夫していきたいと考えています。</p>                                                                                                                                                           |
| 12                   | <p>計画道路自体に反対ではなく、地域住民の意見を取り入れていただき、相互で話し合い、よりよいまちづくりを約束していただきたい。</p>                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                |
| 13                   | <p>リモート会議はコロナ感染防止のためだと想像がつくが、その理由であるならば、全員が集合可能な会議ができる時期（コロナが落ち着くまで）まで延期してほしい。<br/> なぜ急ぐのか理由を確認したい。<br/> 平成 18 年から 10 年以上が経った今になり事を急ぐのか、納得のいく説明をいただきたい。<br/> このご時世、全体用地取得率が 59%なのに、疑問である。</p>                                                                    | <p>令和 8 年度末までに 1 工区開通を目標に事業を進めており、近い将来工事に着手することになります。</p> <p>また、道路の工事着手までに、警察・国道管理者・N E X C O 等との協議やガス・水道等の調整に時間を要することから、磯辺茂呂町線全体の道路構造を決める必要があるため、協議会を開催させていただいております。</p>                                                      |



| No | ご質問                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 回答                                                                                                                                                                                                                               |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14 | <p>本協議会に参加する自治会の代表者の多くは道路建設に関しては素人が多いと思われる。</p> <p>その方々に、道路の構造・工事・環境・法律・警察など多岐にわたる事柄を説明している。</p> <p>また、代表者の任期は通常は１年で、毎年担当者が変わる自治会も多く、この協議会に参加しても判断できないことが多い。</p> <p>私どもは、初回の説明会から通期にわたり参加させていただきましたが、現状の協議会の方式では発言さえその場で許されない。</p> <p>「質問は最後」と求められているため、確認したいことが多くあると分からなくなる。</p> <p>今の道路関連の自治会代表は荷が重く、また住民に質問されても答えられないことが多い。</p> <p>少数での個別での説明を要望する。</p> <p>住民を納得させることこそ行政の仕事と思います。</p> <p>説明責任があると考えます。</p> <p>自治会代表はつなぎ役であり、説明・説得は別である。</p> | <p>現在は、協議会にて（都）磯辺茂呂町線（園生町地区）の課題等を皆様から頂戴し、市が検討のうえ、対応方法についてご提示させていただいております。</p> <p>市からの説明については、図などを用いて分かりやすくするよう、努めてまいります。</p> <p>また、今後協議会で決定した道路構造等については、各自治会に対し、個別での説明をさせていただきたいと考えています。</p>                                     |
| 15 | <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。</p> <p>① 京葉道路を跨ぐ橋の構造等について設計の段階から住民と十分に協議し決定</p> <p>② 道路建設に伴う騒音・排気について住民と十分に協議する</p> <p>現在の環境と道路完成時の環境の差をどのようなかたちで担保するのか確認したい。</p>                                                                                                                                                                                                                                | <p>① について</p> <p>橋の設計については、N E X C O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ます。</p> <p>構造・仕様が決定した際は、協議会にて報告いたします。</p> <p>② について</p> <p>環境については基準値を満たすことが重要と考えています。</p> <p>なお、現時点で環境の予測値は基準値を満たしていますが、より効果の高い対策の採用について、今後とも検討していきます。</p> |
| 16 | <p>そもそも全体のスケジュールがないため、時間の流れが読めない。</p> <p>全体スケジュール表がほしい。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>令和 8 年度末の 1 工区の供用開始及び 2 ・ 3 工区の工事着手に向け、必要な情報・スケジュールについては、今後お示ししたいと考えています。</p> <p>また、詳細な工事のスケジュールにつきましては、自治会毎に工事説明会にて説明させていただきます。</p>                                                                                          |