

## 第8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4月 23 日（日）

午後2時から

場 所 緑が丘公民館 講堂

## 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 協議会のふり返し

① 騒音・振動測定結果【資料4】

② 第7回協議会終了後の意見書に対する回答【資料5】

#### 3 検討状況の報告

① 2工区・3工区の道路構造【資料6】

② 各工区の決定事項・検討課題【資料7-1～-3】

### 4 今後の予定

・第9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
道路構造	2工区、3工区
各工区の課題	1～3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、清水 電話 245-5616

<工事に関すること> 特定街路整備班：坂田、池田 電話 245-5342

## 【資料 1】

### 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。

#### （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】

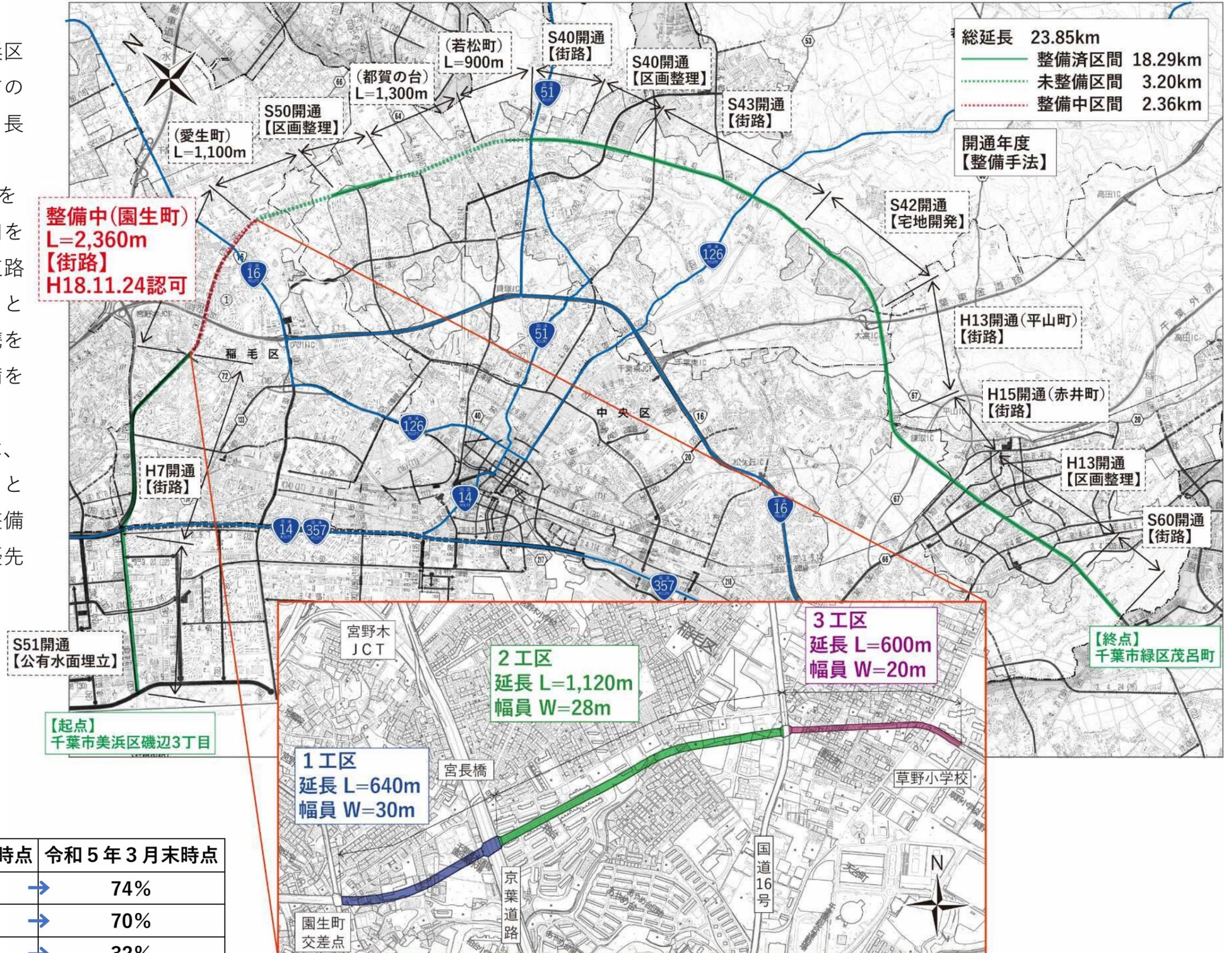
所 属	役 職	氏 名
第6地区町内自治会連絡協議会	副会長	清水 泰夫
第25地区町内自治会連絡協議会		鈴木 金作
第41地区町内自治会連絡協議会	副会長	荒川 利重
園生台自治会		工藤 嘉生
京成宮野木団地自治会		三ツ木 忠雄
京友会自治会		鈴木 安芸久
東建タウンハウス自治会		清水 俊夫
稲毛ファミリーハイツ自治会	R5年度代表者様は、 別途千葉市に報告を お願いします。	三品 勇
長沼協和自治会		錦織 正雄
東宮野木自治会		塩田 千秋
エグゼ稲毛自治会		荒川 利重
若葉の丘自治会		浪方 桂子
園生町草野町内会		穂山 実
草野団地町内会		牧之瀬 浩
京成バス株式会社（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（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。

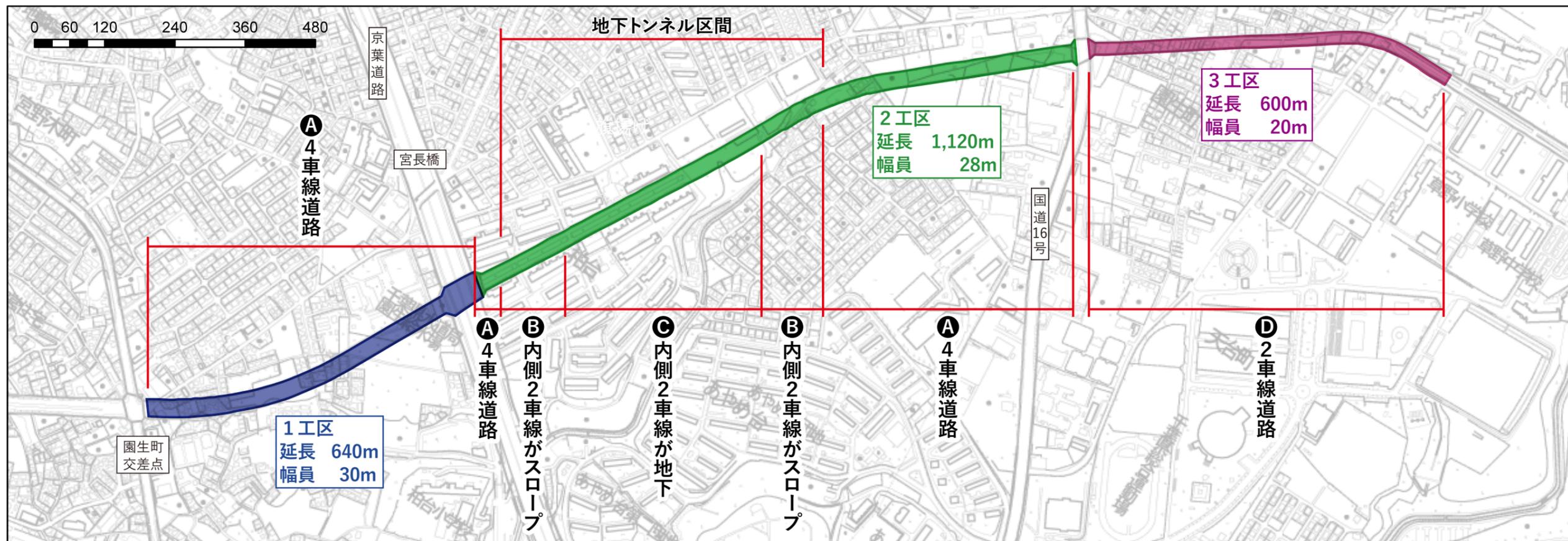


## (進捗の報告)

### 用地取得率

		令和4年12月末時点	→	令和5年3月末時点
工区 単位	1工区	74%	→	74%
	2工区	64%	→	70%
	3工区	32%	→	32%
全体		59%	→	65%

整備概要(現在の計画)



至 国道357号



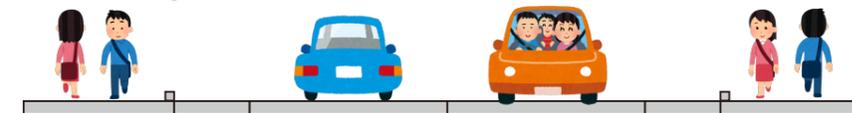
① 4車線道路のイメージ

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。

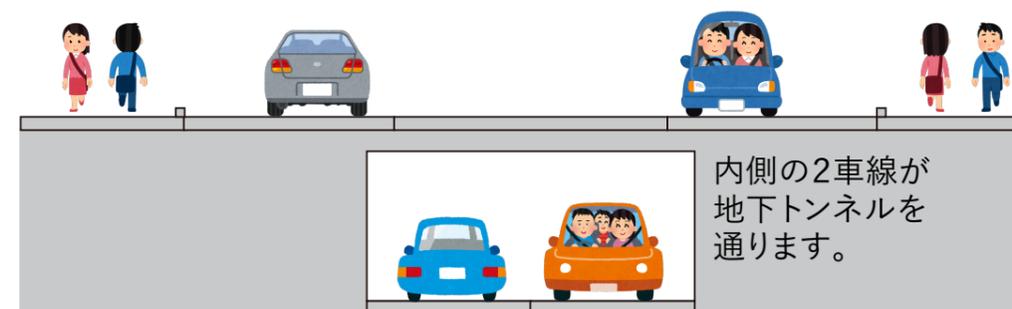


②内側2車線が地上と地下トンネルを繋ぐ斜路のイメージ(2工区)

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。



# 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		橋梁詳細設計					
	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						供用開始目標		
		用地買収							
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						
		警察事前相談	警察協議		道路詳細設計	街路築造工事			
	用地買収								
3工区	2車平面方針決定	2車平面構造決定		国道16号交差点の検討⇒方針決定					
		交差点・周辺道路の検討⇒位置決定							
		警察事前相談	警察協議		道路詳細設計	街路築造工事			
	用地買収								

※道路構造を「4車線とも平面」に決定する考えを示したものの、協議の不足を指摘する意見があったため決定には至らなかった。そのため、第9回以降の日程については再調整とする。

## ●令和5年度工程

	第8回 (4月)	第9回 (11月ないしは12月)	第10回 (3月)
みちづくり協議会での検討内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>【2・3工区】道路構造の決定</li> <li>【1～3工区】令和4年度協議会で得られた課題の報告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【1～3工区】警察協議等を踏まえた課題に対する対応策の状況報告</li> <li>地元説明会の実施時期や内容の説明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【1～3工区】警察協議等を踏まえた課題に対する対応策の状況報告</li> <li>地元説明会の結果報告</li> </ul>
		地元説明会 (1～2月)	

令和5年度の目標：協議会として各工区の課題の解消・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。)

# 稲毛停車場穴川線での騒音・振動測定結果

同程度の通行量を有する路線（大型車両規制有・排水性舗装有）で騒音・振動を測定したところ基準以下の結果でした。



## ■騒音の評価結果

評価結果

単位：デシベル

	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	

## ■振動の評価結果

評価結果

単位：デシベル

	昼間（8:00～19:00）		夜間（19:00～8:00）	
	評価値 ( $L_{10}$ 区分平均)	要請限度値	評価値 ( $L_{10}$ 区分平均)	要請限度値
1月18日（水）	50	65	42	60
1月19日（木）	50		42	
1月20日（金）	50		42	
1月21日（土）	49		42	
1月22日（日）	49		41	
1月23日（月）	49		42	
1月24日（火）	50		42	

※稲毛停車場穴川線はバス路線である点で磯辺茂呂町線（園生町地区）2工区とは異なることから、バスの発着に際する騒音・振動は異常値として除外している。

## 2-① 第7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

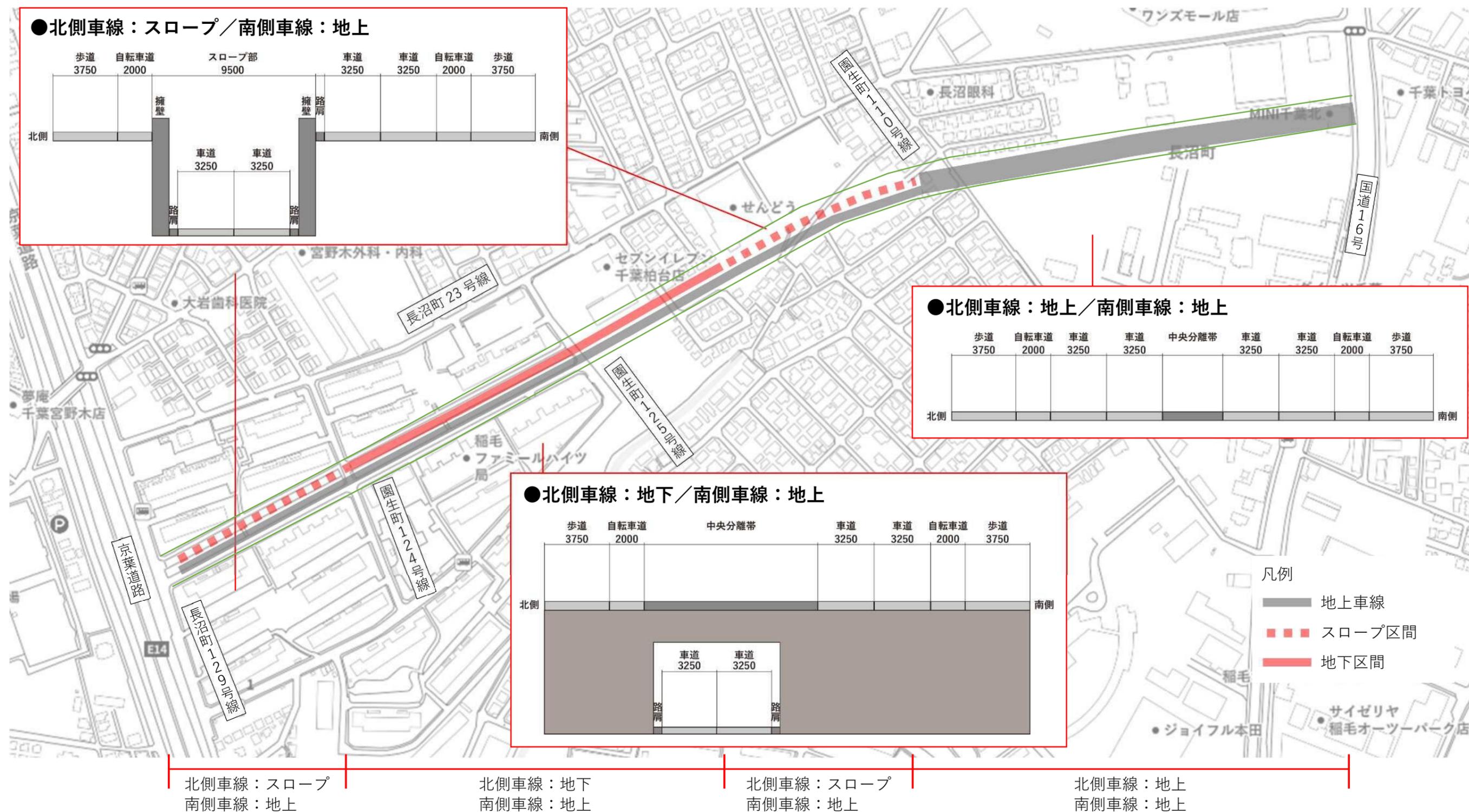
第7回協議会（令和5年1月21日開催）終了後に意見書でお寄せいただいたご質問・ご意見について回答させていただきます。

No	ご質問	回答
<b>1) 2工区：道路構造設計の前提条件の明確化</b>		
1	スマート IC から計画道路への流出車両予測台数を明確にして、各種環境データへの影響変化を具体的に示す。（実測データとその条件も明示する。）	現在示している計画交通量は、スマート IC が整備されたことを見込んだ交通量であり、その交通量で各種環境データを示しております。 なお、スマート IC が未整備の場合の環境影響調査は不要であるため行っていません。
2	防音壁、防音・遮音壁など防音システムや低振動舗装などを予めデータを持って説明して合意を得ること。	本協議会においてご要望の騒音や振動への対策については実施するよう前向きに検討していきます。検討した結果が出来次第、仕様や効果については説明していきます。
3	コミュニティの分断対策（エレベーター付き歩道橋など）	コミュニティ分断対策については、本協議会において前向きに検討していきます。 なお、ご要望の歩道橋は、道路構造令の設置基準では5m以上の歩道幅員が必要であることから、磯辺茂呂町線（園生町地区）においては、基準の幅員を確保できないため設置することができません。
<b>2) 2工区：道路構造について</b>		
1	平面2車線・地下2車線とし平面2車線は内回り（千葉西警察署方面） 地下2車線は外回り（16号方面）とした道路構造とする。	回答用資料①をご覧ください。 ご提案の地下案は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に効果的とはいえません。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号線などの混雑緩和や生活道路の安全性とともに地域の利便性の向上がより良くなることから、4車線平面として決定します。
2	ファミリー内の16号方面の設置は不要（長沼町129号線から園生町125号線間） 地下の通行車両はノンストップで通過し、環境への影響を減らすことになる。	
3	地下外回り線の地上部分に歩道・自転車道を設置し、道路幅を抑制する。	
4	中央分離帯を最小幅に設定し、ファミリーハイツ22号棟・21号棟・3号棟・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。	回答用資料②をご覧ください。 南側車線に停車帯を設置した上で、園生町124号線との交差点を右折できないようにすることで、北側車道と道路境界線まで最大7mの幅を確保します。結果、ファミリーハイツ22号棟・21号棟・3号棟・1号棟から車道を極力離すことが可能となります。
5	内回りの5号棟～19号棟間に停車帯を設ける。	
6	内回りの園生町124号線の交差点は右折禁止とすることで道路幅を抑制	

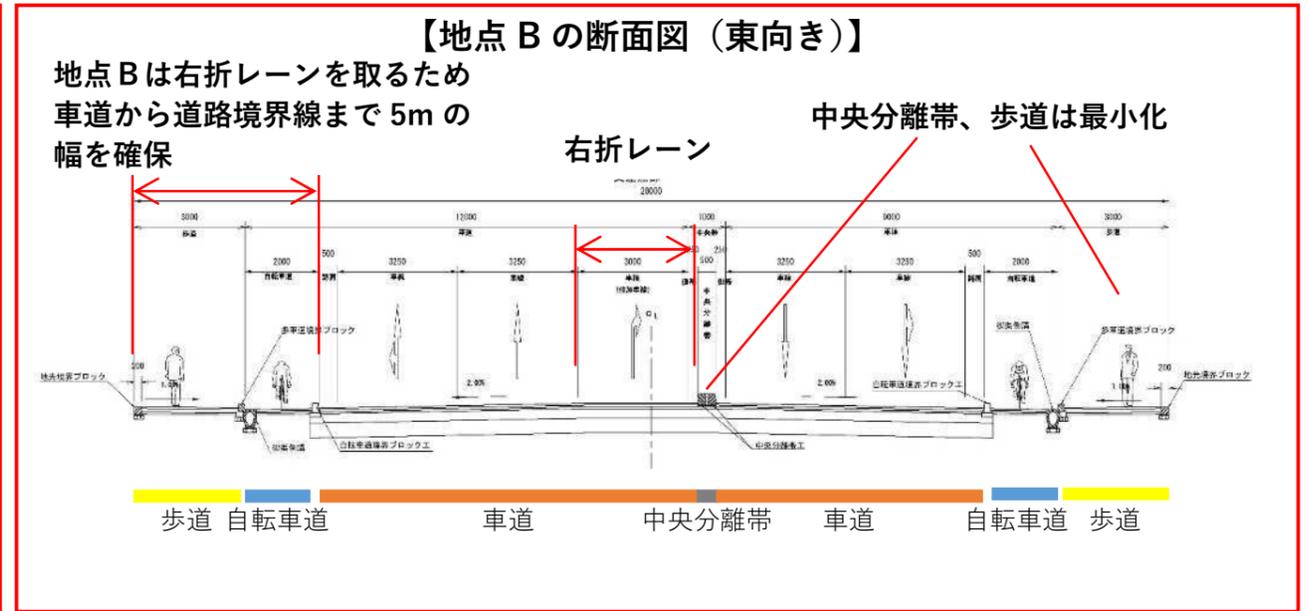
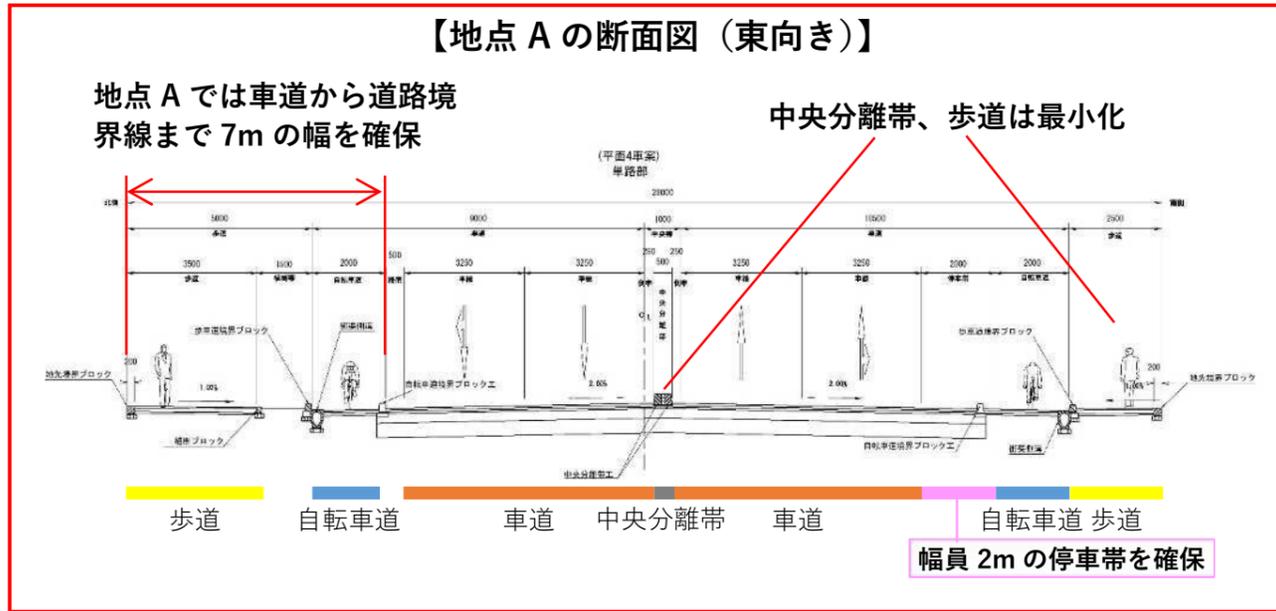
No	ご質問	回答
	する。	2工区の設計は、このご意見を前提として進め、警察協議も行っています。
<b>3) 地域分断対策等、周辺地域について</b>		
1	団地内道路の安全対策 団地内通り抜け車両対策としてバンプを設置し、スピードを抑制し、安全を守る。(通学路や車両通行禁止区間での安全対策も必要。)	団地内通り抜け車両対策、通学路の安全対策等の周辺道路に関する安全対策等のご意見は本協議会で意見を募り、協議・検討していきたいと考えています。
<b>4) 住民に対する説明について</b>		
1	ファミリーハイツ自治会、住民への説明会の開催	具体的な道路構造をお示しできる図面を作成した上で、今年度中の説明会を行ってきたいと考えています。

## ■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

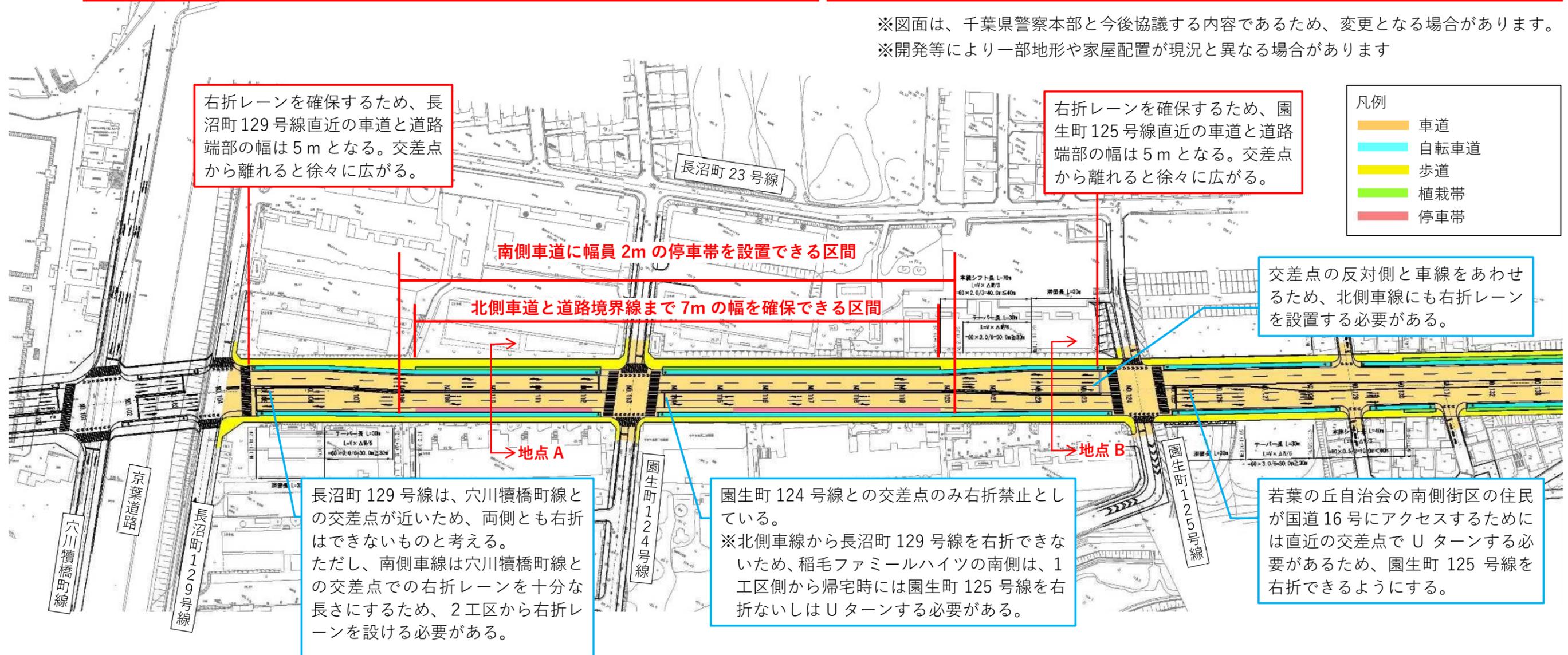
- アンダーパスは豪雨時における冠水の可能性があるため安全性に懸念があるほか、4車線とも平面に比べて整備費用が高く、整備期間は長くなる可能性がある。
- 北側車線の地上部に車道を設けることが出来ないことから、長沼町129号線、長沼町23号線に車両が集中することになり、生活道路の安全性が落ちる。



# ■稲毛ファミリーハイツ敷地周辺区間で車道を南に寄せた整備（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



# 1-③ 2工区・3工区の道路構造

※道路構造を「4車線とも平面」に決定する考えを示したものの、協議の不足を指摘する意見があったため決定には至らなかった。

## 2工区について

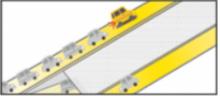
歩行者・自転車・自動車ともに安全に通行でき、利便性も高い4車線とも平面構造を採用します。(横断歩道の設置・騒音対策等は継続検討)

- ・令和3年度には、計画幅員28m等の条件下で高架化も含め整備の可否を検討した上で、内側2車線が地下と4車線とも平面を比較し、後者が優位という結論を得ました。
- ・令和4年度には対面で意見交換をしながら課題抽出を行った結果、横断歩道の設置と騒音対策等について指摘がありましたが、4車線とも平面が望ましいと判断されます。

### 令和3年度における2工区の構造比較

#### 4車線とも平面は整備可能であり、内側2車線が地下よりも優位

- ・利便性、安全性、整備期間、整備費用の観点で、4車線とも平面の方が優位です。特に4車線とも平面では歩行者・自転車・自動車ともに安全な通行が可能な自転車道が整備できます。
- ・環境への影響については、いずれの構造も大気は影響がなく、振動は基準以下です。排水性舗装をすれば騒音も環境基準以下です。

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。市内全域での交通ネットワークもより円滑になる。</li> <li>・地下区間は周辺道路へのアクセスが不可。</li> <li>・地下区間の地上部は停車車両がある場合は通行不可。</li> <li>・一部の交差点で、右左折しにくく、周辺道路との接続の利便性が劣る。</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く、周辺道路との接続に問題がない。</li> </ul>
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線変更する車両が交錯する可能性のある交差点がある。</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>・事後発生時・災害時に課題がある。</li> <li>・一部の区間では、安全な乗降ができるよう停車帯の設置が可能。</li> </ul> 	<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>・事故発生時・災害時の課題は少ない。</li> <li>・一部の区間では、安全な乗降ができるよう停車帯の設置が可能。</li> </ul> 
環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【大気】影響は少ない。</li> <li>・【騒音】排水性舗装をすれば環境基準以下。ただし、スロープ区間は他区間に比べて騒音大きい。</li> <li>・【振動】影響は基準以下。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【大気】影響は少ない。</li> <li>・【騒音】排水性舗装をすれば環境基準以下。地下区間に比べて騒音大きい、スロープ区間よりは小さい。</li> <li>・【振動】影響は基準以下。</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。(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>

### 令和4年度の協議会での意見交換

自転車の安全性や浸水の懸念を考慮すると4車線とも平面が望ましいただし、騒音対策や横断歩道の設置について要検討

- ・大判図面を囲んだ意見交換やその後の意見書では、次のような意見が寄せられました。
  - 内側2車線の地下部での大雨時での冠水が懸念される。(第7回協議会)
  - 道路交通における自転車の扱いを明確にしてほしい。自転車レーンでの整備は危険である。(第7回協議会)
- ・県内でも自転車事故が減少しないなか、歩行者・自転車・自動車それぞれの安全性が求められていると伺えます。また、内側2車線が地下に対して頻発する豪雨への懸念も示されています。
- ・これらの意見を踏まえると、安全性において優位である4車線とも平面が望まれていると考えます。
- ・ただし、南北の通行に関する課題への指摘や騒音に対する懸念も示されています。
  - 園生町125号線と園生町110号線の横断歩道は距離が離れすぎており、現道交差部での横断歩道設置を要望する。(第6回協議会)
  - マンション棟が近接しているため、車道との距離を極力取ってほしい。(第6回協議会後の意見書)
- ・この意見を踏まえ、横断歩道の設置については警察と協議します。
- ・騒音対策についても騒音対策は継続検討することを前提として4車線とも平面を採用することとします。

※道路構造を「4車線とも平面」に決定する考えを示したものの、協議の不足を指摘する意見があったため決定には至らなかった。

## 3工区について

計画幅員に応じて2車線平面構造を採用します。(横断歩道の設置は継続検討)

- ・令和3年度には、計画幅員が20mであることから2車線平面構造のみ採用可能として、1工区・2工区とは異なり構造の比較検討は行いませんでした。
- ・令和4年度には2車線平面を前提とした図面を示し、横断歩道の追加設置について要望いただきましたが、道路構造自体はご了承いただきました。
  - 横断歩道が不足している。交差点の間にも設置してほしい。(第6回協議会)

### 3-② 各工区の決定事項・検討課題：1工区

#### 1工区における決定事項

- 4車線とも平面構造での整備
- 京葉道路にかかる橋梁部は、暫定供用時には歩行者・自転車のみ通行可とする（右図）



※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

#### 1工区に対する主なご意見

- ①園生町4号線の交通量を踏まえると新設道路に自動車が流れ込むことが予想され、渋滞するのではないか。
- ②1工区が供用され2工区が開通するまでの期間、宮長橋の交差点では右折車両が増えると予想されるため、渋滞緩和のため右折信号を設けてもらいたい。
- ③園生町4号線から磯辺茂呂町線（園生町地区）に右折進入ができないのであれば、バスルートになりにくいのではないか。
- ④六川犢橋町線西側の認定道路（上図中長沼町25号線・園生町75号線）を整備してもらいたい。

#### 今後の主な検討課題

##### 課題1：新設道路と磯辺茂呂町線（園生町地区）の丁字路の渋滞回避【ご意見①】

- ・当該丁字路における混雑発生を抑制するよう、新設道路側の赤信号の長さ等渋滞緩和策について警察と協議します。

##### 課題2：宮長橋交差点の右折待ち渋滞の解消【ご意見②】

- ・宮長橋交差点における渋滞緩和方策について警察と協議します。

##### 課題3：磯辺茂呂町線（園生町地区）開通時のバスルート【ご意見③】

- ・バスルートについては京成バス（株）にて検討いただく事項となります。

##### 課題4：長沼町25号線・園生町75号線の整備【ご意見④】

- ・磯辺茂呂町線（園生町地区）と合わせて検討していきます。

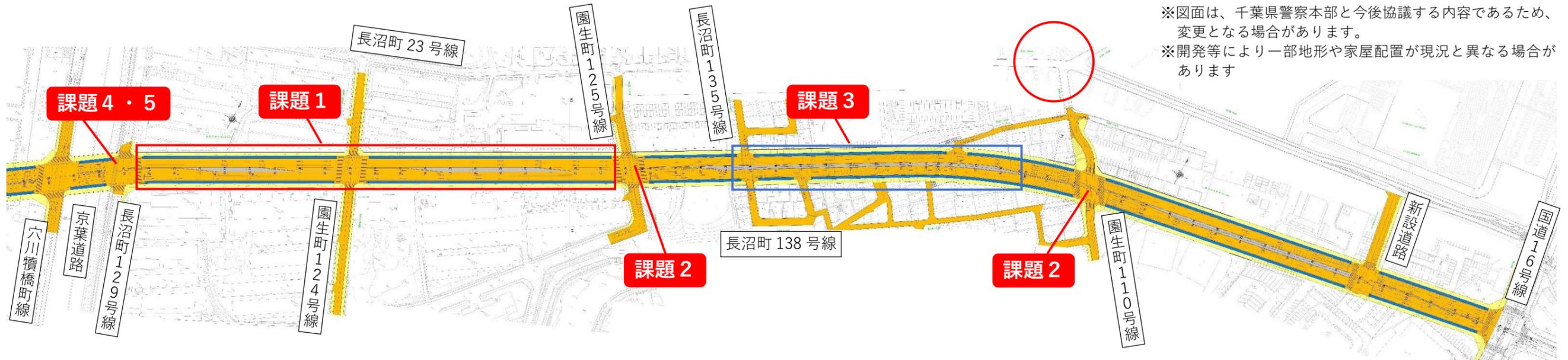
※道路構造を「4車線とも平面」に決定する考えを示したものの、協議の不足を指摘する意見があったため決定には至らなかった。そのため、資料7-2は削除する。

【資料7-2】

### 3-② 各工区の決定事項・検討課題：2工区

#### 2工区における決定事項

- 4車線とも平面構造での整備
- Uターンができる交差点の整備
- 長沼町129号線の右折不可
- 必要とされる騒音・振動対策の検討
- 長沼町135号線東側区間における横断歩道の設置の検討



#### 2工区に対する主なご意見

- ①4車線とも平面の道路構造にする場合、騒音の影響が大きいと考えられる稲毛ファミリーハイツ19～22号棟など（上図赤枠のエリアの北側）への配慮として、中央分離帯の最小化、交差点での右折禁止などによって、建物と車道の間隔を極力取ってほしい。
- ②若葉の丘自治会の南北街区から反対側車線にアクセスできるよう、安全にUターンできる交差点をつくってほしい。
- ③稲毛ファミリーハイツ5・19・20号棟や郵便局等の施設（上図赤枠のエリアの南側に立地）のため駐停車スペースを設けてほしい。
- ④長沼町135号線東側のエリア（上図青枠のエリア）で南北の横断ができるよう、横断歩道をつくってほしい。
- ⑤4車線とも平面の道路構造にする場合、騒音抑制のため大型車両の進入を規制してほしい。
- ⑥4車線とも平面の道路構造にする場合、内側2車線が地下からの変更による工事費の軽減分を振動・騒音・分断化対策に充ててほしい。
- ⑦園生町110号線が拡幅予定だが、起点である長沼町23号線との五叉路（上図赤丸）はそのまま聞く。当該五叉路は狭いため、渋滞が発生するのではないか。

#### 今後の主な検討課題

##### 課題1：稲毛ファミリーハイツ北側棟と車道の間隔の確保【ご意見①・③】

- ・ 停車帯を設けた上で、園生町124号線を右折禁止とし、中央分離帯を最小化することで、マンション棟と車道の間隔を極力広く取る道路線形を検討します。

##### 課題2：安全にUターンできる交差点の設置【ご意見②】

- ・ 園生町125号線との交差点や園生町110号線との交差点でUターンできるように検討します。

##### 課題3：長沼町135号線東側区間における横断歩道の設置【ご意見④】

- ・ 南北の横断ができるよう、高低差がなくなった箇所の上図青枠のエリアに押しボタン式信号の設置について警察と協議します。

##### 課題4：大型車両の通行規制【ご意見⑤】

- ・ 大型車両の通行規制を警察に要望します。

##### 課題5：振動・騒音・分断対策のための方策【ご意見⑥】

- ・ 振動・騒音への対策について前向きに検討します。また、地域の交流等が途絶えない分断対策も考えていきます。

##### 課題6：長沼町23号線・園生町110号線の五叉路の安全性向上【ご意見⑦】

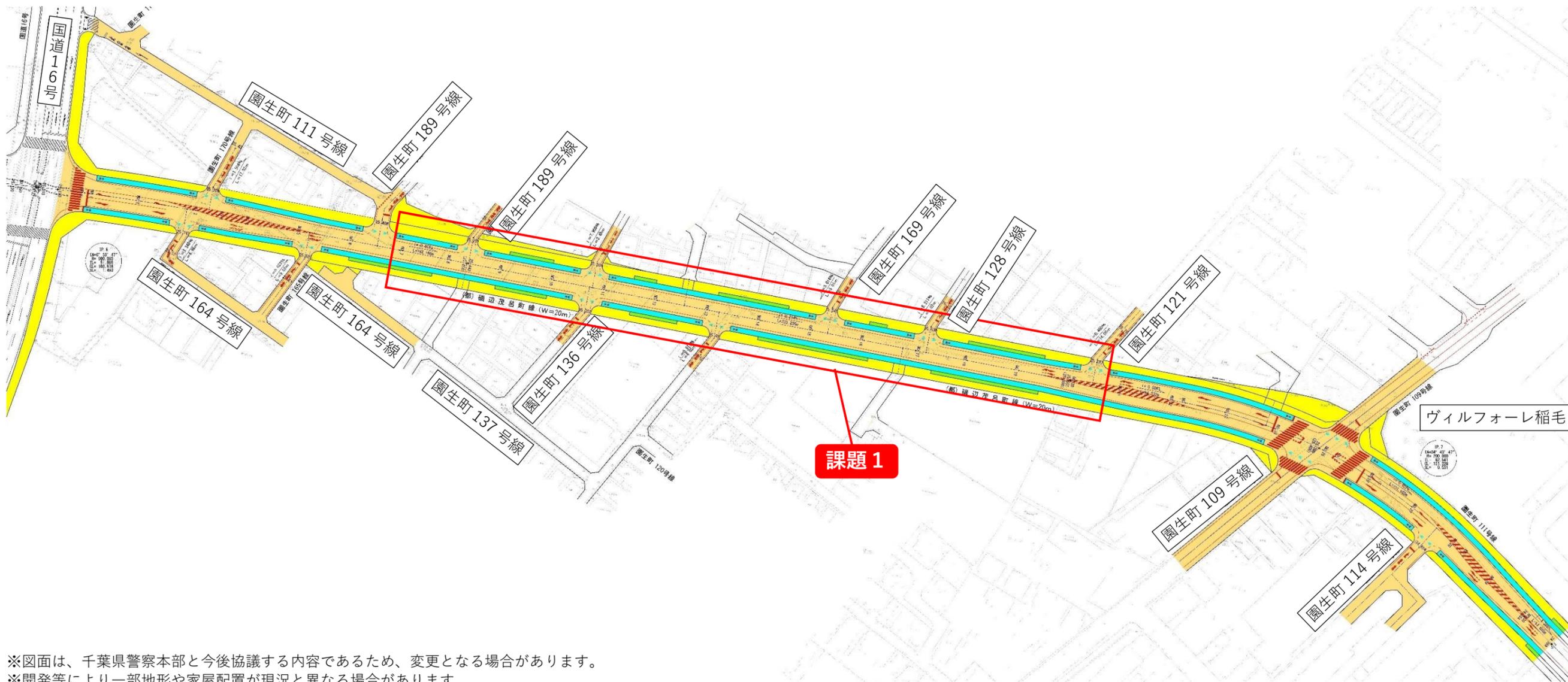
- ・ 磯辺茂呂町線（園生町地区）の開通により長沼町23号線の交通量が減少するため五叉路の安全性も高まると想定しますが、開通後の状況を見極め検証していく必要があると認識しています。

### 3-② 各工区の決定事項・検討課題：3工区

#### 3工区における決定事項

○2車線とも平面構造での整備

○国道16号・園生町109号線間における横断歩道の設置の検討



※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工区に対する主なご意見

①南北の横断は国道16号線と園生町109号線の交差点のみだが、子どもや高齢者の行き来を考慮すると2つの交差点が離れすぎている。その間に横断歩道を設けるべきではないか。

#### 今後の主な検討課題

課題1：国道16号と園生町109号線間における横断歩道の設置【ご意見①】  
・横断歩道の設置について警察と協議していきます。

## 第8回みちづくり協議会に向けた意見

## 『ファミリーハイツ自治会は2工区の構造決定に反対します』

## 1. 第8回みちづくり協議会の資料及び市側の対応について

これまでの市の対応では第8回のみちづくり協議会で2工区の道路構造を決定する段階にない。ファミリーハイツからの要請、質問、意見への回答を行い、その後話し合いに応ずるべき。

第8回のみちづくり協議会の資料には今回の8回で道路構造を決定する。との記載があった。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。福祉施設の送迎、住民の生活道路としての停車帯を要望したが、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実現するためにはを考慮のではなく、単に安易に(安価に)4車線化を選び、住民不在。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。

## 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) 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、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。
- 2) 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回の資料(2-2)にも現在の計画として明記されている。
- 3) 道路計画時の前提条件の明確化
  - イ) 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。

	将来交通量推計結果 H42予測			
	1工区	2工区		3工区
		本線	副道	
24時間 交通量(台)	18,900 ~ 24,500	10,700	8,200	11,800 ~ 15,500
小型車	14,800 ~ 20,000	8,400	6,400	8,900 ~ 12,100
大型車	4,100 ~ 4,500	2,300	1,800	2,900 ~ 3,400
大型車 混入率	21.9% ~ 18.4%	21.5%	22.3%	24.4% ~ 22.0%

\* 過去に千葉市から提供された資料にも(平成29~31年)同じ通行量18900台/日の記載がありますが、スマートICに関する資料は無い。また、自然増として11~13%増加で20,000以上との記載もあることから、スマートICの設置前には予め増加する事は見込んでいるが、スマートICの増加には触れていない。



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が期待できる。となっており千葉西警察署信号から計画道路を通り16号線に抜ける事で357号線の浅間神社前、稲毛区役所脇信号の渋滞が緩和され経済効果を期待としている。従って計画道路の通過車両は増えることは確実。市の公表している資料からも明らか。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。この車両も計画道路ができれば通過する事になり、車両数の変化を見据えた計画が必要。騒音や振動、大気に影響するのは通行量・通過車両の台数。この前提条件さえ明確化しない。

また、今回提示された稲毛停車場穴川線での騒音測定結果(資料-4)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。磯部茂呂町線はバスの発着がない路線として環境基準以下であるとしているが、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事がデータで証明されている。

### 3. 道路構造について

平面2車線は内回り、地下2車線は車両をノンストップで16号に通過させる道路構造とする。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。内回りの5号棟～19号棟間に停車帯を設ける。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。ファミリーの住民の生活道路でもある。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。

#### まとめ

**ファミリーハイツ自治会は上記1～3の項目について千葉市街路建設課からの明確な回答を期待します。**

今までの要請や質問へは具体的な数値、データを示した回答、説明を早急を実施する。

協議会の進め方の改善(対面、時間、質問、回答)

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論議して結論を出すべき、

また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対応すべき。

以上