

# 「公共事業事前評価自己評価調書（一般国道296号前原西工区）に関する意見」に対する意見と県の考え方

千葉県 県土整備部 道路計画課

- 1 パブリックコメント実施期間 令和8年3月27日（金）～5月1日（金）
- 2 意見提出者数（意見の延べ件数） 3人（7件）
- 3 提出された意見の概要と県の考え方

※提出された意見について、趣旨を損なわない範囲で要約させていただきました。

御意見の概要	県の考え方
<p>中野木交差点側の計画断面について、直進車線の幅員が2.5mでは狭く、左折車や右折車と接触する危険性があるため、道路構造令を遵守し、直進車線の幅員は3.0mを確保した方がよいのではないか。</p>	<p>中野木交差点側の計画断面については、左折車線を主たる交通とし、幅員3.0mを採用しています。その他の車線については、都市部における既設の平面交差であることから、沿線の制約など、本工区の実情を勘案した上で設定しています。</p> <p>今後、詳細な設計の実施にあたっては、現況の交通を勘案するとともに、必要に応じて交通管理者と協議するなど、安全性や円滑性に十分配慮した設計を行います。</p>
<p>説明資料の計画図では、中野木交差点において、千葉方面から鎌ヶ谷方面に向かう直進車線と、対面する中野木交差点を直進する車線と食い違っており、交差点内において直進車が円滑に走行できないおそれがある。</p> <p>道路構造令を遵守して直進車線の延長線上に車線を配置した方がよいのではないか。</p>	<p>説明資料は、中野木交差点の流入部における整備前後の交通処理の解説を目的として、交差点の形状を模式的に表現したイラストを使用しています。</p> <p>現計画において、車線の食い違いは生じておりません。</p>
<p>新設歩道の幅員は2.3mではなく、道路構造令に合致した、2.5mを確保した方がよいのではないか。</p> <p>都市部で制約が多いことは理解するが、道路構造令に合致した計画とすることが重要ではないか。</p> <p>そのため、交差点幅員は16mではなく18mとし、歩道や車道の幅員を基準通り確保した南側への片側拡幅が望ましいと考える。</p>	<p>新設する歩道は、片側が未整備となっている一部の区間に設置するものであり、道路構造令（小区間改築の場合の特例）に基づき、一定の車道幅員を保ちつつ、道路利用者の通行の快適性を損なわない幅員を設定しています。</p> <p>今後、詳細な設計の実施にあたっては、必要に応じて交通管理者と協議するなど、安全性や円滑性に十分配慮した設計を行います。</p>

<p>成田街道入口交差点から中野木交差点までの区間について、改正道路交通法の趣旨を鑑み、自転車専用レーンの設置を提案する。</p> <p>今後の道路計画において模範的となる最新の設計を期待する。</p>	<p>自転車専用レーンの設置については、市自転車ネットワーク整備計画と整合を図るとともに、本工区に接続する市道における自転車通行空間の連続性、交通管理者との協議を踏まえ、車道混在型で整備を行います。</p>
<p>物流の観点から、工区内にある信号機のない横断歩道は撤去が望ましい。また、交通の円滑化と事故防止の観点から、工区内は信号機のある横断歩道以外での横断を禁止した方がよいのではないかと。</p>	<p>既存の横断歩道の取扱いについては、引き続き、地域住民や市、交通管理者と協議を行います。</p>
<p>道路設計で、歩車分離式信号機や自転車専用信号の導入検討を期待する。</p>	<p>頂いた御意見については、交通管理者に申し伝えます。</p>
<p>中野木交差点の左折専用レーン設置に向けて大きく舵をとられたことに大変感謝するとともに、本事業の完了を心待ちにしている。</p>	<p>本事業に対する賛同の御意見として承ります。</p>