

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

パブリックコメントによる意見及び市の考え方

1 パブリックコメント実施期間 令和3年11月4日（木）から令和3年12月3日（金）

2 意見数 31名、82件

3 ご意見に対する市の考え方 次の表のとおり

4 ご意見に基づく対応 No.22の意見を踏まえ、一部追記いたします。

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
1	<p>原案だと当市のイメージが将来にわたり掴みにくい（1-5-1） 少子高齢化が進み人口は減少していくのは、全国同じ状況だと思われる 昼間人口だとか、農業、商業従事者とか分ればイメージ取りやすい 「（首都圏整備法にもとづく）住宅都市」のイメージなら市民に定着する。 「みんなでつくるふるさと鎌ヶ谷」はしっくりきますが、この部分に「住宅都市」を明記した方が 分かりやすいのでは 地道な積み上げが大事だと、思います。</p>	<p>「みんなでつくるふるさと鎌ヶ谷」は、鎌ヶ谷市総合基本計画にて定めたまちづくりの基本理念であり、全体構想においても、これを共通の基本理念として掲げることとしたものです。</p> <p>ご意見のとおり、本市は首都近郊の住宅都市として発展してきたものと考えており、このことは全体構想の1-1-1鎌ヶ谷市の位置・地勢（5ページ）に記載があります。</p> <p>市の将来のイメージにつきましては、23ページから25ページに「およそ20年後の将来の暮らしのイメージ」として整理しており、特に24ページ「2. 誰もがいきいきと、安心して暮らせるまちづくり」においては、住宅都市としてイメージされる内容を中心に記載しておりますので、参考としていただければと思います。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
2	<p>市民の声を生かす行政をうたってほしい。P-14 1-3-2</p> <p>「みんなで作るふるさと鎌ヶ谷」はみんなが大事です。</p> <p>でもこのパブリックコメントなど意見集約は度々なされていますが、HPでの掲載は担当者が取りまとめる際に、いかにも単純な意見が出ているように見えます。</p> <p>しかもほとんど採用されていない。</p> <p>市民アンケートで6割の市民が市政に係りたくないと言ってるのは、市民に情報が届いていないからではないでしょうか？</p> <p>「こうほう鎌ヶ谷」に詳しい内容を載せるとかしないと、市政に対する関心が増えないのでは</p> <p>また市長への手紙は県内でも公序良俗に反していなくて、誹謗中傷でなければ全数開示のところもあります。</p> <p>市長が目を通していない可能性も感じられ、総数も非開示なら市民の市政参加は腰が引けるでしょう</p> <p>市民目線が大事だと思います</p> <p>鎌ヶ谷市民のモラルや知性はそこそこ平均的にあると思います。</p> <p>「市民の意見を収集する方法の強化を図る」と入れたらどうでしょう。</p>	<p>パブリックコメントは、市の重要な施策の意思決定の過程において、当該施策の案を公表し、市民等から意見の提出を広く求め、提出された意見を考慮して意思決定を行うものです。</p> <p>なお、ご意見については、不開示情報に該当するものを除き、意見の概要と意見に対する市の考え方を公表しているところです。</p> <p>「市長への手紙」につきましては、はがき等の文書やメールでいただいております。それらはすべて市長が目を通すとともに、対応が可能な範囲で市の施策に適宜反映し、市政の改善につなげております。</p> <p>市長宛てにいただいたご意見の総数は、年度別に発行する「広聴活動のあらまし」の中で公表しておりますが、現在は市役所や図書館など一部公共施設に冊子の形式で配架するのみとなっていることから、今後、市ホームページ等でお知らせすることを考えております。</p> <p>個々のご意見の内容につきましては、差出人の情報が明らかであるなど、一定の条件を満たしたものを市ホームページ上に「寄せられたご意見」として掲載しておりますが、ご指摘にありました市民目線の観点から、掲載のあり方などについて、他自治体の状況なども参考に調査・研究してまいります。</p>	無
3	<p>市役所職員の活性化もうたってほしいP-14 1-3-2</p> <p>「みんなで作るふるさと鎌ヶ谷」には市民も行政も含んだみんなです。</p> <p>女性活用は進んでいますね、窓口業務はうまく対応ができています。</p> <p>しかし2階より上部の職員に元気がない</p> <p>パワハラセクハラからの市民からの通報体制はあるようですが、職員の意見の出しやすさに問題があるのかも？</p> <p>内部通報はSNSが発達したご時世、いつ起きてもおかしくない。</p> <p>組織内の活性化が必要です。</p> <p>ここに「行政も率先して活性化する」と入れたらどうでしょう。</p>	<p>市では、職員の提案制度があり、事務改善に関するものや経費削減に関するもの、市民サービス向上に関するものなど、様々な意見を出すことができる制度があり、全職員がいつでも意見を出せる制度が整っております。組織の活発化を目指し、職員提案の制度について定期的に全職員への周知を図ってまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
4	<p>公園、緑地の整備 P-20 1-4-5とP64 2-7 関連 カワセミの来る貝殻山公園と道野辺小学校の南にある手通公園では差が有りすぎです 手通公園ののり面は子供たちの事故があると大変です。 「市内にあちらこちらにレベルのあった緑地等を配置し」に変えたらどうでしょうか？</p>	<p>市内の都市公園につきましては、様々な規模の公園や自然の地形を活かした公園などを計画的に配置するよう努めております。 ご意見の内容につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	無
5	<p>環境整備の偏り P-20 1-4-5とP64 2-7 関連 市内南地区を中心にどぶ川が有り、きれいにならない 個人用の浄化槽ではBODの規格が緩くてどぶ川になってしまう 二和川周辺は単純浄化槽も多くて、アカシア公園周辺は臭気もする ハヤシミズからの流れは道野辺小学校をかすめて、子供たちはどぶ川だとよく知っています。 公共下水道が一番望まれますが、南側は極端に低い せめて長期計画を提示してもらいたい 「公共下水道は前広に推進する」と表記してほしい、県への報告とも 整合するような表現にして欲しい。</p>	<p>都市計画マスタープランは都市計画に関する基本的な方針を定めるものであり、全体構想では、2-4 緑と水・都市景観形成の方針の54ページにあるとおり、「河川や、谷津・湧水などの豊かな水環境とともに、樹林地や斜面林、農地などの緑が連続する豊かな自然環境の保全を図ります」としております。 なお、公共下水道の整備は、事業計画区域の下流側より整備を進めており、事業の進捗状況を踏まえながら事業計画区域の拡大を図っていくこととしております。</p>	無
6	<p>通学道路の安全対策 P19 1-4-4 狭隘、行き止まりが多くて通販トラックに評判が悪い街中ですが、自動通学路は継続して安全対策 をやってほしい。 死傷事故だと悔やまれる （市民の意向も多く対応が必要と記入されてますが八街の事故はそれ以降の事件かも）</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3 交通体系整備の方針（48ページ）に、「交通安全対策に係る啓発、施設整備、保全に向けた対策を行います。」と記載しております。 市内の安全対策が必要とされる通学路で、現地確認が必要な箇所については、道路管理者・警察・学校・教育委員会・地域住民等で通学路合同点検を実施し、安全対策を実施しております。 今後も、こうした取組みを通じて、通学路の安全確保に継続して努めてまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
7	<p>企業誘致等の促進をうたってほしい P16 1-4-1</p> <p>どの項目も費用がやればやるほどかさみます 税金の増を図らねばできません</p> <p>企業誘致を促進して、そして新規住宅の造成により移住者増を図りたいですね。</p> <p>新鎌ヶ谷周辺の空き地利用も含めて、コロナ後はテレワークも増えチャンスはありそう。</p> <p>トップセールスだと熊谷知事も言ってました。</p> <p>「市民等のアイデアを集める工夫を考えて」と入れて欲しい</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の1-4-1都市整備の進展に合わせたまちづくり・産業の活性化（16ページ）に、「新鎌ヶ谷駅周辺地区などの広域交流拠点の充実や、産業の活性化、市街化調整区域の土地利用の適切な誘導などを検討し、まちなぎわいや活力の形成につなげていくことが重要となります。」と記載しております。</p> <p>本市では、進出を希望する企業向けの企業立地奨励金制度や、土地建物所有者向けの企業誘致協力金制度、また、進出を希望する企業と土地建物所有者を結びつけるマッチングシステムなどを設けており、企業誘致の促進を図っております。鎌ヶ谷市企業誘致基本計画に掲げる誘致実現プログラムに基づき、現行制度を活用し、企業の進出を後押しする支援制度のPR等を進めることで、市のにぎわい創出や産業の活性化、税金の増加に繋がるよう努めてまいります。</p> <p>今後とも、都市計画マスタープランに限らず、市民の皆さまのご意見を参考としながら、施策の検討に取り組んでまいりたいと考えます。</p>	無
8	<p>前回のマスタープランの達成状況や未達の原因を書くようにしないと</p> <p>またもや計画倒れになります。</p> <p>これだけの対策が未来に生きないともったいない。</p> <p>民間には株主などのチェック機能が有りますが行政にも必要ではないでしょうか、選挙がすべてならそのような運用が必要です</p> <p>P-3 序一4に「見直しの時に将来計画に反映させる」と入れたらどうでしょう</p>	<p>全体構想の作成にあたり、個別の整備事業等の進捗や都市計画の決定、廃止など、まちづくりの状況の変化を踏まえた内容の検討・修正を行っております。また、3ページに記載のとおり、今後も上位関連計画の改定など、状況の変化があった場合は、必要に応じて内容の見直しを行うこととしております。</p> <p>併せて、今後検討を進める「第4章 実現化の基本的な考え方」の中でも、推進の体制や進行管理等について検討して参ります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
9	<p>国道464号（北千葉道路）の計画に関するパブリックコメント</p> <p>1. 現計画案は鎌ヶ谷市域を、専用部高架道路、一般部地上道路としているが、市民の中には「地下化すべきである」という声も聞かれる。道路は国民生活の重要なインフラストラクチャであり資産である。一度造ったらルートや構造を変更するのは容易ではない。従って建設にあたっては将来も見据えた多面的な角度からの十分な調査・検討がなされ、地域住民を含めた大多数の合意に基づくものでなければならない。市は計画案を一定期間市役所等で公開し市民の意見要望反論等を聞いたと言っているが、鎌ヶ谷市都市計画審議会においては審議委員から地下化案等も出されたと聞く。なぜその案を市民にも知らせずに葬ったのか。「高架にすべきか、地下化を選ぶべきか」という選択は、鎌ヶ谷市民にとって非常に重大な問題である。両案を並べ、それぞれのメリット、デメリットをあらゆる角度から比較検討した上で選ぶのが民主主義ではないのか。地下化案を知らせず、高架案だけを見せて、これに意見要望を言えというのは、最初から意図的に市民の眼を塞いだ非民主的でアンフェアなやり方ではないか。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越すためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
10	<p>2. 地下化が望ましいと判断できる理由に、東京外環自動車道とのジャンクション部から松戸市域、北総線とのクロス部、新京成線くぬぎ山ヤードとのクロス部がそれぞれ地下方式で設計または予定されていること、また掘割スリット方式（半地下方式）ですでに供用または共用が計画されている白井市～印西市間（北総線の両側）があること、そして海上自衛隊下総航空基地の離着陸空路で北千葉道路の上空部分は高度制限があり高架にはできないこと、等々があげられる。これらの条件を踏まえれば、残りの鎌ヶ谷市域を部分高架でつなぐより、フラットな地下方式で通す方が合理的と考えるのは当然である。</p> <p>東京外環自動車道の市川市内や常磐自動車道の流山市域では、当初高架または地上に計画されていたものが、市民の声で地下に変えられている。</p>	<p>No9と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越すためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
11	<p>3. 県道船橋我孫子線を北千葉道路との交差点で直進遮断する案が提示されているが、これには大反対である。栗野まで延伸させる計画のバイパスと北千葉道路一般部との交差点が、船橋我孫子線と北千葉道路一般部との交差点と近すぎるからというのが船橋我孫子線遮断の理由だそうだが、これはあまりにも北千葉道路最優先で市民生活の現実を無視したペーパープランである。本来バイパスは通過車両を迂回させ、市内中心部の交通混雑を緩和させることが主目的である。ところが鎌ヶ谷市民にとって計画案は、市内南北利用の車や人の通行までもバイパスや遠回りクランク回路や上下移動を強制する不合理なものである。これまで多額の費用と時間と住民の協力を得て、新鎌ヶ谷エリアを鎌ヶ谷市の新都心として道路を含め整備してきたのは何のためだったのかも解らなくなる。北千葉道路一般部と船橋我孫子線を平面交差させ信号を残すと、バイパスと北千葉道路一般部の交差点との距離が近すぎ、制限速度60kmを維持できず、渋滞を招く、あるいは危険であるというのが理由らしいが、市内中心部を横断する道路になぜ50～60kmもの速度を維持させようとするのか。これこそ危険ではないか。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の交差点となる船橋我孫子バイパス線は、本市の道路ネットワークにおいて、中心市街地である新鎌ヶ谷、初富、東武鎌ヶ谷駅周辺の通過交通を転換する目的の都市計画道路であり、道路幅員が18m、うち歩道が両側に3mから4m程度あり、一定の歩行者の安全確保がされ、市内でも有数の幹線道路です。一方で現在の県道船橋我孫子線は、船橋我孫子バイパス線と比較して幅員や歩道も狭く、船橋我孫子バイパス線と比較にならないほど、各所で日常的に渋滞が発生している状況にあります。</p> <p>将来、北千葉道路が供用されますと、市内の生活道路の通過交通が軽減され交通の移動円滑化が図られ、市民の生活環境の向上並びに市全体の均衡ある発展に大きく寄与するものと考えています。</p> <p>なお、県道船橋我孫子線を利用する歩行者や自転車については、迂回することなく北千葉道路を横断できるよう、事業実施段階において、市民の皆様が利用しやすい道路形態となるよう立体横断施設の設置を検討していただけるよう国・県へ要望しています。</p> <p>交差点間隔につきましては、県道船橋我孫子線との交差点の間隔が短いことから、渋滞の発生の恐れがあるとして、バイパスが交差点となっています。</p> <p>また、一般部の道路の設計速度は、道路の種級区分から道路構造令における標準値である60km/hとしています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
12	<p>4. 「北千葉道路の東京外環自動車道接続部から鎌ヶ谷市までを有料道路に変更する」ということには反対である。この道路はもともと無料の自動車専用国道として計画されていたはずである。有料化することで建設費用負担を減らし完成を急がせるのが狙いなのかも知れないが、沿線住民の声も聞かずに一方的に変更するのはいかにも上意下達（専横的）ではないか。</p> <p>鎌ヶ谷市域までを有料化すれば、鎌ヶ谷市内の各IC出入口と本線上の白井市との境付近にトールゲートを設置しなければならず、周辺の一般道および上り本線に渋滞を発生させることになる。成田方面へ向かう車は有料区間を避けて北千葉道路に入ろうとするだろうし、成田方面から東へ向かって来た車は、東京外環自動車道に向かうのでなければ鎌ヶ谷市の有料部分の手前で一般道に出てしまうだろう。部分有料化によって、北千葉道路を利用しようとする車が増えれば増えるほど、鎌ヶ谷市周辺の一般道路は渋滞がひどくなることが予想される。本末転倒である。</p> <p>無料の自動車専用道路とすれば、側道や一般道の規制も緩和され、道路用地面積も少なく済むと聞く。鎌ヶ谷市のように小さな面積の都市が、有料道路を増してや高架で造ることによって広大な道路用地を提供するのは、市民生活や景観、地場産業の分断・破壊以外の何ものでもない。</p>	<p>北千葉道路は、地域高規格道路として連携・交流・連絡機能を満足する道路の早期整備が求められていることから、首都圏と成田空港を連結する規格の高い自動車専用道路の整備を計画したものです。ただし、自動車専用道路だけでなく、地域道路の慢性的な渋滞を緩和するため一般道路も併設するものとしています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
13	<p>5. 現場の実情・実態を充分理解しているとは言い難い国や県の計画をそのまま受け入れてよしとするのではなく、真に鎌ヶ谷市民、鎌ヶ谷市のために、北千葉道路はどうあるべきか、ということ、鎌ヶ谷市の行政を預かる方々が、真剣に、重い責任を持って、考え、行動して欲しい。</p>	<p>北千葉道路の未事業化の西側区間においては、平成25年度に国・県・沿線市で構成された北千葉道路連絡調整会議により計画策定に向けた、検討、協議、調整が進められ、早期整備に向けて平成30年1月から都市計画の変更手続きとして、環境影響などの調査として環境アセスメントや、都市施設等の位置や規模などの概略計画の立案として構想段階評価書が取りまとめられ、市民の皆さまの意見を聴く場、機会を設けた上で令和3年1月に都市計画が変更されたところです。</p> <p>鎌ヶ谷市は、国道464号、主要地方道3線（船橋我孫子線、千葉鎌ヶ谷松戸線、市川印西線）のほかに鉄道4線（東武野田線、新京成線、北総線、成田スカイアクセス線）が交差するため、慢性的な交通渋滞により、一部の車両は生活道路を通り抜け、通学路などに入り込み、市民生活に大きな影響を及ぼしています。</p> <p>このため、北千葉道路の整備を一日も早く実現することで、通過交通の流れを北千葉道路へ転換し、市内の交通渋滞を緩和するとともに、本市のまちづくりの中心である、新鎌ヶ谷、初富、東武鎌ヶ谷駅周辺の商業施設への移動がスムーズに行われるようにし、これにより地域の活性化が期待されるものと考えております。</p> <p>残る未事業化区間である鎌ヶ谷市を含む船橋市小室の国道16号間が開通すると、鎌ヶ谷市で初めてとなる高速道路が実現し、市川市の外かく環状道路まで10分程度で到着するなど、都心や成田方面への移動が大変便利になり、利便性の向上は計り知れないものがあります。</p> <p>また、沿道などの一連の立地空間を活かした商業や物流などの土地利用を誘導していくことで企業誘致を促進し、産業の活性化や雇用の創出が図られると考えています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
14	<p>千葉県北千葉道路の概要によると北千葉道路一般走行部と県道8号（通称：船取線）との交差点が遮断廃止され、全ての通行が白井寄りに新設される船橋我孫子バイパスとの交差点へ迂回することになります。</p> <p>毎日利用する通勤、通学者のみならず年配の方や子供、ベビーカー利用者、体の不自由な方々にとって百数十メートル超えの遠廻りを強いられることは大変な苦痛になります。</p> <p>遮断廃止となる交差部南側には船取線沿いにある市民会館、図書館、都銀支店、そして新鎌ヶ谷地区には私鉄の三駅、大型商業施設、市役所、保健センター、総合病院に各種医療施設、保育園、地銀支店とその他金融機関のATM機械、警察署、消防署、公園等々たくさんの公的機関と日常生活には必要不可欠な施設が揃っており、北側の栗野、佐津間地区からの利用者が数多く往来しています。</p> <p>そこで鎌ヶ谷市の長年にわたる都市計画の基盤となる①新鎌エリアの活性化、賑わいの維持、発展の為、また②IC配置による交通量増加に伴う周辺道路の渋滞緩和策、そして何よりも③地元住民の生活環境悪化を防ぐ為にも、現存の交差点を遮断廃止することなく現在同様に歩行者、自転車、自動車共に南北移動が可能な交差点として残して下さい。</p>	<p>No11と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の交差点となる船橋我孫子バイパス線は、本市の道路ネットワークにおいて、中心市街地である新鎌ヶ谷、初富、東武鎌ヶ谷駅周辺の通過交通を転換する目的の都市計画道路であり、道路幅員が18m、うち歩道が両側に3mから4m程度あり、一定の歩行者の安全確保がされ、市内でも有数の幹線道路です。一方で現在の県道船橋我孫子線は、船橋我孫子バイパス線と比較して幅員や歩道も狭く、船橋我孫子バイパス線と比較にならないほど、各所で日常的に渋滞が発生している状況にあります。</p> <p>将来、北千葉道路が供用しますと、市内の生活道路の通過交通が軽減され交通の移動円滑化に寄与するものであり、こうした市民の生活環境の向上並びに市全体の均衡ある発展に大きく寄与するものと考えています。</p> <p>なお、県道船橋我孫子線を利用する歩行者や自転車については、迂回することなく北千葉道路を横断できるよう、事業実施段階において、市民の皆様が利用しやすい道路形態となるよう立体横断施設の設置を検討していただけるよう国・県へ要望しています。</p> <p>交差点間隔につきましては、県道船橋我孫子線との交差部の間隔が短いことから、渋滞の発生のおそれがあるとして、バイパスが交差点となっています。</p> <p>また、一般部の道路の設計速度は、道路の種別区分から道路構造令における標準値である60km/hとしています。</p>	無
15	<p>この土地に移り住んで34年</p> <p>始めのうちは寝に帰る程度、又仕事も忙しく自分の生活を考える余裕もなかった。</p> <p>が 今ではすっかり栗野住民になりました</p> <p>買物は新鎌迄、少々歩きますが、今の所健康を考えるとやもえないかと思ひ歩いています。</p> <p>回りの人達を見てみると自転車、手押車を押しての姿。</p> <p>商店は栗野にはありません</p> <p>自分で選んだ土地ではありますが、これからの道路計画を聞きこれ以上不便になると思うとこの土地に希望が持てません</p> <p>自分の体力等に自信が持てません</p> <p>新市長の公約の中のひとつですが</p> <p>「一人一人の心に寄り添い希望が持てるまちづくり」</p> <p>よろしくお願い致します。</p>	<p>県道船橋我孫子線を利用する歩行者や自転車については、迂回することなく北千葉道路を横断できるよう、事業実施段階において、市民の皆様が利用しやすい道路形態となるよう立体横断施設の設置を検討していただけるよう国・県へ要望しており、市民の皆さまの利便性の向上につながるようなまちづくりを目指してまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
16	<p>マスタープラン（案）全体構想を読みながらページ付けし意見を述べる。</p> <p>P15、P51：「SDGs達成へ貢献の欄」千葉県平成31年3月の県環境基本計画の8ページにSDGs記載のように、SDGsの17の項目等を入れ、大きな枠組み、別立て記載して下さい、鎌ヶ谷市がSDGsに後ろ向きな市と、とらえられないようにお願いします。</p>	<p>今後のまちづくりにおいても、SDGsに配慮した取り組みは重要であると考えており、全体構想の15ページにおいて、考慮すべき社会潮流として整理しております。また、34ページ以降の分野別の方針においても、脱炭素社会の構築や豊かな自然環境の保全など、持続可能なまちづくりに向けた基本方針を定めているところです。</p> <p>なお、現在策定を進めている鎌ヶ谷市第3次環境基本計画においても、SDGsの項目等について、記載などを検討しております。</p>	無
17	<p>P8：「図 年齢3区分別人口の推移」図のスケールから読み取り令和2年の実績と20年後の令和22年の推計値を比較すると①全体人口は109,887人から102,777人と約7,110人の減少 ②15歳以下の未就業層は12,637人から9,763人と2,874人の減少 ③15歳から64歳の就業層は65,382人から56,013人と9,369人の減少 ④65歳以上の年金受給者層は31,867人から37,000人と5,133人の増加になると推計されます。②の推計から→児童生徒が2,874人減少する、地域によっては“希望のこどもの声”が響かなくなる可能性もあります。③の就業層9,369人の減少、税収も減少することが推測できます。④の年金受給者層は9,369人の増加です。これら人口推移の対策は北千葉道路（464号線）の北西に広がる広大な市街化調整区域を鎌ヶ谷市自からが大規模“地区計画”を策定し、民間活力が活性化する施策を実施することにより好転するものと考えます。そのためには市役所からも遠望できる、富士山の方角に向かっている北千葉道路を地下化し、その上部を国から移譲を受けて緑地とし、富士山が見える街づくりを進め、大きな附加価値をつけることが肝要と思う。</p>	<p>市街化調整区域につきましては、都市計画法に基づき、市街化を抑制すべき区域として定められているものです。</p> <p>「鎌ヶ谷都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月千葉県策定）」においては、本市の市街化調整区域の土地利用の方針について、農地や樹林地の保全を図ることが基本として定められており、また、令和3年3月策定の「鎌ヶ谷市総合基本計画」においても、市街化調整区域は全域が「農地・樹林地・緑地ゾーン」として位置付けられ、緑は本市を特徴づける重要な資源として、保全を推進することとなっております。</p> <p>都市計画マスタープランについては、こうした上位計画に即して定める必要があり、全体構想においても、市街化調整区域の農地や樹林地、緑地等については保全を基本としておりますが、計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺は、広域交通の利便性が高い地区であることから、「都市的土地利用検討ゾーン」として位置付け、企業が進出しやすい立地環境形成のための計画的な土地利用を検討し、産業の振興や誘致を図ることとしております。</p> <p>北千葉道路の高架構造となっている自動車専用道路は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっております。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
18	<p>パブコメでも一番意見を言っている層の、元気な高齢者を鎌ヶ谷の担い手に押し上げる計画が必要と思います。県はボランティアベースの千葉県道路・河川アダプト制度を実施中で、その鎌ヶ谷版をつくり④の年金受給者層・高齢者の生きがいをづくりをすすめることが必要と思います。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3交通体系整備の方針（44ページ）に、「道路の状況に応じた沿道の緑化に取り組むとともに、道路環境の美化に市民とともに取り組みます。」と記載しております。</p> <p>河川についてのアダプト制度は実施しておりませんが、市道区域において清掃や植栽帯の管理等を市民の皆様をお願いしている「道路愛護活動」を実施しております。</p>	無
19	<p>P19:「中沢地区のまちづくり道路網の整備推進」 朝の大渋滞地区、“戸崎下”信号付近、鎌ヶ谷・浦安線の市川市分等は既に開通し4車線になっている、鎌ヶ谷市内の道路開発は必須と考える。マスタープランには記載が見られないが？南部地区市民の長年の望みでもある北初富駅から“戸崎下”市川市へつながる道路の新設をマスタープランに記載して下さい。</p>	<p>都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、個別の道路整備についての詳細を決定するものではありません。</p> <p>道路の整備につきましては、都市計画道路整備プログラムや、市実施計画に基づき進めてまいります。</p>	無
20	<p>P20「水辺を活かしたまちづくり」：市民・NPO等のアイデアを公募して事業化を進め、「水と緑にあふれた自然と調和したまち」を実現する。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-4 緑と水・都市景観形成の方針（53ページ）に、「緑あふれるまちづくりを目指して、市民や事業者との協働による取り組みを進めます。」と記載しております。引き続き、市民の皆さまのご意見を伺い、取り組んでまいります。</p>	無
21	<p>P48：③歩行者や自転車に配慮した道路の整備 自転車レーン創設：歩道を自転車が走行せざるをえない鎌ヶ谷市の道路状況である、そこで千葉県の船取線のバイパス道路（東道野辺7付近から新鎌ヶ谷4）約4kmの中央ゼブラゾーンの中約50cm*両側分を車道縁に移設し、車道縁を巾約80cmの自転車レーンに変更することを提唱する、同時に市内全体に自転車道路網をつくり現在歩道を走行している自転車が市内にめぐらした自転車レーンを走行し、歩行者との接触事故、車輻との接触事故を減少させる施策を実行する。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3 交通体系整備の方針（48ページ）に、「安全で快適な自転車利用環境の形成を目指します。」と記載しております。</p> <p>平成30年度に歩行者や自転車利用者の安全な通行環境や市民生活の利便性向上のため、道路整備などの際に、安全で快適な自転車利用環境の確保を行っていくための指針として鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画を策定いたしました。この計画に基づき整備を推進してまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
22	<p>1. 緑のネットワークの形成について</p> <p>新たに、貝柄山公園～北初富駅～新鎌ヶ谷駅～市制記念公園～（仮）総合運動公園を緑道等で結ぶ緑のネットワークを都市計画マスタープラン全体構想（案）（特に2-4 緑と水・都市景観形成の方針とP57「緑と水・都市景観形成方針図」）に明確に位置付けるようお願いします。</p> <p>なお、貝柄山公園～北初富駅～新鎌ヶ谷駅間については、定例会の議事録（写）（別添1）を参考に添付しますと共に、新鎌ヶ谷駅～市制記念公園については、新鎌ヶ谷地区の景観形成計画に基づき、緑のネットワークを形成する事業として、市民参加による「桜×かまがや」を実施したところであり、市制記念公園～（仮）総合運動公園については、国の補助事業で緑道として整備を完了したところです。</p> <p>※定例会の議事録（写）（別添1）・・・鎌ヶ谷市議会会議録「平成28年3月議会 代表質疑」及び「平成30年6月議会 一般質問」からの一部抜粋。</p>	<p>緑と水のネットワークの形成については、全体構想の2-4-2緑と水のまちづくりの方針の④自然環境の保全による緑と水のネットワークの形成（54ページ）に、「緑と水の自然環境の保全に加え、公園や緑地、街路樹や都市軸の緑との連携を深めて、緑と水のネットワークを形成し、自然と調和した緑と身近にふれあえるまちをつくります。」と記載していたところですが、ご意見のとおり、東京10号線延伸新線跡地の緑道等についても、ネットワークを形成する要素の一つと認識しておりますので、当該ページに以下のとおり追記いたしました。</p> <p>・緑と水の自然環境の保全に加え、公園や緑地、街路樹や都市軸の緑及び東京10号線延伸新線跡地の緑道等との連携を深めて、緑と水のネットワークを形成し、自然と調和した緑と身近にふれあえるまちをつくります。</p> <p>なお、新たな緑のネットワークの形成については、今後策定を進める地域別構想や、個別計画において検討いたします。</p>	有

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
23	<p>オープンハウス見学しました。『都市づくりの目標』が目立つ内容が多いと感じましたが解り易く表わしてあり良かったです。</p> <p>私は平成15年度のプランも参考にしてみました。今回のプランに加えた方が良く考えた次の事項を提案します。</p> <p>1、北千葉道路について</p> <p>今回のプランから分かることは、鎌ヶ谷市の20年後の姿は北千葉道路の事業化がいつかで、他のプラン全体に及ぼす影響が多いことがうかがえる。県、国の事業といえ今回のプランに市独自で調査、検討する計画を入れるべきと考えます。</p> <p>要望事項、高速道路は地下式で地表部は一般道専用が良い。自然環境、景観保全、船取線、他の交差点横断可能にすること。</p> <p>一番大事なことは将来を見据えること。</p>	<p>No9、13と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の未事業化の西側区間においては、平成25年度に国・県・沿線市で構成された北千葉道路連絡調整会議により計画策定に向けた、検討、協議、調整が進められ、早期整備に向けて平成30年1月から都市計画の変更手続きとして、環境影響などの調査として環境アセスメントや、都市施設等の位置や規模などの概略計画の立案として構想段階評価書が取りまとめられ、市民の皆さまの意見を聴く場、機会を設けた上で令和3年1月に都市計画が変更されたところです。</p> <p>北千葉道路の高架構造となっている自動車専用道路は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無
24	<p>1、市道について</p> <p>平成15年2月作成プラン、『交通体系整備方針図』と今回の図を見てみると、未完成な道路があります。図には可能道路だけにします。歩道拡巾、確保、新設、整備計画倒れにならないようにして下さい。網状道と信号で渋滞</p> <p>県道船取線の道路状況も市から積極的に県に連絡できるよう計画に入れて下さい。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、中長期的な視点も含め、都市計画道路については網羅的に掲載し、将来の交通体系整備の方針として整理しているものです。</p> <p>ご意見の内容につきましては、都市計画道路、主要市道、一般市道、通学路において、歩道の設置、交差点改良等の実施を鋭意行ってまいります。県道の整備につきましては、管理者である千葉県に対し整備の要望を行ってまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
25	<p>1、新京成線高架下の土地利用 新鎌ヶ谷～北初富駅間は緑道にする報道があるが、初富～新鎌ヶ谷間の土地利用法についても計画に入れるべきである。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の1-4都市づくりの方向性（16ページ）に、「高架下の有効活用などを計画的に進め・・・」と記載しております。なお、現在、千葉県、新京成電鉄と新京成線の高架下利用について協議を行っているところです。</p>	無
26	<p>1、新型コロナウイルス感染症 この問題について何故計画に入れてないのでしょうか？終息したわけではない。 ワクチン接種予約において当初混乱したことを踏まえて計画した方が良い。 専門病院誘致、保健所新設、宿泊施設確保等を市独自に計画する。 市民には市職員の系統と役割、申込方法、医療機関体制、検査、助成金等図式化して周知する。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の1-4都市づくりの方向性（17ページ）に、新型コロナウイルス等の感染症への対応について記載しているほか、市総合基本計画の43、44ページにおいて感染症対策について記載しており、ワクチン接種等につきまして、今後も適切な対応を図ってまいります。</p>	無
27	<p>1、墓地について 近隣市はいずれも市営墓地がある。 子育て支援、各種助成金、教育関係等の他に高齢者対策として安価な市営墓地計画立てるべきである。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものですので、ご意見の内容についての記載はありませんが、市営墓地計画につきましては、現在、市内にある民間の事業型墓地において、従来の一般墓地だけでなく、合祀墓や樹木葬といった多種多様な形態で、比較的安価な墓地区画も増えてきていることから、市営墓地の建設に取り組む状況ではないと考えております。</p>	無
28	<p>1、スポーツ施設と地域別表現 陸上競技場、野球場、体育館、市制公園を北部地区に含めて表記しているが、軽井沢地区と表記した方がわかりやすい。 スポーツ振興と公認審判員、一例として、陸上競技協会が主催する公認競技大会に於いては、公認審判員S.A.B.級が必要になる。人材の育成も計画すべきである。</p>	<p>「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」は、市の南北それぞれに配置されており、このうち市制記念公園、陸上競技場、市民体育館等を中心に、栗野地区公園と連なる区域を「北部地区」としているものです。これは、市総合基本計画の土地利用の方向性における位置付けを踏襲したものであることから、名称も統一した表記とさせていただきます。</p> <p>また、公認審判員等の育成につきましては、引き続き、都道府県等が実施する研修会や講習会への参加を促し、指導者の育成を図ってまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
29	<p>1、環境生活</p> <p>今年6月の温暖化対策推進法の改正により2050年までの脱炭素社会の実現が明らかにされている。一般住宅だけでなく市も独自に太陽光発電設備を設置して庁舎や各施設に共用する計画も良い。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものですので、ご意見の内容についての記載はありません。なお、鎌ヶ谷市の公共施設の規模、種類、立地条件などによっては難しいものもありますが、原則として、新規の建設及び大規模改修修繕などが行われる際には、効率的に再生可能エネルギーの活用について積極的に推進してまいりたいと考えております。</p> <p>また、「再生可能エネルギー」につきましては、「太陽光発電」を含め、多様な手法がございますので、設置環境など様々な要件を踏まえたうえで選択する必要があることから、効率性、機能性など、状況に応じた再生可能エネルギーの活用に取り組んでまいります。</p>	無
30	<p>1、コミュニティバス</p> <p>移動手段をバスに頼る時、バス停が近くになく不便。利用してる人と各差がある。調査して運行ルート、本数増便等対策を計画してください。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3-3公共交通整備の方針（49ページ）に、「市内各地域を結ぶコミュニティバスをはじめとする公共交通体系が効果的、効率的に運営できるよう事業者と連携するとともに、公共交通ネットワークの利便性の向上を図るため、引き続き調査、研究を行います。」と記載しております。</p> <p>鎌ヶ谷市コミュニティバス「ききょう号」は、市内の交通不便地区における幼児連れの方や高齢者等の交通手段を持たない方々が、市内に点在する公共施設等の利用促進が図れるよう市内に5路線運行しております。</p> <p>ご意見のバス運行ルート、本数増便等対策につきましては、今後の運行計画策定の中で、必要な費用等を考慮しながら、より良い「ききょう号」のあり方を踏まえ検討してまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
31	<p>1、経済と産業</p> <p>持続可能な経済と産業、鎌ヶ谷市には工業団地が無く中小企業もけっして多いと言えない。地元農業経営も重要であるが、物づくりの人材育成も将来共必要なので工作機械産業をはじめとして各種技能者の育成も将来のため計画に入れるべきである。</p> <p>県、国の職業訓練校、国家検定制度等の紹介にも力を入れるべきである。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものですので、ご意見の内容についての記載はありませんが、市総合基本計画の施策「商工業の振興及び観光施策の充実」の柱①「商工業の発展と中小企業の経営強化」の中で、各地域の特色を活かした魅力ある商店街の形成や中小企業の経営基盤の強化を掲げ、それに基づき、現在、中小企業等の資金繰りを支援する市制度融資や、新製品・新技術の開発等を行う企業を支援するコミュニティビジネス事業・ベンチャービジネス事業補助金等に取り組むことで、各種技能者の育成に繋げてまいります。</p> <p>また、本施策の柱②「企業誘致の推進と雇用環境の整備」に基づき、現在、県や国のハロートレーニング（離職者訓練・求職者支援訓練）等を市ホームページで紹介し、無料職業紹介所では、県の離職者等再就職訓練の冊子等を来所者に配布するとともに、国で案内している技能検定等の周知にも取り組んでおります。</p>	無
32	<p>1. (p 4) 序 6 都市計画マスタープランの構成</p> <p>・都市計画マスタープランの構成は、「序章、第 1 章～第 4 章」とあります。</p> <p>しかし、本文は第 2 章までしかなく、「第 3 章 地域別構成」「第 4 章 実現の基本的な考え方」が存在しません。「第 3 章」「第 4 章」を今後どうする予定なのかの記述も見あたりませんでした。（読み飛ばしていたらすみません。）</p> <p>質問 1 構成通りに書かれていないマスタープランは、法的にマスタープランと言えるのでしょうか。</p> <p>質問 2 なぜ構成通りに書かれていないのでしょうか？ その経緯を説明してください。</p> <p>質問 3 「第 3 章 地域別構成」「第 4 章 実現の基本的な考え方」はいつ公開されるのでしょうか？そして、法律通りにパブリックコメントの募集は行われるのでしょうか？</p> <p>質問 4 完成していないマスタープランでも、法律上「マスタープラン」になるのでしょうか？それとも「マスタープラン作成途中案」なのでしょうか？</p>	<p>市ホームページ等における本パブリックコメントのお知らせの中で「意見募集の趣旨」としてご案内しましたとおり、今回のパブリックコメントは、都市計画マスタープランのうち「市の全体方針」及び「分野別まちづくり方針」までを「全体構想」として位置付け、これに対する皆さまからのご意見を伺ったものです。そのため、全体構想の構成は、「序章：都市計画マスタープランとは」、「第 1 章：鎌ヶ谷市の全体方針」、「第 2 章：分野別まちづくり方針」までの内容となっております。</p> <p>なお、第 3 章、第 4 章につきましても、今後策定を進める予定となっております。都市計画マスタープラン全体の案につきましても、再度パブリックコメントを実施することを予定しております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
33	<p>2. (p 8) 「鎌ヶ谷市人口ビジョンで今後も10万人維持を目指しており」</p> <p>質問5 人口増になれば市の税収も増え、商業を中心として市内の経済も活発となり、豊かになります。鎌ヶ谷は人口増を見込めるにもかかわらず、人口増を目指す都市づくりを最初から放棄しているのは、どのような理由があるのでしょうか？</p> <p>意見1 緑や自然環境の保全を基本としながら、恵まれた交通網を活かして、人口13万人～15万人の都市を目指してください。そのためのマスタープランを作ってください。</p>	<p>鎌ヶ谷市の将来人口は、市の独自の推計値によりますと、日本全体から比べるとやや緩やかではありますが将来的に減少し、2060年には9万人を下回ることが示されております。</p> <p>そのため、人口ビジョンを策定し、急激な少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少に歯止めをかけるため、出生率の向上（自然増）、人口の流入増（社会増）、暮らしやすい社会づくり（定住）の3つの目指すべき将来の方向性を示し、様々な分野にわたり取組を長期にわたり実施することで、本市の総人口が令和42年に約10万7千人を維持する将来展望を示しております。</p> <p>都市計画マスタープランについては、こうした上位関連計画を踏まえて定める必要があることから、全体構想における将来人口の想定は、人口ビジョンや総合基本計画の内容を踏まえたものとして整理しております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
34	<p>3. (p 9) 「市街化調整区域は豊かな農地など緑や自然環境の保全を基本としつつ、広域幹線道路の整備に伴う活用の方向性などの検討が必要です。」</p> <p>質問6 検討が必要と書いてあるだけで「第3章 地域別構成」「第4章 実現の基本的な考え方」での具体論が書いてありません。市街化調整区域をどうするつもりなのでしょうか？ 地区による具体案があるのであれば教えてください。具体案がないのであれば、「現状では具体的には考えていない」など、具体案を出す時期を含めて明確にお答えください。</p>	<p>都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づき定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。都市計画マスタープランに示された基本方針は、その内容を踏まえて決定される個別の都市計画や、都市計画に基づき実施される整備事業、開発・建築の規制誘導などにより具体化、実現されていくこととなります。</p> <p>市街化調整区域につきましては、全体構想の2-1-2土地利用の配置方針②市街化調整区域の土地利用において、市街化調整区域全域を「農地・樹林地・緑地ゾーン」の位置づけとして、豊かな緑の保全と活用を基本とし、無秩序な市街化の防止や良好な環境の形成を図ることとしております。</p> <p>併せて、市の南北に「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」を配置し、多目的なスポーツ・レクリエーション機能を有する公園の整備や、地域資源、既存施設の有効活用を図ることとしております。</p> <p>また、計画されている北千葉道路の沿道などに「都市的土地利用検討ゾーン」を配置し、産業の振興や誘致等、適切な土地利用を図ることとしております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
35	<p>4. (p 1 2) 「北千葉道路」と事業に合わせたまちづくりの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の高架式では、市内を通る北千葉道路は、鉄道の高架を越える必要があり、高低差が激しくなります。高低差の激しい道路は建設資材の費用が高くなります。高架を支える柱の基礎にも、平らな高架よりもはるかにお金がかかります。その工事のために必要な土地も通常より広く必要です。その費用もかかります。また、大きな道路を受け容れるための市内の道路は脆弱です。市内の道路を強化する費用もかかります。 ・国の事業ではありますが、地元の意見が反映されるはずですが、また国の事業であるから国に任せっぱなしでは民主主義とは言えません。市内のことは鎌ヶ谷市が積極的にリードして、理想の都市づくりを目指すのが市政の役割と考えます。 	<p>No9、13と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の未事業化の西側区間においては、平成25年度に国・県・沿線市で構成された北千葉道路連絡調整会議により計画策定に向けた、検討、協議、調整が進められ、早期整備に向けて平成30年1月から都市計画の変更手続きとして、環境影響などの調査として環境アセスメントや、都市施設等の位置や規模などの概略計画の立案として構想段階評価書が取りまとめられ、市民の皆さまの意見を聴く場、機会を設けた上で令和3年1月に都市計画が変更されたところです。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト削減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さまのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
36	<p>質問7 北千葉道路について「人と緑と産業が調和し 未来にひろがる 鎌ヶ谷」を作るために、鎌ヶ谷から積極的に具体案を発信しているのか、受け身状態なのかを教えてください。積極的に具体案を発信しているのであれば、いつどこで何が行われたのか？ その結果はどうなのか？ を教えてください。まだ積極的に具体案を発信していないのであれば、いつ、誰が（どの部署が）どのような方針で行う予定なのか教えてください。受け身状態なのであれば、今後も受け身のまま（積極的に発信しないまま）を続けるつもりなのか、お答えください。</p>	<p>北千葉道路の検討にあたっては、国・県・沿線市（市川市、松戸市、鎌ヶ谷市、船橋市、白井市、印西市、成田市）で構成される北千葉道路連絡調整会議にて、北千葉道路の専用部・一般部の基本構造・横断構成、連結位置・構造、接続路線など都市計画変更に向けた概略計画が取りまとめられる際に、市の意見として、主に既存道路との接続方法や通学路には横断歩道橋の設置など安全施設の設置について意見しております。</p> <p>また、都市計画の原案が示された際は、地域の実情に応じた道路排水計画の策定などの協議事項や、道路高架橋等については景観に配慮した構造などを意見するとともに、公聴会などを通じ市民の皆さまから頂いた意見として、県道船橋我孫子線と北千葉道路の交差部について自転車や歩行者が通行できる立体横断施設の整備を千葉県へ意見しております。</p> <p>なお、市の意見については、鎌ヶ谷市都市計画審議会の審議を経て千葉県へ回答しているところです。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
37	<p>意見2 「高架」と「地下化」「半地下化」の構造比較をしてください。将来都市像「人と緑と産業が調和し 未来にひろがる 鎌ヶ谷」を極めて、皆が喜ぶ鎌ヶ谷を実現させるためには、鎌ヶ谷にとってどれが最善であるのかを議論できる意見書を作ってください。前述のとおり国の事業ではありますが、よい鎌ヶ谷を作るために、国任せ、人任せ（「他人事」）にするのではなく、「自分事」として、鎌ヶ谷市政、鎌ヶ谷市役所が積極的にリードして、理想の都市づくりのための意見書を作ってください。</p>	<p>No9と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越すためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
38	<p>意見3 「高架」「地下化」「半地下化」の構造比較で、「地下化」または「半地下化」でも「高架」とさほど経費が変わらない、「地下化」または「半地下化」の方が経費がかからない、もしくは、たとえ「地下化」または「半地下化」の方が経費がかかったとしても「地下化」または「半地下化」の方が「人と緑と産業が調和し 未来にひろがる 鎌ヶ谷」に近づくとおもいます。北千葉道路の鎌ヶ谷市内「地下化」または「半地下化」を積極的にリードしてください。</p>	<p>No9と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越しするためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無
39	<p>質問8 「事業に合わせたまちづくりの展開が望まれる」とありますが、やはり「第3章 地域別構成」「第4章 実現の基本的な考え方」がなく、周辺の市街化調整区域を含めたまちづくりが全く見えません。北千葉道路とその周辺について「人と緑と産業が調和し 未来にひろがる 鎌ヶ谷」「にぎわいと活力に満ちたまちづくり」「誰もがいきいきと、安心して暮らせるまちづくり」「緑あふれる持続可能なまちづくり」を真剣に具体化することで、他に類の見ない素晴らしい鎌ヶ谷を作り上げられるはずで、今ある具体案を早急に見せてください。ないのであれば無策であることを公表し、誰が（どの部署が）いつまでに原案を作るかを期日を決めて教えてください。</p>	<p>計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺につきましては、市街化調整区域の土地利用のなかで「都市的土地利用検討ゾーン」として位置付け、企業が進出しやすい立地環境形成のための計画的な土地利用を検討し、産業の振興や誘致を図ることとしております。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものですので、本方針に基づく具体の事業計画等については、別途、北千葉道路の整備の具体化のなかで検討を進めてまいります。</p> <p>また、第3章、第4章につきましては、第2章までの全体構想を基本とし、今後策定を進める予定となっております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
40	<p>意見4 北千葉道路は「地下化」または「半地下化」にし、道路の両サイドや中央、道路の上を緑地化し、スポーツ・レクリエーションゾーンとして大いに活用してください。また「菜園」として市民に貸し出す、「教育の場」として「菜園」を活用するなどできるはずです。「地下化」または「半地下化」による「人と緑と産業が調和し 未来にひろがる鎌ヶ谷」を実現させてください。</p>	<p>No9と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越すためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
41	<p>5. (p 13) 「鉄道駅から800m、バス停から300mを徒歩圏とし」</p> <p>意見5 「バス停から300mを徒歩圏」とするとありますが、夜10時まで15分に1本あるバスであれば、利便性が良く、バス停から300mを徒歩圏と言えましょう。しかし、1時間に1本しかない。8時以降はほぼバスがないなどとなると、バス停から300mを徒歩圏とは言えません。便利さを強調するために恣意的に図にも見えます。せめて朝7時～夜8時までは15分に1本あるバスのバス停を徒歩圏と定義し、図を作り直してください。その図をもとに鎌ヶ谷の公共交通のあり方も再度考え直してください。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3-3公共交通整備の方針(49ページ)に、「市内各地域を結ぶコミュニティバスをはじめとする公共交通体系が効果的、効率的に運営できるよう事業者と連携するとともに、公共交通ネットワークの利便性の向上を図るため、引き続き調査、研究を行います。」と記載しております。</p> <p>鎌ヶ谷市コミュニティバス「ききょう号」は、市内の交通不便地区における幼児連れの方や高齢者等の交通手段を持たない方々が、市内に点在する公共施設等の利用促進を図れるよう市内に5路線運行しております。</p> <p>ご意見のバス運行時間、バス停間隔などの対策につきましては、今後の運行計画策定の中で、必要な費用等を考慮しながら、より良い「ききょう号」のあり方を踏まえ検討してまいります。</p> <p>また、市内には、民間事業者による路線バスも運行しております。</p>	無
42	<p>6. (p 15) 「社会潮流」</p> <p>・まさしくその通りです。それ以前に書かれている鎌ヶ谷市の概要、鎌ヶ谷市の都市的課題は、「鎌ヶ谷が宝の宝庫」であることを的確にとらえており、概ね素晴らしい記述と感じております。この「社会潮流」も全くその通り。読めば読むほど素晴らしいものであります。</p> <p>質問9 この素晴らしいマスタープラン案をどこまで本気で実現するつもりなのでしょうか？ 具体案を交えてお教えてください。具体策がないのであれば「望ましい」で終わる税金の無駄遣い。具体策を出すつもりがないのであれば税金の無駄遣いはおやめください。平成15年2月に定めたマスタープランをどう具体化したかの実績と合わせて今後の具体策をお教えてください。</p>	<p>都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づき定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。都市計画マスタープランに示された基本方針は、その内容を踏まえて決定される個別の都市計画や、都市計画に基づき実施される整備事業、開発・建築の規制誘導などにより具体化、実現されていくこととなります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
43	<p>7. (p 16以降)「都市づくりの方向性」「将来都市像と都市構造」</p> <p>・ p 15「社会潮流」に「コンパクトシティ・ネットワーク」「ICTを活用したまちづくり」「空き家対策の適切な推進や、空地の活用」「グリーンインフラ」「官民連携によるまちづくり」「テレワークの進展等による職住近接に対応したまちづくり」など素晴らしいことが書かれています。</p> <p>質問10「社会潮流」に記されている上記のことが、p 16以降の「都市づくりの方向性」「将来都市像と都市構造」に記述されていません。なぜでしょうか？「社会潮流」を取り入れるつもりはないということでしょうか？「社会潮流」を取り入れるつもりがあるのであれば、「社会潮流」に書いてある言葉を使って、p 16以降の「都市づくりの方向性」「将来都市像と都市構造」に記述を加えてください。いつまでにしていただけるでしょうか。</p>	<p>社会潮流については、今後のまちづくりを進めていくにあたり考慮すべき施策やまちづくりの考え方、社会的な背景などを整理したものです。</p> <p>16ページ以降では、こうした社会潮流を踏まえながら、都市づくりの方向性や都市構造、分野別の方針を整理しております。22ページ「都市づくりの目標」や26ページ「将来都市構造の基本的な考え方」において、「コンパクトシティ・ネットワーク」の考え方に沿った都市構造を基本として記載しているほか、分野別のまちづくり方針においても、緑と水の保全や空き家対策、災害への備えなど、社会潮流を踏まえた方針の記載がございますので、ご参考としてください。</p>	無
44	<p>8. (p 20) 貝柄山公園 他</p> <p>意見6 貝柄山公園の池の水が汚れたままです。聞けばポンプが壊れ、浄化する機械が作動していないとのこと。直すつもりもないとのこと。「みんなでつくるふるさと鎌ヶ谷」です。市民の手で「かいぼり」し、きれいにしましょう。その活動を契機にポンプを直す寄付を募り（ファウンディング）、鎌ヶ谷の宝「貝柄山公園」をさらに素晴らしい市民の公園にしましょう。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-4-2緑と水のまちづくりの方針（52ページ）に、「市制記念公園、貝柄山公園、栗野地区公園や新鎌ふれあい公園、手通公園、市民の森は、鎌ヶ谷市を代表する公園として、それぞれの特徴を活かした整備と維持管理、活用に取り組みます。」と記載しております。</p> <p>貝柄山公園の池の汚濁につきましては、ろ過設備や池にある噴水装置により浄化しているところですが、新たな対策については現在検討しているところです。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
45	<p>9. (p 30) 拠点の形成方針 意見7 「森とスポーツ・レクリエーション拠点」「緑と水のネットワーク」を目指し、</p> <p>(1) 遊べる緑地と水辺。なごめる緑地と水辺。 (2) 市制記念公園またはその周辺に、野田の清水公園のようなキャンプ場の設置・誘致 (3) 栗野・軽井沢地区や中沢地区に点在しているスポーツ・レクリエーション拠点を散歩道やサイクリングロードで結び、有機的に結び付ける工夫。 (4) サバイバルゲーム会場の設置・誘致。 (5) 歩道にロマンティックな街灯を付けて、昼でも夜でも散歩して幸せな鎌ヶ谷。 (6) 新鎌ヶ谷も含めて「e-スポーツの拠点」である鎌ヶ谷。</p> <p>以上を具現化し、「にぎわいと活力に満ち」、「誰もがいきいきと、安心して暮らせ」、「緑あふれる持続可能な」鎌ヶ谷づくりをお願いいたします。</p>	<p>全体構想の2-5-2福祉・学習のまちづくりの方針(59ページ)に、「大規模な公園や緑地、スポーツ施設は、森とスポーツ・レクリエーションの拠点として、貴重な緑の保全や地域の人々の交流や憩い、活動の場としての充実を図ります。」と記載しております。健康づくりやスポーツなど、多様な活動に取り組むことができる環境を整えてまいりたいと考えており、ご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	無
46	<p>10. 市政、市役所のマスタープランへのリーダーシップについての質問 総覧的では素晴らしいマスタープランですね。しかし「こうなると望ましい」という表現ばかりで、申し訳ないですが、いかにもコンサルタントに任せっぱなしで、その後は知りませんという他人行儀な印象を持ってしまいました。 市役所がまちづくりをするのだという強いリーダーシップ、強い意志を感じ取れなかったんです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市長や市役所の意思はどのくらい入っているのでしょうか？このマスタープラン制作過程の実体を教えてください。 ・どのコンサルタントがいくらの予算でやってくださったのか？ ・市はどのようにリーダーシップをとったのか？ ・市長、市役所の関与はどのくらいあるのか？(作成までの打合せの回数/それぞれの参加者(役職だけでも)/それぞれ打合せに要した時間/発言者と発言内容) ・いつ、どこで、市役所のどなたが、どのように、マスタープランにあるそれぞれの現場を確認したのか？ 	<p>全体構想を始めとする都市計画マスタープランの策定においては、有識者等の外部委員からなる鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン策定委員会を設置し、内容の協議、検討を行っております。</p> <p>併せて、委員会に都市計画マスタープラン策定部会を置き、関係各課との協議を含め、内容の調査検討を行うとともに、市長も交えた会議を経て、素案の作成を行っております。</p> <p>これまでに、策定委員会は2回、策定部会は3回開催しており、今後も検討の進捗に合わせて開催する予定となっております。なお、策定委員会の詳細につきましては、市ホームページにて公表しております。</p> <p>都市計画マスタープラン策定委託については、朝日航洋株式会社に3年間の継続費として20,570,000円で委託しております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
47	<p>10. 市政、市役所のマスタープランへのリーダーシップについて (芝田市長、そして市役所のみなさま)</p> <p>マスタープランへのパブリックコメントを準備していただき、ありがとうございます。 きつい言い方になってしまったかもしれません。すみません。私は鎌ヶ谷生まれで鎌ヶ谷で35年以上仕事をしています。鎌ヶ谷を少しでも良くすることに真剣なのです。しかし、行政に直接携わらない自分だけの力ではどうにもなりません。</p> <p>市長や市役所の皆様に託すしかないのです。素晴らしいこのマスタープランに真摯に向かい、鎌ヶ谷全体を有機的な街にしてください。誰もが羨(うらや)む街、鎌ヶ谷にしてください。</p> <p>それには住民一人ひとりが他人事にならない、自分事として他の人のことも一生懸命に考えてくれる「やさしさ」が必要です。「やさしさ」を生み出すまちづくり、「やさしさ」のリーダーシップ、下支えが市政であると思います。</p> <p>そんな「やさしさ」づくりの「志」に、無償で協力する人が大勢いるはずで、共感できれば私も協力します。共感を呼ぶまちづくりをぜひぜひにお願い申し上げます。</p>	<p>今後とも市民の皆さまが住みよいまちづくりを進めてまいります。ぜひまちづくりへのご協力をお願いいたします。</p>	無
48	<p>時代の大きな転換期に立ち都市計画の見直しは大切に検討願います。我々を支えてくれる若い世代を守りたいです。</p>	<p>ご意見のとおり、都市的課題や社会潮流の変化など、市が置かれている現状を把握しながら、市民の皆さまのご意向や、策定委員会における協議を踏まえ、今後も慎重に検討を進めてまいりたいと考えております。</p>	無
49	<p>〈渋滞〉</p> <p>渋滞は街の活気でも賑わいでもありません。市内は私鉄が高架になって大型車両に都合が良くなり、渋滞が和らぐことはありません。</p> <p>常に信号ごとに渋滞し、一般車両が住宅地を裏道利用しています。細い生活道路で車のすれ違い徐行の間を歩行者自転車が行きかっています。わずかに営業続ける商店、通勤通学、高齢者、誰にも暮らしにくい道路事情になっています。</p> <p>生活の質を向上させられません。</p> <p>新たな子育て世代の転入、定着、増加、経済発展には道路計画実行にしっかりした予算も必要かと思えます。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3交通体系整備の方針(44ページ)に、「多くの交通が流入することによる交通渋滞の解消や道路環境の改善、交通安全の確保等様々な課題に適切に対応し、人々の暮らしや産業活動を支える交通体系整備を計画的に進めていきます。」と記載しております。</p> <p>道路の整備につきましては、都市計画道路整備プログラムや市実施計画に基づき、予算化など、事業の実施に向けた検討を進めてまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
50	<p>〈船橋我孫子線〉 車両が集中してくる粟野、初富十字路の改善を早急に願います。粟野十字路はバイパス線開通しても、県道に右折レーンと信号コントロールは必要不可欠です。県に要請して下さい。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものですので、ご意見の内容についての記載はありませんが、各交差点改良の実施については千葉県に要望してまいります。</p>	無
51	<p>〈既存道路計画用地〉 道路計画用地の土地と家屋は荒れ放題です。 周辺の住環境を悪化させ、破格値で取引された土地の購入者に住民は不安を感じています。新しい発想で計画用地活用願います。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものですので、ご意見の内容についての記載はありませんが、今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
52	<p>〈北千葉道路〉</p> <p>国主導の事業計画が先向され、街が押しつぶされる気がします。高架計画のメリットの根拠を県に資料で示してもらって下さい。</p> <p>計画図面の通り高架になると工事中も完成後も東西南北通過交通に踏みにじられた住民には住みにくくコミュニティのない街になる気がします。市民生活を犠牲にすることをきちんと説明して下さい。市民にとっては北千葉道路は通過交通は地下で、地表道路は市民の為にこれまで通り通行、横断できる設計に変更すれば暮らしやすいのです。</p> <p>県に変更要請して下さい。現場を良く知る担当者がこのままでは総合基本計画からかけ離れた街になることを想定できるはずです。市はしっかりとした未来型都市計画を県の計画、国の計画見据えて取り組んで下さい。</p>	<p>No9と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越すためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
53	<p>〈市北西部エリア〉</p> <p>世界が今目指すべきは自然環境保護、市も共に目指すべきと思います。都会の人々は市の広い農地に魅力を感じる時代です。北千葉道路地下化で生まれる緑地帯と有効活用する農地、道路沿線の観光商業施設、宿泊施設、市北西部エリアを学区とする小学校、中学校を教育設備グレードアップで若い世代にアピールできると思います。富士山と筑波山を見ることのできる高台の街に作業場資材置き場でなく人を育てるエリアの構築をお願いします。</p> <p>流山市は常磐自動車道で緑地帯ができたことで発展のきっかけになったと語りつながられています。千載一遇の好機を見逃さないで欲しいと願います。</p>	<p>北千葉道路についてはNo.9と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。専用部は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、北総線との交差部には、北総鉄道を建設する際、北千葉道路との交差方法について協議した結果、将来、北千葉道路が鉄道を下越すためにすでにボックス構造が設置済みとなっていることや、松戸市と鎌ヶ谷市との市境付近には、新京成線の車両基地があるため、北総線交差部から新京成線を越える箇所まで、地下構造としています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p> <p>また、計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺につきましては、市街化調整区域の土地利用のなかで「都市的土地利用検討ゾーン」として位置付け、企業が進出しやすい立地環境形成のための計画的な土地利用を検討し、産業の振興や誘致を図ることとしております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
54	<p>北千葉道路（一般部）と通称船取線の交差点（鎌ヶ谷消防署前、交差点）が北千葉道路供用開始時には、現在、車と人が南北走行・通行しているところを遮断され、新鎌ヶ谷、初富エリアとを往来するには大きく迂回をしないでという基本構想が示されています。</p> <p>ところが、この鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン（以下、都市マス）の『将来都市構造の基本的考え方』の中では「新鎌ヶ谷拠点」と「六実拠点」とでは、利便性が向上すると表現されていますので、次章の『地域別構想』では将来像の姿、その方針が地域住民にとって不便を強いるものではなく、現状のまま南北走行、通行ができ、更なる安全安心が確保できる交通体系の構築・整備をすと表現してください。</p>	<p>No11と同じ回答となります。</p> <p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の交差点となる船橋我孫子バイパス線は、本市の道路ネットワークにおいて、中心市街地である新鎌ヶ谷、初富、東武鎌ヶ谷駅周辺の通過交通を転換する目的の都市計画道路であり、道路幅員が18m、うち歩道が両側に3mから4m程度あり、一定の歩行者の安全確保がされ、市内でも有数の幹線道路です。一方で現在の県道船橋我孫子線は、船橋我孫子バイパス線と比較して幅員や歩道も狭く、船橋我孫子バイパス線と比較にならないほど、各所で日常的に渋滞が発生している状況にあります。</p> <p>将来、北千葉道路が供用しますと、市内の生活道路の通過交通が軽減され交通の移動円滑化に寄与するものであり、こうした市民の生活環境の向上並びに市全体の均衡ある発展に大きく寄与するものと考えています。</p> <p>なお、県道船橋我孫子線を利用する歩行者や自転車については、迂回することなく北千葉道路を横断できるよう、事業実施段階において、市民の皆様が利用しやすい道路形態となるよう立体横断施設の設置を検討していただけるよう国・県へ要望しています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
55	<p>北千葉道路（一般部）によって、今北部地域住民だけでなく、多くの市民が日常利用している市道4号線では、市道1205線、市道5号線との手押しボタン交差点が消滅し、また市道2号線との入道溜交差点の両脇で切断されることで、宙に浮いてしまいます。</p> <p>そのため、栗野十字路、新鎌ヶ谷、北初富そして入道台交差点方面からそれぞれへの走行、通行が不可能になったり、大きく迂回をしなければならなくなっています。</p> <p>これまでのような移動が担保され、損なわれることのないように、都市マスでの方針を示してしてください。</p>	<p>都市計画マスタープランは「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、道路整備における詳細な構造などを決定するものではありません。</p> <p>北千葉道路の一般部の計画区間には、国道、県道、市道は15路線あります。将来、北千葉道路の一般部の走行性、安全性を確保しつつ、周辺の一般道からのアクセスや最適な道路ネットワーク形成の観点から、地域の幹線交通を担う交差点として、西側から、北初富公園付近の国道464号、串崎新田付近の市道3号線、入道溜付近の都市計画道路3.1.2号及び3.4.10号、市道18号線（都市計画道路船橋我孫子バイパス線）の4箇所となっております。</p> <p>その他の道路は、副道に接続し、一度、一般部に合流してから、4箇所の交差点などを経由し、北千葉道路を横断することとなります。</p> <p>今後、事業化に向けて、市民の皆さまへは、交差する道路の利用方法などを丁寧にご説明し、ご理解いただくよう進めてまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
56	<p>東西に移動走行する北千葉道路（道路幅員60～100m、なおかつ高架高速道路が頭上を）と鉄道を中心とする『広域軸』によって、鎌ヶ谷市が南北2つの地域に分離されてしまうことが、『将来都市構造図』、『土地利用方針図』、『交通体系整備方針図』などから見て取れます。</p> <p>市民並びに地域住民各々が、次世代に持続可能な目標をもって、将来にわたって分け隔てられることなく有益な日々が送られるような全体像を描いて、提案してください。</p>	<p>北千葉道路の高架構造となっている自動車専用道路は、コスト縮減を図り事業期間を短縮し、できる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本としています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p> <p>また、整備にあたっては、利便性の高い新鎌ヶ谷駅周辺へのアクセス等、南北の連携に配慮するとともに、沿道などの一連の立地空間を活かした商業や物流などの土地利用を誘導していくことで企業誘致を促進し、産業の活性化や雇用の創出が図られると考えています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
57	<p>先般公表されました都市計画マスタープラン全体構想（案）を拝読した限り、まちづくりの方向性に関しては、「人と緑と産業が調和し、未来へ広がる鎌ヶ谷」（1—5—1）や、それを具体化したものと言える1—5—2が、鎌ヶ谷市の目指す街づくりの方向性を示していると思われま。そのようなまちづくりを実現するために、北千葉道路の果たす役割は大変大きいものと考えます。北千葉道路は災害時に京葉道路や東関道をバックアップする役割を持つ国直轄の事業であるの言うまでもありませんが、鎌ヶ谷市を通過する部分については、地元の事情を最もわかっている我々が、国に対してしっかりと要望していくことが、補完性の原理にも叶う、地方分権の時代の自治体のあり方であると思われま。</p> <p>現在のところ、北千葉道路は高架式となる予定のようですが、鉄道2線との交差や、新京成車両基地の通過等により、非常にアップダウンの多い計画になっています。また、予定地周辺の道路事情の貧弱もあり、重機の搬入や設置にも困難が伴い、アップダウンの多さと相まって、通常の高架とは全く異なる工事費、工期が予想されます。また、何十メートルもの幅の高架道路が市の中心部を横断することで、鎌ヶ谷市は南北に分断され、南北に走る生活道路はその多くが千葉道路によって寸断されることで、市民生活の利便性は大きく損なわれ、県道船橋我孫子線すら直進できなくなるほど南北方向の交通に大きな悪影響があると思われま。そして沿線の地権者にとっても買取されずに残る自分の土地が陽当たりの悪い、騒音と振動に見舞われるものとなるのは歓迎できないことであると想像できます（後述する地下化により地権者の協力が得やすくなると思われま）。そこで、北千葉道路は、ぜひとも地下化すべきと考えま。これのより鎌ヶ谷市が南北に分断されることもなく、街の景観もよくなり、それによって得られるおよそ6haにおよぶ土地の有効利用により、鎌ヶ谷市の新たな魅力発信のためのリソースとなると思われま。このままの計画ではアップダウンの大きさゆえ、高速道路にも関わらず制限速度が80km/hとなり、輸送力は120km/hの場合に比べ2/3になってしまいます。地下化により制限速度が120km/hになれば、その輸送力の上昇分で、京葉道路上り線の幕張花輪間のように一般道の通行車両を無料で高速部の通過をさせることで鎌ヶ谷市の通過交通を減らすこともできます。それにより新京成車両基地の上に一般道を作る必要も無くなります。アップダウンのない高速道路はエネルギー消費も少なく、SDGsの観点からも絶対に必要です。マスタープラン2—2—1にもあるように、市民、市民団体、民間事業者とも連携協力しながら、「計画的な土地利用」（2—1—2）を図っていくことを鎌ヶ谷市にお願いいたします。</p>	<p>北千葉道路の構造については、自動車専用道路（専用部）については、東京外かく環状道路（外環道）から国道16号間の約15キロメートルにおいて自動車専用道路となっています。</p> <p>専用部は、外環道から鎌ヶ谷間はできる限りの早期整備を目指すことから、高架構造を基本とし、鎌ヶ谷市から国道16号間は掘割形状で供用済みの北総鉄道の両側に計画しています。</p> <p>一般部は、地域の幹線道路や生活道路となっている路線などの一般道と交差するため、走行性、安全性を確保しつつ、最適な道路ネットワークを形成するため、地表に沿った構造を基本としています。その他の生活道路等については、副道を通じて一般部に接続する計画となっています。</p> <p>なお、道路勾配などの構造形式については、道路法道路構造令の基準の範囲で計画されているところです。</p> <p>このような構造等を含む都市計画変更は、平成30年1月から県、沿線市で手続きが進められ、説明会や都市計画変更などの手続きのなかで市民の皆さんのご意見を経て決定されたものとなっています。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
58	<p>①【マスタープラン】</p> <p>P 8 1-2-1 人口・世帯の現状と課題</p> <p>鎌ヶ谷市の人口は令和2年では109,887人であり、11万人前後で推移しています。鎌ヶ谷市人口ビジョンでは今後も10万人の維持を目指しており、これに対応したまちづくりが求められています。</p> <p>【コメント】</p> <p>1996年、25年前、鎌ヶ谷市の人口は10万人を超えた。その後、新鎌ヶ谷の区画整理という大事業が実施されたものの、その他の土地活用は実施されず、都市発展の目安である人口は11万人に留まり、鎌ヶ谷市は停滞都市となっている。</p> <p>本マスタープランでも「今後も10万人の維持を目指しており」と表現がなされている。が、鉄道駅8つを有し、駅周辺には大規模な調整区域が広がり、開発を待ち望んでいる。10万人を維持する鎌ヶ谷市を目指すのではなく、土地活用を進めて、人口増、企業立地増を進めて、都市としての成長を志向していくビジョンを掲げる必要がある。</p> <p>鎌ヶ谷市は、千葉県の中でも都市部の真ただ中でありながら、活用を待っている半分の調整区域をもつ、極めて特別な地域であるからだ。</p>	<p>市街化調整区域につきましては、都市計画法に基づき、市街化を抑制すべき区域として定められているものです。無秩序な市街化の促進を防ぎ、農地や樹林地などを保全することで、都市の均衡あるまちづくりのために大きな役割を担っております。</p> <p>「鎌ヶ谷都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月千葉県策定）」においては、本市の市街化調整区域の土地利用の方針について、農地や樹林地の保全を図ることが基本として定められており、また、令和3年3月策定の「鎌ヶ谷市総合基本計画」においても、市街化調整区域は全域が「農地・樹林地・緑地ゾーン」として位置付けられ、緑は本市を特徴づける重要な資源として、保全を推進することとなっております。</p> <p>都市計画マスタープランについては、こうした上位計画に即して定める必要があり、全体構想においても、市街化調整区域の農地や樹林地、緑地等については保全を基本としつつ、その他地域に応じて適切な土地利用を図ることとしているものです。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
59	<p>②【マスタープラン】</p> <p>P14 1-3-1 国・県の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏整備計画（平成28年3月）では、千葉県は近郊整備地帯に位置付けられています。 ・第5次千葉県国土利用計画・土地利用基本計画（平成30年7月）では、北千葉道路などのインフラ整備の進展に対応した土地利用の誘導を図っていくことが求められています。 ・鎌ヶ谷都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月千葉県策定）において示されるまちづくりの方向性と整合を図る必要があります。 <p>【コメント】</p> <p>平成28年3月、千葉県の今後の都市づくりは、「人々が集まって住み、活力あるコミュニティのある街」「圏央道等の広域道路ネットワークの波及効果により活性化する街」「人々が安心して住み、災害に強い街」「豊かな自然を継承し、持続可能な街」の4つの基本的な方向を目指して進めていく。これら4項目の新たな方針の下、鎌ヶ谷市の都市計画も変更を行っている。</p> <p>とりわけ、駅を中心として街をつくるスマートシティという考え方からすると、素直にわが鎌ヶ谷市を見ると、市全域がスマートシティエリアに属していると理解できる。松戸市・白井市の市街地に囲まれた、広大な市街化調整区域は、正に都市部に残された価値の高い空閑地である。この都市部に残された土地の価値こそが、鎌ヶ谷市の次なる発展の基礎となる。</p> <p>鎌ヶ谷市全域をスマートシティとして、土地活用の方針を積極的に打つことが県の方針と合致している。</p>	<p>市街化調整区域につきましては、都市計画法に基づき、市街化を抑制すべき区域として定められているものです。無秩序な市街化の促進を防ぎ、農地や樹林地などを保全することで、都市の均衡あるまちづくりのために大きな役割を担っております。</p> <p>「鎌ヶ谷都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月千葉県策定）」においては、本市の市街化調整区域の土地利用の方針について、農地や樹林地の保全を図ることが基本として定められており、また、令和3年3月策定の「鎌ヶ谷市総合基本計画」においても、市街化調整区域は全域が「農地・樹林地・緑地ゾーン」として位置付けられ、緑は本市を特徴づける重要な資源として、保全を推進することとなっております。</p> <p>都市計画マスタープランについては、こうした上位計画に即して定める必要があり、全体構想においても、市街化調整区域の農地や樹林地、緑地等については保全を基本としつつ、その他地域に応じて適切な土地利用を図ることとしているものです。</p> <p>なお、スマートシティについては、ICT（情報通信技術）等の新技術を活用しつつ、都市の抱える諸課題の解決等に向けて、地区のマネジメントや全体最適化を図る考え方ですので、市街化調整区域の土地活用に直接結びつくものではないと考えます。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
60	<p>③【マスタープラン】</p> <p>P16 1-4-1 都市づくりの方向性</p> <p>新京成線連続立体交差事業については、令和元年に全線高架化が完了し、まちの分断や交通渋滞の解消が図られつつあります。今後は、関連側道、駅前広場などの整備、高架下の有効活用などを計画的に進め、鎌ヶ谷市の中心となる都市軸（新鎌ヶ谷駅・初富駅・鎌ヶ谷駅の3駅周辺と、その間を結ぶ一連の空間）の魅力を更に高め、鎌ヶ谷市のブランド力の向上を図る必要があります。</p> <p>【コメント】</p> <p>立体交差事業は渋滞緩和を目指して実施されたが、実際に鎌ヶ谷市内交通渋滞は、緩和の傾向はみられない。なぜなら、交通渋滞の原因は踏切ではなく、圧倒的な道路面積の不足によるものだからだ。片側2車線が鎌ヶ谷市内に入り1車線になるのだから無理もない。</p> <p>今後は、効果を生み出す道路施策に切り替えて、本来の渋滞緩和に取り組みなおす必要がある。住民の意識調査でもはっきりとその意志が示されている。</p> <p>都市軸と示している、初富駅・鎌ヶ谷駅周辺は、広場の位置、導入路の位置、用途地域に沿った土地利用、駅前通りの商業地の活用、更に、実現不可能な都市計画道路の廃止等、部分的ではなく、都市軸にふさわしい土地活用方針を立て直していくべきである。</p>	<p>鎌ヶ谷市は、国道464号、主要地方道3線（船橋我孫子線、千葉鎌ヶ谷松戸線、市川印西線）のほかに鉄道4線（東武野田線、新京成線、北総線、成田スカイアクセス線）が交差するため、慢性的な交通渋滞により、一部の車両は生活道路を通り抜け、通学路などに入り込み、市民生活に大きな影響を及ぼしています。</p> <p>このため、北千葉道路の整備を一日も早く実現することで、通過交通の流れを北千葉道路へ転換し、市内の交通渋滞を緩和するとともに、本市のまちづくりの中心である、新鎌ヶ谷、初富、東武鎌ヶ谷駅周辺の商業施設への移動がスムーズに行われるようにし、これにより地域の活性化が期待されるものと考えております。</p> <p>残る未事業化区間である鎌ヶ谷市を含む船橋市小室の国道16号間が開通すると、鎌ヶ谷市で初めてとなる高速道路が実現し、市川市の外かく環状道路まで10分程度で到着するなど、都心や成田方面への移動が大変便利になり、利便性の向上は計り知れないものがあります。</p> <p>また、沿道などの一連の立地空間を活かした商業や物流などの土地利用を誘導していくことで企業誘致を促進し、産業の活性化や雇用の創出が図られると考えています。</p> <p>都市軸については、引き続き、構成する拠点整備を推進するとともに、拠点相互の連携により魅力あふれる空間を構築することで、都市軸に相応しいまちの形成に努めてまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
61	<p>④【マスタープラン】</p> <p>P19 1-4-4 道路及び交通環境の変化に対応した道路・公共交通ネットワークの再構築</p> <p>道路については、都市計画道路整備プログラムに基づき計画的な整備を進めていますが、進捗状況などを踏まえながら、整備の方向性について継続的な検討が必要です。また、北千葉道路は市川・松戸において一部事業化するなど進展していることから、周辺の道路整備を一体的に進めていくことが必要です。</p> <p>公共交通については、鉄道の他に路線バス、コミュニティバスが運行されていますが、高齢化の進行や、東京10号線延伸新線の計画廃止などの状況の変化に応じて、公共交通のあり方について再検討することが求められます。</p> <p>【コメント】</p> <p>鎌ヶ谷市では、道路整備プログラム（2019年8月公表）を策定し、都市計画道路の整備の優先順位を行った。この手続きでは、道路整備によってどれだけの効果をもたらせるか、将来交通量の推計を基に、利便性を評価し、それが市民ニーズに合致しているかの検証を行い、庁内全組織が集まり、策定した重要な方針と理解する。</p> <p>この結果、短期整備区間、中期整備区間として示されたのは、新鎌ヶ谷西側地区を南下し、中沢を抜けて、市川の都市計画道路につながる、鎌ヶ谷市を南北に貫く都市計画が、優先路線であるとしている。これは、日々の激しい交通渋滞緩和を願う住民のニーズとも合致している。</p> <p>ところが、今回のマスタープランでは、市川まで抜けてこそ効果をもたらすこの道路が優先順位から消えてしまっていて、中沢地区の渋滞緩和策への方針が示されていない。この方針変更には合理的理由がない。2年前に策定した道路整備プログラムの方針に戻すべきである。</p>	<p>都市計画道路の整備の優先順位につきましては、全体構想において「都市計画道路整備プログラム（平成19年(2007年)策定）」の内容を変更するような位置付けは行っておりません。「2-3-2 道路整備の方針 ①計画的・体系的な道路網の整備」において、都市計画道路整備プログラムを踏まえて計画的な整備を進めることとして記載しており、また都市計画道路整備プログラムについても、平成19年策定時点のものから変更はありません。</p> <p>ご意見にあります、新鎌ヶ谷西側地区を南下し、中沢を抜けて、市川の都市計画道路につながる都市計画道路3・4・10号中沢北初富線は、3・1・1から3・4・7までの区間を市街地外郭幹線と位置付け、3・4・7から市川市境まで幹線連絡道路として位置付けております。また、鎌ヶ谷市都市計画道路整備プログラムでは、都市計画道路3・4・10号中沢北初富線は、区間を分けて整備優先順位を位置付けております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
62	<p>⑤【マスタープラン】</p> <p>P37 ②市街化調整区域の土地利用</p> <p>豊かな緑と水の保全を基調としますが、生活環境の維持・向上や地域コミュニティの維持と形成がされている区域では、必要に応じて将来的な都市的土地利用の転換を検討します。</p> <p>農地・樹林地・緑地ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域全域を、農地や樹林地をはじめとした豊かな緑の保全と活用を図る「農地・樹林地・緑地ゾーン」とします。 ・緑は、鎌ヶ谷市を特徴づける重要な要素の一つであるとともに、良好な都市環境の形成や災害時の防災機能を有することから、農地、樹林地、緑地等については、重要な資源として保全を推進します。 ・農地は、農産物の供給や観光農園等の機能のほか、良好な環境の保全や景観の形成、緑の確保等、多様な機能を有しており、この機能を最大限発揮するとともに、都市農業の振興を図るため、農地の有効な活用及び適正な保全を推進します。 ・既存の集落地や市街化が進行している地域は、生活環境の維持や向上、コミュニティの維持に必要となる土地利用を適切に図りつつ、無秩序な市街化を防止し、周辺の自然環境と調和した良好な環境の形成を図ります。 ・適切な土地利用の誘導を図るよう、市街化調整区域の土地利用方針や地区計画指定基準等について、必要に応じ検討します。 <p>【コメント】</p> <p>「豊かな緑の保全と活用」というが、鎌ヶ谷市の調整区域にある民間の緑とは、農家が耕作する農地であったり、耕作ができなくなった状態で草刈りをして維持されている農地をいうのであれば、これは「緑の保全と活用」に当たるのか疑問である。鎌ヶ谷市内の民地となっている緑、公共の緑を指定して、保全するルールと施策を打って、緑の保全と活用を実現して欲しい。</p> <p>「市街化調整区域の土地利用方針や地区計画指定基準等について、必要に応じ検討します。」という表現は、20年前のマスタープランにも記載されていたが、この20年間ガイドライン一つ作られずに放置されてきた。必要に応じて・・・という表現の必要とする考え方を具体ケースが描けるよう、踏み込んで示してほしい。</p>	<p>農家によって耕作、除草がされており、農地として維持されている土地については、本市を特徴づける重要な資源となる緑の一部であり、保全すべきであると考えております。また、こうした緑の保全や活用に関する具体の施策については、本方針と整合を図りながら策定される個別計画などにより実現されていくものと考えます。</p> <p>なお、市街化調整区域の土地利用方針や地区計画指定基準等については、地域住民の意向や宅地化の進行状況、北千葉道路の整備の具体化など、地域における状況の変化を踏まえながら、その必要性も含めて総合的に判断していくべきものと考えます。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
63	<p>⑥【マスタープラン】</p> <p>P38 森とスポーツ・レクリエーションゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南部地区は、農地、樹林地、緑地等としての保全に努めつつ、地域資源であるファイターズ鎌ヶ谷スタジアムとの連携強化を図るとともに、弓道場・アーチェリー場、市民の森等の施設を有効活用していきます。 <p>【コメント】</p> <p>中沢地区への意見回答を見ると、緑やファイターズよりも道路整備が突出して高い。狭い道路に通過交通で激しい渋滞を引き起こしている地区である。道路整備プログラムの通りの都市計画道路を優先して整備すべき地区である。この道路の用地確保への地元協力を条件に、森とスポーツをテーマとした地区計画を定めて、事業者の誘導など土地利用への道を開くべきである。</p>	<p>都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、まちづくりの大きな方向性を示すものです。そのため、個別の道路整備についての手法など、詳細を決定するものではありません。</p> <p>中沢地区は、道路整備と併せて、市街化調整区域として緑と水の保全を基調としつつ、既存の施設や地域資源の活用・連携により「森とスポーツ・レクリエーションゾーン」の形成を図ってまいります。</p> <p>道路の整備につきましては、都市計画道路整備プログラムや市実施計画に基づき、予算化など、事業の実施に向けた検討を進めてまいります。</p>	無
64	<p>⑦【マスタープラン】</p> <p>P38 都市的土地利用検討ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域のうち、都市的土地利用を検討する地域を「都市的土地利用検討ゾーン」とします。 ・新鎌ヶ谷駅や北初富駅の周辺については、無秩序な市街化を防止し、隣接する市街化区域と一体性のある土地利用を北千葉道路の整備の具体化のなかで検討していきます。 ・計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺は、広域交通の利便性が高い地区であり、企業が進出しやすい立地環境形成のための計画的な土地利用を検討し、産業の振興や誘致を図ります。 ・計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区については、まちづくりの方向性に応じて、農林業との必要な調整を図りつつ市街化区域への編入についても、必要に応じ検討します。 <p>【コメント】</p> <p>都市的土地利用検討ゾーンとして、新鎌ヶ谷駅や北初富駅の周辺、北千葉道路沿道、インターチェンジ周辺を地図上で示している。一方、広域的な目で鎌ヶ谷市の土地利用状況を見ると、新京成から北側全域、つまり、鎌ヶ谷市域の北側半分は、周辺市の市街地に囲まれた空閑地として、調整区域が広がっている。北千葉道沿道というような、狭い面積を対象として示すのではなく、大胆に、初富、佐津間、軽井沢一帯をすべて含めて、土地利用の対象ゾーンとしてとらえて、誘導策を展開していくべきではないか。</p>	<p>市街化調整区域につきましては、都市計画法に基づき、市街化を抑制すべき区域として定められているものです。無秩序な市街化の促進を防ぎ、農地や樹林地などを保全することで、都市の均衡あるまちづくりのために大きな役割を担っております。</p> <p>「鎌ヶ谷都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成28年3月千葉県策定）」においては、本市の市街化調整区域の土地利用の方針について、農地や樹林地の保全を図ることが基本として定められており、また、令和3年3月策定の「鎌ヶ谷市総合基本計画」においても、市街化調整区域は全域が「農地・樹林地・緑地ゾーン」として位置付けられ、緑は本市を特徴づける重要な資源として、保全を推進することとなっております。</p> <p>都市計画マスタープランについては、こうした上位計画に即して定める必要があり、全体構想においても、市街化調整区域の農地や樹林地、緑地等については保全を基本としつつ、その他地域に応じて適切な土地利用を図ることとしているものです。</p> <p>こうした中、全体構想では、市街化調整区域の中でも、計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺については「広域軸」の空間に含まれ、広域交通の利便性が高い地区であることから、企業が進出しやすい立地環境の形成を目指し、計画的な土地利用の検討により産業の振興や誘致を図ることとして、都市的土地利用検討ゾーンに位置付けたものです。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
65	<p>⑧全体を通しての意見 最後に、社会情勢変化を捉えたマスタープランの策定を希望する。 今回のマスタープランは、新鎌ヶ谷駅周辺と北千葉道路沿道の都市的土地利用を除けば、20年前のマスタープランをほぼ踏襲している。 しかし、東京都のゼロメートル地帯における水害予測、地震への危機感、コロナ禍におけるリモートワーク、郊外型居住志向、SDGsへの責務、なにより、北総鉄道の運賃引き下げ実現、北千葉道路実現の見通し等々、20年前から大きく社会情勢は変化している。この大きな変化を捉えたマスタープランを用意し、都心からの人・事業所の流れを確実に鎌ヶ谷市に受け入れる対応策に舵を切るべきだ。 以下は、市内不動産事業者からの訴えを記載する。正に現場から見える生の声である。鎌ヶ谷市として目を背けず受け止めて、施策に組み立てて欲しい。 「鎌ヶ谷市特に新鎌ヶ谷地区は移住希望者の人気が高い、特にマンション購入者であるが供給が無い(用地が無い)ので客離れになっている。人口増加、商工業の発展、企業誘致には都市計画の見直し(調整区域の線引き変更と用途地域の緩和)が必須である。更に都市基盤の整備(主に道路整備)が不可欠。 鎌ヶ谷市の農家は開墾時大変な苦勞をして農地を残し広げ、自らの生活の為広げてきた。又、子孫が生活出来るよう残してきた。が、新鎌ヶ谷地区の農家は区画整理が始まり、先見があれば宅地換地して事業化にした農家があり(勝組?)。 片方、農家を続けたければ市外に代替地を買い農地を続けている(同じ後継者の格差)。何にしても先代が残した土地を減らすのでは無く、農地として更に広げるか、又は土地活用し次世代へ残して行くのが後継者の仕事である。新鎌ヶ谷の開発が進むに従い畑、梨は廃業し宅地化し、事業化有効活用したいのが本音である。」</p>	<p>都市的課題や社会潮流の変化など、市が置かれている現状を把握しながら、都市計画マスタープランの検討、策定を通じ、計画的にまちづくりを進めていきたいと考えます。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
66	<p>・ 鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン(以下、都市マス)には、鎌ヶ谷市(以下、市)が近隣他市との相違、あるいは唯一無二の特質を描いて、市民が住みたい街、住み続けたい街、そして他市から訪れたいと熱望される街へと進化していく姿を将来像として、その方向付けを描いていただきたい。そのような街の状況下で、市民がどのような日常生活を送ることが出来るのかを、そして、子供たち、若者、中年、高齢者など多世代が共存共生し、魅力に満ち、相思相愛の日々を過ごすことができる、そんな街づくりへの第一歩としていただきたい。</p> <p>鎌ヶ谷市に住んでいると言え、地理的位置も容易に頭に浮かび、多くの秀でたものがすぐに脳裏を駆け巡り、そう羨ましいねと言われるほどの街へと変貌を期待したい。</p> <p>ここでは、他の市町村に視察をしてほしい、視察、参考にしたくなる、SDGs に準拠した施策並びに事業が、盛りだくさんの発信源になるような方針を描いて欲しい。</p>	<p>全体構想や今後策定を進める都市計画マスタープランが、市の都市計画の基本的な方針として、今後のより良いまちづくりに繋がるものとなるよう、進めてまいります。</p>	無
67	<p>・ 市民が街づくりをするのだという事で進めていく事から、日夜を問わず、市民、地域に出向いて車座の中、地域住民と多くの勝手な意見、考えを議論し、その中の本質的な課題を抽出し、それへの解決を導き出していく基本的な姿勢が必要ではないでしょうか。</p> <p>当事者意識を持たない他人事のように、切迫感、緊張感を持ち合わせていないささやかな議論の中では、必要とされる市民との協働でという言葉が絵にかいた餅のように見えてくると思います。</p>	<p>全体構想の作成にあたっては、市民3,000名を対象としたアンケート調査の実施や、市内各地域の代表の方を含めた策定委員会での協議・検討、また、本パブリックコメントと同時に開催したオープンハウスなど、皆様からご意見を頂戴する機会を設けてきたところです。</p> <p>今後も、こうしたご意見や、策定委員会における協議・検討を踏まえながら、都市計画マスタープランの策定を進めてまいります。</p>	無
68	<p>・ 平成15年度策定の都市マス(以後、前回都市マス)に描かれた将来都市像、その方針がどのようにその描いた姿で今日を迎えているのでしょうか、それら結果が検証、評価されているのかどうかが見えていません。評価の結果、自問自答、反省点を踏まえて、改めてこの都市マスではこのような姿、方針を描きましたというくだりが必要と考えます。</p>	<p>全体構想の序-1 鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン改定の目的(1ページ)において、平成15年策定の鎌ヶ谷市都市計画マスタープランに基づき進められたまちづくりの概要を整理し、これまでのまちづくりを基盤に、さらなる飛躍を目指したまちづくりを着実に進めることを目的としている旨を記載しております。</p> <p>また、1-2-4都市整備の現状と課題(12ページ)や、1-4都市づくりの方向性(16ページから20ページ)においても、これまでに進められてきた都市整備について整理するとともに、社会潮流やまちづくりの状況の変化を踏まえ、今後のまちづくりの方向性について記載しております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
69	<p>・新鎌ヶ谷地区(拠点)、鎌ヶ谷地区(拠点)に前回の都市マスなどに思い描かれた賑わいがあると確信できますか。現状、青空の下、ゆったりした歩道を人が歩いていません。楽しくそぞろ歩きしながらショッピングが出来ていますか。お店の内外で楽しい会話が弾んでいますか。軽やかな気分をもたらすBGM が流れていますか。色鮮やかなメッセージフラッグがたなびいていますか。歩いて新たな発見を生む景観になっていますか。</p> <p>新鎌ヶ谷街づくりガイドラインなどの幾多の小冊子で提案されてきたり、鎌ヶ谷地区では都内某所に視察に行ったり、多くの議論が交わされ、電線の地中化埋設を行い、歩いて楽しい街づくりを行ってきているはずで。ところがどうでしょうか。今後、このような地区の状況から脱却するために、市民などに楽しめて賑わいを提供する場として、どのような姿が可能なのでしょうか。そこを讀んでみたい。</p>	<p>全体構想の2-1-2土地利用の配置方針（35ページ）に、広域交流拠点として位置付けている新鎌ヶ谷駅周辺については「行政機能や、広域的な交通の利便性を活かした商業・文化・情報・娯楽など多様な機能が複合的に集積する躍動感と魅力あふれる地区として、市民生活の充実とにぎわいの創出を図ります。」と記載しております。また、地域商業拠点として位置付けている鎌ヶ谷駅周辺については「地域の商店街等を活かした駅周辺の良好な環境の充実を図ります。」と記載しております。</p>	無
70	<p>・北千葉道路関係については『一般国道 464 号北千葉道路が市川・松戸において一部事業化されるなど、事業に合わせたまちづくりの展開が望まれています。』など、この都市マスの文章のあちらこちらで言い回しの違いがあっても、多く散見出来ます。これからの時代、社会がどのように変貌を遂げていくか予測が困難な折、今後この計画の先は不安定となり兼ねません。</p> <p>そこで、この北千葉道路の事業化にあわせてという、上位、他人頼みではなく、市独自に先行事業として、沿線ではこのように土地利用していくことが今後の市の生命線だという強い意気込みをもって、積極的に取り組むべきことと考えます。</p> <p>大都市東京の直近であり、成田空港からでも特急で35分程度である地の利を生かし、活力ある地とするために、景気に左右される業種の民間企業誘致ではなく、かつては稲作をも行っていた農業地であったことから、農を中心とした都市農業一大ファーマーエリアとし、商業地区の新鎌ヶ谷をコアとして、隣接する市制記念公園や通称栗野の森の緑、大津川支流の水辺空間を、そして北総線沿いの新・旧の緑道などを、堅固なネットワークで結び、子供から若者、そして高齢者まで一日有意義に過ごせるスーパーコンプレックスランドは如何でしょうか。更に、現在でも利用されている社会的資源である福祉、医療、リハビリもお仲間にもってこいではありませんか。</p> <p>この都市的土地利用検討ゾーンの一部は明治から昭和の初めまで一時皇室の御料地にもなっていて、歴史的価値も十分あります。</p>	<p>本市の今後のまちづくりには、令和3年1月に都市計画変更された北千葉道路の進展が必要不可欠です。これを踏まえ、市街化調整区域の中でも、計画されている北千葉道路の沿道やインターチェンジ周辺については「広域軸」の空間に含まれ、広域交通の利便性が高い地区であることから、企業が進出しやすい立地環境の形成を目指し、計画的な土地利用の検討により産業の振興や誘致を図ることとして、都市的土地利用検討ゾーンに位置付けているところです。</p> <p>ご提案いただいた具体の事業内容等につきましては、関係部署と共有し、今後のまちづくりの参考とさせていただくとともに、北千葉道路の整備の具体化など、関連事業の進捗を見据えながら検討を進めて参りたいと考えます。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
71	<p>・初富駅地区(拠点)には文化施設、公共施設、公益施設などがそれぞれまったく関連なく点在している。さらに街のシンボルとしてケヤキの大木やイチョウ、タイサンボクが残された駅前広場が輪をかけてそっぽ向いた位置に計画されています。その広場へのアクセス道路が生活道路、通学路を拡幅して車を呼び込むように計画されていますが、歩行者に飛び込む悲惨な事故が多発している昨今、これらの計画は住民や子供たちの安全を脅かしてまでと言わざるを得ません。鎌ヶ谷の文化を背負う将来像として、図書館、郷土資料館、中央公民館、きらりホール、駅前広場、公共駐車場・自転車置き場を有機的に関連づければ、近郊自治体にはないほどの文化施設などが一堂に会した広々とした素晴らしいアート・カルチャーエリアとなり、市民にとっては文化の香りを満喫でき、鎌ヶ谷を語るに足りる誇りとなるでしょう。</p> <p>近場には、国指定史跡捕込や野間土手があり、明治2年建立のイチョウ、クスノキなどの大木を鎮守の森とする初富稻荷もあります。歴史的遺産も豊富です。</p>	<p>初富駅周辺につきましては、新鎌ヶ谷駅周辺から東武鎌ヶ谷駅周辺を南北に結ぶ都市軸の中間の核として、また、既存の商業、きらり鎌ヶ谷市民会館、郷土資料館や図書館など文化施設を活用し、活気に満ちた地域の文化にふれることのできる地域商業拠点の形成をこれからも目指していきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	無
72	<p>・北初富地区(拠点)が想定されている近隣商業地区に、今計画されている駅前広場がどれほどの役割を果たすのでしょうか。特に広場への侵入は、県道に接しながら、栗野方面に走行する生活道路(北千葉道路が出来ますと現状のような栗野方面への通行はできない道路になってしまう)から新規のアクセス道路を通ってとなっていますが、これら道路が、それら沿線が近隣商業発展に寄与するのでしょうか。また、この広場には、この都市マスでは新鎌ヶ谷からの緑道との関係も検討されていくとはいますが、現時点では何の連携もなく、広場の計画は進んでいこうとしていませんか。</p>	<p>全体構想の2-2-2市街地整備の方針(42ページ)に、「北初富駅周辺地区は、東京10号線延伸新線跡地を緑道などにして有効活用を図るとともに、駅前広場を整備し、市民生活の利便性の向上やサービス機能の充実を図ります。」と記載しております。</p> <p>緑道の整備方針等の検討につきましては、駅前広場の計画と整合を図りながら進めてまいります。</p>	無
73	<p>・この2つの駅前広場はともに、広場あるいはアクセス道路には幹線道路県道千葉鎌ヶ谷松戸線から日常の生活道路を右に行ったり、左に行ったりとハンドルを切らざるを得ず、幹線道路から直接進入する事できませんので、市民、地域にとって利便性を得られないのでありませんか。それ以上に車の侵入で交通事故の発生が地域住民の日常生活圏で安全性を脅かしませんか。</p> <p>十数年もかけ、延びに延びた新京成線連立事業工事がようやく完了して、すでに3年を経とうとしていますが、今だに駅前広場の予定地だけが未整備のまま先が示されないまま、さて今後いつまでにその姿を現すのでしょうか。</p>	<p>初富駅前広場及び北初富駅前広場の整備については、令和8年度の完成を予定しており、駅利用者の利便性の向上と安全の確保に努めてまいります。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
74	<p>・『新京成線連立事業完了で、まちの分断や交通渋滞の解消が図られつつあります』とあります。</p> <p>まちの分断がどのように、また交通渋滞がどのように、解消されてきているのでしょうか。今回のアンケートからも分かります様に、これまでのアンケート結果と同様に幹線道路、生活道路の件が1位、2位を占めていることは何を意味しているのでしょうか。この事業で踏切が除去されれば、交通渋滞は解消されると期待を持たされたはずですが、何ら変わっていない。</p>	<p>令和元年度の新京成線全線高架化に伴い、市内の多くの踏切が除却されたことで、踏切による渋滞は解消されたと考えております。</p> <p>引き続き、市内の道路整備を進め、渋滞の改善に努めてまいります。</p>	無
75	<p>・『鉄道の連続立体交差事業や北千葉道路等の整備に伴う、計画的な市街地整備や企業誘致に、市民や市民団体、民間事業者がそれぞれの役割のもとで、連携・協力しながら取り組みます』とあります。</p> <p>ここで言います市民団体とはどのような団体でしょうか。また、それぞれの役割のもとでは、どのような役割でしょうか。また市民らが取り組みますとは何を取り組むのでしょうか、市民に知らされないまま、また合意がないまま、特に市民が取り組みますと、いったいどういう事でしょうか。</p> <p>ところで、計画的な市街地整備とは土地区画整理事業を意味するのでしょうか。</p>	<p>想定される市民団体としては、地域でまちづくり活動に取り組むNPO法人やボランティア団体などが考えられます。</p> <p>また、市民が取り組む内容としては、こうした地域におけるまちづくり活動や、アンケートや社会実験を通じたまちづくりへのご意向の反映、地権者としてのご協力などが考えられます。</p> <p>なお、ここでいう計画的な市街地整備とは、土地区画整理事業など特定の事業手法に限定するものではなく、市街地を計画的に整備する、計画的にまちづくりを行うことを意味しております。</p>	無
76	<p>・『中央一丁目地区や鎌ヶ谷五・六・七丁目地区は、無秩序な市街化の防止や住環境の改善のため、地域の意向を踏まえながら、周辺地区と一体的な土地利用や今後のまちづくりの方向性について検討します。』とあります。この内容は前回の都市マスにもありませんか。</p> <p>無秩序な市街化とは、また住環境の改善のためとは、具体的に示してください。また地元の意向を踏まえてと云うことですが、どのような意向なのでしょう。</p> <p>市街化調整区域を指しているのではないかと思います、その市街化調整区域から市街化区域に用途地域の変更のうえ、街づくりという名の下で土地区画整理事業への検討を意味しているのでしょうか。このような考えは前回の都市マスでも伝えられていると思います。</p>	<p>無秩序な市街化とは、例えば道路等の都市基盤整備がないままに宅地化が進んでしまい、スプロール的な市街地が形成されてしまうことなどを指しています。これに関連し、住環境の改善とは、例として体系的な道路整備やオープンスペースの確保等による良好な住環境の形成などが考えられますが、こうしたまちづくりには、地域の皆さまのご意向を踏まえた方向性の検討が必要であるとの考え方を示したものです。</p> <p>なお、現時点では、まちづくりの手法を土地区画整理事業に限定するものではありません。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
77	<p>・今後の道路整備においては市民生活の利便性を向上させるということが第一の目的と考えられます。そうしますと、県道8号線通称船取線が北千葉道路で南北歩行、通行、走行の遮断が決定されていると聞きますが、地域の利便性の向上とは真逆です。</p> <p>同様に市道4号線及びその周りの市道も遮断され、現在の利便性が損なわれてしまいませんか。さらに、頭上を覆い、視界を遮る高架橋高速道路を含んだこの巨大な100Mもある北千葉道路によって、小さな街である鎌ヶ谷市を南北に分断し、そこに利便性の格差を生みませんか。船取線の遮断で、市内南北通過車両は船取線同様片側1車線のバイパス線「3・4・5号線」に回るという事ですが、最近の「3・4・5号線」の各交差点では渋滞が常態化しているところ、バイパス線と言われてもこの車線数からみても船取線の受け皿になり得ず、輪をかけてその渋滞の激しさを高め、渋滞を少し東側の住宅街に移動させるだけではありませんか。ところで、市内船取線沿線の路面店は市内通過車両での利用があるからこそ繁栄できていると思われるが、遮断が確定すると同時に、閉鎖・移転して、店舗の空洞化が始まり、沿道はどうなりますでしょうか。</p>	<p>No13と同じ回答となります。</p> <p>北千葉道路の未事業化の西側区間においては、平成25年度に国・県・沿線市で構成された北千葉道路連絡調整会議により計画策定に向けた、検討、協議、調整が進められ、早期整備に向けて平成30年1月から都市計画の変更手続きとして、環境影響などの調査として環境アセスメントや、都市施設等の位置や規模などの概略計画の立案として構想段階評価書が取りまとめられ、市民の皆さまの意見を聴く場、機会を設けた上で令和3年1月に都市計画が変更されたところです。</p> <p>鎌ヶ谷市は、国道464号、主要地方道3線（船橋我孫子線、千葉鎌ヶ谷松戸線、市川印西線）のほかに鉄道4線（東武野田線、新京成線、北総線、成田スカイアクセス線）が交差するため、慢性的な交通渋滞により、一部の車両は生活道路を通り抜け、通学路などに入り込み、市民生活に大きな影響を及ぼしています。</p> <p>このため、北千葉道路の整備を一日も早く実現することで、通過交通の流れを北千葉道路へ転換し、市内の交通渋滞を緩和するとともに、本市のまちづくりの中心である、新鎌ヶ谷、初富、東武鎌ヶ谷駅周辺の商業施設への移動がスムーズに行われるようにし、これにより地域の活性化が期待されるものと考えております。</p> <p>残る未事業化区間である鎌ヶ谷市を含む船橋市小室の国道16号間が開通すると、鎌ヶ谷市で初めてとなる高速道路が実現し、市川市の外かく環状道路まで10分程度で到着するなど、都心や成田方面への移動が大変便利になり、利便性の向上は計り知れないものがあります。</p> <p>また、沿道などの一連の立地空間を活かした商業や物流などの土地利用を誘導していくことで企業誘致を促進し、産業の活性化や雇用の創出が図られると考えています。</p>	無
78	<p>・市の街づくりにどの様に自然環境を特化させるか。自然環境を結ぶ水と緑のネットワークに、歩道・散策路とのネットワークも絡めて、三位一体で図るべきと考えます。更に、各地域にある歴史的、文化的資源を、散策ネットワークの中に組み入れ、国登録有形文化財の今後の扱い同様、保全だけでなく、広く利活用を図られることが市の保有する財産として生かされ方だと考えます。</p>	<p>緑と水のネットワークにつきましては、河川、水路及び都市計画道路等の道路植栽により緑の拠点を相互に結び付けることでネットワークを形成するものと考えております。</p> <p>また、文化財等の活用については、全体構想の2-5-2福祉・学習のまちづくりの方針（59ページ）において、「市に存する全ての文化財を、市の魅力を発信する地域資源として捉え、保存・活用に取り組みます。」と記載しております。市では、「ふるさとかがや散策まっぷ」という文化財の散策マップを発行しており、市内の文化財（国史跡、市指定文化財等）の普及に努めております。</p>	無

パブリックコメントの意見及び市の回答一覧

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
79	<p>1 鎌ヶ谷市を通る、国の指定緊急道路（国道464号） プラスα 鎌ヶ谷市を縦断する県道船取線（県道8号線）を鎌ヶ谷市準指定緊急輸送道路として整備する。（出来る場所から片側2車線にしていく。）</p>	<p>緊急輸送道路は県が指定しており、主要地方道船橋我孫子線（県道8号線）は緊急輸送道路1次路線として定められております。</p>	無
80	<p>2 緑あふれる持続可能なまちづくり 船橋市のアンデルセン公園の様な施設の誘致をするか、鎌ヶ谷市独自で作る等をして緑豊かな、老若男女が癒される公園（有料でも）を作る。</p>	<p>全体構想の2-4-2緑と水のまちづくりの方針（52ページ）において、「公園は、規模・機能分類に応じ、計画的な整備に取り組みます。」と記載しております。 ご意見の内容につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	無
81	<p>3 自転車専用レーンの設置 船取線バイパス（グリーン通り？）での自転車専用レーンの整備</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3交通体系整備の方針（48ページ）に、「安全で快適な自転車利用環境の形成を目指します。」と記載しております。 平成30年度に歩行者や自転車利用者の安全な通行環境や市民生活の利便性向上のため、道路整備などの際に、安全で快適な自転車利用環境の確保を行っていくための指針として鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画を策定いたしました。この計画に基づき整備を推進してまいります。</p>	無
82	<p>4 通学路の整備 北部小学校の通学路の整備と見守りの拡充 ①船取線を横断する西佐津間等からの通学生徒の安全と見守り。</p>	<p>ご意見の内容については、全体構想の2-3交通体系整備の方針（48ページ）に、「交通安全対策に係る啓発、施設整備、保全に向けた対策を行います。」と記載しております。 西佐津間から主要地方道船橋我孫子線を横断する通学路は令和元年度に道路管理者・警察・学校・教育委員会・PTAで合同点検を実施し、車両に対する注意喚起の看板を設置しました。併せて、鎌ヶ谷市教育委員会では児童生徒の下校時刻を対象に児童生徒安全パトロール事業を実施しております。 今後も、こうした取組みを通じて、通学路の安全確保に努めてまいります。</p>	無