

## 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4年8月2日（火）から令和4年8月31日（水）

2 意見数 62名、32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.1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>都市計画道路については、所与の前提として変更しないような記載の印象を受けますが、社会経済環境の変化を受けて現実的かつ柔軟に計画を見直すことをマスタープランに明記した上で、実際に柔軟な見直しをして頂きたいと思います。</p> <p>細かくはマスタープランでの議論ではないとは思いますが、一例として以下のような検討をすべきではないかと考えます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 計画上、初富交差点から分岐する市道3・4・6号は県道千葉鎌ヶ谷松戸線を残したまま整備することは今後も実質的に実現困難と思われるため、代替的に3・4・8号と接続して県道と交差する形に変更してはどうか？</li> <li>2. 大仏交差点よりも北東側の、木下街道と風間街道の分岐路付近、およびその手前の東鎌ヶ谷3丁目方面へのバス路線のある道路の交差点（信号無し）が重なるエリアの渋滞が特に激しい。また、交通量の多い木下街道に鎌ヶ谷大仏駅前の踏切が今後も残ることも問題。このため、市道3・4・3号を東に延長して新京成線を立体交差した上でこの大仏交差点北東地点に接続し、一体的に交差点を改良してどうか？</li> <li>3. 新鎌ヶ谷駅付近の渋滞緩和のため、市道3・3・16号は、東に延長して3・4・6号と接続すべき。西側方面への延長も望まれるが、新鎌ヶ谷駅西側の開発計画策定の中でこれを検討すべき。</li> </ol>	<p>都市計画道路の見直しは、「千葉県都市計画道路見直しガイドライン」にも「交通需要の変化、まちづくりの方向性の変化への対応」とありますように、本市においては、北千葉道路の今後の具体化に伴い、道路ネットワーク等を検証する必要性が生じた場合など、ご提案内容も含め見直しについて検討していくものと考えております。</p> <p>本件については、ご意見のとおり、都市計画マスタープランにも明記した上で、今後検討に取り組んでいくことが望ましいと考えますので、鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン（案）45ページに、次のとおり追記いたします。</p> <p>・長期未整備都市計画道路については、交通需要の変化や、まちづくりの方向性の変化への対応など、必要が生じた場合は見直しを検討します。</p>	有
2	<p>県道船橋取線を遮断しないでください。遮断はさらなる交通渋滞を招き、鎌ヶ谷中心部の衰退につながりかねません。</p> <p>いろいろと工夫の余地はあると思います。よろしくお願いします。</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>	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
3	<p>船取線は本線とバイパス線両方とも利用可能へと変更を求める意見</p> <p>P50 交通体系整備方針図をみますと、県道船取線が、464号線との交差点で遮断される方針となっています。この将来の姿が公表されることで、鎌ヶ谷市の中心商業エリアの価値は大きく損なわれます。これまで、船取線を軸に形成されてきた都市軸を壊してしまいます。</p> <p>南北主要路線である船取線は、本線とバイパス線両方とも利用可能にしてください。中央消防署前交差点では将来にわたって船取線直進を現状のまま維持してください。今後設置するバイパス線に関しては、平面交差がダメであれば、立体交差を前提に、464号線交差点の在り方を検討し直してください。</p> <p>(理由)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 北千葉道路一般部によって船取線が左折だけで直進できなくなる計画はとりわけ新鎌ヶ谷エリアの商業施設の将来にかげりを感じさせ、不利益をもたらします。</li> <li>2. 船取線遮断によって、船取線からバイパスに移ろうとする車両は、住宅地を抜け道として利用し、市民生活は危険にさらされます。</li> <li>3. 鎌ヶ谷警察署前は、バイパス利用の車両で常に渋滞します。</li> <li>4. バイパス線に車両が流れ込むことで、バイパス沿線に暮らす市民には危険が増します。</li> <li>5. バイパス線では、丸山アンダーパスは降雨時冠水しやすく、稲荷西交差点は渋滞で動けなくなっています。船取線を新鎌ヶ谷で遮断することにより、バイパス線に負荷が増し道路網は現状より弱体化します。</li> </ol>	<p><u>No.2と同じ回答となります。</u></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>	無
4	<p>不要な公園の民間への払い下げ</p> <p>市内の住宅地で、公園と呼ぶには極小面積の土地が散見されます。小生の自宅近隣にもそういう土地が多々あり、土地活用の面でも、維持管理費の面でも強く無駄を感じます。また、維持管理も十分ではなく、たまに市の委託を受けたとおっしゃる方が整備をされているようですが十分とは言えません。</p> <p>さらにこれら極小公園は表通りから直接見えない住宅の影となる場所にあるため、非行防止や防犯の側面からもリスクしかないと感じております。</p> <p>これらの無用な土地を民間に払い下げ、コストとリスクの低減をなさったら宜しいのではないかと思います。ご提案差し上げました。</p> <p>前向きに検討いただくと大変ありがたく存じます。</p>	<p>ご意見の内容につきましては、2-4-2緑と水のまちづくりの方針（52ページ）において、「住宅地内などに点在する暮らしに身近な公園や緑地は、それぞれの地域のニーズにあった活用や再整備を検討します」と記載しているところです。ご提案につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	無

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
5	<p>意見：県道船橋我孫子線（以下、「船取線」）が、北千葉道路と並行整備される国道464号線との交差点（中央消防署付近）において直進出来るよう、交通体系整備方針の変更を求める。</p> <p>趣旨：船取線の六実我孫子方面への直進が不可能になることに伴い、現状でも渋滞が発生しているバイパス線の交通量が更に増加することによる一層の渋滞悪化と常態化及びそれに伴う周辺生活道路への悪影響が懸念されるため、それを緩和するために、交通体系整備方針図にある県道船橋我孫子線（以下、「船取線」）が、北千葉道路と並行整備される一般道との交差点（中央消防署付近）において、左方向に迂回することなく六実、我孫子方面に直進できるよう、整備方針の変更を求めるものである。（船取線とバイパス線の二本立てによる通行車両の分散化）</p> <p>船取線の六実我孫子方面への直進通行を残しつつ、バイパス線の整備を図ることが、鎌ケ谷市における、特に南北方向の主要交通路となる両道路の天災地変、交通事故等による通行遮断などに対す抗堪性を高め、また、交通量の分散による円滑な交通状況の具現化を図ることが出来、結果として、市民生活への影響を低く抑え、利便性の向上に資することが出来る。</p> <p>提案理由：① 既に、現状においてバイパス線では、船取線とバイパス線を東西方向に接続している複数の市道や県道八千代松戸線などとのバイパス線上の交差点各所（特に、稻荷前三叉路、稻荷西交差点、丸山一丁目交差点及び丸山三丁目交差点では、交差点周辺部及びそれらの交差点間で日常的に渋滞が発生している。（⇒ 現在のバイパス線は、現在の船取り線の直進が分断されて通行車両がバイパス線を利用するようになった場合、道路仕様上（構造的に）十分なキャパシティを保有しているのか否か、市として把握しているのか？）</p> <p>② また、バイパス線に接続する信号のない市道（生活道路）からバイパス線に出ようとすると、複数回信号待ちをし、通行車両の途切れるのを待たなければならないことが日常的に発生しており、過去にはその交差点で通行車両による死傷者の出る交通事故も発生している。（⇒ バイパス線に接続している生活道路の交通量の把握及び計画完成後を、市としてどのように見積もっているのか？）</p> <p>③ 更に、バイパス線に接続する道路幅の狭い生活道路を抜け道として利用する車両が多く、生活道路上での渋滞や沿線住民及び通勤通学等の歩行者が危険にさらされる事態が日常化している。将来にわたって、抜け道として生活道路を利用する車による通学時児童や歩行者に対する死傷事故の防止に資する。⇒ バイパス線に接続している生活道路の交通量の把握及び計画完成後をどのように見積もっているのか？</p> <p>④ 丸山1丁目と丸山3丁目交差点間にある丸山アンダーパス（新京成線ガード下）は、災害ハザードマップにも掲載されているとおり、大雨時の冠水（浸水）が予想されており、一旦冠水が発生した暁には、バイパス線両方向の交通が遮断され、船橋、六実我孫子方面に向かう車両は、迂回路となる船取線に向かい、国道464号線との交差点（中央消防署付近）では、大渋滞が予想される。</p> <p>⑤ 一方、P50 交通体系整備方針図によれば、船取線が国道464号線との交差点（中央消防署付近）で遮断され、六実、我孫子方面へ通行する場合は、交差点において一旦左折し、東武鉄道線路の手前で千葉ニュータウン方面に転回して船取線との交差点に戻らなければならない、円滑な直進通行が不可能となり、わざわざ直進通行を遮断する利点があるように思われない。</p> <p>⑥ 当該交差点における円滑な直進通行が妨げられることにより、六実方面に直進する多くの車両がバイパス線に流れ込むことにより、バイパス線の通行許容量を超過する恐れが大である。</p>	<p>No.2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ケ谷、初富、東武鎌ケ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>	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
6	<p>その他（提案①）： 現居住地に住み始めた平成6～7年頃に比較して、稲荷西交差点から先（警察署方面）の道路が通行可能になった後のバイパス線の交通量は、格段に増加している。しかも大型車両の増加が顕著であるため、今後定期的にバイパス線の交通量の調査を実施し、交通量の把握、交差点における通行車両の動向、生活道路との接続部における信号機設置の必要性検討など、都市計画（都市政策）に反映して貰いたい。</p>	<p>ご意見の道路は、都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線で、鎌ヶ谷市都市計画マスタープランにおいて、市街地外郭幹線として位置づけられ、新鎌ヶ谷、初富、鎌ヶ谷駅周辺を中心市街地の発生集中交通を円滑に北千葉道路などの幹線道路へ誘導するとともに、県道船橋我孫子線などの幹線道路の渋滞緩和を目的として、計画・整備されています。</p> <p>ご提案にあります、交通動向の調査や信号機の設置など、必要な安全対策については、警察や地域の皆さまのご協力を得ながら取り組んでまいります。</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>その他（提案②）： 北千葉道路高架化、国道464号線の市川方面への延伸計画及び、船取り線の六実我孫子方面への直進通行の分断計画は、鎌ヶ谷市にとって最善の方策なのか。以下の理由から、見直し再検討を要望したい。</p> <p>（理由①） そもそも、鎌ヶ谷市の市域面積は、周辺自治体の中で最も狭く、市内の多くの公共施設及びその周辺の整備状況を見ても図書館はじめ全てがこじんまりとしており、駐車場も満身に整備されていない。例えば、鎌ヶ谷駅及び新鎌ヶ谷駅のロータリーも面積が狭く、通勤通学時間帯及び降雨時などは、何時も送迎車両で混み合っており、二重駐車や公共交通機関の停車場所などに駐車する違法駐車も常態化している。</p> <p>この様に、市道も狭い道路がおおく、公共施設及び駅前ロータリー等の駐車スペースも狭くて、前述のとおり出退勤時間帯には渋滞や違法駐車などが常態化している。</p> <p>この様な現状において、更に地上に市域を東西に横断する道路の建設及び船取線の直進通行を分断をすれば、この道路に接続する接続道路などを整備するためにさらなる用地が必要となり、市の面積の多くを占める農地の減少につながり、市の特産物である「鎌ヶ谷梨」の生産高の減少や都市近郊農業の形態及び沿線住民の生活にも少なからず影響を与える。</p> <p>結果として、将来的に鎌ヶ谷市の有り様に多大な影響を与え、最悪の場合には周辺自治体に飲み込まれてしまう危険性ははらんでいる。</p> <p>（理由②） ロシアによるウクライナへの暴虐な侵略により明らかなように、道路や橋は人流、物流、公共交通機関など市民生活にとって極めて重要な社会資本であることが明瞭である。</p> <p>鎌ヶ谷市に所在する海上自衛隊下総航空基地は、我国防衛上も南関東大震災など大規模災害発災時における救助活動の拠点となるなど防災上も極めて重要な社会インフラで有り、基地周辺道路の円滑な交通及び抗堪性の確保は、考慮しておく必要がある。</p> <p>また、成田空港と都心を結ぶ重要な物流道路などと期待される北千葉道路は、平時における経済活動においても、我国が侵略されたときにも極めて重要なインフラであることを考慮すれば、抗堪性の高い道路構造としておくことが肝要である。</p> <p>（参考事例） 原爆により市街地が壊滅した広島市において、戦後復興の際、時の広島市長の英断によって、市街地を東西に横断する幅員100メートルの道路が建設された。現在の平和大通り、通称百メートル道路である。建設当初は交通量も少ないのにこんな大きな道路を作って等と批判も大きかったそうであるが、道路が持っている防災上の利点、すなわち防火帯としての有用性に着目した市長の英断であった。今や、多くの車両が市民生活、経済活動などに利用され渋滞が起きるほどである。幸いにして防火帯として機能した実績はないようであるが、道路の多機能性にも着目した建設計画当時の市長の将来を見通した英断、及び具現化に取り組んだ市職員には見習う点が多い。</p> <p>（広島市の市街地を俯瞰してみると、市街地は南北方向には幾つもの大きな川により分断され、東西には百メートル道路によって二分されているのが良く分かる。）</p>	<p><u>No.2と同じ回答となります。</u></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>	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
8	<p>意見1 千葉北道路と一体的な街づくりの要望</p> <p>千葉北道路の整備と併せて沿道街づくりを検討すべきと考えます。完成後は市内で一番の交通量を有する道路となるでしょうから、沿道土地利用が非常に重要になります。無秩序なロードサイドショップが並ぶことがないように、開発を誘導していくべきと考えます。</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は、38ページに記載のとおり、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>	無
9	<p>意見2 新鎌ヶ谷駅西側エリアの開発</p> <p>千葉北道路の整備にあわせて、都市計画道路3・4・10号線、3・1・2号線などの整備もあわせて計画することになるかと思いますが、その中で、下記図面の赤枠で囲った新鎌ヶ谷駅西側の市街化調整区域を市街化編入させて土地区画整理事業等による街づくりをすべきと考えます。その際、定住人口を増やすために住宅街はもちろんです。北千葉道路沿道については、商業や物流・製造業などの土地利用を検討することで市の発展に寄与すると考えます。</p> 	<p>ご意見にあります地域は、84ページの「都市的土地利用検討ゾーン」において、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くこととしており、広域交流拠点の一翼を担う地域として、まちのにぎわいにつながるまちづくりを、市民や民間事業者と協力しながら進めていきたいと考えております。</p> <p>なお、市街化区域の編入については、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、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必要に応じ検討することとしております。</p> <p>新鎌ヶ谷駅西側地区につきましては、令和3年度に土地利用の方向性等に関してとりまとめた「新鎌ヶ谷駅西側地区基本構想基礎調査」を実施しております。今後につきましては、北千葉道路の事業化など新鎌ヶ谷駅西側地区周辺の状況を見定めながら、基本構想等の策定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
10	<p>意見3 千葉北道路の地下化要望</p> <p>千葉北道路自動車専用部の鎌ヶ谷市内区間は高架による整備と伺っております。騒音や日影等の環境影響を考慮して、地下化による整備を国土交通省・千葉県へ働きかけ願います。</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。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
11	<p>意見4 県道船橋我孫子線と千葉北道路交差部の形状</p> <p>県道船橋我孫子線と千葉北道路の交差部は十字交差ではなく、左折しかできない形状になると聞いております。バイパスとの交差点間距離が近いことと添付図面の赤丸部分の交差点が渋滞することからの計画かと思いますが、市内有数の商業集積地域が幹線道路へ接することがなくなるため、当該部についても十字交差化を要望します。複数の道路に交通を負擔させるほうが、渋滞緩和に寄与すると考えます。</p> <p>これは2つを交差点化し、ほぼ同時に信号を青とすることで、南北方向に4車線分の道路容量が生まれ、1サイクル当りの交差点通過交通量が2倍になると考えられるためです。再考願います。</p>	<p>No.2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>	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>P102 3-4-2 中央地域のまちづくり方針 ②土地利用及び市街地整備方針</p> <p>○都市軸</p> <p>初富駅への導入路について</p> <p>都市軸とは新鎌ヶ谷～初富～鎌ヶ谷をつなぐ県道船取線と鉄道2線で囲まれたエリアをいう。</p> <p>導入路そのものが都市軸の一部として役割を果たすわけで、初富駅に入る道路はこの都市軸である船取線から導入する必要がある。</p> <p>現在市が示す計画では一種住専住宅地にまで迂回して駅広場に入り込むことは、本都市軸方針に合致していないと考える。</p>	<p>市道11号線を駅前広場へのアクセス道路とすることにつきましては、連続立体交差事業の効果によって円滑化した交通を維持するとともに、初富交差点と初富駅との位置関係などを考慮し、千葉県及び千葉県公安委員会との協議の結果、通学児童生徒の安全を守る通学路として整備を進めることで協議が整っております。</p>	無
13	<p>船取線整備の優先順位について</p> <p>都市計画道路整備とは、船取線であり、高架鉄道の側道を示すと考える。船取線の4車線が活用できないまま長期間過ぎている。初富交差点までのわずかな区間が4車線化に着手できない理由を明らかにして、優先順位を上げて、懸案の道路面積を広げる対策に集中すべき。</p>	<p>都市計画道路の整備は、都市計画道路の整備優先順位を取りまとめた、都市計画道路整備プログラムに基づいて実施しており、初富交差点周辺における県道船橋我孫子線は、その他（市街地整備事業等）として位置付けられております。なお、初富交差点は令和4年度から千葉県において右折レーンの設置を伴う交差点改良に着手しましたので、完成すると市民生活の利便性の向上が期待されます。</p>	無
14	<p>高架下利用について</p> <p>新鎌ヶ谷、初富駅間の高架下利用について、過去何を検討してきた経緯が見えないが、高架下の有効利用とは何を指しているのか？記載して欲しい。</p> <p>「～をします。」という方針は結構だが、20年前に～しますと言っていることは、本来、そうっていないとおかしいわけで、できていないのであれば、その経緯や理由を示した上で、どう乗り越えて本マスタープランの実現を目指すという書きぶりが必要。</p>	<p>高架下利用につきましては、津田沼方面の高架運行が開始された後の平成30年9月に、市広報やホームページ等を通じて市民の皆さまへご意見やご提案を募集いたしました。</p> <p>募集にあたっては、高架下は鉄道事業者の所有地であること、また市では公共の用に供する利用に限り無償での利用が認められること、また鉄道事業者、千葉県との協議により決定される旨などをご説明し、その後、関係機関との協議によりとりまとめられた高架下利用計画については、令和4年2月に市広報やホームページを通じて公表させていただきました。</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
15	<p>船取線の直進を維持させること</p> <p>都市軸の背骨となっている船取線が、最も大きな商業エリア、広域交流拠点である新鎌ヶ谷で途切れてしまう、北千葉道路で遮断されてしまうという本プランとなっている。そうすると、この大きな円で示された新鎌ヶ谷「多様な機能が複合的に集積する市街地」は、計画のように発展できずにしぼんでしまうことが、だれの目から見ても想定される。都市軸が破壊される。</p> <p>船取線は、北千葉道路での遮断を止め、現状通り直進させ、市の屋台骨として南北に貫くよう本プランで明確に示すべきである。</p>	<p><u>No.2と同じ回答となります。</u></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>	無
16	<p>P124 南部地域 ③交通体系整備の方針</p> <p>都市計画道路3・4・10号線について</p> <p>都市計画道路3・4・10号線は、中沢から市川の完成済み都市計画道路浦安鎌ヶ谷線につながる幹線道路である。すでに市川まで完成されていることから、早急にそこにつなげる鎌ヶ谷市側の都市計画道路の完成が待たれる。</p> <p>平成19年度に策定された、鎌ヶ谷市都市計画道路整備プログラムでは、短期整備路線として、3・4・10号線は位置づけられ、過去15年間市民は完成を待ち望んできた。実際に中沢を抜けて市川につながる鎌ヶ谷市内の道路はあまりに漸弱で、毎朝夕の通勤車両により大渋滞を引き起こして、住民の不満は噴出している。更にせっかくの日本ハム球場でのイベントが致命的大渋滞を引き起こす結果となり、大変残念で忸怩たる思いで見ている。この道路は東京方面に人が移動する市内交通の円滑化の上では大変重要な路線である。加えて、日本ハム球場を誘致した鎌ヶ谷市としては、スムーズに利用客が行き来できる、バス路線にも使えるような道路整備は誘致と合わせて成し遂げねばならないはずだ。</p> <p>本プランでは、この道路を短期整備区間としながら、過去15年間、なぜ用地取得にすら着手できていないのか、その説明もなく、「整備を検討します」という軽々しい表現ですませているが、鎌ヶ谷市の本音は何なのか？執行部の皆さんには説明責任がある。</p> <p>鎌ヶ谷市都市計画道路整備プログラムは住民調査を踏まえて、専門員会で練って案が策定され、パブリックコメントを求めて手続きを踏んだ整備方針である。この優先順位は市民感覚からも理解できるものである。行政の方針が思い付きで捻じ曲げられて財源があらぬ道路に使用されることは、計画行政を否定するものですから戒めて欲しい。</p>	<p>都市計画道路3・4・10号線のうち中沢地区における区間は、都市計画道路整備プログラムのなかでは短期整備区間として、千葉県で進めている大柏川第二調節池の整備と合わせ、都市計画道路の一部用地の確保を進めているところです。</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
17	<p>p126南部地域まちづくり方針図についての意見</p> <p>先日行われたファイターズ鎌ヶ谷スタジアムでの花火大会で数万規模の人が集まり花火大会が楽しく行われて無事終了したと聞きました。私は当日花火大会を見ていませんが、花火終了後の帰ろうという市民の行動でパニック状態に近い様相を聞いています。</p> <p>防災士の知見で2001年7月21日明石市花火大会歩道橋事故（パニックが起き11人死亡、247人重軽傷）が起きています、鎌ヶ谷の花火大会の会場付近は普段の大渋滞の現場で当日も大混雑が発生していたと聞きました。</p> <p>南部地域に道路計画をお願いします、そのためには計画がなければ進みません、私は、平成18～19年度に日本大学教授の藤井敬宏先生を会長として策定された「都市計画道路整備プログラム～都市計画道路の整備優先順位～」を見ています。表紙を入れて7枚目に「短期整備区間」と書かれた部分があり南部地域では中沢北初富線3-4-10号線の内、区間番号4と記載されていて先ほどの「短期整備区間」1.52kmが表記されています。この「短期整備区間」は鎌ヶ谷市全部で3箇所鎌ヶ谷でもっともこの区間の整備を進める事が書かれています。</p> <p>さて、鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン（案）の126ページ南部地域まちづくり方針図には3・4・10号線の内、区間番号4と記載されている部分には「都市計画道路整備プログラム～都市計画道路の整備優先順位～」最重要の「短期整備区間」と書かれた部分の表示がありません、これはあった計画が大幅に後退したと思われますが平成19年度に策定された整備計画を見せられている地域住民の失望は限りなく大きい物と思われます。</p> <p>鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン（案）の策定にあたっておられる、優良な策定委員の皆様にはマスタープラン（案）の内に、この部分について「都市計画道路整備プログラム～都市計画道路の整備優先順位～」で決めた内容に戻していただきたいと思います、マスタープラン（案）の中にも狭隘な道路という表現が出てきていますが、既に浦安から続き市川まで完成している希望の道路を鎌ヶ谷に繋げる「中沢北初富線3-4-10号線の内、区間番号4」の計画を平成19年度に策定された整備計画に従って実行されるよう切望します。</p>	<p>No.16と同じ回答となります。</p> <p>都市計画道路3・4・10号線のうち中沢地区における区間は、都市計画道路整備プログラムのなかでは短期整備区間として、千葉県で進めている大柏川第二調節池の整備と合わせ、都市計画道路の一部用地の確保を進めているところです。</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
18	<p>成田空港の拡張、発着便の増加に伴い、都心から空港へのアクセス道路としての北千葉道路の必要性がますます高まり、鎌ヶ谷市にとっての空前絶後の公共工事が始まろうとしている。ただ、現状北千葉道路は高架式での計画であり、これは近年叫ばれるSDGsの観点からも、また、鎌ヶ谷市都市計画マスタープランの趣旨からも大きな問題を抱えることとなり、ここに意見を述べさせていただく。</p> <p>北千葉道路は地下に</p> <p>通常鎌ヶ谷市ぐらいの都市に高速道路を通すとなると、高架式が一般的である。そこで北千葉道路もそうなのであろうが、この鎌ヶ谷区間には地域ならではの特殊性がある。まず、新京成の車両基地を通過させるには、その部分を地下化せざるを得ず、また鉄道の既存の高架を跨ぐため、その部分はより高い高架になり、そして、自衛隊下総基地離着陸の飛行機を避けるために、高架の高さ制限を受けるという厳しい条件の中、通常の高架より高いコスト、長い工期が見込まれ、早期完成が難しくなるのみならず、地権者も、周辺の土地が陽も当たらずコンクリートの陰になり、用地買収にも積極的に応じにくくなると思われる。私は先般常磐道の流山区間を見てきたが、高速道路の上が公園になっており、そこに高速道路があると気づかないようなまちづくりであった。鎌ヶ谷市のマスタープランにある「緑あふれる持続可能なまちづくり」の観点から、北千葉道路の地下化は、是非とも実現すべきである。このままでは北千葉道路は鎌ヶ谷市の南北の交通を遮断する迷惑施設になりかねないのである。また「持続可能な」のくだりは、通過する車両のエネルギー消費にも関わってくる。現状の高架式では無駄な位置エネルギーの消費につながり、地球的視点からも望ましくないのである。</p>	<p><u>No.10と同じ回答となります。</u></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
19	<p>北千葉道路地下化を魅力あるまちづくりの起爆剤に</p> <p>新鎌ヶ谷が鎌ヶ谷市の中心市街地であることに疑いはないであろう。そして新鎌ヶ谷駅は千葉県の主要都市ほぼ全てに直結する稀有な駅なのである。しかし現状ではただ、どこへでもいきやすい駅でしかない。これを、「どこからでも来やすい駅」にしなければ鎌ヶ谷市は都市間競争の中で埋没してしまう。そのためには鎌ヶ谷市が周辺市はもとより、海外からのお客さまを惹きつけるコンテンツを持たねばならない。それが北千葉道路地下化によって地上に得られる広大な土地の利用である。イメージとしては下北沢近辺の小田急線の地下化に伴う線路跡の再開発であろうか。北千葉道路は新鎌ヶ谷のすぐ近くを通るのである。ここに巨大なコンクリートの塊が空を覆うのではなく、緑豊かな都市公園に人々が集い、鎌ヶ谷市民のみならず、千葉県全体の人々のいきたい街になる。これこそがマスタープランにいう「にぎわいと活力に満ちたまちづくり」ではないだろうか。道路計画の変更はまだ間に合う。何より地元基礎自治体の要望次第である。</p> <p>マスタープランを単なるお題目にしてはならない。</p>	<p><u>No.10と同じ回答となります。</u></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
20	<p>鎌ヶ谷市は、東京にも近く、鉄道網も整備されていて、これからもっと発展していく可能性を持った地域だと思っています。</p> <p>北千葉道路整備、船取県道の整備など今後の暮らしやすい街づくりに期待しています。</p> <p>以下箇条書きですが、マスタープランへの自分なりの意見になります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新鎌ヶ谷駅周辺の更なる魅力向上（映画館・新しい駅ビル商業施設等）</li> </ul> <p>北千葉道路が整備され、北総線も利用率が上がれば、鎌ヶ谷市を通る人は増える一方に思います。通過していく人が、鎌ヶ谷市周辺に立ち寄りたくなる施設がもっと必要に感じます。</p> <p>また、子供たちと映画を見るときは、9～12キロ先のセブンパークや千葉ニュータウンに行くことになりませんが、車が苦手な子だったりするとその距離が辛いのです。笑</p> <p>今後、故郷になっていく鎌ヶ谷で新鎌ヶ谷に行けば、映画やそのほかのアミューズメントに触れることが出来たら、思い出が増えていくと思います。</p>	<p>新鎌ヶ谷駅周辺地区は、鎌ヶ谷市総合基本計画に記載のとおり、鉄道4路線の結節機能を活かしながら、商業、情報、娯楽等、多様な機能が複合的に集積する躍動感と魅力あふれる広域交流拠点として、市民生活の充実とにぎわいのあるまちの創出を引き続き目指してまいります。</p>	無
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北千葉道路が新たに通ることに合わせた、周辺道路の拡張</li> </ul> <p>北千葉道路、船取県道がもっと快適になれば、鎌ヶ谷に住む人たちの幸福度は上がると思います。もっと、バイパスを通したり、片道2車線の道路が増えてくれたら嬉しいです。</p>	<p>北千葉道路の整備効果を広く波及させ、地域の活性化や利便性の向上を図る為には、北千葉道路の整備に併せ、アクセス道路等の整備を推進することは重要であると考えております。そのため、主なアクセス道路として、都市計画道路3・1・2号栗野田境線や、3・4・10号中沢北初富線については、北千葉道路の事業化に合わせ、国、千葉県と連携し、整備促進が図られるよう進めていかなければならないと考えております。</p>	無
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子供が遊べるような小川、水辺施設の整備</li> </ul> <p>貝柄山公園には水が豊富です。ただ、子供たちが水に触れて遊べるような施設が無いです。夏はプールで遊ぶのも楽しいですが、小川でカエルや虫を取りながら遊ぶのもとても楽しい思い出になると思います。</p> <p>貝柄山公園もしくは、水辺に近い公園の今後の改修を期待しています。</p>	<p>水や自然とふれあえる施設につきましては、2-4-2緑と水のまちづくりの方針（52ページ）において「囃子水公園や白旗緑地などは、湧水等を保全し、水辺の生物の生息・生育環境に配慮するとともに、水辺を活かした市民の憩いの場の充実を図ります」と記載しているところです。ご意見の内容につきましても、今後のまちづくりの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
23	<p>◎市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市計画マスタープラン、以降都市マス)に望むもの。</p> <p>旧建設省の平成5年6月25日付通知(*で抜粋で示す)では、</p> <p>*都市をゆとりと豊かさを真に実感できる人間居住の場として整備し、個性的で快適な都市づくりを進めるためには、望ましい都市像を都市整備の目標として明確化し、とある。</p> <p>・本都市マス案には「まち」にゆとりと豊かさが真に実感できる場として整備し、・・・・・・、住民と合意形成を図りながら・・・・ものです。」とあり、街は『人間の居住の場』であるという肝心の文言が放棄されてしまい、この事が全体を通して『街は人が住む』という考えに至っていないものと感じられる。更に、『個性的な街』として都市像が『明確化』されているか。</p> <p>*住民に分かりやすいものとして提示することが、住民の理解と参加の下に、進めていく、</p> <p>*創意工夫の下に、住民の意見を反映させて、都市づくりの具体性のあるビジョンを確立し、</p> <p>*市町村が、住民の合意形成をはかりつつ、・・・・創意工夫に富んだ特色ある内容のものとする事が基本、</p> <p>*住民の意向反映、周知等のための措置として、基本方針の策定過程それ自体が住民のまちづくりへの理解と参加を得ることや合意の形成に資するもの、とある。</p> <p>更に、例えば、地区別に関係住民に対しあらかじめ原案を示し、十分に説明しつつ意見を求め、これを積み上げて基本方針の案を作成するものとし、この場合、公聴会・説明会の開催、広報紙、パンフレットを活用、アンケートの実施等を適宜行うこと、とある。</p> <p>・前回の策定に当たっては、市民と共にという意図をもって、地域懇談会が2回、全体懇談会が1回開催され、地域住民との直接対話で住民の意向の把握が可能であった。たとえ、参加が叶わなかったとしても、パンフレットや広報誌で知ることが出来た。ところが、今回は地域住民への説明の場や、地域住民からの意向を汲み取るための場など、直接対話の形では行われず、パブコメの時点になっても市民に内容や結果が示されないアンケートや外部のコンサルティング会社に会場を任せたパネル展示会が開かれ、そしてこの一方通行のパブリックコメントで終わりそうである。</p> <p>・市民、地域住民と鎌ヶ谷市(以降、市)が膝を詰めて知恵を出し合い、丁々発止と汗をかいて絞り出した結果ではないまま決定された場合でも、市民、自治会などにはそれぞれ役割と責任をもってこの目標の実現に協力し、まちづくりの進め方などの情報を共有、発信し、街づくりに参加できるように取り組むとの趣旨が書かれている。策定過程から意向をくみ取られていない、参加できていないところで、まちづくりの作業は協働作業ですとは如何なものか。</p> <p>・本都市マス案の中の「実現化の基本的な考え方」に書かれていることは、この都市マスに決定された後に、まちづくりに向けて学習の場を設けたり、意識を啓発したりし、まちづくりの機運を高めると。これらはこの都市マスを策定する過程での行うべきことであり、市民への市の一責務である。これらを放棄し、履行せず、市が描いた市のための姿、事業を実現化させるための協働作業は有り得ない。</p> <p>*これらの構想がビジョンに終わることのないよう、目指すべき都市像等の実現のための都市計画上の方途等を極力具体的に示すこととし、・・・・これらの決定・実施の時期等を明らかにしたプログラムを伴うもの、とある。</p> <p>・実効性のある具体的な方途が示され、時期等を明らかにしたプログラムが見当たらない。市民が協働でまちづくりを担う時に必要なのは、しっかりと実効性のある行程の下である。それを目標にし、励みにし、責任をもってまちづくりの一端を担うのである。</p> <p>街は市の事業の場としてではなく、市民が快い日々の生活を送る場で、それがために市民一人一人が自分の心地よい居場所を考え、創出したうえで、納得のいく大切な街と化すべきである。</p>	<p>都市計画マスタープランは、対象期間が相当長期間となることから、詳細な計画内容を記述するには限界があります。国土交通省の「都市計画運用指針」においても、市町村マスタープランについては、「主な土地利用、都市施設等について将来のおおむねの配置、規模等を示し、住民が将来の大まかな都市像を頭に描きつつ、個々の都市計画が将来の都市全体の中でどこに位置付けられ、どのような役割を果たしているかを理解できるようにすることが望ましい」とされており、</p> <p>鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン(案)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。また、アンケート結果については、市ホームページにおいて公開しておりますので、ご確認ください。</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

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
24	<p>◎これまでの20年。</p> <p>本都市マス案を作成するにあたって、20年前に策定された現都市マスの市の内部評価が公開され、その中ではどのような事がどのように評価されて、今回の現都市マスの見直しにどのように反映され、活かされているのかが大切なことである。</p> <p>ほぼほぼ、20年前の現都市マスに書かれていることがそのまま踏襲されていることも見受けられる。当時の将来像が達成できていないからか、それが何故なのかを追求し、これからの20年ではこのような観点から臨んでいくと言う件が必要である。そうでなければ、同じ轍を踏み、また空白の20年となる。</p>	<p>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
25	<p>◎地に足の着いた市民生活を送る事が出来る街づくりを。</p> <p>今後、人口減少化、少子高齢化、地球温暖化、市場経済の低迷、大戦など、市の志向する先の不安・不安定な材料は枚挙に暇がありません。地に足の着いた市民生活を送る事が出来る街を求めするためにはこれら不安・不安定な材料に左右されない施策を行う事である。更に、鎌ヶ谷市の独自の判断で事業が完結することである。</p> <p>一つ、北千葉道路計画など市ではこれからいつ事業化され、実施されるかも分からない事業に今から期待をかけて、街の命運を預け、寄り掛かるようなことが果たして得策であるのか。県の事業である新京成高架事業の過程を振り返れることで、合点がいくはず。</p> <p>二つ、北千葉鉄道事業計画が消滅に至ってすでに久しいにもかかわらず、新鎌ヶ谷区画整理事業内の一等地が今だ未計画で、残地である(一部は歩道、自由通路として利用できるように県と交渉中ではなく、要望中?とか)。</p> <p>三つ、新京成線高架事業は、延長に延長を重ねてきたが、それも本体工事はすでに4年も前に終わっているにもかかわらず、地域住民が利用できる各駅前広場は全く姿を見せないし、いつまでに利用できるのかも不明のままである。</p> <p>もっと足元を良く固めて、都市マスで事業方針を起案し、履行すべきである。</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。</p> <p>ご意見の1つ目の北千葉道路については、市内の交通渋滞の緩和、利便性の向上、沿道や周辺の土地利用が図られるなど、本市のまちづくりにおいて、大変重要な道路です。引き続き、早期に整備されるよう、国や県に働きかけてまいります。</p> <p>2つ目の新鎌ヶ谷特定土地区画整理事業区域内にある東京10号線延伸新線跡地のうち、新鎌ヶ谷駅南側に隣接する土地につきましては、土地の売却に際し、「にぎわいの創出につながる施設とすること」「新鎌ヶ谷駅南北自由通路および西側へ続く歩道の確保すること」に関して、千葉県に要望しております。</p> <p>3つ目の駅前広場の整備に関し、初富駅前広場及び北初富駅前広場については、令和8年度の完成に向け、整備を進めております。</p>	無
26	<p>◎特化した姿を</p> <p>・新鎌ヶ谷駅周辺</p> <p>青空の下で、人が楽しく買い物、散策している風景・景色を、街の賑わいを感じられるように創ってください。そのためにも、北側交通広場を病院お迎えバスや定期バスで利用している方々、南側交通広場を通学バスで利用している生徒・学生や企業の通勤バスで利用している会社員の皆さんに街の賑わいを、街の活性化に参加してもらうためには、どのような魅力を演出し、発揮したらよいかに知恵を絞りましょう。残念なのは無力のためか、駅前広場に直接面した賑わいを見せる店舗が数少ない点と、屋内にしか開かれていない店舗群ではあるが、使い勝手の悪い2つの横断歩道を利用しての道路の反対側である。駅周辺には総合病院からクリニック、特殊医療での産科まで多くの誇るべき医療機関の集積がある。これらの医療機関が相互協力して医療の特区が成立し得ないか。</p> <p>回遊性という事、回遊しようとする意思が生まれるためには何が必要であるか。歩いて楽しい、歩き続けたいとさせる、仕掛けがない限り、国交省でも投げ掛けているウォークアブルな街を構築できません。そのために大切なのは仕掛け創りのきっかけを産むのが、この都市マスである。</p>	<p>新鎌ヶ谷駅周辺地区は、鎌ヶ谷市総合基本計画に記載のとおり、鉄道4路線の結節機能を活かしながら、商業、情報、娯楽等、多様な機能が複合的に集積する躍動感と魅力あふれる広域交流拠点として、市民生活の充実とにぎわいのあるまちの創出を引き続き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
27	<p>・鎌ヶ谷駅周辺</p> <p>かつて、商店街の活性化のために、通称ピアロードに多額の資金を投入し無電柱化したが、歩行者の安全を確保した割には、人の賑わいは古えに遠く及ばない。</p> <p>高層マンションで囲まれた広場を程よい人々が常日頃自由に活用できる設えを施す事が肝要である。そこに行けば楽しいことと出会い、人との会話を楽しむことが出来、子供らが遊びながら周りを一巡できるそんなフリーでオープンな空間が必要である。</p>	<p>鎌ヶ谷駅西口につきましては、国土交通省の施策の「くらしのみちゾーン」に取り組む地区として登録し、車中心から「歩行者・自転車を優先する空間」を形成するために、地元住民の方と本市の協働により、整備構想の策定を行い、整備をしたものです。</p> <p>また、鎌ヶ谷駅東口駅前広場については、ウッドデッキを整備し、いすや机を配置することで地域住民の方の憩いの場として活用できるようにしております。</p>	無
28	<p>・初富駅周辺</p> <p>暫定駅前広場へのアクセス道路として、地域の生活道路であり、鎌小生や鎌中生の通学路である通称鎌小通りの一部を拡幅し、地域住民の車両以外、その他大勢の車両を生活空間に引き入れるのはもっての外である。今でも抜け道化として利用されている状況に輪をかけることに。駅前広場はもともとなく、高架事業完了後であっても地元からは大きな苦情もないまま。本当に車両のための駅前ロータリーが必要か。都内23区大手私鉄駅には高架後、あるいは地下化後にでも、駅前ロータリーが設けられていないところは多々ある。それでも頑なに設けるとすれば、交通広場としての使い勝手と機能性そして地域の安全面から、2つの県道のどちらかから直接出入りできるようにすべきである。</p> <p>この周辺には、本都市マス案にも書かれているが、新京成線の西側には図書館、郷土資料館、中央公民館、市民ホールや初富稲荷神社など文化、歴史遺産が集積して、県道に面した市の所有する2つの駐車場、同じく市の所有する家屋が点在する。東側には、暫定駅前広場予定の2つの空き地、元の立体自転車置き場と都計道の一部である空き地がある。これらを見る限り、ほぼ駅舎周りは市の所有地と言っても過言ではない。これらは鎌ヶ谷市民の大きな財産である。これらの所有地を集積し、それらをもとに公共施設を上記の駅前広場も含めて、有機的に結び付け、コンパクトな、市民が誇り得る文化・歴史地区として整理整頓することを明記する、その役割がこの都市マスである。</p> <p>更に、初富交差点の改良事業も、駅前広場を絡めて、上記の整理整頓の中で検討することである。</p>	<p>市道11号線を駅前広場へのアクセス道路とすることにつきましては、連続立体交差事業の効果によって円滑化した交通を維持するとともに、初富交差点と初富駅との位置関係などを考慮し、千葉県及び千葉県公安委員会との協議の結果、通学児童生徒の安全を守る通学路として整備を進めることで協議が整っております。</p> <p>また、初富駅前広場につきましては、初富駅を利用する方の多くが駅東側の居住者と考えられ、交通結節点として鉄道から車、バス及びタクシー等の各種交通手段への円滑な乗り換えや安全な歩行者空間の確保するなど、誰もが快適に駅の利用を行うことができるよう駅前広場は必要な施設であると考えております。</p>	無
29	<p>・北初富駅周辺</p> <p>昨年末のパブリックコメントに対しての市の考えによりますと、この交通広場を利用する一日の車両台数が60台であると。一時間(6時～21時)にしてたった4台である。そのためにこのアクセス路、ロータリーなどが必要なのか。費用対効果はどうか。</p> <p>この広場を地域住民の子供たち、子育て家族や高齢者に快適な居場所として交流の場として広く開放することの方が、豊かな地域環境になり、日頃より近郊農家さんの市場が開かれ、日々非日常のイベントが行われ、だべり空間化する事でも、どれほど地域の活性化に役立つことだろう。</p>	<p>北初富駅前広場については、交通結節点として鉄道から車、バス及びタクシー等の各種交通手段への円滑な乗り換えや安全な歩行者空間の確保するなど、誰もが快適に駅の利用を行うことができるよう駅前広場は必要な施設であると考えております。</p> <p>なお、駅前広場の機能については、駅利用者が利用しやすいように、今後、予備設計や詳細設計などの中で検討していきます。</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
30	<p>・北千葉道路</p> <p>地上部を走る一般国道464号線は市民の多くの生活道路を遮断してしまう。高規格道路が出来て地域住民の日常生活に不便さを強いることが本来あるべき姿なのか。現在利用されている船取線をこの交差点で遮断し、その変わりバイパス線を北に延伸し、南北通過道路とするとのこと。バイパス線と船取線の車線数は各片側1車線ずつ、船取線を遮断し、バイパス線だけにした時、同じ片側1車線であるから、輪をかけてバイパス線に渋滞を増幅させるだけで、名ばかりのバイパス線である。2つの道路が負担を分け合う事で、渋滞の減少につなげるべきである。</p> <p>八坂神社の前の道路は、この北千葉道路だけではなく、新たな都計道も絡まり、入道溜周りの現2つの交差点でどうなるのか。また、三中方面から、松戸五香方面から、また新鎌ヶ谷方面からの車両の通過はどれほど不便になるのだろうか。地元住民に説明し、理解を得ているか。</p> <p>沿道への企業誘致などを想定であるが、雑木林、水路や農地を改変することは、緑・水を保全するという言葉とは裏腹では。開発に伴う雨水は今まで土に浸透していたところを集水することになり、準用河川大津川、大津川に更に大きな負荷が掛かり、年に数度の大雨時には周辺への冠水が一層甚だしくなる。計画上調整池を増設するでしょうが、これも含めてインフラにどれだけの税金を投入することになりますか。</p> <p>この多額の税金を拠出するのであれば、農家の皆さんに十分な資金を割り当て、グリーンフィールドを構成し、幾世代までも持続可能な鎌ヶ谷の農業をけん引するような体制を構築するべきである。</p> <p>市民にとってはゆっくりとおしゃべりを楽しみながら、水辺を抱えたグリーンウォークが可能なグリーンフィールドであり、親しみを抱き、東京の近郊にある活力を持った農村として、その風情を持った姿と農地そのものをも提供し、一大就農地として企てることも一考ではないか。</p>	<p><u>No.2と同じ回答となります。</u></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>	無
31	<p>・緑と水のネットワーク そしてウォーカブル、ミズベリング(水辺+リング・輪)</p> <p>都市マス案の現状と課題の中では、自然の保全、活用が求められていますと書かれ、次に基本的方針では自然環境を保全、活用を推進します、図りますでは、取り付く島もありません。緑を楽しむ、水辺を楽しむ、ただ風景として見て保全するだけではなく、積極的に市民がそこに係りを持って、維持管理に参加していく事が必要である。</p> <p>自然環境を歴史と共に体験することが出来るウォーカブルな北部。大津川周辺の谷津、緑地帯、雑木林、数ある湧水を巡り、多くの生き物を愛で、河川では水辺リングを楽しむ、これらネットワーク・回遊性の中に、歴史的遺産の国登録文化財の澁谷家本家、澁谷総司資料館や佐津間城址なども含め、江戸時代から続く農村の原風景を堪能しましょう。ただ最近、2か所ほど雑木林が大きく伐採され、市の緑の保全の意図が地域住民の土地所有者に深く浸透していない事実がある。</p> <p>かつては豪農らが斜面林の中に立派な農家をかまえ、農村の一風景を作ってきた南部。貝柄山公園から根郷川、囃子水から中沢川、馬込沢方面から大伯川、各川は湧水を集めて流れを作ってきた。多くの斜面林も雑木林として残され、歩く楽しみを生む風景もまだまだ残されている。北部同様、快適な緑の歩行空間として、河川では水辺リングを可能とし、それぞれを結ぶ回廊として構築する。起点はファイターズタウンとしては如何か。</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。また、市民の皆様、緑の持つ様々な機能を知り緑の大切さを理解してもらうことが必要だと考え、現在策定中の緑の基本計画において、基本方針に「緑を知ろう」を設定し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> <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、今後、国登録有形文化財澁谷家住宅の整備を進めていきますので、周辺の文化財と併せて活用を図っていく予定です。</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
32	<p>・まとめ まず、街づくりために考え、発想し、手を付ける事は道路・歩道を整備することとなる。道路・歩道をより良く整備することは、市民と市の協働のもと、街並みを美しく魅力的に整えることである。街並みは沿道の関係者の創意と合意だけではなく、多くの市民との共有される街のビジョンを協働で創出し、確立しなければ、美しさを持たない。その美しさの起爆剤となるのは都市のマスタープランと考える。</p>	<p>ご意見のとおり、市としても協働型まちづくりの必要性を認識しているところです。主要生活道路の整備等、個別の事業の実施に際しては、市民等の多様な主体の参画によるまちづくりの実践を推進してまいります。このことは、129ページ「③個別のまちづくりでの協同まちづくりの実践」に記載しておりますので、ご覧ください。</p>	無