

<ご意見と鎌ヶ谷市の考え方>

NO	意見等概要	意見等数	鎌ヶ谷市の考え方（対応）
1	南側はすでに数店の商店があり、開発することは難しい。北側を開発し、駅前に小さなロータリーを作り、商店を誘致する。	1	構想のとおりとします。
2	駅前ロータリーを設置する。	1	駅前広場を設置する構想になっています。
3	駅前広場に送迎スペースを設置する。	1	駅前広場に送迎スペースを設ける構想になっています。
4	駅前広場は不要である。	1	アンケートや懇談会を実施した中で、大多数の方が駅前広場の設置を要望しており、構想の通りとします。
5	交差点から駅改札口までペデストリアンデッキを設置する。	1	東京10号線延伸新線の計画があり、困難であることと、駅改札口が1階であるため、設置しないことで検討します。
6	改札口が移動し踏切がなくなると、車両の速度が増し交通事故が増加する。	1	関係機関と協議し、事故の起こらない対策を検討していきます。
7	整備構想改良交差点はスクランブル交差点にする。	1	スクランブル交差点については今後の検討事項と認識しています。なお、右折レーンは構想に取り入れています。
8	国道464号線沿いの三角地には、店舗等は設置しない（小公園等にする）	1	当該部分については今後検討していきます。
9	横断歩道者と右左折車両がぶつからないよう、右折レーンを設置する。	1	右折レーンの設置を構想に取り入れています。
10	高架になるにあたって、高架下の広い空間を利用して駅前にある商店に高架下に移転してもらい、商店跡地を道路にすれば、道幅の広い、安全でゆとりのある住みよい鎌ヶ谷となると思う。	1	歩車道の拡幅および高架下の利用のついて、今後もご意見を参考にしながら関係機関と協議、検討していきます。
11	近辺は歩道が狭く、人が十分に待つ場所がない。	1	歩道を広げる構想になっています。

12	北中沢地区の主要道路である通称「あいさつ通り」から新京成線沿いに北初富駅に通じる道路を、歩道を含めてしっかりと整備してもらいたい。そのことが、北中沢地区から駅周辺へのアクセスを容易にし、駅周辺の商店街の集客増加にもつながり、地区全体の活性化になる。	1	あいさつ通り（市道 3209 号線）と新京成線が交差する部分から、新京成線沿いに現北初富駅改札口まで、幅員 6 m の都市計画道路の整備を行う予定です。
13	平面図にある歩道の幅員は本当に確保できるのか？もし、図面通りだとすれば、とても快適な歩道だと推察します。歩道は歩行者だけでなく、自転車や車椅子も通るので、熟慮頂きたい。	1	今後基本計画を策定していきますが、ご意見を参考に検討していきます。
14	歩道の幅員拡張は国道 464 号上、北初富駅前交差点を起点にして東西にどれくらいの距離行う予定ですか？希望としては、東側は初富駅まで歩道拡張とフラット化を実現して欲しい。	1	歩道の拡幅距離は現時点では未定です。今後ご意見を参考に検討していきます。
15	道路を拡張すれば歩行者にとって横断に手間がかかるという発想はないだろうか。歩行者は道路を道沿い歩くだけでなく、横断もする。歩くという行為をより肉体的に負担と感知るとされる高齢者たちにとって踏切の廃止、道路拡張は有益なのか疑問を感じる。	1	交通弱者が安心して歩けるよう、歩道や交差点を改良するものです。踏切部分を横断することは、交通弱者にとっては特に危険なことと認識しています。
16	歩道の狭さの解消や歩道の段差の解消は、北初富駅周辺の急速な課題であるというのは認める。現実的には資料 3 モデル案 B が適当であろう。仮にモデル案 A を採用しても、自転車通行部分の指定を行い路面に表示したところで、これが守られる保障はない以上、その分のコストが無駄になると思われる。	1	歩道の整備方法についてはご意見を参考に検討していきます。

17	市道4号線の狭さ、通行する自転車については現段階で致命的である。	1	市道4号線については歩道を拡幅する構想としています。
18	歩行者優先を掲げるのであれば、歩道に一刻も早い解決をしなければならぬし、片方だけに歩道を確保せざるを得ない現況の見直し、つまり両側歩道の整備も早急の課題である。モデル案Aのような用地を両側に確保するより、モデル案Bの用地確保の方が多少ながら現実味がある。	1	歩道の整備方法についてはご意見を参考に検討していきます。
19	国道464号線と市道4号、28号線の歩道拡幅と車椅子が移動できる道路の整備。	1	整備構想では車イスが移動できる幅員を確保しています。
20	現北初富駅線路わき駐輪場では人の眼が届かないため、盗難やいたずらが多発していた。電灯を明るく、人の眼の届く所へ設置してほしい。また、歩道との境がないと乱雑になるので一考願う。	1	関係部署と協議していきます。
21	従来どおり北初富駅付近に駐輪場の確保をしてほしい。また、無料化を望む。	4	駐輪場の設置場所については今後検討していきます。
22	駐輪場を高架下に設置という意見があったと記憶している。もし可能であれば、駅前に自転車を放置されない様な工夫を施していただきたい。駐輪場から改札口に行くアプローチをスムーズなものにして、放置自転車のない駅前にしてほしい。	1	高架下の利用については今後関係機関と協議していくこととなります。また、駅前広場の違法駐輪対策も併せて検討していきます。
23	北初富駅利用者としてこの駅の魅力は鎌ヶ谷市内で唯一無料駐輪場がある駅であることである。この構想案には駐輪場についての記述がない。自転車で車道を走ると危険で、歩道を走ると歩行者の通行を妨げると同時に自転車もスムーズな通行ができない。自転車にも利用しやすいみちづくりを望む。	2	駐輪場の設置場所については今後検討していきます。また、整備構想では自転車も歩道を通行できる幅員となっています。

24	現駅舎位置、高架下、三角地に駐輪場を設置する。	2	駐輪場の設置場所については今後検討していきます。
25	駅を高架にして1階部分の入り口を多くの方向に開放することが、人の集中を避ける最善の方法だと考える。	1	新京成線連続立体交差事業に伴う新駅においては、ホームが2階、改札口が1階になっています。また、市道4号線から駅改札口まで少し離れてあり、市道4号線にはどの方向からもアクセスしやすく配慮しました。
26	新駅に設置されるエスカレーターは、新京成線五香駅、常盤平駅、八柱駅と同等のものを設置してほしい。また、エレベーターも設置してほしい。北初富駅周辺には高齢者が多数居住しているからである。	1	新京成線連続立体交差事業に伴う新駅においては、エスカレーター及びエレベーター共に設置される予定です。
27	北初富駅が150m新鎌ヶ谷駅側へ移動することは問題である。新鎌ヶ谷駅と北初富駅との距離は短すぎて駅間のバランスが悪い。駅の改札口は現北初富駅により近い場所に必要である。	5	新京成線連続立体交差事業に伴い、新京成線は国道464号を高架で横断した後、北総線の下をくぐるため急勾配となります。よって、現在ホームのある部分がこの斜路部になり駅の設置基準を満たさないため、ホームも移動せざるをえなくなります。北初富駅を存続させるために改札口も移動する事になりましたので、ご理解をお願いします。また、改札口は駅の管理等を検討した結果この場所になったものです。
28	新京成電鉄の高架事業は道路渋滞の緩和策として実施に至ったものであるが、その効果は巨額の投資に見合うものであるか。通過交通量を増加させるだけで、駅周辺を利用する歩行者にとってはプラス要素が少ない。	1	新京成線連続立体交差事業は、交通渋滞の解消等多くのメリットがあるため実施しているものです。ご理解をお願いします。
29	駅改札口をコンビニエンスストアの辺りに移動する。	1	改札口は駅の管理等を検討した結果この場所になったものです。ご理解をお願いします。
30	拠点整備の基本的な考え方の駅を中心に機能をコンパクトに集約するならば、北初富駅の廃止も提案する。	1	北初富駅の廃止は検討しておりません。

31	利用者が多いので市道 1514 号線側にも歩道がほしい。	2	市道 1514 号線から駅前までは、東京 10 号線延伸新線が計画されている関係から、現在のところ歩道を設けるのは難しい状況です。
32	仮設駅（北初富駅）の供用開始時期を教えて欲しい。	1	用地が取得でき次第、早い時期に仮設駅の使用を開始する予定になっています。
33	歩道拡張と北初富駅前交差点改良事業の工期について教えて欲しい。利用しやすい歩道と交差点の早期実現を望む。	1	整備構想は新京成線連続立体交差事業と連動しておこなう部分が多くあるため、工期については千葉県と調整していきます。また、歩道の整備については早期実現に向け努力していきます。
34	都市計画道路 3.4.10 の整備・進捗状況と今後の工事計画を詳しく公示して欲しい。特に、詳細な平面図（特に国道 464 との交差点付近の詳細な設計図）・工期（工事開始時期、完成予定日等）	1	都市計画道路 3.4.10 号線については都市計画決定がなされた状態です。工事計画等は事業の認可を取得する時に検討することになります。事業の認可時期は今のところ未定です。
35	アンケート結果の不満に思っていることの第 3 位の踏切による道路渋滞は本当に「踏切」によるものであるだろうか。むしろ近くの交差点の存在によるものが多いと思う。	1	踏切と交差点が至近距離にあるために激しい渋滞が起こっているものと考えています。渋滞の解消には、鉄道の高架化に加え、交差点への右折レーン設置が必要と考えています。
36	施策によって、既存の商業施設を活かすことはできないのだろうか。	1	既存の商店がある部分を商業活性化ゾーンとしています。
37	ユニバ - サルデザイン交差点の整備について、踏切をなくせば歩行者の横断箇所が減ることになる。しかし、横断歩道という限られた場所まで歩くという手間を、良識人の健常者の発想で考えてはいないだろうか。	1	交通弱者が安心して歩けるよう、歩道や交差点を改良するものです。踏切部分を横断することは、交通弱者にとっては特に危険なことと認識しています。ご理解をお願いします。
38	市道 4 号線と国道 464 号線の交差点から光円寺付近三叉路までを車両進入禁止とする。ただし、自転車と緊急車両は通行可とする。	1	迂回路が取れない中での車両の進入禁止は、みなさんの理解が得られないものと思われます。
39	中高層ビル建設の規制	1	現時点では、この地域を特定した規制は考えていません。

40	北総線の側道をなくさないでほしい。	1	新鎌ヶ谷駅までの高架下歩道のことを指しているものと思われませんが、当該通路は北総鉄道の好意により設置されているものです。
41	鎌ヶ谷駅東口のように徒歩を前提として、改札付近にコンビニ、スーパー、弁当屋、パン屋、ファーストフード店、本屋、レンタルショップ等の日常生活向け商業施設を誘致してほしい。	1	今後関係機関と協議していきたいと考えています。
42	高架下の利用について、交番、金融期間、コミュニティーセンター、図書館、スポーツ施設（卓球等）無料駐輪場等の設置をする。	2	高架下の利用については今後関係機関と協議していきます。
43	雪がふった翌日に駐輪場の管理者にも雪かきを必須としてほしい。また、盗難防止のための監視カメラを駐輪場に設置してほしい。	2	関係部署と協議していきます。
44	「近隣商業拠点の形成」に向け、用途区分（容積率・建ぺい率など）の変更があるか？	1	現時点では当該地域における用途地域の変更は考えていません。
45	ホームページ公開資料の「整備構想（案）イメージパース」の中に大型建築物のイメージが描かれているが、これは何らかの具体的な動きを反映した結果なのか？	1	整備構想では駅前広場の整備、歩車道の整備、交差点の改良を位置づけております。イメージパースの中の大型建築物は、イメージとして便宜上大きな建物を所々に配置しました。