

パブリックコメントによる意見及び市の考え方

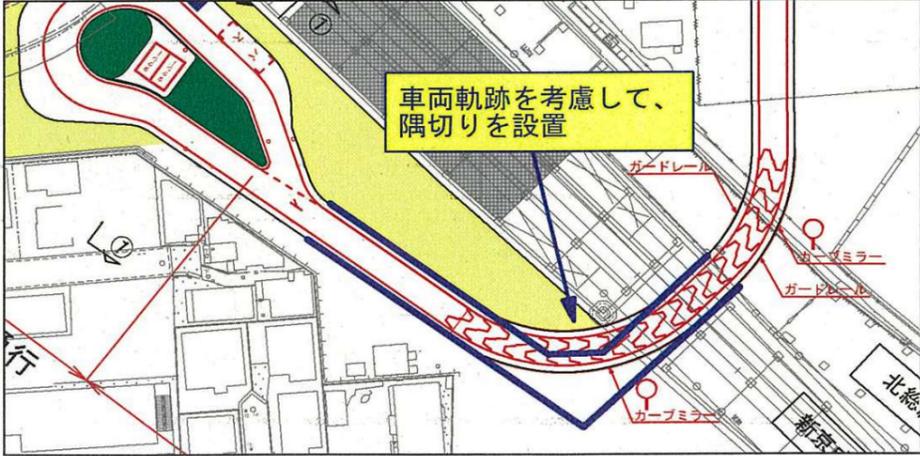
1 パブリックコメント実施期間 令和3年10月4日（月）から令和3年11月2日（火）

2 意見数 6名、15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 整備方針（案）の修正は行いません

NO	意見内容	市の回答	修正有無
1	<p>51年前に市民になりました 当時新京成線は単線 1時間に1本くらいだったかと記憶しています。 道路がぬかる様な、ぐちゃぐちゃで路線を歩くのが安全だとは今では考えられませんね。当時から道路整備の話がありました。 現在駅の移動等があり、すっかり様子が変わり新しい街が出来ることを楽しみにしています。 整備に対しての個人的な意見は申し上げませんが要望としてゆうびんポストの設置をぜひお願いしたいと思います。 身近に中沢ゆうびん局コンビニがありますが歩いていくには不便を感じています。 駅周辺構内、ぜひご検討くださいます様お願いします。</p>	<p>北初富駅前郵便ポストの設置については、市民サービスの向上に資するものと考えますので、設置者である郵便局に本市からも要望を行ってまいります。</p>	無
2	<p>平成19年3月の北初富駅周辺地区整備構想における整備構想イメージパースでは、国道464号、市道4号線、市道28号線の各々に右折レーンが整備された状況が示されています。 今回お示しされた計画平面図（案）では、北初富交差点については歩行者動線のみ示されており、復旧形態や今後の詳細設計にて検討していきます、と記載がありますが、当該交差点の整備構想も変更されたのでしょうか？ 毎朝同交差点を通過していますが、歩行者の安全性の確保や、周辺道路の慢性的な渋滞状況の改善のため、北初富交差点の改良についても、当該事業に並行して、早期の整備完了を目指して関係機関との協議を進めて頂きたいです。</p>	<p>本整備方針(案)は、平成19年3月の北初富駅周辺地区整備構想を踏まえ、そのうち駅前広場の計画について、実現可能な案に変更を行うものです。 当該交差点については、現在、新京成線連続立体交差事業により交差点の位置が東側に移動しておりますが、連続立体交差事業の完了までに元の交差点に復元する予定です。 復元にあたりましては、可能な範囲で一部歩道の拡幅や、歩行者通路を確保し、駅利用者の安全性が確保できるよう検討しております。 また、当該交差点の改良については、交差点周辺に所有者不明の土地があることから取得が難しく、交差点の復元にあわせ交差点改良ができない状況となっております。しかしながら、引き続き、所有者不明の土地の取得に努めるとともに、交差点改良へ向けて、国道管理者である千葉県と協議してまいります。</p>	無
3	<p>郵便ポストの設置要望 東中沢一丁目の町会員の人から、北初富駅前に、郵便ポストを設置して欲しいとの要望があり4月末に、鎌ヶ谷郵便局に要望書を提出しました。 郵便局は、現在北初富周辺の再開発工事中であり、郵便ポストを設置する場所が今の所、無いとの事。 又、近くのコンビニに郵便ポストがあり、ポスト間の距離の問題があるとの事でした。 以前は、北初富駅が現在の所に移転する前は、駅前の踏切近くに郵便ポストがありましたが移転工事の為、撤去された経過があります。 現在の北初富駅は、多くの方が通勤・通学等で利用していますので、駅前にポストがあれば皆さん利用されると思います。 以上の事から、地元住民の要望を、是非検討していただいて事業計画に入れてもらえるよう宜しくお願い申し上げます。</p>	<p>北初富駅前郵便ポストの設置については、市民サービスの向上に資するものと考えますので、設置者である郵便局に本市からも要望を行ってまいります。</p>	無

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
4	<p>意見① 北初富駅前広場進入路の幅員について</p> <p>進入路の幅員が車線幅員W=4.0mでは狭いと感じます。当該道路には曲線部があるため、本来であれば曲線部拡幅が必要であること、またバスの通行の想定を考慮すると設計幅員では不十分と考えます。恐らく車両すれ違いの際は外側線をはみ出し、路肩を通行することになると思いますが、そこを通行する歩行者、自転車との接触を一番危惧しております。</p>	<p>道路の幅員につきましては、道路構造令により「道路の存する地域」「道路の種類」「計画交通量」等により定められております。</p> <p>北初富駅前広場進入路につきましては、大都市交通センサス調査により鎌ヶ谷大仏駅、新鎌ヶ谷駅における車利用率の平均値を北初富駅の乗降客数に乘じ、1日当たり約60台と想定しております。この台数は道路構造令により第4種第4級の道路に該当し、北初富駅前広場進入路の車道幅員を4mとして計画しております。</p> <p>なお、幅員については新京成線の橋脚内に設置する必要があることや想定された計画交通量以上に対応する幅員では関係機関との協議が整わなかったことにより本整備方針（案）となりました。</p>	無
5	<p>意見② 北初富駅前広場進入路の線形について</p> <p>進入路の線形は新京成線の橋脚を考慮しての線形と思いますが、一部橋脚との離隔がほとんどなく、視認性確保の観点からカーブミラーを設置していると想定されます。千葉県警との交通協議で決定したこととは理解できますが、安全上最善とは言えないと思います。そこで、曲線線形とせず、屈曲線形を提案します。これにより、視距では曲線案よりも有利かと思えます。</p> 	<p>北初富駅前広場進入路の線形につきましては、ご意見のとおり新京成線の橋脚を考慮しております。</p> <p>また、北初富駅前広場進入路は道路構造令の第4種第4級、設計速度20km/hで計画しているため視距は40m必要なところですが、道路反射鏡等の設置により対向車が確認できれば視距は20m以上で良いこととされております。</p> <p>本整備方針（案）では、事故防止の観点から関係機関との協議により道路反射鏡を設置することで20m以上の視距及び安全性が確保されることから、曲線線形とする計画としております。</p>	無
6	<p>意見③ 歩行者動線について</p> <p>資料2「計画平面図（案）」には、南側からの歩行者動線は記載されていますが、北側の光圓寺方面からの歩行者動線の記載がありません。どのようにお考えでしょうか。またこの動線と関連しますが、市道4号線は現在西側のみの片側歩道がありますが、東側にも歩道を整備する予定があるのでしょうか。</p>	<p>東側の歩道の整備については、鉄道高架化による橋脚等により駅入り口までの十分な歩道空間の確保ができない状況となっております。</p> <p>こうしたことから、北側の光圓寺側から北初富駅入り口までの歩行者動線については、市道4号線の西側の歩道を利用するよう誘導していくこととしております。</p> <p>なお、今後駅利用者や整備する駅前広場の利用状況を見極めた中で北初富交差点の改良も含め必要性について検討してまいります。</p>	無

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
7	<p>意見④ 北初富交差点について</p> <p>当該事業とは直接関係しないかもしれませんが、資料2「計画平面図（案）」には、北初富交差点を改良するような図面となっていません。ご存知の通り、当該交差点は右折車線もなく、慢性的な渋滞が発生しています。本事業と関連して、北初富交差点の改良は予定していないのでしょうか。用地買収を伴うため、簡単ではないことは重々理解できますが、限られた予算の中で整備することを考えると歩行者のたまり空間を含めた当該交差点改良は優先順位の高い事業と考えます。</p>	<p>本整備方針(案)は、平成19年3月策定の北初富駅周辺地区整備構想を踏まえ、そのうち駅前広場の計画について、実現可能な案に変更を行うものです。</p> <p>当該交差点については、現在、新京成線連続立体交差事業により交差点の位置が東側に移動しておりますが、連続立体交差事業の完了までに元の交差点に復元する予定です。</p> <p>復元にあたりましては、可能な範囲で一部歩道の拡幅や、歩行者通路を確保し、駅利用者の安全性が確保できるよう検討しております。</p> <p>また、当該交差点の改良については、交差点周辺に所有者不明の土地があることから取得が難しく、交差点の復元にあわせ交差点改良ができない状況となっております。しかしながら、引き続き、所有者不明の土地の取得に努めるとともに、交差点改良へ向けて、国道管理者である千葉県と協議してまいります。</p>	無
8	<p>アクセス道路と市道4号の交差点箇所は市道3号と統一して信号機設置の上で十字路にすべきではないか</p> <p>市道4号北初富交差点方面から進入する際に反対車線を跨ぐ必要があり公安委員会が信号機設置必要をしないとしても比較的渋滞する道路であるから早い段階で設置すべきものとする。また渋滞の比較的多いところに対して他の道路との交差点箇所を増やした理由と取って十字路の道路構造を避けた背景は何があるのか。</p> <p>十字路を避けることで信号機設置は見合わされたのか。</p>	<p>北初富駅前広場進入路の進入位置については、市道4号線と市道3号線の既設交差点からの進入について関係機関へ協議しましたが、交差点等の問題で隣接地への影響が非常に大きい計画となるため、現在の位置で協議が整ったものです。この結果、既設交差点との距離が近いことから信号機の設置を見合わせた計画としております。</p>	無
9	<p>初富駅周辺整備構想案のパブリックコメントは行わなかったのに対して北初富駅に対して行う事に至った理由は何か。</p>	<p>本整備方針(案)は、平成19年3月策定の北初富駅周辺地区整備構想を踏まえ、そのうち駅前広場の計画について、実現可能な案に変更を行うものですので、改めてパブリックコメントを実施したものです。</p>	無
10	<p>趣旨・経緯について；</p> <p>・ほぼ20年前に策定されたと鎌ヶ谷市都市計画マスタープランで位置づけされた近隣商業拠点、この20年の間には新京成線連立工事が完成し、その上でどのような近隣商業地域として具体的に進められてきている、あるいは進めようとしてきたのかを示していただきたい。</p> <p>これらに基づいて、地域住民に今回のこの周辺地区ではどのような姿で、さらなる賑わいが得られるかを提案できるものと思います。</p>	<p>北初富駅周辺地区については、市民の日常生活に身近な商業等のサービス機能の充実を目指す地区（近隣商業拠点）として、平成19年3月に北初富周辺地区整備構想を策定しており、本整備方針（案）はその基本的な考え方を踏襲して策定しております。</p>	無

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
11	<p>関係機関との協議について；</p> <ul style="list-style-type: none"> 『整備構想における基本方針を踏まえて』となっておりますが、整備構想が今回の資料に含まれていないので、整備構想にどのような基本方針が描かれ、その何と何が整備方針案(以下、方針案)に踏襲されているのかが、分かりません。 	<p>北初富駅周辺地区整備構想における基本方針に示す鎌ヶ谷市の近隣商業拠点にふさわしい地域サービス、交通基盤、住環境に見合う都市機能の誘導の促進を基本に、駅前広場の計画について、整備に向けて本整備方針(案)を策定しております。なお、北初富駅周辺地区整備構想は、市ホームページ及び市役所4階 都市計画課まちづくり室にて閲覧できます。</p>	無
12	<p>事業概要について；</p> <ul style="list-style-type: none"> 進入路と駅前広場内交通ロータリーの車関連についての説明のみですので、広場が利用者にとどのように活用することが出来るように計画立てられているのかが見えてきません。 人優先としての駅前広場であり、この広場と、県道・市道4号線との関係、北初富駅舎・改札口との関係、歩行空間との関係、緑道との関係などの説明をお願いいたします。 	<p>北初富駅前広場については、鉄道から車やバス、タクシー等の各種交通手段への乗り換えや、歩行者空間の利用を考慮したうえで、整備を進める必要があると考えております。また、これに併せて、国道等の道路や、今後計画が予定されている緑道等との関係などについても、予備設計・詳細設計を実施する中で検討してまいりたいと考えております。なお、市民の皆様には、適時情報を提供してまいります。</p>	無
13	<p>その他について；</p> <ul style="list-style-type: none"> 『駅及び・・・今後の詳細設計にて検討していきます。』と書かれていますが、今回の方針案ではこのことを示す事が趣旨ではありませんか。地域の方々にとって利便性を確保できているかどうかを見定めた上で、意見、評価を投げ掛けるものではありませんか。 	<p>北初富駅前広場については、鉄道から車やバス、タクシー等の各種交通手段への乗り換えや、歩行者空間の利用を考慮したうえで、整備を進める必要があると考えております。また、これに併せて、国道等の道路や、今後計画が予定されている緑道等との関係などについても、予備設計・詳細設計を実施する中で検討してまいりたいと考えております。なお、市民の皆様には、適時情報を提供してまいります。</p>	無
14	<p>位置図について；</p> <ul style="list-style-type: none"> この地図では単純に整備地区の場所としての位置だけではなく、北初富周辺一帯が今後どのような、人の動きや流れに、あるいは車の動きなどになるかが見えてくる鎌ヶ谷市都市計画道路(北千葉道路など他の関連都市計画道路)や鎌ヶ谷市事業(緑道など)などが地図上に必要ではありませんか。 そのうえで、概念図として整備地区内あるいは周辺との関係が見える図を別図として提案される事をお願いします。 使用している地図は、現在とは相違してかなり古くて、宜しいのでしょうか。 <p>新京成線が仮線で工事中の表記、市道4号線の北初富交差点周りは仮切替え前、東京電力の架空線のうち鎌ヶ谷変電所絡みのそれのみが表記されています。このベースになっている地図は何年に作成され、作成の目的は、そして出所はどこでしょうか。</p>	<p>位置図については、鎌ヶ谷市主要部から北初富駅の位置関係を示した図として作成しております。また、使用している地図は平成20年度に鎌ヶ谷市が作成した都市計画基本図を基に作成しております。</p>	無
15	<p>計画平面図について；</p> <ul style="list-style-type: none"> 図面の中に工事中の仮切替え道路が表現されていますが、このまま残るとい事ですか。 このロータリーを利用する車の方面ごとの想定台数は何台でしょうか。 	<p>北初富駅前広場と現況の仮設道路との位置関係がわかるように表示しております。なお、この仮設道路は北初富交差点の復旧に伴い、撤去される予定です。</p> <p>北初富駅前広場進入路につきましては、大都市交通センサス調査により鎌ヶ谷大仏駅、新鎌ヶ谷駅における車利用率の平均値を北初富駅の乗降客数に乘じ、1日当たり約60台と想定しております。</p>	無

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
15	<p>計画平面図について；</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業概要でも示しましたが、利用者への説明が一切ありません。地域住民はこの駅前広場で何が可能でしょうか。青空の下、自由な憩いの場として、出会いの場として、そして集いの場として楽しく利活用できることを説明していただきたい。 	<p>本整備方針(案)は、北初富駅前の限られた用地や道路が近接している状況の中で、駅前広場としての機能が発揮できるよう関係機関と協議の上策定したものです。</p> <p>こうした制約の中で駅前広場の機能については、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
	<ul style="list-style-type: none"> ・車の進入は広場から見れば、あさっての方向からとなっていますが、近隣の商業の活性化のためにここでしかないという必然性はどこにあるのでしょうか、お教え下さい。 ・この駅前広場の賑わいのためには、また近隣の商業の活性化のためにも、車ででの利用をも県道側からとすることが必要ではありませんか。 	<p>北初富交差点に近接する付近で、新たに駅前広場へ車両を誘導する入り口を設けた場合、入り口付近における安全性の確保が困難となり、事故等の発生を招く危険な状況となることや交差点と入り口が非常に近いことから、新たな交通渋滞の発生が予想され、連立事業による踏切除却の効果が半減するとの指摘があり、関係機関との協議が整いませんでした。こうした中で、駅前広場へ車両を乗り入れるアクセスルートを検討した結果、本整備方針(案)を策定しております。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・災害が発生した折には、鉄道駅や、県道・主要幹線道路に面していることから、今後避難場所としましょう。地域住民だけではなく、他市からの来訪者も迷わず利用出来ます。 	<p>鎌ヶ谷市では緊急避難場所の指定は、災害対策基本法第49条の4に基づき、鎌ヶ谷市地域防災計画に「異常な現象の種類ごとに安全性等の一定の基準を満たす施設又は場所を指定する。」と位置づけています。また、災害対策基本法施行令第20条の3においては「当該場所又はその周辺に地震が発生した場合において人の生命又は身体に危険を及ぼすおそれのある建築物、工作物その他の物がないこと。」と規定されています。</p> <p>本整備地区につきましては、多くの一般車両等の進入・退出の可能性等があることから、図面や完成後の市街の状況等を踏まえ、上記の指定の条件に適した環境にあるか等を確認し、検討していきたいと思ます。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・新鎌ヶ谷方面から緑道の計画がありますが、どの辺りでどのような有機的な接合が考えられていますかをお示しください。・・・位置図で明記のうえでお願いします。 	<p>(仮称) 緑道用地との接合は、駅前広場進入路の鉄道高架下を通過してカーブする付近となります。本整備方針(案)を踏まえ、当該用地の整備方針については、今後検討していきます。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・断面図に書かれている駅舎から出て障がい者用車、バス停との距離が3.5mではあまりにも狭すぎて、危険で、窮屈で、ゆとりがありません。東武鎌ヶ谷駅でも駅舎母屋から10m?ほどで、そこから出ている庇の先端からでも5m?ほどは確保されていませんか。 	<p>本整備方針(案)は、北初富駅前の限られた用地や道路が近接している状況の中で、駅前広場としての機能が発揮できるよう関係機関と協議の上策定したものです。</p> <p>こうした制約の中で駅前広場の機能については、駅などへの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>	

NO	意見内容	市の回答	修正 有無
15	<p>計画平面図について；</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道464号線北初富交差点での初富方面からの市道4号線への右折レーンが確保されていませんが、初富方面への渋滞の懸念はありませんか。前構想案では渋滞を発生させないようにすべて方面への右折ラインが確保されていましたが、この方針案では何故すべて消滅してしまったのでしょうか。 	<p>本整備方針案は、平成19年3月の北初富駅周辺地区整備構想を踏まえ、そのうち駅前広場の計画について、実現可能な案に変更を行うものです。</p> <p>当該交差点については、現在、新京成線連続立体交差事業により交差点の位置が東側に移動しておりますが、連続立体交差事業の完了までに元の交差点に復元する予定です。</p> <p>復元にあたりましては、可能な範囲で一部歩道の拡幅や、歩行者通路を確保し、駅利用者の安全性が確保できるよう検討しております。</p> <p>また、当該交差点の改良については、交差点周辺に所有者不明の土地があることから取得が難しく、交差点の復元にあわせ交差点改良ができない状況となっております。しかしながら、引き続き、所有者不明の土地の取得に努めるとともに、交差点改良へ向けて、国道管理者である千葉県と協議してまいります。</p>	無
	<ul style="list-style-type: none"> ・市道4号線からの進入口T字路交差点での北初富交差点方面からこの進上路への右折レーンが確保されていませんが、渋滞が北初富交差点にまで影響を及ぼす懸念はありませんか。 	<p>市道4号線からのアクセスについては、信号機や右折レーンを設置しないことで、関係機関との協議が整っておりますが、整備供用の際には、進上路部分における車両の乗入れがスムーズになるよう関係機関と協議し、路面表示や安全施設等の設置について検討してまいりたいと考えております。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・進上路には歩道という歩行者の安全安心を確保する表示がありませんが、歩道がない道路(車道)上に幅1mで外側線が白線で引かれていますと、その白線の外側は歩行者や自転車が通行可となりますが、これでは歩行者などの安全安心を確保しているという事にはなりません。道路を新しく作るのであれば、通常の歩道の確保が優先しませんか。 	<p>東側の歩道の整備については、鉄道高架化による橋脚等により駅入り口までの十分な歩道空間の確保ができない状況となっております。</p> <p>こうしたことから、北側の光圓寺側から北初富駅入り口までの歩行者動線については、市道4号線の西側の歩道を利用するよう誘導していくこととしております。</p> <p>なお、今後駅利用者や整備する駅前広場の利用状況を見極めた中で北初富交差点の改良も含め必要性について検討してまいります。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・進上路は相互通行で車道幅員が4mで、広場内一方通行の車道幅員が3.5mと表示されていますが、車幅は1m70cm前後でしょうから、半円に近いきついカーブの中、相互通行ではかなり厳しくはないでしょうか。 	<p>本整備方針(案)は、周辺の既存の道路状況や高架化された鉄道の状況を踏まえ、現状では、交通安全性など総合的に勘案し、最大限配慮した計画です。</p> <p>カーブについては、ミラーを設置するなど、供用までに可能な安全対策を検討してまいります。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・上記の考えの中、人、車にとりまして新たに基本的な事が説明されていないままでは、広場の設え、進上路の位置、その幅員などの再検討、仕切り直しが必要と考えられます。 	<p>本整備方針(案)は、周辺の既存の道路状況や高架化された鉄道の状況を踏まえ、現状では、交通安全性など総合的に勘案し、最大限配慮した計画です。</p>	