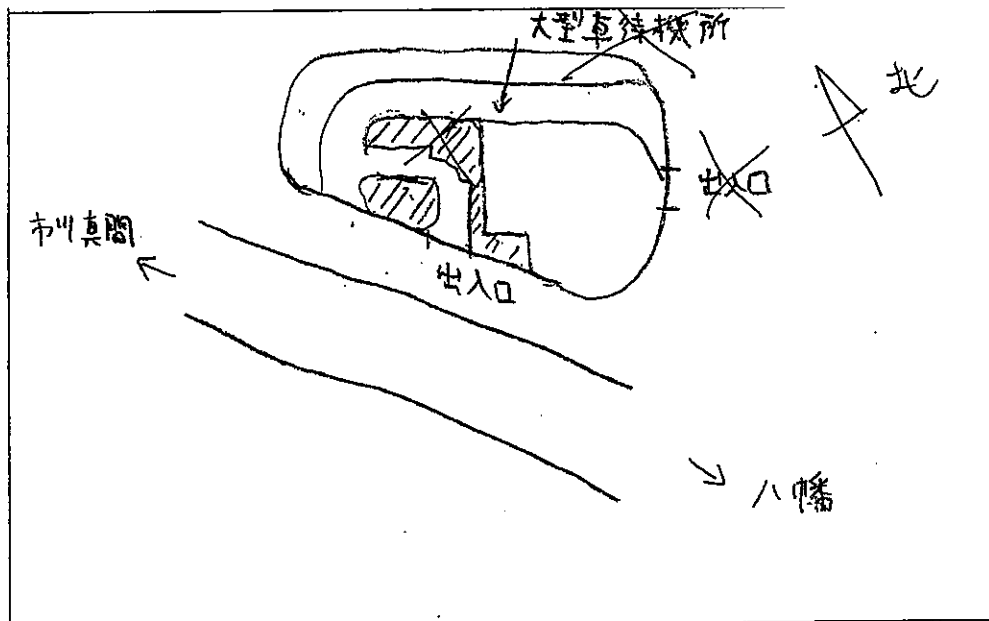


放置禁止区域設定は横断歩道か
駐車場、駐輪場と整備するなら
道路を横断する人が増えるのだから
横断歩道もきちんと整備してほしい
北口公園の前は横断歩道を
きちんと作らないと歩行者の事故が
増えるのではないかと思う

意見書等番号2

- ・ 東側入口は不必要だ。駅側に集約すれば十分だ。
- ・ 植栽は外周については理解するが、内部の植栽は使い勝手を悪くしている。地価が高い場所で無駄な計画だ。
- ・ 大型車待機所の使い方（通常はチェーンで閉鎖、地元のバス旅行の際のバス待機所、移動交番の敷地、緊急車両の駐車を想定）は、どれも頻度が少ないではないか。使い勝手を見て計画したものではなく、税金の無駄だ。閉鎖していたら緊急時使えないではないか。
- ・ このような無駄な整備はやめてほしい。何も知らせず工事を始めるのは許さない。説明会を開くべきだ。着工したり、計画を変更するとか説明会を行うとか、何かあるときは連絡してほしい。
- ・ 掲示板はだめだ。皆、ほとんど見ない。回覧でもよい。



- ① 車の出入口は、馬尺正面に面した部分のみが良いと思います。
東側に、わだかまもう一つ所出入口を作る必要はないと思います。
- ② 植栽で土地をわだかま細かく仕切ると、かえって
使い勝手が悪くなるので、白線で区切り、ポールを立てる
等の変更しやすい区区分けの方が良いと思います。
また、ほとんど使用機会のない大型車待機所
を作っても、その土地が無駄になるだけなので、
なくしてもらいたいです。お返事お待ちしております。
よろしくお願いいたします。

① 自転車置き場は早くつくってほしい。

② ローターは、使う見込みのない余分な物
は、つくらないでほしい。税金は大切に
使ってほしい。

③ 交通事故のリスクが上がりすぎる
設計はやめてもらいたい。

意見書等番号3

・駅北側のロータリーに接続している私道を一般に通行できるように、関係者に働きかけて欲しい。

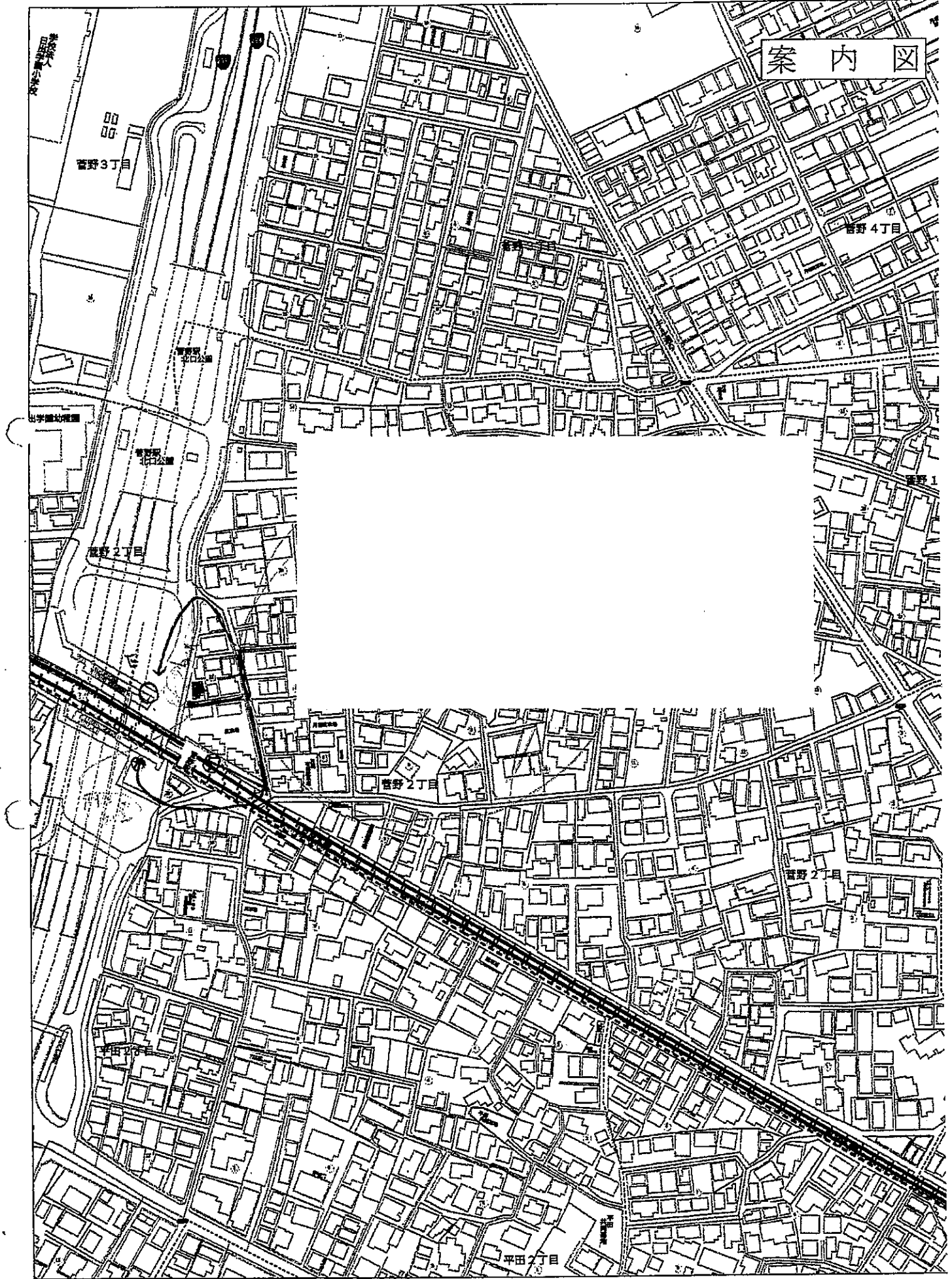
エレベーターが所定の場所にある
ありまして、普野2丁目側からエレベーターの近くまでエレベーター直前まで
私道を利用して行くことが出来る。
結局、道路の通行が
か所を利用する。道路をまたいで反対側のエレベーターを利用するのは
不便。元は階段が広く、壁に高さがある。この間も戸数が多いと、道路を
この私道を利用して行くことが出来る。エレベーターの便益は大きい。この私道で
行くことが出来るエレベーターは、エレベーターの便益は大きい。この私道で
金を儲けようとする。エレベーターの便益は大きい。この私道で
V 普野の利用は、エレベーターの便益は大きい。この私道で

エレベーターの便益は大きい。この私道で
普野の利用は、エレベーターの便益は大きい。

普野の利用は、エレベーターの便益は大きい。
エレベーターの便益は大きい。この私道で
普野の利用は、エレベーターの便益は大きい。
エレベーターの便益は大きい。この私道で
普野の利用は、エレベーターの便益は大きい。

平野町

案内図



意見書等番号4

- ・タクシーは使う可能性がある。
- ・自転車放置禁止にすることは良い。

菅野駅前ロータリーの施設計画についての意見

- ・何の説明なのか。
- ・出席しなければならないのか。

意見書等番号6

- ・もともと緑のある落ち着いた地域だったが、外環で無機質な空間となってしまった。
- ・市川駅北口のように、木も時計もないのは心が和まない。
- ・菅野の駅前は自然となじむ感じにしてほしい。

意見書等番号7

- ・タクシープールは必要なのだろうか。
- ・もう少し施設がほしい。

A. 意見、及び要望事項

1. 菅野駅北側ロータリーは、菅野地区の特徴である黒松を始めとする樹木、及び植栽の多い緑地とし、駐車場等の施設は、地域の景観維持の観点より、利用見込みが証明される必要最小限にとどめること。

尚、駐車場等を設置する場合の車の出入口は、車庫を含む人家がある東・西側ではなく、ロータリーの南側、あるいは北側とすること。

2. 国道14号（千葉街道）からの交通量が多いと共に、貨物等の積み込み・取り卸し、京成電車利用者の送迎に伴う駐停車車両が多い菅野駅南側に駐車場を設置すること。

3. 上記1・2の意見、及び要望事項の理由・背景、並びに質問事項

a) 市川市菅野2・3丁目の外環道路の上部土地は、従前は、黒松を始めとする樹木の多い閑静な住宅地でした。（続く）

外環道路建設に伴い、斯かる地域は、1990年代末以降今日までの20年強に亘り、住宅・教育機関等の用地買収・建物取り壊し、及び黒松を始めとする多くの樹木が伐採、あるいは移植されると共に、道路建設工事に伴う土地掘り返し、工事車両の出入りなどで荒廃した土地となりました。

従って、2017年6月に外環高速道路等が完成・開通した後は、従前の黒松を中心とする樹木が多い閑静な住環境の菅野地区を取り戻すのが、この土地に長年住み（現在の菅野2丁目にある）、外環道路建設に伴い現在地に移転を余儀なくされた、私達の願いです。

工事現場の原状回復は遅々として進みませんでした。この度、最期に残された菅野駅北側ロータリーが、NEXCO 広報誌「緑の道」、あるいは2015年7月29日「外環一般説明会須和田 菅野地区」で配布された資料に記された緑地ではなく、大部分が時間貸し有料駐車場（以降、駐車場）、大型車待機所、及びタクシープールとなる市川市道路交通部（以降、市川市）策定の施設計画に、「外環一般説明会」で約束された、後日の、地上部分一般説明会が開催されることなく変更されていることに対し、理解に苦しむと共に、この市川市策定の駅北側ロータリー施設計画（以降、施設計画）を受け入れることは到底出来ません。

b)11月22日（火）に市川市男女共同参画センターで市川市が開催した「菅野駅前ロータリーの施設計画に関する説明会（以降、説明会）」で、小泉副主幹が駅南側ロータリーは「景観」を考慮し、他方、駅北側は交通の結節点として

駐車場、大型車待機所、タクシープール等を設置する計画を策定したと説明したことに對し会場から失笑が出たように、景観が重視されるべきは、車の通行量が少なく、従前は黒松を始めとする大木・樹木などの緑が多い閑静な住宅地であった菅野地区であり、国道14号（千葉街道）と接して交通量の多い平田地区ではないことを、市川市は理解できていないのですか？

また、菅野地区の日出学園小学生が、5年間に亘り苗から育てて高さ1mになった時点で、その後の育成をNEXCOに引き継いだ150本近い黒松はどこに行ったのですか？

c)過去、及び現在の菅野駅南側と北側の交通量の差異、また、ロータリー周囲の道路の使われ方について、市川市は調査をした上で施設計画を策定されたのですか？（田中市川市長は、11月2日に現場視察を極秘裏にされており、駅北側ロータリー周辺の現状をご存じです）

市川市民の税金の有効活用、また、田中市長が目指す市政充実への投資・資金注入を円滑にするためにも、市川市が策定した施設計画を見直し、ロータリー周囲の住民は元より、多くの菅野地区住民が望む、樹木、植栽等の緑の多い駅北側ロータリーとすべきです。

d)時間貸し有料駐車場（以降は、駐車場）の設置が必須であれば、収容力を必要最小限度に抑えると共に、出入口は、ロータリー周囲住民の居宅及び車庫に面するロータリー東側ではなく、道路幅員の広い南側（菅野駅前）、あるいは交通量がほとんど見込まれない北側にすべきです。

若し、駐車場の出入り口をロータリー南側、あるいは北側に設置できない場合は、その理由を明示して下さい。

e)時間貸し有料駐車場を設置するのであれば、駅北側より、交通量が多い駅南側の方に利用が見込まれます。10台程度の時間貸し有料駐車場は、現在でも駅南側に設置可能であると共に、将来拡張が必要になれば、移植済みの黒松を再移植して対応すれば良いと考えます。

f)駅北側ロータリー周囲には7軒の家がありますが、

従って、駅北側ロータリー施設計画には強い関心を持っています。

B. 質問事項

11月22日開催の説明会における参加者の要望に基づき、質問内容、及び市川市の回答は、菅野2・3丁目等の住民に開示いただくようお願いします。

1. 説明会において、私は、意見・要望としてではなく、以下を質問として

提起しましたが、西倉課長は、検討の上、後日回答するとしたため、

改めて、再質問します。尚、説明会は時間的制約があったため簡略化

した部分もありますが、本意見書では詳述します。

(1)菅野駅前ロータリー施設計画策定、及び着工への進め方について

a)説明会冒頭、藤田部長は、住民の声を十分聴取せずに施設計画を策定

したとして陳謝されましたが、今回の経緯は、そんなことではなく、9月

末でロータリーのNEXCO工事事務所が撤去されることを知った日出

学園が、9月22日に市川市を訪ね、菅野駅北側ロータリーの整備予定に

ついて尋ねた折に手渡された 2 年前に策定されていたという施設計画の内容に納得がいかず、市川市に抗議したことが発端で、問題に火がついたというのが実情ではないかと思います。従って、若し、私達が声を上げていなければ、施設計画は今頃着工されていたのではないかと考えます。ついては、以下につき、お答え下さい。

1)2015 年（平成 27 年）7 月 29 日に開催された外環一般説明会での主催者の説明に反し、市川市が、一般説明会を行うことなく施設計画を策定・着工しようとしたのはいかなる理由によるものですか？

2)施設計画に基づく工事施工を強行しようとしていた市川市が、11 月 15 日に、急遽、1 週間後の 22 日に説明会を開催した理由・背景は何ですか？

3)11 月 22 日の説明会の結果、12 月 22 日までに住民等の意見を聴取することとなりましたが、住民意見等の取り扱い、及び今後の施設計画の進め方についての市川市の考えをお知らせ下さい。

b)質問の背景

1)2015 年（平成 27 年）7 月 29 日に菅野小学校で開催された国交省、及び NEXCO 主催の「外環一般説明会須和田・菅野地区」では、国交省首都国道事務所計画課本村課長、及び調査設計課小池課長、並びに NEXCO 東日本千葉工事事務所工務課より説明、及び質問に対する回答がなされましたが、当日は、市川市の当時の土屋副市長、街づくり部江原、及び水と緑の部東条の両部長、鈴木道路交通課長、白鳥外環推進室長に加え、千葉県佐藤道路計画課副技官等が、主催者側の

席で参加していました。

説明は、京成電鉄と高速道路・国道 298 号が地下で交差する菅野駅
周辺を含め、JR との交差部から真間川までの工事計画が中心でしたが、
その後の質疑では、菅野駅周辺の整備計画、副道のあり方等につき、
会場から「都市計画とは異なるとの異議」、また、「緑地管理を含めた
地上部分の整備・管理は国が行うべき」等の意見・質問が多数提起され
ました。

この結果、主催者は、最終的に、外環道路地上部分は計画が未策定の
ため、計画策定後に、別途一般説明会を行うとして閉会しました。
その後、外環地上部分についての一般説明会が今日まで開催されて
いないので、私達は、NEXCO 広報誌「緑の道」、及び 2015 年 7 月
29 日開催の外環一般説明会で配布された資料に記されている通り、
菅野駅周辺は緑地化されるものと考えてきました。

2)しかし、以下の事実は、市川市が施設計画に基づく工事を 10 月から
から開始しようとしていたことを示しています。

①施設計画は 2 年前に策定されていた。

②10 月 4 日に藤田部長、及び西倉課長が日出学園で私達と話し合った
折り、問題があれば後日見直しを行うとの条件で施設計画に基づく
工事の着工を認めるよう求めた。

③私達が施設計画の問題点を指摘すると同時に、市川市の提案を拒否
した結果、市川市は、施設計画を菅野 2・3 丁目等の自治会長に
提示し、住民の質問・意見を受けつけることとなった。しかし、

10月5日に市川市が自治会長に配布した「お知らせ」には、住民の質問・意見を聴取するとの文言はなく、「ご理解・ご協力を賜りますようお願い致します」となっていた。

尚、同日、同じ市川市道路交通部交通計画課から菅野2・3丁目自治会長に回覧を求めた「菅野駅周辺自転車放置禁止区域設置」に関する「回覧」には、「市民の皆さんのご意見をお寄せ下さい」と太字で注釈が記されていると共に、意見提出方法・期限が記されています。

④施設計画に基づく工事予算が既に市川市議会で承認済であると共に、施工業者の入札が終わっている。

3)市川市「お知らせ」には、2015年(平成27年)7月29日の外環一般説明会では一言も触れられなかった「自治会代表との意見交換、即ち、「平成27年度から行ってまいりました、地域自治会代表の皆様との意見交換の中で頂いた貴重なご意見を可能な限り反映し、菅野駅前ロータリーの施設計画を策定しました。」と記されており、市川市は、これをもって施設計画は住民の意見を反映していると主張していますが、この文言を正確に解釈すると「市川市が策定した施設計画に地域自治会代表の意見を可能な限り取り入れた」ということであり、施設計画は、あくまで市川市が主体的に策定したものであることとなります。
この点について、11月10日に田中市川市長と本件で話合う場を持った折、私達が問いただすと、同席した藤田部長は、施設計画が市川市主導で策定されたことを認めたため、田中市長より藤田部長に対し、

住民の意見を聞かなくてはダメだとの指示・叱責がありました。

(2)菅野駅前ロータリー施設計画の策定経緯について

市川市は、①外環道路建設工事着工以前の菅野駅周辺的环境について認識・理解することなく、また、②外環道路完成後の菅野駅周辺の通行車両等の動態分析・実態調査・予測等することなく、菅野駅北側に大きなロータリーを作ろうとしたのではないですか？（このようなロータリー設置を考えたのはNEXCO＝国交省ではなく、市川市であり、施設計画を策定した上で、NEXCO＝国交省にロータリー設置を求めたのではないですか？ ついては、以下につきお答えください。

a) 駅南側、及び駅北側ロータリーの設計は、誰が策定したのですか？

NEXCOより、菅野駅周辺の国道298号を含め、外環高速道路上部、及び地上部分の構造については、市川市と相談しながら進めてきたが、駅北側ロータリーについては、黒松のような大木を植えることは出来ない構造になっているとの説明を受けています。

b) 駅南側ロータリーは黒松を始めとする植栽が多いのに対し、駅北側ロータリーは、駐車場等の施設が多いのは、いかなる理由、背景によるものですか（外環工事着工以前の駅南側と駅北側の環境、及び現在の車の通行状況を、市川市はどのように理解していますか？

c) 国道14号と平田・菅野地区を結ぶ経路にある駅南側は、車の通行量が、特に朝晩は多く、かつ、駅西側の住居への宅配車、駅周辺自動販売機の飲料水供給、菅野駅利用者送迎、また、保育園児の送迎等で駐停車する車両等が多く、時間貸し有料駐車場を設置する価値はあるかと思

いますが、ロータリーの周囲に車庫を持つ4軒の車の出入りを除くと、
宅配便、郵便集配車を含めも1日の車の通行量が15台以下の駅北側
ロータリーに駐車場を始めとする施設は必要ないと考えますが、施設
計画策定の理由・背景は何ですか？

d)市川市は、市議会で、施設計画実現により菅野駅周辺が便利になると
説明されたため、それは良いことだと評価した市議いと聞いていま
すが、本施設計画によって、

①何が、誰にとって、どのように便利になるのか説明して下さい。

②施設計画は市川市が主導して策定したと理解していますが、施設
計画策定にあたり、誰から、どのような要望があったのかをお知ら
せ下さい。

③菅野駅の以下のような現状の中で、駐車場、タクシー乗り場等を
設置すると、菅野駅が交通の結節点となり、Park & Rideを含め
た駐車場利用者の拡大、また、タクシー利用が増えると考えて
おられますか？

i)菅野駅の乗降客は、過去10年間約4,100人/日で、京成電鉄
69駅中、利用者は56番目です。市川市内にある京成電鉄の
7つの駅の中でも6番目です。

そして、利用者の9割強は、日出学園、及び県立昴高校の生徒、
市川総合病院の職員、並びに京成電鉄の上り・下り線を利用する
通勤・通学客です(全体の7割は日出学園生徒、及び関係者です)。

ii)菅野駅周辺には、市川総合病院、及び日出学園を除き、商業

施設、企業の事業所等の人が集まる場所・施設はありません。

iii)菅野駅は、10分に1本の普通電車停車駅で、電車等のターミナル(終着・始発駅)ではなく、かつ、東京、あるいは成田方面に出かけるためには隣の京成八幡駅等の途中駅で特急電車等により乗り換える必要があり、交通の結節点とはなりません。
尚、乗客が平均5,900人の市川真間駅は、近年、急行電車の停車駅から、普通電車だけの停車駅に格下げされました。

(3)施設計画の内容について

a)大型車待機所は、以下の理由により、菅野駅周辺に設置する必要はないと考えますが、市川市が大型車待機所設置にこだわる理由を含め、以下の点につき、説明をお願いします。

1)誰の要望でこのような広大な大型車待機所を設置しようとしているのですか？ 要望者、及び要望内容をお知らせ下さい。

尚、市川市独自の発想でこのような広大な大型車待機所設置を計画したのであれば、その根拠を教えてください。

2)地域自治体を通じて回覧した「お知らせ」の注釈に、「大型車待機所」は、「常時は閉鎖予定」と記されていますが、市民の税金を使って、また、ロータリーは緑地にせよとの多くの住民の声に反して利用価値のない「大型車待機所」設置に固執する理由、及び設置要望者名を教えてください。

3)質問の根拠・背景

①菅野2丁目自治会は、町内会で行うバスツアー（2020・21年は新型コロナで中止）の乗降場所が菅野駅周辺にあれば良いとの提案をしたようですが、年に1～2回のツアー開催で、かつ、利用する観光バスは1台です。

このようなバスツアー用観光バスは、駅北側に2台、また、駅南側に1台分の黒色で囲まれた大型車駐機場で十分対応が可能と考えないのですか？（菅野3丁目自治会は、バスツアーの企画は無いとのことです。）

尚、2022年12月6日に菅野2丁目自治会が企画したバスツアーの集合場所は、バス会社の要求で、駅北側ではなく、国道14号からのアクセスが良い駅南側でした。

駅北側は、国道298号との出入口が狭く、大型車の進入・退出が厳しいこと、また、北口公園西側側道から国道298号を松戸方面に進入した車が、大型車に限らず、すぐ先の「市川総合病院入口交差点」を右折することは、道路の構造上基本的に不可能なため、路線バスは元より、観光バス、そしてタクシー等も菅野駅北側への進入を嫌っているのが現状です。

京成電鉄路線バスの菅野駅乗り入れが実現しないのは、利用者が見込まれないことに加え、この道路の構造上の問題に起因しています。

②消防車、救急車、警察車両等の緊急車両は、事件・事故・火災発生等の現場に出きるだけ近づいて対応するのが原則です。交通

渋滞の無い菅野地区で、緊急車両が駅北側ロータリーに待機する
必要性・必然性はないと考えます。

③常時は閉鎖予定だが、大型車2台がすれ違うことのできる大型車
待機所設置が、絶対必要との理由がある場合は、大型車が後退で
2台並列に駐車できる待機所を設置すれば十分で、策定された
施設計画の5分の1のSPACEで対応可能です。

ワンマン運転の路線バスを除き、観光バス、消防車等の緊急車両に
は、運転手以外に乗務・添乗員が同乗しているため、後退入庫が
可能です。

b)以下5)に記した理由・背景に基づき、菅野駅北側ロータリーへの「タ
クシープール」、及び「時間貸し有料駐車場」の設置は必要ない、ある
いは規模を縮小すべきと考えますが、市川市の考えを以下質問に関し、
回答・説明して下さい。

1)駅前北西に客待ちタクシー駐車場があるので、ロータリー内にタク
シープールを設置する必要は無い。

2)ロータリー内にタクシープールを設置するのであれば、その必要性を
証明すると共に、タクシー運転手が休憩のために利用するような
タクシー5台が並列で待機する場所を市民の税金で設置するのは
おかしいと考えます。

3)車の通行がほとんど無い菅野駅北側ロータリーに駐車場を設置する
必要は無いと考えると共に、駐車場をつくるのであれば、交通量の

多い駅南側に設置すべきと考えます。

4)駅北側に駐車場を設置する場合、収容力 25 台の駐車場は広すぎる
と考えますが、収容力 25 台の根拠を教えてください。

同時に、駐車場規模縮小についての市川市の考えを教えてください。

5)上記質問の理由・背景・根拠

①菅野駅周辺には、商業施設、企業の事業所等がないので、菅野駅
でタクシーを利用する乗客は基本的にいないと共に、客待ちする
タクシーが基本的にいない。

②菅野駅の京成電鉄の利便性を考えると、客待ちタクシーが菅野駅に
集まるとは思えないし、タクシープール、及び駐車場を作ったから
菅野駅利用が増えるとは考えられない。

③タクシー利用が想定されるのは、京成電鉄で菅野駅に来て、市川
総合病院に行く人くらいですが、歩合給で働くタクシー運転手は、
この短距離利用乗客のために菅野駅で客待ちをすることは考えら
れないし、タクシー会社が運転手に菅野駅で客待ちをするよう指示
することも出来ません（以前、市川総合病院から駅北側の自宅まで
タクシーに乗車した折、運転手からさんざん嫌味を言われ、正規
料金の倍の 1,000 円を支払うハメになった）。

従って、タクシープール等を設置しても、タクシーが菅野駅北側
で客待ちをするとは考えられない。

④2022 年 2 月に、跨線橋と京成菅野駅改札口が接続されると共に、
跨線橋のエレベーターが使用開始となる等、菅野駅北側は道路を

含めた整備が完了し、同時に、タクシー客待ち用駐車場所も設置
されましたが、以後 10 ヶ月が経つ今日まで、駅北側で客待ち駐車
をしたタクシーは 1 台もありません。

また、この間に数台のタクシーが駅北側に到着して乗客を降ろし
ましたが、直ちに走り去り、客待ち駐車場所で客待ちをすることは
ありませんでした。

市川市は、説明会でタクシーが菅野駅で乗車客待ちをするかタク
シー会社に確認するとのことでしたが、タクシー運転手が会社の
意向で客待ち場所をきめるのではなく、乗客が見込まれる場所
で客待ちをします。

尚、客待ちタクシーが多い JR 市川駅の乗降客は平均 4.8 万人/日、
JT 本八幡駅の平均乗降客は 6 万人/日と、菅野駅とは比較になり
ません。

④菅野駅北口公園横の側道から国道 298 号に入り市川総合病院入口
交差点を右折することが道路の構造上困難な点を考えると、菅野
駅から市川総合病院にタクシーで行く場合、駅北側より、駅南側
の方が、距離的にも便利だと思います。

従って、タクシープールは、駅南側に設置すれば十分と考えます。

⑤日出学園が、小学校・幼稚園、及中学・高等学校で年に計 2 回
開催する運動会の日、多くの車の駐車場利用が見込めますが、
それ以外の日の利用度は少ないと考えます。

何故ならば、菅野 2 丁目には、現在、時間貸し有料駐車場が菅野

駅東側踏切横（収容力5台。料金は20分100円、夜間は60分200円で最大800円）、及び東部アーデル通りに面した菅野2-13（全体は25台収容可能だが、大半は月ぎめ駐車場で、時間貸し有料駐車場の収容力は7台。料金は60分200円、夜間120分100円で最大700円）がありますが、平均利用率は前者が6割、後者が9割です。従って、菅野駅近くに駐車場が必要な状況では無いと思われます。

⑥現在は住宅が建っている日出学園運動場南側の菅野3-19に2011年から2019年まで、収容能力70～80台の時間貸し有料駐車場がありましたが、利用は、平均10台/日でした。

⑦交通量の多い駅南側に駐車場が設置されず、駅北側にのみ駐車場が設置されると、菅野駅東側踏切を越えて市道310号に進入してくる車が増え、近隣の子供たちへの危険度が高まるとの危惧が市道310号沿いの住民にあります。この点からも、また、説明会で平田地区住民から提案があった点も勘案し、駅北側より駅南側への駐車場設置を優先すべきと考えます。

c)駅北側駐車場出入口は、何故、正面に車庫出入口を含む人家がるロータリー東側に設置するのですか？

1)駐車場出入口をロータリー東側に設置する理由をお知らせ下さい。

2)駐車場出入口を道路幅員の広いロータリー南側（タクシープール出入口と同じ）、あるいは通行車がほとんどないロータリー

北側に設置出来ない理由をお知らせ下さい。

2. 質問時間を考慮し、11月22日の説明会では提起しなかった質問・要望
事項

菅野駅前（北・南側）に駐輪場を設置することに意義はありませんが、
駐輪場設置に伴い、自転車での菅野駅利用者の導線が変わることから、
以下の質問、及び要望をします。

(1) 日出学園、及び県立昴高校の生徒、並びに市川病院職員等は、朝は、

菅野駅から歩道を北方向へ、夕方は菅野駅に向けて歩道を歩きます
が、自転車で菅野駅を利用する通学・通勤者は、逆方向の走行になり
ます。ロータリー周囲に自転車専用道路がない現状において、自転車
がロータリー周囲の歩道を走行して、歩行者と衝突事故が起こること
のないよう、歩道は自転車から降りて通行するよう指導するなどの
対応をお願いします。

(2) 駅北側ロータリーは一方通行ですが、夕方の帰宅時にロータリー

東側の車道を北の方向に逆走する自転車が多数発生することが予想
されます（自転車通勤・通学者は、何故か、駅北口公園東側の側道
を走行します）。

北口公園東側側道を松戸方面から高速でロータリーに進入してくる
車との正面衝突が危惧されるので、自転車の走行路について適切な
指示・指導をお願いします。

以上

意見書等番号9

- ・菅野駅前ロータリーの施設計画についてのページに書かれている「この当日および説明会后等にお出しいただいたご意見の概要とそれに対する市の方針は、今後、公開予定です。」についてですが、できましたら、公開方法はこのページに追加して掲載して頂けるとありがたいです。
- ・PDFを貼り付けるのと同じ方法で、全意見と全回答を貼り付けて頂ければ、住民は簡単にネット経由で自宅から見るができますので、それらを見てから次回の説明会に臨めると大変ありがたいです。
- ・菅野駅前ロータリー計画に関する住民の意見の概要とそれに対する市の方針を公開して頂けるとのことだが、住民の意見については、市で概要にまとめないで、原文そのままを公開して頂きたい。氏名、住所、電話番号は掲載しないで構わないし意見の本文に個人情報を書かれていたら黒塗りしていいが、基本、全文を公開して頂きたい。住民としては一語一句、意見を捻出して申し上げたり、書いたりしているかもしれないし、そう考えた理由や経緯を大切にしたい。他の住民の意見を参考にするにしても、その理由や経緯がわからず趣旨、要旨だけでは正確に参考にできないし、そもそも、今回、住民が怒っているのは、市の、本計画に関しての、プロセスについてであるとも思っている。市がどうしてそう考えたか、そう考えるに至ったかの経緯等を順を追って知りたいと言っているのをわかってほしいのと同時に住民の、どうしてそう考えたか、そう考えるに至ったかの経緯等を順を追って知ってほしい、プロセスを大切にしたいと切に願う次第です。

結論としては、駐輪場については、北口、南口ともに現在の計画のまま施工して頂き、南口のロータリーは現在の計画のまま施工、北口ロータリーは、南口ロータリーと同様の設計・施工に「変更」して南口ロータリーと同じ景観にして頂きたい。

以下に個々の詳細の意見を記載します。

(1) 駐輪場について

現在、菅野駅南側に多くの自転車が停められていて朝等、整理する係員の方々がいるが整理されても車道の一部を塞ぎ、踏切待ちをしている車の横を、歩行者、自転車が通る際、通行に支障をきたしている。南口、北口に駐輪場を分散して設置して頂ければそれぞれの側に住む住民等が分散して駐輪でき、今まで北口側に住んでいた住民がわざわざ踏切を渡って南口側に停めることもなく利便性が認められる。車道を塞ぐこともなく通行が安全になることも期待できる。定期あるいは1回当たりの料金を受益者負担で支払ってもらい、さらに無人管理駐輪場として、係員の方に関する支出を少しでも抑えることができれば市としても経済効果が見込まれる。既に存在しないのではないかとと思われる自転車対策課の、駐輪禁止という看板の前で係員の方々が自転車を整理して、実質、駐輪を認めているという矛盾も解消できる。

したがって駐輪場建設については計画通りに施工し、駐輪場を来年4月以降にオープンして頂きたい。

(2) ロータリーの景観について

南口ロータリーは計画ではタクシープールがあるがその他の土地は植栽されるように見え、景観が良いように想像できる。令和4年11月22日実施の「菅野駅前ロータリーの施設計画に関する説明会」に平田に住んでいる住民はあまり参加されずまた参加された方も意見を述べられた方は少数であったように見受けられた。これは南口ロータリーの計画に不満があまりないことを意味するのではないのでしょうか。私は菅野2丁目の住民ですが、正直、平田側の住民の方々が羨ましい。良い景観、景色でロータリーが施工されることが羨ましい。南口で設計した思想をなぜ北口に展開して頂けないのか理解に苦しみます。

(3) 北口ロータリーと南口ロータリーの計画の差異について

南口ロータリーにはなくて、北口ロータリーにはある計画として、(a)駐車場(時間貸し)と(b)大型車待機所があるが、なぜ北口にのみ、この2つの機能が必要なのか理解に苦しみます。

(a) 駐車場(時間貸し)について

以前、菅野駅北口の階段を降りて進み左側に大きめの駐車場がありました。利用者のほぼ全ての方は近隣の幼稚園に通う幼稚園児の母親で月極めで契約し、車で家からこの駐車場に来て降りて歩いて幼稚園に送る、退園の時間に再度車で来て歩いて迎えに行き来する。1

1/11

日に2度の送迎のために月極めの駐車場を契約されていました。しかしながらその幼稚園が外環道路建設に伴い移転した前後から、理由は知りませんが、送迎のための車は見かけません（送迎がなくなったのが先か、駐車場が賃貸物件になったのが先か、幼稚園移転が先かはっきり記憶がないですが）。いずれにしても、当時あった大きめの駐車場はなくても全く支障がないように見受けられます。また、現在、その駐車場と同じくらいの大きさの駐車場で、平日の昼間のみ利用されている駐車場は（送迎用駐車場は別に現在もあるのではないかと考え探しましたが）見当たりません。

南口ロータリーには朝など工事現場に向かうと思われるバン等が菅野駅から出てくる人をピックアップする姿を見かけたりしますが、朝、夕と菅野駅北口公園回りをウォーキングしていて駅のロータリーが見えますが、ロータリーには車はほとんど入ってきませんし、その近辺では住民の家の駐車場から出入りする車しか見かけません。どう考えても駐車場（時間貸し）を利用する方々が想像できません。もし私が駐車場経営者だとしたらあの場所で駐車場を経営するとは思えません。駐車場経営する場合、市がいったん支払った工事費用を市に対し支払い、その後、運営費（設備リース料、利用料回収、維持管理費等）を毎月、毎年、支出し、時間貸し収入で利益を出すのでしょうか、どう考えてもペイするとは思えません。受託業者は現れるのでしょうか？第1庁舎の駐車場運営会社（T社）が受託してくれるのでしょうか？現れなかった場合、市が運営していくのでしょうか？市営駐輪場と同様に市営駐車場となるのでしょうか？駐車場運営会社が運営しても市が運営しても、どう考えても赤字経営となると思われますが、その赤字を（駐車場運営会社の場合、その会社に対して）税金で補填ないし賄うというのでしょうか？もし赤字補填に恒久的に税金が投入されるとなれば公文書公開制度を利用して数年後調べさせて頂きたいと思います。これらのことから駐車場（時間貸し）についてはその必要性を感じられません。

(b) 大型車待機場場について

説明会でも取り上げられましたが、大型バスを停める場所を自治会が要望しているという話は事実ではありません。ちなみにですが、一般車両でしたら、北口ロータリーから東京方面に向かうには菅野駅北口公園の東側道路を北に向かい外環側道に合流（Uターンをするような合流）する方法が一般的と思いますが、大型バスの横幅（2.5メートル以内）では、合流地点の最も狭い白線内の幅（歩測ですが約2.7メートルではないかと思っています。）は、バス会社を通れると判断されるか疑問に思われます。（菅野駅北口公園の西側道路を北上し外環側道に合流しどこかで迂回して南に向かう方法があるかもしれません。）ちなみにですが、先日、自治会でバスツアーを実施した際はバス会社から菅野駅南口エレベーター前を集合場所に指定され、大型バスが待機し自治会員（住民）の集合後、自治会員（住民）を乗せて発車しましたが何の問題もありませんでした。こちらでの集合・乗り降りが一般的なのでしょう。

また、説明会では緊急車両という単語もご発言されていたようですが、消防車は火災現場に向かうものであり、また消火栓がないと放水できません。あの待機場所に消火栓が設置されるとは思いませんし設置されたとしてもホースの長さからして消火活動ができる範囲は限られます。消火活動以外に消防車が出動することはそれほど多くあるのでしょうか？あの待機場所で待機することが年に何回あるのでしょうか？そもそも年に1回でもあるのでしょうか？救急車については、確かにこのコロナ禍で何時間も多くの病院に受け入れを救急車内で救急隊員がお願いするというのを聞きます。病院を探すためにあの場所に停めて電話をするというのでしょうか？鍵もかかっている場所で鍵を開けて停車して電話して

受け入れ病院を探し出し鍵をかけてまた救急車を発進させるというのでしょうか？大型バス、緊急車両、ともに待機する姿が想像できません。
これらのことから大型車待機場所についてもその必要性を感じられません。

(4) タクシープールについても

南口ロータリーは国道14号とすぐに行き来できて菅野駅に行きたい利用者のタクシー降り場としてはいいかもしれません。しかしながら菅野駅北口は私の個人的経験ではJR市川駅北口ロータリーから大手のタクシーに乗り、菅野駅を目指してもらい、菅野駅そばに来て、「踏切を超えて左側の道をお願いします」と言うとお客さん、勘弁してくださいよ」と何人もの運転手さんに言われました。何度も言われるのである時からお願いすることなく踏切手前で降りようになりました。ムトータクシーだけは介護タクシー等という側面からか私の家の菅野2丁目19番地にも入ってくれます。ただタクシー運転手さんの給与体系としては歩合制の部分もあるかと思います。その日の合計の運転距離や売上金額を気にされたりしますので。そういった給与体系の方々があのタクシープールで乗客を延々と待ちますでしょうか？南口と同じ景観を希望するので北口にタクシープールはあってもいいですが、南口よりさらにタクシープールは、特に乗車場所としては、利用されることはほぼないと思います。菅野駅まで電車で来てタクシーを乗ってどこかへ行く場合、菅野駅周辺の道路状況を知っている方は、市川総合病院に行く方を除き、ほとんどの方は南口に降りてタクシーを利用すると思います。南口ではあってもいいかもしれないタクシープールは北口に限って考えると不必要となってしまうと考えても全く不思議でないように思われます。

(5) まとめ

駐輪場については、菅野第1駐輪場も菅野第2駐輪場もともに令和4年9月の議会で承認された改正条例で定められた料金（定期税抜き1,600円、定期高校生以下税抜き800円、1回税抜き100円）で令和5年4月1日以降オープンして頂きたい。

南口ロータリー内のタクシープールや植栽については計画通り施工して頂きたい。

北口ロータリー内の、駐車場（時間貸し）と大型車待機場場については上記の通り必要性をどうしても感じられないので施工せず、植栽エリアとして頂きたい。タクシープールは、なくてもいいしあってもいい。なくす場合は植栽エリアとして頂きたい。ただし、利用率は南口と比較すると極めて少ないと思われるので施工するにはかなりの勇気が必要と思われます。そこまで考えても施工されるということであれば構わないと考えます。タクシープールについてはその勇気をお任せするとして、その他については、簡単に言うと、景観の観点から、南口ロータリーと同じとなるようにして頂きたい。

(追記1 タクシープールの不必要性)

タクシープールについては上記本文でほぼ利用されることはないと思うと記しましたが、あくまで推定ですが菅野駅北口タクシー利用者数を推定してみました。詳細は「別紙1 菅野駅タクシー利用者数推定の算出根拠」をご覧くださいとして、簡単に言うと

・菅野駅北口利用者の73%以上は日出学園の生徒等でありその他住民等利用者は1日あたり439人程度以下しかいなく（推定）、日出学園の生徒等はタクシーは当然利用せず、タクシープールの住民等の潜在的利用者は菅野駅北口利用者の最大で27%以下しか、そもそも

3/11

いない。(439人の中に国府台女子学院の生徒等を含む(タクシーは利用しない)。日出学園の生徒等で南口経由で登校する生徒も学校施設が北口なので北口利用者とする。)

・JR市川駅北口利用者と菅野駅北口利用者(ともに推定)の比率に、JR市川駅北口タクシー乗り場利用者数(推定)をかけて、菅野駅北口タクシー利用者数を推定してみると1日27人、1時間あたり1.58人と推定される。

しかしながら、1時間あたり1.58人の利用がもしかしたらあるかもしれないと推定しましたが、それはJR市川駅北口のタクシー乗り場が現在のように定着していることをもとに算出しています。これは鶏が先か卵が先かの議論になりますが、現在、JR市川駅北口のタクシー乗り場にタクシーが来ることは広く知られています。タクシーが来ることを知っていて利用者はタクシー乗り場に並びます。利用者が並ぶのでタクシー運転手は来ます。菅野駅北口にタクシーがロータリーで待つことは現在ありません。なのでタクシーがいることを期待して待つ利用者はいません。待つ利用者がいないのでタクシー運転手は北口で待つことはありません。どちらかが先に辛抱強く待ち、タクシー待ちが定着されれば菅野駅北口でタクシー運転手が待ち、利用者が待つときがくるかもしれませんが、その時期がいつ来るか、本当にくるのか非常に疑問に思います。その時期が来るまでは利用者数は0人ということになると思います。定着した場合には1時間あたり1.58人という利用者が乗車するかもしれません。

当面は0人、もしかしたら1時間あたり1.58人の利用が遠い将来あるかもしれないタクシー利用に、市川市人口492,363人の税金が投入されているのでしょうか?その投入がなされる経済効果とは一体どのようなものなのでしょうか?どのような形で経済効果を492,363人の住民が感じられるのでしょうか?全員でなくてもいいです。ではどういった住民が経済効果を実感できるのでしょうか?住民の利便性とは何人の人が具体的にどういった利便性を享受できるのでしょうか?492,363人のうち何パーセントの人のために曖昧な利便性という言葉のため税金は投入されてもいいのでしょうか?

最後に一言申し上げると私が実際にJR市川駅北口タクシー乗り場を1時間×4回見て思ったことですが、JR市川駅北口タクシー乗り場には3台のタクシーが待機できるスペースがあります。そこに待機できないタクシーがロータリー中央の「タクシープール」で待機します。菅野駅北口には現在、タクシーと書かれた1台分のスペースがありますが、百歩譲って2台は待機できるように白線のエリアを拡大して(「客待ちタクシーに限る 白線で囲まれた部分」とタクシー乗り場の標識に書かれているのでその白線エリアを拡大してほしいという意味です。ガードレールの形状はそのままでもいいと思います。)そこに待機してもらえば「タクシープール」はロータリー内に必要でしょうか?タクシー乗り場にきたタクシーの3台目がタクシープールに待機するという時は来るのでしょうか?タクシー利用が1時間当たり1.58人になることさえ疑問ですが、2台の待機場所では間に合わず、さらにタクシープールを利用する、そんな奇跡のようなことが実際におこる日は来るのでしょうか?現在のところ1台分の待機スペースしかありませんが、これは多くても1台くらいしか待たないだろう、JR市川駅北口(3台分スペース)とは待つ台数は全く違う、1台で充分だろうとの考えがあったのを明確に示しているのではないですか?くどいようですが、この設計をした人は2台の待機さえ可能性は少なく、ましてやタクシープールの必要性は「全く」感じていなかったから、1台分の待機スペースしか設計しなかったのではないですか?1台分の

待機スペースの設計とタクシープールの設計（図面を見ると5台と見える）はもし同一の組織でなされたとしたら、自己矛盾そのものです。相反する設計思想です。くわえて申し上げるとJR市川駅北口タクシー乗り場は3台分の待機スペースがあるので道路交通法上でも、少なくとも3台分は待機スペースを拡大することも可能ではないですか？さすがに3台でも足りないという方はいないと思います。もし3台でも足りないとお考えなら、その根拠を示して頂きたいと切に望む次第です。本文で述べた、勇気というものをお示し頂きたいと切に望む次第です。

（追記2 変更契約は可能だと議事録確認して頂きました）

令和4年11月22日実施の「菅野駅前ロータリーの施設計画に関する説明会」において私は、当初、駐輪場案件と駐車場案件は2案件に分かれていたが合併し1契約となったために、その契約に含まれる駐輪場案件が残るなら、それ以外がなくなっても契約金額は0円になるわけではなく契約金額の変更、工事内容の変更といった「変更契約」となることも含めて「変更は可能か」と質問・確認して「可能だ」とお答えいただいたと認識しました。それを含めた議事録をFAXでお送りし間違いのないことをご確認頂きました。（別紙2 菅野駅前ロータリーの施設計画説明会の議事録（個人情報私の名前を含めて削除しています。また表題は議事録として変更しました。）しつこいようで恐縮ですがここに念のための確認で書かせて頂きました。私の意見は、駐輪場については、工事も実施し、料金を定めた条例が施行される令和5年4月1日以降、可及的速やかにオープンして頂きたいというものであり、かつ、しかしながら大型車待機所と駐車場は必ずなくして頂きたい、タクシープールについても不必要性しか感じられないので結論としてはなくして頂きたいという趣旨なので、交通計画課がおっしゃられる「可能な変更内容」とであると認識しています。とどのつまりは不可能なことを意見として申し上げているわけではないということです。よろしくご査収頂きますようお願い申し上げます。

（以下余白）

5/11

菅野駅タクシー利用者数推定の算出根拠

(1) タクシー利用者のイメージと利用目的

駅のタクシー乗り場に待機するタクシーを利用する人について想像します。

駅のタクシー利用者には以下のような人が考えられます。

- (1) 駅ロータリーのバス利用者で終バスを逃して歩いて帰れない人。
 - (2) 徒歩でいつもは駅を利用しているが、お酒を飲んで歩くのが面倒な人。
 - (3) 徒歩でいつもは駅を利用しているが、雨に濡れたくない人。
 - (4) 市川の住民に限らず遠方から電車に来て、市川の施設を利用するためにタクシーを利用する人。
 - (5) 大人数家族や幼児を連れた家族。
 - (6) 買い物帰り等で荷物が多い人。
 - (7) 高齢者。
 - (8) 足の不自由な人。
 - (9) ケガをして歩きづらい人。
 - (10) 千葉県で利用できるタクシーチケットを持っている人。
 - (11) 会社経営者、自由業など、通勤、商用など、いつもタクシーで移動する人。
- 念のため、駅のタクシーを利用しない人を想像してみます。

- (1) バスがある時間のバス利用者。
- (2) 自転車(駐輪場)利用者(雨が降っていたり、本当はいけないがお酒を飲んでいたりしても、翌日の朝のことを考えると自転車を駐輪場に残してタクシーで帰れない人)。
- (3) 雨が降っても、酔っていても、いつも徒歩で帰る人。
- (4) タクシーはいつも電話(アプリ含む)で呼ぶ人(飲食店利用者で自分のスマホで呼ぶ場合とお店に呼んでもらう場合がある。福祉タクシーを自宅に呼ぶ場合がある。高齢者が自宅に電話で呼ぶ場合がある。病院に通う人が自宅に電話で呼ぶ場合がある。企業経営者等が自宅や会社に電話で呼ぶ場合がある。顧客訪問等でビジネスマンが会社に電話で呼ぶ場合がある。)
- (5) 運転代行を利用する人。
- (6) 企業のバス等が送迎してくれる人。
- (7) 家族等が車で送迎してくれる人。

(2) JR 市川駅と菅野駅の乗降者数と利用者数について

JR 市川駅の乗降客数については、統計情報リサーチの記載によると、「JR 東日本市川駅の乗降客数の統計データを示しています。政府が公開する統計データによると、JR 東日本市川駅の1日の平均乗降客数は12万2836人となっています。」とあります。

菅野駅の乗降人員については、ウィキペディアによると、「朝8時頃と昼15時頃 - 16時頃は、周辺にある日出学園の児童・生徒が乗り降りするため混雑する傾向にある。2021年度の1日平均乗降人員は4,154人[3]で、京成線内69駅中第56位であった。」とあります。

日出学園の生徒数(学校法人 日出学園 基本情報によると)は、
生徒数 合計 1,575名 教職員数 合計 158名 総合計 1,733名

このうち、少なく見積もって、生徒等の菅野駅利用者が1,200人とすると降車と乗車の1日2回利用するので生徒等の乗降人員数としては2,400人となり、菅野駅の、生徒等以外の乗降人員数は実質1,754名となります。乗車と降車と同一人物が駅を利用すると仮定すると「利用者」としては、その半数の877人となります。南口利用者と北口利用者が同数と仮定すると、北口「利用者数」は439人となります。これはあくまで日出学園生徒等の菅野駅利用者が1,200人と少なめに想定したとしてもです。菅野駅北口の利用者の73%は日出学園の生徒等ということになります。当然、生徒等はタクシーは利用しません。菅野駅北口利用者の27%しかタクシー利用の可能性はそもそもないということになります。

(注 日出学園だけでなく、国府台女子学院の生徒等も菅野駅北口を利用していると思われませんが、生徒等は同様にタクシーを利用しないので、さらに北口利用者のタクシー利用の可能性は低くなるものと思われます。また、日出学園の生徒等で南口から出て西側踏切を渡って登校する生徒は現在の菅野駅の出入り口になる前には特に高校生に多くいたように見受けられました。現在は良く知りませんが、最終目的地が北口の施設(学校)なので北口利用者と同義と考えました。)

(3) JR市川駅北口タクシー乗り場の実態調査

2022年11月28日(月)に以下のようにJR市川駅北口タクシー乗り場でタクシーを利用する利用者数を調査してみました。(利用者数と利用台数が違うのは複数人数で同乗する利用者があるため。タクシープール利用台数とはタクシー乗り場に待機する3台とは別にロータリー中央のタクシープールで待機する台数。)

- ・ 8:00~9:00の利用者数 42人(利用台数32台、タクシープール利用最大数5台)
- ・ 12:00~13:00の利用者数 42人(利用台数34台、タクシープール利用最大数10台)
- ・ 18:00~19:00の利用者数 67人(利用台数59台、タクシープール利用最大数10台)
- ・ 22:00~23:00の利用者数 60人(利用台数50台、タクシープール利用最大数17台)

7:00から12:00までの5時間は8:00~9:00の利用者数を5倍し、12:00から18:00までの6時間は12:00~13:00の利用者数を6倍し、18:00から22:00までは18:00~19:00の利用者数を4倍し、22:00から25:00までは22:00~23:00の利用者数を3倍し、月曜の1日のタクシー乗客者数を一旦、算出します。878人となります。この1日あたりの利用者数を日曜から土曜まで同一と一旦考えますが、最初に駅のタクシー乗り場でタクシーを利用する人を想像しましたが、特に(2)お酒を飲んで歩くのが面倒な人は、金曜に多いので金曜を1年に53日として、上記の22:00~25:00の利用者数を2倍で計算します。また、(3)雨に濡れたくない人については、千葉県2020年の降水日は115日ですが、これらは降水量が0.1ミリ以上あった日を表すのでタクシーに乗るまでにはいたらなかった日も多く含まれると思います(1ミリや2ミリでは傘をささない人もいますし、また1時間でも0.1ミリの雨が降った場合はカウントされますので、実際3日に1日、タクシーに乗るような雨が降っているという感覚はないと思われるので)、なのでタクシーに乗るような降水日は10分の1の12日として(実際、1年で12日は少ないですが終日雨が降っている日もあれば1日のうち半分ないし数時間の場合もあるので総計として終日としては12日としました)終日、2倍で計算します。

その他の、最終バスを逃した人、企業経営者等のタクシー移動、タクシーチケットを会社から持たされているビジネスマン等の移動の数は土日は減ると思いますが、逆に荷物が多い人（荷物には旅行帰りのキャリーケース等も含む）や家族連れは土日に増える可能性もあり、相殺します。その他、足の不自由な人、高齢者等の曜日変動はないものとします。

なので金曜の夜遅くの利用者増と雨天時の利用者増のみ反映します。具体的には、上記の金曜 22:00～25:00 までの3時間の利用者数についてはこの時間帯の利用者数の1倍の数値を合計し53日をかけて上乘せします。また、雨でタクシーに乗る日数12日に、1日のタクシー乗客数の1倍をかけて上乘せします。合計値を年間利用者数とし、365日で割った数値を1日あたりの利用者数とします。

JR市川駅北口のタクシー利用者は年間340,546人と想定します。1日の利用者数としては933人と想定します。

(4) JR市川駅利用者数と菅野駅利用者数の比率と菅野駅北口タクシー利用者数の推定

JR市川駅乗降者数と菅野駅乗降者数は上記のとおりですが、JR市川駅北口タクシー利用者数は利用者数で計算しているので、JR市川駅及び菅野駅の利用者数を乗降者数から推測します。JR市川駅の乗降者数は1日あたり12万2,836人ですが、東口、南口、西口、北口とありバス利用者の多くは南口と北口を利用しますが徒歩の乗客は駅ビルを通過して東口、西口も多く利用しているものと見受けられます（私も東口を利用していた一人です。）。なので4つの出口の利用者は同数と仮定し、かつ一人の人が乗車と降車をして利用する（1日に1回ずつ乗車、降車をするとして、12万2,836人を4で割り2で割ります。JR市川駅北口の利用者数は15,355人となります。菅野駅北口利用者とJR市川駅北口利用者の比率は、

$439 \text{ 人} \div 15,355 \text{ 人} = 2.86\%$ となります。

これにJR市川駅北口タクシー利用者数をかけると

年間菅野駅北口タクシー利用者数推定値 $2.86\% \times 340,546 \text{ 人} = 9,740 \text{ 人}$

1日菅野駅北口タクシー利用者数推定値 $2.86\% \times 933 \text{ 人} = 27 \text{ 人}$

となります。JR市川駅北口利用者数の計算で想定した、7:00～25:00までの17時間で1時間あたりの利用者数を算出すると1時間あたり1.58人となります。

(結論)

上記の推定数は、JR市川駅北口のタクシー乗り場が現在のように定着していることをもとに算出しています。これは鶏が先か卵が先かの議論になりますが、現在、JR市川駅北口のタクシー乗り場にタクシーが来ることは広く知られています。タクシーが来ることを知っていて利用者はタクシー乗り場に並びます。利用者が並ぶのでタクシー運転手は来ます。菅野駅北口にタクシーがロータリーで待つことは現在ありません。なのでタクシーがいることを期待して待つ利用者はいません。待つ利用者がいないのでタクシー運転手は北口で待つことはありません。どちらかが先に辛抱強く待ち、タクシー待ちが定着されればタクシープールでタクシー運転手が待ち、ロータリーで利用者が待つときがくるかもしれませんが、その時期がいつか来るか、本当にくるのか非常に疑問に思います。その時期が来る

までは利用者数は0人ということになると思います。定着した場合には1時間あたり1.58人という利用者が乗車するかもしれません。

(以下余白)

令和 4 年 11 月 22 日 「菅野駅前ロータリーの施設計画に関する説明会」の私の発言とそ
のご回答に関してのみの議事録

以下は意見ではなく、令和 4 年 11 月 22 日 「菅野駅前ロータリーの施設計画に関する説
明会」で私が発言し、交通計画課がご回答頂いた議事内容の確認です。もし私の理解に間
違ひがあれば、1 週間以内に訂正・修正のご連絡を下さい。間違ひがなければご連絡は不要
です。(意見についてはゆっくり考え、改めてお送りします。)

以下、議事内容

(私) 意見はフォーマットでお知らせするとして、3 点あり、1 点は質問というか確認、2
点はお願いというか要望だ。

(1) 変更は本当に可能なのかについて

(私) 本件は 8 月 4 日開札の一般競争入札案件で 91, 100, 000 円でエネルギーソリューション
が落札し、すでに発注していると思われるが、発注済の契約の内容を変更することは可能
なのか？意見を聞いて頂けるということだが、「意見は聞くが、反映はしない、変更はしな
い、行動は起こさない」ということであれば時間の無駄なので意見は提出しないが、変更
は可能なのか？本件はもともと駐車施設工事と駐輪施設工事と 2 案件に分かれていたが 1
案件に合併された。入札仕様書によると工事期限は 3 月 24 日となっているが、2 つに分か
れていた時点で、駐車場工事は工期 5 か月、駐輪場工事は工期 4 か月となっていたが、さ
きほど部長がこのような会をさらに設けて下さると言われていた、となると工期は年度ま
たがりとなるかもしれないが、大丈夫か？本件は 1 案件にまとまったため、駐輪場さえ残
れば、それ以外がなくなっても「変更契約」となる、その意味も含めて変更と言っている
が可能か？一度エネルギーソリューションに発注した工事仕様を、契約内容を、契約金額を、
変更することは本当に可能なのか？

(交通計画課長) 変更は可能だ。年度またがりも大丈夫だ。

(私) 発注元は道路建設課だがそんなことを交通計画課が言っても大丈夫か？

(交通計画課長) 大丈夫だ。情報共有する。

そのとき私と道路建設課長とが目が合ってしまった、

(私) (道路建設課長に向かって) 大丈夫ですか？

(道路建設課長) (黙ってうなづく)

(私) わかりました。

(2) 意見の提出期限の延長について

(私) 意見の提出は 11 月末までとなっているが、本日は 22 日で 8 日程度しかない。パブ
リックコメントの相場では、起算日から 30 日以上が相場だが、12 月 22 日か 23 日 (金) ま
で延長できないか？

(交通計画課長) (この質問直後は明確なご回答は頂けなかったが会議終了間際に他の質問
者に対し) 先ほどご意見があったように、(意見の提出期限は) 12 月 22 日まで延長する。

(との発言あり)

10
/11

(3) 次の会までに全意見と全回答を見たいうえで会に臨みたいについて

(私) 部長から次の会があると聞いたが、次の会に臨むにあたり、個々の意見につき個々に回答されて、それが採用されなくても、自分の意見が採用されなかったことしかわからない。もしかしたら蓋を開けてみたら全ての意見に対して全て不可能と回答しているかもしれない。それを見たら「なんだ、全然意見を聞くつもりなんてなかったんだ」ということを知ることになる。またはある意見は採用されていることを知るかもしれない、例えば大型車待機所については変更が可能とか、わかるかもしれない。そうすれば例えばそこに黒松を植えてくれとかさらなる意見を言えるかもしれない。その意味で、全ての意見とその回答全てを見てから次回の会に臨みたいが可能か？

(交通計画課長) どういう形で見せることが可能か検討しなければいけない。

(私) できればwebで見たい、市のホームページで見たい。

(交通計画課長) 検討が必要。

(私) どういう形かは任せるが、見せて頂けるという理解でいいか？

(交通計画課長) いい。

(以下余白)

拝啓 ご清祥のこととお慶び申し上げます。

日頃より、ご支援頂きありがとうございます。

さて、11月22日（火）菅野駅前ロータリーの施設計画に関する説明会で、下記事項を確認・質問させて頂きました。宜しくお願ひ致します。

（確認内容）

1. 高速道路計画のなかで、住民説明会開催（各小学校、集会所等）の説明会のなかで、「菅野二丁目の景観を守るために、高速道路にかかる黒松は仮の場所に移植し、工事完了後にもとの景観になるように、元の位置付近に移植する」ことのお話をされています。

本日のご説明のなかで、トンネルの上の土壌は①特殊な土壌で重量が軽く②土壌の厚さ2mで工事が完了していますが、樹木のためには3m必要ですとのご説明を頂きました。

（要望）

1. 日の出幼稚園舎の前の道路と地上道の（サービス）自動車・自転車・人道の交差点の付近の黒松は（5本）は移植されずに、もとの位置でそのまま成長しています。この同列帯に可能な限り、黒松を移植することは如何でしょうか。（トンネルの上側から外れているのではないのでしょうか）
2. 菅野駅北側ロータリーの外・内側の緑化（植栽）を推進して頂くこと。
（事例案としては ジンチョウゲ、桜、河津桜、サザンカ、もみじ、等）

（纏め）

1. 菅野駅周辺の交通の利便性も必要ですが、高速道路工事の後に景観・環境が壊されないようにして頂きたいです。良い景観・環境で次代の住民に送ることを望みます。

（2022年12月5日 本人からの連絡（電話）により1文削除。）

敬具

知事は副都庁の代わり
に住民ごみ外環道路建設には
反対しておりませんが、国家プロジェクトであり、国土交通省ネクスエの方から菅野駅周辺の
環境は悪化がトンネルの上は公園として緑地帯にするの計画があり、世帯ごと前未
知と親しい近所の人達との認識の差を軽視して、しかもかわらず、その後何の事前
説明もなく、いきなり駐車場にするは全く理解納得できません。
後転の条件約束を守ってください。
タクシーはバスは商業には好まれないのは、バスはバス、タクシーはタクシー、人も同じです。
ついでに打から、アール通りの歩道は、3.11の地震でデコボコに落ち
た10年以上経過して、打、補修してください。 以上

昨日の説明会に出席し、意見を述べましたが、その時に申し上げた内容と同様となります。

・駐輪場を作る事、その事で駅の南側の違法駐輪が無くなるであろう事は大変評価してつます。(対応が遅かったとは思ってはつますが...)4月からと言わず、一日も早く工事を始めて利用の開始を早めて欲しい。

・南側のタクシープール、北側の大型車待機所・駐車場・タクシープールを作る事は税金の無駄使つとしな思えるつので、これらの工事は白紙にして欲しい。

・京成線の踏切の北側すぐが大変狭く、大変危険なので、遮断機を動カす機械を八幡方面へ動かす等で踏切を広げて欲しい。

- ・昨日(11月22日)に「菅野駅前ロータリー施設計画に関する説明会」に参加して来ました。そこで意見を述べましたし、意見書もファックスで送りました。
- ・駅に近くの住人のほとんどがタクシープールや駐車場を作る事は「無駄」と言う意見だったと理解しています。
- ・この菅野駅から遠くに住む方々はこの計画には全く無関心かと思えます。
- ・市民の大半が無関心もしくは反対の計画に億近くの税金が使われる「予定」になっている事を昨日初めて知り驚きました。
- ・こんな意味のない税金の使い方を田中市長はどう考えられるのでしょうか？
- ・前知事の税金の無駄遣いを指摘され続けてきた田中市長ならこの無駄な税金使用を必ずや撤回して頂けるものと期待しています。

基本的に説明会での駐輪場計画以外は①大型車待機所、②有料駐車場③タクシープールも白紙撤回と理解している。

理由として

- ① 大型車待機所について自治会が大型バスを停車する場所を要望しているという話は事実ではありません。北口ロータリーから東側道路を北に向かい外観道路に U ターンするような合流する必要がありますが大型バスの横幅（2.5メートル以内）では合流地点狭い白線内の幅（歩測ですが2.7メートルではないかと思う）バス会社が通れると判断するのは疑問に思われます。

自治会でも今年、秋のバスツアーをバス会社に依頼をした所バス会社は北口ロータリーでは止められないとの事、今年の秋のバスツアーは南口ロータリーに集合にしました。説明会では緊急車両という説明がありましたが消防車が火災現場に向かうものであり消火栓設備されてなく待機することはないと想定します。

又救急車で救急隊員が病院を探すために鍵もかかっている場所で救急車が待機することは疑念を感じます？

大型バス・緊急車両・大型車待機所の撤廃を求めます。

- ② 有料駐車場について朝、夕と北口公園回りウォーキングして駅のロータリーの周りを散歩されている姿が見受けられます。

北口ロータリー近隣住民の家の駐車場出入りする車しか見受けられません。あの場所で有料駐車場を計営するのであればどう考えても赤字経営になると思われ

或いは駐車場管理を運営、工事を市が請負会社と契約するというのは何を意味するのでしょうか？こういったところから有料駐車場について必要性を感じられない撤廃を求めます。

- ③ タクシープールについても南口ロータリーは国道14号線とすぐ行き来菅野に行きたい利用者のタクシー降り場としては利用者もいるかもしれません。又菅野駅北口ロータリーからタクシーを利用するとすればJR市川駅か八幡駅から利用するほうが利便性あると思います

市川市交通計画課の説明ではタクシーが市川駅と八幡駅のタクシーの待機場所とも説明が在りました。

待機の為にタクシープールは必要ありません。タクシープールについても撤廃を求めます。

◎外観道路建設が完成する以前には菅野駅北側周辺は黒松と緑に囲まれた景観優美な歴史が感じられる地域です京成菅野駅付近は千葉の鎌倉都と言われていました。良い景観と環境が壊されることのないように住民の皆様が安心して次代を送れるよう望みます

◎北口ロータリーで駐輪場設置、自転車114台、自動2輪5台の駐輪場が計画されています。朝夕の通勤、通学での事故が懸念されます北口駅ロータリー後側には菅野駅北口公園があり多くの児童が利用し又日出学園、幼稚園、小学校、中学校、高校、又、国府台女学校中学校、高校と学園都市でもあり安全を守る交通の円滑化、危険を防止する必要があり生活道路を安全で安心して通行できるよう市川市に強く願います

◎このような現状を踏まえて北口ロータリーは緑化、植栽、花壇等に囲まれたの散歩道のようなロータリーの中に小道を作り散歩ができるような景観にして頂き北口菅野駅を降りたらホッとできる、帰ってこられたと思えるような北口ロータリーにして頂き防犯を抑止する為に防犯カメラの設置をお願いします。

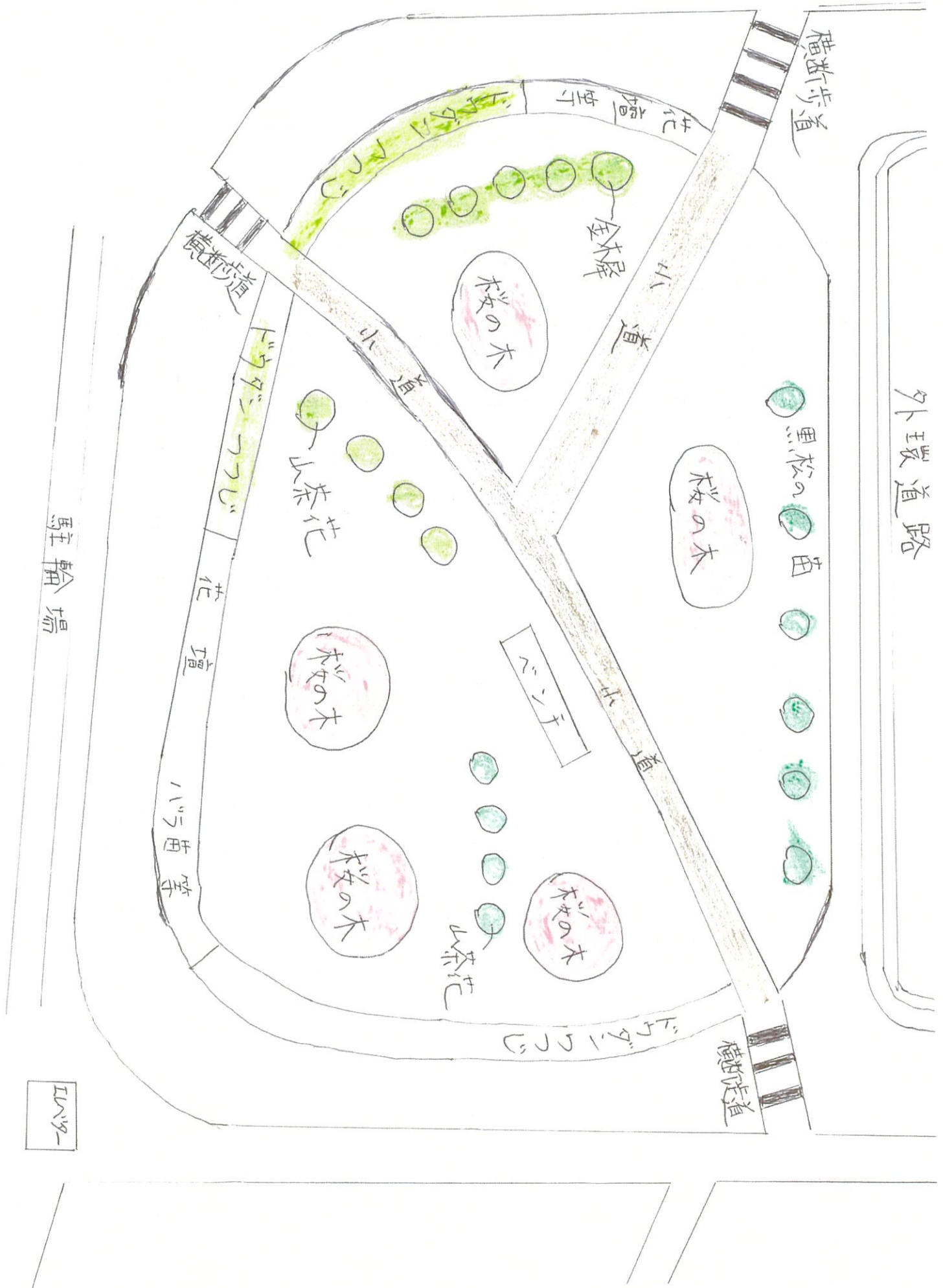
(植栽案)

染井吉野桜・河津桜・金木犀・くろまつの苗木・山茶花・つつじ・ドウダンつつじ
オリーブの木等の植栽をお願いします。

(別紙参照 菅野駅北口側ロータリーのイメージ図)

以上

菅野駅北側 ロ-タリー イメージ図



外環道路

横断歩道

小径

桜の木

ベンチ

山茶花

桜の木

桜の木

山茶花

花壇

ハブラ苗

横断歩道

トクダマツラビ

駐輪場

ベンチ

横断歩道

トクダマツラビ

小径

小径

北橋町

トクダマツラビ

1. (北口)の植栽好 シンボルツリーに「松」の松^{南口}と植えることを (JRから見渡す約470の松の群生を) 作ることを (北口の駐車を減少させる) こと
2. 大型車待機所はバス停をどうするか? (定期バスが来ない) ところでの休憩地にするための用途は (不要) 制限を設ける (高架バスと高架で、外環を利用(バス路線の新設) 型) こと
3. 7/31の需要は高利に合わせる (今の京成の) 南口の7/31-ポールは、送迎のための一時停止場として (市川駅南口7/4) 併せ (若) 菅野駅の利用度が向上する (京成電車の) 利便性を向上させること (快速列車)

4. 「時間貸しは京成のパーキング3台」が可能なように (10台程度) 利用料を含めたプランを策定し、 (10台程度) こと

- 菅野駅北側 蕨科大から菅野駅に行く京成バス
途中菅野駅を經由してはどうか？
- とこく駅周辺の自転車問題を解決してほしい
- 広々としたロータリーを站前として 取組一度の目黒市等
(2Wシエ、カーマーケット) が閉鎖されたもよいのでは？
〈入心の場作り〉
- 南側に黒松植栽の事、高木本等に列
ロータリー 車等の奥通しや 悪くても子等だけ
避けてもらいたい。 〈安全性の確保〉
- 99シーポールは 南北とも不要

菅野駅周辺には商業施設がほとんど

無いのでロータリーに小型のスーパー等
等があれば良いと思う。

のりこーぽーんに関しては現場の
待ちも長いのに必要と思えない

今回の計画本当に市民の為に
なるのか？ 税金の無駄使いは
やめて下さい。駐輪場は有効に
思う

・ 近隣小学校・幼稚園があり、大型車等の出入が
渋滞に巻きこむに抵抗があります。

・ 当初植樹帯とのことで、住居を立ち退いた
経緯から、知らぬ間に計画が策定され
公表されたことに残念な気持ちです。

・ 市の政治力で強引に決まらぬことを
願います。

本日の参加者の皆様のご意見はどれもごもともまお話しばかりと
感じました。注カすべきは駐輪場とあり、駐車場、大型車両の
待機場は不要のように思います。まして使用する頻度が
少ないのでカギをつけて入れないようにしてよくのびは意味が
ないのでは無いでしょうか。

言い方は悪いですが所謂役所仕事と言われなまやらの
本当に住民目線の行政がなされているとはお世辞にも
言えませんね。

ﾌﾞﾌﾞｼｰﾌﾟﾙ、基本不要と思います。ﾌﾞﾌﾞｼｰが来ない。百歩譲ると
作るにしても南北両方に作る必要は全くないと思料します。

菅野駅北口、南口の駅前ロータリーでの駐車場（大型車待機所）

の設置には反対します。設置せず公園のまゝにしてください。

公園のまゝで黒松の植栽が不可能でしたら花（例えばバラ、
4エーリツプ、ツツジ、石楠花、藤棚の設置）遊歩道、ベンチ、小児用の

安全な遊戯具などで緑り豊かな住民の為の憩いのオアシスを
創造してください。あざみや等お山は「尚よろしか」と思います。

また北、南両方の駐輪場設置は大いに結構ですが

月極で利用の方々の為ではなく公園を利用する全ての方々の為

将来の利用者の為、駐輪台数を増やし予備のあるスペース

を確保していただきたいと思っております。

・11/22の説明会に参加しました。多くの人が関心をもっていて驚きました。でも年配の人の意見が幅をきかせている残念でした。ぜひ未来ある若者の意見ととりあげてください。

・駐輪場は歓迎しますが、自転車の動線が気になります。特に朝のラッシュ時に、歩行者と自動車の接触事故がないうよう、ご配慮をお願いします。

・菅野北口公園にもトイレがありません。ミニコンビニとトイレがあると良いです。

・大型車待機所は不要だと思いますが、もし作るなら移動図書館が来たら便利そう。

・時間貸し馬車場は、日出幼稚園の送迎時にも使えるんですか。結局、

日出幼稚園(行事のときは小学校も)の専用馬車場になるのでは無いでしょうか。

・タクシーはあってもいいと思いますが、タクシーが無いときは送迎の一般車も使えるようにしてほしいです。

意見書等番号21

- ・(説明会での意見とそれに対する市の考え方の公表方法について) ネットだけでは見られない人も多く。広報も新聞を取っていない人には届かない。他の方法、例えば回覧もすべきだ。
- ・南側の駐輪場で、駅南側線路わきの通路がふさがれると、遠回りになる。
- ・パブコメの資料が回ってきたのは11月になってからで、締め切りまで2週間ほどしかなかった。今停めている自転車に向けて周知しないと効果がないのではないか。
- ・南側の歩道橋の昇降口は2箇所とも東を向いていて、西側の人にとっては遠回りとなり不親切だ。
- ・駅の改札からエレベーターまでの間に屋根がないので雨の時、車いすなど濡れる。

菅野駅前ロータリーの施設計画についての意見

菅野駅前ロータリーの施設計画についての意見

1. 北口側

- ①駐車場、大型車待機場は不要、緑地もしくはガーデンとする。
(ガーデンシテイらしく!)
- ②送迎車用スペースを設ける。
- ③北口公園用の駐輪場、トイレを設置する。

2. 南口側

- ①タクシンプール・乗り場を設ける。
- ②送迎車用スペース・駐車場を設ける。

※次項以降に詳細内容を明記していますので、参照願います。

1. 現状認識



朝の人・自転車
の流れ(多)
夕方は逆

日の出学園送迎
車の流れ

日の出学園・国府
台女子校通学生
(徒歩)の流れ
(多)夕方は逆

渋滞

渋滞時ショート
カットする車
(団地内高速で
走り危険)

大型車旋回は厳
しい

南口から北口へ
の車ルート
(道狭く危険)

2. 現状認識のまとめ

- (1)北口利用者は、付近の住人の利用の他は、市川病院、昴高校、日の出学園、国府台女子校への通勤・通学の人が大半のようである。
- (2)自転車利用者は、南口付近に駐輪（駐輪禁止の場所だが、駐輪場のようになっており、たまに自転車整理員が居る）して大半が北側へ走行していると思われる。
- (3)北口への自動車送迎は、ほとんど見ない、北口エレベーター前歩道橋前で車の送迎を見かけた事無い。
(バス道路や298号からの動線が悪いため?)
- (4)コロナ禍で増えた日の出学園の送迎車は公園の横に駐車待ちしている。
- (5)298号側道は人車自転車分離で幅も広く、駐車車両や待機トラック停車も見受けられる。
また、飛ばす車もあり人車分離とは言え恐怖を感じる。(出来れば数カ所ロードハンブ設置して欲しい。)
- (6)マルエツ前交差点は朝夕渋滞が酷く、ショートカットして団地内を飛ばして走り298号に行く車があり危険。
- (7)南口利用者は、付近の住人の利用が大半ではないかと思う。
- (8)南口で見かけた送迎車は、京成八幡で送迎していたが、停車スペースが車2台分しかなくカスミ側の道路で停車して待つのも交通の妨げになるので、菅野駅の駅前が整備されたのを知って駐まっていたのではと推定される。
※市川真間駅は、全く車での送迎が出来ない（見かけた事も無い）が、京成八幡駅では結構送迎車を見る。
(9)菅野駅は各停しか停まらず、バス接続駅でも無いのでタクシニー利用者は、ほとんど居ないと推定される。
※人間心理として「雨だからバスでなくタクシニー乗ろうか」「深夜でバス無くなったからタクシニーで帰ろうか」があると思う。
- (10)たまにタクシニーが日の出学園と公民館の間の道路で休憩していることがある。(昴高校近くの側道の行き止まり部でも見かける。)ここは、以前夜タクシニーが待機場にしていた事がある、その名残か?
(11)北口公園に、かなりの人が自転車で来るが駐輪場とトイレが無い。

3. 現状認識を踏まえた要望

(1)北口側は学校もあり、人や自転車の通行が多く、またバス道路や298号からの動線も悪いので車の乗り入れが出来るだけ少なくなるのが望ましい。

(2)南口側は14号にも近く、市川駅、本八幡駅、京成八幡駅の送迎車・タクシ一の補充機能とした方が良い。

また、休憩タクシーの待機場ともする。

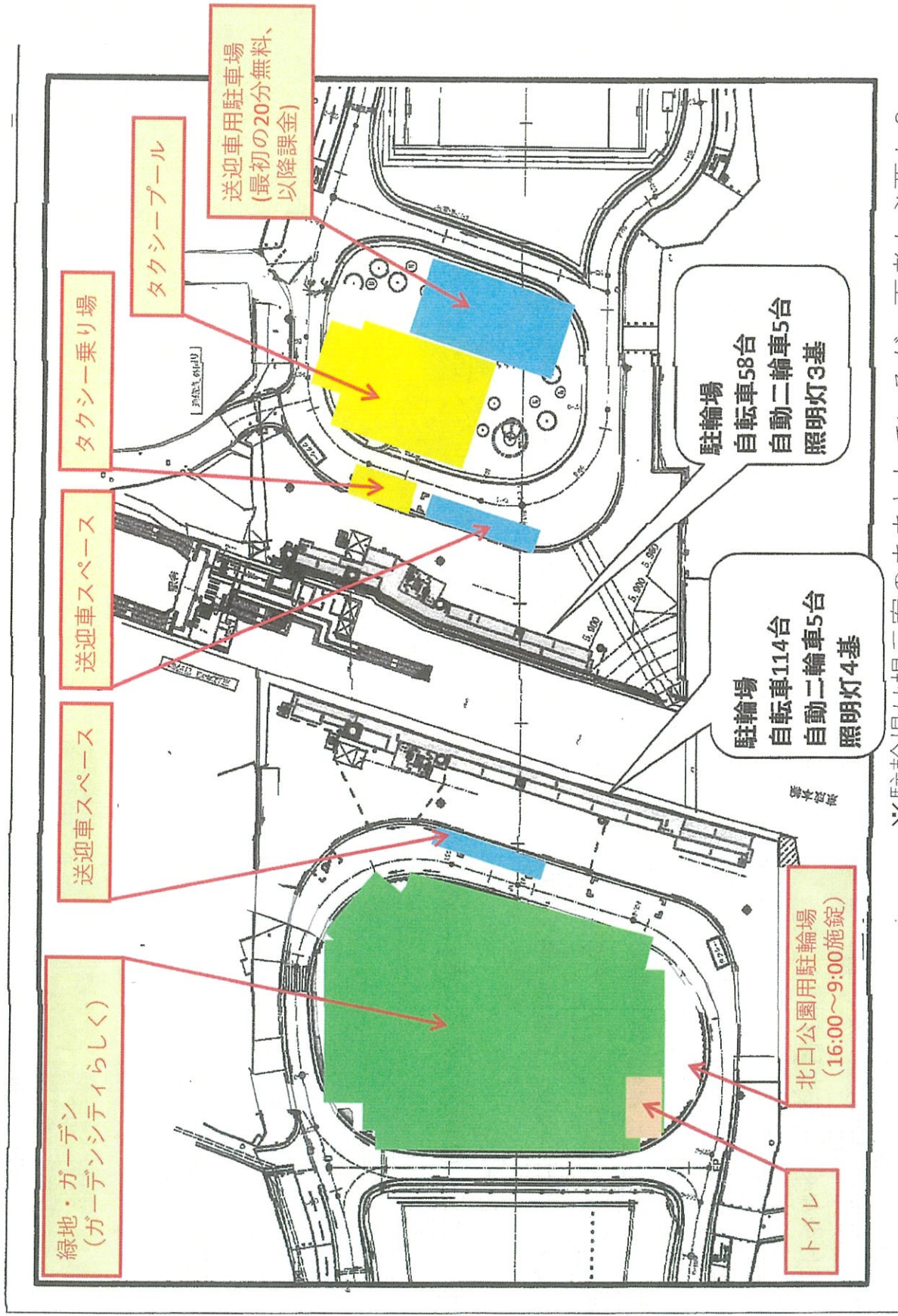
※市川駅北口はタクシープールが広々とあるがガラガラで、3台分くらいしかない送迎車スペースがいつも満杯、駐めるところが無い送迎車がロータリー周囲に駐めたりしてバスが通れなかったりしている。

(この解消案も別途件等して提出したいと思います。)

(3)単に駅前ロータリーの整備と考えるのではなく、市川駅、本八幡駅、京成八幡駅と総合的に考え、どうあるべきかを考えて欲しい。

(4)北口と南口の特性を考慮し考えて欲しい、スペースありきで整備するのではなくて。

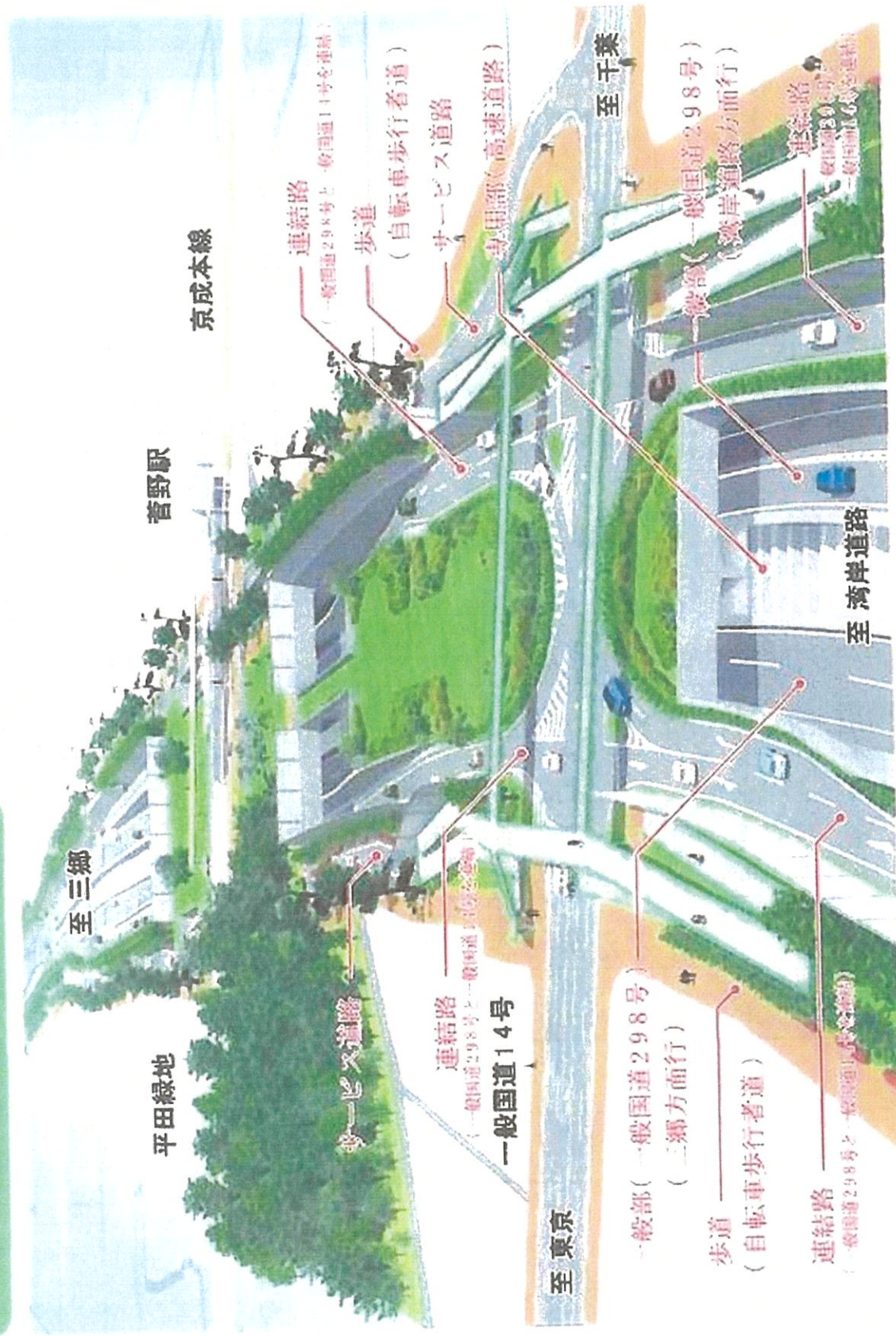
4. 要望のまとめ



※駐輪場は提示案のままとしているが、再考も必要か？
 タクシープール台数、駐車場台数は未検討です。

5. 2001年10月21日説明会資料より（みどりの道28号 2002年1月号より）

菅野駅周辺イメージ(案)



以前は菅野駅前で購入物が殆ど肉に合う程の
お店はありました

八百屋、肉屋、魚屋、雑貨店、パン屋、美容院等
食事する所も寿司、かつ、そば、喫茶店等揃っていました
今は駅前だと云うのに見事に一軒もお店がありません
こんな駅珍しいです。昔よりとても不便になっているのです
住民の事を第一に考えるならば、もっと生活に密着した
街作りを考えるべきではないでしょうか？
駐車場は必要無いと思います。

意見書等番号24

- ・駅前には商業施設もなく、タクシープールは必要ない。学校がある地域で車が入ってくるのは、望まない。公園があり、小さい子供が多く、自転車の通行もあるので、車が多くなると危険だ。公園の辺りは、今は空気が良い。車が増えると空気が悪くなる。タクシープールは景観が悪い。2階建ての駐輪場も景観が悪い。市川駅周辺は道路が込んでいるため、どこかにいくのにタクシーは時間がかかり不便。電車が便利だ。
- ・タクシープールの必要性があるというなら理解するが、そうとは思えない。市川病院にタクシーがいるので、そこから乗るので十分だ。

交通計画課長殿

11月22日の菅野駅口ターミナル設計画に關する説明会には

平田地区の皆さんが最も関心の高い説明会と御座り頂き有難うございました

① スライド映写では大体の講想は判りましたが、比例地区以外の説明は

は少く、私達所心の菅野駅の曲り角景もよからず交通の本格的な方向の

安全対策が全然見えぬのがおぼやかし、思いついた点も高見に上げましたので

参考にして選定開始のや、早くにも計画に移して頂く様お願い致します

御存知の様に軽自動車等の車の悪さスロートの出すぎ、取余りもつがあります

単なる一時停止線の設置位では効果は薄く、少くとも一時停止^空で速く減速進行

に可及です

② スライド映写が全体的に積極的計画全般に反対で、角を此も判分かつる様は

皆さんおつかりしての事が多ければ参考迄は私案書まで(見)下さい。以上

ひっくり返した方が

菅野駅前ロータリーの施設計画のお知らせ

市川市道路交通部交通計画課

平素より、本市の道路交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。
 平成27年度から行ってまいりました、地域自治会代表の皆様との意見交換のなかで頂いた貴重なご意見を可能な限り反映し、菅野駅前ロータリーの施設計画を策定しました。駐輪場や駐車場等の整備により、自転車や自動車等から鉄道への乗り換えが便利な菅野駅となり、踏切付近の自転車の駐輪も解消されることを見込んでおります。今後、現地にて整備工事に入る際には、改めてお知らせいたします。
 今後ご理解・ご協力を賜りますようお願いいたします。

駅北側

駐輪場…自転車・自動二輪車対応。

定期および一時利用。

駐車場…有料時間貸し予定。ロータリー中央部

タクシースクール…タクシースキー場近くのロータリー中央部

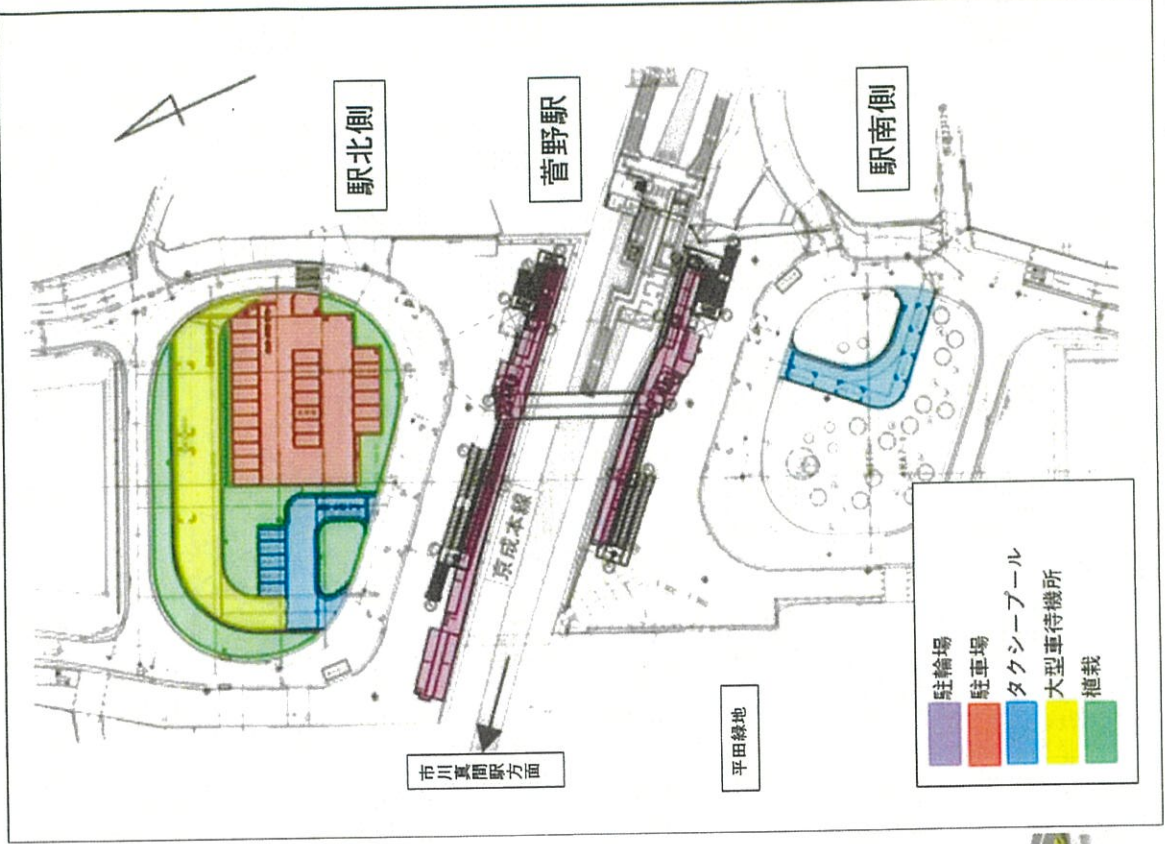
大型車待機所…緊急車両などの利用。常時は閉鎖予定。

駅南側

駐輪場…自転車・自動二輪車対応。

定期および一時利用。

タクシースクール…タクシースキー場近くのロータリー中央部



駅北側



《整備後のイメージ》

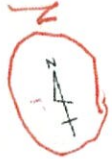
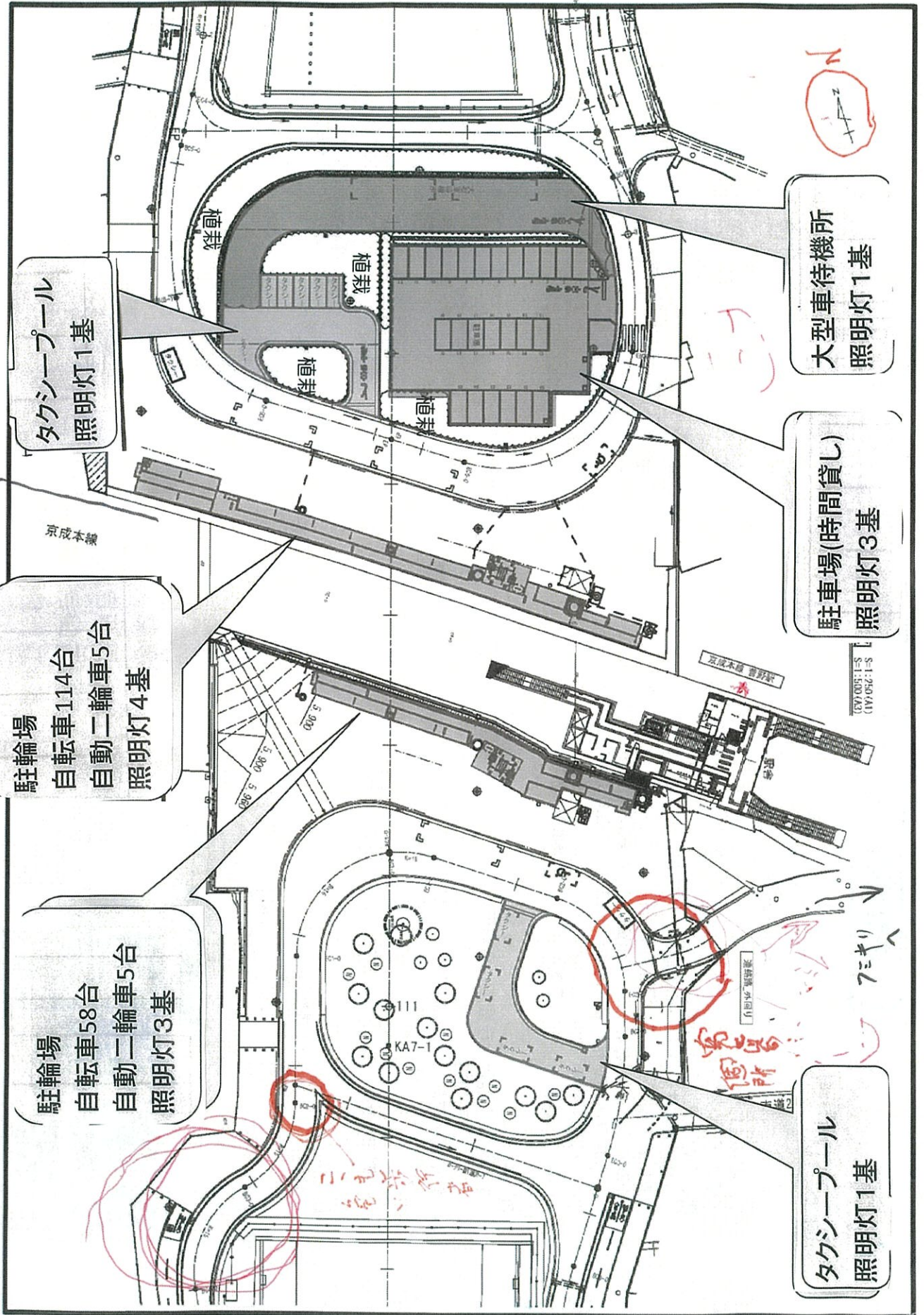
市内一段拘示板 良く判りませ

※実際の整備にあたり変わる場合があります。

北

市川京成方面

西



東

参考図

南



あのやりくり捌ける自転車も無理体イハ、



物流車は氣をつけて。スロープ-



左が後から来る注意





安全への歴の交叉点を
通すに注意がけにしよう



急な駆駢場が出来るよ



立派な車と輸送場が出来るよ
車に注意がけにしよう





おはつ車ボ下ホい 中つんい 内つんい



了皆切介制切介く り日時正西で フツカハル

女中取身魔の文又美



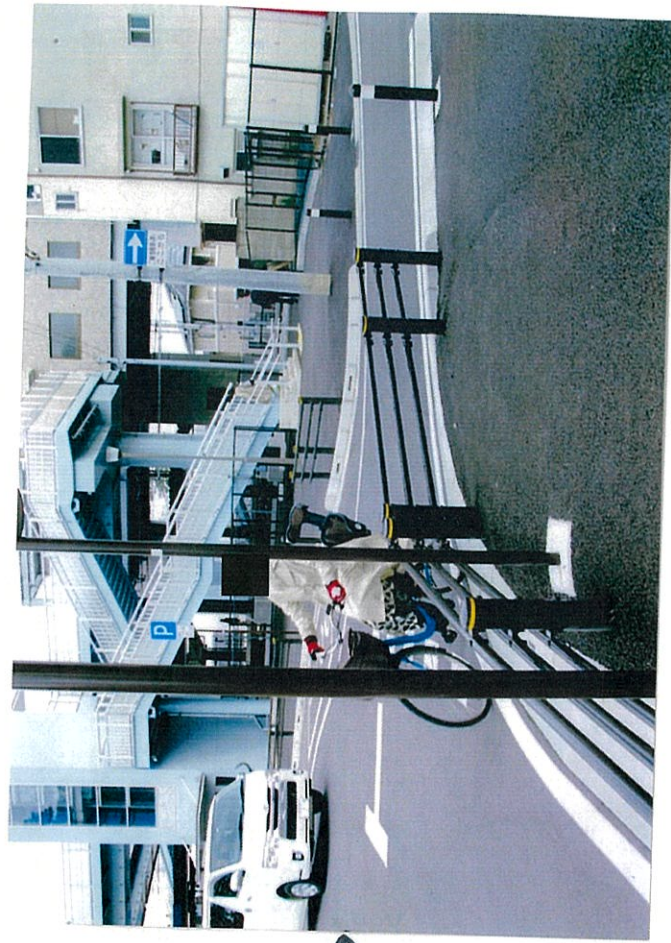
自転車左の車水流

お子さん危い!!





物流の車は朝の早いので、気がつくまで...



あー危なかつたや



自動平くると、気がつきました



後方の車は少し見えた

- ①説明会の前に予算と業者が決まっています、説明会をする意味があるのか。説明会は単なる不満のガス抜き又は形式的なものか。
- ②菅野駅周辺の道路網で最も問題があるのは、北口ロータリーと南口ロータリーの連絡が悪い事である。京成踏切の北側で北口ロータリーに至る道路が狭く車のすれ違いができない。菅野駅周辺の整備でこの問題は解消するのか。
- ③北口ロータリーに植栽が出来ない理由としてトンネル上の土壌の厚さが薄いこと、北口と南口では土壌が違うことを理由としているが、これは事実か。これを理由とするならば、具体的な内容を示してほしい。
- ④北口に大きな駐車場は必要ない。また、タクシーの駐車場も大型車の駐車場も必要ない。菅野駅北口の周辺は幼稚園、学校のほか住宅地で、将来に商店街が出来る可能性は低い。駐車場が必要になった際には、その時に駐車場の整備を考えればよい。
- ⑤北口ロータリーにも植栽が欲しい。松を植樹するのであれば、老木ではなく若い松の方が良いと思う。NEXCO から無理矢理に移転させられ、その際、松の移植が問題となったが、それには京成電鉄の架線を切る必要があるということで無理となり、移植が不可能となった。また、移植をした他の樹木も枯れてしまったものが多い。いったん移植をした樹木を再度移植することは難しい。むしろ若い松を移植すべきである。
- ⑥南口ロータリーの東側道路の一方通行を解消してほしい。南口ロータリーの敷地を削れば道路の拡張は可能である。また菅野駅東側の踏切からも南口ロータリーに進入できるようにしてほしい。
- ⑦かつて菅野駅東側にあった交番が廃止されたままである、菅野駅北口ロータリーに交番を設置してほしい。
- ⑧北口駅前ロータリーに続く西側道路は、北口公園前でスケボーやボール遊びが行われて極めて危険である。信号機と防犯カメラの設置を考えてほしい。

先日の説明会ではお世話になりました。

と

いたしましては周辺の交通安全が気になるところでは、

菅野駅北口公園周辺も横断歩道や歩道が不完全

な様子、交通量が増えることは心配です。駅口ターミナルの

駐車場設置については強い要望があり、これから考え

たいと思いますがよいのではないかと考えています。今の時点

では反対です。

以上。

。小学生の子どもが、路線バスで通学しております。

菅野駅まで、路線バスが入って来てもらえるとすごく
助かります。

↓
帰り道

エニテイ前から菅野駅までのサイクリングロードでスケホ
をしている人達がいて怖いと言っております。

。菅野駅から市川総合病院まで歩く途中、道がわか
らなくて困っている方に何度か声をかけられたことが
あります。駅からバスが出ているなら利用される方が
多いのではないのでしょうか。

- ・菅野駅側の保育園に私の子どもがお世話になっています。また、平田1丁目在住であり、菅野駅ユーザーでもあります。以上の点から下記の意見を施設計画に反映させることを切望します。
- ・平田緑地は近所の保育園に通う園児にとって、重要な遊び場です。平田1丁目には園庭のない保育園もあり、平田緑地は園児にとって本当に必要な空間です。
- ・菅野駅にマイカーでくる、菅野駅前でタクシー待ちをする方をみたことはありません。各駅停車しかとまらない小さな駅です。貴重な血税を使ってまでタクシー乗り場等をつくる必然性を感じません。
- ・下記のお返事ありがとうございました。
- ・お返事頂いたものの、工事計画について私のような素人には直ぐに理解することは難しく多々疑問があります。
- ・菅野の町内会だけでなく、あいあい保育園菅野駅前や近隣保育園の保護者向け説明会等の開催予定があればと思っております。ご検討よろしく願いいたします。

【回答】

日頃より、本市の道路交通行政にご理解、ご協力を賜りありがとうございます。ご意見は、他の方のご意見とともに参考とさせていただき、施設計画を検討してまいります。

なお、この度の菅野駅前ロータリーの施設計画におきましては、平田緑地について施設を設置する計画はございません（ホームページに掲載した資料でもご確認いただけます）。

また、タクシー乗り場につきましては、南北ロータリーに1台分ずつ設けられております（今回タクシーに関して計画しておりましたのは「タクシープール」となります）ので、ご確認いただければと存じます。

この度はご意見をお送りくださり、ありがとうございました。

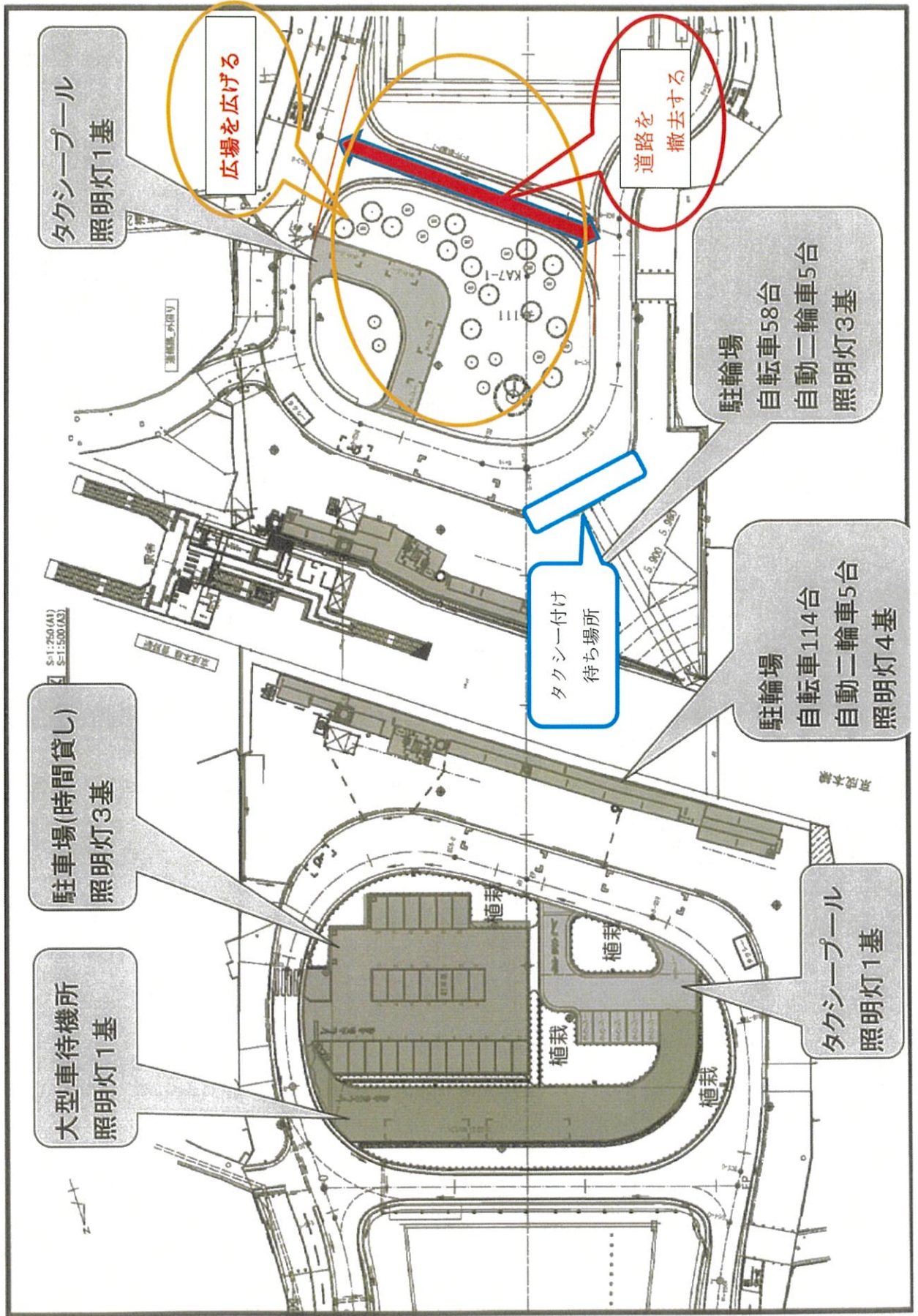
道路交通部 交通計画課
計画グループ
担当：小泉 豊信
電話番号 047-712-6341

意見書等番号30

- ・菅野の駅前計画への要望です。市川市はスケボーができるところがないので、スケボーパークを作って欲しいです

意見書等番号31

タクシーはネットアプリで予約する時代です、タクシープールは必要ありません。
タクシーの付け待ちスペースを南北各2台分程度があれば足りるのでは。
南口はロータリーとせず、14号千葉街道からの一方通行でU字型の道路とし、
上図の広場を分断する道路を取り除き、両側の土地をひとまとめにして植栽を
施工した広場とし、園庭の無い保育園や幼稚園の子供達が遊べる空間とする。
北口も同様に子供達が遊べる空間を広くとる（災害時対応を考慮して）。
北口の有料の時間貸し駐車場は、駐車台数を20台程度にする。
大型車待機所は時間貸し駐車場内に設定する。
南北の駐輪場は有料とする。
公衆トイレが必要です。
平田緑地と横断歩道で結ぶ。



タクシープール
照明灯1基

広場を広げる

道路を
撤去する

駐輪場
自転車58台
自動二輪車5台
照明灯3基

タクシー付け
待ち場所

駐輪場
自転車114台
自動二輪車5台
照明灯4基

駐車場(時間貸し)
照明灯3基

大型車待機所
照明灯1基

タクシープール
照明灯1基

S:1:250(A1)
S:1:500(A2)



意見書等番号32

1. 駐輪場（北側、南側）について

先般の説明会においても賛成意見多数でしたので是非計画通りの実施をお願いいたします。

2. 駐車場（時間貸し）について

現在、北側のみ 25 台を計画していますが、これだけ多くの駐車スペースは必要ないと考えます。

北側と南側、平等に各 5 台程度のコンパクトな駐車場で十分ではないでしょうか。

また、増加傾向にある配送車のために 30 分までは無料貸しという案に賛成いたします。

3. 大型車待機所（北側）について

自治会からバスツアーは南側に停車予定との説明があったため必要ないと考えます。

また、緊急車両の待機所としても既に北側と南側のロータリー周辺に十分なスペースが確保されているため必要ないと考えます。

4. タクシープール（北側、南側）について

こちらも駐車場同様、北側と南側に各 4 台程度の非常にコンパクトなタクシープールがあれば十分だと考えます。

最後にこのような機会をいただけたことを市川市 道路交通部 交通計画課の皆様へ深く感謝いたします。

豊かな緑と利便性が共存する新しい時代の菅野駅に期待しています。

引き続きよろしくをお願いいたします。

以上

① 千葉県の田園調布と云われた菅野をとり戻す為
緑が多いロードとして閑静な駅前にして下さい。

② 住宅街の環境を破壊する駐車場の出入口を
住宅前に設置する施設計画は絶対に
受け入れられません。

③ 緑が多い菅野を復活させて下さい。

外環道路工事が始まる前は

池りに住んでいました。多くの黒松

林の大きな木がびっしり囲まいた南静かな場所に住んでいました。

外環道路建設工事が終わった現在、菅野駅北側には
黒松をとり除き緑の多い南静かな住宅街にして下さい。

住宅街の真中にあり菅野駅北側の
ロータリーや自転車の走行や犬の散歩(歩行者)の
方が多い状況です。ロータリー横の住民として、
当初計画通り、黒松を含む植栽の多い緑地
として下さい。駐車場、大型車待機所、
タクシープールは必要ありません。

1. 大型車待機所は廃止可なりである。

2. 時間貸乗降場
773-70-11 } 212 213 最低限とする
(利用者へお知らせ可なりか?)

3. 時間貸乗降場出入口 } 212 213 最低限とする
773-70-11 出入口 } 積卸歩道は駅に併せ
(2-74-1側) に可なり。

4. 大きな樹木のある緑地を最大限可なり
と希望可なり。

京成菅野駅 周辺(北口・南口)はとて寂しい所です。駅周辺を明るくしてほしいです。

○ロータリーにお花・緑を植えてほしいです。

○駐車場の設置は5~10台位

○大型車待機所は必要ない。 ~~必要~~

○タクシープールは乗る方がいないのでわ! 必要ない

○南口のロータリーの所は駅に用事がある方は良いのですが京成の踏切りに行こうとしてロータリーをぐるりと廻^るから踏切りに行かなくてはならないのでお花屋さん前を通る様にしてほしい。(国道14号から入ってくる)

○北口に広ハスペースがあるのでコンビニ^ニ会社に交渉して設置してほしいです

- ・2022年11月22日に開催された説明会で、当計画に関し、市川市策定計画案に賛同する地域住民は殆どなく、『白紙撤回』の要望が数件挙がっていたが、地域住民の意見を聞き入れて、計画自体を根本的に見直すよう要望する。
- ・市川市担当部は菅野駅北側ロータリーを『交通の結節点にする』との見解だが、その根拠となる調査資料の開示を要望する。理由として、路線バス等の誘致も失敗し、また、タクシー利用者も事業ベースで見込めず、市川市担当部作成の当初計画より環境が大きく変わっており、その必要性が見いだせない。また、ロータリー施設計画について、南側（景観を配慮した）と北側（駐車場、大型待機所、多数のタクシー待機所）での計画根拠・現状認識には間違いがある（国道14号線に隣接する平田地区と住宅街菅野地区の違いを理解していない）。市川市は自ら『文教・住宅都市』を公言しているが、菅野駅北口（2・3丁目）近辺は旧来の住宅地で道路幅も狭く、『交通の結節点にする』という説明には違和感があり、市川市政に一貫性がない。外環道路設置により、「菅野通り」と「国道14号線」は地下2車線道路で繋がり、北口ロータリー設置で『交通の結節点にする』という根拠の提示を要望する。

- ・税金の有効活用の観点や田中市長の市政方針を鑑みれば、計画再検討は必須と考えられるが、担当部にその意思がないことの説明も要望する。住民や利用者の意見を無視した当該計画を一旦破棄し、住民等と綿密な意見交換をしっかりと実施し、住民が望むロータリー施設計画策定をお願いしたい。
- ・また、当該地区の交通の軸は国道14号で、『交通の結節』と言うのであれば、菅野駅南口にその機能を持たせることは自明の理である。現在、北口ロータリー外周道路は整備され、住民より、北口ロータリー施設を早急に整備する要望はない。

北口ロータリー

付近の保安対策（監視カメラ設置、夜間の照明等）の対策は必須と考える。

生徒の登下校時の通学路誤認を避けるため、駐車場を設置するのであれば、出入口、及び横断歩道はロータリー東側ではなく、南側（駅歩道橋）に設置すること。

- ・菅野駅北口ロータリーは住民要望通り緑地化をメインとし、ロータリー外周道路の菅野駅側に2台程度のタクシー待機（1台分のパーキング場所は設置済み）、及び大型車待機エリア（2台分の待機スペースを設置済み）を設ければ良いと考える。

- ・なお、駐輪場設置について、生徒の登下校と逆方向に、朝の通勤・通学時間帯は松戸方面から、また夕刻の帰宅時間帯は駐輪場から松戸方面に多くの自転車が大量し、且つ高速で走行することが想定されるため、自転車道から歩道に入る際は、自転車から降りて通行するよう対策（ポール等の設置）と指導をしていただくことは事故が起こる前に強く申し入れたい。

以上

菅野駅の南口も北口も、現在はタクシープールや30台近くの駐車車を設置するほどの交通量は普段ありませんが、石渡酒店の前の時間貸し駐車車場は満車になっていることも多く、駅周辺に他に駐車車場を設けるため、ロータリーに新設はしたほうが良いと感じています。ただ、30台近くは今は不要で、10~15台の様子を見てはいかがでしょうか？その上で、利用数や利用頻度をモニタリングし、需要が高いとわかれば、そこから増設を検討すれば良いと思います。一気に予算を使い果たるのではなく、住民と行政の需要と供給の接点を見出していくほうが、税金の使い道として納得が行きます。

駐車車場の設置場所を南側か北側かという押し付け合いの議論もありませんが、どちらと言え、両方に作るのには子供向けの意見なので、学校施設や公園があり、子供の送迎が使用される可能性が多少でも高い北側ロータリーに、まずは10~15台設置して打てるのが良いと思います。私立学校は電車通学が基本ですが、これは運動会や修学旅行送迎などの行事があるとき、送迎の車が路上駐車が多く停泊していることは事実です。学校の責任はむしろませんが、その周辺に時間貸し駐車車場があれば路上駐車を改善できるのが、これを機に設置できるのであれば、地域社会に役立ちます。

空いたスペースには、植物や花を植えるのは良いと思います。お池対に松の木の植樹するのは、賛成です。現在も松の葉が道路に落ちて、自転車を運転していると滑るので非常に危険な状態になり、松の葉は落ちるが自然に腐敗するのには時間がかかります。道路も汚く見えます。駅前ロータリーに背の高い松の木を植樹するのは、松の葉の清掃やメンテナンス、節か、植樹を希望する方々の中でどうするかきちんと決めてから、植樹するかどうかを決めるべきだと思います。

以上、よろしくお願ひ致します。

以下は菅野駅前ロータリー（北口）の開発計画についての意見書である。

1. 結論

北口ロータリーに関しては、駐輪場の計画を除き白紙撤回して頂きたい。

駐車場、大型車待機所、タクシープール等は全て無くし、北口ロータリーは全てを一体化した植栽計画を要望します。その理由を以下に述べます。

2. 駐車場の不要な理由

菅野二丁目住人として必要性は無いと判断します。近隣住民世帯は駐車場保有者も多く、新たな駐車場設置を要望する理由はありません。

北口公園で遊ぶ子供や児童の横断の際の事故の増加を懸念致します。現状でも横断歩道や信号が無く、駐車場設置に伴う接触事故の危険性は遥かに増すことになりま

す。
コインパーキング会社へのヒアリングによる算出根拠では業者の一方的な判断基準によるもので、住民への事前ヒアリング等一切実施せずに25台もの設置台数を計画する事は到底納得出来るものではない。個人的な見解としては、現在菅野二丁目及び三丁目地区にて戸建て分譲住宅の建設が開始されているが、この工事に関わる工事車両等のニーズを満たす程度ではないかと推察する。そしてこれらは地域環境の向上には一切寄与しない。

3. 大型待機所の不要な理由

菅野二丁目自治会として大型バス駐機場を要請した事は一切無い。改めて撤回を頂きたい。大型車の場合は南口ロータリーを利用して14号線に出るのが一般的であり且つ安全安心なルートである事は一目瞭然である。北口公園の側道を通り菅野通りへ出る事は危険性が増すだけである。

4. タクシープールの不要な理由

現状準備されているタクシー乗り場にタクシー会社の連絡先を明記した表示板を設置すればそれで充分である。タクシープール等利用者のニーズからしても無駄な空間

である。 駐車場も同様であるが、どの様な算出根拠であるのか全く不明である。

5. 地域住民のニーズの把握

市川市としての「菅野駅北口ロータリー再開発計画」に関し、行政として本来第一に重視すべき事は『地域住民優先の再開発の実施』ではないか？ 今回の経緯にかんしては、市川市側の近隣住民のニーズを考慮しない一方的な開発計画であると言わざるをえない。そして現状の計画案では、地域住民との一体化した開発計画が全く感じられない事に憤りを感じる。

6. 景観を考慮した南口ロータリー同様の植栽計画の実施

市川市は『文教都市』を標榜する都市です。その文教都市における菅野駅周辺地域は代表的な地域であると言えます。

南口ロータリーはくろまつを中心とした植栽計画ですが、一方北口は利便性の向上の為に駐車場並びに大型車待機場の開発では折角の菅野二丁目地区の景観が無機質なもので損なわれてしまいます。立体構造の理由の為、北口ロータリーでの高木なくろまつの植樹は無理であるなら、それに準ずる中低木の植樹を改めて計画して頂きたい。菅野駅に相応しい景観を生かした植栽計画が開発の原点であると確信しています。

7. 今後の提案

南口ロータリーに関しては現在の施工計画のまま進めて頂く事に異論はありません。

北口ロータリーに関しては、駐輪場に関しては計画通り進めて頂き、その他は全ていったん白紙撤回を頂き、駐車場、大型車待機場、タクシープール等無くした全て一体化した植栽計画で、緑豊かな景観の優れた地域住民の環境向上に寄与する計画として改めて提案頂きたい。

駐輪場には賛成します。

その他は必要無いと思います。

よろしくお願ひ致します。

意見ではなく質問です。

(1) 夜間、特に深夜に若者たちの集会場(見回り等が必要?)にしませんか?

(現在はオートバイの暴走音の多い時があります)

(2) ジミ(飲食物の残り、煙草の吸殻等etc)の収集体制は

万全ですか?

(3) 照明灯は、周辺の影響*と考慮されていますか?

(明るさ、方向、防虫のための設備等)

菅野に越して2年にたりますが、人に「菅野」という土地名を言合すと
必ず「松の木の美しい街やがて山街町」と言われます。その松の木も馬
南側のみとほり、せつかくの町の良さが失われつつあります。今回失
しまうと、以後後世に松の景観が戻るとは二度とたいてしう。殖林
して松を守っているのですから、馬前のインポル的土地と録豊かほ
ものにて、土地の美しさを保ち、価値を守ってほしいと思ひます。

菅野駅は普通の停車場、どいだけ車のアクセスを良くするよりに
パーキングやタクシーを作つても、^馬不便だから、^{車アクセス}利用価値はほく、^馬馬車場
も不要だ。土地をアスファルトで固めず、土には植物でおおつて
ほしいです。外環上に出るに公園の愛用者がどいほどたい
を言つて頂ければ、この土地の必要はわが理解できると思ひます。

何か、どいほどか。

意見書等番号44

意見内容

- 駅北口に駐車場を設置するのであれば、国道298号に流入する側道については「全面駐車禁止」としてもらいたい。
特に朝方は側道に車両が列をなして駐車し、片側を完全にブロックしており、車両通行上極めて危険なため。
- 商業的に成立するかという課題はあるが、出来れば駅前にコンビニエンス・ストアを誘致して欲しい。

以上

菅野駅前ロータリー施設計画について

利用目的が不明確な大型車待機所は廃止してほしいと思います。

設置に不可欠な理由がある場合は出口を検討しなおすべき。

また、タクシープールや、有料駐車場についても利用客がほとんど無い

ので不要と考えますが、明確な設置理由がある場合は、縮小する

べき。駐車輪場設置は、放置自転車が多くなり、菅野駅踏切

付近通行時の危険も多くなるので賛成します。

利用頻度の低い施設の設置は中止、または縮小し、緑多い

ロータリーにしていただきたいです。

利便性だけでなく、住環境への配慮も必要だと思います。
近隣住民の声をよく聞いて、施設計画を最終決定いただきたい
と思います。

菅野駅北口の計画に関して、「大型車待機所」は、あまり
ニーズのある施設とは思えず、「不要」はないでしょうか。いまのロータリー
の道路は広く、十分な待機スペースが確保されていると考えます。
この部分は、たとえば、「東西の人の通行路も兼ねた、バスケ
などのある多目的広場や、バスケットボールなどの球技を主とする
広場（使用時間指定あり）」などはいかがでしょうか。^{近隣の}北口
駅前公園で球技をすると、小さな子供との接触などの
危険性があり、きちんとしたスペースが確保が必要だと思います。

【菅野駅前ロータリーの施設計画内容に関する事項】

ロータリー内における大型車待機所及び、時間貸駐車場の施設計画について

ロータリー内に大型車待機所や多台数の時間貸駐車場を設置することで交通事故を誘発する恐れあり。

理由:

ロータリーの近くには菅野北口公園が存在しており、毎日多くの児童や高齢者が利用している。

昨今、菅野北口公園前通りの道幅が広くなり、近隣以外の自動車やバイクがスピードを出して頻繁に

通過しており、幾度も接触事故を起こしそうになっている。そのような現状化でロータリーに大型車の

待機所や多台数の時間貸駐車場を設置することで、より多くの車が行き交い、交通事故の温床と成り

兼ねない。実際、通年を通して毎日どのくらいの児童や高齢者がロータリー近くの施設や道路を利用

しているか、そして安全確認を怠り、スピードを出して通過している車やバイクがどのくらい行き交って

いるか、実態を調査して施設計画を立案して頂きたい。これは市民の安全を守るための意見ですので、

是非共、検討して頂きたく存じます。

外環道路の施行は菅野地区の生活にも様々な変化を及ぼしました。その中で北公園一帯は発達にも大いにしてものびやかな様相を呈し
 うれしく思っておりましたが、このほどおむねがなく交通量の増加も倍に思っ
 道路があれば 余裕には車の出入りもかまわず 住生活は二の次という^{おむね} 計画に
 案の定のおいて、車の数・タクシー・大型車の待機^{待機}の必要性・又人の集合による
 飲食・排泄の対応・照明の状態・交通量増加による危険性(老人・子供への配慮)
 等々細かい配慮がより必要と思われる。又それに対する住民への示も大切に
 思われます。

道路があれば 余裕限りの交通量でも、住生活は二の次という常のペースでは
 なく、様々な^{待機}待機があつた大変は思いますが、何らかしい 激的な道路の
 おおむね利用法が生れないでしょうか？ 他の市も示せるような^{一歩進んだ} 活用法が
 ないものでしょうか？ 道路・車・住民の新しい構想はないものでしょうか？

・とにかく夜でも明るく見通しよく、かつ、近隣でこのように駅前が、ゆつり地
贅沢なところはないと思いますの？。これを活かして電車を待つの間も四季の花木が
楽しめるような緑豊かな広場なる気持ちよくなるなと思っております。

時代？、仕方ありませんが、駐車場は風景として見たくありません（自宅に車が、無ければ
勝手な、言い分にはあります）

・また他方、頑固すぎる？すが、交通便利？決して狭くない土地？、公民館分室といふか
ミニミニミニ施設が、あつた方がいいの？。ほとんども考えます、隣接して子供達が、元気に
遊んでいふ公園が、あります、夏の猛烈な、日差し、急な雨、りが、特にトイレなど、ちよと
駆け込める場所があつた方がいいの？。は？、近くを通るたびに思つております。

もちろん、いざとなれば、日出幼稚園や菅野駅のカーと頼りに出来るでしょうが、

・駅前交番が、ありましたら安心？。可（以前は、あつたと聞いっております）

菅野駅前北側ロータリーの北東部住人であるが、ロータリーに近接し、少々外れた住宅街の道路幅員は非常に狭い。そのため、当該ロータリーに駐車場やタクシープール等を設けることにより、狹隘道路への車両の往来や歩行者の通行量が極端に増加し、通学児童・幼児含め歩行者と自動車・自転車の接触事故リスク増大が懸念される。

更に、菅野駅北側エリアは、閑静な住宅街であり、落ち着いた、緑豊かな景観・住環境が保たれた現状に対し、当該施設の新設により、それらが損なわれる。また、南側ロータリーと対比しても、景観・機能面でのバランスが悪く、北側ロータリーに駐停車機能を集約する本計画は、都市計画上の合理性に欠けると考える。主要な商業施設や諸官庁などの都市機能の大半が、京成本線の南（JR）側に位置し、それらへのアクセス、交通利便性を考慮しても、駐停車施設も南側ロータリーに集約する方が明らかに合理的で、自然と思われる。

都市計画上の各施設・機能配置の観点からも不自然な本計画が以前から想定されていたのであれば、もっと早い段階（国道298号・東京外環地下道工事着工前説明時）に、各住民に説明し、合意を得るべき内容であり、もし本計画が行政主導であれば、所轄行政に大変不信感を覚える。

上記のネガティブ要素を鑑み、北側ロータリー内も南側同様に、緑地が溢れる公園、遊歩道、庭園等を主体とし、土地有効活用の面では、周辺住民にとっても利便性の高い駐輪場の新設・拡張程度に留めて頂きたい。

大型車、タクシー等 駐車場等の計画の件

利用者は少ない場所かと思っております。この地区は、

学生の利用が多いかと思っておりますので、12-3-12には植栽と
緑豊かな場所にして欲しいと思っております。

菅野地区には最近若い御婦夫や小さなお子さん連立公園で
よく見かけるように、この様な所に車の出入りはふさわ
しくないと思っております。

駐輪場の設置に反対はせぬを願っています
思っております。

駐輪場、駐車場設置の現行案に賛成します。

特に意見はありません。

。駐輪場設置は賛成

。駐車場、タフテーブル、大型車駐車は、

利用者がほとんどいないと思うのでいらない

。くろ松等植えてほしい。

ロ-タリー施設の計画について。

※ 駐輪場について。

駅前には現在とめてある自転車は、車の行き来、人の往来に邪魔なもので、駐輪場を北と南に電列しておけば、建設を願います。

※ 駐車場、ツグエポールについて。

日頃、自転車を使用している私として、北と南の往来が困難で狭い不み通りの道を行かねばならず、特に、車の数が増えた場合、自転車利用の住人は、歩行者に事故の増大を懸念される。菅野駅前の不み通りの道路を拡大し、みぎりは、駐車場、ツグエポールは、いらないと思う。又、ツグエは、アグリか電話で、自宅前に叫ぶことにしている。

菅野駅前北側ロータリーの北東部住人であるが、ロータリーに近接し、少々外れた住宅街の道路幅員は非常に狭い。そのため、当該ロータリーに駐車場やタクシール等を設けることにより、狭隘道路への車両の往来や歩行者の通行量が極端に増加し、通学児童・幼児含め歩行者と自動車・自転車の接触事故リスク増大が懸念される。

更に、菅野駅北側エリアは、閑静な住宅街であり、落ち着いた、緑豊かな景観・住環境が保たれた現状に対し、当該施設の新設により、それらが損なわれる。また、南側ロータリーと対比しても、景観・機能面でのバランスが悪く、北側ロータリーに駐停車機能を集約する本計画は、都市計画上の合理性に欠けると考える。主要な商業施設や諸官庁などの都市機能の大半が、京成本線の南（JR）側に位置し、それらへのアクセス、交通利便性を考慮しても、駐停車施設も南側ロータリーに集約する方が明らかに合理的で、自然と思われる。

都市計画上の各施設・機能配置の観点からも不自然な本計画が以前から想定されていたのであれば、もっと早い段階（国道298号・東京外環地下道工事着工前説明時）に、各住民に説明し、合意を得るべき内容であり、もし本計画が行政主導であれば、所轄行政に大変不信感を覚える。

上記のネガティブ要素を鑑み、北側ロータリー内も南側同様に、緑地が溢れる公園、遊歩道、庭園等を主体とし、土地有効活用の面では、周辺住民にとっても利便性の高い駐輪場の新設・拡張程度に留めて頂きたい。

菅野地区に転居して十数年になりました。外環道路の開通で大変便利になりました。駅周辺は、黒松が残り、平田緑地や、菅野駅前公園など、近隣住民、少し離れたところからお子様連れで楽しんでいる様子が伺えます。

このロータリーの計画を知り、大型車待機所があることで公園で遊んでいる子供達や、日出学園の学生さんなど、通学や放課後、保護者様が御心配にはなつかと懸念いたします。現在の隠やかな景観が保たれ、安心、安全な地域として計画を立てていただけんことを切に願います。

- ・自転車について、駐輪場に
道公法やマナーについての看板等を
設置してほしい(無灯火や
並進標止など。特に並進に
走行する自転車が多いため)

自転車~~駐輪場~~ 通行帯を

- ・大型車待機所は 使用時以外 施設するとの
ことですが、車両だけでなく人も入れないで
ほしい。(スケボーやバスケットボールの人が集まると騒音で
迷惑です)
- ・上記以外の場所でも スケボーやバスケットボールの
など、使用を禁止してほしい。
- ・工事期間中、作業車等の時間調整での
周辺道路^へで待機駐車が多いように
してほしい。(現在でも公園周辺に朝8時前など
大型車やミキサー車がアイドリング状態で駐まっ
ている日があり迷惑しています)

11/22に説明会に参加させて頂きました。Fさんの方が詳しく計画に
対し反対の意見を述べていた中で、私としては下記の点への説明を
求めます。

なお菅野駅前ロータリーの計画が住民への説明のないまま入札
発注へと進んでしまったのが。

検証に対し今後同じことが起こらないとは限りません。

うやむやにされてはとて困ります。

市川市の説明を求めます。

市長におかれましては、市川市において格別のご配慮を感謝いたします。表題の件につきまして、菅野駅周辺には、学校及び幼稚園等があり学生等の通学路となっております。そのため、交通量が増え、事故の危険が増加するおそれ、駐車場等の設置については再考いただきたく存じます。駅前緑化等の環境に配慮した施策、及び、駅周辺の眺望景観を損なうことなく安全面を配慮した施策を進めさせていただけるよう、意見を申し上げます。

市長におかれましては、市川市におかれ格別のご配慮を感謝いたします。表題の件につきまして、菅野馬駅周辺には、学校及び幼稚園等があり学生等の通学路となっております。そのため、交通量が増え事故の危険が増加するような駐車場等の設置については再考いただきたく存じます。駅前緑化等の環境に配慮した施策、及び、駅周辺の眺望景観を損なうことなく安全面を配慮した施策を推し進めていただければ、意見を申し上げます。

菅野駅周辺は 以前より懸念されていた外環道路が
地下を通るおかげで 頻繁に通る車を目にするこ
このほどの穏やかな景観が保たれております。

しかしながら この度のローリー活用計画が進むこと
菅野駅と利用する人や 近隣住民の安全が脅かされる
可能性が生じると考えます。

通勤や通学で利用する人も多いためから 駐輪場の
設置、整備は必要不可欠だと思いますが、北口は
特に近くに幼稚園から高校まで学校が複数あり
多くの学生さんが登下校に使う駅であり、お年寄りも
多い地域なので フリーゾーンや 時間貸しの駐車場が

出来ることで 交通量が多くなること子どもや高齢者を
巻き込んだ交通事故のリスクが増えると思えます。

アール通りから菅野駅に抜ける道路や 14号から来て
北口に抜ける道路は 道幅が非常に狭く 2台の

通勤や通学で利用する人も多いためから 駐輪場の
設置. 整備は必要不可欠かと思えますが. 北口は
特に近くに幼稚園から高校まで学校が複数あり
多くの学生さんが登下校に使う駅であり. お年寄りも
多い地域なので 77シーポールや 時間貸しの駐車場が

出来ることで 交通量が多くなると 子どもや高齢者を
巻き込んだ交通事故のリスクが増えると思えます.

ア-テル通りから菅野駅に抜ける道路や 14号から来て
北口に抜ける道路は 道幅が非常に狭く 2台の
車がスムーズにすれ違えない程の道路です.

歩行者と車道が区切られていないわけでもない. その狭い
狭い道路にこれ以上の往來が増えることは

そこに住んでいる住民の危険が増えるだけだと考えます.

快速や特急の停車しないこの小田原駅には

どう言う物でもなく. ローリーには桜の木の植栽や
花壇等. 他の車中心の無機質な駅前とは違う

穏やかな景色の電車を降りたらほんと安心できる

ような 菅野駅らしい. 菅野駅前からこの
景観を望みます.

駅前を駐車場にしてしまつたら以前の様にゴミだらけになってしまう。(町会のゴミ拾いでとても多い所でした)

町が大型のバスの運行がほしいのに特設所は必要ありません。

日出学園の方には、ズレツの駐車場を使用しているのだから駅前には、必要ありません。

(ズレツの駐車場は、満車になる事は、ありません)

ロータリーが、出来て、送迎の渋滞もありません。

駅前の公園が出来て事故、トラブル、ゴミ、ペット、タバコの問題があるので、まずそこを解決して下さい。

ここからの市川を流すのならば、秋、自然の夕、菅野がほしいと願います。

意見書等番号63

大型車両の駐車スペースを住宅街エリアに建設することは、道路を半地下にすることで、閑静な住宅地である菅野地区の環境を保つようにするという当初の説明に反し、矛盾を感じる。景観を大きく損なう計画には反対する。

菅野駅北側エリアは住宅街であるとともに、幼稚園・小学校を含む通園・通学路にもなっており、大型車両の恒常的な進入を促すような計画は、騒音、振動、安全面から反対する。工事車両やトラックなど大型車両の一時駐車場建設は絶対にしないでほしい。

また、交通量が増えると駐車場への出し入れも困難となり、住宅地エリアへの車両流入増加は避けてほしい。

国道14号線寄りの南側ではなく、住宅地エリアを通過する北側にあえて大型車輛を誘導するのは動線上も矛盾があり、効率面、安全面ともに得策とは感じられない。

40年以上居住しているが、外環関連で景観・地形が大きく変わっただけでなく、元々あった樹木（市が地域住民に保全を要請した松も含む）を多く伐採したことにより、電車、車の通行時に、以前にはなかった強い振動を頻繁に感じるようになった。

調布の地盤陥没の例もあり、地形を大きく変えたことによる地盤の脆弱化を懸念している。大型車両の進入・通行が増えれば今よりも振動も増え、地盤への影響、健康被害、家屋の劣化、損傷にも繋がると考え、大型車輛駐車場建設に反対する。

景観面は当然ながら、地盤の安定の観点からも、緑の多い従来の菅野の姿に近づけるような計画を希望する。

ロータリー建設後、人・車の流れが変わったことにより、歩道、車道、歩道橋でのスケボー等の走行、球技、ゴミ投棄などの迷惑行為が増え、夜間の治安悪化を体感している。駐輪場建設など通行量が増えることにより、さらなる悪化が予想される。治安維持の為に交番設置を検討してほしい。

以上

菅野駅の再開発について住民の方に丁寧にご説明、また意見を伝える機会を作っていたいただき、とても嬉しく思っています。

「駅の利用者」と「近隣住民」に便利な施設を用意してほしいと思い、意見を書かせていただきました。既に検討済みのコンセプトからずれてしまう内容になってしまうかもしれませんが、ご容赦頂きたく存じます。

まず最初に、「駅の利用者」に便利な施設についてです。菅野駅の主な利用者は日出学園、国府台女子学院、聳高校といった近隣の学校に通学するの学生になります。

都内の学生たちは放課後にファミレスやカフェなどで勉強や友達とのコミュニケーションをすることが多いですが、菅野駅半径400mにはカフェや飲食店などの施設が1つもありません。コンビニは駅南方面にセブンイレブンが1店舗ありますが、駅の利用者のほとんどが駅から北方面に通学・通勤しています。そのため、通学や通勤の途中で買い物をすることが出来ず、とても不便です。

そこで、学生が勉強や読書ができる本屋一体型スターバックスのような施設を建設してほしいです。

次に、「近隣住民」にも楽しんでもらえる施設ですが、土日は菅野駅北口公園には子連れの親子がたくさん遊びに訪れており、近くに飲食店があるととても便利です。地元野菜を使ったレストランや子供に人気なファーストフードも建設してほしいです。

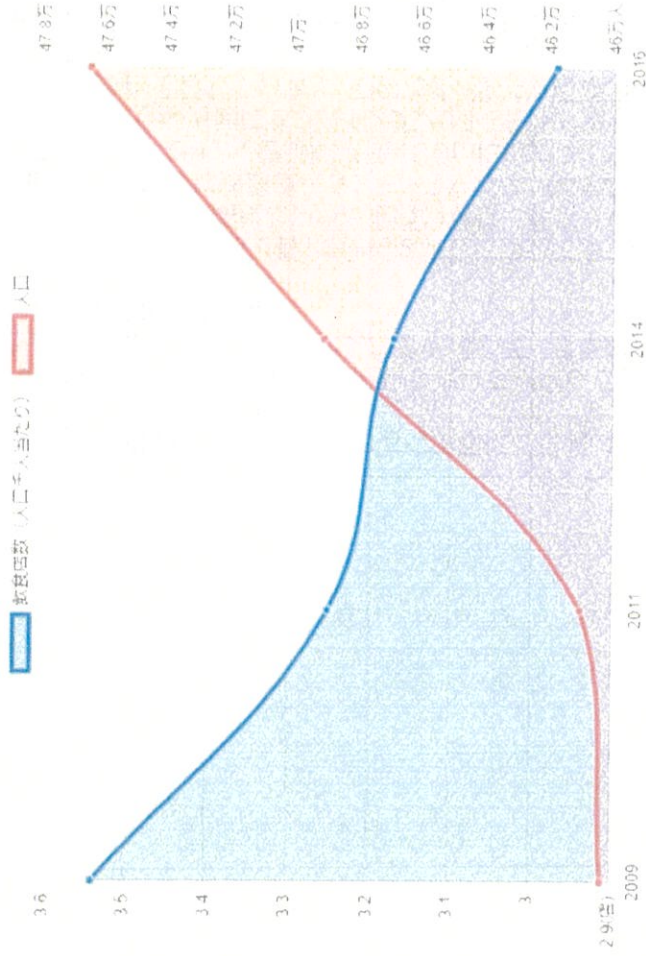
そもそも、市川市は人口が増え続けていますが、飲食店の数は増えておらず、人口1000人当たりの飲食店の数は葉県の54市町村のうち、36位です。

(添付スライド1～4枚目を参照ください)

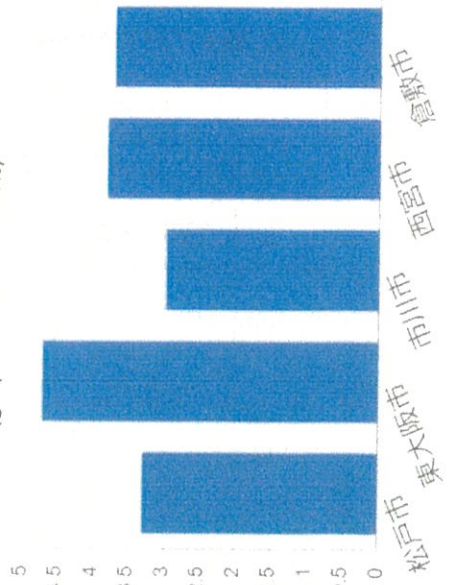
時間貸し駐車場も便利だと思いますが、私も含め、菅野駅近隣居住者で都内に出勤している人は、本八幡駅や市川駅まで自転車で行き、JRや地下鉄を利用したほうが便が良い人が多く、菅野駅に駐車して電車に乗る需要はあまりないと感じました。ロータリーが出来た後、送迎のために菅野駅に一次駐車している車は本当にたまに見かける程度です。

また、タクシーについてですが、菅野駅で降車した人がタクシーを利用するケースは東京歯科大学に行くくらいで、菅野駅でタクシーの乗り降りをしている人をこれまであまり見たことがなく、タクシーが停まっても乗車人数は少ないと思います。(タクシー会社に菅野駅からのタクシー乗車の需要状況をヒアリングしてみてもいいのではと思いました。)

市川市の飲食店数（人口千人当たり）
推移グラフ(2009～2016年)
(graphtochart.com作成)



飲食店数（人口千人当たり）比較グラフ
松戸市(千葉県)・東大阪市(大阪府)・市川市(千葉県)
西宮市(兵庫県)・倉敷市(岡山県)
(graphtochart.com作成)



市川市は人口が増加しているが、飲食店の数が増えておらず、人口千人当たりの飲食店舗数は2.97で千葉県でも54市町村中36位。松戸市や柏市、船橋市、浦安市よりも店舗数が少ない。

関西の東大阪市や西宮市と比較しても店舗数は少ない。

26	八千代市	3.43
27	長生郡長柄町	3.41
28	倉賀野市	3.34
29	柏市	3.3
30	松戸市	3.29
31	山崎郡津之野町	3.28
32	山崎市	3.27
33	王塚直	3.15
34	船橋市	3.08
35	浦安市	2.99
36	市川市	2.97
37	真生郡真生村	2.92
37	掛之浦町	2.92

出展情報

<https://graphtochart.com/japan/ichikawa-shi-eating-and-drinking-places-per-1000-persons-.php>

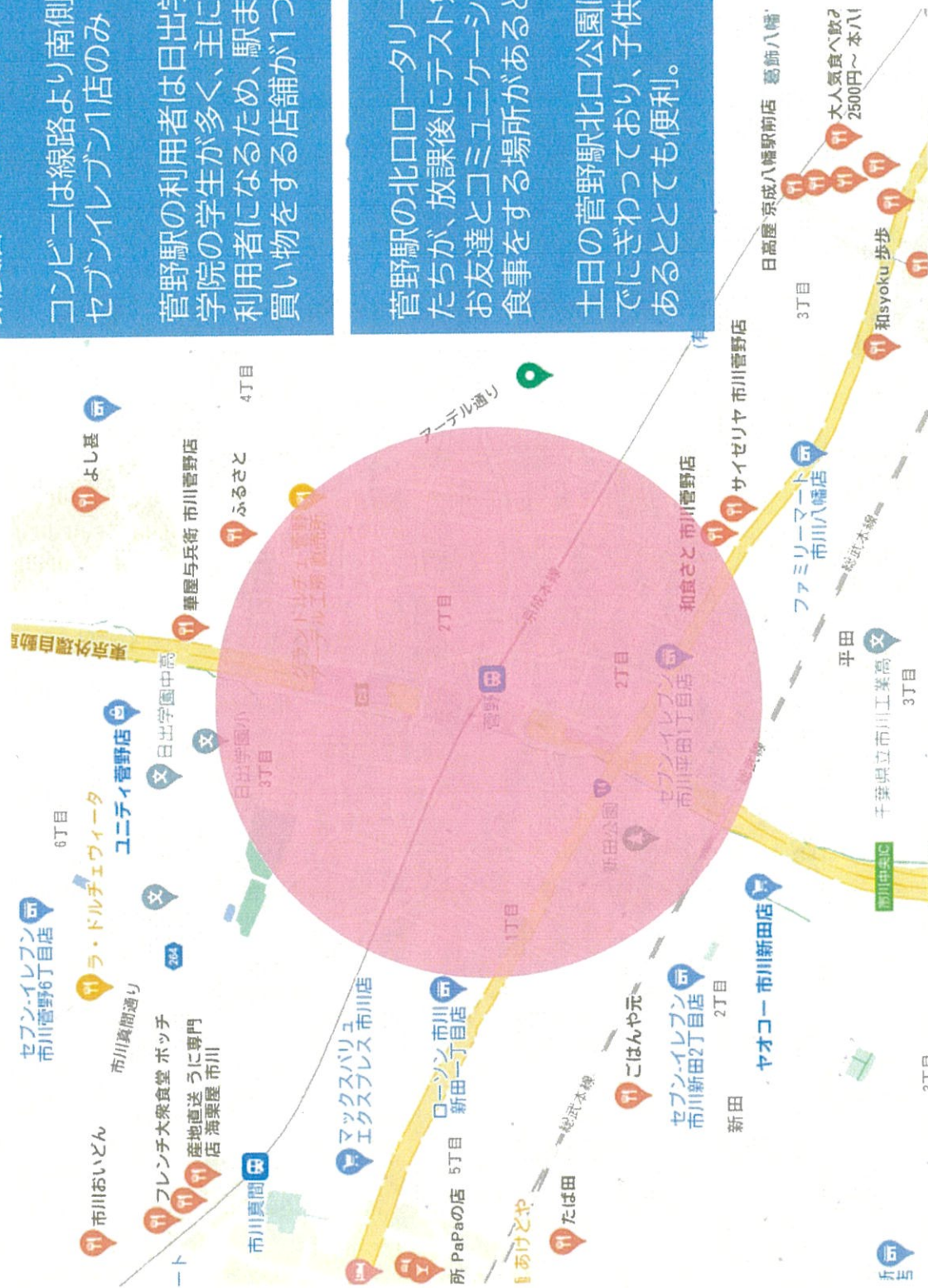
菅野駅半径400mに
飲食店が1つもない。

コンビニは線路より南側の
セブンイレブン1店のみ

菅野駅の利用者は日出学園、国府台女子
学院の学生が多く、主に線路より北側の
利用者になるため、駅までの往復の間に
買い物をする店舗が1つもない状況

菅野駅の北口ロータリーを通行する学生
たちが、放課後にテスト勉強をしたり、
お友達とコミュニケーションを取ったり、
食事をする場所があるといい。

土日の菅野駅北口公園は子連れの家族
でにぎわっており、子供も喜ぶ飲食店が
あるととても便利。



アンケート結果

高校生に聞きました!



ふだんよく勉強する場所

(アンケート期間：2015年12月4日～12月17日：回答者数403名)

※以下の選択肢から、学校の授業以外で、最もよく勉強する場所を1つ選択してもらいました

1位

自分の家 50.9%

2位

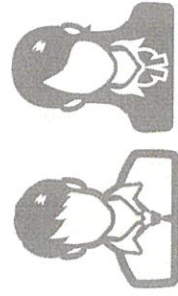
塾・予備校 13.6%

3位

放課後の学校 12.7%

4位

ファミレス、ファストフード店、カフェなど 11.2%



- 友達と相談しながら勉強できるから
- ご飯も食べられるから
- カフェの静かすぎず騒がしくもない程よい雑音の中での勉強がはかどるから
- 周りの喧騒を気にしないように鍛えるため

5位

図書館 8.2%

アンケート調査によるとファミレスやカフェで勉強をする学生も多く、勉強もできる飲食店の需要が見込めます。

※参考 近隣学校の学生数
合計約2360名

日出学園
中部部 約370名、高等部 約540名

国府台女子学院
中部部 約600名、高等部 約850名
※参考 菅野駅の1日平均利用者数
合計約4000名

出展情報：
<https://school.js88.com/koukousei/life/ranking/studyplace>

読者や勉強もできるカフェ
 (都内のスターバックスは勉強優先区域を用意している店舗もあります)



TSUTAYA



お客様へ

いつも当店をご利用頂き、誠にありがとうございます。こちらの区画の利用時間は、9時～19時の間となっております。また、9時～18時の間は勉強利用推奨区画とし、スタッフがお客様までご案内致しますので、ご利用ご希望の際は下記記載の受付までお越し下さい。また、18時～20時の間は自由にご利用頂けます。ご協力宜しくお願い致します。

大型車待機所
 照明灯1基

駐車場(時間貸し)
 照明灯3基

読書・勉強ができるカフェ

子連れも入れる飲食店

タクシープール
 照明灯1基

駐輪場
 自転車114台
 自動二輪車5台
 照明灯4基



地元野菜を使ったレストラン
 子どもに人気のファーストフードなど

意見書等番号65

菅野駅の自然の多さが好きでここに住んでいます。
交通量が増え、子どもたちの通学が危なくならないように、公園などの施設建設を希望します。

意見書等番号66

①北口ロータリーについて

■大型車待機所

説明会に伺わなかったので、具体的な目的が分かりませんが、恐らく臨時に駐車できるためのスペースでしょうか。使用する頻度が分かりませんが、いつ使うか分からないためのスペースの為の工事は税金の無駄遣いだと思います。

■駐車場（時間貸し）

普段生活していても路上駐車はほとんどありません。何を根拠に時間貸しの駐車場を設置するのでしょうか。今後駅利用者が増え、そのための駐車場なのであれば、どのような利用者が増えるような施策・計画があるのでしょうか。

②北口、南口ロータリーについて（共通）

■駐輪場

線路脇の駐輪場、照明灯については現状の駐輪スペースからしても、問題ないかと思われませんが、自転車の台数の妥当性などは検討が必要かと思われれます。

■タクシープール

駐車場（時間貸し）にも共通する内容ですが、現状のロータリーに白線でタクシー駐車スペースを確保すればよいのではないのでしょうか（設置目的・趣旨が不明）。そもそも、タクシー利用者が多くならないのであれば、北口・南口にタクシープールを設置するのは、工事（税金）の無駄のように感じます。また、JRの市川駅・本八幡駅のように一定のタクシー利用者があるのであれば別ですが、現状菅野駅の利用者の多くは、近隣の生徒・児童が占めていると思われ、その中でタクシープールの新設するのは、やはり設置目的・趣旨が不明瞭です。

③その他

今回の意見を述べる事が出来るのは、説明会当日参加された方限定なのではないでしょうか。広く意見を集めるという事であれば、当日の説明された内容（議事録でも可）も公開していただきたいと思えます。

以上