

平成24年度 第2回 四街道駅北口広場管理運営協議会 会議録

日 時 平成25年2月21日(木) 14時00分～16時00分

場 所 四街道市役所 保健センター3階 第2会議室

出席者 委員 阿部会長 戸田副会長 渡邊委員(代理 石川氏) 芹澤委員 林委員(代理 森氏)
川野委員(代理 池上氏) 須藤委員 清宮委員(代理 大橋氏) 武蔵野委員
吉川委員 村上委員 森委員 平木委員

欠席者 委員 吉田委員 伊藤委員

事務局出席者 地引都市部長 平井道路管理課長 渡部主幹 林田主幹 大熊主査補 伊東主査補
環境政策課・鈴木主幹 政策推進課・石渡副主幹 政策推進課・多田副主査
コンサルタント

傍聴人 2人

——会議次第——

1 開会

2 会議録の作成について

3 傍聴及び傍聴人への資料配布について

4 議事

(1) 各ゾーニングにおける周辺への影響について

(2) 交通スペースの再検討について

(3) ペDESTリアンデッキ設置における歩行者動線について

(4) その他

① 路上喫煙制限地区の指定及び市指定喫煙場所の設置について

② 市内循環バス「ヨッピー」の北口広場乗り入れについて

5 閉会

1 開会

事務局 それでは本日は、委員の皆様におかれましてはご多忙中の所、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから平成24年度第2回四街道駅北口広場管理運営協議会を開催いたします。本日は、13名の委員にご出席をいただいております。北口広場管理運営協議会設置要綱第6条第2項によりまして、過半数に達しておりますので、本日の会議が成立しておりますことを報告いたします。

——代理委員紹介——

——資料確認——

事務局 それでは、以降の進行につきましては、四街道駅北口広場管理運営協議会設置要綱第5条第3項の規定によりまして会長にお願いしたいと存じます。よろしく申し上げます。

阿部会長 本日はお忙しい中、大変ご苦勞様でございます。本協議会も通算4回目を数えまして、前回は再整備方針、面積の再検証、ゾーニングなど協議してまいりましたが、本日は、更なる検討に入っているようですので、引き続きご意見をお伺いし、議論してまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

2 会議録の作成について

阿部会長 本日の会議録における発言者名については、審議会等の会議の公開に関する指針の解釈運用基準の規定により、原則として明記することとなっておりますので、明記する取り扱いといたします。よろしいでしょうか。

——異議なし——

3 傍聴人及び傍聴人への資料配布について

阿部会長 本日の会議は、四街道市の審議会等の会議の公開制度に基づき、会議を公開する事についてお諮りします。基本的に公開するというところでよろしいでしょうか。

——異議なし——

阿部会長 異議なしということでございますので、本日の会議は公開といたします。確認しますが、傍聴者はおいでになりますか。

事務局 はい。2名いらっしゃいます。

阿部会長 はい。それでは、重ねて申し上げます。会議の公開、非公開につきましては、議事運営に支障が認められる場合は非公開になりますが、本日の議事内容におきましては、支障はないと考えられますので、審議会等の会議の公開に関する指針の会議の原則公開の規定により公開とし、入室を認めたいと思っております。また、会議の資料につきまして、審議会等の会議の公開に関する指針の解釈運用基準の規定により、傍聴人の閲覧に供することとなっております。会議の際に傍聴人へ会議資料の配布を致しますが、会議終了後に資料は回収いたします。それでは、傍聴者の入室を許可し、資料を配布します。

——傍聴者入室——

4 議事

(1) 各ゾーニングにおける周辺への影響について

阿部会長 各ゾーニングにおける周辺への影響について、事務局から説明をお願いします。

事務局 ——資料No.1にて説明——

阿部会長 ただいま説明をいただきましたが、ご意見を頂戴します。

森委員 私はですね、A案、D案がいいと思うんですけども、出口と入口が別だということからですね。D案に関しては一番向こうの道路側を一つバスのあれをつけると言いましたね。そうするとバスの転回が難しいんじゃないかと思うんですよ。急に曲がんなきゃいけないからね。だからここは小型を入れるようにすればいいんじゃないですか。あそこは車を入れることは大賛成なんだけど、大型は交差点の部分を急に曲がんなきゃいけないような操作しなければいけないんですよ。今のところだったら。千葉の方にずっと全部出すというふうなあれだったら出方はいいですよ。でも入るときにまたこちらの三井の方からまた急にキューっと曲がって入らざるをえなくなるんですよ。だから、小型の方がそういうの操作しやすいから、一般車両とかそういう、タクシーの待合とかそういう方の活用がいいと私は思うんですよ。D案にするのであれば。

阿部会長 はい。大きな図面が12ページにありますので、そちらをご覧いただいたうえで、バスの回転半径の事でありまして、この辺は考慮されてる内容になっておりますかね。この12ページで、いかがでしょう。

事務局 とりあえずお示ししましたA案、D案というのは、軌跡上では問題ない形で入れてございます。軌跡が取れないということでは話になりませんので。一応、どの案でも、いわゆる道路構造令に基づく車両軌跡というものは確保されているということです。ただし、森委員さんおっしゃったとおり、非常にここがD案の場合ですと、一般車と交錯してしまうような形にもなりますし、そういう意味ではD案のデメリットの一つなのかなと。ですからこれを配置を変えるということは、今後検討に加えていきたいというふうに思っております。ただ、本日議題1については、大きいゾーンとしてA、B、C、Dの中で、どういうものがあるだろうという事の中での議論でお願いできればと思います。

阿部会長 それでは細かな内容についてはまた後ほど、次回あるいはこの後何回あるか分かりませんが、今回はこの2箇所にするのか、1箇所にするのかという話になります。他にご意見は。

武蔵野委員 すみません。事前にこの資料いただいたときに、11ページ、12ページのA案とD案の発展形の形があるということで、当然その2つのやつがどちらかたたき台になるのかなという感じで会議に出席してきたんですけども、とりあえず私も近くに住んでおりまして、先ほど言ったんですけど四街道の踏切に抜ける道、そちらの方がやっぱり三河屋さんの前の信号がついたことによってかどうかわからない、おそらくそうだと思うんですけども、朝晩のピーク時期にはすごく車が混んでしまいますよね。全く動かないのがそれが伝染して京葉銀行前の交差点、駅前ロータリーの前からずつつながるような形になっているのは否めない、B案、C案でいって佐倉の方の渋滞の滞留時間が長くなるっていうことは、やはりそっちの方に抜ける方にとっては、大変時間的には大きなデメリットになるのではないかなと思います。もうひとつ加えさせてもらえば、B案、C案なんですけど、これあの優れてるかなと思ったのはですね、B案の方は三井住友銀行の前の所と駅前広場が歩行者が通行できることによってその先の横断歩道に行けるんで、B案の場合は歩行者の面からみると、使い

勝手は良くなるかなとは思いますが。昔フォーレビルの隣に、マロンドさんがある前に、横断歩道があったんですよ。その所が横断歩道がなくなったときに、やはりそこに横断歩道があった方が便利だと言って人はかなり多かったように思ったんで、ただやっぱり交通量の面から行くと、駅から出るときの交通手段として、バス、タクシーがかなり重要な事なんで、そこでまた抜けるのに時間がかかるとなると、B案、C案というのはちょっと不便なのかなというふうに感じました。

阿部会長 ありがとうございます。他はよろしいですか。お願いします。

吉川委員 C案なんですけど、C案の場合は、これ入口、出口の所は当然信号を設置することになる訳ですか。

事務局 はい、そうなります。

吉川委員 そうすると、そこに信号がついて、銀行の前に信号があって、三河屋さんの前に信号があって、さらに踏切があってということで、先ほど駅前ロータリーを検討するにあたっては、曲がった道なので、そこは加味してないというご説明あったんですけど、むしろ渋滞の原因というのは踏切に続く部分なので、当然そこを考えて作っていかないと、解決にはならないのかなと思うんですけど。

事務局 C案にした場合はですね、当然ですけど周辺の交差点との連携を取らなければならないと思っております。今も非常に公安委員会さんの方でですね、工夫していただいているんですが、いろんな現状の信号サイクルを変えたりですね、京葉銀行の前の交差点との連動をうまくつないだりしているんですが、やはり、先ほどおっしゃられたように、今見るような渋滞だったりがありまして、その辺はどういう案にしてもですね、ここだけではちょっと済まない問題にはなると思います。周辺の交差点も考慮した形にしないと難しいのかなと思います。ただ、今回の試算につきましては、あくまでも交差点の容量を基準としていますので、この広場の関係する交差点部分を固定した中でどこまで延びるか、もし実態上は、あくまでも計算上ですけども、京葉銀行前だとか、三河屋さんの前だとかの信号と連動しないような形になれば、さらにもっと実態上は延びていってしまいます。

阿部会長 おっしゃる通りだと思ひまして、周辺の信号処理によってずいぶん変わってくるんだろうなと思います。広場の設計の内容とは少し違うんでしょうけれども、重要な部分ですのでそこら辺を考慮した上で、信号処理だけでいいのかどうか分かりませんが、考慮していただければと思います。他はいかがでしょうか。事務局の方は他に補足する所はございませんか。

事務局 それではですね、今後になってしまうんですが、今回は周辺の影響はどうなるのかということで交差点の容量の計算を行ったんですが、前回、それ以外のA、B、C、D案に対するメリット、デメリットをちょっとお示ししたかと思うんですね。A案というのは、現況が一番近い形なので、デメリットというのはさほど無い。B案、C案については、他にもデメリットはあったと。D案というのはですね、一つ気になるのがバスバースを取った関係で、修景面積と言いますか、以前の広場の設計を行う上で、環境空間の面積、あるいは交通空間の面積、この比率がどうなのというような議論をしていただいたと思うんですが、それは基準でいうと環境空間面積というのは歩道と公園みたいな修景施設、これを合わせた面積になるんですが、ちょっとA案に比べるとD案の場合はですね、0.5を切ってしまう。44%、4割くらいになってしまうというのが少しデメリットです。その代わりにD案はバスの予備バースが、先程ちょっとレーンの関係はありましたが、予備バースは1個増えるという形になると思います。ですからその辺を考慮して、今後事務局としてはですね、さらにこの詳細を詰めていかなければならないんですが、一応、A案、D案、この両方に絞った形で進めさせていただければと思っております。以上です。

平木委員 今の事務局の説明で私がいいと思っているのは、利用者目線で考えれば現状の流れとあま

り大きな変化のないA案というのは、取り入れやすいわけですよ。ですから、先ほどの周辺の信号との絡みというのはある程度のシミュレーションをした方がより結論が早く導けると思うんですよ。ですから、ご提案の通り、少なくともA案とD案に関しての周辺の信号との絡みを含めた、もう一度掘り下げたものを説明していただいて、なるべく早い結論にしていっての方がいいと思うんですね。以上です。

須藤委員 須藤と申します。このA案とD案って言いましたよね。だいたい出口は一緒だと思うんですが、不動産屋と携帯電話販売店の間の通りは一方通行になってますよね。広場から出た所。現在抜ける人は少ないんですけど、雨の日なんかはこの通りの中まで渋滞しちゃうんですよ。その辺まで考えて作ってるのかなあって思って。

事務局 今は入りだけの一方通行ですね。

須藤委員 そうです。でも結構、車で抜ける人が多いんですよ。雨が降った時なんかは特に渋滞がすごくてね。

事務局 そういう危険性があって一方通行になってるのかなあっていう感じはするんですね。さらにそれを渋滞をしないような、まあ通行止めにする訳にもいかないですし。

須藤委員 混んでるとみんなそこを抜けてくるんですよ。商店街の中をね。そして集まるところが、結局うちの通りが、すごく渋滞しちゃうんですよ。抜けられないように考えてもらえると。こっちは通りがスムーズに抜けちゃえば何ともないんですけど。

武蔵野委員 結局A案、D案になれば、今までの現状と変わらないんですよ。信号の配置が変わるわけでもないし。

代理 大橋氏 特に三河屋さんのところに信号が出来てから、渋滞がずっと出来るようになったんで。そうすると、今のイトーヨーカドーさんの方に抜ける場合に、今の一方通行のところから入って、京葉銀行の信号を避けるか、もしくはもう一つ先の。

須藤委員 それで、出してから左に曲がる人ばかりだったらいいんだけど、右に曲がる人がいるとどうしてもつながっちゃうんですよ。

阿部会長 現状でも相当問題があるということですよ。

代理 大橋氏 三河屋さんのところの信号が出来てから。

阿部会長 これは、A案とか、D案とか、B案とか、C案とは関係なくて、現状が持ってる問題なんですよ。

平木委員 どういういきさつであの信号が出来たか、むしろ聞きたいような。

阿部会長 県道にぶつかる市道の所。三河屋さんの所の。あれの処理なんですよ。

村上委員 今、須藤さんから出された意見を、私はしょっちゅうここ通らないんですけども、たまたま京葉銀行からのところへ今ですね、滞留長が延びた場合に、まっすぐ行って、佐藤歯科、あそこへ出れば非常に楽なんです。ヨーカドーのところへ出るにはね。ですからこの計画からいって、実施した場合、おそらく駅からスッと向こうへ抜ける車が非常に多くなると思います。その所の渋滞が増

えます。まっすぐ行く方が楽です。ですからその辺が逆に出てくるんじゃないかというふうな感じは私はしていました。ですから、どういうふうな形で説明があるか分からないから、発言が出来なかったんですけども、須藤さんが言っているですね、相当これ慎重にしないと、ここの所の渋滞は、無意識のうちに増えると思います。

須藤委員 それともう一点ですね、A案でみんな全部、この中3本になりますよね。今度出るに割り込めなくなっちゃうんじゃないかな。一番手前がバスで、その次がタクシーとか何とか書いてありますよね。みんなこれ広場って書いてある方に抜けるんですよ。

事務局 そうですね。出口は1箇所になりますね。

須藤委員 そうすると抜ける人が、この渋滞しちゃってる時にポカッと入って行くんですか。この場合。それ詰まっちゃうと今度こっちが入れなくなりますよね。

事務局 まあ、相対的な話になっちゃいますけども、出る方は、出るという意味では、非常に今まではバスもタクシーも、それから一般車も混在してロータリーの中に入ってきてしまっていた。そういう意味からすれば今回は、バスはバスバースから走行レーン、タクシーはプールから走行レーン、それから一般車は一般車のレーンを通して走行レーンに行くという形で、交通事故防止には寄与してると思うんですが、今言われるように、いわゆる今度はマナーといいますか、譲り合いの精神でという形になるのかなあというふうに、以前よりは多分良くなるかなと思います。それから先程の一方通行の部分ではですね、逆に出の一方通行にしちゃうと今度その交差点がかなり飽和しちゃうんですよ。ですから、入りしかもう無理なのかなと。そして、入りの一方通行にした中で、いわゆる通り抜けが出来ないような方策をですね、まあ直接的な広場というよりは、周辺環境という意味で、今後検討していければなというふうに思っております。

阿部会長 そうですね。並行して大きな問題です。広場はきれいになりましたけど、環境は変わりませんというのでは意味がないので。周辺の環境も含めて検討していただきたいと思います。では、この問題についてはよろしいでしょうか。それでは、議題の2番目になりますか。交通スペースの再検討について、事務局から説明をお願いします。

(2) 交通スペースの再検討について

事務局 2番目の議題になります。交通スペースの再検討でございますが、こちらの方につきましても、前回、広場内の各スペースについてですね、まあスペースというのはバースとかプールとかそういったものになる訳ですけども、現況交通量調査を踏まえて、いわゆる国が示しております98年式という算定式に合わせて、どのくらいの台数が必要になるのかということで議論していただいたと思います。その結果では、バスバースが4バース、タクシーバースが2バース、一般車バースが7バース、身障者用のバースが1バース、それからプールとしましては、タクシープールが2バースという結果になっておりまして、その結果に基づいてA、B、C、Dを配置させていただいたところでございます。しかしながら、その配分につきまして、特にタクシープールにつきましては、現状の台数とあまりにも離れているというようなご意見、それから算定の根拠になる調査した時間、この時間帯などにちょっと問題があるのではないかというような意見、これは私共の方もそういったことは思っていた訳なんですけど、こういったことを踏まえまして、それ以降、タクシー運営委員会さんの方にご協力をいただきまして、再度調査を実施いたしました。本日はこの結果につきまして内容をご説明いたしますのでよろしくお願いいたします。

事務局 ——資料No.1にて説明——

それでは資料の8ページを説明させていただきます。まず8ページの下の表をご確認ください。タク

シープールの一番右側の数値が、2となつてございますが、こちらの方を修正をお願いしたいと思っております。8と修正をお願いいたします。それでは説明に入らせていただきます。前回、交通量調査を一昨年の年末に行った所、朝方の7時から夕方の19時まで調査させていただいております。一般的な交通量的なものはこの時間帯の調査で事足りたのですが、タクシー事業者さんの利用台数など、利用ピーク時間とこれを統計を取っていくためには、この時間帯では足りなかった所がございましたので、急ぎよ昨年の11月と12月の2回にかけ、雨の日と晴れの日々のタクシー利用者数の調査をさせていただいております。結果につきましては9ページと10ページが、その雨の日と晴れの日々の交通量、利用者数調査となつてございまして、9ページが雨の日、10ページが晴れの日々の利用者データとなっております。まず9ページの方なんですけど、利用のピークが夜8時から9時の間で74台、利用者数が97名の利用がございまして、ここがピークだったようです。10ページに移りますと、同じような結果となつてはいるのですが、先ほどよりも遅い時間帯、おそらくバスの運行台数が減ってくる時間帯だと思われるのですが、夜の10時から11時、この利用が91台、利用者数106名と一番多くなつてございます。申し訳ございません。もう一時間帯、24時、深夜0時から1時の間も91台、107名の利用があった、というようなデータが得られてございます。この結果を踏まえまして、前回、タクシープールの必要台数算定を行った結果が2台と得られておったのですが、再計算をさせていただきまして、8台という結果が得られましたので、この8台でタクシープールの必要な場所の検討を行った所でございます。11ページと12ページにA案とD案の修正させていただいた図面が載つてございます。前の方にも今掲示させていただきます。A案の自由広場内の一般車乗降場を2列設けてあった案を、修正させていただきまして、タクシープールを駅舎寄りに8台設けた案と修正させていただいております。これにつきましては、一般車バースが必要台数としては7台とさせていただいておったのですが、公共交通機関のタクシープールを優先していく必要があるのではなかろうかということで、一般車乗降バースの駅舎寄りをつぶさせていただいた修正とさせていただきまして、タクシープール8台、一般車乗降場を5バースとさせていただいております。続きまして12ページにD案の修正をさせていただいております。同じくタクシープール台数としては、8台を確保するために、一般車乗降バースの駅舎寄りを修正させていただきまして、8台のタクシープールエリアを設けてございます。その影響で一般車乗降バースにつきましては5台と手を加えさせていただいております。そのほか、バスバース、タクシーの乗降場所、身障者の乗降場所については変更ございません。簡単ではありますが、交通スペースの再検討をさせていただいたデータ及び修正案の提示をさせていただきました。

阿部会長 はい。ありがとうございます。タクシー事業者さんからは何かご意見ございますでしょうか。行政の方では、雨天時、晴天時と1日だけのデータのようなのですが、持ってらっしゃるデータの中で大きな違いがありましたらご指摘等ください。

代理 池上氏 まあ、あのご修正いただいた事に関しましては、ありがたいと思っておりますけれども。ただ、四街道市に籍を置いておりますタクシーが100台以上ございまして、その中でも四街道駅北口にですね、プールが8台でいいのかどうかという問題、実際足りるのかどうかという問題はまた、私としては感じております。8台じゃ足りないんだろうなと私は感じております。また再三、駅の周辺の渋滞問題とかありますけれども、現状の状況でまた今度プールが減ると、またタクシーがそれに輪をかけてしまうんじゃないかなという心配もございまして。

阿部会長 データとしてはこのデータと大きな差がない、という考え方でよろしいですか。調査の数字は大丈夫ですか。

代理 池上氏 調査の数字としては、はい。

阿部会長 ありがとうございます。ご意見いただきましてありがとうございます。それでは、ご意見頂戴いたします。はい、須藤さん。

須藤委員 A案なんですけど、人が渡るときはどうやって渡るんですか。一般車から降りた人が。

事務局 一般乗降場につきましては、降りた時に、縦縞になっておりますのが階段でありまして、2階に上がってペデがございます。

須藤委員 階段で上がっていただけしかないのですか。

事務局 階段だけなのか、エレベーターも必要なのかというのはまた今後議論が出ると思います。身障者の方は身障者用バースが別個にある。今回一番大きな特徴は、先程も少し説明しました通り、タクシー台数が増えたことによって、今度は一般車の方が犠牲になってくるわけなんですけど、計算上、7台が5台になった理由の一つには、きちっとしたレーン分けが出来る。前回のままですと、タクシープールと一般車が混在した車線に入っているような絵になっていたかと思うんですが、今回はもうちょっとすっきりしまして、一般車は一般車のレーン、タクシープールはプールとして別の場所という形になっておりますので、そういう意味から考えれば、あえて一般車を7台ギリギリ他に取りよりも、この方がすっきりしたレイアウトになるのかなということで提示をさせていただいた所でございます。

阿部会長 時間74台というと、どういう意味ですか。1分間に1台と少しということですか。

事務局 単純計算では、そういう計算になります。

事務局 特に電車の着く時間に集中してどうかというのはあります。平均的にはなかなか難しいと思います。

事務局 タクシー業者数の交通量データについて、また補足をさせていただきますと、先程は1時間当たりの乗車数を発表させていただいたんですが、こちらの9ページ、10ページを見ていただきますと、10分毎に計測をさせていただいておりますので、やはり、快速電車や、停車してすぐに乗られたりする方のピークなどが、1時間の中にもまちまちとなっておりますので、その辺はデータは網羅させていただいている所でございます。ただ、10分毎の利用者数を広場内の再整備にちょっと利用する事は難しい関係から、1時間毎のデータを発表させていただいた所でございます。

阿部会長 まあ問題は、電車の乗降時間に合わせてもらおうと、商工会さんの方が困りますよね。周辺の商業が発展してないんですすぐバスや車で帰られてしまうと何の意味もない。

武蔵野委員 ちょっといいですか。やっぱり駅のタクシーの動線とバスの動線って、この前、大雪の時に、私帰ってきた時に、やっぱりバスが、内陸バスに電話したら、一応、ちょっとした遅れはあるけど平常通り運行してます。タクシーもピストンみたいな感じで行っては乗せ、行っては乗せで、やっぱりこういう時に、そんなに使わないんですけど、そういう時はものすごく助かるわけですよ。やっぱりそういう所でタクシーとバスに乗りやすい駅っていうのは、使う側としては何にも優先されなくちゃいけない事なのかなというのはすごく感じたんですよ。だから逆に言うと、ちょっと話が飛んじゃうんですけど、A案とD案だとタクシーさんのプールとか、乗降場とか変わらないんですけど、これだとバスだとどちらの方が使いやすいんだろうっていう、そういうバスの運行のやつがスムーズにいくものを第一に考える必要があるのかなというのはB案、D案についてもそうなんですけど、そういうのは思っていました。最終的には僕はちょっと言いたいのは、歩行者目線で見た駅の関係をちょっと言いたいんですけど、今レイアウトの段階なんで、またそれはまた後日言わせていただきたいんですけど、やっぱりこういう公共交通機関がうまく回るようになって、その間に一般乗降者がうまく入ることになって、スムーズになればさっき言った交通の渋滞の緩和っていうのは、相当役に立

つんじゃないかなっていうのは感じてますけど。以上です。

阿部会長 ありがとうございます。あの直接関係はないんですけども、地域の発展のためには時間をずらすっていう考え方も実はあるんですけどね。魅力ある商店街を作るためにはどうするかって、そういう仕方あるんですよ。

吉川委員 そうですね。まあ、もっと言うのであれば、駅とバス停なりタクシー乗り場をちょっと距離を置いてもらうとその間を人が歩いてくれるという動線は取れるんで、その区間に商店街としてはチャンスがあるなっていう事は見えてます。今問題なのは、駅の階段を下りてすぐバスの停留所ができて、駅からバス乗って家まで帰ってしまう。というところにやっぱり、介入しないっていう所が。

武蔵野委員 今ちょっと歩行者動線の話が出てきたので、さっきB案のところで、歩行者の動線が三井住友銀行の前から、駅前広場にやっって良くなるっていうことを言わせていただいたんですけど、このA案、D案にしてもやっぱりその動線っていうのはもう全然ない訳で、ぐるっと回る形になる訳なんです。まあ、これはさっき言ったように、歩行者の事は後でって言ってたんですけど、この動線は何とかうまいことローコストで、周辺の事も考えて、ローコストで一番うまくできる方法は何かないかなっていう、まあすごくあの言いたい所で、是非とも盛り込んでもらいたいと思う。そうすると、A案で通ってこれだけまた駅前広場をこう広く取るにあたって、ここを要は通る人、必要なければD案みたいに狭くて何もしない方が要はコストもかからなくていい訳だと思うんですよ。ただ、ここに例えば道、渡れる道、道路が渡れるまあ歩道橋とかだとまたお金がかかるんで橋桁方式だとか、うまい方法があるんだったらですよ、ここを歩行者が通れることによって、向こう側の横断歩道までも一本で行けるようになりますし、ここでも往来が出来るっていうのは、やっぱり歩行者の目線からするとかなりいいのかなと思うんですけどね。そうすると駅が全体的に、歩行パターンっていうのが、ぐるっと回っていたものから直線で抜けられたり、上のデッキに抜けられたりっていう歩行パターンがもっと増えると思うんです。ここは是非とも何とかこの駅前広場に三井住友銀行の前から渡れるようなうまい道が、どういう方法か私には分からないんですけども、そういう方法がないかなというのを是非とも考えていただきたいなと思います。

代理 大橋氏 今の補足なんですけど、やはりA案とかD案になってしまうと、結構銀行を使う方が多くてですね、三井住友銀行さんを使われる方が、一般乗降のところで車を止めて、銀行にっていう場合にも、そうすると多分デッキの上に乗って、また今度他のところから下りてっていう事をせずに、この下の道を渡って行っちゃうような気もするんですよ。あとやっぱりA案、D案でいくと、デッキの関係から駅前から出て、改札出て、すんなり行くとまっすぐデッキを渡って行ってしまふとなると、今までの左右の、例えば左側のマクドナルドさん側とか、三井住友銀行さん側を歩いていていた人たちが、そのままデッキを渡って反対側に行ってしまうので、多少流れが、人の流れが変わってきたりしてしまうと思うんですよ。何とかうまく左右にも武蔵野委員さんがおっしゃったように、行けるような形も考えてもらえるといいんじゃないかなと思います。

事務局 申し訳ないんですが、3番目の議題で、歩行者動線の説明をさせていただきますので、今回、各交通機関スペースのタクシー乗車数の再検討をさせていただきましたので、今回2番目についてはこれでご了解いただきたいかなと思っております。

吉川委員 タクシーの話に戻しますが、このデータでいくと、8時過ぎくらいにも11台、10台、次に10分に11台、10台って出てくる時間帯があるんですけど、タクシープールに8台で、2台横付けで待ってるということで、電車が着いて1分、10分が出てきて、その他のタクシーってそれからどこで待機してるんですか。

代理 池上氏 各営業所で待機して、無線でまた呼ばれて急いで来るというような状況になります。

それが今度、少なくなりますと、だんだん近くに寄ってきちゃうのではないかと。

吉川委員 多分第二庁舎の前あたりに停まったりすることになると思います。

代理 池上氏 その辺にまだいてくれればいいんですけど、もっと動きが速くなるとだんだん近くなる。今18台くらいスペースがありますんで、ある程度離れている場所においても余裕を持って来れます。今度、台数がないと回転が速くなりますので、だんだん近くなる。

吉川委員 ましてや渋滞してれば間に合わない。

代理 池上氏 そうなんですね。そうすると近くに待機する。それが一番我々としてはご迷惑をかけることになるかと。

吉川委員 マックスになった時の、空けばあれなんでしょうけど、ニーズの時の心配かなと。タクシーがいっぱいこの辺で路上駐車してらっていう状況が必ず出てくる。それは当然営業だから仕方ないんですけども。

代理 池上氏 まあ、ご迷惑をかけてしまうこともある。まあ今、うまく折り合えている方なのかな。

阿部会長 しかしだけど、絶対スペースが決まっていますからね。利用者全員がいいという話はなかなか出来ないかもしれませんですけどね。その辺ご理解いただきたいと思います。じゃあ、よろしいでしょうか、この件については。ちょっと先に進んでしまいましたけど、次の3番のペDESTリアンデッキ設置における歩行者動線についての説明をお願いします。

(3) ペDESTリアンデッキ設置における歩行者動線について

事務局 議題の3番になりますけども、これにつきましても前回宿題になっておりました、ペDESTリアンデッキ設置における歩行者の動線、歩行者がどういう流れに変わるのかというような歩行者の流れをですね、シミュレーションしたらどうかという意見がございました。この予測って非常に難しいんですけども、実態の現況交通量、通行量調査をしてございますので、これを基にちょっと荒っぽい出し方ではあるんですが、シミュレーションいたしましたので、その結果についてご報告いたします。

事務局 ——資料No.1により説明——

事務局 ちょっと補足をさせていただきます。今の説明で、駅から出てくるという発言をずっとしておりましたが、これ入ってくるのも入りますので、両方合わせた数字ということでご理解ください。駅へ来る歩行者の数、それから駅から散らばる歩行者の数、それを合算したものが2万人弱、19,750人ということでございます。さらにちょっと説明を加えさせていただきますと、ちょっと13ページに戻っていただきますと、先ほども説明したとおり、駅の出入ですね、入ってくるのと出る19,748人が、三井住友銀行側に行く、それからチェリープラザ側に行ったり入ったりする交通、あるいはJRの軌道沿いを行ったり入ったりする交通、これが現況のまず4方面の大きな分類になります。さらに、例えば東側、三井住友銀行前を通る歩行者が、その先、京葉銀行前のフォーレの信号があると思うんですけども、この信号を渡って京葉銀行側の方を北に通る歩行者数、これが見出せます、まず東側です。西側の方は、チェリープラザ前の歩行者が、横断歩道を渡って千葉方面、四街道十字路方面に行く歩行者と、それから先程一方通行の話があったと思うんですが、そちらの道路の方に振り替わる交通、これが見出せます。この比率を基本的にはこれ次のページに5分の2と5分の3という形で示されていると思うんですが、横断歩道、例えばチェリープラザの前の横断歩道を渡

って、5分の3の歩行者が一方通行あるいはフェイスビル側の方に来ます。四街道十字路側の方に5分の2が歩行者としてあります。東側の方は京葉銀行の方へ渡る歩行者が、フォーレの前を通った歩行者が5分の2あります。この東側と西側の5分の2と5分の3を合わせた数、これが全部ペデに行くとは限りませんので、これを2分の1にしたのが今申し上げた2,150人ということになります。ということでちょっとシミュレーションとしては荒っぽいシミュレーションなんですが、一応、今説明したとおり、仮にペDESTリアンデッキが出来た場合には、出入りの歩行者の10%、11%くらいがデッキを使うだろうという予測でございます。以上です。

阿部会長 19,750人という基礎数字は、北口だけですか。南口は含んでないと。これは北口の乗降客でよろしいですか。以上のように、ご質問をお願いします。

吉川委員 今、補足のご説明の中で、チェリープラザの前を横断歩道を4,000人、20.4%が利用する、横断歩道を渡り切ってファミリーマートの前、これをフェイスビル側に行くのが892人、都賀側が619人、忽然と2,500人が姿を消しちゃってるんですけど。

事務局 はい。すみませんもう一度。

吉川委員 数が合わないでしょ。忽然と2,500人、要は1,500人は分かれてるんだけど、あと残りがどこに行ってるかっていうのを、これは調査から漏れちゃってるなど。

事務局 こちらの数なんですが、ファミリーマートの脇の通りに。

吉川委員 そう、そこがむしろ大事なんですよ。そこをいっぱい学生が通ってる。その数がかかりの数なのにそれが入ってない。それはおかしいですよ。

事務局 ペDESTリアンデッキに転換されるであろうということですね。

吉川委員 そうですね。

事務局 この横断歩道が約4千人渡っておられるのですが、この中から左右に分散されるであろう数字がこの4千人にならないとおっしゃってると思うんです。その差の数字がここを通過するだろうと思われるのですが、この数字がペDESTリアンデッキの利用者数に反映されてもいいのではないかとということなんですが、先ほど、この消えてしまった数字は加味せず、最低これぐらい使われるだろうという数字を推定させていただいておりますので、2千人以上は使われる、という見込みを立ててございます。

吉川委員 この試算は現実的じゃないな。

事務局 おっしゃる通りです。5分の2、5分の3、いわゆる割合を出したいがために東と西だけに分けてしまったのですが、ただ今おっしゃられる歩行者というのは、どっちかっていうと5分の2の方に含まれちゃう、西側の方に行く歩行者に含まれちゃうと思いますので、今よりも、今の割合からすると若干減ってきちゃう、そちらの分を考慮するとペデの歩行者が若干減ってくる。

事務局 例えば吉川委員さんがおっしゃるのが、ここを渡らないで、ここを渡ってこう行くのではないかとと思われるということだと思いますので、先ほどの数字が、やはり実数に対する割合を出させていただきますので、最低の数値で推定させていただいております。ですので、2千人以上とお考えいただけると助かるなと思うのですが。

吉川委員 そこでやっぱり考えなきゃいけないのは、せっかく大そうな予算を使ってデッキまで作って歩行者の動線を導こうって言うときに、意思を持ってそこを歩いてもらうっていうようなね、考え方にしなきゃいけないと思うんですよ。ただ、せっかく作ったのになかなか利用者がいない。さっき須藤委員も心配されてたように、ロータリーから出る車を何が止めているかというところ、この4千人の横断歩道を渡る歩行者で車が行けなくて渋滞ができるんですよ。だったらデッキの上を歩いてもらえば、もう少しそこはスムーズになるんで、朝の学生とかってというのはすごい勢いで来るじゃないですか。一気にまとまった動線で。そこはなるべくデッキを使ってそっち側にね、下りてもらおうというような作り手側の意思を持ってやっていかないと、何の意味もないような気がするんですよ。だから、その数は見てませんとか最低限で試算してますということではなくて、実際の四街道の朝晩、どんな人が多くて、どういう人が今歩いているのかということから考えないと、本当にただ作って、もったいなかったねということになってしまいそうな気がするんですよ。

阿部会長 はい、いかがですか。ご意見ありますか。今、吉川さんの意見に、何か回答がありませんか。

事務局 確かに、冒頭で説明しましたとおり、この歩行者のシミュレーションというのは非常に難しく、だからこそ荒っぽいシミュレーションになってしまったんですが、ただ今言われるように、今事務局から説明したとおり、学生が駅から来て、ペデを使って今通ってるその間の道ですか、こちらに行くのをどうやって予測するのかっていう形になるんですけども、今ペデがない状態なので、チェリープラザの前を歩いて行かれてると思うんですけども、我々がそれを予測するのにどうするのかっていうと、先程の5分の3が来て、その半分だという考え方と同じですね、その学生、そこを通る歩行者を単純に2分の1にしてしまうくらいしか出しようがないのかなって気がします。正直言って、じゃあ、学生だけそっちを導こうかっていうのもなかなか難しい部分でございますので、この辺の考え方になるんですが、デッキの計画の大きな目標の一つは、広場の中央を有効に活用するというのが根本的にございます。というのは、今の広場の使い方ではなくて、あくまでも交通の、一般車乗降場でもバスの乗降場でも、そこに歩行者だまりを作るとなれば、当然平面交差はちょっと難しいというのが全体の10年くらい前の協議会でもそういう話が出てましたので、そこはもう立体施設を作らざるを得ないと。そういった中で、以前もちょっとお話した時に、そこまでのデッキで止めてしまうということは、周辺にとってどうなのかっていう問題があったと思うんですよ。というのは、駅に来て、そこでバスを降りて、一般車を下りて、そのままデッキを使って改札に向かってしまう。帰りは、改札を出てそこへ来て乗って帰ってしまう。そういう意味で、周辺の回遊性が生まれにくいのではないかと。それだけのためにペデを作るのであれば、北まで延伸をさせてですね、少しでも回遊性が生まれるような流れを作っていったらいいのかなと。ですからある意味、駅から出る、入るだけじゃなくて、南口と一体的な歩行者の流れというものも考慮しなきゃいけないという事の中で考えたというのが一つでございます。

阿部会長 高校生の数を反映させるものなのかなっていう気がしますけどね。一番いいのは全部、Tの字型とか十字にしてつないでしまえばいいんでしょうけど。それだけの四街道市の北口の駅前広場ではないような。規模としてはないですからね。

武蔵野委員 先程言った話をまた戻っちゃうんですけど。今の吉川さんの補足なんですけど、例えばもっと使い勝手を良くするのであればですね、デッキを作って、今フェイスビルの前にしか階段作ってないのをやっぱり両サイドに下りられるようにしたらかなりやっぱり。あれを吉川さんから、大橋さんの方から来て、こう乗るよりは、両方から行ってそれこそあの、静脈、心臓が静脈、動脈に分かれていくように、こういう円運動が出来るような動線を含んだ方がいい訳なんです。それでやって、さっき僕が言った三井住友の前から広場に抜けられる十字の道がね、出来ればまた更に良くなると思いますし、やっぱり往來を考えると例えば細かい話言ったら、その所に例えば、両サイドに階段やったらデッキだけ通ったって、手前のマクドナルド側のコンビニに行かないで、ファミリーマートに

行っちゃう人が多くなるのかも知れないんですけど、それは細かい話で、回流させるようにやると、使ってる人間としては非常に使いやすいなという感じはあるんですよ。

阿部会長 もう少し後でその議題について話しましょう。今はこの辺で。森さんすみません。

森委員 これはもう、陸橋を作るのが前提で、話を進めてるような気がするんですよ。こういうですね、四街道が大赤字のあれが、すごい金かかる訳ですよ、これ。こういうのをここだけで決めるんじゃないくて、市民に諮ったらどうですか。こういうものを作りたいんだけどどうだと。アンケートを配るとか。それが1点と、ここの数字ですけどね、これはトータルでしょ。だから学生とかそういうのは集中的な時間じゃないですか。これをタクシーと同じような時間帯で人数を出してやった方が。トータルではこれだけ通るかもわからないって言うけども、例えば朝の学生の登校時間とか、それだけにこういうすごい膨大な税金を使って作る必要があるのかということね。それと先程の四方八方に階段作ったらいいじゃないかって言うけども、これは下りる人は便利ですよ。上がることを考えてください。これをね、エレベーターをここに作るって言うけども、エレベーター何人入るんですか。100人入るんですか。5、6人でしょ、せいぜい10名でしょ。それをですね、全部つけるんですか、また金かかりますよ。だからそういうどうしようもない時にこういうところを通るんですよ。庶民っていうのは。通行人っていうのは。普通だったらマクドナルドだって下通りますよ。わざわざ通ってここをこっちに下りることないわけだから。だからそういうですね、トータルのプラスマイナスも考えながらも考えないと、プラスばかり考えてっから、メンテナンスどうするんですか。よその陸橋なんか見てごらんさない。汚いでしょ、錆びちゃって。これ作るだけじゃないんですよ。メンテナンスだってかかるんですよ、これ。潰れるまで。そうしないと、この前のトンネルみたいにまた崩落、崩落もこんなもんじゃないと思いますけども。見てくれですよ。きれいなまちを作ろうというように、やってるのに。汚くなるようなものを作ったら、これちょっとまたおかしなことになりますよ。だからこれ時間帯によって何人ここらを通るのかっていうことをですね、そしたらこれ、例えば登校時だったら作れば通るでしょうね。帰りは通るかっていう事ですよ。そういう限られた時間帯の混雑緩和のために、これ100億位、100億かかるか知らないけれども、すごい膨大な税金使う訳ですよ。そういうところを考えた上での提案なのかどうかっていうことを、お聞きしたいですね。

阿部会長 ペDESTリアンデッキが必要ないというご意見ですが、北口広場を機能的に改築する必要があるというときの考え方があると思うんです。その辺のご説明いただけますか。

事務局 それでは、何が分かりやすいか、D案なんか出してもらえますか。修正後でいいです。もともと、今回の再整備計画の柱というのは、南北を出来ればつないでいこうと。それから、駅の南と北ですね。それから一般車乗降場が非常に問題があると。いうことで、この一般車乗降場を何とかしていこうと。出来れば数を増やしていこうと。それからもう一つは、既に広場は四半世紀過ぎた形で、かなり老朽化していると。当時の基準で作られたものなんですけど、今のいろいろバリアフリーであり、ユニバーサルデザインであり、いろいろ言われる中で、基準に合わない施設がかなりたくさんある。なおかつ老朽化も進んでいるということで、その辺を全部考慮した再整備を行っていきたいというのが当初の目的でございました。ですから先ほど森委員からおっしゃられましたが、ペDESTリアンデッキありきの計画でもなんでもございませぬ。その中で、これは市民アンケートも以前お話したかと思うんですが、駅前の広場、中央の広場の使い方が非常にもったいない。周りがあるほど渋滞、混雑しているのに、あの広場はちょっと違うんじゃないのという意見がかなりございました。この広場は10年前の計画の時にもそういう話が出ておまして、何とか利用していこうと。一般車乗降場に使えないか、あるいはバスバースに使えないか、タクシー乗り場に使えないか。いろいろ検討していこうということでスタートしているかと思えます。この中に、人を入れていくということになってきますと、平面的な動線の処理は非常に交通安全上問題があるということで、そうであれば、広場に直接出入りが出来るような立体施設が望ましいんじゃないかということで考えたのがペDESTリアンデッキでございます。それだけだと先程もちょっとお話しした通り、乗り降りだけのための、いわゆる

デッキになってしまいますので、もう少し人の流れを四方八方に分散させようということの中で、では北側まで延ばしたらどうなのかということで描いたのが今の絵になっております。じゃあ、ペDESTリアンデッキがないと、中の処理が出来ないのかということ、出来なくはないと思います。今でも横断歩道がありますので、この横断歩道を使って乗り降りをするということになると思うんですが、そうなってくると、以前あった、一般車乗降場のあの使われ方、ああいう使われ方にまたなってしまうのではないかなというのが非常に懸念される部分でございます。そういう意味からして、別に無駄遣いをしようとも何とも思っておりません。ただ、いろんな調査、いろんな市民の意見等も踏まえて計画をしたという所でございます。先ほど市民の意見を聞いてみたらというようなお話があったと思うんですが、基本的にはここで最終案みたいなものをまとめると、パブリックコメントという形で市民に公表致します。市民の意見を貰います。ただし、その段階では大幅な変更はおそらく出来ないと思います。というのは、いろんな関係機関と協議を踏まえたうえでの最終案という形になりますので、細かい修正をいろいろそこで加えるという形になるかなと思います。そういうこともあるので、じゃあ広く意見を聞くってどういうことだという中で、昨年度実施した3千世帯を対象にした市民アンケートの総括的な意見、例えば広場の真ん中が無駄だよとか、あるいは歩道が狭いよだとか、そういった意見を具現化していくというのが今回の設計、検討会議というふうに理解していただければと思います。

平木委員 残念でしょうがないんですけど、今事務局が説明されたことは、今日までの打合せの中で全てお互いが承知をしてやってきてる訳ですよ。だから、具体的な方向をどうするかというのを、回を重ねる度に詰めてるわけですよ。だから、デッキ云々の問題などは、個々の問題についてまでですね、今更ですね、意見交換するということもね、誠に不自然だと思っんですよ。だから内容的に進めていかれた方がですね、今の話はひとりひとりが同じような説明が出来る程度のもので、知識を持って参加してる訳ですよ。だから今、どこに何をつけるなんていう所までですね、細かくやんなくても、グランドデザインが出てきたところで、集約されたところで、いろいろ修正するものあれば進めると、というような会議の進め方そのものを考えていただかないと、一からまた出直しのような意見交換、時間がもったいないですね。

森委員 今の説明だと、ここで決まった、ほぼ決まったものは、市民に発表して知らしめて、でも大きな変更は出来ませんよっていうことですよ。ということは、もうここであれを作るのであれば、作る方向に行くのであれば、いくら公表したって変わらないんですよ。今言われたですよ。だから私は言ってるんですよ。この中にですね、歩道を6mに拡幅、幅を広げますという文言入ってますよね。それで私測って見たんですよ。歩道を。横のところの歩道をですね。そうするとですね、これはたぶん6mの広げた、黄色は6mになった所だと思うんですけど、この三井住友の前ですね、バス停のところの幅って言うのは3.6mぐらいしかないんですよ。この6mを広げるって言ったなら、1車線位もう外に出さないといけな、ここはだから広場を小さくすればいいんだから出来ますよね。この対面、自転車のところ、あそこは3mなんですよ。したら倍にしなきゃいけないってことですよ。6mにするって言うことは。そうでもないところはエレベーターを付けるんですよ。そうすると、千葉の方から来ると、これたぶん修正したあれでしょうね、あそこ曲がりますよ、ばあっとね。今あそこのコンビニありますね。信号のところ。あそこはグッとえぐれてるんですよ。1.6mぐらい。歩道側にえぐれてるんですよ。それで向こうが3mなんですよ。それでこども6mにするって言うのであれば、ほぼ1車線を出さない、あそこはもう、6mにならないってことですよ。歩道がね。6mって想像してみてくださいよ。市役所の前の道路、あれが端から端まで一番広いところで7mあります。今、松が植わってますね。だからあそこは通れないですよ。松があるところは4mなんです。だから6mあればね、こういうのを作らなくても人の渋滞は起こらないと思うんですよ。それで、エスカレーターから下りてきたところのバス停の、市役所のバス停なんかは新しく作ったからデザイナーが新しいからああいうことしたんですよ。道のところから柱を立てて、歩道側に屋根が向かってるんですよ。駅のところは、歩道の真ん中ですよ。あそこに立てて、またまた大きなベンチを置いてるから、半分しか歩道を使えてない訳ですよ。そういうところも考えていかないと、せつかく6m作

ってもまた同じような屋根の作り方すると、活かない訳でしょ。こういうことをやれば、陸橋は僕はなくても捌けると思うんですよ。この歩道だけのこと考えれば、僕はそれで十分だと思うんですよ。だから取ってもうすごい税金を使って何のメリットがあるの、すごいメリットがあれば別ですよ。この一時期の人の流れを調整するためのものであれば、僕は無駄遣いの何物でもないと思いますよ。

阿部会長 特にご意見は、なければですね、森さんの意見は頂戴しておきます。それで、今の中で、一番大きな所は、ペデがなければ一般車、バス、このD案を見ますと、一般車やバスが乗降した際の人と車が交差して、横断歩道がたくさんできるということですね。そういう問題も含めて、ご意見をちょっとお聞きしてですね、また次回に整理できればいいんじゃないかと思います。それから、回遊性を持たせるっていうことも、市のこれからの目標の大きなテーマでしょうから、そういう意味でペDESTリアンデッキが必要なかどうかという事もですね、前回整理したはずなんですけど、もう一度次回でもよろしいですが、整理しようと思います。

平木委員 前回のA、B、C、Dの案として基本的な理解はもうしてあるんだから。

阿部会長 ということですね。ということでございますので、ちょっと私今整理します。よろしいですか。

村上委員 私はやはりですね、駅の再構想を検討するための会だということ、そういう意味では、駅前の商店をどういうふうに繁栄させるか、そこについて考えればですね、やはりペデとともにですね、南北に走るペデと、それから東西、何らかの東西が出来ればいいというのは私の考えです。それは、限られた面積ですからね、本当はやっぱり円の広場が欲しいですね。それと余分な柱は取ればいいんですけど。余分な柱を作ることによって非常に不都合が出来る可能性も濃いので、それを何とか1本でも三本柱にするようなことも出来ないかどうか、その検討の余地もあるんじゃないかという気がします。気はしますけれども、その辺もちょっと考慮していただければありがたいと思います。

事務局 ちょっとスクリーンの方を見ていただきたいと思うんですが、今お話がありました十字の案というのをですね、ちょっと落してみた絵です。ご存じのとおり、この広場ですね、横長でございます。縦は横よりもない。そこに歩道なり、階段なり、エレベーターなりを落としていくと、かなりギスギスの、もちろん歩道は6m取りますけども。

武蔵野委員 ちょっと言いたかったのは、先ほど委員の言った全員の話は分かるんですよ。税金の無駄遣いとか。この場所でそういう話をするのではなく、どうしたらそういう回遊性が生まれてくるんだっていうので、ベストの方で今示した、今考えられるベストの案がこのデッキになったと思うんですよ。要は作れば老朽化していくなんで、四街道駅見れば一番よくわかる話で、すごい汚くて見てくれはかなり悪いんですけど、そういうことは置いといて話していった方が、大卒なボヤーっとしたのでもいいんですけど、この場所なんていうのはある程度、現実的な部分じゃなくて、私はこういう面が使いやすいと思いますよ、要は税金が大量にかかるっていう公共事業ですから、それは当たり前の話で、そういう話はちょっと置いといた話をした方がいいと思うんですよ。そうしないと、前の地域交流センターの感じになったり、松並木のあの中途半端な整備計画になったりということになりかねないので、市長が掲げてる子育て日本一の街にするには、四街道駅と表玄関ですから、見た時、この街住みたいなというような駅前になるような感じがいいと思うんですよ。僕は専門家じゃないんで、例えばこのデッキが何年耐久性があって、何年ぐらい持って、どのくらい修繕費用がかかるかなんてわからない話なんですけども、やっぱり中心部の中心広場をどの程度使うのか、使わないのかっていう、僕は究極の話だと思うんですけども、要はその所の広場を持たせるか持たせないか、だけど、そのところを交通機関で全部占めちゃっていうのは簡単な話なんですけど、幕張の免許センター行くところの駅みたいな、無機質なものになるのは否めませんし、この前、去年選挙やった時も野田首相が来て、演説する場所もない、そういうあまり面白くない駅前になってしまうような気がするんで、

そこら辺の折り合いがどうあったらいいのかなど、あと、先程、森委員のおっしゃってた歩道を広げれば歩道問題というのはかなり解消される問題もあると思いますし、今やっぱり北口と南口の歩道広げても、南口が見た目にすごい広く感じるの、バスの乗り場の支柱の場所が逆だったり、ベンチの場所が内側にあたりするから、広く見える訳で、今の場所でもそれだけ変えるだけでもかなり改善があるように思うんですけど。だから後はどういうふうに魅力づけをするかっていうのが、この委員会で話し合う一番の問題で。ちょっと、初期的な、警察の方がお見えになってるんで。あそこを一般乗降場にすると、交通取り締まりって出来るんですか。

代理 石川氏 この原図だとですね、センターラインとか、そういう線が無いので、何ともこの図面からは言えません。ただ、一般の道路みたいな形で作っていただければ取り締まりは可能だと思います。

武蔵野委員 そこは必ず取り締まりが出来るようにしないと、駐車してしまう人は必ずいるので。取り締まりが出来るようにした方がいいなっていうのは、初歩的な意見で申し訳ないです。

代理 石川氏 その点はですね、実際の、今いろいろな案が出てますけども、案が固まった段階です、交通規制の、その線を引く所は、道路管理者さんとさらには警察、公安委員会が現場確認した上で原図の方は作成していくと思いますので、その際に取り締まり、駐車対応っていうのがクローズアップされてこようと思いますから、参考とさせていただきますと思います。

阿部会長 ありがとうございます。だいたい意見が出た、頂戴したようでございますが、事務局さんの方の方向性っていうのは最後、聞いておきたいんですが。

事務局 いろいろ貴重な意見をいただいている所なんですけど、基本的に今日方向性を決めていきかけたのは、前回一番大きい問題でしたA、B、C、D案、このパターンですね、パターンをどういうふうに持っていかうかということで、この方向性を説明させていただきますと、今日の検討結果もそうですし、以前のメリット、デメリットのお話の時もそうでしたけれども、一応事務局としてはA案、D案の現況に近い形、入りはフリーだよ。出口は信号処理だよというこの基本形が一番望ましいのかなというふうに考えております。ということで今後につきましてはA案、D案を主にした詳細な内容を詰めていきたいなということにしたいと思います。それから、先程来話題になっているペDESTリアンデッキにつきましてはですね、敢えて、これは絶対ありきだよということではありません。ただこれがなくなることによって、かなりこの中の配置も変わってきてしまうことは間違いのないことですので、その辺を考慮した中で、ちょっと検討してみたいというふうに思います。

阿部会長 ただし、A案からD案までは、全てペデがついておりますので、ペデがなくなってしまうたらこの案は全くなくなってしまう。

事務局 すみません。全くではなくて、ですからA、B、C、Dの基本的なパターンを前回まで議論していただいて、A、Dの基本的な配置ですね、先程言ったように入りがあって出が信号処理という、入りがフリーで、出が信号処理だよ、1対1だよという形の中で進めさせていただきたいということです。

阿部会長 それで、委員の各位はご理解いただいて、また前に戻るような意見がないような事にしたと思います。A案、D案ということで、今後進める、あるいはペデはもう一度戻して、ペデありきなのか、無くすのかという意見がありますので、それをまたもう一回検討するのかどうかどうか、っていう話になってしまう、それはっきりしておきたいんですが。大きな問題です。

事務局 案としては4つ考えられまして、一つは、今のように駅から北側まで歩道に持ってってしま

うペデ案、もう一つは駅前広場の交通の捌きだけにペデを作ってしまう、途中で終わりにしちゃう案、それから十字にしてしまう案、それから、全くペデは作らない案、たぶんこの4パターンくらい考えられるかなど。各々それによって、中の使い方はまた変わってきてしまいますので、その辺を踏まえると、いろんな検討が必要になってくるのかなというふうには思っています。

阿部会長 ですから、私が申し上げたのは、AからD案が提案されて、今日議論してきたわけですから、このAからD案は全てペデがあるんですよ。今までも議論したとおり、ペデありきではないが、ペDESTリアンデッキをつけながら、広場を改築していこうというのが、大方の委員皆さんの思想であったと思うんですよ。もう一度確認したい、今日。改めてまた次回ペデはいらないよってという話にはしたくないと思いますから。

須藤委員 歩道は利用価値あるかなと考えると、無いような気もするんですよ。

武蔵野委員 ただ、歩道橋のイメージであるとあれですけど、津田沼の駅前みたいなのを僕はイメージ持ったんですけどね。

須藤委員 若い人はいいかもしれないけど、年寄りが多いと分からなくなってくる。

武蔵野委員 ただやっぱり、子供がいない訳じゃないし、津田沼の駅前みたいに向こうまでダーッとやるやつがあれば、若い人はそこしか行かないですよ。ただお年寄りは駅の下のロータリーの周りで、歩道でちゃんとできるんで、その両方が整備されるのが、今回の整備ではもう当然やられるんだと思ってるんで。

阿部会長 若い人を呼んでもらう。若い人に来てもらう街づくりは大切ですから、現実年寄りしかいないというのは議論の対象にはちょっとなってこないと思うんですけどね。これから活性化するためのまちづくりをするための広場の再整備ですからね。

武蔵野委員 現実これ作らないでこのレイアウトじゃ絶対無理な話ですよ。ただレイアウトが全部変わるだけで、そのレイアウトを提示してもらった方が、要はこれでネックになっているのは一番やっぱりこの一般車のあれがネックになっているような感じが僕はするんですけど。極端な話、前のイベント広場みたいな感じでいましてけど、よくよく見れば、歩道広げて真ん中のパイをギュッと狭くしてしまえば、それはそれでまた使い勝手がいい街になるのかなど。やっぱり歩いて一番感じるののもう歩きづらくてしょうがないというのがあるんで。一番簡単な話は真ん中の広場をどんだけちっちゃくするか、もう極端な話無くしちゃうような方向で、なるのが歩道と交通機関だけという感じにするのが、一番手っ取り早い話のような気がするんですけど。それだとさっき言ってたように、若者が住みたい街になる、表玄関の果たしてふさわしいのかということと考えると、まあえらいつまらないものになっちゃう。南口の開発というのは、昔聞いてた時は近かったんで、ある人からはかなり、なんか駅ビル建ててどうたらこうたらという話聞いたことあるんですけど、えらい無機質なものにはなってるんですけども、今までよりは車も止め易いしですね、安全性には優れてますけども、あまり面白くないロータリーだなというのがあります。ただ、一般に車で送り迎えする人たちは、昔と比べたら、かなり楽にはなったと思いますし、お屋敷通りの上がってくるところの渋滞というのもだいぶ緩和されたとは思いますが。そんな所です。

阿部会長 いろんな意見が出て、方向性が見出せませんが、先ほど申し上げたA、D案でこれから基本的にA案、D案の2案で進めるということで、事務局としては進めたいんですか。

事務局 はい、その方向で進めていただければと思います。

阿部会長 行政の意見に反対の方のご意見を頂戴します。

一同 A案、D案でいいと思います。

平木委員 私もいいと思います。というのは、どこでも何回も経験してますけど、都市の再開発やる場合ですね、あちらを立てればこちらを立たないというのはもうお分かりいただけると思うんですけど、どっかで最大公約数的なものに絞り込んでいかなければ、何回議論したってデザインが出てこなくなりますから。今のAとDが優れてるとかそういう意味合いで発言してるんじゃないくて、一つのベースとして採用してみたらどうですかという所で進めていかないと。それにオプションとして、今言ったデッキの問題なんかも、どんな取り入れ方なのか、あるんですよ。一番の目玉は、公共交通機関が、駅前ですムーズに利用できるというような、なんかそのピンポイントでですね、この会を進めていただかないと、それは思いはいろいろみなさん、お互い様あると思うんですけどね。いくつかの長所が出てきてる訳ですから、それはやっぱり下敷きにしないと。いいもの作れませんよ。だから個人的な思いというのは、多少セーブしながら、会長の方で進めていただきたいと思います。

阿部会長 ありがとうございます。いま平木委員さんからご意見頂戴いたしました。確認を致します。

村上委員 私も変わりません。それに、要するにこれはいいということで進めていってる訳ですから、ここから出発していくのがいいと思います。改めて下手なことを言う必要はないと思います。

阿部会長 はい、ありがとうございます。ということでございますが、皆様のご意見もそれによろしいでしょうか。確認を致しますが、もし、反対の方がいればご意見を頂戴いたします。では、A案、D案を基本にして進めていくということで、事務局の方はお願いいたします。

4 その他

阿部会長 ちょっと時間が押しておりますが、その他に入りますがよろしいですか。そのほか、今日は他の担当の方が来ております。4 その他の①路上喫煙制限地区の指定及び市指定喫煙場所の設置について、環境政策課お願いします。

① 路上喫煙制限地区の指定及び市指定喫煙場所の設置について

環境政策課・鈴木 環境政策課の鈴木と申します。よろしく申し上げます。その他の①でございます。路上喫煙制限地区の指定及び市指定喫煙場所の設置について、簡単にご説明をさせていただきます。本市におきましては、これまで取り組んでまいりました喫煙者のマナー向上のための啓発活動の更なる充実強化を図るため、四街道市まちをきれいにする条例を改正いたしまして、路上での喫煙について、一定のルールを定めるとともに、タバコの吸い殻の散乱防止及びタバコの火の接触による、他の歩行者の安全確保を図る観点から、特に取り組む必要のある地区として、四街道駅北口及び南口広場を平成25年2月1日より路上喫煙制限地区として指定いたしました。また、指定の喫煙場所についてでございますが、道路占用許可を得まして、南口には平成21年10月1日から試行的に喫煙場所を設置していたところであり、北口につきましては今回の制限地区の指定に合わせまして、平成25年1月7日より喫煙場所を設置したものでございます。2箇所の喫煙場所につきましては、いずれも制限地区内に設置してありまして、制限地区内ではこの市指定の喫煙場所以外での喫煙を原則として禁止するものでございます。以上でございます。

阿部会長 はい、ありがとうございます。特に意見があればお伺いいたします。

吉川委員 罰則というのはどうなっているんですか。

環境政策課・鈴木 罰則規定は設けてございません。

吉川委員 捕まえるのが目的じゃないと思うんですが、モラルの向上ってということですか。

環境政策課・鈴木 はい、今回初めての取り組みということで、マナーからルールへということへの第一歩ということで考えておりました、この制限地区を指定した事によりまして、喫煙者のマナーの向上に期待をするという事でございます。

阿部会長 看板か何かは出てますか。看板は出てないですか。

環境政策課・鈴木 これまで啓発活動をいろいろさせていただきまして、本日おこしのバス事業者さん、タクシー事業者さんをはじめ、関係者へのお願い・周知と、それから看板につきましては、駅自由通路に横断幕を、駅北口、南口の所定の場所に大型の看板、それからポスター等を設置させていただいております。また、今後につきましては、路面シール等の貼り付け等も進めてまいりたいと思っております。以上でございます。

阿部会長 はい、ありがとうございました。それではその次ですけれども、市内循環バス「ヨッピー」の北口広場乗り入れについて、政策推進課さん、お願いします。

② 市内循環バス「ヨッピー」の北口広場乗り入れについて

政策推進課・石渡 はい。政策推進課の石渡といいます。よろしくお願いたします。市内循環バス「ヨッピー」の北口広場乗り入れについてご説明いたします。市内循環バス「ヨッピー」につきましては、昨年度実施しました公共交通に関するアンケートや、ヨッピー利用者を対象としたアンケート調査を実施いたしまして、この結果を参考に、また、市民の皆様からのご要望も踏まえまして、運行ルート、時刻表や運賃体系等の見直し運行につきまして、政策推進課が事務局となっております地域公共交通体系につきまして協議を重ねてまいったということでございます。この度、見直し運行の協議が整いまして、また関係機関との所要の手続きも完了いたしましたところ、来月の3月15日の金曜日に新たな運行を開始するものであります。「ヨッピー」の北口広場の乗り入れにつきましては、昨年、庁内の事務連絡会議で4番乗り場を利用する予定と報告させていただいたところでございますが、乗り入れにつきましては、平日は右回り、左回りの合計で計23便、土休日は同じく合計で計17便が乗り入れることとなります。なお、市民の皆様方への周知につきましては、既に市政だよりの1月1日号、また市ホームページで1月1日から概要についてお知らせしておりました、沿線の自治会の皆さんにつきましては、昨日、ここにありますこのチラシを沿線自治会の方、全戸配布させていただいた所でございます。また3月1日号の市政だよりの及び市ホームページで運行開始日や、運行時刻などの詳細をお知らせして、同じく3月1日から四街道駅の市民サービスセンターや、市役所の総合案内、あと第二庁舎等にこちらのお知らせを配置する予定となっております。以上が市内循環バス「ヨッピー」の北口広場乗り入れについての説明であります。よろしくお願致します。

阿部会長 よくわからないんですけど、駅前広場が狭くて、一般車の制限をしてタクシーさんの台数制限を今お願いしているんですね。それで、協議会としてですね、この話をどこか聞きましたよということでもよろしいんですか。なんか意見を申し上げる事が出来るんですか。事前にお話を聞いてた訳じゃないんですよね。何か意見を申し上げればどうかなるということじゃないんでしょう。

政策推進課・石渡 乗り入れにつきましては、こちらの方は決定したことでございます。

阿部会長 報告を聞くだけでいいんですね。

政策推進課・石渡 はい。

阿部会長 だそうです。よろしいでしょうか。

事務局 本日は、貴重で建設的なご意見をいただきましてありがとうございました。今後のスケジュールでございますけれども、多少変更が生じることが考えられますので、その内容につきましてご説明の方をさせていただきます。

事務局 本日はここで協議会のスケジュールについてですね、ちょっと説明したいと考えておりました、実は皆様に委嘱させていただきましたのは、もうちょうど1年半程前になります。平成23年の10月だったと思うんですが。その時に、委嘱期間は2年間ということで、この任期が、本年9月の30日に任期満了となります。この時に申し上げていたこの任期内の2年間で何とか四街道駅北口再整備計画を作り上げましょうということでスタートした訳なんですけど、検討項目が多岐に渡っていたりですね、今日もそうですけれども、いろいろ議論が多くて、関係機関との調整も時間がかかっているような状況です。先程もちょっと触れましたが、また今後、出来た案については、市民に公表していくということにもなりますし、その公表して意見をいただくやり取りが、若干時間的にも必要になってくるということからですね、大変申し訳ないんですが、事務局の方としては、任期の延長といえますか、再委嘱をしたいというふうに考えております。実質的にはですね、1年程度、協議会の議題に対する検討していただきたいと言うふうに思っている訳なんですけど、市の規定で再委嘱、新たな委嘱となりますと、2年間というふうに決められておりますので、本年9月末をもって任期満了になった後、さらにそこから2年間となりますと平成27年9月末みたいになりますけれども、そこまで再委嘱をしたいというふうに考えております。ということではいかがでしょうか。

阿部会長 任期が切れてしまいますので、1年間の委嘱とはならないわけでしょう。2年間でしょ。

事務局 四街道駅北口広場管理運営協議会というのは、このための協議会ではなくて、ずっと継続した運営協議会なんですね。たまたま案件が無かったから協議会を行ってなかったというのがありまして、その運営協議会の規定では、委嘱期間は2年間ということに決められておりますので、別に2年以内で終了しても全然問題ない訳なんですけど、とりあえず委嘱としては2年間ということをお願いしたいと思います。

阿部会長 出来上がってしまったら、この協議会が解散するということではないんですね。

事務局 ないです。

阿部会長 それから他の話題についてまた協議していくということですね。ということだそうですけど、よろしいでしょうか。

一同 はい、分かりました。

阿部会長 他に何かございますか。委員の方々はいいですか。よろしいでしょうか。それでは、他にないようでございますので、本日は長時間にわたり、ご議論いただきましてありがとうございました。また宜しくどうぞお願いいたします。どうもありがとうございました。

一同 ありがとうございました。

事務局 それでは以上を持ちまして、第2回の運営協議会は終了させていただきます。