

平成24年度 第1回 四街道駅北口広場管理運営協議会 会議録（概要）

日 時 平成24年10月3日（水） 14時00分～15時50分

場 所 四街道市役所分館2階第1、第2入札室

出席者 委員 阿部会長 吉田委員 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） 清宮委員（代理 大橋氏） 吉川委員 須藤委員
村上委員 森委員 平木委員

欠席者 委員 戸田副会長 伊藤委員 武蔵野委員

事務局出席者 地引都市部長 勝山都市部次長 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 コンサルタント

傍聴人 1人

——会議次第——

1. 開会
2. 資料確認
3. 会議録の作成について
4. 傍聴及び傍聴人への資料配布について
5. 議事
 - （1）一般車一時乗降場の閉鎖結果について
 - （2）北口広場再整備案について
 - （3）その他
6. 閉会

事務局：それでは本日はお忙しい中お集まりいただきまして大変ありがとうございます。
定刻となりましたので只今から平成24年度第1回四街道駅北口広場管理運営協議会を開催致します。

本日は現在11名のご出席をいただいております。北口広場管理運営協議会要綱第6条の第2項に規定する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ご報告申し上げます。
遅れましたけれども私は道路管理課長の平井と申します。どうかよろしくお願い致します。

事務局：次に平成24年4月より人事異動等によりまして、新しい委員さんとなっておりますので紹介をさせていただきます。

はじめにですね、4月1日に就任されました印旛土木事務所所長の吉田正彦様でございます。

吉田委員：皆さんはじめまして、印旛土木事務所の吉田でございます。よろしくお願い致します。

事務局：よろしくお願い致します。次に5月22日に就任されました千葉内陸バス株式会社代表取締役社長芹澤弘之様でございます。

芹澤委員：芹澤でございます。よろしくお願い致します。

事務局：お願いします。次に代理出席をいただいております方のご紹介をさせていただきます。四街道警察署長が9月10日に就任されました。渡邊委員が欠席されておりますが、本日は代理として交通課長の石川利雄さまにご出席をいただいております。

代理 石川氏：石川です。よろしくお願い致します。

事務局：お願いします。次にちばグリーンバス株式会社の林委員が欠席されておりますが、代理で常務取締役の森強さまにご出席をいただいております。

代理 森氏：森でございます。今後ともよろしくお願い致します。

事務局：お願いします。続きまして四街道市タクシー運営委員会会長の川野委員が欠席されておりますが、代理で取締役担当部長の池上和成様に出席をいただいております。

代理 池上氏：運営委員会で事務局やっております、池上と申します。よろしくお願い致します。

事務局：お願いします。次に四街道仲銀座商店会会長の清宮委員が欠席されておりますが、代理で大橋広史さまに出席をいただく予定ですが、若干遅れるという連絡が入っております。

また、本日は市で発注致しました調査・検討業務を行っております、総合建設コンサルタントの株式会社高島テクノロジーセンターの遊佐技術部長そして福田課長代理にご同席をいただいておりますのでご紹介を致します。

事務局：続きまして4月1日に市役所の組織の一部変更によりまして、今までは建設水道部というものがあったんですけれども、4月1日より建設水道部がなくなりまして、都市部ということになりまして当課も都市部道路管理課ということになりました。

さらに人事異動によりまして都市部長と都市部次長も変わりましたので、紹介をさせていただきます。

都市部長の地引弘之でございます。

事務局：地引でございます。よろしくお願い致します。

事務局：続きまして都市部次長の勝山博昭でございます。

事務局：勝山です。よろしくお願い致します。

事務局：次に本日道路管理課の出席している職員の紹介をさせていただきます。私の隣に座っておりますのが林田主幹でございます。

事務局：林田です。よろしくお願い致します。

事務局：後ろにおりますのが渡部主幹でございます。

事務局：渡部です。よろしくお願い致します。

事務局：その隣ですけれども大熊主査補でございます。

事務局：大熊です。よろしくお願い致します。

事務局：その隣が伊東主査補でございます。

事務局：伊東です。よろしくお願い致します。

事務局：以上です。よろしくお願い致します。次にですね、会に入ります前に都市部長よりご挨拶を致します。

事務局：都市部長の地引でございます。本日は会長さんをはじめ委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。只今説明の通り、本年4月に組織改正がございまして、昨年度まで市の建設関係部門でございますが、都市部と建設水道部ということで行ってまいりましたが、今年度から水道部門が独立を致しまして、道路管理課が都市部に加わりました。今後、都市部としてこの北口広場の再整備を行ってまいりますので、よろしくお願い致します。

さて、北口広場でございますけれども、すでに供用から四半世紀が経過を致しまして老朽も目立っております。また広場の使われ方も変わってきております。さらには一昨年でございますが、南口広場の供用が開始されまして、ようやく市の玄関口として下地が整ったところでございます。今後は中心拠点としてポテンシャルを活かしながら駅前利用者の利便性の向上や交通弱者に優しい施設整備が望まれているところでありますので、委員の皆様から活発なご意見をいただきながら、よりよい駅前広場となるよう努力してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いし、挨拶とさせていただきます。よろしくどうぞお願い致します。

事務局：次に次第の2でございまして、お配りしました資料の確認をさせていただきます。まず会議次第1ページものです。1枚ものでございます。

会議次第でございます。次に四街道駅前の一般車一時乗降場の閉鎖及び移転についてというものでございます。

それで今日のメインの資料ですけれども、四街道駅北口広場運営協議会資料というちょっと分厚い資料がありますけれども、こちらでございます。再度お配りしたものでございますけれども、この資料を基

に今日は進めてまいります。

それからもう1枚、裏表なんですけども、この会の協議会の設置要綱を一応お配りしてございます。それから新しいメンバーでの委員名簿、こちらもお配りしております。

最後に駅前広場の計画指針の抜粋ということで、参考資料としてお配りをさせていただいておりますので、ご確認をいただきたいと思います。もしなければお申し付け下さい。よろしいでしょうか。

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、会長にお願いをしたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いを申し上げます。

阿部会長：よろしくお願い致します。本日はお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

協議会も第3回目を迎えます、今回からは広場の再整備の具体的な検討に入ることになっているようでございますので、さらなる活発なご意見を頂戴したいと思いますので、よろしくお願い致します。

まず、議事に入ります前に本日の会議録における発言者などの名前につきましては、規定によりまして、原則として明記することとなっておりますので、発言者名は明記する取扱いと致したいと思いますですがよろしいでしょうか。異議なしと認めます。

次に会議の公開・非公開につきまして、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、本日の議事内容につきまして支障はないということから、規定より公開とし入室を認めたいと思えます。

また会議資料につきまして、規定によりまして、傍聴人の閲覧に供することとなっておりますが、資料の2、No.2ですね、資料のNo.2については会議終了後、返却していただくということでよろしいでしょうか。異議なしと認めます。傍聴者はおいでになりますか。

事務局：はい、いらっしゃいます。

阿部会長：どうぞ。それでは議題に入ります。議題の1、一般車一時乗降場は閉鎖結果について事務局から報告をお願いします。

事務局：あの説明に入る前にちょっとスクリーンを使いますので、前の周りの電気を消させていただきますのでよろしくご協力をいただきます。

事務局：それでは一般車乗降場の閉鎖についてご報告を致します。お手元の資料で言いますと資料の1になります。これにつきましては前回今年の2月に開催されました運営協議会におきまして、北口広場にありますが一般車乗降場の閉鎖が決まりました。閉鎖の実施時期につきましては今年の夏場以降に行う予定ということでございました。これにつきまして市政だより等によりまして市民への周知期間をとりまして、9月3日に閉鎖を実施致しました。また、一般車乗降場の移設場所につきましては三井住友銀行四街道支店前に移設しております。

今回の閉鎖に伴います市民からの問い合わせ・苦情等大きなトラブルは特にございませんでした。なお、閉鎖場所のスペースに長方形の鉢といいますかプランターを設置しておりますけれども、これにつきましてはあくまでも一時的なものでございまして、既存の乗降場のシェルター等の施設を移設する際に併せて新たにフラワーポット等を配置する予定でございます。これにつきまして時期的には年内を目途に予定をさせてもらっております。

簡単ではございますが以上が一般車乗降場の閉鎖につきましてのご報告となります。

阿部会長：はい、ありがとうございます。今の説明に何かご意見あるいはご質問がありましたら。いかがでしょうか。特にトラブルがなかったということでございますが。よろしいでしょうか。報告とさせていただきますということで。はい、ありがとうございます。

それでは次に進めさせていただきます。議題の2、北口広場再整備案について事務局から説明をお願い致します。

事務局：はい、それでは私の方から議題の2、四街道駅北口広場運営協議会資料に基づきまして、今回の再整備計画案についてご説明を致します。資料の方ですね、早速なんですけどちょっとミスがございます、冒頭ですけど修正をお願い致します。申し訳ございません。

資料の18ページをお開き下さい。四街道北口駅前広場面積の検証という表が出てございまして、現況面積それから98年式による必要面積という表があると思うんですが、これとですね24ページをお開きいただきたい。24ページにも同様の表が左上に載っております。

24ページのほうの98年式算定という表が間違っておりますので、大変申し訳ないんですが、その24ページの98年式算定の表を全て削除していただきたいと思います。大変申し訳ございません。

それでは再整備計画案につきまして前回までの経過も踏まえまして、ここに至った経過について説明したいと思います。その後に詳細について案の説明をしまいたいと思いますのでよろしくお願ひ致します。

ではまず資料の1ページをお開き下さい。駅前広場基本計画案の策定ということで作業といいますか、計画案をフローにまとめたものでございます。各項目については10ページ以降にご説明致します。1の基本条件の整理から始まりまして、基本方針、ゾーニングの設定、比較案の設定、それから比較案の評価に至るまで5つのセクションに分けて整理してまいります。

2ページ目をお開き下さい。地形特性の整理ということで現状の配置図のおさらいをしてみたいと思います。上の図面で簡単にご説明致しますと、まず今回の広場対象面積が横約75m、縦約62mの面積約4,900㎡になります。道路の配置は広場の出入り口、入口と出口が2箇所、一方通行路が2箇所、両側通行路が1箇所接しております。

また、広場は時計回りの一方通行になっておりまして、信号機は広場出口に1箇所設置されております。各施設の配置でございますが、バスにつきましてはバスバースが西側・東側・駅舎側の計4バースが設置されております。タクシーにつきましては駅舎側・トイレ前に乗り場が、また東側の4番バースの後ろに先月一般車乗降場と併用することになりました降車場が設置されております。

その他広場内にはタクシールールがございます。それから身障者用の乗降場は西側1番バースの後方に設置されております。

また広場中央にはモニュメント、噴水、それからイチョウ、災害時飲料用の貯水槽などが設置されております。

ここで今回の再整備計画案作成にあたりまして、これらの施設につきまして、撤去する施設あるいは存置、または移設する施設について若干触れさせていただきたいと思いますが、あくまでも事務局案ということで説明をさせていただきます。

まずイチョウでございますが、御神木とも言われておりますが、当時、区画整理時に多額の費用をかけまして移植されております。古くからこの四街道を見続けており、生き続けている木でございます。この樹木につきましては、広場のシンボル性とかもありますので、この位置に存置した計画を立ててまいりたいというふうに考えております。今、ムクドリの問題とか問題点の中で指摘が昨年度も

ございましたが、これはまた別途対策を検討することと致しまして、ここに残していきたいというのが事務局案でございます。

次に貯水槽でございますが、この貯水槽につきましては、地震時等の災害時に緊急遮断弁によりまして非常用の飲料水として活用するものでございます。9万リットルの蓄えがございまして、これにつきましても防災上の観点から、この場所に存置してまいりたいと考えております。

なお、上部の車両通行、今は広場内でございますので上乗荷重等かからない場所にあります。これは交通等の問題によりまして、若干の構造の変更が必要になってくると思います。また、貯水槽が手動式の汲み上げ施設によって非常時には汲み上げポンプで汲み上げることになるようでございまして、こちらのポンプ施設もかなり老朽化をしているということで、防災担当課の方で、この再整備計画に合わせまして、このポンプの汲み上げ施設等も改変していきたいというようなことを承っております。

次に真ん中にありますモニュメントでございますが、これは駅前広場完成記念として著名な彫刻家に依頼して設置しているものと聞いております。このモニュメント自体スペース的にはさほど大きくとる訳ではございませんので、移設していきたいというふうに考えております。

なおこれに併設致します噴水につきましては、中央広場の新たな使われ方、あるいはスペース上の問題から、基本的には撤去してまいりたいというふうに考えています。

その他時計塔、それからベンチ、ガイド塔、案内板、シェルターなど小さいものは数多く広場内には設置されております。これにつきましては基本的には更新、新しくしてまいりたいと考えています。

続きまして、その下の2)、現状の問題点の整理ということでございますが、前回の協議会の中で昨年度実施致しました市民アンケートにつきまして非常にまとめかたといいますか、わかりにくいというようなお話がこの協議会の中でもございましたので、簡単にこれをまとめております。昨年度実施した市民アンケート調査の状況につきましてはですね、主な意見を広場全体各交通機関ごとにまとめ直して比率の高いものを何点かピックアップした形でここには記載させていただいております。

改めて申し上げますと、このアンケートは市内全域において、四街道市全域においてですね、公共交通機関のあり方について三千世帯を無作為に抽出して回収率概ね50%の基礎データでございます。この中で北口広場の問題点についてもちょうどタイミングがあったものですから、設問に加えさせていただきますまして、調査したものでございます。

従いまして、全く駅を利用しない方や他の駅あるいは南口を利用している方も当然ですけどこのアンケート調査には含まれております。そういった意味合いでですね、かなり混乱する調査結果になってしまって、分析が非常に難しかったんですが、今回は北口広場についてだけを抽出致しまして、主な意見としてここに記載してございます。

それぞれの内容でございますが、一般車の利用上の問題点と致しましては、一般車乗降場が駅から遠い、一般車の停車スペースが少ないこういった意見が占められております。

続きまして3ページになりますが、バス利用上の問題点として意見が多かったのは、バス乗り場が混雑している、バス乗降場に一般車が停車しておりバス運行上に支障が出ている。こういった内容でございます。

タクシー利用上の問題点については、タクシーについては絶対数がかなり少なかったんですけども、利用者の割にタクシーの待機台数が多すぎる、あるいはマナーがちょっと悪い。このマナーについての考え方でございますが、当然のことながら駅前の広場の中央に今タクシーのプールがございます。当然待機所ですからタクシーの運転手さん達はここで待っている訳なんで、それを周りの方から見るとですね、待機している間そこに待っているというのがマナーが悪いというような見方をされているのかなというように考えております。

それから歩道利用上の問題点につきましては、歩道が狭くて歩きにくい、特にバス停、バスバースの付近については非常に歩きにくいというようなご指摘、こういったものが出ております。

それからその他の問題点と致しましては、自由広場は利用者が少なく無駄なスペースとなっている、これは今回の再整備計画の大きな目玉といたしますか大きな土地利用の変更になる訳なんですけど、公園的な意味合い、噴水あるいはモニュメント等がある訳なんですけど、その割には非常に利用者が少ない、というようなお話で無駄なスペースになっているのではないかとという意見が多くございました。

この結果の詳細につきましては、資料の26ページに同様な内容で回答者の比率というようなものを入れてございますので、こちらの方も後で参考にさせていただければと思います。

続きまして基本方針でございますが、今回の再整備計画にあたります整備方針と致しまして、その1つと致しまして、まず四街道市の顔としてのシンボル性の構築ということでここに記述してございますが、文字通り駅を中心地でございます。市の玄関口でもあります。こういった場所でございますので、顔としてのシンボル性を構築する必要があるだろうということです。

それから2番目として、交通結節点としての機能の適切な対応ということで、これも交通結節点、通勤通学の利用駅等踏まえた中でここで配慮した整備計画をたてていこうというのが基本方針でございます。

続きまして4ページをお開きいただきたいと思っております。配置施設の設定につきましてご説明致します。これにつきましては以前、この協議会、昨年度の協議会の中でも再整備計画を策定するにあたって、現在の広場の基準、計画で施設を考えた場合にどのくらいになるのかというような議論がございまして、今回の案につきましてはこの現在の基準値をそのまま移行して計算をした施設の面積を案として入れております。

これにつきましては、1998年お手元に駅前広場計画指針という参考資料を今日配付させていただいておりますが、これは計画指針を抜粋したものでございまして、本当はこちらの方になります。これは駅前広場を計画するにどれをどのくらいの施設、あるいは広場全体がどのくらいの面積が必要かというようなものを駅利用者・駅勢圏の人口、こういったものを参考に算出していく指針でございます。これは駅前広場の算定でございますので、その時代時代によって指針が変わってまいりまして、この抜粋の中にもあるんですけど、過去においては昭和28年に策定された指針、それから昭和48年に策定された指針、それからこれとは別に小浪式という方法で策定された指針、こういったものがありまして、今現在はこの黄色い本の1998年に建設省が監修致しました駅前広場計画指針、これに基づく計画をしているところが多くございます。

それでは今の広場は何を使ったのかということになりますが、この駅前広場昭和43年に都市計画決定がされております。この当時の詳しい算定式までの資料が残っておりませんでしたけど、当時としては先ほど申し上げました小浪式というですね、この中にもありますが、小浪式という計算手法を使って算定を行ったようでありまして、それが現在の4,900㎡というふうになっております。

これに基づきまして先ほどの18ページにその算出面積等記載しております。昨年度も申し上げましたが、全体面積が現在は4,900㎡ですが、今の98年式に当てはめると6,220㎡必要だということで、実際のところは今現在考えれば1,320㎡ほど不足しているというようなことになりま

す。ただこれはあくまでも広場がない段階での最初の広場計画で使う1つの目安というふうに考えていただきたいと思います。そういった意味であらかじめ申し上げておきますが、この算定されております基本数量につきましては、今回案を作成していく上でのあくまでも1つの基準、目安というふうなとらえ方を私どももしております。

ということでこの使われ方につきましては、現状の既存の問題とかございますので、今後十分な調整をしていく必要があるというふうに考えています。

続きまして配置の方針が3)、中段から出ておりますが、車両動線につきましては効率的かつ円滑な交通処理動線として、歩行動線につきましては同じく効率的にかつ安全な歩行動線を確保するというのが動線の方針でございます。

各々の施設の方針につきましては駅の改札口からどこを優先するか、あるいはどういう施設がどこが一番優先度が高いか、こういったものの方針をまとめた表でございます。これらを踏まえまして広場のゾーニングであるとか再整備計画案を参考までに今度4案ほど作成しております。本来は市長も申されてた通り、白紙の状態ですべてを行うのが望ましいんですが、そうはいつてもなかなかいろんな絵がたぶん出てこないということもありますので、大きいくり方等を踏まえて4つほど本日は作成した案がございます。

ただしこれは全く事務局が今まで申し上げたことを踏まえて、案としてまとめたものでございますので、この会議の中でいろんな意見をいただいてですね、この案のここを修正した方がいいであるとか、この案はやめた方がいいとか、こういった意見をどんどんいただきたいと私どもは考えております。

ではこの詳細につきましてはですね、うちの担当の伊東の方が説明致しますのでよろしくお願い致します。

それでは設計にあたりましてどのような規模で設計させていただいたか、案を作成させていただいたか説明させていただきます。

5ページをお開きください。4ページの中で基本施設の数量を下の方に一覧表にしております。バス乗降場につきましては4バース、タクシー乗降場につきましては2バース、タクシープールにつきましては2バース、一般車乗降場につきましては7バース、身障者用乗降場につきましては1バース、こちらの数につきましてはこの資料の10ページから算定式を掲載させていただいております。昨年の12月に交通量調査を実施させていただきまして、この数字を基に算定させていただいた数字でございます。

10ページからの算出・計算につきましては後ほどご確認ください。

それではまた5ページにお戻りください。バス乗降場の大きさなんですが、こちらの大きさにつきましては先ほど参考資料でお配りさせていただいた駅前広場計画指針の中の103ページをお開きいただけますと、こちらの算出を基にさせていただいております。バスの大きさがこの算出エリアではございませんがバスバースとしては長さ13m、幅3m25cmのエリアを1バースとする設計が標準的なものでございます。

続いて一般車やタクシー乗降場バースの大きさなんですが、こちらにつきましても先ほどの参考資料の中に入っております長さ5m、幅2m25cm、こちらを一般的に設計させていただいております。

身障者用乗降バースなんですが、こちらにつきましては先ほどの計画指針についてはございません。こちらは交通バリアフリー法により一般車の長さと同じく、幅が車椅子などが乗り降りしやすいように幅が3m50cmと大きめとなっております。タクシープールにつきましては先ほどの一般車・タクシー乗降バースと同じ大きさとなっております。

続いて6ページをお開きください。広場の中に設けます歩道の幅員についてですが、一番下の断面、絵を描いてございます、こちらの方を基本とさせていただきます。まずバスの待合所、後は自転車・車椅子などが2台ずつすれ違えるだけの広さ、これを合計致しますと6mというような算出がなされます。それで歩道幅員につきましては最低6m確保できる歩道とさせていただきます。

続きまして7ページをお開きください。駅前広場内で普通車・小型車などが廻れる半径Rと記載させていただきます。普通車はバスのことをいまして、こちらは12m半径での設計が望ましいというような表になっておりますので、後ほどわかりづらいときはご質問ください。

6番につきましては現道の取扱い方針とあるんですが、駅舎よりの一方通行などの規制がされている道路についての取扱いで、現状のままという基本方針での案を作成させていただきます。

それでは8ページにお移りください。再整備案を設計するにあたってゾーニングを設定させていただきます。こちらにつきましては駅前広場計画指針の参考資料の一番最終ページ、106ページに似た絵がございまして、ケースのA・B・Cなどがこちらの方に載っております。

四街道駅の駅前広場の形からいきまして、資料の8ページにはU型のパターン、旗竿型のパターン、回転型のパターン、3パターンが考えられるのではないかとということで掲載させていただきます。現状の駅前広場はU型パターンを基本とさせていただきます。こちらの方でバスバースやタクシーバースなどの工夫をしていく案などを後ほど再整備案で検討させていただきます。

続いて9ページにお移りください。先ほどの3つのゾーニングの中からA案・B案・C案・D案4つの案に分けさせていただきます。

まず、U型パターンとしましてA案、こちらにつきましては出入り口が2箇所、バス乗降場などの数は先ほど算出させていただいた数の通りでございます。B案・C案なのですが、旗竿型パターンの変型となります。B案は旗竿型パターンで出入り口が1箇所となっております。西側の出入り口に1箇所に集約した形となっております。一般車乗降場などが2つに分かれる案となっております。C案ですが同じく旗竿型パターンの東側に出入り口を集約した形となります。こちらの方はB案と異なりまして一般車乗降場が1箇所に集約される形となります。最後にD案ですがA案の変形型となります。回転型となります。出入り口は1箇所ずつ東側に広場への入口、西側に出口、現在の形と同様となります。バス乗降場が他の3案に比べて1箇所多く設けられるような図案となっております。19ページから22ページにつきましては9ページに一覧表とさせていただきます。A案からD案を図案化したものとなっております。

A案につきましてはシミュレーションをつくってございますので、こちらの方、前のスクリーンをちょっとご確認ください。バスバースなどの大きさを赤い線で示させていただいておりますが、これは車の全ての大きさということではありません、こちらに停まれる大きさとなっております。今バスが東側から動いておりますが、バスバースに停まるようなシミュレーションを今、示させていただきます。

何台か動くシミュレーションをこのまま続けさせていただきます。今バスが西側の出口から出る方向に動いております。一般車が東側の入口から入って来ておりまして、一般車乗降場の駅寄りの一般車バースの方に入っていく動画となっております。

この絵の中でまた若干説明させていただきたいのですが、黄色く塗られたエリアが歩道のエリア、その中で水色で塗られた箇所がシェルターを予定してございます。中央から上下に渡っておりますオレンジ色の線が、これはペDESTリアンデッキと呼ばれる歩道橋を想定してございまして、中側の方に渡る島、島があるんですがこちらの方にもペDESTリアンデッキからダイレクトに渡れるような図案とさせていただきます。

お手元の資料の方で23ページなのですが、今簡単に説明させていただいたA案からD案までの施設の数やバス乗降場についてのコメントなどを一覧表として比較表とさせていただいております。この一覧表につきましては、青文字と赤文字に分かれるところがございます。メリットと思われる点とデメリットと思われる点を記載させていただいておりますので、ご参考ください。

最後に24ページをお開きいただけますでしょうか。先ほど広場の配置を設計するにあたりまして、駅前広場の計画指針を基にさせていただき説明をさせていただいたかと思っております。こちらの中で記載の表、A案からD案までの数字が書かれてございまして、割合を書かさせていただいております。

例えば駅前広場を設計するにあたりまして、交通空間と呼ばれる場所、環境空間と呼ばれる場所、こちらの割合を理想となる数字の中で収めることが、というような指針がございますので、その中で収まっているかどうかを検証させていただいた表となっております。以上が再整備の計画を策定させていただくにあたって注意させていただいた点、エリアの面積などを算出させていただいた表を説明させていただきました。

それではもう一度19ページからの再整備案についてももう一度説明させていただきます。A案につきましては現況とバスバースの配置につきましては変わりません。タクシーバースにつきましてはやはり公衆トイレ前の乗降スペース、降車スペースと配置させていただいております。身障者用のバースにつきましても大きく変わりはございません。一般車乗降場・タクシープールにつきまして現在自由広場やタクシープールに使われている場所を改良した案となっております。一般車乗降場が駅舎寄りに3台、中央部に4台、タクシープールが駅舎寄りの島の方に2台というような案となっております。その他歩道の幅員やシェルター、こちらにつきましては基本形の設計とさせていただいております。

続いてB案の説明をさせていただきますので20ページにお移りください。B案につきましてはバスバースの数やタクシー乗降場のバランスやタクシープール、一般車乗降場の数につきましては変わらぬ配置を大きく変えてございます。旗竿型の西側から出入り口を1箇所に集約した形となっております。中央部の一般車乗降場が5台、東側の三井住友銀行前に2台というような案とさせていただいております。ペDESTリアンデッキ、オレンジ色に塗られた箇所なのですが、こちらにつきましては駅舎寄りにエレベーターの配置、またこのペDESTリアンデッキを渡ったところ、フェイスビル前に同じく昇降用のエレベーターを配置させていただき絵を描かさせていただいております。

続いてC案に移らせていただきます。21ページをお開きください。B案と同じく旗竿型となるのですが、東側の1箇所に出入り口を集約した形となっております。B案と大きく異なる箇所につきましては、タクシー・バス、こちらの数については変わらないのですが、すみません、一般車乗降場の数も変わらないのですが、1箇所に集約できるような案となっております、一般車の動線にこちらの方が混乱がないと思われる案でございます。

続きまして最後にD案に移らせていただきます。こちらの方はA案のU型パターンに回転を入れた形となっております、タクシー乗降場・プール、一般車乗降場のバース数は足りないのですが、バスバースについて1台、3案よりも多く設けられるような特性がございます。その他ペDESTリアンデッキや昇降施設、エレベーターなどの類こちらの方は基本形と変わりございません。一般車乗降場が1箇所に集約される形はC案だけでございます、その他A・B・D案につきましては7台を確保するとなりますと、どうしても2箇所に分散されるような形になっていってしまいます。以上がA案からD案の主な特徴でございます。

今説明したとおりですね、さしあたり4案の方提示させていただきました。先ほどから何回も申し

上げているとおりイメージとして受け取っていただきたいと思います。この中からどれかを選ぶというだけでもよろしいんですが、これにあまり固執しないでいろんな意見をいただきたいというふうに事務局としては思っておりますのでよろしくお願い致します。

阿部会長：ただいまご説明をいただきましたが、ちょっと私聞き漏らしたんですが、小浪式で算定してある現在の広場のそれぞれの、例えばバス・タクシー・一般車の必要台数なんてのはあります？当時の小浪式で算出した時の必要台数。

事務局：現況面積というのが一応これが小浪式だという、すみません18Pになる訳なんですけど、現況面積というのが基本的にはおそらく小浪式で算定された各々の面積だと思われちゃいますが、算定した数値をそのまま使ったかどうかという検証はできません。ですから例えばここを見ていただくと今車道部の面積2,709㎡のうち乗降場車道2,414㎡、タクシープール295㎡、こういった数字が出ておりますけど、これが小浪式で本当に出た数字なのかっていう検証はちょっとできないです。あくまでも現況と比較していただくしかないと思われちゃいます。

阿部会長：ということでございます。それではだいたいの数字も出ておりますので、ご質問・ご意見頂戴したいと思います。どうぞお願いします。

平木委員：平木でございます。あの事務局のもうちょっと追加説明というか、現状の4,900㎡に対してA・B・C・D案をご検討いただいたということで、これのトータルが5,370㎡ですね。そうすると現状とそのプランとの面積差も拡大する訳ですね。どういうふうに平面上拡大するんです？

事務局：はい、ご説明します。これ非常に単純でございまして、ペDESTリアンデッキが増えた分の面積が4,900㎡にプラスされております。現状4,900㎡はペDESTリアンデッキがありません。それがA案・B案・C案・D案のそのペDESTリアンデッキが増えた分として約500㎡弱ですか、それが加算されたものが全体面積です。すみません。

平木委員：なるほど、はい。それはただ冒頭に言わないとね。ということです。それじゃ私の方は。

代理 池上氏：タクシー運営委員会の池上でございます。座ってよろしいですか？この案ということでありますんで、今見せていただいたんですけども、今タクシー現状を説明させていただきますと、今タクシープール18両いただいております。それが計算式では2両ということである訳なんですけども、現実問題と致しまして2両ということやっていけるのかということですが、ちなみに千葉駅東口ですと55両、また千葉みなと15両、稲毛23、幕張本郷18、海浜幕張22、近所では物井が12、都賀が17というようなタクシープールの状況があります。その辺これが現実的なのかどうかということを検討していきたいと思っております。

それからこの98年式の根本になります交通量調査でありますけども、バスは朝7時から8時、一番ピーク時ということで納得も出てくるんですけども、タクシーの13時から14時ってのはこれ我々の感覚では一番暇な時間のものかと思っております。その根本の数字を作られる中でですね、この数字ってのはとても理解できないです。ピーク時って言われてもですね。

それとまた前回23年の第2回の時にアンケートというものを資料をいただいております。その中でタクシーについてというものもいただいておりますけれども、改善して欲しい点があるようなこれ、皆さん2.1%の方からいただいているということでありますけども、今回これを見ますといきなりなんかタクシーの問題があるのかなというような、待機台数が多すぎるとか21%というような数字が出てるんですけど、その辺全く私たち承知してない数字であります。その辺も含めましてタクシー

のプール台数ですね、その辺ご検討いただきたいと思います。

阿部会長：3点ほどご意見を頂戴しましたが、今解決できるというものでもないですけども、18台から2台になって台数が減った、それから98年式の交通量調査の時間帯がちょっと違うだろうと、それから前回のアンケート調査のこれはタクシーに対する割合が少し違うんじゃないかという3点です、大きな3点ですけども。じゃ。

事務局：まずタクシー台数でございますけども、私どももこの結果を見て正直びっくりしたところがございます、ちょっと昨日もそうなんですけど他の算定式でございますね、タクシープールだけについてをちょっと計算してみたところですね、先ほど説明しました小浪式という方法でやった場合に4台、昭和48年の国の算定式でやっていくと3台という結果なんです。どちらにしても非常に少ない数字ですね。

今ご意見いただきましたピーク時が1時から2時というのはちょっとおかしいんじゃないかと、私どもも全く同じ意見を持っておりまして、場合によってはこれについては再調査をかけても私どもは良いと思っております。ちなみに大変恐縮なんですけど、タクシーさんの方でピーク時っていうのはだいたいどの時間帯っていうのを把握されてはいますか。

代理 池上氏：それはもうすでに把握しています。

事務局：今後また再調査をする上で、できればちょっと参考にさせていただければ。

代理 池上氏：はい、ぜひ。

事務局：それからアンケート調査の方でございますが、先ほど冒頭で申し上げたとおり、絶対数が非常にタクシーについては少ないんですね。タクシーに対して意見がある数ってのはものすごく少なかったものですから、おそらくその少ない中の意見として、今言われた待機場所なりについてとかそういった意見が目立ってあがっていったら、そういったところでちょっとパーセンテージが上がってしまったのかなということもあります。詳しくもうちょっとその件についてはですね、母数検証をしていきたいと思っております。

阿部会長：その検証結果につきましては後日タクシー運営委員会さんの方にご報告するという形よろしいでしょうか？あるいはまた次回に。

代理 池上氏：次回の前にまた調整はなんとかしていただきたい。

阿部会長：1年間でタクシーの乗降がどのくらいあるのかとか、それから何月が一番多いのか、あるいは雨の場合、晴れてる場合とかいろんなデータをたくさんお持ちだと思うんですけども、そのデータを活かさない方法はないと思うんですよ。なるべくそういう実のあるデータをちょっと使っていた方がタクシーさんもお納得がいただけるんじゃないかと思っております。

代理 池上氏：やはり申し訳ないんですけども、安全ですとかまた交通渋滞等の各駅でいろんな問題が、タクシープールにおきましては各駅で起きている状況です。千葉駅なんかにしますと例えば夜間、タクシー滞留プールとして市役所の駐車場を使わせていただいているような形で路上の駐車を排除するというようなことも各駅で行っているところでもあります。その辺も考慮していただきたい。やはりこれでご迷惑をおかけするようなことがあっては私たちも市で仕事させていただける以上、やはり問題になるかと思っております。

確か7～8年前にも路上で待っているタクシーですとか、またプールに入る為に駅の周りで滞留するタクシー、それでご迷惑をおかけするという事で運営委員会と致しまして、それは絶対ダメだということで各会社に、1台出たら次の1台に乗るよというふうなことで今改良してる状況であります。その辺も考慮していただいてもうまく円滑な状況というのを作っていただきたいと思います。

阿部会長：それではどうぞ。

吉田委員：印旛土木の吉田といいます。ちょっとそもそも論で申し訳ないのですが、この案4つの中でAとDが間口が2口あるとアウトインですね、BとCが1口だと。それで結局この駅前の時にですね、もうピーク処理なんですよ、一番渋滞をどう緩和するか、流れるようにするかっていうことが重要なポイントになると思うんですが、AとDの1つと、BとCのこの1つのまとめた案ですけども、渋滞を処理できる、交通量をきれいに捌ききれんていうのはどっちの案の方が有効なんでしょうか？

事務局：説明させていただきます。今回のこの4つの再整備案に関しまして、渋滞処理のシミュレーションについては行ってないのですが、昨年の12月に交通量調査をさせていただいた段階で、再整備をして渋滞解消につながるのかっていうような検討をさせていただいたところ、駅前広場に不要な車両などを排除出来る案が検討できないかということにはたどりついたところはあるんですが、駅前広場のキャパが決まっておりますので、4案を検討させていただく中で、渋滞解消に劇的に対処できるような案というまでには至らなかった状況でございます。

この駅前広場に主要地方道が入っているところが一番ネックなところがありまして、現在の駅前広場の問題点を改善するにしか至らないのではないかとというのが現在の状況とっていいのかなとは思っております。

吉田委員：私、船橋駅北口側の渋滞問題で苦労したことがありますして、車をロータリーに入れるだけ入れて駅広から一般道に出れないっていうスタイルがありましてですね、今回の場合も2口と1口では附近の渋滞に影響する。要するに、ここを今回2口と1口に分けた時に、影響が反対に前面の道路の方に影響が出るのかなという感じがするんですね。

だからこれ今どれがいいですかって言った時に、事務局さんのほうから1口の問題点、2口の場合の問題点の説明が必要です。その時に一番問題になるのはバスですね、バスが定刻時間に出て決まった時間に入れないのが船橋駅だったんですね。今回の四街道駅ロータリーもそれをどう改良するかってのはやはりその交通渋滞と、入れて出す、スムーズに出す、これは今度警察になるんですが、交通信号の時間帯でそれが改善も出来たりするっていうのがあるので、そこら辺については、シミュレーションしていく必要があります。容量っていうかキャパってのは立てなきゃいけない訳で、そうした時に交通量、乗降客がどの位あるかっていう時に、それシミュレーションできるんだと思うんですよ。

ですからそこに1口と2口のメリット・デメリットが出てくるんだと思ってます。それにちょっと整理ができればやっぱりA、D案なのか、B・C案なのかってのはそれが整理すごくしやすいんじゃないかと思うんですよ。すぐ結果が出るっていう訳じゃないって話ですけど、整理すると答えの導きやすさですかね。皆さんにしても分かりやすいのではないのでしょうか。

事務局：では貴重な意見ありがとうございます。次回までにその辺周辺に及ぼす影響等を考慮したセクションを作りましてですね、ご報告したいと思います。

阿部会長：あの1回シミュレーションした時に車を流してみればわかるんじゃないのかな。次回旗竿がいいのか、両方車流してみればわかりますよ。どこでって信号の処理も含めて。だから両方の2箇所の信号も含めてシミュレーションしてみればわかるんじゃないのかな。

事務局：交通量調査の中で構造的に抜本的な問題としては、今伊東の方から説明があったとおり、このロータリー以外の一辺が主要道になってしまっているというようなこれが最大のネックですね。それともう1点交通量調査をした中でわかったのは、駅前ロータリー自体の飽和状態になっている関係で、手前で乗降してしまう、キスアンドライドしてしまう。その降ろした車は結局Uターンできずに今度ロータリーへ入ってきてしまう。ということは結節点じゃなくて通過点としてのロータリーの使われ方をしているというのがわかりましたのでこの辺考慮したいのですが、なかなか道路の構造上は非常に難しい部分があるというところでございます。いずれにしても、この4パターンの中でどういう負荷が一番かからないのかという方法については少し検討を加えさせていただきます。

吉川委員：今のお話に付随してお話しすれば、実際に駅前で生活しているものが見た場合、B案だと千葉方面からみて右折でロータリーに進入しますね。ここ当然信号がつくと思うんですけど、この信号待ち3台並んだらたぶんえらい渋滞になります、千葉方面。実際動かないんで。その辺の本当に実際に毎日駅前見ているものからすれば、そこ右折で入ったらとんでもないことになるなというののはわかる気がします。

阿部会長：では、森委員さん。

森委員：いや、今と同じ考えなんですよ。単純に考えてね、出口と入口が1箇所だから今の言ったみたいに、ここですごい渋滞起こりますよ。絶対に。だから今のような入るところと出るところは2箇所の方がね、単純に考えたらわかりますよ、これ。もうあそこにバスなり一般車なり全部集中するんですからね。そこに信号があれば。もうこれは火を見るより明らかですね。

平木委員：もう一つおたずねしておきたいのは、第1回目かなんかでフリートーキングの形で話題になったことでしょうか、南口のロータリーが出来てですね、当然集中しているような、北口にバスが集中している訳ですけど、その辺の調整というか南口をですね、活用するっていうか、その辺の何かアイデアを含めたこのA案からD案までのなのか、それとももうあくまでも現状の分析によってとりあえず叩き台としてこれをお作りいただいたのか、要するにそのバスの運行というか編成運行を一部南口の方へというような見方をする方結構いるんだろうと思うんですけど、私なんか100%南口専門なもんですから、大変ありがたいんです、現状では。常にスムーズと言うか、あれはちょっと贅沢かと思うくらい現状ではですね、その辺はいかがですか？

阿部会長：バス会社のご意見頂戴について。

平木委員：バス会社の方のご意見というか、今の経営として考えて、その辺ご意見をいただいたらいいんじゃないですか。

阿部会長：たぶんバスのみそら線のことだと思うんですよね。南口に移れるとすればみそら線のことだと思います。

平木委員：1番にみそらは来てますね。

阿部会長：みそら線は朝夕、朝だけですか、北口に入りその他は、ごめんなさい。朝夕南口に入り、昼間は北口に入るという交通上に支障のない範囲で北口を利用しているということですね。それはルート上どうなのかなとは思いますが。

平木委員：いや全体はやっぱり運行量の方ですね、ある程度分散できれば今いったその、都市部長のおっしゃったとおり改線の対象として、要するに絶対数が少なくなっちゃうんですね、少し。よろしいのかと思うんですけど。

事務局：ちょっとよろしいでしょうか。

阿部会長：はい、どうぞ。

事務局：再整備案の4点なんですけど、バスバースの数やタクシーバースの数、これらについては計算上得られた数で、まず再整備案として叩き台の絵がこちらの方に提示させていただいているところなんです。バスバースの数につきましては4台というような算出がなされましたので、A案からC案、D案につきましてはプラス1ということで提示させていただいておりますが、行き先までを特定したものではありませんので、このバスバースの4つの概略設計・再整備をしたところ、どのような問題点があるのか、それともこの場所では何か問題点があるのか、このようなところでのご意見とこの4つのバースで両方向の検討ができるかどうかご意見をたまわりたいなというところではございます。具体的に南口のみそら行きのバスなどの両方向の工夫があったかどうかなんですけど、こちらにつきましては、バス事業者さんの意向がちょっと強いところがありまして、我々もバス運行にはちょっと詳しくないところもございますので、今ご意見とですね、こういった工夫が有効ではないかというようなご意見をいただければなと思っておりますのでございます。

事務局：前回のこの議論は議事録を今読み返すと実はしておりまして、バス事業者さんの方から、我々としては南口に一本化したいというところもあるけれども、やはり市民に、お客様のご要望でどうしても病院であるとかあるいは大型商業施設、イトーヨーカドーさんですね、こちらの方の利用客のことも考えなきゃいけない。それはやっぱり市民全体の意見としてのバス事業者さんがいろいろ工夫していただいている点だと思いますので、なかなか難しいことなのかなというふうに考えてます。それからちょっとバスの話が出たんで、実はこの協議会というのは、必ず協議会を行う前に市の関係部署との調整会議というのを行っておりまして、特にバスにつきましては、市の政策推進課さんの方で運行関係を取りまとめております。逆に政策推進課さんからの意見としては、今市内循環バスのヨッピーが駅の中に乗り入れられておりません。バースの問題とかいろいろあると思うんで、ですから、そういった類でバースを増やして欲しいみたいな逆の意見も実は頂戴している。ちょっと参考までに入れます。

森委員：バス会社さんが実際にね、病院に行きたいお客さんがおられるとかイトーヨーカドーもお願いとか、それでああいうふうに1箇所にあそこの北と南がうまく配分できないかっていうのは、ちょっと僕は言い訳じゃないかと思うんですよ。だからイトーヨーカドーだったらイトーヨーカドーのバス入れさせればいいんですよ、あそこに、定期的に。ヨーカドー行きのバスはここから出ますよっていうプレッシャーかけりゃいいんですよ。そういうことやらないでバス会社の都合でやらせてるからいまだにまあタクシーも同じことですよ。分散させればプールだってそんなに混まないんですよ。それをもうちょっとかしく考えていただけないですかね。自分達の主張ばかり入れないでね。そうでしょう？その通行を混雑するからなんか考えよう、バスが混雑するからなんか考えよう、それが始まりじゃないんですか？それなのにあそこだけ、北口だけ固守して南口はきれいになりましたよ、今言われたように。もう本当にいつでも楽なんですよ？あそこ。そうするとあっちにちょっとまわして、まわすものがあればまわせばいいじゃないですか。タクシーなんか簡単にまわせますよね。バス以外にも。そういうところを考えていただけると非常に市民としてはありがたいと思うんですけども。

須藤委員：いいですか。

阿部会長：はい、どうぞ。

須藤委員：今日の議題は交通問題だけですか？交通問題の件？

阿部会長：その他の、これに関する事以外ですか？どうぞ。

須藤委員：須藤なんですけど、この絵を見るとオレンジの線ありますよね、これ歩道橋ですよね。

阿部会長：はい。

須藤委員：歩道橋作った場合に、人の流れがずいぶん変わっちゃいますよね。

阿部会長：はい。

須藤委員：その調査もしたんですかね。

阿部会長：そこまではやってない？

須藤委員：全部になんか歩道橋ついてるように計画しているみたいなんですけど、結構もめるんじゃないですかね、これ。

事務局：これ昨年度の交通量調査をした段階で、一番歩行者関係で通行が多いのは今の三井住友銀行の前の通り。今回の広場の考え方というのは、歩道が非常に狭い、その割には真ん中に無駄といっ
てはなんですけど、いわゆる使われない公園がある。

だったらもっとそれを凝縮するっていうか、歩道を拓げて中を集めていこう、その使われていっ
てない広場をうまく利用しようというのが基本にありました。そういう意味からしてこの三井住友銀行
前の歩行者の分散というのも1つあります。

ただこれはおっしゃられる主旨はよくわかるんですが、いわゆる周辺の商店に対してどうなのかっ
ていう問題っていうのは非常に大きい問題だと思われまます。ですから今回も実はこの案に行き着く前
に、その反対側まで渡さないで広場の中で降ろしてしまおうという案も実はございました。その中に
バスバースを作ってしまうという案も実は叩き台の中であったんです。

そうしますと通勤・通学の方は周りは一切歩かないで、真ん中で乗って真ん中で降りて帰ってしま
う、それだけになってしまう、そういうことであえて、ちょっと幅員的に非常に無理があるのかもし
れませんが、反対側のフェイスビルの方まで、ちょっとペデの足を伸ばしてみたのが実態です。

須藤委員：で結局エレベーターホールみたいになるんでしょうけど、それは歩道橋に降りるんですよ
ね。横断歩道にね。

事務局：歩道に降りる、はい。

須藤委員：今度歩道も狭くなっちゃいますよね。

事務局：ですから最大限6mまで、これは4点共、全部6mに拡幅をする予定。

須藤委員：でもなんか歩いてみるとずいぶん狭いような気がする。

事務局：現在は狭いです。

事務局：現在フェイスビル前はですね、3m50cmの歩道しかついてございませんので、再整備にあたっては6mの幅員に拡幅を計画することになっております。

代理 大橋委員：すみません、いいですかね？

阿部会長：はい。

代理 大橋委員：商店街のものなのですが、須藤さんの言われてたようにですね、やっぱりここ歩道橋作ってしまうとですね、三井住友銀行さん側ってのは人通りが多いってのはたぶんでですね銀行があるのと、あとイトーヨーカドーさんに行く人が多いんじゃないかなと思うんですよね、あと右側の人もいるんですけども、反対側ですね、割と生活している人たちが多い場所に帰人が多いのと、あと学校がありますので、そこに通う人も結構いる訳なんですよ。

そうするとここに歩道橋を作ってしまうとですね、左側の商店のところにあまり人が流れないんじゃないかなと思うんです。たぶんでねC案が一番なんとなくこう、左側のところにちょっと歩道の形でつながっているんで、まだ多少は人が流れると思うんですけど、他のA・B・Dとってしまおうとですね、やっぱりどうしてもバスとかタクシー乗る場合に左側の方から通って、わざわざ入ってくってことはないと思うんで、どうしてもあのデッキの方を利用してそれぞれバス・タクシー・一般乗降するような形になってしまうんで、そうすると左側のそのロータリー周辺の商店が非常に人の流れが変わってしまう気がするんですけども。

たぶんでね、あそこマクドナルドさんみたいなかなり有名なお店はですね、マクドナルド食べたっていうことで行く人もいると思うんですけども、例えばコンビニさんとかそういうところなんかですと、他にコンビニがあれば便利なところ、足が運びやすいところで買えばいいやっていうような感じになると思うんで、そうするとわざわざ信号待ちしたりっていうようなことをせずに、デッキを使ってこっちのフェイスビルの方にほとんど流れて行っちゃうんじゃないかなという気がするんで、その辺がちょっと、三井さんの方に人通りが多いってのはわかるんですけども、ちょっと左側の方の使って、通勤通学したり生活している人達の流れもちょっと考えてもらえると非常にありがたいんですけども。たぶん左側のロータリー周辺のお店のところに行く人は行かなくなってしまうんじゃないかなという気もちょっとするんですけども。

ましてや四街道駅2階にあるんで、2階からデッキがあるともうすごく便利なんで、そのままずっと反対側に行きやすいんで、流れは当然そっちへ行ってしまうと思うんですよね。その辺がちょっと気にはなってますね。

森委員：いいですか？えっとですね、ここに一番最初に四街道の顔にしたいとあります、玄関を。顔ってなんですか？あなた達の考える顔ってのは。例えばね、あそこにああいう歩道ができるでしょ、歩道橋が。景観的に見てどうですか？この町は福祉を全面的に出している町でしょ？障害者に優しい町、だからああいうものを作るよりも歩道をもうちょっと整備して、こんなんでも車椅子自分でこう電動なら別ですよ？こういうのがあったんがったんで行けますか？あれ。あっちのお金をまわしたらどうなんですか？だから、ああいう景観を乱すものは僕はもう絶対反対ですね。そして今、今もですよ？駅に行くのにね階段上がってる人まずいないですよ。私くらいですよ。みんなエスカレーターですよ。行きも帰りも。ここはどうするんですか？エスカレーター作るんですか？すごいお金かかるとでしょう。だからそういうことも考えるとね、なんか非常にむかつく方が多いんじゃないかなと思いますよ。私なんかお金の使い道をもう少し考えていただければいいなと思います。

阿部会長：はい、どうですか。

事務局：まずですね、デッキの必要性について、もうちょっと説明を加えたいと思うんですが、以前この広場を再整備しようという動きが8年くらい、そうですね、ちょうど10年くらい前にございました。先ほどから申し上げてるとおり4,900㎡のこれをもう拓げる訳にはいきませんので、この中でどういうことができるのかということも10年前に検討したことがございます。その時にやはりこの真ん中の公園が何か利用できないかという話が当然出ます。ただし最終案までいったところで、ここの真ん中をバスパースあるいは一般車、タクシーにもってった時に人がどうやって行くの？ていうところでつぶれてしまいました。

平面的な横断をさせる訳にはやはり、我々もそうです、交通管理者さんもおそらくこれはイエスと言えない部分だったと思います。ということで同じ1つのこの内部の中でですね、そういったものをなくしていくにはやはり立体的な質もやむを得ないのではないかなということも今回はあえてこれを入れさせていただいたということもでございます。

吉田委員：あのすみません、私も道路管理者の方からひとこと言わせていただきます。ここはやはり主要地方道が、目の前通ってましてですね、先ほど言いました渋滞緩和する為には、やはり、歩行者を橋上デッキを歩いてもらうしかないんですよ。下の横断歩道を歩く、車椅子が通る、人がだらだら歩く、そうすると駅に入ってきた車が出るのが出られなくなっちゃうんですよ。だから上で通すつてのは効果的で、ここの地域の渋滞緩和の為に一役を担うんですよ。橋上デッキでもバリアフリーでエレベーターをつける、これも最近最重要ですよ。それから下の横断歩道も撤去できる訳ないですから、これ左側ですね、チェリープラザの前、これはこれで歩道があつて、そうするとここの歩行者を減らすことができ相当時間短縮とれるんですよ。そういう意味ではやはりこういう分散していくつてのはご理解いただかないと、駅前の渋滞は絶対にうまく行かないと思いますよ。

森委員：その前提はあれでしょ？北口に集めるってことでしょ？南口に移せばもっと緩和されるんじゃないですか。

吉田委員：まあ南口の話まではちょっと。

森委員：ええ、そうですね。前提がその話で進めてるんですよ、だから。

吉田委員：駅前の渋滞事情の解決は橋上デッキだけでパーフェクトじゃないんですよ。だけど最善の案を今作ってるんだと思います。じゃ駅前の渋滞をどう緩和するかっていうことがやはり空中デッキで人を分散させてそちらへ持っていく、横断歩道等を歩く人の量を減らすということでは的確交通処理の内容だと思ってます。

森委員：いやその前に北と南をうまく良くバランスをとるということが、ファーストステップですよ。だからこれがありきじゃないんですよ。歩道橋がね。そうでしょ？

吉田委員：ちょっと南と、北側に住んでる方々、また通勤、通学買い物がある人は目的を持って行動してますから、北と南に分散できるかって話は難しい。やはり、ピーク時は車も人も渋滞するんですよ。その時に横断歩道に集中させない歩行者の量を分散させる策としてはこれはベストだと思いますよ。

森委員：だから今のね、歩行者の渋滞つてのは6mにあそこは拡幅される訳でしょ？今の階段降りたところ、あそこ何mあるか知りませんが3mですか？あそこ。あそこが一番混みますね、その三井の

とも混みますけども。あれが3mであろうが6m、倍になる訳でしょ？バス待ちのベンチが作れたとしても、できたとしてもかなりの歩道が確保される訳だから、僕は今皆さんが心配しているような、ものすごい混むようなことはないと思うんですよ。あれ作んなくても別に交通マナー、例えばバスが渋滞するたってそういうのはピーク時だけでしょ？昼間のタクシーは別にそこはいくらか非常に暇なんだからおっしゃってる、だからバスが乗る人あまり多いとは思わないですよ。だったらお互いに交通、いわゆる運転マナーをきちっとやれば歩行者も守れる訳ですよ、車中心だから皆さんが歩行者を守んなきゃいけないってなるんですよ。だからもう全ての市民の頭を変えなきゃダメなんですよ。考え方を。

阿部会長：ありがとうございます。

村上委員：鹿渡1区の村上ですけども、私の話は結論ありきじゃなくて、ここで出てきたD案をもとにして若干見た意見を述べさせていただきます。あと夜ですね、歩行者の関係、自転車の関係、車椅子の関係等とありますけど、それはこの場では述べずにもっと具体化したときに出したいと思いますが、基本的には私はD案でデッキ、ペDESTリアンですね、これをつくることによって相当交通及び歩行者の緩和が図れると思います。私が思ってるのはこの図の全てではなくて、タクシー及び一般車は利用する人達はこのデッキを使って駅へ向かう。それからあと下はバス・車椅子いろんなそういう乗用車の車とか、そういうところに分けていけばいいんじゃないかと。

それで1つだけちょっと疑問に思うのは、このところだけバスの予備が1台分あってですね、ここは全部でバスが5台になってしまうんですね。だからそういうところ辺をうまく考えてもらえれば、かなりこれで有効じゃないかと思えます。

これなんで私がデッキがいいかというのですね、この混雑時については高校生、特にね、これものすごく多いんです。これはちょっと問題がありますけども、このデッキの上下、デッキの南北ですね、これ小さなエレベーターがついてますから利用者はこれを利用できる訳ですから、それを十分に活用していただくと。というような方向を最初に決めてしまえばですね、この案が出来る場合の話ですけども、そういうようにしていけばこの関係の問題はかなり解決すると思えます。

そういうことで、あとは先ほど信号のところまで車が何台か停まったら、2～3台でも大変なことになるという意見がありましたけども、それはそれとしてもう一個交通量の問題を細かくみりゃいいと思えます。私はそう思います、基本的には。

阿部会長：はい、ありがとうございます。

村上委員：決して結論ありきの話じゃなくて。

阿部会長：はい、わかりました、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

吉川委員：はい。

阿部会長：はい、吉川さん。

吉川委員：細かい話はあれなんですけど、例えばもう少し案の中で、すっきりとバスバースだけ、バスバースはどうしても5バース必要なんですよ？この試算でいくと。

阿部会長：最低4バース

吉川委員：4バース。できれば真ん中のところに集められれば、駅から出てきた人が案内し易いです

よね、何々行きはこっちとそっちって話で、いろんなところに散らばってるとやっぱり施設の案内が知りたいということと、一般車が7台ってのはちょっと多すぎるのかなと。要は7台停められるって頭になればいつでも入って行って、そこに停めて待ってる人が出てきちゃった、仮に3台くらいだといつでもいっぱいだなっていうくらいの方が流れるのかなっていう気がします。

あとタクシーを利用する方のことを考えれば、当然ご高齢の方とか身体が不自由な方なんかもいらっしやるでしょうし、それはやっぱり駅に近いところがいいのかなと。だから利用者、利用する人の場面を考えてちょっとそのバスの整理をしていくともう少しすっきりしたものになるのかなと。

あともう1つは東邦病院のバスが山王ビルまで出入りしているのは、あと教習所のバスもですが、あれは一般車っていう考え方でいいのでしょうか。さっきヨッピーの話が出ましたが、ヨッピーはお客さんを乗せますけど。

事務局：基本的には一般車ということになってますが、その辺の整理の仕方でもですね、実はまたあって、実は非常にいろんな交通バスが駅周辺に入り込んできているのは事実なんですよ。ですから1つの考え方ですけども、ここD案なんかだとバスの1個多いですけども、この1個のバスをですね、そういうものを使って行く方向も1つあるのかなってのは・・

阿部会長：あの例えば東邦大学の病院のバスなんかがありますね、あそこに入っている。あれは届出はされてるんですか？その他何台か病院のバスが入っている。

事務局：届出はされてないですね。

阿部会長：されてない。それは許可しなくていいんですか？とらなきゃいけない？

事務局：実はそういう状況でされてないんですね。今回この再整備計画案の1つの最終目標としては条例化をしていきたいという部分があります。その条例化をしていく中で、許可制をとって、当然使用料も市の貴重な財源になりますから、使った分、使用料も各スペース分だけとるような形をとれば、駅前の管理、今度広場の管理にもそういったものを使っていけるのかなということも考えていて、現在のところ許可云々てのは一切ないような状況で、自由に入られて停められてみたい形。

阿部会長：他にどうでしょう。はい。

池上委員：一般車の件なんですけども、昨年この今回廃止にしたというところで、やはり放置する車両なんかが多いということで閉鎖しようというお話が出たと思うんですけども、今回7台ということで少し多くておられますけど、これもまた同じような状況になってしまうんじゃないかなと。何かしら対策を考えておかないと、また置きっぱなしになっちゃうという状況にもなるんじゃないかなと。

先ほどご意見あったと思いますけど、確か南口もどうしようかというお話があって、どうせだったら駐車場作っちゃえみたいな話が出たかと思うんですけども、その中で最低限うまく動くスペースということで、結構余裕あったんですけども、一般車確か3台分くらい乗降だけスピーディーになってってというような形で、と思います。その7台というのが適正なのかどうか、またそれも置きっぱなしにされないような、うまく利用されるような形というのも今後検討していただきたいと思っております。

阿部会長：その辺はいかがですか。対策、方策。

事務局：今まではですね、特に取り締まりができなかったのもあるんですけども、これからこれが7台になるのか5台になるのかなんていうのはわからないんですけども、その辺についてはこれから

警察さんの方とですね、協議をしながらいい方法をとということで考えています。今すぐこれを取り締まりできるのかってとこまで言えないんですけども、また1～2年かけてですね、一番いい方法をこれから検討していくと。

阿部会長：問題はキスアンドライドじゃなくて停車になってしまうことが多いんですよね。すぐ例えば10分、15分置きますよね。それが問題ですよ。その対策も併せて考えていただかないと。

事務局：そこまでのことよりもですね、今閉鎖したように極端な話、12時間止めちゃう車両であるとかやっぱりいた訳ですよ、人が乗ってなくて。こういうものは、まずなくしていかなきゃいけないのかなってということも考えてます。

阿部会長：放置自転車対策のようなことはできないんですか。常駐でどなたかひとり、現地について。

事務局：過去にもなんか指導員というのをやったらしいんですけども、やっぱりどうしてもトラブルになって、ちょっと、例えばシルバーさんに頼んでやってもちょっと手に負えないような状況があったようで。

阿部会長：よく警察のOBの方をお願いしたりする行政がありますよね。それはまた。

事務局：そういう方法がいいのか、完全に切符切れるような方法がいいのかというようなのもあったんですけど。

阿部会長：その方法はまたちょっと違いますけど。他にいかがでしょう。

吉田委員：教えて欲しいんですが、D案の方を開けていただいて、三井住友銀行前のバスありますけど、これは降りる専用ですか。それとも両方っていうのは普通、お客の方は到着くと時間でよく、所定のバスのとこまで行く時間よりも手前で降ろしてくれるといいっていうんで、あちこちで降りるだけ専用してる場合もあるんですよね。バス1台だけじゃなくて何台もなるときにつまっちゃうじゃないですか、所定のとこで降ろさないっていうことだったら、それだったらこの三井、D案の場合だったら三井住友銀行の前にバス2台くらいが、降ろせばすぐ動く訳ですから、2台くらい置いて降りるだけの専用にすると、駅を目の前にして降りられないっていうイライラさが出るっていうか、割とそういうので降りる専用っていうのが出来るところもあるんですよね。だからそれどういう配慮されてるかわからないんですけど、それもあるとすごく流れはいい形でしょうね。

阿部会長：降車専用バスにした。

事務局：基本的には乗降場という形でのバスの乗り方しか今やってないんですけど。

吉田委員：1台余分ですよ、これ。余分っていうか空いてるんですよ。

事務局：そうですね。ですから先ほど言ったようにそういう使い方もあるでしょうし、他の機関、他のバスが入って来ても止められるようにしておくのかですね。そういうことも考えられるし、その辺は今後調整していけるのかなというふうに考えてます。また今でもですね、バス事業所さんすごく融通というかしていただいてまして、降車だけ違うバスパーズに停めて降ろしてたりですね、やっぱりそれもユーザーの意見もそうなのでしょうけど、臨機応変にやっていただいたことが良い結果になっていると思います。

阿部会長：しかし降車専用バス停があれば混雑時にはいいですよ。そういうことも含めて検討して
いってはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

森委員：先ほどの一般車の件ですね、前回かな、あれでは今までのあそこにあったクローズしたや
つは、あそこはなぜ取り締まれないんだって言ったらあそこは私道ですと、公道ではありませんと。
今度は公道になる訳でしょう、だったらもうどんどんやっちゃえばいいじゃないですか。外に運んじ
ゃえばいいんですよ。それはもう、ここ警察の方おられるから婦警さんにちょちょっとチョークでや
ってもらって、何時間してまた同じだったらもうペタッと貼っちゃうんですよ。ズーっと持ってっ
ゃえばいいんですよ。そういう目には目をつけていうのをやらないとね、ダメなんですよ。

平木委員：確かに大半の駅前には基本的に駐停車禁止ですよ。

阿部会長：禁止ですかね。

平木委員：そうですね。だからそれはもう議論の余地がないと。改革の上でその辺の内規でどうす
るかっていうことじゃなくて、公の交通網の中で処理していただくのがわかりやすいでしょうね。
ただあと1つはいろんなご意見が出ておると皆さんが思っておられると、結局その車の問題では当然
お考えいただいとおり、公共交通機関、特にタクシーとバスに差異を設けるなんていうのは毛頭
ないんですけど、ただそのすみ分けでいうとやはりバスの方に優先権があるように思いがちです
から、その辺は踏まえて万人の中です。もう一度、いろいろ工夫されてるのはよくわかるんです
けど、一般車の場合は不便で良いという決めつけはしませんけど、多少距離が少し離れてもや
はり公共機関を圧倒的に優先すると、いう思想を持ってやらないとですね駅前広場はもう、先
ほど土木の所長のお話が出たとおりで、ここはやっぱりいかにスムーズに流すかっていうこと
は、そういった点の配慮は全体にないとは、うまくいかないかと思えます。ぜひご配慮いた
だきたいと思えます。

阿部会長：ありがとうございました。他にご意見はどうですかね、吉川さん。

吉川委員：ちなみにデッキを取りざたされてますけど、これは屋根はつかないんですか？
そういうことまで考えてますか。

事務局：現段階では考えてない。

事務局：まだお金がいくらかかってどうこうっていう、そこまでやってないもんです
から、それはまた意見云々の中で付けるかも。

阿部会長：今、屋根つけてるんですか。つけてないですかね。つけた方がいいですか。

事務局：利用者にしてみれば、やっぱり降りてまた傘さしてっていうよりもあつた
方が便利っていうことは。

阿部会長：ペデで屋根付けてるところってあるんですか。

森委員：ありますよ。松戸の次の常磐線の駅、でもあまり効果ないんですよ。

吉川委員：何が言いたいかっていうと、動線をどこを通したいかっていうのは、ち
ょっとしたそうい

うことで全然変わると思うんですよ。例えばこのデッキに屋根がつけば当然そちちを利用する人が増えるでしょうし、雨に濡れるのは嫌だなと思えば下を通ってちょこちょこって渡るかもしれませんし、どこを通したいかっていうのはある程度考えながらやっていかないといけないかなど。もしそのフェイシブルの前までデッキが伸びるのであれば、逆側にも階段をぜひつけてもらいたいなど。学生の流れだとか。

阿部会長：エレベーターがついてます。

吉川委員：そうですね、エレベーターになっちゃってますけど、この距離たぶんまわって登るのは非常に億劫だっというのは人間の心理なんで。

阿部会長：あえて乗らないんでしょうね

吉川委員：ないですね。だから逆側にも階段をつけていただけると。エレベーターも必要な話で。

阿部会長：やっぱり商業やってらっしゃる方とか。かといってこのペデを東西に十の字にできますか？

事務局：これはあくまでやるかやらないかメリットあるか。あくまで叩き台で。

阿部会長：やるだけのメリットがあるかどうか。

事務局：それがあれば、大橋さんが言ったこちら側もお客さんがいけるというような当然出てくると思いますんで。その辺は設計の中でどのくらいの金額が出てくるかっていう、またそういう中で判断していただきたいは思います。

阿部会長：いきなり100%じゃなくて、50%、残りの50%で少しずつっていう方法もなくはないですけどね。どうですか吉川さん。

吉川委員：ただそのちょっとした屋根があるとかないとか、階段があるとかないとかっていうことで動線大きく変わると思うんで、その辺はある程度予測するというか、こちらが動かしたい方に動かすような流れっていうのは組み込んでいかなきゃいけないのかなど。

村上委員：あの村上です。あの質問なんですけども、これはあくまでも案なんです、B案とかA案とかいうのは。だから細かいところについてはまた細かいところが出来る前に、あるいは出来た直後ですね、検討してこれはこうこうでいきたいが、まだ別に持つ訳ですね。

事務局：今のご質問があったように何もないとこは話が進まないっていうんで、本当の叩き台ってことで今回示させていただいたということですので。

村上委員：はい、わかりました。

事務局：あとですね、先ほどから話があったんですけども、やはりこの真ん中のこの空間を使うにはどうしてもペデがないと下に降りれないっていうのはありますんで、ぐるっとまわって歩道まわってって話だとちょっとこの話自体が前に進まないっていうことがありますので、それはご理解いただきたい。

阿部会長：ということはペDESTリアンデッキは必ずつける。

事務局：ありきということで、ないとこの計画は。

阿部会長：ありきでやるという。

事務局：うまくいかないような形の整備って話になっちゃう。歩道整備してっていうくらいの話で。

須藤委員：このイチョウの木はバス停の所にあつて邪魔にならないのですか。

事務局：イチョウの木は大丈夫ですよ。イチョウの木は残すということで。

須藤委員：邪魔になんない。

事務局：邪魔になんないとかむしろしないような。

須藤委員：はい、わかりました。

村上委員：あのですね、今ちょっとデッキの話っていうか有事の時はですね、私の考えではこの図面でいくと一般車がありますね、それからあのちょっと私の中ではね、バスの二台がありますけども、バス停のところに二台バースがありますけども、それは別の方向へ持っていくというような考え方を私してますから、そういうふうにする訳ですけども、その時には有事の際は一旦車をとめると。

それでそこでなんでもやるというような形をとればですね、これは非常に有効だと、こういうふうな配置にすると、そうすると、このペデも有効にかなり利用できると。ですからかなりこれは先ほど顔という話がありましたけど、これは有効な有事の際の顔になるんですね、デッキがあることによって、下で何でも一般車とこの辺のスペースをね、完全な広場にしてみえ、だから今の状況よりもこういうふうにした方が有効な形で空中を需要できる、というふうに私は考えます。

阿部会長：ありがとうございました。

吉川委員：すみません、いいですか。仮にD案みたいな構図にした場合に広場をなくしちゃっても、地下の貯水槽っていうのは可能なんですか。

事務局：これも先ほど冒頭で触れたんですが、基本的に地下貯留施設が円形の貯留槽が地下にあります。鋼管の材質は非常に分厚い鋼管が入ってますんで、構造的にはもう一度再度実施の段階でやるんですが、基本的には上からの交通荷重には耐えられるようです。ただ、これが緊急遮断弁でふさがって、普段は水流れてますんで、死に水を作らない為にですね、ところが地震等で遮断弁が降りて今度これを汲み上げなきゃいけないんですけど、これがもう地震時を想定してポンプなんです。手押しポンプを送ってあげる状態なんです。これはかなり老朽化してるということで、この再整備計画に併せてこの辺の改修をそこの防災方面ではやっていきたいということです。ですから施設の方は大丈夫です。

須藤委員：こちらの貯水槽も大丈夫なんですか。将来的に、貯水槽。

阿部会長：水が生きてるか。

須藤委員：はい。水漏れしているとか。

事務局：それは過去には何回かあったようですが、大丈夫みたいです。

阿部会長：よろしいでしょうか。それではだいたいご意見も頂戴したようでございますので、事務局の方でその議題として他ございますか。

事務局：はい。

阿部会長：はい、お願いします。

事務局：次回、第2回の日程につきましては2月を予定しておりますが、日程等については改めてご案内します。また報奨金の支払いにつきましては、10月の下旬を予定しております。振込日が確定しましたら案内文を通知させていただきます。事務局からは以上です。

事務局：すみません、あの今日提示させていただきましたこの4案はあくまでも叩き台で、私どもとしては出来ればゾーニングまではある程度確定していきたいなと思ったんですね。あのゾーニングというのは8ページに示されてます。旗竿がいいのか、回転型がいいのかっていうこのゾーニングなんですけど、ただ委員の皆様の方から、このパターンによって周辺に及ぼす交通渋滞の検証をした方がいいんじゃないかという意見をいただきましたので、今日これをどうするかっていうことは決定しないんですね、この検証を次回行なってご報告させていただきたいと思っておりますので、それでよろしいでしょうか。

阿部会長：細かい数字については説明をいただいてないので、もし皆様方との今日いただいた資料で、不明な点等ございましたら、事務局の方へご連絡いただいて、あるいは言えなかった意見、あるいは思いついた意見があれば、どんどん事務局の方へ言っていただいた方がよろしいかと思っておりますのでよろしくお願い致します。約2時間でしたが、いろいろご意見ありがとうございました。

一同：ありがとうございました。