

# 都市再整備計画事後評価に係る流山市街づくり委員会 会議録

## 目 次

1	開催日時及び場所 .....	1 ページ
2	出席した委員及び職員及び傍聴者数 .....	1 ページ
3	概要 .....	2 ページ～ 11 ページ

### 1 開催日時及び場所

日 時：平成26年10月28日(火)午後3時50分から午後5時00分まで

場 所：流山市役所会議室

### 2 出席した委員及び職員

#### (1) 委員会委員

- 北原 理雄 (学識経験を有する者)
- 野口 和雄 (学識経験を有する者)
- 後藤 信利 (学識経験を有する者)
- 小川 哲也 (公募による市民)
- 谷口 晶子 (公募による市民)
- 伊藤 治夫 (公募による市民)

#### (2) 職員

都市整備部長	齋藤 一男	都市計画部次長	中山 貢一
まちづくり推進課長	石野 升吾	都市計画課長	長橋 祐之
まちづくり推進課 課長補佐	小野 満寿夫	都市計画課 交通計画推進室長	秋元 弘之
まちづくり推進課 主査	日暮 敦子	都市計画課 都市対策係長	大川 裕
まちづくり推進課 技師	柿沼 直	都市計画課 主査	駒木根 勝
都市計画課 主事	松田 勇作	都市計画課 事務員	印南 圭祐

### 3 概要

#### 事務局

それでは定刻となりましたので、街づくり委員会を開催します。はじめに、都市整備部まちづくり推進課長の石野よりご挨拶をさせていただきます。

#### 石野まちづくり推進課長

本日は、皆様には、お忙しいなか、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、タイトなスケジュールでの現地視察お疲れ様でした。都市整備部まちづくり推進課長の石野でございます。

先ほど視察していただいたとおり、流山市では、国の交付金制度である、社会資本整備総合交付金を利用し、市の北部に位置する、東武野田線（アーバンパークライン）の運河駅及びその周辺について、利用者の利便性を図るべく整備を行ったところでございます。その社会資本整備総合交付金制度では、事業終了後、第三者機関に、事業に関する評価を求めるという規定があることから、その評価を、街づくり委員会にお願いしたく、今回、諮問をさせていただきます。北原委員長はじめ、委員の皆様、よろしくお願いたします。

簡単ではございますが、御挨拶とさせていただきます。

#### 事務局

続いて委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

#### < 委員紹介 >

#### 事務局

続いて、本日出席の市職員の紹介をさせていただきます。

#### < 職員紹介 >

#### 事務局

申し遅れましたが、本日の進行をさせていただきます、都市計画課の大川と申します。よろしくお願いいたします。それでは、本日のお手元の資料の確認をさせていただきます。本日使用します資料は、事前に配布したものと、

- ・流山市街づくり委員会説明資料（A4）
- ・都市再生整備計画事後評価シート（A4）
- ・都市再生整備計画「運河駅周辺地区第3回変更」（A4）
- ・運河駅東口の整備について（A4）
- ・広報ながれやまの写し（A4）

加えて、現地視察にてお配りした資料でございます。お持ちでない方などいらっしゃいましたら、事務局までお申し付けください。

## <資料の確認>

### 事務局

なお、本日は街づくり委員会委員9名のうち、6名の出席をいただいておりますので条例の規定により会議が成立していることをご報告申し上げます。また、本日の委員会は、午後5時の終了を予定しておりますのであらかじめご了承ください。それでは、この先の委員会の進行につきましては、北原委員長にお願いしたいと思います。北原委員長よろしく申し上げます。

### 北原委員長

みなさん、お疲れ様です。本日の議題は、流山市長より諮問のあった「運河駅周辺地区都市再生整備計画事業に係る事後評価」です。

はじめに、お伝えいたします。今回、諮問のあった事業については、流山市土木部所管の事業であることから、市職員の都市整備部長である齋藤委員には、委員としての出席を求めず、事務局として出席していただいております。御異議ございませんか。

### 異議なしの声

### 北原委員長

ありがとうございます。それでは事務局から、諮問する案件についての説明してもらいたいと思います。事務局、説明をお願いします。

### 石野まちづくり推進課長

まちづくり推進課長の石野でございます。それでは、運河駅周辺地区都市再整備計画整備事業について説明させていただきます。本日は事後評価ということで、事業終了後に事業着手前に立てた目標の達成状況や、事業による成果を評価した結果を第三者である街づくり委員会の皆様に確認していただき、意見をいただくものです。

事業の概要について説明させていただきます。

運河駅は、本市の最も北の駅であり、主要駅である柏駅へは15分程で行ける駅です。平成17年のつくばエクスプレス開業により都心へのアクセスが大変便利となった駅の一つでございます。中央の写真は平成17年に撮影したもので、上側が利根運河、西側から旧県道の松戸野田線、東武アーバンライン、歩行者専用道路のふれあい橋、東京理科大学方面へは、駅西口から歩道のない旧県道を經由し、ふれあい橋を渡るルート、駅西側は300m程で市街化調整区域となり、東側は住宅地が続いています。左右の写真は整備前の写真でございます。

整備前の本地区については、住宅や公共施設が立地され人口が集中する地区でありながら、

- ・人口が集中する東側に改札口がない
- ・駅西口は、交通が非常に多い道路が歩行導線となっているが、歩道整備されていないため安全性に問題
- ・駅や駅周辺はバリアフリー化の整備がされておらず、高齢や障害を持った方にやさしい街となっていない

・運河駅に隣接する利根運河は市の観光資源としての整備やイベントを行っているが、最寄駅からのアクセスが悪い

といった課題があり、これらの課題解決に向け、地元住民や関係機関で組織された「まちづくり研究会」が平成14年に発足しました。整備方針については、利用者や関係者の意見を集約し取りまとめられました。また、基金を設置し、地区に隣接する大学、宗教法人から寄付を受けました。

市では、研究会をはじめとする地元の意向を受け、駅や駅周辺の都市再生整備計画を作成し、まちづくりの目標を設定しました。大目標として「住環境の向上を図り、快適な地域生活拠点づくりを目指す」、大目標を補完する目標として「駅施設の整備改善と観光資源の活用」「ひとにやさしいまちづくりを目指し交通の利便性の向上とバリアフリー化」を掲げ、目標となる数値として、

指標1 駅東西間の移動時間の短縮

指標2 駅周辺に放置されている自転車の減少

指標3 周辺住民の地域環境の改善の満足度

以上3つの指標を定めました。

計画に位置付けた事業は、昨年平成25度に完成し、駅舎や広場、道路の供用を開始しました。

先ほど、現地を視察していただきましたが、幅員7mの歩行者専用道路「ふれあいモール」、後に愛称を公募で募集し「ムルデル記念どおり」という名称となっております。面積約1,400㎡の東口駅前広場、広場中央の緑地には、降雨時の浸水抑制施設として雨水貯留施設も整備しました。両側歩道を設置した幅員12mの東口駅前線下、駅舎の橋上化と東口と西口を行き来する自由通路の整備、600台が収納可能な自転車駐輪場も駅舎に隣接して整備しました。

これらの整備を行い、計画時に立てた目標や指標の評価を行いました。具体的には、事業効果の検証（設定した指標の計測）を行いました。また、実施状況、課題の整理、今後のまちづくり方策を検証に反映していくために、事後評価シートを作成しました。

事業評価の流れについてご説明します。平成25年度の事業完了後、平成26年8月に事業成果の計測と実施過程の評価を行い、評価シートの原案を作成し、庁内の検討会を経て、原案に対する意見の公募実施を経て、本日の委員会への諮問となります。

当委員会で審議をしていただく事項については、

- ・成果の達成度について
- ・実施過程について
- ・事業が効果を発揮し、指標に貢献しているか
- ・「今後のまちづくりへの方策」として、その妥当性の検証をお願いします。

数値指標の達成度については、

- ・駅東西間のアクセス時間の短縮（車椅子での移動時間）
- ・駅周辺に放置されている自転車の減少（無断駐輪の解消）
- ・周辺住民の地域環境の改善の満足度

の3つについて、目標が達成できたものは、運河駅東西のアクセス時間のみで、残り2つは、未達成でございます。運河駅東西を車いすで移動する時間の短縮については、従前時間の7分に対して目標値3分を設定し、事業完成時の検証の結果、3分で移動できたので目標達成としました。地図に示した赤い点線が整備前に車椅子が通行可能な最短ルートです。整備後は運河駅の自由通路と各エレベ

ーターを利用し計測しました。無断駐輪の解消については、事業前に駅周辺に放置され移動した自転車が1か月平均71台であったので、駐輪場の整備による放置自転車減少をふまえ、目標値を1ヶ月14台に設定しました。事業完成後の台数は1ヶ月平均26台でしたので、指標の達成はできなかったということになります。今後、自転車駐輪場の活用と放置自転車の解消に向けた啓発活動を今年度中に実施して行くこととしています。地域環境の満足度についてアンケートによる達成度の調査については、整備前の調査である24%の満足度に対し、事業実施による満足度を100%と設定しました。事業完了後、同様の調査区域の方に満足度アンケート調査を実施したところ、約80%の方が満足しているとの回答をいただきましたが、目標値が100%であるため、達成することはできなかったということになります。なお、整備計画で定めた指数以外でも駅利用者の満足度について聞き取り調査を実施し、東口駅利用者「駅が便利になったか」との問いに対し全ての回答者から便利になったとの回答が得られました。

事業実施期間中の住民参加の状況について検証を行いました。平成23年度、24年度に整備に係る工事の説明会を実施し、近隣の住民からの意見を事業に反映しました。事業終了年には、整備された歩行者専用道路の名称を、広報や市のホームページを通じて募集し、「ムルデル記念通り」と決定しました。

次に、事業が効果を発揮し指標に貢献したかについて整理しました。資料の表は、 は事業が効果を発揮し指数の改善に直接的に貢献した事業、 は指数の改善に間接的に貢献した事業、 は数値目標が達成できなかったが、ある程度効果があった事業です。

事業完了後の効果を持続するための方策について検討ですが、まちの課題が事業実施により、どの様に変化したかについては、運河駅東口の開設による運河駅舎の橋上化、自由通路の整備により利便性が向上し課題が解決、施設のバリアフリー化の徹底により、自由通路へエレベーターを設置することでバリアフリー化が図られ、安全な歩行空間としてムルデル記念通りの整備により、運河駅の利用者や地元の住民に安全な歩行空間が提供でき、観光資源の活用の面では、駅への案内板設置により観光客の誘導に寄与しています。今後は、各課題の解消で整備した施設（自由通路、歩行者専用道路、駐輪場等）の適正な維持管理に務めることが必要であり、観光資源の活用については、市と朝市等を開催しているNPO法人等との連携が必要と考えています。

事業の完了に伴い、新たに発生した課題について検討しました。運河駅の東口開設に伴い、駅舎の位置が変更となり、西口出入口も変更となりました。このことにより、整備前の歩行者動線と整備後の歩行者動線が変わり、歩行者が安全に通行できるような交通誘導が必要となりました。今後、西口では、歩行者の安全、利便性の向上を考え、信号機や交通安全施設の移設・整備が必要になると想定しています。

事後評価の原案を市ホームページに掲載、「広報ながれやま」にて、事後評価案の公表場所を掲載し、まちづくり推進課や都市計画課の窓口での縦覧意見を求めました。平成26年9月1日～9月16日までの16日間にかけて案の公表を行い、5名の方から意見が寄せられました。事後評価案に対する具体的な意見はありませんでした。運河駅周辺に関連した要望的な意見が提出されました。また、庁内関係各課へは、意見について情報の共有を図りました。

最後に、今回のまちづくり委員会の答申を受けた後のスケジュールについて説明します。本日の委員会からの答申を受けて、評価結果のまとめを行い、事後評価シートは完成となります。評価シートは国に報告し、事後評価としてホームページで公表していきます。また、整備完了にフォローアップ

を実施する必要があり、今回の事業でフォローアップが必要な無断自転車の台数削減については、年度末までに放置自転車の対策部署で啓発活動を行います。

以上で、概要説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

北原委員長

ありがとうございました。それでは委員会に先だって行った現地視察での質問等も含めまして、意見交換を行っていききたいと思います。

野口委員

まとめて質問させていただきます。

一点目は、周辺の団体からどのくらいの支持を頂いたのか。

二点目は、この駅の利用者の住む範囲や人口というのはどのくらいなのか。

三点目は、観光客と言ってもどれくらいの人を見込んでいるのかということ。需要が本当にあるのか気になったもので教えてください。

四点目は、当初ペDESTリアンデッキは作る計画になっていたのに実施しなかったのか理由。

五点目は、まだ無断駐輪が無くなってはいないとのことでしたが、どのあたりのエリアに無断駐輪が散見されるのか。把握していたら教えてください。

石野まちづくり推進課長

一点目の周辺団体からの寄付等でございますが、東京理科大学からは7,120万円、宗教法人からは9,000万円の寄付を頂戴しております。

ペDESTリアンデッキについては、先ほど現地視察したときに歩いていただいた歩行者専用通路の北端部分をデッキタイプにして、歩行者専用道の幅員と同じような幅を持たせながら、ふれあい橋に直接繋げる予定でした。しかし、地元説明会の中で、既存である階段を残してほしい、下からのアクセスをなくさないでほしいといった要望がございましたことから、既存の階段を半分残し、当初のデッキ型から少し細い歩道に変えました。それが今の形態でございます。地元住民の要望を受けた計画の変更ということです。

周辺の人口については、この場でお答えする資料を持ち合わせておりません。

秋元交通計画推進室長

乗降客数については、平成26年度の乗者数はまだ出ておりませんので、平成22年度から24年度までのデータになりますが、11,200人前後となっております。通常であれば平成26年度もその程度の数字で推移していくと思いますが、平成25年度に東京理科大学の学部移転があった関係から、24年度と25年度で比較しますと、1日あたりの平均で600人ほど乗者数が減っております。そういった関係から最新のデータである平成25年度については、乗者数としては10,766人、乗降客数としては21,909人となっております。

石野まちづくり推進課長

無断駐輪の件につきましては、視察でもご覧いただきましたが、駅周辺についてはあまり見られな

い状況です。計画からは少しはずれた住宅区域には、学生のアパートがある関係からか、無断駐輪が見られる状況です。県道から西側については、市街化調整区域の部分が多く、遠くなるにつれ住宅が減っていくのですが、東側は柏市との境まで、南側は江戸川台の駅まで住宅が続いております。

野口委員

それでは、東側の住民からは今回の事業については強い要望があったのですか。

石野まちづくり推進課長

はい。東口の開設については、かねてより住民の皆様からご要望を頂いておりました。住んでいる方々には、ようやくできたかという感じではないでしょうか。

無断駐輪については、特定のエリアに多いというわけではなく、エリア全体でちらほら見かけるといった程度のもんです。

伊藤委員

無断駐輪といっても、駅から大学は近いし学生は若いので歩けばよいかと思うのですが。

石野まちづくり推進課長

駅を利用している学生は歩いて大学に通学しています。周辺で一人暮らしをしている学生は自転車を利用しているのではないのでしょうか。

谷口委員

大学だけでなく、駅から少し離れた高校に通学するのに、駅から自転車を利用している人もいないのでしょうか。

小野まちづくり推進課長補佐

高校生用というわけではございませんが、学生用の駐輪場も設けておりますので、そこに駐輪していただくことになっています。

伊藤委員

以前、梅の花がきれいな時期に、家族で運河周辺を訪れたことがあります。まだ駅舎の整備がされる前の話です。その時の運河駅周辺からすると、とてもよくなったというのが、私の第一印象です。

先ほど野口委員が周辺団体からの支援等について質問されていましたが、東武鉄道自身の対応はどうだったのでしょうか。大学や宗教法人、ひいては国の交付金制度まで利用する中で、東武鉄道の駅をきれいに整備するわけですから、もちろん鉄道会社にはプラスになるわけですから、今回の経験も踏まえた中で、協力的な姿勢をとっていただくことを期待したいと思います。

秋元交通計画推進室長

まだ市内には、整備が済んでいない駅もございますので、そちらを整備する際には伊藤委員のおっしゃるとおり、その経験を活かして、東武鉄道と協議していきたいと思っております。

#### 谷口委員

前回、江戸川台西地区の事後評価を行った際には、広報を利用して意見を募るということはありませんでしたので、ぜひ広報でも周知してほしいということをお願いさせていただきました。今回は、広報でも事後評価に関する意見の募集をしていただいたので、大変よいことだと思います。

私は東深井に住んでおりますので、運河駅東口の整備については注目しておりましたが、流山街道の運河駅周辺の幅員の狭さは、周辺住民がとても危惧していることです。地元の地主の方々とも話をする機会があるのですが、地主自体は道路を広げてほしいと考えて家をセットバックさせて建築しているが、市がなかなか買収してくれないという意見があります。金銭的な問題もあるかと思うのですが、なかなか買い取ってくれないのでアパートを建ててしまったといった話も聞きました。そのような気持ちを持っている方々がたくさんいるのに整備が進まないというのは住民としても、とてももったいないと思います。利根運河周辺を観光地化していく計画を市が考えているという話を聞いたので、大勢の人が来ることを想定しているのなら、流山街道の狭さというのは、力を入れて整備していく必要があるかと思っています。

#### 石野まちづくり推進課長

今後の課題ということで、すぐに着手できるわけではありませんが、信号の位置や歩行空間の確保など、住民の皆様の意見を伺いながら対策をしていきたいと思っています。もちろん東武鉄道の協力も必要ですので、働きかけていきたいと思っています。

#### 中山都市計画部次長

平成22年までは県道で整備所管は千葉県でしたが、現在は市の道路となっていますので、市が都市計画道路として整備していく道路となっています。

#### 小川委員

運河駅の西側については、交通事故の多い箇所であると聞いたことがありますが、東口の整備後、その数が減少した課どうか、データをお持ちでしたら教えてください。

東口のロータリーにタクシーの乗り入れ場がないのはなぜでしょうか。

#### 石野まちづくり推進課長

事故については、当初何件あったかなどデータを持ち合わせていないので正確にお答えできませんが、東口が12月に供用開始されてから現在に至るまで、当該地で事故があったという報告は受けておりませんし、歩行者の動線は東口に動かすことができたので、減少したと考えてもよいのではないかと思います。

駅前広場については、大型バスは入れませんがマイクロバス程度の大きさの車両なら入れます。広さは駅の乗降客数に応じて決めるもので、利用者数に応じて相応の大きさに整備されます。タクシープールをつくるのであれば中央の植栽体の部分にということになるかと思いますが、そこは雨水の貯留施設を設置しましたので、タクシープールを作るスペースはなくなりました。西口にはタクシーが4、5台止められるスペースもございます。今のところタクシー業界からも要望はなく、また、利用

の際も乗降するスペースはございますので、問題ないかと考えております。

北原委員長

タクシールームを整備するとすれば、東口ではなく西口になるでしょう。西口を整備する際にはタクシールームも作るようになるのではないのでしょうか。

後藤委員

東口のロータリーにアクセスする道路については、北側に延伸するような計画はないのでしょうか。

石野まちづくり推進課長

計画を策定する当初に検討はさせていただきましたが、整備に対する効果が見えにくいので、住民の方々ともお話をさせていただきましたが、整備はしないこととしました。北側に延伸するとすると、その先で接続する道路の幅員が非常に狭く、東武鉄道の線路をくぐる部分は更に狭くなっています。そのような部分も課題としてあります。

後藤委員

本当は南側の踏切周辺もきれいに整備できればよかったですと思います。

石野まちづくり推進課長

ご指摘のとおりで、入口部分の道路がわかりにくいという意見もいただいております。駅の入口とわかるような看板の設置といった方法もあると思うので、改善していければと思います。

後藤委員

また、駅西側についても、車両等が混雑しないように整備する必要があると思います。

中山都市計画部市長

西口の整備については、駅前広場周辺の土地は東武鉄道所有の土地が多いものですから、実施にあたっては、東武鉄道の意思も重要になってきます。

伊藤委員

先ほどの東武鉄道からの支援の話でも申し上げましたが、東武鉄道自身にとっても大きなプラスとなる話だと思いますので、協力を期待したいと思います。

野口委員

運河駅の乗降客数では、整備するかと言われると非常に微妙なところだと思います。会社全体で考えると優先順位は低いと思われます。

秋元交通計画推進室長

今回の事業は、全体事業費が約18億8,300万円でございますが、東武鉄道からは7,000

万の事業費を頂いております。この金額は、東武鉄道からすれば請願駅ということで、駅をきれいにしても乗降客数が増えるわけではないとの考えですので、増強分についてのみお金を出したということです。

谷口委員

先ほど話に出た、東武鉄道の線路下をくぐる道路が狭いという話がありました。現在は車1台分が通るスペースしかないのですが、これを相互通行ができるように整備するのは難しいのでしょうか。踏切を使わずに東から西へ行こうとすれば、その狭い道を通らなくてはいけないわけで、救急車や消防車も踏切を渡らないと東側には来られないという状況です。消防署は西側ですから、東側で火事があった時には県道の渋滞の影響を受け、踏切も待たなくてはならない場合もあります。地元住民としては、東側に消防署などを整備するか、道路を整備していただくと安心できます。

石野まちづくり推進課長

当該地は、下がりながら線路をくぐっていますが、整備をするとなると、線路が橋梁ですので、それを含めての整備ということになります。また、抜けた先の道路も狭くなっていますので、難しい部分もあるかと思います。

北原委員長

土手側に道を拡幅するわけにもいかないでしょうし、現状、当該地を整備するのは非常に難しそうですね。南側の踏切を改善する方が現実的でしょう。

野口委員

評価の話になりますが、私は、市が自ら厳しい評価をしていると思っています。例えば無断駐輪については、減少したことは素直に評価してよいのではないのでしょうか。残りの無断駐輪については利用者のモラルの問題だと思います。また整備して便利になるということは、それなりの負荷が周囲にかかってくるわけで、満足度100%というのはいり得ない、目標値は100%ではなく70%程度が妥当かと思います。満足度が80%であるならば、それは十分評価できる数値であり、市としても整備に対する評価は非常に高いものと評価していいのではないかと思います。

市の財政を考えると、この地区は今後ガンガン開発が行われるエリアではないかと思いますが、エレベーターやエスカレーターは、メンテナンスコストが大きくなりますので、今後いろいろと整備するのであれば、少ない金額で大きい効果が得られるような事業を検討したほうが、流山市全体として良い方向に向かうのではないかと私は思います。

石野まちづくり推進課長

評価指針は一度設定してしまうと変更はできないので、今後の計画策定の際には考慮していきたいと思っています。

維持管理コストについては、市全域で一括して業者に委託することにより、コスト抑制を図っています。

伊藤委員

東武鉄道の協力も必要不可欠ですね。

北原委員長

野口委員ご指摘のとおり、100%という数字はいろいろな方が住んでいますし、現実的ではないですね。

谷口委員

市民としては100%と目標が書いてある方が伝わりやすい部分もあります。目標というか理想という意味では良い書き方だとも言えます。

大学や宗教法人が、いつまでもそこにあると考えるのも危険です。他の地域では移転の話もよく聞きますし、この地区でも、不便なので移転するという話も出てくるかもしれません。乗客数を維持するのは、特に大学の存在が大きく影響するでしょうから、隣の野田市とも協力して、大学の希望に沿うような整備も必要だと思います。道が狭くバスが通れないというのも問題かと思います。

北原委員長

説明資料では、今後のまちづくりに関する記述が、交通動線の話など、交通に関する記述しかないのですが、まちづくりは交通だけの話ではありませんし、目標の部分では住環境全体の話にも触れていますから、総合的な住環境の向上についても課題を整理して取り組んでください。開発によって騒音等の聞こえ方も違ってくるでしょうから、そういった意見の受け皿も必要ではないかと思います。

他に意見ございませんか。

それでは、このあたりで委員会としての答申をまとめたいと思います。

意見交換で委員の皆様から頂いたご意見は検討していただくという前提ですが、計画に対する大きな異議はございませんでしたので、「本計画整備事業については妥当と思われる」と、答申してよろしいでしょうか。

#### 異議なしの声

北原委員長

異議なし、全員賛成ですので、そのように答申したいと思います。

本日の議事は、これですべて終了となりますので、進行は事務局にお返しします。ありがとうございました。

事務局

北原委員長、ありがとうございました。

以上で本日の街づくり委員会を終了します。現地視察も含めまして、長い時間お疲れ様でした。