

江戸川台駅東口周辺地区再整備事業に関する説明会 議事録（要旨）

1 開催日時及び場所

日時：令和7年9月6日（土）18時30分から20時00分

場所：江戸川台福社会館 2階舞台付集会室

2 出席者

（1）傍聴者：41名

（2）事務局

まちづくり推進部部長

梶 隆之

まちづくり推進課課長

荻 込 渉

まちづくり推進課係長

西山 直勝

まちづくり推進課主事

大上 悠介

まちづくり推進課主事

水梨 楓太

3 議題

(1) 事業概要について

- ①江戸川台の現状と課題
- ②エリアビジョンについて

(2) 各施設の進捗について

- ①ジェトロ跡地活用事業
- ②駅前広場整備
- ③商店街通りの整備
- ④今後のスケジュール

(3) その他補足事項

4 議事録（要旨）

(1) 事業概要について（報告）

事務局

- ・資料（スライド2～7）に基づき、江戸川台の現状と課題について報告。
- ・資料（スライド8～13）に基づき、エリアビジョンについて報告。

(2) 各施設の進捗について（報告）

- ・資料（スライド14～17）に基づき、ジェトロ跡地活用事業について報告。
- ・資料（スライド18～19）に基づき、駅前広場整備について報告。
- ・資料（スライド20～30）に基づき、商店街通り整備について報告。
- ・資料（スライド32）に基づき、今後のスケジュールについて報告。

(3) その他補足事項（報告）

- ・資料（スライド33～34）に基づき、その他補足事項について報告。

・ 質疑応答

質問者

スライド19について、自転車も車両扱いとなり、ロータリー内の回り方は自動車と同じですか。特に自転車に乗る学生は、歩行者広場を通る可能性が考えられます。

事務局

自転車は軽車両であり車両扱いとなる為、自動車と同様の回り方をするか、歩道内を押し歩きしてもらう形となります。例えば、流山おおたかの森駅前の場合も、自転車で歩道空間を通る際、押し歩きをしてもらうこととなっています。

質問者

駅前ロータリーに自転車専用道路を設けることは想定されていますか。おおたかの森の「こもれびストリート」では、自動車は、一方通行化に関わらず、自転車は相互通行できる状態であり、凄く危険であると思っています。柏の葉周辺のように自転車が通れる幅を確保した自転車専用道路を設けることもこのエリアであれば可能であると思っていますがいかがでしょうか。

事務局

道路幅を広げるなどハード整備として出来ること以外にも、規制・誘導などのソフト面で解決出来る部分もあるので、警察も含めて、一緒に安全対策を考えていきたいです。

質問者

柏の葉方面から江戸川台駅方面に向かってくる自転車が非常に多いです。その際、ジェトロ跡地方面に真っ直ぐ進むのではなく、江戸川台東1丁目交差点を左に曲がり、JAビル裏の狭い道路を通るため、江戸川台東口駐輪場から流通経済大学付属高校に向かう学生と衝突する事故が多く起きています。

今回の事業では、駐輪場の整備は無いと思いますが、自転車の事故がかなり増えてきているため、何か検討していただきたいです。

事務局

昨日の説明会でも、JAビル裏の狭い道路を自転車が通ることについて意見がありました。ロータリーの歩道を自転車が通る際、バス待ちの

人が多くいる中を通り抜けるのは危ないと思い、J Aビル裏の狭い道路を通ることが要因とのことでありました。計画にあたり、こうした意見も検討します。

質問者

3点お伺いさせていただきます。

1点目は、スライド19の計画図面にあるロータリー島に植栽は必要なのでしょうか。この場所を駐車スペースとすることや、江戸川台駅西口のロータリーのように歩行者が通れる形にするなど、何か活用できる方がよいと思いますが、こうしたことを検討していないのでしょうか。

2点目は、商店街通りの一方通行化とセブンイレブンの脇を通るとなると、道路幅が狭いため、危なくないですか。この道が抜け道利用され、交通量が増加し、事故が起きるのではないのでしょうか。現状の道路の方がよいと思います。

3点目は、ジェトロ跡地について、建物の規模や導入施設はどうなるのでしょうか。また、建設費が高騰しており、中野サンプラザでは、建築工事が中止となっています。建設費が高騰する中で、今回の事業においても賃借料は高価になると思いますが、民間事業としての採算性はどうか。

事務局

ロータリーの島部分を活用できないか検討しましたが、ロータリー島への横断が生じることとなり、歩行者と車両が交錯するため警察から認められませんでした。過去に整備した江戸川台駅西口では認められていたが、年々警察の考え方が厳しくなっていることもあり、現行の規制では認められていません。

質問者

ロータリー島を半分にして、道路幅を広げることはできませんか。

事務局

1点目については、車がロータリー内を通る際に、1台分が通れる幅しか認められていないため、これ以上広げることはできません。例えば、車が2台分通れる幅とすると、並走できてしまい危険であります。また、送迎車の駐車場以外に、ロータリーに横付けして一時停車する車が増えてしまい、その横を別の車が避けて通ることにつながることで、危ない

として、現行の規制では認められていません。

2点目について、商店街通りが一方通行化になった際、セブンイレブンの脇を消防車や大型トラックが問題なく通れることを確認できています。昨日の説明会でも、同様の意見をいただいております、通り抜ける際の安全性について検討していきたいです。

3点目のジェトロ跡地の建物の規模について、階数は決まっています。都市計画の高さ制限が12mとなっているため、建てられても3階までと考えています。

採算性について、令和7年7月10日に公表した募集要項では、応募する事業者が提案する賃料に対して上限を設けており、物価高騰によりこの上限を超えることはありません。民間事業者が建物を建て、所有することとなるが、土地は市の所有であるため、民間事業者は市に地代を払い、土地を借りることとなります。その為、市にとっても収入が見込まれます。

また、今回の民間事業者の公募では、スライド16のジェトロ跡地活用に係る基本構想に掲げる整備施設の導入を条件としています。ただし、事業者から提案される整備施設のうち、江戸川台駅前出張所等の公共施設については、公共が設置することとし、多目的室やシェアキッチンなど、民間でも運営が可能である施設については、公共施設又は民間施設として位置づけるかを民間事業者の提案に委ねます。ライブラリーカフェのような公共では運営が難しい施設については、民間施設の位置づけとしました。これらに加えて、基本構想にない民間施設を民間事業者が提案することもできます。

駅前広場の話で1点補足になるが、ロータリー島の現状の課題として、起状をつくって木を植えているため、見通しが悪く危険との意見が多くあります。その為、今回の整備では、見通しが良いロータリー島の作りを考えていきたいです。

質問者

北部地域包括支援センター跡地にジェトロ跡地施設利用者の駐車場やスクールバス・企業バスの乗降場が予定されているとのことでしたが、駐車場は何台くらいを想定されていますか。

また、どのスクールバスが対象となりますか。現状、江戸川台駅前を

使っているスクールバスを想定しているのであれば、どこに乗降場があるのかを教えてくださいたいです。加えて、北部地域包括支援センター跡地に駐車場を整備すると、車の出入りが発生するが、そこにスクールバスを乗り降りする子供がいることになるため、事故の危険性が高まるのではないのでしょうか。

事務局

北部地域包括支援センターが、ジェトロ跡地に移転した後に、北部地域包括支援センター跡地における駐車場整備に入る予定のため、現段階では、何台程度設置できるかは答えられないです。少なくとも江戸川台駅前出張所の脇にある駐車場台数以上は、確保できると考えています。

現状、ジェトロ跡地前の道路に流通経済大学附属中学校高校の乗降場があり、この乗降場を北部包括支援センター跡地に移転する考えであります。今のロータリーは、狭いので、スクールバスが入れません。また、スクールバスを待つ学生が歩道に並んでいる状況であります。商店街通りが歩行者にとって優しい道路になるので、駅から乗降場まで安心して通ってもらえると考えています。

質問者

現在の江戸川台駅前出張所の駐車場は、職員専用のものですか。

事務局

利用者用の駐車場です。

質問者

エリアビジョンにおける北部地域包括支援センター跡地の方針の中にある、「ジェトロ跡地の施設利用者」は、誰を対象としていますか。

事務局

施設利用者とは、施設に来るお客様のことであって、職員のための駐車場ではありません。

質問者

現状の北部地域包括支援センター跡地と6号公園を合わせた面積でジェトロ跡地施設の利用者用の駐車スペースを確保することはできるのでしょうか。

事務局

駐車場の設計次第にはなります。駅前ロータリーに入るバスの台数を

5 台分想定していましたが、京成バスの撤退により、1 台分余剰がある状態であります。その為、スクールバスや企業バスの乗降場の配置については、柔軟に検討していきます。

質問者

企業バスは、どのようなものですか。

事務局

病院の送迎用バス等をイメージしています。

質問者

2 つの質問と 1 つの提案をさせていただきます。

1 点目は、ジェットロ跡地活用事業について、なぜこうした事業手法を採用したのでしょうか。また、賃料の上限額はいくらですか。

2 点目は、イーストリートプロジェクトについて、マルシェを実施したことにより、沿道の店舗への効果を測定していますか。測定への結果があれば教えていただきたいです。

最後に提案になりますが、計画されている整備について、車が非常に使いにくくなるのではないかと思いますので、お金が莫大にかかることは、承知の上ですが、地中に駐車場やロータリーを設けて、地上は完全歩行化または、歩行者と自転車中心の空間にするアイディアはどうでしょうか。このようにすれば、パーク & ライドの形が取れるため、商店街にも歩いてショッピングができると思います。

事務局

1 点目について、公共施設を整備する手法は、公設公営以外に公民連携と言って、公共と民間が得意なノウハウを出し合って、施設の建設や運営を行う手法もあります。公民連携にも様々な方式があり、いくつかのパターンを比較した結果、市の財政負担の縮減を図ることや民間の創意工夫を取り入れ、多様化するニーズに応えることから、今回の事業手法を採用しました。

賃料の上限額については、年額 6,174 万 9 千円としました。上限額の設定にあたり、今年の 6 月議会に諮り、お認めいただきました。賃料の算出方法については、設計・建設と 30 年間の維持管理等を含めた総事業費約 16 億 8000 万円を上限とし、賃貸期間の 30 年間で按分して年額を算出しました。この総事業費は、導入する施設のうち、公共で

設置するか民間で設置するかを民間の提案に委ねる「公民提案施設」をすべて公共で設置することとなった場合の想定額であります。したがって、公民提案施設について民間事業で実施できる施設が増えるほど、上限額に対して賃料は下がっていくものと考えています。

2点目の商店街通りの社会実験を行った際の沿道店舗における効果について、市では把握していません。

3点目の駐車場を地中化することについては、コストもかかり、簡単にできるものではないと思っていますが、貴重なご意見として承らせていただきます。

質問者

4点の意見及び質問をさせていただきます。

1点目は、先ほどの駐車場を地下化する案に賛成です。今回の整備は、表面だけ何かするという固定観念があると感じます。夜中、江戸川台駅舎内の通路が通れないという声を聞いているので、例えば、地下道や跨線橋を作ることにも可能ではないかと思うので、何か一つでも検討していただければありがたいです。

2点目は、スライド29の商店街通り一方通行化について、緊急車両が円滑に通行できる工夫が必要であると思います。蛇行されている道には、鉢植えが置いてあることが多いので、障害物によって、緊急車両が通りづらくなると考えられます。

3点目は、スライド18について、初石方面からロータリーに入る道路上に、江戸川台駅前出張所に用事のある車が停まっていることがあり、後方車が通り抜けできないことがあります。これについて、法規的などころも含めて何か工夫ができませんか。

4点目は、ジェットロ跡地活用事業の賃料について、1坪あたりいくらか計算をしていますか。賃料の金額が、一般の金額に見合っているような設定をされているのか気になっています。

事務局

1点目と3点目については、ご意見として承らせていただきます。

2点目の緊急車両も含めた大型車両が円滑に通行できる道路の必要性については、おっしゃる通りです。構造物に接触せずに通行できるか等を検討した上で、警察との協議を行っていきます。

4点目の坪単価については、この場で正確な数字をお答えできる用意はないが、江戸川台駅周辺におけるテナント賃料の相場である1坪あたり1万円前後と同等となっています。

質問者

4点の意見及び質問をさせていただきます。

1点目について、スライド19に載っている計画図の中で、商店街通りから江戸川台パチンコセンター方面まで抜けられる計画やパチンコ側とセブンイレブン側の両方に抜けられる計画に変更できないですか。商店街通りが一方通行化となった際の接続先をセブンイレブンの脇とする説明でしたが、難しいと思います。私もセブンイレブンの脇を通ることがありますが、通行する自転車と衝突しそうになります。

2点目について、イーストリートプロジェクトを実施した際の売り上げについて、私の店舗は3か月マイナスになりました。車が進入禁止のため、自転車も同じ様に通れないと思っている人がおり、通りに客が入ってこなかったです。お店の損失は150万円でした。

3点目について、今回の事業では、安心安全と謳っていますが商店街通りの事故件数は、市で把握していますか。私が見た限りでは、ほとんど事故は起きていません。線路沿いの駐輪場の方が、学生がスピードを出して飛び出てくるので怖いです。自転車が江戸川台東1丁目交差点を左に曲がり、JAビル裏の狭い道路を通っている状況を何とかしてほしいです。

4点目について、商店街通りをロータリーに接続しない計画とすることが理解できません。スライド19の計画に載っている歩行者広場を作っても、普段使う人がいないのであれば意味がありません。江戸川台西口の駅前広場は広くなりましたが、何か役に立っていますか。周りにあった商店街は全部潰れています。

これらについてどのように考えていますか。

事務局

商店街通りを歩行者専用とした場合、車の送迎ができなくなることは、課題であります。実際に、社会実験の結果として、沿道商業者等から物品等の搬入・搬出に支障があったこと、車での送迎場所が遠くなったとの声をいただきました。一方通行化にした場合は、車の通行を確保でき

ます。商店街振興組合からの要望書では、店舗の前で乗り降りができるスペースを何か所か作ってほしいとの記載があったので検討して、次回の説明会で改めて案を説明したいです。

商店街通りの抜け方について、本当に抜けられるのかと昨日の説明会でも議論になりました。そこは、我々としても重く受け止めているため、抜け道については考えさせていただきたいです。

質問者

2点の意見及び質問させていただきます。

1点目は、先ほどスクリーンに映していたジェットロ跡地活用事業に関する賃料が載った資料を市のホームページに公開していただきたいです。

2点目は、先ほどの質問で、商店街通りのイーストリートプロジェクトを実施した結果150万円の損失があったことに大変驚きました。江戸川台駅東口を良くするための1つとして、流山市で少なくなっている商店街をいかに活性化させていくことであると考えています。しかし、今回の事業内容で本当にそれが可能であるのかが疑問であります。例えば、流山おおたかの森に多くの人が来訪する理由は、大きな駐車場があるからではないでしょうか。子育て世代も車で来て、どこかに停めて、まちを歩くというライフスタイルになっている今、江戸川台の現状を再整備するのではなく、大胆に江戸川台のまちをどう作っていくかを考えるべきなのではないでしょうか。江戸川台駅東口の商店街は、本当に象徴的な場所なので、ここでしっかりと儲けてもらえるような体制というものを商店街の皆様と話し合っていくべきではないでしょうか。江戸川台に人は多くいるが売り上げに繋がらないのと、意味がないです。ぜひ、お願いしたいです。

事務局

ご依頼いただいた資料については、後日、市ホームページに掲載させていただきます。

質問者

歩行者広場について、滞留する場だけ作っても意味が無いため、この場所の活用方法のイメージや、どのような取り組みを行っていくのか伺いたいです。

また、駅前ロータリーの形状について、商店街からまっすぐ駅前に行

き、江戸川台駅前出張所の前を通り、ジェットロ跡地の方に抜けるようにすれば良いのではないのでしょうか。そうすると、ロータリー島が使えるので、ジェットロ跡地に導入される子育て支援施設を使っている子供や母親たちが遊べるエリアになるのではないかと思います。そもそもロータリーを輪っかにすることにこだわらなくてもいいと思うので、検討してほしいです。

事務局

歩行者広場については、ベンチや植栽を配置した憩いの場だけではなく、イベント、催し物がしやすいように電気や水道などのインフラ設備が必要と考えています。市としても歩行者広場を積極的に活用してもらいたいので、その視点でイメージは作っていきたいと思います。ロータリーについては、ご意見として承らせていただきます。

質問者

誰がどんなイベントを実施するかの具体的なイメージがないです。活動の場を作ったから、誰かが使うでしょうと丸投げすることは違うと思います。具体的なイメージを結びつけて整備を実施してほしいです。

事務局

おっしゃる通りです。具体的なイメージについても、検討していきたいです。

質問者

昨年まで南流山に住んでおり、江戸川台に引っ越してきました。引っ越すにあたり、家族に交渉する時、商店街の印象が少し暗い点がネックになっており、交渉が難しかったため、商店街が明るくなることで、引っ越してくる人も増えてくるのではないかと思います。その中で、商店街通りの供用開始が令和8年度となっていますが、今日も含めて多くの意見がある中で、どう合意形成をしていき、どんなスケジュールで進めていくのでしょうか。

また、ジェットロ跡地の施設が南流山のサンコーテクノプラザに似たものになるのではないかと考えています。この施設は、南流山小学校の隣にあり、子供が放課後に立ち寄れる施設が揃っているため、子育て世代にとっては、ありがたい施設であると感じています。その為、ジェットロ跡地活用事業についても、とても期待しています。イメージが違えば教

えていただきたいです。

事務局

1 点目の商店街通りの供用開始については、令和 8 年度としているが、エリアビジョンに記載のとおり、地元との合意形成を図りながら進めていくこととしています。供用開始時期が決まっているから意見だけ聞いて、整備を進めるわけではありません。皆様からのご意見を聞いて、納得していただく形で市も進めていきたいと考えています。このスケジュールは、あくまでも目安であると思ってほしいです。

2 点目の、ジェットロ跡地の施設については、サンコーテクノプラザのイメージに近いと思っていただければ良いです。一方で、ジェットロ跡地の施設は、ライブラリーカフェといった民間施設のほかに、本施設に導入することが決まっているもの以外に地域の方々に喜んでもらえるような民間施設を事業者から提案してもらえることを期待しています。

質問者

現状のロータリー島の植栽をととても気に入っていましたが、今後無くなってしまうのが凄く残念です。小さくても良いので植栽を残してほしいです。

事務局

現段階では、ロータリー島についてどうするかは未定であります。全く緑が無く、コンクリートで舗装することは考えていません。あくまでも運転の際、見通しが悪くなっている問題を解決していかなければならないと思っているため、緑を全て無くすことは無いように検討していきたいです。

質問者

2 点質問させていただきます。

1 点目について、ジェットロ跡地の広い敷地に 1 0 0 0 m²程度の建物がある中で、もう一棟、建物を巻き込んで再開発をすれば、容積率も上昇して、空地も増やせるのではないかと思います。なぜ、再開発事業ではなく、再整備事業を選択したのでしょうか。

2 点目は、江戸川台の問題として、空き家対策と高齢者対策、高齢者層と低年齢者の融合であると思っています。全国の事例を見ると駅前にマンションを作り、低層階に 1 人暮らしの高齢者が住んでおり、上の階

に学生等の若い人を安い賃料で誘致した結果、生活の中で交流が生まれているケースがあります。このような取り組みをすることで本当の江戸川台でのまちづくりができるのではないのでしょうか。今回のプロポーザルでそのような提案は可能ですか。その際、家賃補助を行政ができたらいいいのではないのでしょうか。

事務局

1 点目について、過去に、江戸川台駅周辺の地権者が中心となって再開発事業を検討されたと伺っています。実際に、再開発事業を実施するにあたり、ディベロッパーが手を挙げてくれることが一番重要であるが、手を挙げてくれる事業者が見つからなかったことを伺っているため、再開発事業としては実現が難しかったです。その為、今回市の公共施設として整備できる部分を含めて使えるところをいかにより良くするかという再整備事業という方針に舵を切らせていただいた経緯があります。

2 点目のジェットロ跡地に住宅関係が導入できるかについて、結論から申し上げますと住宅については、現在、考えていません。あくまでも事業用定期借地権という契約で事業者に市の土地をお貸しします。事業用定期借地権は、住宅としての利用はできない契約になるので、商業的な機能や公共的な機能の集約ということで考えています。

質問者

用途地域の変更は考えていないですか。

事務局

現段階で、用途地域の変更は考えていません。

質問者

スライド19の計画が正直あまり好きではないです。なぜ、この設計になったのかという経緯、どれだけの方に設計してもらったのか、なぜこの形が一番良いとなったのかが知りたいです。

事務局

このような計画になった経緯は、現況の駅前ロータリーの道路幅が狭く、バスが曲がりきれなかったり、バスがスムーズに流れないので、後続の車が詰まってしまうこと、一般車やバスがロータリーの中に全て入りきらない状況、一般車が停車するスペースがない等の課題を踏まえ、いくつかのプランを描いたが、現況の課題をクリアした形が一番良いと

いうことからお示ししているロータリーの形となっています。併せて、滞留空間としての歩行者広場も確保する形を描き、お示ししている設計図としました。これは、警察からも認めてもらっています。

質問者

この計画から大きく変えることは、これから検討するのでしょうか。

事務局

今から大きく変更することは考えていません。ロータリー部分は、警察との協議が終了したところであります。なお、歩行者広場は、今年度設計の事業者が決まり、検討し始めている段階なので、意見を取り入れる余地があります。

質問者

スライド19の駅前広場の計画図は江戸川台周辺や関係者に賛成を得たうえで進めているものですか。

事務局

ロータリーの拡幅や歩行者広場をつくる方針についてはエリアビジョンの中で皆さんにご説明してきました。この方針に基づいて、設計の中で警察協議を行ってきました。詳細な計画図を公表するのは今回の説明会が初めてです。

質問者

江戸川台を盛り上げるという意味では、駅前ロータリーを綺麗にするのはいいことであります。ただし、商店街はお店が入ることが大切なので、商店街の方々が商売しづらいような道路の作りは反対です。

また、今回の再整備事業で、昔からある小さなお店が無くなってしまい、残念です。駅前にある「とんかつ新宿さぼてん」も無くなってしまいうのですか。現状、平日の江戸川台駅周辺は、閑散としており、昔からある店舗も減少している中で歩行者広場を作るとなれば、さらに駅前が閑散としてしまいうのではないのでしょうか。ビジョンが見えないです。また、江戸川台は、高齢の方が多いので、歩行者空間よりも車で来られる空間が多くあった方がいいと思うので、駅前や商店街通りで利用者が乗り降りできる環境があればいいと思います。

事務局

2日間の説明会で、様々な視点で意見をいただきました。昨日は、ベ

ビーカーを押しながら商店街に買い物は行けないとの意見をいただき、逆に送迎ができる環境が無いと買い物ができないといった意見もいただきました。特に商店街通りは、決まっていない部分が多いので、皆様の意見をいただきながら作り上げたいです。

商店街の方々も経営について非常に危機感を持たれていると聞いており、商店街振興組合の方々で通りの方針を話し合い、令和6年7月に市へ要望書の提出があったが、一方通行化として歩きやすい空間を作ってほしいことや送迎・搬入・搬出スペースを作ってほしいなどの要望をいただいています。

我々もお店は無くなってほしくないです。活性化してほしいと思っています。令和3年度に市民意向調査で江戸川台の良さを伺ったところ商店街があることが江戸川台の一番の特徴であるとの声がありました。商店街の方々が、自分の町を変えていくきっかけとして、商店街通りを変えてほしいとの気持ちを持っているようなので、こうした背景を踏まえて設計していきたいです。

質問者

商店街通りを歩行者優先にするために、車両の速度制限などの規制をかけ、今のレンガ舗装は残しながら綺麗な道路を作ってほしいと思います。

事務局

ハード整備で出来ること、ソフト整備で出来ることがあるので、両方合わせて検討していきたいです。

質問者

現状、駅前のお店は「とんかつ新宿さぼてん」のあたりだけです。商店街まで行かないと駅前広場には全くお店が無い状態になっており、相当寂しい状態であります。本当に危惧をしているので、何とか検討をお願いしたいです。

事務局

公共事業として出来る部分と沿道の店舗については、民間でないといけない部分があります。市が、整備を行う中で、沿道の地権者や商店街の店舗の方々と一緒に話し合いながら街を作り上げていきたいです。

閉 会

事務局

本日、皆様からいただいた意見等をもとに各事業の検討を進めていきます。

次回の「江戸川台駅東口周辺地区再整備事業に関する説明会」については、年内開催を予定しています。

以上