

## ○全体構想について

NO	質問	基本計画反映箇所	基本計画への反映等の考え方
1	<p>おおたかの森駅と役割分担をする、という明確な何かがあるのであれば示してほしい。 南流山駅前にどのような役割や何を求めているのかが分かりにくい。</p> <p>おおたかの森のような発展の仕方は、南流山駅には似合わないと思う。 昔ながらの町並みの良さを取り入れた、他の地域に良くある「ありきたりな中途半端な姿」にならない姿を作ってほしい。</p>	P15:将来像・基本方針	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたいくなる居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p>
2	<p>日常的に訪れたいくなる居場所について 基本計画では、緑やベンチなどで滞在しやすい環境を謳っていますが、あくまで南流山在住の住民のみへ向けた政策と考えます。もちろん住民ファーストの政策である必要はありますが、南流山駅が今の乗り換え駅以上のポテンシャルを発揮するには、おおたかの森のような交通整理をするだけでは達成できないと考えます。 おおたかの森のように大規模商業施設を誘致してくださいというわけではなく、市外の人も南流山駅に行ってみたくと思うようなシンボルショップが駅には必要と考えます。それがカフェなのか、キッズスペースなのか、多世代が交流できる施設なのかはまた別の議論ですが、「また南流山駅に行きたいね、週末は南流山駅に行こうか」と思えるような空間にしたいだけだと幸いです。</p>	P15:将来像・基本方針 P16:奨励金制度活用 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたいくなる居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p> <p>加えて、駅前での持続的なにぎわいの創出に向け、民間事業者の活力を最大限に発揮できるよう公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討していきます。</p> <p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
3	<p>ターゲットペルソナは駅周辺住民のみならず周辺地域住民、市外からの駅利用者となりますが、現状の「イメージ図」が実現したとしても周辺地域住民以上が南流山駅を目的地として利用する未来は見えません。（駅周辺住民をターゲットとしているのであれば十分だと思います）市外からの利用者もペルソナに設定するのであれば、テーマを持たせた空間(西洋の街並みだとか、流山の歴史を生かした古風な……とか)にするべきだと思います</p>	P15:将来像・基本方針	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたいくなる居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p> <p>詳細な整備内容や設備配置、デザインの具体化については、今後の基本設計で検討してまいります。</p>
4	<p>今回の案は改修案ですが、そもそも駅周辺の活性化をどうする、がスタートラインだと思う、数年前の駅周辺活性化ミーティングでは、新築ビルを建てる場合、ビルをセットバックして植栽やカフェを作ると言う、何とも気の長い話で驚きました。</p> <p>本来はもっと大きな活性化案の青写真があって、それに向かって今年のフェーズはこの駅周辺改修案であれば理解できますが、今回もパッチワーク的な話と私には映ります。 この青写真とは、例えば交通島の広さと空間を利用して何かを（例:商業施設）考えると、コンサル会社と考えられないのでしょうか？ 今回の改修案を導入しても駅周辺の魅力や価値が高まるのでしょうか。</p>	P1:計画の目的 P16:駅前広場の役割整理、奨励金制度活用 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」 P21～P23「整備イメージ」	<p>計画の目的として、駅前広場の整備を起点に周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、さらには駅周辺における回遊性の向上につなげることを記載しています。</p> <p>あわせて、北口・南口駅前広場の主な役割整理、南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用、公民連携による活用可能性の考え方、整備イメージを記載しており、駅前広場整備を単独で終わらせず、周辺市街地との連携による魅力向上につなげていく考えです。</p>
5	<p>現状分析して課題が明確になってますか。その内容を知りたいのですが入手できますか。噂で聞こえてきますが課題がズレている気がします。企画した人に南流山駅利用者が何人いましたか？</p>	P6～P8:交通量調査 P9:既存バス路線運行状況調査 P11:駅前広場利用者ヒアリング調査 P12:交通事業者等ヒアリング調査 P13:説明会及び意見募集の実施 P14:利用実態の整理 P15:将来像、基本方針 P16:駅前広場の役割整理	<p>交通動態調査、既存バス路線運行状況調査、駅前広場利用者ヒアリング調査、交通事業者等ヒアリング調査、説明会及び意見募集の結果を踏まえて、利用実態と役割整理を記載しています。</p> <p>基本計画において課題認識や将来像・整備方針を整理していますので、当該資料をご確認いただければと考えています。</p>
6	<p>近隣商業地域について 今回の基本計画では、主に駅前ロータリー等の交通計画に重点が置かれていたように感じます。今後商業利用に関するご議論も出てくるかと思いますが、駅前のみならず、まちなみ指針で記載のあった近隣商業地域についても、まちなみ指針発表以降の方針をお示しいただけますと幸いです。 まちなみ指針では、南流山駅周辺が大きく変化すると期待感がありましたが、今回の基本計画からはそこまでの未来が想像できなかったのが正直なところです。</p>	P1:計画の目的 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	<p>基本計画は駅前広場を対象とするものですが、まちなみづくり指針を踏まえ、駅前広場の整備を起点として周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、さらには駅周辺における回遊性の向上につなげる考え方を記載しています。</p> <p>近隣商業地域における民間土地活用については、南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用により商業施設等の立地誘導を図り、駅前広場整備との連携や相乗効果による魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
7	<p>今回示されたコンセプトにはとても共感いたしました。「シティプライド」、すなわち地域に対する愛着や誇り、当事者意識の醸成については、私自身も地域でイベント運営をする中で大切にしているテーマの一つです。 南流山は、独自の自由な雰囲気や、歴史ある風土がありそれが大きな魅力だと感じています。 他地域の事例にとらわれすぎず、この駅に合った形で改修が進められることを期待しています。</p>	P15:将来像・基本方針	<p>基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたいくなる居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p> <p>いただいたご意見については、今後の基本設計や運用の検討にあたって参考とさせていただきます。</p>

8	<p>南流山駅前のテナント料を下げ、商業施設を誘致して活気のある街づくりをした方がいいと思います。おたかの森だけに力を入れ過ぎだと思ひます。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用</p>	<p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
9	<p>街が発展する事は良い事だとは思ひますが人が増えれば良いとは違ふと思ひます。今の世の中自然が破壊され人が増え学校も近くだったものが遠くなり小学校が2つになり今の状況をどうお考えなのでしょう 住んでる者として今の状況を想像もしていませんでした。 住みずらい流山になったものです。 中学小学校が近いと言う事でローンを買ったものの当てが外れた方々も沢山いらっしやと思ひます。 子供達の事をちゃんと考え行政は動いているのか疑問に思ふ事もあります。 私達の税金です。 ちゃんと使つて頂ければ宜しいですが無駄なお金を使われては叶いません。 誰しも古いものが無くなり新しいものばかり増えるのは良い事もありますが良くない事もあると思ひます。 私の孫達が言つておりました。 中学校のビオトープが無くなって悲しい発展しない方が良く街としては発展させて人を呼び込み収益を上げたいのは解りますが その点を良くお考えになり南流山の発展をお考え下されば幸いです。</p>	<p>P1~P2:計画の目的 P15:将来像・基本方針</p>	<p>本計画は南流山駅前広場の改修を対象とするものですが、将来像・基本方針において、交通機能と環境機能の両立を図りながら、「緑豊かで快適な都市空間の形成」を目指す考え方を記載しています。 駅前空間の整備にあたっては、今後の設計・運用において、住民の生活環境や安全性への配慮を踏まえて検討してまいります。</p>

○駅前広場、駅周辺の施設について

NO	質問	基本計画反映箇所	基本計画への反映等の考え方
10	南流山駅前を整備する計画はとても良いと思いますが、その為の核が弱い印象です。やはり流山おおたかの森SC、ららぽーと柏の葉・新三郷のようなメインとなる施設は必要です。	P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。 商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
11	【機能分担について】 駅前の機能を分担する事には賛成です。ですが、現在の分担では中途半端な気がします。せっかく改修工事を行うのであれば南口には交通機能はなくし、全ての交通機能を北口に移動し、最大限南口の広場を環境機能の充実に利用した方が、利用する人も機能分担が分かりやすく人も集まりやすいのではと思います。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P24:整備案の検討	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理しています。 一方で、利用者の利便性・安全性を考慮し、南口にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、南口の車道を全面的に廃止する内容を現時点で位置付けるものではありません。 具体的な配置や規模は、複数案の比較も踏まえ、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
12	・北口へのバス・タクシー機能集約に対する条件付き賛成と懸念 公共交通機能を北口に集約し、乗継利便性を高める方針については、交通整理の観点から理解いたします。しかし、それは「南口の一般車送迎機能が現状のまま維持され、北口が飽和しないこと」が絶対条件です。大型のバスやタクシーに加え、南口から流出した大量の一般車が狭い空間に入り乱れれば、接触事故のリスクが劇的に高まり、公共交通の定時運行そのものを妨げることになります。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。 具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。 北口駅前広場への集約にあたっては、バス（企業バス）・タクシー・一般送迎車の動線や停車スペースを整理し、北口の飽和や安全性への懸念に配慮しながら、具体的な配置を基本設計で検討します。
13	「南流山駅前広場改修基本計画(案)」を拝見し、交通機能を北口に集約することになっておりましたが、特に雨の日などは確実に渋滞が予想されるので、賛成出来ません。 自身は南流山駅(南口)をほぼ毎日利用していますが、今でも送迎車輛の数は多いです。 そもそも駅前を緑豊かにしてイベントを開催したからと言って人が集まるわけではないと思います。 人を集めたいなら駅前に商業施設のようなお店を作るくらいにしないと人を集めるという点はクリア出来ないのではないかと思えます。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理、南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。 具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。 商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
14	1. 南口車両動線の一方通行化および送迎機能の制限に対する強い反対 最新の改修基本計画案（概要版）に示された「南口の車両通行機能を一方通行に限定し、広場を拡張する」方針は、駅周辺全体の交通機能を麻痺させ、歩行者や周辺住民の安全を著しく損なうため、断固反対します。送迎機能が形式上「維持」されていても、実態は以下のような重大なリスクを抱えています。 1-1. 北口ロータリーのパンク（飽和）と慢性的な渋滞の必然性：市の交通調査（概要版4ページ）によると、朝ピーク時の送迎台数は南口262台、北口245台にのぼります。これら合計500台を超える一般車を北口一点に誘導・集約すれば、北口ロータリーの入口に長い車列が発生し、周辺道路が完全に麻痺するのは目に見えています。さらに、ロータリー内部も停車スペースを求める車両で即座に飽和し、駐車場所が見つからずに立ち往生する車両が溢れかえります。これは送迎利便性を損なうだけでなく、駅前広場としての機能を根底から破壊するものです。 1-2. 一方通行化による「不必要な周回」と周辺住宅街への交通流入：南口の動線を一方通行に制限すれば、特定の方向から駅へアクセスする車両は大幅な遠回りを強いられます。この時間的・距離的ロスを避けるため、多くの車両が駅前の一方通行入口に殺到する一方で、一部の車両は周辺住宅街の狭い裏通りを抜け道として利用するようになります。静穏であるべき住宅地での交通事故リスクを高めるこの計画は、市の指針が掲げる「安全で快適な街路空間」に完全に逆行しています。 1-3. アンダーパス冠水時等における地域アクセスの断絶：南北を結ぶアンダーパスは過去に幾度も水没・冠水しています。異常気象時に北口へ回ることができない駅南側住民にとって、南口の自由な車両アクセス（ロータリー機能）は鉄道利用を継続するための生命線です。動線を一方通行などで制限し、特定の箇所へ誘導する計画は、災害時のリスク管理を欠いた無責任な判断と言わざるを得ません。 バス・タクシーの北口集約は賛成しますが、南口の一般車アクセスを一方通行化などで不便にすることは断固反対します。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。 具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。 アンダーパス冠水時等の課題や周辺住宅地への影響に関するご意見についても、今後の交通処理の検討にあたって参考とさせていただきます。

15	南流山駅の南口に関してはロータリーを無くし、イベント等を行いやすいスペースにすべきだと思います。車等の同線は北口側に集中させ、静と動を割り切って運用した方が今後の発展に寄与すると思います。現在は非常に中途半端で、どちら側も寂れさせています。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P24:整備案の検討	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、利用者の利便性・安全性を考慮し、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しています。南口ロータリーを全面的に廃止するか否かを現時点で確定するものではなく、複数案を比較しながら、交通機能と滞留空間のバランスを今後の基本設計で検討します。
16	【役割整理について】公共空間を魅力的にすることで住民や店舗の需要が高まるという考え方には共感しています。一方で、南口と北口で機能を完全に分けてしまうことについては、少し疑問や不安を感じています。特に交通面です。理由としては以下の点です。 ・南口の送迎エリアは日常的に利用している体感として、特に大きなトラブルが多い印象はなく、むしろ使いやすさと感じていました。 ・仮に北口へ機能移管された場合、南口のセブンイレブン前の通りが混雑し、トラブルにつながる可能性もあるのではないかと感じました。 公園を拡張し機能を分けることが、結果として店舗が出店しやすくなるのかという点について、もう少し具体的なイメージがあると理解しやすいと感じました。 送迎動線の変化は日常生活に直接影響するため、交通機能の整理という上流の視点だけでなく、現在利用している住民に対して送迎に関するアンケートなどを実施しても良いのではないかと思います。 グリーンゾーンやひと息ゾーンの再設計はとても楽しみに感じている部分なので、まずは現状の公園範囲の中でリニューアルする形でも安心感があるように思います。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P22～P23:イメージパース「北口駅前広場・南口駅前広場」 P24:整備案の検討	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や空間構成、配置については、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。北口駅前広場と南口駅前広場の整備イメージについて、基本計画に掲載していますのでご確認ください。
17	北口の交通機能を集約して、立体にして2F部分をイベント、テナントにしたらどうでしょうか？ 費用は2F部分の50%を30年無償にしてはどうでしょうか？	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場の交通島活用方法など具体的な施設整備手法については、今後の基本設計の検討にあたって参考とさせていただきます。商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
18	南口ゾーニングの1つを北口に移すのはできませんか？	P16:駅前広場の役割整理 P19:環境機能の充実に係る整備方針	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる考え方を整理していますが、北口駅前広場にも待合いや短時間の休憩等に配慮した空間を設ける余地はあると考えています。具体的なゾーニングや配置は、交通処理とのバランスを踏まえ、今後の基本設計で検討します。
19	マルシェの開催。どれほどの方が希望していますか？人口に対して駅が小さくそれでマルシェを行っても誰がメリットになるのですか？子供にも大人にも、ましてや高齢者にもメリットのないこの案をお金をかけて行う必要性が理解できません。そんなことにお金を使うのであれば駅前にもっと小さくても商業施設を作るなり、駅ビルをつくりませんか？ちまちました工事ばかりして建物も中途半端。せっかく東京方面から来る初めての流山市の駅であり、武蔵野線とも交わっているという非常に好条件にも変わらず、勿体なすぎます。	P1:計画の目的 P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19:環境機能の充実に係る整備方針 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」	将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。イベントは広場の使い方の一例です。日常的な待合や休憩等の利用も想定しており、イベントのみを目的とする計画ではありません。南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用による民間土地活用の促進、鉄道事業者等との連携による一体的な整備、公民連携による事業手法や管理運営の可能性の検討を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
20	南流山駅周辺も道路も狭い事から一方通行の道路に置き換えて、歩行者にも配慮し、植栽やアーケードを設けた商店街もできれば、乗り換え中心だった駅も、人々が留まり活性化につながると考える。おたかの森に続き、魅力あふれる南流山を期待する。		本計画は駅前広場を対象とするものですが、歩行者の安全性向上や回遊性向上、周辺道路との接続は重要と考えており、駅周辺のまちづくりの考え方については、まちなみづくり指針に位置づけています。周辺道路の運用や面的な整備に関するご意見は、今後の基本設計や関係機関協議にあたっての参考とさせていただきます。

21	<p>(歩道橋の設置について)</p> <p>南流山駅前広場からJR武蔵野線の高架沿いに、歩道橋を設置していただくことを要望いたします。南流山3丁目・4丁目のJR武蔵野線沿いには自転車駐車が設置されていますが、そこからJR武蔵野線の改札へ向かうには、北口の信号または南口の横断歩道を渡る必要があり、遠回りになっています。この場所に歩道橋を設置することで、南流山3丁目・4丁目方面への歩行者動線の利便性向上が期待できます。それにより、南流山3丁目・4丁目の飲食店へのアクセス向上にもつながり、あわせて南口横断歩道の安全性向上、あるいは横断歩道の廃止も検討できる可能性があると考えます。また、送迎車についても、歩道橋を渡った先で待機できるようになる可能性があるのではないのでしょうか。さらに、雨天時にも傘をささずに移動できる歩行者・自転車用の歩道橋があれば、駅ロータリーからの徒歩圏が広がることも期待できます。加えて、歩道橋が整備されることで駅前の景観にも変化が生まれ、改修工事の成果を実感しやすくなる効果もあると思います。TX開通前には、北口ロータリーから武蔵野線沿いに歩道橋があり、「歩道橋の下で」と待ち合わせ場所として利用されていたと聞いています。</p>	/	<p>本計画は駅前広場を対象とするものですが、歩行者の安全性向上や回遊性向上、周辺道路との接続は重要と考えています。周辺道路の面的な整備に関するご意見は、今後の基本設計や関係機関協議、駅周辺まちなみづくりの検討にあたっての参考とさせていただきます。</p>
22	<p>南流山駅前広場改修基本計画に、基本的に賛成です。ただ、南口の車両広場をなくすということなので、送迎車両が混乱しないよう対策をお願いします。現在送迎をされている方がたくさんおられます。その方々が北口に行かず、南口で路上駐車することのないよう、周知徹底が必要かと思えます。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。周知方法や誘導のあり方についても、整備の実施段階で検討してまいります。</p>
23	<p>結局、何がどう変わるのかが良く伝わってこない為「まあ……やっとならいいんじゃないかな」と言う意見しか出ません。説明会資料にあるイメージ図は良いのですが、それ以外の資料は現状の説明と将来の概念的な事しか書かれておらず、何がどう変わるのかが分かりません。木を増やすの？ベンチを増やすの？ステージを四角のものに変えるの？西洋風の石畳にするの？現状案の漫画図でも良いので、せめて上面図案程度は載せて欲しいです</p>	<p>P22~P23:イメージパース P24:整備案の検討</p>	<p>イメージパースや整備パターン案を記載し、再整備がイメージしやすい記載内容としました。詳細な平面計画や設備配置は、今後の基本設計で具体化してまいります。</p>
24	<p>ハードを整備して終了というのはまちづくりのプロセスとして前時代的と感じます。広島県福山駅などのように、タクティカル・アーバニズムの考え方を取り入れてほしいです。タクティカル・アーバニズムは、多額の予算を投じる恒久的な整備の前に、短期・低コスト・小規模なアクションを行い、その効果と課題をあぶり出す手法です。実証実験の期間を設け、多額の予算をかける前に、市民を巻き込んで検証してほしいです。まちづくりを受け身ではなく、自分事として捉え、行動を起こす市民が増えることが、駅周辺の価値向上につながると思います。</p>	<p>P15:基本方針 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てている仕組みづくり」</p>	<p>基本方針として「使いながら育てていく広場」を掲げるとともに、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する考え方を記載しました。今後の基本設計にあたっては、社会実験や段階的な運用を含めた進め方についても検討し、地域で活動する市民や事業者のご意見を伺いながら協力して事業を推進できるよう努めてまいります。</p>
25	<p>南口ロータリーをなくすのは、反対。北側のみにするとバス、タクシー、送り迎えの車でごったがえし、渋滞は、目に見えてる。緊急車両がそこに来たらどうするのか？南口だからこそTXからもJRからも近く、緊急車両も活動しやすいのではないかとグリーンバスの発着も南側の高齢者や体の不自由なひとバスを必要としている人が利用しているのにわざわざ北側に回らないといけないのか？だいたい大雨が降るとすぐにアンダーパスは、浸水するのに北側に集約したらどうになってしまうのか？高齢者も多く住んでいるので、高齢者にも優しいまちづくりを願いたい。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。</p>
26	<p>北口のロータリーに、タクシー乗り場にあるような屋根を一周つけて欲しいです。大雨の際、北口のnewdays前が傘を刺す人、閉じる人で溢れ通行がしにくくなります。さらにひきしがらないため改札手前くらいまで行かないと雨が入って来ます。車の乗り降りも多いのでロータリーから駅まで濡れない動線にして頂きたいです。地元、JR岐阜駅も整備されて一周屋根ありになったため、歩行者、車ともに大変便利になっておりました。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、バスシェルター設置など乗り換えなどの際の利用のしやすさについても基本設計の際に十分留意します。また、南口駅前広場については、快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞留できるよう、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。具体的な配置や規模は、今後の基本設計で検討します。</p>
27	<p>タクシー乗り場を北口に集約することについて賛成です。南口はタクシーが少ないことが多いので、南口の土地を有効活用してほしいです。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P19~P20:環境機能の充実に係る整備方針</p>	<p>タクシー機能を含む交通機能は北口駅前広場での整理を基本としつつ、南口駅前広場は環境機能の充実に図る考え方を記載しています。南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。</p>

28	南口ロータリーへの車を北口ロータリーへ誘導して南口ロータリーへの車の侵入の大部分を裁こうとしているようですが、北口にバス、タクシー、一般送迎車等は、ロータリーの広さを考えると、安全に大部分の車を捌ききれとは思えません。車両数増による危険性は一層増すように、思われます。賑わいのスペースもいいですが、北側ロータリーに車両を集約して良くなるとする数値的根拠は何でしょうか。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、今後の基本設計において、具体的な交通処理や規制手法について検討してまいります。
29	毎朝、南流山駅南口方面から北口に抜けるアンダーパスを車で通っています。送迎とバス乗り場が北口のみになると、千葉銀の信号で右折したい車が多くなり必ず停滞するはずで。北口は特別支援学校のスクールバス停にもなっており、今後GLP勤務者用送迎バス増便も想定されるのでは。北口のみで賄うと緊急車両の通行にも懸念されます。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
30	タクシーやバスなどの公共交通機関は必ず北口に集約して下さい。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P24:整備案の検討「北口駅前広場」	北口駅前広場に交通機能を主として担わせる考え方を整理しています。具体的なバス・タクシーの配置や一般送迎車との関係は、今後の基本設計で安全性と利便性を踏まえて検討します。
31	多くの人が集まることより南流山住民が過ごし安い駅前を望む。北口にバス乗車口を集約するのは良いと思うが送迎車の乗り入れは南口にもあった方が良くと思う。イベントよりも日常的に帰宅時間やランチタイムにキッチンカーや移動販売車など配置されるとよいのでは？店舗を構える土地はないので。住民ありきで考えて欲しい。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。また、持続的にぎわいの創出に向け、民間事業者の活力を最大限発揮できるよう公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討していきます。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
32	バスやタクシーも全部北口にいったら、益々ロータリーが混むし、朝や雨の日は渋滞が起きるだろうし、電車に乗るのに急いでる人が多いので、事故の元だと思います。南口ロータリーを無くさないでください。この計画を知らない人が沢山います。皆、困ると言っています。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、今後の基本設計において、具体的な交通処理や規制手法について検討してまいります。
33	送迎車と交通事業者を完全に分離して、送迎車は南口に集約、バスタクシーは北口に集約してほしい。南口ロータリーは、新松戸駅前のように送迎待機場所を設けて、順番待ちができる送迎専用ロータリーにして、色々な場所から待機場所に入るのではなく一方通行で決まったルートで送迎できるようにしてほしい。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、今後の基本設計において、具体的な交通処理や規制手法について検討してまいります。
34	北口は、柏駅前のようにタクシーやバスの乗降専用ロータリーにして、両ロータリーともに歩行者の通行と交錯しないよう完全に車歩分離にして安全性を確保してほしい。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、今後の基本設計において、具体的な交通処理や規制手法について検討してまいります。
35	バス停を北口に集約することについて賛成です。木方面に向かうバスは京成バスとぐりんバスがありますが、バス停が南口と北口にわかれているため、「早く来た方のバスに乗る」ことができません。どちらも便数が少なく、京成バスは遅延が常態化しているため、せめてバス停を隣接させて利便性を高めてほしいです。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理	北口駅前広場に交通機能を主として担わせる考え方を整理しています。具体的なバス（企業バス含む）・タクシーの配置や一般送迎車との関係は、今後の基本設計で安全性と利便性を踏まえて検討します。

36	<p>バスやタクシーは北口に誘導できますが、一般送迎車はコントロールできず滞留が発生することが想像できます。南口にも送迎車スペースを残すべきと考えます。</p> <p>合わせて、ロータリーを廃して西側から東側の一方通行にし、送迎車を利用する歩行者が道路を渡らずに駅に着く動線をつくるのが良いと思います。</p> <p>また、今回は駅前広場に偏っていますが、松戸駅周辺のように駅周辺道路の一方通行化を行い、歩道を整備することも合わせて検討してほしいです。</p> <p>ぐりーんバスのバス停が移設され、交通機能が北口に集約するのであれば、バス停のある道路は廃道として、道路の分も駅前空間の拡大に利用するのが良いと思います。</p> <p>駅前広場から安全に周辺道路へ歩いていける歩道を整備することで、駅周辺の魅力や価値を高めることにつながります。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。</p> <p>あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。</p>
37	<p>お年寄りの方達にとっても、タクシーやバスが北口からのみとなるのは、たかが駅をくぐればと思うかもしれませんが、その数百メートル歩くのも大変な方も居ます。どちらからもタクシーが利用出来るように、今まで通りの南流山駅前であって欲しいと切に願います。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。</p> <p>具体的なバス・タクシーの配置や一般送迎車との関係は、今後の基本設計で安全性と利便性を踏まえて検討します。</p>
38	<p>【北口】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・企業送迎車のエリアをしっかりと整備し、既存バス停と分離を図ってほしい。企業送迎車がロータリー内でバス停空き待ちをしなくて済むようにしてほしい。企業送迎車ごとに場所を決めると効率が下がるので、複数の企業が同じ場所を使うようにしてほしい。（バス2台分程度を共同利用することをイメージ）</li> <li>・バスの本数が減少しているため、バス停利用率を上げるために、会社別にバス停を分けることなく運用できないか？整列位置をきめ、到着順に前から詰めていくような形でバス2台ほどスペース（将来に向けては3台ほどか）で賄えないか？バス停の利用効率は低いので、効率をあげられるよう、バスの増減をしても、効率が低下しないような工夫をしてほしい</li> </ul>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。</p> <p>具体的な動線や配置、バス（企業バス含む）・タクシーの配置や一般送迎車との関係は、今後の基本設計で安全性と利便性を踏まえて検討します。</p>
39	<p>南口のロータリーがなくなることは反対です。困ります。</p> <p>本当に、円滑に行き交える駅前になるのでしょうか？</p> <p>日常的に訪れたい居場所…</p> <p>今以上に広い広場だけを作っても、人が集まるとは思いません。</p> <p>商業施設（駅ビルなど）を作るなどして、駅前に行く目的がないと、広場が無駄なスペースになってしまいます。</p> <p>現状でも、駅前フェスなどのイベント時には、車両通行止めにして対応できますよね。</p> <p>今あるスパーでも、日常的に集まれるような広場を作ることはできるのでは？</p> <p>それより、南口ロータリーを失うことの悪影響の方が断然大きいと思います。</p> <p>今でも混雑しているのに、北口だけにあらゆる車両を集約したら、混雑が倍では済みません。</p> <p>送迎車で周辺道路が渋滞し、通勤通学に影響が出るでしょう。</p> <p>一方通行止になるとこで、かなり遠回りになり、多くの人達の、忙しい朝の貴重な時間が失われます。</p> <p>南口ロータリーを残す計画は不可能ですか？</p> <p>人が集まる場合は、駅前じゃないとダメなんですか？</p> <p>バスやタクシー、送迎車の影響が出ない、駅前以外に人が集まるような場所を作る計画でもいいのではないのでしょうか？</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針</p>	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p> <p>イベントは広場の使い方の一例です。日常的な待合や休憩等の利用も想定しており、イベントのみを目的とする計画ではありません。</p> <p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。</p> <p>具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。</p>
40	<p>南側の道路が狭くなると思いますが、送迎の車が止められるスペースを明確に準備できないでしょうか。今よりスペースが減ると、一時停止の車が連なる可能性があります。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。</p> <p>具体的な送迎スペースは、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。</p>

41	ロータリーがひとつしかなくなるのは困るので反対です。雨の日の混雑などで事故が多発しそうだと思います。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。
42	ロータリーが北口のみになると更に混雑してしまい、事故やトラブルが増えないか?心配なので反対です。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。
43	南口は、車両を乗り入れなくことは反対です。毎日送り迎えしている者としては、不便になる。ましては一方通行とは?	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
44	<ul style="list-style-type: none"> <li>北部信号交差点は入口専用にし歩車切り替え信号で円滑化する</li> <li>上記信号はロータリー進入用右折レーン新設で流れをスムーズにさせる</li> <li>よって千葉興銀の道は出口専用で優先道路とし、祭典場の交差点の一時停止を逆転させる</li> <li>突き当りのマクド交差点に南流山入口信号と連動した信号を新設する</li> <li>線路沿いの道も入口専用にし、残りは出口専用にする</li> <li>出入りする道をすべて一方通行で流れを良くする</li> </ul>	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理	北口に交通機能を担わせる大きな考え方を整理しており、具体的な施設整備手法については、本計画に直接位置付けるものではありませんが、今後の基本設計の検討にあたって参考とさせていただきます。
45	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーレーンは2列しか並ばないので2列幅のみにして一般車レーンを捻出する</li> <li>同様に中心部を削り一般車レーンをコの字型で捻出する</li> <li>上記捻出しても現施設は残せる</li> <li>大型のバスをそのまま北口に、小型のバスを南口に集約する</li> <li>車いす駐車場を現交番前のバス停場所に</li> <li>交番前のバス停を現タクシー停車場場所に</li> <li>現タクシー停車場を現一般車停車場場所に</li> <li>上記でバスのバック停車の解消</li> </ul>	/	ご意見は、今後の基本設計や関係機関協議の参考とさせていただきます。
46	南口駅前の車両導線の見直し	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
47	この開発を進めるのなら線路沿いの新松戸側から進入する道路を広げて、線路側に歩道を確保し安全対策をしっかりと行い駅前の居酒屋側と広場側に車両の乗り降りするスペースを確保し今後の南側の人口増加に対応してもらいたい。また、同進入箇所にあたる交差点に信号の設置をお願いしたいです。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。本計画は駅前広場を対象とするものですが、歩行者の安全性向上や回遊性向上、周辺道路との接続は重要と考えています。ご意見は、今後の基本設計や関係機関協議、駅周辺まちなみづくりの検討にあたっての参考とさせていただきます。交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。

48	<p>現在、ロータリーは朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、送迎車両の待機や乗降に活用されており、1日平均4回以上利用しています。もし公園化されると、車両の待機場所がなくなり、安全かつ効率的な送迎が困難になると考えられます。また、周辺道路の混雑が増加する可能性も懸念されます。つきましては、ロータリーの一部を維持しつつ、公園として整備する方法など、住民の利便性も考慮した代替案の検討をお願い申し上げます。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。</p>
49	<p>北口に自動車を集ませるのは、良いですが、相当混雑することは間違いないと思います。流山街道から北口へ入る場合の交差点は、右折の信号が出ないので相当渋滞するでしょう。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。あわせて、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。</p>
50	<p>乗降場所から駅まで全て屋根を設置すれば、雨天時も便利に時短での利用を促し、かつ駅入口での乗降をロータリー全体に分散することができるようになるのではないかと。そしてロータリー全体におしゃれな屋根が設置されてアーケードのようになれば、将来的に南口はイベント、北口は出店も促せ人の滞留に繋がると思う。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、バスシェルター設置など乗り換えなどの際の利用のしやすさについても基本設計の際に十分留意します。また、快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞留できるように、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。</p>
51	<p>北口だけにバス、タクシー、送迎スペースを限定するのは周囲の交通渋滞のもとになるのは明らかです。調査されたのでしょうか？地元民ならすぐわかる問題です。現行の整備案では活性化にはなりません。（実はバス路線の増設予定がありスペース確保が必須、、、という状況なら別ですが）</p> <p>現状北口と南口に分かれて車両関係は良いバランスだと感じております。事故防止の観点では南口横断歩道側に信号機を設置して頂きたいです。警察の管轄かも知れませんが駅前の取り組みとしては必須だと思いますので市としても逃げずに取り組み対応をお願いします。初めて車で通るかたは横断歩道での歩行者の通行に気づきにくい立地でもあります。北口側は信号機追加されましたし可能かと思えます。</p> <p>また雨の日には弱い南流山駅です。駅乗換時や送迎車の雨除け対策は実施して頂きたいです。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」</p>	<p>交通動態調査、既存バス路線運行状況調査、駅前広場利用者ヒアリング調査、交通事業者等ヒアリング調査、説明会及び意見募集の結果を踏まえて、北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。また、快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞留できるように、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。雨天時の利用に関しては、バスシェルター設置など乗り換えなどの際の利用のしやすさについても基本設計の際に十分留意します。</p>
52	<p>南口は一方通行化するとこの事を現状計画の話しを聞きましたが、ホントに辞めて頂きたいです。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理したものであり、具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。</p>
53	<p>南側エリア（セイムス前からモデルルーム付近）の歩行者安全確保 計画図の最南端、ドラッグセイムス前からモデルルームにかけての区域は、現状でも歩行者と自動車の交錯が激しく、非常に危険な箇所です。 交通規制と歩道整備：一方通行化による車道幅の集約や、物理的な歩道空間の確保など、歩行者の安全を最優先した構造を検討してください。</p>	<p>P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」</p>	<p>交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。</p>
54	<p>【北口】 資料にも記載があった歩行者と車の交差を減らしてほしい。北口は2本の横断歩道があり、ここがボトルネックになっている。駐輪場を利用する方のみが交通島へ渡る横断歩道を利用するような設計がほしい</p>	<p>P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」</p>	<p>交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しています。北口駅前広場の交通島活用方法については、今後の基本設計の検討にあたって参考とさせていただきます。</p>

55	【北口】・出口の信号前が左に90度曲がっているため、スループットが上がらず、出場車両数が少ない。左右折車線の分離距離を延長するなど、スループットを上げる工夫をしてほしい。逆に信号が変わっても車が一台もないときもある。感应式信号化することも検討してほしい		具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。
56	南口ロータリーがなくなるのは反対です。送迎に使用することが多いので、大変不便になります。北口だけでは混雑してしまい、周辺道路も渋滞すること間違いなし。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。
57	公共交通を北口に集約することについては賛成いたしますが、駅前広場単独の整備ではなく、そこに接続する周辺道路も併せた面的な再整備の検討をお願いいたします。また、送迎等の一般車について、南口に機能を残していただきたいです。面的な再整備について、具体的に申しますと、駅東南側の線路沿い(市道番号86001)について、自転車置き場となっており幅員が狭く、車で通るには危険と感じております。		本計画は駅前広場を対象とするものですが、歩行者の安全性向上や回遊性向上、周辺道路との接続は重要と考えています。ご意見は、今後の基本設計や関係機関協議、駅周辺まちなみづくりの検討にあたって参考とさせていただきます。
58	バス停を北口に集約するのは賛成 北口に送迎スペースを集約するのは大反対、理由は武蔵野線アンダーパスは大雨時冠水の恐れあり、その場合送迎車は大回りになる。又普段もアンダーパスから交通島に入る信号を整備して右折レーンを増設し、信号制御をしないと大渋滞になる。よって南口にも送迎スペースを設けるべき	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。
59	駅前に飲食店が少ないのが南流山駅に人が寄らない主な理由だと思うので、キッチンカーを置く、マルシェを開催するのは良いと思う。地域物産展やハンドメイドマルシェがあれば行ってみたい。南流山ではあまり売っていないタピオカドリンクやクレープが売っていると嬉しい。気軽に買えるし食べるときに休憩スペースを利用したくなる。反対にお酒を飲むイベントはゴミや酔っぱらいが増えるため辞めてほしい。	P15:将来像・基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P19~P20:環境機能の充実に係る整備方針 P23:イメージパース「南口駅前広場」	将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしきや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。また、駅前での持続的にぎわいの創出に向け、民間事業者の活力を最大限に発揮できるよう公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討していきます。南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載し、賑わいのある将来イメージをイラストで掲載しました。
60	ロータリーが単純に狭くなることにより、送迎の渋滞が増えて利便性、安全性が減ることを懸念しています。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。
61	(送迎用自家用車の安全性と利便性の向上について) 送迎用自家用車の待機場所、特に南口側のスペースが減少することで、かえって危険性が高まるのではないかと懸念しています。現状でも送迎車両によって危険な状況が生じており、特に夕方の迎えの時間帯には待機車両があふれている様子が見受けられます。南流山エリアでは小・中学生の増加が続いており、将来的には高校進学に伴う電車通学の増加により、送迎車利用がさらに増えることも想定されます。改修により危険性がさらに増すことや、送迎車の利便性が低下することのないよう、エビデンスや専門的知見に基づいた慎重な検討をお願いいたします。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。
62	駅前広場の計画案で南口の車の一方通行の変更が大変不便かつ混雑をしそうで心配です。送迎は雨の日が多いのにアンダーパスのある通路を使わないといけないというのは防災の観点からいってもいままでよりよくなるというよりはいままでより危険になり尚且つ人口が増えているなか北口の送迎も混雑が予想されます。南流山駅がいままでより住みやすい駅周辺になり、もっと便利になりその上で変更するならまだそれにあった通行というものもあるかもしれませんがグリーンやひと息くらいの計画なら通行を変えるほどのことではないように思いました。このように大きな変更なのに、防災上の不安、混雑の不安、不便は思いつきましたが、暮らしやすく便利になるという新しい期待が見出せなかったこともとても残念に思いました。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。

63	短絡的な意見かもしれませんが、本計画のとくに南口広場については、結局は隣接したエリアに店舗、飲食店などの事業者の誘致ができず、広場を整備しただけに終わるリスクがあります。広場が広がるだけなら、南口でも送迎ができる方がマシです。同指針にある、“土地の高度利用化、商業・業務施設の集積、賑わいのある街路空間”これらには実現する為の物理的スペースが必要かと思いますが、駅前商業地域および近隣商業地域に指定された地域において、居住専用の集合住宅が新築で増えているようです。気づいたらアパートだらけでスペースがなくなっている、ような事がないように包括的に進めて頂きたいです。	P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
64	説明書類に北口について特に明記はなかったが北口はそのままでしょうか？北口は送迎の待機車両がロータリーに止まっているので、駐車スペースを広げほしい。また車の送迎ができるように車両の導線は確保してほしい。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能を担わせる大きな考え方を整理しており、北口駅前広場の交通島を有効活用することで、現状以上の台数分を確保することを検討します。具体的な動線は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
65	今は、家族や友人の送迎を南口で行なっています。以前使っていた送迎スペースがバス停のためになくなり、南口では1箇所だけになり、待機する車の停車スペースも足りないのが現状です。送迎車スペースを北口だけにした場合に、住民の多い南側からの出入りの交通動線と混乱が心配です。雨風の場合には、今でも混み合うので、北口だけにするとかなりの渋滞が予想されます。駅の主目的である交通機能を第一優先に考えてください。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
66	この計画を進めるのなら、南口側の人口の増加も考慮して南口の車両の乗り降りするためのスペースを増やしてほしい。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
67	ロータリーが北口のみになると更に混雑してしまい、事故やトラブルが増えないか？心配なので反対です。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
68	・北口に交通網を集約のお話しでしたが、自家用車で送迎する人たちにそこを使ってもらうには、降ろしたらそのまま駅に入れないと便利になったとは言えないと思います。私はいつも南口を使っていますが、南口を使っている住民は北口まで回ることを嫌います。マツヤデンキ前の横断歩道で止まり、また次の信号で止まり、右折で駅ロータリーに入るのはどう考えても時間のない朝にはロスが多いです。集約前提なら相当北口の交通島を相当便利にしないと利用されないと。北口に回らない送迎車は結局南口を使い、南口の混雑緩和には繋がりません。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
69	交通に関しても、北口に送迎車両を集中させるという事なのか、もしそうなら南口をどう変えて北口に移行させるのか伝わりにくかったです。南口近くに住んでいるので、朝の飛ばす車両が減るのは歓迎です。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
70	【北口】送迎自家用車エリアには停車スペースの目安ラインを引いてほしい。おたかの森西口には線がなく、詰めれば停車台数を増やせるのだが、各自が自由に停車しているため、利用効率を下げている		具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
71	送迎車両スペースが足りなくなるなどの不便が生じるので計画案の見直しをお願い致します。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。

72	一方通行と送迎について（南口）セブンイレブンと駅の間、セブンイレブンへの物品を運ぶトラック、送迎車（一般）、焼き芋屋が同時に停まっていることが多い。現ロータリーに入る道がそこ1ヶ所になると混雑や渋滞がひどくなると思う。改善できそうでしょうか。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
73	【方針1:円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間】について、もう一步踏み込んだ計画を示されたい。 現行の計画では、駅周辺の人の流れを増やすことを目的としているが、駅周辺に人が密集することで自転車ユーザーの通行が不便になるのではと危惧している。特に南口側から蕎麦店の横を通って北口側に高架をくぐって移動する者にとっては、南口側に人が増えると接触事故の発生などで不便に感じる者が増えるのではないか。対策として、ファミリーマート南流山駅前店の付近からセブンイレブン南流山店の付近まで地下道を整備し、自転車や歩行者の動線を分散させ、先述の高架下に集中しないような取組みが必要ではないか。	P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」	交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しています。周辺道路や歩行者動線、自転車動線のあり方については、今後の基本設計や関係機関協議の中で検討します。
74	ヤオコー近辺に住んでおり、駅利用は週に1回未満ですが、駅周辺がもっと便利に魅力的になることは期待しています。現在は少しある店も点在し、駐車場駐輪場もないので、駅利用以外で訪問しにくいと感じます。広場に滞留しやすくなるということですが、ただ木と椅子があるだけでは現状と変わらないと思います。説明会の質問でもあったようですが、オープン席もある常設のカフェがあると、人が滞在しますし、活気に繋がると思います。	P15:将来像・基本方針 P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針 P22～P23:イメージパース	将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたくなる居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載し、賑わいのある将来イメージをイラストで掲載しました。また、駅前での持続的にぎわいの創出に向け、民間事業者の活力を最大限に発揮できるよう公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。
75	駅前のイベントもとても良いのでテラス席やベンチがたくさんあると、ゆっくり楽しめます。	P11:駅前広場利用者ヒアリング調査 P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針 P22～P23:イメージパース	南流山駅前広場でイベント等を実施する方にご意見を伺いながら基本計画を作成しています。南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載し、賑わいのある将来イメージをイラストで掲載しました。具体的な動線や配置は、今後の基本設計になりますが、引続き地域で活動する市民や事業者のご意見を伺いながら、使いやすく賑わいを生む広場を目指してまいります。
76	【イベントでの使いやすさを向上するには】 イベントで南口を利用する際の観点からの提案です。 ・電源盤の位置や車止め（どの車止めが可動するのか）の場所が分かりにくいので、整理された情報が主催者向けに共有されると安心材料になると思います。 イベントを実施した経験がないと、そもそも存在を知らない場合も多いように感じます。 ・駅前にトイレがないこともイベント開催時の課題になっています。これまではセブンイレブンやTXに直接許可をいただき対応していましたが、おおたかの森のような「市民トイレ制度」が南流山にもあると助かります。 ・自然発生的なイベントは年に数回程度であり、継続できず自然消滅してしまうケースも少なくありません。営利・非営利を問わず比較的柔軟にイベントが実施できる環境があると、駅前の賑わいにつながるのではないかと感じています。 例えばキッチンカーが入れるスペースを設け、「ふと気づくと何かやっている」という状態が日常的に生まれると、駅前の魅力にもつながるのではないかと感じます。  市のイベントが流山おたかの森に集中している印象もあるため、可能であれば南流山でも開催される機会が増えることを期待しています。もし難しい理由がある場合は、それが現在の公園の使いにくさにも関係しているのではないかと感じました。	P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」「③トイレ機能の確保」	使いながら育てていく広場という観点を基本方針として位置づけるとともに、持続的にぎわいの創出に向けては、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。トイレについては、イベント時等の利用を踏まえ、駅前広場周辺の民間施設におけるトイレ一般開放について、協力依頼も含め検討する考え方を記載しています。今後の基本設計や運用の検討にあたって参考とさせていただきます。
77	説明会の中で、いろんな意見が出る中で、駅前のダブルデッキにしてほしいとの要望でました「ダブルデッキ 暗い」と検索すると柏駅などが出てきます。 それくらい、ダブルデッキはイメージが悪くなりますので、ダブルデッキは断固として反対したい。 駅前 グッドデザイン賞と検索すると 北本駅西口駅前広場 狹山市駅西口駅前広場 天理駅前広場 姫路駅前 サンキタ広場 秋田駅前 などが出てきます。 夫々の駅は、いろんなイベントをやっているみたいですね。 それ以外にも、綺麗な駅を作り、それぞれ工夫されて、交流人口を増やす努力をされていますので、是非、ご覧くださいね。 グッドデザインとして、選ばれている駅は、やはり、乗り物のターミナルでも、緑との調和が取れて、くつろげる印象があります。 夏は涼しく、冬は暖かいイメージとした暑さ、寒さを思わせない駅前作りをお願いします。	P19:環境機能の充実に係る整備方針	他市事例のご紹介等ありがとうございます。参考にさせていただきます。ダブルデッキの設置は、設置及び維持管理費等を考慮し設置は考えていませんが、交通機能の充実に係る整備方針では、歩行者と車両の交錯低減、事業用車両と送迎車両の動線分離、歩行者と自転車の交錯低減等を記載しており、具体的な交通処理や規制手法は今後の基本設計で検討します。緑やベンチ、屋根等を配置し、日常的に滞留しやすい環境を形成することで、だれもが気軽に立ち寄ることができる、居心地の良い滞留空間(サードプレイス)を整備していきたいと考えています。

78	<p>【方針2:日常的に訪れたい居場所】について、周辺の飲食店の拡充や治安対策といった施策のパッケージング化が必要ではないか。日経新聞（2024年10月25日）の記事にあるとおり、南流山駅周辺には新しいカフェや雑貨店は少なく、日常的に人が訪れるための目的物が少ない。今回の改修は人々が南流山に立ち寄るための動機を増やすことが目的であることは理解できるが、目玉となるのが南口付近をイベント用途に改修するだけでは「日常的な」立ち寄りの動機にはならないのではないかと。周辺商業施設の誘致も含めたパッケージングされた改修プランを示すことができないうかが検討いただきたい。同時に駅周辺広場が便利になればなるほど、その付近の治安悪化（不心得者やホームレス、いわゆる不良青少年等のたまり場化）も危惧される。これらへの対策もパッケージングして示すべきではないか。</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針</p>	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p> <p>南口駅前広場空間の有効活用については、イベントだけでなく日常利用も想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。また、持続的にぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。</p> <p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
79	<p>イメージ図を見ましたが、グリーンゾーンが多いと思いました。駅前に商業施設が少なすぎるのが利用者の不満です。</p> <p>こちらに越してきて6年ですが、駅前のイベントに参加したのは一度だけです。キッチンカーがたくさん出ていて、パインミーがとても美味しかったのを覚えています。</p> <p>イベントは土日祝日の全て開催されるわけではない？と思いますので、商業施設を増やして欲しいのです。</p> <p>駅前や駅中にカフェが欲しい スターバックスとかドトール マクドナルド、丸亀製麺、ミスタードーナツ、カルディなどができて欲しいです パン屋さんもこの辺りにはないのでイートイン席のあるサフランが駅前に出来たら凄く良いと思います。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用</p>	<p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
80	<p>近隣の流山おおたかの森駅、三郷中央駅、で、すでに大規模なイベント開かれています。イベントをやるなら、地元の方々が集まるイベントが、まずは良いのではと思います。差別化が大事だと思います。</p>	<p>P11:駅前広場利用者ヒアリング調査 P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針 P22～P23:イメージパース</p>	<p>南流山駅前広場でイベント等を実施する方にご意見を伺いながら基本計画を作成しています。</p> <p>南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載し、賑わいのある将来イメージをイラストで掲載しました。</p> <p>具体的な動線や配置は、今後の基本設計になりますが、引続き地域で活動する市民や事業者のご意見を伺いながら、使いやすく賑わいを生む広場を目指してまいります。</p>
81	<p>計画に反対です。</p> <p>理由1.南口を送迎に利用している住民としては、計画案では、とても不便になり容認出来ない。一方通行になり、タクシー乗場が無くなり南口への出入りが、とても不便になる。</p> <p>理由2.イベントスペースを作るなら北口に作れば良い。南口を利用している住民の事を全く考えていない案である。北口に集約するとの案であるが、南口住民は、アンダーパスを通り右折信号機の無い所を右折しなければならず、まことに不便。</p> <p>理由3.そもそも、南流山駅周辺を人が通過するだけなのは、駅周辺に魅了の有るショッピング店舗がないからであり、イベントスペースを作ったら解決するような問題ではない。この案は、市民の税金を無駄にするだけである。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理、南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>基本計画では、北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。</p> <p>具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。</p> <p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>

82	<p>【南口について】 南口をイベント活用などの滞留機能のある広場にする際考慮したい内容  災害機能を備えた広場（井戸、電気、上下水、炊き出し機能を備えたベンチ、臨時トイレなど） 災害設備の一部はイベント開催時にも利用でき、環境が整っていることで、イベントも開催しやすくなる。 広場でのイベント時は基本的に有料にするなどの対策で、電気代や、水道代の回収。 また現在はコンビニ、居酒屋などしかなく、イベント等の開催時にはトイレが利用しづらい環境です。 イベントなどの開催時トイレがなく仕方なく帰宅しなければならない状況に至ってしまう可能性もある。 その為一般の方が利用できるトイレは必須と考えます。（民間地の今後の建設にたよるか、公共トイレをつくるかなど）  さらに南流山は住宅が多く、朝の通勤時間帯と夜の帰宅時間帯に利用者が集中しています。 雨対策や、夜の照明計画などに注視頂ければ幸いです。 夜に、学校や、仕事から帰宅する住民が綺麗で安らげる照明計画された駅に帰ってくるだけでも癒されると思います。 また、イベントは昼だけに限ったことではなく、夜に開催することも想定される為、照明計画がされた駅前広場で夜のイベントを開催する場合にも相乗効果が期待できると思います。</p>	<p>P18:交通機能の充実に係る整備方針「利用者にとって安心して利用できる駅前広場の形成」  P19:環境機能の充実に係る整備方針「⑤防災機能の確保」  P20:環境機能の充実に係る整備方針「⑦トイレ機能の確保」</p>	<p>災害時に活用可能な広場となるよう、防災機能のあり方について今後の検討する旨を記載しています。  トイレについては、イベント時等の利用を踏まえ、駅前広場周辺の民間施設におけるトイレ一般開放について、協力依頼も含め検討する考え方を記載しています。  また、快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞留できるよう、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。  照明計画はまちなみづくり指針に位置づけていますが、具体的な配置は、今後の基本設計で検討します。</p>
83	<p>小さなカフェのようなコミュニティスペースがあると嬉しいです。  流山市に拠点を置くカフェやスイーツ屋さんが数日単位でレンタルして管理していけたら良いのかなと感じています。時にはnpo団体がレンタルし、イベントを開催したり、ポップアップカフェと言えば良いのでしょうか？  待ち合わせ場所にもなり  店舗外にはレンタサイクル置き場がある。  そんな空間が一部でもあればありがたいです。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用  P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」</p>	<p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。  また、持続的ににぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。</p>
84	<p>南口のゾーニングには反対です。駅前には利便性重視で取り組んで頂きたいです。たまに実施されるイベントスペースより、常設店舗（通勤者や乗換者、地域住民も利用しやすい物販店飲食店）を誘致しやすい施設の環境整備を実施して頂きたいです。駅前是不動産屋と学習塾ばかりで魅力が全くありません。</p>	<p>P15:基本方針  P16:駅前広場の役割整理  P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。  南口駅前広場空間の有効活用については、イベント利用だけでなく日常利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。また、持続的ににぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。</p>
85	<p>【南口】 イベントによる賑わいはイベント回数に依存するため、日常的に「にぎわい」が作られるような仕組みが必要。通常日でもキッチンカーが営業できるようなエリアをつくり、キッチンカーや移動販売車が営業できるような仕掛けをつくってほしい。その場所がイベント時のキッチンカーエリアとなれば、設営が楽になりイベント開催のハードルが下がる。（例として現在のバス停車場（道路から切り欠きされた場所）がキッチンカー展開できれば、展開と安全が確保できる）ぜひボンベイ等キッチンカー事業を行っている市内事業者やshopshop(<a href="https://www.mellow.jp/shopstop">https://www.mellow.jp/shopstop</a>)などのプラットフォームの意見を取り入れてほしい。  【南口】 南口をひそかに盛り上げてきた、焼き芋屋やケバブ屋が引続き南口の賑わいに参画できるようなことを検討してほしい</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用  P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針</p>	<p>南口駅前広場空間の有効活用については、イベント利用だけでなく日常利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。加えて、持続的ににぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。  商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
86	<p>【南口】  ・南口イベント時、道路の通行止めを行い、イベントエリアを周辺の歩道まで広げられるようにしてほしい。例えば南側セブンイレブンがイベント時歩道で露店を開けるようにする、歩道でもイベントの露店が出せるようにすることをイメージ。そのために、道路と周辺歩道の間をすべて柵や植栽で囲うのではなく、道路と歩道が一体になる区間をつくらせ、柵を簡易的に撤去できるようにしたり、イベントエリアを広げられる工夫を取り入れてほしい  【南口】  ・個人が日常でイベントができるようなルール、仕組みを導入してほしい。柏駅東口デッキの路上ライブ制度(<a href="https://toyokeizai.net/articles/-/683228">https://toyokeizai.net/articles/-/683228</a>)のように、希望者がライブできる仕組みはぜひ取り入れてほしい。また、周辺の保育園・幼稚園が、歌の発表会を行ったり、登録した任意団体が気軽に物品販売等の露店を出せるような仕組み（ネットで予約すれば利用可能など）により、大掛かりに仕掛けなくても日常の賑わいが生まれるようにしてほしい</p>	<p>P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針</p>	<p>南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。加えて、持続的ににぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。  具体的な動線や配置は、今後の基本設計になりますが、引続き地域で活動する市民や事業者のご意見を伺いながら、使いやすく賑わいを生む広場を目指してまいります。</p>
87	<p>TX側のステージはほとんど活用されていないので、取っ払ってもいいのではないのでしょうか。</p>	<p>P11:駅前広場利用者ヒアリング調査</p>	<p>基本計画作成にあたり、南流山駅前広場でイベント等を実施する方にご意見を伺っており、広場の使いやすさに関するご意見をいただいております。一定の改善が必要と考えています。  具体的な動線や配置は、今後の基本設計になりますが、引続き地域で活動する市民や事業者のご意見を伺いながら、使いやすく賑わいを生む広場を目指してまいります。</p>

88	<p>説明会では「過度な賑わいではない」との言葉がありました。過度では無いほどほどの賑わいは住民の求めているところだと思いますが、キッチンカーではなく、普通の店舗はもっとできないのでしょうか。住民は駅周辺でお茶も飲めない、日陰も無い、待ち合わせもできない。と言っています。市がリードして地権者を動かさないといつまで経っても便利にはならないと思います。キッチンカーを出してくるあたり、正直言って場当たりの案に聞こえました。本当に便利にする考えあるのかな？と思います。</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:駅前広場の役割整理、南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用</p>	<p>基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
89	<p>イベント、マルシェ大賛成です やるのであればその日だけ使えるトイレが欲しい</p>	<p>P20:環境機能の充実に係る整備方針「③トイレ機能の確保」</p>	<p>トイレについては、イベント時等の利用を踏まえ、駅前広場周辺の民間施設におけるトイレ一般開放について、協力依頼も含め検討する考え方を記載しています。</p>
90	<p>触れ合い場は賛成ですが、これを優先するのではなく住民全体(ドライバーを含め)のことも考えて貰いたいです。</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:駅前広場の役割整理</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。</p>
91	<p>南口駅前にキッチンカーが時々来たところで「定期的に集まる」場所にはならない。 住民としては駅前に活気がほしい。少し離れた場所にしか「目的地」がないことが、通過、乗り換えメインの役割にさせていると思う。 駅前に店が少ないから通りすぎるばかりになるので、駅ビルにするのは難しいかもしれないが商店（衣料品、飲食店、本屋など）を集めるのはどうか。蔦谷書店などカフェ併設の本屋さんなど人が集まるような店があると人が滞留するようになると思う。特に本屋(古本屋除く)は駅近に存在しないので誘致してほしい。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用</p>	<p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
92	<p>日常的に訪れる人を増やすためには、ベンチや植栽よりも、カフェやお店が必要だと思います。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用</p>	<p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
93	<p>市民が安全かつ憩える場となることを願っています。</p>	<p>P15:将来像・基本方針</p>	<p>基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。</p>
94	<p>3. 広場整備よりも「目的地となる商業施設」の誘致を最優先すべき 駅前に滞留が生まれない根本的な原因は、広場の広さや形状ではなく、本屋、カラオケ、カフェ、飲食店といった、立ち寄るべき「目的地」が圧倒的に不足していることにあります。 3-1. 駐車場・マンション展示場スペースへの強力な行政指導：現在、駅南側に駐車場やマンション展示場となっている広大な土地こそ、市が指針に掲げる「土地の高度利用化および商業・業務の集積」を強力に指導すべき場所です。これらの貴重な駅前用地が再び単なるマンションとして開発されるのを防ぎ、地域の賑わいの核となる「本屋（ブックカフェ）」「カラオケ」「コワーキングスペース」などが入る多機能な商業ビルの建設を、市が主導して誘導してください。 3-2. まちなみづくり促進奨励金制度の実効性ある活用：市は令和6年7月より「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」を創設しました。この制度を単に「地権者からの申請を待つ」ためのものにせず、駅前の未利用地に対して市自らが積極的に出向き、賑わいを創出するテナントの誘致や高度利用を強く働きかけるべきです。単なる広場の改修という「ハコモノ」事業に多額の公金を投じる前に、人が集まる「理由（ソフト）」を作るための具体的アクションを優先してください。 3-3. 賑わい創出の優先順位は是正：魅力的な店舗網（目的地）が整備されて初めて、広場での滞留や交流が生まれません。店舗の充実を後回しにし、車両の利便性を犠牲にしてまで広場を広げることは本末転倒であり、結果として「不便で広だけの、誰もいない通過点」を作る結果にしかありません。結論：バス・タクシーの北口集約は賛成しますが、南口の一般車アクセスを一方通行化などで不便にすることには断固反対します。南口ロータリーの機能を現状のまま維持しつつ、何よりも優先して周辺の未利用地への商業施設誘致を最優先の施策として実行してください。それこそが、南流山駅の拠点性と価値を高める唯一の道です。 南口ロータリーの機能を現状のまま維持しつつ、何よりも優先して周辺の未利用地への商業施設誘致を最優先の施策として実行してください。</p>	<p>P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理、南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」</p>	<p>北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>

95	バス停も屋根とカバーのついた待合ベンチを設置すべき。	P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P19:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる考え方を整理していますが、北口駅前広場にも待合いや短時間の休憩等に配慮した空間を設ける余地はあると考えています。 具体的な配置は、交通処理とのバランスを踏まえ、今後の基本設計で検討します。
96	駅前には人が自然と集まり、滞在したくなるような商業施設やカフェなどの憩いの場が十分とは言えません。単なる通過点ではなく、目的を持って訪れたい空間づくりのためにも、飲食店や小規模商業施設の充実を図っていただきたいと考えます。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
97	(南口ゾーニング)→不要 グリーンゾーンとひと息ゾーンを作っても人々は滞留しません。カフェやお土産屋などを想定したテナントが無ければ人は通過するだけです。江戸川台ジェットロ跡地の構想では市の施設も含んだ建物が想定されていますが、滞留するためにはそのような要素が必須です。 江戸川台駅では予算がついた、南流山駅では予算の必要が無い、という財政の理由があるのでは?と誤ってしまいました。 今回の計画案では基本方針としてあげてる「人が集まり、楽しめる」には残念ながら繋がりません。財源のムダになると思います。 ・テナント ・行政の役割を果たす施設 と共に考えて欲しいです。	P19～P20:環境機能の充実に係る整備方針	南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。また、持続的にぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。
98	・滞在性を高めるための常設店舗（カフェ等）の検討 単に広場やベンチといった基盤整備を行うだけでは、日常的な賑わいを継続させることは困難です。多様な人々が自然と留まれる空間づくりのため、以下の手法による飲食・物販機能の導入を検討してください。  Park-PFI等の制度活用：民間活力を導入し、カフェ等の常設店舗の誘致を検討すること。  段階的な導入：常設が難しい場合でも、トレーラーハウス、可動式コンテナ、キッチンカーの常設設置から開始し、賑わいの拠点を形成すること。  空間の連続性：「有料（店舗）」と「無料（広場）」が緩やかにつながる空間設計にすることで、居心地の良さや収益性を両立させてください。	P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」	持続的にぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しており、Park-PFI等を含む手法についても今後の検討の参考とします。 具体的な広場の設えについて、今後の基本設計で検討します。
99	ベンチを増やしてほしい	P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	緑やベンチ等を配置し、日常的に滞留しやすい環境を形成し、日常の中で心地よく過ごせるにぎわいの創出を目指すことを記載しています。具体的な配置や規模は、今後の基本設計で検討します。
100	柏の葉キャンパス周辺のような居心地のよい空間にしてほしい	P15:将来像・基本方針	基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。
101	雨の日や夜に家族の送迎をする時に南口ロータリーを利用しています。 そこが広場になってしまうと大変困ります。 なぜ広場にするのはですか？今でもベンチとか置いてあったり植樹されてたり広場になってますよね？	P1:計画の目的 P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P19:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	計画の目的として、駅前広場の整備を起点に周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、さらには駅周辺における回遊性の向上につなげることを記載しています。 基本計画では、北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。

102	南側のゾーンの活用に商業施設の拡充が含まれていないと、単純に通り過ぎるだけで終わってしまうことを懸念しています。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。また、持続的にぎわいの創出に向け、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討していきます。
103	駅前に商業施設が少なすぎるのが利用者の不満です。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
104	駅利用者数に反して、駅周りの店が少なすぎると思います。共働き家庭も多いため、仕事帰りに立ち寄りやすい（駅直結等）商業施設が欲しいです。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
105	広場の整備より、お店を増やした方が乗り換えの方も利用する街になるかと思います。広場としては整備しても規模が狭いと思うので、不要に思います。	P1:計画の目的 P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	計画の目的として、駅前広場の整備を起点に周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、さらには駅周辺における回遊性の向上につなげることを記載しています。基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
106	駅近くに滞留するにあたってのお店が少ないため、商業スペースが欲しい。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
107	北口の方に新しいビルができ、テナントが入ったが、塾、歯医者、ハウスメーカーと、地元の住民が望んでいた、乗り換え客が気軽に使えるような店ではなかった。今後駅前を開発して、テナントが入れるようなビルを作ったところで、また同じような店が入ることを懸念している。市の方で、テナントについても誘致はできないでしょうか？また、南口に木を植えて人を呼ぶような仕組みを作るといいますが、それだけで人は集まらないと思う。上記と重なるが、カフェなどを誘致することはできないのでしょうか？スタバ一つ置くだけで人の集まりは全然違うと思います。キッチンカーを呼ぶということだが、何が来るかわからないものに人は集まりづらいですし、やはり常駐のカフェの方が人は集まりやすいと思います。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。また、持続的にぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討していきたいと考えています。

108	現在 駅周辺にあるk-nuts、モスバーガー、猫屋珈琲店、フミオフラワーショップのように立ち寄りやすい店舗が増えると嬉しいのです。 □待ち合わせできる軽食店 例：カフェ(カフェレクセル・コメダ珈琲)、ミスタードーナツ、銀だこなど □出勤・外出時や仕事帰りにテイクアウトできる食品店 例：パン屋、おにぎり専門店、惣菜店、無印良品の食品店など その他、郵便局・書局・マシンピラティスジム・大人が手軽に学べるスクールやコミュニティスペース(資格・語学・楽器・手芸)などあると人が集まって良いと思います。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
109	乗り換え客が寄り道したくなるような、飲食店が充実すると活性化に貢献するのではないのでしょうか。手始めにテイクアウト出来る焼き鳥屋や惣菜屋、おにぎり屋などがあると共働き家庭からするとありがたいです。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
110	病院、不動産、塾、パチンコ屋、以外の商業施設の誘致、カフェの誘致を願う。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
111	南流山駅南口を会社までの通勤で平日はいつも利用しております。 気になったのは仕事で遅くなり駅前に帰ってくると1人で気軽に食べられる飲食店がないように感じます。 今後、複合施設等の駅周辺に是非ともサラリーマンの味方となるような飲食店が欲しいです。 例:牛丼チェーン店、ラーメン屋、うどん屋	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
112	南口をイベント利用、キッチンカー、憩いスペースとのこと、良いと思います。 また、現在南流山駅周辺に「ちょっとコーヒーを飲める場所」が不足していると思います。スターバックスやタリーズのような喫茶店がなく、モスバーガーやオレンジカフェは食事のイメージが強くコーヒーだけは気が引ける。コンビニでは休める場所がない。小さくても良いので喫茶店の誘致を希望します。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19~P20:環境機能の充実に係る整備方針	南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。 商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
113	子育て世代で同世代の友人と居住の話もしますが、いつも、「駅前何もなし、おたかの森の方が魅力的だよ。」という話になります。南流山駅は交通の利便性もよく、利用者が多い駅なのにも関わらず、何故こんなにも飲食店などの施設が駅前に少ないのかと感じています。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
114	広場を作る前に、店舗(カフェやファストフードなどの飲食店)を増やす計画はありますか？	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
115	【駅前の出店状況について】 周辺住民の間でよく話題になるのが、駅周辺のテナントについてです。空きテナントを見ると「カフェや楽しい場所が増えるのでは」と期待することが多いのですが、結果として病院・塾・不動産などの業種で埋まることが多く、少し残念に感じるという声もあります。 小規模でも長期的に安定して家賃を支払える業種が選ばれやすいのではないかと想像していますが、個々のオーナー様の判断に委ねられている部分も大きいのではないかと思います。 そのため、どこかでお店の方向性をやんわりと支援・調整できる仕組みがあると良いのではないかと感じています。 例えば、駅前にトライアルオフィスなどを借り上げて「出店希望者とオーナーのマッチングを支援する」ような取り組みがあるのでしょうか。 まず一つ成功事例が生まれ、「これだけ需要があります」という実績ができると、同様の店舗も集まりやすくなるのではないかと思います。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。
116	広場には是非大きな屋根をつけてください。 夏の日差しはたいへん暑く、日差しを遮る。また、雨の日の車の送迎を安全に行える。(今は駅で待っていて、迎えが来たら雨の中走って車に向かって人が多いです。) イベントの集客にも繋がると思います。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞在できるよう、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。

117	雨の日など送り迎えによく利用させてもらってます。いつも便利で助かってますのでこれからも利用させて頂けると嬉しいです。	P15:将来像・基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しております。快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞在できるように、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。具体的な配置や規模は、今後の基本設計で検討します。
118	植栽も増やして日陰がほしいです。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞在できるように、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。具体的な配置や規模は、今後の基本設計で検討します。
119	バス停等の雨の日の乗降対策として屋根等を設置してはどうでしょうか。	P15:将来像・基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、バスシェルター設置など乗り換えなどの際の利用のしやすさについても基本設計の際に十分留意します。南口駅前広場については、快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞在できるように、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。
120	雨の日の車の利用数は調べたのでしょうか？ 計画のように進め、車が一方方向からしか入れない。もしそうなれば、中学生の通学時間帯とも重なり、通学路はかなり渋滞するものと思われます。子供達にも危険性が高くなると思います。	P6:交通量調査	令和6年度に実施した交通量調査は、雨の日の利用数を含んでいます。具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。
121	TXとJRの動線に屋根をつけて欲しい。	P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、乗換えなどの際の利用のしやすさについても基本設計の際に十分留意します。TXとJRの動線に関するご意見については、鉄道事業者等との連携による一体的な整備の検討にあたって参考とさせていただきます。
122	南口を利用している人の利便性を考えてください。 アクティブゾーンやグリーンゾーンなどは現状でも出来ると思います。	P1:計画の目的 P15:基本方針 P16:駅前広場の役割整理 P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」 P19~P20:環境機能の充実に係る整備方針	計画の目的として、駅前広場の整備を起点に周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、さらには駅周辺における回遊性の向上につなげることを記載しています。このことから、南口駅前広場空間の有効活用については、日常利用やイベント利用を想定した滞留空間とする位置づけを記載しています。また、北口駅前広場に交通機能、南口駅前広場に環境機能を主として担わせる大きな考え方を整理していますが、南口駅前広場にも一時停車スペースを設ける考え方を記載しており、機能を一律に切り分けるものではありません。
123	子どもたちが思わず走り出したくなるような、緑豊かで開放感のある広場整備を希望します。見通しが良く、安全で、四季を感じられる景観は、子育て世代にとって大きな魅力となります。家族が安心して過ごせる場の創出を期待します。	P15:将来像・基本方針 P19:環境機能の充実に係る整備方針「②日常的な滞留を促す環境の形成」	基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。緑や景観については、単に植栽を増やすだけでなく、木陰の創出、歩行快適性や景観性の向上、滞留の促進につながるよう整備する考え方を記載しています。あわせて、日常的に訪れたい居場所として、ベンチや緑陰等により居心地の良い滞留空間を形成する考え方を記載しています。
124	また、新松戸側からの道路を拡張して一方通行にし、しっかりと歩道を確保して下さい。		具体的な動線や配置は、今後の基本設計で安全性、利便性、周辺交通への影響を踏まえて検討します。

125	<p>【南口の屋根について】 南口に屋根を設置していただけるとありがたいと感じています。公園内には日よけがほとんどないため、夏場は非常に滞在しづらい場所になっています。日よけとしてだけでなく、雨宿りやイベント時の一時退避場所としても屋根があると助かります。イベント開催の観点でも、雨天時の開催が難しく、駅前に屋内イベントスペースもないため、天候の影響を強く受けてしまいます。もし常設の屋根が難しい場合には、イベント時に使用できる大型テントの貸し出しなどの仕組みもありがたいと感じています。松戸市の「西口公園が一日生まれ変わる、大型テントを活用したイベント」を参考にしています。</p>	P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞在できるよう、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。具体的な配置や規模は、今後の基本設計で検討します。
126	駅前がきれいになり、活気が出ることは大賛成です。一方、まちなみづくり指針に沿った整備は、一向に進んでいないように思います。広場の整備にとどまらず、“商業エリア”含め、行政がもっとイニシアティブをとって、“具体的なスケジュール”をもって進めていただきたいです。これからも住み続けたい街として、どうか住民の期待を裏切らないでください。よろしくお願いいたします。		貴重なご意見として承ります。
127	<p>計画の駅前広場の役割を南北で整理する案に賛成いたします。しかしながら、歩行者の南北を繋ぐ導線がJR構内と高架下通路の2か所のみで不足を感じます。特にJR構内は、時間帯によりつくばエクスプレスの乗り換え客と交錯し、通りにくい印象です。</p> <p>また、「歩行者の導線」も大きな課題と感じています。私自身もバスなど利用しますし、交通事業者等からの声にもあるとおり、歩行者と車両の交錯が危険であるとともに、スムーズな移動を妨げていると感じます。</p> <p>これらに対応するために、ペDESTリアンデッキでの上部空間利用もご検討いただけたらと思います。近隣駅においても活用事例があると思いますが、完全な歩車分離で安全性が向上し、雨や夏の日差しを避ける大きな屋根にもなりますし、整備手法によって上部は憩い・イベント空間にもなります。(金沢駅のような大屋根も素敵かとおもいますが。)</p> <p>また、本計画への意見からは逸れると思いますが、鉄道事業者と調整し、JRホームからペDESTリアンデッキへの改札口も整備されたら更に利便性と回遊性が増すかと思えます。最終的には駅前広場だけでなく、JR線路沿いなどの四方にペDESTリアンデッキを伸ばすことができれば、歩車分離の空間分けにより、南流山駅周辺空間のスムーズな移動が可能になるのでは、と財源も気にせず意見を素人考えでおります。</p>	<p>P17:交通機能の充実に係る整備方針「②安全性の確保を最優先とした動線計画」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	鉄道施設との連携については、鉄道事業者等との連携による一体的な整備を記載しており、回遊性向上や利便性向上については、関係機関と協議しながら検討してまいります。本計画は駅前広場を対象とするものですが、歩行者の安全性向上や回遊性向上、周辺道路との接続は重要と考えています。周辺道路の運用や面的な整備に関するご意見は、今後の基本設計や関係機関協議、周辺まちなみづくりの検討にあたって参考とさせていただきます。
128	古い建物やスーパー含め一度検討し直し、新しく魅力のある駅にすることがより良い街づくりにつながると思います。今のままでは人の利用が多い近隣の駅含め1番利用価値のない駅になっていると思います。	P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用	商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。

129	<p>広場の長期的な賑わい創出とシティープライド醸成の鍵は、広場と周辺商業施設の戦略的連携にあります。流山市の成功事例として、流山おおたかの森S・C（2007年開業、延床面積約10万m<sup>2</sup>、130店舗超）は駅直結型開発により、ショッピング・グルメ・エンタメをエリア内で完結させ、流山市人口増加率（過去10年で約20%）と経済波及効果（年間来場者数推定数百万規模）を生み出しました。この「コンパウンド効果」こそ、TOD（交通指向型開発）のモデルケースであり、南流山駅でも再現可能ではないかと推察しております。現状の「通過空間」から「滞留・交流ハブ」への転換には、商業機能の注入が不可欠です。都市計画者各位におかれましては、以下の定量目標付き連携策を計画に反映検討いただければと存じます：</p> <p>あくまでも一例ですが、このような案はいかがでしょうか。 商業スペース確保（KPI：日常利用率30%向上）：北口・南口に計500m<sup>2</sup>の小型カフェ・キッチンカー・ポップアップエリアを優先配置。流山おおたかの森S・C運営ノウハウ（緑化率20%以上、環境配慮）を活用した共同マルシェを月2回開催し、イベント集客を平日利用に連動。</p> <p>動線設計の回遊性強化（KPI：滞在時間平均5分→15分）：緑陰ベンチを商業動線上に配置、送迎スペース最適化（北口集約推奨）で歩行者流量を20%増。シミュレーション（交通動態データ活用）による交錯低減を求めるなど。</p> <p>運営モデルの構築（KPI：年間イベント数20回、管理満足度80%以上）：市・商業事業者・住民協働の運営組織を設置、デジタルルール共有アプリ導入。周辺住民配慮（騒音・廃棄物管理）をPDCAサイクルで検証し、持続可能な「育てながら使う広場」を実現。</p> <p>この連携は、流山市総合振興計画の「多くの人が集まるまち」「快適な都市環境」目標に直結し、南流山駅を次世代TODのショーケースに位置づけます。計画策定段階での商業事業者協議強化と、フィージビリティスタディの実施を一案として提言いたします。ご賢察のほど、よろしくお願い申し上げます。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」</p>	<p>基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。持続的ににぎわいの創出に向けては、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する旨を記載しています。</p> <p>商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
130	<p>指針に記載されている、「多くの人が集まるまちにふさわしいたくさんの方の魅力がつながるまち。」は大賛成です。</p> <p>以前から、JRと私鉄が交差している乗換駅なのになぜこんなに貧相な駅周辺なんだろうと悔しく思っておりました。</p> <p>今回の計画案ですが、率直に思った感想は「この内容なら税金の無駄遣い。準備して時期が延びても良いので、今度同市江戸川台近隣での取り組み（施設と店舗誘致、支援センターなどの市民施設開設）をして欲しい。」と感じています。</p> <p>より良くするのは大賛成。駅前を今より不都合にして、利用価値の少ない緑地化を行う案であれば税金の無駄遣いなので辞めて頂きたい。他の近隣駅を参考にされたほうが良い。</p> <p>緑地化やイベントスペースですが南流山には大きめの公園が複数ありますのでそちらで実施すれば良いと思います。</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用</p>	<p>基本計画では、将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付け、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す計画としています。商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
131	<p>【南口】イベント時トイレが課題になると思う。駅内や近隣店舗にはトイレが存在するため、これらを活用できる仕組みを作ってほしい。トイレ活用協力金のような制度をつくり、持続的な仕組みが確保できるよう努めてほしい</p>	<p>P20:環境機能の充実に係る整備方針「③トイレ機能の確保」</p>	<p>トイレについては、イベント時等の利用を踏まえ、駅前広場周辺の民間施設におけるトイレ一般開放について、協力依頼も含め検討する考え方を記載しています。</p>

## ○連携について

NO	質問	基本計画反映箇所	基本計画への反映等の考え方
132	既存の古い建物のリノベーションや、企業との連携による新しい街並みの形成にも取り組んでいただきたいと思います。近隣の流山おおたかの森駅周辺は、計画的な整備により洗練された魅力ある街へと発展しています。南流山も地域の個性を生かしながら、誇りを持てる美しい駅前空間へと進化することを強く願っております。	P1:計画の目的	計画の目的として、駅前広場の整備を起点に周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、さらには駅周辺における回遊性の向上につなげることを記載しています。駅周辺に存在する空き家や未利用地等については、まちなみづくり指針に老朽化した建物や空き店舗のリノベーションなど、既存のストックを有効活用する方針を定めています。
133	南流山駅の課題は、南流山駅周辺地区まちなみづくり指針にもあるとおり、「活気・魅力に乏しい駅前空間」だと思います。これの解決には、「南流山駅前広場改修基本計画（案）」だけでは不十分です。アクティブゾーンといった場を確保するだけでなく、常設の店舗が必要と考えます。駅舎を含めた商業施設の整備など、鉄道事業者等と連携した再開発について、積極的な働きかけをお願いいたします。	P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げるとともに、基本方針として「円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間」「日常的に訪れたい居場所」「使いながら育てていく広場」を位置付けています。南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用による民間土地活用の促進、鉄道事業者等との連携による一体的な整備のために協議を継続的に進める方針、公民連携による事業手法や管理運営の可能性の検討を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
134	今後この改修計画を進めていく上で、県、民間事業者、民間の地権者、JR、TXなどを巻き込み協力して頂ける環境を整備し、総合的に開発することは不可欠ではないかと思えます。現在南流山駅を利用している人口数を考えればそれだけ投資するだけの可能性を秘めている駅だと思います。今後セントラルパークの区画整理などで、より流山市の人口増加が予想され、近隣の吉川市などの再開発などもあり、訪問客も見込める可能性も秘めている南流山駅を、このままどこにも頼らず、市の限られた予算のみで改修工事を行ってしまうと結局中途半端な駅前広場になってしまい、今とあまり変わらない、ただ乗り換える為にある駅になってしまうことを危惧いたします。ただ乗り換えるだけの駅を、人が滞留する駅にする為にはそれだけ魅力のある駅にしなければならないという事だと思うからです。	P1:計画の目的 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」 P20:環境機能の充実に係る整備方針「②にぎわいを育てる仕組みづくり」	計画の目的として、駅前広場の整備を起点に周辺民有地の更新誘導や沿道空間の形成、回遊性の向上につなげる考え方を記載しています。南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用による民間土地活用の促進、鉄道事業者等との連携による一体的な整備のために協議を継続的に進める方針、公民連携による事業手法や管理運営の可能性の検討を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
135	JR駅建て替え（駅ナカ開発）も合わせて進められるよう、市からも打診を頂けると嬉しいです。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
136	JR南流山駅は、昔ながらの田舎の駅といった外観です。今回のまちなみにふさわしい駅舎に改装の働きかけをお願いします。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
137	JRとつくばエクスプレス側にも協力要請が必要になり高いハードルとは思いますが、取り組んで頂きたいです。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
138	本当の意味で南の玄関口に相応しい姿をめざすのであれば、TX、JRとの連携が不可欠です。このタイミングを逃すと駅一体となった開発が難しくなる可能性があるため、是非とも連携協議をお願いしたい。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
139	まず第一に駅前再開発はJR東日本と首都圏新都市鉄道の協力が必須と考えます。その協力を得られないのであれば、むしろ再開発するべきではないと思えます。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。
140	・武蔵野線高架下との連携および鉄道事業者への協力要請 本整備によるエリアの価値向上は、JRおよびTXの利用者増に直結し、鉄道事業者は多大な受益を得ることになります。  一体的なゾーニング：ゾーニング案に武蔵野線高架下エリアも含め、高架下店舗と連携した景観形成やイメージアップを図ること。 鉄道事業者の応分負担と連携：市として、本事業が鉄道事業者に与える受益を試算・提示した上で、周辺整備への協力や資金拠出を引き出し、官民一体となった空間づくりを進めてください。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」	駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。

141	<p>やはりJRとの連携なくして南流山駅前の発展を考えるのは、どうあっても片手落ちにならざるを得ないだろうと言うのが率直な意見です。</p> <p>駅前の広場よりもむしろ、JRの協力のもとすべての予算を駅の改修に割り当て、容積率を目一杯使って駅中に商業施設を誘致できる環境を整備すれば、それだけで駅前は活気づくのではないかと考えます。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p> <p>また、商業施設等の民間土地活用については、奨励金制度による民間土地活用の促進を図り、駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
142	<p>駅改札から直接つながった総合スーパーやお土産店舗、喫茶店等の待ち合わせができるお店が出店できる駅ビルを期待する。南口改札周辺にこだわらず北口改札周辺も含め、JRと連携し、ホーム直結の改札口も設け利便性も良くしてほしい。駅ビルはサステナブルでエコやSDGsに配慮した南の玄関口として、緑あふれる里山をイメージし、外観は階段状の斜面に植栽してガーデンを設け、南流山のイメージを一新する事を望む。</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げ、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す考え方を記載しています。</p> <p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p> <p>また、商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
143	<p>駅前を広場として使うことに反対ではないですが、それこそそこにパン屋や惣菜屋を誘致し、もっと利用価値が高まる駅ビルを建ててはどうでしょうか？流山市はおおたかの森だけが栄えたらいいのですか？同じ税金を払っているのにお金の掛け方に格差がありすぎではないでしょうか。</p> <p>駅前の駐車場（今はマンション展示場）、ロータリーを全て使えばそれなりの建物が建てられませんか？JRと一緒に駅を改修することも検討してはいかがでしょうか？</p>	<p>P15:将来像・基本方針 P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>将来像として「人が集まり、楽しめる。南の玄関口にふさわしい『駅前の緑豊かで快適な都市空間』をつくる。」ことを掲げ、南流山らしさや地域の個性を活かした駅前空間づくりを目指す考え方を記載しています。</p> <p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p> <p>また、商業施設等の民間土地活用については、「南流山駅周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度」による民間土地活用の促進を図り、当該計画による駅前広場整備との連携や相乗効果により魅力向上につなげていきたいと考えています。</p>
144	<p>JRやTXとの連携を無しに便利になるでしょうか。住民が求めているのは再整備ではなく、再開発のように思います。</p>	<p>P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p>
145	<p>TX高架下の店舗が正直魅力的ではないため、カフェ(土産の買える菓子店兼だとなおよし)との入れ替えを希望します。将来的には、立体の駅ビルが構築されショップ行政も集約されると、現在の現役世帯がシニアになった際に便利になるし、他の市からの訪問にもなり継続的な地域の繁栄につながると思います。</p>	<p>P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p>
146	<p>・商業ビルへつくばエクスプレス駅直結ルート 雨の日や商業施設へ気軽に立ち寄ることができることで、顧客の集客が見込め人数や将来的にも廃れないで維持できると思います。</p>	<p>P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p>
147	<p>【東】 JR武蔵野線にIC自動改札のみの東口を開設することで、南流山駅東側で以下を改善することが可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅徒歩時間が不動産表記で2分短くできる。不動産価値を高めたり、より広範なエリアが南流山徒歩圏となることにより街が広がる</li> <li>・駅東側利用者向けの駐輪場をさらに東側に設けることで、現駐輪場を駅前の賑わい創出の場所に活用できる。特に南側エリアをイベントスペースとする場合、イベント事業者の搬入車の駐車場所などにも活用できると考える</li> </ul>	<p>P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」 P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」</p>	<p>駅施設との連携は重要な視点と考えています。鉄道事業者等との連携による一体的な整備については、駅前広場と鉄道施設との連携を図り、一体的で利便性の高い空間形成に向けて、鉄道事業者との協議を継続的に進める方針を記載しており、市だけで完結するのではなく、関係機関や民間事業者等との連携により魅力向上につなげていく考えです。</p> <p>また、自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。</p>
148	<p>あわよくば流鉄鱈ヶ崎駅も、南流山側に少し寄せてもらおうと（南流山2号公園近辺）、南流山から流山本町全体で活気が生まれると思います。</p>		<p>広域的な回遊や地域全体の活性化に関するご意見として参考とさせていただきます。</p>

149	<p>正直、今回の改修計画も駅前の限られた土地を少し整えるだけで、交通的な問題も駅前の魅力も改善するとは思えません。もう少し周りを巻き込んだ検討が行えないでしょうか。</p>	<p>P16:南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用  P19:環境機能の充実に係る整備方針「④鉄道事業者等との連携による一体的な整備」  P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」</p>	<p>南流山周辺地区まちなみづくり促進奨励金制度の活用による民間土地活用の促進、鉄道事業者等との連携による一体的な整備、公民連携による事業手法や管理運営の可能性の検討を記載しており、駅前広場整備を単独で終わらせず、周辺市街地との連携による魅力向上につなげていく考えです。</p>
-----	---	--	---

○駐輪場について

NO	質問	基本計画反映箇所	基本計画への反映等の考え方
150	<p>【北口について】            今後自転車を使用し、駅を利用する人が増える懸念があります。現在駅前駐輪場がいくつか点々と混在しており、駅前の発展や発達に悪影響を及ぼしているとも言えると思います。交通機能の集約として北口に駐輪場も大規模に集約し、混在している現在の駐輪場の土地を有効活用できるような環境とし、より駅前に建築物が増え、駅前の商業施設や、事業所が増えるような環境整備が必要だと思います。現在南流山駅周辺に駐輪できる台数がいくつあり、今後自転車を利用する人口がどのくらい増えるのかなど調査し、計画すべきと考えます。            また、駐輪場利用人口も永遠ではないと思うので、ピーク時の計画を事前にしておき、ピーク後には駐輪場以外に利用できる施設に転換できるような事前計画などがあるといいと思います。まとまった規模の自転車置場をつくるには、現在の地下駐輪場をより広くし、地下2層や3層にするや、北口を立体化するなどの計画案が必要かもしれません。将来駐輪場を利用する人口が減った際には、区画割し、商業施設として貸し出せるなどの計画など転換案が事前にあると説得性もより深まると考えます。(地下デパートや空中店舗などのイメージ)</p>	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
151	<p>駅周辺の駐輪場も不足しており、屋根がないところも多く、利用環境は良くないと考えております。線路沿いの駐輪場は廃止して幅員を広げ、別の場所への新築についても検討願います。線路下を通過する道路(市道番号247)についても、木地区の区画整理地内と比べ、歩道幅員が狭く、自転車通学の中学生も多いため、車で走行しにくいです。</p>	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。 ご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。
152	<p>北口の交通島を送迎者スペースとしてとりましたが、既存の自転車やループは撤去でしょうか？南口にそれらがくるとスペースが減るので別な方法を考えて欲しいです。</p>	P17:交通機能の充実に係る整備方針「③利便性の向上」	代替箇所等の設置を踏まえ、今後の基本設計にて検討していきます。
153	<p>駐輪スペースの確保について 現在、駅前の地上駐輪場、地下駐輪場があるかと思いますが、特に定期利用は空き待ちが続いているとの声もよく聞きます。木、平和台等、駅から1から1.5km圏内の人口増加が続いているため、駅前の利便性という観点では、検討課題かと思えます。</p>	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
154	<p>シェアサイクルの設置台数も増設していただきたいです。</p>		シェアサイクルの設置や運用については民間事業であり本計画に直接位置付けるものではありませんが、駅前空間の利便性向上に関するご意見として、今後の参考とさせていただきます。
155	<p>駐輪場を増やして欲しいです。木地区にマンションや戸建てが増え、駅から遠いこともあり日々自転車が増えていきます。現在小学生の児童が中学生になり、電車通学を想定すると、とても現在の駐輪場では不足です。</p>	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
156	<p>私は南流山駅まで、毎日自転車で通勤しています。            しかし、駅周辺の駐輪場が慢性的に不足しており、半年待ってますが定期利用の契約が取れない状況が続いています。             そのためやむを得ず一時利用の駐輪場を使っていますが、            ・朝の時間帯は満席で停められないことがある            ・一時利用は料金がが高く、毎月の負担が大きい             という問題があり、通勤や生活に大きな支障が出ています。             定期利用枠の拡大や、新たな駐輪場の整備など、            自転車通勤者が安心して利用できる環境づくりをぜひご検討いただきたいです。</p>	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。

157	駅前のハードの整備を検討するのであれば、不足している自転車駐輪場の問題解決を合わせて検討してほしいです。南流山周辺では小中学生の人口が増加しており、今後その世代が高校生以上になると駐輪場の利用者がさらに増加し、駐輪場難民が増えることを懸念しています。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
158	現在、駐輪場の定期利用の空きが年単位で待ちが出ています。南流山付近も人口増加と同時に駅利用者も倍増しています。その中で駐輪場の数が非常に少ない。そして屋根もない。区画整備とともに駐輪場スペースも増やして欲しいと願っています。また、子供乗せ自転車も数多く見ますがそのタイヤの幅に合った駐輪ラックではないため駅近の駐輪場はタイヤが入らずラックに乗せることができない子供乗せ自転車もたくさん見かけます。駐輪ラックにおけないとなるとラック間に置くことになります。見た目も悪く、利用者のルールがなくなると治安も悪く感じてしまいます。より良くして行くには、平置きできるような駐輪場を求めています。どうかご検討よろしくお願いします。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「自転車駐車場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
159	・商業ビル建設にあたり地下駐車場の増設 駐輪場が足りず申し込みしても半年以上待つ状態の為、今後不要になれば地上の駐輪場の数を減らしていけば将来もしっかり管理していけると思います。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「駐輪場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
160	また駅前の駐輪場がいっぱいでは止められない 増やしてほしい	P18:交通機能の充実に係る整備方針「駐輪場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
161	駅周辺にどれだけの自転車の利用数があるのか見て頂けましたか？停められずやむなく置いてしまっている自転車の数は調べたのでしょうか？ 人口も増えているのに、駅周辺の駐輪場は変わらぬまま。私の子供も駐輪場を申し込んで居ますが、未だ順番が回って来ず、借りられない状態です。ようやく借りられた方は2年も待ったそうです。もし高校生ならば卒業までの1年間しか借りられないと言う状況です。広場を作るのであれば生活にもっともっと必要な立体の駐輪場を作って頂きたいです。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「駐輪場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
162	・一時貸駐輪場 →南流山駅の駐輪場は高いか遠いか空いてないかです。 そもそも供給が足りていませんし、市営駐輪場を設置し、価格などの競争が適切に発生するべきです。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「駐輪場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
163	これから高校生や大学生が増えるため、駐輪場が足りないので増やしてほしい	P18:交通機能の充実に係る整備方針「駐輪場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。
164	たまり場にするのであれば、必要な一時駐輪スペースは整備して欲しい。 電動キックボードは置かないで欲しい。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「駐輪場の設置検討」	自転車駐車場については、不足や安全性の課題を踏まえ、適切な配置について今後検討を進める考え方を記載しています。 電動キックボード取扱いについては、安全な駅前空間の運用に関するご意見として参考とさせていただきます。

○周知

NO	質問	基本計画反映箇所	基本計画への反映等の考え方
165	本日、自治会の案内で本件の周知があり、参加者の1割程度しか、この計画案のことを知りませんでした。南流山の活性化には大いに賛成ですがもっと住民の方に周知し、色々な意見を参考にしながら本件を進めていただければと思います。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	基本計画の策定にあたっては、市ホームページ及び広報ながれやまでご案内のうえ、説明会の開催及び意見募集を1ヶ月間実施しました。今後の基本設計や運用の検討にあたって、引続き情報発信を行い多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。
166	意見を書くのも明日締め切りだと知りました。知らない人が沢山いるのに、勝手に進めるのはおかしいと思います。市民の声はちゃんと聞いてますか？アンケートとかとったのですか？勝手に進めないでください。絶対に反対です。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	基本計画の策定にあたっては、市ホームページ及び広報ながれやまでご案内のうえ、説明会の開催及び意見募集を1ヶ月間実施しました。今後の基本設計や運用の検討にあたって、引続き情報発信を行い多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。
167	(意見募集のあり方について) 今回は1か月間にわたり意見募集を実施していただきましたが、こうした意見募集によって、実際に駅を利用する方だからこそ分かる課題が多く見つかるのだと思います。駅前の課題解決のためには、このような声を更に多く集めることが有効であると考えます。今回の意見募集では、氏名・住所・自由意見の3項目のみでしたが、今後同様の意見募集を行う際には、駅の利用頻度や利用目的、駅への移動手段(徒歩・自転車・自家用車)、年齢、性別、市内在住期間などの選択項目も設けることで、より効果的な意見募集になるのではないのでしょうか。また、意見募集には、市民の参加意識を高める効果も期待できると思います。自ら意見を伝えることで、駅前整備を「他人事」ではなく「自分事」として捉えるようになり、関心が高まり、改修後の愛着も増すと考えます。今後もぜひ積極的な意見募集を実施していただきたいです。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	基本計画の策定にあたっては、市ホームページ及び広報ながれやまでご案内のうえ、説明会の開催及び意見募集を1ヶ月間実施しました。周知方法や意見把握のあり方についてのご指摘は、今後の基本設計や運用の検討にあたっての参考とし、引続き情報発信や意見把握に努めてまいります。
168	住民説明会を開催して頂きたいと思います。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	基本計画の策定にあたっては、市ホームページ及び広報ながれやまでご案内のうえ、説明会の開催及び意見募集を1ヶ月間実施しました。今後の基本設計や運用の検討にあたって、引続き情報発信を行い多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。
169	(情報発信の充実について) 3月8日に開催された自治会の班長会において、改修工事の実施、説明会の開催、意見募集の実施について知っていたかどうか挙手していただいたところ、約70名の班長のうち、手が挙がったのは1~2割程度でした。今後は、より積極的な情報発信を実施していただきたいです。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	今後の基本設計や運用の検討にあたって、引続き情報発信を行い多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。
170	自治会の班長会議に出席するまで、今回の具体的な改修基本計画案の存在を知りませんでした。もっと広く南流山駅ユーザーの方に認知して、いろいろな意見を募った方が良いのではないかなと思います。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	ご指摘のとおり、より幅広い利用者に情報が届くような周知は重要であると考えています。今後の基本設計や運用の検討にあたって、引続き情報発信を行い多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。
171	南流山駅前広場改修基本計画(案)の意見募集についてホームページで告知、意見募集しているとのことですが、新松戸の利用者については、松戸市とどのように、周知、意見募集をしているのでしょうか。ホームページは、流山市の住民がよく見るもので、松戸市の住民にとって不十分ではないのでしょうか。駅利用者は、流山市民だけでは、ありません。	P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール	今後の基本設計や運用の検討にあたって、南流山駅利用者への情報発信についても検討し、多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。

172	<p>この計画のメリット（賛成意見）、デメリット（反対意見）をもっとヒアリングして、深く議論すべきです。計画案の時点での広報が足りません。住民の生活がどれだけ変化するか、想像してください。かなり重大な計画であり、失敗は許されません。</p> <p>以前広報なぐれやまに載っていた記事では知っていましたが、このような具体的な計画案が決まっていたこと、説明会があったこと、意見募集中であることを、私は昨日初めて知りました。</p> <p>知らないうちに計画が進み、気づいた頃には南口ロータリーがなくなると知った時に、多くの人が反対！と訴ても、計画は強行されるのでしょうか。</p> <p>よりよい街にしようと、努力されていると思いますが、かなり重大な計画だと思いますので、、取り返しのつかない結末にならないよう、慎重に進めていただきたいです。</p>	<p>P13:説明会及び意見募集の実施 P25:今後のスケジュール</p>	<p>ご指摘のとおり、より幅広い利用者に情報が届くような周知は重要であると考えています。今後の基本設計や運用の検討にあたって、引続き情報発信を行い多くの方からご意見をいただけるよう努めてまいります。</p>
-----	---	---	---

○その他

NO	質問	基本計画反映箇所	基本計画への反映等の考え方
173	既存の取組みである建蔽容積の緩和や、奨励金制度など、素晴らしい取り組みだと思っておりますが、成果をまだ感じておりません。実績の公表等も検討をお願いいたします。また、実現が難しく、建蔽容積の緩和となったのだと思っておりますが、高度利用を推進するのであれば、用途地域の見直しについても、再検討願います。		制度の実績や用途地域の見直しに関するご意見は、本計画に直接位置付けるものではありませんが、今後のまちなみづくりの参考とさせていただきます。
174	送迎車を根本的に減らすための策（通勤ラッシュ時に巡回バスを出すとか）は？ 7丁目には朝夕バスが来ません。		いただいたご意見は参考とさせていただきます。
175	送迎保育ステーションについて 今回の改修に伴い、駅前北口ロータリー側に送迎保育ステーションを移設してはいかがでしょうか。通勤や利便性、治安面なども考慮すると駅前かつ雨に濡れずに送迎できると、まちとしても今後の強みになるかと思っております。		駅前空間の利便性向上に関するご意見として参考とさせていただきます。
176	南口のイベントスペースから鳩やムクドリがいなくなってほしい。清潔感がなくベンチ利用を躊躇ってしまう。		鳥害対策を含む維持管理のあり方については、今後の運用の検討にあたって参考とさせていただきます。
177	（デジタルサイネージの設置について）北口の時計が故障により撤去されてしまいました。そのため、新しい時計の設置を望む声もあります。私としては、時計を再設置するよりも、さまざまな情報を表示できるデジタルサイネージを設置する方が、より有効で望ましいと考えています。		具体的な施設や設備の配置については、今後の設計で検討します。
178	南側も北側も時計の設置を願う。		具体的な施設や設備の配置については、今後の設計で検討します。
179	壊れてしまった駅前の時計を復活してほしい 台を撤去するにもお金かかるんだから、時計をまたつけてほしい		具体的な施設や設備の配置については、今後の設計で検討します。
180	北口の駅前の時計はいつ付けて下さるのですか。時計がないと大変困っています。市民一同		具体的な施設や設備の配置については、今後の設計で検討します。
181	北口側の時計塔の時計が無くなってしまったが、何もついてない塔が建っているのは却って美観を損なっている。今ある時計塔に時計を付けるのが無理なら新しい時計塔を作ってほしい。		具体的な施設や設備の配置については、今後の設計で検討します。
182	南口駅前駐車場の場所に南流山センターを移転することはどうか。地下駐車場、一階に待ち合わせ場所にも使えるフリースペース、市民課等の受付、2階に会議室や、例えば図書館などを置くことで、場所の管理も利便性も確保しながら、人が来る理由を駅前に作る。		駅前空間の利便性向上に関するご意見として参考とさせていただきます。
183	現南口広場、ベンチ、武蔵野線線路沿い自販機エリアでの路上喫煙が多いです。他の地域よろしく完全禁煙を謳うには、利用者層の違いと、路上喫煙取締のレベルで理想とのギャップがあります。乗り換え駅である事を活かし、乗り換えついでに喫煙需要を物品購入に繋げるなどもできると思っています。		駅前空間の安全性や快適性、運用ルールに関するご意見として参考とさせていただきます。
184	南口広場も日が沈むと駅前なのに暗いので、明るくなると嬉しいです。もし夜間も明るくなるのであれば、居酒屋もあり治安が悪くなるのではとの懸念があります。北口には交番がありますが、南口には無いので…	P18:交通機能の充実に係る整備方針「利用者にとって安心して利用できる駅前広場の形成」	夜間においても安全・安心に利用できる空間とするため、暖色系の照明を活用し、見通しの確保や死角の低減に配慮した空間構成とする考え方を記載しています。具体的な明るさや配置については、今後の基本設計で検討してまいります。

185	(夜間の明るさの確保について) 夜間の明るさの確保(特に北口)をお願いいたします。例えば、市川駅南口にはガス灯が設置されていますが、南流山らしいレトロ感のある、やさしい明るさが望ましいと思います。流山市役所の入口付近にもガス灯が1基設置されています。	P18:交通機能の充実に係る整備方針「利用者にとって安心して利用できる駅前広場の形成」	夜間においても安全・安心に利用できる空間とするため、暖色系の照明を活用し、見通しの確保や死角の低減に配慮した空間構成とする考え方を記載しています。 具体的な明るさや配置については、今後の基本設計で検討してまいります。
186	(屋根について) 雨対策や日差し対策としての屋根については、説明会でも質問があり、ご説明があったと記憶しています。私は、屋根の参考事例として上州富岡駅を挙げたいと思います。開放感のある高い屋根で、夜間の間接照明も美しく、駅前空間の魅力向上にもつながると考えます。	P19:環境機能の充実に係る整備方針「③快適な滞在環境の確保」	快適な滞在環境の確保として、雨天時や夏季の暑熱時にも快適に滞在できるよう、屋根や緑陰の活用により滞在環境の向上を図る考え方を記載しています。
187	蕎麦屋の横が暗く、お酒の缶などが散乱しているので死角を作らず明るくしてほしい	P18:交通機能の充実に係る整備方針「利用者にとって安心して利用できる駅前広場の形成」	夜間においても安全・安心に利用できる空間とするため、暖色系の照明を活用し、見通しの確保や死角の低減に配慮した空間構成とする考え方を記載しています。
188	緑化計画のある広場をより広く活用できるよう、駐車場の土地を買い上げることは可能でしょうか。(地主が金に困ってないので売る必要がないと噂で聞いたことがあります) 駐車場側の土地を通路にして、現在の通路を広場にすることで、青幅に駅前広場を広げることができ、駅前の価値も上がるのではないのでしょうか。		本計画は駅前広場の改修を対象とするものであり、民有地の取得を前提とした内容を直接位置付けるものではありませんが、周辺の土地所有者や鉄道事業者等との連携による一体的な整備について重要な視点と考えています。ご意見として参考とさせていただきます。
189	(喫煙所の設置について) 路上喫煙対策として、喫煙所の設置をお願いいたします。令和4年11月末に喫煙所が撤去されて以降、違法な路上喫煙が野放図に発生しているように見受けられます。喫煙そのものを完全になくすことは難しい面もあるため、マナーを守って喫煙してもらう方向へ誘導する方策もご検討ください。あちこちでゲリラ的に路上喫煙が行われることで、喫煙しない方の受動喫煙リスクが高まっています。		駅前空間の安全性や快適性、運用ルールに関するご意見として参考とさせていただきます。
190	もし広場を計画のように活性化させた際には、活動で出るごみをどう回収するかは課題と思います。今現状はゴミ箱や喫煙所がなく、ごみが散らかる様子がありません。ゴミ箱がない場合、広場の清潔さを保つため、定期的に清掃は必要となると思います。ゴミ箱はないのでゴミは持ち帰るように、と看板を出すのが、最低限必要かと思えます。	P20:環境機能の充実に係る整備方針「①にぎわいを育てる仕組みづくり」	広場の活用にあたっては、持続的なにぎわいの創出に向けて、公民連携による事業手法や管理運営の可能性を検討する考え方を記載しています。 ごみの回収や清掃、利用ルールの周知など、運用面の整理は重要と考えており、今後の運用の検討にあたって参考とさせていただきます。
191	駅内にゴミ箱がないため、ゴミ箱を設置して欲しい。 図書館の本の受取、回収が駅近くにあると、より市の施設と連携できて良いと思います。		駅前空間の利便性向上に関するご意見として参考とさせていただきます。