

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8年3月20日（土）9時30分から12時10分

場所：江戸川台福祉会館 2階舞台付集会室

2 出席者

(1) 傍聴者：56名

(2) 事務局

まちづくり推進部長

梶 隆之

まちづくり推進課長

苅込 渉

まちづくり推進課課長補佐

高梨 裕次

まちづくり推進課係長

西山 直勝

まちづくり推進課主任主事

坂本 和也

まちづくり推進課主任技師

長谷川 祐太郎

まちづくり推進課主事

水梨 楓太

(3) ジェトロ跡地施設の事業者（以下、「事業者」という。）

LEAPホールディングス株式会社

青木 唯人

3 議題

- (1) 事業概要について
- (2) 前回の説明会のおさらい
- (3) 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 商店街通り整備

4 議事録（要旨）

事務局

(1) 事業の概要について（報告）

- ・資料（スライド2～3）に基づき、事業概要について報告。

(2) 前回の説明会のおさらい（報告）

- ・資料（スライド4～6）に基づき、前回の説明会のおさらいについて報告。

(3) 各施設の進捗について（報告）

- ・資料（スライド7～9）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10～17）に基づき、駅前広場整備について報告。
- ・資料（スライド18～24）に基づき、商店街通り整備について報告。

(4) 質疑応答

質問者

保護者目線からの意見にはなりますが、いくつかお伝えしたいと思うことがあります。大前提として、この江戸川台が私は大好きで、今、江戸川台小学校の子どもたちも、ここにいる皆様、世代を超えて、お年寄りの方からおじいちゃん、おばあちゃん、いろんな方に見守り、お手伝い、学校でのサポートをいただいていることで、子どもたちはすくすくと元気に育っていることをこの場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございます。

私は少年野球にも保護者として関わっており、土日は練習があるため、基本的に現役で小さな子どもを育てている方々は、このような場に来ることが容易ではないと以前から感じておりました。

そのため、このような説明会を小学校、幼稚園、保育園、中学校などで実施し、子どもたちにも聞いてもらうとともに、保護者にも聞いてもらえる機会があるとよいのではないかと考え、一つの提案として申し上げます。

事務局

市としても、特にこれからの江戸川台の街を担っていただく若い世代の多くの方々にこの計画を知っていただきたいと考えております。いただいたご意見も踏まえ、具体的な方法は今後検討してまいります。若い方々に積極的に聞いていただく機会を設けたいと考えております。

質問者

現在、商店街において、私どもを中心に駅からの通行止めに反対する活動をしておりますので、以下の2点を陳述させていただきます。

1点目として、駅前という交通の要所、それから交通発生源として、江戸川台東、西原、青田、こうのす台、みどり台、それぞれの地域の皆様から、この駅前ということで、利用性、利便性、安全性の観点から、私どもは駅からの通行止めに反対しようということで活動をしているところです。

もう1点として、駅前の整備はお住まいの方々にとっても大変重要であると思いますが、ここで生業を営む方々、商売をされている方々もおりますので、商業活動としての機能性、利便性、安全性などに配慮していただきたいと思います。

それと同時に、私は、まず交通の要衝としてのこういう観点からお話を申し上げて、皆様にお聞きいただければと思います。まず、駅前から通行止めとすると、東口の駅前地区には様々な交通障害が発生するということから反対をしているところでもあります。

具体的には、1点目として、駅前の通りは江戸川台東地区にお住まいの方々が西原地区へと自動車、自転車など、通勤通学送迎ルートとして向かう重要な動線です。

その方々が駅前の商店街通りを通れなくなるため、郵便局からスーパーマーケットを通り、パチンコ店前の通りを通るルートとなり、帰りも同じ動線となります。現在でも、雨天時には非常に交通障害が発生していると思います。

そのような環境にあることをご理解いただきたいと思います。

次に6号公園についてです。先ほどの説明では、駐車場として企業バスやスクールバスが利用するということでしたが、具体的に、流通経済大学附属高校・中学校の大型バスや企業バスが1日何台送迎のためにここを利用するのでしょうか。

そして、一方通行とした場合に、6号公園をどのように回遊するのでしょうか。バスの乗降にも時間を要しますし、バスの転回等もあり、ここにも大きな問題が発生すると予想しています。

そしてもう一つ、江戸川台駅前商店街に入るための自動車、自転車ルートが、めがね屋さんの裏側からコンビニエンスストアの脇を通る一方通行のルートであるとの説明でした。

その結果、商店街を利用するための買い物や荷物の搬出入の交通流動を考えると、利便性、利用性、安全性が失われ、不便さが増すとともに、危険性も高まります。

江戸川台駅前商店街の賑わいを目指すことは、本計画で最初に打ち出された計画だったわけです。ところが、これだけを見ますと、どこに賑わいのエビデンス、根拠があるのでしょうか。

と同時に、私どもの生業からいきますと、このような状態で江戸川台に出店する人もいなくなってしまうので、私どもの立場から言っても、空き店舗だらけになることが懸念されます。

そしてもう一つ、その第2ビルの裏のルートですが、コンビニエンスストアの脇から入るルートについては、先ほども言いましたように、交通障害が発生する可能性があると考えています。

商店街通りの裏通りは双方向の道路となっており、そこへ入るルートは一方通行です。もし火災、地震、交通事故などが発生すれば、交通障害は間違いなく起こります。

飲食店等で火災が発生した場合、初期消火にも支障を来しかねません。同様にこの傾向は後ろがジェット口跡地の脇の通りも同じような傾向になる可能性があると思っています。

駅前に人が集う大きな広場が計画されておりますが、これはもちろん悪いことではありませんが、屋台やキッチンカーなどのイベント広場だということでしたが、これは本当に

これだけの広場をとって、本当に皆様必要だと感じますか。私は、そもそも江戸川台の街というのは、もう少し違った視点で考えていった方がいいと思っています。

住民の皆様は、キッチンカーや屋台の利用をこの駅前に求めているのでしょうか。また、住民の皆様は、駅前からの通行止めに大いに賛成しているのでしょうか。私どもは、ここに利害関係を有する方々から420名以上の反対署名をいただきました。

その点について市に相談したことがあります。全く実施されていません。先ほどの説明にもありましたが、住民の皆様はこれほど大きな影響が出るにもかかわらず、社会実験を実施してエビデンスや根拠を示していないのです。ぜひ必ず実施していただきたいと強く思っています。

また、社会実験を実施し、この駅前がどのような駅前になるのかについても検証していただきたいと思います。通行量が減るにもかかわらず、なぜ賑わいが創出できるのか、根拠をお示しいただきたいと思います。社会実験について、市から説明会は全くありません。

「このように実施します」という説明も全くない状況です。そもそも私どもは、駅前の通行止めを市に要望したことはありません。この形の成功事例がどこにあるのか紹介していただきたいと思います。私もすぐに見に行きますので、その点をお示しいただきたいと思います。

また、警察でも道路使用の変更の了解を得ているのでしょうか。いずれにしても結論として申し上げます。私どもは江戸川台の再整備計画について全て反対しているわけではありません。駅からの通行止めの交通障害や営業妨害となるような歩行者優先道路化に対して私どもは非常に反対であります。

そこに屋台やキッチンカーの営業スペースを作るのであれば、道路を1本ぐらい通していただいて、私どもの商売にもある程度影響がないようにしていただきたいと思います。そして、お住まいの皆様にも、遠くから来る駅前という、こういう交通の要所に対してもう少し配慮した計画を立てていただきたいというのが、ここで申し上げたいことです。

結論として申し上げます。駅前の通行止めには交通障害が発生します。駅からの通行止めには営業妨害が発生します。そのため、320名以上の反対署名を集め、駅からの通行止めに反対しているところです。ぜひお聞きいただければと思います。

事務局

先ほどのご意見の中で通行止めという言葉をおっしゃっていましたが、今回の計画は通行止めをするものではなく、通りの一方通行化を行うものです。現在は、商店街通りから駅前ロータリーに通り抜けが可能であり、将来、車両は通り抜けできなくなりますが、自転車や歩行者までが通れなくなるということではありません。あくまでも現況の車の動線を変えていくような形での道路改修ということとなります。

初めから一方通行化ありきだったのではなく、令和4年度から令和5年度において、商店街通りを一定期間通行止めとし、道路を活用してみようという社会実験を商店街の店主の方々や市民の方々が一緒になって取り組んでおられました。社会実験には、市もサポートをさせていただきました。現在、全国的にも国の制度が緩和され、車中心の社会から人中心の社会へ転換していくことを国も推奨しております。人口縮減の時代における方針転換の一つとして、ヨーロッパでも既に行われているような人中心の街づくり、コンパクトな街づくりにしていこうというのが、今回の計画の大まかな考えです。

社会実験の際は、通りの車両通行止めを行いました。最終的な整備として車の通行を完全に止めることが本当に望ましいのかという議論が商店街の中でもありました。搬出入

車両の駐車や高齢者のご家族がお店の近くまで送迎することもあるため、完全に止めることは影響が大きいのではないかという議論を経て、最終的には令和6年8月に要望書という形で、商店街振興組合から市へ、通りを一方通行化として整備してほしいという要望をいただいたという背景を、まずご理解いただきたいと思います。

また、商店街の営業に影響があるのではないかというお話は前回もありました。市としても、商店街から一方通行化に関する要望書をいただいたという背景のもとで、このような形で進めております。前回の説明会后には、商店街の方に、この要望書について商店街の方々が納得しているのかを確認させていただきました。その後、商店街としても改めて各店舗を回り、一つ一つ市の整備方針を説明して下さったと聞いております。

また、商店街の裏通りには住宅がありますので、一方通行化の計画について市が一軒ずつ個別に訪問させていただいて、道路を改修し車の動線が変わる旨を、前回の説明会から今日に至るまでの間に説明をさせていただき、ご理解をいただいたと認識しております。商店街の地権者やテナントに対しては、振興組合において一軒ずつ個別に一方通行化の計画について説明し、大多数は賛同いただけたということをごども聞いております。

それから、6号公園については、北部包括支援センター跡地と合わせて駐車場とする計画ですが、来年度から設計を行います。車両の出入りなど計画については、いくつかのパターンが考えられると思いますので、来年度設計を行い、皆様にお示しさせていただきたいと思いますので、もうしばらくお待ちいただきたいと思います。

それから、歩行者広場について、特にキッチンカーやテントでの出店が可能なスペースを作って、本当に使われるのかというような趣旨のご意見についてです。市としても、このような広い空間を皆さまからの税金を使って作るということは、大きな投資であると思っておりますが、このような歩行者広場のニーズは、隣接する民間事業者さんにおいてあると考えております。

例えば、本日ご同席いただいているリープ不動産には、駅前広場のプランを共有しており、これからの江戸川台の発展を考えた時に、駅前広場を活用した賑わいづくりにリープ不動産としても関わっていききたいというご意見をいただいております。また、駅前商業ビル、通称第2ビルの新たな所有者ともお話をしており、建物の前面に新しい広場ができることに対して非常に前向きに捉えていただいております。広場ができるのであれば、これにふさわしい建物のあり方を考えてみたいという前向きなお話もいただいております。さらに、東武鉄道とも、今回の駅前広場の拡張に伴い、一部用地を取得させていただき協議をしておりますが、線路際には市が買収しないで残る土地があります。その土地の活用についても、駅前にふさわしい賑わいにつながる活用を積極的に考えていきたいということで、東武鉄道ともお話をしております。私どもは、歩行者広場にニーズがないとは考えておりません。この公共投資が、市民の皆様の憩いの場になることに加え、商店街もありますので、小さな商いにチャレンジする場にもなると考えております。民間事業者にとっても、このような広場があることにより民間投資を促すことができると期待している計画であることをご理解いただきたいと思います。

質問者

先ほど、商店街の一軒一軒に一方通行化の計画を聞きに来たという話がありましたが、こちらには一度も来ていません。また、前々回の説明会では、駅前の不動産屋のビルの前に車両を通すことは警察の指導により不可であるとの市の説明でした。この点について警察へ行って確認したところ、そのような質問の記憶はないとのことでした。これは事実と

異なる説明をしていたということでしょうか。また、ロータリーの中央に広場のようなものを作った場合に、横断歩道を設けるのは違反であるという話でしたが、それも要相談で横断歩道を設けられるという話でしたので、確認をお願いします。さらに、商店街通りを一方通行化することですが、歩行者広場は商店街に蓋をするようなものです。あのような大きな広場は不要だと思いますが、いかがでしょうか。

事務局

まず1点目の商店街さんのお話につきましては、私どもが聞いた話ですので、商店街さんの方に確認していただきたいと思います。

質問者

誰が言ったのですか。名前は。

事務局

商店街振興組合の理事の方からになりますが、個人名を申し上げることはこの場では差し控えさせていただきます。

続いて、警察署にご確認されたとのことでしたが、私どもこの駅前ロータリーの協議をするときには、流山警察署だけではなくて、千葉県の公安委員会、いわゆる千葉県警とも協議が必要となり、県警との協議が整わないとこの計画というのは進めることができません。指導を受けたのは、流山警察署ではなく県警の方から言われたものと認識しています。

それから駅前ロータリーの中央の広いスペースを活用できないかというご意見については、これまでの説明会でも寄せられておりましたが、ロータリーの計画を協議した中で、今の警察の指導の中ではできないとのことでした。全国を探せば、ロータリーの中央に横断できるような事例はあります。例えば、江戸川台駅の西口ロータリーについては真ん中を渡ることができますが、昔と異なり今の指導では危険であるということで、現在の計画に至っております。

質問者

2点質問があります。

1点目として、そもそもこの事業の目的、つまり江戸川台をどのような街にしたいのかという将来像を、大前提として伺いたいです。その将来像がある上で、江戸川台駅前の現状とのギャップが課題になると思いますが、その課題をどのように考えているのか、もう少し具体的に説明していただきたいと思います。

2点目として、今回の説明会資料には数字の話がないと感じました。この事業全体の予算、例えば何億円かかるのかをお伺いたいです。その財源と、現在の建築資材や人件費の高騰により、令和10年度までに完了する予定であったものが、当初想定していた予算よりも上がる可能性があると思います。何段階かのシナリオを想定していると思いますので、予算の上振れ幅なども検討していれば伺いたいです。

事務局

江戸川台駅東口の再整備の大きな考え方として、令和5年に策定したエリアビジョンがあります。大きなスローガンとして「ここに居たい、ここに来たい」と感じられる場づく

りを掲げております。ここでいう「ここに居たい」は、現在お住まいの方が引き続き江戸川台にいたい、居続けたいと思っただけという意味です。「ここに来たい」は、高齢化する地域にとって、若い方に住んでいただくなど住まいの循環が図れないことは、地域の衰退を招く恐れもあると考えられるため、他の地域から江戸川台を選んで住んでみたい、来てみたい方を増やしていきたいという意味です。そのための駅前再整備を進めていきたいということで、「ここに居たい、ここに来たい」と感じられる場づくりを目的・目標として掲げているところです。

課題については前回説明をさせていただきましたが、改めてご説明いたします。

まず、駅前広場につきましては、ロータリーが狭く、バスが曲がりづらいロータリーの形状となっており、後続の車両が詰まる状況が見受けられます。実際に、交通量調査を行い、ロータリーが混雑している実態を把握しております。歩道も場所によっては狭く、バスに並んでいる人たちが列を成して混雑することもあります。

また、駅前やはり街の中心となり得る場所であると思えます。交流や憩いのための滞留空間が狭いという現状もあります。それら課題に対して、駅前ロータリーを拡張するとともに、人も滞在しやすい空間を一体的に整備していく方針となっております。

商店街通りについては、アンケート調査などからも、昔と比べて人通りや賑わいが減少しているという現状あります。かつて、たくさんの方が商店街を歩いていた時代においては、車が通行可能ではあるが、お買い物のする方で溢れていて、結果的に車が通りにくい時代がありました。現在は、車があちこちに停まっていることや、ロータリーに向かう通過動線となっているという現状となっております。従いまして、ロータリーに向かう通りは、2本あるところを1本に集約をして、商店街通りとしてふさわしい人中心の通りに変えるものです。これまで社会実験を行ってきたうえで、エリアビジョンにおける歩行者優先道路化の方針の中で、商店街振興組合から要望をいただいた上で、今回、一方通行化として計画しております。

ジェット口跡地については、既存の駅前の公共施設の老朽化が課題となっております。また、ただ公共施設を移転するというのではなく、駅から近い立地を活かし、これまでにない賑わいにつながる機能が必要であろうということで、今ある公共施設を集約するとともに、新たな駅前の拠点をつくる方針としました。

また、本事業の財源については、市の単独費だけではなく、国の補助金を活用しております。国の補助金の採択を受けるにあたり都市再生整備計画を策定しておりまして、計画の中では総事業費44億7930万円を見込んでおります。こちらは、工事費だけではなく、必要な調査や用地取得費など、事業が始まってから終わるまでの全体の事業費となります。

質問者

私は20代から50年住んでおり、現在70代です。普段は職場と自宅を行き来するだけでしたが、40代になり、井崎市政の時にまちづくり創成塾で1年間勉強しました。その流れの中で、総合計画や都市計画マスタープランを作る際にも、3、4地域に分かれて市のビジョンを作り、市民参加を前提に取り組んできた経験があります。

私がいた頃の江戸川台は魚屋さんがあって、実際にそこで魚買って食べられたり、相当賑わいがあったと思います。TXが開通しておおたかの森ができたことを考えると、かつての江戸川台はすごく活性化していた地域だったと思います。

過去に何度か説明会に参加しました。市の説明会となっていて、いろいろビジョンを作
って進めているとのことでした。会場の入り口のところに私が資料を置いたのですが、参
加のはしごというものがあり、市民参加の度合いを表す数値として8段階ほどあります。
また、市民参加の度合いによってその評価が3段階あります。今回の計画は、どちらか
というと、市が説明会をやり、参加者との質問回答がある。ただ、今皆様からお聞きし
ている課題はたくさんあると思います。

1点目として、ジェトロ跡地の計画です。リープ不動産が事業者となりましたが、その
計画には公共施設だけでなく、リープ不動産の様々な事業もあると思います。それが市民
にとってどれだけ有効なのかという点です。民間事業者が実施することになりますが、市
の土地を使うため、税金も関係してきます。どのような計画となるのかを市民全体で検証
していくような流れを作ってほしいと思います。

2点目として、歩行者駅前広場でイベントができるとのことでした。全国の大きな街を
見ると、駅前が完全に芝生広場になっているところもあります。車優先社会から歩行者優
先社会へということで、イベントやキッチンカーの話がありましたが、あの場所をどのよ
うな広場にしたらよいかということも含め、コンペなど様々な提案を受け入れ、どのよ
うに整備するのかを決めていくことがよいのではないのでしょうか。

3点目として、商店街の活性化についてです。私が東京理科大学で勉強した時に「オシ
ャレなまち江戸川台」というキャッチフレーズを作り、理科大の大学院生と一緒にビジョ
ン作りをしました。そして、北部の街づくり計画の中に「オシャレなまち江戸川台」とい
うものを入れました。歩行者空間だけでなく、商業をどのように活性化できるかを考える
必要があると思います。

それから、北部地域包括支援センター跡地の駐車場をどうするかという話や、駅前ロー
タリーの課題など様々な意見があります。ただ市が回答するだけではなく、課題ごとにワ
ークショップを行うなど、様々な提案をグループごとに議論し、それを取り入れることで
市民参加の度合いが上がると思います。

説明会を行い、質問して回答し、それで終わってあとは市に任せるといった形になっ
ているように感じます。この計画を見ても、また、本日も休日にもかかわらず市の方々が出席
され、大変な情熱を持って取り組んでいただいていることには非常に感謝しております
が、市民参加の方法を少し検討していただくことで、皆様からの不満が軽減されるの
ではないかと思いました。

また、市民参加の方法については、会場の入り口に少部数ですが資料を置いてあります
ので、参考に見ていただければと思います。

事務局

ジェトロ跡地については、公共施設を含め、どのような機能を入れるべきかについて、
ジェトロ跡地活用に係る市民検討会を1年近くかけて実施してきました。そのような形
で、ジェトロ跡地の中に入る施設については検討を進めてきております。ご意見いただ
いた駅前広場や商店街通りについては、現在、車から人へというコンセプトの中で設計を
進めていますが、特に若い方々、これからの方々がどのように使うか、駅前広場を自分
たちであればどのように使いたいかという視点で、ぜひご意見をいただきたいと考えて
おります。別の部署になりますが、若者まちづくりプロジェクトというプロジェクトが
進んでいます。高校生、大学生がチームを組み、一つのグループは江戸川台をテーマに
街歩きを行い、ここでどのような提案ができるかを検討していただいています。私どもも
一緒にフィ

ールドワークに同行しましたが、若い人の目線で見えていただくと、夜になると街が暗い、若い人たちが入りたいお店が少ないなど、大人からは言いにくい課題も多く出てきています。若い人の目線で、どうしたら自分たちがここに来たいか、ここで活動したいか、休みたいかという意見を積極的にいただいきたいと考えております。本日の最初にいただいた、小学校や中学生の意見を聞くべきではないかというご意見にもつながりますが、できるだけこれからの街を担う方々の意見を聞きながら、一緒に新しい街を作っていきたいと考えております。説明会の方法についても工夫が必要であると考えておりますので、本日で終わりではなく、引き続き説明会を順次行ってまいります。やり方も含めて検討しながら、若い人たちが意見を言いやすい環境を取り入れ、一つでも多くの意見を取り入れて設計を進めていきたいと考えておりますので、ご理解をいただければと思います。

質問者

毎回参加させていただき、具体的な形になっていくことに大変なご苦労があると思いますが、この話をよく考えると、今の江戸川台がある中で、施設整備により広場や新しいものを作っても、それだけで賑わいが生まれるわけではないと思います。ジェット口跡地については、民間のリープ不動産が1階に魅力的な店舗を設置することや、公共施設が集約されることで、一つの賑わいが出てくるのではないかと思います。一方で、駅前広場については、先ほどの話にもありましたが、相当力を入れてソフトを考えていかないと、おたかの森にあるものをここで行っても意味がないと思います。ウォークブルということで、電車でもらうことを前提にするのであれば、駅前広場の内容を魅力的にしていくことについて、リープ不動産に副次的に協力してもらう程度ではなく、行政が主体的に取り組む必要があると思います。先ほど、いろいろ考えているというお話がありましたが、相当独自性のある取組をしなければ、おたかの森の小規模版のようになってしまい、誰もおたかの森から電車に乗って来ないと思いますので、力を入れていただきたいと思います。おたかの森SCは、2つの鉄道の結節点で人の行き来があるからイベントが常にある、イベントが常にあるからまた人も来るという相乗効果になっています。ここをきちんとしないと、広場だけがあり、商店街への行き来は物理的にしづらくなるだけになってしまいかねません。ご承知のことと思いますが、ここにしっかり予算を費やしていただき、よいものを作っていただければ、その仕組みは西口や他の駅にも、流山全体がおたかの森とは異なる賑わいづくりを進める上で役に立つと思いますので、よろしく願いいたします。

事務局

市としても、施設整備を行えば自動的に人が集まってくるとは考えておりません。先ほど事務局から説明しましたが、この施設整備と合わせて、リープ不動産を中心とする周辺の民間事業者と一緒にあって、駅前広場でどのように賑わいを生み出していくか、話し合いを進めています。いわゆるエリアマネジメントという観点になると思います。この地域を民間事業者と行政が連携してどのように管理し、活用していくかが非常に重要であると考えておりますので、そのチームの組み方も含め、現在、民間の皆様と協議をしています。整備して終わりとならないように、これをきっかけとして、この街が大きく変わる契機となるよう取り組んでまいります。

質問者

このプロジェクトは将来のことについて話しているものだと思います。今聞いていますと、現状に対してどのように対応するかという話でしたが、例えば商店街は全面的に車の乗り入れをやめてはどうでしょうか。私は東深井に住んでおりますが、わざわざ江戸川台の商店街に車で買い物に行くことはありません。テレビなどで見る賑わっている商店街は、車が通っているところはありません。多くは自転車です。そのような場所であれば、商店街は今後発展しないと思います。若い人は最近車に乗る人が少なくなっており、ガソリンも高騰しています。今後のことをもっと考える必要があります。今の商店街をどうするかという視点だけでは、おそらくまた数年経つと厳しくなると思います。視点を変え、先ほどから出ているように歩行者優先で考えるべきです。障害者など必要な方だけは車の乗り入れができるようにし、基本的には自転車でもよいと思います。これからは車社会を前提にするのではなく、歩行者優先で考えた方が、江戸川台は発展すると思います。若い人のために考えている事業ですので、将来のこと、若い人が今後どのようになるかを考えて、もっと議論した方がよいと思います。

事務局

エリアビジョンの中でも、特に商店街通りの歩行者優先道路化を位置付けており、どこまで車から人へ切り替えていけるかを、先ほども説明しましたが、商店街の方々を中心に、社会実験を通じて一緒に考えてきました。最も歩行者に優しい道は、車が入れない道であると思います。ただ、社会実験を行う中で、高齢の方で車による送迎がないとお店に行けない方や、搬入搬出のためには車の中に入らないと困るというご意見もあり、最終的には現在の形になったというのがこれまでのプロセスです。ただし、施設整備としては車が通行できても、現在の商店街通りは日曜日の日中は歩行者天国になっていると思います。車が入ってこない時間帯にどのように使っていくかということも、ソフトとハードを合わせて考えることで、少しでも歩行者優先で、楽しく歩いて買い物をしたり、休んだり、交流したりできる空間を作ることができるのではないかと考えております。それは少しずつ皆様で育てていく部分もあると考えております。

質問者

本日は、いろいろなお説明をありがとうございました。1点目として、今回、公共施設が入るにもかかわらず、リープ不動産の図を見ますと、車寄せがなく、また、障害者用駐車場が1台分では十分ではないと思います。高齢者、障害者、そのご家族が公共施設を利用しやすいようにすることを考えると、1階には車で適切に移動でき、高齢者や障害者が来られる環境を確保することは市の役割であると思いますので、お願いしたいと思いません。また、専門の方から、今回リープ不動産に決まった公募について、応募に関する期間が非常に足りないのではないかと指摘がありました。その方は、流山市はいつもこのような期間しか設けていないのかとおっしゃっており、様々な事業者が手を挙げるには十分な期間ではなかったのではないかと指摘があったことを申し上げます。と申しますのも、リープ不動産が所有していた施設において、前回の流山市長選挙で井崎市長が選挙事務所を開いていたことも踏まえると、他の事業者が入りにくいような形にしていなかったのかという点について、きちんとした回答を出していただきたいと思います。次に、リープ不動産も出席されているのでお聞きしたいのですが、リープホールディングスからリープ不動産かは正確には把握していませんが、タイにある大麻畑に投資されていたというこ

とはありませんか。私もその情報をいただき、2025年だと思えます。日本では基本的に大麻は、大麻取締法、麻薬及び向精神薬取締法により、所持、使用、栽培が禁止されています。一方で、タイでは2022年に非犯罪化されています。非犯罪化しているのはタイだけではなく、オランダやカナダなどでも非犯罪化されていると伺っています。ただし、タイでは2022年に非犯罪化したことにより、多くの大麻ショップや大麻カフェができ、その後、若い人たちの依存や健康障害が出てきたため、2025年に再規制していると伺っています。私にその情報をくださった方は、リープ不動産の岡村社長がタイの大麻畑に投資していた時期は、少なくとも2024年であることが確認できるのではないかとおっしゃっています。2024年は、タイにおいて若者を含む依存症や健康被害が大きな問題となっていた時期に当たると思えます。リープ不動産が出席されていますので、岡村社長が大麻畑に投資していたことが事実かどうか確認させていただきたいと思えます。また、流山市として、カンナビジオールという大麻成分については、国においても制度が改正され、利用できるようなになっていること、例えば緩和ケアなどにも使われるようになっていることは承知しています。公の流山市が、30年間にわたって、大麻畑に投資されている企業とビジネスパートナーを結ぶことが適切だと考えられるのか、市からお答えさせていただきたいと思えます。

事務局

まず、この説明会は江戸川台駅前の事業に関する説明会ですので、それ以外のご質問についてはお答えいたしません。1点目の駐車場の問題ですが、現在、ジェットロ跡地の施設の中には、先ほどご説明しましたとおり、身体障害者の方向への駐車場1台分を用意しております。それ以外の方については、北部地域包括支援センター跡地の駐車場をご利用いただく方向で考えており、台数等については令和8年度の設計で決めていきますので、今後改めてご説明させていただきます。ジェットロ跡地の公募については、市として適正な期間を設けて公募したと考えております。繰り返しになりますが、適切なプロセスを踏んで公募し、優先交渉権者を選定したという手順を踏んでおります。

質問者

先ほどお話がありましたが、ジェットロ跡地の駐車場について、障害者用駐車場が1か所ということですが、荷物の搬入のために一時的に停める場所が2台から3台分程度は必要だと思えます。その確保はされているのでしょうか。もう1点は、駅前ロータリーの駐車場についてです。一般車が4台から7台に増えることはよいと思えますが、バスが2台から5台に増えることが理解できません。バスが増える計画があるのであればやむを得ないと思えますが、計画がないのであれば、一時的に一般車を停める場所を作っていただきたいと思えます。現状では、時間によっては横断歩道まで停めている車もあり、各所に乗用車が停まっていますので、その問題も併せて解決していただきたいと思えます。

事業者（LEAPホールディングス株式会社）

ジェットロ跡地の搬入口については検討しておりますので、具体案としてお示しできるまで、もうしばらくお待ちいただければと思えます。また、先ほどの回答の中で、基本的な回答は差し控えさせていただきますが、現状として先ほどの話で終わってしまうと、あたかも大麻畑に投資していたことが事実であるかのように受け止められてしまう可能性があります。その点については、事実とは異なるということ、この場で回答させていただき

ます。個別のご質問等があれば、お寄せいただければと思いますので、よろしくお願いたします。

事務局

事務局からロータリーについてお答えいたします。現況のロータリーにおいて、一般車は4台止められる規格になっていますが、最終的には障害者用の乗降場も含めて、合計で9台止められる計画となっております。イメージとしては、流山おおたかの森駅西口の比較的新しく整備された広いロータリーがありますが、それと同程度の台数は確保できていると考えております。一般車用の乗降スペースとしては、市としては十分であると考えております。また、交通量調査において最も多いピーク時の台数も調査しており、そのピーク時の台数を満たすような台数で設定しておりますので、その点は問題ないと考えております。

質問者

このたびの江戸川台の再整備が活性化の起爆剤になればと大変期待しております。概ね大変ありがたいと感じておりますが、気になる点が2点あります。1点目は、人中心の駅前を作るということです。このコンセプト自体は大変よいと思いますが、車を排除するというニュアンスが感じられる点が気になります。おおたかの森駅前の賑わいや人中心の広場のイメージがあると思いますが、おおたかの森の場合は、広場は人中心である一方、その背後に大きな駐車場を設けており、状況が大きく異なります。また、江戸川台の東側と西側の方が多くのではないかと思います。江戸川台の東側、西側の方は徒歩で駅に来られるため問題ないと思いますし、人中心で駐車場はなくてもよいという方も多いと思います。一方で、駅から離れた地域では、比較的若いご家族の場合、多くの場合車を所有しており、2台所有している方もかなり多いと思います。以前、新聞で読んだところ、松戸市は概ね徒歩圏内に駅があり、公共交通を自由に使えるが、柏市、流山市、野田市はそのような状態にないため、車が必要であるという内容が書かれていました。市がその点をどのように認識し、どのような街を作ろうとしているのかお聞きしたいです。個人的には車は必要であり、重要なのは、人の安全性、自由な移動のために歩車分離を徹底することが本質ではないかと思っています。その点についてのお考えをお聞きしたいというのが1点目です。2点目は、さらに将来の話です。今後10年、20年先を見た時に、AI化が進み、自動運転が一般的になる可能性があります。そうすると、現在この地区には高齢者が多く、外出しにくい方や車を使わない方もいると思いますが、逆に車が増えるのではないかと個人的には考えています。将来自動運転車が走る時代、カーナビで設定すれば何もしなくても目的地に連れて行ってくれるような時代になった時のことまで考えていただきたいと思います。もう1点、細かい話ですが、ジェトロ跡地の施設は公共施設と民間施設に分かれており、民間施設で気になったのは多目的室です。先ほどのご説明では、民間の創意工夫を生かしてよいものを作るというお話でした。うまくいけばよいのですが、私のイメージでは多目的室はホールのようなもので、スペースの割にはそれほど収益性が高いものではないように感じます。その運営について、将来的に民間施設側が自由にスクラップアンドビルドを行う体制であると、せっかくの多目的室がなくなってしまうといった心配はないのか、その点の運用方針についてお聞かせいただければと思います。

事務局

1点目の駐車場に関するご意見につきましては、これまでの説明会でも多くの方からご意見をいただいております。現時点では、北部地域包括支援センター跡地を駐車場として活用する方向で説明しておりますが、駐車場の確保については、市としても皆様のご意見を重く受け止めております。具体的な内容をお示しできる段階ではありませんが、検討していることをご説明いたします。

もう1点の多目的室などの民間施設につきましては、公募段階において、資料に記載している施設のうち、集約施設はもともと公共施設であるため、公共施設として運営することを前提としておりました。それ以外の部分については、民間事業として運営可能であれば提案をいただき、難しい場合は公共施設として運営する前提で募集を行いました。今回の提案では、ライブラリーカフェからスタジオまでを民間施設として運営可能であるとの提案をいただいております。具体的な運営内容については、現在、協議を進めている段階ですが、運営可能であるとの判断に基づく提案であると認識しております。

事業者

多目的室は民間施設として運営するため、収益事業として実施する計画です。具体的な運営内容について検討を進めておりますが、私たちだけで運営するのではなく、パートナーとなる方々を見つけ、多目的室の小割り利用や時間割などについて協働しながら、民間でしっかりと運営していきたいと考えています。

現在、実際に3、4社の方々とお話をさせていただいております。先ほどの車寄せの件も含め、できるだけ早く具体案として皆様にお示しできるよう努めてまいります。

質問者

3点質問いたします。

1点目は、第2ビル裏側の狭い道路についてです。そこから一方通行となる道路に接続する部分について、現状では息子を一人で歩かせるには危険であり、通らせたくないと感じています。歩行者優先の設計であるにもかかわらず、歩行者の安全を十分に考慮しているのでしょうか。第2ビルの所有者が変わったことで、将来的に道路が広がる可能性があるという前提で設計を進めることに不安を感じています。

2点目は、アーケードについてです。今回初めて参加したため、これまでに説明があった場合は恐縮ですが、アーケードは最終的に撤去されるのでしょうか。歩行者中心の商店街の事例もあるとのことですが、そうした商店街にはアーケードがあると思います。アーケードがなければ、雨天時に商店街の店舗を利用しにくくなります。一市民として、アーケードの有無は歩行者中心の商店街の活性化にとって重要であると感じています。

3点目は、歩行者優先の商店街の将来像についてです。一方通行化された通りで歩行者がテーブルを出して楽しむようなイメージが示されていましたが、現在の商店街の状況からは想像が付きません。どのようにすれば、そのような姿になるのか伺いたいです。

また、市は商店街と話をしているとのことですが、商店街側からは聞いていないという意見もあります。商店街は一人ではなく、一人一人の店舗や関係者で構成されているため、実際に個々の方々と話し合う場が必要ではないかと感じています。私は商店街関係者ではありませんが、利用者として、子どもの頃から商店街の皆様にお世話になっており、今後も江戸川台の発展に欠かせない存在だと思っています。

商店街の皆様が納得できる形で進めていただきたいと思いますし、若い世代も含めたワークショップや議論の場が必要であると感じています。また、ワークショップ等を実施しているとの説明がありましたが、私は知りませんでした。今回参加できたのは、自治会を通じて全戸配布された案内があったためです。ワークショップ等についても、ホームページ等に掲載しただけで皆が知っているという前提ではなく、確実に市民へ伝わる周知方法を活用していただきたいと思います。

事務局

まず、第2ビル裏側の通りについてです。途中までは幅員6メートルの通常の区画道路ですが、途中から幅員が4メートルに狭まります。危険であるとのことのご意見については、道路幅員の狭さに加え、一方通行となる商店街通りへ出る際の見通しに関するご懸念であると受け止めております。車両側から見ると、歩行者と接触しないよう左右確認を行う必要があります。その見通しの確保が課題であると認識しています。

幅員の確保につきましては、市道の区域が限られているため、道路を拡幅する、または沿道建物のセットバックにより見通しを確保する方法が考えられます。現時点で道路が広がると断定して申し上げることはできませんが、市としても同様のご意見を多くいただいていることを認識しており、しっかりと取り組んでまいります。なお、幅員4メートルの道路が一方通行となることで、現在のように商店街通りと裏側の道路を双方向に通行する状況ではなくなり、車両同士がすれ違う状況は解消されるものと考えています。

次に、商店街通りの将来像についてです。パースに示したような姿になるのかというご意見をいただきました。商店街振興組合からは、一方通行化だけではなく、歩道を広げただ中で、いわゆるポケットパークのように植栽や緑、人々が憩えるスペースを確保してほしいとの要望もいただいております。今回の計画はその内容を踏まえたものです。

周知方法につきましては、市としても広く周知したいと考えております。これまで自治会回覧「森のまちだより」により、今回の説明会に限らず、事業の進捗について自治会を通じてお知らせをお願いしてきました。江戸川台東・西だけでなく、もう少し広い範囲にも周知を行っております。市ホームページ等も活用しながら、今後も可能な限り多様な媒体を用いて、情報が行き届くよう努めてまいります。

アーケードにつきましては、今回、一方通行化に伴う道路整備を行うに当たり、アーケードを残したまま工事を行うことはできません。工事に際しては市が撤去することとなりますが、そもそもアーケードは市の施設ではなく、市道上に商店街の施設として設置され

ているものです。こうした背景を踏まえ、商店街から撤去に関する協力の要請があったことから、今回の形となっております。

質問者

4点申し上げます。

1点目は、子どもの意見を聞いてほしいという点です。私も子ども・子育て会議など、いろいろな市の会議に参加していますが、若者まちづくりプロジェクトにより、子どもたちが関わる機会が増えていると感じています。小学生や中学生など、これから大きくなっていく子どもたちにも、学校での説明会やアンケートなどを通じて、「こんな街がいい」という意見を取り入れる機会をさらに設けてほしいと思います。本日も若い方が多く参加されているため、こうした方々を中心にプロジェクトのようなものができるとうよいと思います。

2点目は、広場の活用についてです。広場は不要ではないかという意見もありましたが、私はあった方がよいと思っています。eストリートプロジェクトの運営に市と一緒に関わった際、子どもたちが遊んだり、若い母親が子どもを遊ばせながら食事をしたり、高齢者の方がお弁当を持ち寄って食べたりしており、その時は通りがとてにぎわっていたと思います。

ただし、何もしなくてもにぎわうわけではなく、仕掛けが必要です。子どもが企画するキャラクター募集やハロウィンイベントなど、自治会や新たなプロジェクトで企画を行うなど、継続的に仕掛けていく必要があります。そのためには、企画や運営に関わる人を多く募る必要があると思います。

3点目は、車を排除するという話についてです。今回の計画は、車を全面的に排除するのではなく、一方通行で車も通れるが、人が安心して歩ける道にしていくものだとして理解しています。先ほどの通路への不安など、皆で意見を出し、改善できるところは改善し、必要などころには費用をかけていくことが大切だと思います。

江戸川台は皆の街です。「おしゃれな街・江戸川台」という考え方もとても良いと思います。おおたかの森にはない江戸川台らしい街並みを、今後さらに作ってほしいと思います。私自身も60年以上江戸川台に住み、商店街がにぎわっていて楽しかった時代を知っています。商店街の皆様にも頑張ってください、市民としてできることは協力しながら、商店街の皆様とともに新しい素敵な江戸川台、おしゃれな江戸川台を作っていければよいと思います。

事務局

若い方々が関わる機会や、若い方々に説明する機会をつくっていきたいと考えております。

先ほど申し上げた若者まちづくりプロジェクトでは、高校生や大学生が、当初は市から出された課題に取り組む形で始まりましたが、実際に江戸川台を歩き、自分たちでやって

みたいことを考え、自主的にアイデアを出し、企画して実行するところまで進んできています。

小学生を含む若い方々が、「自分たちならここで何をしたいか」と考えられるよう、市としても丁寧に説明していく必要があると考えています。今後、皆様と一緒に意見を出し合える機会についても検討してまいります。

質問者

商店街の一方通行化については、すでに具体的に決まっているのでしょうか。

事務局

市としては、説明した内容のとおり、令和8年度から整備を進めていく予定です。

質問者

一方通行という形で決まっているということですね。搬入・搬出や、お客様の送迎については、具体的にどのような形になるのでしょうか。

事務局

搬入・搬出や送迎のためのスペースとして、商店街通りの中に駐車帯を2箇所設ける予定です。駐車帯は、通行部分から少し外れて一時的に停車できるスペースです。

また、駅前ロータリーには、先ほどご説明したとおり、一般車が停車できるスペースを設ける予定です。商店街通り内の駐車帯と比べると少し歩くことになりますが、ロータリーから歩いて商店街を利用することも可能な計画としています。

質問者

先ほど車社会の排除という話もありましたが、私も商売をしており、日曜日に車の進入がなくなる場合や歩行者天国の際には、営業実績が通常と大きく異なります。そのことを考えると、車の一方通行化で大丈夫なのかという懸念があります。

一方で、当初はアーケードの問題で意見が分かれ、私はアーケード撤去には反対でしたが、今回の車両通行止めの考え方については賛成です。ぜひその方向で進めていただきたいと思います。

質問者

一方通行化や歩きやすさは、障害のある者にとっても非常に重要であるため、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

駐車帯が2箇所設けられるとのことですが、高齢者や障害のある方にとって、雨天時の乗降は大変です。できるだけ雨除け等についても検討していただければありがたいです。

事務局

市としても、本事業全体の考え方として、若い方、子ども、高齢者、障害のある方も自由に歩き、過ごせる場をつくることをコンセプトの一つとしております。いただいたご意見は重く受け止め、検討してまいります。

質問者

令和4年度に歩行者天国の社会実験が長期間行われましたが、その際、当店の営業実績は全く振るわず、むしろ通常よりも数字が下がりました。今回の計画は完全な歩行者天国ではないとのことですが、事業者にとっては、人の流れが少し変化するだけでも売上に大きく影響します。現状、日曜日は営業が振るわないという先ほどの商店街の方のお話のとおり、人の流れのわずかな変化が事業者にとっては死活問題となります。

そのため、今後どのように進めていくのかは分かりませんが、事業者にとって死活問題であることを十分に考慮していただきたいです。そのためにも、今一度、社会実験を実施していただきたいというのが要望です。

また、交通安全の観点から歩行者の安全性を高めるとのことですが、通勤・通学で江戸川台駅を利用する自転車利用者も多いと思います。自転車の安全は担保されるのでしょうか。歩行者の安全を担保する一方で、自転車の安全が損なわれては本末転倒ではないでしょうか。

さらに、イベント開催時にキッチンカー等と呼ぶとのことですが、キッチンカーは人が集まる場所に出店するものであり、人が集まらない場所に出店があるのか疑問です。この点についても伺います。

事務局

社会実験は、令和3年度、令和4年度、令和5年度に実施しました。その際は、先ほども説明したとおり、車両をすべて止めることを前提に、24時間、2週間にわたり車両通行止めを行いました。ただし、車を止めるだけで人が来るわけではないため、車両通行止めとあわせて、商店街の方々や市民の方々と一緒にイベントを開催したり、テーブルを設置して人が滞在したくなるような場所をつくったりしてきました。

市としても、場をつくるだけ、つまりハード整備や一方通行化、広場整備だけで人が来るとは考えておりません。今回の計画をご説明している背景の一つには、ジェトロ跡地の事業者の協力があります。プロポーザルでは、募集の前提としてジェトロ跡地内の施設運営をお願いするものでしたが、提案の中では、敷地内にとどまらず、駅前広場や商店街通りまで含めて一体的に盛り上げていく意向が示されました。

また、新たな第2ビルの事業者や東武鉄道とも、駅前をどのように変えていくかについて話し合いを進めています。ソフトとハードを連携させ、民間の方々と行政が連携して、この街を変えていけるよう取り組んでいきたいと考えております。

現在のまま一方通行にするだけでは人が来ないことは、市としても認識しています。ただし、市が直接お客様を呼び、売上を上げることはできません。店舗の皆様にも、今回の

整備をきっかけに一緒に取り組んでいただくことが不可欠です。引き続き、商店街の方々や民間事業者の皆様とともに、どうすれば多くの人を呼び込めるのか、店舗の売上につながるのかを含めて話し合い、チャレンジしながら進めてまいりたいと考えております。

質問者

商店街振興組合に関わる者です。先ほど会場の皆様からいくつか質問や問題提起がありましたので、まずそれについてお答えしたいと思い、発言いたします。

1点目は、アーケードについてです。アーケードは老朽化しており、組合員数の減少により維持管理が困難になってきています。そのため、撤去という判断をしました。私自身は商店街の中ほどで飲食店を経営しており、アーケードはあった方がよいと考えています。しかし、維持管理には費用がかかるため、商店街として今後維持していくことは難しい状況です。危険な状態のまま、負の遺産を次の世代に残すことは問題であると考え、この機会に市と協力しながら撤去を進めようとしているところです。

この判断は、理事会を経て、さまざまな手続きを踏んだ上で、最終的には多数決等により決定したものです。

また、説明がなかったというお話があると、理事会が説明を怠ったかのように受け取られる可能性があるため、説明させていただきます。一軒一軒説明に当たったのは私たち理事ですが、一部の方は説明会に参加されていたため、その方のところには個別説明に伺っておりません。説明会に参加されていない方のところに一軒一軒伺いました。個別の内容については、組合との個別の話し合いであると考えています。大家の方々には、書面で説明しており、手続きに則って進めているつもりです。

また、先ほどセブンイレブンの方からもご意見がありましたが、商店街の中でも、通行止めにより売上が下がる店舗もあれば、私の店舗のように売上が上がった店舗もあります。置かれている場所や業種によって影響は異なり、全員にとって同じように良い結果となる再整備はないと思います。

市役所は、すべての意見が一致する正解がない中で事業を進めていると思います。一定の意見を吸い上げつつ、最終的には市として方針を決めなければならない立場にあると思います。商店街振興組合としても、多数決により意見をまとめてきました。反対意見もある中で、行政が決めなければならない立場も理解した上で、皆で本当に良い街づくりができればと思っています。これが商店街振興組合の総意であると受け止めていただけて結構です。今後ともよろしく願いいたします。

質問者

息子が3人いますが、商店街に行くのは主に買い物の時です。必要なものを買いたい時には、やはりおたかの森駅まで行かなければならないと感じることが多く、商店街が第一の選択肢として思い浮かばない状況があります。

人が集まる仕組みが必要であり、このままでは衰退していくのではないかと感じています。息子に江戸川台が変わっていくことを話すと、とても驚き、楽しみにしていました。私としては、何もしないよりも進めた方がよいと思っています。時代の流れは早く、おおたかの森でも整備を進める中で課題が出てきています。完璧なものはないと思いますので、優先順位を考えながら進めていかなければ、先がないと感じています。子どもたちは期待していますので、早く変わってほしいと楽しみにしています。

事務局

チャレンジすること、さまざまな可能性を見つけていくことは、とても大切であると考えています。

質問者

西口を最寄り駅としている県立流山北高校で教員をしています。本日は、本校の生徒の中に、市から説明のあった若者まちづくりプロジェクトに参加している生徒がおり、自分たちが利用している最寄り駅の事業説明会があるため参加してみようと声をかけ、生徒と一緒に参りました。

地域の小中学校に通う生徒とは異なり、高校はある意味では地域外から通う生徒も多くあります。本校も流山市内の生徒だけでなく、野田市、柏市、松戸市、また県外から通う生徒も多くおります。本日参加している2人もそれぞれ別の市から来ています。説明を聞きながら、生徒たちと感想を共有しておりました。

ハード面については、地域にお住まいの方や、そこで商売をされている方の意見が取り入れられて作られていくことが最も大切だと思いました。一方で、地域にある学校として、時々駅前利用について地域の方から苦情をいただき、ご迷惑をおかけしていることもあります。今回、まちづくりプロジェクトに参加したことで、生徒たちの世の中を見る目が変わったと感じています。

整備されたハード面や、さまざまな方と触れ合う機会を通じて、地域にある学校として何ができるのかを考えていきたいと思えます。ハード面は地域の方々のものだと思えますが、ソフト面については、ぜひ学校も関わらせていただければと思えます。

質問者

3点伺います。

1点目は、資料11ページの駅前広場の整備についてです。歩道を拡幅し、歩行者空間を広げることが理解できますが、一般車両のスペースが少ないのではないかと懸念しています。

2点目は、資料21ページの商店街通りについてです。商店街通りを車両一方通行化することですが、業務スーパー前の交差点で交通渋滞が発生するのではないかと考えています。そこで渋滞が発生すると、各方面から来る方々に大きな影響が出るのではないかと懸念しています。

3点目は、資料22ページの商店街通りについてです。先ほど、約44億円をかけて東口の再整備を行うとの説明がありました。それであれば、商店街の内部についても、もう少し着目すべきではないかと思えます。年月の経過とともに状況も変化しているため、商店街の中身から見直す必要があるのではないかと考えます。この点について、市の考えを伺います。

事務局

3点についてお答えいたします。

まず、駅前広場の一般車スペースが不足しているのではないかというご意見についてです。先ほどのご質問への回答と重なる部分がありますが、市としては十分な台数を確保していると捉えています。ロータリーについては交通量調査を行い、現状でどの程度の車両が停車しているかを把握した上で計画しています。現在は一般車4台分の規格ですが、最終的には身障者用や貨物車の優先スペースも含め、一般車を含めて全体で9台分を設ける計画です。台数としては、現状の倍近くを確保することになります。イメージとしては、流山おおたかの森駅西口のロータリーと同程度の停車スペースを設ける計画であり、市としては問題ないと考えています。

次に、業務スーパー前の交差点における渋滞のご懸念についてです。社会実験を行った際、商店街通りを完全に車両通行止めとし、2週間程度の期間を設けて周辺道路への影響を調査しました。その結果、通行止めによって著しい渋滞が発生する状況は確認されませんでした。今回の計画は完全な通行止めではなく、車両が通行できる方向であるため、その影響については問題ないと市は捉えており、この計画としております。

最後に、商店街内部への着目についてです。活性化のためには道路整備だけでは不十分であり、商店街全体のにぎわいづくりが重要であることは、市としても認識しています。ただし、今回の事業は、市が所有する道路や駅前交通ロータリーなど、市の公共施設をどのように再整備・リニューアルしていくかというものです。そのため、市が直接民有地に整備として入ることは難しい面があります。

一方で、沿道の商店街や組合の皆様と話をしながら、ハード面とソフト面の両方が大切であるという認識のもと、今後も取り組んでまいります。整備して終わりではなく、そこから育てていくことも重要であると考えています。

質問者

20年後、40年後に、自分の息子や孫たちが「住んでよかった」と思える江戸川台が、今から描かれているのではないかと感じ、わくわくしながら勉強させていただきました。

ご縁があり、現在は商店街で働かせていただいています。当初こちらに来た時は、商店街があることも分かりませんでした。素敵な商店街で働くことができ、とてもうれしく思っています。転居する際、同僚からは「なぜ流山市なのか、松戸や船橋、柏ではないのか」と言われましたが、当時の上司から「流山市はこれから人口が増え、発展していくと

ころで、そこに住めるのはよいことだ」と送り出してもらいました。その思いが、江戸川台に来てよかったという形で実現していると感じています。感想になりますが、ぜひ頑張っていたいただきたいと思います。

質問者

全体的な印象として、滞留空間を広げすぎること、人通りがさらに減ってしまうのではないかと感じています。

また、駅のすぐ北側の線路沿いに千葉興銀がある辺りは、おそらく市の計画対象外かもしれませんが、東武鉄道の敷地でしょうか。あの辺りはシャッターが下りた店舗が並んでおり、今後そこに何か店舗が入らないと寂しい印象になると思います。千葉興銀については撤去が難しいのではないかと感じますが、千葉興銀と何か協議されているのでしょうか。

事務局

千葉興銀の跡地につきましては、資料の図面を見るとその下に少し前までとんかつ屋さんがあり、左側に空き店舗、下側にコンビニエンスストアがある位置関係です。

資料に示している黄色の部分は、市として歩道を整備しようとしている箇所です。その一部には、東武鉄道が所有する土地と千葉興銀の建物がかかっています。現在、東武鉄道とはこの土地の取得について協議を行っているところです。詳細は申し上げられませんが、歩道整備に当たって建物が支障となるため、建物を撤去していただく必要がある状況です。

建物が撤去された後、黄色い部分の左側は、東武鉄道の土地として残ることになると考えています。市としても、駅前という立地を考えたときに、更地のまま残ることは望ましくないと考えており、将来的な活用により駅前広場のにぎわいにつながる使い方をしたいと、東武鉄道に申し入れています。現在、その点も含めて協議を進めております。

今後も粘り強く協議し、東武鉄道にも関わっていただきながら、駅前広場が広すぎるのではないかというご意見がある一方で、それでも足りないと思えるほど多くの人に使っていただける場となるよう活用していきたいと考えています。

質問者

千葉興銀の建物も東武鉄道の建物なのでしょうか。

事務局

はい。千葉興銀の建物も、将来的には撤去されるものと考えています。建物については、冒頭で説明した工事展開までには撤去していただく形になると考えています。現在はすでに営業していない状況ですので、時期を見て契約を締結し、その後に建物を撤去していただくという流れになると考えております。

質問者

かまたメガネさんの横あたりに駐輪場があり、自宅から駅まで通う際に利用しています。資料を見ると、駐輪場の南側が一部削られているように見えますが、駐輪場は減るのでしょうか。

事務局

現在の駐輪場は、市が所有する土地を駐輪場として委託運営しているものです。整備に伴い、ご指摘のとおり一部が歩道として削られる予定です。所管部署とも協議した上で、将来的にはそのような形になる見込みですが、駐輪場が全くなくなるわけではありません。スペースとしては、やや縮小する方向で進めているところです。

質問者

先ほど、商店街の売上が下がってしまったという発言がありました。ハード面については私たちが直接どうにかできるものではありませんが、例えば江戸川台小学校と商店街で連携した企画を実施し、保護者と商店街の皆様との交流を深めることは考えられると思います。

例えば、セブンイレブンのオーナーや店長に学校へ来ていただき、子どもたちがコンビニエンスストアの仕組みを学ぶ機会をつくることや、洋服店の方に来ていただくことなど、教育と商業を絡めた取組も考えられます。高校の方も来てくださっているので、高校、小学校、商店街など、さまざまな主体が連携し、皆が顔の見える関係になれるとよいと思います。

床屋さんについても、外から見ると我々世代が利用しやすいというより、年配の方向けという印象がありますが、子ども向けのカットがしやすく、江戸川台小学校の子どもたちが来やすいお店にするなど、一緒に考えられることがあると思います。ここにいる皆様とともに、街を良くしていきたいと考えています。今後ともよろしく願いいたします。

質問者

今お話がありましたように、7月には七夕を実施し、江戸川台小学校の児童や流通経済大学付属校の生徒の皆さんが多くの短冊を書き、それを見に多くの方にお集まりいただきました。

私は、この計画自体に反対しているわけではありません。ただし、この一方通行化については、非常に大きな影響が生じ、交通障害や営業上の支障が発生すると考えています。

特にお伝えしたいのはアーケードについてです。市は、商店街が所有権を有していると説明していますが、弁護士に相談して確認していただきたいです。商店街には所有権はありません。その点は十分に確認していただきたいと思います。所有権に基づいて商店街が決定したということであれば、私はそれに対して反対運動を行うことも考えています。その点を誤らないよう留意してください。

アーケードは、私たちのバランスシートにも載っておらず、登記もされていません。アーケードを設置した際に費用を負担したのは地権者です。商店街の会員は現在 33 人ですが、底地権者は 11 名であり、その他 22 名は地権者ではありません。その方々に決定する権限はありません。商店街は維持管理を行っているだけです、その点を誤解しないよう進めていただきたいと思います。

閉 会

事務局

本日お配りしている資料につきましては、後日、市ホームページで公開いたします。ご不明な点などにつきましては、流山市まちづくり推進課までお電話またはメール等でお問い合わせください。次回の説明会につきましては、翌年度の開催を予定しております。