

南流山駅前広場改修基本計画

令和8年5月20日策定

流山市 まちづくり推進部 まちづくり推進課

南流山駅前広場改修基本計画 目次

第1章 検討の背景	1
- 1 検討の背景		
- 2 計画の目的		
- 3 駅前広場に求められる一般的な機能		
- 4 上位計画等における位置付け		
第2章 駅前広場の利用実態	6
- 1 交通量調査		
- 2 既存バス路線運行状況調査		
- 3 駅前広場利用者ヒアリング調査		
- 4 交通事業者等ヒアリング調査		
- 5 説明会及び意見募集の実施		
第3章 南流山駅前広場の 将来像と基本方針	14
- 1 利用実態の整理		
- 2 南流山駅前広場の将来像と基本方針		
- 3 交通機能の充実に係る整備方針		
- 4 環境機能の充実に係る整備方針		
- 5 整備イメージ		
- 6 整備案の検討		
第4章 これまでの検討経緯 及び今後のスケジュール	25
- 1 これまでの検討経緯及び今後のスケジュール		

第1章 検討の背景

1-1 検討の背景

南流山駅は、昭和48年に日本国有鉄道武蔵野線の駅として開業し、あわせて駅前広場が整備されました。その後、平成17年のつくばエクスプレス開業に伴い、南口駅前広場の改修が行われていますが、いずれの整備からも相当の年月が経過しています。

現在の南流山駅は、JR武蔵野線とつくばエクスプレスが交差する重要な交通結節点となっており、駅利用者数は増加傾向にあります。2024年度の1日平均乗車人数は、JR武蔵野線が37,192人、つくばエクスプレスが39,037人となっています。特につくばエクスプレスについては、全20駅中4番目の利用者数を誇り、県内でも有数のターミナル駅に位置付けられています。

一方で、駅前広場を含む駅周辺空間は、乗換えを目的とした通過利用が中心となっており、滞留や交流を生み出す場としての利用は限定的です。来訪者が駅前に立ち寄る機会は少なく、駅の持つポテンシャルが十分に発揮されているとは言い難い状況にあります。



北口駅前広場



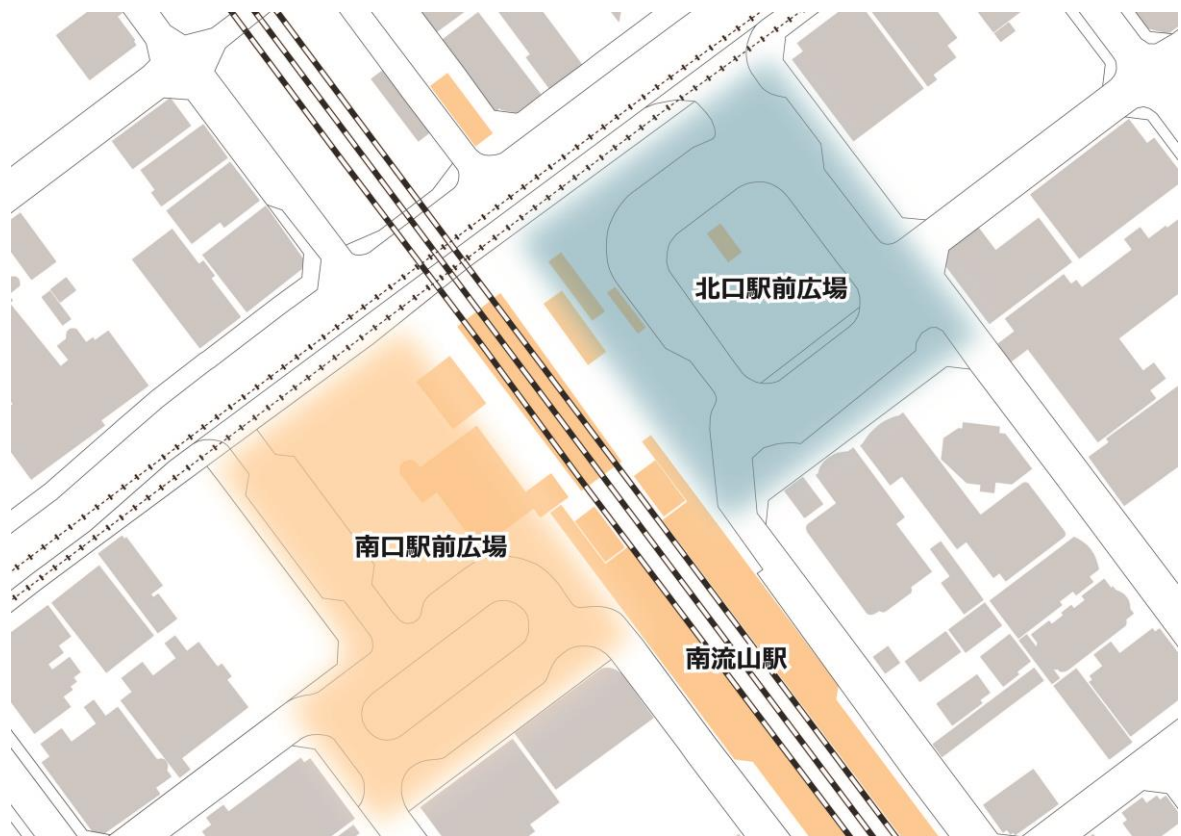
南口駅前広場

1-2 計画の目的

こうした現状を踏まえ、流山市では、南流山駅周辺の魅力や価値を高め、駅前空間をより活用される場とするための取り組みを進めています。

本計画は、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ことを目的としています。

なお、本計画の対象区域は、南流山駅の北口駅前広場および南口駅前広場とします。



南流山駅位置図

1-3 駅前広場に求められる一般的な機能

駅前広場に求められる機能は、大きく「交通機能」と「環境機能」の二つに大別されます。

南流山駅周辺には、比較的規模の大きいロータリーが2か所配置されていますが、滞留や交流、憩いの場といった環境機能については十分機能しているとは言えず、駅前広場が本来担うべき「都市の広場」としての役割は限定的なものとなっています。このため、交通結節点としての機能に加え、人が集い、時間を過ごすことのできる空間としての質の向上が求められています。

-交通機能-

- ①公共交通利用
- ②乗り換え
- ③送迎利用

-環境機能-

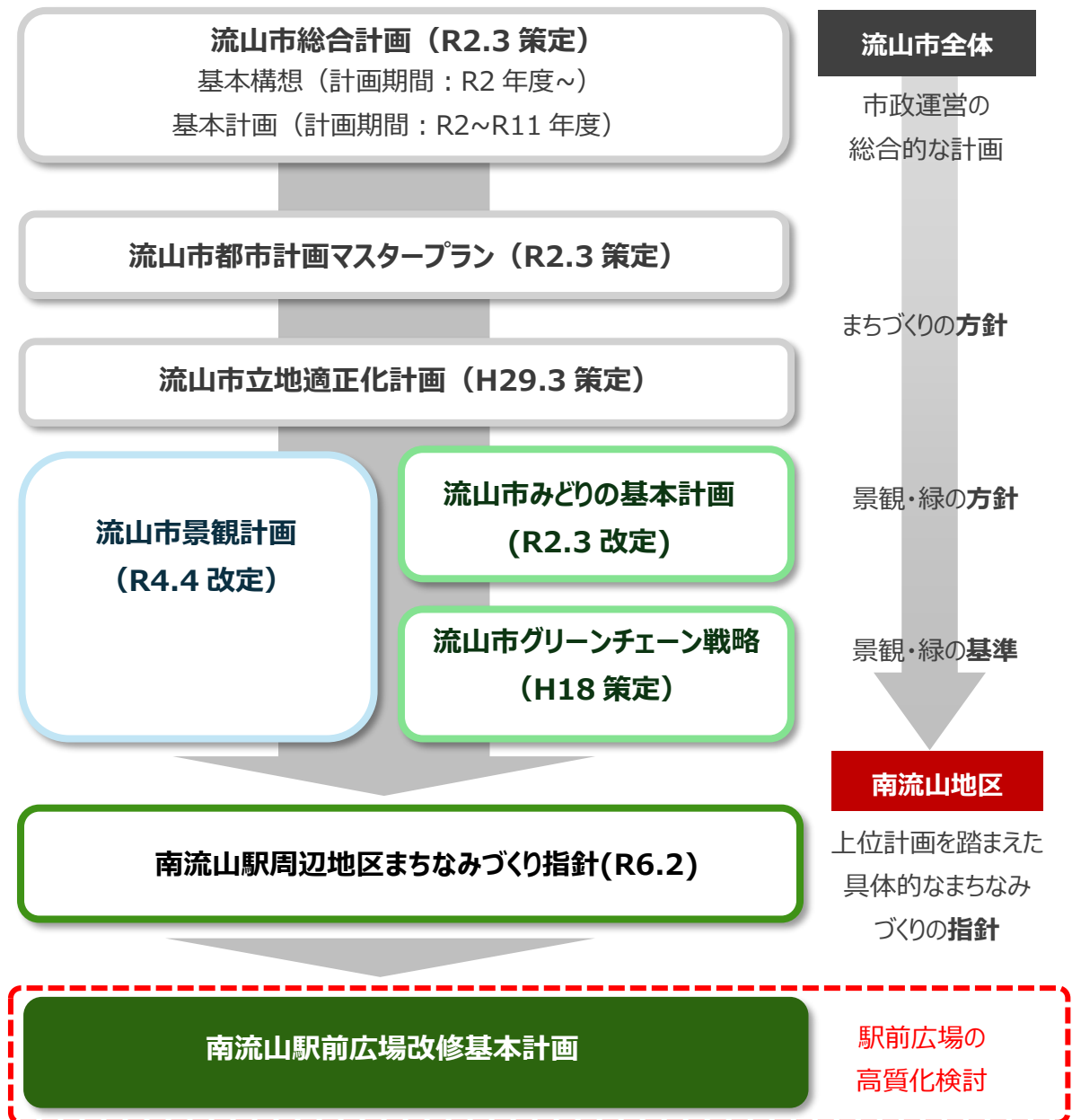
- ①待ち合わせ
- ②イベント
- ③日常の滞留・憩い

1-4 上位計画等における位置付け

(1) 上位計画等における位置づけ

本計画は、流山市総合計画や流山市都市計画マスタープランをはじめとする各種上位計画に基づき検討を行うものです。

これらの上位計画に示されている将来像や施策の方向性を踏まえ、南流山駅周辺地区の位置付けを明確にするとともに、当該地区に求められている機能や役割について整理を行いました。



■ **総合計画 基本構想・基本計画[令和 2 年 3 月]** 実施計画 [令和 7 年度版]

○ 目指すまちのイメージ

都心から一番近い森のまち

○ まちづくりの基本理念

- ① 市民の知恵と力が活きるまちづくり
- ② 市民が誇りと歓びを持てるまちづくり
- ③ 市民・都市・コミュニティが健康なまちづくり



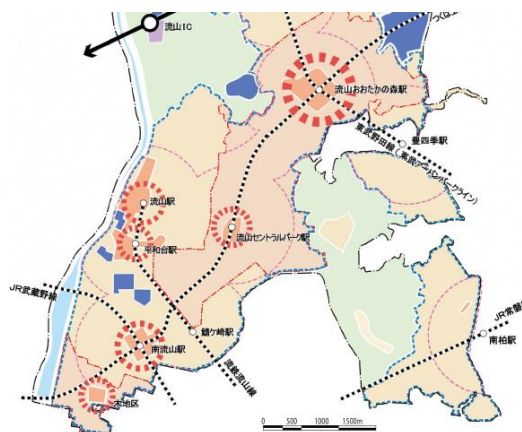
■ **都市計画マスタープラン[令和 2 年 3 月]**

○ 流山市の将来都市像

水辺と緑の魅力にふれあえる持続可能な都市

○ 土地利用の基本方針

- ・南流山駅周辺は流山市の拠点として位置づけられている。
- ・南流山駅周辺は、人口集中度の高い商業・業務機能を有する拠点づくりを推進し、土地の高度利用を図る。
- ・駅舎や駅前広場は、まちの玄関口及び人々が行き交う拠点であることから、利用者の利便性に配慮した整備を推進する。



■ **立地適正化計画[平成 29 年 3 月]**

○ 都市機能誘導区域

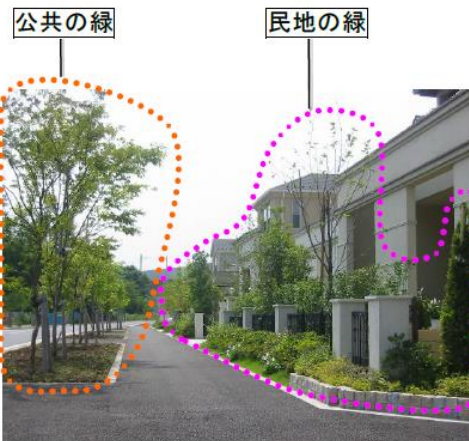
南流山駅の半径 800m 圏内を、都市機能誘導区域(南流山駅周辺地区)と位置付けている。居住誘導区域内で医療・福祉・商業などの都市機能を拠点に維持・確保する区域。効率的なサービス提供と都市の活力維持を目的としている。地域交流センター、送迎保育ステーション、学童クラブを高次都市施設として位置づけ、都市の魅力や活力向上を図るものとしている。

■ **景観計画[平成 29 年 3 月]**

○ グリーンチェーン戦略を活用する景観の形成

グリーンチェーン戦略は、個々の事業において、緑化を推進していく取組みを支援し、その取組みを連鎖させることで、緑豊かな街全体の景観を創造し、流山を「都心から一番近い森の街」とすることを目的としている。緑をつなげていくため、敷地内の緑化や接道部の緑化を基本に、個々の敷地においても周辺との植生を考慮しながら連続して植栽を行うなど、以下のような取組みを積極的に進める。

- ・ 緑が連続して見えるようにする。
- ・ 敷地内の空間に植栽する。
- ・ 植栽により自然的な景観を創出する。
- ・ 水辺と緑を一体とした空間を創出する。



■ 南流山駅周辺地区まちなみづくり指針[令和6年2月]

○南流山駅周辺における空間形成のコンセプト

- ①多くの人が集まるまちにふさわしい、たくさんの魅力がつながるまち
- ②「住みたい・来たい」を創り出す、快適な都市環境

○コンセプトに基づく、南流山駅周辺におけるまちなみづくり指針

- 指針1：土地の高度利用化及び商業・業務の集積による拠点性の向上
- 指針2：安心・安全で誰もが過ごしたくなる、居心地良いゆとりがある沿道空間の創出
- 指針3：多様な個性を活かし、価値を高め発展するまちづくり

○まちなみづくり指針の対象区域

南流山駅周辺のうち、商業地域および近隣商業地域に該当する区域

○公共空間 駅前広場の高質化による顔づくり

- ・駅前広場は多くの人が行き交うまちの玄関口であり、顔となる場所です。
- ・現在は駅周辺で滞留する人口が少ないため、駅前広場の機能分担を検討していくこととし、拠点性と賑わいを生みだす駅前を目指します。
- ・鉄道の高架下のスペースなどの活用については、鉄道事業者とも連携しつつ検討する。



(2) まとめ

本計画では、総合計画等の上位計画の内容を継承しつつ、南流山駅周辺地区まちなみづくり指針に示されたコンセプトに基づき検討を行います。その上で、駅前広場を単なる通過空間ではなく、滞留や交流を促す場として再編し、交通機能と滞留機能の両立を図ることで、地域に開かれ、訪れた人が過ごしたくなるような駅前空間の形成および駅周辺の滞留空間の創出を目指します。

第2章 駅前広場の利用実態

2-1 交通量調査

(1) 概要

令和6年度に実施した交通量調査の結果、南流山駅前広場では自家用車による送迎利用が多く見られました。

このため、平日の朝のピーク時間帯（7:00～8:00）および夕方のピーク時間帯（19:00～20:00）を対象にデータ解析を行い、送迎車両の停車位置や停車時間等の利用実態を把握しました。

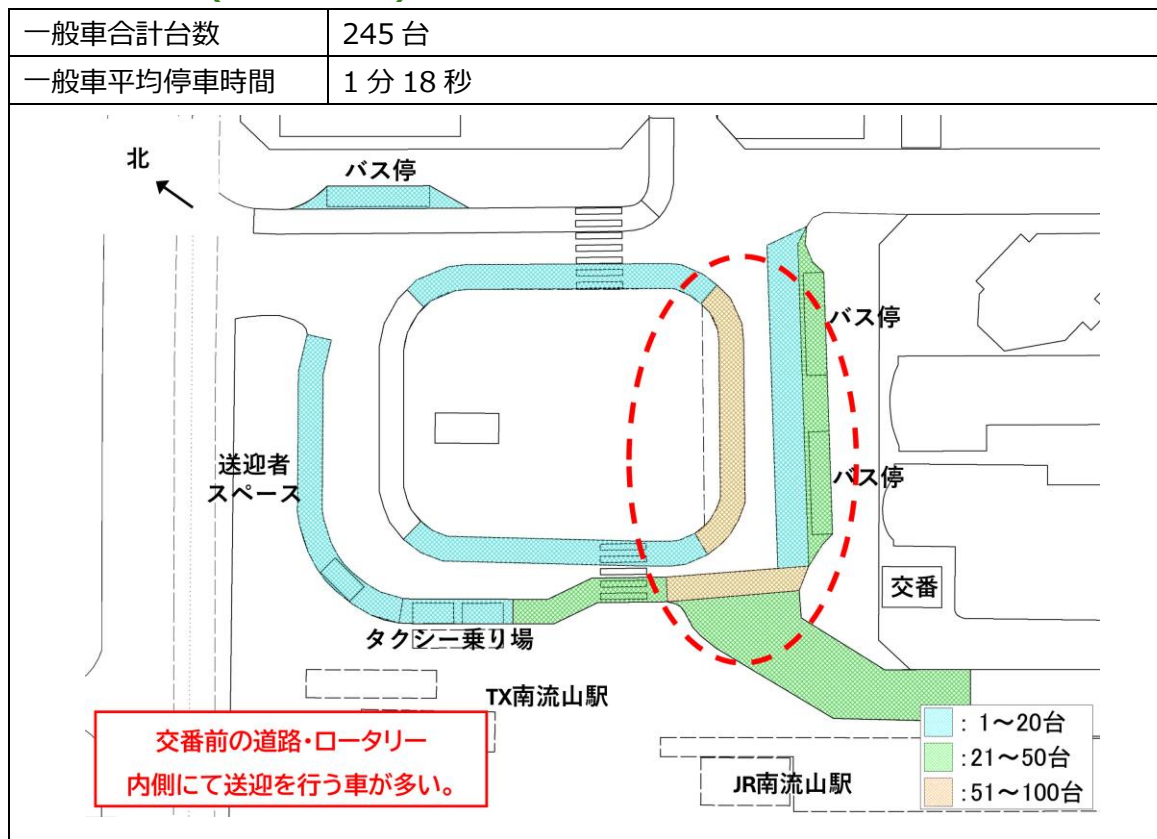


自家用車の送迎利用の様子
(南流山駅南口駅前広場)

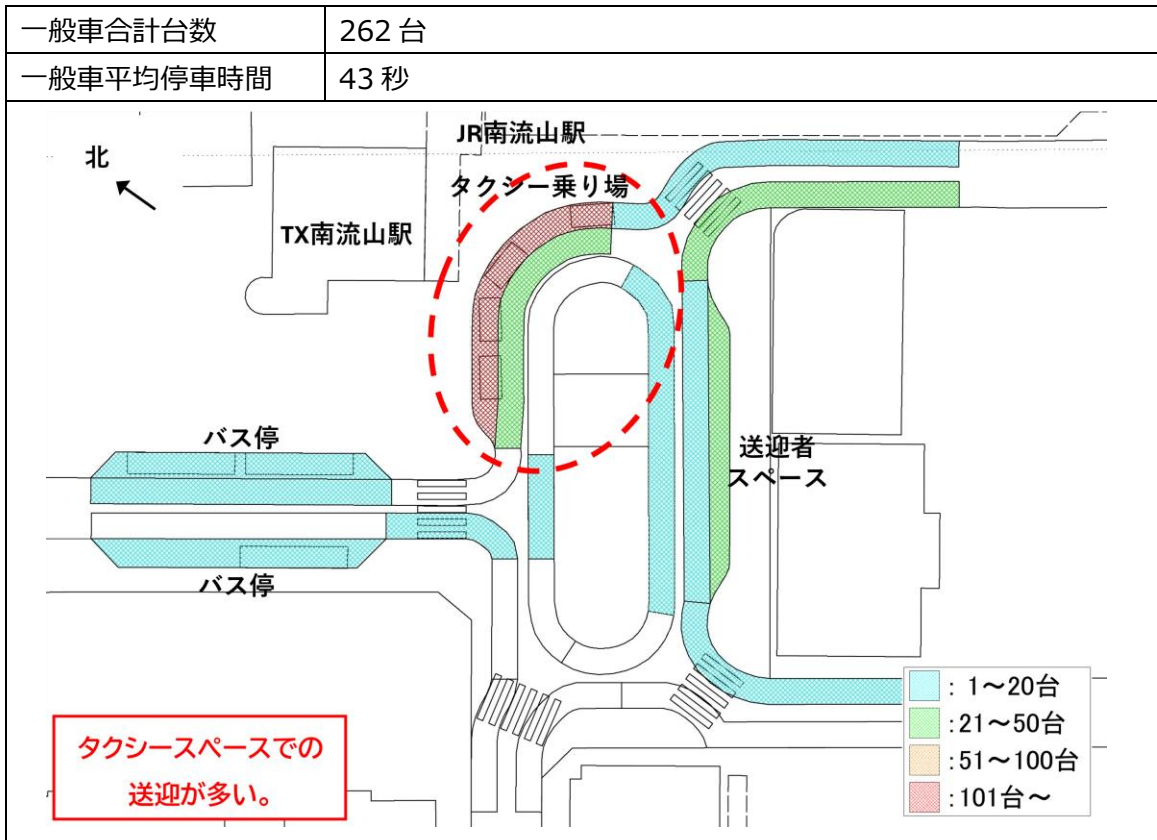
(2) 調査結果

一般車が停車したスペースを台数ごとに色分けして、図示しました。

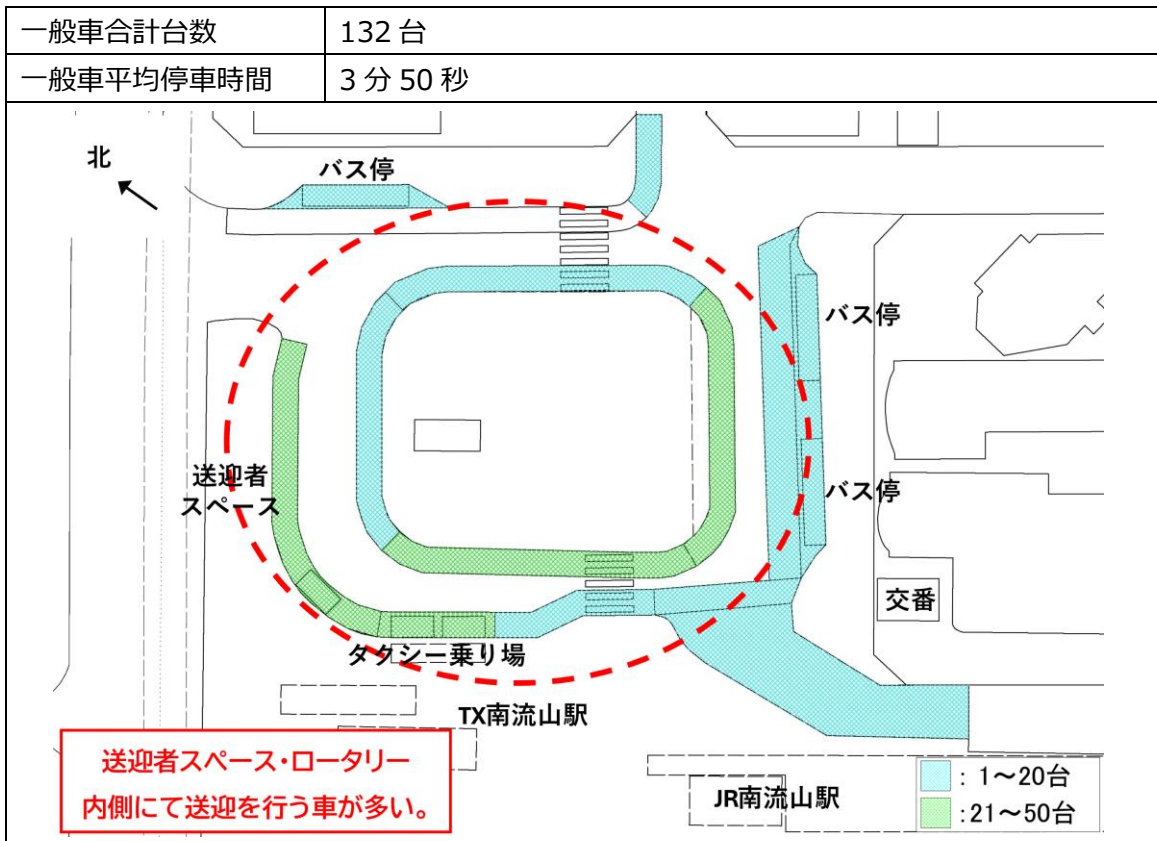
■北口 朝ピーク (7:00～8:00)



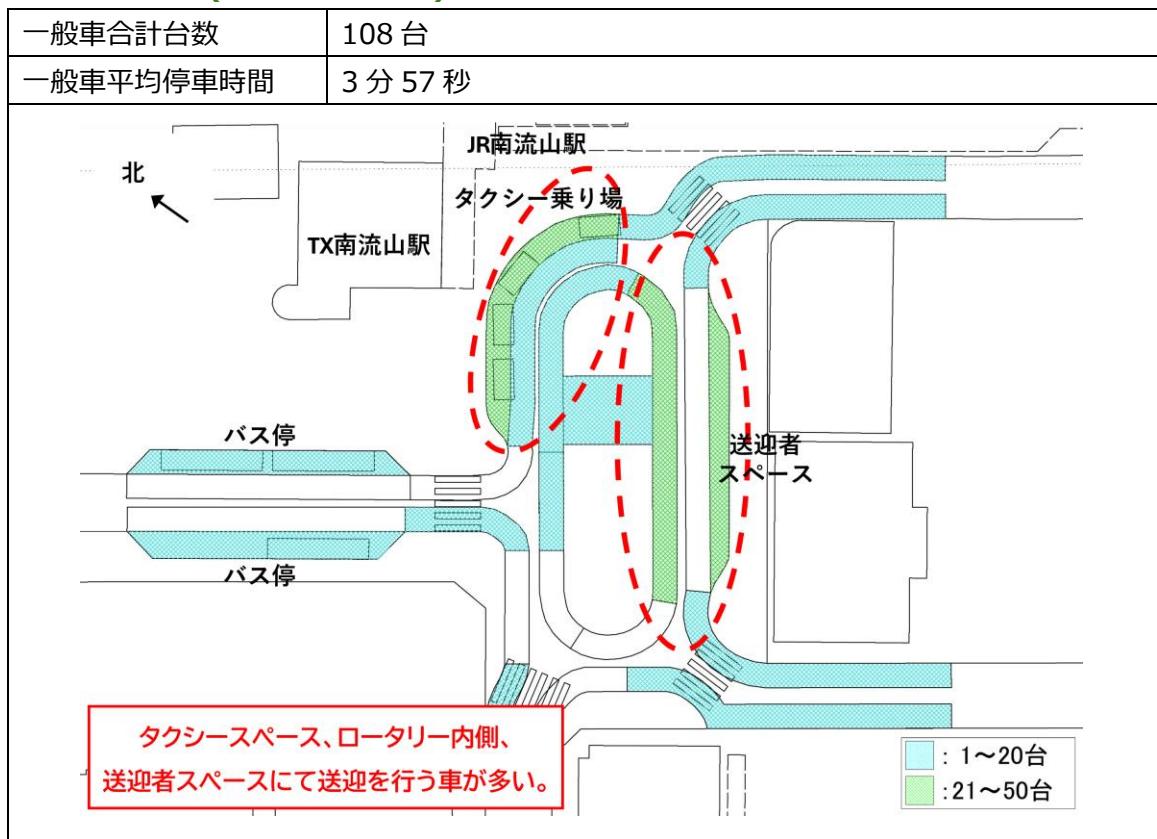
■南口 朝ピーク (7:00~8:00)



■北口 タピーク (19:00~20:00)



■南口 タピーク (19:00~20:00)



(3) まとめ

北口駅前広場および南口駅前広場のいずれにおいても、ロータリー内側やタクシースペースなど、本来送迎利用を想定していない場所での乗降・待機が確認されました。

また、1 台当たりの平均停車時間について見ると、北口駅前広場では朝のピーク時には 1 分 18 秒であったものが、夕方方のピーク時には 3 分 50 秒となり、2 分以上増加しています。同様に、南口駅前広場においても、朝のピーク時には 43 秒であった平均停車時間が、夕方方には 3 分 57 秒となり、大幅な増加が見られました。

夕方方の時間帯は迎え目的の車両が多くみられ、到着時刻より早めに到着して待機する車両が増加することが、停車時間の長期化につながっているものと考えられます。

総台数・平均停車時間 一覧表

		朝ピーク(7時~8時)		夕ピーク(19時~20時)	
		総台数	平均停車時間	総台数	平均停車時間
北口	一般車	245台	1分18秒	132台	3分50秒
南口	一般車	262台	43秒	108台	3分57秒

2-2 既存バス路線運行状況調査

(1) 既存バス路線本数調査

既存の駅前広場に発着するバス路線について、各社の時刻表をもとに運行本数を整理し、バス停ごとの停車本数の実態を把握しました。

■北口駅前広場

北口駅前広場には停留所が4箇所設置されています。これらの乗り場に発着する既存のバス路線について、各社の時刻表をもとに運行本数を整理し、停車本数の実態を把握しました。

北口駅前広場 停車本数

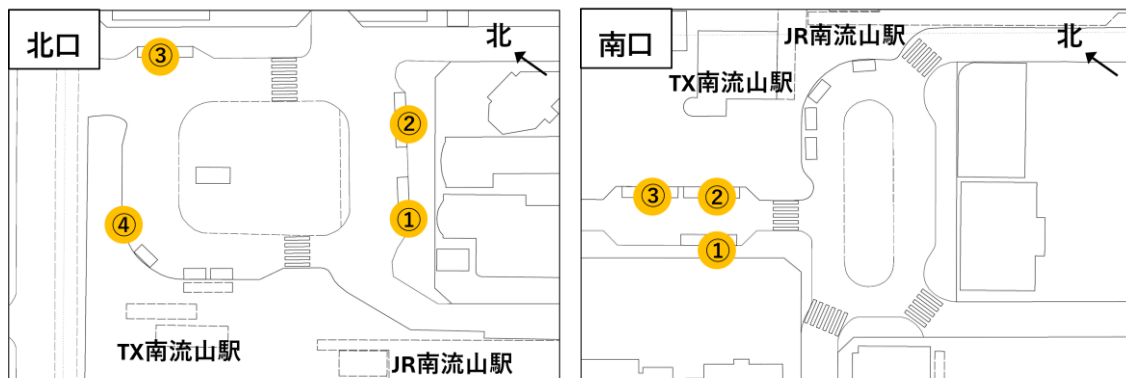
バス停	平日	土日
北口バス停①(京成バス)	42	31
北口バス停②(東武バス)	56	46
北口バス停③(東武バス)	11	12
北口バス停④(病院送迎バス)	33	19

■南口駅前広場

南口駅前広場には停留所が3箇所設置されています。これらの乗り場に発着する既存のバス路線について、各社の時刻表をもとに運行本数を整理し、停車本数の実態を把握しました。

南口駅前広場 停車本数

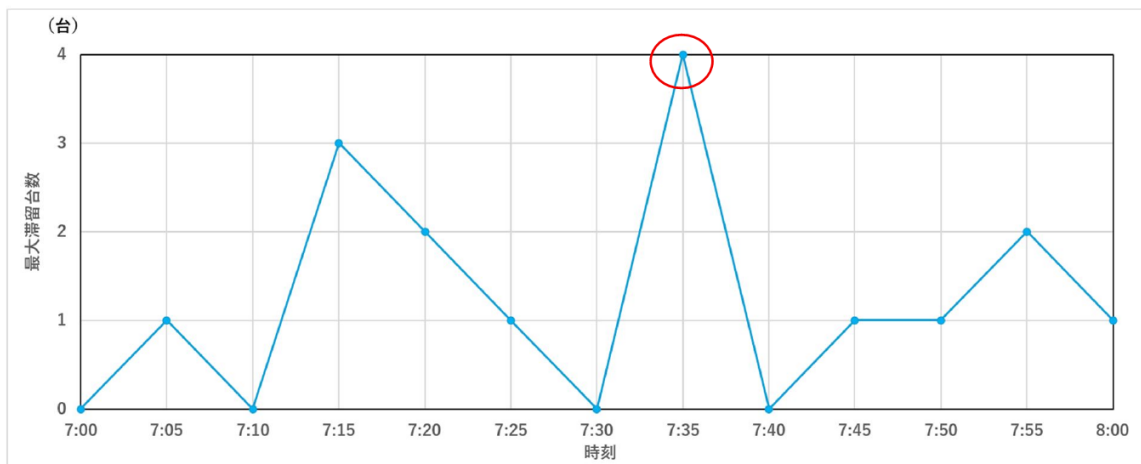
バス停	平日	土日
南口バス停①(京成バス千葉ウエスト)	5	5
南口バス停②(京成バス)	0	1
南口バス停③(流山グリーンバス)	35	30



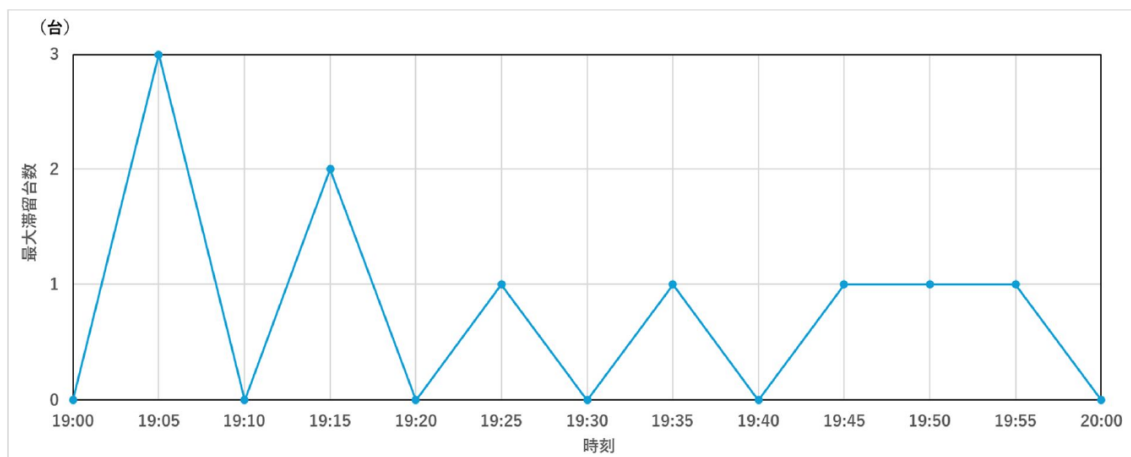
バス停車位置図

(2) 北口駅前広場への集約可否検討

南流山駅周辺地区まちなみづくり指針に示す駅前広場の機能分担の考え方にに基づき、北口駅前広場への集約可否を検討しました。前項で整理した既存バス路線の本数および、交通動態調査により把握した平均停車時間をもとに、各便の停車開始時刻を算出しました。これらの結果を基に、既存バス路線の北口駅前広場への集約の可否について検討を行いました。検討にあたっては、運行本数の多い朝および夕方のピーク時間帯（7:00～8:00、19:00～20:00）を対象としました。



朝ピーク時における最大同時滞留台数



夕ピーク時における最大同時滞留台数

北口駅前広場に集約した場合の最大同時滞留台数は、朝ピーク時には概ね 0～3 台で推移するものの、7 時 35 分に最大 4 台となり、一時的に停車スペース(以下、バース数)を上回る状況が確認されました。一方、夕方ピーク時には 0～3 台で推移しており、バース数を超過する状況は見られませんでした。

北口駅前広場に集約する場合、通常 6 か所のバース数が必要になりますが、上記の結果から、多くの時間帯においてバース数を上回ることはありません。仮に一時的に超過する場合であっても、①運行事業者との協議を踏まえた発車時刻の見直しやダイヤ調整等の対応を行うこと、②バス会社ごとに乗り場を集約すること、③バス停数の増設することなどを、検討することにより対応します。

2-3 駅前広場利用者ヒアリング調査

駅前広場の利用実態や課題を把握するため、現在、南口駅前広場において継続的にイベントやマルシェ等を実施している4団体を対象に、ヒアリング調査を実施しました。

調査では、各団体に対し、現在の広場利用状況、イベント開催時における課題、将来的な空間再編に関する意見等について聞き取りを行いました。



イベント開催時の様子

■ イベント開催時の課題

- ・駅周辺における人の動線は JR とつくばエクスプレスの乗換が中心となっているため、広場までは人流が広がらず、滞留が生まれにくい状況である。
- ・ステージはあるが、手すりや街灯があって使い勝手が悪く十分に活用できていない。
- ・広場と道路の位置関係から出店レイアウトや人の動線づくりが難しい

■ 空間の再編成に関する意見

- ・広場をもっと広くして、イベント等がしやすく再設計してほしい。
- ・ベンチ配置や車両動線を見直し、歩行者空間を拡張してほしい。

■ 広場運営に関わる意見

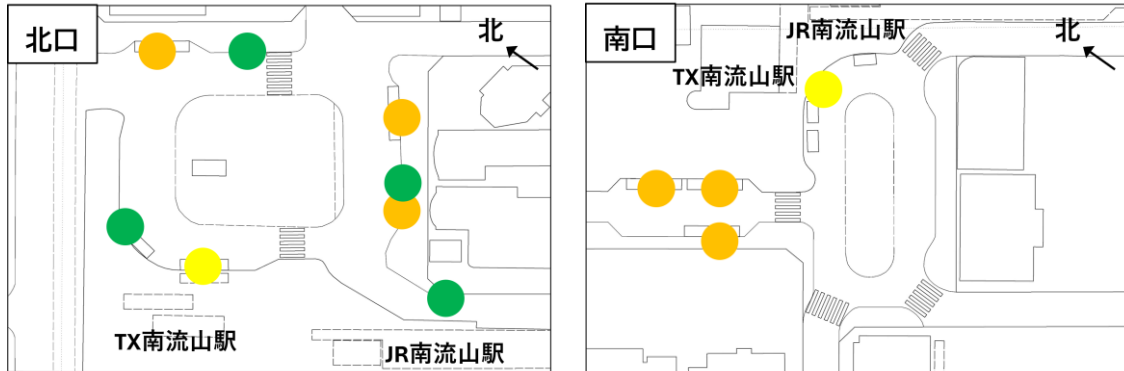
- ・利用ルールが分かりにくいので、世間に浸透していない。

■ 広場の将来的な活用イメージ

- ・流山の南の玄関口にふさわしいデザインにしてほしい。
- ・カフェ、本屋、子どもの遊び場、シンボルツリーなど、滞留を促す機能がほしい。

2-4 交通事業者等ヒアリング調査

駅前広場を利用している交通事業者等、計 12 社を対象にヒアリング調査を実施しました。
調査では、各事業者の駅前広場における利用状況をはじめ、将来的な空間再編に対する考え方や、現状において改善を求める事項等について意見の聞き取りを行いました。



事業者停車位置図(バス事業者：● タクシー事業者：● 企業送迎バス：●)

■ 北口駅前広場

- ・通勤通学時等の混雑時に歩行者と車両の動線が交錯しやすい状況。
- ・交通機能を集約するのであれば北口駅前広場が望ましいが、利用者の混乱が懸念。

■ 南口駅前広場

- ・タクシー停留場など駅に近いスペースに送迎車両の一時停車が集中し、滞留が発生しやすい。
- ・南口駅前広場は大型車両が入れないなどの課題がある。

駅前広場における交通処理と安全確保が課題として認識されていることを確認しました。

2-5 説明会及び意見募集の実施

駅前広場利用実態調査の結果を踏まえて基本計画（案）を作成し、説明会を実施しました。説明会では、駅前広場の整備方針および整備案について説明を行い、参加者から意見をいただきました。

また、説明会後には、令和8年2月12日～3月12日にわたり意見募集を実施しました。

■ 概要

開催場所	南流山センター
参加者数	37人
日時	令和8年2月11日（水・祝） 10時00分～



説明会の様子

■ 寄せられた意見

寄せられた意見(大分類)
交通方針に関する意見 [主な意見] <ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場には送迎スペースは必要である。 ・北口駅前広場に交通機能を集約し、南口駅前広場は、滞留・イベント重視の歩行者優先広場に特化した方が効果的と考える。
滞在・商業・出店運用に関する意見 [主な意見] <ul style="list-style-type: none"> ・イベント時だけでなく平日も出店しやすい仕組みを整えてほしい。 ・駅周辺にカフェ・軽食・書店・テイクアウト等の商業集積を図ってほしい。 ・駅前広場は、Park-PFI等の制度活用による民間活用導入を検討してほしい。
連携・ビジョンに関する意見 [主な意見] <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者と連携して駅舎や高架下も含めて一体的に整備してほしい。 ・駅直結・駅ナカの商業導入や駅ビル更新を検討してほしい。
歩行者の安全に関する意見 [主な意見] <ul style="list-style-type: none"> ・駅前に限らず、線路沿いの幅員不足区間や狭い歩道の改善を含めた面的整備を段階的に進めてほしい。 ・送迎車両と歩行者の交錯を減らすため、横断歩道の見直しや、一方通行の運用の見直しを検討してほしい。
運営・防災・公共施設に関する意見
周知・広域回遊に関する意見
駐輪に関する意見
雨・暑熱に関する意見

第3章 南流山駅前広場の将来像と基本方針

3-1 利用実態の整理

駅前広場の利用実態について、交通事業者等および市民・利用者の意見を踏まえ、以下のように整理しました。

■ 交通事業者等からの主な意見

- ・歩行者と車両の動線が交錯しており、安全性に課題がある。
- ・送迎車両が多く、滞留が発生している。
- ・一定程度の機能集約は可能である。

■ 市民・利用者からの主な意見

- ・イベント等に活用できる広いスペースや屋根、ベンチ等が不足している。
- ・車両と歩行者の交錯を減らし、安全を確保してほしい。
- ・安全性の確保や、利用ルール・管理体制の明確化が必要である。
- ・鉄道事業者と連携して駅舎や高架下も含めて一体的に整備してほしい。
- ・夜間においても安全・安心に利用できる空間にしてほしい。
- ・南口駅前広場には送迎スペースは必要である。
- ・商業機能の集積を図ってほしい。

これらの意見を総合すると、駅前広場の再編にあたっては、交通結節点としての安全性を確保しつつ、多様な利用を受け止める使いやすい空間とすることが重要であり、「安全性」と「利便性・快適性」の両立が求められていると整理できます。

以上を踏まえ、北口駅前広場については、円滑な交通処理や乗り換え、送迎等を担う交通機能の充実を主な役割とし、南口駅前広場については、歩行者の滞留や待ち合わせ、イベントの開催、日常的な利用等を受け止める環境機能の充実を主な役割として、駅前広場全体の役割整理を行いました。

-交通事業者等の声-

- ・交錯が危険
- ・送迎車両が集中
- ・一定の集約は可能

-市民・利用者の声-

- ・広いスペース
- ・屋根、ベンチ
- ・安全な空間
- ・管理ルール
- ・鉄道事業者との連携
- ・照明
- ・利便性
- ・商業機能の集積
- ・民間活力の導入

3-2 南流山駅前広場の将来像と基本方針

■ 将来像

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。

■ 基本方針

方針1：円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間

- ・北口駅前広場に交通機能を集約するとともに南口駅前広場にも一時停車スペースを設けます。
- ・歩行者と車両の交錯をできる限り減らし、安全性を高めます。

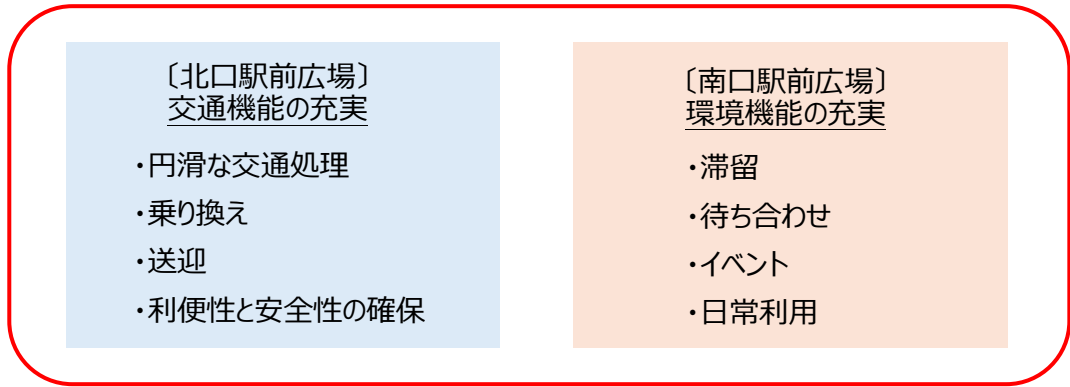
方針2：日常的に訪れたくなる居場所

- ・南口駅前広場に環境機能を集約します。
- ・ベンチや緑陰など、滞在しやすい環境を整えます。
- ・イベント時にも無理なく対応できる柔軟な空間構成とします。

方針3：使いながら育てていく広場

- ・利用ルールや管理運営組織の構築を検討します。
- ・周辺住民への配慮を図り、持続可能な運営方法を検討します。

■ 駅前広場の役割整理



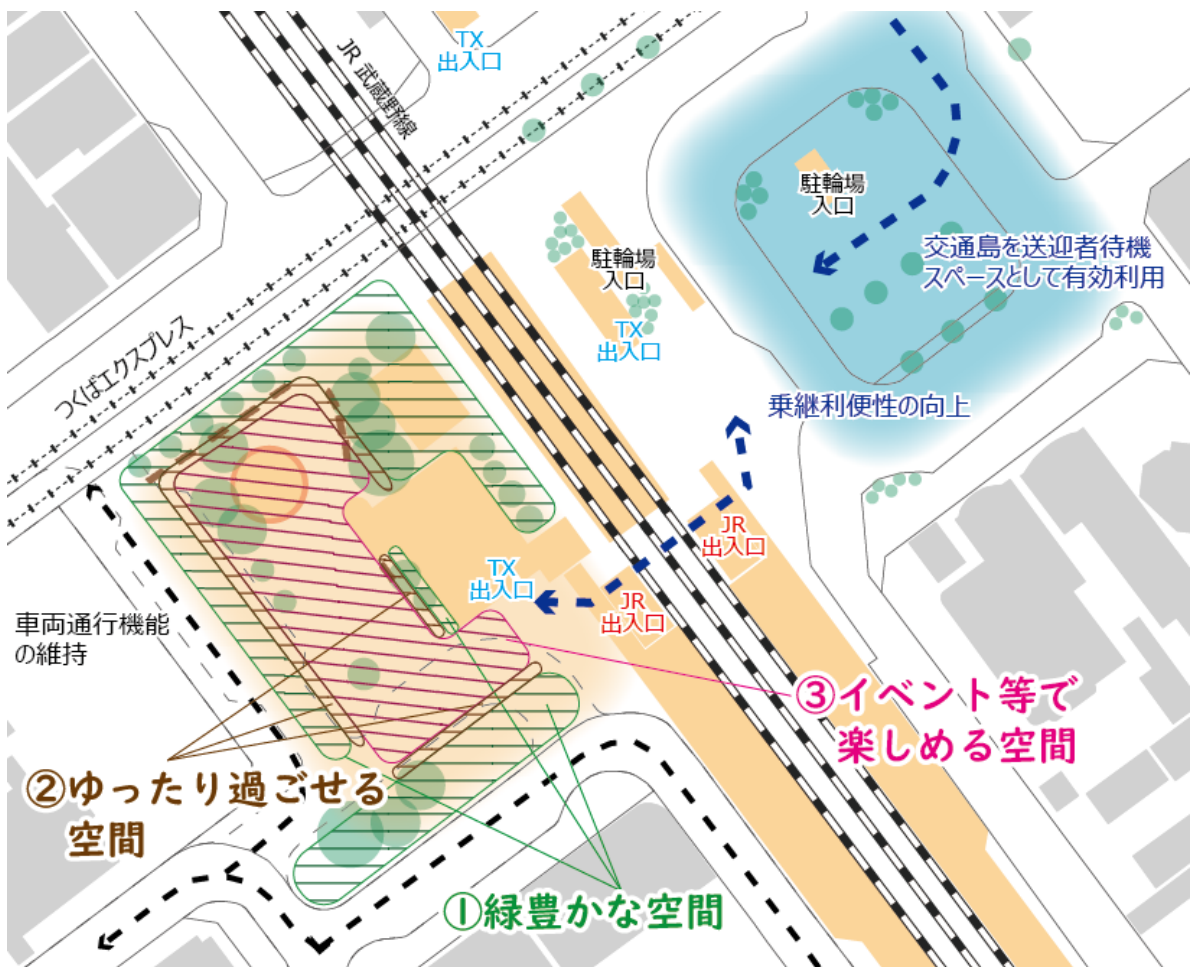
■ 奨励金制度の活用

南流山駅周辺の商業・近隣商業地域においては、奨励金制度の活用を促すことにより、商業施設等の立地誘導を図ります。

あわせて、当該制度を活用して整備された民間施設と駅前広場との連携を促進し、店舗が軒先利用や出店等により駅前広場を活用できる仕組みの構築を検討します。

これにより、官民が連携してにぎわいの創出を図り、駅前広場と周辺市街地が一体となった魅力ある空間の形成を目指します。

■ ゾーニング図



3-3 交通機能の充実に係る整備方針

方針1:円滑に行き交え、安全に利用できる駅前空間

■ 交通処理方法を再構築します。

① 段階的な整備の実施

交通機能の急激な集約は、利用者の混乱や交通事業者の運行に支障を及ぼすおそれがあることから、段階的な再編に留意します。

② 安全性の確保を最優先とした動線計画

歩行者と車両の動線を見直し、交錯の低減を図ります。あわせて、事業用車両と送迎車両の動線を分離するとともに、歩行者と自転車の交錯についても可能な限り低減する動線構成とします。

③ 利便性の向上

送迎やタクシー利用者の利便性を上げる空間構成とします。また、一時停車スペースについては、交通島の有効活用および南口駅前広場に一部設けることで現状以上の台数分を確保し、停車しやすい配置を検討します。

[事例]

流山おおたかの森駅 西口駅前広場

一般車とバスの導線を分離することで、車両の交錯を減らした事例。



[事例]

三重県 亀山駅 駅前広場

交通島内も一般車乗降場が整備され、左右両側に停車可能な構成となったことで、よりスムーズな乗降が可能となった事例。



■ **利用者の円滑な乗降に配慮した駅前広場を形成します。**

南流山駅前広場は、曲線部分が多く用いられていることから、バスが正着（歩道縁石に車体を平行に寄せて停車すること）しにくい構造となっています。

このため、現状ではバスの乗降時に歩行者が一度車道に降りる必要が生じており、安全性や利便性の面で課題があります。

こうした状況は、高齢者や車いす利用者等に配慮したバリアフリーの観点からも改善が必要であることから、バスが斜めに進入・停車することで歩道縁石への正着性を高める三角バスベイを導入についても検討を進めていきます。

あわせて、歩道と車両との段差や隙間を抑えるバリアレス縁石を設けるなど、誰もが円滑に乗降できる環境の確保についても検討を進めていきます。

高齢者や車いす利用者を含む、すべての利用者に配慮したバリアフリー設計とします。

[事例]

新潟県 新潟駅 南口広場

バリアレス縁石及び三角バスベイを設けることで、バスの正着性を高めた整備事例



■ **利用者にとって安心して利用できる駅前広場を形成します。**

夜間においても安全・安心に利用できる空間とするため、「南流山駅周辺地区まちなみづくり指針」に基づき、暖色系の照明を活用し、魅力的で落ち着いた空間を形成します。

あわせて、見通しの確保や死角の低減に配慮した空間構成とすることで、景観と防犯・防災性の両立を図り、夜間利用における不安の解消につなげます。

■ **利用者に配慮した機能と運用を備えた駅前広場を形成します。**

○ **自転車駐車場の設置検討**

自転車駐車場の不足や安全性の確保といった課題を踏まえ、適切な配置について、今後の検討を進めます。

3-4 環境機能の充実に係る整備方針

方針2：日常的に訪れたくなる居場所

■ 南口駅前広場の要素

① 緑豊かな空間

- ・隣地や道路空間との境界となり、駅前広場の輪郭をつくる緩衝空間。
- ・現在の植栽を活かしながら、中高木からなる緑陰空間を広げます。

② ゆったり過ごせる空間

- ・日常的に利用しやすく、木陰でひと休みしたくなる空間。
- ・イベント時にも来訪者が座る場所として機能します。

③ イベント等で楽しめる空間

- ・イベント開催時のステージやキッチンカーが展開できる空間。
- ・使いやすいステージを設け、イベント時の拠点として活用します。

■ 「通過が中心の空間」から、「日常の中で心地よく使える空間」へと段階的に育てていきます。

① 居心地の良い滞留空間(サードプレイス)の形成

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)を整備します。

② 日常的な滞留を促す環境の形成

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します。

また、高木の導入により、「都心から一番近い森のまち」の演出に加え、ヒートアイランドに抑制効果がある木陰の創出、歩行快適性や景観性の向上、滞留の促進といった効果を図ります。

③ 快適な滞在環境の確保

雨天時や夏季の暑熱時においても快適に滞留できるよう、屋根や緑陰の活用などにより、滞在環境の向上を図ります。

④ 鉄道事業者等との連携による一体的な整備

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ます。

⑤ 防災機能の確保

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を進めます。

方針 3：使いながら育てていく広場

■ 活用を促す仕組みを備えた広場を形成します。

① にぎわいを育てる仕組みづくり

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。

② イベント利用への対応

イベント利用にも対応できるよう、歩行者空間の拡張や広場の使い方に工夫を取り入れ、柔軟に活用できる空間とします。

③ トイレ機能の確保

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の一般開放について、協力依頼を含め検討します。

例：「市民トイレ制度」・・・流山おおたかの森駅周辺にて実施。市民や公共交通機関の利用者がいつでもどこでもトイレを利用できる環境づくりのための制度。

3-5 整備イメージ

(1) 利用イメージの具体化

整備後の南流山駅前広場では、時間帯や利用目的に応じて、北口駅前広場・南口駅前広場それぞれが役割を発揮し、多様な使われ方が展開されます。また、平常時とイベント開催時で空間の使い方が柔軟に切り替わることが想定されます。以下に、その一日の利用イメージを示します。

■朝（通勤・通学の時間帯）

朝の時間帯には、北口駅前広場において、公共交通の利用や乗り換え、送迎がスムーズに行われ、円滑な通勤・通学動線が確保されます。南口駅前広場では、短時間の待ち合わせや通勤通学途中に駅周辺の店舗で買ったパンやコーヒーを駅前広場のベンチやテーブルを活用して過ごすなど、日常的な待合空間として活用されます。

■昼（買い物・子育ての時間帯）

昼間には、南口駅前広場を中心に、ベンチや緑の中での休憩、読書、子ども連れの滞在利用などが見られます。駅周辺で購入した飲食物を広場で楽しむ利用や、民間事業者による広場活用(周辺店舗の出店やテラス席の配置など)が行われています。

また、イベント開催時には、マルシェや小規模物販等の実施により、広場全体が一体的なにぎわい空間として活用され、来訪者の滞留や交流が促進されます。

■夕方（送迎・交流の時間帯）

夕方には、北口駅前広場において送迎動線が整理されることで、車両の交錯の緩和が図られます。南口駅前広場では、民間事業者による広場活用や、温かみのある照明により安心して滞在できる空間の創出により、市内・市外の駅利用者が広場に滞留することで、駅周辺の人の流れが広がり、多くの賑わいや交流が生まれます。



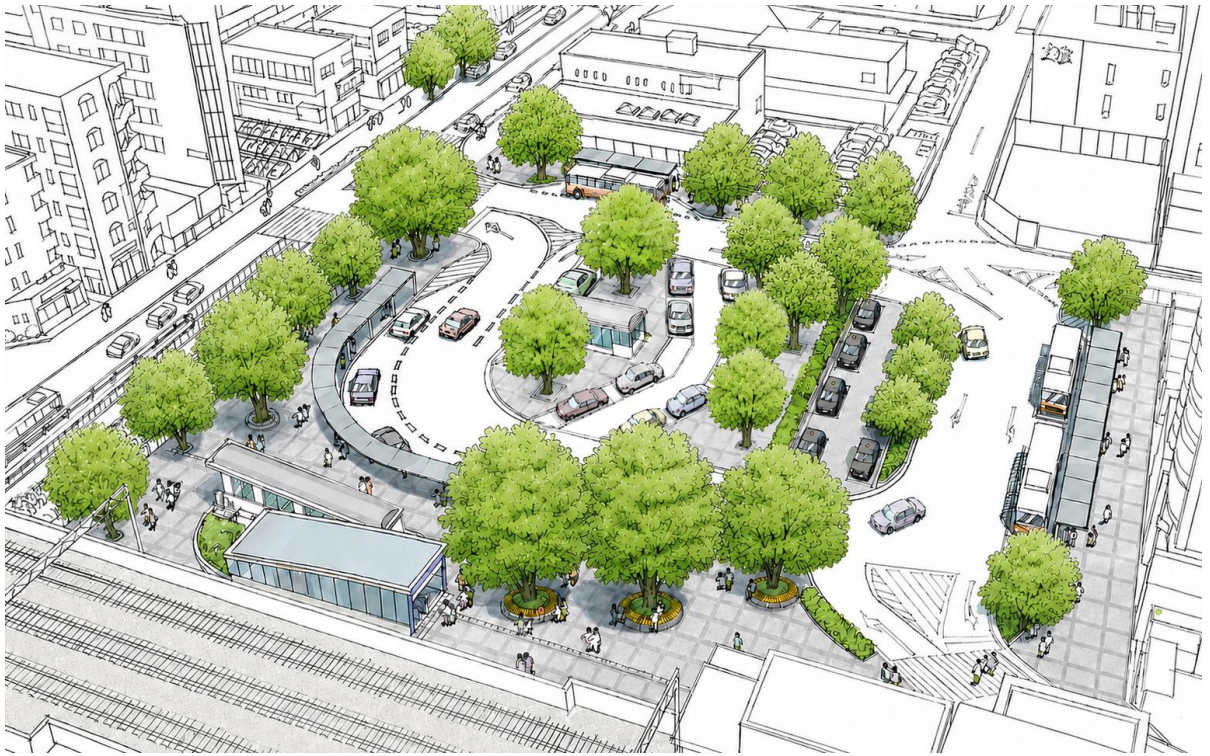
整備後の駅前広場では、このように時間帯や利用状況に応じて使われ方が変化するとともに、イベント時にも対応した柔軟な空間利用が可能となります。これにより、利用者にとって分かりやすく、安心・快適で魅力ある駅前空間の形成が期待されます。

(2) イメージパース

北口および南口駅前広場について、整備後の空間イメージを示すパースを作成しました。

これらのイメージパースは、整備の方向性や空間の使われ方を視覚的に示すものであり、現時点で実際の整備内容を確定するものではありません。

北口駅前広場



全体鳥瞰図



改札口から眺めた様子

南口駅前広場



全体鳥瞰図

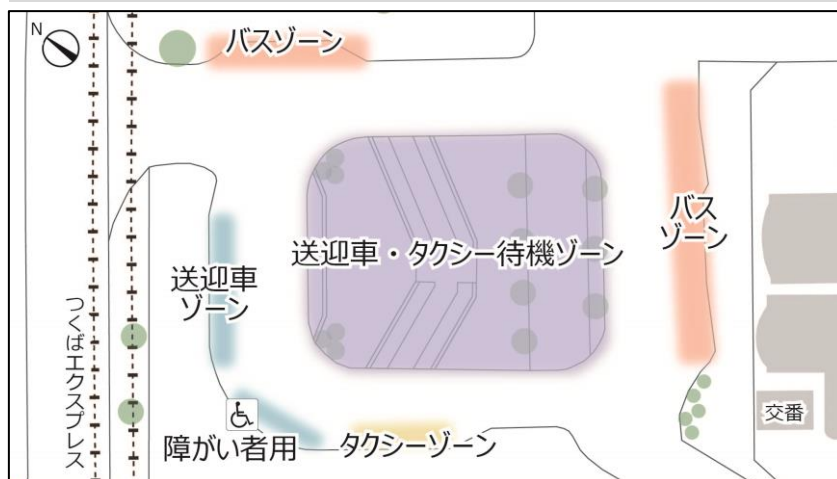


イベント開催時の様子

3-6 整備案の検討

将来像および基本方針を具体化するため、駅前広場の再編に関する複数の案について検討を行いました。なお、これらの案は計画段階におけるイメージを示したものであり、現時点で実際の整備内容を確定するものではありません。詳細については、警察協議で変更になります。

北口駅前広場



[概要]

- ・交通島内部に、タクシー待機ゾーンに加え、送迎車待機ゾーンを配置する。

南口駅前広場

パターン1



[概要]

- ・現状のロータリー規模を縮小し、歩行者空間の面積を拡大する。

パターン2



[概要]

- ・ロータリーを廃止することで、歩行者空間を最大限確保する。
- ・あわせて、新たに一般車の一時停車スペースを配置する。

第4章 これまでの検討経緯及び今後のスケジュール

4-1 これまでの検討経緯及び今後のスケジュール

本章では、これまでに実施してきた検討内容を整理するとともに、令和8年度以降に予定している駅前広場改修に関する進行スケジュールを示します。

■令和6年5月～令和8年1月：駅前広場利用実態調査

交通量調査、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を実施しました。

■令和8年2月：説明会の実施

駅前広場利用実態調査の結果を踏まえて、基本計画（案）を作成し、説明会を実施しました。

■令和8年2月11日～3月12日：意見募集

説明会后、約1か月間にわたり意見募集を実施しました。

■令和8年5月：南流山駅前広場改修基本計画策定

基本計画の最終的なとりまとめを行いました。

■令和8～9年度：基本設計・実施設計

基本計画で示した整備方針および複数案を踏まえ、空間デザインの詳細化や管理形態の検討を行うとともに、基本設計および実施設計を進めます。

■令和10～11年度：駅前広場改修整備工事

駅前広場は日常的に利用される空間であることから、工事は段階的に実施し、利用者への影響を最小限に抑えながら整備を進めます。

■令和11年度以降：運用開始・評価・改善

駅前広場は、整備して完了するものではなく、運用を通じて継続的に改善していくことが重要です。整備後は、利用状況のモニタリングや運用ルールの見直し、地域や民間事業者との連携等に取り組めます。

[問い合わせ先]

流山市 まちづくり推進部 まちづくり推進課

〒270-0192

千葉県流山市平和台1丁目1番地の1

(電話：04-7150-6090 /メール：toshiseibi@city.nagareyama.chiba.jp)