

JR津田沼駅南口駅前広場地上部（一部除く）における再整備計画案にいただいたご意見の概要と市の考え方

○市民意見募集期間：令和3年6月1日（火）～6月30日（水）

○意見提出者：12名

○意見の件数：59件

項番	ご意見の概要	市の考え方
1	<p>津田沼駅南口と北口の自転車移動が不便で生活する上で困っています。千葉工業大学側にスロープ式の歩道橋がありますが、電動自転車や子供を連れて自転車のスロープを上がっていくのは不可能です。自転車で南口から北口に行けるように整備をおねがいします。</p>	<p>JR津田沼駅南口と北口の回遊性の向上につきましては、JR津田沼駅周辺地域における課題の一つとして捉えております。</p> <p>自転車の回遊性の向上を図るためには、南北の駅前広場やペDESTリアンデッキ、JR線を跨ぐ自由通路の一体的な利活用や千葉工業大学前の歩道橋の再整備が必要であると認識しておりますが、現在は検討途上となっております。</p> <p>今回の検討は、民間事業者からの提案によるモリシア津田沼、津田沼緑地及び南口駅前広場を一体的に再整備する市街地再開発事業が施行される際に、市として駅前広場の整備計画をしっかりと持った上で事業者と協議を行うために現在取り組んでいるものです。そのため、北口の駅前広場やJR線を跨ぐ自由通路を一体的に計画したものではありませんが、南口駅前広場につきましては、バリアフリー施設として設置予定のエレベーターを自転車が可能で設置する方向で検討することで、将来の自転車の回遊性向上に資することが出来るように計画しているところです。</p> <p>しかしながら、実際の利用にあたっては、ペDESTリアンデッキ上及び自由通路を「自転車から完全に降りて押して歩くこと」が前提になるため、利用者への啓発が大切になることや、北口のエレベーターの整備などの課題があることから、引き続き検討してまいります。</p> <p>また、千葉工業大学前の歩道橋の再整備につきましては、施設を管理している千葉県に再整備に係る申し入れを行っているところです。</p>
2	<p>全体的に賛成であります。JR津田沼駅の南口駅前広場は長年にわたり問題でしたが生まれ変わろうとしています。習志野市の表玄関にふさわしくそして全国に誇れる駅前広場の完成を期待しております。</p>	<p>JR津田沼駅周辺地域は本市の表玄関であり、広域拠点となっておりますが、まちの形成から約40年以上が経過し、南口駅前広場をはじめ、都市機能の更新が求められています。</p> <p>今後もより良いまちづくりが出来るよう努めてまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
3	<p>駅前広場の面積が南に（モリシア側）に広がるために今までにない改正点が見られます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスのルートが左回りの一列になり安全性が高いこと。</li> <li>・タクシー乗り場・福祉車両乗降場の幅員が広くゆとりがあるため乗降客の安全が確保されている。また隣接する歩道が整備されることも大きい要因です。</li> <li>・千葉工大側の南側からの駅へのアプローチが路線によってはロータリーを廻っていたバスが無くなり一方向からの侵入によりバス停までは入れることから時間短縮利便性の向上に寄与する。</li> <li>・一般車両の乗降場が設置されるのは良いことである。</li> <li>・バス乗降場が新宿のバスターミナルのようになりバスへの乗降が良くなると思われれます。</li> </ul>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。南口駅前広場の再整備計画案につきましては、皆様方から頂きましたご意見等を参考により良い案となるよう努めてまいります。</p>
4	<p>多分ペDESTリアンデッキの下に一般車両の乗降場が設置されることで、雨天時などは車道やバス乗降場を横切り駅へ入る人が予想されますので安全対策をしていただきたい。</p>	<p>駅前広場内の無理な横断を防止するための安全対策に努めてまいります。</p>
5	<p>現交番前で一般車の送迎が見られる。計画ではタクシー降車場になる予定ですが、一般車を排除することは難しいのではないのでしょうか。</p>	<p>ご指摘のタクシー降車場等や駅直近の福祉車両乗降場への一般車の駐停車につきましては、本市としても懸念しているところであり、指示標識や注意看板の設置、わかりやすい路面標示などの対策を検討しているところです。</p> <p>現在の南口駅前広場には正式な一般車乗降場が設置されておらず、利用しやすい交番前のスペースにて乗降が行われており、交通の錯綜が生じている状況です。このため、駅前広場の南側に正式な一般車乗降場を設置する計画としております。</p> <p>計画にあたっては、限りある駅前空間を有効に活用するため、福祉車両乗降場や公共交通機関であるタクシー乗降場、バス乗降場を優先とし、一般車乗降場につきましては複数台数の計画が可能となる駅前広場の南側に配置しております。</p> <p>一般車乗降場の利用者は、乗降場直近に整備予定の階段やエレベーターを利用し、ペDESTリアンデッキから安全かつ最短で駅舎方面に移動できるよう検討しております。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
6	バス乗降場へはエスカレーターが設置される予定と記されておりますが、バリアフリー化を促進する意味でも是非設置していただきたい。	エスカレーターの設置につきましては、皆様方から頂きましたご意見を参考に、降口付近に発生する滞留などの安全面にも配慮しながら引き続き検討してまいります。
7	バス乗降場の各方面の乗り場や時刻表など出来る限り電子化をし最先端の乗降場にしていただきたい。乗り入れのバス会社の協力を得ながら実施してほしい。	再整備計画案につきましては、バス、タクシー、一般車などの乗降場の配置や車両、歩行者等の動線を主に計画しており、詳細な個別施設の計画につきましては未定となっておりますが、今後の検討にあわせて、時刻表のデジタル化などバス事業者に要請してまいります。
8	バス乗降場がペDESTリアンデッキ下に出来ることが予想されるため、照明照度の確保をお願いしたい。採光も必要かもしれません。	ペDESTリアンデッキ下の照度を確保することは、課題の一つとして捉えております。 なお、ペDESTリアンデッキの整備につきましては、施設建築物とも連携を図る必要があることから、今後民間事業者とともに検討していくため、本再整備計画案に含んでおりませんが、照明設備の設計を行う際には、駅前広場(地上部)が暗くなる等の問題が生じないように、適切な照度の確保等に努めてまいります。
9	現在タクシー乗り場前の上りエスカレーター横に、狭い歩道を塞ぐように市議会議員がのぼり旗を立て渋い顔してたっています。通勤通学者にとっては気分の良いものではありません。どうにかならないものでしょうか？	所管課へ伝えてまいります。
10	ペDESTリアンデッキについて、立川駅のように高架歩道を四方に、モリシア側だけでなくロハル側まで延ばしてもらいたい。南側の人口が増え、駅に向かう利用客が増えているのですから、早急に歩車道の整備をするべきです。 実際、夜間早朝など人が少ない時間帯は横断歩道の信号を守っていない人が多数で危ない。ペDESTリアンデッキができれば、そういう心配もなく交通安全にもつながると思います。	ご指摘のとおり、南口駅前広場の西側街区における歩行空間の整備については課題の一つとして捉えております。 しかしながら、今回の検討は、市民意見募集の内容に記載しているとおり、市街地再開発事業が予定されている地区を対象としており、今回の再整備計画案で、南口駅前広場全ての課題を解決することは困難であると考えております。 検討の地区外となる西側街区における課題を解決するためには、計画的な再開発が必要であると考えており、当該街区の再開発の機運の高まりにあわせて検討していく考えであり、各々の地区において段階的な課題の解決を目指しているところです。

項番	ご意見の概要	市の考え方
11	電柱の地中化が進めば、ムクドリなどの犠牲になることもなくなると思う。	無電柱化の推進は、災害の防止等の観点から重要であると考えており、都市計画道路3・4・19号線西側（ロハル津田沼側）の歩道に設置されている電柱につきましては、西側街区の再開発の機運が高まった際に検討してまいります。
12	津田沼駅を車両が南北にスムーズに行き来できる道路を建設してもらいたい。駅に地下トンネルを通すとか、遠回りせず行き来できるような陸橋を作るなど対策を考えてもらいたい。	津田沼駅の南北を車両が横断できるような地下トンネルや陸橋を新たに造る計画はございません。ご理解の程よろしく願いいたします。
13	残念なことに千葉は、地上（上物）の建設ばかり進めて、道路整備が全然進まない。船取線、14号、296号の道路事情は30年前と変わりなく、人口だけ増えて渋滞状況は益々酷くなっています。都内ではその間新しい道路が作られ、道路の拡張工事や交差点の整備がされるなど、住環境の整備だけでなく、道路環境も並行して整備されていました。住みよい環境づくりが目に見えて分かったものです。一方、この辺りではマンション建設が進むばかりで、道路整備は全く進んでいない。歯医者や美容院ばかりができて、食べる場所もない。とても魅力ある街とは思えません。都内の住みやすさとは程遠いと感じています。	道路整備と一体となったまちづくりは重要であると考えており、近年では、奏の杜地区の開発にあわせて都市計画道路の整備や周辺道路の拡幅工事等を行ったところです。現在は、奏の杜地区から国道296号へつながる都市計画道路3・4・8号線の整備を実施しております。今回の南口駅前広場の再整備は交通結節点としての機能の拡充を行うものであり、駅周辺のみならず、広域拠点としての役割を担うものと考えております。また、市街地再開発事業にあわせて、駅周辺にふさわしい都市機能を集積し、住みよいまちづくりが出来るよう民間の活動を適切に誘導してまいります。
14	ロータリー中央部（エスカレーター等予定地）の幅を狭め、周辺道路の幅員を広げる。特に駅側の公道。	ロータリー中央部のバス乗降場は、政令によって定められた基準等により、バスの通行に必要な車両の軌跡やバス利用者の歩行空間や待機場所の設計を行っております。このことから、バス乗降場を狭くすることは、バスの走行やバス利用者の安全面に支障をきたす恐れがあります。また、車線（公道）の幅員につきましても、政令によって定められた基準等により設計を行っておりますので、変更は困難であると考えております。なお、今回の再整備計画案では、バス乗降場の出入口を変更することで、駅直近の道路への交通負荷を軽減させる案としております。

項番	ご意見の概要	市の考え方
15	<p>駅側の道路はタクシー降車場付近より、2車線にすることを提案します。タクシーの合流を緩和し、車の流れを良くすることにより、事故防止にも繋がると思います。</p>	<p>タクシー降車場等を予定している交番前のスペースは、前後の交差点と近接していることから安全性を考慮し、1車線の計画としておりますが、交通管理者となる千葉県公安委員会等との協議において2車線にすることを検討してまいります。なお、今回の再整備計画案では、バス乗降場の出入口を変更することで、駅直近の道路への交通負荷を軽減させる案としております。</p>
16	<p>タクシー降車場に雨避け屋根を設ける。(降雨時の客の利便性を向上させる。) 同様に、一般乗降場にも、雨避け屋根を設けて下さい。</p>	<p>タクシー降車場等や一般車乗降場を含む、各乗降場や降車場等における屋根(雨避け)は必要であると認識しております。また、ペDESTリアンデッキにつきましても、今後民間事業者とともに検討していくこととしており、その形状や位置によっては各乗降場の雨避け対策になると考えておりますので、あわせて検討してまいります。</p>
17	<p>ペDESTリアンデッキより、モリシアの広場に降りる階段について、 1. 前半は緩すぎて、歩行テンポが合わない。 2. 後半は蹴上と踏面のバランスが悪く、危険(急勾配)かつ、こぼ立ての石に躓きそう。</p>	<p>現在、協議を進めている市街地再開発事業につきましては、モリシア津田沼、津田沼緑地及び駅前広場を一体的に開発することを視野に入れ、民間事業者等と協議を進めているところです。津田沼緑地の階段やその他の施設につきましても、再整備を行う際にはバリアフリーに対応した施設となるよう検討してまいります。</p>
18	<p>“モリシア津田沼、津田沼緑地及び駅前広場を含めた一体的な市街地再開発事業の実施に向けて、現在、市と民間事業者で協議を行っている”とのことですが、この案を踏まえると、地上部については敷地境界の多少の変更はあるものの、大枠として現状維持の敷地の中で駅前広場を整備する方針であるように読み取れます。これは、一体的な市街地再開発から想像されるより理想的な状況とは思えません。市として一体的な市街地再開発事業の方向性を提示したのちに、駅前広場の計画について決定していくべきであると思えます。</p>	<p>令和3年2月に、市街地の再開発の目標などを定めた「習志野都市計画 都市再開発の方針」が千葉県にて都市計画決定され、現在協議を進めているモリシア津田沼、津田沼緑地及び駅前広場を含む「津田沼駅南口地区」が、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区(2項地区)として位置付けられました。その方針の中で、当該地区における再開発推進の条件として、民間活力導入による整備を求めています。この方針に基づき、南口駅前広場の再整備計画案につきましては、民間開発と調整を図りながら、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら、交通シミュレーションを行い、本整備案を取りまとめたものであります。今後、交通管理者となる千葉県公安委員会等と協議を重ね、良好な交通空間を確保してまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
19	<p>バス乗り場の現状の問題としては、乗り場不足と一般車との交錯といった点が挙げられていますが、前者については企業バスのりばの移転で解決されるものと思います。一方、交錯を抑えるという点では、計画案において動線が整理されている印象はあるものの、そのためにバス乗り場の構造を全面的に作り替えなければならないというのは、市の負担額次第では望ましい解決策のように思いません。</p>	<p>今回の再整備計画案は、交通結節点としての機能向上を図るべく、歩行者動線の確保はもとより、輸送力の高い交通機関となる公共交通（路線バス）空間を優先的に配置しております。</p> <p>現状においては、エレベーターを使ってバス乗り場に行く場合や路線を間違えた場合には、バス専用の車道を横断することとなり、歩行者とバスが交錯する動線となっていることから、利用者の安全性に大きな課題があります。これらも含め課題を改善し、バス利用者の利便性向上に繋がる再整備計画案と考えております。</p>
20	<p>一般車の動線に変更がないのは、混乱が避けられるというメリットがあると思いますが、引き続き渋滞しやすいものと思います。バス乗り場の構造を変更するほどの再整備を行うのであれば、一般車の通行部分も根本的に見直し、広く市民・利用者が恩恵を受けられる費用投入を希望します。</p>	<p>一般車と公共交通機関であるバスやタクシーを駅前広場で錯綜させないためには、ご指摘のとおり、一般車の動線を抜本的に見直し、例えば、駅前広場から排除するなどが考えられます。しかしながら、駅直近に福祉車両乗降場を設置する計画としたこと、現状において駅前広場西側から駅前広場に繋がる道路があることなどから、一般車の通行を排除することは難しいと判断したものです。</p> <p>そこで、バスの走行ルートを変更し、一般車と分離する本案にて交通シミュレーションを実施した結果、駅直近の交通渋滞につきましては、現在よりも解消されることが確認できたことから再整備計画案としたものです。</p> <p>今回の再整備計画案は、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら、交通シミュレーションを行い、本整備案を取りまとめたものであります。今後、交通管理者となる千葉県公安委員会等と協議を重ね、良好な交通空間を確保してまいります。</p>
21	<p>計画案によると、JR津田沼駅からロハル津田沼への動線は、現状と大きく変わらないように見えますが、交番前およびロハル前の交差点は道幅や滞留スペースに対して多くの通行がある印象があります。また、信号周期の関係で、交番からモリシア津田沼までの2回の横断にはかなりの時間を要します。これらの歩道の拡幅、交差点構造の変更、信号周期の変更等について検討をお願いします。特に、本交差点ではバスの出発ルートが増えて信号が追加される計画をされており、本交差点を通行する人や一般車にとっては改悪になるのではないかと懸念します。</p>	<p>ご指摘のとおり、南口駅前広場の西側街区における歩行空間の整備については課題の一つとして捉えております。</p> <p>今回の検討は、市民意見募集の内容に記載しているとおり、市街地再開発事業が予定されている地区を対象としており、今回の再整備計画案で、南口駅前広場全ての課題を解決することは困難であると考えております。</p> <p>検討の地区外となる西側街区における課題を解決するためには、計画的な再開発が必要であると考えており、当該街区の再開発の機運の高まりにあわせて検討していく考えであり、各々の地区において段階的な課題の解決を目指しているところです。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
22	<p>計画案のバス乗り場は、(路線バスであれば)行先によらずバス停までのルートが統一されてわかりやすくなるものと思いますが、エレベーターの移設を伴うのは改善内容に対して高コストな計画のように思います。</p>	<p>既存のエレベーターを再利用し、同位置とした場合には、バス利用者の歩行空間や待機場所が非常に狭くなってしまい安全性が確保できないことから再整備する計画としております。</p> <p>再整備計画案につきましては、経済性も考慮しながら検討しており、既存のエレベーターを利用できることが最良ではありますが、バス乗降場の形状の変更や位置関係から再整備が必要であると考えております。</p>
23	<p>一般車乗降場の整備は必要に思いますが、進行方向に対して乗降場のすぐ後ろが退避不可能な1車線となっており、一般車乗降場を使用したい車が集中した際に、通過交通へ影響し、渋滞が悪化するのではないかと懸念します。</p>	<p>一般車乗降場につきましては、より多くの台数を確保することが最良であると考えていますが、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら検討しております。今年度、交通管理者となる千葉県公安委員会等と協議を進め、安全な交通空間が確保できるよう検討してまいります。</p>
24	<p>タクシー降車場の場所は、一般車にとっても利用しやすい場所のため、現実的には専用化が難しく、結果的に、現状と同様の駐車車両が多く、通過交通の流れも悪くなる状況が継続するのではないかと懸念します。</p>	<p>ご指摘のタクシー降車場等や駅直近の福祉車両乗降場への一般車の駐停車につきましては、本市としても懸念しているところであり、指示標識や注意看板の設置、わかりやすい路面標示などの対策を検討しているところです。</p> <p>現在の南口駅前広場には正式な一般車乗降場が設置されておらず、利用しやすい交番前のスペースにて乗降が行われており、交通の錯綜が生じている状況です。このため、駅前広場の南側に正式な一般車乗降場を設置する計画としております。</p> <p>計画にあたっては、限りある駅前空間を有効に活用するため、福祉車両乗降場や公共交通機関であるタクシー乗降場、バス乗降場を優先とし、一般車乗降場につきましては複数台数の計画が可能となる駅前広場の南側に配置しております。</p> <p>一般車乗降場の利用者は、乗降場直近に整備予定の階段やエレベーターを利用し、ペDESTリアンデッキから安全かつ最短で駅舎方面に移動できるよう検討しております。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
25	<p>検討ポイントとして記載されている「無秩序な停車」「交錯」「渋滞」といった解決としては、タクシーと一般車の乗降用ロータリー、バスロータリー、通過交通用の道路をできる限り分離する構造が望ましいと思います。津田沼公園やモリシア敷地を使用して通過交通の別道路を整備するなどして駅前には駅前を目的地とする車両に限定する形について検討できませんでしょうか。駅前の一体的な市街地再開発という方針も踏まえて再考を願います。</p>	<p>ご指摘のとおり、全ての車両の動線を抜本的に見直すことで様々な課題が解決できると考えられます。</p> <p>例えば、一般車の通行を駅前広場から排除するなどが考えられます。しかしながら、駅直近に福祉車両乗降場を設置する計画としたこと、現状において駅前広場西側から駅前広場に繋がる道路があることなどから、一般車の通行を排除することは難しいと判断したものです。</p> <p>そこで、バスの走行ルートを変更し、一般車と分離する本案にて交通シミュレーションを実施した結果、駅直近の交通渋滞につきましては、現在よりも解消されることが確認できたことから再整備計画案としたものです。</p> <p>今回の再整備計画案は、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら、交通シミュレーションを行い、本整備案を取りまとめたものであります。今後、交通管理者となる千葉県公安委員会等と協議を重ね、良好な交通空間を確保してまいります。</p>
26	<p>バスに乗るときに、現状では、ペDESTリアンデッキからの降り口が複数あって、分かりにくいのですが、計画では、降り口は一か所になって、そこから降りれば、すべてのバスに乗ることができるようで、使いやすくなると思います。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。駅前広場の再整備計画案につきましては、皆様方から頂きましたご意見等を参考により良い案となるよう努めてまいります。</p>
27	<p>ロハル側からの渋滞緩和（特に悪天候時）が大幅に見込めると感じた。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。駅前広場の再整備計画案につきましては、皆様方から頂きましたご意見等を参考により良い案となるよう努めてまいります。</p>
28	<p>ロータリーにエスカレーターができるのは大変嬉しい。</p>	<p>貴重なご意見ありがとうございます。駅前広場の再整備計画案につきましては、皆様方から頂きましたご意見等を参考により良い案となるよう努めてまいります。</p>
29	<p>一般乗降が現在の津田沼公園付近となるため、現在より交通の集中を感じ、千葉工業大学側の渋滞が大幅に増大される懸念を感じる。少しロータリーを狭くし（当然バスが通る幅の必要最低限を確保した上で）、周辺道路も拡張した方が良いように感じる。</p>	<p>再整備計画案につきましては、バス、タクシー、一般車の走行ルートを出来る限り分散させ、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら、交通シミュレーションを行い、本整備案を取りまとめたものであります。</p> <p>なお、ロータリー中央部のバス乗降場や周辺道路の幅員などにつきましては、政令によって定められた基準等により設計を行っていることから、幅を狭くすることで車線を増やすといった対応は困難であると考えております。</p>



項番	ご意見の概要	市の考え方
30	<p>タクシーの乗車場は変更しなくても良いと思う。計画案の場合、交番前付近になると思うが交番前を計画案通り乗車場と仮定すると、行列が横断歩道や現在のバーガーキング付近(もしくは大原予備校の入り口)まで連なり歩道の妨げや交通上危険を感じる。そのリスクを踏まえると、交番前をタクシー降車場、エスカレーター付近に福祉車両乗降場、計画案の福祉車両乗降場の場所にタクシー乗車場がいいのではないかと思う。</p>	<p>再整備計画案におけるタクシー乗降場につきましては、現在のエスカレーター南側に配置し、交番前のスペースにつきましては、「タクシー降車場等」とし、タクシーから降りる方の場所としております。なお、福祉車両乗降場は駅直近のエレベーターに最も近い配置としております。</p>
31	<p>(バス会社との協議かもしれないが)特に朝夕のバス降車専用の降車場が欲しい。</p> <p>実際、京成バス谷津線を利用しているが7時台が6分~9分間隔で尚且つ朝は奏の杜から谷津南小への通学のピストン輸送で15年くらい前よりも朝は大幅に増便され、津田沼駅に着くと前の便のバスが発車前の状態で待機している。悪天候時は交番前に一般車も入り組むように停車されてしまい渋滞や事故になりかねない場面に遭遇する。</p> <p>計画案を見る限り6台営業バス(路線バス・高速バス)になり、おそらく現在、一時利用駐輪場前にある平和交通バスもロータリーに含まれるものと考えられるが、時間帯を考えると1台降車専用があってもいいのではないかと思う。</p>	<p>バス乗降場につきましては、路線バスの乗降場を現在の4か所から6か所に増やすことで、公共交通機関の拡充を図る計画としておりますが、再整備後のバスターミナルの運用につきましては、今後バス事業者と協議を行い検討していくこととなります。頂きましたご意見につきましても、バス事業者に申し伝えてまいります。</p>
32	<p>乗降場が斜めになっているがメリットを教えてください。</p> <p>発車の際にバックすることになるように感じ、もし朝夕のラッシュ時に台数が多いと効率が悪いように見える。</p>	<p>バス乗降場を斜めに整備する計画案につきましては、最良の形状として専門コンサルタントより提案され、バス事業者からもご好評いただいているところです。</p> <p>具体的には、バスが前進しながら縦列駐車を行う際(特に後方の停留所にバスが停車している場合)に停留所から離れずに停車することが可能となること、運転手が停止する位置を認識しやすいといったメリットがあります。また、発進する際にもバスを後退させずに発進出来るように車両の軌跡を確認しております。</p>
33	<p>一般車の乗降場については賛成だが、初見では難しいと思う点がある。(気が付かずタクシー乗降場や福祉車両の乗降場に停車されてしまう懸念)一般車が止めないようにする配慮が必要と思う。また、緊急車両の停車について計画案の中に触れられていないが福祉車両と同一の認識で良いのか。踏まえたとしても少し狭く見える。</p>	<p>ご指摘のタクシー降車場等や駅直近の福祉車両乗降場への一般車の駐停車につきましては、本市としても懸念しているところであり、指示標識や注意看板の設置、わかりやすい路面標示などの対策を検討しているところです。</p> <p>また、緊急車両につきましては、駅前広場のどの位置においても最優先での駐停車を想定しておりますが、特に駅直近のエレベーター付近における乗降場の整備などについて、交通管理者となる千葉県公安委員会等との協議において設置が可能であるか検討してまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
34	<p>自転車で南口から、北口へ移動する時今は千葉工業大学前の階段を使うのが一番早いですが、子供と一緒にの時や、電動自転車は重いため階段を使うのが怖い。再開発をするなら、自転車でスムーズに南口と北口が行き来出来る道や、エレベーターを作ってほしいです。</p>	<p>JR津田沼駅南口と北口の回遊性の向上につきましては、JR津田沼駅周辺地域における課題の一つとして捉えております。</p> <p>自転車の回遊性の向上を図るためには、南北の駅前広場やペDESTリアンデッキ、JR線を跨ぐ自由通路の一体的な利活用や千葉工業大学前の歩道橋の再整備が必要であると認識しておりますが、現在は検討途上となっております。</p> <p>今回の検討は、民間事業者からの提案によるモリシア津田沼、津田沼緑地及び南口駅前広場を一体的に再整備する市街地再開発事業が施行される際に、市として駅前広場の整備計画をしっかりと持った上で事業者と協議を行うために現在取り組んでいるものです。そのため、北口の駅前広場やJR線を跨ぐ自由通路を一体的に計画したものではありませんが、南口駅前広場につきましては、バリアフリー施設として設置予定のエレベーターを自転車利用可能なサイズで設置する方向で検討することで、将来の自転車の回遊性向上に資することが出来るように計画しているところです。</p> <p>しかしながら、実際の利用にあたっては、ペDESTリアンデッキ上及び自由通路を「自転車から完全に降りて押して歩くこと」が前提になるため、利用者への啓発が大切になることや、北口のエレベーターの整備などの課題があることから、引き続き検討してまいります。</p> <p>また、千葉工業大学前の歩道橋の再整備につきましては、施設を管理している千葉県に再整備に係る申し入れを行っているところです。</p>
35	<p>昔と比べ、奏の杜ができ、物理的に狭すぎる。それなりの公共工事なのだから、中途半端にお金をかけず、柏のように2階建てにする等考えた方が良い。</p>	<p>ペDESTリアンデッキの整備につきましては、施設建築物とも連携を図る必要があることから、今後民間事業者とともに検討していくため、本再整備計画案に含んでおりませんが、津田沼駅舎が橋上駅となっており、2階レベルからのアクセスが必要となることから、デッキの整備により安全な歩行空間が確保できるよう、今後検討を進めてまいります。</p> <p>なお、再整備計画案につきましては、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら、交通シミュレーションを行い、本整備案を取りまとめたものであります。</p>
36	<p>モリシア前の津田沼公園も昔からあるが、特に何があるわけでもないのに、公園を全て潰してその分ロータリーを広くした方が良い。</p>	<p>現在、民間事業者と協議を進めている市街地再開発事業につきましては、モリシア津田沼、津田沼緑地及び駅前広場を一体的に開発することを視野に入れ、民間事業者等と協議を進めているところです。再整備計画案につきましては、駅前広場を津田沼緑地側に一部拡幅し、機能を拡充することとしております。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
37	<p>バス乗降場を中心に集約して共用にすることは、限られた場所を効率的に利用できる良い方法だと思いました。ただ、乗降場が道路に囲まれた島のようにしてしまうため、各方面の利用者が円滑に往来できるような、道路を渡る手段が必要になります。</p> <p>「計画平面図(案)」や「デザインスケッチ」に示されている階段やエスカレータ、エレベータの配置から、利用者はペDESTリアンデッキ(以下「PD」という。)を通過して、津田沼駅方向、千葉工大方向、モリシア方向の3方向へ渡れるようになっているようです。しかし、なぜかタクシープールやロハル方向への渡る手段は完全に無視され、歪な計画になっています。「現況航空写真」を見ればよく分かるのですが、現在にいたるまでタクシープール方向へはPDは設置されておらず、これまでも多くの住民や商店が不便を強いられています。</p> <p>計画案の中の乗降場を見ると、タクシープール側には、下る階段やエスカレータが設置される予定になっています。そうなると同じ方向にはPDが設置される余地はありません。また「デザインスケッチ」を見ると、乗降場のタクシープール側の狭い場所にモニュメントが設置されていますので、PDを延ばすことは不可能です。PDを延ばし、歩行者動線を繋ぐつもりは無いという、計画者の意図もよくわかりました。</p> <p>弊社は、今回の計画案について、明確に反対します。理由は簡単です。バス乗降場からタクシープール方向への歩行者動線が無いからです。今回の計画では、新しいタワーマンションや奏の杜の住民、野村不動産様、千葉工大様の利便性は向上するでしょう。しかしその一方で、これまで不便を強いられてきたアカシアハイツやコンフォート等、古くからの谷津7丁目の住民や周辺の商店に、今後もさらに不便を強いるのはおかしいと思います。</p> <p>改善方法をご提案します。バス乗降場の西側辺りから、タクシープール方向へ渡れる横断歩道を設置して下さい。信号があるのでいつでもという訳にはいきませんが、最低限の歩行者動線が確保されます。例えばロハル側交差点やタクシープール入口部分も含めて、大きなスクランブル交差点にすれば、住民の利便性も高まるでしょう。人の流れを良くすることが最優先であり、モニュメントをそんな交通の要衝に置く理由は全くありません。</p> <p>弊社は、最初から歩行者動線について心配をしており、公聴会ではその旨を公述し、意見や質問を述べる機会があれば、その都度申し上げて参りました。具体的な計画案を拝見してみると、恐れていたことが現実になったようです。市民の意見を募集するのであれば、聞き置くのではなく、その趣旨を理解しアイデアを出して、ぜひ計画に反映させて頂きますよう、お願い申し上げます。</p>	<p>ご指摘のとおり、南口駅前広場の西側街区における歩行空間の整備については課題の一つとして捉えております。</p> <p>今回の検討は、市民意見募集の内容に記載しているとおおり、市街地再開発事業が予定されている地区を対象としており、今回の再整備計画案で、南口駅前広場全ての課題を解決することは困難であると考えております。</p> <p>検討の地区外となる西側街区における課題を解決するためには、計画的な再開発が必要であると考えており、当該街区の再開発の機運の高まりにあわせて検討していく考えであり、各々の地区において段階的な課題の解決を目指しているところです。</p> <p>バス乗り場への動線につきましては、津田沼駅が橋上駅舎になっていることや利用者の安全性を考慮して、現状と同様に2階ペDESTリアンデッキからの連絡としており、地上から直接、バス乗り場へは行けない構造としております。</p> <p>ご指摘のとおり、西側街区からバスを利用する方は、駅舎側若しくは津田沼緑地側へ歩いていただき、一度、2階ペDESTリアンデッキに上がった上で、バス乗り場に降りていただくこととなり、周辺よりも歩く距離が長く、時間を要することになります。このことから、以前より利便性の向上につきましては、ご提案にあるような横断歩道の設置要望が上げられていたことは承知しております。</p> <p>しかしながら、以前に習志野警察署から意見をいただいた、駅前広場に対する基本的な考え方を踏まえ、安全性を考慮すると、バス乗り場への連絡は現状と同様に2階ペDESTリアンデッキからとすることが望ましいと考えております。そのことから、再整備計画案においても、ご提案をいただいた横断歩道の設置を実現することは困難であると判断しております。</p> <p>今回のご意見につきましては、今後、西側街区で再開発の機運が高まって参りましたら、西側街区からの利便性の向上を図るべく、ペDESTリアンデッキに連絡する施設の設置の検討などを行ってまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
38	<p>JR津田沼駅南口前、津田沼公園脇にある「ららぽーとTOKYO-BAY」行きのバス停位置（駿台予備学校 向かい側）が、バスの利用者様より「とても分かりにくい」との声を多く頂いております。</p> <p>以前、テレビ朝日にて放送された徳光和夫さんの番組『路線バスの旅』においても、バス停位置が分からず、駅前広場内をウロウロを歩き回り、結局のところ、親切な一般市民がバス停位置を教えてくれた…とのエピソードもございます。</p> <p>ご利用者が多いバス路線のため、バス待ちのお客様で長い列ができることも多く、歩道上において、モリシア、奏の杜方面への歩行者の進路を塞いでしまうような場面も多く見られるようになっております。</p> <p>歩道幅員が狭く、雨除け用のバス停上屋の設置許可がおりない現在の乗り場位置においては、車椅子のお客様や乳母車をご利用のお客様などに、特にご不便をお掛けしている状況がございます。</p> <p>JR津田沼駅南口駅前広場の再整備におきましては、是非とも、駅前広場の場外（周辺部）に設置されているバス停等も本件計画に組み入れ頂けますよう、ご利用者の声を代表しまして、お願い申し上げます。</p>	<p>ご指摘のとおり、「ららぽーとTOKYO-BAY」行きのバスが都市計画道路上で、お客様を乗せてすぐに発車するのではなく、時間待ちなどで継続的に停止していることで、円滑な交通に支障を及ぼしていることは、課題の一つとして捉えております。</p> <p>再整備計画案では、路線バスの乗降場を現在の4か所から6か所に増やすことで、公共交通機関の拡充を図る計画としております。なお、再整備後のバスターミナルの運用につきましては、今後バス事業者と協議を行い検討していくこととなります。</p> <p>なお、バス停の屋根の設置に必要となる歩道幅員につきましては、設置基準が確保されていることから、その他の課題などにつきまして、再度、道路管理者と協議をお願いいたします。</p>
39	<p>JR津田沼駅南口側は、臨海部工業団地エリアの企業送迎バスも多く乗入れをしているため、特に朝夕のラッシュ時には、駅前広場内の乗り場のみならず、千葉工業大学側などの 場外（周辺部）においても、企業送迎バスへの乗降が多く見られるようになっております。</p> <p>関係者（関係企業等）の声を広く集め、さらに駅前広場の利便性を高めるべく、JR津田沼駅南口の 場外（周辺部）を利用している 路線バス会社や企業送迎バスの元請け事業者 に対しても、駅前広場運営協議会等への参加について、オープンに呼び掛け頂きたいと考えております。よろしくようお願い申し上げます。</p>	<p>ご指摘のとおり、企業バスが駅前広場内のみならず、千葉工業大学前などの都市計画道路上に継続的に停止していることで、円滑な交通に支障を及ぼしていることは、課題の一つとして捉えております。</p> <p>企業バス乗降場の再整備につきましては、市民意見募集の内容に記載しているとおり、現在協議を進めているモリシア津田沼、津田沼緑地及び駅前広場を含めた一体的な市街地再開発事業の中で、モリシア津田沼の敷地内に設置することを検討しております。しかしながら、全ての企業バスをモリシア津田沼の敷地内に乗り入れることは難しいものと捉えております。今後、交通管理者となる千葉県公安委員会等と協議を重ね、良好な交通空間を確保できるよう検討してまいります。</p> <p>なお、JR津田沼駅南口駅前広場管理運営委員会に関する要望につきましては、所管課へ伝えてまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
40	<p>駅前広場の施設配置案の絵を示すだけでは不十分である。「計画案」として必要な情報を付記して、今回得られた意見も踏まえた「案」(2~3案)を再度提示すべきである。</p> <p>千葉県の都市再開発事業としては一体的である事業の一部だけを対象として、先行的に具体的検討ならびに市民の意向把握を実施する意義、狙い、位置づけ、関係などを明確に示すべきである。</p>	<p>今回の市民意見聴取は、習志野市パブリックコメント手続実施要綱に準じて実施しております。この手続きは、政策等の案が作成された段階で市民の皆様方のご意見を伺い、提出された意見等を考慮して意思決定を行う一連の手続きとなっております。再度、市民意見聴取を実施するような制度設計とはなっておりませんので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>令和3年2月に、市街地の再開発の目標などを定めた「習志野都市計画 都市再開発の方針」が千葉県にて都市計画決定され、その方針の中で、当該地区における再開発推進の条件として、民間活力導入による整備を求めています。</p> <p>今回の検討は、民間事業者からの提案によるモリシア津田沼、津田沼緑地及び南口駅前広場を一体的に再整備する市街地再開発事業が施行される際に、市として駅前広場の整備計画をしっかりと持った上で事業者と協議を行うために現在取り組んでいるものです。</p> <p>なお、民間事業者等により、市街地再開発事業が実施される際には、都市計画の手続きの中で事業等の概要を含めて、市民の皆様方から意見聴取をさせていただくこととなります。</p>
41	<p>駅前広場の再整備(ならびに整備後の運用・管理)の費用負担は、モリシア地区と一体的な都市再開発事業であるならば(千葉県の説明による)、開発利益の還元等による事業費の負担が適当である。</p> <p>現状の文化ホールや商業機能等を廃止し隣接地で目下建設されているような高層マンション群を整備して武蔵小杉の駅前のようにするとすれば津田沼駅前広場のあり方も大きく変わってくる。</p> <p>上記については千葉県の公聴会で質問したが回答は得られていない。都市再生課のご見解をお示しいただきたい。</p>	<p>現在、民間事業者と協議を進めている市街地再開発事業につきましては協議途上であり、費用負担等は決定しておりませんが、民間の活動を適切に誘導し、都市の課題等の解決が図られるよう努めているところであり、駅前広場の再整備の検討にあたっては、市民意見募集の内容に記載しているとおり、企業バス乗降場の整備を地域貢献として、モリシア津田沼の敷地内に設置する計画としております。なお、駅前広場の整備に必要な費用は本市が負担すべきものと捉えております。</p> <p>居住機能につきましては、今後の人口減少社会を見据え、持続可能なまちづくりを推進していくためには必要な機能であると考えており、都市再開発の方針に示されているとおり、周辺の都市機能と調和した居住環境の適正配置が図られるよう民間事業者と協議を行っているところです。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
42	<p>計画策定や事業実施における一体性・相互連携の強化と事業の財源の明確化が不可欠である。とりわけペDESTリアンデッキは駅前広場の多様な機能の大黒柱ともいべき施設である。ペDESTリアンデッキだけがモリシア地区のリニューアル事業による費用負担で行われるとされ、そのため駅前広場の再整備計画案の策定において計画対象の施設に含まれていないのは不可解である。</p>	<p>今回の検討は、民間事業者からの提案によるモリシア津田沼、津田沼緑地及び南口駅前広場を一体的に再整備する市街地再開発事業が施行される際に、市として駅前広場の整備計画をしっかりと持った上で事業者と協議を行うために現在取り組んでいるものです。ご意見のとおり、ペDESTリアンデッキは駅前広場の多様な機能を支える重要な施設と認識しており、必要な費用は本市が負担すべきものと捉えております。</p> <p>また、ペDESTリアンデッキの整備につきましては、市民意見募集の内容に記載しているとおおり、施設建築物とも連携を図る必要があることから、今後民間事業者とともに検討していくため、本再整備計画案に含んでおりません。</p>
43	<p>計画案策定までの作業に関連する次のような事項について市民向けにわかりやすく情報提供・説明いただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の現状把握・将来予測に関して。PT調査、独自調査、国勢調査、等をどのように活用・反映したか。</li> <li>・問題意識や住民・地域などのニーズ調査</li> <li>・駅前広場のサービスレベルに関する目標設定・評価</li> <li>・上位計画や関連する諸計画との連携</li> <li>・関連事業者の要望・協力条件・将来展望の把握</li> </ul>	<p>再整備計画案の作成にあたっては、現況の実態を把握するために行った交通量調査、パーソントリップ調査の結果や人口推計等を駅前広場の配置計画や面積を算出する際に活用しております。また、現地踏査及び交通シミュレーションにより現況における交通の課題を抽出し、利便性や円滑性、経済性など総合的な比較検討を実施しております。その他、基本となる上位関連計画等を整理した上で、駅前広場設計指針や政令で定められた基準等に基づき設計方針を検討し、バス事業者などの関係事業者との協議を実施しております。以上の検討結果などを踏まえ、駅前広場としての計画の方針を作成し、基本となる駅前広場のコンセプトを取りまとめます。今年度においても交通管理者となる千葉県公安委員会等との協議を実施し引き続き検討してまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
44	<p>駅勢圏における仕事・生活・家族などの変化の影響を捉えて検討すべきである。次のような観点から交通需要の量的・質的な変化を把握・検討されることを望む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京葉線へ移行、京成線からの移行など</li> <li>・夫婦共稼ぎ型の増加、シングルマザーの増加</li> <li>・高齢者の増加⇒同居、近居、単身老人世帯</li> <li>・外国人居住者の増加</li> <li>・マルチハビデーション化</li> <li>・在宅勤務、フレックスタイム、サテライトオフィス</li> <li>・転職、副業、再雇用</li> </ul> <p>その変化により駅前広場のパフォーマンスに関する要求も変化・高度化・多様化しているので、注目すべき観点と整備目標レベルについても具体的な提示・検討を望む。例えば、乗換の「待ち時間の長さ」よりも「待ち時間の長さのバラツキが少ないこと」や「待っている間の快適性」を重視するようになっていかないか?など</p>	<p>隣接・周辺エリアを含む駅勢圏における生活環境の変化・多様化に対応しながら、将来を見据えることは必要であると認識しております。</p> <p>JR津田沼駅周辺地域につきましては、「津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針」(H28.3)及び「習志野都市計画 都市再開発の方針」(R3.2)において目標や整備方針を明らかにするとともに、民間事業者により本地区が有するポテンシャルを更に向上させ、多くの方々に選ばれる「まち」を目指した検討が進められているところです。一方、生活様式の多様化への対応など、まちづくりに求められる機能が複雑化していることも事実と考えておりますので、時代の要請に的確に対応できるよう、民間事業者の情報やノウハウを活用・共有しながら、検討してまいります。</p>
45	<p>駅勢圏の都市活動(土地利用)の変化と交通について、「JR津田沼駅前から」あるいは「JR津田沼駅前を経由して」発生する交通の変化・ニーズを把握・予想して、それらに対応する施設のあり方を検討願いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・従業員、学生、顧客、施設利用者などの人流の発生</li> <li>・企業バスの増加・増便への対応OR路線バスへの転換</li> <li>・バス利用者、自転車利用者</li> </ul>	<p>隣接・周辺エリアを含む駅勢圏における生活環境の変化・多様化に対応しながら、将来を見据えることは必要であると認識しております。</p> <p>JR津田沼駅周辺地域につきましては、「津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針」(H28.3)及び「習志野都市計画 都市再開発の方針」(R3.2)において目標や整備方針を明らかにするとともに、民間事業者により本地区が有するポテンシャルを更に向上させ、多くの方々に選ばれる「まち」を目指した検討が進められているところです。一方、生活様式の多様化への対応など、まちづくりに求められる機能が複雑化していることも事実と考えておりますので、時代の要請に的確に対応できるよう、民間事業者の情報やノウハウを活用・共有しながら、検討してまいります。</p>

項番	ご意見の概要	市の考え方
46	<p>隣接エリア・周辺エリアの将来像に着目すべきである。  中古・リサイクル 各種サービス業の立地増加に注目  業務(オフィス)機能立地の増加・変化に注目  サテライトオフィス・ソロワークスペース  保育施設付きオフィスなど</p>	<p>隣接・周辺エリアを含む駅勢圏における生活環境の変化・多様化に対応しながら、将来を見据えることは必要であると認識しております。  JR津田沼駅周辺地域につきましては、「津田沼駅周辺地域まちづくり検討方針」(H28.3)及び「習志野都市計画 都市再開発の方針」(R3.2)において目標や整備方針を明らかにするとともに、民間事業者により本地区が有するポテンシャルを更に向上させ、多くの方々に選ばれる「まち」を目指した検討が進められているところです。一方、生活様式の多様化への対応など、まちづくりに求められる機能が複雑化していることも事実と考えておりますので、時代の要請に的確に対応できるよう、民間事業者の情報やノウハウを活用・共有しながら、検討してまいります。</p>
47	<p>交通ニーズや交通手段選択の変化に対応すべきである。利用者のニーズに柔軟に対応できるように、端末手段別の交通需要に応じて各種施設を確保して配置してほしい。</p>	<p>再整備計画案の作成にあたっては、現況の実態を把握するために行った交通量調査、パーソントリップ調査の結果や人口推計等を駅前広場の配置計画や面積を算出する際に活用しております。また、現地踏査及び交通シミュレーションにより現況における交通の課題を抽出し、利便性や円滑性、経済性など総合的な比較検討を実施しております。</p>
48	<p>津田沼駅前が起点・終点でないバス路線の導入を検討してほしい。</p>	<p>新たなバス路線の導入につきましては、バス事業者において検討されることとなります。頂きましたご意見につきましては、バス事業者に申し伝えてまいります。</p>
49	<p>一般車乗降場のキスアンドライド(送迎用)について、一時停車エリアを設け、路側に車両をつける前にまず手前の一時停車エリアに停車し、迎える相手が到着してから路側につけることができるように整備してほしい。</p>	<p>一般車乗降場用の待機施設等を設置するためには、乗降場付近に多くのスペースが必要となります。今回の再整備計画案につきましては、限られたスペースの中でかつ経済性も考慮しながら、交通シミュレーションを行い、本整備案を取りまとめていることから、一般車乗降場用の待機施設等を設置することは困難であります。</p>
50	<p>機械式地下駐輪施設を整備する方が効果的・低廉化可能ではないか。津田沼高校などの自転車利用はどうなるのか。</p>	<p>現在、津田沼駅南口には一時利用の自転車駐車場があり、市街地再開発事業が実施される際には再整備が必要になると考えておりますが、具体的な計画につきましては今後検討してまいります。</p>



項番	ご意見の概要	市の考え方
51	自転車利用ルート白線表示(ハンブルクの例)について、車道・歩道に連続してルート表示することにより安全性が向上する。	ご指摘のとおり、自転車走行レーン等の整備につきましては課題の一つとして捉えております。今後、交通管理者となる千葉県公安委員会等と協議を重ね、良好な交通空間を確保してまいります。
52	電動キックボードやカートの利用は全面禁止とし、ウォークブル、バリアフリー、ユニバーサルデザイン(階段・スロープ・手すり)に配慮すべき。	ご指摘のとおり、誰にとっても居心地が良く歩きたくなるまちづくりは大切であると考えており、本市もウォークブル推進都市になっているところです。現在、協議を進めている市街地再開発事業が実施される際には、道路や公園といった公共施設のみならず、沿道との一体利用や民間施設建築物を含めて、人々が集い憩い多様な活動が繰り広げられる取り組みを検討してまいります。
53	駅前広場を含むエリア・ネットワークの将来動向をにらんだ計画にしておく必要がある。小型自動運転バスなどの導入促進に備える、貸し自転車業務の可能性。	今回の南口駅前広場の再整備は交通結節点としての機能の拡充を行うものであり、駅周辺のみならず、広域拠点としての役割を担うものと考えておりますが、小型自動バスなどの導入につきましては検討しておりません。 また、シェアサイクルにつきましては、令和3年3月より習志野市と民間事業者による共同事業を開始しております。
54	公共交通システム(鉄道、バス、タクシー)のMaaS対応、SDGs対応、ダイナミックプライシングなどに地方自治体としての取り組み方を早急に検討・選択・参加(あるいはリード)すべきである。 具体的には、明確な費用負担・受益者負担のスキームを示すべきである。K&R送迎スペースの利用や、企業バスの送迎スペースの利用はETCやスマホを使った課金システムを導入する一方で、指定スペース以外での送迎や道路占有(違法駐停車)の厳罰化を行う。	今回の再整備計画案は、交通結節点としての機能向上を図るべく、輸送力の高い交通機関となる路線バスを優先的に配置するなど、公共交通の取り組みを進めているところです。 また、企業バス乗降場につきましては、民間事業者による地域貢献としてモリシア津田沼の敷地内に設置する計画としておりますが、具体的な運用については今後検討していくこととなります。 なお、再整備計画案につきましては、ETCやスマホを使った課金システムの導入は検討しておりません。
55	物流車両、緊急車両、通過、見物、隣接エリアへアクセスする交通(駐車場入場待ちなど)の交通ニーズに柔軟に対応できるよう施設整備や余裕スペースの確保が望まれる。 生活変化(宅配依存・コインロッカー、ファストフード・お弁当)が駅頭の物流ニーズを変化させていることを確認。	ご指摘のとおり、多様なニーズに対応した再整備計画案にすることが望ましいと考えておりますが、今回の南口駅前広場の再整備計画案につきましては、バス、タクシー、一般車などの乗降場の配置や車両、歩行者等の動線を主に計画していることから検討しておりません。

項番	ご意見の概要	市の考え方
56	<p>JR津田沼駅南口側は直近に通過交通の多い幹線道路はないが、休日のお昼頃や夕方、国道14号線の谷津ならびに津田沼の交差点は、JR津田沼駅方面に向かう車両のために渋滞することが多い。また北口側でも成田街道や東金街道との交差点や新京成線ガード下の五叉路(藤崎)での混雑は発生しやすい。これらの問題交差点を含めたエリア全体をカバーする駐車場案内・誘導システムなどのTDMを導入することが望ましいと考える。</p>	<p>都市計画道路3・4・7号線(国道14号)につきましては、まだ未整備であるため、ご意見のような渋滞が発生している1つの要因であると考えられます。その他の交差点につきましても、同様であると考えられます。しかしながら、現在のところ都市計画道路の整備は未定となっております。</p> <p>また、駐車場の案内や誘導システムなどの導入につきましては検討しておりません。</p>
57	<p>習志野市の表玄関にふさわしい魅力づくりのため、次の項目を検討してほしい。</p> <p>(1) 雨に濡れない雨よけ  (2) 日射、強風、ほこりを防ぐ日よけ、風よけ(街路樹・並木道)  (3) 安全、安心(街灯、夜間照明、交番、見通し)  (4) 公衆トイレ</p>	<p>今回の再整備計画案につきましては、タクシー降車場等や一般車乗降場を含む、各乗降場や降車場等における屋根(雨避け)は必要であると認識しております。</p> <p>また、ペDESTリアンデッキにつきましても、今後民間事業者とともに検討していくこととしており、その形状や位置によっては雨避け対策になると考えておりますので、あわせて検討してまいります。</p> <p>街路樹や夜間の照明施設などにつきましては、維持管理等、総合的な視点から管理者と協議を行い判断してまいります。</p> <p>また、公衆用トイレにつきましては駅前広場内に設置する予定はありません。</p>
58	<p>都市の景観機能として、次の項目を検討してほしい。</p> <p>(1) 景観配慮、美観(参考:真鶴町のまちづくり条例「美の条例」)  (2) 周辺地域への観光入り込み拠点(地域(観光)案内所)  (3) パブリックスペース・オープンスペース</p>	<p>再整備計画案の作成にあたっては、習志野市基本構想、習志野都市計画 都市再開発の方針をはじめ、習志野市緑の基本計画など、上位関連計画と整合を図りながら検討を進めております。</p> <p>なお、南口駅前広場内に地域(観光)案内所を設置する計画はありませんが、市街地再開発事業によりオープンスペースを確保するなど、良好な都市空間の形成に努めてまいります。</p>
59	<p>都市の拠点機能として、次の項目を検討してほしい。</p> <p>(1) シンボル(ラッパ(と笛)のオブジェ)、待ち合わせ場所  (2) 親しみやすさ、わかりやすさ  (3) マイホームタウン、地域のアイデンティティーと交通施設  (4) アクティビティー(大道芸・祭り・マーケット)</p>	<p>シンボル施設や待ち合わせ場所などの環境空間につきましては、今後、民間事業者の計画を踏まえながら検討してまいります。</p> <p>また、市街地再開発事業により創出される良好な都市空間において、市民・事業主・地権者等が主体となり、地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための様々な取組が実施されることを期待しており、多様な人々が交流することで地域の魅力が向上するものと考えております。</p>