

日時 平成24年3月17日(土) 10:00 ~ 13:00

場所 8番街集会室

出席者 <ベイタウン側> 林委員長(8番街)、田村(4番街)、小畑(自治会連合会事務局、10番街)、  
福田(10番街)、荒井(21番街)、永山(公園西の街)、福室(公園西の街)、木村(将司)(シ  
ティズフォート)、山根(ベイタウン商店会長)、百瀬(17番街)  
<JRより> 手塚智 JR 東日本海浜幕張駅長

## 議題(鉄道事業者への要望\_JRへの要望に関してJR海浜幕張駅長にご出席いただき意見交換を行った)

### 1. 冒頭の30分間は、交通委員会委員のみによる打合せが行われた。

(1) 林委員長よりJRへの要望に関して次の報告があった。JRへの要望案を3月11日の連合会(親会議)に諮った。その場で意見は無く3/16まで意見を求めていたが無かったので案のまま決定した。

(2) 林委員長より会議の議事内容に関して「10時半~12時の予定でJR海浜幕張駅の駅長さんに加わっていただくことになっているので、JR側の説明を聞いたり意見交換をしたい」との話が合った。委員から「当初案にあり最終要望書から落ちたものにも確認したいことがあるが質問して良いか」については、関係するところで委員個人としてJR駅長さんに意見を伺っても良いとされた。

### 2. JR海浜幕張駅 手塚駅長との意見交換(10:30~12:35)

(1) 意見交換会の議事概要と今後の予定(詳細は次項(2)参照)

① 林委員長から今回の意見交換の趣旨説明の後、双方自己紹介。

② 手塚駅長から要望書(委員会で机上配布)に沿って駅長個人の立場での説明や意見(会社の正式回答は後日行われる)とのことだったが、説明があり、後半では5月に工事を始める駅構内の模様替え(駅ナカ工事)について説明があった。その後交通委員との間で質疑応答があった。

③ 今後の予定: 手塚駅長から「皆さんの意見は持ち帰り会社本部に伝え、いずれ会社側から正式な回答を出すことになる。今日は駅長個人の意見や考え方で説明するので、正式な会社の回答と異なる説明になっている部分があったとすれば、その時はお詫びしたい」とのことだった。

(2) 以下は、手塚駅長からの個々の項目に関する説明と、その後交通委員との間で行われた質疑応答の記録である。なお各項目の「\*」以降は質疑応答の部分。

<ハード面>

①延伸: ⇒(駅長さんの説明)(a)先日(メッセのイベント(フォーデックス)の時に京葉線から臨海線との乗り入れの初めての試運転をやった(新宿→臨海線→(京葉線)海浜幕張)。この延伸検討にあたり今回(の)一番の課題は「運賃の配分方法」で、今回は新宿から臨海線経由海浜幕張駅までの「通し切符」で対応した。按分に関する技術的問題はなかったが、回収切符の仕分けが手作業で行われ課題が残った。

(b)京葉線を(7)東京駅からそのまま西への延伸は皇居にぶつかり頓挫。(イ)横須賀線への接続は角度が直角に近く困難なため、(ウ)延伸するとすれば、臨海線経由が現実的といえる。

②南口改札口の活用: ⇒(駅長さんの説明)(a)東口(要望書では南口)の臨時改札口は元々は東京モーターショーの乗降客対応のため設置したもの。その後Suica普及(現在海浜幕張駅で93%使用)のため今の改札のみでの対応が可能となり最近臨時改札機を撤去した。(b)改札口を置くと最低7名の駅員が必要となる。要員確保が難しく駅の無人化で余った人員を他の駅に回している。5月着工の駅ナカ工事で通路ができベイタウンに近い東口階段が利用できるようになる。今は臨時改札口再開の計画は無い。

\* (質問1)「近い将来4千戸の新しい街が幕張総合高校の横あたりにできると聞いたがホームを検見川浜側に伸ばしガードを越えて改札口を開設するなどの計画はないか」

⇒(駅長さんの答)長期的には第二のベイタウンができると今のままではお客の誘導ができないのは明らかだ。その時には今使わない東口改札(要望書では南口)を検討することになるだろう。ただ、今年から造る駅ナカ事業の投資効果の対象期間は5~7年。この期間後の次計画では間に合わない場合は、市川や船橋、新浦安駅などにある店舗に通じる小さな改札口で対応することになるかも

しれない。4千戸の新しい街ができるという環境変化については本社に伝えているが、本社は対応可能と見ている。

\* (質問2) 「駅の周辺の企業に勤める皆さんの要望はどのようなものか」

⇒ (駅長さんの答) ほとんど同じ。①ホームの階段を増やしてほしい。②反対側に改札口を造ってほしい。③北口側にエレベーターを設置してほしいという3件の要望がずっと続いている。ホームの危険な状態に関してつい先日ご意見をいただいた。武蔵野線からの折り返し列車が8時4分に2番線に着き全乗客の下車でホームが満杯に。2分後に蘇我行快速が1番線に着き危険な状態。8時32分にも同じようなことが起きている。

\* (質問(要望)3) 「南口臨時改札口・階段の活用」は今回の要望の中でも筆頭の要望事項であるので、是非、強い要望であるということを会社(本社)に改めて伝えて検討していただきたい。」「今回の駅ナカ 工事後は階段を通して以前にパン屋さんが有ったところを通して改札に行ける通路ができると聞いたが」

⇒ (駅長さんの答) 今は使っていない東口(\*要望では南口)にある階段は撤去してあの位置にスロープともう少しゆるめの階段を造る計画だ。まだ認可が下りているわけではないが計画では、高架下のスペースを「少し拡大した駐輪場」と「保育園」を造る計画でそちら側は活性化する。ただ以前にあった ミクニやパン屋さんの位置に通路を造り、駅の海側には店舗がいくつかできるので、その前を通り今の改札口に回ることになる。通路は雨風がしのげる程度の利便性しかない。

\* (質問(要望)4) 「バス事業者に対して、バス停を今のアウトレットモール横の位置から京葉線の高架下の位置に移動してほしいという要望をしているが、今の駅側の動きと合わせて実現すると利便性は上がると思うがどうか。」

⇒ (駅長さんの答) 新たにできる駅の通路付近にバス停が移動すれば、階段も利用できるので利便性は少し上がると思う。そこに改札口ができれば本当に良いと思うし、いずれ改札口を作らないと対応しきれないと思う。なお今の改札口の台数は千葉支社内では3番目に多い規模(千葉駅より多い)ではあるが、電動の車イス増に対応のため改札口の幅が必要で今より1つ減り16になる。

\* (質問(要望)5) 「臨時改札口を再開するには最低7名の人員が必要とのことだが、改札口新設には、地下鉄の駅には多い無人改札口ということではできないか。」

⇒ (駅長さんの答) 船橋駅や新浦安駅には無人改札口がある。Suicaで乗降する客向けの設置だ。ここ海浜幕張駅でも検討したが、当駅では乗越し精算の列が長くできるので、人を配置せざるを得ないのが現実だ。

\* (質問(要望)6) 「新習志野と海浜幕張の間にできる予定だった新駅が頓挫したことで、当初予定の海浜幕張駅のキャパシティを超えている」ということか。

⇒ (駅長さんの答) コストコより少し新習志野駅側の新駅構想は消えていない。イオンがあつた辺りにショッピングモールを検討していると聞いている。ただ完成までには相当の年数がかかると思う。

\* (質問(要望)7) 「昔、柏駅は人が溢れ危険状態と聞いたことがあるが、柏はどのように解決したか。」

⇒ (駅長さんの答) (a) ここと似た状況で周辺に新駅を造った。柏と浦和周辺には同じ地名を持つ駅名が並ぶがそうした駅が造られていった。それと同じことが最近「武蔵小杉」や「大井」で起きている。今回、武蔵野線にも「吉川南」という新駅ができた。(b) 他方、海浜幕張には当てはまらないと思うが、少子化時代となり高校の統廃合等があれば通学客が減り、ホーム延伸等の設備投資をしても無駄になる可能性があることも考慮する必要がある。なお、駅ナカについては想定年数は5~7年で簡単に撤去できる材料や造り方をすることから無駄になることは無いといえる。

③ホームに待合室の設置(とホームの混雑の解消) : ⇒ (駅長さんの説明) メッセにイベントがある時はホームに人が一杯となる。少しでもホーム面積を確保のため待合室設置は困難と考えている。

\* (質問(要望)1) 「改札口についてはイベントが有る時に混雑するが、Suicaの指定表示もあり、住民とイベント参加者がかちあい渋滞状態となることもあるが流れていると思う。しかし階段エリ

アは渋滞がひどく、更に新ベイタウンができると一層人が階段エリアに集中することが予想される。階段の位置を変えるとか、階段の増設などにより分散を考えるべきではないか。」

⇒(駅長さんの答) (a)当初エレベーターの位置をコンコースの真ん中に設置する選択もあったと思うが、ホームの今の位置に造ったため階段を増設するスペースがなくなってしまったことと、(b)京葉線は元々は貨物輸送を前提に造られ、線路とホームの位置が通常より高い位置となっており、階段やエスカレーターを設置するときにはその分広いスペースが必要となることや(c.)橋げたとの関係もあり、簡単に階段を造れないという事情がある。折り返す階段やエスカレーターを設置することにより課題をクリアして着工寸前までいったが、去年の震災があり経費の関係でとん挫した。その後駅ナカの話が出てきてそのままとなり悔しい思いをしている。

\*(質問(要望)2)「人の流れをスムーズにするスペースが必要なら改札内の売店を撤去しても良いのではないか。」

⇒(駅長さんの答)今の計画では売店は無くなるがジュースコーナーができる。あの位置に柱があることと各種の配線や配管が集中しており、売店を撤去しても自由になるスペースではない。工事で全体の配置が大幅に変わる。

\*(質問(要望)3)「エスカレーターから降りる位置に人が入り込んできて、降りる場所がなくなりそうな時がしばしばある。ロープを2メートル位を張る等して降りるスペースを確保してほしい。」

⇒(駅長さんの答)手すりの延伸ということだろうが、すぐに対応できる場所は対応したい。」

\*(駅長さんからの逆質問)「3番4番線でもそうだが、人の動きと「上り」と「下り」のエスカレーターの位置が逆になっているものがある。通常は東京方面に向かい右側を上り、左側を下りにしているがイベントの時は逆にしている。通常の時も逆にしたらどうか考えるが、意見をお聞きしたい。例えば今は3番線に折り返し電車が到着し、左側エスカレーターで下に降りる客と、右側エスカレーターで上る客がぶつかる状態になる。朝の通勤時間帯も逆の方が使い勝手が良いように思うが、皆さんはどう思うか。習慣も大事なことなので変更には慎重に対応したい。」

⇒(委員側の答)試行錯誤をしてどちらが適当か様子を見たらどうか。試行錯誤中はアナウンスしてもらえば、利用者は納得し協力するはず。拙速に本番で変更して調子が良くないので元に戻すようなやり方は、利用者が混乱する恐れがあり良くない。

④北口のエレベーター・スロープ：⇒(駅長さんの説明)北口のエレベーターは、5月からの改修工事で新たに設置予定。スロープは北口南口とも設置しない。現在ある南口スロープは「仮設」で、いずれ撤去される。

⑤駅の出入口階段上の屋根からの雨漏り：⇒(駅長さんの説明)複雑な所轄になっていて、駅舎との繋ぎ目からプレナ側は千葉市の管轄となっているので千葉市には再三要望している。千葉市は「駅前広場の床面工事を優先する」として後回しとなっているが、今回の要望を千葉市にも伝えたい。

⑥「びゅうプラザ」の設置：⇒(駅長さんの説明)海浜幕張駅にも昔は「びゅうプラザ」があった。当時は地域(ベイタウン)住民が少なくコスト的にペイせず閉鎖された経緯がある。しかし、今は大きな街になったことと、京葉線には新浦安駅にしかないことから今後は検討材料となると考える。

\*(質問(要望)1)「『ビューアルッテ』(CD機)の現在の位置は防犯上問題のある駅員から死角の位置にある。駅ナカ工事後は問題の無い位置に設置してほしい。」

⇒(駅長さんの答) (a)駅ナカのリニューアルでは現在のコンビニとフードボード(食事処)が一体になったスペースで階段よりの位置、北口新エレベーター近くの位置に設置予定。今より目立つ位置に設置される。(b)なお、観光協会の総合案内窓口は千葉市とも協議してメッセ側の階段付近「みどりの窓口」寄りの方に今とほぼ同じ面積で設置予定。

⑦ホームドアの設置：⇒(駅長さんの説明)JRでは山手線の恵比寿駅や新幹線の全駅にあるが、莫大な経費が掛かるため、優先順位としては、今すぐの計画には入っていない。しかし海浜幕張は京葉線の看板駅でもあるので、会社の方に伝えていきたい。

- ⑧乗り心地の改善：⇒(駅長さんの説明)自分は専門家ではないので持ち帰る。揺れが大きいという指摘は関係部署に伝える。ポイント箇所の揺れなら速度超過での脱線は無いシステムなので心配ない。その他の場所での歪みが考えられるが京葉線の下はコンクリートなので歪みは少ないはず。
- ⑨ドアの開閉：⇒(駅長さんの説明)京葉線の車両は最新233型が65編成ある。この中でも君津と上総一宮に出ていく列車で翌朝の通勤快速に使うものは、千葉より先の駅では「手動の開閉」を発車1分前までやっている。京葉線区間は乗降客が多く1部列車での実施は混乱の懸念がありやらないが、6両と4両に分離可能な編成列車にはこの機能がついている。もし京葉線区間で実施するとしてもこの編成のものに限られようが、そうした希望があったことを本社に伝えたい。
- \* (質問(要望))「車両の中に対応できるドアがあるとの説明だが、寒冷地の車両はドア全てがその場で手動操作ができる。全てのドアで手動対応ができないかが素朴な希望。」
- ⇒(駅長さんの答)現在の対応への基本的考え方は、千葉から向こう側の特に冬場は都会より気温が低いという認識で、乗客に開け閉めをお願いしている。少し手前の乗客の多いエリアは車内温度も少し高くなっているため、4分の3方式と呼んでいるが4つ有るドアの3つを閉めて1つだけ開けている。千葉からこちら側は乗客の利便性を考えて全開している。京葉線では通過待ちで5分以上留まることはないため、全開している。ローカルなエリアでは10分20分留まることがあるのでこの対応をしている。なお、閉めるものも発車1分前には全開している。社内でも議論した経緯はあるが今の対応となっている。なお、こうした意見があったことは本社に伝えたい。

#### <ソフト面>

- ⑩武蔵野線乗り入れ：⇒(駅長さんの説明)海浜幕張発着の武蔵野線乗り入れの電車は、前回のダイヤ改正時に東京寄りのシフトにり日中帯は1本減った。今日のダイヤ改正でも日中帯はそのままで。16時台に1本増えて17時台は1本減っている。この要望も持ち帰りたい。
- ⑪臨界副都心線との乗入：⇒(駅長さんの説明)技術的には問題がないが、運賃の按分のところが課題だ。これ以外の相互乗り入れの課題は路線ごとに乗務員の交代が必要となりその手配が必要。
- ⑫増便：⇒(駅長さんの説明)京葉線にはまだ余裕があるが、市川塩浜から東京までの区間に武蔵野線の相当の本数が入ってくるため、東京までのダイヤ密度で考えるとこれ以上は難しいのが現状。
- \* (質問(要望)1)「去年の震災以降、一般の会社の業務開始時間が早まっている。コンビニや喫茶店の開店時間も早まっている。朝の6時台のどこかに快速列車を増発してほしい。」
- ⇒(駅長さんの答)次のダイヤ改正時に検討したい。
- \* (質問(要望)2)「ダイヤのところで便数を増やしてほしいというのも住民の切実な要望だ。似ている総武線の稲毛駅や津田沼駅などと比べると、複線と複々線の違いはあると思うが、明らかに便数が少ない。なんとかならないのか。」
- ⇒(駅長さんの答)武蔵野線とのからみが一番大きい。例えば新浦安で電車を待っていればわかるが、日中帯でも5分に1本位は電車が来る。ここ海浜幕張では15分に1本というのがざら。今の武蔵野線の構造からいって京葉線への合流地点から東京側に入る余地がないからだ。その他、特に思うのは海浜幕張から蘇我方面の便数が大変少なくなっている。
- \* (質問(要望)3)「先ほどの昼間の武蔵野線の海浜幕張始発の便を増やしてほしい(⑩)というのは合流前のスカスカの区間を走らせる要望なので実現できそうに見えるが。」
- ⇒(駅長さんの答)東京にシフトということは、限られた車両が東京側に回ることにより、こちら側に来る車両がないと聞いている。
- \* (質問(要望)4)「南船橋始発の武蔵野線を海浜幕張始発にしてほしいという要望もある。」
- ⇒(駅長さんの答)現在、なぜそれをやっていないかということ、乗務員の配置の問題だ。海浜幕張まで伸ばすと折り返し時間を含めて30分くらいかかる。現時点で勤務時間一杯の勤務となっているので、運行時間が長くなると、その分乗務員数を増やす必要がある。なお、武蔵野線の特別な8両編成の車両は新たに造らないことになっているので、車両も足りない。

\* (質問(要望)4) 「京葉線の海浜幕張折り返しの東京行の便数は増えたのか。」

⇒ (駅長さんの答) 蘇我方面の利用者の方にはご迷惑を掛けるが、東京方面の便は増えた。どちらかというと今、ビジネスタイムは武蔵野線の利用者は多いが、ベイタウンの住民やメッセのイベント利用客のための本数を考慮する必要がある。会社としては、武蔵野線に力を入れている、限られた設備の中で武蔵野線の東京と府中本町間のラインの便を増やすことが会社の考え方だ。

\* (質問(要望)5) 「東京駅の発着ホームを武蔵野線と京葉線で固定することはできないか。お客さんが東京駅で海浜幕張に来るつもりで武蔵野線に乗ってしまい向こうまでつれていかれたようだ。」

⇒ (駅長さんの答) 東京駅は、基本的には1、2番線が武蔵野線と特急のホームで、京葉線は3、4番線になっているが、一部の列車は2番線を使っている。海浜幕張駅も折り返し東京行列車を2番線から発車させるし3番線にも武蔵野線が入るなどしているので、「スジ屋」というダイヤを管理している担当部署に、わずらわしいからやめられないか、と言っているが、実現していない。

⑬通勤快速を海浜幕張に停車させる： ⇒ (駅長さんの説明) 海浜幕張駅としてはこれまでも要求している。通勤快速の場合は朝、蘇我を出ると新木場まで止まらない。その間に急病人があり月に4~5回は二俣新町や市川塩浜等で緊急停車をしている現状がある。この救護のためにも利便性のためにも海浜幕張駅に停車する意味があると思う。会社の考え方は、千葉から先の房総方面から通勤する方の為に通勤快速を運行させるという意識がある。このため計画には無い。なお、快速が通過して特急が停車する駅は全国に海浜幕張駅1か所ということはマニアで知られるところ。

\* (質問(要望)1) 「海浜幕張に停まる総武線からの特急があり(?) 便利だが、海浜幕張を出て総武線にいく列車はないのか。」

⇒ (駅長さんの答) 海浜幕張を出て総武線に行くのには、蘇我まで出ないといけない。

\* (質問(要望)2) 「海浜幕張を出て、房総方面に行く場合には海浜幕張で特急に乗れたらありがたい。」

⇒ (駅長さんの答) 房総方面なら東京駅を出て次に海浜幕張で停まる特急がある。停まらない特急もあるが停まる特急もあるので、それを利用していただくことになる。

\* (質問(要望)3) 「海浜幕張に停まらない特急を停めてほしいという要望もある。小田急のロマンスカーは町田あたりから400円払えば乗れる。この試行はできないか。以前は多くの特急が停まっていたが、どうしても通勤快速を停めることが困難なら特急を停めることはできないか。」

⇒ (駅長さんの答) 現在夕方の東京行特急で停まるのは、16時11分と17時11分の二本ある。特急が停まらなくなった一番の理由は、内房線特急はアクアラインができて利用者が激減し平日は廃止し土日や行楽シーズンだけの運行となったこと。停車する本数の減少は、停まらなくなったのではなく特急自体の廃止による。外房線特急の客はそこそこいるので運行が続き停まっている。

⑭駅の人の流れの改善： ⇒ (駅長さんの説明) 反対側に改札口を階段を作る課題。(⑬参照)

⑮運転技術・安全運転： ⇒ (駅長さんの説明) 京葉線は、最新式の装置になっていて、新幹線と山の手線の次3番目に優れた安全装置が施されている線区である。風対策については、逆に安全を優先しすぎていないか、の批判があるくらいだが、防風柵の設置工事をずっと続けている。あと数年以内には今の風で止まる件数に比べて、約70%が削減できる計画になっている。気象状況の違いがあるので単純な比較はできないが、今年は去年の風による停止に比べて半減している。

⑯遅延時のTV放送： ⇒ (駅長さんの説明) プレナのTVが改札口にあれば路線情報を円滑に乗客に伝えることができていると思っている。

\* (質問(質問趣旨を委員が補足)) 質問趣旨は、朝のNHK-TVのニュースコーナーの交通情報で、「JR東日本は全線順調に運転している」と自宅で聞いて、海浜幕張駅に着くと、朝から風の影響で内房線や京葉線が遅れていた、ということが度々あった。正確な情報をNHK-TVの交通情報で流れるようなシステムにしてほしいという要望だ。

- ⑰武蔵野線の案内が不十分：⇒(駅長さんの説明)ご指摘の趣旨はわかるが線区により指導の仕方が違う(大宮支社)のでなかなか難しい。いずれ統一していく必要がある。
- ⑱車内音声：⇒(駅長さんの説明)電子案内音が緊急地震速報の音と紛らわしい旨の指摘は、専門家に確認して対応したい。(内容の前半の音量が小さいことがあることを駅長さんに答えていない)
- ⑲バスの乗り場案内：⇒(駅長さんの説明)駅改良の時に検討したい(案内社員配置と案内板検討中)。
- ⑳駅ナカの拡充：⇒(駅長さんの説明)(a)JR東日本千葉支社は管内に「エコステ」のモデル駅として、22年経って老朽化の進む海浜幕張駅のリニューアルを計画している。今年5月のゴールデンウィーク明けから順次着工し約1年の工期で、来年春ころに完成予定である。(b)今の券売機と「フードボード」と言われている食事エリアが駅ナカのショップになる。改札内の皆さんの要望のある現在閉鎖中の東口(要望書は南口)臨時改札口だった辺りも、駅ナカショップということで、主にスイーツや惣菜店が並ぶ、イメージとしては例えば西船橋駅の駅ナカのようなものを作る予定。(c.)駅ナカを作ることによってスペースがなくなり「ホームの階段増設が頓挫する」ことは残念。要望にある南口改札口については、今後ずっと造らないということではなくて、基本的構造は残しつつ駅ナカを作るので、お客の要望等を勘案して対応していくことになる。JRはスクラップアンドビルドを原則として事業を進める。(d)(直接に要望とは関係ないが)ホームの屋根にソーラーパネルを置きホーム部分の電力供給の試みをしていくことになっている。要望関連では(e.)バス乗場の案内もできる案内社員と案内板を検討中。(f)北口側にエレベータができる。

㉑災害対策：⇒(駅長さんの説明)昨年の震災でも鉄道施設本体に関してはビクともしていないが、後付けした両サイドの飲食店は杭打ちが甘く北側店舗は北側に、南側店舗は南側に傾いた。これらの傾いた店舗は撤去済みで、現在は地盤を固めている。

\* (質問(要望)1)「海浜幕張駅の防災への対応はどのようになっているか。」

⇒(駅長さんの答)京葉線は、新木場駅に備蓄することになっている。海浜幕張駅では水等の備蓄はないが、昨年のような事態には、構内にコンビニがあるので、そこから調達し配布することになっている。問題は居場所だが、海浜幕張で待ってもらっても雨風は防げるかもしれないが、地下鉄のホームのようにはいかないの、行政とも連携して駅よりは、周辺の学校を案内する対応をしてもらうことになっている。

\* (質問(要望)2)「津波への対応は海浜幕張駅は安全か。」

⇒(駅長さんの答)あの規模の波への対応を企業庁に相談した所、この地域は高層ビルがあるので、そこに逃げ込んでほしいとのこと。そうした中で海浜幕張駅の対応は、ホームは高さがあり安全で、構造的にも橋げただけなので津波が来ても、面で受けるわけではないので、安全とのことだ。

\* (質問(要望)3)「海浜幕張駅周辺は幕張本郷からバスで企業や高校に来ている人も多い。大きい地震があった時は、海浜幕張駅を頼りにするだろう。駅の普通の乗降客数を前提にJRが対応しようとすると、対応を誤る懸念がある。乗降客数としては低い数字といえる。」

⇒(駅長さんの答)その数字は1日の平均人数だ。海浜幕張駅では参考にならないと会社にはよく言っている。平日は2万3千人だが、イベントが有る時8万人から東京モーターショーのように20万人になる。それを1日平均で見てもらっては困ると会社には言っている。20万人が来る時に普通の駅員25人体制で対応することはできない。20万人への対応は70人必要だ。

\* (質問(要望)4)「これからマリスタジアムの野球も始まるし、今年は花火大会もある。」

⇒(駅長さんの答)花火大会は初めての経験なので心配だ。千葉西警察署も西明石のようなことを起こさないということで、かなりの人員を配置し警戒態勢をとるようだ。臨時の改札口は作らない予定だ。会社の考え方は、海浜幕張の設備が有れば大丈夫ということのようだ。

㉒遅延防止：(駅長さんの説明)京葉線は雨は問題が無く、風の影響がある。防風柵の設置は現在第2期工事の新木場～新習志野間を工事中。風の影響を受ける場所に防風柵を設置するが、この第2

期工事にあと約1年かかる。新習志野～海浜幕張間は京葉線でも風の影響を受ける区間だが、輸送総数(運転本数)が少ないとの理由で第3期工事に回っている。第3期工事は第2期工事終了後に取掛かる。

\*[質問(要望)1]「防風柵の設置を毎年しており、海浜幕張～新習志野までの間は第3期工事とのことだが、着工と完成の時期はいつ頃になるのか。」

⇒(駅長さんの答)今の第2期工事の終了は来年3月か4月頃になる。その後に予算付けをするので、第3期工事の実施は確実だが、着手時期はハッキリしておらず申し訳ないが申し上げられない。

\*[質問(要望)2]「新習志野と海浜幕張の間は徐行が続くということか。」

⇒(駅長さんの答)当面はそうだ。新習志野と蘇我間で第3期工事に着手すれば、対象箇所は、「新習志野」と「海浜幕張」間と、「千葉みなと」と「蘇我」間の2区間しかないの、工事が始まれば工期は短い。今は潮見から新習志野まで相当の距離があり1年8か月くらい掛っている。

\*[質問(要望)3]「強風等で京葉線が止まった時、振替乗車券を複数枚出してほしい。」

⇒(駅長さんの答)そういう状態になった時に海浜幕張駅で事前に申し出ていただければ、定期券の範囲で目的地までの必要な枚数を、複数枚でも現在でも渡している。事後に請求されても無理なので、事前に通勤で乗車する海浜幕張駅で入手して乗り換え時に使うようにしてほしい。

㊸[その他1] 定期的な意見交換 : ⇒(駅長さんの説明)JR側としてもありがたいので定期的に行っていきたい。住民の皆さんの希望を聞いて改善していききたいので、今後もよろしくお願いしたい。

\*[その他2][質問(要望)]「先日、千葉みなと駅でSLのイベントがあったが、どうせやるなら人が集まりやすい海浜幕張駅でやる方が、盛り上がると思うがどうか。」

⇒(駅長さんの答)おっしゃる通りですが、海浜幕張駅は1～4番線全部について、長時間空いている番線が無いので無理だ。千葉みなと駅の2番線ホームは、朝夕の時間帯で使うだけで日中帯は空いていることから、そこに1時間列車を留めることができたためにあそこでやった。つまり列車ダイヤ上の問題である形になった。

\*[その他3][質問(要望)]「駅ナカ工事の関係でいただける資料があればいただきたい。」

⇒(駅長さんの答)出せる資料に関しては、回答と一緒にお持ちしたい。

### 3. その他 (12:35～13:00)

(1) 林委員長が遠地転勤となるということで、委員長後任を決める必要があるという説明があり検討された。

①自治会連合会には、防犯委員会、環境美化委員会、広報委員会及び交通委員会の4常設委員会がある。その他に特別委員会がいくつかある。

②交通委員長を決める手続は、交通委員会で候補者を出し親会議の自治会連合会で承認を受けることになるとの説明があった。

③候補者の名が上がらないまま時間が過ぎた。複数の委員から百瀬委員(17番街)を推す声があり、百瀬委員は固辞したが、候補者がいないことから、結局は委員の派遣母体17番街の自治会長に相談して、林委員長に連絡することとなった。

(以上)