

第3号様式

令和5年度船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会会議録

1 開催日時

令和6年2月8日(木) 午後2時20分～午後4時05分

2 開催場所

船橋市本町4丁目19番6号 勤労市民センター3階 第三会議室

3 出席者

- (1) 委員
- | | | |
|------|----|---------|
| 江守央 | 委員 | (学識経験者) |
| 寺内義典 | 委員 | (学識経験者) |
| 橋本美芽 | 委員 | (学識経験者) |
| 伊藤将美 | 委員 | |
| 中村亨 | 委員 | |

(2) 出席した担当部・課職員

都市計画部長	宗意正之
都市計画部参事	杉原弘一
都市政策課長補佐	吉岡正顕
都市政策課主査	香河和寿
都市政策課主任主事	荒木智也
道路建設課主査	成田龍一
道路建設課技師	長谷川力也
商工振興課主査	藤巻美奈
商工振興課主事	刈城一樹

(3) 事務局

都市計画部参事	杉原弘一
都市政策課長補佐	吉岡正顕
都市政策課主査	香河和寿
都市政策課主任主事	荒木智也

(4) その他

セントラルコンサルタント株式会社	杉山信太郎
セントラルコンサルタント株式会社	小坂知義

4 欠席者

なし

5 議題及び公開・非公開の別並びに非公開の場合にあっては、その理由

- (1) 委員長・副委員長の互選について【公開】
- (2) 事後評価制度の概要(報告事項)【公開】
- (3) 対象地区におけるまちづくりの経緯説明(報告事項)【公開】
- (4) 事後評価手続き等に係る審議【公開】
- (5) 今後のまちづくりについて審議【公開】

(6) 評価委員会後のスケジュール【公開】

6 傍聴者数（全部を非公開で行う会議の場合を除く。）
0人

7 決定事項

- ・事後評価手続き等が適正に行われたことを確認した。
- ・今後のまちづくり方策等の妥当性を確認した。

8 議事

【事務局】

定刻となりましたので、お手元の次第に沿って始めさせていただきます。

これより船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会を開催いたします。なお、会の名称が長いので、以後、評価委員会と省略させていただくこともございます。

それでは、お手元の次第に沿って進めてまいります。

次第の3番目でございます。

最初に、当委員会の設置要綱で規定していますように、評価委員会の委員長と副委員長を互選していただきたく存じます。

どなたか、推薦などございますか。

【委員一同】

（意見なし）

【事務局】

無いようでしたら、事務局より提案でございますが、前回の第2期の際に委員長をしていただいた寺内様に委員長を、そして、前回副委員長をしていただいた江守様に副委員長をお願いするということでもよろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

【事務局】

それでは、互選の結果、寺内様に委員長に就任いただきまして、本日の議長をお願いしたいと思います。委員会設置要綱第6条第2項により、会議の議長は、委員長が務めるということをお願いいたします。

寺内様、議長席にご移動をお願いいたします。

【寺内委員長】

僭越ながら、今回の委員長ということでお引き受けし、また、議長としまして議事を進めてまいりたいと思います。皆様、ご協力の程、よろしくお願い致します

す。

本日の議事録署名人ですが、橋本委員と中村委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【橋本委員、中村委員】

はい。

【寺内委員長】

本日は、事後評価委員会という事で、事業がきちんに行われていたのかどうかという視点と、今後のまちづくりにつなげていく為のご示唆を皆様から頂ければと思います。

それでは、議事に入りたいと思います。

それでは、議事②番の「事後評価制度の概要」と議事③番の「対象地区におけるまちづくりの経緯」について、続けて事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは、「事後評価制度の概要」について説明します。

都市再生整備計画事業は、平成16年に創設された「まちづくり交付金」がベースとなっており、当初作成する計画に対して一括交付金の形で補助が行われます。

そのため、計画に記載された目標の達成状況を評価し、その後のまちづくりにつなげる過程が特に重視されています。

具体的には、図に示すようにPDCAサイクルに従って進めています。

はじめに、「PLAN」として、都市再生整備計画を作成します。JR船橋駅周辺地区では、計画期間が開始する前の平成28年度に策定しています。

次に、「DO」として、計画に基づき事業の実施を行います。JR船橋駅周辺地区では、平成29年度から令和4年度までの6年間にわたって事業を実施しています。

次に、「CHECK」として、事業の実施による当初計画に記載された目標の達成状況について評価を行います。本委員会で審議対象となるのはこの部分になります。

次に、「ACT」として、今回の評価結果を踏まえて必要な改善策を実施していくこととなります。改善の実施にあたっては、同じように計画策定からPDCAのサイクルに従って実施していくこととなります。JR船橋駅周辺地区では、評価結果を踏まえた改善策について、今後のまちづくりに活かしていく予定です。

次に、事後評価の目的について説明します。

1つ目は、「事業の成果を住民にわかりやすく説明すること」であり、委員会に先立ち、事後評価の原案を市のホームページ等で公表するとともに、委員会の結果を踏まえた事後評価結果も同様に市民に公表する予定としています。

2つ目は、「事業がもたらした成果等を客観的に診断して、今後のまちづくりを適切な方向に導くこと」であり、先ほどご説明したPDC Aサイクルに基づき、評価結果を踏まえた今後のまちづくり方策を検討することが目的となっています。

次に、事後評価の実施時期ですが、「交付期間最終年度又は交付期間の翌年度に実施する」こととなっています。各事業の完了をもって目標の達成状況を確認し、今後のまちづくりを継続的に実施していくために、交付期間の翌年度である今年度（令和5年度）に事後評価を実施しています。

次に、事後評価の流れについて説明します。

事後評価を実施するにあたっては、始めに事後評価の実施方法や実施時期を記載した方法書を作成します。

次に、方法書に基づき実際の評価を行います。

評価結果については、住民への公表や第三者機関による審議を経て修正したものを国に提出する流れになります。本日の委員会は、「第三者機関による審議」に当たります。

続きまして、事業評価における評価委員会の位置づけや役割について説明します。

委員会の主な審議事項は次の2点になります。

1点目は、「市による事後評価が適切に遂行されたことを中立・公平な立場で確認いただき意見を求めること」であり、目標の達成状況の評価方法など、事後評価の進め方が妥当であるかをご審議いただくことになります。

2点目は、「今後のまちづくり方策等について意見を求めること」であり、目標の達成状況の評価結果を踏まえて検討した、今後のまちづくり方策の妥当性についてご審議いただくことになります。

続きまして、議事③の「対象地区におけるまちづくりの経緯」についてご報告します。

J R 船橋駅周辺地区の対象範囲は、図に示すJ R 船橋駅周辺の約68haとなっています。

J R 船橋駅周辺地区では、平成19年から平成23年度までを第1期計画として、平成24年度から平成28年度までを第2期計画として、図に示している事業を行ってきました。

過去の計画につきまして概要をご説明いたします。

まずは、第1期計画についてです。

第1期計画は駅周辺を南北に縦断する都市計画道路を整備することで、都心道路ネットワークを構築すること、また、駅への接続デッキや駅へアクセスする歩道を整備することで、歩行者や自転車利用者の安全性や快適性を高めていくことを方針として整備を行ってまいりました。

次に、第2期計画についてです。

第2期計画では第1期計画に引き続き、道路や歩道を整備するほか、公園や公共サインを整備することで利便性の向上を図ること、また、駐輪場を整備し、放

置自転車減らして歩行空間を確保すること、保健福祉センターを整備し、日々の安全な生活を支える仕組みや体制の充実を図ることを方針として整備を行ってまいりました。

これまでの計画に引き続き実施する第3期JR船橋駅周辺地区のまちづくりの課題は主に2点となっています。

「駅周辺を南北方向に縦断する幹線道路整備による都心道路ネットワークの構築やバリアフリー化も含めた安全な歩行空間を確保」することを課題としております。また、「駅南口に点在している公共公益施設の建替えや更新」を課題としております。第3期計画では、このような課題を解決するために事業を行ってきました。

次に、まちづくりの目標ですが、大目標として「本市の玄関口に相応しいにぎわいと活気にあふれた、中心市街地の再構築並びに便利で快適な交流拠点づくり」、小目標として、「駅へのアクセスを含む都心道路ネットワークの構築」、「誰もが安全かつ快適に利用できる環境整備」の2つを設定しています。

次に、目標達成のために位置づけた事業ですが、「都市計画道路3・3・7号線整備事業」、「勤労市民センターバリアフリー化等整備事業」を実施しています。

交付期間は平成29年から令和4年度までの6か年となっています。

計画の変更につきまして、これまで6回実施しており、大きな変更内容として2点ございます。

1点目は、令和2年度の第4回の計画変更時に計画期間を令和3年度から令和4年度へと変更しました。

当時、街路事業について工事着手までに難航していたこと、また、JR船橋駅南口エレベーター延伸事業について、事業に関連する駅前の西武船橋店の跡地利用計画が定まらなかったことにより工事に着手できていなかったこと、これら2つの事業の進捗状況を踏まえて、令和3年度までとしていた計画期間を1年延長して、令和4年度までに工事に着手することを目指しました。

2点目は、令和3年度の第5回の計画変更時にJR船橋駅南口エレベーター延伸事業を計画から削除し、勤労市民センターバリアフリー化等整備事業を追加しました。

先ほどの計画変更で計画期間を延長しましたが、その後も西武船橋店の跡地利用計画が定まらなかったため、JR船橋駅南口エレベーター延伸事業は実施を見送ることとしました。

また、同年の変更時に勤労市民センターバリアフリー化等整備事業を追加しました。この変更時にあわせて、指標3として「勤労市民センター内バリアフリー化率」を追加しております。

次に、計画で実施する事業の位置図です。

本日の視察でも見ていただきましたが、概要図のとおり、黄色で示した2つの事業が交付金の補助対象となる事業です。

以上が、「②事後評価制度の概要」及び「③対象地区におけるまちづくりの経緯説明」までのご報告になります。

【寺内委員長】

はい、ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明について、何かご質問等はございますか。

【江守副委員長】

大きく質問が2点あります。

1点目は、エレベーターの計画を令和3年度から削除したとのことですが、この都市再生整備計画の中からはなくなりましたが、今後どうなるのかというのが1点です。そもそも南側のエレベーターとはどの辺りのことを指していたのかということで、イメージとしては、現存のJR船橋駅と京成船橋駅を繋げるデッキの辺りにできるようなイメージですが、どういう計画だったのかということをお聞かせください。

【事務局】

まず、1点目の質問ですが、こちらの都市再生整備計画は、基幹事業が2つ以上なければ条件としてできない事業となっております。当初は都市計画道路3・3・7号線の整備と南口のエレベーター事業の2つの基幹事業で進めていく予定でした。しかし、西武跡地の利用計画がなかなか定まらないという事で、単純に落としてしまうと都市計画道路3・3・7号線のみになってしまうので、その他にまちづくりに活かせるものがないかと検討した結果、勤労市民センターの計画が上がってきたので、エレベーターは計画から削除させていただきました。現在、西武跡地の計画は新たな計画が進んでいますが、エレベーター事業を今後どうするかについては、今のところ未定となっております。

2点目の質問ですが、そもそものエレベーターの場所はどこかと言うと、南口に西武の跡地があり、ホテルメッツがあります。メッツの外側にペDESTリアンデッキがあり、そのところにエレベーターを設けます。もともと地下の駐輪場から1階に上がるエレベーターがありますので、それを2階のペDESTリアンデッキまで上げる計画をしていました。なので、エレベーターは既にご覧いただけます。それを伸ばすというところでは。

【伊藤委員】

延伸ですか。

【事務局】

その予定で考えておりました。

【江守副委員長】

わかりました。あわせて聞きたいのですが、そのペDESTリアンデッキはどこに繋がっているのですか。

【事務局】

フェイスから駅に向かってペDESTリアンデッキがあり、そこからホテルの2階に張り出した所があります。西武百貨店があった時、西武の2階にペDESTリアンデッキがずっと昔からできていましたが、そこが繋がるということが進まず、ペDESTリアンデッキがずっと使われていませんでした。そこを繋いで、ぐるっと回れる形にできはしましたが、西武が閉店し、ここが使えたのは1か月間だけだったという状況でした。

【江守副委員長】

ゆくゆくは有効活用していくつもりではいるということですか。

【事務局】

今計画が発表されており、マンションと商業や複合施設ができて、そこにペDESTリアンデッキを造るという形になっているので、新しくできるビルとフェイスを繋ぎ、将来的にはぐるっと回遊できる形になります。その時にまたエレベーターの話が出てくるかもしれないというところです。

【江守副委員長】

わかりました。

【橋本委員】

資料の8ページ目右下に、第2期計画「保健福祉センター整備」とありますが、これについてはどのような状況だったのでしょうか。

【事務局】

こちらは第2期計画の際に策定したものになります。実際に保健福祉センターを平成27年10月1日に開設しており、市の保健所もこちらに入っています。

10ページの上で、新船橋駅の旭硝子の跡地の脇に、今回の計画にある都市計画道路3・3・7号線が繋がっていき、その脇の部分に開設されました。保健所もあるので、コロナ禍などにはかなり使っていたところです。

【橋本委員】

わかりました。

【寺内委員長】

5 ページ目の事後評価の流れについて、今は住民へ公表が済んでいるということでしょうか。本日の委員会の記録も公開されると思いますが、この流れの中のどこに入るのでしょうか。

【事務局】

住民への公表については、事後評価を行うに当たって、まず、庁内で方法書に従いいろいろ検討した結果を事後評価の原案として、昨年12月末から1月中旬にかけて、市のホームページや市役所の窓口、フェイスの窓口で閲覧可能にしました。今回の事後評価委員会の議事録につきましても、3月中には閲覧可能にしたいと考えています。

【寺内委員長】

国の補助金も含め、お金を使ってやる事業なので、事業の成果やそれにより皆さんの暮らしがどのように良くなるかをお示しすることが大事だと思いますので、この場もその一環を担っているのですから、委員の皆様にも改めてよろしくお願ひします。

【中村委員】

委員長が原案公表について質問されましたが、事前に頂いた資料の中では、原案公表の住民意見の欄に何も記載がされていないが、これは意見が出ていないという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

原案を公表する際には、まだ住民の意見は出ていませんので空欄で縦覧しています。縦覧の結果、意見が出た場合には意見を入れて、事後評価結果として公表する形になっています。

【中村委員】

意見の受付期間が終わっていて記載がなかったということは、意見がなかったという事でよろしいですか。

【事務局】

そのとおりです。

【中村委員】

わかりました。

【寺内委員長】

今日、傍聴の方がいらっしゃらないので、あまり知られていない感じもあります。

すが、そういった形です。

他はよろしいでしょうか。

【伊藤委員】

私も先ほどのエレベーターがどこにあるのかが気になっていました。反対側にエスカレーターとエレベーターがついており、同じような形で、エスカレーターはないんですが、その延伸といった形で納得しました。

船橋市はご存じのとおり、再開発でA・B・C街区とあり、今完成しているのがフェイスのあるB街区であり、A街区の西武はご説明のあったとおり民間地になってしまったので、これはもう完成ということで私達も考えていますが、C街区を含めてやった時に、本町通りから保健所へ抜ける3・3・7号線がすごく便利です。回遊性にもなり、駅前通りの混雑も解消でき、非常に良い事業だと考えています。

また、この勤労市民センターのエレベーター等の改修も2回ほど見ましたが、私が入口ドアを使った時に手で開けてみると大変強い力で開けなくてはならないのもありました。ベビーカーや車いすで、手を使って開ける事のできない方、また、台車をもって進むときに手を使って開けることができなかつた方が、今度は自動で開くので大変楽になったと思います。

ただ、気になるところ、もし、次のバリアフリー化をするときには、ぜひトイレの洋式化をしてほしいというのが1つあります。また、エレベーターの中に、お年寄りや体の不自由な方へ椅子を用意していただき、その中に防災時用の水などを貯蓄できるような配置がいいと考えました。

【事務局】

貴重なご意見ありがとうございます。今頂いたご意見は、今後、事業担当課にも伝えたいと思います。

【寺内委員長】

他にないようですので、次の議題へ入っていきたいと思います。

議事④の「事後評価手続き等に係る審議」に入りたいと思います。伊藤委員からもコメントがあったように、どう評価するかというところになります。

事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは引き続き、「事業評価手続き等に係る審議」をご説明いたします。

事後評価は、事後評価の実施方法や実施時期を記載した方法書に基づき実施しています。方法書の原本はお手元の資料2に該当します。

事後評価では、都市再生整備計画に記載した「目標を定量化する指標」を計測することで、目標の達成状況を評価し、今後の取組を改善することとなっています。

す。

方法書では、指標の評価値を適正に計測するために、指標の評価値の計測方法を記載していますので、各指標の評価値の計測方法について説明します。

1つ目の指標は、「4駅定期外乗客数」です。これは、JR船橋駅周辺地区にある4駅の1日当たりの定期外乗客数の合計を指標としています。

こちらは、大目標にある「にぎわいと活気あふれた中心市街地の再構築」ということで、鉄道利用の来街者が多く来ていただけることを1つの指標にとらえ、対象地区内のJR、東武、京成の船橋駅の3駅と東葉高速鉄道の東海神駅の合計4駅が対象となっており、4駅の乗客数のうち、定期外の値を来街者と見なし指標としております。

従前値は平成26年度、評価値は令和4年度の数値を計測しております。

2つ目の指標は、「交通渋滞の緩和」です。これは、交通量調査から得られた自動車交通量と道路交通センサスによる交通容量から混雑度を算出し、地区周辺における主要幹線道路4路線の平均値を指標としています。

目標1にあるとおり、「駅へのアクセスを含む都心道路ネットワークの構築」ということで、交通渋滞の緩和を指標にとらえ、道路交通センサスに記載された対象地区周辺の調査地点のある4路線（国道14号線、船橋我孫子線、夏見小室線、船橋停車場線）を対象にし、4路線の混雑度の平均値を評価値としています。

従前値は、平成27年度に交通量調査を実施し、混雑度を算出しています。評価値は、令和5年度に交通量調査を実施し、混雑度を算出しています。

3つ目の指標は、「勤労市民センター内バリアフリー化率」です。これは千葉県福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルの整備項目表（建築物）（第3号様式）に基づき、勤労市民センター内のバリアフリー化の達成状況を計測し指標としています。

この指標は、第5回の計画変更時に新たに追加した指標で、目標2にあるとおり、「誰もが安全かつ快適に利用できる環境整備」ということで、バリアフリー化率を指標にとらえ、令和3年度のバリアフリー化率を従前値とし、整備後のバリアフリー化率を評価値としています。

続きまして、各指標の結果を簡単にご説明いたします。事前にお配りした資料4事後評価（原案）の概要の裏のページも適宜ご覧いただければと思います。表は3つの指標の目標達成状況の概要を整理したものです。

指標1の「4駅定期外乗客数」は、従前値85,028人/日に対して評価値は81,007人/日となり、目標値である87,000人/日には届いておりません。

指標2の「交通渋滞の緩和」については、従前値1.59に対して評価値は1.14となり、目標値である1.14を達成しています。

指標3の「勤労市民センター内バリアフリー化率」については、従前値40%に対して評価値は46%となり、目標値である45%を達成しています。

各指標の推移につきまして、どのように変化しているかというものを次から説

明いたします。

図は、指標1の「4駅定期外乗客数」の推移です。

平成26年度の85,028人に対して、前期までの計画で実施した各種事業の相乗効果もあり、平成29年度・30年度は約87,000人を超えましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大きく減少しました。その後、令和3年度から令和4年度は回復傾向にありますが、目標達成には至っておりません。

令和4年度時点では目標に対して93.1%の達成率となっています。

令和元年度と令和4年度を比較したコロナ禍前からの定期外乗客数の回復率を見ると、4駅は95.4%であり、全国平均の87.2%と比較しても上回っており、コロナ禍からの回復傾向も強いため、今後目標を達成することが見込まれ、来年度にフォローアップ調査を実施する予定としております。

次は、指標2の「交通渋滞の緩和」の推移です。

平成27年度の1.59に対して、令和5年度は目標値である1.14を達成しました。

これは、前期計画から引き続き実施してきたことにより南北の交通状況が改善されたことや、交差点改良による交通の円滑化による効果があったものと考えられます。

次は、指標3の「勤労市民センター内バリアフリー化率」です。

令和3年度の40%に対して令和4年度には46%となり、目標値である45%を達成しました。

施設の入口やエレベーターといった施設内の主要な導線を改善したため、整備内容に即した項目の達成状況が満たされ、バリアフリー化率が上がったことにより、安全かつ快適な環境を整備することができたと考えております。

以上の結果を踏まえ、指標の目標達成度を○・△・×ということで評価しております。

指標1については、目標に届かなかったため「×」と評価し、今後の傾向として数値が回復しつつあることから、翌年度にフォローアップ調査を実施する予定です。

指標2・指標3については、目標値が達成されたため「○」と評価しております。

続いて、実施過程の評価についてご報告します。

事後評価では、事業を実施する過程も評価し、今後の取組方法に活かすこととしています。JR船橋駅周辺地区では、計画期間の途中段階で目標の達成状況を確認するモニタリングを実施しています。

乗客数については、年に1回数値を確認しております。

また、混雑度については、平成30年に交通量調査を実施したため、その時の数値を確認しております。

これらの方法により、交付期間中の効果を確認することができたことから、今

後も事業の効果を確認し、今後のまちづくりの改善につなげていくこととしています。

次に、効果発現要因の整理についてです。

効果発現要因については、図に示す庁内関係各課で横断的な議論をし、指標の達成状況に基づき、今後の取組方針を検討しています。

まず、目標を達成した指標 2・3 を先に説明いたします。

指標 2 については、都市計画道路 3・3・7 号線の交差点改良により、周辺道路ネットワークの機能強化につながり、交通渋滞の緩和につながりました。

今後は、引き続き都市計画道路 3・3・7 号線の整備を進め、周辺道路ネットワークの整備を図ってまいります。

次に指標 3 についてです。

施設のバリアフリー化率が上がり、利用者の安全性や快適性が向上しました。

今後は、施設の適切な維持・管理を行い、今後も利用者が快適に施設を利用できるように努めてまいります。

最後に、目標を達成しなかった指標 1 についてです。

これまで説明していますとおり、乗客数の落ち込みとして、コロナ禍による外出自粛の影響があったと考えております。

今後も賑わいと活気にあふれた市の玄関口の形成を目指すとともに、中心市街地としての魅力や質を向上させ、地域の活性化につながるよう支援を行ってまいります。

最後に、事後評価原案の公表について報告します。

委員会に先立ち、事後評価原案を市役所と船橋駅前総合窓口センターの窓口及び市のホームページで公表を行いました。

公表期間は、12月21日（木）から1月11日（木）までの約2週間です。

公表した内容としては、事後評価シートとシートをまとめた評価の概要を公表いたしました。

主な意見というところがありますが、上記の期間中に意見は寄せられませんでした。

以上が、「④事後評価手続き等に係る審議」のご報告になります。

【寺内委員長】

ありがとうございました。

ご質問・ご意見、何かありますでしょうか。

【江守副委員長】

3点ほどあります。

ちょっと聞き逃してしまったのですが、指標 3 の評価の方法は、令和 2 年と令和 3 年の差でしょうか。バリアフリー化率の算出です。

【事務局】

勤労市民センター内バリアフリー化率は令和3年度と令和4年度の差になりません。

【江守副委員長】

それに関連するのですが、目標値の設定方法ですね、何をもって目標設定として定めたのかというのが1点目です。

もう1つは、定期外乗客数ということで、コロナが関係していて評価としては難しく、つらいところではあったかと思いますが、一方で、人口増や、単純に駅の利用者数との関係は見なくてもいいのかというのが2点目です。

3点目は、渋滞の定量化されている数値ですが、渋滞率というのがあまり聞きなれないのですが、混雑度か、単位は何でしょうか。

【商工振興課主査】

バリアフリー化率の目標値の設定については、バリアフリーに取り組まなければならない項目がたくさんある中で、今、喫緊の課題としていたエレベーターと自動ドアに取り組むことによって、実現可能な数値というところで45%を設定しました。

ただ、それが本当に実施できるかは、実際の工事の仕様といったところで調整しながら、目標を達成できるような仕様にするということで取り組んでまいりました。

【事務局】

駅の利用者で、人口と利用者数等を絡めて考えなくてよかったのかというお話でしたが……。

【江守副委員長】

後での回答でも構いませんが、要はこれだけ見ると、実質一方の方向でしか見ていないような気がして、人口の関係や利用者数をあわせて載せたりすることで、数値が明らかに上がっていきそうとか、そういったところを裏付ける数字として見せたらどうでしょうかということです。

【寺内委員長】

コロナという非常に大きなファクターが期間内に入っており、回復見込みがあるとのことですが、もう少しバックデータのようなものを添えたほうが良いのではないのでしょうか。

【事務局】

委員おっしゃるとおり、コロナ禍で4駅の乗客数の評価の仕方が難しいという

ことで、その他の指標として何か持ってこられないかということで、人口についても別途精査をしております。

このJR船橋駅周辺地区の本町1丁目・4～7丁目、海神2丁目の人口を平成28年から令和5年まで集計しております。その結果、今挙げました町丁目の合計数が、平成28年度には16,068人であったものが、令和5年には16,537人まで上昇している所です。

この数値をその他の数値の指標として使えるかどうかとも検討しましたが、この計画の結果が全てこの人口増に表れているかということ、そこまで言い切れないかもしれないということもあり、今は原案には載せていないという状況です。

【江守副委員長】

今、非常に難しい状況で、コロナで就業体系も一変して、会社としては定期代も出さないから自宅ですと勤務してね、会社に来ることが出張だという会社もあるわけです。そういった中で、この定期外利用との乗客数が必ずしも本当に指標として合致するかというところが、結構大変なデータかと思います。

なので、多面的に見る必要があるのではないかと思います。利用者数等でフォローしていただくといいと思います。

【橋本委員】

ちょうど今出ているパワーポイントに関連する質問ですが、資料を拝見させていただきますと、千葉県福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルの整備項目表（第3号様式）とあります。それがこのA3版2枚のものという理解でよろしいでしょうか。

【商工振興課主査】

配付させていただいたA3の縦の資料が、県が作成している千葉県福祉のまちづくり条例施設整備マニュアルです。マニュアルの添付資料として項目表が載っており、こちらを活用し実績を取ることで数値化する方法にしたのが、こちらの評価になります。

【橋本委員】

そういたしますと、千葉県福祉のまちづくり条例の現行のマニュアルができたのは何年ですか。

【商工振興課主査】

最初に作られたのが平成28年1月で、改訂を重ねて平成30年10月に作られたものを使っています。

【橋本委員】

先ほど拝見いたしましたところ、整備項目の中に視覚障害者誘導用ブロックの整備が入っていませんでした。つまり、点字ブロックに関して、遵守すべき根拠が全くない状態でこの表が作られています。実際にこの建物も点字ブロックが一切敷設されていない状況で、その理由はなぜなのかなと思ってお聞きした次第です。

そもそも国のバリアフリー法を考えると点字ブロックの敷設は必要なので、千葉県のマニュアルと国の求めるバリアフリー法に基づく、基準・整備内容に少し乖離があるように思います。この千葉県の整備マニュアルだけに基ついて評価項目を定め、評価することが果たして今の時代のニーズ合っているのか、適切かというところに対して疑問を感じましたので、船橋市のご意見・ご見解をお聞きした上で、評価について考えさせていただきたいと思います。

【商工振興課主査】

基にしたものが県のマニュアルだったのですが、国の社会情勢のところで改訂されてない部分があったものを準拠した形で評価項目を定めたので、少し評価項目の見直しが必要になると感じています。

【橋本委員】

今後の課題として必要かもしれません。この3号様式の項目に則って算出したものが、このバリアフリー化率であるという理解でよろしいでしょうか。

【商工振興課主査】

おっしゃるとおりです。

【橋本委員】

わかりました。ありがとうございます。

【寺内委員長】

基になっているマニュアルがまずそうなっているという話で、ベースになっているところで変わってきてしまうというところが背景にはあったと思います。

ひとつ評価をするときに、計画どおりにきちんと狙ったものができたかどうかというところと、さらに本当にそれが良いものになっているのかどうか、2つあると思います。先ほどのお話は、まずは第1段階をやり、アウトプットはできましたが、そこから先のところが、もともとの狙いとしてはマニュアルをベースに狙いを考えていたので、マニュアルに載っていないところまでフォローができなかったところが、今後の課題であるという評価かと思いました。

【橋本委員】

おっしゃるとおりです。

【江守副委員長】

先ほどの混雑度の単位と、目標値の45%なのですが、実現可能性があるということを目録にするのが今回の設定方法だとわかりましたが、バリアフリーに対しては、45%だと全員がというわけにいかないと思うので、その辺については後ほどまたコメントさせていただければと思います。

混雑度はどうでしょうか。

【事務局】

混雑度につきましては、分母をその路線の交通容量と見なしまして、分子を交通量としております。交通容量分の交通量ということで、その道路の混雑度を出しまして、今回、交通渋滞の緩和ということで、4路線平均混雑度を出しておりますので、国道14号線、船橋停車場線、船橋我孫子線、夏見小室線、それぞれの交通容量分の交通量ということで混雑度を出させていただいて、その4路線の平均混雑度ということで出しております。

【江守副委員長】

わかりました。

【寺内委員長】

交通量だけは市のほうで計測をされて、容量になる数字はセンサスの数字を使われているということなので、道路改良が行われれば、センサスの容量が上がっていくので、混雑度としては低減する方向になるはずだということですね。これ、以前もこの話をした記憶があります。

【江守副委員長】

グラフを見ると、計画期間と関係なく下がっていて、17年から延長していくと今回の数値になるのかなと推測します。スタート地点から途中のプロットを取れば、このぐらいにはなるのかなというふうな形なので、なかなかこれも厳しいと思います。

【寺内委員長】

今回の事業の評価というところなんだろうということがありますが、もう一方で、こういった渋滞の緩和の混雑度が出ていますが、伊藤委員から見て、例えば地元で車を使われていて、実感としてこの駅前の渋滞の状況は改善してきている感覚がございますでしょうか。

【伊藤委員】

そうですね。前は駅前の停車場線が1本だったのですが、今回3・4・11号

線が数年前の8月に供用し、その西側の東京寄りにまた造ってもらったものが、今の3・3・7号線に接続すると思います。取りつけ口まで今できましたので、3・3・7号線が延伸すれば、船橋のほうの駅前通りの交通渋滞はある程度無くなります。3・4・11号線が出来た時点ではある程度緩和されており、今回3・3・7号線ができれば、もっと改善されると思います。それは実感として表れています。地元民でいつも使っている身としてはわかりますし、私の店の前の道路ですから、それはわかります。

【江守副委員長】

混雑しないと儲からないということはないですか。

【伊藤委員】

私の考えですけども、将来的には駅前通りは車を通さない道、歩行者天国にしてください、それから今言った3・4・11号線、3・3・7号線、それから元の市役所の通りから14号線に流していただければ、円周のものができますから、できれば駅前通りはいつも歩行者天国で買い物ができると思いいます。

【江守副委員長】

そんなことを考えていらっしゃる市民の方がいるのは心強いですね。

【伊藤委員】

勤労市民センターを造るときから15年間ずっと勉強していますから、そういうことでつながっていると思います。

【寺内委員長】

ありがとうございます。

ということで、いろいろご意見いただき、このバリアフリー化率のところは目標値の設定の仕方であったりとか、用いているマニュアルについてがあり、基本的にはきちんと狙った事業をやれているかどうかというところではマルだが、そのベースとした考え方の基になっているマニュアルや、あるいはその45%では、いわゆるユニバーサルデザインにはなっていないというところで、そこを今後どうやっていくか、PDCAをこれからやっていく上で課題があるというようなご意見があったと思います。

渋滞の緩和としては、今回の交差点の改良がここの1つにはなっているとは思いますが、これをどこまでどう評価していいのかというところは難しいところはありますけども、ただ、第1期から始まってずっと総体として見てきた事業の中では、今、伊藤委員のお話にあったように、このエリアの渋滞が緩和されて、むしろまちづくりに、これから将来が楽しみになるようなベースの部分が着々とできてきていると思います。そういう方向にさらにつなげていってほしいという

ころがご意見かと思いました。

あとは指標1について、コロナの影響や、それによって定期的出し方が会社によって変わったりなど、社会構造自体が変わってしまっているのもう少しバックに何かを付けてご説明をいただく、あるいはそういうところを踏まえた上で、今後の目標をどう設定するのか。定期外乗客数を今後の指標にし続けるのか、するのであれば、何をどういう見方をするのか。あるいは駅利用者自体を見たほうがいいのではないかとというようなご意見もありましたので、この指標自体をこれからどうしていくかというところで、今後の課題にさせていただければと思う次第です。

私のほうでまとめるとそういうところかと思いますが、いかがでしょうか。もう少し何かありますか。

【橋本委員】

もう1つ、資料を拝見させていただきますと、高齢者や障害者の全ての方をということで、ユニバーサルデザインの考え方に一步踏み込んでいることは、文面ではご説明なさっていますが、障害者という方の人物像が、ひょっとすると少し狭い範囲での人物像を想定しておられるのかなと思いますので、今後の期待ということで言いますと、障害者とここでお考えになっている方の人物像をもう少し広げて、県の条例やマニュアルにとらわれずに、船橋市としての考えも積極的に組み込まれていかれたらどうかというふうに思いました。

【寺内委員長】

ありがとうございます。

今のご意見も加えていただいて、よろしく願いいたします。

事務局からは、何かありますか。

【事務局】

今、いろいろ貴重なご意見を頂きましたので、今後の課題とし、検討してまいりたいと考えております。ありがとうございます。

【寺内委員長】

それでは、先ほどご意見いただいたものをまとめて、事務局からもお話ありましたが、決議を採らせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

【寺内委員長】

ありがとうございます。

それでは、議事⑤の「今後のまちづくりについて審議」に移りたいと思います。
事務局から説明をお願いします。

【事務局】

続きまして、「今後のまちづくりについて審議」をご説明いたします。

今後のまちづくり方策についても、効果発現要因の整理と同様、庁内関係各課で横断的な議論をしております。

今後のまちづくり方策の検討にあたっては、先ほどの効果発現要因の整理や、当初のまちづくりの課題の改善状況や新たに発生した課題などを踏まえ、効果を持続させるための方策、さらなる課題改善のための方策を、今後のまちづくり方策としてまとめています。

まず、まちの課題の変化としては、達成されたこととして、交通条件の改善により交通渋滞の緩和が見られたこと、また、勤労市民センターの安全性や快適性が向上したことが挙げられます。

残された課題として、引き続き道路の未整備区間についての早期整備を図っていくこと、また、高齢者や障害のある人も含めた全ての利用者が、安全かつ快適に利用できるよう努めていくこととしております。

次に、今後のまちづくり方策としましては、今回の事業による効果を持続させるため、整備した道路や設備を適切に維持・管理を行っていくこととしております。

また、改善策としては、残された課題を解消するため、都心道路ネットワークを形成する未整備区間の整備を行い、交通の円滑化を図っていくこと、また、未達成の目標を達成するため、JR船橋駅南口特定街区の整備を促進するなど、中心市街地としての魅力・質を向上させ、地域の活性化につながるよう支援していくこととしています。

続いて、フォローアップ計画についてです。

指標1が目標を達成しなかったため、確定値の計測が可能になりましたらフォローアップを実施し、今後のまちづくり方策に反映していく予定です。

以上が、「⑤今後のまちづくりについて審議」のご報告になります。

【寺内委員長】

ありがとうございます。

実は、今まで議論していただいた部分がこの中に入っていて、先ほどの意見をうまく切り分けて、今後のご意見として最終的に取り込んでいただければというふうには思いますが、委員の皆様から何かございますでしょうか。

【江守副委員長】

先ほどの達成目標45%、ユニバーサルデザインという話がありましたが、船橋市で一番課題かと思っているのは、やはりバリアフリー法に基づく基本構想、

着実な進捗があまり行われてない点でして、船橋市では基本構想が平成14年に作られているのですが、それ以降法律が変わったり、対象者が変わったりしてきていますが、対応が未対応なままと思っています。これは間違いなかったでしょうか。要は、バリアフリー法に基づく基本構想は、こういう施設とか、あるいは駅との接続をどうするかとか、そういうことを抜本的に構想を練るという法律です。それは、地方自治体ごとに作る計画ですが、それをぜひ進めてもらわないと、先ほど言ったように45%でいいんだとか、点字ブロックがなくても公共施設の福祉のまちづくり条例に則ればいいんだということになってしまう。

それから、道路の計画も歩行者優先という市民の要望に対して真逆な方向に行く可能性もあるので、着実にそういったバリアフリーの基本構想の推進を、ぜひ市の横断的なところを使ってやっていただきたいと強く思いますので、よろしく願いいたします。

【道路建設課主査】

貴重なご意見ありがとうございます。

バリアフリー法の関連ということで、交通バリアフリー法に限った、道路整備に限ったお話をさせていただきますと、今、委員からお話ありました基本構想に基づきまして、平成15年度に道路特定事業計画というのを作り、船橋市で当時、船橋駅周辺地区と北習志野駅周辺地区の2地区が重点整備地区に位置付けられました。その中の道路をどのようにバリアフリー化を図っていくのかというところで、当時はまだ特定経路と呼んでおりましたが、バリアフリー化を図るべき路線を設定し、そこでどんな整備をやっていくのかという事業計画、道路特定事業計画と呼んでいます。それを平成15年に立案しました。

それに基づいて、着実に2地区については整備を進めてまいったつもりでございます。実際、北習志野駅周辺地区もほぼ90%以上の整備が終わっておりまして、残りはエスコートゾーンだけになっています。船橋駅周辺地区も若干は残っていますが、ほぼバリアフリーの対応ができていて、点字ブロックを入れたり、歩道と車道の段差を解消したりということで整備を進めてまいりました。

その後、平成30年から令和元年ぐらいに重点整備地区が2地区追加されました。新船橋駅周辺地区と滝不動駅周辺地区ということで合計4地区になりました。追加された2地区についてはまた新たに整備を行いまして、その地区はバリアフリー化の整備率100%となっております。

といったことで、重点整備地区に位置付けた4地区については、もうほぼほぼ整備が完了しているという状況でございますので、今後は重点整備地区以外にも積極的に点字ブロックを入れたり、歩道の勾配を解消したりということで進めていきたいと思っております。

【江守副委員長】

ありがとうございます。

ただ、交通バリアフリー法に基づいての計画と現在は法律が拡大されていて、建築もしっかり入れなきゃいけないなど、それから身体だけではなく精神の障害といった人も対象になってきているので、かなり拡充されています。そういった位置付けで計画を見直していただくということも非常に重要な視点かと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【道路建設課主査】

わかりました。今後の検討とさせていただきますと思ひます。

【寺内委員長】

国のほうで基準についてはかなり見直して、新しいものがどんどん追加されているような状況がありますので、ぜひフォローしていただき、もう1回再評価して、もう1度計画を作るなどしていただきたいと思ひます。

【江守副委員長】

当時から言うと、例えば、西武がなくなったとかいろいろ変わっているところもあると思うので、見直しは必要ですし、何よりも利用者の意見をどう計画に反映させていくかは非常に重要だと思ひています。ここの施設も45%にこだわらなくて、もともと利用者にアンケートをとって、何が足りないかということから何が変わったかというふうに評価しても良かったと思ひています。ですので、必ずしもハードの何が変わったかが評価の軸ではなくて、利用者の意見がどれだけ盛り込まれて改良したかということが、非常に今の時代に合っている評価軸だと思うので、その辺も計画の前に利用者や市民に聞く等をしながらやっていただくと非常にいいと思ひます。その中に当事者の意見、足が不自由な方や目が不自由な方の意見をどれだけ盛り込めるかが、その後できたものにどう反映されたかが、建物や事業の評価の1つの軸だと思ひます。それを計画の前に盛り込んでいただだけでも、すごくいい事業になると思ひますので、ぜひその辺を視点に入れておいていただくと良いと思ひます。

【寺内委員長】

今回アンケートをとっていましたが、そういった利用者目線の評価というのを指標の中に入れていただき、先ほどトイレのお話がありましたけれども、私も先ほど3階のトイレに入ったら、古いタイプのもので「これはちょっと」と思ひましたけれども、冬に冷たい便座に久しぶりに座りました。利用者目線のそういうものがすごく大事だなと思ひます。

なので、今、3つの指標を挙げていただいておりますが、この指標3の部分も利用者の方、利用者も今ここを利用されている方だけではなくて、潜在的に利用したくても利用できなかった人たちも含めた利用される方のアンケートや満足度といったところが、もしかしたら今後の指標として、また、そういうところも考

えていただいて、それをフォローアップされるかどうかは、フォローアップされるよりは、それも含めた新しい計画を作ってほしいというのが江守先生のお話のように思います。

【江守副委員長】

難しいと思いますが。

【寺内委員長】

ここだけの話ではなくて、ぜひこういうところも残していただければというふうに思う次第です。

その他にございますか。

【中村委員】

今後のまちづくりの方策についてですが、先ほど伊藤委員からお話がありましたが、今後の都市計画道路の整備、都市計画道路は恐らく整備順位を各路線に付けて、その整備順位に従って、あとは予算の関係もございまして、それと合わせながら整備されると思います。

ここで言えば、未整備区間を引き続き整備するということと、東側の3・4・14号線についても、3・3・7号線の整備のめどがつき次第、先ほど言ったように整備順位があるので、その順位に従って整備されていると思いますが、できるだけ早く3・4・14号線に着手していただければと思います。

例えば、単独買収でやれば、それは時間がかかるのは当然で、今日見た3・3・7号線は、当初は区画整理で整備しようと思ったところが、それが頓挫したので単独買収にいったと思います。そのときは、区画整理のエリアが広がったので、なかなか権利者の皆さんの合意形成が難しく、事業化できなかったと思いますが、3・4・14号線を整備するときは、例えば、単独買収は時間がかかるので、必要最低限の沿道を含めて、あらかじめ権利者の皆さんの意向を聞いて、移転してもいいという方は移転していただいて、ここで残って商売をやりたいという方については、沿道のある程度含めた形で新しい土地に移ってもらってそこで営業するとか、必要最低限の沿道区画整理みたいなものを少しはやってもいいのかと思います。

3・4・14号線は、神社が引っかかっているので非常に厳しいというのがありますが、東側の3・4・14号線がもしできれば、先ほど伊藤委員がおっしゃられたとおり、停車場線を歩行者専用にしてもいいと思います。歩行者専用になればそれだけ人が回遊するので、駅の周りで人が移動し活気が出ると思いますので、そういうところを目指すのはいいのではないかと思います。

【伊藤委員】

歩行者、あと全天候型のアーケード構想をお願いいたします。

【江守副委員長】

まずは、ペDESTリアンデッキがなくともいい駅前がいいですね。

【伊藤委員】

余談になりますが、私が来た時には、昭和37年か8年頃には駅前通りの整備ということで、私達の店が少しセットバックして歩道の共有をしたとか、そういうのも私は経験しています。また、今のスクランブル交差点の先の道路も今ほど広くなかったです。そういうのもちゃんと船橋市でやっていただきました。

だから、長い目で見るといろんな障害はあるでしょうけれど、徐々にできます。やっていただけるということはもう実績でありますので、それが続いていけばいいなということです。急いではいけませんので、ゆっくり、100年でも200年でもかけて船橋市が良くなっていただければという気持ちではあります。

【江守副委員長】

地方は結構焦ってしまして、道路の再配分と言って、もうほとんど車道を少なくして歩道を増やして、周辺のお店屋さんが道路側に出てお店をやる等のイベントもたくさんやっています。

【伊藤委員】

そうですね。それは見えています。

ただ、地方の商店街の視察に行くと、シャッター街がほとんどのように思いません。

【江守副委員長】

そうですね。だから焦っています。

【伊藤委員】

道路や歩道は大理石を使って、なおかつ屋根があった、そういう商店街がいっぱいありましたが、シャッター街になってしまっているという形ですから、そういうふうに船橋市がならないように頑張っております。中心市街地だけでなく、船橋市も商店会が五十幾つあって、中に入っているのは三十幾つ、一生懸命みんなで毎月のように勉強してやっておりますので、その時はご協力賜りたいと思います。

【寺内委員長】

ぜひ、船橋市と一緒にやっていただき、そういう意味でいくと、地元でそれを専門にやっている大学があるのはそうそうある条件ではないので、とても大きな船橋市の財産だと思います。

【江守副委員長】

ようやく連携をし始めました。

【寺内委員長】

そういうところも含めて、大学も含めたまちづくりをやっていただき、また、都市計画道路の今のお話も、ミニ区画整理みたいな話も実際にいろいろなところでもありますので、3件、5件の区画整理をやるというような話もいくつか聞いています。今言ったようなアイデアをどんどん出していただいで、それをPDCAのサイクルの中で、船橋市にはぜひ乗せていっていただければということをお願いいたします。

今回、ここでまちづくりの方策について出していただいでいますが、ここに今日のご意見を適切に埋め込んでいただきたいと思います。

皆様、それでよろしいですか。

【委員一同】

はい。

【寺内委員長】

それでは、議事⑤に対しましても、意見を修正いただいで採決したいと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

【寺内委員長】

それでは、事務局のほうから、最後、議事⑥の「評価委員会後のスケジュール」についてよろしくお願ひいたします。

【事務局】

それでは、今後のスケジュールについて説明させていただきます。

本日のご意見を踏まえ、事後評価の内容を修正し、国に報告するとともに結果を公表します。

国への報告及び公表時期は3月を予定しております。

公表は、事後評価原案の公表と同様に、ホームページ及び窓口での閲覧とします。

以上が、「⑥評価委員会後のスケジュール」についてのご報告になります。

【寺内委員長】

ありがとうございます。

こちらについて、何かご質問等はございますか。よろしいですか。

よろしければ、これで議事としては終了いたします。

いろいろ闊達なご意見をいただき、ご協力ありがとうございます。時間が長くなりましたけれども、事務局のほうに戻させていただきます。

【事務局】

ありがとうございました。

以上で、今回の議事は全て終了となります。円滑な議事の進行にご協力ありがとうございました。

続きまして、次第4の「その他」でございます。

委員の皆様から、まちづくりに関することでご提案等などございますでしょうか。

【寺内委員長】

もう、十分いただきましたので。

【江守副委員長】

大分言いましたね。

【事務局】

皆様から頂きました貴重なご意見を参考にさせていただき、より良いまちづくりを目指し取り組んでまいります。

以上をもちまして、船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会を閉会いたします。

長時間の審議・進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

以上

9 資料・特記事項

- ①船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会設置要領
 - ②船橋市都市再生整備計画事業 方法書
 - ③船橋市都市再生整備計画事業 事後評価シート原案
 - ④船橋市都市再生整備計画事業 事後評価原案概要
 - ⑤船橋市都市再生整備計画事業 社会資本総合整備計画
 - ⑥都市再生整備計画について（概要）
 - ⑦船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会委員名簿
 - ⑧説明資料
- 以上 8点

10 問い合わせ先

船橋市 都市計画部 都市政策課
047-436-2522