

と し さ い せ い せ い び け い か く
都市再生整備計画 事後評価シート

ふ な ば し え き し ゆ う へ ん ち く
JR船橋駅周辺地区

平成24年3月

ち ば け ん ふ な ば し し
千葉県船橋市

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	千葉県	市町村名	船橋市	地区名	JR船橋駅周辺地区	面積	47ha
交付期間	平成19年度～23年度	事後評価実施時期	平成23年度	交付対象事業費	1,720百万円 国費率 0.4		

		事業名			
1) 事業の実施状況	当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	道路事業(3・3・7号線他1線(南本町馬込町線)、3・4・11号線(本町本海川線))、高次都市施設(京成線接続デッキ)		
		提案事業	なし		
	当初計画から削除した事業	基幹事業	道路事業(市道14538号線)	(仮称)清川記念館整備事業の中止に伴い、関連するこの事業も中止となった。	指標に影響するが、他の事業により改善が期待できるので据え置く。
		提案事業	地域創造支援事業((仮称)JR船橋駅前階段デッキ屋根設置事業)	階段部の利用者が著しく少ないことから、事業を中止した。	影響なし
			地域創造支援事業(本町4丁目公園改修事業)	(仮称)清川記念館整備事業の中止に伴い、関連するこの事業も中止となった。	指標に影響するが、他の事業により改善が期待できるので据え置く。
	新たに追加した事業	基幹事業	なし	-	-
提案事業		地域創造支援事業((仮称)清川記念館整備事業)(第1回変更にて追加・第2回変更にて削除)	文化・芸術関連の拠点整備を図り、地区内の回遊性等をより高めるために、この事業を新たに追加した。その後、計画期間内の実施は困難となり中止とした。	この事業の中止に伴い関連する目標・指標を削除した。また、影響する指標については、他の事業により改善が期待できるので据え置く。	
交付期間の変更	当初変更	平成19年度～23年度	交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響	-	

2) 都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標	単位	従前値		目標値		数値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期
			基準年度	目標年度	モニタリング	評価値						
指標1	交通渋滞の緩和	混雑度	1.82	H17	1.5	H23		1.62	△	あり なし ●	都心道路ネットワークを形成する道路の一部完成や鉄道の高架化により、都心部の交通渋滞がある程度改善されたが、一部未完成部分があることが目標未達成の要因と考えられる。	平成25年9月
指標2	3駅定期外乗客数	人/日	80,833	H16	84,000	H23	84,798	81,704	△	あり なし ●	各種事業の相乗効果により、平成20年度までは定期外乗客数(来街者)が増加しており、ある程度の効果があったと考えられるが、その後の減少については、未完成事業が要因と考えられる。また、市内の主要駅においても同様の減少傾向を示していることから、景気の低迷も要因の一つと考えられる。	平成25年7月

3) その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	指標	単位	従前値		目標値		数値		目標達成度※1	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期
			基準年度	目標年度	モニタリング	評価値						
その他の数値指標1	乗り換え時間	分	4.43	H16	/	/	/	2.33	/	/	京成線の連続立体交差事業に合わせた京成線接続デッキの整備等により、乗り換えを行う歩行者の経路がデッキ上に変化し、駅利用者の安全性や快適性が向上した。	-

4) 定性的な効果発現状況 JR船橋駅、再開発ビル(フェイス)、京成船橋駅が屋根付きのペDESTリアンデッキが結ばれたことにより、傘を差すことなく乗り換えや買い物ができることとなり、利便性や快適性が向上した。また、京成線の高架下に新たな商店街が形成され、にぎわいが生まれつつある。

5) 実施過程の評価	実施内容		実施状況		今後の対応方針等	
	モニタリング	市統計資料等によるモニタリング	都市再生整備計画に記載し、実施できた	●	モニタリング同様に毎年度の本市統計書により事業の効果を確認する。	
	住民参加プロセス	都市計画道路3・3・7号線の整備に関する事業説明会	都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した	●	今後も、積極的に市民の意見を聞いて、事業に活かす。	
	持続的なまちづくり体制の構築		都市再生整備計画に記載し、実施できた	●		

様式2-2 地区の概要

JR船橋駅周辺地区(千葉県船橋市) 都市再生整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標		従前値	目標値	評価値
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創出 目標1: 駅へのアクセスを含む都心交通ネットワークの構築 目標2: 歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設整備	交通渋滞の緩和	単位: 混雑度	1.82 H17	1.5 H23	1.62 H23
	3駅定期外乗客数	単位: 人/年	80,833 H16	84,000 H23	81,704 H23

■基幹事業
街路事業(3・3・7号線他1線)

○関連事業
街路事業(3・4・13号線)

○関連事業
あんしん歩行エリア形成事業

○関連事業
交通バリアフリー道路特定事業

■基幹事業
高次都市施設(京成線接続デッキ)

○関連事業
連続立体交差事業(京成本線)

■基幹事業
街路事業(3・4・11号線)

○関連事業
街路事業(3・3・7号線)

○関連事業
街路事業(3・4・11号線)

○関連事業
街路事業(3・4・18号線)

まちの課題の変化

- ・都心道路ネットワークを形成する街路整備や、京成線の連続立体交差事業により、駅周辺の交通の円滑化が図られ、駅へのアクセスが改善した。
- ・一方では、交通量や歩行者数が増加していることから、今後は、道路ネットワークの強化による交通の分散や快適な歩行空間の確保等による歩行者・自転車利用車の利便性、回遊性の更なる向上が必要である。
- ・京成線接続デッキの整備等により、橋上化された駅舎と再開発ビルのフェイスが2階レベルで接続され、乗り換えを行う歩行者の経路がデッキ上に変化し、駅利用者の安全性や快適性が向上した。
- ・一方では、駅へのアクセス道路となる3・4・11号線が完成に至らなかったことから、今後は駅利用者の安全性や快適性をさらに向上するために、早期に整備を行う必要がある。
- ・来街者数は増加したものの当初の目標値は達成できなかったことから、引き続きまちの魅力を向上させる施策等が必要となる。

今後のまちづくりの方策(改善策を含む)

- ・駅周辺部における都市計画道路の未整備区間や新規事業区間の整備を行い、更なる都心道路ネットワークの形成を図る。
- ・既存のデッキを延長し駅周辺施設と接続することにより、歩行者の安全性・快適性を向上させ、駅前地区の回遊動線の確保を図る。
- ・駅へアクセスする歩道等を整備すると共に放置自転車等のバリアを減少させ快適な歩行空間を確保する。
- ・にぎわいや活気を向上するための拠点や保健・医療・福祉サービスの連携を推進する拠点を整備し、更なる市街地の魅力・質の向上を図る。

都市再生整備計画 事後評価シート (添付書類)

(1) 成果の評価

- 添付様式1-① 都市再生整備計画に記載した目標の変更の有無
- 添付様式1-② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(完成状況)
- 添付様式2-① 都市再生整備計画に記載した数値目標の達成状況
- 添付様式2-② その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)により計測される効果発現の計測
- 添付様式2-参考記述 定量的に表現できない定性的な効果発現状況

(2) 実施過程の評価

- 添付様式3-① モニタリングの実施状況
- 添付様式3-② 住民参加プロセスの実施状況
- 添付様式3-③ 持続的なまちづくり体制の構築状況

(3) 効果発現要因の整理

- 添付様式4-① 効果発現要因の整理にかかる検討体制
- 添付様式4-② 数値目標を達成した指標にかかる効果発現要因の整理
- 添付様式4-③ 数値目標を達成できなかった指標にかかる効果発現要因の整理

(4) 今後のまちづくり方策の作成

- 添付様式5-① 今後のまちづくり方策にかかる検討体制
- 添付様式5-② まちの課題の変化
- 添付様式5-③ 今後のまちづくり方策
- 添付様式5-参考記述 今後のまちづくり方策に関するその他の意見
- 添付様式5-④ 目標を定量化する指標にかかるフォローアップ計画
- 添付様式6 当該地区のまちづくり経験の次期計画や他地区への活かし方
- 添付様式6-参考記述 今後、交付金の活用予定、又は事後評価を予定している地区の名称(当該地区の次期計画も含む)

(5) 事後評価原案の公表

- 添付様式7 事後評価原案の公表

(6) 評価委員会の審議

- 添付様式8 評価委員会の審議

(7) 有識者からの意見聴取

- 添付様式9 有識者からの意見聴取

(1) 成果の評価

添付様式1-① 都市再生整備計画に記載した目標の変更の有無

	変更		変更前	変更後	変更理由
	あり	なし			
A. まちづくりの目標	●		目標3:文化・芸術の薫りがあふれ、緑豊かな魅力ある市街地の形成	-	(仮称)清川記念館整備事業及び関連する事業が中止となったことから、都市再生整備計画を見直し、この目標を削除した。
B. 目標を定量化する指標	●		指標「(仮称)清川記念館来館者数」	-	(仮称)清川記念館整備事業及び関連する事業が中止となったことから、都市再生整備計画を見直し、この指標を削除した。
C. 目標値		●	-	-	-
D. その他()		●	-	-	-

添付様式1-② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(事業の追加・削除を含む)

基幹事業									
事業	事業箇所名	当初計画		最終変更計画		当初計画からの 変更の概要 ※1 (事業の削除・追加を含む)	都市再生整備計画に記載した まちづくり目標、目標を定量化する指標、数値目標等への影響	事後評価時の完成状況	
		事業費	事業内容	事業費	事業内容			完成	完成見込み
道路	3・3・7号線他1線(南本町馬込町線)	1,358	延長=444m	1,212	延長=444m	鉄道近接工事におけるJRへの委託費が入札により減額となったことや、最終年度に行われる道路整備費が事業費精査により減額となったため。	影響なし		●
道路	3・4・11号線(本町本海川線)	1,437	延長=92m	356	延長=92m	用地交渉等に時間を要するため、第2期計画に一部を先送りとする。	指標1「交通渋滞の緩和」及び指標2「3駅定期外乗客数」に影響するが、他の事業により改善が期待できるので数値目標は据え置く。		●
道路	市道14538号線	5	延長=41m	0	延長=0m	(仮称)清川記念館整備事業の中止に伴い、関連するこの事業も中止となった。	指標3「(仮称)清川記念館来館者数」及び指標2「3駅定期外乗客数」に影響するが、指標3はこの事業の中止に伴い削除し、指標2は他の事業により改善が期待できるので据え置く。	-	-
公園									
河川									
下水道									
駐車場有効利用システム									
地域生活基盤施設									
高質空間形成施設									
高次都市施設	京成線接続デッキ	35	面積=240㎡	35	面積=240㎡	なし	-		●
既存建造物活用事業									
都市再生交通拠点整備事業									
土地区画整理事業(都市再生)									
住宅市街地総合整備事業									

※1:事業費の大幅変更、新規追加がある場合は理由を明記のこと

添付様式1-② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(事業の追加・削除を含む)

基幹事業									
事業	事業箇所名	当初計画		最終変更計画		当初計画からの 変更の概要 ※1 (事業の削除・追加を含む)	都市再生整備計画に記載した まちづくり目標、目標を定量化する指標、数値目標等への影響	事後評価時の完成状況	
		事業費	事業内容	事業費	事業内容			完成	完成見込み
地区再開発事業									
バリアフリー環境整備事業									
優良建築物等整備事業									
住宅市街地総合整備事業									
街なみ環境整備事業									
住宅地区改良事業等									
都心共同住宅供給事業									
公営住宅等整備									
都市再生住宅等整備									
防災街区整備事業									

※1. 事業費の大幅変更、新規追加がある場合は理由を明記のこと

添付様式1-② 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況(事業の追加・削除を含む)

提案事業									
事業	細項目	当初計画		最終変更計画		当初計画からの 変更の概要 ※1 (事業の削除・追加を含む)	都市再生整備計画に記載した まちづくり目標、目標を定量化する指標、数値目標等への影響	事後評価時の完成状況	
		事業費	事業内容	事業費	事業内容			完成	完成見込み
地域創造 支援事業	(仮称)JR船橋駅前階段デッキ屋根 設置事業	50	面積=148.87㎡	0	面積=0㎡	平成19年度に当該交付金事業により、再開発事業によるビル(フェイス)と京成船橋駅がデッキで接続されたこと等から、歩行者動線を新たに調査したところ、当該階段部の利用者が著しく少なく、費用対効果が少ないため事業を中止とした。	影響なし	-	-
	本町4丁目公園改修事業	5	面積=647.39㎡	0	面積=0㎡	(仮称)清川記念館整備事業の中止に伴い、関連するこの事業も中止となった。	指標3「(仮称)清川記念館来館者数」及び指標2「3駅定期外乗客数」に影響するが、指標3はこの事業の中止に伴い削除し、指標2は他の事業により改善が期待できるので据え置く。	-	-
	(仮称)清川記念館整備事業	0	面積=0㎡	0	面積=0㎡	文化・芸術関連の拠点整備を図り、地区内の回遊性等をより高めるために、(仮称)清川記念館整備事業を新たに追加した。 その後、施設完成後に継続して支出される運営費や維持管理費に関して、財政状況の悪化により安定した財源が確保できず、予算措置の見通しが非常に厳しく、当該事業を計画期間内に行うことができなくなったために中止した。	・指標3「文化・芸術の薫りあふれ、緑豊かな魅力ある市街地の形成」及びこの目標を定量化する指標3「(仮称)清川記念館来館者数」等に影響するが、この事業の中止に伴い都市再生整備計画を見直し、目標3及び関連する指標を削除した。 ・また、指標2「3駅定期外乗客数」に影響するが、指標2は他の事業により改善が期待できるので据え置く。	-	-
事業活用調査									
まちづくり 活動推進事業									

※1.事業費の大幅変更、新規追加がある場合は理由を明記のこと

(参考)関連事業								
事業	細項目	事業箇所名	事業費		事業期間		進捗状況及び所見	備考
			当初計画	最終変更計画	当初計画	最終変更計画		
連続立体交差事業		京成本線	69,211	69,211	昭和58年-平成20年	昭和58年-平成22年	計画通りに完成	-
街路事業		3・3・7号線(南本町馬込町線)	3,096	3,096	昭和63年-平成14年	昭和63年-平成14年	計画通りに完成	-
街路事業		3・4・11号線(本町本海川線)	3,669	3,669	平成元年-平成14年	平成元年-平成14年	計画通りに完成	-
街路事業		3・4・13号線(天沼本町6丁目線)	4,051	4,051	平成2年-平成16年	平成2年-平成16年	計画通りに完成	-
街路事業		3・4・18号線(海神町前原東2丁目線)	6,126	6,126	昭和63年-平成14年	昭和63年-平成14年	計画通りに完成	-
あんしん歩行エリア形成事業		船橋本町地区	35	35	平成18年-平成19年	平成18年-平成19年	計画通りに完成	-
交通バリアフリー道路特定事業		船橋駅周辺地区	144	-	平成16年-平成22年	平成16年-平成22年	概ね計画通りに完成	-

添付様式2-① 都市再生整備計画に記載した数値目標の達成状況

指標	単位	データの計測手法と評価値の求め方 (時期、場所、実施主体、対象、具体手法等)	(参考)※1 計画以前の値 (ア)		従前値 (イ)		目標値 (ウ)		数値(エ)	目標達成度※2	1年以内の達成見込みの有無				
			基準年度		基準年度		目標年度				あり	なし			
指標1	交通渋滞の緩和	混雑度	「平成22年度道路交通センサス」の調査結果(混雑度)を調査主体から入手し評価値とする。		1.91	H11	1.82	H17	1.5	H23	モニタリング		モニタリング	●	
											事後評価	見込み ●	1.62		事後評価
指標2	3駅定期外乗客数	人/日	JR東日本、京成電鉄及び東武鉄道に平成22年度のJR船橋駅、京成船橋駅、東武船橋駅の旅客輸送実績の聞き取り調査を行い、平成22年度までの実績値により平成23年度の1日平均乗車人員(定期外)を推計し評価値とする。		75,005	H10	80,833	H16	84,000	H23	モニタリング	84798	H20	モニタリング	○
											事後評価	確定見込み ●	81,704	事後評価	△

指標	目標達成度○△×の理由 (達成見込み「あり」とした場合、その理由も含む)	その他特記事項 (指標計測上の問題点、課題等)
指標1	<p>平成22年度における市内主要道路においては、依然混雑度が増加傾向にある路線もあるが、船橋駅周辺部では一部の路線を除き減少傾向を示している。</p> <p>このことから、(1)都心道路ネットワークを形成する道路の一部完成や(2)鉄道の高架化等により、船橋駅周辺部の交通渋滞はある程度改善されたと考えられる。</p> <p>一方、(3)道路ネットワークに一部未完成部分があることが目標未達成の要因と考えられる。</p> <p>(1)基幹事業 3・3・7号線他1線 H23年度完成予定 関連事業 都市計画道路整備事業 H14・16年度完成 (2)基幹事業 京成線接続デッキ H19年度完成、関連事業 京成本線連続立体交差事業 H18年度高架化完成 H19年度2F改札・コンコース完成 H21・22年度関連側道完成・・・等 (3)基幹事業 3・4・11号線 未完成</p>	
指標2	<p>過去10年間における定期外乗客数(来街者)については、平成20年度まで増加し、その後、減少に転じている。一方、定期乗客数は、平成17年度まで減少し、その後、緩やかに増加しており、全体の傾向としては、ほぼ横ばいとなっている。また、全乗客数については、平成16年度まで減少し、その後、平成20年度をピークとして増加し、再び減少に転じている。</p> <p>このことから、(1)各種事業の相乗効果により、ある程度の効果があったと考えられるが、その後の減少については、(2)未完成事業が要因と考えられる。また、市内の主要駅においても定期外乗客数は同様の減少傾向を示していることから、景気の低迷も要因の一つと考えられる。</p> <p>(1)基幹事業 3・3・7号線他1線 H23年度完成予定、基幹事業 京成線接続デッキ H19年度完成、関連事業 京成本線連続立体交差事業 H18年度高架化完成 H19年度2F改札・コンコース完成 H21・22年度関連側道完成・・・等 (2)基幹事業 3・4・11号線 未完成</p>	

添付様式2-② その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現の計測

指標	単位	データの計測手法と評価値の求め方(時期、場所、実施主体、対象、具体手法等)	(参考)※1 計画以前の値(ア)		従前値(イ)	数値(ウ)		本指標を取り上げる理由	その他特記事項(指標計測上の問題点、課題等)	
			基準年度	基準年度						
その他の数値指標1	乗り換え時間	分	JR船橋駅改札と京成船橋駅改札との距離を図上計測し、『都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)』による歩行速度、エスカレーター移動時間により移動時間を算出する。	—	—	4.43	H16	モニタリング	「目標2:歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設整備」に関連し、「3駅定期外乗客数」を補完する指標として、都市再生整備計画事業である京成線接続デッキの整備等が直接影響する指標として相応しいと考えられる。	なし
								事後評価		
その他の数値指標2								モニタリング		
								事後評価		
その他の数値指標3								モニタリング		
								事後評価		

※1 計画以前の値 とは、都市再生整備計画の作成より以前(概ね10年程度前)の値のことをいう。

添付様式2-参考記述 定量的に表現できない定性的な効果発現状況

JR船橋駅、再開発ビル(フェイス)、京成船橋駅が屋根付きのペDESTリアンデッキで結ばれたことにより、傘を差すことなく乗り換えや買い物ができることとなり、利便性や快適性が向上した。また、京成線の高架下に新たな商店街が形成され、にぎわいが生まれつつある。

※1 計画以前の値 とは、都市再生整備計画の作成より以前(概ね10年程度前)の値のことをいう。

※2 目標達成度の記入方法

○:評価値が目標値を上回った場合

△:評価値が目標値には達していないものの、近年の傾向よりは改善していると認められる場合

×:評価値が目標値に達しておらず、かつ近年の傾向よりも改善がみられない場合

(2) 実施過程の評価

・本様式は、都市再生整備計画への記載の有無に関わらず、実施した事実がある場合には必ず記載すること。

添付様式3-① モニタリングの実施状況

都市再生整備計画に記載した内容 又は、実際に実施した内容	実施状況	実施頻度・実施時期・実施結果	今後の対応方針等
市統計資料等によるモニタリング	予定どおり実施した 予定はなかったが実施した ● 予定したが実施できなかった (理由)	【実施頻度】交付期間中間年度に1回 【実施時期】平成21年7月 【実施結果】現状で数値が確認できる指標について交付期間中の変化を確認することができた。	モニタリング同様に毎年度の本市統計書により事業の効果を確認する。

添付様式3-② 住民参加プロセスの実施状況

都市再生整備計画に記載した内容 又は、実際に実施した内容	実施状況	実施頻度・実施時期・実施結果	今後の対応方針等
都市計画道路3・3・7号線の整備に関する事業説明会	予定どおり実施した 予定はなかったが実施した ● 予定したが実施できなかった (理由)	【実施頻度】10回 【実施時期】平成18～23年度 【実施結果】事業の進捗に合わせて事業区間沿線の地権者及び権利者等との意見交換を実施したことにより、事業への理解が深まった。	今後も、積極的に市民の意見を聞いて、事業に活かす。

添付様式3-③ 持続的なまちづくり体制の構築状況

都市再生整備計画に記載した内容 又は、実際に実施した内容	構築状況	実施頻度・実施時期・実施結果		今後の対応方針等
		i. 体制構築に向けた取組内容	ii. まちづくり組織名:組織の概要	
	予定どおり実施した 予定はなかったが実施した 予定したが実施できなかった (理由)			

(3) 効果発現要因の整理

添付様式4-① 効果発現要因の整理にかかる検討体制

名称等	検討メンバー	実施時期	担当部署
庁内の横断的な組織(都市再生整備計画事業事後評価庁内検討会議)	関係各課(道路建設課、街路課、交通安全課、都市整備課、みどり管理課、みどり推進課、社会教育課、文化課)	平成23年9月1日(全1回)	都市計画部都市総務課(都市再生整備計画事業主管課)

添付様式4-② 数値目標を達成した指標にかかる効果発現要因の整理

指標の種類		その他の数値指標1							
指標名		乗り換え時間							
種別	事業名・箇所名	指標改善への貢献度	総合所見	指標改善への貢献度	総合所見	指標改善への貢献度	総合所見	指標改善への貢献度	総合所見
基幹事業	道路事業(3・3・7号線他1線(南本町馬込町線))	—	京成線の連続立体交差事業に合わせた京成線接続デッキの整備等により、乗り換えを行う歩行者の経路がデッキ上に変化し、駅利用者の安全性や快適性が向上した。						
	道路事業(3・4・11号線(本町本海川線))	—							
	高次都市施設(京成線接続デッキ)	◎							
関連事業	連続立体交差事業(京成本線)	◎							
	街路事業(3・3・7号線(南本町馬込町線))	—							
	街路事業(3・4・11号線(本町本海川線))	—							
	街路事業(3・4・13号線(天沼本町6丁目線))	—							
	街路事業(3・4・18号線(海神町前原東2丁目線))	—							
	あんしん歩行エリア形成事業(船橋本町地区)	—							
交通バリアフリー道路特定事業(船橋駅周辺地区)	—								

※指標改善への貢献度

- ◎：事業が効果を発揮し、指標の改善に直接的に貢献した。
- ：事業が効果を発揮し、指標の改善に間接的に貢献した。
- △：事業が効果を発揮することを期待したが、指標の改善に貢献しなかった。
- ：事業と指標の間には、もともと関係がないことが明確なので、評価できない。

今後の活用	施設の適正な維持管理と鉄道の利用促進等により、整備効果を維持していく。				
-------	-------------------------------------	--	--	--	--

添付様式4-③ 数値目標を達成できなかった指標にかかる効果発現要因の整理

指標の種別		指標1			指標2												
指標名		交通渋滞の緩和			3駅定期外乗客数												
種別	事業名・箇所名	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類	目標未達成への影響度	総合所見	要因の分類				
基幹事業	道路事業(3・3・7号線他1線(南本町馬込町線))	△	都心道路ネットワークを形成する道路の一部完成や鉄道の高架化により、都心部の交通渋滞がある程度改善されたが、一部未完成部分があることが目標未達成の要因と考えられる。	Ⅲ	△	各種事業の相乗効果により、平成20年度までは定期外乗客数(来街者)が増加しており、ある程度の効果があったと考えられるが、その後の減少については、未完成事業が要因と考えられる。また、市内の主要駅においても同様の減少傾向を示していることから、景気の低迷も要因の一つと考えられる。	Ⅲ										
	道路事業(3・4・11号線(本町本海川線))	△															
	高次都市施設(京成線接続デッキ)	△															
関連事業	連続立体交差事業(京成本線)	△															
	街路事業(3・3・7号線(南本町馬込町線))	△															
	街路事業(3・4・11号線(本町本海川線))	△															
	街路事業(3・4・13号線(天沼本町6丁目線))	△															
	街路事業(3・4・18号線(海神町前原東2丁目線))	△															
	あんしん歩行エリア形成事業(船橋本町地区)	△															
	交通バリアフリー道路特定事業(船橋駅周辺地区)	△															

※目標未達成への影響度
 ××：事業が効果を発揮せず、指標の目標未達成の直接的な原因となった。
 ×：事業が効果を発揮せず、指標の目標未達成の間接的な原因となった。
 △：数値目標が達成できなかった中でも、ある程度の効果をあげたと思われる。
 -：事業と指標の間には、もともと関係がないことが明確なので、評価できない。

※要因の分類
 分類Ⅰ：内的な要因で、予見が可能な要因。
 分類Ⅱ：外的な要因で、予見が可能な要因。
 分類Ⅲ：外的な要因で、予見が不可能な要因。
 分類Ⅳ：内的な要因で、予見が不可能な要因。

改善の方針 (記入は必須)	未整備都市計画道路の整備を促進し、交通渋滞の早期緩和を図る。	駅へアクセスする道路の整備等により快適な歩行空間を確保し、新たなにぎわいの拠点整備等を行うことでまちの魅力をさらに向上させ、来街者の増加を図る。
------------------	--------------------------------	--

(4) 今後のまちづくり方策の作成

添付様式5-① 今後のまちづくり方策にかかる検討体制

名称等	検討メンバー	実施時期	担当部署
庁内の横断的な組織(都市再生整備計画事業事後評価庁内検討会議)	関係各課(道路建設課、街路課、交通安全課、都市整備課、みどり管理課、みどり推進課、社会教育課、文化課)	平成23年9月1日(全1回)	都市計画部都市総務課(都市再生整備計画事業主管課)

添付様式5-② まちの課題の変化

事業前の課題 都市再生整備計画に記載 したまちの課題	達成されたこと(課題の改善状況)	残された未解決の課題	事業によって発生した 新たな課題
駅へのアクセス道路を含む都心道路ネットワークの整備	都心道路ネットワークを形成する街路整備や、京成線の連続立体交差事業により、駅へのアクセスが改善した。	都心道路ネットワークを形成する道路のうち、3・4・11号線について、用地確保の遅れにより完成に至らなかった。今後は未整備区間を解消するため、早期整備を図る必要がある。	京成線の高架化により、踏切り待ちによる渋滞が解消されたが、一方では駅へアクセスする道路の一部において、交通量や歩行者数が増加している。 また、鉄道の乗り換え経路がデッキ上に転換したことにより、周辺商業施設の利用者減少が懸念されている。 このことから、道路ネットワークの強化による交通の分散や快適な歩行空間の確保等による歩行者・自転車利用車の利便性、回遊性の更なる向上が課題となって来ている。
歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設等の整備	京成線の連続立体交差事業に合わせた京成線接続デッキの整備等により、乗り換えを行う歩行者の経路がデッキ上に変化し、駅利用者の安全性や快適性が向上した。	駅へのアクセス道路となる3・4・11号線が用地確保の遅れにより完成に至らなかった。今後は駅利用者の安全性や快適性をさらに向上するために、早期に整備を行う必要がある。	
にぎわいと活気にあふれた中心市街地の創出(中心市街地の活性化)	上記事業等による改善効果により来街者数が増加し、まちが活性化されつつある。	来街者数は増加したものの当初の目標値は達成できなかったことから、引き続きまちの魅力を向上させる施策等が必要となる。	

これを受けて、成果の持続にかかる今後のまちづくり方策を添付様式5-③A欄に記入します。

これを受けて、改善策にかかる今後のまちづくり方策を添付様式5-③B欄に記入します。

添付様式5-③ 今後のまちづくり方策

A欄 効果を持続させるため に行う方策	効果の持続を図る事項	効果を持続させるための基本的な考え方	想定される事業
	公共交通の利用促進	駅の利便性向上等により、自動車利用から公共交通利用への転換を促進し、交通渋滞の緩和を図る。	駅舎の改修、駅ビルの整備
	案内の充実	駅へのアクセス経路や乗り換え経路の適正な案内により、駅利用者を安全性の高い経路に誘導する。	案内サインの整備

B欄 改善策	改善する事項	改善策の基本的な考え方	想定される事業
	駅へのアクセスを含む都心道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 都心道路ネットワークを形成する道路のうち未整備区間を整備する。 更に都心道路ネットワークを拡充し渋滞緩和効果を促進する。 	街路事業(3・3・7号線、3・4・11号線)
	歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> 歩道部や駅前広場に放置された自転車等を減少させ快適な歩行空間を確保する。 駅への接続デッキや駅へアクセスする歩道等を整備し、回遊性を向上させる。 	自転車等駐車場設置事業、ペDESTリアンデッキ整備事業、歩行者支援施設整備事業(エレベーター等)街路事業(3・3・7号線、3・4・11号線)
	市街地の魅力・質の向上	<ul style="list-style-type: none"> 市街地のにぎわいや活気を向上するための拠点を整備する。 保健・医療・福祉サービスの連携を推進する拠点を整備する。 	(仮称)清川記念館整備事業・(仮称)保健福祉センター整備事業

フォローアップ又は次期計画等
において実施する改善策
を記入します。

なるべく具体的に記入して下さい。

■様式5-③の記入にあたっては、下記の事項を再確認して、これらの検討結果を踏まえて記載して下さい。(チェック欄)

● 交付金を活用するきっかけとなったまちづくりの課題(都市再生整備計画)を再確認した。
● 事業の実施過程の評価(添付様式3)を再確認した。
● 数値目標を達成した指標にかかる効果の持続・活用(添付様式4-②)を再確認した。
● 数値目標を達成できなかった指標にかかる改善の方針(添付様式4-③)を再確認した。
● 残された課題や新たな課題(添付様式5-②)を再確認した。

添付様式5-参考記述 今後のまちづくり方策に関するその他の意見

高根公団駅で実施した自転車等駐車場の整備により快適な歩行空間の確保に大きな効果があったため、JR船橋駅周辺においても同様の事業を進めることが望ましい。

添付様式5-④ 目標を定量化する指標にかかるフォローアップ計画

- ・フォローアップの要否に関わらず、添付様式2-①、2-②に記載した全ての指標について記入して下さい。
- ・従前値、目標値、評価値、達成度、1年以内の達成見込みは添付様式2-①、2-②から転記して下さい。

・評価値が「見込み」の全ての指標、目標達成度が△又は×の指標、1年以内の達成見込み「あり」の指標について、確定値を求めるためのフォローアップ計画を記入して下さい。

指標		単位	従前値		目標値		評価値		目標達成度	1年以内の達成見込みの有無		フォローアップ計画			
			年度	年度	年度	年度						予定時期	計測方法	その他特記事項	
指標1	交通渋滞の緩和	混雑度	1.82	H17	1.5	H23	確定	1.62	△	あり	●	→	平成25年9月	従前値の対象とした3路線(国道14号、県道船橋我孫子線、県道夏見小室線)について、「平成17年道路交通センサス」と同一地点において断面交通量調査を実施し、「平成22年道路交通センサス」における各路線の交通容量を使用して混雑度を算出し、その値を持って確定値とする。	
							見込み ●			なし ●					
指標2	3駅定期外乗客数	人/日	80,833	H16	84,000	H23	確定	81,704	△	あり	●	→	平成25年7月	JR東日本、京成電鉄及び東武鉄道に平成24年度のJR船橋駅、京成船橋駅、東武船橋駅の旅客輸送実績の聞き取り調査を行い、その値を持って確定値とする。	
							見込み ●			なし ●					
指標3							確定			あり		→			
							見込み			なし					
指標4							確定			あり		→			
							見込み			なし					
指標5							確定			あり		→			
							見込み			なし					
その他の数値指標1	乗り換え時間	分	4.43	H16	/	/	確定 ●	2.33	/	/	/	→			
その他の数値指標2					/	/	確定		/	/	/	→			
その他の数値指標3					/	/	確定		/	/	/	→			

添付様式6 当該地区のまちづくり経験の次期計画や他地区への活かし方

・下表の点について、特筆すべき事項を記入します。

項目		要因分析	次期計画や他地区への活かし方
数値目標 ・成果の達成	うまくいった点		
	うまく いかなかった点		
数値目標と 目標・事業との 整合性等	うまくいった点	当初設定していた指標である「3駅定期外乗客数」は目標未達成であったが、その他の指標として「乗り換え時間の短縮」を設定したことにより、事業により駅利用者の利便性が着実に改善したことが把握できた。	事後評価において、必要に応じて代替指標を設定するなど、工夫が必要となる。
	うまく いかなかった点	事業により一定の効果があったものの、目標の達成には至らなかった。	
住民参加 ・情報公開	うまくいった点	都市計画道路3・3・7号線の整備において、事業開始段階における事業区間沿線の地権者及び権利者等との意見交換により、事業への理解が深まった。	今後の取組においても、初期段階から住民等の関係者に対して適切な情報提供を行うことが望ましい。
	うまく いかなかった点		
PDCAによる事業 ・評価の進め方	うまくいった点	毎年度整理される「乗客数」を指標としたことで、完了した事業の効果をモニタリングすることができた。	モニタリングを実施することで、まちの変化を確認できるので、次期計画にも同様な指標を取り入れる。
	うまく いかなかった点		
その他	うまくいった点		
	うまく いかなかった点		

添付様式6ー参考記述 今後、都市再生整備計画事業の活用予定、又は事後評価を予定している地区の名称(当該地区の次期計画も含む)

・今後の都市再生整備計画事業の活用予定

本計画で実施した事業の効果をさらに高めるため、都市再生整備計画事業を活用した第二期計画を推進していく。

(5) 事後評価原案の公表

添付様式7 事後評価原案の公表

公表方法	具体的方法	公表期間・公表日	意見受付期間	意見の受付方法	担当部署
インターネット	市のホームページに掲載	平成23年11月16日～11月29日	平成23年11月16日～11月29日	担当課への持参、郵送、FAX、電子メール	都市計画部都市総務課(都市再生整備計画事業主管課)
広報掲載・回覧・個別配布	広報において、市のホームページと窓口での閲覧を周知	市報に掲載(11月15日号)	平成23年11月16日～11月29日		
説明会・ワークショップ	—	—	—		
その他	市役所・フェイス・習志野台出張所において閲覧	平成23年11月16日～11月29日	平成23年11月16日～11月29日		

住民の意見	意見無し
-------	------

(6) 評価委員会の審議

添付様式8 評価委員会の審議

委員構成		実施時期	担当部署	委員会の設置根拠	委員会の母体組織
学識経験のある委員	轟 朝幸 日本大学 理工学部 社会交通工学科 教授 寺内 義典 国士館大学 理工学部 理工学科 准教授 江守 央 日本大学 理工学部 社会交通工学科 助手	視察：平成24年2月2日 (7日、8日) 委員会：平成24年2月14日	都市計画部都市総務課 (都市再生整備計画事業 主管課)	船橋市都市再生整備計 画事業事後評価委員会 設置要綱	独自に設置
その他の委員	伊藤 将美 船橋市商業活性化協議会 委員 アイラブふなばし実行委員会 会長 宮村 榮俊 船橋市商業活性化協議会 監事 船橋市商店街連合会 副会長				

審議事項※1		委員会の意見
事後評価手続き等にかかる審議	方法書	・特に無し
	成果の評価	・評価値の推計において人口の推移を反映したほうがよいとの意見があり、人口の確認を行った。 ・混雑度や駅の乗客数に関しては、本事業の効果を確認するために、市内の他路線、他駅の状況等を確認したほうがよいとの意見があり、確認のうえ事後評価シートの修正を行った。 ・目標値の達成状況の評価を分析する中で、設定した目標値に影響や関連する事業の供用年度等も考慮したほうがよいとの意見があり、事後評価シートの修正を行った。
	実施過程の評価	・特に無し
	効果発現要因の整理	・特に無し
	事後評価原案の公表の妥当性	・特に無し
	その他	・特に無し
	事後評価の手続きは妥当に進められたか、委員会の確認	・事後評価の手続きは妥当であると認められた。
今後のまちづくりについて審議	今後のまちづくり方策の作成	・今後ペDESTリアンデッキを整備する際には回遊性の向上を検討されたいとの意見があった。
	フォローアップ	・混雑度のフォローアップについては、数値目標の調査地点とは別に、駅の周辺で混雑度の経年変化を確認できる箇所があれば、調査を行い、効果を確認することが望ましいとの意見があった。
	その他	・特に無し
	今後のまちづくり方策は妥当か、委員会の確認	・今後のまちづくり方策は妥当であると認められた。
その他	・まちづくりに関しては長期的、複合的に事業を進めると共に改善策を進めて行くべきとの意見があった。	

※1 審議事項の詳細は「まちづくり交付金評価委員会チェックシート」を参考にしてください。

都市再生整備計画(第5回変更)

JR船橋駅周辺地区

千葉県 船橋市

平成24年 3月

・様式は、A4長辺側を、2箇所ホチキス留めすること。

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	千葉県	市町村名	ふなばし 船橋市	地区名	ふなばしあましましゆ3へん JR船橋駅周辺地区	面積	47 ha
-------	-----	------	-------------	-----	----------------------------	----	-------

計画期間	平成 19 年度 ~ 平成 23 年度	交付期間	平成 19 年度 ~ 平成 23 年度
------	---------------------	------	---------------------

目標

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創出

目標1: 駅へのアクセスを含む都心交通ネットワークの構築 目標2: 歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設整備

目標設定の根拠

まちづくりの経緯及び現況

JR船橋駅周辺地区は、JR総武線・京成本線・東武野田線の鉄道3線が乗り入れており、JR船橋駅・京成船橋駅・東武船橋駅の3駅の一日平均乗降客数は約46万人を数えるとともに、10路線34系統のバスルートをもつ、県内有数の交通ターミナルとなっている。駅北口においては、2つの市街地再開発事業が施行され、駅前広場の地下には563台を収容する船橋北口駐車場、その上部にはお祭り広場のあるペDESTリアンデッキが整備されている。一方、駅南口においては、再開発事業による施設建築物(FACE)が平成15年3月に完成し、これに先立ち事業着手された京成線連続立体交差事業も、千葉県により実施されているところである。

当該周辺地区における主要な都市施設としては、駅北口に天沼弁天池公園(面積約0.94ha)、中央保健センター、南口には中央公民館、市民文化ホール、中央図書館、勤労市民センターといった公共公益施設が点在し、完成した南口再開発ビルには、ミニ市役所としての機能を持つ「総合窓口」や「市民活動サポートセンター」といった市民生活の利便性向上を図るための施設等が設けられている他、同再開発ビル内にミニコンサートや講演会等幅広く利用可能な「文化創造館」(きららホール)が設けられ、本町通り交差点の再開発ビル(スクエア21)には「市民ギャラリー」、「茶華道センター」が設けられるなど、産業・文化・情報等の都市機能が多様に集積する交流拠点としての整備が図られているところである。

また、駅へのアクセスや地区内外の交通の円滑な処理を図るため、3・3・7号線や3・4・11号線といった都市計画道路や、南北駅前広場(北口:面積約1.14ha、南口:面積約1.17ha)が都市計画決定されている。

なお、船橋駅周辺においては、市民と協働によるまち歩き等を実施しており、市民意向を反映した交通安全対策や道路等のバリアフリー化を推進する事業計画が策定されている。

課題

JR船橋駅周辺地区は、産業・文化・情報等の都市機能が多様に集積する交流拠点としての整備が図られつつあるが、駅へのアクセス道路を含む都心道路ネットワークの整備や歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できる施設等の整備が課題となっており、以上述べた各種事業を効率良く一体的に推進することにより、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創出を図る必要がある。

将来ビジョン(中長期)

●平成12年3月、「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」をまちづくりの目標とした『船橋市総合計画』を策定し、当該地区は「産業・文化・情報等の都市機能が多様に集積する交流拠点として、賑わいのある中心地区としての整備を図る。」こととしている。

●平成13年2月、『船橋市都市計画マスタープラン』を策定し、当該地区は「広域的な商業機能などの集積を高め、個性豊かな商業地としての形成を図るとともに、中心市街地の再構築を図り、にぎわいと活気にあふれた船橋の玄関口を目指す。」こととしている。

◎都心道路ネットワークの構築 ……都市計画道路の整備 ◎安全・快適な歩行空間等の整備 ……京成線接続デッキ、歩道の整備等

目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	目標値	目標年度
				基準年度	目標年度	目標年度
交通渋滞の緩和	混雑度	地区周辺の国・県道等主要幹線道路の混雑度 【指標:3路線の平均混雑度】	都心道路ネットワークの構築により、地区周辺における主要幹線道路(国道14号線、船橋・我孫子線、夏見・小室線)の混雑度を低減させる。	1.82	1.5	平成23年度
3駅定期外乗客数	人/日	3駅(JR船橋駅、京成船橋駅、東武船橋駅)の定期外乗客数(≒来街者数) 【指標:3駅の合計値】	安全・快適な歩行空間等の整備等により、来街者を増加させ、にぎわいと活気にあふれた中心市街地を創出する。	80,833	84,000	平成23年度

都市再生整備計画の整備方針等

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>・整備方針1 ・駅へアクセスする都市計画道路や駅周辺を南北に縦断する都市計画道路を整備することにより、都心道路ネットワークを構築し主要幹線道路の交通渋滞の緩和を図る。</p>	<p>・《基幹事業 街路》3・3・7号線他1線整備事業、3・4・11号線整備事業 ・《関連事業》京成本線連続立体交差事業、3・3・7号線整備事業、3・4・11号線整備事業、3・4・13号線整備事業、3・4・18号線整備事業</p>
<p>・整備方針2 ・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により、歩行者や自転車利用者の安全性や快適性を高める。</p>	<p>・《基幹事業 高次都市施設》京成線接続デッキ設置事業 ・《基幹事業 街路》3・3・7号線他1線整備事業、3・4・11号線整備事業 ・《関連事業》あんしん歩行エリア形成事業、交通バリアフリー道路特定事業、3・3・7号線整備事業、3・4・11号線整備事業、3・4・13号線整備事業、3・4・18号線整備事業</p>
<p>その他</p>	

