

平成23年度船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会議事録

(平成24年3月13日作成)

1 開催日時

平成24年2月14日(火) 9:45～11:45

2 開催場所

職員研修所502会議室

3 出席者

(1) 委員 江守 央 委員
寺内義典 委員
轟 朝幸 委員
伊藤将美 委員
宮村榮俊 委員

(2) 事務局 都市総務課長 臼井英次
都市総務課副主幹 渡辺一生
都市総務課主事 伊藤大輔

(3) その他 八千代エンジニアリング株式会社 瀧島 誠
八千代エンジニアリング株式会社 三瀬泰久
八千代エンジニアリング株式会社 越川裕司

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
②事後評価制度の概要
③対象地区におけるまちづくりの経緯説明
④事後評価手続き等にかかる審議
⑤今後のまちづくりについて審議
⑥評価委員会後のスケジュール

※すべて公開

6 傍聴者数

0人

7 決定事項

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

8 議事

【事務局】

それでは、ただ今より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。

座らせていただきます。

まず、本日の議事に入ります前に、本日の定足数についてご報告いたします。

委員 5 名中 5 名の出席でございますので、都市再生整備計画事業事後評価委員会設置要綱第 6 条第 3 項に規定いたします、定足数に達しておりますのでご報告いたします。

また、本日の評価委員会につきましては、船橋市情報公開条例第 25 条の規定により、船橋市が設置する附属機関に準ずるものの会議は原則として公開とされておりますことから、傍聴人の受付を行いました。傍聴人はございませんことを報告いたします。

これより本日の議事に入りますが、その前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。本日お配りしてある資料は、船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会次第、同じく同委員会委員名簿、同じく同委員会席次表、議長選出前と議長選出後の計 2 枚です。同じく委員会設置要綱、同じく同委員会傍聴要領、船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会、これはパワーポイントの方の説明資料になっております。

続きまして、JR 船橋駅周辺地区の資料といたしましては、都市再生整備計画事業事後評価（原案）の概要、都市再生整備計画事後評価シート（原案）、都市再生整備計画事後評価方法書、社会資本総合整備計画、以上です。

続きまして、北習志野駅周辺地区の資料といたしましては、都市再生整備計画事業事後評価（原案）の概要、都市再生整備計画事後評価シート（原案）、都市再生整備計画事後評価方法書、社会資本総合整備計画の、全部で 15 点でございます。不足等ございましたら事務局までお願いいたします。

それでは、議事に入ります。審議に先立ちまして、最初に委員長、副委員長の選出をしていただくこととなりますが、ここで事務局から選出の手順等について申し上げたいと思います。

まず、委員長の選出にあたりましては、事務局指名の委員に仮議長をお願いし、委員長選出の議事進行をしていただきます。

委員長が決まりましたら、その後委員長の議事進行により副委員長の選出をしていただくこととなります。

なお、この方法は類似の審議会等で広く採用されておりますので、今回もそのように行うものとしてよろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

異議なし。

【事務局】

異議なしとのことですので、事務局より仮議長を指名させていただきます。

轟委員に仮議長をお願いいたします。

それでは轟委員に仮議長席へ着席していただいて、よろしくをお願いいたします。

【仮議長（轟委員）】

改めまして、轟でございます。ただいまご指名いただきましたので、議長が決まるまでの間、私が進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、先ほど説明がありました資料の中の設置要綱に書いてます、資料の5番ですか、5番に資料がありますが、この船橋市都市再生整備計画事業事後評価委員会設置要綱第5条の規定により、委員の互選により委員長を選出するということが定められています。

まず選出の方法についてお諮りしたいと思います、委員の中からご推薦いただくということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

【仮議長（轟委員）】

ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。では、委員の中からご推薦いただきたいと思いますが、如何でしょうか。

はい、宮村委員、お願いします。

【宮村委員】

はい。私は轟先生、轟教授を委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。皆さんどうでしょうか。

【仮議長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。ただ今私、轟を推薦いただきましたが、他に推薦者はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは僭越ですが、ご推薦いただきました私でよろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

お願いします。

【仮議長（轟委員）】

ありがとうございます。では、ご異議なしということでご推薦いただきましたので、私が議長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長（轟委員）】

それでは、選出いただきましたので、僭越ではございますが、一言ご挨拶をさせていただきたいと思えます。私、江守委員と一緒に、日本大学理工学部社会交通工学科におります。我々のキャンパスは船橋市の習志野台にありますので、今日の議題の中にあります二番目の地区は、我々のキャンパスの周辺であります。ですので、そういった意味ではある意味、利害関係者でもあるんですが、是非私もキャンパス周辺がより良い環境になることを望んでおります。もちろんキャンパス周辺だけではなく船橋市全体が良い環境になることを望んでおります。ですが、冒頭に部長さんからご挨拶があったとおり、むやみに整備をし

ていくということがこの時代はできることではありませんので、当然ながら費用対効果というものも厳しくチェックしていきたいと思っております。先ほど申し上げましたが、利害関係者ではありますがそこはしっかりとやっていきたいと思っておりますので、皆さんからご意見をいただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次に副委員長も選出をすることになっておりますが、これも委員長と同様に委員の中から、どなたかをご推薦いただくということによろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

【委員長（轟委員）】

ありがとうございます。それでは、委員の方の中から、どなたかご推薦いただけますでしょうか。

【伊藤委員】

よろしいでしょうか。私は寺内さんを推薦いたします。

【委員長（轟委員）】

ただ今、寺内委員をご推薦いただきましたが、他に推薦者はございますでしょうか。

無い様でございますので、寺内委員に副委員長をお願いすることにご異議はございませんでしょうか。

【委員一同】

はい。

【委員長（轟委員）】

では寺内委員よろしくお願いいたします。

副議長席にお願いいたします。それでは一言ご挨拶をお願いいたします。

【副委員長（寺内委員）】

私は先ほど申しましたとおり世田谷の方に職場があります。船橋に関しては素人という感じでございます。私は利害関係者ではありませんので、厳しく見させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【委員長（轟委員）】

はい、どうもありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは規定の委員長・副委員長の選出が終わりましたので、これから議事に移りたいと思っております。

議事次第をご覧いただければと思いますが、3.議事が今日は6つ、①から⑥まで準備いただいております。①委員長・副委員長の互選についてはただ今終わりました。2番目から6番目になるわけですが、審議としては④⑤の、事後評価手続き等にかかる審議、⑤の今後のまちづくりについての審議。ここについては確認をいただきたいと思っております。②③はこれまでの概要、経緯に関してです。

では早速始めたいと思うんですが、その前に議事録署名人の指名をさせていただくことが先ですね、失

礼いたしました。では議事録署名人ですが、伊藤将美委員と宮村榮俊委員にお願いしたいと思いますが、お引き受けいただけますでしょうか。

【伊藤委員・宮村委員】

はい。

【委員長（轟委員）】

では、よろしくお願いいたします。議事に戻りますが、本日の議題の議事の2でございます、事後評価制度の概要について、という議題です。事務局からの説明をお願いいたします。

【コンサル】

それでは、議事2、事後評価制度の概要についてご説明いたします。

まず初めに事後評価の流れについてご説明します。

都市再生整備事業につきましては、平成16年に創設されました「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ています。

そのため、計画に記載されまし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というのが特に重視されているというところでございます。

具体的には、図に示しますようにPDCAサイクルというものに従って進めていっております。

まず初めに、「PLAN」ということで、都市再生整備計画を作成しております。両地区では、計画期間が開始する前の平成18年度に策定をしております。

次に、「DO」ということで、計画に基づきまして事業の実施を行っております。両地区では、平成19年から今年度までの5年間にわたって事業を行っております。

下の方にまいりまして、「CHECK」ということでございまして、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っております。本委員会を対象となるのはこの部分になります。

また、次に左側にいきまして「ACT」ということで書いておりますが、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になっております。改善の実施にあたっては、同じくこのような計画策定からPDCAサイクルというものに従って実施していくことになっております。両地区では、評価結果を踏まえた改善策につきましては、来年度以降、2期計画ということで計画を策定して実施していく予定となっております。

続きまして、事後評価の目的についてご説明します。

2点ございまして、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まして、委員会に先立ちまして、事後評価の原案というものを市のホームページ等で公表しております。また、委員会の結果を踏まえた内容につきましても同様に市民に公表する予定となっております。

2つ目につきましては、事業がもたらした成果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まして、先ほどご説明しましたPDCAサイクルに基づきまして、評価結果を踏まえた今後のまちづくり策を検討するというのが目的となっております。

下の方にまいりまして、事後評価の実施時期ですけれども、今後のまちづくりを継続して実施することですので、交付期間最終年度である今年度を実施することです。

なお、事業によっては今年度末までかかるものがございますので、事後評価時に計測できない数値指標等につきましては、見込み値で評価を行って、その後、翌年度以降、フォローアップというものを実施する

ことにしております。

続きまして、事後評価の流れについてご説明します。

事後評価を実施するにあたりましては、まず初めに事後評価の方法ですとか実施とかを計画しました方法書というものを策定します。

次に、方法書に基づきまして実際の評価を行っていくんですけども、評価委員会につきましては先ほど申し上げましたように、住民への公表、その後第三者機関による審議を行って、最後に国へ提出するという流れになります。

本日の委員会につきましては、この第三者機関による審議にあたるということでございます。

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きまして説明します。

委員会の審議事項につきましては次の2点になります。

1点目につきましては、「市町村等によって事後評価が適切に遂行されたことを中立・公平な立場で確認していただき意見を求めること」ということで書いてありますが、目標の達成状況の評価方法等、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。

また、2点目につきましては、「今後のまちづくり方策等について意見を求めること」ということでございまして、目標の達成状況の評価結果を踏まえて検討しました、今後のまちづくり方策について、その妥当性を検討していただくということになります。

以上で議事2の事後評価制度の概要についての説明を終わります。よろしく申し上げます。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。ただ今、事後評価制度の概要を説明いただきましたが、何かご質問、ご意見等がございますでしょうか。

委員会の役割が書いてありますが、①と②ですね。事後評価が適切に遂行されたかを確認する、これが1つ目。2つ目は今後のまちづくり方策等、これについてですが、よろしいでしょうか。何かご質問、わからないこと等があれば、よろしいですか。

では、無いようですのでご確認いただいたということで、次へ進めたいと思います。

続いては議事3です。対象地区におけるまちづくりの経緯について、事務局からご説明をお願いいたします。

【コンサル】

それでは、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説明いたします。

船橋市では、先ほどご説明ありましたようにJR船橋駅周辺地区と北習志野駅周辺地区の2地区において事業を実施しております。

まず初めに、JR船橋駅周辺地区の計画内容についてご説明いたします。

JR船橋駅周辺地区の対象範囲は、図に示しますように船橋駅周辺の約47haということになっています。

続きまして、事業を実施するに至った船橋駅周辺の当初の課題ということで捉えますが、図に赤字で示す、大きくは2点になっております。

1点目は、駅周辺の交通渋滞の緩和等のために、「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」というものを課題としておりました。

2点目につきましては、駅の利便性を高めるという意味で、「歩行者・自転車利用者等が安全かつ快適

に利用できる施設等の整備」というものが課題となっております。

船橋駅周辺につきましては、このような課題を解決するために事業を行ってきております。

次に、船橋駅周辺地区の計画の目標ですけれども、先ほどの課題改善上の目標 1、2 というものに掲げられております。また、大目標としまして「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創出」というものを掲げております。

続きまして、この目標に従って実施します、目標達成のために位置づけております事業でございますが、先日視察の際にご覧いただきました、3・3・7号線他1路線整備事業、それから3・4・11号線整備事業、それから京成線接続デッキ設置事業、この3つを実施しております。

交付期間につきましては平成19年から今年度までの5カ年となっております。

計画の変更につきましては、これまで4回実施してございまして、大きな変更内容としましては、(仮称)清川記念館整備事業及び関連する公園や道路事業について中止をしているというところでございます。この事業につきましては、大目標であります「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」を達成するために計画途中で新たに追加した事業になりますけれども、財政状況の悪化等によりまして施設整備後に継続して支出される運営費とか維持管理費、この確保が困難となったために中止したということでございます。

この変更に基づきまして、併せまして目標の達成状況を評価する指標として追加してございました、施設の利用状況、来館者数というものを削除しているというところが大きな変更内容となっております。

図に示すのが、先ほどご説明いたしました事業の位置図になっております。

黄色で示した3事業というのが交付金の補助対象となる事業でございまして、このうち画面中央の京成線の接続デッキ、こちら先日通っていただきましたけれども、既に完成しております。画面左の3・3・7号線ですけれども、こちらは現在も工事中でございまして、次年度に供用する予定となっております。また、画面中央の3・4・11号線、駅へアクセスする道路ですけれども、こちらは用地買収が難航してございまして、来年度以降に用地買収後に工事に入る予定となっております。

それから、交付金の対象事業ではございませんけれども、目標達成のための関連事業としまして、白抜きで示しますような事業、ちょっと見えづらいんですけども、駅周辺の街路事業ですとか、京成本線の連続立体交差事業、また、主に交通安全に対するあんしん歩行エリア形成事業、それから高齢者や障害者等の移動円滑化のための交通バリアフリー事業、これらを関連事業というふうに位置づけております。これらの関連事業につきましては計画どおり完成しているというところでございます。

以上が船橋駅周辺地区の概要ですが、続きまして北習志野駅周辺地区の計画内容についてご報告します。

北習志野駅周辺地区につきましては、図に示す北習志野駅周辺の、こちら少し広くなりまして、だいたい約410haということになっております。

こちらの方の当初の課題ということでございますが、この地区でございまして、駅利用者や商店街利用者の回遊性の向上ということで、「快適性の向上」ですとか「安全性の向上」というものが課題となっております。

北習志野駅周辺では、このような課題の解決のための事業を行ってきております。

次に、北習志野駅周辺の計画の目標でございまして、先ほどの課題改善のために、大目標としまして「交通が便利で楽しくショッピングができるような住宅地の創出」ということでございまして、小目標としましては「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」というものと、2つ目は「地域の人々が集うにぎわいと交流ある拠点の整備」というものを掲げております。

このような目標の達成のために位置づけた事業ですけれども、先日ご覧いただきました3・4・25号線の

整備事業、それから 00-020 号線の道路整備事業、それから、街路樹整備事業、北習志野駅のペデストリアンデッキ設置事業、それから高根公団駅の自転車等駐車場設置事業、それから松が丘 4 丁目みどり公園設置事業、それから船橋市坪井公民館整備事業ということに加えて、先日はご覧いただきませんでしたけれども、北習志野近隣公園の防犯対策事業というものも実施しております。

これらにつきまして、交付期間につきましては、先ほどの船橋駅周辺同様、平成 19 年から 23 年までの 5 年間でということとなっております。

こちらの方の計画の変更でございますが、計画の変更をこれまで 6 回実施しております、そのうち大きな変更内容としましては、坪井公民館整備事業というものを新たに追加しているところでございます。この事業につきましては、地域の人々が集うにぎわいと交流のある拠点という位置づけで、公民館の整備の必要性が生じたということございまして、新たに追加したというところでございます。

この変更に伴いまして、評価指標として「坪井公民館来館者数」というものを追加しているところでございます。

次に、位置図になっております。

こちらの方、同じように黄色で塗っております事業が交付金の補助の対象となる事業でございまして、提案事業ということで青色に塗っている部分につきましても対象事業となっております。このうち画面左上の方、先日もご覧いただきましたけれども、高根公団駅の駐輪場、これは今年度完成予定になっております。また、画面上ですね、3・4・25 号線、それから下にあります市道 00-020 号線、それと併せて、北習志野駅のペデストリアンデッキ。その内、商店街と連絡する部分ですね、これらにつきましては次年度以降に完成ということになっております。その以外の事業につきましては既に完成しているところでございます。

また、白塗りの部分の関連事業につきましても、北習志野駅の駅舎改築事業、それから坪井の特定土地区画整理事業、それから船橋地区と同様にあんしん歩行エリア事業と交通バリアフリー事業というものも、関連事業ということで目標達成のための事業として位置付けているところでございます。

こちらの方で、北習志野駅周辺地区の事業の内容の報告を終わります。以上で議事 3 の方の対象地区におけるまちづくりの経緯についてのご報告を終わるんですけども、本委員会につきましては、当初計画の内容を審議することではございませんで、その評価について審議する場でございますので、こちらの方は報告ということにさせていただきます、不明な点がございましたらご質問ということでよろしくお願ひしたいと思います。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。ただ今、事業の概要を説明いただきましたが、最後に**なり**ましたが、報告ということですので、報告内容について何かご質問、ご意見ありましたらいただきたいと思いますが。

【副委員長（寺内委員）】

船橋駅周辺地区の方なんですけれども、清川記念館というのがだいたいどういった場所でどういった具合の規模の施設を計画されていたのかというのを教えていただけませんか？

【事務局】

通常ここは山口横丁と呼ばれているところなんですけど、ここが JR の駅でこう歩いてきましてですね、ここに公園があるんですけども、この公園のわきに空地がありまして、ここに美術館を造ろうという計画

だったんですね。大きさ的には三階建てくらいのもので、ちょっと私専門家じゃないんですけど、非常に大きい絵も入るような、そういったものの展示に耐えられるようなものを造ろうということで計画しています。あと、美術関係の振興のために絵を教えるコーナーとか、いろんな総合的な美術的な政策の中で造るような形で予定してましたが、先ほどありましたとおり、いわゆる運営費ですね。そういった美術の専門家の方を置いたり、いろんなことがありまして、今回については断念したという経緯でございます。以上でございます。

【委員長（轟委員）】

その他、何かご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、事業の概要についてご報告をいただきました。これを踏まえて目標が達成できたかどうか、これについて今後審議をしていきたいと思えます。

議事の4に移ります。事後評価手続き等にかかる審議に移ります。どうぞ説明をよろしく願いいたします。

【コンサル】

それでは、議事4の事後評価手続き等にかかる説明についてご説明させていただきます。すみません、ちょっと説明が長くなりますのでご了承いただきたいと思えます。

まず初めに、事後評価なんですけれども、事後評価の実施、先ほどご説明しましたように、まず初めに事後評価の前に事後評価の実施方法ですとか、実施時期等を記載した方法書に基づき実施をしているというところがございます。原本につきましてはお手元の方に配布しておりますが、その概要についてご説明したいと思えます。

事後評価につきましては、都市再生整備計画に記載しました「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というところがございますが、事後評価につきましては計画期間の最終年度ということでございますので、評価基準日であります今年度末の3月31日の時点の値が得られませんので、評価基準日の評価値というものを推計して評価する必要があります。方法書につきましては、指標ごと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るところがございます。

まず初めに、各指標とその評価値の計測方法についてご説明したいと思えます。

まず初めにJR船橋駅周辺地区の指標でございますが、こちらの方、指標を3つ設定しております。1つ目は画面にございますように「交通渋滞の緩和」ということございまして、こちらはJR船橋駅周辺の3路線の混雑度と言われるものの平均値を指標としております。先ほど事業について説明いたしました、計画に記載する事業で今年度完了する予定の路線がございませんので、混雑度に影響する道路ネットワークの変化が無いということで、平成22年度に実施した調査結果というものを評価値というふうにさせていただきます。こちらが交通渋滞の緩和のところの評価値の算出方法になります。

続きまして指標2でございます。こちらは「3駅定期外乗客数」ですけども、こちらは船橋駅、JR、東武、京成の3駅でございますが、3駅の乗客数のうち、定期外の値を指標としております。この値につきましては、統計データによりまして、毎年の値が入手可能でございますので、過去5年の実績値によって、その推移によって平成23年度の値というものを推計して評価値としております。

続きまして、3つ目の指標でございますが、こちらの方は「乗り換え時間」ということになります。この指標につきましては、当初計画には記載しておりませんが、目標の達成状況を評価するための補足指標

としまして、事後評価の時に新たに追加した指標になっております。指標の意味ですけれども、JR と京成の改札間の所要時間、こちらの方を指標としております。この指標につきましても、評価値として値に影響する京成線の高架事業、それから接続デッキの整備事業等が既に完成しておりますので、現時点の値というものを評価値という形で設定しております。

それぞれ設定しておりました評価値の算出方法に基づきまして、評価値を算出した結果の一覧が次のようになっております。

指標 1 の「交通渋滞の緩和」ですけれども、従前値 1.82 に対しまして評価値は 1.62 というふうに、混雑度ですけれども、低下しております。ただし、目標値であります 1.5 にはわずかに届かないという状況になっております。

同じく指標 2 の「3 駅定期外乗客数」ですけれども、従前値が 80,833 人。こちらが評価値、81,704 人まで増加しておりますが、目標値の 84,000 人までは届かないという状況となっております。

それから指標 3 の「乗り換え時間」ですけれども、こちらは事後評価によって新たに追加した指標でございますので目標値は設定しておりませんが、従前値 4.43 分に対して評価値は 2.33 分ですね。大幅な改善が見られるというところでございます。

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に説明したいと思います。

まず初めに、図が指標 1 の「交通渋滞の緩和」の推移を示しております。

従前値 1.82、平成 17 年ですね、に対して、都心道路ネットワーク等を形成する道路の一部完成ですとか鉄道の高架化、それらによって評価値は 1.62 まで低下しているというところでございます。それによって都心部の交通渋滞はある程度緩和されたというふうに評価しております。ただし、一部道路の未完成部分がございますので、目標値である 1.5 は未達成となっていると分析したところでございます。

続きまして、指標 2 の「3 駅定期外乗客数」の推移ですけれども、こちらの方は上に書いてありますように各種事業の相乗効果によりまして、平成 20 年度までは定期外乗客数が増加しているということで、ある程度効果あったものと考えられます。ただし、その後の減少でございますが、これらにつきましては事業の未完成部分が要因と考えられるということで、また、それ以外にも市内の主要駅においても同様な減少傾向を示してしておりますので、景気の低迷等も外部要因として、要因の 1 つと考えられるというところでございます。

また、図の中に書いてありますが、事業の効果というものを直接的に計測出来る指標ということで、今回「乗り換え時間」というものが新たに追加してございまして、こちらの方は 4.4 分から 2.3 分ということで大幅に改善してございまして、事業が利用者の利便性向上というものに一定の効果があったのではないかなということで評価しております。

それらを踏まえまして、評価の達成状況というものを○△×ということで評価しておりますが、指標 1 につきましては先ほどのように目標を達成してないということでございますが、計測した 3 路線全ての混雑度が改善傾向にあるということで、目標未達成であります。近年の傾向よりは改善していると判断ということで、△というような形で評価しております。

同じく指標 2 の「3 駅定期外乗客数」につきましても、平成 20 年度以降、減少傾向にありますけれども、京成線の高架化、それから連絡通路の整備等によりまして乗客数が増加しております。それによって目標は未達成でありますけれども、近年の傾向よりは改善しているというふうに判断しています。

併せて、先ほどの乗り換え時間についても総合的に評価している、というところでございます。

続きまして、北習志野駅周辺について、同じように評価値の算出方法から評価経過についてご説明いたします。

まず北習志野駅周辺地区の指標ですけれども、4つございまして、そのうち1つ目につきましては「交通事故の件数」というところでございます。こちらは現在事業をしております3・4・25号線における歩行者、自転車に関連する交通事故というものを指標としているところでございます。評価値の算出ですけれども、こちらの方も統計データということで毎年値が入手可能でございますので、過去5年の実績値の推移によって23年度の値というものを評価しております。

続きまして、指標2の「3駅乗客数」となっております。これは、北習志野駅、それから船橋日大前駅、高根公団駅の3駅の乗客数を指標としているところでございます。こちらの方も、評価値の算出は毎年統計データが入手可能でございますので、過去5年の推移によって計測しているところでございます。

それから指標3でございますが、こちらは「放置自転車台数」。こちらは高根公団駅周辺の放置自転車台数というものを指標としております。この値も毎年調査をしておりますので、過去5年の実績値によって23年度の値を推計して評価値としております。

それから最後の指標ですけれども、指標4ということで「船橋市坪井公民館来館者数」というところでございます。こちらは、坪井公民館の来館者数というものを指標としているところでございます。こちらにつきましては、評価しましたのは昨年の7月なんですけれども、オープンしたのが昨年の2月ですので、2月から6月までの実績値しか入手できないということでございますので、7月以降の来館者数につきましては、6月の来館者数をベースに、周辺地域の公民館利用者の月別変動というものを考慮しながら今年度の利用者数というものを推計したものを評価値というふうにしております。

こちらが4つの指標の達成状況を一覧にしたものでございまして、指標1の「交通事故件数」、こちら従前値10件に対しまして評価値1ということで、目標の7件以内というものを達成しております。

指標2の「3駅乗客数」につきましても、従前値50,034人。これも、目標値51,000人を大幅に超えまして評価値は54,565人というふうになっております。

「放置自転車台数」につきましても、従前値200台だったものが評価値は33台ということで、目標値の100台というものを大幅に達成しています。

同じように指標4の「船橋市坪井公民館来館者数」につきましても、従前値、これは41,000人ということで、もしその年度に公民館があった場合の予測値ですけれども、それに対して評価値は68,742人ということで、目標の64,000人を大幅に達成し、クリアしているということで、北習志野駅周辺地区につきましては、設定しました4指標とも目標を達成しているところでございます。

次に、各指標の推移を少し具体的に見て見ますと、「交通事故件数」ですけれども、こちらはだんだん減少しているところでございますが、対象路線が3・4・25号線ということで、先ほどの説明のとおり整備自体が完成しておりませんが、部分的に連続した歩行空間というものを確保しておりますので、そういったところですか、交差点の改良等が完了しておりますので、そういったところによりましてこの区間の交通事故件数が大幅に減少しているところでございます。

次は、「3駅乗客数」の推移でございますが、こちらの方は駅のペDESTリアンデッキの整備だとか駅舎の整備によって駅の利便性が向上したと。また併せて、駅周辺の歩行環境の、安全性ですとか快適性の向上を図ったというところ。それから関連事業でございますが土地区画整理事業によって居住者が増加した部分もありますので、駅の利用者が大幅に増加しているというところで、早期に目標をクリアしているところでございます。

続きまして「放置自転車台数」でございますが、こちらの方は年々減少しているところでございますが、放置禁止区域の設定ですとか、放置自転車の監視強化等によって、放置自転車が減少しているというところでございます。現在整備中の駐輪場が今後整備されることによって、放置自転車がさらに減少するこ

とが予想されているところでございます。

最後になりますけれども、「坪井公民館来館者数」の推移。これは今年度の月別の累積を表す数字でございますが、こちらの方も目標をクリアしておりまして、区画整理事業により人口が増加しているということで、その地区において、新たなコミュニティの形成を図るような公民館を設置したということでございますので、利用者の利便性が向上し、公民館を利用する人が増加しているところでございます。

先ほどご説明しましたように、右下に想定値というふうに書いておりますが、当初の従前値というものは平成 20 年度ですね、坪井公民館があったと仮定した場合に坪井公民館がこれくらい利用されるだろうというのが 41,000 人ということでございまして、利用促進の取組等を踏まえた目標値 64,000 人というものを設定しているところでございます。

以上が指標の推移になっておりまして、それぞれその推移等を踏まえながら、目標達成度の評価を実施しております。

「交通事故件数」につきましては、平成 18 年までは増減を繰り返してはいたしましたが、歩行空間が確保され始めた 19 年度以降からは、毎年減少値を保っているということでございますので、目標達成ということで〇という評価としております。

「3 駅乗客数」につきましても、平成 19 年に目標値を達成してはいますが、これはこの年にイベント等が開催されましたので、一時的な特異値と推測されますので、その後、完成した事業の相乗効果等で増加傾向に推移しているところで目標達成と。〇というふうに評価しております。

また、指標 3 でございますが、こちらの方、「放置自転車台数」でございますけれども、こちらは平成 22 年度の放置自転車台数が 51 台ということで、既に目標を大幅に達成しているんですけども、こちらの方、駐輪場はまだ整備されておられません、放置禁止区域の設定ですとか放置自転車の監視強化等によって減少していると。また、今後ですけれども、放置自転車減少の要因ですけれども、団地建て替えによる人口の一時的な減少によるところも大きいと推測されております。将来ですけれども、自転車利用者数につきましては、建て替えの完成に伴い増加が見込まれるところでございますけれども、現在整備中の駐車場の収容台数は、その需要を上回ると見込んでいるところでございますので、評価としましては目標達成というふうな評価としております。

それから、最後の指標「坪井公民館の来館者数」でございますが、こちら、昨年 2 月 20 日の開館直後は 3 月 11 日の東日本大震災がございましたので、その影響によってコミュニティの活動の自粛だとか、新たに整備はされましたけれども、すでに前の公民館を予約しているというような、利用者の移行というものに期間を要するというので、当初は利用が伸び悩んでおりましたけれども、開館から 4 か月が経過した 6 月以降に利用者が大幅に増加しているということで、その後の月変動も考慮しながら目標達成見込みというふうな評価としております。

以上が指標の評価というふうな説明になっております。ちょっと長くなりますが、続きまして「実施過程の評価」というところの説明に移らせていただきます。

事後評価につきましては、事業を実施する過程につきましても評価し、今後の取組に活かすこととなっておりますので、船橋駅周辺地区、北習志野駅周辺地区も同じような形でやっていますが、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」というものを実施しております。

このモニタリングは平成 21 年 7 月、中間年度ですね。1 回実施しておりまして、中間年の整備効果というものが確認できていると思います。今後のまちづくりへのつなげ方なんですけれども、今後も毎年度値が得られる指標につきましては事業の効果を把握しながら、今後のまちづくりの改善につなげていくというようなところで考えております。

併せまして住民参加プロセスなんですけれども、個々の事業の実施過程におきましても、住民参加プロセスというものを実施しております。

船橋駅周辺地区につきましては、3・3・7号線の整備に関する説明会ということで、事業区間沿線の地権者及び権利者等、意見交換を実施しております。

これによりまして事業への理解が深まったということもございますので、今後も各種事業につきまして積極的に市民の意見を聞いて、事業に活かすというようなところで今後に活かしたいと考えております。

事業実施過程の評価につきましては、北習志野駅周辺地区におきましても、同様にモニタリングを中間年度に1回、それから住民参加プロセスにつきましても、3・4・25号線の整備に関する住民説明会というものを5回実施しているところでございまして、同様に今後も引き続きモニタリング、それから各種事業における住民参加というものを実施していきたいというふうなところでございます。以上が実施過程の評価についての報告になります。

続きまして、効果発現要因の整理ということで、効果発現要因につきましては、図にありますように庁内関係各課の横断的な会議というものを実施しまして、議論をしているところでございます。

こちらにつきましては、指標の達成状況というものに基づきまして、今後の取組方針というものを検討しているところでございます。

はじめに、船橋駅周辺地区の指標1の「交通渋滞の緩和」ですけれども、先ほどご説明しましたように、道路の一部完成だとか鉄道の高架化等によりまして、都心部の交通渋滞がある程度改善されたんですけども、一部未完成区間があるということで、それが目標未達成の要因と考えられるということで、一番下書いております今後の活用ですけれども、未整備都市計画道路の整備を促進しまして、交通渋滞の早期緩和を図るというような方向性を出しております。

続きまして船橋駅周辺の指標2ということで、こちら「3駅定期外乗客数」ということでございまして、こちら各種事業の相乗効果等によって乗客数というものが増加しているというところでございますが、こちらの方も未整備の事業等というのもございますので、そういったところが目標未達成の要因という所で分析しておりますので、今後の活用というところでございますが、駅へアクセスする道路の整備等によりまして、快適な歩行空間を確保し、それとともに、さらに新たなにぎわいの拠点というものを整備するというので、まちの魅力をさらに向上させまして、来街者の増加を図るというような方向性を出しております。

それから「乗り換え時間」でございますが、こちらの方は各種事業の効果によりまして、乗り換えの利便性、それから安全性、快適性等が向上しているというところでございますので、後は効果を維持していくために、施設の適正な維持管理、それから鉄道の利用促進等によって整備効果を維持していくというような方向性を出しております。

以上が船橋駅周辺の効果発現要因ということで、各種指標の推移に基づく今後の取り組み方針の内容でございますが、続きまして北習志野駅周辺の4つの指標についてご説明します。

まず1つ目の「交通事故の件数」ですけれども、こちらの方は事業自体は完成しないんですけども、歩行空間については暫定的な供用が行われまして、それによって交通事故が大幅に減少しているところがございますので、今後の方向性としましては、今後も歩道の未整備区間について整備を推進するというところで方向性を出しております。

それから指標2の「3駅乗客数」ですけれども、こちらの方はデッキですとか駅舎の整備によって、駅の利便性が向上し、駅の周辺環境、歩行環境が向上したということで、駅の利用者というのが大幅に増加しております。目標値は達成されたんですけども、引き続き住宅地としての質を向上させるということで、

都市計画道路の早急な整備等が必要となるというような方向性を出しております。

それから指標3の「放置自転車台数」ですけれども、こちらの方は放置禁止区域の設定ですとか、監視強化等によって放置自転車数が減少している。また、駐輪場等が整備されますので、さらに減少されることが予想されるんですけれども、今後も監視等の強化ですね、そういったものをすすめていながら放置自転車対策を実施していくというところでございます。

最後、「船橋市の坪井公民館来館者数」でございますが、こちらの方は人口増加地区におきましてコミュニティ形成の場ができたことによって利用が増加したということがございますので、今後も地域のコミュニティ活動の拠点としまして、今後も利用促進を図るところの方向性を出しております。

この議事の部分の最後になりますけれども、少し報告ということがございまして、事後評価原案の公表というものを実施しております。委員会に先立つ、昨年11月16日から29日の2週間、こちらの方は事前に市のホームページだとか広報で周知したうえで、ホームページでの公表、窓口等での閲覧というもので公表しております。内容につきましては、資料の方に入っております、A3で1枚ないしは2枚、3枚等でまとめました概要資料、それから事後評価シートと言われるところの少し細かい部分の、整理されたところですね、そちらの方を市のホームページ等に掲載したところでございます。こちらの方、主な意見というところがございますけれども、この2週間の間では意見というものはなかったというような報告を受けております。

長くなりましたが、以上、事後評価手続き等に関する説明については終わらせていただきます。

審議内容につきましては、事後評価シートの添付資料8のところですね、評価委員会の審議事項をまとめるところがあるんですけれども、こちらの方は方法書の内容ですとか、成果の評価、それから実施過程の評価、それから効果発現要因の整理、それから事後評価原案の公表等、それぞれの妥当性等について、ご議論いただければと思っております。以上でございます。よろしく申し上げます。

【委員長（轟委員）】

詳細にご説明ありがとうございました。では早速審議を始めたいと思いますが、皆さんからご意見、ご質問をいただいて最後に確認をする、という手順で進みたいと思います。

2つ事業がありますので、どうでしょうか。船橋と北習志野を分けて皆さんにご質問いただいで議論をしていきたいと思いますが、まず船橋の方で何かご意見・ご質問ございますでしょうか。

【江守委員】

船橋市に限らないことかも知れないですが、各評価値・指標ですが、例えば地区別人口とかその辺との関係とか。例えば、混雑についても人口が相当、極端な話ですが減っているのに渋滞がこの程度だというような形だとなかなか評価もしづらいか。特に重要なのは放置自転車ですが、周辺の人口が減っている可能性もあるという評価もあったのですが、そもそも人口が減少しているのに駐輪場利用者が極端に減るのは当然のことで、その辺の関係がうまく表現できると整備の効果というのも大きく打ち出せるかなというふうに考えるのですが、いかがでしょうか。

【コンサル】

評価値の算出方法なんですけれども、人口の影響をどのように反映しているのかというところでございますが、統計データ等でその評価値そのものが得られるものにつきましては、その値の中に人口の推移というものもある程度反映されている値というふうに考えられますので、基本的にはその値の推移から評価値

というものを推計しまして、それがあつて人口の減少等、それも含まれていると考えております。混雑度につきましても経年的に減少しているということですが、それも人口の減少、交通量の減少というものもある程度反映されている結果なのかなというふうに思います。併せて事業の効果というものもその部分に含まれているところですので、事業の効果だけを計測するというのはその中からなかなか難しいところがあるのですが、ある程度外的要因もあるというのを頭に入れながら事業の効果というものを評価しながら、このまちづくりにつなげていくというところでございます。

【委員長（轟委員）】

考え方としては江守委員の言うように、人口当たりを換算してその数値を見ていくという方法もあると思いますし、ご回答があつたように、まちづくりということが基本ですから、この数字を見れば人口が増えたり減ったりということもある、こういうこともこの事業にあつて起きてくると。そう考えてこの数字を見ていけば良いということも言えなくもないわけで、どちらが正しいというわけではないですが、ただ人口の動態の状況というのがある程度はおさえていたほうが、計算をするという意味ではないですが、見たうえで考察を加えたほうがいいのではないかなと思います。ご検討いただければなと思います。

【宮村委員】

人口増加については非常に減少傾向にありますけども、その中で船橋市だけは、人口が増加しております。坪井地区についても、北習志野地区についても、もちろん船橋周辺についても、船橋市内は人口が全体に増加しているという状況がありますのでお伝えしておきます。どのくらい増加しているのかについては行政にお聞きしなければいけませんけども。

【伊藤委員】

去年実績 4,000。

【宮村委員】

今伊藤委員が言ったように 4,000 人増加したということですね、そのことがありますのでご報告させていただきます。

【コンサル】

人口につきましてはご指摘を踏まえまして別途整理しまして、今後のまちづくりの方に必要があれば反映したいというふうに考えております。

【委員長（轟委員）】

特に高根団地の減少がありますね。

【伊藤委員】

全市では 4,000 人ですけども、高根地区において人口減でありますよね。ただ駅前地区に関しては少し増加傾向ですね。

【委員長（轟委員）】

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【副委員長（寺内委員）】

関連したことですが、混雑度、交通量について、今回先日ご案内していただいていた限りでは、実際今回の事業でできたネットワークというのはどのくらい機能しているのかというのがよくわからない状態でした。これの効果だけで本当にこの混雑度が解消されたのかどうか。

もしかしたら船橋全体で交通量がどう推移しているのかという、センサスの他の船橋市内の調査地点の全体の傾向を一応おさえておいたほうがいいのではないかなと思いました。

あと、これと関連して3駅定期外乗客数のところで、減っている理由として景気の低迷も要因の1つと考えられますというのがあるんですけども、もしかしたら、交通量も景気が原因なのかということも多分できてしまうので、そのあたりも。こちらの方は景気の低迷と書いてあって、混雑度の方は道路整備だけでこうなったというような。そういうような形が感じられますので少しその辺が通時的にそういう風になってない、きちんとバックデータ踏まえて景気の話とか交通量の話とか、船橋の来街者の状況ですね、そのあたりちょっとバックデータ踏まえて要因の方を示された方がいいのではないかと。

【コンサル】

ご指摘事項を踏まえまして市内の他の路線の状況ですとか、そういったものを少し整理しまして、必要に応じてこちらの方、表現の方は反映させていただきたいと思います。

【委員長（轟委員）】

よろしくお願ひします。今の交通のセンサスデータに関しては、幹線道路のデータですよね。ですので、駅の今回の整備の地区そのものではないということもあるのではないかなと思います。

本来はこの事業に合わせて前後で交通量調査等をすればいいんですが、それはお金もかかることでもありますので、周辺の幹線道路ということになっているわけですが。それも踏まえて考察をしていくということになろうと思います。同じことが3駅の乗降についても、もう少し詳しく関連のデータとか関連の調査といったものがあれば、併せて見ていくのがいいのではないかなと思います。

船橋の質問ありましたけども、いかがですか。北習志野の方も結構ですが。何かご意見。

【江守委員】

船橋駅の3駅定期外乗客数ですけども、乗り換え時間の改善という形で大幅に改善がされたというのは分かりますが、どういったルートでしょうか？

通常ですと、私自身が京成で育った人間なので、上り電車で来て踏切を待って、JRに乗り換えるというようなルートが考えられるわけですけども。

【コンサル】

これがJRの改札でございまして、こちらが京成の改札なんですけども、従前値はこのような形で平面ですね、平面を渡りながら信号を渡って、またここで踏切を渡って改札に行くと。こういったルートですが、現在でございまして、改札からエスカレーターを上りまして、デッキ通ってフェイスの中を通りながら、改札まで来ていると。こういった状況に改善されたということで、こちらの方の待ち時間等が大幅に改善されて、4分が3分に改善されたということでございます。

【江守委員】

ということは私が利用していた逆、というか帰り道というイメージですね。わかりました。乗り換え時間が単純に減るということが利便性にとってはものすごく効果的には思うのですが、実は周辺の商店街とかですね、そういう方々にとっては実は、時間が短縮されちゃって店に寄ってくれないという逆効果も実は私は感じていまして、ここの踏切で待たされるんだったら一杯コーヒー飲んでいこうかなとか、そういうことを結構考えていたわけなんです。

なので、利便性という形で乗り換え時間を改善されたうえに、例えばフェイスの売り上げがより拡大されたというような効果があると、いわゆる相乗効果で良いまちだったよというのが言えるのではないかというふうに思っております、周辺の商店をやられている方々のご意見とかそういうのも必要というか、聞いてみるといいのかもしれないなという感想を持ちました。

【委員長（轟委員）】

それいかがですかね？ご意見いただいた方が。

【伊藤委員】

さきほどご説明あったときに、それはひしひしと感じました。4.5分かかったのが2.いくつですか、になりましたと。要するに早くなったんだけど、先ほど出ていました商業の活性化のためになるのかというと、今言われたとおり、ずっと行ってずっと帰ってしまうので、まちの活性化、商業の活性化にならないのでないかということも1つあるんですけども。

よく言われるのですけども、用のない人は早くこのまちから出て行ってくれよ、まち入ってまっすぐ出てってくれよと。用のある人は買い物に来てくれよと。煩雑ってことも考えると、そういう考えもあるのかなというのが1つあるんですよ。要するに駅から駅に行くだけの方は早めにこの町を出て行ってほしい、ゆっくり長くこのまちを楽しんでいただきたい方は、このまちにとどまっていたくためにゆっくり歩いていただきたいと。この両方をこのペDESTリアンデッキの方で作っていただければ両方の目的が達成できると思います。

それに関連しまして、ちょっとこれは関係ないとは思いますが、自転車問題ですけども、駅前の方の駅前広場には自転車置場が1つありません。不法では置いてありますけども。市道の方には駅の市の方で県道を借りて、自転車の置場というのは設置されております。これは北習志野、高根木戸、全部同じですけども、これをみて今の私の考えですけども、自転車を使っている方は何のためにこれを目的として使っているのか。たぶん通勤、通学のために来ていると思います。その場合、大型店さんでは自分のところで附置義務というのがあはずです。そうしますと今言ったように大型店さん、西武さん出ていますが、附置義務の自転車の、要するに台数をもっているわけです。駐輪場の台数を。だけど、通勤、通学でいらっしゃっている方は多くがJRさん京成さん東武さんに行っています。要するに、鉄道事業体に附置義務はないですよ。そこをちょっと考えていただければ、問題点とは外れちゃうんですけども、1つの考えるところかなと。

【委員長（轟委員）】

ありがとうございます。重要な点ですね。自転車の附置義務で、鉄道の考え方はいろいろ他でも議論されていて、鉄道事業者さんよく高架下ですとか、そういうところを提供することで負担をしていると。こ

のようなことも言える場合もあるんですが、他でも問題提起はされていることです。

今のにぎわいの点ですが、今回の整備の目標、やはりにぎわいというのが大目標にあがって、活気にあふれた中心市街地の創出。その目標に対して今のこの整備がどうかということですが、私の考え方は江守委員が指摘した点もあります、素通りしてしまうということですね。

ただし、乗り換えが便利になると今度はここで乗り換えてくれる人も増えるのではないかと、あるいは面倒だから乗り換えるのをやめて違うところで乗り換えようと思っていた人が、ここで乗り換えようと留まってくれる。こういう効果もあるので、長期的には人がさらにここで、普段から乗り換えていればたまには買い物しようかと、こういうことも起きますので、そういった意味では長期的に見ればマイナスではないと思っています。プラスとマイナス両方あると思っていますので、そのところは是非長期的に見て評価をしていくべきだと思っています。その他いかがですか。

【副委員長（寺内委員）】

委員長のご意見と同じ話ですけど、実は今回ここで定期外の乗客数を見てるんですね。多分乗り換えで実際使われてということですので、多分船橋の場合はそういうことも考えると定期外だけじゃなくて定期の乗客数というのもすごく大きなウェイトを占めてくるのではないかと思います。そのあたりの動きというのを何かおさえてらっしゃるでしょうか。

【コンサル】

指標を計測するにあたっては定期及び定期外の値というものは出しております。グラフになっていませんので分かりづらいかと思うのですが・・・。

【副委員長（寺内委員）】

実はこれ資料だけ見たときに、定期外で減ったのは定期に転換したのではないかという気がしてまして、乗り換えの便がいいので、乗り換えをここに変えようかという方がいたのではないかと思っていたのですが。トータルはちょっと減っていますね。

【委員長（轟委員）】

19年から見ればちょっと増えていますね。

【副委員長（寺内委員）】

このあたりで定期外だけじゃなくて、総数でみるというような、船橋のこの今の形状を乗り換えの間にまちがあるという形を考えると定期外だけじゃなくて総数もきちんと見ておくことも大事なかなと思っています。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。ここのあたりは加えて書けるのではないかと思います。実は私これ気にはなっていたんですが、通常鉄道、最近、定期が減ってるんですね、全体に。高齢化で減っているわけです。ですので、船橋も減っているのかと思って、また減ったのが重なってくるのかと思ったので言わなかったのですが。これ見るとそうではないですので、もしかしたらご指摘の効果もあるのかという気もいたします。

【伊藤委員】

今船橋は千葉県で第一の乗降客になっていますから、JRとしては133,000人ですか。増えているとは聞いています。

【委員長（轟委員）】

はい、そうですね。このあたりも踏まえて考察のところを少し加えていただければと思います。それではひとまず船橋において、北習志野の方はいかがでしょうか。

ではちょっと私の方から。これも今の議論と似ているんですが、この指標の目標値というのをどうやって決めたのかということを確認をしたいですね。というのは、これみると19年の事業が始まる前にほとんどが達成している状況になっておりまして、先ほどの高根公団の方もそうですけど、要するに完成前、供用前に達成している状況ですよね。この辺のところを、目標値は目標値としてそれはいいですけど、この事業の効果として見たときには少し配慮すべきことがあるのではないかなと思います。そのあたりご説明をいただけないでしょうか。

【コンサル】

明確な説明は難しいんですけども、従前値といいますのが計画策定したのが平成18年ですので、その時点で入手可能な値というものを従前値として設定しております。ですので、計画期間内に既に目標を達成しているというような状況も指標によっては出てきているというところですよ。

目標値につきましては経年の変化というものを計画策定時に分析しまして、その変化がそのまま続くとかこれくらいになるだろうというところの値というものをまず出したうえで、それから更に1割増しとかですね、そういったところの値を設定しているところですよ。それから、放置自転車等につきましてはそれに加えて自転車の駐輪場が設置されますので、その駐輪場の台数というのも加味されながら目標値というものを設定していると。公民館の来館者数につきましては、これも人口の伸び等も踏まえながら今年度どれくらいの地区内で公民館を利用する必要があるかということも推計しながら、それに加えて各公民館、こういった取り組みを行うかというようなイベントごとの利用者の予測をしながら目標値の設定をしたというような設定方法になっております。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。これは意見なんですけども、目標値も中間の評価とかで、これは見直すということもあって良かったのではないかなと思っています。目標値をかなり大幅にクリアしていますので、それについて異論があるわけではありませんが、いろんな状況で変わってきていますので、より高いハードルを設けて、事業の本来の効果を発揮するようにしていくと。というのは、整備をして良かったと言うけど本当の効果かどうか分からないということであれば、整備した効果というのが本当に正しく評価されているかといいますとそうではありませんので、そういった意味で、これはいろんな考察の中にあるのですが、事業そのものの整備だけではなくて、関連と合わせていろんなイベント、あるいは自転車でいえば監視強化を合わせていかなければ当然良い効果が上がりませんので、更にこの地区はこういう目標でやっていくんですよと公表することで住民の意識も変わっていきますので、そういうことで効果は当然複合的に上がってくるかなと思っています。決してこれが悪いということではないですけど、やはりもう少し高い目標をもっともっと良くするという意味も含めて、目標値の設定についてはちょっと見直すような検討があっ

てもいいのかなと思いました。

【コンサル】

目標値の設定につきましては今回事後評価ですので見直すことは難しいですが、今後2期計画の方、進んでまいりますのでそういったところの目標値の設定ですとか、途中段階のモニタリング等における目標値の見直しとか、そういったところで反映させていただきたいと考えております。

【委員長（轟委員）】

はい、目標達成度の理由などの中も少しそのあたりを踏まえて書いといたほうがいいかなと。もっと言いますと、経年変化等見ていく中で供用年度というものがここではちょっと分からないので、供用年度も明確に示したうえで見た方がいいかなと。

ただし、確実にこの供用ができてすぐに大きく変化がするというものではないのは確かですので、それは踏まえた上でですけど、これだけ見ているとこの事業が供用前にとというのは、やはり気になります。市民から良く評価しているのではないかと。こう言われたときに、そうではないということ踏まえて、きちんと説明ができるようにしておくべきかと思います。よろしくお願いします。

【宮村委員】

この中で、交通事故に関してお伝えしておきたいんですけども、特に北習志野地区周辺ですね、交通事故が目標値の中で1になったと評価がありますけど、この交通事故に関しては3・4・25号線のことだと思うのですね。3・4・25号線では、私たまたま地元なんですけども、ドブ板の上を歩いて歩くような歩道だったんです今まで。現在まだ一部残っていますが。それを、歩道の方が3.5メートルになるということで、16メートルの道路になると。歩道が3.5メートル。路側帯が1.5。車道が3メートル。それで16メートル道路になるのですけれども、先ほどお話があったようにですね、歩道が広がって歩きやすくなってバリアフリーになればお客さんが通るのも、高齢者の方も非常に歩きやすい商店街になればと思いますが、商業の活性化になるとそれによってやめるお店が何軒も出てくるんですね。それは商店街の営業している人の高齢化になってやめるというケースも非常に多いんですけども、その辺も事業を進めていく上で、これからどんなふうに道路を整備して、商店をなくさないように地域の消費者が楽しい買い物ができるということも、道路の整備と地域の活性化ということで、両方で考えてチャレンジしていくというのも1つの議案かなと思います。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。整備だけではなく周りの地区との協力の上で活性化を図っていかねばいけないということで重要なご意見だと思っております。ありがとうございます。

その他、何かご意見・ご質問ございますでしょうか。

【江守委員】

今の宮村委員のお話に関連するかと思いますけど、20ページの住民参加プロセスの実施状況ですね。JR船橋駅周辺地区と北習志野駅ということで、3・3・7号線と3・4・25号線でそれぞれ実施されているということで、内容見ますと2つがそれぞれ違うような内容が実施されているように感じまして、まずどのような内容で行われたのかということと、それから今は評価の段階ですけども、こういった評価がこ

の参加プロセスを今後は反映させていくことが可能なかどうか、ご意見をいただければと思います。

【コンサル】

住民参加プロセスということで事業説明会を実施しているんですけども、内容につきましてはここに書いてあるとおりということですね。各事業、5回ないしは10回というところで、沿線の地権者との意見交換会、事業実施する前、中間段階等、その中で事業の説明、こういった効果があるとかそういったところを説明しながら事業への理解を深めていったということだと思います。

こちらを踏まえまして住民参加のプロセスを評価の方に反映される仕組みというところですが、こちらの方は個々の事業の説明ということになっていまして、都市再生整備事業の事後評価につきましては、このような形で地区の全体の目標を達成するための全体的な効果というものを一体的に評価しているということで全体を踏まえたこのような形でさせていただいております。個別事業について関心のある方もいらっしゃると思いますので、そういったことに対しましては原案の公表とか事後評価結果の公表等で意見をいただきながら、その意見は全体版の評価の方にも活かすという形でさせていただいておりますが、今の段階ではそのようなところで反映するしかないかなという状況になっております。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【副委員長（寺内委員）】

交通事故のことですけど、方法書の方を見ますと、都市計画図の3・4・25号線だけの対歩行者と自転車事故が対象となっていますが、これはなぜこの道路だけを評価の対象とされているのか教えていただけますか。

【コンサル】

交通事故件数は3・4・25号線が対象なんですけども、3・4・25号線というのが一番上から下の方に流れる事業なんですけど、こちらの事業、道路整備しまして歩道を設置するというような、こういった事業がございますので、基本的にはこの事業の効果を計測する指標としてこの区間の事故件数というものを設定しているというところです。

【副委員長（寺内委員）】

市道の00-020号線、こちらの方も区画整理が進むと効果があるのかなということと、あるいはもっと言うと生活道路で対歩行者、対自転車事故を、もう少し面的に全体で見っていくようなことってということも、基幹となるような、幹線となるような道路が完成すれば生活道路に車が走らなくなってくるだろうということも含めて、もう少し、生活道路の中でそういった事故がどのくらい減っているかというようなことを今後の評価の中でまた見ていかれるといいのかなということを思いましたんでお伺いしました。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。3・4・25号線の効果というのはこれで見ることができそうですが、その他、やはりまちづくりとして地域全体としてどうかと、地区全体としてどうかということが今ご指摘のように指標としてあげるかどうかは別としておさえおくのがいいんじゃないかなと思います。

同じことが船橋にも安全というのが目標にあがっているのですが、是非交通事故に関しても見ていただきたい。

特にデッキの効果というのもまさしく交通事故の減少に。私もよく通っていましたが、信号無視をするのをよく見かけます。そういった意味では交通事故の減少にも結び付く効果ではないかなと思いますので、指標としてあげるかどうかは別として、是非幅広く見ていただければと思います。その他いかがですか。

【副委員長（寺内委員）】

この資料でいくと 18 ページの坪井公民館の来館者数の推移のグラフで、細かいところで申し訳ないんですが、実績値のところ 68,000 人/日とありますがこれは年の間違い？

【コンサル】

年の間違いです。

【副委員長（寺内委員）】

はい、わかりました。それと、放置自転車の方なんですけども、最初の方で江守委員が言われとおりでと思うんですが、高根公団のあたりのところが今人口減っているというようなこともあったので、そこら辺のところがもしかして主な理由にもう 1 つあがってくるのかなというところと、これに関しては総合所見のところ指標改善に貢献した事業として一応駐輪場の整備があがっていますが、これまだできていないわけですね。ですので、こここのところ、無いものが効果があるという形であげているのは、さすがにおかしいと思われる方がいらっしゃるんじゃないかなと思いますので。この駐輪場が作られることに、今後の話としてさらにこれもセットでまだ見ていきますよという話な気がしますので、そのあたりの表現が心配です。

【コンサル】

まだ整備されていない事業が入ってるんですが、事後評価としましては今年度末までの事業が完成したとしてということで、評価値のほうも推計しましてやっております。ちょっと表現、分かりづらい部分があるところにつきましては少し検討させていただきたいと思います。

【委員長（轟委員）】

はい。そのあたり目標達成度、○×△を付けていますが、注釈等もあってもいいのかなという気がします。そういう推計も含めて評価していますとか、あるいは、来年度また評価をするんですよね？

【コンサル】

来年度以降、今、見込値で計測している部分については確定値が得られ次第、フォローアップするということをございます。

【委員長（轟委員）】

そのことも注釈であってもいいのかなという気がいたします。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。だいたいご意見をいただいたと思うんですが。

それでは、これは審議ということで皆さんにご確認をいただきたいのですが、今いただいたご意見等いろいろある部分、幅広く他の指標を見たらどうかとか、あるいは今の点ですが、目標達成、こういったものに関しても単に目標値との関係だけで見るとはなくて色々幅広く意見ですね、注意深く考察をした方がいいのではないかと。こういったところはあるのですが、おおむね、皆さんからこの評価ではおかしいとかそういったご意見はなかったと思うのですが。

今ご提案いただいたものは、少しご意見を踏まえてなるべくこういったことを書いていただくということをご前提の上で、この事後評価手続き、適正に行われているかどうかを皆さんにご確認いただきたいのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。では、この事後評価手続きは適正に行われたということをご認めたということにさせていただきます。ありがとうございます。

では議事4が終わりまして、議事5に移りたいと思います。今後のまちづくりの方策についてですね。ご審議いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【コンサル】

それでは、議事5ということで、「今後のまちづくり」についての審議の説明をさせていただきます。こちらの今後のまちづくり方策につきましても、先ほどの効果発現要因の整理と同様、庁内の関係各課で横断的な会議を設置しまして、議論をしたところでございます。

ちょっと文字が細くなりますので読まさせていただきますが、今後のまちづくり方策、船橋駅周辺でございますけれども、先ほどの効果発現要因の整理を踏まえまして、当初の課題の改善状況または新たに発生した課題等を踏まえながら、改善された課題についてはその効果を持続するための方策、それから残された課題ですとか新たに発生した課題に対しては、その課題を改善するための方策ということで、それが今後のまちづくりに進めていくというようなところで考えているところでございます。

一番上の枠に書いてありますのがまちの課題の変化ということで、当初の課題がどのように改善されたか、また、残された課題はないのかということでございますが、JR船橋駅周辺地区では、都心道路ネットワークを形成する道路整備や、京成本線の立体交差化、それによって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と。一方では、交通量、それから歩行者数が増加しているということもありますので、今後は、道路ネットワークの強化によって交通を分散するとか、快適な歩行空間の確保による歩行者・自転車等の利便性、回遊性等の更なる向上が必要となっているということ。

これを踏まえまして、今後のまちづくり方策ということで、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ところにしております。

また、新たな課題ですけれども、京成線接続デッキ等の整備により、橋上化された駅舎とフェイスが2階レベルで接続されたことによって、乗り換えを行う歩行者の経路がデッキ上に変化し、駅利用者の安全性だとか快適性が向上したと。一方では、駅へのアクセス道路となります3・4・11号線というのが完成に至らなかったということで、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ということでございますので、今後のまちづくり方策の中では、既存のデッキを延長し、

駅周辺施設と接続することによって、歩行者の安全性・快適性をさらに向上させ、駅周辺地区の回遊動線の確保を図ると。さらに、駅へアクセスする道路等を整備するととも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というところにしております。

またさらに、新たな課題ですけれども、来街者数は増加したということがありますが、当初の目標値は達成されてなかったということで、引き続きまちの魅力を向上させるような施策というものが必要となっているところを踏まえまして、今後のまちづくり方策の中では、にぎわいや活気を向上するための拠点だとか、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・質の向上を図りますといった今後のまちづくり方策のまとめとしております。これが JR 船橋駅周辺地区の今後のまちづくり方策というふうになります。

先ほどのフォローアップの話がありますが、船橋駅周辺地区におきましては、指標 1、2 それぞれ確定値が出ます平成 25 年の各段階で実施します。これはご報告ということでございます。

続きまして、北習志野駅周辺地区の今後のまちづくり方策ですけれども、こちらの方を併せましてまちの課題の変化を踏まえた今後のまちづくり方策ということで、ちょっと字が小さいので読まさせていただきますけれども、まちの課題の変化としましては、北習志野駅のペDESTリアンデッキの整備だとか、駅舎の改築等によって商業施設へのアクセスや乗り換えの利便性が向上するとともに、エレベーター等の歩行者支援施設が設置され、歩行者の安全性・快適性が向上しました。また、街路樹の整備によって歩行者等の快適性が向上しました。高根公団駅の自転車駐車場の整備によって、放置自転車が減少し、歩道上の暫定駐車場が廃止されたこと、これは予定ですけれども、快適な歩行空間が確保される予定です。

交流拠点となる坪井公民館や歩行者等の休息空間となる松が丘 4 丁目みどり公園の整備と合わせて、夜間の歩行者の安全性を向上する防犯対策等によって、歩行者等の回遊性が向上しました。

更には 3・4・25 号線と 00-020 号線の歩道整備だとか交差点改良によって歩行者等の安全性・快適性が向上しました。一方では、新たな課題ですけれども、新たな住宅地が形成されまして、周辺部における交通量の増加がございますので、今後は歩行者等の安全性や快適性を更に向上するために、歩道の未整備区間ですとか都市計画道路の整備というのが急務となっていると。

またさらに、目標値はすべて達成しているんですけれども、都市計画道路の早急な整備等、住宅地としての質を向上させる施策を引き続きする必要があります。

今後のまちづくり方策としましては、シートの中には既に整備されて効果があがっている部分については、その整備効果を維持するために、維持管理等を適正に行っていくというのもあるんですが、新たな今後のまちづくり方策としましては 2 点ございまして、1 つは駅へアクセスする歩道等を整備し、歩行者や自転車利用者の安全性や快適性を高めるとともに交通の円滑な処理を図ります。

もう 1 点は、新たに整備された公民館につきましては、様々なイベントを実施し、公民館の認知度の向上を図ることで、地域の人々の交流を促進するというような、大きな方向性を 2 つあげております。こちらが北習志野駅周辺地区の今後のまちづくり方策となります。併せまして、フォローアップにつきましても、船橋駅周辺同様に、こちらの方も確定値が得られる時に実施しますということをご報告させていただきます。

以上が議事 5 の方の今後のまちづくり方策の検討の説明となっております。

よろしく申し上げます。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。では今ご説明いただいた今後の方針・方策について何かご意見・ご質問

ございますでしょうか。

【宮村委員】

先日ですね、この事業見させていただいた内容で1点、3・3・7号線というのがございますね。車道と歩道が一体になってないような、高架のところですね。歩道のフェンスがありますが、フェンスの高さをもうちょっと、できれば高くしてほしいですね。やっぱり安全性を考えたときに歩道を歩いている、もしあつては絶対に、100%いけないうことですけど、そこから上に登って道路に落ちたなんてことがあつたら、非常に取り返しのつかないことになると思いますので、安全上考えればフェンスの高さをもうちょっと高くしていただいて、そういうところがあつた場合のこれからの工事については考慮していただければと思います。以上でございます。

【委員長（轟委員）】

はい。ただいまの提案はご要望ということで承っておきたいと思います。

その他いかがですか。

では、ちょっと具体的なことをお伺いしたいのですが、船橋市の今後の、下の方囲みの2番目ですけど、既存のデッキを延長し、とあるのですが、これは具体的にはどこを指しているのでしょうか。

【事務局】

JRの今、味の街っていうビルがあるのですが、そこが取り壊されまして、もうそろそろ着手すると思うんですけども、JRの方でホテルを造るような計画がありまして、そのデッキと、こちらですね、この部分が味の街っていうところなんですけど、これを取り壊しましてJRさんの方が駅ビルを造ると。そういった計画がありまして、その駅ビルの部分に張り出した形でデッキを造りまして、そこここの市の方で作ったデッキを接続すると。さらにここの西武さんの方のデッキに接続する、というような予定でおります。

【委員長（轟委員）】

わかりました。デッキの回遊性がこのように変わってくると、さらに商業施設、ホテルが出来てくるといことで、にぎわいがあるまちと、そういった歩道環境と歩行環境とがあつて整備が進んでいくということですね。わかりました、ありがとうございます。その他いかがですか。

【伊藤委員】

よろしいでしょうか。それに関連しまして、ペDESTリアンデッキのことなんですけども、フェイスを造って北側の方のペDESTリアンデッキは完成して西武さんとつながります。右側の方の、要するに東側ですね。これは京成とJRさんがつながっていますので、そうしますとどうしても回遊性という意味からすると1点、西側が抜けているんですけども、この計画はここには含まれていないのでしょうか。

【事務局】

おそらく、ここの部分の話だと思うのですが、今は計画策定、2期計画もこれから策定するんですけども、今の段階では、とりあえず今私が説明した部分のデッキの計画だけとなっております。その先の話はまだです。

【委員長（轟委員）】

これも今後の検討の中で、もし要望とかあるいは効果があるのであれば、計画を今後やっていただければと思います。

はい、その他いかがですか。

私からも要望を1点。今回も放置自転車とかあるいは自転車の安全とかって言葉が入ってくるんですが、千葉県、自転車道の整備を結構力入れていると思うんですが、この辺りは何か計画とかこの地区での計画等はお考えでしょうか。

【事務局】

今、2期計画策定中の中ではまずは駐輪場ですね。そういった駐輪場については京成の高架下とかですね、そういったところを利用して造るところまでの計画が出ております。おそらく先生がおっしゃられているのは自転車道とか、そういったもののお話だと思うのですが、ちょっと今の計画の中ではそこまではまだ出てきておりません。

【委員長（轟委員）】

はい。是非公共交通利用者を増やすという意味でも自転車は重要なアクセスで、環境・健康志向の中で重要なこれは、全国的に出てきておりますので頭の中に少し入れといていただければなと思っております。要望です。

もう1点質問を。指標のところで船橋の指標ですけど、渋滞の緩和ですけど、フォローアップが25年9月なんですけど、これはセンサスデータは活用可能なのでしょうか。確認をしたいのですが。

【コンサル】

センサスは5年おき等ですので、こちらの方は新たに独自に調査を行います。センサスと同一調査地点において断面交通量を計測するというようなところで予定をしています。

【委員長（轟委員）】

はい、分かりました。ありがとうございます。可能ならどこかもう1地点、この駅の周辺で調査ができるといいなと。前後必要ですけどね、当然。ご検討いただければと思います。

その他、いかがでしょうか。だいたいよろしいでしょうか。

こういう方針で方策を今後も進めいくということで、このまちづくりに関しては先ほど私も申し上げましたが、複合的なものを常に進めて、改善策を進めていくしかありませんので、是非整備に合わせて他の関連する事業もどんどん進めていただければなと、要望ですがそう思っております。よろしく願いいたします。

では、ご意見も出たようですので確認をしたいと思うのですが、これも審議ですので、今後のまちづくりの、出された方策について妥当性について皆さんにご確認をいただきたいと思うのですが、この方針・方策でよろしいでしょうか。

【委員一同】

異議なし。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。ではこの方針・方策に基づいて今後も適正に進めていただきたいと、要望を付け加えさせていただきます。では最後の議事 6.評価委員会後のスケジュールについてです。説明をお願いします。

【コンサル】

それでは、最後になりますが、議事 6 としまして、「評価委員会後のスケジュール」についてご報告をいたします。

今後ですけれども、この委員会のご意見を踏まえまして、内容を修正、追加いたします。その後、国に報告するとともに事後評価結果というものを、この前の原案の公表と同様に市のホームページ、それから窓口の閲覧等で公表するといったところでございます。

国への報告は 3 月ということで、事後評価の公表も同じく今年度末、3 月。それから期間ですけれども、先ほど申し上げましたように、今後確定値を入手するようなフォローアップを実施しますので、そのフォローアップが完了する平成 23 年 3 月、26 年度末までを予定しております。

こちらの方が今後の予定ということでございまして、以上で説明を終わりたいと思います。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。ではこの今の説明いただいた報告と今後の公表について何かご質問・ご意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。是非広くこういった事業を市民の皆さんに知ってほしいと思っていますので、積極的にやっていただきたいと思います。また、市民の皆さんの協力なしでは出来ませんので、やはり協力を含めてお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは議事の 6 まで進めてまいりましたが、振り返って何かご質問・ご意見等ございますか。あるいはこれ以外でも結構ですが、何かあれば追加しますのでお伺いしたいと思います。

【副委員長（寺内委員）】

さかのぼるようで申し訳ないですけど、議事 4 の中で伊藤委員と宮村委員がおっしゃられた駐輪場の話とか商業の話とか、こういった話は議事 5 の中のご意見の方も反映させてもらったほうがいいのかと気になって、そのあたり確認させていただければと思っております。

【コンサル】

はい。議事 4 のところで今後のまちづくりにつながるような話もございましたので、ご意見はこちらの方、整理させていただきまして、適切な場所に反映したいと考えております。

【委員長（轟委員）】

はい、ありがとうございます。重要なご指摘いただきました。議事 4 のところで今後につながる話が出てきておりますので、それは議事 5 と関連はしてしますので、そちらの方へも反映もお願いいたします。

その他よろしいですか。

はい、では、長時間ご慎重な審議をいただきましてありがとうございます。いただいたご意見等を踏ま

えて、是非より良い今後のまちづくりを進めていただきたいと思います。

それでは、これもちまして、全ての議事が終了です。事務局から何か連絡等ございますでしょうか。

【事務局】

本日はご審議ありがとうございました。また、先日の現地視察についても、ありがとうございました。

本日はまた、現地視察の際に皆様からいただきました貴重なご意見を参考にさせていただきます。先ほどご説明いたしました、JR 船橋駅周辺地区ならびに北習志野駅周辺地区においても、23 年度までに完了できない事業がございますことから、それらを含めまして新たな事業を加えて JR 船橋駅周辺地区及び北習志野駅周辺地区の 2 期計画を考えてございますので、皆様方のご意見をいろいろ反映させていただいて、より良いまちづくりを目指してやっていきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

【委員長（轟委員）】

それでは、これもちまして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。

審議・進行にご協力、ありがとうございました。

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 次第
- ②船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会 委員名簿
- ③船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会 席次表（議長選出前）
- ④船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会 席次表（議長選出後）
- ⑤船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会 設置要綱
- ⑥船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会 傍聴要領
- ⑦船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会（説明資料）

（JR 船橋駅周辺地区の資料）

- ①都市再生整備計画事業事後評価（原案）の概要
- ②都市再生整備計画事後評価シート（原案）
- ③都市再生整備計画事後評価方法書
- ④社会資本総合整備計画

（北習志野駅周辺地区の資料）

- ①都市再生整備計画事業事後評価（原案）の概要
- ②都市再生整備計画事後評価シート（原案）
- ③都市再生整備計画事後評価方法書
- ④社会資本総合整備計画

以上 15 点

10 問い合わせ先

船橋市 建設局 都市計画部 都市総務課

電話番号：047-436-2523