

第3号様式

平成28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

平成29年2月17日（金）午後2時30分～午後4時35分

2 開催場所

船橋市湊町2丁目10番25号 船橋市市役所6階 602会議室

3 出席者

- (1) 委員 江守 央 委員（学識経験者）
川崎智也 委員（学識経験者）
寺内義典 委員（学識経験者）
伊藤将美 委員
宮村榮俊 委員
- (2) 事務局 都市政策課長 臼井英次
都市政策課主査 飯浜武彦
都市政策課主査 三上仁
- (3) その他 株式会社セット設計事務所 外山忠信
株式会社セット設計事務所 皆川総

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つては、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) 今後のまちづくり方策等に係る審議【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

【司会（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。

本日の出席者数は、5名中5名で、当委員会の設置要綱第6条第3項の規定により、本会が成立していることをご報告致します。

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。傍聴人はおりませんことを報告致します。

それでは、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とさせていただきます。

それでは、お手元の次第に沿って進めて参ります。

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頂きたく存じます。

どなたか、推薦などございますか。

【委員一同】

（意見なし）

【司会（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1期の際に副委員長をして頂いた寺内様に委員長を、そして、前回も学識経験委員としてご参画頂いた江守様に副委員長をお願いするということによろしいでしょうか。

【委員一同】

はい。

【司会（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致します。

寺内様、議長席にご移動をお願い致します。

また、本日の議事録署名人を伊藤様と江守様にお願いしたいと思います。

【江守副委員長、伊藤委員】

はい。

【議長】

それでは、今回の議長ということでお引き受けしました。さっそく議事に入りたいと思います。

この会議では、市民に分かり易く事業の結果を示していくということと、これからの街づくりをどうしていくかということをお話し合いたい。最近では事業に対して厳しい目が向かわれることもあるかと思いますが、市民に対してきっちりと評価をやっていくことと、今後のまちづくりについて建設的な部分もご議論頂ければと思います。よろしくお願い致します。

それでは、議事②番から入りたいと思います。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街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、次第3の議事②番の「事後評価制度の概要について」と、③番の「本地区におけるまちづくりの経緯」について、続けてご説明させていただきます。

都市再生整備計画事業というものについては、資料6の国が出しているパンフレットをご覧くださいと思います。その制度において、事後評価というチェックが必要となっています。

これから、しばらくスクリーンの方で概要を説明したいと思います。

都市再生整備計画事業は、以前の国庫補助による各種基盤整備事業をまとめてパッケージとして交付する形の補助として平成16年度から行われています。

これにより、総合的にまちづくりを進められるとともに、地域主導で必要に応じたメニューへの支出というように自由度が高くなっています。

そのため、計画に記載された目標の達成状況を客観的に評価し、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、図に示していますようにPDCAサイクルに従って進めています。

まず、はじめに、「PLAN」として、都市再生整備計画を作成します。両地区では、第2期の計画期間が開始する前の平成23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。両地区では、平成24年度から今年度までの5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。

次に「事後評価の目的」について説明します。

一つは、「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、今回の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。

二つ目は、「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PDCA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、今後のまちづくりを継続的に実施していくために、交付期間最終年度である今年度を実施している状況です。

なお、事業によっては今年度末までかかる事業もあることから、事後評価時に計測できない数値指標は、「見込み値」により評価を行い、翌年度以降にフォローアップを実施することとしています。

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。

お手元の資料2-1と2-2で、地区ごとに作成しています。

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、事後評価シートの原案を昨年12月中旬に実施や庁内検討会、更に第三者機関による審議をへ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」にあたります。

次に、「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。

お手元の資料1にございます通り、委員会の主な審議事項は次の2点になります。

一点目は、「本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。

二点目は、「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て、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。

以上で「議事② 事後評価制度の概要」についての説明を終わります。

引続きまして、議事③の「対象地区におけるまちづくりの経緯」についてご説明いたします。

船橋市では、先ほどの説明にありましたようにJR船橋駅周辺地区と北習志野駅周辺地区の2地区において前回第一期を踏まえ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報告いたします。

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76haということになっています。

事業を実施するに至った船橋駅周辺の当初の課題は、大きくは2点です。

まず、1点目、J R 船橋駅周辺は産業・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り、「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と当該地区内に点在する公共施設への案内表示、及び公園整備」というものを課題としておりました。

2点目は、高齢化の進行や生活習慣の変化により、医療機関受診者や救急患者の増加など、医療に対する需要が増大しています。さらに、医師・看護師の不足や、診療時間外の不急不要な受診などによる医療現場の混乱が社会問題化しています。こうした状況の中、安定した保健医療サービスを提供し続けるためには、「保健・医療・福祉の関係機関が連携を強化しながら、地域医療・救急医療体制の充実を図る」というものが課題としております。

J R 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、J R 船橋駅周辺地区の計画の目標ですが、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並びに健康で安心した生活ができる環境の整備」というものを掲げております。

さらに、個別の目標として3つを掲げていまして、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3 保健・医療・福祉サービスの連携を推進する拠点施設等の整備、というものを掲げております。

目標達成のために位置づけております事業について、整備方針概要図にてご説明します。

大きくは、基幹事業として9つ、関連事業が1つと提案事業が1つです。

交付期間につきましては平成24年度から平成28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、これまで4回実施しており、大きな変更内容としましては、第一回の変更時に（仮称）保健福祉センター整備事業が追加されています。この事業につきましては、先程、課題でご説明したとおり、「医療に対する需要が増大」と、「安定した保健医療サービスを提供し続けるため」に追加しており、目標3をこの時追加しました。

この変更に基づきまして、併せて目標の達成状況を評価する指標を追加したところが大きな変更内容となっております。

次に目標達成のために位置づけた事業ですが、先日、視察いただいた、ご覧の事業となります。国からの交付期間は、平成24年度から今年度までの5カ年となっております。

これまでに計画の変更を4回実施しており、大きな変更内容としては、（仮称）保健福祉センター整備事業の追加でございます。この変更に基づき、後ほど説明

致します。数値目標の指数についても追加しています。

図に示すのが、各事業の位置図になっております。

順番に挙げますと、黄色で示した9事業と青色で示した1事業が補助対象となる事業です。

それから、対象事業ではありませんが、目標達成のための関連事業を白抜きで示しています。

黄色と青色で示した事業が交付金の補助対象となる事業です。先日、視察された段階では、公共サインや公園と、その隣接の駐輪場の工事が完了していませんでしたが、どうしても今年度いっぱい工期であること、そして街路事業については相手がいます関係上、すべてが完成している訳ではございません。一部は現時点での評価とならざるを得ませんが、今後のフォローアップで目標の到達を確認していくこととなります。

また、交付金の補助対象ではありませんが、目標達成のための関連事業として、南口のペDESTリアンデッキの延伸を進めることとなっております。

① 3・3・7号線、② 3・3・7号線他1路線の整備、③ 3・4・11号線の整備、④ 町駐車場満空表示板、⑤ 公園整備事業、⑥ 京成線高架下・跡地自転車駐車場、⑦ 南口ペDESTリアンデッキ整備、⑧ 公共サインの設置、⑨ 北口エレベーター設置事業、⑩ 関連事業として民間の南口ペDESTリアンデッキ整備、⑪ 提案事業として保健福祉センター、以上が船橋駅周辺地区の概要です。

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が、約158haございます。

本地区は、市の東部に位置し公団開発による集合住宅を中心に自然発生的な住宅地により形成され、駅周辺には商店街が形成されています。

また、北習志野駅には新京成線・東葉高速鉄道の鉄道2線が乗り入れており、1日の平均乗客数は約79,000人のターミナル駅となっています。また、高根木戸駅約8,000人であり都心への通勤圏として利便性の高い住宅地となっています。

こちらの当初の課題としましては、各駅周辺には、商店街等の生活利便施設が立地し周辺居住者等に日々利用されていますが、これらの施設を利用する駅利用者や商店街利用者等が安全かつ快適に利用できる施設の整備が課題となっております。

北習志野駅周辺地区では、このような課題の解決のため道路整備事業を中心に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すが、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」ということとしまして、小目標としまして「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」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、先日までご覧いただきま

した3・4・25号線（その1～3）整備事業、3・4・20号線及び市道00-020号線の道路整備事業を位置づけております。

交付期間につきましては、平成24年から27年までです。

こちらの方の計画の変更は特にございません。

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対象となる事業です。3・4・25号線、それから下にあります3・4・20号線、市道00-020号線、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。

ここで、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「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えますが、本委員会につきましては、当初計画の内容を審議するということではございませんので、その評価について審議する場がございますので、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もよろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

【議長】

はい、ありがとうございます。

この評価委員会の位置づけですが、都市再生整備計画事業自体を評価する委員会ではなく、まちづくりの課題、目標を設定された事業を行い、その結果を受けて、評価方法が果たしてよろしかったでしょうかといくことをご議論いただきたい。伊藤委員、宮村委員におかれましては、地元をよくご存じな中で、たとえば、こういった評価指標を掲げているが、確かに実感として、こういうまちづくりが進んでいるな、あるいは、こういうようなこともプラスであったなどを掲げていただければ良いのではと思ひます。

学識委員のお二人には、学識の視点から、評価方法を厳しくチェックしていただき、このような評価方法で評価ができているのかのご意見をいただきたい。

それでは、今の議事②、③で、何かご質問等はございますか。

【江守副委員長】

前提になると思ひますが、指標は誰がつくったのか。また、船橋市の指標は途中で変更されていますが、これが、どういう経緯でそうなったのか。

【事務局】

まず、指標ですが、継続でもあり先に行った第一期の指標を引継ぎました。ただし、数値が上がっていたりするので、整理して指標を見直しています。

あと、変更した指標ですが、保健福祉センターについて今まで色々なところに点在していた保健所や夜間休日急病診療所など8つの施設を一つにまとめて活動の拠点を整備することとなったため、指標を追加しました。そして、その目標値として何が一番いいのか話し合つた中で、やはり満足度、市民に満足していただ

ることが一番重要ではないか、認知していただく、知っていただくことも重要ですが、やはり、来ていただいて、すごく使いやすかった、相談してよかったと満足していただくことが重要であると考えました。

そこで、アンケートを取り調べました。その中で、満足、やや満足している等の4段階のうち、ちょっと満足していない等の半数について一つランクを上げて計算し、目標値を定めました。

【江守副委員長】

つまり、第二期申請で指標を申請したわけではなく、既に設定されていたということですね。

【事務局】

はい、平成23年度に設定しています。ただし、保健福祉センターは平成24年度に設定しています。

【江守副委員長】

わかりました。

【伊藤委員】

少し気になる場所として、事業内容は、平成28年度に事業はすべて完了でしょうか。3・4・11号線など。

【事務局】

予定では平成28年度で、用地買収から道路整備を終わらせたいと進めてきましたが、3・3・7号線についてはイトーヨーカドーを曲がる途中までは進んできたが、そこから北上する部分については用地交渉の関係もあり整備が遅れています。ただ、すごく遅れているわけではなく、第三期でまちづくりを継続してやれるように、国から承認も得ていますので、引き続き事業をしていきます。

駅前については、年度内で解決をと考えていたのですが、3・4・11号線は用地交渉が長引いており工事がずれ込んでいます。

【伊藤委員】

事業が遅れていて評価してもいいのですか。

【事務局】

その点は、国にも事業が平成28年度中でなく、平成29年度に入りこみますと申請しています。

【伊藤委員】

わかりました。

【議長】

他に、ご質問はございませんか。

他に無いようですので、次の議事へ進めたいと思います。

議事④の「事後評価手続き等にかかわる審議」に入りたいと思います。

まずは、JR 船橋駅周辺地区について、事務局のかた、説明をお願いします。

【事務局】

はい。

それでは引続き、事業評価手続き等にかかわる審議という事で、ご説明致します。少し説明が長くなりますのでご了承いただきたいと思います。

ここでは、「事後評価の手続き等」に関する内容を順に説明いたします。

まず初めに、事後評価ですが、実施時期等を記載した「方法書」に基づき実施をしています。原本につきましてはお手元の方に配布した「資料2」に該当します。その概要についてご説明したいと思います。

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みを改善するということです。

事後評価の評価基準日は、今年度末の3月31日の時点となっており、その時点で値が確定していないものと確定しているものがあります。確定していないものにつきましては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。確定しているものにつきましては確定値として評価します。

方法書につきましては、指標ごとに従前値の基準時点を表記し、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。

各指標とその評価値の計測方法についてご説明いたします。

それでは、JR 船橋駅周辺地区の指標からご説明いたします。

J R 船橋駅周辺地区の指標は4つ設定しております。

1つ目は画面にございますように「4駅定期外乗客数」です。こちらは大目標にある「賑わいと活気あふれた中心市街地の創出」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つの指標ととらえ、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つが対象となっており、この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。従前値につきましては、H22年度の各駅における1日平均定期外乗客数です。評価値につきましては、H26年度までの統計データと、H27年度につきましては、各鉄道会社へのヒアリング結果をもとに平成23年度から平成27年度の定期外乗客数の比率より得た結果から平成28年度の値を推計して評価値としています。

続きまして指標 2 です。こちらは「交通渋滞の緩和」ですが、目標 1 にあるとおり、「駅へのアクセスを含む都心交通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ととらえ、「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 3 路線（国道 14 号、県道船橋我孫子線、県道夏見小室線）を対象に、H22 の交通センサスの結果を従前値としており、同一地点で H25 年と H27 年に船橋市が実施した交通量調査結果からそれぞれ混雑度を算定し、3 路線の混雑度の平均値を評価値としています。

続きまして、3 つ目の指標ですが、目標 2 にあるとおり「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」ということで、「放置自転車台数」を指標としています。評価のデータは、市が実施した経年調査の結果をもとにしており、従前値については H22 年度の調査結果です。

評価にあたっては、平成 23 年から平成 27 年までの調査結果から傾向分析を行い、平成 28 年度の 1 日平均台数を推計し評価値としています。

4 つ目の指標ですが、目標 3 のとおり、「保健・医療・福祉サービスの連携を推進する拠点施設等の整備」の実現として、「保健・医療・福祉サービス拠点事業の満足度」を指標としています。この指標は、第一回の変更時に新たに追加した指標で、平成 24 年度に市民を対象とした「市民意識調査」等の結果を従前値としており、同様の調査を H28 年度に実施し、そのアンケート回答の結果を 4 段階で点数化して平均点を満足度として算定し、確定値としています。

それぞれ設定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が、数値目標の達成状況の一覧として次のようになっております。

この表は、左から指標、従前値、目標値、評価値、目標達成度が示されています。4 つの指標と従前値、評価値については先程説明いたしました。目標値につきましては、計画策定時に、それ以前のデータのトレンドより予測値を求め、それぞれの結果に対して、各指標のトレンドに見合った数値を割増した値を目標値と設定しています。

それでは、各指標の結果を簡単にご説明いたします。

指標 1 の「4 駅定期外乗客数」ですが、従前値 83,122 人に対しまして評価値は 87,099 人になっており目標値 86,000 人を上回っている。

同じく指標 2 の「交通渋滞の緩和」としての混雑度ですが、従前値 1.62 に対して、評価値が 1.43 と傾向としては低下しておりますが、目標値の 1.25 には届いていない状況になっています。

それから指標 3 の「放置自転車台数」ですが、従前値 814 台に対して評価値は

203 台と、目標値の 350 台を下回っています。

次に指標 4 の「保健・医療・福祉サービス拠点事業の満足度」ですが、従前値 2.89 に対して、評価値 3.25 と目標値 3.05 を上回っております。

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。

こちらの図が指標 1 の「4 駅定期外乗客数」の推移を示しております。

こちらの方は、各種事業の相乗効果によりまして、計画期間の H24 からは全体の傾向として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。ちなみに、このグラフ内で H20 から H23 年までの減少、H23 から H25 の増加、H26 の一時的な減少等の変化などについては、景気の変動も外部要因として考えられると思われま

す。例えば、平成 20 年のリーマンショックで急に落ちている。続いてアベノミクスによりそこから上がっている、その後平成 26 年の消費税増税で一時購買欲が減ってしまったということが、単に船橋駅だけの傾向でなくて市全体に見られます。市全体の傾向としては増加傾向に見られることと思います。

続きまして、指標 2 の「交通渋滞の緩和」の推移ですけれども、従前値は平成 22 年の 1.62 です。これに対して、都心道路ネットワーク等を形成する道路の一部完成によって評価値は 1.43 まで低下しています。3・3・7 号線他 1 の整備で JR アンダーパス化等によって、これまで船橋市が懸念してきた南北交通対策の結果が成果を上げたと思われることから、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 1.25 は未達成となっていると分析しています。

続いて、指標 3 「放置自転車台数」ですが、グラフで見ると一目瞭然だと思います。従前値 814 台に対して評価値が 203 台と高架下自転車駐車場の整備（H24 年度完成）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。また、これから整備される西側の自転車駐車場の整備されることによって、更なる改善が期待できます。

続いて、指標 4 「保健・医療・福祉サービス拠点事業の満足度」ですが、この指標は新しく追加されたもので、従前値が 2.89 です。目標値の設定につきましては、従前値のアンケート結果に対し、「満足していない」と「あまり満足していない」が「まあまあ満足している」となった場合の点数換算を行った値としています。

これに対して評価値が H28 年度実施のアンケート結果を H24 年度と同様の算定方

法で平均値を出した結果、目標値の 3.05 を上回る 3.25 という値となり、本事業により相応の効果があったと考えられます。

以上を踏まえまして、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、平成 27 年度に目標値を達成しており、近年は増加傾向にあるため目標達成見込みとしています。

同じく指標 2 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判断ということで、△というような形で評価しています。

指標 3 につきましては、平成 27 年度に目標値を達成しており、近年は減少傾向にあるため目標達成見込みとしています。

指標 4 につきましては、平成 28 年度のアンケートの結果、目標を達成しており確定値としています。

以上が指標の評価についての説明でございました。

ちょっと長くなりますが、続きまして「実施過程の評価」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、J R 船橋駅周辺地区、北習志野駅周辺地区も同じような形で、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 27 年 7 月に 1 度実施しています。中間過程で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ですが、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います。

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ます。

船橋駅周辺地区の指標 1 ということで「4 駅定期外乗客数」ですが、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ことであり、南口ペDESTリアンデッキや公共サイン等の他、北口エレベーターの整備により、バリアフリー化が強化され、歩行者の安全性・利便性が向上したことで指標値が増加している。更に京成本線跡地の本町一丁目公園については、良好な環境の地域密着型の公園として間接的に指標の改善に貢献していると思われま。また、全て

の道路が完成し、道路ネットワークの構築がなされれば、歩行空間ネットワークも充実することとなり間接的な改善に貢献することが期待されます。今後の活用としては、駅周辺の商業活性化により、まちの魅力向上を行うとともに、駅へのアクセス強化のため、デッキ階の回遊性向上やバリアフリー化に一層の強化を図ることで鉄道利用促進を促すとしています。

続きまして船橋駅周辺の指標 2 ということで、「交通渋滞の緩和」ですが、先ほどご説明しましたように、道路の一部完成ですとか鉄道の高架化等により、都心部の交通渋滞がある程度改善されましたが、一部未完成であり、それが目標未達成の要因と考えられるということで、一番下に書いていますように、今後の活用ですが、引き続き未完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としています。

続きまして、「放置自転車台数」ですが、京成本線高架下の施設が整備されたことにより効果が現れており、今後、西側の京成本線跡地の施設の整備によりさらなる効果が期待できると思われまます。今後の活用については、引き続き放置自転車調査を継続して実施し、状況の把握と放置自転車禁止啓発活動により安全・安心の歩行空間の確保に努めるとしています。

続きまして「保健・医療・福祉サービス拠点事業の満足度」ですが、市の保健・医療・福祉の中心的サービス施設として、(仮称)保健・福祉センター整備事業が完成したことにより効果が現れており、今後の活用としては、各施設における市民サービスの充実を図るとともに、各施設を集約したことによるメリットを活かし、保健・医療・福祉の連携を図った取り組みを推進していくとしています。

以上が J R 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。

続きまして北習志野駅周辺の 2 つの指標についてご説明します。

まず 1 つ目の「2 駅乗客数」ですけれども、都市計画道路 3・4・25 号線(その 3)が暫定的に供用開始されたことで、歩道が安全に通行できるようになり高根木戸駅の乗降客数の増加につながっており、今後の活用については、駅周辺の商業活性化を図るとともに、駅周辺イメージアップや歩行空間の充実により魅力ある住宅地の創出を促進するとしています。

指標 2 の「交通事故の件数」ですが、こちらの方は事業自体は完成していませんが、歩道が暫定的に供用開始されたことにより、対象区間での交通事故が減少しており、今後の活用としては、引き続き、未完成道路の整備を促進し、交通事故の減少を図るとしています。

この議事の部分の最後になりますけども、事後評価原案の公表についてですが、委員会に先立ち、昨年12月12日から22日までの2週間、こちらの方は事前に市のホームページで周知したうえで、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4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。そちらの方を市のホームページ等に掲載しました。ここで、主な意見というところがありますが、特に意見はありませんでした。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終わらせていただきます。

【議長】

はい、ありがとうございます。ご質問、ご意見、何かありますでしょうか。

【川崎委員】

4駅定期外乗客数の推移についてですが、説明のとおり今回の事業以外の経済的状況の影響がかなり強いのではないかと思います。特に北習志野のグラフを見るとわかりますが、平成23年度以降は、どの駅を見てもこのような動きでして、統計的にいうと見せかけの上昇といわれかねないので、もし可能でしたら全体的な動きを取り除いて、それで増えているかを見た方がより正確になると思います。もし、仮に上昇していなくとも、先ほどの②、③の説明のところで、今回の事業の目的が歩行者や自転車利用者の安全・安心にかなりフォーカスしているの、保健医療福祉サービスのところでやっているような、より安心して歩けるようになったとか、視察の時におばあちゃんが使いやすくなったといていたが、市民の意見を丹念に追っていった効果がありました、実際に安全安心をより感じるようになったというようなところをより強調した方がいいのではないかと感じました。

利用者数が伸びるか減るかは、交通はあくまで派生的に発生する需要なので、例えば大きなマンションが出来たとか、大きなショッピングセンターが出来たとか、そういう最終目的に行くときにただ通過するところが駅というものなので、途中でちょっと歩き易くなったことで量が増えるのは、ちょっと疑問かなとも思う。評価指標としてはこれを使うのは不適切とは言わないが、もう少し適切な指標があるのかなと感じました。

【議長】

指標そのものは、計画の最初に決められていることなので、ご指摘は次の計画もありますので、その中で、今の指摘をきちんと押さえて置いた方が良いのでは

ないでしょうか。

事業自体はきちんとやっているけれども、全体として経済が落ち込んだからとか鉄道を使う人がいなくなったとかで、事業は頑張っているけれども評価されないのでは問題ですから、ご指摘のあったような形で、今後評価をきちんとしていくことが大事です。重要なご指摘ありがとうございます。

【川崎委員】

渋滞緩和のところで、この指標は容量分の交通量ですよ。

そうすると、分子の交通量だけをみると、増えているのか減っているのか。

【事務局】

はい、交通量ですが、交通渋滞緩和に当たって調査した場所ですが、こういう部分（図示）で取っております。数値ですが、平成 25 年と 27 年に実施した数値で、25 年は 5 万 1 千、これに対して 27 年は 5 万で若干減っています。0.3%程度の違いということではほぼ同じです。量的には変わってないにもかかわらず、混雑量は下がったという状況になります。

【川崎委員】

混雑度の指標が、分母を容量としているので、事業後は容量がアップするのは確実なので、そうすると混雑度が下がるのは当然といえば当然になります。

車の速度がどう変化したかとか、時間当たりの通過量、到達時間とかは捉えていますか。

【事務局】

それは、捉えていません。先程の話で、まだ事業は続きますので、その中で課題として持帰らせていただきたいと思います。

【議長】

ちなみに、実際、事業が進んできて車の流れがどうなっているのでしょうか

【伊藤委員】

駅前通りに関していえば、本町通りから、今までは必ず駅前の方に入り、西武のところを回って北口に出るのがパターンであった。3・3・7号線が出来てからは、イヨーヨーカドーのところまで行って、北口に抜けるのがかなり多くなりました。また、その延伸をやっていただければ、東海神駅の道まで行っていただければ、かなり大きな道がありますから、夏見でもいいし、市場の方に行ってもいいし、かなり交通緩和はできると思う。さらに、言わせてもらえば、これは将来的には、元の市役所跡地とか、児童公園、あそこの道を14号まで結んでもらえば、それこそ私の長年の夢でありますので、駅前の方の渋滞は殆ど見受けら

れなくなる。これは、どちらかといえば京成の沿線の踏切がなくなったこともあると思いますけど。

ただ、14号の渋滞で、京成の踏切は改善されたが、14号の所で詰まってしまい14号のところまで行って左に行って右に入って、駅前のJRまで混雑するのは今でもあります。根本的には、のど元が詰められているということです。

【議長】

なかなか難しいところもあるが、効果としてはあるということでしょうか。

【伊藤委員】

効果はあります。体で感じているところがあります。いろいろなルートで選択枝が増えることは皆さん分かっています。

【議長】

選択枝が増えていきますとか、あるいは混雑度でも良いのですが、たとえば、実際に車を運転されているから、先ほどの速度とか所要時間とか、信号で何回待ちをさせられるのか、3回待ちをさせられるとさすがに我慢できないとか。もう少し分かり易い指標というのがあるのかなという気がします。今、実感として良よくなっており、数字もある程度よくなっているということですから、事業の意義はあると思うのですが、今後、評価指標をどうするかというところがあるのかなという気がします。

ありがとうございます。その他は無いでしょうか。

【川崎委員】

自転車放置数ですが、大変低くて良いように見えますけど、母数はどうなのでしょう。つまり、自転車利用者の数が減っていれば、当然数が減ります。

【伊藤委員】

今船橋の人口が63万何千人ですが、前からすると船橋の人口は増えています。人口が増えるということは、それだけ利用者数、利用客もあるということだと思いますから、人口が増えて利用が増えているということで、放置数は減っている。

【川崎委員】

放置自転車台数で、ずっと右肩下がりですが、20年～24年は603台、24年～28年で331台とちょっと鈍化していると、そういうふうに見られなくもないかと思えます。ずっと普段の努力をされてきて下がっている。確かに千いくつから500下げるのと500いくつから500下げるのは大変さが違いますけど、これ位が限界でしょうか。なんというか鈍化してきている。その辺、どうですか。究極はやはりゼロですか。

【事務局】

それは確かにそうですね。実際行ってみれば市の整備内容としてもまだ半分しか実現されていないというところがあるので、もう一方の西側が出来ることによって、今は駐輪場で停める場所というのが東側に集中していることもあって、西側から来られる方が何処に停めるかというところ、意外と分散しているところがあって、中にはそういう人が放置自転車の方に行ってしまう可能性がある。西側が出来ることによって改善されれば、この数も減少するのではないかと予想しています。

【川崎委員】

追加資料で、駐輪場で、まだ100%利用されていないとあります。新しく造るのもいいと思いますが、この辺をどうやって使わせるかというところが結構重要かなと思う。駐輪場だらけになってしまっただけでは街としてはちょっともったいない。

【事務局】

対策として、利用料金を駅に近い所から、今まではずっと一律でしたが、遠くに行けば行くほど安くなるという形で、自転車駐輪場の整備をしている所から変えまして、使っていない所を利用していただいて、放置自転車の台数を減らしていきたいと考えています。

【川崎委員】

駅から遠い所があまり埋まっていないということですか。

【事務局】

はい、前までは一律ですので、皆さん同じ値段なら近い所に行きますので、今はだいぶ差を付けているようです。

【江守副委員長】

分母がどうのという話がされたのは、たとえば、撤去作業に費用がかかっていると思いますが、たとえば、そういう費用を無くしたいとか、そういうところで示せないのかなど、つまり、その整備費用と、あと、撤去費用みたいな効果で見ることが出来れば分母がどうのということにはならなくなる。

【事務局】

私どもで、まだ計算もしていないので、計算をしてみて、どういう傾向が出てくるのかだと思います。

【議長】

それは、面白い評価になりますね。撤去費用で、どの自治体さんも苦勞されてやっっていて、取りに行くと3千円とか6千円とかお金を取られるから、また、放置

した人も放置した人で、お金を取りやがってとか。細かい話ですが。

【議長】

JR、公共事業者、企業者、皆さんでやっていかなければならないことです。この資料をみても、船橋駅の市営駐輪場 9,390、民間所有の 1,222、合わせて 10,612、かなり船橋市の供給量が多い。こういう形で、事業の中で駐輪場が増えてきて、良かったということになります。この事業で放置自転車がゼロになるということではなくて、こういう自転車の総合計画の中で、頑張っ、皆さんでやっていってほしい。

江守委員から、最初にお話がありましたけれども、この資料の中で、だいたい船橋駅で駐輪場の需要が 1 万台位のオーダーだという、あるいは、こちらの添付の資料で 11,881 台だと、将来需要だと思いますが、だいたいこれ位の駐輪場の需要がずっと昔からあったということでしょうか。

【事務局】

需要については、昔はもっとありました。現在も需要はあまり変わっていません。

【議長】

需要としてはそんなに変わらないとなると、減っている部分というのは、放置自転車対策もろもろありますが、駐輪場整備が大きいのではないかとということですか。

【事務局】

以前は、船橋駅周辺の歩道を駐輪場としていました。

【伊藤委員】

私の考えとして、住民の増加とともに、たぶん自転車も増えていると思いますが、今は駅前に自転車を置かずにモータープールの方をご利用なさっていると思います。

【議長】

そのようなことだと、実感も含めて、ある程度、放置自転車対策としての事業効果によるものとして良いのかと思います。

また、評価指標についての今後については、これ以上減らしていくのは、なかなか難しい段階なのかもしれませんので、別の評価指標があれば検討して頂ければと思います。

【事務局】

貴重なご意見ありがとうございます。容量の方からも少しアプローチしていきたいと思います。

【宮村委員】

道路を整備する場合、私が懸念しているのは、駅前が良いのですが、視察で見た3・4・25号線は特に狭かったですよね。そこを広くすることによって、地盤が昔どうだったのか、たとえば、下に下水があるとか、どのような物が中に入っているのかとか、そういうことを計画する時にそれらをしっかりと把握し、調査してから工事を進めていかないと、地域住民がせっかく良い道路ができて道路幅も広がったけど、今度は大型車が非常に多いと、そうすると大型車がスムーズに行けばいいんですけども、それが今度は土地の地盤によっては振動になるという問題が起きてくる。せっかく良い道路が出来ても、そういう問題で地域の人が非常に困るということがあると思います。だから、現状として、我々が評価しなければいけません、地域の住民がどういうことを思っているか、どうやって言えば良いのか分からない人もいます。だから、我々がそういうことを事後評価しながら、今言ったように、計画するときに十分、市なり業者の方に検討していただいて、そして、しっかりした計画をもって、進めていくということをお願いしたい。元々、たとえば国道だとか、そういうところは良いと思いますけど、3・4・25号線だけでなく、もっと奥の方の道路の工事をする時、そういう問題も十分把握されて、計画されたら良いのではと思います。

【議長】

北習志野駅周辺地区を視察した時のマンホールの件（大型車が通過する際に蓋が動いて振動がする）ですね。

今、北習志野で、このようなご意見をいただきました。まだ、北習志野のご説明が残っておりますので、お願いいたします。

【事務局】

それでは、北習志野周辺地区の方の説明をさせていただきます。

北習志野駅周辺地区の指標は2つです。指標1につきましては、大目標にあるように「交通が便利で楽しくショッピングができる住宅地の創出」ということで人が集まること⇨鉄道利用者が増加するというので、先ほどご指摘があったところではあるのですが、一応今回の資料としてはそのような見方で資料を組み立ててございます。そういう意味で今回は「2駅乗客数」となっております。対象の駅は北習志野駅と高根木戸駅の2駅の乗客数です。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いうところでございます。

続きまして、指標2につきましては、目標1にあるとおり歩行者・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ことで、事故件数の減少を対象として「交通事故の件数」を指標としています。評価につきましては、前回の方法

を踏襲しています。対象は、現在事業をしております3・4・25号線及び3・4・20号線における歩行者、自転車に関連する交通事故を指標とし、データとしましては、船橋東警察署から別途、平成23～27年の月別発生件数を入手し、各月の割合の平均値を算定し、平成28年6月までの件数と7月以降の割合から平成28年度内の件数を推計し、評価値としています。

これら2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「2駅乗客数」、従前値43,620人。評価値は46,601人となっており、目標値45,000人を超えています。

指標2の「交通事故件数」につきましても、こちら従前値13件に対しまして評価値8ということで、目標の8件というものを達成したとしております。

次に、各指標の推移を少し具体的に見て見ますと、「2駅乗客数」の推移ですが、都市計画道路3・4・25号線（その3）が暫定的に供用開始されたことで、多少語弊はありますが歩道が安全に通行できるようになり高根木戸駅の駅利用者数の増加につながったのではないかと判断しています。

「交通事故件数」ですが、こちらは徐々に減少しているというところですが、対象路線の3・4・25号線が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減少しているのではないかと推察しております。

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。

指標1の「2駅乗客数」につきましては、平成25年に目標値を達成しており、暫定低的に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いうところで目標達成を。○（まる）というふうに評価しております。

指標2の「交通事故件数」につきましては、多少増減はありますが、H19年からの傾向として大局的にみると減少傾向にあると思われ、計画期間で一時増加しましたが、H28年度に目標達成ということで○という評価としております。

続きまして北習志野駅周辺の2つの指標についてご説明します。

まず1つ目の「2駅乗客数」ですけれども、都市計画道路3・4・25号線（その3）が暫定的に供用開始されたことで、歩道が安全に通行できるようになり高根木戸駅の乗降客数の増加につながっており、今後の活用については、駅周辺の商業活性化を図るとともに、駅周辺イメージアップや歩行空間の充実により魅力ある住宅地の創出を促進するとしています。

指標2の「交通事故の件数」ですが、こちらの方は事業自体は完成していませんが、歩道が暫定的に供用開始されたことにより、対象区間での交通事故が減少し

ており、今後の活用としては、引き続き、未完成道路の整備を促進し、交通事故の減少を図るとしています。

以上が北習志野周辺地区の説明です。

【議長】

ありがとうございます。

では、北習志野駅周辺地区について、いかがでしょうか

【伊藤委員】

事故についてですが、事故の度合い、たとえば、人体に影響のあるような事故なのか、それとも、車と車がちょっとかすった軽微な事故なのか。

【事務局】

車と人間、車と自転車という事故です。車と車の事故件数は入っていません。

【伊藤委員】

そうすると、道が良くなったから、見通しが良くなったから、今までは25 km/hで走っていたが、今度は40、50 km/hで走って事故が大きくなったということはないのですか。

【事務局】

大きくなったということはないです。ただ、今まではU字溝の上に歩道があったとか、本当に狭い道で、お子様が車に引かれたとかの話で道路を広げたわけですから。

【伊藤委員】

意外と狭い方が事故は少ないときもあります。

【議長】

事故にはばらつきがあるから、体感として、やはり安全になっているのではないかと思われませんが、いかがでしょうか。

【事務局】

こちらは、(図示)今のご質問の車と歩行者、あと、車と自転車ですが、ちょっと見づらいかと思います。数制的な傾向を表にしたものです。

これは、あくまで、切り傷などでなく、警察に通報があって、事故調査書に載っているものです。

【宮村委員】

人身事故は確かに減りました。私が一番懸念しているのは、住民で横断歩道を渡らない人がいます。私は、地元で、横断歩道を渡ってください、手を挙げて渡ってくださいと口を酸っぱくして、年齢に関係なく注意しています。横断歩道がそこにあっても、もう平気で渡る。歩道が広くなって、車道が広くなって、非常に見栄えも良いのですが、横断歩道を渡るという事を住民が意識しないといけない。ただし、車もスピードを出すようになりました。特に、朝方と夜です。今のところ、事故が無いから良いですが、大型車などへの交通規制で、もう少しスピードが出ないような方向でできるといいなと思います。後はそれこそ住民のモラルです。

【伊藤委員】

道路を川と思って、横断歩道を橋と思ってという教え方がありますよね。

【事務局】

先日の視察の折に、交通量がどうなっているのかというご質問をいただいたのですが、道路建設課に確認したところ、事業に取り掛かる前の交通量調査は実施している。ただし、今はまだ整備中なので、次の交通量調査はやっていないとのこと。事業後の交通量調査はやる予定はないとのことでしたが、我々、まちづくりの担当課としては、船橋で今後、交通量調査をやるので、その時に合わせて、前回、松が丘交差点という所で1箇所やっていたので、同じ場所で交通量調査をやれば、交通量の増減が把握できると思いますので、その辺は我々の方で取り組みたいと課内で議論をしています。事故は減っているけど、台数はどうなのといわれた時に「把握していません」で終わらせるのではなく、データを持っていた方が良く考えています。

【議長】

この件数、このグラフで減ったと言っているのかということですね。

【川崎委員】

新しく道路を造ったり、拡幅したりとかした時に、その道路の交通量について、別の道路から移ってきたという動きもあります。何を訊きたいのかというと、今、宮村委員から、大型車がこっちに来ていると体感されていることですが、それは逆にいうと、大型車が来なくなったり、交通量が減った道路も多分あります。大きい幹線の一つ造ると別のネットワークの所で混雑が緩和されます。これはちょっと言い過ぎかもしれませんが、そういう効果も、もしかしたらあるかもしれないのですが、体感としていかがでしょうか。多分そういうデータは今回取られていないと思うのですが

【伊藤委員】

この道路は、この時間にこうやって混むから、あのルートを使おう、あのルートを使うと、こういう事があるから、こっちのルートを使おうなど、絶えず考えて走っていますよ。この道だけとは考えていません。道がすいていれば今度新しい道が出来たから、向こうに行ってみようというのは当然ですよ。時間が短縮されるわけですから。今までガタガタ道だったのが今度新しく、いい道になったのならば、あそこに行けばスムーズに行けると必ず頭に入っていますから。それほど道が出来ても同じだと思います。

【宮村委員】

ただ、道路が良くなると、皆さんスピード出します。私自身、十分気を付けて運転していますが、初めて通った人などは、ああ素晴らしい道路だと行く人が増えていると思いますね。その辺について、交通の速度をどのようにするかという問題も出てくると思います。しかし、道路が良くなって、有難くて感謝していますが、あとは、皆さんのモラルの問題、運転手のモラル、住民のモラル、両方ですね。

【川崎委員】

何か別の道路区間のところで、把握するのは難しいでしょうか

【事務局】

交通センサスのデータが一番良いのですが、直近の27年度データがまだ公表されていないという難点があります。実際のところで言いますと、今回、3・4・25号線につきましては、路線の対象になっていないことで、前回22年度についても追えないというのが正直なところで、そういう意味で、今度、市の独自の調査として、前回は区画整理の関係かと思うのですが、その時に実施したデータがあります。それを基に今後のフォローアップ等、あるいは違う形で実施するということで、今後新たにやっていく形を、体制を整えるような状況にしていくのかなと思います。そういう意味で、先ほどご指摘のあった大型車の混入率というよりも、市の中での交通体系がどういう風に変ったかというのも、そういう中で調べていけるようになれば、本来は良いのではと思います。

【議長】

3・4・25号線が出来ることによって、もう1つは周辺のもっと細かい道に、実は3・4・25号線が混んでいるから迂回しようとか、そういう人がいらして、そういう人が起こした事故が無くなるとか、あるいは、そういう車自体が減って、子供たちが安心して歩けるようになったとか、そういう効果が見えれば良いと思います。なかなかそれを評価するのは難しいのですが。

【伊藤委員】

言われたように、ダンプが今までこんなデコボコの生活道路に入って来ていた。このような大きな道ができたことで、こっちの方が安全ですいているとなれば使うと思います。そうするとお子さんとダンプカーが分離されてすれ違わなくて済みます。すばらしい街になるのではないのでしょうか。

【事務局】

なかなか評価が難しいところは確かにありますので、先程から言われている内容では、やはり、住民の方々の意見を訊くとか、アンケート方式にするなど、そういったところから評価することもあるということで、今後の話ですけど、他の地区でも取り入れて行きたい。

【川崎委員】

私もそう思います。先程の船橋地区について、保健福祉センターで住民の方の満足度を出していますが、このような事をもっと行っていく。やはり、目標が安心安全とあるので、量がどうとかも勿論重要ですが、ビフォー・アフターで丹念に追うのが良いと思います。

【宮村委員】

あとは、道路の速度規制ですが、住宅街の中に入ると 30 k m/h 規制になっています。あれは良いです。そのようなゾーンでの事故は少なくなったと思います。

【議長】

ゾーン区間に車を入れるためには、幹線道路がしっかりないとだめですね。そういうところは効果がはっきりしている。

マンホールの問題があるという話もありましたけれども。

駅の来客数は、ある程度、地域の住みやすさに繋がっているのではないかということ、それから、事故件数については、ちょっと交通量を見直していただいて、きちんと確認していただくということで、おそらく、交通量は増えていますから事故件数が横ばいであれば、ある程度効果が出ているかなということ、実際歩いた感覚としては相当変わっていると思うので、そういうことなどで、こちらの評価の方も、評価指標に加えて、そういったご意見もあるということで、おおむね事業の評価として納得なのでないかということにさせて頂ければと思います。

それでは、戻りまして、船橋の駅前についても、これも同じようなことで、それぞれの指標について評価の数字がでておりますところに対して、色々なフォローをいただきまして、そういう中で、おおむねここに示されているもの、市民感覚として、まあ妥当なところではないかという評価であります。評価指標に関しては、また、今後のまちづくりの中で評価指標がより街の皆様の「よくなったよ」という思いが確実に評価できる指標を考えていただくといったところで、議題 4

を締めさせていただければと思います。

議事④の賛否は、賛成でよろしいでしょうか

【委員一同】

はい。

【議長】

続きまして、議事の⑤番目について、ご説明をお願いします。

【事務局】

それでは、議事⑤番の「今後のまちづくり方策等」について、両地区とも説明致します。

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、庁内の関係各課で横断的な議論をしております。

なお、今後のまちづくり方策の内容は、この庁内検討会を経て、添付様式5-③に詳細を記載し、公表しています。

公表時のご意見は特に無かったのですが、先日の視察会にて頂いたご意見や本日の審議結果を踏まえて事後評価結果として、再度公表する予定です。

JR船橋駅周辺地区では、ご覧のように、まちの課題が解決していっています。計道3・3・7号線他1線が完成したことで南北の交通条件が改善し、都心道路ネットワークの形成に大きく寄与しています。また、駐車場満空表示板の設置により駐車場への車両案内がスムーズになったことで、駅周辺道路の迷惑駐車の減少や駅南側の交通渋滞の緩和につながり車両の駅へのアクセス性が向上しました。

②京成線高架下自転車等の駐車場の整備により、駅周辺の放置自転車が減少し、歩行者等が安全かつ快適に通行できるようになっています。また、北口エレベーターの設置によりバリアフリー化が図られ、高齢者や障害者も駅の南北の移動がより快適になりました。

③（仮称）保健福祉センター整備事業が完成し、船橋市の保健・医療・福祉のサービス拠点の中心として日々の安全な生活を支える体制が整いました。

そして、今後のまちづくり方策としましては、お手元の資料4-1にあります記載内容において、バリアフリーへの配慮についても明記することとしまして、次のように整理しました。

①関連事業のペDESTリアンデッキ整備の完了と併せて、現在、地下駐輪場から地上階までのエレベーターをペDESTリアンデッキ階まで延伸するとともに、バリアフリーに配慮するよう検討します。

②3・4・11号線の整備後、ペDESTリアンデッキ階の回遊性を高めるとともに、歩行者等の安全な歩行空間を充実させます。

③新たに整備された保健福祉センターの認知度向上やソフト事業の充実を図りま

す。

④都市再生整備計画事業で建設・設置された道路や施設について、適切に維持・管理を行い長寿命化を図ります。

次に、J R 船橋駅周辺地区の指標 1～3 は、見込み値として評価していますので、今後確定値の計測が可能な時期にフォローアップを実施し、必要に応じて今後のまちづくり方策に反映していく予定です。

次に、北習志野駅周辺地区についてです。

当事業により、まちの課題について、歩道が暫定的でも供用されたことによって、交通事故が減少したことから歩行者・自転車利用者が安全かつ快適に利用できるようになったと思われます。

今後のまちづくり方策としては、都市再生整備計画事業で建設・設置された道路や施設について、適切に維持・管理を行い長寿命化を図ることと、児童生徒等を交通事故から守るために未整備歩道の整備を促進し、安全な歩行空間を確保することとしています。

北習志野駅周辺地区の指標は、すべて見込み値として評価していますので、J R 船橋駅周辺と同様に、今後確定値の計測が可能な時期にフォローアップを実施し、必要に応じて今後のまちづくり方策に反映していく予定です。

以上が、今後のまちづくりについての方策の内容でございます。

【議長】

いかがでしょう。以上の議事⑤について、ご審議いただきます。

【江守副委員長】

使われている言葉ですけれども、たとえばバリアフリーとか交通弱者という言葉ですが、まちづくりとして考えた時に、バリアフリーというのは結構後進的というか、後ろ向きな言葉で、今ある障害を除くという意味の言葉なので、今後のまちづくりを考えると、ユニバーサルデザインとかアクセシビリティなど、そういった言葉を使うと、より発展的な言葉になるかと思います。交通弱者も、今、使い方が結構難しい時代になっていますので、たとえば、制約者とか、そんな言葉を使うとか。要するにバリアフリーはバリアを取り除くだけでしょうということ意味合いが強いですね。だから、バリアを造ったのが悪いでしょうということになります。そういう認識が無かった時代があったということです。

【事務局】

この報告にもバリアフリーという言葉を使っていますが、「ユニバーサルデザイ

ンに配慮するよう」という言葉に置き換えて、ご審議いただきければと思います。

【川崎委員】

資料4-1の所で、3・4・11号線の整備後ペDESTリアンデッキ整備事業で回遊性を高めるとあるが、具体的にペDESTリアンデッキ階のどういう所を改良すれば、より回遊性が高まるかお聞きしたい。この前、見に行った時は結構出来上がっているというか便利だなと思って見ていましたが、これ以上、どこをどうするのか。

【事務局】

今回、延伸していく所があります。

3・4・11号線の上を西武とフェイスを結ぶという計画がありまして、それをやるということです。そうすると駅前広場をぐるりと回れる形になります。

【伊藤委員】

橋を造り、通行だけでなく、ここでイベントが出来るとか、お年寄りがそこで休めるとか、憩える場所を造って欲しい。

ただ通行のためだけでなく、そこで憩うとか小休止ができるとか催しができるとか、そういうスペースが欲しい。かつ、上だけで廻らなくて、下に人を誘導することも必要。何故かというとな下に誘導しないと商店街が死んでしまう。街全体を賑やかにするには下に誘導しないといけない。その所を是非何か考えて、よろしくをお願いします。

【議長】

それでは、議事⑤ですが、いかがでしょうか。先程、ご説明のあったポイント、内容について承認頂けますか。

【委員一同】

はい。

【議長】

それでは、続きまして、議事6番の 評価委員会後のスケジュールについて、事務局より説明をお願い致します。

【事務局】

はい。今後のスケジュールですけど、この事後評価の結果を国に報告する事が義務付けられています。この結果を3月に国へ報告する予定であります。その後、事後評価の結果を公表致します。公表予定は3月下旬。公表方法は市のホームページに掲載、あと都市政策課の窓口で閲覧できるような状態にします。公表期間

がフォローアップ完了時で予定ですと平成 30 年 3 月末になります。

周知方法は、市のホームページに掲載致します。あと、今後の事業なのですが、先程説明させて頂きましたように J R 船橋駅周辺地区につきましては、国土交通省に申請しまして 1 月 6 日付けで第 3 期事業の承認を得ております。今回頂いた目標の事については、ちょっと盛込むことが今できないのですが、継続事業ということで、交通渋滞とか定期外の乗客数とかで引き続きやっていく予定です。ただ、その中で、それをフォローするサブ的な指標というの也被考えられるので、今日頂いたご意見で作っていただけるものがあるか、参考になさせて頂きたいと思ひます。

【議長】

一つのやり方として、今日いろいろと申し上げた指標についてバックデータとして持っている、この評価指標で評価がうまくいくのかどうかということの説明にもなっていくと思ひますので、うまく使って頂ければと思ひます。

【事務局】

また、現在事業中であります南口デッキが完成しますと、今、地上階で終わっているエレベーターがあるので、あれを 2 階に繋がるように地下から地上、2 階へと行けるようなエレベーターに改築する予定であります。

【伊藤委員】

その問題ですが、既存の大きさの箱の延伸ですね。

【事務局】

あの大きさは決まっていますので、先日、現場を回られた時に自転車をというお話があつて、都市整備課に話をしたら、今回は既存の部分でしか出来ない、そうすると都市整備課内でも、やはり自転車はせつかく地下の駐輪場があるのでそのエレベーターについては検討していくという方向は出ているそうです。ただ、造れるか造れないかというのは、エレベーター周辺の構造の関係もあるので今後その辺を詰めていくみたいですが、やはりそういう方向で考えて行くそうです。市としても地下の駐輪場の利用状況が上がらなければ造った意味がないのではということを考えているということです。

【伊藤委員】

利便性から言えば暫定的に、人間と自転車が共用できるようにしてもらえると嬉しいですね。たぶん、あの箱の大きさで使っている所もあるのでしょうか。

【事務局】

調べてみます。

【伊藤委員】

共存するとなると利用がちょっと大変だと思うけどね。

【事務局】

今度、2階まで上がります。

【伊藤委員】

今の地下駐輪場の入り口は怖い。お年寄りには本当に難しい。

【江守副委員長】

その件で、住民参加の意見制度プロセスが見えなかったのが、例えばペDESTリアンデッキを採用する時に住民の意見について計画設計を終える前意見を伺うというプロセスが欲しいというのがありました。前の保健福祉施設の方も、あまりそういうことがされてないようなので、例えば、使う人が障害をお持ちの方とか体が悪いとかいますので、利用の側面から造ることが目的でなくて利用されることが目的ですので、多分そういうことではとっていて、議論の中で満足度が非常に重要ですよという話がありましたけれど、やはり合意形成をとった施設というのは満足度が高いですね。そういう意味では合意形成を心掛けて頂ければと思います。

【事務局】

今の件は、協力団体の方からいろんな所でやってもらっています。

【伊藤委員】

私も色々な会議に出ていますので、その会議に出るたびにちゃんと言っております。こうやってくれ、あれをやってくれとは言っています。

【事務局】

本町一丁目公園がありますが、あそこについては周辺の住民の方とかなり議論したらしく工事に時間がかかったというのがあります。いろいろな遊具を考えていたのですが、あそこの事情を考えると空間の方が重要だということで、電気設備とか、地域防災計画には面積が足りなくて載せられないのですが一時避難に使えるような公園にしたいということで地元と合意した。ちょっと手遅れと言われればそうなのでしょうけど途中からそういう方向が出てきて、今後のまちづくりに当たってそういうことができたらと考えています。

【江守副委員長】

できてから文句を言われるよりかは、時間がかかっていないと思います。

【事務局】

北習志野駅周辺地区につきましては、当初 28 年までの事業を考えていたのですが、国と協議している中で道路だけでは街づくりと言えなく、道路事業の方が相応しいのではないかと、スタートは確かに街づくり 2 期の継続だったので整備ということでスタートさせて頂いたのですが、やはり道路事業じゃないかということで協議し、途中で切り替えております。

それで、3・4・25 号線の一番北側、一番端の道路になりますが、あちらはこの 2 期事業で完了に至っています。最後に難航していた所が無事を買収できて歩道を造り終えています。他の 3・4・25 号線のその 2 とその 3、あと 3・4・20 号線については、各々 32 年 3 月 31 日、30 年 3 月 31 日とか認可されている時期が間近になっているのですが、認可時期は延伸して今後も道路事業として取り組んでいくことを道路建設課と確認してもらっています。それで途中 3・4・20 号線で整備が全く進んでいない所があったと思いますが、市道の整備事業として用地交渉を進めて行くということも確認しております。先日視察でご質問を頂いたことを確認しましたので、この場でご報告させて頂きました。

【議長】

これで議事を事務局の方に戻させて頂きます。

【事務局】

はい。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。進行にご協力頂きましてありがとうございます。寺内様、議長のお勤めどうもありがとうございました。

続きまして、次第のその他でございますが、その他、まちづくりに関することで、ご提案などございますか。先程の議事で頂いたことをまとめさせて頂くことに致します。

皆様から頂いた貴重なご意見を参考にさせて頂き、今後のまちづくりに生かして行きたいと思っております。

以上を持ちまして、都市再生整備計画事業事後評価委員会を閉会致します。長時間の審議・進行にご協力、どうもありがとうございました。 (了)

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 設置要領
- ③船橋市都市再生整備計画事業 事後評価委員会 委員名簿
- ④都市再生整備計画パンフレット（コピー）
- ⑤船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画（概要版）
- ⑥船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画（抜粋 コピー）

（JR 船橋駅周辺地区）

- ①船橋市都市再生整備計画事業 方法書
- ②船橋市都市再生整備計画事業 事後評価シート原案
- ③船橋市都市再生整備計画事業 事後評価原案概要
- ④船橋市都市再生整備計画事業 社会資本総合整備計画

（北習志野駅周辺地区）

- ①船橋市都市再生整備計画事業 方法書
- ②船橋市都市再生整備計画事業 事後評価シート原案
- ③船橋市都市再生整備計画事業 事後評価原案概要
- ④船橋市都市再生整備計画事業 社会資本総合整備計画

以上 14点

10 問い合わせ先

船橋市 都市計画部 都市政策課

047-436-2523