

都市再生整備計画 事後評価シート

東松山駅周辺地区

平成30年3月

埼玉県 東松山市

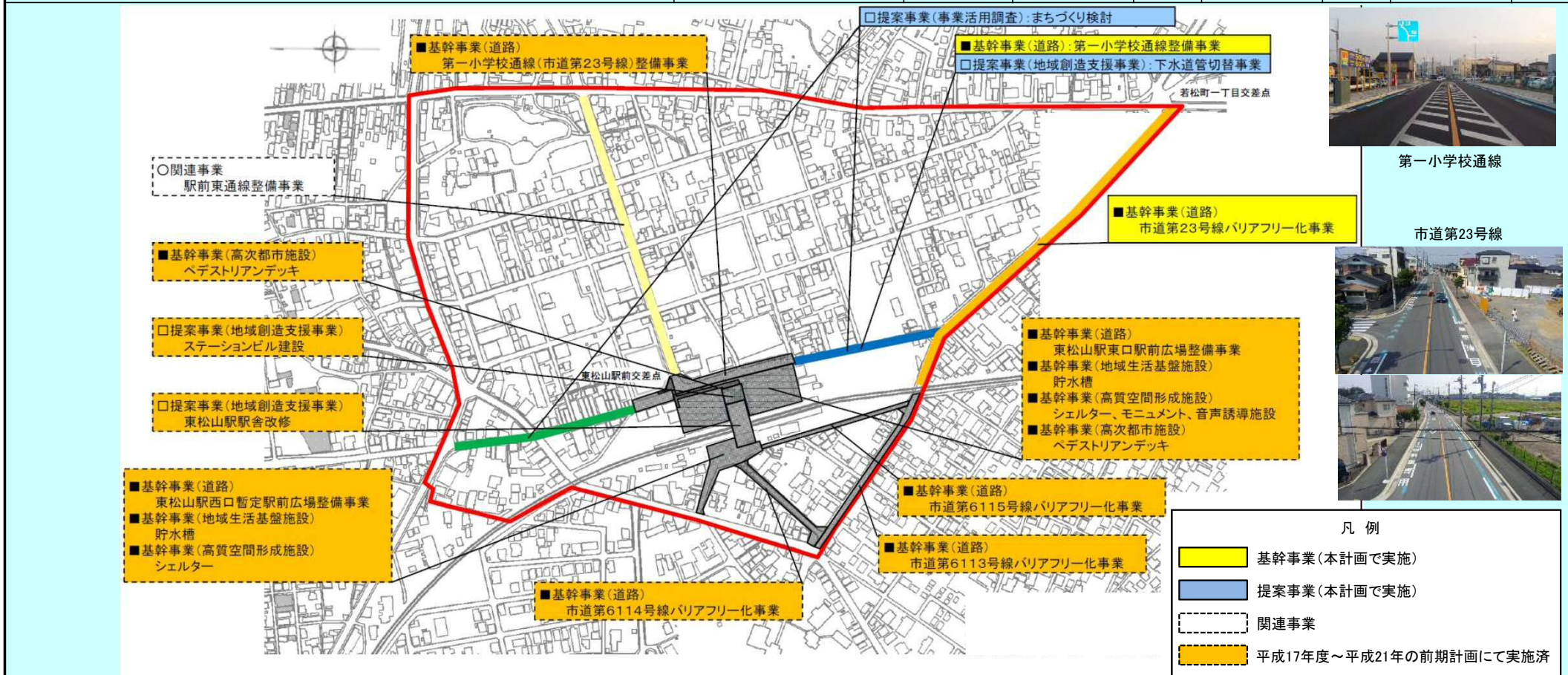
様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	さいたまけん 埼玉県		市町村名	ひがしまつやまし 東松山市		地区名	ひがしまつやまししゅうへんちく 東松山駅周辺地区			面積	36.2ha		
交付期間	平成23年度～平成27年度		事後評価実施時期	平成29年度		交付対象事業費	983百万円		国費率	0.4			
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		第一小学校通線整備事業、市道第23号線バリアフリー化事業								
			提案事業		下水道管切替事業、まちづくり検討								
	当初計画から削除した事業		基幹事業		事業名		削除/追加の理由		削除/追加による目標、指標、数値目標への影響				
			提案事業		—		—		—				
	新たに追加した事業		基幹事業		—		—		—				
			提案事業		—		—		—				
	交付期間の変更		当初		平成23年度～平成27年度		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響		—				
変更			—										
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	駅への所要時間	秒	200秒	H22	100秒	H27	—	100秒	○	あり なし	第一小学校通線の整備により、一方通行が解消されて対面通行になったことから、駅南東方面から東松山駅東口へのアクセスが飛躍的に向上し、所要時間が短縮され、目標を達成した。	—
	指標2	交通量の分散化	台	5,805台	H22	4,800台	H27	—	5,344台	△	あり なし ●	東松山駅東口への進入路は、従前、駅前東通線の1路線のみであったが、第一小学校通線の整備により2路線となり、駅周辺道路の交通量の分散化が図られたが、目標達成には至らなかった。	—
指標3	歩行者通行量	人	2,154人	H22	2,500人	H27	—	2,478人	△	あり なし ●	第一小学校通線の整備により、歩道や自転車レーンが拡充され、歩行者等が安心・安全に通行できるようになり、歩行者通行量が増加したが、わずかに目標達成には至らなかった。	—	
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
その他の数値指標2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4)定性的な効果発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーンの設置やバリアフリー化により、自転車及び歩行者が安心して通行できる道路環境が形成された。 ・坂戸、川越方面から東松山駅の北東部へ向かう場合に、一旦西口方面を通行していたが、第一小学校通線の整備により、格段にアクセスしやすくなった。 ・第一小学校通線の整備にあわせ、電線共同溝による電線類の地中化が図られ、中心市街地にふさわしい街並みが形成された。 ・第一小学校通線の整備にあわせ、下水道管を車道から歩道内に切替えたことにより、施設の維持管理が容易に行えるようになった。 												
5)実施過程の評価	s		実施内容				実施状況				今後の対応方針等		
	モニタリング		—				都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				—		
	住民参加プロセス		①平成23年に、市道第23号線バリアフリー化事業の地元説明会を開催し、住民の理解を得た上で事業を実施している。 ②平成27～29年度に、第一小学校通線の未整備区間の整備に向け、自治会や商店会の役員と意見交換会を2回開催した。未整備区間には市道部分と県道部分があり、十分な整備効果を発現させるためには一体的な整備が必要との認識が共有できた。				都市再生整備計画に記載し、実施できた 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				● — —		
	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 都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した 都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった				—		

様式2-2 地区の概要

東松山駅周辺地区(埼玉県東松山市) 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	
	指標	単位	従前値	評価	目標値	評価	従前値	目標値
大目標: 駅を拠点とした中心市街地の再生 目標1: 駅や商店会など中心市街地へ行きたい道づくり 目標2: 安全・安心して歩くことのできる、賑わいのあるまちづくり	駅への所要時間	秒	200	H22	100	H27	100	H29
	交通量の分散化	台	5,805	H22	4,800	H27	5,344	H29
	歩行者通行量	人	2,154	H22	2,500	H27	2,478	H29



まちの課題の変化	<ul style="list-style-type: none"> 第一小学校通線の拡幅整備により、一方通行が解消され対面通行が可能となったことから、若松町一丁目交差点(東松山駅南東方面)から駅前交差点へのアクセス道路として整備が完了した。これにより、東松山駅東口への所要時間が短縮されるとともに(指標1)、数値目標に達しなかったが(指標2)、交通量の分散化が図られ、駅前東通線への流入・流出交通量が減少した。 第一小学校通線の拡幅整備及び市道第23号線のバリアフリー化、自転車レーンの整備により道路環境が整備され、安心・安全に歩行者が通行できるようになった。これにより、数値目標にわずかに達しなかったが(指標3)、駅前の歩行者通行量が増加した。
今後のまちづくりの方策(改善策を含む)	<ul style="list-style-type: none"> 第一小学校通線の整備によって短縮された東松山駅東口への所要時間の維持のため、路上の不法駐車等を防止する。 第一小学校通線及び市道23号線の整備により形成された交通環境維持するため、自動車だけでなく、自転車の通行しやすさ、歩行者等の歩きやすさが継続できるような維持管理に努める。 東松山駅東口へのアクセス道路の更なる充実を図るため、都市計画道路の未整備区間や、新規事業区間の整備を目指す。 東松山駅周辺における更なる歩行者通行量の増加のため、東松山駅周辺において、商店街の活性化、集客力のある民間施設等の誘導を目指す。