

説 明 資 料

●本資料は、公表されている「都市再生整備計画 事後評価シート 東松山駅周辺地区」に関する補足説明資料となりますので、事後評価シートとあわせてご覧ください。

I. 都市再生整備計画事後評価とは

- 1. 都市再生整備計画事業の概要 1
- 2. 事後評価の要旨 2

II. 東松山駅周辺地区 都市再生整備計画事業事後評価

- 1. 東松山駅周辺地区都市再生整備計画の概要 4
- 2. 成果の評価(各指標の達成度) 11
- 3. 実施過程の評価 18
- 4. 効果発現要因の検討 19
- 5. 事後評価原案の公表 21
- 6. 今後のまちづくり方策の検討 22

I. 都市再生整備計画事業事後評価とは

1. 都市再生整備計画事業の概要

(1) 制度の主旨

都市再生整備計画事業は、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とします。

平成 16 年度にまちづくり交付金事業として創設され、平成 22 年度より社会資本整備総合交付金に統合されたことにより、同交付金の基幹事業である都市再生整備計画事業として位置付けられました。

(2) 制度の特徴

1. 地方の自主・裁量性の極めて高い制度へ

○市町村の提案も支援対象とするとともに、支援対象の選択を自由とし、地方の自由度の高い形でまちづくりを実現。

→オーダーメイド型の計画支援制度

○交付金を計画に位置付けた事業に、市町村は自由に充てられる裁量を持つ。

2. 事前の具体的目標設定と事後評価の重視へ

○市町村は、住民活動等を含む総合的取り組みで達成する目標、指標を設定。国は、達成に相応しいか計画自体を評価し採択。

○計画に定められた指標の達成状況等を事後的に評価、公表。

3. 全国的に重要な政策課題への対応の確保と地方の独自性・自主性との調和

○地域経済・社会の活性化、安心して快適な都市生活の実現など全国的に重要な政策課題に対応し、全国の都市再生を推進。

○オーダーメイド型の支援制度の創設等により、地方の独自性・自主性の発揮に関する支障を排除。

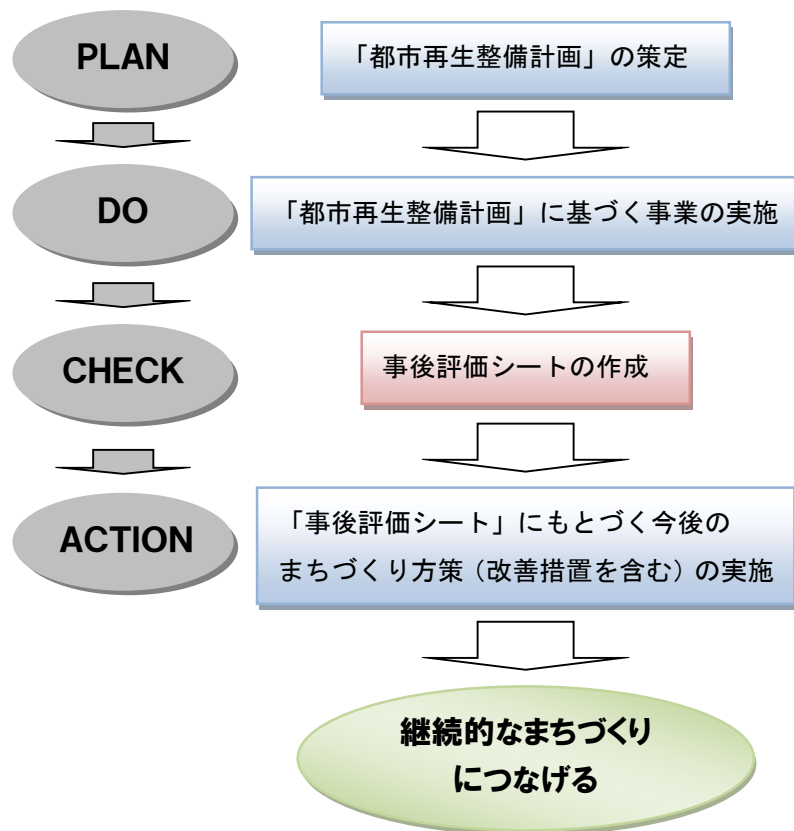
都市再生整備計画事業イメージ



2. 事後評価の要旨

(1) 都市再生整備計画事業の流れ

都市再生整備計画事業では、下図のようなPDC Aサイクルの考えを用いて、事業評価を事業の良否判断のみに終わらせず、今後のまちづくりに反映するなど、まちづくりの成果を高める働きかけを行っています。



(2) 事後評価の仕組み

①事後評価の主体

事後評価は、市町村が実施し、その結果を国に報告します。

②事後評価の時期

事後評価は、都市再生整備計画の交付最終年度又は交付期間の翌年度に行います。※1

未確定の数値がある場合については、交付終了時の状況を見込みの値により評価します。また、事後評価時に見込みの値を用いた場合などは、適切な時期（交付終了の翌年度や改善策の実施後等）に、確定済みの数値により、事後評価のフォローアップを行います。

③事後評価の内容

事後評価は、まちづくり目標の達成を確認するとともに、今後のまちづくり方策を策定するもので、主に次の項目で構成されます。

1) まちづくりの目標等の達成状況等の確認

数値目標の達成状況及び実施過程の検証を行うもので、具体的な確認項目は以下の通りです。

【成果の検証項目】

- ・ 都市再生整備計画に記載した目標の変更の有無
- ・ 都市再生整備計画に記載した事業の実施状況
- ・ 都市再生整備計画変更の理由・指標への影響
- ・ 都市再生整備計画に記載した数値目標の達成状況
- ・ その他の数値目標 (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

【実施過程の検証項目】

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

2) 今後のまちづくりを検討

成果及び実施過程の評価の後、効果発現要因^{※2}を整理して、今後のまちづくり方策を検討します。また、現状のままでは数値指標の達成が見込まれない場合は、今後のまちづくり方策の一部として改善策を作成します。

3) 評価結果をチェック

事後評価の合理性・客観性を担保するために、評価結果を住民に公表し、住民からの意見がある場合は、それを適切に反映するとともに、第三者により構成されるまちづくり評価委員会で、事後評価全般にわたる評価作業の適切さを確認します。

※1 事後評価の実施

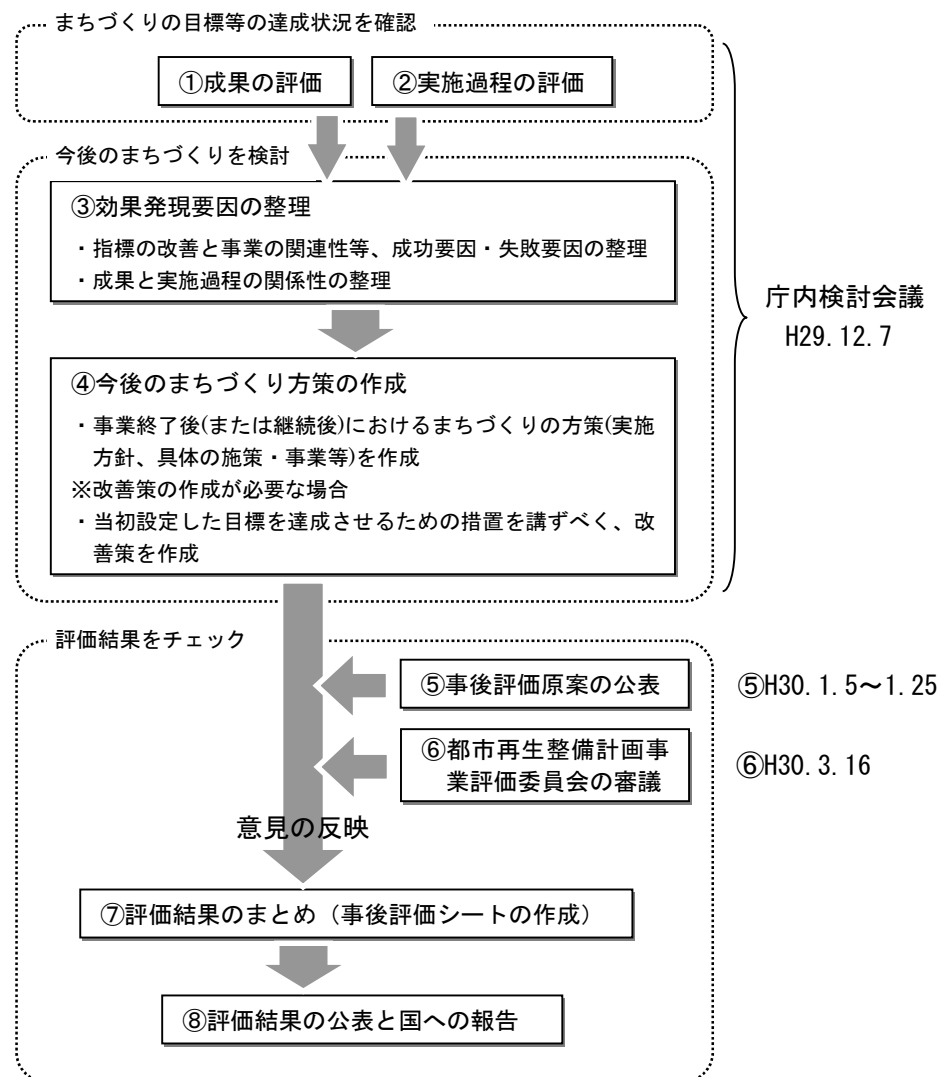
本計画の実施期間は平成23年度から平成27年度でしたが、繰越により事業完了が平成28年度になっております。そのため、事業完了の翌年である平成29年度に事後評価を実施しています。(ただし、計画で示した指標の目標年次については、当初期間の計画期間である平成27年としています。)

※2 効果発現要因の整理

成果と実施過程について、それぞれの評価結果に至った要因整理を行います。都市再生整備計画事業では、結果(事業の成否)だけでなく、その結果に至るまでのプロセスや原因等を総合的に分析することによって、成功要因は今後のまちづくりに活かし、十分な成果が出ていない場合等はその原因を究明して改善につなげることを重要視しています。

また、整理の一環として、どの事業を実施したことが指標の改善に大きく貢献したのか、指標の改善と事業との関連性を確認します。

【事後評価の実施フロー】



II. 東松山駅周辺地区 都市再生整備計画事業事後評価

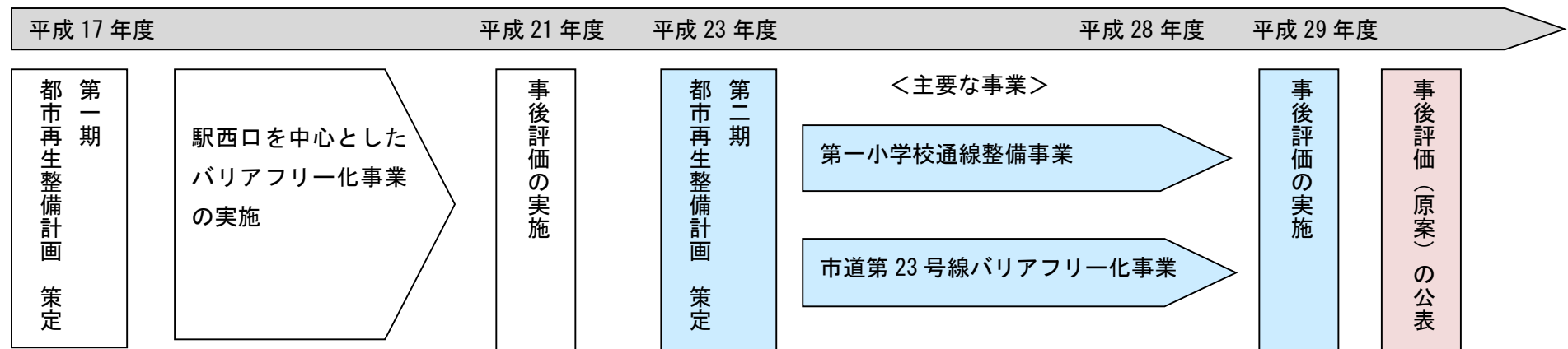
1. 東松山駅周辺地区都市再生整備計画の概要

(1) 東松山駅周辺地区の都市再生整備計画事業の経緯

従前の東松山駅周辺は、幹線道路等が未整備であったことから、平成 17 年度から都市再生整備計画を定め、東口駅前広場や道路整備等の都市基盤の整備を進め、平成 21 年度に完成しました。これに併せて、駅西口を中心に歩行者が安心して歩き・移動できるよう歩道のバリアフリー化が進められました。これらの事業につきましては、平成 21 年度に事後評価を行い事業の効果を検証しています。

さらに、駅東口では、都市計画道路駅前東通線（県道東松山停車場線）の事業化、都市計画道路第一小学校通線の駅北側のまるひろ通り区間では、県による道路拡幅工事が進められ、着実に道路整備が進みましたが、駅近接の北側及び南側は道路整備が未着手で一方通行道路の状態になっていました。

そこで、平成 23 年度から平成 27 年度を事業期間とし、都市再生整備計画の第二期事業として、駅東口へのアクセス道路となる第一小学校通線の拡幅整備、併せて、市道第 23 号線のバリアフリー化事業を進め、安心・安全に歩行者が歩ける環境の整備を行ってきました。なお、事業については、繰越もあったことから平成 28 年に完了しています。



(2) 東松山駅周辺地区都市再生整備計画（第二期）の概要

【地区の現況】 ※当初計画策定時（平成 23 年 3 月時点）

- 東松山市は首都圏 50km に位置し、恵まれた交通条件を生かし比企地域の政治、経済の中心都市として発展し、近年は「生活重視・福祉優先」を市政運営の基本に据え、ノーマライゼーションのまちづくりを進めてきました。
- 市の中心市街地である東松山駅周辺は、少子高齢化に伴う居住人口の低下や郊外型大型店の進出により市街地の空洞化と商業の衰退が依然進行しています。
- 駅周辺の幹線道路は未整備で歩行者にとって非常に危険で脆弱な基盤整備であったため、駅を中心に段階的な整備を進め、平成 17 年度から都市再生整備計画により駅前広場や道路整備を行い、平成 21 年度に完成しました。これに併せて、歩行者が安心して歩き・移動できるよう歩道のバリアフリー化が進められています。
- 駅東口では、都市計画道路駅前東通線（県道東松山停車場線）の事業化、都市計画道路第一小学校通線の駅北側のまるひろ通りでは、県による道路拡幅工事が進められ、着実に道路整備が進められていますが、駅北及び南側は道路整備が未着手で一方通行道路の状態になっています。駅南側では、未利用地が多くなっています。
- 駅西口では、平成 17 年度からの都市再生整備計画（5 カ年計画）により駅前広場の整備や周辺道路のバリアフリー化を実施し、整備が概ね完了しています。

【課題】

【駅へのアクセス道路整備】

- ・商店が立ち並ぶ駅東口の中心市街地は、駅前広場や駅舎のリニューアルにより民間開発が誘導されたが、駅へのアクセス道路整備が遅れており、完成した駅前広場の整備効果や利便性の向上、周辺道路の環境改善を図るためには駅へのアクセス道路整備が喫緊の課題となっています。
- ・道路整備により商店街の活性化に繋がる集客力の増強、市民が集い活用できる施設の充実について検討する必要があります。
- ・早急な道路整備が求められていますが、駅前広場整備時から駅を中心にアクセス道路の段階的整備をしていきます。

【歩道のバリアフリー化】

- ・「東松山市交通バリアフリー基本構想（平成 15 年 3 月）」により、市街地でのバリアフリー化道路のネットワーク形成が課題となっています。現在、整備を進めている駅前東通線の早期完成を目指します。さらに、歩行者が安全に通行できるよう歩道のバリアフリー化を進めます。

【沿道商店街の再生】

- ・第一小学校通線（ぼたん通り）の整備に向け、事業化を目指します。整備に当たっては商店街としての機能を維持しつつ、魅力的な都市空間の形成を目指し、中心市街地の活性化を図ります。

【まちづくりの課題と目標及び指標の設定】

まちづくりの課題

まちづくりの目標

目標を定量化する指標

大目標 『駅を拠点とした中心市街地の再生』

駅へのアクセス
道路整備

歩道のバリア
フリー化

道路整備と一
体となった沿
道商店街再生

目標 1 : 駅や商店会など中心市街地へ行きたくなる道づくり

【整備方針】

- 中心市街地へのアクセス道路の早期完成を目指す
 - ・一方通行道路の解除のため都市計画道路の整備を行う。さらに、誰もが円滑な移動ができるよう整備にあたっては歩道のバリアフリーに配慮します。
 - ・道路整備に合わせて電線地中化を行うことで、歩行者の快適性、中心市街地にふさわしいまちなみ形成を推進します。
 - ・都市計画道路の未整備区間の早期事業化を図るため、地元住民の意見を踏まえた道路整備計画を作成します。
⇒**主な整備事業；第一小学校通線整備事業**

目標 2 : 安心して歩くことのできる、賑わいのあるまちづくり

【整備方針】

- 歩道のバリアフリー化を推進し、安全・安心して歩ける道路網の整備を目指す
 - ・一方通行道路を道路整備することで、駅への交通を幹線道路に集中させ、生活道路の交通量を減らし歩行者及び沿道住民の安全・安心を図ります。
 - ・歩道の段差解消をすることで、駅からのバリアフリー道路のネットワーク強化を図ります。
 - ・歩行者の安全・安心が向上することにより市街地の回遊促進を図ります。
⇒**主な整備事業：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**

指標 1

駅への所要時間

従前値：200 秒（H22）
⇒ 目標値：100 秒（H27）

指標 2

交通量の分散化

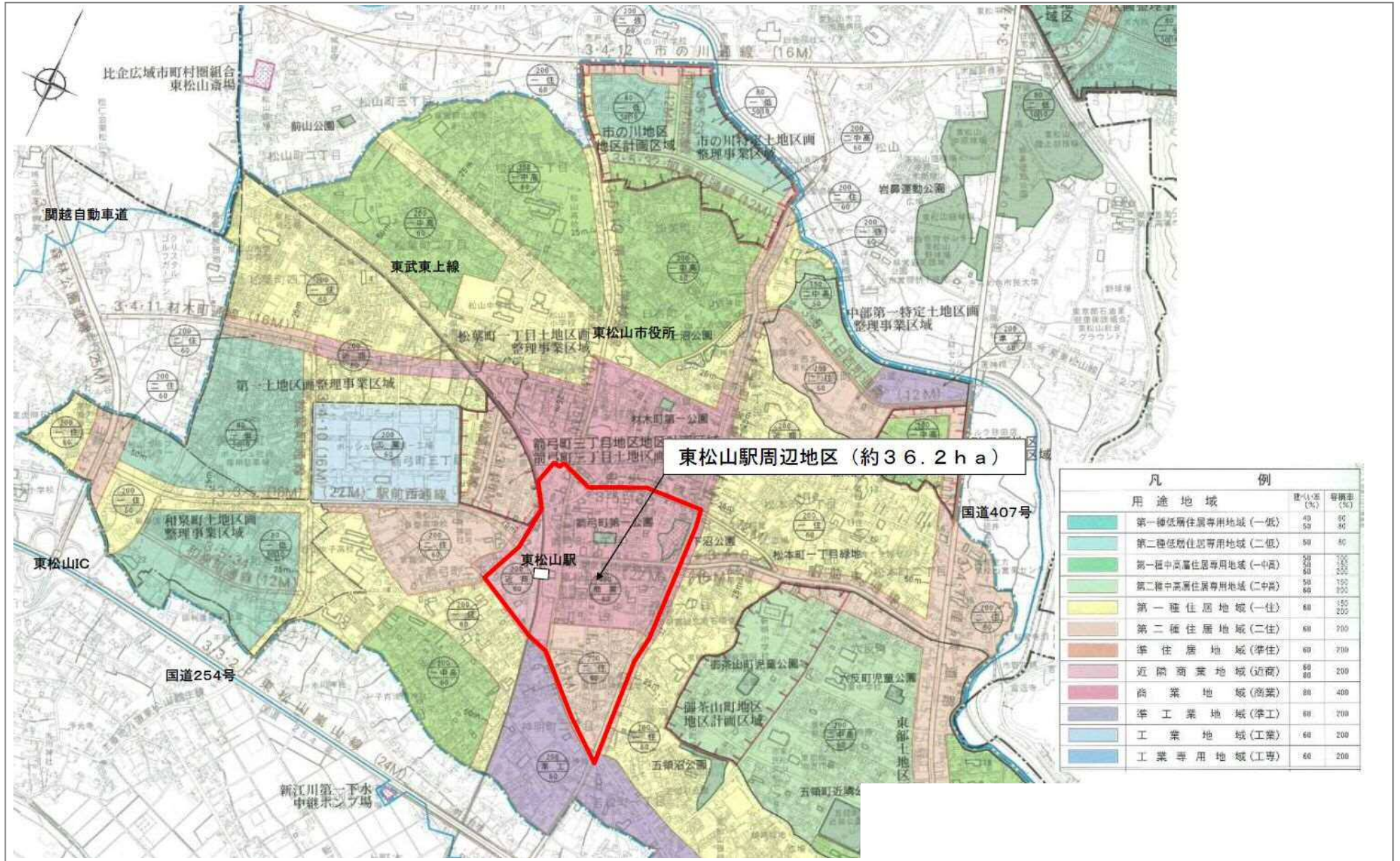
従前値：5,805 台（H22）
⇒ 目標値：4,800 台（H27）

指標 3

歩行者通行量

従前値：2,154 人（H22）
⇒ 目標値：2,500 人（H27）

【対象区域図】



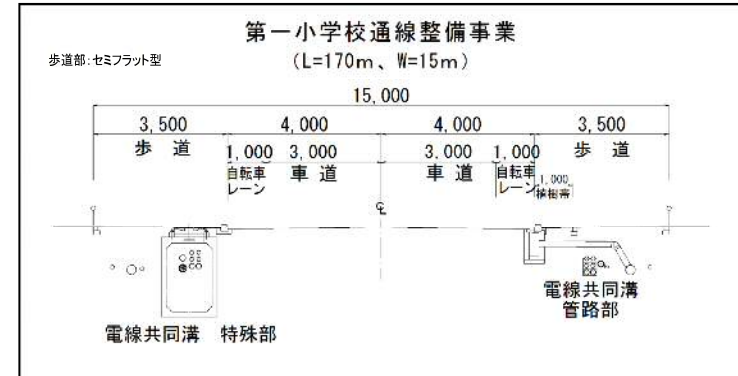
第一小学校通線整備事業の整備前後の状況

【整備前】

【整備後】



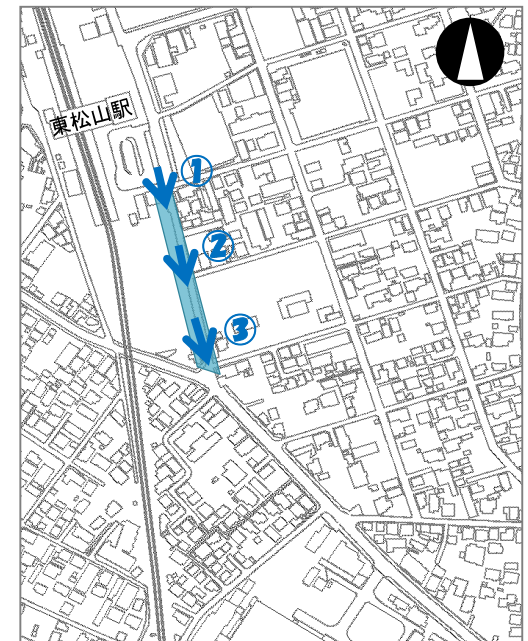
①



②



写真位置図



③



市道第23号線バリアフリー化事業の整備前後の状況

【整備前】



①



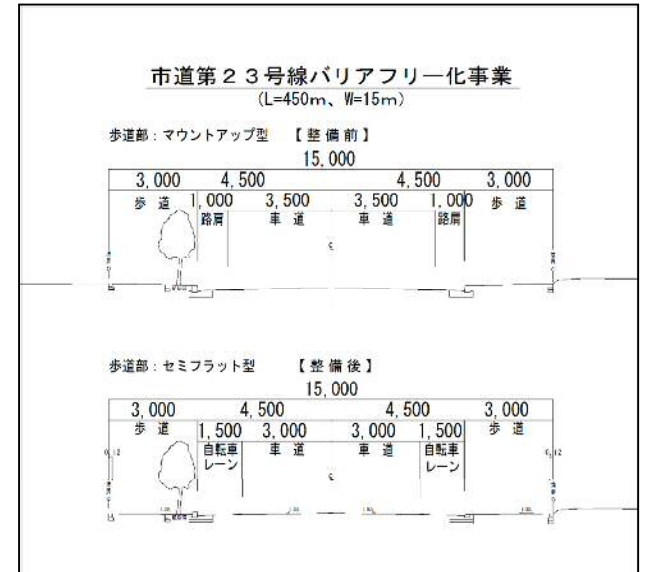
【整備後】



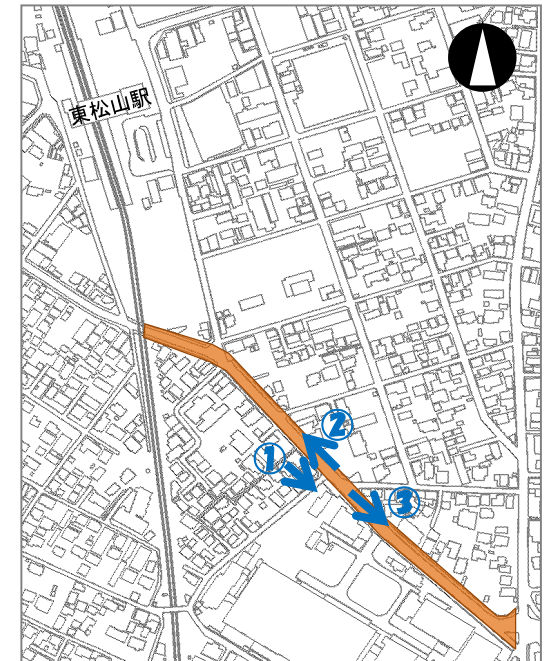
②



③



写真位置図



2. 成果の評価(各指標の達成度)

都市再生整備計画に記載した数値目標の達成状況は以下のとおりです。

次ページ以降に、各指標設定の考え方や数値の計測状況等についてお示しします。

指 標		従 前 値		目 標 値		評 価 値			達成度	1年以内の 達成見込み の有無
		基準年度		目標年度		評価年度	確定/見込み			
指標 1	駅への 所要時間	200 秒	H22	100 秒	H27	100 秒	H29	確定	○	—
指標 2	交通量の 分散化	5,805 台	H22	4,800 台	H27	5,344 台	H29	確定	△	無
指標 3	歩行者 通行量	2,154 人	H22	2,500 人	H27	2,478 人	H29	確定	△	無

- : 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

(1) 指標 1 駅への所要時間

■指標の設定の考え方

平成 22 年時点においては、東松山駅東口への自動車の進入路は下図ルート①の駅前東通線 1 路線のみであり、慢性的な交通混雑の原因となっていた。第一小学校通線の整備により、ルート②が駅南東方面（若松町一丁目交差点）から東松山駅東口への最短経路となる。これにより、駅への所要時間の大幅な短縮が期待できるため、指標として設定した。

■目標値の設定の考え方

第一小学校通線は整備により、駅南東方面からの駅への最短経路（ルート②）となる。

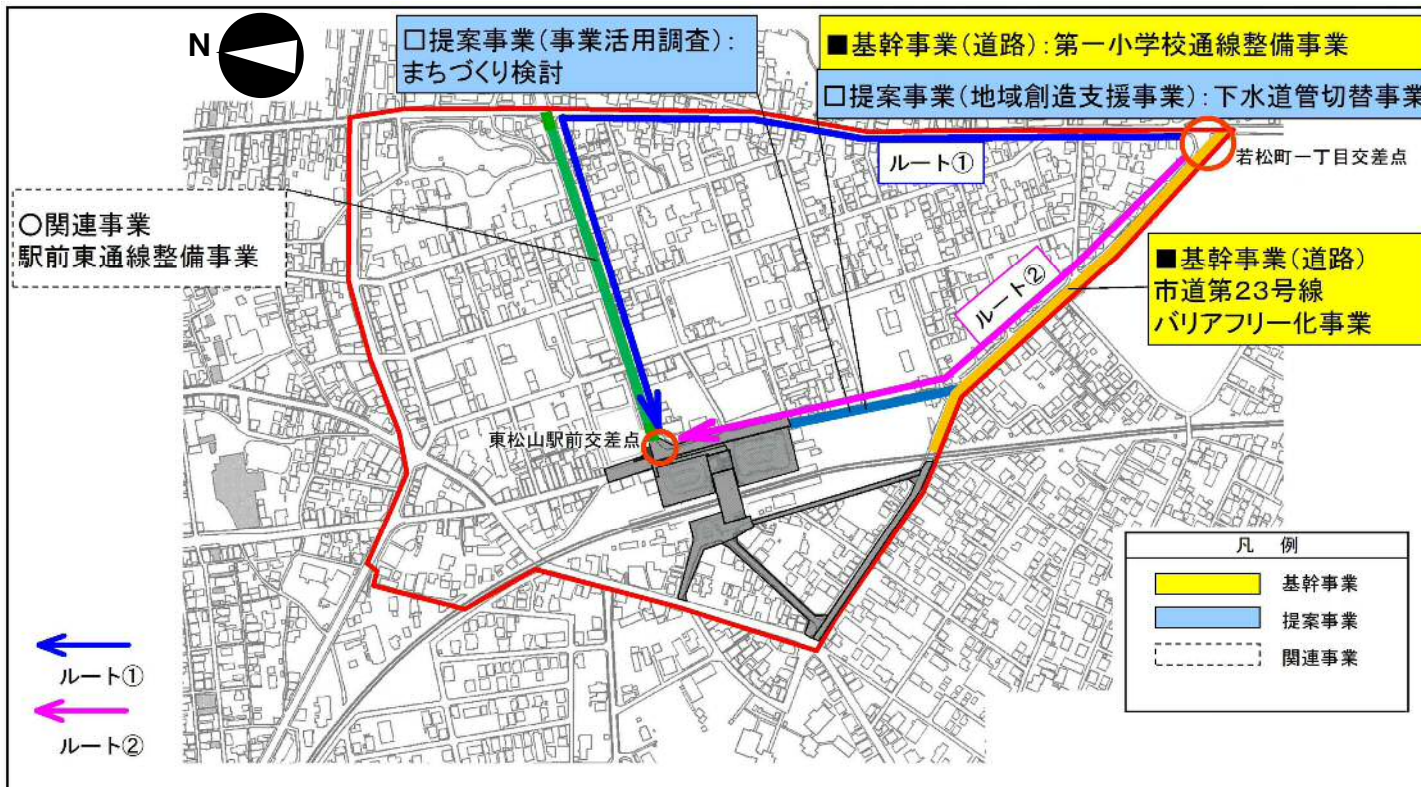
幹線道路の混雑時における平均速度（H22 交通センサス）を用いて、ルート②の駅への所要時間を算出した。

■数値の計測方法

若松町一丁目交差点から、東松山駅前交差点までの所要時間を実測する。5 回の実測値のうち、最大値と最小値を除き、平均値を算出した。

■評価結果に至った要因

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となったため、駅南東方面から東松山駅東口へのアクセス距離が短縮され、駅への所要時間も短縮され、目標を達成した。



従前値 ルート①

200 秒

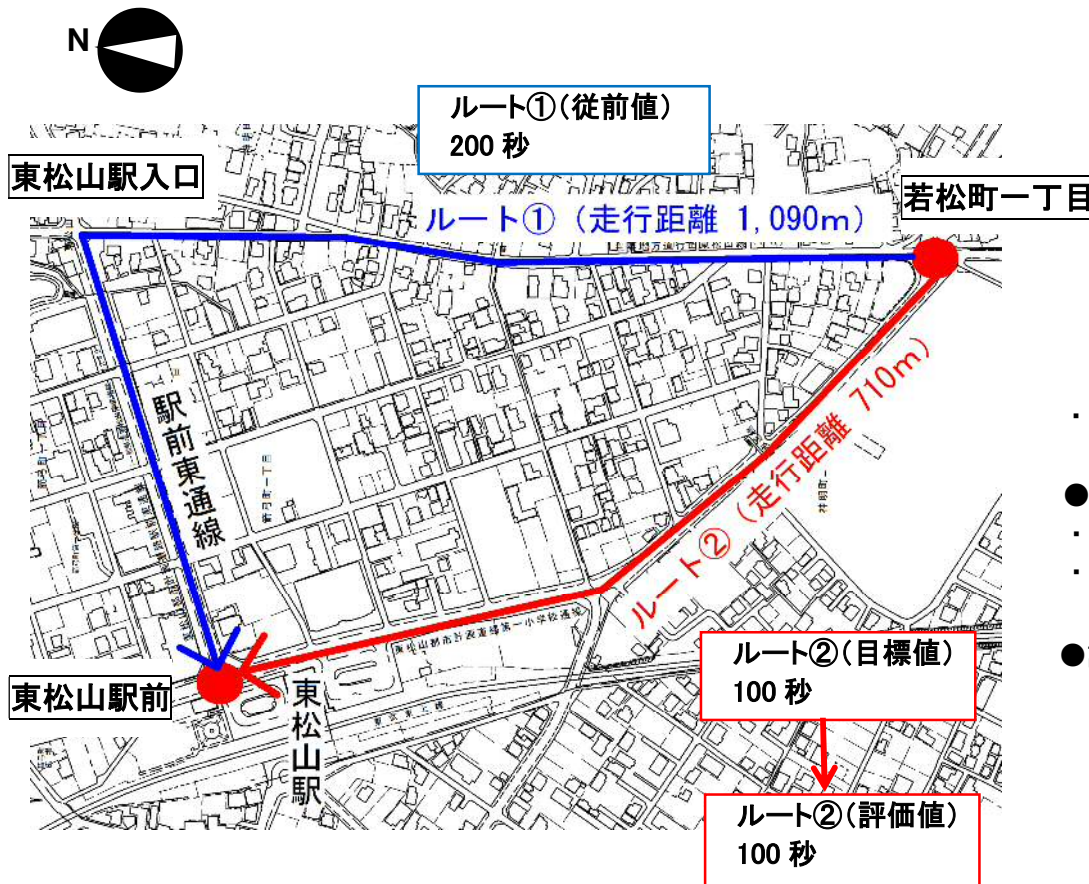
目標値 ルート②

100 秒

評価値 ルート②

100 秒

計測結果



●従前値の計測結果（左図ルート①の所要時間）

回数	H22.11.29	H22.11.29
	月曜日 14:00~15:00 晴れ	月曜日 17:00~18:00 晴れ
1	172	256
2	181	181
3	210	200
4	180	379
5	150	218
平均所要時間(秒)※	178	225
走行距離(m)	1,090	1,090
平均速度(km/h)	22.0	17.4

※平均所要時間：最大値・最小値を除いた値の平均値

・所要時間 $\{(178 \text{ 秒} : 14 \text{ 時台}) + (225 \text{ 秒} : 17 \text{ 時台})\} \div 2 = 201.5 \approx \underline{200 \text{ 秒}}$

●目標値の設定

- ・平均速度：24.9km/h（H22 交通センサスによる推計）
- ・所要時間： $0.71 \text{ [km]} \div 24.9 \text{ [km/h]} \times 60 \times 60 = 102 \text{ 秒} \approx \underline{100 \text{ 秒}}$

●評価値の計測結果（左図ルート②の所要時間）

回数	H29.10.11	H29.10.11
	水曜日 14:00~15:00 晴れ	水曜日 17:00~18:00 晴れ
1	86	67
2	96	110
3	66	126
4	66	119
5	97	127
平均所要時間(秒)※	83	118
走行距離(m)	710	710
平均速度(km/h)	30.8	21.7

※平均所要時間：最大値・最小値を除いた値の平均値。なお、14時台については、3回目と4回目が同じため、3回目の数値を除いた。

・所要時間 $\{(83 \text{ 秒} : 14 \text{ 時台}) + (118 \text{ 秒} : 17 \text{ 時台})\} \div 2 = 100.5 \approx \underline{100 \text{ 秒}}$

(2) 指標2 交通量の分散化

■指標の設定の考え方

駅へのアクセス性の向上のため、第一小学校通線の整備により東松山駅東口への送迎車両等の分散化が図られる。これにより、慢性的に混雑が発生している駅前東通線の混雑緩和が期待されるため、指標として設定した。

■目標値の設定の考え方

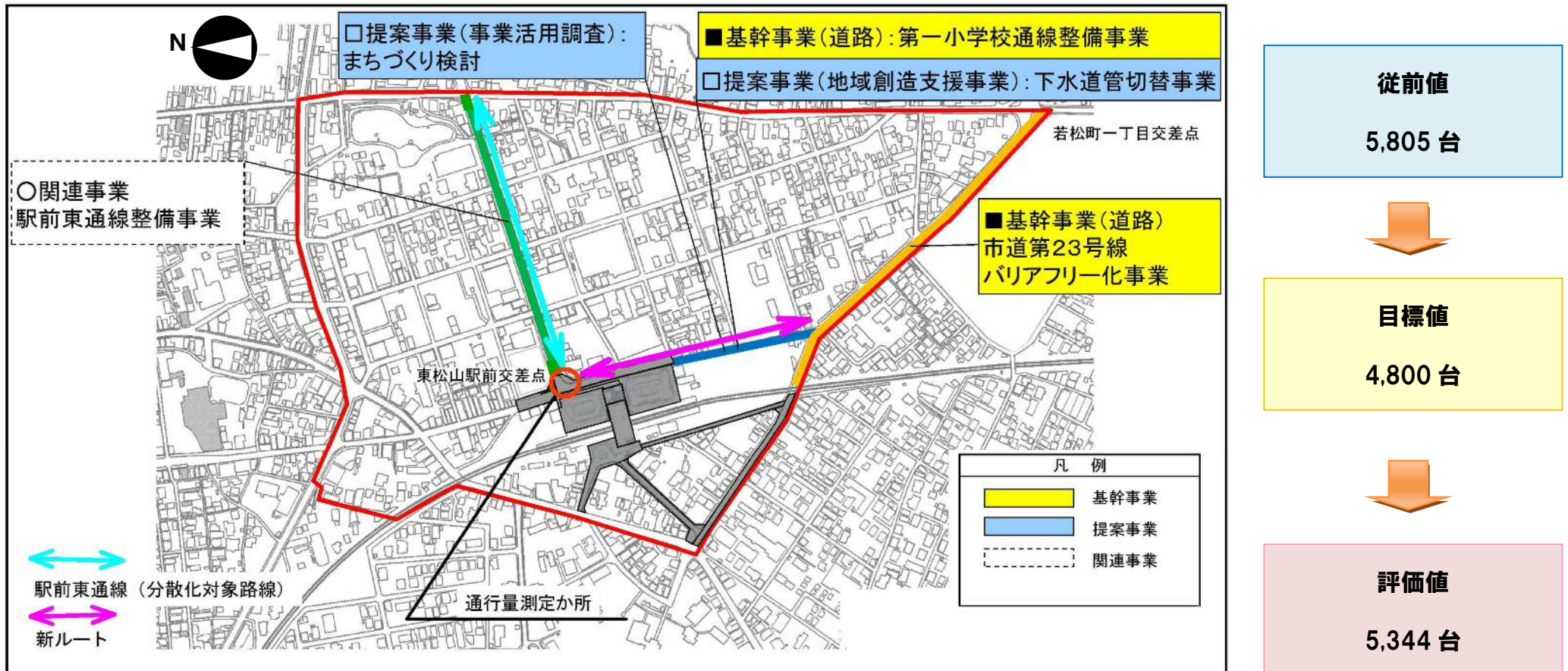
第一小学校通線の整備により、駅前東通線の交通量の一部が同路線へ振替わるため、その交通量を予測して、それを減じた値を目標値とした。

■数値の計測方法

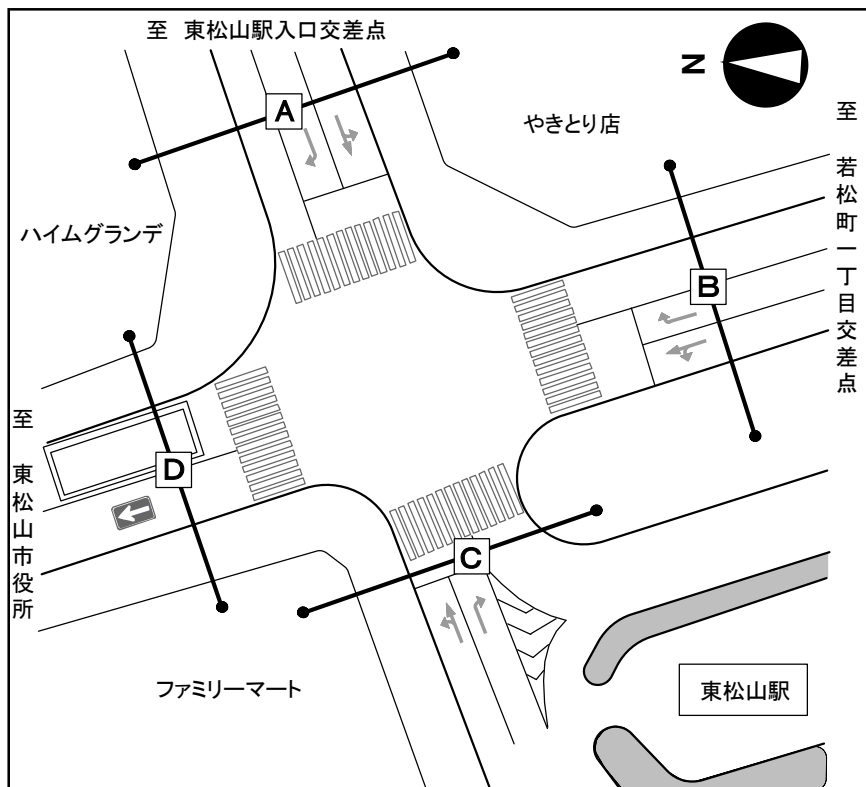
駅前東通線の東松山駅前交差点接続部における交通量を実測した。

■評価結果に至った要因

第一小学校通線の整備により、一方通行が解消され対面通行となった。東松山駅東口へのアクセス路線が1路線から2路線に増えたことにより、駅前東通線の交通量が減少し分散化が図られたが、目標達成には至らなかった。



参考 計測結果等



東松山駅前交差点

★コメント★

駅前東通線の交通量としての目標は達成できなかったが、第一小学校通線整備において、東松山駅前交差点の総交通量が増加する中で、駅前東通線（A断面）は減少し、第一小学校通線（B断面）は大幅に増加するなど、交通量の分散化の効果が確認できた。

●従前値の計測結果（平成22年11月25日計測）

断面	交差点流入	交差点流出	断面計
A	4,730	1,075	5,805
B	490	2,024	2,514
C	1,178	1,208	2,386
D		2,091	2,091
交差点総交通量			12,796

●目標値の設定

- ・従前値（5,805台）から第一小学校通線整備後の駅前東通線への駅南東方面からの利用台数（予測値）を差し引いた数値を設定

$$\Rightarrow 5,805 \text{ 台} - 1,000 \text{ 台 (予測値)} \doteq 4,800 \text{ 台}$$

●評価値の計測結果（平成29年10月11日計測）

※カッコ内は従前値に対する増減

断面	交差点流入	交差点流出	断面計
A	3,894 (-836)	1,450 (+375)	5,344 (-461)
B	1,944 (+1,454)	1,846 (-178)	3,790 (+1,276)
C	1,478 (+300)	1,473 (+265)	2,951 (+565)
D		2,547 (+456)	2,547 (+456)
交差点総交通量			14,632 (+1,836)

(3) 指標3 歩行者通行量【対象：歩行者（車いす利用者含む）、自転車】

■指標の設定の考え方

東松山駅東口駅前広場や第一小学校通線整備の整備により、東松山駅東口へのアクセス性が向上し、歩行者・自転車が安全で快適に通行できる道路環境が整うものとなる。これにより、歩行者通行量の増加に伴う賑わいのあるまちづくりの実現が期待できるため、指標として設定した。

■目標値の設定の考え方

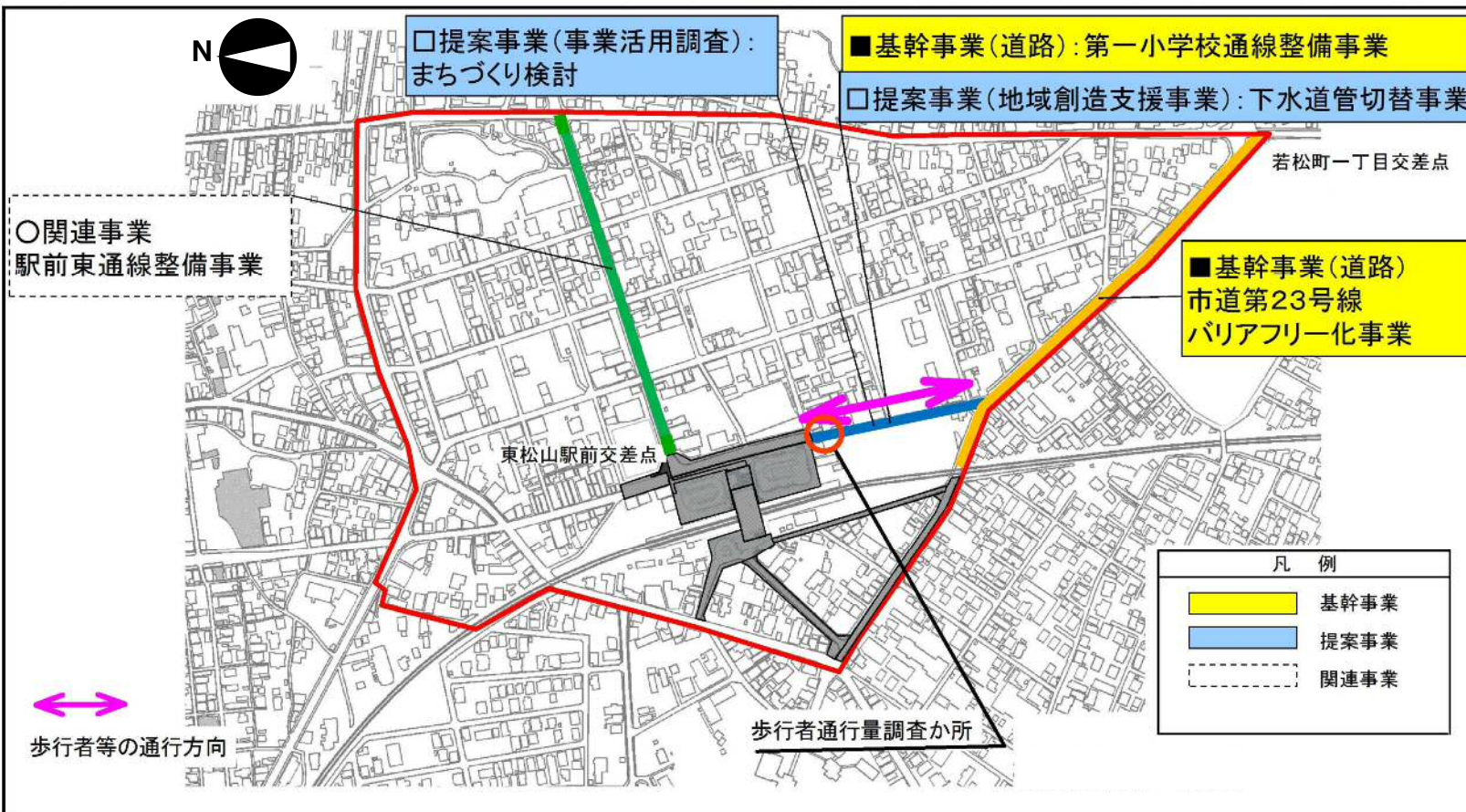
第一小学校通線に平行する支線路の歩行者通行量の一部が、第一小学校通線に振替わるものと想定し、目標値を設定した。

■数値の計測方法

第一小学校通線の歩行者通行量を実測した。

■評価結果に至った要因

第一小学校通線においてバリアフリー化、拡幅整備がされたことにより、歩行者空間が拡充され、安心・安全に歩行者が通行できるようになり、歩行者通行量が増加したが、目標達成には僅かに至らなかった。



従前値
2,154人

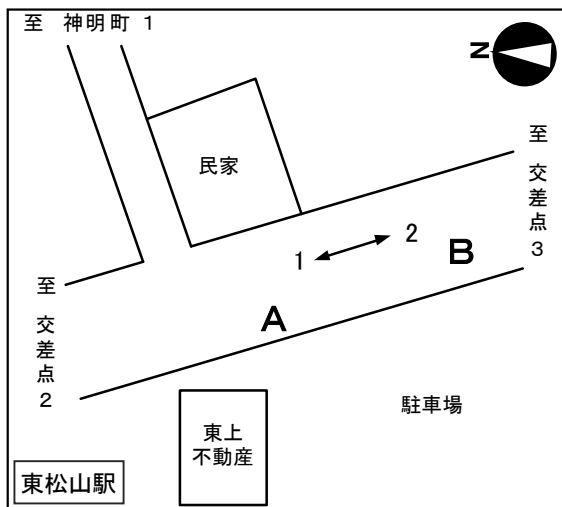


目標値
2,500人

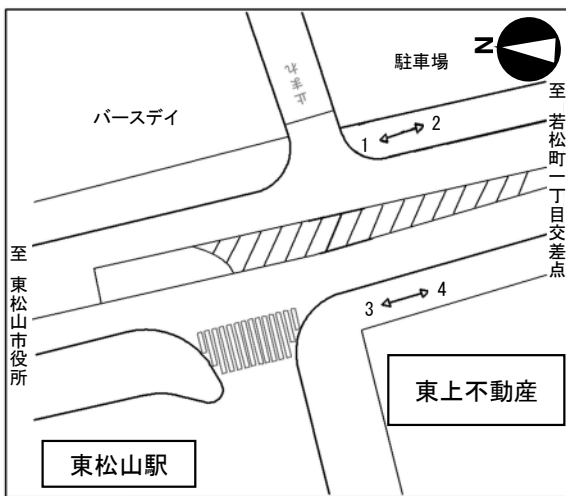


評価値
2,478人

参考 計測結果等



従前値の計測地点



評価値の計測地点

●従前値の計測結果（平成 22 年 11 月 25 日（木）天候：晴れ）

	歩行者	自転車	合計
北側へ（A）	883	323	1,206
南側へ（B）	645	303	948
合計	1,528	626	2,154

・計測地点は、第一小学校通線の拡幅整備前の一方通行区間

●目標値の設定

・本路線に平行する支線路から 330 人（予測値）が本路線に振替わるものと想定した。

$$\Rightarrow 2,154 \text{ 人} + 330 \text{ 人（予測値）} \doteq \underline{2,500 \text{ 人}}$$

●評価値の計測結果（平成 29 年 10 月 11 日（水）天候：晴れ）

位置	歩行者	自転車	合計
1 及び 2 の合計	978	317	1,295
3 及び 4 の合計	997	186	1,183
総計	1,975	503	2,478

・計測地点は、本路線の拡幅整備後の通行形態の状況を考慮し、左図に示すような 2 か所を設定し、その合計値を評価値とした。

★コメント★

目標値と評価値との差が僅かであることや、平成 22 年以降における東松山駅の乗降客数がやや減少傾向（平成 22 年：30,180 人/日 → 平成 27 年：29,715 人/日）にあること等を考慮すると、目標は概ね達成できたものと考えられる。

(4) 参考 定量的に表現できない事業効果発現状況

指標 1 から 3 のように定量的には表現できませんが、本計画の事業により、以下に示すような定性的な効果が確認できます。

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。
------------	--

3. 実施過程の評価

○住民参加プロセスの実施状況

交付期間中に事業計画や整備に対する住民の理解や協力を得るために行うイベントや説明会等の実施状況を整理します。

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	実施頻度・実施時期・実施結果	今後の対応方針等
市道第 23 号線のバリアフリー化事業の実施に向けた説明会を開催する。	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。	—
都市計画道路の未整備区間の早期事業化を図るため、地元住民の意見を踏まえた道路整備計画を作成する。	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。	未整備区間の整備に向け、引き続き定期的に意見交換を実施することを確認した。

4. 効果発現要因の検討

数値目標を達成した指標について、実施した事業が指標の改善に及ぼした影響を評価し、実施した事業や実施過程との関連性を踏まえ、指標が改善した主要因を整理します。

※指標改善への貢献度

◎：指標に直接的に貢献

○：指標に間接的に貢献

△：指標に貢献せず

－：事業と指標の間には関連性なし。

指標名		達成した指標			
		指標1 駅への所要時間		－	
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
基幹事業	道路・第一小学校通線整備事業	◎	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た。よって、若松町一丁目交差点(東松山駅南東方面)から東松山駅東口への走行距離や所要時間が大幅に短縮され、アクセス性が改善された。	－	－
	道路・市道第23号線バリアフリー化事業	－		－	
提案事業	地域創造支援事業 ・下水道管切替事業	－		－	
	事業活用調査 ・まちづくり検討	－		－	
関連事業	道路・駅前東通線整備事業	－		－	
今後の活用		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			

数値目標を達成できなかった指標について、目標の達成に至らない原因となった事業の影響を評価し、実施した事業や実施過程との関連性を踏まえ、達成できなかった主な要因や今後行うべき改善の方針を整理します。

※目標未達成への影響度
 ××：指標の目標未達成の直接的な原因
 ×：指標の目標未達成の間接的な原因
 △：指標の目標未達成でもある程度の効果をあげた
 -：事業と指標の間には、もともと関係がなく、評価できない。

指標名		達成しなかった指標			
		指標2 交通量の分散化		指標3 歩行者通行量	
	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
基幹事業	道路・第一小学校通線整事業	△	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。	△	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り、歩行者通行量は増加したが、目標値である2,500人を僅かに下回った。 目標値と評価値との差が僅かであることや、平成22年以降における東松山駅の乗降客数がやや減少傾向(平成22年:30,180人/日 → 平成27年:29,715人/日)にあること等を考慮すると、目標は概ね達成できたものと考えられる。
	道路・市道第23号線バリアフリー化事業	-		△	
提案事業	地域創造支援事業 ・下水道管切替事業	-	同路線の整備により、東松山駅西口から東口へ交通量が振り替わったこともあり、駅前東通線の交通量の目標値である4,800台の達成には至らなかったが、東松山駅前交差点の通過交通量に係る駅前東通線の交通量は461台減少している。 一方で、拡幅整備された第一小学校通線の交通量は1,276台増加しており、目標とした交通量の分散効果が現れていることが数値的に確認された。	-	
	事業活用調査 ・まちづくり検討	-		-	
関連事業	道路・駅前東通線整備事業	-		-	

改善の方針	東松山駅東口周辺の都市計画道路の整備による駅へのアクセス道路の更なる充実	東松山駅周辺における商店街の活性化や民間施設等の誘導による更なる歩行者通行量の増加
-------	--------------------------------------	---

5. 事後評価原案の公表

都市再生整備計画の事後評価では、事業と評価を連動させる PDCA サイクルの考え方を採用するとともに、「わかりやすさ」として情報公開・透明性を重要視しているため、事後評価の成案となる前段階の「事後評価原案」を公表するものとしています。

本計画においては、以下に示す方法で「事後評価原案」を公開し、住民から意見を募集しました。

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 30 年 1 月 5 日（金） ～1 月 25 日（木）	平成 30 年 1 月 5 日（金） ～1 月 25 日（木）	担当課へのファックス、 電子メール、郵送 いずれも 1 月 25 日必着	東松山市 都市整備部 市街地整備課
市役所窓口等での公開	広報紙に市ホームページで原案を公表している旨を記載するとともに、担当課窓口及び各公共施設にて閲覧				
住民の意見	なし				

6. 今後のまちづくり方策の検討

(1) まちの課題の変化

本計画による事業を実施した結果、まちづくりの課題について、どのように変化したかを整理します。

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	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整備	<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。 ・整備完了により、(指標 1) については東松山駅東口への所要時間が短縮され、数値目標を達成した。(指標 2) の交通量の分散化については、数値目標に達しなかったが、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第一小学校通線の東松山駅北側の未整備区間においては、現在、一方通行の交通規制により東松山駅北側地域から駅へのアクセス性が悪く、また、歩行者・自転車が安心して安全に通行できる道路環境整備が必要となっている。 	なし
歩道のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・(指標 3) については、数値目標に僅かに達しなかったが、第一小学校通線の歩行者通行量は増加した。 	なし	なし
道路整備と一体となった 沿道商店街再生	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・東松山駅北側の未整備区間においては、沿道商店街の機能を残しながら、都市計画道路の整備と沿道のまちづくりを一体的に進める必要がある。 	なし

(2) 今後のまちづくりの方策

まちの課題の変化と指標の達成状況を踏まえ、今後のまちづくり方策を次のように整理しました。

	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
効果を持続させるために行う方策	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	路上の不法駐車等を防止する。	路上駐車防止の啓発等
	第一小学校通線及び市道第23号線の整備によって形成された交通環境の維持	整備した道路については、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。	道路の適正な点検・維持管理 東松山市ロードレポーター制度等を活用する。

	改善する事項	改善策の基本的な考え方	想定される事業
<p>改善策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未達成の目標を達成するための改善策 ・未解決の課題を解消するための改善策 ・新たに発生した課題に対する改善策 	東松山駅東口へのアクセス道路の更なる充実	都市計画道路の未整備区間や、新規事業区間の事業着手を目指す。	街路事業
	東松山駅周辺における更なる歩行者通行量の増加	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。	立地適正化計画等による民間開発の誘導