

都市再生整備計画 事後評価シート

岐阜市柳津地区

平成24年3月

岐阜県岐阜市

様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	岐阜県		市町村名	岐阜市		地区名	岐阜市柳津地区			面積	82ha		
交付期間	平成19年度～平成23年度		事後評価実施時期	平成23年度		交付対象事業費	1,083百万円		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	道路事業(柳津2号線)、高質空間形成施設(柳津駅公衆トイレ)、地域生活基盤施設(柳津駅自転車駐車場)										
		提案事業	地域創造支援事業(名鉄柳津駅移設事業)、事業活用調査(名鉄柳津駅周辺土地利用計画策定調査)、まちづくり活動推進事業(安全安心みち空間事業)										
	当初計画から削除した事業	基幹事業	道路事業(柳津1号線、柳津707号線他10路線)			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	なし			なし			道路事業柳津1号線、安全安心みち空間事業(柳津707号線ほか10路線)の削除により、通学路に該当する道路歩道整備延長が大きく短縮化され、指標3の数値目標が大幅に低減することが明瞭であるため目標値を変更。				
	新たに追加した事業	基幹事業	地域生活基盤施設(歩行者等案内サイン) 高質空間形成施設(柳津1号線ほか11路線)			・中核交流拠点における来訪者等のスムーズな案内誘導を図るため歩行者等案内サインを追加。 ・都市再生整備計画におけるまちづくり活動推進事業(まちづくり活動支援、社会実験等)などを通じた地元との協議の結果、計画を見直し、施工箇所や内容を変えたため、高質空間形成事業に追加。			・事業の追加により『目標1:名鉄柳津駅周辺の整備による利便性の高い地域づくり』に若干の影響が考えられるが、数値目標は据え置く。 ・計画の見直しに伴い、通学路に指定されていない駅アクセス路線の事業量が大きくなるため、この事業効果を計測するため、『指標4:駅アクセス道路の歩行者交通量』、『指標5:駅アクセス道路の歩行者交通量』を追加。				
		提案事業	事業活用調査(事業分析調査)			本地区の事業効果の分析を行うため、新たに追加。			影響なし				
交付期間の変更	当初	平成19年度～平成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			-						
変更	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	地区の人口の増加率	%	3.16	H18/H14	5.0	H23	6.0	6.35	○	あり なし	名鉄柳津駅の移設や駅周辺の交通環境整備等により、移動利便性や安全性をはじめとする地区内の生活環境が向上したことが、周辺地域の人口の増加率を上回る、本地区の大幅な人口増加に寄与したと考えられる。	平成24年5月
	指標2	鉄道乗降人員	人/日	2,308	H17	2,400	H23	2,887	3,000	○	あり なし	事業期間以前より乗降人員は微増の傾向にあったが、名鉄柳津駅の移設に併せ、施設のバリアフリー化、駅前広場、自転車駐車場、駅周辺道路の歩車分離整備などが実施されたことで、柳津駅への安全性・快適性が向上し、更なる増加に繋がった。また、これらの整備により既存住民だけでなく、駅周辺の住宅開発に伴う新たな住民の利用が促進され、乗降人員の大幅な増加に繋がったと考えられる。	平成24年7月
	指標3	地区内通学路の歩道等整備率	%	38.5	H18	41.0	H23	41.6	41.6	○	あり なし	柳津2号線等の整備によって通学路に指定されている道路に歩道が設置されたことにより、既存の通学路延長に対する歩道整備の延長が増加し、当該地区の歩道等整備率が向上した。歩道等の整備率が増加したこと、学校へ通学する子どもたちの歩行環境の安全性向上に繋がったと考えられる。	平成24年4月
	指標4	駅アクセス道路の歩行者交通量	人/日	720	H18	1,580	H23	-	1,380	△	あり なし	目標値には達しなかったものの、柳津駅の移転や周辺道路の整備により、駅利用者のアクセスルートが対象路線に移ったことに伴い、歩行者交通量が従前の約1.9倍と大幅に増加した。	平成24年度以降
指標5	駅アクセス道路の自転車交通量	台/日	1,420	H18	2,200	H23	-	3,300	○	あり なし	名鉄柳津駅の移転に伴い地区内の自転車交通の流れが変化したことに加え、その変化への対応として、各種道路への歩道設置、狭さく、クランク、路面カラー舗装等の自動車の速度抑制や歩車分離といった安全対策を実施したことにより、地区内の自転車交通環境が改善され、自転車利用者数の増加に繋がったと考えられる。	-	
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	コミュニティバスの駅乗降者数	人/日	-	-			-	21			名鉄柳津駅の駅前広場整備に伴い乗り入れが可能となった境川地区コミュニティバス(平成21年6月運行開始)が、鉄道の新たなフーダー路線となり駅利用者のアクセス向上に繋がったと考えられる。	平成24年10月
その他の数値指標2													
4)定性的な効果発現状況	・駅舎の屋根を「道の駅柳津」のコンセプトを参考に境川をイメージした青系色・曲線型としたほか、トイレの壁面に旧柳津町の色である「もえぎ色」を使用したことなどにより、駅前に柳津地域の特性を生かした空間が創出できた。 ・道路整備に併せ排水性舗装を導入したことで、交通による騒音が低減するとともに、雨天時の水はねが解消された。 ・ホームと電車の間の隙間が解消され、駅利用者の安全性が高まった。 ・地元住民から、道路環境が良くなった、道路のカラー舗装化などによって自転車利用者が安全に通行できるようになった、などの声がある。												
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	中間年にデータ収集を実施し、事業の進捗状況や指標の達成状況について整理したモニタリングシートを作成した。	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		モニタリング同様に、円滑な事後評価の実施を目指し、データ収集を実施する。				
	住民参加プロセス	柳津地区のみちづくり計画策定時に住民参加による「柳津地区まちづくり協議会」を組織し、その意見を計画に反映した。	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		計画段階から地域住民を含めた組織体制を構築し整備を進めたことで、住民の意向を反映した整備ができた。今後、他地区における整備についても住民意向の反映に努めている。				
持続的なまちづくり体制の構築	駅周辺の交通安全対策に向け、「柳津地区まちづくり協議会」を組織したうえで、地域住民のニーズを踏まえた安全対策案をとりまとめた。	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		地域協議会等の地域活動を活用し、今後も地域の安心・安全な交通環境を形成するため、住民ニーズを踏まえた整備を検討していく。					

様式2-2 地区の概要

岐阜市柳津地区(岐阜県岐阜市) 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	
大目標:地域の中核交流拠点の形成による市民交流の促進並びに交流人口の増加等まちのにぎわいの創出 ○目標1:名鉄柳津駅周辺の整備による利便性の高い地域づくり ○目標2:中核交流拠点の形成による市民交流の推進と交流人口の増加 ○目標3:安全安心道路空間の整備とコミュニティの再生	地区の人口増加率	単位:%	3.16	H18/H14	5.0	H23	6.35	H23年
	鉄道乗降人員	単位:人/日	2,308	H17	2,400	H23	3,000	H23年
	地区内通学路の歩道等整備率	単位:%	38.5	H18	41.0	H23	41.6	H23年
	駅アクセス道路の歩行者交通量	単位:人/日	720	H18	1,590	H23	1,380	H23年
	駅アクセス道路の自転車交通量	単位:台/日	1,420	H18	2,200	H23	3,300	H23年

整備概要図(第3回変更)



■地域創造支援施設 名鉄柳津駅駅舎



■高質空間形成施設 柳津1号線



■高質空間形成施設 柳津2号線



■道路事業 名鉄柳津駅前広場



■道路事業 柳津2号線



■地域生活基盤施設 柳津駅自転車駐車場

まちの課題の変化

- ・名鉄柳津駅の移設と駅前広場が整備でき、駅施設のバリアフリー化やバス・自家用車の乗入れの円滑化等が図られたほか、不足していた自転車駐車場を整備することができ、駅の利便性が向上した。
- ・名鉄柳津駅の移設に伴い駅施設がバリアフリー化されたほか、駅前広場の整備に合わせトイレや歩行者誘導サインを設置し、誰もが利用しやすい地域交流拠点が整備できた。また、新たにコミュニティバスが運行しているなど、他地域との交流・連携も進んでいる。
- ・地区内の生活道路について、駅や駅周辺の学校へのアクセス道路を中心に狭さく、クラック、路肩カラー舗装等の自動車の速度抑制や歩車分離といった安全対策を実施し、児童や高齢者等が安全に暮らせる交通環境が創出できた。
- ・地区内の生活道路には、歩車分離等の歩行者の安全対策が実施できていない路線がまだ残っているため、柳津駅と主要施設とのネットワーク化も視野に歩行環境の改善を検討していく必要がある。
- ・自転車の利用者が増加していることから、放置自転車の発生などによる利用環境の悪化が懸念される。

今後のまちづくりの方策(改善策を含む)

- 施設の適切な維持管理**
- 今回整備したトイレや自転車駐輪場等の柳津駅関連施設について、施設の利用環境を維持していくため、適切な維持管理を推進していく。
- 道路関連施設の適切な維持管理**
- 自動車の速度抑制や歩行者自転車の安全確保のために整備した狭さくや路面カラー舗装等の施設について、劣化状況を踏まえた適切な維持管理を推進していく。
- 歩行者空間の安全対策**
- 歩車分離等の歩行者の安全対策が実施できていない路線について、柳津駅と主要施設とのネットワーク化も視野にカラー舗装、路面表示、防犯灯設置等の歩行者空間の安全対策を検討していく。
 - 通学路については毎年見直しがあるため、常に通学路の把握をし、安全対策が必要な箇所について検討していく。
- 自転車の利用環境の向上**
- 自転車の利用者が増加していることから、放置自転車などによる利用環境の悪化を防ぐため、駐輪マナーの向上を図るとともに、駐輪場の利用状況を注視し、必要な対応を適宜実施していく。

補足資料

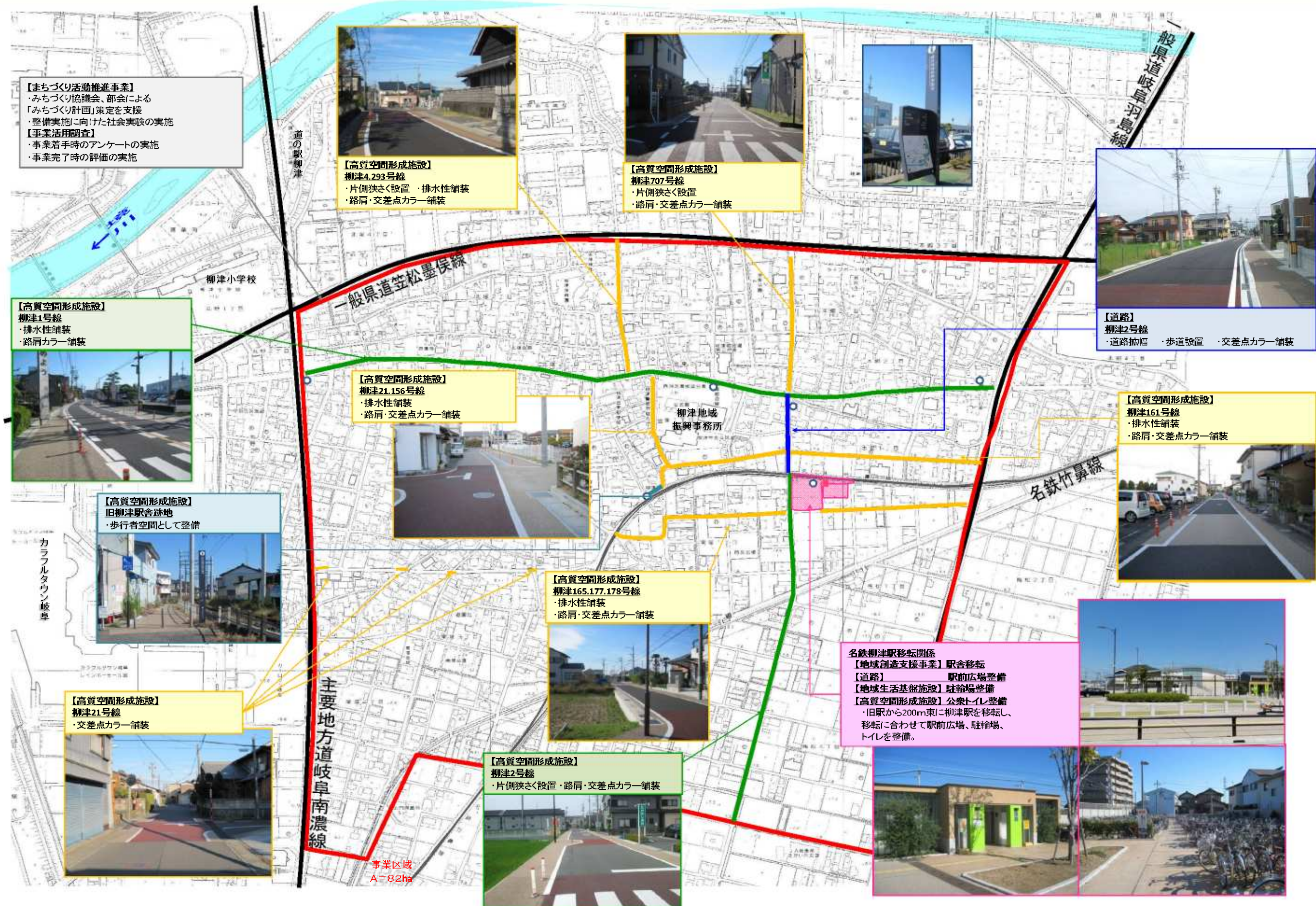
1. 実施した事業
- 2-1. 数値指標による目標の達成度
- 2. 数値指標以外に現れた定性的な効果
3. 事業への住民参加について
4. 今後のまちづくりの方策について
5. 事後評価委員会で頂いた意見について
6. フォローアップについて

1. 実施した事業(基幹事業と提案事業)

社会資本整備総合交付金(旧まちづくり交付金)を活用し、以下の基幹事業(道路・公園・区画整理などの事業)と提案事業(市町村の提案に基づく事業)を実施しました。

種別	事業		事業名・箇所名	交付対象 事業費 (百万円)	事業担当課
基幹事業	道路		柳津2号線(柳津駅前広場含む)	446	駅周辺事業推進課
	地域生活基盤施設	自転車駐車場	柳津駅自転車駐車場	24	駅周辺事業推進課
		情報板	情報板(柳津地区)	15	駅周辺事業推進課
	高質空間形成施設	障がい者誘導施設	柳津駅公衆トイレ	12	駅周辺事業推進課
		カラー舗装等	安全安心みち空間事業 (柳津1号線ほか11路線)	348	駅周辺事業推進課
	小 計			845	
提案事業	地域創造支援事業	名鉄柳津駅移設事業	柳津町梅松1丁目地内(名鉄柳津駅)	184	駅周辺事業推進課
	事業活用調査	名鉄柳津駅周辺土地利用計画 策定調査	柳津地区	5	駅周辺事業推進課
		事業分析調査	柳津地区	5	拠点整備課
	まちづくり活動推進事業	安全安心みち空間事業	柳津地区	17	駅周辺事業推進課
	小 計			211	
総事業費				1,056	
交付限度の額 (割合 約40%)				422.4	

その他関連事業:3事業



2-1. 数値指標による目標の達成度

【指標1：地区の人口増加率（％）】

【目標1：名鉄柳津駅周辺の整備による利便性の高い地域づくり】等の実現状況を確認

従前値＝＋3.16％（H14～H18）【目標値＝＋5.00％（H19～H23）】

住民基本台帳における平成14年4月1日から平成18年4月1日人口の各年毎の当該地区の人口の推移を整理し、平成14年4月1日に対する各年毎の人口の増加率を算出し、平成18年4月1日における増加率（＋3.16％）を従前値として整理した。

■平成14年を基準とした平成18年人口までの増加率の推移

集計年	地区内人口(人)	平成14年からの増加率(%)
平成14年	3,763	【平成14年から18年までの人口増加率】
平成15年	3,797	＝（【平成18年】／【平成14年】－1）×100
平成16年	3,829	＝（3,882／3,763－1）×100＝3.16（%）
平成17年	3,854	
平成18年	3,882	3.16

出典：住民基本台帳（各年4月1日時点）

評価値＝＋6.35％ 【達成度 ○】

従前値と同様に、住民基本台帳の平成19年4月1日から平成23年までの各年毎の地区内人口の推移を整理し、評価基準年（平成24年3月31日）の当該地区の人口を推計した。平成24年4月1日の当該地区の人口を推計したうえで、平成19年4月1日人口に対する平成24年4月1日人口の増加率を評価値（見込み値）として整理した。

■平成19年を基準とした平成24年までの人口増加率の推移

集計年	地区内人口(人)	人口増加率(%)	平成19年からの増加率(%)
平成19年	3,874	—	—
平成20年	3,975	2.61(1.31)	【平成19年から24年までの人口増加率】
平成21年	3,982	2.79(1.09)	＝（【平成24年】／【平成19年】－1）×100
平成22年	4,016	3.67(2.43)	＝（4,120／3,874－1）×100＝6.35（%）
平成23年	4,075	5.49(2.99)	
平成24年	4,120(推計値)	6.35	

※（ ）内の数値は柳津全域の増加率

出典：住民基本台帳（各年4月1日時点）



【指標2：鉄道乗降人員（人/日）】

【目標2：中継交流拠点の形成による市民交流の促進と交流人口の増加】等の実現状況を確認

従前値＝2,308人/日【目標値＝2,400人/日】

名鉄竹鼻線柳津駅の平成17年度における1日当たりの乗降人員のデータ（年間平均）を交通事業者である名鉄に対して聞き取り調査を行い、その結果（2,308人/日）を従前値として整理した。

■平成17年度における柳津駅乗降人員

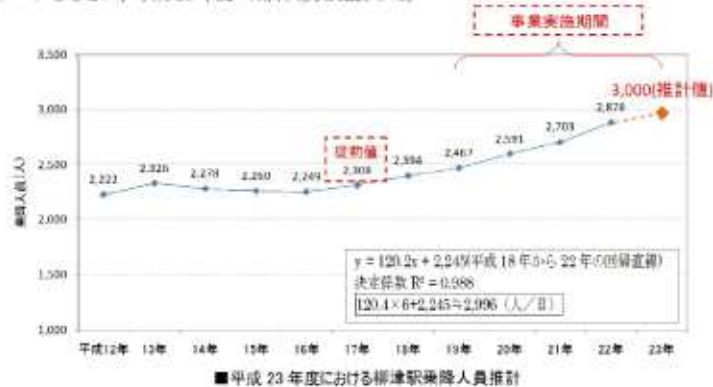


計測年度	柳津駅乗降人員(人/日)
平成12年	2,222
平成13年	2,326
平成14年	2,278
平成15年	2,260
平成16年	2,249
平成17年	2,308

＋692人/日

評価値＝3,000人/日【達成度 ○】

従前値と同様に、名鉄竹鼻線柳津駅の平成22年度までの1日当たりの乗降人員のデータ（年間平均）を交通事業者である名鉄に対して聞き取り調査を行い、平成18年から平成22年までの乗降人員のデータを把握した。評価値は、事業実施期間である平成19年から平成22年までの乗降人員のデータをもとに、平成23年度の乗降人員を推計した。



【指標3：地区内通学路の歩道等整備率（％）】

『目標3：安全安心道路空間の整備とコミュニティの再生』等の実現状況を確認

従前値=38.5% 【目標値=41.0%】

教育委員会・道路維持課の提供資料による地区内通学路の位置及び延長データをもとに当該地区の歩道等整備率を把握した。ここで扱う歩道等整備率とは、下記に示すように、通学路延長に対する歩道設置通学路延長の割合によって算出したものであり、平成18年度末の歩道等整備率を従前値（38.5%）として整理した。

◆歩道等整備率の算出方法

$$\text{歩道等整備率} = \frac{\text{歩道設置通学路延長}}{\text{通学路延長}}$$

+ 3.1%

■当該地区の歩道整備状況図（平成18年度末）



■平成18年度末における歩道等整備率

通学路歩道等延長	2,200m
通学路延長	5,710m
歩道等整備率	38.5%
凡例	延長色
通学路延長	緑色
通学路歩道等延長	黄色

評価値=41.6% 【達成度 ○】

従前値と同様に、教育委員会・道路維持課の提供資料による地区内通学路の位置及び延長データをもとに当該地区の歩道等整備率を把握した。歩道設置通学路延長は計測時点においても、工事設計内容から年度末時点の値が確定できるので、計測値を評価値として整理する。

■当該地区の歩道整備状況図（平成23年度）



■評価値の歩道等整備率

通学路歩道等延長	2,375m
通学路延長	5,710m
歩道等整備率	41.6%
凡例	延長色
通学路延長	緑色
通学路歩道等延長	黄色
通学路以外で歩行者安全対策を実施した路線	青色

※H23時点で通学路に若干の変更があるが、評価値はH18時点の通学路に対する整備割合とする。

【指標4：駅アクセス道路の歩行者交通量（人/日）】

『目標2：中核交流拠点の形成による市民交流の推進と交流人口の増加』等の実現状況を確認

従前値=720人/日【目標値=1,590人/日】

平成19年6月28日の7～19時の12時間において歩行者交通量調査を実施し、周辺県道の交通センサスにおける昼夜率の平均から、日交通量を算出した。交通量調査対象箇所としては、駅移転後の歩行動線と想定される7路線における値の合計を従前値とした。

■歩行者交通量調査（平成19年度）



+ 660人/日

評価値=1,380人/日 【達成度 △】

従前値において対象とした7路線について、平成23年7月13日の7～19時の12時間において、歩行者交通量調査を実施し、同様に周辺県道の交通センサスにおける昼夜率を用い、日交通量を算出した。

■歩行者交通量調査（平成23年度）



【指標5：駅アクセス道路の自転車交通量（台/日）】

『目標2：中核交流拠点の形成による市民交流の推進と交流人口の増加』等の実現状況を確認

従前値=1,420台/日【目標値=2,200台/日】

平成19年6月28日の7～19時の12時間において自転車交通量調査を実施し、周辺県道の交通センサスにおける昼夜率の平均から、日交通量を算出した。交通量調査対象箇所としては、駅移転後の歩行動線と想定される7路線における値の合計を従前値とした。

■自転車交通量調査（平成19年度）



従前値において対象とした7路線について、平成23年7月13日の7～19時の12時間において、歩行者交通量調査を実施し、同様に周辺県道の交通センサスにおける昼夜率を用い、日交通量を算出した。

■自転車交通量調査（平成23年度）



【その他指標1：コミュニティバスの柳津駅バス停乗降者数】

『目標2：中核交流拠点の形成による市民交流の推進と交流人口の増加』等の実現状況を確認

『目標2：中核交流拠点の形成による市民交流の推進と交流人口の増加』については、地区内を運行する公共交通（境川らくちゃんバス）の利用者の増加を把握することで、その実現状況を踏認できると考えられる。

従前値 -

従前値時点は、本地区にコミュニティバスが運行していなかったため、従前値は設定できない。評価値把握のため、近年、運行が開始された「境川らくちゃんバス」の推移を把握し、整備効果を評価した。

評価値=21人/日【達成度○】

「境川らくちゃんバス」は、平成21年6月から運行（試行運行）を開始し、平成23年4月から本格運行を行っている。評価値については、平成23年10月の特定一週間の柳津駅における平均乗降客数を調査し、その結果を整理した。



■柳津駅に停車する「境川らくちゃんバス」の様子

2-2. 数値指標以外に現れた定性的な効果

数値指標の結果(定量的な効果)以外に、以下に挙げた「定性的な効果」がありました。

- 駅舎の屋根を「道の駅柳津」のコンセプトを参考に境川をイメージした青系色・曲線型としたり、トイレの壁面に旧柳津町の色である「もえぎ色」を使用することなどにより、駅前に柳津地域の特性を生かした空間が創出できました。
- 道路整備に併せ排水性舗装を導入したことで、雨天時の水はねが解消されるとともに交通による騒音も低減されました。
- 駅のホームと電車との間の隙間が解消され、駅利用者の安全性が高まりました。

3. 事業への住民参加について

みちづくり協議会、みちづくり部会の開催

柳津駅周辺のみちづくり計画を策定するに当たり、地域住民の方の意見をより反映させるため、学生や地域住民で組織するみちづくり部会を組織し、計画案を策定しました。

計画案は、学識経験者、警察、学校関係者、地元住民代表、行政(岐阜市関係部局)等で組織するみちづくり協議会でさらに内容の検討を行いました。



ワークショップ形式の部会で、みちづくり計画案を策定



みちづくり協議会での検討により、計画案への意見、助言

社会実験の実施

みちづくり計画に基づく整備にあたり、事前に社会実験を行い、合意形成を図りました。



暫定的な狭さく部等の設置



アンケート、ヒアリングによる意見聴取

4. 今後のまちづくりの方策について

都市再生整備計画に掲げた目標の達成状況から、今後のまちづくりの方策について検討しました。

当該地区における 事業当初のまちの課題	まちの課題の変化		今後のまちづくり方策	
【課題1】 ○名鉄柳津駅の公共施設巡回バス等の乗り入れ改善 ○送迎車両の駐車待ち場所や駐輪場不足の解消 ○駅舎の転落事故対策やバリアフリー化	達成されたこと (課題の改善状況)	・名鉄柳津駅の移設や駅前広場が整備でき、駅施設のバリアフリー化やバス・自家用車の乗入れの円滑化等が図られたほか、不足していた自転車駐車場を整備することができ、駅の利便性が向上した。	効果を持続させるための 基本的な考え方	◆駅関連施設の適切な維持管理 ・今回整備したトイレや自転車駐輪場等の柳津駅関連施設について、施設の利用環境を維持していくため、適切な維持管理を推進していく。
	残された未解決の課題	—	残された課題に 対する方針	—
【課題2】 ○鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上 ○トランジットセンターを中心とした地域交流拠点の整備	達成されたこと (課題の改善状況)	・名鉄柳津駅の移設に伴い駅施設がバリアフリー化されたほか、駅前広場の整備に合わせトイレや歩行者誘導サインを設置し、誰もが利用しやすい地域交流拠点が整備できた。また、新たにコミュニティバスが運行しているなど、他地域との交流・連携も進んでいる。	効果を持続させるための 基本的な考え方	—
	残された未解決の課題	—	残された課題に 対する方針	—
【課題3】 ○子供や高齢者が安全に暮らすことのできる生活環境を確保に向け、生活道路へ流入する交通に対する通過車両の進入抑制や減速等の安全対策による安全な歩行空間の確保	達成されたこと (課題の改善状況)	・地区内の生活道路について、駅や駅周辺の学校へのアクセス道路を中心に狭く、クランク、路面カラー舗装等の自動車の速度抑制や歩車分離といった安全対策を実施し、児童や高齢者等が安全に暮らせる交通環境が創出できた。	効果を持続させるための 基本的な考え方	◆道路関連施設の適切な維持管理 ・自動車の速度抑制や歩行者自転車の安全確保のために整備した狭くや路面カラー舗装等の施設について、劣化状況を踏まえた適切な維持管理を推進していく。
	残された未解決の課題	・地区内の生活道路には、歩車分離等の歩行者の安全対策が実施できていない路線がまだ残っている。	残された課題に 対する方針	◆歩行者空間の安全対策 ・歩車分離等の歩行者の安全対策が実施できていない路線について、柳津駅と主要施設とのネットワーク化も視野に歩行者空間の安全対策を、地元の意見を踏まえつつ検討していく。 ・通学路については毎年見直しがあるため、常に通学路の把握をし、安全対策が必要な箇所がないか確認していく。
事業によって発生した 新たな課題		・自転車の利用者が増加していることから、放置自転車の発生などによる利用環境の悪化が懸念される	課題に対する方針	◆自転車の利用環境の向上 ・自転車の利用者が増加していることから、放置自転車などによる利用環境の悪化を防ぐため、駐輪マナーの向上を図るとともに、駐輪場の利用状況を注視し、必要な対応を適宜実施していく。

5. 事後評価委員会で頂いた意見について

平成23年11月21日に行われた「事後評価委員会」において、委員の方々から以下の意見等を頂きました。

〔成果の評価〕

- ・指標2の駅利用者数は、事業以前より微増傾向にあるため、事業期間内の増加が事業の効果によるものと分かるように整理するとよい。
→期間内に伸びが大きくなっていること、竹鼻線の他の駅と比較しても伸びが大きいことを確認しました。
- ・指標2の駅利用者数について、単純に人口が増えたことに伴う部分もあるのではないかな。
- ・安全安心な道路空間の整備について、指標4・5による通行量調査以外に、アンケート調査等による住民の意識の確認ができるとさらに良かったと思う。
⇒（地元在住の委員より報告）
 - ・今回の整備はありがたかったという声は上がっている。整備箇所で交通事故は起きていない。
- ・指標4・5について、歩行者が自転車利用に転換したという整理になっているが、自転車利用者の大幅な増加は、駅利用者が駅移転に伴い対象路線を通らざるを得なくなった面もあるので、転換までは言いすぎではないかな。
→ご指摘の、駅移転に伴う交通の流れの変化も考慮に入れて目標は設定されています。

〔今後のまちづくり方策について〕

- ・コミュニティバスについて、もう少し利用者を増加させるために考えていることはあるかな。
→地域住民・行政・交通事業者で協議会を組織しており、今後もその中で検討していきます。
- ・通学路以外にも周辺地域で安全施設を整備しているので、今後は通学路自体の変更を検討してもよいと思う。
- ・計画の目標にあった「地域交通拠点」とは、たまり場的な要素も含んでいると思うが、風雨を凌げる、待合所のようなものができると良い。



6. フォローアップについて

この事後評価にて「見込み」とした指標は、翌年度以降に数値を計測して確定値とするようフォローアップします。

指 標	評価値	目標 達成度	判定	フォローアップ 予定時期
1. 人口増加率(%, H19比)	6.35	○	見込み	H24年5月
2. 鉄道乗降人員(人/日)	3,000	○	見込み	H24年7月
3. 地区内通学路の歩道等整備率(%)	41.6	○	見込み	H24年4月
4. 駅アクセス道路の 歩行者交通量(人/日)	1,380	△	確定	—
5. 駅アクセス道路の 自転車交通量(台/日)	3,300	○	確定	—
その他1. コミュニティバスの 駅乗降者数 (人/日)	21	○	見込み	H24年10月