

都市再生整備計画 事後評価シート
川越線日進・指扇間新駅周辺地区

平成23年3月

埼玉県さいたま市

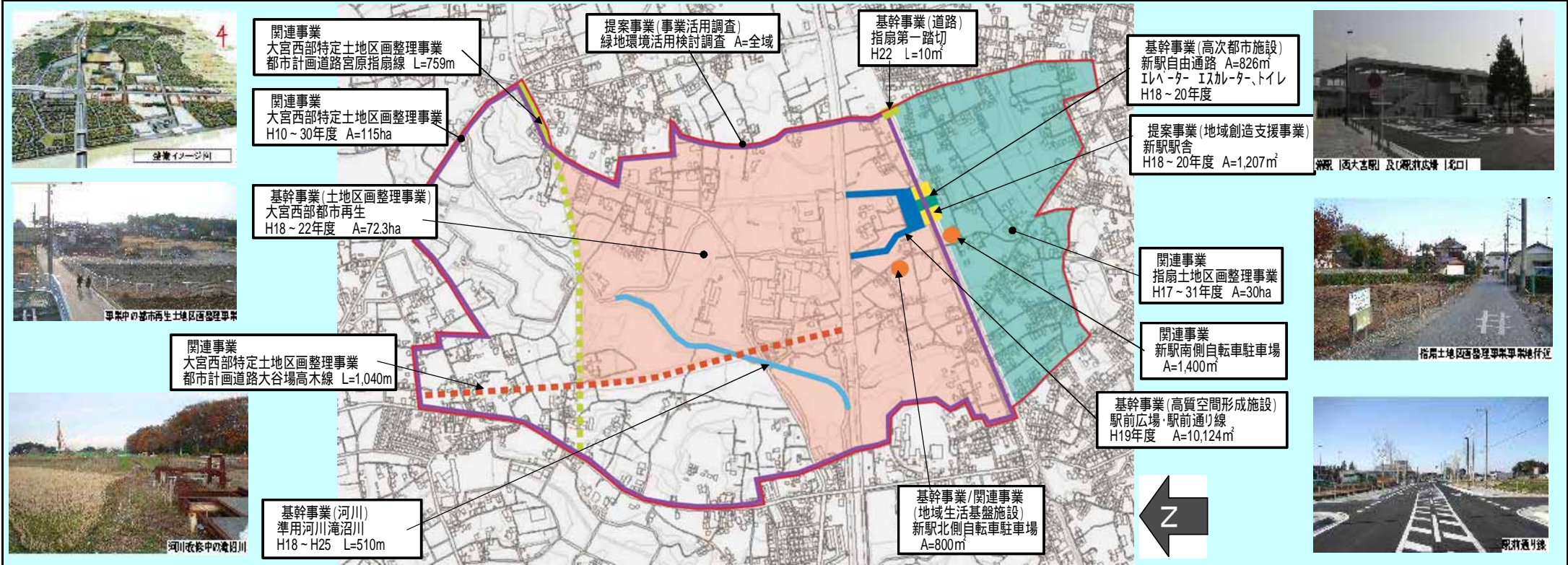
様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	埼玉県	市町村名	さいたま市	地区名	川越線日進・指扇間新駅周辺地区			面積	145ha						
交付期間	平成18年度～平成22年度		事後評価実施時期	平成22年度		交付対象事業費	7,355百万円	国費率	0.329						
1) 事業の実施状況	事業名														
	当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	河川(準用河川滝沼川)、地域生活基盤施設(新駅北側自転車駐車場)、高質空間形成施設(駅前広場、駅前通り線)、高次都市施設(自由通路)、土地区画整理事業(大宮西部都市再生土地区画整理事業)												
		提案事業	地域創造支援事業(駅舎)、事業活用調査(緑地環境活用検討調査)												
	当初計画から削除した事業	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							
		基幹事業	道路(都市計画道路宮原指扇線)		地元協議の難航により、整備計画期間内の事業実施が困難なため取りやめる			目標2(新駅周辺のアクセス道路網、駐輪場整備による利便性の高い交通結節点の形成)に関連するが、数値目標は据え置く							
		提案事業	地域生活基盤施設(新駅南側自転車駐車場)		土地区画整理事業の進捗により、用地については賃借することとしたことから、当初予定していた事業費が必要なくなったため、取りやめる			目標2(新駅周辺のアクセス道路網、駐輪場整備による利便性の高い交通結節点の形成)に関連するが、数値目標は据え置く							
新たに追加した事業	基幹事業	道路(指扇第一踏切)		鉄道事業者との協議が整ったこと、踏切に接続する道路整備事業(踏切北側)の見通しが立ったことから新たに追加する			目標2(新駅周辺のアクセス道路網、駐輪場整備による利便性の高い交通結節点の形成)に関連するが、数値目標は据え置く								
	提案事業	なし													
交付期間の変更	当初	平成18年度～平成22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		
	指標1	地区内居住者人口	人	1,200	H17	2,500	H22	モニタリング	評価値	2,002	あり	土地区画整理事業の遅れから住宅地整備も遅れ、目標値に届いた地区内居住者人口には達しなかったが、目標値の80%の人口は確保できた。また、土地区画整理事業が進められた駅北側周辺では、商業施設や医療施設といった生活利便施設の整備が進められている。	平成23年4月		
	指標2	新駅利用者(転移・転換)数	人	0	H18	14,000	H22	モニタリング	評価値	9,240	あり	新駅の設置や駅前広場整備等により、地区内の通学・通勤者においてバスから鉄道利用への転換が図られ駅乗降客数も増え、駅が開業した平成20年度と平成21年度を比較すると約1.3倍となっている。しかしながら、駅北側の土地区画整理事業の一部が完了したのみで、駅周辺における商業施設等の従業者や利用者の需要までは取り込むに至っていない状況から、目標値には達しなかった。	平成23年6月		
	指標3	交通安全性・生活利便性満足度	倍	1.0	H15	1.3	H22	モニタリング	評価値	1.34	あり	西大宮駅、駅前広場、駅前通り線、自転車駐輪場、自由通路の整備により、新たに交通結節点が確保されたこと、また狭い道路の改善や駅周辺において商業施設や医療施設など生活利便施設の集積が進んでいる。	平成23年4月		
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		
	その他の数値指標1	新駅及び区役所周辺の都市基盤整備に対する満足度	%	-	-	-	-	モニタリング	評価値	44.6%		西大宮駅が開業されるとともに、駅北側の駅前広場、駅前通り線が整備された。また、この周辺の土地区画整理事業が進んだことにより、商業施設や医療施設等の民間施設の建設が動き出した。これらの整備により、当地区の交通利便性や生活利便性の向上に繋がると考えられる。	-		
	その他の数値指標2	新駅周辺の交通結節点整備に対する満足度	%	-	-	-	-	モニタリング	評価値	79.0%		西大宮駅の開設により鉄道利用ができるようになったこと、そして西大宮駅北側の駅前広場や駅前通り線が整備されたことにより、新たに駅へアクセスする(スルード)が開設され、交通結節点としての機能が備わり、評価につながっていると考えられる。	-		
	その他の数値指標3	魅力的で快適な街並みの形成に対する満足度	%	-	-	-	-	モニタリング	評価値	47.3%		西大宮駅北側において土地区画整理事業が進み、その範囲では狭い道路の解消がなされ、歩行環境の向上につながったと考えられる。	-		
4) 定性的な効果発現状況	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区および周辺(駅から徒歩15分圏)には寺社や温泉などの地域資源があり、西大宮駅ができたことにより、市内や都内からの来訪者が増えている。(JR東日本主催による、駅からハイキングが西大宮駅にて開催(これまで1,800人の参加)され、多くの参加者がある) 西大宮駅前広場整備において、公募市民からなる区民会議の提案による花壇やシンボルツリーの設置、ベンチ設置などが組み込まれ、区民参加による緑のまちづくりが実現され、住民のまちづくりに対する意識も向上した。区民会議では次なる取り組みとして、周辺の地域資源への案内誘導サインの計画づくりの検討が進められており、当該地区の継続的なまちづくり活動の基盤ができた。 西大宮駅北側では商業施設や医療施設などの建設が進められており、民間の動きが出てきた。 土地区画整理事業では、従来型の開発ではなく、既存の緑地を保全する自然配慮型の整備が進められている。 														
5) 実施過程の評価	実施内容														
	モニタリング	-										実施状況		今後の対応方針等	
	住民参加プロセス	西区区民会議の提案による西大宮駅北口駅前広場整備(シンボルツリーの設置、花壇の設置、子どもの絵タイルを敷き詰めたベンチ(64人分)の設置、誘導サインの整備等)。		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										今後当地区のまちづくりを進める際に、西区区民会議を中心に住民の意見や提案を求め、積極的にまちづくりに反映していくこととする。	
持続的なまちづくり体制の構築	区民と行政との協働によるまちづくりの実現に向けて、西区区民会議で当地区のまちづくりに対する提案とその具現化に取り組んだ。		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										今後も引き続き当地区のまちづくりに対して提案や具体的活動を進める組織とする。		

様式2-2 地区の概要

川越線日進・指扇間新駅周辺地区(埼玉県さいたま市) 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: 新駅設置及び土地利用転換による都市基盤の一体的な整備を図り、都市機能を集積した利便性の高い地域交流、生活拠点を創出する。 目標1: 新駅及び区役所周辺の都市基盤整備による新たな市街地の形成。 目標2: 新駅周辺のアクセス道路網、駐輪場整備による利便性の高い交通結節点の形成。 目標3: ゆたかな緑・水など自然環境を活かした魅力的で快適な街並みの形成。	地区内居住者人口	人	1,200	H17	2,500	H22	2,002	H22
	新駅利用者(転移・転換)数	人	0	H18	14,000	H22	9,240	H22
	交通安全性・生活利便性満足度	倍	1.0	H15	1.3	H22	1.34	H22
	新駅及び区役所周辺の都市基盤整備に対する満足度	%	-	-	-	-	44.6%	H22
	新駅周辺の交通結節点整備に対する満足度	%	-	-	-	-	79.0%	H22
	魅力的で快適な街並みの形成に対する満足度	%	-	-	-	-	47.3%	H22



まちの課題の変化	<ul style="list-style-type: none"> 西大宮駅および北口側の一部の都市基盤が整備されたことにより、商業施設や医療施設が進出予定である。また、民間によるアパート建設も活発になってきた。しかしながら、西大宮駅南口側をはじめ地区内の土地区画整理事業が遅れていることから、狭隘道路の改善や適切な道路の整備が進んでいない地区がある。 西大宮駅が新設、北口側の駅前広場及び、そのアクセス道にあたる駅前通り線が整備されたことにより、新たなバスルートの新設など交通結節点としての機能が整いつつある。しかしながら、南口側の駅前広場整備が進捗していないことから、駅南口への車両等の乗り入れが規制され、北口駅前広場に廻らなければならない、駅南側からのアクセス向上が課題としてあげられる。 新たに西大宮駅へのバスルートが新設されたものの、JR川越線とバスとの乗換えにタイムラグがあり、鉄道とバスの乗り継ぎ課題があげられる。 西大宮駅南口側の土地区画整理事業が進捗していないことから、狭隘道路の改善や、駅前広場、駐輪場の整備が進んでいない。暫定的に駐輪場を確保しているが、駐輪場の土地の賃借契約の延長が課題として残っている。
今後のまちづくりの方策(改善策を含む)	<ul style="list-style-type: none"> 現在、事業進捗が遅れている土地区画整理事業を着実に進めるとともに、西大宮駅南口側の駅前広場および駐輪場の整備を進めることにより、駅南側からのアクセスを向上させ、駅北口側の交通アクセスの負担軽減を図る。 また、狭隘道路の整備改善を進めるとともに、駅北口側と同様、環境に配慮した基盤整備を進める。 周辺の自然・温泉・歴史資源等を求めて訪れる人への対応として、歩行者案内サインの整備を進める。 緑地の保全に配慮した市街地開発を進める。