

# 5.事業効果の計測 におけるポイント

## ポイント5-①

まちづくりの観点から効果を評価する



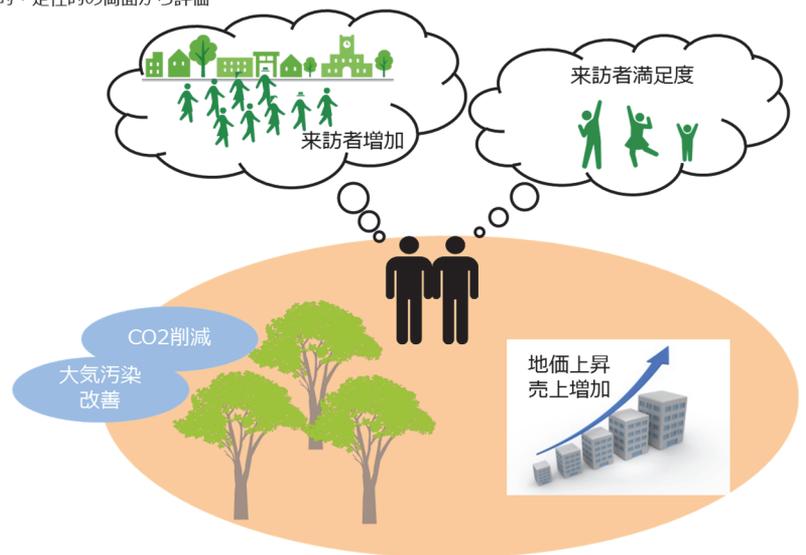
## 事業効果の計測におけるポイント

道路空間再編が実施された後は、取り組みの成果を確認し、次の取り組みの実践に活かすため、「まちづくり」の観点から効果を評価することが推奨される。道路空間を再編することによって、地域全体に対しても多面的な効果が発揮されるため、定量的・定性的の両面から評価することが推奨される。

ポイント5-①

### まちづくりの観点から効果を評価する

- ・まちづくりの観点から効果を計測
- ・定量的・定性的の両面から評価



## ポイント5-①

## まちづくりの観点から 効果を評価する

- 「まちづくり」の観点から効果を評価することで、取り組みの成果を確認し、次の取り組みの実践に活かす
- 道路空間の整備・利用により、交通や社会・経済等、様々な側面で効果が発現するため、「まちづくり」の観点から、道路空間再編による効果を定量的・定性的の両面から評価する

- 道路空間の再編プロジェクトの今後の改善や、同種事業へのフィードバックのために、プロジェクトの効果を評価するには、事業・地域毎に異なる多様な効果を適切に評価することが求められる。
- その地域の地域づくりの契機となり、地域づくりを支えることを狙いとする道路空間再編プロジェクトなのであれば、そのプロジェクトを評価する尺度は、地域の個性や文化、市民の健康や福祉の充実、社会ネットワークの広がりやコミュニティの連帯等、地域が持つ有形無形の価値に与える影響を内包するとともに、商工観光等の経済活動をはじめ、社会経済の様々な側面を加味したものとなるべきであろう。

### 具体的な取り組み

#### 評価指標の設定

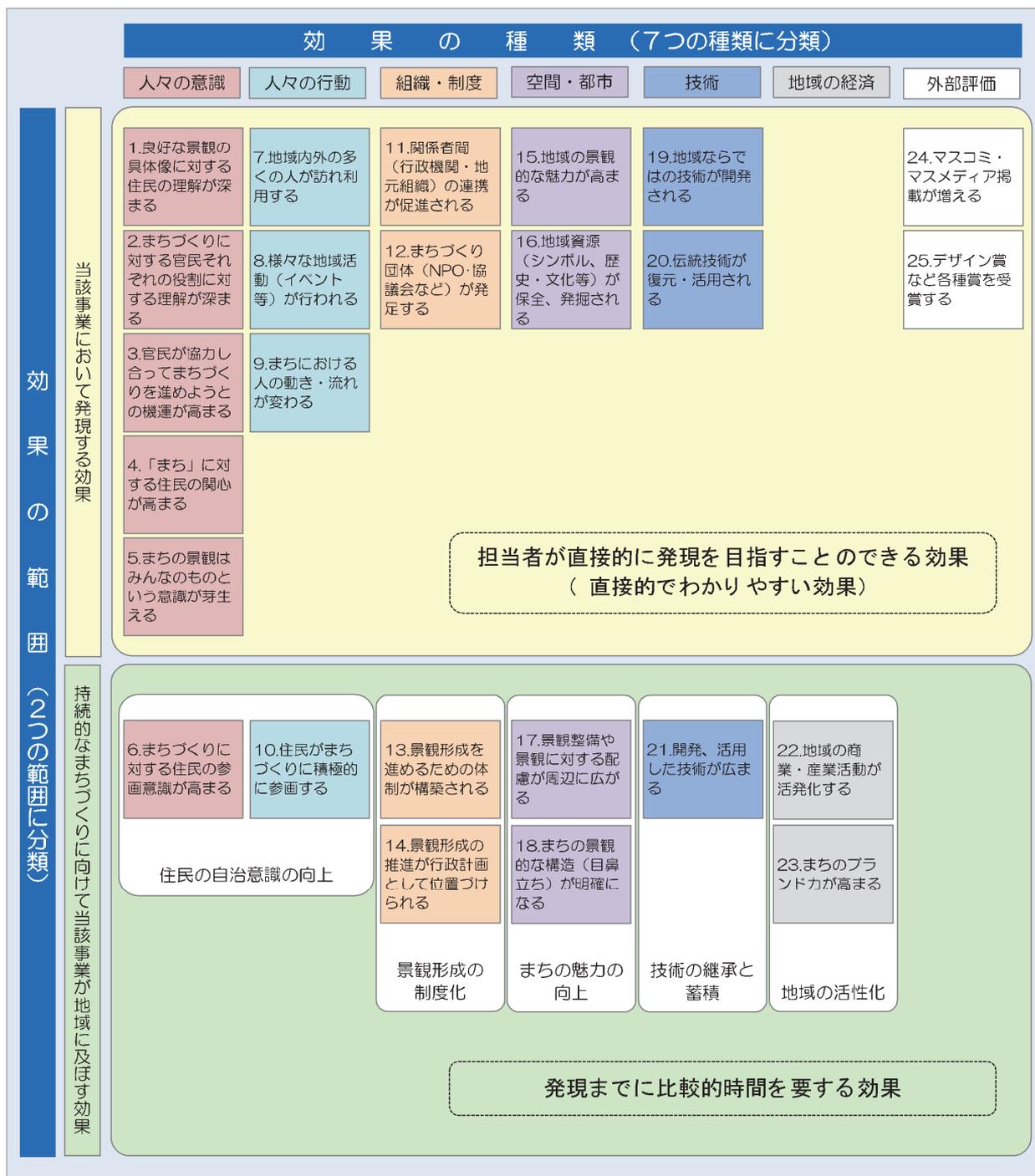
- 「めざすべき将来像」の実現に対する取り組みの達成状況を把握できる指標を設定する。
- 道路空間の整備・利用により、交通や社会経済、環境、住民の満足度等、様々な面で効果が発現する。そのため、「まちづくり」の観点から、道路空間整備・利用による多面的な効果を定量的・定性的の両面から評価する。
- 交通の円滑化や交通安全の推進だけでなく、観光振興、福祉の充実、健康増進、社会生活の場の創出、エリア価値の増大といった、生活の質的向上の観点から効果を評価する。

#### 効果の評価方法

- 複数の事業を組み合わせることで発現する効果もあるので、複数事業のパッケージとしての効果を評価する。

#### 事後評価による検証

- 事後評価により、事業の安定性及び公益性についての把握を行い、事業のその後について継続・改良・中断等の判断を定期的実施する。



分野別に整理したまちづくり上の効果  
 出典：「まちづくり効果」を高める公共事業の進め方（案）

札幌駅前通  
地下歩行空間  
北海道  
札幌市

## 商業活性化に関する効果を計測し、 地域への波及効果を評価

### 事業概要

札幌市の都心部では、積雪寒冷の気候から、昭和 47 年のオリンピック開催に合わせて開業した地下鉄大通駅、及び地下鉄さっぽろ駅・JR札幌駅の2つの核を中心とした地下街を整備し、以来、活力ある商業圏を形成してきた。

駅前通地下歩行空間は、二極化した2つの地区を結ぶことで商業圏の回遊性上を図るとともに、人々が憩い楽しめる空間を創出することを目的として、季節や天候に左右されない安全で快適な地下歩行空間を整備したものである。また、併せて地上部の幅員再構成(歩道拡幅)も実施し、憩いのある歩行空間を創出している。

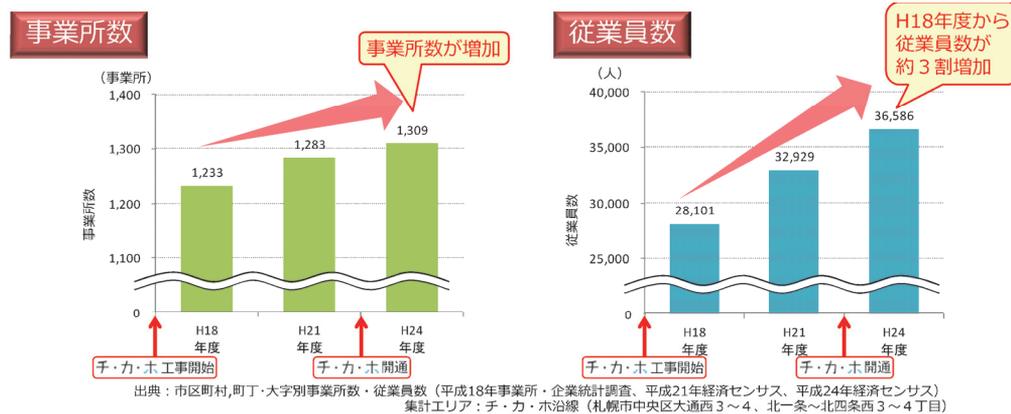
新しい時代における都市文化の創造を目標として、都心部における回遊性の向上、エリアの魅力と活力の向上、四季を通じて歩行者が安心して通行できる安全な空間の確保など、一体的なまちづくりに取り組んだ。都心部におけるオープンスペースのネットワーク化と活用に向けた方向性、整備後の管理のあり方、周辺建築物の機能・形態のあり方など、総合的に捉えながら事業を進めていった。

### 本事例の取組内容

#### 事業の整備効果の検証

##### ・事業所数・従業員数の変化

地下歩行空間の開通後、事業者数及び従業員数が増加していることから、経済活動の活性化に対する波及効果が伺える。特に、従業員数は整備前に比べ約 3 割増加しており、雇用創出の面で効果があったことが推測される。



(※整備前 H18 年度→整備後：H24 年度)

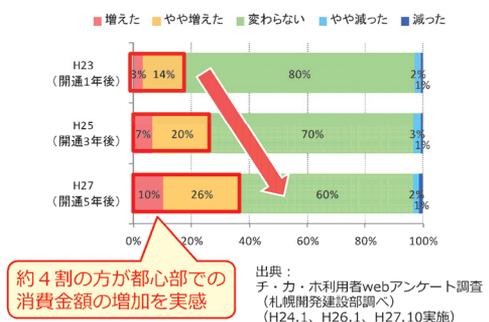
事業所数・従業員数の変化

出典：国土交通省

##### ・消費金額の増加

地下歩行空間の開通後、約 4 割の人が消費金額の増加を実感していることから、商業活動の活性化につながったことが伺える。

#### 都心部での消費金額



約 4 割の方が都心部での消費金額の増加を実感

都心部での消費金額

出典：国土交通省

## 事例から学べるポイント

四条通  
京都府  
京都市

## まちづくりと交通の観点から、効果・影響を定量的・定性的に検証

### 事業概要

四条通は、平安京時代の四条大路にあたる目抜き通りであり、市内中心部を東西につなぐ主要な幹線道路である。特に、本事業の対象となる川端通から烏丸通間は、京都最大の繁華街を形成するとともに、毎年夏になると祇園祭の山鉦が巡行するなど文化的にも存在感があり、市民、観光客を問わず多数の人々が訪れる。また、鉄道と路線バスの乗り換えなど、交通結節点としても重要な区間である。本事業は、四条通を含めたまちなか全体の賑わいを創り出すことを目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」のリーディングプロジェクトであり、四条通の空間再配分（車線削減、歩道拡幅）、バス待ち環境の改善等を通じて、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるものである。また、四条通と交差する細街路を含めて「歩いて楽しいまちなかゾーン」を設定し、都心エリア全体でまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備に取り組んでいる。

### 本事例の取組内容

#### 事業目的を踏まえた多様な項目の評価

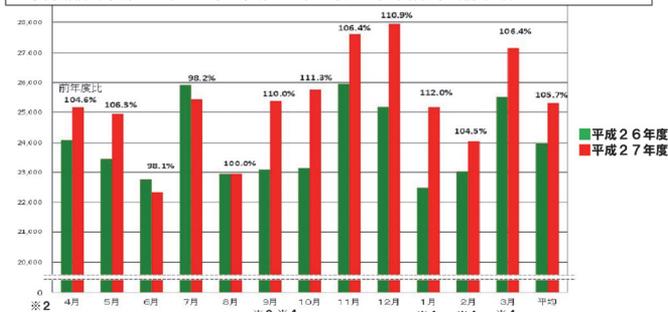
本事業では、事業目的を踏まえ、まちの賑わい創出、公共交通の利便性向上、歩行者快適性の向上の3項目から効果を検証するとともに、四条通及び周辺エリアの交通に対する影響について把握している。歩道拡幅後の四条通の歩行者交通量をみると、1割近く増加している。また、来街者ヒアリング調査によると、8割以上の人々が「歩きやすくなった」と評価している。さらに、ビデオ調査によると、以前はグループ連れの約25%が縦に並んで歩かざるを得なかったが、歩道拡幅後は5%以下に減少している。一方、バス利用者アンケート調査によると、バス停の見つけやすさ、便利さ、快適さ、乗降のしやすさの点で、約6割以上の人から改善が評価されている。また、片側1車線に車線減少したにも関わらず、バスの運行時間は整備前とほぼ同水準を保っており、公共交通の利便性向上という点でも一定の成果が得られたことが分かる。このように、人出が増えたこと、歩きやすくなったこと、公共交通が利用しやすくなったことなどの理由から、「以前よりも賑わいを感じる」という来街者の声が約6割あり（来街者ヒアリング調査）、この事業がまちなかの賑わい創出に寄与していることが伺える。なお、四条通の車線削減に伴う迂回交通により、周辺道路における交通渋滞が懸念されていたが、10年前に比べて周辺幹線道路の交通量も1~2割減少しており、迂回交通による大きな問題は発生していない。また、四条通と交差する細街路の交通量も1~5割減少し、区内を走行する自動車の平均速度が2割低下するなど、まちなか全体が安全で歩いて楽しい交通環境へと移行しつつあることが分かる。

	評価項目	調査・分析内容
効果検証	A. まちの賑わいの創出	四条通の歩行者交通量の変化 四条通の賑わいの変化 経済効果
	B. 公共交通利便性の向上	公共交通利用状況の変化 バスの定時性 バス利用者の利便性や快適性の変化 タクシーの利便性や快適性の変化
	C. 歩行者快適性の向上	四条通の「歩きやすさ」やまちの「心地よさ」の変化 四条通における歩行形態の変化 四条通における歩行速度の変化
影響検証	D. 四条通及び周辺道路の交通状況への影響	四条通及び周辺幹線道路の交通状況の変化 細街路の交通状況の変化

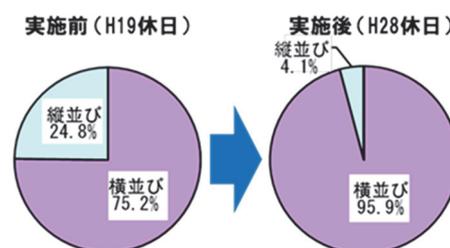
効果・影響の評価項目

四条繁栄会商店街振興組合の歩行者カウンターによる歩行者数の推移

工事完成後（平成27年11月～平成28年3月）の平均増加率（前年比）…107.7%



四条通の歩行者数の推移（商店街の歩行者カウンター）



四条通の歩行形態の変化（ビデオ調査）

神門通り  
島根県  
出雲市

# 交通量調査やアンケート調査等により 定量的・定性的の両面から整備効果を評価

## 事業概要

神門通りは、出雲大社の参詣道として開設された道路で、かつて参詣客の往来が絶えなかったが、車社会の到来とともに歩行者が減り、往時の賑わいが失われつつあった。

そこで、出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を迎えるにあたり、一畑電車出雲大社前駅から大社入口までの330m区間を、観光客の安全と歩きやすさに配慮した「シェアードスペース」として整備するとともに、島根県、出雲市、地元が一体となり、地域特性を活かした街並みの形成に取り組むことで、出雲大社の参詣道再生を図ることとなった。



神門通り

## 本事例の取組内容

### 整備効果の定量的・定性的な検証

事業の整備効果を検証するため、「歩行者通行量」、「観光客の滞在時間、消費金額」、「沿道店舗数の変化」、「歩行者の挙動(歩きやすさ)」、「自動車の走行速度」、「地価の変化」等について調査を実施し、定量的・定性的の両面から整備効果を評価した。

#### 歩行者通行量

	場所	整備前	整備後	倍率
		H21.10.29(木)	H25.10.17(木)	
平日	勢溜	1,297	10,814	8.3
	小学校入口	610	5,827	9.6
	宇迦橋北詰	257	2,746	10.7
	ご縁広場	224	1,431	6.4
休日	場所	整備前	整備後	倍率
		H21.11.8(日)	H25.10.20(日)	
	勢溜	3,103	25,020	8.1
	小学校入口	956	13,629	14.3
宇迦橋北詰	350	9,344	26.7	
ご縁広場	152	5,434	35.8	

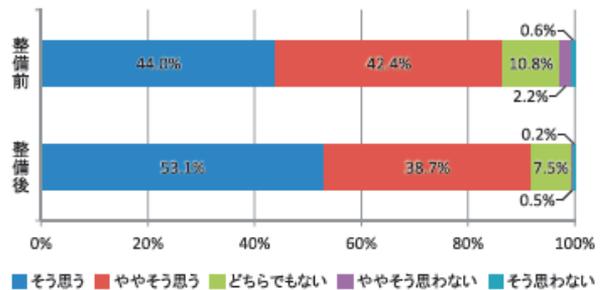
#### 滞留時間

駐車場	平成23年5月4日(水) 【滞留時間】	平成25年10月20日(日) 【滞留時間】
出雲大社駐車場	83.3分	109分
神門通り広場	76.6分	128分
ご縁広場	85.3分	164分

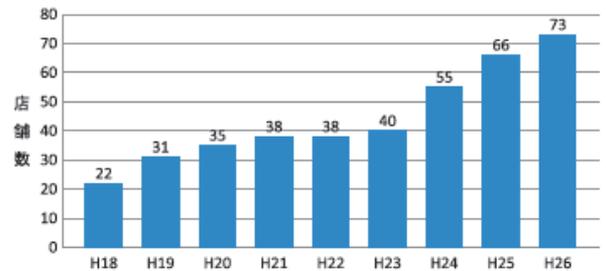
※滞留時間:(出庫時間の平均)-(入庫時間の平均)

#### 観光満足度

◆今回の出雲大社地区観光全般は楽しかった？



#### 沿道店舗数



#### 消費金額



出典：島根県「シェアード・スペース（歩行道共有空間）手法の活用による、歩行空間の賑わいの創出」都市と交通、通巻101号

→166 ページより

## プロジェクトストーリーコラム(その6)

## 5. 事業効果の計測

## (19) 道路空間の再編による地域への影響

ポイント5-①

まちづくりの観点から効果を評価する

## 【地域づくりを支える道路空間の再編】

さらに数年を経て、近江田は、仲間数人とともに、まちづくり会社『アナタノまち株式会社』を設立した。『アナタノまち株式会社』は、堀川通沿いにあった『旧ドコカノ銀行アナタノ支店』の建物を市から借り受け、改修してまちづくり会社のオフィス兼観光案内所、雑貨屋、カフェを開設した。

まちづくり会社『アナタノまち株式会社』は、道路占用によるファーマーズマーケットや店舗からの収益を活用して、道路や緑地公園の維持管理、エリア価値向上のための情報発信に取り組んでいる。

まちづくり会社『アナタノまち株式会社』の年次レポートによると、堀川通エリアの不動産価値はパークストリートの整備前後で上昇に転じている。数軒あった空き店舗が少しずつ、若者や女性の起業によって埋まり、エリア内の従業者数も増えつつある。

大森と赤津川と近江田は、今日も、アナタノ市を盛り上げるために、議論を続けている。

完



沿道建築物と調和した歩行空間は地域の活力につながる  
(スペイン・ビルバオ)



路上のパフォーマンスがまちに賑わいを呼び込む  
(メキシコ・グアダハラ)



夜間のオープンカフェが来街者に社交の場を提供する  
(キューバ・ハバナ)