

事後評価事項

1. 目標指標と達成状況（目標を定量化する指標・その他の数値指標）

1) 目標を定量化する指標：公共交通の利用者数【村井駅の1日当たり乗降人数】

○村井駅の1日当たり乗降人数※を調査し、その増減により整備効果を評価します。

○目標値と、1日当たり乗降人数の推移（平成27年度～令和3年度）は、次表のとおりとなります。

※1日当たり乗降人数は、JR東日本が公表する各年度の「1日平均乗車人数」を2倍して求めています。

表 村井駅の1日当たり乗降人数の推移

単位：人/日

	従前値	推移					現況値	目標値
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R3年度
乗降人数 (1日平均)	3,552	3,552	3,566	4,028	4,038	3,482	3,692	3,724

出典：東日本旅客鉄道株式会社HP

【達成状況】

達成状況は次のとおりになります。

○1日平均乗降人数は平成30年度から令和元年度にかけて増加し、目標値に達成しています。

○令和2年度に減少し、その後、増加傾向にあるものの、**現況（令和3年度）では、目標値に達成していない状況にあります。**

【要因分析】

目標値に達成していない要因を次のとおり分析します。

○平成30年度に松本国際高等学校が開校し、**通学者が村井駅を最寄りとしたことから**、平成30年度・令和元年度の乗降人数の増加につながったと考えられます。**学校誘致により公共交通の利用促進が図られた効果**があったものと言えます。

○令和2年度以降は、全国的に緊急事態宣言が発出されるなど、**新型コロナウイルス感染拡大予防対策により外出が自粛された影響**などにより、乗降人数が大幅に減少したと考えられます。

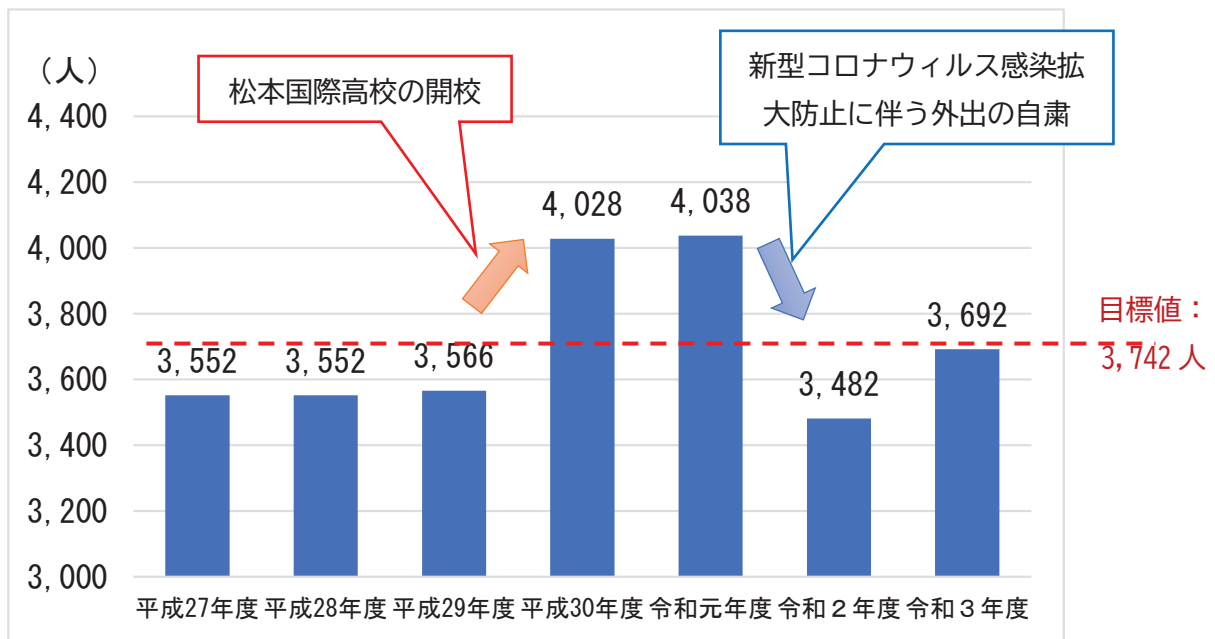


図 村井駅の1日当たり乗降人数の推移

2) その他の数値指標：踏切横断歩行者数

- 村井駅の東西を連絡する現道の踏切2か所（笹賀踏切、八幡原踏切）において、踏切を横断する歩行者数及び自転車数の変化を把握します。
- 平成28年度に調査を実施しており、事業開始時と現在の調査結果を比較して横断者の増減により、自由通路の整備効果を評価します。
- 調査（計測）方法は次のとおりです。
 - ・当該踏切に調査員を配置します。
 - ・踏切を横断する歩行者及び自転車の通行量（平日12時間（7～19時））を実測し、駅の東西を行き来する通行量を計測します。

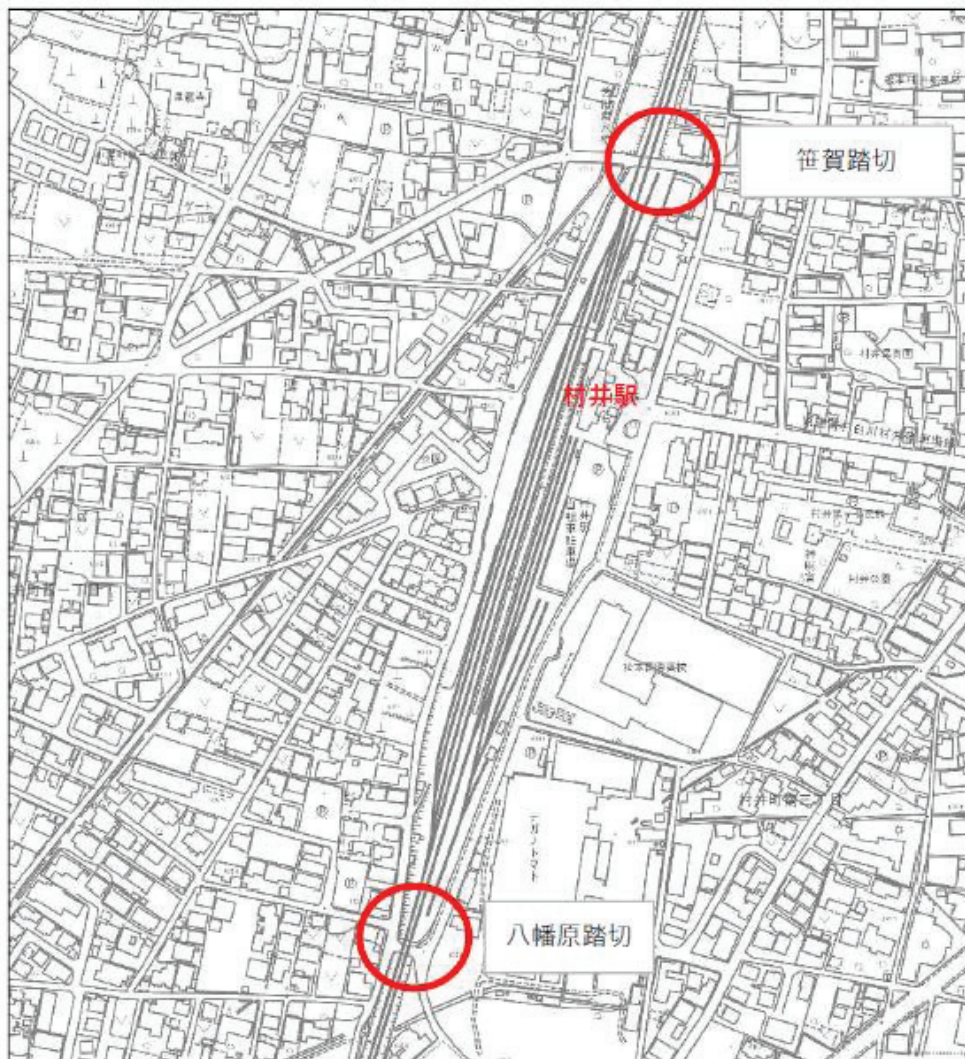


図 調査位置図

表 平日 12 時間（7～19 時）の歩行者及び自転車数の推移

箇所	種別	平成28年度(人)			令和4年度(人)			増減
		西→東	東→西	計	西→東	東→西	計	
笹賀踏切	歩行者数	155	142	297	266	196	462	165
	自転車利用者数	116	83	199	115	95	210	11
	計	271	225	496	381	291	672	176
八幡原踏切	歩行者数	94	100	194	121	165	286	92
	自転車利用者数	62	59	121	125	133	258	137
	計	156	159	315	246	298	544	229
合計	歩行者数	249	242	491	387	361	748	257
	自転車利用者数	178	142	320	240	228	468	148
	合計	427	384	811	627	589	1,216	405



図 交通量調査結果の概要

【調査結果】

調査結果及び平成 28 年度から現在（令和 4 年度）の推移は次のとおりになります。

- 現在（令和 4 年度）の踏切の横断者は、笹賀踏切で 672 人/日、八幡原踏切で 544 人/日、合計で 1,216 人/日となります。
- 平成 28 年度と比較すると、**笹賀踏切で 176 人/日、八幡原踏切で 229 人/日、合計で 405 人/日、それぞれ増加**しています。
- 踏切別にみると、**笹賀踏切では歩行者数が 165 人増加**しています。一方、**八幡原踏切では、自転車利用者数が 137 人増加**となっており、利用種別の違いがみられます。

【要因分析】

踏切横断者が増加しており、事業の整備効果はみられません。その要因を次のとおり分析します。

- 東西自由通路が工事の遅れにより未完成であることから、歩行者及び自転車利用者の通行動線に大きく変化する要因はみられません。
- 村井駅利用者は平成 28 年度より増加**しており、これに伴い**東西を行き来する踏切横断者も増加**していることが考えられます。
- 村井駅東側に松本国際高校が誘致されたものの、クラブ施設や学生寮などの学校関連施設が村井駅西側に立地していることもあり、学生による駅の東西の往来が発生していることも増加要因の一つと想定されます。

3) その他の数値指標：公共交通政策に関する市民満足度

○松本市が実施している「市民満足度調査」を活用して、地域住民における公共交通施策に対する満足度の変化を把握します。

○満足度調査は、平成 28 年度と令和 3 年度の「松本市総合計画の推進に向けた市民意識調査」の結果から、事業開始時と現在の満足度を比較し、その増減により公共交通の利便性の向上に対する整備効果を評価します。

○比較する設問は、「生活する上で必要最小限の公共交通が確保されている」(平成 28 年度)と、「生活する上で必要な公共交通が確保されている」(令和 3 年度)において、「思う」と「やや思う」を合わせた『思う』の比率で、芳川地区にお住まいの方の回答を抽出して「平成 28 年度」と「令和 3 年度」で比較します。

表 公共交通に対する満足度の経年比較（芳川地区にお住まいの方）

		『思う』		『思わない』			
		そう思う	やや思う	あまり そう思わない	そう思わない	わからない	無回答
平成 28 年度	件数	16	41	24	15	6	16
	割合 (%)	15.7	40.2	23.5	14.7	5.9	0.0
		55.9		38.2			
令和 3 年度	件数	8	24	26	16	4	1
	割合 (%)	8.6	29.0	32.8	25.2	4.4	8.6
		37.6		58.0			
比較		▲18.3(ポイント)		19.8(ポイント)			
(参考： 松本市) 令和 3 年度	件数	111	373	422	324	57	20
	割合 (%)	8.5	28.5	32.3	24.8	4.4	1.5
		37.0		57.1			

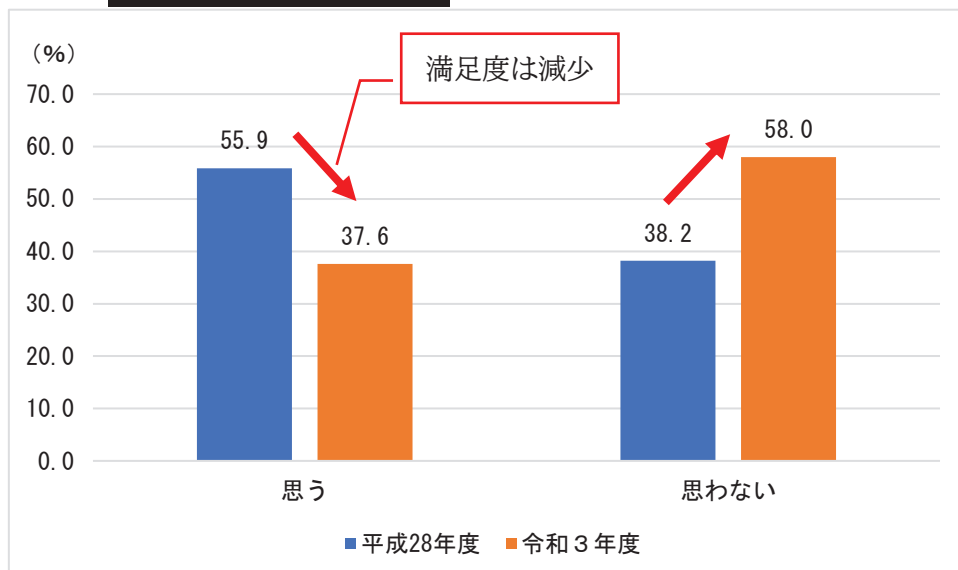


図 公共交通の満足度に関する経年比較（芳川地区）

【調査結果】

調査結果及び平成 28 年度から現在（令和 3 年度）の変化は次のとおりになります。

○**現在（令和 3 年度）**における芳川地区での公共交通施策に対する満足度は、**満足に「思う（37.6%）」で、「思わない（58.0%）」を下回っています**。現況においては、満足されていない方が過半数に達しています。

○平成 28 年度と比較すると、満足に「思う」は平成 28 年度には 55.9%でしたが、令和 3 年度には 18.3 ポイント減少しています。一方、満足に「思わない」では平成 28 年度の 38.2%から 19.8 ポイント増加しており、満足度が大きく低下しています。

○平成 3 年度の結果を芳川地区と市全体と比較してみると、満足に「思う」が僅かに市全体を上回るものの、大きな差はみられません。

【要因分析】

満足度は低下しており、事業の整備効果はみられません。その要因を次のとおり分析します。

○駅舎、駅前広場が工事の遅れにより未完成であることから、満足度を高める要因はみられません。

○更に、駅周辺においては、駅舎、駅前広場、自転車駐輪場などの**工事が進められ、仮設で利用されていることから、十分な交通結節機能が確保されていない**ことも増加要因の一つと想定されます。

2. 実施過程の評価

1) モニタリング

○実施していません。

2) 住民参加プロセス

○整備計画の策定以前より、村井駅周辺整備についての勉強会を開催しています。

○事業当初は駅東西の各々の地元町会単位の検討部会で、駅のあり方や地区のまちづくりに関する課題や解決策を検討しました。

○地元町会単位の検討部会から、平成 28 年に村井駅周辺整備の合同部会を開催するとともに、平成 30 年には「**村井駅整備推進協議会**」を立ち上げ、現在に至っています。

○その他、住民参加によるまちづくりの取組みを以下のとおり実施しています。

- ・各町会と市議を含めた推進協議会での検討と並行して、**地元住人や関係各所への説明会を開催**しました。
- ・**駅舎デザインアンケート**を駅利用者及び周辺住民を対象に実施しました。
- ・半橋上駅舎内 1 F、2 Fにある**公共スペースの利活用方法アンケート**について、主に駅利用者、周辺町会、周辺学校の学生を対象に実施しました。

3) 「まちづくり体制」に関する実績

実施期間・時期	件名	開催回数
H24.8～H25.3	村井駅周辺整備についての地元勉強会	4 回
H28.6～H29.9	村井駅東整備村井町部会	5 回
	村井駅西整備小屋町部会	6 回
H28.12～H30.1	村井駅整備合同部会	2 回
H30.11～R4.8	村井駅整備推進協議会	9 回
R1.5	村井駅周辺整備説明会	1 回
H28.6～R2.11	村井駅整備に関する住民説明会	10 回

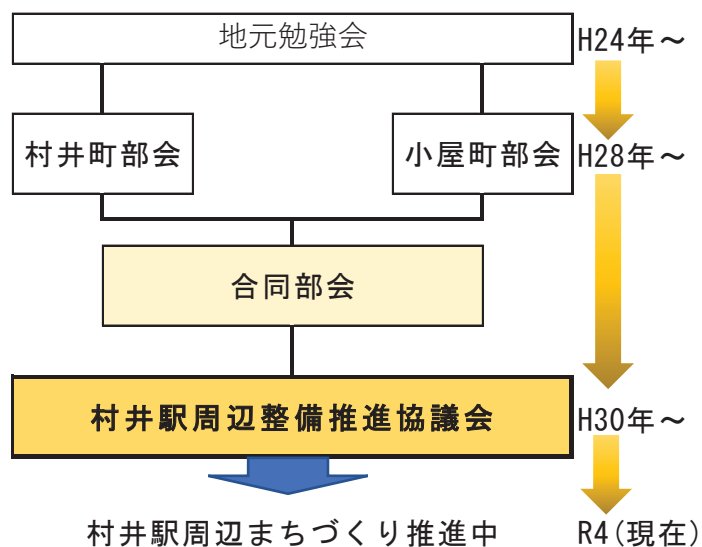


図 検討組織の変容

3. 効果発現要因の整理

- JR貨物との土地売買契約に時間を要したこと、その後続くレール撤去や電化柱移設の問題等に伴って事業が遅延し、自由通路・駅舎の供給開始が令和6年秋へと延期されています。
- 現在、駅舎、駅前広場（西口・東口）及び自転車駐輪場が仮設で設置され、十分な交通結節拠点として機能していない状況にあります。
- 学校誘致等の効果により、駅利用者や歩行者・自転車利用者は増加しており、まちづくりに大きな影響を与えています。**新型コロナウイルスの影響により一時的に村井駅利用者は減少したものの、今後も増加傾向を継続していくことが期待されます。
- 駅の東西方向を跨ぐ歩行者・自転車交通量は増加傾向**にあり、駅周辺の利用に対する地域ニーズは高いと言える一方で、**踏切横断によって安全な歩行空間が確保されていないもの**と言えます。自由通路・橋上駅舎・東西各駅前広場の**整備が完了していない状況から、その効果の検証が難しい状況**となっています。

事業	影響	貢献度
学校誘致などによる公共交通の利用促進	・村井駅の乗降者数が増加	・コロナによる外出が自粛される前には目標値を達成しており、駅を中心としたまちづくりに貢献していると考えられる。
自由通路・駅舎の整備による駅を中心としたまちづくり	・自由通路・駅舎・駅前広場の整備が完了していないため、学校誘致などで駅利用者が増えたことに連動し、踏切横断者が増加 ・駅舎が整備中であるため、公共交通の満足度はH28より減少	・自由通路・駅舎・駅前広場の整備が完了していないため、貢献度を図ることが難しい。

4. 今後のまちづくり方策の検討

○公共交通の利用促進

- ・学校誘致などの影響により、公共交通の利用が促進されました。引き続き駅周辺において、日常生活に必要な商業サービス施設の立地誘導を図るとともに、国道19号の沿道型商業施設の土地利用を維持します。
- ・郊外部についても、広域的な道路交通や鉄道を軸として、大型商業施設や大規模工場等の集積が進んでいることから、その無秩序な拡散を抑制しつつ適正な配置を行います。

○自由通路・駅舎の整備による駅を中心としたまちづくり

- ・関係機関と連携し自由通路・駅舎を整備していきます。
- ・公共交通の利便性の高さを活かし、安全で安心して歩ける歩行空間の確保等をおして、利便性が高く質の高い都市型住宅の居住環境を目指します。



「歩いて暮らせる松本型の集約型都市構造」の実現

5. 事後評価原案の公表予定

- 公表の方法：市ホームページ
- 公表、市民意見受付の期間