

都市再生整備計画 鉄道と港のまち敦賀地区

事後評価の概要（原案）

1. 事後評価制度の概要	p 1
2. 地区及び計画の概要	p 2
3. 成果の評価（数値目標の達成状況の整理）	p 5
4. 実施過程の評価	p 8
5. 効果発現要因の整理	p 9
6. 今後のまちづくり方策の検討	p 10

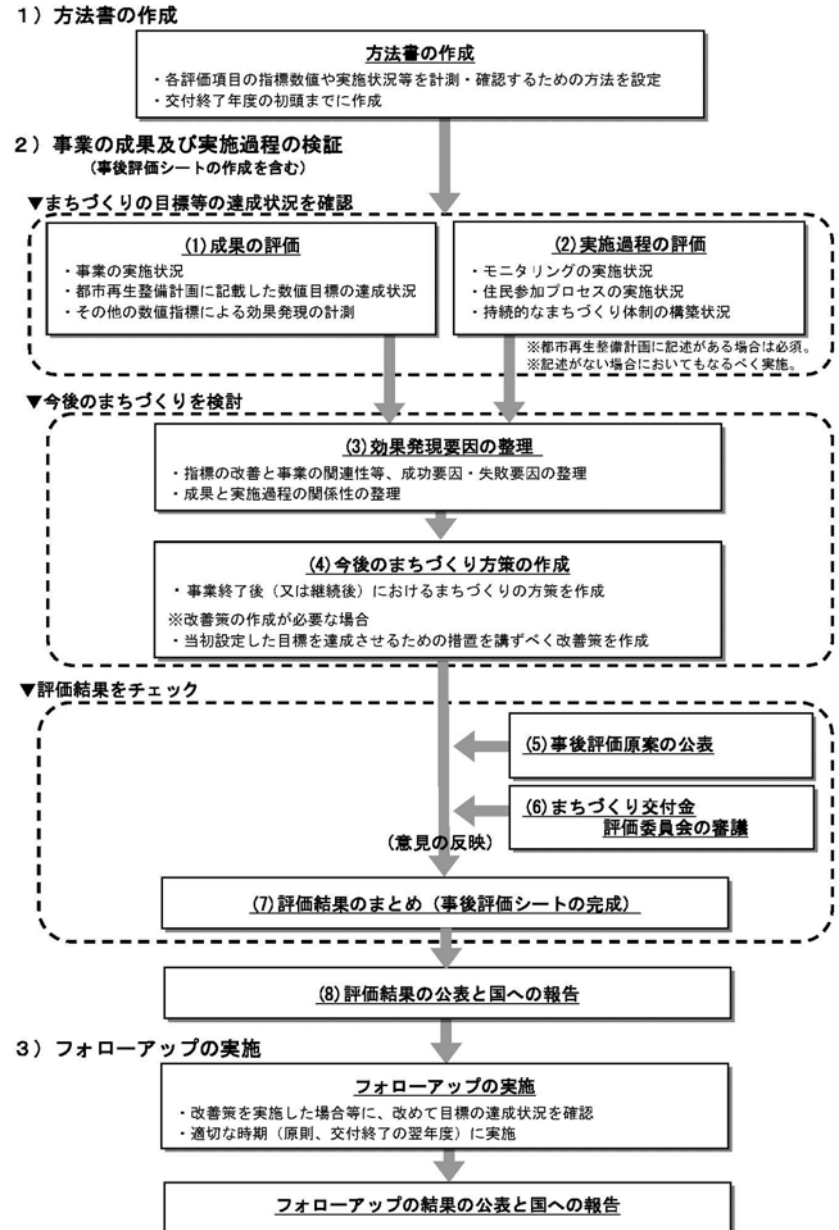
平成29年12月

敦 賀 市

1. 事後評価制度の概要

<p>事後評価の位置づけ</p>	<p>「事後評価」とは、計画期間終了時に成果などを検証して、その後のまちづくりに活かすための作業（PDCA サイクルにおける Check）</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>・まちづくりの課題 → 課題は解決されたか？</p> <p>・まちづくりの目標 → 目標は達成できたか？</p> <p>・目標を定量化する指標・数値目標 → 計画どおりにできたか？</p> <p>・目標を達成するために実施する事業 → 計画どおりにできたか？</p> <p>↓</p> <p>改善策の実施 まちづくりの継続 次期計画への反映 (Act)</p> <p>・改善すべき点はあるか？</p> <p>・効果持続のために何をするか？</p> <p>・まちづくりの効果を事業後も持続させる</p> <p>・成功体験、失敗体験を次のまちづくりの教訓にする</p>
<p>事後評価の目的</p>	<p>①事業がもたらした成果等を客観的に判断して、今後のまちづくりを適正な方向に導く。</p> <p>②事業の成果を住民に分かりやすく説明する。</p>
<p>事後評価の内容</p>	<p>①まちづくりの目標の達成状況等の確認</p> <p>・まちづくりの目標の達成状況の確認、及び実施過程の検証を行う。</p> <p>②今後のまちづくり方策の検討</p> <p>・まちづくりの目標の達成状況を踏まえ、事業効果の発現要因を整理し、今後のまちづくり方策を検討する。</p> <p>③事後評価のチェック</p> <p>・事後評価の合理性・客観性を担保するために、評価結果を市民に公表し、意見を適切に反映すると共に、学識経験者を含む第三者で構成される委員会で、事後評価全般にわたる評価作業の適切さの確認を受ける。</p>
<p>評価委員会の目的</p>	<p>①事後評価等が適切に遂行されているかの確認と、意見を頂く。</p> <p>②今後のまちづくり方策等について意見を頂く。</p>

《事後評価実施フロー》



2. 地区及び計画の概要

(1) 地区の現況、位置づけ

- ・本地区は、港と鉄道駅の交通結節点を中心に形成されてきた旧市街地(中心市街地)を含む、木の芽川及び JR 北陸本線・小浜線・敦賀港線以北の区域(約 178.6ha)である。
- ・本地区は、古くより「港まち」として発展し、特に明治期から大正期にかけては「欧亜国際連絡列車」の結節起点として、他の港湾都市にはない広域的な役割を果たし、人・情報・文化の交流拠点として賑わいを見せてきた。しかし、現在では中心市街地の空洞化により、まちの賑わいが薄れ、商業・業務活動も停滞している。
- ・このような状況を踏まえ、「敦賀市都市計画マスタープラン(平成 21 年 7 月)」など上位計画では、駅舎等の改築や土地地区画整理事業等に取り組む敦賀駅周辺と、歴史的資源が多く残された敦賀港周辺を賑わい拠点とし、この2つの賑わい拠点をつなぐまち歩き回遊動線として中心市街地を位置づけ、既存の自然・歴史・文化資源等を活かしながら「味わい楽しみながら歩けるまちづくり」、「市民が住んでよかったと思えるまちづくり」を促進することが方針として示されている。

(2) 地区の課題

① JR 敦賀駅周辺における賑わい拠点整備

敦賀駅西地区土地地区画整理事業、敦賀駅前広場の拡張整備、駅西地区全体における質の高い景観形成

② 敦賀港周辺における賑わい拠点整備

金ヶ崎緑地周辺や舟溜まり地区周辺に点在する歴史的建造物を活かした交流の場づくり、統一感のある質の高い景観形成

③ 各拠点を結ぶ動線の安全・快適性の向上

各拠点(JR 敦賀駅周辺、金ヶ崎緑地周辺、舟溜まり周辺)を結ぶ中心市街地内における歩行者や自転車等がより安全で快適に通行できる空間の整備、回遊性の向上、バリアフリー化等の道路改良整備

● 区域図



(3) 地区におけるまちづくりの目標、目標を定量化する指標

- ・ 敦賀駅周辺、敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺、舟溜まり周辺)の賑わい交流拠点整備による賑わいの創出
- ・ 歴史的建造物の活用や統一感のある街並み形成を通じた地域の魅力の向上
- ・ 3つの交流拠点の結節点となる中心市街地内において、安全性・快適性の高い道路空間整備による回遊性向上と賑わいの再生

【指標1】	JR 敦賀駅乗降客数
【指標2】	観光施設(公共)の入場者数
【指標3】	景観整備実施件数
【指標4】	歩行者・自転車通行量

(4) 目標達成に向けた整備方針と実施した事業

【計画期間】 平成 25 年度～平成 29 年度

《JR敦賀駅周辺》

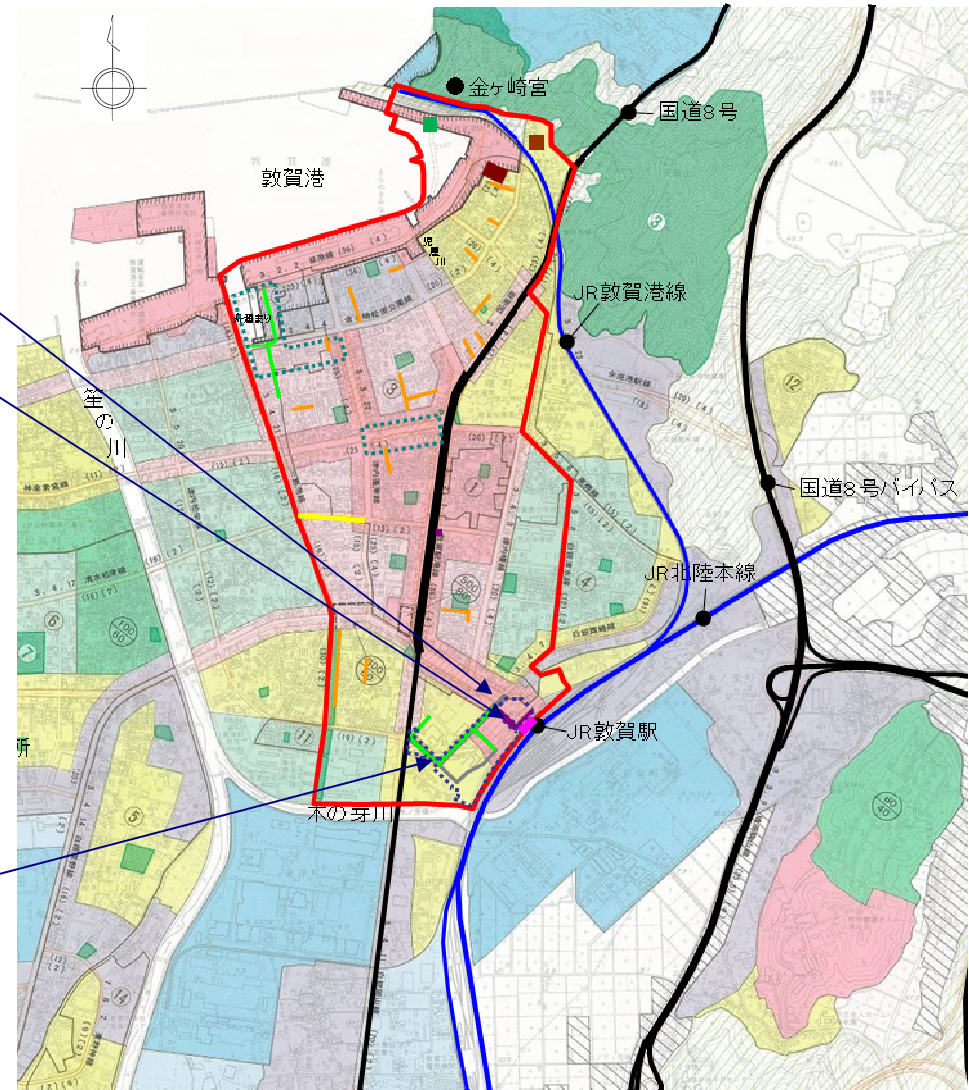
・ 『賑わい交流拠点』として位置づけられている JR 敦賀駅周辺では、土地区画整理事業により基盤施設整備を行った。

- 敦賀駅西地区土地区画整理事業
(基幹事業：土地区画整理事業・効果促進事業)
- 広場 (基幹事業：地域生活基盤施設)
- 駅前広場整備事業 (効果促進事業)



・ 土地区画整理事業により整備する道路は質の高いデザイン・整備を行い、駅西地区はもとより敦賀市全体の景観形成の先導的な役割を果たしていく。

- 道路の高質化 (基幹事業：高質空間形成施設)
- ・ 敦賀駅津内線、10-1号線、歩-1号線



《敦賀港周辺》

・『賑わい拠点』として位置づけられている敦賀港周辺では、歴史的建造物の活用や統一感のある街並み形成を通じた地域の魅力の向上を図るため、「赤レンガ倉庫」「ランプ小屋」の集客施設の整備を行った。

■赤レンガ倉庫耐震補強

(基幹事業：既存建築物活用事業)

■ランプ小屋整備

(基幹事業：既存建築物活用事業)

■赤レンガ倉庫等民間活力導入促進事業

(効果促進事業)



・敦賀港に隣接する舟溜まり周辺においては、景観形成協議会が策定した景観形成推進計画に基づき、区域住民自ら行う建築物等の新築や増改築等の外観整備に対する支援を行った。

■景観形成整備支援事業 (効果促進事業)



■道路の高質化

(基幹事業：高質空間形成施設)

・市道59号線外1



《中心市街地》

・安全安心で快適に生活できるよう、主要な道路における歩道のバリアフリー化、生活道路の側溝整備を行った。

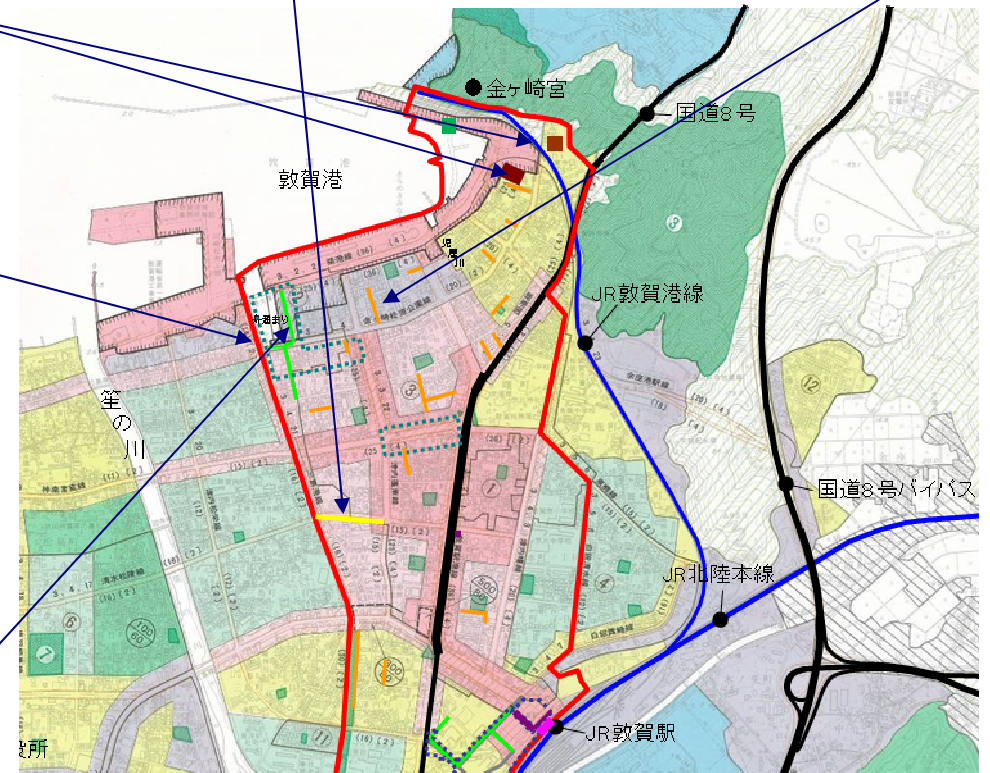
■道路改良工事 (基幹事業：道路)

・市道清水松陵線



■道路修繕工事 (基幹事業：道路)

・市道48号線外14路線



3. 成果の評価（数値目標の達成状況の整理）

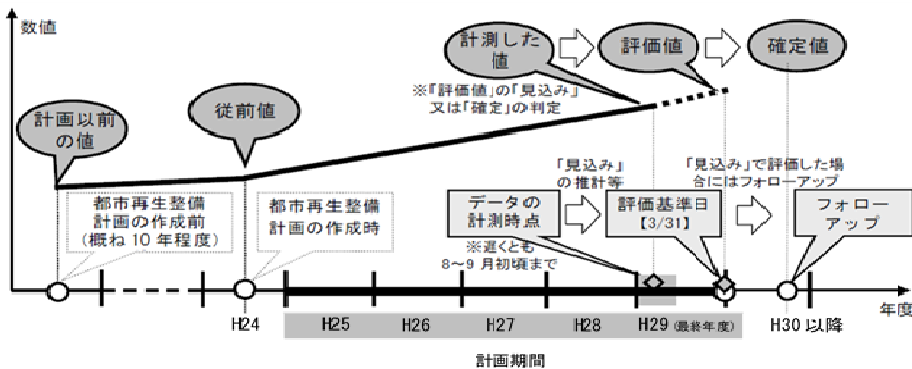
(1) 数値目標の達成度

指標	単位	従前値 (基準年度)	目標値 (目標年度)	評価値	目標 達成度*	フォロー アップ 予定時期
【指標1】 JR敦賀駅 乗降客数	人/年	2,827,000 (H22)	3,109,000 (H29)	2,975,000 (見込み値)	×	H31.4
【指標2】 観光施設(公共) 入場者数	人/年	10,567 (H23)	11,600 (H29)	26,000 (見込み値)	○	H31.4
【指標3】 景観整備 実施件数	件	14 (H24)	34 (H29)	37 (確定値)	○	
【指標4】 歩行者・自転車 通行量	人/日	813 (H24)	980 (H29)	986 (確定値)	○	

■ 目標達成度の評価の基準

目標達成度の評価の基準	達成度
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見られない場合	×

■ 評価基準日の考え方

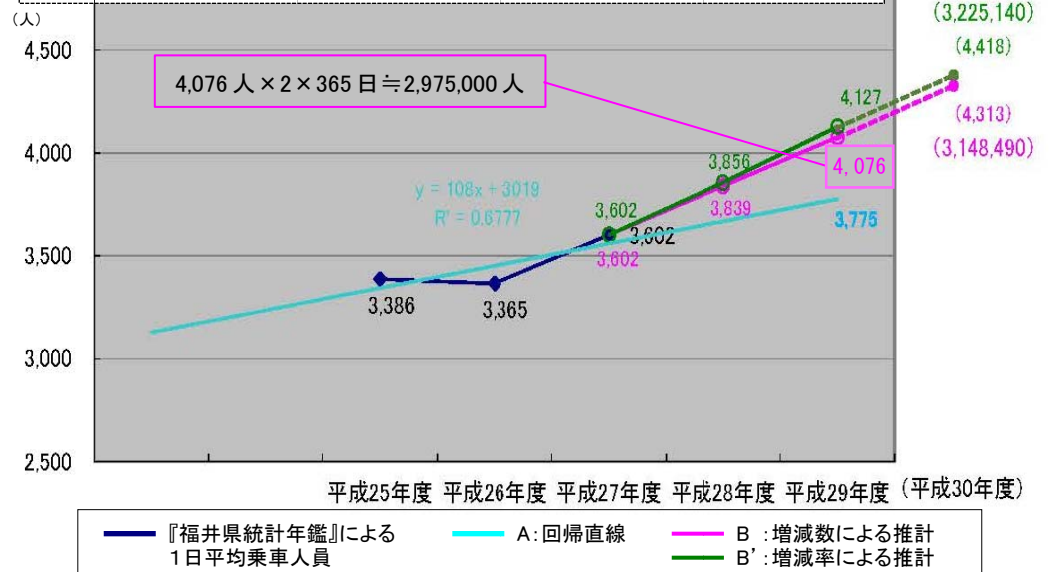


(2) 評価値の算定

指標1：JR敦賀駅乗降客数				
従前値 (H22)	目標値 (H29)	評価値	目標 達成度	1年以内の 達成見込
2,827,000 人	3,109,000 人	2,975,000 人	×	-
従前値と 目標値	『福井県統計年鑑(福井県総合政策部政策統計課)』における「1日平均乗車人員」×2(乗降)×365日 ※目標値は従前値の約1割増			
評価値の 求め方	計測時点においては H27 年度のデータが最新であるため、H25~27 年度の傾向から H29 年度の 1 日平均乗車人員を推計*する。 従前値 (H22) の数値は東日本大震災の影響を受けた特異値(最大値)だったと推測される。一方、その反動を受けて H24~26 までは乗降客数が減少している。このことを考慮して、H29 評価値にあたっては、H26~27 の伸び率を基本に算定する。			
目標達成度等 に関する検証	【目標達成度】 算定の結果、約 2,975,000 人(従前値から約 150,000 人の増)となったが、未達成であったため目標達成度は「×」とする。 H27 は敦賀駅前広場や賑わい交流拠点施設が概成した年であり、H28 以降は H26~27 と同等の伸び率は期待できると考えられる。			

《*H29 年度の 1 日平均乗車人員の推計》

【推計方法】 A) H25~27 年度の数値より回帰直線を求め、H29 年度の数値を算定
B) H26~27 年度の増減数及び増減率が H28~29 年度も同じと仮定し、H29 年度の数値を算定



参考:【指標1】 JR敦賀駅乗降客数:1日平均乗車人員の推移(H10~H27)

西暦		定期外	定期	総数	年間乗降客数
1998	H10	1,846	1,172	3,018	2,203,140
1999	H11	1,845	1,150	2,995	2,186,350
2000	H12	1,751	1,177	2,928	2,137,440
2001	H13	1,706	1,133	2,839	2,072,470
2002	H14	1,658	1,119	2,777	2,027,210
2003	H15	1,618	1,151	2,769	2,021,370
2004	H16	1,596	1,176	2,772	2,023,560
2005	H17	1,604	1,180	2,784	2,032,320
2006	H18	1,790	1,233	3,023	2,206,790
2007	H19	1,792	1,220	3,012	2,198,760
2008	H20	1,890	1,257	3,147	2,297,310
2009	H21	2,090	1,236	3,326	2,427,980
2010	H22	2,614	1,259	3,873	2,827,290
2011	H23	2,651	1,234	3,885	2,836,050
2012	H24	2,275	1,213	3,488	2,546,240
2013	H25	2,113	1,273	3,386	2,471,780
2014	H26	2,108	1,257	3,365	2,456,450
2015	H27	2,267	1,335	3,602	2,629,460

9/24:直流化

H22 従前値

指標2:観光施設(公共)入場者数

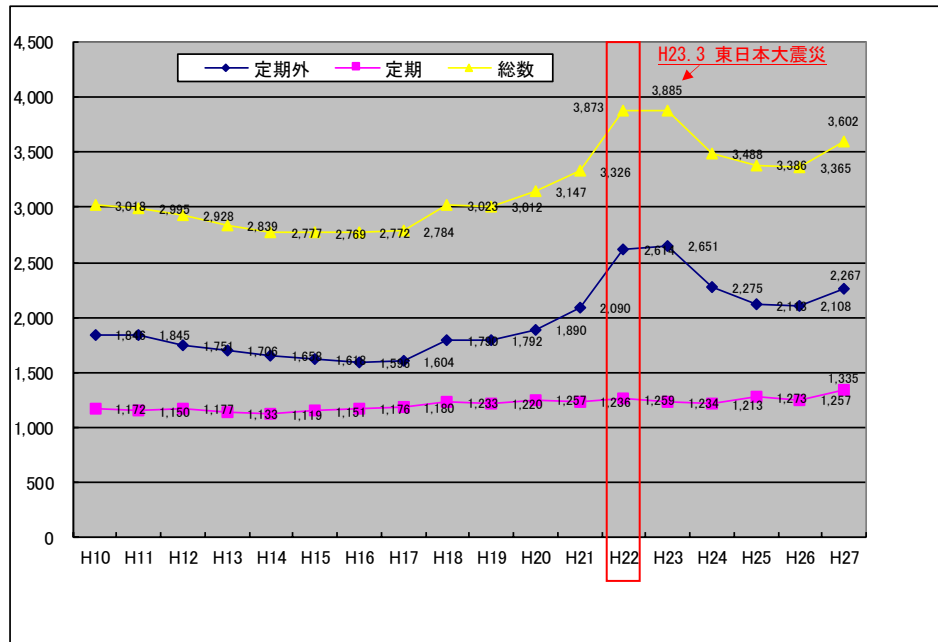
従前値(H23)	目標値(H29)	評価値	目標達成度	1年以内の達成見込
10,567人	11,600人	26,000人	○	—
従前値と目標値	3つの観光施設(公共施設:敦賀ムゼウム、山車会館、市立博物館)の入場者数の平均値 ※目標値は従前値の約1割増			
評価値の求め方	H24年10月からH27年6月までの間、市立博物館が改修工事のため閉館していたため、3施設とも開館している H28年度の入場者数を基本にして、H29年9月~30年3月までの入場者数を推計する。 なお、「指標1:JR敦賀駅乗降客数」とあわせH31.4にフォローアップを行い、評価値を確定する。			
目標達成度等に関する検証	【目標達成度】 賑わい交流拠点や動線の整備による観光客の増加、景観整備による観光資源の充実等が図られたことにより、従前値から約1割増の約1,000人の増加を目標としていたが、約15,400人の増加が期待できる。 目標達成度は「○」とする。			

【平成28年度】各施設の9月~翌年3月までの全体入場者数に占める割合

	全体入場者数	9月~3月の入場者数	割合
敦賀ムゼウム	51,600	33,600	65.1%
山車会館	11,600	6,800	58.6%
市立博物館	14,000	7,700	55.0%

【平成29年度】入場者数の推計・算定

	4月~8月の入場者数	9月~3月の入場者数推計	合計
敦賀ムゼウム	21,000	39,200 (65.1%)	60,200
山車会館	3,500	5,000 (58.8%)	8,500
市立博物館	4,200	5,100 (54.8%)	9,300
		評価値(平均値)	26,000



指標 3 : 景観整備実施件数				
従前値 (H24)	目標値 (H29)	評価値	目標 達成度	1年以内の 達成見込
14 件	34 件	37 件	○	—
従 前 値 目 標 値	景観形成推進地区内において景観整備(建築物等の外観整備・改修)が行われた件数(総数)を評価値とする。 ※目標値は従前値の20件増			
評 価 値 の 求 め 方	H25 年度～29 年度までの期間で、景観形成推進地区内において景観整備(建築物等の外観整備・改修)が行われた実績件数を把握する。			
目 標 達 成 度 等 に 関 する 検 証	【目標達成度】 風情ある建築物や統一感のある街並み整備を通じ、地元住民のまちづくりに対する意識の高まり、37 件の結果となった。 目標達成度は「○」とする。			

指標 4 : 歩行者・自転車交通量				
従前値 (H24)	目標値 (H29)	評価値	目標 達成度	1年以内の 達成見込
813 人	980 人	986 人	○	—
従 前 値 と 目 標 値	H24 年度の国道8号神宮前交差点における歩行者自転車交通量の平均値を従前値に設定する。[交通量の計測日:9月、10 月、11 月の平日休日の各2日間(各日 9:00～19:00 の 10 時間)、合計6回の平均値。] ※目標値は従前値の約2割増			
評 価 値 の 求 め 方	従前値と同様、国道8号神宮前交差点において、9月、10 月、11 月の平日休日の各2日間(各日 9:00～19:00 の 10 時間)交通量を計測し、その平均値を把握する。			
目 標 達 成 度 等 に 関 する 検 証	【目標達成度】 動線等の整備を行ったことあわせ、賑わい交流拠点や景観の整備を行ったことにより、986 人の結果となった。 目標達成度は「○」とする。			

景観整備(建築物等の外観整備・改修)が行われた実績件数

景観形成団体	～平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	合計
①博物館通り (相生地区)	7	2	1	0	2	2	12
②お魚通り (蓬莱町地区)	6	5	5	3	0	0	19
③神楽町1丁目 商店街 (門前町地区)	1	4	1	0	0	0	6
合計	14	11	7	3	2	2	37

従前値

評価値

(平成 29 年度) 国道 8 号神宮前交差点交通量結果

調査日	歩行者交通量	自転車交通量	合計
① 9 月 21 日(木) 晴れ	535	460	995
② 9 月 24 日(日) 晴れ	594	458	1,052
③10 月 12 日(木) 曇り	684	342	1,026
④10 月 29 日(日) 雨	694	218	912
⑤11 月 2 日(木) 晴れ	518	404	922
⑥11 月 12 日(日) 晴れ	543	470	1,013
合計	3,568	2,352	5,920
(平均値)評価値			986

5. 効果発現要因の整理

指標名			[指標1] JR敦賀駅乗降客数	[指標2] 観光施設 (公共)の入場者数	[指標3] 景観整備実施件数	[指標4] 歩行者・自転車通行量
種別	種別(事業名)	事業箇所・事業名	指標改善への貢献度	指標改善への貢献度	指標改善への貢献度	指標改善への貢献度
基幹事業	道路	市道清水松陵線	—	—	—	○
		市道48号外14路線	—	—	—	○
	地域生活基盤施設	敦賀駅前広場	○	—	—	—
	高質空間形成施設	敦賀駅津内線 外2	○	—	—	—
		市道59号線	—	○	◎	—
	既存建築物活用事業	赤レンガ倉庫整備、ランプ小屋整備	○	◎	○	○
	土地区画整理事業	敦賀駅西地区	○	—	—	—
関連事業	敦賀駅西土地区画整理事業	○	—	—	—	
効果促進事業	敦賀駅前広場整備事業	○	—	—	—	
	景観形成整備支援事業	○	○	◎	○	
	敦賀駅レトロ浪漫ARアプリ開発事業	○	○	○	—	
	赤レンガ倉庫周辺誘客促進事業	○	◎	○	○	
	赤レンガ倉庫等民間活力導入促進事業	○	◎	○	○	
	事業効果分析調査	—	—	—	—	
	鉄道開通等記念事業	○	○	—	—	



指標改善への貢献度	
◎	事業が効果を発揮し、指標の改善に直接的に貢献した。
○	事業が効果を発揮し、指標の改善に間接的に貢献した。
△	事業が効果を発揮することを期待したが、指標の改善に貢献しなかった。
—	事業と指標の間には、もともと関係がないことが明確なので、評価できない。

総合所見	<p>評価値算定にあたっては、H26～27の伸び率を基本に算定する。</p> <p>その結果、約2,975,000人となった(従前値から約15万人の増)。</p> <p>H27は敦賀駅前広場や賑わい交流拠点施設が概成した年であり、H28以降はH26～27と同等の伸び率は期待できると考えられる。</p>	<p>敦賀港の金ヶ崎緑地周辺や舟溜まり周辺地区における賑わい交流拠点整備や景観整備による観光資源の充実により、観光施設(公共)の入場者数が増加したと考えられる。</p>	<p>舟溜まり周辺地区を始めとする3つの景観形成推進地区内では、景観整備(建築物等の外観整備・改修)の実施件数が目標値を達成することができた。これは、道路等の高質空間形成施設整備とあわせ、これまで持続的に活動してきた地元の機運が高められてきたことが要因と考えられる。</p>	<p>拠点間を結ぶ道路等の整備と、敦賀港の金ヶ崎緑地周辺や舟溜まり周辺地区における賑わい交流拠点及び景観整備をあわせて実施したことが、歩行者・自転車交通量の増加に繋がったと考えられる。</p>
今後の活用	<p>今後も景観整備やイベントの開催など、敦賀駅周辺と敦賀港周辺を賑わい拠点として魅力を高めていく。</p>	<p>今後も景観整備やイベントの開催など、敦賀駅周辺と敦賀港周辺を賑わい拠点として魅力を高めていく。</p>	<p>今後も景観に関する地区内の意識を高め、景観整備を推進していく。</p>	<p>今後も景観整備やイベントの開催など、敦賀駅周辺と敦賀港周辺を賑わい拠点として魅力を高めていく。</p>

6. 今後のまちづくり方策の検討

(1) まちの課題の変化と改善策の基本的な考え方

事業前の課題	達成されたこと	事業によって発生した新たな課題	改善策の基本的な考え方	想定される事業
JR敦賀駅周辺における賑わい拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> ・敦賀駅周辺の魅力ある「賑わい交流拠点」形成の一環として実施した敦賀駅西土地区画整理事業と敦賀駅前広場の整備により、駅利用者の増加と敦賀駅前の賑わい創出が図られた。 ・敦賀駅交流施設(オルパーク)を中心として開催される様々なイベントなど、ハード事業と連動したソフト事業を実施することにより駅周辺に賑わいが創出された。 			
敦賀港周辺(金ヶ崎緑地周辺・舟溜まり地区周辺)における賑わい拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> ・赤レンガ倉庫やランプ小屋を集客施設として整備したことにより、「人道の港敦賀ムゼウム」を含めた観光客の集客性が飛躍的に高まり、本地域の賑わい創出に大きく寄与した。 ・舟溜まり地区周辺における建物外観や道路の高質化等の統一感のある質の高い景観が整備され、朝市開催などにより観光客との交流や賑わいが生まれている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・赤レンガ倉庫のオープンや、映画「杉原千畝」の影響も重なり、「敦賀ムゼウム」の来館者数が年間 5 万人(H28 年度)と急増したため、当施設の拡充が求められる。 ・景観に対する意識を高め、気比神宮の門前町としての景観形成を推進していく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民・外部有識者や商業・観光事業者等を交えた組織により意見交換を進めながら、ムゼウム機能拡充や敦賀港線などの鉄道遺産の活用方法に関する整備方針やデザイン等について決定していく必要がある。 ・景観形成推進地区住民に対して、持続的にまちづくりへの関心を高めていく活動が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・金ヶ崎整備計画策定委員会により、整備事業を検討していく。 ・景観形成整備事業の継続
拠点を結ぶ中心市街地内の(自転車歩行者)動線の安全・快適性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道部のバリアフリー化等の道路改良工事や、側溝新設等の道路修繕工事の完了により、歩行者や自転車等がより安全で快適に通行できる空間が整備され、回遊性が向上した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点を結ぶ動線の更なる魅力向上が求められる。 ・今後は中心市街地活性化に資する空き家・空地の活用など、まちなか回帰に向けた対策が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当初計画で掲げていた国道8号の空間の整備(敦賀駅と敦賀港を結ぶ主要な歩行者自転車動線)の実現に向けて、魅力ある空間コンセプトの立案が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・景観まちづくり刷新支援事業による国道8号道路空間整備事業

(2) 新たな課題と改善策

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
更なる賑わいの創出	<ul style="list-style-type: none"> ・市民や民間団体が企画・運営し、賑わい創出の効果が持続的かつ波及的に展開されるイベント開催等のまちづくり活動について、行政として支援を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント開催等のまちづくり活動支援