

都市再生整備計画 フォローアップ報告書
長岡京市南部地区

平成27年1月

京都府長岡京市

1. 数値目標の達成状況の確認(確定値)

様式4-① 都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の確定

指標	単位	従前値	目標値	事後評価				フォローアップによる確定値	計測時期	フォローアップ時点での達成度	確定値が評価値と比較して大きな差異がある場合や改善が見られない場合等		総合所見
				評価値	見込み・確定の別	目標達成度	1年以内の達成見込み				理由	改善策の方向性	
指標1	新駅乗降客数	人/日	0	8,000	新駅が未開業のため計測不能	確定 見込み	—	あり なし	5,800	H26年4月	△	既存大学の転出や路線バスの減便により当初とは状況が変わったためと考えられる。 <input checked="" type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	新駅の開業に合わせ駅前広場、路線バス停、P&R駐車場、駐輪場の整備等、駅へのアクセス環境の向上を行ったものの、乗降客数の増加にはつながらなかった。しかし、H26年10月時点において目標値を大きく上回る乗降客数(9,900人/日)となっており、公共交通の利便性が高まったことがうかがえる。
指標2	地区人口	人	27,000	28,000	26,809	確定 見込み	△	あり なし	27,000	H26年4月	△	<input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input checked="" type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	新駅設置による交通結節機能の強化や狭隘道路の整備や公園整備を行ったものの地区人口の増加にはつながらなかった。しかし、事業開始2年後の平成22年度からは人口が増加傾向に転じているため、広域交通機能の充実が暮らしやすさにつながっていると考えられる。
指標3	主な移動交通手段における鉄道分担率	%	90	92	新駅が未開業のため計測不能	確定 見込み	—	あり なし	85	H26年8月	×	回答者の属性等の違いにより移動手段の選択にも違いが見られたと考えられる。 <input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input checked="" type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	アンケート調査の回答者属性等の変化や、それに伴う京都市内への目的の多様化により、車利用が多くなったため、鉄道分担率が減少したと思われる。
指標4	市民活動参加人数	人/年	100	200	667	確定 見込み	○	あり なし	667	H26年4月	○	<input checked="" type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	下海印寺まちづくり協議会の活動が活発化し、小泉川を中心とした活動回数の増加や、取り組み内容の充実により参加人数の増加につながった。
指標5						確定 見込み		あり なし				<input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input checked="" type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	

事後評価シート 様式2-1及び添付様式2-①から転記 ※全ての指標について記入

※フォローアップの必要のある指標について記入

※全ての指標について記入

様式4-② その他の数値指標の確定

指標	単位	従前値	目標値	事後評価				フォローアップによる確定値	計測時期	フォローアップ時点での達成度	確定値が評価値と比較して大きな差異がある場合や改善が見られない場合等		総合所見
				評価値	見込み・確定の別	達成度	1年以内の達成見込み				理由	改善策の方向性	
その他の数値指標1	地区内狭隘道路率	%	52.5	41.9	確定 見込み	●		43.0%	H26年4月		—	<input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	京都第二外環状道路整備により市道認定道路が減っているため、狭隘率が評価値より増加している。なお道路環境整備により、暮らしやすい生活空間の形成につながった。
その他の数値指標2	学校施設の耐震化率	%	43.3	73.3	確定 見込み	●		73.3	H26年4月		—	<input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	都市再生整備計画事業により学校施設の耐震化を行ったことに加え、文部科学省所管の交付金事業と合わせて事業を行ったことで、防災機能の向上につながった。
その他の数値指標3					確定 見込み							<input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input checked="" type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる	

事後評価シート 様式2-1及び添付様式2-②から転記 ※全ての指標について記入

※フォローアップの必要のある指標について記入

※全ての指標について記入

2. 今後のまちづくり方策の検証

様式4-③ 「今後のまちづくり方策」の進捗状況

事後評価シート 添付様式5-③に記載した今後のまちづくり方策(事項)		実施した具体的な内容	実施した結果	今後の課題 その他特記事項
・成果を持続させるために 行う方策	安全安心で良好な住環境づくり	住みやすい住環境に向けて、狹隘道路の改善や学校施設の耐震化を実施した。	地域の自主防災や自主防犯に関する意識と知識が高まりつつある。	引き続き、狹隘道路の改善や学校施設の耐震化を促進する。
	住民主体のまちづくり活動等の推進	長岡京市南部地区の魅力あるまちづくりに向けて、協議会や勉強会の運営支援を実施した。	住民主体のまちづくり活動が縮小することなく、これまで以上に活発な取り組みが継続されている。	今後も引き続き側面的な支援を行う。
改善策 ・まちづくりの目標を達成するための改善策 ・残された課題・新たな課題への対応策 ・その他 必要な改善策	新駅開業に向けた整備の推進	新駅開業に向けて、新駅駅舎整備、駅前広場整備、駐輪場整備、高速バス回転広場整備、にそと側道(府道大山崎大枝線)の新設改良事業を実施した。	平成25年12月21日に新駅が開業し、交通結節拠点として便利な交通空間が形成された。	—
	新駅と周辺地域を結ぶ公共交通サービスの強化	新駅にアクセスしやすい公共交通サービスの実施に向けて、高速バス停関連施設整備や、「地域公共交通会議」等を通じた公共交通体系の検討を実施した。	新駅の開業に合わせて、高速バス停「高速長岡京」を供用開始し、関東・信州・京都府北部方面への高速バス路線が開設された。供用開始当初の平成25年12月21日時点では18便/日の発着数があり、平成26年10月時点では76便/日となり、58便/日が増便された。	—
	周辺の観光基盤(施設・交通)等の充実	主要な観光施設の改善等に向けて、八条ヶ池の水質浄化機器設置した。また、新駅駅舎に観光案内所を整備した。	新駅の開業に合わせて観光案内所がオープンし、観光の窓口として、観光客や駅利用者の利便性を高めている。	八条ヶ池の水質浄化は引き続き機器設置による浄化を行う。
	地域憩いの場や防災拠点等としての公園・緑地整備の推進	地域の憩い空間として、防災拠点としても利用できる避難所案内看板や公園整備などを実施中である。	—	—
	新たな都市拠点に相応しい土地利用の誘導	都市機能の立地誘導として、商業施設の立地誘導や居住地としての魅力向上を図った。	京都第二外環状道路の長岡京IC東側では商業施設の建設が始まり、また阪急新駅に隣接して医療ビルが開業し、拠点性が高まりつつある。	引き続き、業務系サービス機能の集積と、閑静な住宅地の形成に必要な都市基盤や暮らしやすい生活空間づくりを促進する。
	交流拠点の充実	現在の社会情勢や市民ニーズを考慮すると、地域住民の交流拠点施設から長岡京市南部地区の防災センターへ整備内容を見直し、防災備蓄物資の保管庫や、防災用品の展示スペースを設置することにより、地域住民の防災意識の向上を図る。	—	—

事後評価シート 添付様式5-③から転記

様式4-④ フォローアップにより新たに追加が考えられる今後のまちづくり方策

追加が考えられる今後のまちづくり方策	具体的内容	実施時期	実施にあたっての課題 その他特記事項
—	—	—	—