

都市再生整備計画 フォローアップ報告書
高崎市中心市街地地区

平成30年2月

群馬県高崎市

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 | 高速バス乗り入れ便数 | 便/週日 | 35 | 42 | 31 | 確定 見込み ● | × | あり なし ● | 30 | H29年12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 | 当初指標設定時(H22)より、計8便が運休となっており、定量化する指標としての選択が妥当であったとは言えない。また、北陸新幹線金沢ルートの影響によって、将来的な増便も予想されたが、計画期間内での目標達成はできなかった。 |
| 指標2 | 中心市街地循環バス利用者数 | 人/日 | 74 | 89 | 158 | 確定 見込み ● | ○ | あり ● なし | 156 | H29年11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 | 20分おきに運行される利便性が極めて高く評価され、当初指標の2倍以上となり目標値を大きく上回る成果が継続している。 |
| 指標3 | | | | | | 確定 見込み | | あり なし | | H 年 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 | |
| 指標4 | | | | | | 確定 見込み | | あり なし | | H 年 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 | |
| 指標5 | | | | | | 確定 見込み | | あり なし | | H 年 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 | |

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 | | | | | 確定 見込み | | | | H 年 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 | |
| その他の数値指標2 | | | | | 確定 見込み | | | | H 年 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 | |
| その他の数値指標3 | | | | | 確定 見込み | | | | H 年 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 | |

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 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・成果を持続させるために行う方策 | 駅周辺歩行環境のさらなる充実 | 駅東西ペDESTリアンデッキの拡張整備を継続し、歩行環境のさらなる充実を図った。 | 利便性の良い歩行エリアの拡大が図られ、駅周辺の商業施設において来客数の増加がみられる。 | ペDESTリアンデッキの拡張整備は今後も継続して行い、整備中の集客施設と駅間の歩行環境を整える。 |
| | まちなか滞留施設と、しかけの整備 | オープンカフェは13件から17件へ実施店舗が増加。コミュニティサイクルについては放置自転車とまちなかの自転車事故を撲滅するため、利用者のモラル向上を目的とした啓蒙活動を実施した。 | 両事業ともに市民及び来街者に浸透し、利用者数も順調に推移している。 | 利用が増える一方、常に自転車がないサイクルポートもみられ利用できない方がいるなど、ニーズに対応しきれていない部分がある。 |
| | | | | |
| 改善策 <ul style="list-style-type: none"> ・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 | 未達成である指標「高速バス乗り入れ便数の増加」について | — | — | 増便は事業者の判断であるため指標として適切ではなく、本事業での取り扱いが困難であると判断。今後は事業者とともに市内観光資源や他都市と連携した観光ルート開発について検討する。 |
| | まちなか歩行ルートの二極化(駅周辺エリアと駅北西エリアの回遊性ルートの二極化) | 上記のとおり、ペDESTリアンデッキの拡張とコミュニティサイクル事業により回遊性の向上を図った。また、オープンカフェ事業の継続及び中央銀座アーケードの再建により駅北西エリアの魅力向上に努めた。 | 都市再生整備計画として実施した事業の他にも、まちなかにおいて各種イベント、飲食店の紹介等の事業を行い、駅周辺から駅北西エリアなどに向かう姿が見られるようになった。 | 今後も集客の見込まれる施設が建設されていく駅周辺への来街者を更にまちなかへと誘導するため、成果の出ている事業は継続して取り組み、回遊性を高めることで中心市街地全体の活性化へとつなげたい。 |
| | | | | |

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 |
|--------------------|-------|------|--------------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |