

# 都市再生整備計画 事後評価シート

い り そ え き し ゅ う へ ん  
入曽駅周辺地区

令和7年12月

埼玉県狭山市

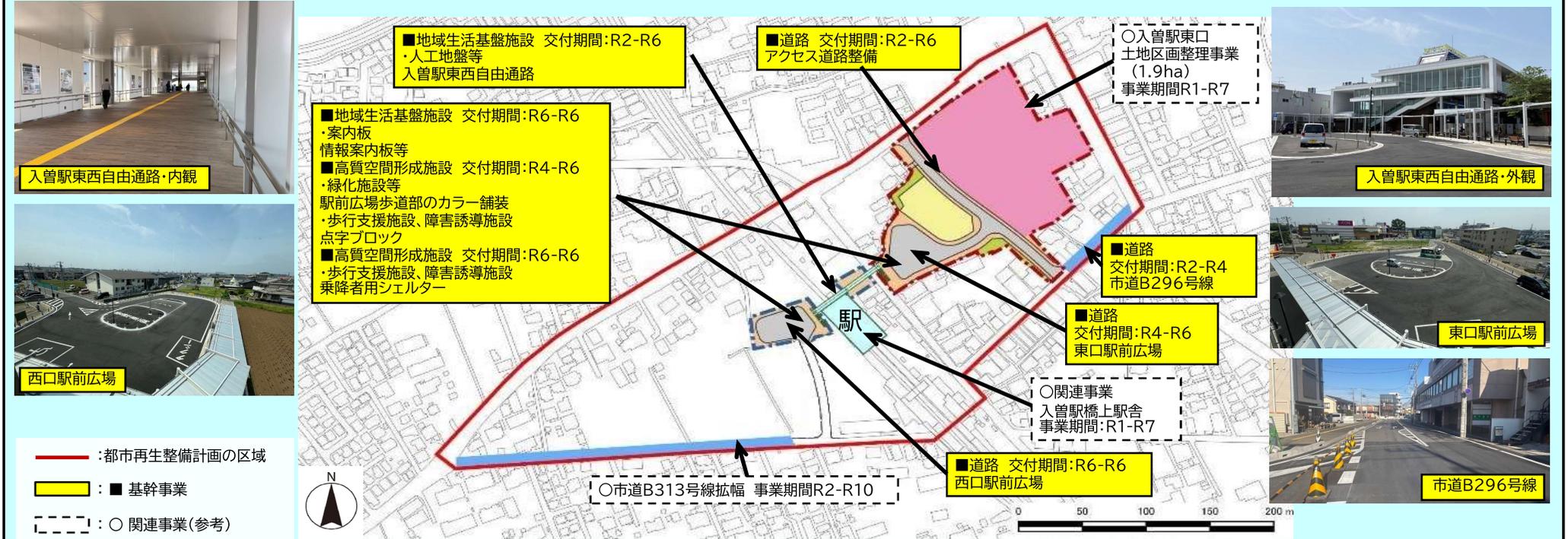
様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	埼玉県	市町村名	狭山市	地区名	入曽駅周辺地区			面積	9.5ha		
交付期間	令和2年～令和6年	事後評価実施時期	令和7年度	交付対象事業費	2,325.9百万円	国費率	40%				
1) 事業の実施状況	当初計画に位置づけ、実施した事業		事業名 道路事業(東西駅前広場、ほか4路線)、地域生活基盤施設(人工地盤等)(東西自由通路)、地域生活基盤施設(情報版)(情報案内板)、高質空間形成施設(緑化施設等)(カラー舗装)、高質空間形成施設(歩行支援施設、障害者誘導施設)(点字ブロック、シェルター)								
	提案事業										
	当初計画から削除した事業		事業名		削除/追加の理由		削除/追加による目標、指標、数値目標への影響				
	基幹事業		アクセス道路(西口駅前広場に付随するもの)		用地確保の難航のため		アクセス道路の拡幅は未実施となったが、未拡幅のままの現道を通して歩車分離された駅前広場を利用できることから、目標に対する影響は少ないと考える				
	提案事業		県道川越入間線		整備主体が市から県に変更となったため		県の事業として整備したため影響なし				
	新たに追加した事業		基幹事業								
	提案事業										
交付期間の変更		当初	令和2年～令和6年	交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響							
		変更	-								
2) 都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標		従前値	目標値	数値		目標	1年以内の	効果発現要因	フォローアップ	
		単位	基準年度	目標年度	モニタリング	評価値	達成度	達成見込み	(総合所見)	予定時期	
	指標1	踏切を横断する歩行者交通量の減少	人/日	204	R1	180	R6	×	あり なし ●	北側踏切付近に複数の商業施設が開業したことにより、多くの市民が買い物目的で踏切を横断したことが主な要因と考える。	なし
	指標2	自動車による駅利用者数の増加	人	566	H29	623	R6	○	あり なし	東西駅前広場とアクセス道路を整備したことで駅への利便性が向上し、自動車による駅利用者数の大幅な増加に繋がった。	
	指標3	エリア内の店舗床面積の向上	m <sup>2</sup>	4,500	R1	7,700	R6	○	あり なし	事業により土地利用の需要が高まり、大型の商業施設の誘致が実現したことでエリア内の店舗床面積の向上を達成することが出来た。	
	指標4								あり なし		
指標5								あり なし			
3) その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	指標		従前値	目標値	数値		目標	1年以内の	効果発現要因	フォローアップ	
		単位	基準年度	目標年度	モニタリング	評価値	達成度	達成見込み	(総合所見)	予定時期	
	その他の数値指標1										
	その他の数値指標2										
その他の数値指標3											
4) 定性的な効果発現状況	<p>●従前の入曽駅には東西どちらにも駅前広場が無く、駅へのアクセス道路はほとんど歩道が無い状態であったので、朝や帰宅の時間帯は狭い道路に歩行者、自転車、車両などが輻輳し、大変危険な状態が続いていた。しかし従後は東西それぞれに歩車分離がなされた駅前広場が整備されたことにより、朝の混雑する時間帯でも歩行者、自転車、車両などがそれぞれ安全に通行できるようになった。歩行者の安全性の確保が本事業の課題の一つであったので、それが達成出来たことは大きな効果である。</p> <p>●また、従前は歩行者は駅から200mほど離れた位置にある踏切を利用して線路の東西を行き来しており、東西自由通路を設けることで、駅東西の往来のしやすさ、地区の利便性、回遊性を高めることが望まれていた。本事業によりバリアフリー化された東西自由通路を整備したことで、駅利用者以外の東西自由通路利用者(改札に入場せず通過した者)が12時間で46人発生した。これにより新たに東西の往来が生まれ、利便性、回遊性が高まったと言える。</p> <p>●加えて、従前の駅周辺は複数の店舗の閉鎖による地域の活力の低下が見られており、地域拠点として利便性の高い生活環境の確保が求められていた。本事業の関連事業となる入曽駅東口土地区画整理事業の中で市が所有する小学校跡地も含めて土地を整理し、公共用地に大型商業施設を誘致したことで賑わいの創出と利便性の向上が達成できた。また、従前の小学校跡地は夜になると駅直近にも関わらず暗い土地が広がり、付近の防犯面に対して良い影響を与えているとは言い難かったが、今回開業した大型商業施設は朝8時から夜11時まで営業しており、出入りする利用者や店舗内外の照明の効果によって、入曽駅利用者や付近を通行する周辺住民にとって明るい雰囲気駅前周辺となった。</p>										
5) 実施過程の評価	実施内容			実施状況			今後の対応方針等				
	モニタリング	実施なし		都市再生整備計画に記載し、実施できた							
				都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した							
				都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった							
官民連携による取組	実施なし		都市再生整備計画に記載し、実施できた								
			都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した								
			都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった								
持続的なまちづくり体制の構築	実施なし		都市再生整備計画に記載し、実施できた								
			都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した								
			都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった								

## 様式2-2 地区の概要

入曽駅周辺地区(埼玉県狭山市) 都市再生整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標	従前値	目標値	評価値				
大目標:入曽駅を中心とした安全で利便性の高い地域拠点の整備	踏切を横断する歩行者交通量の減少	単位:人/日	204	R1	180	R6	239	R7
目標1:入曽駅を中心に都市機能の充実を図り、駅周辺の利便性、回遊性を向上させることで、にぎわいのある魅力的な拠点整備を図る。	自動車による駅利用者数の増加	単位:人	566	H29	623	R6	988	R7
目標2:地区の交通安全性の向上により、安心して暮らせる生活環境の創出を図る。	エリア内の店舗床面積の向上	単位:m <sup>2</sup>	4,500	R1	7,700	R6	10,000	R7



都市再生整備計画に記載したまちの課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>入曽駅は東口、西口ともに十分な規模の駅前広場が整備されておらず、交通結節点としての機能が弱い状態である。また、駅へのアクセス道路は歩道が無い状態であり、歩行者と車両が輻輳しているため、歩行者の安全性確保が必要である。</li> <li>現在、歩行者は駅から200mほど離れた位置にある踏切を利用して線路の東西を行き来している状態であるため、自由通路を設け、駅東西の往來のしやすさ、地区の利便性、回遊性を高めることが望まれる。</li> <li>駅周辺には店舗が集積しているものの、地域の活力は低下している。地域拠点として、利便性の高い生活環境を確保するため、商業施設やコミュニティ施設などの拠点にふさわしい都市機能の確保が望まれる。</li> <li>入間小学校跡地が更地状態で残されており、公共資産の有効活用の観点から、土地利用を図ることが望まれる。</li> </ul>
まちの課題の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>入曽駅東西口ともに駅前広場が整備され、入曽駅の橋上駅舎化と東西自由通路を整備したことで、交通結節点としての機能が強化や線路東西の往來や回遊性の向上に繋がった。また、駅へのアクセス道路も一部歩道が整備され歩行者の安全性が向上したが、周辺道路において整備が未完了な箇所があるため、引き続き必要な整備を進める必要がある。</li> </ul>
今後のまちづくりの方策(改善策を含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場と東西自由通路へのアクセス性を高めることで駅と駅前広場の利便性を高める。</li> <li>今回の店舗開業による利便性の向上が一時的な効果とならないよう、引き続き道路整備を進めることで駅周辺の利便性を更に高めていく。</li> <li>大型商業施設と地元店舗、地域コミュニティ等の連携の強化による更なる駅周辺の活性化を促す。</li> </ul>