

都市計画道路 3・4・2号および拝島駅南口駅前広場整備による

事業効果の検証

今回は、以下の3項目について事業効果の検証を行った。

- ①駅前広場整備に対する利用者のアンケート調査（整備前アンケート結果との比較）
- ②都市計画道路整備による、交通の流れの変化による事業効果の計算
- ③駅前広場、南北自由通路の整備による、事業効果の計算

1. アンケート調査結果

1.1 調査概要

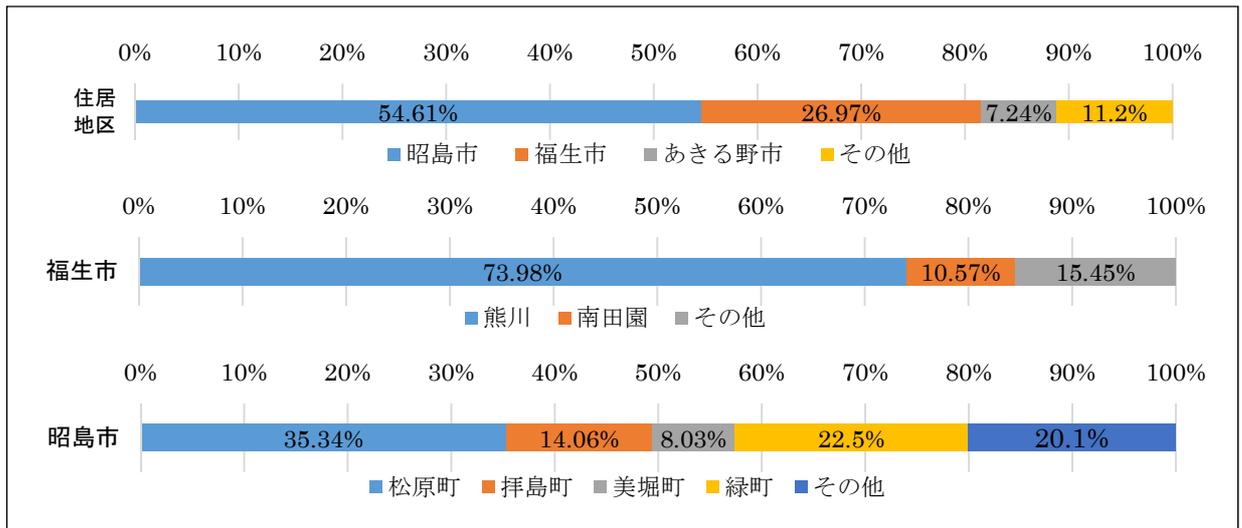
(1) アンケートの配布および回収率について

- ・ 配布日時 平成 29 年 9 月 26 日（火曜日） 7:00～20:00
- ・ アンケート配布数 2191 通
- ・ 回収期間 平成 29 年 9 月 26 日～平成 29 年 10 月 16 日
- ・ 有効回答数 501 通
- ・ 有効回答率 22.9%（前回 16.5%）

1.2 アンケート結果

【基本条件に関する結果】

南口駅前広場利用者のうち、昭島市の方が 55%と半数を超えることが分かる。その他、福生市の方が 27%、あきる野市の方が 7%、その他が 11%で、拝島駅北口側に接する福生市の方の利用者も比較的多いことが分かる。

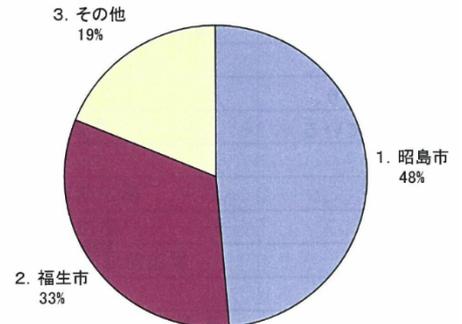


※ 平成 16 年度調査結果からの比較

利用者住所：平成 16 年度調査結果を以下の円グラフに示す。

昭島市 : 48% → 55%
福生市 : 33% → 27%
その他 : 19% → 18%

昭島市の利用者が増加し、福生市の利用者が減少している。これは、駅前広場整備により、バス便の増加とバス停の整備、自家用車による送迎等、駅周辺などからの利用者（昭島市民）が増加したことによるものと考えられる。

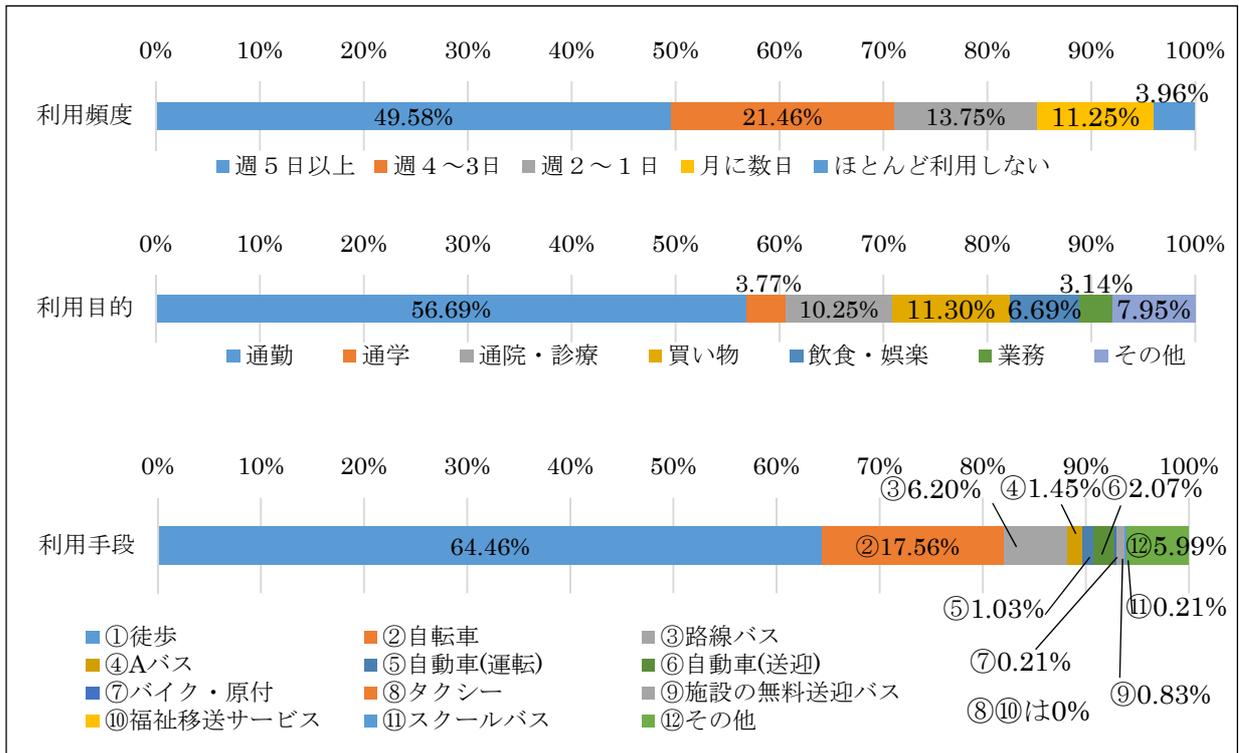


【駅前広場の利用頻度、目的、手段等】

利用頻度：概ね半数は週に5日以上の利用が50%、3から4日が21%、両方の合計で70%を超える結果となった。

利用目的：通勤が通学を合わせ60%、通院・診療と買物利用者はともに10%を超える結果となった。これは、通勤・通学の他、駅周辺の施設への期待の表れとも考えられる。

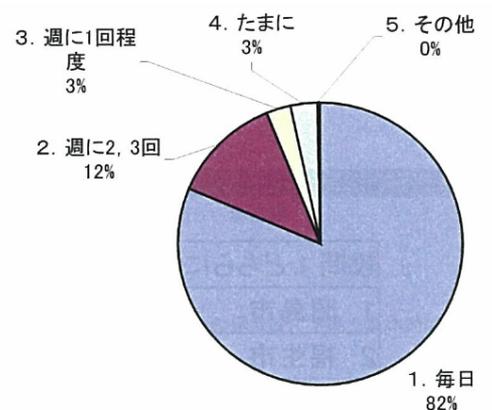
利用手段：徒歩(①)が64%、自転車(②)が18%と高く、公共交通であるバス(③,④)が8%、自動車(⑤,⑥)が3%で、徒歩や自転車が8割を超える結果となっており、公共交通(③④)や自家用車(⑤⑥)などの割合は11%程度とやや低い。



※ 平成16年度調査結果からの比較

利用頻度：平成16年度調査結果を以下の円グラフに示す。

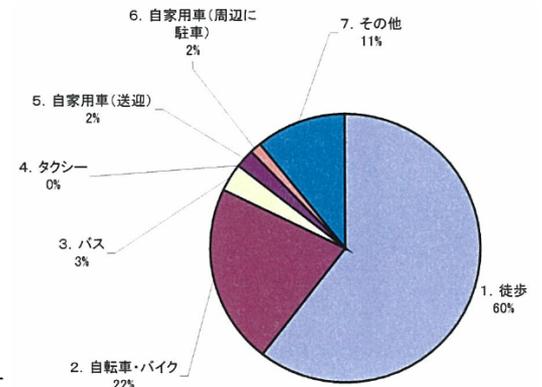
毎日	: 82%	→	50%
週に2,3回程度	: 12%	→	21%
週に1回程度私	: 3%	→	14%
たまに	: 3%	→	15%



毎日の利用者が減じ、その他の利用者が増加する傾向を示している。これは、毎日の通勤に利用される方のアンケート受け取り数が少なく、日中の高齢者の方への受け取り数が多かったことが影響していると思われる。(自由記述の回答内容から判断)。

利用手段：平成 16 年度調査結果を以下の円グラフに示す。

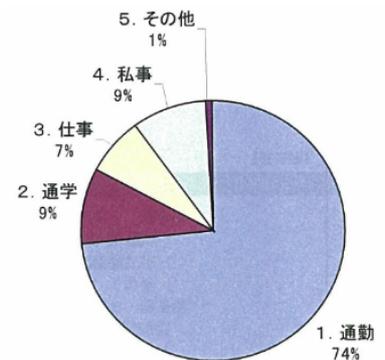
徒 歩	: 60%	→	64%
自転車・バイク	: 22%	→	18%
バス	: 3%	→	8%
タクシー	: 0%	→	0%
自家用車（送迎）	: 2%	→	2%
自家用車（駐車）	: 2%	→	1%
その他	: 11%	→	7%



駅前広場の安全性や、バスの利便性が向上したことにより、自転車・バイク利用者数の割合が減り、徒歩やバス利用者数が増加する傾向を示す。

利用目的：平成 16 年度調査結果を以下の円グラフに示す。

通 勤・仕事	: 81%	→	60%
通 学	: 9%	→	4%
私 事	: 9%	→	28%
その他	: 1%	→	8%



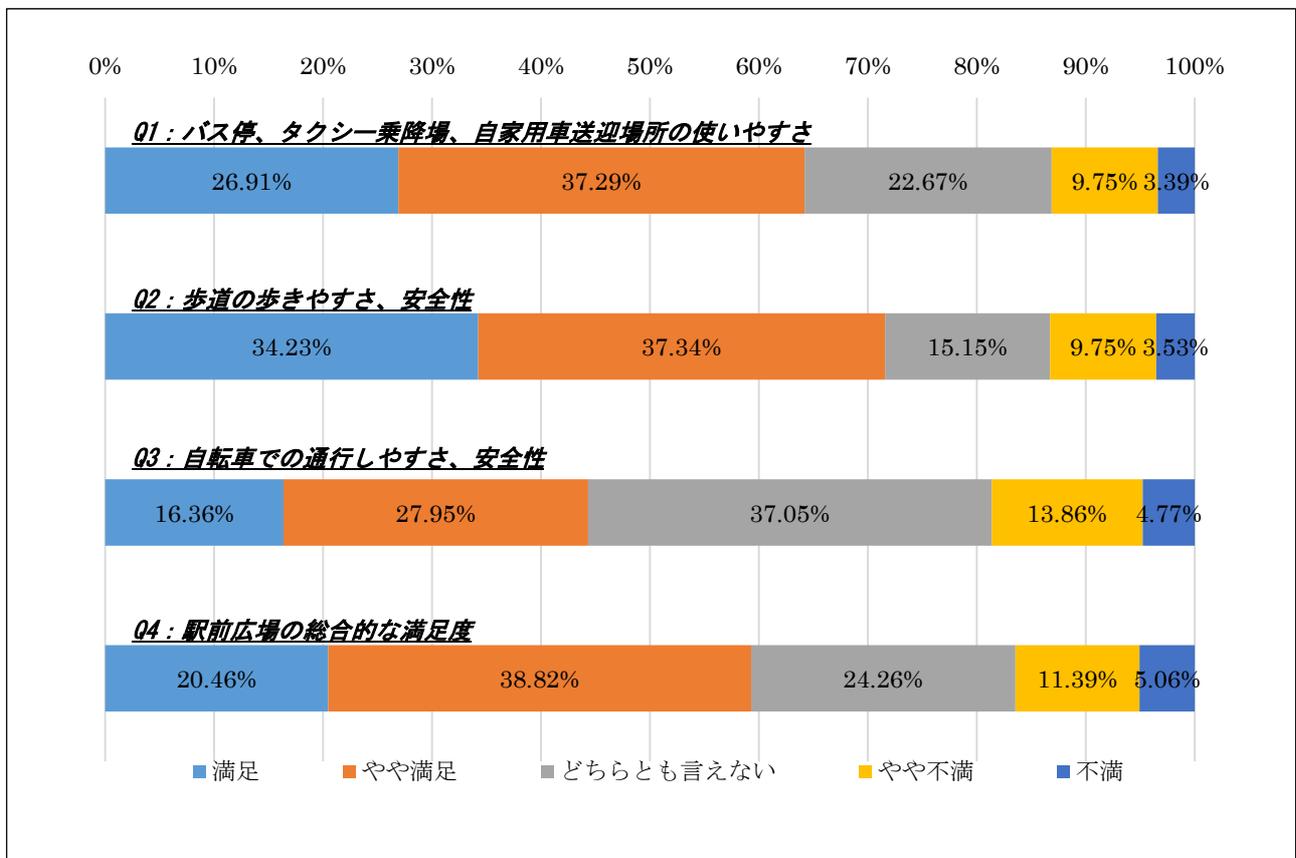
通勤・仕事の利用者が減じ、私事の利用者が増加する傾向を示している。これは、毎日の通勤に利用される方のアンケート受け取り数が少なく、日中の高齢者の方への受け取り数が多かったことが影響していると思われる。(自由記述の回答内容から判断)。

【駅前広場の利便性の評価】

駅前広場の自動車交通に関する満足度（Q1）は64%と利用者の満足度は高い。歩行者の満足度（Q2）はさらに70%を超える結果であり南口駅前広場の整備に関し、満足度は高いと判断できる。

しかし、自転車での利便性（Q3）については44%と低い。これは、利用者が多いが、駐輪場への出入り口数や利用方法、地下通路への不満が多いことが原因と考える（自由記述にて確認）。また、この結果は後述の地下駐輪場の利便性の傾向に概ね一致する。

駅前広場の総合的な評価（Q4）は59%、“どちらとも言えない”を含めた場合は80%を超える結果となり、南口駅前広場の評価は高いものであると判断できる。



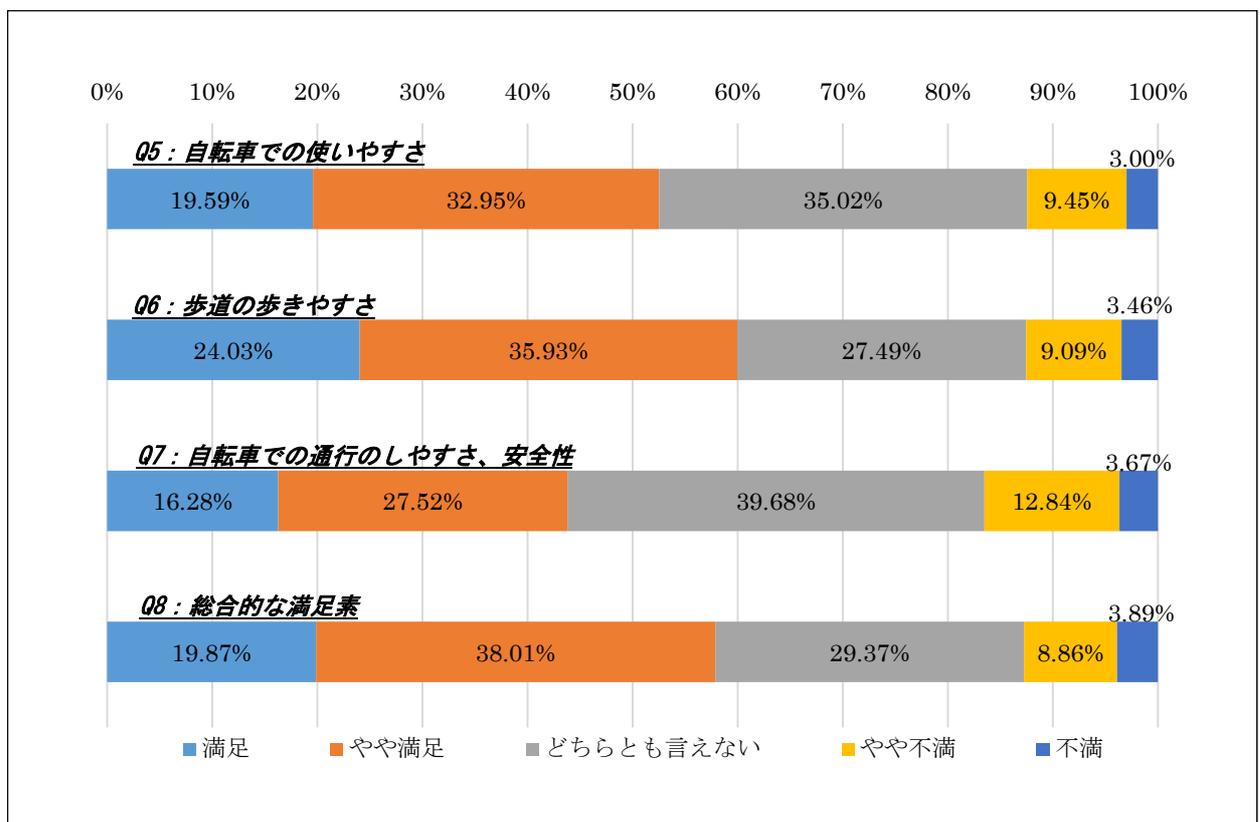
【都市計画道路 3・4・2 号の評価】

都市計画道路 3・4・2 号における自動車の使いやすさ(Q 5)に関する満足度は、50%を超え、概ね満足した結果となっている。ただし、一部の回答(自由回答)には、駅前広場へのアクセスのための手段(駅前の信号への不満や分かりにくさなど)への不満もある。

また、歩道の歩きやすさ安全性(Q 6)については、60%と整備前に比べ非常に安全となった結果が表れていると思われる。

自転車での通行や安全性(Q 7)は44%と満足度は低い(道路勾配が急であることなどが原因であると思われる)、総合的には“どちらとも言えない”を含めた場合には8割を超える結果となっており“不満”な状態とは言えない。

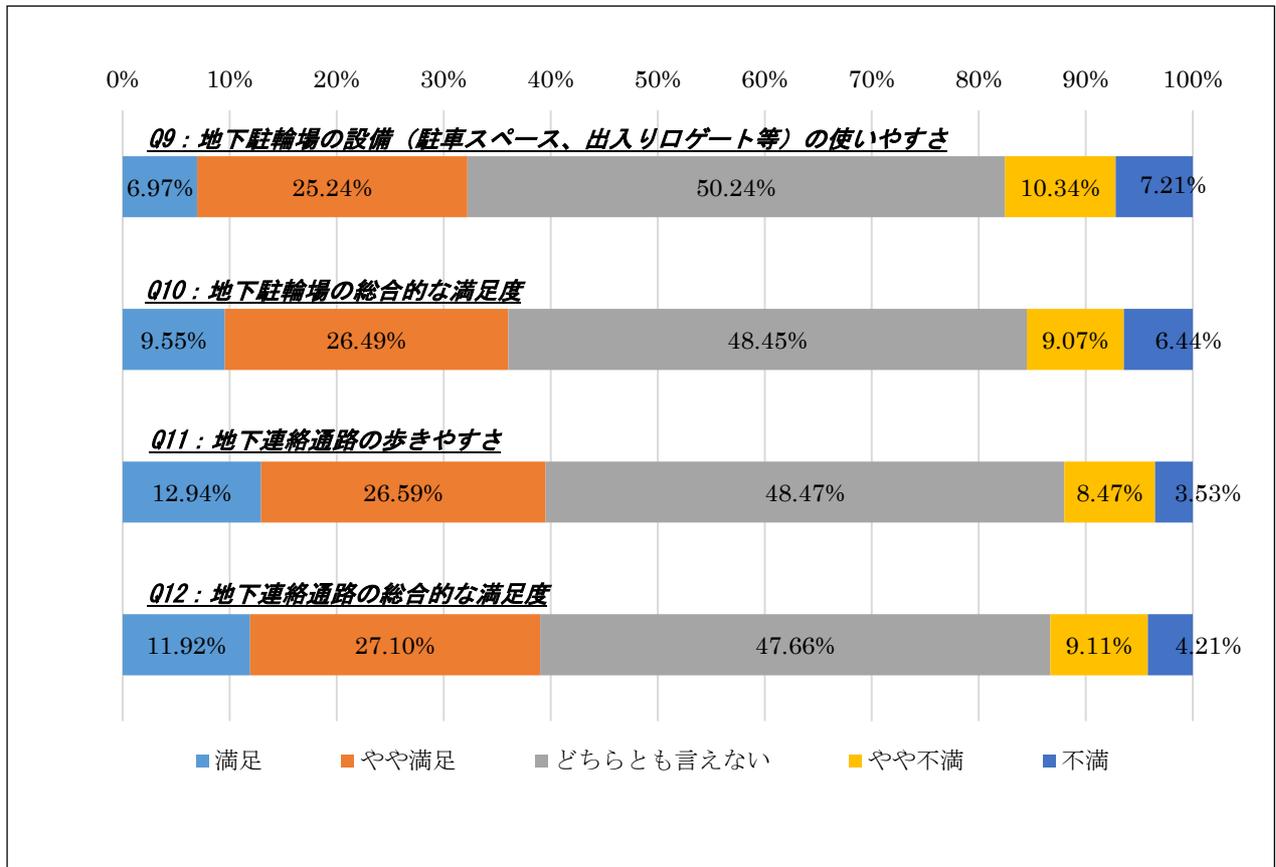
都市計画道路 3・4・2 号の総合的な評価(Q 8)は58%、“どちらとも言えない”を含めた場合は87%を超える結果となり、都市計画道路整備に関し、評価は高いものであると判断できる。



【地下駐輪場・地下連絡通路の評価】

拜島駅南口駅前広場と合わせて、新たに広場地下に設置された駐輪場および連絡通路に関する評価についても、アンケート調査にて確認した。

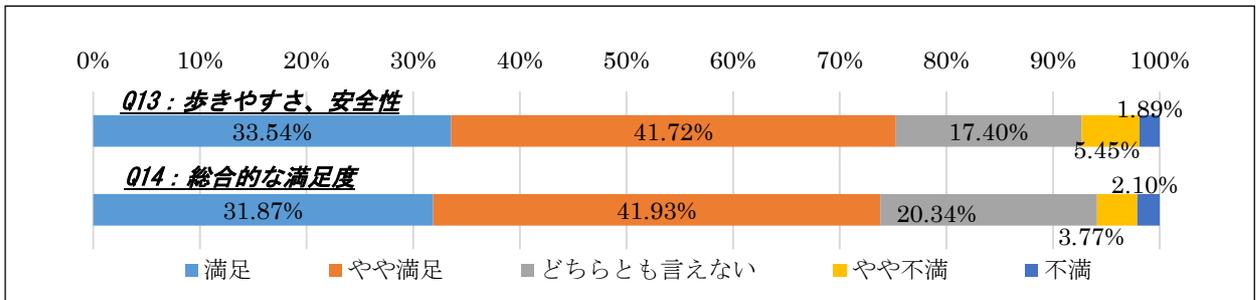
地下駐輪場の設備の使いやすさ（Q9）に関する満足度は32%、地下連絡通路の歩きやすさは40%と、駅前広場や都市計画道路に比べ、やや低い結果となっている。総合的な満足度も、36%から39%と低い結果である。これは、駐輪場への出入り口数や利用方法、地下通路での自転車と歩行者の混在等による不満と考える（自由記述にて確認）。



【南北自由通路の評価】

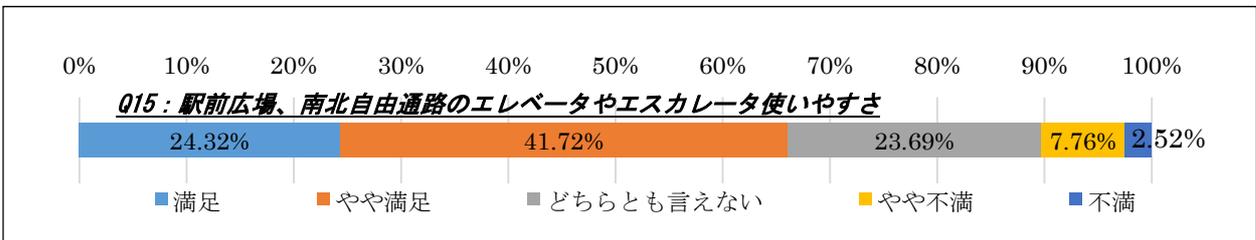
拜島駅南口駅前広場と合わせて、JR、西武線、および南北地区を連絡する通路を設置したため、この南北自由通路に関する評価についても、アンケート調査にて確認した。

南北自由通路の歩きやすさや安全性（Q13）に関する満足度は75%、その他施設を含めた総合的な評価は74%と非常に満足度は高い。特に特筆すべき事項として、“不満”と回答が2%と僅かであることから、この南北自由通路に関する利用者からの事業に関する評価は非常に高く評価されていることが分かる。



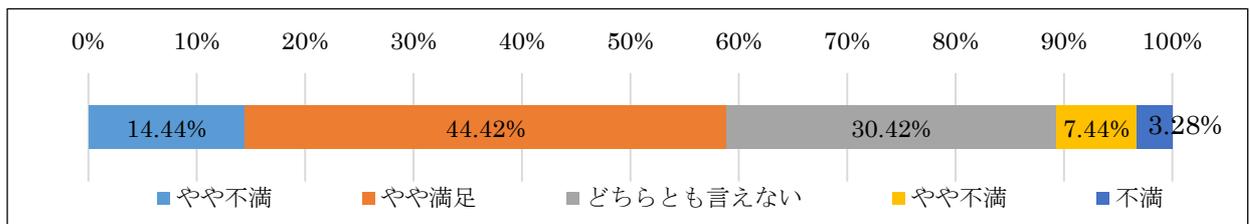
【駅前広場、自由通路の付帯施設に関する評価】

駅前広場と南北自由通路を結ぶエレベータやエスカレータなどの施設に関する満足度は66%と高い。但し、少数の意見であるが、エスカレータの位置と歩行者動線の不一致などの不満があった（自由回答にて確認）。



【駅前広場全体の評価】

駅前広場、都市計画道路、地下駐輪場と地下自由通路、南北自由通路を含めた総合的な評価は59%と、やや不満、不満の値が11%と比べ、利用者の満足度としては評価が高いことが分かる。



【個別の意見】

今回のアンケート調査表には、拝島駅周辺をより良くするための取り組みについての自由意見を記載する欄を設け、前述までのアンケート内容以外の、細かな要望、希望などについても自由に記述して頂く様に設定した。

ここでは、それら”自由記述”の内容について以下に報告する。

アンケート総数 N=501 に対し、自由記述のあったものは N=269 と半数を超えている。この値は、拝島駅の南口駅前広場に関心を示す値でもある。

その内容について、多種多様な内容が多いものの、大きく以下の8項目に分類される。

① 駅前広場の利活用に関する意見 N=94 件

主な意見として、エスカレーターの設置位置や基数、駅前広場全体の緑化について、噴水の位置、などの意見があった。

② 駅および周辺の店舗に関する意見 N=53 件

主な意見として、飲食店やスーパーなどが不足、以前に比べて賑わいがなくなった、などの意見が寄せられた。

③ 拝島駅南口交差点に関する意見 N=17 件

主な意見として、ロータリー側への右左折が難しいので青時間の改良、横断自転車の交錯による危険、などの意見が寄せられた。

④ 喫煙場所に関する意見 N=13 件

主な意見として、喫煙方法、喫煙場所などがあり、駅前広場全体を禁煙、もしくは、喫煙場所の明確化とマナーの向上を期待する意見があった。

⑤ 駅前広場のロータリーに関する意見 N=43 件

主な意見として、自家用車の駐車スペースが狭い、長時間駐車が多い、バスの増便、などの意見が多かった。

⑥ 南北自由通路に関する意見 N=23 件

満足度は高いものの主な要望として、自転車の利用者マナー、外国人への案内方法、夏季は換気などがあった。

⑦ 地下駐輪場に関する意見 N=52 件

主な意見として、駐輪場の機能（入口2ヶ所に対し、出口1箇所）、朝夕に混雑する、空き場所が分りにくい、地下通路が危ない、以前の施設の方が良かった、などがある。また、駐輪場に関しては、他の施設に比べ要望の多い施設であった。

⑧ 都市計画道路および区画道路に関する意見 N=58 件

主な意見として、都市計画道路から、区画道路への入り方、駅前広場への入り方が分かり難い、区画道路が工事中のため使い難い、朝夕の歩行者が多いため、歩道の設置や自転車道の設置、一方通行の標識が分かり難いなど、交互通行から一方通行へ変ったことによる弊害、などがあった。

2. 交通量調査結果

2.1 都市計画道路交通量

- ・都市計画道路の交通量は、駅前広場入口付近で $Q=10.1$ 千台/12h が観測されている。
- ・駅前広場への出入交通量は、 $Q=1.6$ 千台/12h(入り交通量)+ 0.7 千台(出交通量) /12h= 2.3 千台/12h と僅かである(この差分交通量は、区画道路への右左折交通量である)。
- ・駅前広場への右折交通量は 775 台/12h、ピーク時 105 台/時であることを考えれば、別途右折専用現示を設けるまでの量ではなく、時差式信号(直進現示の先切り)での対応が適切と考える。

2.2 (仮称) 拝島駅南口交差点西側交通量 (国道 16 号側の隣接交差点)

- ・都市計画道路から市道昭島 44 号への流出交通量は $Q=2.0$ 千台/12h
- ・市道昭島 44 号からの都市計画道路への流出交通量は $Q=2.1$ 千台/12h
- ・市道昭島 44 号から昭島市街方面への交通が主動線となっている。
- ・この交差点においては、以前より信号設置要望もあり、今回のアンケート結果にも、幾つか記載があった。

2.2 市道昭島 46 号、市道昭島 17 号

- ・市道昭島 46 号、市道昭島 17 号の各々の交通量は $0.4\sim 0.5$ 千台/12h と少ない。これは、現在も歩車共存道路として共用され、かつ、電線共同溝の工事中であることが挙げられ、道路整備後は交通量の増加も予想される。

2.3 歩行者通行量

- ・駅東側道路(市道昭島 17 号)の歩行者断面通行量は $Q=9.3$ 千人/12h 駅西側道路(昭島 46 号)は $Q=4.7$ 千人/12h と、東側道路の方が約 2 倍程度と多い。逆に、駅への出入り口は、西側 $Q=10.0$ 千人/12h 東側 $Q=8.5$ 千人/12h と逆転する。これは、エスカレータが西側設置されていることによる。
- ・地上部において都市計画道路側から駅へ通行する歩行者の断面通行量は、東側が $Q=2.9$ 千人/12h、西側が $Q=2.8$ 千人/12h と、駅前の東西道路に比べ少ないものの、比較的多くの利用者が通行していることがわかる。
- ・地下通路の断面通行量は、 2.7 千人/12h と多く、南口地下駐輪場の利用者数は 2.1 千人(南口地下駐輪場利用者集計データより)であることを考えた場合、地下通路の半数以上が、地下駐輪場利用者であることがわかる。
- ・拝島駅南口交差点で、都市計画道路を横断する歩行者は、 1.5 千人/12h であり、地下通路に比べ少ない。
- ・南北自由通路は、 18.8 千人/12h と非常に多く利用されていることがわかる。

3 費用便益比算定による事業効果の評価

3.1 Case 1 : 都市計画道路 3・4・2号および拝島駅南口駅前広場の整備効果

総便益 (B)	都市計画道路 3・4・2号の整備、および 拝島駅南口駅前広場整備による便益	122.4 億円
総事業費用 (C)	都市計画道路 3・4・2号の整備事業費、拝島駅南口駅前広場整備事業費お よび、維持管理費	45.2 億円
費用便益効果 (B) / (C)	=	122.4 億円 / 45.2 億円 = <u>2.71</u>
評価	費用便益費は " <u>1.0</u> " を超えることから、道路および駅前広場整備は、公共事業として効果的な事業と評価できる。	

3.2 Case 2 : Case 1 + 南北自由通路の整備効果

総便益 (B)	都市計画道路 3・4・2号の整備、および拝島駅南口駅前広場整備、 および、南北自由通路整備による便益	220.4 億円
総事業費用 (C)	都市計画道路 3・4・2号の整備事業費、拝島駅南口駅前広場整備事業費 南北自由通路整備費、および維持管理費	88.6 億円
費用便益効果 (B) / (C)	=	220.4 億円 / 88.6 億円 = <u>2.49</u>
評価	費用便益費は " <u>1.0</u> " を超え、" <u>2.49</u> " と高いことから、道路、駅前広場整備、および南北自由通路事業は、公共事業として効果的な事業と評価できる。	

3.3 用語の説明

便 益 : 製品やサービス (今回の場合では、都市計画道路や駅前広場、南北自由通路) を利用することで利用者が得られる有形、無形の利益や価値、恩恵のことをいう。都市計画道路事業の場合は、時間の短縮や走行費用、事故軽減など、駅前広場や南北自由通路の場合は、時間短縮や費用、交通利便性の向上、交流機会の増大や景観向上、上下移動快適性などを言い、これらを貨幣換算に換算したものを便益とする。

費用便益比 : 公共事業により整備された構造物等の供用期間内 (50年) における、総事業費 (C) (事業費および維持管理費) と、それを整備する事で得られる効果 = 便益 (B) の比 (B/C) で表す。一般に、道路事業評価の場合、新規事業の採択基準は B/C が 1.0 以上といわれている。