

相模原市大規模事業評価調書

事業名：麻溝台・新磯野地区整備推進事業

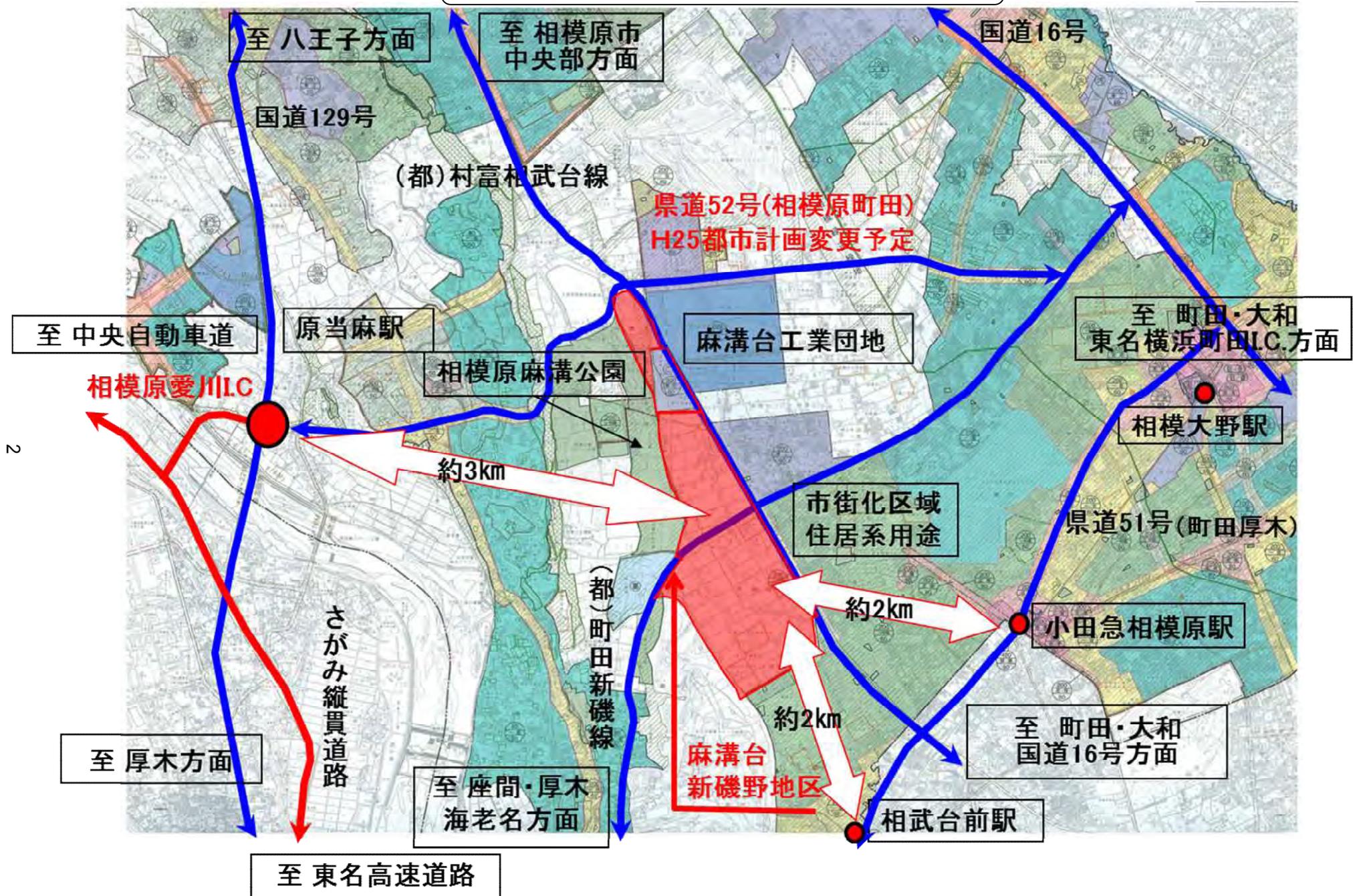
事業主管課：都市建設局 まちづくり事業部 拠点整備課

平成 25 年 4 月 9 日作成

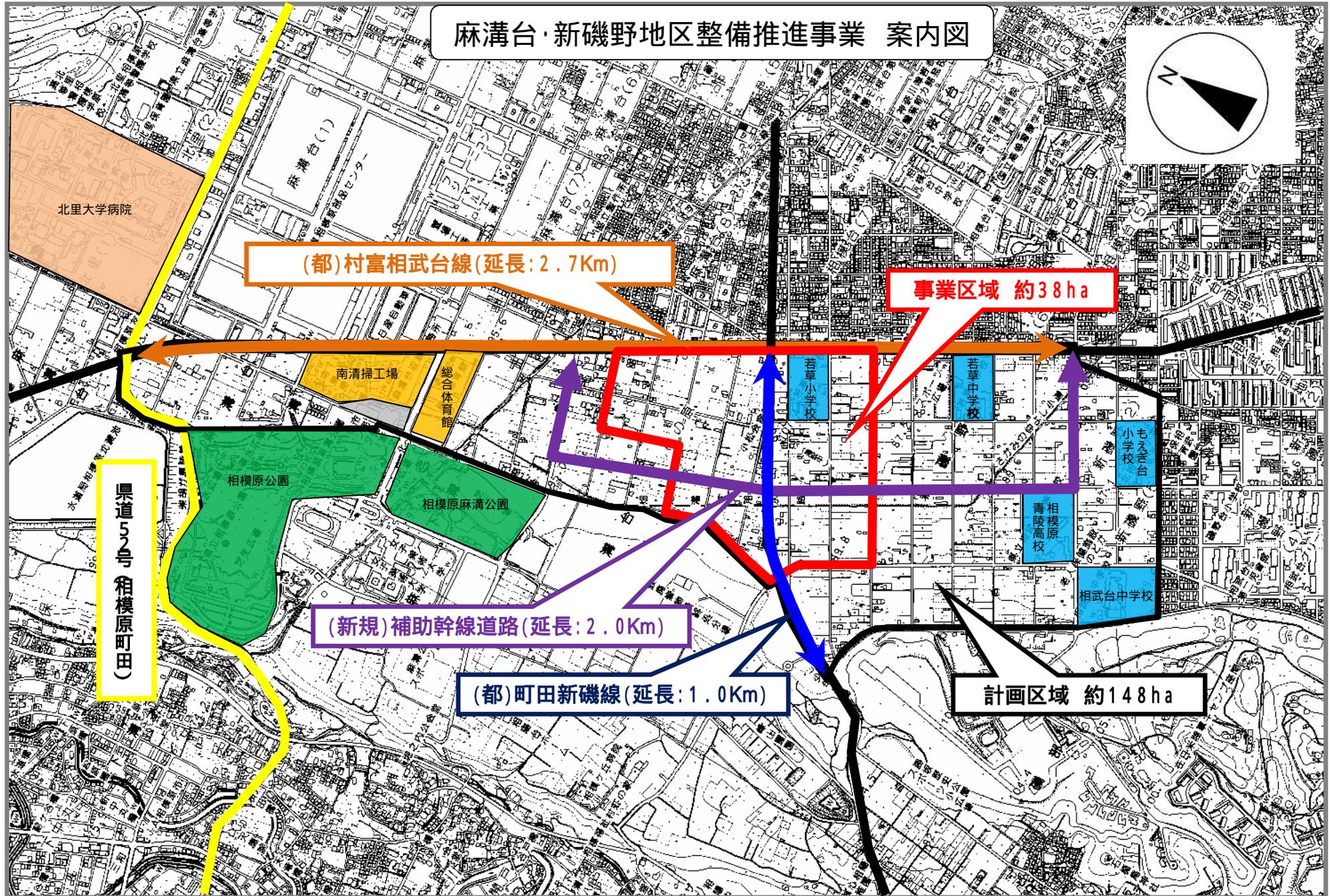
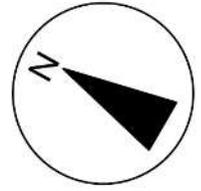
【事業概要】

実施主体	相模原市	
位置付け (根拠)	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>相模原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <p>相模原都市計画 住宅市街地の開発整備の方針</p> <p>新・相模原市総合計画、相模原市都市計画マスタープラン</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>相模原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</p> <p>新・相模原市総合計画、相模原市都市計画マスタープラン</p> <p>相模原市総合都市交通計画</p>	
目的	<p>さがみ縦貫道路相模原愛川ICから約3kmに位置し、アクセス道路の整備による交通利便性の向上が期待される本地区の特性を活かし、産業・みどり・文化・生活が融合した「新たな都市づくりの拠点」や市内外の産業需要を支える「新たな産業創出の拠点」の形成に向け、土地区画整理事業及び関連する都市計画道路の計画決定(変更)を行うもの</p>	
概要	場所	南区麻溝台及び新磯野の一部
	内容	<p>土地区画整理事業(都市計画決定)：施行面積 約38ha</p> <p>関連する都市計画道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定(変更) (都)村富相武台線、(都)町田新磯線 ・都市計画決定(新規) 補助幹線道路
	事業期間	<p>土地区画整理事業：平成25年度末から平成33年度</p> <p>都市計画道路：平成26年度以降</p>
	スケジュール	<p>平成25年度末 市街化区域編入、土地区画整理事業及び関連する都市計画道路の都市計画決定(変更)</p> <p>平成26年度以降 事業着手</p>
	概算事業費	約190億円
	管理運営計画	<p>土地区画整理事業施行中：相模原市(施行者)が管理</p> <p>換地処分後：相模原市(各施設管理者)が管理</p>
特記事項	<p>計画区域約148haのうち、先行的に約38haを市施行の土地区画整理事業により基盤整備を行う。</p> <p>当該事業(約38ha)の都市計画決定と併せて、計画区域内の(都)村富相武台線ほかの都市計画決定(変更)の手続きを行う。</p>	

麻溝台・新磯野地区整備推進事業 位置図



麻溝台・新磯野地区整備推進事業 案内図



(都)村富相武台線(延長:2.7Km)

事業区域 約38ha

国道5号 相模原町田

(新規)補助幹線道路(延長:2.0Km)

(都)町田新磯線(延長:1.0Km)

計画区域 約148ha

【事業の必要性】

<p>現状及び課題</p>	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>計画区域（約 148 ha）は、農地が点在する一方で、戸建住宅や資材置場、事務所、小規模な作業所などが混在するとともに、不法投棄や産業廃棄物が山積されるなど環境が悪化している地区である。</p> <p>また、違法建築物や農地転用違反も多く、近年では、「ヤード」と呼ばれる盗難車等の解体作業所も建設され、警察の一斉捜査も行われている。</p> <p>一方、計画区域は、住宅地や工業団地などの市街化区域とみどり豊かな麻溝公園などに囲まれ、鉄道駅から約 2 km、本年 3 月に開通したさがみ縦貫道路相模原愛川 IC から約 3 km、平坦な地勢など立地条件に非常に恵まれているものの、市街化調整区域であるため幹線道路沿いを除き、ポテンシャルを生かした有効な土地利用が図られていない。</p> <p>相模原愛川 IC の開通による交通利便性の向上から、産業系土地利用の需要が高まっており、製造業や物流業、生活支援系の小売業など、当該計画区域への進出意向が強く示されている。</p> <p>計画区域は、平成 8 年度に特定保留区域に位置付けられて以降、15 年以上が経過しており、1 日も早い事業化が望まれている地区である。</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>（都）村富相武台線は、自動車交通量が多く、朝夕は慢性的な交通渋滞が発生しており、周辺生活道路への通過交通の流入などがあり、周辺住民からも早期拡幅整備の要望が出されている。</p> <p>さらに、相模原愛川 IC の開通により、自動車交通量の増加が見込まれることから、円滑な交通処理が急務となっている。</p>
<p>市の計画の位置付け</p>	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>新・相模原市総合計画（平成 22 年 3 月策定）</p> <p>< 基本構想 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策の基本方向 17 <p>魅力ある質の高い都市をつくります。</p> <p>< 基本計画 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点プロジェクト（広域交流プロジェクト） <p>さがみ縦貫道路インターチェンジ周辺地区産業拠点整備事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策 40 新たな産業拠点の形成と地域の拠点の活性化 <p>新たな都市づくりの拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「麻溝台・新磯野地区整備推進事業」 <p>< 実施計画 >（平成 23 年 3 月策定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「麻溝台・新磯野地区整備推進事業」

市の計画の位置付け	<p>相模原市都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）</p> <p>< 将来都市構造 ></p> <p>産業を中心とした新たな都市づくりの拠点</p> <p>< 都市力を高める都市づくりの方針 ></p> <p>「新たな都市づくり」の拠点の形成</p> <p>- 産業機能を含む複合的な都市づくりの推進 -</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>新・相模原市総合計画（平成22年3月策定）</p> <p>< 基本構想 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策の基本方向18 都市を支える交通基盤をつくります。 <p>< 基本計画 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・重点プロジェクト（広域交流プロジェクト） 国県道整備事業 ・施策4-1 広域的な交流を支える交通体系の確立 道路ネットワークの形成 「国県道整備事業」 <p>< 実施計画 >（平成23年3月策定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路ネットワークの充実 <p>相模原市都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）</p> <p>< 交通体系の方針 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な道路ネットワークの形成（都）村富相武台線 	
	市民等の意向・要望等の把握	意向・要望等の把握の有無
把握の時期・方法		<p>計画区域（約148ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地権者組織の代表者会議（推進連絡協議会）の開催 平成9年度～平成24年度 31回 ・全体地権者を対象にした会議（地区推進協議会）の開催 平成10年度～平成24年度 12回 ・麻溝台・新磯野タウン計画の策定（平成17年3月） パブリックコメントを実施 ・相武台地区まちづくり会議等への説明（3回） 平成23年12月、平成24年10月、平成25年3月 <p>事業区域（約38ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内の地権者全体説明会（平成22年5月） 事業区域の先行した事業推進に係る説明会 ・地権者組織の代表者会議（まちづくり研究会運営委員会）の開催 平成22年9月～平成25年3月 12回 ・事業区域内の地権者全体説明会（平成22年6月、平成25年3月） ・事業推進の意向確認「賛同書の提出」（平成22年9月～11月）

動 向

計画区域の地権者組織（推進連絡協議会）会長、副会長及び事業区域の地権者組織（まちづくり運営委員会）各ブロック会長の連名により「麻溝台・新磯野地区まちづくりの早期事業化への決意書」が提出された。（平成22年8月）

（要 旨）
 これまで長期間、計画区域全体の一括した事業実施が図られなかった経過を踏まえ、IC開通を好機として捉え、区域を分割してでも早期に事業着手し、計画区域全体のまちづくりの推進を行って欲しい。

「市施行による土地区画整理事業の推進」に対する賛同書が提出された。（平成22年9月～11月） 89.2%（314人/352人）

（要 旨）
 計画区域全体のまちづくりの推進を踏まえ、IC開通の好機を活かし、先行して事業区域38haの早期事業化を推進する。

多くの地権者から「土地活用を図るためにも、早期の事業着手」が強く求められており、事業区域の整備を先行する一方で、南北の区域についても後続して整備できるよう地権者と調整を進めている。

計画区域内外の居住者等から、不法投棄の防止や治安の改善などに関する要望が多く、早期にまちづくりを実施して、住み良い住環境を確保することが強く求められている。

複数の企業（製造業、物流業、小売業など）から進出意向が示されている。（31件/25社）

区 分	製造業	物流業	小売業	その他
進出希望 企業数	6件	9件	11件	5件

複数業種へ進出意向を示す企業がある。

（都）村富相武台線は、朝夕の交通渋滞が特に激しく、計画区域内の道路が抜け道として利用されているため、通過交通が区域内に流入しないよう交通量に見合った4車線化としての整備が求められている。

相武台地区幹線道路問題検討会より「都市計画道路村富相武台線に関する4車線化への要望書」が提出された。（平成17年10月）

<p>公共が担う必要性</p>	<p><土地区画整理事業></p> <p>本事業の目的である、産業・みどり・文化・生活が融合した「新たな都市づくりの拠点」や市内外の産業需要を支える「新たな産業創出の拠点」を形成するためには、一定規模の面積に複数の都市機能を複合的に配置する必要がある。</p> <p>計画区域の面積は、約148haと広大であり、かつ、本事業に合わせて都市計画道路である村富相武台線ほか2路線の拡幅及び新設が必要である。</p> <p>さらに、事業化に当たっては、計画区域内約1200人ももの地権者の合意形成を図る必要があるとともに、本事業を計画的かつ円滑に進めるためには、事業主体への信頼性と強いリーダーシップが必要であり、地権者も市施行による本事業の実施を強く要望している。</p> <p>以上のことから、公共（市）が担う必要がある事業である。</p> <p><都市計画道路></p> <p>道路の管理は公共の福祉を維持、増進するため、国又は地方公共団体等が直接行うべきものとされているため、公共が担う事業である。</p> <p>「道路の管理」とは、道路法第12条及び第13条に規定する国道の管理と同様に都道府県道若しくは市町村道の新設、改良、維持、補修、災害復旧その他すべての道路法上の管理行為を指す。</p> <p>（「改訂4版 道路法の解説」道路法令研究会編著）</p>
<p>本市が事業を実施する必要性</p>	<p><土地区画整理事業></p> <p>土地区画整理法上は、国土交通大臣、都道府県、市町村が施行者となり得るが、国土交通大臣施行は、重要な道路や河川の改修を伴う場合や国政上重要な地域の整備が伴う場合に限られており、全国でもこれまでの実績は一例もない。</p> <p>都道府県の施行は、本市内でも戦時中に実施された「相模原都市建設区画整理事業（軍都計画）」があるが、都道府県施行も、国の重要施策の実現や災害対応などに実施されるものである。</p> <p>以上のことから、当該事業の目的や地区特性などを考慮すると国土交通大臣や神奈川県が施行するものではなく、相模原市の施行により実施すべき事業である。</p>

本市が事業を
実施する
必要性

< 都市計画道路 >

【(都)村富相武台線】

道路法第17条では「指定市の区域内の存する都道府県道の管理は指定市が行う。」と規定されていることから、本市が実施する必要性のある事業である。

【(都)町田新磯線、補助幹線道路】

道路法第16条では「市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。」と規定されていることから、本市が実施する必要性のある事業である。

「道路の管理」とは、道路法第12条及び第13条に規定する国道の管理と同様に、都道府県道若しくは市町村道の新設、改良、維持、修繕、災害復旧その他すべての道路法上の管理行為を指す。

(「改訂4版 道路法の解説」道路法令研究会編著)

【事業の妥当性】

(利用者見込等) 需要予測	手 法	<p>< 土地区画整理事業 > 計画人口（居住人口）の将来推計 事業区域約 38 ha について、住居系用途地域の面積を基準に計画人口の推計を行った。 ・生活支援系及び小学校を除いた住居系用途地域の面積：約 8 ha</p> <p>産業系用地の創出面積 生活支援系ゾーンの土地利用の面積：約 5 ha 工業系ゾーンの土地利用の面積：約 11 ha</p> <p>< 都市計画道路 > 将来交通量の推計 平成 14 年度に行った交通量調査を基本に、平成 17 年度に時点修正を行い、都市計画決定（変更）範囲における全線供用開始を平成 49 年と想定し、将来交通量の推計を行った。</p>											
	予測結果	<p>< 土地区画整理事業 > 計画人口 2,800 人 生活支援系ゾーンへの進出意向企業：11 件 工業系ゾーンへの進出意向企業：15 件 その他：5 件</p> <p>< 都市計画道路 > 【(都)村富相武台線】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">区分</th> <th style="width: 35%;">現況交通量</th> <th style="width: 35%;">将来交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車(台/日)</td> <td style="text-align: center;">約 27,000 (混雑度：2.25)</td> <td style="text-align: center;">約 35,000 (混雑度：0.73)</td> </tr> <tr> <td>自転車(台/日)</td> <td style="text-align: center;">約 850</td> <td style="text-align: center;">約 1,100</td> </tr> <tr> <td>歩行者(人/日)</td> <td style="text-align: center;">約 350</td> <td style="text-align: center;">約 450</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">混雑度とは、道路の混雑程度を表す指標のことで、交通容量(現況:12,000 台/日 将来:48,000 台/日)に対する 1 日の交通量の比率を表すもの</p>	区分	現況交通量	将来交通量	自動車(台/日)	約 27,000 (混雑度：2.25)	約 35,000 (混雑度：0.73)	自転車(台/日)	約 850	約 1,100	歩行者(人/日)	約 350
区分	現況交通量	将来交通量											
自動車(台/日)	約 27,000 (混雑度：2.25)	約 35,000 (混雑度：0.73)											
自転車(台/日)	約 850	約 1,100											
歩行者(人/日)	約 350	約 450											

(利用者見込等)
需要予測

予測結果

【町田新磯線】

区分	現況交通量	将来交通量
自動車(台/日)	約 8,600 (混雑度：0.86)	約 8,800 (混雑度：0.88)
自転車(台/日)	約 900	約 1,000
歩行者(人/日)	約 300	約 350

混雑度とは、道路の混雑程度を表す指標のことで、交通容量(現況・将来：10,000台/日)に対する1日の交通量の比率を表すもの

【補助幹線道路】

区分	現況交通量	将来交通量
自動車(台/日)		約 8,800 (混雑度：0.88)
自転車(台/日)		約 500
歩行者(人/日)		約 250

混雑度とは、道路の混雑程度を表す指標のことで、交通容量(将来：10,000台/日)に対する1日の交通量の比率を表すもの

整備手法	他の手法と のコスト 比較	<p>< 土地区画整理事業 > 土地区画整理事業 公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るため、換地により土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更を行う。</p> <p>直接買収方式 地権者から土地を買収し、公共施設の整備と併せ造成後に企業への売却や貸付を行うほか、住宅の販売などを直接行うもの</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">項目</th> <th style="width: 45%;">土地区画整理事業</th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 35%;">直接買収方式</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10" style="text-align: center; vertical-align: middle;">経済性</td> <td>総事業費</td> <td style="text-align: right;">約 1 2 2 億円</td> <td>総事業費</td> <td style="text-align: right;">約 3 7 6 億円</td> </tr> <tr> <td>(内訳)</td> <td></td> <td>(内訳)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>< 支出 ></td> <td></td> <td>< 支出 ></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・工事費</td> <td style="text-align: right;">7 1 億円</td> <td>・用地費</td> <td style="text-align: right;">2 5 4 億円</td> </tr> <tr> <td>・補償費</td> <td style="text-align: right;">2 8 億円</td> <td>・工事費</td> <td style="text-align: right;">7 1 億円</td> </tr> <tr> <td>・調査、事務費等</td> <td style="text-align: right;">2 3 億円</td> <td>・補償費</td> <td style="text-align: right;">2 8 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>・調査、事務費等</td> <td style="text-align: right;">2 3 億円</td> </tr> <tr> <td>< 収入 ></td> <td></td> <td>< 収入 ></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・国負担分</td> <td style="text-align: right;">2 9 億円</td> <td>・国負担分</td> <td style="text-align: right;">2 9 億円</td> </tr> <tr> <td>・市負担分</td> <td style="text-align: right;">4 4 億円</td> <td>・市負担分</td> <td style="text-align: right;">5 0 億円</td> </tr> <tr> <td>・地権者負担分</td> <td style="text-align: right;">4 9 億円</td> <td>・不動産売却</td> <td style="text-align: right;">2 9 7 億円</td> </tr> </tbody> </table>	項目	土地区画整理事業		直接買収方式	経済性	総事業費	約 1 2 2 億円	総事業費	約 3 7 6 億円	(内訳)		(内訳)		< 支出 >		< 支出 >		・工事費	7 1 億円	・用地費	2 5 4 億円	・補償費	2 8 億円	・工事費	7 1 億円	・調査、事務費等	2 3 億円	・補償費	2 8 億円			・調査、事務費等	2 3 億円	< 収入 >		< 収入 >		・国負担分	2 9 億円	・国負担分	2 9 億円	・市負担分	4 4 億円	・市負担分	5 0 億円	・地権者負担分	4 9 億円	・不動産売却	2 9 7 億円
	項目	土地区画整理事業		直接買収方式																																															
経済性	総事業費	約 1 2 2 億円	総事業費	約 3 7 6 億円																																															
	(内訳)		(内訳)																																																
	< 支出 >		< 支出 >																																																
	・工事費	7 1 億円	・用地費	2 5 4 億円																																															
	・補償費	2 8 億円	・工事費	7 1 億円																																															
	・調査、事務費等	2 3 億円	・補償費	2 8 億円																																															
			・調査、事務費等	2 3 億円																																															
	< 収入 >		< 収入 >																																																
	・国負担分	2 9 億円	・国負担分	2 9 億円																																															
	・市負担分	4 4 億円	・市負担分	5 0 億円																																															
・地権者負担分	4 9 億円	・不動産売却	2 9 7 億円																																																
妥当性	<p>< 都市計画道路 > 都市計画道路分のコスト比較については、土地区画整理事業でも直接買収方式による事業でも費用的な差は生じない。ただし、直接買収方式では買収により生じた残地について、補償又は買収が必要なことがあり、その分のコスト増がある。</p> <p>土地区画整理事業は、直接買収方式と異なり土地所有者の意向(売却、賃借、自己利用)に合わせた換地により、土地の区画形質の変更と公共施設の新設、整備改善が同時にできる手法である。</p> <p>直接買収方式は、用地を全て買収できないと事業が成立しないほか、造成後の土地を市の責任で売却する必要があるなどリスク負担が生じる。また、市の負担額についても高額になるため、土地区画整理事業による整備が妥当である。</p>																																																		

<p>規模の妥当性</p>	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>計画区域 148 ha の一括した整備は、地権者合意の面においても相当な時間を要するうえ、近年の経済情勢下においては、土地の売却におけるリスク負担が大きい。</p> <p>一方、今回の事業区域 38 ha においては、住居系ゾーンへの換地を望む地権者が多いことから、住宅用地の有効活用が可能であるほか、産業系土地利用においても進出意向を示す企業の状況から十分に売却等が可能であると想定している。</p> <p>以上のことから、今回の事業区域 38 ha は妥当な規模である。</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>道路の車線数は、将来の交通量推計などを考慮し、道路構造令に基づき、(都)村富相武台線は4車線(幅員27m)、(都)町田新磯線(幅員20m)及び補助幹線(幅員17~18m)は2車線としたもので、妥当な規模である。</p>
<p>整備場所の妥当性</p>	<p>計画区域は、住宅地や工業団地などの市街化区域とみどり豊かな麻溝公園などに囲まれ、鉄道駅から約2km、本年3月に開通した相模原愛川ICから約3km、平坦な地勢など立地条件に恵まれた地区であり、平成8年度に特定保留区域の設定がされている地区である。</p> <p>特に、相模原愛川ICから約3kmと交通利便性が高い地域であることから、製造業や物流業、小売業など多くの企業から進出意向が示されている。</p> <p>事業区域38haは、幹線道路の拡幅整備や複数の都市機能の配置が可能であり、計画区域全体のまちづくりの推進に弾みをつけるためにも計画区域中央部を整備地区として選定したものであり妥当である。</p>

【事業の優先性】

<p>地域、関係住民等の 理解・協力の状況</p>	<p>説明会等 開催の状況</p>	<p>計画区域（約148ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地権者組織の代表者会議（推進連絡協議会）の開催 平成9年度～平成24年度 31回 ・全体地権者を対象にした会議（地区推進協議会）の開催 平成10年度～平成24年度 12回 ・麻溝台・新磯野タウン計画の策定（平成17年3月） パブリックコメントを実施 ・相武台地区まちづくり会議等への説明（3回） 平成23年12月、平成24年10月、平成25年3月
	<p>その他 説明事項</p>	<p>事業区域（約38ha）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内の地権者全体説明会（平成22年5月） 事業区域の先行した事業推進に係る説明会 ・地権者組織の代表者会議（まちづくり研究会運営委員会）の開催 平成22年9月～平成25年3月 12回 ・事業区域内の地権者全体説明会（平成22年6月、平成25年3月） ・事業推進の意向確認「賛同書の提出」（平成22年9月～11月） <p>IC開通の好機を活かし、先行的に事業区域38haの事業化が強く求められている。 多くの地権者から「土地活用を図るためにも、早期の事業着手」が強く求められている。 複数の企業（製造業、物流業、小売業など）から進出意向が示されている（31件/25社） 複数業種へ進出意向を示す企業がある。 （都）村富相武台線は、朝夕の交通渋滞が激しく、計画区域内の道路が抜け道として利用されているため、通過交通が区域内に流入しないよう交通量に見合った4車線化の整備が求められている。</p>
<p>市以外の機関等による計画等の有無</p>	<p>有 無</p>	<p>有の場合の計画主体 神奈川県（相模原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針） 神奈川県（相模原都市計画 住宅市街地の開発整備の方針）</p>
<p>事業着手時期の 適切性</p>	<p><土地区画整理事業></p> <p>さがみ縦貫道路相模原愛川ICの開通に伴う交通利便性の向上により、産業系土地利用の需要が高まっており、進出意向を示す企業が多いため、この機を逃さず早期事業化を図る必要がある。</p> <p><都市計画道路></p> <p>交通渋滞の解消や事業実施による発生交通量の円滑な処理を行うため、土地区画整理事業に併せ整備する必要がある。</p>	

(防災・危険回避・
企業誘致等の観点)

< 土地区画整理事業 >

現状では、戸建住宅や資材置場、小規模な作業所などが混在しているとともに、不法投棄や産業廃棄物が山積されるなど環境が悪化している地域のため、早期に土地利用の整序を図る必要がある。

さがみ縦貫道路相模原愛川ICの開通に伴う交通利便性の向上により、産業系土地利用の需要が高まっており、進出意向を示す企業が多いため、この機を逃さず早期事業化を図る必要がある。

< 都市計画道路 >

(都) 村富相武台線は、相模原市地域防災計画で市指定第1次緊急輸送路に指定されていることから、緊急輸送路としての機能を向上させるため、道路拡幅の必要性が高い。

【事業の有効性】

事業の目標

< 土地区画整理事業 >

成果目標				
達成目標	<ul style="list-style-type: none"> 新たな産業用地の創出 財政基盤の強化に向けた税収の確保 			
設定理由	<ul style="list-style-type: none"> 産業系土地利用の需要が高まっていることから、産業用地の創出が求められているため 持続可能な都市経営を支える安定した財政基盤の確立に向け、税収の確保が図られる 			
成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
産業用創出面積	0ha	H24	17ha	H33
固定資産税増収額(年間)	0円	H24	約4億円	H33

< 都市計画道路 >

成果目標				
達成目標	(都)村富相武台線の通過時間の短縮			
設定理由	(都)村富相武台線の渋滞緩和が求められているため			
成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
県道52号(相模原町田)～県道51号(町田厚木)の旅行速度	30km/h	H25	40km/h	H37

旅行速度は費用便益分析において、便益を算出する際に使用する数値である。

< 土地区画整理事業 >

区 分		金額	積算根拠等
便 益 項 目	基準年における 現在価値	145.2 億円	50 年間
	総便益 (B)	145.2 億円	
費 用 項 目	事業費	87.1 億円	
	維持管理費	1.2 億	
	用地費	41.2 億円	公用地増加分に相当
総費用 (C)		129.5 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
145.2 億円	129.5 億円	1.12	15.7 億円

国の採択基準値：交付金事業のため基準値なし

費用便益分析

「土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル」に基づき、評価時点を基準年として、一定期間の便益額、費用額を算出し比較する手法である。

これらの便益及び費用は、割引率を用いて現在価値に換算し、費用便益比等を算出する。

- ・ 割引率：4 %
- ・ 現在価値の基準年次：平成 24 年(評価年次)
- ・ 評価期間：事業採択時から換地処分後 50 年目まで

基準年における現在価値

ヘドニック・アプローチ(投資の便益がすべて地価に帰着するという考えのもと、広域の地価データより地価を地点属性で説明する地価関数を推定し、その推定結果から事業の評価を行うもの)によって、土地区画整理事業が行われた場合と、行われなかった場合の地価の差を便益として算出した。

< (都)村富相武台線 >

区 分		金額	積算根拠等
便益項目	走行時間短縮	65.3 億円	50 年間
	走行経費減少	5.8 億円	50 年間
	交通事故減少	0.7 億円	50 年間
総便益 (B)		58.8 億円	
費用項目	事業費	35.6 億円	
	維持管理費	1.0 億円	
総費用 (C)		36.6 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
58.8 億円	36.6 億円	1.61	22.2 億円

< (都)町田新磯線 >

区 分		金額	積算根拠等
便益項目	走行時間短縮	13.7 億円	50 年間
	走行経費減少	0.5 億円	50 年間
	交通事故減少	0.3 億円	50 年間
総便益 (B)		13.9 億円	
費用項目	事業費	8.9 億円	
	維持管理費	0.1 億円	
総費用 (C)		9.0 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
13.9 億円	9.0 億円	1.54	4.9 億円

< 補助幹線道路 >

区 分		金額	積算根拠等
便 益 項 目	走行時間短縮	40.0 億円	50 年間
	走行経費減少	3.3 億円	50 年間
	交通事故減少	0.1 億円	50 年間
総便益 (B)		43.2 億円	
費 用 項	事業費	23.2 億円	
	維持管理費	0.1 億円	
総費用 (C)		23.3 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
43.2 億円	23.3 億円	1.85	19.9 億円

費用
便益
分析

国の採択基準値：交付金事業のため基準値なし

費用便益分析

「費用便益分析マニュアル」に基づき、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより、分析、評価を行うものである。

走行時間短縮便益

道路事業により、自動車交通が円滑化し走行時間が短縮することで、道路利用者がどの程度、利益を得るかを金額に換算するもの

走行経費減少便益

道路事業により、自動車がスムーズに走行でき、自動車の燃費が向上するなど、走行経費が節約できることで、道路利用者がどの程度、利益を得るかを金額に換算するもの

交通事故減少便益

道路事業により、車道幅員を拡げたり、中央分離帯の設置などにより、交通事故の事故率の減少を金額に換算するもの

事業の効果	期待される効果	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>新たに企業が立地することにより、雇用の場が確保されるとともに、税収が増加する。また、居住者が増加することにより、まちの賑わいが図られる。</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>交通渋滞が解消され、地区内外の居住者や立地企業に快適な交通環境を提供することができる。</p>
	事業の有用性 (事業を実施しない場合との比較)	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>事業実施(市街化調整区域から市街化区域へ区域区分の変更、幹線道路等の基盤整備)による効果を金額で算出すると次のとおりになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果の価値(総便益) 145.2 億円 ・基盤整備及び維持管理費に係る経費(総費用) 129.5 億円 ・費用便益比(B / C) 1.12 <p>< 都市計画道路 ></p> <p>3路線全ての効果を金額で算出すると次のとおりになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果の価値(総便益) 115.9 億円 ・道路整備及び維持管理にかかる経費(総費用) 68.9 億円 ・費用便益比(B / C) 1.68 <p>上記の結果、土地区画整理事業及び道路改良事業は有用性があると判断できる。</p>
	課題解決のために最も有効な手段(手法)であることの説明	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>事業区域は、農地が点在する一方で、戸建住宅や資材置場などが混在しており、公共施設の整備と同時に住宅や産業用地の整備を効率的に行う必要がある。</p> <p>土地区画整理事業は、直接買収方式の一般的な公共事業に比べ、換地により、公共施設用地等を効率的に生み出すことができるなど、効率性及び経済性に優れた手法である。</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>直接買収方式での道路整備は、残地の補償や取得などが必要になるが、土地区画整理事業では減歩により道路用地を創出でき、事業費の縮減に繋がることから、効率性及び経済性に優れた手法である。</p>

【事業の経済性・効率性】

概算事業費（億円）

< 土地区画整理事業 >

		H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	H 31	H 32	H 33	合計	
支 出	工事費	0	5	11	12	16	15	12	0	71	
	補償費	0	1	4	5	7	6	5	0	28	
	事務費等	3	3	3	3	3	2	3	3	23	
	合計	3	9	18	20	26	23	20	3	122	
収 入	国負担	0	4	4	6	6	5	4	0	29	
	市負担	一般財源	3	2	3	4	4	3	2	0	21
		地方債	0	3	4	5	5	3	3	0	23
	保留地処分金	0	0	7	6	11	12	10	3	49	
	合計	3	9	18	21	26	23	19	3	122	

< 都市計画道路 >

路線名称	用地費	補償費	築造費	合計
(都)村富相武台線	15	9	15	39
(都)町田新磯線	2	1	2	5
補助幹線道路	10	6	8	24
合計	27	16	25	68

事業区域内の都市計画道路は、土地区画整理事業により整備する。その他、計画区域内の都市計画道路は、段階的なまちづくりの実施に合わせ整備するもの

収支予測(千円)	本事業による収入なし
コストの適切性	工事費に係るコスト縮減については、今後の詳細設計の際に検討し、対策に取り組む。
事業の採算性	<p>< 土地区画整理事業 ></p> <p>収益を伴う施設の整備は行わないため、対象外とするが、事業実施による市街化調整区域から市街化区域への区域区分の変更、企業立地や地区内居住者の増加等により、税収の確保が図られる。</p> <p>< 都市計画道路 ></p> <p>当該都市計画道路は有料道路ではなく、収益を伴わないことから対象外とする。</p>

【環境・景観への配慮】

(周辺環境・景観への影響) 周辺住民の合意形成の取組み	機会や場の設定	計画区域(約148ha) ・地権者組織の代表者会議(推進連絡協議会)の開催 平成9年度～平成24年度 31回 ・全体地権者を対象にした会議(地区推進協議会)の開催 平成10年度～平成24年度 12回 ・麻溝台・新磯野タウン計画の策定(平成17年3月) パブリックコメントを実施 ・相武台地区まちづくり会議等への説明(3回) 平成23年12月、平成24年10月、平成25年3月 事業区域(約38ha) ・計画区域内の地権者全体説明会(平成22年5月) 事業区域の先行した事業推進に係る説明会 ・地権者組織の代表者会議(まちづくり研究会運営委員会)の開催 平成22年9月～平成25年3月 12回 ・事業区域内の地権者全体説明会(平成22年6月、平成25年3月) ・事業推進の意向確認「賛同書の提出」(平成22年9月～11月)
	主な意見	計画地域は、農地が点在する一方で、戸建住宅や資材置場、事務所、小規模な作業所などが混在するとともに、不法投棄や産業廃棄物が山積されるなど環境が悪化していることから、早期にまちづくりを実施して、良好な住環境の確保をして欲しい。 (都)村富相武台線は、自動車交通量が多く、朝夕は慢性的な交通渋滞が生じており、計画区域内が抜け道として利用され、危険な状態にある。早期に4車線化し、安全・安心な環境を確保して欲しい。
	説明結果	事業実施により、用途純化を図り、良好な住環境、操業環境が確保される。 現在、計画区域内に居住する方々は、土地区画整理事業の換地により住居系街区へ移転でき、また、地区計画により良好な住環境の確保が可能となる。 (都)村富相武台線の拡幅により、将来的には、陽光台方面より4車線化の延伸整備が可能となるので、自動車通過交通が計画区域内に流入しないよう防止が可能となる。

環境関連法令等
への合規性

【都市緑地法】

規制基準：都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する措置で主として都市計画区域内において講じられるものを総合的かつ計画的に実施するため、当該市町村の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画を定める。

対応：本市でも水とみどりの基本計画を定めており、緑地確保目標量を定めている。本地区でも緑道・公園を配置し、緑のネットワークを形成する計画としている。

【都市公園法】

規制基準：地方公共団体が設置する都市公園の配置及び規模の基準として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする都市公園は、街区内に居住する者が容易に利用することができるように配置し、その敷地面積は、0.25haを標準として定める。

対応：本地区の街区公園はこの基準に達している。また、区画整理法で定められている公園設置の基準（地区面積の3%）を満たした計画を行っている。

【建設リサイクル法】

規制基準：対象建設工事について、分別解体等及び再資源化等が義務付けられている

対応：本地区も分別解体等及び再資源化等を行っていく。

【騒音規制法】

規制基準：住居が集合している地域、病院又は学校の周辺の地域その他の騒音を防止することにより住民の生活環境を保全する必要があると認める地域を、特定工場等において発生する騒音及び特定建設作業に伴って発生する騒音について規制する地域として指定しなければならない。

対応：本地区でも用途地域、地区計画で規制・誘導を行い良好な住環境、良好な操業環境を形成していく。

【振動規制法】

規制基準：特定工場等において発生する振動について、規制する必要の程度に応じて昼間、夜間その他の時間の区分及び区域の区分ごとに定める基準の範囲内において、当該指定に係る地域について、これらの区分に対応する時間及び区域の区分ごとの規制基準を定めなければならない。

対応：各事業に係る工事の施工中における交通安全の確保及び騒音振動、その他の周辺住民に迷惑を及ぼすものの発生防止の措置を講ずる。

周辺環境・景観への配慮	調和の配慮	<p>緑の保全又は緑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園や緑道の整備などにより、緑の保全を図る。 <p>景観</p> <ul style="list-style-type: none"> 良好なまちなみ形成に向けて、建物の高さ、かき又はさく、色彩など地区計画により、規制・誘導を行い地区全体の調和を図る。 <p>レクリエーション資源</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地域をほぼ縦断して整備する緑道を中心に街区公園を配置し、みどりのネットワークの調和に配慮する。 公園・緑地の整備に当たっては、地域の自然を生かし、特色ある公園づくりに配慮するとともに、現況の植栽を有効的に移植するなど配慮する。
	影響	<p>緑の保全</p> <p>景観</p> <p>騒音・振動</p> <p>大気汚染</p> <p>レクリエーション資源</p>
	想定される影響等への対応 低減の工夫	<p>緑の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑地の復元に当たっては現況の植生を考慮したものとする。都市計画道路は歩道内に植樹帯を設けるなど積極的に緑化計画を行う。 <p>景観</p> <ul style="list-style-type: none"> 良好なまちなみ形成に向けて、建物の高さ、かき又はさく、色彩など地区計画により、規制・誘導を行い地区全体の調和を図る。 <p>騒音・振動</p> <ul style="list-style-type: none"> 各事業に係る工事の施工中における交通安全の確保及び騒音、振動、その他の周辺住民に迷惑を及ぼさないよう発生防止の措置を講ずる。 <p>大気汚染</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路には、植栽帯を設けるため浄化効果が期待できる。 <p>レクリエーション資源</p> <ul style="list-style-type: none"> 本地域をほぼ縦断して整備する緑道を中心に街区公園を配置し、みどりのネットワークの形成を図る。 公園・緑地の整備に当たっては、地域の自然を生かし、特色ある公園づくりに配慮するとともに、現況の植栽を有効的に移植するなど配慮を行う。
環境アセスメントの結果（実施した場合）		<p>環境影響評価法及び神奈川県環境影響評価条例の対象面積には満たないため、環境アセスメントは実施していない。</p>

〔評価書〕

〔所管局評価〕

	評価項目	評価の視点	評価	
			視点ごとの評価	項目ごとの評価
個別評価	事業の必要性	公共が担う必要性		
		本市が事業を実施する必要性		
	事業の妥当性	整備手法の妥当性		
		規模の妥当性		
		整備場所の妥当性		
	事業の優先性	事業着手時期の適切性		
	事業の有効性	事業の有用性		
		課題解決のための有効性		
	事業の経済性・効率性	コストの適切性		
		事業の採算性		
環境・景観への配慮	周辺環境・景観との調和の配慮			
	周辺環境・景観への影響の低減策			
総合評価	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; text-align: center;">実施</div> <div>実施しない</div> </div>			
評価結果コメント	<p>事業の必要性については、総合計画を始めとする本市の様々な計画に重要な施策として位置付けられるとともに、県の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針においても位置付けられており、公共が担う必要性がある事業である。</p> <p>事業の妥当性については、土地区画整理事業による面的な基盤整備と同時に、主要幹線道路や公園等の公共施設の早期整備が可能となることから、経済性や効率性等に優れた妥当な手法を採用している。</p> <p>事業の優先性については、さがみ縦貫道路相模原愛川ICの供用が開始されたことにより、企業の進出意向も強まっており、この機を逃すことなく着実に企業誘致を行うためにも、早期の事業化が必要である。</p> <p>事業の有効性については、土地区画整理事業、都市計画道路とともにB/Cが1.00を超えており、評価の視点を満たしている。</p> <p>事業の経済性・効率性については、事業費の積算も適切であるとともに、税収の確保につながる事業であることが認められる。</p> <p>環境・景観への配慮については、関係法令に基づき環境・景観に配慮した事業計画の検討が進められている。</p> <p>上記のことから、各評価項目について、適切な検証がされ評価の視点を満たしているため、総合評価の結果を「実施」とする。</p>			
事項特記				