

社会資本総合整備計画

社会資本整備総合交付金

平成31年03月01日

計画の名称	相模原市麻溝台・新磯野第一整備地区土地区画整理事業（産業・みどり・文化・生活などが融合した新たな都市づくりを進める拠点の整備）（第二期）														
計画の期間	平成31年度～令和5年度（5年間）												重点配分対象の該当	○	
交付対象	相模原市														
計画の目標	緑豊かな自然環境、インターチェンジ周辺という立地特性を生かし、産業・みどり・文化・生活などが融合した「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」として良好な市街地環境の形成を図る。														
全体事業費（百万円）	合計（A+B+C+D）		14,807	A	14,807	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C / （A+B+C+D）		0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H31当初		R5末
1	・インターチェンジや直轄国道と産業拠点までの平均旅行速度を17km/hから26km/hに向上させる。 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果等を基に該当区間の平均旅行速度を算出する。	17km/h	km/h	26km/h

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供

A 基幹事業																			
基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名 / 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-001	街路	一般	相模原市	直接	相模原市	区道	改築	麻溝台・新磯野第一整備 地区（（都）村富相武台 線、（都）町田新磯線、 （都）麻溝台新磯野中通 り線及び区画道路）	区画整理A=38.1ha	相模原市						1,040	1.12	-
	A01-002	街路	一般	相模原市	直接	相模原市	S街路	改築	（都）相模原町田線・JR 相模線立体交差区間	踏切除去、立体交差 L=480m	相模原市						6,544	1.47	-
	A01-003	道路	一般	相模原市	直接	相模原市	都道府 県道	改築	（主）相模原町田	現道拡幅 L=3.5km	相模原市						7,223	1.47	-
		「新たな産業創出拠点へのアクセス道路整備事業（圏央道IC～直轄国道）」から移行																	
											小計						14,807		
										合計						14,807			

交付金の執行状況

(単位：百万円)

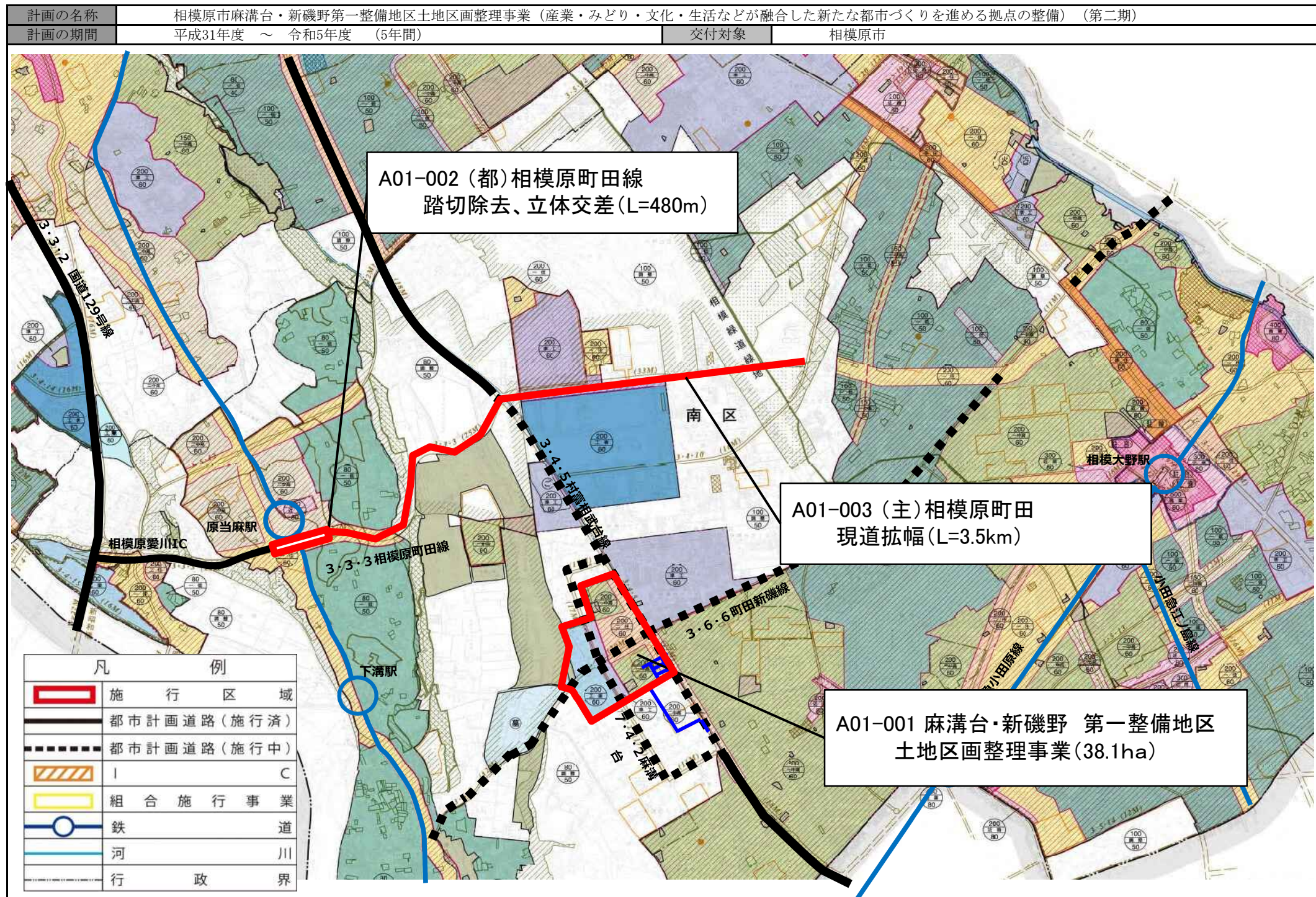
	H31	R02	R03	R04	R05
配分額 (a)	1,374	514	117	104	0
計画別流用増 減額 (b)	347	0	0	0	0
交付額 (c=a+b)	1,027	514	117	104	0
前年度からの繰越額 (d)	0	468	76	112	8
支払済額 (e)	554	906	81	146	8
翌年度繰越額 (f)	467	76	112	8	0
うち未契約繰越額(g)	348	26	97	0	0
不用額 (h = c+d-e-f)	6	0	0	62	0
未契約繰越率+不用率 (i = (g+h)/(c+d))%	34.46	2.64	50.25	28.7	0
未契約繰越率+不用率が10%を超えている場合その理由	地権者との交渉に時間を要したため		地権者との交渉に時間を要したため	契約を見込んでいた用地の取得が困難となったため	

事前評価チェックシート

計画の名称： 相模原市麻溝台・新磯野第一整備地区土地区画整理事業（産業・みどり・文化・生活などが融合した新たな都市づくりを進める拠点の整備）（第二期）

事前評価	チェック欄
I. 目標の妥当性 上位計画等との整合性	
I. 目標の妥当性 1) 上位計画等と整合が図られている。（計画名 国土形成計画全国計画、社会資本整備重点計画、新・相模原市総合計画）	○
I. 目標の妥当性 地域の課題への対応	
I. 目標の妥当性 1) 地域の課題を踏まえて整備計画の目標が設定されている。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と事業内容の整合性等	
II. 計画の効果・効率性 1) 目標と指標・数値目標の整合が図られている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 指標・数値目標と事業内容の整合が図られている。	○
II. 計画の効果・効率性 3) 指標・数値目標が市民にとって分かりやすいものとなっている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業の効果	
II. 計画の効果・効率性 1) 十分な事業効果が確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 事業連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	○
III. 計画の実現可能性 計画の具体性、円滑な事業執行の環境	
III. 計画の実現可能性 1) 全体事業費、要素事業の額が適切である。	○
III. 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	○

(参考図面) 麻溝台・新磯野第一整備地区土地区画整理事業



社会資本総合整備計画 事後評価書

計画の名称	相模原市麻溝台・新磯野第一整備地区土地区画整理事業（産業・みどり・文化・生活などが融合した新たな都市づくりを進める拠点の整備）（第二期）														
計画の期間	平成31年度～令和05年度（5年間）										重点配分対象の該当		○		
交付対象	相模原市														
計画の目標	緑豊かな自然環境、インターチェンジ周辺という立地特性を生かし、産業・みどり・文化・生活などが融合した「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」として良好な市街地環境の形成を図る。														
全体事業費（百万円）		合計（A＋B＋C＋D）		3,076	A	3,076	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C／（A＋B＋C＋D）	0	%

番号	計画の成果目標（定量的指標）			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H31当初		R5末
1	・インターチェンジや直轄国道と産業拠点までの平均旅行速度を17km/hから26km/hに向上させる。 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査結果等を基に該当区間の平均旅行速度を算出する。	17km/h	km/h	26km/h

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-

A 基幹事業																			
基幹事業（大）	番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	種別 1	種別 2	要素となる事業名 （事業箇所）	事業内容 （延長・面積等）	市区町村名 / 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
		一体的に実施することにより期待される効果																	
		備考																	
道路事業	A01-002	街路	一般	相模原市	直接	相模原市	S街路	改築	（都）相模原町田線・JR 相模線立体交差区間	踏切除去、立体交差 L=480m	相模原市						1,423	1.47	-
	A01-003	道路	一般	相模原市	直接	相模原市	都道府 県道	改築	（主）相模原町田	現道拡幅 L=3.5km	相模原市						1,653	1.47	-
		「新たな産業創出拠点へのアクセス道路整備事業（圏央道IC～直轄国道）」から移行																	
											小計						3,076		
											合計						3,076		

事後評価	
事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
市内部評価	令和 6 年度
	公表の方法
	市ホームページにて公開
事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	インターチェンジや直轄国道と産業拠点までの平均旅行速度については、地権者との調整に不測の日数を要したことにより、整備計画策定当時想定していた供用開始目標を達成できなかったことや、整備計画策定当初より交通量は下がったものの大型車混入率が増加し混雑度が増加したことにより当初現況値を下回る結果となってしまったが、供用開始後の目標達成を目指し、引き続き当該路線の整備を進める。
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	
特記事項（今後の方針等）	

目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値 / 実績値		目標値と実績値に差が出た要因
1	インターチェンジや直轄国道と産業拠点までの平均旅行速度		
	最 終 目標値	26km/h	地権者との調整に不測の日数を要したことにより、整備計画策定当時想定していた供用開始目標を達成できなかったことや、整備計画策定当初より交通量は下がったものの大型車混入率が増加し混雑度が増加したことにより、目標を下回る結果となった。
	最 終 実績値	15km/h	