

相模大野駅西側地区、小田急相模原駅
北口 A 地区及び小田急相模原駅北口
B 地区第一種市街地再開発事業に係る
事後評価書

平成 29 年 3 月

相 模 原 市

目 次

I	事後評価制度の概要	P1
II	プロジェクト別事後評価結果	P5
	相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業	P5
	1. 案件概要	P6
	2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	P7
	3. 事業効果の発現状況	P8
	4. 事業実施による環境の変化	P20
	5. 社会経済情勢の変化	P23
	6. 今後の事後評価の必要性	P24
	7. 改善措置の必要性	P24
	8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	P24
	9. 調査対象者と調査方法	P25
	小田急相模原駅北口A地区第一種市街地再開発事業	P27
	1. 案件概要	P28
	2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	P29
	3. 事業効果の発現状況	P30
	4. 事業実施による環境の変化	P42
	5. 社会経済情勢の変化	P45
	6. 今後の事後評価の必要性	P46
	7. 改善措置の必要性	P46
	8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	P46
	9. 調査対象者と調査方法	P47
	小田急相模原駅北口B地区第一種市街地再開発事業	P49
	1. 案件概要	P50
	2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	P51
	3. 事業効果の発現状況	P52
	4. 事業実施による環境の変化	P62
	5. 社会経済情勢の変化	P65
	6. 今後の事後評価の必要性	P66
	7. 改善措置の必要性	P66
	8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	P66
	9. 調査対象者と調査方法	P67
III	アンケート、グループ・インタビューの結果	P69
IV	費用便益分析	P85

I 事後評価の概要

1. 事後評価の目的

(1) 事業効果等の確認

完了後、初期的な効果が発現する時期に、見込まれた費用・効果や環境への影響が現実のものとなっているかを検証する。

(2) 改善措置等の検討

事業効果等の確認の結果を踏まえて、当該事業の効果をより高めるために必要な改善措置を検討する。

(3) 同種事業へのフィードバック

(1) 事業効果等の確認、(2) 改善措置等の検討の結果を踏まえて、事業の計画・調査手法や評価手法を改善するための教訓を整理する。

2. 事後評価の対象事業

平成 19 年から 26 年にかけて事業が完了した「相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業」、「小田急相模原駅北口 A 地区第一種市街地再開発事業」、「小田急相模原駅北口 B 地区第一種市街地再開発事業」とする。なお、橋本駅北口地区第一種市街地再開発事業及び橋本駅北口 C 地区第一種市街地再開発事業については、工事完了から概ね 15 年が経過しており、事業施行前との比較が困難であることから、今回は対象事業としない。

3. 事後評価の内容

事後評価の視点	趣旨（ポイント）
(1) 費用対効果分析の算定基礎となった要因（費用、施設の利用状況、事業期間等）の変化	費用対効果分析の算定基礎となった事業に関する基礎的な数値（費用、需要（施設の利用状況等）、事業期間等）について、新規事業採択時評価または再評価時点の想定・予測と事後の実績を比較し、その原因について分析する。
(2) 事業効果の発現状況	新規事業採択時評価または再評価時点において想定した事業の効果が適切に発揮されているのかを確認する。特に、新規事業採択時評価または再評価時点における想定と供用開始後の効果の発現状況を比較し、差異がある場合はその原因について分析する。
(3) 事業実施による環境の変化	事業の実施により周辺の環境に及ぼした影響について確認し、その内容と原因を分析する。また、環境に配慮する取組みを行った場合は、その取組みが機能しているか等を確認する。

(4) 社会経済情勢の変化	事業に係る外部要因の変化に伴い、想定より費用が増加すること、当初想定されていた事業効果が発現しないこと、環境へ影響が及ぶことがある。そのため、視点(1)～(3)について考察する際に無視できない外部要因を整理する
(5) 今後の事後評価の必要性	当該事業及び今後の同種事業におけるPDCAサイクルを確立するため、効果の発現状況や想定される社会経済情勢等の変化等に着目し、今後の事後評価の必要性およびモニタリング等の必要性および内容について検討する。
(6) 改善措置の必要性	事業目的の達成度、効果の発現状況等を踏まえ、当該事業の効果をより高めるために必要な改善措置を検討する。
(7) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	同種事業におけるPDCAサイクルを確立するため、視点(1)～(6)に関する検討を通じて明らかになった、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法についての課題を整理する。

4. 事後評価の手順

(1) 評価項目、評価方法の検討

再開発事業に係る事後評価を実施するにあたり、国土交通省が定める「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」及び「市街地再開発事業に係る事後評価実施要領細目」並びに「市街地再開発事業における事後評価マニュアル(案)」等を参考に、適切な評価項目及び評価方法を検討する。

(2) 必要な資料の収集・整理

必要な資料を収集・整理する。

(3) ヒアリング調査及びアンケート調査の実施

再開発ビルの管理会社等へのヒアリング調査の実施及び周辺住民(目標回収サンプル数400サンプル程度、信頼度95%、サンプリング誤差5%以下を想定)へのアンケート調査を実施する。

(4) 事後評価分析の項目等採用

事後評価分析等を実施する項目については、概ね次のとおりとする。

①前提条件の整理

- ・事業の概要
- ・過去に実施した事業評価等に係る分析及び評価時の留意点等の整理
- ・事業を取り巻く社会情勢等の変化

②事後評価項目等

- ・事業の必要性(安心・安全、快適・ゆとり、地域の活性化、地域のニーズ等)についての評価
- ・事業の有効性、効率性(投資効果、事業の安定性、事業の適合性)についての評価

- ・事業の達成度の評価
- ・継続調査や今後の改善措置等の必要性等の検証、検討
- ・その他、事後評価に必要と思われる項目
- ・事後評価の総括

5. 事後評価における総合評価の評価区分と評価基準

「3. 事後評価の内容」中、(2) 事業効果の発現状況及び(3) 事業実施による環境の変化の総合評価については、次に示す評価区分と評価基準により評価を実施する。

〈評価区分〉

- S：目標は十分に実現された。
- A：目標は概ね実現された。
- B：目標はある程度実現された。
- C：目標はあまり実現されていない。
- D：目標は全く実現されていない。

〈評価基準〉

(定量的指標の場合)

- 「S」 目標数値に対し100%ないしそれ以上の場合
- 「A」 目標数値に対し80%以上の場合
- 「B」 目標数値に対し50%以上80%未満の場合
- 「C」 目標数値に対し50%未満の場合
- 「D」 従前の数値を下回る場合

※目標数値の達成度は「社会資本総合整備計画」(市街地整備分野)の事後評価書等による。

(定性的指標の場合)【アンケート・ヒアリング結果から評価】

- 「S」 当初の想定状況に対し、想定どおり又はそれを超える状況となった場合
- 「A」 当初の想定状況に対し、ほぼ想定どおりの状況となった場合
- 「B」 当初の想定状況に対し、想定どおりの状況に至っていないが、一定の成果が上がっている場合
- 「C」 当初の想定状況に対し、想定どおりの状況にならなかった場合
- 「D」 当初の想定状況を大幅に下回るか当初の状況と変わらない場合

II プロジェクト別事後評価結果

プロジェクト名／自治体	相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業
相模原市	

総合評価	
S	目標は十分に実現された
A	目標は概ね実現された
B	目標はある程度実現された
C	目標はあまり実現されていない
D	目標は全く実現されていない
(理由)	
<p>本再開発事業は、「伊勢丹・グリーンホール相模大野」(商業・文化の核)、「小田急相模大野ステーションスクエア・相模大野駅」(商業・交通の核)に続く第三の核(魅力づくりの核)を整備することを目的として施行された。平成25年3月にオープンした「ポーノ相模大野」は、北棟に大型ショッピングセンター、南棟に市民と大学との交流拠点「ユニコムプラザさがみはら」が整備され、来街者数の増加と市民の交流強化の実現が図られている。</p> <p>駅周辺の平日の来街者数(通行量)は、平成25年度末に88000人を突破し、平成26年度末目標の85,003人を前倒しで達成した。来街者にとっては、施設建築物が新設されたことによってテナントが増え、買い物の選択が広がるとともに、相模大野の中で買い回りをしているという声も聞かれる。また、施設建築物が耐火建築物で整備されたことにより、施行地区内の耐火建築物の割合が100%となり、防災機能の更新が図れた。</p> <p>こうした大規模な再開発事業に応じた来街者支援機能を確保するため、事業区域内にエレベーターやエスカレーターを設置した。それと合わせてポーノ相模大野の北棟と南棟の間に駅前からの歩行者専用デッキ(サンデッキ相模大野)と直結する東西自由通路(ポーノウォーク)や、事業区域の東側に南北歩行者デッキを整備することでバリアフリーの観点からも駅周辺の移動や駅周辺の交通機能の円滑化を図ることができた。</p> <p>ユニコムプラザさがみはらの利用者数も着実に増えている。また地元大学生からはWi-Fiのつながるスペースについてのニーズが高いことがヒアリング調査により伺うことができるが、ユニコムプラザのWi-Fi環境を上手にPRし、施設の認知度を高めていくことで、さらに地域に貢献できる施設になる可能性は高い。</p> <p>一方、アンケートなどの結果からポーノ相模大野などの来館者が必ずしも地元商店街に足を運んでいるとは限らないことも分かり、今後は地元商店街との連携をさらに強化して地域の魅力を高める施策を実施していくことが期待される。</p>	

1. 案件概要

<p>①プロジェクトの背景</p>	<p>相模大野駅西側地区は相模大野地区のまちづくりにおいて重要な位置を占めているにもかかわらず、建物の老朽化や狭幅員道路等都市防災上の課題に加え、空きビルや大規模な空き地が目立ってきたため、道路などの都市基盤、建築物の共同化や不燃化などによる都市機能の更新が求められていた。</p> <p>そこで、三核構造をめざす相模大野地区の核のひとつとして、既存の「商業・文化の核」(伊勢丹・グリーンホール相模大野)、「商業・交通の核」(小田急相模大野ステーションスクエア・相模大野駅)の二つの核に加えて、まちのにぎわいと回遊性の強化と魅力あるまちづくりの新たな核を整備することが期待されていた。</p>		
<p>②プロジェクトの目的 (コンセプト)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模開発・複合化に対応した交流空間、来街支援機能の確保 ・環境共生、多世代対応型都市生活の場と生活支援機能の導入 ・賑わいと回遊性を創出する商業施設の強化 ・交流・創造性を発揮できる参加型公共施設の導入 		
<p>③実施内容</p>	 <p>The diagram illustrates the 'North Core' (北核) and 'South Core' (南核) development plans. The North Core plan shows a site area of approximately 11,500m² and a floor area of approximately 68,450m², featuring a parking garage, a food supermarket, and a food zone. The South Core plan shows a site area of approximately 9,790m² and a floor area of approximately 67,620m², featuring a multi-story residential building, a sky loft, and various public facilities. The plan also shows the 'Re-development Area' (再開発区域) and the 'Commercial Core' (商業核) near the station.</p>		
<p>④B/C 実施年</p>	<p>平成 18 年</p>	<p>実施日</p>	<p>3 月</p>
<p>⑤税収効果実施年</p>	<p>未実施</p>	<p>実施日</p>	<p>—</p>

2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

①費用便益分析に係る評価			計画 【平成 18 年】	実績 【平成 28 年】	実績－計画
	計画区域面積		31,000 m ²	31,000 m ²	0 m ²
	建物延べ面積		138,064 m ²	136,070 m ²	－1,994 m ²
	事業費		41,116 百万円	59,392 百万円	18,276 百万円
	賃料単価	大型商業	3,025 円/m ²	4,500 円/m ²	1,475 円/m ²
		地元商業	2,420 円/m ²	4,500 円/m ²	2,080 円/m ²
		住宅	2,300 円/m ²	2,400 円/m ²	100 円/m ²
		商業駐車場	300 円/m ² ・月	800 円/m ² ・月 (25 m ² /台換算)	500 円/m ² ・月
	便益【B】		137,470 百万円	151,260 百万円	13,790 百万円
	費用【C】		57,243 百万円	74,084 百万円	16,841 百万円
	B/C		2.4	2.04	－0.36
	B－C		80,227 百万円	77,176 百万円	－3,051 百万円
	建物の用途変更等		特になし		
備考		B/C、B－C ともに、従前計画と比較して下がっている。これは当初想定していたよりも事業費が大きくなったことが主な原因であるが、B/C は 2 を超えており、費用対効果は充分上がったと考える。			
②事業の安定性	<p>「ポーノ相模大野ショッピングセンター (SC)」の売上は開業年の平成 25 年度から 2 年目の平成 26 年度にかけ、前年比で 109.8%増を記録。3 年目の平成 27 年度は半期ベースですでに前年比 109.3%増を達成 (インタビューより)。</p> <p>1 階の食品スーパーの売上が前年比約 120%と全体を牽引。SC のみでなく、地元地権者が運営するノースモール、サウスモールと共同でパンフレットやホームページを製作、年に 4 回の地域イベントを共同開催するなど施設全体で集客増を図っている (インタビューより)。</p>				

3. 事業効果の発現状況

① 安全・安心

施行区域内の耐火造建築物の割合

評 価		従 前 値	評 価 値
S	目標は十分に実現された	22%	100%



【施行区域（従前）】



【施行区域（従後）】

（評価結果と課題）

施行地区は、相模大野地区のまちづくりにおいて重要な位置を占めているにもかかわらず、建物の老朽化が進んでいる地域であり、建築物の不燃化による都市防災機能の向上が求められてきた。

再開発による耐火建築物の整備により、施行地区内の耐火建築物の割合が100%となり、地域の防災性が大幅に向上した。これにより災害時の人命の確保、道路閉塞の防止、出火の抑制など、防災面で大きな効果が期待できるようになった。

今後は地域の安全性の向上や住環境の改善の実感などを通じて個々の住民の防災意識が底上げされ、周辺建物の建替え等が一層推進されていくことで防災性能が高く、かつ住環境面でも優れた地区に再編されていくことが望まれる。

施行区域内の道路・歩行者デッキなど公共施設の面積

評価	従前値	評価値
A 目標は概ね実現された	2,829 m ²	10,119 m ²



【施行区域内（従前）】



【施行区域内（従後）】

（評価結果と課題）

安全で快適な歩行者空間を実現するため、「ポーノ相模大野」の北棟と南棟の間に、駅前デッキと直結する形で東西自由通路（ポーノウォーク、幅員約 9m、延長約 160m）、敷地の東側に南北歩行者デッキ（幅員約 4m、延長約 90m）を整備した。

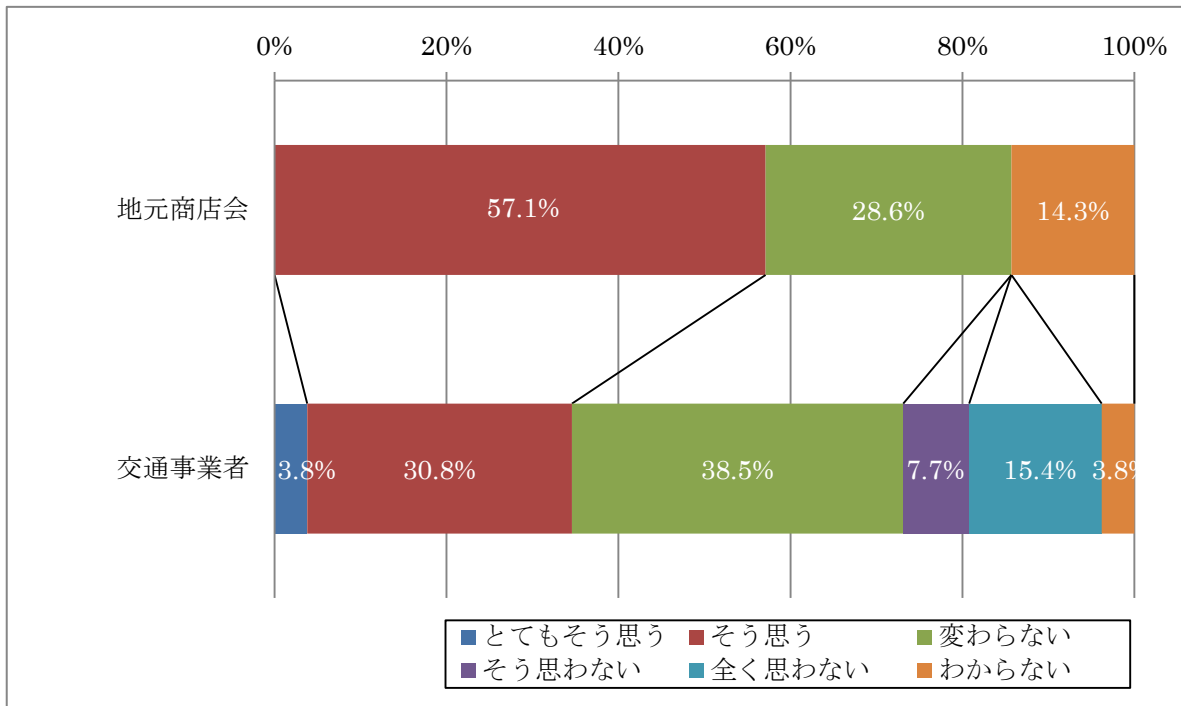
アンケート、グループ・インタビューのコメントも、「見通しがよくなり、ペDESTリアンデッキの人通りがスムーズになった」「歩道の幅も広く、車両の通行できない場所（ポーノウォーク）ができたので、子供と出かけるのにとっても安心」など、概ね「快適」と「安全」が実現されたことを裏付けるものが大半であった。

一方、「地上レベルでポーノ相模大野に移動しようとする」と、自転車でも徒歩でも無理な横断や迂回を余儀なくされる」など、動線が変わったことによる不便さ等を指摘する声もある。

自転車駐車場整備台数		
評価	従前値	評価値
A	目標は概ね実現された 自転車約 2,000 台	自転車 3,962 台

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、違法駐車や放置自転車の数は減ったと思いますか？



【施行区域内駐輪場（従前）】



【市営自転車・自動車駐車場（従後）】

(評価結果と課題)

従前にあった平置き駐輪場の代替施設として、市営駐輪場や商業施設駐輪場等が整備された。商業施設の駐輪場が地下化されたため、不便さを訴える声も少なくないが、収容台数は従前よりも約 2,000 台増加しており、また、市営駐車場（749 台）も整備されたため、全体としてまちが整然となり、放置自転車の台数も激減し、きれいなまちとなっている。

再開発事業完了後、買い物等の来店者にとって、より利便性の高い路上等自転車駐車場を整備し利用状況も好調であることから、今後も利用状況に注視したい。

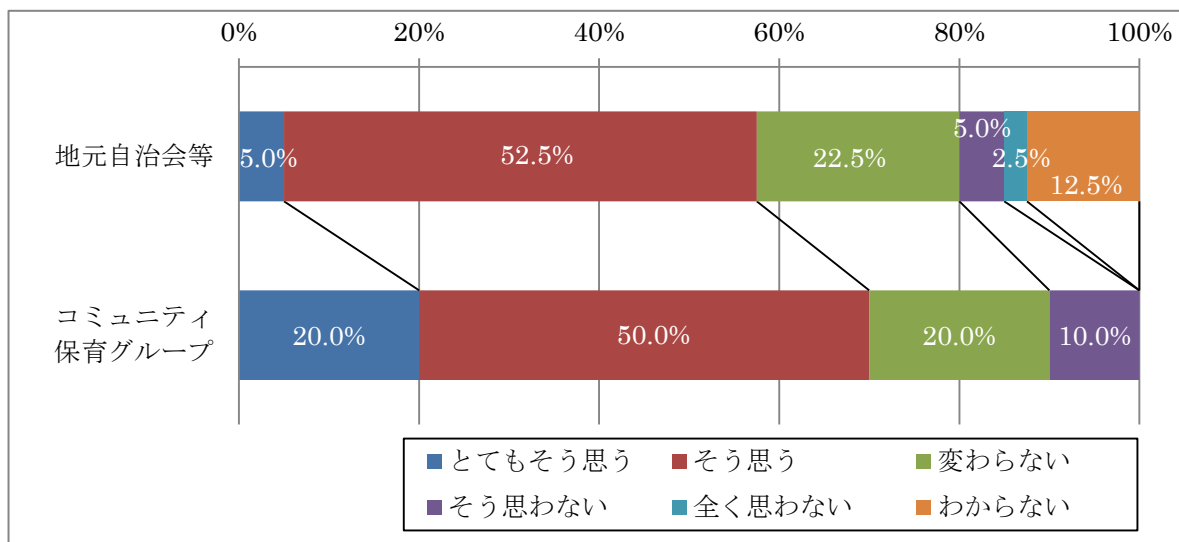
②快適・ゆとり

施行区域内のエレベーター、エスカレーター台数

評価	従前値	評価値
A 目標は概ね実現された	エレベーター：0基 エスカレーター：0基	エレベーター：3基 エスカレーター：6基

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、バリアフリーの観点から駅周辺の移動は便利になったと感じますか？



【施行区域内エスカレーターの様子】



【施行区域内エレベーターの様子】

(評価結果と課題)

「バリアフリー施設の充実」は事業の主要目標のひとつ。

エレベーターやエスカレーターが増えて、高齢者やベビーカーを扱う人にとっては概ね高評価である。

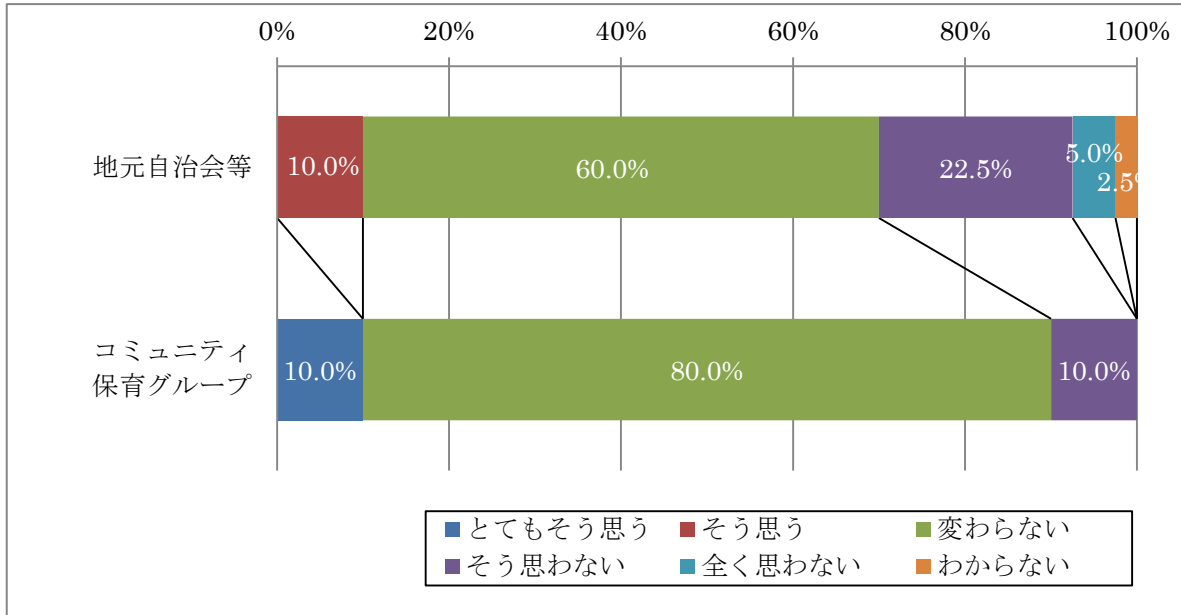
一方、商業施設の地下駐輪場に、自転車を載せて降りるエレベーターがないことや（ベルトコンベアを採用している）、ペDESTリアンデッキ下の一部のバスレーンに通じるエレベーターがないことなどに不満の声も聞かれる。

アンケートでは、地元自治会等は6割弱、コミュニティ保育サークル参加者では7割が「バリアフリーの観点から駅周辺の移動が便利になった」と答えている。

施行区域内の緑化面積		
評価	評価値	
A	目標は概ね実現された	緑化施設面積：2,197.03 m ² 緑被面積：2,029.78 m ²

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、駅前の緑は増えたと感じますか？



【屋上緑化の様子】



【オープンスペースの緑化の様子】

(評価結果と課題)

ポーノ広場やショッピングセンターの屋上など、敷地内のオープンスペースに対して「緑豊かな施設づくり」を推進してきた。

一方で、地域の声として緑化面積の数値ほど目に見えて緑が増えたという実感はないようだ。

これは屋上やパブリックスペースなどに緑化を集中させたためによるものと思われ、意見の一部にはコンクリートが増えて自然が減ったという旨の声も聞かれた。

アンケートでは、地元自治会等の6割、コミュニティ保育サークル参加者の8割が「以前と変わらない」と答えている。

今後は緑化を体感できる花壇や街路樹など地上レベルでの緑化スペースの増加が望まれる。

駅周辺の交通機能の円滑化

評価

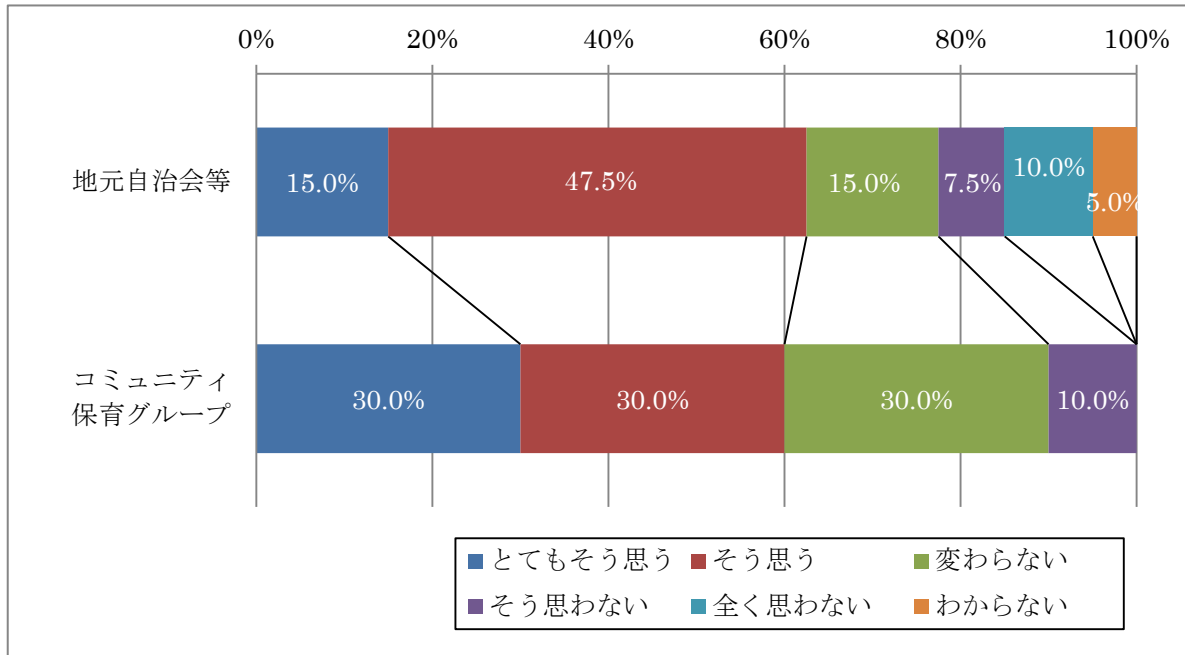
A

目標は概ね実現された

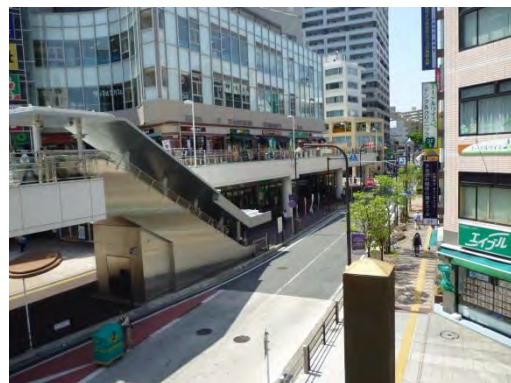
地元自治会等の約6割、コミュニティ保育グループの6割が「駅周辺が歩きやすくなった」と回答

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、駅周辺は歩きやすくなりましたか？



【相模大野西通り線（従前）】



【相模大野西通り線（従後）】

(評価結果と課題)

「相模大野西通り線」「区画街路1号」の道路整備による交通機能の円滑化は事業の目標のひとつ。

アンケートでは、地元自治会等の約6割、コミュニティ保育参加者の6割が、「以前に比べて駅周辺は歩きやすくなった」と回答、さらにそのうちの3割が、「とても歩きやすくなった」と答えていることから、駅周辺の交通機能の円滑化を図ることができたと判断される。

広場状空地の面積		
評価	従前値	評価値
B	目標はある程度実現された	約 1,000 m ²



【広場状空地の様子①】



【広場状空地の様子②】

(評価結果と課題)

防災機能の向上を図るとともに憩いや潤いのある市街地を形成するために広場状空地を 2 箇所 (計約 1,000 m²) 配置。

「アートクラフトフェア、ハロウィン、もんじゅ等の知名度が上がって参加者も増えたと思う」「商店街の各組織の方々が色々な工夫をして賑わいを作り出している」「広場のイベントはそれほど頻度が多くないが、告知されると見に行きたくなる」などの声も聞かれ、従前にはなかったイベントの実施が可能なスペース (ポーノ広場) が生み出されたことにより、地域の賑わいの創出に大きく貢献している。

また、「伊勢丹やステーションスクエアの買い物袋をもって広場を歩く人をよく見かけるようになった」など広場状空地の配置が回遊性の向上にも寄与していることを指摘する声もある。

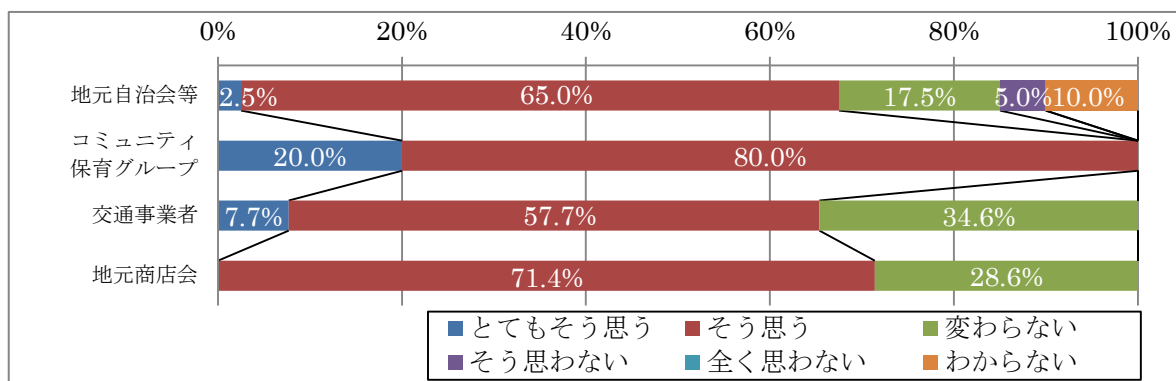
③ 地域の活性化

大型小売店舗の来店客数

評価		大型小売店舗	評価値 (平成25年度→平成26年度)
A	目標は概ね実現された	ポーノ相模大野ショッピングセンター	増加 横ばい 微減
		小田急相模大野ステーションスクエア 伊勢丹相模原店	

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、まちの“にぎわい”は以前と比べて高まったと思いますか？



【大型店の様子】



【施行区域の様子】

(評価結果と課題)

「伊勢丹相模原店」「小田急相模大野ステーションスクエア」「ポーノ相模大野」の大型店を中心とする三核を有機的に整備することで、まち全体の回遊性とにぎわいの創出、駅周辺エリアの商業の活性化を図ることが相模大野におけるまちづくりの基本コンセプト。

アンケートでは、各調査母体の6割以上が、「まちの“にぎわい”は以前と比べて高まった」と答えている。大型店の商況を見ると「ポーノ相模大野」のオープンから数か月は開業効果で他の大型店も入館者数、売上とも急伸したが、その後は入館者数も落ち着き、オープン前の水準に戻っている。

来街者にとっては、テナントが増え選択の幅が広がったこともあり、ヒアリングからは、相模大野で買い回りをしているという声も聞かれた。ポーノ相模大野という大型店舗ができたにも関わらず、その他の大型店舗の売上げが横ばいということは、商業を取り巻く環境の厳しさの中にあっては、一定の成果があったと考えられる。

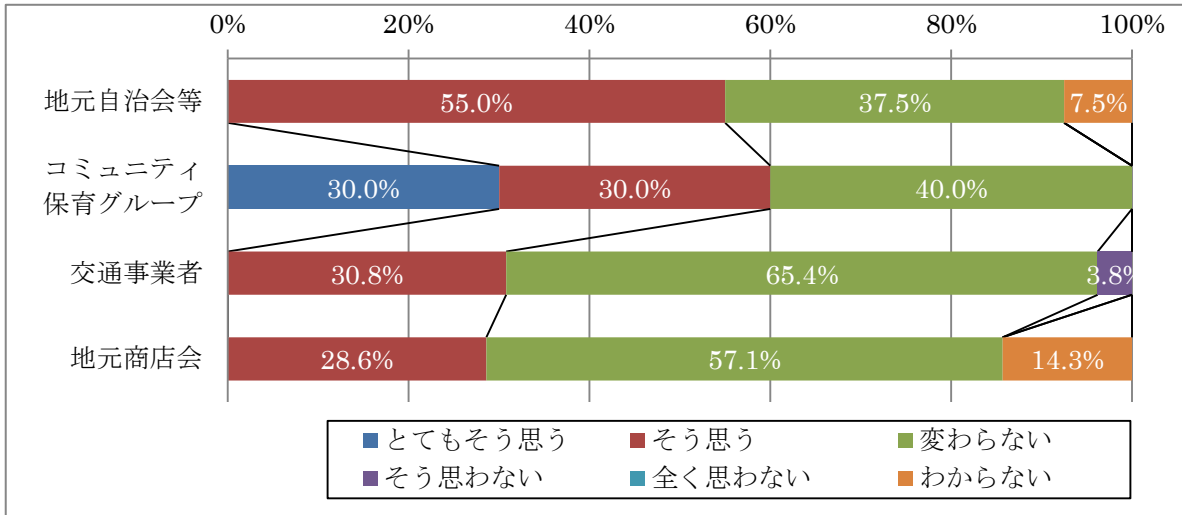
一方で、回遊性の観点では、ポーノ相模大野とステーションスクエアのベビーカーがそれぞれの施設でしか使えないことに不便さを感じている声もあり、民間商業施設同士でより一層の連携が望まれている。

今後の取り組みとして、駅周辺の事業者の連携をさらに高め、まち全体の来街者数をいかに増やし、売上げにいかにつなげていくか、その取り組みの強化が必要と思われる。

駅周辺の来街者数（通行量）		
評価	従前値（平成19年度）	評価値（平成25年度）
S 目標は十分に実現された	平日：68,089人 休日：83,337人	平日：88,573人 休日：112,779人

（グラフ・成果指標）

Q. 他地区からまちの来訪者は増えたと感じますか？



【施行区域の様子（従前）】



【施行区域の様子（従後）】

（評価結果と課題）

平成26年度末に駅周辺の平日の来街者数（通行量）を85,003人まで増やすのが同事業の最終目標。平成25年度末に88,000人を突破し、1年前倒しで目標を達成したが、調査母体の違いによってその実感値は異なる。

アンケートでは、地元自治会等の約6割、コミュニティ保育サークル参加者の6割が、「他地区からの来訪者が増えた」と答えているのに対し、交通事業者の運転士の約7割が「変わらない」もしくは「増えていない」、地元商店会の約6割が「他都道府県や他市商店街からの視察が増えたと思えますか？」の問いに、「変わらない」と答えている。

主婦層や地元自治会等からは、新設された相模大野パスポートセンターやユニコムプラザが来街者数の増加に寄与しているという声がある一方、グループ・インタビューでは、特に大学生や高校生などの若年層の間で、「映画館を作ってほしかった」という声が強かった。

映画館は週末や祝祭日、学校等の長期休業中においては、他地区からの一定の集客が見込めたと予想できるが、平日昼間の集客という部分においては苦戦が予想され、そのような意味では、現在入居しているスポーツクラブは、現在の健康志向の社会の中では、映画館とまではいかないが、ある程度、広域で安定的な来街につながっていると思われる。

1日における平均乗降客数

評価	従前値(平成22年度)	評価値(平成26年度)
S 目標は十分に実現された	119,166人	126,479人

一日平均の駅別乗降人員の推移(相模原市ホームページより)

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
相模大野駅	119,166	120,113	122,453	128,006	126,479
町田駅(参考)	290,621	288,884	291,678	292,779	289,013



【相模大野駅北口の様子】



【駅北口から施行区域方面】

(評価結果と課題)

相模大野駅の乗降客数を平成26年度末に123,413人まで増やすという最終目標をクリアした。これは本再開発事業をはじめ、地域のまちづくりを継続的に推進してきたことによる、まちの魅力向上に一定の成果があったものと考えられる。

各調査母体からも、相模大野駅で降りる人が増えたことを実感する声が多く聞かれた。

地域のイベントの参加者数

評 価

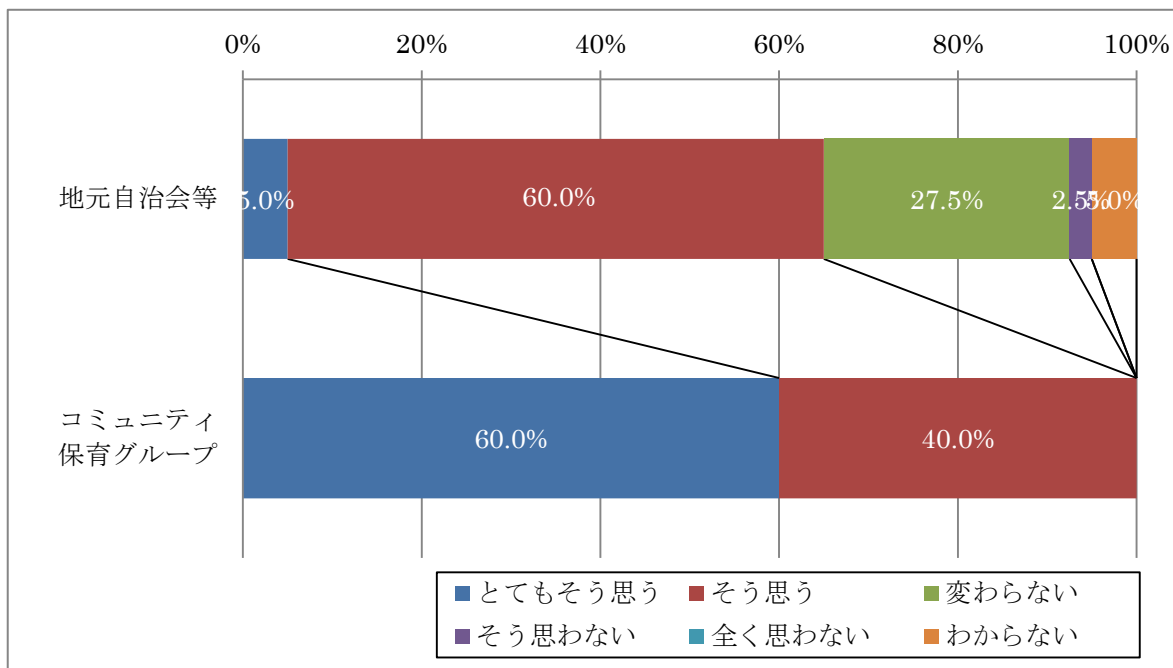
A

目標は概ね実現された

各母体の約7割が「イベント参加者数は増えた」と回答

(グラフ・成果指標)

地域のイベント参加者は増えたと感じますか？



【イベントの様子①】



【イベントの様子②】

(評価結果と課題)

アンケートの結果、地元自治会等の約7割、コミュニティ保育サークル参加者の10割が、地域のイベント数は増えたと回答し、ポーノ相模大野の完成を契機に地域のイベントが活性化したことが伺える。

今後も、賑わいを増やすための地域でのイベントを継続的に開催し、来街者がより一層増えるような取り組みが必要である。

ユニコムプラザさがみはらの利用者数

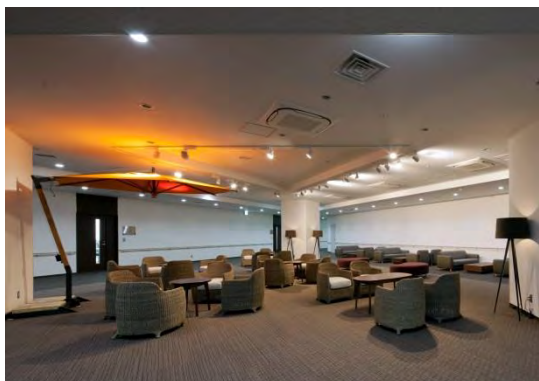
評 価		従 前 値 (平成 25 年度利用者数)	評 価 値 (平成 26 年度利用者数)
A	目標は概ね実現された	152,133 人	175,786 人



【大学情報コーナーの様子】



【セミナールームの様子】



【ロビーの様子】



【シェアードオフィスの様子】

(評価結果と課題)

「ユニコムプラザさがみはら」は、「市民と大学との連携」を掲げ、福祉・健康・環境など新しい地域活動や市民活動を行う拠点として設けられた施設で、利用者数は着実に増えている。

大学生を対象としたグループ・インタビューでは、隣接する町田駅周辺を繁華街、相模大野駅周辺を勉強や一人で過ごすのに適した静かな街、と位置付けていることが伺えた。

また、大学生からニーズの高かったWi-Fiのつながるスペースについては、現在、ユニコムプラザ内はWi-Fiのつながる環境となっているが、認知度が高いとは言えない。また、Wi-Fiスポットを事業区域内にさらに増やしたりすることで、通学の終起点という通過点としての位置付けだけではなく、地域での滞留時間を長くし、消費行動につながる施策が求められている。

4. 事業実施による環境の変化

① 相模大野駅周辺地区の人口・世帯数

評価		従前値 (平成21年5月1日現在)	評価値 (平成27年5月1日現在)
A	目標は概ね実現された	33,147世帯 71,038人	36,532世帯 75,989人

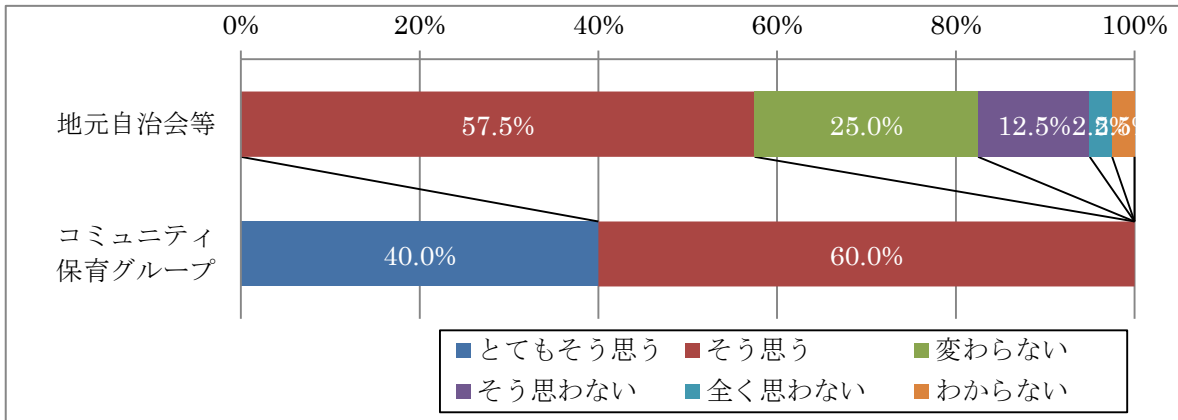
(グラフ・成果指標)

南区大野南地区の人口・世帯数の推移(相模原市ホームページより)

各年5月1日現在

	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
世帯数	33,147	33,695	34,632	34,904	35,472	36,169	36,532
人口	71,038	72,014	73,173	73,531	74,381	75,570	75,989

Q. 再開発後、日常生活において買い物はしやすくなりましたか？



(評価結果と課題)

再開発後、相模大野駅周辺の人口・世帯数は着実に増加している。アンケート、グループ・インタビューでは、子供を連れて若い夫婦世帯をよく見かけるようになったという変化を声にする人が多かった。

今後、予想される少子高齢化社会の中で、若い世代に相模大野に居住するという選択をしてもらうためには、安心して暮らせるまちづくりや生活利便性の向上に継続して取り組んでいく必要がある。

また、将来の居住先候補として相模大野地区を印象づけるためには現在、相模大野駅を終起点として通学等をしている学生に対して、学生からのニーズの高いインフラの整備を行い、良いイメージを持ってもらうことが大切であるとする。

② 地価（相模大野駅周辺の平均地価水準）

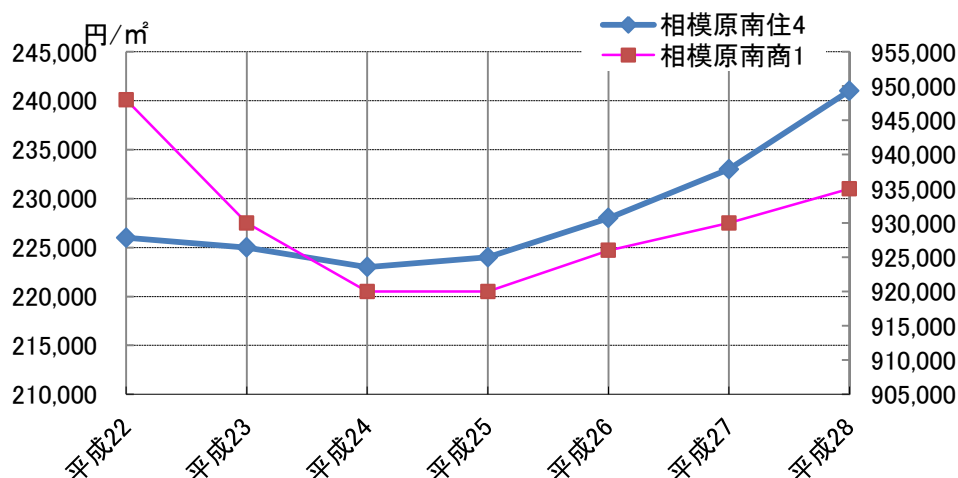
評 価		従 前 値 (平成 22 年 1 月 1 日現在)	評 価 値 (平成 28 年 1 月 1 日現在)
A	目標は概ね実現された	住宅地：226,000 円/㎡	住宅地：241,000 円/㎡
		商業地：948,000 円/㎡	商業地：935,000 円/㎡

(グラフ・成果指標)

相模大野駅西側エリアの地価公示地点の地価の推移

単位：円/㎡

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年
相模原南住 4	226,000	225,000	223,000	224,000	228,000	233,000	241,000
相模原南商 1	948,000	930,000	920,000	920,000	926,000	930,000	935,000



【施行区域（従前）】



【施行区域（従後）】

(評価結果と課題)

相模大野駅周辺エリアは、不動産鑑定評価基準における地域の種別で「高度商業地域」に分類される。「伊勢丹・グリーンホール相模大野」、「小田急相模大野ステーションスクエア」という三核構造のうちの二核エリアがすでに先行して開発されていたため、商業地の地価に大きな上昇は見られなかった。

一方住宅地は、ポーノ相模大野の開業で生活利便性が向上し、住環境が良好になったことで上昇傾向にある。

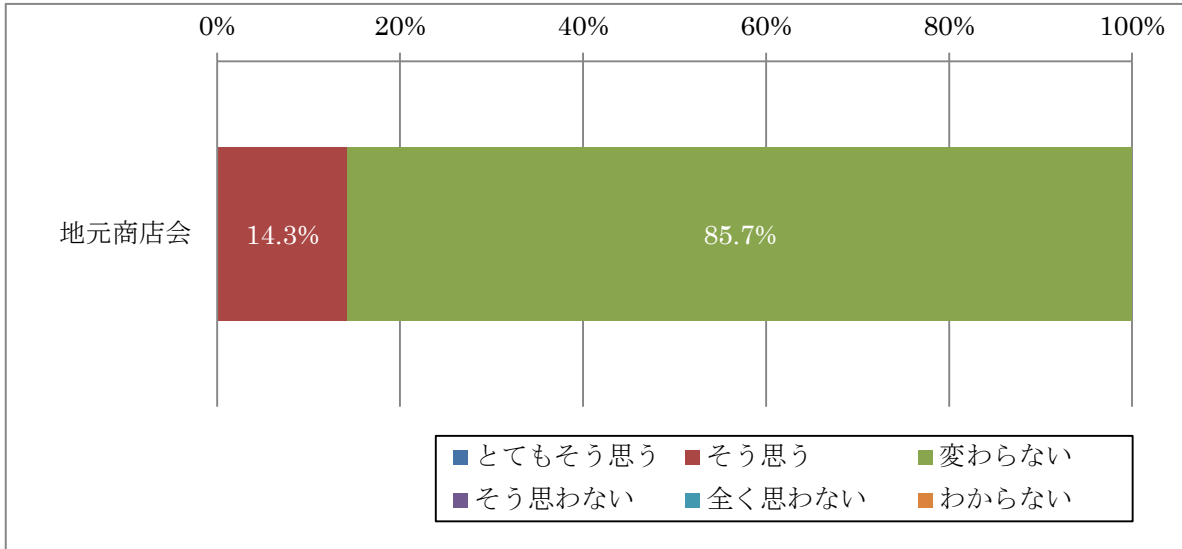
ポーノ相模大野の開業により駅前の商業集積は高まりを見せており、商業地の地価は今後、住宅地同様、上昇していくものと見込まれる。前記「大型小売店舗の来店客数」で述べたように、繁華性や集客力を今後、より一層どのように高めていくかが鍵となる。

③ 駅周辺の商店街の活性化

評 価		地元商店会の 8 割以上が「変わらない」と回答
C	目標はあまり実現されていない	

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、商店街の売り上げは増えましたか？



【施行区域内（従前）】



【施行区域内（従後）】

(評価結果と課題)

「周辺地区と調和したにぎわいの創出」は事業の基本コンセプトのひとつだが、アンケートの「再開発後、商店街の売り上げは増えましたか？」との問いに、地元商店会の 8 割以上が「変わらない」と答えている。

アンケートの個別意見でも、再開発によって地元商店街が活性化したことを実感するような声はあまり聞かれない。

再開発で開業したポニー相模大野の来館者数は、年間 1,000 万人を超えているが、ポニーの来館者が地元商店街へあまり足を向けていない様子が、アンケート結果から読み取れる。

今後は、現在取り組んでいる地元商店街との連携をさらに強化するとともに、各個店の魅力をさらに高める努力をする必要があると考える。

5. 社会経済情勢の変化

① 上位計画・関連計画の変更・動向

■相模原市都市計画マスタープラン

平成 22 年の「相模原市都市計画マスタープラン」では、相模原市が、旧城山町、旧津久井町、旧相模湖町、旧藤野町（以下「旧津久井地域」）との合併により、人口 70 万人を超える大都市となったことをうけて、地域特性を生かし、都市基盤の強化や地域経済の活性化に努めるなど新市一体化の都市づくりを進めていくために、合併により策定された「合併まちづくり計画」を反映した、将来像の実現と新市の一体化に向け、都市づくりの総合的・体系的な方針として策定された。

目標期間として、概ね 20 年後の都市の将来像を描き、相模原市全域を対象区域として、その実現に向けた都市づくりの基本方針を示している。

■相模大野駅西側地区地区計画

相模大野駅西側地区は、小田急線相模大野駅北口に位置し、相模原市における拠点商業地内であり、多様な都市機能の集積等により、にぎわいのある魅力的な中心市街地として整備する必要がある。このため、地区計画により、商業、業務、文化、アミューズメント等諸機能の一層の集積を図るとともに、良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進することを目標としている。

② 関連事業の動向

■小田急相模原駅北口 A 地区第一種市街地再開発事業（地区面積約 1.4ha）

小田急線小田急相模原駅の北口に接し、県道町田厚木、市道新戸翠ヶ丘（都市計画道路相模原二ツ塚線・市境）及び南台 2 8 号（駅前広場を含む）に囲まれた、相模台サウザンロード商店街と駅を結ぶ地区において、住宅、商業・業務施設、駐車場、駐輪場等を整備するものである。

平成 15 年に再開発組合設立、平成 19 年に施設建築物「ラクアル・オダサガ」がオープン、平成 20 年に駅前広場等の公共施設の整備が完了し、事業が完了した。

■小田急相模原駅北口 B 地区第一種市街地再開発事業（地区面積約 0.7ha）

小田急相模原駅北口 A 地区に隣接する相模原市南区南台五丁目地内において複合型施設建築物を整備する。

先行して完了した A 地区第一種市街地再開発事業と一体的なまちづくりを目指して平成 21 年に再開発組合が設立され、平成 23 年に施設建築物工事に着手、平成 25 年に施設建築物「ペアナードオダサガ」が完成した。

③ 事業環境

■ アベノミクスの進展、日銀の追加利下げ

アベノミクスによる株価の上昇や景気回復の兆候が見られる。消費税増税後は駆け込み需要の反動等もあったが、一時期落ち込んだ景気は穏やかな回復基調にある。先行きに弱さが残るものの、個人消費は持ち直しつつある。設備投資は若干増加の見通しだが、住宅建設は低迷している。

日銀の超低金利政策を追い風に大都市圏を中心に景気回復基調が続いているが、消費税増税後の需要の低迷や建築費高騰の影響から先行きはやや不透明である。

■ リニア計画の発表

リニア新幹線の新設による景気浮揚への期待感はあるが、まだそれが個人消費などに顕在化されるにはいたっていない。

■ 新駅開設等

開業した新駅等はない。

6. 今後の事後評価の必要性

必要性の有無	なし
理由	市民へのグループ・インタビューやアンケートの結果が概ね良好であること、施設建築物（ポーノ相模大野）の入居率がほぼ 100%で事業に安定性があること等を勘案し、現時点では再度の事後評価は必要ないと判断した。

7. 改善措置の必要性

必要性の有無	なし
理由	事業目的に応じた施設整備や都市基盤整備が実施されていること、市民へのグループ・インタビューやアンケートの結果が概ね良好であること等を勘案し、現時点では改善措置は必要ないと判断した。

8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

必要性の有無	あり
理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民へのグループ・インタビューやアンケートにおいて、「施行区域内の緑化率」「渋滞の解消」「駅周辺の商店街の活性化」に対する満足度が低かったことから、今後の同種事業の整備計画においては、これらを考慮した計画とするように努める必要がある。 ・ ポーノ相模大野のテナント入居率はほぼ 100%に達しているが、駅周辺の商圈は拡大しておらず、先行オープンした「伊勢丹相模原店」「小田急相模大野ステーションスクエア」の売り上げ増にはあまりつながっていない状況にある。今後は一拠点のみならず、整備の基本方針である三核構造によるまちの面的な広がりや回遊性の強化、周辺エリアの商況の活性化の達成度合いを測定できるような評価項目の設定が望まれる。

9. 調査対象者と調査方法

商 業

相模大野北口商店会	アンケート
相模大野南新町商店街振興組合	アンケート
女子大通り商工振興会	アンケート
相模大野銀座商店街振興組合	アンケート
ポーノ相模大野ショッピングセンター	インタビュー
小田急相模大野ステーションスクエア	インタビュー
伊勢丹相模原店	インタビュー

地 域

大野南地区自治会連合会	アンケート
大野南まちづくり会議	アンケート
コミュニティ保育グループ	アンケート

学 校

神奈川県立相模原中等教育学校	グループ・インタビュー
神奈川県立神奈川総合産業高等学校	グループ・インタビュー
大学生	グループ・インタビュー

交 通

相模中央交通	グループ・インタビュー
神奈川中央交通	アンケート

その他

地元不動産業者	インタビュー
不動産鑑定士	インタビュー

プロジェクト名／自治体	小田急相模原駅北口 A 地区第一種市街地再開発事業
相模原市	

総合評価	
S	目標は十分に実現された
A	目標は概ね実現された
B	目標はある程度実現された
C	目標はあまり実現されていない
D	目標は全く実現されていない
(評価結果と課題)	
<p>本事業は、相模原市における地区中心商業地のひとつである小田急相模原駅周辺地区において地域の交流の場として魅力あるまちづくりを行うことを目的に施行された。</p> <p>駅に隣接して「ラクアル・オダサガ」がオープンしたことで、「駅全体がきれいで明るくなった」という好印象を持つ来街者が増えたこと、主婦層や地元自治会などの生活者の視点から「必要なものを再開発ビルで購入できるようになった」というプラスの声が寄せられていることから、「集客性・利便性を向上させる都市基盤及び施設建築物の整備」という目標は概ね実現されたといえる。</p> <p>また、ラクアル・オダサガの 4 階に設置された文化交流施設「おださがプラザ」の利用者数も着実に増えており、市民の交流拠点として地元に着実に定着しつつあることをうかがわせる。</p> <p>こうした施設建築物の整備の過程で施行地区内の耐火建築物の割合が 100%となり、地域の防災性が大幅に向上した。</p> <p>さらにラクアル・オダサガの敷地内に小広場を設けるとともに、バスターミナルなどの駅前広場を整備した結果、駅周辺を中心に歩行者の利便性が大幅に向上するとともに、施設建築物の設計に当たって徹底したバリアフリー対応の空間整備を図った結果、バリアフリー機能についても概ね好意的な評価が多かった。</p> <p>駅の乗降客数目標(平成 23 年度末に 55,100 人)については、平成 20 年度に達成したが、このことについては、ラクアル・オダサガが駅と直結しているため駅へのアクセスが向上したことを実感する声が多く聞かれた。</p> <p>一方、地元の商店会の会員からは「売り上げが増えた」という声はあまり聞かれず、再開発の波及効果が地元商店街まで及んでいないことをうかがわせる結果となった。特に地区最大の地元商店街「サウザンロード」との連動性があまり感じられないのは残念だが、今後は現在、施設建築物を中心に開催されている「おださがロードフェスタ」をさらに発展させ、サウザンロードをはじめとする地元商店街を巻き込んだ大規模なイベントの開催などが望まれる。</p>	

1. 案件概要

<p>①プロジェクトの背景</p>	<p>小田急相模原駅北口A地区は、相模原市南部に位置し、駅を中心に県道町田厚木と市道新戸翠ヶ丘（都市計画道路相模原二ツ塚線）の2本の都市計画道路が交差する交通の結節点であり、市内でも駅乗降客数が多く、人口集積の高い商業地である。</p> <p>しかしながら、道路沿いに立地する路線型商業地は互いに連担性がなく、ロードサイド型商業の進出や相模大野駅等近隣駅周辺の大型商業施設の充実などにより、商業活力の沈滞傾向がみられる地区でもあった。</p> <p>駅北口A地区は、駅に隣接し、小田急線と2本の都市計画道路に囲まれる地区で、駅前地区の拠点となるエリアであるが、都市計画道路や駅前広場といった基盤施設の未整備による交通渋滞、車・歩行者の動線錯綜による安全性が課題となっていた。</p>		
<p>②プロジェクトの目的 (コンセプト)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道町田厚木、市道新戸翠ヶ丘の整備によって交通混雑の緩和、利便性の向上、安全で円滑な歩行空間の確保を図るとともに、小田急相模原駅前地区の“顔”としての駅前広場を整備し、にぎわいのある広場空間の創出を図ることで、交通結節機能の強化を目指す。 ・ 商業、業務、住宅などの複合的な機能を導入した集客力・利便性の高い施設建築物を建設することによって、駅前地区の拠点の形成を図るとともに、バリアフリーや周辺地区のまちづくりに配慮した都市空間を創出し、地区中心商業地の活性化を目指す。 		
<p>③実施内容</p>			
<p>④B/C 実施年</p>	<p>平成 13 年</p>	<p>実施期間</p>	<p>3 月</p>
<p>⑤税収効果実施年</p>	<p>未実施</p>	<p>実施期間</p>	<p>—————</p>

2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

①費用便益分析に係る評価		計画 【平成13年】	実績 【平成28年】	実績－計画	
	計画区域面積	14,210 m ²	14,210 m ²	0 m ²	
	建物延べ面積	29,500 m ²	36,072 m ²	6,572 m ²	
	事業費	10,975 百万円	14,786 百万円	3,811 m ²	
	賃料単価	商業	2,500 円/m ²	2,500 円/m ²	0 円/m ²
		業務	2,500 円/m ²	2,500 円/m ²	0 円/m ²
		住宅	1,500 円/m ²	2,100 円/m ²	600 円/m ²
		駐車場	14,400 円/台・月	18,000 円/台・月	3,600 円/台・月
		駐輪場	1,500 円/台・月	2,300 円/台・月	800 円/台・月
	総費用【B】	45,022 百万円	45,902 百万円	880 百万円	
	総便益【C】	15,772 百万円	19,377 百万円	3,605 百万円	
	B/C	2.85	2.37	-0.48	
	B-C	29,250 百万円	26,525 百万円	-2,725 百万円	
建物の用途変更等	特になし				
備考	B/C、B-Cともに、従前計画と比較して下がっている。これは、当初、想定していたよりも事業費が大きくなったことが主な原因であるが、B/Cは2を超えており、費用対効果は充分上がったと考える。				
②事業の安定性	テナントの稼働率はほぼ100%（平成28年3月現在）。 「ペアナードオダサガ」と直結する2階の歩道者デッキの年末のイルミネーション装飾や「ラクアル・オダサガ」と「ペアナードオダサガ」の2つのシンボルタワーの完成を機に毎年10月に開催されている「おださがロードフェスタ」などにより、さらなる集客増を見込んでいる（アンケートより）。				

3. 事業効果の発現状況

① 安心・安全

施行区域内の耐火造建築物の割合		
評価	従前値	評価値
S	目標は十分に実現された	73%



【施行区域（従前）】



【施行区域（従後）】

（評価結果と課題）

施行地区は、小田急相模原駅北口に隣接しており、この地域にとって重要な位置を占めている。しかしながら、人と車の動線錯綜による安全性の低下や建物の老朽化による防災性の劣化等により、様々な問題を抱えていた。

再開発事業による耐火建築物の整備により、施行地区内の耐火建築物の割合が100%となり、地域の防災性が大幅に向上したほか、駅前広場や道路等の整備により、地域の安全性は大幅に向上した。

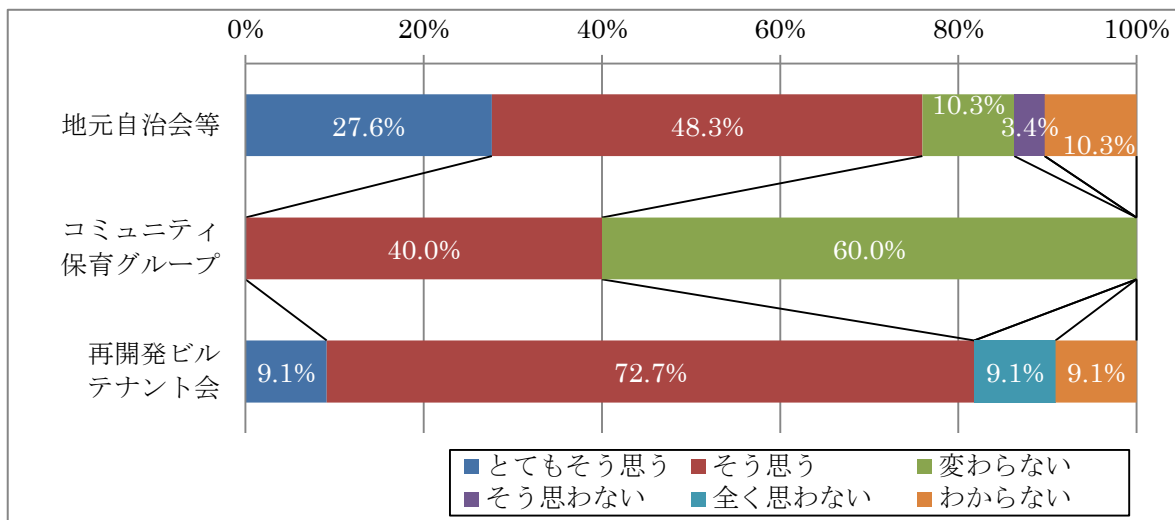
アンケートでも「道路が整備され、あまり高低差がなくなったので歩きやすくなった」「新たにエレベーターが設置され、道路も広くなり、安心して歩けるようになった」「施設が広々としていて気持ちにもゆとりができた」など安全性を実感する声が多く寄せられた。

施行区域内の歩行者専用通路の面積

評 価		評 価 値
A	目標は概ね実現された	600 m ²

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、駅周辺は歩きやすくなりましたか？



【歩行者専用通路の様子①】



【歩行者専用通路の様子②】

(評価結果と課題)

駅前地区の円滑な歩行動線の確保を図るため、2階部分の施設建築物外周に歩行者専用道路（幅員約2.5m、延長約240m）を設置した。また、地上レベルでは道路から2m後退した位置に壁面を設け、歩道と一体となった歩行者空間を整備した。グループ・インタビューでは、歩道と車道が完全に分離されたため、安全で快適に歩行できるようになったという声が多い。また、ドライバーの立場からも、「交通事故が減った」、「渋滞が解消された」等の意見が聞かれる。

アンケートでは、再開発後、「駅周辺は歩きやすくなりましたか？」との問いに、地元自治会等の約8割が「歩きやすくなった」と答えている。

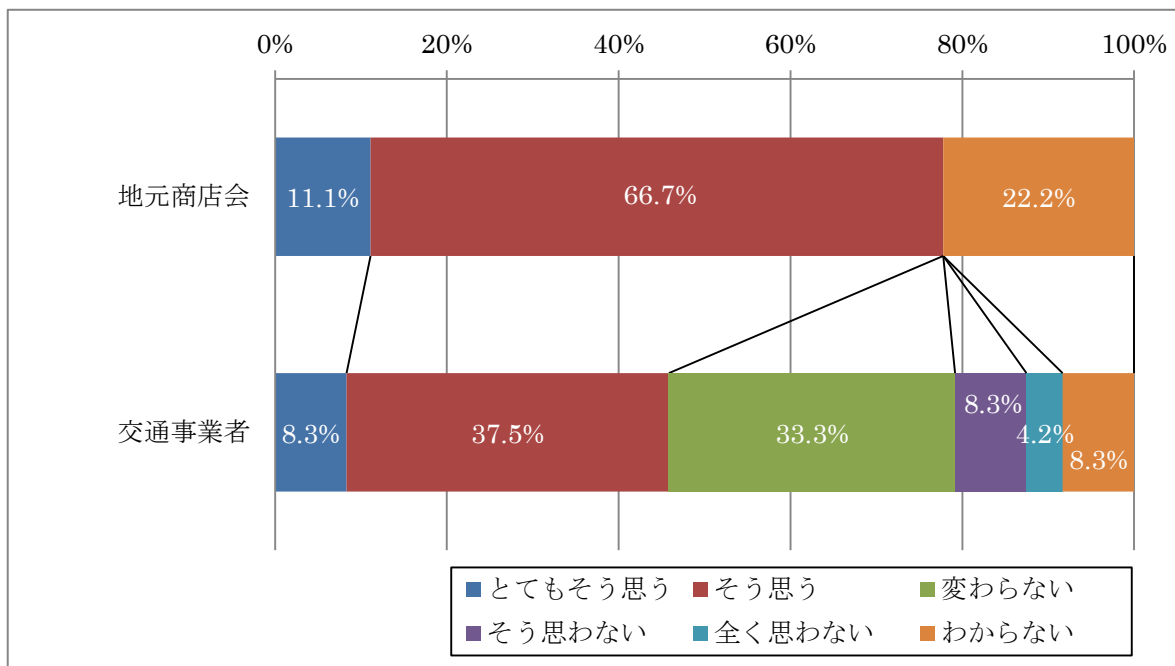
ただ歩道が広がったことで、自転車が歩道に乗り入れて走行することを目撃する機会が増えたという意見も聞かれる。

施行区域内の駐車場・駐輪場台数

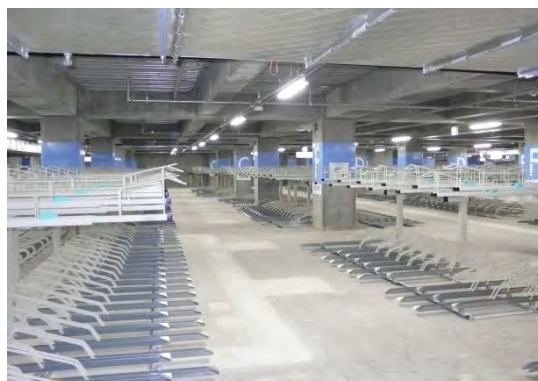
評価		評価値
A	目標は概ね実現された	駐車：136台
		駐輪：2,005台

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、違法駐車や放置自転車の数は減ったと思いますか？



【地下駐車場】



【地下駐輪場】

(評価結果と課題)

ラクスル・オダサガの地上1階と地下1～3階に駐車場・駐輪場を重層的に設置したことで収容台数が向上したことを評価する声が多いが、一方で地上駐輪場の台数が少ないことへの不満も聞かれた。また、地下駐輪場の出入口の防犯性の問題を指摘するコメントもある。

地上駐輪場の収容台数を可能な範囲で増やすとともに、出入口に電灯を設置するなど地下駐輪場の視認性を高める工夫が望まれる。

施行区域内の小広場を含むパブリックスペースの整備状況、バスロータリーの整備状況

評価

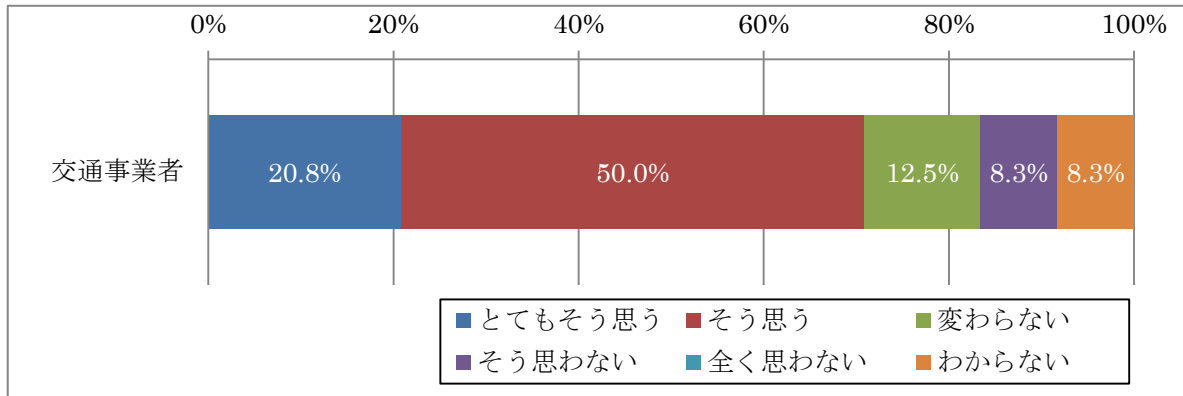
A

目標は概ね実現された

交通事業者の約7割がバスロータリーに
「乗り入れしやすくなった」と回答

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、バスロータリーへの乗り入れはしやすくなりましたか？



【従前の駅前広場の様子】



【従後の駅前広場の様子】

(評価結果と課題)

歩行者の利便性の向上を図るとともに、駅前にふさわしい憩いと賑わいの空間を整備するため、小広場（約 80 m²）を設けるとともに、バスターミナルなどの交通ターミナル機能、商業機能、業務機能等の集約化を図った。アンケートやグループ・インタビューでは、小広場の設置やバスロータリーの整備を歓迎する声が多い。一方で交通事業者のバス運転士からは、バス停の位置や間隔などロータリーの構造上の課題点を指摘する声もあった。

アンケートでも、「バスロータリーへの乗り入れはしやすくなりましたか？」との質問に、交通事業者の約7割が「乗り入れしやすくなった」と答えているが、バス停の場所や行先などに対する問い合わせの数、バスの遅延や乗降場所に対するクレームについては、約8割が「減っていない」と答えている。また、駅前広場への一般車の乗り入れも増えたという声もある。

今後はバス運転士の意見を参考に必要に応じてバスロータリーの一部改修を検討するほか、駅前広場の利用者に対する案内について、より一層充実させる必要があると考える。

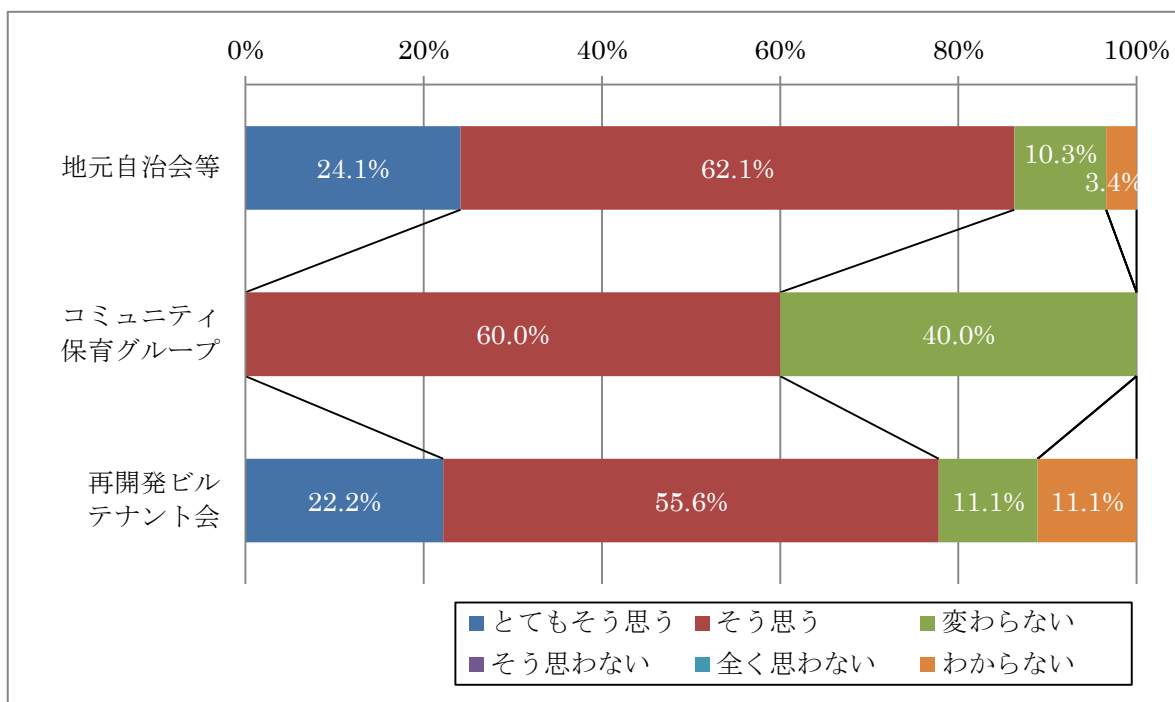
② 快適・ゆとり

施行区域内のエレベーター、エスカレーター設置台数

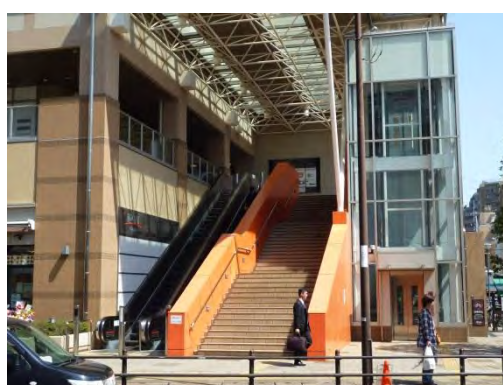
評 価		地元自治会等の約 9 割が「バリアフリー機能が向上した」と回答
S	目標は十分に実現された	

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、バリアフリーの観点から駅周辺の移動は便利になったと感じますか？



【整備したエスカレーターの様子①】



【整備したエスカレーターの様子②】

(評価結果と課題)

バリアフリーに配慮した都市空間を形成するため、施設建築物の設計に当たっては、徹底したバリアフリー対応の空間整備を図った。バリアフリー機能については概ね高評価。

アンケートでも、地元自治会等の約 9 割、コミュニティ保育グループ参加者の 6 割が、「バリアフリー機能が向上した」と答えている。

今後の改善点としては、高齢者や大規模な病院に通う患者に配慮して、駅の改札からできるだけ近い位置に病院行きバスを停車させるなどの検討が考えられる。

施行区域内の緑地面積

評 価

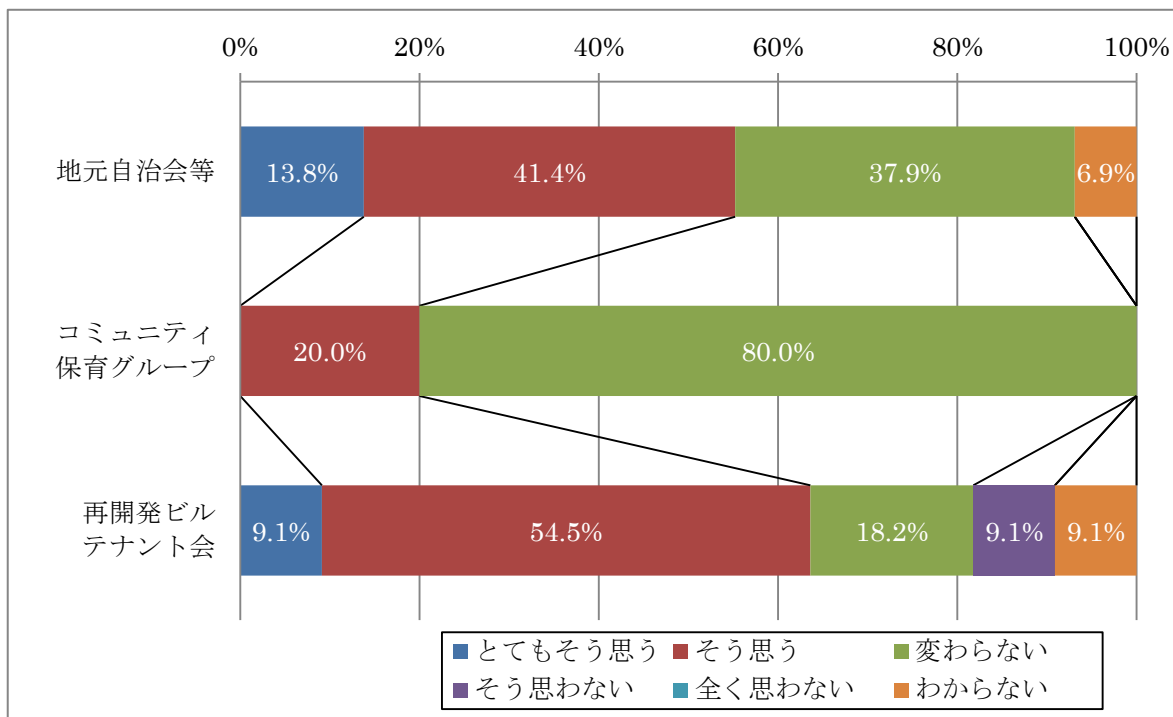
A

目標は概ね実現された

地元自治会等の約 5 割が「駅前の緑が増えた」と回答

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、駅前の緑は増えたと感じますか？



【従後の駅前広場の様子①】



【従後の駅前広場の様子②】

(評価結果と課題)

潤いのある市街地環境の形成を図るため、駅前広場や「おださがプラザ」の屋上などのオープンスペースで積極的な緑化を推進した。

全体的に概ね高評価だが、アンケートでは、「駅前の緑は増えたと感じますか？」との質問に「増えた」と答えた割合は、地元自治会等の約 5 割、コミュニティ保育グループ参加者が 2 割と調査母体によって実感値に差がみられる。

緑化率の実感値は調査母体の属性によってばらつきがあるのが通例。花壇や街路樹など目に見えて体感できる緑化スペースの増加が望まれる。

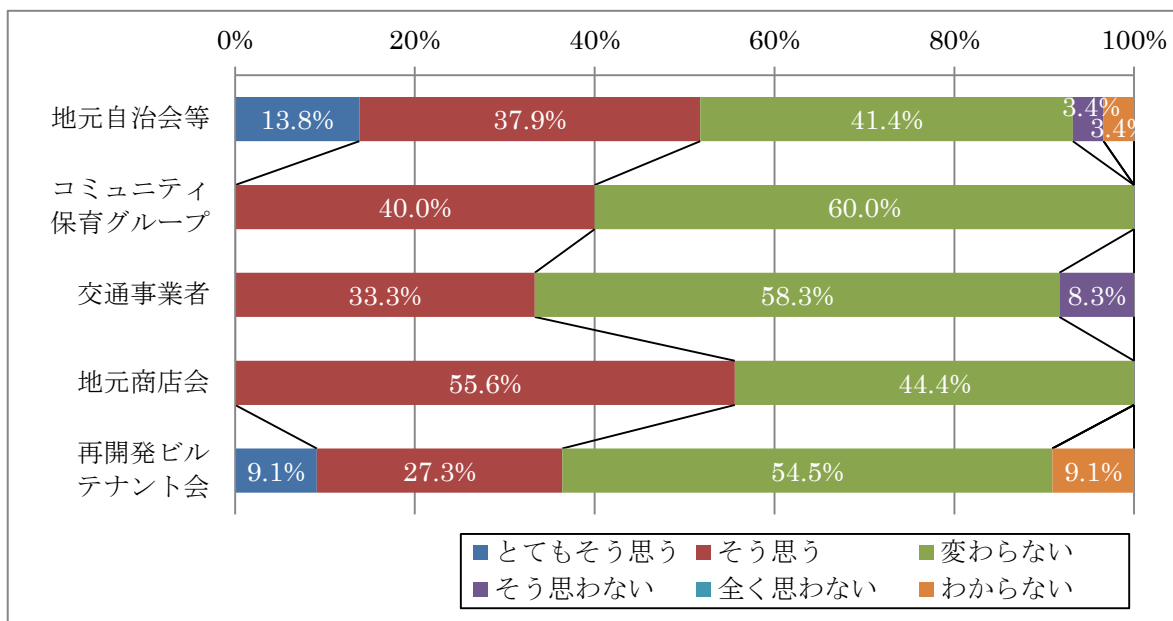
③ 地域の活性化

繁華性

評価		地元自治会等、コミュニティ保育グループの4割が「まちなにぎわいが以前に比べて高まった」と回答
A	目標は概ね実現された	

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、まちな“にぎわい”は以前と比べて高まったと思いますか？



【施行区域内（従前）】



【施行地区内（従後）】

(評価結果と課題)

にぎわいを創出し、集客性・利便性を向上させる都市基盤及び施設建築物の整備は北口A地区の整備テーマのひとつ。駅全体がきれいで明るくなったという印象に加え、主婦層など地元住民からは、「必要なものを駅前で購入できるようになった」という満足の声が寄せられる一方、高校生からはテナント構成に対する不満の声も聞かれ、当然ではあるが調査母体によってニーズの違いが生じている。

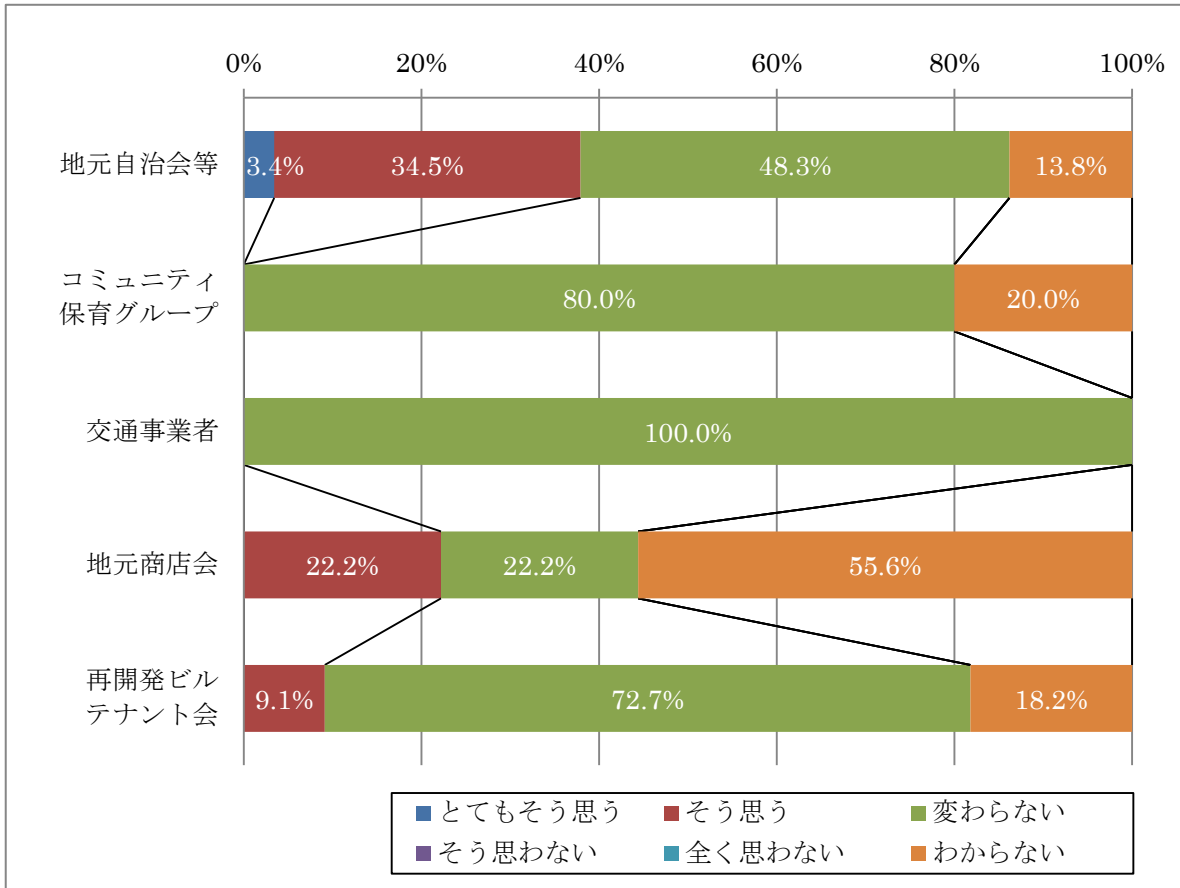
アンケートでは、「まちな“にぎわい”は以前と比べて高まったと思いますか？」との質問に対し、「高まった」と答えた割合は、地元自治会等が約5割、コミュニティ保育グループ参加者が4割である。

日用品を販売する店舗だけでなく、他地区からも人を集められる遊び心のある集客施設の存在が繁華性をさらに向上させるためには必要ではないか。

駅周辺の来街者数（通行量）		
評価	従前値（平成19年度）	評価値（平成25年度）
D 目標は全く実現されていない	平日：27,016人 休日：21,530人	平日：20,698人 休日：18,325人

（グラフ・成果指標）

Q. 再開発後、他地域からのまちの来訪者は増えたと感じますか？



（評価結果と課題）

平成26年度末に駅周辺の平日の来街者数（通行量）を22,399人まで増やすのが同事業の隣接地区であるB地区の最終目標。平成25年度の通行量調査では、事業区域付近の調査ポイントは増加の傾向が見られたものの、サウザンロードなどの周辺地域の交通量が大幅に落ち込んだため、北口地域全体としては18,325人となり、結果として目標は達成できなかった。

アンケートの「他地区からの来街者は増えたと感じますか？」との質問に「増えた」と回答した割合は、地元自治会等が約4割、地元商店会は約2割にとまっている。

一方、アンケート、グループ・インタビューの中で、ラクアル・オダサガ内の飲食店や本屋、おださがプラザでの各種イベントの開催等により再開発前に比べ、より多くの人々がまちに集まるようになったことを実感している声も聞かれた。

今後は他地区にはない、魅力的な個店や賑わいを創出するイベント等の実施など、他のエリアからの来街者をさらに誘引するような魅力のある取り組みがより一層望まれる。

1日における平均乗降客数		
評価	従前値(平成18年度)	評価値(平成20年度)
A 目標は概ね実現された	54,838人	55,754人

一日平均の駅別乗降人員の推移(相模原市ホームページより)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
小田急相模原駅	54,838	54,473	55,754	55,392	55,034	54,366
相模大野駅(参考)	115,098	120,241	121,338	119,240	119,166	120,133



【小田急相模原駅北口の様子】

(評価結果と課題)

小田急相模原駅の乗降客数を平成23年度末に55,100人まで増やすという最終目標を平成20年度に前倒しで達成できた。平成21年度から平成23年度にかけて乗降客数が落ち込み、平成23年度末時点では目標を下回ったが、その後の乗降客数は平成27年度に至るまで55,100人以上を維持している。また、駅と直結した施設建築物が配置されたことで駅へのアクセス機能が向上したことを実感する声が多く聞かれる。

平成24年度から現在までの駅の乗降客数は目標を上回っていることから、再開発事業による効果は認められたと考える。

④ 地域ニーズ

「おださがプラザ」の利用者数

評 価		従 前 値 (平成 20 年度)	評 価 値 (平成 26 年度)
A	目標は概ね実現された	47,454 人	53,535 人

おださがプラザの利用者数の推移(「平成 26 年版相模原市統計書」より)

	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
多目的ルーム A	13,555	14,421	13,903	14,169	14,592
多目的ルーム B	12,057	12,569	12,551	13,316	12,961
多目的ルーム C	11,732	12,016	12,521	12,677	13,437
ミーティングルーム 1	3,595	3,979	4,092	3,965	4,369
ミーティングルーム 2	4,531	4,562	4,695	4,923	6,262
合 計	45,470	47,547	47,762	49,050	51,621



【おださがプラザの様子】

(評価結果と課題)

市民の多様な文化・交流活動の拠点としてラクアル・オダサガの 4 階に設置された公共施設の利用者数は着実に増えている。

定員 175 人の多目的ルーム (176 m²、3 区画に分割利用が可能)、定員 12 人のミーティングルーム 1・2 (19 m²・20 m²) のみのため、キャパシティに対する不満も聞かれる。

限られたスペースの中で、さらに規模を拡大することは難しいため、近隣の他の公共施設 (公民館や相模大野地区にある公共施設等) と連携を高めることが必要である。

相模原市・座間市証明書等自動交付機コーナーの住民票発行件数

評 価		評 価 値 (平成 26 年度)
S	目標は十分に実現された	相模原市：2,945 枚
		座間市：2,834 枚



【相模原市・座間市の自動交付機】

(評価結果と課題)

隣接市である座間市と施設建築物との有機的な連携を図るために住民票等の自動交付機を設置した。

両市の住民票発行件数はほぼ同数であることを鑑みると、市境に位置する施設建築物として、地域ニーズに合致した行政サービス機能を提供できていることが認められる。

交通渋滞の緩和

評価

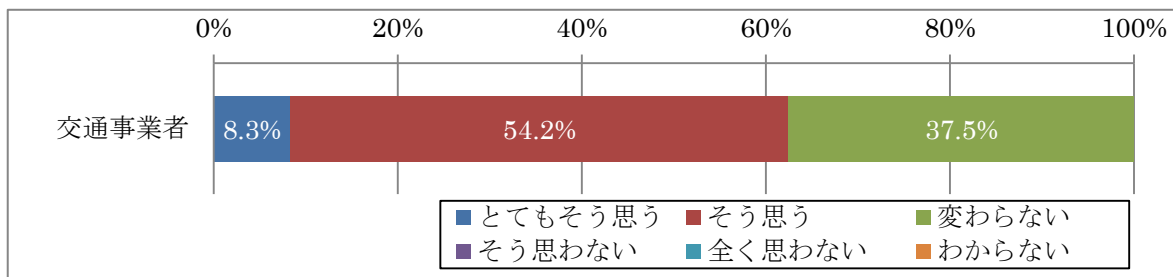
A

目標は概ね実現された

交通事業者の約6割が「渋滞解消」と回答

(グラフ・成果指標)

再開発後、駅周辺の道路の渋滞は解消されましたか？



【スクランブル交差点の様子（従前）】



【県道町田厚木の様子（施行中）】



【スクランブル交差点の様子（従後）】



【県道町田厚木の様子（従後）】

(評価結果と課題)

県道町田厚木と市道新戸翠ヶ丘を整備することによって、交通混雑の緩和を図ることは事業の主要目的のひとつ。

タクシードライバーやバス運転士からは県道町田厚木に右折レーンができたことを歓迎する声が多い。アンケートでも、「駅周辺の道路の渋滞は解消されましたか？」との質問に、交通事業者の約6割が「解消された」と答えている。

一方で、駅前広場が整備されたことで、一般車両が誤って進入禁止の場所に乗り入れているという声や、駅前広場内で駐車する一般車が増えたことで走行しづらくなったという声もあり、利用者への案内を一層充実させるなどの方策も検討されるべきだろう。

4. 事業実施による環境の変化

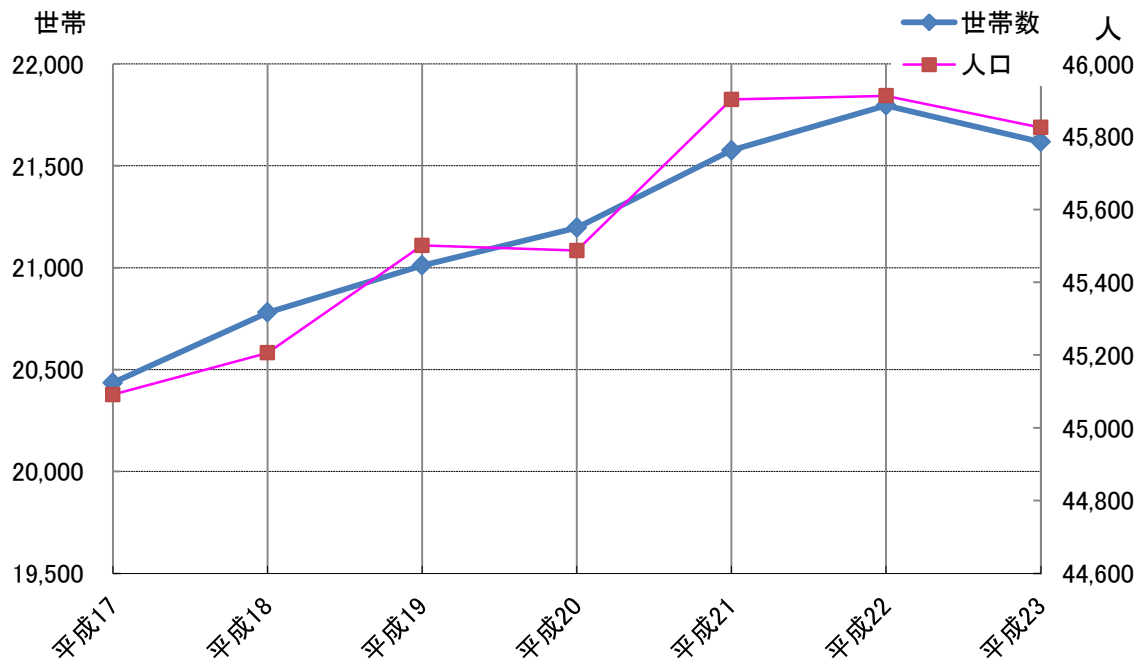
① 居住者数（小田急相模原駅周辺地区の人口・世帯数）

評 価		従 前 値 (平成 17 年 5 月 1 日現在)	評 価 値 (平成 23 年 5 月 1 日現在)
B	目標はある程度実現された	20,435 世帯	21,617 世帯
		45,091 人	45,825 人

南区相模台地区の人口・世帯数の推移(相模原市ホームページより)

各年 5月1日現在

	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年
世帯数	20,435	20,780	21,011	21,196	21,575	21,796	21,617
人口	45,091	45,206	45,501	45,487	45,902	45,912	45,825



(評価結果と課題)

再開発後の小田急相模原駅周辺の人口・世帯数は増えているが、アンケート、グループ・インタビューでは、人口・世帯数の増加を実感する声は特に地元商店会からは少ない。駅前から離れたエリアでは、むしろ人口・世帯数の減少を実感する声強い。

地域全体の人口減少を駅前の再開発事業がカバーする実態となっており、駅前の新住人をいかに既存の地域社会や商店街へ誘導するか、個店の努力等が今後、必要となってくると考える。

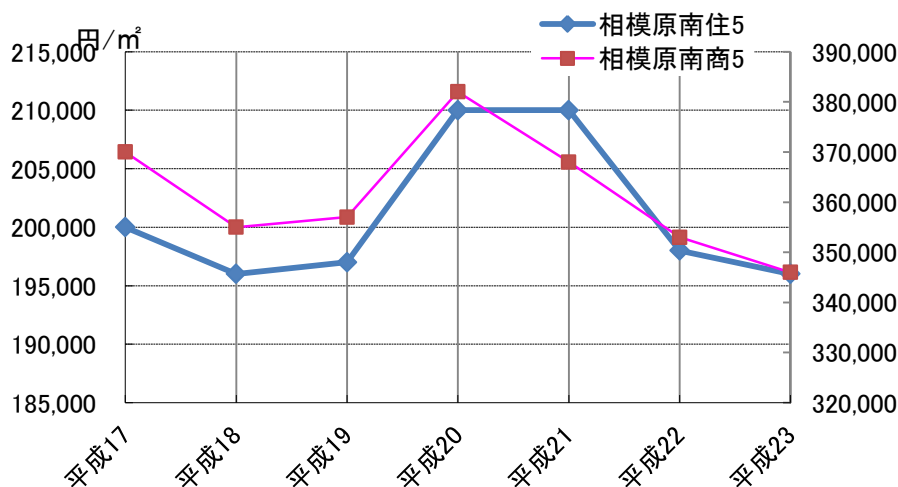
② 地価（小田急相模原駅周辺の平均地価水準）

評 価		従 前 値 (平成 17 年 1 月 1 日現在)	評 価 値 (平成 23 年 1 月 1 日現在)
A	目標は概ね実現された	住宅地：200,000 円/㎡	住宅地：196,000 円/㎡
		商業地：370,000 円/㎡	商業地：346,000 円/㎡

小田急相模原駅北口エリアの地価公示地点の地価の推移

単位：円/㎡

	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年
相模原南住 5	200,000	196,000	197,000	210,000	210,000	198,000	196,000
相模原南商 5	370,000	355,000	357,000	382,000	368,000	353,000	346,000



【小田急相模原駅北口の様子】

（評価結果と課題）

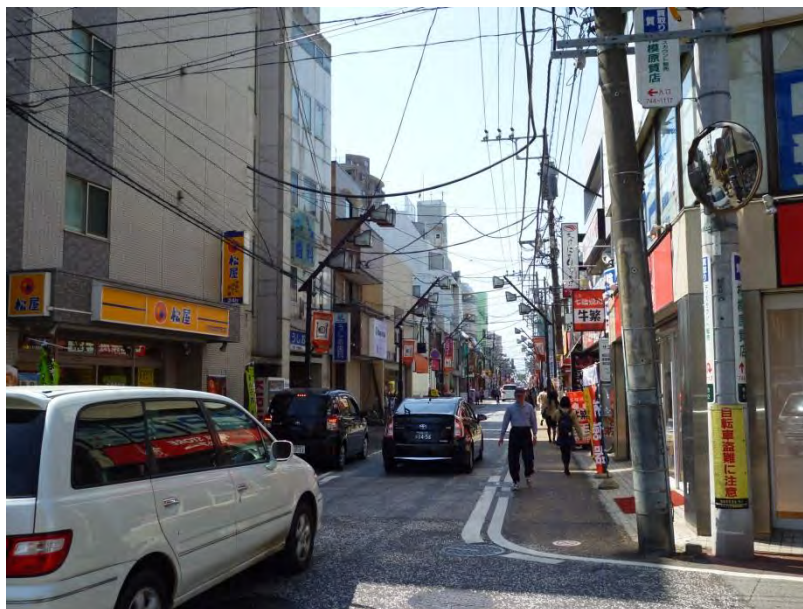
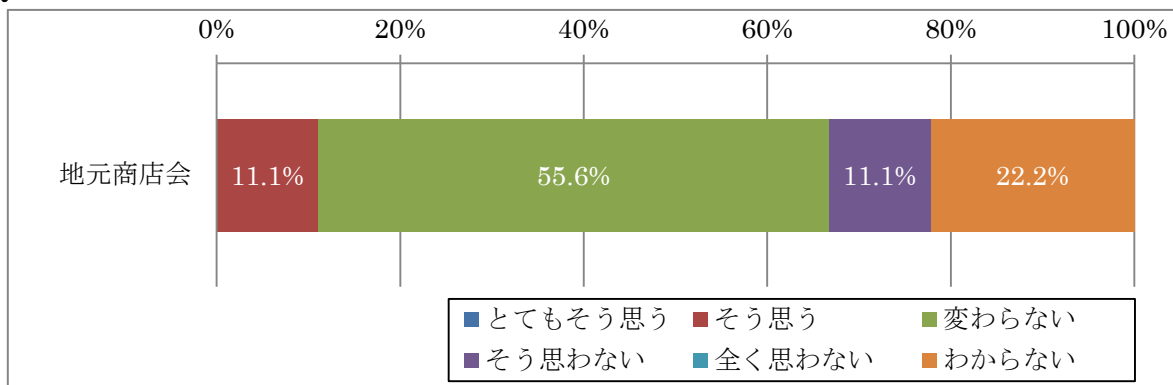
小田急相模原駅周辺エリアは、不動産鑑定評価基準における地域の種別で「近隣商業地域」に分類される。ラクアル・オダサガの開業により生活利便性が向上したことで、平成 20 年には周辺住宅地、商業地域の地価がともに上昇した。その後リーマンショックによる影響を受け、平成 23 年時点の地価は下落したものの、地元の不動産鑑定士によれば、ラクアル・オダサガのオープンはインパクトがあり、周辺の住宅地の地価にいい影響を与えているという。

③ 駅周辺の商店街の活性化

評 価		評 価 値
C	目標はあまり実現されてない	地元商店会の約 6 割が「変わらない」と回答

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、商店街の売り上げは増えましたか？



【サウザンロードの様子】

(評価結果と課題)

地元商店街など周辺地区と一体となったまちづくりは駅前地区の整備方針のひとつだが、地元の商店会や商工振興会の会員から「売り上げが増えた」という声はあまり聞かれない。特にエリア最大のメインストリートである「サウザンロード」との連動性があまり感じられず、商業振興の観点では、再開発の波及効果が地元商店街へ及んでいないことをうかがわせる結果となった。

地元商店会へのアンケートでも、「再開発後、商店街の売り上げは増えましたか？」という質問に約 6 割が「変わらない」と答えている。また、「再開発後、販促イベントを開催したり、参加したりする機会は増えましたか？」という質問に「増えた」と回答した数は約 3 割だった。

アンケート、グループ・インタビューの結果にもあるように、今後は施設建築物の店舗構成の工夫も視野に入れるとともに、サウザンロードをはじめとする地元商店街を巻き込んだ大規模な販促イベントなどの検討が期待される。

5. 社会経済情勢の変化

① 上位計画・関連計画の変更・動向

■相模原市都市計画マスタープラン

平成 22 年の「相模原市都市計画マスタープラン」では、相模原市が、旧城山町、旧津久井町、旧相模湖町、旧藤野町（以下「旧津久井地域」）との合併により、人口 70 万人を超える大都市となったことをうけて、地域特性を生かし、都市基盤の強化や地域経済の活性化に努めるなど新市一体化の都市づくりを進めていくために、合併により策定された「合併まちづくり計画」を反映した、将来像の実現と新市の一体化に向け、都市づくりの総合的・体系的な方針として策定された。

目標期間として、概ね 20 年後の都市の将来像を描き、相模原市全域を対象区域として、その実現に向けた都市づくりの基本方針を示している。

■小田急相模原駅周辺街区別整備計画

相模原市では、個性と魅力ある商業地の計画的な整備を図るため、地域商業の活性化と生活環境の向上を目指したまちづくり事業（商業地形成事業）を、商業者をはじめとする地域団体と行政とが手を携え推進している。

「躍動」（まちを訪れる人のわくわくするような期待感と商業発展へ向けての商業者の心意気）と「バラエティタウン」（ひとつひとつの街区が呼応し合って、新しいときを演出する個性豊かなまち）をまちづくりのテーマとして、まちづくりの基本方針として、「複合性・多様性」「快適性」「ファッション・レジャー性」「情報・コミュニティ」「安全性・接近性」「回遊性・選択性」「サービス性」などを掲げている。

② 関連事業の動向

■相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業（地区面積約 3.1ha）

相模大野駅西側の相模原市南区相模大野三丁目および六丁目地内において、相模大野地区の第三の核として、回遊性の強化と魅力ある街づくりをめざし、店舗、大型ショッピングセンター、駐車場、駐輪場、公共公益施設、マンション等から構成される大型複合施設「ボーノ相模大野」を開発する。

平成 18 年に組合設立、平成 21 年に施設建築物工事に着手、平成 25 年に完成し、「ボーノ相模大野」がグランドオープンした。

■小田急相模原駅北口 B 地区第一種市街地再開発事業（地区面積約 0.7ha）

小田急相模原駅北口 A 地区に隣接する相模原市南区南台五丁目地内において複合型施設建築物を整備する。

先行して完了した A 地区第一種市街地再開発事業と一体的なまちづくりを目指して平成 21 年に再開発組合が設立され、平成 23 年に施設建築物工事に着手、平成 25 年に施設建築物「ペアナードオダサガ」が完成した。

③ 事業環境

■アベノミクスの進展、日銀の追加利下げ

アベノミクスによる株価の上昇や景気回復の兆候が見られる。消費税増税後は駆け込み需要の反動等もあったが、一時期落ち込んだ景気は穏やかな回復基調にある。先行きに弱さが残るものの、個人消費は持ち直しつつある。設備投資は若干増加の見通しだが、住宅建設は低迷している。

日銀の超低金利政策を追い風に大都市圏を中心に景気回復基調が続いているが、消費税増税後の需要の低迷や建築費高騰の影響から先行きはやや不透明である。

■リニア計画の発表

リニア新幹線の新設による期待感はあるが、まだそれが個人消費などに顕在化されるにはいたっていない。

■新駅開設等

開業した新駅等はない。

6. 今後の事後評価の必要性

必要性の有無	なし
理由	市民へのグループ・インタビューやアンケートの結果が概ね良好であること、施設建築物（ラクアル・オダサガ）の入居率がほぼ100%で事業に安定性があること等を勘案し、現時点では事後評価は必要ないと判断した。

7. 改善措置の必要性

必要性の有無	なし
理由	事業目的に応じた施設整備や都市基盤整備が実施されていること、市民へのグループ・インタビューやアンケートの結果が概ね良好であること等を勘案し、現時点では改善措置は必要ないと判断した。

8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

必要性の有無	あり
理由	<ul style="list-style-type: none"> ・市民へのグループ・インタビューやアンケートにおいて、「駅周辺の商店街の活性化」に対する満足度が低かったことから、今後の同種事業の整備計画においては、これらを考慮した計画とするように努める必要がある。 ・今回の事業評価は、隣接するA地区・B地区を個別に実施したが、地域住民の多くにとって各事業の分けは関係なく、ひとつの事業として捉えていることが分かった。今後隣接する事業を評価する際は、その実態に合わせてひとつの地域の開発事業として評価を行うことも検討した方がよいと考える。

9. 調査対象者と調査方法

商 業

相模台親栄商店会	グループ・インタビュー
相模台中央商店会	グループ・インタビュー
相模台商栄商店会	グループ・インタビュー
ラクアル・オダサガ管理組合	アンケート
ペアナードオダサガ施設部会	アンケート
アクト南口一番街商店街振興組合	アンケート

※ラクアル・オダサガ管理組合とペアナードオダサガ施設部会は、一括して「再開発ビルテナント会」として集計した。

地 域

相模台まちづくり会議	アンケート
相模台地区自治会連合会	アンケート
コミュニティ保育グループ	アンケート

学 校

東海大学付属相模高等学校	グループ・インタビュー
大学生	グループ・インタビュー

交 通

相模中央交通	グループ・インタビュー
神奈川中央交通	アンケート

その他

地元不動産業者	インタビュー
不動産鑑定士	インタビュー

プロジェクト名／自治体	小田急相模原駅北口B地区第一種市街地再開発事業
相模原市	

総合評価	
S	目標は十分に実現された
A	目標は概ね実現された
B	目標はある程度実現された
C	目標はあまり実現されていない
D	目標は全く実現されていない
(評価結果と課題)	
<p>本事業は先行整備された「小田急相模原駅北口A地区」(ラクアル・オダサガ)と一体となったまちづくりを目指して施行された。平成25年10月にオープンした「ペアナードオダサガ」は、アンケートの結果などからも多くの市民が集まるコミュニティの場として、また駅前の新たな「顔」として定着しつつあることをうかがわせる。</p> <p>本事業を通じて耐火建築物の割合は大幅に増加し、以前は低未利用地や低層の木造住宅、小規模ビルが混在する地域だった施行地区内の耐火建築物の割合が100%となった。</p> <p>アンケート、グループ・インタビューでは、広場やオープンスペースが増えたことで防犯性の向上や街の美観向上につながっていることを評価する声も多い。</p> <p>平成26年度末に駅周辺の休日の来街者数(通行量)を22,399人まで増やすというB地区の最終目標は、平成25年度の通行量調査では、事業区域付近の調査ポイントは増加の傾向が見られたものの、サウザンロードなどの周辺地域の交通量が大幅に落ち込んだため、北口地域全体としては18,325人となり、結果として目標は達成できなかった。</p> <p>ラクアル・オダサガとペアナードオダサガをつなぐ県道横断デッキを整備することにより、県道町田厚木(行幸道路)による地域コミュニティの分断が緩和されるとともに、駅とサウザンロード相模台商店街を結ぶ安全で快適な歩行者動線を確保することができた。交通事業者からも、ラクアル・オダサガとペアナードオダサガが歩行者デッキによってつながれたことで交通渋滞が解消されたとする声が多く聞かれている。</p> <p>また、地元自治会等やコミュニティ保育グループ参加者からは、A・B両地区の施行区域を中心に年1回開催されている「おださがロードフェスタ」などの地域イベントへの参加者の増加を実感する声が多く聞かれた。再開発事業後の地域の取り組みの重要性を感じさせる結果となり、今後も地域が一体となった取り組みがより一層期待される。</p>	

1. 案件概要

<p>① プロジェクトの背景</p>	<p>小田急相模原駅北口B地区は、相模原市南部の小田急相模原駅北口に位置し、県道町田厚木に隣接する人口集積の高い商業地であり、主に商業、業務などの土地利用がされているが、近年では空き店舗が増加するとともに、空き地を利用した平面自動車駐車場などの低未利用が混在しており、今後、土地利用の細分化などが懸念される状況となっていた。</p> <p>本事業区域に隣接する小田急相模原駅北口A地区では、すでに第一種市街地再開発事業による駅前広場等の基盤整備が進められており、A地区と連担した基盤整備は、地区中心商業地の拠点として、さらなる連携と充実を図るため急務となっていた。</p>		
<p>②プロジェクトの目的 (コンセプト)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築面積約 3,500 m²、延べ面積（容積対象面積）33,500 m²、高さ約 105m の商業施設・業務施設・住宅を主要用途とする建築物を整備する。 ・ 敷地内空間を歩行者の通行の用に供するように整備し、歩道と一体化を図り、安全で快適な歩行空間を整備する。（建築敷地面積約 4,700 m²） ・ 住宅建設の目標：約 190 戸 		
<p>③実施内容</p>			
<p>④B/C 実施年</p>	平成 19 年	実施期間	3 月
<p>⑤税収効果実施年</p>	未実施	実施期間	—

2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

①費用便益分析に係る評価		計画 【平成 19 年】	実績 【平成 28 年】	実績－計画	
	計画区域面積	7,385 m ²	7,630 m ²	245 m ²	
	建物延べ面積	35,023 m ²	33,201 m ²	－1,822 m ²	
	事業費	10,056 百万円	11,528 百万円	1,472 百万円	
	賃料単価	店舗	3,100 円/m ²	2,500 円/m ²	－600 円/m ²
		住宅	1,700 円/m ²	2,100 円/m ²	400 円/m ²
		駐車場	500 円/m ² ・月	552 円/m ² ・月	52 円/m ² ・月
		駐輪場	1,000 円/m ² ・月	1,370 円/m ² ・月	370 円/m ² ・月
	便益【B】	21,210 百万円	21,283 百万円	73 百万円	
	費用【C】	11,245 百万円	12,628 百万円	1,383 百万円	
	B/C	1.89	1.69	－0.2	
	B－C	9,965 百万円	8,655 百万円	－1,310 百万円	
建物の用途変更等	特になし				
備考	B/C、B－Cともに、従前計画と比較して下がっている。これは、当初想定していたよりも事業費が大きくなったことが主な原因である。				
① 税収効果 (事前評価時点見込)	収支額(累積) (事業開始後 20年目[H38])	税収額(累積)の変量計 負担額(累積)の変量計 収支(税収－負担)	1,413 百万円 873 百万円 540 百万円		
	累積黒字転換年	平成 31 年度			
② 事業の安定性	<p>テナントの稼働率はほぼ 100%。</p> <p>先行オープンした A 地区の「ラクアル・オダサガ」と直結する 2 階の歩道者デッキの年末のイルミネーション装飾、「ラクアル・オダサガ」と「ペアナードオダサガ」の 2 つのシンボルタワーの完成を機に毎年 10 月に開催されている「おださがロードフェスタ」、月末恒例の屋台市場イベント「メルカート市」などの開催により、さらなる集客増を見込んでいる(アンケートより)。</p>				

3. 事業効果の発現状況

① 安全・安心

施行区域内の耐火建築物の割合		
評価	従前値	評価値
S	目標は十分に実現された	29%



【施行区域（従前）】



【施行区域（従後）】

（評価結果と課題）

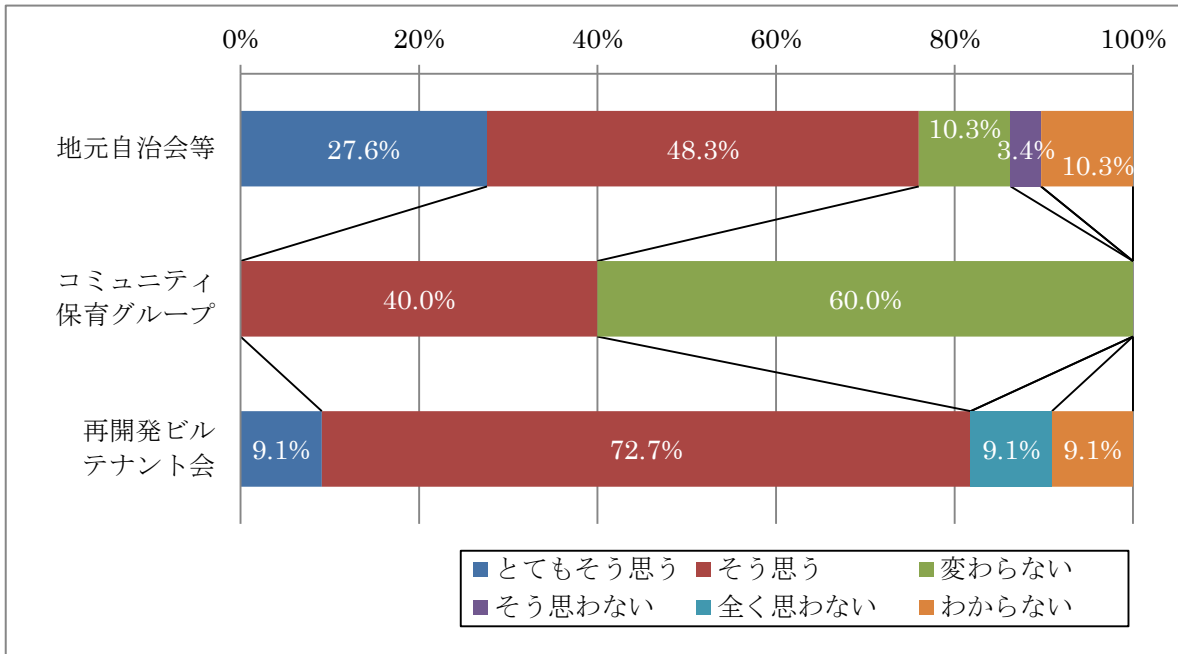
以前は低層の木造住宅や店舗が密集する地域だったが、再開発により耐火建築物の割合が大幅に増加し、施行地区内の耐火建築物の割合が100%となった。

アンケートでは「駅前が明るく、きれいになった」「道路が整備され、安心して歩けるようになった」「駅周辺の壁や建物の落書きが減った」「駅前として誇らしい街並みになった」など防災面のみならず、景観面などでも満足する声が聞かれる。

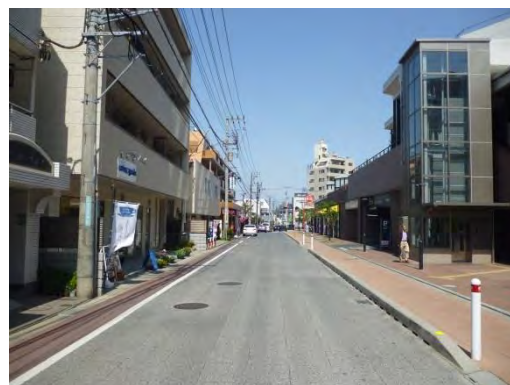
歩行者空間・歩行者専用通路の面積		
評価	評価値	
A	目標は概ね実現された	約 1,028 m ²

(グラフ・成果指標)

Q. 再開後、駅周辺は歩きやすくなりましたか？



【県道横断デッキの様子（従後）】



【市道南台30号の様子（従後）】

(評価結果と課題)

安全で快適な歩行者空間の整備は、本再開発事業の施行動機のひとつ。

ラクアル・オダサガとペアナードオダサガの間に県道横断デッキが新設されたことにより歩行者動線が確保され、駅からの人の流れがスムーズになったこと、また安全に県道を横断できるようになったことを評価する声が多い。

アンケートでも、「再開後、駅周辺は歩きやすくなりましたか？」との質問に、地元自治会等の約8割が「歩きやすくなった」と答えている。

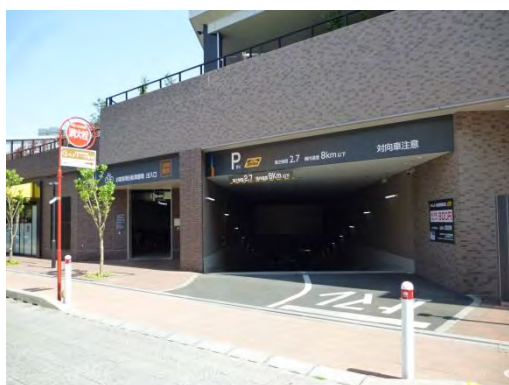
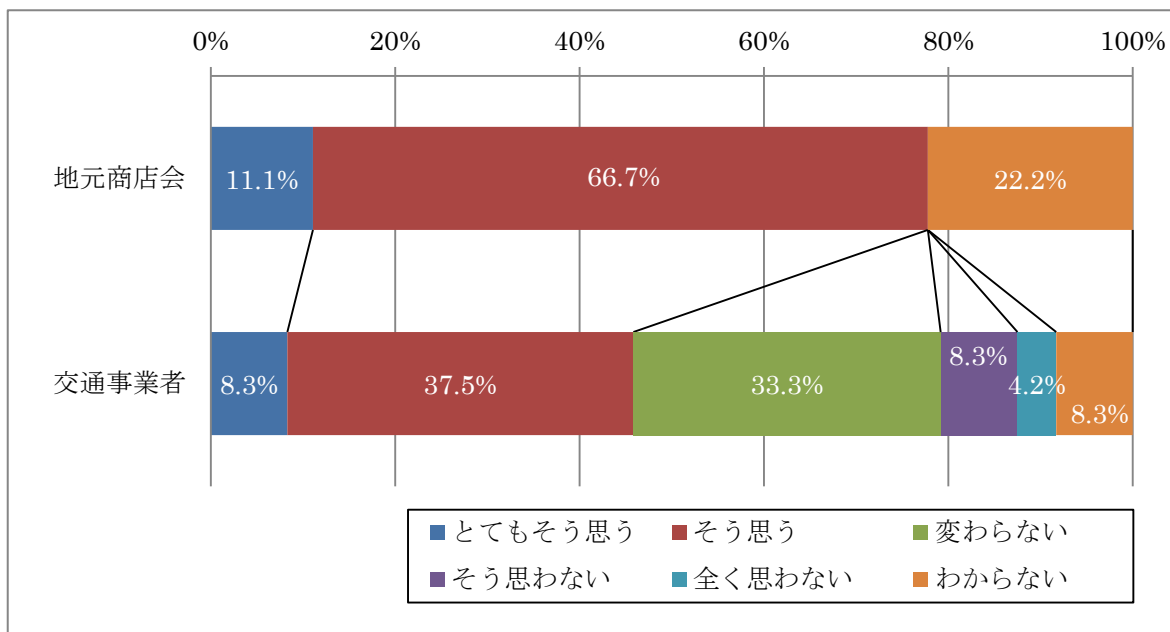
ただ、デッキ下では人と自転車とが混在している状況に変わりがなく、今後は路面標示やカラー舗装、看板を設置するなど人と自転車の分離走行を可能にするような施策の検討が望まれる。

施行区域内の駐車場・駐輪場台数

評 価		評 価 値
A	目標は概ね実現された	駐車：26 台
		駐輪：352 台

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、違法駐車や放置自転車の数は減ったと思いますか？



【駐車場入口の様子】



【自動車駐車場の様子】

(評価結果と課題)

平面自動車駐車場などの低未利用状態を解消し、施設利用者のニーズを満たすため施設建築物の地下に商業・業務用の駐車場を、地上1階に駐輪場を整備した。

アンケートでは、「駅周辺の違法駐車や放置自転車の数は減ったと感じますか？」との質問に、交通事業者の約4割、地元商店会の約8割が、「減った」と答えている。

一方で、地域全体として地上駐輪場のニーズが多く、一時的に駅周辺に自転車やバイクが放置されているケースを目撃するというコメントもある。

施行区域内の広場やオープンスペースの整備状況

評 価

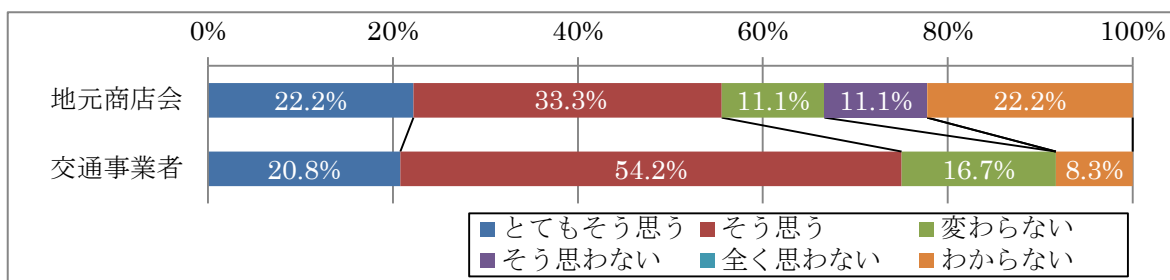
A

目標は概ね実現された

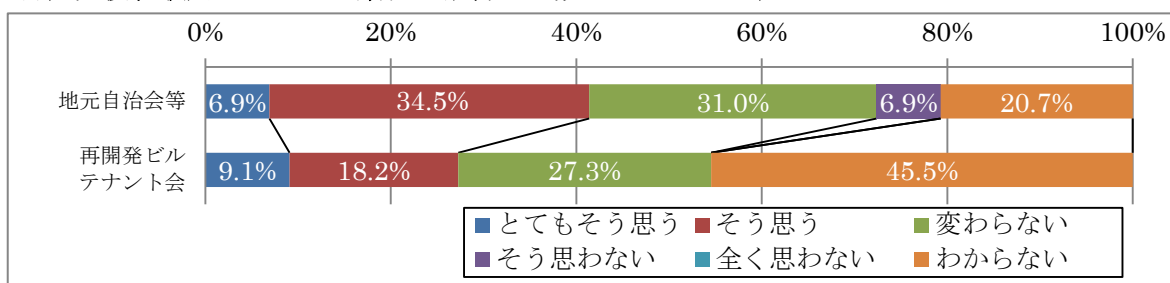
オープンスペースの増加が防犯やまちの美観に寄与

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、道路上のゴミや空き缶、たばこの吸い殻などが少なくなったと思いますか？



Q. 再開発後、駅周辺の壁や建築物の落書きは減ったと思いますか？



【ピースクエア（広場）の様子】

(評価結果と課題)

防災上の必要からだけでなく憩いややすらぎの場としてのまとまった広場や公開空地を創出することは再開発事業の目的のひとつ。

グループ・インタビューの結果では、広場やオープンスペースが増えたことが防犯や街の美観向上にも役立っていることを評価する声が多い。アンケートでは、「再開発後、駅周辺の壁や建築物の落書きは減りましたか？」との質問に「そう思う」と答えた地元自治会等の割合は約4割にとどまっているが、個々のコメントを見ると、「元々、落書きは少なかったが、さらにいたずらしにくい雰囲気になった」「駅前が広く、明るくなり、防犯性が向上した」「駅の周りがきれいに整備され、見た目も良いと感じる」など好意的な声も寄せられている。また、「たばこの吸い殻や空き缶などが減ってまちの美観がよくなったと思いますか？」との質問に、地元商店会の約6割が「よくなった」と答えている。

今後は定期清掃や巡回パトロールを継続することはもちろん、2階のピースクエア以外にも子供が安心して遊べる広場の創出などにも取り組んでいく必要がある。

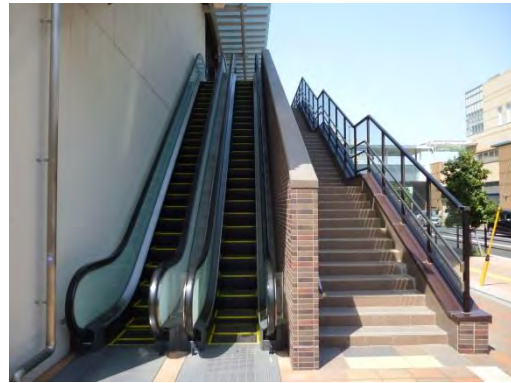
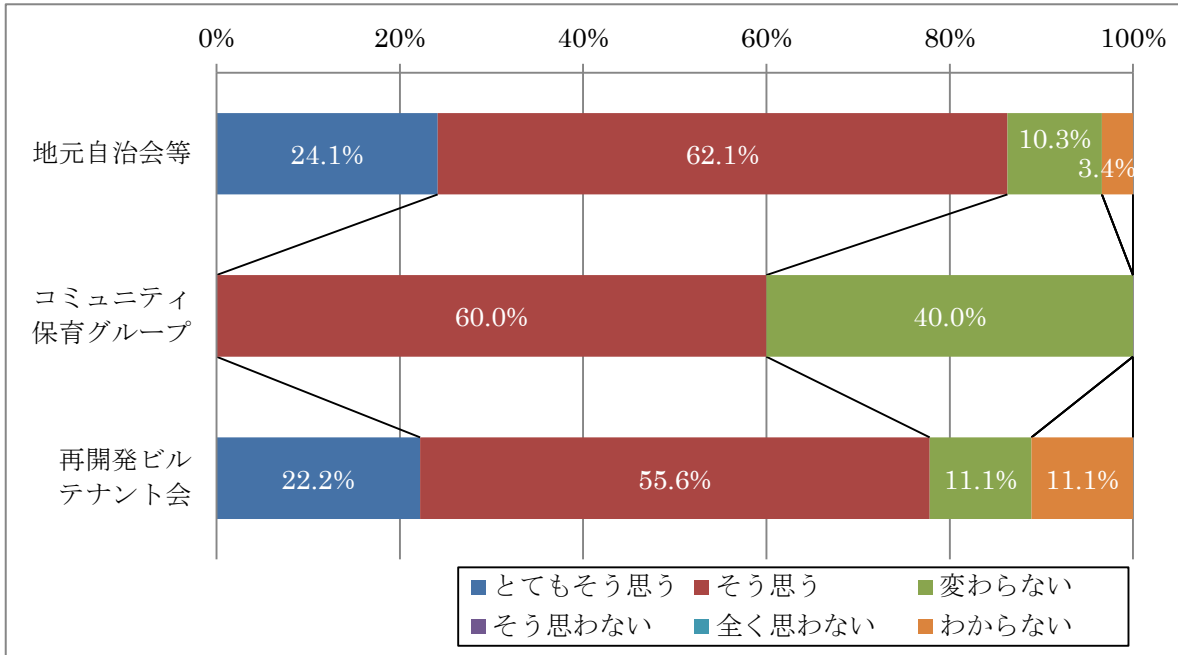
② 快適・ゆとり

施行区域内のエレベーター、エスカレーター台数

評価	従前値	評価値
A 目標は概ね実現された	エレベーター：0基 エスカレーター：0基	エレベーター：3基 エスカレーター：5基

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、バリアフリーの観点から駅周辺は便利になったと感じますか？



【整備されたエスカレーター・エレベーターの様子】

(評価結果と課題)

バリアフリーに配慮した都市空間の形成や施設の整備に関しては概ね高評価。

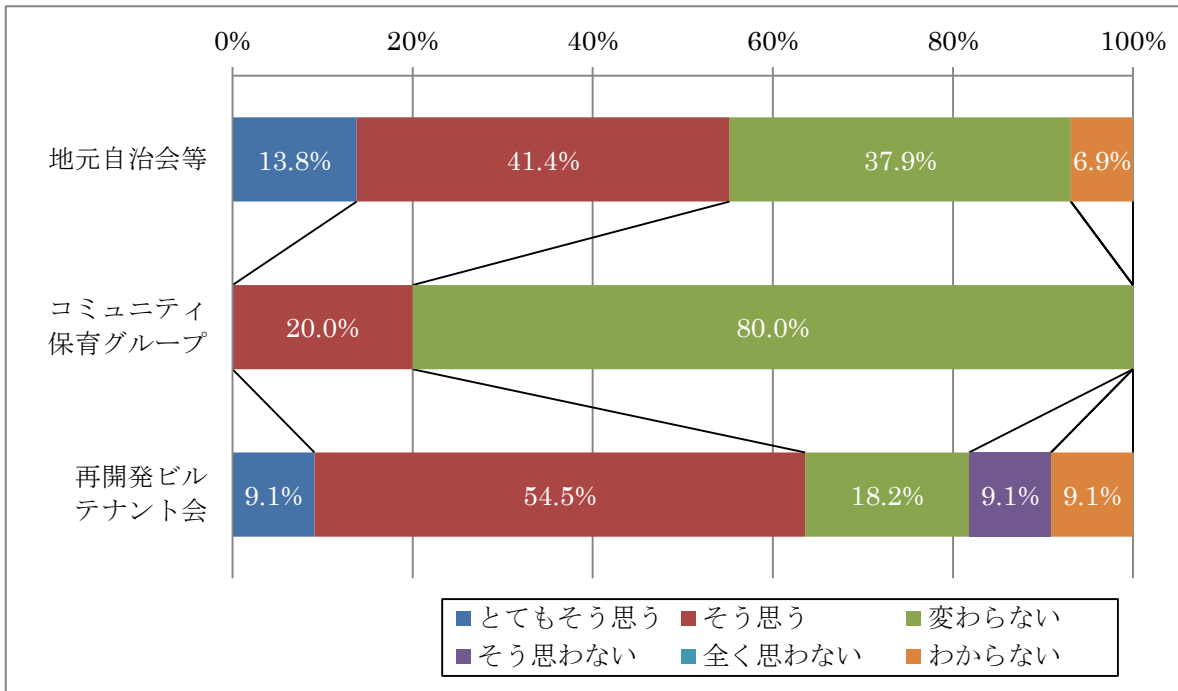
アンケートでも、「バリアフリーの観点から駅周辺の移動は便利になったと感じますか？」との質問に「便利になった」と回答した割合が、コミュニティ保育グループ参加者は6割、地元自治会等では9割に迫るなど、調査母体によって差が見られるが高評価が多い。

施行区域内の緑化面積

評 価		評 価 値
A	目標は概ね実現された	緑化施設面積：520.48 m ²
		緑被面積：1,104.87 m ²

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、駅前の緑は増えたと感じますか？



【植栽による緑化の様子（従後）】

(評価結果と課題)

再開発に伴い、新たに花や木が植栽されたことによる環境の変化を評価する声が多い。

アンケートでも、「再開発後、駅前の緑は増えたと感じますか？」との質問に、地元自治会等が 5 割以上、再開発ビルテナント会の 6 割以上が「増えた」と回答している。

環境を維持するため、引き続き地区全体での取組みが期待される。

③ 地域の活性化

繁華性

評価

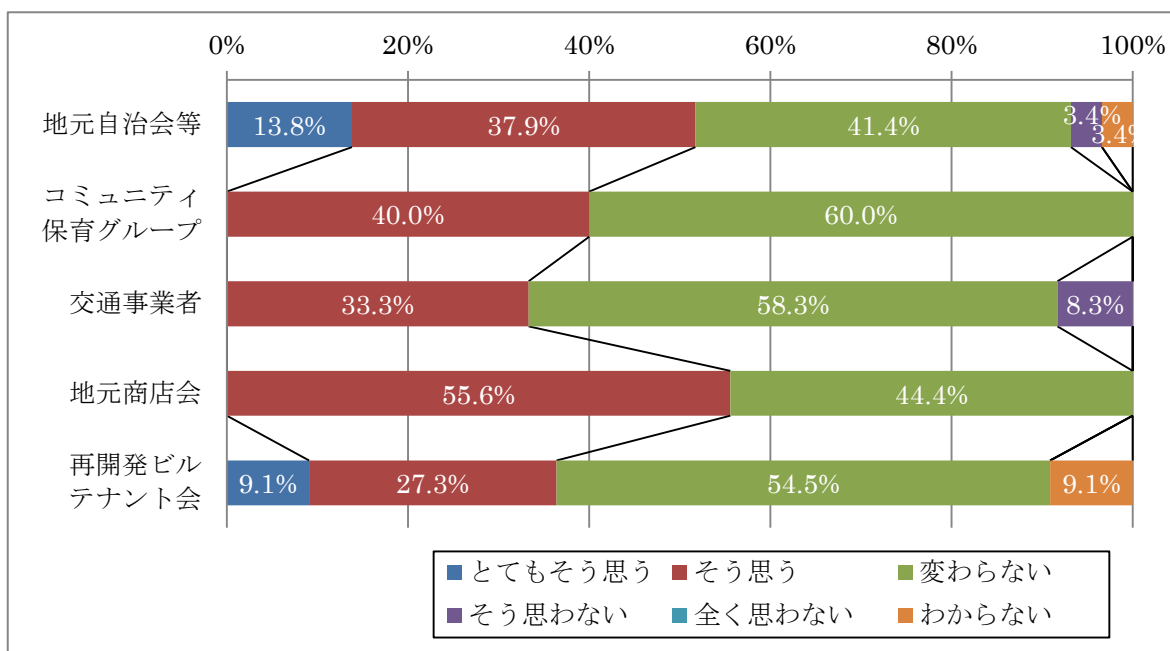
B

目標はある程度実現された

地元商店会の約6割が「まちのにぎわいが高まった」と回答

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、まちの“にぎわい”は以前と比べて高まったと思いますか？



【イベント時の様子】

(評価結果と課題)

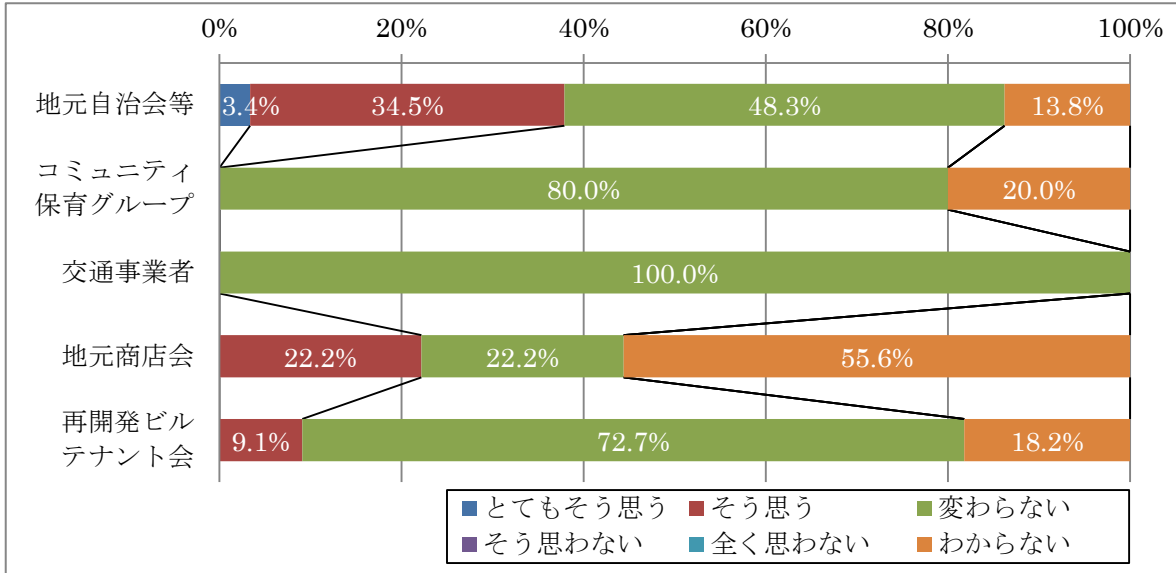
地域活性化に寄与する商業・業務施設の導入は再開発の基本コンセプトのひとつ。ペアナードオダサガの商業コンセプトが価格や品揃えよりも「立ち寄る楽しさ」や「存在価値」に重点を置いているため、医療モールや企業の営業所、法律事務所などが主なテナント構成になっており、不特定多数を集客する施設にはなっていない。

ただし、A・B両地区の整備により、まちとしてのにぎわいについて、アンケートでは「再開発後、まちの”にぎわい”は以前と比べて高まったと思いますか？」との質問に、地元自治会等と地元商店会の5割以上、コミュニティ保育グループ参加者、再開発ビルテナント会の約4割が「高まった」と回答している。

駅周辺の来街者数			
評価		従前値 (平成19年度)	評価値 (平成25年度)
D	目標は全く実現されていない	平日：27,016人	平日：20,698人
		休日：21,530人	休日：18,325人

(グラフ・成果指標)

Q. 再開発後、他地域からのまちの来訪者は増えたと感じますか？



【駅前広場から施行地区方面 (従後)】



【県道町田厚木の様子 (従後)】

(評価結果と課題)

平成26年度末に駅周辺の休日の来街者数(通行量)を22,399人まで増やすのが同事業の最終目標だが、平成25年度の通行量調査では、事業区域付近の調査ポイントは増加の傾向が見られたものの、サウザンロードなどの周辺地域の交通量が大幅に落ち込んだため、北口地域全体としては18,325人となり、結果として目標は達成できなかった。

アンケート、グループ・インタビューの結果では、コンサートやお祭りなどイベントを開催すれば一時的に来街者は増えるが、普段は変わらないという意見が多い。

アンケートでも、「他地区からまちの来訪者は増えたと感じますか？」との質問に、「増えた」と回答した再開発ビルテナント会の会員は約1割にとどまっている。

A地区同様に他地区にはない、魅力的な個店や賑わいを創出するイベント等の継続的实施など、他のエリアからの来街者をさらに誘引するような魅力のある取り組みがより一層望まれる。

1日における平均乗降客数			
評価		従前値(平成21年度)	評価値(平成26年度)
C	目標はあまり実現されてない	55,392人	55,612人

一日平均の駅別乗降人員の推移(相模原市ホームページより)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
小田急相模原駅	55,034	54,366	55,530	56,767	55,612
相模大野駅(参考)	119,166	120,133	122,453	128,006	126,479



【小田急相模原駅北口の様子】

(評価結果と課題)

小田急相模原駅の乗降客数を平成26年度末に56,499人まで増やすという最終目標は平成25年度に一度達成したものの、平成26年度は乗降客数の落ち込みにより目標を下回る事となった。しかし従前と比べて乗降客数は増加傾向にあり、一定の成果が見受けられるため、今後の推移に注目したい。

なお、アンケートやインタビューでは、ラクアル・オダサガとペアナードオダサガが歩行者デッキでつながったことによる駅へのアクセス向上(特に雨天時)を評価する声が多かった。

④ 地域ニーズ

交通渋滞の緩和

評価

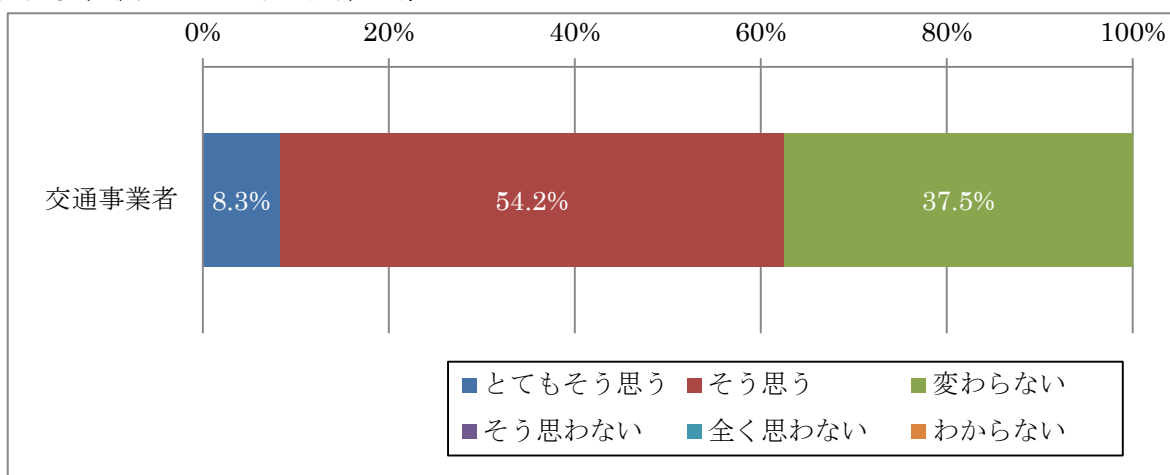
A

目標は概ね実現された

交通事業者の約6割が「渋滞解消」と評価

(グラフ・成果指標)

再開発後、駅周辺の道路の渋滞は解消されましたか？



【県道町田厚木の様子（従前）】



【県道町田厚木の様子（従後）】

(評価結果と課題)

県道町田厚木の整備による交通渋滞の解消は事業の施行動機のひとつ。

タクシードライバーやバス運転士の立場からも、ラクアル・オダサガとペアナードオダサガが歩行者デッキでつながったことを評価する声が多い。

アンケートでも、「駅周辺の道路の渋滞は解消されましたか？」との質問に、交通事業者の約6割が「解消された」と答えている。

4. 事業実施による環境の変化

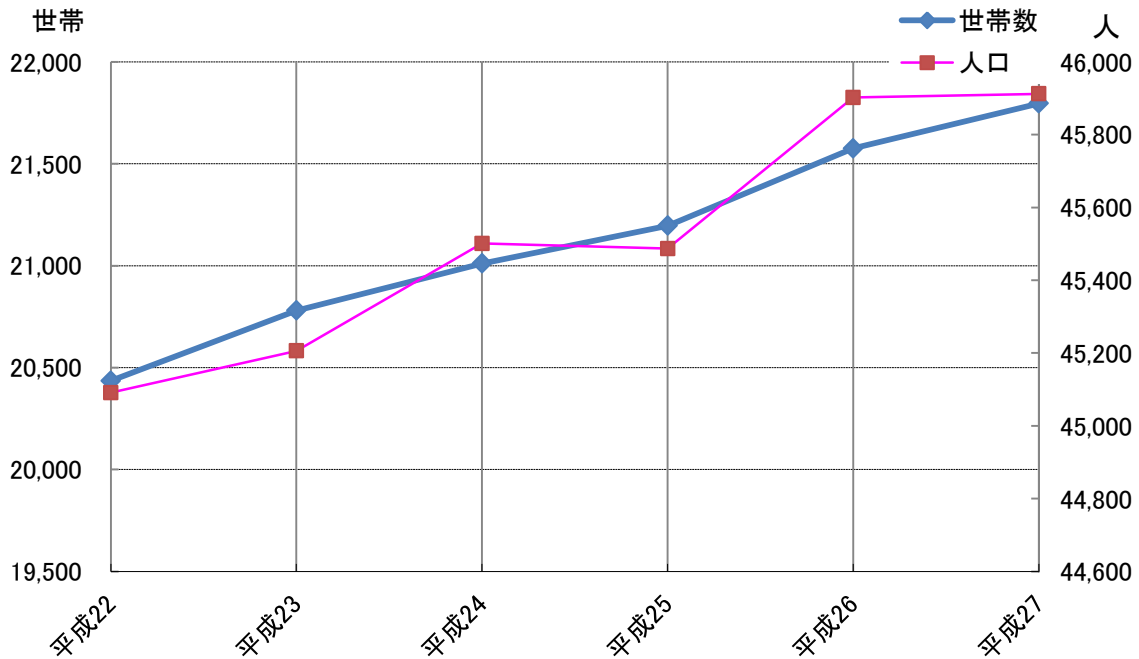
① 居住者数（小田急相模原駅周辺地区の人口・世帯数）

評価		従前値 (平成22年5月1日現在)	評価値 (平成27年5月1日現在)
B	目標はある程度実現された	20,435 世帯	21,796 世帯
		45,091 人	45,912 人

南区相模台地区の人口・世帯数の推移(相模原市ホームページより)

各年 5月1日現在

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
世帯数	20,435	20,780	21,011	21,196	21,575	21,796
人口	45,091	45,206	45,501	45,487	45,902	45,912



(評価結果と課題)

再開発後の小田急相模原駅周辺の人口・世帯数は増えているが、アンケート、グループ・インタビューでは、人口・世帯数の増加を実感する声は特に地元商店会からは少ない。駅前から離れたエリアでは、むしろ人口・世帯数の減少を実感する声強い。

地域全体の人口減少を駅前の再開発事業がカバーする実態となっており、駅前の新住人をいかに既存の地域社会や商店街へ誘導するか、個店の努力等が今後、必要となってくると考える。

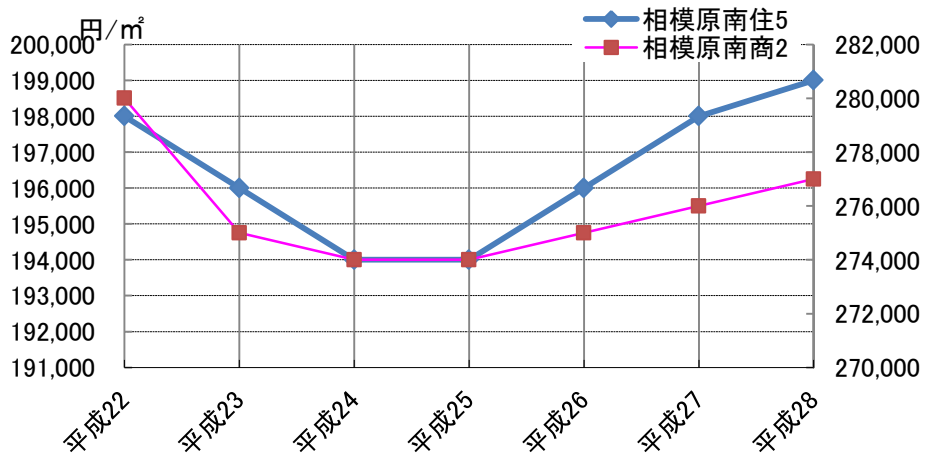
② 地価（小田急相模原駅周辺の平均地価水準）

評 価		従 前 値 (平成 22 年 1 月 1 日現在)	評 価 値 (平成 28 年 1 月 1 日現在)
A	目標は概ね実現された	住宅地：198,000 円/㎡	住宅地：199,000 円/㎡
		商業地：280,000 円/㎡	商業地：277,000 円/㎡

単位：円/㎡

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年
相模原南住 5	198,000	196,000	194,000	194,000	196,000	198,000	199,000
相模原南商 2	280,000	275,000	274,000	274,000	275,000	276,000	277,000

小田急相模原駅北口エリアの地価公示地点の地価の推移



【施行区域内から相模大野方面】

(評価結果と課題)

平成 20 年のリーマンショックによる地価下落の影響を受けたため、ペアナードオダサガのオープンによる駅周辺の利便性の向上が直ちに地価上昇には結びついていないが、地価は回復基調にある。

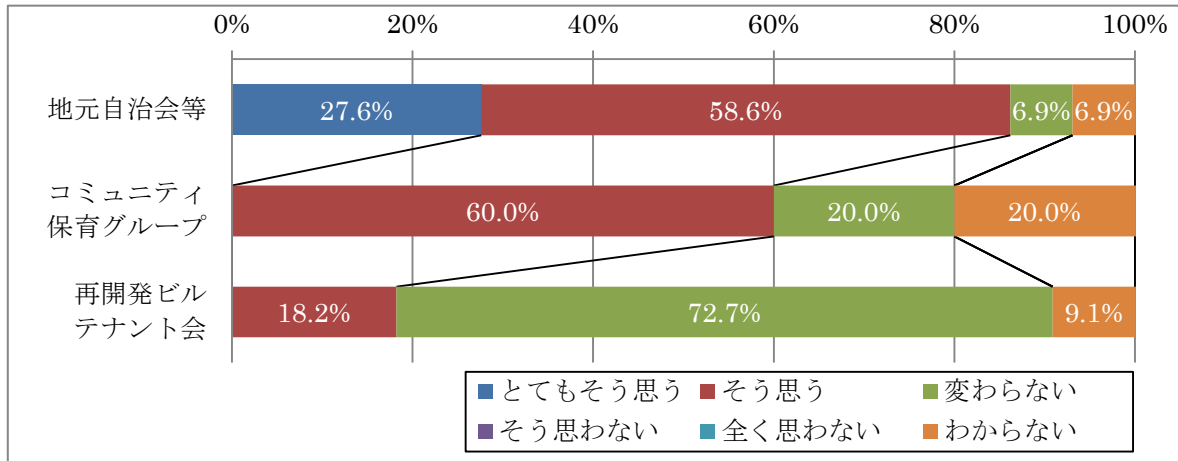
また、施設建築物の完成を機に賃貸需要が増えたという地元不動産業者の声もあり、今後は上昇基調で推移すると予測する専門家は多い。

③ 地域コミュニティの復活

評価		地元自治会等の約9割、コミュニティ保育グループの6割が「イベント参加者が増えた」と回答
A	目標は概ね実現された	

(グラフ・成果指標)

Q. 地域のイベント参加者は増えたと感じますか？



【イベント時の様子】

(評価結果と課題)

地域コミュニティの復活は事業の施行動機のひとつ。県道町田厚木によって分断されていたA地区とB地区をペDESTリアンデッキで繋げることにより、一体感のある駅前空間を目指した。

また、A・B両地区の施行区域を中心に行われている地域イベント「おださがロードフェスタ」は、地域最大の商店街であるサウザンロードも含め、地域全体を盛り上げる存在を目指して、年に1度のペースで開催されている。

アンケートでは、「地域のイベント参加者は増えたと感じますか？」との質問に「増えた」と回答した人は、地元自治会等で約9割、コミュニティ保育グループ参加者で6割に達し、再開後の地域の取り組みが「参加者の増加」という形で実を結んでいることをうかがわせた。

A・B両地区を2階レベルで結ぶ県道横断デッキの評価も概ね高評価であったことから、再開事業として実現可能な目標は概ね実現されたと考える。

5. 社会経済情勢の変化

① 上位計画・関連計画の変更・動向

■相模原市都市計画マスタープラン

平成 22 年の「相模原市都市計画マスタープラン」では、相模原市が、旧城山町、旧津久井町、旧相模湖町、旧藤野町（以下「旧津久井地域」）との合併により、人口 70 万人を超える大都市となったことをうけて、地域特性を生かし、都市基盤の強化や地域経済の活性化に努めるなど新市一体化の都市づくりを進めていくために、合併により策定された「合併まちづくり計画」を反映した、将来像の実現と新市の一体化に向け、都市づくりの総合的・体系的な方針として策定された。

目標期間として、概ね 20 年後の都市の将来像を描き、相模原市全域を対象区域として、その実現に向けた都市づくりの基本方針を示している。

■小田急相模原駅周辺街区別整備計画

相模原市では、個性と魅力ある商業地の計画的な整備を図るため、地域商業の活性化と生活環境の向上を目指したまちづくり事業（商業地形成事業）を、商業者をはじめとする地域団体と行政とが手を携え推進している。

「躍動」（まちを訪れる人のわくわくするような期待感と商業発展へ向けての商業者の心意気）と「バラエティタウン」（ひとつひとつの街区が呼応し合って、新しいときを演出する個性豊かなまち）をまちづくりのテーマとして、まちづくりの基本方針として、「複合性・多様性」「快適性」「ファッション・レジャー性」「情報・コミュニティ」「安全性・接近性」「回遊性・選択性」「サービス性」などを掲げている。

② 関連事業の動向

■相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業（地区面積約 3.1ha）

相模大野駅西側の相模原市南区相模大野三丁目および六丁目地内において、相模大野地区の第三の核として、回遊性の強化と魅力ある街づくりをめざし、店舗、大型ショッピングセンター、駐車場、駐輪場、公共公益施設、マンション等から構成される大型複合施設「ポーノ相模大野」を開発する。

平成 18 年に組合設立、平成 21 年に施設建築物工事に着手、平成 25 年に完成し、「ポーノ相模大野」がグランドオープンした。

■小田急相模原駅北口 A 地区第一種市街地再開発事業（地区面積約 1.4ha）

小田急線小田急相模原駅の北口に接し、県道町田厚木、市道新戸翠ヶ丘（都市計画道路相模原二ツ塚線・市境）及び新設される市道南台 2 8 号（駅前広場を含む）に囲まれた、サウザンロード相模台商店街と駅を結ぶ地区において、住宅、商業・業務施設、駐車場、駐輪場等を整備するものである。

平成 15 年に再開発組合設立、平成 19 年に施設建築物「ラクアル・オダサガ」がオープン、平成 20 年に駅前広場等の公共施設の整備が完了し、事業が完了した。

③ 事業環境

■アベノミクスの進展、日銀の追加利下げ

アベノミクスによる株価の上昇や景気回復の兆候が見られる。消費税増税後は駆け込み需要の反動等もあったが、一時期落ち込んだ景気は穏やかな回復基調にある。先行きに弱さが残るものの、個人消費は持ち直しつつある。設備投資は若干増加の見通しだが、住宅建設は低迷している。

日銀の超低金利政策を追い風に大都市圏を中心に景気回復基調が続いているが、消費税増税後の需要の低迷や建築費高騰の影響から先行きはやや不透明である。

■リニア計画の発表

リニア新幹線の新設による景気浮揚への期待感はあるが、まだそれが個人消費などに顕在化されるにはいたっていない。

■新駅開設等

開業した新駅等はない。

6. 今後の事後評価の必要性

必要性の有無	なし
理由	市民へのグループ・インタビューやアンケートの結果が概ね良好であること、施設建築物(ペアナードオダサガ)の入居率がほぼ100%で事業に安定性があること等を勘案し、現時点では事後評価は必要ないと判断した。

7. 改善措置の必要性

必要性の有無	なし
理由	事業目的に応じた施設整備や都市基盤整備が実施されていること、市民へのグループ・インタビューやアンケートの結果が概ね良好であること等を勘案し、現時点では改善措置は必要ないと判断した。

8. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

必要性の有無	あり
理由	<ul style="list-style-type: none"> ・市民へのグループ・インタビューやアンケートにおいて、「地域コミュニティの復活」に対する満足度が低かったことから、今後の同種事業の整備計画においては、これらを考慮した計画とするように努める必要がある。 ・今回の事業評価は、隣接するA地区・B地区を個別に実施したが、地域住民の多くにとって各事業の分けは関係なく、ひとつの事業として捉えていることが分かった。今後隣接する事業を評価する際は、その実態に合わせてひとつの地域の開発事業として評価を行うことも検討した方がよいと考える。

9. 調査対象者と調査方法

商 業

相模台親栄商店会	グループ・インタビュー
相模台中央商店会	グループ・インタビュー
相模台商栄商店会	グループ・インタビュー
ラクアル・オダサガ管理組合	アンケート
ペアナードオダサガ施設部会	アンケート
アクト南口一番街商店街振興組合	アンケート

※ラクアル・オダサガ管理組合とペアナードオダサガ施設部会は、一括して「再開発ビルテナント会」として集計した。

地 域

相模台まちづくり会議	アンケート
相模台地区自治会連合会	アンケート
コミュニティ保育グループ	アンケート

学 校

東海大学付属相模高等学校	グループ・インタビュー
大学生	グループ・インタビュー

交 通

相模中央交通	グループ・インタビュー
神奈川中央交通	アンケート

その他

地元不動産業者	インタビュー
不動産鑑定士	インタビュー

Ⅲ アンケート、グループ・インタビューの結果 (全件掲載〈重複意見は一部省略〉)

※記載している項目番号、表題は、事後評価調書の項目番号、表題に該当

〈相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業〉

3. 事業効果の発現状況

① 安全・安心

施行区域内の道路・歩行者デッキなど公共施設の面積

- ・道が広くなり、きれいになったので歩きやすくなった（コミュニティ保育グループ）。
- ・駅とポーノをつなぐところに微妙な屋根があるが、いかにも中途半端。傘をさした方が早い（高校生）。
- ・サウスモールとショッピングセンターの間がすごく寂しい感じがする。暗いし、人も全然、通っていない（高校生）。
- ・車と歩行者が分離されて歩きやすくなった（地元自治会）。
- ・歩道の幅も広く、車両（自動車を含む）の通行できない場所（ポーノウォーク）ができたので、子供と出かけるのにとっても安心（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノ広場につながる屋根が途中で切れていたり、狭すぎるため雨の時に濡れてしまう（コミュニティ保育グループ）。
- ・一方通行のおかげでスムーズな流れになった。駐車場から駅側へ車の流れが減り、車と人が立体交差で進めるのでヒヤリ、ハットが減ったと感じる（コミュニティ保育グループ）。
- ・屋根があるところをみんなが歩くのでよくぶつかる（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノ側はベビーカーの移動はしやすくなったが、駅からコリドー通りを通過して伊勢丹への移動が相変わらず困難。エレベーターの位置がおかしいと思う（地元自治体）。
- ・歩道幅も充分に取ってあるので、歩きやすくなったと思う（コミュニティ保育グループ）。
- ・歩道の幅が広くなり、運転がしやすくなった（交通事業者）。
- ・ペDESTリアンデッキの上を歩くようになったので、バス停付近には歩行者が少なくなった（交通事業者）。
- ・見通しがよくなり、ペDESTリアンデッキの人通りがスムーズになった（コミュニティ保育グループ）。
- ・地上レベルでポーノ相模大野に移動しようとする、自転車でも徒歩でも無理な横断や迂回を余儀なくされる（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノウォークの2階から1階に行くと通路が薄暗くなって買い物しにくい（高校生）。
- ・ペDESTリアンデッキの上の人通りが多くなった（地元自治会）。

自転車駐車場整備台数

- ・少しだけ買い物をしたい時や銀行に行きたい時に、わざわざ地下の自転車置き場に自転車を停めに行かなくてはならないため不便（コミュニティ保育グループ）。
- ・歩きやすくするためだとは思いますが、自転車置き場も少ないのに自転車を追い出す動きには非常に不満を感じる。自転車利用の多い主婦層は本当に不便で不満（コミュニティ保育グループ）。

- ・駐輪場が不足していると思う。現在、使っている駐輪場も実際に使えるようになるまで半年ぐらいかかった（大学生）。
- ・駐輪場があるのは知っているが、PR不足。パネルか何かあるともっと学生も行くと思う（高校生）。
- ・地下の3時間無料の駐輪場は、ご飯を食べてから帰るにはちょうどよい時間で利用しやすい（高校生）。

② 快適・ゆとり

施行区域内のエレベーター、エスカレーター台数

- ・ポーノ相模大野周辺は子供と一緒に歩いてもベビーカー移動も楽しくなった（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノの地下駐輪場まで自転車に子供を2人乗せて上り下りするのは大変。エレベーターがあるといい（コミュニティ保育グループ）。
- ・エレベーターが増えたのでベビーカーでの移動がスムーズにできるようになった（コミュニティ保育グループ）。
- ・ペDESTリアンデッキ下のバスターミナルにアクセスするエレベーター、エスカレーターが少なく、車いすの人に不便（交通事業者）。
- ・バス利用者が1~4番線のレーンから5~6番線のレーンに移動する時に一度、デッキに上ってから再度、下りるのが時間的にも体力的にも辛い様子（交通事業者）。
- ・ペDESTリアンデッキに降りてからはじめて乗りたいバス停はこっちではなかったとわかる。最短距離で行けるような工夫をしてほしい（大学生）。

施行区域内の緑化面積

- ・植込みが増え、緑が増えて良かった（地元自治会）。
- ・駅周辺の緑が増えたとは思わない（コミュニティ保育グループ）。
- ・高層建築物ができて景色が変わり、緑が見えなくなった（地元自治会）。
- ・自然、昔ながらの土を感じる場所がない。コンクリートのイメージが強い。「花壇」等があるとよい（地元自治会）。
- ・噴水のまわりに大きな木が欲しい（コミュニティ保育グループ）。
- ・駅の周りはコンクリートだらけ、土がない（高校生）。

駅周辺の交通機能の円滑化

- ・ポーノからロビーファイブに向かう通りは交通量が多いので、よく渋滞が生じている。一車線つぶしたような感じになってしまっている。ポーノで降りる客がいるが、停車する場所が横断歩道の前後あたりしかない（交通事業者）。
- ・バス乗り場の場所がわかりにくいし、使いづらい。改札やバス停の近くに看板などをつけてもらえるとありがたい（大学生）。
- ・ポーノの下から町田方向へ直進する車が渋滞を招いている。行幸道路の方に行く右折レーンの需要がないので、その分、直進に割り振ってしまった方がいい（交通事業者）。

- ・ポーノで降りる客がいるが、停車する位置が横断歩道の前後あたりしかない。ポーノで降りた客の安全が確保されていないと感じる。停車スペースを作ってほしかった（交通事業者）。
- ・ポーノのエレベーターの下のところを2台分ぐらいのタクシー乗り場を作ってほしい（交通事業者）。
- ・休日など不慣れな車が増え、渋滞することが多くなった（交通事業者）。
- ・バスロータリー出口のロビーシティの前の信号、相模女子大学の前の信号が短く、渋滞することが多い（交通事業者）。
- ・バスの行先やバス停の場所を聞かれることが少なくなった（交通事業者）。
- ・雨の日など送り迎えの車で渋滞する（交通事業者）。
- ・ダイヤ改正後、運行時間などが見直されて乗車数の多い路線が増えたりしたため、バスの遅延や乗降場所に対するクレームは減った（交通事業者）。
- ・駅前の銀行の前に自家用車、マンションの前に宅配車が多く停まっている。駅入口の吉野家の辺りにはいつも車が停まっている（交通事業者）。
- ・雨天時など駅出口から行幸道路へ出るルートが渋滞していて時間がかかる（交通事業者）。
- ・相模大野駅出口線の違法駐車が多い（交通事業者）。
- ・西通りからロビーシティの交差点までは車輛の流れが良くなったと思うが、その先の相模女子大前までの車輛が多く、女子大の交差点で右折車が多く、直進できない。そのため、駅方面までずっと渋滞してしまう（交通事業者）。
- ・ポーノの立体駐車場から出てきた車両が谷口方面（国道16号）へ右折するため、ロビーシティとの短い交差点の間に渋滞してしまう。その結果、小田急相模原駅方面からの流れが悪くなった（交通事業者）。
- ・バス停の場所の案内板をもっと大きくすれば問い合わせや照合も減ると思う（交通事業者）。
- ・雨天時には多くのバス利用者がある。ダイヤ改正後、時間帯や本数などが見直されて、これからの利用者の増加に期待する（交通事業者）。
- ・相模大野駅から吉野家の交差点までの間に停車車両、その先に駐停車車両がいる。道路交通法にのっとった取り締まりを希望する（交通事業者）。
- ・土日の夕方などバス停から出るのに時間がかかる時がある（交通事業者）。
- ・横断歩道付近の路上駐車が增えた（交通事業者）。
- ・雨の日は駅への送り迎えの乗用車が多く、駅を抜けるまでかなりの時間がかかる（交通事業者）。
- ・市営駐車場の入口が小田急線寄りにあり、交差点の右折レーンが長く作ってあるので右折渋滞が少なくなった（交通事業者）。
- ・横断歩道がバスロータリーから離れたので「相模大野西通り線（再開発ビル横バス通り）」の運転がしやすくなった（交通事業者）。
- ・荷物を扱うトラックが本線上に駐車することが多い（交通事業者）。
- ・業者の荷卸しの駐車車両が目立つが、短時間なので許せる範囲。自家用車の駐車は自家用車レーンで行われているのでバスには直接には影響はない（交通事業者）。
- ・ポーノウォークや駅東側の南北歩行者デッキができたことで駅周辺の交通機能の円滑化を図ることができた（交通事業者）。

広場状空地の面積

- ・広場のイベントはそれほど頻度が多くないが、告知されると見に行きたくなる（高校生）。
- ・アートクラフトフェア、ハロウィン、もんじえ等の知名度が上がって参加者も増えたと思う（コミュニティ保育グループ）。
- ・区画が整備されたことで街がきれいになった（地元自治会）。
- ・商店街の各組織の方々が色々な工夫をして賑わいを作り出している（地元自治会）。
- ・伊勢丹やステーションスクエアの買い物袋をもって広場を歩く人をよく見かけるようになった（コミュニティ保育グループ）。

③ 地域の活性化

大型小売店舗の来店客数

- ・多くの商店ができ、選択肢が多くなった（地元自治会）。
- ・ポーノ相模大野、ステーションスクエア、伊勢丹の3つの施設の間を人が行き来してにぎやかになったと感じる（コミュニティ保育グループ）。
- ・わざわざ他の街まで行かなくても徒歩圏の相模大野でだいたいのものが買えるようになった（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノができたことにより改札を出てまっすぐ伊勢丹方面へではなくポーノ側への人の流れが多くなった（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノとステーションスクエアにあるベビーカーがその建物でしか使えないため双方の買い物はできない。ベビーカーを双方の建物で使用できるようにしてほしい（コミュニティ保育グループ）。
- ・町田まで行くことが減って相模大野で済ませることがほとんどになった（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノのテナントがすぐに入れ替わるのが残念（コミュニティ保育グループ）。
- ・「ポーノ横丁」にはレトロな雰囲気があって通って楽しい。いつもと違う雰囲気が味わえる（高校生）。
- ・ポーノで買えるものはステーションスクエアでも買えるのでわざわざポーノまで行かない（高校生）。
- ・年齢層が限られているお店が多い。上の層に好かれるお店ばかりで、私たちが使えるものじゃないという意見が多い（大学生）。
- ・ショッピングセンターはあまり行かない。ポーノ横丁の方が面白い、通いたいと思うお店が多い（大学生）。
- ・ポーノ横丁には勉強専用カフェとかもあって便利（大学生）。
- ・「ライブ」をはじめ食料品等に関しては便利になったと思う。2階のお惣菜等に関してはテイストの似ているお店が重複している感じがする。もっと多彩にリニューアルオープンすることを期待する（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノができて周りのビルもいろいろ回るようになった。たとえば文房具が欲しいときはポーノのロフト、相模大野モアーズの世界堂、ステーションスクエアの無印良品などを回っている。「回遊性」は増したと思う（大学生）。

- ・本屋が大好きなので、ステーションシヨンスクエアの熊沢書店に行ってからボーノのブックファーストに行ったり、と周りのビルに立ち寄る機会が多くなった（大学生）。
- ・ボーノができて確実に人の流れは増えたと思うので、以前よりにぎわっていると思う（地元自治会）。

駅周辺の来街者数

- ・商店街の前面道路の通行量は変わっていない。横断歩道がなくなっても横断者は減らず、非常に危ない。事故も起きている（交通事業者）。
- ・ナンバープレートを見ると県外ナンバーが増えたという印象を受ける（交通事業者）。
- ・ペDESTリアンデッキの人通りが多くなった（地元自治会）。
- ・他地区からスポーツクラブに通っているとか、パスポートセンターやヘルス・サイエンス・センターなどボーノを利用する機会が多くなったという話をよく聞く（地元自治会）。
- ・ボーノができて確実に人の流れは増えたと思うので、以前よりはにぎわっていると思う（地元自治会）。
- ・若い人が大勢、駅周辺を行き来されるようになった（地元自治会）。
- ・映画館があればもっとにぎやかになると思う。映画館ができれば上映作品によって幅広い年齢層の方が集まるし、もっと来街者が増えると思う（大学生）。
- ・当初は映画館ができると聞いていて、映画館ができれば定期券の範囲内で行けるので楽しみにしていたのに、結局できなくて残念。相模大野の一つぐらい映画館があってもいいと思う（大学生）。
- ・新設された相模大野パスポートセンターやユニコムプラザが来街者数の増加に寄与している（地元自治会）。
- ・勉強したい時にもっとWi-Fiのつながる場所があったら町田より相模大野を選ぶと思う（大学生）。
- ・町田はちょっとごみごみしているから、疲れる時がある。ごみごみしている場所を避けて一人になりたい時、ゆったりしたい時、個人のペースを保ちたい時は大野の方がいい（大学生）。
- ・大野は食べ放題の店が結構多いので、金欠の時は友達を集めて食べ放題のお店に行ったりする。相模大野駅周辺は安いお店が結構、多いと思う（大学生）。
- ・学校が長期の休みに入ると実家や自分の部屋で過ごす時間が増えるので、みんなで連れ立って相模大野に出かける回数が増えた（大学生）。
- ・フリーWi-Fiのカフェがあるといい。ポケットWi-Fi持っていない人にそれを提供してくれるカフェがあればもっと人が集まると思う。Wi-Fiのあるお店は「Wi-Fiあります」というステッカーを店頭貼っておいてほしい（大学生）。

1日における平均乗降客数

- ・相模大野駅で降りる人が増えた（地元自治体）。
- ・電車での来街者が多くなったという印象（交通事業者）。
- ・相模大野駅で降りる人が増えたと感じる（交通事業者）。
- ・乗降客数は増えたが、街の経済を活性化するほどの人数とは思えない（コミュニティ保育グループ）。

地域のイベントの参加者数

- ・お祭りやフェアは増えたが、昔から参加している者にとっては混雑しすぎてあまり楽しめなくなった（主婦）。
- ・ポーノ広場でイベントもあり、賑わいは高まったと思う（地元自治会）。

ユニコムプラザさがみはらの利用者数

- ・ほとんど行かない。何となく入りづらいし、サークル、学生団体が借りて使っているところというイメージしかない（大学生）。
- ・存在自体、知らなかった。各大学のパンフレットやブースが設置してあるのは知っているが……（大学生）。
- ・大野駅からの動線で言うとポーノは反対側で、ちょっと遠いとは思いますが、それでも寄ろうかなと思う（高校生）。

4. 事業実施による環境の変化

① 相模大野駅周辺地区の人口・世帯数

- ・再開発後に引っ越してきた方が増えた（コミュニティ保育グループ）。
- ・ポーノができたことで子育て世代、特に赤ちゃん連れが増えて活気が出た（コミュニティ保育グループ）。
- ・町田は若い人が多いが、相模大野は落ち着いている感じがする。再開発でせつかく静かできれいなところがあったのだから、もっといろいろな世代の人に引越して来てほしい（地元自治体）。

② 地価（相模大野駅周辺の平均地価水準）

- ・駅前よりも周辺の地価が上昇している（不動産鑑定士）。
- ・商業地よりも住宅地の地価が上昇した。プラスの価格形成要因としては、交通接近条件、買い物などの利便性、居住環境の向上などが挙げられる（不動産鑑定士）。
- ・駅を中心市街地からやや離れた商業地域でも地価は上昇傾向にある（不動産鑑定士）。
- ・「相模大野」というブランドイメージが向上した（地元不動産業者）。
- ・ポーノのオープン後すぐではなく、建築工事に着手しはじめてから地価が上がってきた（地元不動産業者）。

③ 駅周辺の商店街の活性化

- ・八百屋や豆腐屋などの個人商店がなくなってしまったのが残念（コミュニティ保育グループ）。
- ・駅利用客は増えている感じがするが、買い物客の増加はあまり感じない（地元自治会）。
- ・駅前ににぎわいが集中する一方で周辺の商店が閉店している（地元自治会）。
- ・ポーノ開業直後は商店街の人通りも増えたが、今は元に戻っただけのように思える（地元商店会）。
- ・客が散らばっただけで、パイそのものは増えていない（地元自治会）。
- ・数十円～数百円で買える駄菓子屋的な食べ物屋がない（高校生）

- ・歩行者がペDESTリアンデッキを通るようになったので、下の人通りや繁華性は低下した（交通事業者）。

〈小田急相模原駅北口 A 地区第一種市街地再開発事業〉

3. 事業効果の発現状況

① 安全・安心

施行区域内の歩行者専用通路や歩道状空地の面積

- ・ベビーカーで行き来しやすくなった（コミュニティ保育グループ）。
- ・信号待ちがなくなり、便利になった（地元自治会）。
- ・車道と歩道の区別ができて歩きやすくなった（地元自治会）。
- ・駅周辺の歩道整備により安全度が高まった（地元自治会）。
- ・道路が整備され、あまり高低差がなくなったので歩きやすい（地元自治会）。
- ・再開発が行われる前の駅前広場は歩行者、自転車、バス、自動車が錯綜していたが、安心して歩行することができるようになった（地元自治会）。
- ・ラクアルとペアナードの間の歩道が広く、歩きやすい（再開発ビルテナント会）。
- ・道路の段差が少なくなり、歩きやすくなった（地元自治会）。
- ・駅周辺の道路の拡張と歩道の整備により交通事故が減少した（地元自治会）。
- ・ラクアル・オダサガ側の歩道の幅が広がったので、自転車の歩道走行が増えた（地元自治会）。
- ・舗装されて見通しが良くなり、自転車が走りやすくなり、事故が減少した（地元自治会）。
- ・道路等が整備され、行幸道路の混雑が緩和され歩きやすくなったが、自転車等がスピードを出し、危険を感じる。歩行者と自転車のラインを分けた方がよい（地元自治会）。
- ・無謀な自転車乗が多い（交通事業者）。
- ・駅前の交通事故は減ったと思うが、駅までの歩行を省略するための乱横断が多い（交通事業者）。
- ・小田急相模原駅から出た時の信号に右折矢印がないので危険（交通事業者）。
- ・駅に直結した再開発なので、駅へアクセスしやすくなった（コミュニティ保育グループ）。
- ・バスロータリー側の事故等は車、歩行者、自転車を分離した効果で減少した（交通事業者）。
- ・駅前広場の方は歩きやすくなったが、サウザンロードの方は変わらない（地元自治会）。
- ・サウザンロードを歩行者天国にしてほしかった。車を締め出すことができれば歩きやすい買い物道路になったと思う（地元商店会）。
- ・車道をまたぐ歩道橋ができてとても便利になった（コミュニティ保育グループ）。
- ・放置自転車が減ったことで歩きやすくなった。もう少し自転車置き場を増やすともっと良くなると思う（再開発ビルテナント会）。
- ・駅全体がきれいであるようになった（地元商店会）。
- ・歩道と車道が完全に分離されたため、安全で快適に歩行できるようになった（主婦）。

施行区域内の駐車場・駐輪場台数

- ・駐輪台数は確実に増えていると思う。駐輪 2 時間無料サービスをよく利用している。上の階がいっぱいになると地下にもあってとても助かっている（高校生）。
- ・ラクアルの横の地上駐輪場が混んでいて、台数も少なく、スーパーで買い物をする時、自転車を停めることができない（地元自治会）。
- ・駅前に一時的にバイク、オートバイを駐車できるスペースをもっと確保すべき（地元自治会）
- ・自転車置場の入口は暗くて危険、女の人一人では入れない雰囲気がある。もっと明るくしてほしい（地元商店会）。
- ・駅前ロータリーの奥まで行かないと駐車場に車を入れられない。初めて来た人は車をどこから入れたらいいかわからない（地元商店会）。
- ・駅周辺の違法駐車や違法駐輪が、駐輪場の整備と警備員の配置によりとても減った（地元商店会）。

施行区域内の小広場を含むパブリックスペースの面積、バスロータリーの整備状況

- ・施設が広々としていて気持ちにもゆとりができた（地元自治会）。
- ・運転はしやすくなったが、ロータリーの構造上、バス乗場の番線に着車、発車しづらい。発車時のオーバーハングなどで乗客が直接、バスに乗車できるようバスを寄せての着車が難しい（交通事業者）。
- ・構内を広くとっていただいたおかげでバスロータリーへの乗り入れや運転がしやすくなった（交通事業者）。
- ・バスを待つスペースが広がったので心理的にゆとりが出たのか、バスの遅延や乗降場所に対するクレームが減った（交通事業者）。
- ・乗車場 1 番線、2 番線に停車した場合、2 番線から発車する時に 1 番線に停車している車両がある場合、発車しにくい。歩道側にバスを寄せられない（交通事業者）。
- ・バス停とバスロータリーが近すぎるので発車する時、バスの左後ろがガードレールに接触する構造になっている（交通事業者）。
- ・バス乗場でガードパイプが張り出しすぎていてバスを乗場から離して停めなければならない（交通事業者）。
- ・大きな交差点から駅ビル 2 階へのアプローチができないことが残念（地元自治会）
- ・一般車とタクシーのロータリーが別になったのでバスロータリーへの乗り入れがしやすくなった（交通事業者）。
- ・再開発前の駅に比べて道幅が広がったので運転しやすくなった（交通事業者）。
- ・路面状況は良いと思う。ゴミなども目立たなくなった（交通事業者）。
- ・バス専用のロータリーができたので乗り入れや運転がしやすくなった（交通事業者）。
- ・落書きが減って駅の周りが美しくなった（コミュニティ保育グループ）。
- ・全体的に街が明るくなり、防犯性が向上した（地元自治会）。
- ・バスロータリーが広がったことにより駅前の交通事故が減った（交通事業者）。
- ・間違えてタクシーやバスレーンに入ってくる一般車があり、非常に危険。一般車はこっちという明確な表示を作してほしい（交通事業者）。
- ・駅の南口側はいまだに落書きがある（再開発ビルテナント会）。

- ・バスロータリーと一般車のロータリーの間ぐらいのところ、季節によって暴走族のたまり場みたいになっている（交通事業者）。
- ・ロータリーが整備されて自家用車の乗り入れがスムーズになるとともに待機する自家用車も多くなった（交通事業者）。
- ・バスロータリー内は広くなったが、2番線は着車した後、出づらい（交通事業者）。
- ・再開発エリアの駅前広場（ロータリー）の前が住宅地なので違和感がある。再開発を望む（地元自治会）。
- ・改札を出たところにある広場のベンチに座ったり、部活の遠征時にお昼ご飯を買って食べたりできるので、有意義に使っている（高校生）。
- ・改札を入ったところに空きスペースがあるのが、もったいない。あまり通っている人もいないので、有効活用されていないと感じる（高校生）。
- ・バスの行き先などわかりづらいと思う。バス乗場の上に上から吊り下げる案内板などがあれば遠くからでもわかると思う（交通事業者）。
- ・一般車がタクシーレーンに入ってくるのがたまにある（交通事業者）。
- ・バスロータリーができて一般車と区分できた（再開発ビルテナント会）。

② 快適・ゆとり

施行区域内のエレベーター、エスカレーター台数

- ・最新の安全性を取り入れたエレベーターが設置され、通路が広くなり、明るくて安全に歩けるようになった（地元自治会）。
- ・エレベーターが多いのでベビーカーでも行き来しやすい（コミュニティ保育グループ）。
- ・トイレが使いやすくなった（地元自治会）。
- ・エレベーター、エスカレーターができて足の不自由な人や車いすの人が利用しやすくなった（地元自治会）。
- ・エレベーターやエスカレーターができて、また県道横断デッキなどお年寄りや小さい子供も安心して渡れるようになった（コミュニティ保育グループ）。
- ・駅からバス停までの距離が遠いといわれる（交通事業者）。
- ・国立相模原病院へ来院する乗客が多いため、駅の改札からバス停までの距離が遠いような気がする（交通事業者）。
- ・天候の悪い時はエレベーターやエスカレーターが増えて駅周辺の移動がしやすくなったと感じる（再開発ビルテナント会）。
- ・バリアフリー機能が向上したのが何よりうれしい（コミュニティ保育グループ）。

施行区域内の緑地面積

- ・花が植えてあって明るい感じがする（コミュニティ保育グループ）。
- ・空地に花や木が植えられ、良い環境が作られたと思う（コミュニティ保育グループ）。
- ・バスのロータリーとその周辺が殺風景に感じる（地元自治会）。

- ・もともと緑が少なかったエリアだったが、小さな公園ができ、また自治会の方がボランティアで花を植栽するなど多くの方が花を見て楽しんでいる（地元自治会）。
- ・再開発当初はロータリー内の乱横断がとて多かったが、地元の自治会の方々が花壇の整備・管理をしてくれるようになってからはロータリー内を人が横切ることが全くなくなった（交通事業者）。
- ・駅のロータリーに花を植えることでゴミが捨てられにくくなった（交通事業者）。
- ・年間で花等の入替えを実施し、緑は増えた（再開発ビルテナント会）。

③ 地域の活性化

繁華性

- ・駅全体が明るくなった。帰りに立ち寄るお店やファミリーレストランなどが新しくできて、みんな使っている。料金設定や雰囲気などの点でもっと気軽に入れるお店がラクアルの中にあればいい。（高校生）
- ・再開発前はビルが少なく、栄えてないというイメージだったが、高いビルが忽然とできはじめて駅前が明るくなった（高校生）。
- ・飲食店は多いが、文房具店などが無いので、もっと増やしてほしい（高校生）。
- ・あまり駅ビルに行ったことない。電車に乗るときに通るだけ。魅力のある店がないので行ってみようという気にならない（地元商店会）。
- ・機能的には良くなったかもしれないが、きれいすぎる。他の駅と比べて遊び心が足りないし、物足りなさを感じる（地元商店会）。
- ・お店が増えて利用する機会が増えた（コミュニティ保育グループ）。
- ・専門店が多くなり、買い物が楽になった（地元自治会）。
- ・飲食店は増えたが、町田や相模大野に行かないと用をたせないものもある（地元自治会）。
- ・特に年末のイルミネーションなどが増えたことでにぎわいを感じる（再開発ビルテナント会）。
- ・飲食については店舗数が増えたので良くなったと思う（再開発ビルテナント会）。
- ・まちがきれいになった。道路も整備され、安心して通行できるようになった。駅前として誇らしい街並みになった（地元商店会）。
- ・駐車スペースが減少したため、繁華性が逆に低下した（地元商店会）。
- ・繁華性は多少、向上したと思うが、駅までの地域の人間の動線にもう少し変化があると、繁華性はさらに向上すると思う（地元商店会）。

駅周辺の来街者数

- ・サウザンロード商店街の日用品を扱う商店が少なくなり、人通りが朝夕の通勤者だけになった（地元自治会）。
- ・駅ビルの屋上など駅周辺に子供が遊べるようなスペースがあるともっと住みやすく、遊びに行きやすくなると思う（コミュニティ保育グループ）。
- ・イベント、研修会、コンサートなどが盛んになり、他エリアの方も参加しに来るようになった（地元自治会）。
- ・他地域から人を呼べる魅力のある、発信力のある店舗が欲しい（地元自治会）。

- ・ラクアルの中に物販店や飲食店が入っているので多くの人が集まるようになった（地元自治会）。
- ・ホールや会議室が多くなり、他の地域からも多くの人が集まるようになった（地元自治会）。
- ・建物の中に美術館、映画館等の人々が集まる「寄場」がないのが残念（地元自治会）。
- ・ラクアルができてからはわざわざ相模大野まで行かなくても用が済むようになった（大学生）。
- ・映画館があったらもっと来街者が増えると思う（大学生）。
- ・時折、交差点などで他の地域から商店街を視察しているらしい方々を見かけるようになった（地元商店会）。

1 日における平均乗降客数

- ・駅へのルートが増え、行幸道路を横断しなくてもよくなった（地元自治会）。
- ・信号を渡らずに駅に行くことができるようになり、とても便利になった（地元自治会）。
- ・「相武台グリーンパーク」のお客様が小田急相模原駅まで乗車することが増えた（交通事業者）。

④ 地域ニーズ

「おださがプラザ」の利用者数

- ・おださがプラザを利用し、お客様に有効なセミナーを行っている（地元の商工振興会）。
- ・相模大野駅の「ユニコムプラザさがみはら」のような多目的ホールがあれば他の地域の人たちも利用するのではないかと（地元自治会）。
- ・もっと大規模なレクリエーションや研修会等のできる場所がほしい（コミュニティ保育グループ）。

相模原市・座間市証明書等自動交付機コーナーの住民票発行件数

- ・相模原市と座間市が共同で小田急相模原駅の発展に向けて力を合わせてほしい（コミュニティ保育グループ）。

交通渋滞の緩和

- ・サウザンロード商店街の五差路に車が集まってしまうので危ない。自転車や歩行者も集まってくるのでよほど注意しないとイケない（交通事業者）。
- ・2つの再開発ビルが2階でつながっているため、そんなに渋滞しなくなった（交通事業者）。
- ・行幸道路に右折レーンができたおかげで渋滞がだいぶ解消された（交通事業者）。
- ・行幸道路の右折ラインができて車の流れがよくなった（交通事業者）。
- ・車道をまたぐ歩道橋ができたので信号待ちがなくなり、便利になった（地元自治体）。
- ・買い物のためではなく通過するだけの車が増えた（地元自治会）。
- ・路上駐車自転車の減少した（地元自治会）。
- ・国立相模原病院の前が相変わらず、朝夕、渋滞する（交通事業者）。
- ・交通渋滞が完全に解消されたとはいえないが、前よりはましになった（交通事業者）。
- ・雨が降ると迎いの車が駅入口に駐車するため走行しづらい。路上駐車がが多い（交通事業者）。
- ・駅周辺の右折レーンの新設などで直進車の流れがスムーズになった（交通事業者）。

- ・車庫からの回送ルートが短縮されて時間が読めるようになり、遅延や乗降場所に対するクレームが減った（交通事業者）。
- ・駅の入口付近で業者による待機車両が若干あるくらいで、一般車の駐車スペースは足りており、違法駐車の数減った（交通事業者）。
- ・バスロータリー入口に路上駐車が增えた（交通事業者）。
- ・行幸道路の流れが悪い（交通事業者）。
- ・自家用車専用レーンがあるため、走行しやすくなった（交通事業者）。
- ・交差点と道路幅員が改善されたので駅周辺の道路渋滞は解消された（交通事業者）。
- ・駅周辺では違法駐車や違法駐輪が少なくなったが、少し離れた場所では逆に増えたという感じがする（地元商店会）。

4. 事業実施による環境の変化

① 居住者数（小田急相模原駅周辺地区の人口・世帯数）

- ・再開発されても人口のパイは同じ。だから、サウザンロードの人通りも、来店客数も変わらない（地元商店会）。
- ・催し物があれば他地区から人は来るが、普段の人口は変わらない（地元自治会）。
- ・年齢的に若い人を見かけなくなった（地元自治会）。
- ・再開発エリア周辺はにぎわっているが、一步、外れると前よりも人が閑散としている（地元自治会）。

② 地価（小田急相模原駅周辺の平均地価水準）

- ・住宅地は相模大野ほど上昇していない。地価公示でも駅から離れると横ばい地点が多い（不動産鑑定士）。
- ・周辺商業地はおおむね横ばいの傾向（不動産鑑定士）。
- ・長い目で見ると再開発前と比較して周辺住宅地域にいい影響を与えている。少なくとも駅北西側の住宅地の地価は上がっている（不動産鑑定士）。
- ・相模大野駅や町田駅方面へマンション顧客の流出が見られる（地元不動産業者）。

③ 駅周辺の商店街の活性化

- ・駅に近い商店街でも売上に関して全く変化はない（地元商店会）。
- ・今までは駅を降りたお客が商店街を通過して帰宅していたが、半分ぐらいは商店街を通らなくても帰宅できるようになった。そのため、商店街を通る人数が減った（地元商店会）。
- ・もっと大規模な再開発が実現されていればサウザンロードの各商店街の客足も増えただろうが、現状はそうならない（地元商店会）。
- ・南口を含め、もっと大規模にやってほしかった（地元商店会）。
- ・もっと大規模な再開発が実現されていれば商店街も客足も増えただろうが、今は車が多くて人が通りづらい（地元商店会）。
- ・売上に関しては全く変化はない。プラスの効果というとは駅前がきれいになったぐらい（地元商店会）。

- ・確かに信号を渡らないで済むようになり、駅へのアクセスはよくなったが、サウザンロードに客が流れてくるかというところでもない（地元商店会）。
- ・商店街を通る人数が駅前の方に行ってしまう、客が分散してしまった（地元商店会）。
- ・駅前でイベントもやっているようだが、われわれの商売には直結しない（地元商店会）。
- ・もっと駅ビルに集客力のある店舗、商品構成があれば商店街にも波及効果があると思うのだが、思ったほどではなかった（地元商店会）。
- ・ラクアルに入っているテナントとうちの商店街の業種とバッティングするお店が少ない。直接、客を取られるという感じはなく、逆に商店街のないところを穴埋めしてくれている（地元商店会）。
- ・サウザンロード商店街の日用品を扱う商店が少なくなり、人の通りが朝夕の通勤者だけになった。オフィス街を歩いている感じがして味気ない。サウザンロードを巻き込んだにぎわい創出が必要だと思う（地元自治会）。
- ・駅ビルには日常の買い物ができるお店がない（コミュニティ保育グループ）。
- ・駅周辺は良いが、サウザンロード側は閉店する店舗が多くなった（再開発ビルテナント会）。
- ・食事や遊興目的で出てくる人の数に全く変化はない（地元商店会）。
- ・再開発ビルとは関係なく、店舗単体でイベントを行っている（地元商店会）。

〈小田急相模原駅北口 B 地区第一種市街地再開発事業〉

3. 事業効果の発現状況

① 安全・安心

歩行者空間・歩行者専用通路の面積

- ・ペアナードの保育園の前に横断歩道があるともっと安全だと思う（地元自治会）。
- ・信号を渡らずに駅に行くことができるようになり、とても便利になった（地元自治会）。
- ・ラクアルとペアナードがつながり、歩道橋が雨に濡れず、とても便利になった（再開発ビルテナント会）。
- ・ラクアルとペアナードがつながり、デッキから雨にも濡れずに駅の改札まで行くことができ、とても便利になった（再開発ビルテナント会）。
- ・ラクアルとペアナードの間の歩道が広く、歩きやすい（再開発ビルテナント会）。
- ・ペアナードオダサガの北側の道路整備により周辺が明るくなり、歩行者にも車にも安全になった（地元自治会）。
- ・ペアナードとパチンコ店の踏切までの交差点が自転車と人がぶつかりそうで怖い。自転車のマナーが悪すぎる（地元自治会）。
- ・歩道やデッキが整備され、人と車が分離された。人と自転車がもう少し分離されるともっと良い（再開発ビルテナント会）。
- ・人の動線が分散され、歩きやすくなったと思う（再開発ビルテナント会）。

施行区域内の駐車場・駐輪場台数

- ・駅周辺に放置自転車、バイクが目立つ。取り締まられないことが利用者にもわかっていると思う（再開発ビルテナント会）。
- ・車を停めるのに不便なので駅まで行って止めようとは思わない（地元自治会）。
- ・駅周辺では違法駐車や違法駐輪が少なくなったが、少し離れた場所では逆に増えたという感じがする（地元商店会）。

施行区域内の広場やオープンスペースの面積

- ・駅の周辺（駅ビルの屋上など）に子供が遊べるようなスペースがあるともっとよい（コミュニティ保育グループ）。
- ・まちが広く、明るくなり、犯罪の発生を防止する役割を果たしている（再開発ビルテナント会）。
- ・駅の南口側はいまだに落書きがある（再開発ビルテナント会）。
- ・緊急車両の進入が楽になった（再開発ビルテナント会）。
- ・街並みがきれいになった。定期的に清掃が行われ、パトロールが充実している（再開発ビルテナント会）。
- ・まちがきれいになった。道路も整備され、安心して通行できるようになった。駅前として誇らしい街並みになった（地元商店会）。
- ・再開発後、駅周辺の壁や建築物の落書きは減った（地元自治会）。
- ・元々、落書きは少なかったが、さらにいたずらしにくい雰囲気になった（地元自治会）。

② 快適・ゆとり

施行区域内のエレベーター、エスカレーター台数

- ・ベビーカーでも行き来しやすい（コミュニティ保育グループ）。
- ・ペアナードにエスカレーターが創設されて便利になった（地元商店会）。
- ・変わらない。むしろ立体化で障害者には不便になった（再開発ビルテナント会）。
- ・高齢者の喜ぶ声をよく聞く（再開発ビルテナント会）。
- ・歩道の新設とあわせたエレベーターの設置で便利になった（再開発ビルテナント会）。

施行区域内の緑地面積

- ・駅前の緑が増えたと感じる（再開発ビルテナント会）。
- ・いつも花があり、とても素晴らしい（再開発ビルテナント会）。
- ・街路樹や花壇が整備された（再開発ビルテナント会）。

③ 地域の活性化

繁華性

- ・ペアナードオダサガ内にあるクリニックやレストランは、いつ行っても空いていて静かで利用しやすい（コミュニティ保育グループ）。

- ・サウザンロードを歩行者天国にしてほしかった。車の締め出しができれば歩きやすくていい買い物道路になったと思う（地元商店会）。
- ・駅ビルにもっと魅力ある店舗を誘致してほしかった。（コミュニティ保育グループ）。
- ・ペアナードはあまり行かない。若者向けの施設があまりない（高校生）。
- ・人通りが少なく、売上が上がっていない。店の数がそれほど多くなく、周辺客の日常生活のニーズを全て満たしているとはいえない（再開発ビルテナント会）。
- ・お祭りやイベントが増え、再開発後のにぎわいはとても高まったと思う（再開発ビルテナント会）。
- ・お祭りやフェスティバルがとても盛んになった（再開発ビルテナント会）。
- ・町田や相模大野と比べ駅ビルが日常品のものを販売する店が多く、わざわざ他の地域から人が来ていない。利用するのが地元の人しかいないため、にぎわいは増していない（再開発ビルテナント会）。
- ・ロードフェスタ、東海大相模高の吹奏楽部の定期演奏会などイベントが増えている（再開発ビルテナント会）。
- ・再開発でラクアル側は便利になったが、ペアナード側はあまり店舗が入っていないため、日常生活の利便性は変わらない（再開発ビルテナント会）。
- ・ペアナードオダサガは、専門店のようなお店が多いので入りにくい雰囲気がある（地元商店会）。
- ・駐車スペースが減少したため、繁華性が逆に低下した（地元商店会）。

駅周辺の来街者数

- ・催し物があれば他の地区から人は来るが、普段は変わらない（地元自治会）。
- ・駅前のイベントが増え、参加者も増えた（再開発ビルテナント会）。
- ・お祭りやお神輿が出るときは他の地区からの来訪者が増えていると思う（再開発ビルテナント会）。
- ・南口を含めてもっと大規模にやってほしかった（地元商店会）。
- ・時折、交差点などで他の地域から商店街を視察しているらしい方々を見かけるようになった（地元商店会）。

④ 地域ニーズ

交通渋滞の解消

- ・道路等が整備され、行幸道路の混雑が緩和されて歩きやすくなった（交通事業者）。
- ・舗装されて見通しが良くなり、自転車が走りやすくなり、事故が減少した（地元自治会）。
- ・無謀な自転車乗りが多い（交通事業者）。
- ・2つの再開発ビルが2階でつながっているため、そんなに渋滞しなくなった（交通事業者）。

4. 事業実施による環境の変化

② 地価（相模原市南区の地価公示の推移）

- ・ラクアル・オダサガ開業時のインパクトには及ばない（地元不動産業者）。
- ・ペアナードオダサガは、ラクアル・オダサガの二番煎じの感があるが、周辺住宅地域の地価についていえばいい影響を与えている。（不動産鑑定士）

- 昔は県道を渡った先に小さなビルが林立していたが、その頃と比較するとビルが完成して道路が整備されたことが地価にいい影響を与えている（不動産鑑定士）。
- ペアナードの完成によって生活利便性が向上したが、地価に直接的な影響は見られない（不動産鑑定士）。
- ペアナードのオープンにより駅周辺を中心に利便性が向上した。将来的に地価は上昇基調で推移するだろう（不動産鑑定士）。
- ペアナードの開業によって駅周辺の利便性が向上し、実需を中心に賃貸需要が増えた（地元不動産業者）。

③ 地域コミュニティの復活

- 再開発ビル内の店は通勤客でにぎわったと思うが、サウザンロード商店街は以前と変わらない（地元商店会）。
- 再開発ビルができてビル内の住民とビル内の商店が増えただけで、他の地区からの来訪者も少なく、駅を利用する人は通勤客と地域の人を中心ににぎわい、周辺の商店には影響がない（地元商店会）。
- ペアナードに入っているテナントとうちの商店街の業種とバッティングするお店が少ない。直接、客を取られるという感じはなく、逆に商店街のないところを穴埋めしてくれている（地元商店会）。
- 地元商店街の活躍があれば、他の地区からの来訪者はもう少し増えると思う（再開発ビルテナント会）。

IV 費用便益分析

1. 費用便益分析の結果

(1) 算定の前提条件

事後評価における費用便益分析については、次の前提条件のもとに行う。

- ①市街地再開発事業の費用便益分析マニュアルに従う。
- ②施設面積、事業費は、実績値を使用する。
- ③施設建築物の運営データは、管理会社へのヒアリング及び周辺の賃貸事例等を踏まえ、ほぼ実績値と考えられる値を使用する。
- ④地価関数は、事前評価で作成した関数を使用する。

(2) 算定結果

①相模大野駅西側地区第一種市街地再開発事業

B/C、B-Cともに、従前計画と比較して下がっている。当初想定していたよりも事業費が大きくなったことで、費用便益比が計画よりも低くなった。

項目		単位	計画	実績	差
域内便益	B 1	百万円	20,607	34,396	13,789
域外便益	B 2	百万円	116,863	116,864	1
便益	B = B 1 + B 2	百万円	137,470	151,260	13,790
費用	C	百万円	57,243	74,084	16,841
費用便益比	B / C		2.40	2.04	-0.36
純現在価値	B - C	百万円	80,227	77,176	-30,051

②小田急相模原駅北口 A 地区第一種市街地再開発事業

B/C、B-Cともに、従前計画と比較して下がっている。97条補償（通損補償）を中心として費用が高くなり、費用便益比が計画よりも低くなった。

項目		単位	計画	実績	差
域内便益	B 1	百万円	9,826	10,702	876
域外便益	B 2	百万円	35,195	35,200	5
便益	B = B 1 + B 2	百万円	45,022	45,902	880
費用	C	百万円	15,772	19,377	3,605
費用便益比	B / C		2.85	2.37	-0.48
純現在価値	B - C	百万円	29,250	26,525	-2,725

③小田急相模原駅北口 B 地区第一種市街地再開発事業

B/C、B-C とともに、従前計画と比較して下がっている。当初想定していたよりも事業費が大きくなったこと、施設建築物の店舗賃料が低かったことで、費用便益比が計画よりも低くなった。

項目		単位	計画	実績	差
城内便益	B 1	百万円	7,055	7,128	73
域外便益	B 2	百万円	14,155	14,155	0
便益	B = B 1 + B 2	百万円	21,210	21,283	73
費用	C	百万円	11,245	12,628	1,383
費用便益比	B / C		1.89	1.69	-0.2
純現在価値	B - C	百万円	9,965	8,655	-1,310

※出典：平成 27 年度「相模大野駅西側地区、小田急相模原駅北口 A 地区及び小田急相模原駅北口 B 地区第一種市街地再開発事業に係る事後評価調査報告書」

相模大野駅西側地区、小田急相模原駅
北口 A 地区及び小田急相模原駅北口
B 地区第一種市街地再開発事業に係る
事後評価書

平成 29 年 3 月

■発行 相模原市

■編集 相模原市 都市建設局 まちづくり事業部 都市整備課
相模原市中央区中央二丁目 11 番 15 号
電話 042 - 769 - 8259 (直通)
