

令和4年度 第1回相模原市大規模事業評価委員会 次第

日 時 令和4年4月9日（土）午後2時から

場 所 相模原市役所本庁舎2階 第1特別会議室

1 開 会

2 諮 問

3 議 事

（1）橋本駅周辺整備推進事業について

4 その他

5 閉 会

【資料】

相模原市大規模事業評価自己評価調書、局内評価会議の結果…資料1

橋本駅周辺整備推進事業の大規模事業評価に係る市民意見聴取の結果（概要）…資料2

令和4年度 相模原市大規模事業評価委員会 委員名簿

役 職	氏 名	所 属 等
	うすい あつこ 碓井 敦子	公認会計士
	おく まみ 奥 真美	東京都立大学 都市環境学部 都市政策科学科 教授
会 長	おのだ ひろし 小野田 弘士	早稲田大学大学院 環境・エネルギー研究科 教授
	ほりうち つとむ 堀内 勉	ものづくり大学 技能工芸学部 総合機械学科 教授
副会長	よしかわ とおる 吉川 徹	東京都立大学大学院 都市環境科学研究科 建築学域 教授

(五十音順・敬称略)

相模原市大規模事業評価自己評価調書

事業名 橋本駅周辺整備推進事業

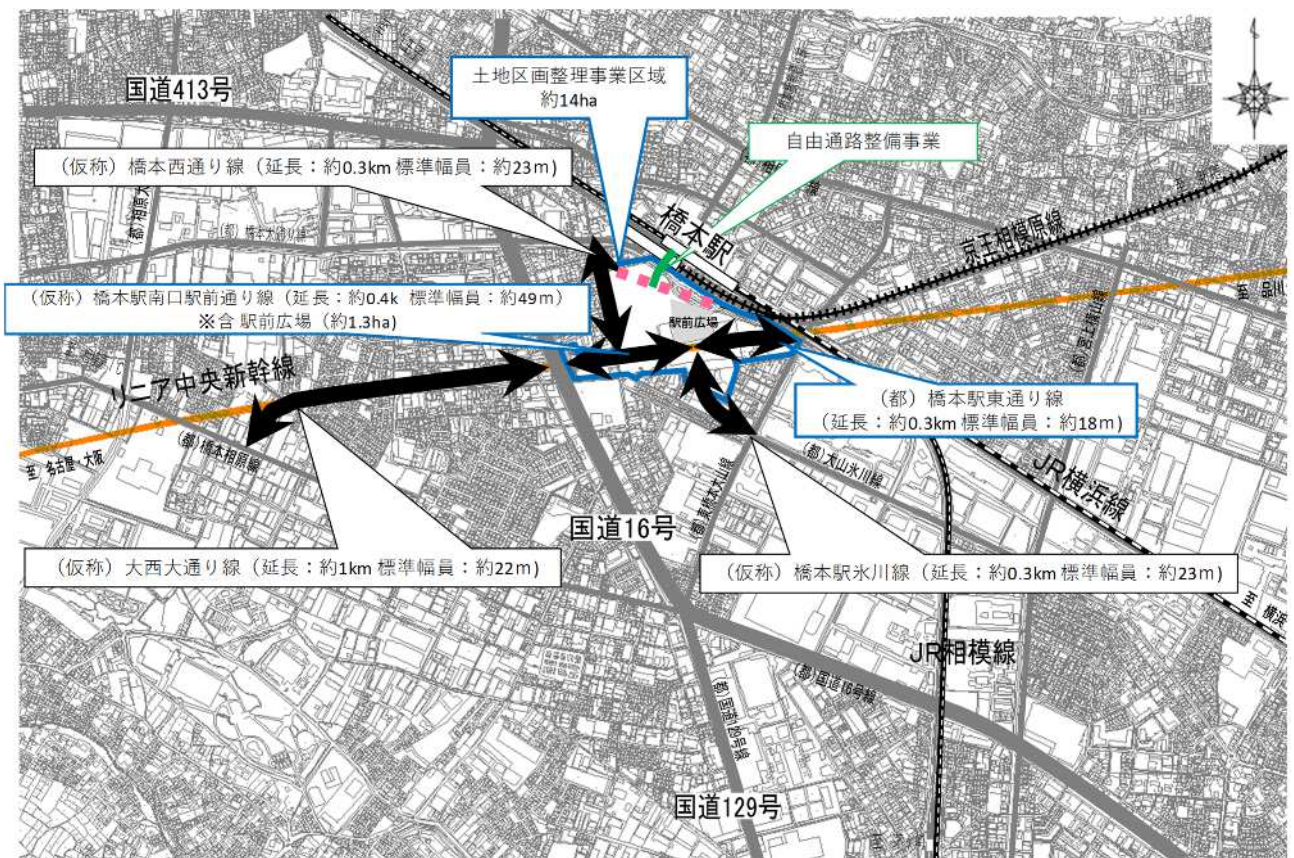
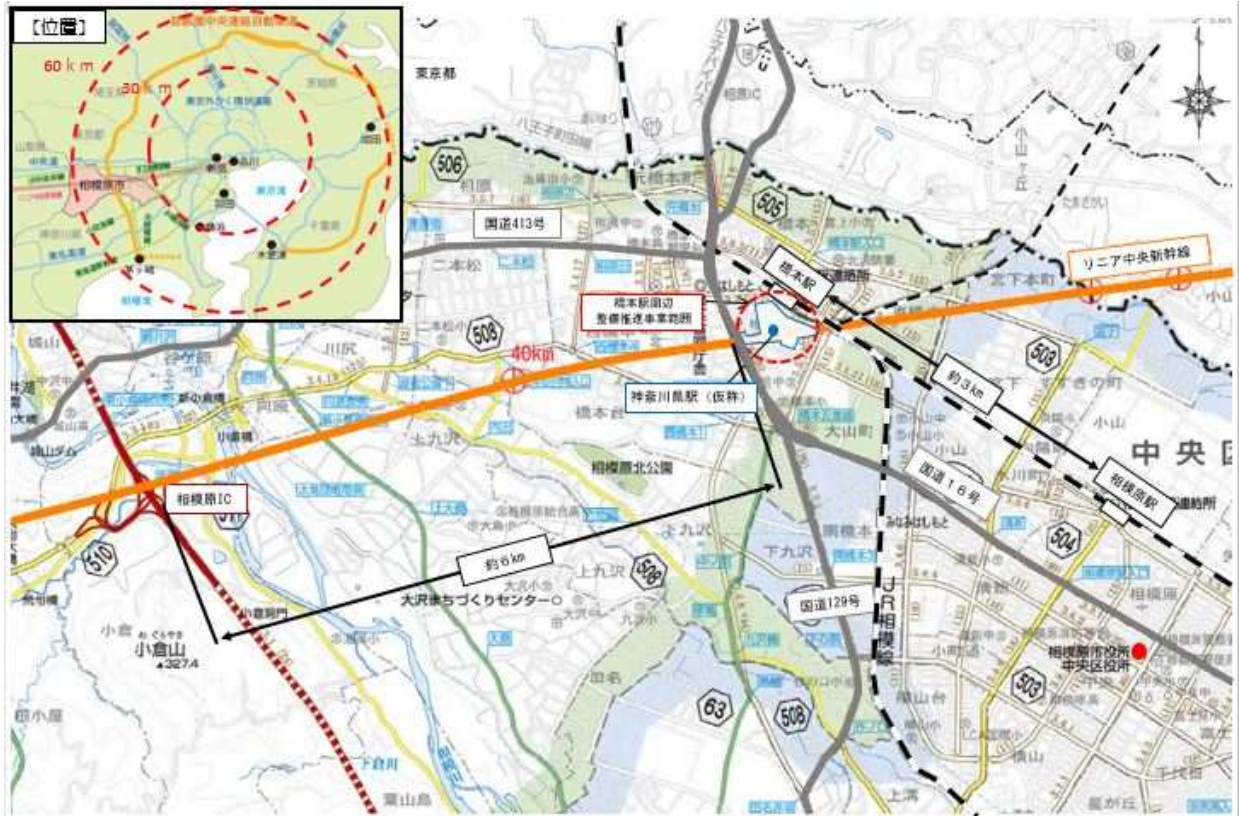
事業主管課 都市建設局 広域交流拠点推進部 リニア駅周辺まちづくり課

令和 4 年 2 月 1 4 日作成

【事業概要】

実施主体	相模原市	
位置付け (根拠)	<ul style="list-style-type: none"> ○相模原市総合計画基本構想（令和元年 7 月） ○相模原市総合計画基本計画（令和 2 年 3 月） ○相模原市都市計画マスタープラン（令和 2 年 3 月） ○相模原市立地適正化計画（令和 2 年 3 月） ○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 2 9 年 3 月） ○相模原市新道路整備計画（改訂版）（平成 2 9 年 3 月） ○相模原市総合都市交通計画 一部改訂版（平成 2 8 年 8 月） ○相模原市広域交流拠点整備計画（平成 2 8 年 8 月） 	
目 的	リニア中央新幹線の開業を見据え、交通結節点の強化や広域交流拠点整備計画の実現に向けたまちづくり（都市基盤整備）を行うもの。	
概 要	場 所	相模原市緑区橋本一丁目、二丁目の一部ほか
	内 容	<ul style="list-style-type: none"> ①土地区画整理事業 ②街路事業（国道 1 6 号以西含む） ③自由通路整備事業
	計画期間	令和 4 年～令和 1 5 年（予定） ※ただし、令和 9 年を目途に必要となる都市基盤は先行して整備する。 ※街路事業は用地取得等の状況により、変動する可能性がある。
	スケジュール	令和 4～5 年度：都市計画決定（土地区画整理事業・街路事業） 令和 5 年度：事業認可（土地区画整理事業・街路事業） 令和 5 年度～：順次事業着手 ※現時点での想定スケジュールであり事業調整の状況により、変更の可能性はある。
	概算事業費	約 5 3 8 億円（国費：1 9 8 億円 市費：3 3 0 億円 その他：1 0 億円）
	管理運営計画	道路法第 1 6 条により相模原市が管理する。
特 記 事 項	街路事業の内（仮称）橋本西通り線・（仮称）橋本駅氷川線は土地区画整理事業区域外部分（【位置図】青枠の外）を実施するが、現状や課題、B/C 等は交通ネットワーク全体として評価したものを記載する。	

【位置図】



※この位置図は現時点での検討案であり、今後変更の可能性がある。

【事業の必要性】

現状及び課題

<土地区画整理事業>

(現状)

- リニア駅の新設に合わせ、京王線の駅の移設、駅前広場や道路等の公共施設整備を行うことや一体的な土地利用により宅地の高度利用を図る等、再配置が必要な状況である。
- リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）を整備するため県立相原高校については、平成31年4月に移転している。
- 駅南口側の用途地域は第二種住居地域で容積率は200%に指定されている。

(課題)

- 公共施設整備と土地利用転換の一体的な推進
- 駅南口前における新たな核となる拠点的市街地の形成
- 駅南口周辺における合理的な土地利用や周辺開発状況に応じた土地利用転換の促進

<街路事業>

(現状)

- 一般車の橋本駅南口へのアクセスは、道路が狭く、橋本駅西通り線など一部の交通ネットワークに負荷がかかっている。
- 特に通勤・通学者の送迎車や右左折車を原因とする渋滞が断続的に発生し、時間帯によっては国道16号を越えて相模原北警察署付近にまで渋滞が発生している。
- また、国道16号の相模原市区間である橋本駅南入口～橋本五差路間は市内主要渋滞箇所の1つである。
- 主要な道路には歩道が整備されているが、その他の道路は歩道がなく、歩行者と自動車などの交通が混在している箇所もある。

(課題)

- 駅南口の駅前広場と道路整備
- 歩行者の安全性・快適性の確保及び自転車の走行空間の確保
- 圏央道相模原IC方面から駅周辺へのアクセス強化

<自由通路整備事業>

(現状)

- ピーク時において既存通路のサービス水準（大規模開発地区関連交通計画マニュアル 平成26年6月 国土交通省）が「やや制約」※となっている。
※「やや制約」とは歩行者流量が27～51（人/m・分）で歩行速度、追い越しが制限される状態である。

(課題)

- 在来線と新たに開業するリニア駅との乗換利便性の確保

<p>現状及び課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○在来線間の乗換利便性の向上 ○駅南北の連携強化
<p>市の計画の位置付け</p>	<p><土地区画整理事業></p> <ul style="list-style-type: none"> ○相模原市総合計画基本構想（令和元年7月） <ul style="list-style-type: none"> ・政策9 活力と魅力あふれる都市をつくります。 ○相模原市総合計画基本計画（令和2年3月） <ul style="list-style-type: none"> ・施策23 首都圏南西部における広域交流拠点の形成 ⇒橋本駅周辺地区の整備推進 「橋本駅周辺地区整備推進事業」 ○相模原市総合計画区別基本計画（令和2年3月） <ul style="list-style-type: none"> ・緑区 取組目標IV「創り合う・つながり合う」まちづくり ○相模原市都市計画マスタープラン（令和2年3月） <ul style="list-style-type: none"> ・4-1 土地利用の方針 ⇒幅広い役割を持つ中心的な地区 南口地区を中心とした土地区画整理事業などによる土地利用の転換と、南北一体となったにぎわいの形成を進める。 ○相模原市立地適正化計画（令和2年3月） <ul style="list-style-type: none"> ・1 立地の適正化に関する基本方針 【方針2】魅力あるまちなかのにぎわいの形成 ⇒首都圏南西部の広域交流機能の誘導による中心市街地の魅力づくり ○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成29年3月） <ul style="list-style-type: none"> ・4 主要な都市計画の決定の方針 （3）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 ③市街地整備の目標 ⇒土地区画整理事業がおおむね10年以内実施することを予定する主要な事業として位置付け。 ○相模原市広域交流拠点整備計画（平成28年8月） <ul style="list-style-type: none"> ・第2章 橋本駅周辺地区整備計画 6 市街地整備計画 （3）整備手法 ⇒南口地区は、短期・中期において道路を中心とした基盤施設の整備を行うことから、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討を進めます。

市の計画の位置
付け

<街路事業>

○相模原市総合計画基本構想（令和元年7月）

- ・政策9 活力と魅力あふれる都市をつくりまします。

○相模原総合計画基本計画（令和2年3月）

- ・施策2-1 広域交通ネットワークの形成

⇒道路ネットワークの形成

インターチェンジへのアクセス道路や隣接都市と接続する道路などの整備を進め、広域圏におけるアクセス性を高める道路ネットワークの形成を図ります。

○相模原市都市マスタープラン（令和2年3月）

- ・4-3 交通体系の方針

（1）広域的な交流を支える広域交通ネットワークの形成

国内外から多くの人や企業を呼び込み、更なる交流を創出するため、鉄道や道路の広域的なネットワークの形成を図ります。

②広域的な道路ネットワークの形成

周辺都市間との交流・連携を支える、インターチェンジへのアクセス道路や隣接都市と接続する道路などの整備を推進します。

○相模原市立地適正化計画（令和2年3月）

- ・1 立地の適正化に関する基本方針

【方針2】魅力あるまちなかのにぎわいの形成

⇒広域交流を促す交通結節機能の充実

○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成29年3月）

- ・4 主要な都市計画の決定の方針

（2）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

（2-1）交通施設の都市計画の決定の方針

②主要な施設の配置の方針

ア 道路

⇒主要幹線道路・・・（仮称）大西大通り線

幹線道路・・・橋本駅西通り線、橋本駅東通り線

③主要な施設の整備目標

⇒イ おおむね10年以内に実施することを予定する主要な施設として位置付け。（橋本駅東通り線、橋本駅西通り線、駅前広場）

○相模原市広域交流拠点整備計画（平成28年8月）

- ・第2章 橋本駅周辺地区整備計画

市の計画の位置
付け

3 交通ネットワーク計画

(2) 自動車ネットワーク

イ 自動車ネットワークの整備方針

⇒骨格となる既存道路から、南口地区にアクセスする道路として、相模原 IC 方面からの「広域連携軸」、相模原駅周辺との連携を図る「新都心連携軸」、橋本駅周辺に集積している都市機能を結びつける「地区間交流軸」を整備します。

○相模原市総合都市交通計画 一部改定版（平成28年8月）

・5. 幹線道路ネットワークの改定

幹線道路ネットワーク

⇒広域交流拠点都市の形成に向けた、橋本駅周辺及び相模原駅周辺両拠点間への連携強化を図ります。

○相模原市新道路整備計画（改訂版）（平成29年3月）

・II 整備計画

第4章 整備計画

4.1 優先整備箇所

5) 関連事業整備箇所

⇒(仮)橋本駅西通り線、(仮)橋本駅東通り線、(仮)大西大通り線

4.2 整備検討箇所

2) 地域内幹線道路の整備（市道の整備（主に都市計画道路））

⇒(仮)橋本駅西通り線（橋本駅南口まちづくり区域～橋本駅南入口交差点）
(仮)大西大通り線（(仮)変電所前交差点～津久井広域道路）

<自由通路整備事業>

○相模原市広域交流拠点整備計画（平成28年8月）

・第2章 橋本駅周辺地区整備計画

4 駅前空間計画

(5) 乗換動線の整備方針

イ 乗換動線の整備方針

⇒リニア駅と在来線駅、駅前広場の乗換動線は、「交流・賑わい軸」に重ねて機能を確保します。ただし、現状の京王橋本駅改札は、「交流・賑わい軸」上に位置していないことから、京王線駅舎の移設等により、乗換利便性の向上やまちづくりとしての賑わいの創出を図ります。

・第4章 広域交流拠点整備計画の推進に向けて

3 リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化

<p>市の計画の位置 付け</p>	<p>エ 京王線駅舎の移設を前提としたまちづくり ⇒交通政策審議会（国土交通省）の答申（平成28年4月）において、橋本駅を広域的な交通ネットワークの拠点として「駅周辺まちづくりの再整備が行われることにあわせ、新幹線駅、JR在来線及び京王線の乗換利便性の向上が図られることを期待」とすることが示されています。 また、京王線駅舎の移設を前提に具体的な検討を行い、駅移設や「駅・まち一体のまちづくり」の推進に向け、関係機関の役割分担などについて協議・調整を進めていきます。</p>
<p>市民等の意向・要望等の把握</p>	<p>意向・要望等の把握の有無</p> <p style="text-align: center;">■ 把握している □ 把握していない</p>
	<p>把握の時期・方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ○平成26年8月22日～平成28年2月15日 <ul style="list-style-type: none"> ・広域交流拠点整備計画検討委員会（学識経験者、市民、交通事業者、国土交通省、神奈川県等の関係行政機関から構成） ⇒計4回開催 ○平成26年9月19日～平成28年1月6日 <ul style="list-style-type: none"> ・橋本駅周辺小委員会（学識経験者、市民、交通事業者、神奈川県等の関係行政機関から構成） ⇒計8回開催 ○平成28年3月3日 <ul style="list-style-type: none"> ・広域交流拠点整備計画検討委員会から「広域交流拠点整備計画に関する事項」についての答申 ○平成28年7月13日、平成28年7月16日 <ul style="list-style-type: none"> ・相模原市広域交流拠点のまちづくり市民説明会（計2回） ○平成28年6月15日～7月22日 <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント実施（相模原市広域交流拠点整備計画（案）） ○平成29年10月3日 <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度橋本地区まちづくり懇談会 ○平成30年10月11日 <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度橋本地区まちづくり懇談会 ○平成31年3月6日 <ul style="list-style-type: none"> ・「橋本駅周辺まちづくり推進会議」から要望書の提出 ○令和2年1月29日 <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度橋本地区まちづくりを考える懇談会
	<p>意見と対応など</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域交流拠点のまちづくり市民説明会において以下の意見があった。 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりに要する費用、税収見込み、今後の進め方など財源、スケジュールに関する意見 ・他地域での開催希望など説明会に関する意見 ○相模原市広域交流拠点整備計画（案）のパブリックコメントにおいて、「駅周辺の渋滞緩和のため、周辺道路の整備を着実にやってほしい」と

	意見と対応 など	<p>の同一意見が複数あった。</p> <p>○平成29年度橋本地区まちづくり懇談会において、今後の計画の進め方、参考となる事例について質問、要望があった。</p> <p>⇒高校が移転する平成31年度以降に都市計画決定を行い、その後できる限り速やかに事業に着手したい。</p> <p>○平成30年度橋本地区まちづくり懇談会において、今後の土地利用、高校移転後の防災機能確保について質問、要望があった。</p> <p>⇒将来の土地利用については、地域の皆様や地権者の御意見も伺いながら、来街者や地域の方々にも喜ばれる魅力あるものとなるよう適切な誘導を図っていきたい。</p> <p>⇒高校移転に伴う機能確保については近隣の学校を新たに指定することで収容可能人数20,000人以上を確保したいと考えており、今後も引き続きホテルや商業施設などに協力を要請し、一時滞在施設の活用にかかる協定の締結を進めてまいりたい。</p> <p>○平成31年度に橋本駅周辺に係る団体等で構成されているまちづくり検討組織である「橋本駅周辺まちづくり推進会議」から要望書が提出された。</p> <div data-bbox="432 936 1430 1444" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>要旨</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京王線駅移設に伴う南北回遊性の向上 ・相模原 IC や多摩方面からのアクセス強化など、幹線道路網の充実 ・駅前広場への接続については交通の安全を図る ・観光客の利便性を考慮した駅前広場等の整備 ・ターゲット等を明確にした施設配置や企業誘致 ・旧相原高校が担っていた防災機能や緑豊かな環境を継承し、橋本らしい景観づくり ・エリアマネジメント等により民間で管理することも視野に広場空間を設ける ・住んでいる人のための街という視点も入れる </div> <p>○令和元年度橋本地区まちづくりを考える懇談会において、交通対策を含めた橋本駅周辺のまちづくりについて質問、要望があった。</p> <p>⇒新たなまちづくりにおいて設置又は拡幅をする道路については、歩行者・自転車の安全な通行に寄与するよう取り組んでまいりたい。</p>
	公共が担う必要性	<p><土地区画整理事業></p> <p>○本事業の目的である交通結節点機能の強化や広域交流拠点整備計画を実現するためには、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>○計画面積は約14haであり、かつ、リニア駅の新設に合わせて駅前広場や都市計画道路等の拡幅や新設、在来線の鉄道事業者との調整が必要であり、公共性が高いことから都市基盤を創出する本事業は公共が担う必要がある事業である。</p>

<p>公共が担う必要性</p>	<p>なお、平成27年には都市再生緊急整備地域に拡大指定されていることも踏まえ、豊富な実績・経験のある独立行政法人都市再生機構（以下、UR都市機構という。）へ平成29年度に施行者として任意要請している状況である。</p> <p><街路事業></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が直接行うべきものとされているため、公共（市）が担う必要がある事業である。</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も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><自由通路整備事業></p> <p>○自由通路の整備により鉄道間の乗換えだけでなく駅南北の往来によるまちのにぎわいに寄与することから道路として整備し、公共が担う必要がある事業である。</p> <p>また、平成28年4月の交通政策審議会（国土交通省）において「駅周辺まちづくりの再整備が行われることにあわせ、新幹線駅、JR在来線および京王線の乗換利便性の向上が図られることを期待」と答申されていることから、公共性の高い事業である。</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、UR都市機構等が施行者となり得る。本地区は首都圏南西部の持続的な成長の源泉となる広域交流拠点を形成するため都市再生緊急整備地域に拡大指定されており、リニア駅の新設に合わせ、駅前広場や道路の整備、在来線の鉄道事業者との調整、宅地の高度利用の誘導等地区特性などを考慮すると都市再生緊急整備地域に関連する事業に携わった実績や事業の経験が豊富であるUR都市機構に施行の要請を行った上、市と協調して実施すべき事業である。</p> <p><街路事業></p> <p>○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がある事業である。</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も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>

**本市が事業を
実施する
必要性**

<自由通路整備事業>

○自由通路の整備については、国の要綱（国土交通省平成21年6月 自由通路の整備及び管理に関する要綱）によって位置付けが定められており、自由通路の整備により鉄道間の乗換えだけでなく駅南北の往来によるまちのにぎわいに寄与することから、本市が道路と位置付け実施する必要がある事業である。

【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></p> <p>○現在未利用地となっている相原高校の跡地において、区画整理事業を実施することにより周辺地区との一体的な利用が可能となる用地の創出面積（約14ha）を想定したもの。</p> <p><街路事業></p> <p>○将来交通量推計</p> <p>東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会)をベースとした自動車 OD 表を用いて推計した。</p> <p>※東京都市圏パーソントリップ調査とは、東京都市圏において「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。調査結果からは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。なお、自動車 OD 表は、自動車の出発地、目的地を整理したもの。</p> <p><自由通路整備事業></p> <p>○自由通路の歩行者交通量の推計</p> <p>平成30年度に市が行った歩行者流動調査からリニア中央新幹線の大阪開業とされる2045年の歩行者交通量を推計した。</p>
	想 定	<p><土地区画整理事業></p> <p>○平成28年策定の広域交流拠点整備計画において、以下の土地利用の方向性を整理しており、その具体化により、まちの賑わい、産業や雇用の創出、経済の活性化が見込まれる。</p> <p>○<u>広域交流ゾーンの土地利用の創出面積：約2ha</u></p> <p>様々な交通手段による国内外からの来街者を受け入れる交通ターミナルとしての空間形成に取り組むほか、首都圏南西部全体の観光、物産、産業等に関する様々な情報発信の拠点となる機能導入を図るゾーン。</p> <p>○<u>複合都市機能ゾーンの土地利用の創出面積：約3ha</u></p> <p>オフィスなどの事業活動の拠点や生活・地域に密着した機能が複合的に集積する地区として、子どもから高齢者まで様々な世代が活動する拠点、まちづくりを育てる人々（エリアマネジメント等）が集い、語らう場となる拠点などの機能導入を図るゾーン。</p> <p>○<u>ものづくり産業交流ゾーンの土地利用の創出面積：約2ha</u></p> <p>産業の人材・情報が交流する拠点や、新たな製品・サービス、次世代の技術（宇宙開発・ロボット産業等）が創造される拠点として、首都圏南西部内外から産業・経済の交流のために利用される機能導入を図るゾーン。</p> <p>※相原高校跡地を中心とした地区については、広域交流拠点整備計画において「広域交流ゾーン・複合都市機能ゾーン・ものづくり産業交流ゾーン」からなる三つのゾーン形成を図ることとしている。</p>

想 定

<街路事業>

○下表の推計の通り、整備により円滑な道路交通の実現が見込まれる。
24時間自動車類交通量(上下合計) ※表中の【 】は混雑度

路線名	現況交通量 (台/日) 2015年	将来交通量推計 (台/日)	
		道路新設無	道路新設有
(仮称) 大西大通り線	—	—	7,700 【0.77】
(仮称) 橋本西通り線 ※現 橋本駅西通り線	11,100 【1.11】	22,100 【2.21】	10,600 【0.88】
(仮称) 橋本駅南口 駅前通り線	—	—	10,200 【0.21】
(都) 橋本駅東通り線	8,200 【0.82】	23,200 【2.32】	6,400 【0.64】
(仮称) 橋本駅冰川線	—	—	10,400 【0.87】

※混雑度とは、道路の混雑程度を表す指標のことで、交通容量に対する1日の交通量の比率を表すもの。数値が高いほど混雑していることを示し、1.00以下であれば道路が混雑することなく、円滑に走行できるとされている。

<自由通路整備事業>

○下表の推計の通り、整備により円滑な歩行環境の実現が見込まれる。

JR東日本一京王部区間

時点	ピーク時交通量 (人/15分)	通路幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
現況 (2018年)	3,904	6.0(最小幅員)	43.4	「やや制約」
将来(整備しない場合)	6,154	6.0	68.4	「やや困難」
将来(整備した場合)	6,154	15.2※1	27.0	「自由歩行」 ※2

※1 将来のピーク時交通量に対して、サービス水準「自由歩行」を確保するために必要な有効幅員15.2m以上となる。

※2 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」(平成26年6月 国土交通省)において、自由歩行となる歩行者流量によるサービス水準A「自由歩行」は27人/m・分以下とされている。

参考 自由歩行とは

「サービス水準Aの歩行路では、歩行者は、遅い人を追い抜いたり、好きな歩行速度を自由に選択できるだけの十分な面積がある。」(歩行者の空間 ジョン・J・フルーイン：著)

整備手法	他の手法と のコスト 比較	<p><土地区画整理事業></p> <p>○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、換地及び減歩により土地の区画形質の変更及び公共施設(道路・駅前広場)の用地を生み出し、その新設または変更を行うもの。</p> <p>○直接買収方式(公共施設) 地権者から土地を買収し、公共施設(道路等)の整備を直接行うもの。</p> <p>土地区画整理事業の場合、道路などの公共施設に加え、宅地整備を一体的に行うため、広域交流拠点に相応しい土地の高度利用等を計画的に図ることができる。</p> <p>これに対し、直接買収方式の場合、公共施設(道路等)の整備のみとなり、土地区画整理事業に比べて広域交流拠点に相応しい土地の高度利用等を計画的に図ることが難しい。</p> <p><街路事業((仮称)橋本西通り線、(仮称)橋本駅南口駅前通り線、(都)橋本駅東通り線、(仮称)橋本駅氷川線></p> <p>○ルートと比較について 骨格となる既存道路から、南口地区にアクセスするための道路の整備であるため、別ルートでの案は比較対象として存在しない。</p> <p>○整備手法の比較としては、土地区画整理事業があるが、街路整備を目的として今回の区画整理の区域を拡大することは、区画整理事業の対象権利者数を増やし、区画整理事業の進捗を遅らせるリスクがあるため不適切であり、直接買収方式で整備することが妥当である。</p>
-------------	---------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

他の手法と のコスト 比較	<p><街路事業（(仮称)大西大通り線）></p> <p>○ルートや拡幅案との比較について</p> <p>区画整理等による発生交通を国道16号線の立体化や拡幅によって吸収する方法と道路新設（(仮称)大西大通り線）により交通を分散させて処理する方法を比較したもの。</p>																									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 25%;">案①国道16号立体化案</td> <td style="width: 25%;">案②国道16号6車線化案</td> <td style="width: 35%;">案③道路新設案（(仮称)大西大通り線整備）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">整備内容</td> <td style="text-align: center;">概 要</td> <td>国道16号の連続立体化及び橋本相原線の拡幅（4車線化）</td> <td>国道16号の拡幅（6車線化）及び橋本相原線の拡幅（4車線化）</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">事業延長</td> <td>約1.5km（橋本陸橋～橋本五差路間の連続立体化）</td> <td>約1.5km（橋本陸橋～橋本五差路間）</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">橋本相原線の拡幅幅</td> <td>8m⇒28m（西橋本4～橋本五差路）</td> <td>8m⇒28m（西橋本4～橋本五差路）</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">経済性</td> <td>約620億円</td> <td>約410億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">課題等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・国道の連続立体化は国道管理者との協議に時間を要する ・既存道路を供用しながらの整備が必要となり、事業費が多くなるほか、規制による渋滞の影響が大きい ・用地取得が長期化 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・国道の多車線化は国道管理者との協議に時間を要する ・既存道路を供用しながらの整備が必要となり、事業費が多くなるほか、規制による渋滞の影響が大きい ・用地取得が長期化 </td> </tr> </table>				案①国道16号立体化案	案②国道16号6車線化案	案③道路新設案（(仮称)大西大通り線整備）	整備内容	概 要	国道16号の連続立体化及び橋本相原線の拡幅（4車線化）	国道16号の拡幅（6車線化）及び橋本相原線の拡幅（4車線化）		事業延長	約1.5km（橋本陸橋～橋本五差路間の連続立体化）	約1.5km（橋本陸橋～橋本五差路間）		橋本相原線の拡幅幅	8m⇒28m（西橋本4～橋本五差路）	8m⇒28m（西橋本4～橋本五差路）	経済性		約620億円	約410億円	課題等		<ul style="list-style-type: none"> ・国道の連続立体化は国道管理者との協議に時間を要する ・既存道路を供用しながらの整備が必要となり、事業費が多くなるほか、規制による渋滞の影響が大きい ・用地取得が長期化
	案①国道16号立体化案	案②国道16号6車線化案	案③道路新設案（(仮称)大西大通り線整備）																							
整備内容	概 要	国道16号の連続立体化及び橋本相原線の拡幅（4車線化）	国道16号の拡幅（6車線化）及び橋本相原線の拡幅（4車線化）																							
	事業延長	約1.5km（橋本陸橋～橋本五差路間の連続立体化）	約1.5km（橋本陸橋～橋本五差路間）																							
	橋本相原線の拡幅幅	8m⇒28m（西橋本4～橋本五差路）	8m⇒28m（西橋本4～橋本五差路）																							
経済性		約620億円	約410億円																							
課題等		<ul style="list-style-type: none"> ・国道の連続立体化は国道管理者との協議に時間を要する ・既存道路を供用しながらの整備が必要となり、事業費が多くなるほか、規制による渋滞の影響が大きい ・用地取得が長期化 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道の多車線化は国道管理者との協議に時間を要する ・既存道路を供用しながらの整備が必要となり、事業費が多くなるほか、規制による渋滞の影響が大きい ・用地取得が長期化 																							
<p>○経済性、利用者の利便性、事業実現性より、道路新設案（(仮称)大西大通り線整備）が妥当である。</p> <p><自由通路整備事業></p> <p>○自由通路整備は、鉄道ホームがすでに存在する、地上および3階レベルを避ける必要があることから、2階レベルでの整備と地下レベルでの整備を比較した。</p> <p>地下での整備は、自由通路の整備に加え、駅を地下レベルと接続するために、現在の駅舎の改築が必要となることから2階レベルでの整備に比べコストが余分にかかることが想定される。</p> <p>そのため駅南北の動線確保には2階レベルに自由通路を整備することが妥当である。</p>																										
規模の妥当性	<p><土地区画整理事業></p> <p>○広域交流拠点整備計画における橋本駅周辺の計画区域は約120haと広大であるため、リニア駅の設置計画のある橋本駅南口を優先的に土地利用を図る地区（重点地区）としている。その中で、高校跡地を中心とした未利用地を対象として区画整理事業を実施することにより、早期に宅地（※）利用の増進を図ることができるため、今回の事業区域（約1</p>																									

<p>規模の妥当性</p>	<p>4 ha) は妥当な規模である。</p> <p>※公共施設用地以外の土地を宅地と呼ぶ。(土地区画整理法第2条6項)</p> <p><街路事業 ((仮称) 橋本西通り線、(仮称) 橋本駅南口駅前通り線、(都) 橋本駅東通り線、(仮称) 橋本駅氷川線) ></p> <p>○道路の車線数については、将来の交通量推計(道路区分4種1級 12,000台/日以下)などから2車線又は4車線とし、道路構造令に基づく幅員としたため妥当な規模である。</p> <p><街路事業 ((仮称) 大西大通り線) ></p> <p>○道路の車線数については、将来の交通量推計(道路区分4種2級 10,000台/日以下)などから2車線とし、道路構造令に基づく幅員としたため妥当な規模である。</p> <p>また、(仮称) 大西大通り線の延長については、交通管理者との協議、道路構造令の基準、鉄塔等を避ける等を踏まえた上での最小の延長となっているため妥当な規模である。</p> <p><自由通路整備事業></p> <p>○自由通路の幅員については、駅南北の連携による賑わいと、ピーク時でも安全でゆとりのある歩行空間となる「自由歩行」(サービス水準A: 27.0人/m・分以下)を確保するために、妥当な規模である。</p>
<p>整備場所の妥当性</p>	<p>○リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)が橋本駅周辺に設置されることに伴い、必要な整備を行うものであり、整備場所は妥当である。</p>

【事業の優先性】

<p>説明会等関係者の理解への取組</p>	<p>○平成28年7月13日・平成28年7月16日 ・相模原市広域交流拠点のまちづくり市民説明会（計2回）</p> <p>○平成28年6月15日～7月22日 ・パブリックコメント（相模原市広域交流拠点整備計画（案））</p> <p>○令和3年11月9日 ・橋本地区まちづくり会議役員会</p> <p>○令和3年11月25日 ・橋本地区まちづくり会議全体会</p> <p>○令和4年2月～3月（予定） ・市民説明会等 令和4年2月26日、3月6日（サンエールさがみはら） 令和4年3月7日（ユニコムプラザさがみはら） 令和4年3月10日（産業会館）</p> <p>上記の他、広域交流拠点整備計画における重点地区内で事業に関連する方々には事前に説明を行った。 これらにより、事業に関係、関心のある方々へは事前に十分な説明や意見聴取を行っている。</p>
<p>市以外の機関等による計画等の有無</p>	<p style="text-align: center;">■ 有 □ 無</p> <p>有の場合の計画主体 かながわ都市マスタープラン（神奈川県 令和3年3月改定）より抜粋</p> <p>○リニア中央新幹線の間接駅の設置が予定されている橋本駅周辺などにおいては、県内をはじめ県境を越えて広域的に活動する人々の多様なニーズに対応するため、環境との調和・共生に配慮しながら、商業・業務施設、公共公益施設、文化・芸術施設など多様な都市機能の集積を図ることで、広域的な交流でにぎわう活力ある市街地を形成します。</p> <p>○橋本駅周辺において、近隣に集積する生産・産業機能を生かし、これらを基盤とした研究開発や、新たなビジネスの受け皿となる業務機能などの集積を図ります。また、町田・八王子など東京市部を含む広域的な交流連携の結節拠点として、集客力のある商業集積の再編、教育・文化機能などの強化を図り、活力ある拠点づくりを進めます。</p>
<p>事業着手時期の適切性</p>	<p><土地区画整理事業・街路事業・自由通路整備事業></p> <p>○リニア開業時期を視野に入れながら、既存の都市基盤整備において、不足している機能の拡充に加え、リニア駅の利用においては必要となる機能を必要な時期に間に合うよう整備することから事業着手時期は適切である。</p>

**（防災・危険回避・
企業誘致等の観点）**

【企業誘致等】

○リニア開業時期を視野に入れながら、早期に当該まちづくりの計画を進めることが事業区域への企業進出の契機に繋がる。

【防災】

○街路事業においては無電柱化の検討を進め災害時の安全確保を図る。

【事業の有効性】

<土地区画整理事業>

成果目標				
達成目標	<ul style="list-style-type: none"> 橋本駅南口エリアにおける滞在時間の増加 区画整理による都市基盤整備後の税収の確保 			
設定理由	<ul style="list-style-type: none"> 橋本駅南口地区においては、本市の広域交流拠点として、拠点市街地の形成により誘導する商業、業務等の機能により、まちの賑わいを創出することが求められている。 来街者がこのエリアに滞留する時間を延ばすことで、滞在中の消費の増加など、経済活動へのプラスの効果が見込まれるため、滞在時間の約15%増加を代表指標として設定する。 持続可能なまちづくりを支えるため、税収の確保を図る。 			
成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
橋本駅の滞在時間(分/トリップ) ※滞在時間とは業務以外で橋本を目的地として訪れた人の滞在時間	106(分/トリップ)	2018年	121(分/トリップ)	2045年
固定資産税・都市計画税増収額(年間)※基盤整備のみ	0円	2021年	約3億円	2029年

事業の目標

<街路事業>

成果目標				
達成目標	<ul style="list-style-type: none"> 橋本駅へのアクセス道路における交通の円滑性の向上 相模原 IC からのアクセス距離の短縮 			
設定理由	<ul style="list-style-type: none"> 相模原 IC と橋本駅を結ぶ道路を整備することで広域的な交通結節点としての利便性を高めるため。 現在、橋本駅周辺において、一部では渋滞が発生しており、道路整備により、南口地区へのアクセス性を高めるとともに、交通の円滑化を図るため。 			
成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
駅へのアクセス道路における旅行速度(車の速度)	16.0km/h	2015年	23.0km/h	2029年
相模原 IC から橋本駅(南口)までのアクセス距離の短縮	7.7km	2021年	6.0km	2033年

<自由通路整備事業>

成果目標				
達成目標	自由通路利用者の自由歩行（サービス水準A：27.0人/m・分以下）を確保する。			
設定理由	将来需要に対応した良好な歩行者通行環境を実現するため。			
成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
自由通路の歩行者流量	43.4人 /m・分	2018年	27.0人 /m・分	2045年

○費用便益分析では、一定の算定基準のもとで、事業の実施により見込まれる便益（ベネフィット：「B」で表記）と投下する費用（コスト：「C」で表記）を比較し、投下した費用に見合う効果をもたらされるかどうかを検証した。これをB/Cで表し、その値が1以上なら効果があるとする検証方法である。

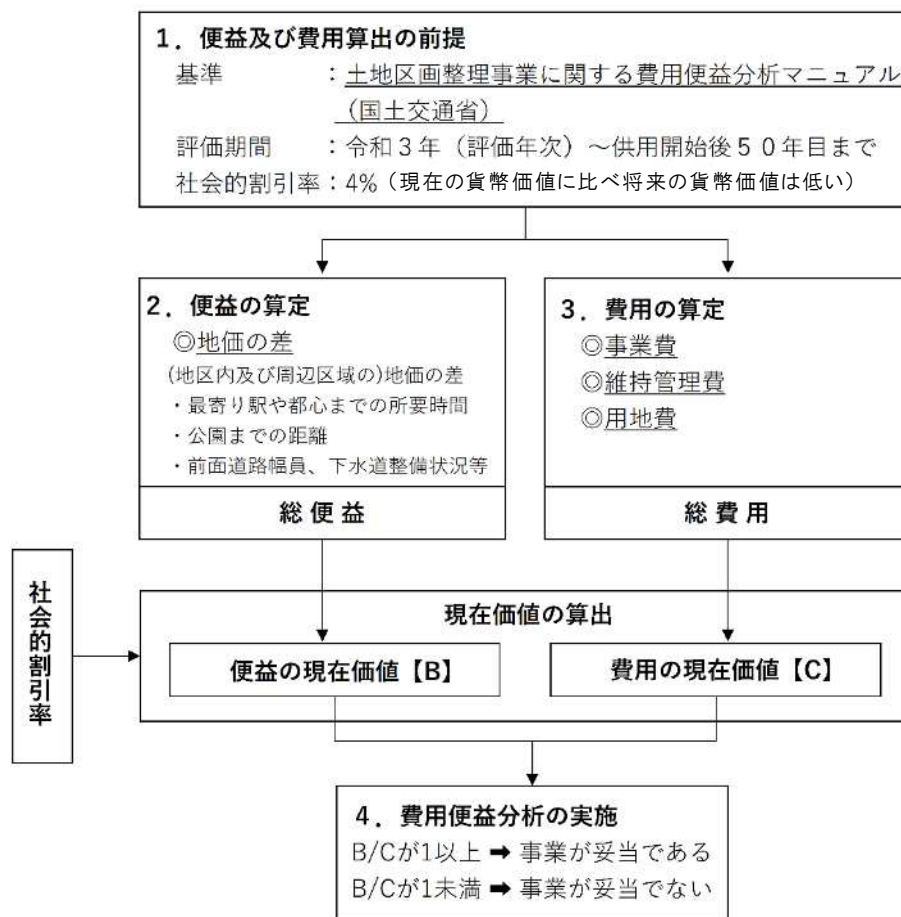
＜土地区画整理事業＞

○土地区画整理事業の費用便益分析の手法について

「土地区画整理事業に関する費用便益分析マニュアル」（平成21年7月 国土交通省）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分析した。

これらの分析にあたり使用した割引率や期間はマニュアルの値を採用した。

- ・社会的割引率：4%
- ・現在価値の基準年次：令和3年(評価年次)
- ・評価期間：事業採択時から供用開始後50年目まで



費用便益分析

区分		金額（千円）	積算根拠等
便益項目	基準年度における 現在価値	639.4 億円	50年間
	総便益（B）	639.4 億円	

費用項目	事業費（注★）	137.8 億円	
	維持管理費	0.4 億円	
	用地費	102.9 億円	公用地増加分に相当
総費用（C）		241.1 億円	

総便益（B）	総費用（C）	B / C	B - C
639.4 億円	241.1 億円	2.65	398.3 億円

※ B / C が 1 以上のため、事業の妥当性があると判断できる

注★：社会的割引率を用いて現在価値に換算された事業費のため、【事業の経済性・効率性】に記載される概算事業費とは異なる値となります。

○費用便益の算出にあたり採用した方法

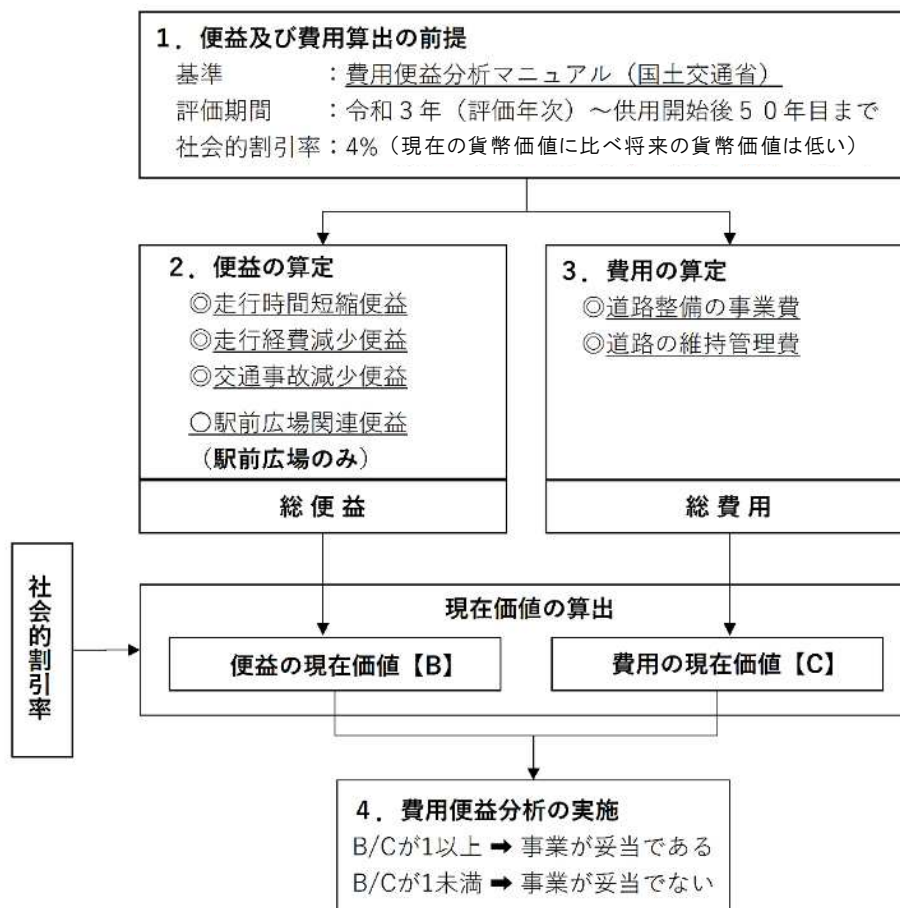
ヘドニック・アプローチ（投資の便益がすべて地価に帰着するという考えのもと、広域の地価データより地価を地点属性で説明する地価関数を推定し、その推定結果から、事業の評価を行うもの）を採用した。区画整理事業など大規模な公共工事の効果の測定に一般的に用いられている方法で、土地区画整理事業が行われた場合と、行われなかった場合の地価の差を便益として算出するものである。

<街路事業>

○街路事業の費用便益分析の手法について

「費用便益分析マニュアル」（平成30年2月 国土交通省）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、評価を行った。これらの分析にあたり使用した割引率や期間はマニュアルの値を採用した。

- ・社会的割引率：4%
- ・現在価値の基準年次：令和3年(評価年次)
- ・評価期間：事業採択時から供用開始後50年目まで



< (仮称) 大西大通り線 >

区 分		金額 (千円)	積算根拠等
便益項目	走行時間短縮	149.2 億円	50 年間
	走行経費減少	12.0 億円	50 年間
	交通事故減少	1.3 億円	50 年間
総便益 (B)		162.5 億円	
費用項目	事業費 (注★)	103.9 億円	
	維持管理費	0.3 億円	
総費用 (C)		104.2 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
162.5 億円	104.2 億円	1.56	58.3 億円

※ B / C が 1 以上のため、事業の妥当性があると判断できる

<橋本西通り線>

区 分		金額 (千円)	積算根拠等
便益項目	走行時間短縮	59.2 億円	50 年間
	走行経費減少	3.7 億円	50 年間
	交通事故減少	1.2 億円	50 年間
総便益 (B)		64.1 億円	
費用項目	事業費 (注★)	33.5 億円	
	維持管理費	0.1 億円	
総費用 (C)		33.6 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
64.1 億円	33.6 億円	1.91	30.5 億円

※ B / C が 1 以上のため、事業の妥当性があると判断できる

<橋本駅東通り線>

区 分		金額 (千円)	積算根拠等
便益項目	走行時間短縮	44.9 億円	50 年間
	走行経費減少	2.4 億円	50 年間
	交通事故減少	0.2 億円	50 年間
総便益 (B)		47.5 億円	
費用項目	事業費 (注★)	27.5 億円	
	維持管理費	0.1 億円	
総費用 (C)		27.6 億円	

総便益 (B)	総費用 (C)	B / C	B - C
47.5 億円	27.6 億円	1.72	19.9 億円

※ B / C が 1 以上のため、事業の妥当性があると判断できる

<橋本駅南口駅前通り線>

区 分		金額（千円）	積算根拠等
便 益 項 目	走行時間短縮	126.8 億円	50 年間
	走行経費減少	3.0 億円	50 年間
	交通事故減少	0.5 億円	50 年間
	駅前広場関連便益	69.6 億円	50 年間
総便益（B）		199.9 億円	
費 用 項 目	事業費（注★）	113.1 億円	
	維持管理費	0.2 億円	
総費用（C）		113.3 億円	

総便益（B）	総費用（C）	B / C	B - C
199.9 億円	113.3 億円	1.76	86.6 億円

※B / Cが1以上のため、事業の妥当性があると判断できる

<橋本駅氷川線>

区 分		金額（千円）	積算根拠等
便 益 項 目	走行時間短縮	72.7 億円	50 年間
	走行経費減少	5.2 億円	50 年間
	交通事故減少	1.4 億円	50 年間
総便益（B）		79.3 億円	
費 用 項 目	事業費（注★）	28.4 億円	
	維持管理費	0.1 億円	
総費用（C）		28.5 億円	

総便益（B）	総費用（C）	B / C	B - C
79.3 億円	28.5 億円	2.78	50.8 億円

※B / Cが1以上のため、事業の妥当性があると判断できる

注★：社会的割引率を用いて現在価値に換算された事業費のため、【事業の経済性・効率性】に記載される概算事業費とは異なる値となります。

○道路の便益を算出するにあたり、次のものをマニュアルに基づいて使用した。

- ・ 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。

- ・ 駅前広場関連便益

歩行者の時間短縮便益、走行時間短縮・走行経費減少便益、歩行者の移動サービス向上便益等の合計

<自由通路整備事業>

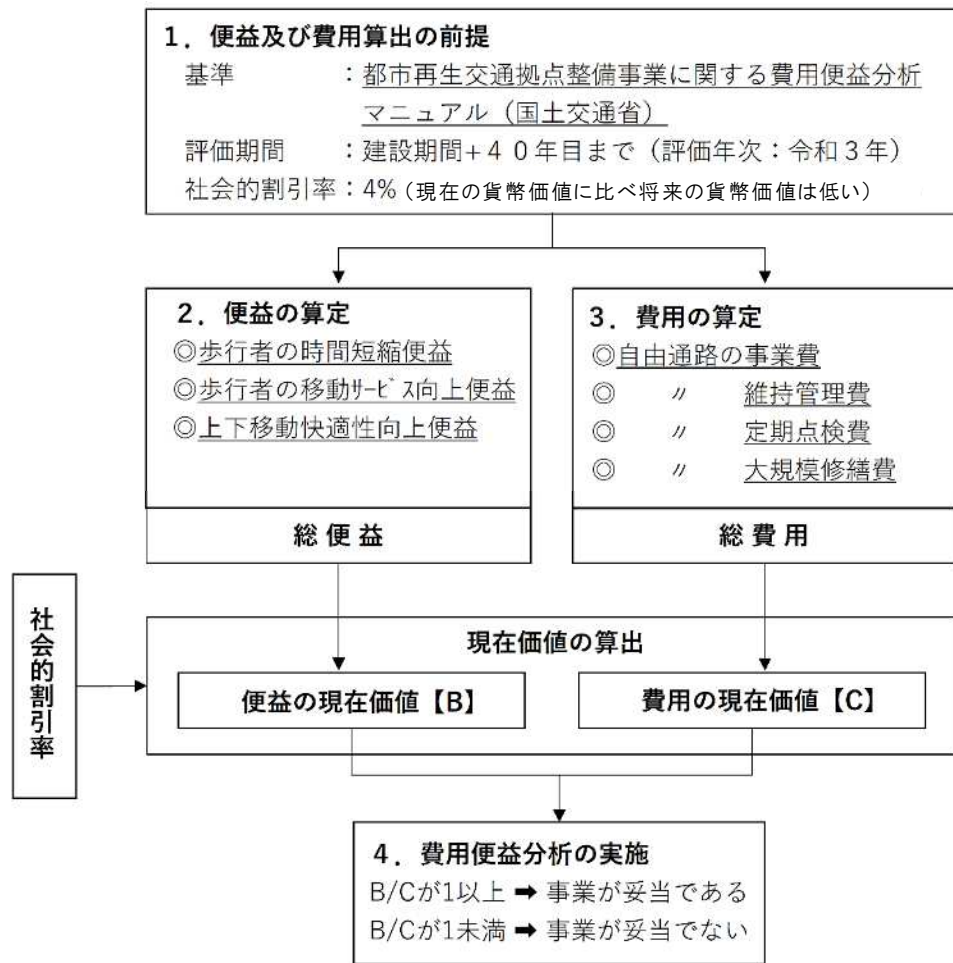
○自由通路整備事業の費用便益分析の手法について

「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル」（平成13年4月 国土交通省）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した。

これらの分析にあたり使用した割引率や期間はマニュアルの値を採用した。

- ・社会的割引率：4%
- ・現在価値の基準年次：令和3年(評価年次)
- ・検討期間：建設期間+40年目

費用便益分析



区分		金額（千円）	積算根拠等
便益項目	歩行者の時間短縮便益	137.8億円	40年間
	歩行者の移動サービス向上便益	121.8億円	40年間
	上下移動快適性向上便益	17.8億円	40年間
総便益（B）		277.4億円	

費用項目	建設費（注★）	62.4 億円	
	維持管理費	6.5 億円	
	定期点検費	4.4 億円	
	大規模修繕費	5.6 億円	
総費用（C）		79.0 億円	

総便益（B）	総費用（C）	B / C	B - C
277.4 億円	79.0 億円	3.51	198.4 億円

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※ B / C が 1 以上のため、事業の妥当性があると判断できる

注★：社会的割引率を用いて現在価値に換算された事業費のため、【事業の経済性・効率性】に記載される概算事業費とは異なる値となります。

○自由通路整備事業の便益を算出するにあたり、次のものをマニュアルに基づいて使用した。

- ・歩行者の時間短縮便益
整備後の鉄道への乗り換え利用者の短縮時間を便益として計測するもの。
- ・歩行者の移動サービス向上便益
整備により、歩行者にとって歩行における快適性が向上することになる。この快適性の向上に対する歩行者の便益を計測するもの。
- ・上下移動快適性向上便益
利用することにより楽に（快適に）移動が出来ることや、今、自分が使わなくても自分や家族がいざという時いつでも利用できるという安心感等を上下移動快適性向上便益として計測するもの。

事業の効果	期待される効果	<p><土地区画整理事業></p> <p>○新たな用地の創出により、企業等の立地が行われ、雇用の場が確保されるとともに、来街者や居住者が増加することにより、まちのにぎわいや税の増収が図られる。</p> <p><街路事業></p> <p>○相模原 IC からの速達性を高めることは、圏央道を南北軸とした広域交通ネットワークとしての拠点形成のために必須であり、橋本駅周辺の交通結節点の強化に繋がる。</p> <p>○橋本駅南口の新たなまちづくりで発生する交通の処理は街路事業の整備により、周辺道路への負荷を軽減する重要な役割を担う。また、周辺からのアクセス性の向上や交通の円滑化など、安全で安心して移動できる環境の充実に繋がる。</p> <p><自由通路整備事業></p> <p>○駅南北の利便性が向上することにより、動線の確保やまちのにぎわいに寄与する。</p>
	事業の有用性 (事業を実施しない場合との比較)	<p>○事業の有用性を示す指標である費用便益比 (B/C) が全ての事業で 1.00 を超えており、各事業は有用と判断できる。</p>
	課題解決のための有効性の説明	<p><土地区画整理事業></p> <p>○事業区域は、交通機能を高めるため駅前広場や道路等の整備が伴う。また、リニア開業時期を視野に入れた一体的な街区整備が必要なことから、土地利用の増進に見合う公共減歩による用地の確保と換地による一体的な土地利用が可能である土地区画整理事業が有効である。</p> <p><街路事業></p> <p>○本街路事業は国道 16 号や土地区画整理事業によって創出される道路と接続することで周辺道路の負荷軽減や広域交通ネットワークを形成が可能である。</p> <p><自由通路整備事業></p> <p>○サービス水準上で自由歩行となる水準を確保する自由通路の整備により、乗換利便性の向上や駅南北の連携強化が可能である。</p>

【事業の経済性・効率性】

概算事業費

(単位:億円)

コスト	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	合計
事業費	1	6	17	19	37	53	56	18	207
建設工事費	0	0	10	14	30	44	48	16	162
調査設計費等	1	6	7	5	7	9	8	2	45
財源内訳	1	6	17	19	37	53	56	18	207
一般財源	1	1	11	13	20	21	21	11	99
国庫支出金	0	3	3	3	10	18	17	1	55
地方債	0	2	3	3	7	14	13	1	43
その他	0	0	0	0	0	0	5	5	10

※土地区画整理事業区域内の橋本駅南口駅前通り線、橋本駅東通り線、橋本駅氷川線、橋本西通り線の事業費含む

(単位:億円)

路線名称	建設工事費	用地補償費	調査設計費等	合計
(仮称)橋本西通り線	1	30	2	33
(都)橋本駅氷川線	2	30	2	34
(仮称)大西大通り線	22	142	10	174
合計	25	202	14	241

※橋本西通り線と橋本駅氷川線は土地区画整理事業区域外の事業費

※国庫55%、起債90%を見込む

＜自由通路整備事業＞

コスト	
総事業費	90億円

※他市の自由通路の例などから試算 (㎡単価×面積)
 自由通路の整備については、国の要綱(国土交通省平成21年6月 自由通路の整備及び管理に関する要綱)により負担割合が定められていることから市の負担が発生する。

※各事業費は2022年2月時点の試算であり、関係機関との協議や事業計画及び事業費の精査等により、変動する可能性がある。

<p>収支予測 (千円)</p>	<p><土地区画整理事業・自由通路整備事業> ○各事業による収入はないため収支予測は対象外とする。</p> <p><街路事業> ○道路法第49条の規定に基づき、道路の管理に関する費用は、当該道路の管理者の負担であることから、受益者負担の考え方は馴染まないため、本道路の収支予測は対象外とする。</p>
<p>コストとコスト 内訳の適切性</p>	<p>○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。 ○現行の要綱等に照らして国庫（社会資本整備総合交付金55%等）や地方債（公共事業等債90%）などを想定し、コストの内訳を作成しているため内訳は適切である。</p>
<p>事業の採算性</p>	<p><土地区画整理事業> ○収益を伴う施設の整備は行わないため、対象外となるが、事業実施により土地利用の増進が図られ、将来の税収が見込まれる。</p> <p><街路事業> ○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なる。</p> <p><自由通路整備事業> ○収益を伴わないことから対象外となる。</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	<p>○地元のまちづくり会議等で事業の進捗状況を報告するなどの方法により、地域と一体になって事業を推進していく。</p> <p>令和3年11月9日：橋本地区まちづくり会議役員会 令和3年11月25日：橋本地区まちづくり会議全体会</p> <p>○今後、各区での説明会等を実施する予定である。</p> <p>令和4年2月26日、3月6日（サンエールさがみはら） 令和4年3月7日（ユニコムプラザさがみはら） 令和4年3月10日（産業会館）</p>
	主な意見	<p>【橋本地区まちづくり会議】</p> <p>○将来のまちづくりで発生する交通量に備え、既存道路の改修も含め検討してもらいたい。</p> <p>○橋本西通り線は、現状バリアフリー化がされておらず歩道も凸凹なので早めに整備してもらいたい。</p>
	説明結果	<p>【橋本地区まちづくり会議】</p> <p>○基盤整備が完了する頃は建物の建築は想定されていないため、すぐに多くの交通量は発生しないが、まちづくりの進捗を見ながら必要な検討を行う。</p>
環境関連法令等への合規性	<p>【建設リサイクル法】</p> <p>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。</p> <p>対応：対象建設工事において、分別解体等及び再資源化等を行う。</p> <p>【騒音規制法、振動規制法】</p> <p>規制基準：建設工事として行われる作業のうち著しい騒音、振動を発生する作業を特定建設作業と定め、届出義務が規定されている。</p> <p>対応：対象となる特定建設作業について、規制基準に従い事業を行う。</p> <p>【土壌汚染対策法】</p> <p>規制基準：一定規模以上の土地の形質の変更にあたり、届出義務が規定されている。</p> <p>対応：土地の形質の変更において、必要な措置を行う。</p> <p>(本事業において大気汚染防止法、水質汚濁防止法による規制対象なし。)</p>	

周辺環境・景観への配慮	調和の配慮	<ul style="list-style-type: none"> ○緑の保全又は緑化 <ul style="list-style-type: none"> ・道路内に植樹帯を設け緑化を行うことで、周辺環境や景観に配慮する。 ・土地区画整理事業を実施する上で必要な公園等の整備により、緑の保全を図る。 ○景観 <ul style="list-style-type: none"> ・橋本駅南口地区は、積極的に景観形成を図る景観形成重点地区を目指し、地区全体の調和を図る。
	影響	<ul style="list-style-type: none"> ○緑の保全 ○工事施工中の騒音・振動への対応 ○景観への対応 ○脱炭素への対応
	低減／回避の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ○緑の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・道路には植樹帯を設け緑の保全を図る。 ・広域交流拠点整備計画における「緑と憩いの軸」において樹木や芝生などを配置し、緑豊かな空間の創出を図る。 ○騒音・振動 <ul style="list-style-type: none"> ・工事施工中における交通安全の確保を図るとともに騒音、振動等により周辺住民に影響を及ぼさないような措置を講ずる。 ○景観等への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・景観、防災については、土地利用の誘導方針に合わせて、検討していく。 ○計画的な道路の整備による渋滞解消による環境負荷の低減や建物を建設する際に脱炭素を誘導する対応を検討する。
環境アセスメントの結果（実施した場合）	○環境影響評価法、神奈川県環境影響評価条例及び相模原市環境影響評価条例の対象外のため実施しない。	

P. 31までの自己評価調書の作成を受け、所管局である都市建設局内で評価を行った結果については、以下のとおりである。（評価実施日：令和4年2月8日）

〔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	有用性	◎	◎
		課題解決のための有効性	◎	
	事業の経済性・効率性	コスト及びその内訳の適切性	◎	○
		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/回避策	○		
総合評価	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">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、本市の様々な計画に位置づけがあること、また、橋本駅周辺は公共性の高い地区であり、本市が主体的に事業を実施する必要性があることから、評価の視点を満たしている。</p> <p>○ 事業の妥当性については、区画整理によらないと宅地の利用増進が図れない区域や広域交通ネットワーク上必要な街路を設定し、経済性や利便性等を比較した結果、適切な整備手法を採用している。</p> <p>○ 事業の優先性については、リニア開業時期を視野に入れながら、駅利用者等にとって必要な機能の整備が求められることから、事業着手時期は適切である。</p> <p>○ 事業の有効性については、リニア開業時期を視野に入れた、一体的な街区整備による土地利用や広域交通ネットワークの形成のために必要な事業であり、B/Cが1.00以上であることから、有効性が見込まれる事業であると評価している。</p> <p>○ 事業の経済性・効率性については、国庫補助金や起債等の充当を想定し内訳を作成しており、将来的に土地利用が期待され効果や向上が見込まれるため、概ね評価の視点を満たしている。</p> <p>○ 環境・景観への配慮については、緑の保全や景観への対応、工事中の騒音・振動などの影響を低減させる工夫が認められる。今後は、市が掲げる「脱炭素社会の実現」や「SDGsの取組」も視野に入れた事業の進め方を検討する必要がある。</p> <p>よって、各評価項目については、概ね適切な検証がされ評価の視点を満たしていることから、総合評価の結果、実施とする。</p>			

特記事項

事業の採算性の項目については、対象外としている理由を今後丁寧に説明する必要があるため、『○』としている。

環境・景観への配慮については、今後、周辺住民や関係機関と調整しながら、まちづくりガイドラインや工事の手法等について検討していくため『○』としている。

橋本駅周辺整備推進事業の大規模事業評価に係る市民意見聴取の結果（概要）

内訳	主な意見	回答要約
1-1 事業の必要性（18件）	現計画に追加要望などの意見や資料がわかりづらいという意見など	今後、事業の説明においては、分かりやすい資料となるよう努めることや、いただいた意見については、事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただく。
1-2 事業の妥当性（9件）	事業の対象範囲を拡大すべきという意見など	いただいた意見については、事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただく。
1-3 事業の優先性（3件）	リニアの開業時期や実現性が見通せない中では事業の優先性には疑問があるという意見など	整備計画で示しているゾーニングや想定している容積率を基に将来の交通量を算出した場合、リニアより、高校跡地の開発による交通量増大が見込まれていることから事業を進めてまいりたい。
1-4 事業の有効性（10件）	B/Cの算出方法や結果に対する意見など	B/Cは国交省のマニュアルを基に算出しており、結果については大規模事業評価委員会に諮っていく。
1-5 事業の経済性・効率性（3件）	コストの縮減に対する意見など	コストの縮減に努め、国庫補助、起債等を活用していく。
1-6 環境・景観への配慮に関する意見（3件）	周辺住民の合意形成が不十分という意見や今ある環境の保全を図るようという意見など	いただいた意見については、事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、

		今後の参考にさせていただく。
1-7 局内評価結果に関する意見（2件）	環境・景観への配慮を更に検討してもらいたいという意見や局内評価結果が不適切という意見など	環境・景観への配慮は今後のまちづくりを進めるにあたっては更に検討していくことや意見については今後の参考にさせていただく。
2-1 まちづくり全体関連（44件）	事業の推進、賛成や反対、中止を求める意見や緑あるまちづくりをしてほしいという意見など	橋本駅周辺整備推進事業は市の重要な取組の一つであり、行財政構造改革プランでも推進すると位置付けていることから進めて行くことや、広域交流拠点整備計画で位置付けている「緑と憩いの軸」を活用し、緑の自然環境と市街地が調和した空間確保を目指す。
2-2 土地利用関連（31件）	土地利用の活用方法や導入機能に関する意見など	今後の土地利用の誘導方針を作成していく中で改めて土地利用に関する意見を求めていく。
2-3 街路事業関連（18件）	道路の必要性に関する意見や大西大通り線に関する意見など	現状、断続的な渋滞が発生していることや開発における将来交通量を踏まえ、それらを捌くために必要な新たな道路の幅員や車線を設定している。
2-4 自由通路関連（9件）	自由通路を別方向にも延ばしてほしいという意見や事業者にも負担を求める意見、必要性に関する意見など	乗換利便性だけでなく、駅南北の動線を確保することでまちのにぎわいにも寄与することや現在、ピーク時において混雑していることから将来自由歩行が可能となる幅員で整備してまいりたい。費用負担について

		は国の要綱に基づき協議している。
2-5 京王駅移設関連 (7 件)	駅移設の必要性や反対の意見など	現時点で決定していないが、整備計画において駅移設を前提としたまちづくりを検討しており、乗換利便性の向上、駅周辺地区のにぎわい形成などに寄与することから、引き続き、役割分担や費用負担について協議を進める。
2-6 事業の周知等について (32 件)	今回の大規模事業評価に係る意見聴取方法が足りない、わかりづらいという意見や今後の都市計画決定に係る説明会は必ず実施してほしいという意見など	今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行った。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討する。
2-7 リニア中央新幹線に対する意見 (10 件)	リニア中央新幹線の反対や安全性、必要性に関する意見など	リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会の答申等においても、重要としており、本市の持続的な成長や経済の発展に必要なもの。また、リニア中央新幹線の建設については、JR東海が「工事实施計画」の認可を受け事業を進めている。
2-8 その他 (78 件)	行財政構造改革プランの反対や事業費を他のところに使ってほしいという意見など	いただいたご意見については、事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただく。