

相模原市大規模事業評価調書

事業名 (仮)職業能力開発総合大学校旧相模原校跡地周辺道路整備事業

事業主管課：都市建設局 まちづくり計画部 リニア駅周辺まちづくり課

平成 27 年 9 月 4 日作成

【事業概要】

| | | |
|----|--------------|---|
| | 実施主体 | 相模原市 |
| | 位置づけ (根拠) | 新・相模原市総合計画 相模原市都市計画マスタープラン 緑区区ビジョン 相模原市広域交流拠点基本計画 |
| | 目的 | リニア中央新幹線建設促進の一環として、リニア中央新幹線駅の計画地となっている神奈川県立相原高等学校(以下「相原高校」という。)等が移転を検討している職業能力開発総合大学校旧相模原校(以下「職業大」という。)跡地における大規模土地利用転換に当たって必要となる、アクセス道路を整備する。 |
| 概要 | 場所 | 相模原市緑区橋本台地内 |
| | 内容 | 道路 事業延長：約 320m(予定) 幅員：約 23m(予定) 道路 事業延長：約 350m(予定) 幅員：約 12m(予定) |
| | 事業期間 | 平成 27 年度から平成 29 年度(予定) |
| | スケジュール | 平成 27 年度～平成 29 年度：用地取得 平成 28 年度～平成 29 年度：整備 |
| | 概算事業費 | 約 29.2 億円 |
| | 管理運営計画 | 道路法第 16 条の規定により、相模原市が管理する。 |
| | 特記事項 | |

(仮)職業能力開発総合大学校跡地周辺道路整備事業 位置図



【事業の必要性】

| | |
|------------------|---|
| <p>現状及び課題</p> | <p>平成22年12月、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」の閣議決定により、職業大の小平キャンパスへの移転・統合が決まる。 平成25年3月、職業大が移転 リニア中央新幹線の早期建設に向けて、駅の計画地となっている相原高校の移転を神奈川県が検討 相模原協同病院の移転を神奈川県厚生農業協同組合連合会が検討 相原高校の橋本駅前からの移転及び職業大跡地の大規模土地利用転換に伴い、橋本駅から職業大跡地にアクセスするための交通ネットワークの確保が求められている。 リニア中央新幹線の建設スケジュールを考慮すると、職業大跡地利用に向けた早期の道路整備が求められている。 「相模原市都市計画マスタープラン」では職業大跡地以南への道路(構想)として位置付けられているが、リニア中央新幹線の建設スケジュールを考慮し、相原高校の移転等、職業大跡地利用と整合する時期・規模での整備が求められている。</p> |
| <p>市の計画の位置付け</p> | <p>新・相模原市総合計画(平成22年3月策定) (基本構想) ・政策の基本方向18 都市を支える交通基盤をつくります (基本計画) ・重点プロジェクト(広域交流プロジェクト) リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業 ・施策4-1 広域的な交流を支える交通体系の確立 公共交通網の構築 道路ネットワークの形成 「リニア中央新幹線建設促進・駅誘致事業」 ・施策4-2 地域を支える交通環境の充実 地域における道路環境の充実 「市道整備事業」 (地域づくりの基本計画) ・橋本地域のまちづくり 地域づくりの基本方針 2 安全で安心できる地域の形成 狭あい道路などの拡幅整備や交差点改良などにより、安全で快適な道路環境をつくります (中期実施計画) 「リニア中央新幹線建設・駅設置促進事業」</p> |

相模原市都市計画マスタープラン(平成22年3月策定)

全体構想

4 - 3 交通体系の方針

(1)広域的な交流を支える交通体系の確立

広域的な公共交通網の構築

中京圏・近畿圏などの都市間との交流・連携を促進するため、リニア中央新幹線の市内への駅誘致に向けて取り組みます。

(2)地域を支える交通環境の充実

地域における道路ネットワークの形成

交通渋滞の解消や細街路への通過交通の流入を抑制するため、広域的な道路網に効率的かつ効果的に接続し、多様な地域活動を支える道路網の整備を推進します。

生活道路の安全性の確保

日常生活や消防・救急活動に支障をきたす狭い道路や、通過交通が多い道路などでは、拡幅整備や安全対策を進め、地域の安全性や利便性の向上及び通学路の安全性の確保に努めます。

歩行者や自転車のネットワークの形成

駅と主要な公共施設間などを結ぶ歩道や自転車道の充実を図り、快適なネットワークの形成を進めます。

緑区ビジョン(平成24年8月策定)

・重点プロジェクト

(「未来を拓く道」プロジェクト)

(「いきいき交流」プロジェクト)

市道の整備

リニア中央新幹線の建設促進と市内駅実現に向けた取り組み

・基本目標1 都市の魅力を創造し 交流と活力にあふれるまち

(施策1)道路・交通網の整備

市道の整備

リニア中央新幹線の建設促進と市内駅の実現に向けた取り組み

相模原市広域交流拠点基本計画

第5章橋本駅周辺のまちづくり方針

2 土地利用方針

<職業能力開発総合大学校相模原キャンパスの跡地活用>

・交通環境の方向性

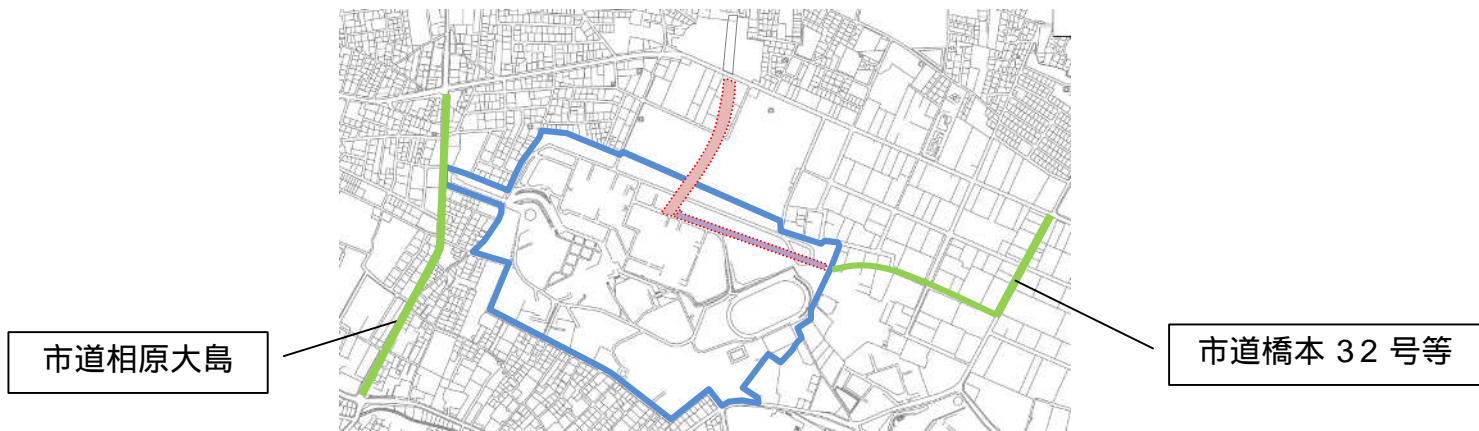
跡地の利活用にあたっては、移転が想定される学校施設等への交通アクセスを高めるため、道路網やバス交通等、橋本駅や圏央道ICからの交通ネットワーク強化を進めます。

| | | | |
|---------------|--|--|---------|
| 市民等の意向・要望等の把握 | 意向・要望等の把握の有無 | 把握している | 把握していない |
| | 把握の時期・方法 | 「相模原市広域交流拠点基本計画」のパブリックコメント(平成26年3月～5月) | |
| | 動向 | 「相模原市広域交流拠点基本計画」の「職業能力開発総合大 学校相模原キャンパス跡地利用の方向性」における「交通環 境の方向性」として、「跡地の利活用に当たっては、移転が想 定される学校施設等への交通アクセスを高めるため、道路網 やバス交通等、橋本駅や圏央道 IC からの交通ネットワーク強 化を進めます」としているが、意見等はなし。 | |
| 公共が担う必要性 | 道路の管理は公共の福祉を維持、増進するため、国または地 方公共団体等が直接行うべきものとされており、道路法16 条においても市町村道の管理はその路線の存する市町村が行 うものとされている。 道路の「管理」とは、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。 | | |
| 本市が事業を実施する必要性 | 当該道路はリニア中央新幹線駅の計画地となっている相原 高校等が移転を検討している職業大跡地における大規模土 地利用転換に当たって必要となるアクセス道路である。 リニア中央新幹線駅建設に向けて、相原高校等の円滑な移 転が必要となることから、リニア中央新幹線建設促進の一 環として、市が整備を行う。 | | |

【事業の妥当性】

| | |
|--------------|--|
| 需要予測(利用者見込等) | <p>学校施設(高校)と病院が移転した想定で職業大の跡地利用によって発生する交通量を推計した結果、4,394台/日の自動車交通と1,689台/日の自転車交通を見込んでいる。</p> <p>高校については現況の生徒数・教員数を元に自動車数、自転車数を推計。 病院については現状の規模から概ねの規模を想定して推計 それ以外の跡地については主に工業系の土地利用が図られるものとした上で推計 相原高校の生徒数・教職員数は平成26年度神奈川県学校統計要覧に基づく。 発生集中交通量は「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版」(国土交通省 平成26年6月)に基づく。 交通手段分担率は「相模原市総合都市交通計画策定調査業務報告書」(相模原市 平成22年3月)に基づく。</p> |
|--------------|--|

| | アクセス道路整備案 | 市道相原大島拡幅案 | 市道橋本 32 号等拡幅案 |
|-----------|--|---|---|
| 概要 | 職業大跡地へのアクセス道路を整備する案 | 職業大跡地西側の市道相原大島を拡幅して対応する案 | 職業大跡地東側の市道橋本 32 号等を拡幅して対応する案 |
| 経済性 | 概算事業費 約 29.2 億円 | 概算事業費 約 29.5 億円 | 概算事業費 約 38.5 億円 |
| 安全性 | <ul style="list-style-type: none"> 相原高校移転により自転車通行等の増加が想定される中、通学者と地域の交通を分離し、歩行者や自転車が安全に通行する環境を確保できる | <ul style="list-style-type: none"> 相原高校移転により自転車通行等の増加が想定される中、自転車が地域の道路に分散して通行することで歩行者の安全な通行が妨げられるおそれがある | <ul style="list-style-type: none"> 相原高校移転により自転車通行等の増加が想定される中、通学者と地域の交通を分離し、歩行者や自転車が安全に通行する環境を確保できる |
| 周辺地域への影響等 | <ul style="list-style-type: none"> 跡地利用に伴う新たな需要を分散することができ、現道の交通量負荷を軽減できる 既存の相原大沢線を活用した線形とできる | <ul style="list-style-type: none"> 跡地利用に伴う新たな需要が集中し、交通環境の悪化を招くおそれがある バス路線を跡地西側のみしか確保できず、橋本駅方面から相原高校へのアクセスが不便となる | <ul style="list-style-type: none"> 跡地利用に伴う新たな需要を分散することができ、現道の交通量負荷を軽減できる |



| | | |
|----------|-----|--|
| | 妥当性 | 安全な通学・通院環境や緊急車両等の円滑な交通を確保するため、新たなアクセス道路の整備が妥当である。 |
| 規模の妥当性 | | 相原高校の通学環境を確保するため、津久井広域道路からのアクセス道路には自転車道を整備するために十分な幅員が必要である。東西方向の道路(道路)については、職業大北側の外周道路と同程度の機能を確保できる幅員とする。 |
| 整備場所の妥当性 | | 相模原市都市計画マスタープラン 「橋本地区 地域づくりの方針」において、当該地に道路の構想が位置づけられている。 職業大跡地の大規模土地利用転換後の画地を踏まえた道路線形とする必要がある。 |

【事業の優先性】

| | | |
|-------------------|---|---|
| 地域、関係住民等の理解・協力の状況 | 説明会等開催の状況 | 橋本地区自治会連合会役員会(平成27年8月) 相原高校等の移転を含め、跡地利用に係る全体的な計画が具体化された段階で、地域に説明を行っていく予定である。 |
| | その他説明事項 | リニア中央新幹線駅の計画地となっている相原高校等が移転を検討している職業大跡地における大規模土地利用転換に当たってアクセス道路が必要となっている。 |
| 市以外の機関等による計画等の有無 | 有 無 | |
| | <p>神奈川県「かながわグランドデザイン」第2期実施計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクト編 プロジェクト23 都市基盤～活力と魅力あふれるまちづくりと交通ネットワークの充実～交流と連携を支える鉄道網の整備(リニア中央新幹線の建設促進等) ・主要施策・計画推進編 <p>主要施策710 鉄道網の整備促進(リニア中央新幹線の建設促進と県内駅設置等)</p> <p>主要施策730 相模連携軸の推進(県央・湘南都市圏の骨格となる相模連携軸の形成に資するとともに、全国や首都圏との交流連携の窓口となる東海道新幹線新駅やリニア中央新幹線県内駅の設置等)</p> <p>神奈川県「かながわ都市マスタープラン」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3章 都市圏域別都市づくりの基本方向 3 県央都市圏域 「自立と連携」の方向性 <p>全国との交流連携の窓口となる新たな拠点づくり<新たなゲート></p> | |

| | |
|------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 4 章 広域的な視点にたった取組み <ul style="list-style-type: none"> 3 相模連携軸総合整備 北のゲートの形成 ・ 第 5 章 部門別都市づくりの方針 <ul style="list-style-type: none"> 2 社会資本整備の方針 <p>(2)自立と連携を支える交通・情報ネットワークの形成 イ) ゲート機能の充実・強化</p> |
| 事業着手時期の適切性 | 現在の相原高校の位置にリニア中央新幹線駅の建設が計画されており、駅の建設にはおよそ10年程度を要するものとされていることから、相原高校の移転に当たって必要となるアクセス道路について、早期の整備が求められている。 |
| (防災・危険回避・ 企業誘致等の観点) | <p>学校施設や病院の移転に当たり、安全な通学・通院環境を確保する必要があることから、公共交通、自動車、自転車、歩行者が安全に通行できる道路整備が必要となっている。</p> <p>職業大跡地では相模原協同病院の移転が検討されている中、当該道路が緊急輸送路としての機能を担うことも可能となる。</p> <p>職業大跡地周辺は工業系の土地利用が図られており、圏央道相模原 IC との近接性もあることから、時機を得た道路網の強化により、工業用地としての価値を高めることができる。</p> |

【事業の有効性】

| 事業の目標 | 成果目標 | | | | |
|---------|--------------|--|--------------|----------------|-----------|
| | 達成目標 | 相原高校等が移転を検討している職業大跡地の大規模土地利用転換に伴う交通ネットワークの確保 | | | |
| | 設定理由 | 地域における道路ネットワークの形成 歩行者や自転車のネットワークの形成 | | | |
| | 成果指標 | 基準値 | | 目標値 | |
| | | | 基準年度 | | 目標年度 |
| | 公共交通の確保 | - | - | 跡地利用に伴うバス路線の確保 | 高校・病院移転年度 |
| 自転車道の整備 | 整備延長 約 1.4km | H27 | 整備延長 約 1.8km | | |

| 費用便益分析 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>金額(千円)</th> <th>積算根拠等</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">便益項目</td> <td>地価上昇分</td> <td>3,799,123</td> <td></td> </tr> <tr> <td>残存価値</td> <td>196,801</td> <td>用地のみ</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総便益(B)</td> <td>3,995,924</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">費用項目</td> <td>施設整備費</td> <td>616,235</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>1,398,605</td> <td></td> </tr> <tr> <td>補償費</td> <td>885,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他費用</td> <td>22,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持・管理費</td> <td>68,425</td> <td>50年</td> </tr> <tr> <td colspan="2">総費用(C)</td> <td>2,990,265</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | 区分 | | 金額(千円) | 積算根拠等 | 便益項目 | 地価上昇分 | 3,799,123 | | 残存価値 | 196,801 | 用地のみ | 総便益(B) | | 3,995,924 | | 費用項目 | 施設整備費 | 616,235 | | 用地費 | 1,398,605 | | 補償費 | 885,000 | | その他費用 | 22,000 | | 維持・管理費 | 68,425 | 50年 | 総費用(C) | | 2,990,265 | |
|---|---|---|-----------|--------|--------|------------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|---------|------|--------|--|-----------|--|------|-------|---------|--|-----|-----------|--|-----|---------|--|-------|--------|--|--------|--------|-----|--------|--|-----------|--|
| | 区分 | | 金額(千円) | 積算根拠等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 便益項目 | 地価上昇分 | 3,799,123 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 残存価値 | 196,801 | 用地のみ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総便益(B) | | 3,995,924 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 費用項目 | 施設整備費 | 616,235 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 用地費 | 1,398,605 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 補償費 | 885,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | その他費用 | 22,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 維持・管理費 | 68,425 | 50年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総費用(C) | | 2,990,265 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>総便益(B)</th> <th>総費用(C)</th> <th>費用便益比 (B / C)</th> <th>B-C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,995,924</td> <td>2,990,265</td> <td>1.34</td> <td>1,005,659</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 総便益(B) | 総費用(C) | 費用便益比 (B / C) | B-C | 3,995,924 | 2,990,265 | 1.34 | 1,005,659 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 総便益(B) | 総費用(C) | 費用便益比 (B / C) | B-C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3,995,924 | 2,990,265 | 1.34 | 1,005,659 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>1 費用便益分析</p> <p>「住宅市街地整備総合支援事業費用対効果分析マニュアル」を用いて、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、便益額、費用額を計測し、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。</p> <p>2 地価上昇分による便益</p> <p>道路整備前・後において、道路整備によって利便性が高まることで半径1kmの地域内の地価がどの程度上昇するかを推計したものの。</p> <p>3 残存価値による便益</p> <p>評価期間終了後に残存する施設や用地を処分した時に得られると予測されるもの。</p> <p>4 総便益と総費用は、残存価値及び維持・管理費を現在価値に置き換え、社会的割引率4.0%を用いて算出を行っている。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の効果 | 期待される効果 | <p>学校施設や病院の移転が検討されている中、公共交通、自動車、自転車、歩行者が安全に通行できる道路が整備され、安全な通学・通院環境を確保することができる。</p> <p>病院の移転が検討されている中、当該道路が緊急輸送路としての機能を担うことが期待される。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|--|------------------------------------|--|
| | | <p>職業大跡地周辺は工業系の土地利用が図られており、圏央道相模原 IC との近接性もあることから、工業用地としての価値が高まることも期待される。</p> <p>リニア中央新幹線の建設促進に寄与することで、広域交流拠点があるポテンシャルを最大限に発揮することが可能となり、首都圏南西部全体の持続的な発展に向けたまちづくりを進めることができる。</p> |
| | <p>事業の有用性 (事業を実施しない場合との比較)</p> | <p>事業実施による効果を金額で算出すると次のとおりとなる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果の価値(総便益) 3,995,924 千円 ・施設整備費及び維持管理費に係る経費(総費用) 2,990,265 千円 ・費用便益比(B/C) 1.34 <p>道路整備により、リニア中央新幹線の駅建設に必要なとなる相原高校等の円滑な移転が図られる。</p> <p>以上のことから、本事業は有用性があると判断できる。</p> |
| | <p>課題解決のために最も有効な手段(手法)であることの説明</p> | <p>リニア中央新幹線駅の建設スケジュールと整合を図るとともに、事業の実現性を確保するため、事業規模を最小限の整備に留める。</p> |

【事業の経済性・効率性】

| | | | | | |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|
| 概算事業費(百万円) | (百万円) | | | | |
| | | H27 | H28 | H29 | 計 |
| | 事業費 | 765 | 1,845 | 312 | 2,922 |
| | 用地費 | 157 | 1,241 | 0 | 1,398 |
| | 補償費 | 500 | 385 | 0 | 885 |
| | 整備費 | 101 | 204 | 312 | 617 |
| | その他 | 7 | 15 | 0 | 22 |
| | 財源 | | | | |
| | 内訳 | | | | |
| | 一般財源 | 41 | 97 | 14 | 152 |
| 国庫支出金 | 417 | 1,006 | 171 | 1,594 | |
| 地方債 | 307 | 741 | 126 | 1,174 | |
| | <p>国費率は55%を想定 地方債は最大限の充当を見込み90%を想定 地方債1,174百万円に係る償還額の合計は約1,268百万円となる</p> | | | | |
| 収支予測 | 本事業による収入なし | | | | |

| | |
|----------------|--|
| <p>コストの適切性</p> | <p>他事業との比較 < (仮)職業能力開発総合大学校旧相模原校跡地周辺道路(予定) > 延長：320m 幅員：23m 延長：350m 幅員：12m 総事業費 2,922,000 千円 1 m²当たり事業費：245,753 円</p> <p>< 市道相原宮下(延伸部)(予定) > 延長：840m 幅員：16m 総事業費 3,742,000 千円 1 m²当たり事業費：278,422 円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同規模事業と比較しても、適切な事業費である。 ・工事及び維持管理に係るコスト縮減については、今後、整備手法等について検討し対策に取り組む。 |
| <p>採算性の事業性</p> | <p>当該事業は有料道路でなく、収益を伴わないことから対象外とする。</p> |

【環境・景観への配慮】

| | | |
|-----------------------------------|---|---|
| <p>景観への影響への取組(周辺環境・周辺住民の合意形成)</p> | <p>機会や場の設定 主な意見 説明結果</p> | <p>相原高校等の移転を含め、跡地利用に係る全体的な計画が具体化された段階で、地域に影響等の説明を行っていく予定である。</p> |
| <p>環境関連法令等への合規性</p> | <p>都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、文化財保護法、建設リサイクル法や環境関連法(騒音、振動など)。</p> | |
| <p>周辺環境・景観への配慮</p> | <p>調和の配慮</p> | <p>【緑の保全又は緑化】 道路整備に際し、歩道内に植樹帯を設ける等緑化に配慮し、周辺環境との調和を図る。 【景観】 沿道の緑地の保全を図るとともに、歩道内に植樹帯を設ける等の地域の景観と調和のとれた街並みの形成を行う。</p> |
| <p>への対応</p> | <p>想定される影響</p> | <p>緑の保全 景観 騒音・振動</p> |

| | | | |
|---------------------------------|--|--|--|
| | | <p style="text-align: center;">低減 の 工夫</p> | <p>緑の保全 道路整備に際しては、歩道内に植樹帯を設けるなど積極的な緑化に配慮する。</p> <p>景観 歩道内に植樹帯を設ける等の地域の景観と調和のとれた街並みの形成を行う。</p> <p>騒音・振動 適切な維持管理により舗装面の状態を良好に保つことで振動影響を低減させるよう配慮する。工事の施工に際しては、交通安全の確保及び騒音、振動、その他周辺地域への影響を及ぼさないよう防止の措置を講ずる。</p> |
| <p>環境アセスメントの結果 (実施した場合)</p> | <p>環境影響評価法及び神奈川県環境影響評価条例、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> | | |

〔 評価書 〕

| | 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 | コストの適切性 | | |
| | | 事業の採算性 | | |
| 環境・景観への配慮 | 周辺環境・景観との調和の配慮 | | | |
| | 周辺環境・景観への影響の低減策 | | | |
| 総合評価 | <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; text-align: center;">実施</div> <div>実施しない</div> </div> | | | |
| 評価結果コメント | <p>事業の必要性については、総合計画をはじめとする本市の様々な計画に位置付けられているリニア中央新幹線の建設促進、早期開業の実現に向けて、本市が担う必要性のある事業である。</p> <p>事業の妥当性については、地域の状況や土地利用等に即した整備手法や規模を採用しており、整備場所についても既成の計画に沿ったものとして妥当である。</p> <p>事業の優先性については、リニア中央新幹線の建設スケジュールや職業大跡地利用との整合を鑑み、早期に着手する必要がある。</p> <p>事業の有効性については、リニア中央新幹線の建設促進に寄与することは首都圏南西部全体の持続的な発展をにつながるものであり、B / Cも 1.0 を超えていることから、評価の視点を満たしている。</p> <p>事業の経済性・効率性については、他事業と比較しても概ね適切な事業費である。</p> <p>環境・景観への配慮については、関係法令に基づき環境・景観への影響に配慮した事業計画が検討されているが、計画の具体化に伴い、周辺住民との合意形成の観点から必要な取り組みを行うこととしている。</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 | <p>環境・景観への配慮については、今後、計画の具体化に伴って周辺住民との調整を行う必要があるため、「 」としている。</p> | | | |