

平成 2 4 年 1 2 月 2 7 日

相模原市長 加 山 俊 夫 殿

相模原市大規模事業評価委員会
会 長 中 村 文 彦

相模原市大規模事業評価について（答申）

平成 2 4 年 1 0 月 1 6 日付け FNo. 0 ・ 4 ・ 8 で諮問のあった相模原市大規模事業（県道 5 2 号（相模原町田）道路改良事業）について、別紙のとおり答申します。

審議概要

相模原市大規模事業評価委員会（以下「委員会」という。）は、平成24年10月16日付けで相模原市長から諮問のあった「相模原市大規模事業評価（県道52号（相模原町田）道路改良事業）」について、相模原市大規模事業評価調書及び関係資料に基づき、次の評価の視点で審議を行った。

事業の必要性

事業の妥当性

事業の優先性

事業の有効性

事業の経済性・効率性

環境・景観への配慮

主な審議内容は次のとおりである。

第1回（6月18日）

- ・ 県道52号（相模原町田）道路改良事業の概要について、所管局による説明
- ・ 論点整理
- ・ 大規模事業評価の視点の検討

第2回（10月16日）

- ・ 諮問
- ・ 大規模事業評価調書（県道52号（相模原町田）道路改良事業）について、所管局による説明及びヒアリング
- ・ 審議

答申書（案）について、各委員持ち回りによる確認及び検討

所管局による市民意見聴取

9月20日から10月19日まで

【総合評価】

[実施]

[再検討]

[実施しない]

1 事業の必要性

(1) 公共が担う必要性について

道路整備については、わが国の道路関連法では、道路行政は、公共によることを前提としている。また、一般道路に、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法である PFI (Private Finance Initiative) を活用して整備することについて、実現可能性は低いとされている。したがって、県道 52 号 (相模原町田) 道路改良事業 (以下「本件事業」という。) は、公共が担う必要がある事業である。

(2) 市が実施する必要性について

本件事業にかかる路線は、新・相模原市総合計画において、地域づくりの基本方針 (麻溝地域) の中で、主要幹線道路の拡幅整備を進める路線と位置づけている。また、県道の管理については、道路法 (昭和 27 年法律第 180 号) 第 15 条及び第 17 条の規定により、当該路線の存する都道府県 (政令指定都市) が行うこととされていることから、市主体により実施すべき事業である。

(3) 事業の必要性について

現在、本市内において、首都圏中央連絡自動車道 (圏央道) の一部を構成する「さがみ縦貫道路」の整備が進められている。この「さがみ縦貫道路」には本市内に 2 箇所の IC の設置が予定され、海老名 IC から相模原愛川 IC までが平成 24 年度に、相模原愛川 IC から高尾山 IC までの本線が平成 25 年度に開通する予定である。これに伴い、本路線の相模原愛川 IC から県道 46 号 (相模原茅ヶ崎) までの区間について、平成 24 年度中の相模原愛川 IC 供用開始に向け、事業を実施しているところである。

平成 17 年道路交通センサスによると、本路線県道 46 号から市道古淵麻溝

台までの区間は、慢性的な混雑状況である 2.00 という混雑度を示しており、平成 24 年度に相模原愛川 IC が供用開始された際には、道路規格が現状のままでは、更なる渋滞が発生するであろうことは予想に難くない。

以上のことなどから、本件事業は、さがみ縦貫道路相模原愛川 IC へのアクセス機能の強化による広域ネットワークの確立、市南部地域の東西連携の強化や交通混雑の緩和、緊急輸送路の整備及び自転車道や歩道等の整備による安全確保という目的を達成するため、本件事業は、本市が事業主体となって実施する必要性があると認められる。

2 事業の妥当性

(1) 整備手法の妥当性について

当初の評価調書では、他の手法とのコスト比較については、原案（現道拡幅）及びバイパス案についてのコスト比較のみであったことから、これに整備をしない場合（未整備案）を加えた上で、さらに「経済性」の他に「走行性」、「安全性」及び「沿道環境・地域への影響」の項目について、それぞれの比較を求めた。

未整備案については、コストとして最も経済性に優れることはいうまでもないが、この場合、現状の課題解決が期待できないばかりか、さがみ縦貫道路相模原愛川 IC 供用開始後に予想される渋滞の緩和を講ずることには限界があることが明らかである。

次に、その他の項目を検証すると、「走行性」、「安全性」及び「沿道環境・地域への影響」のいずれの項目においても、それぞれにメリット・デメリットが認められるところであるが、コストを含めた上で総合的に勘案すると、原案を採用することとした市の結論は支持できる。

なお、地方公共団体が行う道路改良（整備）事業については、PFI の活用による VFM（Value For Money）の発現等が期待できないことから、本件事業においては PFI による整備についての検討は要しない。

(2) 規模の妥当性について

整備の規模については、将来交通量、沿道の状況、緑化などの環境空間の確保及び将来の歩行者・自転車交通量に応じた横断構成の観点から、車

線数は、道路の整備に係る技術的規定である道路構造令(昭和45年政令第320号)に基づき4車線としている。

なお、10月16日開催の第2回委員会において、区間により地域の状況、交通量が異なることから、道路幅員については、区間毎に設定しているとの説明があった。すなわち、県道46号から市道横山磯部の区間にあつては、道路幅員27メートルとし、植樹帯及び歩行者が多い区間であることから、自転車歩行者道を両側に4メートル確保することとしている。市道横山磯部から県道507号までの区間については、道路幅員を22メートル確保し、市街化調整区域であること、及び周辺に良好な緑地が存していることから、植樹帯は設けず、また、歩行者も少ないことを想定し、自転車歩行者道は両側3メートルとしている。県道507号から市道古淵麻溝台までの区間については、1日当たり約6,000台の自転車の交通があることから、歩道(3.5メートル)と自転車道(3.0メートル)を植樹帯により分離する形を想定し、全体として33メートルの幅員を確保することとしている。以上のことから、車線数及び道路幅員について道路構造令に即して適切な検討がなされていることが確認でき、妥当であると認められる。

(3) 整備場所の妥当性

本件事業は、道路改良事業であり、上記で述べたとおり、バイパス案との比較においても、整備場所については妥当であると認められる。

(4) 事業の妥当性について

道路の規模について、全幅員については、道路構造令に基づき作成しているので、変更は考えていないとのことであるが、道路構造令については、道路管理者の裁量と責任において、地域の実情に応じた幅広い運用が可能な「規範性」と「柔軟性」を併せ持った制度となっていることから、可能な範囲において、周辺環境に応じて臨機応変に検討することも考えられる。

ア 自転車対策

本路線は、1日当たり約6,000台の自転車の交通があるとのことである。本市では、自転車の交錯による事故の危険性を減少させることなどを目的として、全国2例目となる自転車の一方通行規制を行っている箇所もある

ことから、その効果等を検証し、本路線への適用の是非について検討を進めていただきたい。

イ 公共交通対策

本路線は、市南部地域の東西連携を図るための路線として、バス路線網計画において幹線及び支線に位置づけられている。当然バス停留所についても、関係機関との協議により設置箇所を決定されることとなるが、その際には、利用者の立場を優先した検討を進めていただきたい。

ウ 周辺地域対策

本事業は、平成 24 年度中に供用開始が予定されている、さがみ縦貫道路相模原愛川 IC に接続する現況 2 車線道路を 4 車線化して混雑の緩和を図ろうというものであるが、今回の計画区間は、市道古淵麻溝台までである。

したがって、今後、市道古淵麻溝台から国道 16 号までの区間、また、周辺エリアへ及ぼす影響が懸念されることから、改めて、周辺エリア等に及ぼす影響とその対応策についての検討を求めたものである。

市の説明によると、平成 23 年度に策定した総合都市交通計画において、国道 16 号鵜野森交差点まで、現在の歩道付 2 車線道路を 4 車線化するという位置付けがされているということである。鵜野森交差点周辺の渋滞は、現在も深刻な状況にあるが、今後さがみ縦貫道路が開通した場合に、国道 16 号の交通量の変化も考えられることから、交差点における交通量のモニタリングを行いつつ、交差点改良や関係機関との協議による信号の調整などを行うことなどにより、渋滞に伴う危険や沿道住民の生活への阻害を未然に防ぐ対策を講ずることが必要である。

3 事業の優先性

(1) 事業着手時期の適切性について

平成 24 年度には、さがみ縦貫道路相模原愛川 IC の供用開始が予定され、これに対応した地域住民への説明会を平成 19 年から適宜開催していることから、事業着手時期は適切であると認められる。

(2) 事業の優先性について

さがみ縦貫道路相模原愛川 IC の供用開始が予定され、交通需要の高まりによる渋滞の慢性化も予測されること、また、国、県（警察を含む。）や病院などの関係機関との協議についても遺漏なく進められていることなどからも、本件事業に優先的に取り組むことについては妥当性が認められる。

なお、防災・危険回避・企業誘致等の観点においても、緊急輸送路及び避難路としての機能向上や新たな産業拠点の創出にも寄与することが認められる。

4 事業の有効性

(1) 事業の有用性について

本視点においては、費用便益分析を行った結果についての説明がされている。

費用便益分析については、「費用便益分析マニュアル」（平成 20 年国土交通省）に基づき、社会的割引率を用いて適切に行われていることが認められ、費用便益比（B/C）についても 1.47（この値が 1.0 以上であればその事業は妥当なものとして評価される。）であり、本件事業の有用性が認められる。

(2) 事業実施段階性（時間軸）の有用性について

本件事業の事業期間については、概ね 10 年程度と見込んでいるが、これは、「相模原都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」によるものであり、妥当であると認められる。

(3) 課題解決のための有効性について

整備手法の視点と重複するが、本件事業は、IC 供用開始に伴い予想される課題である渋滞の緩和を目的としており、現状の 2 車線を 4 車線化する現道拡幅案が妥当であると認められる。

(4) 事業の有効性について

本件事業の達成目標として、相模原愛川 IC～国道 16 号間の移動にかかる時間の短縮が掲げられ、成果指標として、さがみ縦貫道路相模原愛川 IC～国道

16号間の平均速度を、平成22年度には19.9 km/hであったものを平成42年度に39.5 km/hにしようというものである。この目標を達成するための手段としては、上記のとおり現道拡幅案は適切であり、さらに、費用便益分析の結果、費用便益比(B/C)が1.47であることから、本件事業の有効性が認められる。

5 事業の経済性・効率性

(1) コストの適切性について

本視点については、当初の評価調書では、コストの適切性を判断するための指標がなかったことから、近隣他市における同種同規模程度の事業との比較について求めたものであるが、本表を確認する限りにおいては、他市の事例におけるKm単価と比較して、本件事業のコストの適切性が認められる。

(2) 事業の採算性について

本件事業は、有料道路の建設ではなく、一般道路の改良事業であることから、本視点からの評価は実施しない。

(3) 事業の経済性・効率性について

近隣他市との比較においては、コストの適切性は認められるところである。概算事業費は、平成26年度から11年間で約220億円であり、このうちの約4割の約89億1千万円を地方債で賄うこととし、利子を含めた償還額は98億3千万円となっているが、この地方債の返済計画を作成する必要がある。

6 環境・景観への配慮

(1) 周辺環境・景観との調和の配慮

本件事業に係る事業区間(約4キロメートル)内には、小学校、病院などが近接し、市民生活に密着した地域を形成している区間であることから、特に、「小学校」、「病院」、「近郊緑地特別保全地区」ごとに評価を行ったものであるが、いずれの項目においても、これまで周辺住民や関係機関の合意形成の取組みが、適切に行われていることが認められる。

(2) 周辺環境・景観への影響の低減策

周辺環境・景観への影響に対する低減の工夫について、それぞれ必要な対策が記載されており、この取組みは妥当である。

(3) 環境・景観への配慮について

評価調書によると、周辺住民に対する説明会での主な意見として、周辺住民の生活環境への配慮を求める意見が記載されている。これらの意見は周辺住民の意見としては至極当然のことである。所管局評価にも記載があるが、今後、事業説明会などの機会を積極的に設け、住民の意見を良く聴いた上で、生活環境に配慮した事業展開を図ることが必要である。

ア 小学校

小学校の周辺道路が本路線の抜け道となっているとのことであるが、こうしたところが通学路となっているケースも多くあるため、幹線道路の整備を推進し、その円滑化を図ることにより、結果的に通学路の環境が向上していくことにつながる。

現状でも交通量が多い状況であるということに加え、平成 24 年度中にはさがみ縦貫道路相模原愛川 IC が供用開始され、一層交通量の増加が予想されるところであり、早期に事業着手に取り組むこととしているが、事業着手前から対策を講ずる必要が認められるので、関係機関と十分な連携を図り、通学路の安全確保について優先的に取組みを進める必要がある。

イ 病院

北里大学への緊急車両の進入については、特に国道 16 号方面からの右折について、多車線化による弊害も認められることから、関係機関と十分に協議し、緊急車両の運行への支障が最小となるように努める必要がある。

ウ 近郊緑地

近郊緑地に配慮した線形を選定していることが認められる。

7 総合的所見

本委員会としては、本件事業について、原案のとおり実施することについて妥当であると考えます。

なお、事業の実施に当たっては、次の点に留意して進めていただきたい。

(1) 市民への説明

事業期間が約10年と長期間にわたることから、工事期間中の周辺住民の生活環境へ与える影響も非常に大きいことが予想される。さらに、さがみ縦貫道路相模原愛川ICの供用が開始され、渋滞が増加することも予想される。本路線は市民生活に密着した道路であるので、市民への説明を十分に尽くし、市民生活への影響を最小限に留めるよう努めていただきたい。

市民への説明については、事業期間中においても逐次実施していただきたい。

(2) 関連路線の整備

本件事業区間から国道16号までの区間の整備予定が示されていないが、当該区間及び周辺道路にあっては、本件事業終了後には相当の混雑が予想されることから、これに対応するための方策については、関係機関と十分に連携を図り、確実な対策を講じておく必要があるとともに、早急に、当該区間の改良時期及び方法等について検討を進める必要がある。

(3) 事業費縮減

総事業費について、約220億円と多額の費用を見込んでいるが、鋭意コストの縮減に努めていただきたい。

以 上