

# 相模原市大規模事業評価調書

事業名 県道 5 2 号 ( 相模原町田 ) 道路改良事業

事業主管課 都市建設局 土木部 幹線道路整備課

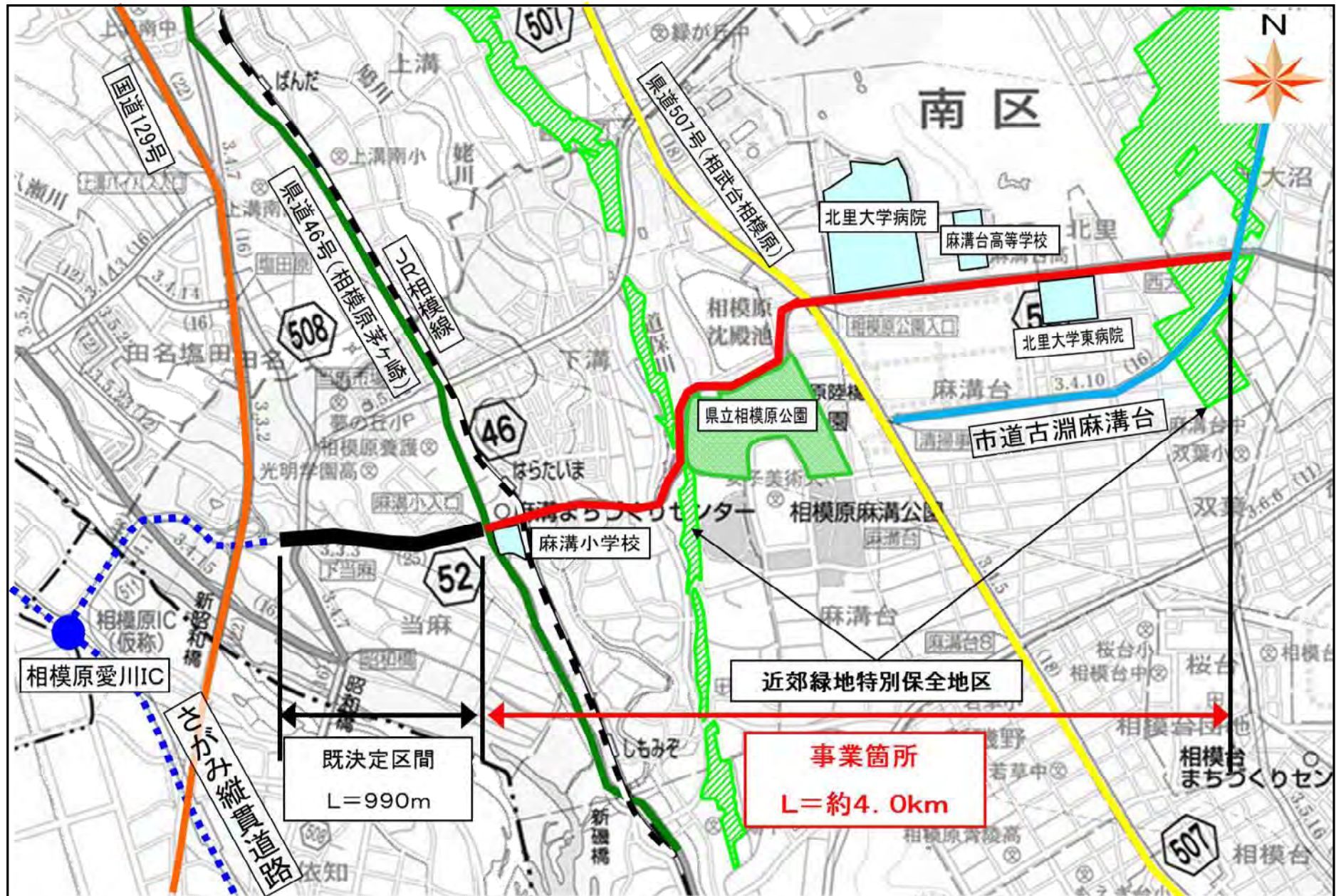
平成 24 年 8 月 28 日作成

平成 24 年 11 月 30 日修正

## 【事業概要】

実施主体	相模原市	
位置付け ( 根拠 )	道路法第 1 7 条 新・相模原市総合計画、相模原市都市計画マスタープラン、相模原市総合都市交通計画、相模原市新道路整備計画	
目的	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、緊急輸送路の整備や自転車道や歩道等の整備により安全確保を図ることを目的とする。	
概要	場所	南区当麻から西大沼四丁目
	内容	事業延長：約 4 . 0 k m 幅員（一般部）2 2 . 0 m ~ 3 3 . 0 m 現道 2 車線を 4 車線に拡幅する。 交通量に応じた自転車道や歩道等の整備を行う。
	事業期間	平成 2 6 年度から平成 3 6 年度
	スケジュール	平成 2 5 年度都市計画決定、平成 2 6 年度事業着手予定
	概算事業費	約 2 2 0 億円
	管理運営計画	道路法第 1 7 条の規定により、相模原市が管理する。
特記事項	<p>県道 5 2 号 ( 相模原町田 ) については、さがみ縦貫道路相模原愛川 IC から県道 4 6 号 ( 相模原茅ヶ崎 ) までの区間において、平成 6 年 6 月 1 7 日都市計画決定 ( さがみ縦貫道路と同時都市計画決定 )</p> <p>政令指定都市移行前、神奈川県において、県道 4 6 号 ( 相模原茅ヶ崎 ) から県道 5 0 7 号 ( 相武台相模原 ) までの区間について、都市計画変更に向けた関係機関協議や地元説明会等を実施。</p> <p>政令指定都市移行後、県道 5 0 7 号 ( 相武台相模原 ) から東の市道古淵麻溝台まで事業区間を延伸する。</p>	

県道52号(相模原町田)道路改良事業 位置図



【事業の必要性】

<p>現状及び課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さがみ縦貫道路相模原愛川 IC から県道 46 号（相模原茅ヶ崎）までの区間において、平成 24 年度のさがみ縦貫道路相模原愛川 IC の供用開始に向け事業中である。</li> <li>・北里大学病院及び北里大学東病院が立地している。</li> <li>・神奈川県地域防災計画で第一次緊急輸送路に指定されている。</li> <li>・県道 52 号（相模原町田）全線において、自動車交通量が多い。</li> <li>・北里大学病院前から相模大野駅方面においては、自転車交通量が多い。</li> </ul>						
<p>市の計画の位置付け</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新・相模原市総合計画において「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。</li> <li>・相模原市都市計画マスタープランの「交通体系の方針」において「周辺都市や地域間相互の交通利便性の向上に資する道路網として充実を図る路線」と位置づけている。</li> <li>・相模原市総合都市交通計画の幹線道路ネットワークにおいて、多車線の主要幹線道路として位置づけている。</li> <li>・相模原市新道路整備計画で「広域幹線道路の整備」と位置づけている。</li> <li>・相模原市バス交通基本計画の「バス路線網計画」において、当該路線の一部をバス路線の幹線及び支線に位置づけている。また、沿道にはバスターミナルの位置づけがある。</li> <li>・南区区ビジョンの「都市機能が充実したまちづくり」において、「幹線道路の整備を推進する路線」と位置づけている。</li> </ul>						
<p>市民等の意向・要望等の把握</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="256 1288 435 1429"> <p>意向・要望等の把握の有無</p> </td> <td data-bbox="435 1288 1455 1429"> <p>把握している                      把握していない</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1429 435 1951"> <p>把握の時期・方法</p> </td> <td data-bbox="435 1429 1455 1951"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 19 年 1 月 13 日 麻溝地区自治会長会議（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 2 月 1 日 第 1 回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 2 月 1 日～2 月 9 日 意見聴取（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 3 月 29 日 第 2 回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成 23 年 10 月 4 日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 7 月 19 日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 8 月 24 日 相模台地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 9 月 25 日 大野中地区まちづくり会議（予定）</li> <li>・平成 24 年 10 月中旬 住民説明会（予定）</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1951 435 2031"> <p>動向</p> </td> <td data-bbox="435 1951 1455 2031"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・早期の事業実施が求められた。</li> </ul> </td> </tr> </table>	<p>意向・要望等の把握の有無</p>	<p>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"> <li>・平成 19 年 1 月 13 日 麻溝地区自治会長会議（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 2 月 1 日 第 1 回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 2 月 1 日～2 月 9 日 意見聴取（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 3 月 29 日 第 2 回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成 23 年 10 月 4 日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 7 月 19 日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 8 月 24 日 相模台地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 9 月 25 日 大野中地区まちづくり会議（予定）</li> <li>・平成 24 年 10 月中旬 住民説明会（予定）</li> </ul>	<p>動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期の事業実施が求められた。</li> </ul>
<p>意向・要望等の把握の有無</p>	<p>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"> <li>・平成 19 年 1 月 13 日 麻溝地区自治会長会議（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 2 月 1 日 第 1 回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 2 月 1 日～2 月 9 日 意見聴取（神奈川県）</li> <li>・平成 19 年 3 月 29 日 第 2 回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成 23 年 10 月 4 日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 7 月 19 日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 8 月 24 日 相模台地区まちづくり会議</li> <li>・平成 24 年 9 月 25 日 大野中地区まちづくり会議（予定）</li> <li>・平成 24 年 10 月中旬 住民説明会（予定）</li> </ul>						
<p>動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期の事業実施が求められた。</li> </ul>						

<p><b>公共が担う必要性</b></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等が直接行うべきものとされており、道路法第15条では「都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。」と規定しているほか、管理の特例として、道路整備特別措置法により地方道路公社等が整備を行い、道路を有料化することができるかとされているが、当該道路沿道は、市民生活に密着した公共施設が多数立地していることから、有料化することは適切でないため、公共が担う必要性のある事業である。</p> <p>1 「管理」とは、都道府県道の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他すべての道路法上の管理行為をさす。</p>
<p><b>本市が事業を実施する必要性</b></p>	<p>道路法第15条では「都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。」とされている。しかし、同法第17条では「都道府県道の管理はその路線の存する指定市が行う」とされていることから、本市が実施するものである。</p>

【事業の妥当性】

(利用者見込等) 需要予測	手 法	<p>平成17年道路交通センサス(全国道路交通情勢調査)を基本とし、平成42年将来交通量の推計を行った。</p> <p>「全国道路交通情勢調査」とは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向性を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査である。</p>																																						
	予測結果	<p>【自動車交通量】 (台/日)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="text-align: center;">区 間</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">現 況 (2車線)</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">平成42年推計 (4車線)</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">交通量</th> <th style="text-align: center;">混雑度</th> <th style="text-align: center;">交通量</th> <th style="text-align: center;">混雑度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県道46号～市道古淵麻溝台</td> <td style="text-align: center;">26,800</td> <td style="text-align: center;">2.00</td> <td style="text-align: center;">34,900</td> <td style="text-align: center;">0.73</td> </tr> </tbody> </table> <p>1 混雑度 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。</p> <p>【自転車交通量】 (台/12h)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">区 間</th> <th style="text-align: center;">現 況</th> <th style="text-align: center;">平成42年推計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県道46号～市道横山磯部</td> <td style="text-align: center;">432</td> <td style="text-align: center;">約500</td> </tr> <tr> <td>市道横山磯部～県道507号</td> <td style="text-align: center;">251</td> <td style="text-align: center;">約300</td> </tr> <tr> <td>県道507号～市道古淵麻溝台</td> <td style="text-align: center;">5,986</td> <td style="text-align: center;">約6,200</td> </tr> </tbody> </table> <p>【歩行者交通量】 (人/12h)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">区 間</th> <th style="text-align: center;">現 況</th> <th style="text-align: center;">平成42年推計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県道46号～市道横山磯部</td> <td style="text-align: center;">394</td> <td style="text-align: center;">約500</td> </tr> <tr> <td>市道横山磯部～県道507号</td> <td style="text-align: center;">158</td> <td style="text-align: center;">約200</td> </tr> <tr> <td>県道507号～市道古淵麻溝台</td> <td style="text-align: center;">1,303</td> <td style="text-align: center;">約1,400</td> </tr> </tbody> </table>	区 間	現 況 (2車線)		平成42年推計 (4車線)		交通量	混雑度	交通量	混雑度	県道46号～市道古淵麻溝台	26,800	2.00	34,900	0.73	区 間	現 況	平成42年推計	県道46号～市道横山磯部	432	約500	市道横山磯部～県道507号	251	約300	県道507号～市道古淵麻溝台	5,986	約6,200	区 間	現 況	平成42年推計	県道46号～市道横山磯部	394	約500	市道横山磯部～県道507号	158	約200	県道507号～市道古淵麻溝台	1,303	約1,400
	区 間	現 況 (2車線)		平成42年推計 (4車線)																																				
交通量		混雑度	交通量	混雑度																																				
県道46号～市道古淵麻溝台	26,800	2.00	34,900	0.73																																				
区 間	現 況	平成42年推計																																						
県道46号～市道横山磯部	432	約500																																						
市道横山磯部～県道507号	251	約300																																						
県道507号～市道古淵麻溝台	5,986	約6,200																																						
区 間	現 況	平成42年推計																																						
県道46号～市道横山磯部	394	約500																																						
市道横山磯部～県道507号	158	約200																																						
県道507号～市道古淵麻溝台	1,303	約1,400																																						
事業完成後における、評価対象区間外の道路に及ぼす影響とその対応策の検討	<p>広域的に見て、周辺エリアにおける他の道路網に及ぼす影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の完成後、県道52号(相模原町田)の市道古淵麻溝台から東側の国道16号までについては、自動車交通量が増加すると考えている。</li> </ul> <p>他の道路網に及ぼす影響への対応策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市道古淵麻溝台から国道16号までの4車線化については、「相模原市総合都市交通計画」に位置づけがあることから、当該事業の完成後、継続的に4車線化に向けた計画策定を進める。</li> <li>警察など関係機関と連携を図り、交通の流れに応じた交通誘導等の検討を行い、円滑な交通の確保に努めていく。</li> </ul>																																							

<b>整備手法</b>	他の手法とのコスト比較	・他の手法のコスト比較として、バイパス案、現道拡幅案、未整備案の3案を以下のとおり比較検討した。			
		項目	バイパス案	現道拡幅案	未整備案
		概要	地表部2車線の現道拡幅+2車線を高架及びトンネル構造とし、通過交通の利便性と地表部交通環境の健全化を図る案。	現道拡幅を基本とした4車線化の案。	整備を行わない案。
		経済性	約280億円 (工事、用地補償費含む)	約220億円 (工事、用地補償費含む)	0円
		走行性	・通過交通と沿道利用交通が分離されることから、自動車の走行環境が向上する。	・交通量にあわせて4車線化することで、自動車の走行環境が向上する。 ・交通ボトルネック箇所を立体交差することにより、渋滞緩和が図られる。	・4車線化の整備を行わないことから、走行環境は改善されない。また、インターチェンジから市街地に向かう交通量が増加することから、特にインターチェンジ付近の2車線区間では渋滞が予想される。
		安全性	・自転車・歩行者空間を拡幅整備することから、自転車や歩行者に対し安全性が向上する。	・自転車・歩行者空間を拡幅整備することから、自転車や歩行者に対し安全性が向上する。	・自転車、歩行者空間は整備を行わず、また自転車と歩行者の通行量が増加するため、自転車や歩行者に対する安全性が悪化する
		沿道環境・地域への影響	・通過交通はバイパスを利用するため、沿道利用等の地域活性化が図りにくい。 ・立体(高架構造)とすることから、景観的な阻害や日照阻害が発生する。 ・渋滞緩和が図られることにより道路沿道環境が向上する。	・多車線化に伴い、地域分断が懸念される。 ・渋滞緩和が図られることにより道路沿道環境が向上する。	・インターチェンジ利用交通量が当該路線に流入することから更に渋滞し、道路沿道環境が悪化する。

	<p style="text-align: center;"><b>妥当性</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済性に優れ、走行性や安全性も向上し、沿道環境・地域への影響が少ない現道拡幅案が妥当な手法である。</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>規模の妥当性</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の幅員については、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量に応じた横断構成（一般部：22.0m～33.0m）とすることとし、車線数は道路構造令に基づき4車線とした。</li> <li>・ 事業区間については事業性を勘案し、概ね10年間で整備可能な区間として県道46号から市道古淵麻溝台までの約4kmとした。</li> </ul>	
<p style="text-align: center;"><b>整備場所の妥当性</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備手法の妥当性や沿道利用等の地域活性化の観点から、現道を利用する整備が妥当である。</li> </ul>	

【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年1月13日 麻溝地区自治会長会議（神奈川県）</li> <li>・平成19年2月1日 第1回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成19年2月1日～2月9日 意見聴取（神奈川県）</li> <li>・平成19年3月29日 第2回事業説明会（神奈川県）</li> <li>・平成23年10月4日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年7月19日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年8月24日 相模台地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年9月25日 大野中地区まちづくり会議（予定）</li> <li>・平成24年10月中旬 住民説明会（予定）</li> </ul>
	その他 説明事項	<p>（地域、関係住民等の理解）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県道52号は現在も慢性的な混雑状態にあり、平成24年度にはさがみ縦貫道路相模原愛川ICが供用開始されることから、交通需要が高まり渋滞が懸念される。</li> <li>・このため、現在相模原市において平成25年度の都市計画決定に向けた関係機関協議を積極的に進めており、平成26年度から測量・設計等を行う。</li> <li>・交通ボトルネック箇所であるJR相模線との交差箇所や北里大学病院前から先行して取組む。</li> </ul> <p>（関係機関協議の状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国(近郊緑地特別保全地区)、県(相模原公園)や病院(北里大学)、警察(交通)との協議を進めている。</li> </ul>
市以外の機関等による計画等の有無	<p style="text-align: center;">有                      無</p> 有の場合の計画主体 神奈川県（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）	
事業着手時期の 適切性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さがみ縦貫道路相模原愛川ICの供用開始が平成24年度に予定されており、アクセス道路としてICから県道46号までの整備も平成24年度完成予定であることから、早期の事業化が必要である。</li> </ul>	
(防災・危険回避・ 企業誘致等の観点)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、災害対策基本法に基づく神奈川県地域防災計画で第一次緊急輸送路に指定されていることから、緊急輸送路としての機能を向上させるため、道路拡幅の必要性が高い。</li> <li>・沿道には相模原市地域防災計画の広域避難場所として相模原ゴルフクラブ及び県立相模原公園一帯の2箇所が指定されていることから、避難路としての機能を向上させるため、道路拡幅の必要性が高い。また、沿道を不燃化することにより延焼遮断帯としての役割が期待できる。</li> </ul>	



- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・さらに、当該事業と併せて電線類を地中化することにより、安全で円滑な交通の確保が図られるため、緊急輸送路、避難路の機能が向上する。</li><li>・さがみ縦貫道路へアクセスする幹線道路である当該路線を早期に整備することにより、麻溝台工業団地への輸送力が増強する。また、「新たな都市づくりの拠点」や「新たな産業創出の拠点」の形成を促進することが期待できる。</li></ul> |
|--|--|

【事業の有効性】

事業の目標	成果目標				
	達成目標	インターチェンジへのアクセス時間の短縮			
	設定理由	インターチェンジへのアクセス強化のため			
	成果指標	基準値	基準年度	目標値	目標年度
	相模原愛川 I C ~ 国道 16 号区間の平均速度の向上	19.9km/h	H22	39.5km/h	H42

区		金額 (千円)	積算根拠等
便益項目	走行時間短縮	24,344,000	50年
	走行経費減少	1,507,000	50年
	交通事故減少	103,000	50年
総便益 ( B )		22,940,000	50年
費用項目	事業費	15,400,000	
	維持管理費	200,000	
総費用 ( C )		15,600,000	

(千円)

総便益 ( B )	総費用 ( C )	費用便益比 ( B / C )	B - C
22,940,000	15,600,000	1.47	7,340,000

国の採択基準値：交付金事業のため基準値なし。

- 費用便益分析
 

「費用便益分析マニュアル」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、評価を行うもの。
- 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、道路利用者がどのくらい得をするか金額に換算したもの。
- 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、道路利用者がどのくらい得をするか金額に換算したもの。
- 交通事故減少便益
 

道路事業により、車道を広げたり、中央分離帯を設置したり、歩道を整備することにより、交通事故を減らすことができ、事故率の減少を金額に換算したもの。
- 総便益と総費用は、事業費および維持管理費を現在価値に置き換え、社会的割引率 4 % を用いて算出を行っている。

事業の効果	期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、緊急輸送路及び避難路としての役割、企業誘致が期待される。</li> <li>・渋滞緩和の効果により公共交通の定時性、速達性が確保されることから、自家用車から公共交通への利用転換が図られ、自動車交通量が減少し、大気汚染が軽減される。</li> </ul>
	事業の有用性 (事業を実施しない場合との比較)	<p>これらの効果を金額で算出すると以下のとおりとなる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効果の価値（総便益） 約 229 億円</li> <li>・道路整備及び維持管理費にかかる経費（総費用） 約 156 億円</li> <li>・費用に対する効果（総便益 ÷ 総費用 = 費用便益比） 1.47 ( B / C )</li> </ul>
	事業実施段階性 (時間軸)の有用性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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」において、概ね 10 年以内に整備することを予定している主要幹線道路として位置付けられている。</li> <li>・事業区間については事業性を勘案し、概ね 10 年間で整備可能な区間として県道 46 号から市道古淵麻溝台までとした。</li> <li>・市道古淵麻溝台から国道 16 号までの 4 車線化については、「相模原市総合都市交通計画」に位置付けがあることから、当該事業の完成後、継続的に 4 車線化を図れるように計画策定を行う。</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通量が多いことから、渋滞緩和のために 4 車線化が必要であり、整備手法は経済性に優れた現道拡幅案とする。</li> <li>・自転車交通量が多い県道 507 号から市道古淵麻溝台までの区間では、安全確保のために歩行者と自転車を分離する構造とする。</li> </ul>

【事業の経済性・効率性】

(百万円)

概算事業費(百万円)

コスト	H26	H27	H28	H29	H30	H31
事業費	631	2,724	3,274	3,982	3,016	2,193
建設工事費			549	549	1,304	1,015
用地費	631	2,724	2,725	3,433	1,712	1,178
維持管理費						
その他						
財源内訳						
一般財源	28	123	147	179	136	99
国庫支出金	347	1,498	1,801	2,190	1,659	1,206
県支出金						
地方債	256	1,103	1,326	1,613	1,221	888
その他						

コスト	H32	H33	H34	H35	H36	合計
事業費	2,502	1,592	860	613	613	22,000
建設工事費	1,009	804	544	613	613	7,000
用地費	1,493	788	316			15,000
維持管理費						
その他						
財源内訳						
一般財源	113	72	39	27	27	990
国庫支出金	1,376	876	473	337	337	12,100
県支出金						
地方債	1,013	644	348	249	249	8,910
その他						

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8,910百万円に係る償還額の合計は約9,830百万円となる。

(百万円)

収支予測(百万円)

	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
収入見込											
支出見込	収入がないため記載なし										
収支											
差額											
累計											

受益者負担の考え方

- ・道路法第49条に基づき、当該道路の管理に要する費用は本市の負担となることから受益者負担はない。

他事業との比較

- ・他事業と比較するにあたり、相模原市近隣で行っている現道拡幅事業で同規模のものを選択した。

事業名	事業主体	施工箇所
県道 52 号（相模原町田） 道路改良事業	相模原市	神奈川県相模原市 南区当麻～西大沼四丁目
一般国道 16 号八王子拡幅	国土交通省 関東地方整備局	東京都八王子市中野上町～左入町
都市計画道路大田神奈川線 整備事業（西寺尾地区）	横浜市	神奈川県横浜市 神奈川区西寺尾一丁目～神之木町
一般国道 1 号拡幅事業 （保土ヶ谷橋工区）	横浜市	神奈川県横浜市 保土ヶ谷区岩井町～保土ヶ谷町二丁目

コストの適切性

事業名	延長 （ k m ）	幅員 （ m ）	事業費 （ 億円 ）	k m 単価 （ 億円 / k m ）
県道 52 号（相模原町田） 道路改良事業	4.0	22～33	220	55
一般国道 16 号八王子拡幅	2.7	25～30	177	66
都市計画道路大田神奈川線 整備事業（西寺尾地区）	0.7	20	50	71
一般国道 1 号拡幅事業 （保土ヶ谷橋工区）	0.8	25	40	50

- ・同種、同規模の他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、今後の詳細設計の際に橋りょう形式、道路構造や整備手法等について検討し対策に取り組む。

事業の採算性

- ・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。

【環境・景観への配慮】 - 1

〔総括〕

(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年1月13日 麻溝地区自治会長会議(神奈川県)</li> <li>・平成19年2月1日 第1回事業説明会(神奈川県)</li> <li>・平成19年2月1日～2月9日 意見聴取(神奈川県)</li> <li>・平成19年3月29日 第2回事業説明会(神奈川県)</li> <li>・平成23年10月4日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年7月19日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年8月24日 相模台地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年9月25日 大野中地区まちづくり会議(予定)</li> <li>・平成24年10月中旬 住民説明会(予定)</li> </ul>
	主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路拡幅に伴い交通量の増加が予測されるが、騒音、振動、公害(排気ガス等)対策についての考えを知りたい。</li> <li>・道路拡幅工事の際も騒音や住環境の保全に配慮した施工をしてもらいたい。</li> <li>・県立相模原公園からフィッシングパーク跡地にかけての貴重な緑の景観は大きな財産であるので、景観を台無しにしないよう配慮してほしい。</li> <li>・交通利便性より道路周辺住民の生活環境の配慮が第一である。</li> </ul>
	説明結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的手法として騒音対策には舗装を排水性舗装にすること、振動対策には地盤改良等に対応し、また、大気汚染については植栽による浄化、公共交通機関の利用促進などを図る。</li> <li>・住環境については、今後地元と調整を行いながら検討していく。</li> <li>・相模原公園からフィッシングパーク跡地は、公園として一体的な利用ができる計画を検討する。</li> </ul>
環境関連法令等への合規性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法、都市公園法、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)。</li> </ul>	

周辺環境・景観への配慮	調和の配慮	<p>【緑の保全又は緑化】</p> <p>近郊緑地特別保全地区は道路整備に伴う影響が最も少ないルートを選定した。</p> <p>【景観】</p> <p>橋りょうや立体交差施設については、地域の景観と調和のとれたデザイン的工夫を行う。</p> <p>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>【レクリエーション資源】</p> <p>現在、県立相模原公園とフィッシングパーク跡地は県道で分断された状況にあるが、本事業と合わせて県道上部に連絡橋等を設け、施設の一体化を図る計画である。また、道路整備が公園に与える影響を考慮した上で、公園の機能を損なわぬよう改修計画を立案する。</p>
	想定される影響等への対応	影 響

	<p style="text-align: center;">低減の 工夫</p>	<p>緑の保全</p> <p>緑地の復元にあたっては現況の植生を考慮したものとする。盛土のり面の緑化や、歩道内に植樹帯を設けるなど積極的な緑化計画を行う。</p> <p>貴重種(鳥類)の保全</p> <p>繁殖期に行動圏調査を行い繁殖が確認された場合は、専門家の意見を踏まえ、適切な時期から生息状況モニタリング調査を実施し、繁殖の動向や営巣地の位置を把握する。また、事業により繁殖に影響が生じる可能性がある場合には代替巣の設置や繁殖期を避けた工事を行う等の保全対策を検討する。</p> <p>景観</p> <p>橋りょうや立体交差施設については、地域の景観と調和のとれたデザイン的工夫をすることや、当該事業と併せて電線類を地中化することにより良好な街並みの形成に配慮した計画を立案する。</p> <p>騒音</p> <p>騒音低減効果が期待できる「低騒音舗装材(排水性舗装など)」により騒音を低減させる。</p> <p>振動</p> <p>軟弱地盤については地盤改良等で対応する。また、適切な維持管理により舗装面の状態を良好に保つことにより振動影響を低減させる。</p> <p>大気汚染</p> <p>植栽による浄化効果が期待できる。</p> <p>渋滞緩和の効果により公共交通の定時性、速達性が確保されることから、自家用車から公共交通への利用転換が図られ、自動車交通量が減少し、大気汚染が軽減される。</p> <p>文化財</p> <p>埋蔵文化財については、文化財保護法に基づき調査する。</p> <p>レクリエーション資源</p> <p>県立相模原公園とフィッシングパーク跡地間の県道上部に連絡橋等を設け、施設の一体化を図る計画である。また、道路整備が公園に与える影響を考慮した上で、公園の機能を損なわぬよう改修計画を立案する。</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の対象外のため実施しない。</p>	



【環境・景観への配慮】 - 2

〔小学校〕

(周辺環境・景観への影響)	機会や場の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年11月7日 事業説明</li> <li>平成23年10月4日 事業説明(麻溝まちづくり会議)</li> <li>平成24年7月19日 事業説明(麻溝まちづくり会議)</li> <li>平成24年9月～ 小学校PTA説明(予定)</li> </ul>	
	主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺道路が県道の抜け道となっており交通量が多い状況であり、IC供用後には交通量が増加することを危惧しているため、事業を早期に進めて欲しい。</li> <li>工事中の児童の通学路はどうなるのか。また、現在使用している横断歩道は利用できるのか。</li> </ul>	
	説明結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>早期に事業着手に向け取り組む。</li> <li>通学路への対応は、計画の段階では、学校関係者の意見を踏まえ、通学路へ配慮した計画を立案するとともに、事業を行う際には、学校関係者と密に連携を取り、通学路の安全確保を図っていく。</li> </ul>	
関連法令等への合规性			
周辺環境・景観への配慮	調和の配慮		通学路への配慮 地域分断への配慮
	想定される影響等への対応	影響	JR相模線の立体化に伴う通学路の変更 多車線化に伴い地域分断が懸念される
	低減の工夫		通学路や地域の日常生活圏等の状況の把握を行い、適切な場所に横断歩道等を設置し、道路横断機能の確保を図る。 事業を行う際には、学校関係者と密に連携を取り、通学路の安全確保を図っていく。

【環境・景観への配慮】 - 3

〔病院〕

(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年6月2日 事業説明</li> <li>・平成23年8月10日 事業説明</li> <li>・平成23年8月30日 事業説明</li> <li>・平成23年10月13日 事業説明</li> <li>・平成23年10月21日 事業説明</li> <li>・平成24年1月13日 事業説明</li> </ul>	
	主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在進めている大学病院の改修計画に支障とならないよう調整願いたい。</li> <li>・事業地内には変圧施設や地下埋設物が多数あるので配慮願いたい。</li> <li>・病院のエントランス側に道路が拡幅されるため、エントランス等の景観に配慮していただきたい。</li> </ul>	
	説明結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院改修計画に配慮した道路計画とする。</li> <li>・病院前は自転車交通量が多いことから、歩道と自転車道の分離を想定しており、道路構造令に基づき幅員を設定すると33mとなる予定。</li> <li>・道路線形案については沿道状況を考慮しながら検討していきたい。</li> </ul>	
関連法令等への合规性			
周辺環境・景観への配慮	調和の配慮		緊急車両等の円滑な交通処理
	想定される影響等への対応	影響	多車線化に伴う中央分離帯の設置による病院へのアクセス機能の低下。
		低減の工夫	大学病院改修計画を踏まえ、病院への緊急車両や来院者等のアクセス動線に配慮した計画の立案を行う。

【環境・景観への配慮】 - 4

〔近郊緑地特別保全地区〕

(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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年1月13日 麻溝地区自治会長会議(神奈川県)</li> <li>・平成19年2月1日 第1回事業説明会(神奈川県)</li> <li>・平成19年2月1日～2月9日 意見聴取(神奈川県)</li> <li>・平成19年3月29日 第2回事業説明会(神奈川県)</li> <li>・平成23年10月4日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年7月19日 麻溝地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年8月24日 相模台地区まちづくり会議</li> <li>・平成24年9月25日 大野中地区まちづくり会議(予定)</li> <li>・平成24年10月中旬 住民説明会(予定)</li> </ul>	
	主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県立相模原公園からフィッシングパーク跡地にかけての貴重な緑の景観は大きな財産であるので、景観を台無しにしないよう配慮してほしい。</li> </ul>	
	説明結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近郊緑地特別保全地区については、出来るだけそのエリアに道路計画がかからないようにするが、一部近郊緑地特別保全地区にかかる線形となるところについては、代替で緑地帯を新たにつくることなどにより、緑地を補っていきたいと考えている。</li> </ul>	
関連法令等への合規性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市緑地法、首都圏近郊緑地保全法を遵守する。</li> </ul>	
周辺環境・景観への配慮	調和の配慮		近郊緑地特別保全地区への配慮。
	想定される影響等への対応	影響	緑の保全
		低減の工夫	近郊緑地特別保全地区は、道路整備に伴う影響が最も少ないルートを選定した。
環境アセスメントの結果(実施した場合)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価法及び神奈川県環境影響評価条例の対象外のため実施しない。</li> </ul>	

## 〔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	事業の有用性		
		事業実施段階性の有用性		
		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		
	評価 総合	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px;">実施</span> <span>実施しない</span> </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られており、道路法17条で都道府県道の管理は指定市が行うこととされていることから、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、経済性に優れ、走行性や安全性も向上し、沿道環境・地域への影響がより少ない整備手法を採用している。</p> <p>事業の優先性については、さがみ縦貫道路相模原愛川ICの供用開始が平成24年度であることから、早期事業化を進める必要がある。</p> <p>渋滞緩和や交通安全の確保のために必要な事業で、B/Cが1.00以上であることから有効性が認められる事業である。</p> <p>事業の経済性・効率性については、経済性に優れた整備手法を採用し、他事業と比較しても概ね適切な事業費である。</p> <p>周辺住民と調整しながら、環境・景観へ配慮した道路の計画や工事の手法等について検討し、必要な対策を実施していくこととしている。</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>			
事項 特記	<p>環境・景観への配慮については、今後道路の周辺住民と調整しながら、道路の計画や工事の手法等について検討してくため、『 』としている。</p>			