

【事後評価】

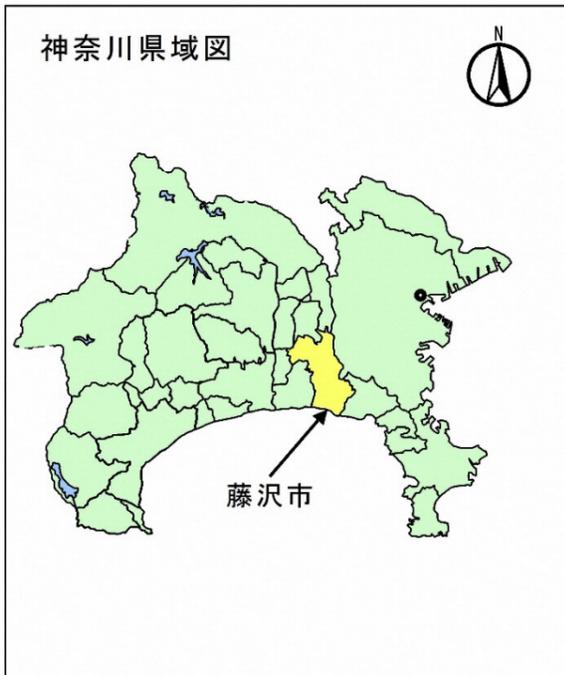
N o. 10 藤沢都市計画事業長後駅東口土地区画整理事業

◆ 事業概要

1. 概要

1) 全体の概要

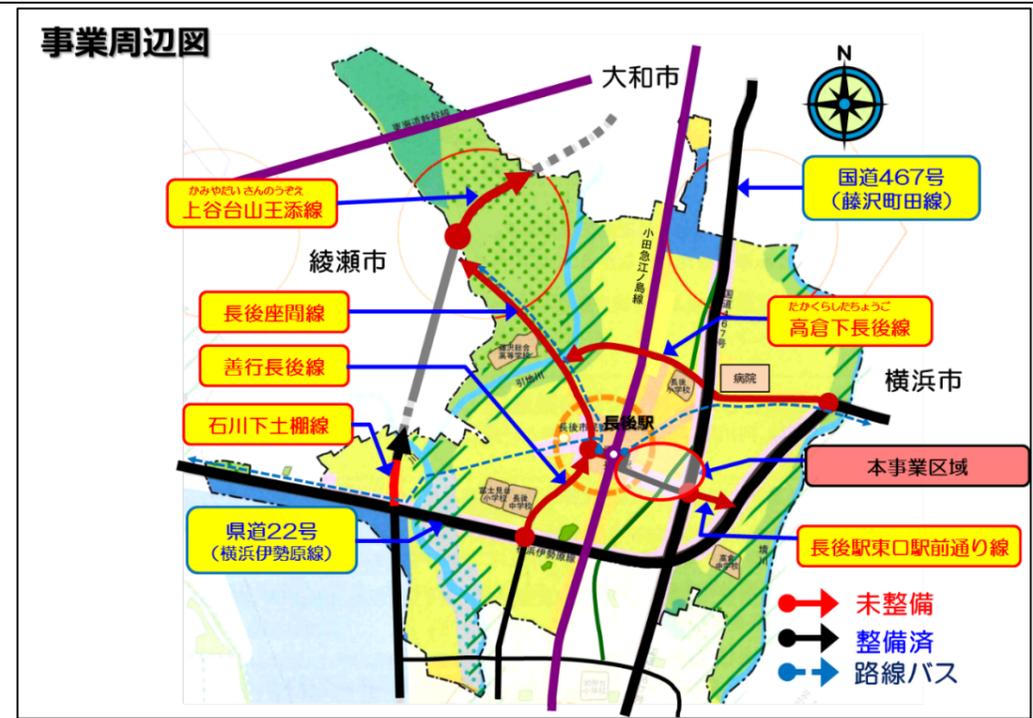
- ア) 藤沢市は、東京から約50km 神奈川県中央南部に位置し、人口約423千人（平成27年国勢調査資料）、市域面積は69.57km²の概ね平坦な地形です。
- イ) 藤沢市は将来都市像「自立するネットワーク都市」を実現するため、都市基盤の整備や都市機能の向上を図っています。この一環として土地区画整理事業によるまちづくりを推進しています。
- ウ) 今回の事後評価対象区域は、東西約400m、南北約150m、全体面積約6.05haに指定された藤沢都市計画事業長後駅東口土地区画整理事業について評価を行うものです。



2) 評価対象事業の概要

- ア) 本事業の区域は藤沢市北部（長後地区）に位置し、昭和4年に小田急線の開業に伴い長後駅が設置され、利便性の高さから駅を中心に市街化が進み、人口の集積とともにまちが発展してきました。
- イ) 長後駅周辺では、骨格的な道路網等の構築が不十分なため、朝夕の通勤時間帯を中心に駅目的交通の集中や通過交通との輻輳による交通渋滞が発生していた。
また、地区内の住宅地ではスプロール化が進み、狭隘な道路が多く防災上の課題も抱えていました。
- ウ) 本事業は平成5年度に都市計画決定及び事業計画決定が行われ、平成18年度に換地処分を行い、平成29年度に事業を完了しました。本地区の優先課題である駅周辺の交通混雑の緩和と利便性の確保、地区防災の向上を図りました。

事業周辺図



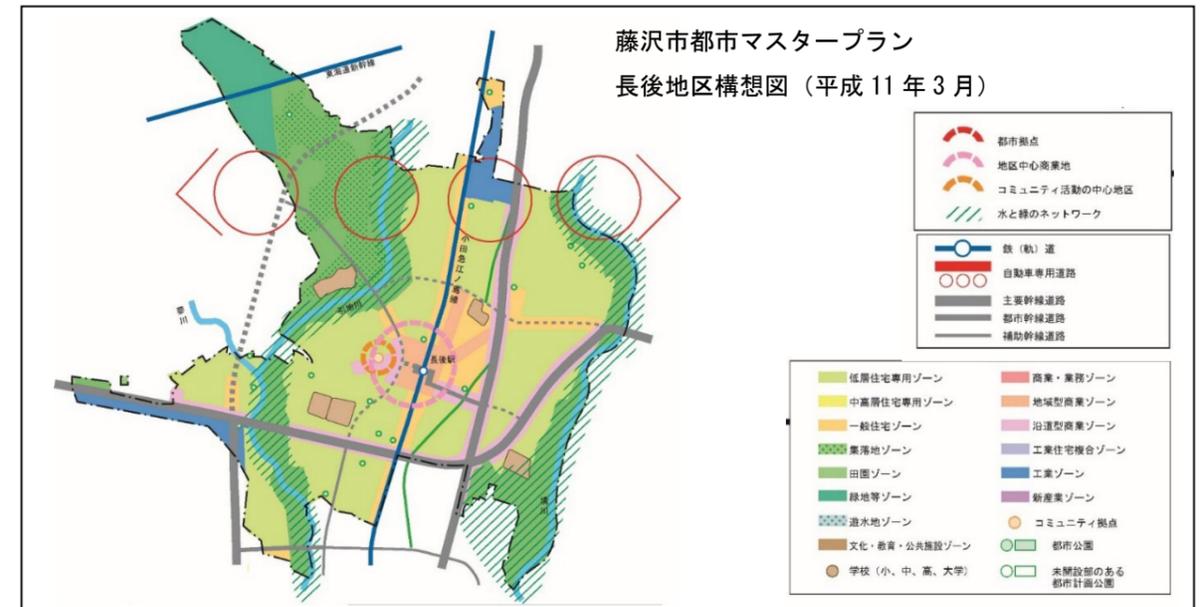
3) 評価対象事業の位置づけ

ア) 県の計画

- a) かながわ都市マスタープラン（平成19年）
 - ・第5章-3-(1)-ア) 密集住宅市街地等の整備の促進による防災機能の強化
「防災上危険な密集市街地等において、土地区画整理事業等の促進による良好な市街地の再整備を図る」方針が位置づけられています。

イ) 市の計画

- a) ふじさわ総合計画2020（平成13年3月）
 - ・基本目標4 安全で安心して暮らせるまち「長後駅東口土地区画整理事業の実施による良好な居住環境の整備」の方針が位置づけられています。
- b) 藤沢市都市マスタープラン（平成11年3月）
 - ・第3章 地区別構想（長後地区）まちづくりの方針 市街地整備の方針
「道路・公園等の都市施設の整備、住環境の改善、防災性の強化など一体的な整備」の方針が位置づけられています。



【事後評価】

N o. 10 藤沢都市計画事業長後駅東口土地区画整理事業

2. 事業の経緯や必要性

1) 経緯

- ・都市計画決定日 平成 5年 10月 26日
- ・事業計画決定日 平成 6年 2月 18日
- ・仮換地指定日 平成 9年 3月 24日 ~ 平成18年 7月 10日
- ・都市計画道路 長後駅東口駅前通り線及び長後駅東口駅前広場
平成12年 4月 供用開始
- ・換地処分公告日 平成19年 3月 2日
- ・事業計画(第5回)変更 平成23年 2月 8日
- ・事業完了 平成29年 8月 31日

2) 必要性

- ア) 長後駅周辺は通過交通や駅目的交通が集中し、交通混雑をきたしており、特に旧東口駅前広場はバスの方向転換に支障をきたすほど狭く、歩行者も安心して歩けない状況で住民の日常生活に深刻な問題となっていたため、改善する必要性がありました。
- イ) 地区内は、道路などの都市施設が不十分なまま市街地化が進行し、狭隘な道路が多く防災上の課題も抱えていたため、改善する必要性がありました。

3. 事業の目的

本事業は、長後駅東口駅前広場及び長後駅東口駅前通り線の道路整備等の都市基盤の一体的な整備を行い、駅周辺の交通混雑緩和や駅へのアクセス性の向上、地域における防災性の向上を図り良好な市街地の形成を図ることを目的としています。

4. 事業の内容

施行年度	平成5年度～平成29年度	
認可年月日	平成6年2月18日	
事業費	11,523,968千円	
施行面積	6.05ha	
施行前	公共用地	1.62ha
	宅地	4.43ha
施行後	公共用地	2.25ha
	宅地	3.8ha
減歩率	公共 14.13%	
財源内訳	国費	4,066,700千円
	市費等	7,457,268千円

※本地区は減価補償地区であり、減価買収前の宅地面積は約5.3haであり、用地の先行買収を約0.87ha行うことで減歩率の軽減を図りました。

公共用地の比率が大きい地区では、宅地の利用価値が高くなり平均単価は上がるものの、整理後の宅地面積の減少が大きく、地区全体の宅地総価額が減少してしまいます。このような地区を減価補償地区といい、宅地総価額の減少分である『減価補償金』相当の用地を先行買収します。

1) 道路

- ・都市計画道路：3.4.18長後駅東口駅前通り線(幅員20m延長336.7m)、長後駅東口駅前広場(面積3,700.25㎡)
- ・区画道路：幅員4.1m~10.0m(延長1,413.8m)

2) 公園

- ・街区公園：上谷戸公園(1,109.89㎡)、上谷戸第二公園(274.07㎡)、上谷戸第三公園(807.43㎡)

3) 上水道

- ・上水道施設：1,061.6m

4) 関連事業(公共下水道)

- ・下水道施設 汚水(Φ200mm)約2,100m

5. 事業実施にあたって配慮した項目

- 1) 効率的な事業効果の発現を図るため、都市計画道路と駅前広場を同時に供用開始しました。
- 2) 減価補償地区のため、事業認可の事前協議と並行して、先行買収の交渉を進め、事業の進捗に繋がりました。

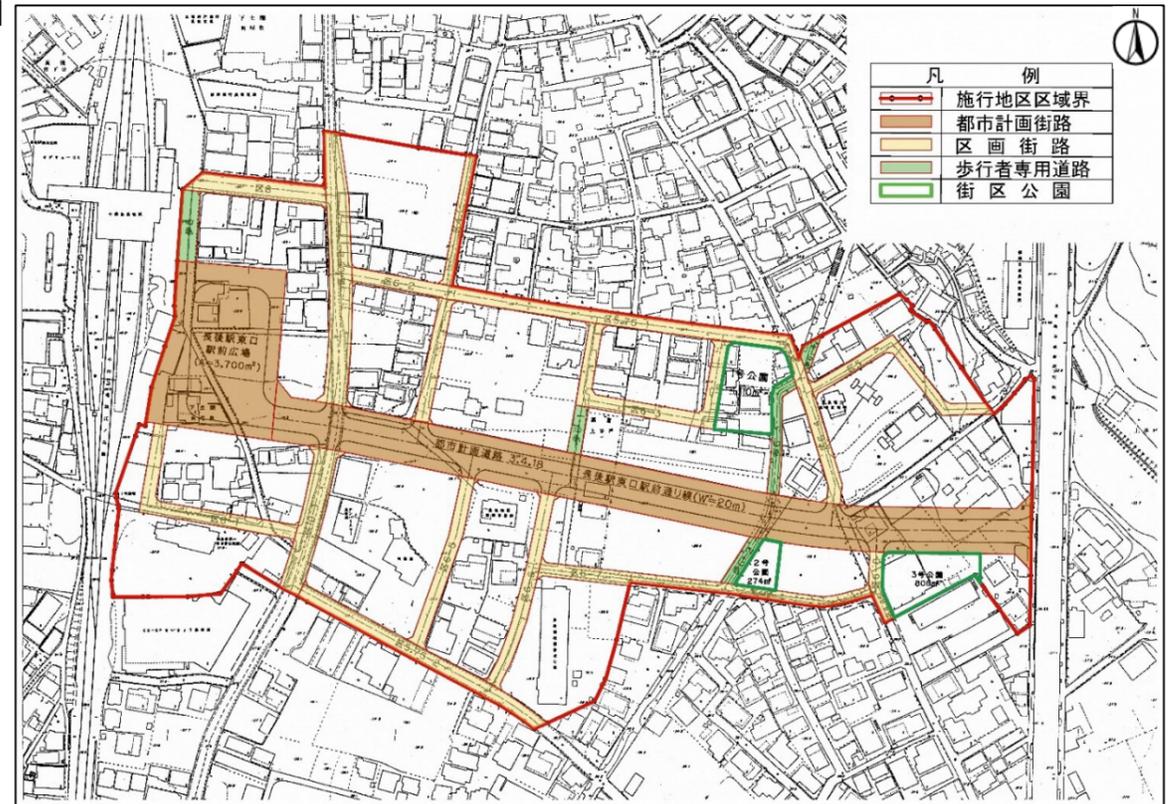
施行前



施行後

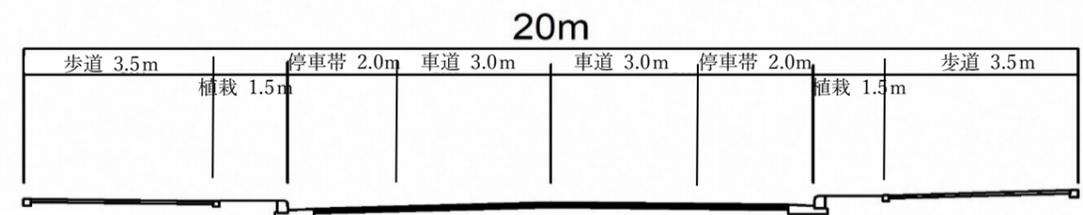


平面図



断面図

長後駅東口駅前通り線 標準断面図



【事後評価】

N o. 10 藤沢都市計画事業長後駅東口土地区画整理事業

◆チェックリスト

費用対効果	事業期間	事業化年度	H5年度	補償着手	H9年度	換地処分	(当初) H16年度	事業期間変動率
		都市計画決定	H5年度	工事着手	H10年度	年度	(実績) H18年度	
事業費	再評価時	(名目値) 118億円		実績	(名目値) 229億円		事業費変動率	
		(実質値) 118億円			(実質値) 229億円			
事業期間・事業費変更理由		市街化が進行している地区であることから、補償物件が多く、移転先の支障物件の除却及び上下水道・街路築造工事等の基盤整備に時間を要している。						
(再評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	148億円		総便益	162億円		基準年 H14年
	1.10	内訳) 事業費	118億円		維持管理費	6億円		
			用地費		24億円			
		経済的内部収益率 (EIRR)						
(事後評価時)費用対効果分析結果	B/C	総費用	251億円		総便益	270億円		基準年 R2年
	1.07	内訳) 事業費	229億円		維持管理費	4億円		
			用地費		19億円			
		経済的内部収益率 (EIRR)						
事業遅延による費用・便益の変化と損失額		費用増加額	-		便益減少額	-		損失額

■総合的な効果

ア) 防災

- ・市街地のスプロール化の解消、公園等の公共空間が整備され、防災性の向上が図られています。

イ) 安全・安心・利便性

- ・駅前広場や駅へのアクセス道路が整備され、駅利用の利便性の向上が図られています。
- ・道路幅員の適正化が図られるとともに、幹線道路には歩行者空間が確保され、交通の安全性の改善と生活環境の向上が図られています。

①費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

平成14年度の評価時において、事業期間を換地処分の平成16年度と定めていましたが、事業完了は清算期間などを含めて平成29年度となりました。

その要因は、本地区は市街化が進行している地区であり移転補償の物件数が多いことから、移転支障物件の除却の遅れと、それに伴う道路築造、関連事業である下水道整備等の工事に遅れが生じています。さらに工事完了後には、清算金徴収の延伸を行ったものによるものです。

②事業効果の発現状況

1) 市街地のスプロール化の解消と住環境の向上

- ・土地区画整理事業により、適正な幅員の道路や公園などの公共施設が整備されて、狭隘道路が解消されるとともに駅前の交通混雑の緩和が図られ、路線バスの定時運行やタクシー・送迎車両の乗降スペース・歩道空間の確保など、交通ターミナルとしての機能や駅アクセス機能が強化されました。

2) 長後地区の居住者の増加

- ・当事業地を含む長後地区における居住者人口は、都市計画道路など公共施設の完成以後、より一層の増加傾向を示しています。
- ・長後駅東口の都市基盤整備によって、生活利便性や住環境が向上するなど、整備効果が周辺地域に波及していることが一因と考えられます。

③事業実施による環境の変化

- ・土地区画整理事業により、都市計画道路や区画道路の整備による延焼防止や公園を整備・確保することによる、災害時における避難機能も強化されました。

長後駅東口駅前広場



長後駅東口駅前通り線



区画街路

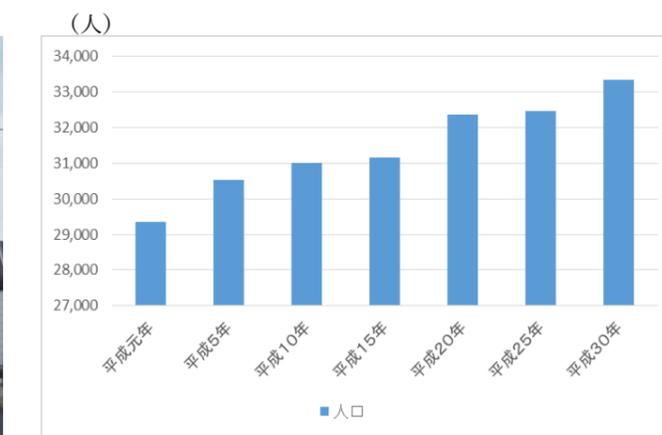


図 長後地区の人口増加率の推移 (出典: 藤沢市統計資料)

○対応方針 (案)

本事業の実施により、長後駅東口駅周辺の都市基盤が整備され密集市街地の解消が図られ、駅前及び駅周辺の交通の円滑化、生活の利便性や防災性の向上に寄与しており、事業の効果は十分に発現しています。このことから、本事業については事後評価を再度行う必要性は認められません。

○事業により得られたレッスン

本事業は、多数の反対者がいる中で事業を開始しましたが、意見交換会など様々な機会を捉えて、住民の意向に繰り返し丁寧に対応しながら事業を進め、最終的には換地計画に対する意見書や換地処分に対する審査請求などは提出されませんでした。

○考察

ア) 今後の取組み

既成市街地での土地区画整理事業は減価補償地区となる可能性が高く移転補償物件が多くなるため、住民や地元事業者への事業説明を丁寧に行い、計画的に事業を進めます。また、整備後のまちづくりを継続する観点から、住民と行政が協働しながら将来のまちづくりを見据えた組織体制を確立し、ソフト施策とハード整備が一体となった事業を推進していきます。

イ) 他の事業のあり方や、評価手法の見直しに活かせる事項

今回の事業評価においては、土地区画整理事業における費用便益マニュアルに基づき、便益を算出するために事業区域及び周辺区域 (500m程度) のデータを計測しているものですが、駅周辺の土地区画整理事業では、駅へのアクセス性など交通利便性が高くなり、評価対象区域より広範囲にわたり事業効果が見込まれます。

今後、他の事業においては、事業効果がより広範囲に波及していることを把握するために、周辺地区外にわたるデータを計測することや、公共交通の利便性に関するアンケート調査などを検討します。