

1 プロジェクトの内容と目的

- 長後駅東口土地区画整理事業の事業区域は、藤沢市北部に位置する小田急江ノ島線の長後駅に隣接し、東西約400m、南北約150m、全体面積6.05haである。
- 長後駅周辺地区は、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んだが、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※1が進み、狭隘な道路が多く防災上の課題も抱えていた。
- 本事業は、駅前広場及び骨格となる道路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た。

※1)スプロール化：都市の急速な発展により、市街地が無秩序・無計画に広がっていくこと。

神奈川県域図



藤沢市

藤沢市域図



藤沢市

国土地理院図を使用

事業地周辺図



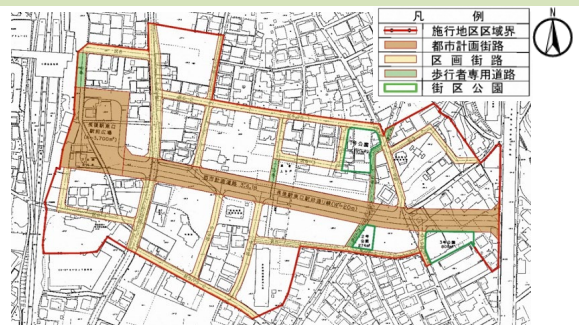
施行前状況



バス路線の道路幅員が狭く、交通渋滞が発生していた。

プロジェクトの内容

- 道路：都市計画道路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(広場面積3,700.25㎡)
区画道路：幅員4.1m～10.0m 延長1,413.8m
- 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㎡))
- その他(上水道施設、下水道施設)



2 プロジェクトの効果

総合的な効果

- 道路・公園の整備により公共空間が増加したことで、住環境・防災性の向上が図られた。
- 駅前広場や駅へのアクセス道路が整備され、駅利用者の利便性の向上が図られた。
- 道路幅員の適正化が図られるとともに、幹線道路には歩行空間が整備され、交通の安全性の改善と生活環境の向上が図られた。

・長後駅東口駅前広場



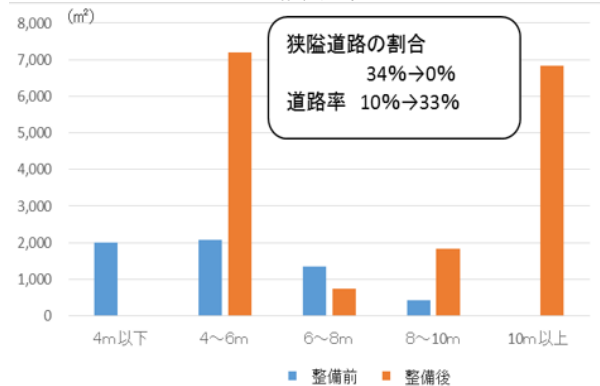
・長後駅東口駅前通り線



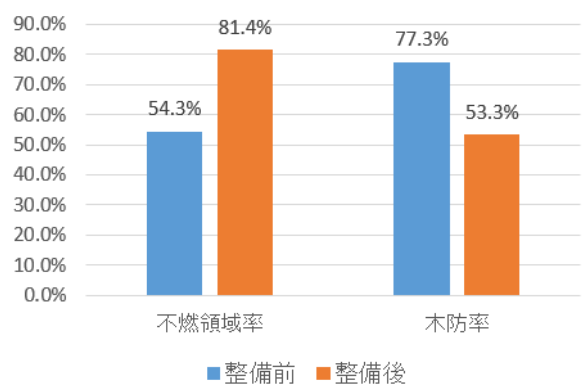
効果の発現状況

- 狭隘道路が全て解消され、道路率も10%から33%となり延焼防止や避難機能の強化が図られた。
- 道路・公園の整備により空地面積が増加したことから、不燃領域率が54%から81%まで増加した。また、本事業により土地利用の高度化が図られ、木防率についても77%から53%まで減少し、住環境や防災性が向上した。
- 路線バスにおいては、長後小学校入口交差点から駅までの所要時間が1/3以下となり運行状況が改善された。また、歩行者空間が確保され駅への到達時間が短縮し、タクシー・送迎用車両の乗降スペースの確保など駅へのアクセス性や交通ターミナルとしての機能が強化された。
- 本事業により都市計画道路など公共施設の整備以後、長後地区における居住者人口は増加傾向である。

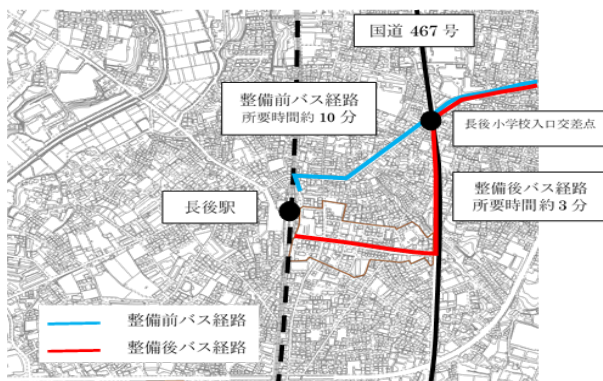
・道路幅員の変化



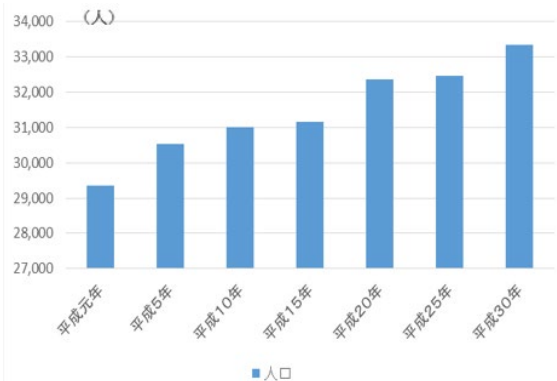
・不燃領域率と木防率の変化



・路線バス所要時間の変化



・長後地区の人口増加の推移



プロジェクトの投資効果の分析

- 本プロジェクトの事業費や維持管理等の費用(C(Cost))に対する投資効果については、道路・公園等の都市基盤の一体的な整備による①最寄り駅までの所要時間の短縮効果、②公園までの移動距離の短縮効果、③道路幅員の確保による延焼防止や避難機能の向上効果を地域が受益しており、事業の有・無による地価の差が便益(B(Benefit))であると想定されるため、この費用便益比(B/C)の関係を投資効果として分析した。この結果、本プロジェクトのB/Cは1.07となった。

- プロジェクトの投資効果の分析

$$\begin{aligned} \text{費用便益比(B/C)} &= \frac{\text{基準年における現在価値の合計}}{\text{事業費+維持管理費+用地費の合計}} \\ &= \frac{270\text{億円}}{251\text{億円}} = 1.07 \end{aligned}$$

$$\text{経済的內部収益率(EIRR)} = 4.32\%$$

※ 事業～耐用期間の総費用、総便益については、物価の変動や利率などによる社会的な貨幣価値の年変動を、社会的割引率4%として考慮(現在価値化)し、算定している。

3 プロジェクト実施にあたっての特記事項

- 効率的な事業効果の発現を図るため、平成12年度に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を同時に供用開始した。
- 本地区は減価補償地区※2のため、事業認可の事前協議と並行して用地を先行買収する交渉を進め、減歩率の軽減を図り事業の進捗に繋がった。

※2) 減価補償地区: 施行後の公共用地率が大きく、宅地の利用価値が高くなり平均単価は上がるものの、宅地面積の減少が大きく、地区全体の宅地総価額が減少するような地区。

4 プロジェクトによって得られたレッスン

住民対応について

- 本事業は、多数の反対者がいる中で土地区画整理事業を開始したが、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た結果、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なかった。

5 考察

- 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、住民や地元商業者への事業説明を丁寧に行い、計画的に事業を進める。
- 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する。
- 駅周辺の土地区画整理事業は、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ることから、今後、他の事業において事業効果が広範囲に波及していることを把握するため、周辺地区外にわたるデータ計測の実施や、公共交通の利便性に関するアンケート調査などを検討する。