

(様式4)

公共事業再評価調書

番号	都整-2	事業担当局課	都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所																
事業名	新綱島駅周辺地区土地区画整理事業		採択年度	平成28年度															
施工場所	港北区綱島東一丁目及び綱島東二丁目の各一部		経過年数	6年															
目的及び 事業概要	<p>本地区は、市北部に位置し、東急東横線綱島駅東口から東京丸子横浜線（綱島街道）を隔てた東側にあり、地区内において、相鉄・東急直通線の新駅整備が行われている。本市において有数のターミナル拠点となるものの、慢性的な交通混雑や建物の老朽化が進み、低未利用地も多いなど、様々な課題を抱えている。（別紙1参照）</p> <p>このため、横浜市施行による土地区画整理事業により、新駅周辺の都市計画道路等の基盤整備を行うとともに、地区内の一部で組合施行による市街地再開発事業を一体的施行することにより、駅前の計画的な市街地整備を図る。</p> <p>また、東急東横線綱島駅東口駅前に集中しているバス乗降場の約半分を今回整備する都市計画道路綱島東線に移転する計画であり、駅周辺の交通混雑の解消や歩行者空間の確保を図る。（別紙2参照）</p>																		
			当初 (平成27年度)	変更 (令和3年度)															
	事業期間		平成28年度～令和5年度	平成28年度～令和5年度 ※期間については精査中															
	事業費	合計	5,665,000千円	9,633,000千円															
		国費	2,289,900千円	4,557,700千円															
		市費	3,375,100千円	5,075,300千円															
	<p>事業費が変更した主な理由は、以下のとおり。（単位：千円）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業費増額の主な理由</th> <th>増額分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路整備費</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者等との協議による鉄道施設の連壁撤去範囲の確定に伴う増額 道路管理者との協議や地元調整による舗装構成の見直しによる増額 宅地の利用計画が未定だったが、計画確定後、電線共同溝の条線が増えたことによる増額 </td> <td>969,500</td> </tr> <tr> <td>建物移転費</td> <td>移転対象マンションの基礎杭の本数が想定より多かったため、移転対象物件増と移転期間増による補償費の増額</td> <td>800,099</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">インフラ移設費</td> <td>詳細な施工計画で仮設での電柱引込が必要になったこと等に伴う増額</td> <td>165,700</td> </tr> <tr> <td>宅地の利用計画が未定だったが、計画確定後、上下水道等の設置場所を追加したことによる増額</td> <td>224,100</td> </tr> </tbody> </table>						事業費増額の主な理由	増額分	道路整備費	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者等との協議による鉄道施設の連壁撤去範囲の確定に伴う増額 道路管理者との協議や地元調整による舗装構成の見直しによる増額 宅地の利用計画が未定だったが、計画確定後、電線共同溝の条線が増えたことによる増額 	969,500	建物移転費	移転対象マンションの基礎杭の本数が想定より多かったため、移転対象物件増と移転期間増による補償費の増額	800,099	インフラ移設費	詳細な施工計画で仮設での電柱引込が必要になったこと等に伴う増額	165,700	宅地の利用計画が未定だったが、計画確定後、上下水道等の設置場所を追加したことによる増額	224,100
		事業費増額の主な理由	増額分																
	道路整備費	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者等との協議による鉄道施設の連壁撤去範囲の確定に伴う増額 道路管理者との協議や地元調整による舗装構成の見直しによる増額 宅地の利用計画が未定だったが、計画確定後、電線共同溝の条線が増えたことによる増額 	969,500																
	建物移転費	移転対象マンションの基礎杭の本数が想定より多かったため、移転対象物件増と移転期間増による補償費の増額	800,099																
インフラ移設費	詳細な施工計画で仮設での電柱引込が必要になったこと等に伴う増額	165,700																	
	宅地の利用計画が未定だったが、計画確定後、上下水道等の設置場所を追加したことによる増額	224,100																	
変更内容																			

		<table border="1"> <tr> <td>工事 雑費</td> <td>下水道管理者等との協議により、雨水調整池の構造が変更になったことに伴う増額</td> <td>879,600</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>消費税率変更(8%→10%)、工事費労務単価の上昇(22%)、建設資材の高騰(14%)等</td> <td>929,001</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td></td> <td>3,968,000</td> </tr> </table>	工事 雑費	下水道管理者等との協議により、雨水調整池の構造が変更になったことに伴う増額	879,600	その他	消費税率変更(8%→10%)、工事費労務単価の上昇(22%)、建設資材の高騰(14%)等	929,001	合 計		3,968,000
工事 雑費	下水道管理者等との協議により、雨水調整池の構造が変更になったことに伴う増額	879,600									
その他	消費税率変更(8%→10%)、工事費労務単価の上昇(22%)、建設資材の高騰(14%)等	929,001									
合 計		3,968,000									
	上位計画等	<p>① 都市再開発方針（平成30年3月改訂） 2号再開発促進地区として一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区に位置付けている。</p> <p>② 都市計画マスタープラン港北区プラン（平成11年策定、平成27年改訂）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅の整備を契機として、駅周辺のポテンシャルを生かした駅前にふさわしい土地利用を誘導することとしている。 ・東京丸子横浜線（綱島街道）を拡幅し、幹線道路の交通を円滑化にすることによって地域道路への通過交通を抑制することとしている。 ・バスやタクシーの乗降場を再編し、自動車が円滑に通行できる環境を形成することとしている。 <p>※別紙3参照</p>									
	関連事業	<p>① 新綱島駅前地区市街地再開発事業 地区内の一部で組合施行による市街地再開発事業を一体的施行することにより、駅前の計画的な市街地整備を図る。</p> <p>② 相鉄・東急直通線都市鉄道等利便増進事業 JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近と東急東横線・目黒線日吉駅間に連絡線を新設し、この連絡線を利用して相鉄線と東急線が相互直通運転を行う。</p> <p>③ 綱島駅東口駅前地区市街地再開発事業 安全な歩行者空間がなく、歩行者がバス・タクシー等と混在する状況となっている綱島駅東口駅前地区を市街地再開発事業によって改善し、安全・安心で快適なまちづくりを進める。</p>									
事業の 必要性	事業を巡る 社会経済情 勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・相鉄・東急直通線都市鉄道等利便増進事業については、令和5年3月に新綱島駅が開業見込み ・市街地再開発事業区については、令和5年10月に建物竣工予定 <p>※別紙4参照</p>									

	<p>事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)</p>	<p>① 費用便益分析</p> <p>公共施設及び宅地の整備による便益については、「土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル(案)(国土交通省都市・地域整備局：平成21年7月)」による「ヘドニック・アプローチ」に基づき算定し、現在価値に換算して計上している。</p> <p>「ヘドニック・アプローチ」は、土地区画整理事業で公共施設及び宅地が整備されることにより、事業がなかった場合との地価の差を便益として算出して費用便益分析を行い評価する方法である。</p> <table border="1" data-bbox="580 607 1426 1028"> <tr> <td>基準年</td> <td>令和3年</td> </tr> <tr> <td>換地処分</td> <td>令和5年</td> </tr> <tr> <td>評価期間</td> <td>換地処分後50年間 (令和55年まで)</td> </tr> <tr> <td>割引率</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>総便益(B)</td> <td>17,270百万円</td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>10,175百万円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>1.70</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・総費用(C)：土地区画整理事業費の年度別事業費、都市計画道路等の街路・自転車駐輪場の維持管理費、公共用地の増加分に相当する用地費を現在価値に換算して計上 ・総便益(B)：事業地区及び周辺地区において、事業があった場合と事業がなかった場合の地価の差を便益として算出 <p>② バス乗降場転換による効果</p> <p>バスを新駅上部へ転換することで、ピーク時の渋滞による損失時間が発生なくなり、定時走行となることから、バス走行時間の短縮が可能となる。</p> <table border="1" data-bbox="580 1503 1142 1552"> <tr> <td>総便益(4%割引)</td> <td>166百万円</td> </tr> </table> <p>③ すべての便益を加味した費用便益分析結果</p> <table border="1" data-bbox="560 1644 1474 1977"> <thead> <tr> <th></th> <th>総便益 (百万円)</th> <th>費用 (百万円)</th> <th>B/C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ヘドニック・アプローチ</td> <td>17,270</td> <td rowspan="2">10,175</td> <td>1.70</td> </tr> <tr> <td>バス乗降場転換効果</td> <td>166</td> <td>0.02</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>17,436</td> <td></td> <td>1.72</td> </tr> </tbody> </table>	基準年	令和3年	換地処分	令和5年	評価期間	換地処分後50年間 (令和55年まで)	割引率	4%	総便益(B)	17,270百万円	総費用(C)	10,175百万円	費用便益比(B/C)	1.70	総便益(4%割引)	166百万円		総便益 (百万円)	費用 (百万円)	B/C	ヘドニック・アプローチ	17,270	10,175	1.70	バス乗降場転換効果	166	0.02	合計	17,436		1.72
基準年	令和3年																																
換地処分	令和5年																																
評価期間	換地処分後50年間 (令和55年まで)																																
割引率	4%																																
総便益(B)	17,270百万円																																
総費用(C)	10,175百万円																																
費用便益比(B/C)	1.70																																
総便益(4%割引)	166百万円																																
	総便益 (百万円)	費用 (百万円)	B/C																														
ヘドニック・アプローチ	17,270	10,175	1.70																														
バス乗降場転換効果	166		0.02																														
合計	17,436		1.72																														

■ 感度分析（ヘドニック・アプローチ）

	総便益 (百万円)	費用 (百万円)	B/C
【上位ケース】 地価の変動『10%上昇』 事業費の変動『10%縮減』 施行期間の延長なし	18,997	9,268	2.05
【下位ケース】 地価の変動『10%下落』 事業費の変動『10%増加』 施行期間の変動『3年延長』	14,593	11,068	1.32

■ 残事業の費用便益分析

	便益 (百万円)	費用 (百万円)	B/C
ヘドニック・アプローチ	8,946	4,788	1.87
バス乗降場転換効果	166		0.03
合計	9,112		1.90

④ 定量的事項

駅前の計画的な市街地整備に伴い、建物面積や商業床の増加、市外からの人口流入、地価の上昇等により、市税収入の増加が見込まれる。事業実施前後の市税収入について推計したところ、事業完了後30年間の年平均増収額が108百万円となった。

	固定 資産税 (百万円)	都市 計画税 (百万円)	個人 市民税 (百万円)	法人 市民税 (百万円)	事業所 税 (百万円)	合計 (百万円)
新綱島 駅周辺 （再開発 事業含む）	58	15	13	10	12	108

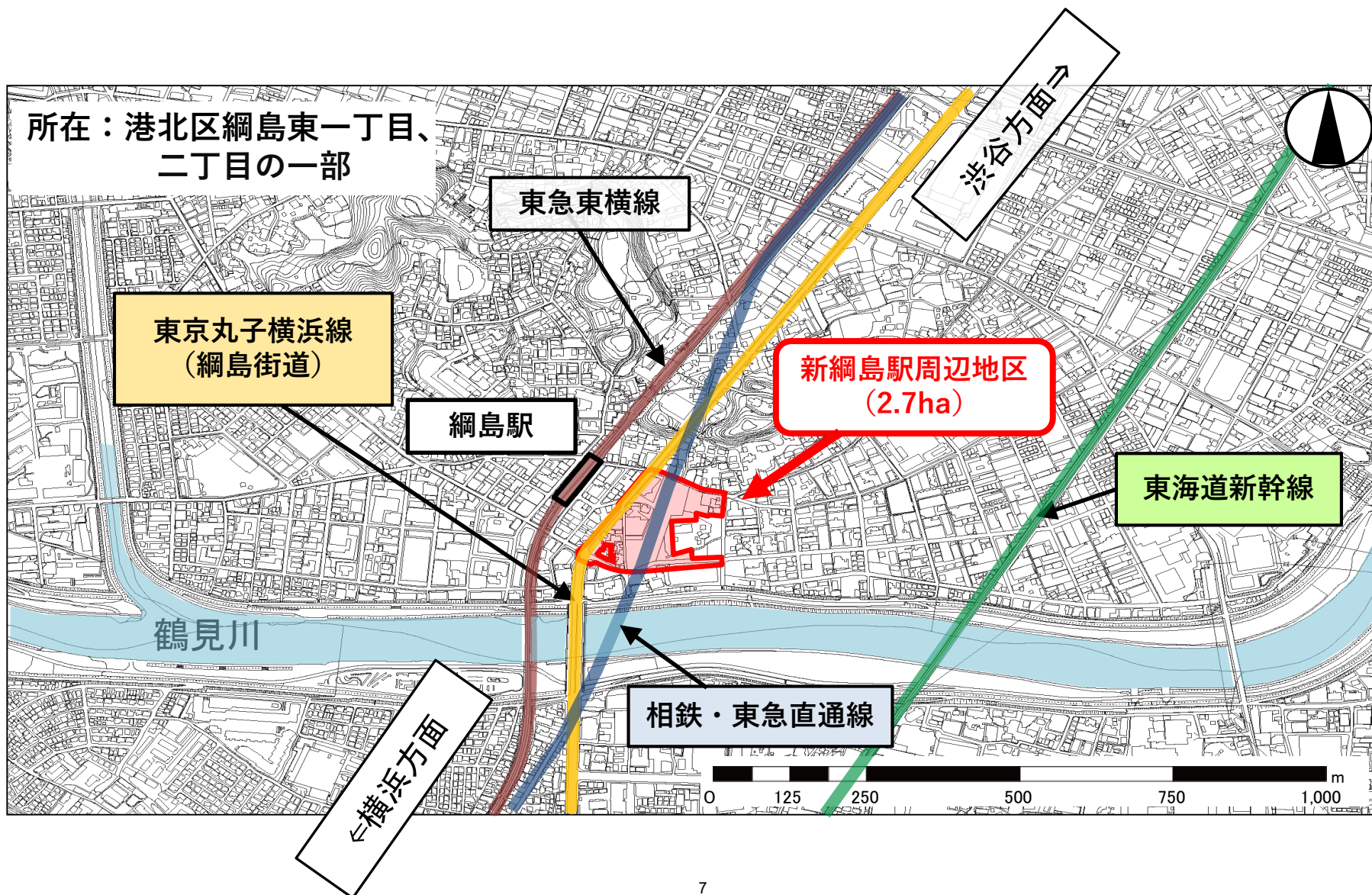
		<p>⑤ 定性的事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 綱島駅東口駅前に集中しているバス乗降場を再編し、新駅の上部に新たに整備する道路にバス乗降場の一部を移転することにより、綱島駅東口周辺の道路の混雑が緩和されるとともに、安全性が向上する。 ・ 事業区域内で未整備となっている都市計画道路の綱島街道や綱島日吉線及び新駅周辺の狭い道路を整備・拡幅するとともに、新たに広場を設置することで、安全で快適な歩行者空間が形成される。 ・ 民有地は、敷地を整序し、区域の一部において建物の共同化を図るなど、土地活用しやすい環境を整えるとともに、綱島のポテンシャルを生かした土地利用が期待される。
--	--	--

事業の進捗状況	事業進捗率%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総事業費 96.3 億円のうち、令和3年度までに 51.8 億円執行済みである。 ・ 令和2年度までに用地を全て取得のうえ、仮換地^{※1}指定も完了しており、宅地造成工事や道路築造工事等に着手している。(別紙5参照) ・ 地区内のうち、第1工区では使用収益が開始され^{※2}、令和5年度に建物が竣工予定である。第2工区についても、今後宅地造成工事等を経て、使用収益を開始予定である。 <p>※1: 仮換地とは、換地処分前に土地の区画形質の変更等工事のため必要がある場合に、従前地に代わって、仮に使用収益をすることができる土地として、施行者から指定された土地を指す。</p> <p>土地区画整理事業において、個々の従前地の条件を考慮しながら、より利用しやすくなるよう土地の再配置を行うが、この配置において新しく置き換えられた土地を換地という。換地には、従前地についての権利(所有権、借地権、永小作権等)が引き継がれ、換地処分により最終的に従前の土地とみなされる。</p> <p>※2: 使用収益の開始とは、仮換地が指定されると、仮換地指定の効力発生日から仮換地を使用することが可能となり、逆に従前地を使用することはできなくなる。このことを仮換地の使用収益の開始という。</p>
	54%	
	用地取得率%	
	100%	
	供用等の状況	
	50% (宅地)	
事業の課題及び進捗見込み		<p>令和2年度までに仮換地指定が完了し、令和3年度当初から着手予定の都市計画道路整備工事、雨水調整池整備工事等の一部では、鉄道工事のヤードとして利用している道路予定地の返還時期の延期や新型コロナウイルス感染防止対策による関係機関協議の遅れ等により、工事の開始が最大 1 年半遅れている。今後関係機関等と協議のうえ、適切な工期の見直しを行う。</p>

<p>その他 (コスト削減項目等)</p>	<p>令和5年3月の新駅開業時やその他の宅地開発の竣工などで新駅周辺道路等に必要インフラ施設を整備するため、鉄道運輸機構と市・関係者とで合同マスター工程を調整している。</p> <p>事業進捗による道路や雨水調整池の設計や工法が確定した事によるほか、鉄道工事工程や施工手順等の調整により、工事費が増額となった。</p> <p>今後、工事発注の効率化や工事構成要素のコスト低減等の施策を講じることにより、工事費の縮減に努める。</p>	
<p>その他</p>	<p>本区域の一部において、組合施行による市街地再開発事業を一体的に実施し、商業・業務機能や公益施設(区民文化センター)、都市型住宅を整備する。</p>	
<p>添付資料</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・別紙1 位置図・案内図、綱島駅東口周辺の課題 ・別紙2 事業概要 ・別紙3 上位計画等 ・別紙4 市街地再開発事業の概要(参考) ・別紙5 事業スケジュール 	
<p>対応方針</p>	<p>継続</p>	<p>計画通り(上記計画を実施)</p> <hr/> <p>一部見直し(上記計画を変更)</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>【見直し内容】</p>
<p>中 止</p>		

<p>対応方針 とした理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・令和5年3月に新駅が開業予定であり、本事業は新駅利用者の安全な歩行者動線の確保やバス乗降場の整備など駅前にふさわしい施設整備を行うものである。また、本事業は再開発事業との一体的施行であり、民間施工である再開発事業への影響が極めて大きく、地権者等の協力を得ながら地域が一体となって取り組みながら事業を進めているところである。 ・費用便益分析結果からも、事業継続が妥当と考えられる。 	
-----------------------	---	--

■ 新綱島駅周辺地区 位置図

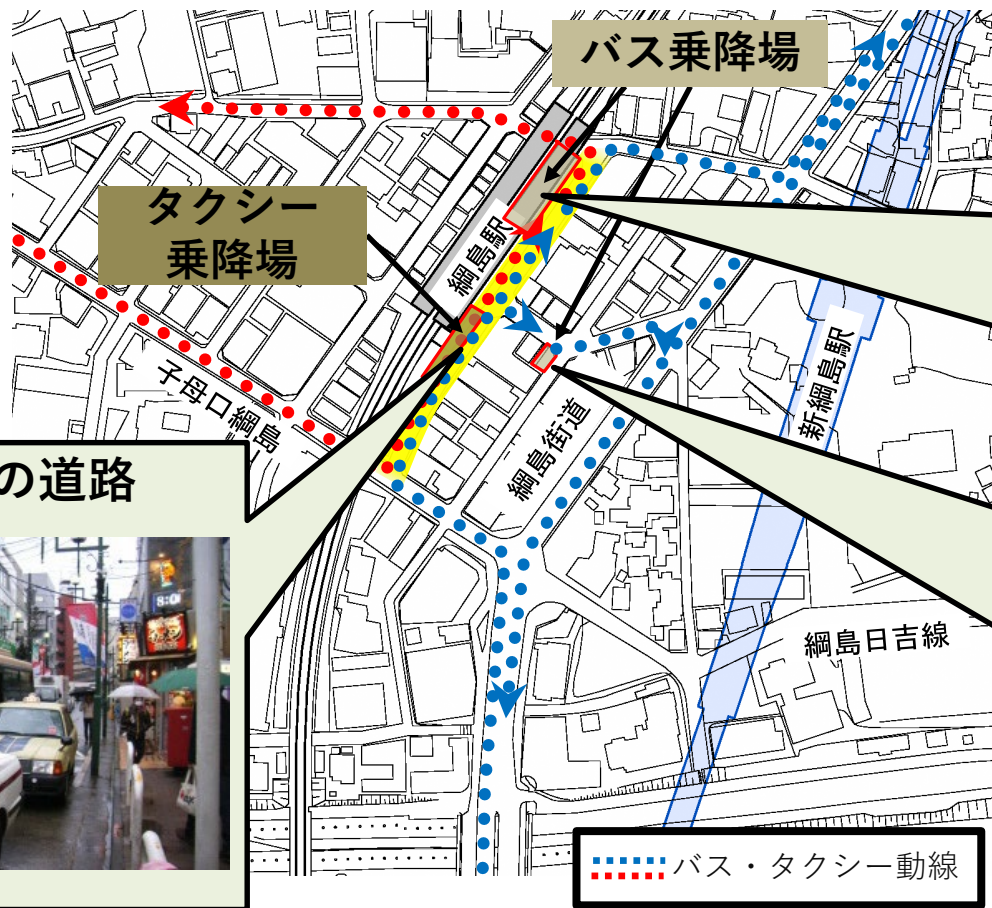


■ 新網島駅周辺地区 案内図



網島駅東口周辺の課題

網島駅東口の駅前にバス、タクシーの乗降場が集中し、交通混雑している



バス乗降場



東口駅前の道路



バス乗降場



■ 網島駅東口周辺の課題

歩道が狭い道路が多く、歩行者空間が確保されていない

東口駅前
の道路



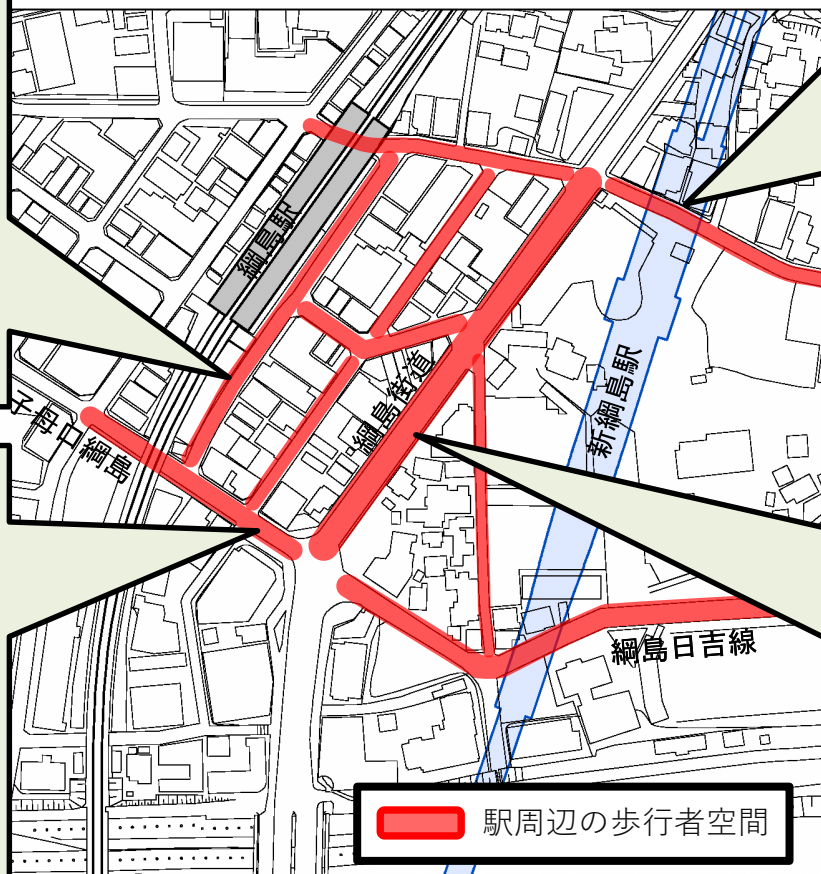
網島84号線



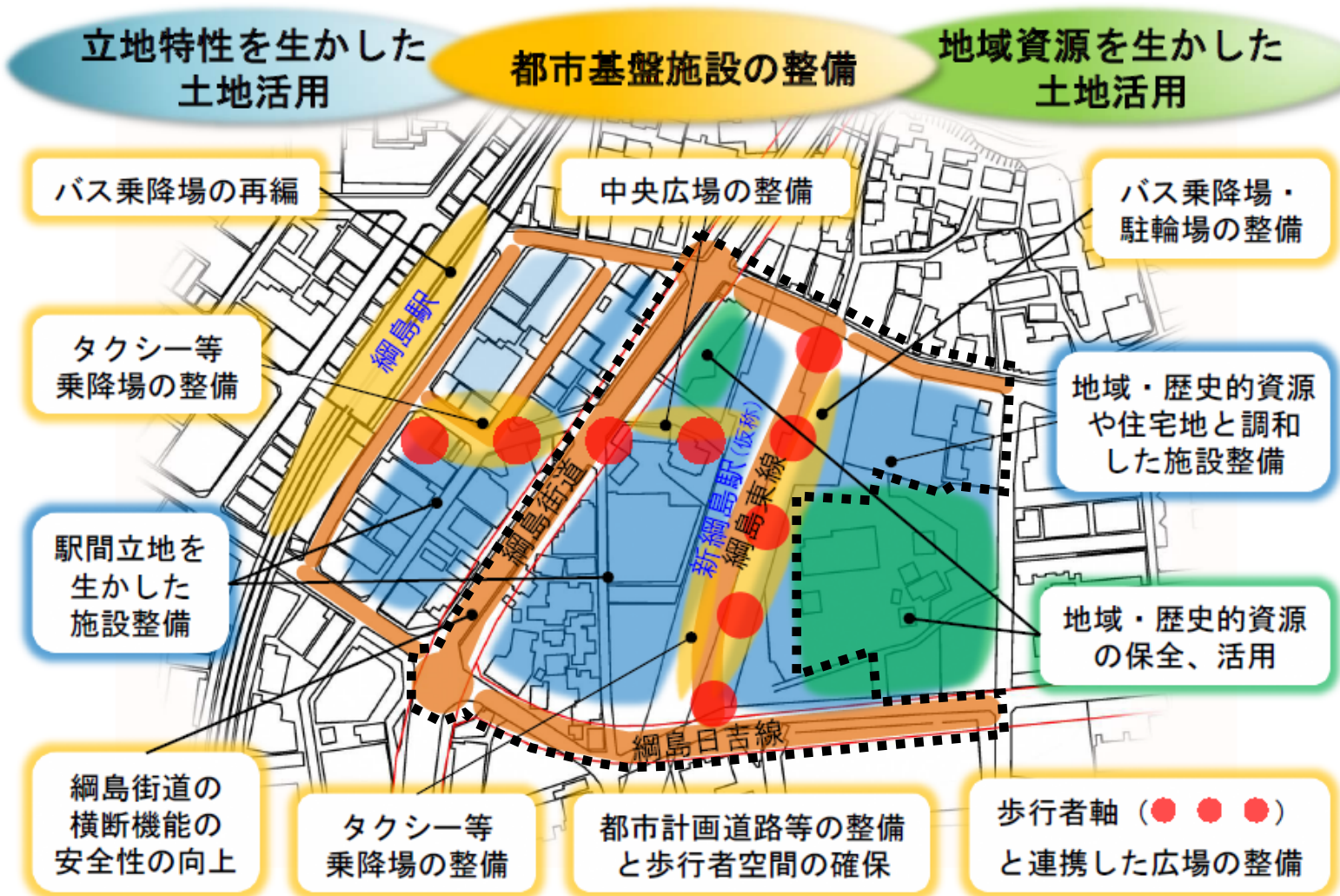
子母口網島



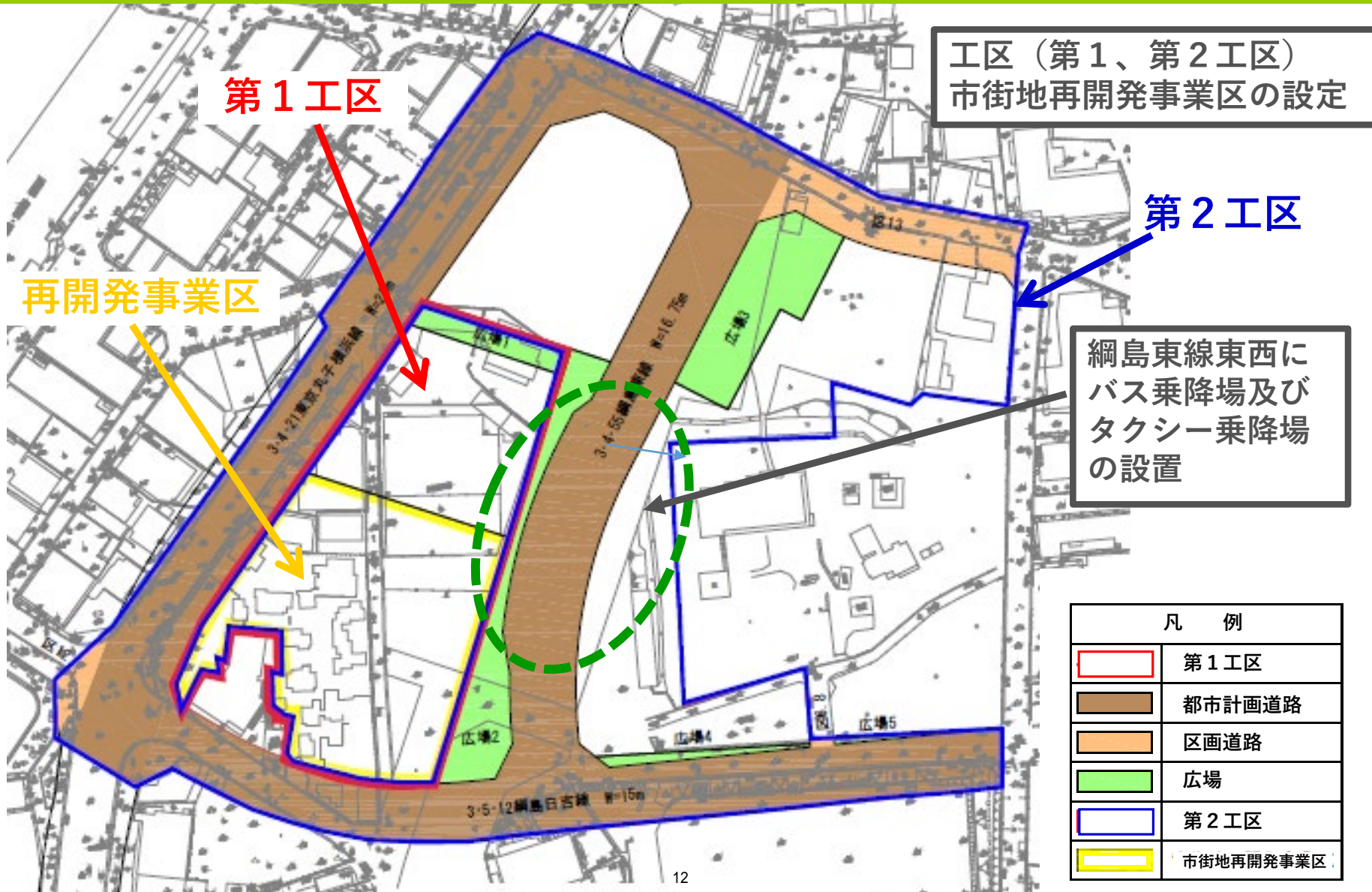
網島街道



網島駅東口周辺の土地利用方針



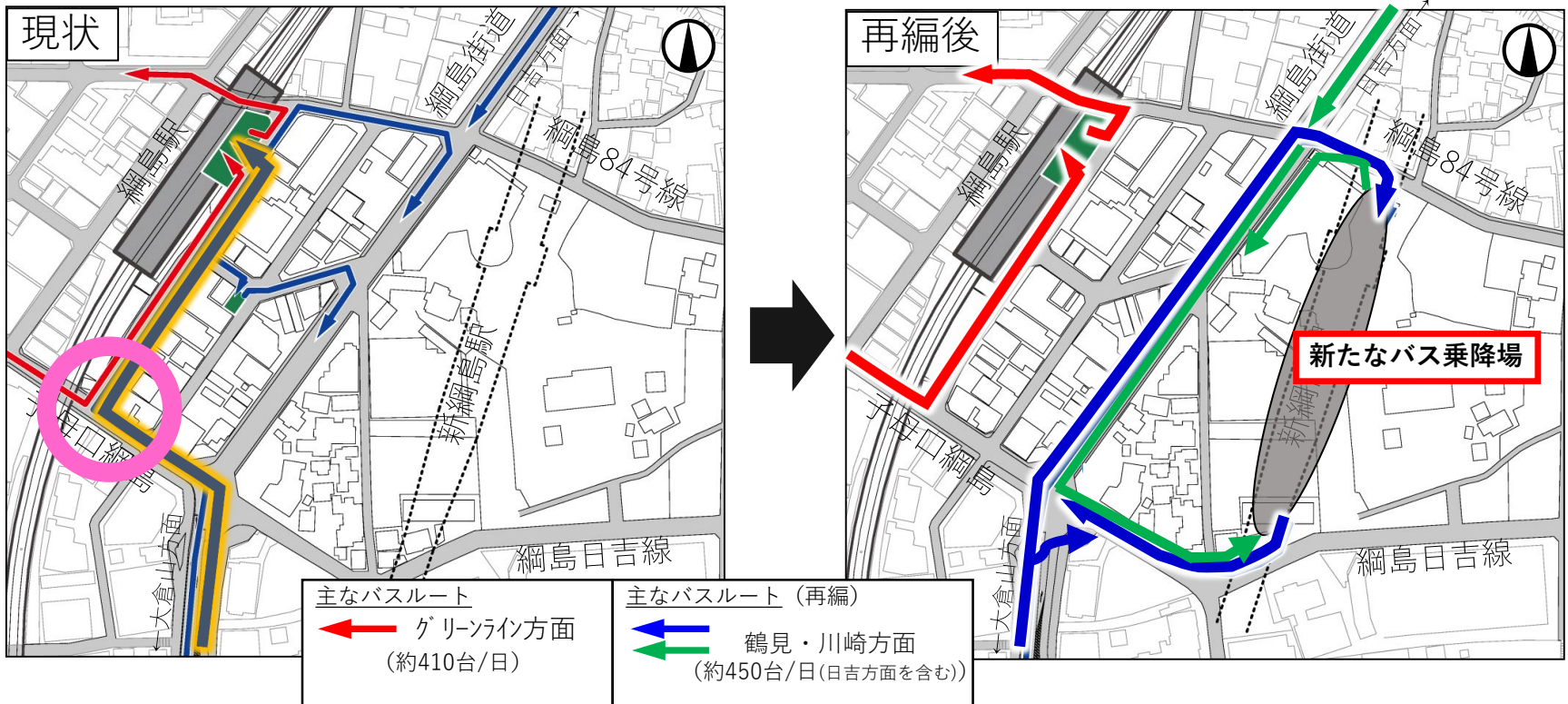
■ 施行地区の概要



■ バス乗降場の再編

綱島駅東口に集中しているバス乗降場を再編し、新綱島駅の上部に新たに整備する道路にバス乗降場の一部を移転し、綱島駅東口の混雑緩和を図る

【バス乗降場の再編】

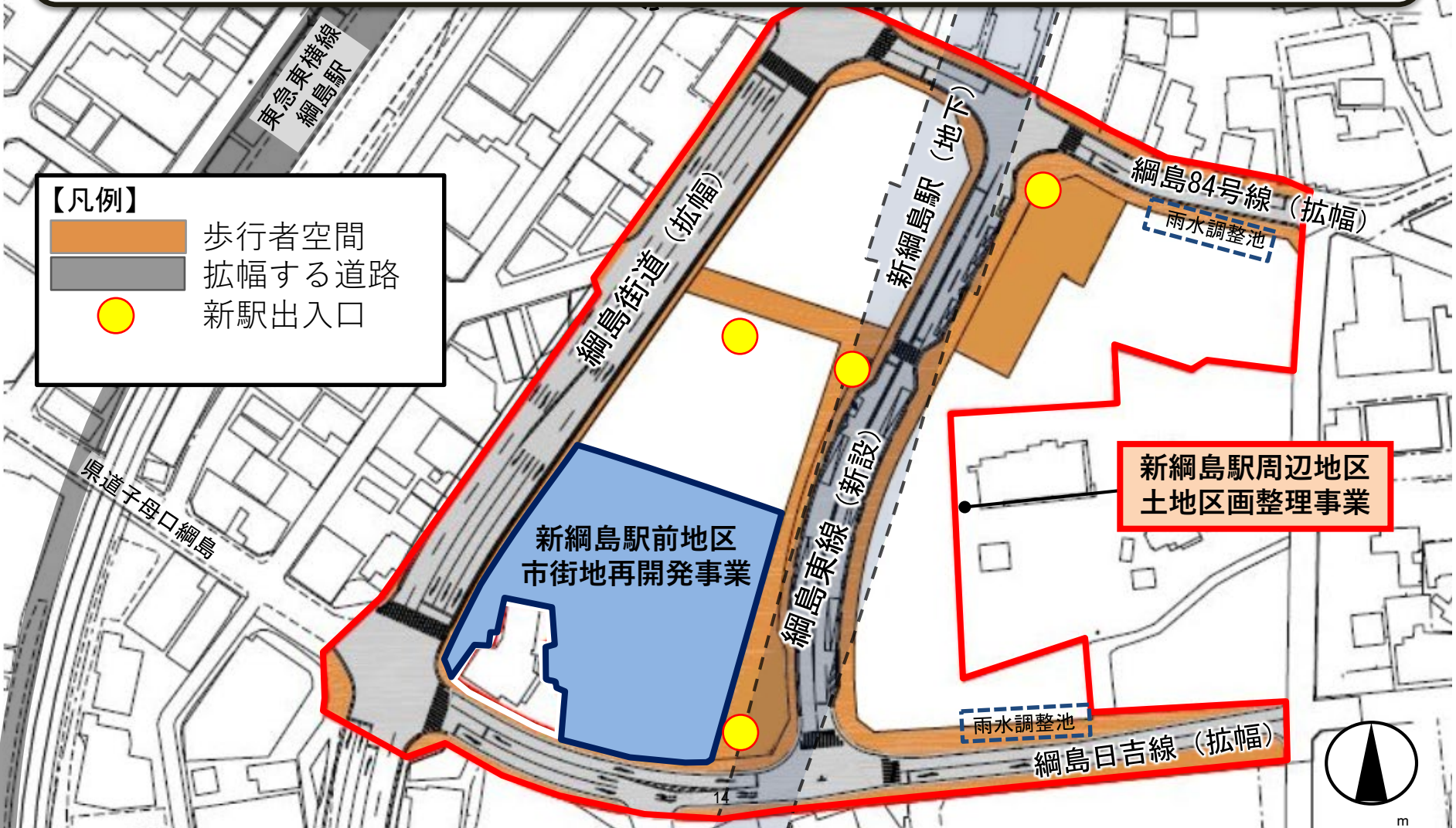


道路等の整備

事業区域内で未整備となっている都市計画道路の網島街道や網島日吉線及び新駅周辺の狭あいな道路を整備・拡幅し、安全で快適な歩行者空間を形成

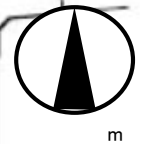
【凡例】

- 歩行者空間
- 拡幅する道路
- 新駅出入口

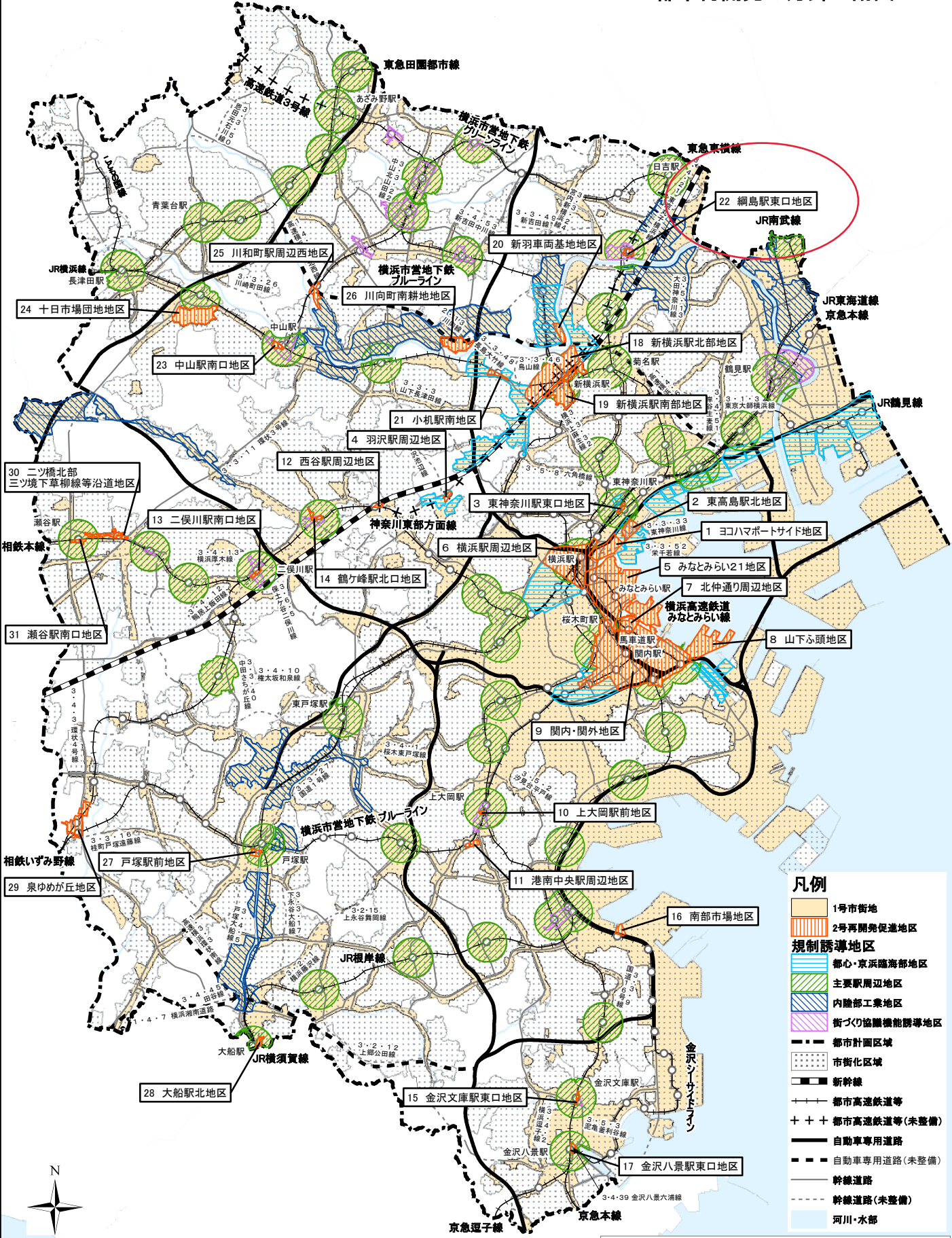


新網島駅前地区
市街地再開発事業

新網島駅周辺地区
土地区画整理事業

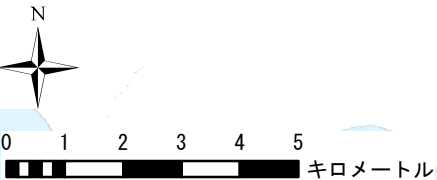


横浜国際港都建設計画 都市再開発の方針 附図



- 凡例**
- 1号市街地
 - 2号再開発促進地区
 - 規制誘導地区**
 - 都心・京浜臨海部地区
 - 主要駅周辺地区
 - 内陸部工業地区
 - 街づくり協働機能誘導地区
 - 都市計画区域
 - 市街化区域
 - 新幹線
 - 都市高速鉄道等
 - 都市高速鉄道等(未整備)
 - 自動車専用道路
 - 自動車専用道路(未整備)
 - 幹線道路
 - 幹線道路(未整備)
 - 河川・水部

※この図面は、標記方針を補足するための参考図面です。
 ※位置や区域を正確に示しているものではありません。
 ※道路、公園緑地等は主なものを示しています。
 ※凡例にある(未整備)は、事業中も含まれています。



2. 綱島地域

新旧の顔の見えるまち

- ◎大正 15 年には現在の東急東横線綱島駅の開業にあわせて、綱島温泉を中心に駅周辺の開発が進み、昭和初期にかけて観光地として繁栄しました。
- ◎神奈川東部方面線の（仮称）新綱島駅の設置が計画されていることから、東部では今後農地や工業地から住宅地等への土地利用の転換がなされる可能性があり、工場操業環境の維持、残された緑の保全が課題になっています。
- ◎西部では、大学グラウンド跡地が大規模集合住宅へと土地利用転換がなされました。
- ◎綱島駅東口は、駅利用者の需要に見合ったバス、タクシーの乗降場や自動車通行動線の整備、歩行者の安全性の確保のための歩行者通行動線の整備が重要な課題となっています。

■土地利用

工業地などが、住宅地等へ転換されつつあります。東京丸子横浜線（綱島街道）東側の準工業地域では工場の操業環境を保全しながら住宅との共存を図ります。

特に、大規模土地利用の転換に際しては、周辺地域への影響やインフラ・公共施設等の状況を考慮しながら、地区計画等のまちづくりのルール化を図り、調和のとれた適正な土地利用を誘導します。

綱島駅東口周辺では、新駅の整備を契機として、駅周辺のポテンシャルを生かした駅前におもしろい土地利用を誘導します。

■交通

都市計画道路の整備が十分ではなく、駅周辺の混雑や、地域道路への通過交通の流入が頻繁に見られます。このため東京丸子横浜線（綱島街道）を拡幅し、幹線道路の交通を円滑化することによって地域道路への通過交通を抑制します。

駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者の安全を確保します。特に綱島街道の横断についての安全性を高める対策を検討します。

綱島駅東口周辺は、新駅の整備を契機として、バスやタクシーの乗降場を再編し、自動車が円滑に通行できる環境を形成するとともに、自転車利用者の需要に見合った駐輪場の整備を進めます。

神奈川東部方面線の整備により、新横浜都心や横浜西部方面とのアクセス性の向上を図ります。

■環境／魅力／活力

綱島は時代とともにその姿を変えてきましたが、歴史的な資産と丘の緑、川の自然が残されています。

そこで綱島公園及び特別緑地保全地区として指定された綱島市民の森をはじめとする丘陵地の緑を保全するとともに、鶴見川の親水性、生物多様性を向上させます。更に、鶴見川の河川敷を地域の憩いの場として活用します。

また、周辺の市街地では、これらの自然と一体性をもたせ、街区公園をはじめとした公園の適正配置、道路や駅周辺等の緑化を進めます。

歴史的建造物として横浜市指定文化財の飯田家住宅や、綱島発祥の日月桃を栽培している農地などの資源の保全や、周辺環境の整備を図りながら、魅力的な景観づくりを進めていきます。

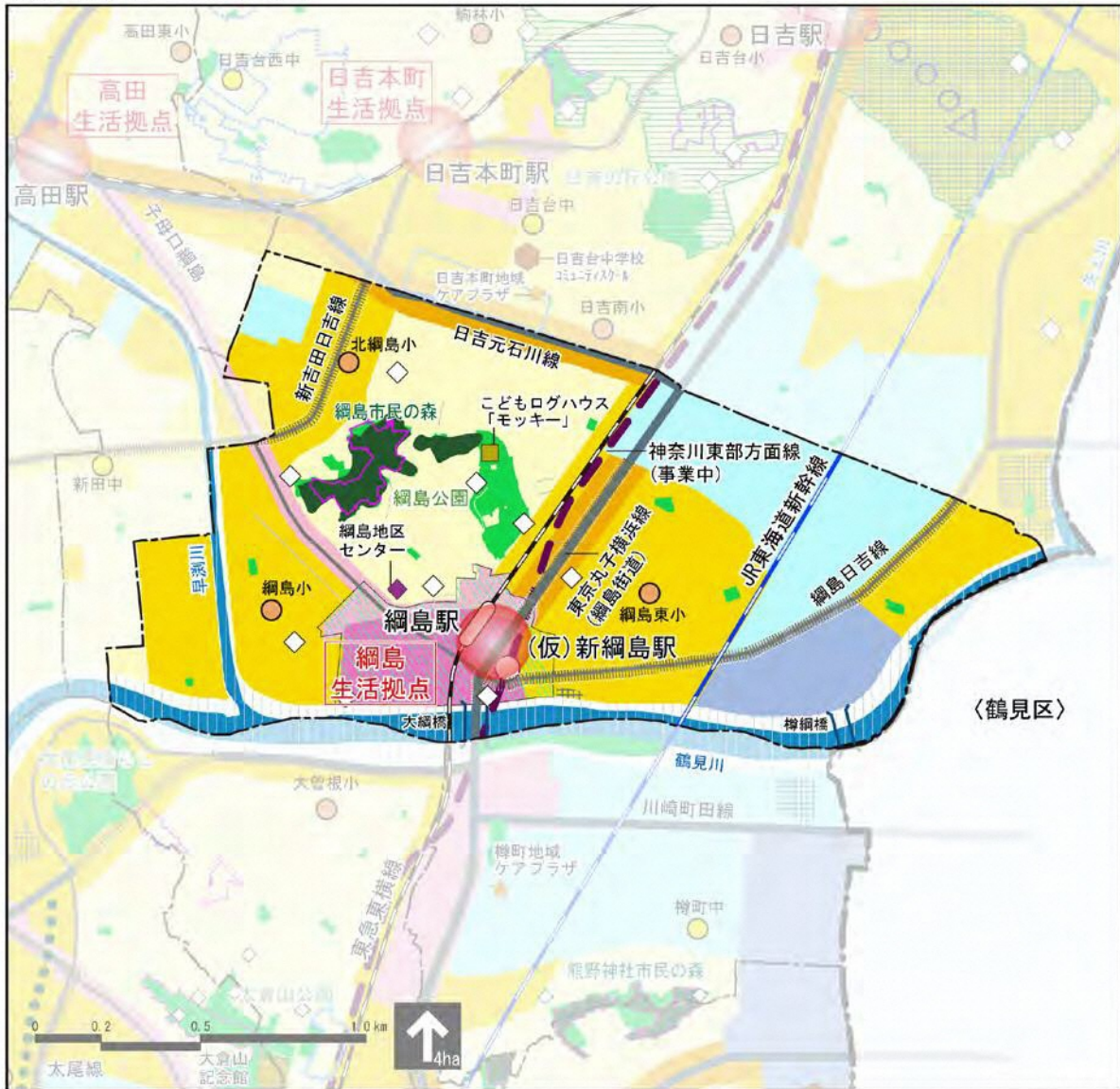
新駅周辺は歴史的資源を生かし、綱島らしい歴史を感じられるまちづくりを進めます。

綱島駅周辺の商店街エリアでは、活力やにぎわいのある商店街の形成をめざして商業・業務機能の集積や、壁面後退による歩行者空間の確保ができるよう、引き続き街づくり協議指針等を運用していきます。また、違法駐車や放置自転車対策等により、歩きやすい空間をつくりま

■防災

広域避難場所の検討・整備を進めます。また、災害時に主な避難場所となる北綱島小学校、綱島小学校、綱島東小学校といった地域防災拠点について、防災性の向上及び機能の強化を図っていきます。狭あい道路整備促進路線を拡幅整備し、災害に強いまちづくりを進めます。

地域別方針図－網島地域



凡例

<p>住居系</p> <ul style="list-style-type: none"> 戸建て低層住宅を中心的な土地利用とする地域 中高層集合住宅(団地、マンション等)を中心的な土地利用とする地域 戸建て住宅と集合住宅及び小規模な店舗等が共存する地域 幹線道路沿道で、自動車による利用を目的とした施設を中心に、住宅等が共存する地域 	<p>商業系</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業、業務機能と、高度利用された住宅とが複合・共存する地域 商業、業務機能を中心的な土地利用とし、住宅等が共存する地域 	<p>工業系</p> <ul style="list-style-type: none"> 中小規模の工場と戸建て住宅、集合住宅、商店等が共存する地域 工場、倉庫等を中心的な土地利用とする地域 	<p>緑地系</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園、緑地等 市民の森 	<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街化を抑制すべき地域 	<p>鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> JR東海道新幹線 既存旅客路線 (JR、私鉄、市営地下鉄) 整備予定路線 (事業中) 	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路(既存) 幹線道路(計画等) 主要な地域道路 狭あい道路整備促進路線 	<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域区分界 河川 	<p>特別緑地保全地区</p> <p>街づくり協議地区</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活拠点 中学校 小学校 地区センター 地域ケアプラザ コミュニティハウス コミュニティスクール その他の施設 寺・神社等
--	--	---	--	---	---	--	---	---

■ 市街地再開発事業【参考】

事業名称	新綱島駅前地区 第一種市街地再開発事業
事業手法	第一種市街地再開発事業
施行者 (予定)	新綱島駅前地区市街地再開発組合
施行面積	約0.6ヘクタール
施設建築物 の概要	<ul style="list-style-type: none">・敷地面積：約3,890m・延床面積：約37,560m・用途：商業、業務、 公益施設（区民文化センター）、 都市型住宅（252戸）、 駐車場等



事業スケジュール

