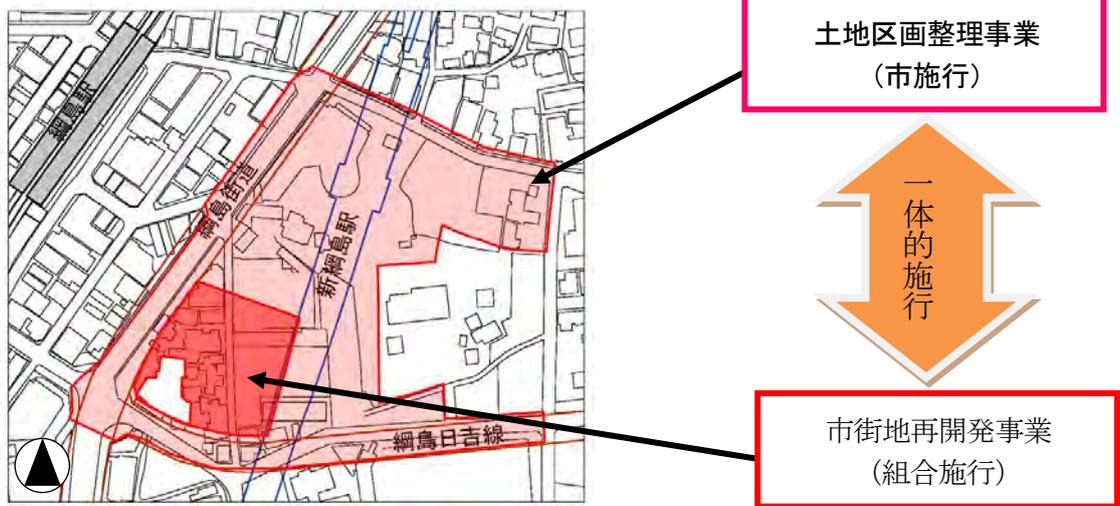


●土地区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行について

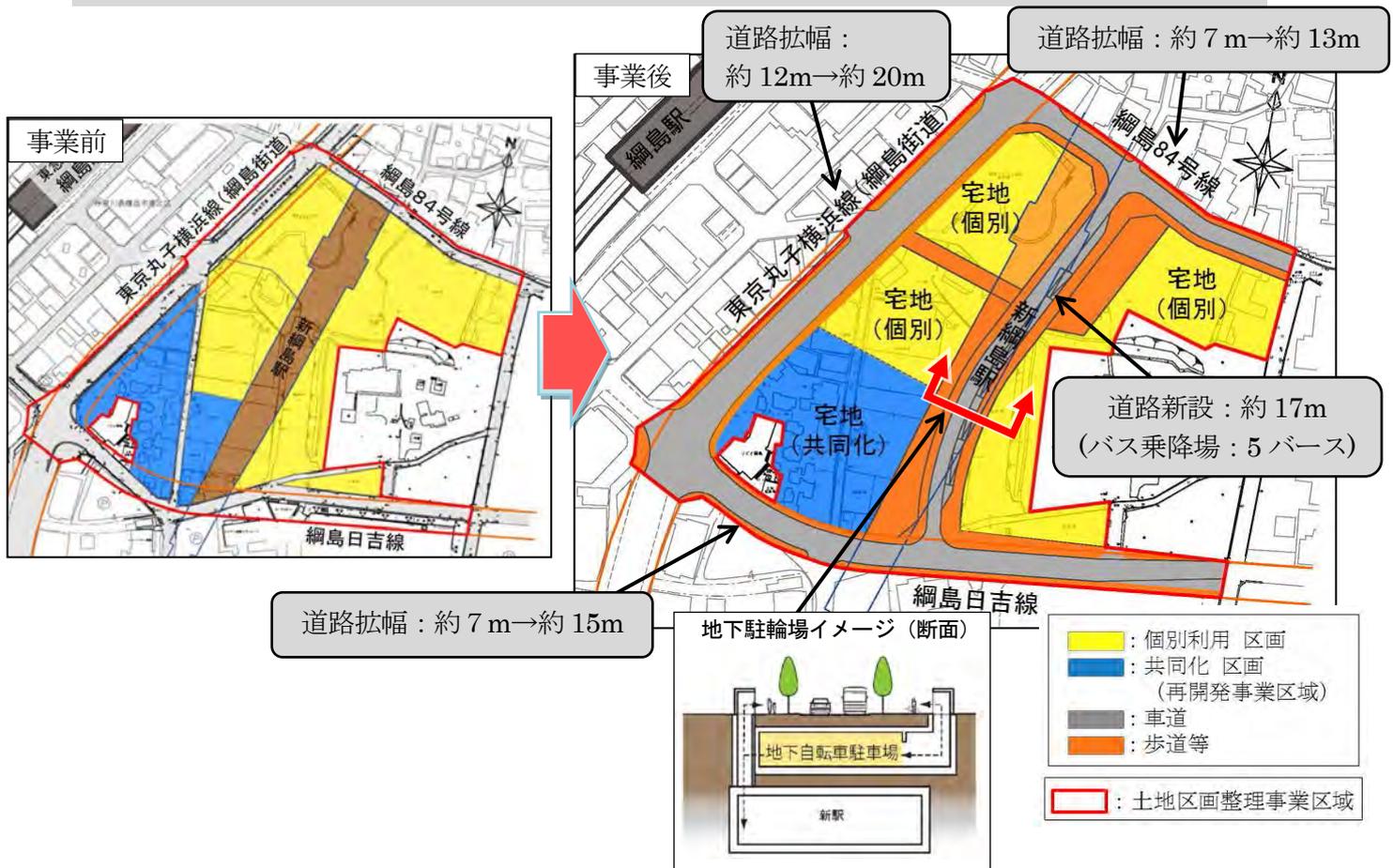
土地区画整理事業により、道路等の公共施設や宅地の再配置を行い、宅地の利用増進を図るとともに、土地の共同化を希望する宅地を集約的に換地し、市街地再開発事業により、低未利用地の高度利用と老朽化した建物の更新や商業や公益施設の整備を一体的に施行し、総合的な市街地整備を効率的に行うものです。

このうち、土地区画整理事業については、本地区が駅周辺の既成市街地であることや事業により公共施設の面積が大幅に増加するため、事業施行後の地区内の宅地総価額が事業施行前の地区内の宅地総価額より減少する減価補償地区となることから、土地区画整合法第109条に規定に基づき、横浜市施行による事業を実施することとしました。

また、この土地区画整理事業にあわせ、新たな駅前となるポテンシャルを生かした土地利用を図れるように土地区画整理事業区域内の一部に市街地再開発事業を行う再開発区を設け、組合施行による市街地再開発事業を実施します。

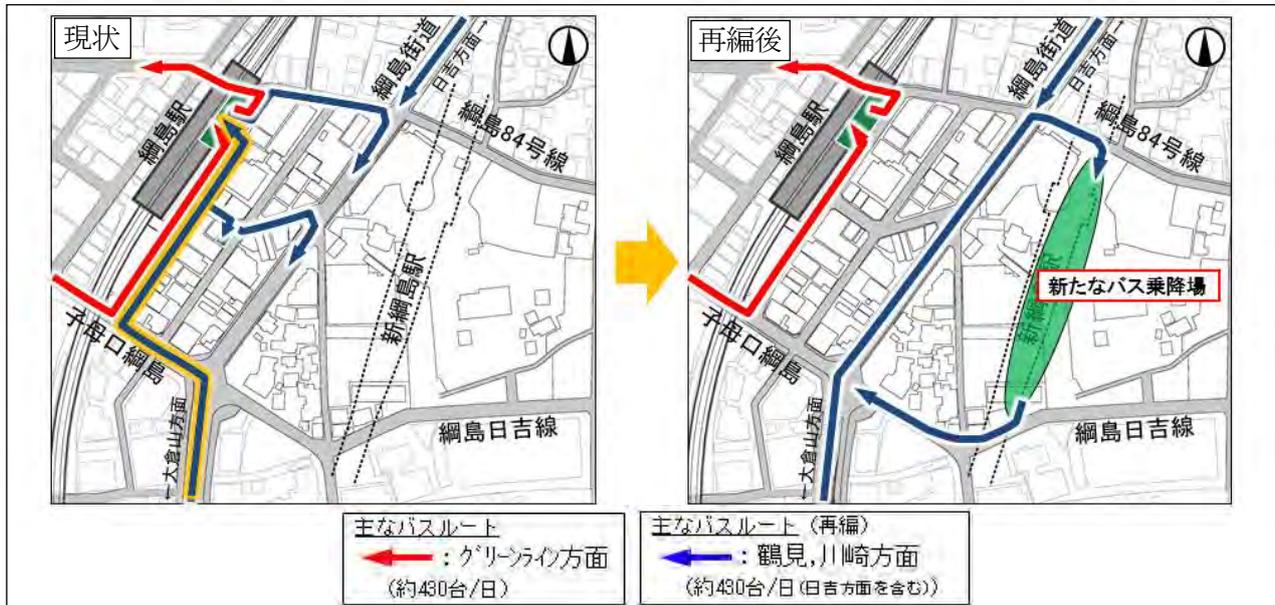


●土地区画整理事業の概要図

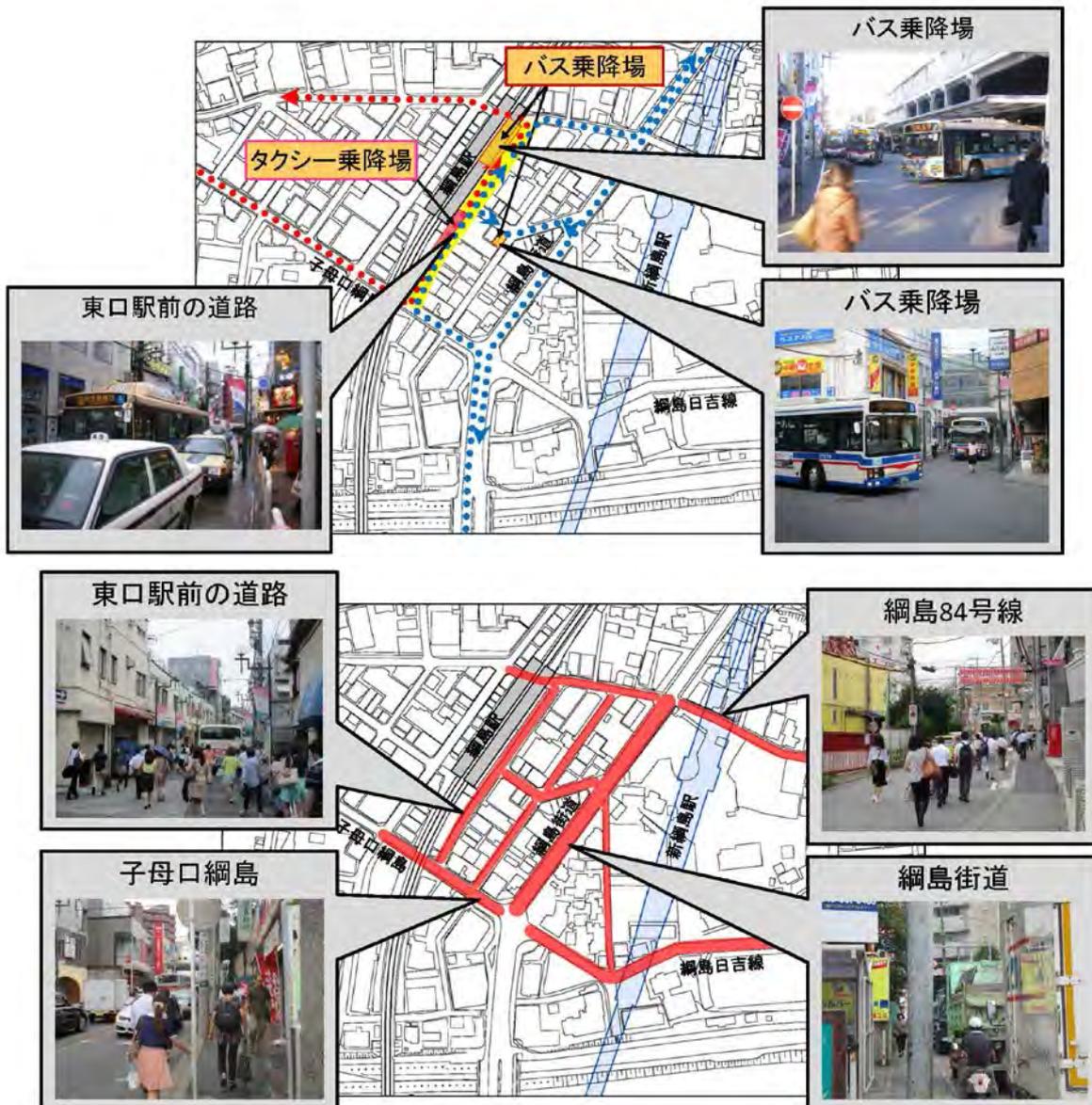


●バス乗降場の再編

東急東横線網島駅東口を発着するバス（約 860 台/日）のうち、鶴見・川崎方面のバス（約 430 台/日）乗降場を、地下駅舎となる新網島駅の地上部に新たに整備する道路に移転し、バス乗降場の再編を行うことで、網島駅東口周辺の交通混雑の解消や歩行者の安全確保を図ります。



●網島駅東口周辺の現状



●参考：相鉄・東急直通線の概要

相鉄東急直通線は、相鉄・JR直通線羽沢駅（仮称）から新横浜を經由し、東急東横線・目黒線日吉駅までの区間に連絡線を整備するもので、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が整備主体となり、平成24年10月に都市計画決定をうけ、現在、工事を進めており、平成31年4月の開業予定となっています。

これにより、相鉄線と東急線との相互直通運転が可能となり、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、速達性や新幹線アクセスの向上、既存路線の混雑緩和や乗換え回数の減少が図られるとともに、沿線地域の活性化等に寄与します。



●事業効果（費用便益分析）

1 分析方法

(1) ヘドニック・アプローチ

「土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル（案）」（平成21年7月：国土交通省）に基づき、投資の便益がすべて地価に帰着する（キャピタリゼーション仮設）という考えにより、広域の地価データを用いて推定された地価関数により、同一地点の事業があった場合（事業有）と事業がなかった場合（事業無）の地価の差を便益として算出しました。

(2) バス乗降場転換による効果

バス乗降場の一部を新駅地上部へ転換することで、渋滞による損失時間がなくなり、バス走行時間が短縮することによる便益を算出しました。

(3) 自転車駐車場整備による効果

新駅上部に地下自転車駐車場を整備することで、自転車駐車場利用者の走行時間が短縮することによる便益を算出しました。

2 算定条件

(1) ヘドニック・アプローチ

- ①基準年：平成 27 年
- ②換地処分：平成 32 年
- ③割引率：4%
- ④地価関数の選択（三大都市圏）

	住宅地	商工業地
最寄り駅までの所要時間	-0.298	-0.193
都心までの所要時間	-0.261	-0.155
公園までの距離	0.092	0.150
前面道路幅員	0.140	—
公共用地率	0.172	0.183
下水道整備	0.267	—
用途地域	—	0.075
容積率	—	1.362

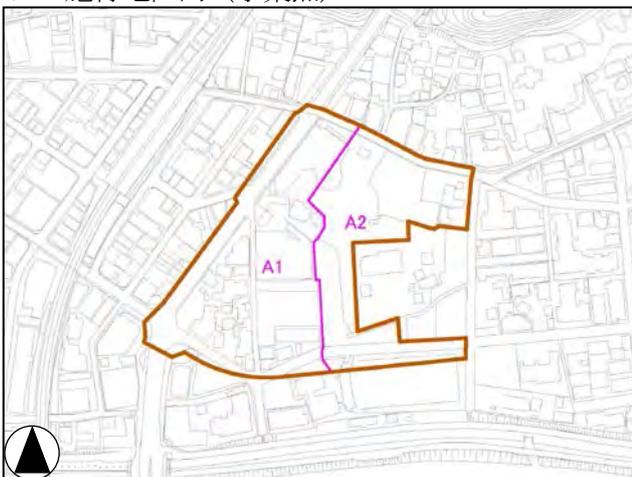
⑤旅行速度等の設定

徒歩速度 (m/分)	80
徒歩圏 (m)	1,200
乗用車速度 (km/時間) 事業無	30.0
乗用車速度 (km/時間) 事業有	30.0
バス速度 (km/時間) 事業無	15.0
バス速度 (km/時間) 事業有	15.0
バス待ち時間・アクセス時間 (分)	10

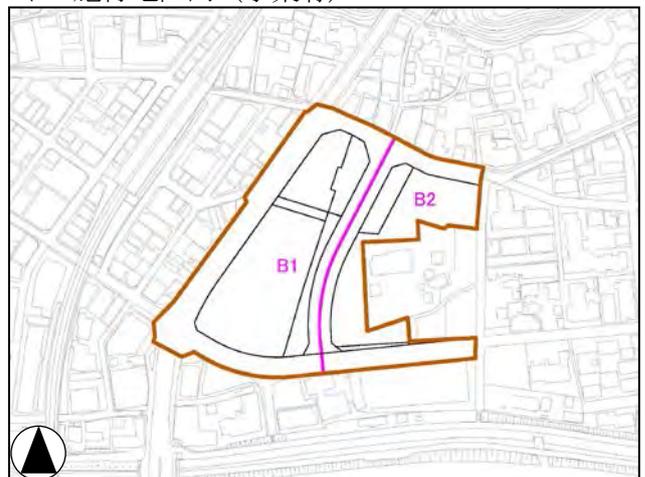
⑥ブロック設定

施行地区内のブロック設定は、用途地域別に2ブロック設定しました。

ア. 施行地区内（事業無）

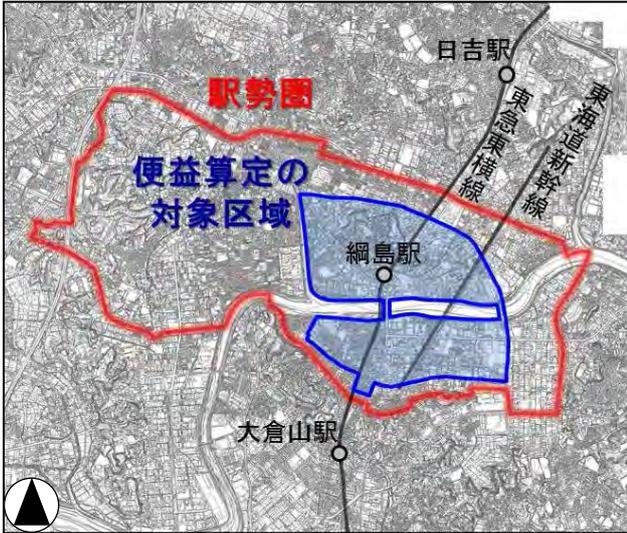


イ. 施行地区内（事業有）

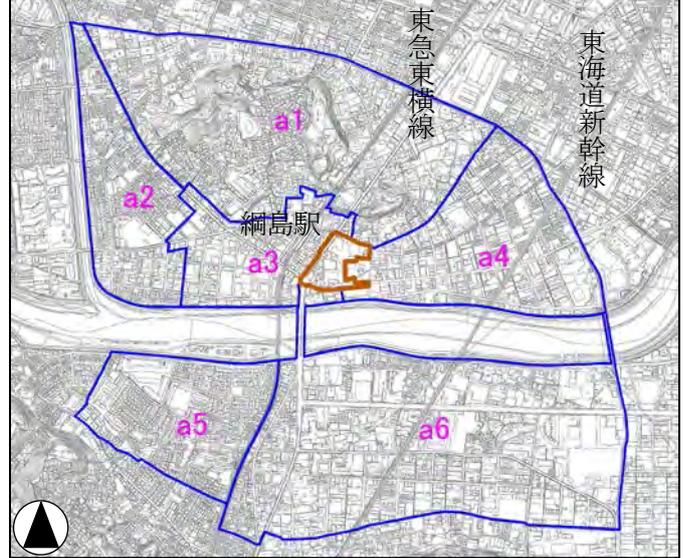


ブロック設定については、網島駅がバス需要が高く広い駅勢圏を有していることから、本事業による便益が広く発生すると考え、徒歩圏のうち、施行地区の概ね半径1km圏を便益算定の対象範囲とし、用途等により6つのブロックに分けました。

ウ. 対象区域



エ. 施行地区外ブロック図



(2) バス乗降場転換による効果

- ①基準年：平成27年
- ②換地処分：平成32年
- ③割引率：4%
- ④バス時間価値原単位：374.27円/分・台（「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉平成20年11月国土交通省」による）

(3) 自転車駐車場整備による効果

- ①基準年：平成27年
- ②換地処分：平成32年
- ③割引率：4%
- ④自転車速度：10.5km/時（「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉平成20年11月国土交通省」による）
- ⑤自転車時間価値：25.57円/分・台（「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉平成20年11月国土交通省」による）

3 費用の算定

(1) 年度別事業費（事務費除く）

(百万円)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	合計
4%割引前	459	1,550	1,133	911	850	4,908
4%割引後 【現在価値】	442	1,433	1,007	778	704	4,363

(2) 維持管理費

本事業後に発生する維持管理費は、都市計画道路等の街路及び自転車駐車場であり、街路等については、「費用便益分析マニュアル（案）」（平成15年：国土交通省）に基づき算定し、自転車駐車場については、類似する地下自転車駐車場の維持管理費の実績を参考に算出しました。

- ・街路等：4百万円/年
- ・自転車駐車場：27百万円/年
- ・合計：31百万円/年

(3) 公共用地の増加分に相当する用地費

減価買収後の公共用地面積を事業無の公共用地面積とした上で、事業有の公共用地増加面積に地区内平均地価を乗じて算出しました。(本土地区画整理事業による公共減歩相当)

・292 百万円 (現在価値)

4 便益の算定

(1) ヘドニック・アプローチ

事業有の総地代と事業無の総地代の差を算出します。ただし、事業無の宅地面積は、事業で拠出する公共用地を除いた面積とするため、公共減歩率を乗じた面積を除きます。この総地代の差分が土地区画整理事業によりもたらされる1年間の便益となります。

また、本事業においては、換地処分の前年である、平成31年度に100%使用収益を開始すると想定し算出します。

(2) バス乗降場転換による効果

鶴見・川崎方面から綱島駅東口へ向かうバスを新駅地上部の新たに整備するバス乗降場へ転換することで、綱島交差点の渋滞による損失時間が短縮されます。

(3) 自転車駐車場整備による効果

東急東横線綱島駅周辺にある自転車駐車場利用者のうち、駅を中心として東側方面に居住する利用者については、新たな自転車駐車場の整備により、距離が短縮することによる時間短縮効果が発生します。

5 分析結果

(1) ヘドニック・アプローチ

①便益 (百万円)

現在価値基準年	平成 27 年
換地処分年	平成 32 年
基準年における現在価値	13,361

②費用 (百万円)

	事業費	維持管理費	用地費	合計
現在価値基準年	平成 27 年			
基準年における現在価値	4,363	573	292	5,228

③評価指標の算定結果

費用便益比 (B/C)	2.56
純現在価値 (NPV)	8,133
経済的内部収益率 (EIRR)	0.125

(2) バス乗降場転換及び自転車駐車場整備による費用便益分析

	総便益	費用	B/C
①ヘッドニック法	13,361 百万円	5,228 百万円	2.56
②バス乗降場移転便益	127 百万円		0.02
③自転車駐車場整備便益	173 百万円		0.03
合計	13,720 百万円		2.61

6 感度分析【ヘッドニック・アプローチ】

将来の不確実性を考慮し、費用便益分析結果に大きな影響を及ぼすと想定される①地価、②事業費、③施行期間に関する変動を加味し、ヘッドニック・アプローチによる費用便益を算出します。

①地価が、基準年（平成 27 年）から 10%下落した場合

便益（百万円）	12,025
費用（百万円）	5,228
費用便益比（B/C）	2.30

②事業費が、10%増加した場合

便益（百万円）	13,361
費用（百万円）	5,664
費用便益比（B/C）	2.36

③施行期間が、3年延長した場合

便益（百万円）	11,656
費用（百万円）	5,132
費用便益比（B/C）	2.27

④上位ケースと下位ケースの分析

上記、3要素が複合的に変動するケースを想定し、算出しました。

ア) 上位ケース

地価が、10%上昇し、事業費が10%縮減し、かつ施行期間が延長しない場合

便益（百万円）	14,697
費用（百万円）	4,792
費用便益比（B/C）	3.07

イ) 下位ケース

地価が、10%下落し、事業費が10%増加し、かつ施行期間が3年延長する場合

便益（百万円）	10,491
費用（百万円）	5,568
費用便益比（B/C）	1.88