

## 水辺へのアプローチの快適性を向上することで

## 地域活性化に貢献

### ～相模川総合水系環境整備事業～

#### ～ 概要 ～

相模川は富士山（標高3,776m）を源に、山梨県東部、神奈川県中央部を流れ、相模湾に注ぐ一級河川である。

下流域には、厚木市や平塚市といった市街地が形成されているとともに、流域内には東海道本線、東海道新幹線、中央本線、及び東名高速道路、中央自動車道、首都圏中央連絡自動車道、国道1号等があり、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。

土地利用は相模川沿いに市街化が進んでいる。流域内人口は横ばいであるものの、世帯数は微増傾向にある。



河川敷が利用しにくい

#### ■経緯

平成20年度 事業着手

平成24年度 事業評価監視委員会（再評価）

平成27年度 事業評価監視委員会（再評価）

令和2年度 事業完了

→令和4年度 事後評価完了

#### ■位置図



■ 諸元

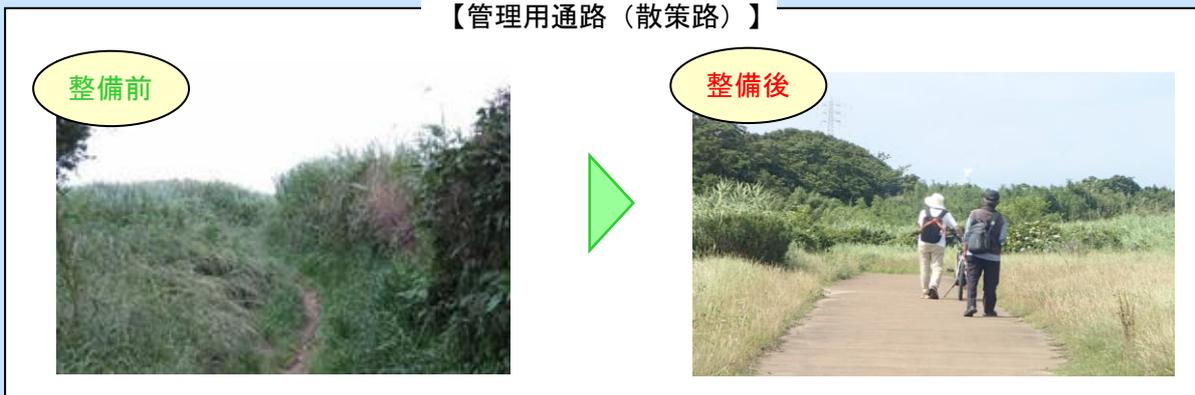
<凡例>		整備箇所
管理用通路(散策路)	階段	■
平場(側帯盛土)	坂路	▲
親水護岸	既存施設	●
		—

工事期間	平成20年度～平成29年度
事業費	約3.5億円
事業内容	管理用通路 2.7km
	階段 3箇所
	平場(側帯盛土) 1箇所
	坂路 1箇所
	親水護岸 1箇所



本プロジェクトは、平成20年度から令和2年度までに、管理用通路（散策路）、階段、平場（側帯盛土）、坂路、親水護岸等を整備し、馬入地区は平塚市占用の花畑や水辺の楽校、田端地区は寒川町占用の田端スポーツ公園等へのアプローチに利用されている。

【管理用通路（散策路）】



プロジェクト実施後の状況



## 1. プロジェクトの内容と目的

相模川は富士山(標高3,776m)を源に、山梨県東部、神奈川県中央部を流れ、相模湾に注ぐ一級河川であり、下流域には、厚木市や平塚市といった市街地が形成されているとともに、流域内には東海道本線、東海道新幹線、中央本線、及び東名高速道路、中央自動車道、首都圏中央連絡自動車道、国道1号等があり、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。

相模川では、治水対策として堤防の整備が進む一方、地域における水辺利用のニーズが高まるなかで、散策や環境学習等の場として、誰もが安全かつ容易に利用できる水辺の整備が課題となっていた。

本プロジェクトは、相模川の馬入地区及び田端地区において、国が護岸や管理用通路等を整備し、自治体が利用目的に合わせた施設整備を行っている。



河川敷が利用しにくい



水辺に近づきにくい



河川敷と堤防天端のアクセスが悪い



堤防の斜面が利用しにくい

図1 馬入地区及び田端地区整備前の状況

■諸元・概要図

工 期	： 平成20年度～平成29年度			
総事業費	： 3.5億円			
事業内容	管理用通路	2.7km	階段	3箇所
	平場(側帯盛土)	1箇所	坂路	1箇所
	親水護岸	1箇所		



平成20年度から平成29年度に整備した本プロジェクトの対象地区は、整備完了後、花畑や水辺の楽校、田端スポーツ公園など地域のまちづくりと一体となった魅力ある水辺空間が創出され、サッカー、野球大会などの開催等に利用されている。

## 2. プロジェクトの効果

### 1) 種々の定量的効果

#### a) 来訪者の増加

馬入地区及び田端地区の整備前後に実施した河川水辺の国勢調査に基づく調査結果では、図2に示すとおり、各地区への来訪者は整備前に比べて増加している。

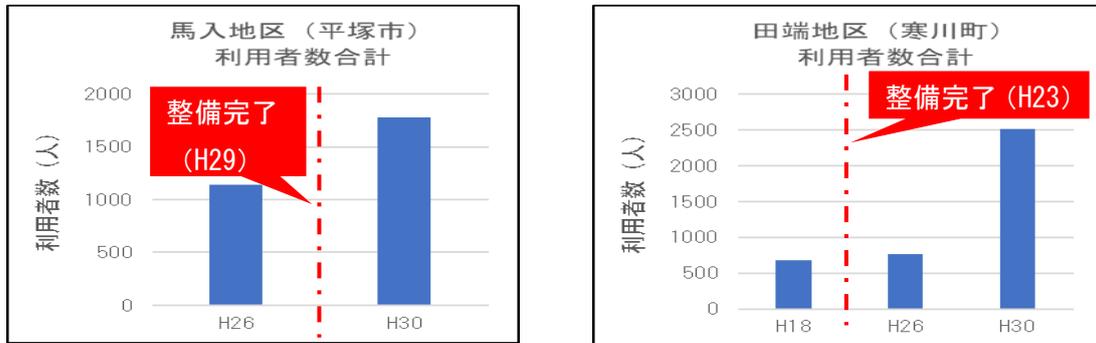


図2 河川水辺の国勢調査による年間利用者数の推計値

#### b) プロジェクトへの投資効果

本プロジェクトの建設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、沿川住民の支払い意思額(WTP)に基づいて便益(B(Benefit))を算定し、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12.1となり、投資コスト以上の便益を地域にもたらしていることになる。

#### ■プロジェクトの投資効果の分析

$$\begin{aligned}
 \text{費用便益比 (B/C)} &= \frac{\text{WTPから算定した評価期間 (50年) の便益+残存価値}}{\text{建設費+供用後 (50年) の維持管理費}} \\
 &= \frac{67 \text{ 億円}}{5.5 \text{ 億円}} = 12.1
 \end{aligned}$$

$$\text{経済的内部収益率 (EIRR)} = 35.0\%$$

※建設～供用期間の総費用、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。

## 2) その他の効果

### a) 地域住民の安全・安心感

管理用通路(散策路)、親水護岸、階段などの整備により、散策やカヌー等の利用者の水辺の利便性、安全性、親水性が向上した。

また、運動広場や多目的広場など地域のまちづくりと一体となった魅力ある水辺空間が創出され、サッカー、野球大会などの開催等に利用されている。

その結果、相模川地区の利用者は整備前に比べ増え、賑わいの創出に寄与している。

一方で大きな河川に近づきやすくなると子供の水難事故が増えるのではないかと不安になると考える住民の方もおられた。



河川敷が通りにくい



河川敷が通りやすい



水辺へ親しみにくい



水辺へ親しみやすい

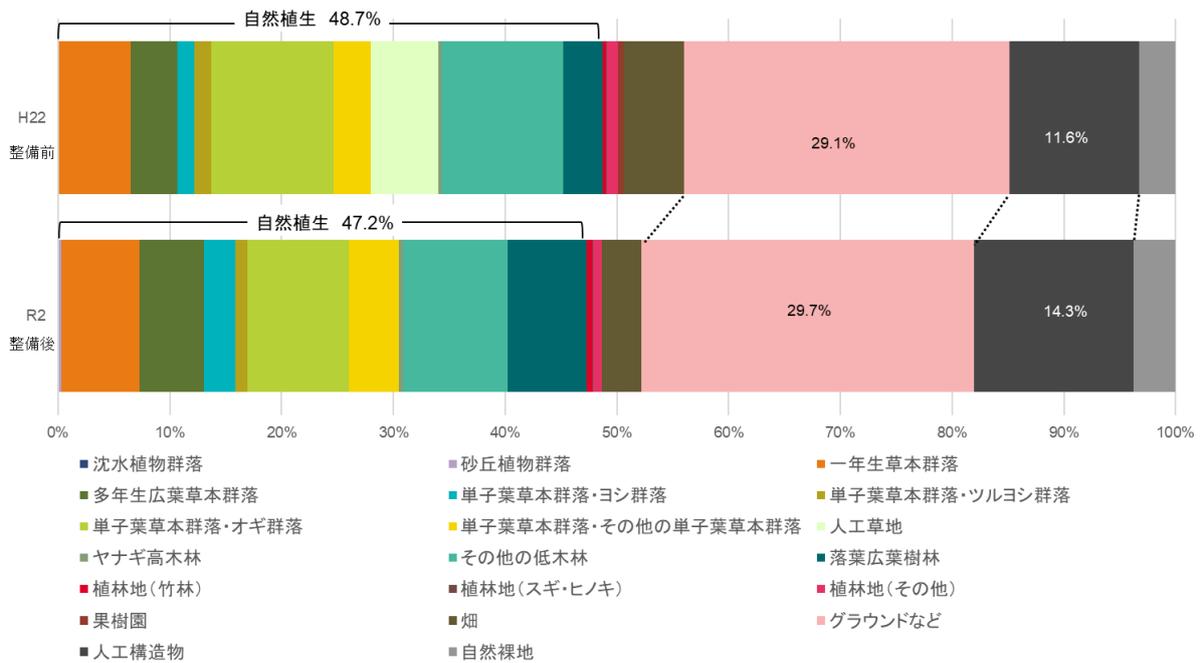
図3 環境整備事業による改善状況

### 3. プロジェクト実施にあたっての特記事項

#### 1) 環境への影響

本プロジェクトの整備により、グラウンド等の面積は増加しているものの、自然植生に大きな変化はみられなかった。

プロジェクトの完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特になかった。

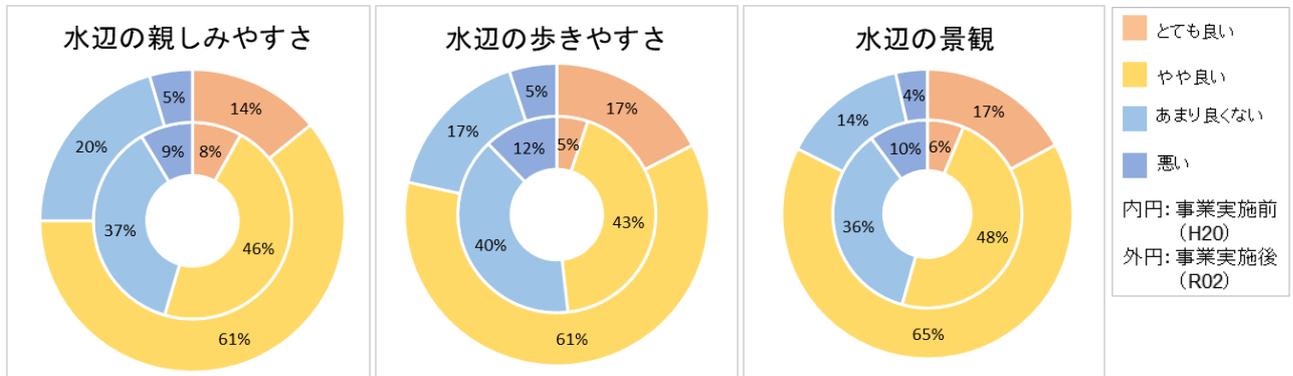


「水辺の国勢調査」の植生調査結果のうち、相模川直轄管理区間(6.6km)内の直物群落区分の変化を整理

図4 整備前後の植生の変化

## 4. プロジェクトによって得られたレッスン

本プロジェクトでは、地域住民の利用に資する整備を実施したが、整備前よりも整備後のほうが、相模川の水辺に対する印象(親しみやすさ、歩きやすさ、景観)が向上した。



■一方で以下のような意見もあった。

- 大きな河川に近づきやすくなると子供の水難事故が増えるのではないかと不安。
- 河川整備されていて綺麗になっていた事を知らなかった。もっと周知徹底して市民に親しんでもらうべき。

図5 整備前後の印象

## 5. 考察

馬入地区及び田端地区のような環境整備が重要と考える方はかなり多いことがアンケートの結果より判明した。その理由として、「水辺に対する印象(親しみやすさ、歩きやすさ、景観)が向上した」等といった本来の目的を挙げる方が多い一方で大きな河川に近づきやすくなると子供の水難事故が増えるのではないかと不安になると考える住民の方もおられた。つまり本プロジェクトのような環境整備を実施することは、利便性や親水性だけでなく、安全や防犯なども重要だと周辺住民に捉えられている。

水辺の魅力・地域の活性化を引き出す環境整備事業の事例として、本事業で得られたノウハウを今後の事業に役立てていきたいと考えている。

### 【参考資料について】

本プロジェクトの参考資料については、下記の関東地方整備局のウェブページでご参照いただけます。

参照URL : <https://www.ktr.mlit.go.jp/shihon/shihon00000235.html>