

(様式 4)

公共事業再評価調書

番 号	脱 G-2	事業担当局課	脱炭素・GREEN×EXPO推進局 上瀬谷整備推進課	
事業名	都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）道路整備事業		採択年度	令和 3 年度
施工場所	瀬谷区瀬谷一丁目～瀬谷区二ツ橋町		経過年数	4 年
目的及び 事業概要	<p>【目的】</p> <p>瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）は、瀬谷区瀬谷一丁目を起点に、相模鉄道と交差し、瀬谷区二ツ橋町までを繋ぐ路線で、交通の円滑化や歩行者等の安全確保を目的として都市計画決定されている道路です。</p> <p>当路線の計画地は、相模鉄道で南北に分断されており、現状は自動車や歩行者等が狭い道路や踏切を渡って南北を移動しています。また、瀬谷区北部において南北を縦断する主路線の環状 4 号線は、交通量が約 1 万 5 千台/日と多いため、日常的な渋滞が発生しています。</p> <p>さらに、当路線に近接する旧上瀬谷通信施設においては、郊外部の新たな活性化拠点の形成を目指し、観光・賑わい地区や物流地区の事業予定者との計画協議を進めており、新たな土地利用により周辺道路における交通量の増加が想定されます。</p> <p>日常的な円滑性の確保を図るとともに旧上瀬谷通信施設地区へのアクセス交通に対応するため、瀬谷地内線を整備することによる自動車交通の分散を行います。</p> <p>【事業概要】</p> <p>新規整備 延長約 340m、幅員 15～22m（車道 2 車線、両側歩道）</p>			
			当 初(事業採択時)	変 更(令和7年度)
	事業期間		令和 3 年度から令和 10 年度	令和 3 年度から令和 11 年度
	計画交通量		8,000（台/日） 道路種別：第 4 種 2 級	9,600（台/日） 道路種別：第 4 種 2 級
	事業費	合 計	53 億円	83.1 億円
		測量設計費	2.0 億円	2.4 億円
		用地補償費	18.0 億円	21.5 億円
		工事費	33.0 億円	59.2 億円
		国 費	29 億円	45.7 億円
		市 費	24 億円	37.4 億円

変更内容	【計画交通量の変更】 ベース OD の変更等により交通量が事前評価時から変更しています。 事前評価時点：計画交通量 8,000(台/日、4種2級) ※R12 推計 再評価時点：計画交通量 9,600(台/日、4種2級) ※R22 推計 【事業区間の延長】 相模鉄道アンダーパス区間として一体的に工事を行うため、工事区間を延長しました。 【事業期間の延伸】 相模鉄道擁壁区間の用地取得に時間を要したことから、令和 11 年度まで事業期間を延伸します。 【事業費の増額】																								
	<table><tr><th>項目</th><th>変更理由</th><th>金額</th></tr><tr><td>地盤改良等の追加</td><td>地質調査の結果、想定より地下水が高く、掘削時の盤ぶくれ対策、地耐力不足のため、地盤改良が必要となり増額</td><td>約 6.8 億円</td></tr><tr><td>事業区間の延長</td><td>相模鉄道アンダーパス区間として一体的に工事を行うため、工事区間を延長したことに伴う増額（約 60m）</td><td>約 8.3 億円</td></tr><tr><td>用地補償費の増額</td><td>土地価格の上昇に伴う用地費の増額 建設資材及び労務費等の高騰に伴う物件移転補償費の増額</td><td>約 3.5 億円</td></tr><tr><td>擁壁工法の変更</td><td>鉄道等に近接することにより、一般的な土留めでは、引抜時に地盤への影響を与えるため、協議により仮設を必要としない自立式擁壁に変更したことによる増額</td><td>約 3.2 億円</td></tr><tr><td>労務費等の高騰</td><td>資材価格や労務費の高騰による増額</td><td>約 6.6 億円</td></tr><tr><td>週休2日制度の実施</td><td>週休 2 日制度の取組割増 5 % による増額</td><td>約 1.7 億円</td></tr><tr><td colspan="2">合計</td><td>30.1 億円</td></tr></table>	項目	変更理由	金額	地盤改良等の追加	地質調査の結果、想定より地下水が高く、掘削時の盤ぶくれ対策、地耐力不足のため、地盤改良が必要となり増額	約 6.8 億円	事業区間の延長	相模鉄道アンダーパス区間として一体的に工事を行うため、工事区間を延長したことに伴う増額（約 60m）	約 8.3 億円	用地補償費の増額	土地価格の上昇に伴う用地費の増額 建設資材及び労務費等の高騰に伴う物件移転補償費の増額	約 3.5 億円	擁壁工法の変更	鉄道等に近接することにより、一般的な土留めでは、引抜時に地盤への影響を与えるため、協議により仮設を必要としない自立式擁壁に変更したことによる増額	約 3.2 億円	労務費等の高騰	資材価格や労務費の高騰による増額	約 6.6 億円	週休2日制度の実施	週休 2 日制度の取組割増 5 % による増額	約 1.7 億円	合計		30.1 億円
	項目	変更理由	金額																						
	地盤改良等の追加	地質調査の結果、想定より地下水が高く、掘削時の盤ぶくれ対策、地耐力不足のため、地盤改良が必要となり増額	約 6.8 億円																						
	事業区間の延長	相模鉄道アンダーパス区間として一体的に工事を行うため、工事区間を延長したことに伴う増額（約 60m）	約 8.3 億円																						
	用地補償費の増額	土地価格の上昇に伴う用地費の増額 建設資材及び労務費等の高騰に伴う物件移転補償費の増額	約 3.5 億円																						
	擁壁工法の変更	鉄道等に近接することにより、一般的な土留めでは、引抜時に地盤への影響を与えるため、協議により仮設を必要としない自立式擁壁に変更したことによる増額	約 3.2 億円																						
	労務費等の高騰	資材価格や労務費の高騰による増額	約 6.6 億円																						
	週休2日制度の実施	週休 2 日制度の取組割増 5 % による増額	約 1.7 億円																						
	合計		30.1 億円																						

	上位計画等	<p>横浜市中期計画(2022-2025)</p> <p>2040 年頃の「横浜市のありたい姿」に向けた 10 年程度の戦略と、4年間に重点的に取り組む政策を掲載</p> <p>戦略5『新たな価値を創造し続ける郊外部のまちづくり』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策 26-5 郊外部における新たな活性化拠点の形成 ・政策 28-4 多様な移動ニーズに応じた自転車利用環境の整備 <p>戦略9『市民生活と経済活動を支える都市づくり』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策 36-2 都市計画道路の整備 																							
	関連事業	<p>本事業範囲に近接して施行されている「二ツ橋北部三ツ境下草柳線等沿道地区区画整理事業第1期地区(R8 年度供用開始)」と一体的に事業を進めています。また、二ツ橋北部三ツ境下草柳線等沿道地区土地区画整理事業(第2期地区)では、地域説明会を行うなど、事業化に向けて進めています。</p>																							
事業の 必要性	事業を巡る 社会経済情 勢等の変化	<p>2024 年度から建設業における時間外労働の上限規制が適用されるとともに、事業採択時と比べ資材価格や労務費が上昇しています。</p>																							
	事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	<p><費用便益分析></p> <p>国土交通省の「費用便益分析マニュアル」(令和7年2月)に基づき、B/Cを再算出しています。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>事業全体</th><th>残事業</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>割引率</td><td colspan="2">4%(2%)</td></tr> <tr> <td>総便益(B)</td><td>91 億円(138 億円)</td><td>91 億円(138 億円)</td></tr> <tr> <td>総費用(C)</td><td>75 億円(71 億円)</td><td>46 億円(46 億円)</td></tr> <tr> <td>費用便益比 (B/C)</td><td>1.2(2.0)</td><td>2.0(3.0)</td></tr> <tr> <td>感度分析 [交通量-10%]</td><td>1.1(1.8)</td><td>1.8(2.7)</td></tr> <tr> <td>感度分析 [事業費+10%]</td><td>1.1(1.8)</td><td>1.8(2.7)</td></tr> <tr> <td>感度分析 [事業期間+20%]</td><td>1.1(1.8)</td><td>1.8(2.8)</td></tr> </tbody> </table> <p>※隣接する「二ツ橋北部三ツ境下草柳線等沿道地区土地区画整理事業(第2期以降地区)では、引き続き事業化の予定であり、便益を見込んでいます。</p>		事業全体	残事業	割引率	4%(2%)		総便益(B)	91 億円(138 億円)	91 億円(138 億円)	総費用(C)	75 億円(71 億円)	46 億円(46 億円)	費用便益比 (B/C)	1.2(2.0)	2.0(3.0)	感度分析 [交通量-10%]	1.1(1.8)	1.8(2.7)	感度分析 [事業費+10%]	1.1(1.8)	1.8(2.7)	感度分析 [事業期間+20%]	1.1(1.8)
	事業全体	残事業																							
割引率	4%(2%)																								
総便益(B)	91 億円(138 億円)	91 億円(138 億円)																							
総費用(C)	75 億円(71 億円)	46 億円(46 億円)																							
費用便益比 (B/C)	1.2(2.0)	2.0(3.0)																							
感度分析 [交通量-10%]	1.1(1.8)	1.8(2.7)																							
感度分析 [事業費+10%]	1.1(1.8)	1.8(2.7)																							
感度分析 [事業期間+20%]	1.1(1.8)	1.8(2.8)																							

		<p><定性的効果></p> <p>○慢性的な混雑の緩和</p> <p>当路線の起点となる既存の交差点は、主要渋滞箇所指定されており、日常的に混雑が見られるため、当路線を整備することにより、渋滞の緩和が期待されます。</p> <p>○南北を繋ぐ交通ネットワークの構築</p> <p>環状4号線を補完する道路として瀬谷区の南北を繋ぐ交通ネットワークを構築することで、環状4号線の交通の分散が図られます。</p> <p>○相模鉄道による街の分断の解消</p> <p>当地区は相模鉄道により南北に分断されていますが、事業中の二ツ橋北部三ツ境下草柳線等沿道地区第1期地区土地区画整理事業と併せて当路線を整備することにより、南北を繋ぐ道路が構築され、街の一体化、歩行者の安全性の確保が期待されます。</p> <p>〔その他特記事項〕</p> <p>特になし</p>
--	--	---

事業の進捗状況	事業進捗率%	<p>工事</p> <p>令和6年度から工事に着手しています。</p> <p>用地取得</p> <p>取得率は、令和6年度末時点で91%であり、令和7年度も引き続き用地取得を進めます。</p>
	25%	
	用地取得率%	
	91%	
	供用等の状況	
	未供用	
事業の課題及び進捗見込み	<p>相模鉄道工事区間は、終電から始発までの(き電停止時間 2.5 時間)夜間工事のため、時間を要しますが、引き続き鉄道事業者と連携して、計画的に工事を進めます。</p>	
その他 (コスト削減項目等)	<p>【コスト削減】</p> <p>トンネル区間等の建設発生土について、隣接する事業である「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」との工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト削減を図ります。</p>	

	<p>【環境への配慮】</p> <p>(1) 夜間工事による周辺の皆様への影響を考慮し、防音シートを設置するなどの対策を行っています。</p> <p>(2) 登校児童に配慮し、午前 8 時～9 時の間は、学校近隣の通行を避けます。</p> <p>(3) 再生材の使用や LED 照明などグリーン購入の実施を行います。</p> <p>(4) プレキャストコンクリートの一部で、低炭素コンクリートを使用します。</p> <p>【地域まちづくり等への貢献】</p> <p>(1) 安全な歩行者空間確保のため、歩道の拡充により近隣の小学校の通学路として期待されています。(歩道幅員 2.0m)</p> <p>(2) 自転車道を整備し歩道と分離することで安全性が向上します。</p> <p>(3) 自動車、自転車、歩行者ともに踏切利用者の減により、交通渋滞の緩和、事故のリスクの減少が見込まれます。</p>	
その他	—	
添付資料	・別紙1 案内図 ・別紙2 位置図 ・別紙3 現況写真 ・別紙4 事業進捗状況 ・別紙5 相模鉄道アンダーパス部周辺構造	
対応方針	継続	計画通り(上記計画を実施)※ 1
		一部見直し(上記計画を変更)※ 2
		【見直し内容】
中 止		

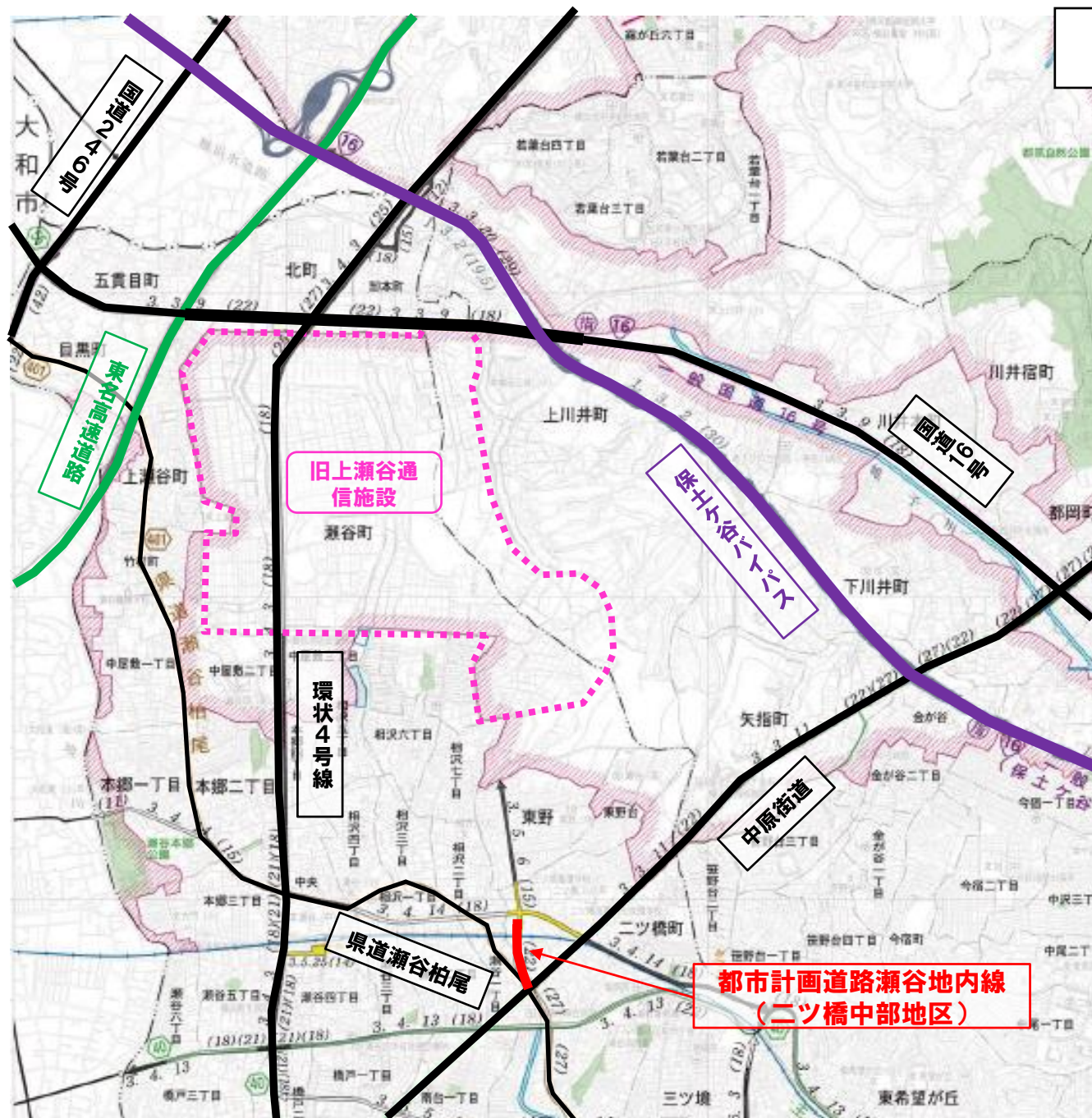
対応方針 とした理由	<p>地盤改良等の追加、事業区間の延長、物価上昇等により事業費の増加が生じていますが、費用対効果は確保されています。</p> <p>また、用地の取得も概ね順調に進捗し、用地の取得したところから工事を進めていきます。</p> <p>本路線は、環状 4 号線を補完する道路として瀬谷区の南北を繋ぐ交通ネットワークを構築することで、環状 4 号線の交通の分散が図られます。</p> <p>また、相模鉄道を立体交差で整備することにより混雑の緩和に寄与するとともに、街の一体化、歩行者の安全性の確保が期待されることから事業を継続する必要があると判断します。</p>
---------------	---

※ 1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※ 2：今後、見直しを行うことが確定している事業は、こちらを選択し、見直し内容を記載してください。

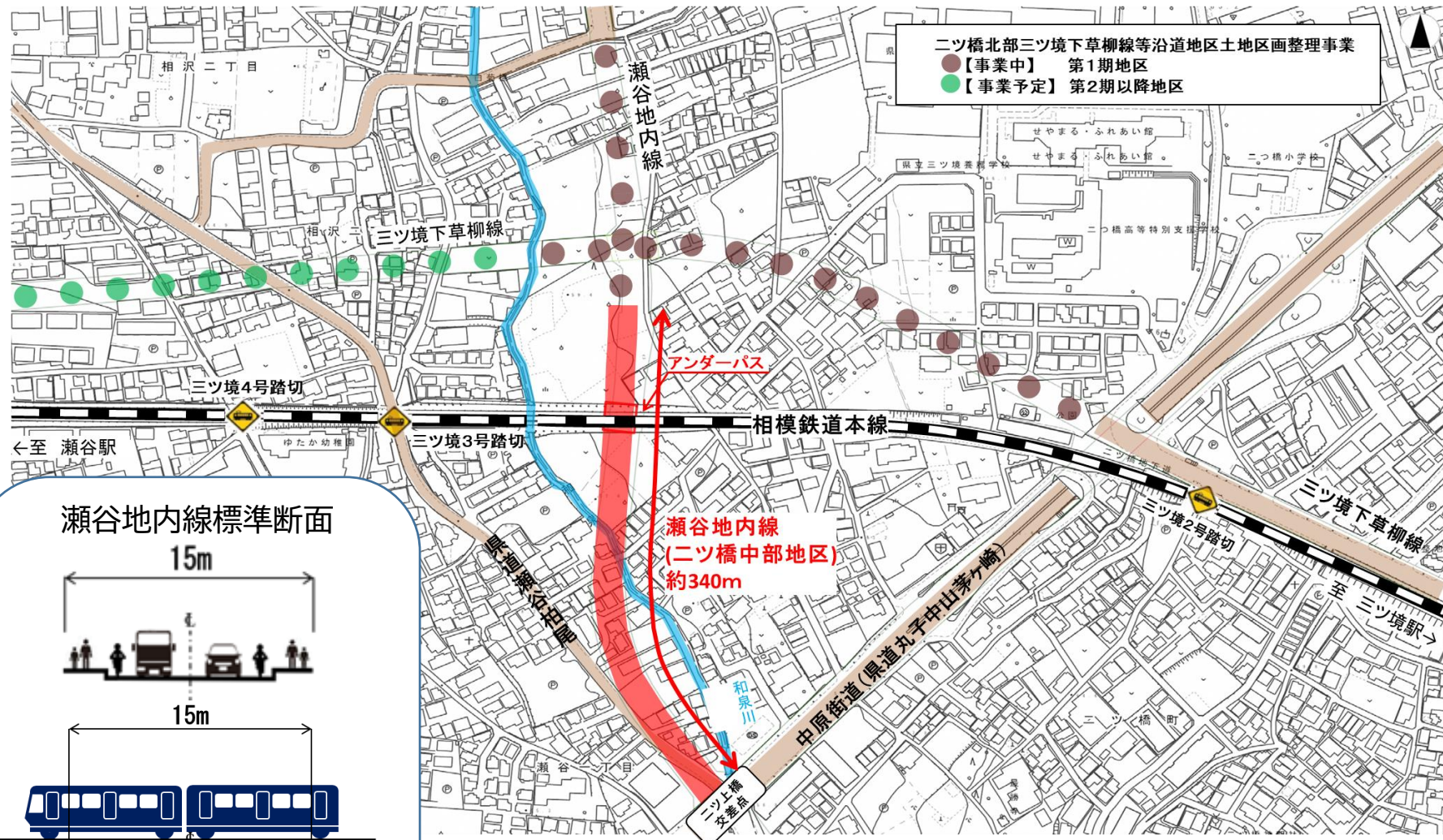
【案内図】

別紙1

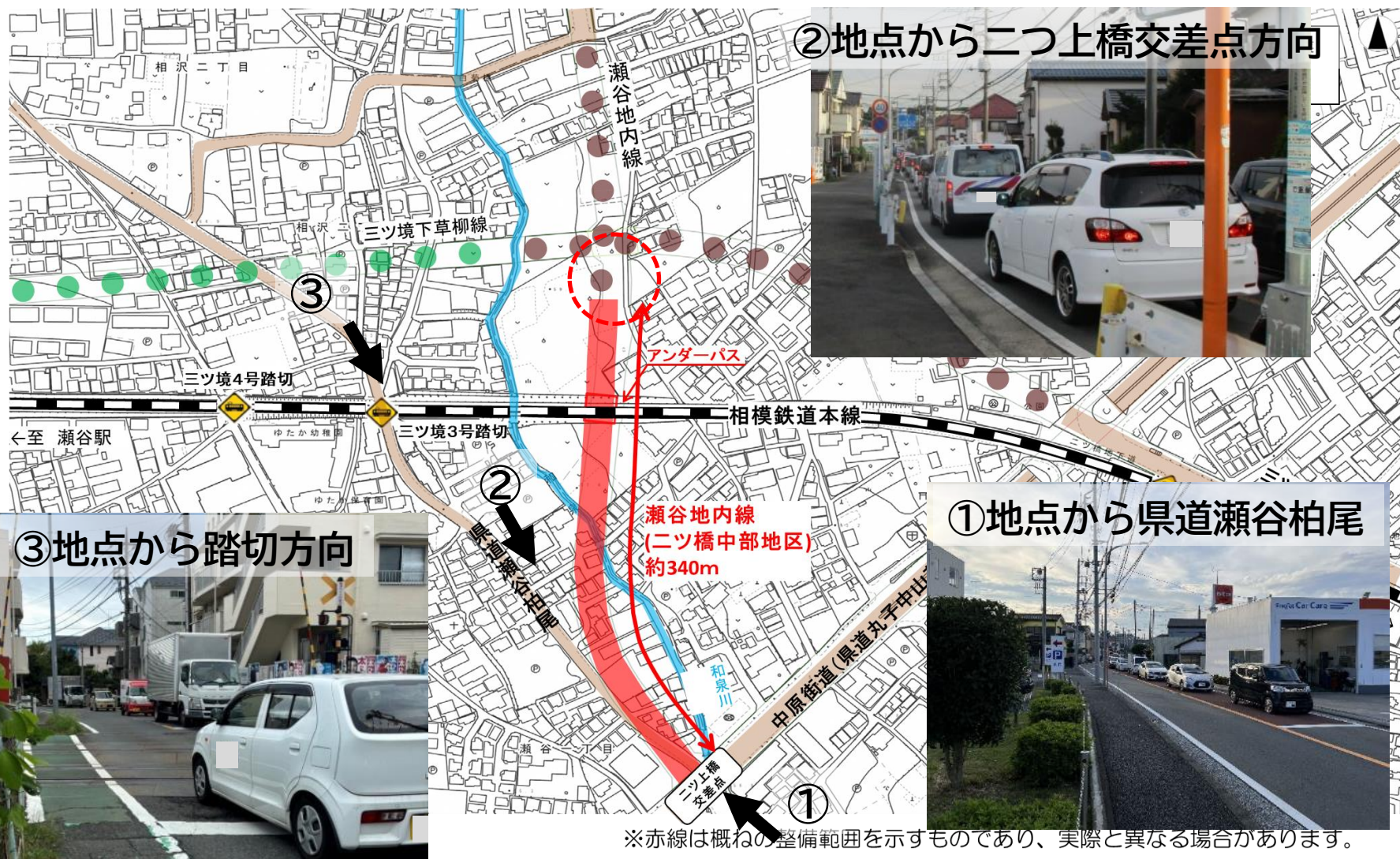


【位置図】

別紙2



※赤線は概ねの整備範囲を示すものであり、実際と異なる場合があります。

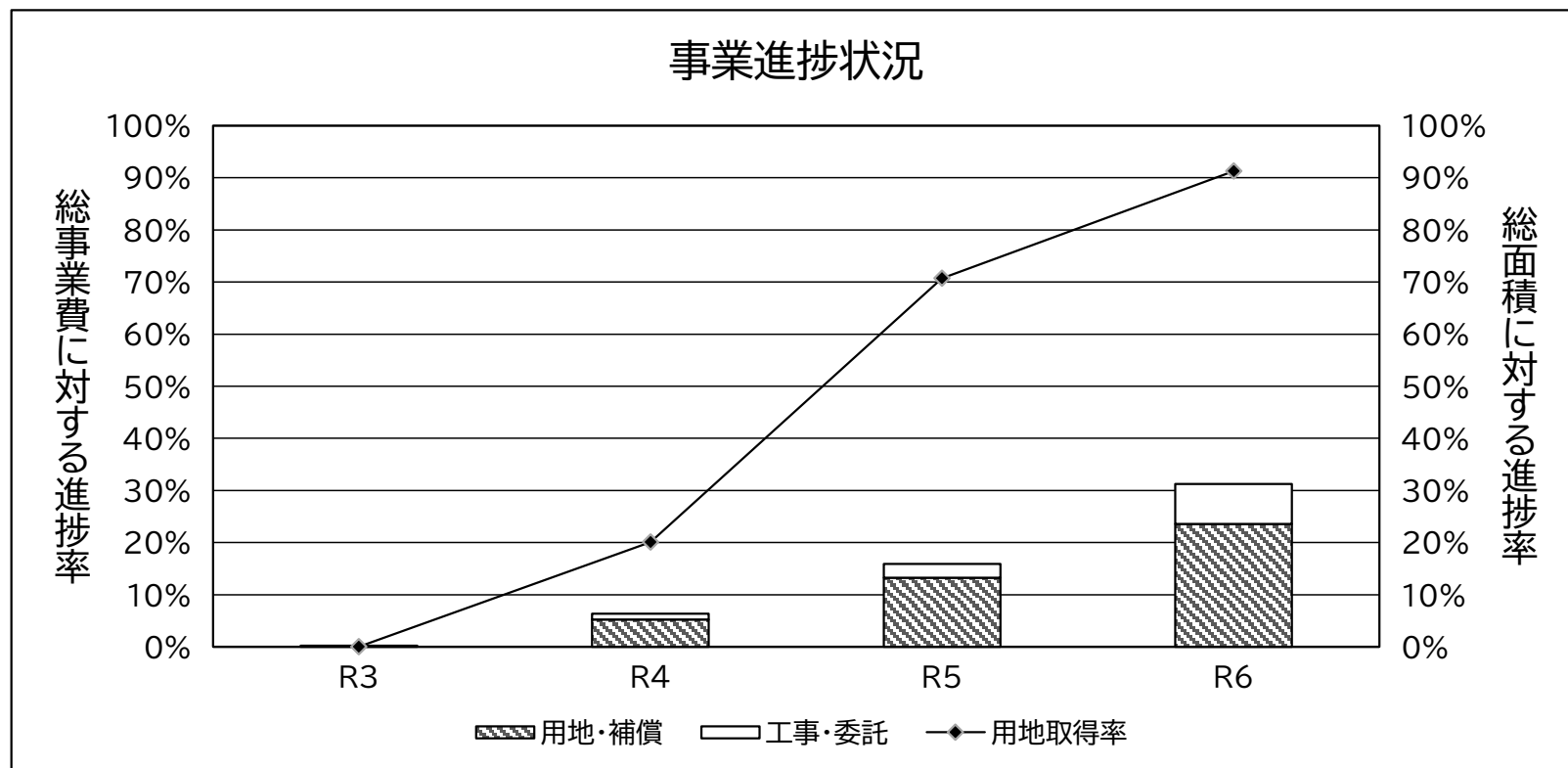


【事業進捗率】

別紙4

(単位:百万円)

年度	単年度事業費			累計事業費			事業進捗率			用地取得		
	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	合計	用地・補償	工事・委託	取得面積(m2)	累計面積(m2)	用地取得率
R3	16	0	16	16	0	16	0%	0%	0%	0	0	0
R4	511	433	77	527	433	93	6%	20%	2%	964	964	20%
R5	796	671	125	1,323	1,104	219	16%	51%	4%	2,431	3,395	71%
R6	1,274	854	420	2,596	1,958	638	31%	91%	10%	987	4,382	91%
	2,596	1,958	638							4,382		



ボックスカルバート区間

プレキャスト
擁壁区間

