

(様式4)

公共事業再評価調査

番 号	道路-1		事業担当局課	道路局建設課	
事業名	相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業			採択年度 令和4年度	
施工場所	旭区西川島町～旭区二俣川2丁目			経過年数 3年	
目的及び 事業概要	<p>【目的】</p> <p>相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業は、西谷駅から二俣川駅間の約 2.8km について、相模鉄道を地下化し、10箇所の踏切を除却することで、踏切における渋滞の解消や歩行者の安全性の向上、災害時等における緊急活動の迅速化、鉄道により分断されていた地域の一体化などを目的としています。</p> <p>本事業は、相模鉄道と連携し、令和15年度の完成に向けて、鉄道地下化による鉄道跡地などの有効活用や鶴ヶ峰駅周辺の再開発など、まちづくりとも連携して事業を進めています。</p> <p>【事業概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延長：約 2.8 km ・主な構造形式：地下式 ・踏切除却数：10 か所 				
			当初(事業採択時)	変更(令和7年度)	
	事業期間		令和4年度～令和15年度	令和4年度～令和15年度	
	事業費	合 計		784 億円	1,057 億円
		内 訳	①測量設計費	31 億円	34 億円
			②工事費	730 億円	999 億円
			③用地費	23 億円	24 億円
		国 費		388 億円	今後国土交通省と協議予定
		市 費		318 億円	
		(参考)鉄道事業者負担		78 億円	249 億円
	※今回増嵩となる約 273 億円の内訳を確認し、相模鉄道との協議により、都市側負担分約 102 億円、鉄道事業者側負担分約 171 億円の負担割合を決定しています。				
	変更内容	【事業費の変更】			
		以下の通り、事業費を増額変更します。			
項目		事業費増額の主な理由	増額		
土壌調査結果に伴う設計変更 (②)	建設発生土及び建設発生汚泥の処分のために土壌調査をしたところ、一部区間において特定有害物質の含有が確認されたため、処分費が増となりました	約 11.4 億円			
地質条件の変更に伴う設計変更 (②)	軌道内にてジャストボーリングを行った結果、地質条件に変更が生じたため、シールド推進、仮設構造物及び掘削工法について設計変更となり、施工費が増となりました。	約 15.8 億円			

		用地条件の変更に伴う設計変更 (②)	駅部周辺の借地交渉や占用協議の進展により、借地条件が変更となり、駅部の施工計画の見直しにより、施工費が減となりました。	▲約 9.1 億円
		関係機関及び地元協議結果に伴う設計変更 (②)	関係機関や地元住民との協議により、周辺環境への対応方法が変更となり、仮設構造物(防音ハウス、土留)の施工費が増となりました。	約 24.0 億円
		建設資材・労務費等の高騰 (①、②、③)	建設資材の高騰や労務費の上昇、工事諸経費の上昇により増となりました。	約 70.7 億円
	合計			約 113 億円※
<p>※今回増高となる約 273 億円について、相模鉄道との協議により、鉄道事業者側負担分 171 億円のうち 160 億円分については相模鉄道が単独で負担します。したがって、273 億円-160 億円=113 億円分の増額内容を記載しています。</p>				
	上位計画等	<p>本事業は、「横浜市中期計画 2022～2025」において、重点的に推進すべき 38 の政策の一つである「政策 36:交通ネットワークの充実」のうち、「施策 3:連続立体交差事業の推進」に位置付けています。</p> <p>施策3の内容としては、「踏切除却による道路交通の円滑化、緊急活動の阻害解消による地域の安全性の向上、まちの分断解消による地域の活性化等を図るため、相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業を推進します。」としています。</p>		
	関連事業	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間と交差する都市計画道路事業は、3路線(鴨居上飯田線、坂本鶴ヶ峰線、保土ヶ谷二俣川線)存在します。連続立体事業の事業化が契機となって、鉄道と交差する都市計画道路の整備が促進されることで、踏切遮断の解消や、鉄道による地域分断の解消等の効果が期待されます。 ・鶴ヶ峰駅北口周辺地区では、本事業と連動したまちづくりが推進されており、平成 31 年3月に「北口周辺地区まちづくり構想」が策定され、令和6年3月には「鶴ヶ峰駅北口地区市街地再開発準備組合」が設立されています。 		
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>令和元年に相鉄・JR 直通線が、令和5年には相鉄・東急直通線がそれぞれ開業し、相模鉄道本線沿線地域から都心方面へのアクセスが大きく向上したため、鶴ヶ峰駅や二俣川駅周辺地域の地価は大きく上昇しています。</p> <p>また、鶴ヶ峰駅北口では本事業を契機としたまちづくりが進められており、本事業の完了予定となる令和 15 年度の街開きを目標として計画が進められています。</p> <p>近年、人件費及び資材費の高騰により、全国的に工事費が増加しております。建設工事デフレーターを参照すると、事業を開始した令和4年度から現在までの3年間で工事費は約 10%上昇しており、今後もこの傾向は続くと推察されます。</p>		

<p>事業の 投資効果</p> <p>・ 事業効果等 (費用便益分析等)</p>	<p>【定性的な効果】</p> <p>①交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切遮断による交通渋滞の連続的な解消 ・公共交通(電車・バス)の定時運行性の向上 ・渋滞解消による温室効果ガス排出量の抑制 ・関連する都市計画道路の一体的な整備による更なる交通の円滑化 <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに生み出される鉄道上部空間の活用 ・駅周辺の再開発・区画整理と連携した都市基盤の一体的整備 ・地域と連携した総合的なまちづくりによるまちの賑わい創出 ・市内業者活用による経済効果 <p>③生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道で分断されていた市街地の一体化 ・緊急車両の通行阻害解消、避難経路の分断解消 ・踏切解消による通学路の安全確保 ・歩行者回遊性の向上 <p>④高度な土木技術の活用による安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業で活用された高度技術の他現場への展開 <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 8 月)に基づき、B/Cを再算出しています。</p>			
		事業全体	残事業	
	割引率	4%(2%)		
	総便益(B)	1,252.6 億円(2,084.3)	1252.6 億円	
	総費用(C)	822.7 億円(862.8)	648.7 億円	
	費用便益比(B/C)	1.523 (2.416)	1.931	
	感度 分析	[交通量 - 10%]	1.37 (2.17)	1.74
		[事業費 +10%]	1.38 (2.19)	1.75
		[事業期間 +20%]	1.32 (2.22)	1.68
	<p>※便益:「移動時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」 「踏切事故解消便益」「歩行者・自転車踏切待ち解消便益」を計上 費用:工事費、用地費、補償設計費等や関連街路整備費、整備完了後 50 年間の維持管理費を計上</p>			

事業の進捗状況	事業進捗率%	<p>現在は、令和8年度中のシールドマシン発進に向け、全工区で掘削工事および土留め工事を進めています。</p> <p>用地買収が必要な土地については、全て取得が完了しました。区分地上権設定が必要な土地についても、金額については合意しており、今後契約を進めていきます。</p>
	13%	
	用地取得率%	
	91%	
	供用等の状況	
-		
事業の課題及び進捗見込み	<p>【事業の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事が最盛期を迎える令和8年度から10年度は、毎年度100億円を超える事業費が必要となり、事業を計画的に進めていくためには、安定的な事業費の確保が不可欠です。 ・近年、建設資材や人件費が急激に高騰しているため、今後さらなる物価高騰による事業費増額のリスクが存在します。 ・シールド工事に際しては、現時点で可能な限りの地下埋設物調査や地質調査等を行い地下や地盤の状況を把握しておりますが、想定外の地中の支障物によるマシンの停止、地表部の地盤沈下などの影響で工事が中断するリスクがあり、これらの対応により事業費の増大や工期の延長といったリスクが想定されます。 ・鶴ヶ峰駅については、北口のまちづくりとも連携・調整を行いながら詳細設計を進めております。今後、よりよい都市空間の形成を図るために駅部の構造を変更する可能性があり、その結果として費用負担額に変更が生じる場合がございます。 ・線路跡地の利用については、鉄道事業者が所有する土地であるものの、公共的な活用が図れるよう、鉄道事業者に働きかけを行っています。 <p>【進捗見込み】</p> <p>用地買収が必要な土地については全て取得が完了しており、現在全工区で工が進んでいます。令和8年1月よりシールドマシンの現地での組立てを開始し、令和8年度中にシールドマシンによる掘進工事を開始する予定となっています。事業完了時期については、令和15年度から変更はありません。</p>	
その他 (コスト削減項目等)	<p>【コスト削減の取組み】</p> <p>新たに鶴ヶ峰駅部の施工方法を見直した結果、トンネル工事で使用する仮セグメントが不要となり工事費削減を実現しました。また、事前協議書で検討していた産廃の再利用・再資源化について検討を行い、シールド掘削によって生じる汚泥については基準を満たしたものについて発生土として処理することで、産廃処分費用の削減を行います。</p> <p>上記2つの要因により計14.4億円の削減を実現しました。</p> <p>【工事における環境への配慮】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、原則、現在の鉄道敷地の直下に新たな鉄道を設置することで、既設線用地以外の新たに改変する土地を極力少なくし、環境への影響を最小化する方針としています。 ・可能な限り、低騒音型、低振動型の建設機械を使用することで騒音・振動への配慮を行います。 ・低炭素型の建設機械、低燃費車種の工事用車両の採用に努めることで、CO2の削減 	

	対策を実施します。 ・建設発生土やコンクリート塊などの産業廃棄物については、可能な限り、再利用・再資源化等を行うことで、最終処分量の低減を図ります。	
添付資料	別紙1:事業概要図	
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>土質条件の変更や物価上昇により事業費の増加が生じていますが、費用対効果は1.00以上が確保されており、用地の取得状況も91%と順調に進捗しています。</p> <p>本事業により踏切を除却することで交通混雑が緩和され、まちが一体となり、歩行者の安全性の確保等に寄与します。こうした事業効果は大きいことから、事業を継続することが必要であると判断します。</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。

【別紙1】 事業概要図

