

# 資料⑥

第3回横浜市公共事業評価委員会

## 【道路-1】再評価

相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体  
交差事業

(道路局)

# 横浜市公共事業評価【再評価】

【道路一】

## 相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業

- ・道路局建設部建設課
- ・令和8年1月21日

## 目次

- 1 これまでの経緯
- 2 目的及び事業概要
- 3 事業の必要性
- 4 事業の進捗状況
- 5 事業の課題及び進捗見込み
- 6 その他
- 7 対応方針（案）

# 1 これまでの経緯



## (1) 評価状況

今回評価

評価段階	事前評価	再評価
付議状況	令和3年度 (第1回)	令和7年度 (第3回)
意見具申	なし	
事業費	約784億円	約1,057億円
事業期間	令和4年～令和15年度	令和4年～令和15年度

# 1 これまでの経緯

## (2) 前回までの主な意見と対応状況

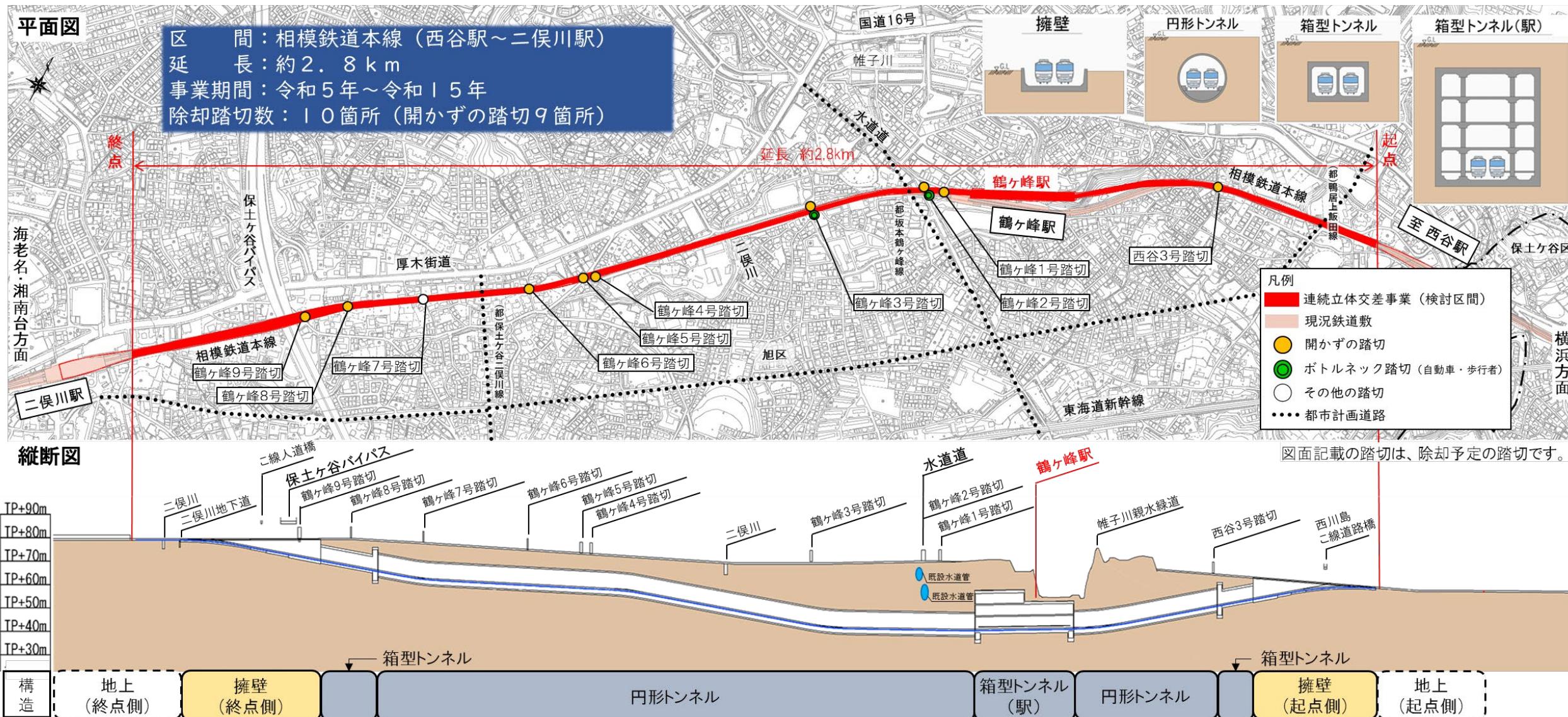
主な意見(要約)	対 応	本資料での該当ページ	備考
<ul style="list-style-type: none"><li>・二酸化炭素、窒素酸化物の排出量削減など環境面での整備効果について、定性的評価を加えるなど検討をすること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・環境面への整備効果について、事後評価時点で評価が出来るように、引き続き検討する。</li></ul>	—	—
<ul style="list-style-type: none"><li>・事業に伴い生じた線路跡地である用地の使い方は、議論の対象になろうかと思う。用地整理の際に利活用できる公用地を確保するなど検討をすること。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・線路跡地を含め用地整理については引き続き検討する。</li></ul>	—	—
<ul style="list-style-type: none"><li>・移動時間の短縮効果を計算するときには、ネットワーク上での影響を考慮する必要がある。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・道路の渋滞については、事後評価にて事前評価と比較を行うことを検討する。</li></ul>	—	—

## 2 目的及び事業概要



平面図

区間：相模鉄道本線（西谷駅～二俣川駅）  
延長：約2.8km  
事業期間：令和5年～令和15年  
除却踏切数：10箇所（開かずの踏切9箇所）



## 2 目的及び事業概要

災害時等における緊急活動が迅速化



踏切待ちによる救急活動支障状況（鶴ヶ峰2号踏切）

通学路の安全性の確保



鉄道による学校区の分断状況（鶴ヶ峰5号踏切）

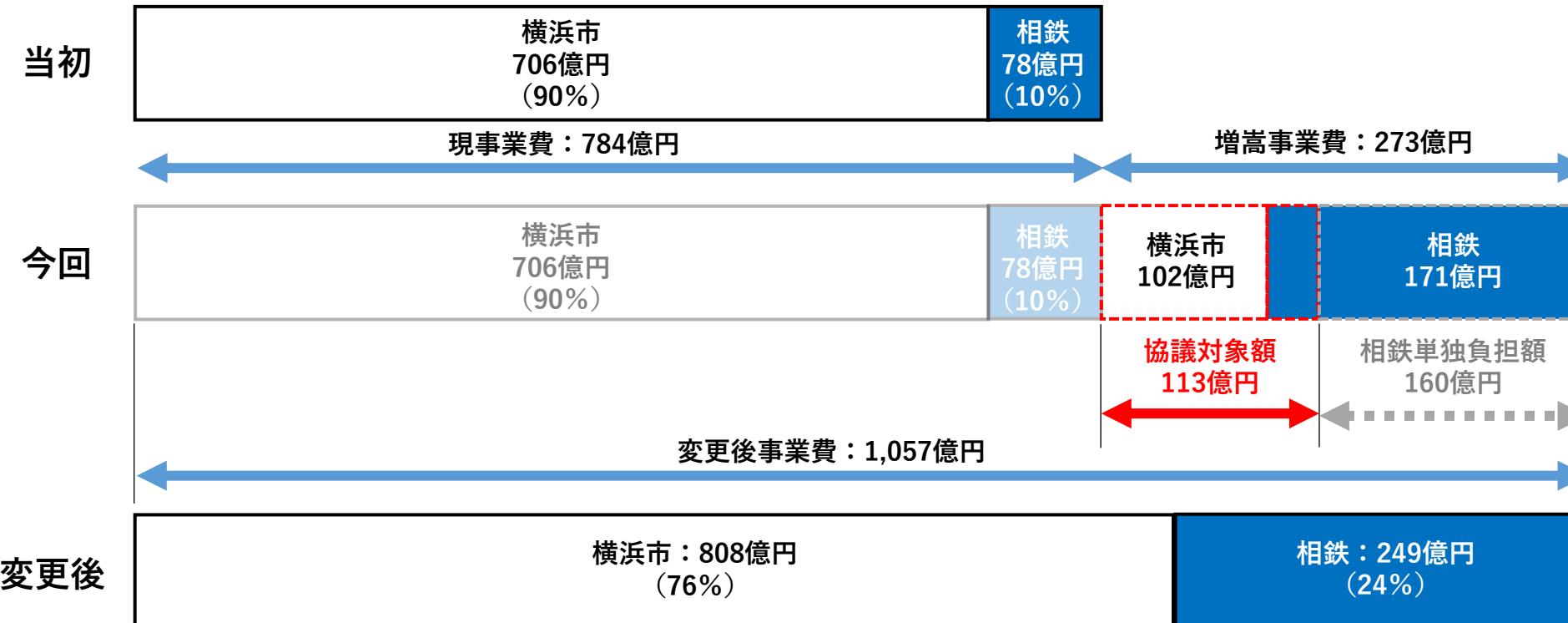
## 2 目的及び事業概要

### (2) 事業費

		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
	測量設計費	31億円	34億円
	工事費	730億円	999億円
	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

## 2 目的及び事業概要

### (3) 約273億円の増額（約784億円 → 約1,057億円）



### (4) 増嵩事業費（約273億円）の内訳

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、横浜市側負担分約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た。

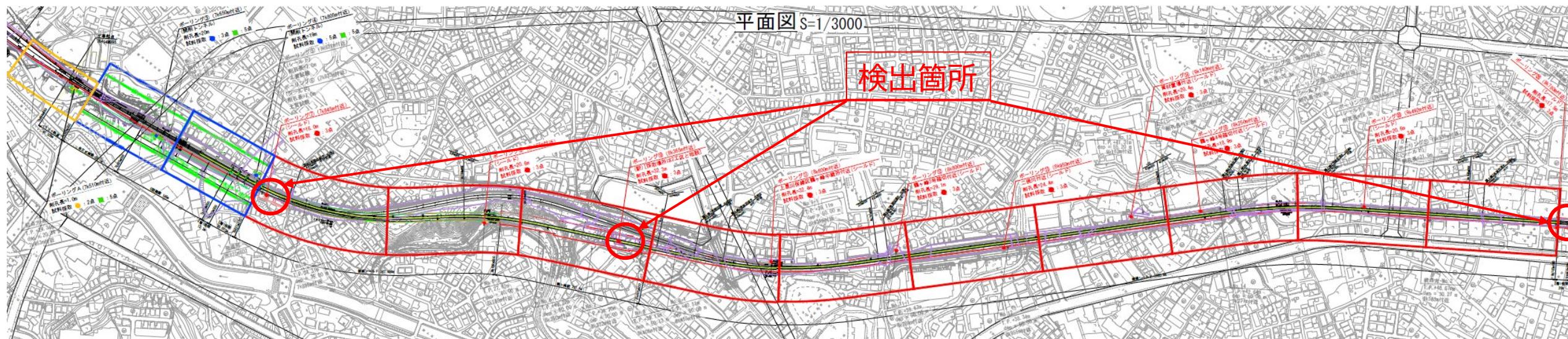
## 2 目的及び事業概要

### (5) 変更内容 ※今後、国土交通省と協議予定

項目	事業費増加の理由	増額
<b>土木工事</b>		
① 土壤調査結果に伴う設計変更	建設発生土及び建設発生汚泥の処分のために土壤調査をしたところ、一部区間ににおいて特定有害物質の含有が確認されたため、処分費が増となった。	約11.4億
② 地質条件の変更に伴う設計変更	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、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、施工費が増となった。	約15.8億
③ 用地条件の変更に伴う設計変更	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、施工計画の見直しにより、施工費が減となった。	▲約9.1億
④ 関係機関及び地元協議結果に伴う設計変更	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）を見直し、施工費が増となった。	約24.0億
<b>共 通</b>		
⑤ 建設資材・労務費等の高騰	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った。	約70.7億円
	合計	約113億円

## 2 目的及び事業概要

- ①土壤調査結果に伴う設計変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約11.4億円増額  
 ・建設発生材の受入先との調整の中で、土壤調査を実施した結果、特定有害物質（砒素等）が一部箇所より検出された。今後処分を行うものに対して増額を行う。

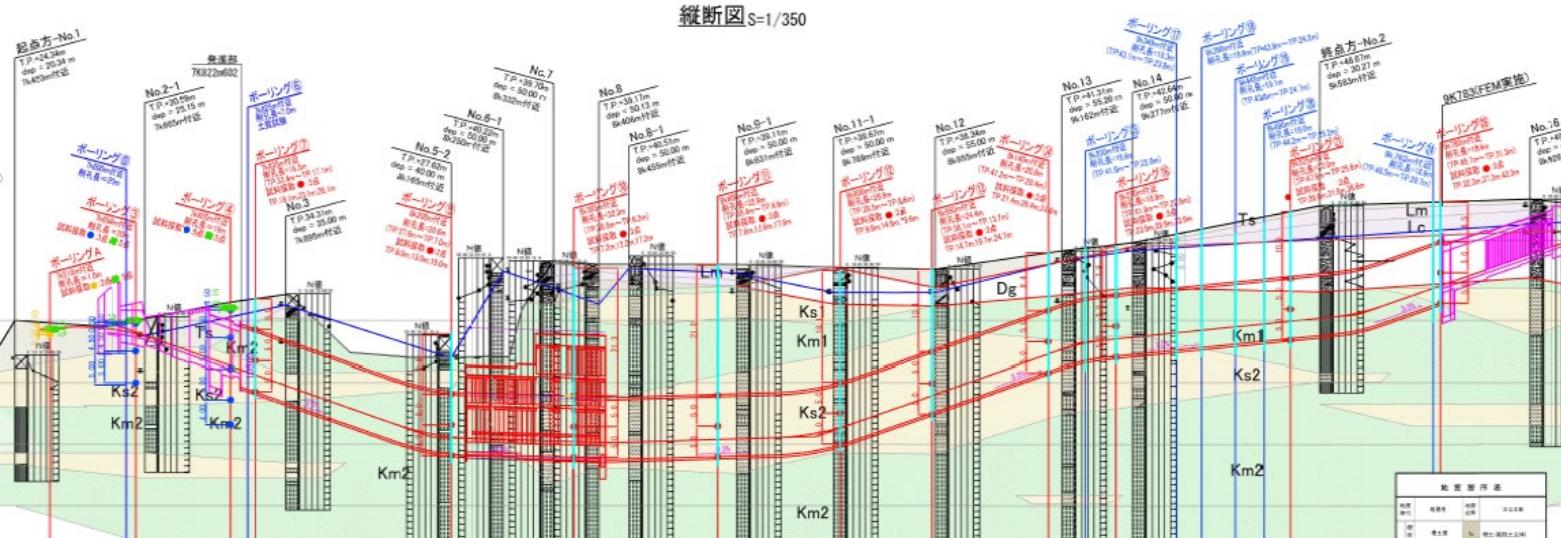


受入れ地との協議により、2,500m<sup>2</sup>に1箇所の頻度で土壤調査を実施。複数箇所から、特定有害物質（砒素、鉛、六価クロム）が検出された。今後、処分予定の建設発生汚泥及び特定有害物質が含まれる土砂の処分費について増額を行うもの。

## 2 目的及び事業概要

②地質条件の変更に伴う設計変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約15.8億円増額  
 ・当初設計時点では、軌道内での調査が行えず、周辺の公用地（道路・公園・河川）や相鉄敷地にて実施していた。事業着手後に、改めて軌道内にて地質調査を行い、詳細な土質を確認したところ、シールド加泥材の配合、仮設構造物（地中連壁）の設計、掘削工法に変更が生じた。

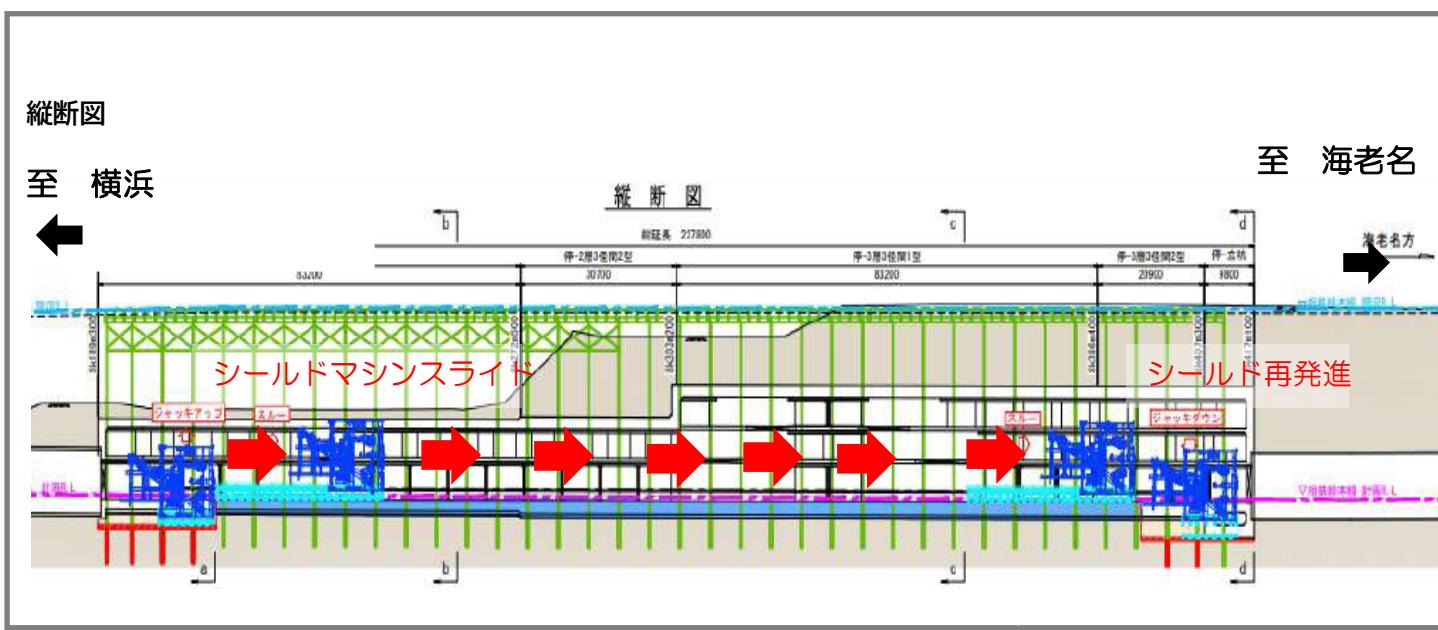
黒字：既存ボーリング地点（16箇所）、赤字・青字：追加ボーリング地点（21箇所）



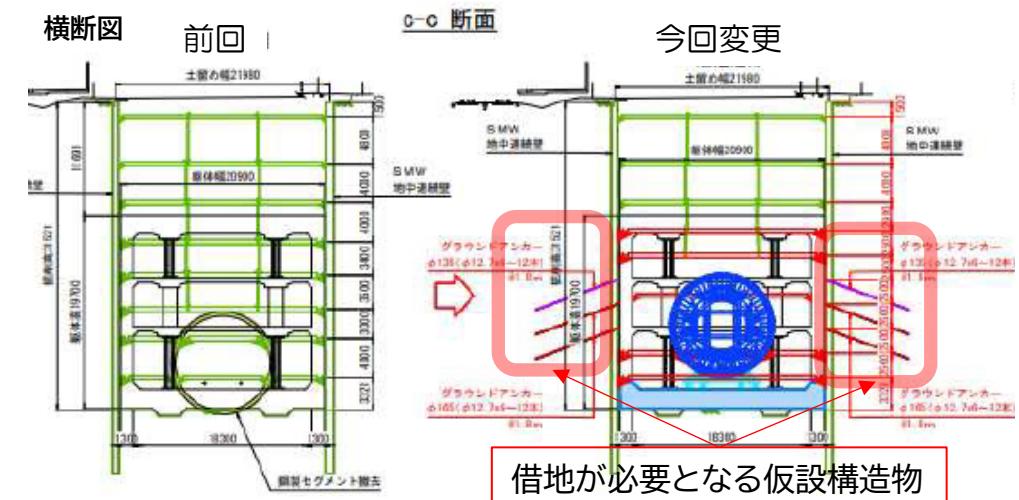
内訳	金額
加泥材・噴発防止材の変更	約5.4億円
建設発生土への変更	▲約5.3億円
仮設土留めの根入れ延長 支保工の変更	約10.1億円
玉石・礫の除却工追加	約1.3億円
掘削工条件の変更	約4.3億円
【合計】	約15.8億円

## 2 目的及び事業概要

- ③用地条件の変更に伴う設計変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約9.1億円減額
- ・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、施工計画を見直した。
  - ・シールド先行から開削先行に施工手順を変更し、シールド推進費が減額となった。



グランドアンカーなど、仮設構造物の一部を設置するための借地や占用許可が必要であり、当初設計時点では確約できていなかった。着手後に、交渉・協議を進めた結果、借地や占用許可を得られたため、今回の施工計画に変更を行った。



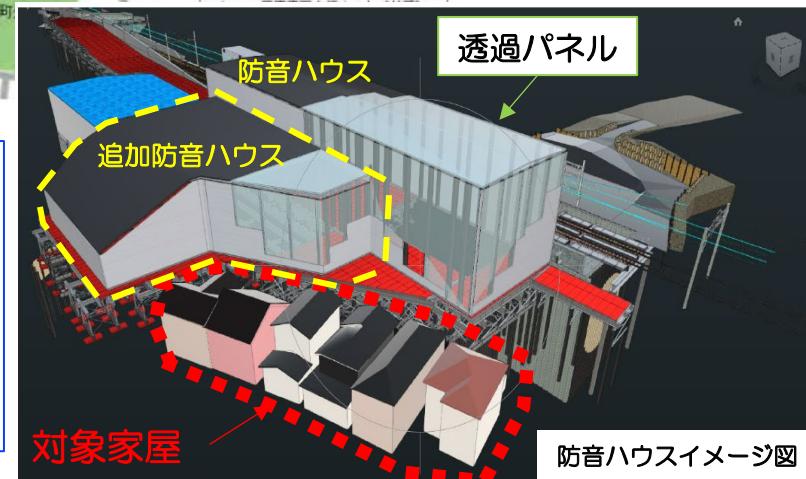
内訳	金額
シールド推進費の変更	▲約13.0億円
処分費の変更	▲約3.4億円
支保工の変更	約6.1億円
止水工の変更	約1.2億円
【合計】	▲約9.1億円

## 2 目的及び事業概要

- ④関係機関及び地元協議結果に伴う設計変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約24.0億円増額
- ・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った。
  - ・防音ハウスの仕様変更、生活道路への負荷低減のため車両待機場設置や仮設構造物の形式変更を行った。



資材搬入路は一般市道(生活道路)を使用する予定だが、シールド工事の最盛期となると、かなりの台数の車両が往来する。関係機関や地元からは、負荷を軽減する要望を受けたため、車両待機場の設置や、仮設構造物の設置方法を変更した。



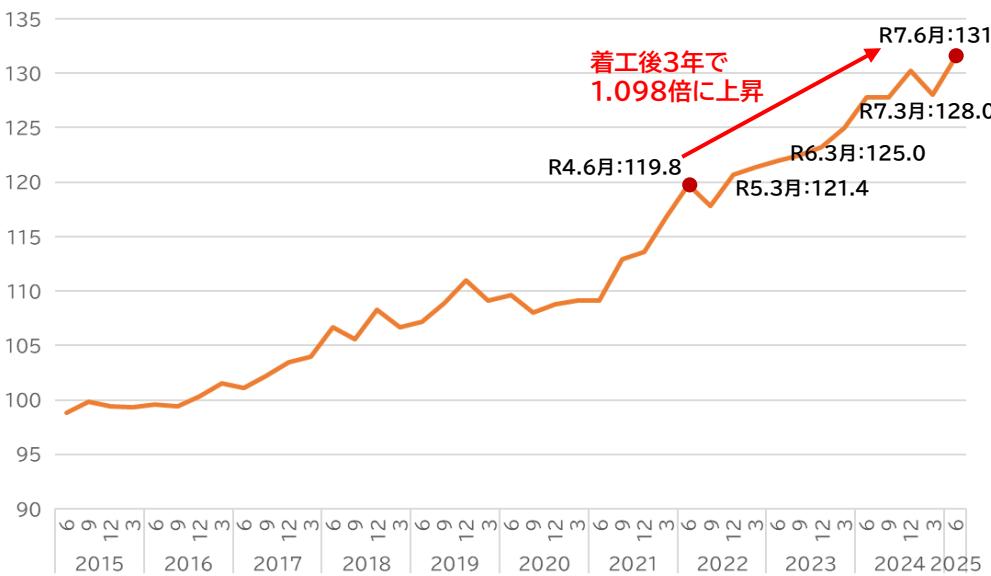
周辺のヤード計画を見直し、防音ハウス周辺に集約し、防音ハウスを追加した。併せて、日影検討を行い、透過パネルの設置により、周辺への影響を軽減した。

内訳	金額
防音ハウスの追加	約3.6億円
採光パネルの変更	約9.7億円
搬入路の追加 車両待機場の整備	約5.3億円
生活道路確保のための仮設構造物形式変更	約5.4億円
<b>【合計】</b>	<b>約24.0億円</b>

## 2 目的及び事業概要

- ⑤建設資材・労務費等の高騰・・約70.7億円増額
- ・建設工事費デフレーター（R7.8.29付）より、令和4年度から令和7年度で1.098倍に上昇している
    - ① 令和4年度から令和6年度に施工した工事費の物価高騰反映分 約 5.5億円
    - ② 令和7年度時点の残事業費におけるスライド分 約65.2億円

□建設工事費デフレーター（土木工事）の推移



□各年度の執行額と残事業費

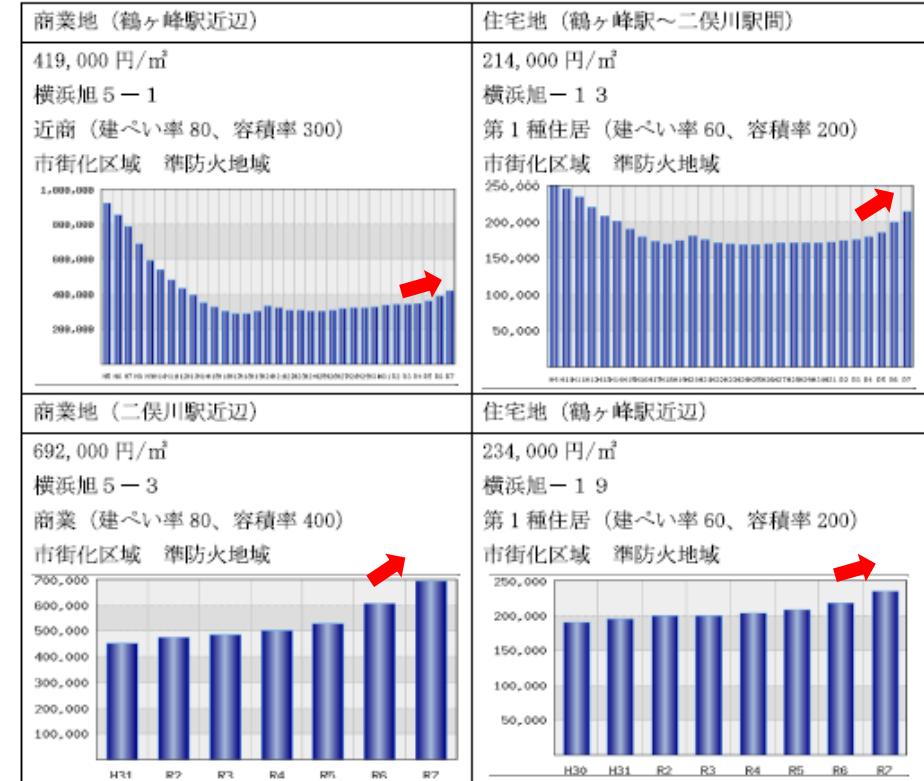
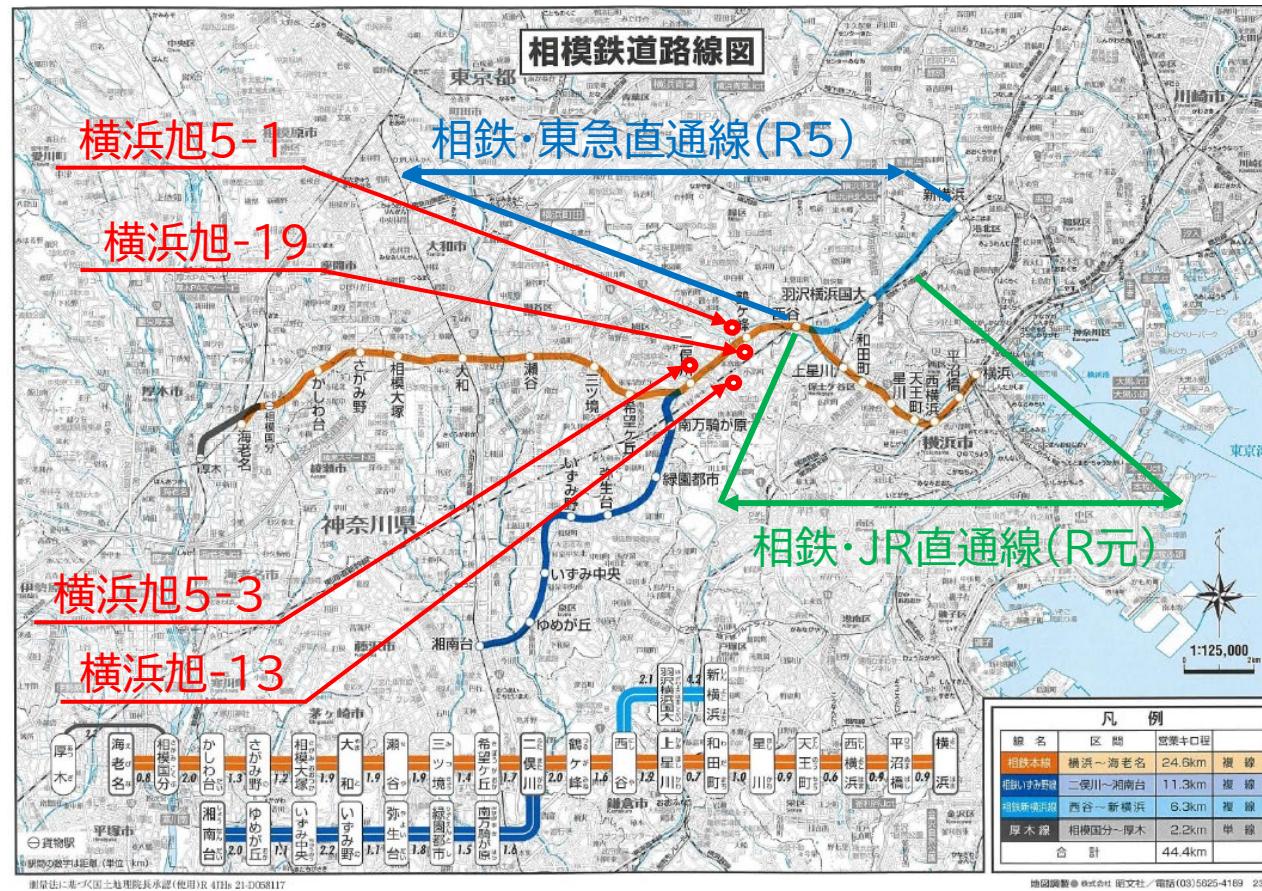
年度	事業費 (百万円)	残事業費 (百万円)	土木工事	建築工事	電気通信 工事	軌道工事	用地費	補償・ 設計	物価高騰分 (百万円)	適用年版
当初設計（R4）		78,447	56,716	4,718	7,976	3,614	2,266	3,157	①	R4.6
R4執行（現年）	240	78,207	58	0	0	0	0	182	3.2	R5.3
R4執行（繰越）	460	77,747	36	0	166	49	35	174	10.7	R6.2
R5執行（現年）	3,750	73,997	2,887	0	0	62	84	717	159.3	R6.3
R5執行（繰越1）	1,320	72,677	1,292	0	28	0	0	0	92.0	R7.1
R5執行（繰越2）	1,036	71,641	335	0	541	0	17	143	57.4	R7.3
R6執行額	3,555	68,086	2,728	0	374	193	84	176	228.3	R7.3
R7執行額	9,111	58,975	7,954	0	385	192	155	425	② 877.7	R7.6
残事業費		58,975	41,426	4,718	6,482	3,118	1,891	1,340	5,643.7	R7.6
合計									7,072.3	

①R4～R6執行の物価高騰 550.9百万円  
 ②残事業費スライド（R7～） 6,521.4百万円  
 → 合計 7,072.3百万円

### 3 事業の必要性

#### (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

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。



出典：令和7年地価公示のあらまし（横浜市分）

横浜市よこはま地価マップ

### 3 事業の必要性

#### (2) 事業の投資効果・事業効果等

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。

	事業全体	残事業
割引率	4 % (2 %)	
総便益 (B)	1,252.6億円(2,084.3億円)	1,252.6億円
総費用 (C)	822.7億円(862.8億円)	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)
	[事業費+10%]	1.38(2.19)
	[事業期間+20%]	1.32(2.22)

### 3 事業の必要性

#### (2) 事業の投資効果・事業効果等

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。

① 費用	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	令和7年		
単純合計	890.2億円	4.1億円	894.3億円
うち残事業費分	721.6億円	4.1億円	725.7億円
基準年における現在価値（C）	821.4億円	1.3億円	822.7億円
うち残事業費分	647.4億円	1.3億円	648.7億円

② 便益	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合 計
基 準 年	令和7年			
供 用 年	令和16年			
単年便益 (初年便益)	81.8億円	5.1億円	0.6億円	87.6億円
基準年における現在価値（B）	1,171.3億円	72.4億円	8.9億円	1,252.6億円
うち残事業費分	1,171.3億円	72.4億円	8.9億円	1,252.6億円

⇒ 費用便益比（B／C）：1.523(当初1.5)  
(残事業費に対するB／C：1.931)

※マニュアル改定の中で「走行時間短縮便益」算出に用いる時間価値原単位が上昇したことにより、当初より費用便益比が高くなっています。

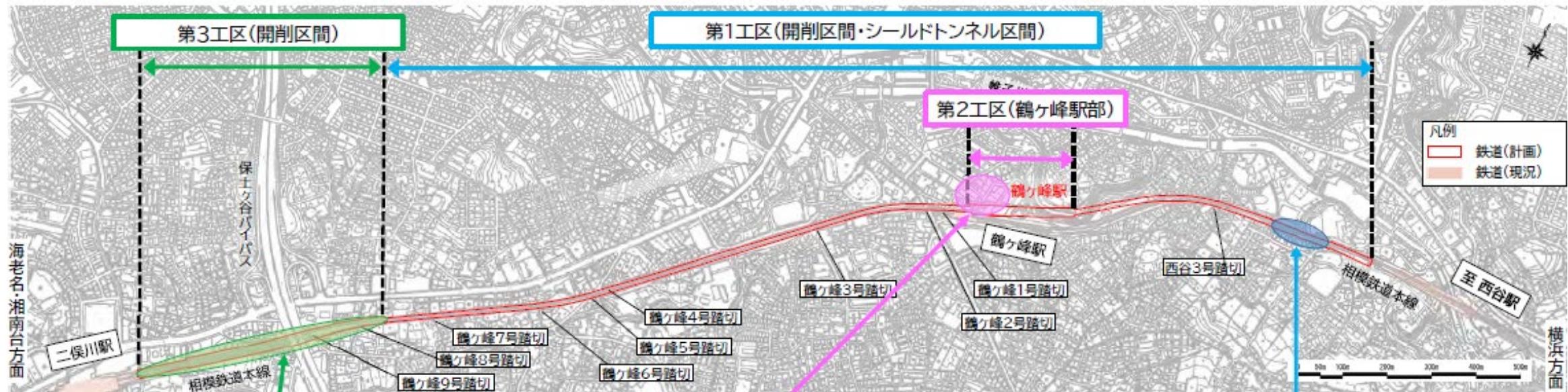
## 4 事業の進捗状況

### (1) 進捗状況について

事業進捗率は13%、用地取得率は91%

令和8年度中のシールドマシン発進に向け、全工区で掘削工事及び土留め工事を推進中。シールドマシンは、令和8年1月より現地での組み立てを開始。

用地買収が必要な土地については、すべて取得が完了。区分地上権設定が必要な土地についても、引き続き契約に向けた交渉予定。



## 4 事業の進捗状況

3工区



開削区間の土留工

2工区



駅部の掘削状況(掘削深さ約13m/35m)

1工区



発進立坑の施工状況



土留めの準備工(木製覆工)



親水緑道の法面工事状況



シールドマシンの工場製作(仮組)状況

## 5 事業の課題及び進捗見込み

### 【事業の課題】

- (1) 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ある。
- (2) 建設資材や人件費については、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する。
- (3) シールドマシンによる掘進時には、地中の支障物によるマシンの停止、地表部の地盤沈下・隆起などの影響による対応により、事業費増額や工期延長といったリスクが存在する。
- (4) 鶴ヶ峰駅については、北口まちづくりとの調整により駅軸体構造が変更となる可能性があるため、事業費増額のリスクが存在する。
- (5) 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る。

## 5 事業の課題及び進捗見込み

### 【進捗見込み】

- (1) 用地買収が必要な土地については、すべて取得が完了。区分地上権設定が必要な土地についても、引き続き契約に向けた交渉予定。
- (2) 現在工事は概ね予定どおり進捗しており、令和8年度中にシールドマシンの発進を行う予定。

## 6 その他

### (1) コスト縮減の取組

- ・鶴ヶ峰駅部の施工方法を見直し、開削先行することにより、シールド推進費の縮減を実現した。（約9.1億円減）
- ・シールド掘進に伴う建設発生汚泥について、その一部を建設発生土とすることにより、処分費縮減を実現した。（約5.3億円減）
- ・以上、合計約14.4億円の縮減を実現した。

## 6 その他

### (2) 工事における環境への配慮

- ・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。

## 7 対応方針

### 対応方針（案）：継続 計画通り

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1.0以上であり、用地の取得状況も91%と順調に進捗しています。

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。そのため、事業効果は高いことから、事業を継続することが必要であると判断します。

明日をひらく都市

OPEN × PIONEER

YOKOHAMA

(様式4)

公共事業再評価調書（案）

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】			
<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>			
【事業概要】			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・延長：約2.8km</li> <li>・主な構造形式：地下式</li> <li>・踏切除却数：10か所</li> </ul>			
目的及び 事業概要	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
	合計	784億円	1,057億円
	内訳	①測量設計費	34億円
		②工事費	999億円
		③用地費	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。			
【事業費の変更】			
以下の通り、事業費を増額変更します。			
変更内容	項目	事業費増額の主な理由	増額
	土壤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壤調査をしたところ、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ポ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※
※今回増嵩となる約 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。					
事業の必要性	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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>			
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><b>【定性的な効果】</b></p> <p>①交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切遮断による交通渋滞の連続的な解消</li> <li>・公共交通(電車・バス)の定時運行性の向上</li> <li>・渋滞解消による温室効果ガス排出量の抑制</li> <li>・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</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに生み出される鉄道上部空間の活用</li> <li>・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</li> <li>・総合的なまちづくりによるまちの賑わい創出</li> <li>・市内業者活用による経済効果</li> </ul> <p>③生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道で分断されていた市街地の一体化</li> <li>・緊急車両の通行阻害解消、避難経路の分断解消</li> <li>・踏切解消による通学路の安全確保</li> <li>・歩行者回遊性の向上</li> </ul> <p><b>【費用便益分析】</b></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>																									
		<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>4% (2%)</td><td></td></tr> <tr> <td>総便益(B)</td><td>1,252.6 億円(2,084.3)</td><td>1252.6 億円</td></tr> <tr> <td>総費用(C)</td><td>822.7 億円(862.8)</td><td>648.7 億円</td></tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td><td>1.523 (2.416)</td><td>1.931</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">感度分析</td><td>[交通量 - 10%]</td><td>1.37 (2.17)</td></tr> <tr> <td>[事業費 +10%]</td><td>1.38 (2.19)</td></tr> <tr> <td>[事業期間 +20%]</td><td>1.32 (2.22)</td></tr> </tbody> </table>		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)	[事業費 +10%]	1.38 (2.19)	[事業期間 +20%]	1.32 (2.22)
	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)																									
	[事業費 +10%]	1.38 (2.19)																									
	[事業期間 +20%]	1.32 (2.22)																									
		<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</p> <p>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	事業進ちょく率%	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。
	13%	

	<table border="1"> <tr><td>用地取得率%</td><td>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。</td></tr> <tr><td>91%</td><td>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ましており、今後契約を進めています。</td></tr> <tr><td>供用等の状況</td><td></td></tr> <tr><td>-</td><td></td></tr> </table>	用地取得率%	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。	91%	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ましており、今後契約を進めています。	供用等の状況		-	
用地取得率%	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。								
91%	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ましており、今後契約を進めています。								
供用等の状況									
-									
事業の課題 及び 進捗見込み	<p><b>【事業の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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います。今後、まちづくりとの調整により駅部の構造が変更となることが想定されるため、費用負担額の変更が発生する可能性があります。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【進捗見込み】</b></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、現在全工区で工事が進んでいます。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 (コスト縮減項目等)	<p><b>【コスト縮減の取組み】</b></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縮減を実現しました。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14.4億円の縮減を実現しました。</p> <p><b>【工事における環境への配慮】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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いたします。</li> <li>・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。</li> <li>・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、CO<sub>2</sub>の削減対策を実施します。</li> <li>・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</li> </ul>								

	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 (案)	<p style="text-align: center;">継 続</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px; width: 10%;">計画通り(上記計画を実施)</td> <td style="padding: 5px; width: 90%;">※1</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px; border-top: none;">一部見直し(上記計画を変更)※2</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px; border-top: none;">【見直し内容】</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">中止</p>	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】	
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】							

対応方針 (案)とした理由	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。 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。
------------------	--

※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。



横浜市

## 【別紙1】事業概要図

