

(様式 4)

公共事業再評価調書

番 号	【道路-2】	事業担当局課	道路局 建設課		
事業名	都市計画道路桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）		採択年度	H7	
施工場所	戸塚区上倉田町～戸塚町		経過年数	29 年	
目的及び 事業概要	目的 都市計画道路桂町戸塚遠藤線は、本市の幹線道路網の骨格となる3 環状10放射道路の一つ(放射道路)に位置付けられており、環状4号線から藤沢市境を連絡する延長約10.2kmの路線です。環状3 号線、横浜藤沢線、下永谷大船線、国道1号、環状4号線と連絡し、南部地域の交通の円滑化を図る幹線街路です。本地区の整備により、周辺地域の渋滞を解消し、交通利便性の向上が図られます。 本地区の整備による道路ネットワークの形成により、被災時の救命活動や初期消火対応、緊急物資の輸送機能確保が図られます。 事業概要 盛土・切土区間 400m、高架区間(JR東海道線跨線部)240m、高島橋50m、電線共同溝300m 計画延長約 990m、標準幅員 22～33m(往復4車線)、 用地面積 前回約 19,000 m² 今回約 25,395 m²				
			当初 (事業採択時)	前回 (令和元年度)	変更 (令和6年度)
	事業期間		平成7年度～ 平成13年度	平成7年度～ 令和7年度	平成7年度～ 令和13年度
	事業費	合 計	11,700 百万円	15,323 百万円	29,122 百万円
		国 費	5,850 百万円	8,428 百万円	16,017 百万円
		市 費	5,850 百万円	6,895 百万円	13,105 百万円
変更内容		(1) 事業期間の変更 これまで事業に必要な用地取得を進めてまいりましたが、予算の確保が難しく、JR を高架する橋梁工事に必要な用地の取得に時間を要していることから、事業期間を変更します。 (2) 用地面積の変更 地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため、令和4年度に都市計画変更を行い、用地面積を変更しました。 前回約 19,000 m² 今回約 25,395 m²			

		(3) 事業費の変更 以下の通り、事業費を増額変更します。																							
		<table><tr><th>項目</th><th>事業費増額の主な理由</th><th>増額</th></tr><tr><td>橋梁設計の JR 協議による増額</td><td>JR 東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。</td><td>約 63.0 億円</td></tr><tr><td>高島橋架け替え工事における増額</td><td>着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため。</td><td>約 29.6 億円</td></tr><tr><td>都市計画変更による、用地取得面積の増加</td><td>地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。</td><td>約 8.9 億円</td></tr><tr><td>詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額</td><td>地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。</td><td>約 4.9 億円</td></tr><tr><td>建設資材・労務費等の高騰</td><td>建設資材の高騰や、労務費の上昇、工事諸経費の上昇、及び週休 2 日制度の取組割増 5% による増額が見込まれるため</td><td>物価高 約 22.8 億円 週休 2 日 約 8.8 億円</td></tr><tr><td>合計</td><td></td><td>約 138.0 億円</td></tr></table>	項目	事業費増額の主な理由	増額	橋梁設計の JR 協議による増額	JR 東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。	約 63.0 億円	高島橋架け替え工事における増額	着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため。	約 29.6 億円	都市計画変更による、用地取得面積の増加	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。	約 8.9 億円	詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。	約 4.9 億円	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、及び週休 2 日制度の取組割増 5% による増額が見込まれるため	物価高 約 22.8 億円 週休 2 日 約 8.8 億円	合計		約 138.0 億円	※社会情勢等の変化により、今後金額が増減する可能性があります。	
	項目	事業費増額の主な理由	増額																						
	橋梁設計の JR 協議による増額	JR 東海道線を高架する近接工事において、詳細設計の実施及び、鉄道事業者と工事内容や費用について協議した結果、施工内容の変更や橋種等の変更に伴う工事費が増額となったため。	約 63.0 億円																						
	高島橋架け替え工事における増額	着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため。	約 29.6 億円																						
	都市計画変更による、用地取得面積の増加	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する法面・擁壁等の構造及び形状が決定し、用地取得面積が増加したため。	約 8.9 億円																						
	詳細設計によって確定した擁壁の工事費の増額	地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った結果、道路本体を保護、維持する擁壁等の構造が必要となったため。	約 4.9 億円																						
	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、及び週休 2 日制度の取組割増 5% による増額が見込まれるため	物価高 約 22.8 億円 週休 2 日 約 8.8 億円																						
	合計		約 138.0 億円																						
	上位計画等	「横浜市中期計画 2022～2025」において、「政策 36 交通ネットワークの充実」として、都市計画道路の整備が位置付けられています。																							
関連事業	特になし																								
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化	近年、台風、豪雨災害等が激甚化・頻発化していることから、防災・減災に対する関心が高まっています。 桂町戸塚遠藤線(上倉田戸塚地区)は、国土強靱化地域計画に基づく事業に位置付けており、道路の整備や防災・減災のうち、早期の																							

		効果発現が見込まれる路線です。 以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点からも本地区の早期整備が望まれています。		
	事業の 投資効果 ・ 事業効果等 (費用便益分析等)	〔費用便益分析〕		
			事業全体	残事業
		割引率	4%	
		総便益(B)	494 億円	—
		総費用(C)	282 億円	—
		費用便益比 (B/C)	1.7	—
		感度分析 [交通量 ±10%]	1.7 ～ 1.8	—
		感度分析 [事業費 ±10%]	1.7 ～ 1.8	
		感度分析 [事業期間 ±20%]	1.6 ～ 1.8	
		※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を計上しています。 ※費用については、道路整備に要する工事費、用地費、補償費、間接経費等を計上しています。 ※算出した各年次の便益、費用の値については、割引率を用いて現在価値に換算し分析しています。		
		〔定性的効果〕 (定性的な効果) 高島橋など現道を拡幅する箇所は、現状が片側歩道や幅員の狭い歩道のため、整備後は歩行者の安全性と利便性が向上します。 (残事業) 高島橋架替のため、現在桁の製作に着手しており、令和7年度に上部工の架け替え工事を行う予定です。 その後、高島橋から東側区間においては、JR を横断する高架橋の整備を行い、並行して山側の街築工事を実施する予定で、令和13年の完成を目標としております。 この区間の工事へ速やかに着手できるよう、工事のために必要な用地取得を進めます。 〔その他特記事項〕		

事業の 進捗状況	事業進捗率%	
	40%	
	用地取得率%	
	77%	
	供用等の状況	
未供用		
令和5年度末までの用地取得率は 77%、事業進捗率は 40%となりました。 引き続き、街路整備工事や用地取得を進めていきます。		
事業の課題 及び 進捗見込み	これまで、事業に必要な用地の取得を進めてまいりましたが、用地取得に必要な予算の確保が課題です。今後、JRを高架する橋梁工事に向けた重点化を図ることで用地買収を継続し、残工事については令和13年度までに完了することを目指して進めていきます。	
その他 (コスト削減項目等)	工事施工においては、建設発生土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行うとともに、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト削減に努めます。	
その他	—	
添付資料	有	
対応方針		計画通り(上記計画を実施)※1
	継続	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	本路線は、用地取得が難航していることから事業期間の延伸や、当初見込まれていなかった事象の発生等による事業費の増加が生じますが、事業を巡る社会経済情勢等の変化や費用対効果による事業の必要性が確認できています。また、現在は、高島橋の架け替え工事にも着手しているため、事業を継続する必要があると判断しております。
---------------	---

※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。

前回再評価内容との比較

都市計画道路桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）

	前回（R1）	今回（R6）	5年間の経過
事業を巡る社会経済情勢等の変化	本地区の整備による道路ネットワークの形成により、被災時の救命活動や初期消火対応、緊急物資の輸送網が確保が図られます。 また、近年台風による停電被害が増えており、一因となっている電柱倒壊の対策として、無電柱化への関心が高まっています。 以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点からも本地区の早期整備が望まれています。	近年、台風、豪雨災害等が激甚化・頻発化していることから、防災・減災に対する関心が高まっています。 桂町戸塚遠藤線（上倉田戸塚地区）は、国土強靱化地域計画に基づく事業に位置付けており、道路の整備や防災・減災のうち、早期の効果発現が見込まれる路線です。 以上のように、交通の利便性だけでなく、防災の観点や費用縮減の観点からも本地区の早期整備が望まれています。	高島橋架替事業につきましては、令和4年度に国土強靱化の重点化により事業費が確保できております。
事業進捗率	49%	46%（見込み）※1	-3%
用地取得率	85%	77%（見込み）※2	-8%
供用等の状況	—	—	—
事業の進捗見込	二級河川柏尾川に架かる高島橋の架替工事、JRを渡る新橋については、協議に多くの時間を要しています。 今後、令和5年度までに用地買収を完結し、残工事については、令和7年度までに完了することを目標に進めていきます。	本地区は一部現道拡幅であり、店舗やアパートがあり、移転先の確保や民地境界未確定により用地交渉が未だに難航しているところがあり、用地の取得に多くの時間を要しております。また、二級河川柏尾川に架かる高島橋の架替工事に着工していますが、着工後に判明した地中の支障物の撤去や、示方書の改定に伴い、再度検討した結果、地盤改良が必要になったため時間を要しています。 今後、用地買収を進めていき、残工事については令和13年度までに完了することを目標に進めていきます。	高島橋架替のため、現在桁の製作に着手しており、令和7年度に上部工の架け替え工事を行う予定です。 その後、高島橋から東側区間においては、JRを横断する高架橋の整備を行い、並行して山側の街築工事を実施する予定で、令和13年の完成を目標としております。 この区間の工事へ速やかに着手できるよう、工事のために必要な用地取得を進めます。

※1.当初想定し得なかった事象の発生等により、全体事業費が増加したことから、前回再評価時と比べ事業進捗率が低下しています。

※2.令和4年度に都市計画変更を行い、用地取得に必要な面積が増加したことから、前回再評価時と比べ用地取得率が低下しています。