

【脱G-1】再評価

市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業

（脱炭素・GREEN×EXPO推進局）

横浜市公共事業評価【再評価】

【脱G—1】

市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区） 道路整備事業

- ・ 脱炭素・GREEN×EXPO推進局 上瀬谷整備推進課
- ・ 令和7年8月4日

これまでの経緯

1 評価状況

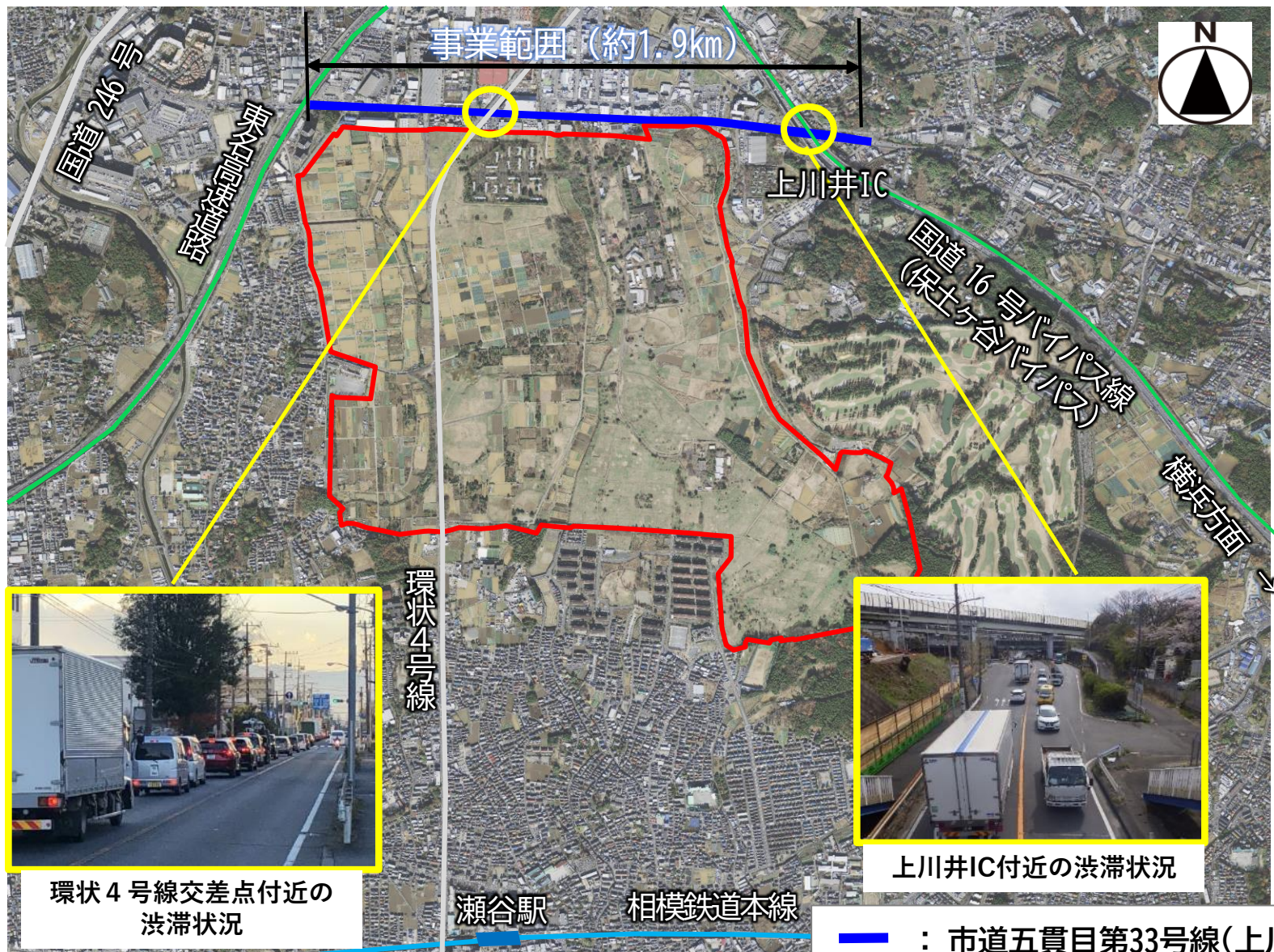
今回評価

評価段階	事前評価	再評価	
付議状況	令和2年度	令和7年度	
意見具申	なし	—	
事業費	約41億円	約60.4億円	
事業期間	令和3年～令和10年度	令和3年～令和15年度	

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
・事業期間の設定における用地取得のスケジュールの見通しなど事業計画があれば教えてもらいたい。併せて電線共同溝の整備にあたり様々な施設との調整などスケジュールが必要だと思うが、その見通しも教えてもらいたい。	令和4年度頃から本格的に着手し、用地買収含め、令和8年度までに一定の整備は完了させたい。電線共同溝の設置については、地下埋設企業者との調整会議などを踏まえ、各企業者のスケジュールもあるため、今後具体的に調整していく。	本資料P8	完了



市道五貫目第33号線は、保土ヶ谷バイパス上川井 I C 付近から国道246号に至る路線です。

当路線は、緊急輸送路に指定されている一方、主要渋滞箇所が2箇所あり、日常的に混雑が見られる路線です。

南部には、旧上瀬谷通信施設地区が位置しており、大規模な土地利用転換が予定されています。

上川井IC付近の渋滞状況

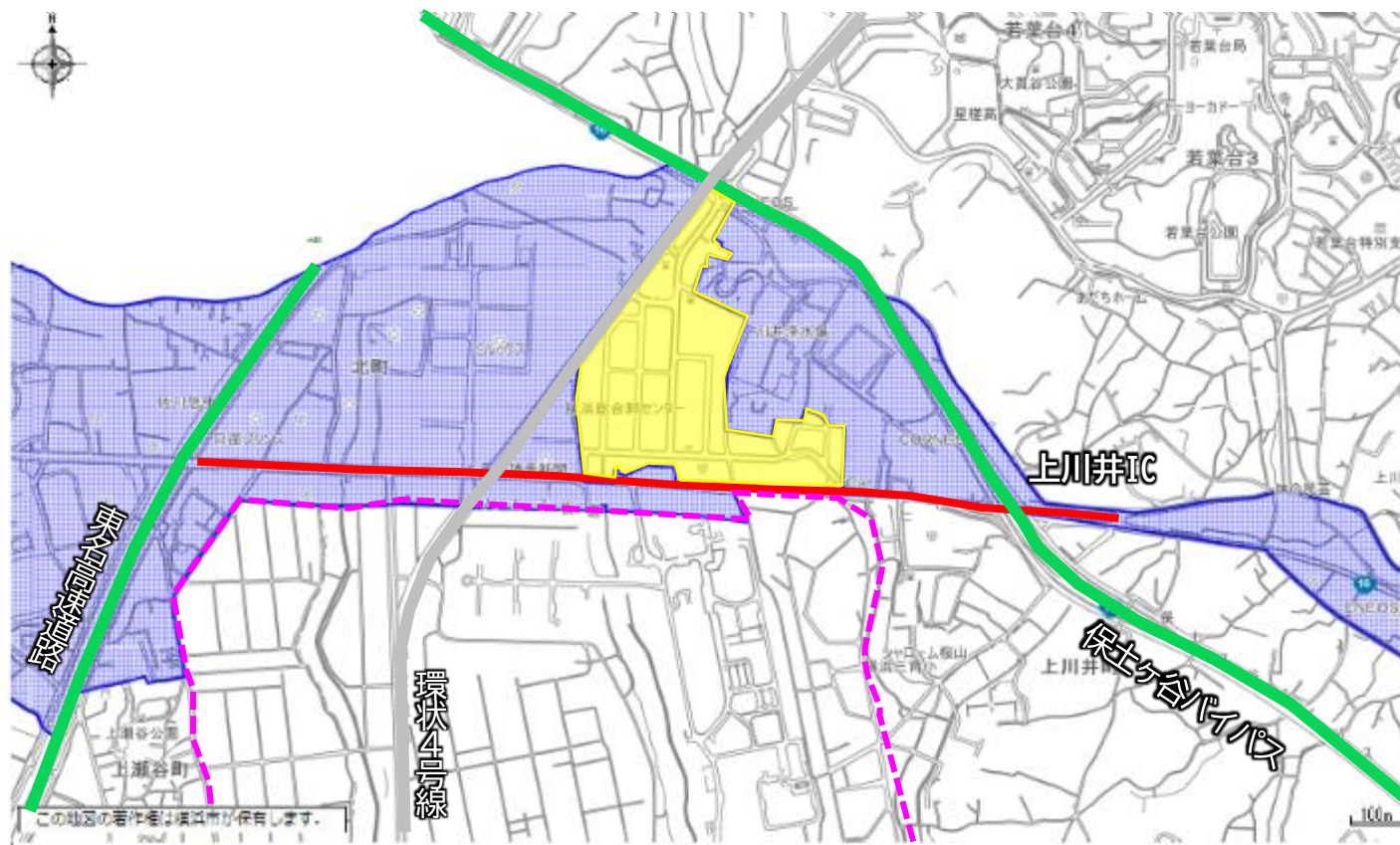
環状4号線交差点付近の渋滞状況

- : 市道五貫目第33号線(上川井・上瀬谷地区)道路整備事業
- : 旧上瀬谷通信施設地区
- : 主要渋滞箇所

目的及び事業概要

【事業背景】

当事業範囲は、隣接して工業集積地域や卸流通業務施設の集積地区が立地している主要な物流の拠点です。重要物流道路である保土ヶ谷バイパスを介し、国際戦略港湾である横浜港との接続される重要な路線となります。



凡例

- : 本事業範囲
- : 工業集積地域（旭・瀬谷）
- : 卸流通業務施設集積地区
- : 旧上瀬谷通信施設地区

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

目的及び事業概要

【事業背景】

隣接する「旧上瀬谷通信施設地区」では「郊外部の新たな活性化拠点の形成」をテーマとし、「旧上瀬谷通信施設地区 土地利用基本計画」に基づいた4つの地区に分けて土地利用を行います。これを受け、交通需要の増加が見込まれます。

農業振興地区

販わい施設などと連携した農産物の収穫体験や、滞在しながら農の魅力を味わう農体験、ICTなどを活用した質の高い農産物の安定生産と直売等による「収益性の高い農業」の展開、大学と連携した農業技術の研究など、他の地域へも波及する新たな都市農業モデルとなる拠点を形成します。

観光・販わい地区

テーマパークを核とした複合的な集客施設が立地し、国内外から人を呼び込む観光と販わいの拠点を形成します。

物流地区

東名高速道路や保土ヶ谷バイパスなどの広域的な幹線道路との近接性をいかし、新技術を活用した効率的な国内物流を展開する新たな拠点を形成します。

公園・防災地区

国際園芸博覧会のレガシーを継承する公園や災害時における広域的な防災拠点（消防・警察・自衛隊などの受入に必要な広域応援活動拠点としての施設・機能や広域避難場所としての機能）などを形成します。



市道五貫目第33号線(上川井・上瀬谷地区)

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

目的及び事業概要

【事業概要】

事業名

市道五貫目第33号線

(上川井・上瀬谷地区) 道路整備事業

場所

旭区上川井町～瀬谷区北町

事業内容

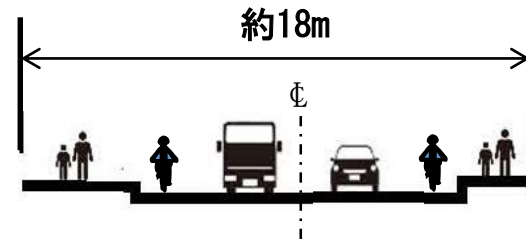
現道拡幅 (現況幅員11～22m)

延長 約1,900m

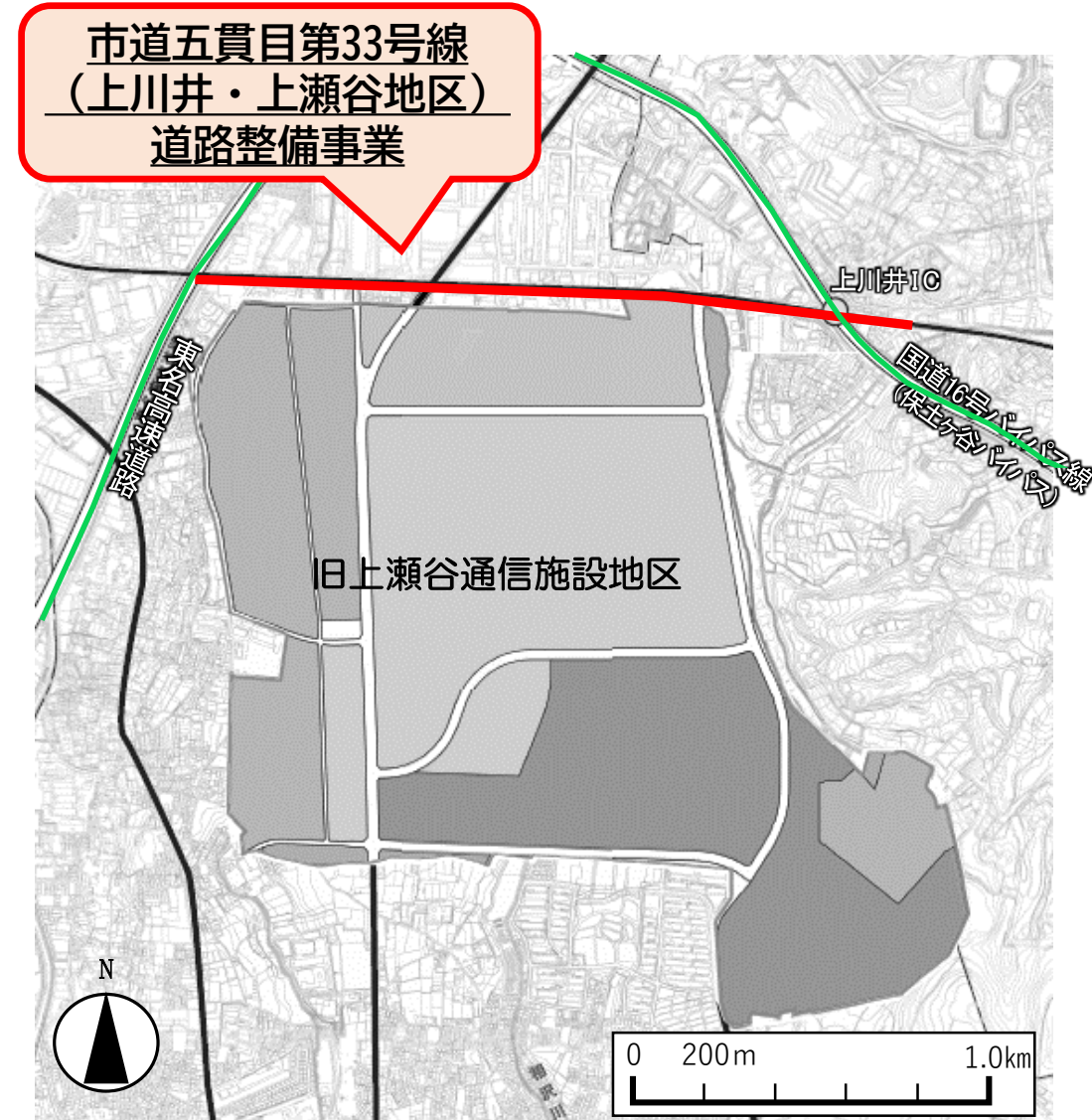
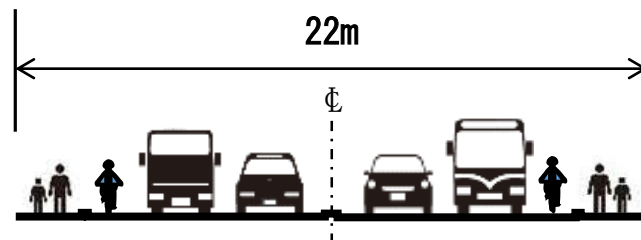
幅員 22～28m (車道4車線)

日常的な渋滞の解消を図るとともに、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、当路線の拡幅整備を行うものです。

整備前



整備後



明日をひらく都市

OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

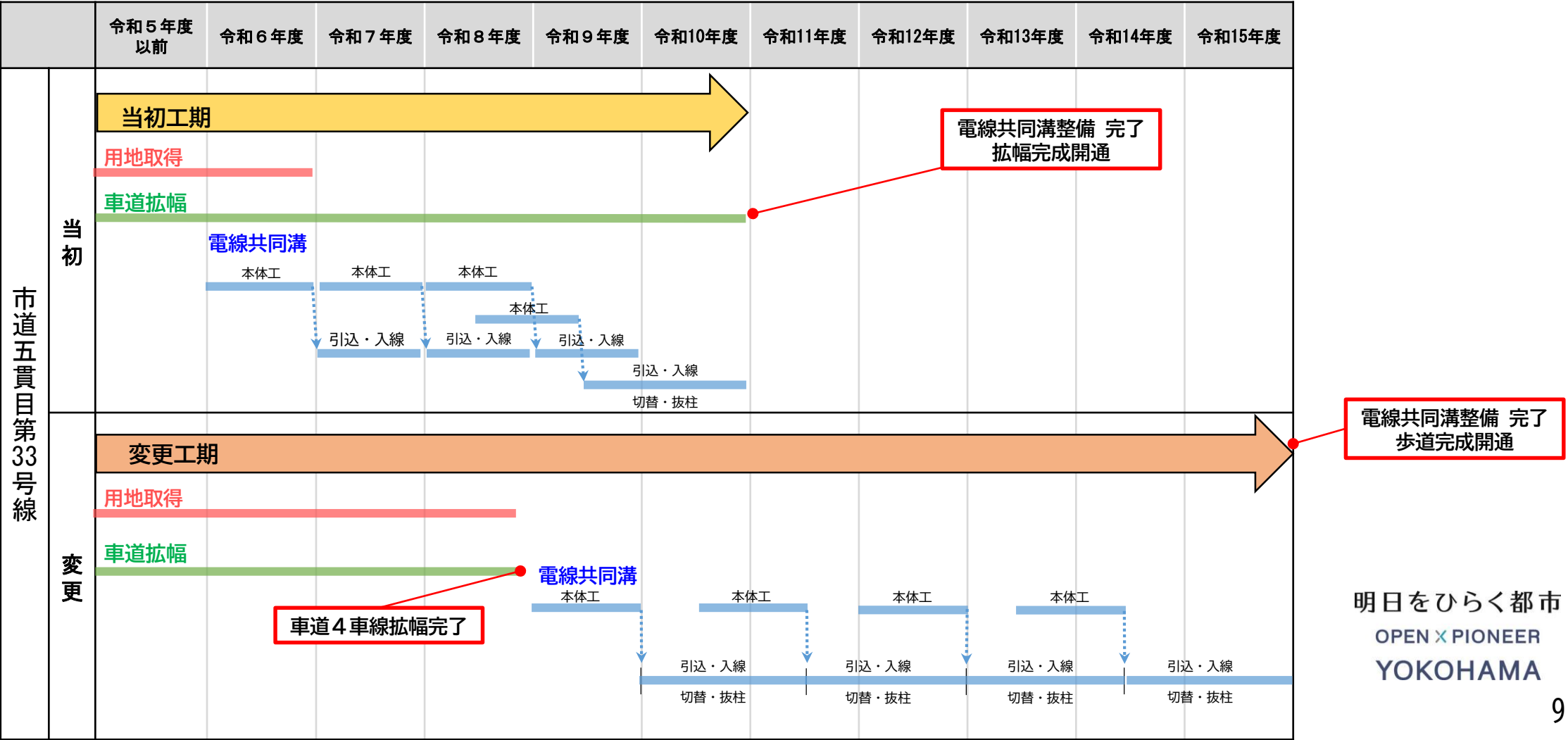
		当 初(事業採択時)	変 更(令和7年度)
事業期間		令和3年度から令和10年度	令和3年度から令和15年度
計画交通量		19,700～32,100 (台/日) 道路種別：第4種1級	19,500～28,800 (台/日) 道路種別：第4種1級
事業費	合 計	41億円	60.4億円
	測量設計費	4.5億円	4.5億円
	用地補償費	15.9億円	15.9億円
	工 事 費	20.6億円	40.0億円
	国 費	22.5億円	33.2億円
	市 費	18.5億円	27.2億円

事前評価からの変更は主に「事業期間の延伸」「計画交通量の変更」「事業費の増額」の3点となります。

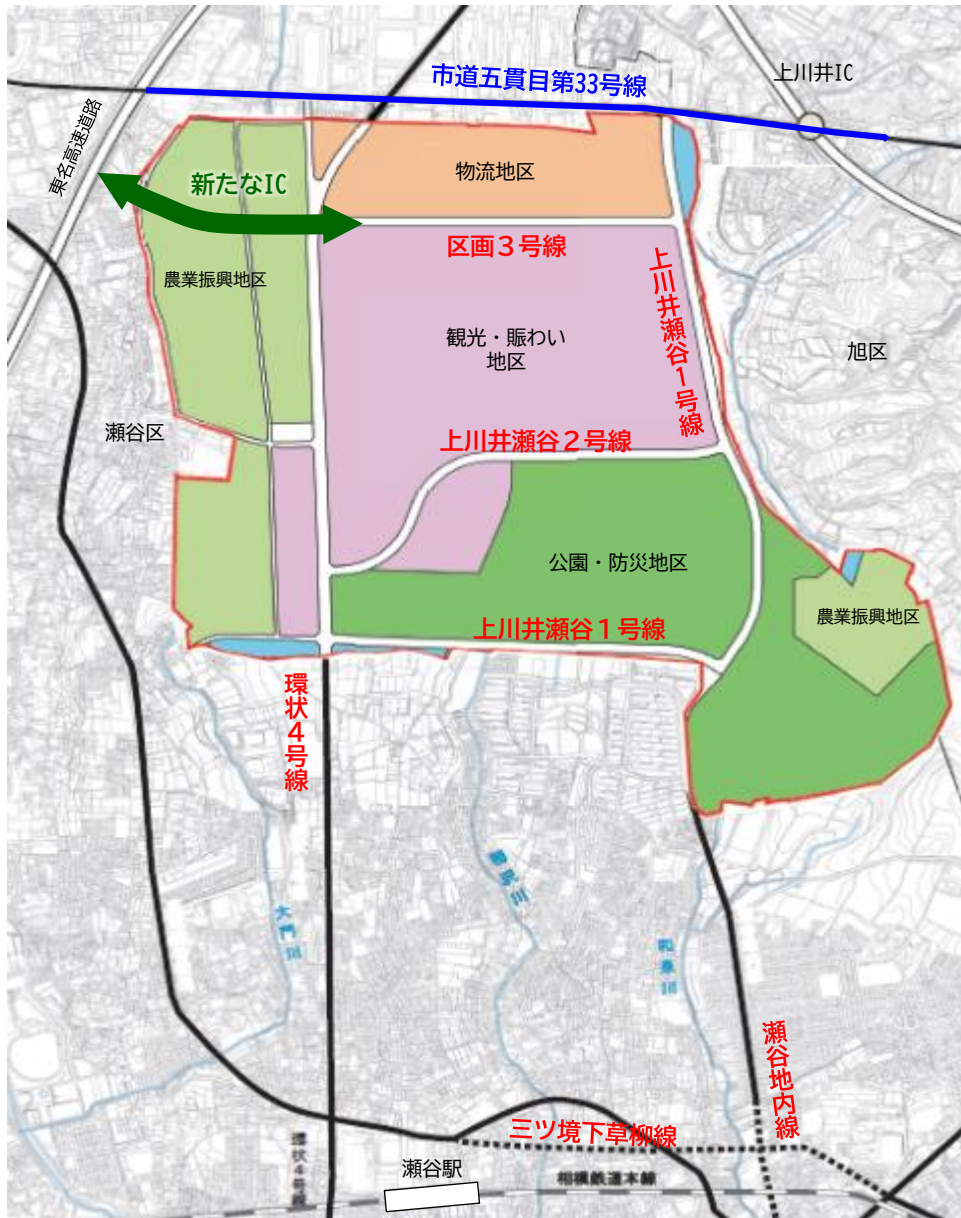
目的及び事業概要
 【変更内容（１）】事業期間の延伸

変更前：令和３年度から令和10年度
 変更後：令和３年度から令和15年度

地権者との用地交渉にあたり、電線共同溝の整備に必要となる連続した用地の確保に時間を要したことに加え、占有企業者との調整により整備スケジュールを精査し、令和15年度まで事業期間を延伸します。



将来土地利用完成時



計画交通量は将来土地利用完成時の交通量を設定しています。

ベース0Dの変更（H22→H27交通センサス）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19,700～32,100（台/日）



再評価時点：計画交通量19,500～28,800（台/日）

※計画交通量に変更がありましたが、
道路構造（第4種1級）の変更の必要はありません。

目的及び事業概要

【変更内容（３）】事業費の増額

変更前：41億円（国費：22.5億円 市費：18.5億円）

変更後：60.4億円（国費：33.2億円 市費：27.2億円）

項目	変更理由	金額
地盤改良等の追加	追加の詳細地質調査の結果、軟弱地盤対策（地盤改良工法等）が必要となり増額	約5.9億円
昼間作業から夜間作業への変更	当初昼間作業で検討していた箇所が、関係機関との施工協議により、夜間作業の必要が発生したことによる増額	約4.0億円
工事諸経費の見直し	事業区間の一部が新たにDID地区に指定されたことにより、工事諸経費率の補正が必須となったことによる増額※1	約3.9億円
労務費等の高騰	資材価格や労務費の高騰による増額※2	約4.6億円
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1.0億円
合計		約19.4億円

※1 人口集中地区（DID地区）

総務省統計局国勢調査による地域別人口密度が4,000人／km²以上でその全体が5,000人以上となっている地域。人口集中地区で工事施工する場合、作業効率などの観点から、経費に割り増し補正を行うものです。

※2 建設工事デフレーターによる算出

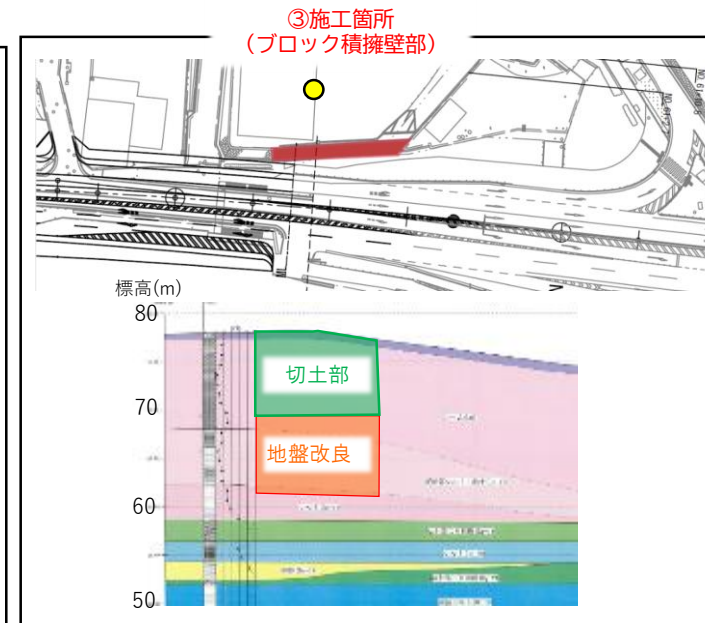
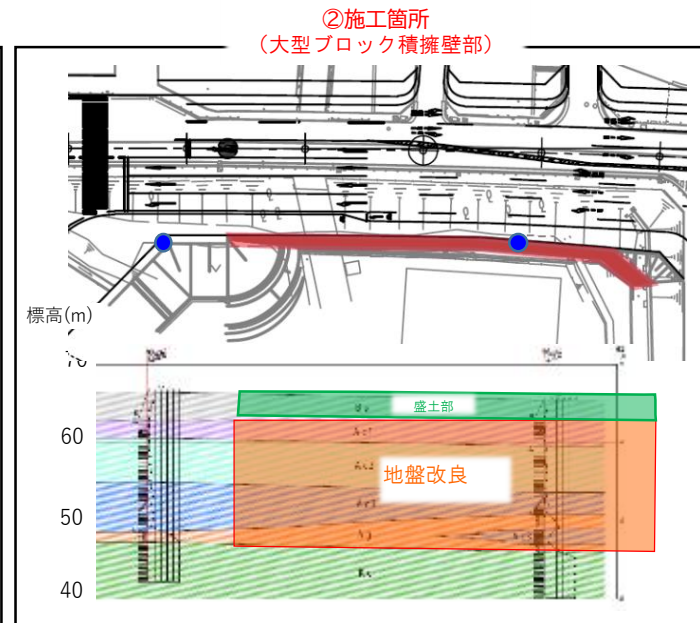
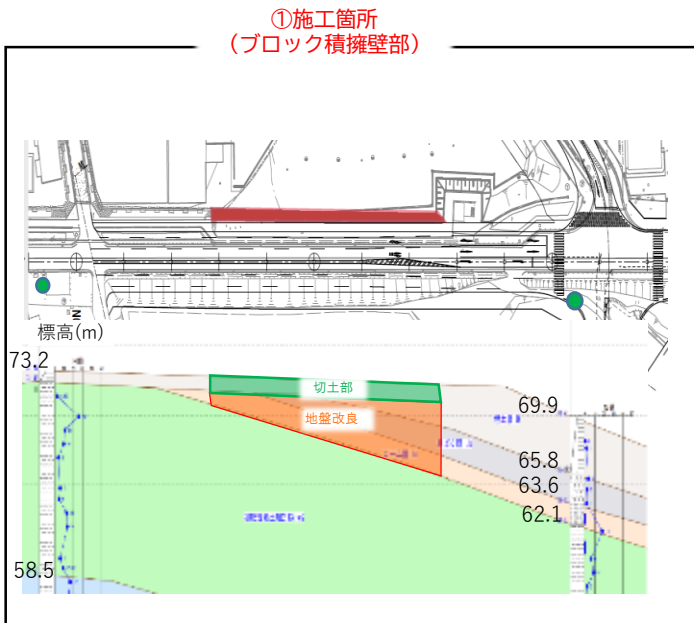
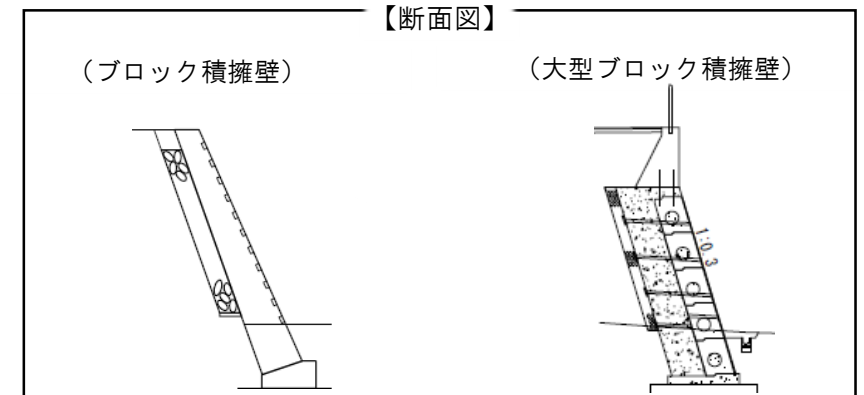
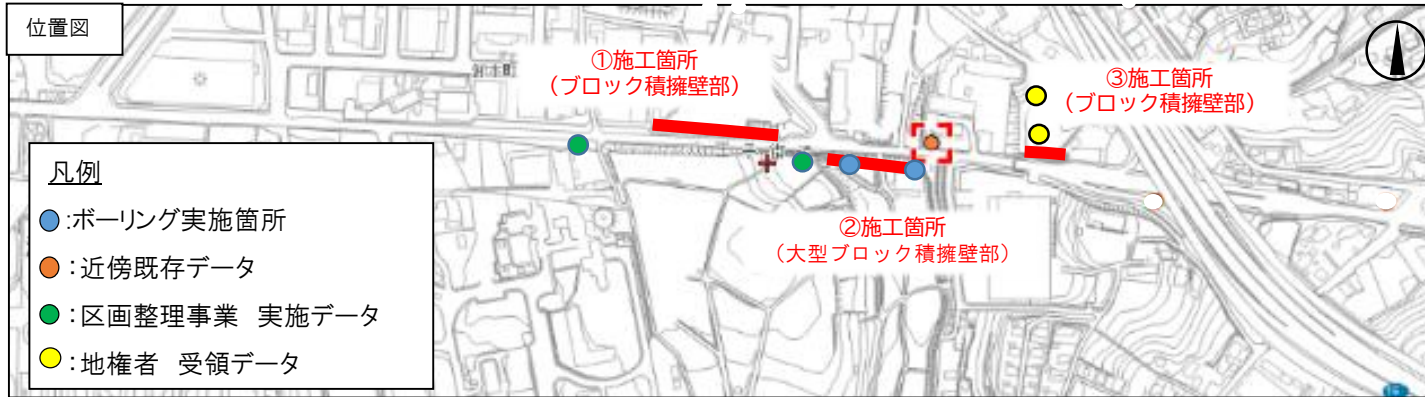
明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

YOKOHAMA

地盤改良等の追加

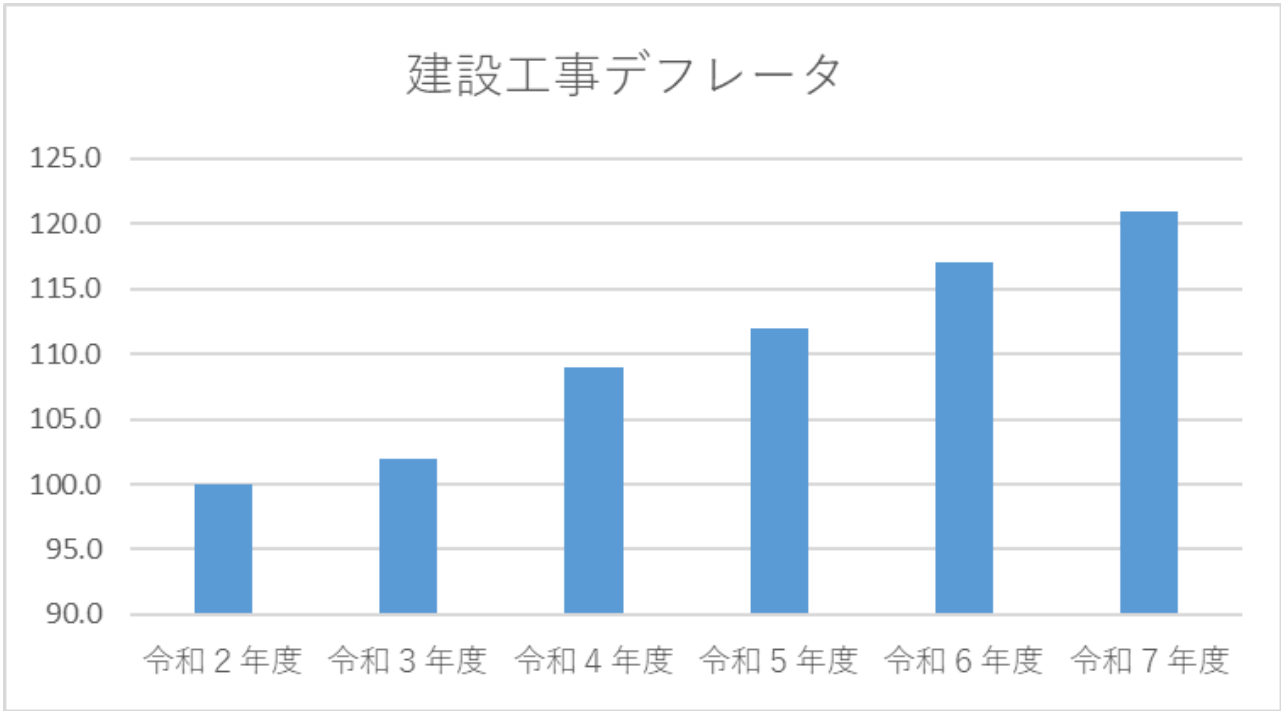
追加の詳細地質調査の結果、支持力不足による軟弱地盤対策（地盤改良工法等）が必要となり増額するものです。



労務費等の高騰

資材価格や労務費の高騰による増額

建設工事デフレーターによる指数は、令和2年から約1.20倍上昇（令和7年度）



	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
道路総合	100.0	101.6	108.8	112.2	116.6	120.6

（「国土交通省 建設工事費デフレーター」より）

目的及び事業概要

【上位計画等】

横浜市中期計画（2022-2025）

・・・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。

戦略5 政策26（抜粋）

5	郊外部における新たな活性化拠点の形成	主管局	都市整備局
<u>旧上瀬谷通信施設地区において、環境と共生した郊外部の新たな活性化拠点の実現に向け、土地区画整理事業等により農業基盤や道路、公園などの都市基盤施設の整備を推進するとともに、大規模な土地利用の転換に伴う交通需要に対応するため、新たな交通の導入に向けた検討と、周辺道路のネットワーク強化を進めます。</u>			

政策28（抜粋）

4	多様な移動ニーズに応じた自転車利用環境の整備	主管局	道路局
<u>交通ルールの周知・啓発や自転車が快適に利用できる通行空間の整備、持続可能な自転車駐車場に向けた保全・運営の最適化に取り組むとともに、市内広域でのシェアサイクル事業社会実験を進めるなど、地域内で自転車が快適に利用しやすい移動環境づくりを進めます。</u>			

戦略8 政策33（抜粋）

4	緊急輸送路等の確保	主管局	道路局、建築局
<u>災害時の消火活動や救助活動、緊急物資の輸送機能を確保するため、橋りょうや歩道橋、下水道管の耐震補強や老朽橋の架替え、無電柱化の推進、沿道建築物の耐震化など緊急輸送路等の地震対策を推進します。また、緊急輸送路となる高速道路や幅員18m（4車線相当）以上の幹線道路を整備し、道路ネットワークの多重性を向上します。</u>			

戦略9 政策36（抜粋）

2	都市計画道路の整備	主管局	道路局
<u>市民生活の安全・安心に加え、利便性向上や横浜経済を支えるため、都市計画道路等の事業中路線の整備を推進するとともに、未着手の路線についても事業化に向けた検討を進めます。</u>			

		事業全体	残事業
割引率		4%(2%)	4%(2%)
総便益 (B)		70億円 (116億円)	70億円 (116億円)
総費用 (C)		61億円 (59億円)	12億円 (14億円)
費用便益比 (B/C)		1.1 (2.0)	5.7 (8.5)
	感度分析 [交通量-10%]	1.03 (1.8)	5.1 (7.6)
	感度分析 [事業費+10%]	1.1 (1.9)	5.2 (7.9)
	感度分析 [事業期間+20%]	1.1 (1.8)	5.2 (8.1)

※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を対象としています。

事業の必要性 【事業の投資効果】 費用便益分析

費用便益比 (B/C) = 1.1

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
市道五貫目第33号線 (上川井・上瀬谷地区)	道路改良	L = 1.90 k m	道路改良 (現道拡幅)	現道拡幅

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
19,500~28,800	4	横浜市

①費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和7年度			
単純合計	58億円	5.5億円		64億円
うち残事業分	11億円	5.5億円		17億円
基準年における 現在価値 (C)	59億円	1.7億円		61億円
うち残事業分	11億円	1.7億円		12億円

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年度			
供用年	令和16年度			
単年便益 (初年便益)	5.6億円	-0.77億円	-0.09億円	4.8億円
基準年における 現在価値 (B)	82億円	-11億円	-1.3億円	70億円
うち残事業分	82億円	-11億円	-1.3億円	70億円

(「費用便益分析マニュアル 令和7年2月 国土交通省道路局 都市局」より算出)

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

事業の必要性

【事業の投資効果】

定性的効果（１）慢性的な混雑の緩和

当路線には主要渋滞箇所が2箇所あり、日常的に混雑が見られますが、拡幅整備により交通容量が増加するため、混雑の緩和が期待されます。



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

事業の必要性

【事業の投資効果】

定性的効果 (1) 慢性的な混雑の緩和

①



至 相模原

至 大和

横浜町田 I C

至 東京

至 十日市場

④



目黒交番前

瀬谷橋

①

②

上川井 I C

③

④

至 鶴ヶ峰

至 狩場・横浜港

②



第33号線
(区) 線

③



至 名古屋

県道瀬谷柏尾

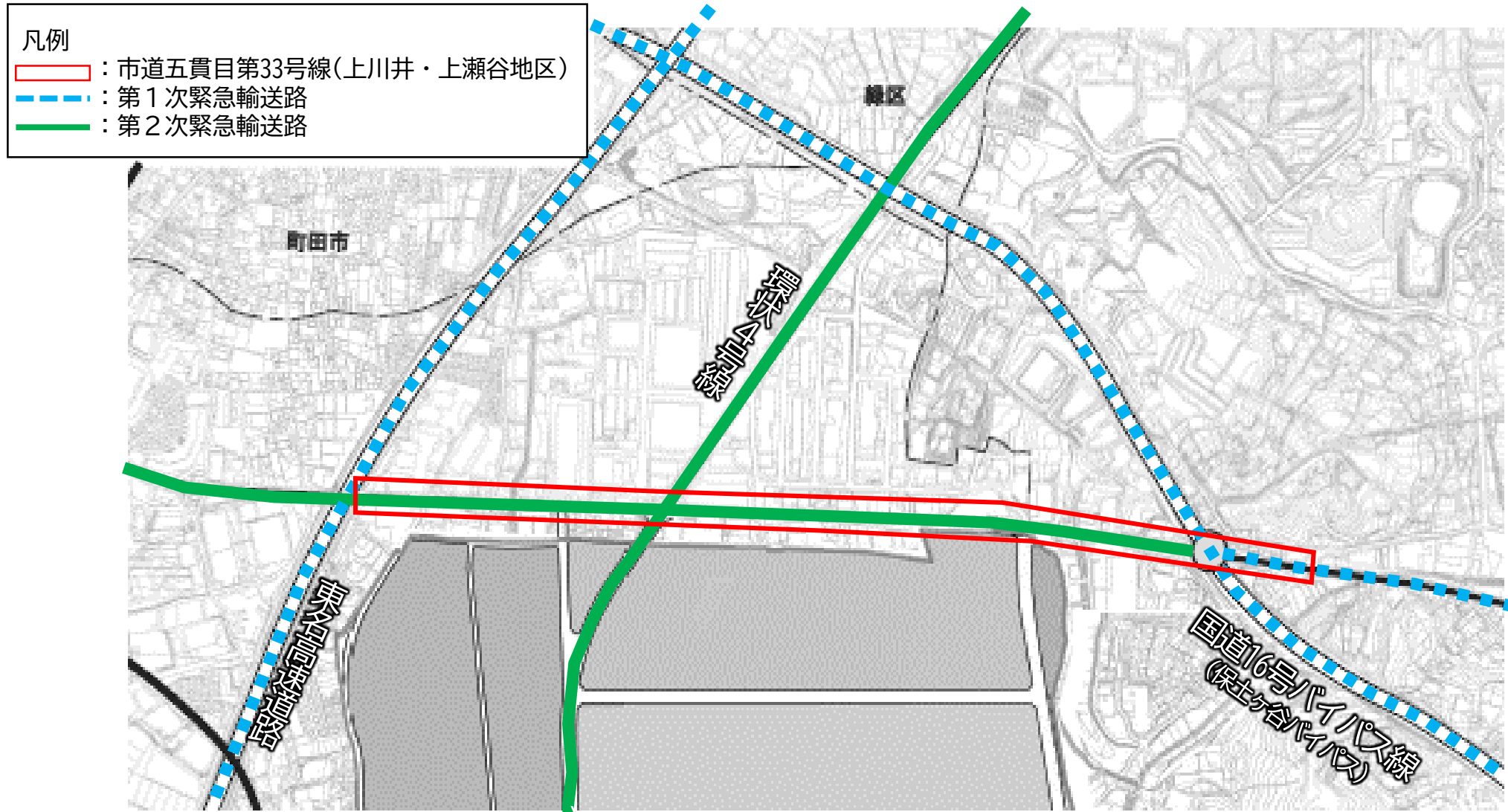
● 主要渋滞箇所

明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

【事業の投資効果】

【事業の投資効果】 定性的効果（２）緊急輸送路の強化

当路線は緊急輸送路に指定されており、拡幅整備と合わせ電線共同溝の整備により無電柱化を図ることで、災害時の円滑な避難・救助活動や物資供給など市民生活や横浜経済を支える防災・減災機能を高めます。



事業の進捗状況

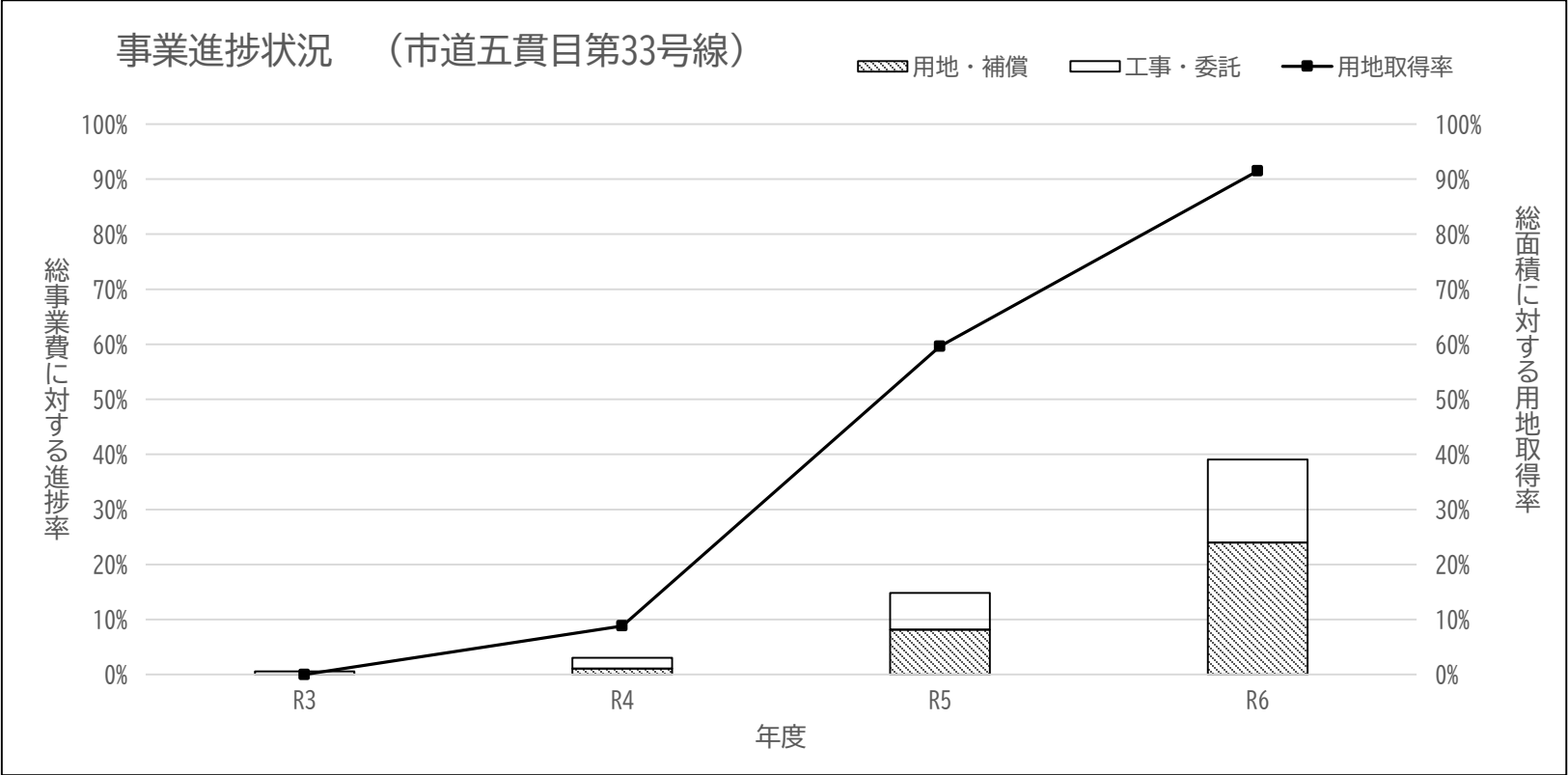
事業進捗状況（市道五貫目第33号線）

（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(m2)	用地取得率
R3	34	0.0	34	34	0	34	1%	0%	1%	0	0	0%
R4	148	65	83	182	65	117	3%	4%	3%	357	357	9%
R5	712	427	285	894	492	402	15%	31%	9%	2052	2409	60%
R6	1464	957	507	2358	1449	909	39%	91%	20%	1287	3696	91%
合計	2358	1449	909							3696		

（単位：百万円）

総事業費に対する進捗率		
合計	用地・補償	工事・委託
1%	0%	1%
3%	1%	2%
15%	8%	7%
39%	24%	15%



コスト縮減と環境への配慮等

【コスト縮減項目】

拡幅における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」などとの工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト縮減を図ります。

【地域まちづくり等への貢献】

- (1)全線に渡り歩道部の幅員を2.5m以上確保することで、現状、歩行者のすれ違いが困難な区間が解消されます。
- (2)自転車の通行空間が確保されることで、歩行者との分離が可能となり、安全性が向上します。

【環境への配慮】

- (1)舗装には騒音低減を目的に低騒音舗装を用います。
- (2)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。
- (3)舗装には低炭素アスファルト混合物を使用します。

【防災への配慮】

- (1)道路整備により事業範囲の土砂災害特別警戒区域の指定の解除の実施。
- (2)緊急輸送路に位置付けられており、4車線化及び無電柱を図ることで防災・減災機能の向上

※グリーン購入・・・環境に配慮した物品調達

「再生材」や「製造・使用の段階で環境への負荷が少ないもの」などの利用



明日をひらく都市
OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

- ・事業の課題

用地取得に時間を要していますが、令和6年度末時点で、用地取得率は91%に達しています。引き続き残りの用地取得を進めるとともに、施工可能な範囲について工事着手しており、早期の完成を目指します。

対応方針

対応方針（案）：「計画どおり」事業を継続する。

理由

本路線は、慢性的な交通渋滞が発生していることに加え、重要物流道路である保土ヶ谷バイパスを介し、国際戦略港湾である横浜港と主要物流拠点とを連携する重要な道路です。

地盤改良工の追加や物価上昇等により事業費の増加や事業期間の延長が生じていますが、費用対効果は確保されており、用地の取得状況も91%と順調に進捗しています。

また、隣接する旧上瀬谷通信施設地区においては、新たな土地利用が計画されるなど、地域の活性化のみならず横浜市西部地域の経済活動の向上に資する事業であることから、継続することとします。

(様式 4)

公共事業再評価調査

番 号	脱 G-1	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	市道五貫目第 33 号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業		採択年度	令和 3 年度	
施工場所	旭区上川井町～瀬谷区北町		経過年数	4 年	
目的及び 事業概要	【目的】 市道五貫目第 33 号線は、旭区上川井町の保土ヶ谷バイパス上川井 I C 付近から瀬谷区五貫目町の国道 246 号目黒交差点付近までの横浜市道で、東名高速道路に近接し、重要物流道路である保土ヶ谷バイパスに直結する路線です。また、緊急輸送路に指定されており、災害時にも重要な役割を担う道路です。一方、当路線内には主要渋滞箇所が 2 箇所存在しており、日常的に混雑が見られます。 また、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。 そのため、日常的な渋滞の解消を図るとともに、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、当路線の拡幅整備を行うものです。 事業概要 現道拡幅（現況幅員 11～22m） 延長約 1,900m、幅員 22～28m（車道 4 車線、両側歩道）				
			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 15 年度	
	計画交通量		19,700～32,100（台/日） 道路種別：第 4 種 1 級	19,500～28,800（台/日） 道路種別：第 4 種 1 級	
	事業費	合 計		41 億円	60.4 億円
			測量設計費	4.5 億円	4.5 億円
			用地補償費	15.9 億円	15.9 億円
			工 事 費	20.6 億円	40.0 億円
		国 費		22.5 億円	33.2 億円
	市 費		18.5 億円	27.2 億円	
変更内容		【事業期間の延伸】 地権者との用地交渉にあたり、電線共同溝の整備に必要となる連続した用地の確保に時間を要したことに加え、占用企業者との調整により整備スケジュールを精査し、令和 15 年度まで事業期間を延伸します。			

	【計画交通量の変更】 ベース OD の変更等により、計画交通量を変更しています。 事前評価時点:計画交通量 19,700～32,100(台/日、第4種1級) 再評価時点:計画交通量 19,500～28,800 (台/日、第4種1級) ※計画交通量に変更がありましたが、道路構造の変更の必要はありません。 【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>追加の詳細地質調査の結果、軟弱地盤対策(地盤改良工法等)が必要となり、増額。</td><td>約 5.9 億円</td></tr><tr><td>昼間作業から夜間作業への変更</td><td>当初昼間作業で検討していた箇所が、関係機関との施工協議により、夜間作業の必要が発生したことによる増額</td><td>約 4.0 億円</td></tr><tr><td>工事諸経費の見直し</td><td>事業区間の一部が新たに人口集中地区(DID 地区)に指定されたことにより、工事諸経費率の補正が必須となったことによる増額。※1</td><td>約 3.9 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 ※2</td><td>約 4.6 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 1.0 億円</td></tr><tr><td colspan="2">合計</td><td>約 19.4 億円</td></tr></table> ※1 人口集中地区(DID 地区) 総務省統計局国勢調査による地域別人口密度が 4,000 人／km2 以上でその全体が 5,000 人以上となっている地域。人口集中地区で工事施工する場合、作業効率などの観点から、経費に割り増し補正を行うものです。 ※2 建設工事デフレーターによる算出	項目	変更理由	金額	地盤改良等の追加	追加の詳細地質調査の結果、軟弱地盤対策(地盤改良工法等)が必要となり、増額。	約 5.9 億円	昼間作業から夜間作業への変更	当初昼間作業で検討していた箇所が、関係機関との施工協議により、夜間作業の必要が発生したことによる増額	約 4.0 億円	工事諸経費の見直し	事業区間の一部が新たに人口集中地区(DID 地区)に指定されたことにより、工事諸経費率の補正が必須となったことによる増額。※1	約 3.9 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 ※2	約 4.6 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 1.0 億円	合計		約 19.4 億円
項目	変更理由	金額																				
地盤改良等の追加	追加の詳細地質調査の結果、軟弱地盤対策(地盤改良工法等)が必要となり、増額。	約 5.9 億円																				
昼間作業から夜間作業への変更	当初昼間作業で検討していた箇所が、関係機関との施工協議により、夜間作業の必要が発生したことによる増額	約 4.0 億円																				
工事諸経費の見直し	事業区間の一部が新たに人口集中地区(DID 地区)に指定されたことにより、工事諸経費率の補正が必須となったことによる増額。※1	約 3.9 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 ※2	約 4.6 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 1.0 億円																				
合計		約 19.4 億円																				
上位計画等	横浜市中期計画(2022-2025) 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。 戦略5『新たな価値を創造し続ける郊外部のまちづくり』 ・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 戦略8『災害に強い安全・安心な都市づくり』																					

		・政策 33-4 緊急輸送路等の確保 戦略9『市民生活と経済活動を支える都市づくり』 ・政策 36 交通ネットワークの充実																														
	関連事業	本事業範囲に近接して施行されている「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」や、本道路と市道環状4号線が交差する目黒交番前交差点において施工されている「市道環状4号線交差点改良事業」があり、一体的に事業を進めています。																														
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢等の変化	トラック運転手に2024年度から時間外労働の上限規制が適用され、物流への影響が懸念されており（物流2024年問題）、隣接して工業集積地域や卸流通業務施設の集積地区が立地する当該路線においても、トラック待機時間の削減など、より効率的な物流へのニーズが高まっています。 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。																														
	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＞ 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。 <table><tr><td colspan="2"></td><td>事業全体</td><td>残事業</td></tr><tr><td colspan="2">割引率</td><td colspan="2">4%(2%)</td></tr><tr><td colspan="2">総便益(B)</td><td>70億円(116億円)</td><td>70億円(116億円)</td></tr><tr><td colspan="2">総費用(C)</td><td>61億円(59億円)</td><td>12億円(14億円)</td></tr><tr><td colspan="2">費用便益比(B/C)</td><td>1.1(2.0)</td><td>5.7(8.5)</td></tr><tr><td rowspan="3">感度分析</td><td>[交通量－10%]</td><td>1.03(1.8)</td><td>5.1(7.6)</td></tr><tr><td>[事業費＋10%]</td><td>1.1(1.9)</td><td>5.2(7.9)</td></tr><tr><td>[事業期間＋20%]</td><td>1.1(1.8)</td><td>5.2(8.1)</td></tr></table> ※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を対象としています。 ＜定性的効果＞ ○慢性的な混雑の緩和 当路線には主要渋滞箇所が2箇所あり、日常的に混雑が発生しているため、当路線の拡幅整備により、交通容量が増加するため混雑の緩和が期待されます。 ○緊急輸送路の強化 当路線は緊急輸送路に指定されており、拡幅整備と合わせ電線共同溝の整備により無電柱化を図ることで、災害時の円滑な避難・救助活動や物資供給など市民生活や横浜経済を支える防災・減災機能を高めます。			事業全体	残事業	割引率		4%(2%)		総便益(B)		70億円(116億円)	70億円(116億円)	総費用(C)		61億円(59億円)	12億円(14億円)	費用便益比(B/C)		1.1(2.0)	5.7(8.5)	感度分析	[交通量－10%]	1.03(1.8)	5.1(7.6)	[事業費＋10%]	1.1(1.9)	5.2(7.9)	[事業期間＋20%]	1.1(1.8)	5.2(8.1)
			事業全体	残事業																												
割引率		4%(2%)																														
総便益(B)		70億円(116億円)	70億円(116億円)																													
総費用(C)		61億円(59億円)	12億円(14億円)																													
費用便益比(B/C)		1.1(2.0)	5.7(8.5)																													
感度分析	[交通量－10%]	1.03(1.8)	5.1(7.6)																													
	[事業費＋10%]	1.1(1.9)	5.2(7.9)																													
	[事業期間＋20%]	1.1(1.8)	5.2(8.1)																													

		〔その他特記事項〕 特になし
--	--	------------------------------

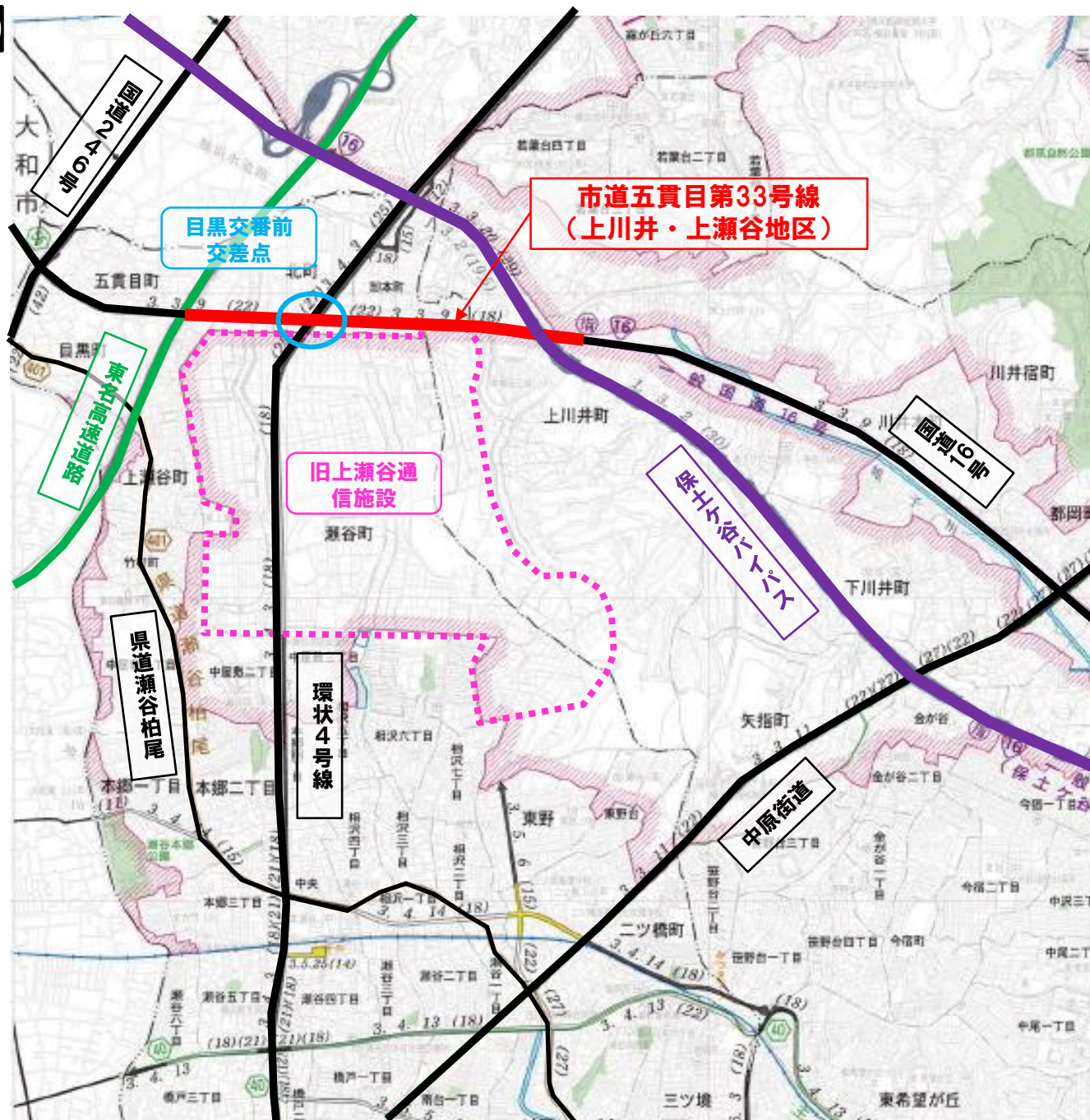
事業の 進捗状況	事業進捗率%	令和7年度は過年度に引き続き、用地取得の実施と、取得済み用地における拡幅工事を実施しています。 また、令和9年度以降に整備予定である電線共同溝の整備については、占用企業者(5者)との協議を進め、埋設位置を設定しています。今後、沿道需要や地先交渉により、整備計画を更新していく必要があります。
	39%	
	用地取得率%	
	91%	
	供用等の状況	
	未供用	
事業の課題 及び 進捗見込み	用地取得に時間を要していますが、令和6年度末時点で、用地取得率は91%に達しています。引き続き残りの用地取得を進めるとともに、施工可能な範囲について工事着手しており、早期の完成を目指します。	
その他 (コスト削減項目等)	【コスト削減】 拡幅における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地区画整理事業」など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。 【地域まちづくり等への貢献】 (1)全線に渡り歩道部の幅員を2.5m以上確保することで、現状、歩行者のすれ違いが困難な区間が解消されます。 (2)自転車の通行空間が確保されることで、歩行者との分離が可能となり、安全性が向上します。 【環境への配慮】 (1)舗装には騒音低減を目的に低騒音舗装を用います。 (2)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。 (3)舗装には低炭素アスファルト混合物を使用します。 【防災への配慮】 (1)道路整備により事業範囲の土砂災害特別警戒区域の指定の解除の実施。 (2)緊急輸送路に位置付けられており、4車線化及び無電柱を図ることで防災・減災機能の向上	

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 標準断面図 ・別紙5 事業進捗状況	
対応方針 (案)	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 (案)とした理由	本路線は、慢性的な交通渋滞が発生していることに加え、重要物流道路である保土ヶ谷バイパスを介し、国際戦略港湾である横浜港と主要物流拠点とを連携する重要な道路です。 地盤改良工の追加や物価上昇等により事業費の増加や事業期間の延長が生じていますが、費用対効果は確保されており、用地の取得状況も91%と順調に進捗しています。 また、隣接する旧上瀬谷通信施設地区においては、新たな土地利用が計画されるなど、地域の活性化のみならず横浜市西部地域の経済活動の向上に資する事業であることから、継続することとします。
------------------	--

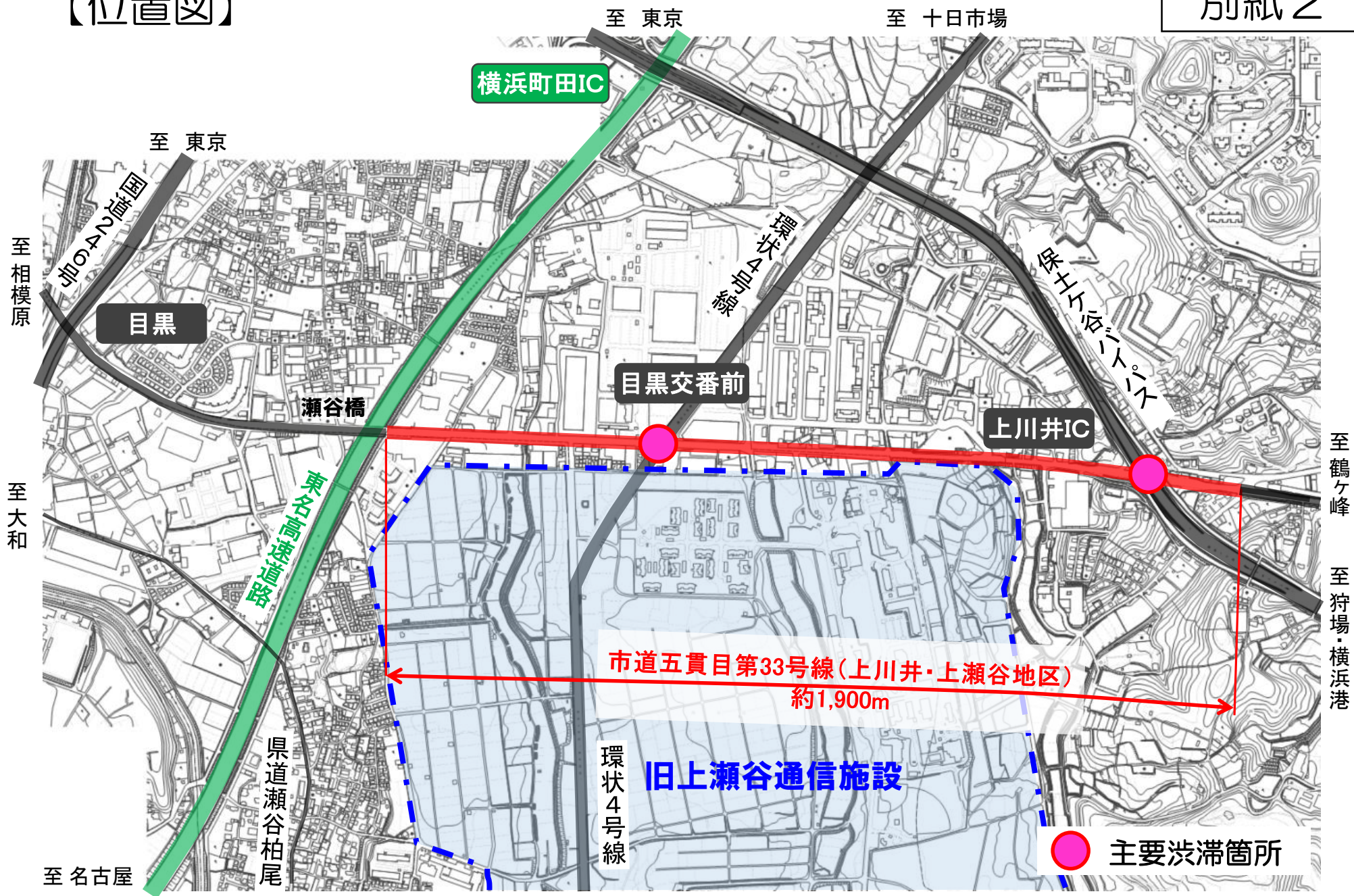
※1：既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※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。



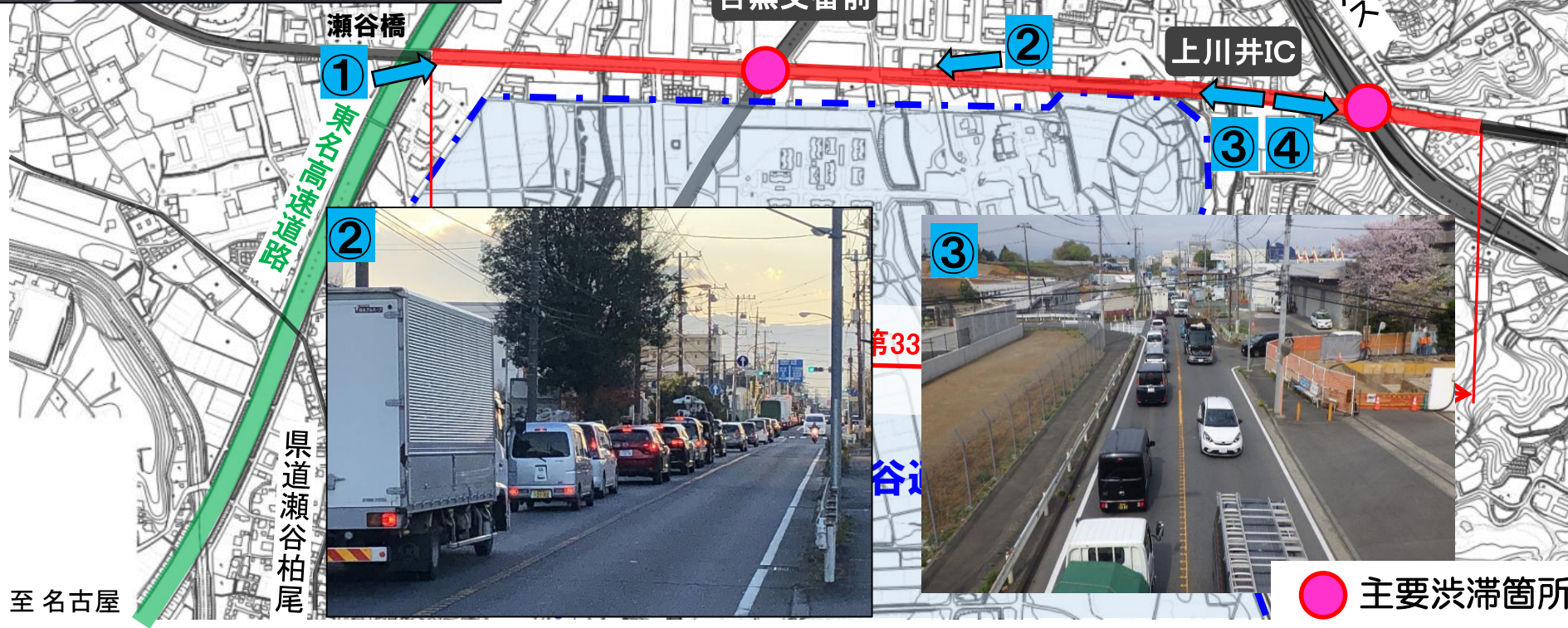
【位置図】

別紙2



【現況写真】

別紙3



至大和

至名古屋

県道瀬谷柏尾

第33

谷

至鶴ヶ峰

至狩場・横浜港

● 主要渋滞箇所

：事業範囲



市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区） L=約1,900m

別紙4

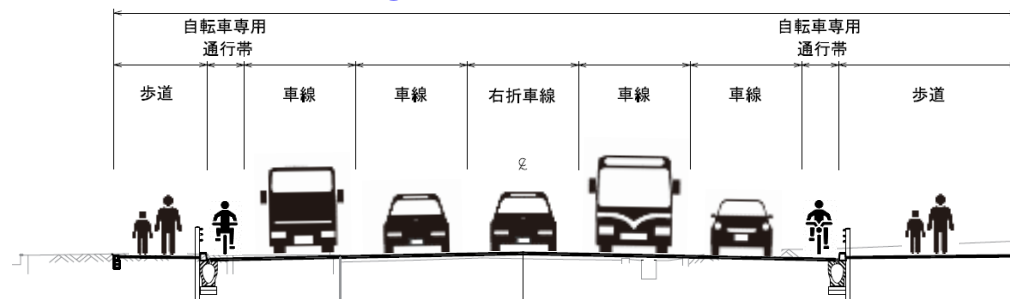
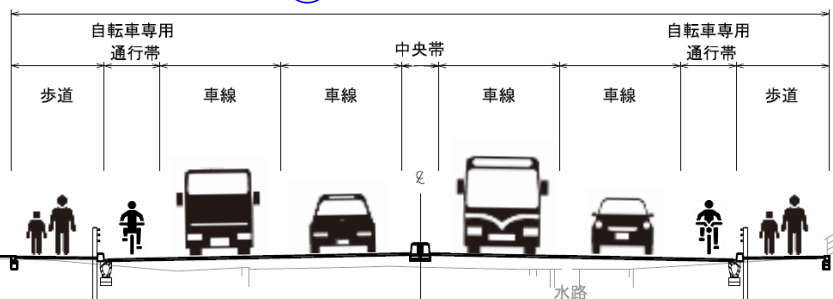


市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区） L=約1,900m



① 一般部

② 交差点部



別紙5

事業進捗状況（市道五貫目第33号線）

（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(m2)	用地取得率
R3	34	0.0	34	34	0	34	1%	0%	1%	0	0	0%
R4	148	65	83	182	65	117	3%	4%	3%	357	357	9%
R5	712	427	285	894	492	402	15%	31%	9%	2052	2409	60%
R6	1464	957	507	2358	1449	909	39%	91%	20%	1287	3696	91%
合計	2358	1449	909							3696		

