

横浜市公共事業評価【再評価】

【脱G－2】

都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区） 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

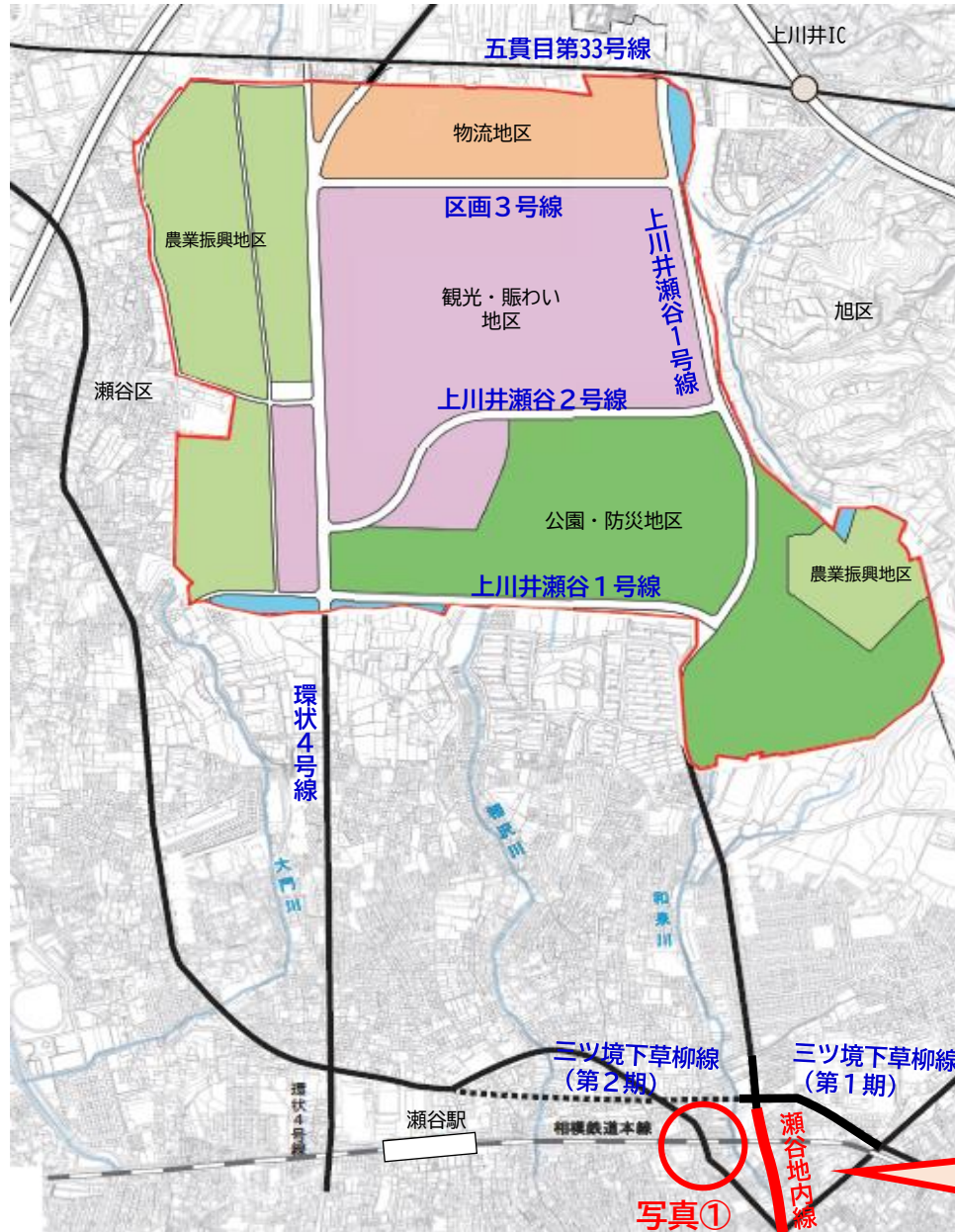
評価段階	事前評価	今回評価	
		再評価	
付議状況	令和2年度	令和7年度	
意見具申	なし	—	
事業費	約53億円	約83.1億円	
事業期間	令和3年～令和10年度	令和3年～令和11年度	

目的及び事業概要

【事業背景と目的】

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。

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。



写真① 踏切付近の状況



都市計画道路瀬谷地内線
(二ツ橋中部地区)
道路整備事業

目的及び事業概要

【事業背景と目的】

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。さらに、当路線に近接する旧上瀬谷通信施設の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。

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。

【現在】



【将来】



都市計画道路瀬谷地内線
(二ツ橋中部地区)
道路整備事業

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

都市計画道路瀬谷地内線
(二ツ橋中部地区) 道路整備事業

場所

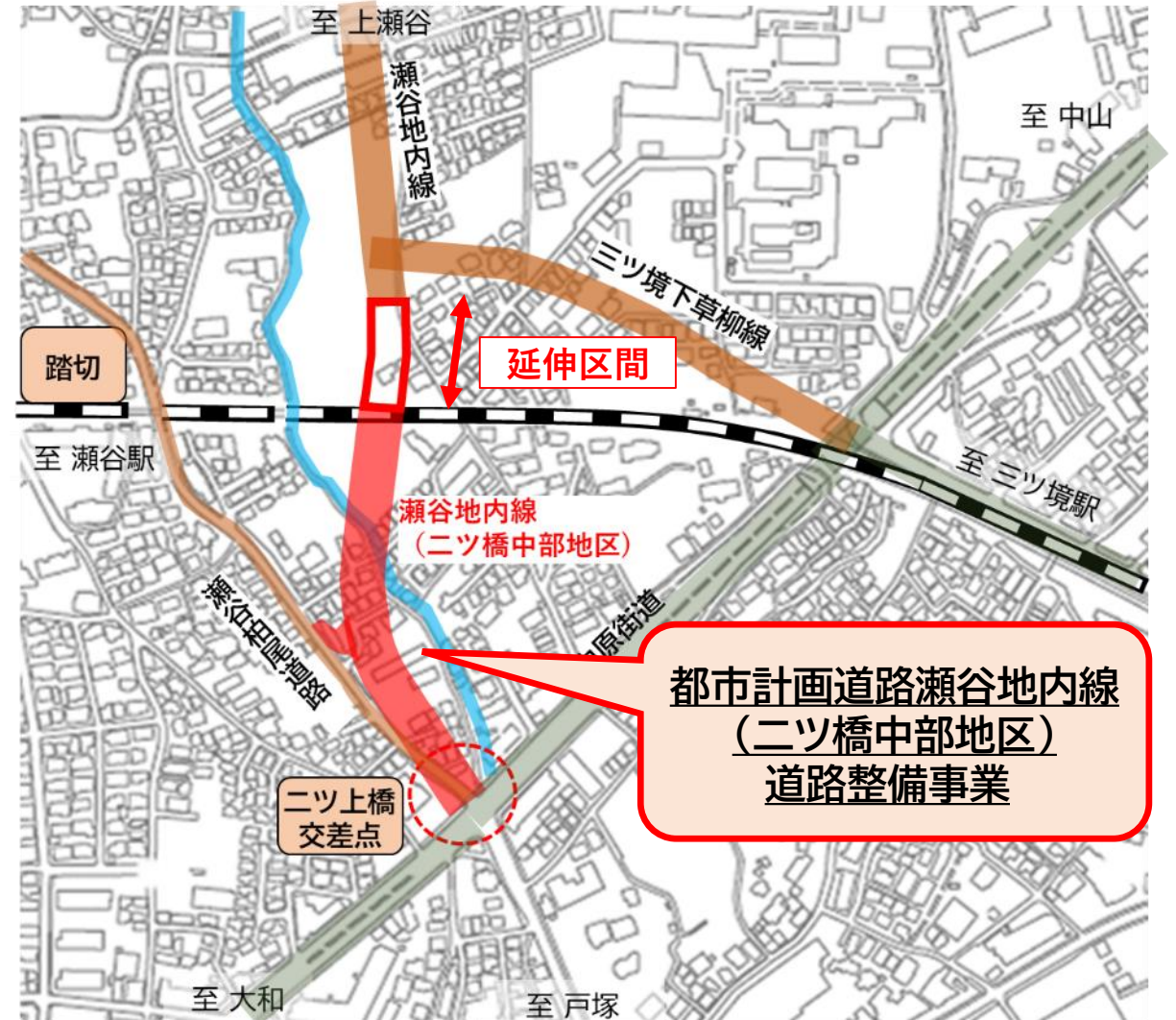
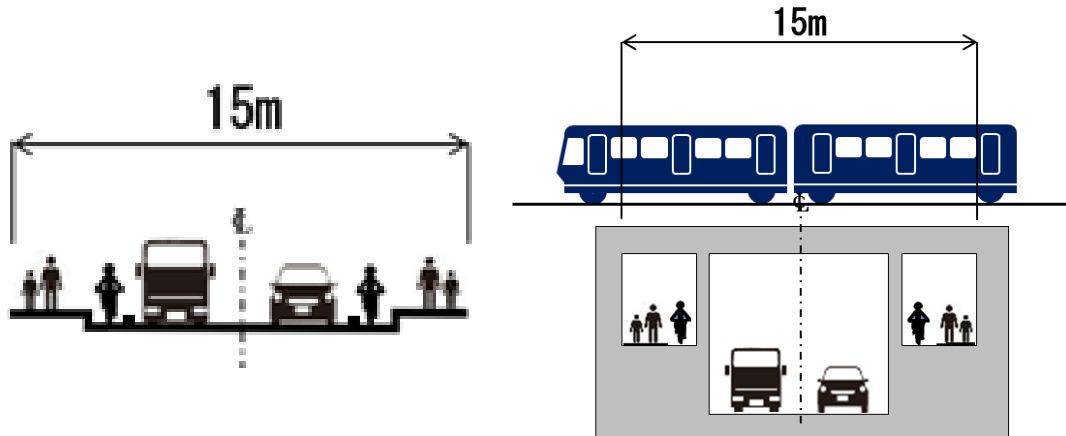
瀬谷区瀬谷一丁目～
瀬谷区二ツ橋町

事業内容

新規整備

延長 約340m (当初 約280m)

幅員 15～22m (車道2車線)



出典「国土地理院基盤地図」

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER
YOKOHAMA

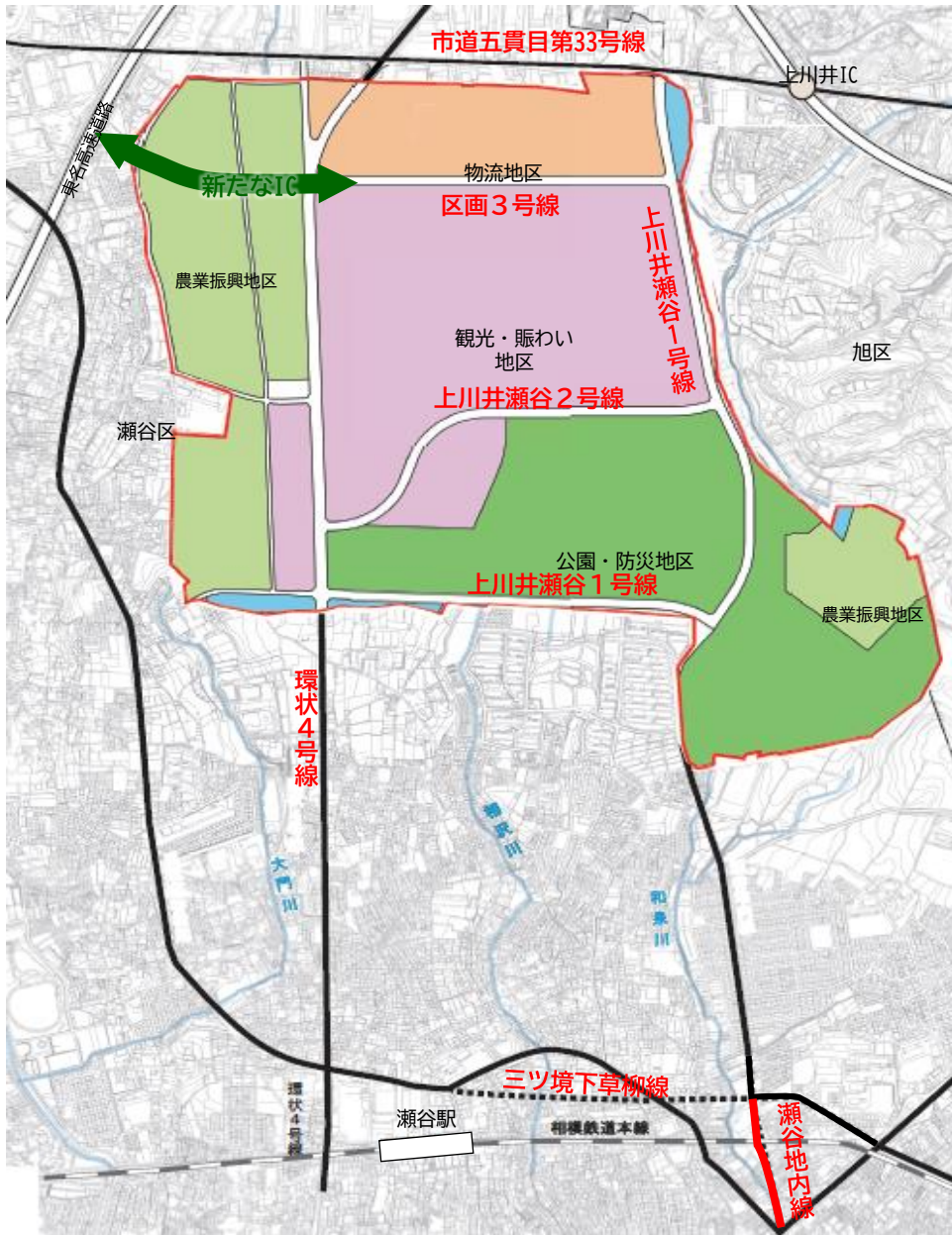
【変更概要】

事前評価からの変更は主に「計画交通量」「事業区間の延長」「事業期間の延伸」「事業費の増額」の4点となります。

			当 初(事業採択時)	変 更(令和7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
事業費	合 計		53.0億円	83.1億円
		設計測量費	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		29.0億円	45.7億円
	市 費		24.0億円	37.4億円

目的及び事業概要

【変更内容（１）】計画交通量の変更



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OD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 8,000（台/日、第4種2級）
※R12推計



再評価時点：計画交通量 9,600（台/日、第4種2級）
※R22推計

※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。

【変更内容（２）】事業区間の延長

※隣接する区画整理事業が先行して整備している平面区間に接続する擁壁区間を延長しました。

目的及び事業概要

【変更内容（２）】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11年度

事業工程上クリティカルとなる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。

		工区	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和5年度 2023年度	令和6年度 2024年度	令和7年度 2025年度	令和8年度 2026年度	令和9年度 2027年度	令和10年度 2028年度	令和11年度 2029年度
都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）	当初	道路(平面区間)					道路工事・電線共同溝工事		GREEN × EXPO 2027	電線共同溝工事	事業完了(当初)
		擁壁区間									
		相模鉄道トンネル区間									
		用地									
	変更	道路(平面区間)					道路工事			電線共同溝工事	事業完了(変更)
		擁壁区間									
		相模鉄道トンネル区間					軌道工事桁架設			躯体本設工事	
		用地									

※GREEN×EXPO2027開催時には、車両のみ通れるようにします。

目的及び事業概要

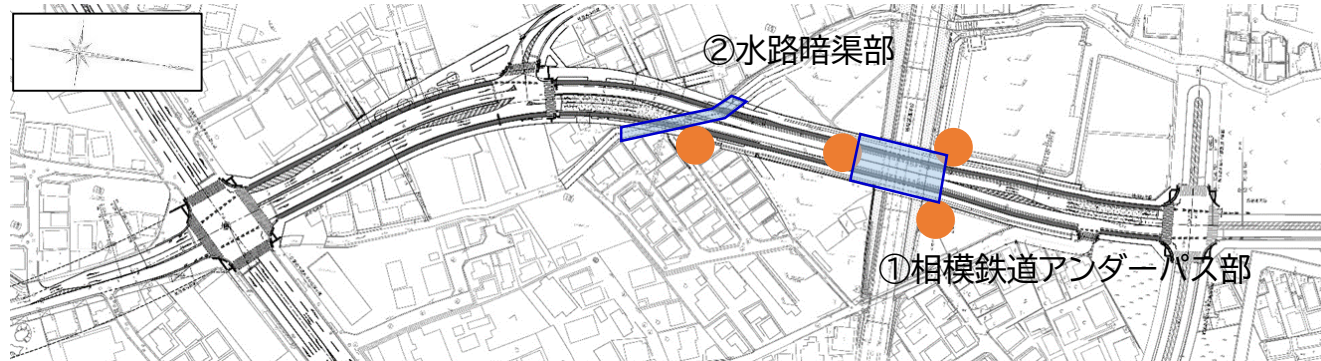
【変更内容（３）】事業費の増額

変更前：53.0億円（国費：29.0億円 市費：24.0億円）
 変更後：83.1億円（国費：45.7億円 市費：37.4億円）

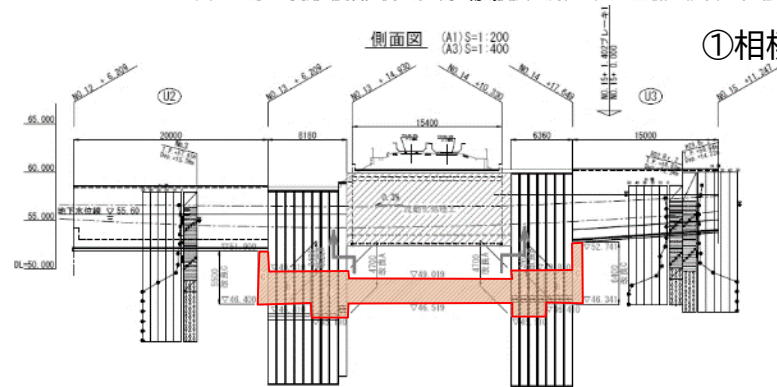
項目	変更理由	金額
地盤改良等の追加	地質調査の結果、想定より地下水が高く、掘削時の盤ぶくれ対策、地耐力不足のため、地盤改良が必要となり増額	約6.8億円
事業区間の延長	相模鉄道アンダーパス区間として一体的に工事を行うため、工事区間を延長したことに伴う増額	約8.3億円
用地補償費等の増額	土地価格の上昇に伴う用地費の増額 建設資材及び労務費等の高騰に伴う物件移転補償費の増額	約3.5億円
擁壁工法の変更	鉄道等に近接することにより、一般的な土留めでは、引抜時に地盤への影響を与えるため、協議により仮設を必要としない自立式擁壁に変更したことによる増額	約3.2億円
労務費等の高騰	資材価格や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		約30.1億円

地盤改良等の追加

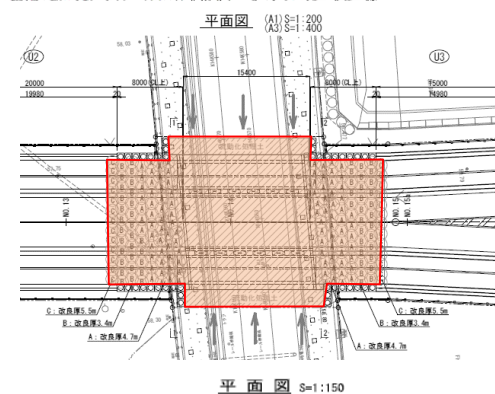
地質調査の結果、①想定より地下水が高く、掘削時の盤ぶくれ対策として地盤改良、②地耐力不足のため、地盤改良が必要となり増額



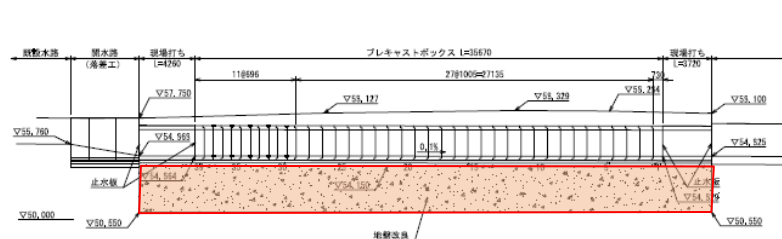
● : ボーリング調査箇所
 ■ : 地盤改良実施箇所



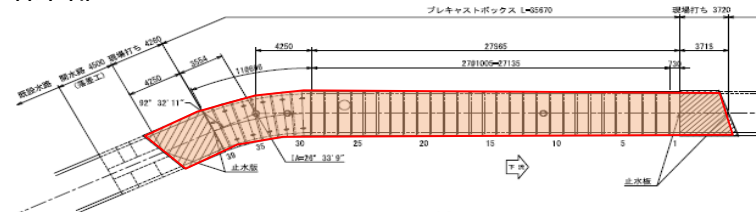
①相模鉄道アンダーパス部



■ : 地盤改良実施範囲

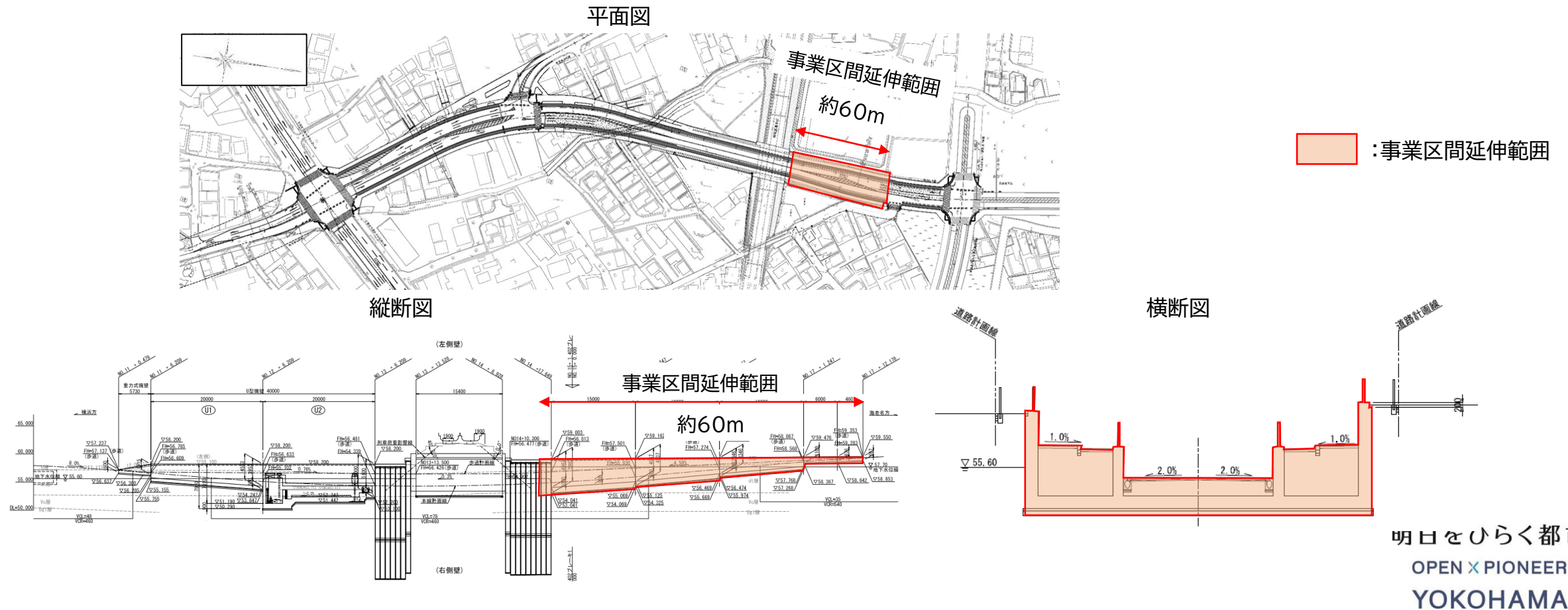


②水路暗渠部



事業区間の延長

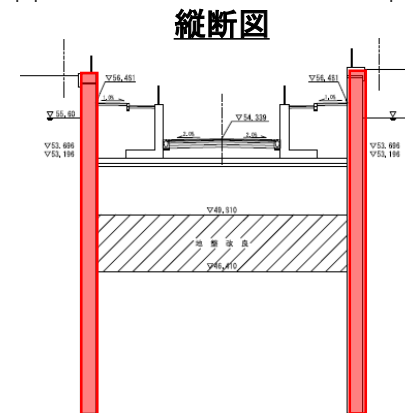
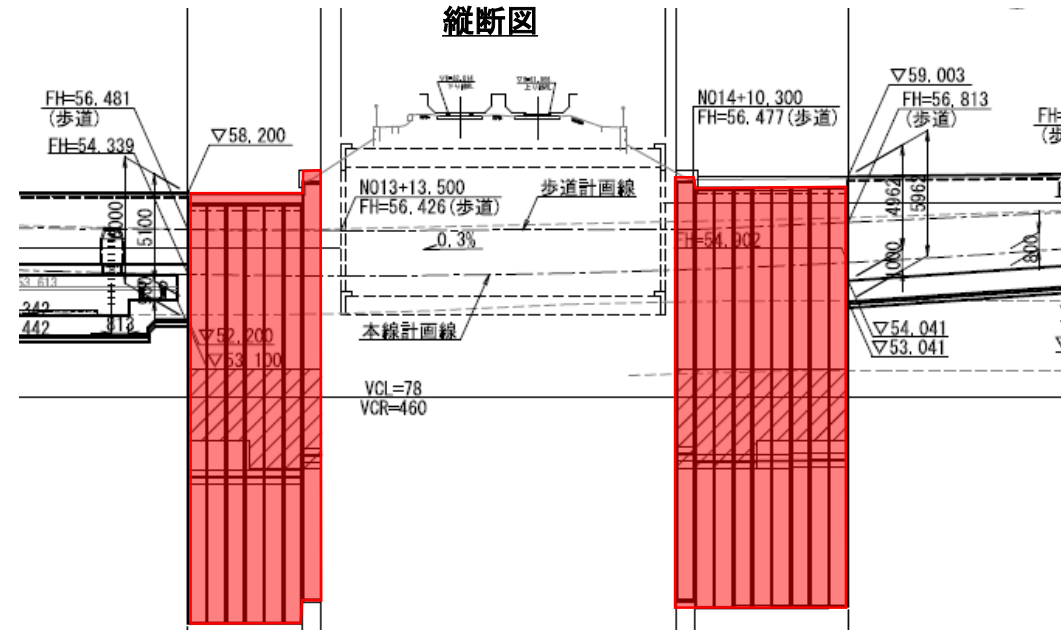
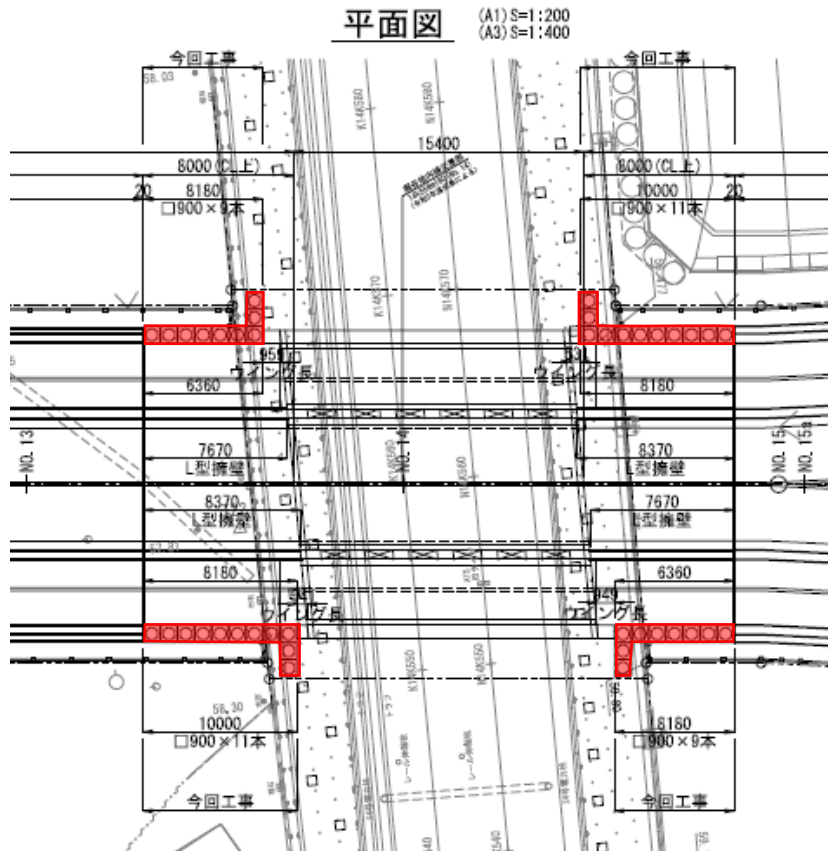
鉄道事業者との連携により、交差部を含めた一体整備が効率的と判断されたため、相模鉄道アンダーパス区間を追加したことによる増額（約60m）



擁壁工法の変更

鉄道等に近接することにより、一般的な鋼矢板を用いた土留めでは、引抜時に地盤（線路敷）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

当初計画：鋼矢板（仮設）+U型擁壁
変更計画：プレキャスト擁壁（PC壁体）



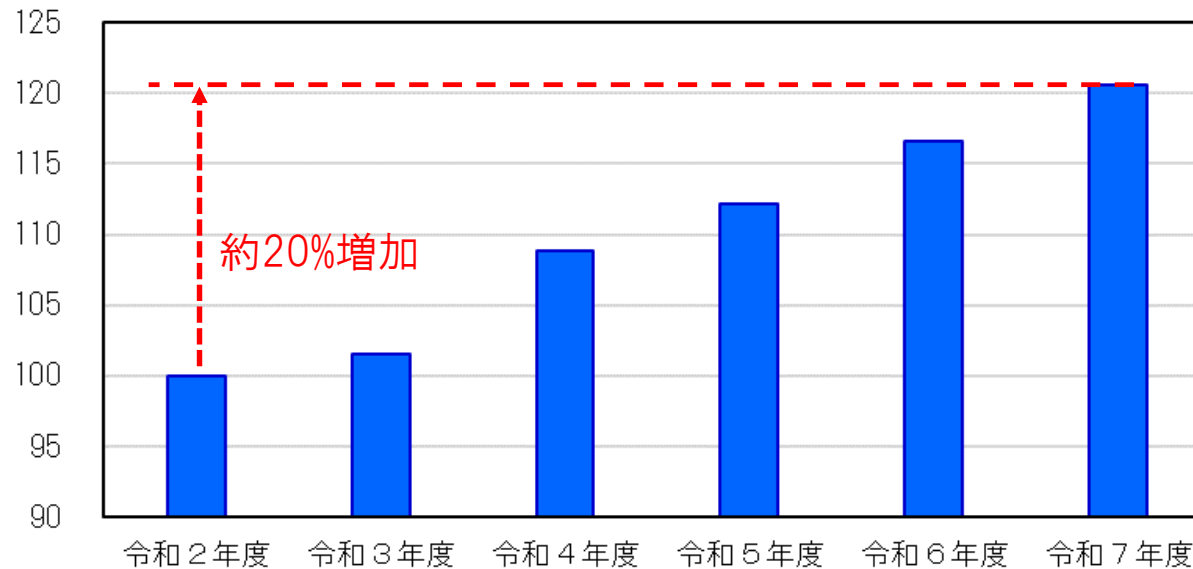
：自立式擁壁設置範囲

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）

建設工事デフレーター



（「国土交通省 建設工事費デフレーター」より）

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

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、<u>周辺道路のネットワーク強化を進めます。</u></u>			

戦略5 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
交通ルールの周知・啓発や<u>自転車が快適に利用できる通行空間の整備</u>、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、<u>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9 政策36（抜粋）

2	都市計画道路の整備	主管局	道路局
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、<u>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)		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)

※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。

費用便益比 (B/C) = 1.2

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
都市計画道路 瀬谷地内線	道路改良	L=0.3km	新設	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,600	2	横浜市

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和7年度		
単純合計	77億円	0.73億円	78億円
うち残事業分	48億円	0.73億円	49億円
基準年における 現在価値 (C)	75億円	0.28億円	75億円
うち残事業分	46億円	0.28億円	46億円

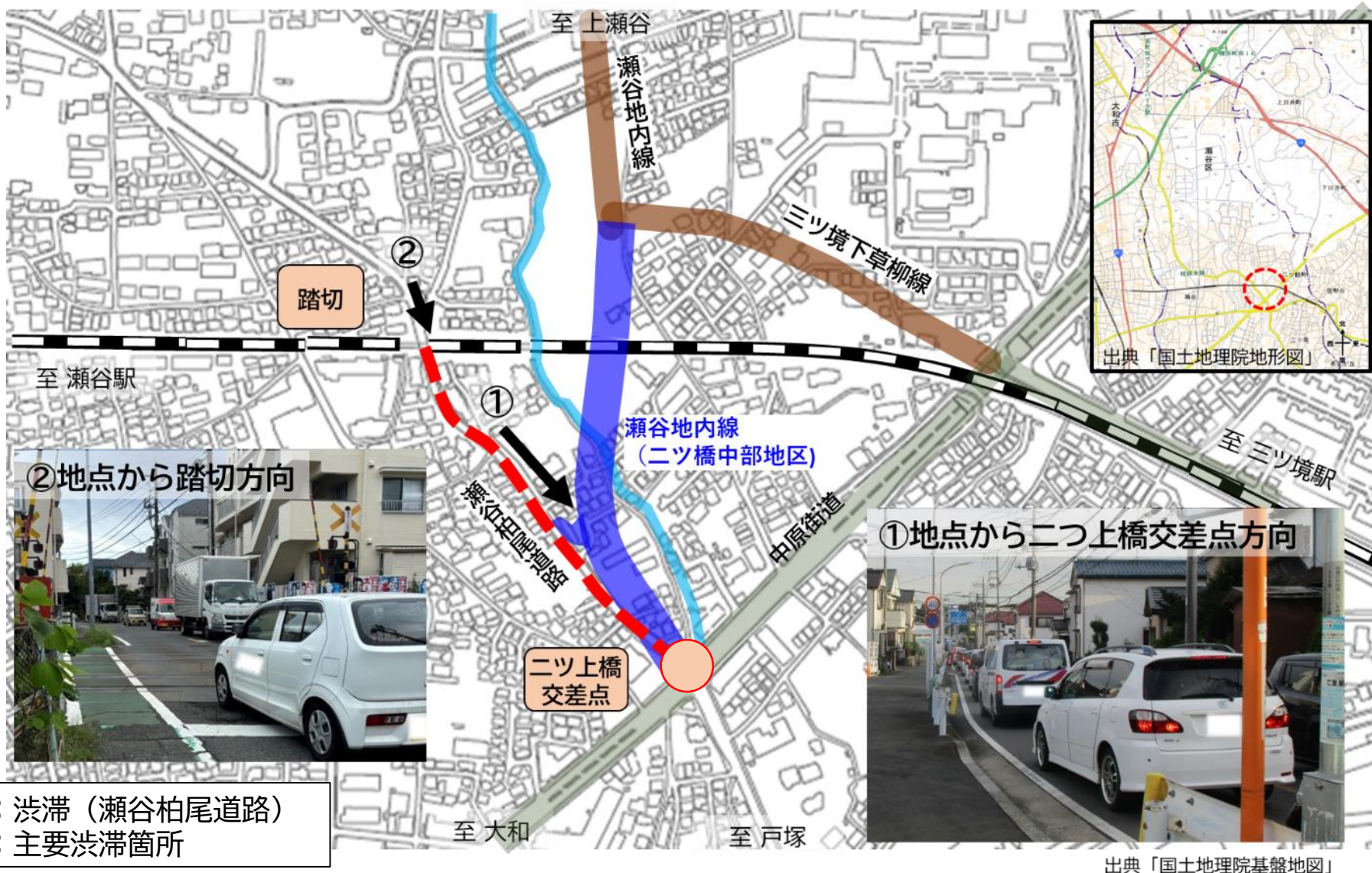
	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和7年度			
供用年	令和11年度			
単年便益 (初年便益)	4.4億円	0.65億円	0.15億円	5.1億円
基準年における 現在価値 (B)	77億円	11億円	2.6億円	91億円
うち残事業分	77億円	11億円	2.6億円	91億円

(「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)

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。



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（２）南北を繋ぐ交通ネットワークの構築

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。

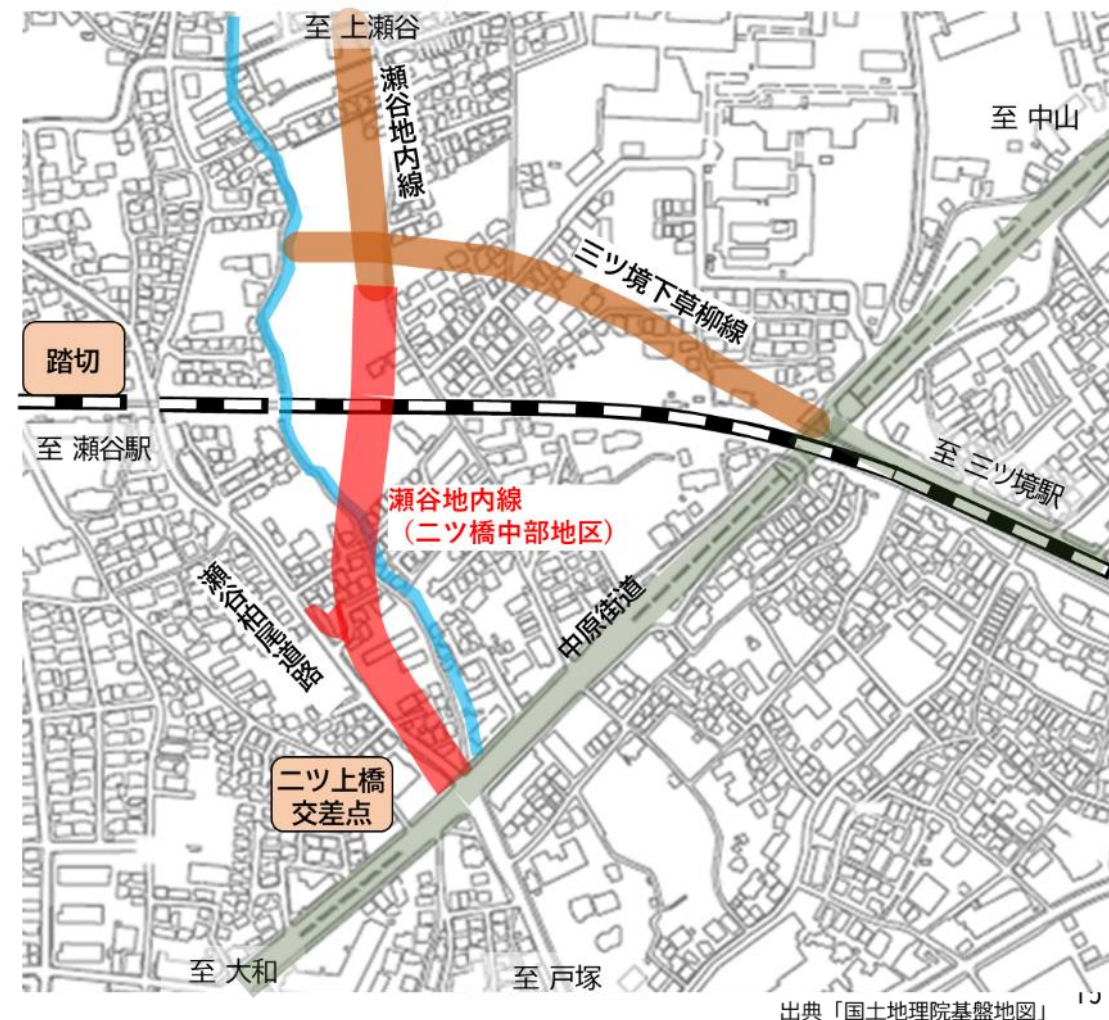
環状4号線を補完する道路として瀬谷区の南北を繋ぐ交通ネットワークを構築することで、環状4号線の交通の分散が図られます。



【事業の投資効果】

定性的効果（３）相模鉄道による街の分断の解消

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。



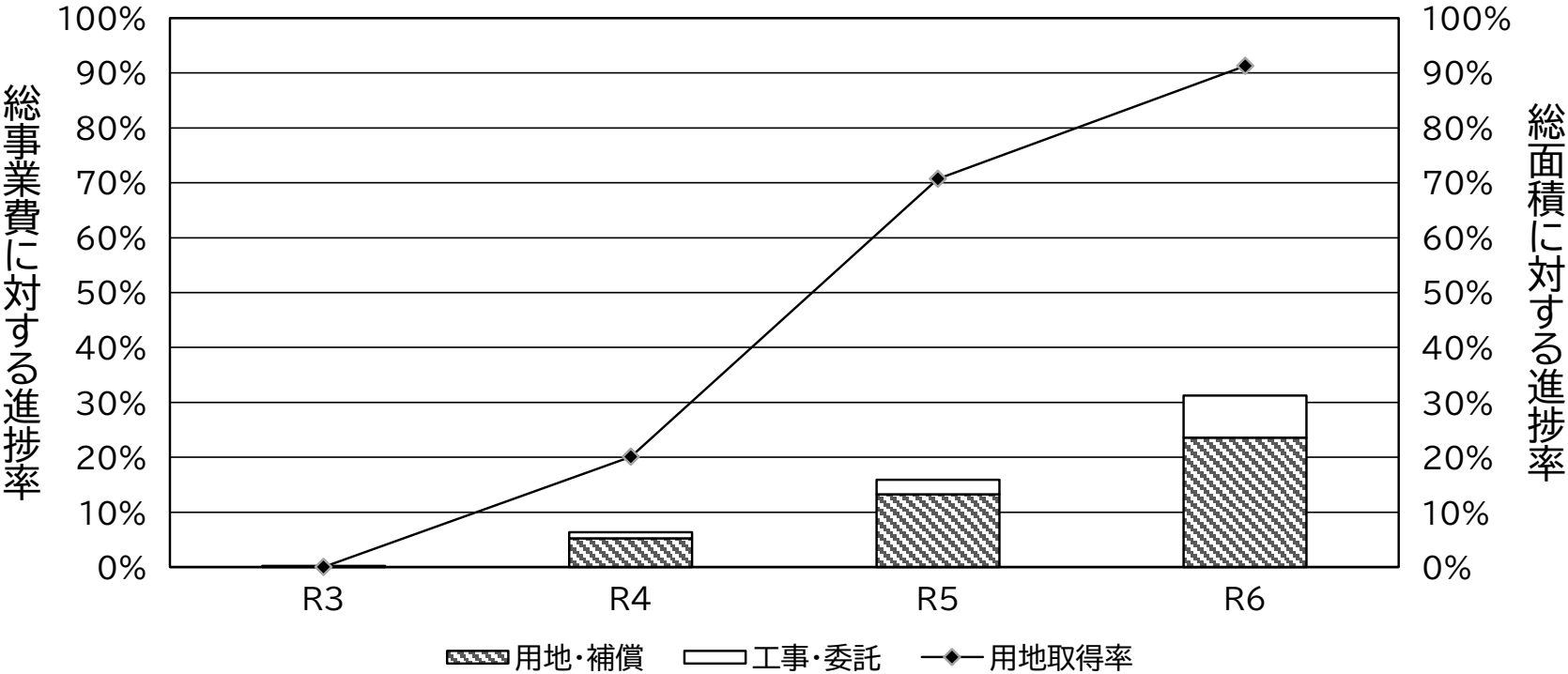
※赤線は概ねの整備範囲を示すものであり、実際と異なる場合があります。 明日をひらく都市

事業の進捗状況

(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		

事業進捗状況



総事業費に対する進捗率		
合計	用地・補償	工事・委託
0%	0%	0%
6%	5%	1%
16%	13%	3%
31%	24%	8%

コスト縮減と環境への配慮等

【コスト縮減】

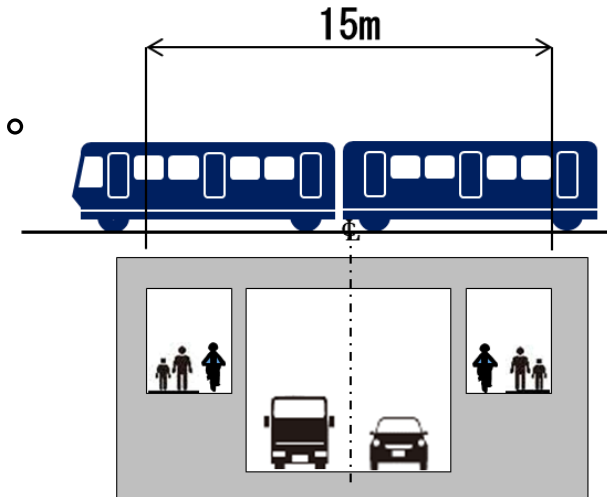
トンネル区間等の建設発生土について、隣接する事業である「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」との工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト縮減を図ります。

【環境への配慮】

- (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。
- (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。
- (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。
- (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。

【地域まちづくり等への貢献】

- (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）
- (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。
- (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。



※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

事業の課題及び進捗見込み

【事業の課題】

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。

対応方針

対応方針（案）：「計画どおり」事業を継続する。

理由

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。

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。

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。

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。

(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	【目的】 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。 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。 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。 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。 【事業概要】 新規整備 延長約 340m、幅員 15～22m（車道 2 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 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	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9『市民生活と経済活動を支える都市づくり』 ・政策 36-2 都市計画道路の整備																							
	関連事業	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。																							
事業の 必要性	事業を巡る 社会経済情 勢等の変化	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 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> ※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。		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)																							

		<定性的効果> ○慢性的な混雑の緩和 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。 ○南北を繋ぐ交通ネットワークの構築 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。 ○相模鉄道による街の分断の解消 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。 〔その他特記事項〕 特になし
--	--	---

事業の進捗状況	事業進捗率%	工事 令和6年度から工事に着手しています。 用地取得 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。
	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	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。	
その他 (コスト削減項目等)	【コスト削減】 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。	

	【環境への配慮】 (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。 (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。 (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。 (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。 【地域まちづくり等への貢献】 (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) (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。 (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。	
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 (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		

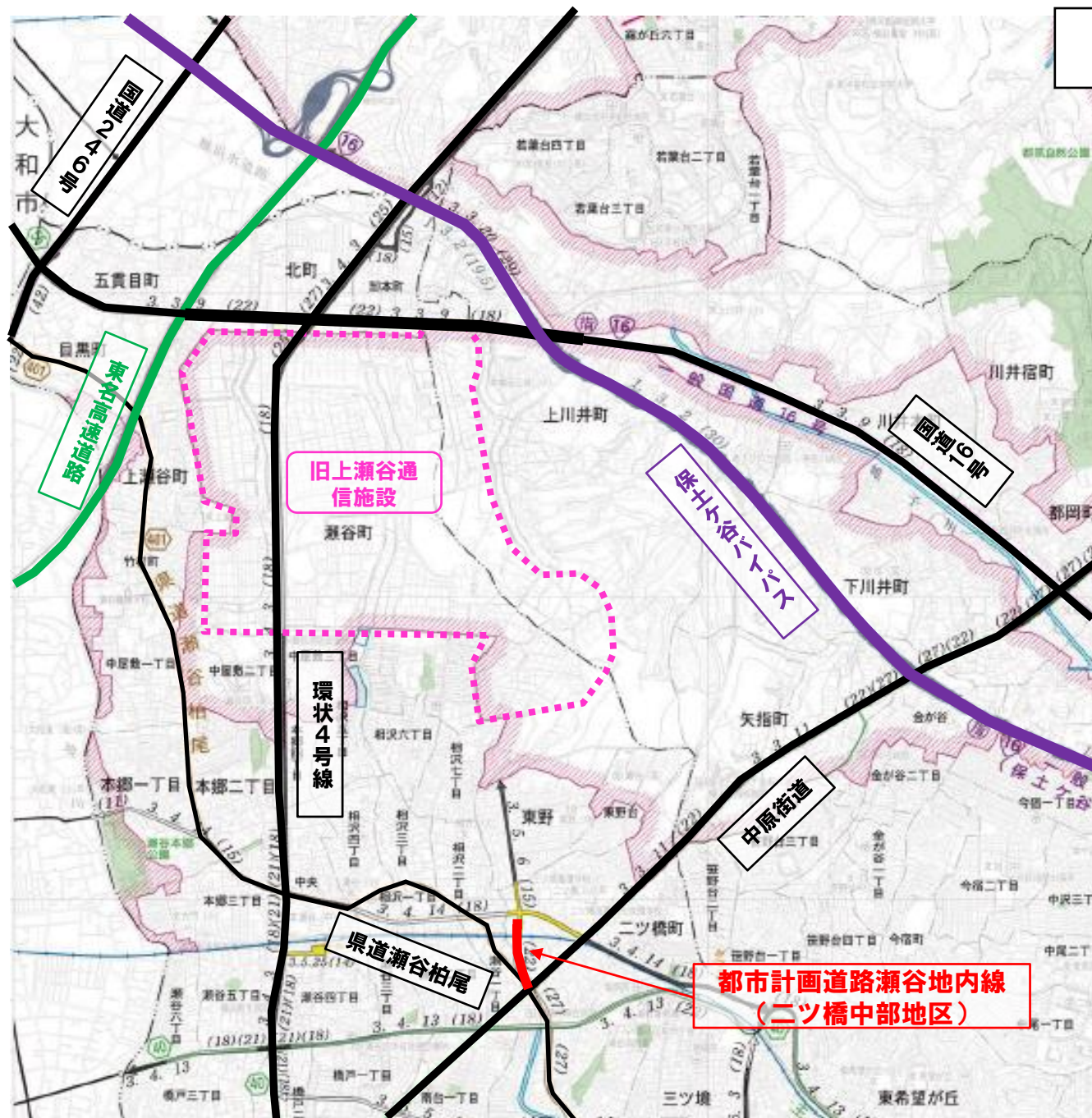
対応方針 (案) として理由	地盤改良等の追加、事業区間の延長、物価上昇等により事業費の増加が生じていますが、費用対効果は確保されています。 また、用地の取得も概ね順調に進捗し、用地の取得したところから工事を進めていきます。 本路線は、環状 4 号線を補完する道路として瀬谷区の南北を繋ぐ交通ネットワークを構築することで、環状 4 号線の交通の分散が図られます。 また、相模鉄道を立体交差で整備することにより混雑の緩和に寄与するとともに、街の一体化、歩行者の安全性の確保が期待されることから事業を継続する必要があると判断します。
-------------------	---

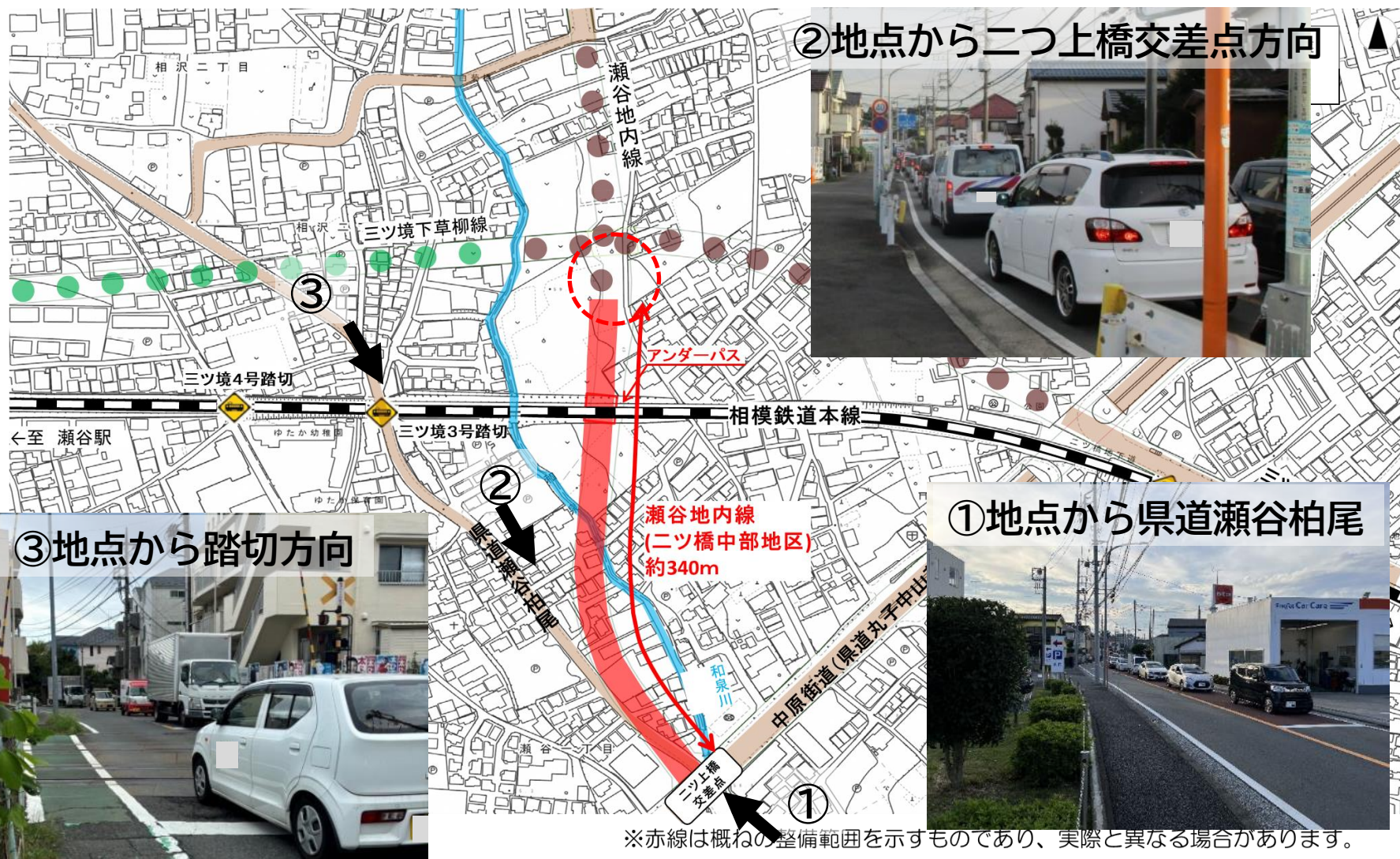
※ 1 : 既に見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。前の再評価で「継続(一部見直し)」の事業についても、その見直し内容が確定している場合は、こちらを選択してください。

※ 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



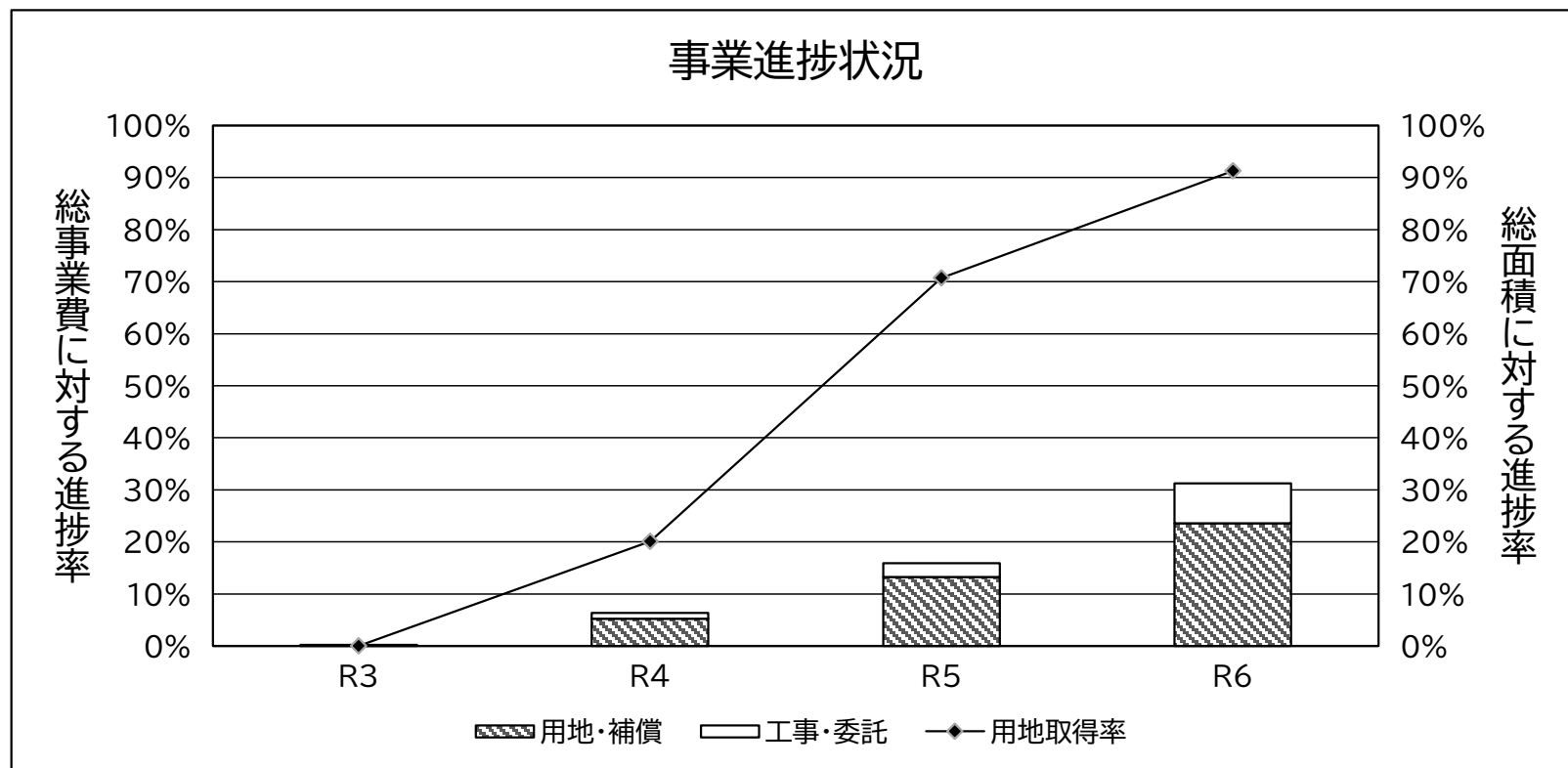


【事業進捗率】

別紙4

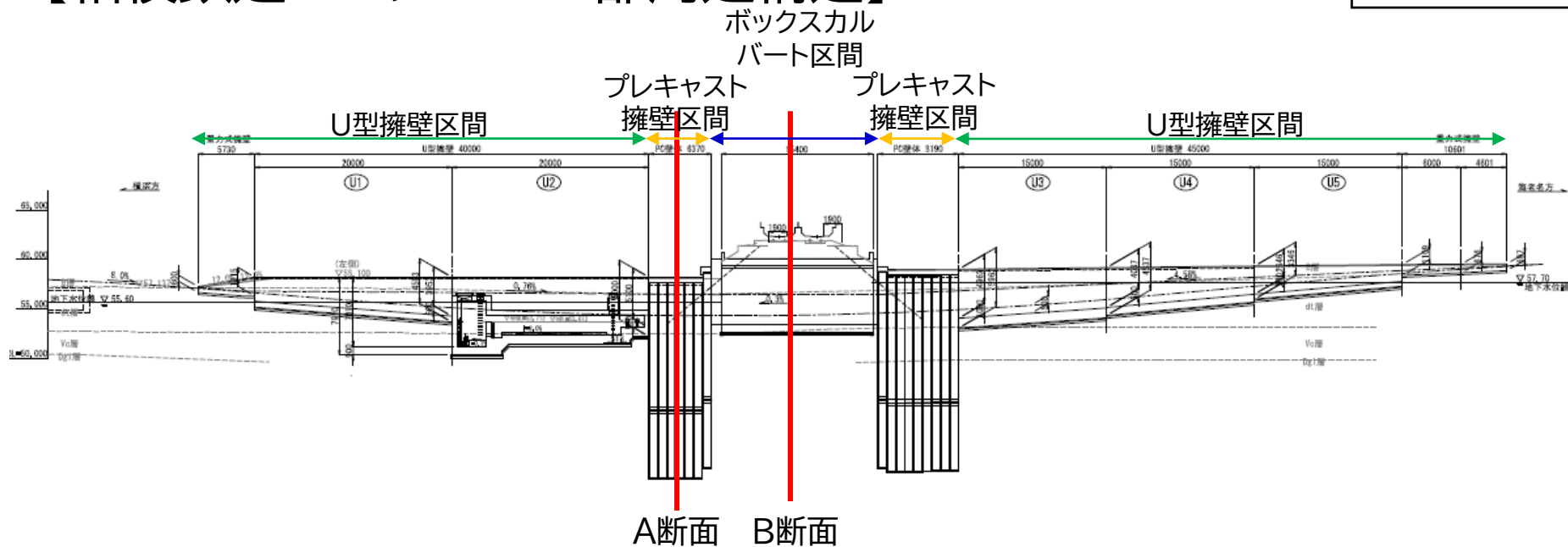
(単位:百万円)

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		

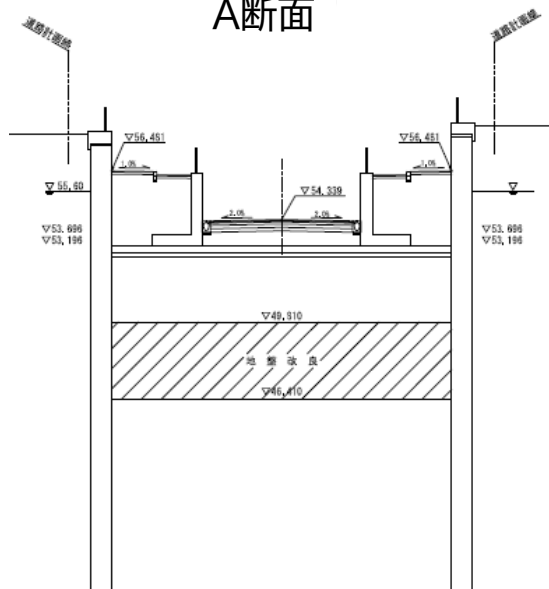


【相模鉄道アンダーパス部周辺構造】

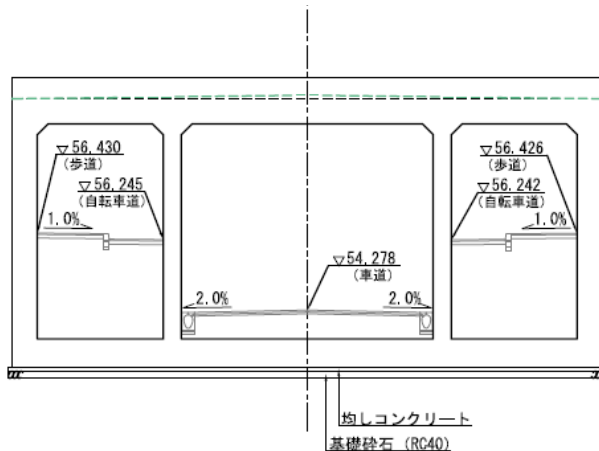
別紙5



A断面

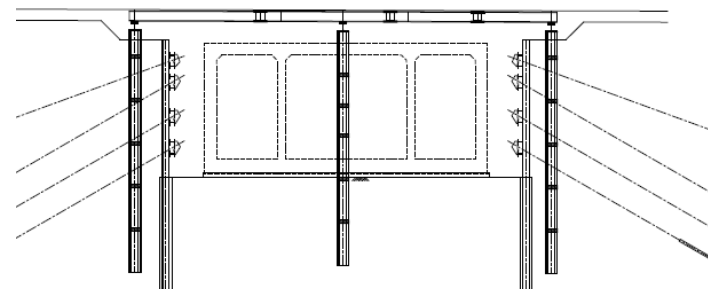


竣工時



B断面

施工時



仮橋で線路受けた後、掘削し、
躯体の工事を行います。