

【道路－1】事前評価


(仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近)

連続立体交差事業

(道路局)

(様式2)

公共事業事前評価調書 (案)

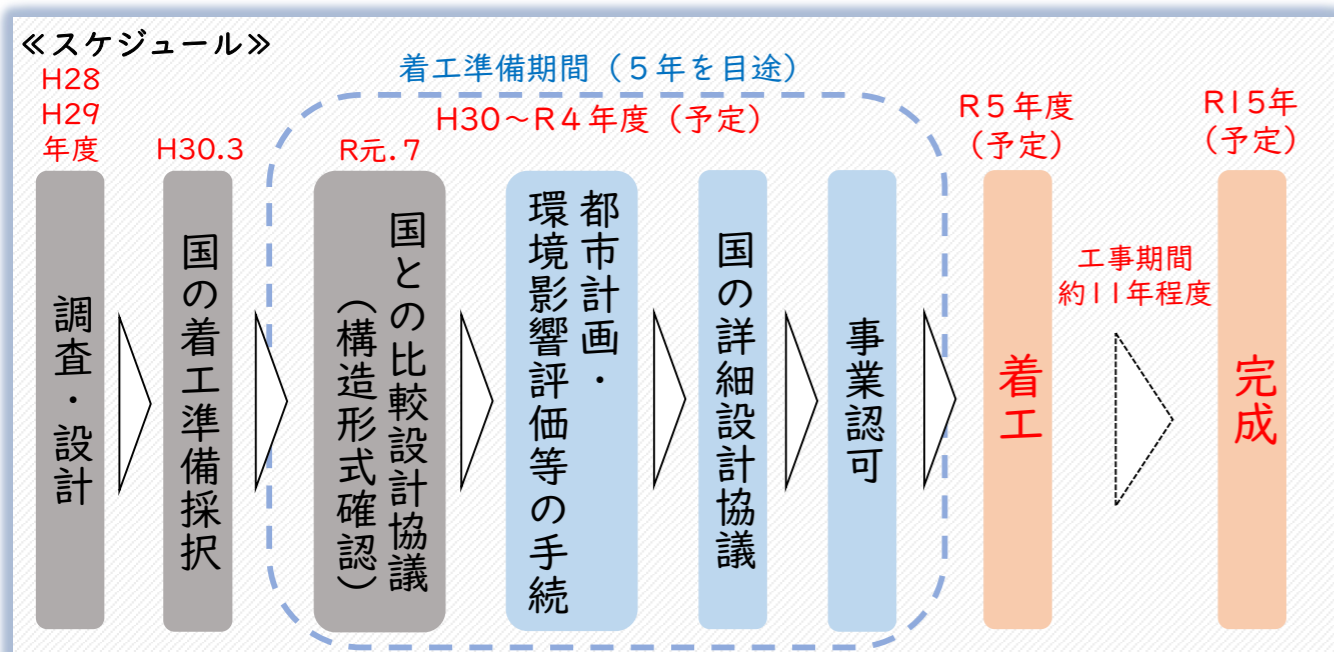
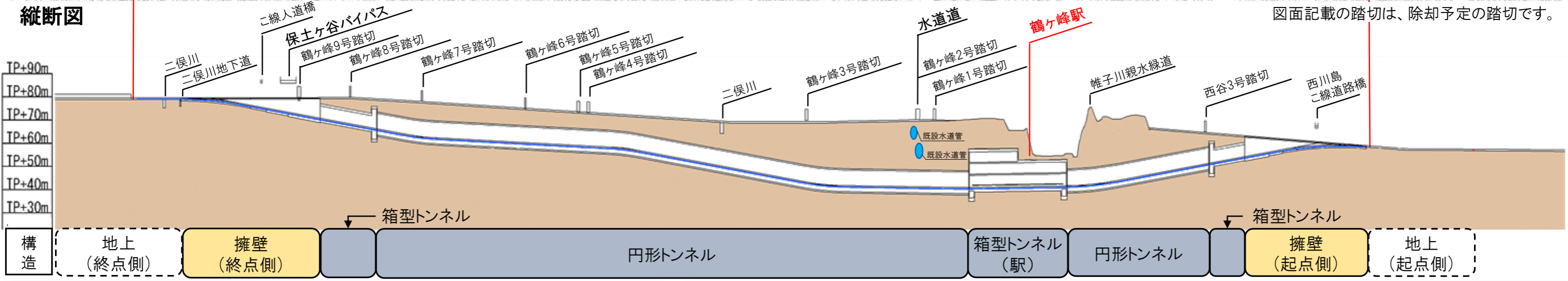
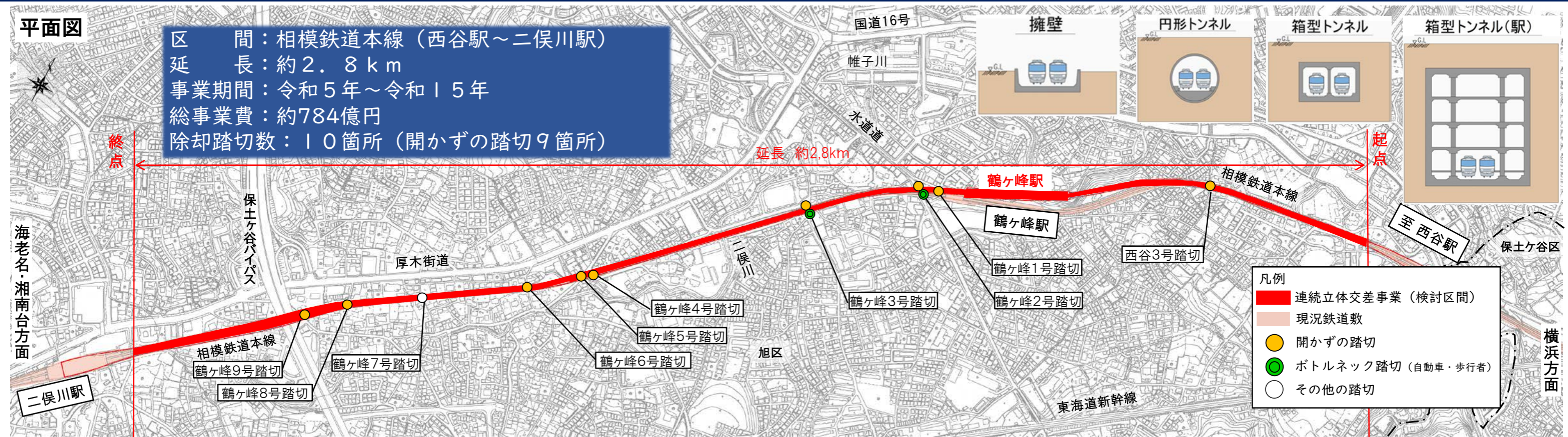
事業概要	事業名	【道路-1】 (仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業
	場所 (所在地)	旭区西川島町～旭区二俣川2丁目
	事業目的	(仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業は、踏切安全対策を図るため、鶴ヶ峰駅周辺において、相模鉄道本線を地下化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。 本事業を実施する区間には、踏切が10箇所存在しており、この踏切を除却することで、踏切における渋滞の解消や歩行者の安全性の向上、災害時等における緊急活動の迅速化、鉄道により分断されていた地域の一体化を目的として実施します。
	事業内容	【事業概要】 事業区間において、主に既設の軌道(鉄道線路)の地下へ新たな軌道を設け、道路と鉄道の交差部(既往踏切部)から鉄道施設の撤去を行う。  ・延長:約2.8km ・主な構造形式:地下式(別紙1参照) ・踏切除却数:10箇所  

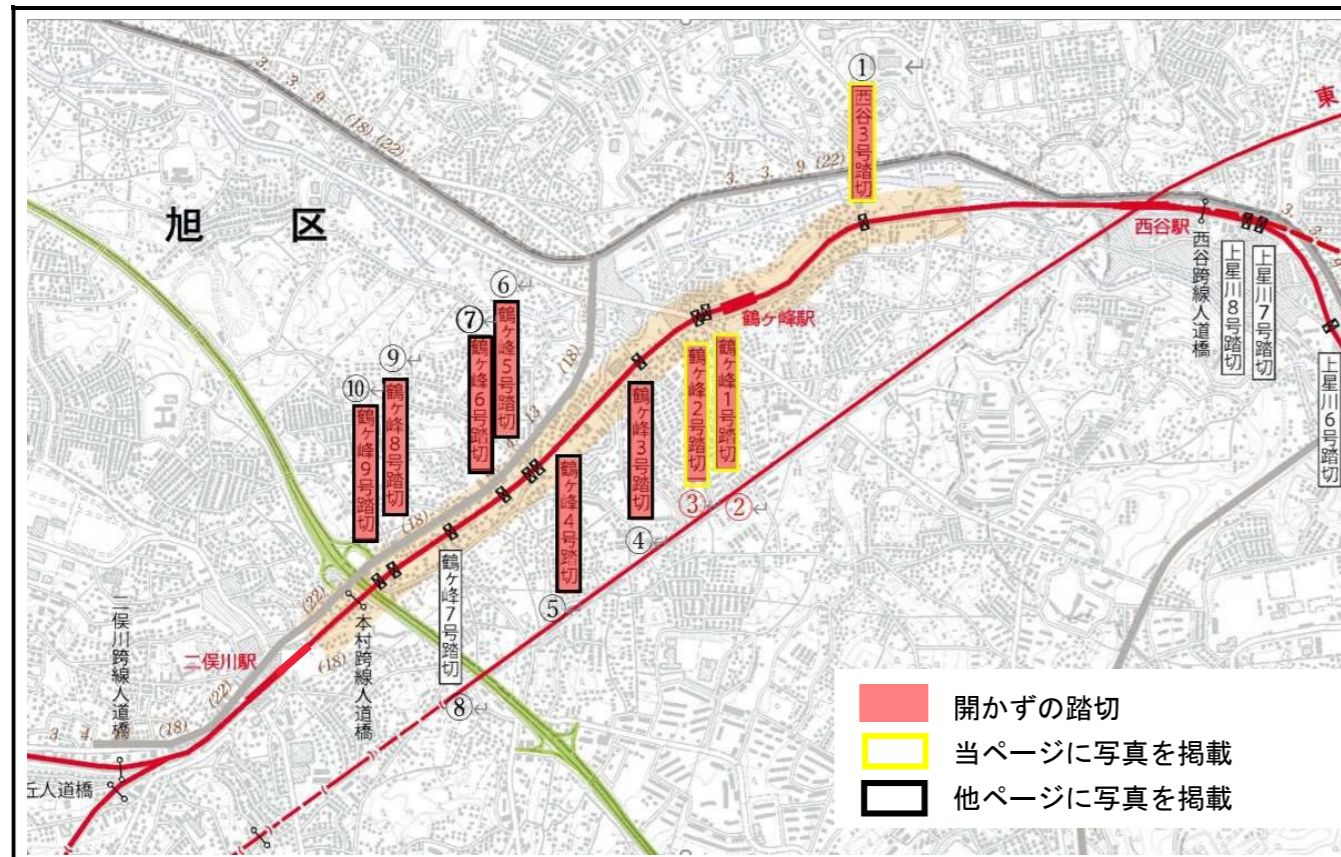
	<p style="text-align: center;">事業 スケジュール</p>	<p>事業予定期間:令和5年度～令和15年度(約11年間)</p> <p><b>【経緯等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28、29年度 : 調査期間</li> <li>・平成30年3月 : 国からの着工準備採択</li> <li>・平成30年度 ～令和4年度(予定) : 着工準備期間(法や条例手続・設計等)</li> </ul> <p>現在、法や条例手続として、都市計画手続や環境影響評価手続及び設計等を実施しています。</p> <p><b>【今後の予定】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度 : 事業認可</li> <li>・令和5年度 : 着工</li> <li>・令和15年度 : 事業完了</li> </ul> <p>※今後の検討状況により変更となる場合があります。</p>
	<p style="text-align: center;">総事業費</p>	<p>約784億円〔国庫補助事業〕(鉄道事業者負担分+国費+市費の総額)</p> <p>(内訳)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工事費 : 約728億円</li> <li>用地費 : 約25億円</li> <li>補償・設計費等 : 約30億円</li> </ul> <p>※各内訳については、四捨五入しており、合計金額と合致しません</p> <p>※今後の検討状況により変更となる場合があります。</p> <p>※鉄道事業者から応分の負担をいただく予定(現在協議中)</p>

<p>事業の 必要性</p>	<p><b>1. 必要性・優先度</b></p> <p>事業区間の沿線では、踏切遮断により次のような課題が生じています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①慢性的な交通渋滞</li> <li>②災害時等における緊急活動への影響</li> <li>③歩行者の安全性(通学路や高齢者の歩行)</li> <li>④鉄道によるまちの分断</li> </ul> <p>これらの課題を解決するために、鉄道を地下化し、連坦する踏切を一举に除却する連続立体交差事業が効率的・効果的と考えられます。</p> <p><b>2. 上位計画における位置付け・根拠法令等</b></p> <p>「横浜市中期4か年計画2018-2021」では、重点的に推進すべき38の政策の一つとして、「交通ネットワークの充実による都市インフラの強化」を挙げており、その中で主な施策として「道路交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による地域の活性化を図るため、相模鉄道本線(星川駅～天王町駅、鶴ヶ峰駅付近)の連続立体交差事業を推進します」と位置づけています。</p>
<p>事業の効果 (費用便益分析等)</p>	<p><b>1. 事業の主な効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①災害時等における緊急活動へ影響 避難経路の分断、緊急活動の阻害等を解消することで、地域の安全性が向上します。</li> <li>②鉄道によるまちの分断 線路や踏切による地域の分断が解消されることで、南北の一体的なまちづくりが推進されます。</li> </ul> <p><b>2. 定量的事項</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①慢性的な交通渋滞 踏切遮断による交通渋滞が改善され、交通の円滑化に寄与します。(当該区間における踏切の最大遮断時間 10.5 時間/日)</li> <li>②歩行者の安全性(通学路や高齢者の歩行) 踏切事故が解消され、沿線地域の日常生活における安全性が向上します。(当該区間における過去5年の踏切事故件数4件)</li> </ul>

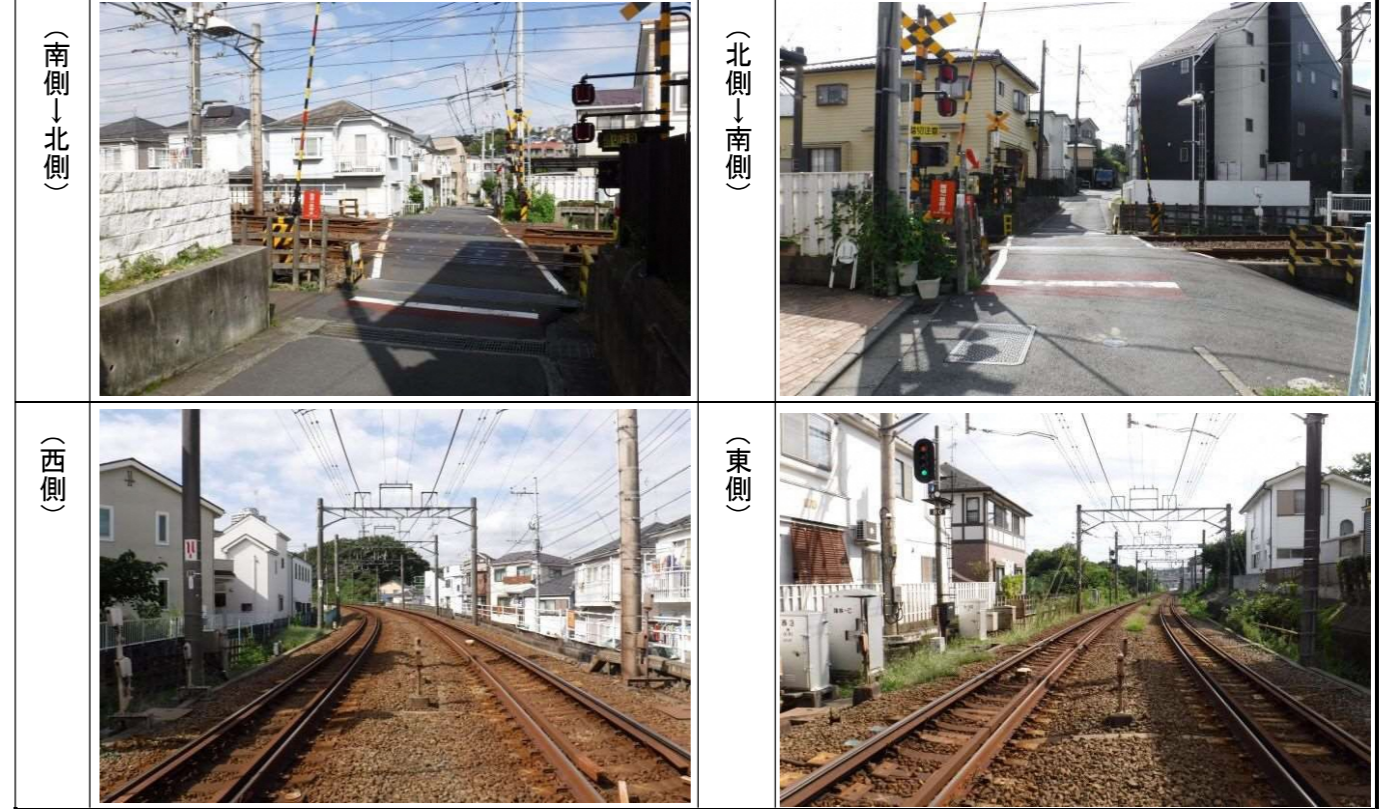
	<p>3. 費用便益分析</p> <p>国土交通省の「費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編)」(H30.2)に基づき、B/Cを算出しています。</p> <table border="1"> <tr> <td>割引率</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>総便益(B)</td> <td>941.6億円</td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>631.5億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>1.5</td> </tr> </table> <p>※便益:「移動時間短縮便益」「走行経費減少便益」「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、補償設計費等や整備完了後50年間の維持管理費を計上</p>	割引率	4%	総便益(B)	941.6億円	総費用(C)	631.5億円	費用便益比(B/C)	1.5
割引率	4%								
総便益(B)	941.6億円								
総費用(C)	631.5億円								
費用便益比(B/C)	1.5								
環境への配慮	<p>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。</p> <p>また、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。</p> <p>なお、本事業は、横浜市環境影響評価条例の「鉄道及び軌道の建設(第1分類事業)」に該当するため、条例に基づき、手続を実施しています。</p>								
地域の状況等	<p>鶴ヶ峰駅北口周辺地区では、幅広い視点で様々なまちの課題を解決し、より魅力的な鶴ヶ峰駅周辺のまちづくりを進めるために、平成31年3月に横浜市都市整備局・旭区役所において「鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想」が策定されています。</p> <p>この構想に基づき、地域・事業者・行政の3者で意見交換を積み重ねながらまちづくりを実現するための手法等を検討し、本事業と連動・連携したまちづくりが推進される予定です。</p>								
事業手法	<p>連続立体交差事業 (国庫補助事業(市費負担分含む)による鉄道事業者への負担金事業を想定しています)</p>								
添付資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・別紙1 事業概要</li> <li>・別紙2 各踏切写真</li> </ul>								
担当部署	<p>道路局建設部建設課 (TEL 045-671-2792 )</p>								

# (仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 連続立体交差事業【事業概要】

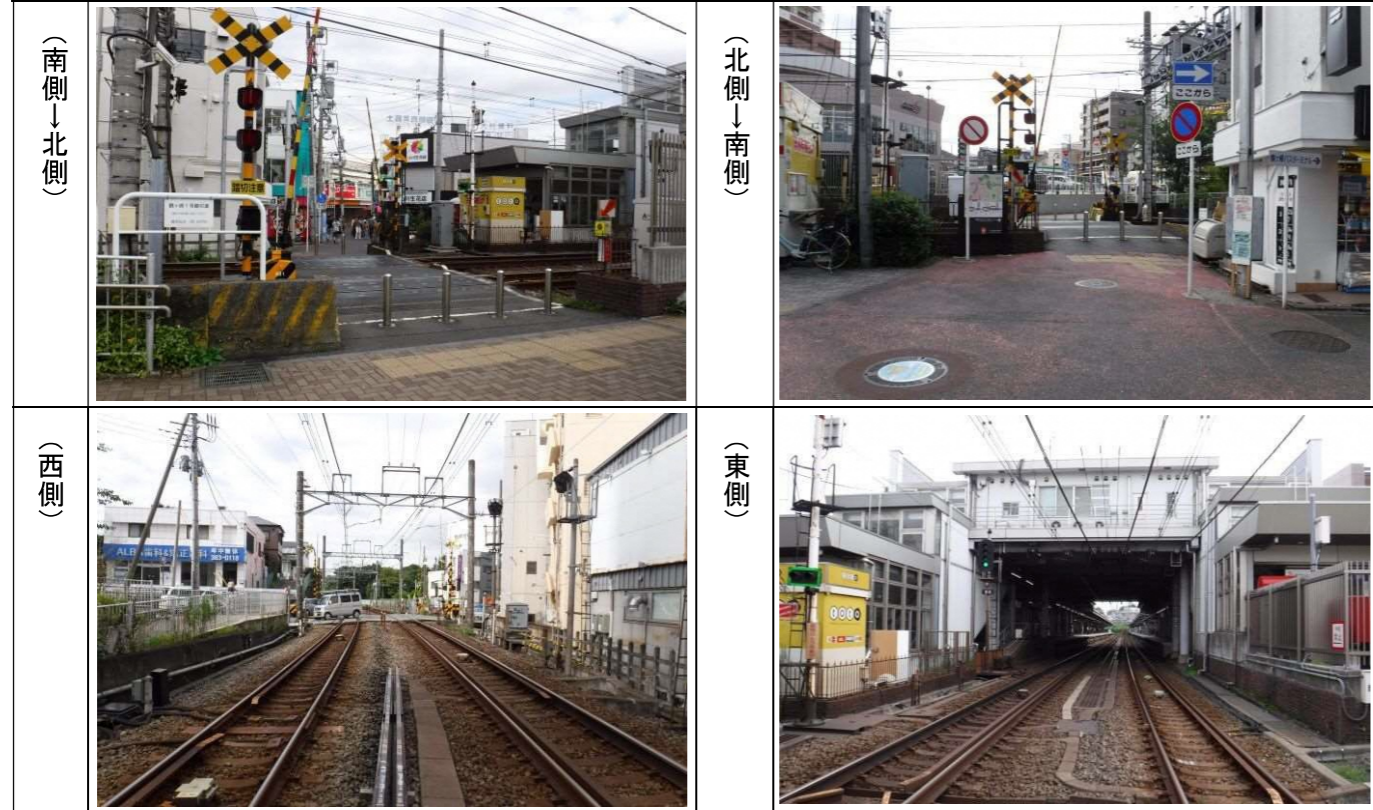




①西谷3号踏切 ～住宅地内の生活道路の踏切。

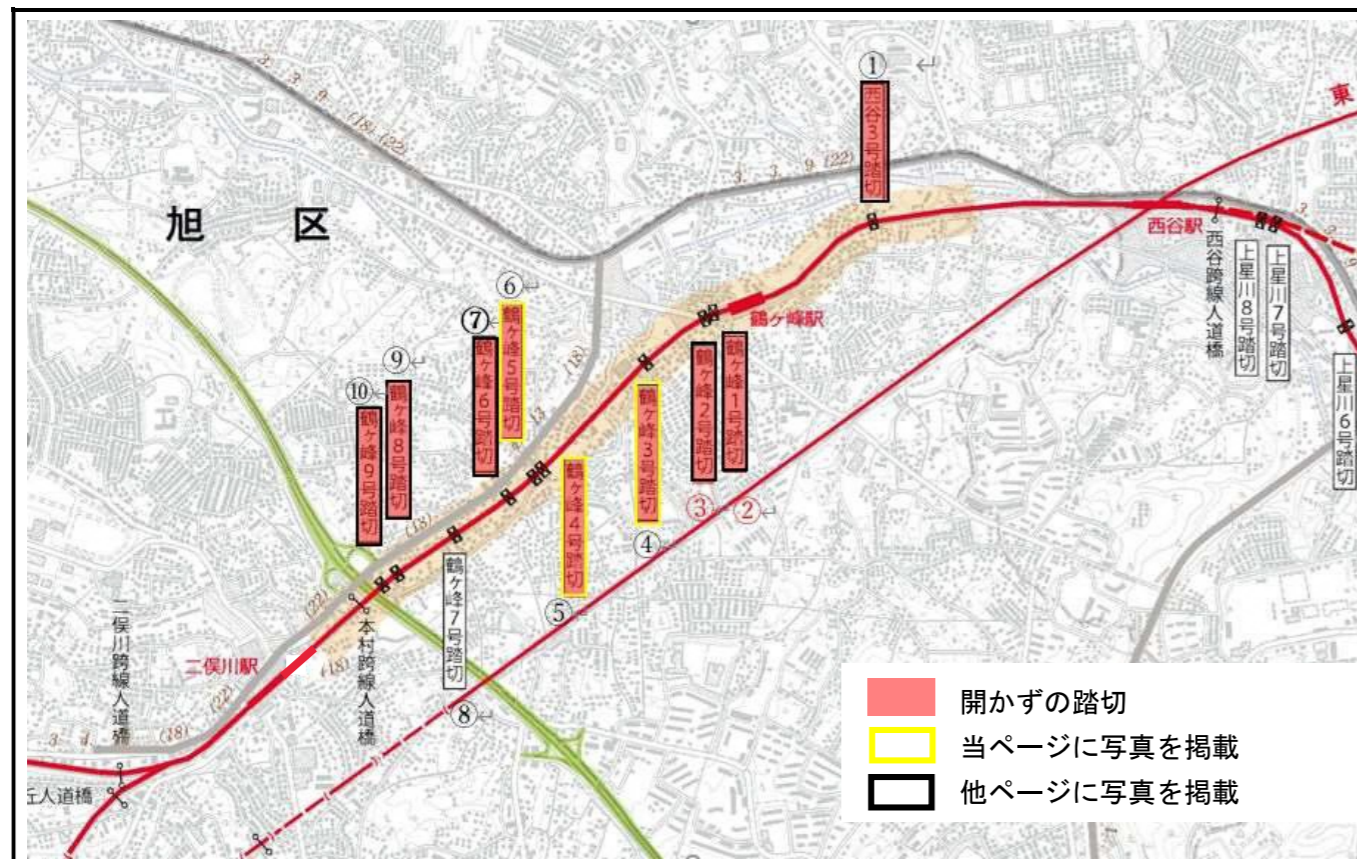


②鶴ヶ峰1号踏切 ～鶴ヶ峰駅直近の商業地の車両通行不可の踏切。北側の商店街と直結。



③鶴ヶ峰2号踏切 ～鶴ヶ峰駅直近で市道今宿第401号線（水道道）と交差する踏切。交通渋滞が激しい。

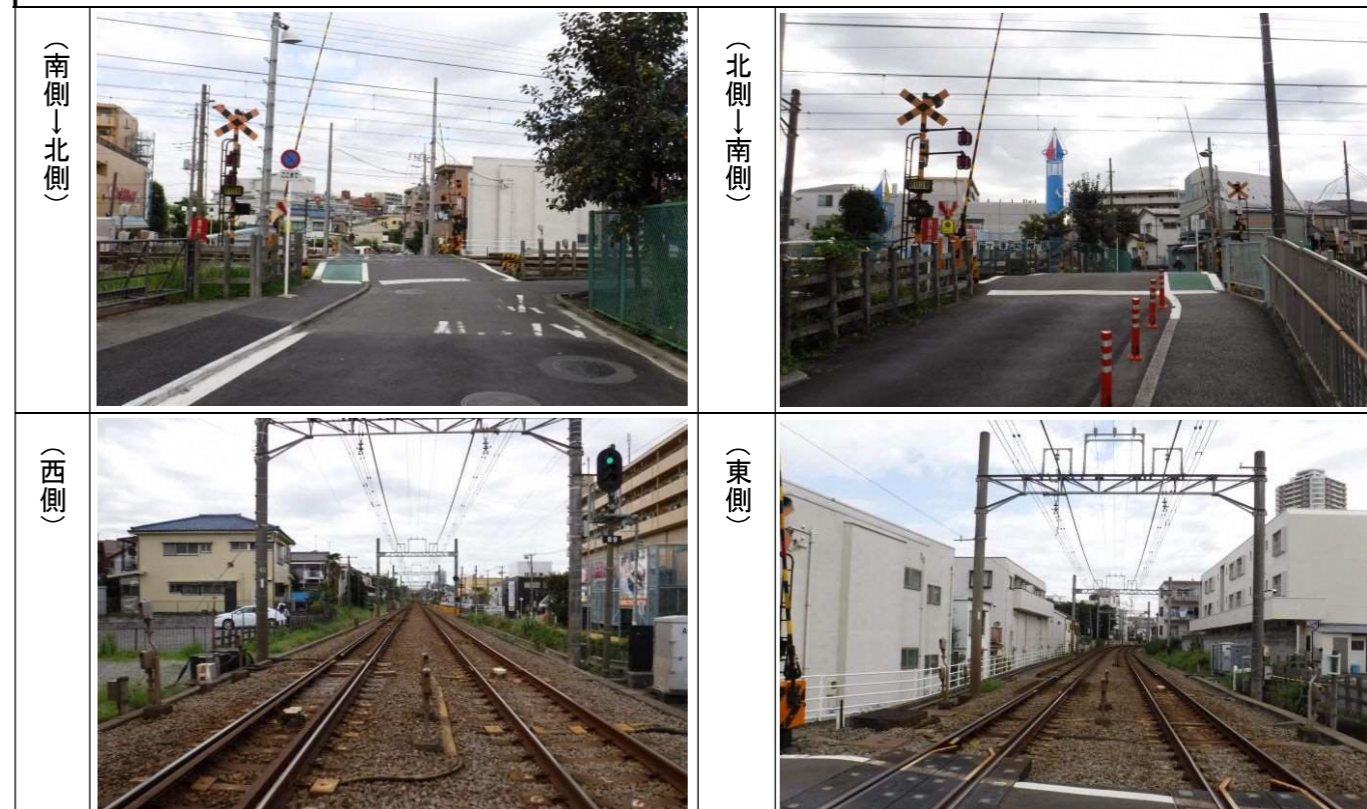




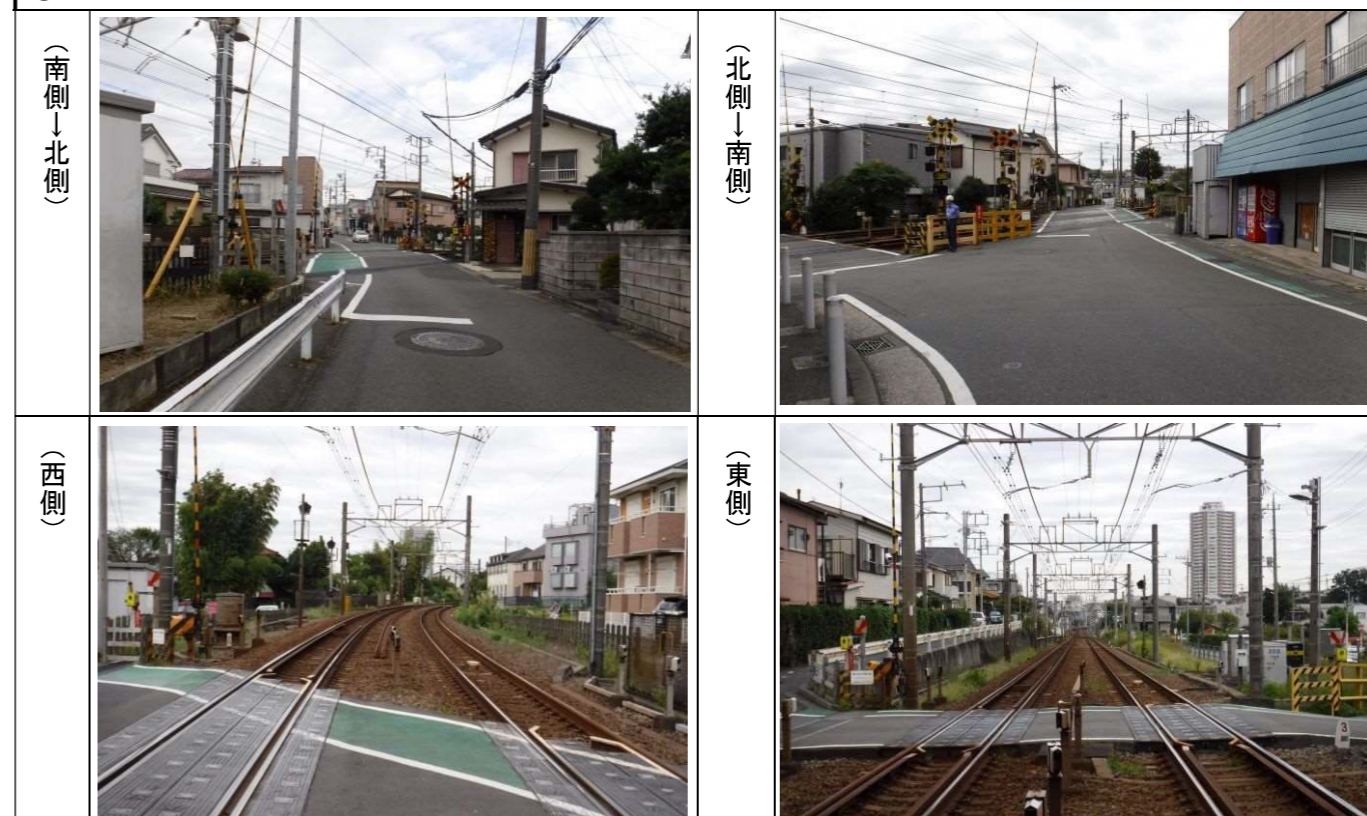
⑤鶴ヶ峰4号踏切 ～鶴ヶ峰5号踏切と隣接。主に食品工場の出入口として利用。大型車の出入もあるため食品工場で警備員を常駐。



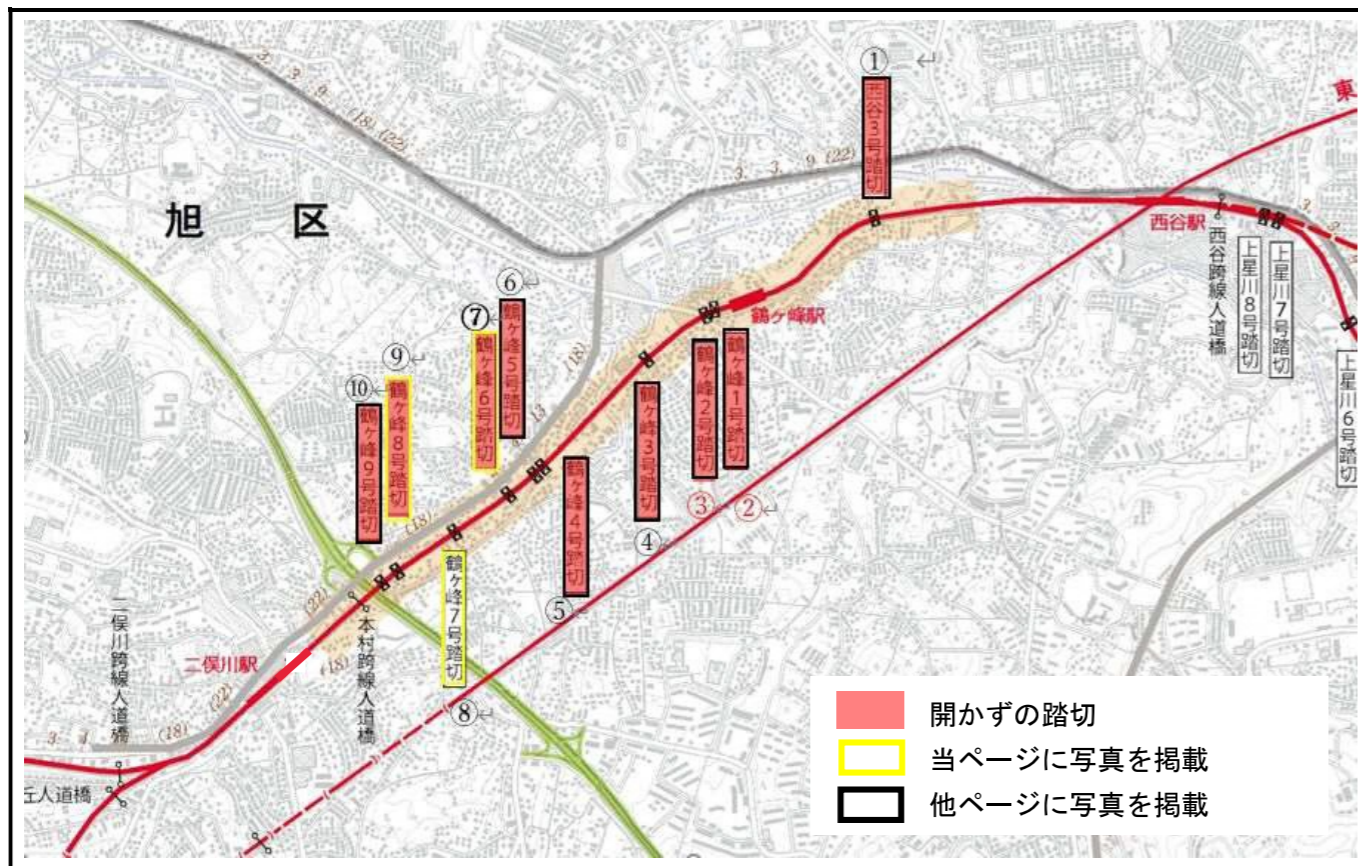
④鶴ヶ峰3号踏切 ～住宅地内の生活道路の踏切。自動車交通の抜け道になっている。



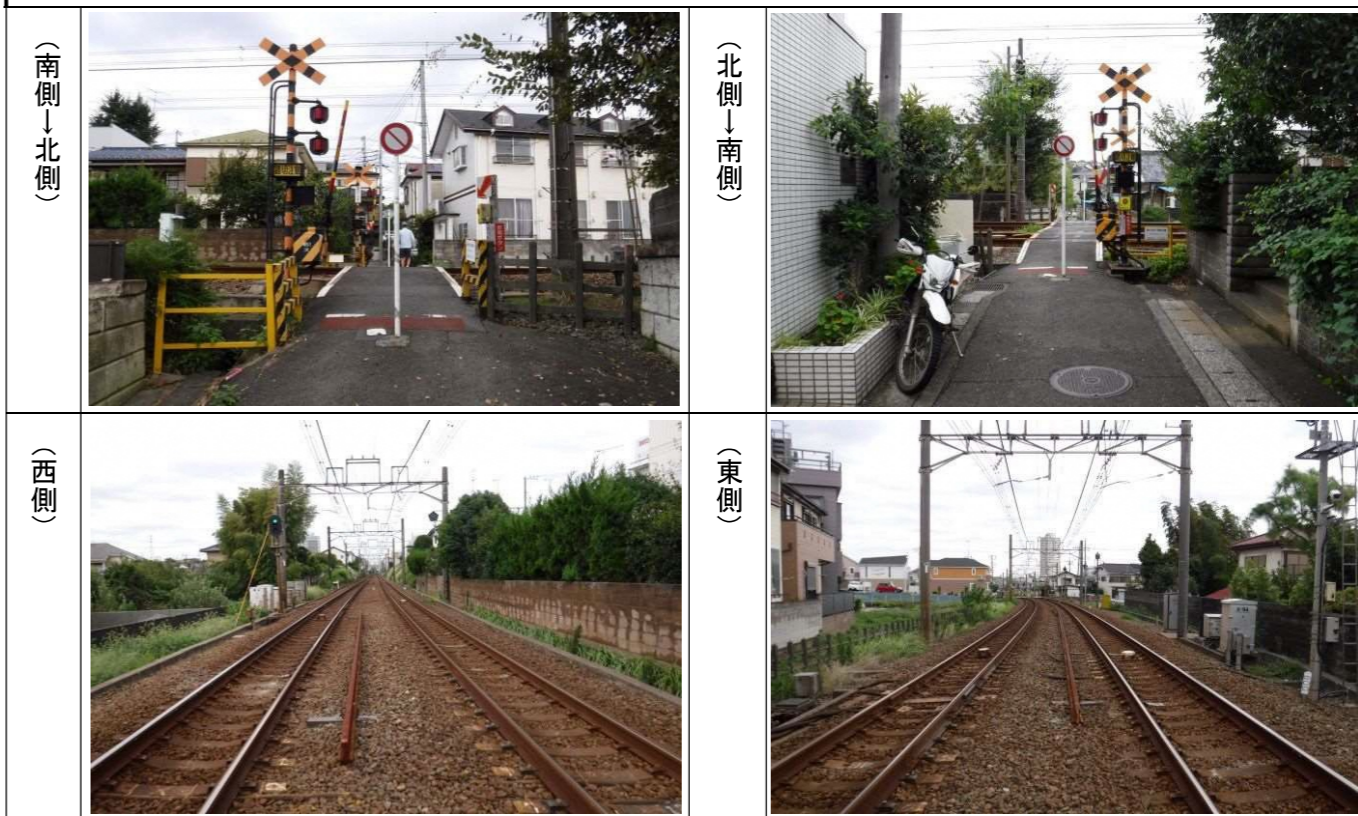
⑥鶴ヶ峰5号踏切 ～住宅地内の生活道路の踏切。本宿小学校の通学路となっている。







⑦鶴ヶ峰6号踏切 ～住宅地内の生活道路の車両通行不可の踏切。



⑧鶴ヶ峰7号踏切 ～住宅地内の生活道路の踏切。



⑨鶴ヶ峰8号踏切 ～住宅地内の生活道路の車両通行不可の踏切。



