

事 案 調 書 (戦 略 会 議)

審議日 令和7 年 10 月 17 日

案 件 名	小原踏切立体交差事業について							
所 管	都市建設	局 区	土木	部	道路計画	課	担当者	内線

事案概要

小原踏切は、都市計画道路宮上横山線にある踏切であり、令和7年9月27日に町田市境まで開通し、国道16号と南大沢や府中市とのネットワーク形成ができたことにより、更なる交通負荷がかかる。
また、「踏切道改良促進法」に基づく「改良すべき踏切道」に指定されていることから、踏切を除却し、アンダーパスによる立体交差化事業を進めることを諮るもの。


















審議事項 (庁議で決定 したいこと及び 想定(希望) している結論)	①小原踏切立体交差事業の実施 ②事業スケジュールについて
審議結果 (政策課記入)	○原案のとおり承認する。

事業効果 総合計画との関連	事業効果	踏切道を立体交差化することで、交通渋滞の解消や移動時間の短縮などが見込まれる。					
	効果測定指標	市内の幹線道路などの整備延長				施策番号	22
	年度	R7	R8	R9			
	事業効果 年度目標						

事業スケジュール / 事業経費・財源 / 必要人工

○事業スケジュール

年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
実施 内容		測量・調査設計	調査設計等		都市 計画 変更	用地測量・設計	
			関係機関協議	大規模 事業 評価		関係機関協議	

○事業経費・財源		(千円)									
項目	補助率/充当率	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13			
事業費(費)		0	24,298	15,000	15,000	10,000	42,000	556,000			
うち任意分											
特財											
国、県支出金			0	0	0	0	19,635	259,930			
地方債			0	0	0	0	14,400	191,400			
その他											
一般財源		0	24,298	15,000	15,000	10,000	7,965	104,670			
うち任意分											
捻出する財源※2											
一般財源拠出見込額		0	24,298	15,000	15,000	10,000	7,965	104,670			
元利償還金(交付税措置分を除く)											
捻出する財源概要											
税源涵養 (事業の税収効果)											
○必要人工(事業実施に当たり、新たな人員配置を求める場合のみ記入)		(人工)									
項目		R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13			
実施に係る人工	A										
局内で捻出する人工※	B										
必要な人工	C=A-B	0	0	0	0	0	0	0			
局内で捻出する人工概要											
SDGs 関連ゴールに○											
											
		○									
日程等 調整事項	条例等の調整			議会提案時期			報道への情報提供	なし			
	パブリックコメント	なし	時期		議会への情報提供	なし					
事前調整、検討経過等											
調整部局名等		調整内容・結果									
関係課長打合せ会議 (政策課、経営監理課、財政課、都市建設総務課、相模原駅周辺まちづくり課、都市計画課、交通政策課、道路整備課、中央区区政策課)		令和7年7月30日 内容:事業の方針やスケジュールについて説明を行い、当該事業が相模原駅北口周辺のまちづくりと関連することから、適宜、調整を図るようにするなどの意見があった。 結果:調整会議へ付議することを確認した。									
公園課		令和7年8月1日 内容:都市計画変更の範囲に小山公園が区域に入ることから、事業の説明等を行った。									
備考	※カラーユニバーサルデザイン、確認済み										

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.8.7	(庁議種類) 調整会議
(庁議結果)	原案のとおり上部会議に付議する。	
【立体交差化の手法について】		
○(政策課長)説明資料5ページの「対策の方針」において、「周辺環境や経済性を考慮し、アンダーパスで検討」と記されているが、アンダーパス以外の手法も検討されたのか。		
→(道路計画課長)オーバーパスの手法も検討した上で、アンダーパスが適切だと考えている。		
→(政策課長)相模原駅周辺まちづくり課において、JR横浜線の連続立体を視野に検討を進めていると承知しているが、当該踏切まで連続立体とする可能性はないのか。		
→(道路計画課長)現時点の連続立体の想定では、小原踏切を含んでいないと承知している。		
→(都市建設総務課長)相模原駅周辺における現時点の連続立体の検討位置から、更に0.8キロメートル分を延長しないと、小原踏切までを連続立体とすることはできず、令和6年度の試算に基づくと、0.8キロメートルを延長した場合、相当の額の事業費を追加で要する。また、小原踏切周辺が工業地区である現状を踏まえると、連続立体で行き来を可能とするより、アンダーパスが最良の手法だと考えている。		
【整備時期及びスケジュールについて】		
○(シティプロモーション戦略課総括副主幹)令和2年1月に実施された政策調整会議で承認されてから、今回の庁議付議まで大分時間を要した理由は何か。		
→(都市建設総務課長)優先整備箇所の道路整備に関しては、新道路整備計画に基づき、順次進めてきたことから、本件に関しては庁議付議がこのタイミングとなった。		
○(総務法制課主査)説明資料4ページにおいて、優先整備箇所は「令和13年度までに整備着手」と記載があるが、「整備着手」とは、どの時点を指すのか。説明資料7ページのスケジュールは適切なのか。		
→(道路計画課長)実際の工事までは相当の期間を要することから、用地測量等の実施を「整備着手」とみなしている。		
○(マーケティング課長)説明資料5ページの「対策の必要性」において、今年度に(都)宮上横山線が町田市境まで整備されることが示されている。一方、工事は令和18年度以降と、大分先になるがスケジュールを早める余地はないのか。また、当該事業が完了するまで別の渋滞対策を行うのか。		
→(道路計画課長)最短のスケジュールになる。また、現状では、別の渋滞対策を講じる予定は考えていない。		
○(政策課長)本事業の完了時期は最短でいつ頃を見込んでいるのか。		
→(都市建設総務課長)今後、JR東日本と調整を行いながらスケジュールを検討しなければならず、現時点では不確定である。なお、県道52号相模原町田のJR相模線立体交差部の場合は、工事着手から7～8年を要するスケジュールとなっている。		
【その他】		
○(経営監理課長)説明資料7ページのスケジュールにおいて、令和10年度に大規模事業評価を見込んでいる。現在、年内を目途に基準の見直しを検討しており、見直し後、別途調整させていただきたい。		
○(総務法制課主査)本件は、県道52号相模原町田の時と同様に、JR東日本と工事の委託協定を結び進めるものなのか。		
→(都市建設総務課長)今後の協議によるが、おそらく同様に、JR東日本が詳細設計等含めて行うものと思われる。		
→(総務法制課主査)委託協定の場合は、金額的に議決を要すると思われる。		

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.9.12	(庁議種類) 決定会議
(庁議結果)	原案のとおり上部会議に付議する。ただし、庁議の意見を踏まえ、資料を一部修正すること。	
【事業検討内容及びスケジュールについて】		
○(市長公室長)説明資料7ページに記載の事業スケジュールについて、令和9～10年度は予備修正設計を実施する想定か。		
→(土木部長)そのとおりである。		
→(市長公室長)事業費の積算はいつ行うのか。		
→(土木部長)令和8年度に実施する予備設計で、概ねの事業費を算出することは可能である。		
→(市長公室長)概ねの事業費で、立体交差の方式をアンダーパスで検討するという方針まで出すことができるか。		
→(土木部長)オーバースでは、町田市側の東橋本一丁目交差点までアプローチがたどり着かないと見込んでいる。しかし、正確な数値では出せていないため、予備設計において、オーバースに関しても物理的・事業費的に改めて整理する。		
→(市長公室長)明確な事業費が分からない段階であるため、説明資料5ページのアンダーパスによる検討という記載は修正を依頼する。		
→(土木部長)承知した。		
○(市長公室長)都市計画決定は立体交差化の交差部のみか。そうであれば想定スケジュールよりも前倒しとなる可能性があるのではないか。		
→(土木部長)都市計画決定は交差部のみである。鉄道事業者、神奈川県警との協議について、反対意見などはないと考えている。しかし、都市計画決定前にある程度の図面がなければ、神奈川県警も了承できないと考えられ、一定の時間を要する。なお、用地取得が完了してから工事に入ると記載しているが、実際には早めに着手することになると考えている。工事については仮設踏切の設置も鑑みれば、長期になると想定している。		
○(市長公室長)仮設踏切の設置位置もこれから検討するのか。		
→(土木部長)これから検討を行う。		
○(市長公室長)今後改めて事業費の積算を行うことになるため、説明資料7ページに記載の事業費は、参考情報とするよう修正を依頼する。		
→(土木部長)承知した。		
【(都)宮上横山線が東京都境までの開通しことによる影響について】		
○(市長公室長)都市計画道路宮上横山線の開通による東京都からの交通量増加はどの程度か。		
→(土木部長)国道16号線は渋滞するだろうと予測される。		
→(市長公室長)交通量調査は予定しているか。		
→(土木部長)今年度、開通後の実施を予定している。		
→(市長公室長)想定でも良いので、都市計画道路宮上横山線の開通によって踏切の滞留長が長くなることを説明した方がよい。		

小原踏切立体交差事業について

都市建設局 土木部 道路計画課



目 次

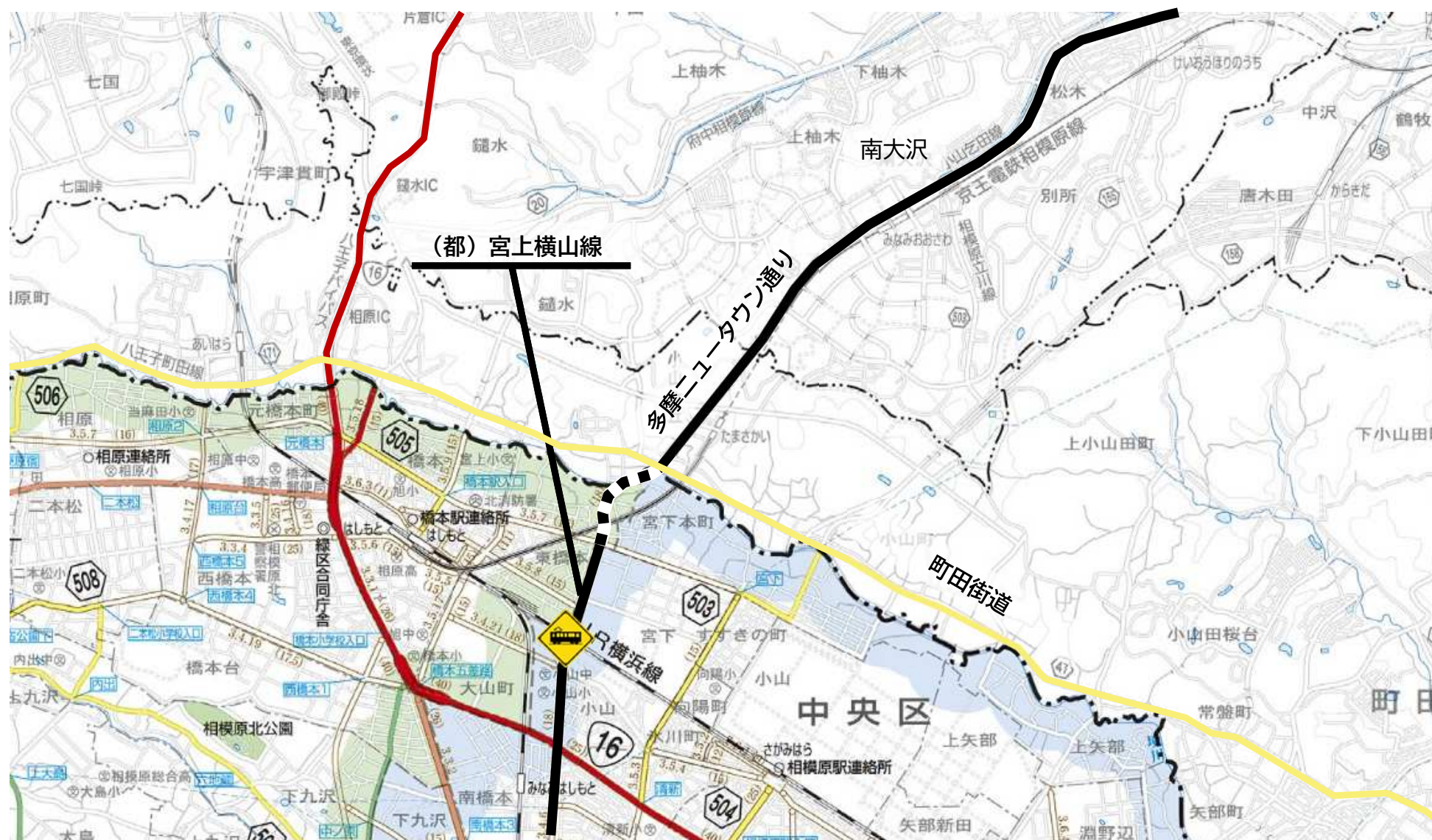
小原踏切の概要

小原踏切立体交差事業の概要

事業スケジュールについて

(1) 都市計画道路宮上横山線の概要

- （都）宮上横山線は、中央区横山台から町田市境までの道路であり、高尾や町田市を通る町田街道や、南大沢や府中市を通る多摩ニュータウン通りに接続する道路である。



(1) 小原踏切の概要



踏切の諸元等 (踏切道安全通行カルテ R7.1末)

【路 線 名】市道宮上横山
 【鉄 道 名】J R 横浜線
 【鉄道交通量】330本/日
 【踏切遮断ピーク時間】18分/時
 【交 通 量】自動車 : 13,378台/日
 歩行者 : 3,872人/日

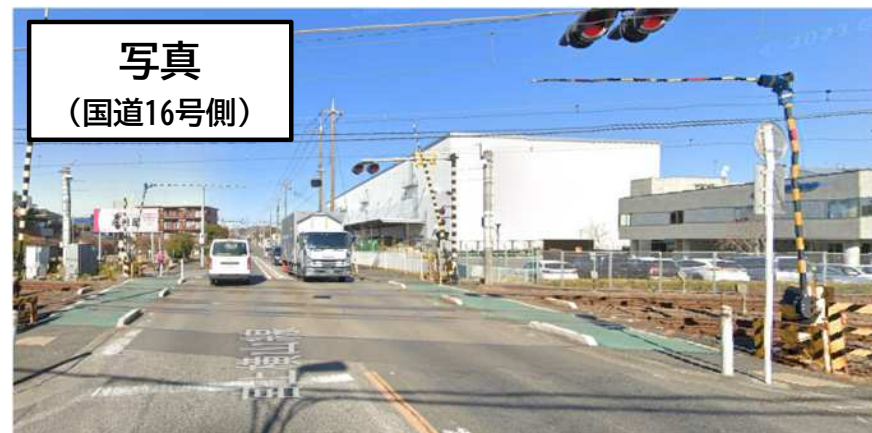
写真

(町田市側)



写真

(国道16号側)



(2) 計画等への位置付け

踏切道改良促進法

小原踏切は、「踏切道改良促進法」に基づく「改良すべき踏切道」に指定（法指定踏切）されており、立体交差化による抜本的な対策が必要である。

● 踏切道改良計画書

地方踏切道改良計画書										
鉄道事業者		東日本旅客鉄道株式会社								
道路管理者		横浜都市								
踏切道	名称	小原	鉄道線数	2線						
	位置	神奈川横浜横浜市中心部小山1-15 (新横浜駅～横浜駅 駅間326.523m)								
	鉄道の線区名	横浜線								
	道路の路線名	市上横山								
指定基準等該当事項	指定基準	現況	指定基準	現況						
	一	踏切道改良促進法(第10条)	66.102	六	踏切道を通ずる列車の速度が20km/h以上で次の何れに該当					
	二	踏切道改良促進法(第11条)		イ	踏切道通過が困難でないもの					
	三	踏切道改良促進法(第12条)		ロ	踏切道通過が困難でないもの					
	四	踏切道改良促進法(第13条)		七	過去5年間に2回以上の事故が発生したもの					
	五	踏切道改良促進法(第14条)		八	通常時に通行するものとして設置、設置、定数は学生の通行の妨げを防止するものとするもの(通常時通行安全プログラム(安全対策))					
	六	踏切道改良促進法(第15条)		九	踏切道に進入する車両が踏切道改良促進法(第10条)に定める危険性を有するもの					
	七	踏切道改良促進法(第16条)		十	踏切道に進入する車両が踏切道改良促進法(第10条)に定める危険性を有するもの					
	八	踏切道改良促進法(第17条)		踏切道改良促進法(第10条)						
	九	踏切道改良促進法(第18条)		踏切道改良促進法(第10条)						
改良計画の概要	改良の方法(特定改良)	工事の概要(対策内容等)	事業費(百万円)	工期(年数)	踏切道の改良と一体としてその効果を十分に発揮させるための事業(道路協力団体等の取組も含む)					
	立体交差化	事業費(百万円)	6,740	3,000	2,900	240	7	16		
	改良の効果が令和2年度を超える場合の理由(特記事項)	事業効果が大きく、工事完了までに時間を要するため。								
	工事の概要(改良の具体的な内容)	単独踏切道改良事業(道路を地下化することにより、踏切道を除くボトルネックの解消を図る) ・事業名称: (仮) 都市計画道路京上横山線立体交差事業 ・事業予定期間: 令和2年4月～令和7年3月 ・交差方式: 地下式(道路アンダーパス) ・計画延長: 約430m 計画幅員 約15m～45m (想定される効果) 自動車通過量: 66,102台/時/日(概算)								
	当該踏切道の近隣に立地する他の踏切道に関する事項	・昭和503号～昭和504号の踏切道が改良済 ・昭和503号～昭和504号の踏切道が改良済								
	その他事項	地方踏切道改良協議会の名称 (協議会が組織されている場合) 協議会の意見の概要								
	当該踏切道の改良に重大な関係がある事項	事業名称: (仮) 都市計画道路京上横山線立体交差事業 事業予定期間: 令和2年4月～令和7年3月 ※事業費及び事業期間については、財政状況等により今後変更となる可能性がある。								

踏切道改良計画書は、「改良すべき踏切道」に指定された場合、道路管理者と鉄道事業者で対策内容を協議し、国土交通大臣に提出するもの。

【法指定年月】

平成29年1月

【踏切改良計画書の提出】

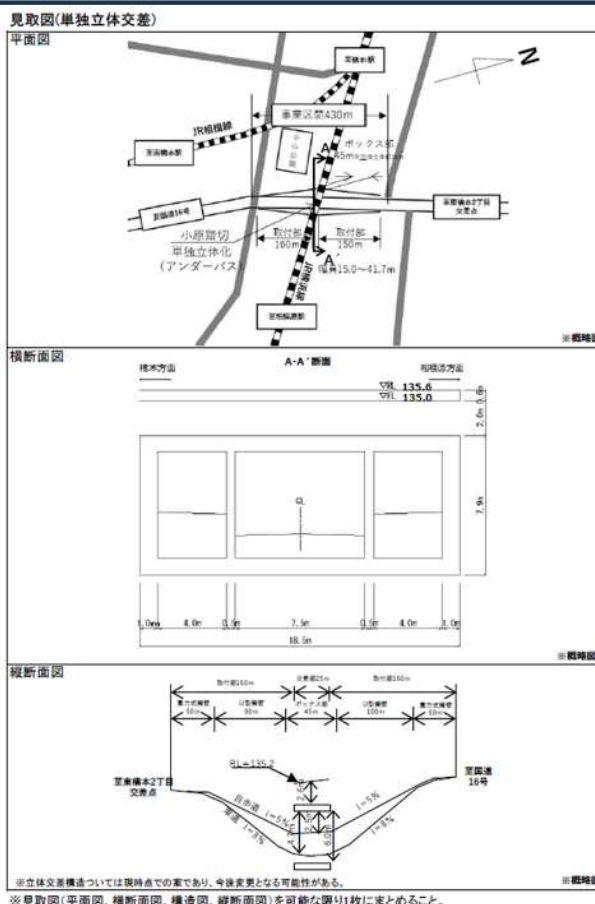
令和3年3月

【指定基準等】

自動車ボトルネック踏切

【対策内容】

立体交差化(アンダーパス)



(2) 計画等への位置付け

第2次相模原市新道路整備計画

小原踏切は、「第2次相模原市新道路整備計画」において、「優先整備箇所に指定」しており、「令和13年度までに整備着手すること」として位置付けている。

主要幹線道路の整備

No.	路線名称等	区間・箇所	目標
1	国道413号(青野原～青根)	青野原～青根(橋本原バイパス含む)	整備
2	県道51号町田厚木	南区合同庁舎～南保健福祉センター入口交差点	整備
3	県道52号相模原町田(北里工区)	相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点	整備
4	県道52号相模原町田(下溝工区)	麻溝小学校入口交差点～市道横山磯部	整備
5	津久井広域道路((都)城山津久井線)	市道沼荒久根小屋金原～県道513号鳥屋川尻	完了
6	(都)宮下横山台線	宮下交差点～町田市境	完了

*  : 新規選定箇所

(都) : 都市計画道路

渋滞・交通安全ネック箇所の整備箇所

No.	路線名称等	区間・箇所	目標
18	二本松交差点	二本松3丁目ほか	整備
19	工業団地入口交差点	西橋本1丁目ほか	整備
20	西橋本一丁目交差点	西橋本1丁目ほか	完了
21	上中ノ原交差点	下九沢	完了
22	(仮)上四ツ谷交差点	田名(上四ツ谷バス停付近)	完了
23	堀之内交差点	田名	完了
24	鶴野森旧道交差点	鶴野森1丁目ほか	完了
25	県道48号鍛冶谷相模原	大鳥交差点～水場バス停付近	整備
26	県道51号町田厚木	小田急相模原駅北口再開発区域～南大野交番前	完了

*  : 新規選定箇所

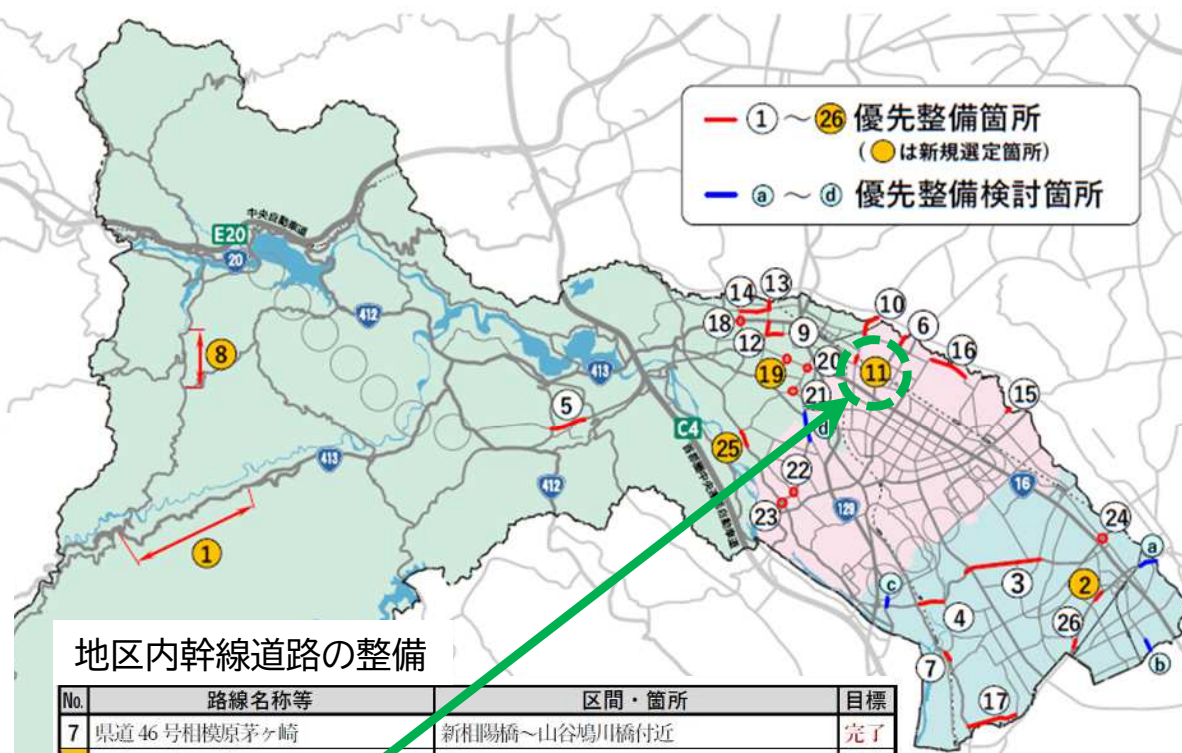
(仮) : 現時点での仮称

優先整備検討箇所

No.	路線名称等	区間・箇所	調整・検討事項等
a	(都)町田厚木線	谷口跨線橋付近～町田市境	隣接道路管理者との協議
b	(都)相模大野線	上鶴間中学校付近～大和市境	隣接道路管理者との協議
c	県道508号厚木城山	下当麻交差点～当麻市場交差点	河川改修工事との調整
d	県道63号相模原大磯	塚場交差点～葛輪交差点	近接する都市計画道路のルート変更

* No.は整備検討順位を示すものではありません。

(都) : 都市計画道路



地区内幹線道路の整備

No.	路線名称等	区間・箇所	目標
7	県道46号相模原茅ヶ崎	新相陽橋～山谷鳩川橋付近	完了
8	県道76号山北藤野	牧野	整備
9	(都)橋本大通り線	西橋本5丁目交差点～相模原北署前交差点	完了
10	(都)宮上横山線	東橋本2丁目交差点～町田市境	完了
11	(都)宮上横山線	小原踏切立体交差	整備
12	(都)相原大沢線(第2工区)	西橋本5丁目交差点～相原台交差点	完了
13	(都)相原大沢線(第4工区)	相原2丁目交差点～町田市境	完了
14	(都)相原宮下線	相原2丁目交差点～市道相原大鳥	整備
15	(都)淵野辺駅山王線	淵野辺本町1丁目(日枝神社付近)	完了
16	相模総合補給廠北側外周道路	宮下本町～上矢部	完了
17	市道新戸相武台	新戸～中原陸橋付近	完了

(1) 小原踏切立体交差化の必要性について

事業の必要性

- 現況の自動車交通量が多いことから、「改良すべき踏切道」に指定されている。
- (都) 宮上横山線が令和7年9月27日に町田市境まで開通し、国道16号と南大沢や府中市とのネットワークの形成ができたことより、更なる負荷がかかる。

政策調整会議（令和2年1月実施）「法指定踏切道の改良方針について」の結果

- 小原踏切の対策内容は、立体交差化による踏切除却であり、事業実施に当たっては、新道路整備計画へ位置付けることや、事業実施の庁議、大規模事業評価を実施することの条件を付して承認。

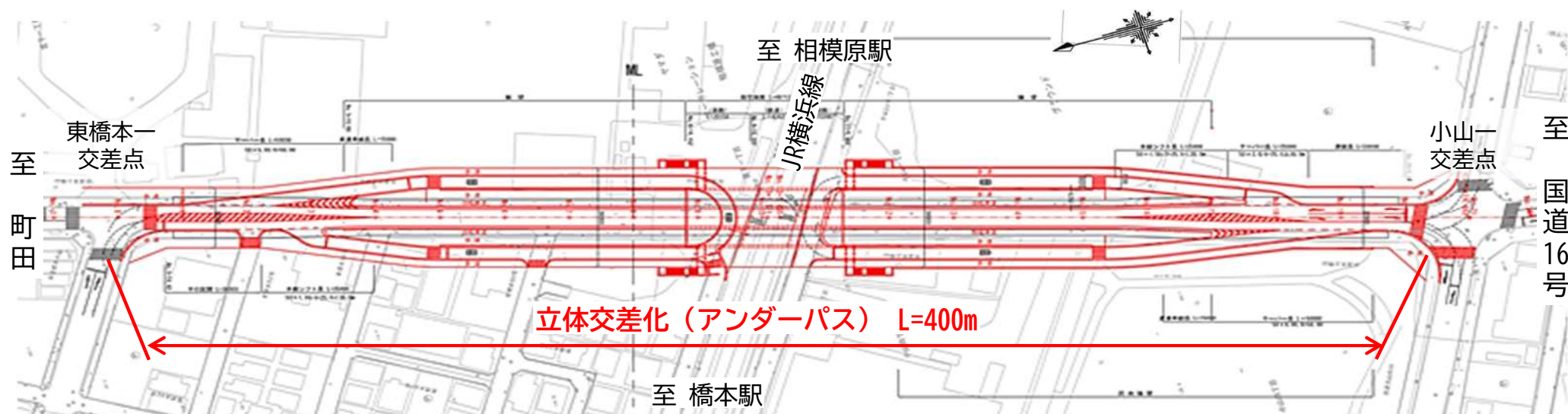


事業の内容

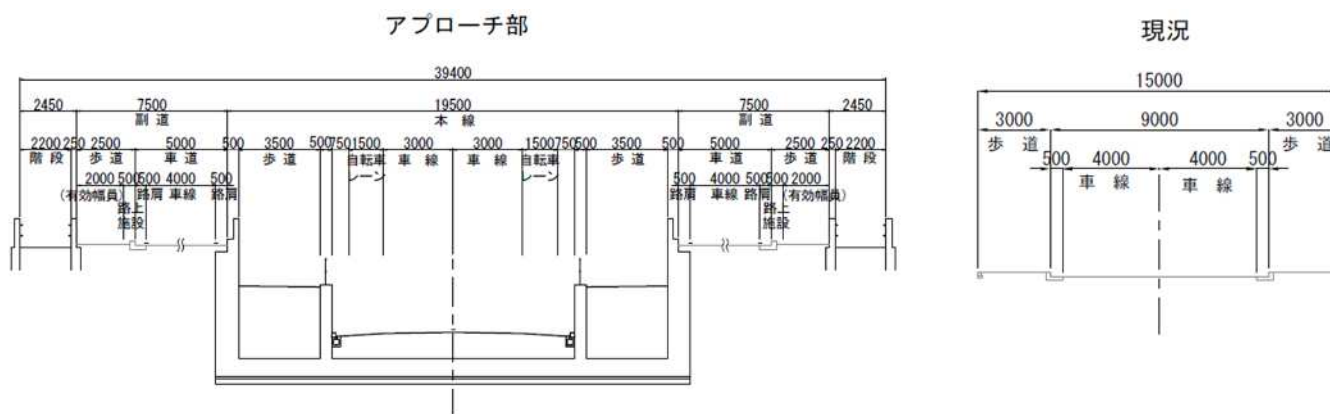
- 自動車ボトルネックを解消するためには踏切を除却する抜本的な対策が必要。
- 踏切の除却方法として単独の立体交差化を実施する。
- 立体交差化については、周辺環境に配慮し、アンダーパスで方向を進め、最終的に経済性や有効性を踏まえ決定する。

(2) 小原踏切立体交差化の案

平面図 (案)



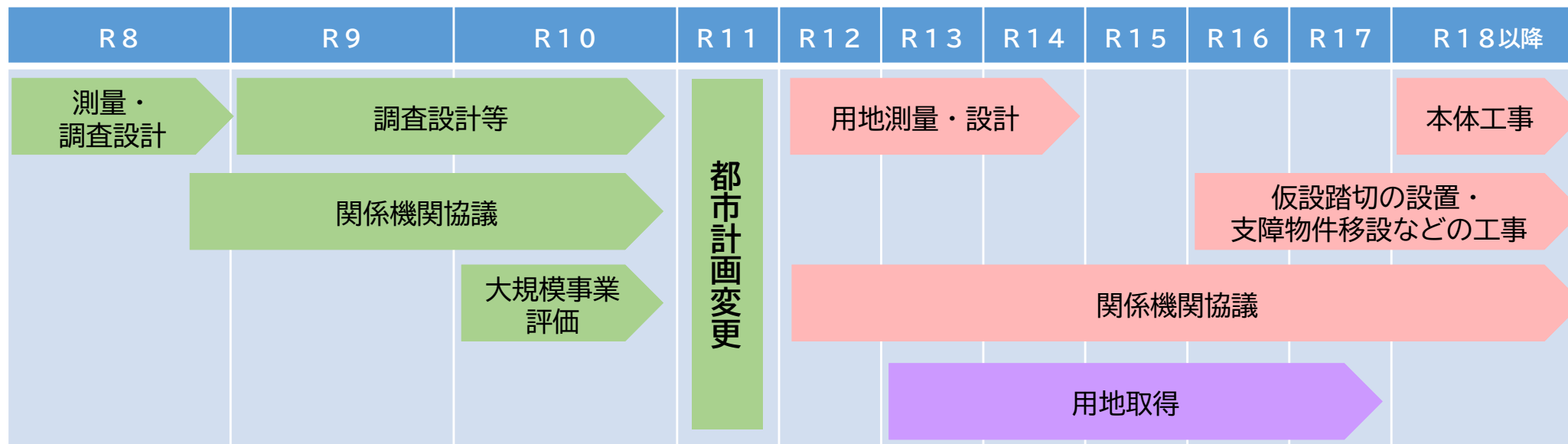
横断図 (案)



アンダーパスのイメージ



(1) 事業スケジュール〈予定〉



(2) 事業費について

令和8年度：建設事業委託料（測量） 9,886千円
 建設事業委託料（設計） 14,412千円
 合計 24,298千円

担当課

-  : 道路計画課
-  : 道路整備課
-  : 用地・補償課

○開催日：令和7年10月17日

○開催場所：第1特別会議室

○案件名：小原踏切立体交差事業について

○担当課：都市建設局 土木部 道路計画課

(庁議構成員)

■市長 ■石井副市長 ■奈良副市長 ■大川副市長 ■鈴木教育長 ■市長公室長
■総務局長 ■財政局長 ■政策部長 ■シビックプライド担当部長 ■財政部長
■緑区長 ■中央区長 ■南区長

(担当課)

■都市建設局長 ■土木部長 ■都市建設総務課長 ■道路計画課長

(1)主な意見等

○(市長)説明資料3ページに横浜線が1日あたり上下線で330本運行しているとある。都市計画道路宮上横山線が開通した後の踏切の状況はどうか。

→(都市建設局長)客観的数字はないものの、交通量が増え、渋滞の発生が見受けられる。

→(市長)踏切道安全通行カルテにある令和7年1月末時点より交通量は増加しているのか。

→(都市建設局長)カルテは令和7年1月末時点で更新されたものだが、調査内容は令和2年3月時点の結果を記載しているものである。

○(市長)多摩ニュータウン通りからの道路は4車線であると思うが、先日移動で利用した際に小原踏切で相当な渋滞が発生していることを確認した。今後も通行する自動車が増加する可能性があると考えている。

○(市長)説明資料4ページに記載の「改良すべき踏切道」について、本市の状況と今後計画的に改良する予定・箇所数について伺いたい。

→(都市建設局長)相模原踏切、小山踏切、大山街道踏切など、全7か所である。事業着手をしていない立体交差化による改良としては、小原踏切のみであり、他箇所は、カラー塗装や注意看板の表示による対応を予定している。

→(市長)市内の踏切は8～9割が平面交差である。渋滞要因の一つであると考えているため、今後も注視していく必要があると考えている。

○(市長)説明資料7ページに記載の立体交差化案について、東橋本一丁目交差点及び小山一丁目交差点までアンダーパスとする印象であるが、現在、立体交差化を進めている県道52号の原当麻第一踏切の立体交差化と比較してどの程度規模が異なるのか。JR相模線が単線であるのに対し、JR横浜線は複線であるため、規模は異なるものと考えている。

→(土木部長)原当麻第一踏切の場合、鉄道の幅は短いが4車線道路である。鉄道への対応という意味では、小原踏切の方が時間を要する見込みである。

○(市長)令和3年の第2次相模原市新道路整備計画(以下、新道路整備計画という。)策定時に想定していた事業費は、交差点までの改良を含めたものであるか。

→(土木部長)交差点までの改良を含めた全事業として計上したものであるが、現在はさらに費用がかかるものと想定している。

→(市長)令和3年時点で算出した事業費から高騰していると考えられ、建設事業費の高騰や人件費の上昇が反映されていないのではないかと。精査した金額は算出しないのか。

→(都市建設局長)本事業について承認を得た場合には、次年度の設計に基づき、事業費を精査

する必要があると考えている。現時点では、設計労務単価や資材高騰費などを積算して仮の積算は可能であるが、実際に設計をすることで実作業が判明し、工程数などが正確になるため、設計の中で事業費を精査したいと考えている。

→(市長)現時点で、ある程度積算された事業費を提示した方が議論しやすいと考える。

○(市長)説明資料8ページの事業スケジュールには令和18年に本体工事とあり、そこまで小原踏切の渋滞が続くことになる。本来であれば、町田市境との都市計画道路宮上横山線の開通が見込まれた段階で、小原踏切改良の議論をするべきであったのではないかと。新道路整備計画には26本の事業が掲載されているため、早期に対応を考えてもらいたい。接続する道路が開通してから踏切の対応を検討している今の状況は問題である。非常に重要な点であり、残念である。都市建設局は、道路ネットワークについて、今後は全体を俯瞰してしっかり考えてもらいたい。

→(奈良副市長)所管の副市長として責任を感じている。工事箇所のみを見て予定を組んでいることが問題であると考えているが、より早期に指摘すべきであった。小原踏切の立体交差化は令和27年度の完成を見込んでおり、道路の混雑解消は20年先になってしまう。改めて、全体的な道路ネットワークを意識した計画を行うよう依頼する。また、総事業費が算出されていない状態で、本事業を承認して良いものか検討が必要であると考えている。

→(石井副市長)総事業費は算出しないのか。

→(都市建設局長)新道路整備計画策定時に算出した事業内容に現在の設計労務単価を乗じていけば算出できないことはない。

→(土木部長)人件費、材料高騰などを加味した事業費は算出可能だが、ある程度設計を行った段階で概算金額を算出したいと考えている。アプローチの長さや仮踏切の位置などが判明すれば、概算金額を出すことができる。

→(市長)令和8年度事業費に含めている建設事業費委託料、設計委託料などを用いて実施することで概算金額が算出可能であるのか。

→(土木部長)設計委託を発注することができれば、令和8年度には概算金額を算出できると考えている。

→(石井副市長)いずれにしても、戦略会議の場で5年前に算出した事業費を提示されても判断することはできない。庁議で判断をする立場として、新道路整備計画に掲載されているからという理由のみで承認することはできない。さらにいえば、計画に掲載されている他の箇所についても、事業費の精査をしていないということではないか。計画策定後、事業実施について庁議などに諮る場合は、事業費の精査をするのが当然であると考えている。

○(緑区長)広域交流拠点整備計画には該当しないため、片側2車線のままであるのか。

→(都市建設局長)広域交流拠点整備計画の議論に上がったうえで、ルートの上り合わせを行い、新道路整備計画に掲載したものである。

○(市長)本来であれば、精査した事業費をもって庁議の場で判断することが望ましい。また、道路ネットワークとして全体を捉えた対応も必要であったと考える。しかしながら、小原踏切立体交差化は、必要な事業として確実に整備をしなければならないため、承認とする。説明資料5ページにある新道路整備計画に掲載している整備箇所については、今後精査するように。また、道路整備はまちが良くなったと実感することのできる事業である。市民意見はもちろん、施工者に対しても配慮を行うように依頼したい。

○(石井副市長)本件は承認とするが、事業費の精査、スケジュール前倒しの検討について引き続き対応を行うこと。

(2) 結果

○原案のとおり承認する。