

事案調書(決定会議)

審議日 令和7年9月12日

案件名	相模原駅北口地区のまちづくりに伴うJR横浜線の連続立体交差事業について							
所管	都市建設	局 区	一	部	相模原駅周辺まちづ くり課	課	担当者	内線
事案概要								
相模原駅北口地区の土地利用に伴い、増加する発生集中交通量を処理するとともに、企業等の進出意欲を高めるため、南北道路等とJR横浜線との交差手法について連続立体交差事業を基本に検討することを諮るもの								

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)	相模原駅北口地区の土地利用に伴い、増加が見込まれる交通量を処理するとともに、企業等の進出意欲を高めるため、南北道路等とJR横浜線の交差手法の方向性について諮るもの。なお、連続立体交差の検討区間については、周辺環境の状況や事業費等を考慮し、矢掛立体から西門踏切までとする。
審議結果 (政策課記入)	○原案のとおり上部会議に付議する。 ただし、府議の意見を踏まえ、資料を一部修正すること。

事業効果 総合計画との関連	事業効果	相模原駅周辺のJR横浜線と道路を立体交差化することで、相模原駅北口地区のまちづくりに伴い増加する交通量を処理するだけでなく、駅周辺における南北の回遊性が向上することにより企業等の進出意欲が高まり、駅周辺の発展に寄与する。					
	効果測定指標					施策番号	23
	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	事業効果 年度目標	土地利用計画の検討・策定	都市基盤整備の検討・調査			事業費の精查、予備設計など	

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	○ 土地利用計画(案)の作成 ↓ ○ パブリックコメント	8月 土地利用計画 策定	予備調査 国庫補助採択	連続立体交差事業調査 (着工準備採択)	○ 事業実施に係る手続き ・大規模事業評価 ・環境影響評価 ・都市計画決定手続き等		
			○ 庁議	○ 庁議	○ 庁議		
			関係機関協議(JR東日本、国(国土交通省)等)				
			国(防衛省)、米軍協議				

○事業経費・財源		(千円)											
項目	補助率/充当率	R7	R8	R9	R10	R11	R12						
事業費(費)		0	50,000	検討中									
うち任意分													
特 財	国、県支出金												
	地方債												
	その他												
一般財源		0	50,000										
うち任意分													
捻出する財源※2													
一般財源拠出見込額		0	50,000										
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	0	4	6	10	11	未定	未定					
局内で捻出する人工※	B												
必要な人工	C=A-B	0	4	6	10	11	未定	未定					
局内で捻出する人工概要													
SDGs 関連ゴールに○	1 経済を よくする 	2 食糧と 安全に 	3 すべての人々に 健康と衛生を 	4 老のいる世界を みんなに 	5 ジャンダー平等を 実現しよう 	6 安全な水とトイレ を世界中に 	7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに 	8 繁栄がいる 経済成長を 	9 持続可能な 都市と居住地 				
								○	○				
	10 まなくとも 平和を 	11 住み続けられる まちづくり 	12 つくる責任 つかう責任 	13 未来世代に 持続的な対策を 	14 積極的行動を とろう 	15 緑の豊かさ を保つ 	16 地域と公平を すべての人々に 	17 パートナーシップを 世界をめざす 					
	○												
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											
実務者会議(8/15)		南北道路等とJR横浜線との交差手法を連続立体交差事業を基本に検討することについて											
庁内調整会議(8/19)		南北道路等とJR横浜線との交差手法を連続立体交差事業を基本に検討することについて											
備 考		資料のカラーユニバーサルデザインは確認済											

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.8.21	(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。		
(1)主な意見等		
○(総務法制課長)検討区間のボトルネック踏切に関して、今後の交通量の変動により、対象から外れる可能性はないのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)一度、ボトルネック踏切の要件に該当し、その後、交通遮断量が変動した場合の取り扱いについては、国に確認するなど調査する。 →(総務法制課長)相模原踏切は、令和3年度において、どのような要因で歩行者ボトルネック踏切となったのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)要因は把握していない。なお、総合相模更生病院が影響している可能性はある。		
○(財政課長)アンダーパスとなっている矢掛立体の事業費には国庫補助金を充てているのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)国庫補助金は充てられているのか、減価償却期間は完了しているのかは把握していないため確認する。 ○(財政課長)説明資料5ページにおける連続立体交差事業案の総事業費については、744億～1,174億円と相当幅があるが、絞ることはできないのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)工事手法によって、大きく事業費が異なるため、現時点では絞ることはできない。なお、仮線方式の場合、工事後、土地は返却するものだが、まちづくりの観点からすると、道路とすることも選択肢としては考えられる。どういった手法が正しいか、令和8年度の委託結果が出た後、費用便益分析も行った上で検討していきたい。		
○(財政課長)今回の審議において、連続立体交差とすることを決めるのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)まずは、連続立体交差の効果を示さなければならず、昨年度の委託によって、一定程度、連続立体交差の方が効果的だと把握できたが、今後、費用便益分析等を行った上で、連続立体交差とするか判断したい。		
○(財政課長)説明資料6ページの「令和8年度検討内容」に関して、予算査定結果を踏まえて行っていただきたい。また、スケジュールに関して、令和11年度以降、本市のまちづくりは相当の事業量になると見込まれるが、どのタイミングで本事業のボリュームが増えるのかは見込めないのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)現時点で、連続立体交差を行うかは決まっておらず、今後、予備調査を踏まえて、事業方法を改めてお諮りしたい。なお、周辺道路ネットワークの整備状況により、民間企業の参入に影響が生じる。		
→(財政課長)いずれにしても、連続立体交差かアンダーパスのどちらかの手法で、立体交差化は必要だということ。まちづくりと周辺道路ネットワークの整備はどちらを先に行うのか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)どちらかの手法で立体交差化を行う必要があると考えている。本来、民間企業からすると、周辺道路ネットワーク整備を先に行うのが理想的である。なお、民間企業の進出意欲を促すためには、市の姿勢として、周辺道路ネットワークを整備することを示す必要があると考える。		
○(人事・給与課長)本件の検討区間は、矢掛立体から西門踏切までだが、小原踏切も自動車ボトルネック踏切であるという認識で良いか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)そのとおりである。小原踏切に関しては、アンダーパスによる単独立体交差で進める方向で、別途庁議に付議しており、本件の検討区間に含めないのは、事業費が高額になることに加え、小原踏切から矢掛立体までの区間は工場地帯で大規模な土地利用が図られており、南北の道路もなく、まちの分断が解消するなど、メリットが少ないのである。また、本年9月に(都)宮上横山線が開通し交通量が更に増加することから、小原踏切は早期の立体交差化を要し、都市建設局としてはアンダーパスで立体交差化することが適切だと考えている。		
○(人事・給与課長)本件に係る人工は、事案調書で示されているもので良いか。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)現時点では、連続立体交差の予備調査を行う段階であり、実際に工事を着手することになると、連続立体交差事業だけ課相当の人工を要すると考える。令和8年度に関しては、調書に示していた人工になる。なお、本課には建築職は課長職しか配置されていないため、配慮をお願いしたい。		

相模原駅北口地区のまちづくりに伴うＪＲ横浜線の連続立体交差事業について

目次

- 1 概要・経過について
- 2 事業手法について
- 3 事業スケジュールについて

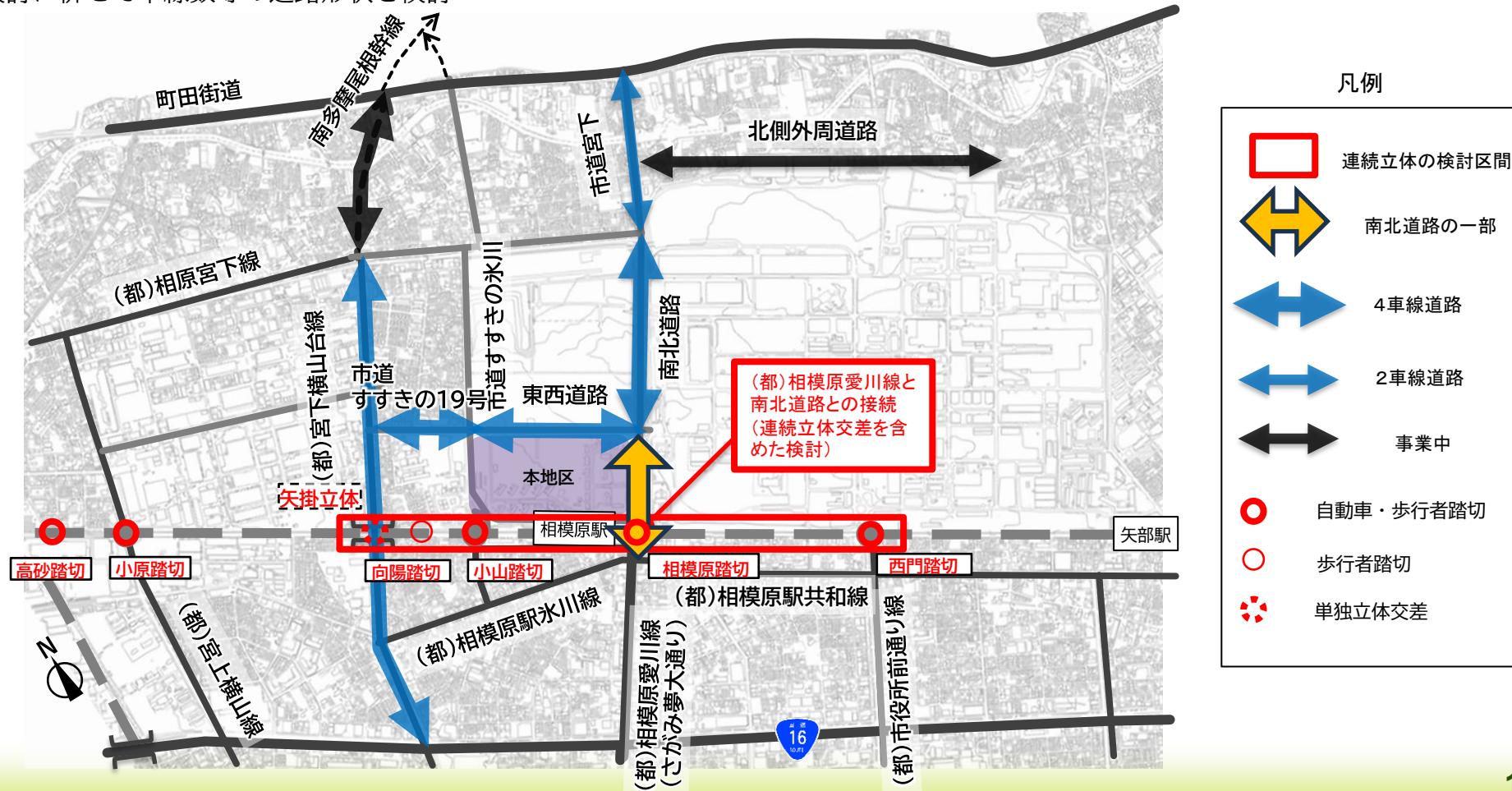
R 7.9.12 決定会議

1 概要・経過について

(1) 審議事項

相模原駅北口地区（以下「本地区」という。）の土地利用に伴い、増加が見込まれる交通量を処理するとともに、企業等の進出意欲を高めるため、南北道路の一部とJR横浜線の交差手法の方向性について諮るもの。なお、連続立体交差の検討区間については、周辺環境の状況や事業費等を考慮し、矢掛立体から西門踏切までとする。

※ 審議事項以外の（都）宮下横山台線等の下図青矢印で記載されている道路については、令和9年度に改定予定の総合都市交通計画の検討に併せて車線数等の道路形状を検討



1 概要・経過について

(2) 経過

平成28年度
・平成29年度

『相模原市広域交流拠点整備計画』※に基づき、JR横浜線の連続立体交差事業の事業化の可能性について調査

※JR横浜線の連続立体交差化により道路踏切を除去することで、南北市街地間の安全・安心な通行が可能となり、渋滞が解消されたスムーズな道路ネットワークの形成を推進します。

平成30年度

(都)宮下横山台線の4車線化により、当該地区的交通の発生集中を許容可能と想定

連続立体交差事業については、JR横浜線の連続立体交差は駅南北の一体化を目的とし、補給廠の全面返還時に最大の効果が発揮されるとし、全面返還を機に改めて検討することとなった。

令和3年度

平成30年度時点では国庫補助の採択要件により連続立体交差事業で区間に小原踏切を含めていたが、令和3年度に「相模原踏切」が「歩行者ボトルネック踏切」となり、小原踏切を含めなくても国庫補助の採択要件に該当することとなった。

令和6年度

- ・令和5年度の交通量調査で(都)宮下横山台線の4車線化のみでは本地区で発生・集中する交通を処理しきれないとの結果を踏まえ、周辺道路ネットワークの強化を検討
- ・本地区周辺道路ネットワーク検討業務委託において、南北道路とJR横浜線との交差手法等について、調査を実施

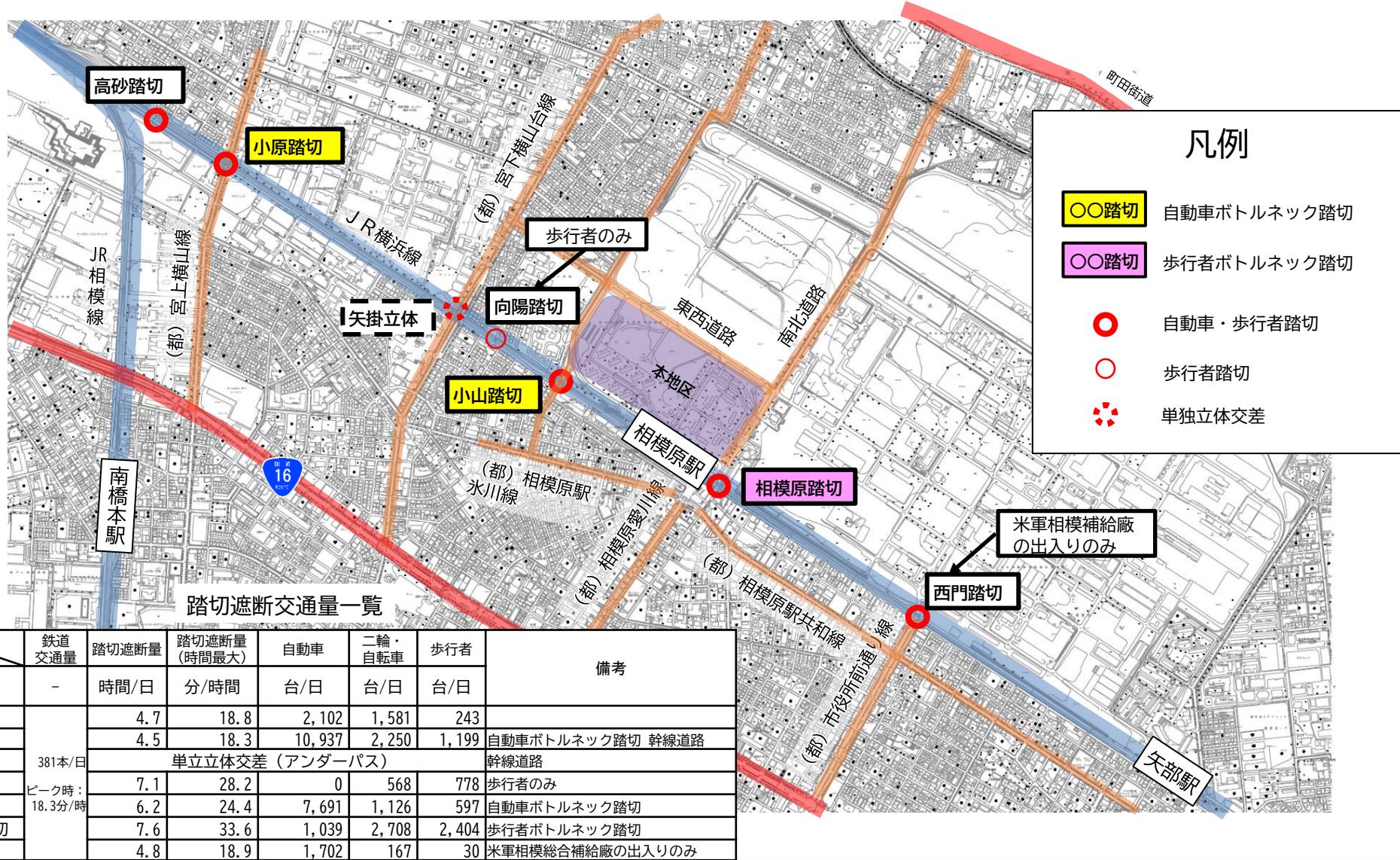
令和7年度

『相模原駅北口地区土地利用計画』※策定

※(都)相模原愛川線と南北道路との接続は、鉄道との立体交差化や連続立体交差化等について検討します。

2 事業手法について

(1) 本地区周辺の状況



3 事業手法について

(2) 過年度調査による南北道路とJR横浜線の交差手法の検討結果

①『平成29年度JR横浜線立体交差事業に係る調査結果取りまとめ業務委託』

- 国庫補助の採択要件を踏まえ小原踏切～西門踏切の区間において、施工方式等を検討
- JR横浜線連続立体交差事業の実施による効果は、基地が全面返還され返還地の土地利用が進み、南北一体のまちづくりの必要性が一層高まることで最大限に発揮されることとなるため、返還の状況や実施による費用対効果を適切に見極めながら長期的な時間軸で検討する必要

②『令和6年度相模原駅北口地区周辺道路ネットワーク検討業務委託』

- 令和3年度に相模原踏切が「歩行者ボトルネック踏切」となり、小原踏切を含めなくても国庫補助の採択要件に該当することになったことから、矢掛立体～西門踏切の区間において、施工方式等を検討
- 南北道路とJR横浜線の交差手法の検討において、道路（オーバーパス）事業案は小田急多摩線延伸の際に高架橋の基礎杭が支障になることから、道路（アンダーパス）事業案と連続立体交差事業案の2案で比較検討

3 事業手法について

項目事業名	①道路(アンダーパス)事業案	②連続立体交差事業案
事業期間 (都市計画決定から)	(都)宮下横山台線4車線拡幅 30年 (都)相模原愛川線～南北道路4車線で接続 30年	(都)宮下横山台線4車線拡幅 25年 連続立体交差(矢掛立体～西門踏切を想定) (都)相模原愛川線～南北道路4車線で接続 15～20年
事業費	総事業費 651億円	744億円(別線方式)～1174億円(仮線+直上方式)
	国庫 ※ 295億円(社会整備総合交付金等)	313億円～494億円(社会整備総合交付金等)
	地方債 320億円	332億円～518億円
	一般財源 36億円	37億円～57億円
	鉄道事業者負担 -	62億円～105億円
(都)相模原駅氷川線及び(都)相模原駅共和線から南北道路への接続	×	○
既成市街地への影響	・(都)相模原愛川線による東西分断が発生 ・多くの用地買収が必要	・(都)相模原愛川線による東西分断が生じない。 ・用地買収が少ない。
踏切の除去	相模原踏切⇒除却 △ 小山踏切⇒除却できない(迂回等の方法により対応)	相模原踏切⇒除却 ○ 小山踏切⇒除却(連続立体交差事業の検討区間に含まれる)
小田急多摩線から横浜線への乗り換え利便性等	△ 駅位置が深くなることから、乗り換え利便性の低下及び事業費の高騰が見込まれる	○
相模原駅南北の回遊性の向上	△	○

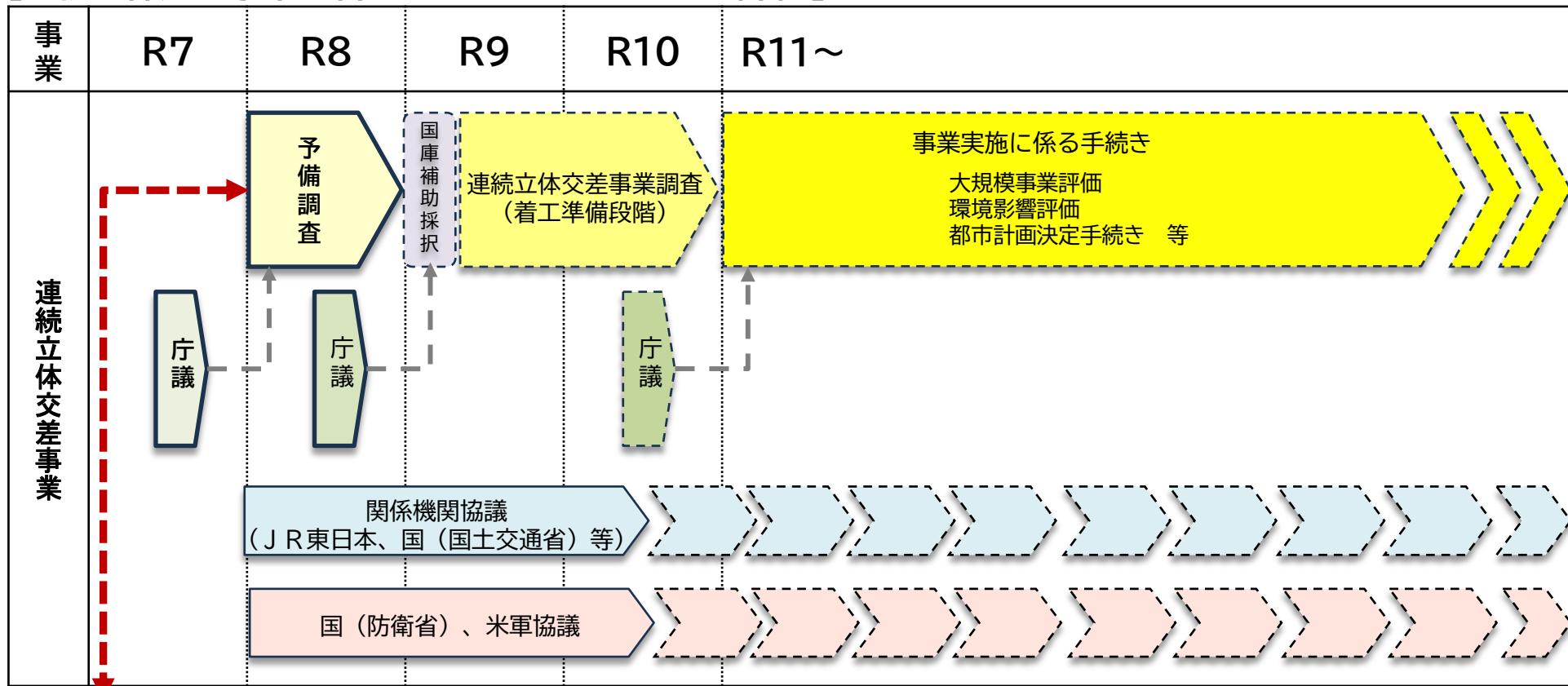
※ 総事業費のうち対象外経費を除く85%を国庫補助対象事業費とし、国庫補助率は道路事業(踏切除却を伴うもの)は55%、道路事業(踏切除却を伴わないもの)は50%、連続立体交差事業は55%で算出。

(3) 事業の方向性

南北道路等とJR横浜線との交差手法については、**連続立体交差事業を基本に**、既成市街地への影響や費用便益分析等を踏まえ、事業区間や施工方式を検討する。

3 事業スケジュールについて

【連続立体交差事業の着工までのスケジュール（案）】



【令和8年度検討内容】

件名	(仮称)連続立体交差事業予備調査業務委託
内容	<ul style="list-style-type: none">・高架区間の検討・施工方式の検討・工事費の概略検討・費用便益分析 等
予算額	50,000千円

※関係機関協議等の進捗状況により、スケジュールが変更となる可能性あり

○開催日：令和7年9月12日

○開催場所：第3委員会室

○案件名：相模原駅北口地区のまちづくりに伴うJR横浜線の連続立体交差事業について

○担当課：都市建設局 相模原駅周辺まちづくり課

(庁議構成員)

■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 ■緑区副区長 ■中央区副区長 ■南区副区長

■政策課長 ■総務法制課長 □財政課長

(担当課)

■リニア駅周辺まちづくり担当部長 ■都市建設総務課長 ■相模原駅周辺まちづくり課長

(1) 主な意見等

○(市長公室長) 資料に発生集中交通量が示されていないが、いかがか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長) 現在の相模原駅北口地区土地利用計画（以下「土地利用計画」という。）における発生集中交通量は、概ね2万3,000台から2万4,000台を想定している。

→(市長公室長) 発生集中交通量は資料に含めた方が良い。また、南北道路と（都）相模原愛川線の接続について、警察協議で調整できなかったことが原因で、現在も南北道路から北口の駅前広場まで接続ができなかった経過がある中で、今回の連続立体交差事業でも警察協議がネックになるのではないか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長) 改めて警察協議する中で整理していきたい。

→(市長公室長) 結果的に警察協議で認められない可能性がある中で連続立体交差事業を進めるのか。歩行者ボトルネック踏切のみを改良し、南北道路と（都）相模原愛川線の接続がなくなることも含むという意味か。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長) 今回は予備調査を行うことを諮るもので事業決定をするものではなく、様々な課題を整理するものである。その上で連続立体交差を事業化する場合には、改めて庁議に諮りたい。次のステップに進めるかどうかについては、来年度中にしっかりと情報を共有し、協議を行った上で判断していきたい。

→(市長公室長) 資料を一部修正し、課題を含めていただきたい。駅北口の駅前広場から相模原踏切に接続できないことは議会でも取り上げられている。連続立体交差となっても警察との協議はまだ残るということと、駅北口の土地利用は具体化していないが、発生集中交通量は相当程度あることは資料に含める必要がある。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長) 承知した。

○(財政局長) 説明資料4ページ目に過年度の調査結果があるが、この調査から活用できるものはないか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長) 過年度調査の際には、地下方式も検討されており、別線方式など図面を活用できるところは多い。今回示している予算額は上限額であり、具体的な予算要求までには不要な部分を整理することをイメージしている。

→(財政局長) 何度も重複調査しているような印象を受けることから、しっかりと整理していただきたい。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長) 活用できる部分はわかるようにする。

○(財政局長) 説明資料1ページ目に対象範囲を示しているが、線路を高架化するため、立ち上

第14回 決定会議 議事録

(様式4)

がりを含めると実際の工事区間はもっと広範囲になるのではないか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)例え踏切を越えるとした場合、踏切を越えてから降りるまで概ね500から600m程度の延長が必要になる。

→(財政局長)実際に影響のある範囲で示した方が良いのではないか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)範囲は過年度調査で出しており、もう少し広範囲となる。橋本方面については、小原踏切まではいかないが、横浜方面は、西門踏切からもう少し延びる見込みである。検討区間として資料を修正する。

○(財政局長)橋本駅と相模原駅間における輸送力の増強をどのように捉えているのか。今後のまちづくりにおいて、いかにして2駅間を繋げるかが重要ではないか。連続立体交差化で列車の本数を増すなど輸送力の増強に結びつくのか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)そういう話ではなく、駅北口の利便性が向上すると事業採算性に好影響があるため、今回の検討が必要ということである。

→(財政局長)交通量の捌きはあるにしても、橋本駅と相模原駅間の道路が増えるわけではない。このまちづくりにおいて、橋本駅、相模原駅間の輸送力増強という点が見えない。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)(都)宮下横山台線の4車線化によって回遊性が向上し、その結果、橋本駅への道路ネットワークの選択も見えてくる。道路ネットワークにより、橋本駅と相模原駅間の回遊性を向上させるといった考え方があつても良いと捉えている。

→(財政局長)今後、橋本駅と相模原駅北口のまちづくりが進むという話であれば、その2駅間における人の動きを増強するにはどういった手を打つのか。今回の検討がそのきっかけとなるのではないか。今後に向けて、注視させていただく。

○(総務局長)説明資料5ページにある事業手法の比較について、優位性は連続立体交差事業のことであるが、鉄道事業者負担はどのように調整するのか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)JR東日本との調整において、土地利用計画に「連続立体交差化」の記載について承諾いただいた。鉄道事業者負担が事業費の一割程度の負担となるものの、今回対象となるボトルネック踏切は、JR東日本としても課題のある区間だと認識されている。

○(財政部長)議会において、連続立体交差化は相模総合補給廠の全面返還が具体化した段階で改めて検討すると説明しているのではないか。そこはどのように整理しているのか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)土地利用計画を策定し、まちづくりが明確となった今、相模総合補給廠の全面返還を見据えた中で、改めてこれからの道路ネットワークを考えると、(都)宮下横山台線の4車線化だけでは土地のポテンシャルを高めることは難しい。それは相模原駅北口土地利用検討会議や民間提案の中でも指摘されている。道路ネットワークの強化という観点をプラスして検討していくなければならないことから、今回、道路ネットワークの強化というところを前面に出し、再検討を始動するというように整理している。

→(財政部長)「全面返還を見据えた中で」ということに対する回答にはなっていない。

→(相模原駅周辺まちづくり課長)これまで、相模総合補給廠の全面返還まで(都)宮下横山台線の4車線化で交通を処理できると想定していた。しかし、令和5年度の調査により、まちづくりを進めていくに当たっては、(都)宮下横山台線の4車線化だけでは耐えられないという結果が出ている。手法の1つとして連続立体交差の検討も視野に入れていかなければならない。

→(市長公室長)(都)宮下横山台線の4車線化では耐えられないと説明されているが、将来交通量推計の算出は過去に実施しているのではないか。それを資料に含めた方が良い。また、確認であるが、(都)宮下横山台線については、4車線で都市計画決定する予定なのか。

→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)そのとおりである。宮下交差点から国道16号までである。

→(市長公室長)それを資料に含めた方が説明しやすいのではないか。

→(財政部長)(都)宮下横山台線の4車線化では耐えられないという理由であれば、それを強調する必要があるのではないか。

第14回 決定会議 議事録

(様式4)

- (相模原駅周辺まちづくり課長)資料に追加する。
- (財政部長)まだ先の話かもしれないが、連続立体交差化を行う場合、経済効果も必要になるのではないか。
- (相模原駅周辺まちづくり課長)経済波及効果とは別途であるが、来年度予定している予備調査の中でB／Cを算定していきたい。
- (市長公室長)B／Cと言っても、車の到達時間がどの程度短縮できるかといった内容ではないのか。
- (リニア駅周辺まちづくり担当部長)そのとおりである。その他、ガソリン経費の減少や交通事故の減少といった三大便益である。費用便益の比較は事業化に向けて必須である。
- (市長公室長)確認であるが、今回はあくまでも検討を開始するということでしょうか。
- (リニア駅周辺まちづくり担当部長)そのとおりである。
- (財政部長)連続立体交差化について、いずれの手法でも相模総合補給廠と接していることから、米軍との調整がつかないのではないか。
- (市長公室長)そのようなことはない。そうだとすると小田急多摩線の延伸も不可能となる。
返還4事案に含まれているJR横浜線と並行する相模原踏切から西門踏切までの道路の協議と連続立体交差化の協議を各々で整理して進めていく必要がある。
- (財政部長)駅の横に都市計画道路が通るのは問題ないのか。
- (リニア駅周辺まちづくり担当部長)問題ないと考える。(都)宮下横山台線4車化は必須だと考えており、通過交通については、(都)宮下横山台線から国道16号がメインとなる。相模総合補給廠の全面返還を見据えた中では、このエリアのポテンシャルを高めるためのアクセス道路という扱いで整備をしていきたい。(都)宮下横山台線の4車線化をせず、相模原駅踏切だけを4車線化にするには課題があり、セットで議論を進めていく。
- (財政部長)駅舎も変わらぬのか。
- (リニア駅周辺まちづくり担当部長)駅舎も変わるものと考えている。
- (財政部長)その負担費用はこれから算出するのか。
- (リニア駅周辺まちづくり担当部長)総事業費に含んでいる。
- (市長公室長)資料の修正について確認である。説明資料1ページにある(都)宮下横山台線について、現状は2車線となっているが、4車線化の動きがあることからそれを資料に含めていただきたい。次に、土地利用計画による発生集中交通量がどの程度であるか、また、(都)宮下横山台線の将来交通量推計がどの程度であるかも含めていただきたい。

(2)結果

- 原案のとおり上部会議に付議する。
ただし、府議の意見を踏まえ、資料を一部修正すること。