

平成 19 年度 再評価実施事業（国庫補助事業）調査

		事業所管部局	国土交通省関東地方整備局地域道路課
計画事業名	一般国道409号道路改良	事業担当局	建設局
事業採択年度	平成5年度	認可・承認等年度	平成5年度
経過年数	15年	該当条項	再評価実施後一定期間が経過している事業
完了予定年度	平成20年度	関連事業名	
事業の目的概要課題	<p>事業の目的</p> <p>本路線は、事業採択当時、本市の総合計画において都市軸幹線道路網として位置づけられており、また、平成8年には災害時に重要な役割を担う緊急輸送路として指定されており、市民生活を支える大変重要な路線である。しかしながら、本路線の現況幅員は約9mと狭く、歩車分離が行えていない状況である。</p> <p>本路線においては、道路拡幅により、歩道を整備し、安全な歩行者空間の確保、車両の円滑な通行を目的とし、整備を行うものである。</p>	<p>事業採択時の背景及び契機</p> <p>本路線は、国道246号との交差点を起点とし、本市の都心又は副都心として位置付けられる溝口駅、小杉駅、新川崎・鹿島田駅及び川崎駅周辺地区を結び、川崎港へと至る主要幹線道路である。</p> <p>また、周辺には警察署、消防署、病院など公的施設が立地しており、市民生活を支える交通基盤として、早急に整備する必要がある。</p>	
	<p>事業内容</p> <p>箇所 高津区二子地内</p> <p>道路延長 L = 740m</p> <p>幅員 W = 20m</p> <p>現況幅員 W = 約9m</p> <p>供用延長 L = 488m</p>	<p>事業採択（着工、未着工）から基準年を経過している主な理由</p> <p>本事業区間は、店舗、工場、住宅などが連たんしていることから、用地取得後の生活再建にも及ぶ用地交渉に難航したため日時を要した。</p> <p>なお、用地交渉が難航したため、完了予定年度を平成19年から平成20年度へ延長した。</p>	
	<p>事業費規模（単位：百万円）</p> <p>総事業費 約 6,817（うち国庫支出金 約2,311）</p> <p>執行金額 約 6,641（平成18年度末）</p> <p>残事業費 約 176</p>	<p>現状の課題</p> <p>用地取得率 98%（平成18年度末）</p> <p>事業用地取得にあたり、関係地権者の協力を得るのに時間を要したが、未取得用地の関係地権者を取り巻く状況も刻々と変化しており、事業の重要性を理解いただきながら、引続き用地交渉を進めていく。</p>	

再評価の視点	<p>事業の必要性に関する視点</p> <p>1) 事業をめぐる社会経済情勢の変化</p> <p>本路線は、当時の本市の総合計画である「川崎新時代2010プラン」において、都市軸幹線道路網として位置づけられた。また、平成8年には災害時に重要な役割を担う緊急輸送路として指定されている。さらに、平成17年の新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」策定の際には、本路線については、引続き、基幹的な交通体系を構築する路線として位置づけられ、また、円滑な都市交通の確保および安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を支えるために整備の推進が掲げられており、本路線整備の必要性は依然変化していない。</p> <p>また、近年、安全な歩行者空間の確保が求められている中、歩道のない本路線の道路拡幅・歩道整備が強く求められている。</p>
	<p>2) 事業の投資効果</p> <p>費用便益比 <u>全体事業 B/C : 1.5</u> <u>残事業 B/C : 28.3</u></p> <p>全体事業で、費用便益比が1.0を上回り、整備効果は十分に認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況</p> <p>本路線の用地取得率は98%、工事施工率66%であり、若干の用地と約34%の工事を残している。（平成18年度末）</p> <p>事業進捗の見込みの視点</p> <p>本路線の事業完了予定年次平成20年度に向け、課題を解決し、整備効果を発揮できるよう整備を推進する。</p> <p>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>本路線の用地取得は、ほぼ完了していることから、線形の変更による代替案の立案の可能性は低い。</p> <p>一方、工事に伴う材料、工法等については、適切な審査のもと、安価な材料、工法の選定に努め、コスト縮減に努める。</p>

対応方針	<p>対応方針案</p> <p>継続・継続（見直しの上）・中止・休止(水道事業及び工業用水道事業のみ)</p>
	<p>対応方針案の考え方</p> <p>事業採択当時と比べ社会情勢に変化があったものの、平成17年に策定された新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」においても、本路線は基幹的な交通体系を構築する路線として位置づけられており、本路線整備の必要性は依然変化していない。また、費用便益比についても1.0を上回り整備効果も十分に認められる。さらには、本路線の用地取得率は98%であり、若干の用地と約34%の工事を残すのみとなっており、線形の変更による代替案立案の可能性もほとんど無いため、現行計画により事業を継続し、早期完成を図ることが必要である。</p>