

平成 19 年度 再評価実施事業（国庫補助事業）調書

		事業所管部局	国土交通省関東地方整備局住宅整備課
計画事業名	一般県道上麻生連光寺道路改良	事業担当局	建設局
事業採択年度	平成 10 年度	認可・承認等年度	平成 10 年度
経過年数	10 年	該当条項	事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業
完了予定年度	平成 21 年度	関連事業名	片平土地区画整理事業
事業の目的	事業の目的 本路線は、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。 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。	事業採択時の背景及び契機 本路線は、東京都稲城市境及び黒川・若葉台地区の主要地方道県道町田調布と都心として位置付けられる新百合ヶ丘駅周辺地区、主要地方道県道世田谷町田を結ぶ路線であり、本市北部の道路交通体系の形成及び他都市へのアクセス路として重要な路線である。 また、周辺では片平土地区画整理事業や黒川特定土地区画整理事業を始め、住宅宅地供給のための事業展開が進んでおり、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つた。	
目的概要	事業内容  箇所 麻生区片平地内～麻生区栗木地内 道路延長 L = 1,400 m 幅員 W = 16 m 現況幅員 W = 約 9 m 供用延長 W = 468 m	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  本事業区間は、住宅などが連たんしていること、また、用地取得後の経営再建にも及ぶ用地交渉に難航したため日時を要した。	
課題	事業費規模（単位：百万円）  総事業費 約 3,360 (うち国庫支出金 1,293) 執行金額 約 2,646 (平成 18 年度末) 残事業費 約 714	現状の課題  用地取得率 88% (平成 18 年度末) 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、引き続き用地交渉を進めていく。	

再評価の視点	事業の必要性に関する視点 1) 事業をめぐる社会経済情勢の変化 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。平成 17 年に新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の策定が行われ、本路線については、引き続き、基幹的な交通体系を構築する路線として位置づけられており、本路線整備の必要性は依然変化していない。 また、近年、安全な歩行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。 2) 事業の投資効果 費用便益比 全体事業 B/C : 1.5 残事業 B/C : 7.4 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。 3) 事業の進捗状況 本路線の用地取得率は 88%、工事施工率 33% であり、約 12% の用地取得と約 67% の工事を残している。(平成 18 年度末) 事業進捗の見込みの視点 本路線の事業完了予定年次平成 21 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。 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 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。 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。
	対応方針案 ○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）
	対応方針案の考え方 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 88% であり、約 12% の用地取得と約 67% の工事を残している状況であり、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。