

平成21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 都市・地域整備局
計画事業名	川崎都市計画道路事業 荻宿小田中線（期）	事業担当局	建設局
事業採択年度	平成12年度	認可・承認等年度	平成12年度
経過年数	10年	該当条項	事業採択後10年経過して継続中の事業
完了予定年度	平成23年度	関連事業名	東急東横線複々線化事業 （平成11年度～平成20年度）
事業の目的 概要 課題	事業の目的 本事業は、現道が狭隘なうえ東急東横線と交差しているため、踏切事故の防止と交通の円滑化、病院施設等への安全な歩行空間の確保を目的に、道路のアンダーパスによる立体交差化及び踏切の除却を行うものである。	事業採択時の背景及び契機 東急東横線と交差する武蔵小杉1号踏切は、踏切道改良促進法の指定を受けており、第6次踏切事故防止総合対策計画に位置付けられている。 踏切除却事業として、平成11年度から事業着手が計画されていた東急東横線複々線化事業（武蔵小杉駅から日吉駅間）と併せて本路線を立体化することにより、踏切事故防止、道路交通の円滑化及び周辺地域の活性化を図る必要があった。	
	事業内容 箇所 中原区木月住吉町及び木月伊勢町地内 事業延長 L = 約280m 幅員 W = 12m～23m 現況幅員 W = 約6.5m～約12.5m 除却踏切 1箇所（武蔵小杉1号踏切） 進捗状況 約72%（事業費ベース）	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、住宅や店舗が連たんしていることから、用地取得後の生活再建や経営再建にも及び用地交渉に難航したため、不測の日時を要した。	
	事業費規模（単位：百万円） 総事業費 約4,773（うち国庫支出金 約2,151） 執行金額 約3,436（平成20年度末） 残事業費 約1,337	現状の課題 用地取得率 約81%（平成20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、事業の必要性や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 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付けられ、平成17年策定の新総合計画である「川崎再生フロンティアプラン」においても、引続き、基幹的な交通体系を構築する路線として位置付けられており、市内交通の円滑化と市民の利便性向上を図るために、整備の推進が強く求められている。 本事業は、踏切を除却することにより、踏切事故の防止、交通の円滑化及び分断された地域の一体化の促進を図り、都市機能を改善するものである。また、道路拡幅及び歩道整備を行うことにより、安全で安心な歩行空間が確保されるものである。
	代替案の可能性やコスト縮減 本路線の用地取得は約8割が完了していることから線形変更による代替案の立案の可能性は低く、また、東急東横線複々線化事業が完了した後も高架部及び地上部に鉄道軌道敷があり、さらに、鉄道軌道敷の地下部には既に道路構造物が築造されていることから、道路のアンダーパスによる立体交差化以外の代替案の立案の可能性は低い。 一方、工事に伴う材料や工法等については、適切な審査のもと、安価な材料の使用や工法の選定に努め、コスト縮減を図る。

対応方針	費用対効果 B / C の説明（事業の効果等） 事業全体費用便益比：1.6 残事業費用便益比：9.8 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。
	対応方針案 対応方針案の考え方 本路線は、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、基幹的な交通体系を構築する路線として位置付けられており、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ことから、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。