

(再評価)

資料 2－3－①

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成24年度第2回)

一般国道14号 亀戸小松川立体

平成24年7月30日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 位置図		1
2. 事業の目的と計画の概要		2
3. 事業進捗の状況		4
4. 事業の必要性に関する視点		7
5. 費用対効果		13
6. 事業進捗の見込みの視点		15
7. 今後の対応方針(原案)		16

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道14号の交通特性

- ・国道14号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が27%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が48%、周辺地域を通過する外々交通が25%となっている。

■ 国道14号の主な利用OD（国道14号を利用する交通の結びつき）

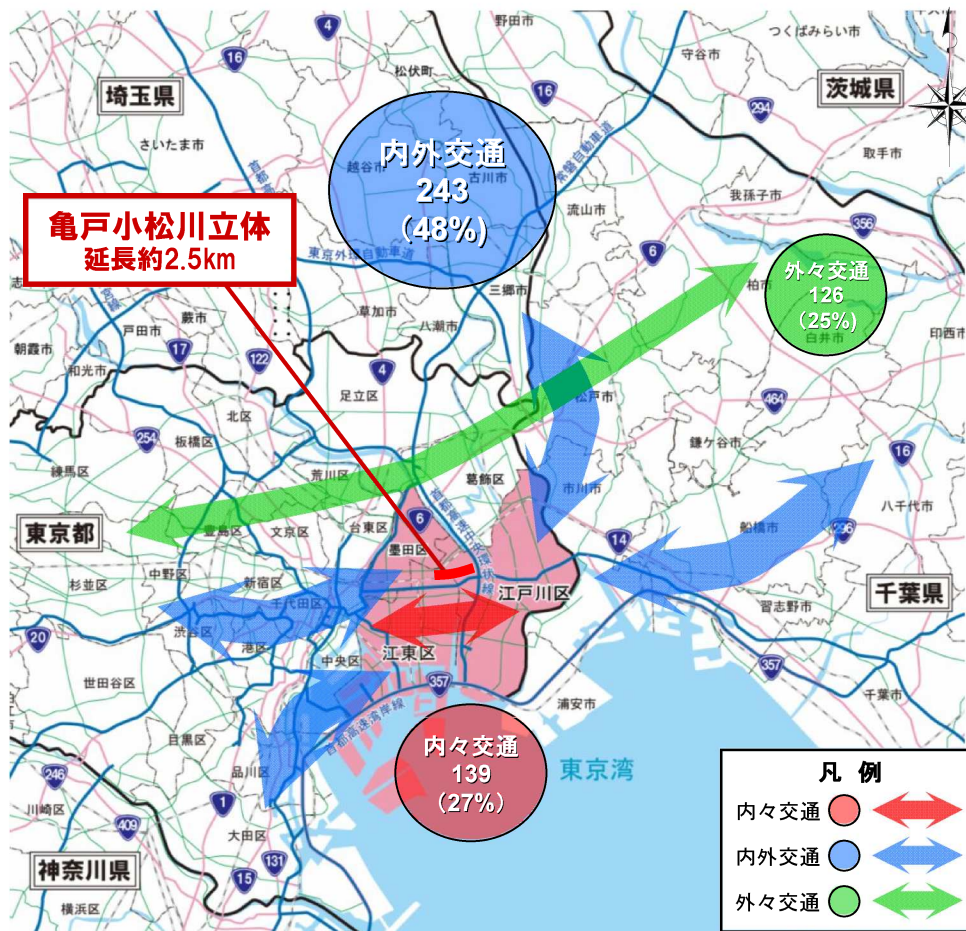


表 国道14号の交通特性

国道14号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	139	27%
周辺地域とその他の地域(内外)	243	48%
周辺地域⇄東京都	44	9%
周辺地域⇄千葉県	189	37%
周辺地域⇄その他県	10	2%
通過交通(外々)	126	25%
合計	508	100%

※周辺地域とは、当該事業が通過する江戸川区と江東区及び隣接する墨田区
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

内々交通が27%

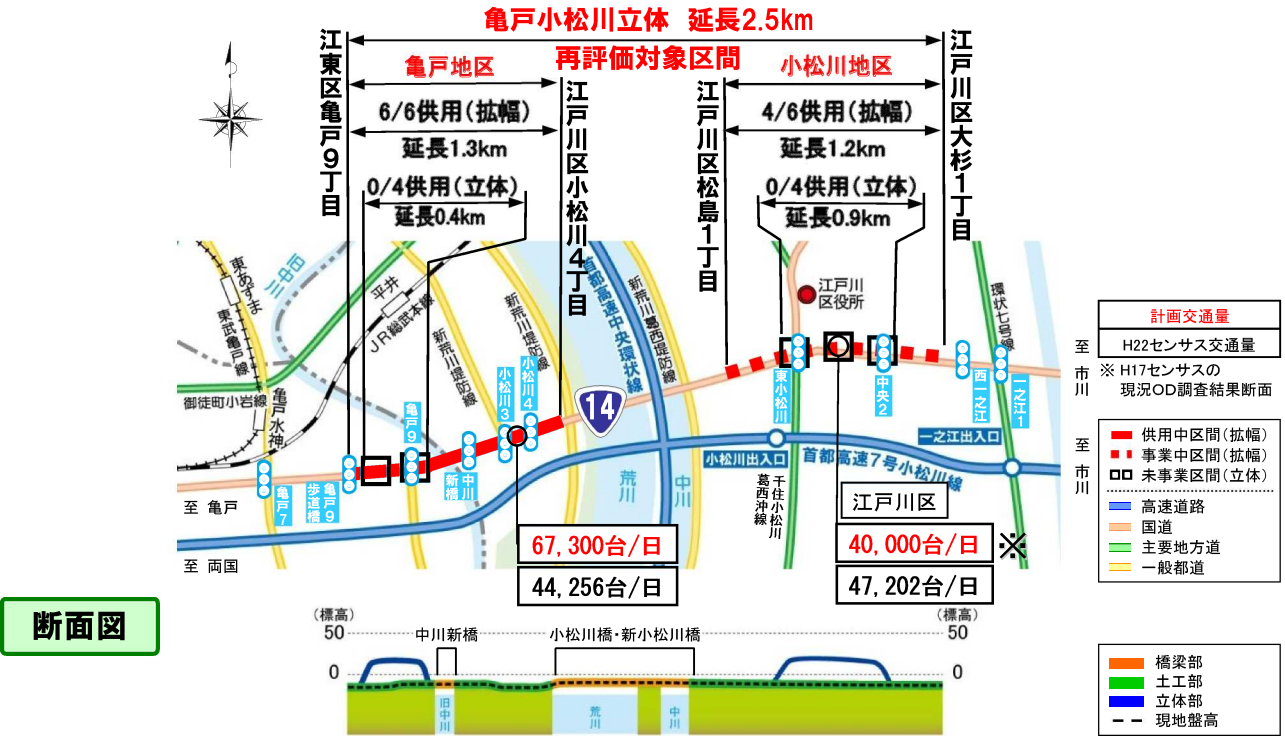
内外交通が48%

外々交通が25%

3. 事業進捗の状況

(1)事業経緯

■ 亀戸地区		■ 小松川地区	
昭和21年3月26日		都市計画決定(当初:戦災復興院告示第3号)	
昭和31年度	都市計画変更(亀戸地区)	昭和40年度	都市計画変更(東小松川交差点と中央2丁目交差点をそれぞれ立体化)
昭和38年度	都市計画変更(亀戸9丁目交差点立体化)	平成元年度	事業化(小松川地区)
昭和50年度	市街地再開発事業 都市計画決定	平成3年度	都市計画変更(東小松川交差点と中央2丁目交差点を連続立体化に変更)
昭和60年度	事業化(亀戸地区)	平成14年度	用地買収着手(小松川地区)
昭和62年度	用地買収着手(亀戸地区)		
平成11年度	亀戸地区工事着手		
平成19年度	6車線供用(亀戸9丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点)延長約0.7km		
平成22年度	6車線供用(中川新橋交差点～江戸川区小松川4丁目地先)延長約0.6km		



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺の状況

- ・当該区間は、首都高速7号小松川線の北側に位置し、既成市街地を通過するとともに、荒川や中川を渡河している。
- ・沿線は商業地や住宅地であるとともに、学校、消防署、警察署の公共施設が立地している。



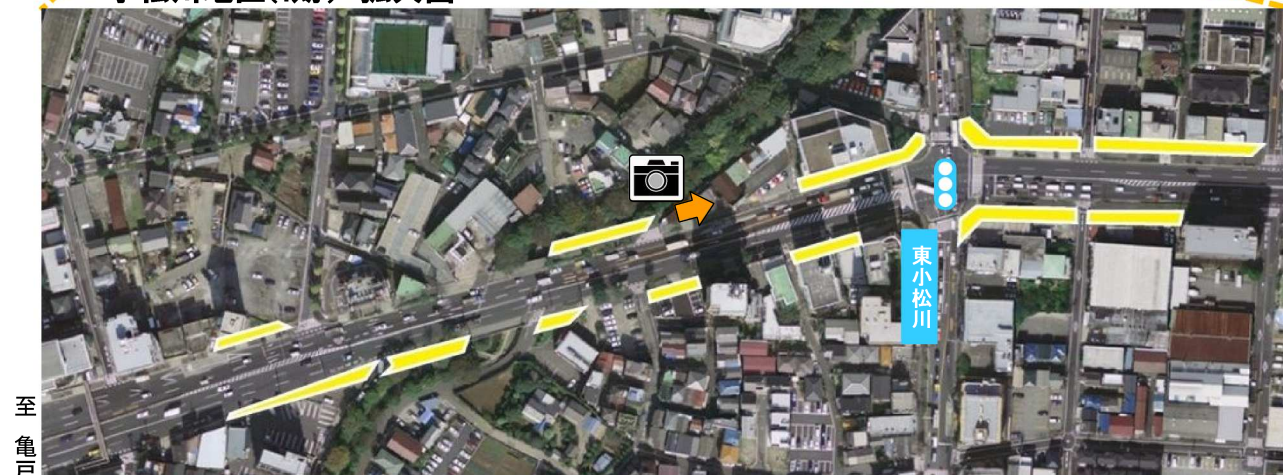
3. 事業進捗の状況

(2) 周辺の状況(小松川地区)

- ・沿線は、商業施設、マンション等が隣接しており、用地取得が難航している。
- ・前回評価時 用地取得率 20%、現在の用地取得率 23%である。



小松川地区(I期) 拡大図



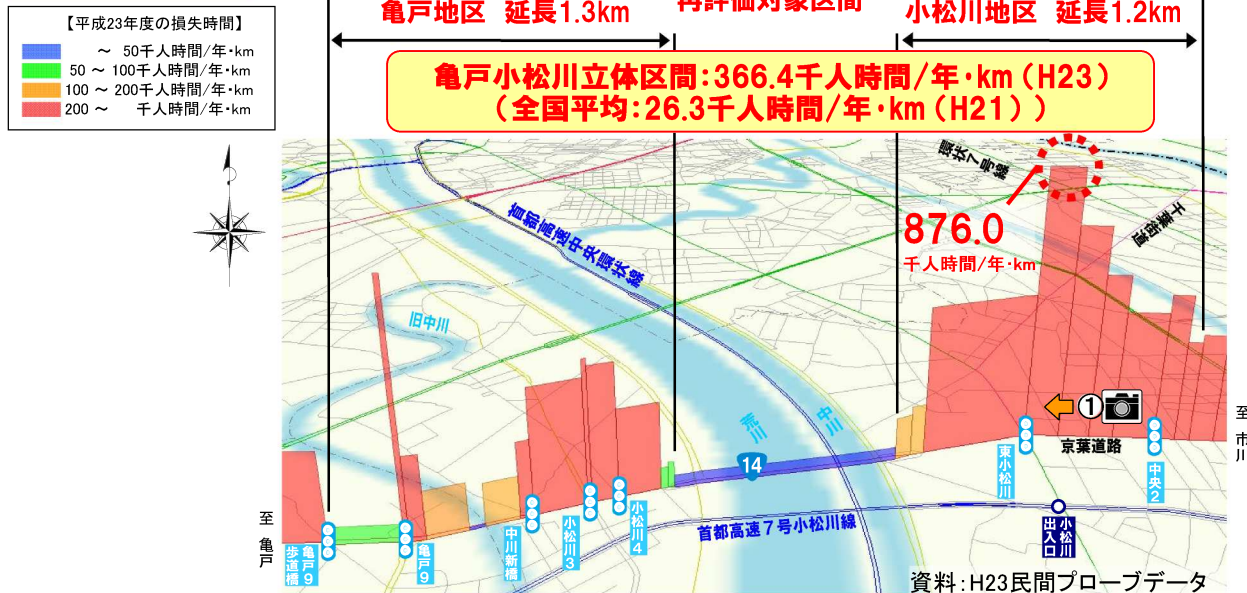
国道14号沿線の様子(下り線側)
(平成24年7月20日撮影 9時台)

4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道14号の渋滞状況

- ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中している。
- ・また、6車線から4車線へと車線数が減少するボトルネック区間で交通渋滞が発生している。
- ・当該区間の損失時間は366.4千人時間/年・km(H23)であり、全国平均(26.3千人時間/年・km(H21))の約14倍。
- ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。

渋滞発生状況



東小松川交差点の渋滞状況

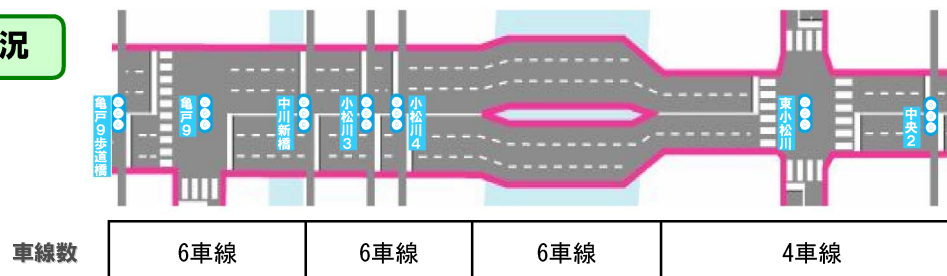


① 東小松川交差点付近の混雑状況(市川→亀戸)
 (平成24年4月28日撮影 13時台)

亀戸小松川立体を利用する主な交通流



国道14号の現況

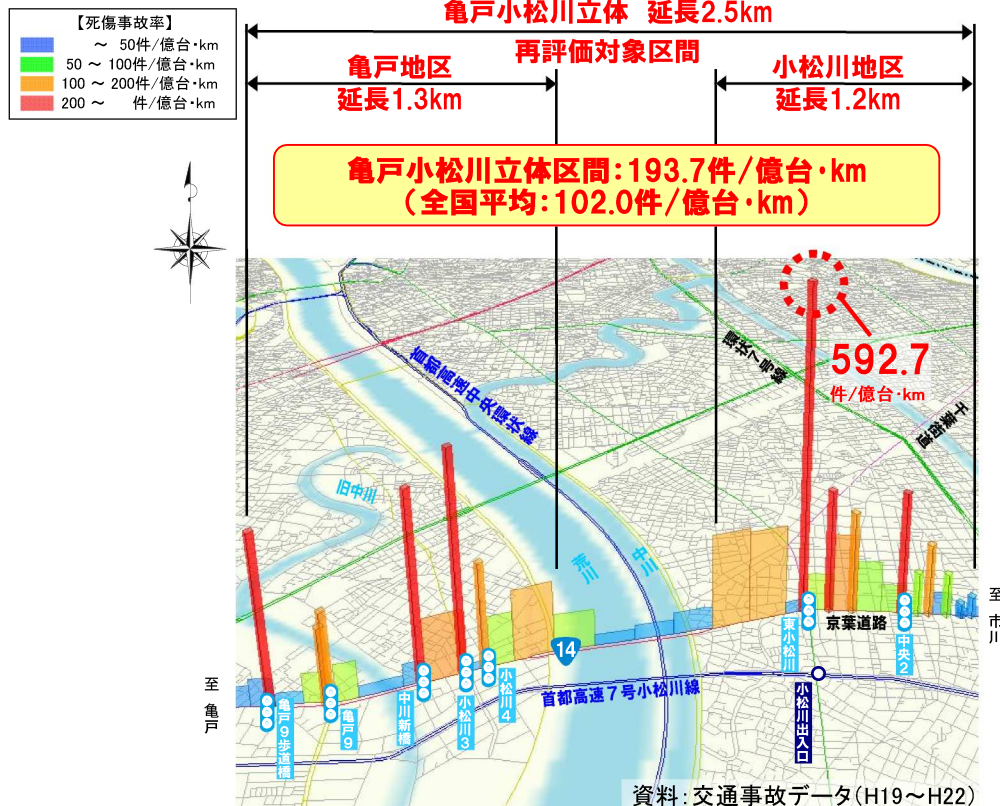


4. 事業の必要性に関する視点

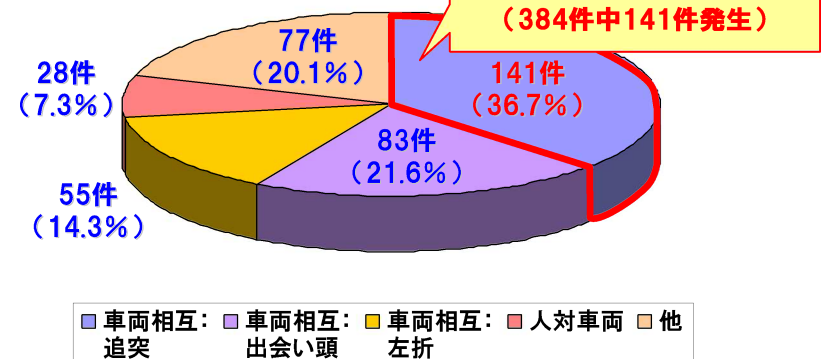
(2) 国道14号の交通事故状況

- ・当該区間の死傷事故率は193.7件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約2倍。
- ・特に、京葉道路と千葉街道が分合流する東小松川交差点付近では、死傷事故率が592.7件/億台・kmであり、全国平均の約6倍である。
- ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故の減少が見込まれる。

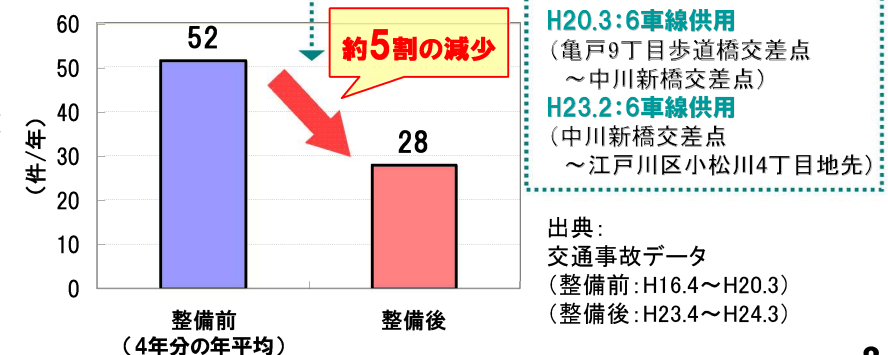
死傷事故発生状況



事故の内訳 (H19～22)



亀戸地区の死傷事故件数の変化 (6車線供用前後)

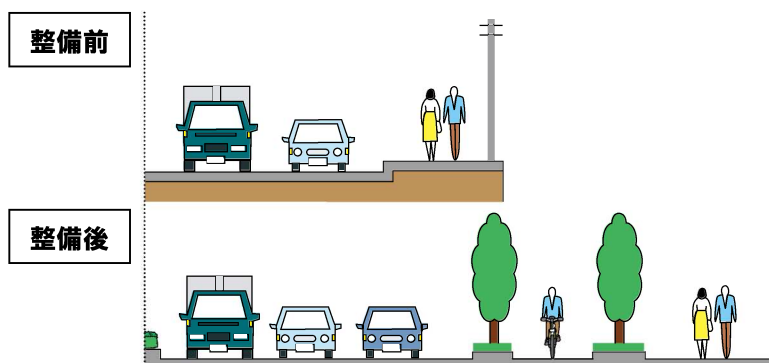


4. 事業の必要性に関する視点

(3) 良好な沿道環境の確保

- ・ 亀戸小松川立体の整備により、高齢者や体の不自由な方、ベビーカーや車椅子を利用する方にも歩きやすい歩道を形成。また、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない快適な道路空間を形成。

亀戸小松川立体の整備イメージ



ライフラインを地下に埋設して、良好な道路環境の確保



亀戸地区の沿道環境

歩道



至 市川
小松川4丁目交差点付近(平成24年4月28日撮影 14時台)

車道



至 市川
小松川4丁目交差点付近(平成24年4月28日撮影 14時台)

4. 事業の必要性に関する視点

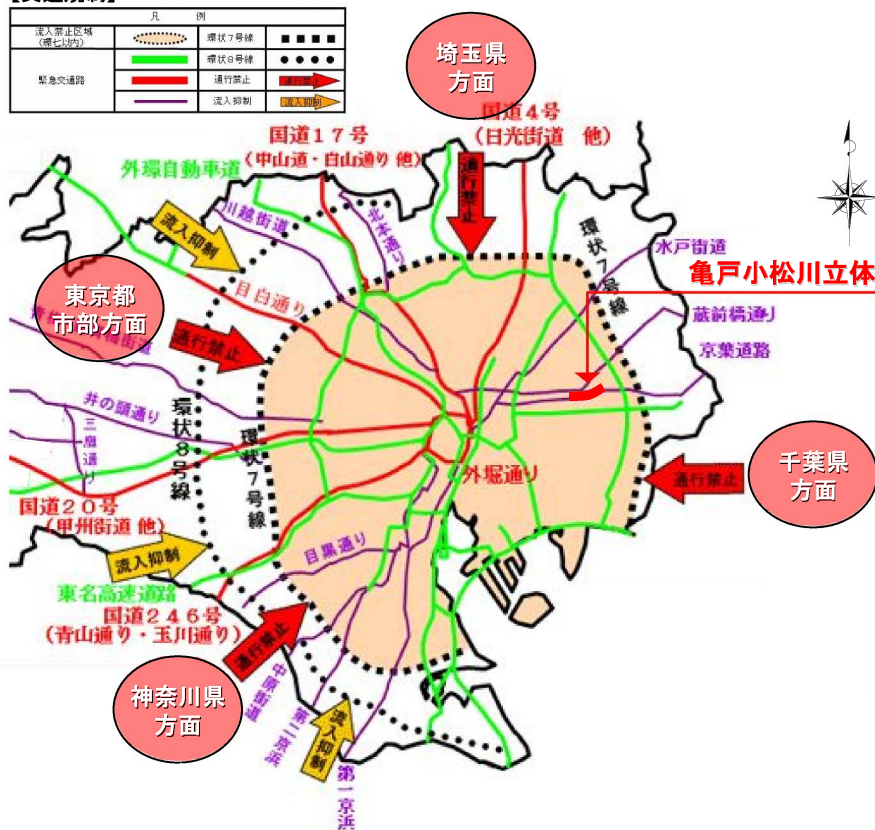
(4)大規模震災時の緊急輸送道路の確保

- ・当該区間は、復旧活動に必要な車両の通行を確保するための緊急交通路に指定されている。
- ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。
- ・亀戸小松川立体の整備により、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。

大震災（震度6弱以上）発生時における交通規制

【交通規制】

凡 例		
流入禁止区域 (暫定規制)	環状7号線	環状8号線
緊急交通路	通行禁止	流入抑制



【基本方針】

大震災発生直後は、道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車の円滑な通行を確保するための交通規制(第一次交通規制)を「道路交通法」に基づいて実施し、その後、災害応急対策的確かつ円滑に行うための緊急交通路を「災害対策基本法」に基づいて確保(第二次交通規制)するものです。

第一次交通規制(道路交通法)

- 1 環状7号線内側への一般車両の流入禁止
都心部の交通量を削減するため、環状7号線において流入規制を実施する。
- 2 環状8号線内側への一般車両の流入抑制
信号制御により、都心方向への流入を抑制する。
- 3 「緊急自動車専用路」の指定
次の7路線を緊急自動車専用路に指定し、通行禁止規制を実施する。

国道4号(日光街道 他)	国道17号(中山道・白山通り 他)
国道20号(甲州街道 他)	国道246号(青山通り・玉川通り)
目黒通り	外堀通り
高速自動車国道・首都高速道路	

- 4 都内に極めて甚大な被害が生じている場合
被災状況に応じて、一般車両の交通規制を実施する。

第二次交通規制(災害対策基本法)

- 1 「緊急交通路」の優先指定
緊急自動車専用路を優先的に緊急交通路に指定する。
- 2 その他の「緊急交通路」の指定
被害状況を踏まえ、必要に応じ、次のような路線を緊急交通路として指定する。

第一京浜	第二京浜	中原街道	目黒通り
青橋・新青橋街道	川越街道	北本通り	水戸街道
蔵前橋通り	京葉道路	井の頭通り	三鷹通り
東八道路	小金井街道	志木街道	府中街道
平塚街道	五日市街道	中央南北線	八王子武蔵村山線
三ツ木八王子線	新奥多摩街道	小作北通り	吉野街道
滝山街道	北野街道	川崎街道	多摩ニュータウン通り
鎌倉街道	町田街道	大和ハイパス	

※ 国の首都圏全体での交通対策の策定や東京都の地域防災計画の改訂の動きを踏まえて、緊急交通路の見直しも行います。

(5) 部分供用による効果

- ### 亀戸地区6車線供用前後の旅行速度の変化



**5.4km/hの
速度向上**

11

5. 費用対効果(計算条件)

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

〔参考: 前回評価(H21)〕

・ 基準年次	: 平成24年度	平成21年度
・ 供用開始年次	: 平成33年度	平成31年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後50年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・ 交通量の推計時点	: 平成42年度	平成42年度
・ 計画交通量	: 40,000～67,300〔台/日〕	38,600～64,700〔台/日〕
・ 総便益	: 約618億円 ※	約483億円
・ 事業費	: 約417億円	約417億円
・ 費用便益比(B/C)	: 1.4	1.3

※【総便益が増加した理由】

前回の評価に比べ、今回の評価については、将来の道路ネットワークから未事業化路線が除かれたことにより、周辺道路毎の将来交通量が増加する推計となった。

そのため、周辺道路から亀戸小松川立体への交通の転換量が増加することにより、走行時間短縮便益が増加したためと考えられる。

5. 費用対効果

■事業全体

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B／C)
	595億円	13億円	11億円	618億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	421億円		12億円	433億円	

■残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B／C)
	340億円	9.6億円	8.0億円	358億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	221億円		5.7億円	227億円	

注1)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2)費用及び便益額は整数止めとする。

注3)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

基準年：平成24年度

6. 事業進捗の見込みの視点

・亀戸地区(延長1,300m)については、H19年度に亀戸9丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点間(延長690m)、H22年度に中川新橋交差点～小松川4丁目間(延長620m)が6車線供用した。引き続き、電線共同溝設置及び照明灯設置を行い、H24年度に歩道整備が完成する予定。

また、立体の整備にあたっては、周辺の交通状況を鑑みながら整備を行っていく。

・小松川地区(延長1,200m)については、H14年度に江戸川区松島1丁目～中央1丁目区間(延長500m)で用地買収に着手。今後、用地取得を進め、特に渋滞の著しい東小松川交差点付近を重点的に整備していく。

また、立体の整備にあたっては、拡幅後順次整備を行っていく。

■事業の計画から完成までの流れ

年 度	S20	～	S31	～	S38	～	S40	～	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	…	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	…	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
亀戸地区 (1.3km)	都市計画決定	決定	変更	変更																																			
	事業化								事業化																														
	測量・調査・設計								調査	測量設計	設計	設計	設計	設計	設計	…	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	…	設計	設計	設計	設計	設計					立体設計	立体設計	立体設計		
	設計・用地説明								測量	事業・用地																													
	用地									着手							完了																						
小松川地区 (1.2km)	都市計画決定	決定					変更																																
	事業化												事業化																										
	測量・調査・設計												調査	調査	測量設計	…	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	測量設計	…	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	設計	立体設計	立体設計	立体設計		
	設計・用地説明														測量									事業・用地															
	用地																							着手	…	20%	21%	21%	23%										
	工事																																						

※完成年度は、費用便益比算定上設定した年次である。

(前回再評価) (今回再評価)

7. 今後の対応方針(原案)

(1)事業の必要性等に関する視点

- ・国道14号亀戸小松川立体の損失時間は366.4千人時間/年・km(H23)であり、全国平均(約26.3千人時間/年・km(H21))の約14倍である。
- ・死傷事故率は193.7件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約2倍である。
- ・当該区間の整備により、混雑緩和及び事故の減少が見込まれる。
- ・緊急輸送道路に指定されており、当該地区の整備により緊急車両の通行、災害時の物資の輸送等のため、ネットワーク強化が図られる。
- ・費用対効果(B/C)は1.4である。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・亀戸地区は用地取得を完了し、平成22年度に平面6車線供用。平成24年度に歩道整備を完了予定。
また、立体の整備にあたっては、周辺の交通状況を鑑みながら整備を行っていく。
- ・小松川地区は用地取得を推進。今後、取得用地を活用し、特に、渋滞の著しい東小松川交差点付近を重点的に整備し、順次拡幅工事を進める。また、立体の整備にあたっては、拡幅後順次整備を行っていく。

(3)都道府県・政令市からの意見

〈東京都知事からの意見〉

- ・一般国道14号亀戸小松川立体は、渋滞緩和、事故減少、良好な沿道環境の形成、災害時の緊急輸送道路の確保など、事業の必要性が高く、継続は当然と考える。このため、必要な財源を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。また、都では、東小松川交差点で、本事業区間と交差する千葉街道・船堀街道側で交差点改良事業を進めている。都と連携し、交差点部分の用地取得・工事等を進めるよう要望する。

(4)対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・亀戸小松川立体は、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保の視点から、事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。