

一般国道6号

にい じゅく
新 宿 拡 幅

(再 評 価)

平成19年10月16日

関東地方整備局

目 次

1 . 事業の目的	1
2 . 計画の概要	2
3 . 事業の必要性及び効果	3
(1) 交通渋滞状況	3
(2) 周辺道路の交通状況	4
(3) 連続する区間の整備状況	5
(4) 周辺事業計画	6
(5) 都市機能の改善	7
(6) 環境改善効果	8
4 . 事業の経緯と進捗	9
(1) 事業の経緯	9
(2) 当初の予定	10
(3) 現在の状況	10
5 . 費用対効果	11
6 . 今後の対応方針 (原案)	12

1. 事業の目的

交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復 沿道周辺の都市機能の改善

一般国道6号は日本橋を起点とし、松戸、柏、取手、土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台市に至り、首都圏と太平洋側の主要都市を結ぶ延長約352kmの主要幹線道路です。

国道6号のうち、中川と江戸川に挟まれた東京都葛飾区新宿地区から金町地区は、河川を渡る道路が限られていることや、自動車交通量が多いこと、交差点が近接し踏切があることなどから、慢性的な交通渋滞が発生していました。

「新宿拡幅」は、主要交差点・鉄道踏切を起因とする交通渋滞の緩和を図り、沿道周辺の都市機能の改善するために、昭和45年度から行っている延長2.1kmの拡幅・立体事業です。

新宿拡幅事業のうち金町地区(約1.2km)は、金町立体事業として先行整備を行い平成7年度に完成しており、残る新宿地区(約0.9km)の整備を進めています。

<位置図>



2 . 計 画 の 概 要

事業区間：自) とうきょうとかつしかくにいじゅく 東京都葛飾区新宿 2 丁目
 至) とうきょうとかつしかくかなまち 東京都葛飾区金町 6 丁目

計画延長：L = 2 . 1 km (うち事業再評価区間は 0 . 9 km)

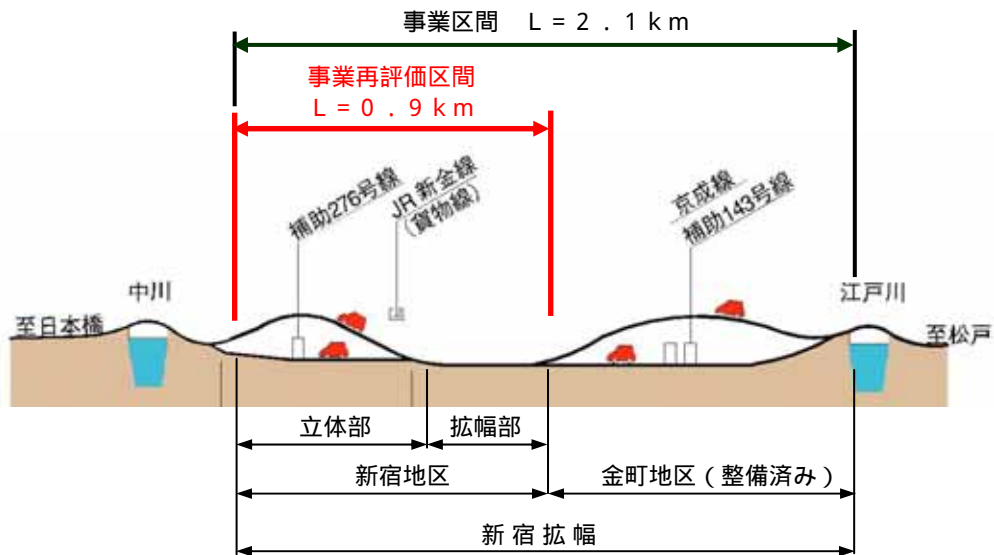
幅員：W = 30 ~ 35 m

構造規格：第 4 種第 1 級

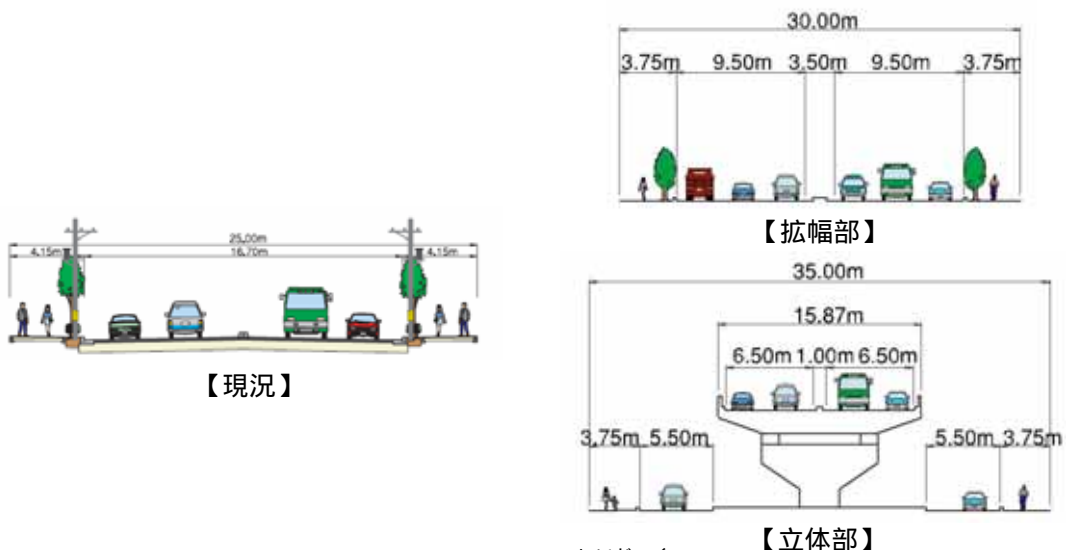
設計速度：60 km/h

車線数：6 車線

全体事業費：約 337 億円



新宿拡幅縦断面図



標準横断面図 (新宿地区)

3 . 事業の必要性及び効果

(1) 交通渋滞状況

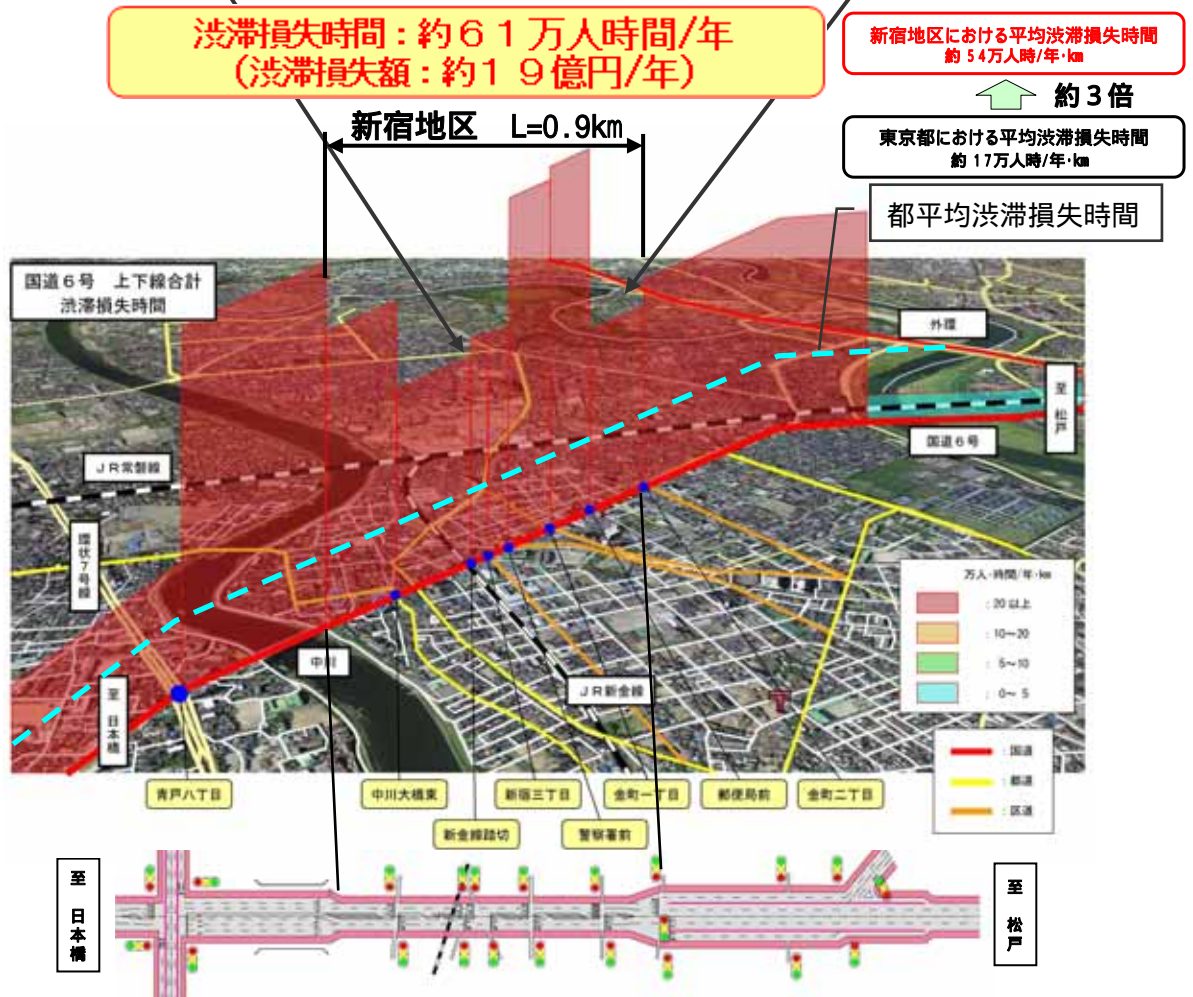
再評価区間では、自動車交通量が多く交差点が近接していることなどから、慢性的な渋滞が発生しています。



J R 新金線付近 (東京方面を望む)



金町 2 丁目交差点付近 (千葉方面を望む)

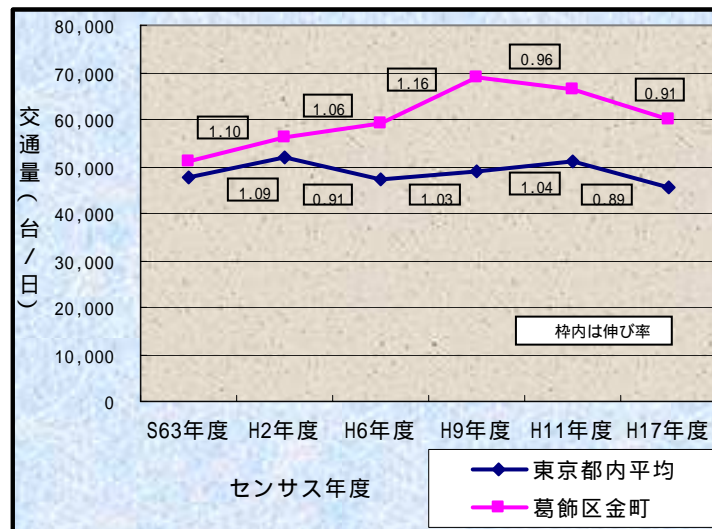


(2) 周辺道路の交通状況

国道 6 号のうち、起点である東京都中央区日本橋から千葉県我孫子市の区間における交通状況について、平成 1 7 年度道路交通センサスによる交通状況は下図に示すとおりです。

本事業区間である葛飾区金町では、約 6 万台の日交通需要があり、東京都内平均の日需要に比べて約 1 万台多く、平日平均旅行速度も 6 . 9 km/h と低くなっています。

交通量の経年変化 (国道 6 号)



交通状況 (平成 1 7 年度センサス)

	当区間：葛飾区金町	東京都内平均
現況交通量 (平日)	59,988 台 / 日	45,584 台 / 日
平日平均旅行速度	6.9km/h	15.5km/h
大型車混入率	21.3%	15.0%
事故率	171 件 / 億台キ口	257 件 / 億台キ口

(3) 連続する区間の整備状況

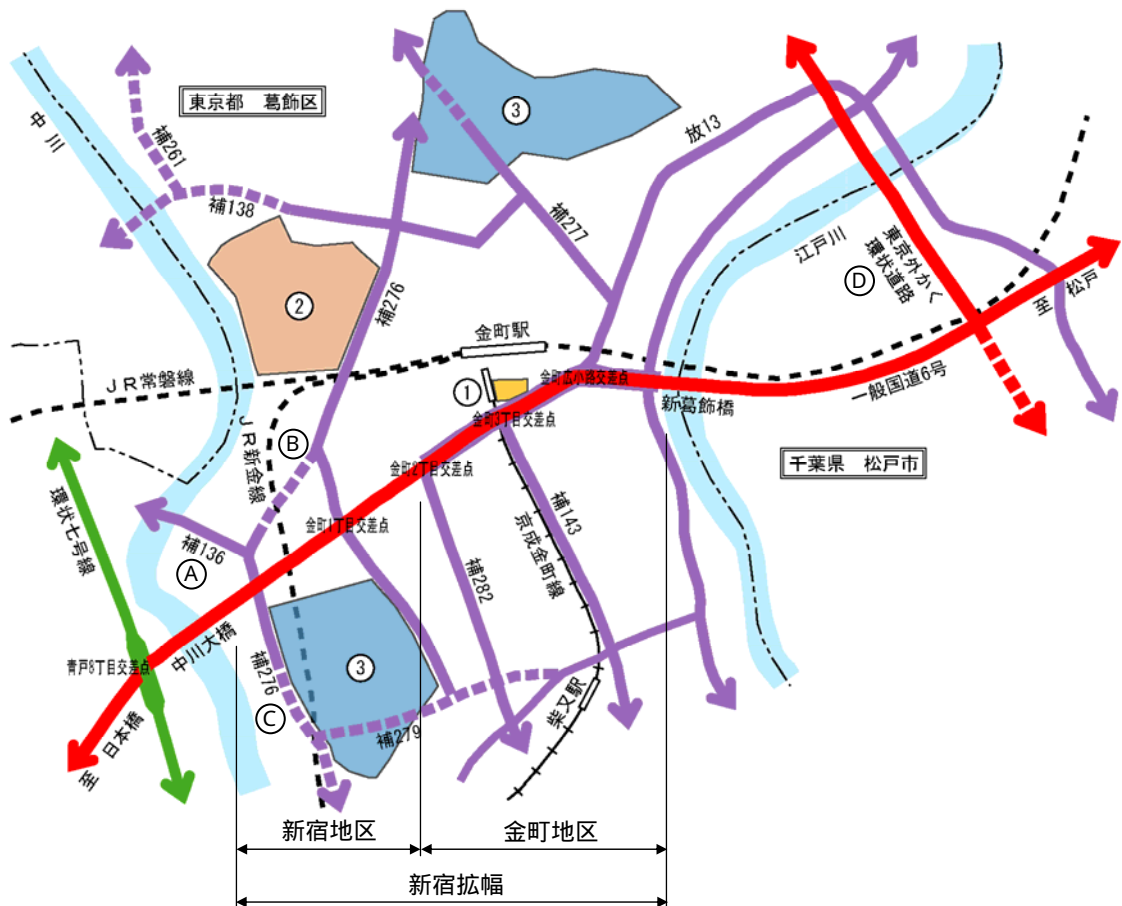
当該区間の都心側に位置する青戸8丁目交差点は昭和60年に立体化され、続く中川大橋も平成元年に7車線化されています。千葉県側の金町地区は金町立体として平成5年6月に立体部が4車線で供用、平成7年度には街路部を含み6～8車線で供用済みであり、新宿地区のみが未整備区間となっています。

<p>平面図</p>																														
<p>車線数</p>	<table border="1" data-bbox="432 1332 1452 1541"> <tr> <td>4車線</td> <td>7車線</td> <td>4車線</td> <td>8車線</td> <td>6車線</td> <td>4車線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中川大橋</td> <td>新宿地区</td> <td>金町地区(金町立体)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>L=0.3km</td> <td>L=0.9km</td> <td>L=1.2km</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>供用年度</td> <td>H元</td> <td></td> <td>H7、H10</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						4車線	7車線	4車線	8車線	6車線	4車線		中川大橋	新宿地区	金町地区(金町立体)			延長	L=0.3km	L=0.9km	L=1.2km			供用年度	H元		H7、H10		
4車線	7車線	4車線	8車線	6車線	4車線																									
	中川大橋	新宿地区	金町地区(金町立体)																											
延長	L=0.3km	L=0.9km	L=1.2km																											
供用年度	H元		H7、H10																											

未整備区間
(再評価対象区間)

(4) 周辺事業計画

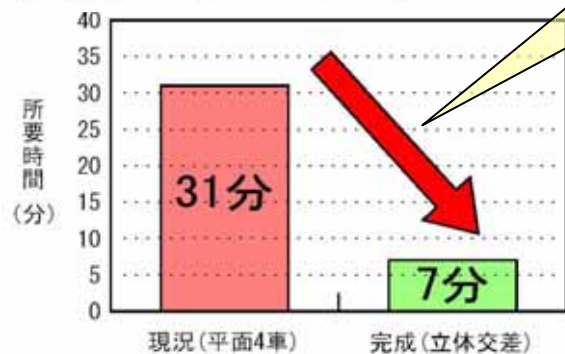
年代	周辺開発状況	対策
<p>現在 (H19年)</p>	<p>道路計画 A 補助 136 号開通 (H20 年度予定) B 補助 276 号一部開通(H20 年代前半予定) 周辺開発計画 金町六丁目地区第一種市街地再開発事業 (H21 年度予定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発面積 A=1.2ha ・事業費 約 214 億円 ・整備内容 公共施設 区画街路 5 号線 建築物 延べ A=79,855 m² 	<p>交通容量の拡大を図るため、 現道拡幅(6車線化)による 渋滞対策を実施する。</p>
<p>H20 年代 後半</p>	<p>道路計画 D 東京外かく環状道路全線開通 (H27 年度予定) C 補助 276 号全線開通 (検討中) 周辺開発計画 三菱製紙工場跡地複合開発事業(検討中) 土地区画整理事業地区計画等 (検討中)</p>	<p>周辺道路や周辺開発による国 道 6 号への交通量増加を見極 めつつ、抜本的対策である立体 化による整備を検討。</p>



(5) 都市機能の改善

時間短縮による連携強化

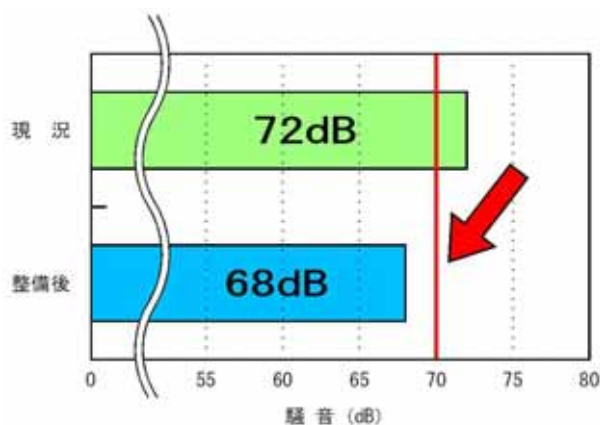
新宿拡幅の整備により、外かん矢切から青戸8丁目間の通過時間が大幅に短縮され、人・物・情報等の移動が円滑となり、都市間の連携強化が図られます。



出典：首都国道事務所試算（平成19年3月）

道路騒音の改善

新宿拡幅の整備により、道路騒音が約4dB低下し、夜間要請限度（70db）以下となります。



出典：整備前の値は、
平成17年度道路環境センサス

(6) 環境改善効果

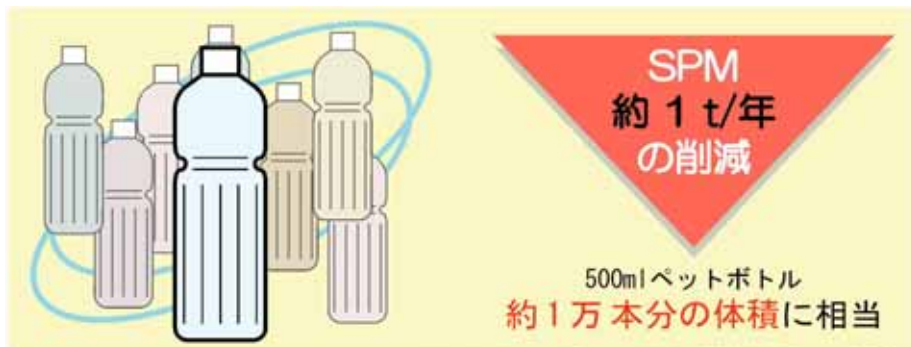
新宿拡幅の整備により、周辺地域における大気環境改善が予測されます。



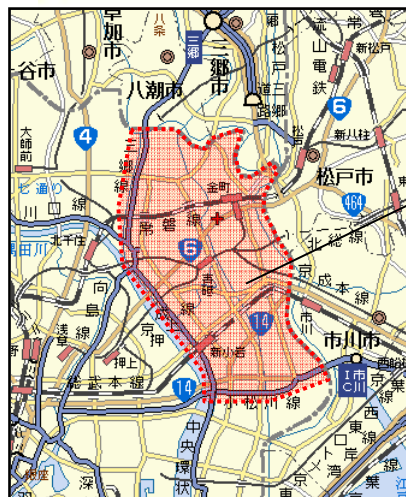
- 森林のCO₂吸収量は10.6t/ha/年として換算
- 日比谷公園の面積は約16haとして換算



- 大型車1台が60km/hで1km走る際に排出するNO_xは3.55g
- 本州縦断：青森IC～下関IC≒1,700km



- 500mlのペットボトル1本は、SPM約100gとして換算

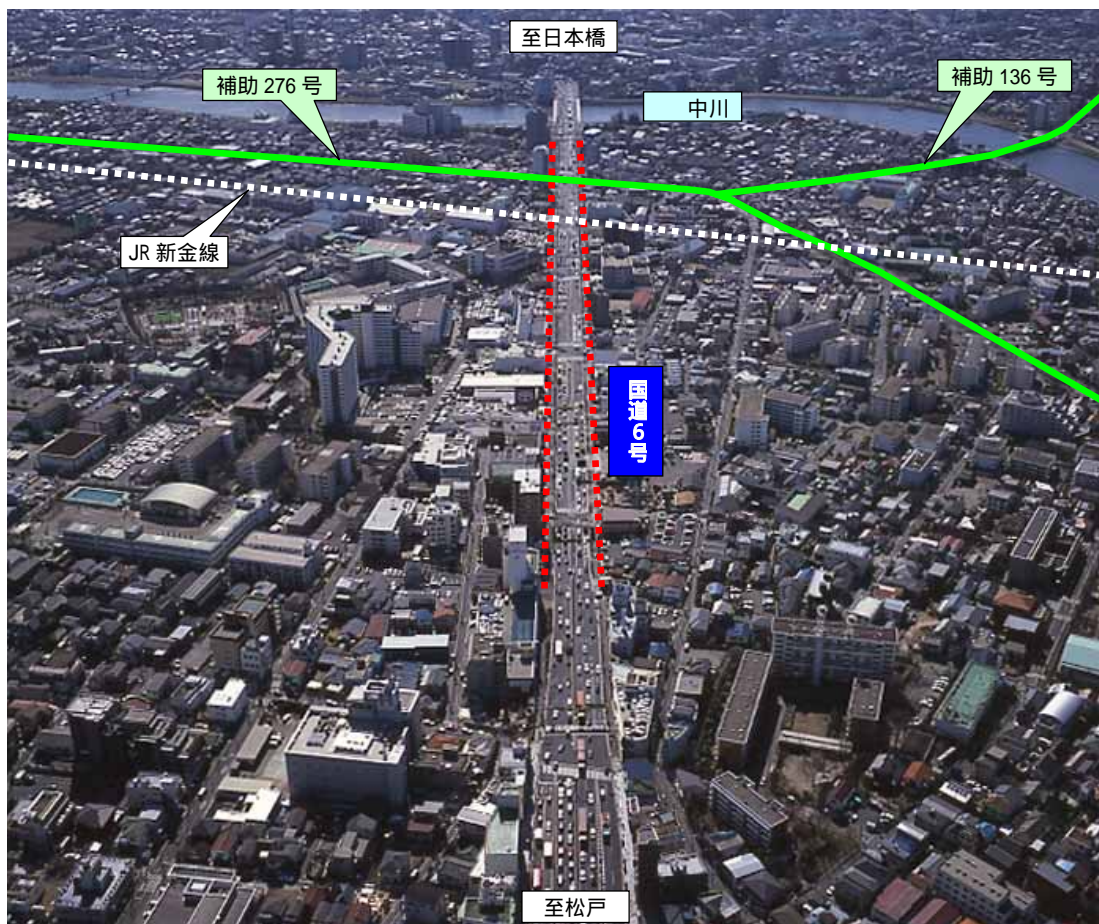


環境改善効果算定エリア

4 . 事業の経緯と進捗

(1) 事業の経緯 (新宿^{にいじゅく}拡幅全体)

- ・昭和41年7月30日 都市計画決定 (W = 30 m ~ 35 m)
- ・昭和45年度 事業化 (金町地区)
- ・昭和48年度 用地着手 (金町地区)
- ・昭和56年2月10日 都市計画変更 (金町地区)
- ・昭和58年度 事業化 (新宿地区)
- ・昭和60年度 工事着手 (金町地区)
- ・昭和62年度 用地着手 (新宿地区)
- ・平成5年6月29日 立体部4車線供用 (金町地区)
- ・平成7年度 街路部供用 (金町地区)
- ・平成16年7月 設計用地説明会



松戸方向から日本橋方面を望む (航空写真撮影 : 首都国道事務所 平成16年度撮影)

(2) 当初の予定

^{にいじゆく}新宿拡幅は、交通渋滞の緩和と沿道環境の改善を図るため、立体化及び車線拡幅を順次事業化していくこととしていました。

(3) 現在の状況 (^{にいじゆく}新宿拡幅全体)

金町地区は平成 7 年度に立体化事業が完了しており、^{にいじゆく}新宿地区は、用地買収及び調査・設計を促進しています。

全体事業費	約 3 3 7 億円
うち用地費	約 1 8 3 億円
執行済み額	約 2 0 6 億円 (約 6 1 %)
うち用地費	約 7 4 億円 (約 4 0 %)
供用済み延長	約 1 . 2 k m (金町地区)

平成 1 8 年度末現在

国道 6 号の立体化を行うにあたり、法 (踏切道改良促進法) 指定されている J R 貨物線 (新金線) の高架化との調整を図ってきました。

J R 貨物線の立体化には莫大な事業費がかかることなどから、当面暫定拡幅 (平面) による整備を進めることで協議を交わし、現在は段階整備 (6 車線化) による渋滞の緩和に向け、用地買収を促進しています。

今後は、暫定 6 車線化による交通状況を見極めながら、将来的な立体化に向けて関係機関との調整を進めてまいります。

5 . 費用対効果

B / C

路 線 名	一般国道6号
事 業 名	新宿拡幅
延 長	2 . 1 k m

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 19 年			
基準年における 現在価値 (B)	207 億円	66 億円	11 億円	284 億円

費用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 19 年		
基準年における 現在価値 (C)	117 億円	4 億円	121 億円

算定結果

費用便益比 (B / C)	
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{284 \text{ 億円}}{121 \text{ 億円}}$
	= 2 . 3

- 注) 1 . 費用及び便益額は整数止めとする。
 2 . 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。

6 . 今後の対応方針（原案）

（ 1 ）事業の必要性等に関する視点

^{にいじゅく}新宿拡幅事業のうち金町地区の立体整備は完了していますが、残る新宿地区において、国道6号（東京都内）の中でも自動車交通量が多いことや、連続する区間が拡幅、立体整備される中、当該地区が未整備で残っているため、慢性的な渋滞が発生しており、早期の整備が必要です。

^{にいじゅく}新宿拡幅の整備により外かん矢切～青戸八丁目間の通過時間が大幅に短縮され、人・物・情報等の移動が円滑となり、都市間の連携強化が促進されます。

また、費用対効果（B / C）は、2 . 3である。

（ 2 ）事業進捗の見込みの視点

^{にいじゅく}新宿地区は、平成16年度に設計・用地説明会を開催し、地元の協力を得ながら用地買収を進めており、面積ベースで約29%（平成18年度末現在）となっています。

今後も引き続き用地買収の促進し、周辺道路整備状況や開発動向を踏まえ、関係機関と連携しながら、事業を推進していきます。

（ 3 ）対応方針（原案）

当事業は継続が妥当と考えており、周辺道路の整備状況や開発動向を見極めつつ関係機関と連携し事業促進を図ってまいります。

また、早期に整備効果を発現すべく現道拡幅（6車線化）による交通容量の拡大を進めてまいります。