

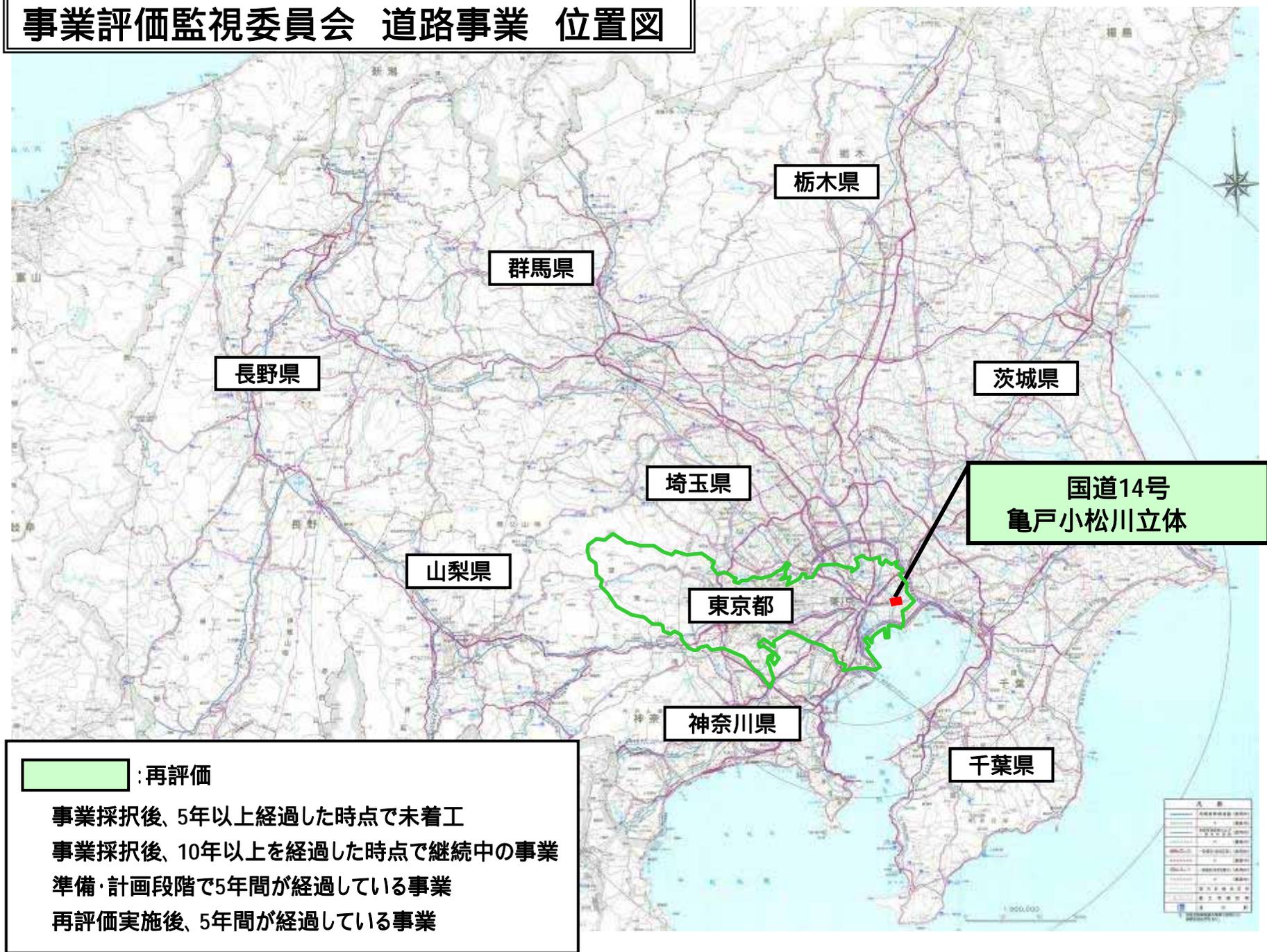
(再評価)

資料 3 - 8 -
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第3回)

国道14号 亀戸小松川立体

平成21年11月24日
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会 道路事業 位置図



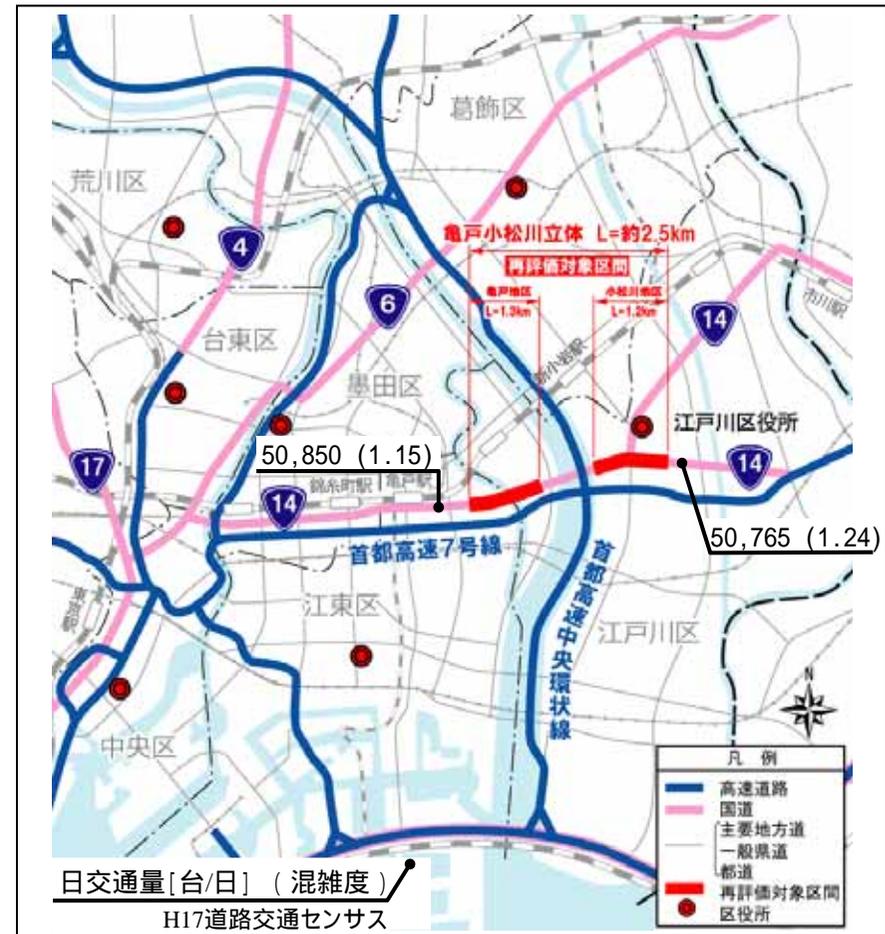
1. 事業の目的と計画の概要

(1) 目的

- ・慢性的な交通渋滞の緩和
- ・交通事故の削減
- ・良好な沿道環境の確保

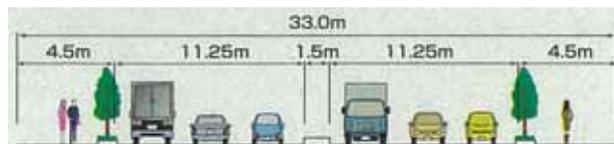
(2) 計画の概要

区間	自) 東京都江東区亀戸9丁目地先 至) 東京都江戸川区大杉1丁目地先
計画延長	2.5 km
幅員	33.0 ~ 50.0 m
道路規格	第4種第1級
設計速度	60 km/h
車線数	6車線
事業化	昭和60年度(亀戸地区) 平成元年度(小松川地区)
事業費	約417億円
計画交通量	49,300 ~ 64,700台/日

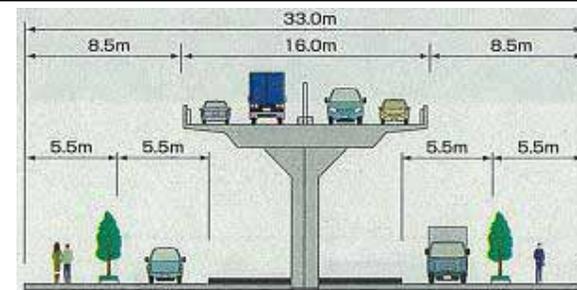


標準横断図

拡幅部



立体部



2. 事業進捗の状況

「亀戸小松川立体」の事業経緯

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12月	都市計画変更(亀戸地区)		
昭和39年2月7日	都市計画変更(亀戸9丁目交差点立体化)	昭和41年3月29日	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50年度	市街地再開発事業 都市計画決定		
昭和60年度	事業化(亀戸地区)		
昭和62年度	用地買収着手(亀戸地区)	平成元年度	事業化(小松川地区)
		平成3年8月21日	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)
平成11年度	亀戸地区工事着手	平成14年度	用地買収着手(小松川地区)
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)		



3. 事業の必要性に関する視点

(1) 亀戸小松川立体区間の渋滞損失

- ・ 亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間/年・km(都平均の約3倍)。
- ・ 小松川地区の東小松川交差点では、国道14号の渋滞が一因となり、交差道路に100m～300m程度の渋滞が発生。

渋滞発生状況

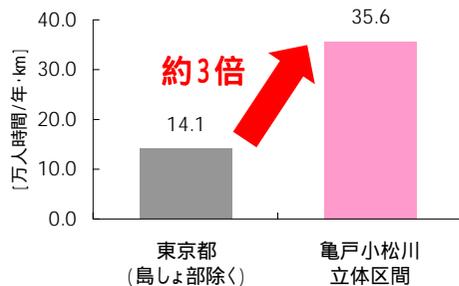
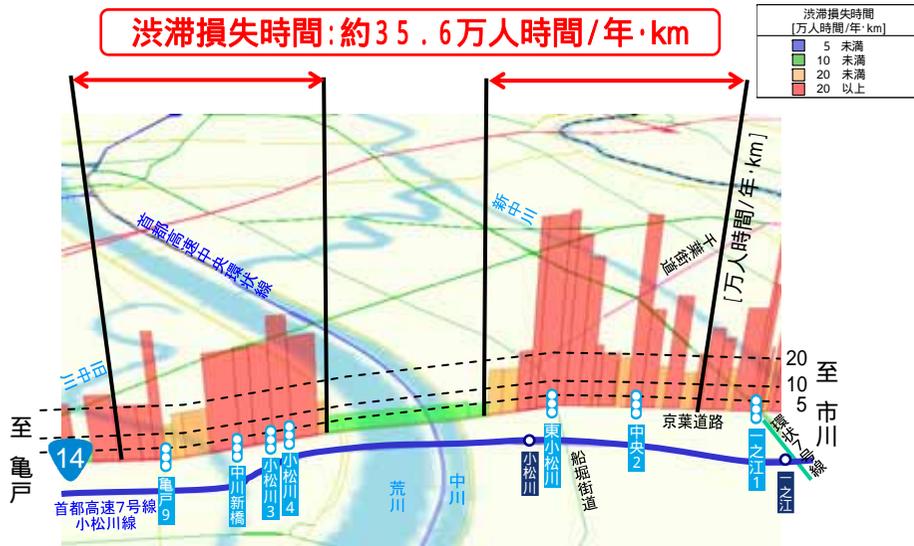


図 亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間
資料: H18プローブデータ

交差道路の渋滞状況(東小松川交差点)

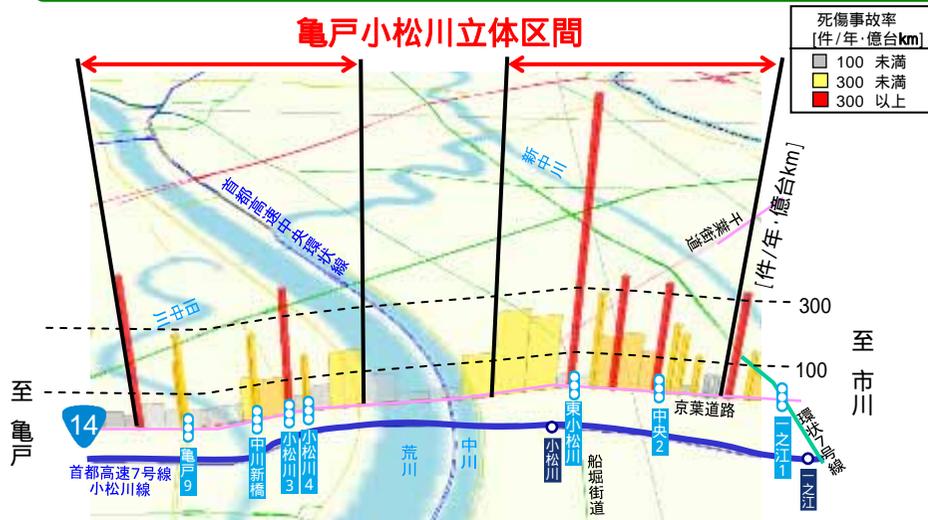


3. 事業の必要性に関する視点

(2) 亀戸小松川立体区間の事故発生状況

- ・国道14号では、東小松川交差点など死傷事故率が300件/年・億台kmを越える箇所が多数存在。
- ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。
- ・東小松川交差点では、人・自転車対自動車による死傷事故が東京都平均の約5倍発生。

死傷事故発生状況



亀戸小松川立体区間の事故類型別事故発生状況

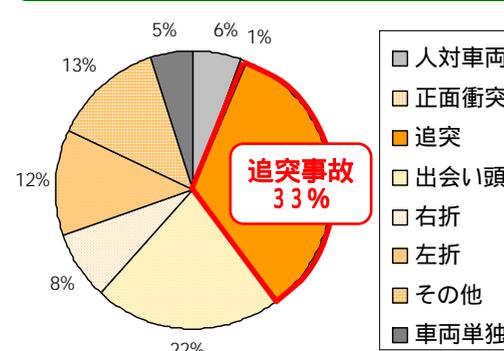


図 亀戸小松川立体区間の事故類型別事故発生状況

写真 車線減少による錯綜の様子 H21.7.22撮影

出典: H16 ~ H19事故統合データベース

人・自転車対自動車による死傷事故件数(東小松川交差点)

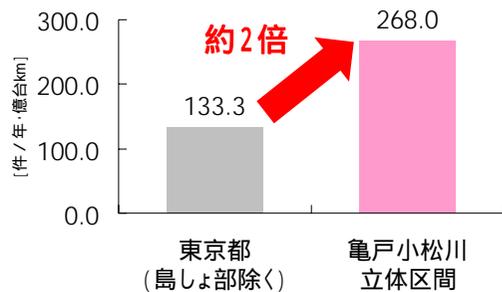


図 亀戸小松川立体区間の死傷事故率

出典: H16 ~ H19事故統合データベース

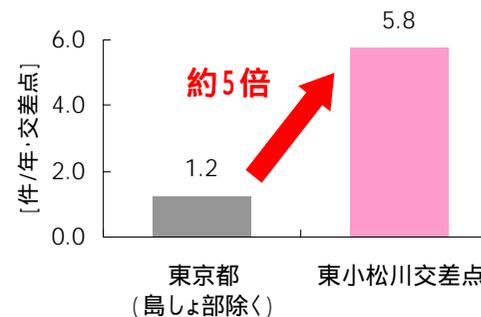


図 人・自転車対自動車による死傷事故件数

出典: H16 ~ H19事故統合データベース



写真 東小松川交差点の様子

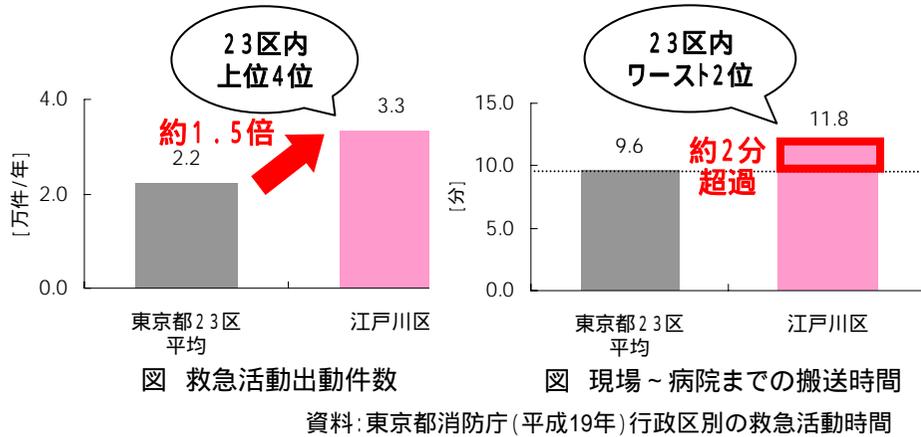
H21.8.18撮影

3. 事業の必要性に関する視点

(3) 3次救急医療機関へのアクセス

- ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年(東京23区内上位4位)にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。
- ・国道14号沿道には都立墨東病院があり、交通円滑化による定時性の確保が必要。

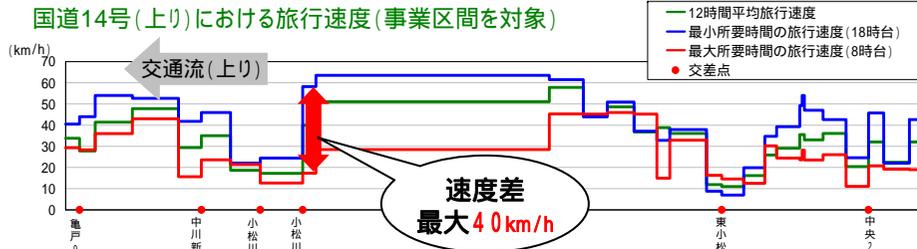
救急活動の状況



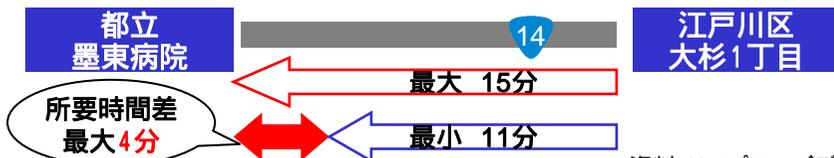
江戸川区における二次・三次救急医療機関の状況



第三次医療施設への所要時間が予測困難な状況



国道14号(上り)を経路とする大杉1丁目～都立墨東病院間の所要時間



資料: H18プローブデータ

都立墨東病院は、江戸川区の救命救急センターに指定。

資料: 東京都保健医療計画(平成20年3月改訂)

二次救急医療機関は、平成21年10月1日現在のデータ。

資料: 東京都福祉保健局(東京都指定二次救急医療機関一覧)

3. 整備効果(亀戸地区)

(4) 暫定供用による整備効果

- ・H19年度に亀戸九丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点間(L = 690m)が6車線供用。
- ・6車線供用区間では、夕ピーク時平均旅行速度(下り方向)が整備前に比べ、最大で約20km/h向上。

整備前後の夕ピーク時平均旅行速度(下り)

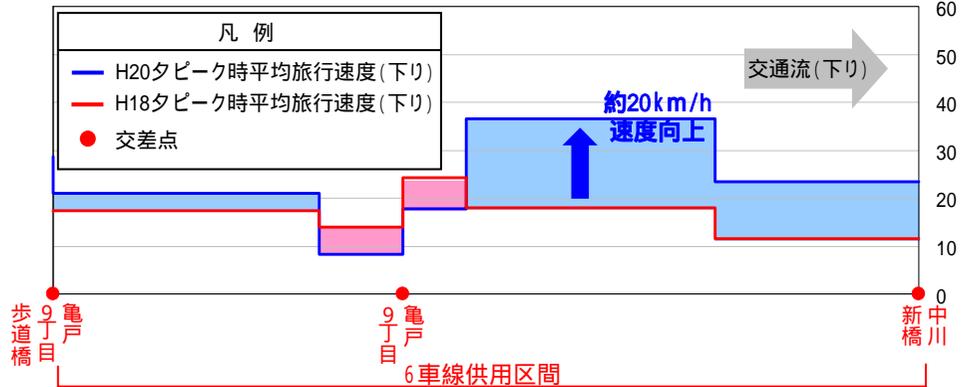
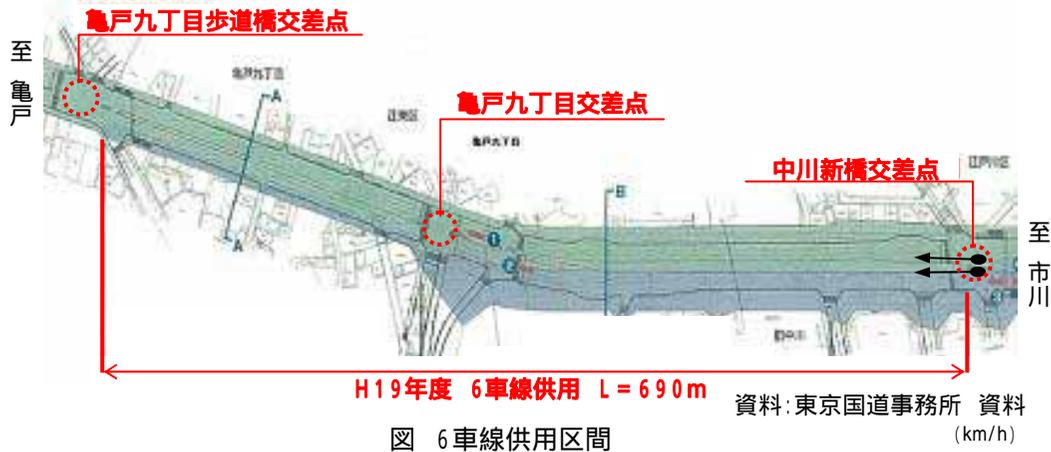


図 整備前後の夕ピーク時平均旅行速度(下り方向) 資料:H18、H20プローブデータ
夕ピーク時旅行速度...17時台、18時台の平均旅行速度

整備前後の状況



写真 拡幅前の道路状況



写真 拡幅後の道路状況
H17.11.12撮影

4. 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

・基準年次	:平成21年度
・供用開始年次	:平成31年度
・分析対象期間	:供用後50年間
・基礎データ	:平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	:平成42年度
・計画交通量	:49,300 ~ 64,700(台/日)
・事業費	:417億円

【参考:前回評価(H16)】

平成16年度
平成23年度
供用後40年間
平成11年度道路交通センサス
平成42年度
55,000 ~ 65,000(台/日)
417億円

4. 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)
	391億円	56億円	36億円	483億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	378億円		5億円	383億円	

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)
	350億円	51億円	36億円	437億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	202億円		4億円	206億円	

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21年度

5 . 事業進捗の見込みの視点

- ・亀戸地区は、H7年度に用地取得完了し、H11年度より工事着手、H22年度に6車線化完了予定。
- ・小松川地区は、特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を、東京都と協力して重点的に推進し、その他区間についても、周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を推進。

暫定供用・未供用区間に係る工程表

		用地着手				工事着手					6車線暫定供用		6車線暫定供用	
年度		S62	...	H7	...	H11	H12	H13	H14	...	H19	H20	H21	H22 ~
亀戸地区	用地			100%										
	工事													
小松川地区	用地												20%	
	工事													

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間/年・km(都平均の約3倍)。
- ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。
- ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年(東京23区内上位4位)にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。
- ・費用対効果(B/C)は1.3。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・亀戸地区は、H7年度に用地取得完了し、H11年度より工事着手、H22年度に6車線化完了予定。
- ・小松川地区は、特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を、東京都と協力して重点的に推進し、その他区間についても、周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を推進。

(3) 対応方針(原案)

事業継続

- ・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。