

(再評価)

資料 2 - 2 - ①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第3回)

一般国道6号 新宿拡幅

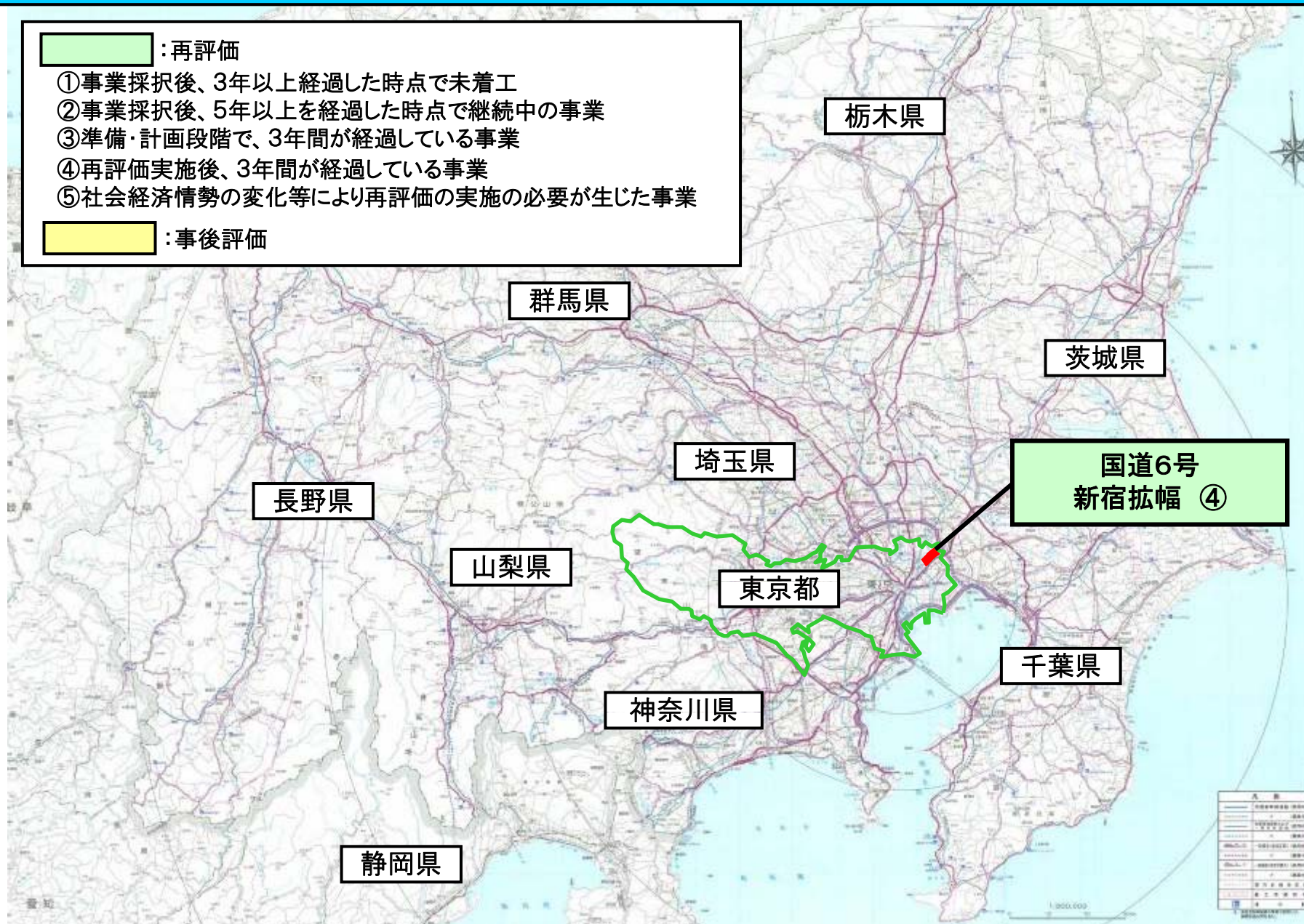
平成23年9月27日

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	6
5. 費用対効果	10
6. 事業進捗の見込みの視点	12
7. 今後の対応方針(原案)	13

1. 位置図



2. 事業の目的と計画の概要

(1) 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
- ・大規模地震時の緊急輸送道路の確保

(2) 計画の概要

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

計画延長 : 2.1km
幅 員 : 30.0~38.25m
道路規格 : 第4種第1級
設計速度 : 60km/h
車線数 : 4~6車線
事業化 : 昭和45年度
事業費 : 約337億円
計画交通量 : 40,500~71,500台/日

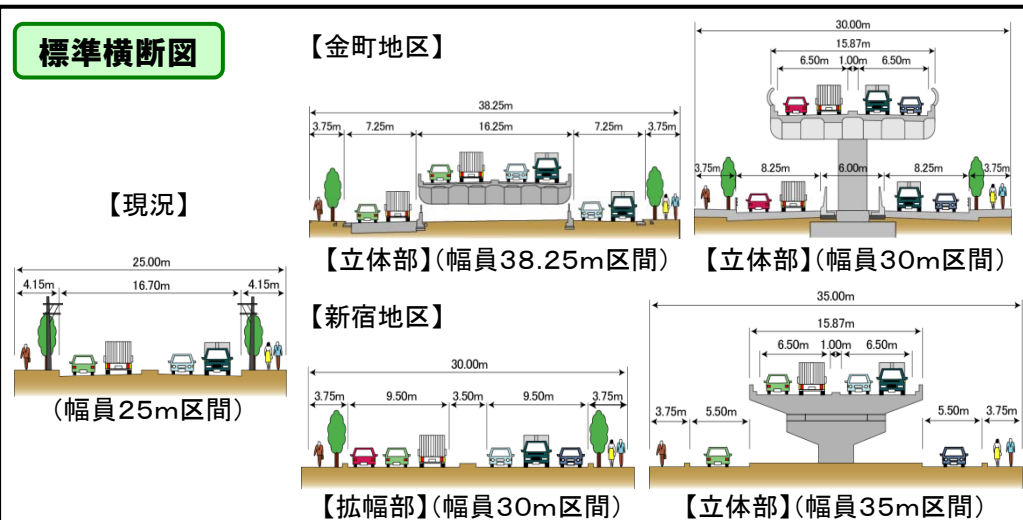
位置図



平面図



標準横断面図



2. 事業の目的と計画の概要

(3) 国道6号の交通特性

- ・当該区間の利用交通は、周辺地域内に起終点のある内々交通が32%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が45%、周辺地域を通過する外々交通が23%となっている。

■ 国道6号の主な利用OD（国道6号を利用する交通の結びつき）

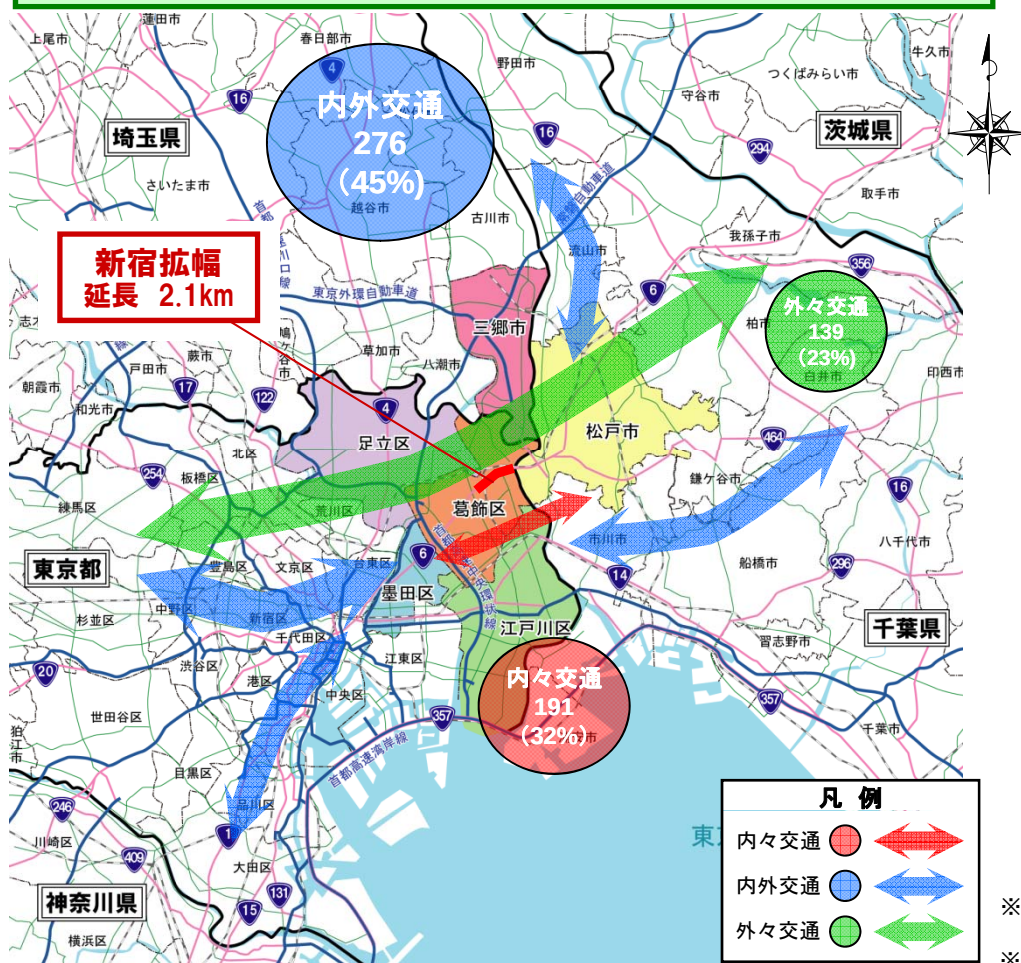


表 国道6号の交通特性

国道6号のOD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	191	32%
周辺地域⇄葛飾区	134	22%
周辺地域⇄墨田区	10	2%
周辺地域⇄江戸川区	2	0%
周辺地域⇄足立区	14	2%
周辺地域⇄松戸市	23	4%
周辺地域⇄三郷市	7	1%
周辺地域とその他の地域(内外)	276	45%
周辺地域⇄東京都	126	21%
周辺地域⇄神奈川県	11	2%
周辺地域⇄埼玉県	7	1%
周辺地域⇄千葉県	111	18%
周辺地域⇄その他県	7	1%
通過交通(外々)	139	23%
合計	606	100%

内々交通が32%

内外交通が45%

外々交通が23%

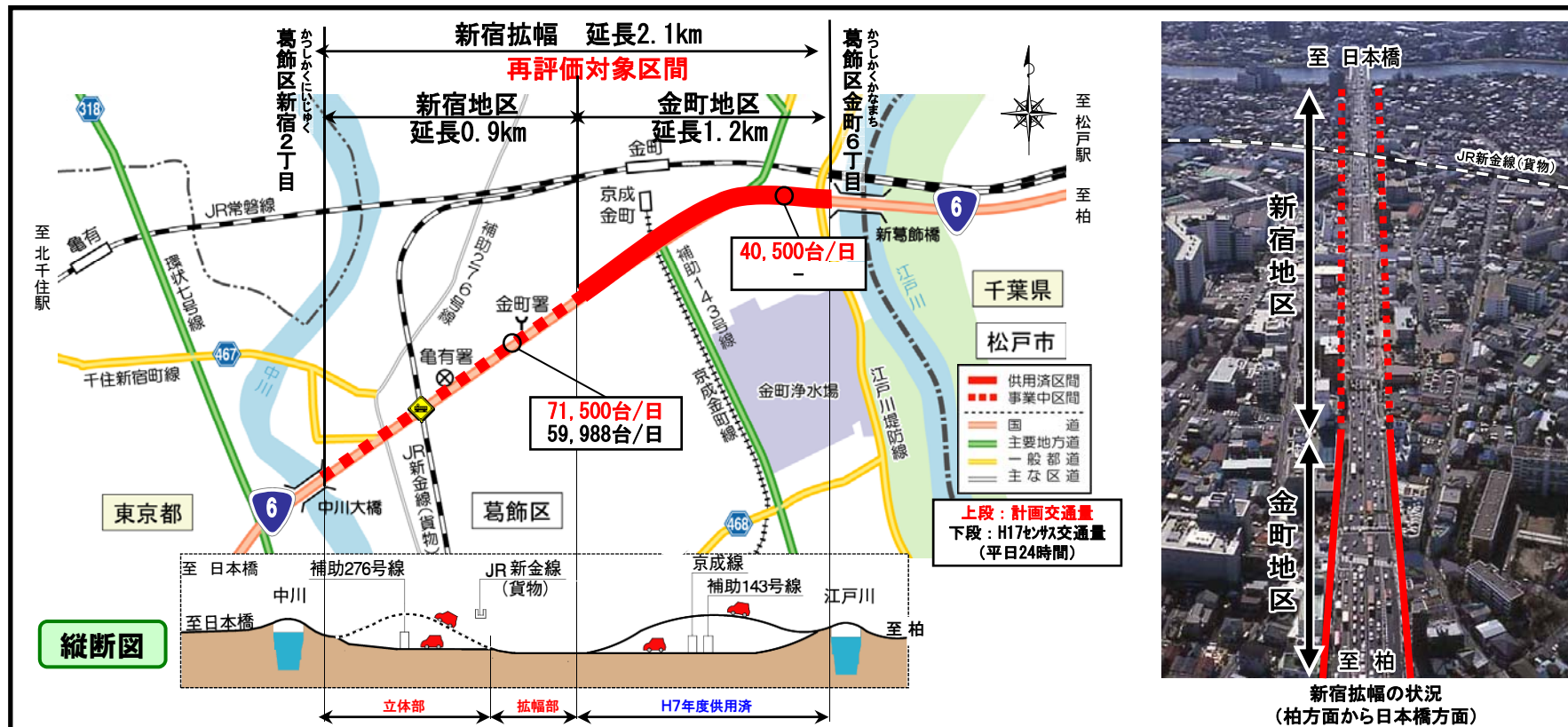
※周辺地域とは、当該事業が通過する葛飾区及び隣接する墨田区、江戸川区、足立区、松戸市、三郷市

※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出

3. 事業進捗の状況

(1) 事業の経緯

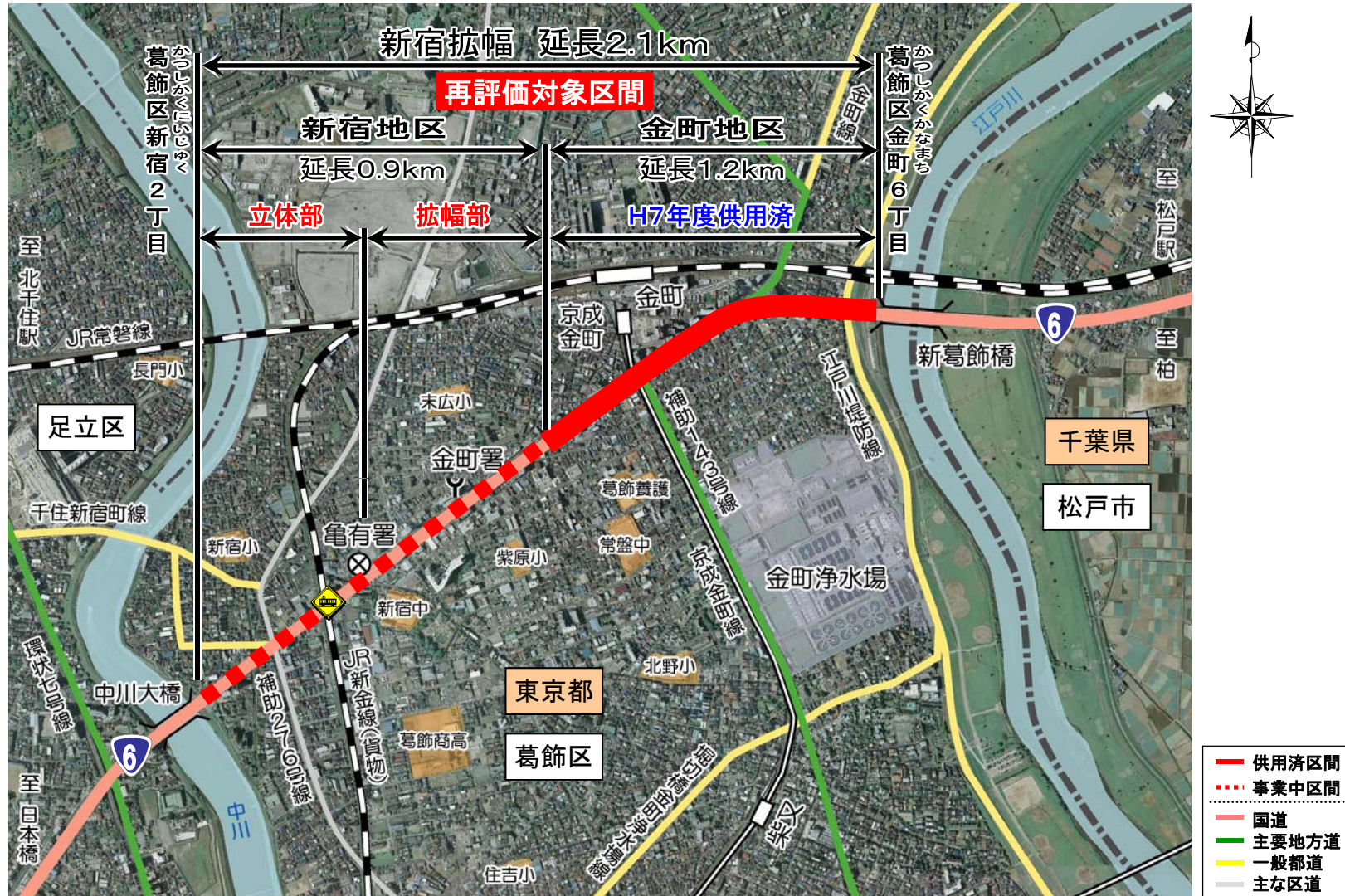
■新宿地区		■金町地区	
昭和21年3月26日		都市計画決定(当初:戦災復興院告示第3号)	
昭和41年7月30日	都市計画変更(W=30~35m)	昭和45年度	事業化
昭和58年度	事業化	昭和48年度	用地着手
平成16年7月	設計用地説明会	昭和56年2月10日	都市計画変更(W=30~38.25m)
平成17年度	用地着手	昭和60年度	工事着手
平成22年2月23日	地元意見交換会	平成5年6月29日	立体部4車線供用
		平成8年2月24日	街路部供用



3. 事業進捗の状況

(2) 周辺状況

- ・当該区間は、JR常磐線金町駅と京成金町線京成金町駅の南側に位置し、都市部の既成市街地を通過している。
- ・沿線は商業地や住宅地であるとともに、学校、消防署、警察署等の公共施設が立地している。

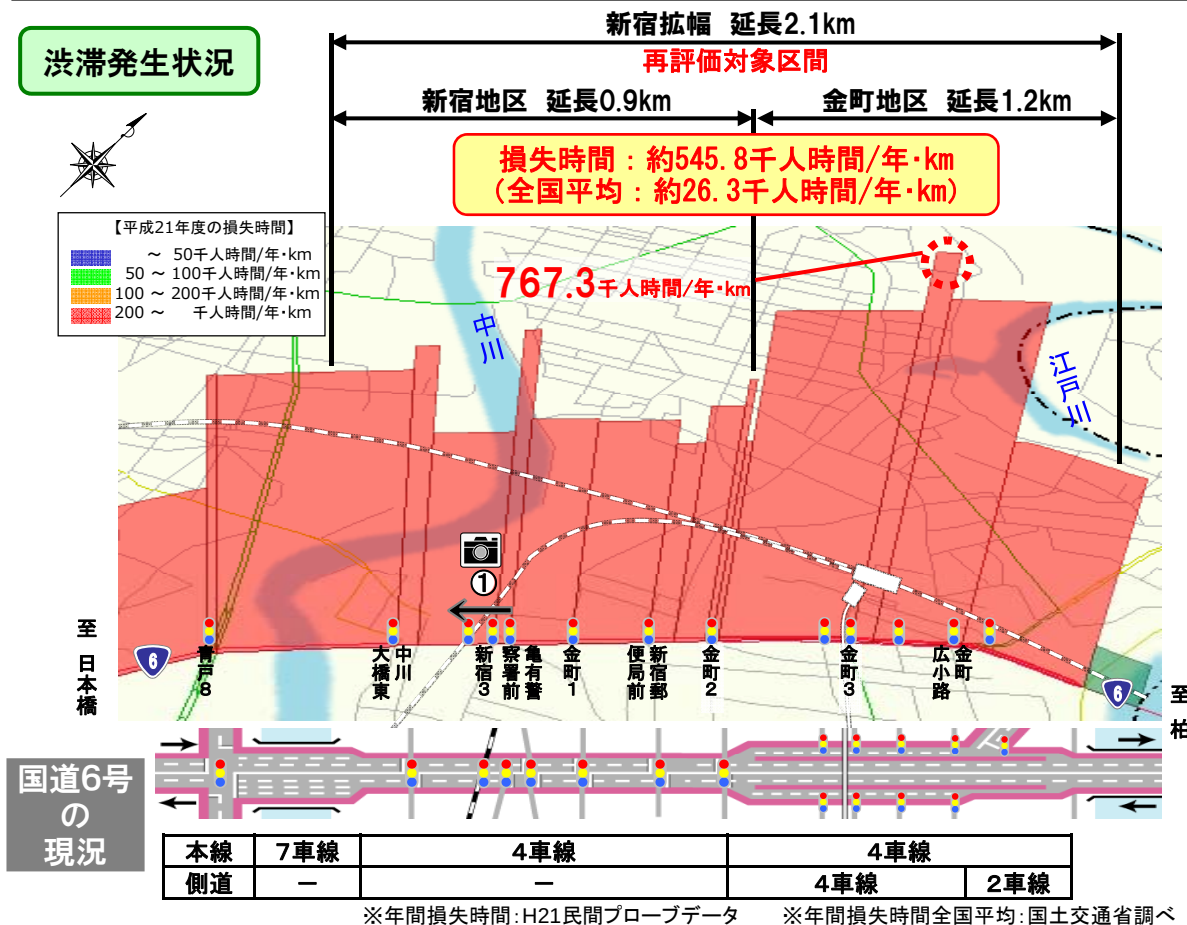


資料：国土交通省 国土地理院 測図部画像調査課 2008年版

4. 事業の必要性に関する視点

(1) 国道6号の渋滞状況

- ・国道6号の新宿地区から金町地区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中している。
- ・また、交差点や踏切が近接し、新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。
- ・当該区間の損失時間は545.8千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約21倍。
- ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。



①踏切による交通阻害(新宿3丁目交差点)(柏→日本橋)
(平成23年6月14日撮影 10時台)

周辺道路の状況



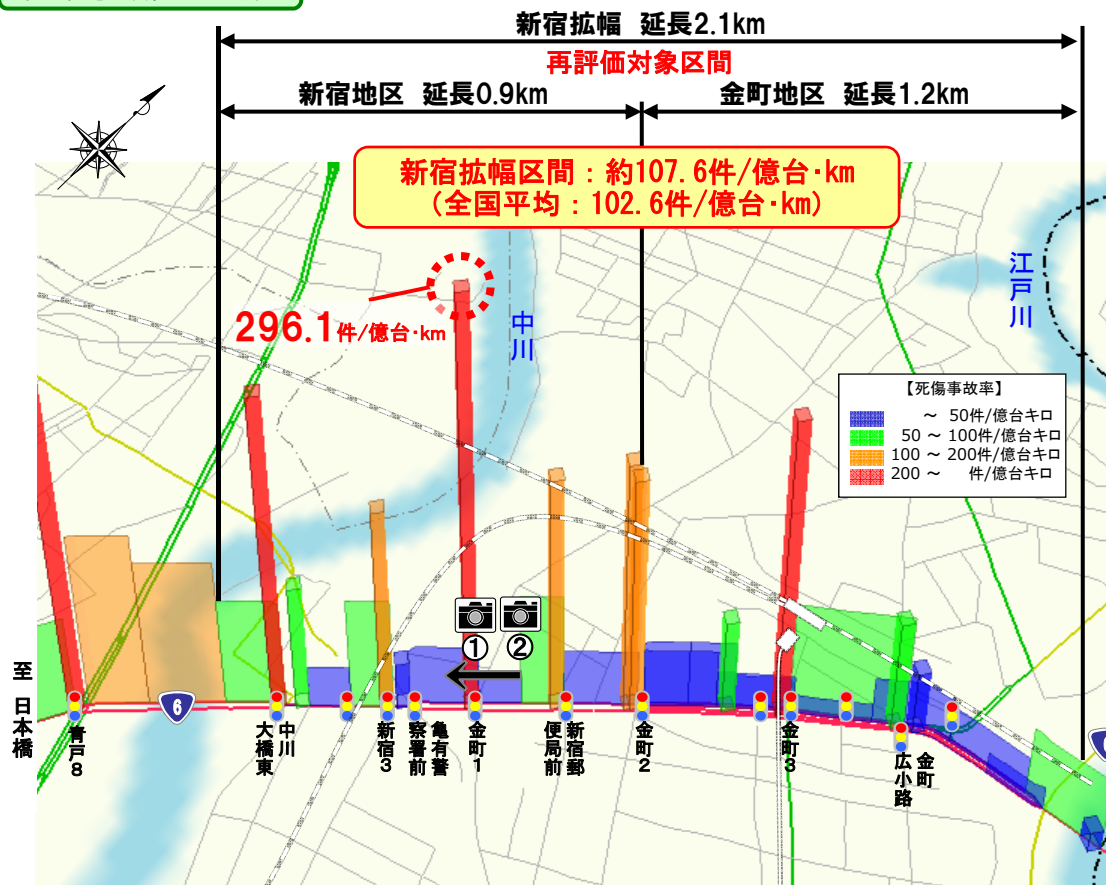
都心と松戸市方面を結ぶ交通が集中。

4. 事業の必要性に関する視点

(2) 国道6号の交通事故状況

- ・当該区間の死傷事故率は107.6件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)をやや上回る。
- ・特に、金町1丁目交差点付近では死傷事故率が296.1件/億台・kmであり、全国平均の約3倍。
- ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。

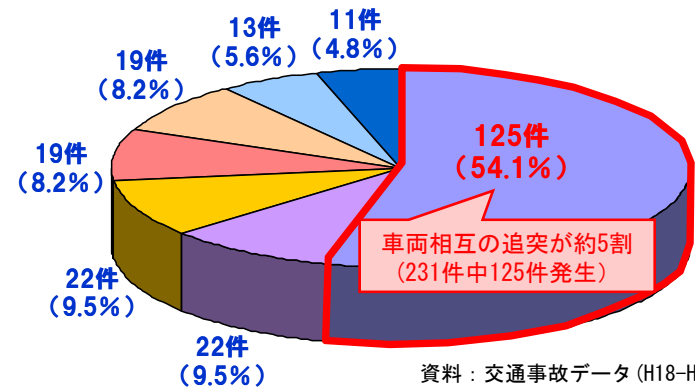
死傷事故発生状況



資料：交通事故データ (H18-H21)

事故の内訳 (H18~H21)

- 車両相互：追突 ■ 車両相互：右折 ■ 車両相互：その他
- 車両相互：出会い頭 ■ 車両相互：左折 ■ 人対車両
- その他



資料：交通事故データ (H18-H21)



①先詰まりにより交差点内に滞留する車両(金町1丁目交差点)
(平成23年7月15日撮影 7時台)



②金町1丁目交差点付近の混雑状況(柏→日本橋)
(平成23年7月15日撮影 7時台)

4. 事業の必要性に関する視点

(3)大規模地震時の緊急輸送道路の確保

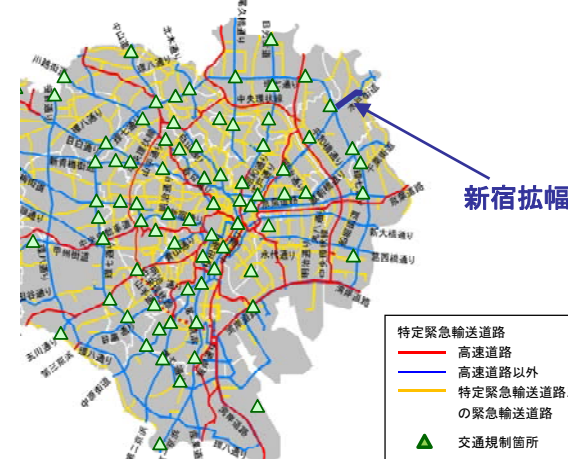
- ・新宿拡幅区間は、第一次緊急輸送道路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線として位置づけられている。
- ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。
- ・当該地区の整備により、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。

東京都の第一次緊急輸送道路



東京都の第一次緊急輸送道路 (出典:東京都地域防災計画)

平成23年9月1日防災訓練に伴う交通規制箇所



緊急交通路案内標識



防災訓練に伴う交通規制の状況(H23.9.1)



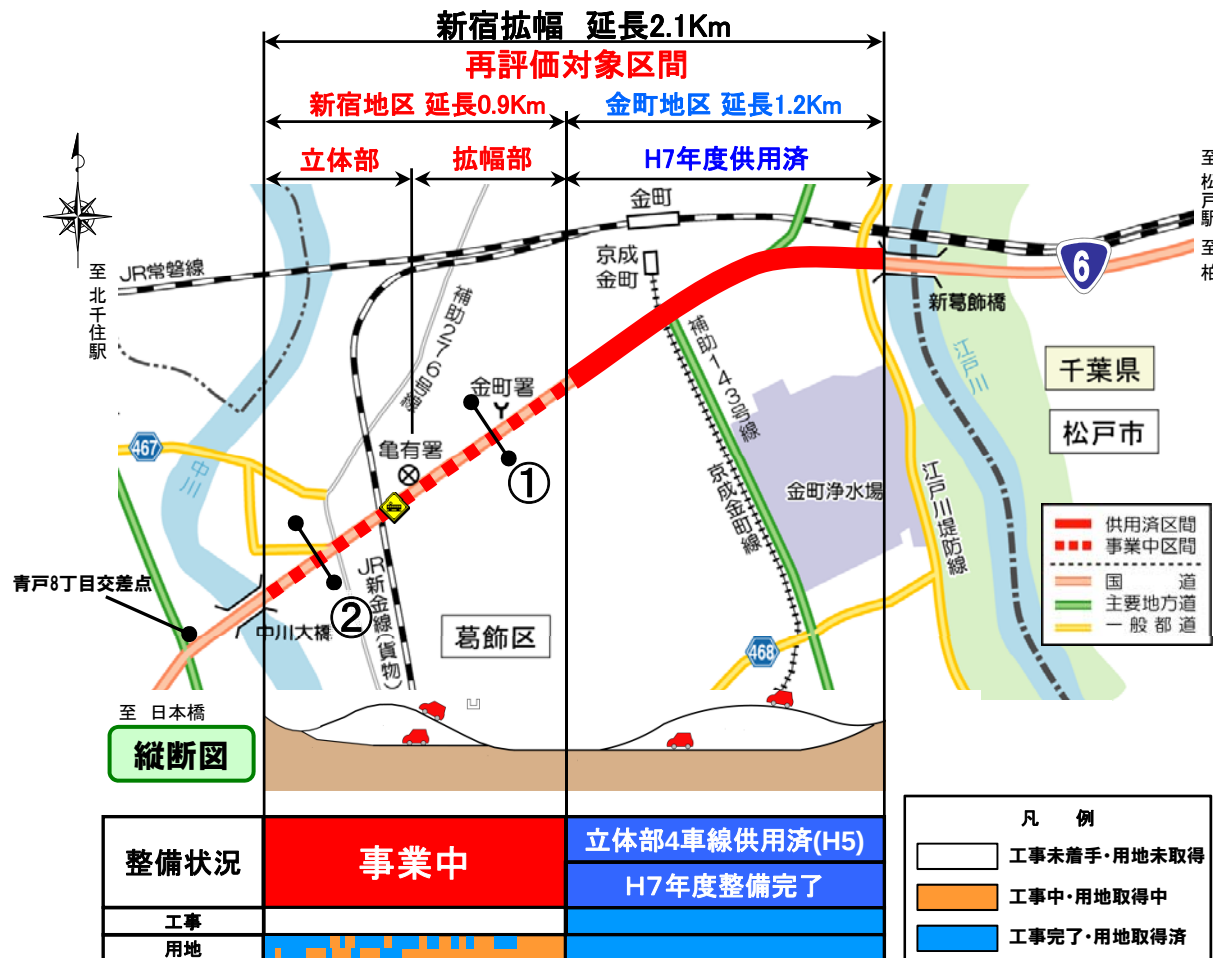
震災により通行できない道路(神戸市中央区)
(出典:神戸災害と戦災資料館(神戸市HP))

4. 事業の必要性に関する視点

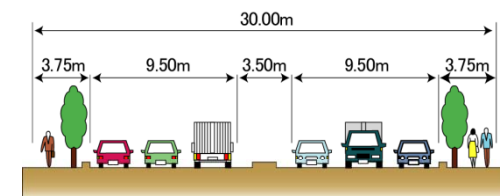
(5) 残工事の概要

- ・新宿地区(0.9km)が主な残工事である。(用地取得率は新宿地区で約49%(H23.3末))
- ・工事については、用地取得後拡幅を実施。
- ・立体部については、拡幅後JRの進捗により実施。

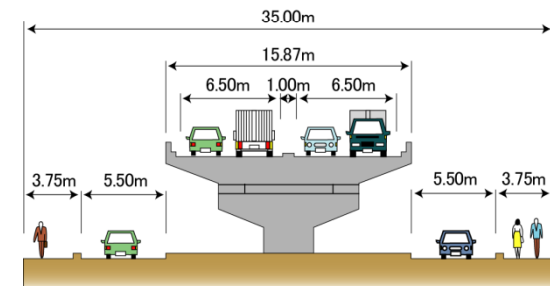
新宿拡幅区間周辺の整備状況



標準横断面図



■断面① 拡幅部 (幅員: 30m区間)



■断面② 立体部 (幅員: 35m区間)

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(H20)〕

・ 基準年次	: 平成23年度	平成19年度
・ 供用開始年次	: 平成35年度・拡幅平成29年度	平成26年度
・ 分析対象期間	: 供用後50年間	供用後40年間
・ 基礎データ	: 平成17年度道路交通センサス	平成11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	: 40,500～71,500〔台/日〕	52,600～89,200〔台/日〕
・ 事業費	: 約337億円	約337億円
・ 費用便益比(B/C)	: 1.4	1.4

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)
	933億円	62億円	9.4億円	1,004億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	688億円		11億円	699億円	

■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)
	357億円	22億円	6.0億円	385億円	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	
	90億円		4.6億円	95億円	

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23年度

6. 事業進捗の見込みの視点

- ・事業延長L=2.1kmのうち、金町地区L=1.2kmについては平成7年度に供用済。
- ・残る新宿地区L=0.9kmについては、用地取得を進めているところであり、H23年3月末現在の用地取得率は、約49%(新宿地区)である。
- ・本事業を進めるには、交差するJR新金線(貨物)の高架化が必要である。しかし、JR新金線(貨物)の高架化は時期が未定となっており、調整に時間を要していたが、まずは現道拡幅(6車線化)を実施することで合意されたため、平成17年度より用地取得に着手。
- ・現道拡幅(6車線化)により交通容量の拡大を図り、その後交通状況や周辺の開発状況を見極めながら、立体化に向けて関係機関と連携・調整し、事業促進を図る。

■事業の計画から完成までの流れ

年 度		S21	～	S41	～	S45	S46	S47	S48	～	S55	～	S58	S59	S60	～	H1	～	H5	H6	H7	～	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34				
金町地区 (1・2km)	都市計画決定	決定									変更																																		
	事業化																																												
	測量・調査・設計						調査設計	調査設計	調査設計	調査設計	設計	調査設計	調査設計	調査設計	調査設計	地質調査設計	設計	設計	設計	設計																									
	設計・用地説明																																												
	用地								着手						完了			追加完了																											
	工事															拡幅	立体	立体	立体	立体	街路整備	完成																							
新宿地区 (0・9km)	都市計画決定	決定		変更																																									
	事業化																																												
	測量・調査・設計													調査	調査	調査	測量調査設計	設計	調査設計	設計	設計	設計	測量調査設計	測量設計	調査設計	調査	設計	設計	設計	設計	設計	設計					立体設計								
	設計・用地説明																																												
	用地																								11%	29%	39%	43%	48%	49%							完了								
	工事																																									立体	立体	立体	立体

※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)

用地取得率は平成23年3月時点

7. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該地区は都心と松戸市方面を結ぶ交通が集中し、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から、慢性的な渋滞が発生。
- ・当該区間の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。
- ・第一次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、災害物資の輸送等のための、ネットワーク強化が図られる。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は、事業全体で約81%、新宿地区は前回再評価時39%(H19年度末)から49%(H22年度末)に増加。
- ・今後、用地の取得を推進するとともに、引き続き、早期完成に向けて事業促進を図る。

(3) 都道府県・政令市からの意見

【東京都知事の意見】

- ・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。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・新宿拡幅は、交通渋滞の緩和や交通事故の減少、大規模災害時の緊急輸送道路の確保といった観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。