資料２－３－①
関東地方整備局
事業評価監視委員会
（平成23年度第3回）

（再評価）

# 一般国道14号
# 両国拡幅

平成23年9月27日

国土交通省　関東地方整備局

# 目　次

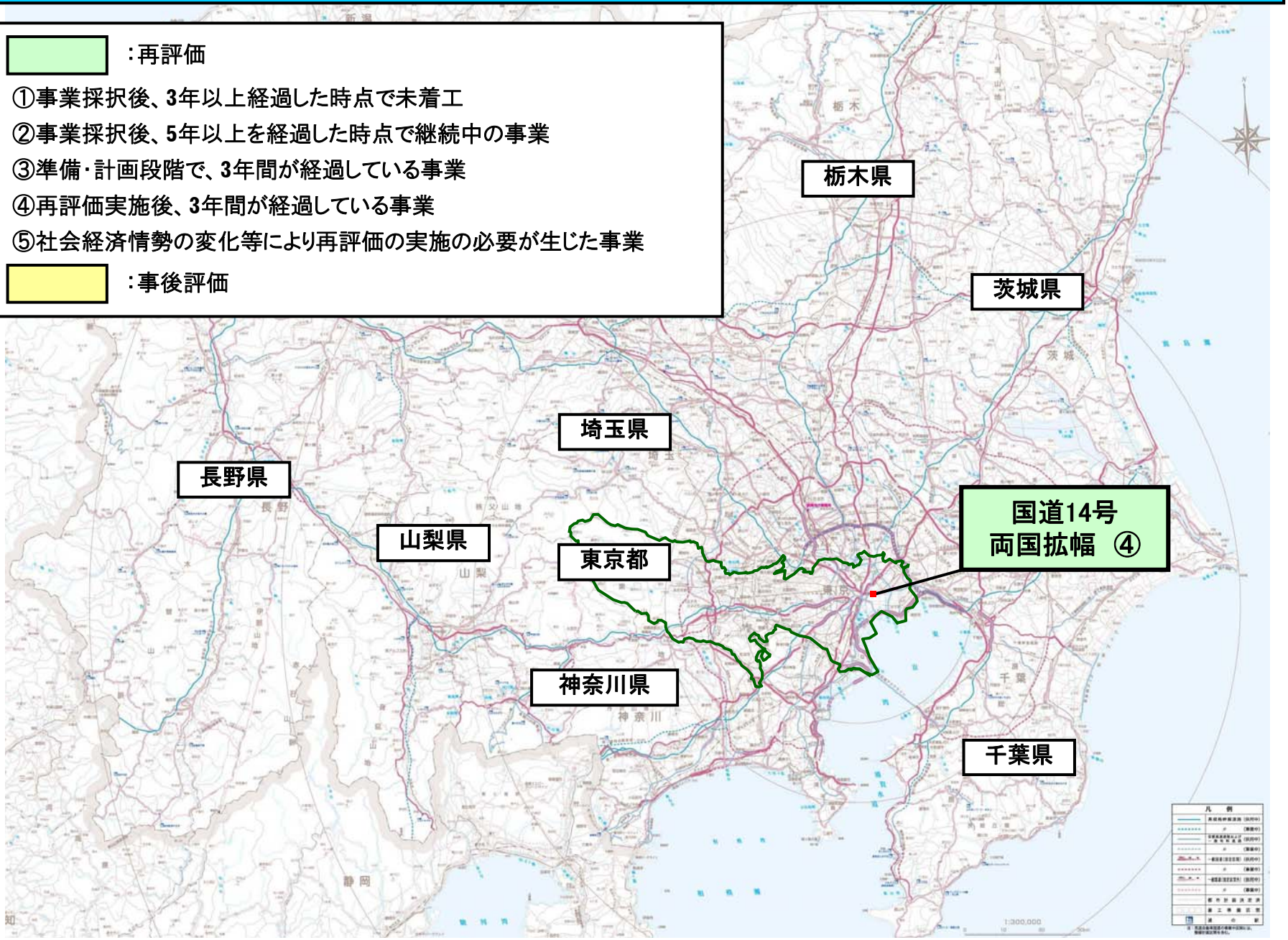
１．位置図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
２．事業の目的と計画の概要・・・・・・・　2
３．事業進捗の状況・・・・・・・・・・・・・・・　4
４．事業の必要性に関する視点・・・・・　6
５．費用対効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　9
６．事業進捗の見込みの視点・・・・・・　11
７．今後の対応方針（原案）・・・・・・・・　12

# 1. 位置図

：再評価

①事業採択後、3年以上経過した時点で未着工
②事業採択後、5年以上を経過した時点で継続中の事業
③準備・計画段階で、3年間が経過している事業
④再評価実施後、3年間が経過している事業
⑤社会経済情勢の変化等により再評価の実施の必要が生じた事業

：事後評価



# 2. 事業の目的と計画の概要

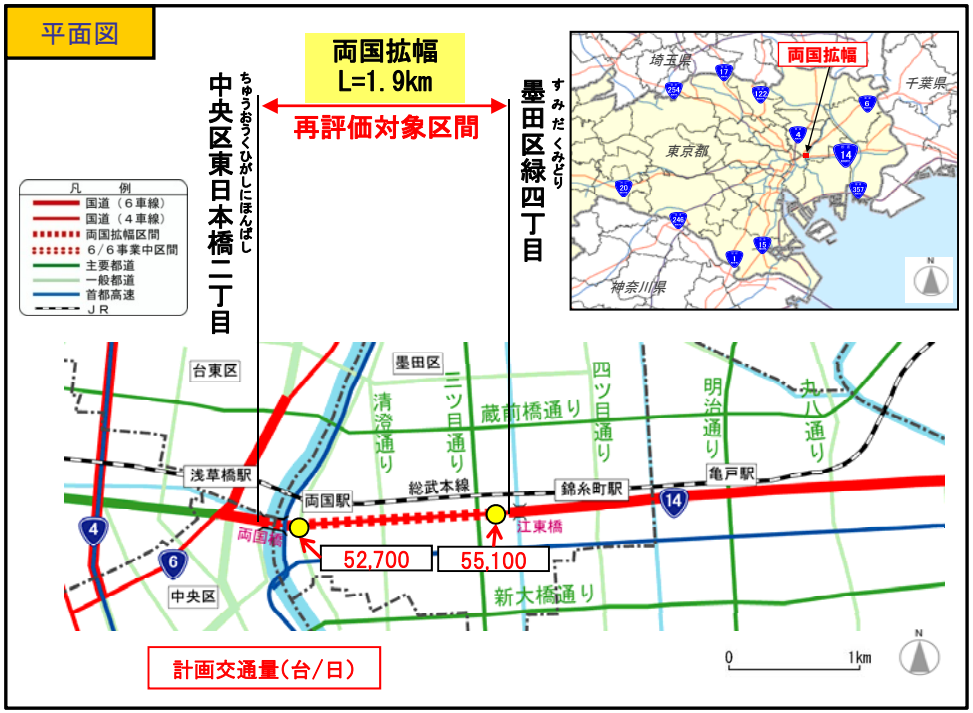
## （1）目的

○交通混雑の緩和
○交通安全の確保
○大規模震災時の緊急輸送道路の確保

## （2）計画の概要

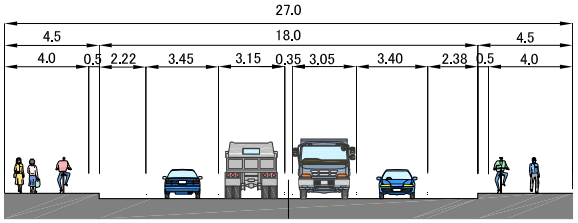
区　間：自）東京都中央区東日本橋二丁目
　　至）東京都墨田区緑四丁目

| | |
|---|---|
| 計画延長 | ：L=1.9km |
| 幅　員 | ：W=29.3m～35.0m |
| 道路規格 | ：第4種1級 |
| 設計速度 | ：60km/h |
| 車線数 | ：6車線 |
| 事業化 | ：平成10年度 |
| 事業費 | ：約250億円 |
| 計画交通量 | ：52,700～55,100台／日 |

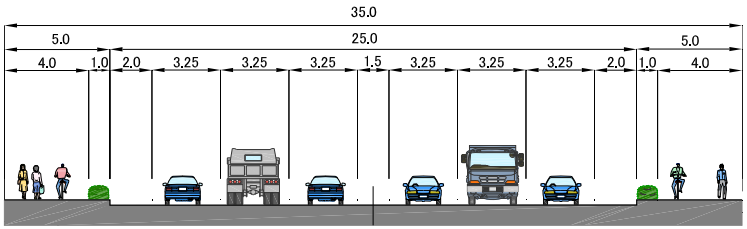



《土工部》

現況断面図

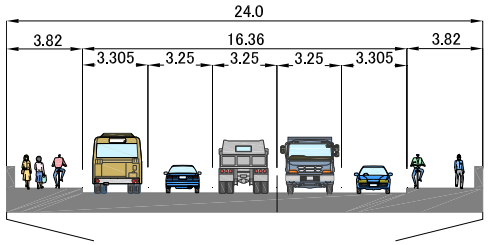



標準断面図

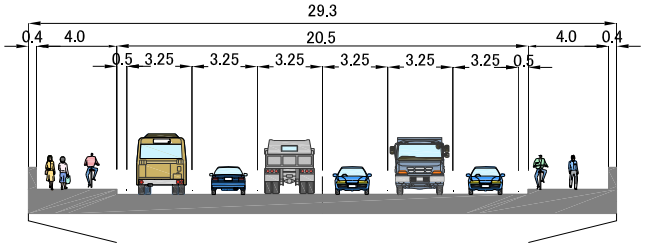



《橋梁部（両国橋）》

現況断面図




標準断面図



# 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号の利用交通は、周辺地域内に起終点のある内々交通が30%。
・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が40%、周辺地域を通過する外々交通が30%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）

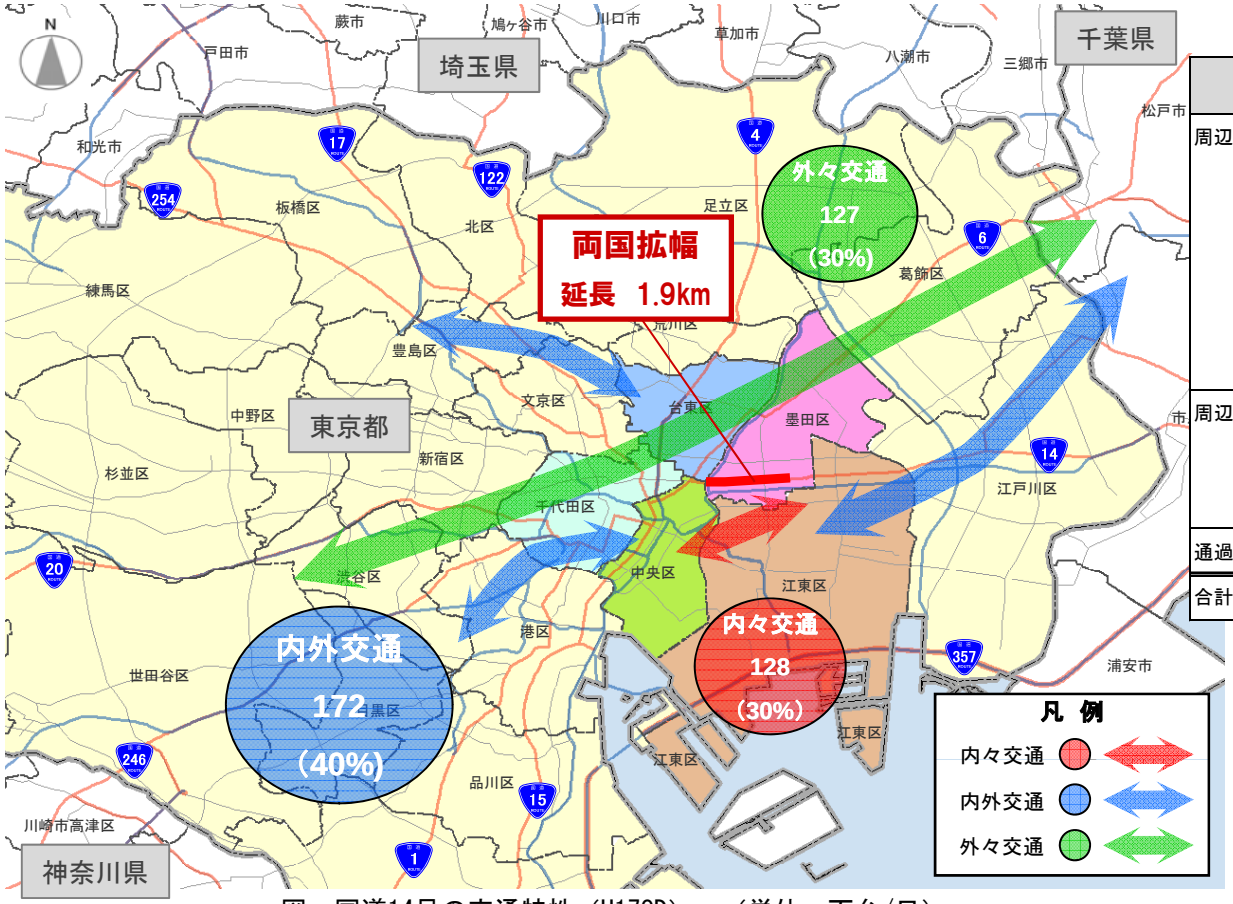



図　国道14号の交通特性（H170D）　（単位：百台/日）

表　国道14号の交通特性

| 国道14号両国拡幅 OD内訳 | | H17交通量（百台/日） | 比率 |
|---|---|---|---|
| 周辺地域（内々） | | 128 | 30% |
| | 周辺地域 ⇔ 墨田区 | 37 | 9% |
| | 周辺地域 ⇔ 江東区 | 66 | 16% |
| | 周辺地域 ⇔ 中央区 | 11 | 3% |
| | 周辺地域 ⇔ 台東区 | 7 | 2% |
| | 周辺地域 ⇔ 千代田区 | 6 | 1% |
| 周辺地域とその他地域（内外） | | 172 | 40% |
| | 周辺地域 ⇔ その他都内 | 101 | 24% |
| | 周辺地域 ⇔ 他県 | 71 | 17% |
| 通過交通（外々） | | 127 | 30% |
| 合計 | | 426 | 100% |

内々交通が30%

内外交通が40%

外々交通が30%

※周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地域の墨田区、江東区、台東区、中央区、千代田区。
※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出。

周辺地域：墨田区、江東区、台東区、中央区、千代田区
その他都内：隣接地除く東京都
通過交通：周辺地域内を発着としない交通

# 3. 事業進捗の状況

## （１）事業の経緯

| | |
|---|---|
| 昭和21年3月 | 都市計画決定 |
| 平成10年度 | 事業化 |
| 平成19年5月 | 事業計画説明会（計6回） |
| 平成21年6月・7月 | 設計用地説明会（墨田区緑一丁目交差点区間・計3回） |

国道14号　両国拡幅　L=1.9km

上段：計画交通量
下段：現況交通量（H17センサス）

○ バス停

凡　例
- 国道（６車線）
- 国道（４車線）
- 両国拡幅区間
- ６/６事業中区間
- 主要都道
- 一般都道
- 首都高速
- ＪＲ

写真①　江東橋付近の状況

整備前区間（４車線）

拡幅済区間（６車線）

# 3. 事業進捗の状況

## （２）周辺状況

・当該区間は、ＪＲ総武線、首都高速小松川線と並行しており、中央区、墨田区の人口集中地域を通過している。

・また、路線の周辺には、商業、工業、住居地域が混在しており、商業施設、駅、病院などの公共施設が多く立地する地域である。

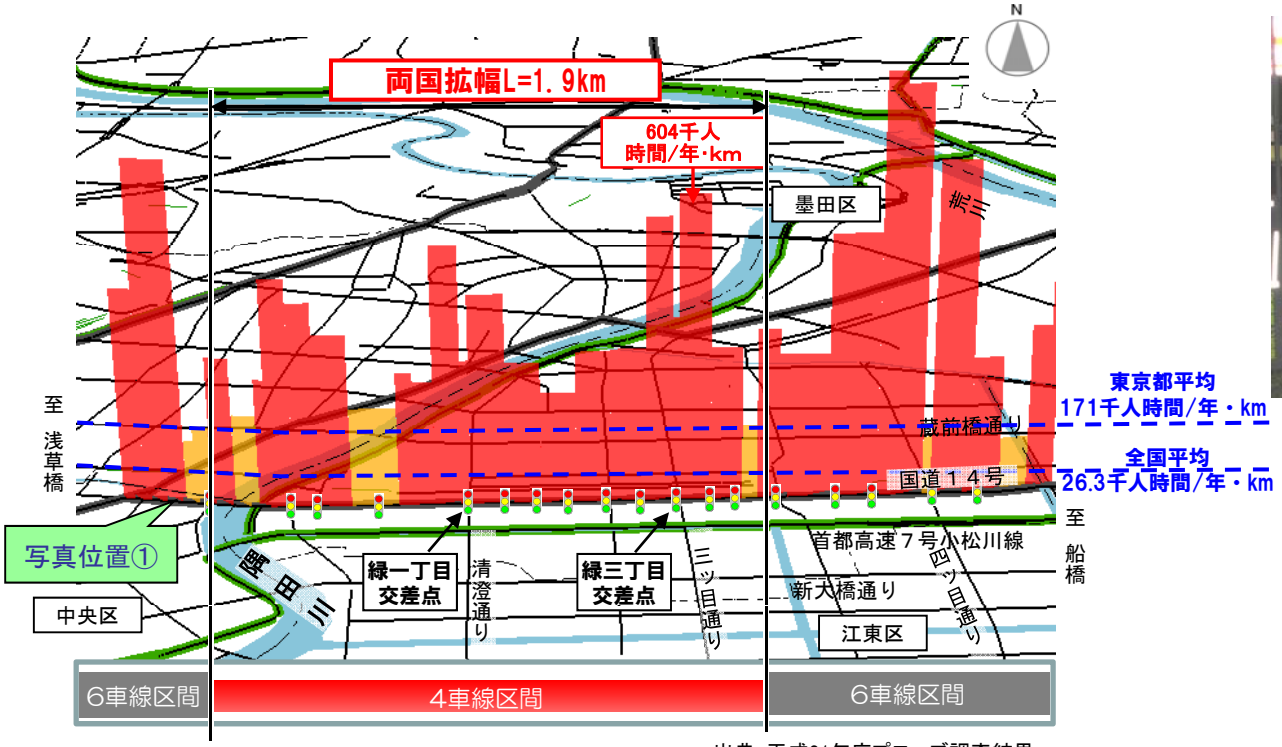
# 4. 事業の必要性に関する視点

## （１）国道14号の渋滞状況

・当該区間がボトルネック(6車線から4車線に車線減少)となり、交通渋滞が発生。
・当該区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約13倍。
・両国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。

**渋滞発生状況**

**両国拡幅区間損失時間：約332千人時間/年・ｋｍ**
**（全国平均　26.3千人時間/年・ｋｍ）**




写真①　両国橋付近の混雑状況

凡例
～5万人時間/年・km
5～10万人時間/年・km
10～20万人時間/年・km
20～　万人時間/年・km

平面交差点

出典：平成21年度プローブ調査結果

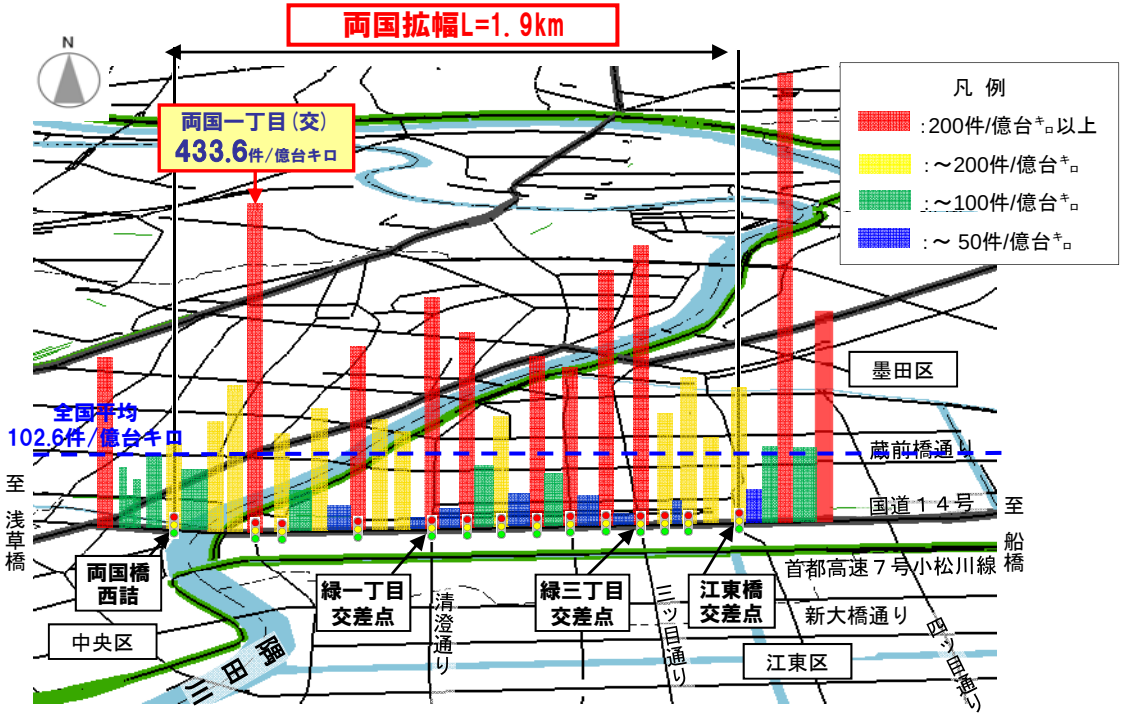
# 4. 事業の必要性に関する視点

## （２）国道14号の交通事故状況

・当該区間の死傷事故率は231.7件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)の約2倍。
・特に両国１丁目交差点では死傷事故率が433.6件/億台・kmであり全国平均の約4倍。
・4車線区間を6車線化することにより、交通の円滑化が図られ交通事故の減少が見込まれる。

### 死傷事故発生状況

**両国拡幅区間平均 ： 231.7件/億台・ｋｍ**
**（全国平均 102.6件/億台・ｋｍ）**




### 両国拡幅区間の事故発生状況

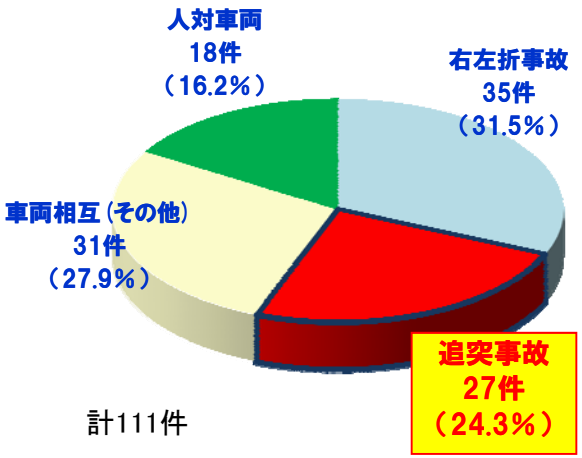



図 事故類型別事故発生状況
※出典；交通事故データ（H18～H21）

# 4. 事業の必要性に関する視点

## （３）防災ネットワークの機能強化

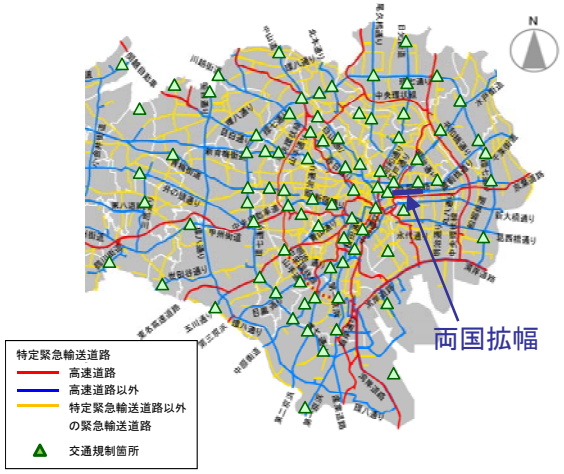
・両国拡幅区間は、第一次緊急輸送道路に指定されており、地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線として位置付けられている。

・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。

### 東京都の第一次緊急輸送道路

図　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図



緊急交通路案内標識

写真　防災訓練に伴う交通規制の状況（H23.9/1 青戸）

写真　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）}

# 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 | 〔今回評価〕 | 〔参考：前回評価(H19)〕 |
|---|---|---|
| ・基準年次 | ：平成23年度 | 平成19年度 |
| ・供用予定年次 | ：平成33年度 | 平成30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 | ：52,700～55,100（台/日） | 50,900～54,200（台/日） |
| ・事業費 | ：約250億円 | 約250億円 |
| ・Ｂ／Ｃ | ：1.7 | 1.7 |

# 5. 費用対効果

■事業全体

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間短縮便益</td><td>走行経費減少便益</td><td>交通事故減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比（B／C）<br>1.7</td></tr>
<tr><td>301億円</td><td>12億円</td><td>2.6億円</td><td>315億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">179億円</td><td colspan="2">11億円</td><td>189億円</td></tr>
</table>

■残事業

<table>
<tr><td rowspan="2">便益(B)</td><td>走行時間短縮便益</td><td>走行経費減少便益</td><td>交通事故減少便益</td><td>総便益</td><td rowspan="4">費用便益比（B／C）<br>1.8</td></tr>
<tr><td>301億円</td><td>12億円</td><td>2.6億円</td><td>315億円</td></tr>
<tr><td rowspan="2">費用(C)</td><td colspan="2">事業費</td><td colspan="2">維持管理費</td><td>総費用</td></tr>
<tr><td colspan="2">165億円</td><td colspan="2">11億円</td><td>175億円</td></tr>
</table>

注1）費用及び便益額は整数止めとする。
注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。
注3）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。

基準年：平成23年度

# 6. 事業進捗の見込みの視点

・平成10年の事業化後、空中写真測量や道路予備設計を実施。
・平成19年5月に事業計画説明会を計6回開催し、平成21年6月、7月及び平成22年6月、7月に設計用地説明会（墨田区緑1丁目交差点区間・計5回）を実施。
・今後、両国拡幅区間の用地取得をH23年度より着手予定であり、平成33年度には、全線6車線開通を予定している。

## ■事業の計画から完成までの流れ

| 年　度 | | S21 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 都市計画決定 | | 都市計画決定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業化・有料事業許可 | | | 事業化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 測量・調査・設計 | | | | 空中写真測量 | 交通量調査 | 概略設計（交差点・道路） | | | 路線測量 | 予備設計（交差点・道路） | | 路線測量 | 予備修正設計 | 用地測量・物件調査(緑1丁目) | | 設計 | 設計 用地測量・物件調査（緑3丁目） | 設計 | 設計 用地測量・物件調査（両国2丁目） | 設計 | | | | | |
| 設計・用地説明 | | | | | | | | | | | | 事業計画 | | 設計用地 | 設計用地 | | 設計用地 | | 設計用地 | | | | | | |
| 両国橋 | 工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 工事着手 | | | 完成 |
| 両国2丁目交差点区間 | 用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 用地着手 | | | | | |
| | 工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 工事着手 | | 完成 |
| 緑1丁目交差点区間 | 用地 | | | | | | | | | | | | | | | 用地着手 | | | | | | | | | |
| | 工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 工事着手 | | 完成 | | | |
| 緑3丁目交差点区間 | 用地 | | | | | | | | | | | | | | | | | 用地着手 | | | | | | | |
| | 工事 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 工事着手 | | 完成 | | |

※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）　※平成23年3月末時点

# 7. 今後の対応方針(原案)

## (1)事業の必要性等に関する視点

・両国拡幅は、国道14号東京都内区間の中で、都市計画（6車線）の未整備区間として残っている区間である。
・両国拡幅区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約13倍。
・両国拡幅区間の死傷事故率は231.7件/億台・kmであり、全国平均(102.6件/億台・km)の約2倍。
・両国拡幅区間は、第一次緊急輸送道路に指定されており、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円滑な緊急輸送を確保することができる。
・費用対効果（B/C）は、1.7である。

## (2)事業進捗の見込みの視点

・平成19年5月に事業計画説明会を計6回開催し、平成21年6月、7月及び平成22年6月、7月に設計用地説明会（墨田区緑1丁目交差点区間・計5回）を実施した。
・地元から事業に対する早期整備の要望も多く、今年度から用地着手していく予定である。

## (3)都道府県・政令市からの意見

・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。
・国道14号は、東京都中央区～千葉県千葉市を連絡する主要幹線道路であり、交通渋滞の緩和や防災ネットワークの機能強化の観点から、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。