

(再評価)

資料3-2-①

関東地方整備局  
事業評価監視委員会

(平成26年度第6回)

# 一般国道6号 新宿拡幅

平成26年11月27日

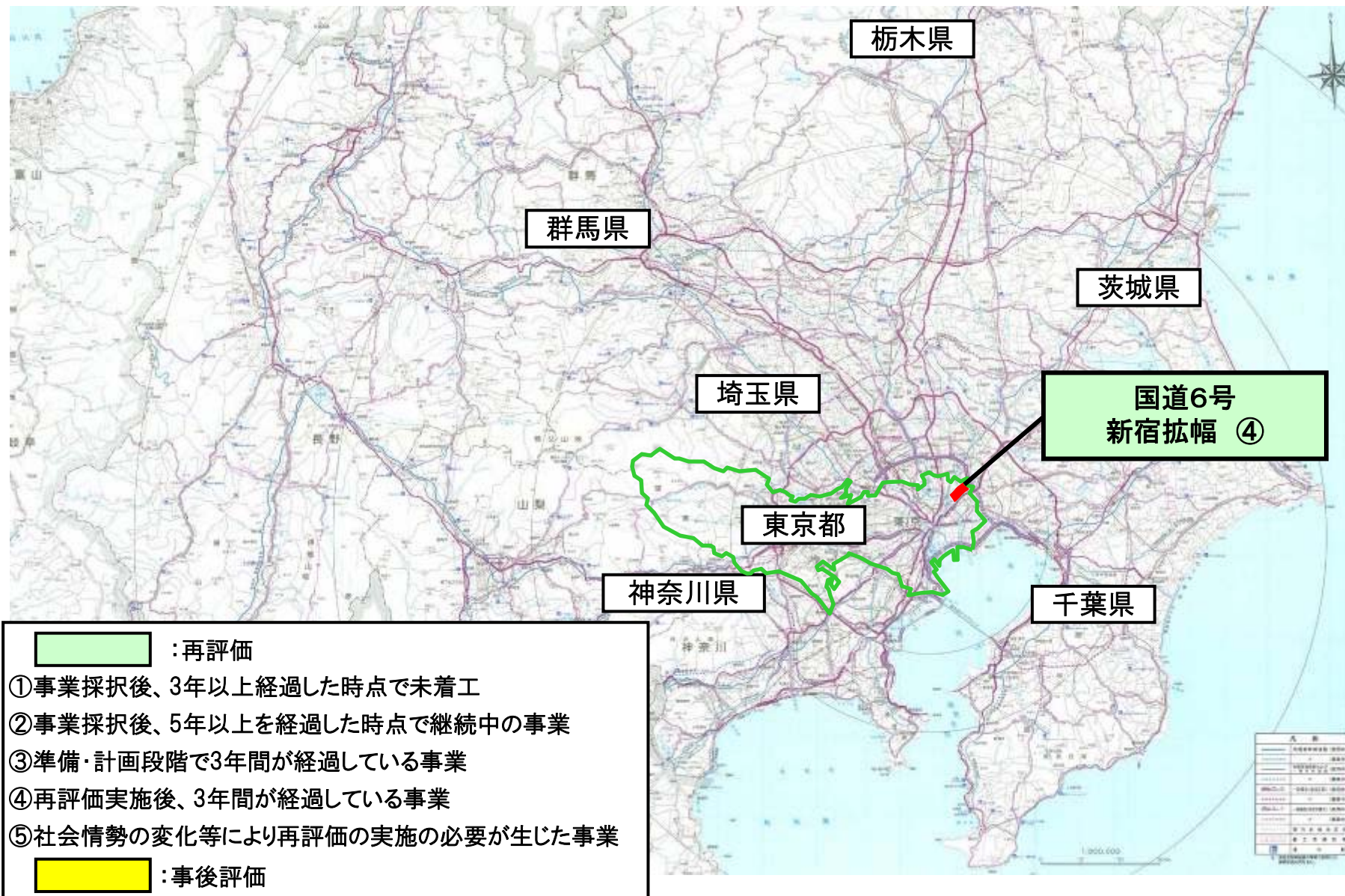
国土交通省関東地方整備局

# 目 次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	8
3. 事業の評価	.....	13
4. 事業の見込み等	.....	15
5. 関連自治体等の意見	.....	16
6. 今後の対応方針(原案)	.....	17

# 1. 事業の概要

## (1)－1 事業の目的と計画の概要（位置図）



# 1. 事業の概要

## (1)–2 事業の目的と計画の概要

### 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

### 計画の概要

とうきょうとかつしかくにいじゆく  
とうきょうとかつしかくかなまち

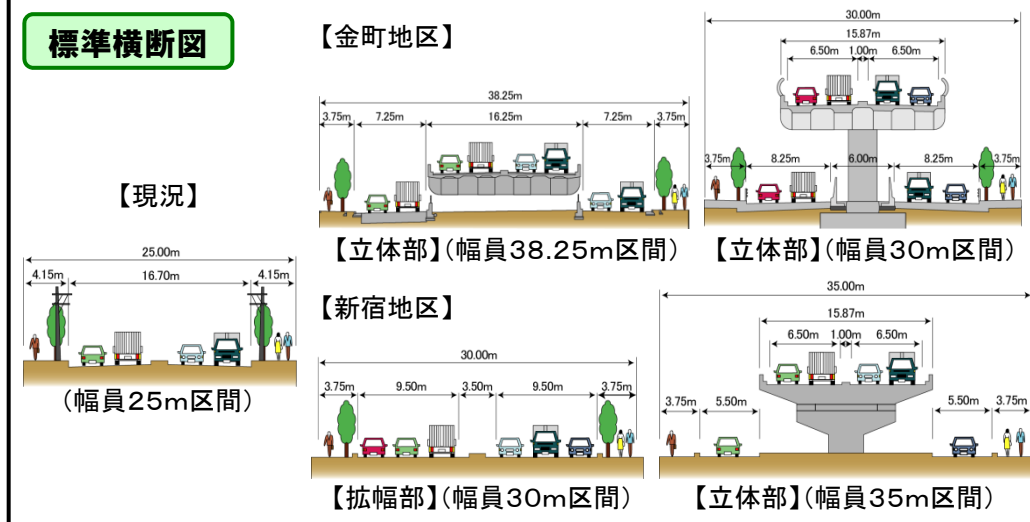
区 間 : 自)東京都葛飾区新宿2丁目  
至)東京都葛飾区金町6丁目

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  
計画交通量 : 40,900~69,500台/日  
車線数 : 4~6車線  
事業化 : 昭和45年度  
事業費 : 約337億円

### 位置図



### 標準横断面



# 1. 事業の概要

## (1)－3 事業の目的と計画の概要（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）

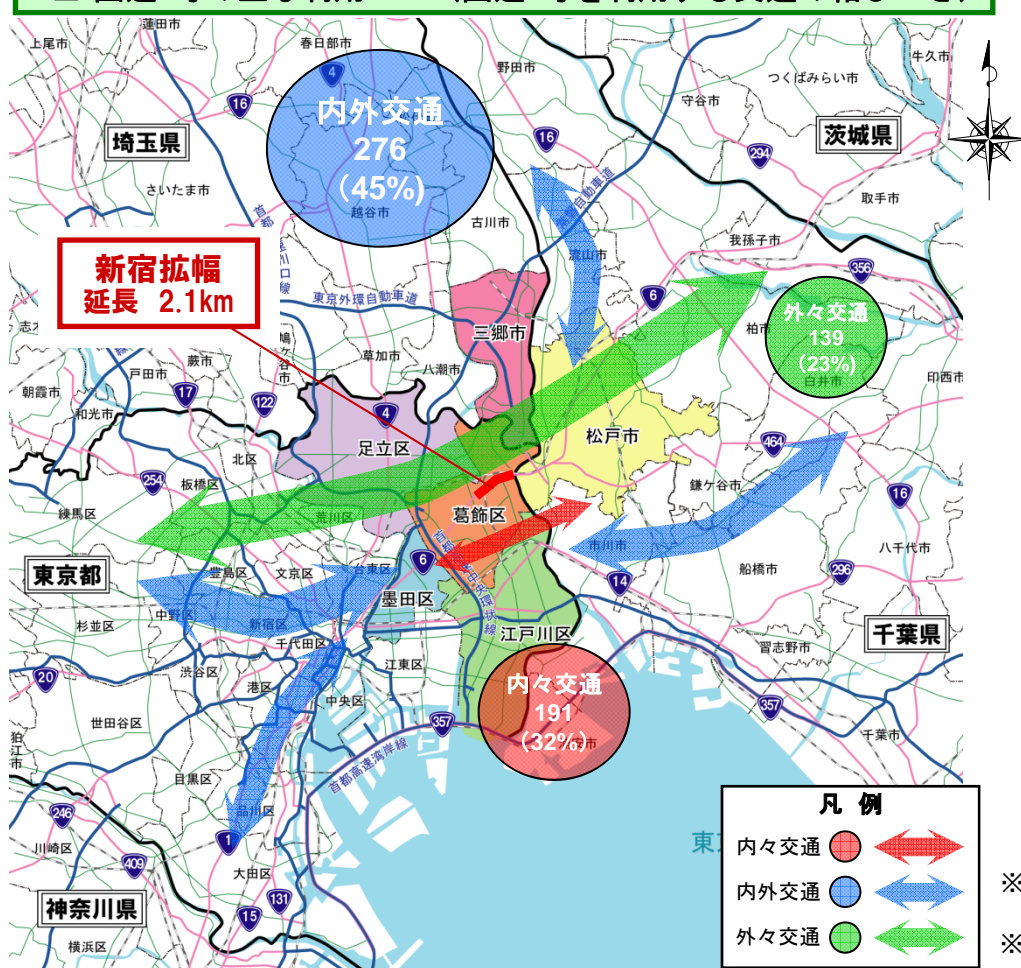


表 国道6号の交通特性

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

# 1. 事業の概要

## (1)－4 事業の目的と計画の概要（周辺の状況）

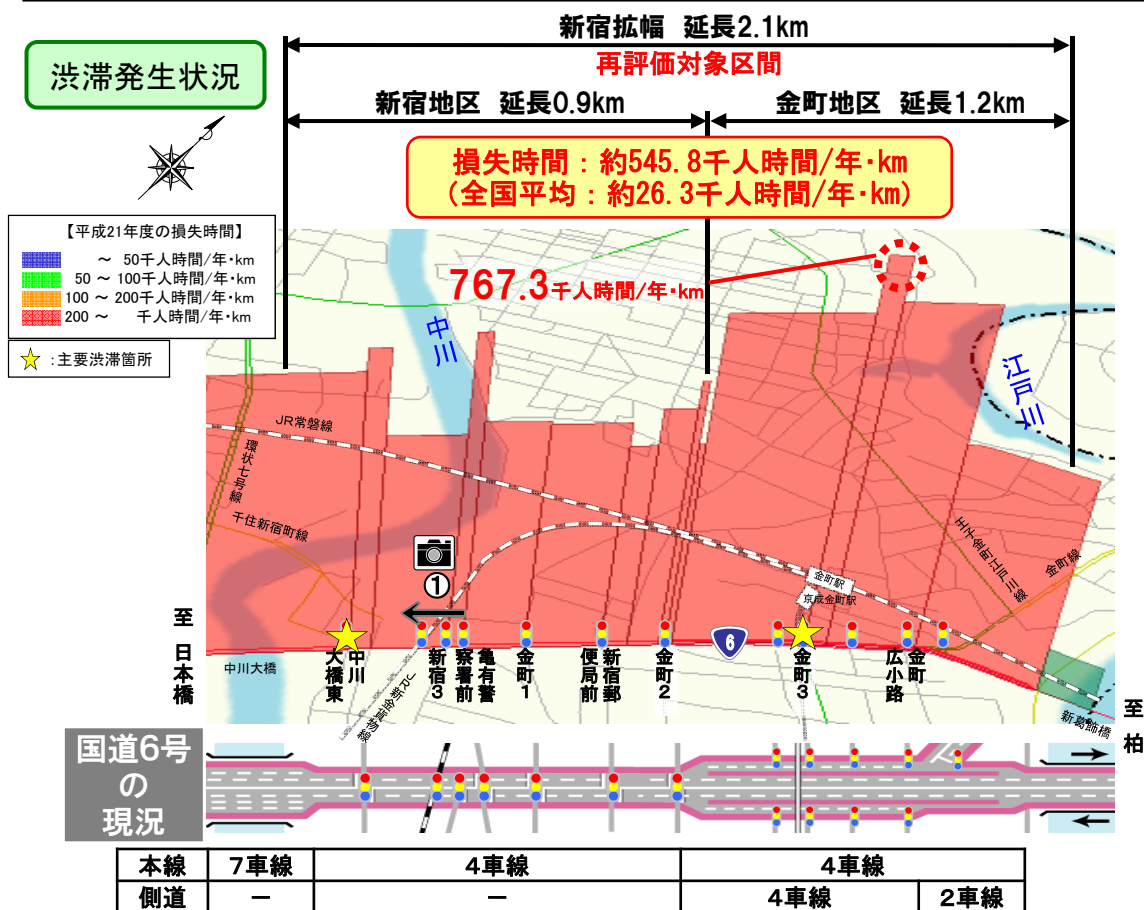
- ・当該区間は、JR常磐線金町駅と京成金町線京成金町駅の南側に位置し、都市部の既成市街地を通過している。
- ・沿線は商業地や住宅地であるとともに、学校、消防署、警察署等の公共施設が立地し、大規模な開発事業が計画されている。



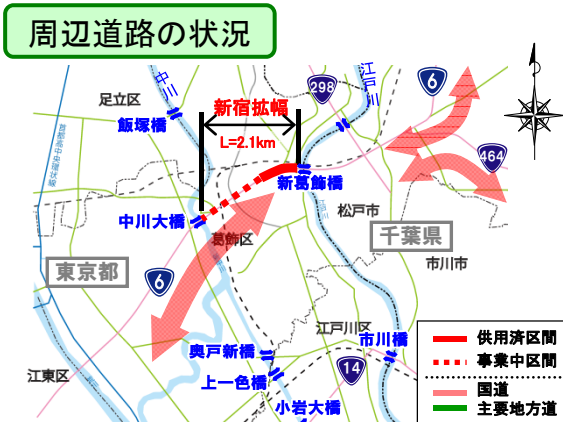
# 1. 事業の概要

## (2) - 1 事業の必要性(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)  
(平成26年9月撮影)



都心と松戸市方面を結ぶ交通が集中。

※年間損失時間：H21プローブデータ ※年間損失時間全国平均：国土交通省調べ

# 1. 事業の概要

## (2) - 2 事業の必要性(国道6号の死傷事故状況)

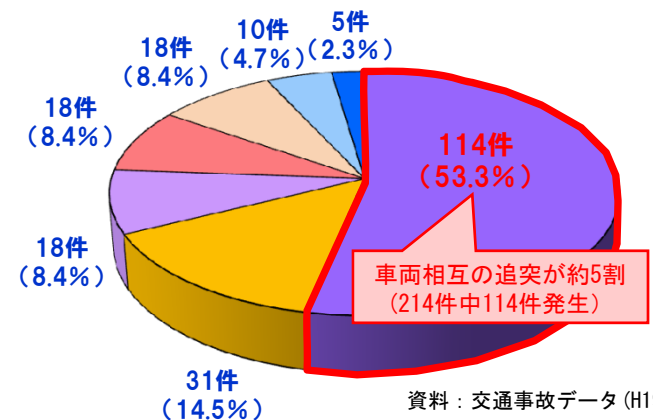
- ・当該区間の死傷事故率は123.6件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.2倍である。
- ・特に、金町1丁目交差点付近では死傷事故率が291.7件/億台・kmであり、全国平均の約3倍。
- ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。

### 死傷事故発生状況



### 事故の内訳(H19~H22)

- 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 (H19-H22)



# 1. 事業の概要

## (2) - 3 事業の必要性(防災ネットワークの機能強化)

- ・新宿拡幅区間は、特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。
- ・拡幅により震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、緊急車両などが消火活動、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。

### 東京都の特定緊急輸送道路



図 東京都の特定緊急輸送道路  
 [出典: 東京都 耐震ポータルサイト]

### 平成26年9月1日防災訓練に伴う交通規制箇所図



写真 国道6号新葛飾橋における  
 防災訓練状況(H26. 9. 1)

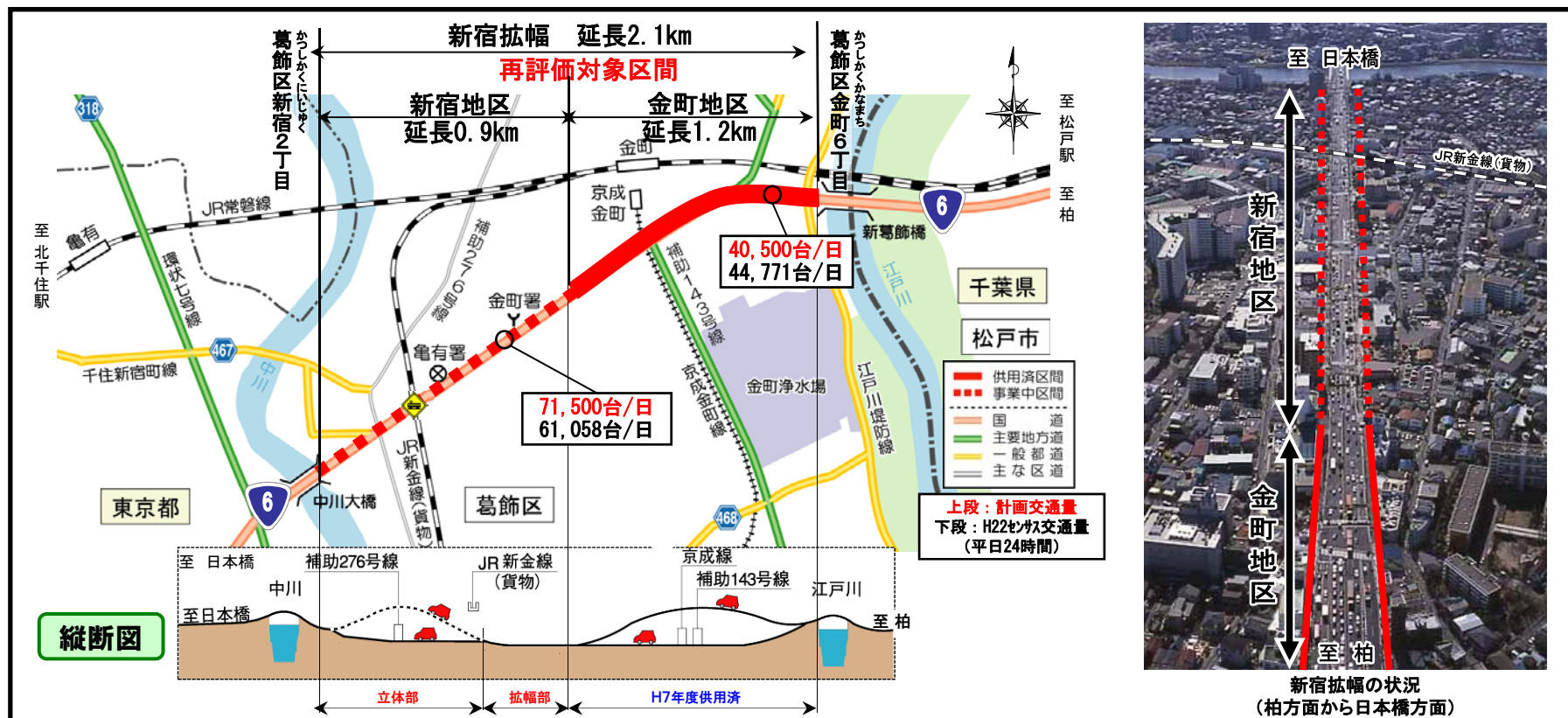


写真 震災により通行できない道路  
 (神戸市中央区)  
 [出典: 神戸災害と戦災資料館(神戸市HP)]

# 2. 事業の進捗状況

## (1) 事業の経緯

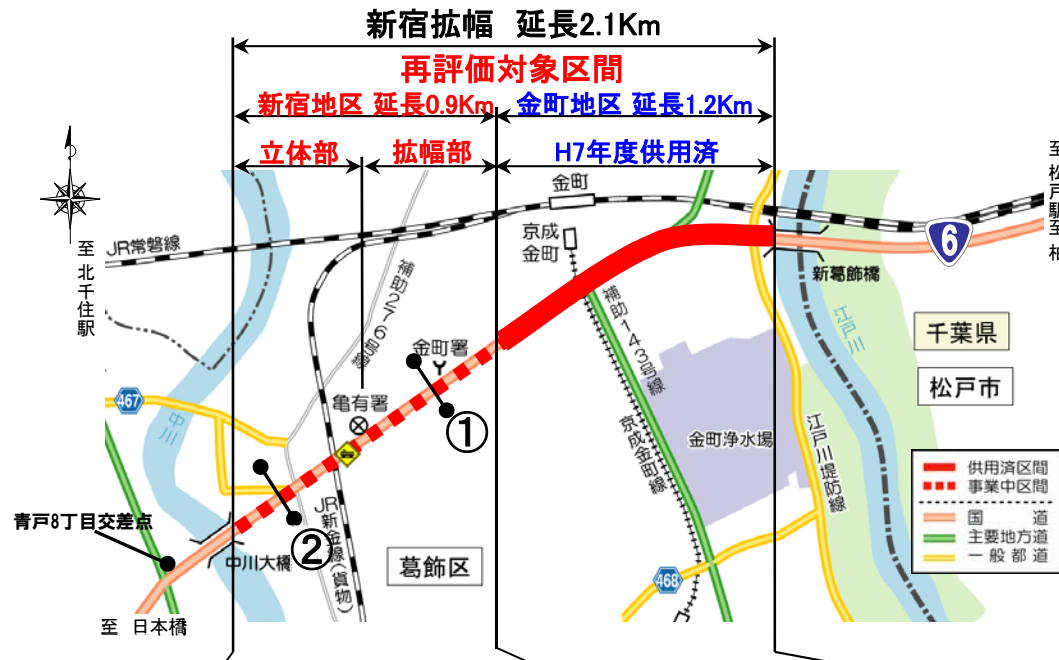
■新宿地区		■金町地区	
昭和21年3月26日 都市計画決定(当初:戦災復興院告示第3号)			
昭和41年7月30日	都市計画変更(W=30~35m)	昭和45年度	事業化
昭和58年度	事業化	昭和48年度	用地着手
平成16年7月	設計用地説明会	昭和56年2月10日	都市計画変更(W=30~38.25m)
平成17年度	用地着手	昭和60年度	工事着手
平成22年2月23日	地元意見交換会(歩道橋撤去に関する意見交換会)	平成5年6月29日	立体部4車線供用
		平成8年2月24日	街路部供用



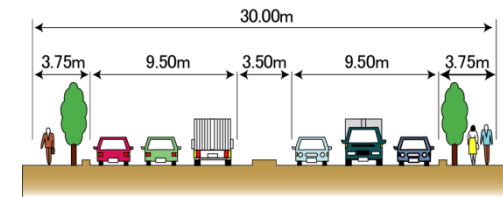
# 2. 事業の進捗状況

## (2) 残工事の概要

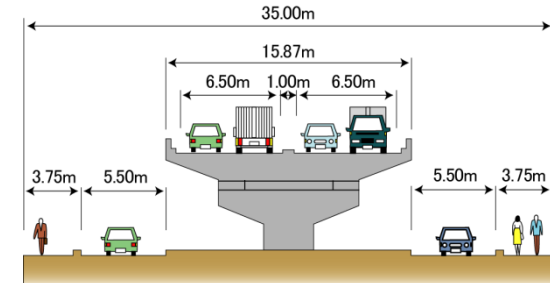
- ・新宿地区(0.9km)が主な残工事である。(用地取得率は新宿地区で約54%(H26.3末、面積ベース))
- ・用地取得率の高い東京都心側から重点的に用地を取得し、現道拡幅を実施。
- ・立体部については、現道拡幅後、JR新金線における踏切立体化事業の進捗により実施。



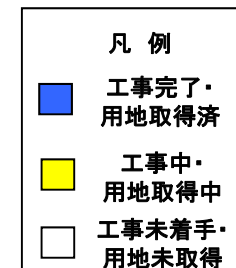
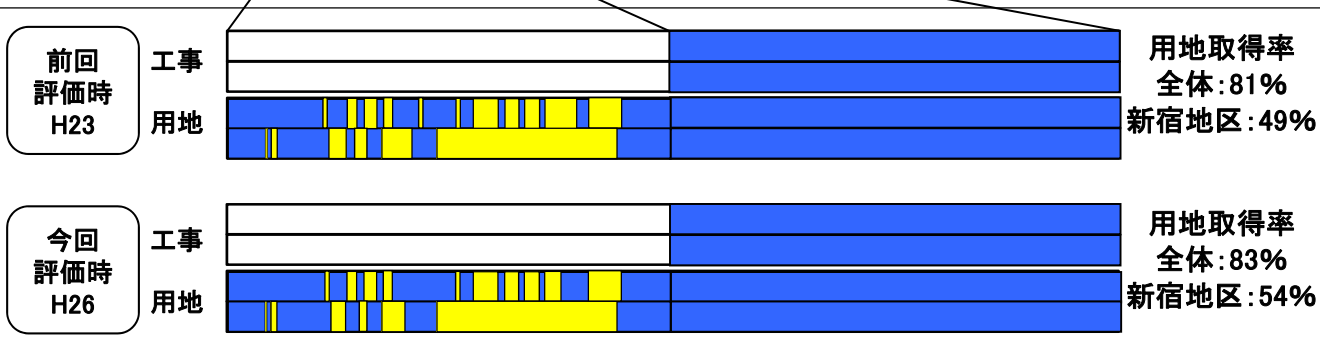
標準横断面図(新宿地区)



■断面① 拡幅部(幅員: 30m区間)

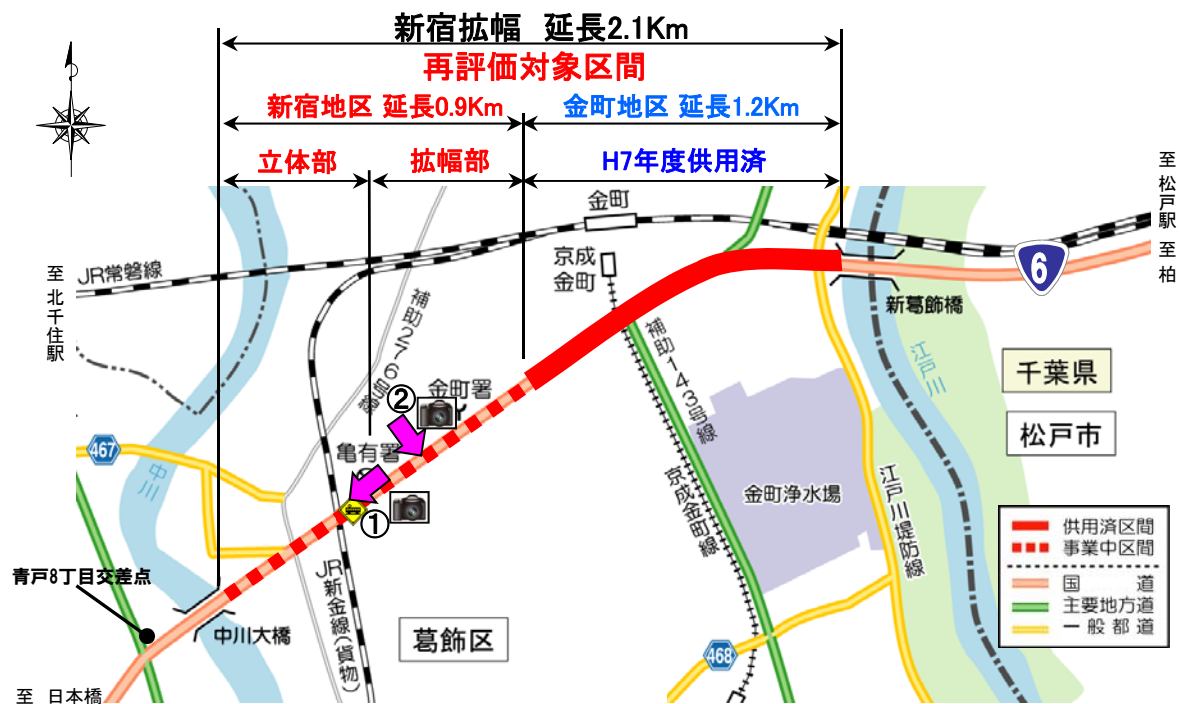


■断面② 立体部(幅員: 35m区間)



## 2. 事業の進捗状況

### (3) - 1 前回評価時からの進捗状況



②

【買収前】



【買収後】



①

【買収前】



【買収後】



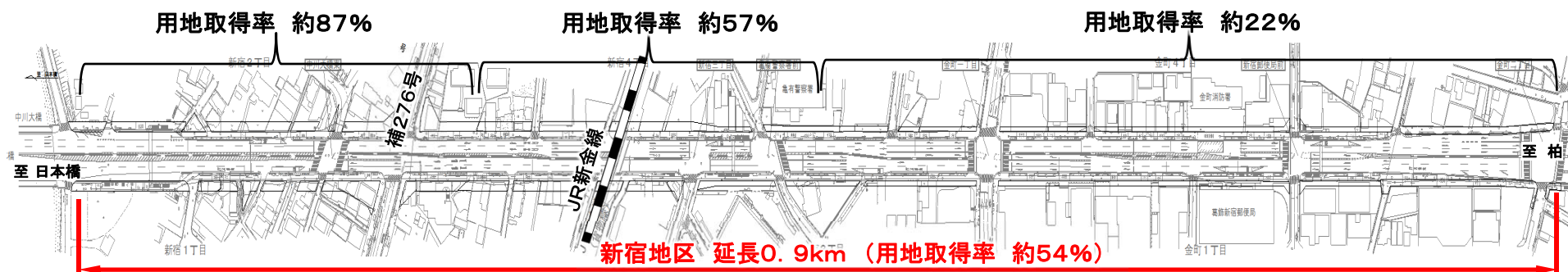
## 2. 事業の進捗状況

### (3) - 2 前回評価時からの進捗状況

#### ■用地取得

・国道6号沿線には、用地補償費が高額となる商業施設、マンション等が隣接しているが、前回(H23再評価)以降、効率的な事業執行に努めた結果、用地取得率は、前回の約49%から約54%となっている。

都心側では用地取得率が約9割となっており、特に進捗率が高い状況。



#### ■関係機関協議状況(JR東日本:新金線の踏切立体及び暫定拡幅)

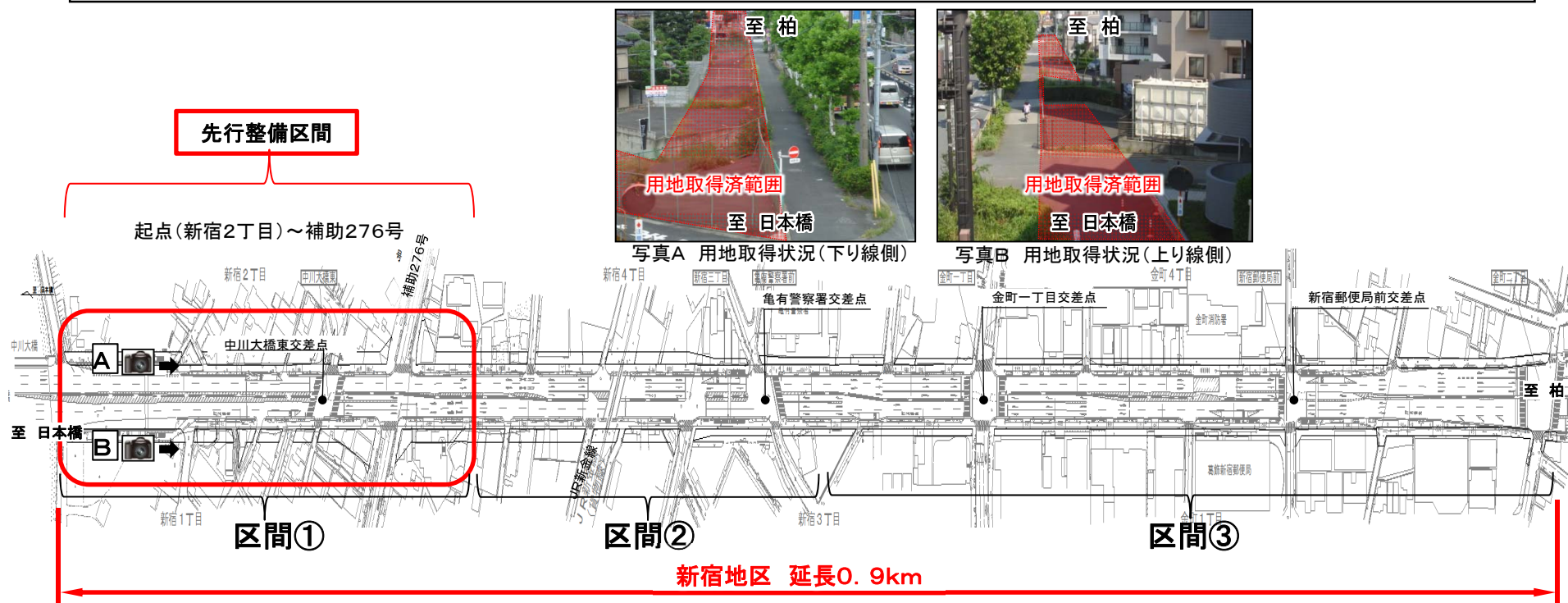
- ・平成12年度～平成13年度において、「JR新金線の立体交差化」に伴う調査設計の実施についての協議が完了。(整備局⇄JR東日本)
- ・平成16年度において、「JR新金線踏切部を暫定拡幅」にて整備することで協議が完了。(整備局⇄JR東日本)
- ・現道拡幅(6車線)の整備に向けて、関係機関との調整を進めてきており、現在は、踏切部の暫定拡幅についてJR東日本と協議中。
- ・JR東日本においては、都内の旅客路線における踏切整備を優先的に進めているが、貨物路線である当該事業区間の踏切立体化事業について、引き続き踏切立体化に向けて調整を進める。

## 2. 事業の進捗状況

### (3)－3 前回評価時からの進捗状況

#### ■現道拡幅の整備

- ・ 今後は、用地取得率の高い都心側(下図、区間①)を先行整備区間として、暫定的に平面での現道拡幅整備を行うとともに、残りの用地取得を推進。
- ・ また、補助276号～終点間の「区間②」、「区間③」については、区間①の整備に引き続き、現道拡幅(6車線)の早期整備に向けた用地取得を推進。
- ・ 先行整備区間の現道拡幅により、主要渋滞箇所である中川大橋東交差点の渋滞緩和、交通事故の減少が図られるとともに、補助276号との交差点が改良され、周辺地域の交通の利便性が向上し、整備効果の早期発現が期待できる。



### 3. 事業の評価

#### ■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。

#### 1) 計算条件

・基準年度	: 平成26年度	[参考: 前回評価]	: 平成23年度
・開通開始年次	: 平成35年度・拡幅平成32年度		: 平成35年度・拡幅平成29年度
・分析対象期間	: 開通後50年間		: 開通後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
・交通量の推計年次	: 平成42年度		: 平成42年度
・計画交通量	: 40,900~69,500(台/日)		: 40,500~71,500(台/日)
・事業費	: 約337億円		: 約337億円
・総便益(B)	: 約1,049億円(約3,203億円※)		: 約1,004億円(約3,501億円※)
・総費用(C)	: 約734億円(約350億円※)		: 約699億円(約367億円※)
・費用便益比(B/C)	: 1.4		: 1.4

※基準年次における現在価値化前を示す。

### 3. 事業の評価

#### 2)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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	1,015億円	27億円	7.2億円	1,049億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.4	4.7%
	726億円		7.6億円	734億円		

#### 3)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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	392億円	5.2億円	5.2億円	403億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	4.6	16.1%
	84億円		3.4億円	87億円		

注1)便益・費用については、平成26年を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値である。

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。

注4)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成26年度



# 4. 事業の見込み等

- ・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年度に開通済。
- ・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、H26年3月末現在の用地取得率は、約54%（新宿地区）である。
- ・新宿地区を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要である。JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定となっているが、まずは現道拡幅（6車拡幅）を実施することでJR東日本と合意されたため、平成17年度より用地取得に着手。
- ・特に用地取得率の高い東京都心側から重点的に用地取得を行い、現道拡幅（6車拡幅）を開通させ、引き続き立体化の開通を目指す。

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	調査設計	地質調査設計	設計	設計			設計																															
	設計・用地説明																																																			
	用地									着手																																										
	工事																																																			
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	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	設計	設計	設計										立体設計						
	設計・用地説明																																																			
	用地																																																完了			
	工事(拡幅)																																																			
工事(立体)																																																立体	立体	立体	立体	完成

※供用開始年次は、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

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 東京都からの意見

国道6号新宿拡幅は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業であることから、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。

## 6. 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。
- ・特定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83%、新宿地区は前回再評価時約49%(H22年度末)から約54%取得済み(H25年度末、面積ベース)。
- ・今後、用地進捗率の高い都心側について、平成27年度から工事に着手する予定である。
- ・用地進捗に伴い、地元から事業に対する早期整備要望もあり、更なる事業推進を図る。

### (3) 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、首都直下地震における道路啓開、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。