

(再評価)

資料3-3-①

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14号 両国拡幅

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	.....	11
4. 事業の見込み等	.....	13
5. 関連自治体等の意見	.....	14
6. 今後の対応方針(原案)	.....	15

1. 事業の概要

(1)-2 事業の目的と計画の概要

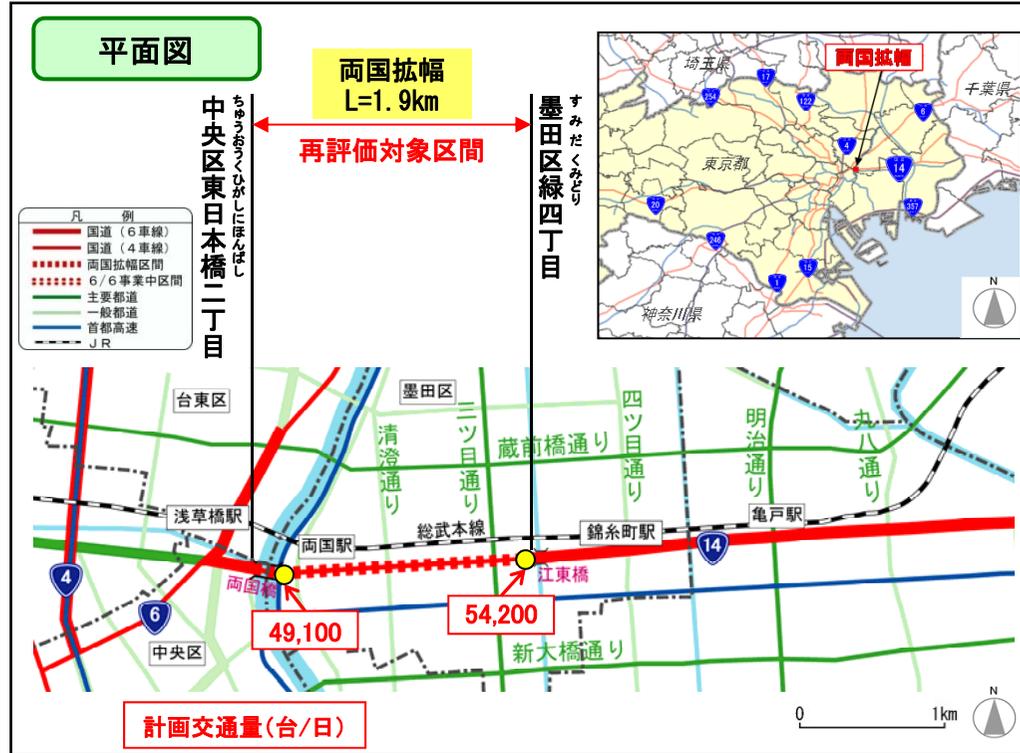
目的

- 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

計画の概要

とうきょうとちゅうおうくひがしにほんばし
 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種第1級
 設計速度 : 60km/h
 車 線 数 : 6車線
 計画交通量 : 49,100~54,200台/日
 事業化 : 平成10年度
 事業費 : 約250億円

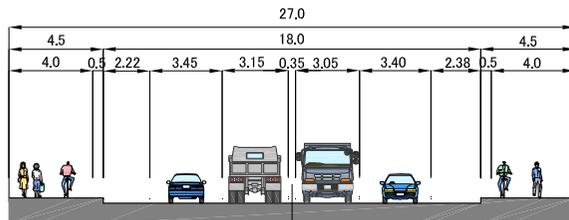
平面図



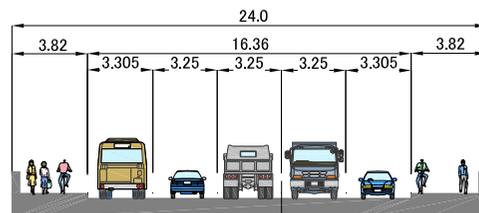
標準横断面図

整備前

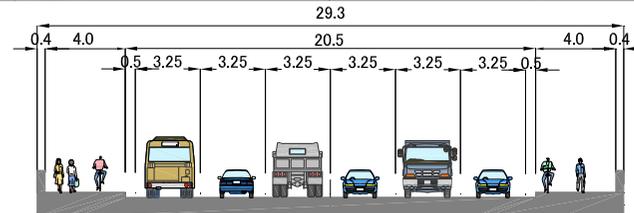
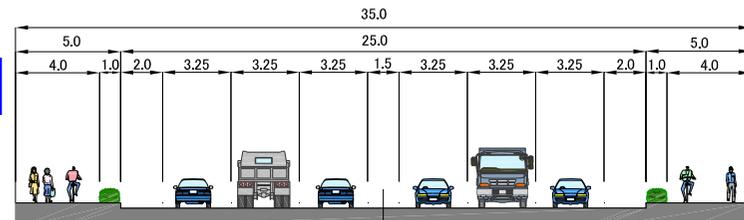
《土工部》



《橋梁部(両国橋)》



整備後



1. 事業の概要

(1)-3 事業の目的と計画の概要(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42%、周辺地域を通過する外々交通が28%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)

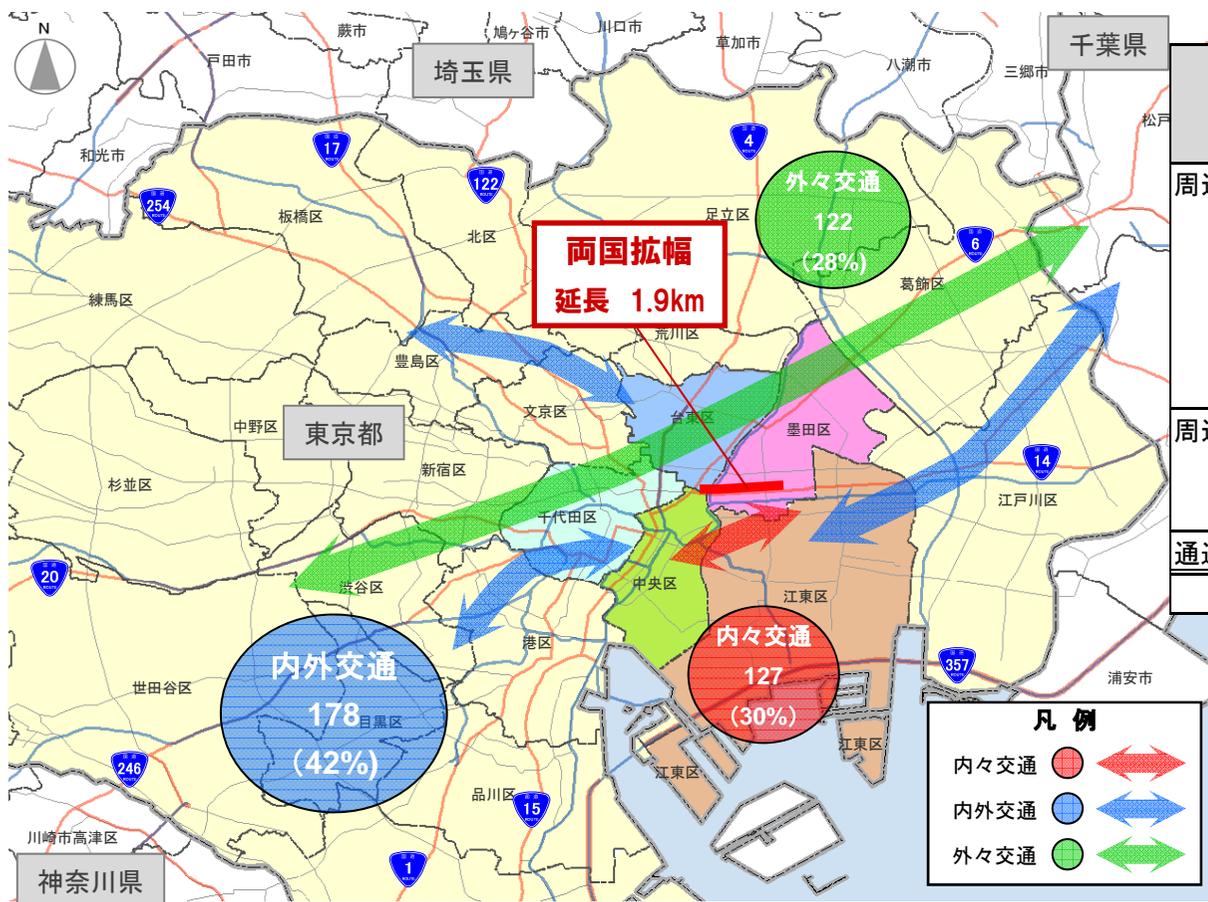


表 国道14号の交通特性

国道14号両国拡幅 OD内訳	全車	
	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	127	30%
周辺地域 ⇄ 墨田区	49	12%
周辺地域 ⇄ 江東区	55	13%
周辺地域 ⇄ 中央区	13	3%
周辺地域 ⇄ 台東区	5	1%
周辺地域 ⇄ 千代田区	5	1%
周辺地域とその他地域(内外)	178	42%
周辺地域 ⇄ その他地域	105	25%
周辺地域 ⇄ 他県	73	17%
通過交通(外々)	122	28%
合計	426	100.0%

内々交通が30%

内外交通が42%

外々交通が28%

※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

図 国道14号の交通特性 (H17OD) (単位:百台/日)

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総武線、首都高速小松川線と並行しており、墨田区の人口集中地域を通過しており、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、駅などの公共施設が多く立地する地域である。



	: 首都高速道路		: 商業系地域
	: 主要地方道		: 工業系地域
	: 一般都道		: 住居系地域
	: マンション		: 公共施設等

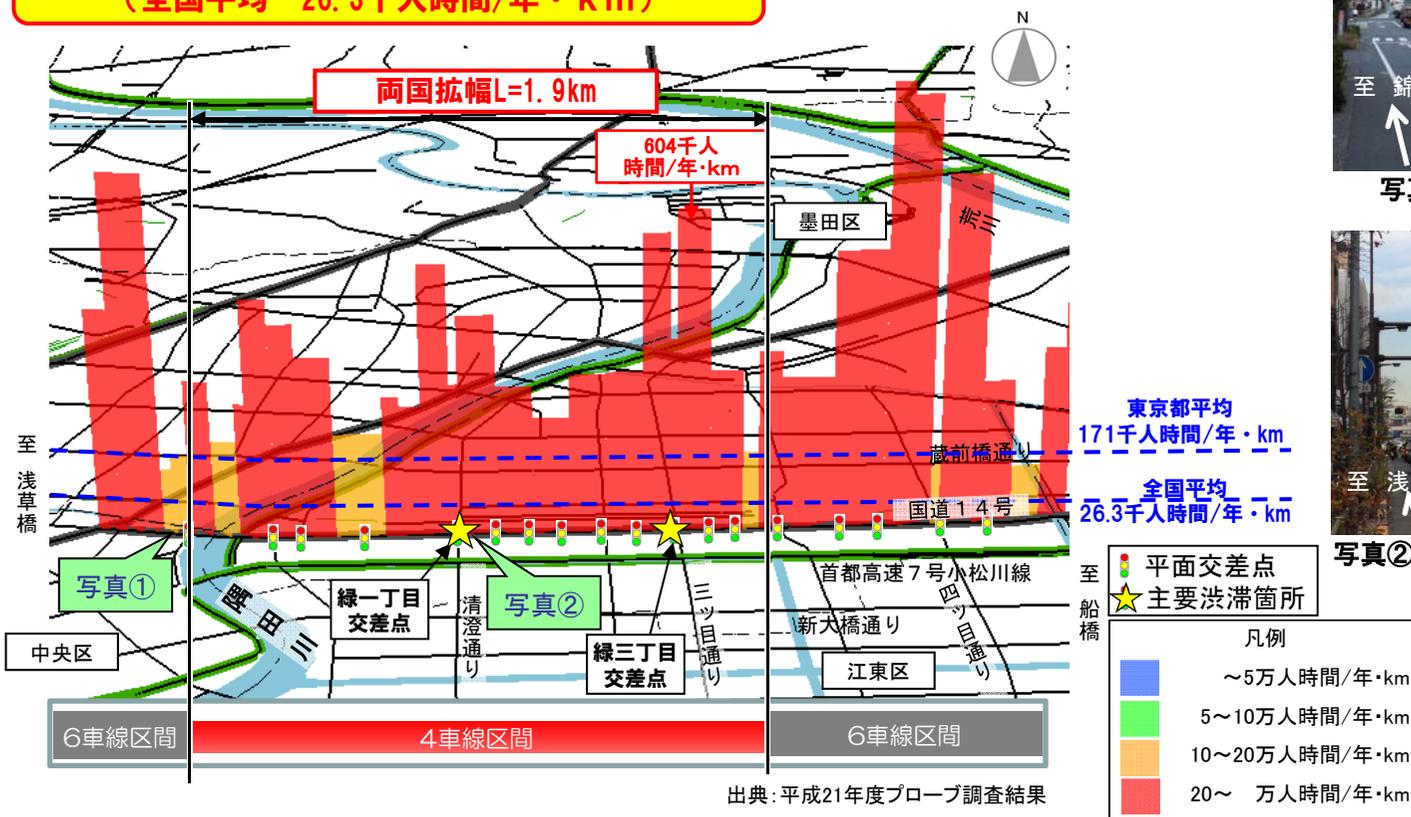
1. 事業の概要

(2)-1 事業の必要性(国道14号の渋滞状況)

- ・当該区間の損失時間(332千人時間/年・km)は、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約13倍である。
- ・両国拡幅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、交通渋滞が発生している。
- ・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 両国橋西側(下り方向)



写真② 緑一丁目交差点付近(上り方向)

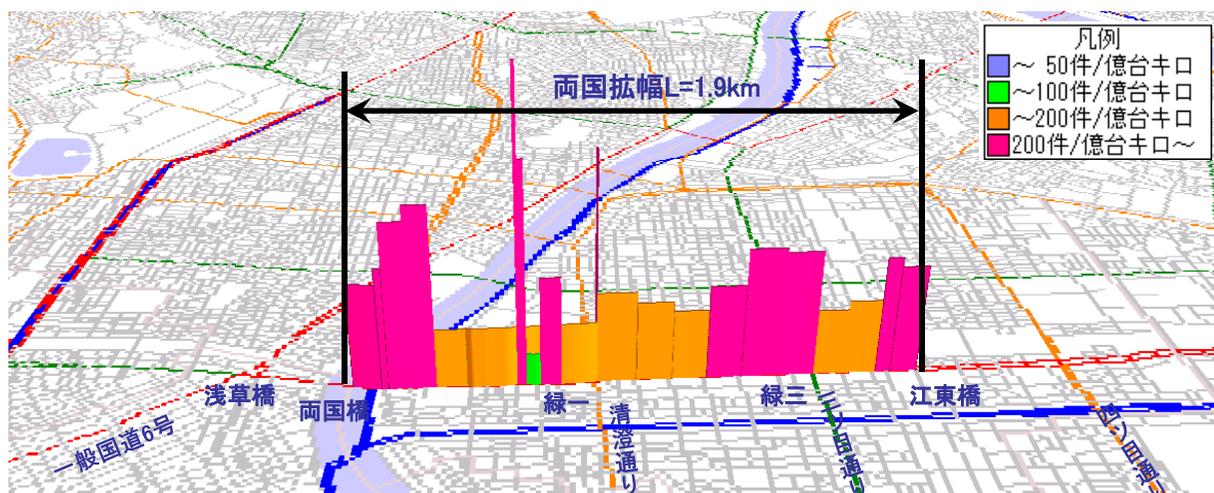
1. 事業の概要

(2)-2 事業の必要性(国道14号の交通事故状況)

- ・両国拡幅区間の死傷事故は年間246件発生。死傷事故率211件/億台キロは全国平均102件/億台キロの約2.0倍である。
- ・事故類型別の内訳では追突事故が34%を占め、一番多い。
- ・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。

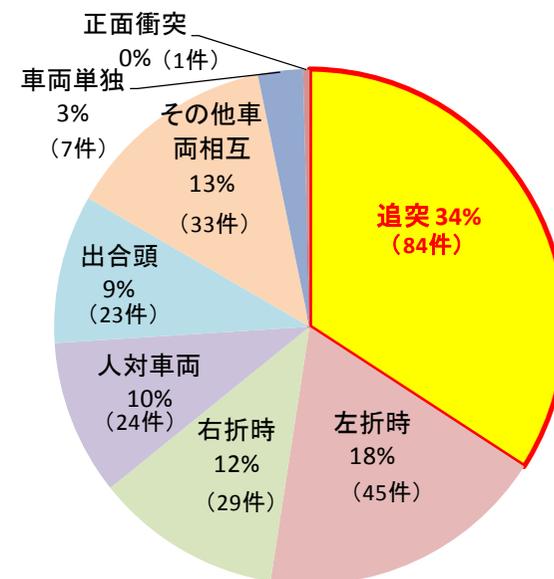
死傷事故発生状況

両国拡幅区間死傷事故件数:246件/年 死傷事故率:211件/億台キロ・年
(全国平均 102件/億台キロ)



※交通事故データ(平成19年~平成22年)

事故類型別の内訳



計246件

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)

- ・両国拡幅区間は、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

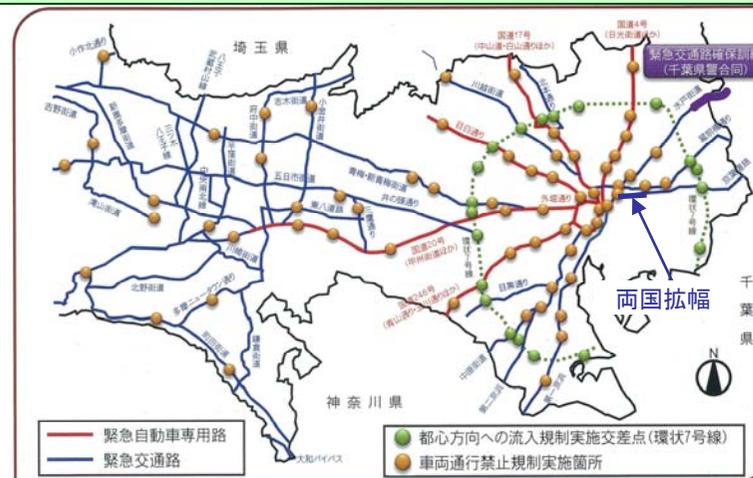


写真 国道6号新葛飾橋における
防災訓練状況(H26.9.1)



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

昭和21年 3月	都市計画決定	平成10年度	事業化
昭和39年 2月	都市計画変更(幅員変更)	平成19年5月	事業計画説明会(計6回)
昭和56年 2月	都市計画変更 (立体構造廃止 緑一、緑三交差点)	平成21年6月・7月	設計用地説明会
昭和57年12月	都市計画変更(隅切長変更)	平成22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5回)
		平成24年度	用地買収着手



写真① 江東橋付近の状況

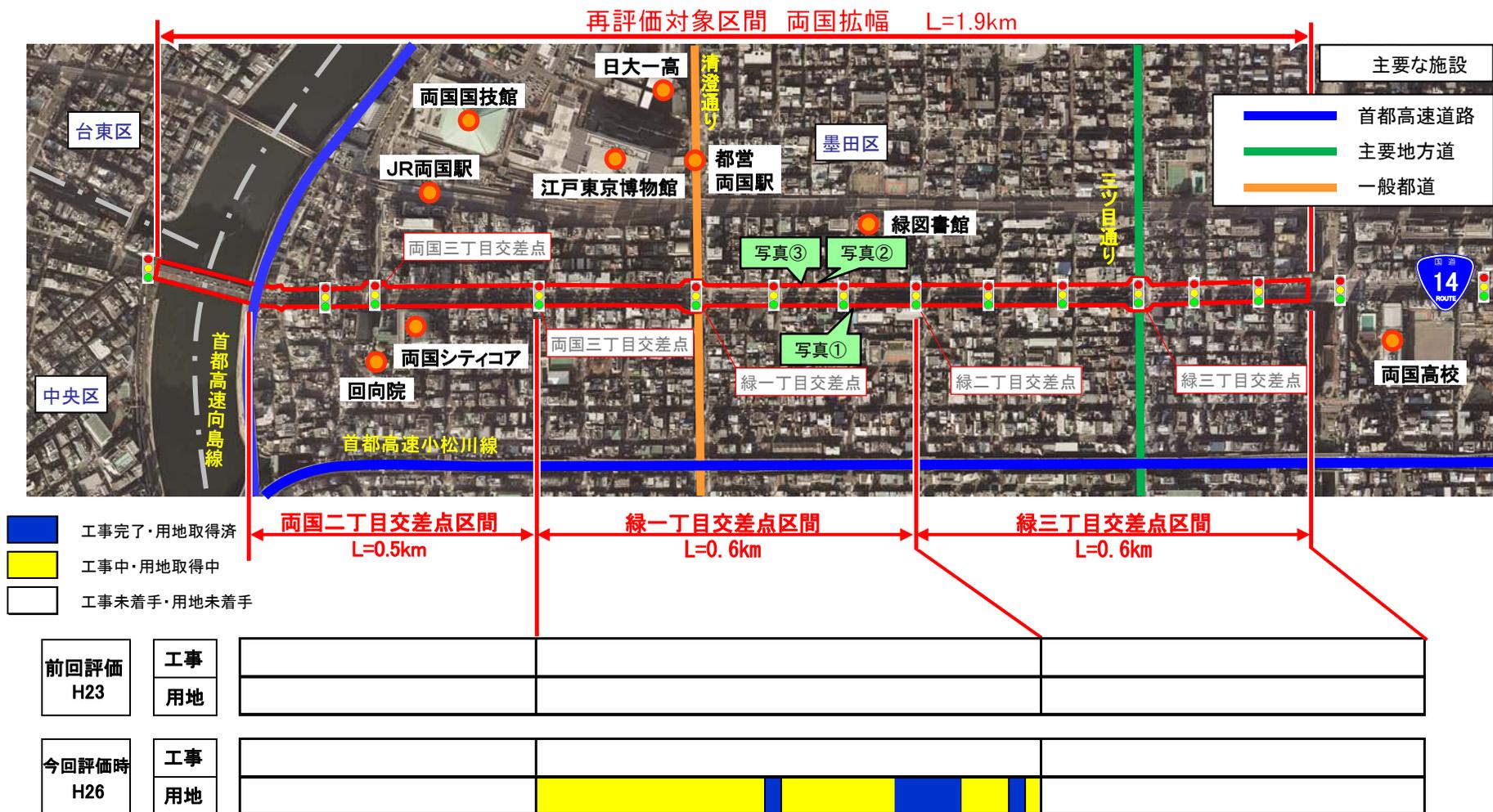
整備前区間
(4車線)

拡幅済区間
(6車線)

2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・平成24年度から緑一丁目交差点区間の用地取得に着手し、用地取得率は2.58%（平成26年10月末時点、面積ベース）。
- ・引き続き、早期工事着手に向け、用地交渉を鋭意実施し事業進捗の推進を図る。



2. 事業の進捗状況

■ 前回評価時(平成23年度)



<写真①> 緑一丁目交差点区間



<写真②> 緑一丁目交差点区間



<写真③> 緑一丁目交差点区間



■ 今回評価時(平成26年度)



<写真①> 緑一丁目交差点区間



<写真②> 緑一丁目交差点区間



<写真③> 緑一丁目交差点区間

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	〔今回評価〕	〔参考：前回評価(H23)〕
・基準年次	:平成26年度	:平成23年度
・開通予定年次	:平成33年度	:平成33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
・交通量の推計時点	:平成42年度	:平成42年度
・計画交通量	:49,100～54,200(台/日)	:52,700～55,100(台/日)
・事業費	:約250億円	:約250億円
・総便益(B)	:約343億円(約946億円※)	:約315億円(約1,009億円※)
・総費用(C)	:約208億円(約260億円※)	:約189億円(約277億円※)
・B/C	:1.7	:1.7

※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)
	323億円	19億円	0.63億円	343億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.7	7.0%
	200億円		7.5億円	208億円		

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)
	323億円	19億円	0.63億円	343億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.9	8.7%
	169億円		7.5億円	176億円		

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26年度

4. 事業の見込み等

- ・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(墨田区緑一丁目交差点区間・計5回)を実施。
- ・平成24年度より用地取得に着手しており、今後電線共同溝及び改良工事を行い、全線6車線開通を予定している。

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(緑一)		設計	設計	設計	設計	設計用地測量・物件調査(緑三、両国二)							
設計・用地説明会											事業計画		設計用地	設計用地						設計用地					
両国橋	工事																						工事着手	工事	完成
両国二丁目交差点区間	用地																						用地着手	用地取得	用地取得
	工事																						工事着手	工事	完成
緑一丁目交差点区間	用地																用地着手	用地取得	用地取得	用地取得	用地取得	用地取得			
	工事																						工事着手	工事	工事	完成
緑三丁目交差点区間	用地																						用地着手	用地取得	用地取得
	工事																						工事着手	工事	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26年3月末時点

5. 関連自治体等の意見

(1) 東京都からの意見

- ・国道14号両国拡幅は、渋滞緩和や防災性の向上に資するだけでなく、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上でも重要な事業である。
- ・このため、必要な財源を確保するとともに、早期完成に向けて、未着手区間についても早期に着手し、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

- ・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約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211件/億台・kmであり、全国平均(102件/億台・km)の約2.0倍。
- ・両国拡幅区間は、特定緊急輸送道路に指定されており、緊急車両などが消火活動、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年度に事業計画説明会を計6回開催し、平成21年度及び平成22年度に設計用地説明会(墨田区緑一丁目交差点区間・計5回)を実施した。
- ・今後、着実な整備推進のため、平成27年度には、両国四丁目及び、緑三丁目交差点区間の設計用地説明会開催を実施する予定である。
- ・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、更なる事業進捗を図る。

(3) 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。