

(再評価)

資料 3 - 5 - ①

平成 29 年度 第 1 回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道6号 新宿拡幅

平成29年7月7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	.....	4
3. 事業の評価	.....	6
4. 事業の見込み等	.....	9
5. 関連自治体等の意見	.....	10
6. 今後の対応方針(原案)	.....	11

# 1. 事業の概要

## (1)ー1 事業の目的と計画の概要

- ・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。

### 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

### 計画概要

区間：自) とうきょうとかつしかくにいじゆく 東京都葛飾区新宿2丁目  
 至) とうきょうとかつしかくかなまち 東京都葛飾区金町6丁目

計画延長・幅員：2.1km・30.0～38.25m

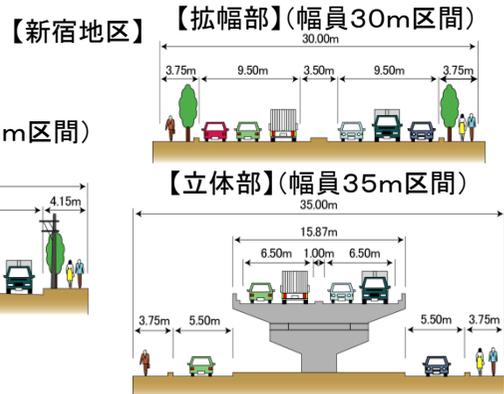
車線数：4～6車線

計画交通量：40,900～69,500台/日

事業化：昭和45年度

事業費：約337億円

### 標準横断面図

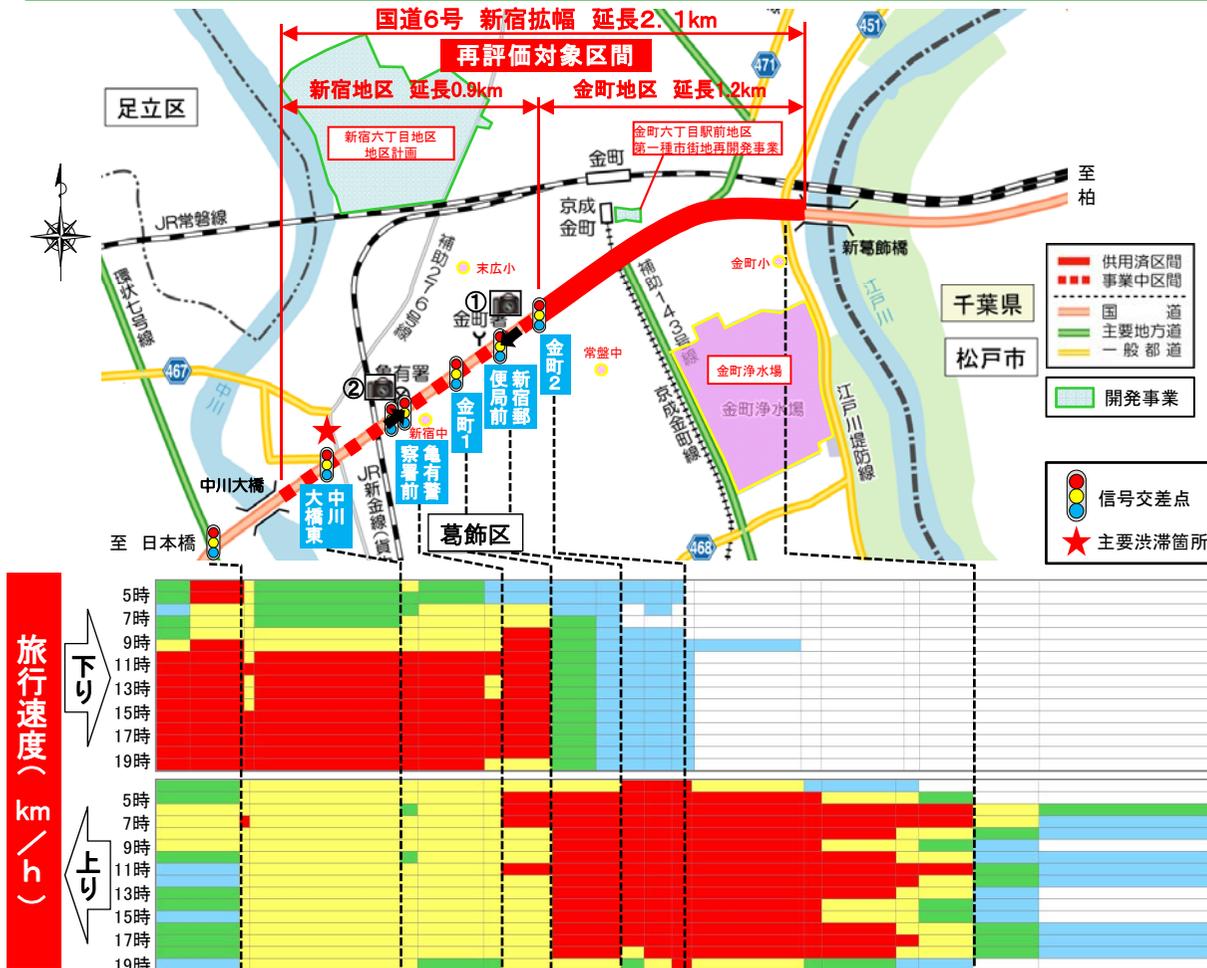


# 1. 事業の概要

## (1) - 2 事業の必要性(国道6号の渋滞状況)

- ・国道6号の新宿拡幅区間は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中。また、周辺では大規模開発が進んでいる。
- ・交差点や踏切が近接し、5時～20時頃に渡り新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。
- ・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。

### 国道6号の渋滞状況



写真①: 金町1丁目交差点 (上り線の状況) 至 日本橋



撮影: 平成29年5月23日

写真②: 金町1丁目交差点 (下り線の状況) 至 日本橋



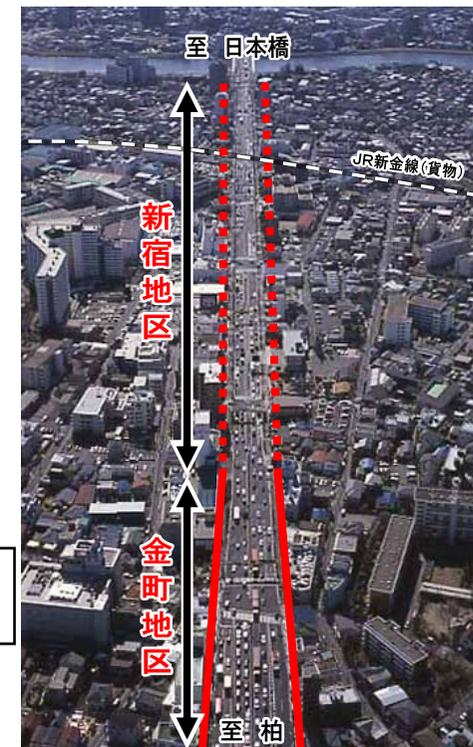
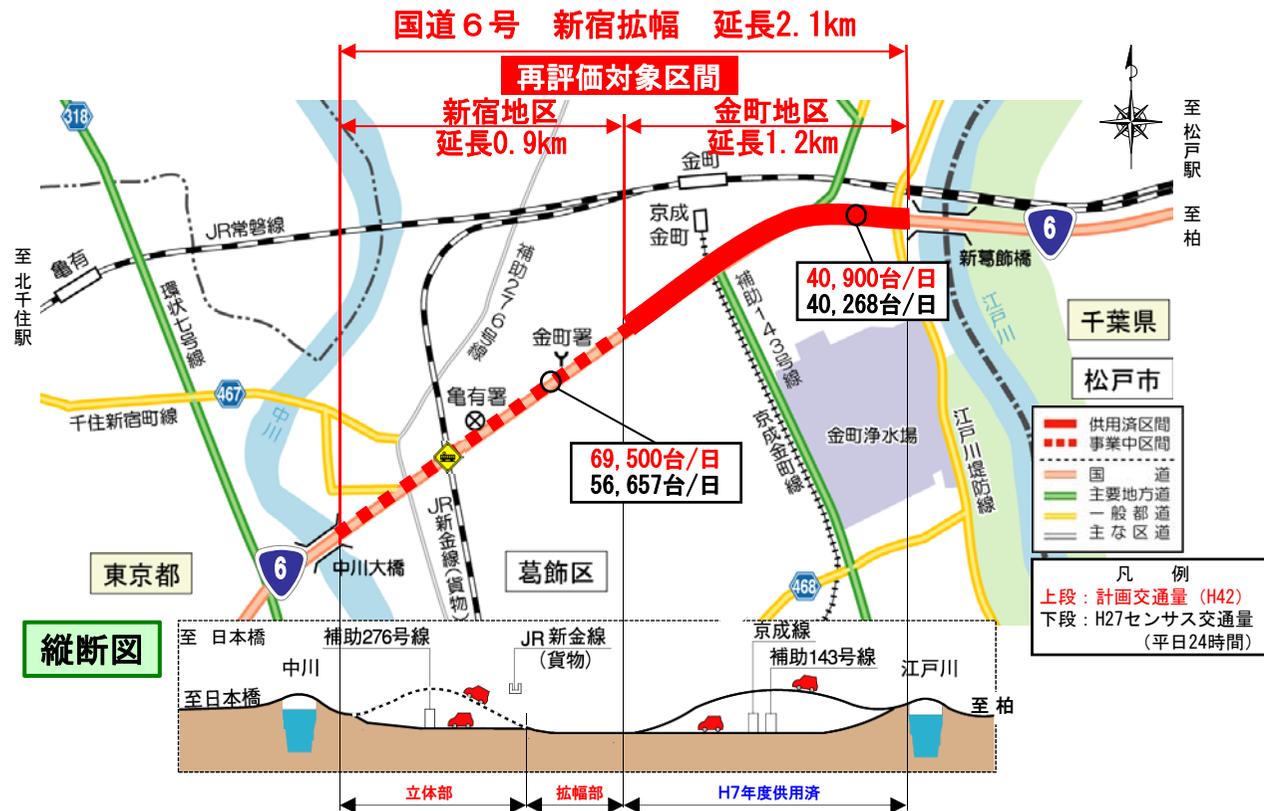
撮影: 平成29年5月23日



## 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27年度	工事着手	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

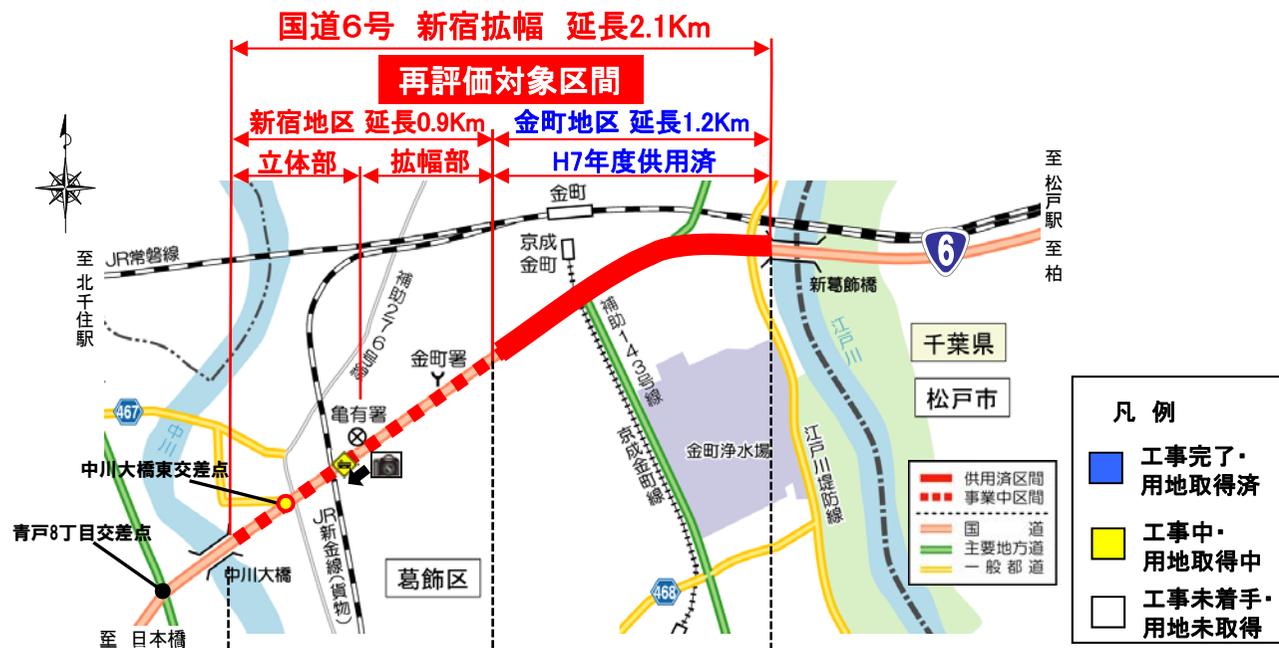


新宿拡幅の状況  
(柏方面から日本橋方面)

## 2. 事業の進捗状況

### (2) 残工事の概要(新宿地区)

- ・新宿地区(0.9km)の用地取得率は約65%(平成29年3月末時点)
- ・権利者が多いマンション及び商業施設の用地取得に時間を要している。
- ・平成27年度より連続して用地取得できた箇所から工事を実施中。
- ・事業進捗を考慮し、事業期間を平成34年度から平成37年度に変更。

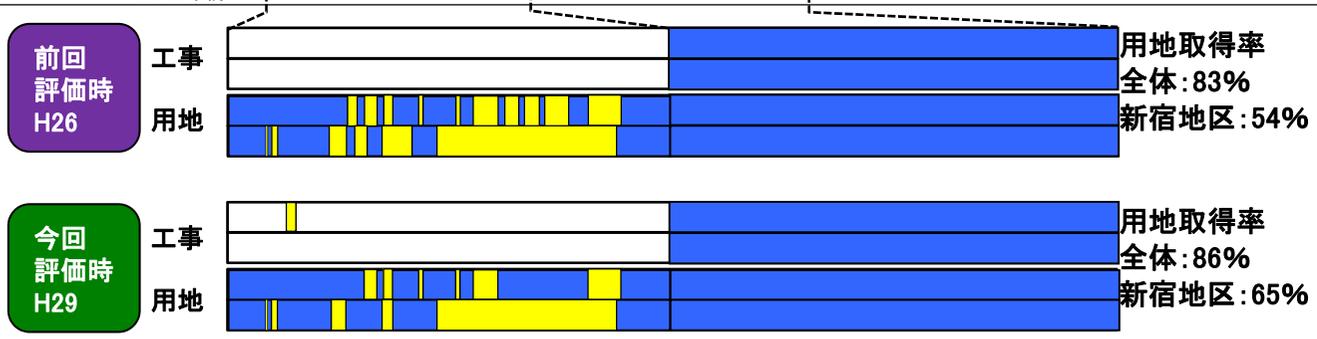


撮影：H23.3



撮影：H29.6

写真 JR新金線付近



### 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。

【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。

#### 1)計算条件

※費用対効果分析に係わる項目は平成26年度評価時点

- ・基準年次 : 平成26年度
- ・開通開始年次 : 平成35年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 40,900～69,500(台/日)
- ・事業費 : 約337億円
- ・総便益(B) : 約1,049億円(約3,203億円※)
- ・総費用(C) : 約734億円(約350億円※)
- ・費用便益比 : 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

注：費用対効果分析に係る項目は平成26年度評価時点

#### 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)
	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	
	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)
	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	
	84億円		3.4億円	87億円	

基準年：平成26年度

注1) 便益・費用については、平成26年度を基準年とし、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。

# 3. 事業の評価

## 費用対効果分析実施判定票

年度：平成29年度

事業名：国道6号 新宿拡幅

担当課：計画課

担当課長名：萩野谷 幸男

※各事業において全ての項目に該当する場合には、費用対効果分析を実施しないことができる。

項目	判定	
	判断根拠	チェック欄
<b>(ア) 前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合</b>		
<b>事業目的</b>		
・事業目的に変更がない	事業目的に変更はない	■
<b>外的要因</b>		
・事業を巡る社会経済情勢の変化がない 判断根拠例[地元情勢等の変化がない]	地元情勢等の変化が無い	■
<b>内的要因&lt;費用便益分析関係&gt;</b>		
※ただし、有識者等の意見に基づいて、感度分析の変動幅が別に設定されている場合には、その値を使用することができる。 注)なお、下記2.~4.について、各項目が目安の範囲内であっても、複数の要因の変化によって、基準値を下回ることが想定される場合には、費用対効果分析を実施する。		
1. 費用便益分析マニュアルの変更がない 判断根拠例[B/Cの算定方法に変更がない]	B/Cの算定方法に変更が無い	■
2. 需要量等の変更がない 判断根拠例[需要量等の減少が10%*以内]	前回評価時の便益算定エリアにおける発生集中交通量2,228,062 T.E/日に対し、2,228,062 T.E/日(第二段階)であり、需要量の減少が0%である。	■
3. 事業費の変化 判断根拠例[事業費の増加が10%*以内]	事業費に変更がない	■
4. 事業展開の変化 判断根拠例[事業期間の延長が10%*以内]	前回評価時の事業期間53年(S45~H34)に対し、5.7%(3年)の延長であり、10%以内である。	■
<b>(イ) 費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合</b>		
・事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が大きい 判断根拠例[直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上] または、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。	直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用1%以上	■
前回評価で費用対効果分析を実施している		■
以上より、費用対効果分析を実施しないものとする。		

# 4. 事業の見込み等

## (1) 事業進捗の見込みの視点

- ・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。  
JR新金線(貨物)の高架化は時期が未定であり、先ずは現道拡幅(6車線)の整備を進める。
- ・事業進捗を考慮し、事業期間を平成34年度から平成37年度に変更。
- ・今後、鋭意用地取得を進めつつ、現道拡幅(6車拡幅)を先行整備。引き続き立体化に着手。

## (2) 事業の計画から完成までの流れ(国道6号新宿拡幅)

年 度		S21	~	S41	~	S45	S46	S47	S48	~	S55	~	S58	S59	S60	~	H1	~	H5	H6	H7	~	H16	H17	H18	H19	~	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38									
金町地区 (2k)	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・用地説明																																																		
	用地									着手																																									
	工事															完了																																			
新宿地区 (3k)	都市計画決定	決定		変更																																															
	事業化																																																		
	測量・調査・設計	前回													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														
	設計・用地説明	今回													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	設計													
	用地	前回																										11%	29%	39%		53%	54%																		
	用地	今回																									11%	29%	39%		53%	54%	63%	64%	65%																
	工事(拡幅)	前回																																																	
	工事(拡幅)	今回																																																	
	工事(立体)	前回																																																	
	工事(立体)	今回																																																	

※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  
 前回再評価時の「供用開始年次」 → 変更後の「供用開始年次」 9

## 5. 関連自治体等の意見

### (1) 東京都からの意見

本事業は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業である。  
このため、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。  
また、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めること。

## 6. 今後の対応方針(原案)

### (1) 事業の必要性等に関する視点

- ・当該地区は河川を渡る交通が集中し、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。
- ・費用対効果(B/C)は、1.4である。

### (2) 事業進捗の見込みの視点

- ・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。  
JR新金線(貨物)の高架化は時期が未定であり、まずは現道拡幅(6車線)の整備を進める。
- ・事業進捗を考慮し、事業期間を平成34年度から平成37年度に変更。
- ・今後、鋭意用地取得を進めつつ、現道拡幅(6車拡幅)を先行整備。引き続き立体化に着手。

### (3) 対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・新宿拡幅は、交通渋滞の緩和、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。