

(再評価)

資料 7

令和4年度第2回  
関東地方整備局  
事業評価監視委員会

# 一般国道14号 両国拡幅

令和4年9月14日

国土交通省 関東地方整備局

# 目次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	2
3. 事業の投資効果	7
4. 関連自治体等の意見	15
5. 今後の対応方針(原案)	16

# 1. 事業の概要

## (1) 事業の目的と計画の概要

- 国道14号両国拡幅は、東京都中央区東日本橋から墨田区緑までの延長約1.9kmの幹線道路。
- 本事業区間には、JR総武線、首都高速小松川線が並行しており、墨田区の人口集中地域を通過。

### 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

### 計画概要

事業区間：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・幅員：延長1.9km  
 幅員29.3～35.0m

車線数：6車線

計画交通量：47,900～59,900台/日

事業化：平成10年度

全体事業費：約250億円(前回：約250億円)

### 平面図

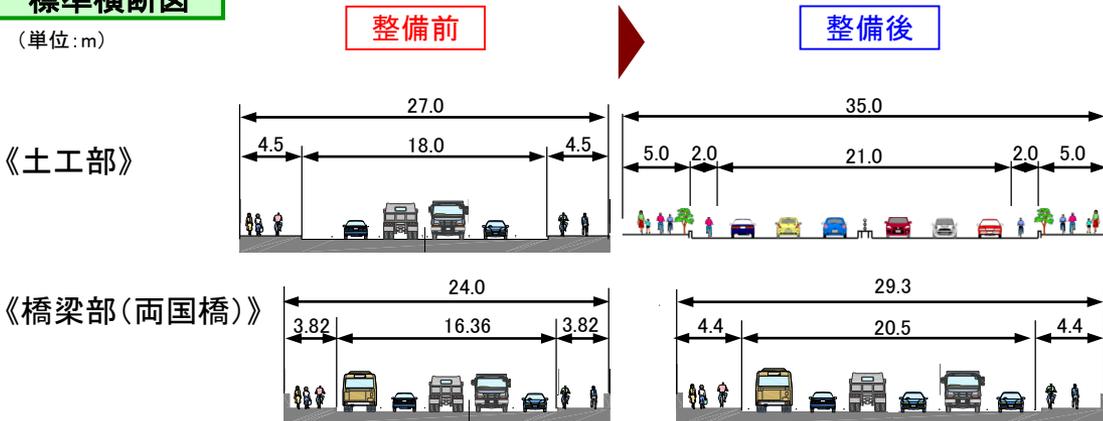


### 位置図



### 標準横断面図

(単位：m)



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 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(幅員50m)
- 昭和39年2月 : 都市計画変更(幅員変更50m→35m)  
土工部全区間
- 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)
- 昭和57年12月 : 都市計画変更  
(全交差点箇所隅切長変更)
- 平成10年度 : 事業化
- 平成24年度 : 用地買収着手(緑一丁目交差点区間)
- 平成30年5月 : 都市計画事業承認  
(緑三丁目交差点区間、両国二丁目交差点区間)
- 平成30年度 : 用地着手(緑三丁目交差点区間)
- 令和元年度 : 用地着手(両国二丁目交差点区間)
- 令和2年5月 : 緑一丁目交差点左折専用レーン整備

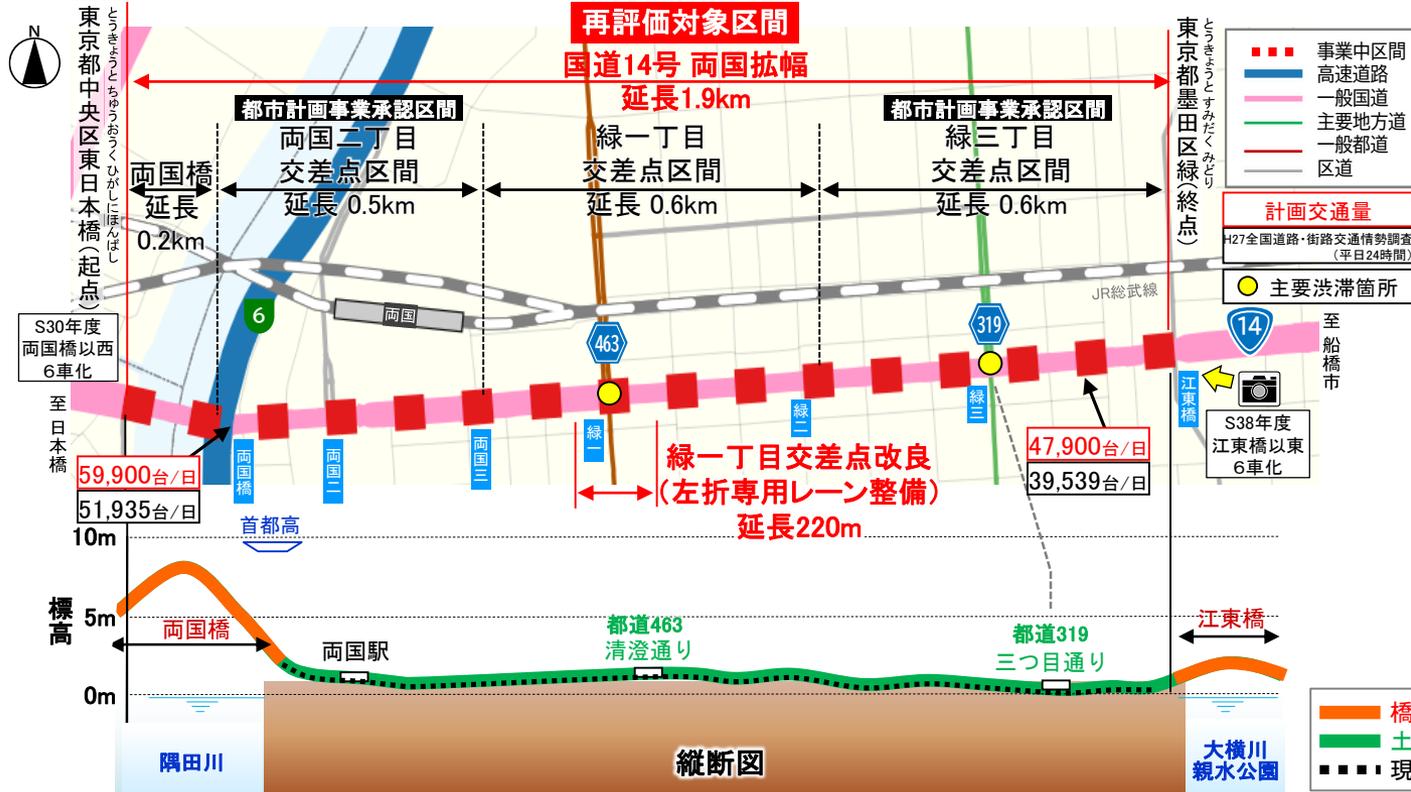


写真 江東橋付近の状況



**事業中区分**

- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般都道
- 区道

**計画交通量**  
H27全国道路・街路交通情勢調査(平日24時間)

● 主要渋滞箇所

● S38年度 江東橋以東 6車化

● S30年度 両国橋以西 6車化

● 47,900台/日

● 39,539台/日

● 59,900台/日

● 51,935台/日

● 橋梁部

● 土工部

● 現地盤高

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況

### 2) 前回事業評価以降の主な整備状況

- 用地取得率は、約27%（令和4年3月末時点）。
- 両国二丁目交差点区間、緑三丁目交差点区間は平成30年5月に都市計画事業承認され、全区間用地買収に着手。
- 東京オリンピック開催前の令和2年5月に主要渋滞箇所である緑一丁目交差点左折専用レーンを整備。



評価時	区間				用地取得率 11% (全体)
	両国橋延長 0.2km	両国二丁目 交差点区間 延長 0.5km	緑一丁目 交差点区間 延長 0.6km	緑三丁目 交差点区間 延長 0.6km	
前回 評価時 H29	工事				用地取得率 11% (全体)
用地	【0%】	【37%】	【0%】	【0%】	
今回 評価時 R4	工事				用地取得率 27% (全体)
用地	【10%】	【54%】	【12%】	【12%】	

- 工事完了・用地取得済
- 工事中・用地取得中
- 工事未着手・用地未取得

※令和4年3月末時点

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (1) 事業の進捗状況

### 3) 緑一丁目交差点左折専用レーンの整備効果

- 令和2年5月に緑一丁目交差点左折専用レーンを整備。
- 歩行者横断待ちの左折車が後続車の走行を阻害。左折専用レーン整備により交通渋滞が緩和、左折事故が減少。

#### 左折専用レーン整備前後の交通状況

整備前

①歩行者横断待ちの左折車が直進車を阻害



左折専用レーン整備前

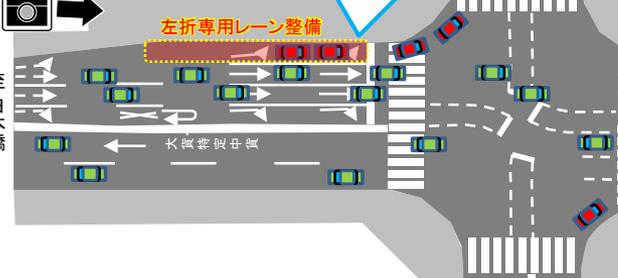


②左折車を避けた車両が隣の車線へはみ出し、交通混雑及び事故の恐れ



整備後

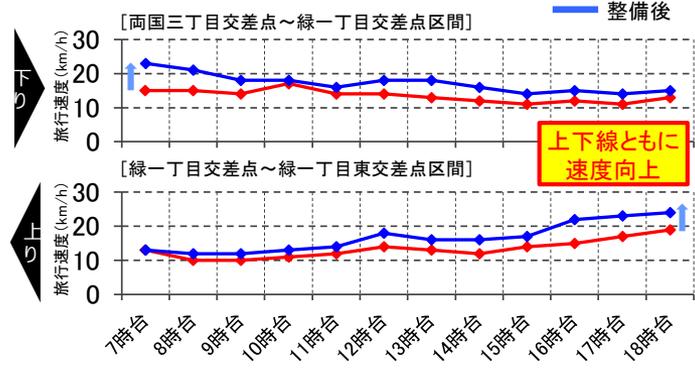
左折車の阻害が解消し、直進車の滞留が削減



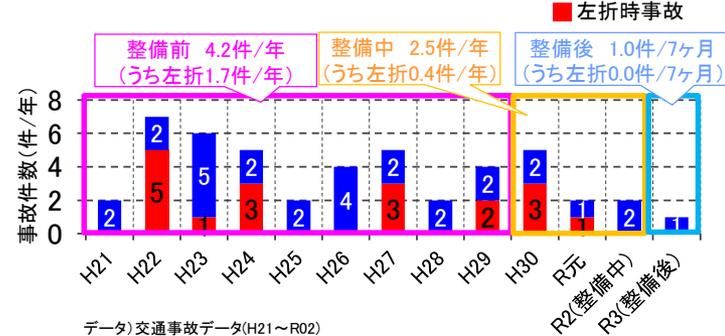
左折車の阻害が解消し、直進車の滞留が削減

#### 緑一丁目交差点左折専用レーン整備の効果

##### ▼旅行速度の変化



##### ▼事故件数の変化



# 2. 事業の進捗状況と見込み等

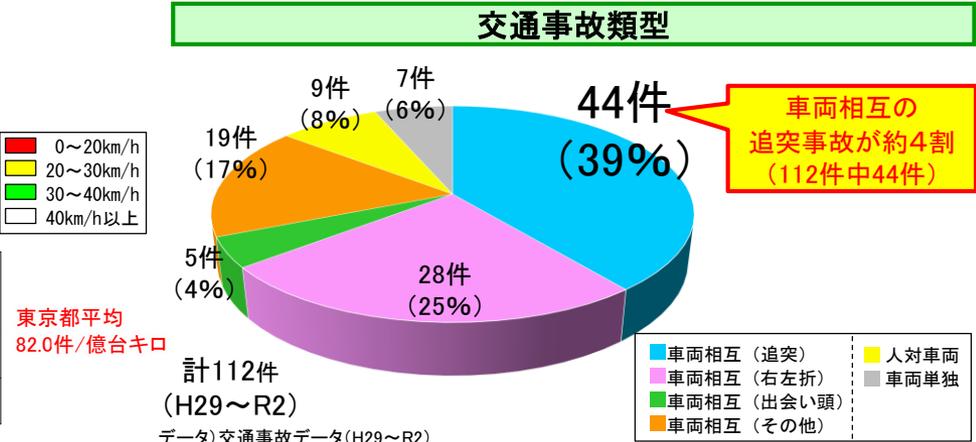
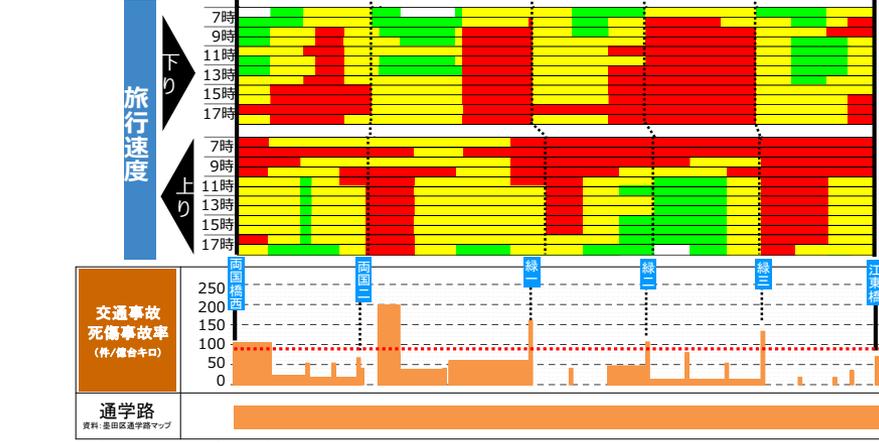
## (2) 社会情勢等の変化

### 1) 国道14号の交通状況等

- 両国拡幅区間は、主要渋滞箇所にて特定されている緑一丁目交差点及び緑三丁目交差点を先頭に速度低下。
- 緑一丁目交差点の左折専用レーンを整備したが、以前として速度低下が発生。
- 死傷事故発生状況は、渋滞に起因する追突事故が約4割を占める。
- 両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、追突事故の減少が見込まれる。
- 地元情勢の変化等、事業を巡る社会情勢等に変化は見られない。



両国三丁目交差点の渋滞状況(朝ピーク)



東京都平均 82.0件/億台キロ

データ)ETC2.0プローブデータ(R3.4~R4.3 全日)、交通事故データ(H29~R2)

# 2. 事業の進捗状況と見込み等

## (3) 事業の見込み等

### 1) 事業進捗の見込みの視点

- 平成24年に緑一丁目区間の用地着手をし、マンションにおいて不在者等を理由に用地交渉が難航。
- その後、用地取得進捗を図るべく、平成30年に両国二丁目及び緑三丁目区間を都計事業承認により用地着手。
- 用地調査後、マンション所有者の中に外国籍の海外居住者もいることが判明し、用地交渉に時間を要している。
- これまでの用地取得状況では、用地取得に長期間を要しているため、用地交渉に係る体制強化を図りつつ、事業期間を令和4年度から令和12年度に延伸。
- 用地取得は、約27%(面積ベース)となっているが、地価の高騰等により用地費の約40%を執行済み。残る区間を実買収価格(標準地価格)で試算すると、約100億円の不足が見込まれる。今後、進捗に合わせ見直し予定。



年度	1946 (S21)	~	1963 (S38)	~	1980 (S55)	~	1982 (S57)	~	1998 (H10)	1999 (H11)	~	2007 (H19)	~	2009 (H21)	2010 (H22)	~	2012 (H24)	~	2017 (H29)	2018 (H30)	2020 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023以降 (R5以降)
事業着手	都市計画決定		都市計画変更		都市計画変更		都市計画変更		事業化											都市計画事業承認 (両国二・緑三区間)					
測量・調査・設計										H11															
設計・用地説明												事業計画説明会実施 (全体)		設計用地説明会実施 (緑一区間)	設計用地説明会実施 (緑一区間)					設計用地説明会実施 (両国二・緑三区間)					
両国橋	工事																								
両国二丁目 交差点区間	用地																								
	工事																								
緑一丁目 交差点区間	用地																								
	工事																								
緑三丁目 交差点区間	用地																								
	工事																								

# 3. 事業の投資効果

## (1) 防災ネットワークの強化

- 当該路線は、東京都の特定緊急輸送道路※1に指定。
- 関東地方整備局では、首都直下地震が発生した際、八方向毎に優先啓開ルートを設定する八方向作戦を計画しており、当該路線は、北東方向の道路啓開候補路線に選定。
- 東京都防災会議の被害想定では、首都直下地震時に墨田区では約6万人の帰宅困難者が発生するとされている。
- 震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として消火、救命活動を行うスペース、緊急輸送や一時避難施設への移動を円滑に行うための幅員を確保。

### 八方向作戦の道路啓開候補路線

表 八方向別の道路啓開候補路線

方向	道路啓開候補路線
南	首都高湾岸線 首都高横羽線 国道15号、国道1号
南西	東名高速、第三京浜 首都高3号線 国道246号
西	中央道 首都高4号線 国道20号
北西	関越道、首都高5号線 国道17号、国道254号 目白通り
北	東北道 首都高川口線 国道4号、国道122号
北東	常磐道、首都高6号線 国道6号 京葉道路、首都高7号線 国道14号
東	首都高湾岸線 東関東道 国道357号
南東	東京湾アクアライン



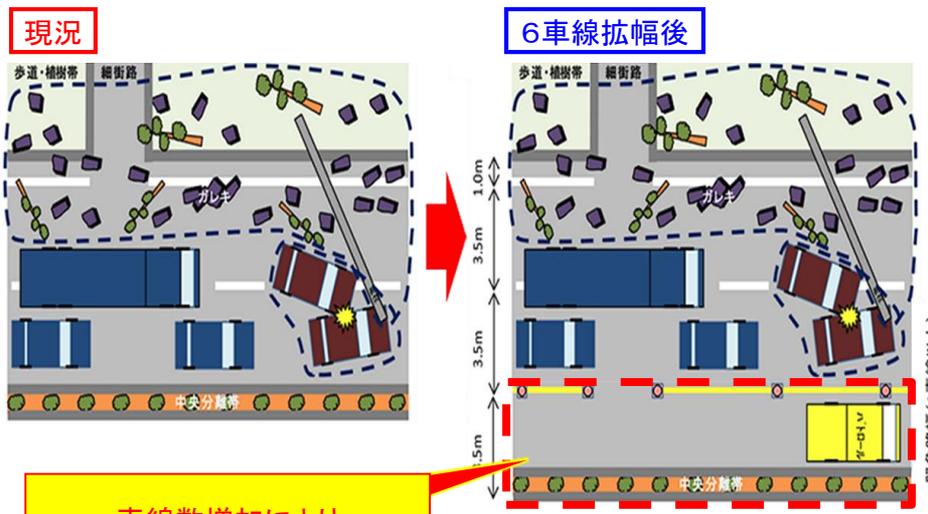
凡例

- 道路啓開候補路線 (Red line)
- 国道 (Blue line)
- 高速道路(NEXCO) (Green line)
- 首都高速 (Orange line)
- 都道 (Yellow line)
- 備蓄場所 (直轄) (Grey circle)
- 都心 (Blue circle)
- 南方向 (Light blue circle)
- 南西方向 (Light green circle)
- 西方方向 (Light orange circle)
- 北方向 (Light purple circle)
- 北西方向 (Light yellow circle)
- 北東方向 (Light pink circle)
- 東方向 (Light blue circle)
- 東日本 (Green circle)
- 中日本 (Purple circle)
- 南東方向 (Light green circle)

(NEXCO)

※1)災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。  
特定緊急輸送道路とは、緊急輸送道路のうち、特に沿道建築物の耐震化を図る必要があると東京都が認めるもの。

### 災害時に発揮する機能



車線数増加により  
避難・物資輸送等の路線確保

資料)首都直下地震道路啓開計画(八方向作戦)  
(国土交通省関東地方整備局HP)

# 3. 事業の投資効果

## (2) 地域産業・物流輸送の支援

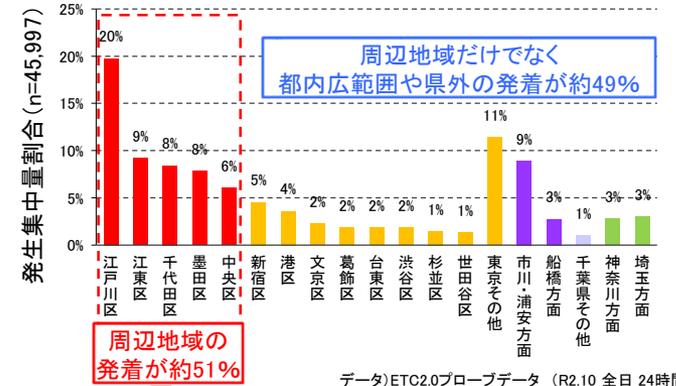
- 両国拡幅区間を走行する貨物車の発着量は、半数が国道14号周辺地域(江戸川区・江東区・千代田区・墨田区・中央区)、残り半数が都内広範囲や県外であり、当該区間は都内における東西物流を担う重要路線。
- 周辺地域の主な産業は、印刷業、化学工業、食料品、金属製品や鉄鋼業など多岐にわたり、これら産業の製造品出荷額等は都内の約2割を占める。
- 両国拡幅整備により、大型物流車両の走行性向上、物流輸送や打合せなどの移動時間短縮にともなう労働時間短縮・生産性向上に寄与。

### 両国拡幅区間を走行する貨物車両の発着地

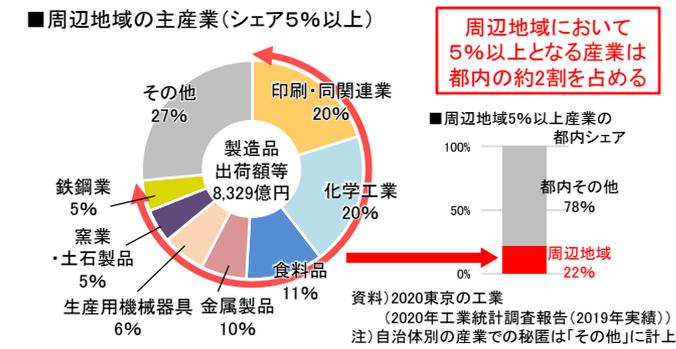


データ)ETC2.0プローブデータ (R2.10 全日 24時間)  
注)貨物車両を対象とし、1km四方の発生集中量を集計

■両国拡幅区間を走行する車両の発生集中量 (n=45,997)



### 周辺地域の産業(製造業)



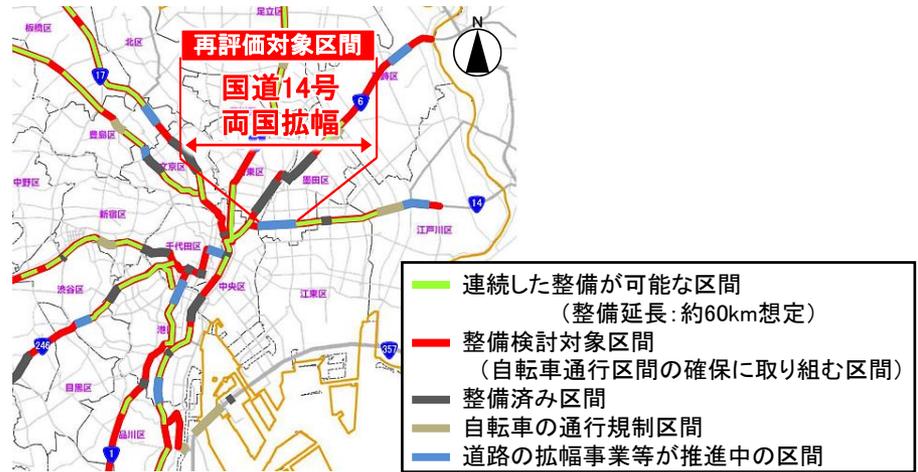


# 3. 事業の投資効果

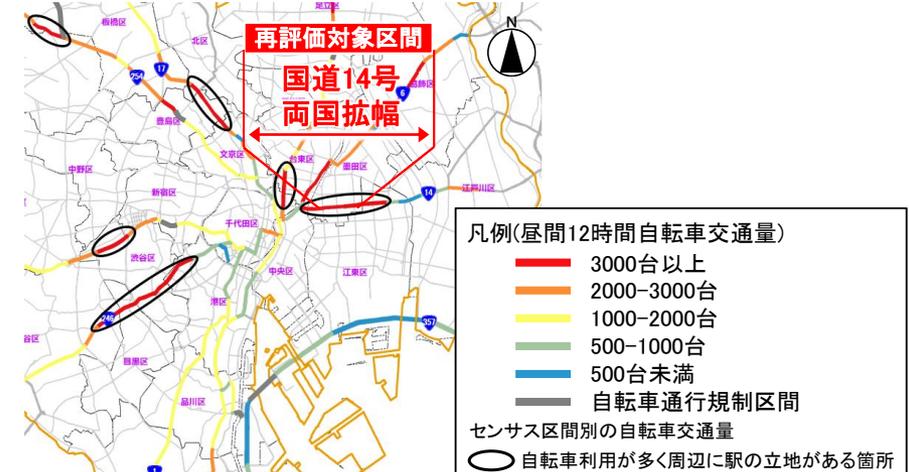
## (4) 歩行者・自転車の通行空間確保

- 国土交通省は「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画(令和3年2月)」を策定し、両国拡幅の区間は今後概ね3年間で整備する優先区間に隣接し、事業の進捗と併せ自転車通行空間を整備することとしている。
- 両国拡幅区間は、自転車利用者が多く、約3,200台/12hの自転車が通行。
- 周辺には観光施設が点在、両国拡幅の整備により歩行者・自転車の通行空間が確保され、安全・快適性が向上。

自転車通行空間の整備状況



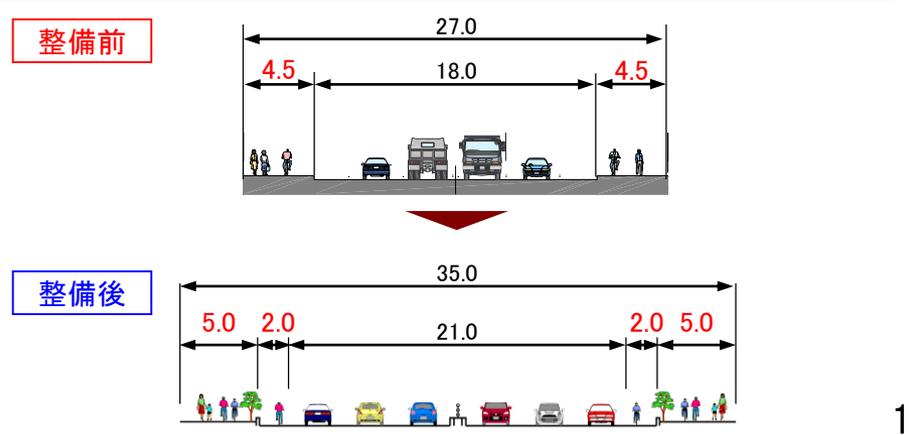
両国拡幅区間の自転車利用状況



両国拡幅周辺の観光施設



拡幅による歩行者・自転車の通行空間の確保



# 3. 事業の投資効果

## (5) 救急医療サービス向上の支援

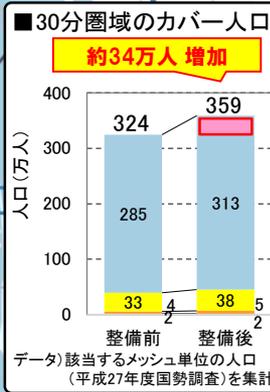
- 東京都内は、今後の高齢化社会にともなって医療需要が全国と比べて一層増加すると予測。
- 両国拡幅の整備により、救命救急センターへの搬送時間が短縮。搬送時間短縮によるカバー人口の拡大は約34万人であり、地域の医療体制の充実を支援。

### 東京都救命救急センター「東京都墨東病院」の搬送30分圏域(整備後)

東京都救命救急センターでは、生命危機を伴う重症及び複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者を都内の消防機関からの要請に基づいて受け入れている



【凡例】30分到達圏域  
 開通前 (Blue)  
 開通後(圏域拡大) (Pink)  
 3分圏域 (Red)  
 5分圏域 (Orange)  
 10分圏域 (Yellow)



**東京都墨東病院への30分圏域が増加(拡大圏域人口約34万人)**

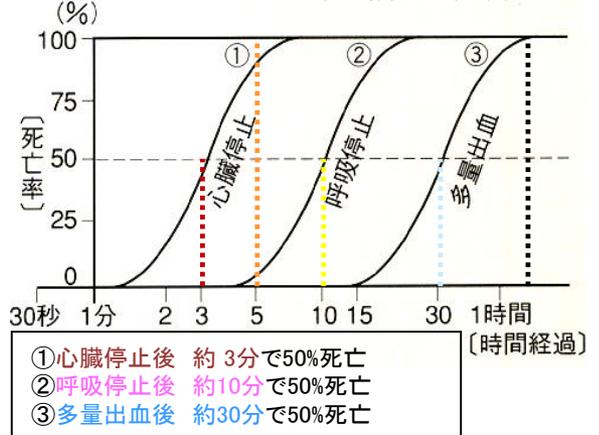
**東京都立墨東病院**

【3次救急医療体制】  
 ・隅田川以東の地域で唯一の救命救急センターを設置し、専任スタッフにより24時間体制で救命処置の必要な3次救急患者の受け入れを行っている。(24床及び後方病床)

【実績】  
 ・区東部保健医療圏(墨田区、江東区、江戸川区)における唯一の救命救急センター。  
 ・3次救急搬送患者受入件数は都内第1位。  
 ・救急車搬送患者の受入件数は全国でトップクラス。

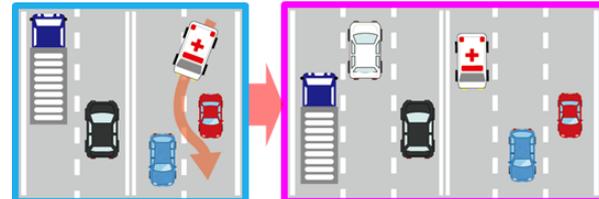
出典) 東京都立墨東病院HP を一部編集

【カーラーの救命曲線】心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安



### 拡幅整備による救急搬送の効率化

緊急搬送時の追い越しがスムーズとなり、安定性が向上



整備前(4車線)                      整備後(6車線)

両国拡幅区間はピーク時間の渋滞がひどいため通過に時間を要しています。6車線に拡幅されれば、今以上に迅速な救急搬送が可能になります。(出典 東京消防庁ヒアリング)

消防局

データ) ETC2.0プローブデータ(R3.10 平日12時間平均)  
 注1) 開通後は、両国拡幅区間を設計速度60kmとして算出

# 3. 事業の投資効果

## (6) 費用便益分析

### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

	[今回]		[前回]
・基準年次	: 令和4年度	・基準年次	: 平成26年度
・分析対象期間	: 開通後50年間	・分析対象期間	: 開通後50年間
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	・基礎データ	: 平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	: 令和22(2040)年度	・交通量の推計年次	: 平成42(2030)年度
・計画交通量	: 47,900~59,900(台/日)	・計画交通量	: 49,100~54,200(台/日)
・事業費	: 約250億円	・事業費	: 約250億円
・総便益(B)	: 約379億円[約1,131億円]	・総便益(B)	: 約343億円[約946億円]
・総費用(C)	: 約247億円[約267億円]	・総費用(C)	: 約208億円[約260億円]
・費用便益比(B/C)	: 1.5	・費用便益比(B/C)	: 1.7

注) 便益・費用について、[ ]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。

# 3. 事業の投資効果

## 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)
	344億円	24億円	10億円	379億円[1,131億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5
	237億円		10億円	247億円[267億円]	

## 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)
	344億円	24億円	10億円	379億円[1,131億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.4
	102億円		10億円	112億円[158億円]	

注1) 便益・費用については、令和4年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(令和4年2月)の令和2年原単位を適用。

注4) 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。

# 3. 【参考】事業の投資効果(H29原単位)

## 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)
	320億円	24億円	6.6億円	350億円[1,053億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.4
	237億円		10億円	247億円[267億円]	

## 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)
	320億円	24億円	6.6億円	350億円[1,053億円]	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3.1
	102億円		10億円	112億円[158億円]	

注1) 便益・費用については、令和4年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和12(2030)年度である。

注3) 便益算出時の原単位は、費用便益分析マニュアル(平成30年2月)の平成29年原単位を適用。

注4) 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。

# 4. 関連自治体等の意見

## (1) 東京都からの意見

〈東京都知事からの意見〉

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。

# 5. 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。
- 主要渋滞箇所特定されている緑一丁目交差点及び緑三丁目交差点の交通の円滑化が図られ、より一層の交通渋滞の緩和、渋滞に起因する追突の減少が見込まれる。
- 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。一時避難施設への円滑な避難や、物資輸送等を担う道路として、帰宅困難者を支援。
- 大型物流車両の走行性向上、物流輸送や打合せなどの移動時間短縮にともなう労働時間短縮・生産向上に寄与。
- 歩行者・自転車の通行空間が確保され、安全・快適性が向上。
- 救命救急センターへの搬送時間が短縮し、地域の救急搬送を支援。
- 費用便益比(B/C)は、1.5。

## (2) 事業進捗の見込みの視点

- 昭和21年3月に都市計画決定、平成10年度に事業化。
- 東京オリンピック開催前の令和2年5月にオリパラに合わせて緑一丁目交差点左折専用レーンを整備。
- 両国二丁目交差点区間、緑三丁目交差点区間は、平成30年度に都市計画事業承認され、全区間用地買収に着手。緑三丁目交差点区間は平成30年度、両国二丁目交差点区間は令和元年度から用地着手。
- 当該事業の用地取得は、約27%(令和4年3月末時点)
- 平成24年に緑一丁目区間の用地着手をし、マンションにおいて不在者等を理由に用地交渉が難航。その後、全体区間の用地取得進捗を図るべく、平成30年に両国二丁目及び緑三丁目区間を都計事業承認により用地着手したところ、分譲マンションや賃貸テナントが多数存在し、マンション所有者の中に外国籍の海外所有者もいることが判明。緑一丁目区間と同様、用地交渉が難航し、時間を要している。これまでの用地取得状況では、用地取得に長期間を要しているため、用地交渉に係る体制強化を図りつつ、事業期間を令和4年度から令和12年度に延伸。
- 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、6車線開通を目指し、用地取得、工事を推進。

## (3) 対応方針(原案)

- 事業継続とする。
- 国道14号は、東京都中央区から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妥当と考える。