（再評価）

資　　料　3
令和７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
亀戸小松川立体

令和7年9月16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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１０

４．コスト縮減等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１６

５．関連自治体等の意見　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１７

６．今後の対応方針（原案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１８

1. 事業の概要

（1） 事業の目的と計画概要

・本事業により、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境及び大規模震災時の緊急輸送路の確保などが見込まれる。

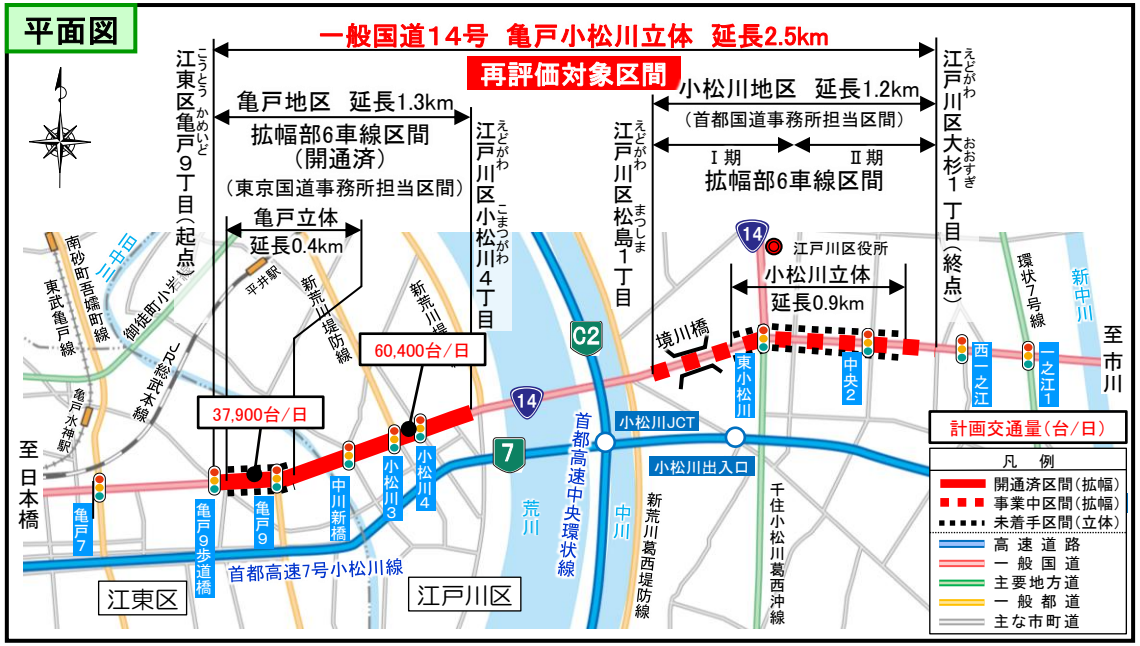
目 的

・慢性的な交通渋滞の緩和
・交通事故の削減
・良好な沿道環境の確保
・大規模震災時の緊急輸送路の確保

計画概要

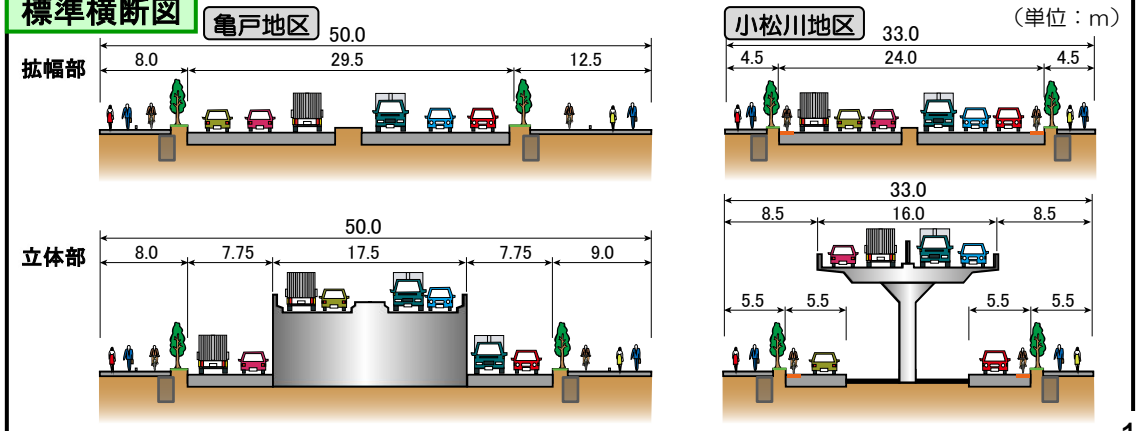
区　　間：自）東京都江東区亀戸9丁目
　　至）東京都江戸川区大杉1丁目
計画延長・幅員：2.5km ・ 33.0～50.0m
車　線　数：4～6車線
計画交通量：37,900～60,400台／日
事　業　化：亀戸地区　昭和60年度（1985年度）
　　小松川地区　平成元年度（1989年度）
全体事業費：約456億円※（前回評価：約417億円）
※電線共同溝を除いた全体事業費は約437億円

平面図



位置図

標準横断図



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

■亀戸地区	■小松川地区
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31年度（1956年度）　都市計画変更	昭和40年度（1965年度）　都市計画変更（東小松川交差点と中央2丁目交差点をそれぞれ立体化）
昭和38年度（1963年度）　都市計画変更（亀戸9丁目交差点立体化）	
昭和50年度（1975年度）　市街地再開発事業　都市計画決定	平成 元年度（1989年度）　事業化
昭和60年度（1985年度）　事業化	平成 3年度（1991年度）　都市計画変更（東小松川交差点と中央2丁目交差点を連続立体化に変更）
昭和62年度（1987年度）　用地買収着手	
平成11年度（1999年度）　工事着手	平成14年度（2002年度）　Ⅰ期区間の用地買収着手
平成19年度（2007年度）　6車線完成（亀戸9丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点）延長約0.7km	平成27年度（2015年度）　境川橋架替工事着手
平成22年度（2010年度）　6車線完成（中川新橋交差点～小松川4丁目地先）延長約0.6km	令和 3年度（2021年度）　東小松川交差点（上り線）左折専用車線運用開始

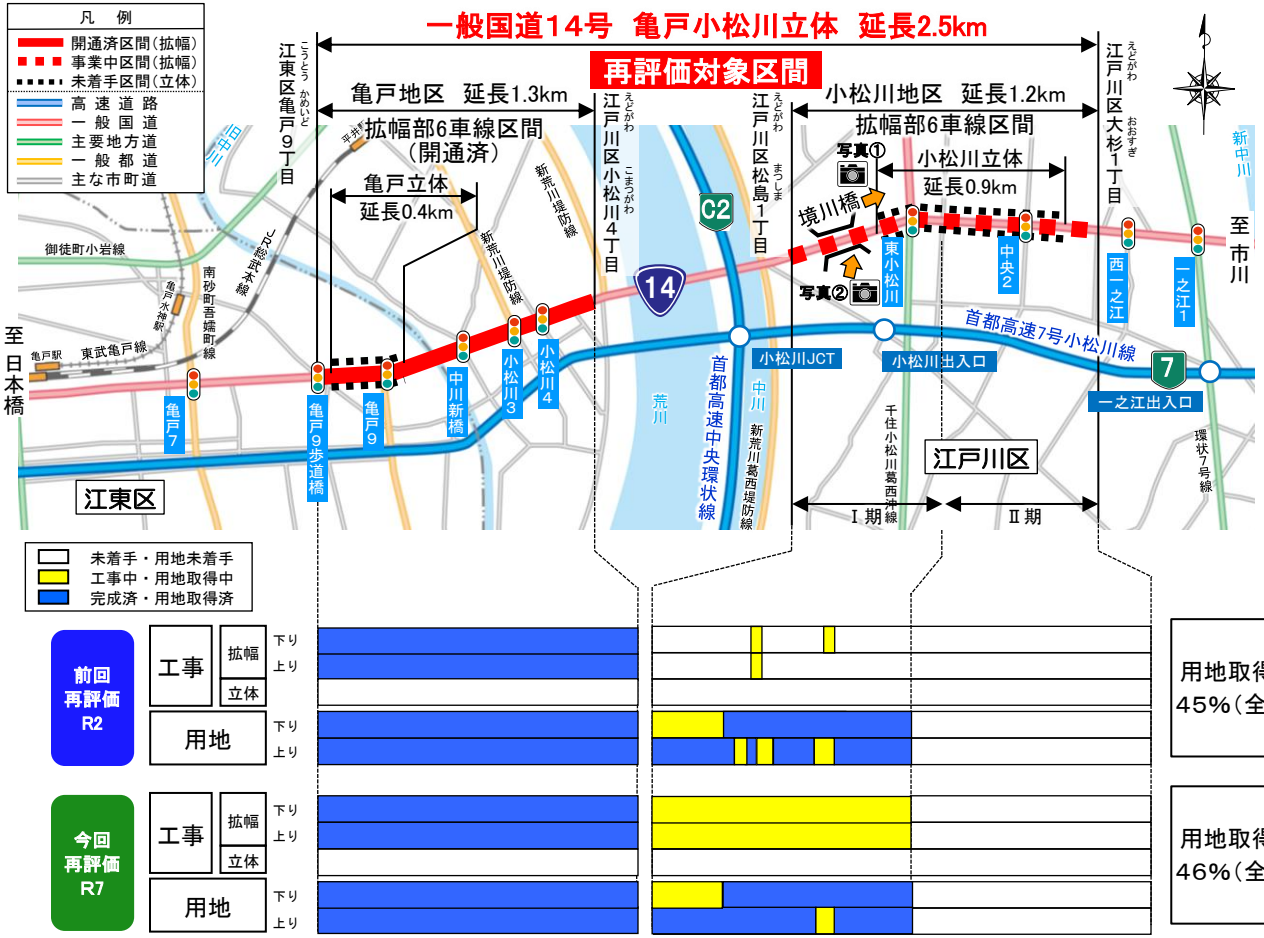
平面図

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

・亀戸地区（延長1.3km）は、平成22年度に現道拡幅（6車線）が開通。
・小松川地区は、Ⅰ期区間の用地取得を推進中。事業全体の用地取得率は約46%（令和7年3月末現在）。
　平成27年度に境川橋の架け替え工事着手。



①東小松川交差点付近

令和7年3月　撮影

②境川橋付近

令和7年1月　撮影

2. 事業の進捗状況と見込み等

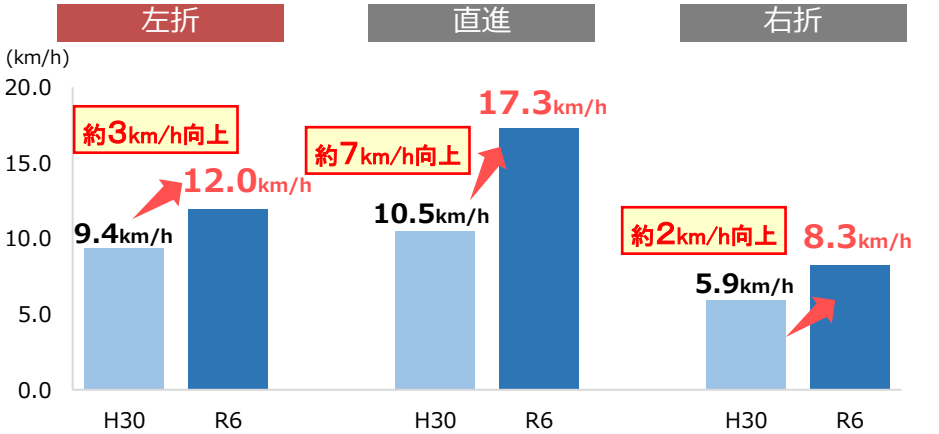
（1） 事業の進捗状況

2） 前回事業評価以降の主な整備状況

・令和3年度（2021年度）に、用地取得地を活用して東小松川交差点（上り線）の左折専用車線を先行整備し運用開始。
・渋滞長の短縮及び左折・直進・右折ともに速度向上が確認され、早期効果発現。
・更なる混雑緩和に向け残る区間の道路拡幅工事を引き続き実施。

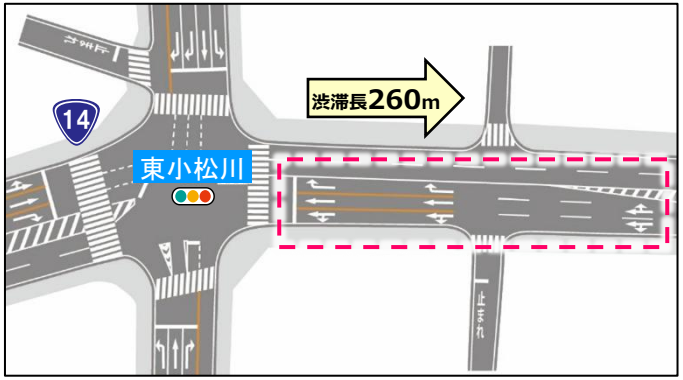
位置図

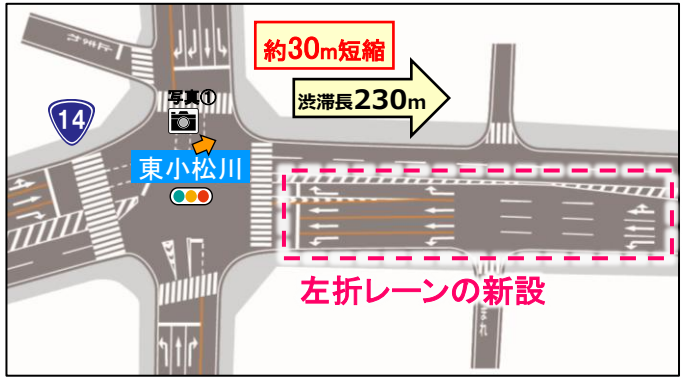
東小松川交差点（上り）での旅行速度の向上



出典：ETC2.0プローブデータ（ H30.9月平日9時台、R6.9月平日9時台 ） 流入部から150mを対象に集計

東小松川交差点（上り）の整備状況





東小松川交差点（上り）

令和7年6月 撮影

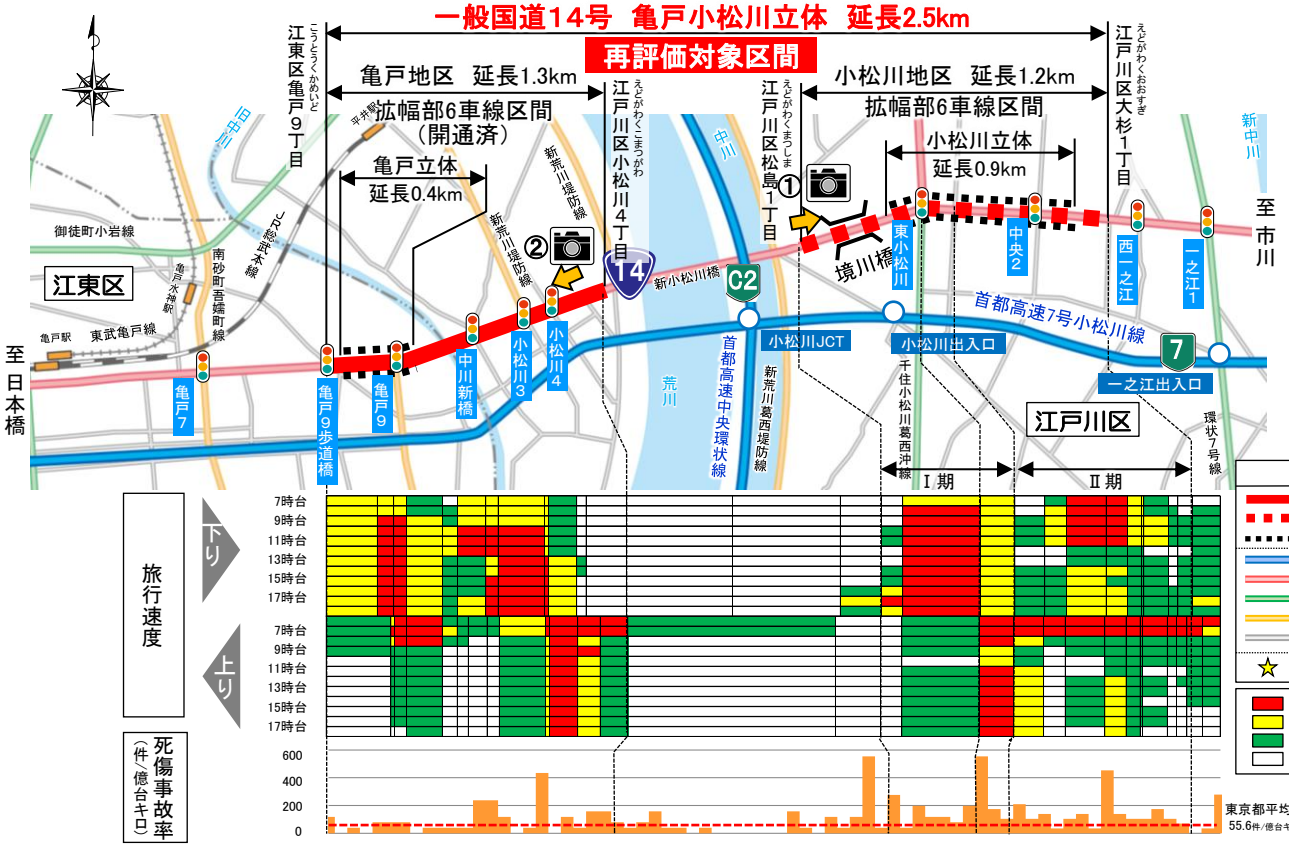
2. 事業の進捗状況と見込み等

（2） 社会情勢の変化

1） 国道14号の交通状況等

・国道14号には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された東小松川交差点が存在しており、慢性的な速度低下が顕著。
・また、死傷事故率が東京都平均を上回る区間が多く、渋滞起因と思われる追突事故など、車両間事故が多い。
・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少に期待。
・事業の効果や必要性、周辺環境に大きな変化は見られない。

国道14号の交通状況、道路状況

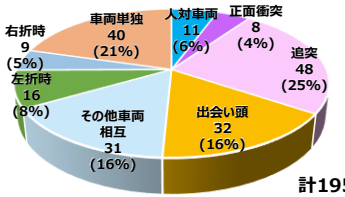


出典：【旅行速度】ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3全日）、【事故件数】交通事故データ（R2～R5）

①東小松川交差点の交通状況

②小松川四丁目付近の交通状況

事故類型



出典：交通事故データ（R2～R5）

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

1） 事業費増加の要因

①電線共同溝の追加・・・

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

2） 事業費変更の内容①

①電線共同溝の追加・・・

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

3） 事業費変更の内容②

②材料単価・労務費の上昇・・・

2. 事業の進捗状況と見込み等

（3） 事業の見込み等

4） 事業進捗の見込みの視点

・全体用地取得率は46%（令和7年3月末時点）。
・電線共同溝の追加により整備に時間を要する見込みであるが、早期開通に向けて引き続き、調査設計、用地買収及び工事の推進を図る。
・現在、道路拡幅工事を実施し、早期整備を目指す。

平面図

①境川橋付近

②東小松川交差点付近

③境川橋撤去工事状況

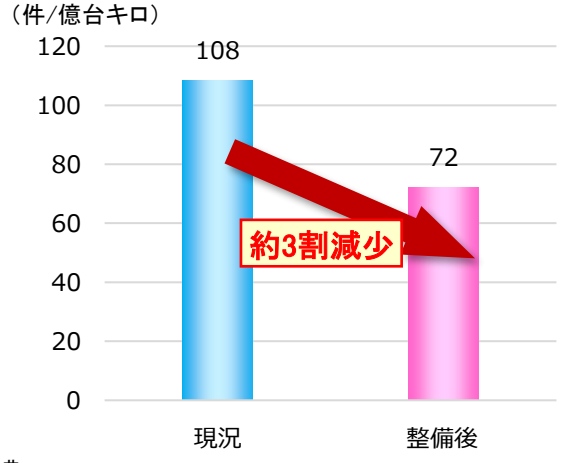
3. 事業の投資効果

（1） 交通混雑の緩和・交通安全の確保

・亀戸小松川立体の整備により、「旅行速度」が向上し、所要時間の短縮が期待される。
・死傷事故率も減少することが見込まれ、交通安全の確保が図られることが期待される。

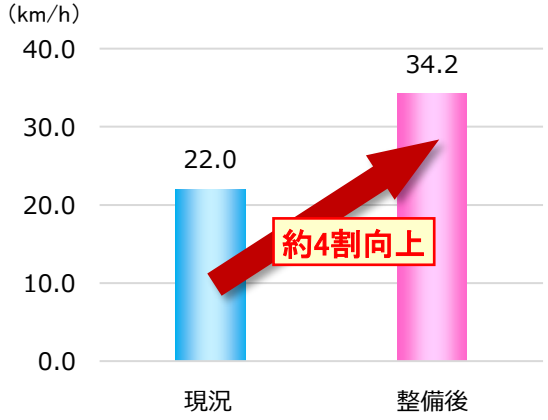
亀戸小松川立体区間の旅行速度・所要時間の変化

死傷事故率の変化

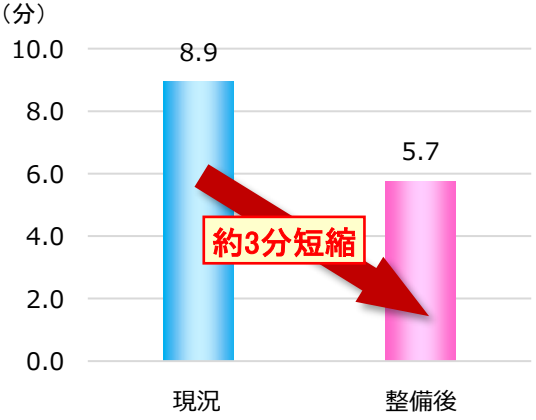


出典：
【現　況】交通事故データ（R2～R5）
【整備後】交通事故データ（R2～R5）・将来交通量推計結果より算出

■混雑時旅行速度の変化



■所要時間の変化



東小松川交差点付近の交通状況

出典：【現況】ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3全日）　【整備後】ETC2.0プローブデータ（R6.4～R7.3全日）・R3道路交通センサス・将来交通量推計結果より算出

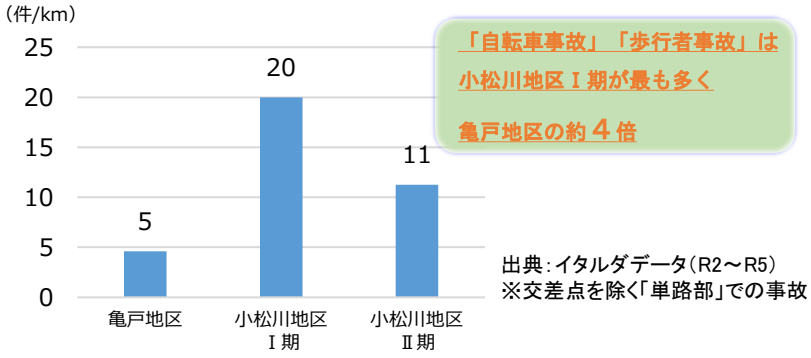
令和7年6月　撮影

3. 事業の投資効果

（2） 良好な沿道環境の確保

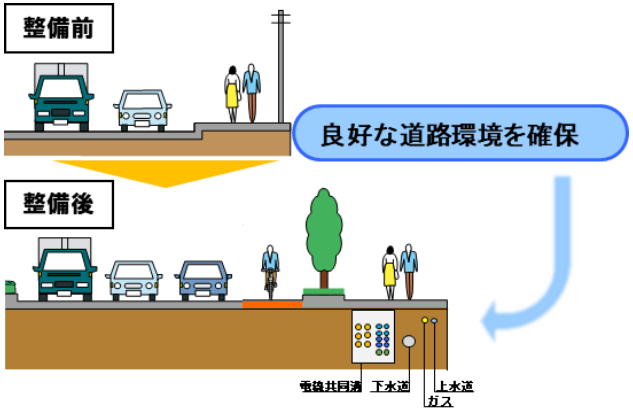
・未整備区間である小松川地区Ⅰ期においては、自転車・歩行者事故件数が整備済区間である亀戸地区の約4倍と高く、当該区間を整備することで安全性の向上が図られる。
・無電柱化により歩行者通行空間を確保し、安全性・快適性に加え、景観向上にも寄与する。

「自転車事故」「歩行者事故」の発生状況



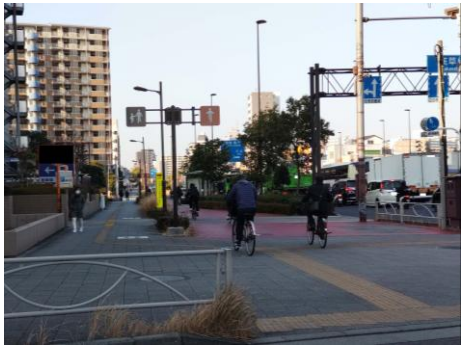
出典：イタルダデータ（R2～R5）
※交差点を除く「単路部」での事故

歩行者・自転車道空間の整備



亀戸地区における現在の沿道環境（完成区間）

■亀戸地区（完成区間）の状況



小松川4丁目交差点付近 （令和7年1月）

中川新橋交差点付近 （令和7年1月）

《歩道者と自転車との分離、支障物のない良好な沿道環境》

小松川地区における現在の沿道環境（未整備区間）

■小松川地区の状況

《占用物の支障状況》

令和7年1月 撮影

《バス停待ちの状況》

令和7年1月 撮影

《電柱・電線が損なう景観》

令和7年8月 撮影

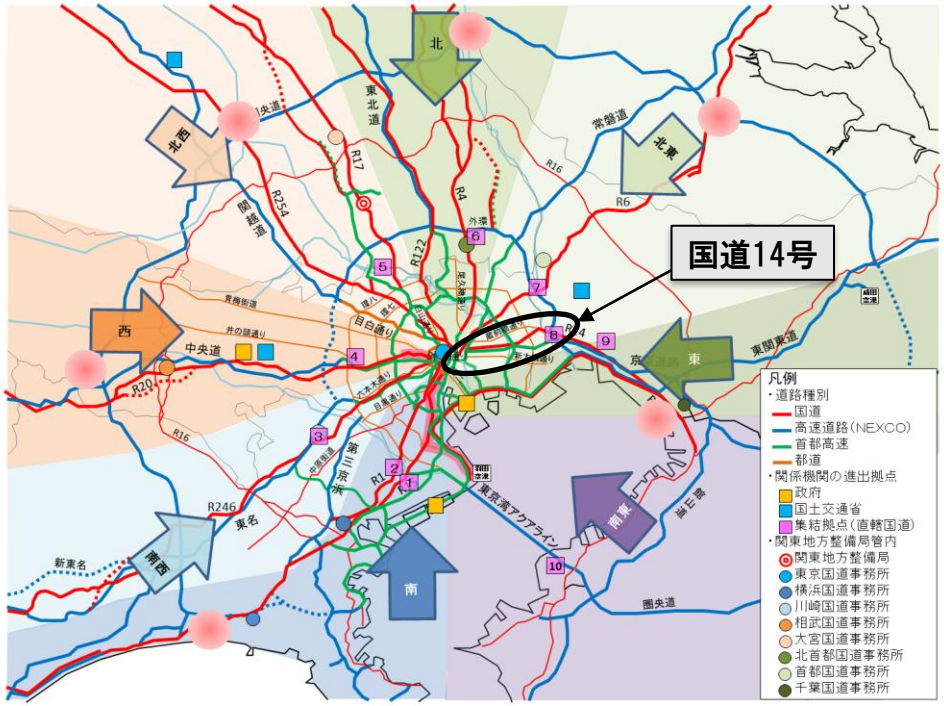
3. 事業の投資効果

（3） 防災ネットワークの機能強化

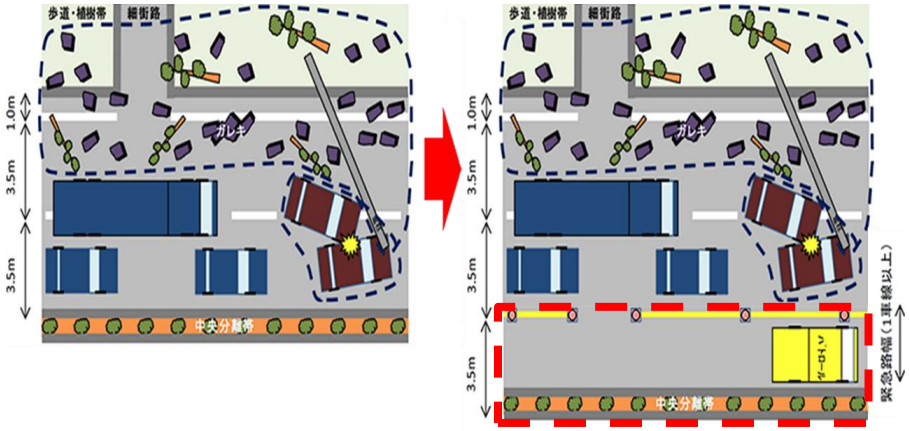
・当該路線は、第一次緊急輸送道路に指定されている。
・関東地方整備局では、首都直下地震が発生した際、八方向毎に優先啓開ルートを設定する八方向作戦を計画しており、当該路線は、北東方向の道路啓開候補路線に選定している。
・震災等が発生した際は、緊急輸送道路として消火、救命活動を行うスペース、緊急輸送や一時避難施設への移動を円滑に行うための幅員が確保される。
・無電柱化により、緊急輸送道路における電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、速やかな道路啓開が可能となる。

八方向作戦の道路啓開候補路線

都心23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に、全国各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の道路を活用し、都心に向けた八方向（八方位）毎に優先啓開ルートを設定して、郊外から一斉に進行する作戦。



災害時に発揮する機能



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）

令和元年台風15号による電柱倒壊状況

電柱が倒壊すると道路啓開作業に支障となるため無電柱化を推進

3. 事業の投資効果

（4） 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

改築事業と併せて施工される電線共同溝の事業費は含まない

1）計算条件

〔今回〕

・基準年	：令和7年度
・分析対象期間	：開通後50年間
・算出マニュアル	：令和7年8月
・基礎データ	：平成27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
・計画交通量	：37,900～60,400台／日
・事業費	：約456億円
・総便益（B）	：約730億円［約2,143億円］
・総費用（C）	：約633億円［約453億円］（電線共同溝を除く）
・費用便益比（B/C）	：1.2

〔前回〕

・基準年	：令和2年度
・分析対象期間	：開通後50年間
・算出マニュアル	：平成30年2月
・基礎データ	：平成22年度全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計年次	：令和12（2030）年度
・計画交通量	：41,200～69,500台／日
・事業費	：約417億円
・総便益（B）	：約684億円［約2,006億円］
・総費用（C）	：約523億円［約431億円］
・費用便益比（B/C）	：1.3

【参考】

費用便益比（B/C）	：1.9（社会的割引率2%）
費用便益比（B/C）	：2.5（社会的割引率1%）

注1）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。
注2）費用便益分析（B／C）等による評価を実施しない電線共同溝事業（無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの）の工事費（約19億円）については、費用便益分析の費用に含めない。

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）
	666億円	61億円	3.2億円	730億円（2,143億円）	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2
	619億円		14億円	633億円（453億円）	

感度分析（B/C）	-10%（-20%）	+10%（+20%）
交通量	1.1	1.4
事業費	1.2	1.1
事業期間	(1.2)	(1.1)

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）
	361億円	37億円	5.5億円	403億円（1,184億円）	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.1
	177億円		11億円	188億円（254億円）	

感度分析（B/C）	-10%（-20%）	+10%（+20%）
交通量	2.1	2.3
事業費	2.4	2.0
事業期間	(2.2)	(2.0)

注1）便益・費用については、令和7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14（2032）年度（前回：令和9（2027）年度）である。
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）感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

（5） 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	619億円	177億円
	維持管理費	14億円	11億円
	総費用(C)	633億円	188億円
便益	走行時間短縮便益	666億円	361億円
	走行経費減少便益	61億円	37億円
	交通事故減少便益	3.2億円	5.5億円
	総便益(B)	730億円	403億円
B/C		1.2	2.1

主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小（193億）
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減（2.8億）
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減（20億）
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減（22億）
	慢性的な交通渋滞の緩和及び交通事故の削減	道路拡幅・立体化による慢性的な交通渋滞の緩和及び交通事故の削減
	電線共同溝の整備効果	道路の防災性の向上、通行空間の安全性・快適性の確保、景観の向上
	大規模震災時の緊急輸送道路の確保	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確保により、緊急輸送道路ネットワーク強化

コスト縮減	工法変更により約0.2億円縮減

4. コスト縮減等

（1） コスト縮減の取り組み

・工法変更によるコスト縮減・・・

5. 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、主要渋滞箇所となっている東小松川交差点付近をはじめとした交通渋滞の緩和、事故減少、また災害時に首都の中枢機能を堅持するための緊急輸送道路の確保の観点から、事業の必要性は極めて高い。
・このため、必要な財源を確保し、早期完成に向けて事業を推進されたい。用地取得に重点的に取り組みながら、橋梁工事に引き続き、現在実施中の道路拡幅工事についても推進されたい。
・さらに、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。
・首都直下地震対策啓開ルート及び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、災害物資輸送のための防災ネットワークの機能強化が図られる。
・費用便益比（B／C）は1.2である。

（2） 事業進捗の見込みの視点

・亀戸地区は昭和60年度・小松川地区は平成元年度に事業化し、亀戸地区は昭和62年度・小松川地区は平成14年から用地取得・工事に着手。
・用地取得率は約46%（令和7年3月）。
・早期開通に向けて引き続き、調査設計、用地買収及び工事の推進を図る。

（3） コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

・工法を変更することで約0.2億円のコスト縮減を実施。

（4） 対応方針（原案）

・事業継続とする。
・本事業は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時における緊急輸送道路の確保の観点から、事業の必要性・重要度は高く、早期の効果発現を図ることが妥当と考える。