

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名：一般国道14号亀戸小松川立体 <small>かめいどこまつがわりったい</small>	事業区分：一般国道	事業主体：国土交通省 関東地方整備局															
起終点：自：東京都江東区亀戸9丁目地先 <small>とうきょうとうとうくかめいど</small> 至：東京都江戸川区大杉1丁目地先 <small>とうきょうとうえどがわくおおすぎ</small>	延長：2.5 km																
<b>事業概要</b> 国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る延長約64 kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立体は、東京都江東区亀戸9丁目地先から江戸川区大杉1丁目地先までの延長2.5 kmを対象に、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及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。																	
S60年度事業化（亀戸地区） H元年度事業化（小松川地区）	S20年度都市計画決定 S38年度都市計画変更（亀戸地区） H3年度都市計画変更（小松川地区）	S62年度用地着手（亀戸地区） H14年度用地着手（小松川地区） H11年度工事着手（亀戸地区）															
全体事業費：約417億円   事業進捗率：33%   供用済延長：1.3 km																	
計画交通量：40,000 ～ 67,300台/日																	
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.4</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.6</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	1.4	(残事業)	1.6		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">227/433億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">事業費</td> <td style="text-align: center;">221/421億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: center;">5.7/12億円</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/ (事業全体)	227/433億円	事業費	221/421億円		維持管理費	5.7/12億円	
B/C	(事業全体)	1.4															
(残事業)	1.6																
総費用	(残事業)/ (事業全体)	227/433億円															
事業費	221/421億円																
維持管理費	5.7/12億円																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/ (事業全体)</td> <td style="text-align: center;">358/618億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">340/595億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">9.6/13億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">8.0/11億円</td> <td></td> </tr> </table>			総便益	(残事業)/ (事業全体)	358/618億円	走行時間短縮便益	340/595億円		走行経費減少便益	9.6/13億円		交通事故減少便益	8.0/11億円				
総便益	(残事業)/ (事業全体)	358/618億円															
走行時間短縮便益	340/595億円																
走行経費減少便益	9.6/13億円																
交通事故減少便益	8.0/11億円																
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C= 1.3～1.6（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.4～1.5（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.3～1.5（事業期間± 2年） 【残事業】交通量：B/C= 1.4～1.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 1.4～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 1.4～1.6（事業期間± 2年）																	
<b>事業の効果等</b>																	
(1) 交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中している。 ・また、6車線から4車線へと車線数が減少するボトルネック区間で交通渋滞が発生している。 ・当該区間の損失時間は約366.4千人時間/年・km（H23）であり、全国平均（約26.3千人時間/年・km（H21））の約14倍。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。																	
(2) 安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は約193.7件/億台・kmであり、全国平均（約102.0件/億台・km）の約2倍。 ・特に、京葉道路と千葉街道が分合流する東小松川交差点付近では、死傷事故率が592.7件/億台・kmであり、全国平均の約6倍である。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故の減少が見込まれる。																	
(3) 良好な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、高齢者や体の不自由な方、ベビーカーや車椅子を利用する方にも歩きやすい歩道を形成。また、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない快適な道路空間を形成。																	
(4) 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・当該区間は、復旧活動に必要な車両の通行を確保するための緊急交通路に指定されている。 ・拡幅により、震災等が発生した際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、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。 ・亀戸小松川立体の整備により、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。																	
(5) 部分供用による効果 ・亀戸地区では、中川新橋交差点～江戸川区小松川4丁目間がH23年2月に6車線供用された。 ・6車線供用に伴い、亀戸地区の平均旅行速度は朝ピーク時（上り線）で5.4km/h、夕方ピーク時（下り線）で13.3km/h向上。また、バスベイが整備されたことで、バスの運行もスムーズに。																	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 東京都知事の意見：一般国道14号亀戸小松川立体は、渋滞緩和、事故減少、良好な沿道環境の形成、災害時の緊急輸送道路の確保など、事業の必要性が高く、継続は当然と考える。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、都では、東小松川交差点で、本事業区間と交差																	

する千葉街道・船堀街道側で交差点改良事業を進めている。都と連携し、交差点部分の用地取得・工事等を進めるよう要望する。

事業評価監視委員会の意見  
事業の継続を承認する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 亀戸地区は用地取得を完了し、平成22年度に平面6車線供用。平成24年度に歩道整備を完了予定。また、立体の整備にあたっては、周辺の交通状況を鑑みながら整備を行っていく。
- ・ 小松川地区は用地取得を推進。今後、取得用地を活用し、特に、渋滞の著しい東小松川交差点付近を重点的に整備し、順次拡幅工事を進める。また、立体の整備にあたっては、拡幅後順次整備を行っていく。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 亀戸地区（延長1,300m）については、H19年度に亀戸9丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点間（延長690m）、H22年度に中川新橋交差点～小松川4丁目間（延長620m）が6車線供用した。引き続き、電線共同溝設置及び照明灯設置を行い、H24年度に歩道整備が完成する予定。また、立体の整備にあたっては、周辺の交通状況を鑑みながら整備を行っていく。
- ・ 小松川地区（延長1,200m）については、H14年度に江戸川区松島1丁目～中央1丁目区間（延長500m）で用地買収に着手。今後、用地取得を進め、特に渋滞の著しい東小松川交差点付近を重点的に整備していく。また、立体の整備にあたっては、拡幅後順次整備を行っていく。

施設の構造や工法の変更等

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。