

## 再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：茅野 牧夫

<b>事業名</b> 一般国道6号 <small>にいじゆくかくふく</small> 新宿拡幅	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 関東地方整備局				
<b>起終点</b> 自： <small>とうきょうとかつしかくにいじゆく</small> 東京都葛飾区新宿2丁目 至： <small>とうきょうとかつしかくかなまち</small> 東京都葛飾区金町6丁目		<b>延長</b> 2.1 km				
<b>事業概要</b> 国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、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を目的とした拡幅・立体事業である。						
S45年度事業化（金町地区） S58年度事業化（新宿地区）	S20年度都市計画決定 S55年度都市計画変更（金町地区） S41年度都市計画変更（新宿地区）	S48年度用地着手（金町地区） H17年度用地着手（新宿地区）				
<b>全体事業費</b> 約337億円 <b>事業進捗率</b> 66% <b>供用済延長</b> 1.2 km						
<b>計画交通量</b> 40,900～69,500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>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.4   <small>(残事業)</small> 4.6         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87 / 734億円            事業費：84/726億円            維持管理費：3.4/7.6億円         </td> <td style="text-align: center;"> <b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 403 / 1,049億円            走行時間短縮便益：392/1015億円            走行費用減少便益：5.2/27億円            交通事故減少便益：5.2/7.2億円         </td> <td style="text-align: center;"> <b>基準年</b> 平成26年         </td> </tr> </table>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.4  <small>(残事業)</small> 4.6	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87 / 734億円 事業費：84/726億円 維持管理費：3.4/7.6億円	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 403 / 1,049億円 走行時間短縮便益：392/1015億円 走行費用減少便益：5.2/27億円 交通事故減少便益：5.2/7.2億円	<b>基準年</b> 平成26年	
<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.4  <small>(残事業)</small> 4.6	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 87 / 734億円 事業費：84/726億円 維持管理費：3.4/7.6億円	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 403 / 1,049億円 走行時間短縮便益：392/1015億円 走行費用減少便益：5.2/27億円 交通事故減少便益：5.2/7.2億円	<b>基準年</b> 平成26年			
<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%）【残事業】交通量：B/C=4.2～5.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.4（事業費±10%） 事業費：B/C=4.2～5.1（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.6（事業期間±2年） 事業期間：B/C=4.3～5.0（事業期間±2年）						
<b>事業の効果等</b> ①交通渋滞の緩和 ・国道6号の新宿地区から金町地区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中している。 ・また、交差点や踏切が近接し、新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は545.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約21倍。 ・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。 ②安全な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は123.6件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.2倍である。 ・特に、金町1丁目交差点付近では死傷事故率が291.7件/億台・kmであり、全国平均の約3倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。 ③防災ネットワークの機能強化 ・新宿拡幅区間は、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、救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。						
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> ・東京都からの意見：国道6号新宿拡幅は、渋滞緩和や防災性の向上に資する重要な事業であることから、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。						
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 事業の継続を承認する。						
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> ・昭和45年度（金町地区）、昭和58年度（新宿地区）に事業化、用地進捗率83%、事業進捗率66%（平成26年3月末時点） ・平成7年度：金町地区（東京都葛飾区金町2丁目～同区金町6丁目） 延長1.2 km（6/6）部分開通 ・新宿地区（延長0.9km）が主な残工事である。 ・用地取得率の高い東京都心側から重点的に用地を取得し、現道拡幅を実施。 ・立体部については、現道拡幅後、JR新金線における踏切立体化事業の進捗により実施。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・新宿地区を進めるには、交差するJR新金線（貨物）の高架化が必要である。JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定となっているが、まずは現道拡幅（6車拡幅）を実施することでJR東日本と合意されたため、平成17年度より用地取得に着手。
- ・特に用地取得率の高い東京都心側から重点的に用地取得を行い、現道拡幅（6車拡幅）を開通させ、引き続き立体化の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。

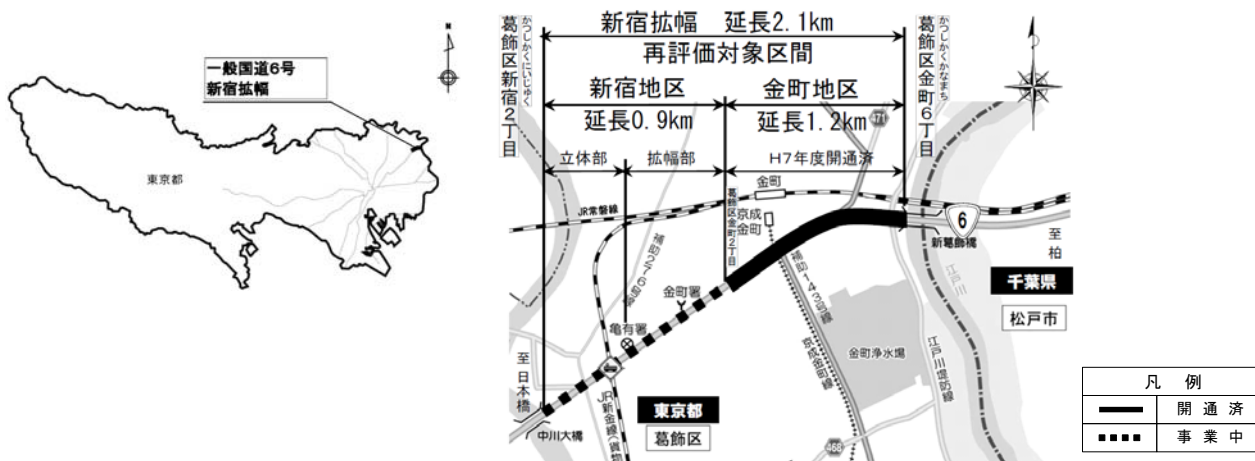
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

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。