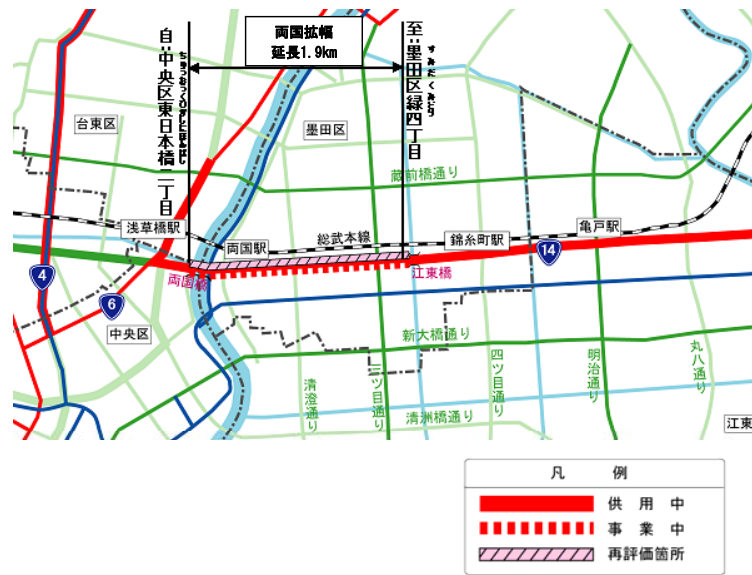


再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名：一般国道14号 <small>りょうこくかくふく</small> 両国 拡幅	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：東京都中央区東日本橋二丁目 至：東京都墨田区緑四丁目	延長	1.9 km
事業概要 国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路である。 両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。		
H10年度事業化	S20年度都市計画決定	H24年度用地着手
全体事業費：約250億円 事業進捗率：8% 供用済延長：0km		
計画交通量	49,100～54,200台/日	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.7 (残事業) 1.9	総費用：(残事業)/(事業全体) 176/208億円 (事業費：169/200億円) (維持管理費：7.5/7.5億円)
	総便益：(残事業)/(事業全体) 343/343億円 (走行時間縮減便益：323/323億円) (走行費用減少便益：19/19億円) (交通事故減少便益：0.63/0.63億円)	基準年： 平成26年
感度分析の結果 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.8（事業期間±2年）		
【残事業】交通量：B/C=1.7～2.1（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.7～2.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±2年）		
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・両国拡幅区間がボトルネック（6車線から4車線に車線減少）となり、交通渋滞が発生。 ・両国拡幅区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均の約13倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・両国拡幅区間の死傷事故率は211件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・両国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。 ・両国拡幅の整備により、震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、緊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。		
関係する地方公共団体等の意見 東京都知事の見解：両国拡幅は渋滞緩和や防災性の向上に資するだけでなく、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上でも重要な事業である。このため、必要な財源を確保するとともに、早期完成に向けて、未着手区間についても早期に着手し、事業を推進されたい。		
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 ・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。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成10年度に事業化し、平成24年度に用地取得に着手。用地進捗率2%、事業進捗率8%（平成26年3月末時点）となっている。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 今後、着実な整備推進のために、平成27年度には、両国四丁目及び、緑三丁目交差点区間の設計用地説明会を実施する予定である。		
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。