

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：前佛 和秀

<b>事業名</b> 一般国道 <small>かめいどごまつがわりったい</small> 14号亀戸小松川立体	<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>とうきょうとうこうとうくかめいど</small> 東京都江東区亀戸9丁目地先 至： <small>とうきょうとうえどがわくおおすぎ</small> 東京都江戸川区大杉1丁目地先	<b>延長</b>	2.5km
<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64km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2.5km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) H1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)
<b>全体事業費</b> 約417億円		<b>事業進捗率</b> 約39% <small>(令和2年3月末時点)</small>
<b>供用済延長</b> 1.3km		
<b>計画交通量</b> 41,200~69,500台/日		
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> <small>(事業全体)</small> 1.3  <small>(残事業)</small> 1.9	<b>総費用</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 201/523億円 <small>(事業費：192/510億円)</small> <small>(維持管理費：9.1/13億円)</small>
	<b>総便益</b> <small>(残事業)/(事業全体)</small> 382/684億円 <small>(走行時間短縮便益：354/652億円)</small> <small>(走行経費減少便益：19/24億円)</small> <small>(交通事故減少便益：8.5/8.1億円)</small>	<b>基準年</b> 令和2年
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.4 (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)		
<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おり、東小松川交差点は主要渋滞箇所に位置付けられている。 ・当該区間の損失時間は254.3千人時間/年・km。 ・特に、現道拡幅が未整備である小松川地区で交通渋滞が発生している。 ・亀戸小松川立体（特に小松川地区の拡幅）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 ・国道14号当該区間の死傷事故率は、148.1件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・特に現道拡幅の未整備区間である小松川地区は連続して死傷事故率が高い（傾向）。 ・亀戸小松川立体（特に小松川地区の拡幅）の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通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、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、障害物のない良好な沿道環境の確保を図る。 ・未整備区間である小松川地区においては自転車事故件数が整備区間である亀戸地区の2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。		
④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道14号は、首都直下地震対策（八方向作戦）の北東方向啓開ルートに設定されており、震災等の際に、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必要がある。 ・また、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための、特定緊急輸送道路に指定されている。		

関係する地方公共団体等の意見

東京都知事の意見：

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、良好な沿道環境の形成などに大きく寄与している。また、災害時に首都の中核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、事業を推進されたい。特に用地取得率が上がらず事業が長期化しているため、用地困難案件に重点的に取り組むなど、用地取得を推進されたい。

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。

事業評価監視委員会の意見

事業の継続を了承する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・ 亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業が完了。(H25年度末完了)

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 昭和60年度（亀戸地区）、平成元年（小松川地区）に事業化、用地進捗率約46%、事業進捗率約39%（令和2年3月末時点）
- ・ 亀戸地区（延長1.3km）は、平成22年度に現道拡幅（6車線）が開通し、平成24年度に歩道整備を完了。
- ・ 小松川地区は、用地取得を推進しており（用地取得率は約29%（R2.3末））、平成27年度より『境川橋』の架け替え工事に着手。
- ・ 起点（都心側）から東小松川交差点間の用地取得、現道拡幅（6車線）の整備を先行的に進め、整備効果の早期発現を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 小松川地区の用地取得が難航していること、「境川橋」の架け替え計画を見直したことにより、全体の事業期間を令和4年度から令和9年度に変更する。
- ・ 平成27年度より「境川橋」の架け替え工事に着手しており、引き続き用地取得を進め交通渋滞の著しい起点（都心側）から東小松川交差点間を先行的に整備し、整備効果の早期発現を図る。
- ・ 亀戸地区及び小松川地区の立体整備にあたっては、交通状況を鑑みながら順次整備を行っていく。

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。

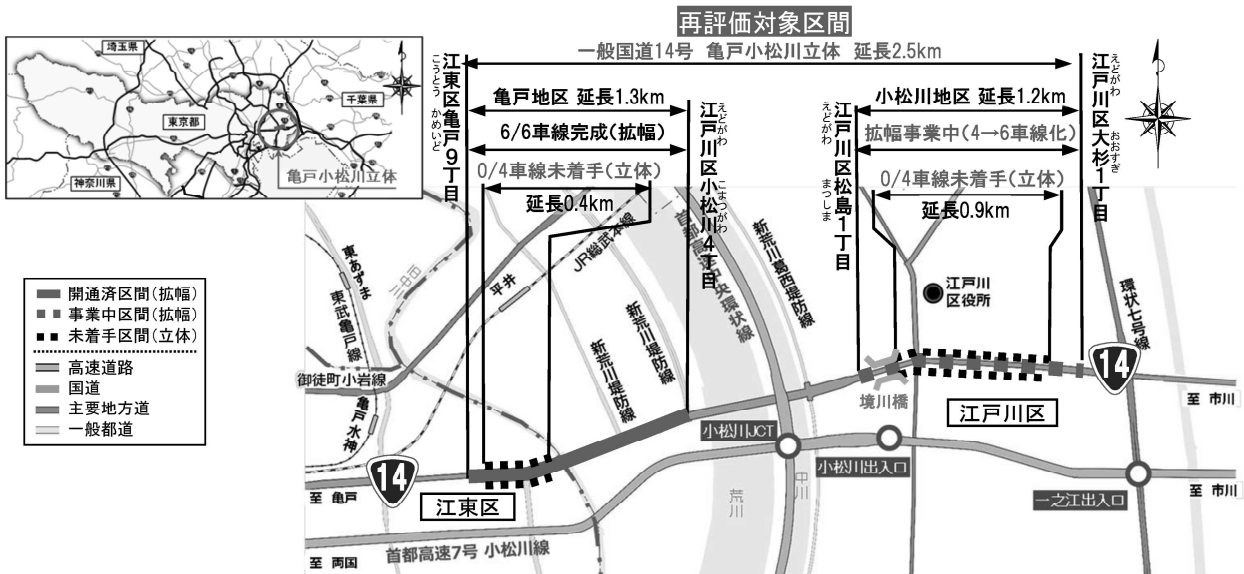
対応方針

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。