

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名	一般国道6号新宿拡幅	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：東京都葛飾区新宿2丁目 至：東京都葛飾区金町6丁目			延長	2.1km
事業概要					
<p>一般国道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現道拡幅・立体事業である。</p>					
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）	S60年度工事着手（金町地区） H27年度工事着手（新宿地区）		
全体事業費	約337億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約75%	供用済延長	1.2km
計画交通量	40,600 ～ 68,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2  (残事業) 9.7	総費用 (残事業)/(事業全体) 63 / 1,057 億円 〔事業費：58/1,046億円〕 〔維持管理費：4.7/11億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) 612 / 1,301 億円 〔走行時間短縮便益：555/1,240億円〕 〔走行経費減少便益：45/55億円〕 〔交通事故減少便益：11/7.0億円〕	基準年	令和4年
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C= 1.2～1.3(交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C= 9.7～9.9(交通量 ±10%)                  事業費：B/C= 1.2～1.2(事業費 ±10%) 事業費：B/C= 8.9～10.7(事業費 ±10%)                  事業期間：B/C= 1.1～1.3(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 8.9～10.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等					
<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道6号の新宿拡幅区間は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中。また、周辺では大規模開発が進展。</li> <li>・交差点や踏切が接近し、5時～20時頃に渡り新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。</li> <li>・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和に期待。</li> </ul> <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新宿拡幅を含む国道6号は、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。</li> <li>・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、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。</li> <li>・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>本事業は、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、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。</p>					
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					
社会情勢等について大きな変化は見られない。					

**事業の進捗状況、残事業の内容等**

- ・ 昭和45年度（金町地区）、昭和58年度（新宿地区）に事業化、用地進捗率約92%、事業進捗率約75%（令和4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1.2km（6/6）部分開通。
- ・ 新宿地区（延長0.9km）が主な残工事である。
- ・ 平成27年度より連続して用地取得できた箇所から工事を実施中。
- ・ 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**

- ・ 権利者が多いマンション及び商業施設の用地取得に時間を要しているため、事業期間を延伸。
- ・ 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。  
JR新金線（貨物）の高架化は時期が未定であり、まずは現道拡幅（6車線）の整備を進める。
- ・ 今後、鋭意用地取得を進めつつ、現道拡幅（6車線拡幅）を先行整備。引き続き立体化に着手。

**施設の構造や工法の変更等**

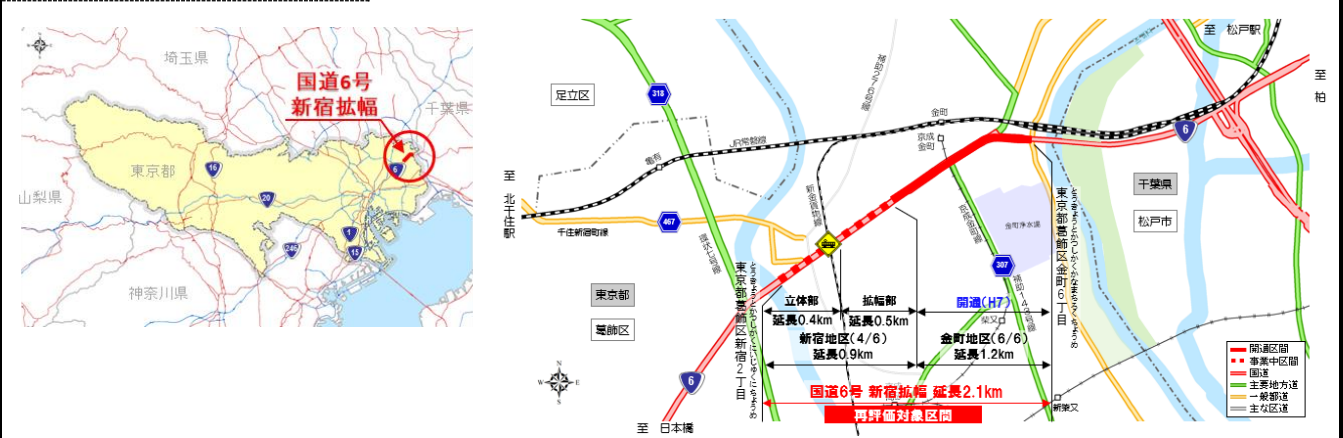
引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

**対応方針**

**対応方針決定の理由**

新宿拡幅は、交通渋滞の緩和、首都直下地震における道路啓開、大規模災害時の緊急輸送道路の確保といった観点から、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。