

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 ：一般国道14号 <small>かめいどこまつがわりつたい</small> 亀戸小松川立体	事業 ：一般国道 区分 ：	事業 ：国土交通省 主体 ：関東地方整備局 延長 ：2.5km
起終点 ：自：東京都江東区亀戸9丁目地先 <small>とうきょうととうとうくかめいどきゅうちようめちさき</small> 至：東京都江戸川区大杉1丁目地先 <small>とうきょうとえとがわくおおすぎいちようめちさき</small>		
事業概要 ： <p>国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る総延長約6.4kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立体は、江東区亀戸から江戸川区大杉までの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を目的とした、延長2.5kmの6車線拡幅および立体化を計画した事業である。</p>		
S60年度事業化(亀戸地区) H元年度事業化(小松川地区)		S21年度都市計画決定 H3年度都市計画変更
S62年度用地着手 H11年度工事着手		
全体事業費 ：約41.7億円		事業進捗率 ：30%
計画交通量 ：49,300～64,700台/日		供用済延長 ：0.69km
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 206/383億円 (事業費：202/378億円 維持管理費：3.7/5.2億円)
		総便益 (残事業)/(事業全体) 437/483億円 (走行時間短縮便益：350/391億円 走行経費減少便益：51/56億円 交通事故減少便益：36/36億円)
基準年 ：平成21年		
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施		
【事業全体】 交通量：B/C=1.1～1.6 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.3 (事業期間±2年)		
【残事業】 交通量：B/C=1.9～2.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.9～2.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9～2.1 (事業期間±2年)		
事業の効果等		
(1) 渋滞損失：事業区間における渋滞は都平均の約3倍、交差道路に100m～300m程度の渋滞発生 (2) 事故発生：死傷事故率300件/年億台kmを超える箇所が存在、人・自転車対自動車の死傷事故が都平均の約5倍 (3) 救急医療機関へのアクセス：3次救急医療機関への搬送時間が23区内でワースト2位。交通円滑化による定時制の確保		
関係する地方公共団体等の意見		
・都知事の意見：「費用便益費1.3であり、亀戸、小松川地区の慢性的な交通渋滞の緩和、東小松川交差点の交通事故の削減など、高い整備効果が図れる事業であるため、事業を継続することは当然と考える。」		
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		
亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業が進捗。		
事業の進捗状況、残事業の内容等		
亀戸地区は、平成19年度に6車線供用(L=0.69km) 用地取得率は亀戸地区100%、小松川地区約20%		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等		
今後は、亀戸地区は平成22年度に6車線化完了予定。小松川地区は特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を東京都と協力して重点的に推進し、その他区間についても周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を推進。 市街地再開発事業区域内の道路は概ね完成している。但し補助144号線については国道14号以南は整備が完了しているが、以北については未事業化。		
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、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の。