

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道14号 亀戸小松川立体			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：東京都江東区亀戸9丁目 至：東京都江戸川区大杉1丁目					延長	2.5km	
事業概要								
一般国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市に至る主要幹線道路である。 亀戸小松川立体は、東京都江東区から江戸川区までの延長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）		H11年度工事着手 （亀戸地区） H27年度工事着手 （小松川地区）	
全体事業費		約456億円	事業進捗率 （令和7年3月末時点）		約46%	供用済延長		1.3km
計画交通量		37,900～60,400台／日						
費用対効果分析	B/C （事業全体）	EIRR （事業全体）	総費用 （残事業）/（事業全体） 188/633億円		総便益 （残事業）/（事業全体） 403/730億円		基準年	
	1.2	4.4%	事業費：177/619億円 維持管理費：11/14億円		走行時間短縮便益：361/666億円 走行経費減少便益：37/61億円 交通事故減少便益：5.5/3.2億円		令和7年	
	（参考）1.9 [2%] 2.5 [1%]							
	（残事業）		（残事業）					
	2.1	9.4%	感度分析 （事業全体）		（残事業）			
	（参考）3.2 [2%] 4.0 [1%]		交通量	B/C=1.1～1.4（±10%）	交通量	B/C=2.1～2.3（±10%）		
事業費	B/C=1.1～1.2（±10%）		事業費	B/C=2.0～2.4（±10%）				
	事業期間	B/C=1.1～1.2（±20%）	事業期間	B/C=2.0～2.2（±20%）				
事業の効果等								
(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。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								
・事故類型では、追突事故が約3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Ⅰ期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約4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)防災ネットワークの機能強化								
・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選定されている。								
・亀戸小松川立体の整備により、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が確保される。								
・また、無電柱化により、緊急輸送道路における電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、速やかな道路啓開が可能となる。								

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、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、早期完成に向けて事業を推進されたい。用地取得に重点的に取り組みながら、橋梁工事に引き続き、現在実施中の道路拡幅工事についても推進されたい。

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、用地進捗率は約46%(令和7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。
- ・小松川地区は、I 期区間の用地取得を推進中であり、平成27年度より『境川橋』の架け替え工事に着手。
- ・また、令和3年度には東小松川交差点(上り線)左折専用車線を先行整備し運用を開始。
- ・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

- ・電線共同溝の追加により整備に時間を要する見込みであるが、早期開通に向けて引き続き、調査設計、用地買収及び工事の推進を図る。
- ・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

- ・電線共同溝の追加、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・プレキャストボックスカルバート構造とRC現場打ちボックスカルバート構造の併用から、全線プレキャストボックスカルバート構造へ変更することでコストを縮減。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。〔 〕内は社会的割引率の値)