

(再評価)

資料2-4-①

平成27年度第6回

関東地方整備局

事業評価監視委員会

一般国道15号 蒲田駅周辺整備

平成27年12月21日

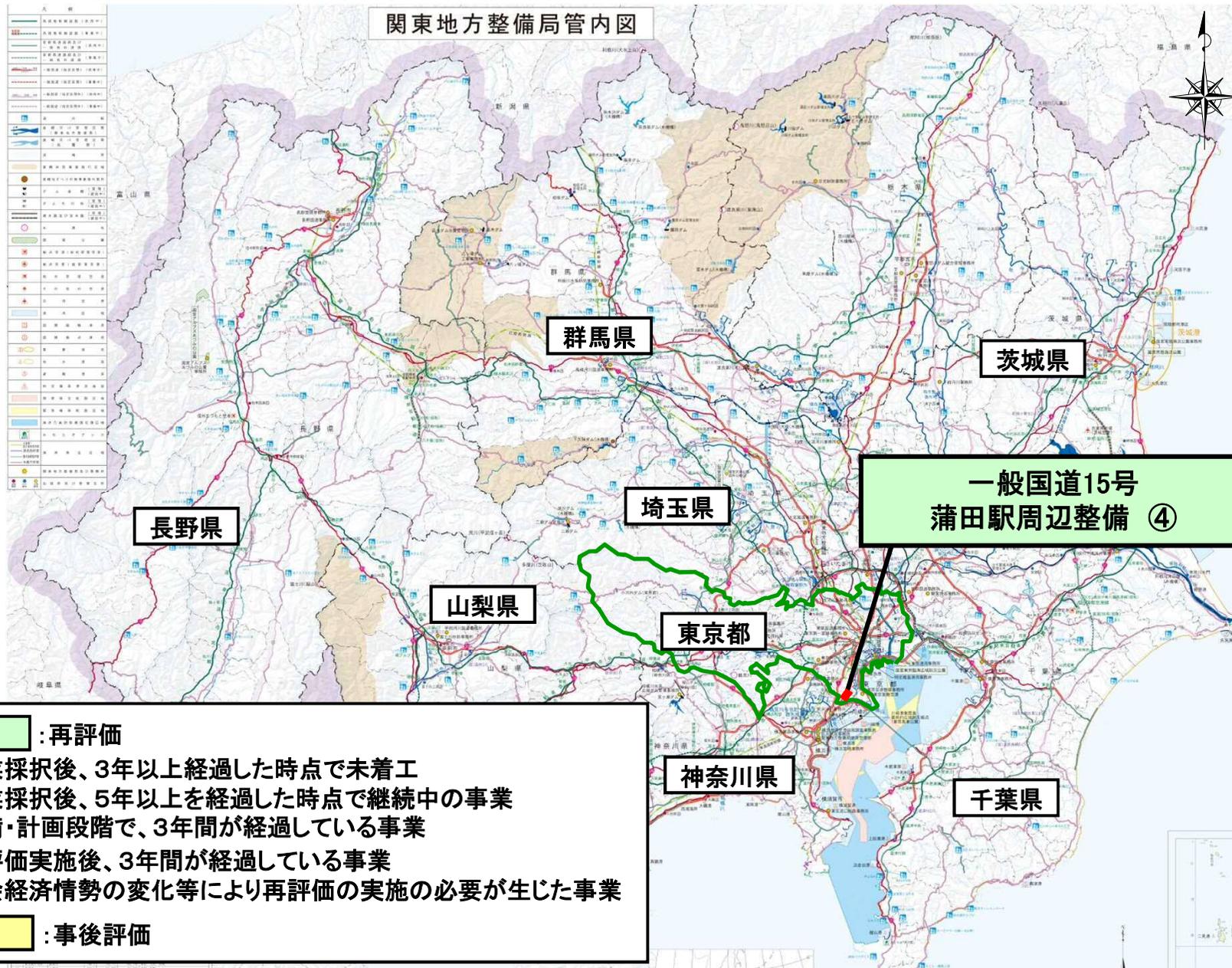
国土交通省 関東地方整備局

目次

1. 事業の概要	.....	1
2. 事業の進捗状況	.....	9
3. 事業の評価	.....	12
4. 事業の見込み等	.....	14
5. 関連自治体等の意見	.....	15
6. 今後の対応方針(原案)	.....	16

1. 事業の概要

(1) - 1 事業の目的と計画の概要(位置図)



1. 事業の概要

(1) - 2 事業の目的と計画の概要

目的

- ・渋滞の緩和
- ・沿道環境の改善
- ・関連事業との連携による公共交通機関の利便性向上、利用の促進、空港へのアクセス機能強化

計画の概要

区 間：自) 東京都大田区南蒲田1丁目
とうきょうとおおたくなみかまたいっちょうめ
 至) 東京都大田区東六郷1丁目
とうきょうとおおたくひがしろくごういっちょうめ

計画延長：0.98km

幅員：50m

道路規格：第4種第1級

設計速度：60km/h

車線数：4～6車線

計画交通量：47,800～53,300台/日

事業化：平成13年度

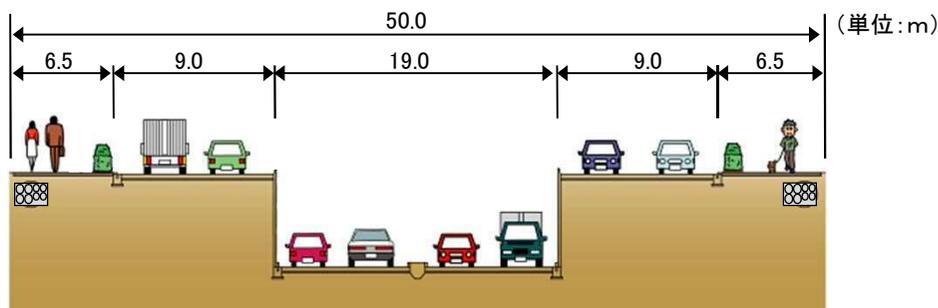
事業費：約290億円



位置図



標準横断面図



1. 事業の概要

(1)－3 事業の目的と計画の概要(周辺の状況)

- ・蒲田駅周辺整備は、京浜急行本線と並行し、南蒲田交差点において環状8号線と交差し、交通量が集中する箇所となっている。
- ・周辺には京急蒲田駅を中心とした市街地を形成している。

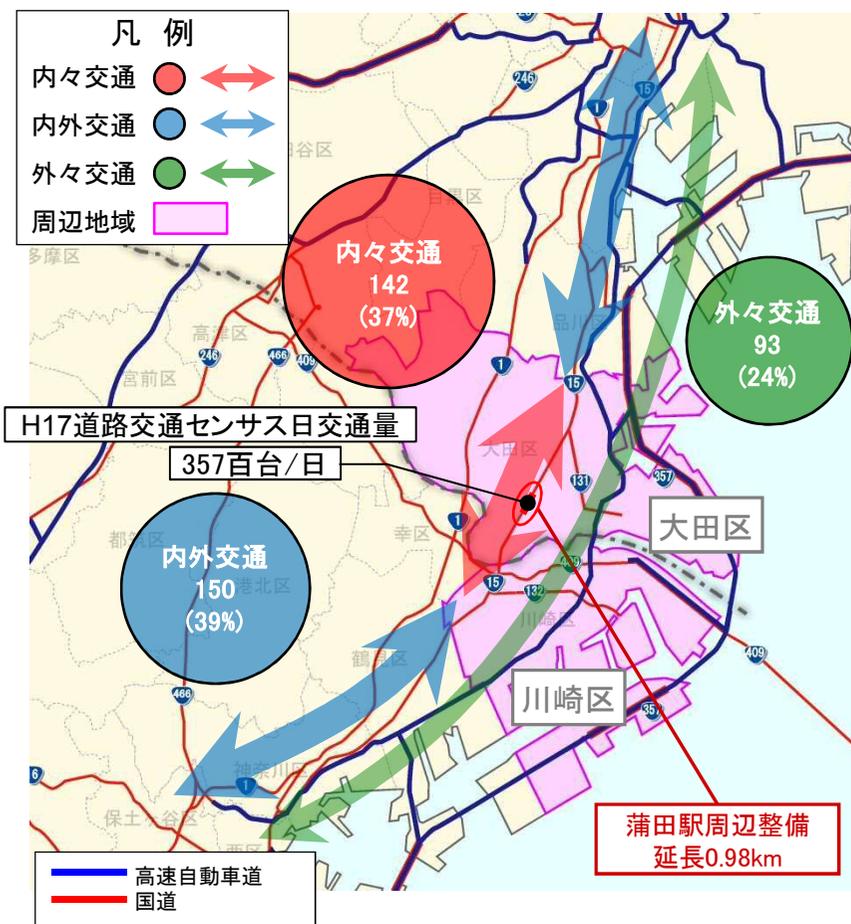


1. 事業の概要

(1) - 4 事業の目的と計画の概要(国道15号の交通特性)

- ・国道15号当該事業区間の交通特性は、周辺地域内に起終点のある内々交通が37%。
- ・周辺地域内に起終点のどちらかがある内外交通が39%、周辺地域を通過する外々交通が24%となっている。

国道15号の主な交通特性



(単位:百台/日)

国道15号 OD内訳	H17交通量 (百台/日)	比率
周辺地域(内々)	142	37%
周辺地域とその他の地域(内外)	150	39%
周辺地域 ⇄ 東京都	71	18%
周辺地域 ⇄ 神奈川県	60	16%
周辺地域 ⇄ 他県	19	5%
通過交通(外々)	93	24%
合計	385	100%

内々交通量が37%

内外交通量が39%

外々交通量が24%

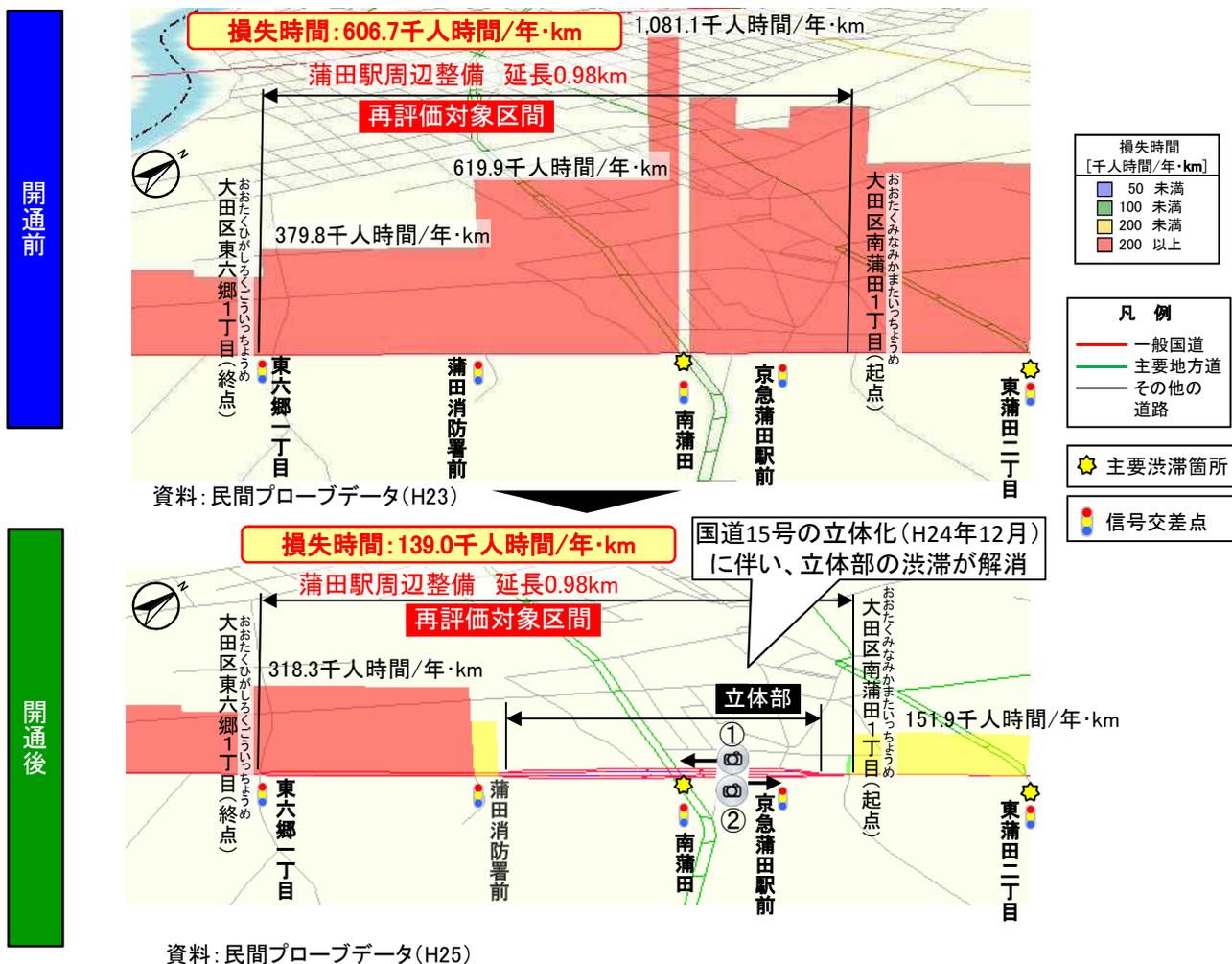
※周辺地域とは、当該事業が通過する地域及び隣接する地域の東京都大田区、神奈川県川崎市川崎区。
 ※H17道路交通センサスの現況OD調査結果を基に算出。
 ※合計値は表示桁数の関係で一致しないことがある。

1. 事業の概要

(2) - 1 事業の必要性(国道15号の渋滞状況)

- ・当該区間の損失時間は139.0千人時間/年・kmとなっている。
- ・国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点の立体化、及び京浜急行線の連続立体交差事業における踏切の除却により交通渋滞が解消。

国道15号の渋滞状況



写真① 国道15号(立体部)の状況



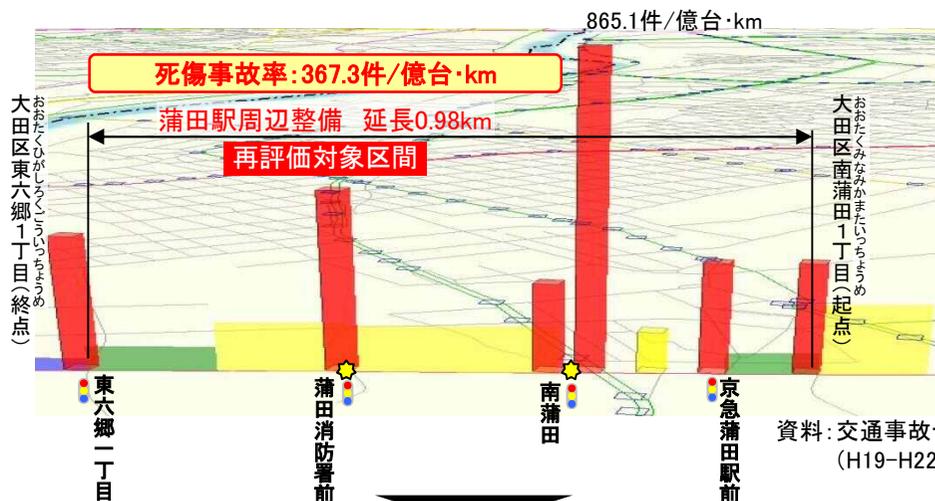
写真② 国道15号(連続立体交差)の状況

1. 事業の概要

(2) - 2 事業の必要性(国道15号の死傷事故状況)

- ・当該区間の死傷事故率は183.7件/億台・kmとなっている。
- ・平成24年度に開通した立体部において死傷事故は発生していない。
- ・死傷事故の内訳は、追突事故や出会い頭による事故が約76%を占める。

国道15号の死傷事故率



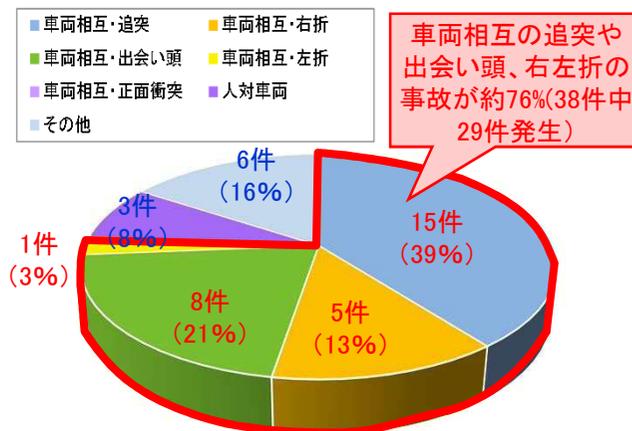
開通前

死傷事故率: 183.7件/億台・km



開通後

国道15号の死傷事故類型



南蒲田交差点の交通状況

死傷事故率 [件/億台・km]	凡例	事故危険区間
50 未満	一般国道	信号交差点
100 未満	主要地方道	
200 未満	その他の道路	
200 以上		

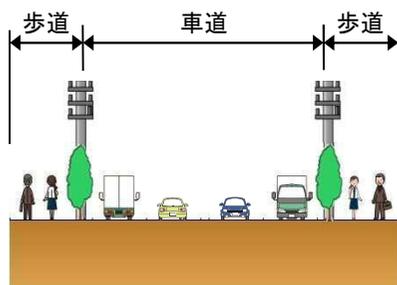
1. 事業の概要

(2) - 3 事業の必要性(沿道環境の改善)

- ・当該事業整備区間では、電柱・電線類を地中化する電線共同溝整備を実施中。
- ・電線共同溝整備により、自転車・歩行者の安全・快適な通行空間を確保した沿道環境の改善が見込まれる。

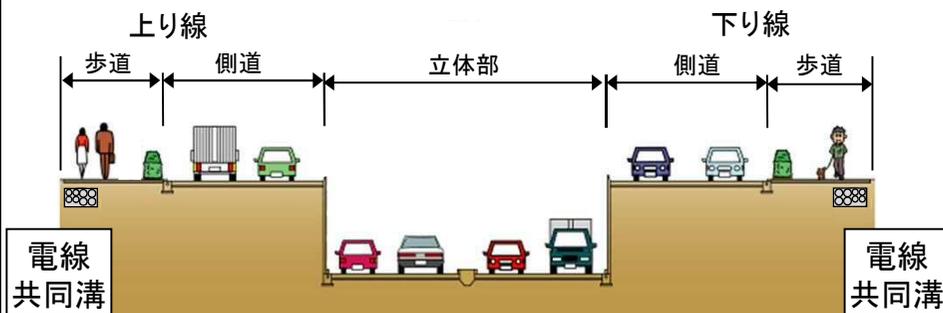
電線共同溝整備

電線共同溝整備前



整備前の歩道状況

電線共同溝整備後



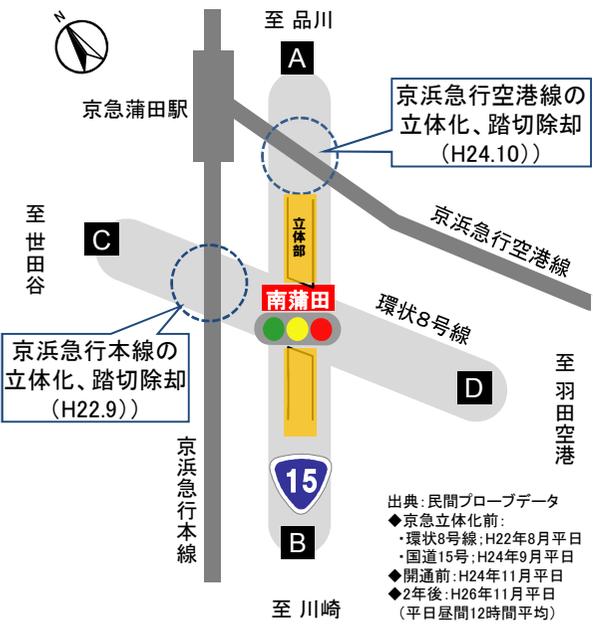
凡例	
	国道
	主要地方道
	主な区道

1. 事業の概要

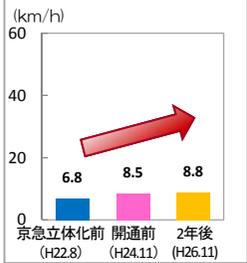
(2) - 4 事業の必要性(国道15号立体部および京急連続立体交差事業完成による整備効果)

- ・京浜急行線の連続立体交差事業と連携した国道15号の立体化により、国道15号及び環状8号線双方の渋滞が緩和され、旅行速度が向上し、羽田空港へのアクセス機能も強化。
- ・交差点の通過時間が京浜急行線立体化、国道15号立体化前の約5～6割(約2分～2分半)短縮され、定時性が向上。
- ・京浜急行線立体化にともない空港への直通列車が増発し、空港へのアクセス機能強化が図られ、駅利用者も増加。

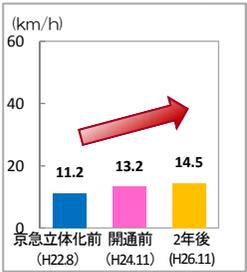
渋滞の緩和



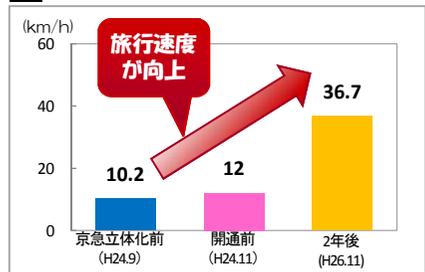
C 環状8号(内回り)の平均旅行速度



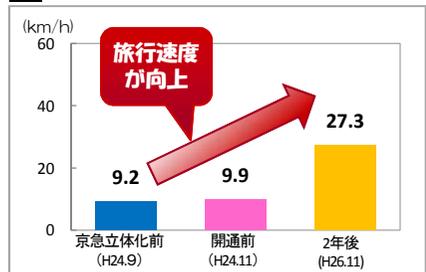
D 環状8号(外回り)の平均旅行速度



A 国道15号(下り線)の旅行速度

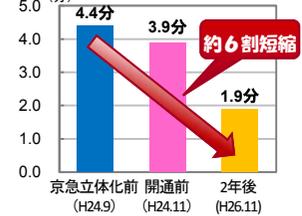


B 国道15号(上り線)の旅行速度

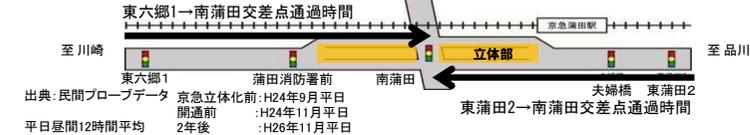
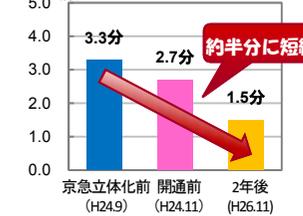


通過時間短縮による定時性の向上

■ 平均通過時間(東六郷1→南蒲田)

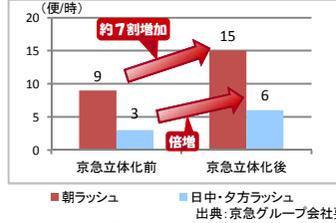


■ 平均通過時間(東蒲田2→南蒲田)



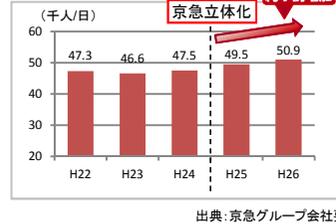
羽田空港へのアクセス機能強化

■ 京急蒲田駅からの羽田空港直通便の増発



- ・京浜急行線の立体化、踏切除却および駅の改良にともない羽田空港への直通列車が増発
- ・京急蒲田駅の利便性および空港へのアクセス機能が向上し、駅利用者が増加

■ 京急蒲田の乗降客数の推移



2. 事業の進捗状況

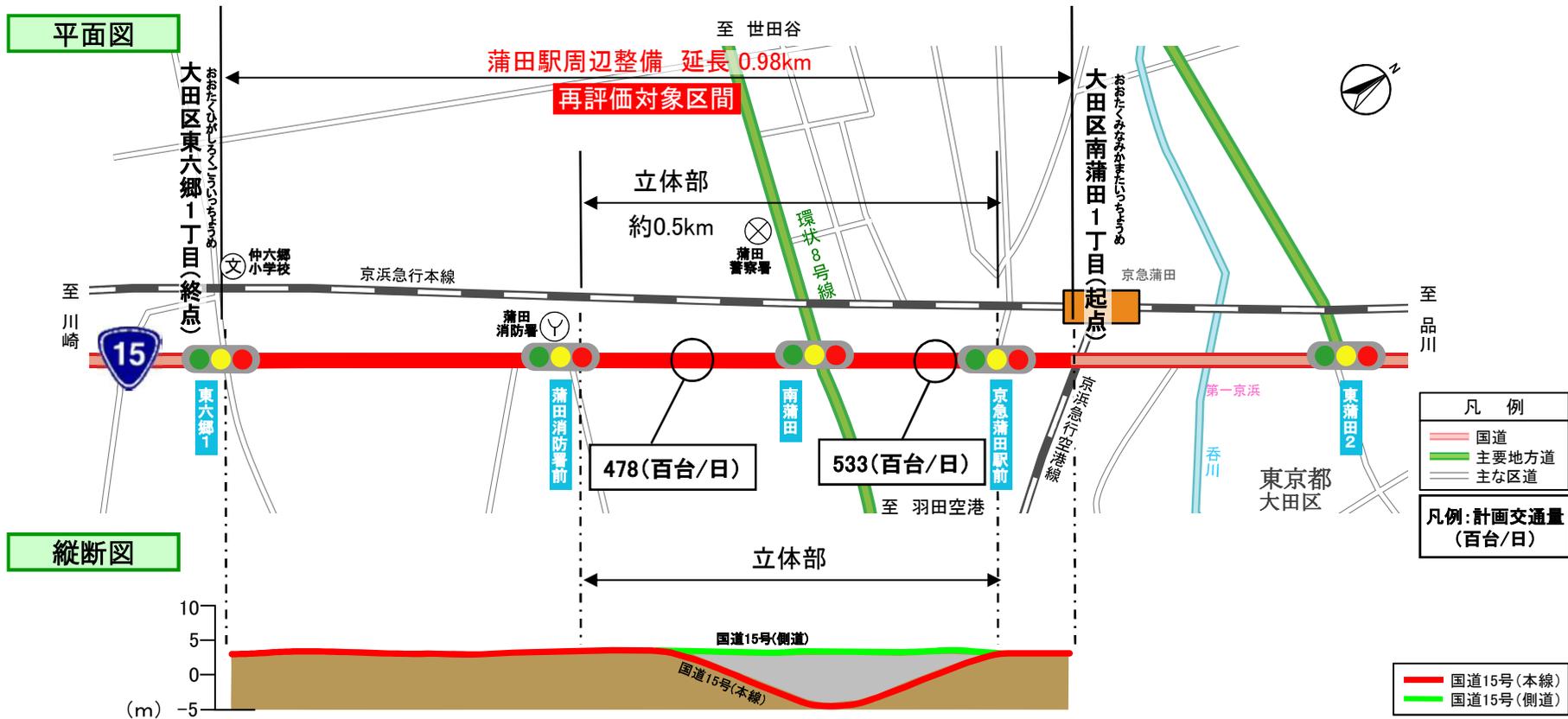
(1) 事業の経緯

・事業の経緯

- 昭和20年度 : 都市計画決定
- 平成13年度 : 事業化
- 平成13年度 : 都市計画変更
(大田区南蒲田1丁目(空港線踏切)～東六郷1丁目[L=0.98km])
(車線数、地下式構造の明示)
- 平成16年度 : 工事着手
- 平成24年度 : 立体部完成

・関連事業の経緯

- 平成10年度 : 都市計画決定 (① ②)
 - 平成12年度 : 事業認可 (①)
 - 平成13年度 : 工事着手 (①)
 - 平成14年度 : 事業認可 (①)
 - 平成22年度 : 上り線の立体化(①)
 - 平成24年度 : 全線高架化 (①)
 - 平成26年度 : 歩道橋の供用 (②)
- ①京急本線・空港線連続立体交差事業
②京急蒲田駅東口駅前広場



2. 事業の進捗状況

(2) 残事業の概要

- ・当該区間の用地取得率は100%。
- ・平成24年12月に国道15号立体部は、開通済み。
- ・今後、側道及び歩道部整備、線形改良及び蒲田消防署前交差点～南蒲田交差点間の電線共同溝整備を実施。



凡例	
—	国道
—	主要地方道
—	主な区道

前回 評価時 H24	工事	道路整備	上り	側道および歩道	本線(立体部)	(線形改良)
			下り	側道および歩道		
		共同溝	上り			
	下り					
	用地	補用地	99%			

今回 評価時 H27	工事	道路整備	上り	側道および歩道	本線(立体部)	(線形改良)
			下り	側道および歩道		
		共同溝	上り			
	下り					
	用地	補用地	100%			

写真① 川崎側の状況



写真② 品川側の状況



凡例

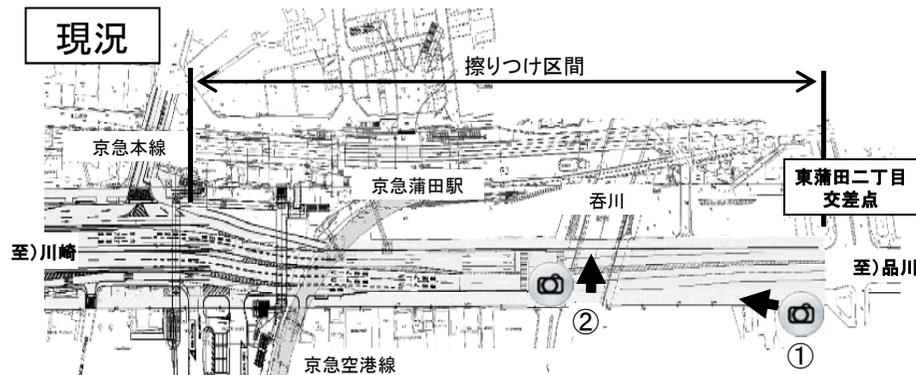
- 工事完了・用地取得済
- 工事中・用地取得中
- 工事未着手・用地未着手

2. 事業の進捗状況

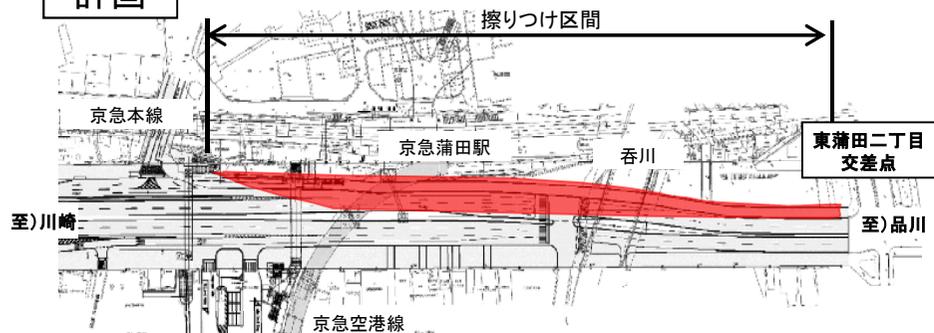
(3) 前回評価時からの進捗状況(関連事業との調整)

- ・本事業は、国道15号と環状8号線の立体化するものであり、京急本線、空港線の連続立体による踏切除却と合わせ、京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和を図る。
- ・国道15号現道への擦りつけ区間は、京急蒲田駅舎の整備完了後に着手を予定。
- ・駅舎整備の遅れにより完了が平成26年度末から平成28年度末に変更。また、呑川の河川内に残置された仮設物の撤去及び呑川沿いに整備する遊歩道との調整に要する1年を見込み、開通開始年次を平成28年から平成31年に変更する。

現況



計画



3. 事業の評価

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、平成42年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

1) 計算条件

[参考：前回再評価(H24)]

・基準年次	:平成27年度	:平成24年度
・開通開始年次	:平成31年度	:平成28年度
・分析対象期間	:供用後50年間	:供用後50年間
・基礎データ	:平成17年度道路交通センサス	:平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	:平成42年度	:平成42年度
・計画交通量	:47,800～53,300(台/日)	:47,700～52,800(台/日)
・事業費	:約290億円	:約290億円
・総便益(B)	:約399億円(約1,003億円※)	:約400億円(約1,011億円※)
・総費用(C)	:約362億円(約293億円※)	:約331億円(約296億円※)
・費用便益比(B/C)	:1.1	:1.2

※基準年次における現在価値化前を示す。

3. 事業の評価

2) 事業全体

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	322億円	51億円	26億円	399億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	357億円		5億円	362億円		
					1.1	4.3%

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

基準年：平成27年度

3) 残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	—	—	—	—		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	4億円		—	4億円		
					—	—

※残事業のうち、費用便益計算の対象となる3便益は生じないため試算しない。

4. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地取得率は約100%(平成27年3月時点)。
- ・平成24年12月に国道15号立体部は、開通済み。
- ・本線立体部開通後は、側道及び歩道整備、線形改良及び電線共同溝整備を行う。
- ・駅舎整備の遅れにより完了が平成26年度末から平成28年度末に変更。また、呑川の河川内に残置された仮設物の撤去及び呑川沿いに整備する遊歩道との調整に要する1年を見込み、開通開始年次を平成28年から平成31年に変更する。

(2) 事業の計画から完成までの流れ(蒲田駅周辺整備)

年度	S20	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
事業化																				
都市計画	当初	変更																		
事業計画説明会		都市計画変更素案説明会																		
地域PI			整備計画案の説明会・検討部会の設立	計画の検討・結果の公表																
用地		用地着手	2%	12%	28%	67%	72%	79%	89%	96%	98%	99%		完了						
工事					仮設工事	仮設工事	本体工事	本体工事	本体工事	本体工事	本体工事	本体工事	立体部完成	側道歩道電共	側道歩道電共	側道歩道電共	側道歩道電共線形改良	側道歩道電共線形改良	側道歩道電共線形改良	歩道線形改良
京急連立事業		工事着手											全線高架化				事業完了			

開通開始年次

※開通開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である
 用地取得率は平成27年3月時点

(前回再評価)

(今回再評価)

5. 関連自治体等の意見

(1) 東京都からの意見

・東京都知事からの意見

本事業は、国道15号と環状8号線を立体交差化するもので、都で事業中の京浜急行本線・空港線の連続立体交差事業による、国道15号及び環8の踏切除却と合わせ、混雑している京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与する。

また、空港アクセス機能の強化、駅周辺のまちづくりとの連携による公共交通機関の利便性向上、沿道環境の改善など、事業の必要性は高い。

このため、事業を継続するとともに、必要な予算を確保し、隣接の他事業との調整を図ることにより、早期完成に向け、事業を推進するよう要望する。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・蒲田駅周辺の損失時間は139.0千人時間/年・km。南蒲田交差点における国道15号の立体化、京浜急行線の連続立体交差事業における踏切の除却により、交通渋滞が解消。
- ・死傷事故率は183.7件/億台・km。南蒲田交差点における国道15号の立体化により、国道15号での事故は発生していない。
- ・京浜急行線の連続立体交差事業と連携した南蒲田交差点の立体化により、国道15号及び環状8号双方の渋滞が緩和され、旅行速度が向上し、羽田空港へのアクセス機能も強化。
- ・費用対効果(B/C)は1.1。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・蒲田駅周辺整備事業の用地取得は完了。
- ・引き続き、側道及び歩道整備、線形改良及び電線共同溝整備を推進し、早期の効果発現に向けて事業の促進を図る。
- ・駅舎整備の遅れにより完了が平成26年度末から平成28年度末に変更。また、呑川の河川内に残置された仮設物の撤去及び呑川沿いに整備する遊歩道との調整に要する1年を見込み、開通開始年次を平成28年から平成31年に変更する。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・蒲田駅周辺整備は、渋滞の緩和、沿道環境の改善、関連事業との連携による公共交通機関の利便性向上、利用の促進、空港へのアクセス機能強化の観点から、事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切である。