

(再評価)

資料 4－2－①

平成30年度第1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30年7月5日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要		1
2. 事業の進捗状況と見込み等		2
3. 事業の投資効果		4
4. コスト縮減等		6
5. 関連自治体等の意見		6
6. 今後の対応方針(原案)		7

1. 事業の概要

(1) 事業の目的と計画の概要

- ・国道15号蒲田駅周辺整備区間は、京浜急行本線と並行し、環状8号線と立体交差。
- ・周辺には、京急蒲田駅を中心とした市街地が形成。

目的

- ・ 交通渋滞の緩和
- ・ 沿道環境の改善
- ・ 関連事業との連携による利便性向上

計画概要

区 間：自)東京都大田区南蒲田1丁目
至)東京都大田区東六郷1丁目

計画延長・幅員：0.98km・50.0m

車 線 数：4～6車線

計 画 交 通 量：37,000～47,200台/日

事 業 化：平成13年度

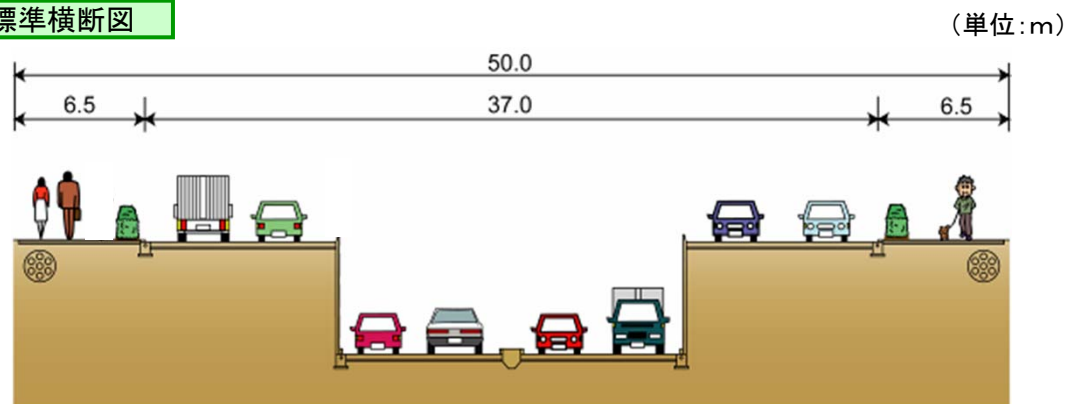
全 体 事 業 費：約294億円(前回：290億円)



位置図



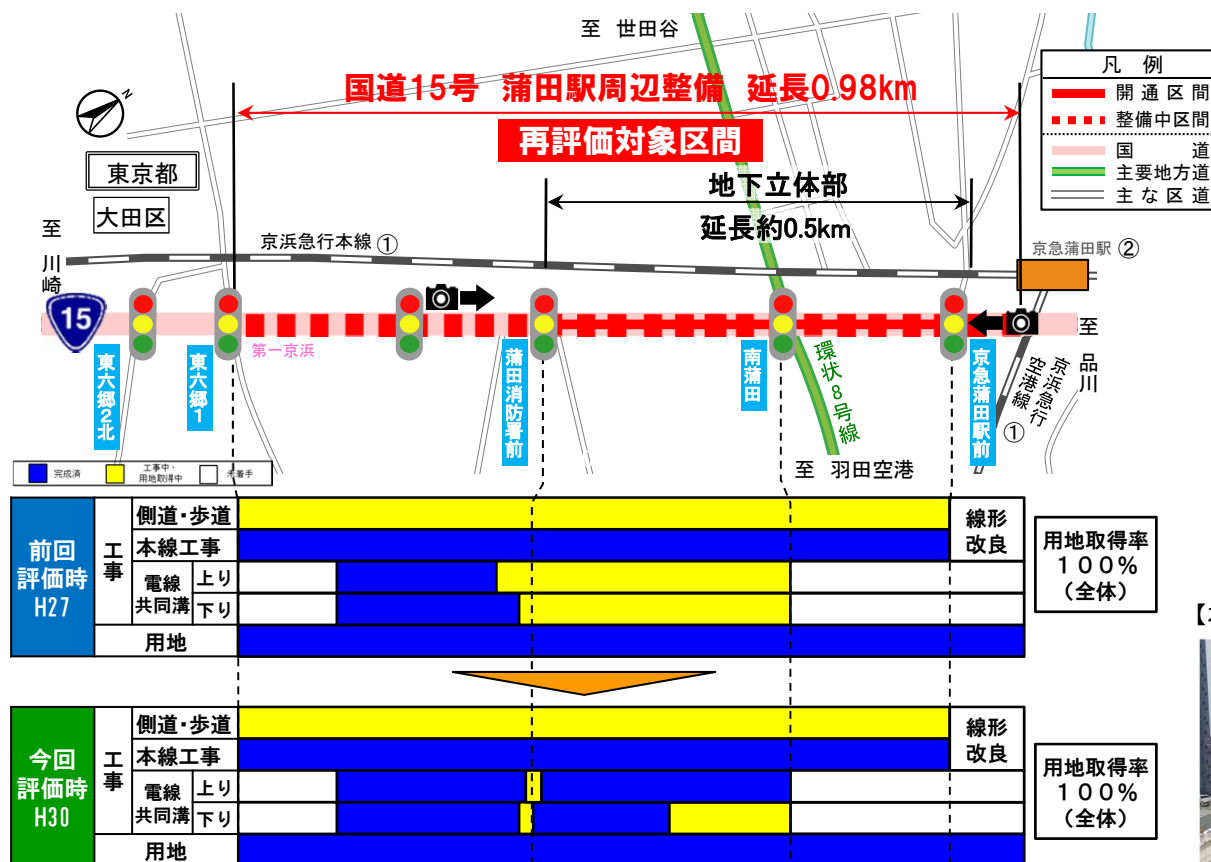
標準横断面図



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等

- ・当該事業の用地取得率は100%(平成25年度取得完了)。
- ・地下立体部(延長約0.5km)は平成24年12月に4車線開通済み。
- ・電線共同溝整備を実施。
- ・地元情勢の変化等事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない



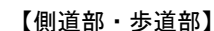
■事業の経緯

- 昭和20年度 :都市計画決定
- 平成13年度 :事業着手、用地着手
- 平成14年3月 :都市計画変更
- 平成16年度 :工事着手
- 平成24年12月 :立体部4車線開通

■ 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(②)
- 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

 京急蒲田駅付近の交通状況

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 事業の見込み等

1) 事業費変更の内容

現地条件の変更対応に伴う増加 約4億円増額

- ・拡幅部の舗装工事において、地中からコンクリート塊等が発見されたため、撤去及び処分が必要。
- ・舗装工事において、湧水による路盤の強度不足が確認されたため、地盤改良が必要。

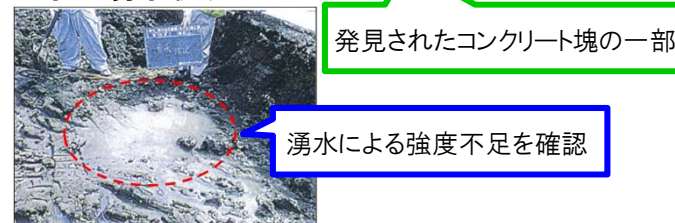
●施工箇所



●支障物掘削状況



●地下水の湧水状況



2) 事業進捗の見込みの視点

・浦田駅周辺整備の用地取得は完了。地下立体部は平成24年12月に4車線開通。電線共同溝整備を推進中。

	S20	H13	H14	H15	H16	～	H29	現在 H30 (2018)	H31年以降 (2019)
事業着手	都市計画決定	事業化 都市計画変更							
調査・設計		H13							
用地		H13				H25			
工事					H16	H24本線部開通			

3. 事業の投資効果

(1) 費用便益分析

1) 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)
	375億円	168億円	10億円	553億円 (約983億円)	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3
	423億円		6億円	429億円 (約296億円)	

2) 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)
	—	—	—	—	
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	—
	5億円		—	5億円	

注1) 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査及び平成42(2030)年度の推計交通量に基づき便益を算出している。

注2) 便益・費用については、平成30(2018)年度を基準年度とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、()内の値は基準年次における現在価値化前を示す値である。

注3) 費用便益比算定上設定した完成年度は、平成25(2013)年度である。

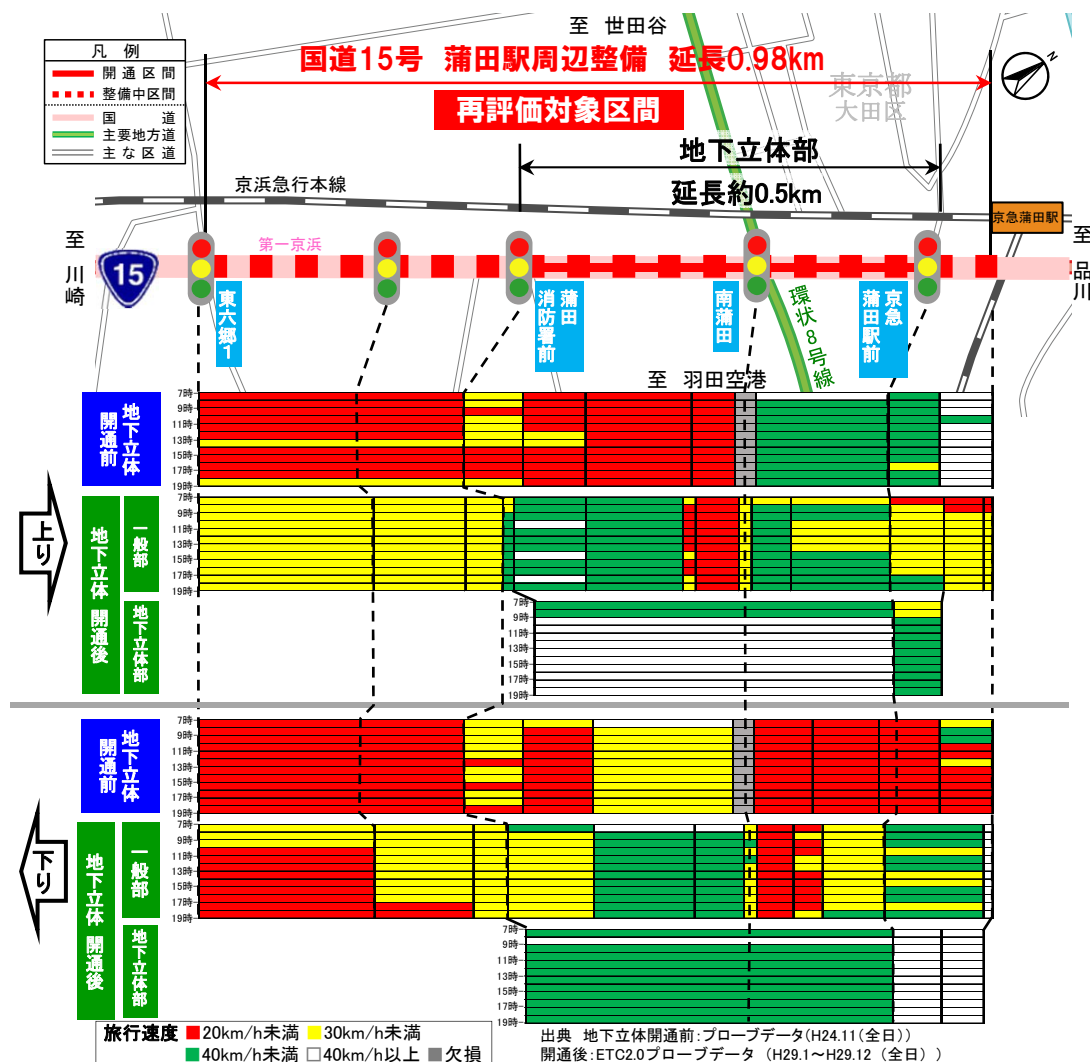
注4) 費用及び便益額は整数止めとする。

注5) 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。

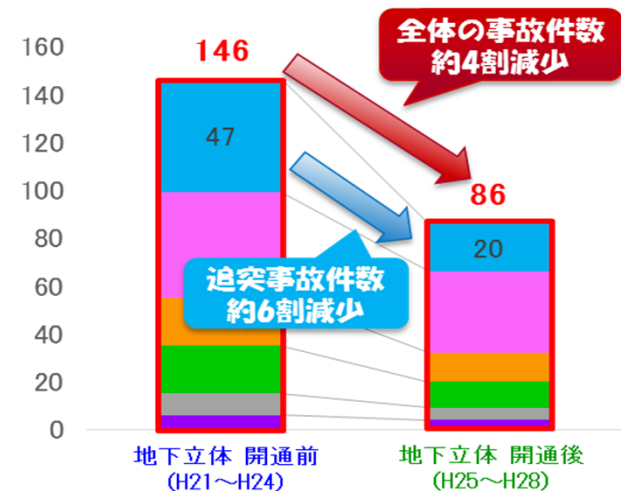
注6) 残事業のうち、費用便益計算の対象となる3便益は生じないため算出しない。

(2) 事業の投資効果(費用便益分析以外)

- ・当該事業区間は、主要渋滞箇所である南蒲田交差点を中心に速度低下が発生していたが、平成24年12月の地下立体開通により、南蒲田交差点周辺の交通渋滞が緩和。
- ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約4割、事故類型別では追突事故が約6割減少。



国道15号 再評価対象区間における
事故類型別 死傷事故発生件数



■ 車両相互 (追突) ■ 車両相互 (右左折) ■ 車両相互 (出会い頭)
■ 車両相互 (その他) ■ 人対車両 ■ 車両単独

出典:交通事故データ(H21~28)

4. コスト縮減等

(1) コスト縮減の取り組み

- ・排水構造物について、従来のグレーチング集水構造から、スリット構造の排水構造物に見直し。

当初計画



計画イメージ



→約0.2億円相当の増額を抑制

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、混雑していた京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和に大きく寄与している。
- ・また、沿道環境の改善や駅周辺のまちづくりとの連携による利便性向上の観点から、事業の必要性は高い。
- ・このため、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進されたい。特に、残る電線共同溝整備や側道・歩道整備、線形改良工事を実施し、早期の効果発現を図ること。
- ・さらに、事業実施にあたっては、より一層のコスト縮減を図るなど、効率的な事業推進に努めること。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・蒲田駅周辺整備により、国道15号を通過する交通が立体部に転換し、主要渋滞箇所である南蒲田交差点の混雑が緩和。
- ・費用便益比(B/C)は1.3。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・蒲田駅周辺整備の用地取得は完了。
- ・平成24年12月に地下立体部が開通。
- ・電線共同溝整備事業を推進中。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・維持管理面までを考慮した、コスト縮減対策としている。

(4) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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。