

(再評価)

一般国道15号 蒲田駅周辺整備

令和7年12月1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	11
4. コスト縮減等	17
5. 関連自治体等の意見	18
6. 今後の対応方針(原案)	19

1. 事業の目的と概要

(1) 事業の目的と計画の概要

・蒲田駅周辺整備は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を京急蒲田駅付近連続立体交差事業と併せて立体化し、渋滞の緩和、沿道環境の改善及び交通結節点の機能強化を目的とした事業。

目的

- ・交通渋滞の緩和
- ・沿道環境の改善
- ・交通結節点の機能強化

計画概要

事業区間 : 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 : 35,100～47,800台/日

事業化 : 平成13年度(2001年度)

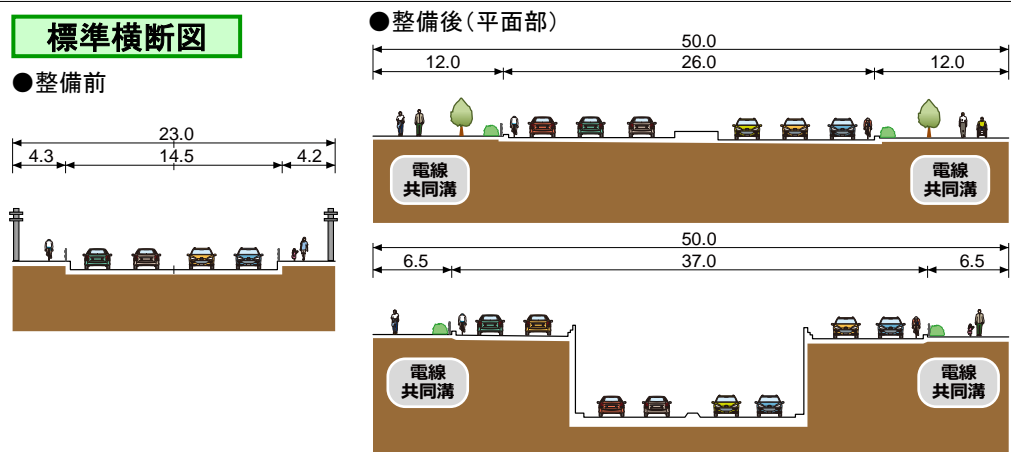
全体事業費 : 約331億円※(前回約311億円)

※電線共同溝を除いた全体事業費は約326億円

位置図



標準横断面図

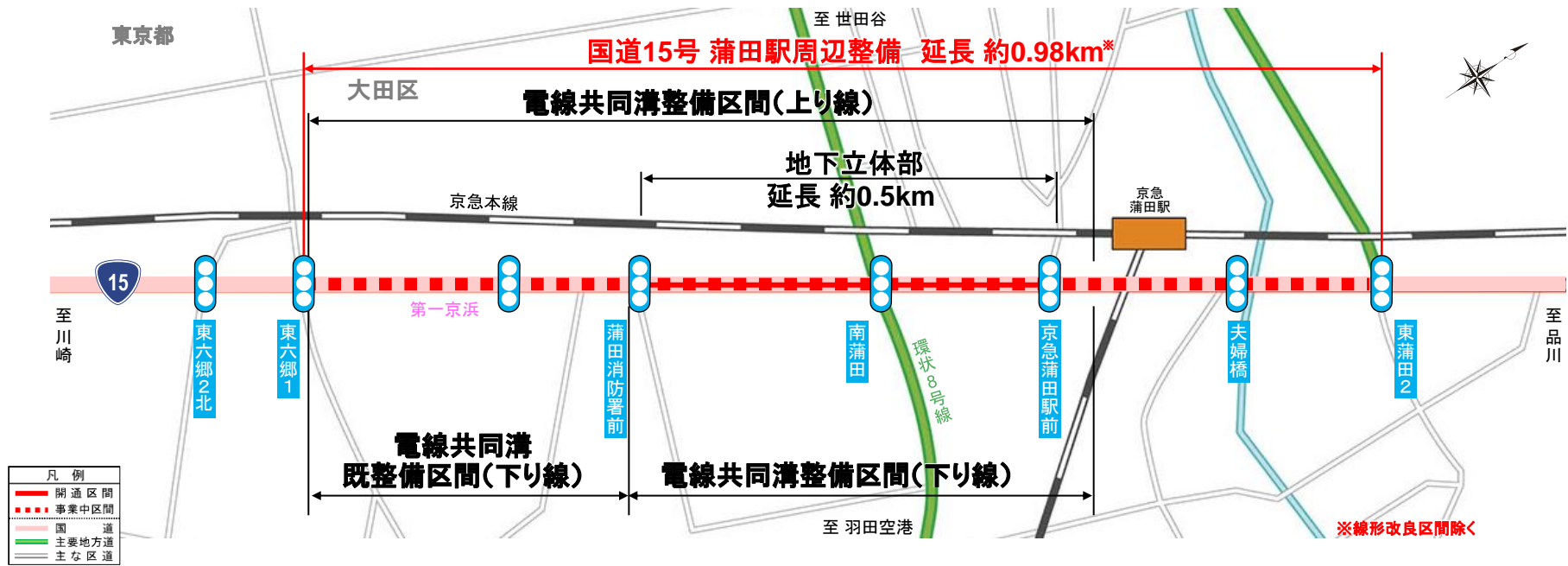


2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等

1) 事業の経緯

■事業の経緯	
昭和20年度（1945年度）：都市計画決定	平成21年 9月（2009年）：蒲田歩道橋工事着手
平成13年度（2001年度）：事業化・用地着手	平成24年12月（2012年）：地下立体部を4車線開通
平成14年3月（2002年）：都市計画変更（地下立体部の追加）	平成26年10月（2014年）：電線共同溝工事着手
〔大田区南蒲田1丁目（空港線踏切）～東六郷1丁目（L=0.98km）〕	平成27年 4月（2015年）：蒲田歩道橋工事完了
平成16年度（2004年度）：工事着手	令和 4年 3月（2022年）：夫婦橋工事着手
	令和 5年 6月（2023年）：夫婦橋工事完了



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況等

2) 前回評価以降の主な整備状況

- ・当該事業の用地取得率は、100%（令和7年3月末時点）。
- ・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。
- ・地下立体部開通後は、電線共同溝、夫婦橋、歩道整備等の工事を実施。



前回 評価時 R5	工事	側道・歩道					用地 取得率 100% (全体)	
		本線工事						
		電線 共同溝						
	用 地							

今回 評価時 R7	工事	側道・歩道						用地 取得率 100% (全体)
		本線工事						
		電線 共同溝						
	用 地							

現在の整備状況

① 開通済みの地下立体部の状況



② 整備中の線形改良区間の状況



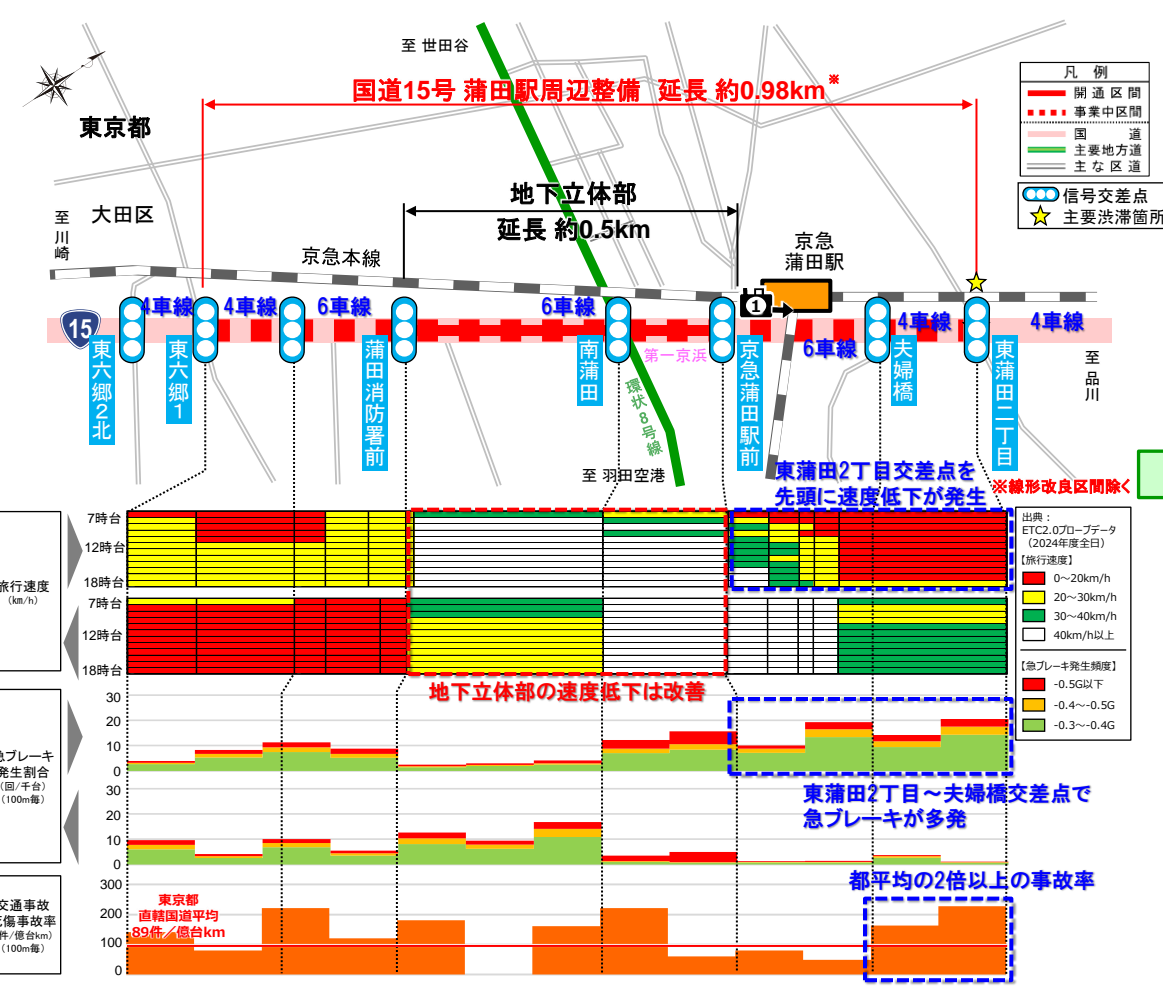
2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

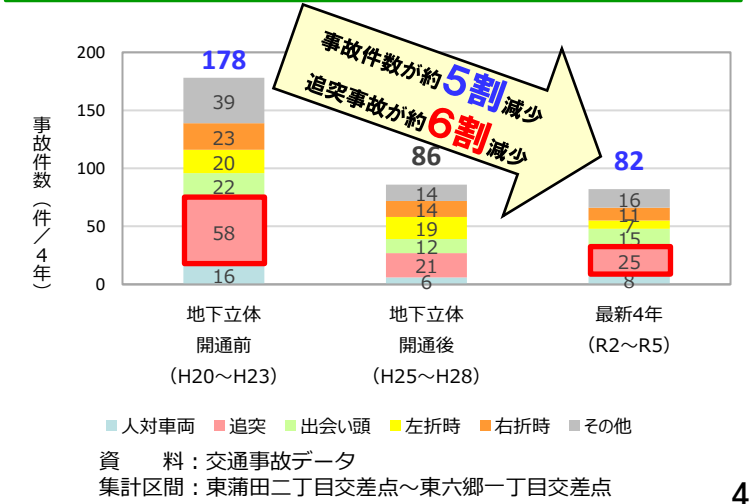
1) 現道の交通状況等

- 地下立体部が平成24年12月に4車線で開通したことに伴い、南蒲田交差点周辺の速度低下は改善。
- 地下立体開通後、事故発生件数は約5割、事故類型別では追突事故が約6割減少。

国道15号の交通状況



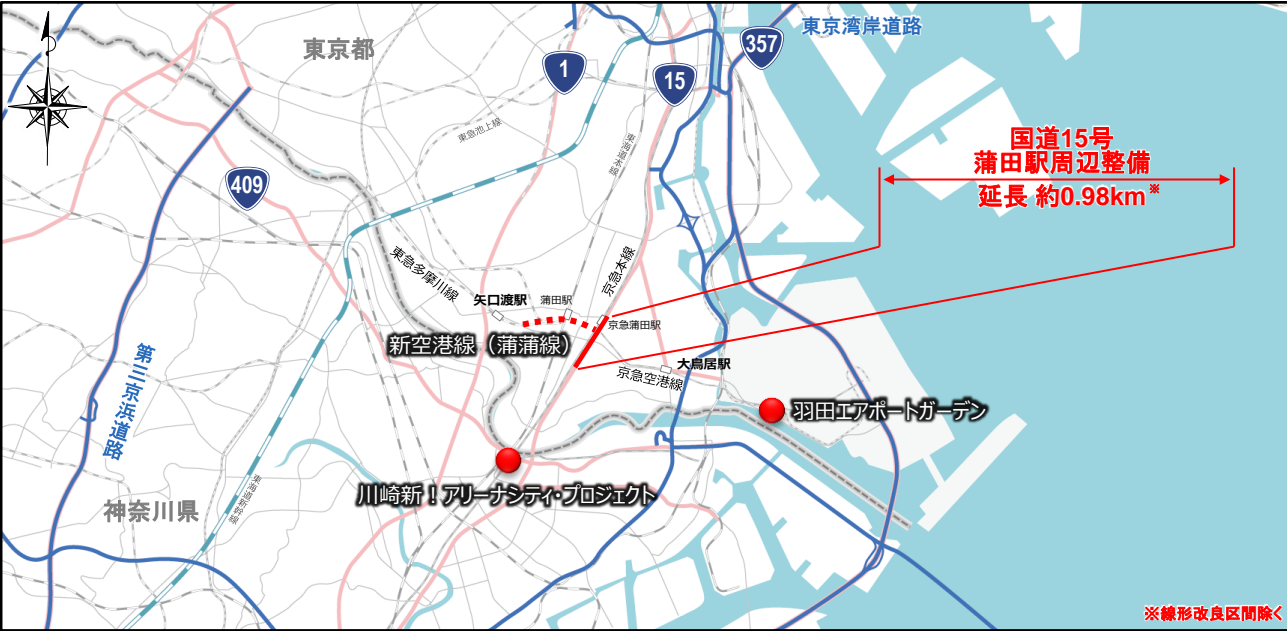
国道15号の事故類型



2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化 2) 主な周辺環境の変化

- ・令和5年1月:羽田エアポートガーデン(大型複合施設)が開業。
- ・令和7年10月:新空港線(蒲蒲線)の具体的な事業計画を盛り込んだ「速達性向上計画」を国土交通省が認定。
- ・令和12年度:京急川崎駅周辺でアリーナシティ・プロジェクトが開業予定。



羽田エアポートガーデン (R5.1 開業)



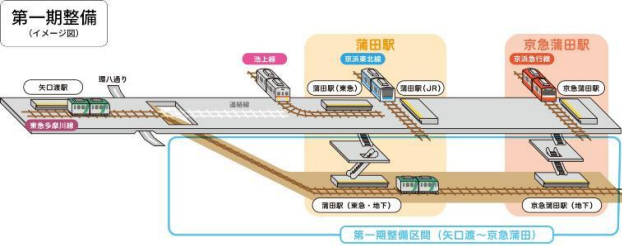
出典:一般社団法人大田観光協会

川崎新!アリーナシティ・プロジェクト

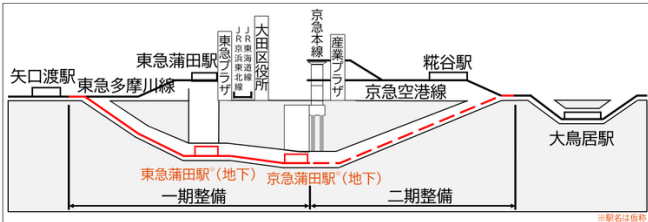


出典:川崎新!アリーナシティ・プロジェクトHP

新空港線 (蒲蒲線)



出典:大田区HP



出典:大田区HP

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

1) 事業費増加要因

①擁壁施工時の支障物撤去による変更	(約10億円)
②自転車通行帯の追加及び道路照明の変更	(約 6億円)
③材料単価・労務費の上昇等	(約 4億円)
合計 約20億円増額	

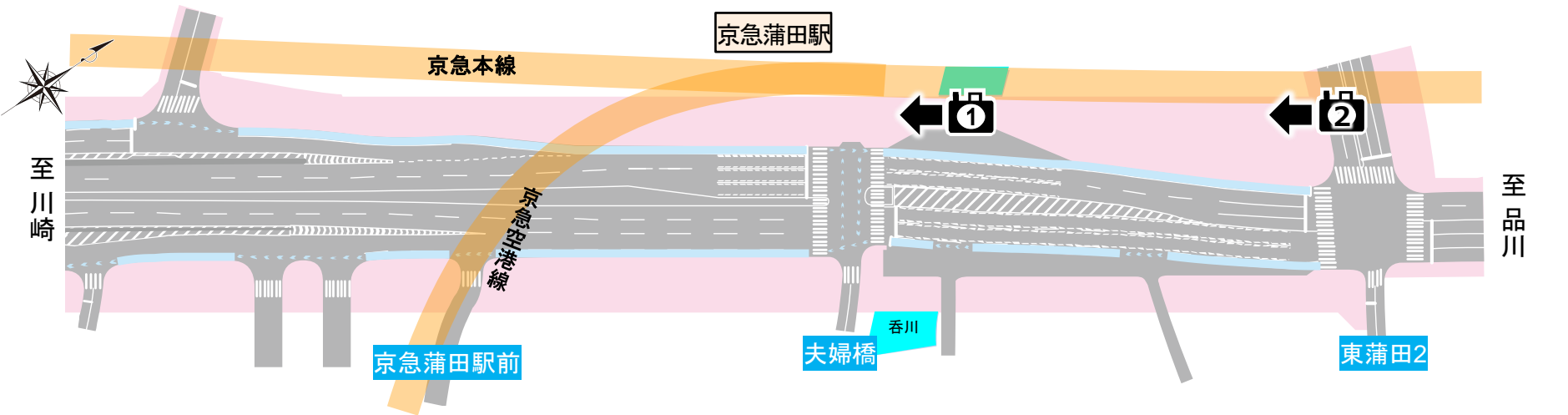
	項目	事業費増加の要因	増額
①	擁壁施工時の支障物撤去による変更	・L型擁壁の床掘作業時に支障物(改良土)が発生したため、撤去・処分費用等の追加が必要となった。	約10億円
②	自転車通行帯の追加及び道路照明の変更	・関係機関協議を踏まえた自転車通行帯の設置及びバリアフリー重点整備地区の指定による道路照明の追加(40基⇒113基)が必要となった。	約6億円
③	材料単価・労務費の上昇等	・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。	約4億円
合計			約20億円

2. 事業の進捗状況と見込み等

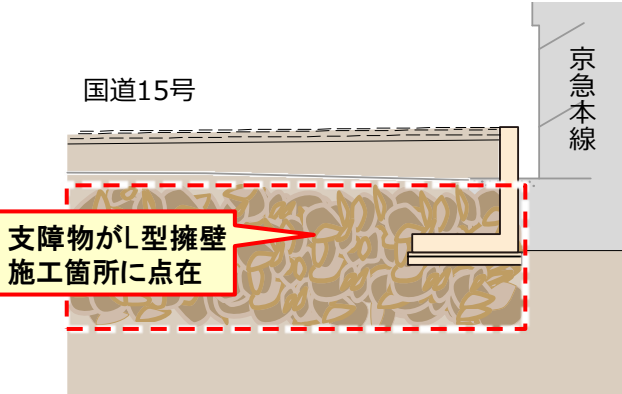
(3)事業の見込み等 2)事業費変更の内容①

①擁壁施工時の支障物撤去による変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・約10億円増額
・L型擁壁の床堀作業時に支障物(改良土)が発生したため、撤去・処分費用等の追加が必要となった。

擁壁の設置区間



支障物(改良土)の発生状況

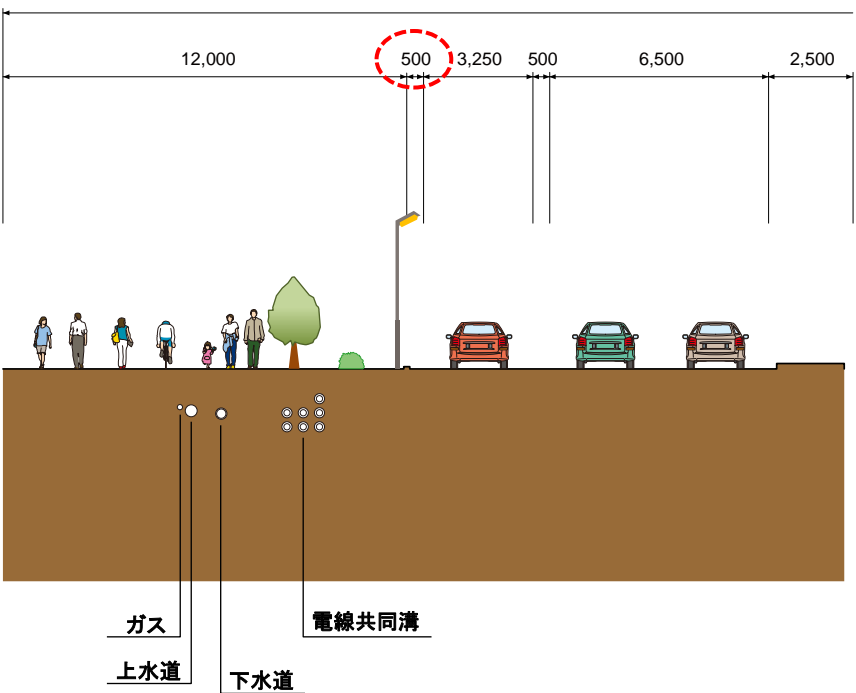


2. 事業の進捗状況と見込み等

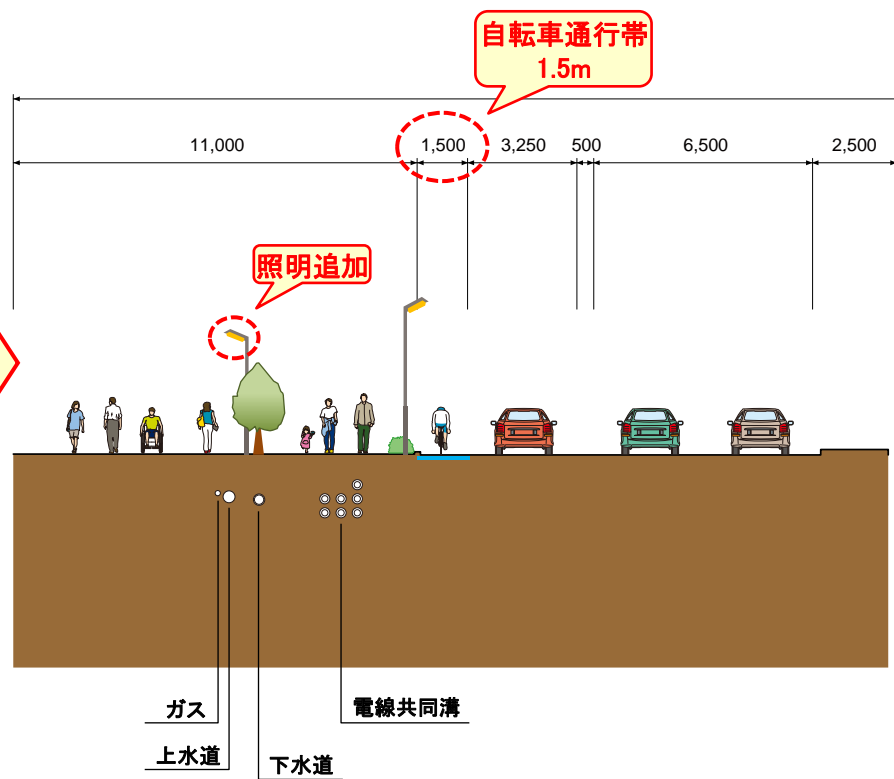
(3)事業の見込み等 2)事業費変更の内容②

- ②自転車通行帯の追加及び道路照明の変更.....約6億円増額
- ・当初計画では、自転車歩行者道とする計画であったが、関係機関協議により車道部に自転車通行帯を設置する計画となった。
 - ・バリアフリー重点整備地区の指定(R2.3)に伴い、必要な照度を確保するため、照明の設置基数が約3倍(40基⇒113基)となった。

変更前 自転車通行帯なし



変更後 自転車通行帯あり



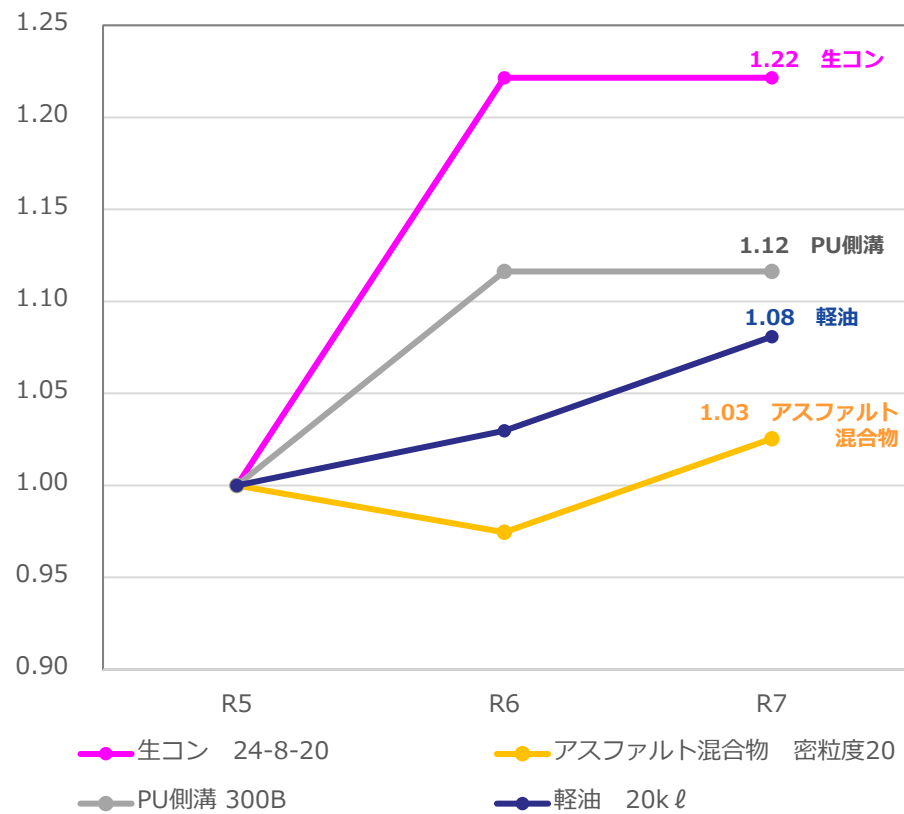
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等 2)事業費変更の内容③

③材料単価・労務費の上昇等……………(約4億円増額)

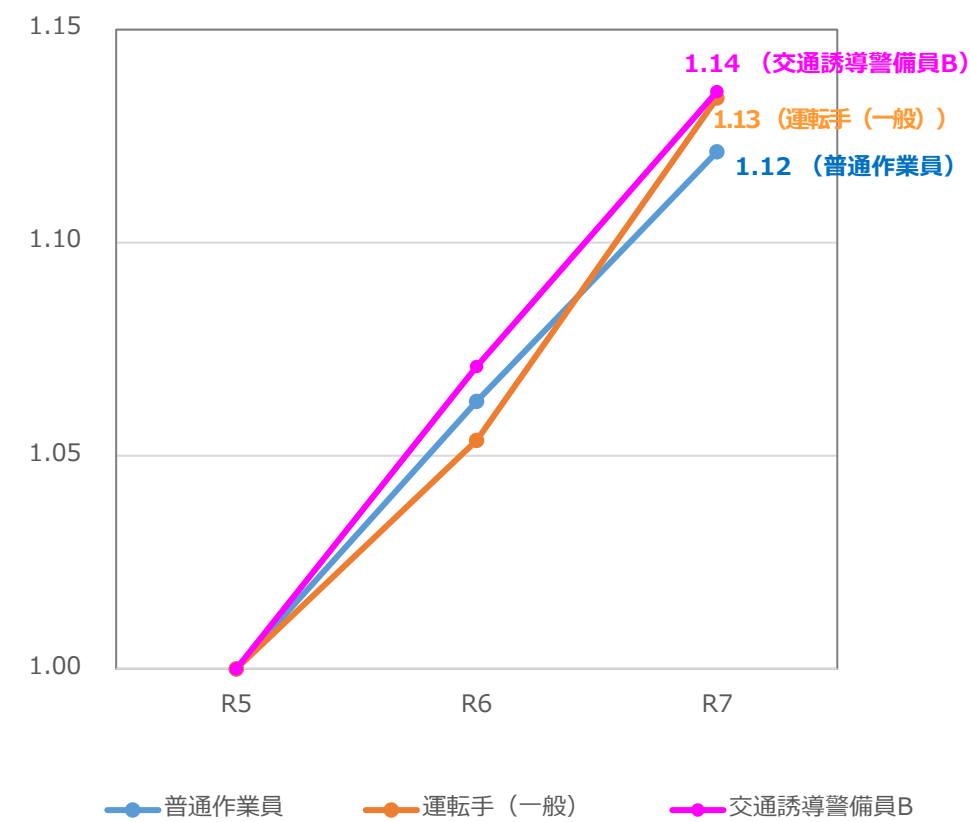
- ・原材料費やエネルギーコストの高騰等に伴い、令和5年度に比べて材料単価・労務費が上昇。
- ・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■建設資材単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



出典：（一財）建設物価調査会および（一財）経済調査会による材料費の平均上昇率※
※適用：東京都

■労務単価の伸び率(R5.4を基準に算出)



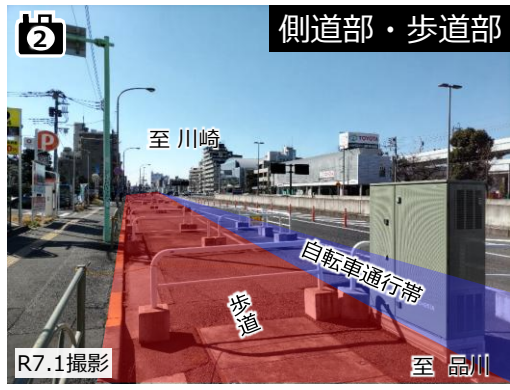
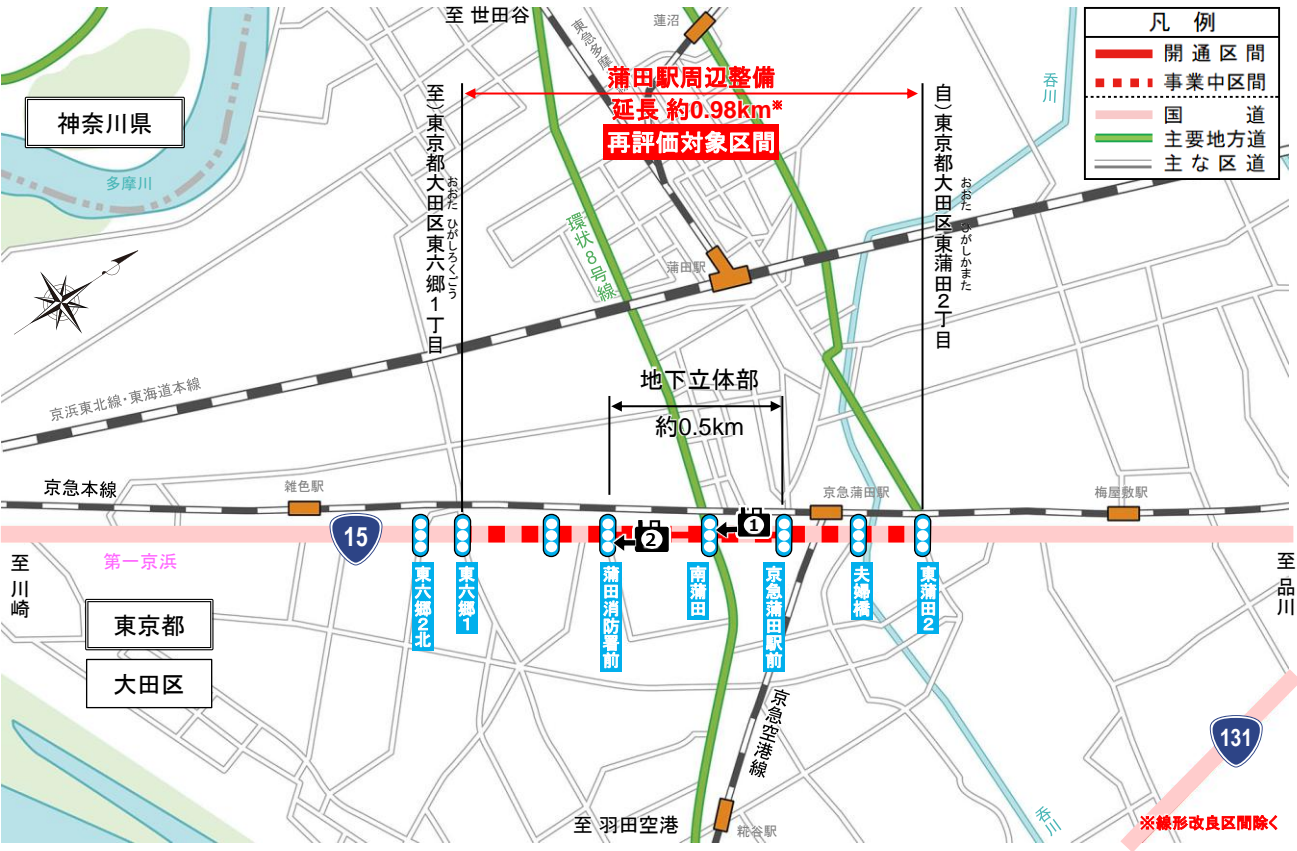
出典：公共労務費単価※
※適用：東京都

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

3) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成13年度に事業化・用地着手、平成16年度に工事着手。
- ・平成24年12月に地下立体部が4車線開通。
- ・全体の用地取得率は、100%（令和7年3月末時点）。
- ・電線共同溝工事に時間を要しているが、早期完成に向けて引き続き工事を推進。

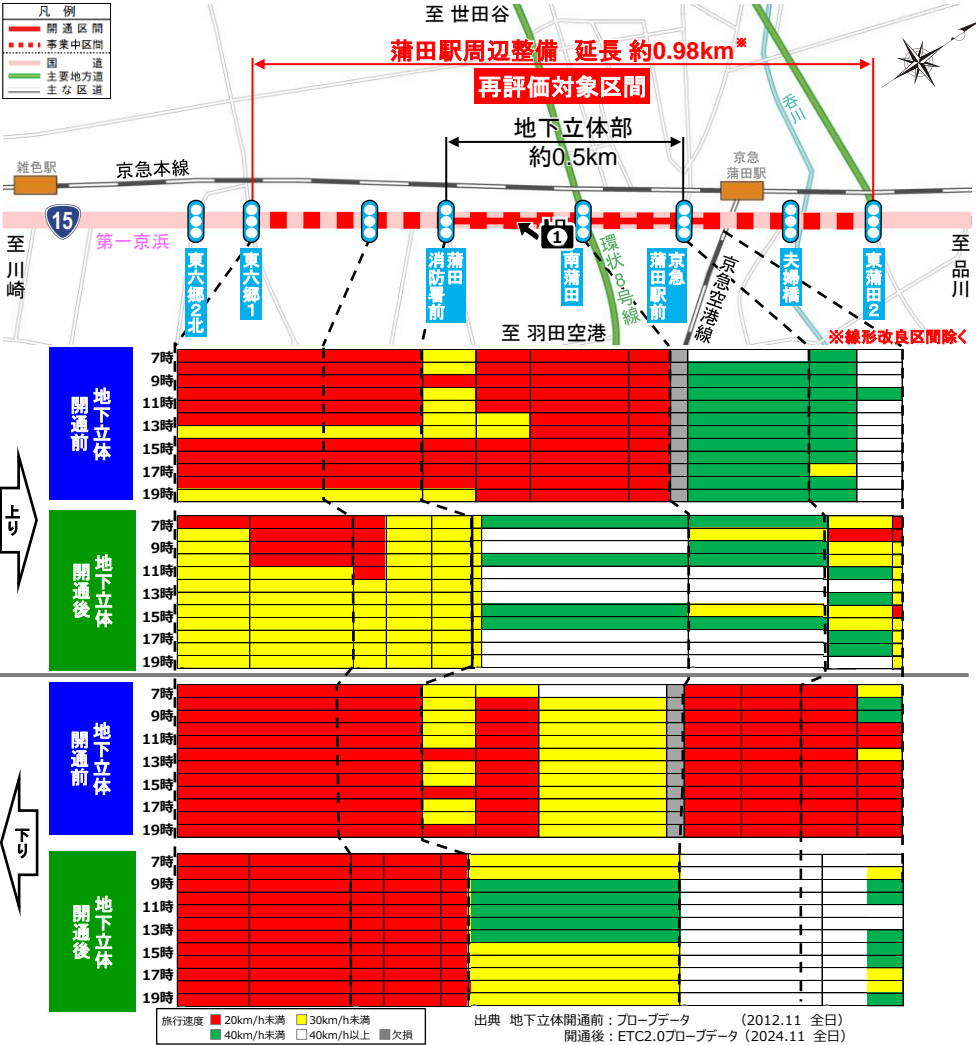


3. 事業の投資効果

(1) 交通渋滞の緩和

- ・国道15号の通過交通が地下立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。
- ・立体開通後、主要渋滞箇所であった南蒲田交差点付近の速度は20km/h以上に改善。

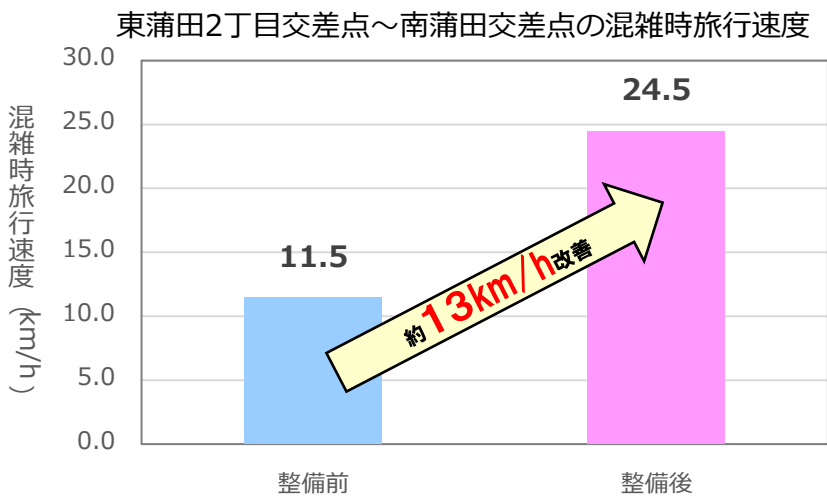
地下立体部完成による渋滞の緩和



国道15号の渋滞状況の変化



国道15号の速度の改善



資料：全国道路・街路交通情勢調査 ※速度は上下平均速度を採用

整備前：平成22年度全国道路・街路交通情勢調査

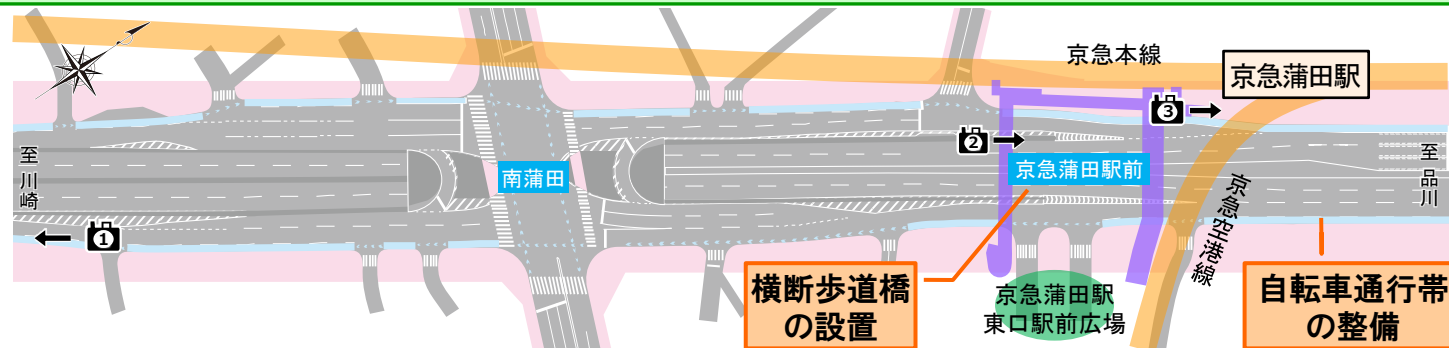
整備後：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

3. 事業の投資効果

(2) 歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上、交通結節点の機能強化

- ・無電柱化の実施や自転車通行帯の整備により、歩行者と自転車の通行空間が分離され、歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上。
- ・京急蒲田駅東口駅前広場と連携した横断歩道橋の整備により、京急蒲田駅の交通結節点機能が強化。

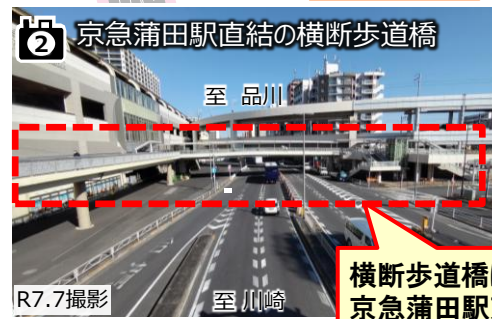
事業箇所周辺の沿道環境



電柱が歩行者の通行を阻害

変更後

無電柱化により歩行者の安全性・快適性が向上



※横断歩道橋は、H27年3月に完成

横断歩道橋により、京急蒲田駅東口の利便性が向上



自転車利用者と歩行者は現状では混在

変更後

自転車の通行空間が分離され、歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上



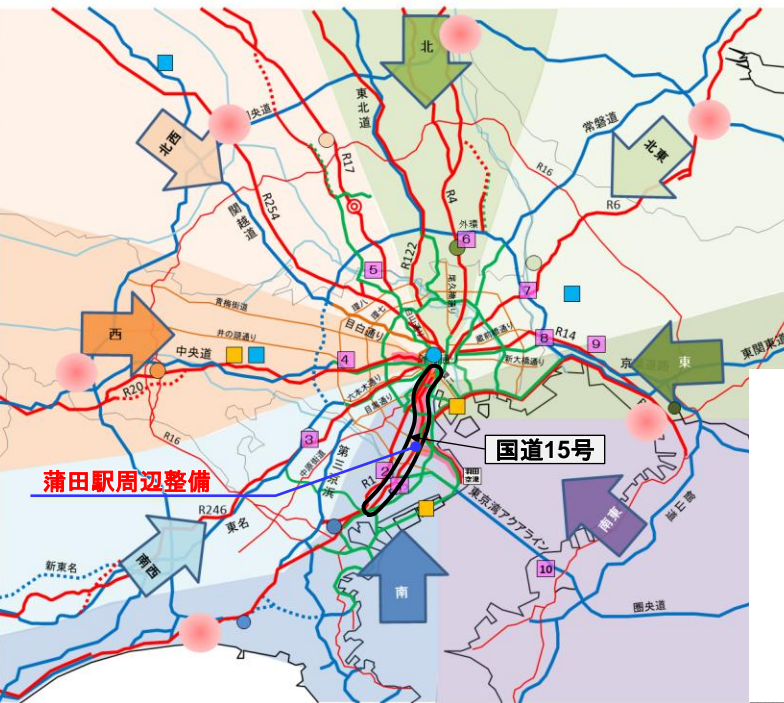
3. 事業の投資効果

(3) 防災ネットワークの機能強化

- ・当該路線は、第一次緊急輸送道路に指定。
- ・関東地方整備局では、首都直下地震が発生した際、八方向毎に優先啓開ルートを設定する八方向作戦を計画しており、当該路線は、南方向の道路啓開候補路線に選定。
- ・震災等が発生した際は、緊急輸送道路として消火、救命活動を行うスペース、緊急輸送や一時避難施設への移動を円滑に行うための幅員が確保。
- ・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障害を防ぎ、速やかな道路啓開が可能。

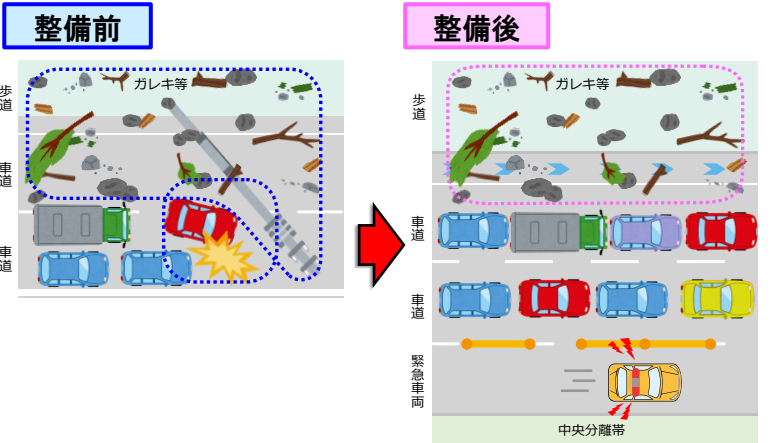
八方向作戦の道路啓開候補路線

都心23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に、全国各方面からのアクセスが可能となるよう、放射方向の道路を活用し、都心に向けた八方向(八方位)毎に優先啓開ルートを設定して、郊外から一斉に進行する作戦。



方向	道路啓開候補路線
南	首都高湾岸線 首都高横羽線 国道15号、国道1号
南西	東名高速、第三京浜 首都高3号線 国道246号
西	中央道 首都高4号線 国道20号
北西	関越道、首都高5号線 国道17号、国道254号 目白通り
北	東北道 首都高川口線 国道4号、国道122号
北東	常磐道、首都高6号線 国道6号 京葉道路、首都高7号線 国道14号
東	首都高湾岸線 東関東道 国道357号
南東	東京湾アクアライン

災害時に発揮する機能



令和元年台風15号による電柱倒壊状況

3. 事業の投資効果

(4) 費用便益分析

■ 総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22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

【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

改築事業と併せて施工される電線共同溝の工事費は含まない

1) 計算条件

[今回]

- ・基準年次 : 令和7年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 令和7年8月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 35,100～47,800(台/日)
- ・事業費 : 約 331億円
- ・総便益(B) : 約 857億円[約1,137億円]
- ・総費用(C) : 約 635億円[約 330億円](電線共同溝を除く)
- ・費用便益比(B/C) : 1.4

[前回]

- ・基準年次 : 令和5年度
- ・分析対象期間 : 供用後50年間
- ・算出マニュアル : 令和4年2月
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計時点 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 35,400 ～ 48,300 (台/日)
- ・事業費 : 約 311億円
- ・総便益(B) : 約 709億円[約1,025億円]
- ・総費用(C) : 約 549億円[約 316億円]
- ・費用便益比(B/C) : 1.3

【参考】

- 費用便益比(B/C) : 1.7 (社会的割引率2%)
- 費用便益比(B/C) : 2.0 (社会的割引率1%)

注1) 便益・費用について、[]内の値は基準年次における現在価値化前を示す。
注2) 費用便益分析(B/C)等による評価を実施しない電線共同溝事業(無電柱化推進のために改築事業と併せて施工されるもの)の工事費(約5億円)については、費用便益分析の費用に含めない。

3. 事業の投資効果

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) 1.4	感度分析 (B／C)	-10% (-20%)	+10% (+20%)
	717億円	106億円		34億円	857億円 [1,137億円]		交通量	1.3	1.4
費用 (C)	事業費		維持管理費		総費用		事業費	1.4	1.3
	623億円		11億円		635億円 [330億円]		事業期間	(1.4)	(1.4)

注1) 便益・費用については、令和7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2) 費用便益比算定上設定した完成年度は、令和13年度(2031年)(前回:令和7(2025)年度)である。
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) 感度分析については、交通量・事業費は±10%、事業期間は±20%としている。

3. 事業の投資効果

(5) 事業の投資効果のまとめ

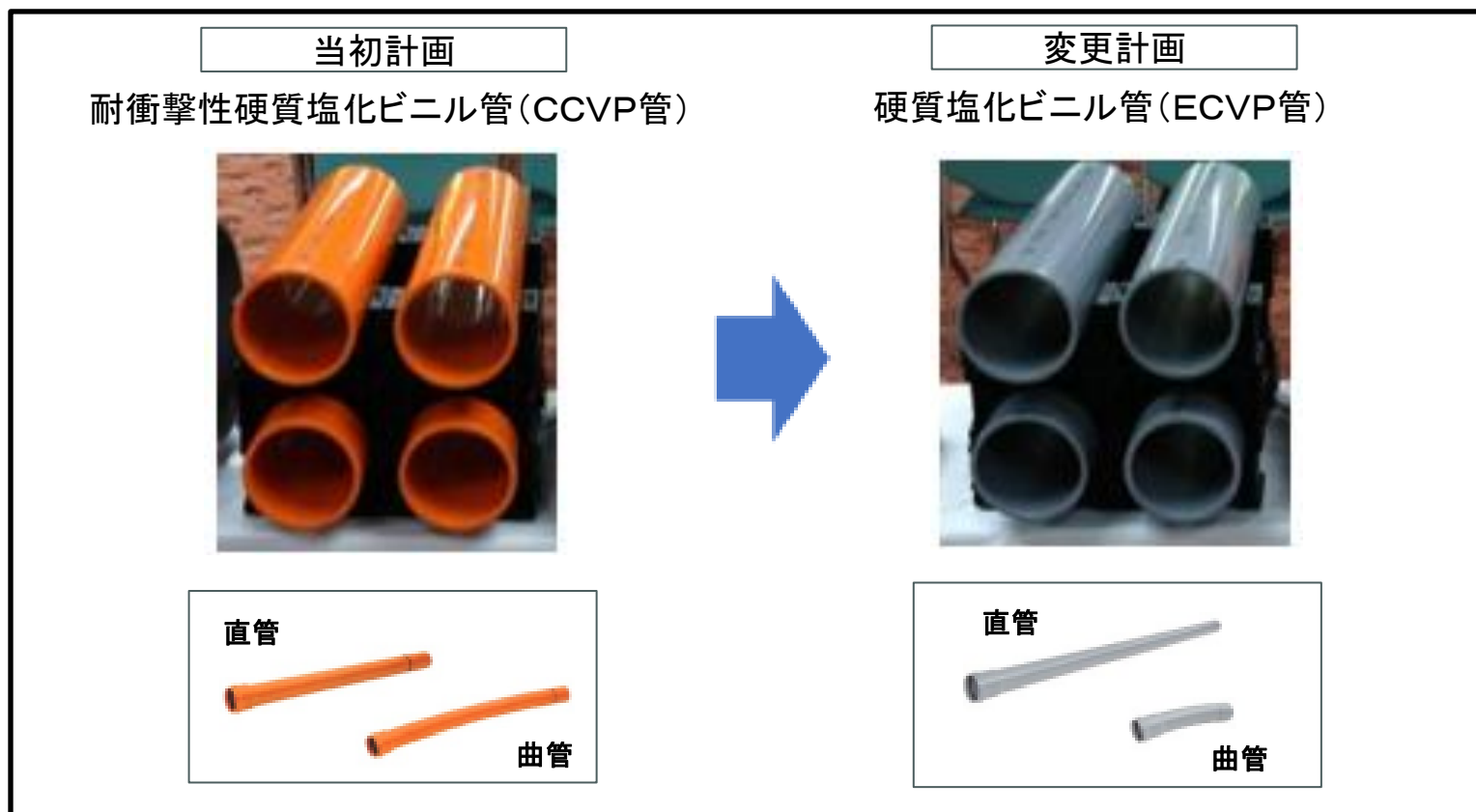
項目		事業全体
費用	事業費	623億円
	維持管理費	11億円
	総費用(C)	635億円
便益	走行時間短縮便益	717億円
	走行経費減少便益	106億円
	交通事故減少便益	34億円
	総便益(B)	857億円
B/C		1.4
主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(136億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(3.1億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(9.0億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(1.8億円)
	交通渋滞の解消	通過交通が地下立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑緩和や事故減少に寄与
	歩行者及び自転車利用者の 安全性・快適性が向上	無電柱化や歩行者と自転車の分離により、安全性・快適性が向上 横断歩道橋の整備により、交通結節点の機能が強化
	電線共同溝の整備効果	道路の防災性の向上、通行空間の安全性・快適性の確保、景観の向上
	大規模震災時の 緊急輸送道路の確保	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確保により、 緊急輸送道路ネットワーク強化
コスト削減	電線共同溝の管路材料をCCVP管からECVP管へ変更することにより工事費を約0.1億円縮減	

4. コスト縮減等

(1) コスト縮減の取り組み

- 電線共同溝の管路材の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・約0.1億円縮減
- ・管路材の見直しにより約0.1億円のコストを縮減。
 - ・ECVP管は、これまで使用されてきた管路材(CCVP管)と同様の耐久性や施工性、十分な衝撃性を確保し、経済性に配慮して開発された管路材である。

■低コスト管路材の採用



出典: 無電柱化コスト縮減の手引き(令和6年3月国土交通省道路局)

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)

- ・本事業の実施により、京急蒲田駅周辺の交通渋滞の緩和が期待される。
- ・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に加え、災害時の緊急輸送道路に指定されていることから、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、事業を推進されたい。
- ・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。

6. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- ・国道15号の通過交通が地下立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。
- ・立体開通前後で、主要渋滞箇所であった南蒲田交差点付近の速度は20km/h以上に回復。
- ・無電柱化の実施や自転車通行帯の整備により、歩行者と自転車の通行空間が分離され、歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上。
- ・京急蒲田駅東口駅前広場と連携した横断歩道橋の整備により、京急蒲田駅の交通結節点機能が強化。
- ・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。
- ・費用便益比(B/C)は1.4である。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・平成13年度に事業化・用地着手、平成16年度に工事着手。
- ・平成24年12月に地下立体部が4車線開通。
- ・全体の用地取得率は、100%(令和7年3月末時点)。
- ・電線共同溝工事に時間を要しているが、早期完成に向けて引き続き工事を推進。

(3) 対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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などの観点から、事業の必要性・重要性は高く、残る事業を実施することが妥当と考える。