

## 再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道15号蒲田駅周辺整備	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 関東地方整備局
<b>起終点</b> 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			延長	0.98km
<b>事業概要</b> 本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除去と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、空港アクセス機能の強化及び京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進等を目的とする事業である。				
H13年度事業化	S20年度都市計画決定 (H13年度都市計画変更)	H13年度用地着手	H16年度工事着手	
<b>全体事業費</b>	約290億円	<b>事業進捗率</b>	94%	<b>供用済延長</b> ー
<b>計画交通量</b>	47,700~52,800台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 1.2 (残事業) 19.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 21/331億円 〔事業費：15/326億円 維持管理費：5.5/5.5億円〕	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 400/400億円 〔走行時間短縮便益：379/379億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：8.0/8.0億円〕	<b>基準年</b> 平成24年
<b>感度分析の結果</b> 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.2~1.7 (交通量 ±10%) 【残事業】交通量：B/C=18.7~27.7 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=1.2~1.2 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=17.9~20.8 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±1年) 事業期間：B/C=18.7~19.8 (事業期間±1年)				
<b>事業の効果等</b>				
(1) 交通混雑の緩和				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の損失時間は409.8千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約16倍。</li> <li>・当該区間内の南蒲田交差点は、環状8号線と平面交差しており、さらに京浜急行空港線の踏切が近接するため、慢性的な渋滞が発生。</li> <li>・京浜急行の連続立体交差事業と連携した本事業の整備により、慢性的な渋滞の緩和が見込まれる。また羽田空港に直結している環状8号線の渋滞が緩和され、空港アクセス機能の強化が見込まれる。</li> </ul>				
(2) 安全安心な通行の確保				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の死傷事故率は367.3件/億台・kmと全国平均（102.0件/億台・km）の約4倍である。特に、南蒲田交差点の死傷事故率は、865.1件/億台・kmであり、全国平均を大きく上回っている（全国平均の約8.5倍）。</li> <li>・死傷事故の事故類型を見ると、交差点での追突事故や出会い頭、右左折による事故が約68%を占めており、交差点の立体交差化により、交通事故の削減が見込まれる。</li> </ul>				
(3) 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、沿道環境の改善				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間周辺において、京浜急行線の連続立体交差事業や京急蒲田駅前広場の整備など、複数のまちづくりプロジェクトが進行中。</li> <li>・本事業は、これらのプロジェクトと連携しながら推進することにより、京急蒲田駅周辺の利用を高度化、駅利用者の利便性が向上。</li> <li>・歩道部では、自転車（5,768台/日：H22センサス）と歩行者（1,870人/日：H22センサス）の分離により、歩行者の快適性が向上する。また、京急蒲田駅付近では、歩道橋の設置により、歩行者の安全性が向上します。</li> </ul>				
(4) 救急救命活動の支援				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・大田区は東京23区内で3番目に救急事故等出場件数が多い。</li> <li>・当該区間周辺には、蒲田消防署および第三次救急医療施設である東邦大学医療センター大森病院が立地。</li> <li>・本事業により、蒲田消防署からの現場到着、及び救急医療施設への移動時間が短縮され、救命率の改善が見込まれる。</li> </ul>				
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・このため、事業を継続するとともに、必要な予算を確保し、早期完成に向け、事業を推進するよう要望</li> </ul>				

する。

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

京浜急行本線・空港線の立体交差事業に合わせ、京急蒲田駅周辺まちづくり事業など複数のプロジェクトが進行している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

立体部は平成24年度に供用予定。立体部供用後、側道及び歩道部整備、線形改良及び電線共同溝整備を実施。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

京浜急行全線立体化（平成24年10月21日予定）後、速やかに立体部の暫定供用開始を目指し、事業を推進中。

施設の構造や工法の変更等

立体部供用後、安全な線形を確保するための改良および歩道整備を追加。歩道部整備着手にあたり、占用企業者との調整が整い、電線共同溝工事着手可能な環境が整ったため、電線共同溝整備を追加する。

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

凡 例	
——	供 用 中
■■■■	事 業 中
□	再評価箇所



※ 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。

