

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：東川 直正

事業名	一般国道 ^{かまたえきしゅうへんせいび} 15号蒲田駅周辺整備	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： ^{とうきょうとおおたくみなみかまたいっちょうめ} 東京都大田区南蒲田1丁目 至： ^{とうきょうとおおたくひがしろくごういっちょうめ} 東京都大田区東六郷1丁目	延長	0.98km		
事業概要					
<p>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却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、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・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。</p>					
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		
全体事業費	約294億円	事業進捗率(平成30年3月末時点)	約98%	供用済延長	0.5km
計画交通量	37,000～47,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (残事業) —	総費用： (残事業)/(事業全体) 5.0/429億円 (事業費：5.0/423億円 維持管理費：-/6.1億円)	総便益： (残事業)/(事業全体) -/553億円 (走行時間短縮便益：-/375億円 走行費用減少便益：-/168億円 交通事故減少便益：-/10億円)	基準年： 平成30年	
感度分析の結果					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C= - 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費 ±10%）事業費：B/C= - 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±20%）事業期間：B/C= -</p>					
事業の効果等					
(1) 渋滞の緩和					
<ul style="list-style-type: none"> 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。 					
(2) 安全性の向上					
<ul style="list-style-type: none"> 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。 					
関係する地方公共団体等の意見					
東京都知事の意見					
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>					
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					
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。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
用地進捗率は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。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
<p>現地条件の変更対応に伴う事業費の増加。</p> <p>蒲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。</p>					
施設の構造や工法の変更等					
<ul style="list-style-type: none"> 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。 排水構造物について、従来のグレーチング集水構造から、スリット構造に見直し。 					
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。					

