

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道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: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	
事業概要					
一般国道15号は東京都中央区から神奈川県横浜市に至る主要幹線道路である。 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立体化し、並行して進められている京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。					
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331億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約98%	供用済延長	0.5km
計画交通量	35,100~47,800 台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.4 <small>(参考) 1.7 [2%]</small> 5.4% <small>(参考) 2.0 [1%]</small> (残事業) — <small>(参考) — [2%]</small> — <small>(参考) — [1%]</small>	EIRR (事業全体) — 5.4% (残事業) —	総費用 (残事業)/(事業全体) —/635億円 事業費: —/ 623億円 維持管理費: —/ 11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) —/857億円 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	基準年 令和7年
感度分析					
(事業全体) 交通量 B/C=1.3~1.4(±10%) 事業費 B/C=1.3~1.4(±10%) 事業期間 B/C=1.4~1.4(±20%)					
(残事業) 交通量 B/C= — 事業費 B/C= — 事業期間 B/C= —					
事業の効果等					
(1) 交通渋滞の緩和 ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、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。					
(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。					
(3) 防災ネットワークの機能強化 ・国道15号は、首都直下地震対策(八方向作戦)の南方向啓開ルートに選定されている。 ・蒲田駅周辺整備の整備により、震災等の際に緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、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が確保される。 ・また、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となる。					
関係する地方公共団体等の意見					
・東京都知事の意見: 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。					
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

- ・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。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・用地進捗率は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。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・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。

施設の構造や工法の変更等

- ・擁壁施工時の支障物撤去による変更、自転車通行帯の追加及び道路照明の変更、材料単価・労務費の上昇により事業費増加。
- ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。

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



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）