

東京都市計画道路 環状第4号線
(新宿区富久町
～余丁町)

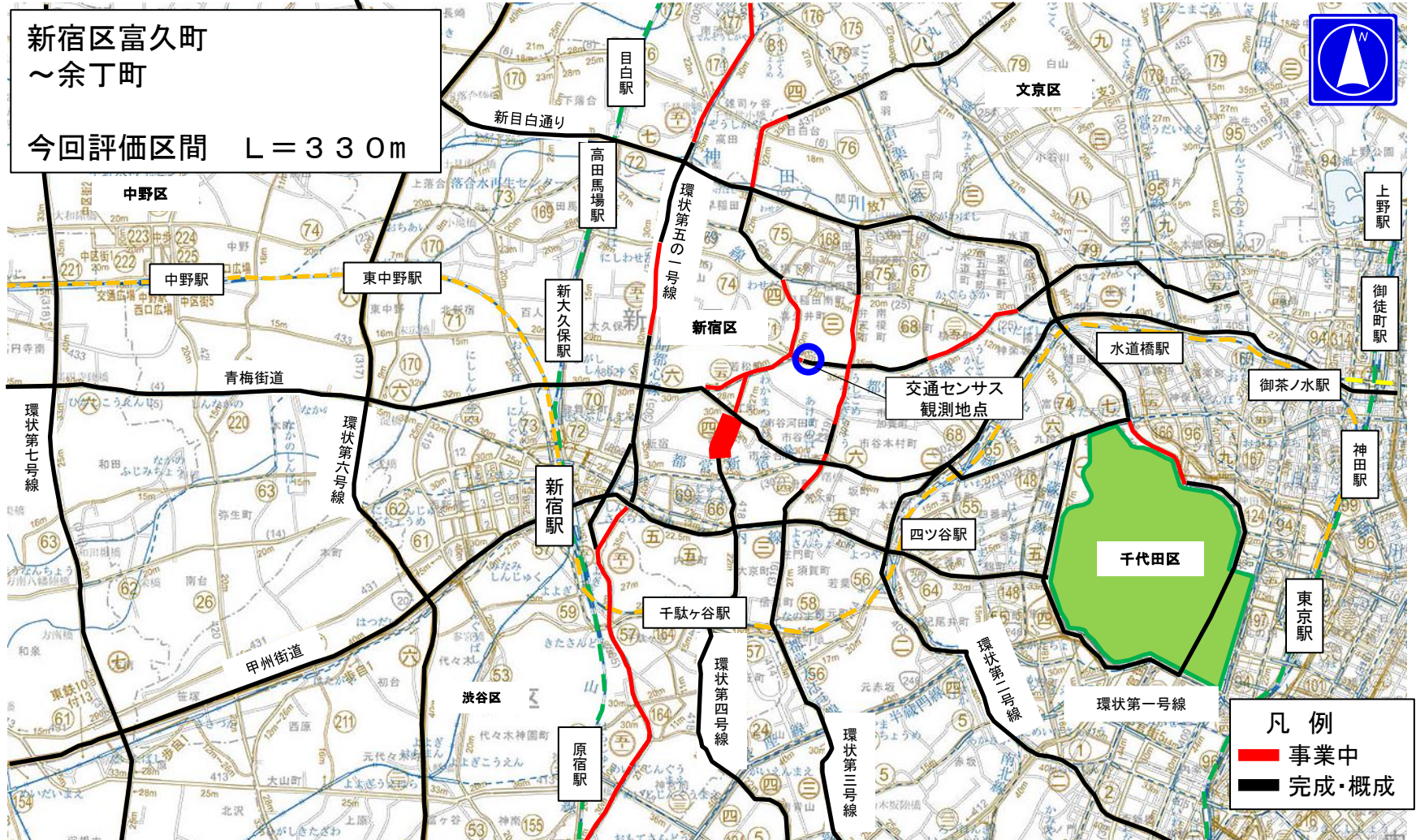
令和元年8月28日(水)
建設局道路建設部

目次

1.	事業概要	.....	1
2.	社会経済情勢等の変化	.....	8
3.	事業の投資効果	.....	10
4.	事業の進捗状況	.....	17
5.	事業の進捗の見込み	.....	19
6.	コスト縮減等	.....	20
7.	対応方針(原案)	.....	21

1. 事業概要

位置図

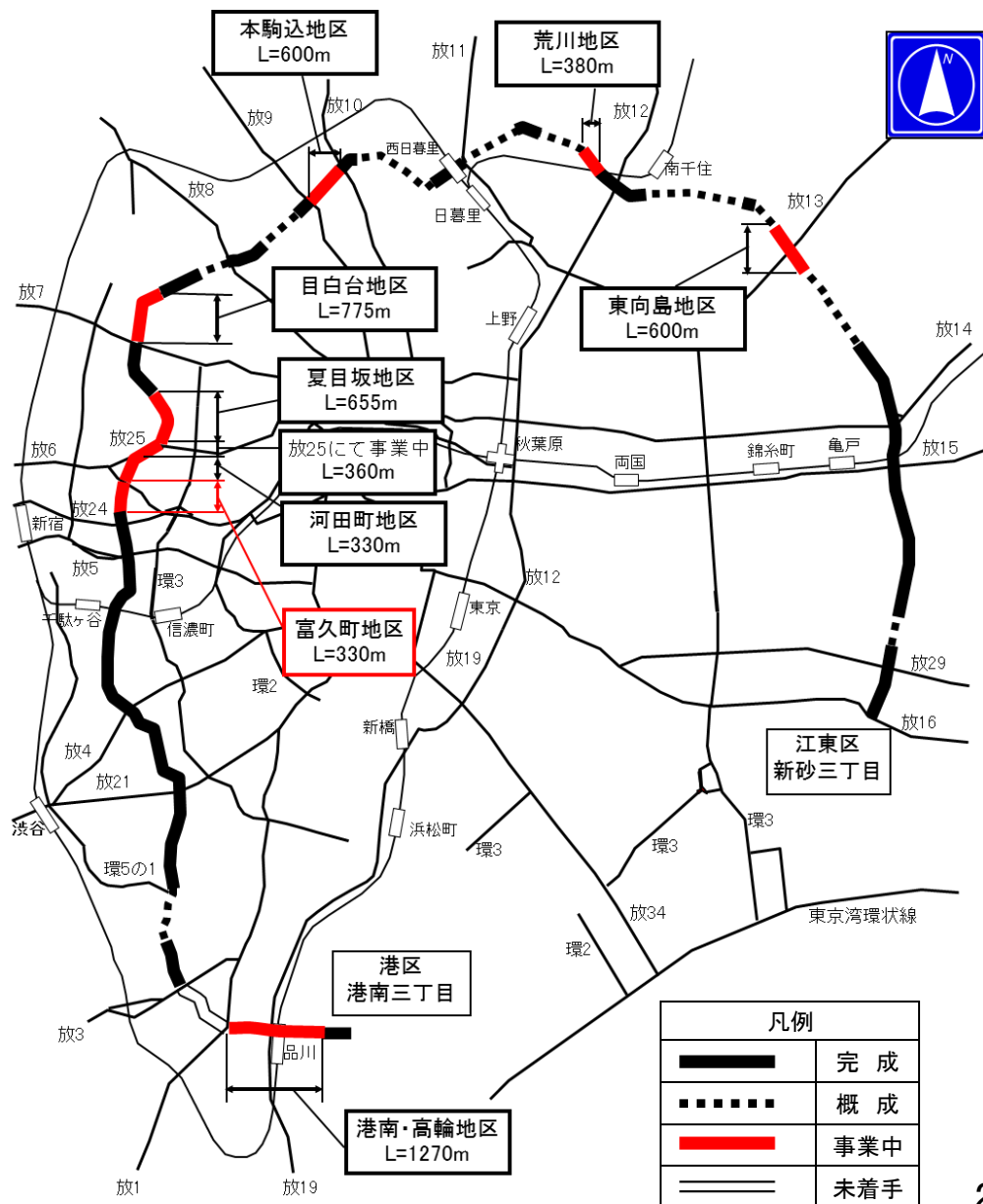


1. 事業概要

全体図

・環状第4号線は、港区港南三丁目から江東区新砂三丁目に至る延長約29.9kmの区部環状方向の路線であり、都市の骨格を形成する重要な幹線道路である。

・当該区間は新宿区富久町から余丁町までの延長330mの区間である。



1. 事業概要

事業期間

平成22年度～令和3年度

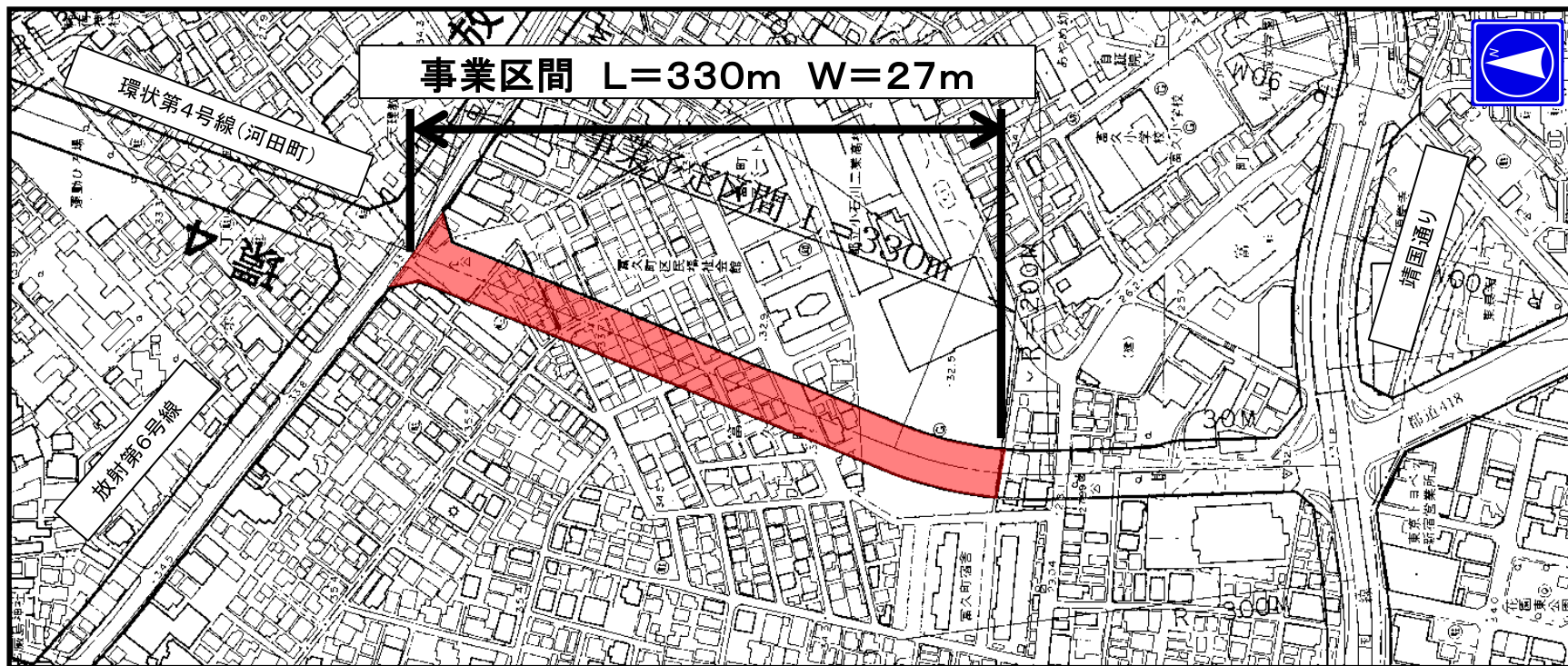
事業の概要

・本事業により、放射第24号線(靖国通り)から放射第6号線までの区間がつながり、幹線道路ネットワークが強化されるとともに、周辺地域の道路交通の円滑化が図られる。また歩道は電線類の地中化及び街路樹の植栽を行うことで、快適で安全な歩行者空間が形成され、都市景観が向上する。

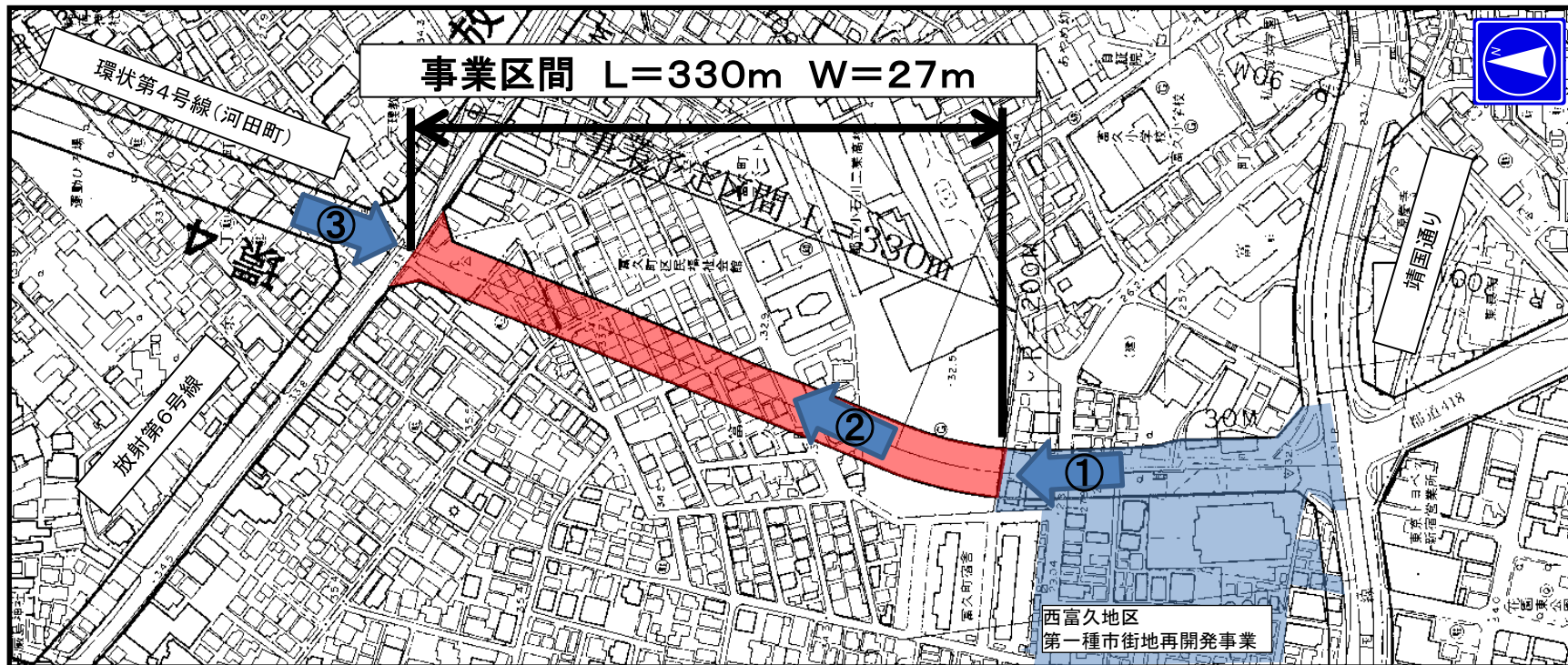
1. 事業概要

事業の概要

・環状第4号線は、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の一つとして放射方向の幹線道路と連絡し、都心に集中する交通を分散するなど重要な役割を担っている。このうち本事業区間は、新宿区富久町から余丁町までの延長330mの区間である。



1. 事業概要



1. 事業概要

経緯

年度	計画等
昭和21年3月26日	都市計画決定
平成23年2月14日	事業認可取得
令和4年3月31日	事業認可期間

2. 社会経済情勢等の変化

社会経済情勢の変化

本路線周辺の平成27年度の現在交通量は、平成22年度と比較して、横ばいとなっている。

現況自動車交通量【都道433号】(道路交通センサスによる)

平成22年度: 9, 496台/12h

平成27年度: 9, 427台/12h

事業を取り巻く状況の変化

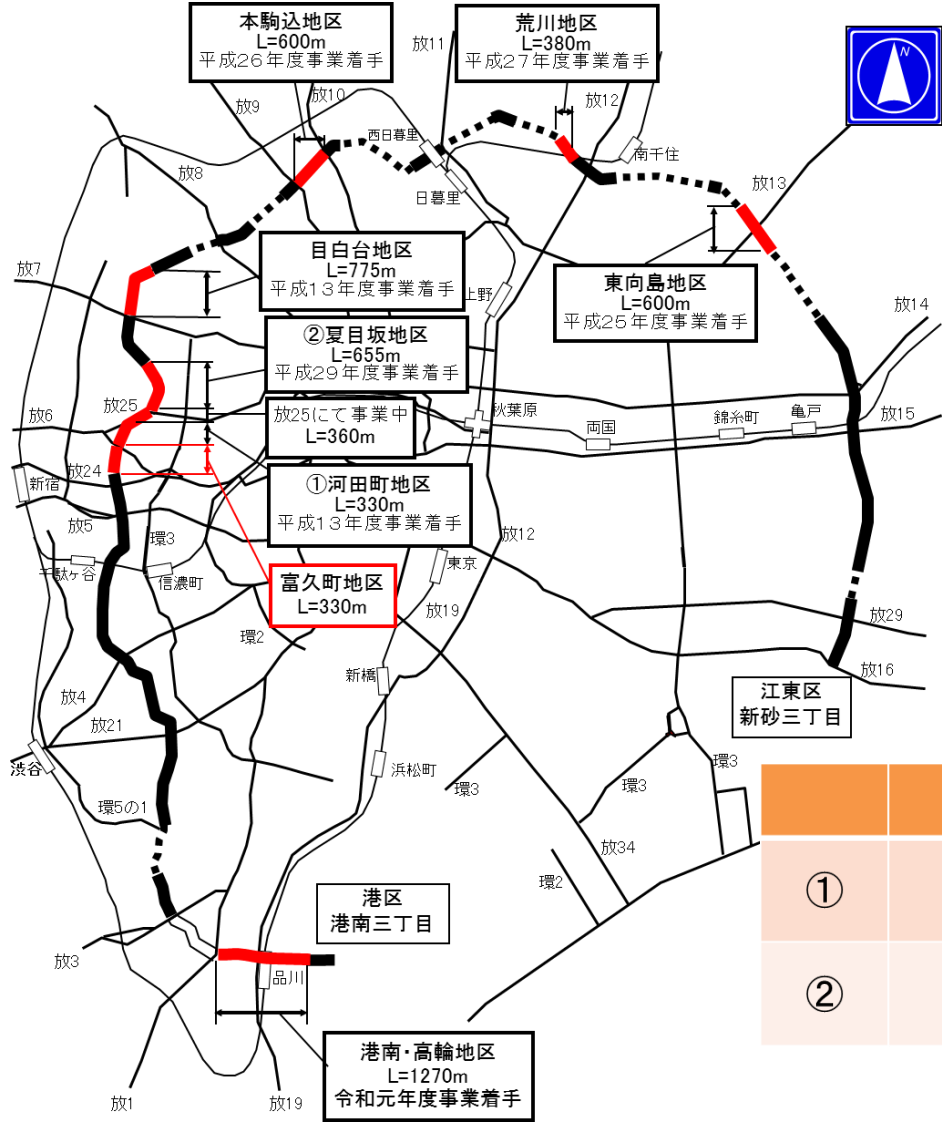
本線起点部南側で、市街地再開発事業を実施・完了

都市計画決定	平成20年10月
組合設立(事業計画)認可	平成21年11月
施設建築物竣工	平成27年9月
組合解散	平成30年9月



2. 社会経済情勢等の変化

関連する他事業等の進捗状況の変化



	完成
	概成
	事業中
	未着手

	地区	着手	用地	工事
①	環状第4号線 (河田町)	H13年度	99%	実施中
②	環状第4号線 (夏目坂)	H29年度	0%	未実施

3. 事業の投資効果

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益額	152.5億円
走行時間短縮便益	138.8億円
走行経費減少便益	13.1億円
交通事故減少便益	0.6億円

【費用(C)算定】

現在価値化総費用額	74.4億円
工事費	32.5億円
用地費	39.6億円
維持管理費	2.3億円

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成30年2月)に基づき分析

【費用便益比(B/C)の算定】

$$B/C = 2.0$$

3. 事業の投資効果

定性的効果

<交通>

- ・交通渋滞の解消
- ・物資流動円滑化への寄与
- ・迂回交通の減少

<景観>

- ・都市景観の向上

<防災>

- ・緊急車両の走行
- ・災害時の避難路の確保

<くらし>

- ・公共施設へのアクセス向上

<安全>

- ・交通事故の減少
- ・バリアフリー化
- ・自転車や歩行者のための空間確保

3. 事業の投資効果

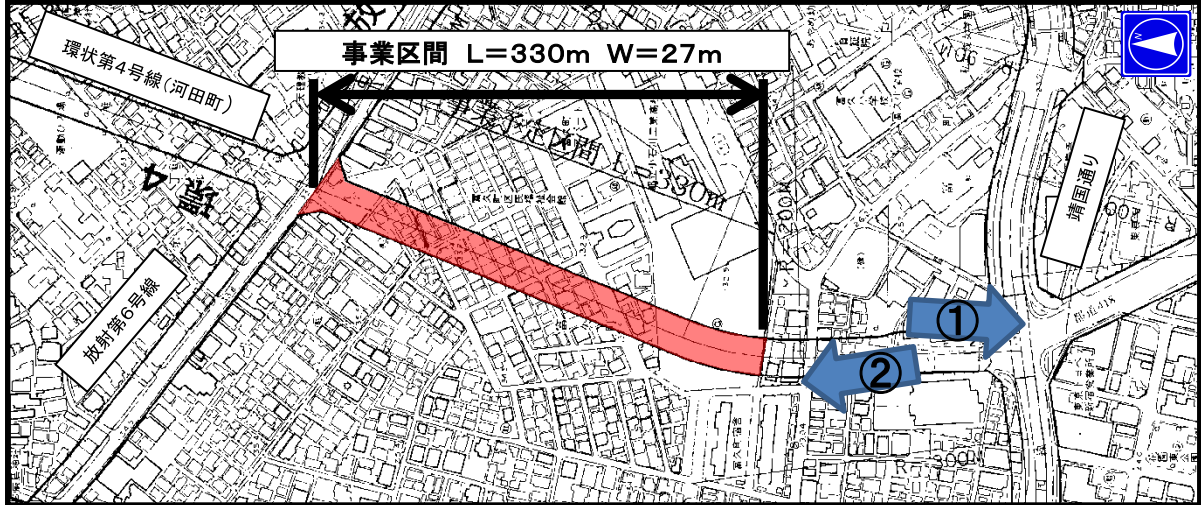
定性的効果

<交通>・交通渋滞の解消
隣接交差点や区道の交通渋滞緩和が見込まれる。



外苑西通り(富久町西交差点)

起点部隣接区道



3. 事業の投資効果

定性的効果

<景観>・都市景観の向上
電線類地中化等により都市景観の向上が見込まれる。



環状第4号線 現在の状況



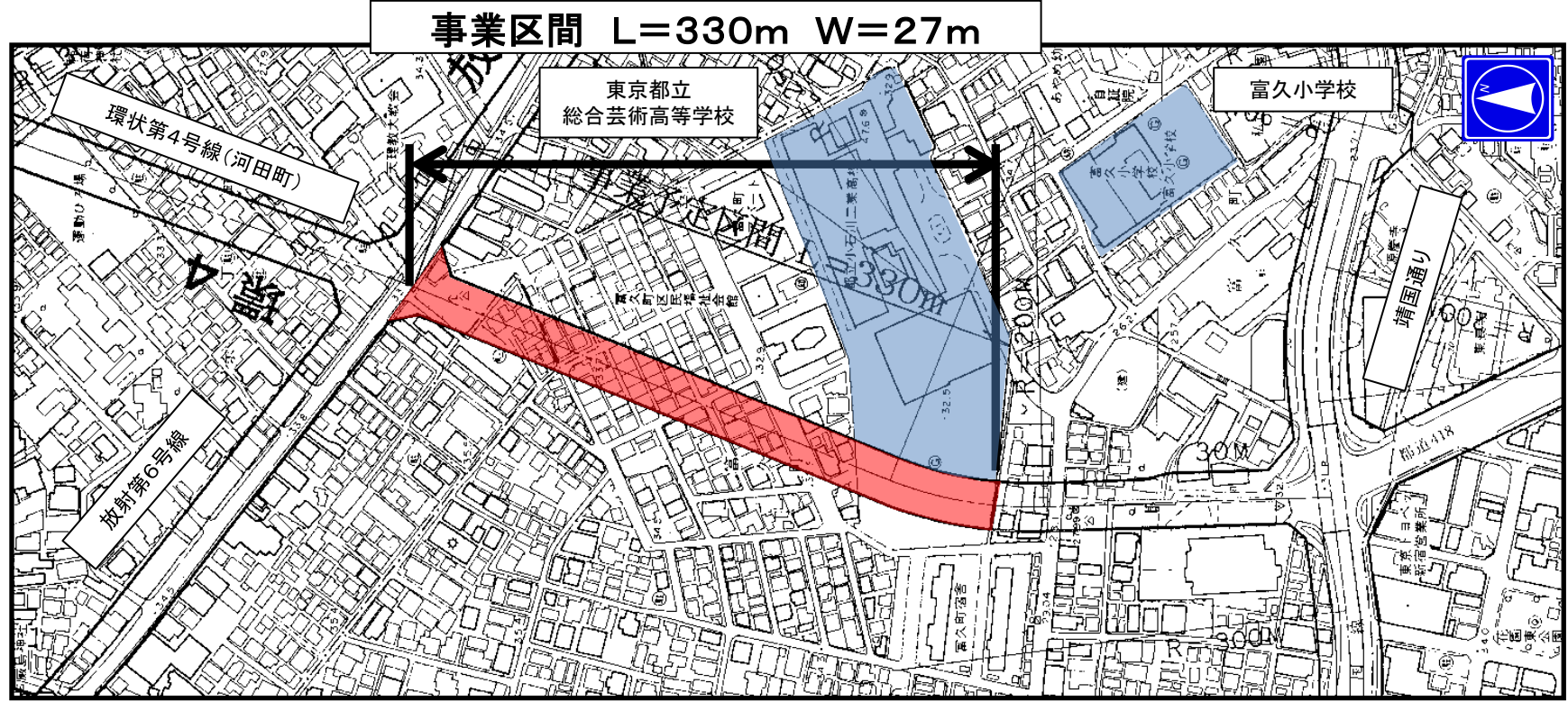
電線地中化、植樹帯設置のイメージ
放射第6号線(余丁町):幅員25m、歩道幅員4.5m

3. 事業の投資効果

定性的効果

<防災>・災害時の避難路の確保

都立総合芸術高等学校、富久小学校が避難所に位置付けられている。

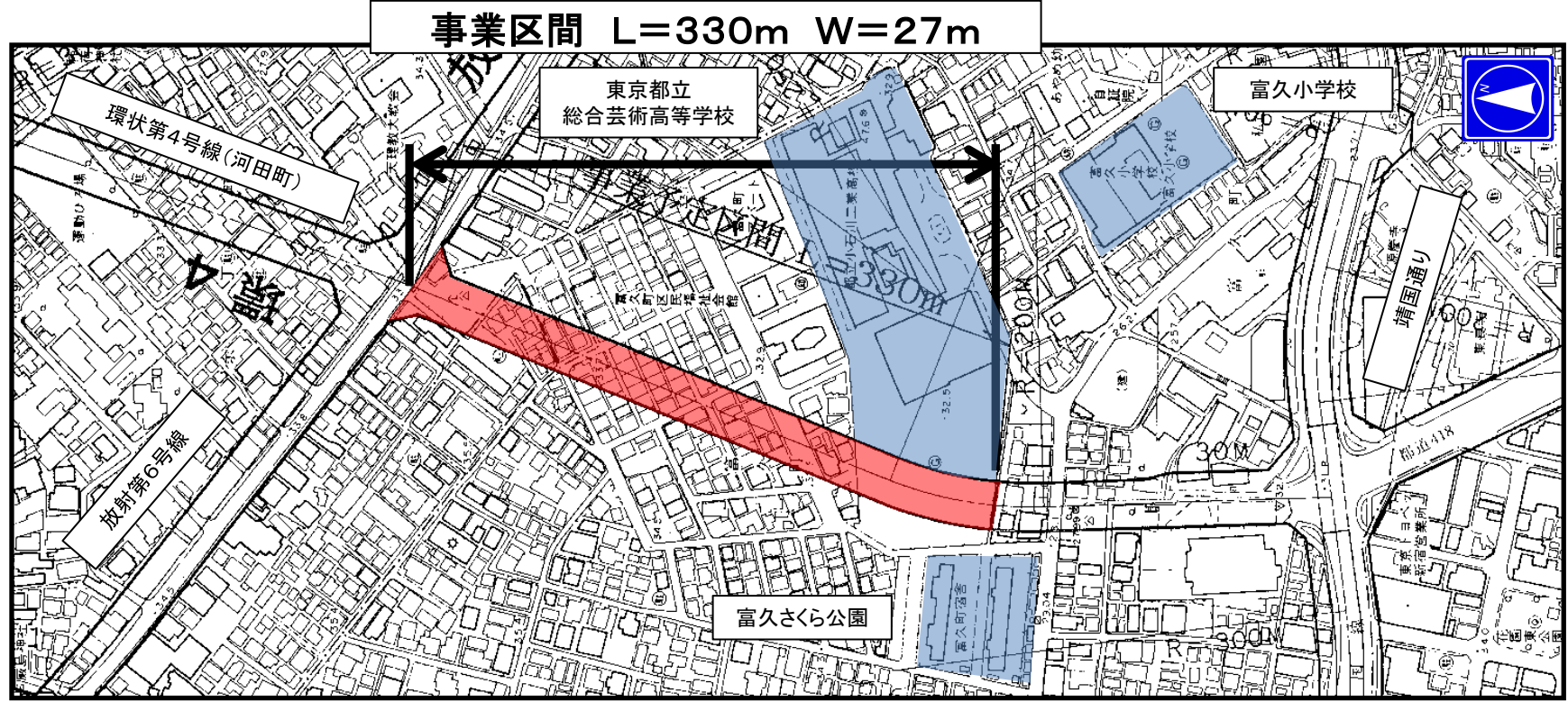


3. 事業の投資効果

定性的効果

<くらし>・公共施設へのアクセス向上

新設道路により新たな経路ができ、東京都立総合芸術高等学校や富久さくら公園などへのアクセス向上が見込まれる。

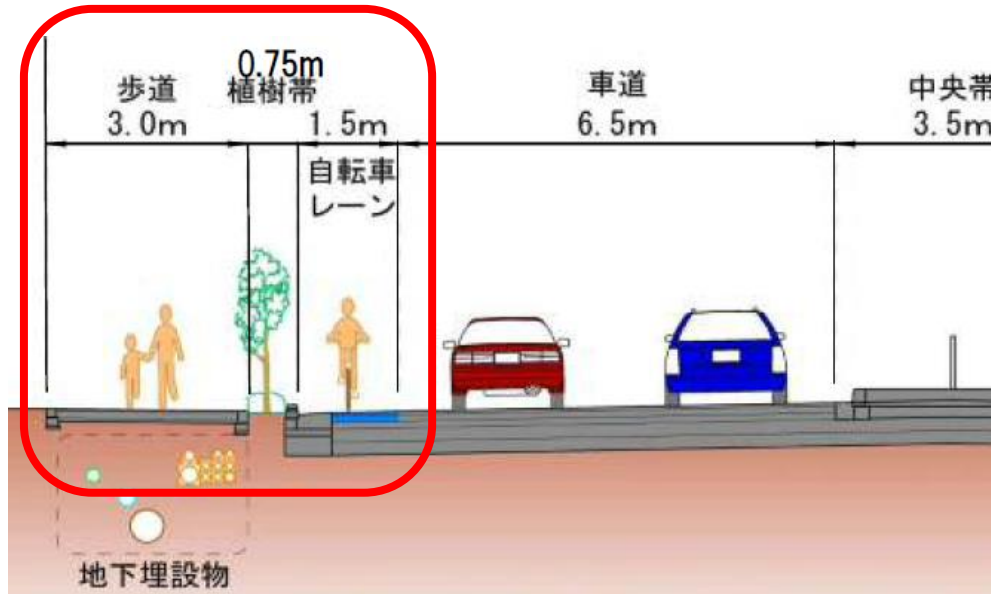


3. 事業の投資効果

定性的効果

<安全>・自転車や歩行者のための空間確保

本線は3.0mの歩道、1.5mの自転車レーンを予定しており、地域の安全性向上が見込まれる。



4. 事業の進捗状況

(H30年度末時点)

事業費の執行状況

	用地費	工事費	合計
全体事業費	5,092百万円	1,243百万円	6,335百万円
執行済額	4,803百万円	309百万円	5,112百万円
執行率	94.3%	24.8%	80.6%

用地取得状況

取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)
8,300m ²	4,350m ²	52.4%

4. 事業の進捗状況

一定期間を要した背景等

- ・本事業は、現道のない新設道路の整備であり、地権者が多いことから土地の取得に時間を要している。

事業の進捗状況・残事業の内容

- ・進捗率 用地は約52%取得している。
- ・残事業 未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。

5. 事業の進捗の見込み

今後の事業の進捗見込み

- ・引き続き、用地取得を進める。
- ・順次、高低差処理工事等、工事に着手していく。



起点部高低差処理

6. コスト縮減等

事業手法、コスト縮減取り組み

- ・一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって、新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性は極めて少ない。
- ・平面の街路築造工事であり、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
- ・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用などにより、コスト縮減に努めていく。

7. 対応方針(原案)

- 本路線は区部環状方向の路線であり、都市の骨格を形成する重要な幹線道路である。
- 本区間の整備により、交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保、都市景観の向上等、様々な面で十分な整備効果が期待できる。
- 中止の場合は、上記の整備効果を発揮できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。



継 続