

東京都市計画道路 環状第5の1号線
(渋谷区千駄ヶ谷五丁目
～新宿区内藤町)

令和元年8月28日(水)
建設局道路建設部

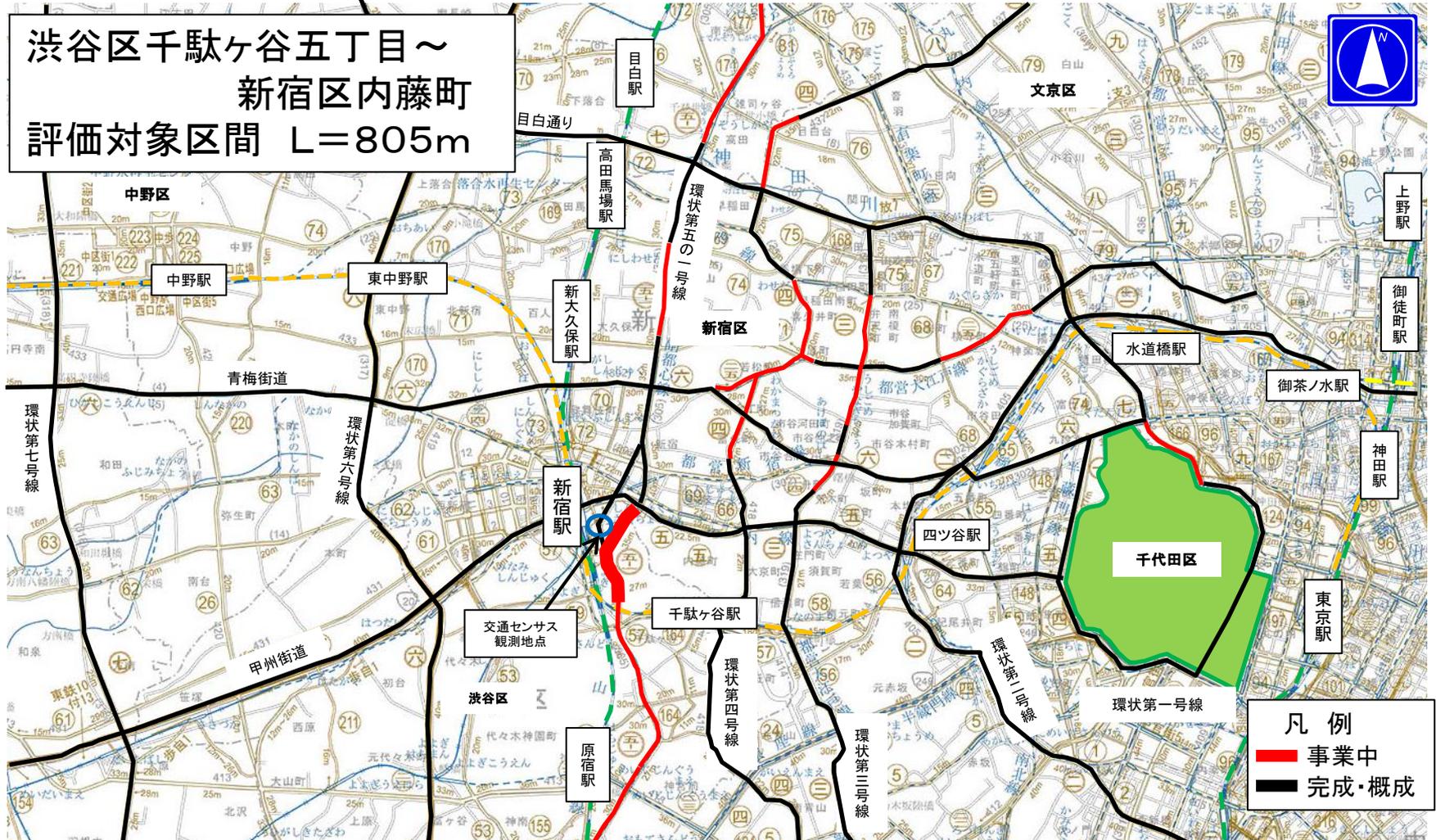
目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	13
3. 事業の投資効果	.....	15
4. 事業の進捗状況	.....	22
5. 事業の進捗の見込み	.....	24
6. コスト縮減等	.....	25
7. 対応方針(原案)	.....	26

1. 事業概要

位置図

渋谷区千駄ヶ谷五丁目～
新宿区内藤町
評価対象区間 L=805m

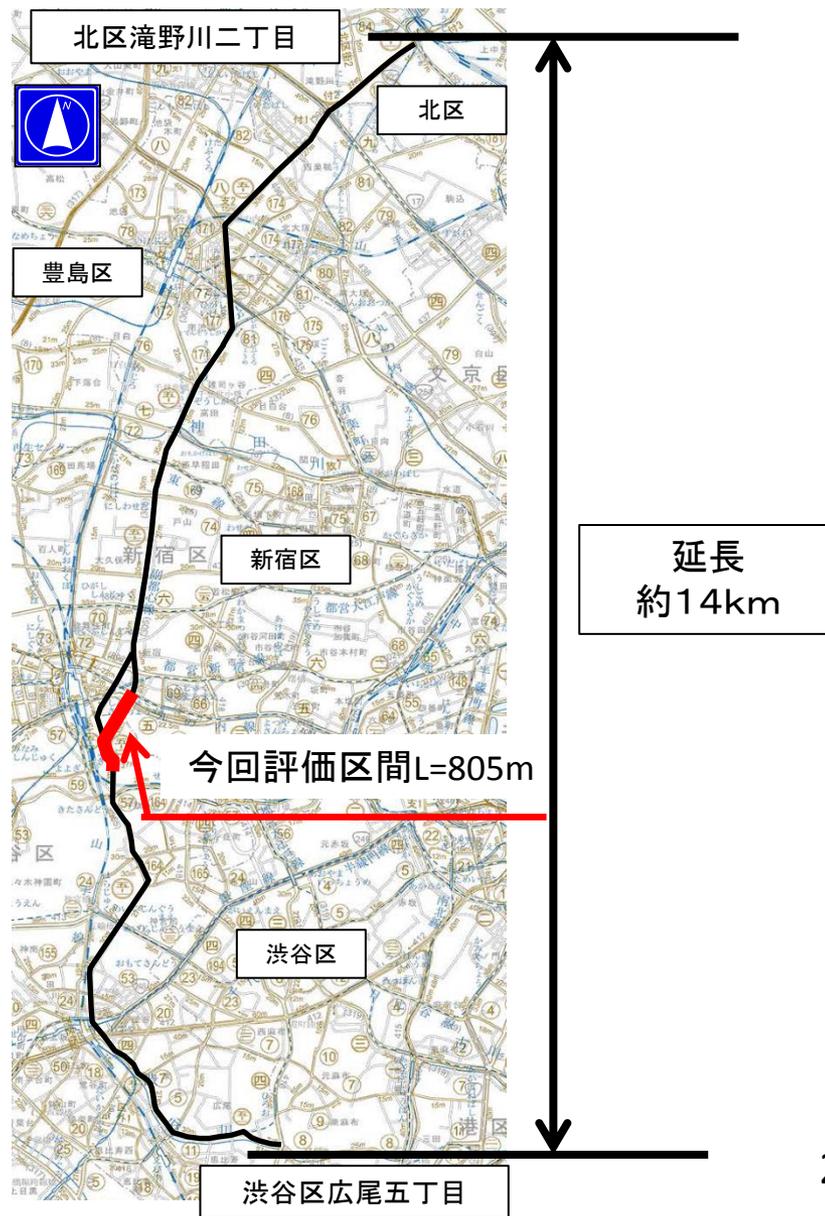
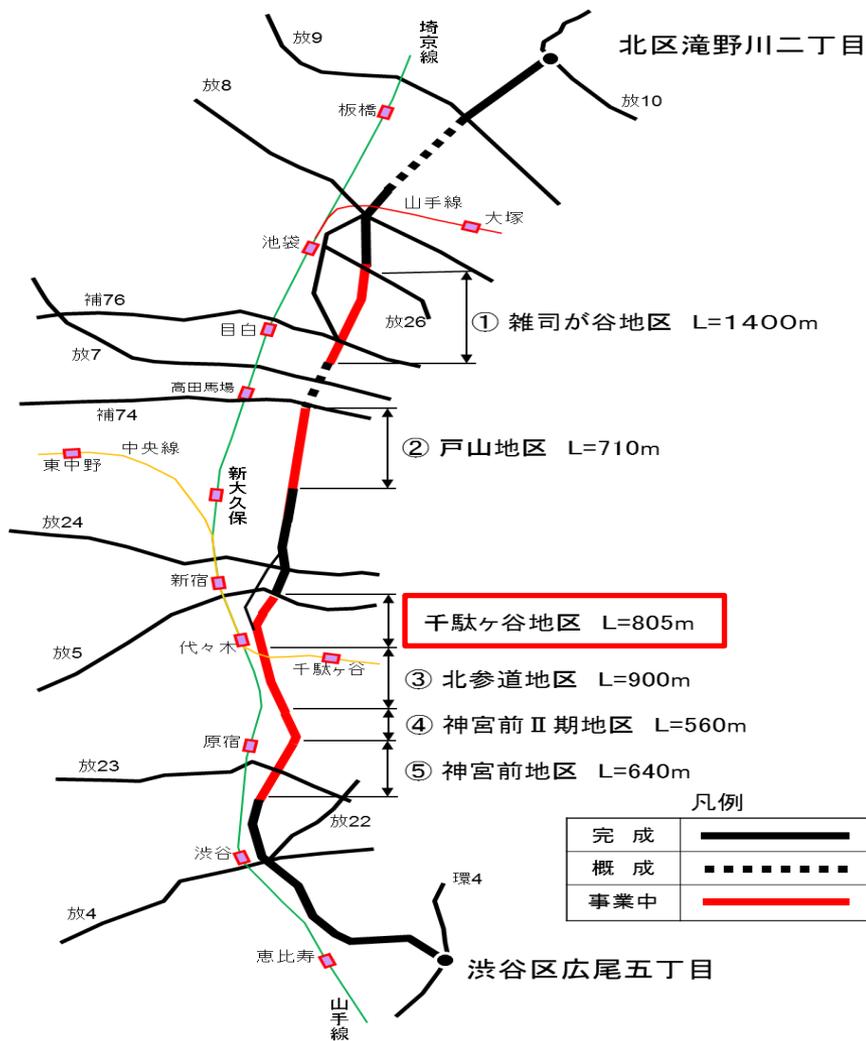


1. 事業概要

位置図

環状5の1号線 整備状況図

H30年度末時点



1. 事業概要

事業期間

平成2年度～令和元年度

事業の概要

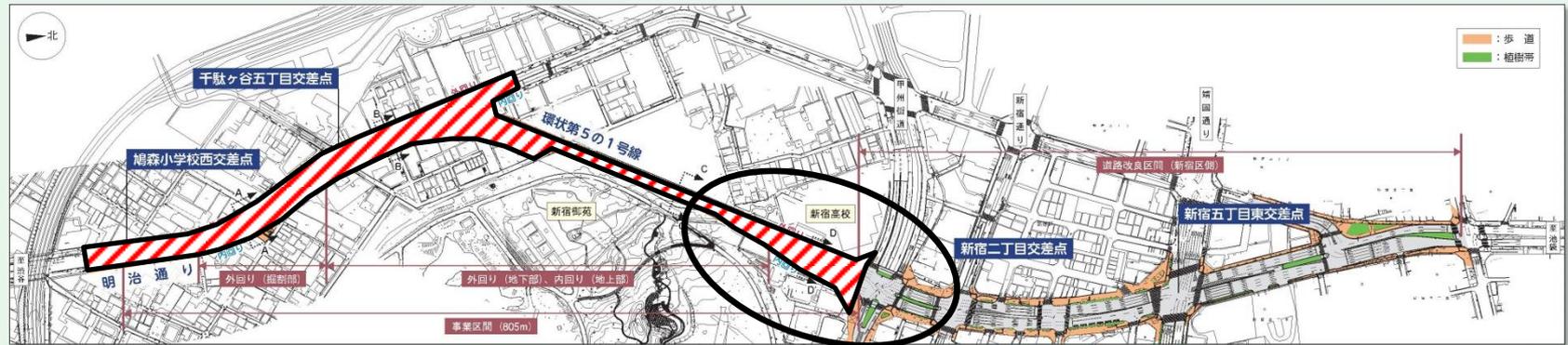
- ・東京都市計画道路環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目を起点とし、新宿区・豊島区を經由して北区滝野川二丁目に至る延長約14kmの都市計画道路である。
- ・靖国通り、甲州街道をはじめとした放射方向の道路との連絡による交通分散や、3つの副都心（渋谷・新宿・池袋）の連携強化など、首都東京の道路ネットワーク形成に資する極めて重要な路線である。

1. 事業概要

事業の概要

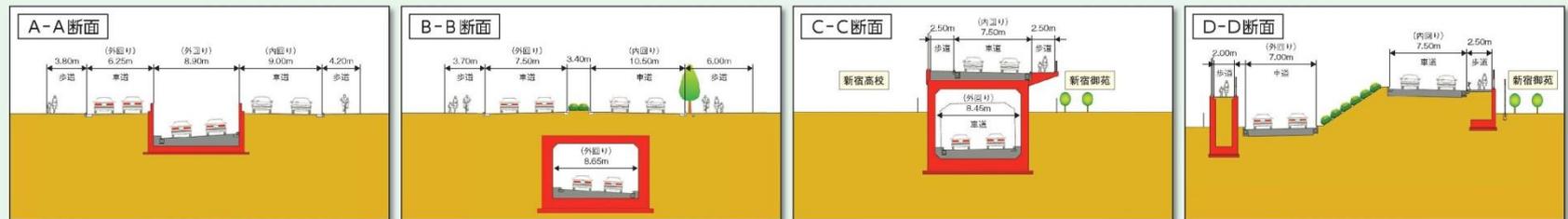
当該箇所は現道を含む延長805mの区間である。本整備は交通結節点の強化と国道20号の慢性的な交通渋滞の緩和や新たな交通需要に対応していくことを目的としている。

平面図

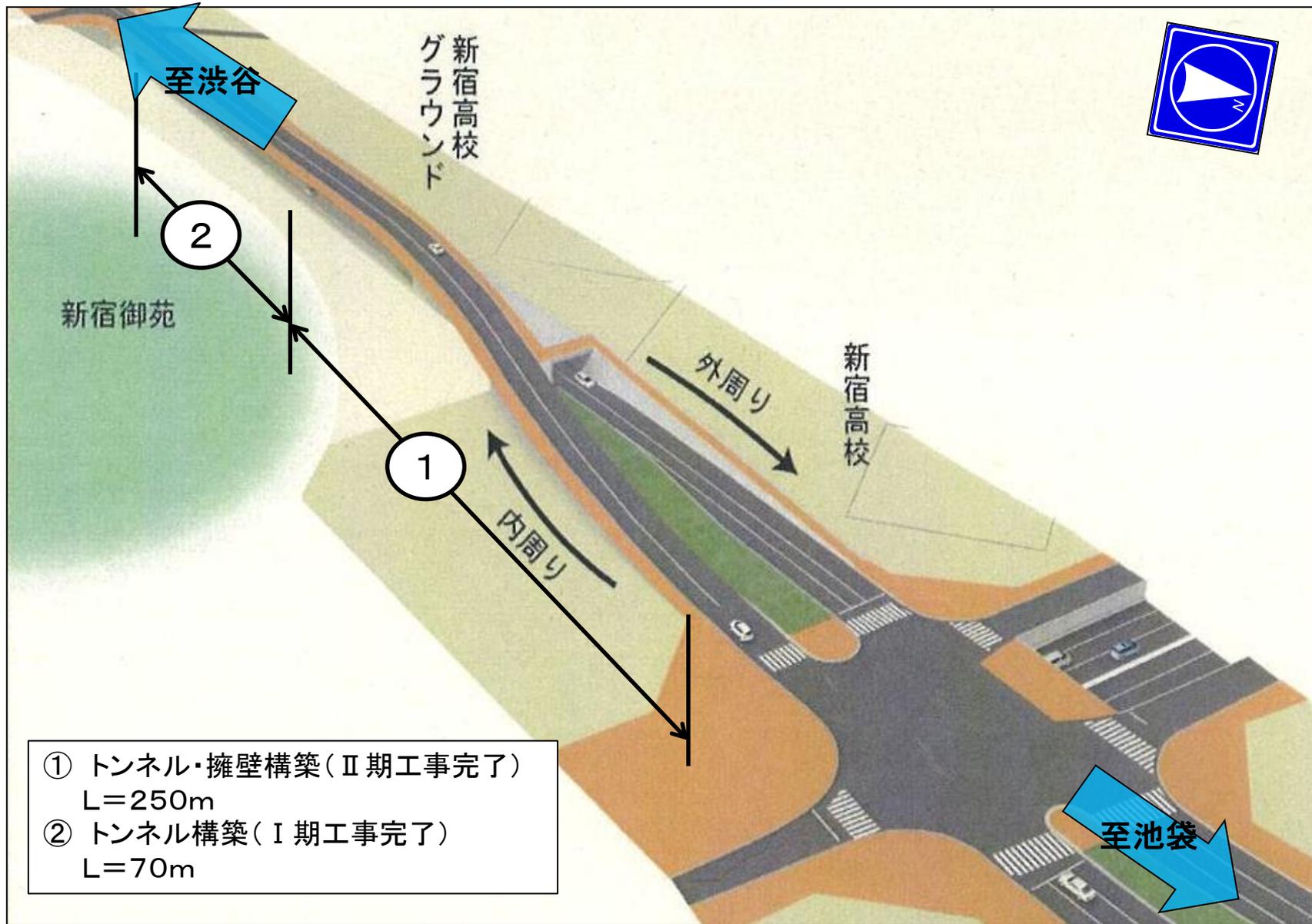


(※上図は現段階の予定であり、今後関係機関等の協議により変更となることがあります。)

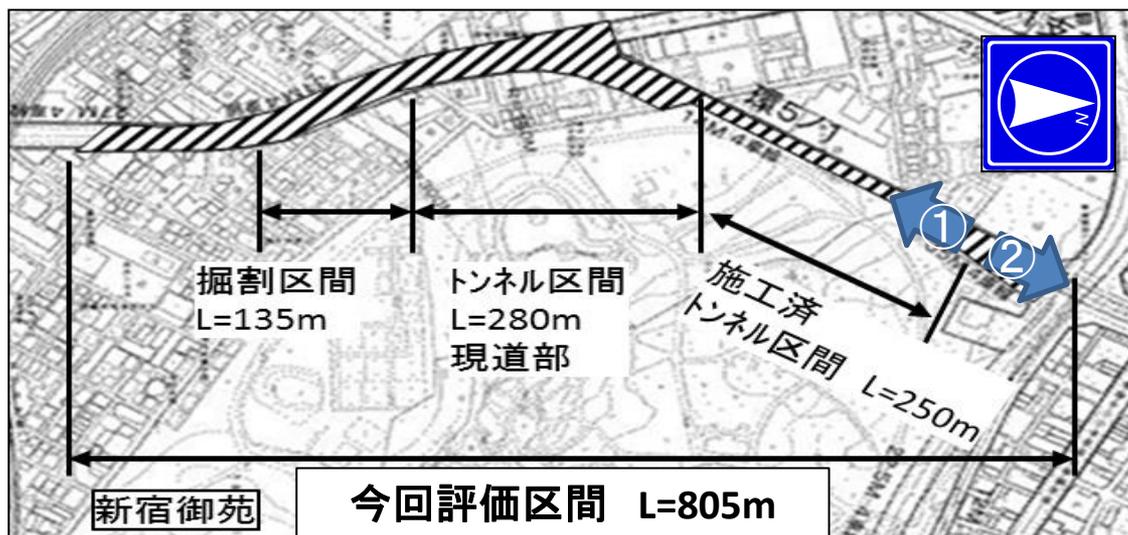
横断面図



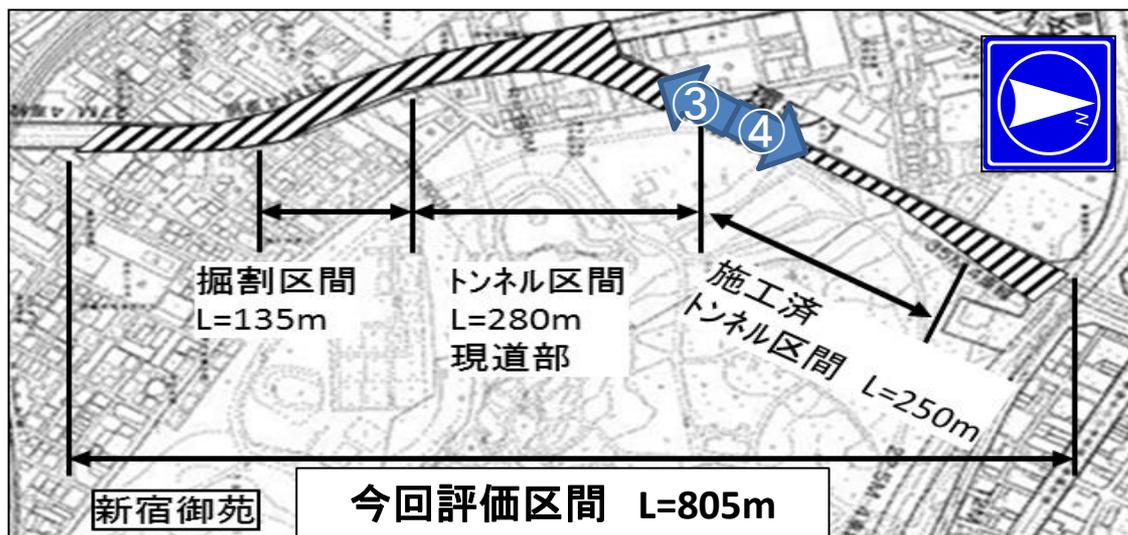
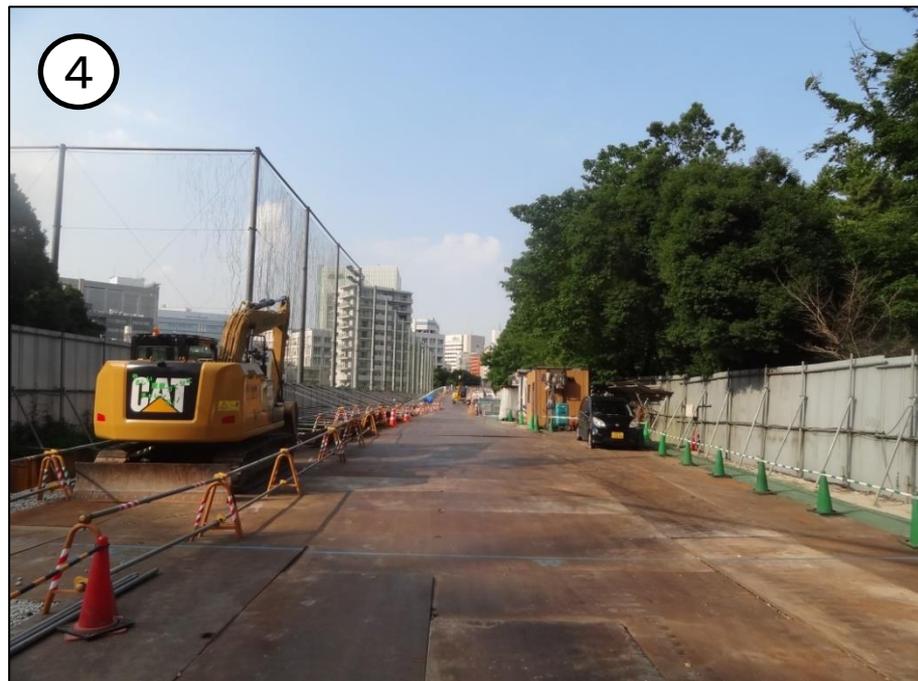
1. 事業概要



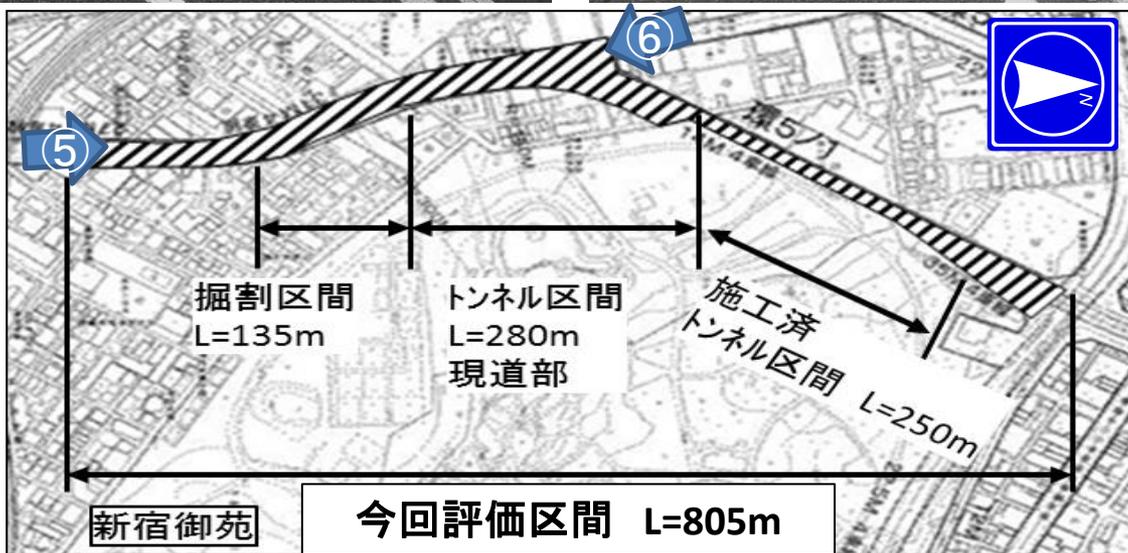
1. 事業概要



1. 事業概要



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3年1月10日	事業認可取得 L=475m
平成17年6月15日	都市計画変更 W=31~35m⇒14~35m
平成18年8月15日	事業認可変更 L=805m
平成32年3月31日	事業認可期間
令和元年度	事業認可変更予定

1. 事業概要

新宿御苑地区の経過

平成6年度～

環境省と新宿御苑内の「環5の1」の道路整備方法について調整

平成11年度～

道路整備による新宿御苑への環境影響の調査開始

平成13年度～

環状第5号線(新宿御苑付近)検討委員会第1回開催

～平成14年7月第4回まで開催

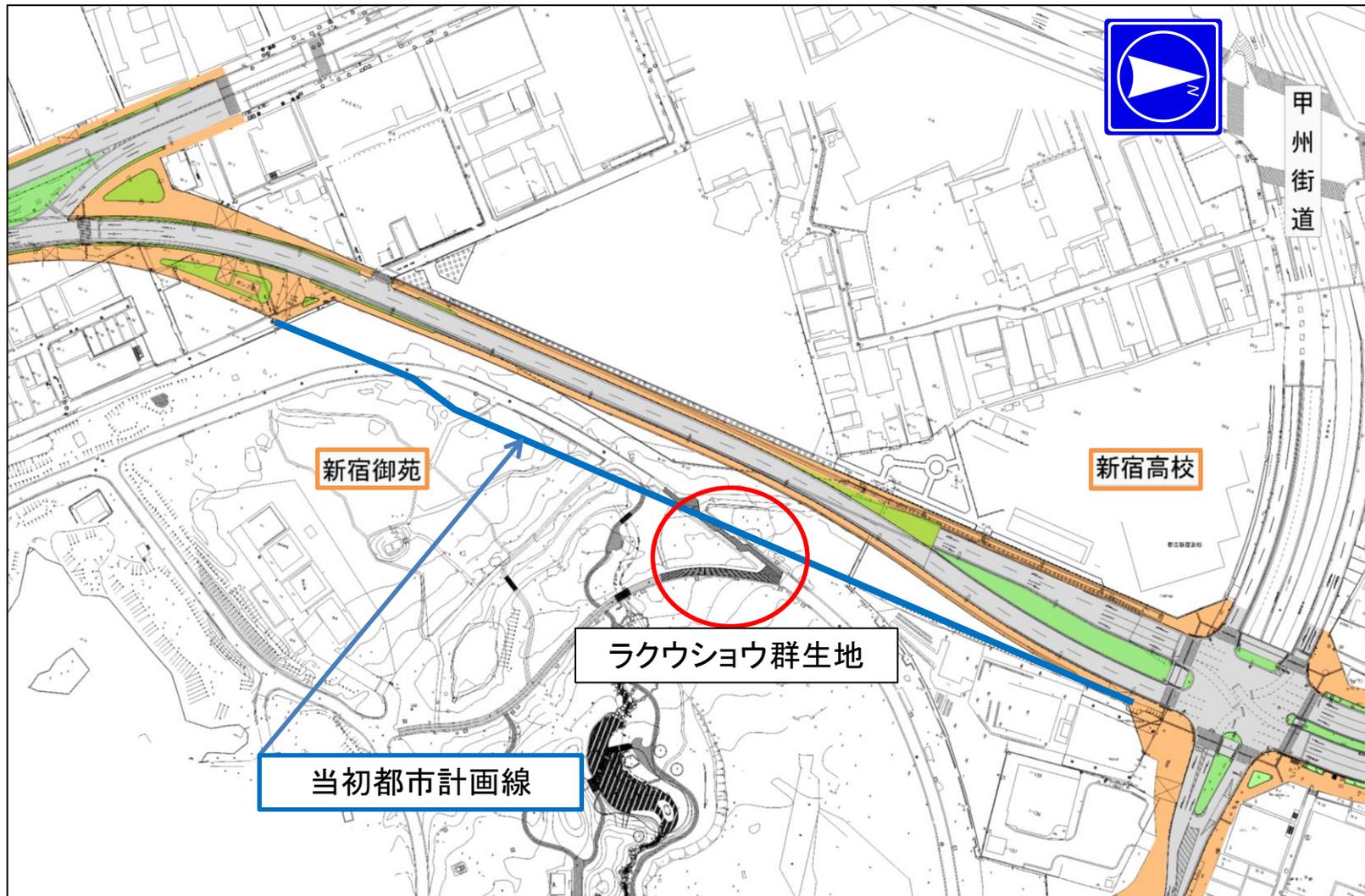
平成15年度～

新宿御苑内の調査結果を踏まえた道路構造案について環境省と基本合意

平成17年6月 都市計画変更(2層構造とし、幅員を縮小)

1. 事業概要

新宿御苑地区の経過



1. 事業概要

新宿御苑地区の経過

落羽松(ラクウショウ)



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年度と比較すると微増ではあるが増えている。

現況自動車交通量【都道305号】(道路交通センサスによる)
平成22年度:16,037台/12h 平成27年度17,155台/12h

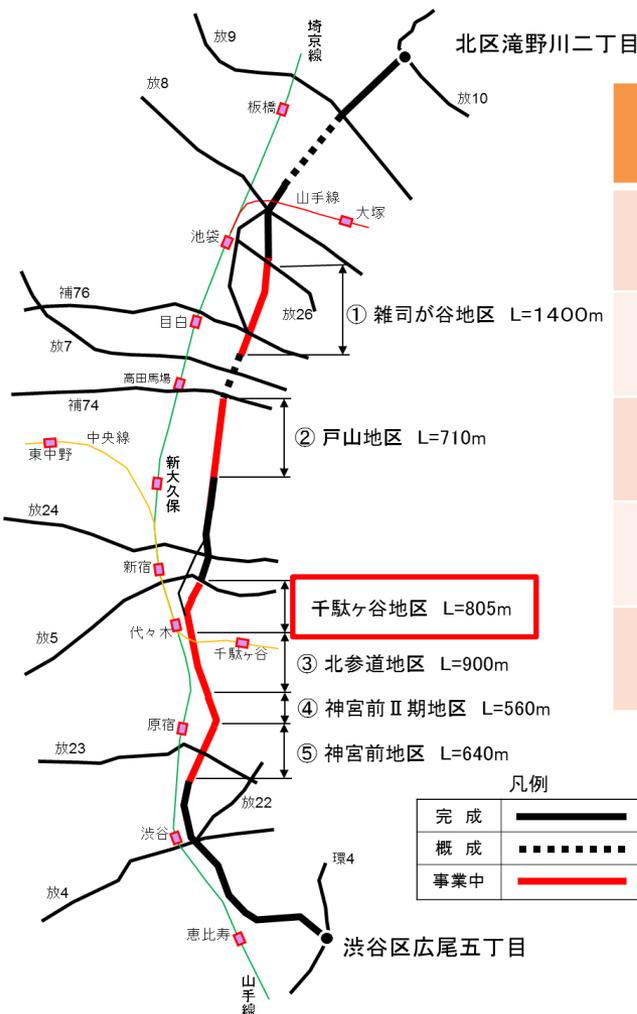
事業を取り巻く状況の変化

- ・平成20年6月 当該区間の現道部に東京メトロ副都心線が開業
- ・平成28年4月 「新宿駅南口地区基盤整備事業」により、バスタ新宿が開業

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

環状5の1号線 整備状況図



	地区	着手	用地	工事
①	雑司が谷	H23年度	66%	実施中
②	戸山	H15年度	100%	実施中
③	北参道	H14年度	99%	実施中
④	神宮前II期	H27年度	18%	未実施
⑤	神宮前	H15年度	96%	実施中

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	2060.9億円
走行時間短縮便益	1806.6億円
走行経費減少便益	217.8億円
交通事故減少便益	36.5億円

【費用(C)算定】

現在価値化総費用額	1489.6億円
工事費	222.5億円
用地費	1260.8億円
維持管理費	6.3億円

※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】

$$B/C = 1.3 \quad (\text{前回評定時} B/C = 1.5)$$

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
- バスの定時性
- 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
- 延焼遮断
- 災害時の避難路確保

<くらし>

- 商業、産業の活性化
- 公共施設へのアクセス向上

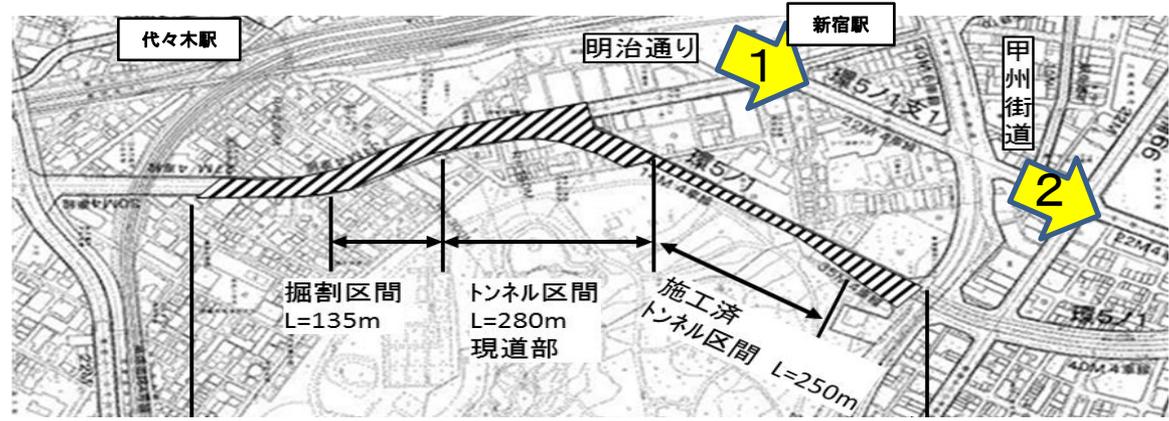
<安全>

- 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

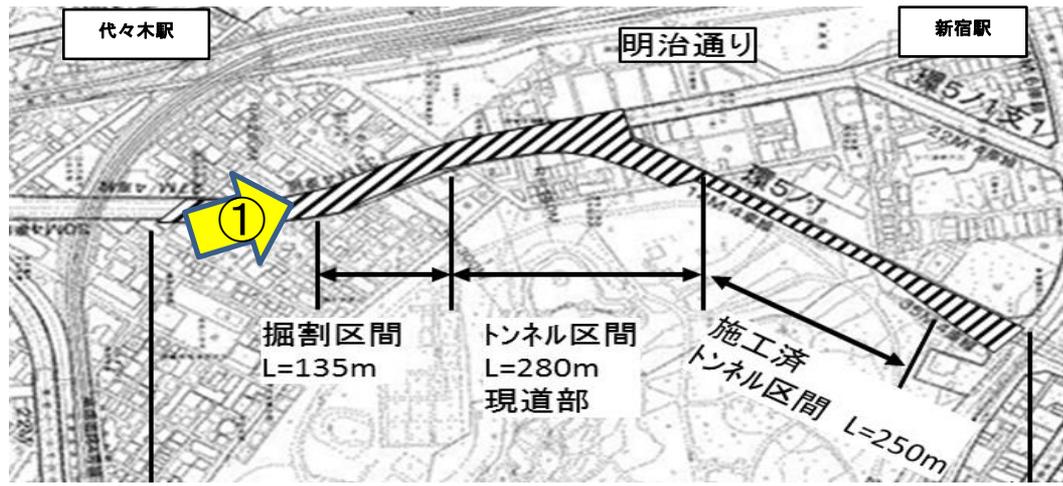
<交通> 明治通りの交通渋滞緩和が見込まれる



3. 事業の投資効果

定性的効果

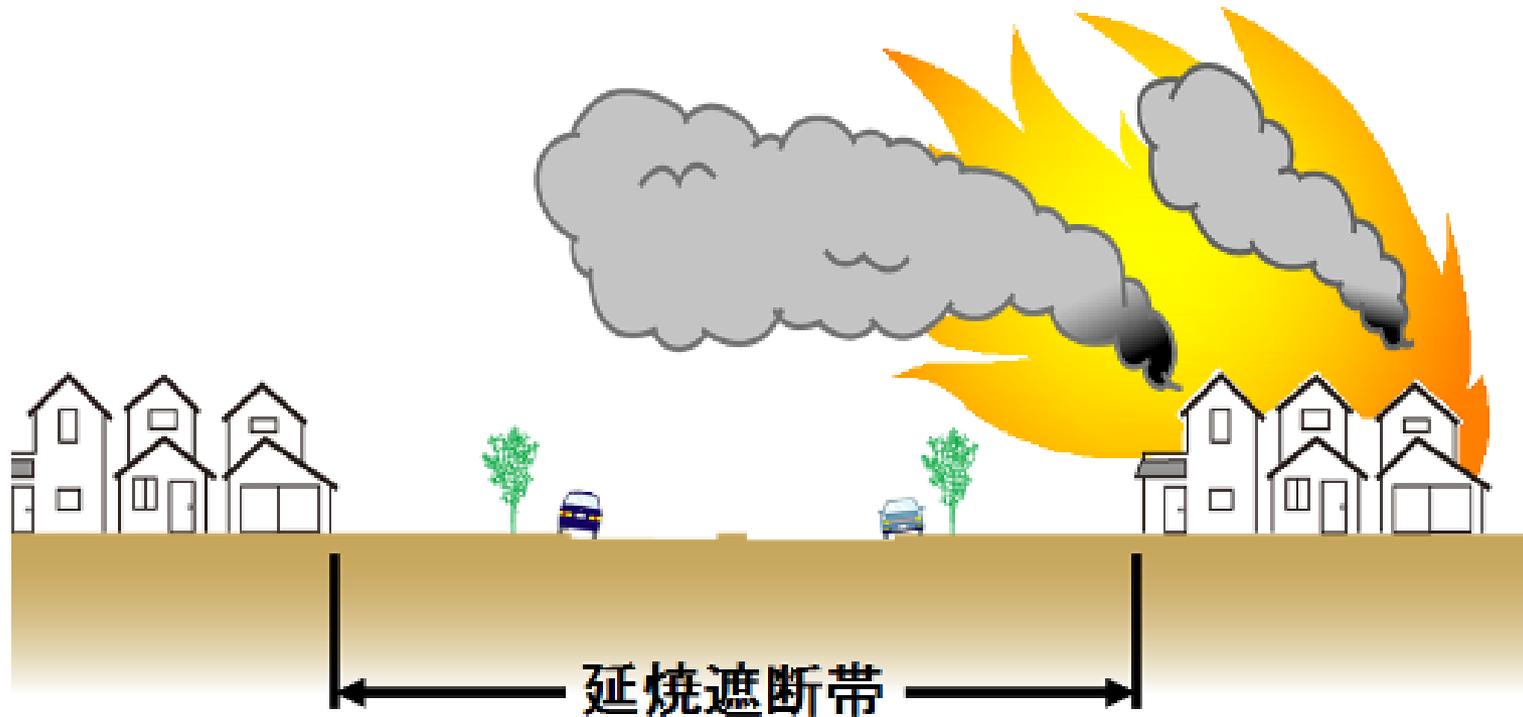
<景観> 電線類地中化等により都市景観の向上が見込まれる



3. 事業の投資効果

定性的効果

＜防災＞本路線は、主要延焼遮断帯に位置付けられている

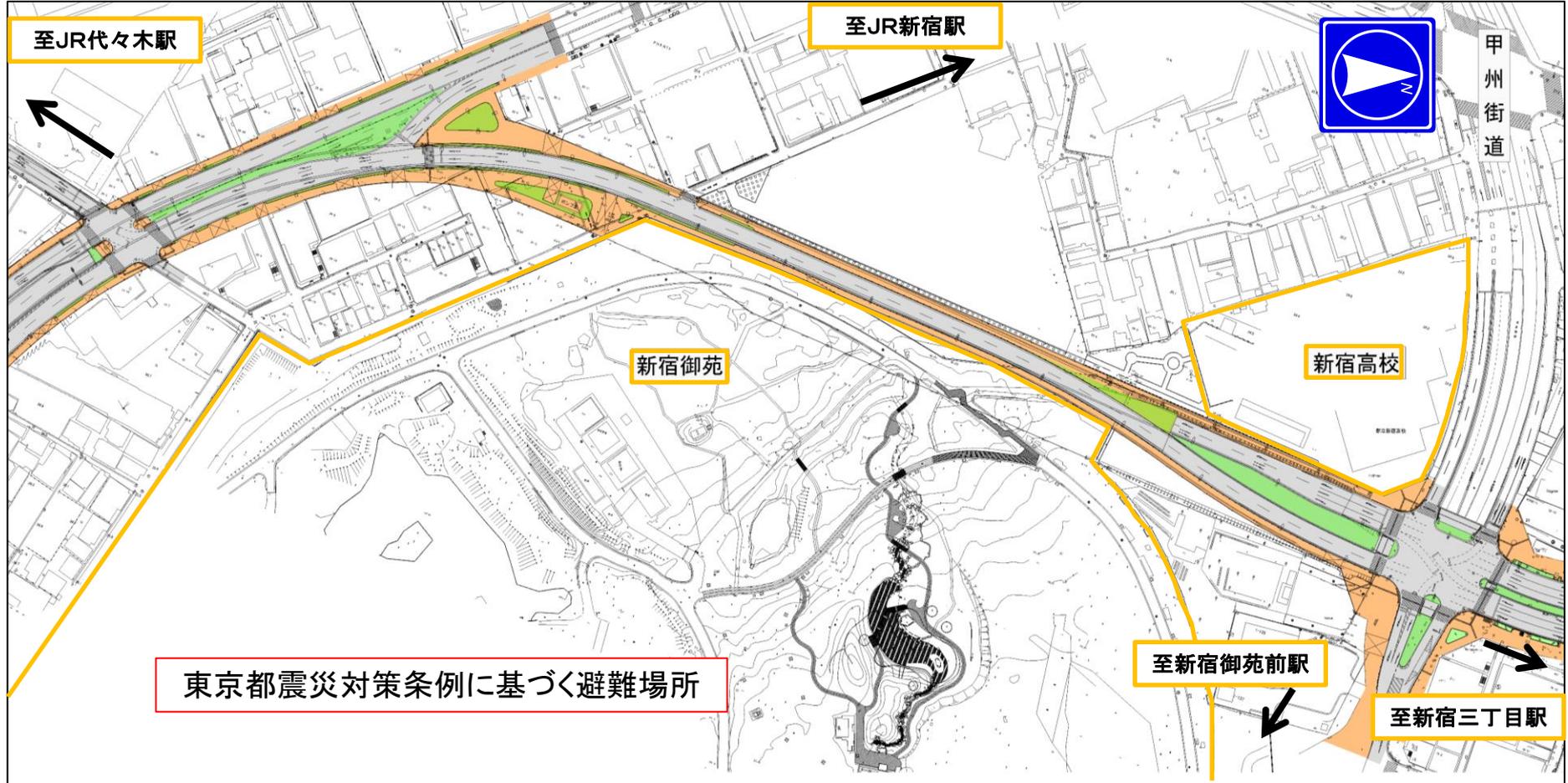


※延焼遮断帯は、防災上の重要度から「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」の3区分としている。

3. 事業の投資効果

定性的効果

<くらし> 新設道路により、新たな経路ができ、鉄道駅や新宿御苑(東京都震災対策条例に基づく避難場所)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

<くらし>新宿駅南口地区基盤整備事業に伴う新たな交通需要への対応が見込まれる



平成28年4月4日、バスタ新宿が開業した

4. 事業の進捗状況

平成30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	61,297百万円	10,270百万円	約71,600百万円
執行済額	61,295百万円	4,379百万円	65,674百万円
執行率	99.9%	42.6%	約91.7%

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)
6,128m ²	6,120m ²	99.8%

4. 事業の進捗状況

一定期間を要した背景等

- ・一部の用地取得に時間を要したが、平成30年度末時点で約99%の用地取得となっている。
- ・地下埋設物が輻輳していることや、大規模幹線など埋設企業の移設工事に相当な時間を要した。

事業の進捗状況

- ・現在、現道部のトンネル工事を実施している。
- ・トンネル工事は概ね完了しており、今後は現道部の街路築造工事を順次進めていく。

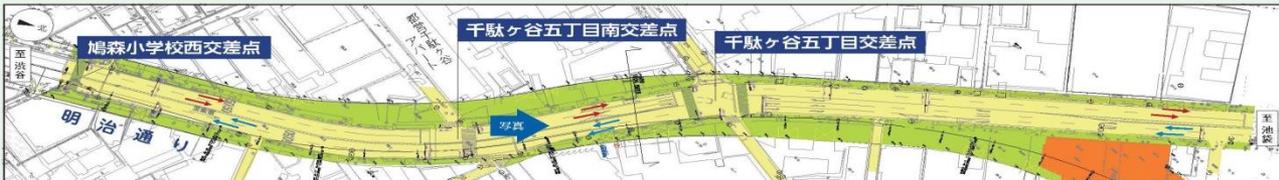
5. 事業の進捗の見込み

今後の事業の進捗見込み

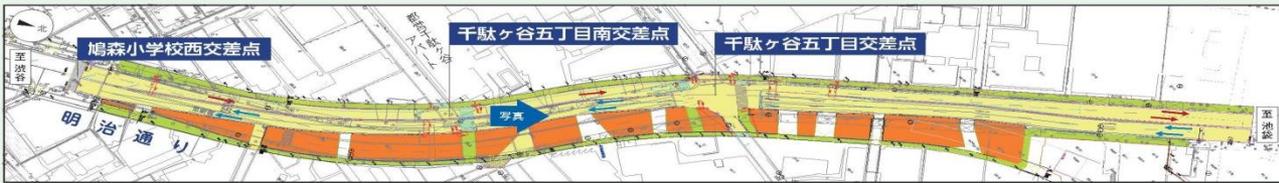
明治通りの切回し手順

: 車道	: 歩道	: 作業箇所	: 植樹帯
: 外回り (渋谷→池袋)	: 外回り (トンネル行)	: 内回り (池袋→渋谷)	

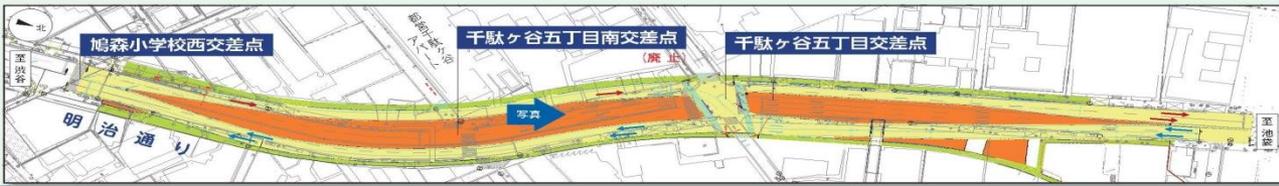
工事着手時



切回し(1回目) : 平成29年6月



切回し(2回目) : 平成30年1月



現在

完成



6. コスト縮減等

新工法、事業手法、施工規模等の見直しの可能性

- ・トンネル工事は概ね完了しており、残工事は街路築造工事のみであるため、新工法を採用する余地は極めて少ない。
- ・すでに用地は99%取得しており、残工事は街路築造工事であるため、今後、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。
- ・施工に当たっては建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。

7. 対応方針(原案)

- 本路線は、都心部の渋滞解消に寄与する骨格環状道路であり、渋谷・新宿・池袋を南北方向に結ぶネットワークが強化されるとともに、国道20号との慢性的な交通渋滞を緩和し、新たな交通需要にも対応出来ることから、早期完成に向けて事業を推進する必要がある。
- 中止の場合は、上記事業効果を発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる。



継 続