

1 事業概要

事業の名称	東京都計画道路環状第5の1号線	評価該当要件	10年間継続	1回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部街路課	
都市計画決定(当初)	昭 and 20年度	事業認可年度(当初)	平成10年度	事業期間: H10年度~H22年度
都市計画決定(最新)	平成23年度	事業認可年度(最新)	平成31年度	事業期間: H10年度~R9年度
事業箇所	豊島区高田三丁目~同区南池袋二丁目	事業規模	評価対象区間延長 1,400m	
事業概要	環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目を起点とし、北区滝野川二丁目を終点とする延長約14kmの都市計画道路であり、当該区間は、豊島区高田三丁目から南池袋二丁目までの1,400m区間に幅員30m~40mの都市計画道路を整備するものである。 本路線は、区部における環状方向の道路ネットワークを強化する重要な路線である。 本区間の整備により、明治通りの迂回機能が確保され、池袋駅周辺の交通混雑が緩和される。また、電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出するとともに、地域の安全性、防災性の向上が期待できる。			

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載) (社会経済情勢の変化) 本路線周辺の平成27年度の現況交通量は、平成22年度と比較しても、ほぼ横ばいとなっている。 ○現況自動車交通量【明治通り】(道路交通センサスによる) 平成22年: 21,214台/12h 平成27年: 19,489台/12h (事業を取り巻く状況の変化) 本路線周辺で市街地再開発事業を実施 ・東池袋四丁目地区 都市計画決定:平成5年8月 事業計画認可:平成6年11月 工事完了:平成19年1月 ・東池袋四丁目第2地区 都市計画決定:平成16年5月 事業計画認可:平成18年1月 工事完了:平成23年1月 ・南池袋二丁目A地区 都市計画決定:平成21年7月 事業計画認可:平成22年8月 工事完了:平成27年3月 ・東池袋四丁目2番街区地区 都市計画決定:平成29年8月 事業計画認可:平成29年10月 工事完了:令和4年3月(予定) ・南池袋二丁目C地区 都市計画決定:平成30年6月 事業計画認可:令和2年3月 工事完了:令和7年3月(予定) (関連する他事業等の進捗状況の変化) 【環状第5の1号線】 ・戸山地区(新宿区大久保二丁目~戸山三丁目)は、平成15年度に事業着手しており、延長710m、用地は100%取得し、工事を実施している。 ・千駄ヶ谷地区(渋谷区千駄ヶ谷五丁目~新宿区内藤町)は、平成2年度に事業着手しており、延長805m、用地は99%取得し、工事を実施している。 ・北参道地区(渋谷区千駄ヶ谷二丁目~五丁目)は、平成14年度に事業着手しており、延長900m、用地は99%取得し、工事を実施している。 ・神宮前II期地区(渋谷区神宮前一丁目~二丁目)は、平成27年度に事業着手しており、延長560m、用地は18%取得している。 ・神宮前地区(渋谷区神宮前三丁目~六丁目)は、平成15年度に事業着手しており、延長640m、用地は97%取得し、工事を実施している。 【補助第81号線】 ・東池袋地区(豊島区東池袋四丁目~五丁目)は、平成17年度に事業着手しており、延長810m、用地は88%取得し、工事を実施している。 ・南池袋地区(豊島区南池袋二丁目~四丁目)は、平成17年度に事業着手しており、延長260m、用地は60%取得している。

3 事業の投資効果(事業の必要性等に関する視点)

定量的効果 B/C	1.4		
現在価値化総便益額(B)	1273.8億円	現在価値化総費用額	880.0億円
走行時間短縮便益	1129.6億円	工事費	608.3億円
走行経費減少便益	125.4億円	用地費	263.0億円
交通事故減少便益	18.8億円	維持管理費	8.7億円
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 ・災害時の避難路の確保 ・延焼遮断 <<らし> ・公共施設へのアクセス向上 ・土地利用の転換、高度化 <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		

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

事業費の執行状況 (R1年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	19,971百万円	46,187百万円	66,158百万円
執行済額	19,315百万円	33,756百万円	53,071百万円
(執行率)	96.7%	73.1%	80.2%
用地取得状況 (R1年度末時点)			
	取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)
	25,591㎡	25,190㎡	98.4%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・権利者多数の区分所有者マンションが多いことから、用地折衝に時間を要している。 ・都電荒川線や東京メトロ副都心線が近接していることや、目白通りの橋梁が交差していることから、これら施設の保全や施工時間の制約があるため、工事に時間を要している。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
・引き続き、残地権者との折衝を継続している。 ・現在、トンネル築造工事に着手している。			

5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等
・引き続き、用地取得を進める。 ・引き続き、トンネル築造工事を進めるとともに、順次、街路築造工事や電線共同溝設置工事に着手していく。

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性
(新工法の採用など)(事業手法、施設規模等の見直しの可能性) ・地下道路のトンネル築造工事については、コスト比較を行った上、最も経済的なものを採用しており、工事に着手しているため、新工法、事業手法、施設規模等を見直す可能性はない。 ・地上道路については、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、事業手法、施設規模等を見直す可能性は極めて少ない。
その他のコスト縮減の取組
・施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っていく。

7 対応方針案

総合評価	本路線は、区部における環状方向の道路ネットワークを強化する重要な路線である。 本区間の整備により、明治通りの迂回機能が確保され、池袋駅周辺の交通混雑が緩和される。また、電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出するとともに、地域の安全性、防災性の向上が期待できる。 中止の場合は、事業効果が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。
対応方針案	継続