

# 再評価チェックリスト

資料2-1

## 1 事業概要

事業の名称	東京都市計画道路環状第5の1号線	評価該当要件	5年間継続	2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)	昭和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) 本路線周辺の令和3年度の現況交通量は、平成27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27年:19,489台/12h 令和3年:18,904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 ・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 ・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10年3月(予定)
(関連する他事業等の進捗状況の変化) 【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610m、用地は88%取得している。 ・南池袋地区(豊島区南池袋二丁目~東池袋四丁目)は、平成17年度に事業着手しており、延長260m、用地は82%取得している。 【環状第4号線】 ・目白台地区(新宿区早稲田三丁目~文京区目白台二丁目)は、平成13年度に事業着手しており、延長775m、用地は99%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(前回:1.4)	(参考)	2.8 [2%]	3.8 [1%]
現在価値化総便益額(B)	1,729.8億円	現在価値化総費用額(C)	1,213.1億円	
走行時間短縮便益	1,489.5億円	工事費	844.3億円	
走行経費減少便益	207.8億円	用地費	358.6億円	
交通事故減少便益	32.5億円	維持管理費	10.2億円	
定性的効果	<交通>・交通渋滞の解消 ・物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 ・災害時の避難路の確保 ・消防活動困難地域の解消 <<らし>・土地利用の転換・高度化 ・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			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。  
なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和6年9月国土交通省))。

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和7年8月)に基づき分析  
(国土交通省による原単位等の訂正(令和7年8月29日公表)に基づき、都の原単位を再算出)

## 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 (R6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	38,652百万円	57,967百万円
(執行率)	96.7%	83.7%	87.6%
用地取得状況 (R6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)
25,594㎡	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。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
事業用地は約98%取得済である。残る未取得用地も引き続き地権者との折衝を進めている。これまでに地下トンネル施工は、1090mのうち、810mが完成している。現在、地下トンネル整備工事に伴う立坑工事を実施している。			

## 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するなど、関係権利者の理解と協力を得ながら早期の用地取得に努めていく。</li> <li>・引き続き、トンネル築造工事を進めるとともに、順次、電線共同溝設置工事や街路築造工事に着手していく。</li> </ul>

## 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)
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
<ul style="list-style-type: none"> <li>・都電仮設位置をトンネル施工範囲と干渉区間が最も少ない位置とし、都電営業時にも施工可能にし、トンネル工事の効率化に努めた。</li> <li>・東京メトロ 副都心線雑司ヶ谷駅を建設した際に施行した土留め壁を残し、環5の1トンネル工事で土留めとして、そのまま利用しコスト縮減に取り組んだ。</li> <li>・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。</li> <li>・無電柱化にあたっては、東京都無電柱化計画(R3.6改定)を踏まえ、新材料等を積極的に活用し、コスト縮減に取り組む。</li> <li>・中温化アスファルトの原則活用を通じ、二酸化炭素の排出量抑制に繋げる。</li> </ul>

## 7 対応方針(原案)

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。
対応方針(原案)	継続