

資料3-1
令和7年度第2回
事業評価委員会
(街-4)

東京都市計画道路環状第5の1号線 (豊島区高田三丁目～ 同区南池袋二丁目)

令和7年9月1日

建設局 道路建設部

目次

1. 事業概要	.....	7
2. 社会経済情勢等の変化	.....	8
3. 事業の投資効果	.....	13
4. 事業の進捗状況	.....	16
5. 事業の進捗の見込み	.....	17
6. コスト縮減等	.....	18
7. 対応方針(原案)	.....	19

1. 事業概要

『2050東京戦略』
(令和7年3月)

スマートシティ 戦略18【インフラ・交通】

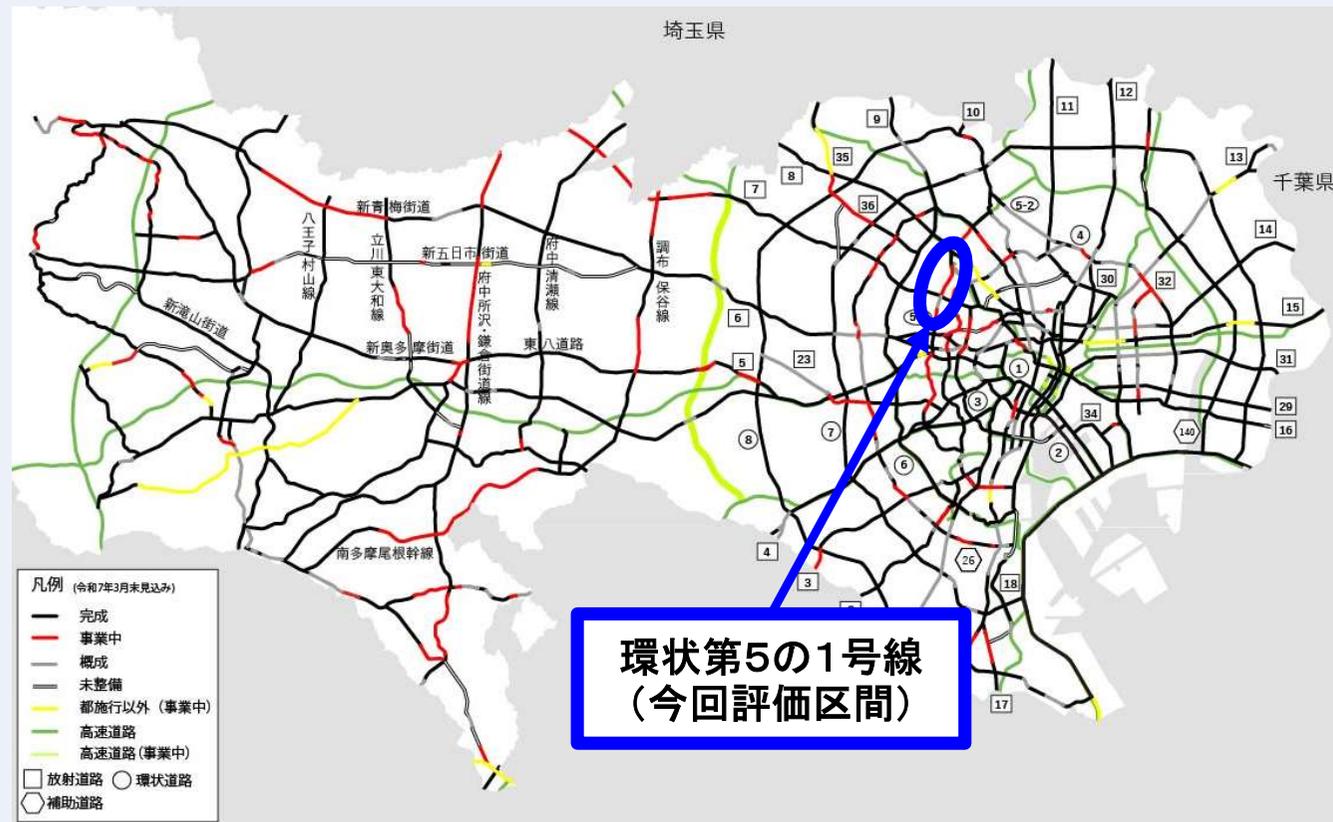
2. 誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成

都市の骨格を形成する幹線道路の整備

○区部放射・環状道路の整備推進

○多摩南北・東西道路の整備推進

■主な事業箇所



骨格幹線道路ネットワーク図

1. 事業概要(2)

[全体概要]

路線名:環状第5の1号線

区間:渋谷区広尾五丁目

～北区滝野川二丁目

延長:約14km

[今回評価区間]

区間:豊島区高田三丁目

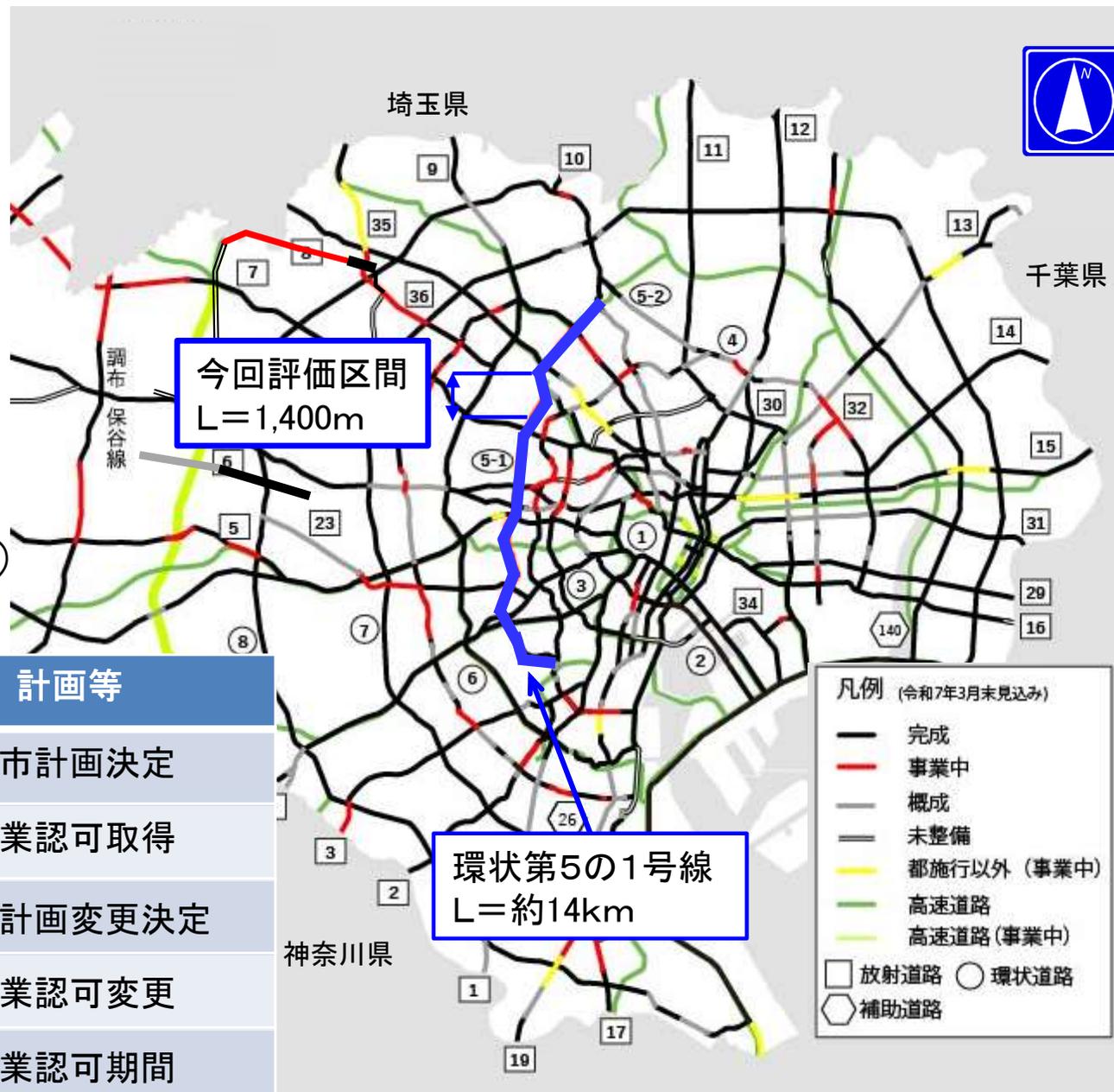
～同区南池袋二丁目

延長:1,400m

幅員:30～40m

(地上2車線、地下2車線)

事業費:約662億円



年度	計画等
昭和21年3月26日	都市計画決定
平成10年7月10日	事業認可取得
平成23年4月4日	都市計画変更決定
平成23年10月24日	事業認可変更
令和10年3月31日	事業認可期間

※区部における都市計画道路の整備方針(平成16年3月)

1. 事業概要(3)

今回評価区間周辺の概要



同一路線の沿道状況



事業の効果

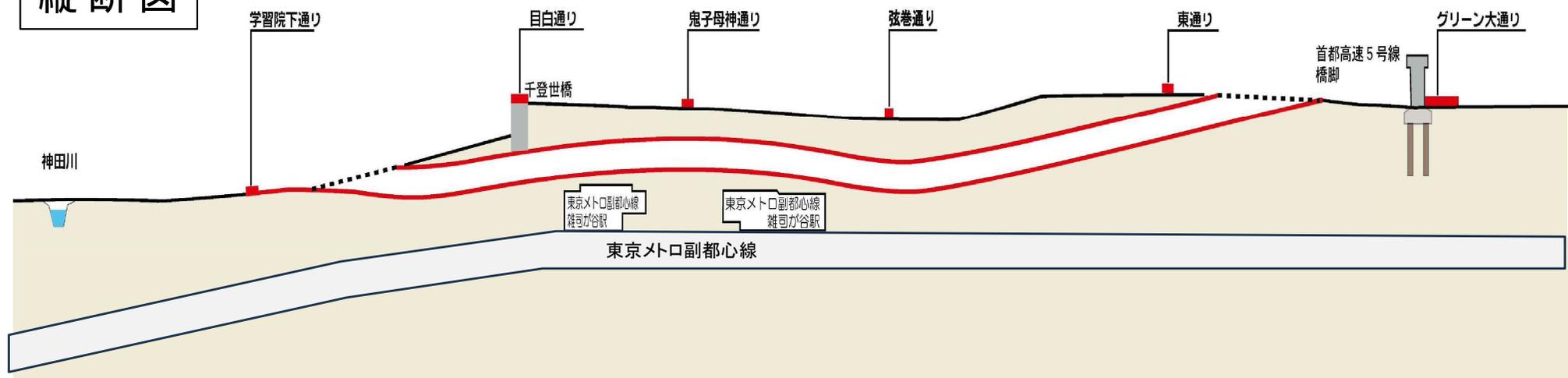
- 区部における環状方向の**道路ネットワークが強化**
- 明治通りの迂回機能が確保され、池袋駅周辺の**交通混雑が緩和**
- 延焼遮断帯となる本路線の整備により、**地域の安全性・防災性が緩和**
- 電線類の地中化や街路樹の植栽により、**良好な都市景観を創出**

1. 事業概要(4)

平面図



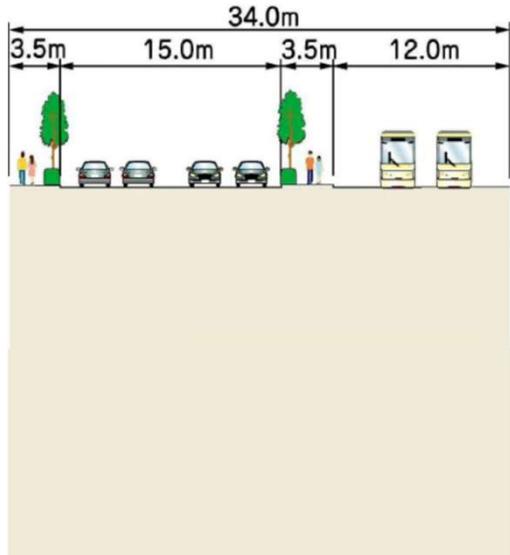
縦断図



1. 事業概要(5)



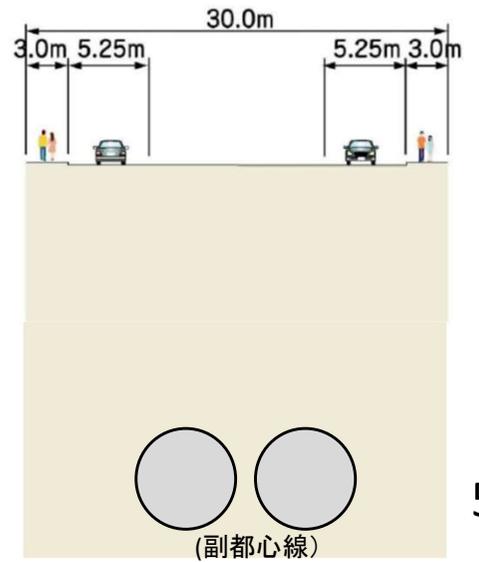
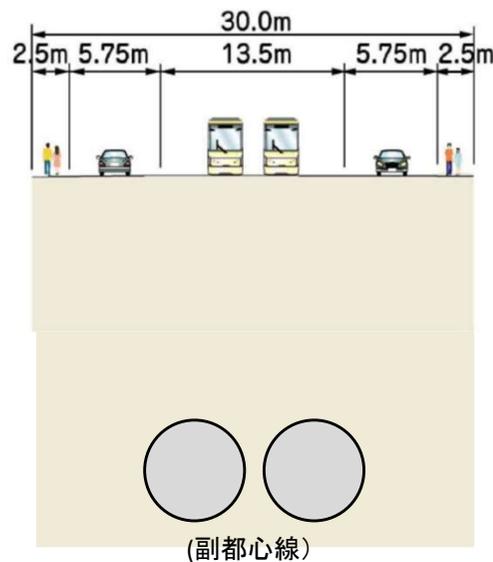
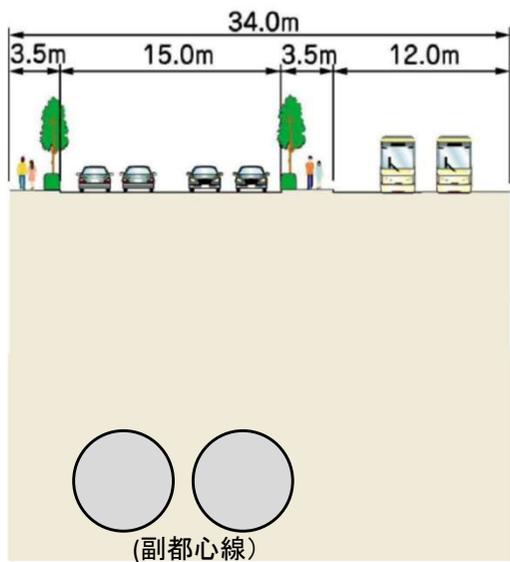
事業認可時



現道なし

現道なし

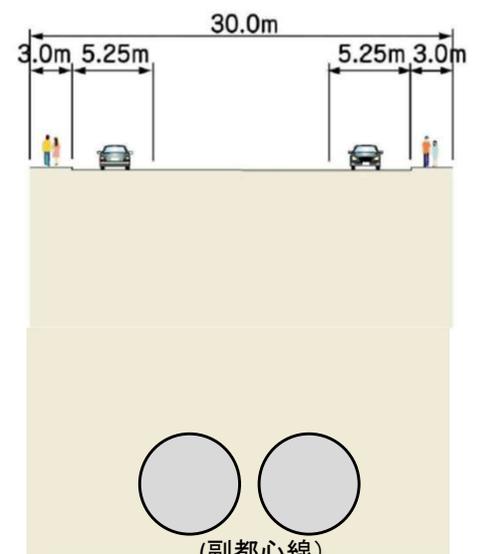
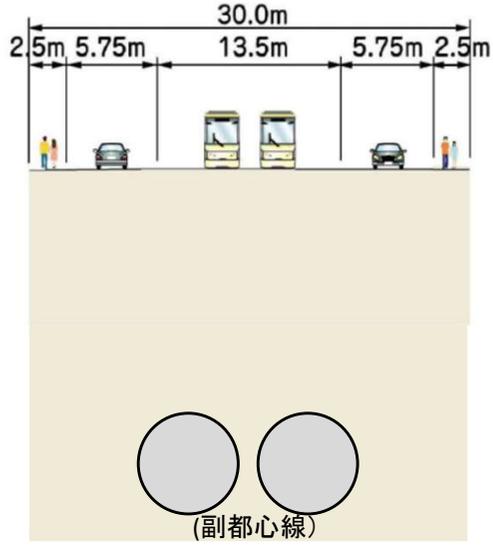
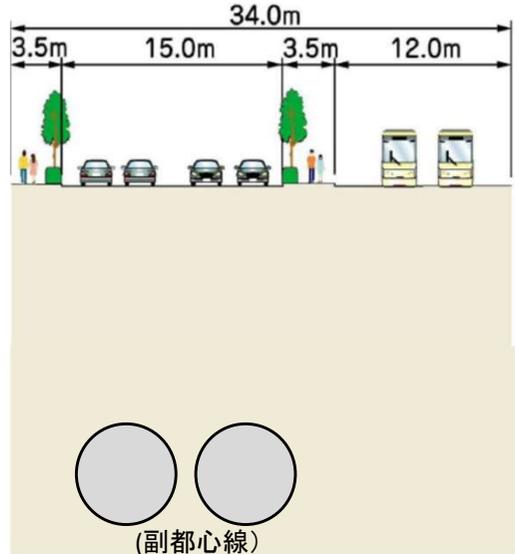
都市計画変更時 (平成23年度)



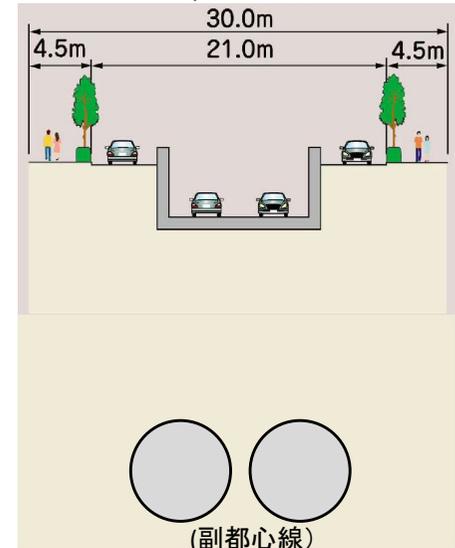
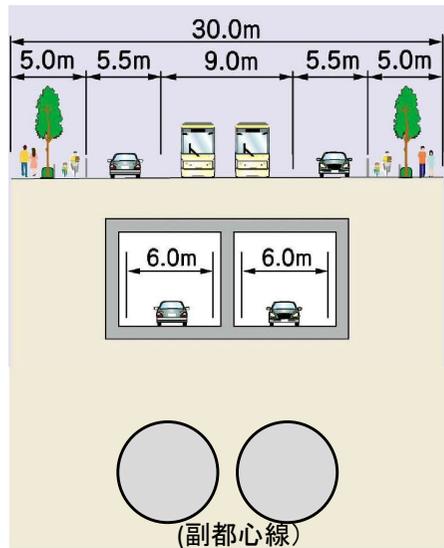
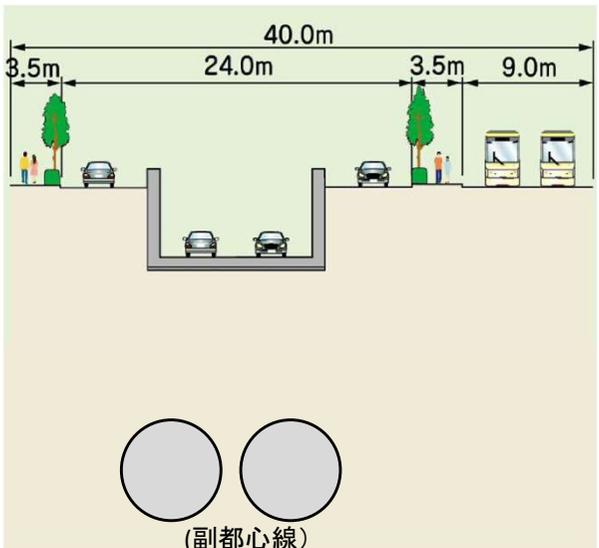
1. 事業概要(6)



都市計画変更時
(平成23年度)



計画



1. 事業概要(7)

前回



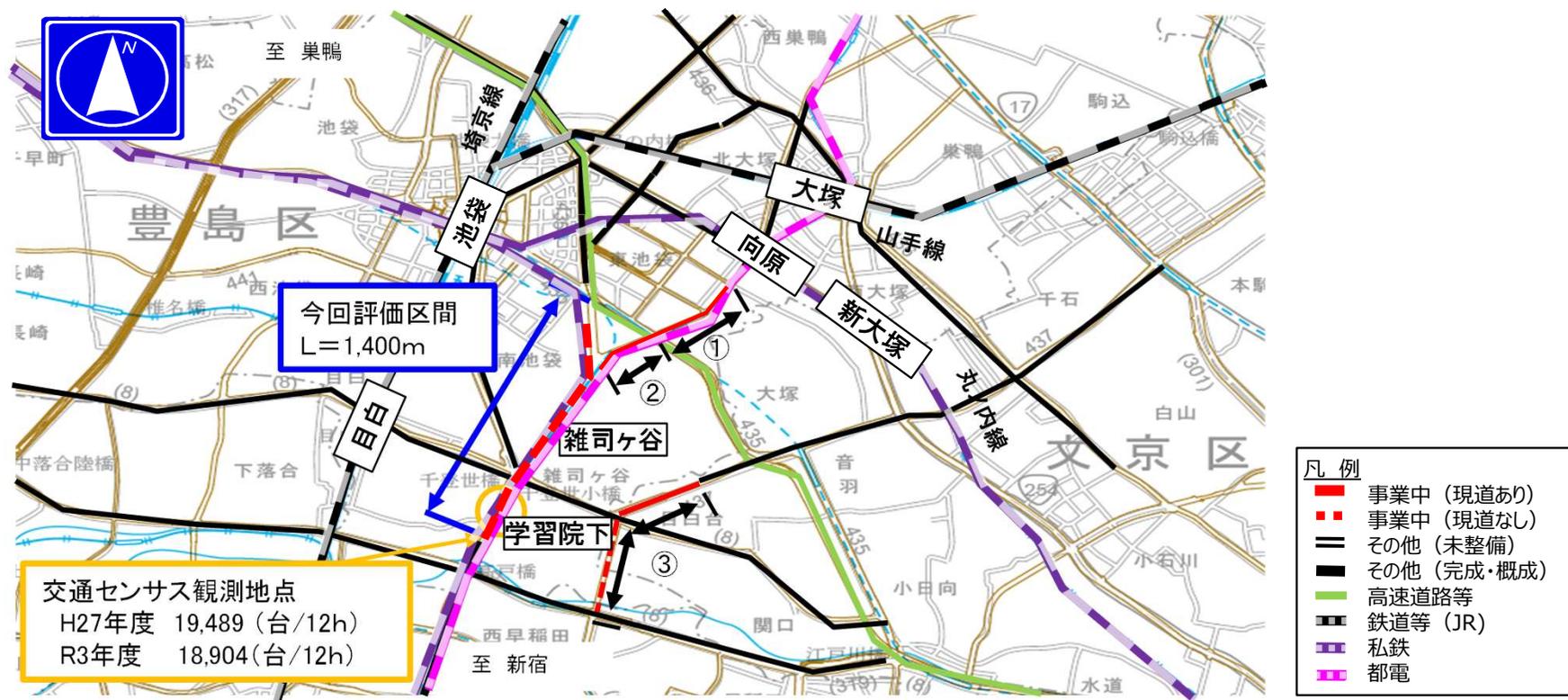
今回



今回評価区間 L=1,400m W=30m



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
現況交通量R3年度は、
H27年度と比較して横ばい

関連する他事業等の進捗状況の変化 (R6年度時点)

	施行	地区	着手年度	用地	工事
①	東京都	補助第81号線(東池袋)	H17	88%	実施中
②	東京都	補助第81号線(南池袋)	H17	82%	実施中
③	東京都	環状第4号線(目白台)	H13	99%	実施中

3. 事業の投資効果(1)

定量的効果

【便益(B)の算定】

現在価値化総便益	1729.8《1696.3》億円
走行時間短縮便益	1489.5《1487.3》億円
走行経費減少便益	207.8《176.5》億円
交通事故減少便益	32.5《32.5》億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	1213.1億円
工事費	844.3億円
用地費	358.6億円
維持管理費	10.2億円

【費用便益比(B/C)の算定】

$$B/C = 1.4(\text{前回 } 1.4) \\ \langle 1.4(\text{前回 } 1.4) \rangle$$

※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)

※《 》内: 令和7年度 第3回事業評価委員会資料(令和7年10月28日)

(参考)社会的割引率2%の場合: $B/C = 2.8\langle 2.7 \rangle$ 、社会的割引率1%の場合: $B/C = 3.8\langle 3.8 \rangle$

※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5年9月国土交通省))。

3. 事業の投資効果(2)

定性的効果

	事項	該当
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	◎
	災害時の避難路の確保	◎
	消防活動困難地域の解消	○

	事項	該当
くらし	土地利用の転換・高度化	○
	交通不便地域の解消	—
	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	◎
	その他	

※該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果(3)

定性的効果

- <交通>
- ・交通渋滞の解消
 - ・迂回交通の減少

- 環状第5の1号線は、環状道路の一つとして、都心に集中する交通の分散化や副都心の連携強化等重要な役割を担う重要な路線である。
- 本区間の整備により、明治通りに集中していた交通が、環状第5の1号線地下道路に分散し、池袋駅周辺や明治通り等周辺道路の混雑が緩和される。

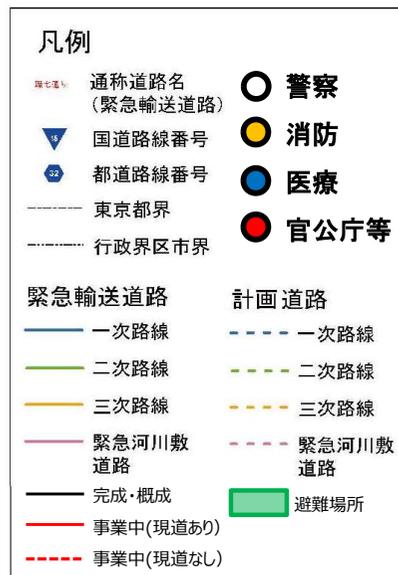


3. 事業の投資効果(4)

定性的効果

- <防災>
- ・延焼遮断
 - ・災害時の避難路の確保

- 本路線の整備により、第一次緊急輸送道路と第三次緊急輸送道路とが結ばれ、**防災性が向上**する。
- 地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路として、**主要延焼遮断帯に位置付け**られている。
- 雑司ヶ谷霊園や学習院大学など、**防災拠点等へのアクセス向上**が図られる。



- 一次路線**：応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港島を連絡する路線
- 二次路線**：一時路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
- 三次路線**：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

4. 事業の進捗状況(1)

事業費の執行状況

(R6年度末時点 カッコ内は前回評価時点)

	用地費	工事費	合計
全体事業費(百万円)	19,971(19,971)	46,187(46,187)	66,158(66,158)
執行済額(百万円)	19,315(19,315)	38,652(33,756)	57,967(53,071)
執行率(%)	96.7(96.7)	83.7(73.1)	87.6(80.2)

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)
25,594m ²	25,190m ² (25,190m ²)	98.4%(98.4%)

4. 事業の進捗状況(2)

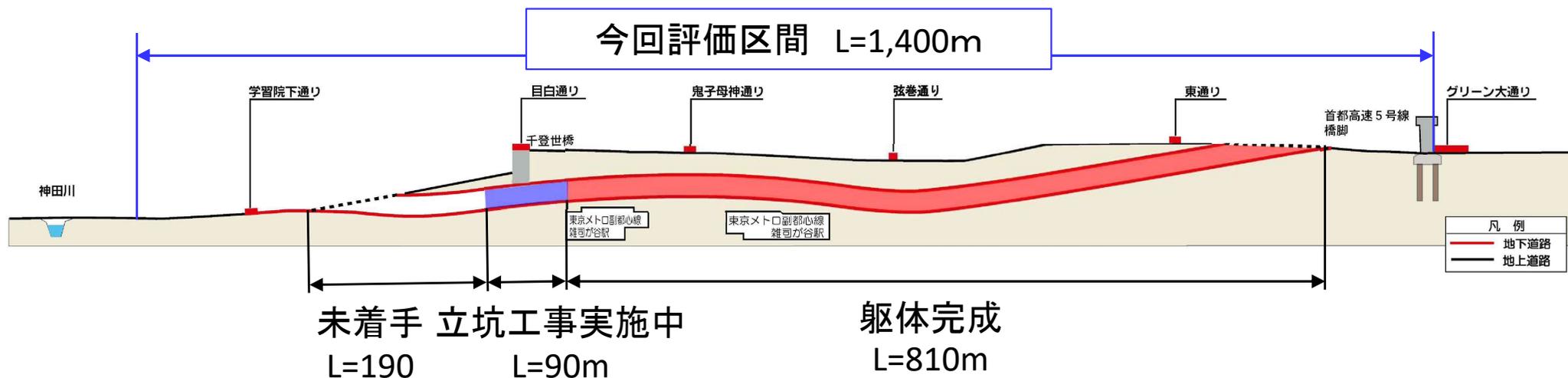
一定期間を要した背景等

- 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。

4. 事業の進捗状況(3)

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

残事業の取り組み及び進捗の見通し等



【写真】トンネル躯体完成部



- 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。
- 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。

6. コスト縮減等

新工法、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。

コスト縮減等の取組

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

コスト縮減		環境負荷低減
<p>【埋設深さの浅層化】</p> <p>埋設深さの改定により、土工にかかるコスト縮減や作業時間の短縮を実現</p>	<p>【新たな管路材料の採用】</p> <p>従来のCCVP管より安価なECVP管や施工性も考慮した角形多条電線管への移行</p>	<p>HTT 低炭素アスファルトとは</p> <p>通常と比べ製造時の加熱温度を10~30℃下げ、CO₂排出量を削減 (-30℃の場合、-2.7 (kg-CO₂/t))</p>

7. 対応方針(原案)

(事業の必要性に関する視点)

- 区部における環状方向の道路ネットワークが強化される。
- 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。
- 延焼遮断帯となる本路線の整備により、地域の安全性・防災性が向上する。
- 電線類の地中化や街路樹の整備により、良好な都市景観が創出する。

(事業の進捗と見込みの視点)

- 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。
- 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。



対応方針(原案)継続

- 事業の必要性が高く、早期の効果発現を図ることが適切。
- 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。