

## 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	3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2年度	事業期間: H2年度~H28年度
都市計画決定(最新)	平成17年度	事業認可年度(最新)	平成28年度	事業期間: H12年度~R1年度
事業箇所	渋谷区千駄ヶ谷五丁目~新宿区内藤町	事業規模	評価対象区間延長 805m	
事業概要	<p>・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・豊島区を経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。</p> <p>・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。</p>			

## 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)
<p>(事業を取り巻く現況の変化)</p> <p>○周辺施設の整備状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の現道部に東京メトロ副都心線が平成20年6月に開業した。また、「新宿駅南口地区基盤整備事業」により、平成28年4月にバスタ新宿が開業した。</li> </ul> <p>○関連する他事業等の進捗状況の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・雑司ヶ谷地区(豊島区高田三丁目~南池袋二丁目)は、平成23年度に事業着手しており、延長1400m、用地は66%取得し、工事を実施している。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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96%取得し、工事を実施している。</li> </ul>

## 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	1.3		
現在価値化総便益額(B)	2060.9億円	現在価値化総費用額	1489.6億円
走行時間短縮便益	1806.6億円	工事費	222.5億円
走行経費減少便益	217.8億円	用地費	1260.8億円
交通事故減少便益	36.5億円	維持管理費	6.3億円
定性的効果	<p>&lt;交通&gt; ・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</p> <p>&lt;景観&gt; ・都市景観の向上</p> <p>&lt;防災&gt; ・緊急車両の走行 ・延焼遮断 ・災害時の避難路確保</p> <p>&lt;&lt;らし&gt; ・商業、産業の活性化 ・公共施設へのアクセス向上</p> <p>&lt;安全&gt; ・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</p>		

## 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 (H30年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	61,297百万円	10,270百万円	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%	91.7%
用地取得状況 (H30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)
6,128㎡	6,120㎡		99.8%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<p>・一部、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。</p> <p>・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者の移設工事に相当な時間を要した。</p>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<p>・現在、現道部のトンネル工事を実施している。</p> <p>・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。</p>			

## 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
既に大部分の用地を取得しており、工事についてもトンネル工事が概ね完了していることから、順調な進捗が見込まれる。

## 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)
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。
(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)
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。
その他のコスト縮減の取組
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 対応方針案

総合評価	<p>・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。</p> <p>・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。</p>
対応方針案	継続