

資料4-1
令和4年度第2回
事業評価委員会

東京都市計画道路 環状第3号線及び放射第25号線 (新宿区原町一丁目～弁天町)

令和4年9月5日(月)

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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況と見込み等	.....	10
5. コスト縮減等	.....	12
6. 対応方針(原案)	.....	13

1. 事業概要(1)

[全体概要]

路線名：環状第3号線

区 間：中央区勝どき二丁目
～江東区辰巳二丁目

延 長：約2.7km

[今回評価区間]

区 間：新宿区原町一丁目～弁天町

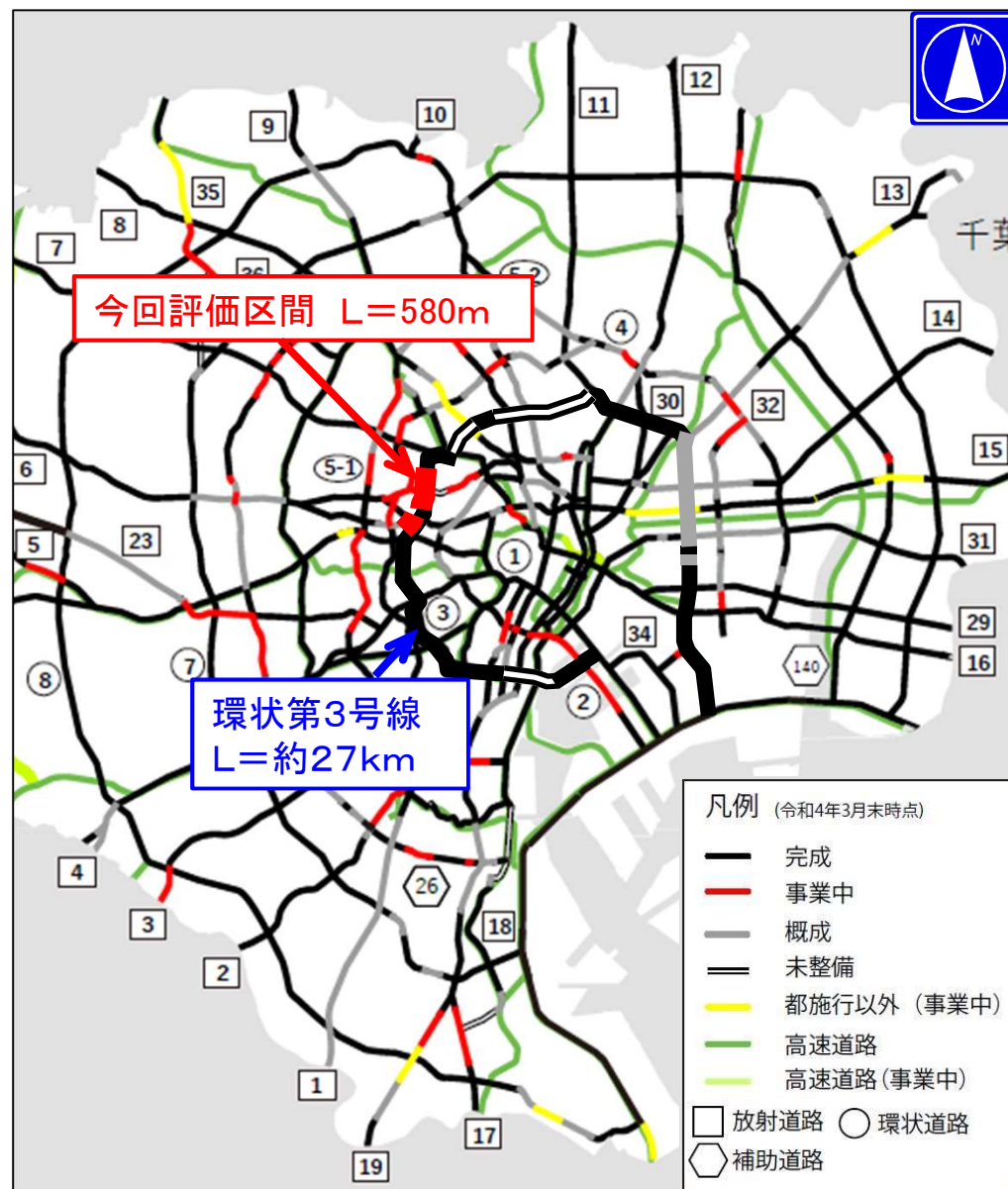
延 長：0.58km

幅 員：27m（4車線）

事業費：約160億円

年 度	計 画 等
昭和21年3月26日	都市計画決定
昭和39年2月7日	都市計画変更 ※1
平成20年12月25日	事業認可取得
令和 9年 3月31日	事業認可期間

※1 幅員の変更 30m → 27m



1. 事業概要(2)

今回評価区間周辺の概要



同一路線の沿道状況



早稲田通りとの
交差点より北側

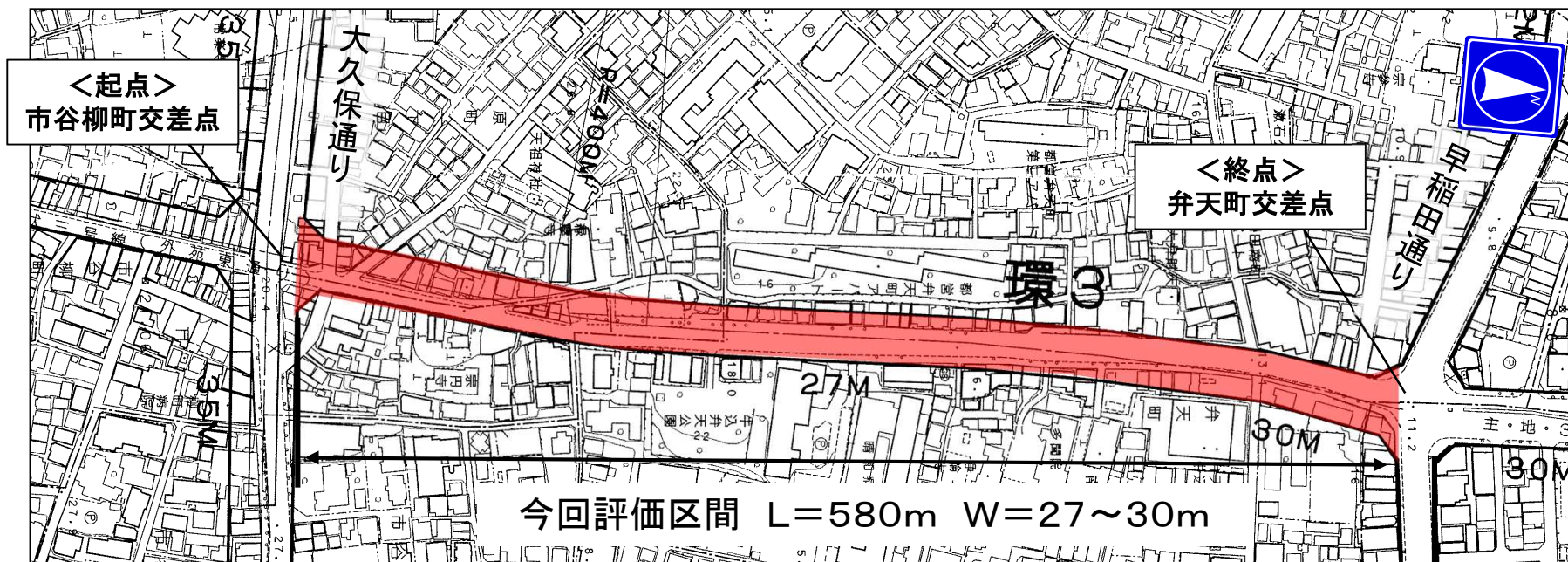


大久保通りとの
交差点より南側

事業の効果

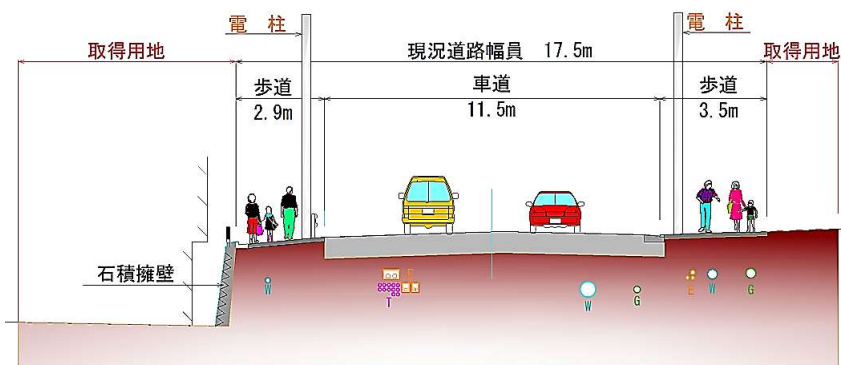
- 広域的な幹線道路ネットワークが形成され、**周辺地域の交通渋滞が緩和**
- 災害時には、**延焼遮断帯や避難路等としての機能**を発揮
- 電柱のない、**緑豊かな歩道を整備**することにより、**快適で安全な歩行空間、良好な都市景観が創出**

1. 事業概要(3)

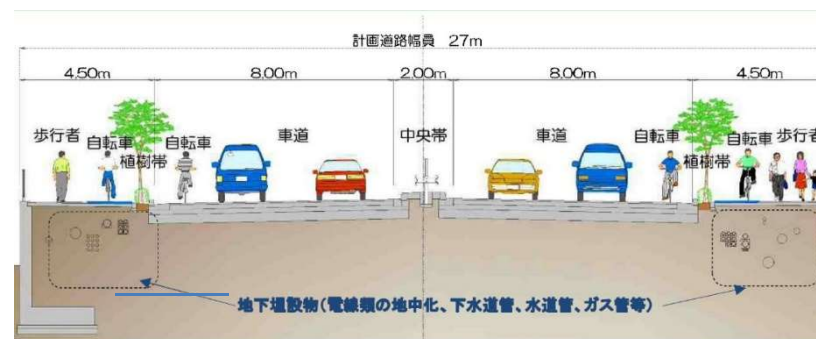


横断図

現況



将来



1. 事業概要(4)

前回
評価時



起点



中間部



終点

現況



起点



中間部



終点



今回評価区間 L=580m W=27~30m

2. 社会経済情勢の変化等

社会経済情勢の変化

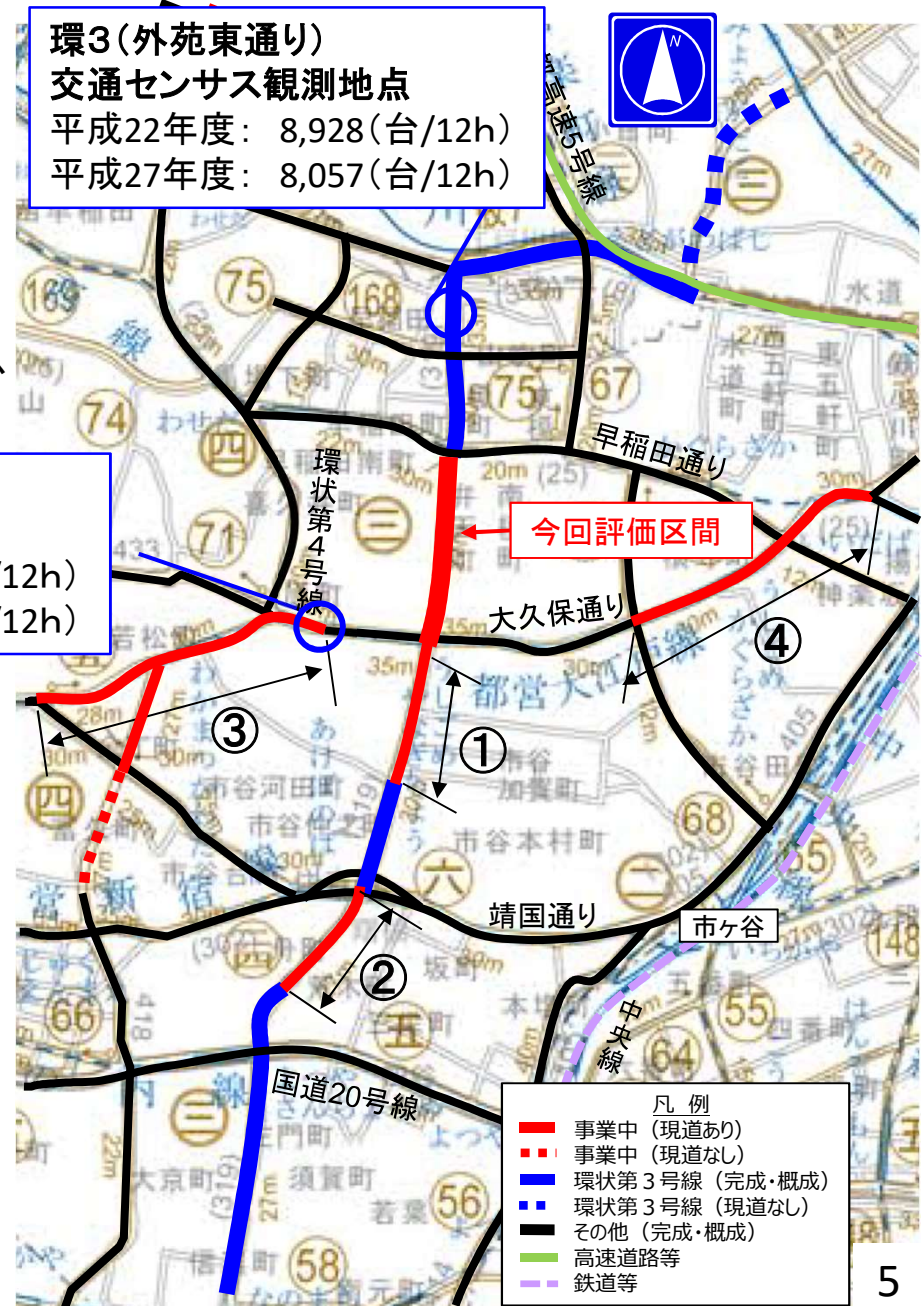
- 本路線周辺の現況交通量
 - ・環3(外苑東通り)におけるH27年度交通量は、H22年度と比較して横ばい。
 - ・補71(大久保通り)におけるH27年度交通量は、H22年度と比較して横ばい。

補71(大久保通り)
交通センサス観測地点
平成22年度: 9,496(台/12h)
平成27年度: 9,427(台/12h)

関連する他事業等の進捗状況の変化

東京都施行	地区	着手年度	用地	工事
①	環状第3号線 (薬王寺)	H14	99%	実施中
②	環状第3号線 (曙橋)	H10	99%	実施中
③	放射第25号線 (若松町)	H22	79%	未実施
④	放射第25号線 (筑土八幡)	H25	31%	未実施

(R3年度末時点)



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	377.0億円
走行時間短縮便益	349.7億円
走行経費減少便益	25.2億円
交通事故減少便益	2.1億円

【費用(C)の算定】

現在価値化総費用額	205.1億円
工事費	88.4億円
用地費	113.0億円
維持管理費	3.7億円

※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】

$$\underline{B/C = 1.8 \text{ (前回 1.9)}}$$

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)

<交通・くらし・その他>

広域的な道路・交通ネットワークの整備

■ 環状第3号線は都市の骨格を形成する重要な都市計画道路であり、本路線の整備により、**広域的な幹線道路ネットワーク**が形成される。

■ 環状第3号線上の主な地域

○ 浜松・竹芝地域

・都市機能が集積する拠点
多様な商業・業務機能の集積による活力と賑わいのある地域

○ 六本木地域

・都市機能が集積する拠点
国際色豊かな商業・業務・交流機能の集積と安全・安心で快適な居住機能が共存する地域

○ 神宮外苑・信濃町地域

・国際的なスポーツ拠点とつながる玄関口
都市機能充実や賑わいを図る地域
外苑東通り沿道の賑わいを創出する地域

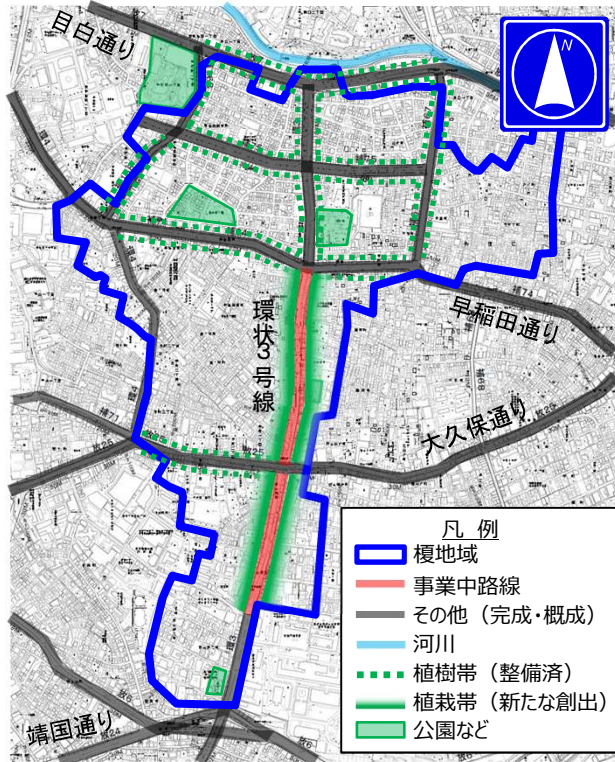
拠点間のアクセス性が向上

⇒東京の総合的な都市力向上に寄与

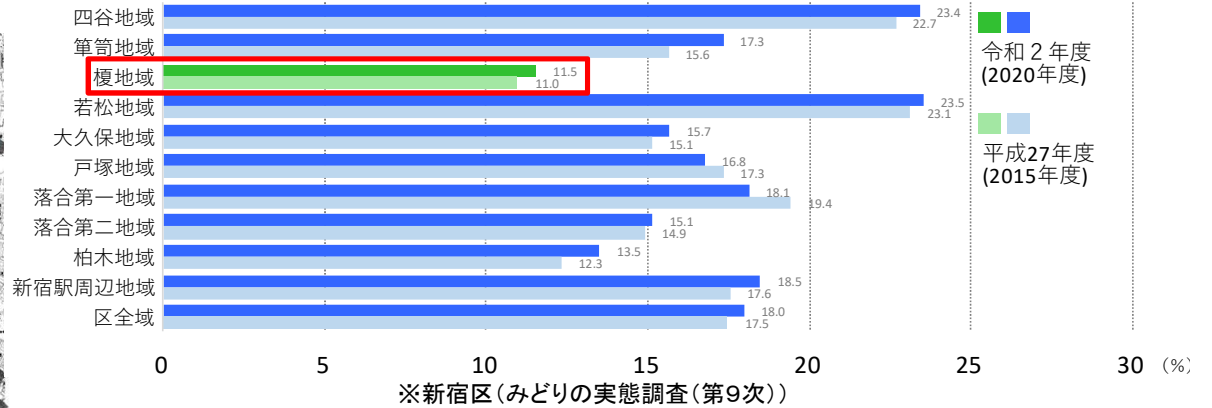


3. 事業の投資効果(4)

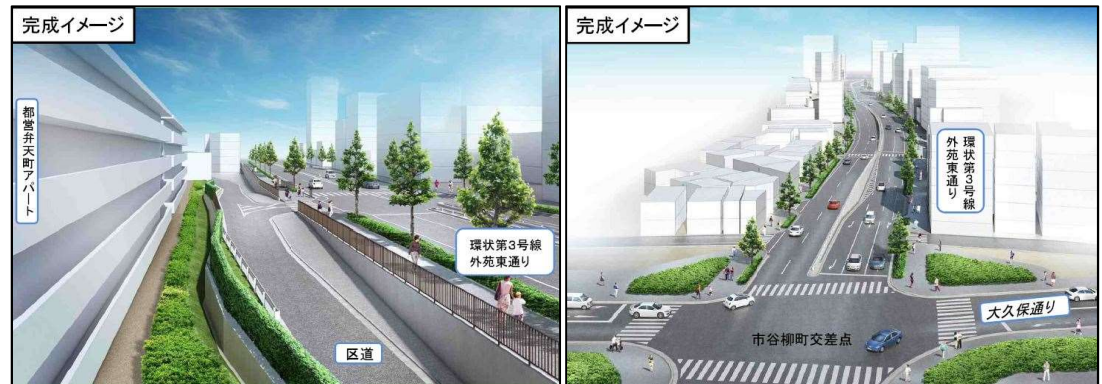
<その他>・環境改善への寄与



地域別緑被率の比較



- 新宿区内でも本路線を含む「榎地域」は緑被率が最も低い地域となっている。
- 緑豊かな道路を整備するとともに、道路整備を契機として、沿道開発に伴う緑の創出が期待される。
- 良好な都市景観が創出され、環境の改善に寄与。



※環状第3号線(弁天町区間)東京都市計画道路整備事業のお知らせより

4. 事業の進捗状況と見込み等

事業費の執行状況

(R3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)	13,836(13,411)	1,954(1,890)	15,790(15,301)
執行済額(百万円)	13,592(13,149)	1,776(236)	15,368(13,385)
執行率(%)	98.2(98.0)	90.9(12.0)	97.3(87.0)

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)
6,205m ²	6,093m ² (5,904)	98.2%(94.0%)

4. 事業の進捗状況と見込み等

一定期間を要した背景等

- 権利者多数の区分所有マンションも多く立ち並んでおり、権利者との交渉に時間を要した。また、高低差が生じるため、擁壁設置や区道の勾配の変更等について、地元の理解を得るのに時間を要した。
- 多くの地権者から事業への協力を得られたが、一部権利者については合意を得るにあたり時間を要した。

残事業の取り組み及び進捗の見通し等

- 用地は約98%取得済であり、残る未取得用地についても早期更地化を目指し、計画的に折衝を進めていく。
- 用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、引き続き工事を実施していく。（排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等）



擁壁工事完了
順次、排水管工事、企業者工事着手予定



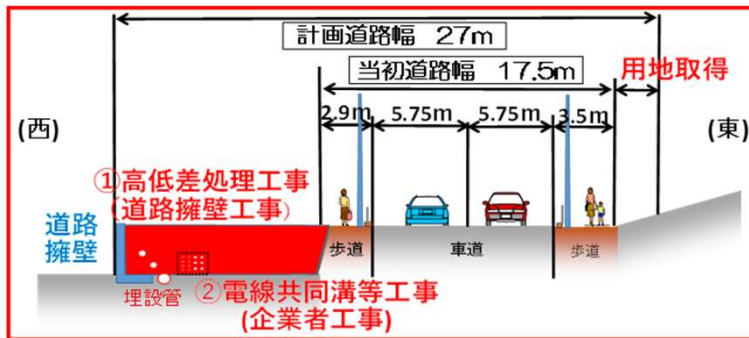
牛込保健センター移設後
排水管工事、企業者工事着手予定

5. コスト縮減等

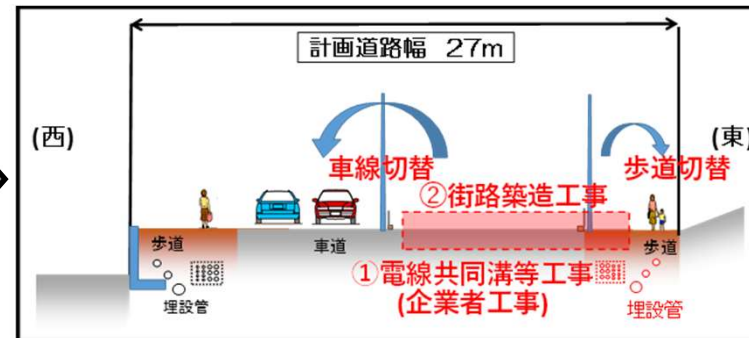
コスト縮減や新工法、事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- 円滑な地元調整及び施工調整により、早期の4車線交通開放を目指していく。

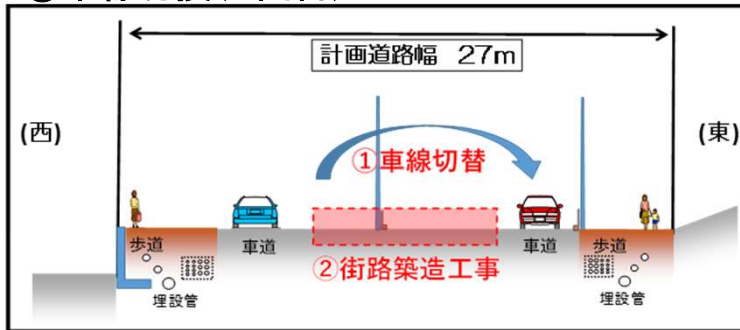
①現在



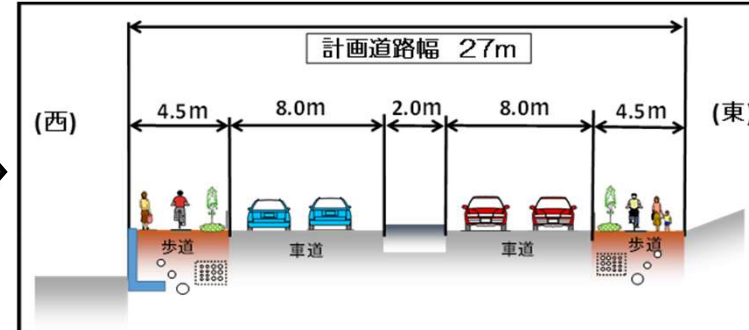
②車線切替(1回目)



③車線切替(2回目)



④完成



交通切替ステップ(予定)

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。
- 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。

6. 対応方針（原案）

（事業の必要性等に関する視点）

- 広域的な幹線道路ネットワークが形成され、周辺地域の交通渋滞が緩和される。
- 災害時には、延焼遮断帯や避難路としての機能が発揮される。
- 電柱のない、緑豊かな歩道を整備することにより、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観が創出される。

（事業の進捗の見込みの視点）

- 用地は約 98%取得済みであり、残る未取得用地についても早期取得を目指し、計画的に折衝を進めていく。
- 用地取得状況及び関係機関との協議状況を踏まえて、順次工事を実施していく。
（排水管工事、企業者工事、電線共同溝工事、街路築造工事等）



対応方針（原案） 継続

- 環状第3号線は、周辺地域の交通渋滞緩和、延焼遮断帯や避難路としての機能、快適で安全な歩行空間、良好な都市景観の創出の観点から、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。