

## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担 当 課：関東地方整備局都市整備課  
担当課長名：赤星 健太郎

<b>事業名</b>	都市計画道路 <small>かんじょうだいい</small> 環状第5の1号線 <small>ごうせん しんじゆくぎょえん</small> (新宿御苑)	<b>事業区分</b>	街路																
<b>起終点</b>	自：渋谷区千駄ヶ谷五丁目 至：新宿区内藤町	<b>事業主体</b>	東京都																
<b>事業概要</b>	<p>環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目から北区滝野川二丁目に至る延長13.9kmの都市計画道路であり、中核業務機能を担う都心部において、効率的・効果的な経済活動が行えるよう、渋滞の解消を図るための骨格となる路線である。</p> <p>本対象区間は、環境省所管の国民公園である新宿御苑を通過する区間であり、環状第5の1号線で、唯一現道のない未整備区間となっており、新宿四丁目交差点など、周辺では慢性的な渋滞を引き起こしている。また、新宿駅南口では、交通結節点の強化と国道20号の慢性的な交通渋滞の緩和を目的とした「新宿駅南口地区基盤整備事業」を実施しており、新たな交通需要に対応するためにも当該地区の整備が必要である。</p>																		
H2年度事業化	S20年度都市計画決定	H3年度用地着手	H19年度工事着手																
<b>全体事業費</b>	669 億円	<b>事業進捗率</b>	91 %																
<b>計画交通量</b>	41,000台/日																		
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.9</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 50%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">/ 1,149 億円</td> <td style="text-align: center;">/ 2,188 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費: /1,142億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益: /2,097億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費: / 6.7億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益: / 73億円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益: / 18億円)</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.9</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> </tr> </table>	B / C	(事業全体)	1.9	(残事業)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">/ 1,149 億円</td> <td style="text-align: center;">/ 2,188 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費: /1,142億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益: /2,097億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費: / 6.7億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益: / 73億円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益: / 18億円)</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	/ 1,149 億円	/ 2,188 億円	(事業費: /1,142億円)	(走行時間短縮便益: /2,097億円)	(維持管理費: / 6.7億円)	(走行経費減少便益: / 73億円)		(交通事故減少便益: / 18億円)	<b>基準年</b>	平成20年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B / C</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.9</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> </tr> </table>	B / C	(事業全体)	1.9	(残事業)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">/ 1,149 億円</td> <td style="text-align: center;">/ 2,188 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費: /1,142億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益: /2,097億円)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(維持管理費: / 6.7億円)</td> <td style="text-align: center;">(走行経費減少便益: / 73億円)</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">(交通事故減少便益: / 18億円)</td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	/ 1,149 億円	/ 2,188 億円	(事業費: /1,142億円)	(走行時間短縮便益: /2,097億円)	(維持管理費: / 6.7億円)	(走行経費減少便益: / 73億円)		(交通事故減少便益: / 18億円)				
B / C																			
(事業全体)																			
1.9																			
(残事業)																			
総費用	(残事業)/(事業全体)																		
/ 1,149 億円	/ 2,188 億円																		
(事業費: /1,142億円)	(走行時間短縮便益: /2,097億円)																		
(維持管理費: / 6.7億円)	(走行経費減少便益: / 73億円)																		
	(交通事故減少便益: / 18億円)																		
<b>感度分析の結果</b>	交通量、事業費等の変動を想定しても、費用便益分析の結果に問題なし。																		
<b>事業の効果等</b>	本地区整備により明治通りの交通渋滞緩和と新宿駅南口基盤整備事業の進展による新たな交通需要にも対応することができる。歩道についても、拡幅されることにより、歩行者や自転車の通行空間が確保され、交通安全に寄与する。また、災害時の避難路として地域防災性が向上する。																		
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>	既に大部分の用地を取得しており、工事についても順次着手していることから、当該事業に関する理解は得られている。																		
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b>	地下鉄副都心線（13号線）が平成20年6月に開業した。本事業区間の整備に併せて、沿道の開発が進み、土地利用の進展が見られる。また、終点側では、「新宿駅南口地区基盤整備事業」を実施している。																		
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b>	<p>○進捗率 用地買収進捗率は平成19年度末で98%取得済みである。工事も街路築造工事に既に着手しており、8%執行している。</p> <p>○残事業 用地は2件を残すのみとなっており、収用案件として手続きを進めている。工事については、平成18年度に事業化された新宿御苑地区の工事と併せて、早期完了を目指す。</p>																		
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b>	一定期間を要した背景：現時点で残り2件の用地が未買収であり、交渉に時間を要している。また、これまで、取得できた用地が事業用地内で点在し、工事の着手が遅れていた状況にある。買収困難案件については、収用に向けて準備している。																		
<b>施設の構造や工法の変更等</b>	既に大部分の用地を取得しており、実施するのは街路築造工事であるため、事業手法や施設規模等を見直す可能性はない。ただし、建設発生土の再利用などによりコスト削減を図る。																		

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

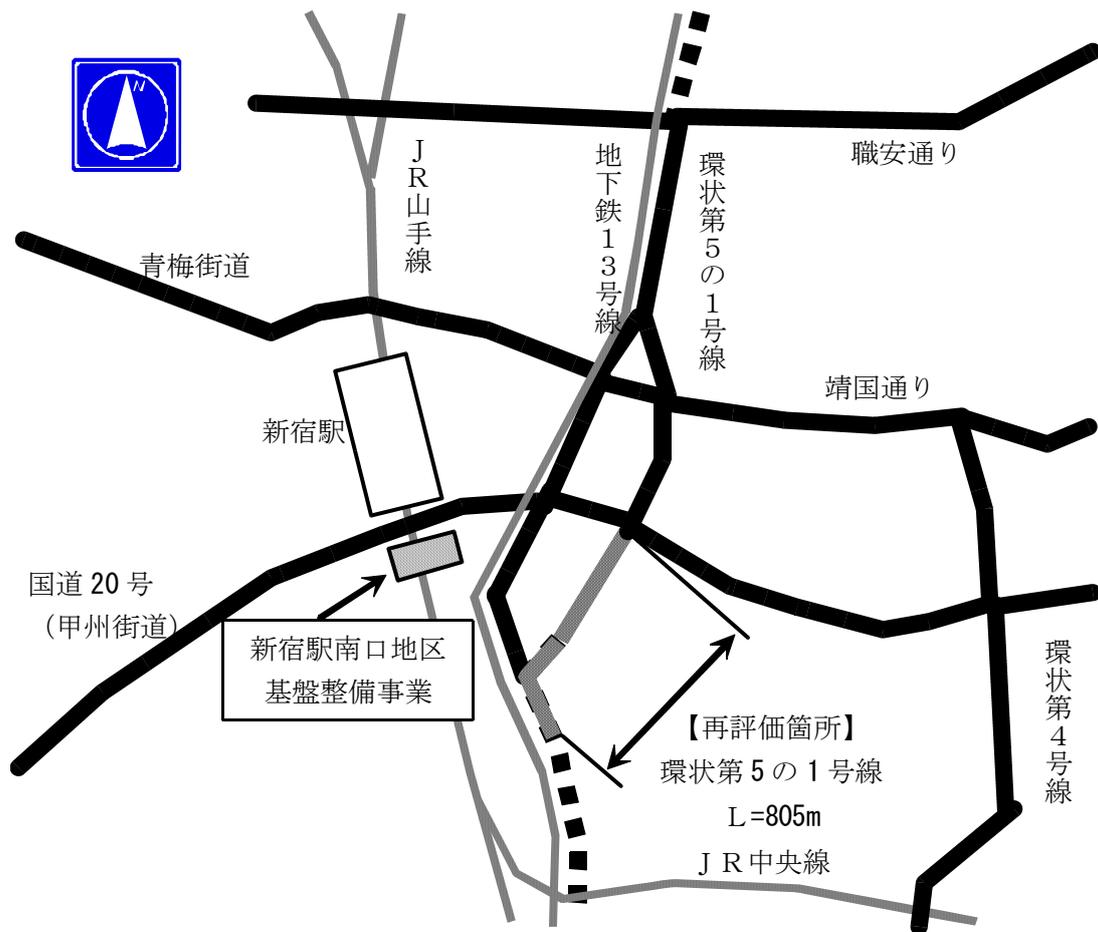
本路線は、都心部の渋滞解消に寄与する骨格環状道路であり、成熟した都市にふさわしい歩道空間も確保される事業であることから、早期完成に向けて事業を推進する必要がある。

本事業区間の整備により、交通渋滞の解消、防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、地域開発の促進など十分な整備効果が期待できる。

中止の場合は、上記事業効果を果たすことができないことにとどまらず、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる。

以上のことから、事業者として、「継続」とする。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。