

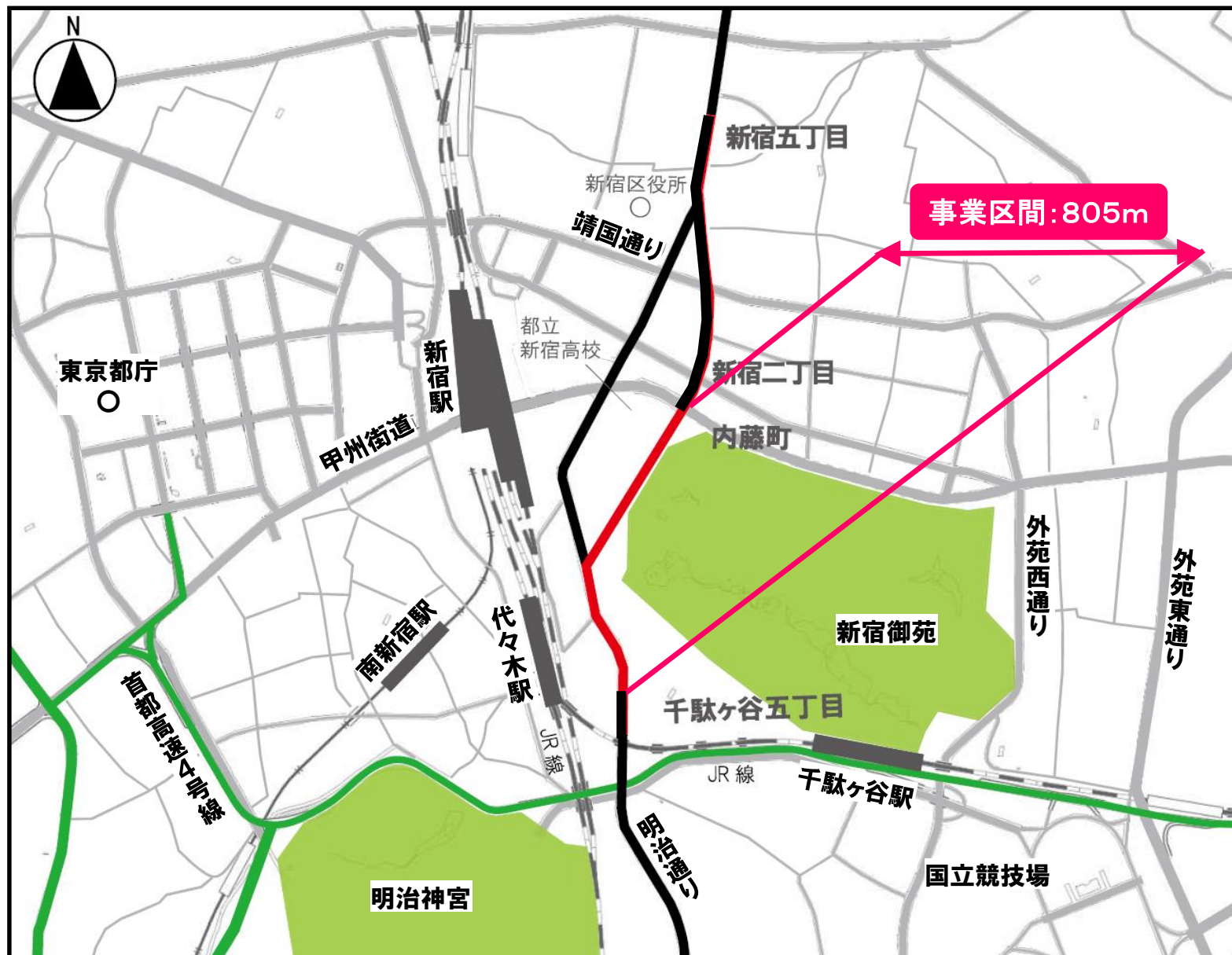
事業概要

(東京都：(都)環状第5の1号線)

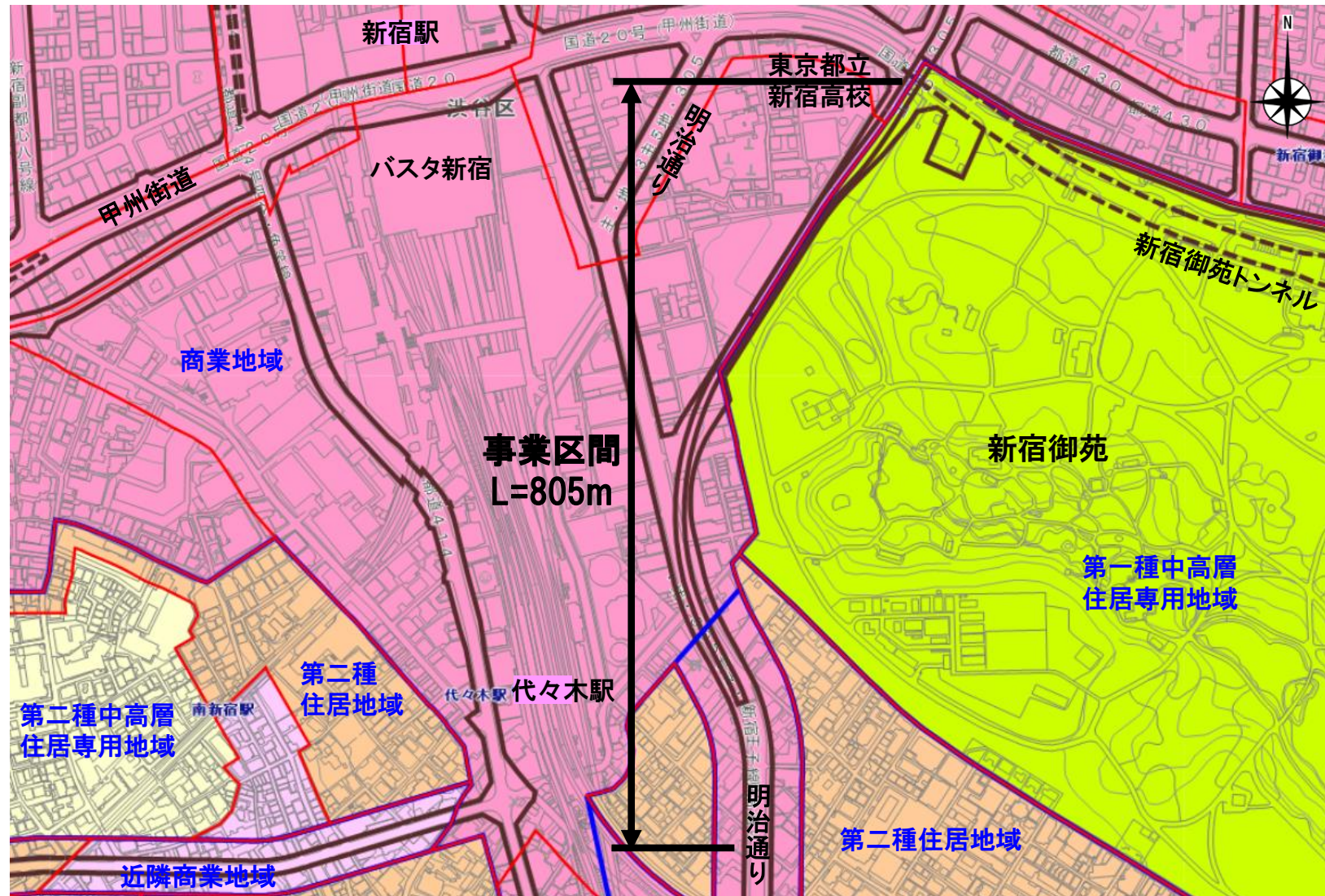
応募No.	7		
事業主体	東京都	事業箇所	東京都渋谷区・新宿区
応募者名	東京都第二建設事務所		
ふりがな 事業名称	とうきょうとしけいかくどうろかんじょうだい5の1ごうせん(せんだがや)せいびじぎょう 東京都市計画道路環状第5の1号線(千駄ヶ谷)整備事業		
事業概要 (400字以内)	環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目を起点とし、新宿区・豊島区を經由して北区滝野川二丁目に至る延長約14kmの都市計画道路である。本事業は、このうち、渋谷区千駄ヶ谷五丁目地内から新宿区内藤町地内までの延長約0.8kmを整備する街路事業である。 本路線と隣接する新宿御苑内に樹生する貴重な樹木などに配慮した道路構造として、都道では初めてとなる地上部2車線と地下部2車線の2層構造の道路の新設や現道の明治通りを拡幅するもので、平成21年3月に工事に着手し、新宿御苑への地下水の流れを確保するため、トンネル(ボックスカルバート)を杭構造で支持するとともに、非常に交通量の多い現道(明治通り)での工事では、交通機能を確保するため、工事進捗にあわせて切回しを実施するなど、多くの困難を乗り越え、令和4年12月に交通開放した。 本区間の整備により、渋谷・新宿の両副都心を結ぶ道路ネットワークが強化されたほか、明治通りの交通量が半減し、慢性的に発生していた新宿駅周辺の交通渋滞が緩和するとともに、安全で快適な歩行者空間と良好な都市景観が創出された。		
事業規模	事業延長(km)	約0.8km	
	幅員(m)	14m～35m	
	事業期間(和暦)	平成3年～令和9年	
	事業費(億円)	約755億円	
受賞歴	有・無	無	
URL	https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jimusho/niken/doro-seibi.html		

事業位置図

(東京都：(都)環状第5の1号線)



都市計画図(用途地域図)



路線全体の進捗状況

環状第5の1号線(全線)

- ・東京都渋谷区広尾五丁目(起点)
～東京都北区滝野川一丁目(終点)

・延長: 約13.9km

《事業状況》 完 成: 約6.1km

事業中: 約6.2km(本事業含む8区間)

概 成: 約1.6km(※未着手)

【環状第5の1号線(千駄ヶ谷)・事業経緯】

昭和21年 3月: 都市計画決定

昭和23年12月: 都市計画変更

(新宿御苑付近の幅員・ルートを変更)

平成 3年 1月: 事業認可取得(千駄ヶ谷地区475m)

平成17年 6月: 都市計画変更(新宿御苑付近の構造変更)

平成18年 8月: 事業認可変更(新宿御苑地区330m)

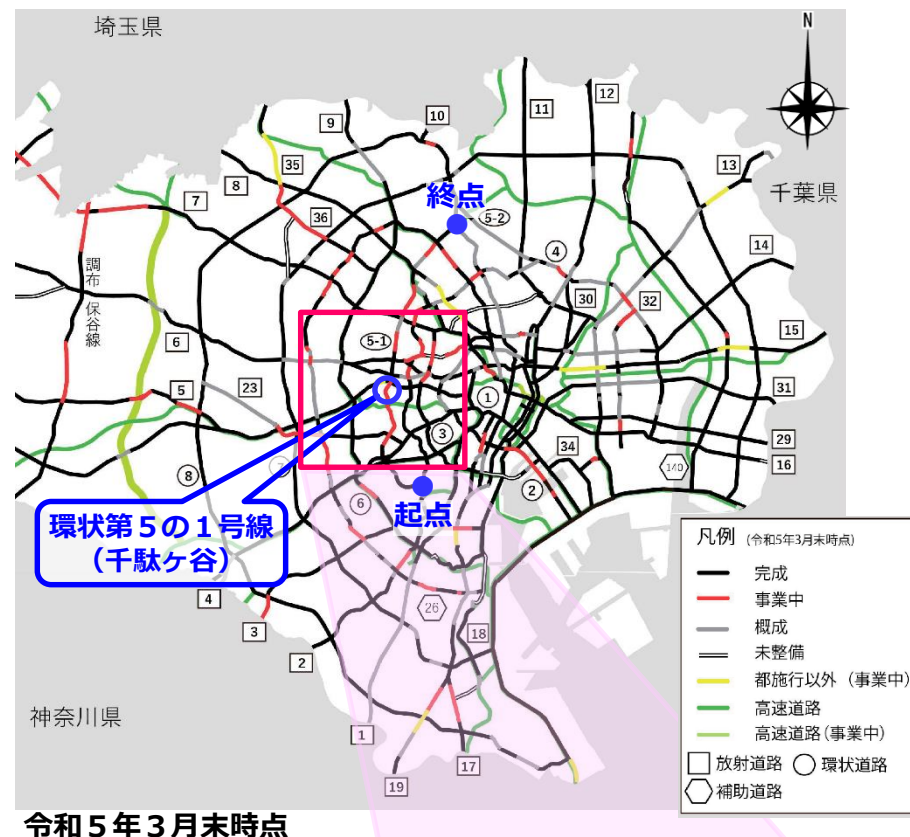
平成21年 3月: 工事着手

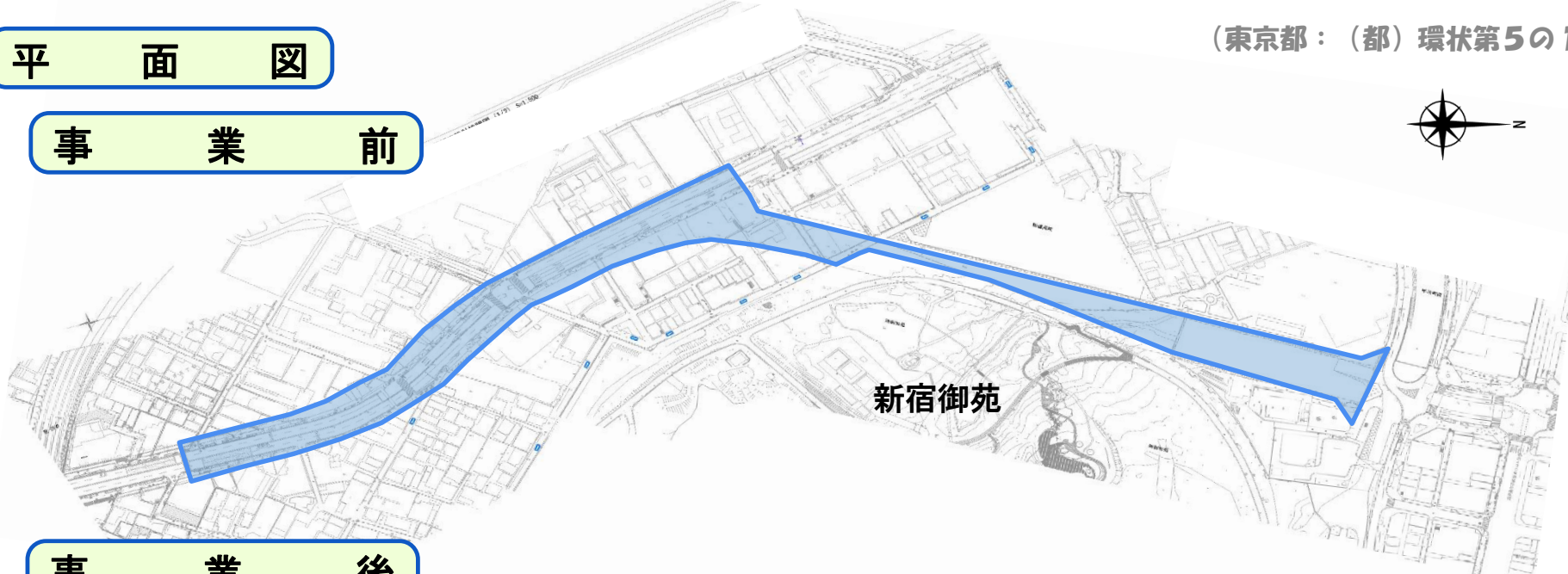
令和 4年12月: 交通開放

【路線概要】

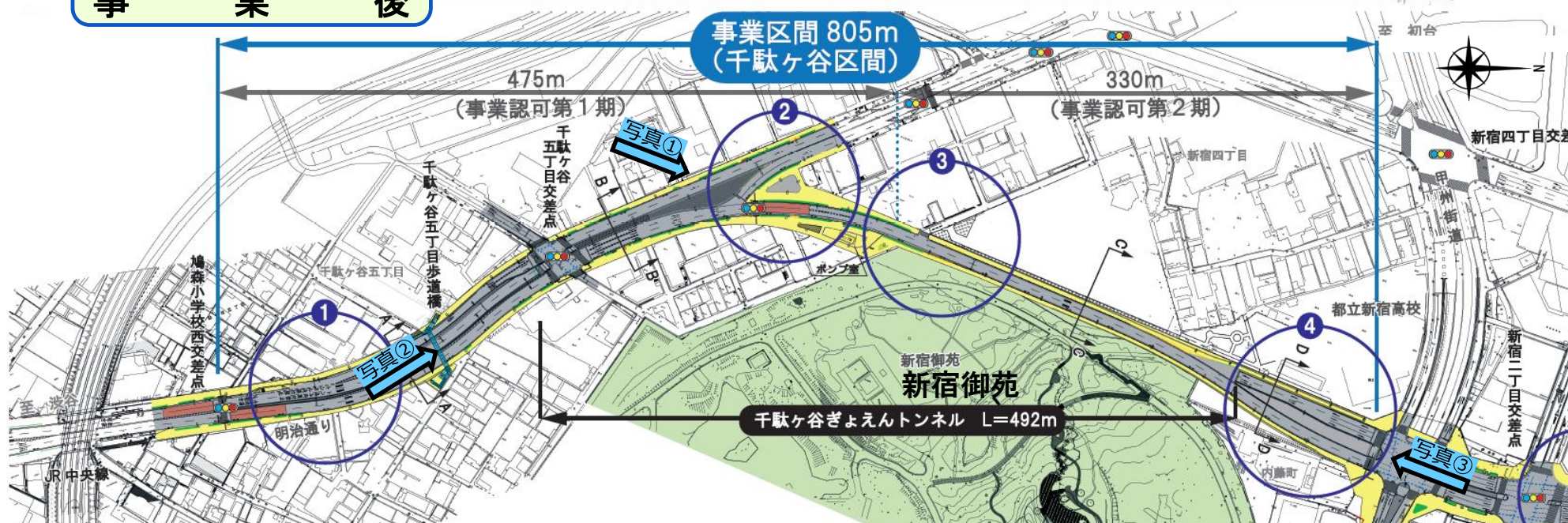
環状第5の1号線は、首都東京の道路ネットワークを形成する環状方向の骨格幹線道路の一つである。

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)の連携強化などに資する極めて重要な路線である。



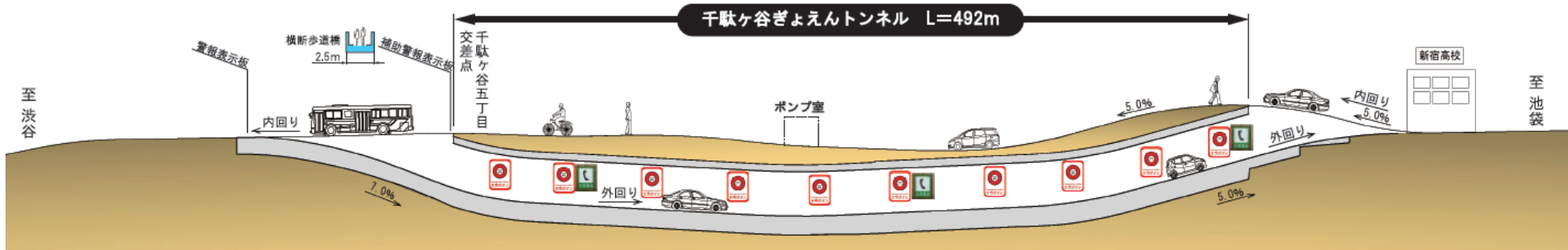


事業後

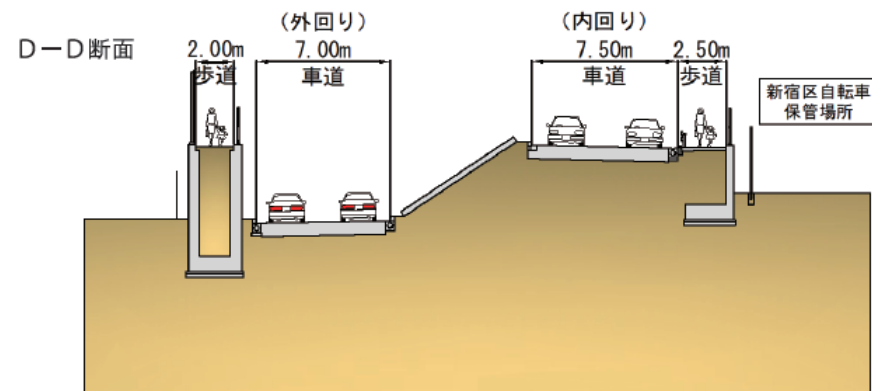
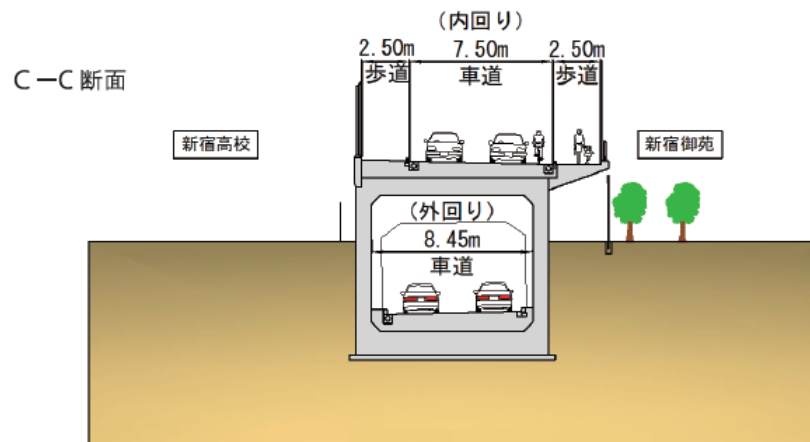
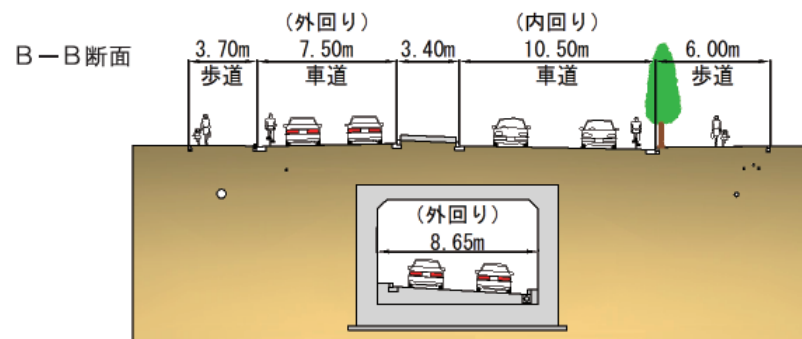
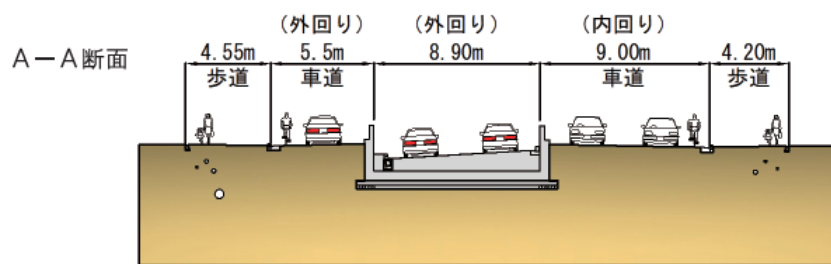


縦断図

(東京都：(都)環状第5の1号線)



横断図



事業前写真
(事業中)



2016年7月撮影

事業後写真



2024年7月撮影

事業前写真



2015年度撮影



2008年8月撮影

事業後写真 (東京都：(都)環状第5の1号線)



2023年4月撮影



2024年7月撮影

事業効果アピール資料①

①明治通りの交通量の円滑化が実現

- ・開通区間では、1日約15,000台の車両が通行しており、並行する明治通りの交通量が約5割減少しました。

① 交通量が約5割減少

約29,000台⇒約13,000台

明治通り(新宿四丁目交差点南側)



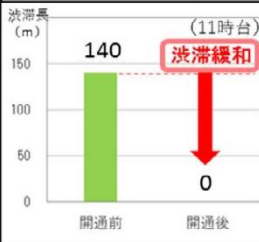
新宿側から渋谷側を望む

- ・新宿五丁目と新宿四丁目交差点の渋滞が大幅に緩和されました。

① 渋滞が緩和

140m⇒0m

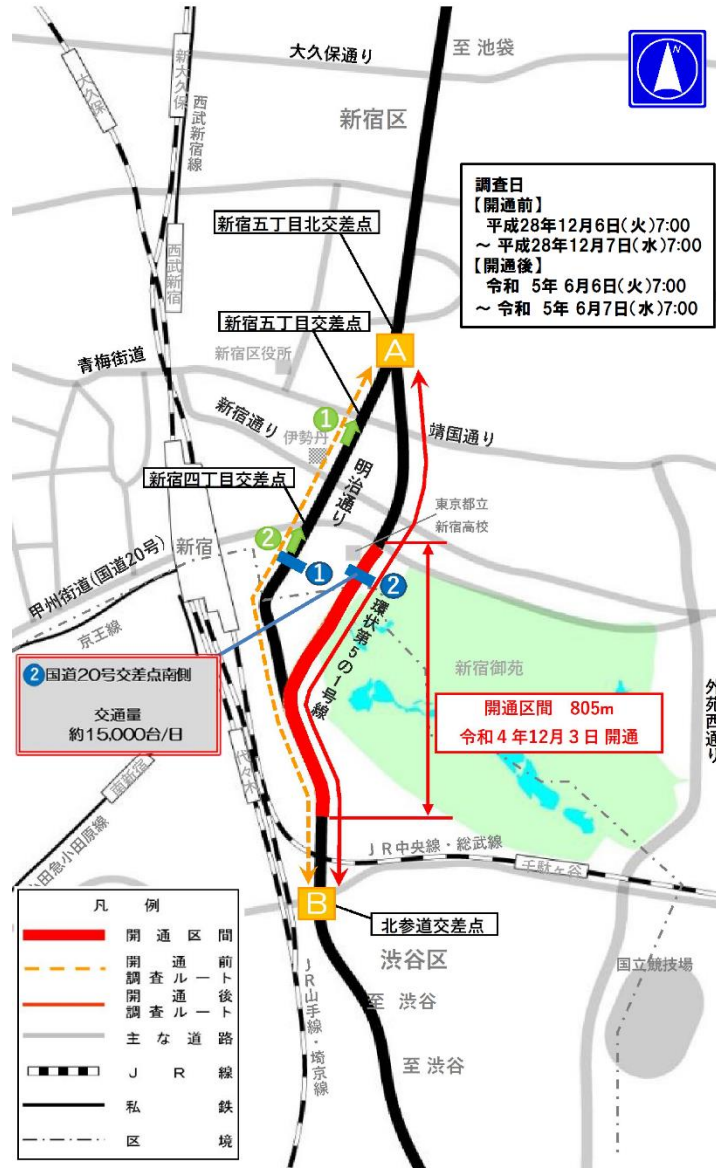
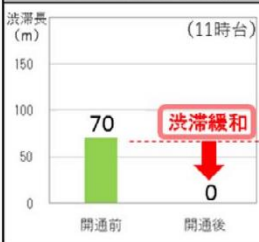
(新宿五丁目交差点南側)



② 渋滞が緩和

70m⇒0m

(新宿四丁目交差点南側)



②南北方向のアクセス性が向上

新宿五丁目北交差点と北参道交差点との間の所要時間が短縮されました。

- ・新宿五丁目北交差点 ⇒ 北参道交差点
：約10分から約5分に短縮
- ・北参道交差点 ⇒ 新宿五丁目北交差点
：約14分から約5分に短縮

所要時間が約5分短縮

約10分⇒約5分

A 新宿五丁目北交差点 → B 北参道交差点



所要時間が約9分短縮

約14分⇒約5分

B 北参道交差点 → A 新宿五丁目北交差点



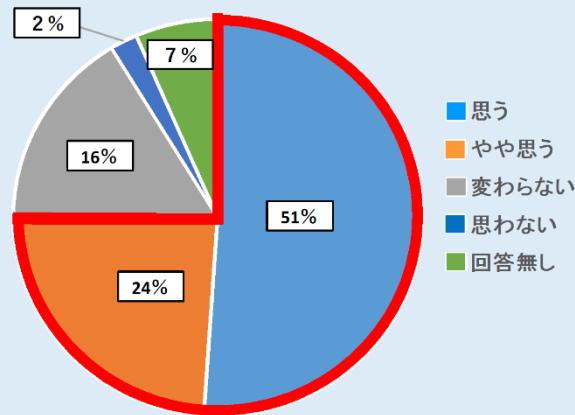
交通開放後の様子

事業効果アピール資料②

交通開放区間の沿道の方やタクシー・バス会社等の事業者にアンケート調査を実施（回答数322）

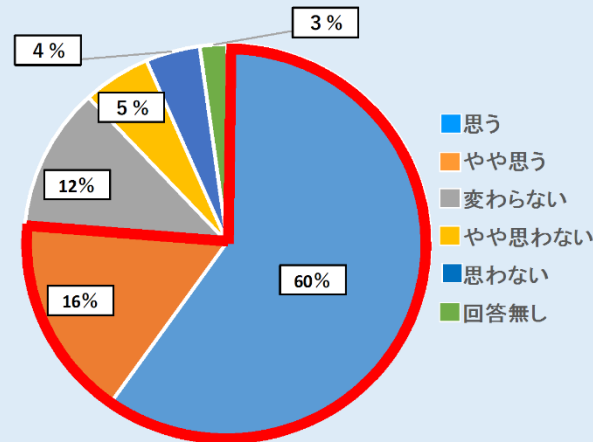
Q 同じ目的地への到着時間が短縮したと思いますか。

75%の方が所要時間の短縮を実感！



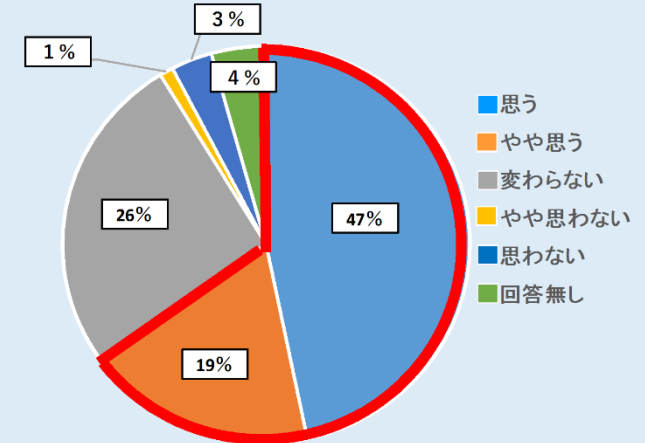
Q 利便性（渋谷～池袋のアクセス等）が向上したと思いますか。

76%の方が利便性の向上を実感！



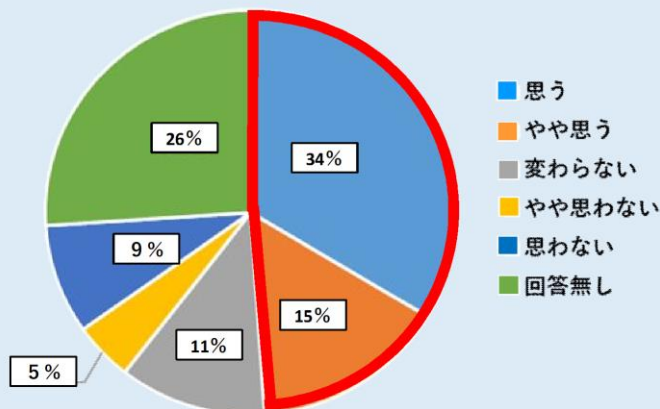
Q 明治通りの渋滞が減少したと思いますか。

66%の方が渋滞緩和を実感！



Q 歩行者や自転車の安全性や快適性が向上したと思いますか。

49%の方が安全性・快適性を実感！



○その他の意見

- ・新宿二丁目方面へのアクセスが格段に良くなった。
- ・救急車がスムーズに通行できるようになった気がする。
- ・歩道が広くなり、街が明るく景観が良くなった。

○事業者の声

【タクシー】・時間短縮の効果があった。

・渋谷～池袋間がスムーズになり、渋滞が減った。

・明治通り、靖国通り。外苑西通りは渋滞がやや緩和されたと感じる。

【バス】・平日の新宿駅東口付近の渋滞は減少したとを感じる。

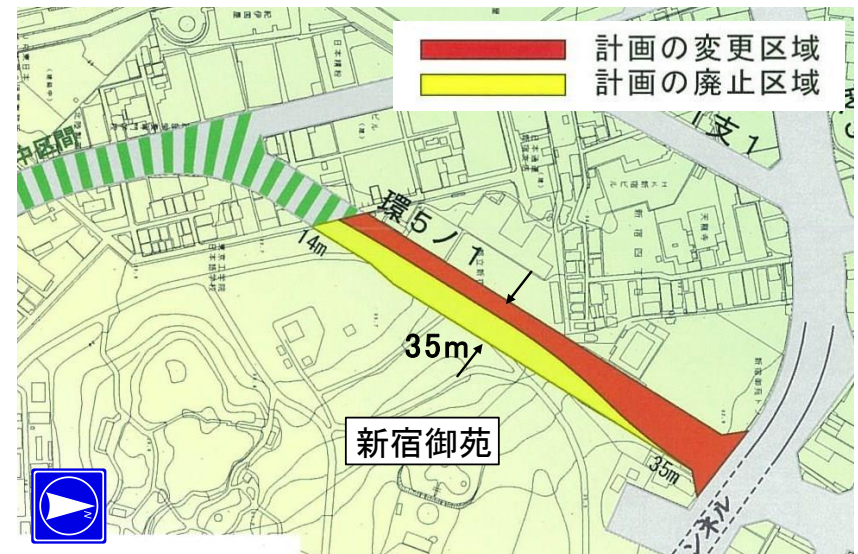
苦労や工夫等アピール資料①

●緑豊かな環境との共存を実現！

- ・隣接する新宿御苑(国民公園)の貴重な樹木である落羽松(ラクウショウ)などの樹木を保全するため、所管する環境省との調整を実施
- ・当初、平面4車線で計画されていた道路構造を地下トンネルと地上部の二層化にし幅員を半分以下(35m⇒14m)とする都市計画変更を行い、新宿御苑内の樹木への影響を回避

【環境省との調整経緯】

- ・平成13年7月：環5の1(新宿御苑付近)検討委員会設置
- ・平成14年7月：環5の1(新宿御苑付近)検討委員会報告
 <委員会意見> ①落羽松樹勢調査
 ②落羽松生理生態に関する基礎情報
 ③地下水の継続的な監視
- ・平成15年4月：落羽松の調査結果を取りまとめ、
 道路構造案と併せて環境省に提示
- ・平成15年6月：環境省と道路計画案等について基本合意



◆落羽松(ラクウショウ)とは

- ・北米原産のスギ科の落葉針葉樹で、湿地や沼地に生息し、木の周辺には筍のような呼吸根(気根)を出す
- ・新宿御苑には、10本以上が生育。明治7年頃に日本に初めて移入
- ・東京都内に存在する幹回り3m以上の落羽松7本(全国では15本)のうち、6本が新宿御苑内に生育
- ・樹齢100年超の大木、美しく発達した気根は、価値が高い



ラクウショウの群生



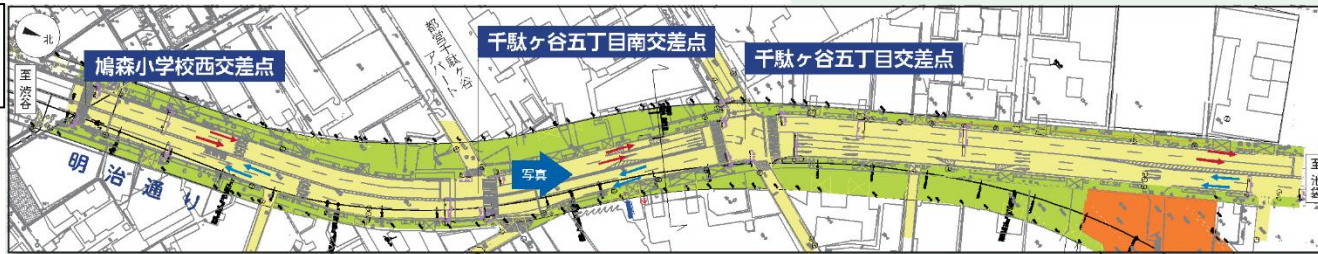
発達した気根

●幹線道路の交通機能を確保しながらの施工！

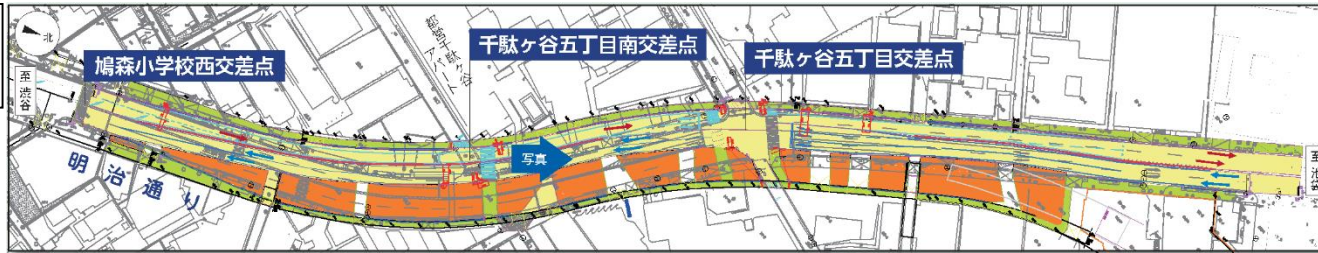
- ・非常に交通量の多い（約3万台/日）明治通りにおいて掘割部、地下トンネルを築造
- ・工事に際し、交通規制が必要であったが、交通機能の確保は必須であった
- ・工事進捗にあわせて切回しを実施のうえ、交通機能を確保

■明治通りの切回し手順

工事
着手時



切回し
(1回目)



切回し
(2回目)

