

資料4-3
令和4年度第3回
事業評価委員会

渋谷駅南口北側自由通路整備事業

令和4年10月3日
渋谷区まちづくり推進部
渋谷駅中心五街区課

目次

1.	渋谷駅南口北側自由通路整備事業の事業目的	1
2.	事業概要	3
3.	社会経済情勢等の変化	4
4.	事業の投資効果	5
5.	事業の進捗状況	9
6.	事業の進捗の見込み	10
7.	コスト縮減等の可能性	14
8.	対応方針(原案)	15

1. 渋谷駅南口北側自由通路整備事業の事業目的

〈都市再生緊急整備地域・整備目標(抜粋)〉 (平成17年12月)

・駅施設の機能更新と再編を進めるとともに、それを契機に周辺地域での街区再編および開発の連鎖による総合的なまちづくりを推進し、駅から周辺の個性的な街へ連続するにぎわいと回遊性のある、災害に強く、安全・安心で歩いて楽しい都市空間を形成。

〈渋谷駅中心地区まちづくり指針2010〉 (平成23年3月)



7つの戦略から
抜粋



戦略3 “都市回廊を創出する”

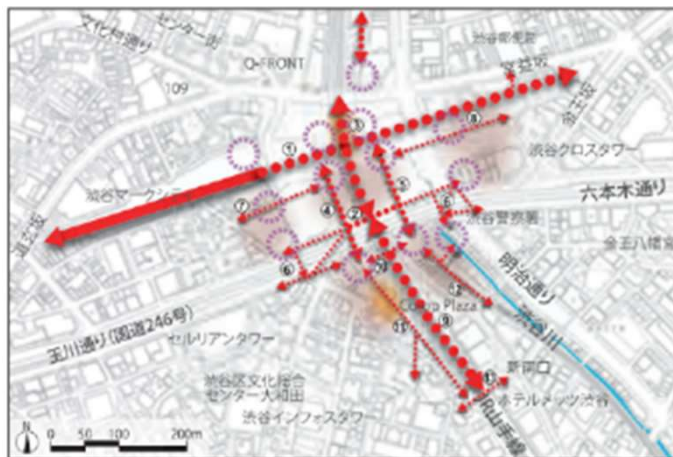
～元気な若者に限らず、
だれもがめぐり歩いて楽しいまちの実現～

戦略4 “人間中心のまちをつくる”

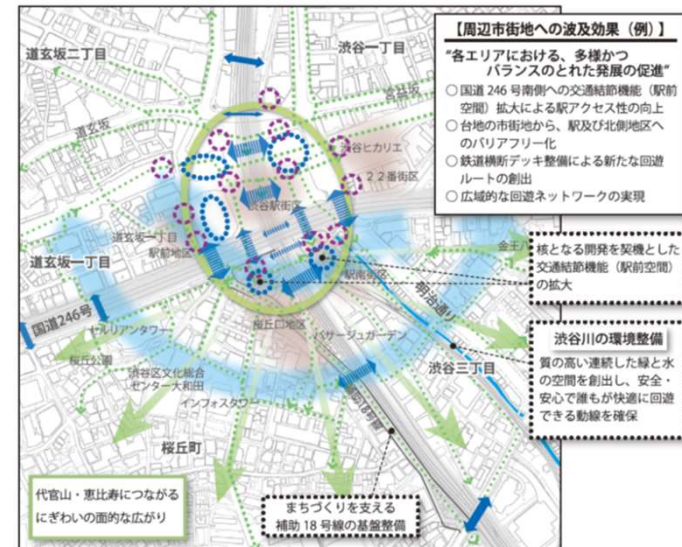
～交通結節機能の再編・強化等による
快適な歩行環境の形成～

&

駅中心地区南側のまちづくりに向けて
—回遊性の確保と分断のないまちづくり—



凡 例	
	デッキ動線
	地上動線
	地下動線
	駅施設
	アーバン・コア



1. 渋谷駅街区自由通路整備事業の事業目的

〈渋谷三丁目地区地区計画 歩行者専用通路9号〉（平成25年6月決定、平成28年11月変更）

■ 地区施設の整備の方針

本地区と桜丘地区をつなぐ東西通路を地区施設として整備し、駅施設からの接続を強化するとともに、渋谷駅中心地区の回遊性を高める。



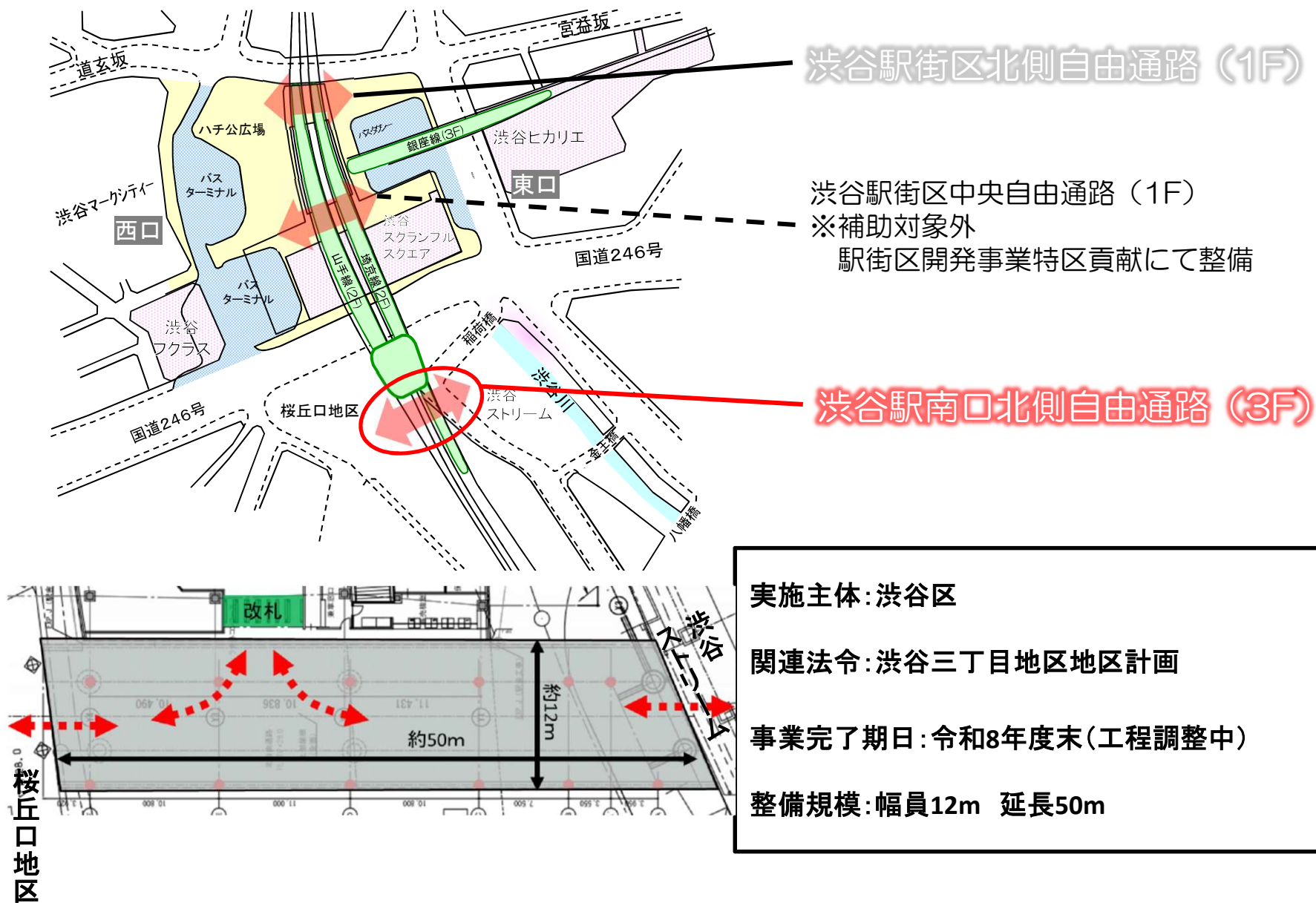
課題

- 国道246号線より南側は、JR線によって約600mの区間に渡って東西のまちが分断されてしまっている。

目的

- 国道246号の南側に新設される(仮称)渋谷駅南口橋上駅舎に接続し、3Fレベルの跨線橋として自由通路(歩行者専用通路)を整備することにより、JR線により生じていた東西方向の歩行者動線の分断を解消する。
- 東西で接続する渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業と渋谷ストリーム(旧渋谷駅南街区)内の地区施設(歩行者専用通路)を通じて、西側は都市計画道路補助18号線、東側は明治通りへつながる一連のストリートとして整備を行うことで、国道246号南側の回遊動線の起点となる。

2. 事業概要



3. 社会経済情勢等の変化

需要の見込み

- 渋谷駅乗降客数：平成31年 約330万人/日
- 渋谷駅中心地区では、渋谷ヒカリエ・渋谷ストリーム・渋谷フクラス・渋谷スクランブルスクエア（渋谷駅街区）・渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業の5つの街区の開発が進行。
- これらが全て竣工する予定である令和9年度には、自由通路の歩行者通過交通量は以下のように増加する予測である。
- 自由通路歩行者通過交通量（H29算出・R9年度時点推計）：
=1,371 人/ピーク時

4. 事業の投資効果

費用分析効果

■ 定量的効果

令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局

費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>より、
歩行者・自転車の迂回解消による移動時間短縮便益を算定

便益(B)の算定	
歩行者の移動時間短縮便益	541.3 億円
現在価値化総便益額	541.3 億円

費用(C)の算定	
自由通路整備費	27.3 億円
維持管理費	10.0 億円
現在価値化総費用額	37.3 億円

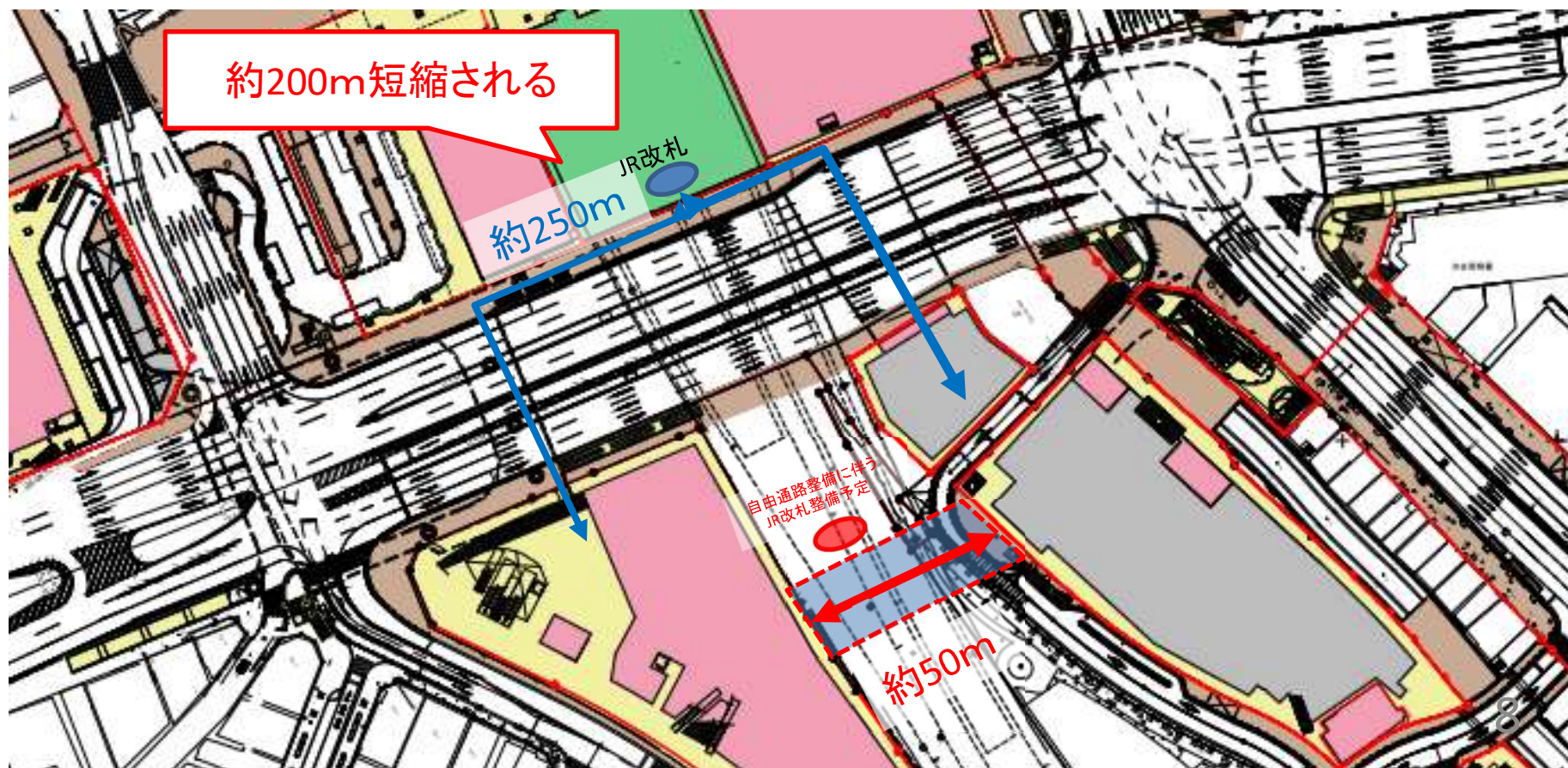
□費用便益比(B/C)の算定 ⇒ $B/C=14.5$

(参考)前回評価時点: $B/C=17.1$

4. 事業の投資効果

■ 定量的効果(B/C)算出の考え方

- 桜丘口地区と渋谷ストリームが自由通路で行き来できることで、国道246号デッキを迂回するより歩行距離が約200m短縮される。
- この考え方に基づき、連続立体交差事業による歩行者・自転車の迂回解消による移動時間短縮便益を引用してB/Cを算出。



4. 事業の投資効果

費用分析効果

■ 定性的効果

- 新たに整備予定の(仮称)渋谷駅南口橋上駅舎に面する本自由通路は、南側のまちの玄関口として交通結節機能が強化され、歩行者の利便性・快適性が向上する。

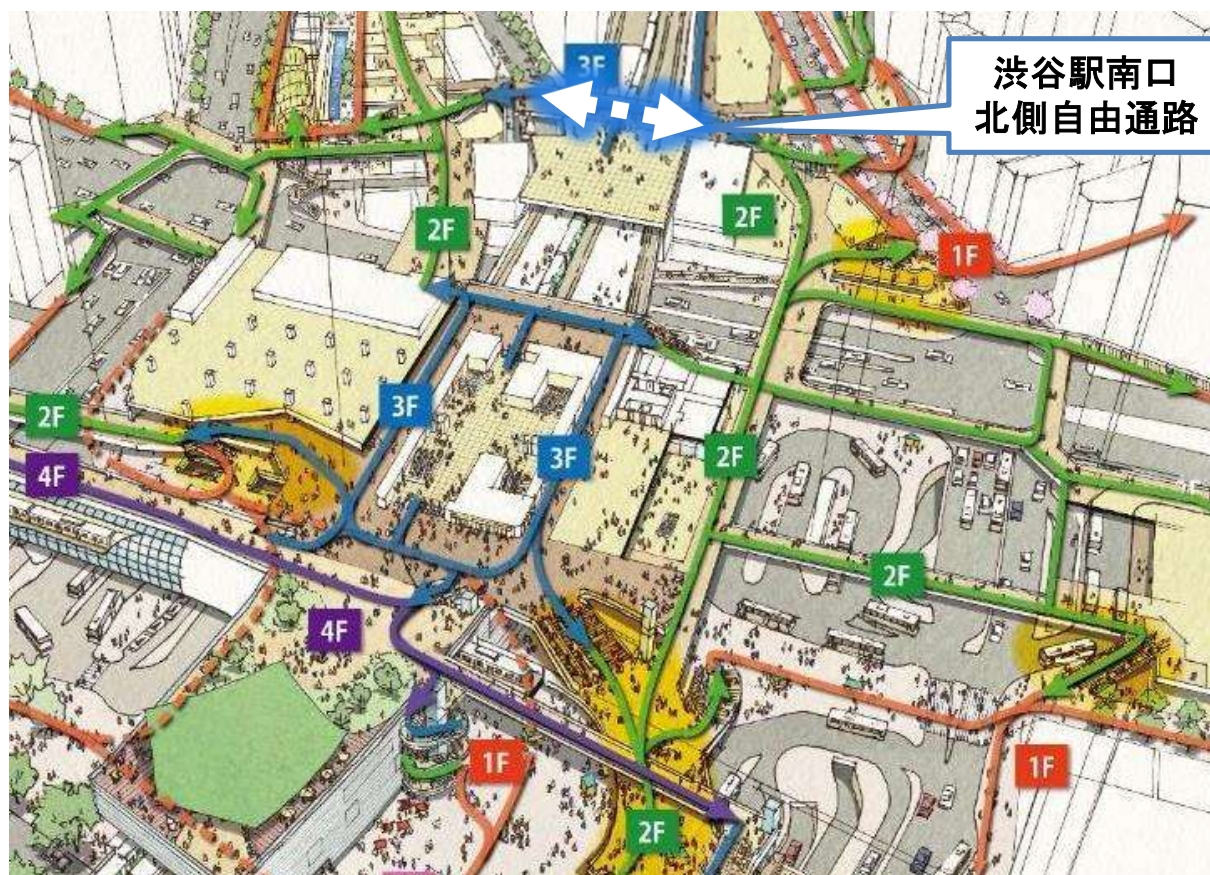


4. 事業の投資効果

費用分析効果

■ 定性的効果

- 隣接する開発ビルの地区施設(歩行者専用通路)も併せた一連のストリートとして整備され回遊性が向上し、また、退避経路として安全性・防災性が向上する。



本図は現時点におけるイメージであり、今後変更になる場合があります

5. 事業の進捗状況

事業進捗

事業費の執行状況（R3年度末時点）

	自由通路整備費	合計
全体事業費	2,728百万円	2,728百万円
執行済額	1,564百万円	1,564百万円
（執行率）	57.3%	57.3%

残事業

- 令和5年11月の暫定供用開始後、令和8年度の竣工に向け上屋設置の建築工事及び本設化工事を進めていく。

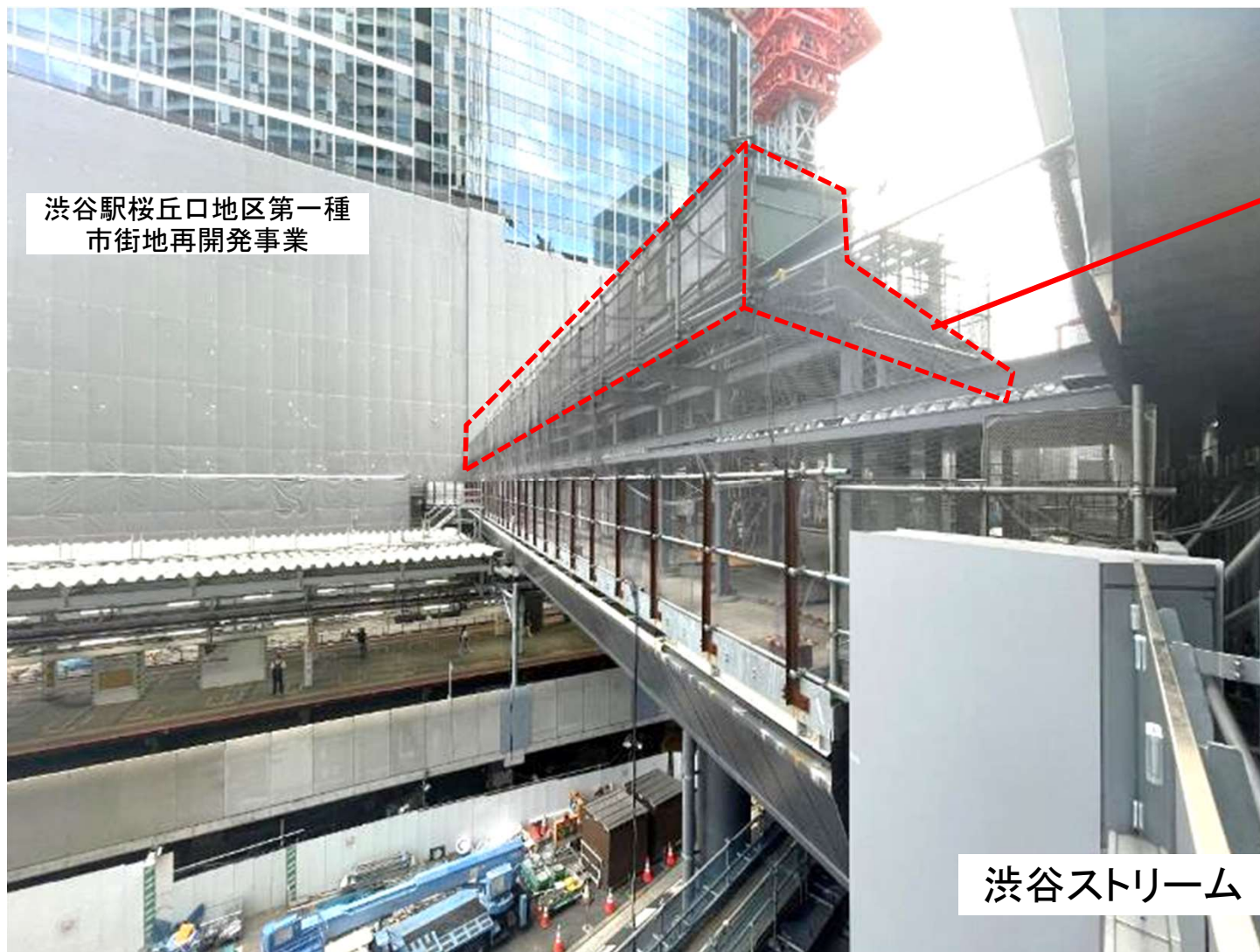
6. 事業の進捗の見込み

事業スケジュール

日程 事業名称	～2019年度(平成31年度) までの進捗状況	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	2027年度 (R9年度)	摘要	
南口北側自由通路事業	2019年(令和元年)6月 着工											

6. 事業の進捗の見込み

今後の主要工事



作業構台(南口駅舎用)があるため、本設上屋は作業構台撤去後

6. 事業の進捗の見込み

今後の主要工事



自由通路
本設上屋

本図は現時点におけるイメージであり、今後変更になる場合があります

6. 事業の進捗の見込み

事業費・事業期間の見込み

- 前回評価時は着工前だったが、令和元年度に着工し令和8年度の竣工に向け順調に進めている。
- 令和5年11月の渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業の竣工に合わせ、暫定供用を開始する予定である。

7. コスト縮減等の可能性

新工法の採用などの可能性

- JR軌道上の工事であり、施工もJRで行うため、営業線近接作業であることを考慮して最適な施工方法を採用していることから、縮減の可能性は極めて少ない。

事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- 本自由通路はJR両側の民間施設内を通ることからビル施設と密接な調整を行っており、すでにビル事業は進捗していることから見直しの可能性は極めて少ない。

日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み

- 桜丘口再開発事業、JR渋谷駅改良工事および(仮称)渋谷駅南口橋上駅舎新築工事と施行調整を行っており、効率の良い工事のため相互連携を図るよう調整を行っている。

8. 対応方針(原案)

- 本事業は地元と協議を重ねて作成した渋谷区の指針等において、国道246号によって分断されていた南側の交通結節機能強化及び鉄道によって分断されていた東西のまちの分断を解消する主要な歩行者動線として位置づけられており、地域住民の期待も大きく、来街者にとっての利便性も大幅に向上するものである。
- また、隣接する開発事業や新設される(仮称)渋谷駅南口橋上駅舎と接続し、ビル内の地区施設(歩行者専用通路)から周辺市街地への歩行者ネットワークが計画されている。
- 事業の中止は国道246南側のまちの歩行者動線全体に影響を及ぼすものである。



継 続