

資料4-1  
令和4年度第3回  
事業評価委員会

# 東京都市計画事業 渋谷駅街区土地区画整理事業

令和4年10月3日  
東京都都市整備局  
市街地整備部企画課

# 目次

1.	渋谷駅街区地区の事業目的	.....	1
2.	事業概要	.....	2
3.	社会経済情勢等の変化	.....	5
4.	駅周辺の開発状況	.....	6
5.	事業の投資効果	.....	8
6.	事業の進捗状況	.....	13
7.	事業の進捗の見込み	.....	19
8.	コスト縮減の可能性	.....	20
9.	対応方針(原案)	.....	21

# 1 渋谷駅街区土地区画整理事業の事業目的

## ＜渋谷駅街区基盤整備方針・課題・意義＞（平成20年6月）

### 《課題》

- 駅施設は、大正時代から増改築が繰り返されており、耐震性の向上、バリアフリー化、乗換利便性の向上などが必要
- 駅周辺は、安全で快適な歩行者空間の確保、交通結節機能の強化、自動車交通の混雑や錯綜の改善、渋谷川のあり方などが課題

### 《意義》

- 公共と民間との協力のもとに、渋谷駅の機能更新と再編、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充、駅ビルの再開発を一体的に行うことにより、限られた空間に多様な機能を集積し、安全で快適な都市空間を創出

## ＜渋谷駅街区土地区画整理事業・事業目的＞

- 渋谷駅周辺の交通結節点機能の強化を図るため、渋谷駅の機能更新と再編、駅ビルの再開発と一体的に都市基盤と街区の再編を行うことにより公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図り、もって公共の福祉の増進に資すること

## 2 事業概要

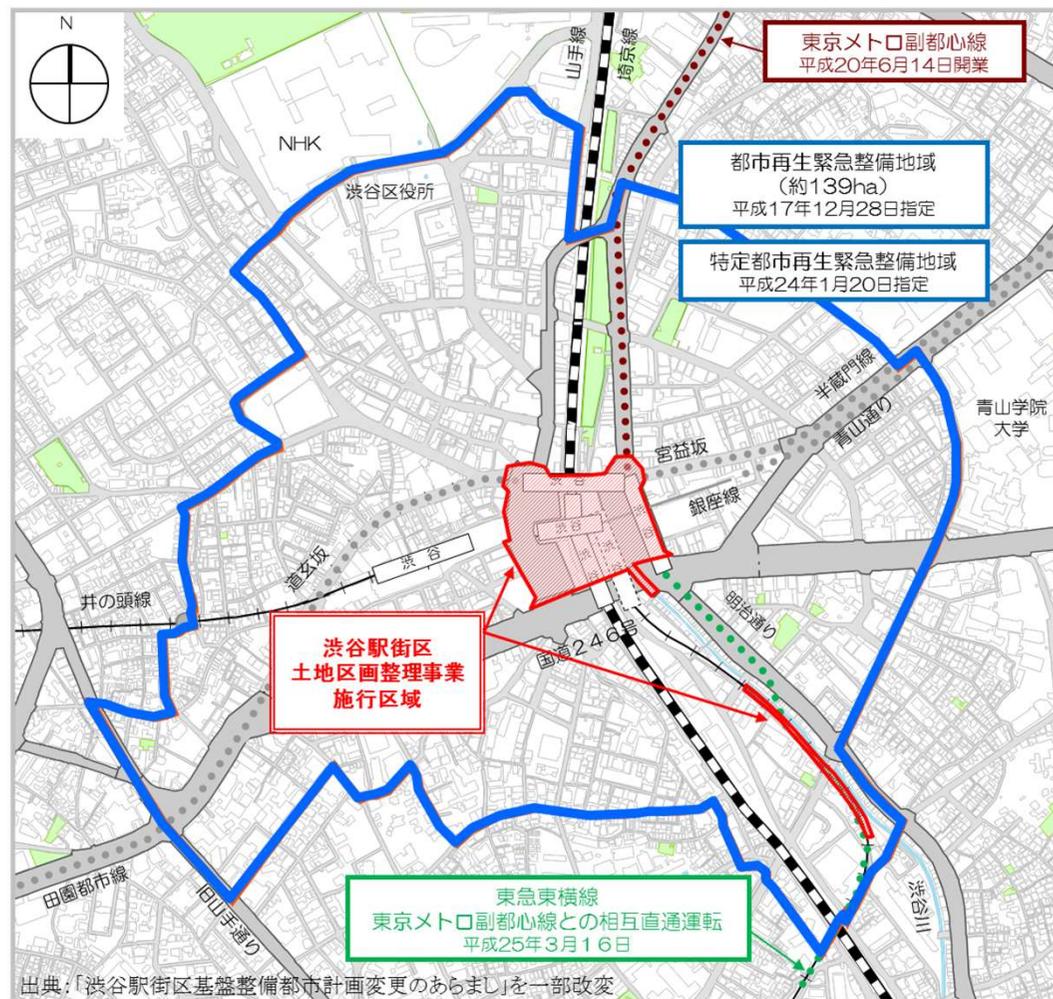
本地区は渋谷区の南部に位置し、東は明治通り、西は神宮前通り、北は道玄坂、宮益坂、南は国道246号線に囲まれた渋谷駅を中心とした約5.2haの区域と、南に約300m離れ、渋谷川の西側に沿った約0.3haの全体約5.5haの土地区画整理事業である。

### 【事業期間】

平成22年度～令和8年度

### 【経緯】

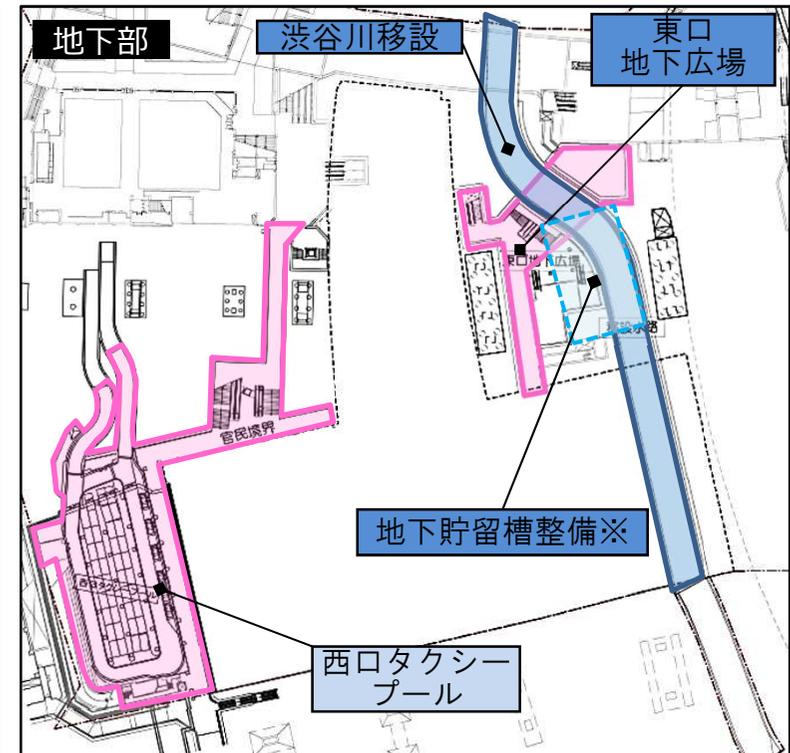
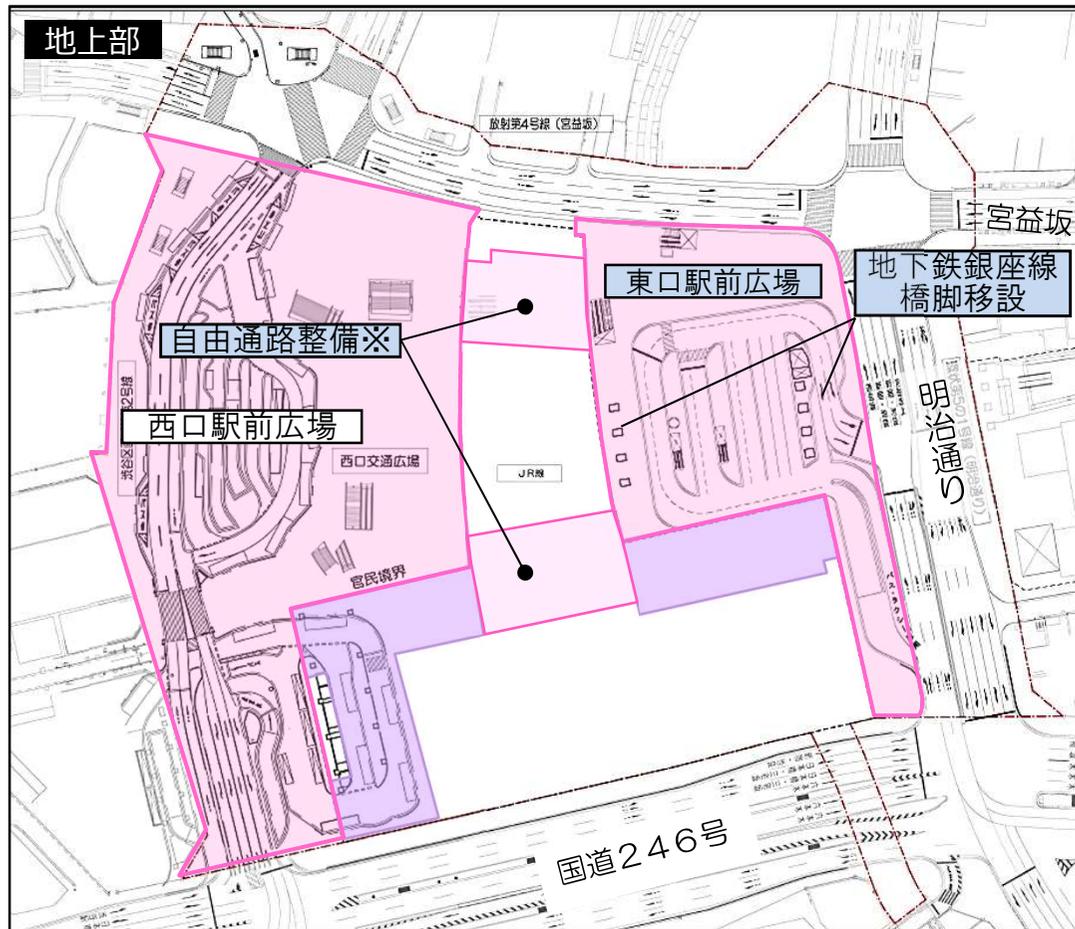
年度	内容
平成21年6月	都市計画決定 (区画整理等)
平成22年10月	施行認可
平成27年8月	事業計画変更 (第1回)
平成28年3月	事業計画変更 (第2回)
令和4年2月	事業計画変更 (第3回)



## 2 事業概要

### 【事業の概要】

本事業では、東西駅前広場の整備、これに支障となる地下鉄銀座線の橋脚及び渋谷川の移設を行い、東口駅前広場の下に地下広場、西口駅前広場の下に地下タクシープール等を整備する。



※土地区画整理法第2条第2項施設

整備済

整備中

未整備

## 2 事業概要(施行前後の公共用地と宅地位置)



施行前		施行後		
種目	面積	種目	面積	
公共	道路・広場	3.52 ha	道路・広場	3.61 ha
	河川	0.27 ha	河川	0.34 ha
	小計	3.79 ha	小計	3.95 ha
宅地	1.69 ha	宅地	1.53 ha	
合計	5.48 ha	合計	5.48 ha	

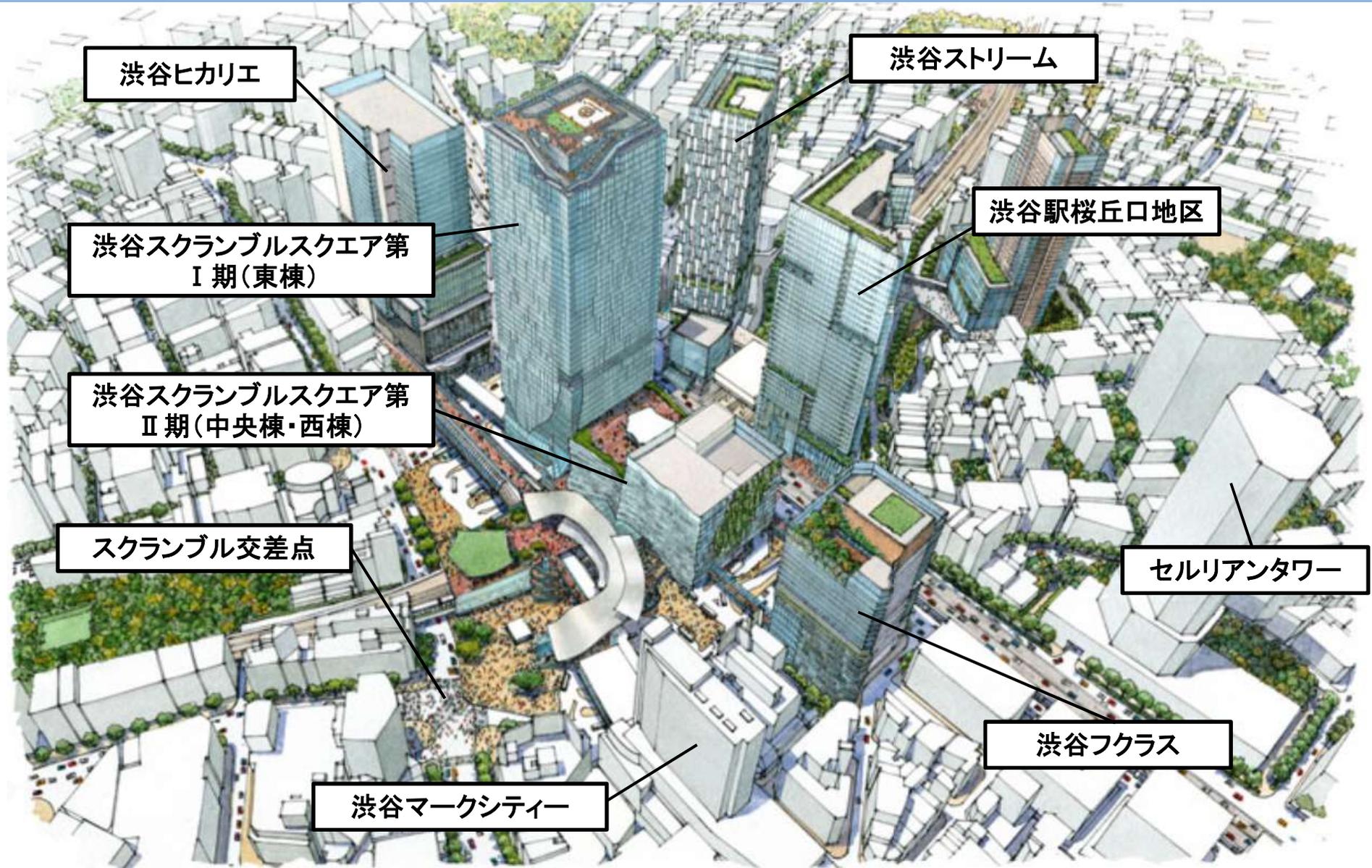
### 3 社会経済情勢等の変化

#### 【周辺の開発等の状況】

年 度	内 容
平成17年12月	都市再生緊急整備地域指定（渋谷駅周辺地域）
平成20年6月	渋谷駅街区基盤整備方針公表
平成21年6月	都市計画決定（区画整理、交通広場、道路、河川等）
平成24年4月	渋谷ヒカリエ開業
平成25年3月	東急東横線地下化、副都心線／東横線地下相互直通化
平成30年9月	渋谷ストリーム開業
令和元年11月	渋谷スクランブルスクエア（東棟）開業
令和元年12月	渋谷フクラス開業
令和2年6月	JR渋谷駅 埼京線／山手線ホーム並列化



## 4 渋谷駅周辺の開発状況 開発後イメージ(2)



渋谷駅街区土地区画整理事業施行者提供

## 5 事業の投資効果(1)

### 【定量的効果(土地区画整理事業のB/C効果)】

※土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル(案) (国土交通省 平成21年7月) に基づき分析

#### 【便益(B)の算定】

項目	金額
現在価値	1,734.1億円

※便益は地価を地代に変換し、事業完了50年後までの総地代を便益として算出

#### 【費用(C)の算定】

費目	金額
事業費	767.2億円
用地費	468.7億円
維持管理費	3.5億円
合計	1,239.4億円

【費用便益比(B/C)の算定】 ⇒  $B/C = 1.40$

(参考)前回評価時点: $B/C = 1.26$

## 5 事業の投資効果(2)

### 【定量的効果(街路事業(交通広場)のB/C効果)】

※都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)(国土交通省平成13年4月)に基づき分析

#### 【便益(B)の算定】

項目	金額
歩行者の時間短縮便益	114.1億円
歩行者の移動サービス向上便益	499.8億円
滞留・交流機会増大・都市景観向上便益	50.0億円
合計	663.9億円

#### 【費用(C)の算定】

費目	金額
工事費	485.3億円
用地費	71.5億円
維持管理費	3.5億円
合計	560.3億円

【費用便益比(B/C)の算定】 ⇒  $B/C = 1.18$

(参考)前回評価時点:  $B/C = 1.39$

## 5 事業の投資効果(3)

### 【定性的効果】

土地区画整理事業を起因とした効果

- 公共施設の整備改善
- 宅地の利用増進



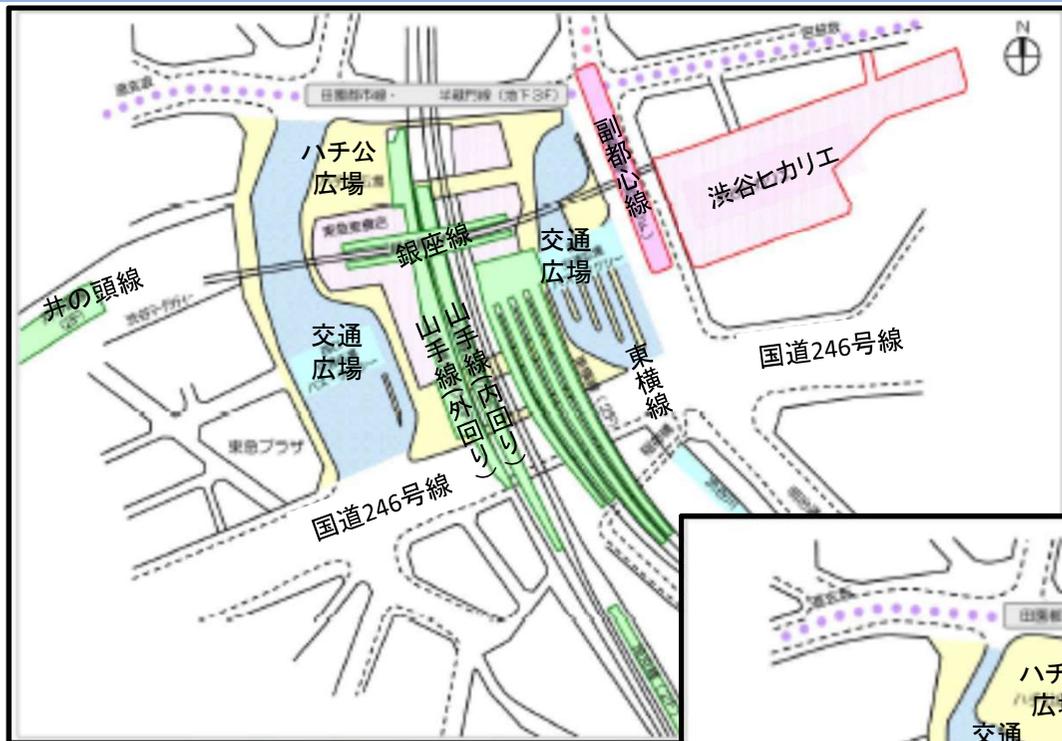
### 安全で快適な都市空間の創出

東西駅前広場空間の再整備  
駅周辺ビル再開発の促進  
歩行者ネットワークの整備  
アーバンコア、  
スカイデッキ、  
国道246号歩道橋等 など

【整備イメージ(②JR線上より望む)】

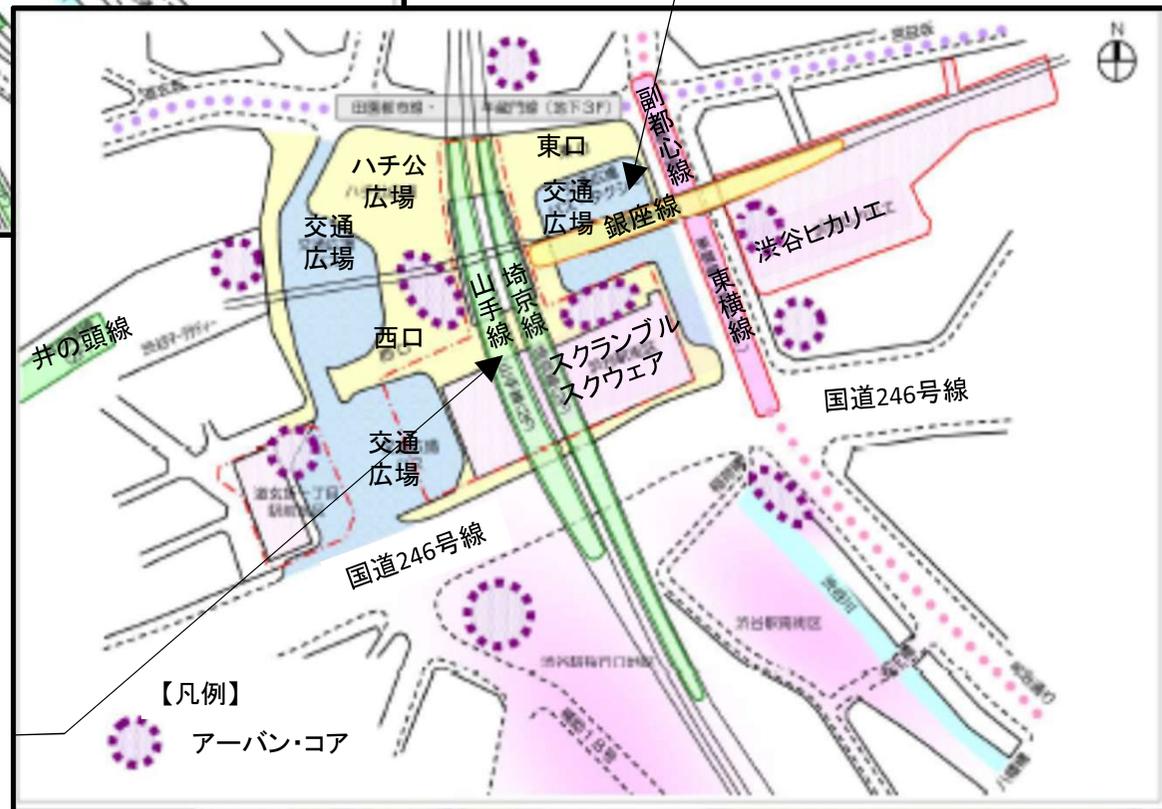


# 5 事業の投資効果(3)



整備前

R2.6\_JR山手線、埼京線並列化



R2.1\_銀座線ホーム島式化

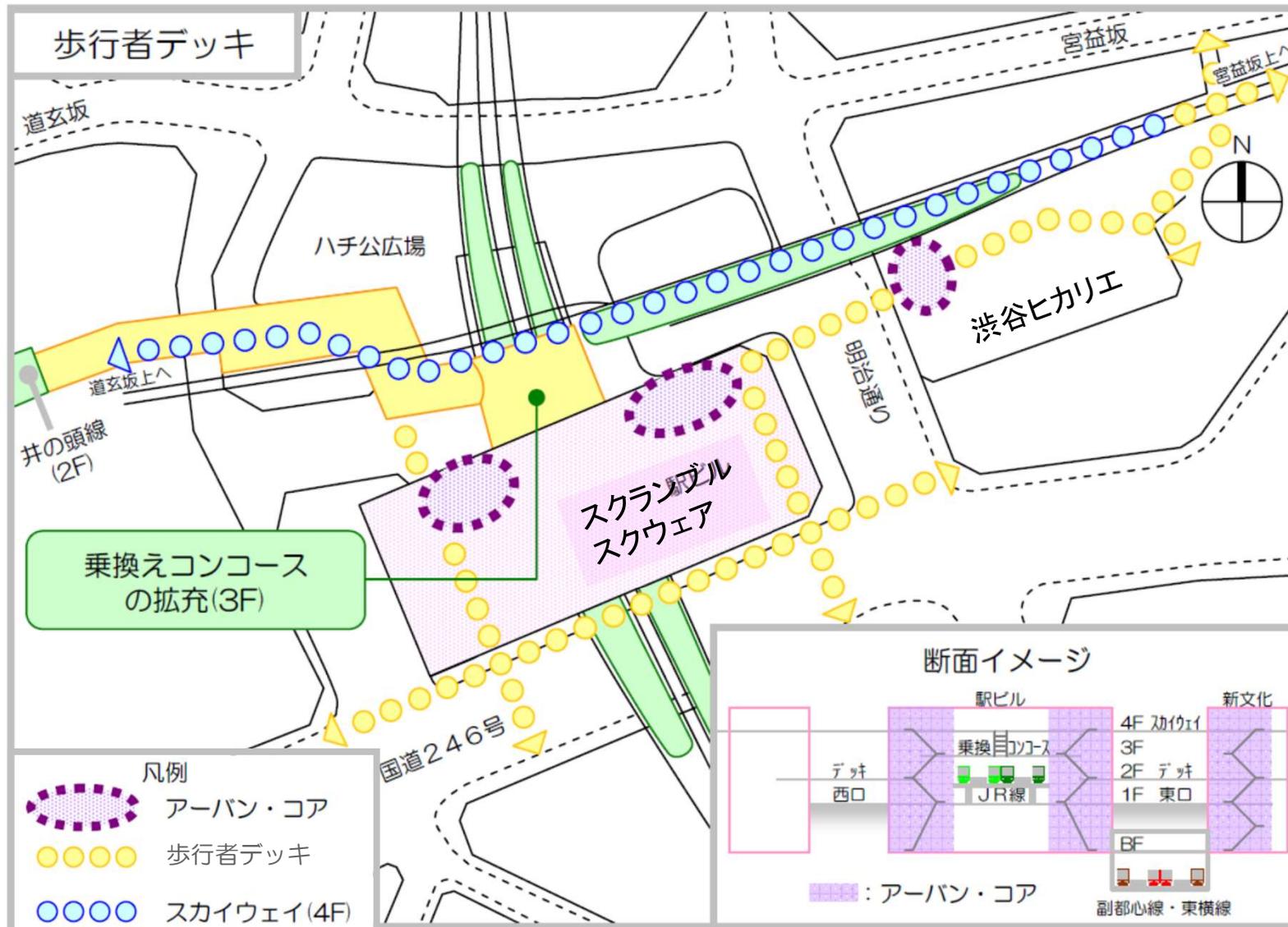
整備イメージ

【凡例】  
 アーバン・コア

# 5 事業の投資効果(3)

## 歩行者ネットワーク

### 国道246号線、駅ビル空間等活用したデッキ等の整備



## 6 事業の進捗状況(1)

### 【事業費の執行状況(区画整理事業費)】

全体事業費	750.23億円 (631.44億円)
執行済み額 (R2年度まで)	483.64億円 (280.98億円)
残事業費	266.59億円 (350.46億円)
執行率	64.5% (44.5%)

カッコ内は、前回の金額及び執行率

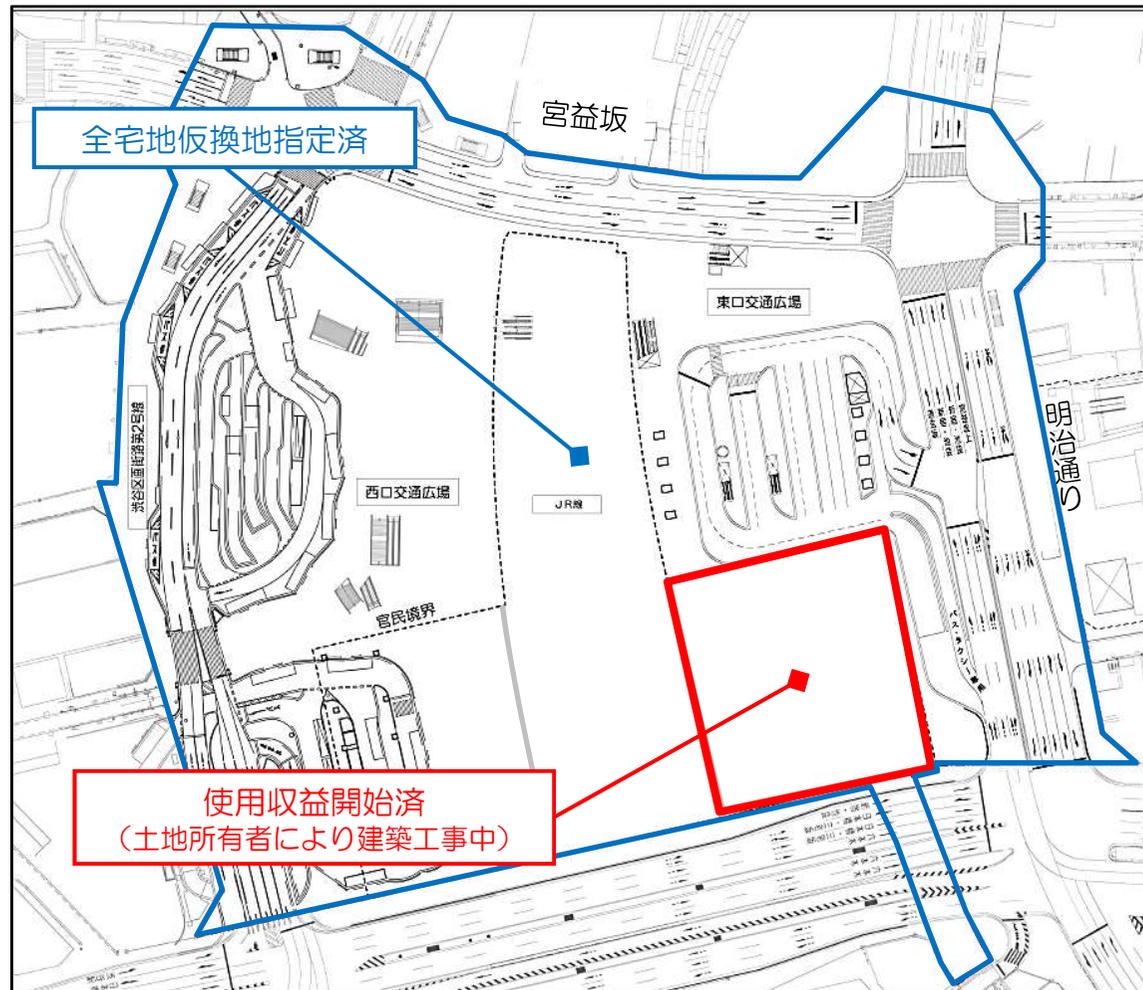
### 【主な進捗】

- 平成22年10月の事業計画決定後、同年12月に全宅地の仮換地指定済
- 令和2年度末時点で使用収益開始率27% (東口100%、西口及び鉄道用地0%)
- 東口地下施設  
(地下広場\_令和元年度完成/貯留槽\_令和2年度完成/渋谷川\_平成27年度移設完了)
- 西口地下施設 (タクシープール躯体令和2年度整備済)  
(地下車路・通路 未整備)

## 6 事業の進捗状況(2)

### 【事業の進捗状況】

- 平成22年10月の事業計画決定後、同年12月に全宅地の仮換地指定を行った。
- 令和3年度末時点で使用収益開始率27%（東口100%、西口及び鉄道用地0%）
- 令和3年11月、飛び施行部（河川用地）を将来管理者（渋谷区）へ移管済。



## 6 事業の進捗状況(3)

### 東口地下施設

地下広場（令和元年度完成）  
渋谷川（平成27年度移設完了）  
地下貯留槽（令和2年度完成）



## 6. 事業の進捗状況写真(東口駅前広場)



(平成24年10月撮影)



(平成29年9月撮影)



(令和3年9月撮影)

## 6. 事業の進捗状況写真(西口駅前広場)



## 6. 事業の進捗状況写真(西口タクシープール)

西口地下施設整備中

タクシープール躯体(令和2年度整備済)

地下車路・通路(未整備)

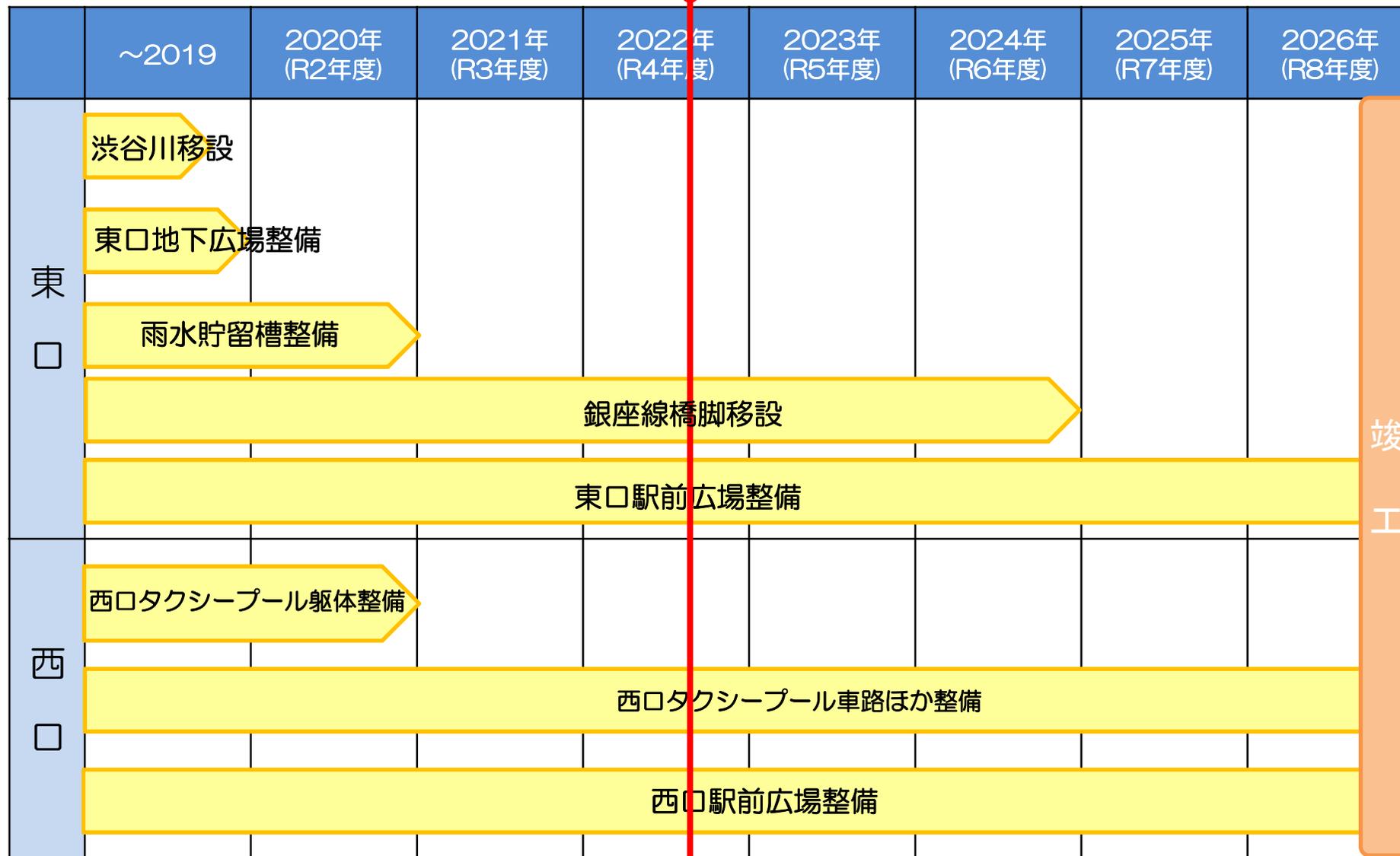
西口タクシープール



# 7. 事業の進捗の見込み

## 【事業スケジュール】

R4.10現在



## 8. コスト縮減等の可能性

### 【コスト縮減】

これまでも、下記の実施によりコストの縮減に努めながら事業を実施してきたが、今後も周辺事業者との調整を密にし、新工法の採用等の検討を重ね、引き続き、コスト縮減に努める。

- 西口工事における設計施工一体型発注の採用
- 周辺事業者との仮設工事調整・コストダウン検討
- 工期短縮に向けた調整を実施
- 歩行者動線の確保に伴う暫定駅前広場形状・交通誘導員配置の見直し
- 工事中の維持管理等に係る経費の縮減

## 9. 対応方針(原案)

- 土地区画整理事業の施行により、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図り、駅施設の機能更新と再編を進めるとともに、開発の連鎖による総合的なまちづくりを推進し、にぎわいと回遊性のある安全・安心で歩いて楽しい都市空間を形成するという本事業の必要性や重要性は高い。
- 土地区画整理事業における使用収益については、開始しているのが一部の宅地のみであるので、引き続き、事業の進捗に合わせて、従前従後の権利形態の変更を行う必要がある。
- 事業実施に当たっては、引き続きコスト縮減を推進していく。
- 中止する場合は、権利の混乱を招くと共に、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。



継 続