

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	渋谷駅街区北側自由通路整備事業		評価該当要件	5年間継続	2回目
実施主体	渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者	事業所管部署	渋谷区 まちづくり推進部 渋谷駅中心五街区課		
都市計画決定(当初)	平成21年度	事業認可年度(当初)	平成22年度	事業期間: H22年度～H38年度	
都市計画決定(最新)	平成21年度	事業認可年度(最新)	令和3年度	事業期間: H22年度～R8年度	
事業箇所	渋谷区渋谷二丁目、道玄坂二丁目の各一部		事業規模	幅員:22m 長さ:35m	
事業概要	<p>日本有数のターミナル駅である渋谷駅周辺では、世界に開かれた先進的な業務機能、産業育成機能に加え、観光支援機能や宿泊機能など国際競争力強化に資する都市機能の集積と、交通結節機能の再編・強化により、情報発信拠点にふさわしい高い利便性を有し、わかりやすい快適な都市空間の形成を図っている。</p> <p>本事業は、鉄道により分断されている西口広場と東口広場を幅員で繋ぐことで広場の連続性を確保し、駅と周辺市街地を結び開かれた歩行者ネットワークの強化を図るとともに、軌道こう上等の駅改良事業と一体的に整備することで、現況の東西通路の課題である空頭の確保と勾配の解消を実現し、安全で快適な自由通路として整備する。</p>				

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載)
<p>渋谷駅は、4社8路線の鉄道施設とともに日本有数の大規模バスターミナルを有しており、平成31年は1日約330万人が利用する大規模ターミナル駅である。</p> <p>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んでおり、これらが全て竣工する予定である令和9年度には、渋谷駅街区北側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。</p> <p>自由通路歩行者通過交通量(H29年度算出・R9年度時点推計):6,522 人/ピーク時</p> <p>(関連計画の変更・変更内容)</p> <p>前回評価時から変更なし</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都市計画地区計画渋谷駅地区地区計画(平成23年8月都市計画決定)⇒地区施設 渋谷駅中心地区まちづくり指針2010⇒駅中心地区歩行者ネットワークの一部 渋谷駅中心地区基盤整備方針⇒東西駅前広場の連続性・一体性を確保する東西通路を拡充 <p>(周辺施設の整備状況の変化・変更内容)</p> <p>前回評価時に着工開始・工事中としていた渋谷ストリーム・渋谷フクラス・渋谷スクランブルスクエア(渋谷駅街区)東棟が竣工しており、渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業も令和5年11月の竣工を控えている状況にある。</p> <p>(関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容)</p> <p>前回評価時に工事中であった大規模民間開発ビルの渋谷スクランブルスクエア(渋谷駅街区)東棟が令和元年度に竣工し、ビル内のアーバン・コアを通じてJR線及び銀座線改札口と渋谷ヒカリエ・国道246号渋谷駅東口歩道橋と接続された。</p> <ul style="list-style-type: none"> 共同事業となっているJR渋谷駅改良工事については、平成27年度に工事中し、埼京線ホーム移設及び山手線内回りホームの拡幅が行われた。竣工は平成38年度(令和8年度)の予定である。 国道246号渋谷駅周辺整備(道路拡幅事業)がJR渋谷駅改良工事と共同事業となっている。

3 事業の投資効果(事業の必要性等に関する視点)

定量的効果 B/C	3.3	(前回評価時:4.0)
現在価値化総便益額(B)	169.6億円	現在価値化総費用額 52.0億円
歩行者の移動時間短縮便益	169.6億円	自由通路整備費 52.0億円
定性的効果	<p>・既存施設は鉄道のラチ外コンコースと民間ビルの通路を利用しており、幅員、勾配、空頭に課題があったが、十分な幅員と2.5m以上の空頭の確保、フラットな自由通路として整備することにより歩行者の快適性・利便性が向上する。</p> <p>・老朽化した駅施設の更新と併せて整備することで安全性が向上し、退避経路として防災性が向上する。</p>	

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

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	5,200百万円		5,200百万円
執行済額	2,688百万円		2,688百万円
(執行率)	51.7%		51.7%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<p>・一定期間を要した背景</p> <p>自由通路整備の他、様々なプロジェクトが展開され周辺への影響も大きいことから再評価が必要と判断した。</p>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<p>・進捗率</p> <p>全体事業費:5,200百万円</p> <p>令和3年度末時点:2,688百万円</p> <p>令和3年度末時点進捗率:約51.7%</p> <p>・残事業</p> <p>土木工事、軌道工事、建築工事、電気・機械工事などJR渋谷駅改良工事と併せて事業を進めていく</p>			

5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等
<p>・今後、第4回線路切替で山手線外回りの線路移動・ホーム拡幅により山手線ホームが島式化される。</p> <p>第5回線路切替で山手線線路・ホームのこう上を行う。</p> <p>工事時期は検討中である。</p>

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性
<p>(新工法の採用など)</p> <p>本事業はJR渋谷駅改良工事とともに施工しており、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っていることから、縮減の可能性は極めて少ない。</p> <p>(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)</p> <p>計画自由通路利用者数推計の大幅な減少などの見込みがないため可能性は極めて少ない。</p>
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
<p>JR渋谷駅改良工事および渋谷駅街区土地区画整理事業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。</p>

7 対応方針(原案)

総合評価	<p>渋谷駅周辺地域では土地区画整理事業・鉄道改良事業・国道拡幅事業等の基盤整備事業と市街地再開発事業を含む5つのビル事業が連動して進行している。</p> <p>本事業は渋谷区の指針等においても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、来街者の利便性が大幅に向上する。</p> <p>事業の中止は渋谷駅の玄関ともいえる主要な東西駅前広場を繋ぐ動線を阻害し、渋谷駅全体における良好な歩行者ネットワークの形成を損なうことになる。</p> <p>以上のことから、本事業は「継続」とする。</p>
対応方針(原案)	継続