

資料4-2  
令和4年度第3回  
事業評価委員会

# 渋谷駅街区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.	渋谷駅街区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	5
4.	事業の投資効果	6
5.	事業の進捗状況	10
6.	事業の進捗の見込み	11
7.	コスト縮減等の可能性	13
8.	対応方針(原案)	14

# 1. 渋谷駅街区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)

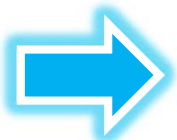
・駅施設の機能更新と再編を進めるとともに、それを契機に周辺地域での街区再編および開発の連鎖による総合的なまちづくりを推進し、駅から周辺の個性的な街へ連続するにぎわいと回遊性のある、災害に強く、安全・安心で歩いて楽しい都市空間を形成。

＜渋谷駅街区基盤整備方針・課題＞ (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

＜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”

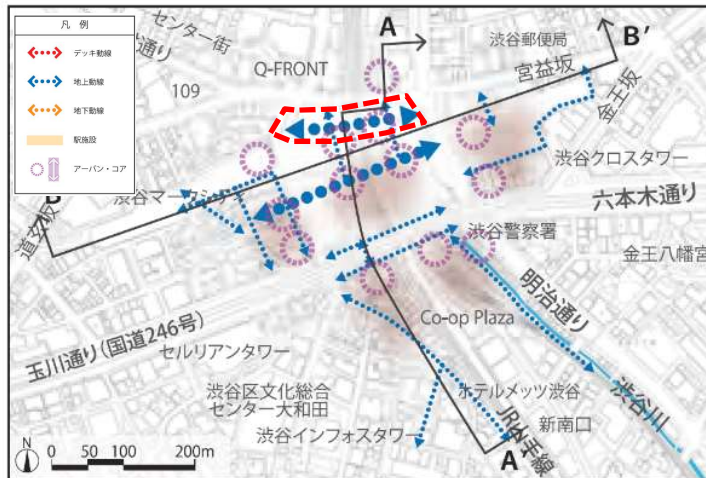
～元気な若者に限らず、  
だれもがめぐり歩いて楽しいまちの実現～

## 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～

# 1. 渋谷駅街区自由通路整備事業の事業目的

〈渋谷駅中心地区まちづくり指針2010〉（平成23年3月）



## 課題

- 現況通路は幅員が狭く、鉄道により西口広場と東口広場が分断されている。
- 鉄道の高架が低く、勾配も急であり、空頭の確保と勾配の解消が課題となっている。

## 目的

- 自由通路の整備により、東西の広場を幅員で接続し、広場の連続性を確保することで、駅と周辺市街地を結ぶ開かれた歩行者ネットワークの強化を図る。
- 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。





# 2. 事業概要

め  
ぐ  
り  
い  
し  
し  
へ  
ま  
ち  
へ

『まちからまちへ』 ハチ公前広場 ⇒ 自由通路(北) ⇒ 東口広場

Walk around a town

④ 東口広場



まちへ



東口広場から宮益坂方面を望む



東口広場から明治通り(原宿方面)を望む

③ 自由通路(北)



② ハチ公前広場



① スクランプル交差点



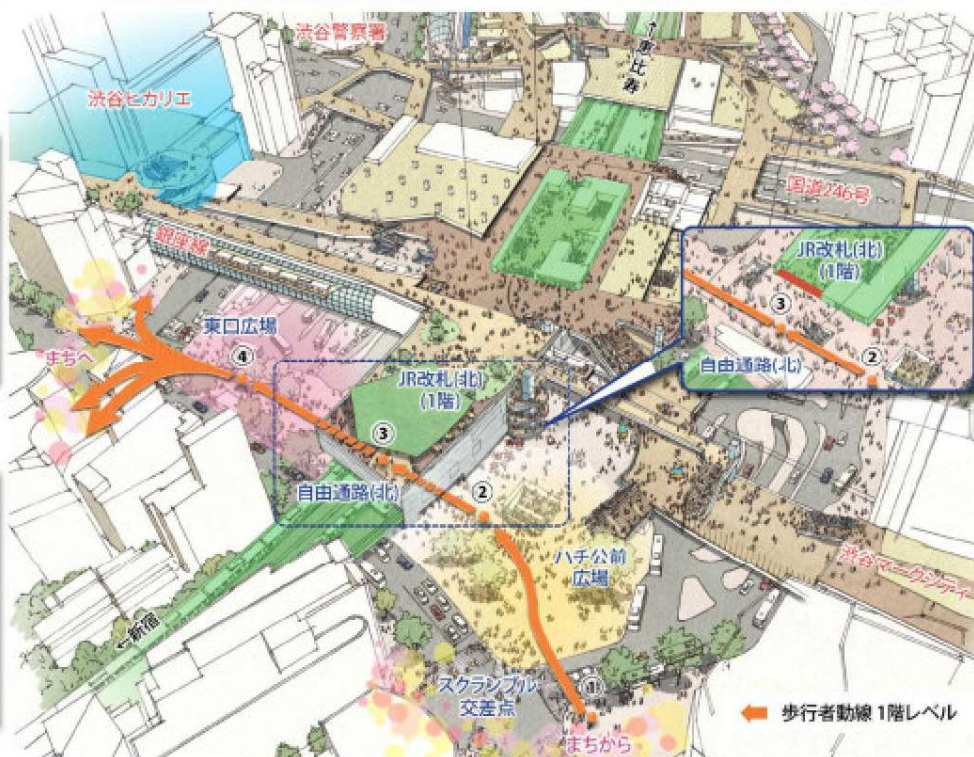
まちから



道玄坂方面からハチ公前広場を望む



神宮通り方面からハチ公前広場を望む



本図は、現時点におけるイメージであり、今後変更になる可能性があります。

### 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）：  
=6,522 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		費用(C)の算定	
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
現在価値化総便益額	169.6 億円	現在価値化総費用額	52.0 億円

□費用便益比(B/C)の算定 ⇒  $B/C=3.3$

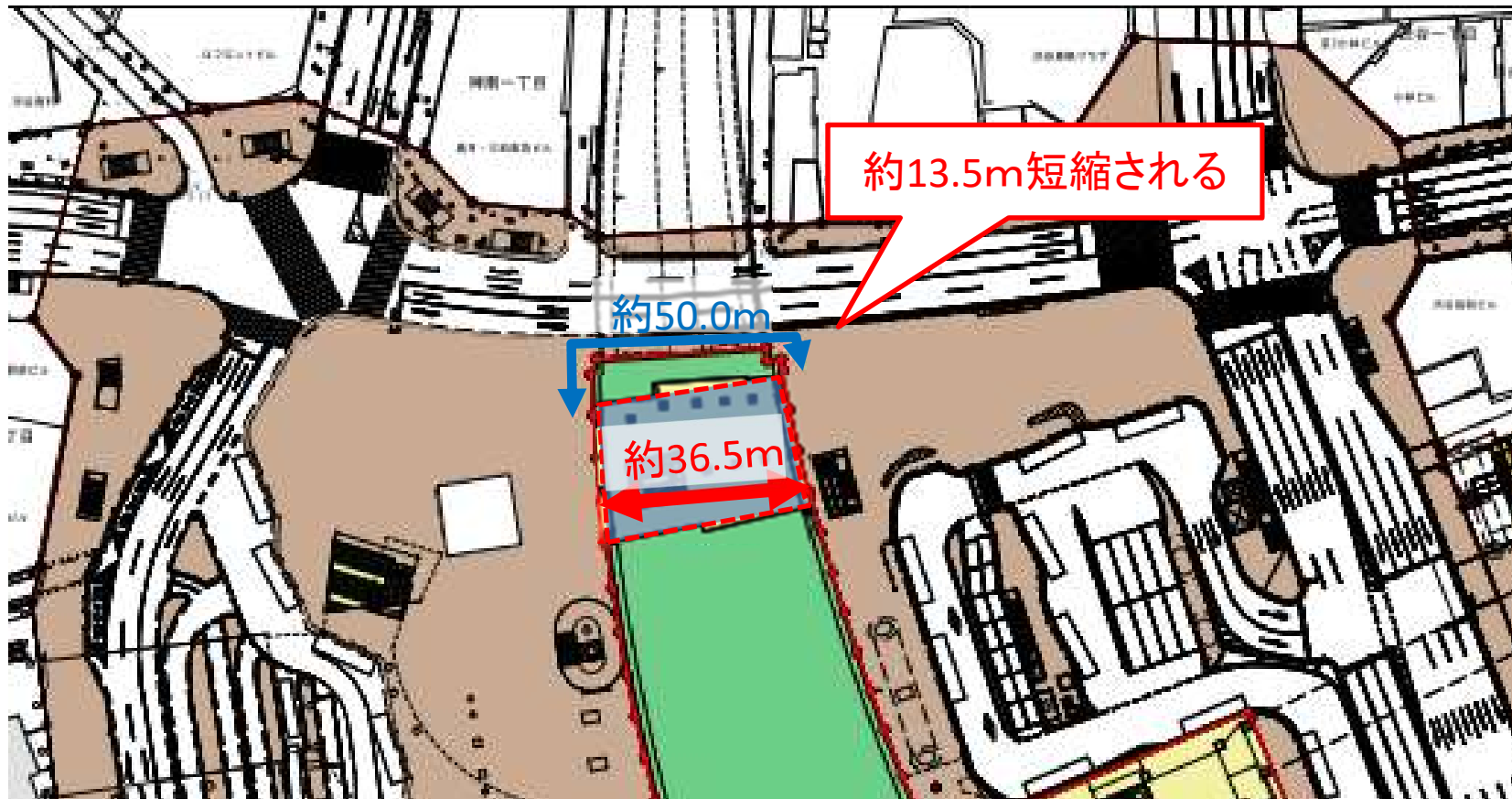
(参考)前回評価時点： $B/C=4.0$



## 4. 事業の投資効果

### ■ 定量的効果(B/C)算出の考え方

- 渋谷駅東西の広場が広幅員の自由通路で行き来できることで、区道側歩道を迂回するより歩行距離が約13.5m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

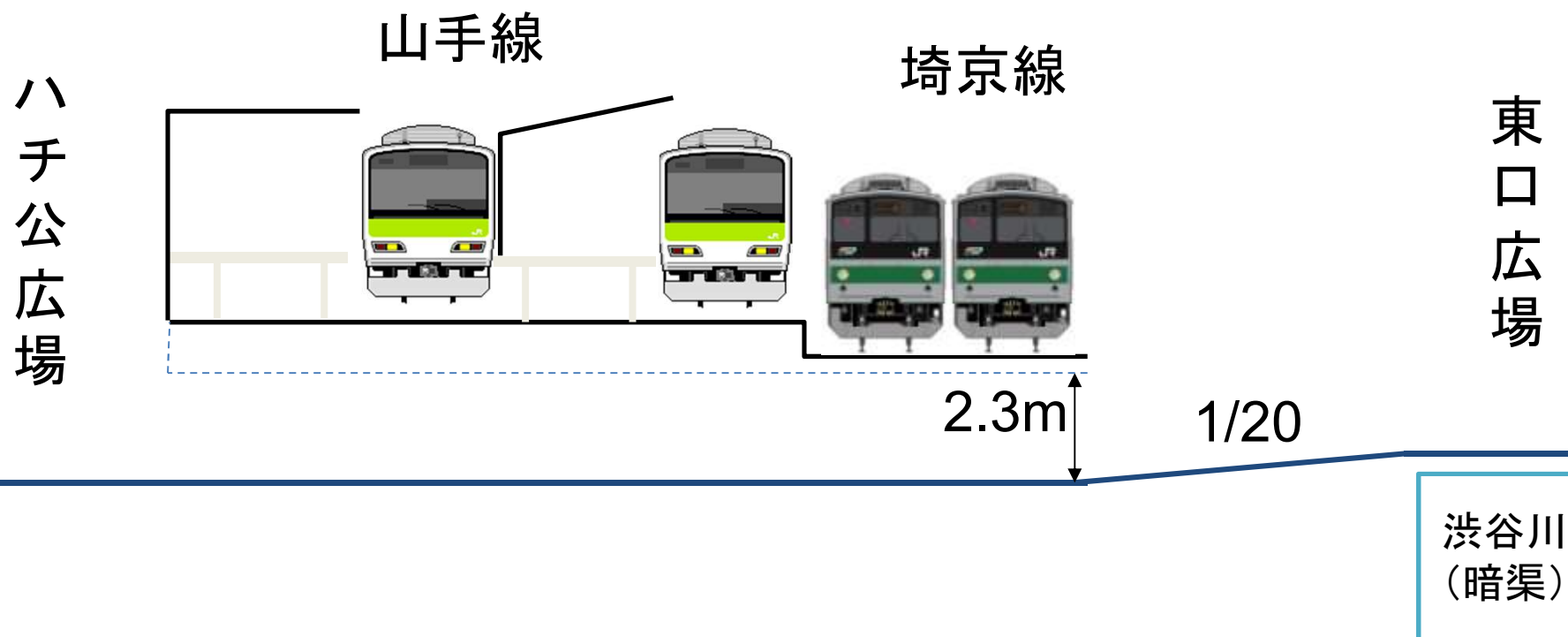


## 4. 事業の投資効果

### 費用分析効果

#### ■ 定性的効果

- 現況通路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

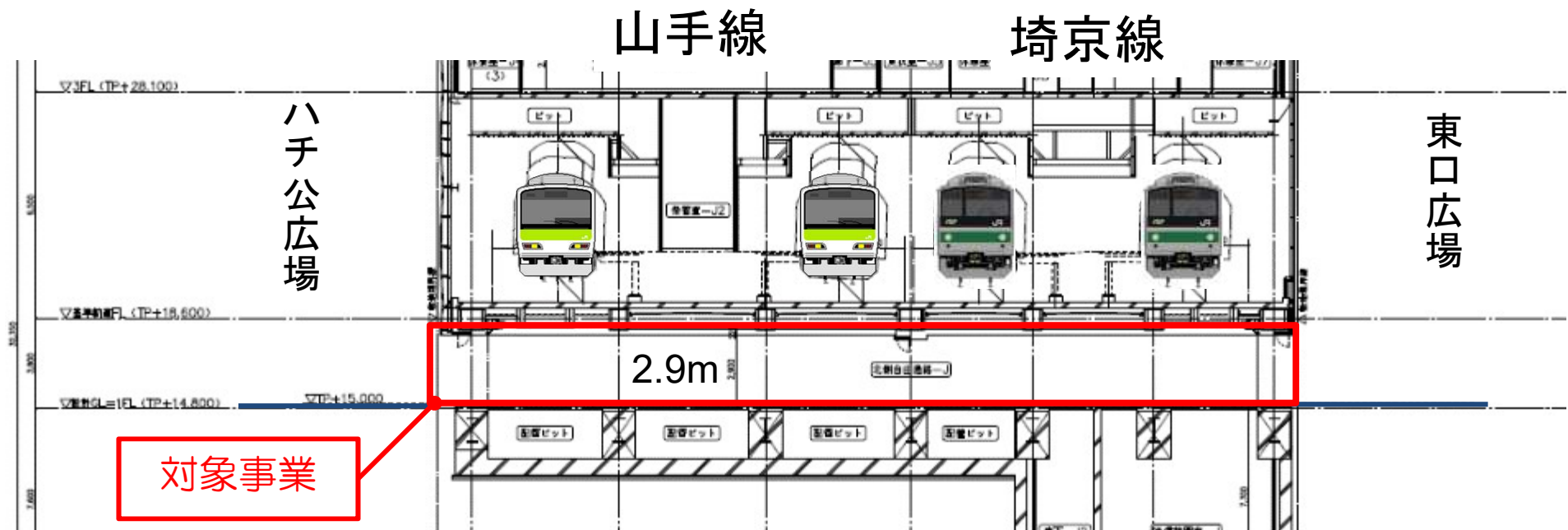


## 4. 事業の投資効果

### 費用分析効果

#### ■ 定性的効果

- 十分な幅員と2.5m以上の空頭の確保、勾配の無いフラットな自由通路として整備  
⇒ 歩行者の快適性・利便性が向上
- 老朽化した駅施設の更新と併せて整備  
⇒ 安全性が向上し、退避経路として防災性が向上





## 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	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%

### 前回評価以降の整備状況

- H30年5月：第1回線路切換 埼京線上り 新設高架への切換  

- R2年6月：第2回線路切換 埼京線下り 線路こう上・ホーム移設  
（埼京線・山手線ホーム並列化）  

- R3年10月：第3回線路切換 山手線内回り 線路こう上・ホーム拡幅



# 6. 事業の進捗の見込み

## 事業スケジュール

事業名称	日程	～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
駅街区北側自由通路事業 (JR改良工事)												第4回線路切換: 山手線ホーム島式化 (時期検討中)
	2018年(平成30年)5月 第1回埼京線ホーム移設											
		5月 第2回線路切換: 埼京下り線、 埼京線ホーム 移設	6月 第3回線路切換: 山手線内回り ホーム拡幅	土木工事、軌道工事、建築工事、電気・機械工事 JR渋谷駅改良工事と併せて施工予定								

## 6. 事業の進捗の見込み

### 事業費・事業期間の見込み

- 今後、あと2回の線路切替工事が予定されている。
- 第4回線路切替：山手線外回り 線路移動・ホーム拡幅による山手線ホーム島式化
- 第5回線路切替：山手線線路・ホームのこう上
  - ※第4回・第5回線路切替工事時期は検討中
- 竣工時期：令和8年度（予定）

## 7. コスト縮減等の可能性

### 新工法の採用などの可能性

- 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

- 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。

### 日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み

- 複数の事業と競合しながら施行していることから、効率の良い事業が進められるように調整を行っている。

## 8. 対応方針(原案)

- 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。
- 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。
- 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。



継 続