

6 . 重点検討区域の将来像 ～水と緑の軸～

1) 「水と緑の軸」の基本的考え方

整備の考え方

- ア 宮下公園から駅前・国道 246 号線南側ブロック・代官山方面を連続的に結ぶ歩行者ネットワークであるとともに、既存の宮下公園の緑、渋谷川の水等を活かした街のうるおい・憩い・安らぎ空間として、渋谷駅周辺地区における新たな魅力となる空間整備を図る。
- イ コアならびに東急東横線跡地を中心とした国道 246 号線南側ブロックにおけるまちづくり・基盤施設整備と併せて、一体的な空間として整備を図るものとする。

整備区域について

- ア 国道 246 号線南側については、現渋谷川・東横線跡地・明治通り歩道、ならびに周辺部を含めた範囲の中で整備していく。
- イ 宮益坂北側については、渋谷川緑道および駐輪場上部空間を活用しつつ、宮下公園との一体的な区域とする。
- ウ コアについては、宮益坂北側から国道 246 号線南側を結ぶ「線的な空間」を確保しつつ、交通結節機能・建物整備と整合した範囲で整備を図るものとする。

2) 渋谷川整備の基本的考え方

基本方針

- ア 渋谷川は、都市における貴重な水辺空間であり、地域の風土と文化を形成する重要な要素である。今後は、区民・地域企業・行政によるパートナーシップのもと、まちづくりと一体となって、河川本来の良好な河川環境の再生を目指していくものとする。

治水機能について

- ア 現在の覆蓋区間（宮益坂～国道 246 号線）は、従来開水路であった河川を緊急的に駅前広場を整備するという当時の社会的情勢から、やむなく蓋掛けを行ったものであり、「上部が占用されている河川」である。
- イ 今後は、近年都市部において頻発する局地的集中豪雨に対応可能な河川として、十分な治水能力の確保が必要である。

東口広場付近について

- ア 渋谷川は「谷地」である渋谷を象徴するものであり、かつてその支流の河骨川が唱歌「春の小川」のモデルになるなど、地域の貴重な財産である。
- イ 高度に土地利用が進行している現状では、東口広場部分を従前のように開渠化することは、現実的ではない。
- ウ 整備に際しては、「渋谷川が存在」を示す機能として、現在ある東口広場の上部空間に、連続性を有する親水空間を確保することが重要である。

稲荷橋下流側（国道 246 号線南側）について

- ア 本区間は再開発等周辺まちづくりと一体的な整備を図るものとする。
- イ 河川の整備にあたっては、まず治水機能を確保した上で、「うるおいのある良好な河川環境の再生」を図ることが必要である。

3) 国道 246 号線南側ブロックにおけるまちづくりの基本的考え方

東横線跡地を中心とした導入機能の考え方

- ア 国道 246 号線南北の一体性、新南口における賑わい空間を演出する商業機能
- イ 東口・新南口との接続による立地特性を踏まえた業務機能
- ウ 高度利用・公共主導による低廉な都市型住宅
- エ 水と緑の軸を中心としたうるおい空間

ブロック内における歩行者ネットワーク形成

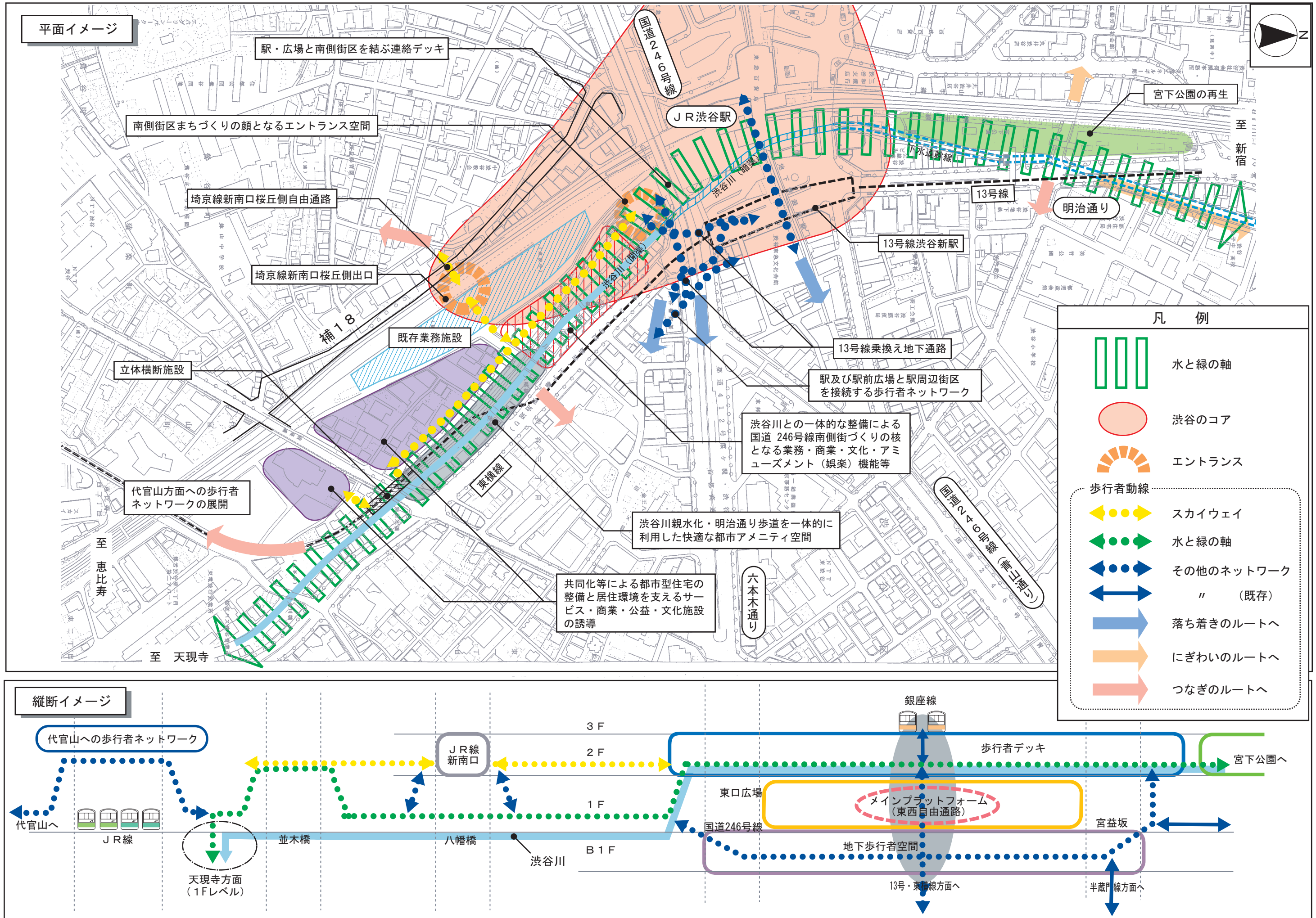
- ア 東口・新南口ならびに 13 号線とのネットワークを図るものとする。
- イ うるおい空間となる「水と緑の軸」とともに、建物整備と併せて、東口・新南口と接続するスカイウェイネットワークを形成することにより、ブロック全体ならびに周辺街区との接続を踏まえた機能的な歩行者ネットワークを形成する。
- ウ 東口との接続は、基本的にデッキレベルで国道 246 号線南北間を結ぶものとする。
- エ 新南口は、新たなまちづくりの拠点として位置づけるとともに、桜丘地区の再開発との接続を踏まえた JR 線東西間のエントランスとしての役割を担うものとする。
- オ 国道 246 号線地下空間整備と併せて、13 号線・東横線新駅との接続を図る。
- カ なお、現況の東急東横線線路の高架構造物については、歩行者ネットワークとしての活用も考えられるが、老朽化していること、維持・管理の負担等の理由から、再利用は行わないものとする。

東横線跡地以外の一般宅地の開発誘導

- ア 既に高度利用が図られているパサージュガーデンと併せて、東横線とパサージュガーデン間、渋谷川・明治通り間の一般宅地についても、土地利用の更新を誘導し、東横線跡地と併せた一体的な開発の促進を図るものとする。

周辺街区・ゾーンとの接続

- ア 新南口における桜丘地区再開発側口を新設し、JR 線東西連絡を図るものとする。
- イ 明治通り東側（渋谷警察署付近）におけるまちづくりの動向を踏まえつつ、つなぎのルートの形成を図るものとする。
- ウ 渋谷川・東横線跡地を中心とした水と緑の軸及びつなぎのルートの整備により、代官山方面との接続を図る。



4) 水と緑の軸の概略整備イメージ

コア～宮下公園側

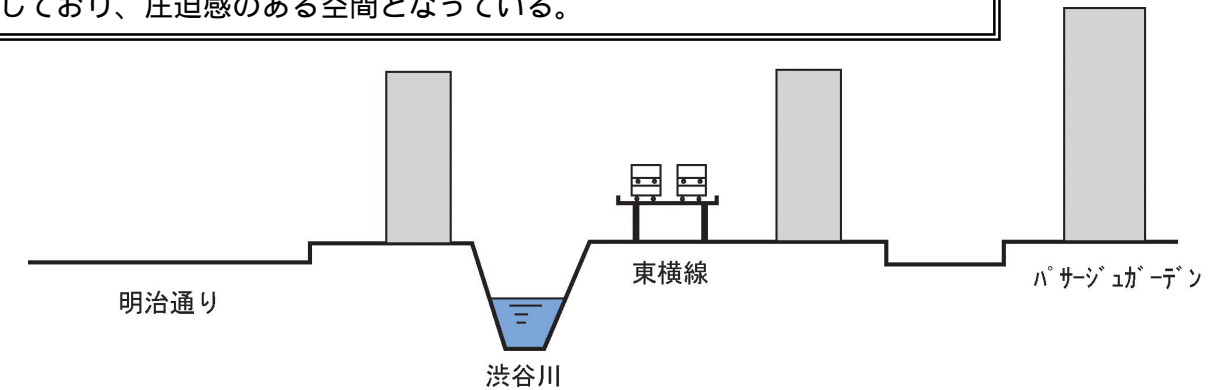
- ア コア部分については、東口広場における交通結節機能の確保、国道 246 号線・宮益坂等の横断部における連続性の確保等を踏まえて、デッキレベルにおける親水機能の確保を図るものとする。
- イ 宮益坂を横断するデッキを宮下公園まで連続させることにより、コアと同じレベル（高さ）での一体的な快適空間の創出を図るものとする。
- ウ 宮下公園については、コアから連続的に親水機能を確保するなど、明るく親しみやすい雰囲気づくりにより駅直近の憩いの空間の再生を図るとともに、神宮通公園や美竹公園といった近隣の公園との連携を図りつつ、更に北側へと続く明治神宮や代々木公園への接続を図っていく。

国道 246 号線南側

- ア 国道 246 号線南側では、治水機能を確保しつつ、2 層化等により親水機能を確保し、河川を線的な空間として活用を図り、東横線跡地と一体となって公園的な空間を確保する。
- イ 最終的には、明治通りとパサージュガーデンに挟まれた空間に林立する狭小ビルについては、共同化等によりパサージュガーデン側に集約し、業務・商業・文化・公益機能や都市型住宅の整備を図り、地上部分や建物内部を活用した歩行者ネットワークを確保するものとする。明治通り側は歩道部分も抱き込みながら親水機能やカフェテリアなどの公園的な空間としていく。
- ウ コア側の区間については、カフェテリア・路面店等と一体的に空間整備を推進することにより、都市型の親水空間としての活用を図るものとする。
- エ 八幡橋より南側の区間については、コア側に比較して自然的な要素を高め、様々な年代の人が触れ合うことのできる都市における憩いの空間としての整備を推進するとともに、コアから代官山方面への歩行者ネットワークの形成を図るものとする。
- オ 並木橋・JR 線の横断部については、スカイウェイネットワーク等を利用することにより、歩行者動線の連続性を確保する。

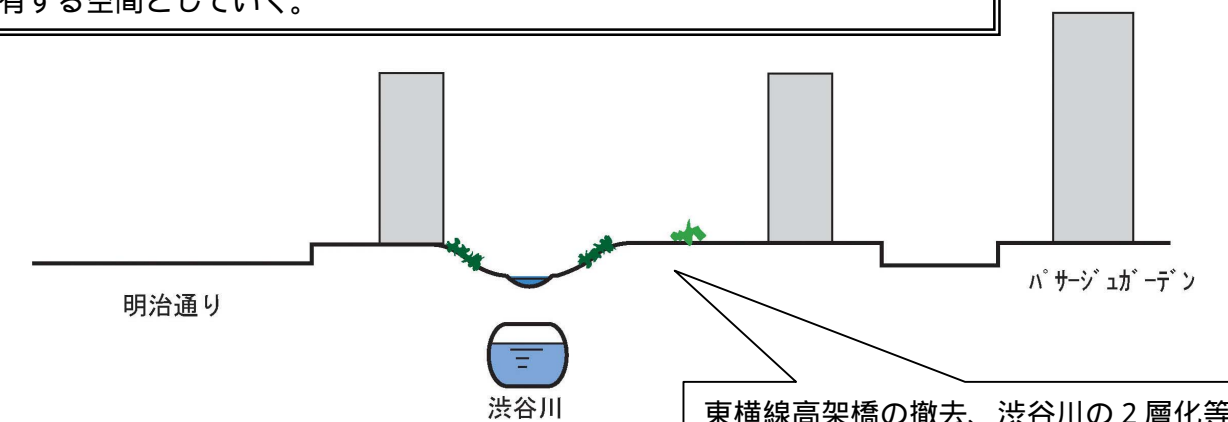
現 状

渋谷川や東横線に分断された細長い街区に、建築面積の小さな建物が密集しており、圧迫感のある空間となっている。



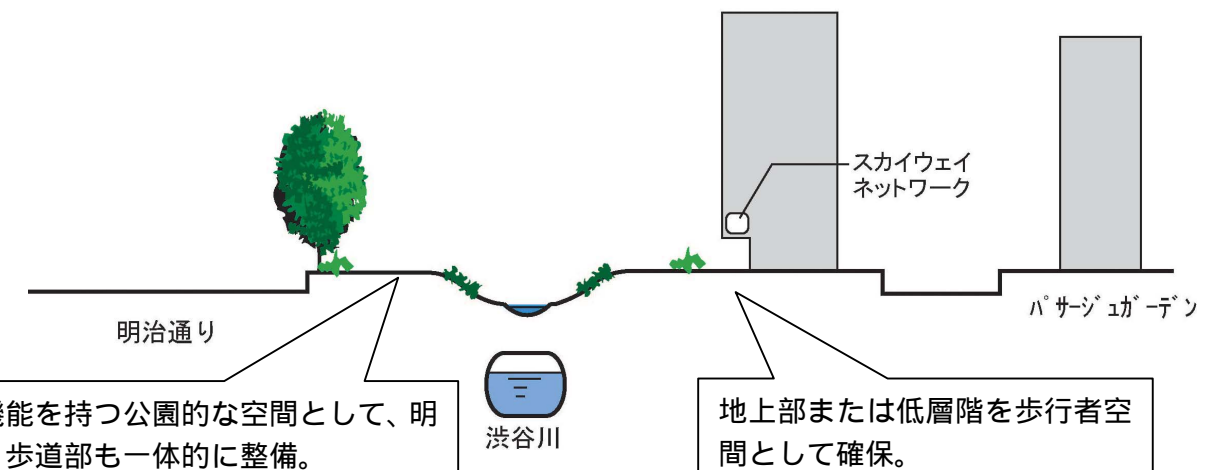
ステップ 1

渋谷川の 2 層化等により、東横線跡地と一体となった親水公園的な機能を有する空間としていく。

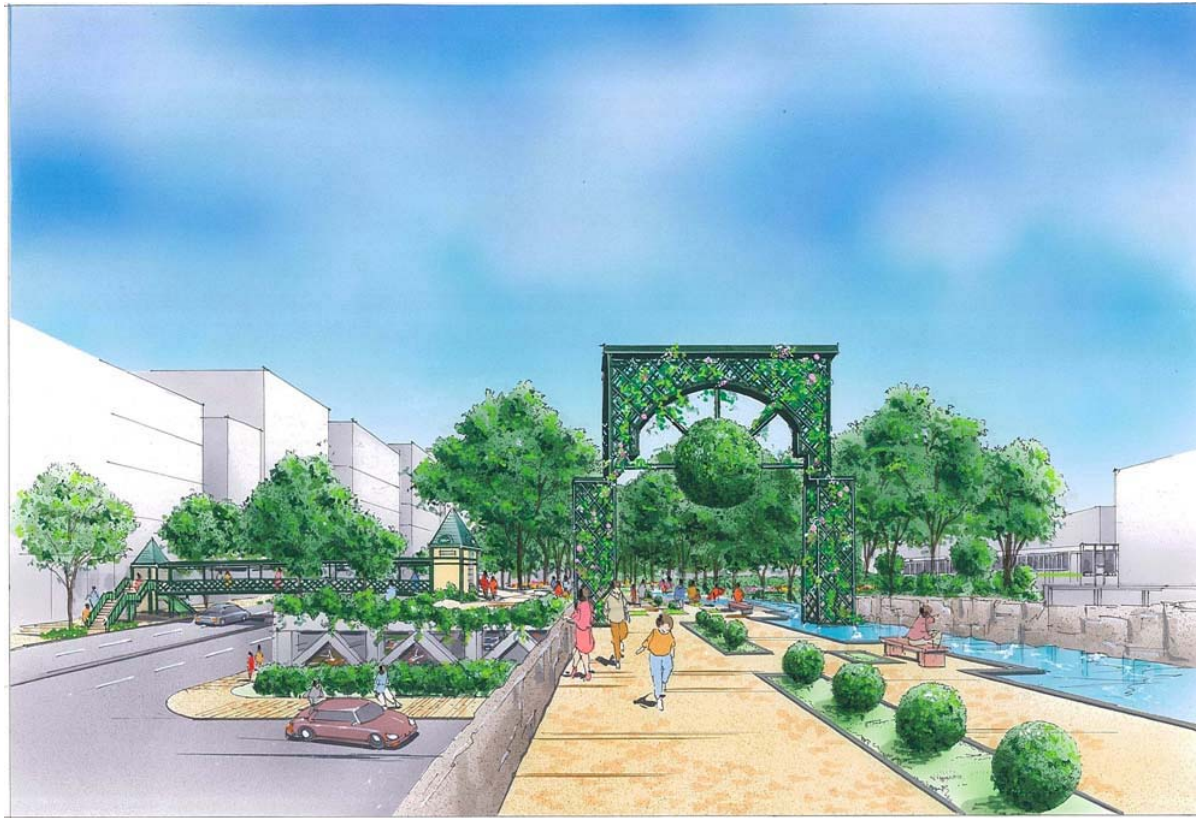


ステップ 2

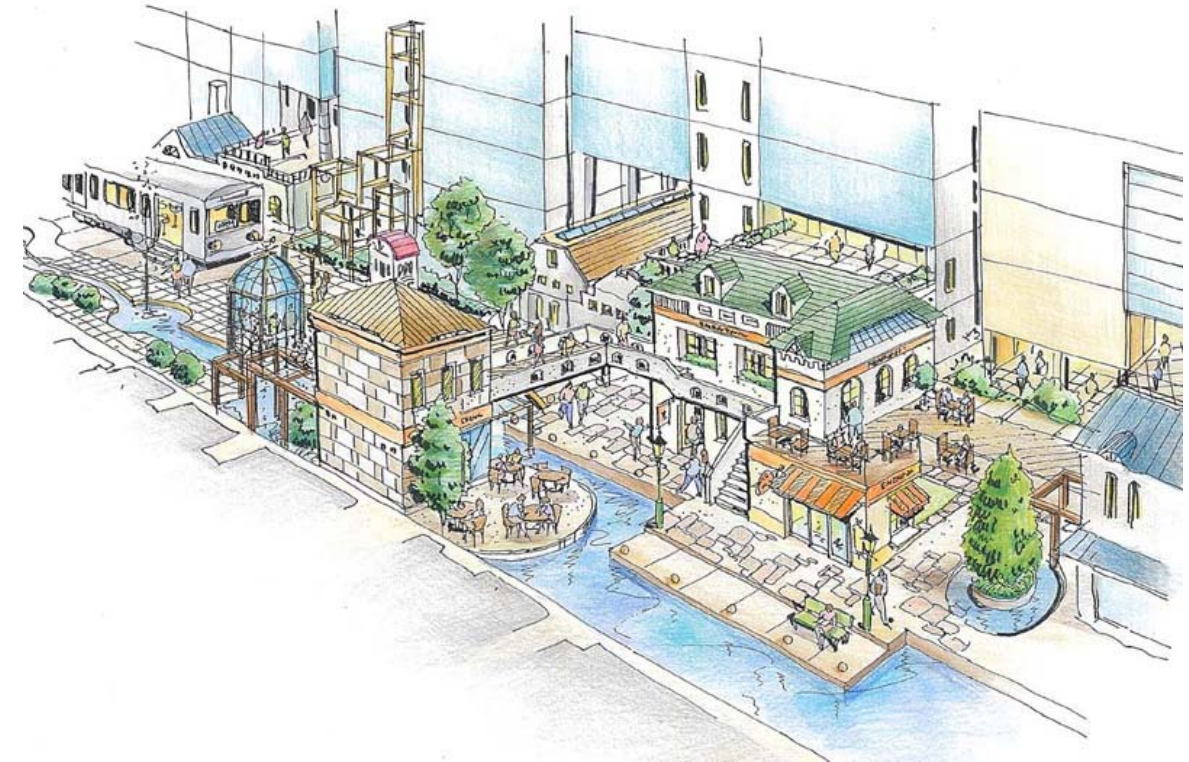
渋谷川の両側に林立していた建物を共同化等により建て替え、ゆとりある歩行者空間を確保していく。



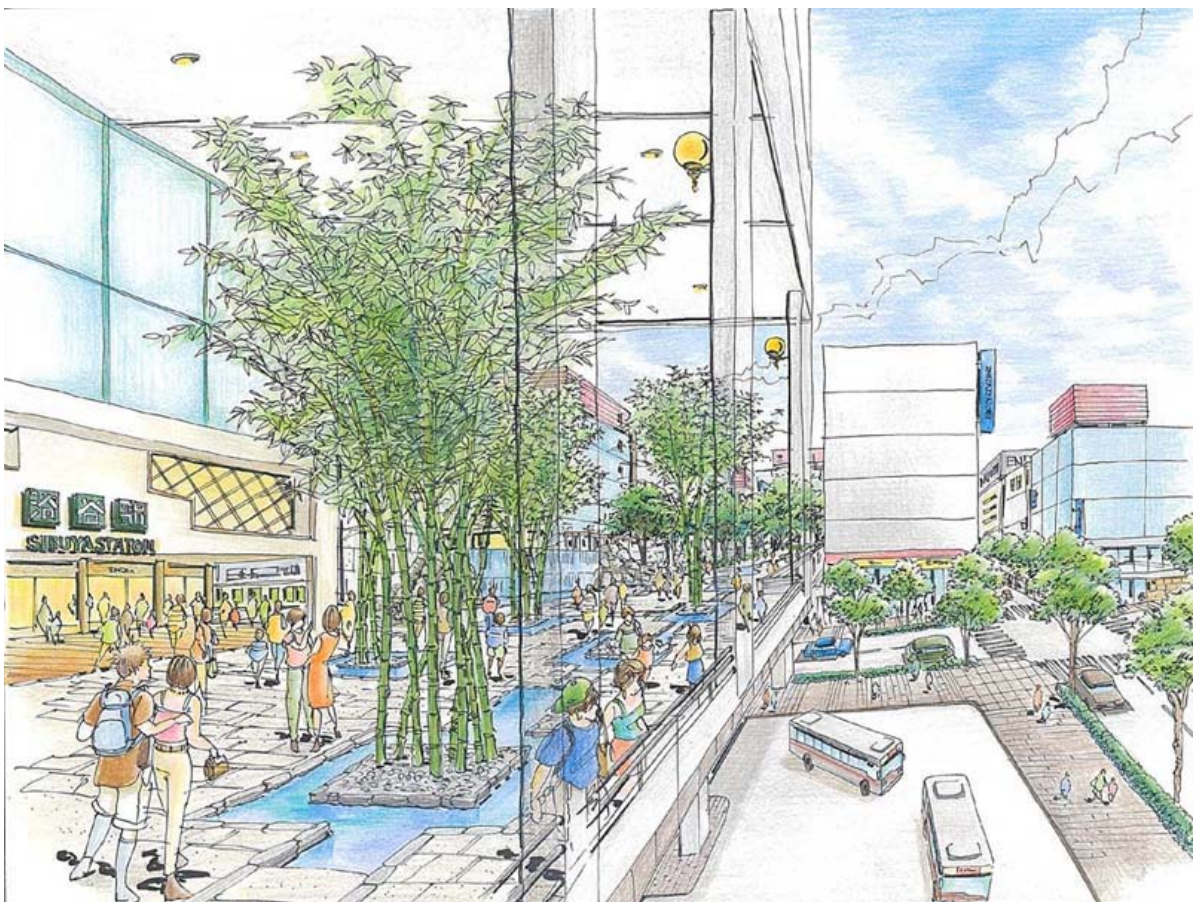
【水と緑の軸イメージ（宮下公園）】



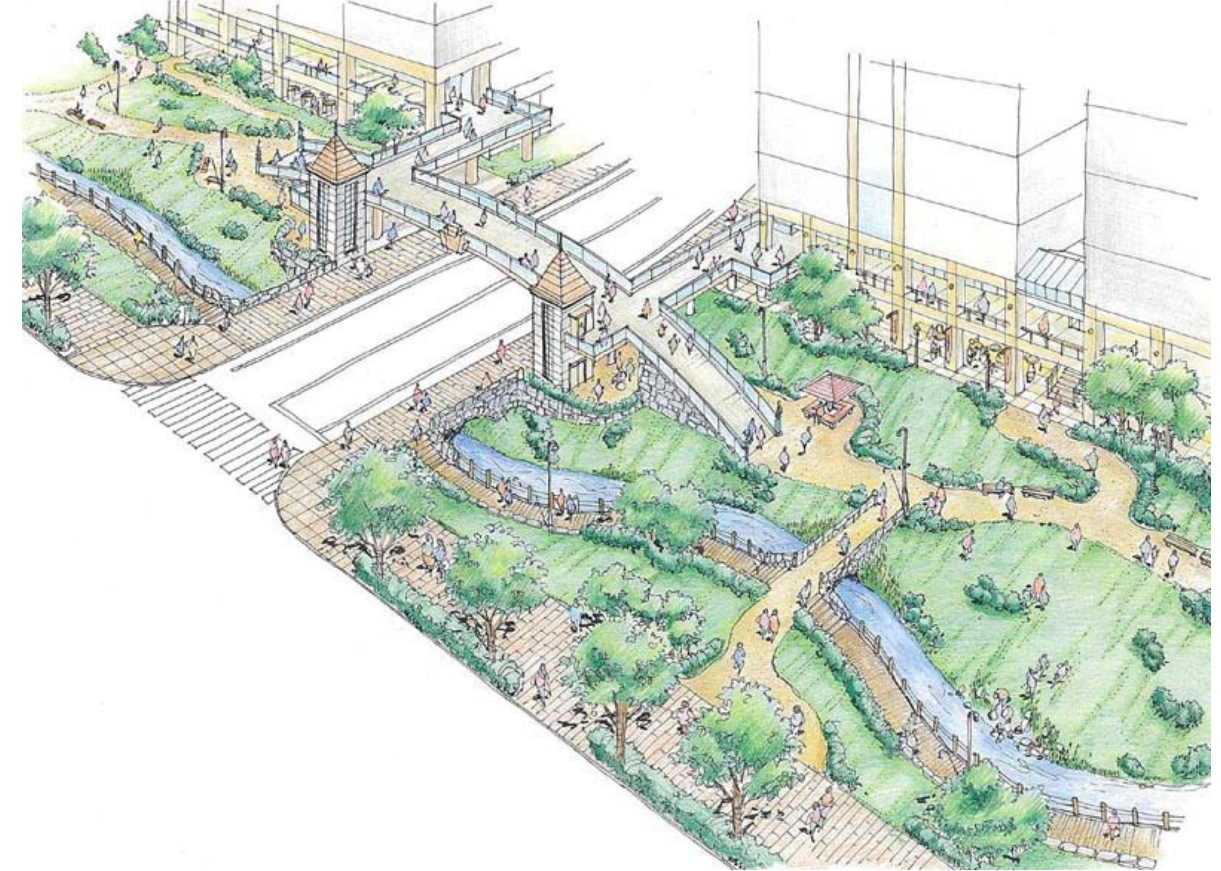
【水と緑の軸イメージ（コア側区間）】



【水と緑の軸イメージ（駅付近から宮下公園方面）】



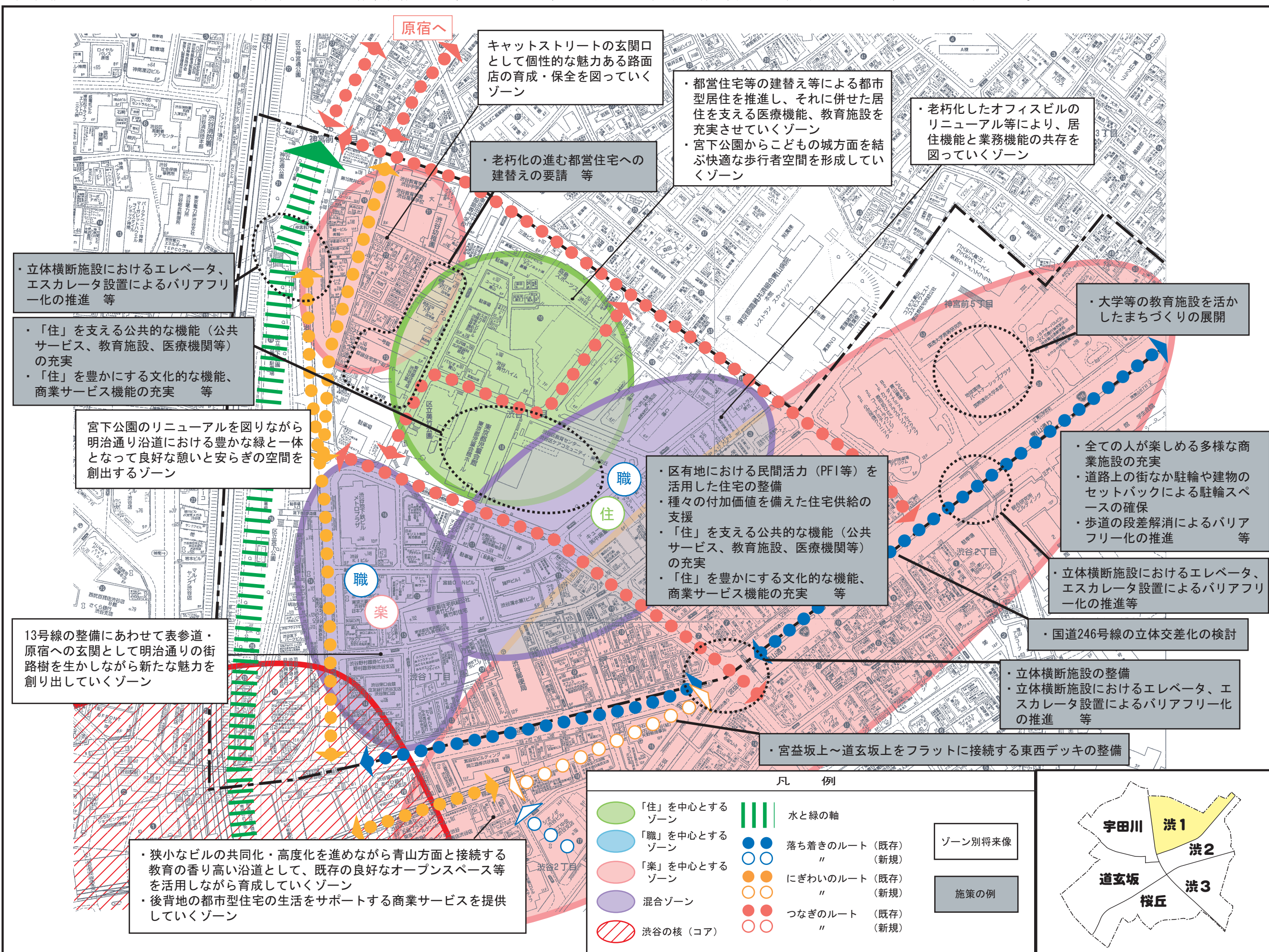
【水と緑の軸イメージ（並木橋付近）】

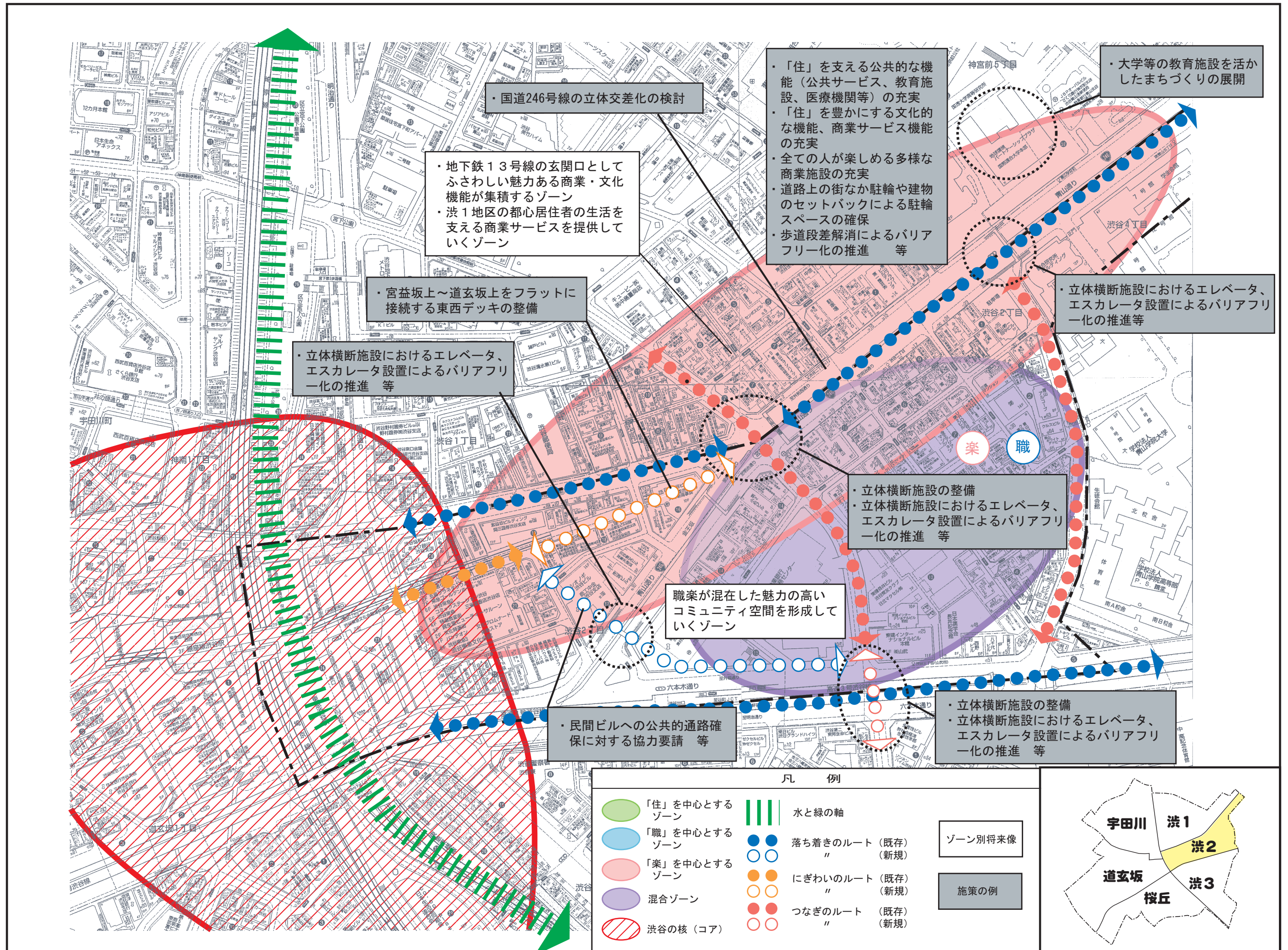


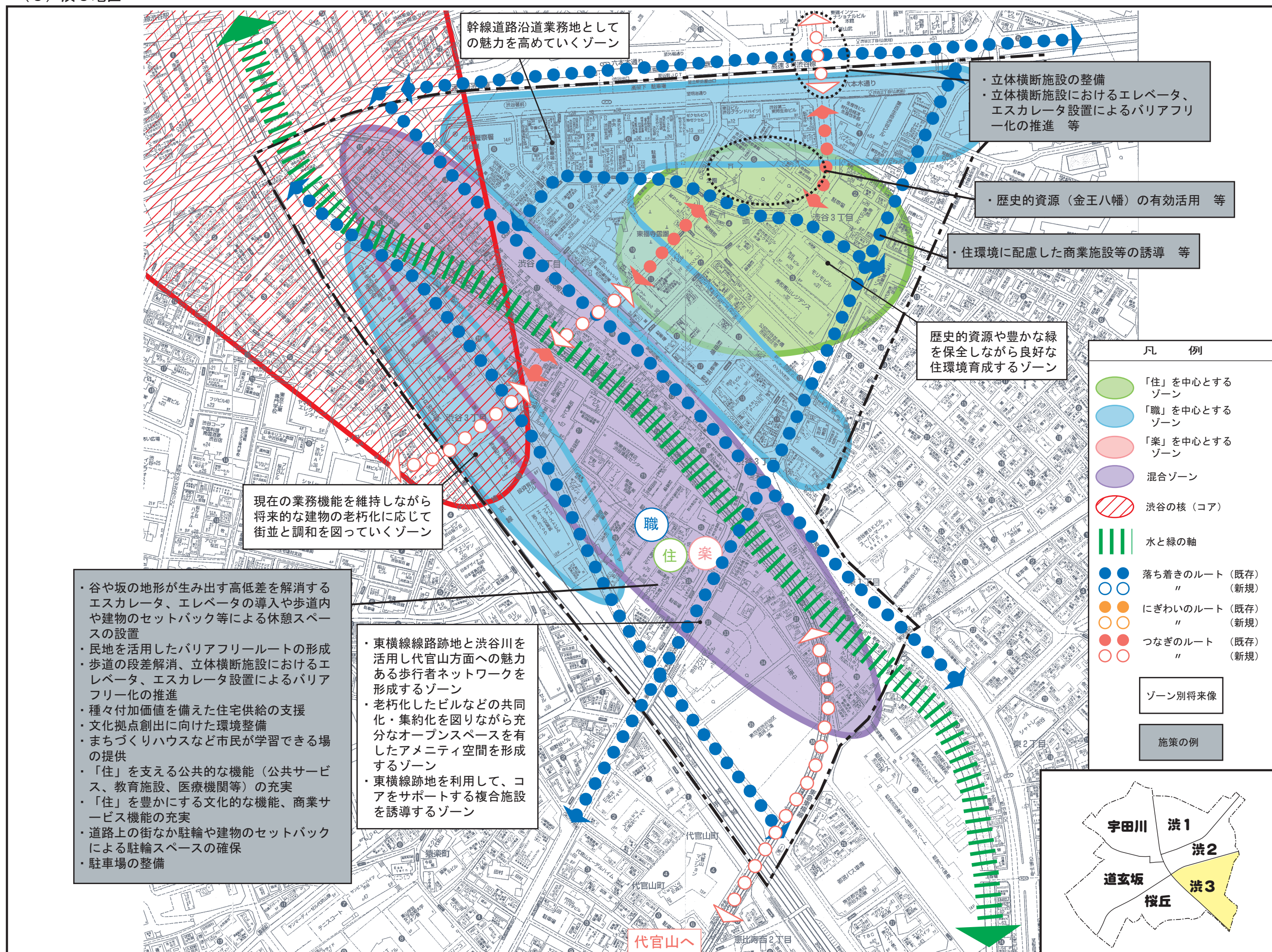
7. 外周エリアの将来像

(1) 渋谷1地区

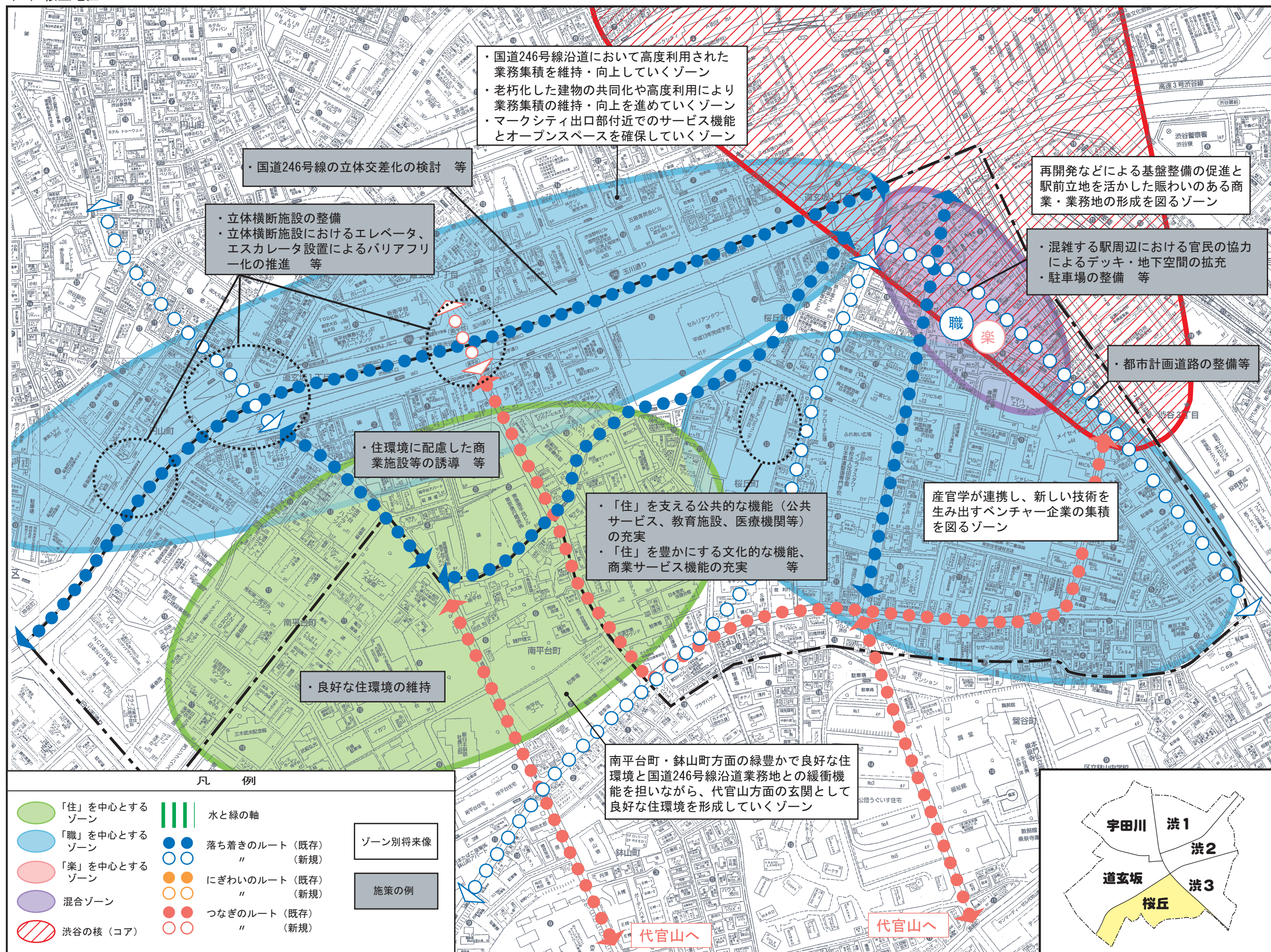
※歩行者ルートの形成、組織づくり、ルールづくり、しくみづくり等地区全体に関わる施策の例については、ここでは明記しない。

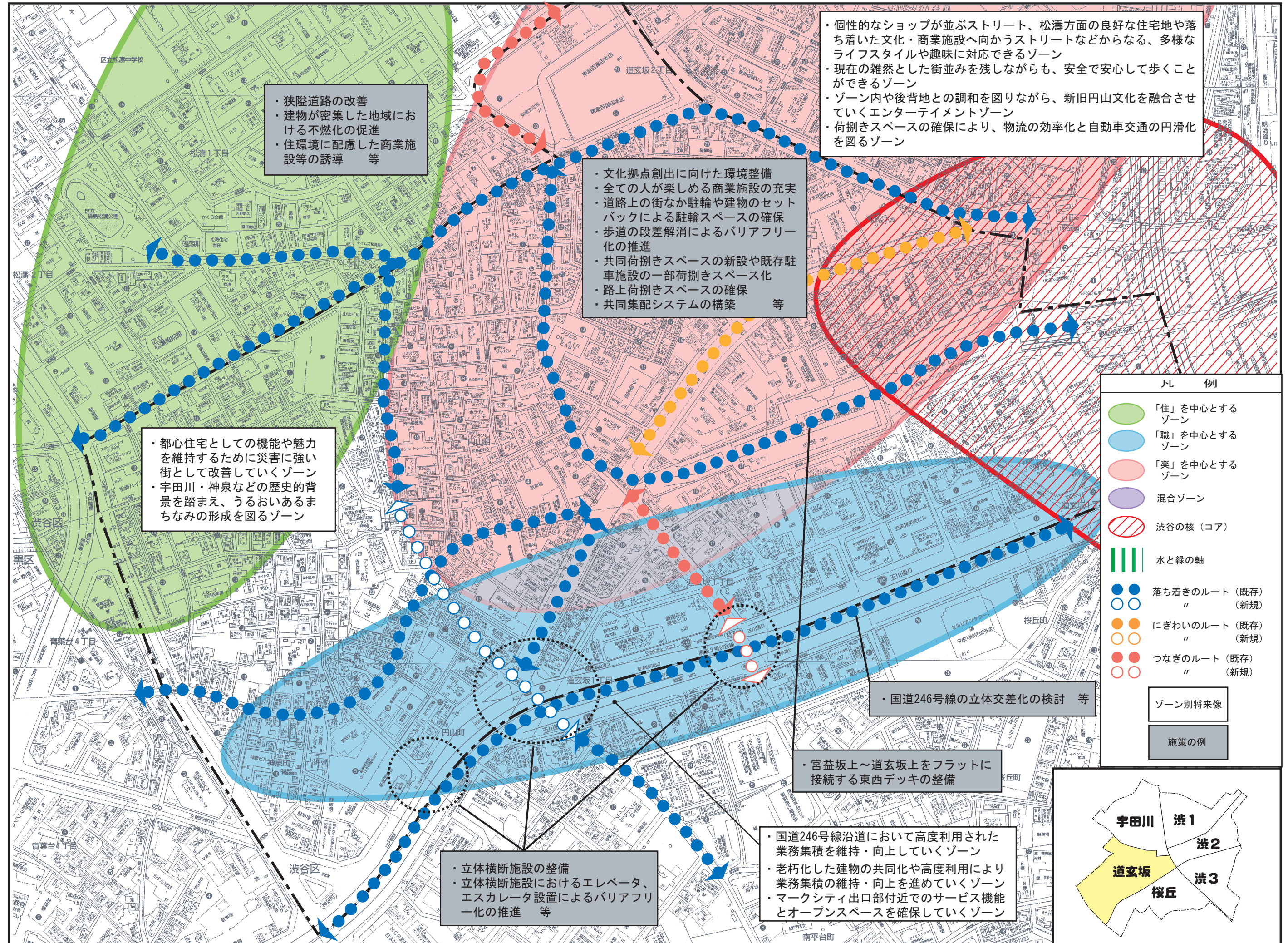


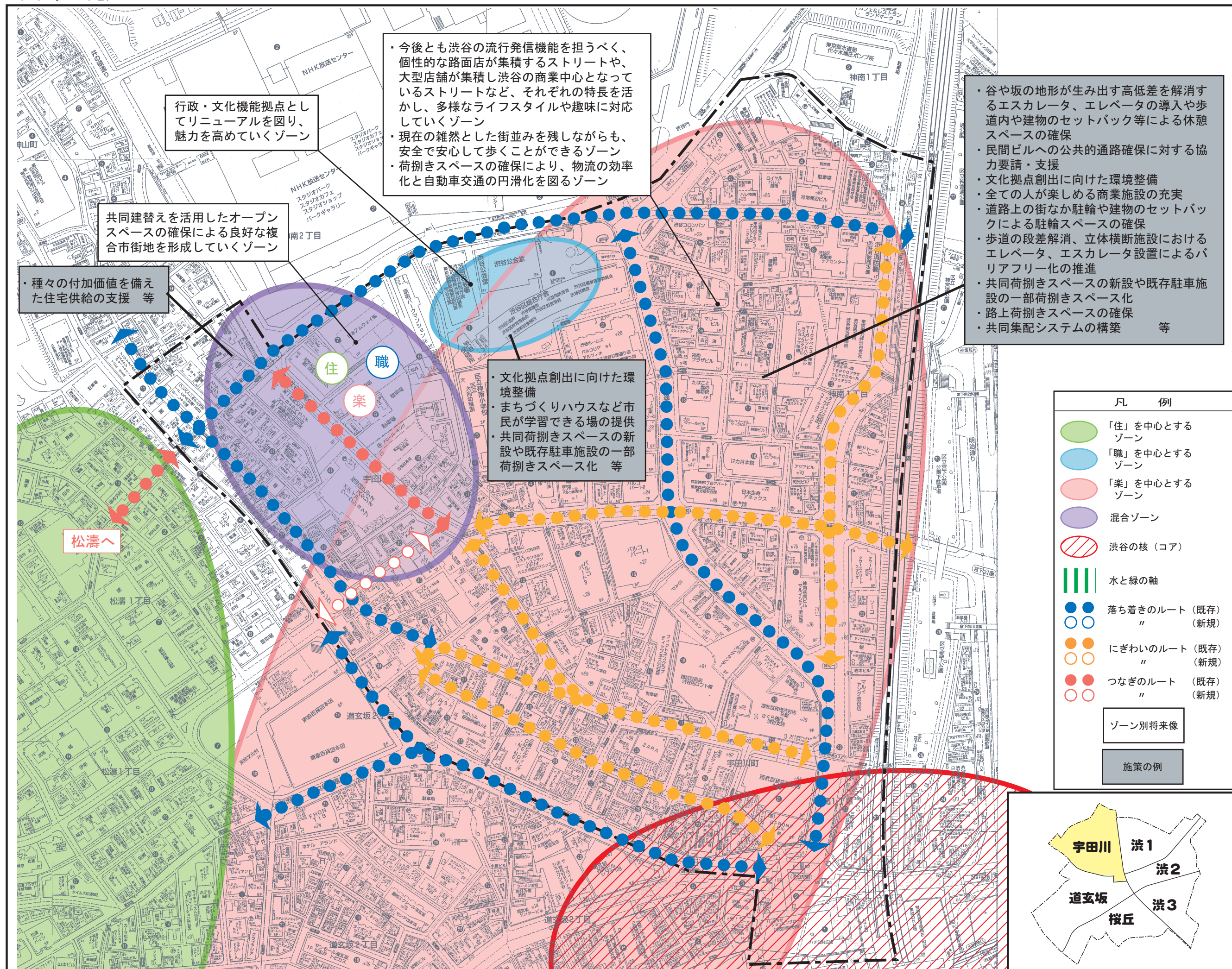




(4) 桜丘地区







8 . 個別課題への対応

1) 都心居住の実現に向けた検討

(1) 都心居住に関する考え方

「多様なライフスタイルに応える積極的な住宅供給に努める」

- ア 渋谷駅は都内有数のターミナル駅であるにもかかわらず、駅から 400～500m のところに低層住宅が広がっており、700m 付近から住宅の広がる新宿駅と比較しても、他の副都心でない魅力を有している。また、周辺に松涛・南平台・青葉台といった質の高い戸建住宅地が形成されていることも特徴的である。
- イ 渋谷は民間調査の「住みたい街ランキング」で上位にランクインするなど、「渋谷に住みたい」というニーズは高い。また、ファッション・音楽・情報の流行発信基地として、隣接する代官山、青山、原宿などとあいまって魅力的な街を形成している。
- ウ こうした背景を踏まえ、高級住宅だけでなく、低廉な住宅や高齢者向け住宅などの付加価値を備えた住宅が供給されれば、更にそのニーズは広がるものと考えられる。
- エ 最近、海外や国内で広がりつつあるコンバージョンや共同化によるマンション建設の際の補助制度、住宅附置制度などの方策を検討・活用し、多様なライフスタイルに応えられる住宅供給に努め、都心居住の積極的な推進を図るべきである。
- オ また、オフィス街であった地区に人が住むことにより夜間人口が増加し、街は 24 時間賑やかとなり、犯罪の減少にもつながるものと考えられる。
- カ なお、既存の住環境やコミュニティとの調和が図れるような目指すべき住環境について、今後地域住民が主体的に考え議論を深めながら、誰もが渋谷に住むことの価値やステータスが維持できる住機能のあり方を、それぞれの地域で検討していくことが必要である。

(2) 住環境の保持・保全に関する考え方

「BIDs の活用などによる自主的な住環境の保全に努める」

- ア 渋谷には落書きやごみなど、生活に適した環境づくりのために解決すべき問題が数多くあり、住民や事業者を主体とする組織づくりとその運営が解決のかぎを握るといえる。
- イ その仕組みとして BIDs（ビジネス再開発地区制度）の活用が有効であると考えられる。
 - ・ BIDs（Business Improvement Districts）は、地域産業の活性化のための環境整備を主な目的として、地区計画をベースに、治安維持、清掃、公的施設の管理などの行政の上乗せサービスなどの行政からは得られにくいサービスを独自に地域に提供する、米国の州法で定められた特別地区の一種のことである。
 - ・ BIDs は、形態としては NPO でありながら、その活動資金を地区内の不動産所有者から「負担金」という形で独自に徴収する法的権限を持ち、我が国の TMO 運営で最も問題になっている「財源の確保」が、BIDs では特別税の形で強制徴収している。
 - ・ 我が国においても、汐留地区において、この考え方を参考に街並みの維持管理や警備を行う試みがなされようとしている。

【参考 - 海外・国内における先進事例】

海外事例

【オフィスの住宅へのコンバージョン】

- ・ ローコスト（低価格）な住宅供給の一手法として、マンハッタンなどでは入居者がいなくなった古いオフィスビルを改修し、住宅へとコンバージョン（転換）する方策が様々なインセンティブ（固定資産税の減額等）と併せて実施されている。
- ・ コンバージョンのメリットとしては、既存のコアとシェル（エレベーター・メイン配管スペース、外壁）を活用するため、コストが安く、工期も短い、天井床が高く、また“畳”というモジュールにとらわれることなく、ゆとりある住環境の創出が可能、などがあげられる。

コンバージョン後

コンバージョン前



国内事例

【国内におけるコンバージョンの動き】

- ・ 国内においても、文部科学省の補助により産・官・学からなる研究チーム（東大・村松助教授）により、既存のオフィスを住宅に転用するための研究開発が進められている。また、国土交通省も、既存オフィスなどを公共賃貸住宅に転用する場合の改修費用の 2 / 3 を補助する制度を 2002 年度予算に盛り込んでいる。
- ・ 千代田区では、建物の所有権を有している個人または法人（不動産業専門法人を除く）が、事務所等として建設・使用されている建物を建築基準法等の関係法規を満たし、1 住戸あたり 50 ㎡以上の専用面積のある住宅に用途転用する場合に、改造に要する工事費の一部を助成している。

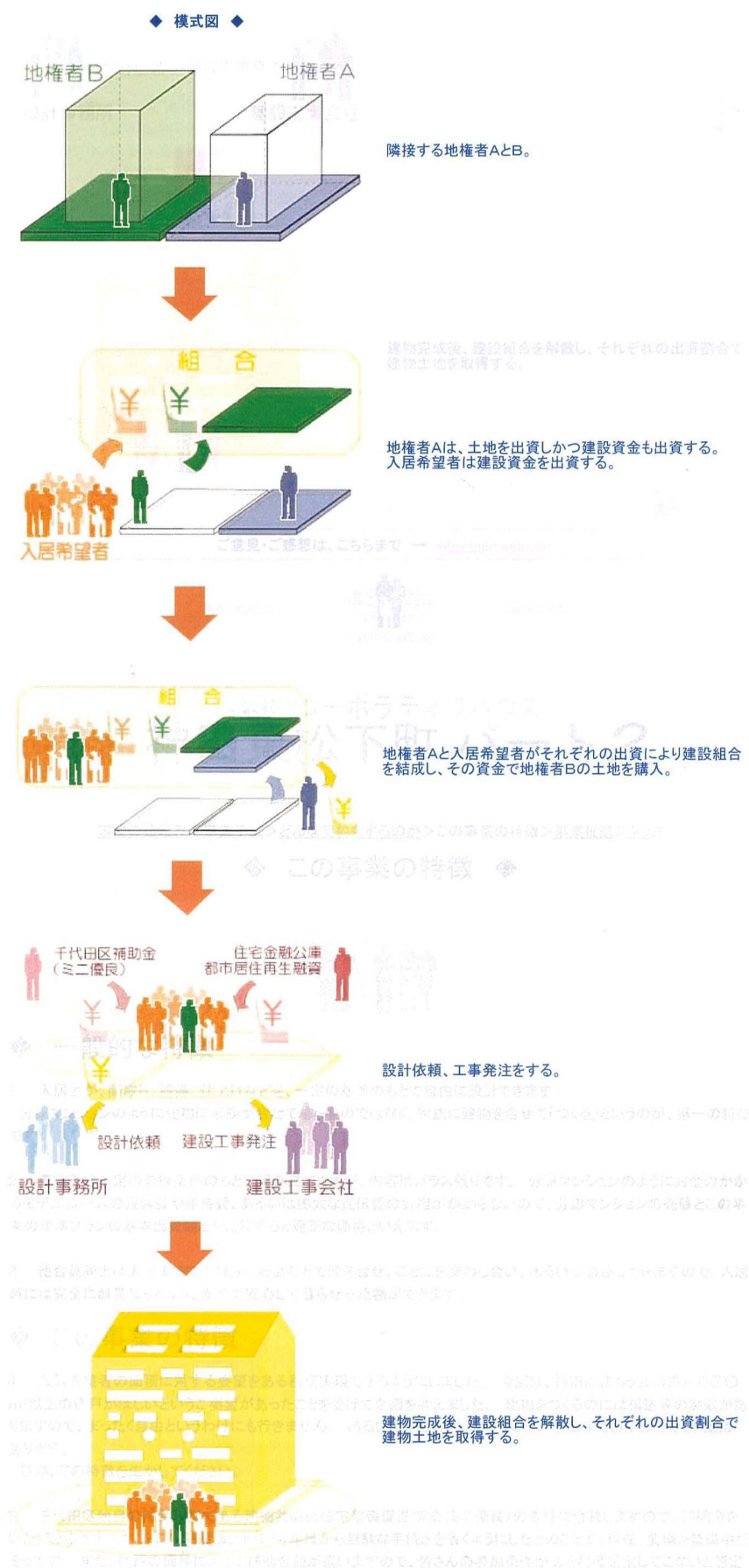
【まちづくりとの連携による住宅供給】

- ・ 千代田区では、比較的小規模な敷地で二人以上の土地所有者が共同住宅を建築する場合に、その事業費を助成する区独自の「建築物共同化住宅促進事業（ミニ優良）」を実施している。
- ・ 補助率は、調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費等の補助対象事業費の 1 / 2 以内とされている。
- ・ この事業を活用した区内のコーポラティブハウスでは、JR 神田駅徒歩 4 分という好立地にもかかわらず、延床面積 55 ㎡：2,900～3,000 万円台、65 ㎡：3,800～4,000 万円台という低価格を実現している。（区平均約 100 万円 / ㎡）

【住宅附置制度】

- ・ 港区、中央区、千代田区、新宿区、文京区などでは、建築指導要綱等において一定規模以上のビルを建設する際に併せて住宅を建設する「住宅附置制度」を設け、住宅の誘致を進めている。

千代田区ミニ優良活用のコラボティブハウスの事業の仕組み



2) 自転車対策に関する検討

(1) 現況整理

駅周辺の自転車の利用状況

渋谷駅周辺の自転車利用者は、鉄道利用、買い回り、業務、通過（コアの横断）など、様々な目的で渋谷駅周辺を利用している。

駅周辺には渋谷区が設置した5ヶ所の無料駐輪施設があるが、収容台数は計約600台程度である。

渋谷駅乗降客の自転車利用率、及び駅周辺の業務・商業施設への自転車利用率はいずれも1%程度と少ない。但し、渋谷駅の自駅乗降客が大きいことから、将来乗降客のうち自転車利用台数は約1,400台/日と想定され、駅端末に関しても駐輪施設が不足する状況である。

《渋谷駅周辺の無料駐輪施設》



《渋谷駅乗降客の交通手段別分担率》

	バス	自動車	自動2輪車	自転車	徒歩	合計
渋谷駅	11.1%	1.0%	0.1%	0.5%	87.4%	100.0%

出典：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査

渋谷駅将来自駅乗降客数
55.3万人（都市鉄道調査ワーキング資料）

鉄道乗降客数のうち、将来自転車利用台数は
約1,400台/日と想定される。

《渋谷駅周辺ゾーンへの施設別交通手段別利用者数》

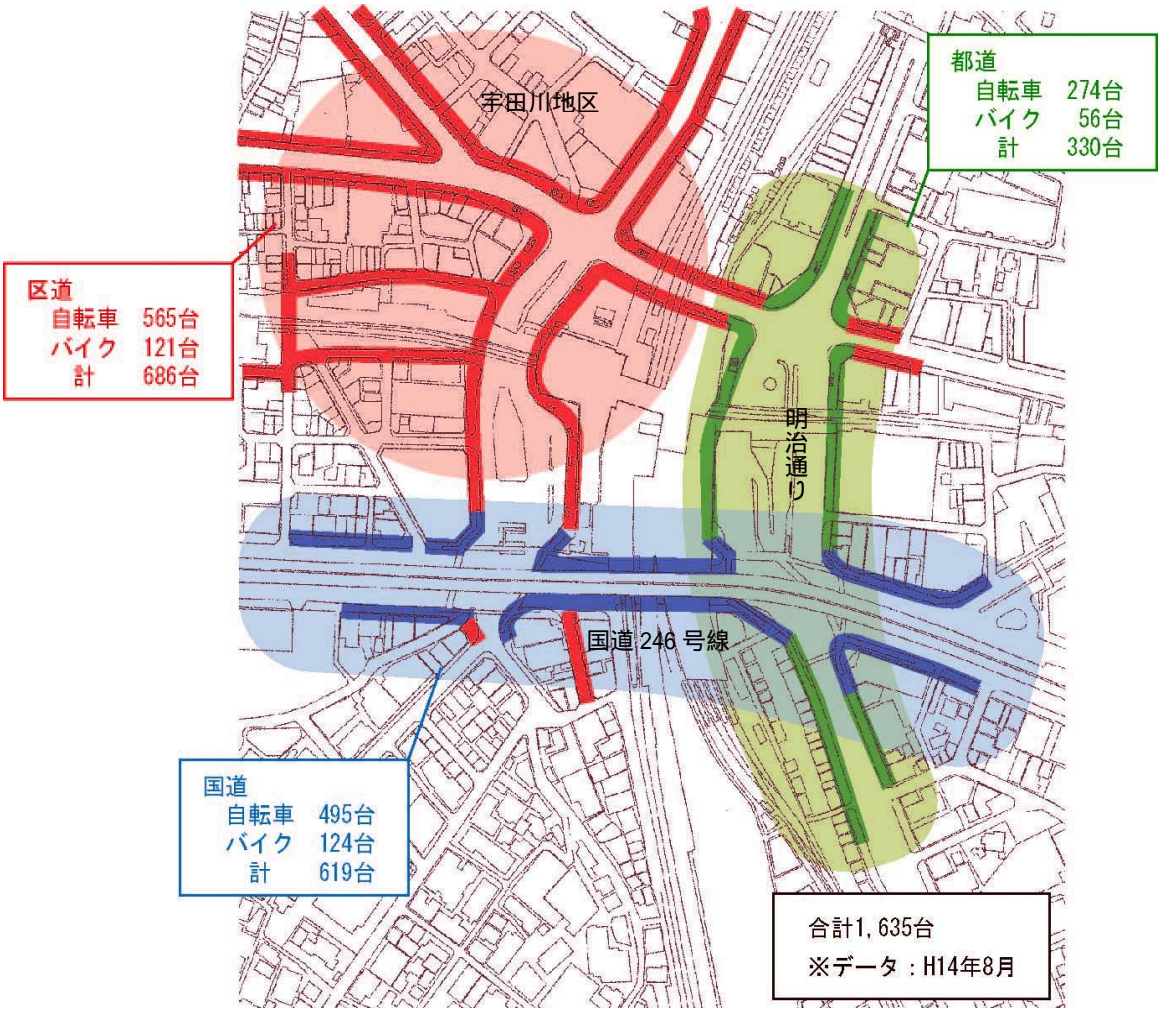
	鉄道	バス	自動車	自動2輪車	自転車	徒歩	合計
商業施設	54.5%	6.2%	8.2%	1.4%	1.0%	28.7%	100.0%
業務施設	77.2%	3.3%	9.3%	1.3%	0.4%	8.5%	100.0%

出典：平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査

放置自転車・バイクの状況

現状の放置自転車・バイクは、宇田川地区や国道 246 号線沿道に多い状況である。
平成 13 年度に東京都が実施した調査では、渋谷駅は上位 10 位に入っており、平成 11 年調査から大きく順位を上げている。また、放置バイク台数は上位 10 駅の中では最も多くなっている。

【現状の放置自転車・バイクの状況】



《都内における駅周辺の放置自転車の現況について（東京都、平成 13 年）》

順位	駅名	区市名	放置台数(カッコ内はバイク)	前回(H11)順位
1	亀戸	江東区	3,831 (301)	2
2	池袋	豊島区	3,724 (365)	1
3	巣鴨	豊島区	3,352 (103)	3
4	新小岩	葛飾区	3,145 (316)	20
5	葛西	江戸川区	2,824 (107)	12
6	中野	中野区	2,599 (238)	6
7	小岩	江戸川区	2,563 (139)	54
8	蒲田	大田区	2,418 (171)	4
9	町田	町田市	2,406 (505)	14
10	渋谷	渋谷区	2,370 (578)	28

(2) 放置自転車に対する基本的な考え方

「自転車駐車場の附置義務化や自転車駐車場の整備による放置自転車の解消」

- ア 自転車は、環境や健康面において、その役割が高まっている一方、渋谷駅周辺においては、多くの放置自転車が見られる。
- イ 現在、渋谷区の大規模施設等の建設においては、開発者の判断により、自転車駐車場の整備が委ねられている状況である。
- ウ 従って、自転車駐車場の附置について検討し、商業施設等の新たな建築物については、必要となる自転車駐車場の整備を誘導していくことが必要である。
- エ また、渋谷駅周辺においては、自転車駐車場の整備に努め、放置自転車の撤去を図り、安全で快適に歩ける歩行者空間を創出していくものとする。
- オ 更に、行政や商店主等が協働して自転車利用に対するモラルの向上を啓発していくことが重要である。

(3) 渋谷駅周辺における自転車・バイク対策

駅直近部（コア付近）

「附置義務条例化等による必要駐車台数の確保」

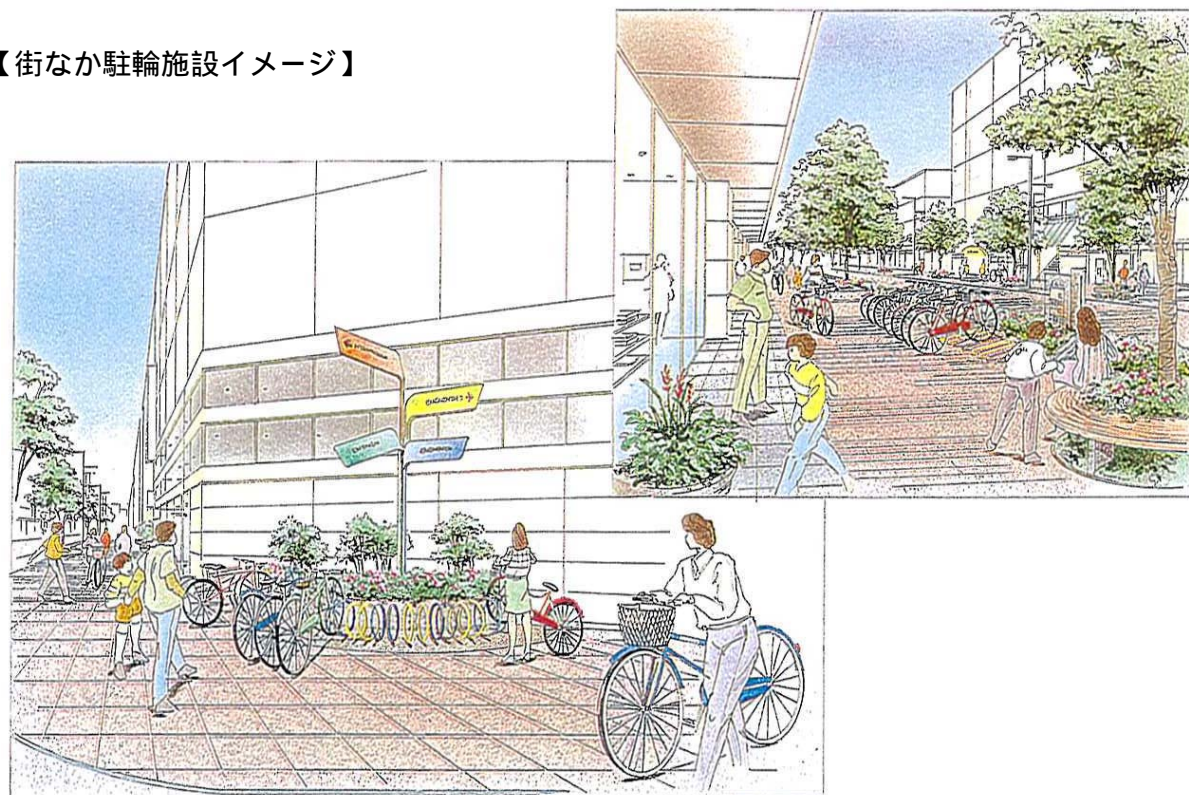
- ア 自転車需要としては、鉄道端末利用に加え、駅直近の商業施設への利用手段が多い。
- イ 現在、駅周辺部には約 600 台程度の自転車駐車場があるが、これだけでは充分ではないため、建物の改築や増築などと併せて、附置義務の条例化等による必要駐車台数の確保を誘導していくものとする。
- ウ 更にコアの中にも、駅利用者並びにコアの建物利用者のための、利便性の高い箇所での駐輪スペースの確保に努めるものとする。

路面店が集積するコアの外

「自転車による街の回遊を支援する街なか駐輪施設の整備」

- ア 店から店への移動など、身近な交通手段としての自転車需要が多い。
- イ 但し、小規模な店舗が多いため、建物側が単独で自転車駐車場を確保することは現実的には困難である。
- ウ 従って、道路上に「街なか駐輪施設」として、小規模の駐輪スペースを各所に配していくことが有効な手法と考えられる。
- エ なお、建物の共同化等におけるセットバック空間や既存の建物のデッドスペースなどを活用し、建物利用者に対する駐輪スペースの確保に努めていくことも重要である。

【街なか駐輪施設イメージ】



【井の頭通りに導入される予定の街なか駐輪施設】



(4) 自転車走行空間の創出

「道路空間内を基本としながら民地の活用も含めた快適な自転車走行空間の創出」

- ア 現在の渋谷駅周辺地区においては、連続する路上駐車車両や大量の歩行者による歩行者空間の不足により、自転車の走行環境は脆弱である。
- イ 幹線道路の新設・拡幅時やバイパス整備などによって自動車交通量が減少する場合には、自転車走行空間を確保することが原則であるが、渋谷駅周辺地区においては大部分は、このような道路空間内で自転車の走行空間を捻出することは困難である。
- ウ しかし、世界の大都市では車道を狭めてでも自転車の走行空間を確保している例も少なくなく、環境への配慮や自動車利用の抑制のための自転車利用が促進されている。
- エ 従って、将来的には道路空間内における自転車走行空間の確保を視野に入れながら、当面は荷捌き車両の路外駐車場への転換や、沿道建物の共同化・セットバックによる歩行者空間の創出などにより、自転車が走行出来る空間を生み出すことが重要と考えられる。また整備を計画している歩行者デッキについても、自転車ネットワークの一部として、歩行者との共存による自転車走行空間の確保の可能性について探っていくものとする。
- オ また、併せて自転車走行空間の明確化やルール化やマップづくりなどにより、安全に走行できる空間としていくことも重要である。

《海外主要都市における自転車走行レーン設置の例》



パリ



ロンドン



ロンドン



ロンドン



バルセロナ



バルセロナ



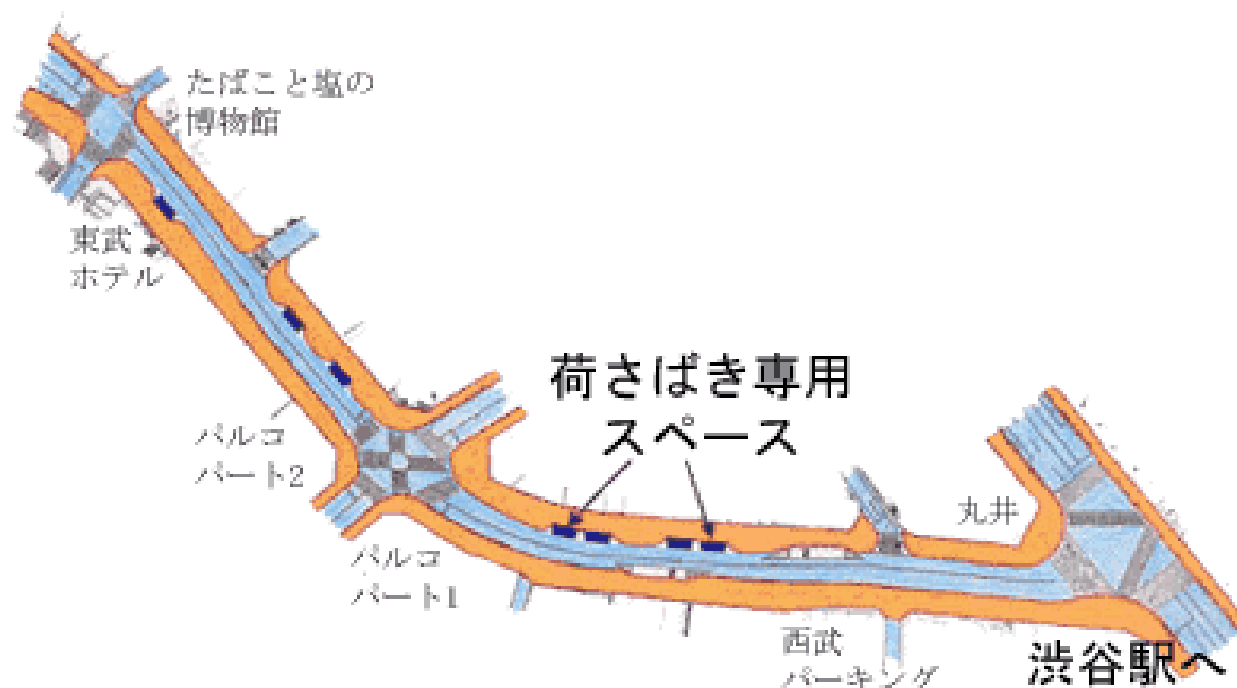
ジュネーブ

3) 荷捌き対策について

「施設内と併せて、路外・路上での荷捌き施設の確保」

- ア 荷捌き施設は、本来店舗側で確保することがその責務であるが、渋谷にある多くの路面店では、現実的にはその確保が難しい。
- イ 東京都では、平成14年10月から荷捌き附置条例が施行され、今後は同条例の対象となるような特にコア等での大規模店舗については、これに準じて施設内に荷捌きスペースの確保を促していくものとする。
- ウ 一方、多くの路面店については共同で利用できるような、路外での荷捌きターミナルを設けたり、一般交通に影響を及ぼさない範囲での路上荷捌きスペースの確保を目指していくものとする。
- エ 現在、公園通りと井の頭通りにおいて、路上荷捌きスペースが整備中であり、この整備効果を見極め、他路線においても同様な試みを実施していくことが求められる。
- オ また、コア等に新たに設置する荷捌き専用スペースについては、既存の路面店の商店も共同で利用できるようなシステムについても検討していく。
- カ 更には共同集配システムの確立やIT技術を活用した新たな荷捌きシステムの確立などについても検討していく必要がある。

【参考 - 公園通りにおける路上荷捌き計画】



4) ライフラインに係わる検討

(1) 情報インフラ整備の考え方

「高速で信頼性の高い情報・通信ネットワークを構築」

- ア 渋谷が、新たな先端産業が創出されるような知的資源が集積する都市となるためには、従来の産業構造からデジタル情報を核とした高付加価値産業への変貌が必要である。
- イ そのために必要となる情報・通信ネットワークは、ブロードバンドの主役と期待されている光ファイバー網を中心としたインフラ整備を図っていく必要がある。
- ウ 但し、敷設に時間と費用がかかることが普及の障害となっているため、無線LANやADSLも併用しながら、大量の情報に応じた通信網を構築していく必要がある。
- エ 光ファイバー網の敷設促進に向けては、地下鉄整備やC・C・BOX(電線共同溝)等の整備を契機としながら、通信事業者のニーズ及び開発計画と整合した整備を行う必要がある。
- オ また、公共的なスペースでの無線基地局の設置や道路管理用光ファイバーの解放、道路占有許可の迅速化など、公的機関の支援も不可欠である。

(2) 都市防災機能の拡充の考え方

「安全・安心な街渋谷を象徴する防災インフラの拡充」

- ア 渋谷が、「人が主役の街」となるためには、安全・安心なまちづくりを推進することは欠かせない。
- イ そのためには、老朽化した建物の更新に止まらず、交通・通信施設、ライフライン等の耐震性の強化や不燃化を推進するとともに、重要度の高い上下水道、電気、ガス、電話などのライフライン等の機能が災害発生時にも維持できるシステムづくりを進める必要がある。(現在、東京都が渋谷駅周辺地区浸水対策を実施中である)
- ウ 特に、渋谷駅周辺が谷であることから地下貯留槽の整備は不可欠であり、また、災害時に被災者の生活に必要な食料・飲料水、施設・資機材等が的確に提供されるよう、防災備蓄倉庫を確保するとともに、区職員の支援基地となる防災住宅の確保等も重要である。
- エ 併せて、災害時においては、迅速な救助・救急活動、消火活動、避難誘導が有効であることから、平常時から住民参加による防災訓練等を進めるなど自主防災組織の強化を図るとともに、災害時に円滑な救助・避難等が行えるよう、違法駐車車両や放置自転車等の排除についての啓蒙活動を実施することが重要である。

(3) 環境保全への取り組み

「持続可能な環境都市への貢献」

- ア 渋谷区は、ヒートアイランド現象緩和や地球温暖化防止のため、神南分庁舎や旧原宿中学校プールで屋上緑化やビオトープを推進している。渋谷が、地球にやさしい環境都市を目指していく上では、コアの開発に合わせて環境に配慮した施設計画としていく必要がある。
- イ そのためには、地域冷暖房プラントや雨水利用施設、施設緑化、自然エネルギー発電など、地球温暖化防止、ヒートアイランド対策、資源リサイクルなどに資する施設整備をコア自らが推進していく必要がある。