５．重点検討区域の将来像①　～ コ ア ～

５－１ コアの将来像の枠組み

渋谷がめざす街のコンセプト・対応方針　※3 章参照

↓ ← コアの現状

コアの基本的な考え方

① コアのコンセプト
② コンセプト実現のための基本方針

↓

・都内周辺都市との比較
・海外における先進事例の状況

↓

← ・コアの具体的な検討のスタンス

↓

コア整備に必要と考えられる機能

① 基盤施設に関する機能、建物施設に関する機能
② 必須機能、オプション機能

↓

個別の機能についての具体的な検証

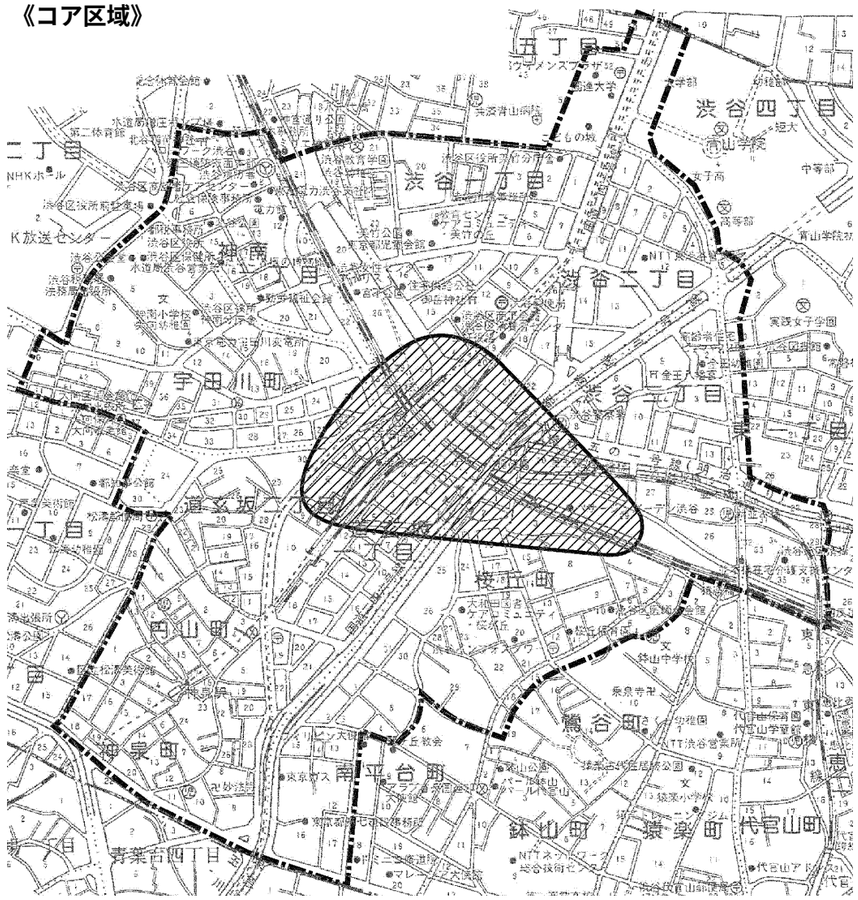
① 戦略別導入機能の想定（コアの開発戦略）
② コアを中心とするエリアの歩行者動線
③ 渋谷駅改良の検討
④ コアを中心とするエリアの自動車動線の考え方
⑤ ハチ公広場の基本計画
⑥ 西口広場の基本計画
⑦ コアにおける駐車場導入の考え方

【コアの区域設定】

① 渋谷駅周辺地区における新たな拠点として、基本的には、多くの人が集中する鉄道駅（埼京線・井の頭線含む）ならびに東西駅前広場を含む範囲を対象とする。
② 駅を中心とした重層的な歩行者ネットワークが周辺街区に接続する部分、縦方向の移動の主動線となる縦シャフトの導入を想定する位置等を含めて検討していくことが必要と考え、歩行者ネットワークの受け皿となる駅前街区については、コアの範囲と重複して含む。

北：宮益坂
東：明治通り
南：埼京線ホーム（新南口）＋ 桜丘地区再開発区域
西：井の頭線駅（大和田通り側改札）　　上記施設に面する駅前街区の一部

《コア区域》



5－2 コアの基本的考え方

1）コアのコンセプト

背 景（現 状）

① 渋谷のコアが地球環境に貢献するために

ｱ　渋谷駅周辺は、違法駐車や交通集中等による交通混雑や、多くの人が集中し大量のモノを消費して行く場所として「20 世紀の高度成長・大量消費時代」の象徴的な場所だったといえる。

ｲ　もともと渋谷は谷の形状から全体的にコンパクトシティの素質を持っているが、渋谷駅を中心とするコアについては、環境時代に相応しい充分な積極的利用がなされておらず、地球環境に貢献するような土地利用への転換が望まれる。

ｳ　21 世紀の「環境時代」においては、重点的かつ効率的な開発の必要性が高まっており、特に整備効果が高い駅及びその周辺における開発は、都市のサスティナビリティ（持続可能であること）の向上に資する高い公益性を持っている。

ｴ　渋谷区では区民と区が協働で「渋谷区民環境会議」を開催しており、2002 年 9 月には、①増やそうみどり！自然豊かなコミュニティ　②進めようエコショッピング！ごみにしないひとくふう　③見直そうライフスタイル！省エネは、わたしの手から心から　という「渋谷区環境まちづくり宣言」を採択した。また、庁舎の屋上緑化やプールを利用したビオトープの形成などの環境施策を進めている。

② 渋谷のコアに不足しているもの

ｱ　大量に集中する人に対して、渋谷駅は小さく、老朽化も進み、また利用する人にとって非常にわかりにくい駅である。

ｲ　渋谷川や宮下公園といった自然の資源が活用されておらず、大量に集中する人がゆとりを持って歩けたり、ほっと憩えたりする開放的な空間が十分にない。

ｳ　シンボリックな空間としては、長年渋谷のシンボルとして多くの来街者を迎えているハチ公像のみである。

③ 駅と街のつながり

ｱ　渋谷駅は駅としての機能のみを持ち、その周りに広がる街にこそ渋谷の魅力がある。

ｲ　駅からその街につながるストリートは、それぞれが個性的な顔を持つ一方で、「にぎやか過ぎる」「子供っぽい」「近づきにくい」等といった印象が強い。

④ 渋谷が人をひきつける理由

ｱ　常に時代を先取りし、新たな情報を発信するアンテナ的な機能は、渋谷が特に若者からの支持を集める大きな要因となっている。

渋谷のコアのコンセプト

「地球にやさしさ、人に活力」　　コアから始める“新・渋谷生活（スタイル）”

渋谷のコアは、地球環境を大事にし、そして貢献していきたい。また、渋谷に住んでいる人，渋谷で働いてる人，楽しんでいる人、これら多くの人たちをもっと元気にしてあげたい。

そんな新しい渋谷生活（スタイル）を、この渋谷コアから挑戦してみようではありませんか。そして未来の子供達に残していこうではありませんか！

2）コンセプトを実現するための基本方針

(1) 利用しやすい快適な駅に生まれ変わる。

① 13 号線整備・東急東横線相互直通化に併せて、ターミナル駅に相応しい誰もが利用しやすく、わかりやすいバリアフリーな駅への抜本的な機能更新
② 駅近傍で錯綜しているバス・タクシー・自家用車に対して、歩行者と自動車交通を立体的に分離し、重層的な空間利用による安全で円滑な交通結節機能の拡充
③ デッキ・地上・地下の重層的な利用による利便性と快適性の確保された歩行者ネットワーク機能の拡充
④ 常に東京をリードする開放的で快適な渋谷の顔となる駅前空間の形成

(2) 駅直近におけるゆとりの空間を創出する。

① コンパクトシティ渋谷の中心として、また宮下公園や渋谷川等の自然的資源のつながりやマークシティ・文化会館等を結ぶ東西方向の新たなルート等の拠点として、ゆとりある歩行者が憩える空間を重層的に創出
② 都市型災害に耐え、環境負荷を低減することができる都市インフラの拡充
③ 谷が生み出す街並み等の景観面、ハチ公等のシンボル性、駅周辺に広がる魅力的な街との調和に配慮しつつ、ゆとり空間を生み出すような拠点に相応しい駅上部空間の有効活用

(3) 駅から街へ人を誘う仕掛けを演出する。

① 来街者に向けて「渋谷最新情報」を提供する情報の発信
② 渋谷に点在する高級感と文化と教育の香りを持つ様々な施設と駅とをつなげる「落ち着きのルート」の起点として相応しい雰囲気をもった空間の創出
③ 立地特性を活かした業務・ホテル等、既存の商業機能に併せて駅利用者が「立ち寄る」ことのできる日常的な商業機能、駅からさらに街へ誘う「ショールーム」的な商業機能等の充実

(4) 他にはない新たな魅力に挑戦する。

① 都心の駅直近に住み、職住近接を極めるための住宅の確保
② 文化を楽しんだり、公共ｻｰﾋﾞｽを受けたりすることによる都心居住の充実を図る機能の確保
③ 区内で最も利便性の高いコア部分における区民サービス向上のための行政機能の導入
④ 渋谷で働き・学ぶ人たちを支援するための、渋谷で生まれ育つファッション・産業等の情報発信や育成

5－3 コア整備に必要と考える機能

１）導入機能の検討の視点

(1) 都内周辺都市との比較における渋谷のコアの評価

都市の活力度

「流行感覚に優れた街」であるが「安全性」や「安心感」は低い

○ 商圏としては銀座と重なり、新宿とも競合しているが、ものめずらしさや流行感覚に優れた街というイメージがあり、活力のある街としてのイメージが定着している。
○ しかし安全性や安心感といったイメージが非常に低く、都市の活力にとってマイナス要因であるといえる。
○ 鉄道や商業施設の成り立ちについて、銀座をのぞく 3 副都心はほぼ同じような経過をたどっている。渋谷は近年マークシティやセルリアンタワーといった高層ビルがようやく立ち上がってきたが、中層の小規模ビルがそのまま残っており、更新の時期に来ている建物も多い。

土地利用

容積充足率は大差ないが、ネット容積率は低い

○ 土地利用構成、宅地利用構成、容積充足率は銀座を除く 3 副都心とも変わらない。
○ 用途別のネット容積率については、渋谷は商業が 410%と池袋、新宿に比べ 200%程度低い。また住宅も 60～70%低くなっている。全体としては 100%程度低くなっている。
○ 用途別床面積の構成は銀座を除く 3 副都心とも大きくは変わらず、商業が約 70%、住宅は約 15%となっている。

オフィス

業務エリアとしての人気は高いが、ペンシルビルが多い

○ 渋谷のオフィス賃料は、西新宿や銀座といったトップランクの業務エリアと肩を並べており、業務エリアとして渋谷の人気の高さがうかがえる。
○ しかし、渋谷副都心エリア内におけるオフィス床は新宿の約 4 割程度となっており、エリア単位面積当たりの床面積（0.74ha/ha）も銀座の 1.97ha/ha、新宿の 1.16ha/ha に及ばない。
○ オフィスビル 1 棟あたりの延床面積も都心 5 区の中では最低レベルで、小規模なオフィスビルが比較的多い。

商　業

流行発信基地としての地位は高いが、延床面積や１店舗当たりの販売額が小さい

○ 渋谷の大型店舗の数は池袋、銀座と同程度であるが、エリアの単位面積あたりの延床面積は池袋、銀座、新宿を下回り、床面積では少ないといえる。
○ 小売店舗数の密度は各都市同程度あるが、年間販売額は他の 3 都市に比べ低く、1 店舗当たりの販売額も池袋より約 3 億円、銀座より約 13 億円下回っている。

居　住

渋谷をターミナルとしている沿線都市の人気が高い
他都市に比べ、駅近傍に低層住宅地が拡がっている

○ 住みたい街としての渋谷の人気は渋谷そのものよりも、渋谷をターミナルとする東横線・田園都市線（下北沢、三軒茶屋、中目黒等）にある。
○ 床ボリュームとしての住宅の比率は銀座を除く各都市ともに 15%程度となっているが、駅から 400～700m離れたところあたりから低層又は中高層の住宅地が広がっており、駅直近には見られない。

その他

音楽系のイベントは圧倒的に多い
ホテル機能は他都市に比べ少ない

○ 渋谷における文化施設は新宿と並んで多く、文化を楽しめる施設は十分に整っているといえるが、文化施設までのアクセスや街の雰囲気とのマッチができておらず、十分に文化を楽しめる環境が整っているとはいえない。
○ 渋谷で開催されているイベント回数は新宿、銀座に次いで３番目であるが、音楽系のイベント回数は他都市を圧倒している。
○ 渋谷におけるホテルはエクセル東急やセルリアンタワーができてある程度増加したが、他都市と比べると単位エリア面積当たりの客室数は半分以下であり、まだまだ不足している。

(2) 海外における駅･駅周辺開発の先進的な取組みの状況

コンパクトな都市として、空間の有効利用を図り、商業・業務機能だけではなく居住機能や公園・広場機能を含めて官民一体でのまちづくり

① 駅・線路上空の空間を有効的に活用し、商業業務施設だけではなく、大規模公園やスタジアム等を含めた新たな都市空間を生み出している。【ロンドン、モンパルナス、アムステルダム】
② 都市にコンパクトに住み、生活することがさらに都市を活性化させることから、都心部の再開発において都市型住宅の供給を推進する動きが世界各都市で見られる。【ベルリン、パリ】
③ 都心部における住宅提供とともに公園や広場空間の創出を行い、人々の交流と安らぎを創出している。【ロンドン、ベルリン、モンパルナス】
④ 民間投資を誘発するための税制、法制面での優遇措置を行政サイドで用意したり、速やかな事業実施を促すための時限措置や具体的な事業主体を官民共同で出資し設立するなどしている。【ベルリン、パリ】
⑤ ブランド力のある商業施設やホテルを誘致することにより、世界的な企業やセキュリティの確保された住機能を相乗的に呼び込み、人が住み、働き、遊べる街を形成している。【シカゴ】

(3) コア整備の具体的検討のスタンス

コアのコンセプト・基本方針　　**周辺都市との比較＋海外先進事例**

コア整備の基本的考え方

① 活力増進と環境改善のための機能を「充実」する
- 渋谷駅周辺地区の中心として、また環境負荷が少なく世界に誇ることのできる「コンパクトシティ」の実現とともに、活力のある渋谷駅周辺のさらに一層の充実を図るために、現在の機能に加えて多様な機能を大胆に充実することが必要である。

② 魅力あるコアを実現していくための「多様な機能」を導入する
- 現状のコアは、鉄道乗換機能と商業施設のみとなっているが、13 号線整備・東横線相直化により渋谷駅が通過駅とならないためには、様々な人々のニーズに応えることのできる多様な機能の導入により､コアの魅力と名所性の向上を図ることが必要である。

③ 「ゆとり」のある公共空間を創出する
- 人の動きをより円滑かつ快適にしていくとともに、現状のコアに不足している「ゆとり」「安らぎ」「憩い」「水と緑」のある空間を駅直近に大幅に充実させることにより、誰もが利用できる快適な「公共空間」を創出することが必要である。

より良いコア整備を図るために

④ 事業性を高めるために相当量の床面積の確保を図る
- 上記のような空間を整備するためには、通路等の基盤施設については公共側が中心になり、また建物内空間については民間が中心になって進めていくものと考える。
- しかし、限られた空間の中で、より高質な空間を整備するためには、「公共空間」だけではなく、官民の柔軟な協力のもとで「公共的空間」を整備することが必要である。
- そのためには、コア整備が「民間事業として成立」することが不可欠であり、様々なニーズに対応する用途を導入するとともに、「事業性の高い用途」の導入が可能となる「相当量の床面積の確保」が必要である。

⑤ 低層部にゆとりある空間を創出するために建築物の高層化を図る
- コアに整備する「ゆとり空間」については、交通結節機能（駅・広場・ネットワーク）が集中し、多くの人が回遊する低層部に導入することが必要である。
- 従って、多様なニーズに応える床面積の確保と低層部におけるに充分なボリュームの快適かつ利便性の高い空間を創出するために、「建築物の高層化」を図るとともに、ゆとり空間についても重層化を積極的に図ることが必要である。

2）コア整備に必要と考える機能

■ コアのコンセプトと基本方針及び具体的な検討に必要な視点から、渋谷のコアに導入の必要な機能を抽出する。

渋谷のコアのコンセプト

「地球にやさしさ、人に活力」　　コアから始める“新・渋谷生活（スタイル）”

コンセプトを実現する基本方針

① 利用しやすい快適な駅に生まれ変わる
② 駅直近におけるゆとりの空間を創出する。
③ 駅から街へ人を誘う仕掛けを演出する。
④ 他にはない新たな魅力に挑戦する。

海外の動向、周辺都市との比較

① 海外における先進的な取組みの状況
② 都内周辺都市との比較における渋谷のコアの評価

具体的検討のスタンス

① 活力増進と環境改善のための機能の充実
② 魅力あるコアを実現していくための多様な機能の導入
③ ゆとりのある公共空間の創出
④ 事業性を高めるための相当量の床面積の確保
⑤ 低層部にゆとりある空間を創出するための建築物の高層化

コア整備に必要と考える機能

① 基盤施設に関する機能
　ア 交通機能（駅、駐車場・駐輪場、広場・道路・通路、ゆとり・やすらぎ）
　イ 防災・環境保全機能

② 建物施設に関する機能
　ア 商業・業務機能
　イ 住宅・生活サポート機能
　ウ 情報・文化、教育・育成機能
　エ ゆとり・やすらぎの機能

【具体的な導入機能のメニューの提案】

「コア整備に必要と考える機能」について、基本方針等に対応させて具体的な用途・施設等を提案していく。

〔次頁参照〕

【コアの基本方針と導入機能・基盤施設整備の関係】

コアの導入機能（建物関連）

③ゆとり・やすらぎ
- ◇充実した水や緑の空間
- ◇安らぎと展望の広場
- ◇谷の景観と調和した名所性

④情報・文化、教育・育成
- ◇情報発信基地、図書館
- ◇コンサートホール、ミュージアム、シネコン
- ◇教育施設（大学，専門学校、カルチャースクール）
- ◇アイディア交差点（ファッションショー・イベントスペース）、パイロットオフィス

⑤商業・業務
- ◇ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞ機能（立ち寄りできる商業施設、ショールーム的商業施設）
- ◇アミューズメント（娯楽）施設、スポーツ施設、リラクゼーション施設
- ◇オフィス
- ◇ホテル

⑥住宅・生活ｻﾎﾟｰﾄ
- ◇多様な都市型住宅
- ◇公共サービス施設（行政窓口等）
- ◇生活サポート機能（病院・駅前保育所・24時間窓口、ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ）

コアの基本方針と理念・目標

1　利用しやすい快適な駅に生まれ変わる
- ①13 号線整備・東急東横線相互直通化に併せて、ターミナル駅に相応しい誰もが利用しやすく、わかりやすいバリアフリーな駅への抜本的な機能更新
- ②駅近傍で錯綜しているバス・タクシー・自家用車に対して、歩行者と自動車交通を立体的に分離し、重層的な空間利用による安全で円滑な交通結節機能の拡充
- ③デッキ・地上・地下の重層的な利用による利便性と快適性の確保された歩行者ネットワーク機能の拡充
- ④常に東京をリードする開放的で快適な渋谷の顔となる駅前空間の形成

2　駅直近におけるゆとりの空間を創出する
- ①コンパクトシティ渋谷の中心として、また宮下公園や渋谷川等の自然的資源のつながりやマークシティ・文化会館等を結ぶ東西方向の新たなルート等の拠点として、ゆとりある歩行者が憩える空間を重層的に創出
- ②都市型災害に耐え、環境負荷を低減することができる都市インフラの拡充
- ③谷が生み出す街並み等の景観面、ハチ公等のシンボル性、駅周辺に広がる魅力的な街との調和に配慮しつつ、ゆとり空間を生み出すような拠点に相応しい駅上部空間の有効活用

3　駅から街へ人を誘う仕掛けを演出する
- ①来街者に向けて「渋谷最新情報」を提供する情報の発信
- ②渋谷に点在する高級感と文化と教育の香りを持つ様々な施設と駅とをつなげる「落ち着きのルート」の起点として相応しい雰囲気をもった空間の創出
- ③立地特性を活かした業務・ホテル等、既存の商業機能に併せて駅利用者が「立ち寄る」ことのできる日常的な商業機能、駅からさらに街へ誘う「ショールーム」的な商業機能等の充実

4　他にはない新たな試みに挑戦する
- ①都心の駅直近に住み、職住近接を極めるための住宅の確保
- ②文化を楽しんだり、公共ｻｰﾋﾞｽを受けたりすることによる都心居住の充実を図る機能の確保
- ③区内で最も利便性の高いコア部分における区民サービス向上のための行政機能の導入
- ④渋谷で働き・学ぶ人たちを支援するための、渋谷で生まれ育つファッション・産業等の情報発信や育成

コアの基盤施設整備

①交通

駅
- ◇ＪＲ・銀座線の駅改良（ホーム拡幅、ホーム位置と線路線形・縦断の変更、改札新設）

駐車場・駐輪場
- ◇地下駐車場
- ◇自転車駐車場

広場・道路・通路
- ◇東口広場、西口広場、ハチ公広場の再整備
- ◇歩行者デッキ・地下連絡通路整備
- ◇縦シャフト
- ◇国道 246 号線バイパス整備

ゆとり・やすらぎ
- ◇水と緑の軸
- ◇歩行者デッキ（４Ｆ東西通路）
- ◇西口デッキ広場
- ◇地下歩行者広場
- ◇ゆとりある歩行者たまり空間

②防災・環境保全
- ◇地下貯留槽・地下備蓄倉庫
- ◇地域冷暖房プラント
- ◇雨水利用施設
- ◇自然エネルギー発電
- ◇施設緑化
- ◇リサイクルセンター

3）必須機能とオプション機能の分類

(1) 分類の考え方

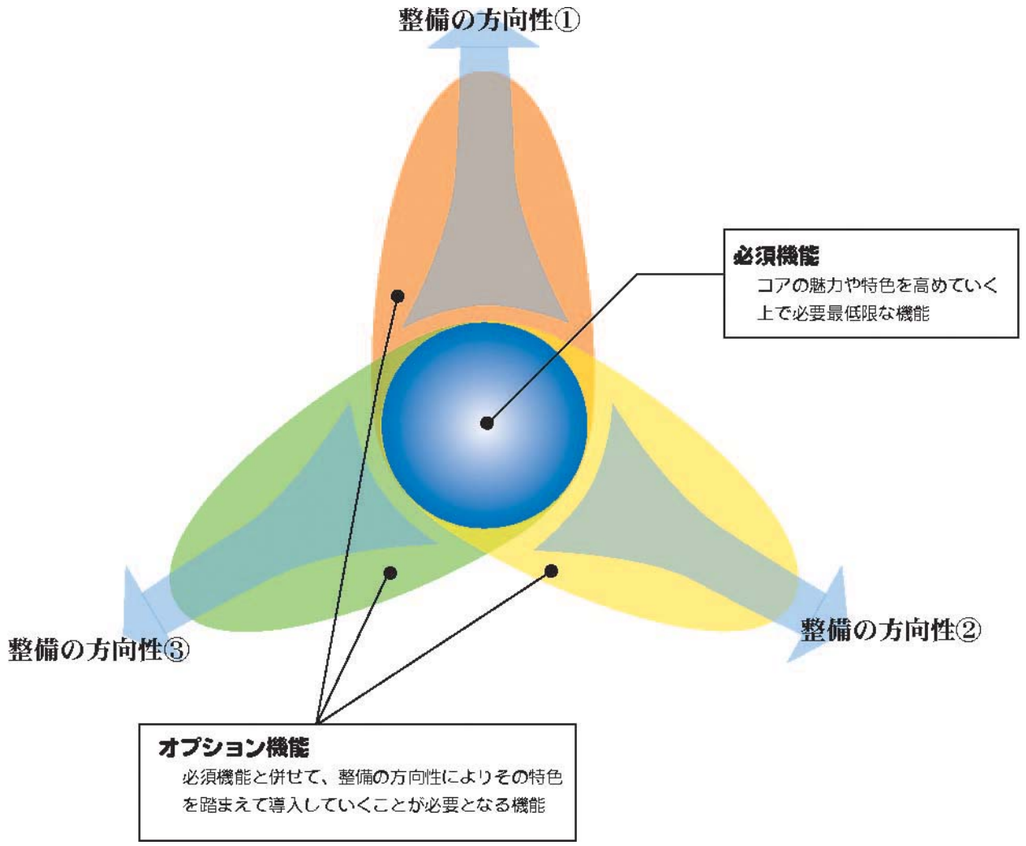
① コア整備における「多様なニーズに対応する機能」として、以下のコア整備の方向性を設定する。

整備の方向性①　立地特性を活かした商業・業務核
整備の方向性②　文化・教育・行政機能の立地する文教都市
整備の方向性③　渋谷の「楽（文化・商業）」の再生拠点

② コア整備の方向性により導入すべき機能が異なるものの、それら機能については、「共通して導入することが必要と考えられる機能（必須機能）」と「整備の方向性により異なる機能（オプション機能）」に分類することができる。

③ 「必須機能」については、右表に示す機能と考え、「オプション機能」については整備の方向性に応じて後述する。

【コア整備の方向性と必須機能・オプション機能】



(2) 必須機能の考え方

■ 「必須機能」とは、コアの魅力や特色を高めていく上で、必要最低限な機能と捉え、基本的には以下に示す機能を全て導入すべきと考える。

コアの基盤施設整備

① **「交通」「防災・環境保全」**

ア コンセプトに対して、コアを支える基盤となる機能であり、海外事例においても、駅・線路上空を有効に活用して都市空間を創出した例が多く見られることから、基礎的機能としてとらえるものとする。

コアの導入機能（建物関連）

② **「ゆとり・やすらぎ」**

ア 現状のコアに最も不足しているものであり、その他の建物規模に応じて基本的に導入することが必要と考える。

③ **「情報・文化、教育・育成」**

ア 都内周辺都市との比較において、「流行感覚に優れた街」の評価が高いことを受けて、基本的な機能として取り入れるものとする。

イ 現文化会館の機能の維持を図るとともに、魅力のある都心居住をサポートする「文化機能」については、現状規模を基本的に維持すべきと考える。

ウ 新たな試みに対応する地場産業育成に係わるオフィスを、「教育・育成（ｲﾝｷｭﾍﾞｰﾀ）」機能として捉え、最低限の必要機能と考える。

④ **「商業・業務」**

ア ターミナル駅としての利便性等を勘案すると、現東横店の機能・規模は基本的に維持すべきと考える。

⑤ **「住宅・生活サポート」**

ア 安全・安心についての評価が低いこと、海外事例においてコンパクトシティとして都市の活性化には都市型住宅の供給が主流であることを受けて、一定規模以上の導入を行うものとする。

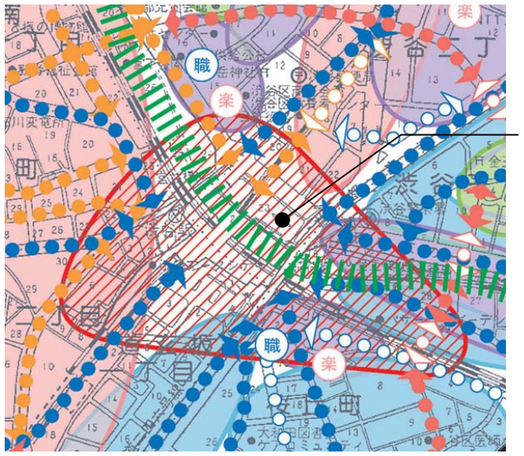
イ 「住宅」機能の充実を図る機能として、住宅規模・タイプに対応した一定規模を基本的に導入することが必要と考える。

【必須機能の目標・具体的機能】

			現状の機能	現状の機能の状況	将来の導入機能の考え方（目標等）
コアの基盤施設整備	交通基盤	駅	・７路線が集中	・溜まり空間が不足し、かつ分かりにくい。	・歩行者ネットワークとの連続性に配慮し、ゆとりある溜まり空間や乗換利便性を確保し、分かりやすい駅への変貌
		広　場	・西口交通広場 ・東口交通広場 ・ハチ公広場	・いずれも空間が不足し、歩行者と自動車が錯綜している。	・建物と公共的空間の重層利用により、広場機能の拡充を図り、現状よりゆとりのある空間を創出
		通　路	デッキ：文化会館連絡デッキ、マークシティモール、国道 246 号線横断デッキ 地　上：ＪＲを横断する地上通路（３箇所） 地　下：半蔵門・田園都市線地下コンコース（施設内通路）	・マークシティモールと地下コンコース（施設内通路）を除いては、空間量が不足している。	・東西及び南北のデッキネットワークを始め、地上，地下の重層的な歩行者ネットワークを構築
		道　路	国道 246 号線、明治通り、神宮通り、宮益坂	・いずれも、慢性的な混雑を呈している。	・通過交通と地域関連交通の分離による混雑交差点の解消
		駐車場 駐輪場	・駐車場，駐輪場共に大規模なものはない	・駐車場は、コア直近に宮下公園下駐車場があるが、休日は混雑を呈している。 ・駐輪場は、不足しており、慢性的に放置自転車が見られる。	・必要となる駐車需要に対応した駐車場や駐輪場を確保
	防災・環境保全		・東京都による渋谷駅周辺地区浸水対策 ・マークシティでの地域冷暖房プラント　等	・都市施設や建物の老朽化や容量不足が深刻化している。 ・排気ガスや騒音、下水の悪臭、ゴミなどが多い。	・安全・安心な街渋谷を象徴する防災インフラを拡充 ・持続可能な環境都市を目指すため、屋上緑化等の環境保全に資する機能を導入
	ゆとり・やすらぎ		・ハチ公広場 ・マークシティモール ・フットボールパーク（東横店屋上）	・みどりや憩い空間は不足している。	・水と緑の軸を始め、広場やデッキ，建物内や屋上などにゆとり、安らぎ、みどりの空間を創出
	商業・業務	商業	・東急東横店 ・マークシティ（ホテル含む） ・東急プラザ ・しぶちか　　等	・マークシティを除いては、施設が老朽化してきている。	・ターミナル駅としての利便性や賑わい創出のために現状程度の規模は導入
		業務	パサージュガーデン	・パサージュガーデン以外は、小規模なペンシルビルが含まれるのみ。	・なし（ｲﾝｷｭﾍﾞｰﾀ機能のみ） ・パサージュガーデンは除く
	住宅・生活サポート（行政・医療を含む）	住宅	・まとまった住宅施設はなし	―	・都心居住実現のために一定の規模を導入
		サポート 生活	・東急フードショー ・文化会館（スーパー） ・東急プラザ（スーパー）	・食品等の最寄り品については、一定の規模はあるが、医療施設や保育所等のサポート機能は不足している。	・住宅機能を支える機能として住宅規模に対応した規模・機能を導入
	情報・文化 教育・育成	情報 文化	【情報】ランキンランキン 【文化】文化会館	・平成１５年には、文化会館は閉鎖・解体され、渋谷の文化の象徴でもあったシンボルが無くなる。	【情報】 ・情報発信基地としての機能は基本的に導入 【文化】 ・現状程度の規模は導入
		教育 育成	・デジタルハリウッド（web デザイン等） ・東急セミナーBE 渋谷（カルチャースクール）	・駅前立地を活かした、幾つかの教育・機能はある。	・渋谷ビジネスを発信・創出するインキュベータ、パイロットオフィスは基本的に導入

コアの導入機能（建物関連）

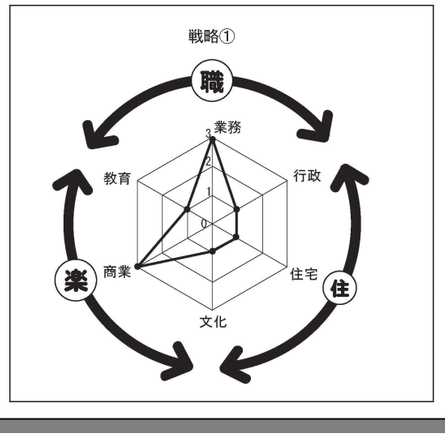
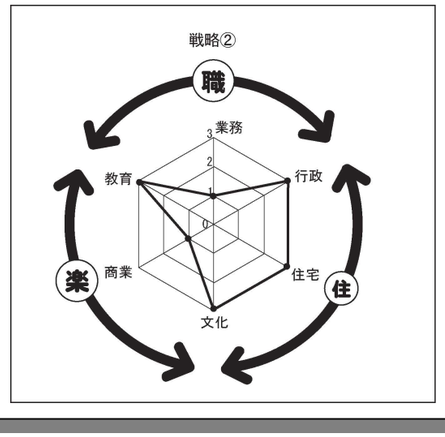
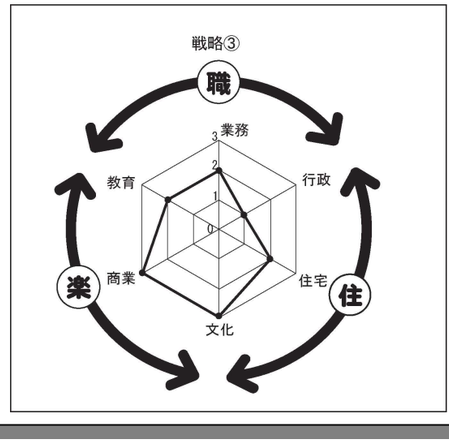
5－4 コア整備の方向性（戦略）とオプション機能



1）基本的考え方

① コアの導入機能として、共通となる「必須機能」に加えて導入を図る「オプション機能」について、特色のあるコアの整備の方向性を「コアの開発戦略」として設定する。
② コア開発の基本となる理念は「地球にやさしく、人に元気」であり、想定する戦略についても、この理念に沿ったものであることが必要である。
③ 戦略のキーワードとなるオプション機能としては、「業務・商業」「文化・教育・行政」「楽（商業・文化）」とする。
④ これらの戦略的機能と前述した必須機能とを調和させて、魅力的なコア開発を目指すものとする。

2）戦略の設定

	戦略１ 立地特性を生かした業務･商業核	戦略２ 文化･教育･行政機能の立地する文教都市	戦略３ 渋谷の「楽（文化･商業）」の再生拠点
戦略別の導入機能の考え方	① ターミナル駅の立地特性を活かし、東横店をリニューアル・拡張した商業機能とオフィスエリアとしての人気の高さを受けた質の高いオフィスを中核的機能として導入する。 ② 東京都が提唱する「千客万来の世界都市･東京」を踏まえたホテルを導入する。 ③ 渋谷ならではの路面店とは異なる路線の商業施設（百貨店タイプ）の導入により、様々なニーズに対応し、コアと周辺地域とを結ぶ新たな人の流れを創出する。 ④ また、都心居住に対応した最寄り品を取り扱う生活サポート商業機能も導入する。 ⑤ 大量の来街者に対して、鉄道施設と各機能の接続を円滑にすることにより、自動車利用を抑制し、環境負荷の少ない都市づくりを推進する。	① 文化情報の地域拠点となる図書館と国際的なイベントの受け皿となる大規模ホールを導入し、教育・文化の新たな中心となる文教都市を形成する。 ② 大学の都心回帰の動きを踏まえて、大学を誘致し、若者に人気のある渋谷で学ぶステータスを提供するとともに、既存の大学・専門学校との連携による教育ネットワークを形成する。 ③ 区内で最も利便性の高い渋谷駅に、区民行政サービスの向上を図る行政機能を導入する。 ④ 都心居住を促進し、街の安全性を向上させるために、多様な住宅を導入するとともに、生活サポート機能の充実も図る。 ⑤ 文化・教育だけでなく、高齢社会に対応した医療機能についても導入を図る。	① 東横店のリニューアルと併せて、渋谷にしかない・渋谷文化を生み出すショップのショールーム的商業・情報業務施設を導入し、コアからの流行発信拠点とする。 ② 様々なタイプのイベントに対応できるホール、ホテル、国際映画祭等に対応するシネコン等を導入する。 ③ ファッション・音楽・映像等の様々なことに挑戦する人たちへのアピールの場を提供することにより、新しい商業・文化の情報発信と育成のための新たな「渋谷の楽の拠点」を形成する。 ④ 渋谷に住み・働く（生活する）人たちに対応したSOHO 型オフィスを提供するとともに、挑戦する若者たちも都心居住が可能となるような低廉な住宅や応納（出世払い）型住宅等のこれまでにない新しいタイプの住宅を供給する。
用途構成バランス			

【導入機能の規模の例】

導入機能カテゴリー			必須規模		戦略ごとのオプション機能の想定規模		
					戦略１	戦略２	戦略３
建物関連	商業・業務	商業	60,000 ㎡（現東急東横店）		40,000 ㎡		40,000 ㎡
		業務	―		200,000 ㎡		50,000 ㎡
		ホテル	―		80,000 ㎡		40,000 ㎡
	住宅・生活ｻﾎﾟｰﾄ	住宅	10,000 ㎡ （その他用途合計の 10%）		30,000 ㎡ （その他用途合計の 10%）	80,000 ㎡ （その他用途合計の 30%）	50,000 ㎡ （その他用途合計の 20%）
		生活ｻﾎﾟｰﾄ	0（※）	＋		行政　40,000 ㎡ 病院　60,000 ㎡	
	情報・文化、教育・育成	情報	0（※）			図書館　20,000 ㎡	図書館　20,000 ㎡
		文化	20,000 ㎡（現東急文化会館）			大ホール　30,000 ㎡	ホール群　10,000 ㎡ シネコン　10,000 ㎡ 美術館等　10,000 ㎡
		教育	―			総合大学　110,000 ㎡	専門学校 社会人学校 カルチャースクール　} 50,000 ㎡
		ｲﾝｷｭﾍﾞｰﾀ	30,000 ㎡				30,000 ㎡
小計			120,000 ㎡		350,000 ㎡(＋必須→約 47 万㎡)	340,000 ㎡(＋必須→約 46 万㎡)	310,000 ㎡(＋必須→約 43 万㎡)
基盤関連	交通	交通広場	29,000 ㎡　（東口・西口広場ともに民地との立体利用を想定）※現状：21,000 ㎡（東口・西口広場計）				
	通路	ＪＲ横断部	４通路計：約 70m／１Ｆ：２箇所（メインプラットフォーム（東西自由通路），ハチ公口北側），３Ｆ：２箇所（国道 246 号線北側、ＪＲ中央口部） ※現状：通路幅員合計：約 24m（１Ｆ：３箇所、３Ｆ：１箇所）				
ゆとり・やすらぎ		基盤関連	現状 2,000 ㎡（ハチ公広場）に、西口デッキ広場，ハチ公上空デッキ，水と緑の軸，４Ｆ東西デッキなどが加わる				
		建物関連	敷地面積相当分程度を「ゆとり・やすらぎ空間」として確保する				

・生活サポート、情報、文化、教育における（※）印については、商業・業務に含まれるものと考える。
・防災・環境保全、駐車場・駐輪場は除く。

■　上表については、あくまでも類似事例を参考に積み上げた規模の例であり、今後、開発事業者等とフィージビリティ（実行可能性）の検証を含めた深度化が必要である。

【機能別想定ボリューム（事例等からの設定根拠）】

ｶﾃｺﾞﾘｰ	代表施設	導入規模の考え方	概ねの導入規模（イメージ）
商業・業務	百貨店	□流行発信基地としての地位を維持していく上で、コアは路面店と互いに切磋琢磨しながら活性化する必要がある。 □ボリュームとしては、現東横店程度の規模で都市生活を支えるような場合と、ターミナル特性を活かした大規模百貨店を想定する場合がある。	約 60,000 ㎡（現東横店）～約 100,000 ㎡（伊勢丹：現在の約 1.5 倍）
	オフィス	□国内は、少子高齢化や長引く低成長経済、2003 年問題などを勘案すると大幅な新規需要は見込みにくいが、外資系企業やネームバリューのある国内企業等を誘致することにより、街としてのブランド力を高めることも一つの戦略である。	約 200,000 ㎡（新宿新都心における業務ビル 1 棟）
	ホテル	□国や都の観光産業の強化とともに、他の副都心に比べ客室数が少ないことを勘案すると、ある程度以上の宿泊機能の確保は必要と考える。 □ボリュームとしては、副都心の規模が同程度である池袋並みの客室数の確保を目指す。	約 600～700 室（約 80,000 ㎡） ※事例（京都駅ﾋﾞﾙ、名古屋駅ﾋﾞﾙ、ｴｸｾﾙ東急渋谷、ｾﾙﾘｱﾝﾀﾜｰ等）より算出
住宅・生活サポート	住　宅	□欧米での開発事例に見られるように、都心に住むことにより、豊かな生活を享受できると共に環境にもやさしい街となり、また、「住む」ことによってコアへの愛着が生まれ、住民主導のまちづくりの発展も期待できる。 □導入規模としては、現在の住宅床比率（15%）を参考に幅を持たす。	総延べ床の約 10～30%
	病　院	□生活サポート的な診療所から、駅近傍に大規模病院がない現状や、コア居住者への対応・駅利用者も利用が可能な利便性の高い総合病院まで幅を持たせる。	約 60,000 ㎡（聖路加国際病院）
	行　政	□出張所～大規模行政施設まである程度の幅を持たせる。	約 40,000 ㎡（現規模）
情報・文化、教育・育成	ホール	□音楽系を中心とする高い需要に加え、国際的なイベントも開催できるような、ある程度の規模を有するものが望ましいと考えられる。 □戦略に合わせて、京都駅ビルを参考としたホール群（10,000 ㎡）から Bunkamura レベルの大ホール（30,000 ㎡）まで幅を持たせる。	約 10,000 ㎡（約 1,000 席、京都駅ビル）～約 30,000 ㎡（約 2,000 席、Bunkamura）
	図書館	□東京を代表する都立中央図書館クラスの規模とする。	約 20,000 ㎡
	シネコン	□取り壊される文化会館に入っている席数（約 2,500 席）は最低限確保（10 スクリーンの場合 3,000 席程度）	約 10,000 ㎡（お台場ﾒﾃﾞｨｱｰｼﾞｭ）
	教　育	□各種専門学校～大学まである程度の幅がある。	約 5,000 ㎡（専門学校 1 校）～約 110,000 ㎡（大学 1 校）
	ｲﾝｷｭﾍﾞｰﾀ	□ベンチャー等を中心に高い人気を誇る現状と多くのペンシルビルを再生していくことを勘案し、ある程度の育成型業務機能の確保は必要と考える。	約 30,000 ㎡（セルリアンタワー）

3）コア整備の促進に向けた先行的開発（先行コア）の考え方

【コア整備の展開】

導入が必要と考える機能の規模

必須機能（12 万㎡）＋オプション機能（31～35 万㎡／戦略により異なる）

コア整備の基本的考え方

■ 渋谷の街の活気を維持し続け、さらに今後もより発展させていくためには、これまでの渋谷のスタイルである「挑戦」に加えて、「スピード感」のあるまちづくりを積極的に展開していくことが必要と考えられる。

先行コアの考え方

■ １３号線・東横線地下化を契機にコアを中心としたまちづくり展開を図り、渋谷の街全体を再生していくために、コアの中からさらに先行的開発ブロック（先行コア）を設定し、コア開発のトリガープロジェクトとして位置づけ、推進していく。

（右図参照）

■ 「先行コア」への導入機能のイメージは以下のように想定する。

■ なお、オプション機能の選択（想定規模の 1/2～2/3）については、今後戦略を詰めていく中で絞り込みを行うものとする。

先行コア想定開発可能ボリューム：合計２３～３５万㎡

必須機能：１２万㎡（建築床）

商業　：６万㎡
住宅　：１万㎡
文化　：２万㎡
ｲﾝｷｭﾍﾞｰﾀ･業務：３万㎡

＋

基盤施設：交通広場･歩行者通路等
ゆとり空間：約３万㎡（敷地相当）

＋

ｵﾌﾟｼｮﾝ機能：１１～２３万㎡

想定規模の 1/3～2/3

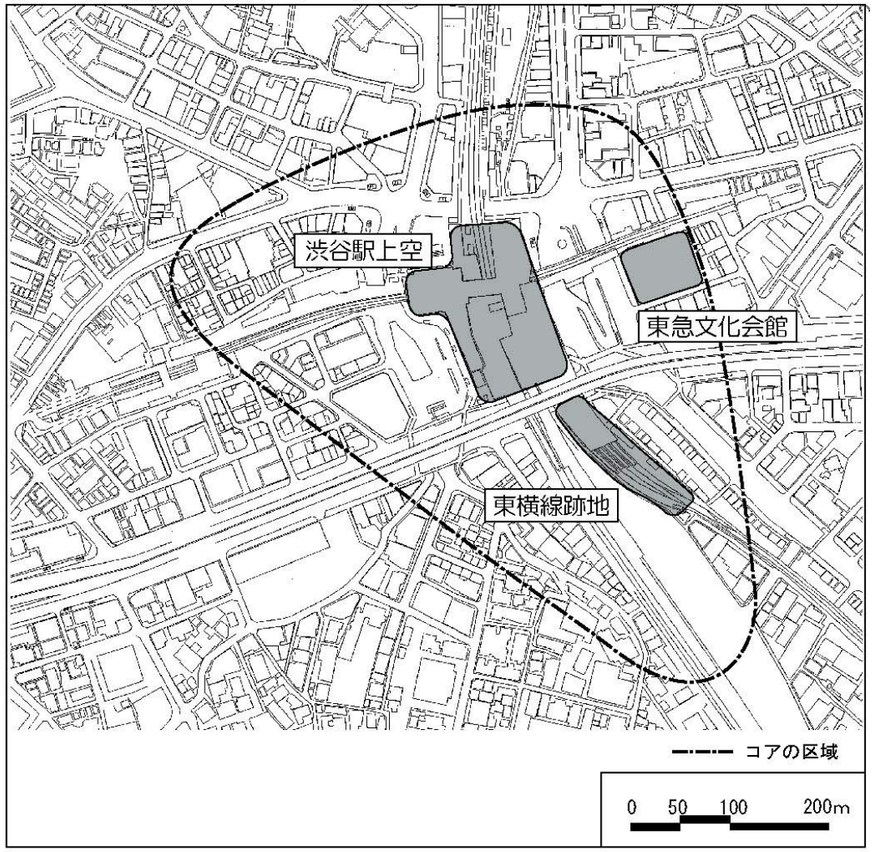
戦略に応じて用途構成と優先的に導入すべき用途の絞り込みを行う。

■ 現状のコアにおけるゆとり空間は、「ハチ公広場（約 2000 ㎡）」のみであり、先行コアの整備により、大幅な改善が期待される。

■ 先行コア以外のブロックについては、先行コアの整備の方向性に留意しつつ、コア全体の整備を推進していくために、早期にプランの検討を進めることが望まれる。

■ また、今後の検討に際しては、海外における開発事例にある高容積率等の導入可能性も踏まえつつ、駅周辺との一体性も踏まえたまちづくりのあり方を検討・調整していくことが必要である。

【コアにおける開発が確実なエリア（先行コア）】



【先行コアの開発可能ボリュームの想定】

区域名称	敷地面積	想定延床面積	基準容積率
渋谷駅上空	約16,000㎡	約15万㎡～約23万㎡	900%
東急文化会館	約5,000㎡	約4万㎡～約6万㎡	800%
東横線跡地	約6,000㎡	約4万㎡～約6万㎡	600～700%
合計	約27,000㎡	約23万㎡～約35万㎡	

※想定開発ボリュームは、現行の基準容積率を下限に、基準容積率×1.5 を上限と想定して算出している。

5－5 コアを中心とするエリアの歩行者動線

幹線道路に囲まれる渋谷駅において、「駅と街」「駅と駅」の歩行者動線を検討する上では、地上レベルとデッキレベルがその主軸となることから、地上レベル以上に関して、「望ましい歩行者軸」を検討する。

※地下レベルは、基本的には幹線道路の両側に出入口が設けられる（メインプラットフォーム（東西自由通路）、文化会館側出入口等）ため、「駅と街」「駅と駅」の接続は図られる。

1）現状のレベル整理

(1) 線路・デッキのレベル

①線路・道路

■東西方向には、３Ｆレベルに銀座線と首都高、２Ｆレベルに井の頭線がある。

■南北方向には、２ＦレベルにＪＲ線がある。（南側ではほぼ１Ｆレベルに擦りついている。）

②歩行者デッキ

■３Ｆレベルの東西方向にある銀座線と首都高に対して、２Ｆレベルで潜っている。

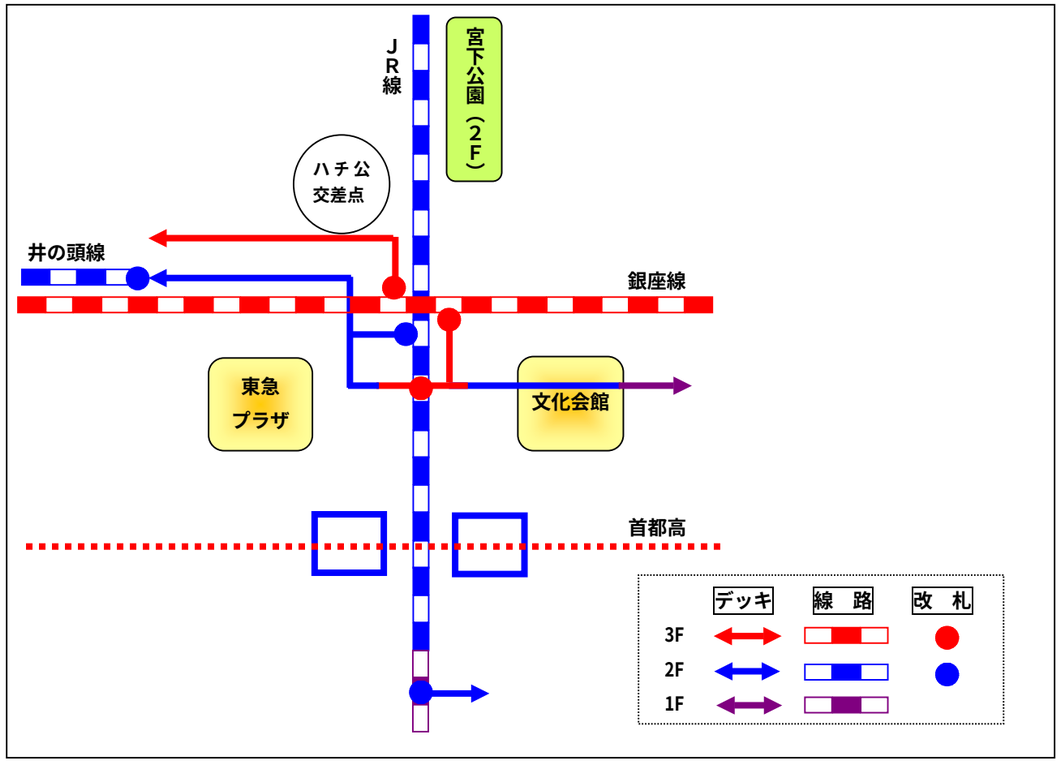
■２Ｆレベルの南北方向にあるＪＲ線に対して、３Ｆレベルで跨ぐデッキと、２Ｆレベルで接続するデッキがある。

③改札と歩行者デッキの関係

■山手線、銀座線がともに相対式ホームであり、歩行者デッキと同一レベルで接続される改札もあるが、逆にホーム選択が必要なための分かりにくさや回り込みが生じている。

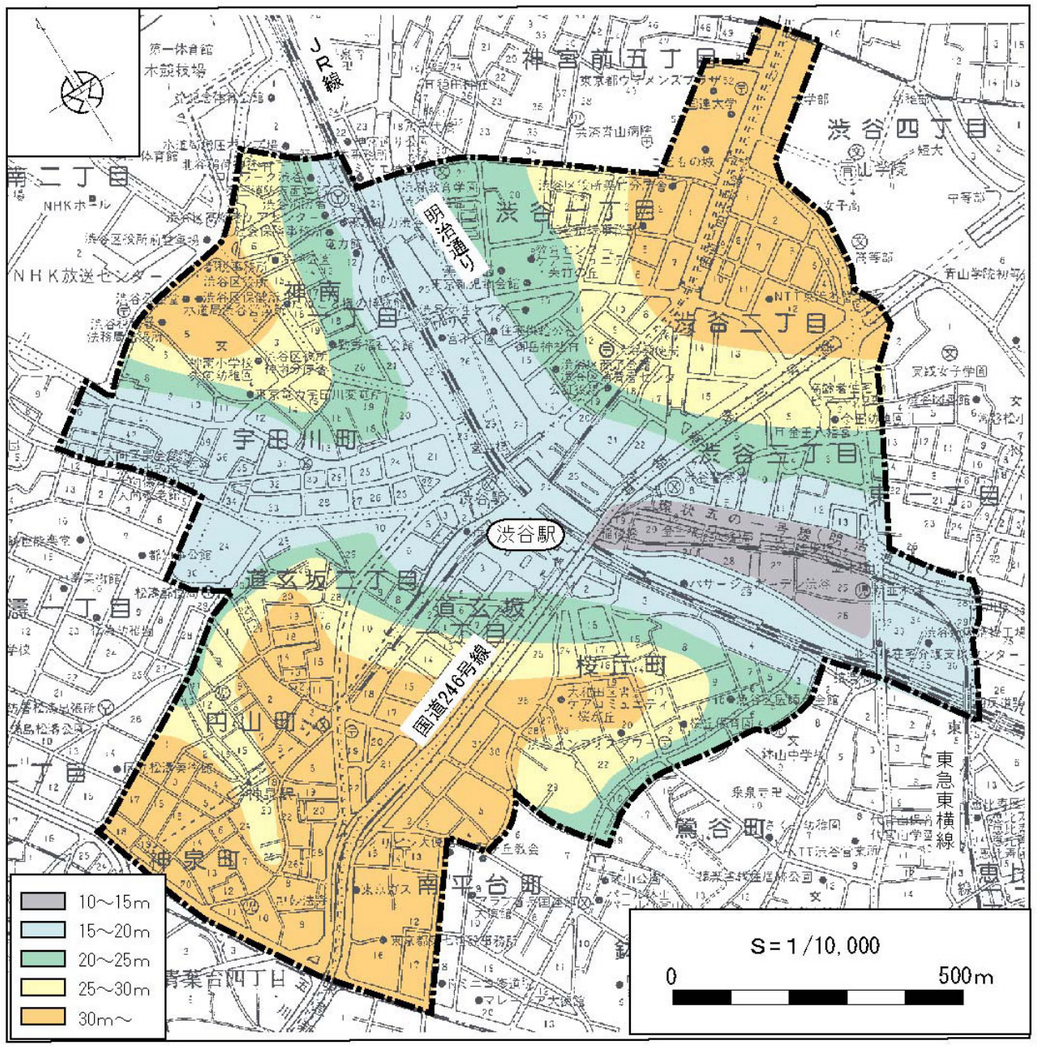
■山手線外回りと井の頭線は同一レベルで接続されている。

《現状における線路・道路とデッキのレベル》



(2) 地形のレベル

■南北方向に比べ東西方向のレベル差が著しい。

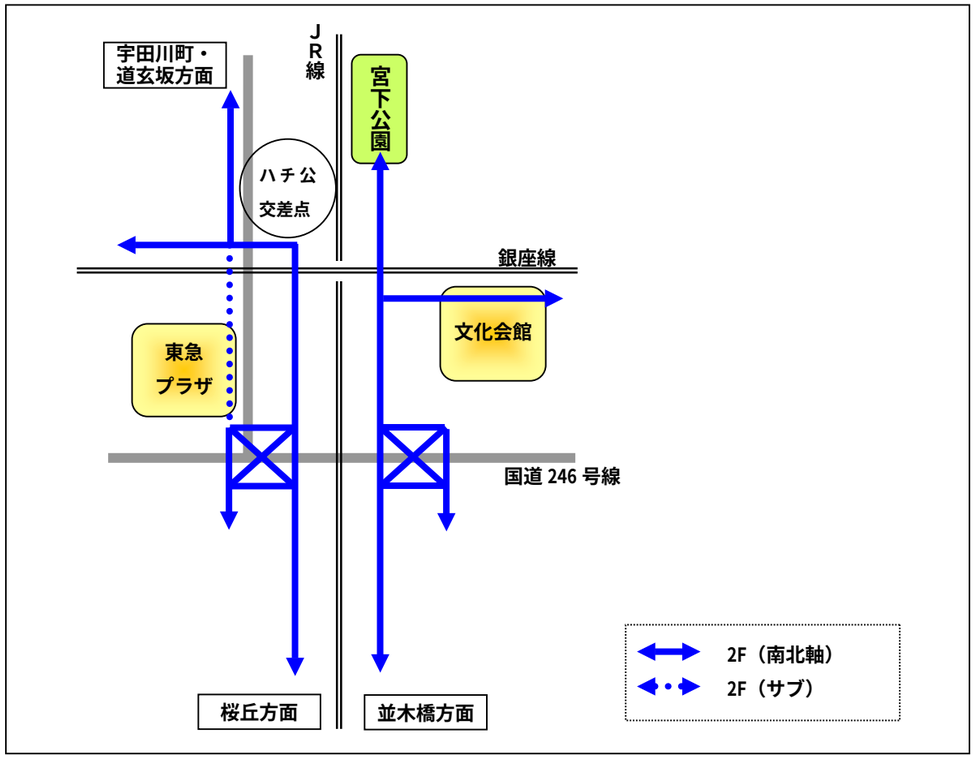


２）骨格となる歩行者軸の考え方

(1) 南北軸

①宮下公園～東口広場～国道 246 号線～並木橋を結ぶ JR 東側での「水と緑の軸」
②ハチ公交差点～西口広場～国道 246 号線～桜丘を結ぶ JR 西側の軸
⇒上記の２つの軸は、以下を勘案し「２F レベル」とする。
ア　宮下公園は２F レベル
イ　国道 246 号線を横断するためには２F レベル
ウ　南北方向は地形の高低差は少なく、地上レベルとの摺り合わせを勘案すると２F レベルが望ましい。
⇒また、デッキネットワークでの迂回を解消するために、東西広場の各々において、その両側に歩行者空間を確保する。

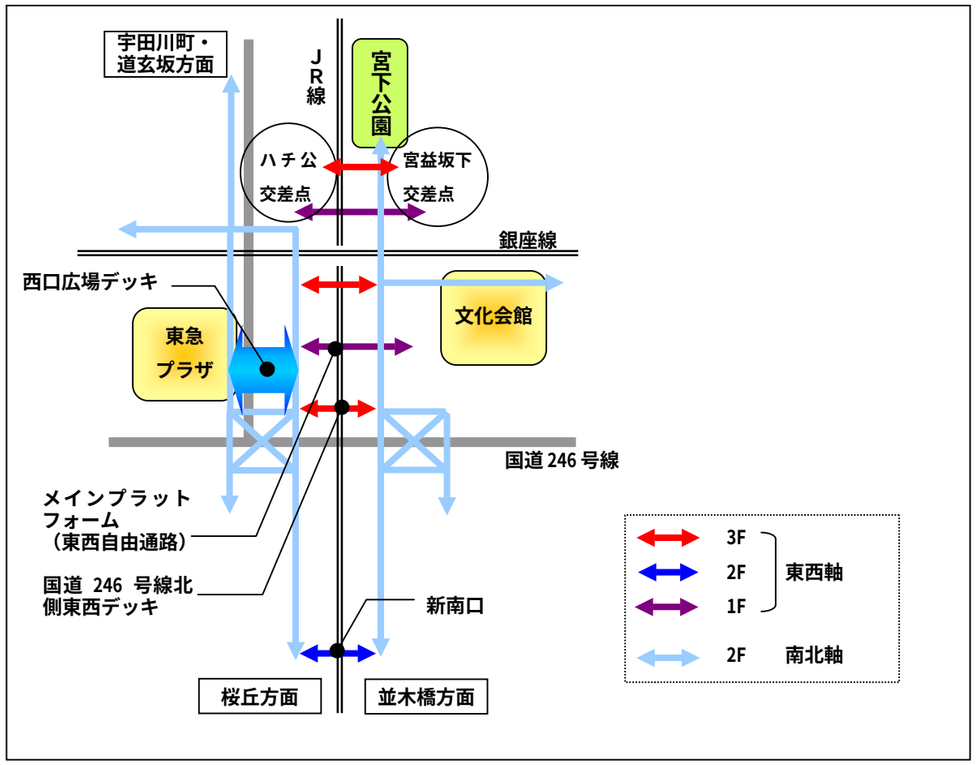
《南北軸の考え方》



(2) 東西軸

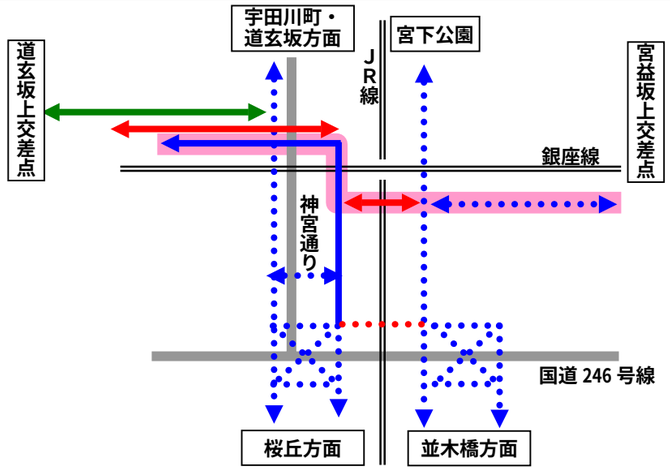
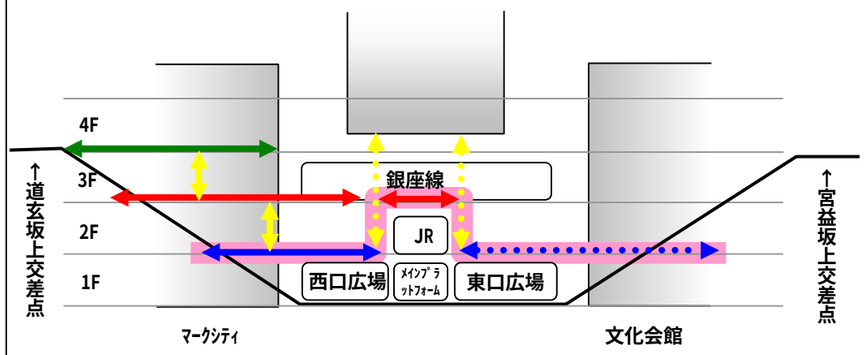
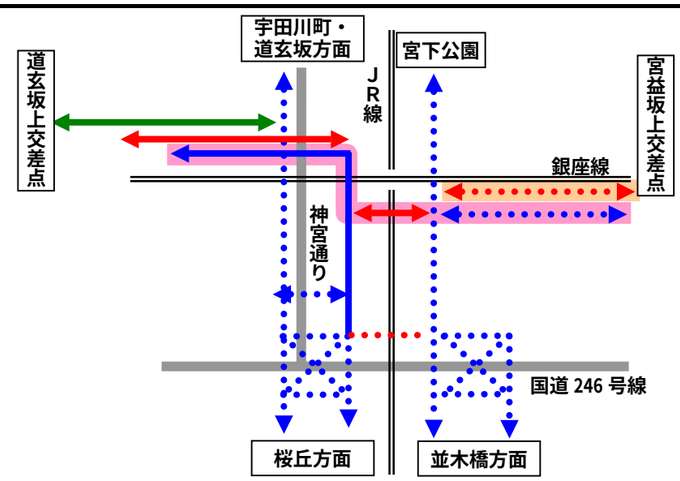
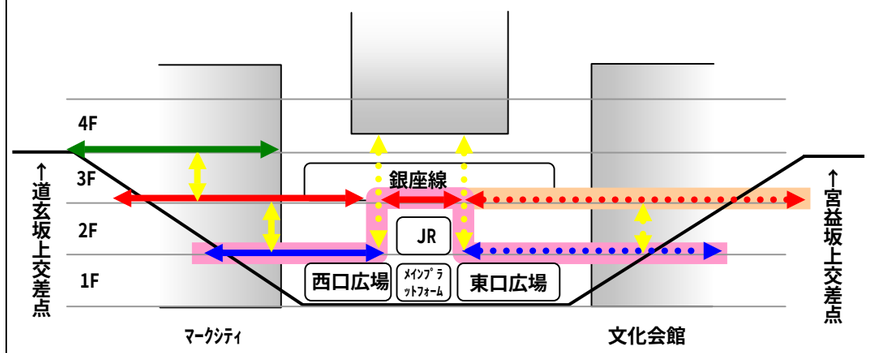
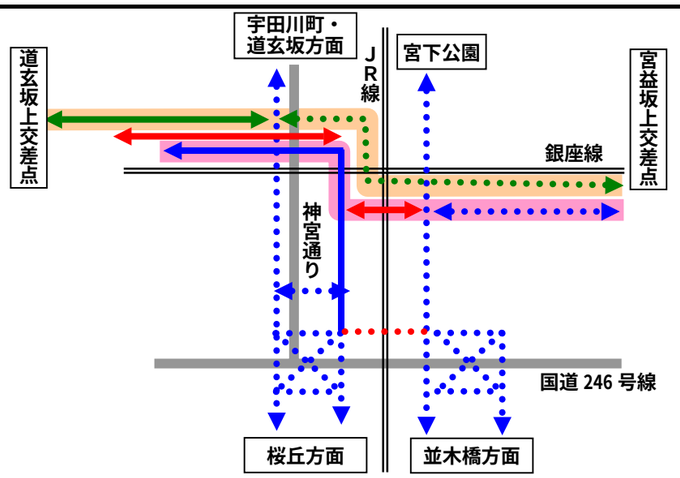
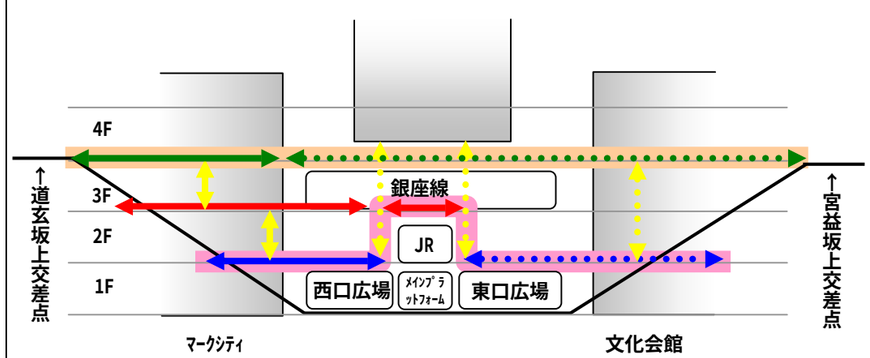
①地上・地下レベルにおいては、「メインプラットフォーム（東西自由通路）」による東西軸を確保する。
②デッキレベルは、南北軸（２F）との接続を勘案し、「２Fレベル」を基本軸としながら、ＪＲ線を跨ぐ部分は、３Fでの既存デッキの拡充と不足する国道 246 号線側での東西軸を確保する。
⇒②を「基本形」としながら、以下を勘案したオプション案を提案する。（次頁参照）
ア　既存のマークシティデッキ（２・３・４F）の活用
イ　文化会館の建替と合わせて架け替える既存デッキ（２F）の再整備
ウ　谷の地形の活用
③上記①②の銀座線～国道 246 号線間に加え、銀座線以北では「宮益坂下交差点～ハチ公交差点（地上＆３F）、国道 246 号線以南では「新南口の東西通路（２F）」を設け、ＪＲ東西間での接続強化を図る。
④西口の広場上（２F）には地上の歩行者横断者を分散させると共に、快適なオープン空間を確保するために、面的なデッキを確保する。

《東西軸の考え方》



●２Fをメインレベルとしながら、東西軸（ＪＲ横断）に関しては１Fと３Fになり、南北軸と東西軸の全てが同一レベルでの接続とはならない。
●全て同一レベルで駅と街とを接続するためには、４Fレベルでのデッキ整備が必要となる。
●この場合、ＪＲ線や井の頭線とのレベル差が２層となる他、地下鉄との接続性が低下することになるため、全て４Fレベルによる歩行者の主軸を構築することは望ましくないと考える。
●但し、東西の街と街をフラットに接続する上では、４Fレベルは有効である。

《デッキレベルにおける東西軸のバリエーション》

	歩行者動線		案の考え方・特徴
	平　面	断　面	
基本形 （既存デッキ＋骨格歩行者ネットワーク） 4F（既存） 4F（新規） 3F（既存） 3F（新規） 2F（既存） 2F（新規・架替） 縦シャフト（既存） 縦シャフト（新規）			・既存デッキを最大限活用して、ＪＲ東西横断を可能とする案。 ・水と緑の軸を始めとする２Ｆレベルを基本とした歩行者ネットワークの形成（ＪＲを越える部分については３Ｆ）。
オプション１ （基本形＋３Ｆデッキ）			・基本形に加え、駅（ＪＲ・銀座線の３Ｆ改札）と街（文化会館方面）との接続を強化。 ・駅（３Ｆ）からフラットに宮益坂上方面にアクセスできる。 ・文化会館方面への歩行者を２Ｆと３Ｆに分散することが可能。
オプション２ （基本形＋４Ｆデッキ）			・基本形に加え、道玄坂上と宮益坂上とを連絡するデッキを整備し、東西方向の街のつながりを強化。 ・銀座線より上方のレベルにデッキを整備するため、南北方向の位置の制約がなく、同一レベルで連続的に整備が可能。 ・ＪＲ東西を横断する歩行者ニーズに応えるとともに、谷という地形を活用するオプション。

オプション２は、新たな東西の回遊軸になるとともに、谷の地形を活用した渋谷ならではの歩行者ネットワークであるため、機能確保を目指していくものとする。

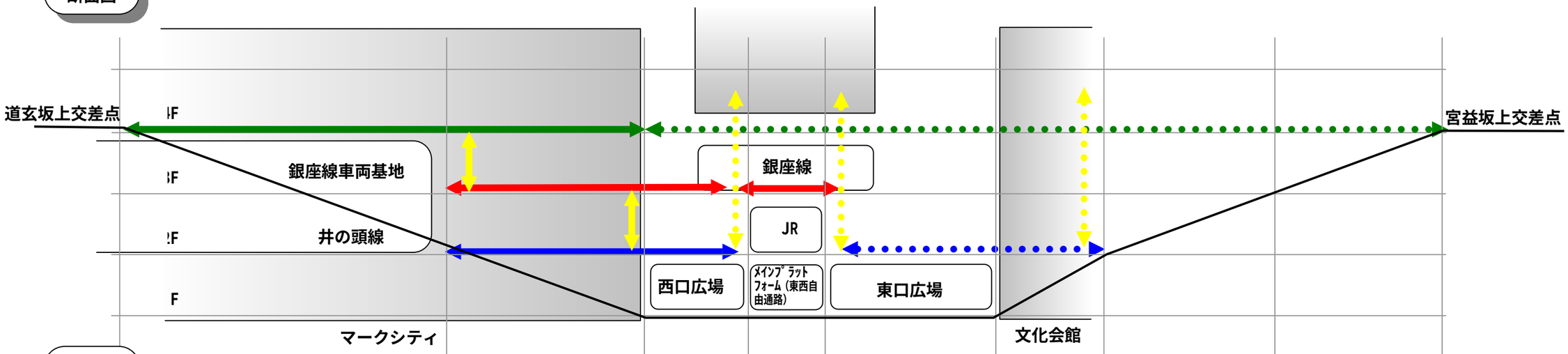
【オプション２について】

オプション２は、基本形歩行者ネットワークに加え、既存のマークシティの４階レベル（「光の遊歩道」）を活用して、道玄坂上交差点から宮益坂上交差点を同一レベルで接続する案である。

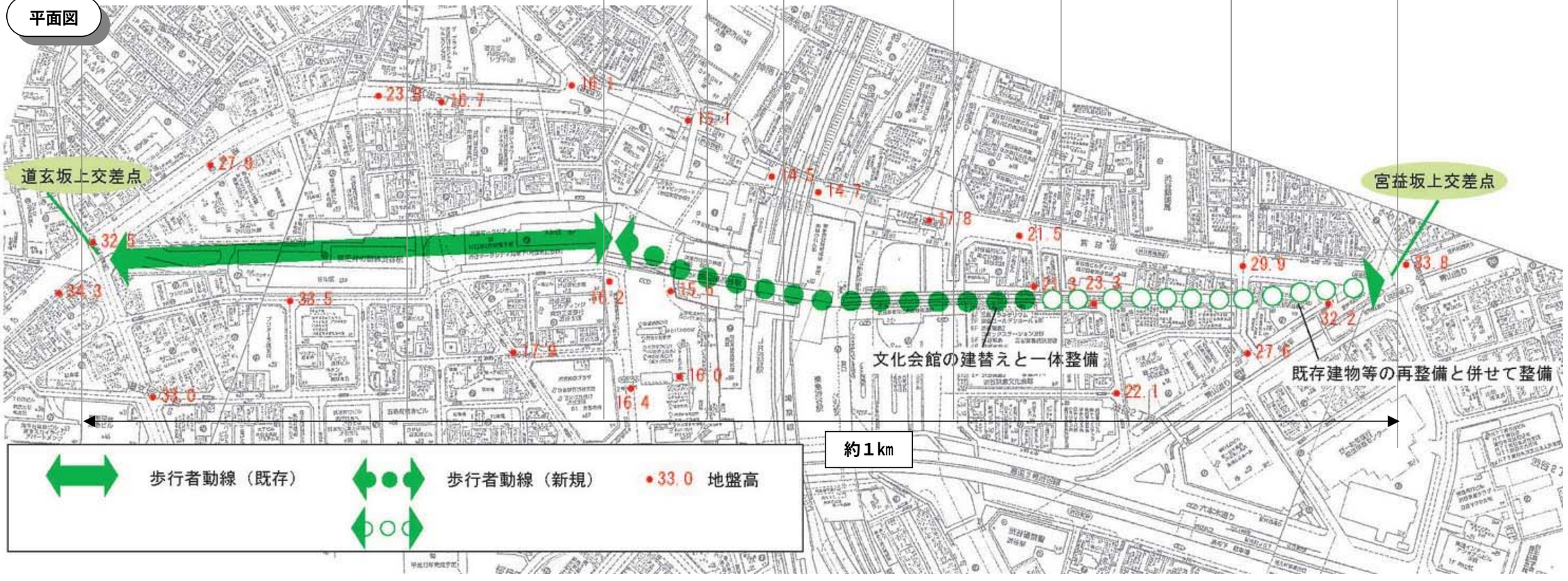
歩行者空間の西端である道玄坂上交差点の地盤高さは約 33mである。ＪＲ東側街区において、これとほぼ同レベルとなるのは宮益坂上となる。

谷という地形を活かした同一レベルの歩行者空間を整備することにより、線路で分断された東西の街の連続性を新たに創出することができる。

断面図



平面図

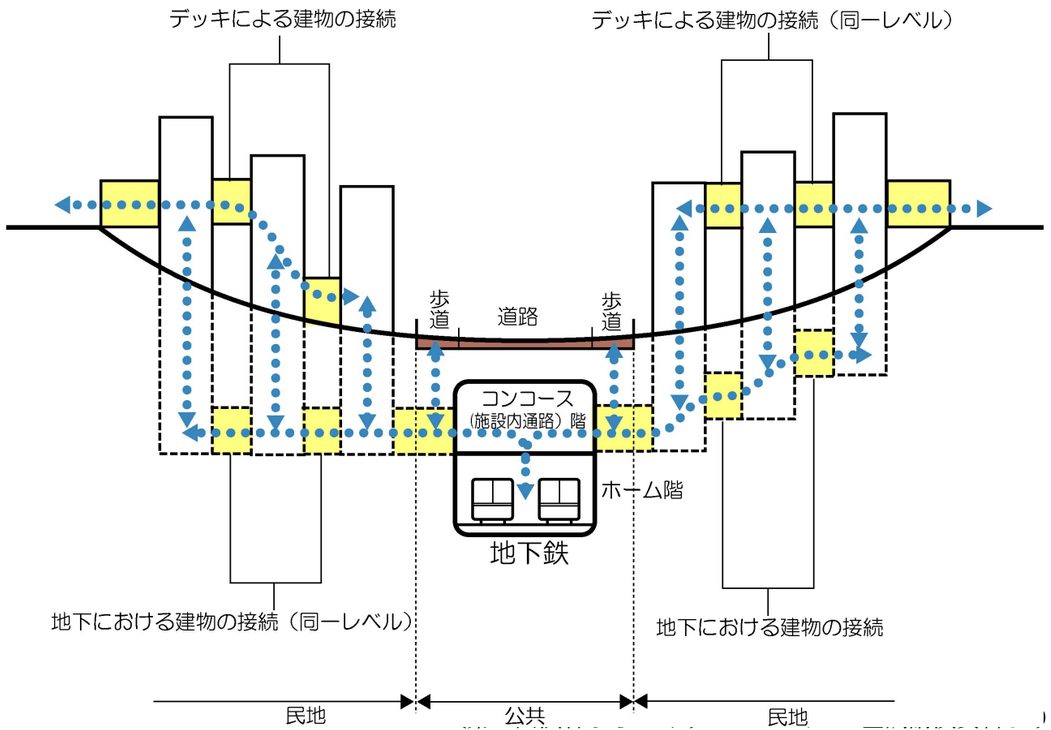


3）歩行者ネットワーク整備の考え方について

(1) ネットワーク形成の考え方

①渋谷駅の駅施設は、銀座線（地上 3 階）から 13 号線・東急東横線（地下 4 階）まで分散しており、駅から周辺街区へは、最短で移動できるように、デッキレベル・地下レベルの両方からのネットワーク展開を図るものとする。
②既存施設の活用、民地・建物内空間の積極的にネットワーク化、ならびに歩行者ネットワークの集中する箇所、交通結節機能との接点における歩行者のまとまりのある滞留空間の確保により、利便性と快適性の確保された全体ネットワークの構築を図るものとする。

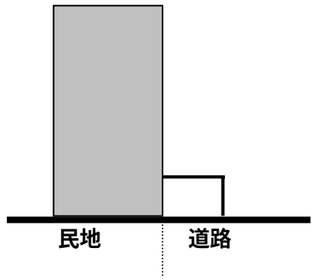
【民地・建物を活用した立体的歩行者ネットワーク形成のイメージ（概念）】



(2) デッキ整備における民地利用の可能性

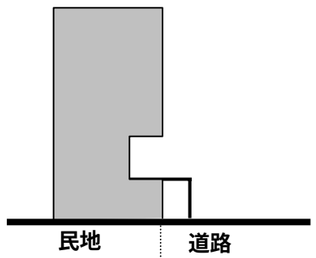
①これまで開催してきたシンポジウムや意見交換会等においては、デッキ整備を推す意見があげられている一方、デッキを整備した場合におけるデッキ下の環境等の景観的な影響や、デッキと地上部分との接続等のバリアフリー的な影響等を懸念する意見も寄せられている。
②デッキ整備を行う場合、デザインや景観等への配慮は当然として、バリアフリーについても充分に考慮して、世界に誇ることのできる質の高いものとしていくことか必須条件となる。なお、デッキ整備と隣接街区のまちづくりが連動することによる民地利用の可能性についても、今後さらに検討していく必要がある。

パターン１：道路空間に整備



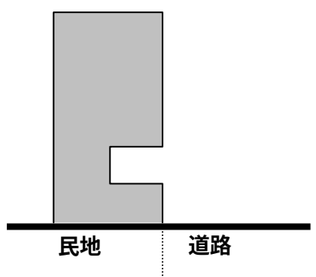
□２階部分における建物との接続や１階アプローチについては、建物側との調整が必要になるが、デッキ整備自体は道路空間内で行うため、整備の実行性が高いと考えられる。
■道路空間内だけの整備では、デッキとしての充分な幅員の確保、沿道建物の１階部分への影響、空間が不足している地上部との取り付け等について調整が必要となる。

パターン２：周辺建物の建て替え動向を踏まえて、一部建物内空間を活用して整備



□建物内通路の整備に公的資金の投入が可能となり、沿道建物側にとってもコスト的なゆとりが生まれること、人の流れを建物内に呼び込むことにより、特に商業施設では新たな需要の獲得につながると考えられる。
■広場周辺建物との一体的な整備となり、また、建物内部を歩行者が通行することになるため、空間確保や管理・運営面等について地権者等の理解・協力が不可欠となる。

パターン３：周辺建物の建て替え動向を踏まえて、建物内に整備



□建物側としては、パターン２と同様、コスト面や新たな需要の獲得というメリットが考えられる。
□歩行者にとっては、季節や天候にかかわらず快適な歩行空間が提供されることになり、また、ショールーム的な空間を楽しみながらの移動が可能となる。
■道路等公共空間での整備は、建物間をつなぐ部分のみとなり、建物内部のデッキが占める空間が増加するため、更なる地権者等の理解・協力が必要となる。

□期待される効果　■調整すべき課題

≪デッキ広場事例≫

◇豊橋駅東口（デッキ広場）





◇小倉駅南口（デッキ広場）



≪デッキ通路事例≫

◇天王洲



◇デトロイト（アメリカ）



◇ミネアポリス（アメリカ）



4）渋谷駅改良の必要性

①山手線・埼京線ホーム位置の抜本的な改良のためには、東急東横線跡地の利用が必要であり、また、東西歩行者空間の充実のためには、特に埼京線を山手線レベルまで嵩上げすることが望ましい。
②このようなＪＲ駅改良は改良範囲・事業費等が膨大になるため慎重な検討が必要であるが、前述したコアの高度利用や歩行者軸を勘案すると、これと有機的に連携した駅施設とすることが、更なる利便性や快適性を実現する上でも欠かせない。
③また、現在の渋谷駅自体も多くの課題を抱えていることから、「歩行者軸との整合」、「駅施設の機能向上」、「コアの高度利用」を実現する渋谷駅の改良計画について検討する。

歩行者軸の充実

ａ．メインプラットフォーム（東西自由通路）の充実
⇒路線間の乗換レベルは、各路線高さが地上 3 階から地下 4 階に及んでいるため、高さ方向移動が軽減できる地上階が基本となる。
⇒メインプラットフォーム（東西自由通路）はその主軸となるため快適性を有する空間としていく必要があるが、現在は埼京線の線路レベルが低いため、充分な空頭の確保が出来ない。

ｂ．デッキレベルの東西軸（国道 246 号線直近）の充実
⇒ＪＲ線を跨ぐ部分は３Ｆとするのが東西軸の基本形（デッキレベル）である。
⇒その内、国道 246 号線の直近に整備する歩行者デッキは、現在の駅南側に不足する東西の連絡を支援する機能として重要な役割を果たす歩行者デッキである。
⇒但し、現在は埼京線ホームと JR 中央口（３Ｆ）を結ぶ連絡デッキに支障することになる。

コアの開発との整合

ａ．コア開発への縦シャフトの確保
⇒コア中心部の高度利用を勘案すると、誰もが利用でき、円滑かつ快適に移動できるエスカレーターやエレベーターなどの縦シャフトを整備することが必要である。
⇒現在の駅施設には、これらの縦シャフトを導入する空間は充分ではないため、コア開発と合わせて確保していく必要がある。

ｂ．大量の人を受け止める容量や安全性の確保
⇒充分な溜まり空間が駅になく、コアの開発を行う上では、更なる混雑が予想されるため、空間量の拡充が必要である。
⇒駅施設が老朽化しており、都市型災害等に対する安全性を強化する必要がある。

ｃ．ターミナル駅が有するべき、結節・ゆとり機能の拡充
⇒街に人を誘うためにも、コアの開発と併せてターミナル駅に相応しい結節機能、ゆとり空間を確保する必要がある。

渋谷駅の機能向上

ａ．分かりやすく便利な駅への変貌
⇒渋谷駅は、各駅が平面的かつ重層的に入り組んでおり分かりにくい。
⇒特に、山手線及び銀座線は、ともに相対式ホームであり、不慣れな利用者にとって分かりにくいため動線の集約化等を図っていく必要がある。
⇒また、埼京線は南側に偏心しており、ハチ公等の北側へのアクセスや他路線との乗換が不便であり、接続強化を図っていく必要がある。

渋谷駅改良計画が必要

①メインプラットフォーム（東西自由通路）充実のための「埼京線嵩上げ」
②デッキレベルの東西軸（国道 246 号線北側）の充実のための「埼京線ホーム延伸」

↓

東横線跡地を活用して整備

＋

更に快適で便利な駅となるために

③コアの開発に応じた「縦シャフト・ゆとり空間」の確保
④歩行者軸と整合した「改札の概略位置・レベルの検討」
⑤分かりやすい駅となるための「ＪＲ・銀座線の島式ホーム化」の検討

5－6 渋谷駅改良の検討

1）検討条件

(1) 将来鉄道路線間乗換客数

① 乗換客数

■ 山手線は井の頭線との乗換客が多く、銀座線は山手線よりも井の頭線との乗換客が多い。

② 自駅乗降客

■ 山手線の自駅乗降客が最も多く、全体の約 3 割を占めている。

■ 埼京線の渋谷駅は乗換客に比べ、自駅乗降が多い。

単位：千人

将来		東横・13 号	山手線	埼京線	銀座線	半蔵門・田都	井の頭	合計
乗換客数	山手線	69（－106）	－	－	－	－	－	
	埼京線	6（－3）	1（－1）	－	－	－	－	
	銀座線	38（－14）	40（－1）	10（－1）	－	－	－	
	半蔵・田都	120（＋79）	86（－17）	14（－6）	0（0）	－	－	
	井の頭線	36（－12）	145（＋5）	1（0）	65（－1）	26（＋1）	－	
自駅乗降客数		93（＋22）	166（－5）	88（－4）	55（－2）	64（0）	87（0）	553（＋11）

※（　）：現況からの増減　　出典：都市鉄道調査委員会W.G資料　H11.11

(2) 駅改札口

■ 改札口数は、鉄道事業者にとっては運営効率の面などから極力集約することが望ましく、現数を基本としながらも、路線間の乗換利便性の向上及び街との接続・快適性強化が図ることができる改札口を考える。

【現況改札口数】

	改札口	レベル	総数	備考
山手線	南口	地上	4	中央口は兼用
	ハチ公口	地上		
	玉川口	2Ｆ		
	中央口	3Ｆ		
埼京線	新南口	2Ｆ	2	
	中央口	3Ｆ		

	改札口		レベル	総数		備考
銀座線	乗車	東横口	3Ｆ	3	6	
		百貨店内	3Ｆ			
		臨時改札口	3Ｆ			8：00～9：30
	降車	東横口	3Ｆ	3		
		中央口	3Ｆ			
		百貨店内	3Ｆ			

(3) ホーム形式

① 山手線と銀座線の個別ホーム形式の得失

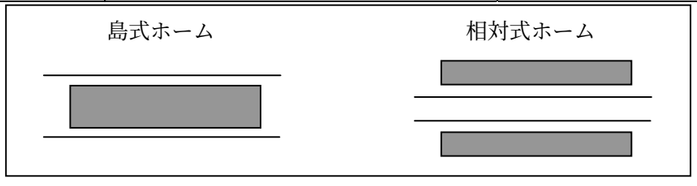
ここでは、埼京線ホームの延伸を前提に、山手線と銀座線について、個別にホーム形式の得失を整理する。なお、埼京線ホーム延伸のための線形は、山手線外回り線の曲線半径を小さくすることが困難なため（半径 400m以上）、東急跡地用地を活用して改良するものとする。

■ 山手線は動線のわかりやすさ、高度利用への対応、駅施設の管理運営の面で島式ホームに利点がある。

■ 銀座線も山手線同様に動線のわかりやすさ、駅施設の管理運営の面では島式ホームに利点があるが、相対式ホームに比べて乗換垂直移動距離が長くなるとともに、工事規模が大きくなる。

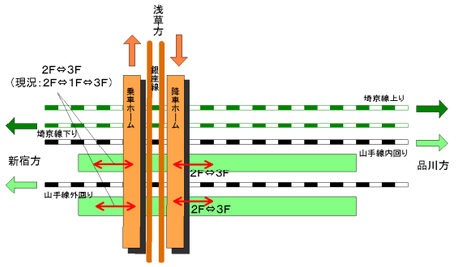
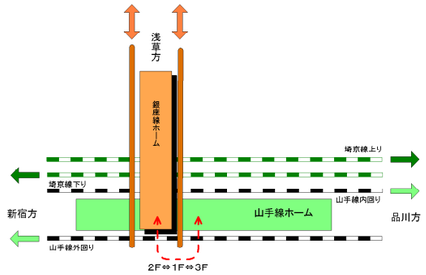
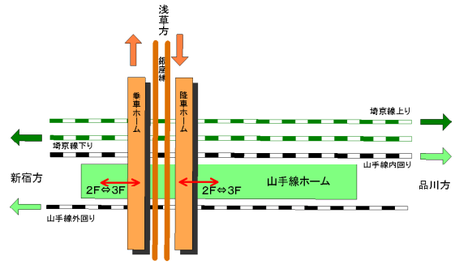
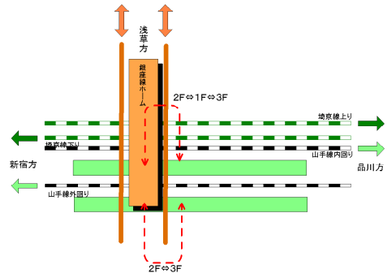
			相対式	島式
山手線	線形		用地制約により曲線となる	
	動線	わかりやすさ	旅客がホームを間違える可能性があり、わかりにくい	旅客がホームを間違えることなく、わかりやすい
		自駅	地上、3Ｆレベルで改札口の設置が可能である	
		乗換	井の頭線（2Ｆレベル）への乗換は、外回りは 2F レベルでのフラットな乗換が可能だが、内回りは1Ｆまた 3Ｆを経由することになる。	
	駅の管理運営		運転、客扱いの要員が多く必要となる	運転、客扱いの要員が少なくてすむ
	高度利用への対応		ホーム利用度が低く、十分な縦シャフトが確保できない	ホーム利用度が高く、十分な縦シャフトが確保でき、コアの高度利用への対応が可能である
	ホーム拡幅の将来対応		用地制約により、ホームの拡張は困難である	
	工事規模		同程度	

			相対式	島式
銀座線	線形		直線に近い線形にすることが可能である	ホーム前後で曲線となる
	動線	わかりやすさ	旅客がホームを間違える可能性があり、わかりにくい	旅客がホームを間違えることなく、わかりやすい
		自駅	地上、3Ｆ、2Ｆレベルで改札口の設置が可能である	地上、2Ｆレベルで改札口の設置が可能である
		乗換	山手線との乗換は、3Ｆレベルで可能であり、垂直移動距離は 1 階層分である（3Ｆ⇔2Ｆ）	山手線との乗換は、相対式に比べ、垂直移動距離が 3 階層分増加する（2Ｆ⇔1Ｆ⇔3Ｆ）
	駅の管理運営		運転、客扱いの要員が多く必要となる	運転、客扱いの要員が少なくてすむ
	高度利用への対応		山手線ホームに支障しない範囲まではホーム拡幅は可能であり、縦シャフトは確保できる	ホーム利用度が高く、十分な縦シャフトが確保でき、コアの高度利用への対応が可能である
	ホーム拡幅の将来対応		山手線ホームに支障しない範囲まではホーム拡幅は可能である	マークシティ車両基地への対応等線路線形の制約から困難である
	工事規模（相対評価）		小	大



② 山手線と銀座線のホーム形式別の組み合わせ

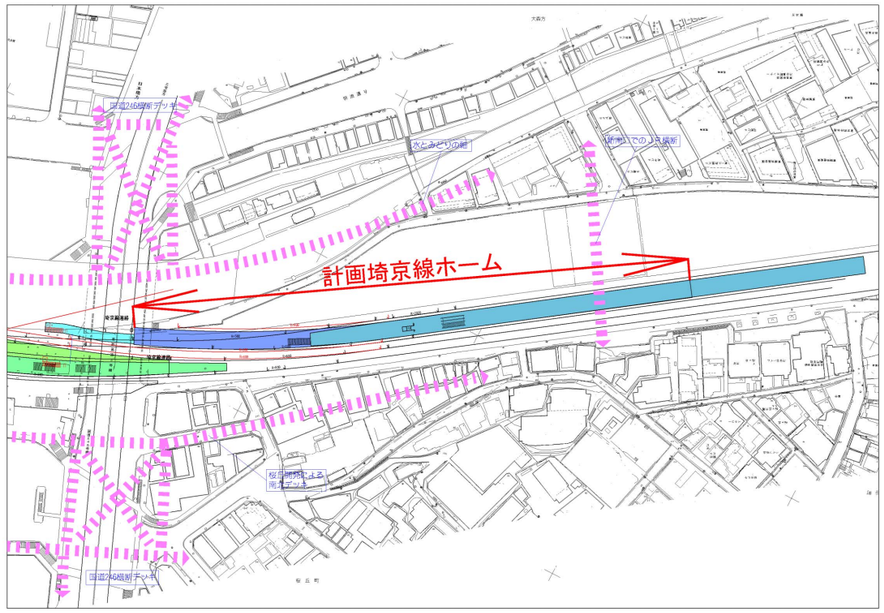
- 駅利用者にとって動線が単純でわかりやすく、駅施設の管理運営が効率的なのは「ケース２」であるが、乗換垂直移動距離が長く、工事規模も大きい。
- 従って、「ケース２」に比べて若干、動線が分かりにくく駅の管理運営も非効率ではあるが、乗換垂直移動距離が短く工事規模も小さい、「ケース３」について計画（案）を作成する

<table>
<tr><th>ケース名</th><th>ケース１</th><th>ケース２</th><th>ケース３</th><th>ケース４</th></tr>
<tr><td>山手線（２Ｆレベル）</td><td>相対式</td><td>島式</td><td>島式</td><td>相対式</td></tr>
<tr><td>銀座線（３Ｆレベル）</td><td>相対式</td><td>島式</td><td>相対式</td><td>島式</td></tr>
<tr><td>図</td><td> 
</td><td> 
</td><td> 
</td><td> 
</td></tr>
<tr><td>１．駅のわかりやすさ</td><td>・２面２線の相対式ホームが２Ｆと３Ｆに位置し、利用者動線が複数あり、わかりにくい。　×</td><td>・動線数が少なく、単純でわかりやすい。　○</td><td>・相対式・相対式と島式・島式の折衷案である。　△</td><td>・相対式・相対式と島式・島式の折衷案である。　△</td></tr>
<tr><td>２．路線間乗換</td><td>・ＪＲ線と銀座線のﾎｰﾑを間違う可能性がある。
・銀座線⇔JR の垂直移動は、１階層分である。
・井の頭⇔JR 外回りの垂直移動はない　△
<table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">銀　座　線</th><th rowspan="2">井の頭線</th></tr><tr><th>乗車</th><th>降車</th></tr><tr><td rowspan="2">山手線</td><td>外回り</td><td>１階層分
2F⇔3F</td><td>１階層分
2F⇔3F</td><td>フラット
2F⇔2F</td></tr><tr><td>内回り</td><td>１階層分
2F⇔3F</td><td>１階層分
2F⇔3F</td><td>２階層分
2F⇔1F⇔2F</td></tr></table></td><td>・路線間の乗換であり、行先を間違うことは少ない。
・銀座線⇔JR の垂直移動は、３階層分となる。
・井の頭⇔JR 外回りの垂直移動は２階層分となる。　△
<table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">銀座線</th><th rowspan="2">井の頭線</th></tr><tr><th>乗車・降車</th></tr><tr><td>山手線</td><td>外回り
内回り</td><td>３階層分
２Ｆ⇔１Ｆ⇔３Ｆ</td><td>２階層分
2F⇔1F⇔2F</td></tr></table></td><td>・銀座線ﾎｰﾑを間違う可能性がある。（ｹｰｽ１よりは低い。ｴｽｶﾚｰﾀの昇降向きの一本化等により対応可）
・銀座線⇔ＪＲの垂直移動は、１階層分である。
・井の頭線⇔JR 外回りの垂直移動は２階層分である。　△
<table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">銀座線</th><th rowspan="2">井の頭線</th></tr><tr><th>乗車</th><th>降車</th></tr><tr><td rowspan="2">山手線</td><td>外回り
内回り</td><td>１階層分
2F⇔3F</td><td>１階層分
2F⇔3F</td><td>２階層分
2F⇔1F⇔2F</td></tr></table></td><td>・ＪＲ線ﾎｰﾑを間違う可能性がある。（ｹｰｽ１よりは低い。）
・銀座線⇔ＪＲの垂直移動は３階層分となる。
・井の頭⇔ＪＲ外回りの垂直移動はない　△
<table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="2">銀座線</th><th rowspan="2">井の頭線</th></tr><tr><th>乗車・降車</th></tr><tr><td rowspan="2">山手線</td><td>外回り</td><td rowspan="2">３階層分
2F⇔1F⇔3F</td><td rowspan="2">フラット
2F⇔2F</td></tr><tr><td>内回り</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>２階層分
2F⇔1F⇔2F</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>３．駅（改札口）と街の接続</td><td>・３Ｆレベルで街との接続が可能である。
・山手線・銀座線ともメインプラットフォーム（東西自由通路）との接続が可能である。　○
<table><tr><th colspan="2">ホーム</th><th>改札口レベル</th></tr><tr><td rowspan="2">山手線</td><td>外回り</td><td>地上、３Ｆ</td></tr><tr><td>内回り</td><td>地上、３Ｆ</td></tr><tr><td rowspan="2">銀座線</td><td>乗車</td><td>３Ｆ、２Ｆ（外回りホーム側）、地上</td></tr><tr><td>降車</td><td>３Ｆ、２Ｆ（外回りホーム側）、地上</td></tr></table></td><td>・山手線３Ｆレベル、銀座線２Ｆレベルで街との接続が可能である。
・山手線・銀座線ともメインプラットフォーム（東西自由通路）との接続が可能である。　○
<table><tr><th colspan="2">ホーム</th><th>改札口レベル</th></tr><tr><td>山手線</td><td>外回り
内回り</td><td>地上、３Ｆ</td></tr><tr><td>銀座線</td><td>乗車
降車</td><td>地上、２Ｆ（外回りホーム側）</td></tr></table></td><td>・３Ｆレベルでの街との接続が可能である。
・山手線・銀座線ともメインプラットフォーム（東西自由通路）との接続が可能である。　○
<table><tr><th colspan="2">ホーム</th><th>改札口レベル</th></tr><tr><td>山手線</td><td>外回り
内回り</td><td>地上、３Ｆ</td></tr><tr><td rowspan="2">銀座線</td><td>乗車</td><td>３Ｆ、２Ｆ（外回りホーム側）、地上</td></tr><tr><td>降車</td><td>３Ｆ、２Ｆ（外回りホーム側）、地上</td></tr></table></td><td>・山手線３Ｆレベル、銀座線２Ｆレベルでの街との接続が可能である。
・山手線・銀座線ともメインプラットフォーム（東西自由通路）との接続が可能である。　○
<table><tr><th colspan="2">ホーム</th><th>改札口レベル</th></tr><tr><td rowspan="2">山手線</td><td>外回り</td><td>地上、３Ｆ</td></tr><tr><td>内回り</td><td>地上、３Ｆ</td></tr><tr><td>銀座線</td><td>乗車
降車</td><td>地上、２Ｆ
（外回りホーム側）</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>４．高度利用への対応（ＪＲホーム）</td><td>・駅上空への十分な縦シャフトが確保できない。　×</td><td>・駅上空への十分な縦シャフトを整備することができる。　○</td><td>・駅上空への十分な縦シャフトを整備することができる。　○</td><td>・駅上空への十分な縦シャフトが確保できない。　×</td></tr>
<tr><td>５．駅の管理運営</td><td>・改札口が増えるとともに、運転・客扱いの要員が多くなり、非効率的となる。　×</td><td>・改札口数の集約が可能であり、かつ運転・客扱いの要員が少なくてすみ、効率的である。　○</td><td>・相対式・相対式と島式・島式の折衷案である。　△</td><td>・相対式・相対式と島式・島式の折衷案である。　△</td></tr>
<tr><td>６．工事規模（相対比較）</td><td>小　○</td><td>大　×</td><td>中　△</td><td>中　△</td></tr>
<tr><td>７．特徴</td><td>・現状と同様であり、駅利用者にとって、わかりやすく利用しやすい駅への転換が図れる計画とは言えない。</td><td>・動線が単純でわかりやすく、駅の管理運営も効率的となるが、工事規模は大きい。
・乗換垂直移動距離が長いため、高度利用を勘案した縦シャフトを設け、乗換利便性の向上を図る必要がある。</td><td>・ケース２よりも、動線が分かりにくく、駅の管理運営も非効率となるが、乗換垂直移動距離が短く工事規模も小さい。
・路線間乗換の分かりにくさは、ｴｽｶﾚｰﾀの昇降向きの一本化等により対応は可能と考えられる。</td><td>・ケース３に比べ、駅上空への高度利用に制約があるとともに、乗換の垂直移動距離が長い。</td></tr>
</table>

山手線島式ホーム・銀座線相対式ホーム（案）

(4) 埼京線駅施設

- 「街」との接続・快適性強化及び路線間の乗換利便性改善を図るため、埼京線ホームの国道 246 号線側への延伸を考える。その際、国道 246 号線側のまちづくりの拠点として考えている新南口位置に留意し、首都高速橋脚を新宿方ホーム端と考える。
- 改札口位置は路線間の乗換利便性の向上からメインプラットフォーム（東西自由通路）を考える。埼京線は自駅乗降客が多く、「街」との接続・快適性強化から地上 3 階レベルの改札口を基本に考える。
- 路線間の乗換利便性改善及びターミナル機能の強化を図るため、埼京線のレールレベルを山手線と同レベルに嵩上げして、地上階における通路空間を確保することを考える。



(5) 山手線駅施設

- 改札口位置は「街」との接続・快適性強化からハチ公前広場（現北口改札付近）とメインプラットフォーム（東西自由通路）を考える。路線間の乗換のレベルは地上を基本に考え、「街」との接続・快適性強化から地上 3 階レベルにも改札口を考える。

(6) 銀座線駅施設

- 駅施設の位置及びホーム形式については、現在の鉄道各線の乗り換えを考慮して、２面２線を基本として考えるものとし、ＪＲ線・井の頭線等との乗換利便性改善を図るため、コンコース（施設内通路）の拡充・改良を図ることと併せて、旅客の安全性、運行間隔確保の観点から、ホーム幅員の拡幅を図る。
- 但し、位置・構造・ホーム形式については、各鉄道路線との乗換利便性、ならびにコア及び周辺街区との乗降利便性等を踏まえて、今後も検討・調整が必要と考える。

2）メインプラットフォーム（東西自由通路）について

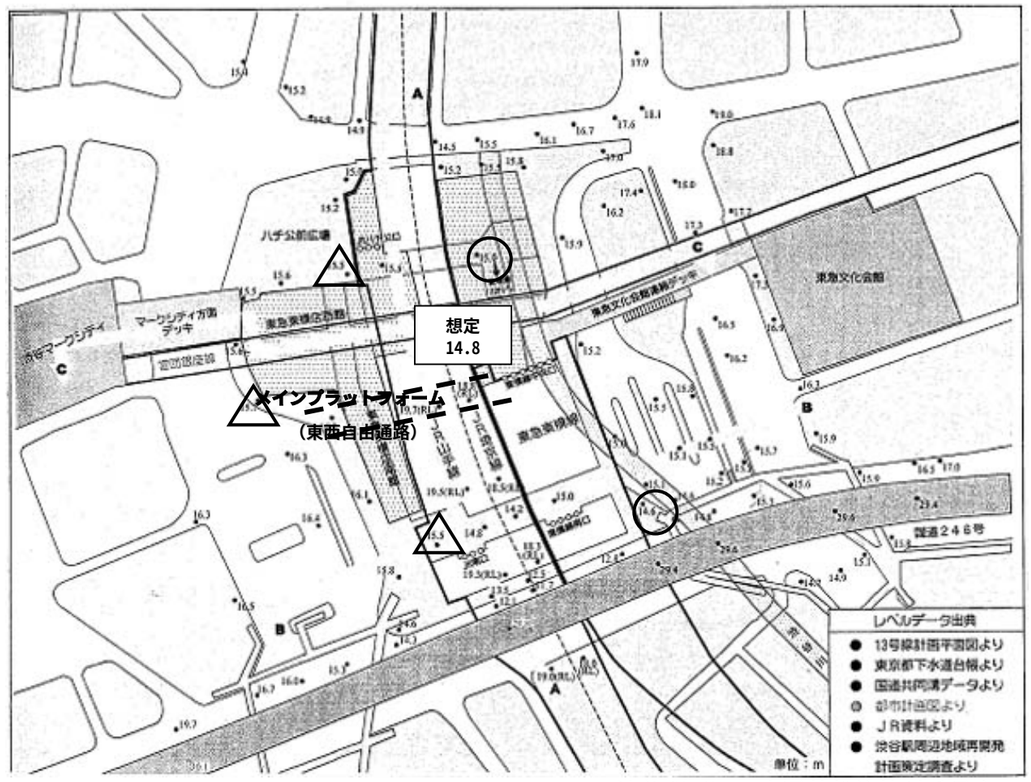
(1) 渋谷駅周辺地盤高

- 東口駅前広場の南北方向の地盤高は、JR 北口通路部の方が東横線南口通路部より約 40cm 高くなっている。
- ＪＲ線を挟んだ東西方向の地盤高は、JR 北口通路部で約 50cm、メインプラットフォーム（東西自由通路）部で約 100cm、ＪＲ南口通路部で約 100cm 西側地盤高が高くなっている。

(2) メインプラットフォーム（東西自由通路）

- メインプラットフォーム（東西自由通路）の歩行者空間の有効高さを約 3.0mとすると、歩面高は山手線下で施工及び通路部構造を考慮して、T.P.（東京湾平均海面）+約 14.5mとなり、東口駅前広場想定地盤高（T.P.（東京湾平均海面）+約 14.8m）との高低差（掘り下げ幅）は約 0.3mと想定される。
- 西口駅前広場現地盤高（T.P.（東京湾平均海面）+約 15.7m）とメインプラットフォーム（東西自由通路）歩面高との高低差（掘り下げ幅）は約 1.2mと想定される。
- 埼京線を山手線線路高さに嵩上げすることにより、掘り下げ幅が少なくなり、約 3.0mの歩行者空間を確保することが可能となり、広場からの見通しの確保も可能と考えられる。但し、西口駅前広場現地盤高とメインプラットフォーム（東西自由通路）歩面高との高低差は約 1.2mと想定されるため、施工スペース、通路構造、建築設備等の空間の縮小化検討が必要である。

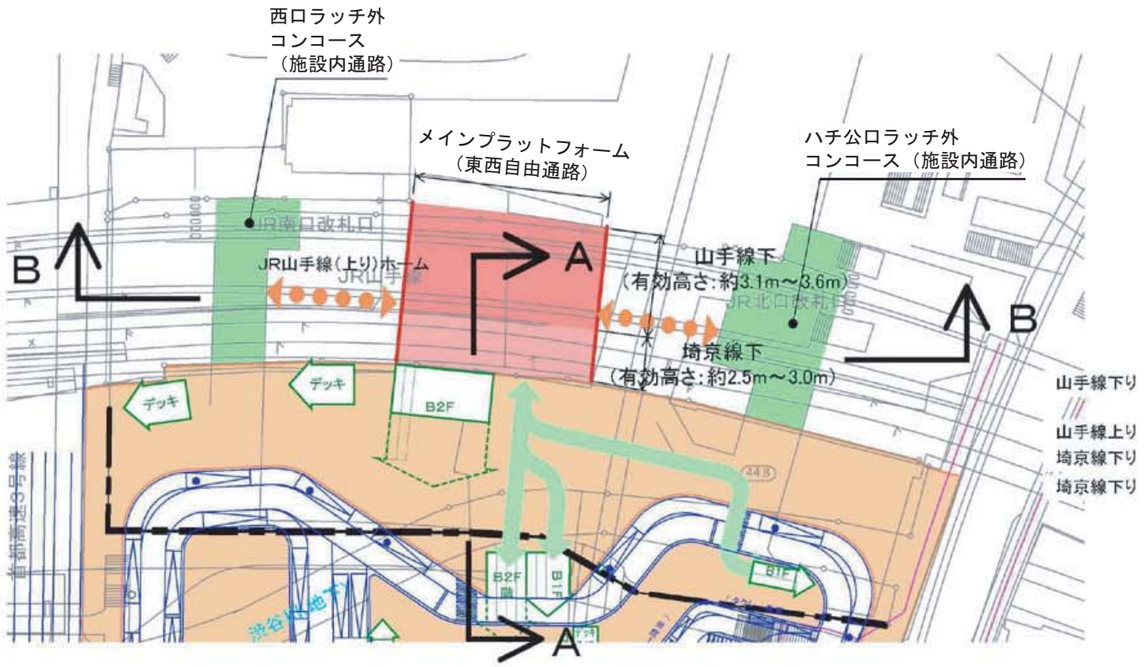
《渋谷駅の平面構造と周辺の地盤高さ》



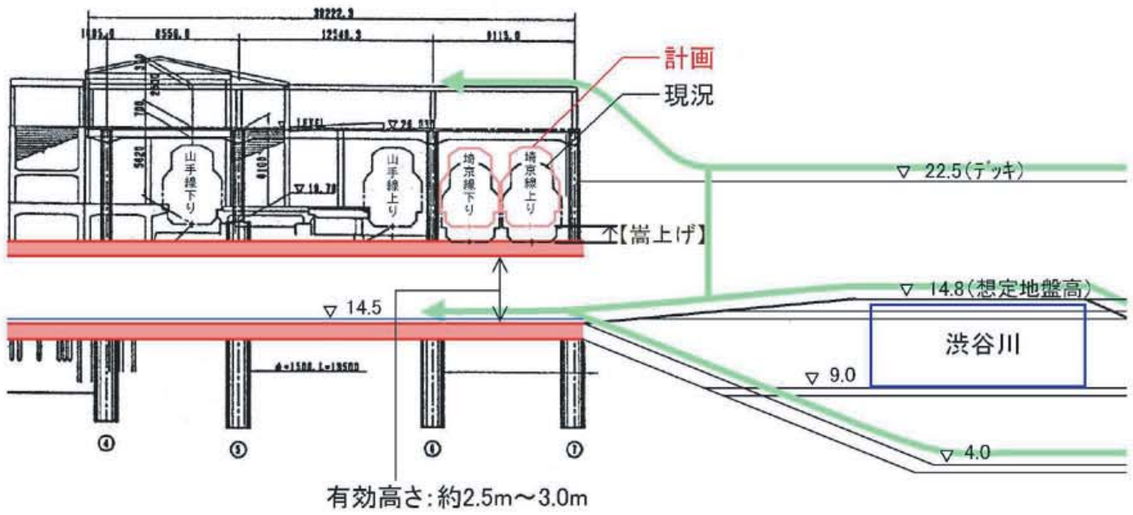
渋谷駅周辺の交通基盤等検討委員会　より

《メインプラットフォーム（東西自由通路）整備イメージ》

JR線及び東口駅前広場平面図

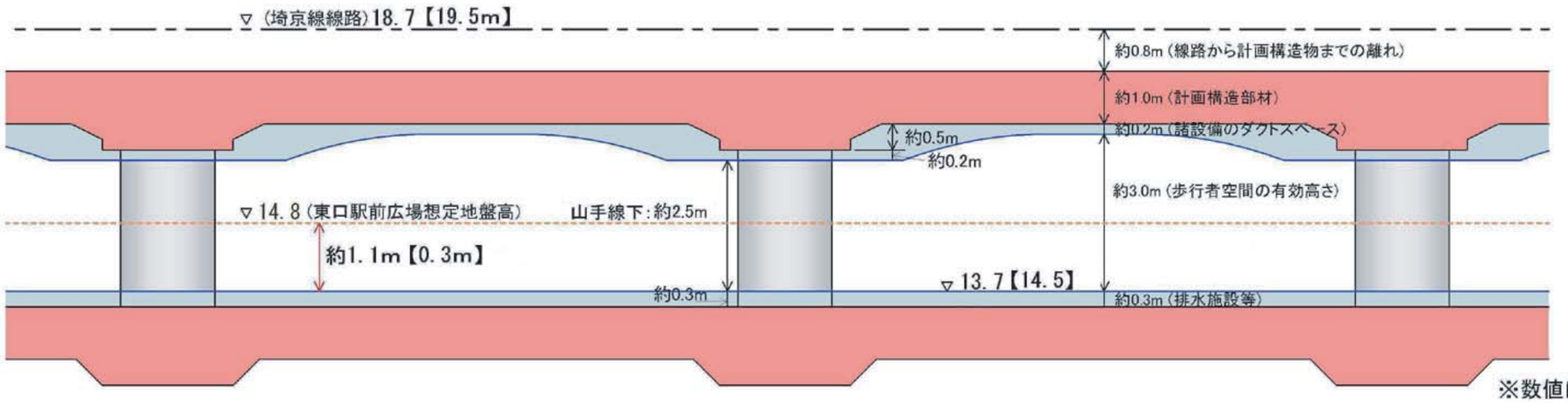


JR線及び東口駅前広場断面（A－A断面）



埼京線下断面（B－B断面）

【　】：埼京線を山手線と同じ高さに嵩上げした場合

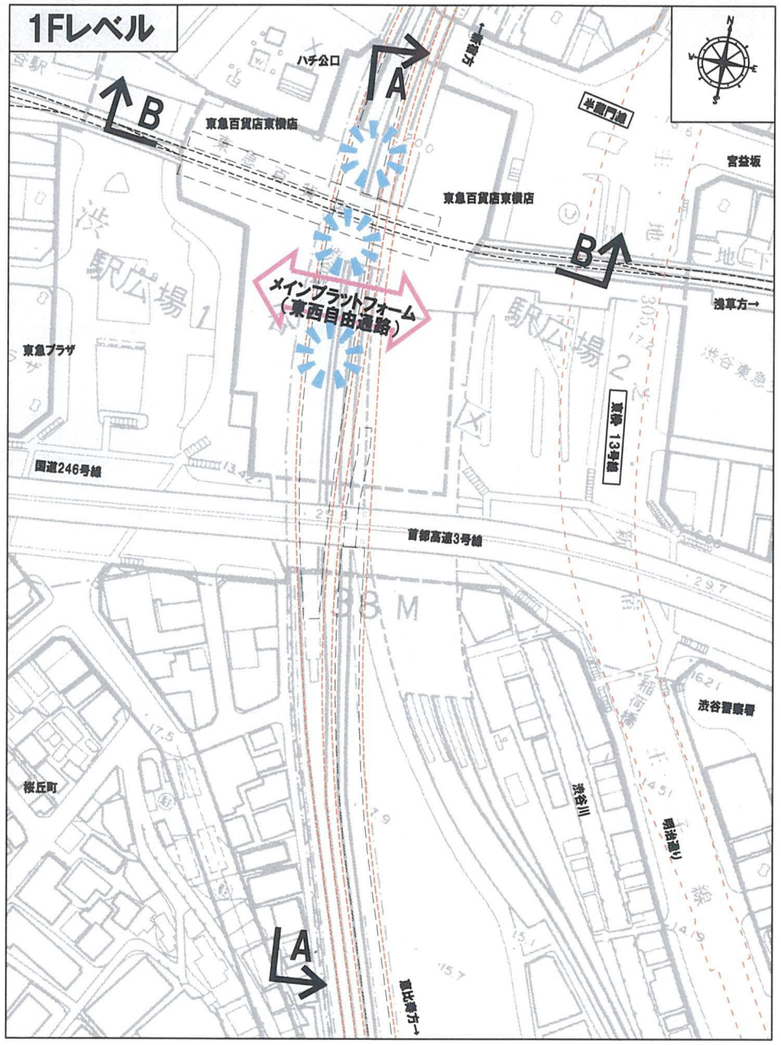


※数値は想定

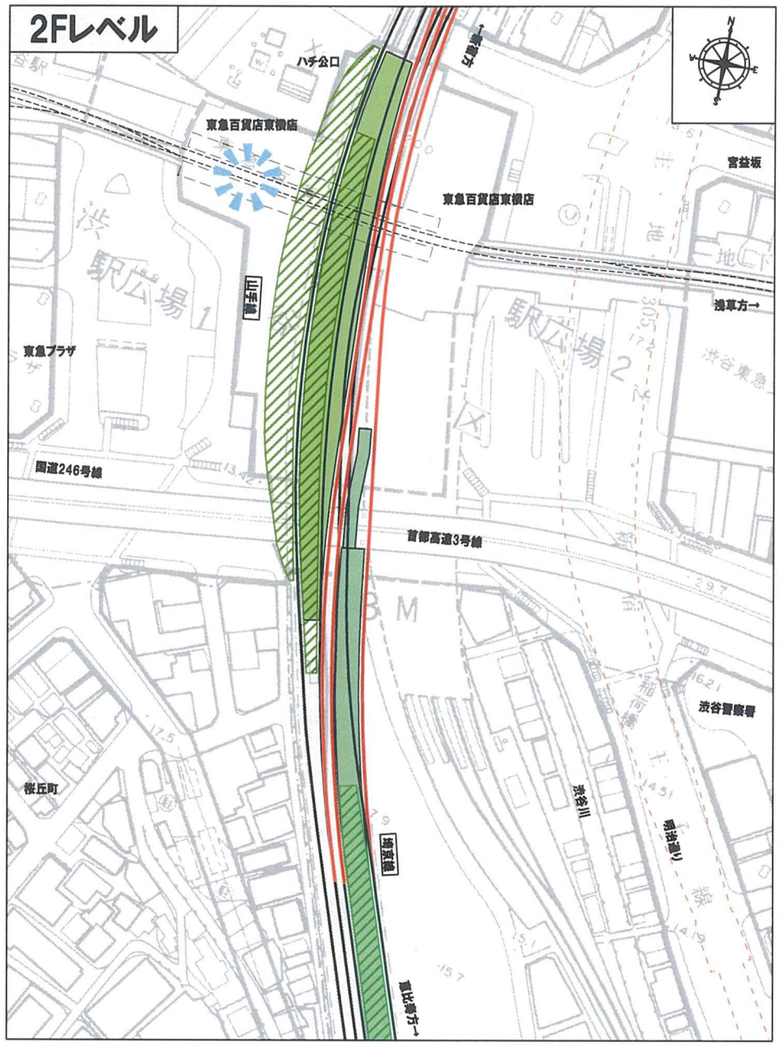
※「有効高さの確保」「東西駅前広場との高低差の軽減」が図れるように、 今後、施工方法、構造、設備、建築仕上げ等の詳細な検討が必要である。

渋谷駅周辺の交通基盤等検討委員会資料を基に精査

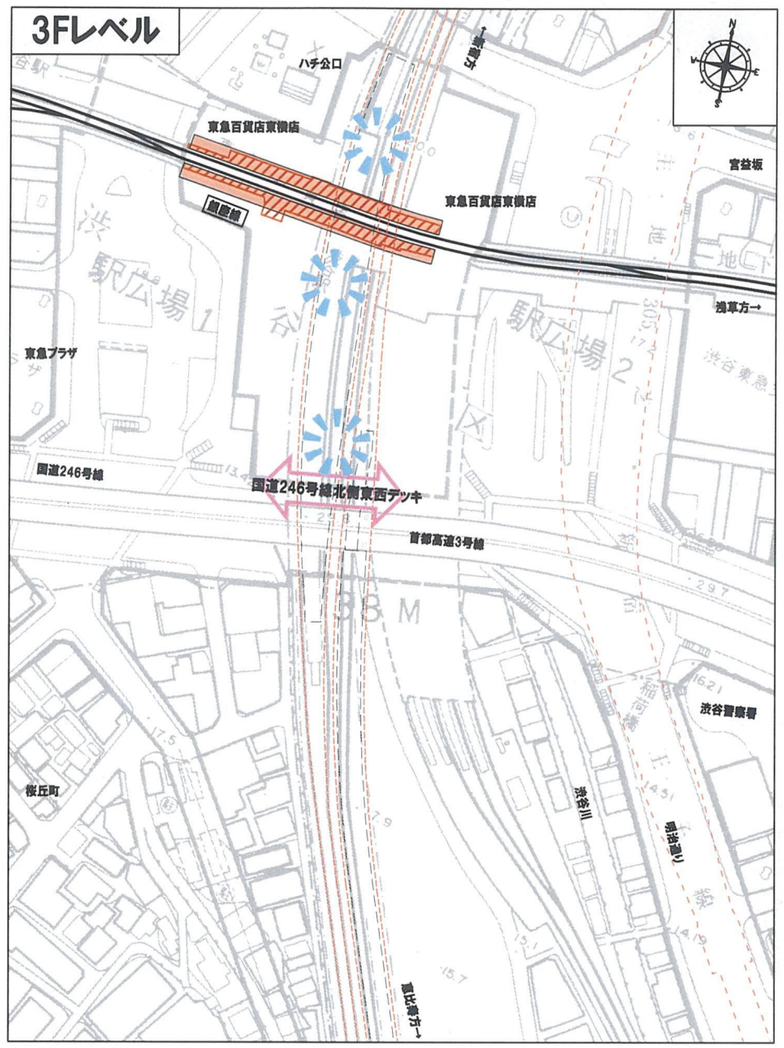
1Fレベル



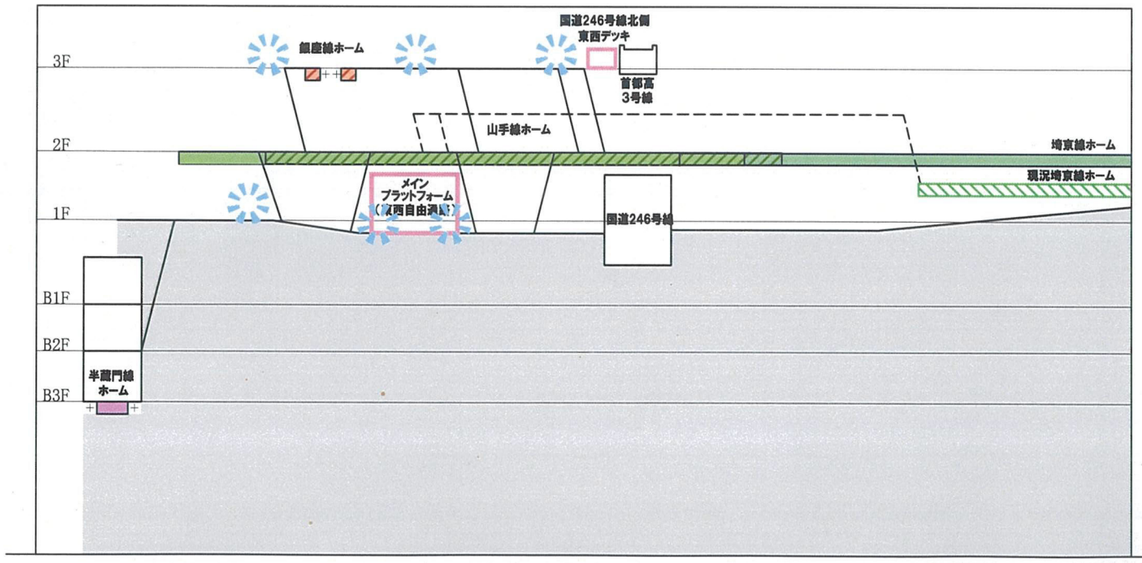
2Fレベル



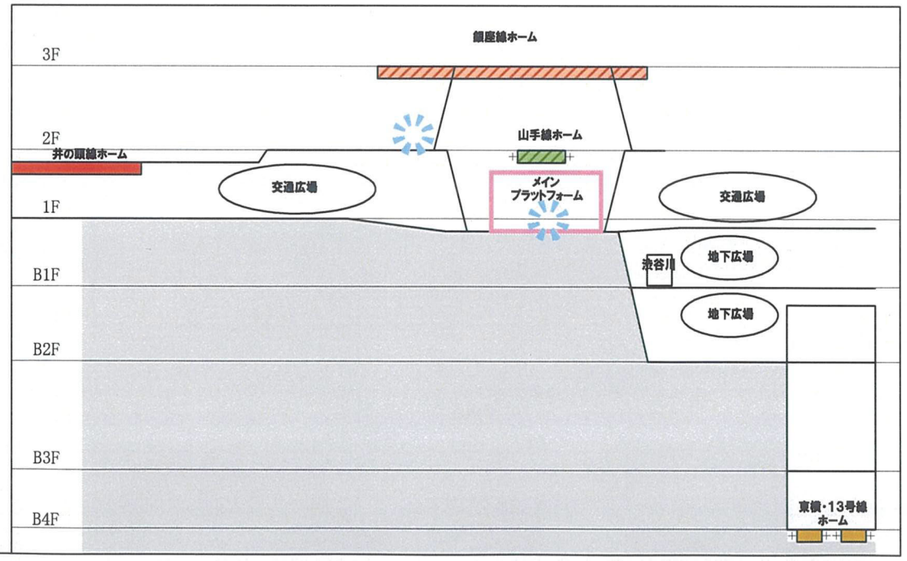
3Fレベル



A-A断面



B-B断面



凡　例

- ：計画山手線ホーム
- ：計画埼京線ホーム
- ：計画銀座線ホーム
- ：現況山手線ホーム
- ：現況埼京線ホーム
- ：現況銀座線ホーム
- ：計画改札

5－7 コアを中心とするエリアの自動車動線の考え方

国道 246 号線バイパス案を前提とした幹線道路計画を進める

①国道 246 号線及び明治通りについては、区部における主要幹線道路として通過交通に対応した機能のほか、地域内の主要道路としてのアクセス機能を確保するため、現在の慢性的な混雑を解消していく必要がある。

②渋谷駅周辺における幹線道路の整備計画については、国土交通省が検討している「国道 246 号線バイパス案」と東京都が検討した「明治通りアンダーパス案」の２案があり、両案とも通過交通と地域間連交通の分離による道路混雑の解消に資する案として、その効果が期待される。

③これらの計画案については、両案とも渋谷警察署前交差点や宮益坂下交差点の混雑緩和を通じて主要幹線道路機能や駅近傍の自動車交通の整序化・円滑化に寄与するが、周辺道路（宮益坂、道玄坂等）を含めた混雑緩和効果としては、国道 246 号線バイパス案が高いと考えられるため、国道 246 号線バイパス案を前提とした幹線道路計画を進めるものとする。また、国道 246 号線バイパス化に伴い、明治通りの交通混雑改善も図られる。

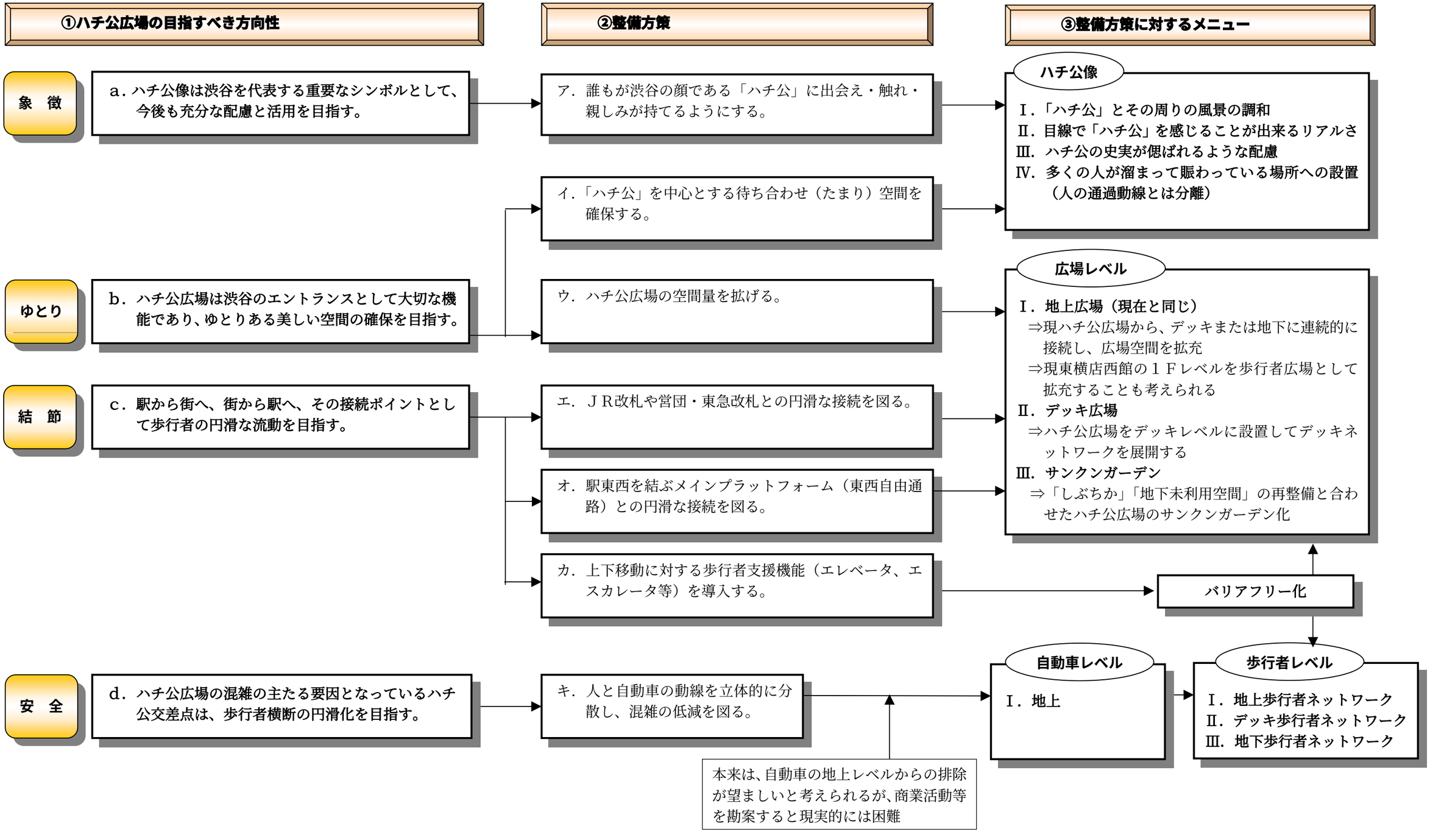
④整備にあたり、区としては交通処理だけでなく、環境や景観等にも十分配慮した計画であるとともに、早期実現化が図られるよう関係機関に働きかけていくものとする。

⑤また、地上部について、一般部の幅員（50m）に対して、JR 交差部付近の計画幅員（38m）が狭くなっていることから、歩道環境の改善と車道機能の拡張の両面から、前後区間と同様の幅員まで拡幅することが望ましい。

5－8 ハチ公広場の基本計画

1）ハチ公広場の考え方

①ハチ公広場は、古くから渋谷のシンボルとして親しまれてきたハチ公像とその背景にある大型ビジョンが立ち並ぶ現代的な風景により、渋谷を代表する名所性の高い空間となっている。その一方で、歩行者交通量が非常に多く、慢性的な混雑が問題となっている側面もある
②ここでは、これらの名所性の維持と混雑の解消の両方に寄与するハチ公広場の将来像を検証する。



2）比較検討案

①前述のとおり、現在の玉川口（２Ｆレベル）が廃止されることにより、ＪＲ改札とデッキレベルにおいて同一レベルでハチ公交差点を横断する動線は無くなることになる。※
※ＪＲ改札は、１Ｆレベル及び３Ｆレベルに設ける。
②但し、ハチ公交差点をデッキレベルで横断することによるメリットは残されているため、ハチ公広場の考え方を踏まえ、４案の比較検討を行う。

次頁比較表参照

《ハチ公広場整備への考え方》

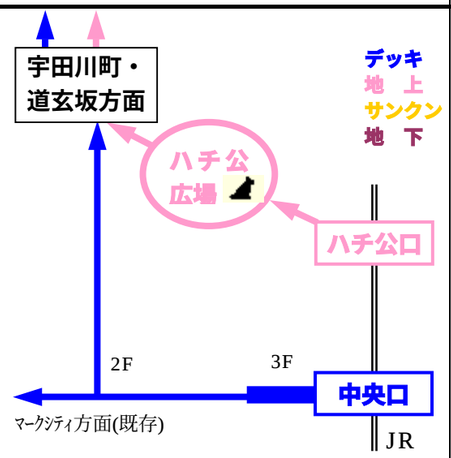
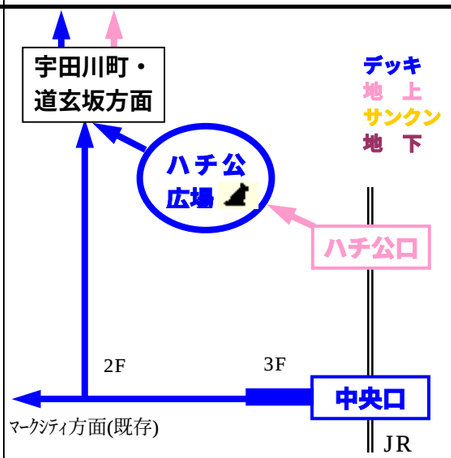
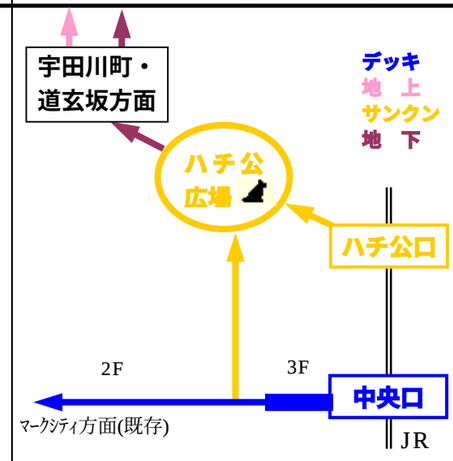
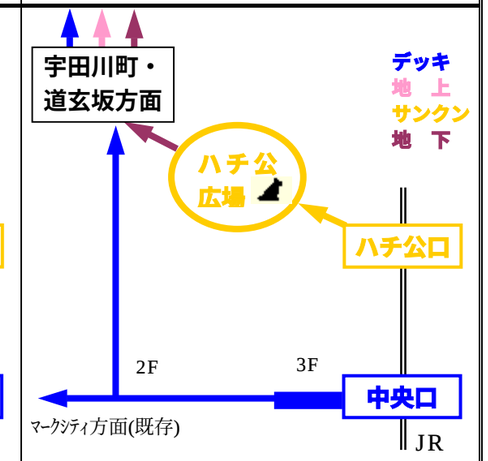
①サンクンガーデンについては、鉄道改良に伴うメインプラットフォーム（東西自由通路）の掘り下げ幅が大幅に減少することが可能と考えられ、サンクンガーデンによるＢ１レベルへの連続性が弱い。
②渋谷の街のシンボルであるハチ公像を中心としたハチ公広場については、地上レベルでの利用を望む声が大きい。
③センター街・公園通り・道玄坂等においては、地上レベルでの歩行者動線を維持してほしいとの声が大きい。

整　備　方　針

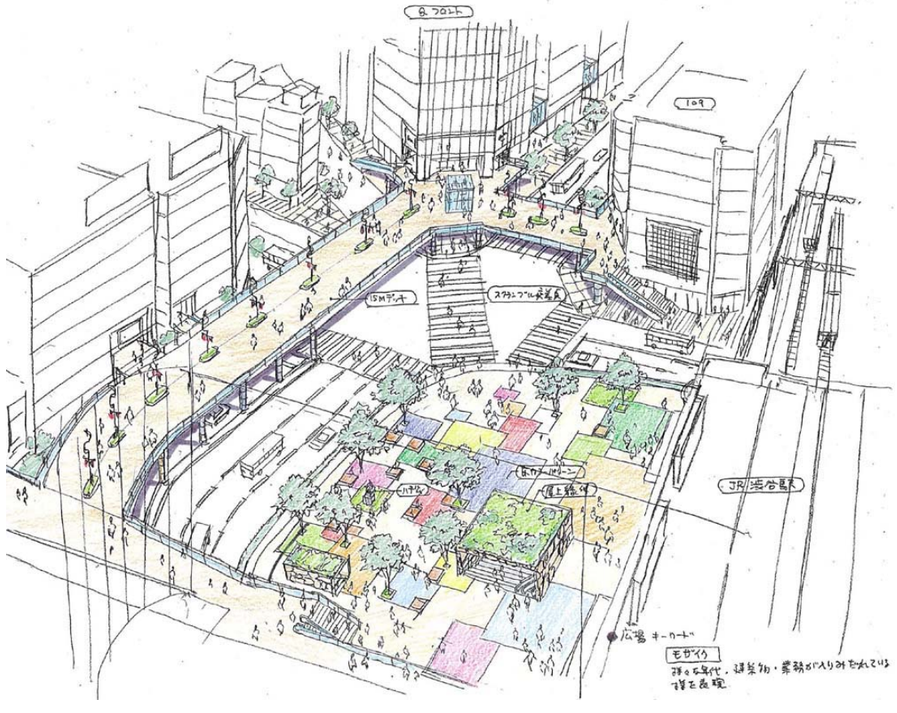
《ハチ公広場の整備方針》

①ハチ公広場は、地上レベルを基本とする。
②ハチ公交差点の地上横断量を削減するためのサブネットワークとしとて、デッキ・地下ネットワークの整備を図る。ただし、デッキの形状、幅員等については、今後更なる検討が必要である。
③これらの考え方を踏まえて、「**ケース１**」を整備方針とする。

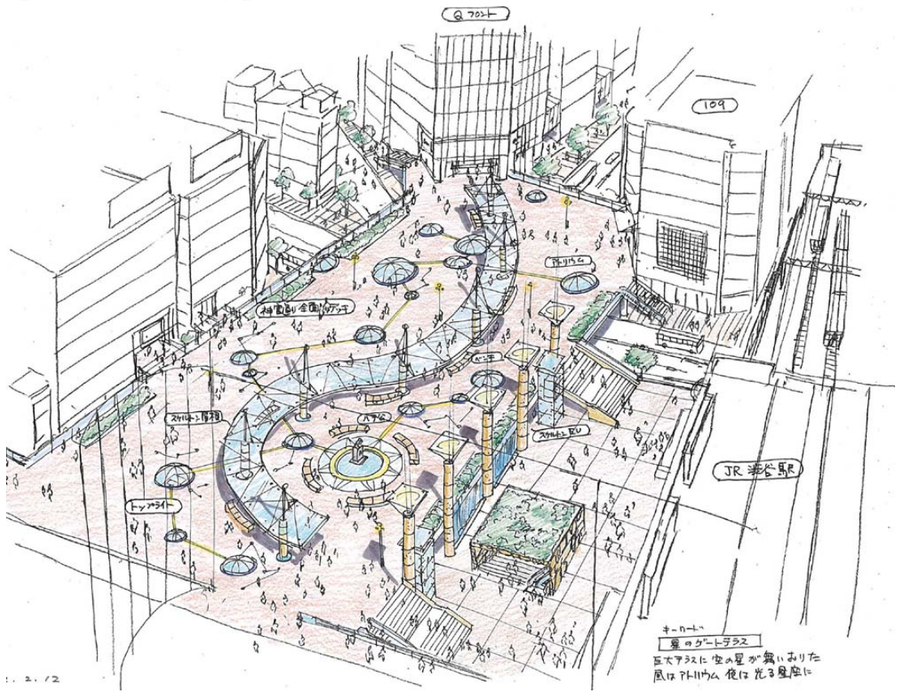
《ハチ公広場の比較検討》

				ケース１	ケース２	ケース３	ケース４
当該ケースのねらい				歩行者の基本ネットワークである２Ｆ レベルのデッキで直接公園通り方面に接続し、アクセス性を高める。	ケース１に加え、谷の底であるハチ公広場全体をデッキレベルに嵩上げ、公園通り方面との接続の円滑化を図る。	ハチ公口及びハチ公広場を掘り下げ、しぶちか等の地下空間と一体となった歩行者溜まり空間を確保するとともに、地下レベルでのハチ公交差点の横断を図る。	ケース３に加え、歩行者の基本ネットワークである２Ｆ レベルのデッキで公園通り方面と接続し、利便性を高める。
広場・動線レベル							
条件	①ハチ公広場レベル			地上	デッキ	サンクン	サンクン
	②ハチ公口改札レベル			地上	地上	サンクン	サンクン
	③ハチ公前交差点横断の主要レベル			デッキと地上	デッキ	地下	デッキと地下
目指すべき方向性	①象徴			○　シンボル性を高める配慮必要			
	②ゆとり	広場の空間量		△　現状と同じ	○　現状より拡大	○　現状より拡大	○　現状より拡大
		たまり空間		○　現状以上の確保に努める			
	③結節（街への円滑な接続）						
	駅⇔街	ＪＲ線(中央口),銀座線	３Ｆ	×　レベル差あり	×　レベル差あり	×　レベル差あり	×　レベル差あり
		井の頭線	２Ｆ	○　同レベルで接続が可	○　同レベルで接続が可	○　同レベルで接続が可	○　同レベルで接続が可
		ＪＲ線(ハチ公口)	地上	○　同レベルで接続が可	×　レベル差あり	○　サンクンとの接続に配慮必要	○　サンクンとの接続に配慮必要
		半蔵門･田園都市線、13 号･東横線	地下	○　同レベルで接続が可	○　同レベルで接続が可	○　同レベルで接続が可（サンクンへの一体的な接続も可能）	○　同レベルでの接続が可（サンクンへの一体的な接続も可能）
	広場⇔東西連絡	ﾒｲﾝﾌﾟﾗｯﾄﾌｫｰﾑ(東西自由通路)(地上)		○　ほぼ同レベルで接続が可	×　レベル差あり	×　レベル差あり	×　レベル差あり
		東西連絡通路･JRハチ公口側(地上)		○　同レベルで接続が可	○　同レベルで接続が可	×　レベル差あり	×　レベル差あり
	ルートの多様性			○　デッキ、地上、（地下）	△　デッキ、（地下）	×　地下（サンクン含む）	○　デッキ、地下（サンクン含む）
	④安全（ハチ公交差点の歩行者横断の有無）			△　歩行者横断あり（デッキにより横断量は現状減少する）	○　歩行者横断なし	○　歩行者横断なし （Ｑフロント側は、横断歩道有り）	○　歩行者横断なし
課題	個別課題			o 地上部における歩行者の交差点横断が残るため、自動車と歩行者動線の輻輳が解消できない。	o デッキ上のたまり空間への地下からの人の誘導 o 全面デッキとなるため、地上部における採光の確保等による環境の維持	o 地下ネットワークへ歩行者が集中することへの対応	―
						o メインプラットフォーム（東西自由通路）の掘り下げ幅が小さくなったため、サンクンガーデンによるネットワークレベルのすりあわせの必然性が弱い。 o 谷底におけるさらなる掘り下げのため、都市型水害への配慮が必要	
	共通課題			o コア周辺建物の再開発や建替えに応じたデッキや地下通路等との接続への対応			

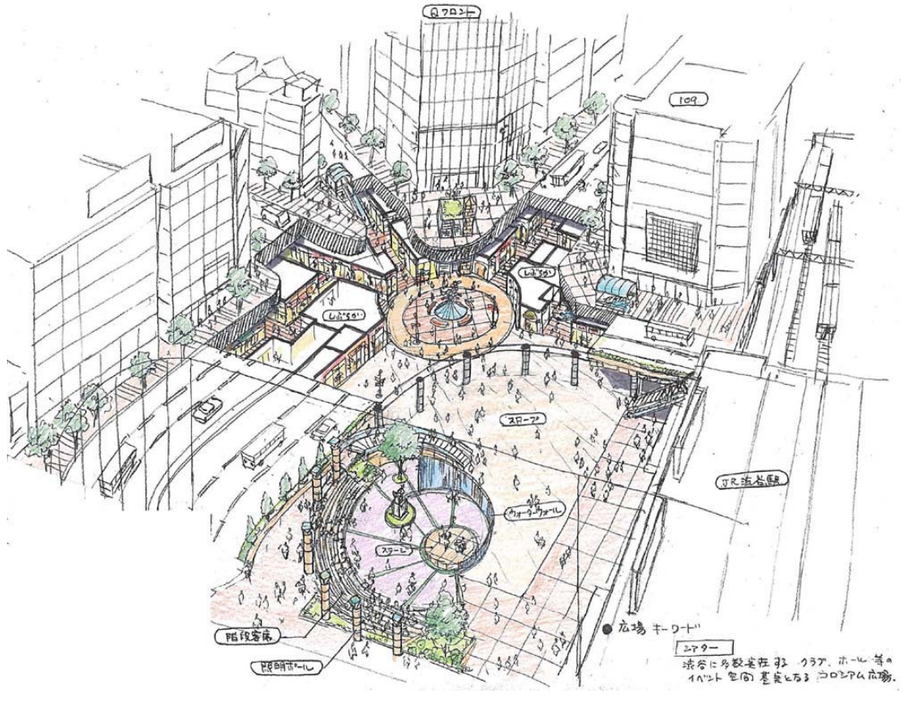
【ケース１　イメージ】



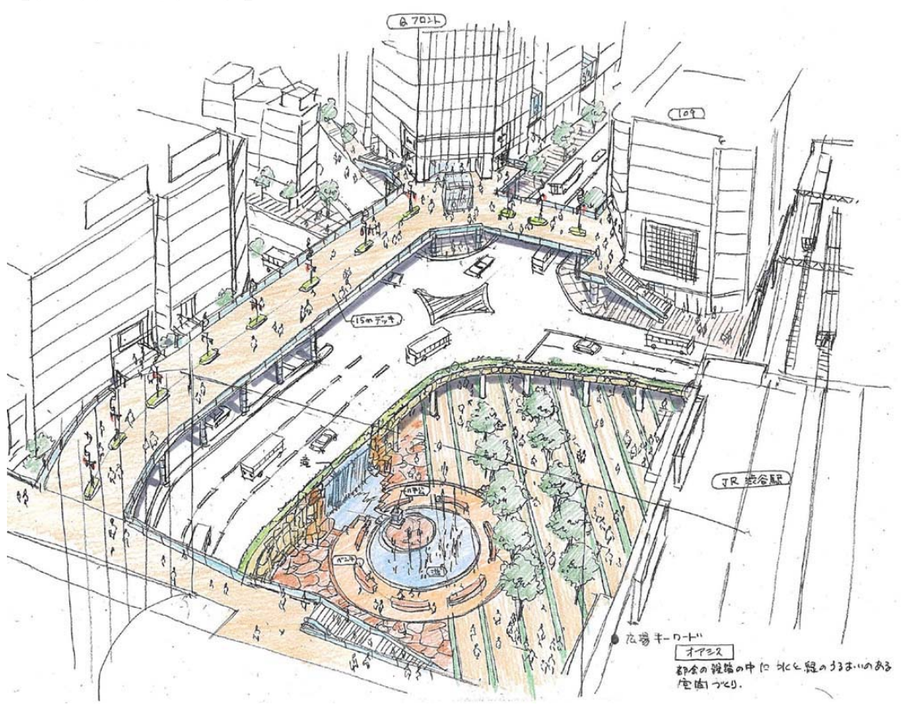
【ケース２　イメージ】



【ケース３　イメージ】

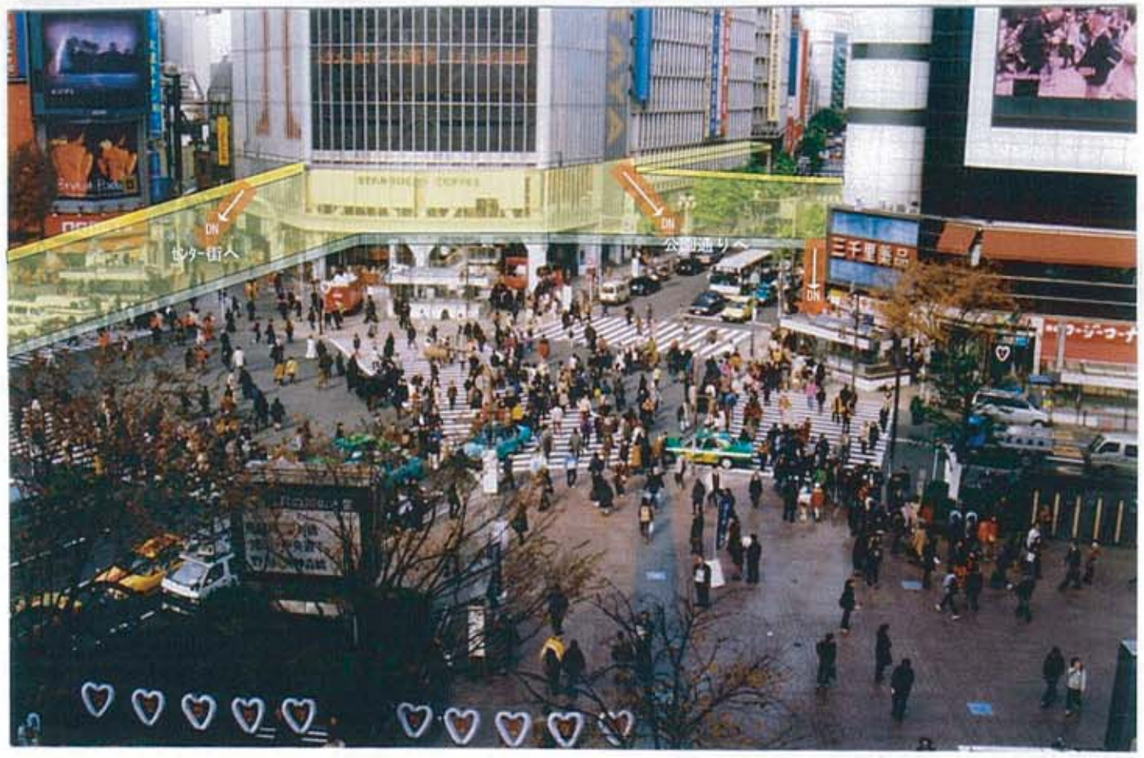


【ケース４　イメージ】



《ハチ公広場デッキのイメージ》







5−9　西口広場の基本計画

1）西口広場の現状

(1) 現状のバース位置、問題点

地上平面図 S=1:500
（現況）

＜問題点＞
- ●バス停留所数が多く、また分散し利用者にとって分かりにくい。
- ●広場内を横断する歩行者、広場内に流入する広場関連交通と通過交通が錯綜・混在し、危険である。
- ●広場の空間量が不足しており、慢性的な混雑を呈している。特にタクシーの滞留は、神宮通りのハチ公広場付近（多いときはハチ公交差点北側まで滞留）まで広がっており、一般車両の交通を阻害している。

国道246号線→国道246号線
神宮通り→神宮通り
国道246号線→道玄坂
通過動線

系統数	15	63%
バス停留所数	22	56%
本数	1, 085	57%
乗降客数	40, 586	69%

主に東急

系統数	6	25%
バス停留所数	12	31%
本数	537	28%
乗降客数	10, 388	18%

主に京王

系統数	3	13%
バス停留所数	5	13%
本数	278	15%
乗降客数	7, 751	13%

主に小田急









2）検討条件

(1) バス事業者アンケート

①西口広場を検討するにあたり、地下鉄 13 号線の整備等に伴い、廃止が予定されているバス路線の有無などについて確認した。
②その結果、各バス事業者ともに廃止・縮小路線の計画はなく、新設路線を検討しているところもあるが、地下鉄 13 号線の整備等に伴い廃止される路線も想定されることから、現状のバース数を基本として将来計画を考えるものとする。

《バス事業者へのアンケート》

渋谷駅発着のバス利用状況調査について【調査票(例)】

１．駅発着バス利用状況データ

下記の系統について、最新データによるバス運行状況ならびに乗降客数をご記入下さい。
なお、記載している系統以外にありましたら、ご記入下さい。（深夜バスは不要です）

【最新データに基づく渋谷駅発着バス利用状況データ】

系統番号	経由地	行き先	運行本数 (平日･1 日)	渋谷駅 乗車客数	渋谷駅 降車客数	渋谷駅 乗降客計
渋６６	富ヶ谷・笹塚	阿佐ヶ谷駅				
都０１	六本木	新橋駅				
学０３	國學院大學	日赤医療ｾﾝﾀｰ				
田８７	恵比寿駅	田町駅				
都０６	赤羽橋駅	新橋駅				
渋８８	麻布台	新橋駅北口				
池８６	新宿伊勢丹	東池袋四丁目				
早８１	千駄ヶ谷駅	早大正門				

２．バス運行に関する質問

現時点におけるバス運行に関する下記の質問について、お答え下さい。

① 廃止・新設の可能性がある系統の有無（ありの場合：系統名と廃止・新設の理由）
② 増便や減便を考えている系統（ありの場合：系統名と増便・減便の理由）
③ 渋谷駅において統合可能な系統ならびにバス停（例：●●系統と▲▲系統は１箇所のバス停で処理可能。他社路線との統合の可能性も含む）
④ 東口から西口、西口から東口にバス停の移設が可能な系統
⑤ 必要と考える乗降バース数、また、ピーク時における待機バース数

《バス運行に関する質問結果》

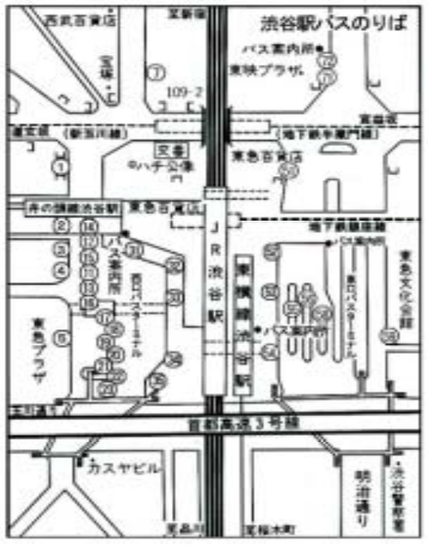
	東京都交通局	東急バス	京王バス	小田急バス 小田急シティバス
①廃止・新設の可能性がある系統の有無	未定	・新設を検討中 ・目黒区の国立東京医療センターへの利便性向上の為、渋谷駅からの系統の新設を検討中。	・代々木上原地区への新路線を検討中。	なし
②増便や減便を考えている系統	未定	・①の新設のより投入車両数を増強し、一体として運営する。 ・渋 33・34 系統を総合的な輸送計画として渋谷駅発着回数を増加させる様考えている。	・増便（渋 63・64：山手通り整備完了後の運行時間短縮に伴う多客が予想されるため。）	なし
③渋谷駅において統合可能な系統・バス停	なし	・なし。 ・⑤の様にバース数が不足しており、運営に苦慮している。	・現状では各々の系統の運行回数が多く、他系統との統合は不可能。	なし
④東口から西口、西口から東口にバス停の移設が可能な系統	なし	なし	・なし ・当社は全て山手線の外をエリアとしている為、東口へ移動すると、行先と乗車場所との結びつきがなくなる。	なし
⑤必要と考える乗降バース数、また、ピーク時における待機バース数	・必要乗降バース数＝１路線２バース×８路線＝16 バース ・ピーク時待機スペース＝16 バース(必要乗降バース数を除く)	・現在、乗降バースは 18 バース。待機バースは正規のもので 3 バース。運用では各停留所共 2 台ずつ停車している状況である。 ・現状でもバース数は足りず、運用上苦慮しており利用客の利便性を低下させない為にも現状を最低ラインと考え可能な限り多くのバース数を確保したい。 ・現状最大 42 台程度使用	・現在、各場所共に、2 台分の待機スペースがあるが、運行時間の調整等のため、最小限でも現在のスペースを維持させる必要がある。	・3 乗降バース。 ・待機バース。

【渋谷駅発車バス本数】　H14．7月各社アンケートより

	停留所番号	系統	経由地	行先	バス会社	平日本数(日)	渋谷駅乗車客数	渋谷駅乗車客数	渋谷駅乗降客数	
東口	51	都01	六本木駅	新橋駅	都営	209			0	
	54	学03	國學院大學	日赤医療ｾﾝﾀｰ	都営	236			0	
	56	田87	恵比寿駅	田町駅	都営	156			0	
	58	都06	赤羽橋駅	新橋駅	都営	133			0	
	59	渋88	六本木駅	新橋駅北口	都営	71			0	
	71	池86	新宿伊勢丹	東池袋四丁目	都営	126			0	
	72	早81	千駄ヶ谷駅	早大正門	都営	52	19,700	16,000	35,700	
	52	渋71	正覚寺	洗足駅	東急	74	1,101	937	2,038	
	53	渋72	恵比寿駅	五反田駅	東急	64	799	559	1,358	
					東口小計	1,121	21,600	17,496	39,096	
西口	15	渋66	笹塚	阿佐ヶ谷駅	都営･京王	66	358	323	681	都営46本＋京王23本（乗降客は京王分のみ）
	35	ﾄﾗﾝｾ		代官山駅入口(循環)	東急トランセ	79	1,232	435	1,667	
			直行	NHKスタジオパーク	東急･京王	90	312	174	486	東急45本＋京王45本（乗降客は東急分のみ）
	3	渋24	三軒茶屋	成城学園前駅	東急･小田急	150	1,991	2,439	4,430	東急75本＋小田急75本（乗降客は合計）
	5	渋82	三軒茶屋	等々力	東急	68	1,120	1,094	2,214	
	17	渋51	淡島	若林折返所	東急	176	4,615	3,567	8,182	
	18	渋52	淡島	世田谷区民会館	東急	19	201	198	399	
	18	渋55	東北沢	幡ヶ谷折返所	東急	32	575	451	1,026	
	19	渋12	三軒茶屋	二子玉川園駅	東急	55	852	610	1,462	
	20	渋05	三軒茶屋	弦巻営業所	東急	80	1,400	1,264	2,664	
	21	渋31	三宿	下馬一丁目	東急	81	1,347	1,142	2,489	
	22	渋32	三宿	野沢龍雲寺	東急	117	2,426	2,156	4,582	
	23	渋33	三宿	多摩川園	東急	19	272	409	681	
	23	渋34	三宿	都立大学駅北口	東急	24	227	424	651	
	31	渋11	三軒茶屋	田園調布駅	東急	83	1,393	1,012	2,405	
	33	渋41	中目黒駅	大井町駅	東急	101	3,029	1,740	4,769	
	34	渋21	三軒茶屋	上町	東急	88	3,555	1,657	5,212	
	34	渋23	三軒茶屋	祖師ヶ谷大蔵駅	東急	63	1,143	1,040	2,183	
		渋61	初台坂下	初台駅	京王	95			1,001	
	11	渋64	中野坂上	中野駅	京王	95	1,546	1,131	2,677	
	13	渋63	幡ヶ谷	中野駅	京王	96	1,832	1,143	2,975	
	14	宿51	参宮橋	新宿駅西口	京王	95	1,478	1,090	2,568	
	1	渋26	三軒茶屋	調布駅南口	小田急	30	272	484	756	
	4	渋54	淡島	梅ヶ丘駅	小田急シティ	98	1,160	1,405	2,565	
					西口小計	1,900	32,336	25,388	58,725	
					合計	3,021	53,936	42,884	97,821	

都営は合算値のみしか解答なし

※深夜急行は除く



。

(2) 将来必要規模と広場利用区域

① 将来必要規模

■ 駅前広場算定式である 28 年式及び 48 年式を用いて、東西両広場の将来必要規模を推計すると以下のようになる。（コアの開発分は見込んでいない）

《広場の将来必要規模》

単位：㎡

		東口広場	西口広場	合 計
現況(都市計画決定の面積)		8,140	15,230	23,370
28年式	標準式	15,858	24,519	40,377
	上限値	16,967	26,233	43,200
	下限値	11,568	17,887	29,455
48年式		11,675	17,227	28,902

《48年式計算結果》

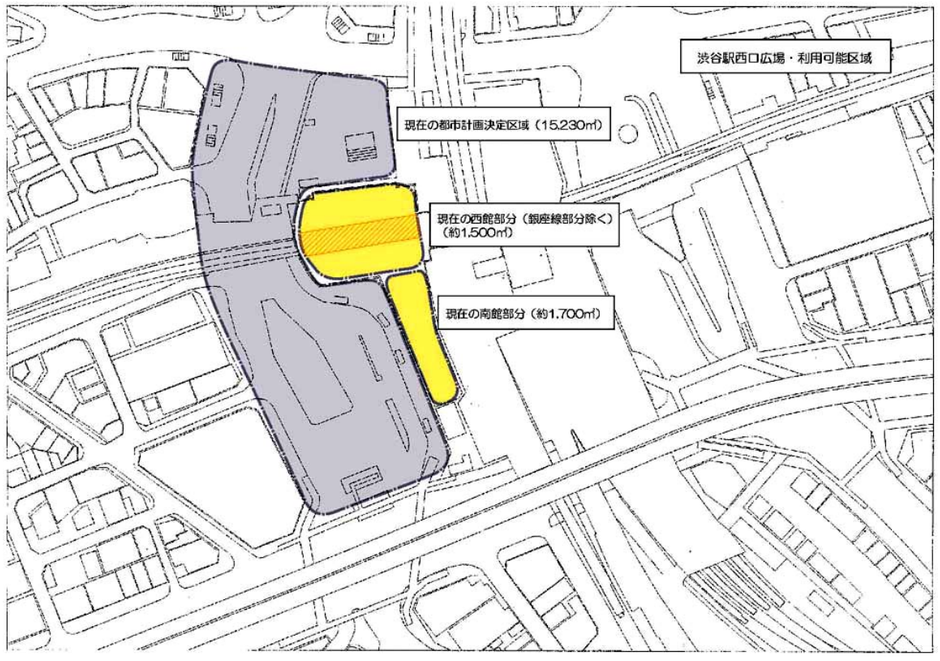
施 設	施 設 量		
	東口広場	西口広場	合計
バス乗車バース	12	16	28
バス降車バース	5	6	11
タクシー乗車バース	2	2	4
タクシー降車バース	3	4	7
タクシープール	23	29	52
自家用車バース	3	5	8
自家用車駐車場	0	0	0
歩道幅員 (m)	30.8	42.2	
車道幅員 (m)	8	8	

② 広場利用区域

■ 現在の西口広場の都市計画区域は約 15,230 ㎡であり、上記 28 年式及び 48 年式の必要面積に満たない。

■ 交通広場機能ならびに快適な歩行者空間を創出するためには、現在の都市計画区域では充分ではないことから、交通基盤施設の整備を推進する上では、現・東横店南館および西館の開発と一体となって立体的・重層的な整備を図ることが必要と考えられる。

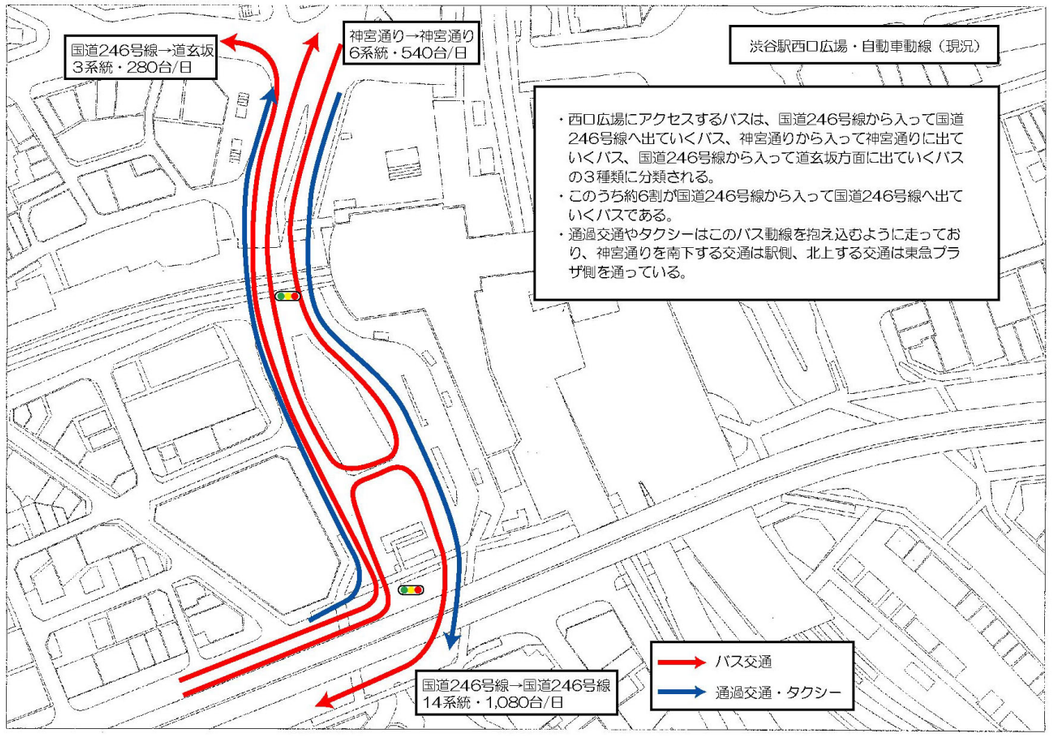
《広場利用可能面積》



(3) 現況自動車動線

①現在はバス広場を抱え込むようにして、バスバースの東西に通過交通及びタクシーが走っている。駅側が南下する交通、東急プラザ側が北上する交通となっている。
②広場関連交通と通過交通が広場内で混在しているため、歩行者の安全性が確保されておらず、運転する側からも分かりにくい広場形状である。

《現況自動車動線》

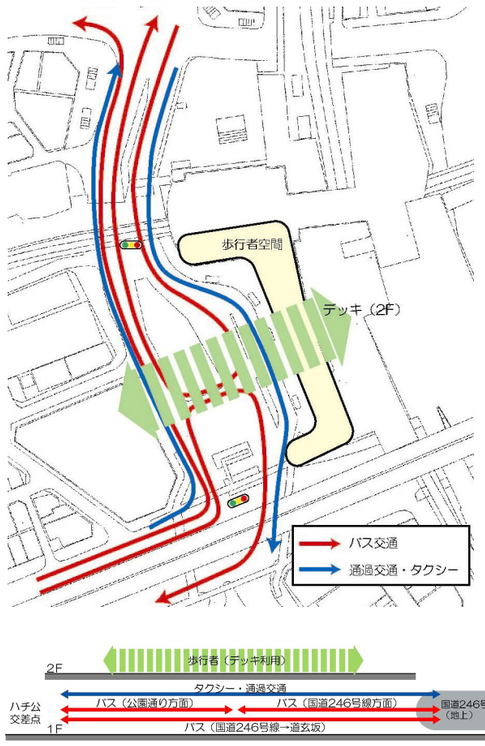
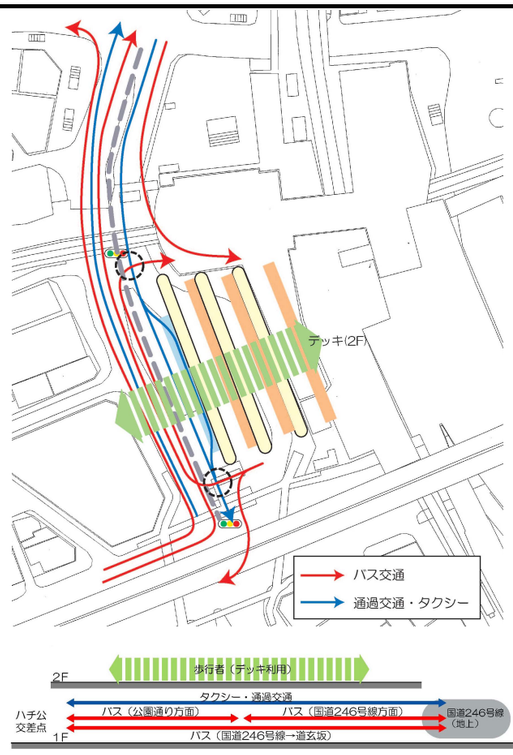
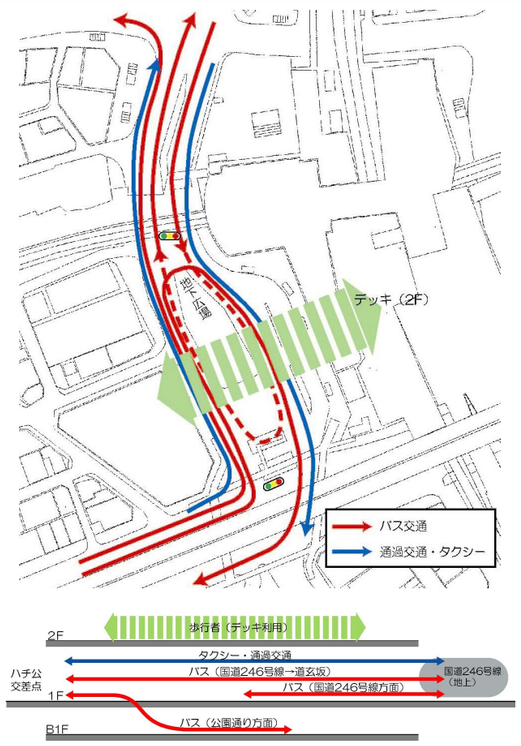
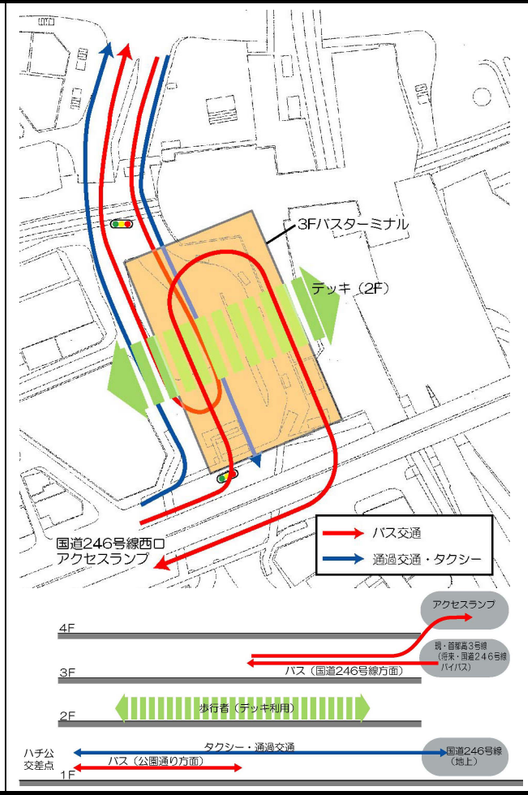


(4) 西口広場の考え方

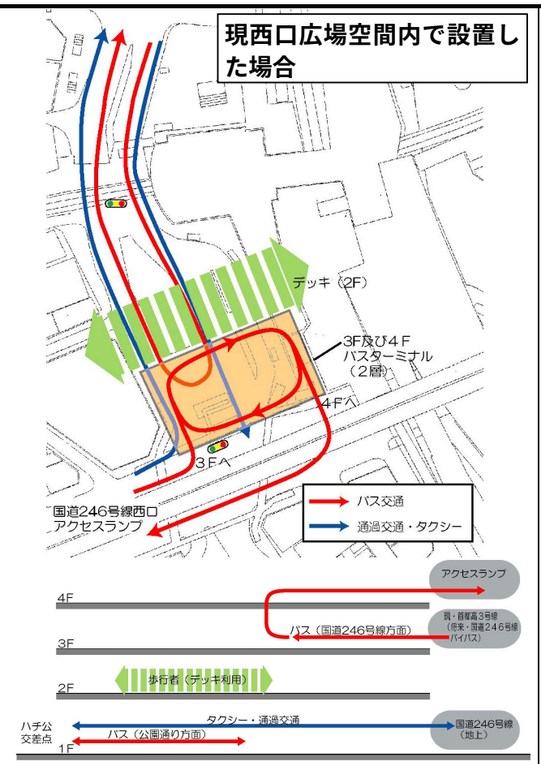
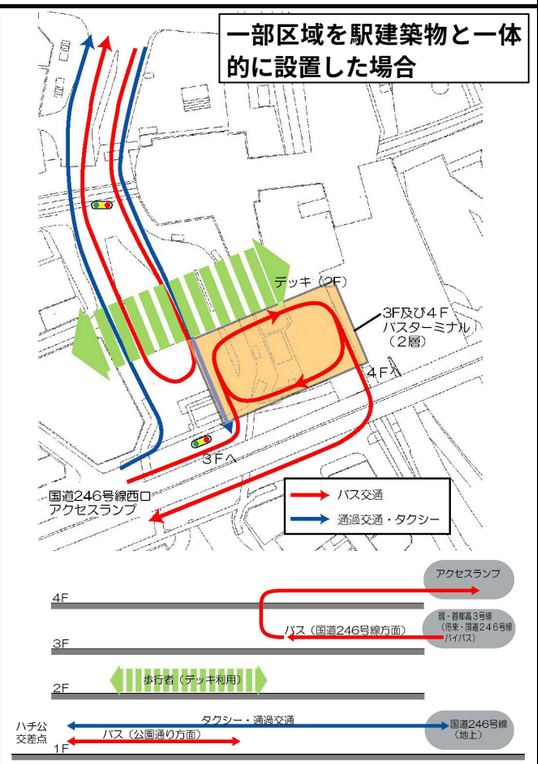
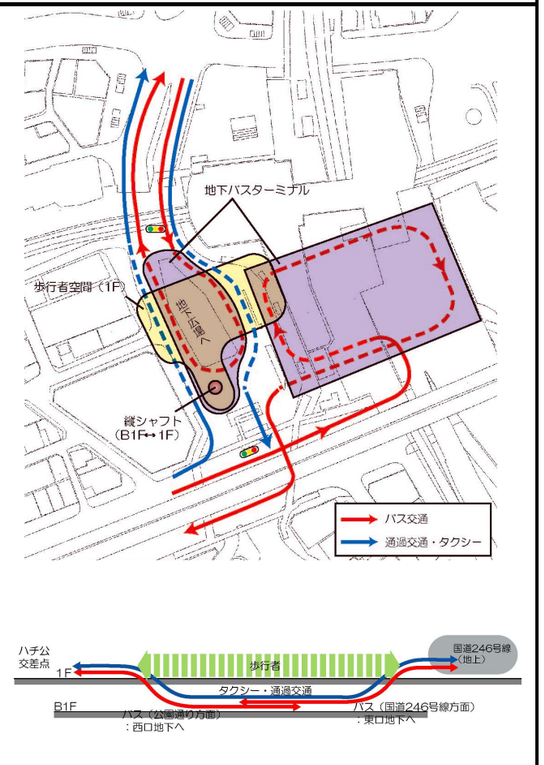
西口広場の目指すべき方向性		整備方策	整備方策に対する改善策　その主な課題(●)と効果(○)	
結　節	a．特に多いバス利用者に対して、分かりやすく利便性の高い交通結節機能を確保する。	ア. 分散する停留所を集約し分かりやすくする。	①異なる系統でも方向性が類似している系統を束ねて、１つの停留所で兼用する。	●アンケートによると、バス事業者からは「統合は困難」との返答であるため実施は困難
			②方向性が類似しているバス系統を集約し、利便性を向上させる。 具体的には、広場内で５箇所に分散している東急バスの「三軒茶屋経由：７系統」を集約する。	○バス乗降客の 1/3 以上を占める三軒茶屋経由の系統を駅側に配置することが可能であれば、広場内の歩行者横断量も軽減可能となる。
安　全	b．歩行者と広場関連交通，通過交通の錯綜を低減し安全性を高める。	イ. 歩行者と自動車を立体的に分離し、安全性を高める。	③２ＦレベルにＪＲ駅と東急プラザを接続する面的なデッキを整備し、地上横断歩行者を分散させる。	○地上広場内で完全に自動車と歩行者を分離することは出来ないが、現状より錯綜する量は軽減できる
		ウ. 広場関連交通と通過交通の整序化を図る。	④通過交通を東急プラザ側、広場関連交通を駅側に集約する。　次頁ケース２	●広場内に流入，流出する車輌と通過交通が交錯するため、改善効果は低い。
ゆとり	c．西口広場は多くのバスと歩行者を処理するためのゆとりある空間を確保する。	エ. 絶対的に不足している広場空間を拡充するために、民地の活用や多層化によって空間量を拡充する。（次頁比較表参照）	⑤東横店西館及び南館の１階部分を広場空間として利用する。　次頁ケース１	●南館の奥行きが狭いため、バスの収容台数が大幅に増えることはない。
			⑥神宮通り方面からのバスを地下広場に分散させる。　次頁ケース３	●しぶちか，マークシティ連絡地下通路に支障するとともに、地下の掘削工事の割には費用対効果が低い。
			⑦国道 246 号線方面からのバスを３Ｆレベルの広場に分散させる。　次頁ケース４	●駅利用者や広場横断者のための２Ｆ空間が塞がれ開放的な空間とはならない。
			⑧国道 246 号線方面からのバスを３，４Ｆレベルの広場に分散させる。次頁ケース５	●バスターミナルが３層になるので分かりにくい。
			⑨西口関連のバス全てを地下広場に集約するとともに、神宮通りをアンダーパス化する。　次頁ケース６	●アンダーパスの躯体が地上の大部分を占有するので、地上歩行者空間が十分な空間とはならない。
象　徴	d．道玄坂方面の顔となるようなシンボル性を高める。	オ. コアの高度利用と併せて、広場における修景空間やシンボル施設などを確保する。	⑩現在の広場空間では修景空間等の拡充は困難であるため、④～⑨の改善策と併せて実施することが必要である。	

各ケースの詳細な比較は、次頁参照

《西口広場の比較検討－①》

	ケース１	ケース２	ケース３	ケース４
当該ケースのねらい	地上レベルの民地（東横店南館・西館）を活用し、広場空間量を拡大する。	混在している通過交通と広場関連交通を集約し、駅側に広場関連交通、東急プラザ側に通過交通を集約する。	神宮通り方面のバスを神宮通りを活用して西口広場のＢ１Ｆで処理し、地上にゆとり空間を確保する。	国道 246 号線バイパスから西口広場へのランプを整備し、国道 246 号線方面からのバスを３Ｆレベルで処理し、地上にゆとり空間を確保する。
動線イメージ				
バス広場ﾚﾍﾞﾙ	地上	地上	地上＋Ｂ１Ｆ	地上＋３Ｆ
歩行者と自動車の錯綜解消	○　２ＦレベルにＪ Ｒ駅と東急プラザを接続するデッキを整備することにより、地上横断歩行者の分散は可能	○　２ＦレベルにＪ Ｒ駅と東急プラザを接続するデッキを整備することにより、地上横断歩行者の分散は可能	○　２ＦレベルにＪ Ｒ駅と東急プラザを接続するデッキを整備することにより、地上横断歩行者の分散は可能	○　２ＦレベルにＪ Ｒ駅と東急プラザを接続するデッキを整備することにより、地上横断歩行者の分散は可能
バスバースの整序化	×　南館の奥行きが狭いため、バスの収容スペースが大幅に増えることはない。	×　南館の奥行きが狭いため、バスの収容スペースが大幅に増えることはない。	△　地下にシフトできるバースは全体の３割であり、地上部が大幅に減るわけではない。	○　地上に残るバースは全体の３割であり、整序化が期待できる。
広場利用者のわかりやすさ	○　全てのバスが地上レベルに集約されているので分かりやすい。	○　全てのバスが地上レベルに集約されているので分かりやすい。	△　地上とＢ１Ｆに分散するので、ケース１に比べると分かりにくい。	△　地上と３Ｆに分散するので、ケース１に比べると分かりにくい。
歩行者の快適な空間の確保	○　２Ｆレベルでの面的な歩行者空間が確保される。	○　２Ｆレベルでの面的な歩行者空間が確保される。	○　２Ｆレベルでの面的な歩行者空間が確保される。	×　３Ｆレベルの大部分がバスターミナルになるため面的な歩行者空間は確保されるが、開放的な空間にはなりにくい。
コア開発への影響	△　民地が減少するため、１Ｆ部分の開発床面積が減少する。（広場と建物の立体的・一体的整備は前提）	×　ケース１より民地が減少し、１Ｆ部分の開発床面積はさらに減少する。（広場と建物の立体的・一体的整備は前提）	○　特に影響はない	△　ＪＲ線や銀座線の鉄道乗降客が集中する３Ｆレベルの大部分がバスターミナルとなるため、鉄道利用者の充分な溜まり空間の不足が懸念される。
整備効果	△　民地を活用しても大幅なバスバースの整序化は達成されないが、コアの開発と併せた一体的な整備が可能である。	△　民地の１階部分をかなり活用することになるが、広場関連交通と通過交通の分離が図られる。	×　しぶちか，マークシティ連絡地下通路に支障するとともに、地下の掘削工事の割には費用対効果が低い。	△　国道 246 号線バイパス及び西口アクセスランプが整備されれば、地上からシフトするバスも７割を占めるため他のケースよりは効果は高い。
個別課題	・地上部でのバスの集中は現状と変わらない	・国道 246 号線からのバスが対抗直進交通の合間を縫って右折、また神宮通り方面へのバスが前面交通を横切らなければならないため、動線の交錯が生じる。	・ハチ公交差点において、地下車路バス用の信号現示（青時間）が必要となり、混雑が懸念される。	・国道 246 号線(1F)、国道 246 号線バイパス(3F)、西口ｱｸｾｽﾗﾝﾌﾟ(4F)、新首都高(5F)の４層となり、構造物が大きく景観面等への影響が懸念される。
コスト	小	小	大	中

《西口広場の比較検討－②》

	ケース５－１	ケース５－２	ケース６
当該ケースのねらい	国道 246 号線バイパスから西口広場へのランプを整備し、国道 246 号線方面からのバスを３Ｆと４Ｆレベルで処理し、地上と２Ｆにゆとり空間を確保する。		国道 246 号線及び神宮通り方面からの全てのバスを地下に集約するとともに、神宮通りの通過交通もアンダーパス整備を行い、地上に歩行者空間を創出する。
動線イメージ			
バス広場ﾚﾍﾞﾙ	地上＋３Ｆ＋４Ｆ	地上＋３Ｆ＋４Ｆ	Ｂ１Ｆ
歩行者と自動車の錯綜解消	○　２Ｆレベルにｊｒ駅と東急プラザを接続するデッキを整備することにより、地上横断歩行者の分散は可能		○　地上レベルから自動車が排除されることから、歩行者と自動車は錯綜することはない
バスバースの整序化	○　地上に残るバースは全体の３割であり、整序化が期待できる。		○　Ｂ１Ｆで整序化される。
広場利用者のわかりやすさ	×　地上と３Ｆ、４Ｆの３層に分散するので、他ケースに比べると分かりにくい。		○　全てのバスがＢ１Ｆに集約されるので、分かりやすい。
歩行者の快適な空間の確保	△　ケース１～３に比べると開放的な空間は少ない。	△　ケース１～３に比べると開放的な空間は少ないが、ケース５－１に比べ開放空間は大きくなる。	△　アンダーパスの躯体が地上の大部分を占有するので、地上歩行者空間は充分な空間とはならない。
コア開発への影響	△　地上から４Ｆレベルに交通空間が確保されるため、交通結節機能の確保による建物側への影響がケース１～４より大きくなる	△　道路空間側での開放空間を確保するために、５－１に比べ、建物側への影響がより大きくなる。	△　地下１Ｆレベルの大部分がバスターミナルとなるため、地下での歩行者ネットワークへの影響が懸念される。
整備効果	△　国道 246 号線バイパス及び西口アクセスランプが整備されれば、地上からシフトするバスも７割を占めるため他のケースよりは効果は高い。		△　ケース３に比べて、地下の掘削工事による地上部分での整序化効果は高い。
個別課題	・国道 246 号線(1F)、国道 246 号線バイパス(3F)、西口ｱｸｾｽﾗﾝﾌﾟ(4F)、新首都高(5F)の４層となり、構造物が大きく景観面等への影響が懸念される。	・広場の大部分がコア開発部分内の取り込まれるため、ケース５－１にくらべると景観面への影響は小さい。	・ＪＲ高架橋の橋脚の影響やＪＲ活線施工での地下広場整備など技術的な課題が多い。
コスト	中	中	大

西口広場整備の方向性

① 各ケースともに円滑な交通流動の確保等の一定の効果はある。
② その中で、コアの開発や駅改良と併せて早期に歩行者空間の拡充を図ることが可能である「ケース１」が整備の方向性として考えられる。
③ また、「ケース５」については、国道 246 号線アクセスランプ等の基盤整備、道路・線路・民地等の上空利用の可能性等、現段階では多くの検討調整事項が残されている。但し、地上部を利用するバスが大幅に減少し、地上部での歩行者と自動車動線の錯綜が解消され、これにより地上部と２Ｆにゆとりある歩行者の空間が創出されること等の大きな効果が認められる。
④ 従って、当面の整備としては、「ケース１」を実現させ、中長期的には「ケース５」について検討の深度化を図るものとする。
⑤ なお、滞留するタクシーや路上駐車車両に対しては、東京都・警視庁が進めるスムーズ東京 21 のギラギラ舗装の強化等の推進を図る。

コアの開発や駅改良と併せた広場整備「ケース１」

交通基盤整備や開発の動向と合わせた広場整備

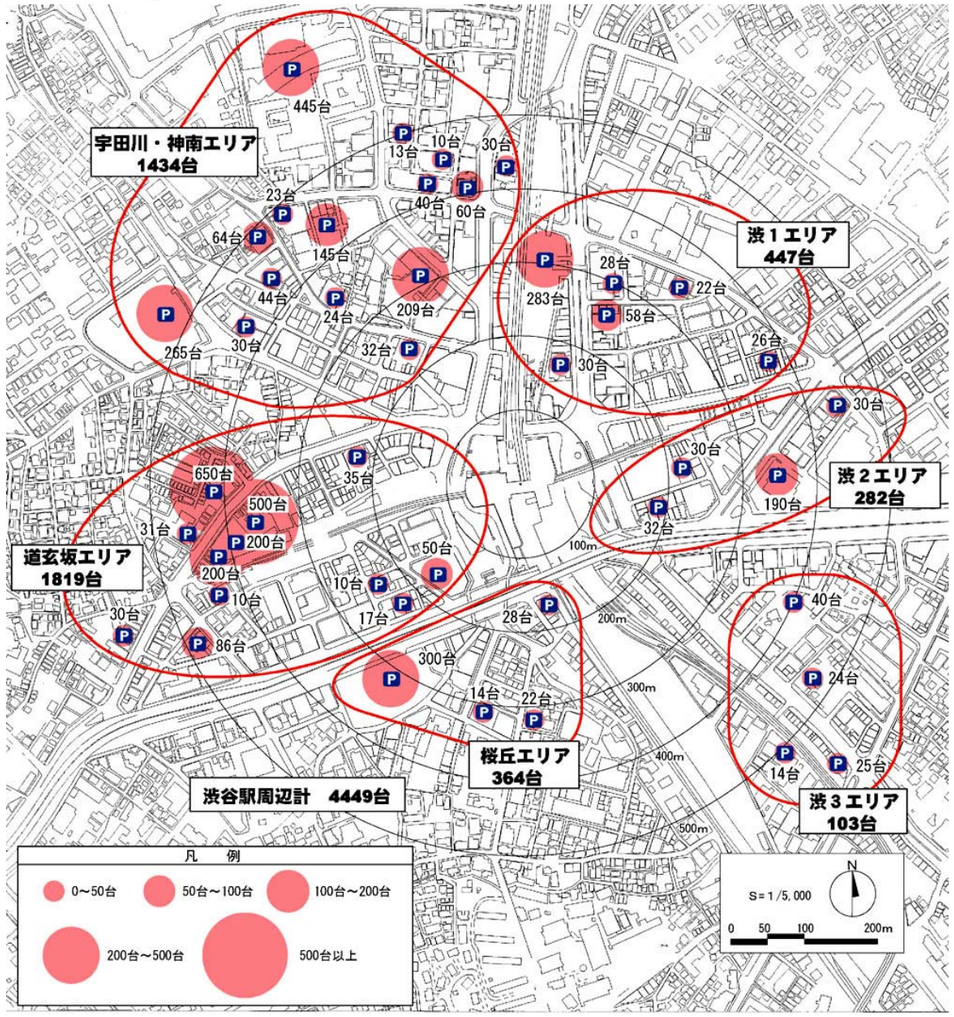
５－１０ コアにおける駐車場導入の考え方

１）渋谷駅周辺における駐車状況

(1) 駐車場の供給状況

- ■ 渋谷駅を中心として半径 500mの範囲には、約 4,500 台の駐車場が整備されている。このうち、約 7 割（約 3,300 台）が宇田川・神南エリアに集中しており、JR 線以東のエリア及び桜丘エリアにおいては駐車場が少ない状況である。
- ■ 渋谷駅を中心として半径 200m 以内には約 130 台程度しか整備されておらず、多くは駅から 300m～500m 付近に分布しており、中心部における駐車場が不足している状況である。

【渋谷駅周辺の駐車場の分布状況】

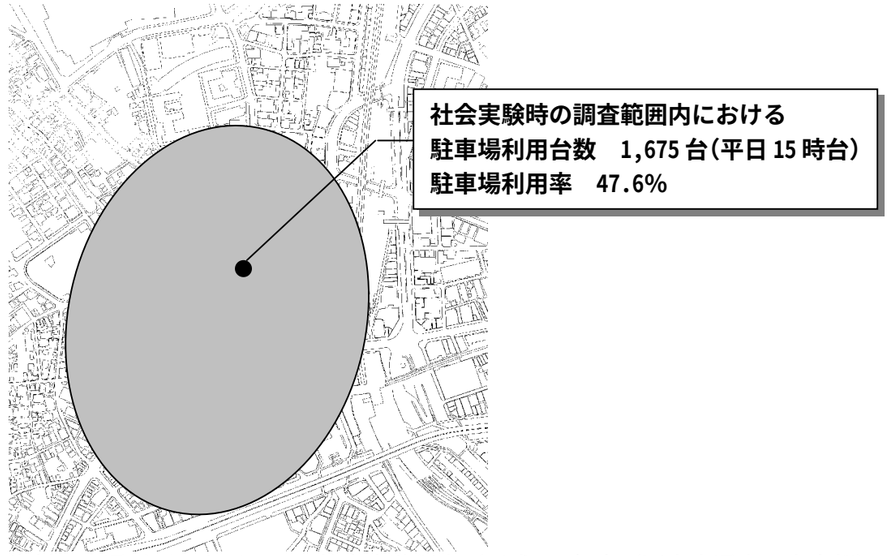


平成 13 年 10 月現在（渋谷駅周辺駐車場マップより）

(2) 駐車場の利用状況

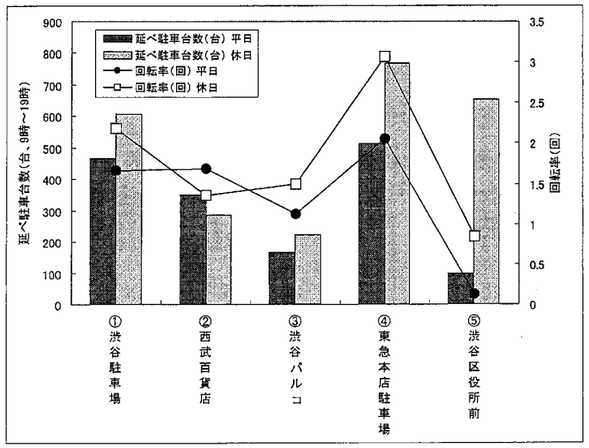
- ■ 交通需要マネジメント社会実験調査（平成 12 年度）において宇田川、神南地域における駐車場の利用状況が調査されている（平日のみ）。平日の 15 時台における駐車場利用台数は 1,675 台で、利用率は全体で約 47%となっている。
- ■ 渋谷区が実施した平成 6 年の駐車場利用状況調査によると、休日における主な駐車場の回転率は平日よりも概ね高く、一部の駐車場を除き 2.0 程度以下になっている。
- ■ 渋谷区役所前駐車場の回転率は休日でも 0.84 となっており、あまり利用されていない状況となっている。なお、平成 13 年度は 1.60 で改善されている。（渋谷区役所前駐車場については平成 14 年 7 月に公園通り入り口が整備された）

【渋谷駅周辺の駐車場利用状況】

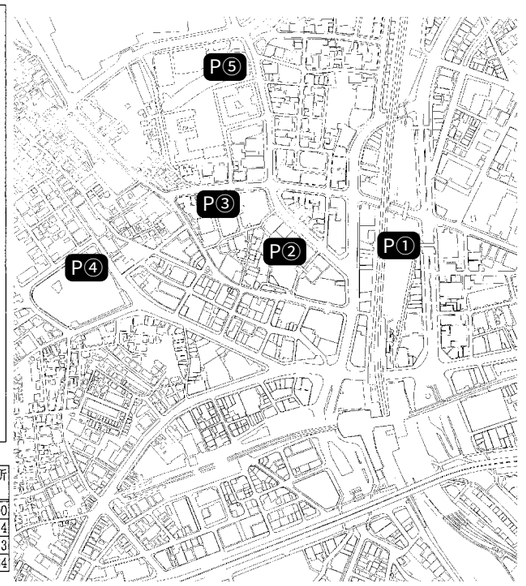


資料：交通需要マネジメント社会実験調査（平成 12 年度／国土交通省・東京都）

【主な駐車場の利用状況】



駐車場名		①渋谷駐車場	②西武百貨店	③渋谷パルコ	④東急本店駐車場	⑤渋谷区役所前
延べ駐車台数（台）	平 日	466	352	168	514	100
	休 日	609	285	224	767	654
回転率（回）	平 日	1.56	1.68	1.12	2.06	0.13
	休 日	2.18	1.36	1.49	3.07	0.84

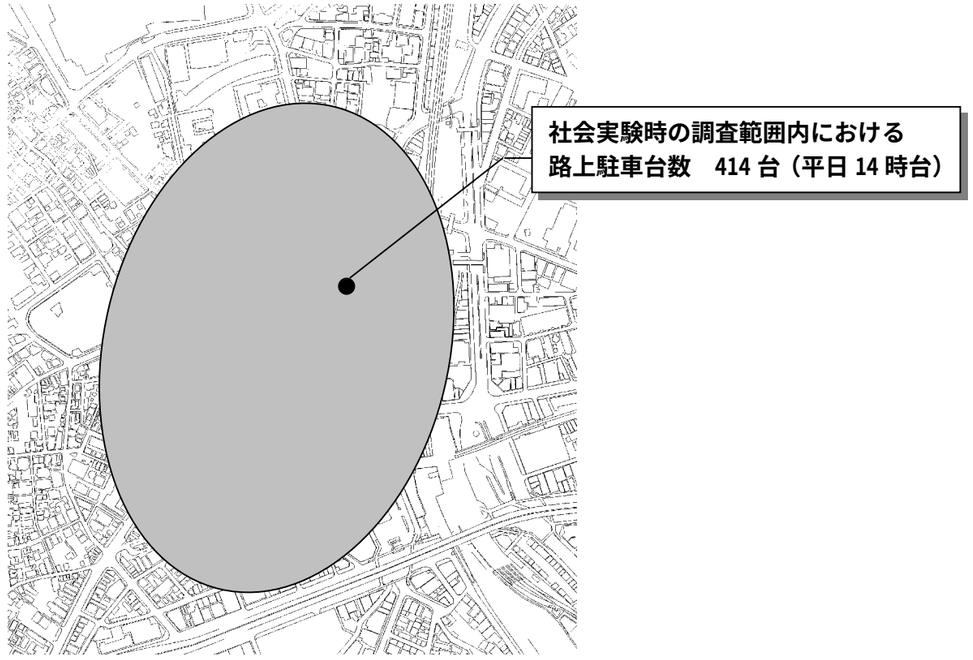


資料：渋谷区駐車施設整備に関する基本計画策定調査（平成 6 年度／渋谷区）

(3) 渋谷駅周辺における路上駐車の現状

■ 平成 12 年度に実施された交通需要マネジメント社会実験調査において宇田川、神南地域における路上駐車の状況が調査されている（平日のみ）。これによると、平日の 14 時台で約 400 台の自動車が路上駐車している現状となっている。休日の路上駐車は平日よりも多いと考えられる。

【路上駐車台数（平日・14 時台）】



資料：交通需要マネジメント社会実験調査（平成 12 年度／国土交通省・東京都）

2）駐車場導入の考え方

(1) 駐車場整備の必要性

「公共交通が主体となる TDM 施策と併せた必要駐車場の整備」

① 鉄道駅を中心に、コンパクトシティとしての魅力を維持・向上していくためには、公共交通を主体としたまちづくりを進めていくことが基本である。
② 一方、現状の渋谷駅周辺においては、前述の整理のとおり慢性的に路上駐車が発生しており、また小規模の駐車場が各所に分散しているために駐車場を探すうろつき交通が発生し、交通円滑化の阻害や安全性低下の要因となっている。
③ 路上駐車の解消を図るためには、公共交通が主体となれるような交通需要マネージメント方策を実行することが先決であるが、全てが公共交通にシフトすることは現実的には考えにくいため、必要となる駐車場整備を実施することが求められる。
④ また、うろつき交通の解消のために、利用勝手がよく、ある程度以上の規模を有する駐車場の整備が求められる。

(2) 駐車場の配置・運用

「駅前広場地下公共駐車場と民間附置駐車場の一体的な運用・仕組みづくり」

① 駐車場の配置については、「フリンジ」と「コア」の両案が考えられるが、利便性や用地制約、整備効率等からコアに整備すべきである。
② 国道委員会ではコアの公共駐車場配置として、西口広場の地下空間を検討しているが、用地制約や整備効率等からもこれが望ましいと考える。（但し、事業費が増大するため立体駐車場の可能性についても検討する必要はある）
③ なお、コアの開発により附置義務駐車場を整備することが必要となるが、これについては建物敷地内の確保を基本とするが、上記の公共駐車場との一体的な運用（出入口の共有化）を図っていく必要がある。
④ また、周辺の開発に応じて、個々に駐車場整備を図るのではなく、これらの地下公共駐車場等と一体的な運用・整備が図れるよう、事前調整が出来る仕組みづくりも肝要である。

(3) 原付・自動二輪への対応

「原付・自動二輪駐車場スペースの確保等による路上駐車の解消」

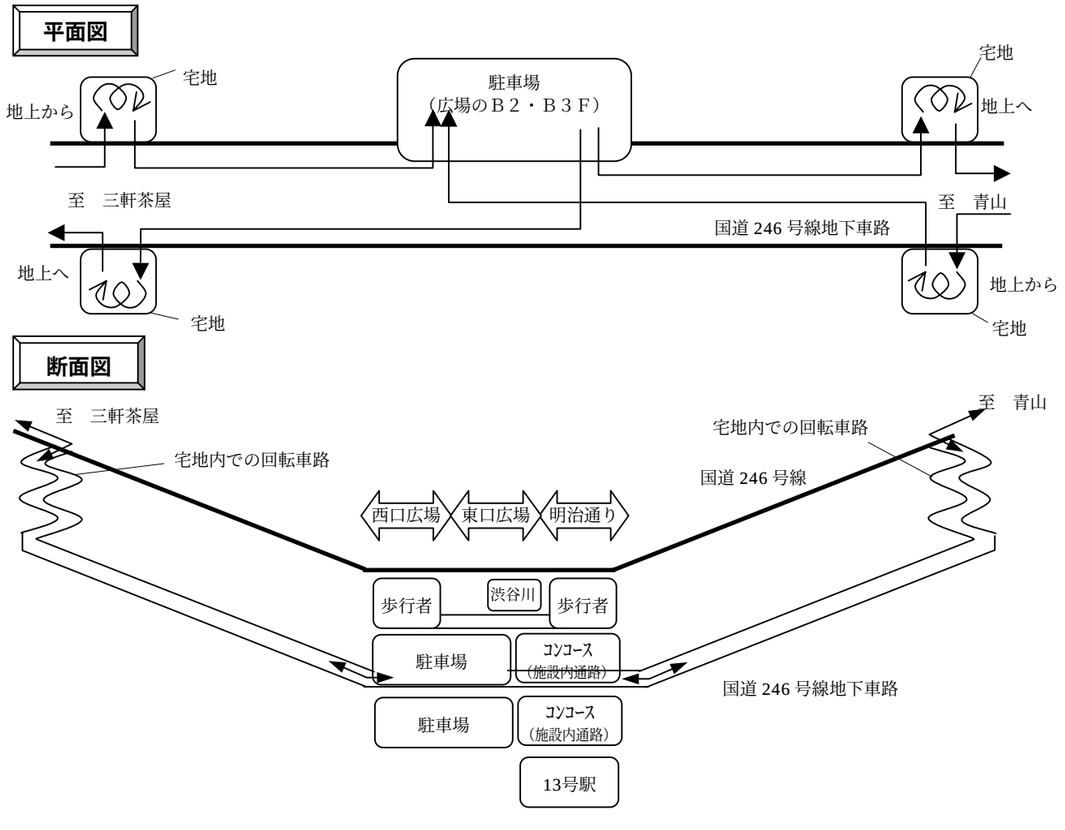
① 渋谷駅周辺地区においては、路上の原付・自動二輪が車道上に放置される光景が頻繁に見られ、自動車交通や景観への影響が大きな課題となっている。これは、原付・自動二輪の駐車を受け入れる施設がほとんどないことに起因していると考えられる。
② 違法駐車対策においても、自動二輪の撤去等は十分には実施されていないことから、公共及び民間駐車場や路上におけるデッドスペースを活用して、原付・自動二輪の駐車スペースを確保していくことが必要である。
③ また、駐車スペース確保と併せて、料金設定や利用可能時間の工夫、流入抑制、マナー育成などのソフト施策により、路上駐車の解消を推進していくことも必要である。

(4) 駐車場へのアプローチ

「実現性を踏まえた東横線跡地からの導入路（国道委員会検討案）を基本」

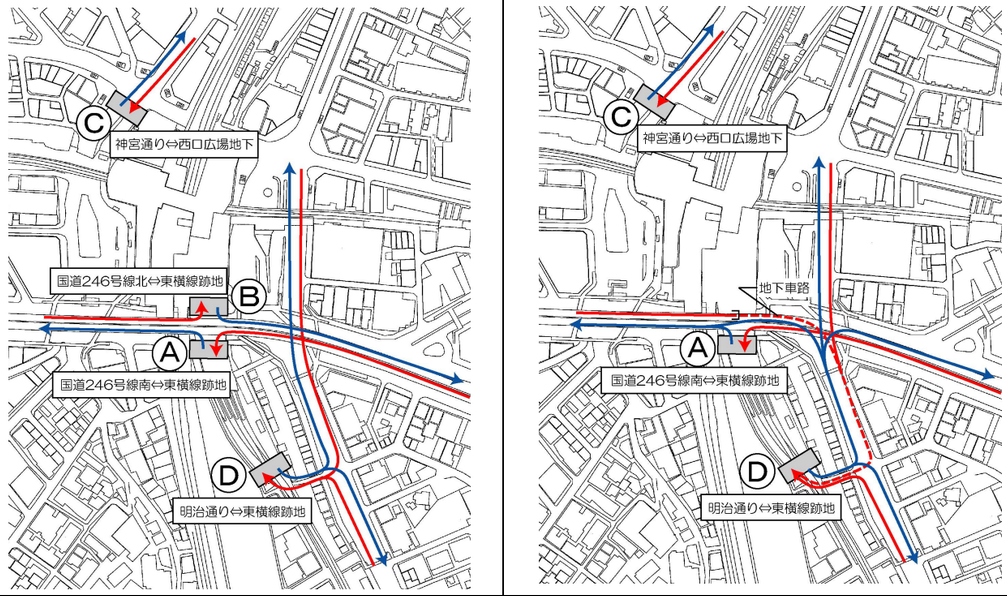
① コアにおける駐車場への出入口位置については、コアに流入する自動車交通量を抑制するために「フリンジ」を基本とするとともに、各方面からのアクセス動線に対応したものとなることが望まれる。（下図参照）
② 但し、アプローチが長くなること、出入口設置のための沿道宅地確保等の課題を有し、また国道 246 号線バイパス整備により、地上部における一般交通の削減が期待されることも勘案して、国道調査における東横線跡地、または高架橋化された JR 敷地からの導入路を実施することが現実的と考える。但し、駐車場入出庫に伴う本線への影響を抑制するために、国道 246 号線の拡幅と併せて駐車場導流車線の確保等を図ることが必要と考える。（右図Ａ）
③ 東横線跡地からの導入路のうち、国道 246 号線北側の出入口については、JR 駅改札やメインプラットフォーム（東西自由通路）の直近になることによる歩行環境への影響や、駅部分開発における地上での自由度を高めることを踏まえれば、地下への車路を国道 246 号線に並行して整備する等の代替案も考えられる。（右図Ｂ）
④ 南北方向からの出入口については、神宮通り（西口広場付近）からのアプローチを確保するものとし（右図Ｃ）、整備に伴い支障する「しぶちか」については、神宮通り歩行者空間等の整備と併せた移転について検討していく必要がある。
⑤ なお、南北方向については東横線跡地の開発に応じて明治通りからのアプローチ等も必要と考えられる。（右図Ｄ）

【広場地下駐車場への望ましいアクセス路イメージ】



【駐車場へのアプローチ比較】

	ケース１	ケース２
出入口の箇所	A　東横線跡地（国道 246 号線南）からの出入口 B　東横線跡地（国道 246 号線北）からの出入口 C　神宮通り（ハチ公前交差点南）からの出入口 D　明治通りから東横線跡地への出入口	A　東横線跡地（国道 246 号線南）からの出入口 C　神宮通り（ハチ公前交差点南）からの出入口 D　明治通りから東横線跡地への出入口
メリット・デメリット	□ 各方面から最短経路でアクセスできる。 ■ 国道 246 号線北側からの出入口はメインプラットフォーム（東西自由通路）の横に位置し、駅上空の開発への影響が大きい。	□ メインプラットフォーム（東西自由通路）や駅上空開発への影響が少ない。 ■ 国道 246 号線西方面からのアクセスが遠回りになる。（明治通り南側からのアプローチに転換することも考えられる。） ■ ケース 1 に比べ渋谷警察前交差点（国道 246 号線・明治通り交差点）への負荷が大きくなる。



□メリット　■デメリット

(5) 駐車場整備の対象

「需要を踏まえた適切な駐車場整備」

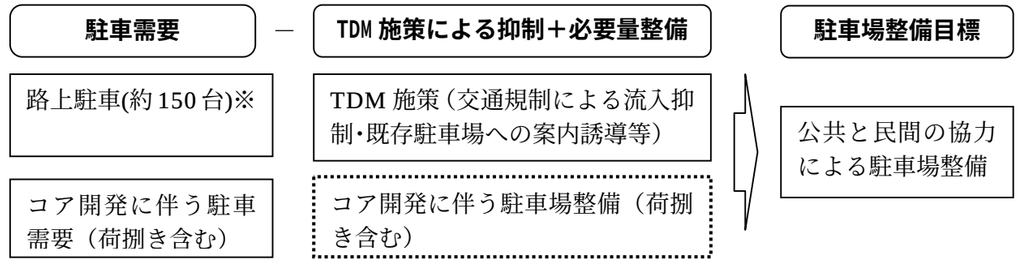
①現状の多くの路上駐車は、駅周辺の不特定施設の需要に起因するものと考えられ、地域の活力を向上する上では、公共が関与していくべき対象となる。

②一方、コアの開発に伴い発生する新規駐車需要については、建物側がその責務として整備することが原則である。この場合、整備量の最低基準としては附置義務分が相当するが、実際には附置義務台数以上の整備が行われることも多い。

③コアにおいては交通需要マネージメントを前提とした上で、コアの開発を実施した場合においても路上駐車が発生しない供給量であるとともに、過剰な供給量ともならない適切な駐車場計画・整備を行うことが必要である。

④また、荷捌き車輌についても開発規模に応じた必要台数を整備する必要がある。

駐車場整備の基本方針（考え方）》



※「渋谷地区道路空間利用検討委員会」における駐車場の需給バランスでの不足量

《コアに整備する駐車場規模の比較検討》

	ケース①	ケース②	ケース③	ケース④
ケースの考え方	発生集中する自動車交通量に応じた整備	附置義務分のみ整備	ケース②同様、附置義務分のみコアに整備し、ケース①－ケース②の整備費用相当分でフリンジ駐車場を整備	コアには整備せず、フリンジに必要な駐車場を整備
コアでの総駐車需要（戦略１の場合）	約 1,400 台 建設省マニュアルによる算定	約 1,200 台 都条例による算定	約 1,200 台（地区全体としては増える）	０台（地区全体では約 1,400 台増える）
コア近傍での路上駐車の可能性	○　必要となる駐車場規模は確保されるため路上駐車は発生しないと考えられる。	×　特に商業施設などが整備された場合には附置義務台数以上の来車が想定されるため、路上駐車が懸念される。	△　ケース②に比べて、地区全体では駐車場規模は増えるが、フリンジ駐車場とコアの接続強化が図られない場合には、路上駐車の発生が懸念される。	△　地区全体では必要となる駐車場規模は確保されるが、フリンジ駐車場とコアの接続強化が図られない場合には、路上駐車の発生が懸念される。
コアの道路交通への影響	×　駐車場出入口などにおいて駐車車両が集中するため、交通負荷が懸念される。	△　ケース①よりは、駐車車両の集中は少ない	△　ケース①よりは、駐車車両の集中は少ない	○　コアに新たに集中する車はない
整備の効率性	○　コアの開発と合わせた一体的な整備が可能	○　コアの開発と合わせた一体的な整備が可能	△　フリンジでの用地確保が必要であり、ケース①②に比べて効率性は低下するが、負担金をプールしておき、一定の規模の用地が確保された段階で一体となって整備すれば、ある程度の効率化は図れる。	×　フリンジでの大規模用地の確保が必要であり、ケース①②に比べて効率性は低下する。
特に必要となる対策	・駐車場出入口において、一般交通に影響しない導入路等の工夫	・自動車利用の更なる抑制方策	・フリンジ駐車場とコアを接続するシャトルバスなどの運行 ・整備負担金を徴収する仕組みづくり	・フリンジ駐車場とコアを接続するシャトルバスなどの運行 ・環状道路の整備

通常の大規模開発を勘案するとケース①が妥当であるが、コアへの駐車車両の集中を抑制するためには、現在の地区全体での駐車問題の解決にも資するケース③が望ましいと考える。
ケース③の場合、徴収する整備費用相当額によって、フリンジ駐車場を整備するだけではなく、渋谷地区全体での駐車問題の解決に資するようなソフト的な仕組み（交通指導員の確保等）にも活用することも考えられる。