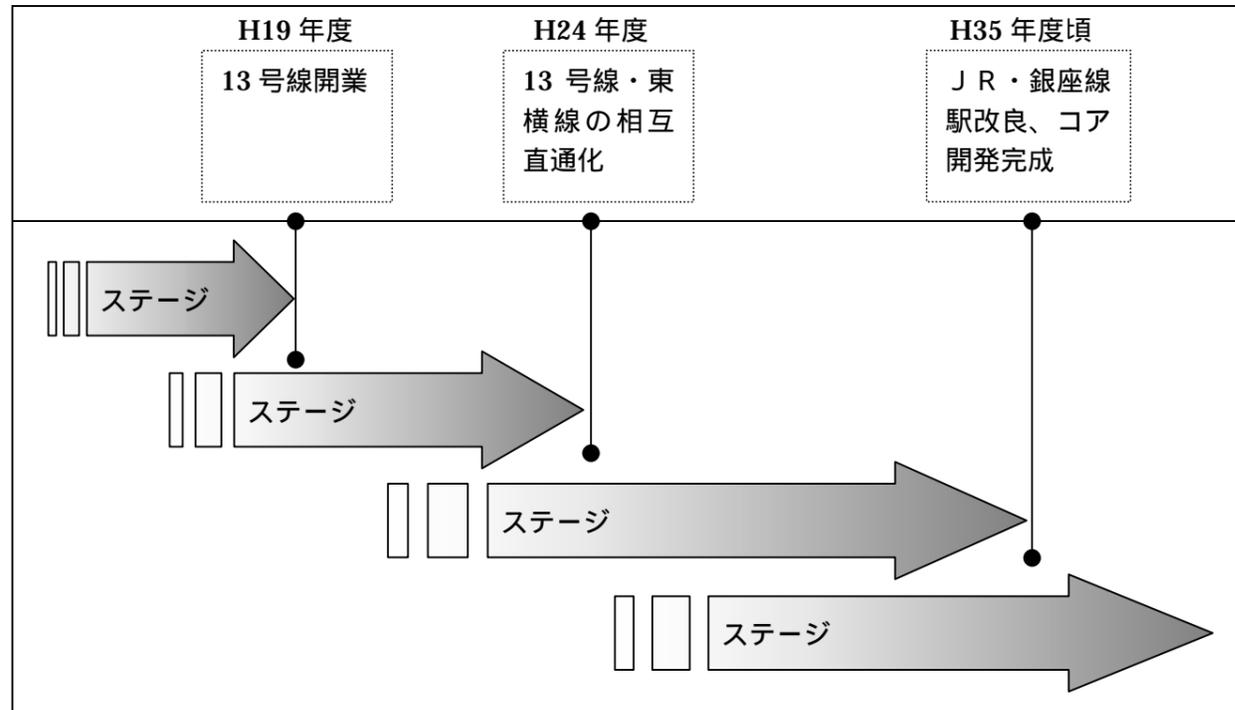


9 . 事業化推進方策

1) 段階整備プログラム

(1) ステージの考え方



ステージ	条件	ステージの考え方
ステージ	13号線開業時までには整備すべき施設	13号線新駅から街へのアクセス機能及び他線との乗換機能等、13号線開業に最低限必要となる交通基盤施設の整備。現時点で13号線整備等のスケジュールに影響なく着手し、短期的に整備が「確実」と見込まれる施設の整備。
ステージ	13号線・東横線の相互直通時までには整備すべき施設	コアの整備を迅速に行うために、先行的に着手できる駅西側を中心とした交通基盤施設整備及び面開発。駅上空及び東側は、東横線の地下化後の整備となる。
ステージ	JR・銀座線の駅改良と併せて整備すべき施設（東急東横線地下化後）	東横線地下化に伴い可能となる現東横線駅舎跡地ならびにJR線路上空を中心に、JR・銀座線の駅改良と併せて実施する交通基盤施設整備及び面開発。コア開発に伴い発生する人や車に対して、必要となる骨格的な交通基盤施設整備。渋谷のコアとして、歩行者のためのゆとり空間等、現状の課題を解決するために必要となる機能の導入。
ステージ	コアの外周部も含めた全ての施設整備	コア開発を契機として、さらに周辺部における再開発等の動向を踏まえたまちづくり展開。水と緑の軸や4F東西デッキなど、ガイドプラン21において提案している全ての施設整備の完成。

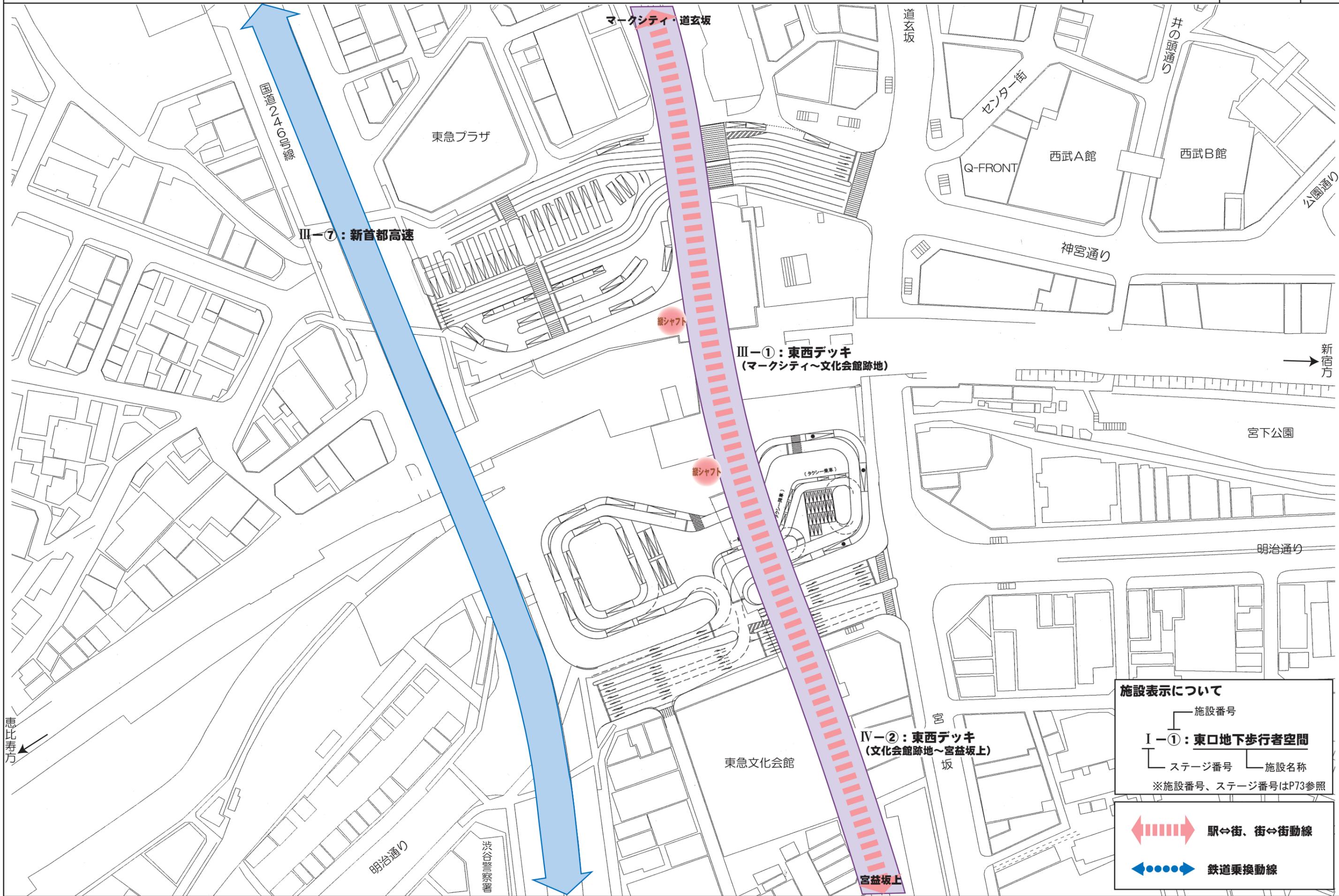
(2) 段階整備プログラム

		短・中期整備計画									中・長期整備計画			
		平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度～	平成 35 年度頃	
						13号開業					東横相直		J R・銀座線駅改良、コア開発完成	
基盤整備		<p>東口地下歩行者空間 (B1F 13号～JR)</p> <p>東口南北地下歩行者連絡通路 (B1F)</p> <p>東口地下駐輪施設 (B1F)</p> <p>国道 246 号線西口地下広場 (B1F)</p> <p>Stage</p>		<p>国道 246 号線横断デッキの更新 (2F)</p> <p>メインプラットフォーム(東西自由通路)(1F 西口)</p> <p>西口地上広場区域の拡大 (1F)</p> <p>神宮通り西口地下駐車場車路 (1F～B2F)</p> <p>神宮通り地下歩行者連絡通路 (B1F)</p> <p>西口地下駐輪施設 (B1F)</p> <p>国道 246 号線東口地下広場 (B1F)</p> <p>西口広場地下駐車場 (B2・B3F)</p> <p>国道 246 号線地下東西連絡歩行者通路 (B1F)</p> <p>国道 246 号線西口地下駐車場車路 (B2・B3F)</p> <p>機械室・貯留槽・備蓄倉庫・地域冷暖房プラント(B4F)</p> <p>Stage</p>									<p>東西デッキ (4F マークシティ～文化会館跡地)</p> <p>東西デッキ (3F 国道 246 号線北側デッキ等の JR 横断 3 箇所)</p> <p>東西デッキ (2F JR～文化会館跡地)</p> <p>ハチ公交差点上空デッキ (2F)</p> <p>西口デッキ広場 (2F)</p> <p>水と緑の軸 (2F 宮下公園～国道 246 号線南)</p> <p>国道 246 号線バイパス (3F) 新首都高 (4F)</p> <p>メインプラットフォーム(東西自由通路)(1F JR高架下)</p> <p>ハチ公改札北側の東西通路の拡幅 (1F)</p> <p>東口駅前広場再整備 (1F)</p> <p>宮下公園駐輪場再整備 (1F)</p> <p>国道 246 号線南 JR 高架下駐輪場整備 (1F)</p> <p>国道 246 号線西口地下駐車場ランプ (1F・B1・B2F)</p> <p>開発に併せた駐車場整備 (B2・B3F)</p> <p>機械室・貯留槽・備蓄倉庫・地域冷暖房プラント (B4F)</p> <p>東口地下歩行者空間 (B1F)</p> <p>駅改良 (山手線ホーム 1 面 2 線化、埼京線ホーム移設・嵩上げ、銀座線ホーム改良等)</p> <p>Stage</p>	
コア及び周辺開発		<p>a 東横店西館・南館建替え</p> <p>b 文化会館跡地再開発</p> <p>c しぶちか再編</p>									<p>d 東横店東館建替え、線路上空・東横線線路跡地開発</p>			
											<p>e 渋谷 2 丁目地区再開発 (想定)</p> <p>f 国道 246 号線南側渋谷川周辺再開発 (想定)</p> <p>g 桜丘地区再開発 (想定)</p>			

【渋谷駅周辺・階層別交通施設ネットワーク図】

4階平面図

1/1,500



施設表示について

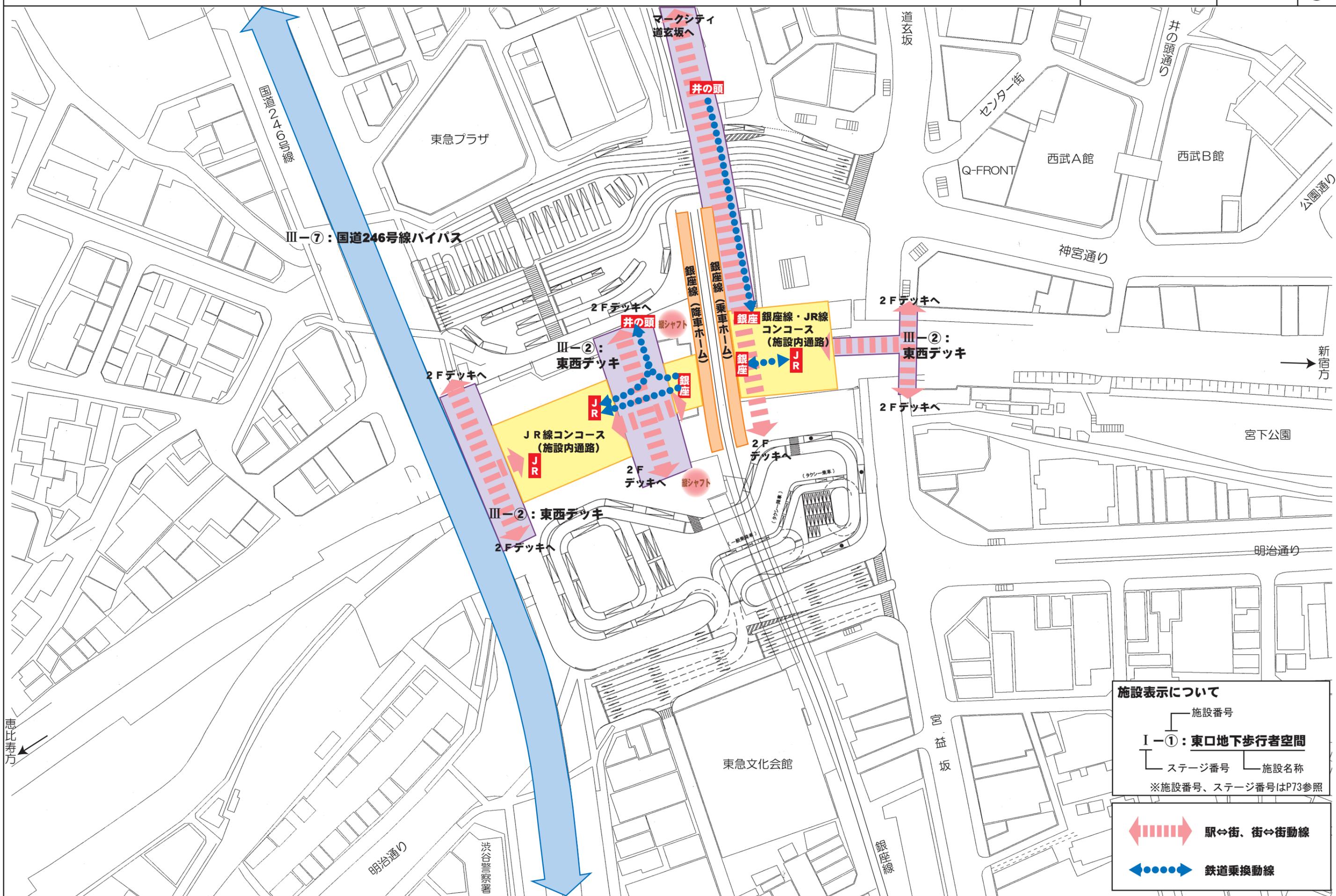
- 施設番号
- I-①: 東口地下歩行者空間**
- ステージ番号
- 施設名称
- ※施設番号、ステージ番号はP73参照

- 駅⇄街、街⇄街動線
- 鉄道乗換動線

【渋谷駅周辺・階層別交通施設ネットワーク図】

3階平面図

1/1,500



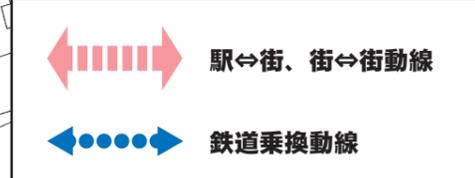
施設表示について

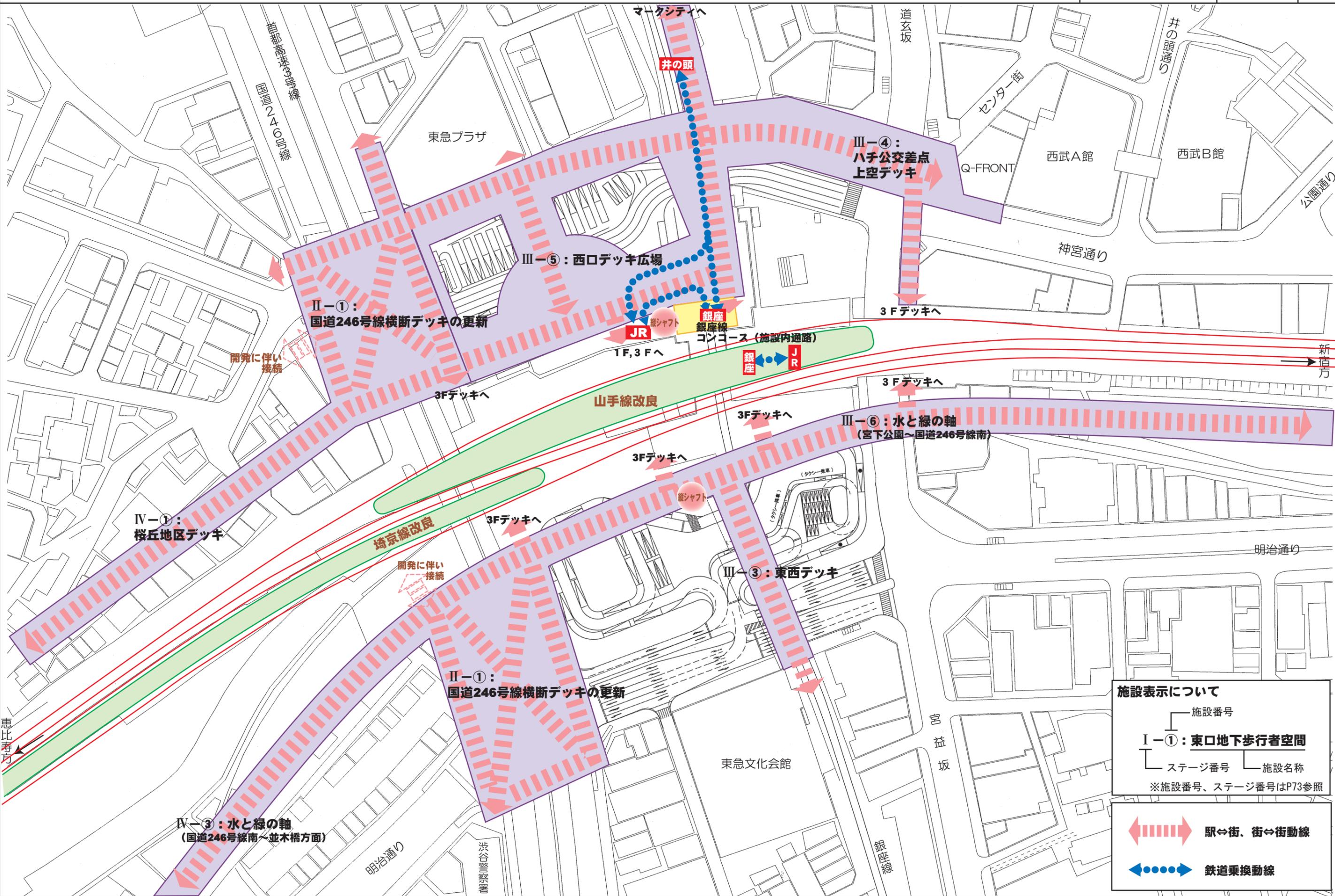
— 施設番号

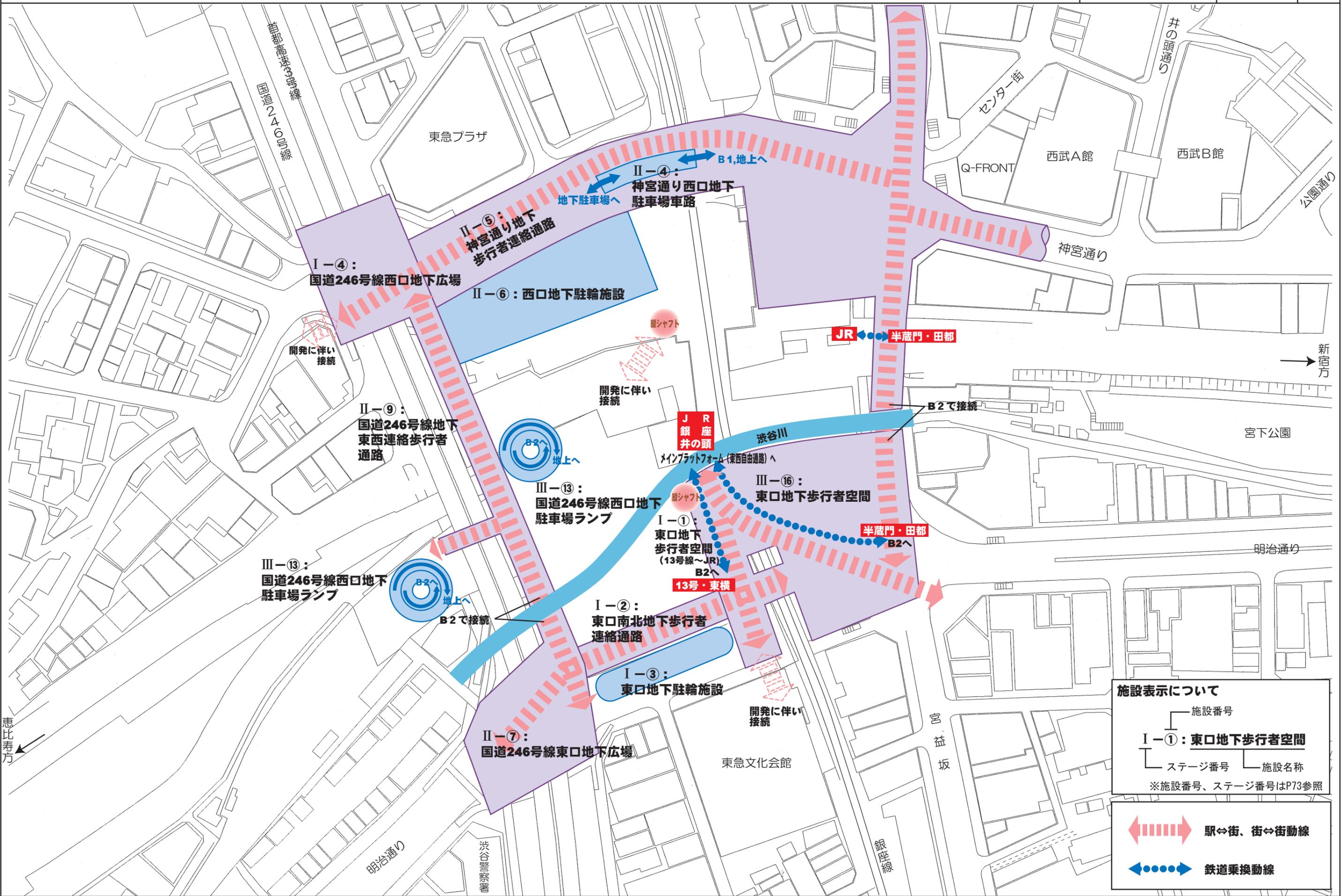
I-①: 東口地下歩行者空間

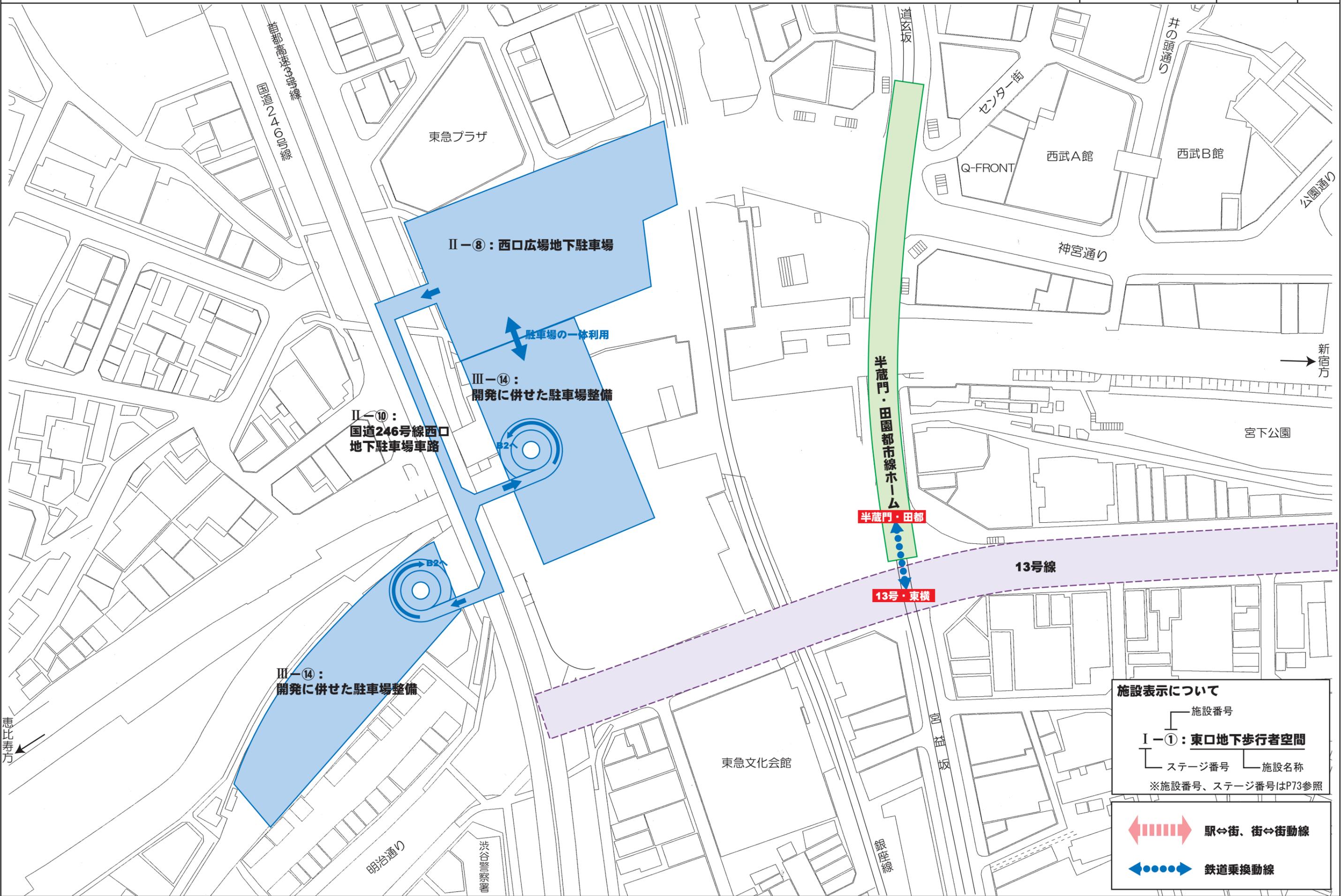
— ステージ番号 — 施設名称

※施設番号、ステージ番号はP73参照









施設表示について

— 施設番号

I-① : 東口地下歩行者空間

— ステージ番号 — 施設名称

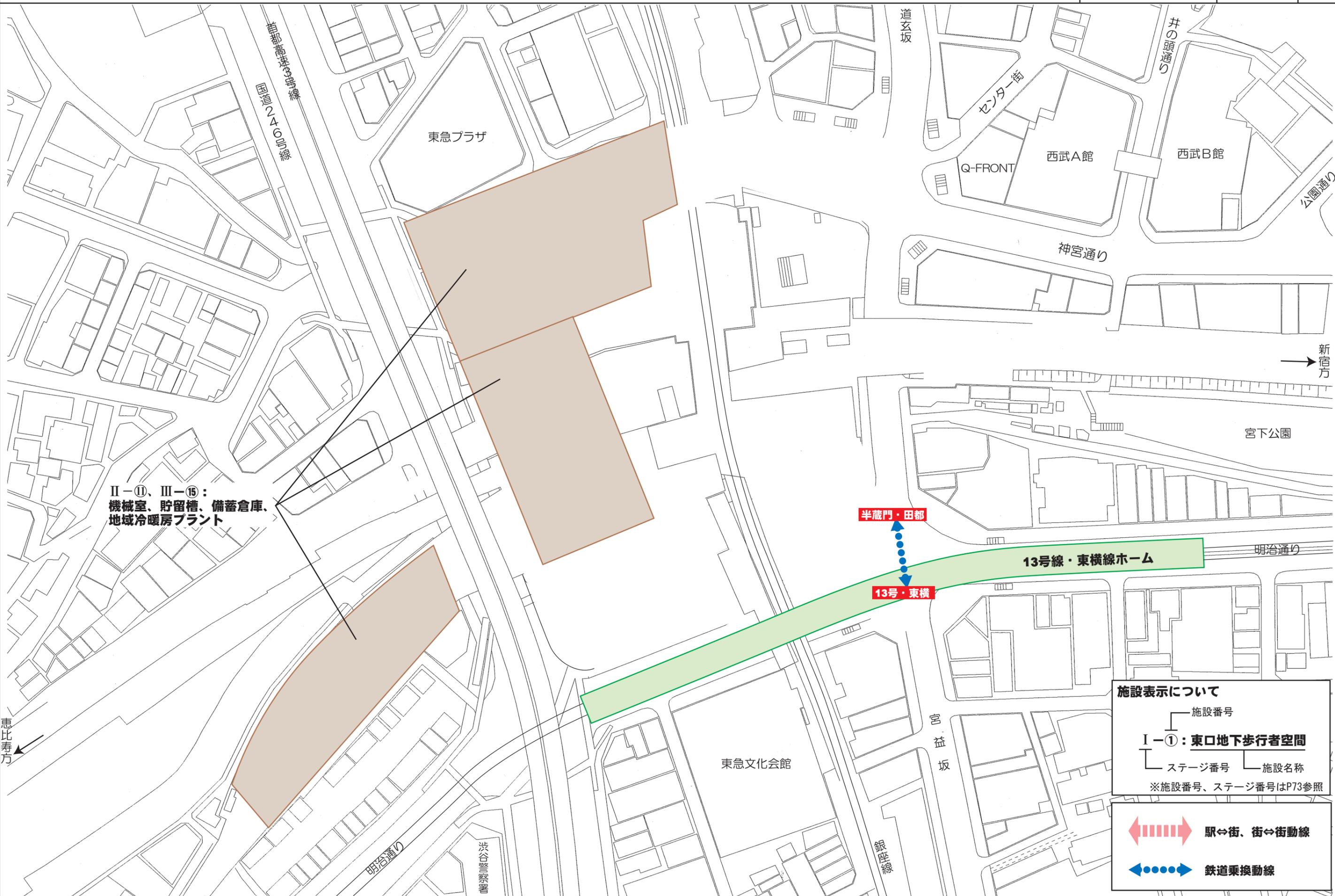
※施設番号、ステージ番号はP73参照

駅⇄街、街⇄街動線

鉄道乗換動線

恵比寿方

新宿方



II-⑪、III-⑮：
機械室、貯留槽、備蓄倉庫、
地域冷暖房プラント

施設表示について

— 施設番号

I-①：東口地下歩行者空間

— ステージ番号 — 施設名称

※施設番号、ステージ番号はP73参照

↔ 駅⇄街、街⇄街動線

↔ 鉄道乗換動線

2) 事業化推進方策

(1) 施設別の関連事業者と適合可能性のある事業手法について

検討対象施設			導入の可能性のある制度手法	担当部局		
歩行者ネットワーク	デッキ	東西デッキ(4F)	まちづくり総合支援事業 都市活力再生拠点整備事業 都市再生総合整備事業 都市再生交通拠点整備事業 街路事業 空間有効活用事業/地下街関連(融資) 交通結節点改善事業 特定交通安全施設等整備事業 コミュニティ・ゾーン形成事業 道路交通環境改善促進事業 人にやさしいまちづくり事業	国土交通省都市・地域整備局		
		東西デッキ(3F)		〃		
		水と緑の軸(2F)		〃		
		国道246号線横断デッキ(2F)		〃		
		八チ公交差点上空デッキ(2F)		〃		
		東西デッキ(2F)		〃		
		西口デッキ広場(2F)		〃		
	桜丘地区デッキ(2F)	国土交通省道路局				
	地上	メインプラットフォーム(東西自由通路)		〃		
		八チ公改札北側の東西通路の拡幅		〃		
地下	国道246号線地下東西連絡歩行者通路	国土交通省住宅局				
	東口南北地下歩行者連絡路					
	神宮通り地下歩行者連絡通路					
水と緑の軸		渋谷川、宮下公園、東横線跡地	都市活力再生拠点整備事業 市街地再開発事業 河川環境整備事業、河川再生事業 マイタウン・マイリバー整備事業	国土交通省都市・地域整備局 国土交通省都市・地域整備局/住宅局 国土交通省河川局 〃		
交通基盤施設	広場	地上	東口駅前広場	街路事業 都市再生交通拠点整備事業 交通結節点改善事業	国土交通省都市・地域整備局 〃	
			西口駅前広場			
			八チ公広場(再編)			
		地下	国道246号線地下歩行者空間(東口・西口)			国土交通省道路局
			東口地下歩行者空間			
	八チ公前地下歩行者空間	国土交通省道路局				
	道路		国道246号線バイパス	道路事業	国土交通省道路局	
	駐車場	地下	西口広場地下駐車場	まちづくり総合支援事業 市街地再開発事業 都市再生交通拠点整備事業 特定交通安全施設等整備事業 交通結節点改善事業	国土交通省都市・地域整備局 〃 国土交通省道路局 〃	
			開発に併せた駐車場整備			
			地下駐車場連絡車路(開発駐車場連絡含む)			
地下駐車場出入口						
駐輪場	地下	宮下公園駐輪場再整備	街路事業 商店街活性化街路事業 都市再生交通拠点整備事業 交通結節点改善事業 特定交通安全施設等整備事業	国土交通省都市・地域整備局 〃 国土交通省道路局 〃		
		国道246号線南JR高架下駐輪場整備				
		地下駐輪施設(東口・西口)				
		開発に応じた駐輪場				
鉄道施設	駅施設	駅改良	鉄道駅総合改善事業	国土交通省鉄道局		
面開発		コア開発 東横店・文化会館・しづちかの再編、開発 渋谷2丁目地区再開発 国道246号線南側渋谷川周辺再開発 桜丘地区再開発	都市活力再生拠点整備事業 土地区画整理事業 市街地再開発事業	国土交通省都市・地域整備局 〃 国土交通省都市・地域整備局/住宅局		

(2) 都市再生などを踏まえた事業推進方策

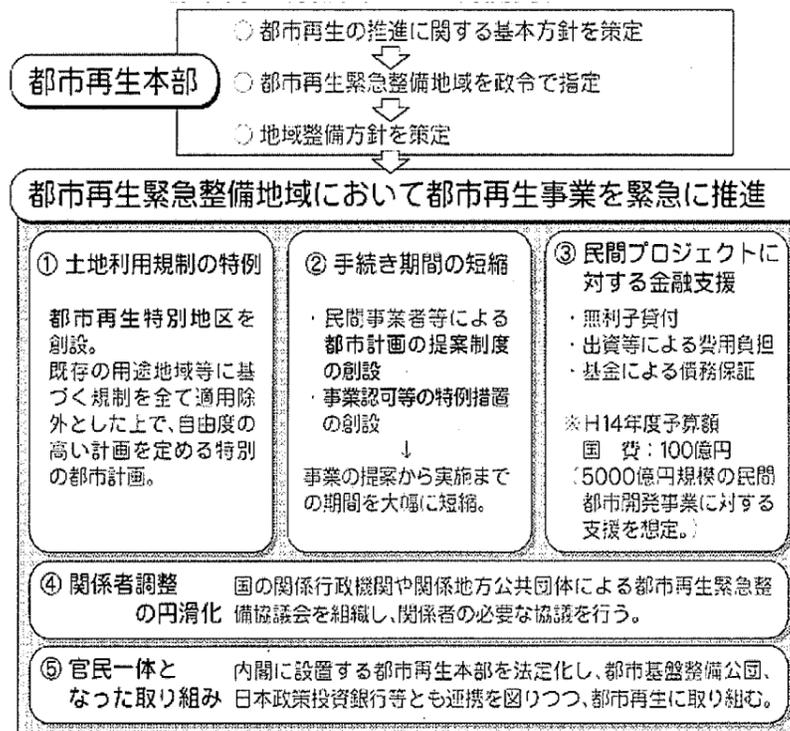
コアの開発を始め、渋谷駅周辺地区の開発・再生をより良いものとしていくために、以下のような新しい事業推進方策を念頭に置きながら、迅速な開発誘導を進めていく必要がある。

【事業推進を図るための新しい諸制度】

目指すべき開発の方向性	求められる事業推進方策	必要となる取り組み
官民一体となって迅速かつ効果的な開発の促進	都市再生特別地区の指定	都市再生緊急整備地域の指定に向けた取り組み
重層的な空間利用	立体都市計画制度	交通広場と建物の立体的・重層的な利用に対する調整
地域全体としての土地の高度利用化	特例容積率適用区域制度	特例容積率適用区域の指定に向けた取り組み
土地所有者等の主体的な参画による狭小敷地の統合・再編	(仮)街区再編プログラム	(仮)街並み再生方針の策定 (仮)街区再編誘導地区の都市計画決定

都市再生プログラムの概要

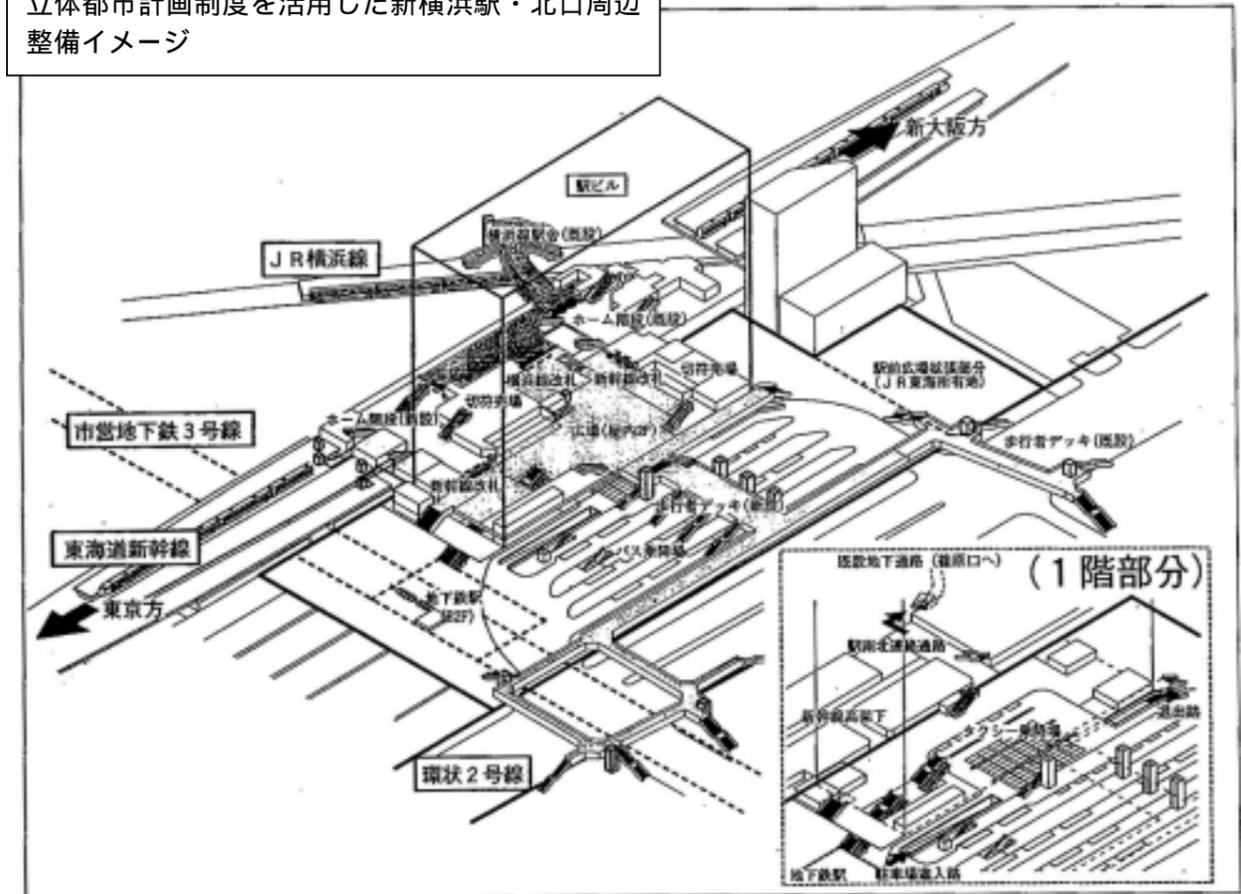
- 平成 14 年 6 月、民間活力を利用して都市再開発を促進することを目的に「都市再生特別措置法」が施行。
- 都市再生本部が緊急に整備する必要がある地域を政令で「緊急整備地域」に指定。
- 整備地域内で「特別地区」に指定されると、従来の用途地域ごとに規制されていた容積率や、高さ制限などがすべて適用除外となり、自由度の高い計画が可能になる。
- その他、手続き期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援など、都市再生に向け、積極的な施策を盛り込んでいる。



立体都市計画制度の概要

- 平成 12 年 5 月の改正都市計画法において、都市施設を整備する立体的な範囲を都市計画に定めることが出来るようになった。(立体都市計画制度)
- これにより、駅前など土地の高度利用が図られるべき地区においては、交通広場など都市施設の立体的な範囲を定めることにより、その上部などに建築が可能となる。

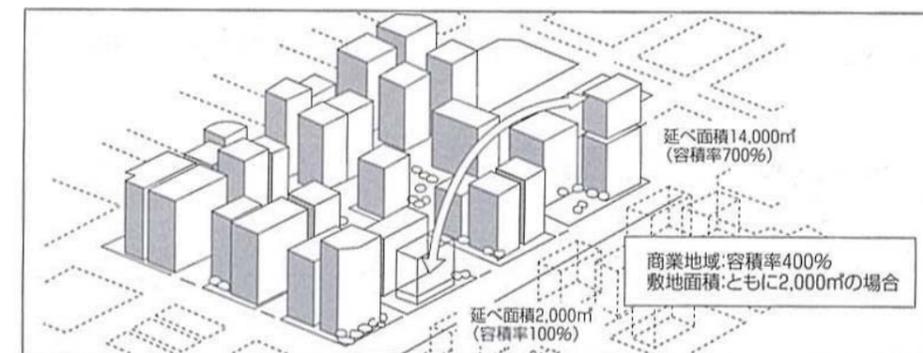
立体都市計画制度を活用した新横浜駅・北口周辺整備イメージ



特例容積率適用区域制度の概要

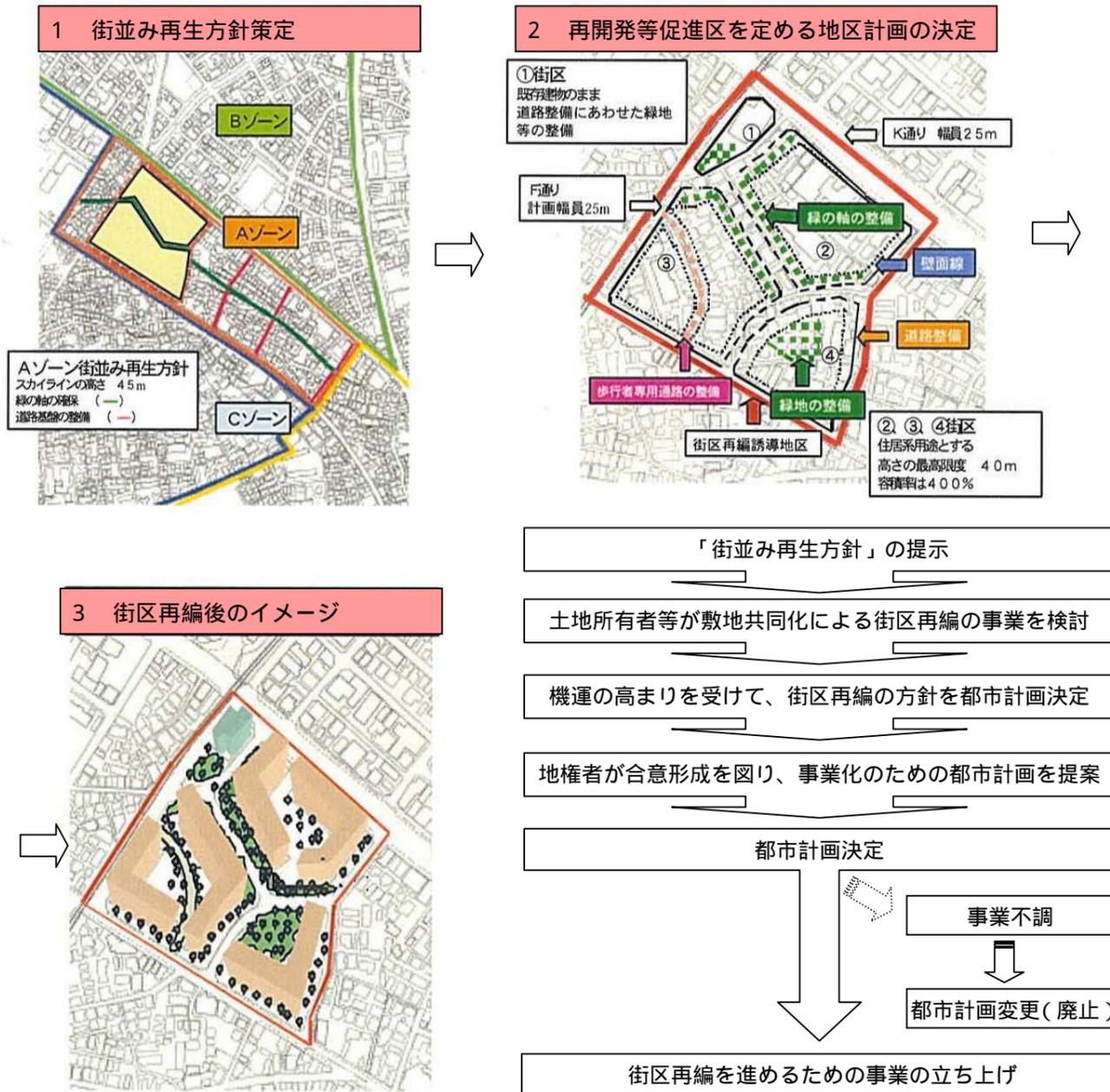
- 平成 12 年 5 月の改正都市計画法において、他の敷地の未利用容積が活用できるような、複数敷地間での容積移転が可能となる特例容積率適用区域制度が創設された。
- 容積移転の手法としては、総合設計、特定街区、容積適正配分型地区計画等の制度があったが、特例容積率適用区域制度は、従来の制度とは異なり、離れた敷地間でも、地区計画的な計画相互の一体性を要しないで任意の敷地を選んで、しかも同一敷地において何度でも、容積の移転が可能な制度である。

【特例容積率適用区域制度のイメージ】



(仮) 街区再編プログラムの概要

- ・ 土地所有者や民間事業者などの主体的な参画により、中小敷地の統合や再編を連続的に進め、既成市街地を街区単位で再編整備する手法。
- ・ 土地所有者や民間事業者は、予め定められた街並み再生方針に基づき、「再開発等促進区を定める地区計画」を都市計画決定する。地権者は地区内で適用される壁面位置、建物高さ、緩和できる容積率の最高限度などに基づき、街区再編を進めるための事業（市街地再開発事業など）を実施する。
- ・ 細街路による敷地の分断や敷地の再分化などにより、市街地の更新が進まず、老朽化したオフィス、店舗、住宅などが取り残されたままになっている地域や木造住宅が密集して建ち並ぶ地域を対象に、街の活性化、都心居住の推進、防災性の向上などが促進される。



3) 渋谷区が取り組みを検討する事業・施策

(1) 施設整備

道路・広場整備

「神宮通りを中心とする八チ公広場，西口広場等の整備」

ア コアにおいて、西口及び八チ公広場は神宮通りを含めて渋谷区が権利者となっている。
イ 当該用地は、土地のポテンシャルが非常に高いことから、今後は区が民間開発事業者と協力しながら、快適な空間として整備していく。

歩行者デッキ・通路整備

「水と緑の軸（コア）や西口広場デッキなど、ゆとり・安らぎを感じる歩行者空間の整備」

ア コアにおいて、歩行者空間整備は必須の機能として整理されている。
イ 当該機能は、人と自動車の錯綜を解消するだけではなく、ゆとりや安らぎが感じられるような空間整備を図る。

駐車場・駐輪場整備

「公共駐車場及び自転車駐車場の整備」

ア コアに集中・輻輳する自動車及び自転車に対して、歩行者が快適かつ安全に歩くために、これらの収容空間となる駐車場整備を図る。
イ これらの施設整備に際しては、コアの開発と併せて開発事業者等と協力しながら整備を推進し、円滑な歩行者ならびに自転車、自動車の走行が可能となる施設計画としていく。

防災インフラ整備

「地下備蓄倉庫、地下貯留槽等の防災インフラの確保」

ア 渋谷に集まる多くの人や、谷といった地形に配慮し、渋谷地区全体での安全な都市活動を行う上で、地下備蓄倉庫や地下貯留槽等の防災インフラは必須の機能である。
イ これらの施設整備に際しては、コアの開発と併せて開発事業者等と協力しながら整備を推進する。

公共公益施設整備

「行政機能や情報図書館などの公共公益施設の整備」

ア コアに導入する機能として、行政機能や情報図書館など、区民サービスの向上に資する機能が期待される。
イ これらは、今後、コア開発の戦略の具体化により、その導入の可否も含めて検討していくことになるが、PFI事業など民間との協働を念頭に置きながら、行政サービスの向上を図っていくものとする。

(2) ソフト施策

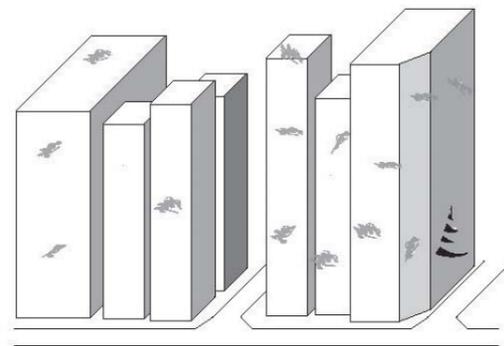
新たな都市空間ネットワークの創出に向けた検討

a. 民地の活用による歩行者空間の創出

「共同建替えなどによる歩行者空間の創出」

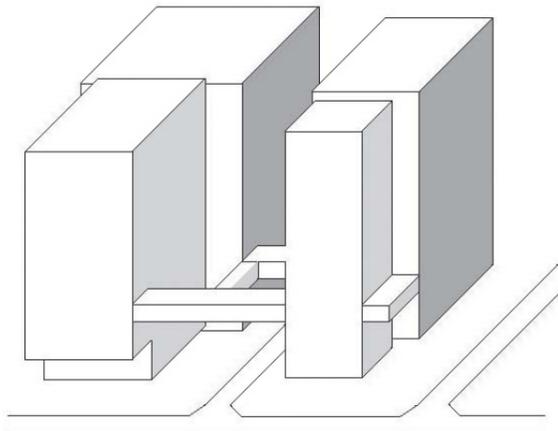
- ア 渋谷には、老朽化した多くのペンシルビルがあり景観面や防災面において多くの課題を引き起こしているばかりでなく、個別に建替えることにより歩行者空間が広がらず、街並み・人混みが雑然としたままとなっている。
- イ 一方、老朽化してきたので建替えたいが、建替え資金の調達が困難である、道路条件が悪く建替えができない、権利関係が複雑で建替えがむずかしい、などさまざまな事情により、建替えができないケースも見られる。
- ウ これらを解決する一つの方策として、共同建替えがあるが、土地が共有もしくは準共有になる、建物は区分所有になるなどを理由に拒否反応が示されることも多いが、共同建替えにより、敷地が大きくなり、単独で実施するよりも質のよい建物ができ、建替え資金の調達の可能性も大きくなるメリットもある。
- エ また、各種の補助金や建設金融融資の可能性もあり、事業化できる幅も広がるとともに、歩行者空間の拡充により、その建物の資産価値の上昇も期待できる。
- オ 更に、渋谷の「谷」の地形を考慮し、建物と建物をデッキで接続し、建物内のエレベーター等を地域に解放することが可能となれば、更なる建物の資産価値の上昇と歩行者空間の創出が合わせて期待できる。(管理については工夫が必要である)

従前



老朽化したペンシルビルが敷地いっぱい建っており、景観面・防災面での課題を抱えるだけでなく、歩行者のためのゆとり空間も確保できていない。

従後



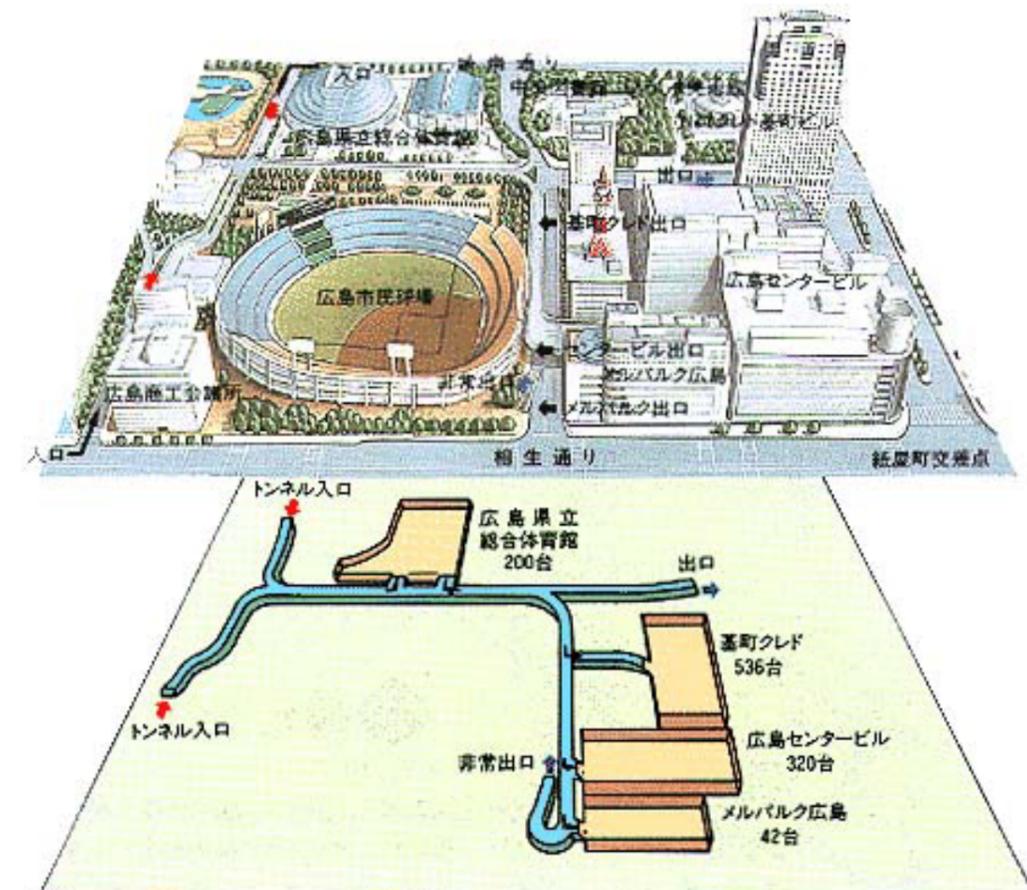
共同建替えにより、地上部において建物まわりに歩行者空間を確保するとともに、建物同士をデッキで接続。更に、建物内のエレベーター等を活用することにより、谷の地形の活用も可能となる。

b. 地下空間における駐車場ネットワーク

「大規模駐車場のネットワーク化」

- ア 従来、駐車場計画においては、個々の駐車場利用の効率性を重視した検討が多かった。
- イ そのため、同じ街区の駐車場でも待ち行列が発生している駐車場があるにもかかわらず、他方では空きが生じているといった状況や、空き駐車場を探すうろつき車輛により交通混雑を引き起こすといった状況が多く見られている。
- ウ これらを解決する一つの方策として、駐車場案内システムがあり、現在では携帯電話等によりリアルな満空情報を得ることも可能となっている。
- エ 渋谷駅周辺地区においても、これらの情報技術を活用した駐車車両の整序化を図ることが求められるが、合わせてコアに整備される大規模駐車場については、地下車路により相互を接続し、複数の駐車場を一つの駐車場として機能させ、地上部でのうろつき交通や歩行者との連続的な交錯、待ち行列の削減を図ることが求められる。
- オ このような、地下駐車場ネットワークを実現している事例として、広島市の基町地下駐車場がある。
- カ 更に、これらの駐車場に隔地での附置義務駐車場を確保することが可能となれば、更なる駐車場出入口の集約化も可能となる。

【参考 - 広島市基町地下駐車場】



c. 都市空間創出に向けた取り組み

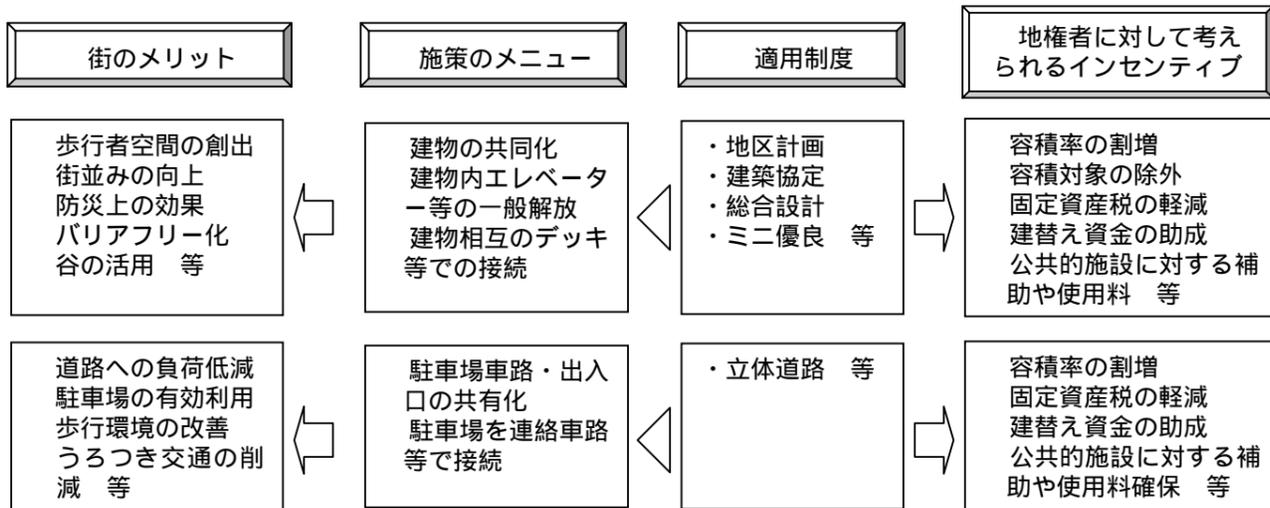
「区を総合窓口とする情報の一元化」

ア 上記の、共同建替え及び駐車場ネットワークについては、個々の権利者・事業者が単独では実現できないが、隣接する建物と連携し諸制度を活用すれば、地権者と街側の相互にメリットが生まれる可能性がある。

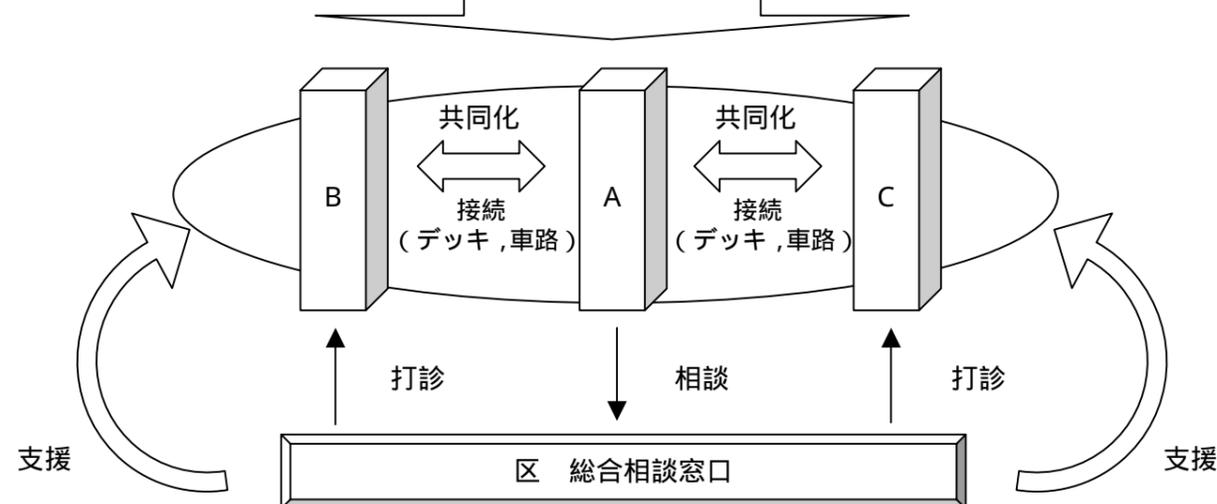
イ 但し、これらの施策については異なる所管で取り扱われていることなどから、多くは実現に至らず、個別の対応のみ、もしくは単純な建替えのみに止まるケースも少なくない。

ウ 従って、これらの共同化等に関して、一箇所で全ての相談に対応できる機能を有する総合相談窓口の整備を図り、区がその情報を通じて隣接する地権者や事業者等に打診しながら、共同化等を実現・支援していくシステム作りを推進する。

エ この場合、区に相談することにより、地権者や事業者が共同化等を進める上でのインセンティブ（例えば容積ボーナスなど）を提供していくことも重要である。



これまで、これらの施策が異なる所管で取り扱われていたことなどから、情報の共有化が図れず、有効な対応策が実現できなかった。今後は、新たな都市空間のネットワーク化に向けて、



総合的なまちづくり推進に関わる検討

a. 基本的な考え方

「区民・企業・行政の各々が責任と役割を持って、計画的・協動的なまちづくりを推進」

- ア 渋谷駅周辺地区においては、個別の土地の収益を最大限に得るために、公共的なスペースが不足していることが多く見られる。
- イ 今後、渋谷駅周辺地区が世界に類を見ない先進都市となるためには、地域全体での利益を第一に捉え、区民・企業・行政の各々が責任と役割を持って、互いに尊重し協力しながらまちづくりを進めていく。
- ウ 従って、多様な価値観を有する区民やそのグループが自主的にまちづくりを考え・進め、それを行政と企業がサポートするような計画的・協動的なまちづくりを推進していく。

区民の役割と責任

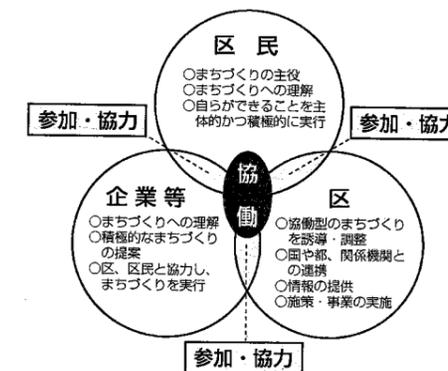
- ・一人一人が渋谷の街に対する関心を持ち、そのあり方や解決策を考える。
- ・まちづくりの主役としての意識と自覚を更に高め、既存組織等と連携した新たな組織を設立し、区民主体のまちづくりシナリオを継続的に推進する。

企業の役割と責任

- ・渋谷の街の一員として、渋谷の街に対する関心を持ち、地域のまちづくり活動を理解し、技術や情報等を区民や行政に提供する。
- ・自らも積極的に渋谷のまちづくりに参画し、区と区民と協力しながらまちづくりを支援していく。
- ・大規模な開発事業等を行う場合は、地区住民に事前に計画を説明し、意見を踏まえて、渋谷のまちづくりに調和した事業を展開する。

行政の役割と責任

- ・渋谷のまちづくりの総合的な責任者として、協働型のまちづくりを牽引していくための制度や推進体制を整える。
- ・区民、企業等のまちづくりの機運を高めるため、まちづくりに関する情報提供や活動の場の提供等の支援を行うとともに、まちづくりシンポジウムの継続化などにより啓発活動を行っていく。
- ・国や都との連携や、区民や企業との調整を図り、必要とされる施設整備や施策を遂行する。



協働型まちづくりのしくみ
出典：渋谷区都市計画マスタープラン

b. 区民のまちづくり活動について

「まちづくり協議会等による区民参加から区民主体のまちづくりへの展開」

ア ガイドプラン 21 では、コアについては具体的な基盤整備や導入機能等の検討がなされているが、コア以外の地区については、将来像と施策の例の提示までに止まっている。

イ ガイドプラン 21 は、コアに係わる地元の町会長や商店会長など一般区民の方に委員をお願いした他、これまでに3回のまちづくりシンポジウムを開催するなどして、住民参加により策定してきたものであるが、コア以外の地区については、より地域住民の考え方を踏まえた具体的なまちづくり計画を策定していく。

ウ 今後は、ガイドプラン 21 で示された将来像や施策等について、地域住民が中心となって、区民こそがまちづくりの主役であるとの認識に立ち、まちづくりに主体的に取り組み、区がそれをサポートしながらまちづくりを進めていく必要がある。

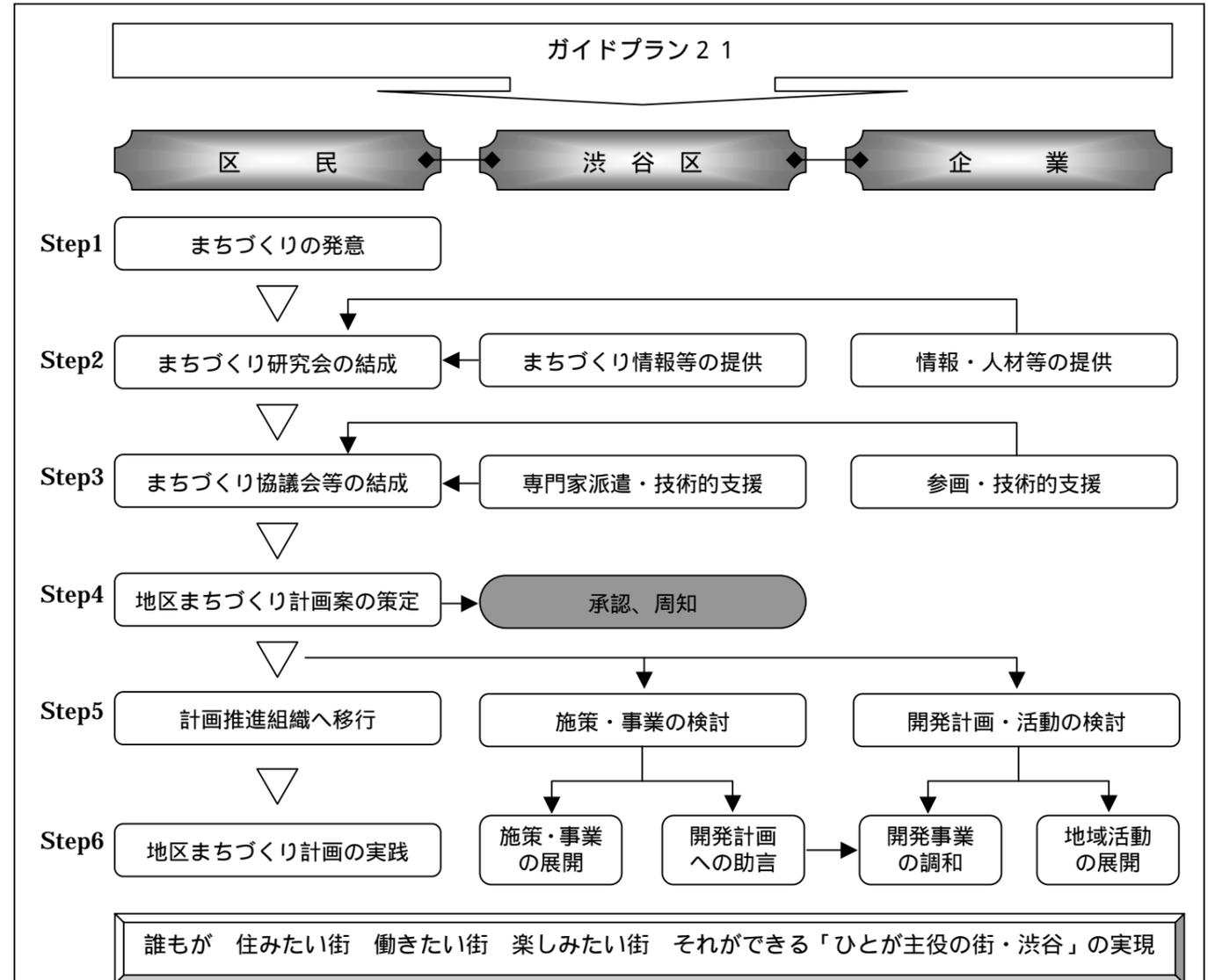
エ そのためには、他の多くの区民に対してまちづくりへの参画を呼びかけ、区民が主体となってまちづくりを進めることが出来るような、「まちづくり協議会」等の組織の設立を目指していくものとする。

オ その方法としては、協働型まちづくりの理念や考え方を行政施策の重要事項として位置づけることが重要であるため、まちづくりに係わる基本的な事項についての条例化を念頭に置く。

【参考 - まちづくりに関するルール制度の比較表】

	建築協定	地区計画	まちづくり協定
根拠法等	・ 建築基準法 ・ 条例	・ 都市計画法 ・ 建築基準法 ・ 条例	・ 条例
概要	建築物に関する環境維持	地区施設と建築物等の地区ごとの一体的整備・保全に関する都市計画	(一般例) 住み良い(ハード面に関しての)まちづくりを推進するために必要な事項を定める協定
項目	1. 協定区域 2. 建築物に関する基準 ・ 建築物の敷地 ・ " 位置 ・ " 構造 ・ " 用途 ・ " 形態 ・ " 意匠 ・ " 設備 3. 協定の有効期間 4. 協定違反があった場合の措置	1. 地区計画の方針 2. 地区整備計画 必要なもの定める ・ 地区施設の配置及び規模 ・ 建築物等及び建築物敷地の制限に関する事項 ・ 建築物等の用途 ・ 容積率の最高・最低限度 ・ 建ぺい率の最高限度 ・ 敷地面積、建築面積の最低限度 ・ 壁面の位置の制限 ・ 建築物等の高さの最高限度、最低限度 ・ 形態、意匠の制限またはかき、さくの構造の制限 等 3. 土地利用の制限に関する事項	(一般例) 1. 協定の名称 2. 地区の位置及び区域 3. 地区のまちづくりの目標、方針 その他住み良いまちづくりを推進するために必要な事項 等 特に定めなし。(一般例) ・ 建築物の用途の制限 ・ 壁面等の位置の制限 ・ 垣、柵等の構造の制限 ・ ファミリー形式住戸の奨励 ・ 周辺環境への配慮 ・ 正しい生活マナーの遵守 等

【(特に、コア以外の地区の)今後のまちづくりプロセスの例】



Step 1 : ガイドプラン 21 を契機として、区民のまちづくりに対する発意を促す。

Step 2 : まちづくりに意欲がある人が集まり、地域のまちづくりについて研究する。区や企業は、その活動に対して情報や人材を提供し支援する。

Step 3 : 研究会に更に多くの人や企業を募り活動を広げる。まちづくり協議会を組織し、区や企業は、その活動に対して専門家を派遣したり、技術的支援を行うなどにより支援する。

Step 4 : 協議会は、地区まちづくり計画を策定し、区に承認を求める。区は、その内容の妥当性や整合性について検討して承認し、他の区民や企業に周知する。

Step 5 : 協議会は、地区まちづくり計画を推進する組織に移行する。区は、計画を実現するための施策や事業について検討する。企業は、地区まちづくり計画を踏まえた開発計画や企業活動を行う。

Step 6 : 区民は、計画を実践していく。区は、施策や事業を展開するとともに、企業の開発計画に対する助言を行う。企業は計画と調和した開発事業を行うと共に、地域活動を実践する。

用語解説

あ

IT

Information Technology の略。情報技術と訳される。情報のまとめ方、伝え方、記憶（保存）などにコンピュータを利用する技術・方法を指す。現在、企業や一般家庭にも深く浸透し、私たちの生活はより便利になった。インターネットや携帯電話に代表される IT 利用者も急増し、日常化することで、地球規模のビジネス技術となっている。

インキュベータ

もともとは、卵を孵化させる入れ物をさす。事業を始める際にスペースや設備などの施設を貸し出すハード面での支援のほか、技術情報や経営についてのアドバイスを行うなどソフト面での支援を行う施設や人のこと。

NPO

Non-profit Organization の略。民間の非営利組織のことで、福祉や環境、まちづくり、国際協力などの社会的な課題に、市民が主体的に取り組んでいる組織。

か

活線施工

鉄道や道路、トンネルの施工において、既存の路線の機能（車両通行や鉄道運行）を維持したまま施工を進める方法。

共同集配システム

商業業務集積地の近郊に共同集配センターを配置し、そこで商業業務集積地内に流出入する貨物を集約し、トラックの積載効率を向上させ、当該地域のトラック走行台数の削減を図るもの。行政、荷主及びトラック事業者等の連携のもと、福岡市の天神地区をはじめとして全国的に取り組みが進められている。なお、都市における共同集配事業は、トラック走行台数の減少による市街地内の交通環境の改善等を通じて、中心市街地の活性化にも大きな役割を果たすことから、中心市街地整備改善活性化法により、税制上の特例措置が設けられている。

ギラギラ舗装

東京都と警視庁が実施するスムーズ東京 21 において実施されている施策のひとつ。交差点付近の駐停車は、特に交通渋滞を引き起こしやすいため、この部分を赤色で舗装して、駐停車禁止場所であることを明示する。舗装区域内においては、
午前 7 時から午後 8 時までの間は駐停車禁止。
それ以外の時間帯は、
・法定の駐停車禁止（交差点内、交差点の側端から 5 メートル以内等）
・駐車禁止（道路標識で規制された範囲）

建築協定

住民が全員の合意によって、建築基準法の最低限の基準に上乗せで一定の基準を定め、互いに守りあっていくことを約束する制度。住民が協力し合って、自らの手で街づくりを進めることができるというメリットがある。

コーポラティブハウス

協同組合方式で建てる集合住宅のことで、マンション建設の 1 つの選択肢。住宅を購入しようと考えている人が集まり、共同で土地を購入し、建物の共用部分などのプランニング、施工などを、入居希望者がつくる建設組合が行う。自分たちの建設組合が主導権を握って、敷地の購入、設計事務所の選択、施工業者選びなどにかかわるため、業者から購入したマンションに比べると、価格は下がる。また、完成まで何度も開かれる建設組合の打合せに参加することにより、入居者同志がコミュニティ意識を共有できる利点がある。

コミュニティバス

路線バスと乗合タクシーの間を埋める小型あるいは中型のバスで、バス不便地域を運行、主に高齢者や障害者のモビリティ（移動手段）の確保、中心市街地の活性化、環境負荷の軽減などを目的としており、主に自治体によって運行されているものである。従来のバス路線が民間事業者では運営が困難になったとして廃止された後の代替バスも、コミュニティバスの一つの形であるが、住民の要望などにより、福祉サービスの視点をもつ一方、都市政策的なねらいでコミュニティバスが導入されるケースが増えている。

コンパクトシティ

空間の高度利用と公共交通ネットワーク整備により、環境負荷とエネルギー消費が小さく、かつ都市機能の維持コストが小さいコンパクトな都市構造を持つ自然・生活環境重視の中規模都市のこと。90 年代初め頃よりヨーロッパを中心とする欧米諸国で、自動車利用による環境問題や都市空洞化の解決策の一つとして注目を浴びている考え方である。近年わが国においても関心が高まっており、都市計画マスタープランなどに取り入れている自治体も増えてきたが、コンパクトシティの定義、達成手法、その効果といった基本的なことについての共通の理解に乏しいのが現状である。

さ

サンクンガーデン

周囲の道路や地盤面から一段低い面に作られた庭や広場のこと。外部のスペースに変化を持たせたり、地下室に光を取り入れたりする時に設けられる。外部から遮蔽されるので、安全な子どもの遊び場にもなる。

シネコン

シネマコンプレックスの略。複数の映画館（10 スクリーン前後）によって構成される、複合映画館。最近では、再開発ビルや駐車場が完備された郊外の大型ショッピングセンターの中に導入されることが多く、集客強化のための娯楽施設として注目されている。再開発ビルや大型ショッピングセンターに併設されることによって、買い物・食事・遊びといった目的の「ついで」に「映画を見る」、副次的な行動として映画観賞が可能となり、来館者がこうした複数の行動を行うことによって施設内における滞留時間が延び、施設の活性化を図ることができる。シネコンでは複数の映画が上映されており、上映されている作品の中から、その日の気分で見たい作品を選択できるといった柔軟性が特徴といえる。

修景空間

形態・デザイン・色彩を周囲の街並みに調和させたり、ストリート・ファニチャーの配置させたりして景観整備された公共的な空間。

情報インフラ

情報社会の基盤となる通信網、通信機器などの施設、情報の供給体制、活用体制やその教育等をさす。

関連光ファイバー：通信手段として光を用いるために利用される太さ 0.1mm ほどのガラスでできた繊維。通信ケーブルの中では最も高速な通信能力を持ち、これまでもその高速性からほとんどの大手通信業者の基幹回線として利用されてきている。その光ファイバーを各家庭にまで直接引き込むのが FTTH（ファイバー・トゥー・ザ・ホーム）と呼ばれるもので、現在インターネットの主流となってきている ADSL を大きく上回る転送速度を持つ。

関連ブロードバンド：インターネットなどのデータ伝送の分野において、広帯域のこと。複数の信号を同一の伝送路（ケーブルなど）で送る方式を指す。近年は、高速度で大容量のデータ転送のことを指すことが多く、高速通信、常時接続、定額料金の三つがそろえばブロードバンドと言われています。一般的にブロードバンドに位置づけられる利用方式としては、ADSL、CATV（ケーブルテレビ）、FTTH（光ファイバーによる接続）がある。

関連無線 LAN：LAN は Local Area Network の略で、情報通信における限られた範囲のネットワークのこと。無線 LAN は PHS や携帯電話と同じく無線でデータの送受信をする LAN のこと。最近では、飲食店や駅において無線 LAN を利用して、インターネット接続が可能なサービスも出てきている。

関連ADSL：NTT のアナログ回線を利用しての高速データ伝送を可能にした技術のこと。受信、発信の速度の違いが「非対称 (Asymmetric)」であることから、Asymmetric Digital Subscriber Line（非対称デジタル加入者回線）と呼ばれ、その頭文字をとって ADSL といわれている。すでに一般家庭に広く普及している電話線を使って、インターネットへの高速で安価な常時接続環境を提供する技術で、2002 年 1 月時点で約 170 万人だった加入者が、1 年間で 3 倍以上に増加し、2002 年 12 月現在の加入者は約 560 万人となっている。

スカイウェイネットワーク

地上 2 階以上に設けられた歩行者専用の空間（デッキ）がネットワークされている快適な歩行者空間。

スムーズ東京 2 1

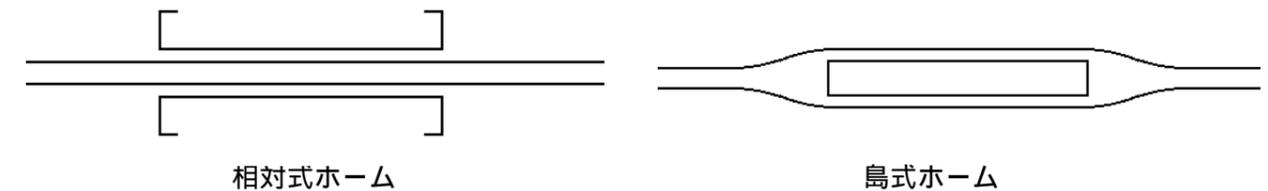
交通渋滞や交通事故の原因となり、ひいては大気汚染や騒音といった交通公害を引き起こし、快適な生活を妨げる駐車問題に対して、警視庁と東京都が、都内でも特に交通が集中し、違法駐車による渋滞が著しい主要幹線道路及び繁華街地区を対象に行っている総合的な違法駐車対策。

セットバック

道路の幅員が 4m 未満の場合、道路の中心から 2m 後退すること（建築基準法第 4 2 条第 2 項で規定）。今まで道幅が狭く消防自動車や救急車等の緊急車両が通行できない道も地域の住民がセットバックをきちんと守ることにより、狭い道が確実に広がり安全で利便性の高い道へと徐々に変わっていく。

相対式、島式ホーム

相対式は、プラットホーム上下線をはさむようにして設置されているホーム。島式は、両面が列車の発着に使用されているプラットホーム。



SOHO型オフィス

SOHO は「Small Office Home Office」（スモールオフィス・ホームオフィス）の略で、IT（情報通信技術）を活用して事業活動を行っている小規模の事業者のこと。主にクリエイター、フリーランサー、ベンチャー、有資格者、在宅ワーク等が対象。オフィスの規模は小さいが、IT 系インフラが整っているオフィス環境が特徴。

た

縦シャフト

縦方向の移動手段。階段、エスカレータ、エレベータ等のこと。

地域冷暖房プラント

ある一定地域全体で 1 カ所または数カ所の熱供給プラント（施設）を保有し、冷水や温水などの熱を周辺の建物に供給するシステム。地域内に設けたセンタープラントから冷水温水が各ビルに送られ、それを直接または間接に利用して冷暖房、給湯が行われる。大型機器の集中化により高効率運転が可能となり、建物ごとに熱源を持つより小さな設備やコストですむ。さらに、燃焼を伴わない、電気による冷暖房システムなので、火災、爆発等の心配が無く大気への影響も少ない。

地区計画

地区単位として、道路・公園の配置や建物の用途・高さ、容積率の制限などについて、地区の特性に応じてきめ細かく定め、良好なまちづくりをすすめる計画。これにより、整然とした市街地を形成することができ、また、地区内の公共施設を計画的に住民により整備することが可能となる。

駐車場案内システム

駐車場の位置、駐車場の満空状況を道路上や事前に提供するシステムである。道路上では情報板を設置して情報提供を行い、事前の場合、目的地の駐車場の満空情報や営業時間、料金をインターネットや電話（携帯電話）、カーナビ画面上等にて提供する。駐車場利用者の利便性向上、市街地における交通混雑の緩和等を図ることを目的としている。

TMO

Town Management Organization の略。商店街、行政、市民その他事業者等地域を構成するさまざまな主体が参加し、広範な問題を内包するまちの運営を横断的・総合的に調整・マネージメント・プロデュースし、中心市街地の活性化と維持に主体的に取り組むための機関です。中心市街地におけるまちづくりにかかわる「企画・立案」、「調整」、「事業実施」等の機能を担うことが求められている。

TDM（交通需要マネジメント）

Transportation Demand Management の略。自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など「交通需要の調整」を図ることにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和していく取り組みをいう。たとえば、自動車利用の自粛を呼びかける、公共交通への転換を図る、自動車の乗り方を工夫する、物流システムを効率化する、経路の変更を促す、就業場所や勤務時間を工夫する、駐車場の仕方や駐車場の使い方を工夫するといった、いくつかの施策を効果的に組み合わせることで、自動車本来の機能の回復や、都市環境の改善を図ろうという取り組みである。

都市型住宅

日本人の住宅に対する意識は、現在でも高層居住や超高層居住に抵抗感を持つ人が多く、多くの人が庭付き一戸建てを望んでいる。しかし一方では、戸建て住宅にそれほどこだわらない世代やマンション生まれの世代が増えてきており、これまでとは違う新たな居住スタイルや価値観が生まれつつある。1時間を超える通勤時間を我慢してでも庭付き一戸建てを所有したいという人は減り、都市型の新しい生活スタイルを模索している人々が増えている中で、さまざまなニーズに対応した都市型住宅の供給が求められている。

都市型水害

近年の都市開発等により、地面がコンクリートやアスファルトで覆われていて、雨が降った場合、河川や側溝に集中して排水機能を越え家屋等が浸水被害に遭うこと。

都市計画マスタープラン

都市の望ましい将来像を市民と一緒に考えながら、概ね20年後を見据えて、市民に一番身近な自治体である市町村が定める都市計画に関する基本的な方針。大きく、市全体の将来像を考える「全体構想」と地域ごとの将来像を考える「地域別構想」から構成される。

都市再生特別措置法

近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に都市機能が十分対応できなかったものとなっていないため、多くの課題が発生している。さらに、長引く経済低迷の中で、都市の建築活動の大部分を担っている民間の都市開発投資は活発とは言い難く、このため、経済社会環境の著しい変化等に追いつかず、都市の活力や魅力の低迷をもたらしている。都市再生特別措置法は、このような情勢に対応して、都市の再生の拠点となるような地域に、集中的、戦略的に、民間の資金やノウハウ等を最大限に活用できる特別な措置を講じることにより、都市再生の推進を図ろうとするもの。平成14年4月公布、6月施行。

特別用途地区

用途地域が定められている一定の地区において、地区の特性にふさわしい土地利用の増進や環境の保護などの、特別の目的の実現を図るために、用途地域の指定を補完して定める地区のこと。特別用途地区の区域内では、地方公共団体の条例により、建築物の制限内容を強化したり、国土交通大臣の承認を得ることにより、用途を緩和したりすることができる。なお、特別用途地区の種類は、平成10年度の都市計画法の改正により、法令で11種類に限定列挙されていた類型が廃され、用途地域を補完する特別の目的に応じて、地方公共団体が自由に定めることができるようになった。

トリガープロジェクト

ある広範囲のまちづくりや開発を考えた場合、同時期に開発が進行することは難しく、周辺の開発が進行するためのきっかけが必要である。トリガー・プロジェクトとは、周辺の開発を誘導し、その引き金となるプロジェクトで、これによってまち全体のスムーズな開発の推進を図っていくことを狙いとしている。

な

28年式 / 48年式

駅前広場面積算定式の代表的手法。28年式は鉄道駅の乗降人数から必要な面積を算定する方法で、48年式は駅前広場を構成する機能要素ごとに必要面積を算出して必要面積を求める積み上げ方式の算定手法である。

は

バース

バスやタクシー、自家用車の停留スペースのこと。1台分の空間を1バースという。

パイロットオフィス

試験的に開設されたオフィス。

ハブ（カルチャーハブ）

自転車の車輪が中心部の「ハブ」、放射状に伸びる部分を「スポーク」ということにたとえた言葉で、交通、情報、文化、芸術等のネットワークの中心部となるような場所をいう。

バリアフリー

「バリア（障壁）」を「フリー（のぞく）」つまり障壁となるものを取り除き、生活しやすくすることを意味する。建物内の段差など、物理的な障壁の除去と言う意味合いから、最近ではより広い意味で用いられてきている。道路や建築物の入口の段差などの物理的なバリアや、高齢者、障害者などの社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なバリアもあり、バリアフリーとは、高齢者や障害者だけではなく、全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去することを意味する。

P F I

Private Finance Initiative の略。公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方。サッチャー政権以降の英国で「小さな政府」への取り組みの中から、公共サービスの提供に民間の資金やノウハウを活用しようとする考え方として、1992年に導入された。PFIの考え方は英国で生まれた構想であるが、これに類似した公共事業分野への民間参画の取り組みは世界各国においても行われており、「小さな政府」や「民営化」等行政財政改革の流れの一つとして捉えられる。

ビオトープ

多様な生物が生息する自然空間のことで、ドイツ語の「ピオ」（生物）と「トープ」（場所）の合成語。失われた自然を復元する事業においては、生態系のバランスを考えながら動植物の生存できる環境条件を整えていく。

ビットバレー

90年代末期、インターネットに関連した起業熱がにわかに高まってきた若者の街・渋谷周辺地区を指し、シリコンバレーのようなベンチャー起業家の拠点にしようと命名されたものである。「渋（い）=Bitter」をデジタルを意味する「Bit」で代用している。1999年春頃から自然発生的に形成されたネット関連ベンチャー企業の集まりで、一時期社会的なムーブメントとなった。その後のネットバブルの崩壊により、一時の隆盛は陰を潜めたが、渋谷がIT関連の集積地となるきっかけとなった。

ヒートアイランド

都市では人間の活動によりエネルギー消費が増大し、アスファルトや建築物等の人工物による土地被覆が大きく、逆に緑地や開放水面が少ないために、郊外に比べて昼間の蓄熱が大きい。このため、夜間の地面からの放熱が小さくなり、上空が先に気温が下がって地表近くに比較的高温の空気の塊が取り残されるという逆転層が生じ、逃げ場を失った高温の空気塊が島のように残るという意味で名付けられた現象である。東京などの大都市における夏の熱帯夜の一因となっている。

附置義務駐車場

駐車場法に基づき定められた各自治体の附置義務条例により、市街化区域内に一定規模以上の建築物を新增設する際は、義務として駐車場附置の届出が必要となり、施設の規模に応じて一定数の駐車場を備えなければならない。

フリンジ駐車場

都心部の自動車交通の適正化を図るため、都心外縁部（フリンジ）に整備された駐車場。

ベンチャー企業 / ベンチャービジネス

一般的には、成長意欲の強い起業家に率いられたリスクを恐れない若い企業で、製品や商品の獨創性、事業の独立性、社会性、さらに国際性をもった、何らかの新規性のある企業とされている。ベンチャービジネスの要件としては、起業家という「リスクを恐れない経営者」が存在すること、独自性、独立性、社会性、国際性などで表現されているような「新規性のある事業」を創造する企業であること、「若い企業」であること等があげられる。バブル崩壊後の長引く不況から抜け出せないわが国の経済に対するカンフル剤として、注目を浴びており、中小企業創造活動促進法をはじめとして、産業集積活性化法、新産業創出促進法などの立法が相次ぎ、他方で中小企業基本法の改正が行われるなど、中小企業あるいはベンチャービジネスに関する法体系の整備・拡充や政策ビジョンの転換が急ピッチで進められている。

や

ユニバーサルデザイン

全ての年齢や能力の人々に対し、可能な限り、最大限に使いやすい製品、建物、空間等をデザインすること。障害の部位や程度によってもたらされるバリア（障壁）に対処するのがバリアフリーデザインであるのに対し、ユニバーサルデザインは障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等にかかわらず多様な人々が気持ちよく使えるようにあらかじめ都市や生活環境を計画する考え方である。

容積率

敷地面積に対する建物の延床面積の割合。容積率 = 延床面積 / 敷地面積。都市計画区域内においては建築基準法の規制により用途地域の種別や前面道路の幅員等により容積率の上限が定めされている。

関連 ネット容積率：建物の延べ床面積（ネット面積）の合計を、道路等の公共用地を除いた宅地合計面積で除したもの。

関連 容積充足率：容積率 / 指定容積率のこと。

ら

ライフライン

電気、ガス、水道や電話、食糧流通など生命、生活を支える基幹的な供給システム。

委員名簿

1) 渋谷駅周辺整備ガイドプラン21委員会

役職	区分	所属等	氏名
委員長	学識経験者	東京大学教授	森地 茂
副委員長	学識経験者	東京大学教授	家田 仁
委員	区議会議員	区議会議員	岡野 雄太
		区議会議員	近藤 繁
		区議会議員	五十嵐 千代子
		区議会議員	石田 詔夫
		区議会議員	座光寺 幸男
		区議会議員	佐藤 晟
		地域区民代表	渋谷駅東口町会長
	宮益町会長		小林 幹育
	渋谷三丁目町会長		近藤 英三 (渡辺 好二)
	桜丘町会長		増子 昭 (加藤 増男)
	道玄坂一丁目町会長 / 渋谷中央街会長		船坂 晴彦
	柳通町会長		有馬 清種
	道玄坂町会長		奈須 守一
	宮下町会長		磯 裕
	宇田川町会長 / 渋谷センター商店街(振)理事長		高木 總輔
	神南宇田川町会長		柴田 重盈
	渋谷公園通商店街(振)理事長		市野 直春
	渋谷道玄坂商店街(振)理事長		星野 浩一
	渋谷地下商店街(振)理事長		並木 貞人
	東急プラザ商店会会長		大野 義康
	渋谷駅東口商店街会長		大野 武
	渋谷宮益商店街(振)理事長		菅野 今朝吉
	明治通り宮下パーク商店会会長		小林 俊一
	鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)総合企画本部投資計画部長	林 康雄
		帝都高速度交通営団建設本部設計部長	入江 健二 (矢萩 秀一)
		東京急行電鉄(株)鉄道事業部管理部長 (東京急行電鉄(株)鉄道事業部副事業部長)	大井 明 (川上 正弘)
	百貨店	東急百貨店(株)本店総務部長	田中 芳晴
		(株)西武百貨店渋谷西武総務部長	石井 富幸
		(株)丸井マルイシティ渋谷副店長	金田 正
	関係行政機関等	東京都都市計画局都市基盤部長	只腰 憲久
		東京都都市計画局都市づくり政策部長	森下 尚治 (小林 崇男、福島 七郎)
		都市基盤整備公団土地有効利用事業本部計画部長	近藤 正文 (盛 重晴)
	渋谷区	渋谷区土木部長	田村 俊昭
渋谷区都市整備部長		坂井 正市 (衛藤 隆)	
オブザーバー	区議会議長	岡本 浩一 (伊藤 毅志)	

()内は前任者

2) 渋谷駅周辺整備ガイドプラン21専門部会

役職	区分	所属等	氏名
部会長	学識経験者	東京大学教授	家田 仁
部会員	有識者	渋谷区商店会連合会会長 / 渋谷中央街会長 / 道玄坂一丁目町会長	船坂 晴彦
		東日本旅客鉄道(株)総合企画本部投資計画部課長(計画調整・投資調査)	中井 雅彦
	鉄道事業者	帝都高速度交通営団建設本部設計部計画課長	大月 善雄
		東京急行電鉄(株)鉄道事業部管理部企画課長	太田 雅文
		東京都都市計画局都市基盤部街路計画課長	村尾 公一 (那須井 幸一)
		東京都都市計画局都市づくり政策部開発企画課長	織田村 達 (西 正史、邊見 隆士)
	関係行政機関等	東京都建設局河川部副参事(中小河川計画担当)	東野 寛 (内藤 久男)
		都市基盤整備公団土地有効利用事業本部計画部計画第四課長	永井 輝明 (山口 和慶)
		渋谷区	渋谷区土木部道路課長
		渋谷区	渋谷区都市整備部まちづくり課長

()内は前任者