

地球環境時代の渋谷再生プラン

渋谷駅周辺整備ガイドプラン21

概要版



渋谷駅周辺は、営団地下鉄13号線の開業、東急東横線の地下化・相互直通運転化により、大きな変革の時を迎えようとしています。

こうした中、渋谷駅周辺整備のあり方について、平成13年度から2ヶ年にわたり『渋谷駅周辺整備ガイドプラン21委員会』において、将来に向けた整備構想案やまちづくりの方針などについて議論されてきました。そして、シンポジウム、意見交換会等からの意見等を踏まえ、2ヶ年の検討成果として、委員会より区に対して提案されたものを受け、この度『渋谷駅周辺整備ガイドプラン21』としてとりまとめました。

本ガイドプラン21の内容は、交通基盤施設から導入機能まで、まちづくり全体の多岐にわたるものであり、今後さらに関係事業者との調整や地元の意向などを踏まえて、具体的な内容・規模・位置・時期等に関して詳細な計画をつめていくことが必要です。

お問い合わせ先

渋谷区 都市整備部 まちづくり課 都市計画係

〒150-8010 渋谷区宇田川町1-1

電話：03-3463-1211(代表) 内線2702~2704

FAX：03-5458-4915

渋谷区

1 渋谷の街のコンセプトと対応方針

渋谷らしさの検証

活かしていく魅力

- ①地形（谷）によって形成されているコンパクトな街
- ②混沌とした、おもちゃ箱のような街
- ③一大商業ゾーンのハブとなる街
- ④歴史・教育・文化の香る街
- ⑤広域的な交通利便性の高い街



渋谷の象徴・ハチ公像



広域的な交通拠点



歴史の香る金王八幡



魅力的なストリート（スペイン坂）

解決すべき問題点

- ①歩行環境や景観の悪さ
- ②大人や高齢者が楽しめない商業環境
- ③交通基盤の不足
- ④老朽化が進み災害に弱い都市構造



国道246号線の渋滞



駅出口付近での混雑



大人や高齢者が楽しめない商業環境

社会的な背景

世界における都市再構築の視点

- ①世界中で都市間競争が繰り広げられているなか、都市としての魅力を高めるために、世界各都市では「住み・働き・遊ぶ」という行為を一つの都市内で完結できるコンパクトな都市の形成が進められている。
- ②コンパクトな都市は、都市基盤の効率化や地球規模での省エネルギーにつながることから、地球環境にやさしい持続可能な都市形態として注目されている。

国内での社会的背景

- ①公共事業を取り巻く環境が大きく変わりつつあるなか、平成13年5月に大都市圏の再生を目指す「都市再生本部」が設置され、平成14年には第1次及び第2次緊急整備地域が指定されている。
- ②地価の下落や高齢社会における便利で豊かな老後生活の享受を背景として、都心回帰の動きが活発になっており、今後は、ゆとり空間や環境への配慮など、付加価値を備えた街が住む側に選ばれることになる。

7 ガイドプラン21の検討メンバー

渋谷駅周辺整備ガイドプラン21委員会

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

（ ）内は前任者

渋谷駅周辺整備ガイドプラン21委員会 専門部会

区 分	氏 名 等	
学 識 経 験 者	部会長・東京大学教授	家田 仁
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
鉄 道 事 業 者	東日本旅客鉄道㈱総合企画本部投資計画部課長（計画調整・投資調査） 帝都高速度交通営団建設本部設計部計画課長 東京急行電鉄㈱鉄道事業部管理企画課長	中井 雅彦 大月 善雄 太田 雅文
関係行政機関等	東京都都市計画局都市基盤部街路計画課長 東京都都市計画局都市づくり政策部開発企画課長 東京都建設局河川部副参事（中小河川計画担当） 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	村尾 公一（那須井 幸一） 織田村 達（邊見 隆士、西 正史） 東野 寛（内藤 久男） 永井 輝明（山口 和慶）
渋 谷 区	渋谷区土木部道路課長 渋谷区都市整備部まちづくり課長	三浦 惟正 濱出 憲治

（ ）内は前任者

⑥ まちづくりシンポジウムの開催

ガイドプラン21の検討にあたっては、委員会（7回開催）、専門部会（14回開催）において議論を進めると同時に、シンポジウムや意見交換会を通じて、多くの皆さまのご意見をいただきながら進めてきました。

シンポジウムは2ヶ年で3回開催し、検討経過の報告、意見交換、森地委員長を始めとする学識経験者による講演、パネルディスカッション、大学生や中学生による提案など、さまざまな角度から渋谷駅周辺について検討する機会となりました。

第1回 平成13年11月17日（土）／渋谷パンテオン・ケアコミュニティ桜が丘 計615名 （意見交換会 平成13年11月21日（水）／渋谷勤労福祉会館 計16名）

- ①基調講演「渋谷駅の未来は明るい」／森地 茂 委員長
- ②パネルディスカッション「渋谷駅周辺の未来を考える」／コーディネーター 家田 仁 副委員長
- ③テーマ別意見交換会「渋谷における職住近接を考える」「渋谷の楽しさを考える」「渋谷の交通を考える」「渋谷の水とみどりを考える」「渋谷を夢見る／渋谷こどもサミット」

第2回 平成14年5月15日（水）・25日（土） ／渋谷区勤労福祉会館・区役所前駐車場会議室 計80名

- ①平成13年度調査結果の報告
- ②ゾーン及びルートに関する意見交換
- ③コア及び水と緑の軸に関する意見交換

第3回 平成14年11月16日（土）／ケアコミュニティ桜が丘 計220名

- ①特別講演会「渋谷駅周辺地域の未来像」
～世界の最先端都市開発の事例から学ぶ～
／都市開発プロデューサー・東京大学客員教授 梅澤 忠雄 氏
- ②整備構想案の概要説明
- ③大学生による渋谷コア討論会
「渋谷のコアに導入すべき機能」／コーディネーター：東京大学講師 寺部 慎太郎 氏

渋谷がめざす街のコンセプト

誰もが住みたい街

働きたい街

楽しみたい街

それができる「人が主役の街・渋谷」

コンセプトを実現する3つの基本方針と対応策

渋谷が創り出す魅力を高めていきましょう

- ①地球環境にやさしいコンパクトシティを形成していく「渋谷の核」の再生
- ②快適で魅力的な歩行者ルートの形成
- ③バリアフリー化の推進
- ④コンパクトシティにおける都心居住の充実

挑戦と創造によりあらゆる人を魅了し続けましょう

- ①オフィス環境の質の向上と新しい産業・優秀な人材の集積
- ②世界に発信するカルチャーハブ
- ③オールマイティな街への変貌
- ④周辺の街との歩行者ネットワークの構築

様々な集積を受けとめる都市の基盤を整えましょう

- ①慢性的な交通混雑の解消
- ②歩行者にとって快適な交通基盤の形成
- ③防災性の向上等を目指した都市インフラの更なる充実
- ④安全で快適な暮らしを支える機能の充実

2 地区別将来像

ゾーンとルートの設定

エリアや通りごとのコンセプトを明確にするために、土地利用・地形条件・人の回遊性等を踏まえ、4つのゾーンと3つのルートを設定する。

4つのゾーン

「住・職・楽」の各特性に応じた土地利用と機能の拡充を図る面的なエリアと考える。

住

「住（住宅）」を中心とするゾーン

職

「職（業務）」を中心とするゾーン

楽

「楽（商業・文化・教育）」を中心とするゾーン

混

「住」「職」「楽」の混合するゾーン

3つのルート

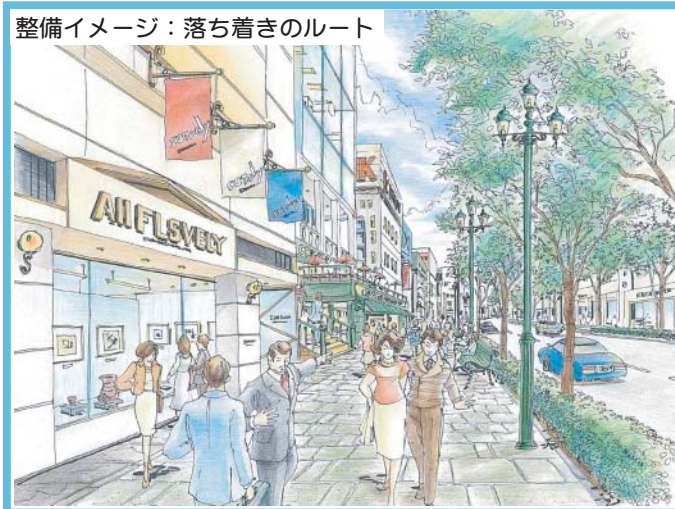
基本的に「歩行者動線空間」と捉え、歩行者の快適性・セキュリティ・バリアフリーに配慮した線的な空間を目指し、ゾーン内ならびに各ゾーン間、また様々な施設を結ぶネットワーク機能を有するものとする。

●●● 落ち着いたルート

●●● にぎわいのルート

●●● つなぎのルート

整備イメージ：落ち着いたルート



整備イメージ：にぎわいのルート



平成14年度

委員会

専門部会

その他

2002年
5/15
5/25

第2回 まちづくりシンポジウム
(参加者：15日47名、25日33名)

5/20

第11回

5/28

第5回

8/26

第12回

10/2

第13回

10/28

第6回

11/16

第3回 まちづくりシンポジウム
(参加者：220名)

11/26

第14回

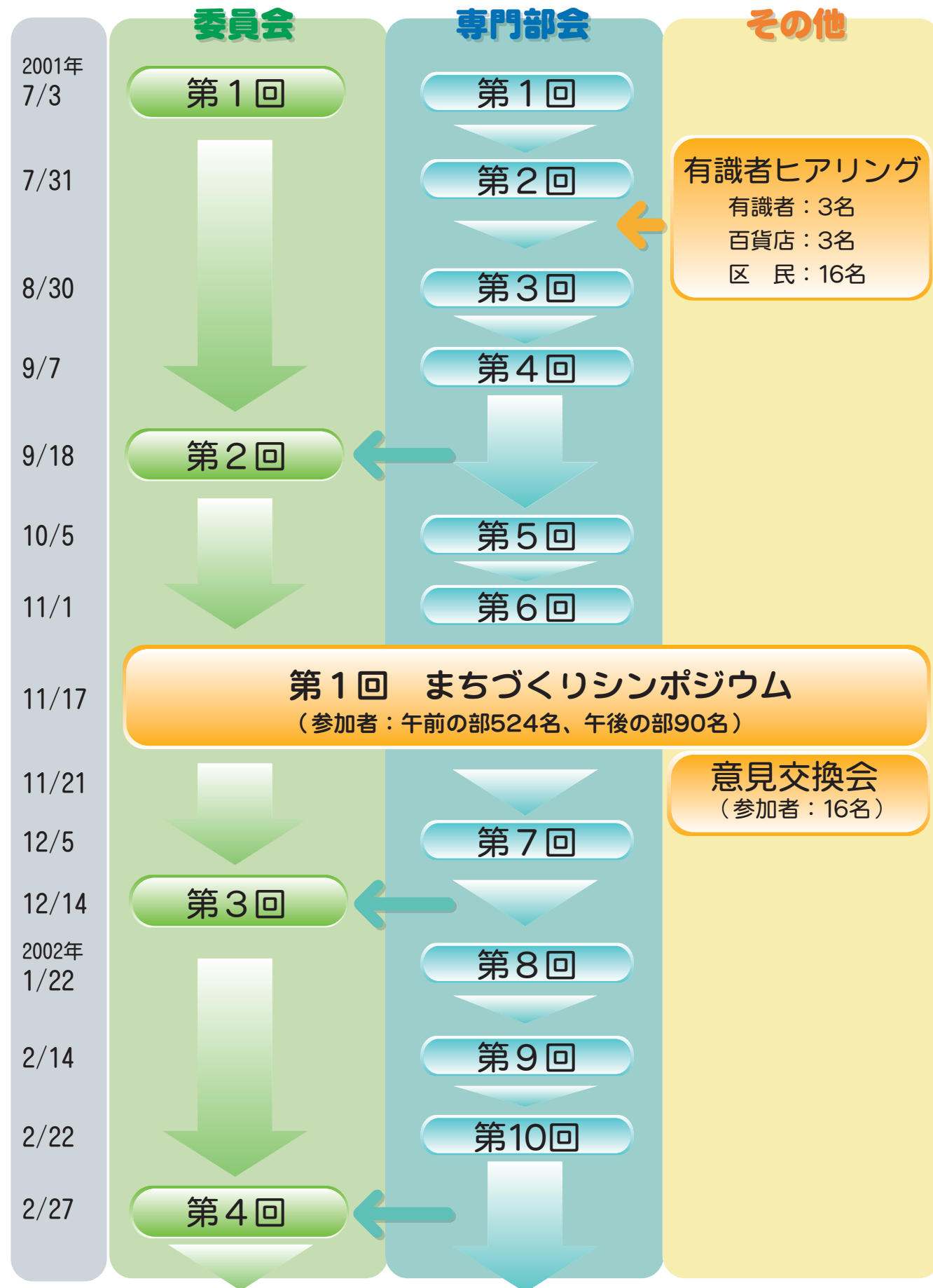
12/16

第7回

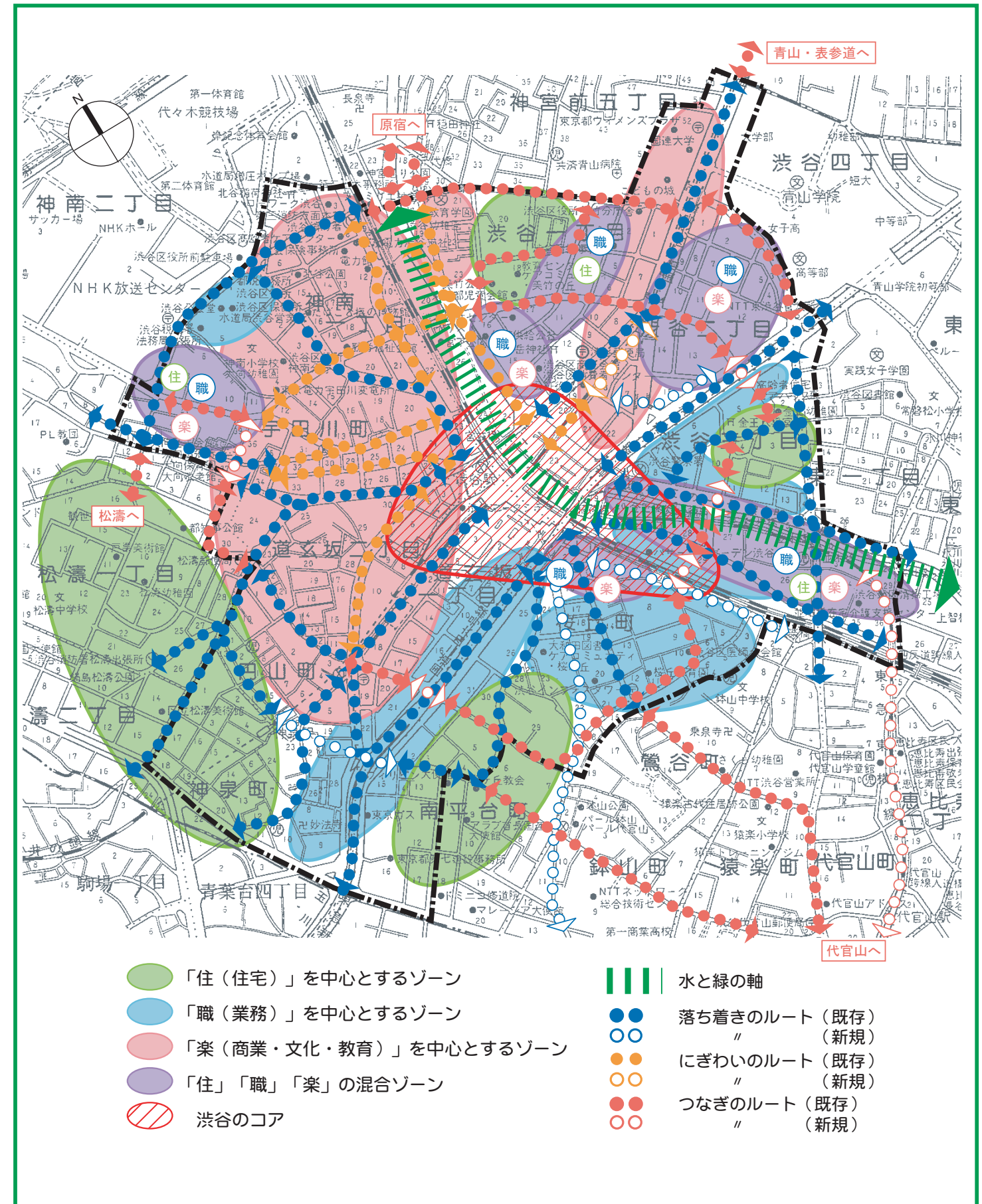
2003年
3月

とりまとめ

平成13年度



全体将来像



③ 渋谷のコアの将来像

コアのコンセプトとコア整備に必要と考える機能

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 ^{スタイル} “新・渋谷生活”

渋谷のコアは、地球環境を大切にし、地球に貢献していきたい。
そして、渋谷に住んでいる人、渋谷で働いている人、渋谷を楽しんでいる人、
渋谷にかかわる一人でも多くの人をもっともっと元気にしてあげたい。
そんな新しい渋谷生活を、この渋谷コアから挑戦し、
未来の子供たちに伝えていこうではありませんか！

コアの基本方針

- 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。

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に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に建築物の高層化

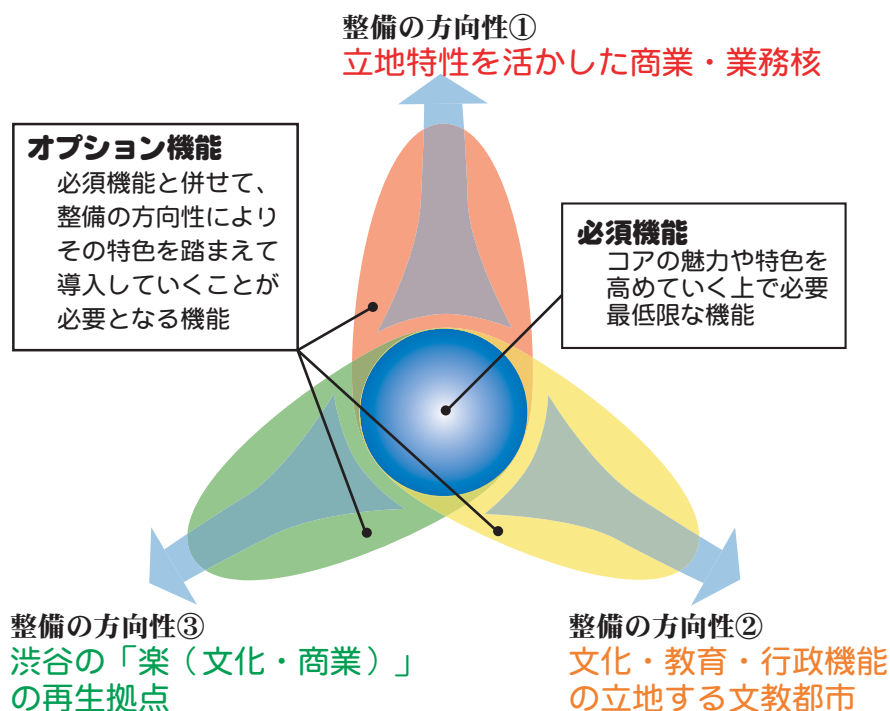
周辺都市
との比較

海外
先進事例

コア整備の方向性と必須機能・オプション機能

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

◇機能は「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）」に分類できる。



渋谷区が取り組みを検討する事業・施策

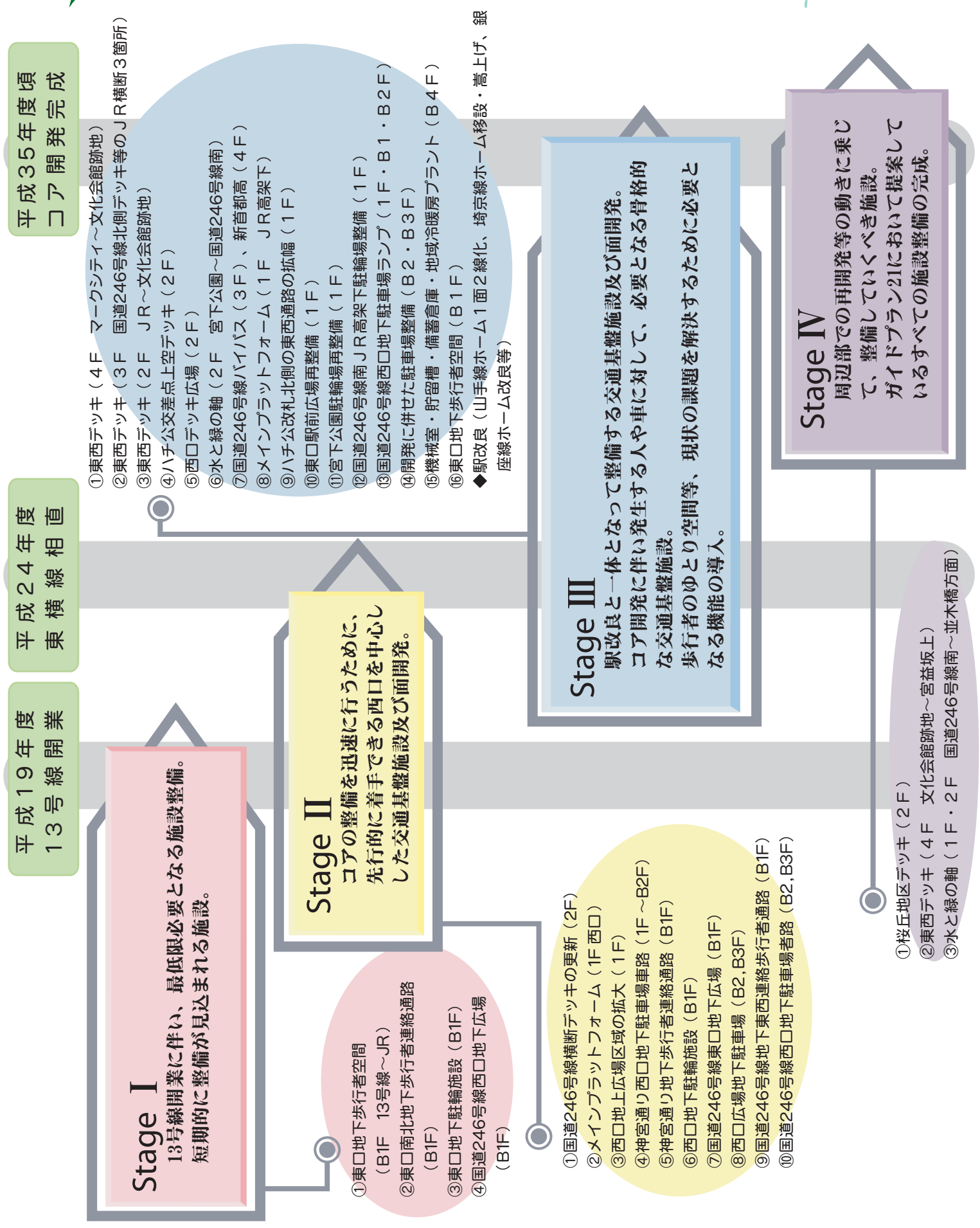
施設整備（ハード面）

- ◇土地のポテンシャルが非常に高く、渋谷区が権利を保有する神宮通りを中心とするハチ公広場や西口広場等について、民間開発事業者と協力しながら快適な空間となるよう整備を進める。
- ◇水と緑の軸（コア）や西口広場デッキなど、ゆとり・やすらぎを感じる歩行者空間の整備を進める。
- ◇コアに集中・錯綜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ことができるよう公共駐車場及び自転車駐車場整備を進める。
- ◇渋谷地区全体での安全な都市活動を行う上での必須機能として、地下備蓄倉庫、地下貯留槽等の防災インフラの確保に努める。
- ◇区民サービス向上のために、行政機能や情報図書館などの公共公益施設の整備に努める。

ソフト施策

- ◇渋谷に多く見られる老朽化したペンシルビルの共同建替えや、ビル間のデッキ接続やエレベータ等の地域開放等が促進されるしくみづくりを行い、新たな歩行者空間の創出に努める。
- ◇地下空間における複数の大規模駐車場の接続が図られるようなしくみをつくり、地上部でのうろつき交通や待ち行列の削減化を図っていく。
- ◇区を総合窓口とする情報の一元化により、個々の権利者や事業者が単独では実現できない事業（共同建替えや、駐車場の地下ネットワーク化等）が円滑に進むよう支援していく。
- ◇区民・企業・行政が責任と役割を持って、計画的・協調的なまちづくりを推進し、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を図っていく。

段階整備プログラム



コアへの導入が期待される機能

基盤施設に関する機能

交通

駅
◇JR線・銀座線の駅改良

駐車場・駐輪場
◇地下駐車場 ◇自転車駐車場

広場・道路・通路
◇東西広場、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（縦方向の移動手段）
◇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
◇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

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

建物施設に関する機能

ゆとり・やすらぎ
◇充実した水と緑の空間
◇空中庭園・展望広場
◇谷の景観と調和したシンボル性

情報・文化、教育・育成
◇情報発信基地
◇情報図書館、コンサートホール、シネマ
◇教育施設（大学、専門学校等）
◇アイデア交差点（ファッションショー、個展等発表スペース）、パティオオフィス

商業・業務
◇百貨店機能（立ち寄りできる商業施設、アミューズメント施設、スポーツ施設等）
◇オフィス ◇都市型ホテル

住宅・生活サポート
◇多様な都市型住宅 ◇行政施設
◇生活サポート機能

コアの必須機能

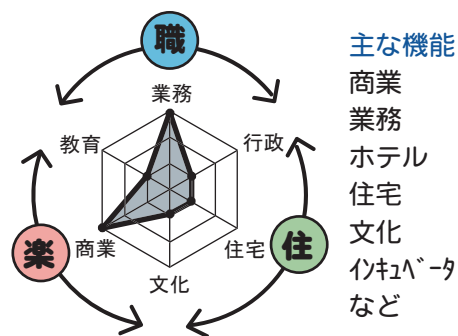
基盤施設	
駅	◇ゆとりあるたまり空間 ◇乗り換え利便性
広場	◇重層的利用 ◇広場区域の拡大
通路	◇デッキネットワークを始めとする重層的な歩行者ネットワーク
道路	◇通過交通と地域関連交通の分離
駐車場	◇需要に応じ確保
駐輪場	
防災 環境保全	◇防災インフラ ◇環境保全に資する機能
ゆとり やすらぎ	◇水と緑の軸を始めとするゆとり・安らぎ空間

建物施設	
商業	◇現状程度
業務	◇なし（インキュベータのみ）
住宅	◇都心居住実現のためにある程度必要
生活サポート	◇住宅規模に応ずる
情報 文化	◇情報発信基地機能（情報） ◇現状程度（文化）
教育 育成	◇インキュベータ パイロットオフィス
ゆとり やすらぎ	◇水と緑の軸を始めとするゆとり・安らぎ空間

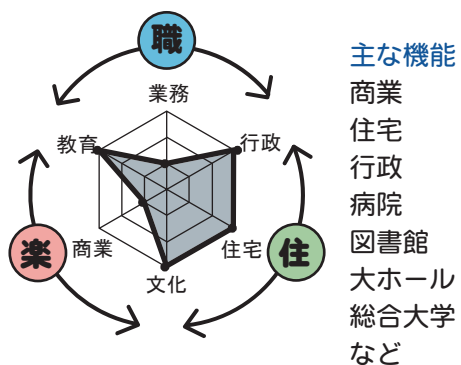
導入が必要と考える機能の規模

- ◇特色のある3つの整備の方向性を「コアの開発戦略」として設定し、魅力的なコアの開発を目指す。
- ◇それぞれの戦略の主な機能と規模は以下のとおりである。

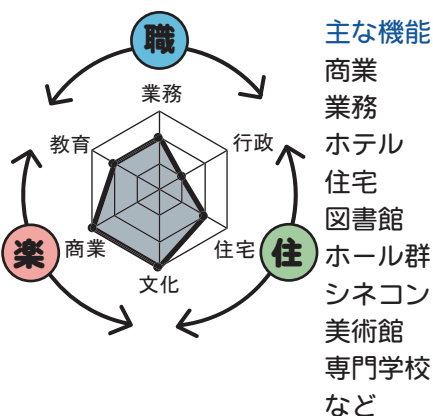
戦略1 立地特性を生かした 業務・商業核



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



◆ 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）

◇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」のあるまちづくりの展開が必要。

先行コアの考え方

- ◇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、渋谷の街全体の再生の引き金となる事業として推進する。

先行コア想定開発可能規模（床面積）
合計：23～35万㎡

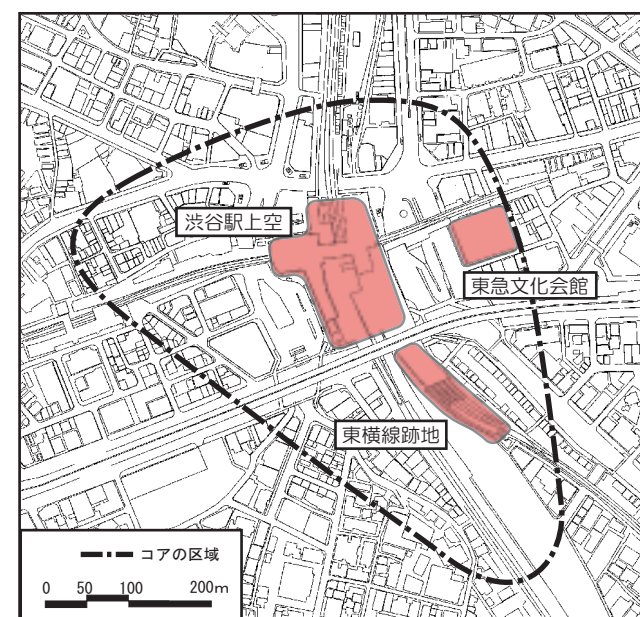
必須機能：12万㎡
基盤施設：交通広場
歩行者通路等
ゆとり空間：約3万㎡

+

オプション機能：11～23万㎡
（想定規模の1/3～2/3）

- ◇オプション機能の選択については、今後戦略を詰めていく中で絞り込みを行う。

《先行コア》



※現時点でコアにおける開発が確実な区域

- ◇先行コアの整備により、ゆとり空間の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も、早期に計画の検討を進めることが望まれる。

個別課題への対応

都心居住の実現

- ◇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
- ◇BIDs※の活用などによる自主的な住環境の保全に努める

※BIDs：ビジネス再開発地区制度（Business Improvement Districts）。地域産業の活性化のための環境整備を主な目的として、治安維持や清掃、公的施設の管理などの行政の上乗せのサービスを独自に地域に提供する。汐留地区において国内で初めてこの考え方を参考にした取り組みがなされる。

自転車等対策

自転車

- ◇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
- ◇附置義務条例化等による必要駐車台数の確保
- ◇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
- ◇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

《街なか駐輪施設のイメージ》

自動二輪

- ◇街なか駐輪施設や自動二輪駐車場の確保等による路上駐車の解消
- ◇駐車場や路上におけるデッドスペースを活用した、原付・自動二輪の駐車スペースの確保

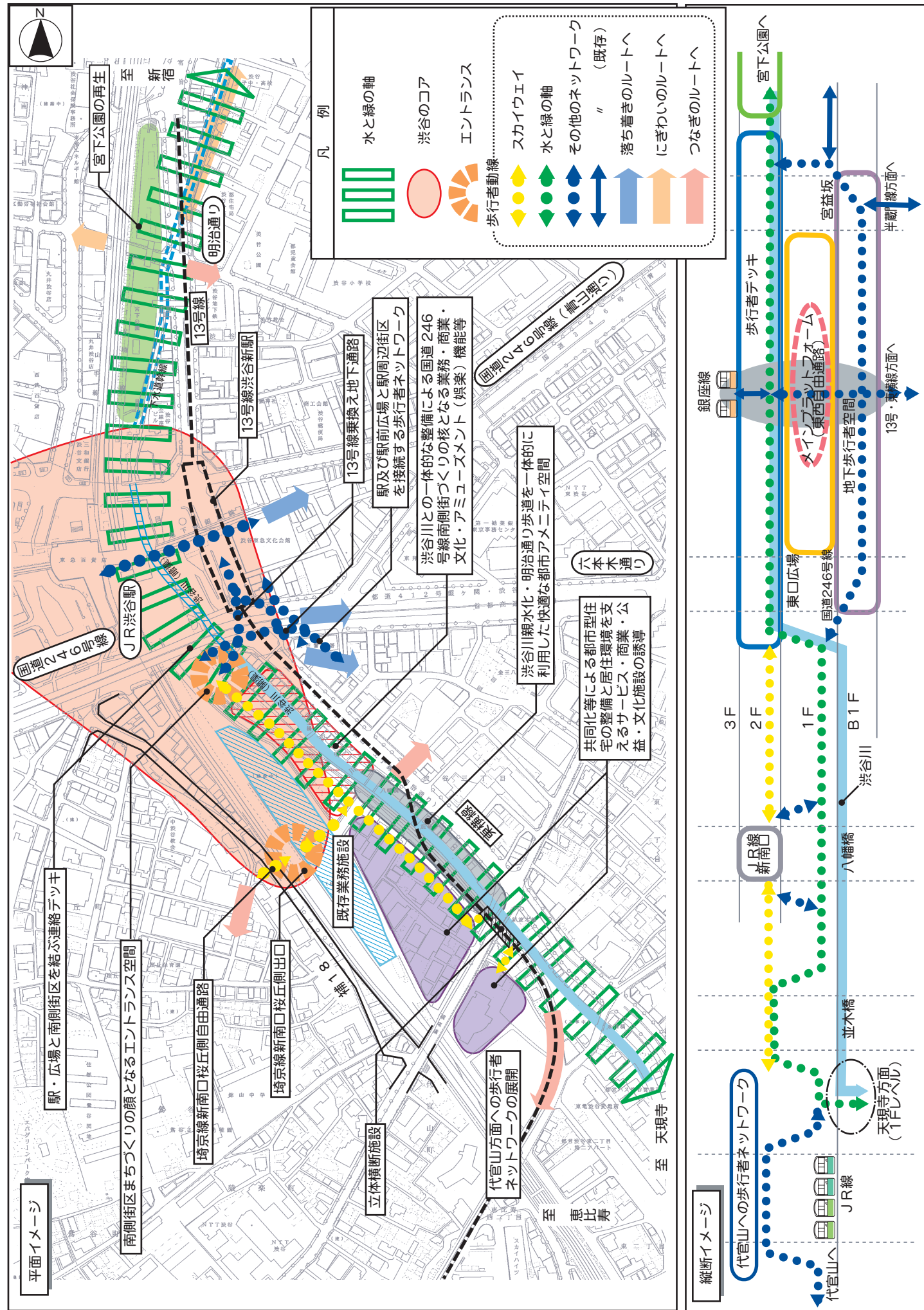


荷捌き対策

- ◇施設内と併せて、路外及び路上での荷捌き施設の確保

ライフライン対策

- ◇高速で信頼性の高い情報・通信ネットワークを構築
- ◇安全・安心な街渋谷を象徴する防災インフラの拡充
- ◇持続可能な環境都市への貢献



コアを中心とするエリアの歩行者動線

※地上レベル以上

歩行者動線 の現状

線路・道路

- ◆東西方向：銀座線・首都高速（3F）、井の頭線（2F）
- ◆南北方向：JR線（2F）

街のつながり

- ◆JR線をまたぐ東西のつながりが弱い。
- ◆国道246号線をまたぐ南北のつながりが弱い。

駅と街のつながり

- ◆山手線、銀座線とも相対式ホームで、わかりにくさや回り込みが生じている。
- ◆駅直近での溜まり空間が不足している。

対応① 南北軸

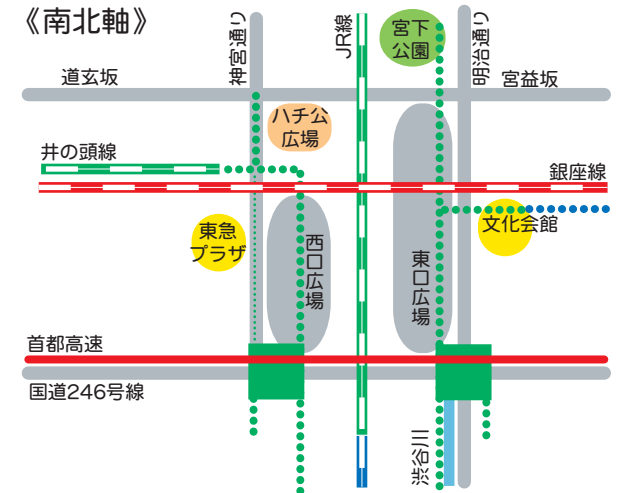
- ◇宮下公園～東口広場～国道246号線～並木橋を結ぶJR東側での『水と緑の軸』
- ◇ハチ公交差点～西口広場～国道246号線～桜丘を結ぶJR西側の軸
- ◇宮下公園の現レベル、国道246号線の横断等を踏まえ2Fレベルで軸を形成する



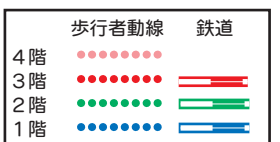
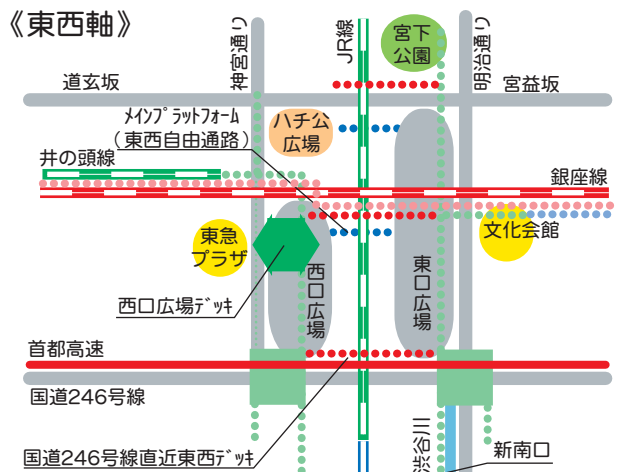
対応② 東西軸

- ◇地上・地下レベルでは、「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。
- ◇JR線を跨ぐ部分は、3Fにおける既存デッキの拡充と国道246号線側での東西軸を確保する。
- ◇JR東西間の接続強化を図るため、「宮益坂下交差点～ハチ公交差点接続（地上・3F）」および「新南口の東西通路（2F）」を確保する。
- ◇西口広場上空には、快適なゆとり空間となる面的なデッキを確保する。
- ◇以上を基本形とするが、同じレベルで渋谷の東西の街を接続できる4Fレベルのデッキ整備は、新たな東西の回遊軸・シンボルになる可能性を持っており、将来的には機能確保を目指す。

《南北軸》

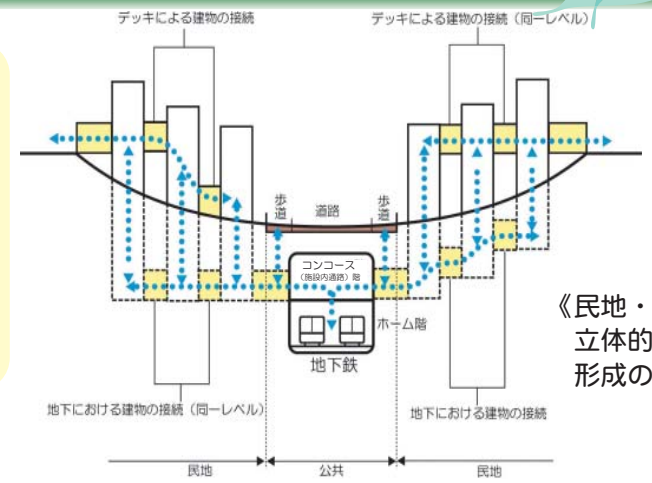


《東西軸》



歩行者ネットワーク整備の考え方

- ◆デッキ整備を行う場合、デザインや景観など質の高いものとしていく。
- ◆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は、今後さらに検討していく。



《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》

渋谷駅改良の必要性

渋谷駅の現状

- ◆各路線の駅が重層的に入り組んでおり、わかりにくい。
- ◆山手線、銀座線は相対式ホームであり、わかりにくい。
- ◆埼京線は南側に偏心しており、乗換えやまちへのアクセスが不便。

対応① 歩行者軸の充実を図る。

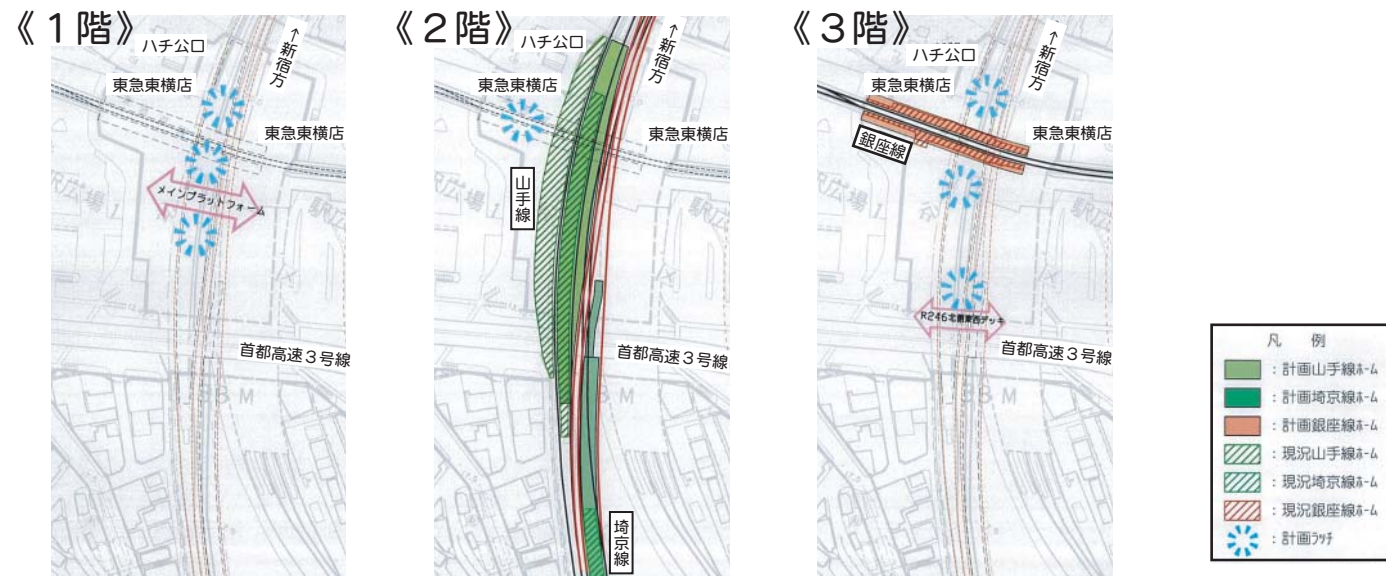
- ◇メインプラットフォーム（東西自由通路）充実のための『埼京線かさ上げ』
- ◇デッキレベルの東西軸の充実のための『埼京線ホーム延伸（北側へ）』

東横線跡地を活用して整備

対応② コア開発との整合を図り、渋谷駅の機能向上を図る。

- ◇コア開発に応じた『縦方向シャフト・ゆとり空間』の確保
- ◇歩行者軸と整合した『改札の概略位置・レベルの検討』
- ◇わかりやすい駅となるための『JR線・銀座線の駅改良計画の検討』
（JR線：1面2線
銀座線：2面2線）

駅改良計画案



自動車動線（幹線道路）の考え方

幹線道路の現状

- ◆国道246号線や明治通りといった広域幹線道路が駅直近を走っている。
- ◆特にこの2路線及び周辺交差点においては、交通混雑が激しい。
- ◆慢性的な混雑緩和に向けては、国道246号線の立体（バイパス）化と併せて、明治通りのアンダーパス化についても検討がなされてきた。

周辺道路への影響を踏まえた混雑緩和や
地下利用の効率性を考慮

対 応 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。

国道246号線南側ブロックにおける街づくり

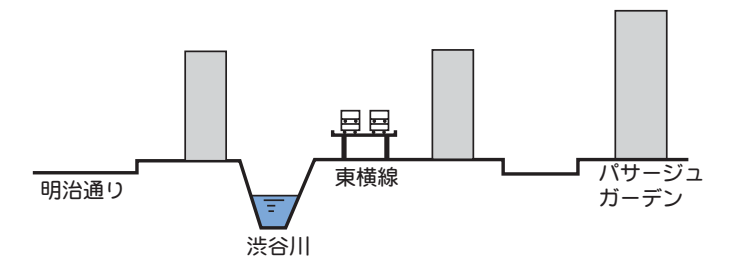
- ①東横線跡地を中心にして、商業、業務、住居といった機能を複合的に導入しつつ、水と緑の軸を中心としたうまい空間を確保する。
- ②明治通りとパサージュガーデンに挟まれた区域については、林立する狭小ビルをパサージュガーデン側に集約し、地上部分や建物内部を活用し、東口や新南口と接続するスカイウェイネットワークを形成する。明治通り側は歩道部分も抱き込みながら、親水機能を併せ持つ空間としていく。
- ③新南口は、新たなまちづくりの拠点として位置づけ、桜丘地区再開発との接続を踏まえたJR線東西のエントランスとしての役割を担う。



明治通りとパサージュガーデンにはさまれた区域の段階整備イメージ

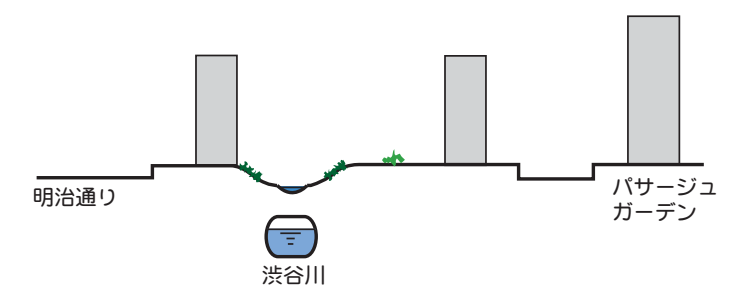
現 状

渋谷川や東横線に分断された細長い街区に小さな建物が密集している。



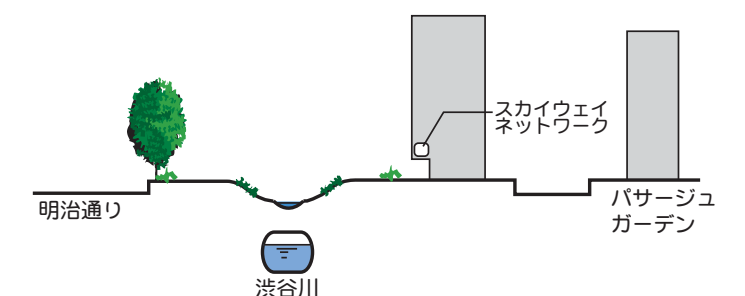
ステップ1

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する。



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替え、ゆとりある歩行者空間を確保する。



水と緑の軸及び国道246号線南ブロックの将来像

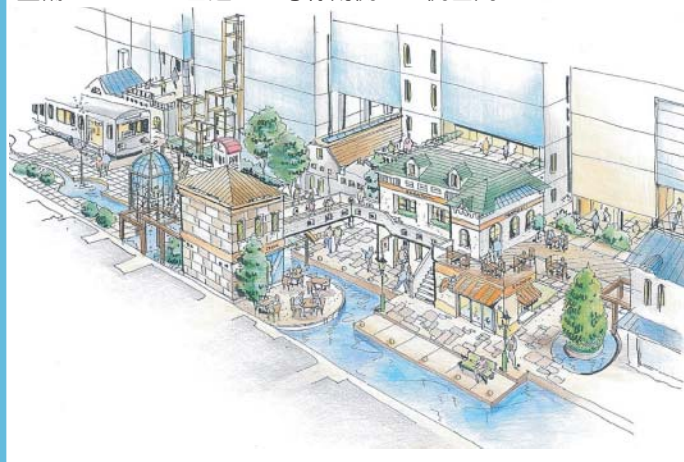
水と緑の軸

- ①渋谷川の水、宮下公園の緑等を活かした街のうるおい・憩い・安らぎの空間として、区民・企業等・行政による協働のもと、駅周辺の新たな魅力となる空間整備を図る。
- ②コア部分においては、東口広場の交通結節機能や渋谷川の十分な治水機能の確保等を踏まえ、地上ではなくデッキレベルにおける親水機能を確保する。
- ③さらに、宮益坂を横断するデッキを宮下公園まで連続させ、コアとの一体的な快適空間を創出するとともに、近隣の公園等との接続を図る。
- ④国道246号線南側では渋谷川の治水機能を確保した上で、「うるおいある良好な河川環境の再生」を図るべく、地上レベルを中心に線的な親水空間となるよう渋谷川の整備を図る。

整備イメージ：宮下公園



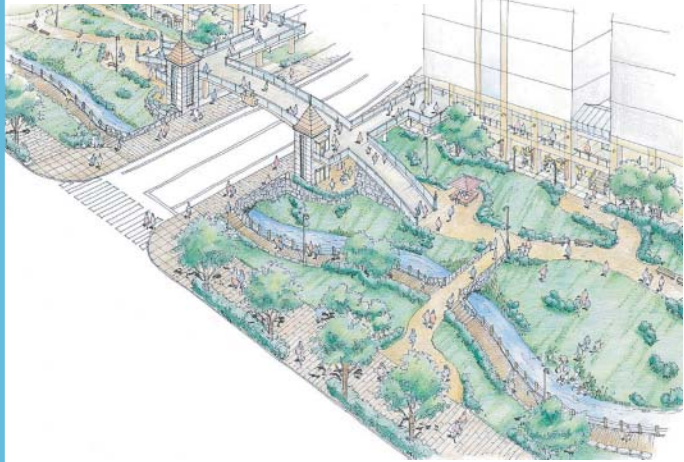
整備イメージ：国道246号線南側コア側区間



整備イメージ：駅付近から宮下公園方面



整備イメージ：国道246号線南側並木橋付近



ハチ公広場の基本計画

整備の考え方

象徴

ハチ公像は渋谷を代表する重要なシンボルとして、今後も十分な配慮と活用を目指す。

ゆとり

ハチ公広場は渋谷のエントランスとして大切な機能であり、ゆとりある美しい空間の確保を目指す。

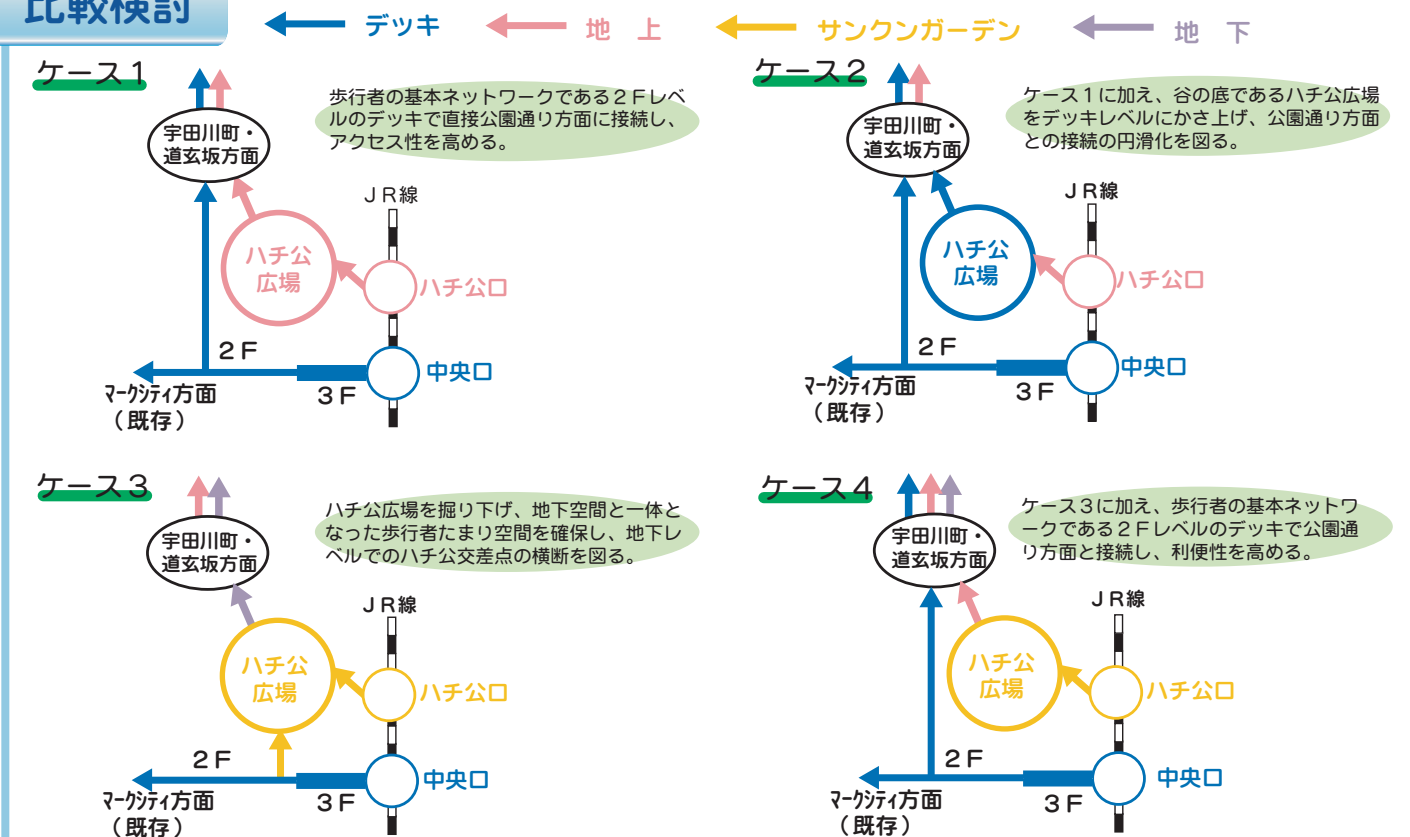
結節

駅からまちへ、まちから駅へ、その接続ポイントとして歩行者の円滑な流動を目指す。

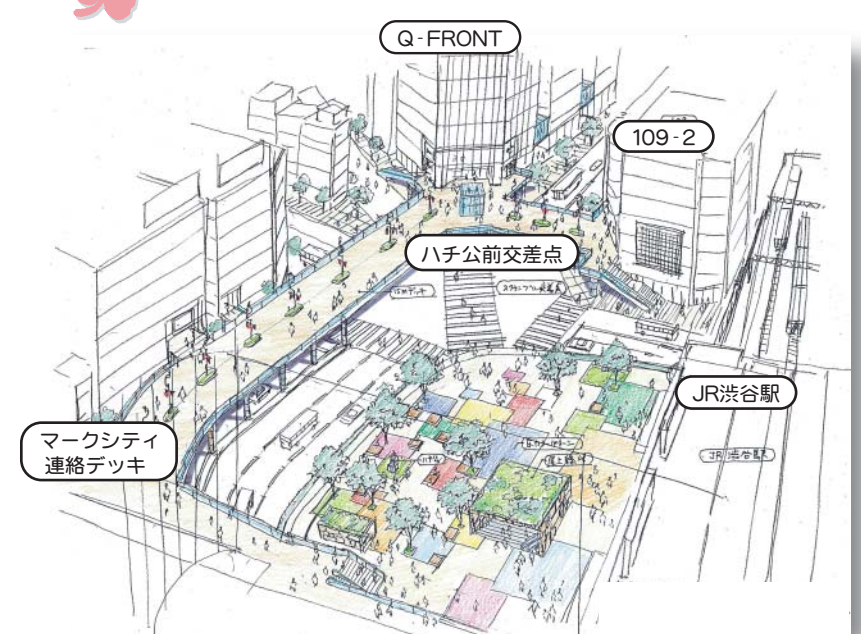
安全

ハチ公広場の混雑の主たる要因となっているハチ公交差点は、歩行者横断の円滑化を目指す。

比較検討



ハチ公広場整備イメージ



- ・ハチ公広場と歩行者を地上に残してほしいという要望が非常に強い。
- ・サンクンガーデンは地下との連続性が弱い。

対応

ハチ公広場は地上を基本とし、地下やデッキでサブネットワークを形成する。(ケース1)

西口広場の基本計画

広場の現状

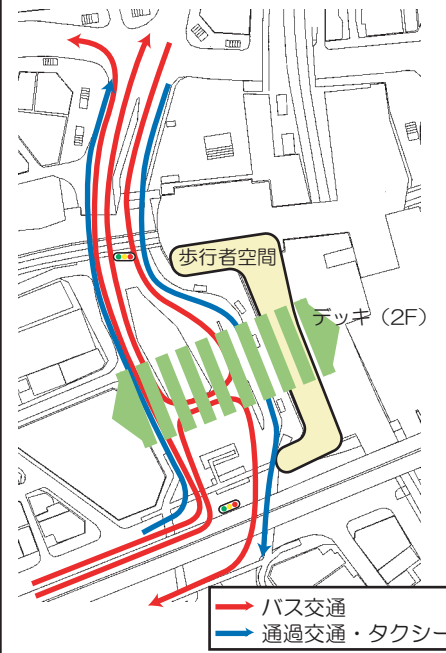
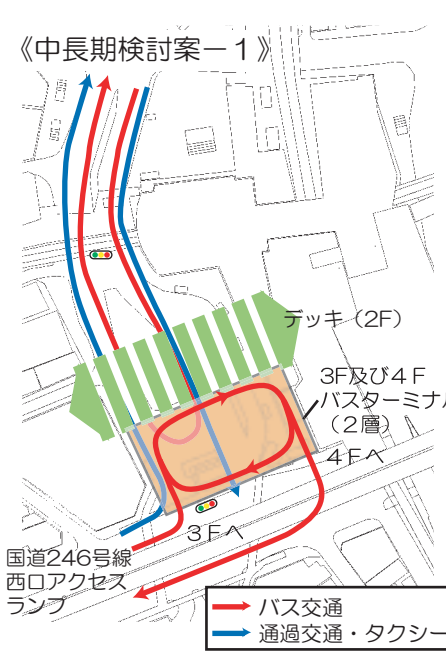
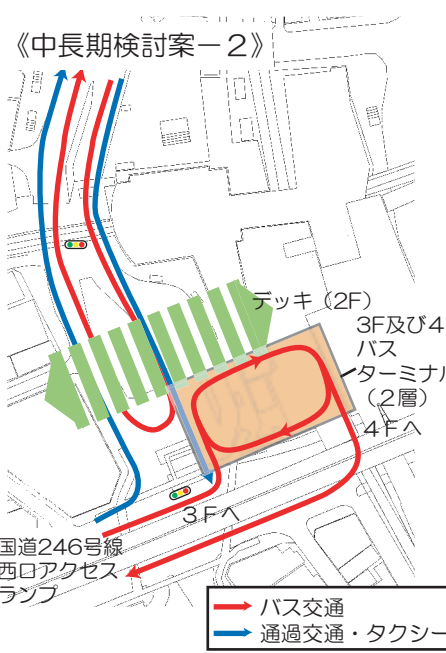
- ◆バスの停留所が多く、また分散し利用者にとってわかりにくい。
- ◆歩行者とバス、タクシー、通過交通の動線が錯綜・混在している。
- ◆広場としての空間量が不足しており、慢性的に混雑している。

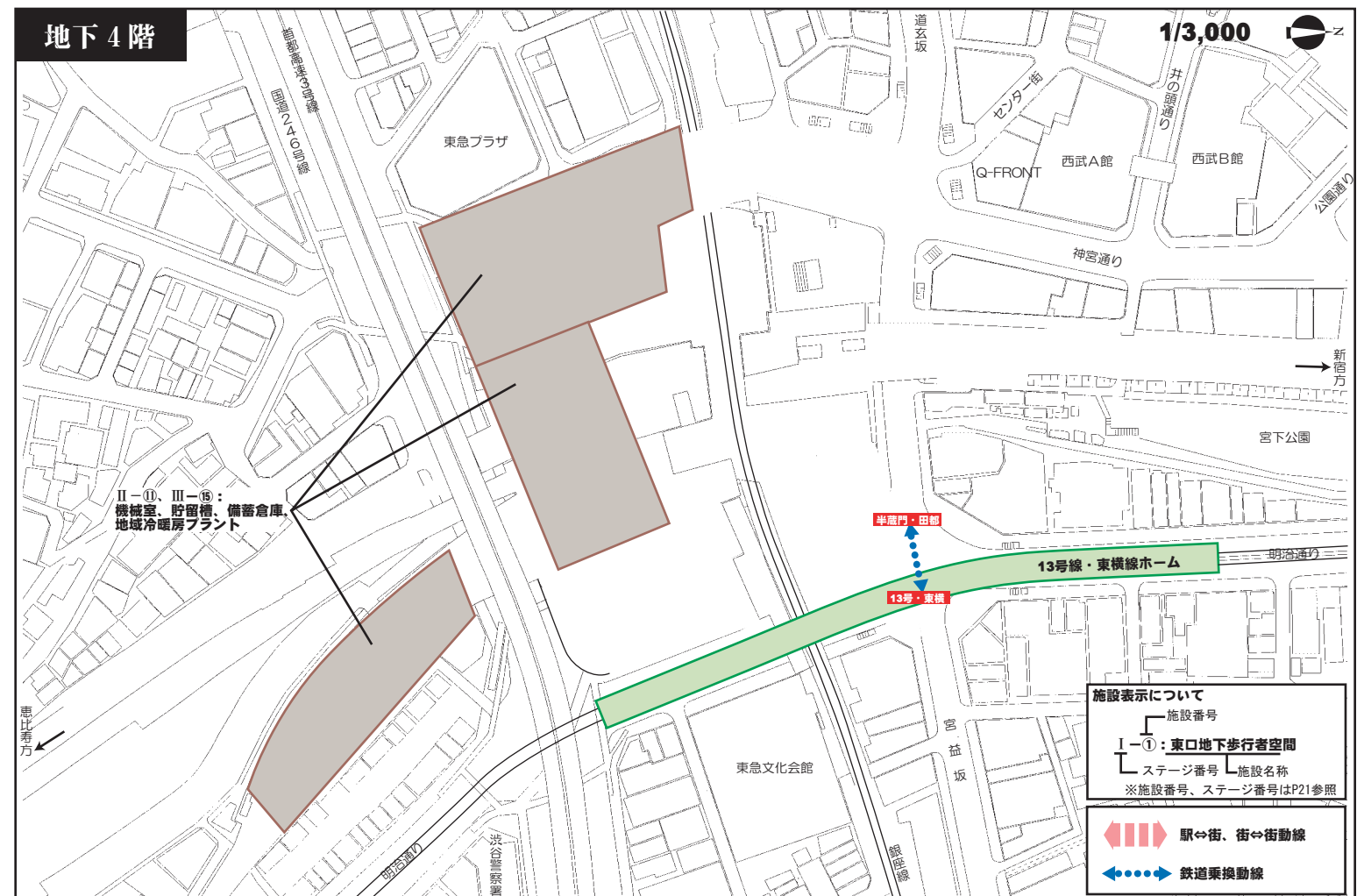
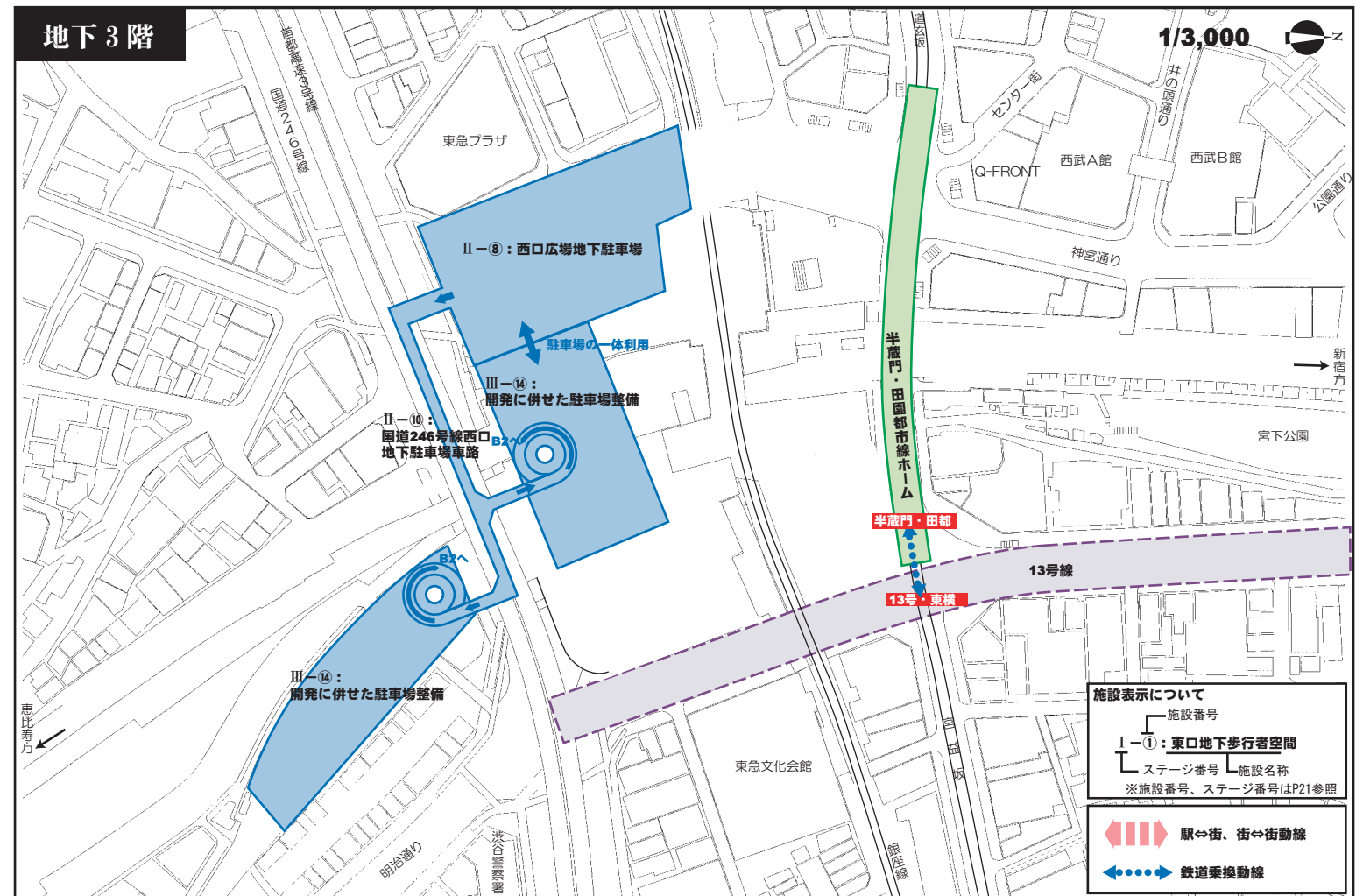
《目指すべき方向性》

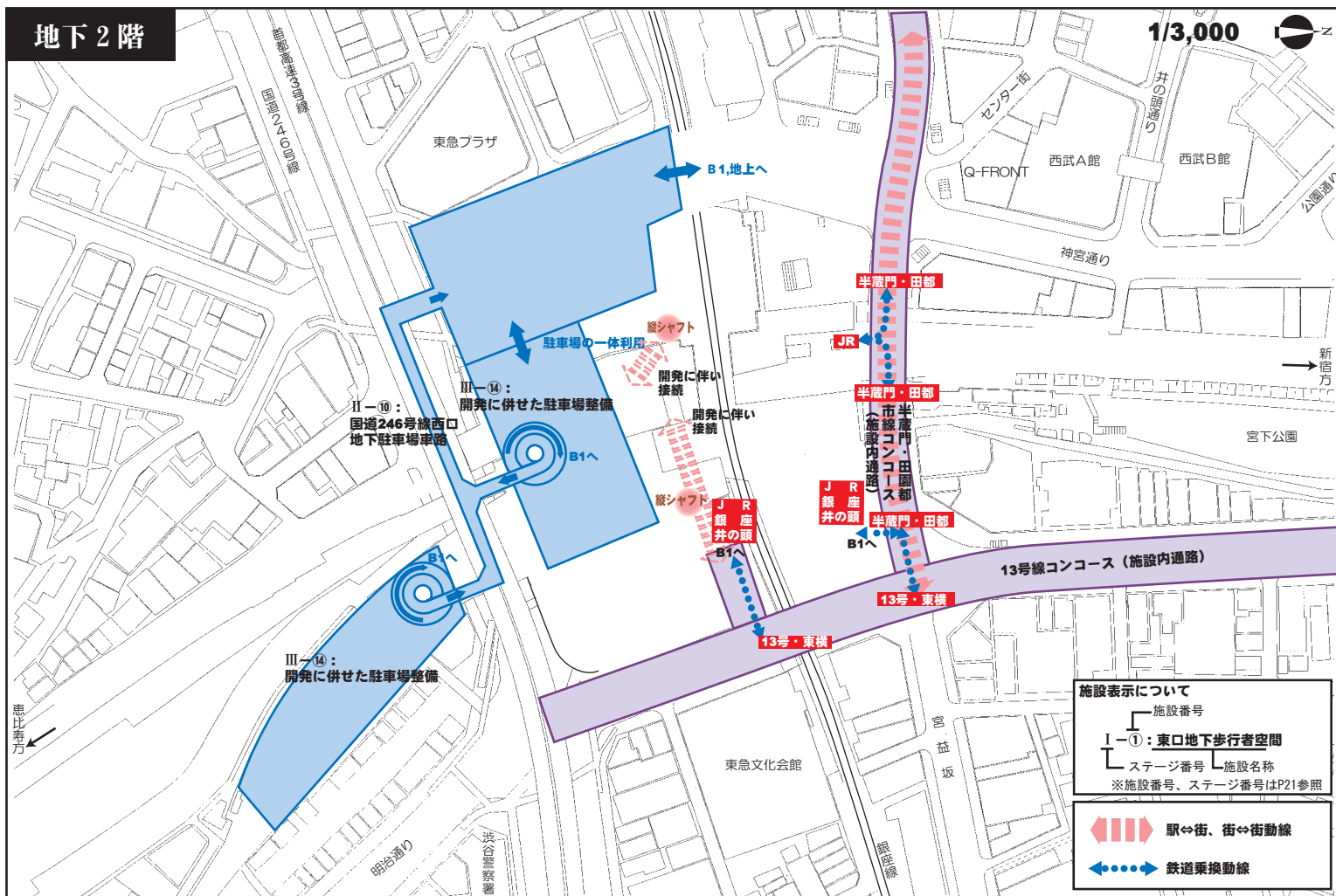
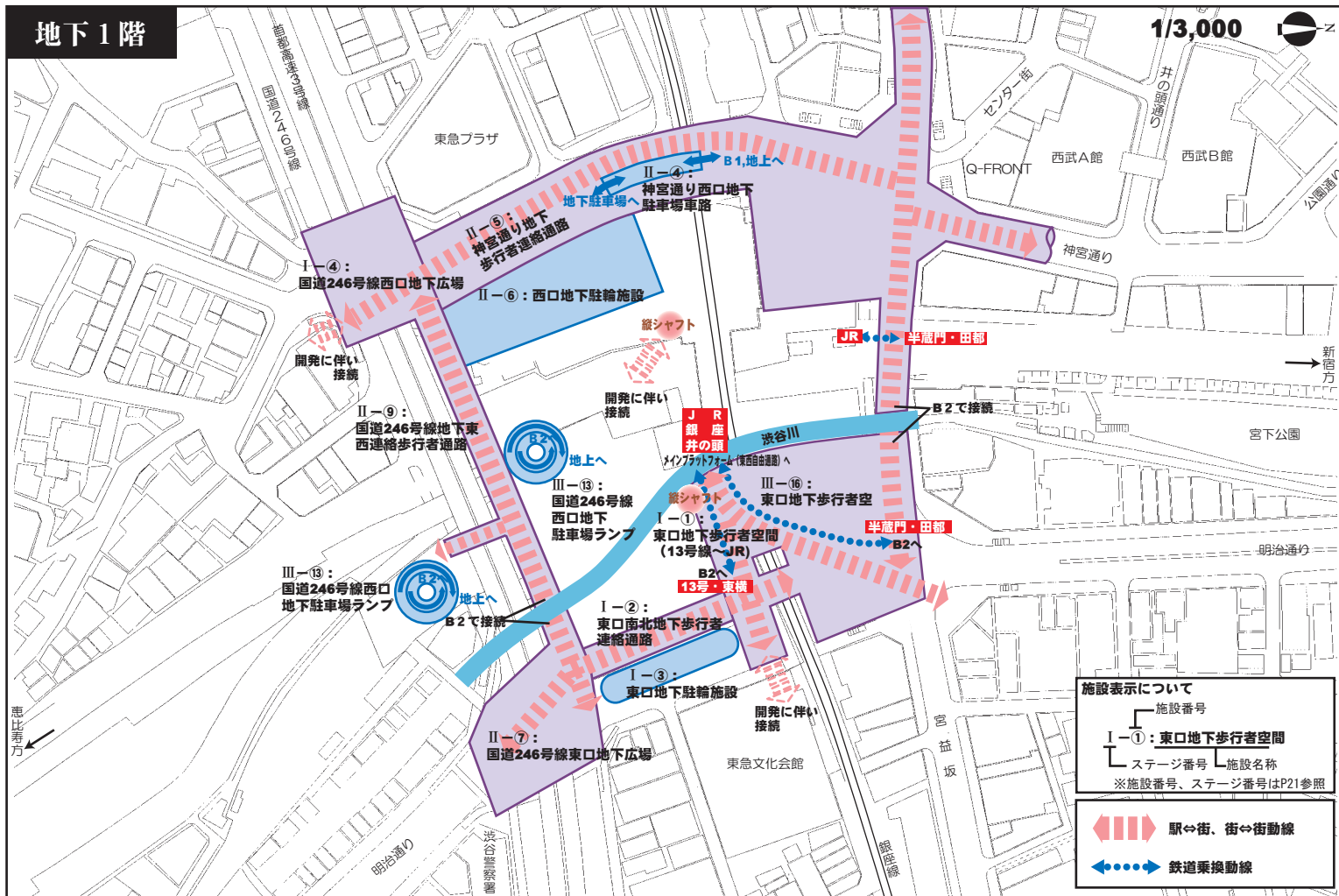
- わかりやすく利便性の高い交通結節機能の確保
- 歩行者と広場関連交通、通過交通の錯綜の低減
- バスと歩行者を処理するためのゆとりある空間の確保
- 道玄坂方面の顔となるよう、シンボル性の向上

対応

- ◇当面の整備の方向性としては、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できる「短期案」を基本とする。
- ◇中長期的には、国道246号線アクセスランプ等の基盤整備、道路・線路・民地等の上空利用等、現段階では多くの検討調整事項が残されているものの、地上部においてバス・歩行者・自動車の錯綜が解消され、地上部と2Fにゆとりある歩行者空間が創出される等効果の大きい「中長期検討案」について、検討の深度化を図るものとする。

	西口広場の将来（短期案）	西口広場の将来（中長期検討案）	
整備イメージ		《中長期検討案－1》 	《中長期検討案－2》 
整備手法	コア開発や駅改良にあわせて、一体的に整備。	国道246号線バイパス・西口アクセスランプと併せて整備	
ねらい	地上レベルの民地を活用して、広場空間量を拡充。	一部バスを3F・4Fで処理し、地上・2Fにゆとり空間を確保。	
課題	バスの収容スペースが大幅に増えることはない。	構造物が大きく、景観面への影響が懸念される。	検討案－1に比べ、景観面への影響は小さいが、コア開発への影響が大きい。





駐車場整備の考え方

駅周辺における
駐車場の状況

- ◆駅から半径500m内には約4,500台の駐車場が整備されているが、半径200m内には130台程度しか整備されていない。
- ◆駅周辺には慢性的な路上駐車が見られ、交通円滑化の阻害や安全性低下の要因となっている。

- コンパクトシティにとっては、公共交通を主体としたまちづくりが基本。
- 全ての交通が公共交通に移行することは難しいため、必要となる駐車場整備の実施が求められる。

対応 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

- ◇配置については、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。
- ◇運用については、駅前広場地下駐車場とコア開発に伴う民間附置義務駐車場との一体的な運用・仕組みづくりを進める必要がある。

※TDM施策：交通需要管理（Transportation Demand Management）。車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通混雑を緩和する手法の体系。

駐車場へのアプローチの考え方

望ましい出入口位置

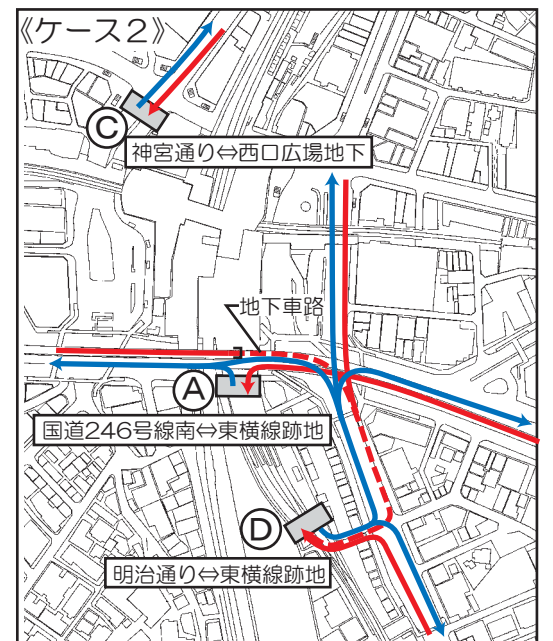
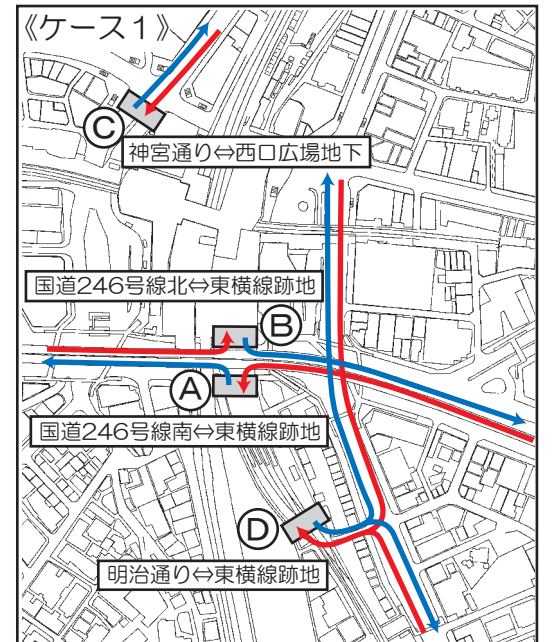
- ◇コアに流入する自動車交通量を抑制するために「フリンジ（周辺部）」を基本とする。
- ◇各方面からのアクセス動線に対応したものとなることが望ましい。

課題

- ◇出入口から駐車場までのアプローチが長くなる。
- ◇出入口設置のための沿道宅地確保が必要。

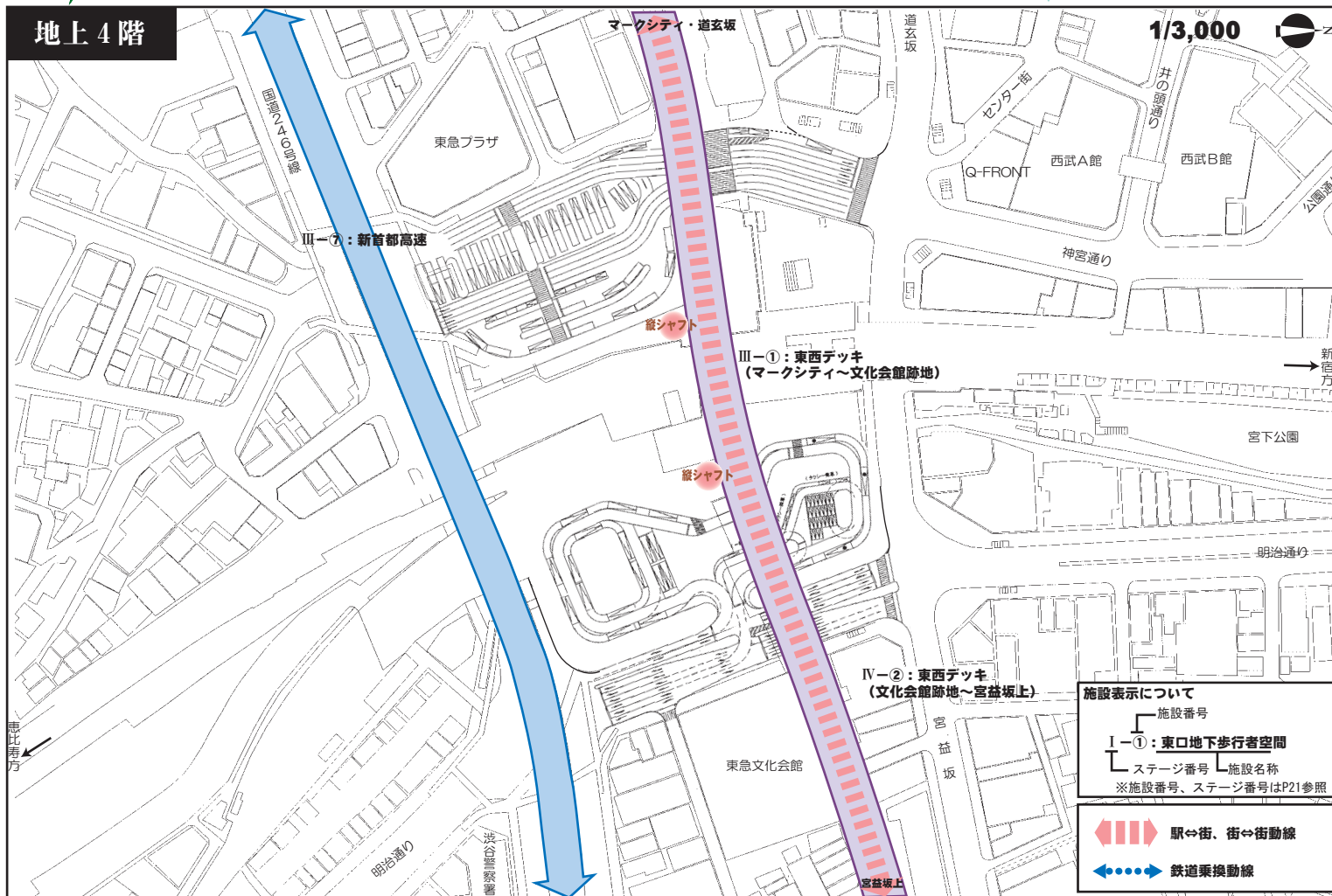
対応方策

- ◇国道246号線バイパス整備による地上部の一般交通削減効果が期待されることから、東横線跡地からの導入路を基本とする。（ケース1）
- ◇ただし、東横線跡地導入路の北側出入口は、駅部分開発への影響を考慮すると、地下車路を国道246号線に並行して整備する等の代替案も考えられる。（ケース2）
- ◇その他、神宮通りや明治通りからのアプローチも必要。

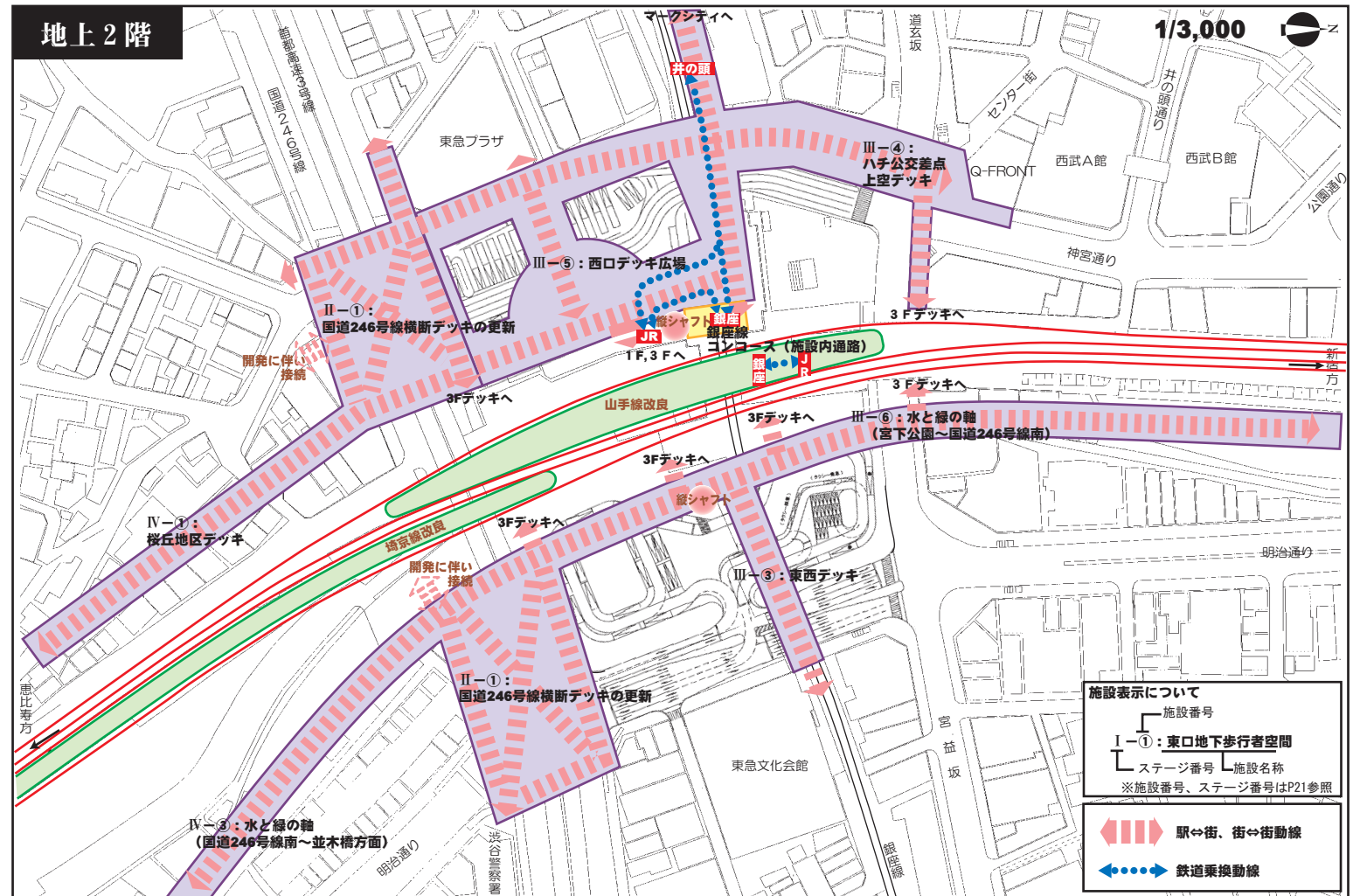


渋谷駅周辺・階層別交通施設ネットワーク

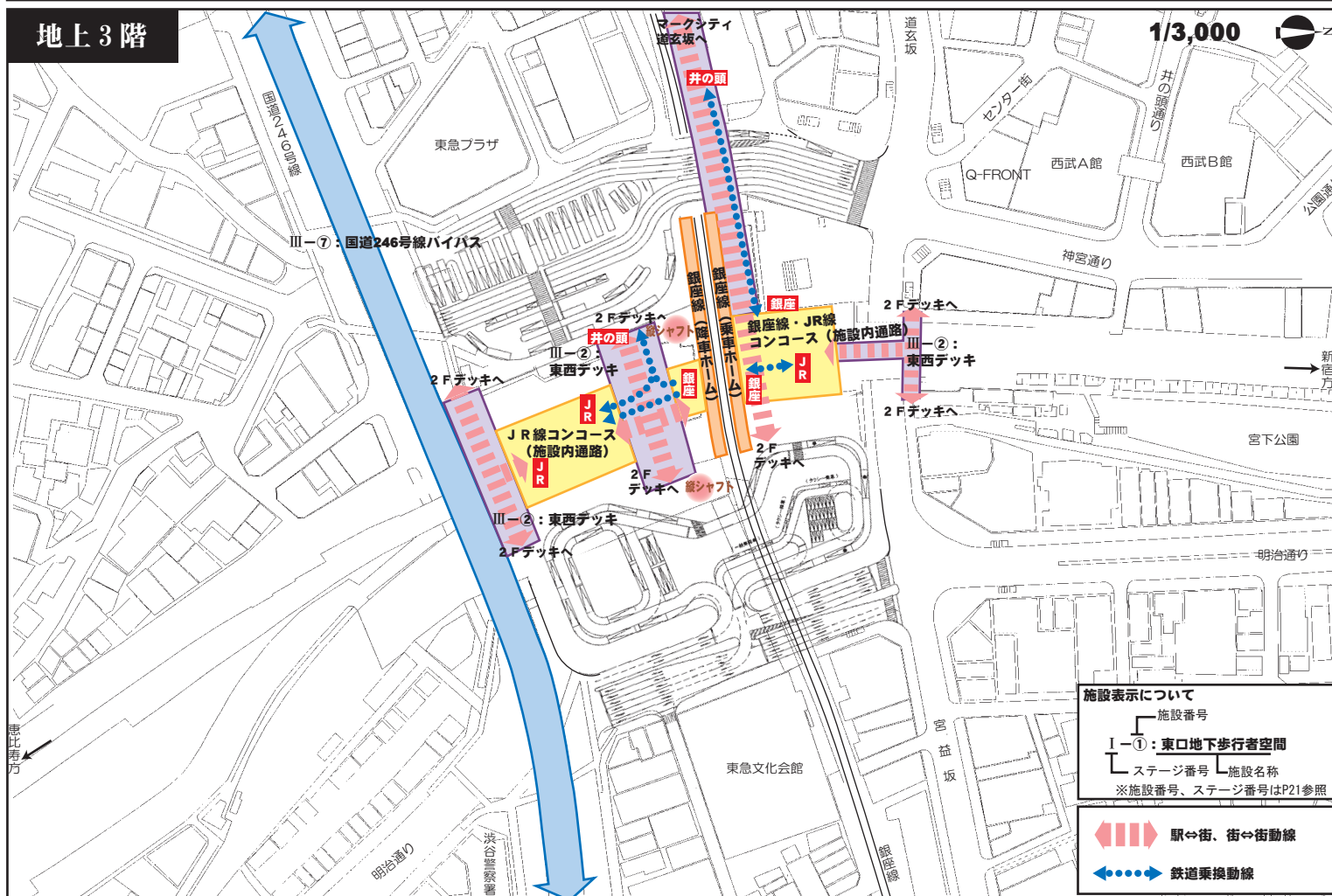
地上4階



地上2階



地上3階



地上1階

