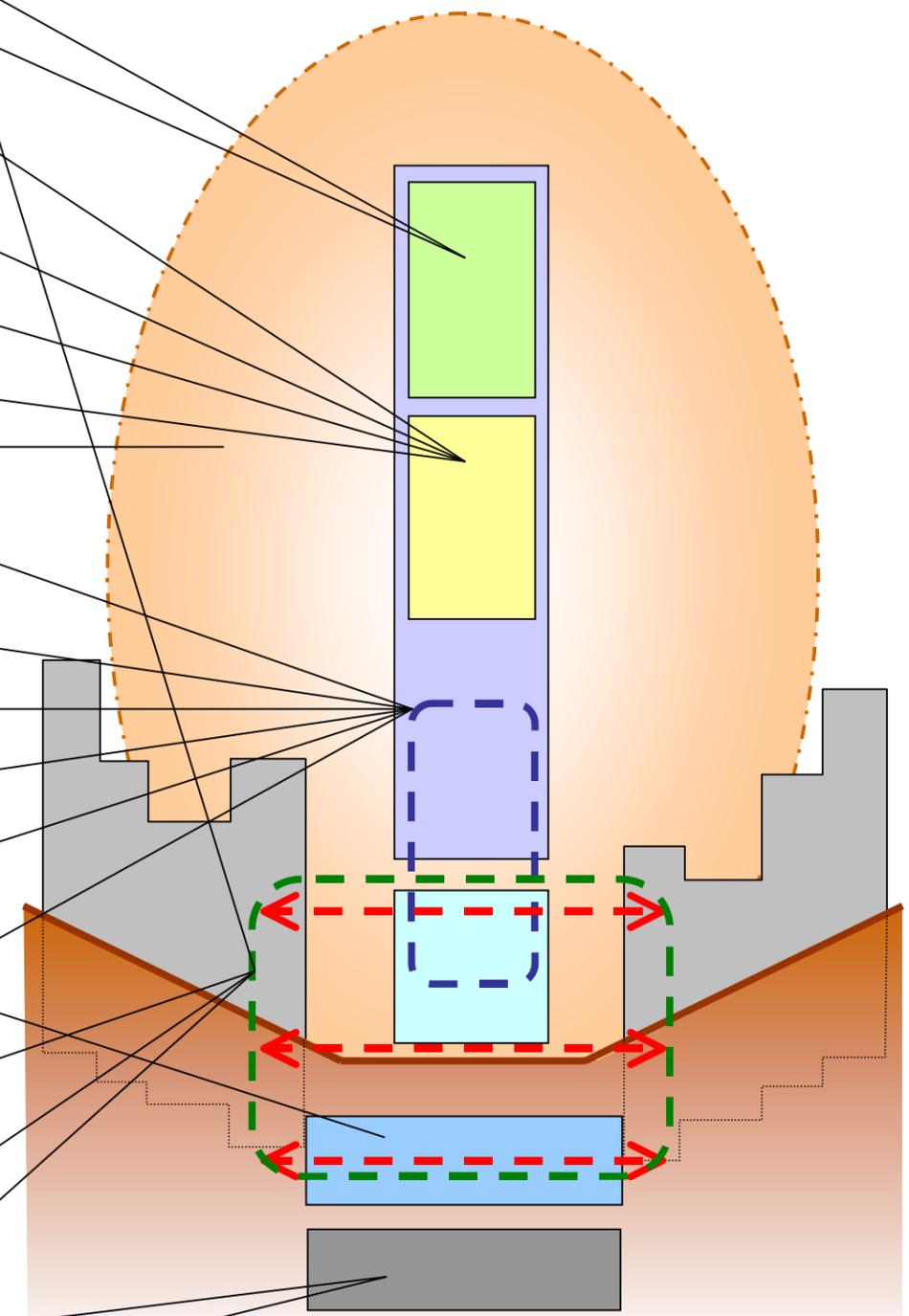


(3) コアに導入すべき機能について
導入が考えられる機能について

- 1 利用しやすい快適な駅に生まれ変わる**
 - 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
 - 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
 - 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
 - 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**
 - コンパクトシティしぶやの中心として、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
 - 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
 - 都市型災害に耐えうる都市インフラの拡充と大量の来街者に対応したオープンスペースの確保
- 3 駅から街へ人を誘う仕掛けを演出する**
 - 来街者に向けて「しぶや最新情報」を提供する情報の発信
 - 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「落ち着いたルート」の起点として相応しい雰囲気をもった空間の創出
 - 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「立ち寄り」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**
 - 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
 - 文化を楽しんだり、公共サービ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
 - 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

- 導入が考えられる機能**
- 利用しやすい交通結節機能 (駅・交通広場の再編)
- 多様な都市型住宅
- 空中庭園・展望広場
- リラクゼーション (クアハウス・整体・エステ・美容室・理容室) カルチャースクール
- 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) 会場・先端産業工房
- 都市型ホテル・情報インフラの整ったオフィス
- 病院
- 谷の景観と調和したシンボル性
- 生活サポート機能 (リサイクルポイント・駅前保育所・24時間窓口 (区役所出張所・銀行・郵便局等))
- 充実した水と緑の空間
- 情報発信基地
- コンサートホール・情報図書館
- 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、託児所
- ショールーム的商業施設
- 歩行者デッキ・駅周辺への歩行者ネットワーク・歩行者地下通路・縦シャフト (EV・ESC)
- ゆとりある歩行者たまり空間
- 自転車駐車場
- 地下貯留槽・地下備蓄倉庫
- 地下駐車場

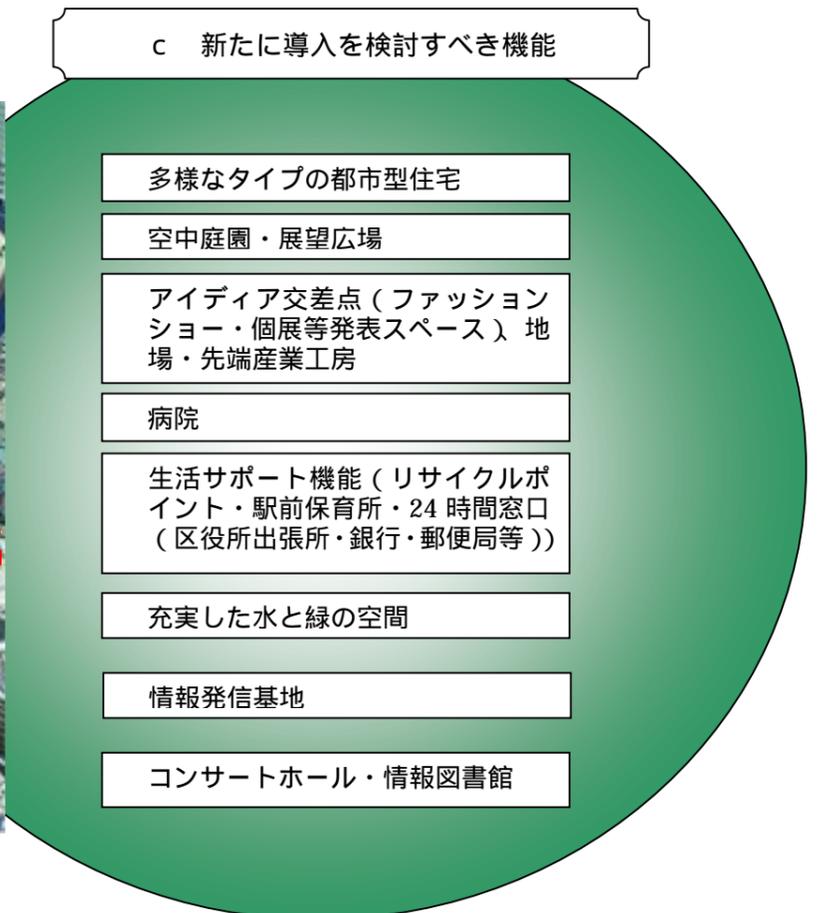
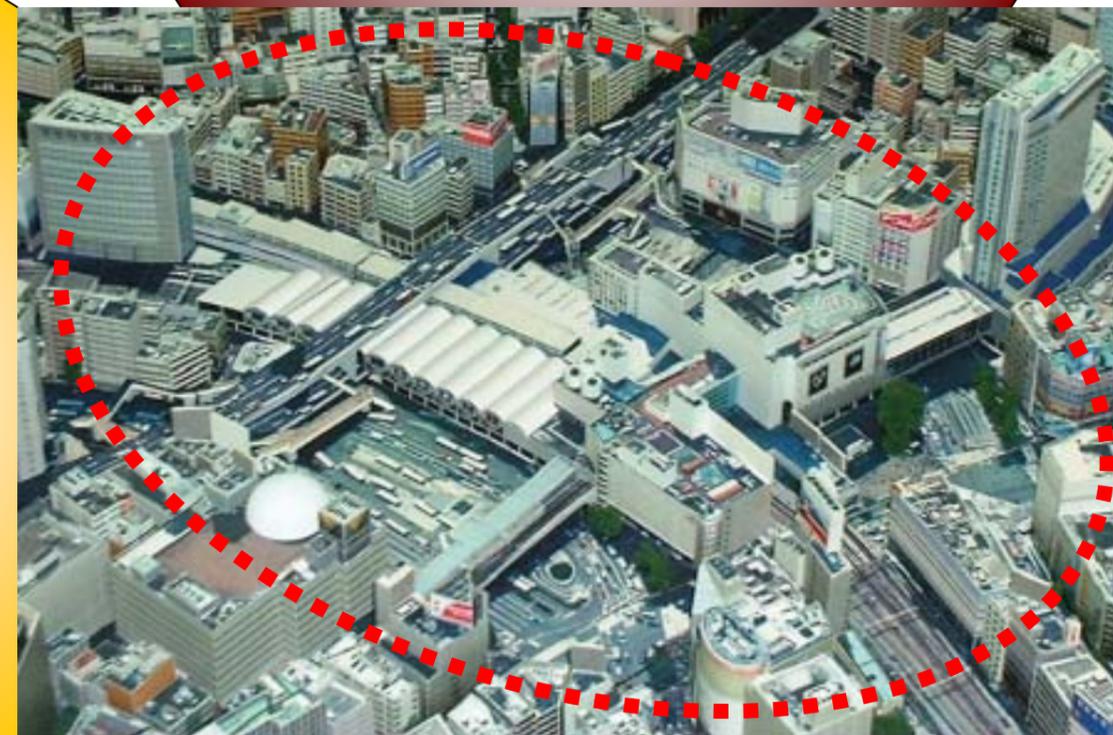
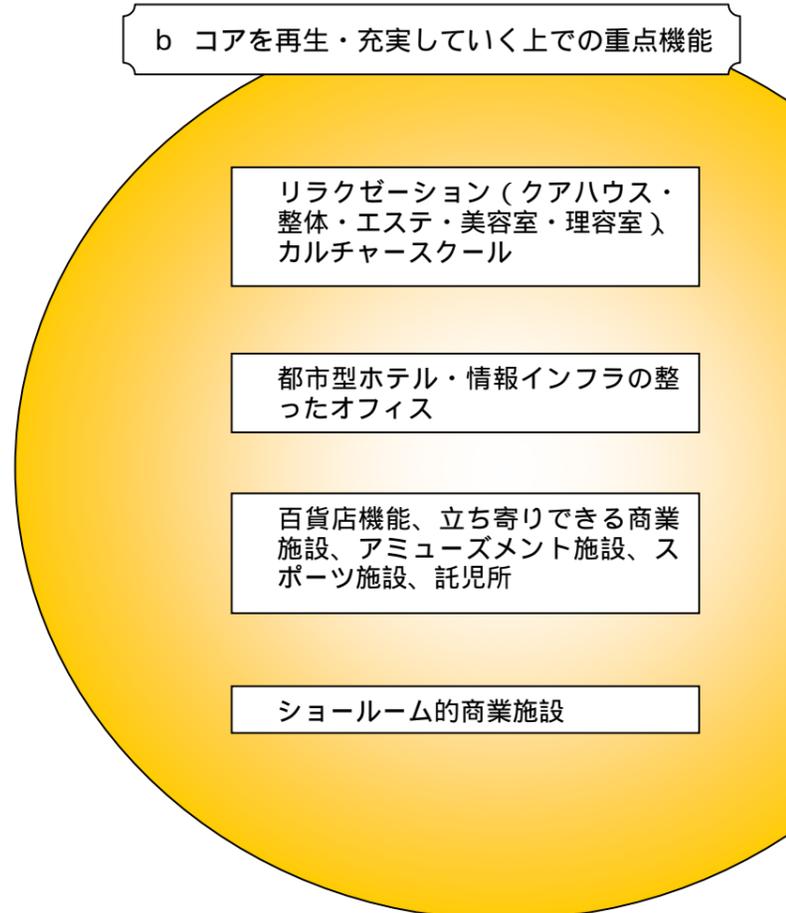
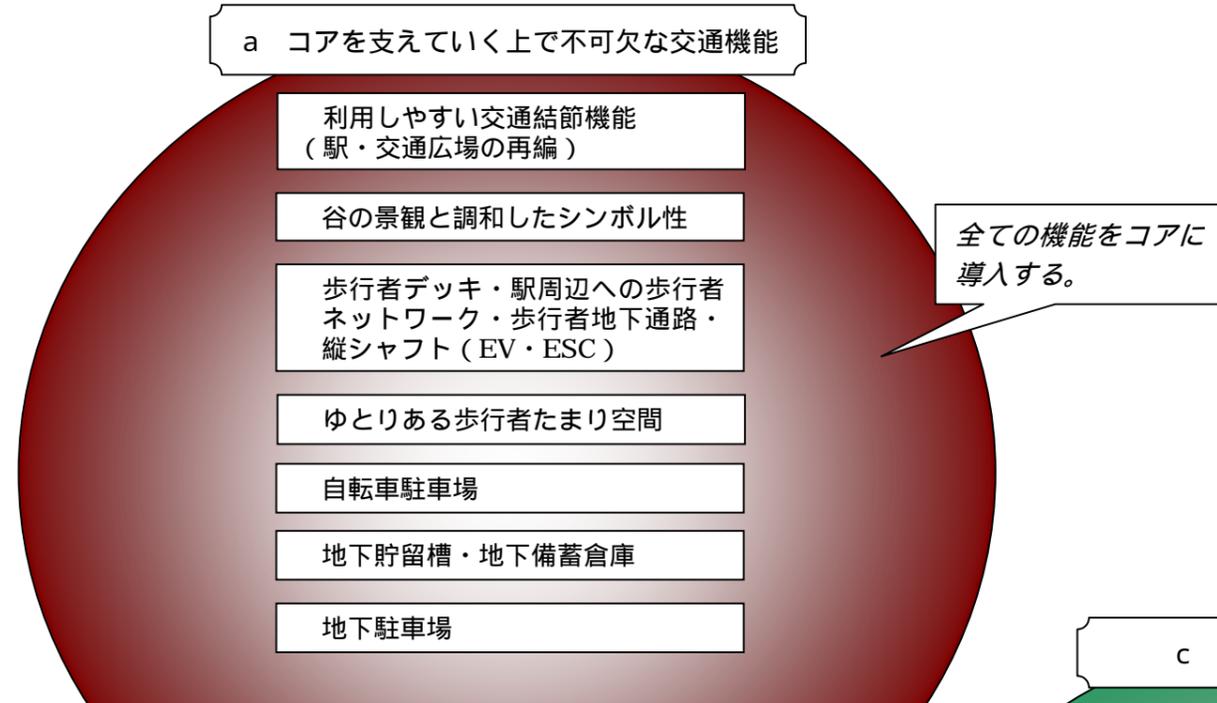
【導入機能の立体的イメージ】
(オープンスペースの確保と限られた空間の高度利用との調和)



従来は駅ビルや駅周辺を高度利用することが多かったが、マークシティや新宿南口などのように、線路上空を活用していくことも有効な手法である。

導入機能の分類

- a. コアを支える上で不可欠な機能
 - 多くの集積が予想される人や物に対して、コアの活動などを支える上で不可欠な交通機能
- b. コアを再生・充実していく上での重点機能
 - 駅直近の立地特性や事業の採算性などを勘案した場合に、更に魅力あるコアの再生・充実が期待される機能
- c. 新たに導入を検討すべき機能
 - 旧来の駅前開発には見られなかった機能であり、渋谷のコアとして他にはない魅力と新しい出会いが期待できるような新たに導入を検討すべき機能



(4) コアにおける歩行者動線の考え方

歩行者動線の基本的考え方

- ア 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。
- イ 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。

歩行者動線のレベル設定

- ア 鉄道施設・既存歩行者空間と周辺街区等の状況をふまえた主要な歩行者動線を想定した場合、東西方向の展開ならびに国道246号南側へのネットワークは、デッキレベルを中心とした南北方向の展開が望ましいと考える。
- イ 明治通り付近については、13号線整備と併せて地下レベルを中心としたネットワーク展開を図る。
- ウ JR線直下については、現在のGLレベルを若干掘り下げ、東西間の「メインプラットフォーム（黒川委員会提案）」に歩行者の主要動線空間を整備し、東西広場の一体化と東西広場における端末アクセスに対応するものとする。
- エ 東西広場を横断する歩行者ネットワークについては、自動車動線空間が地上レベルを基本とすることから、歩行者・自動車の立体的な分離を図るために、デッキレベル・地下レベルの両方を整備するものとする。
- オ 公園通り・道玄坂・センター街方面については、JR駅～八チ公広場～宇田川方面の周辺街区を有機的にネットワークさせるものとする。
その核となる八チ公広場周辺の整備の方向性については、「(6)八チ公広場の考え方」
「(7)八チ公広場の比較検討」を参照。

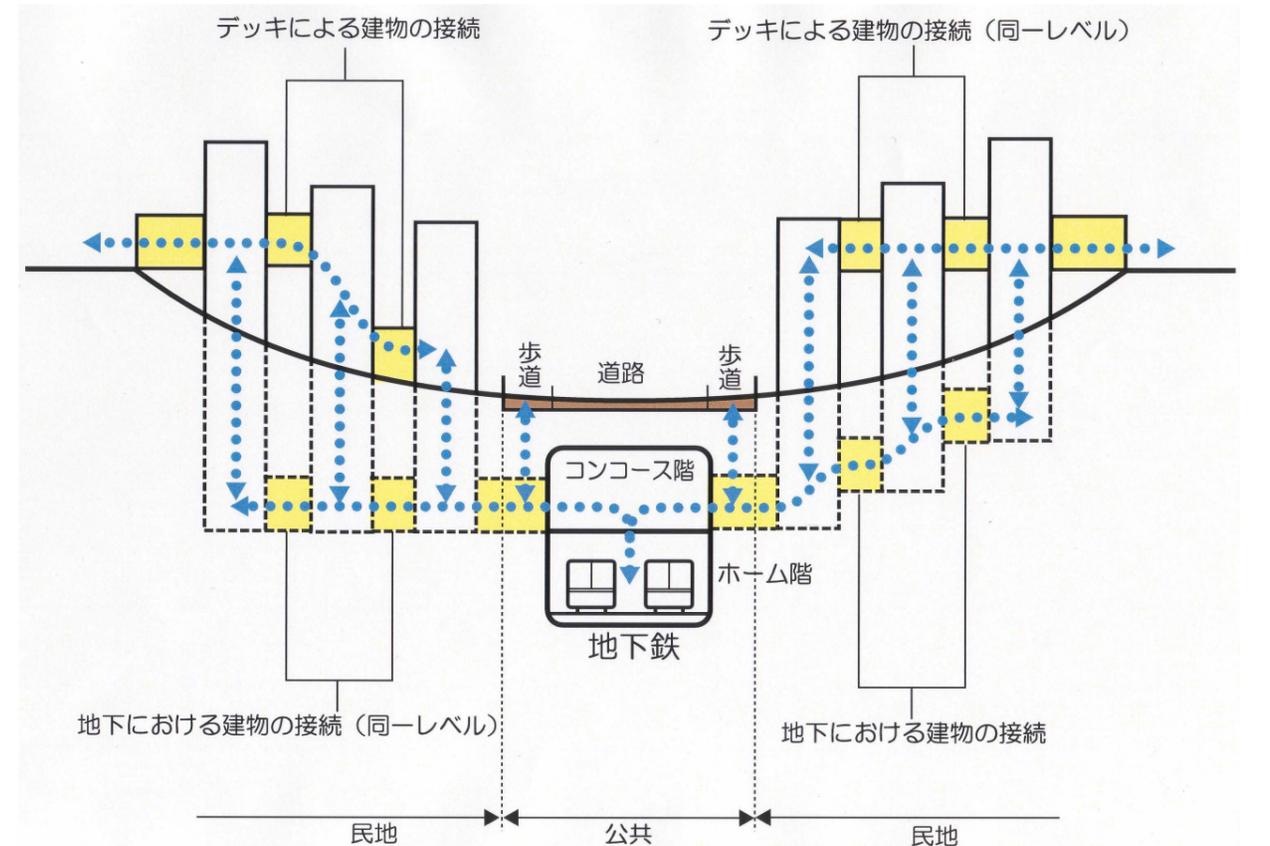
重層的歩行者ネットワークの接続

- ア JR駅東西ならびにネットワークの受け皿となる駅前街区側の歩行者動線が集中する箇所において、レベル間を結ぶ縦方向の歩行者ネットワークとしてエスカレータ・エレベータ等の縦シャフトを整備し、重層的な歩行者ネットワークの接続を図る。

(5) 自動車動線の考え方

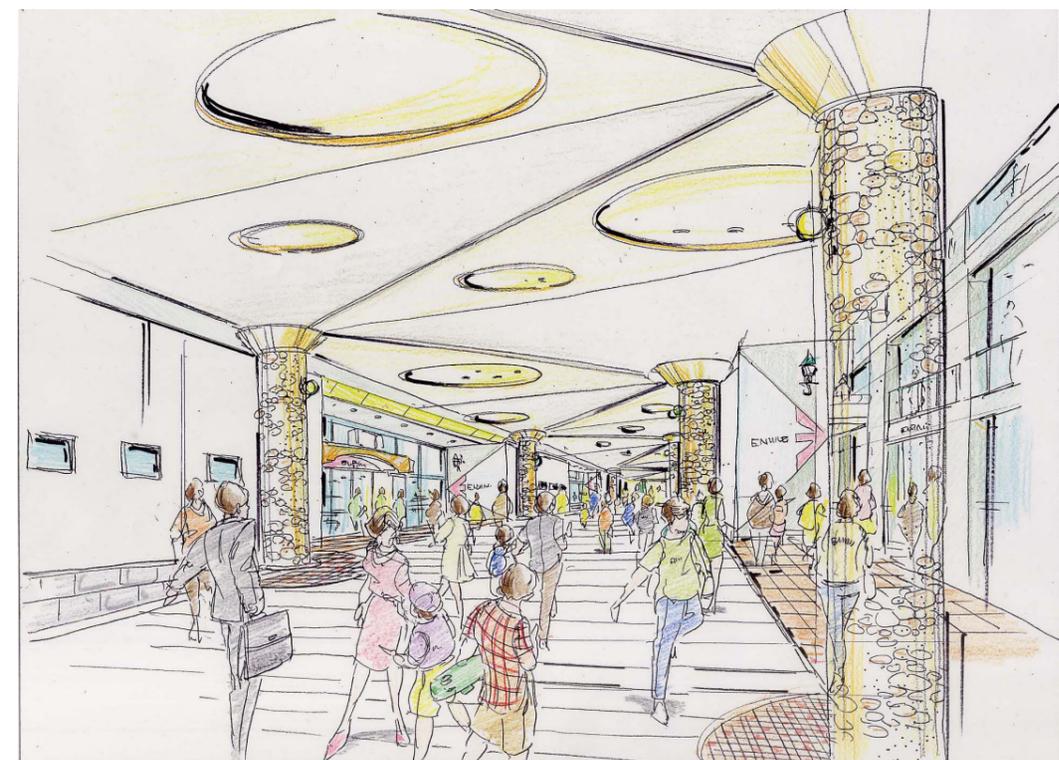
- ア 幹線道路（通過交通）については、現状の地上レベルを基本として検討する。
- イ 広場関連交通・地区関連交通についても、周辺道路（神宮通り・国道246号）とのアクセス性、地上と地下・デッキ階を結ぶ車路等の構造物による影響等より、地上レベルを前提として検討する。
- ウ 交通結節空間の再編により、広場関連交通の整序化を図るものとする。
- エ 国道246号地下空間ならびに周辺開発と併せた地下駐車場については、コア外周からのアクセス車路の整備、地下レベルにおける連絡車路によるネットワーク化を図る。

【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）】

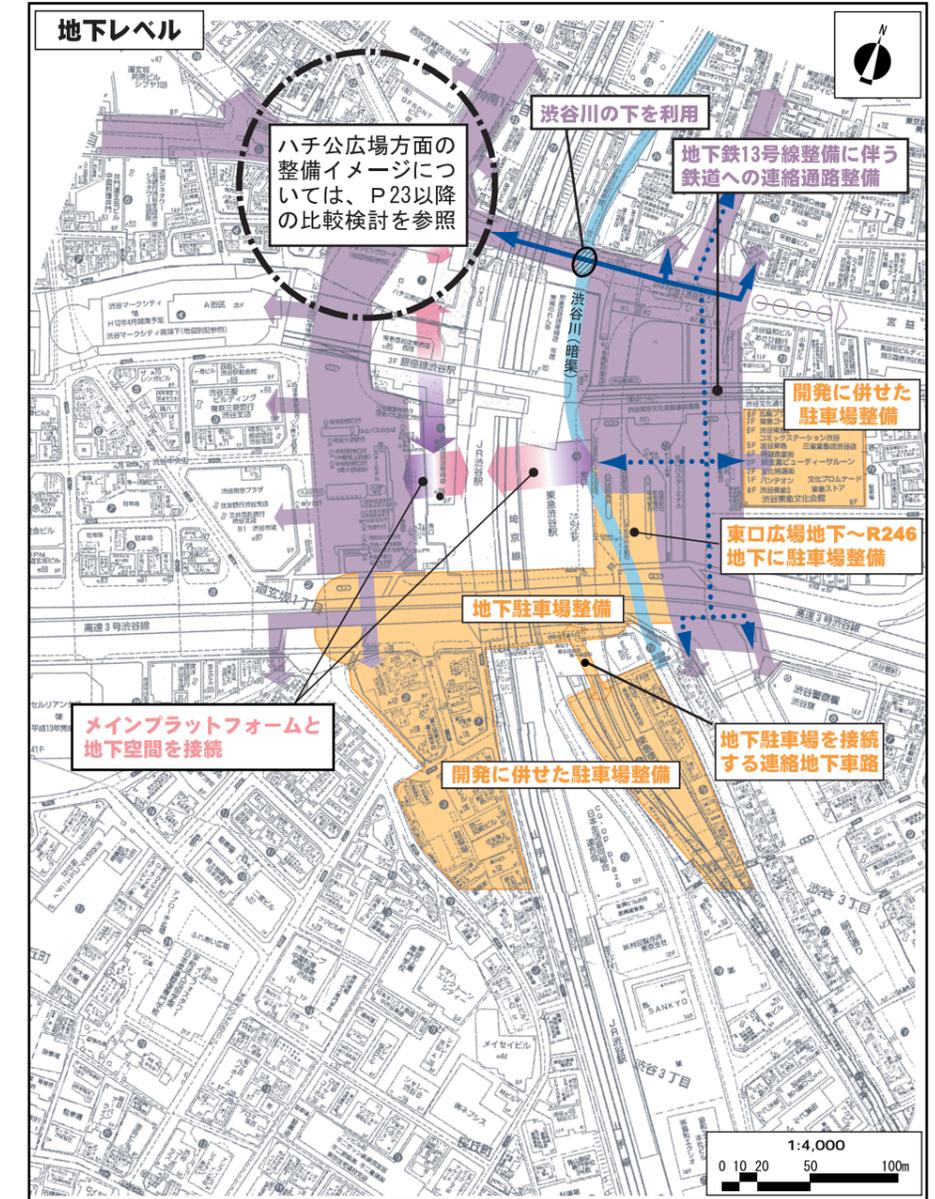
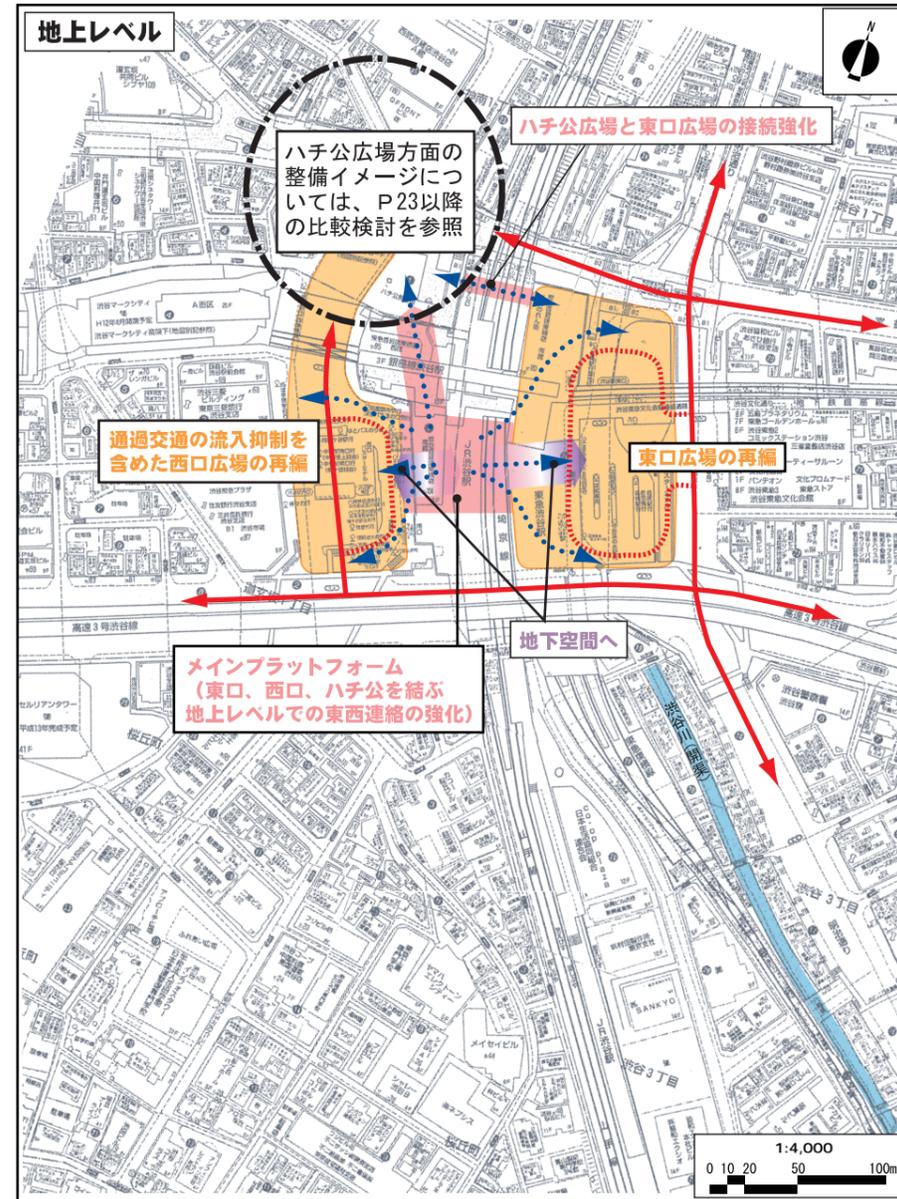
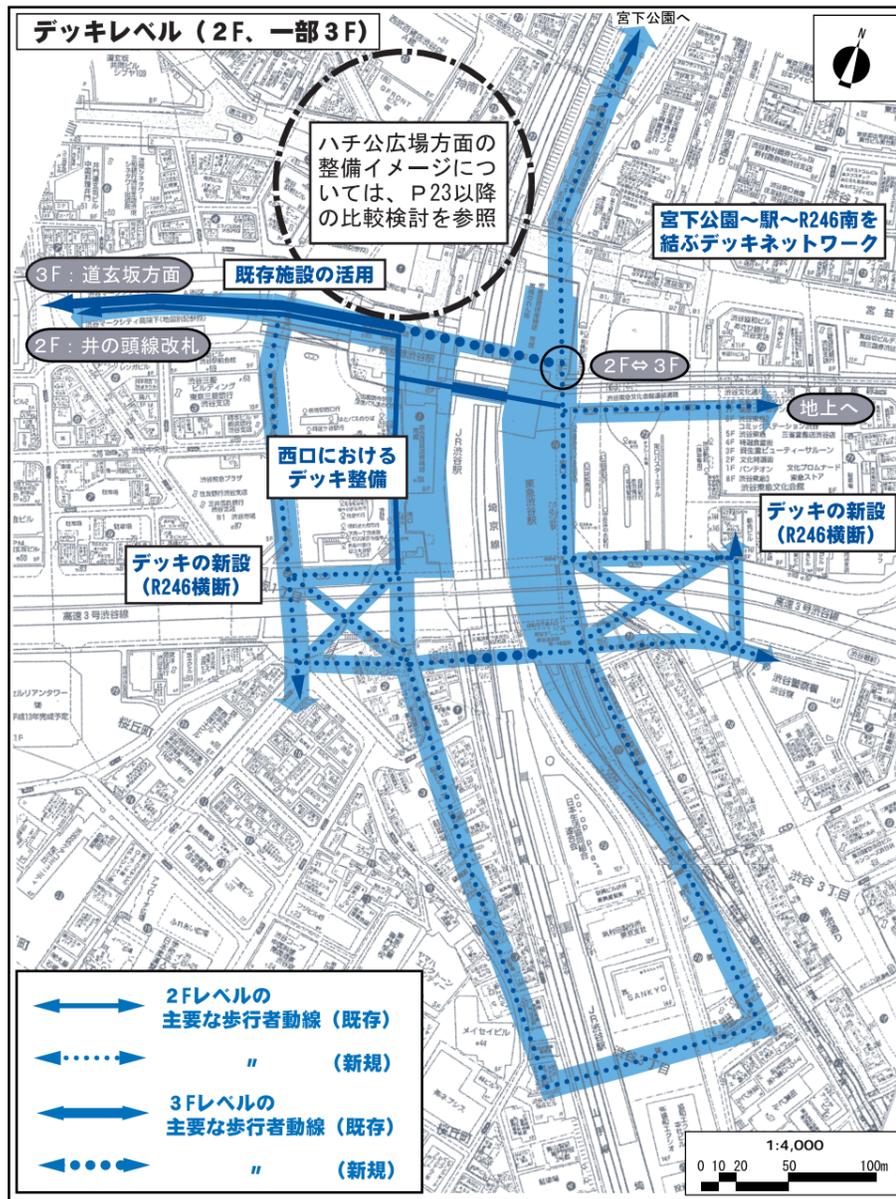


〔渋谷まちづくりシンポジウム・基調講演資料より〕

【整備イメージ（地下空間・建物内）】



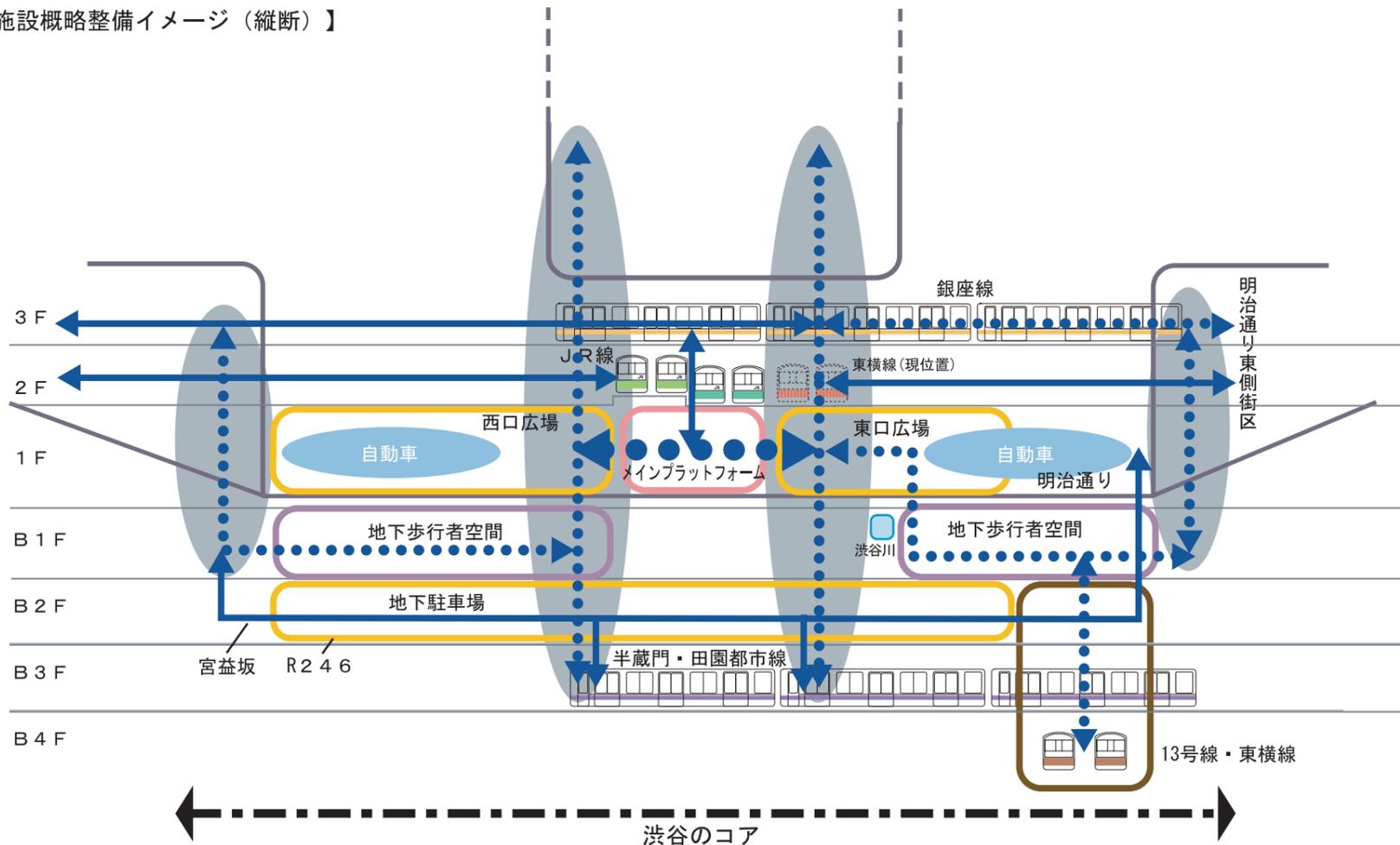
【コアを中心とした交通系施設概略整備イメージ（平面・レベル別）】



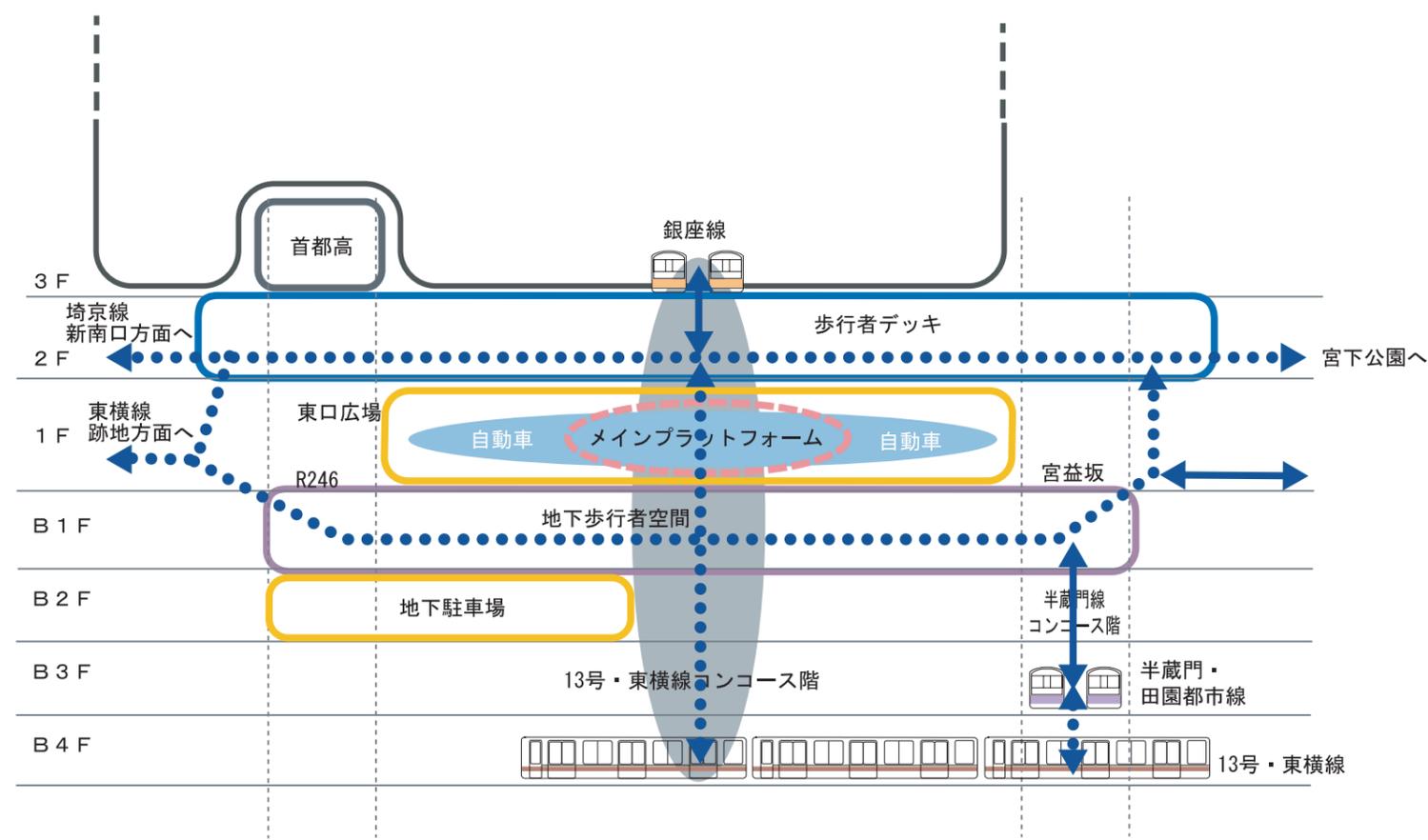
※施設の位置・規模・形状等については、今後も検討の必要がある。

【コアを中心とした交通系施設概略整備イメージ（縦断）】

東西軸



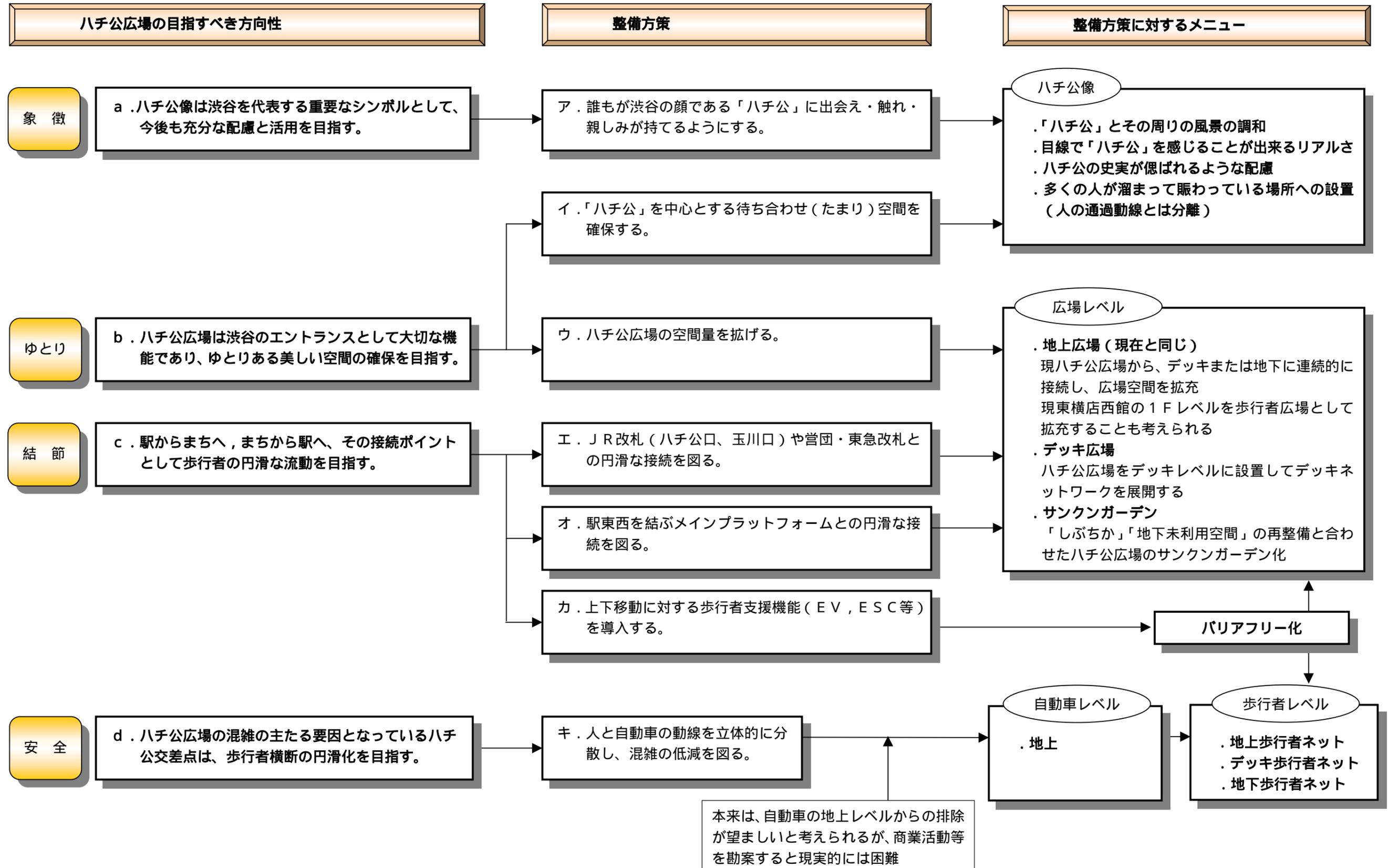
南北軸



- 歩行者動線(既存施設改良)
- 歩行者動線(新規整備)
- 縦方向シャフトの導入が想定される位置
- 自動車動線がメインとなるエリア

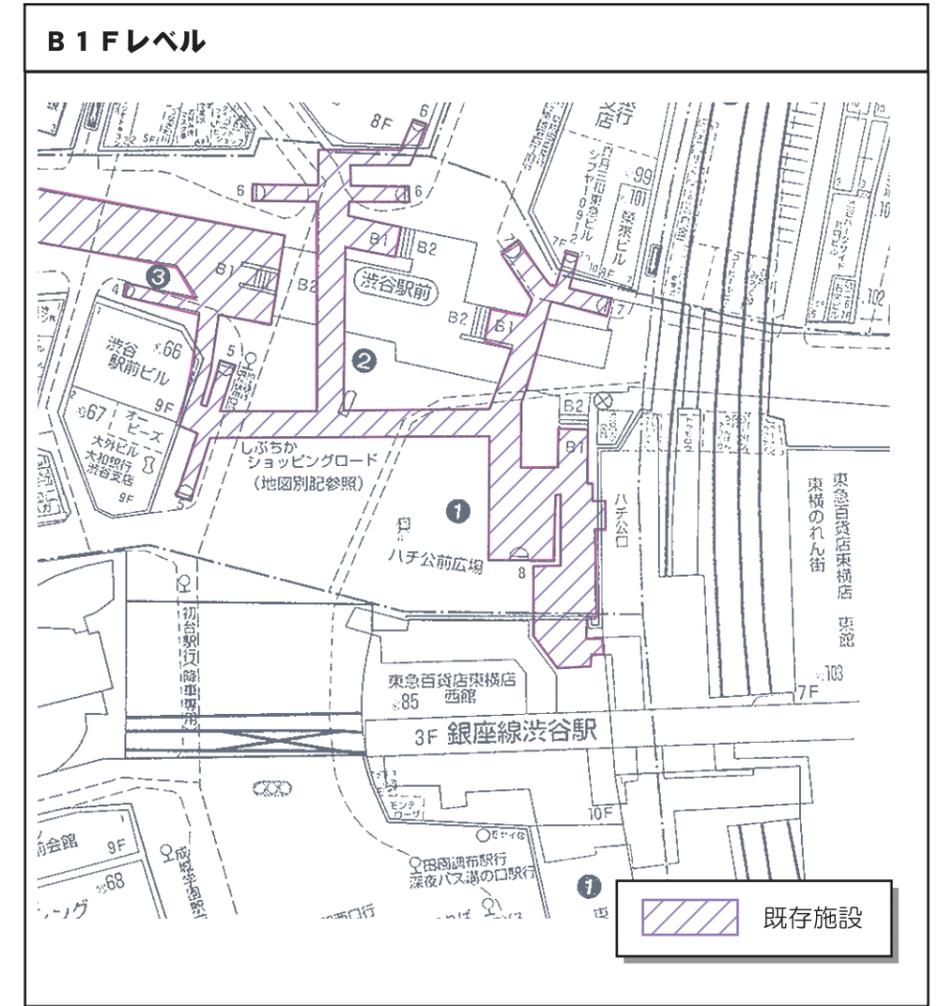
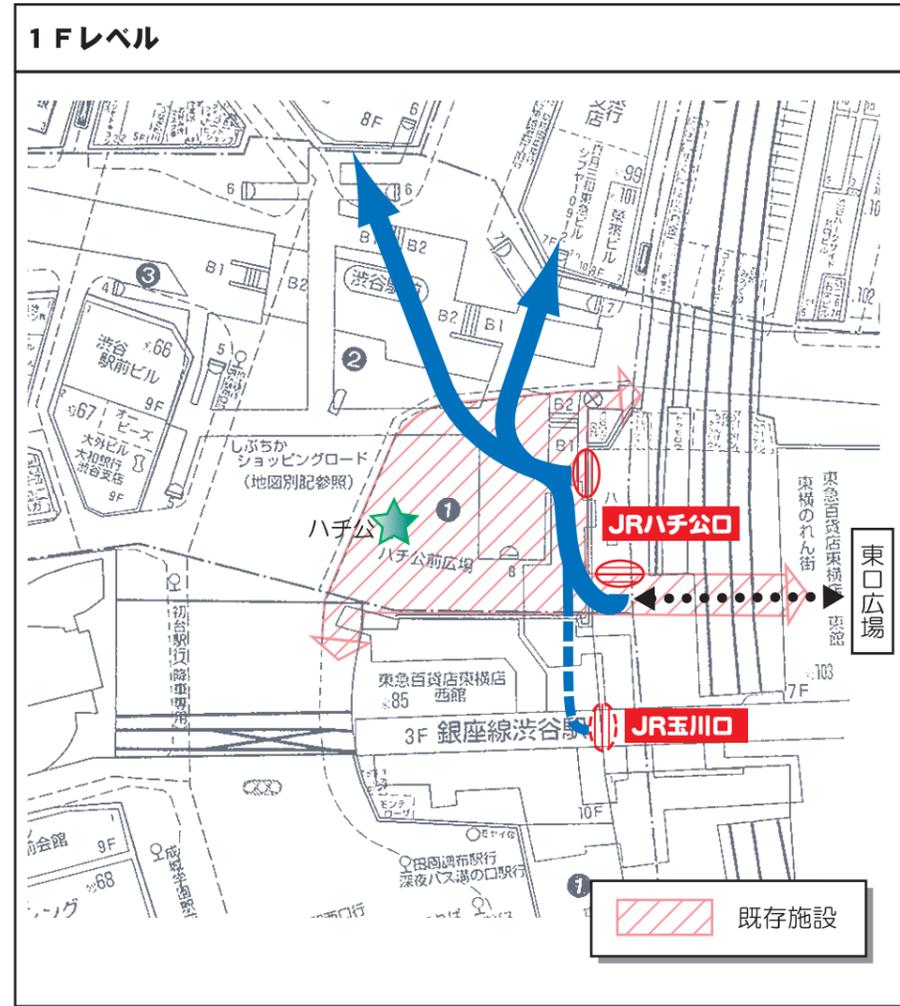
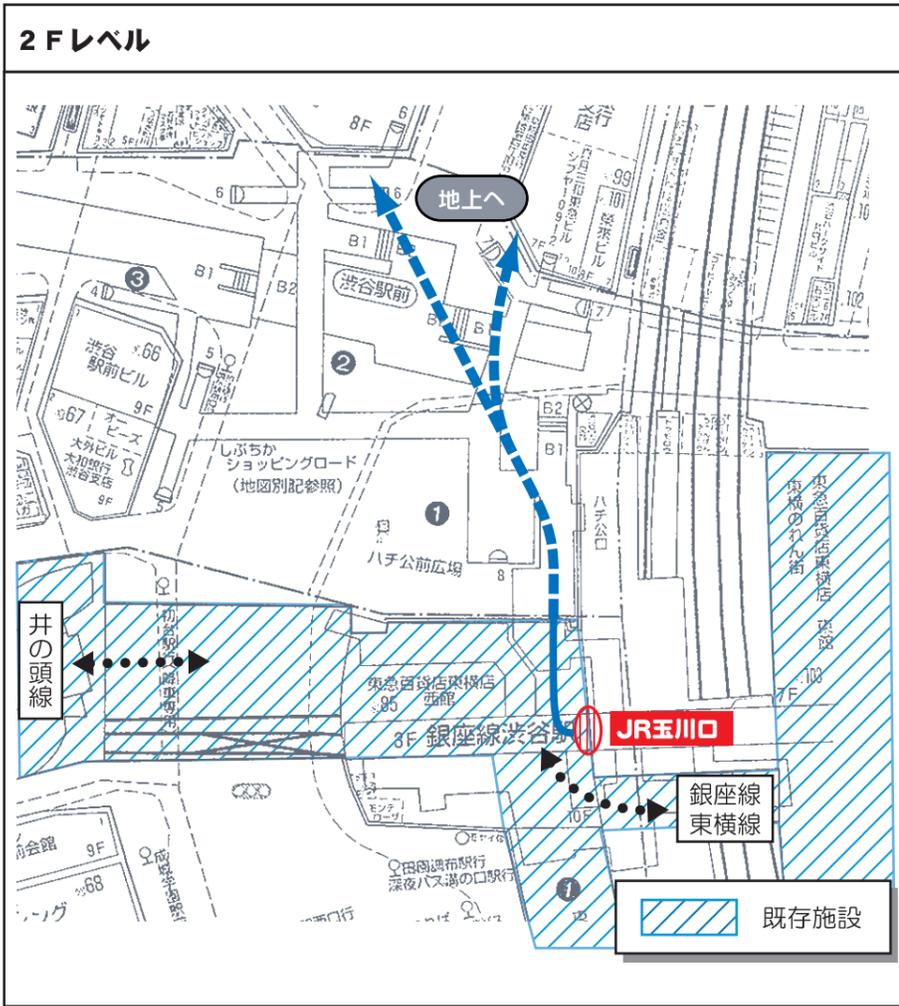
※断面レベルは、概略位置である。

(6) 八チ公広場の考え方

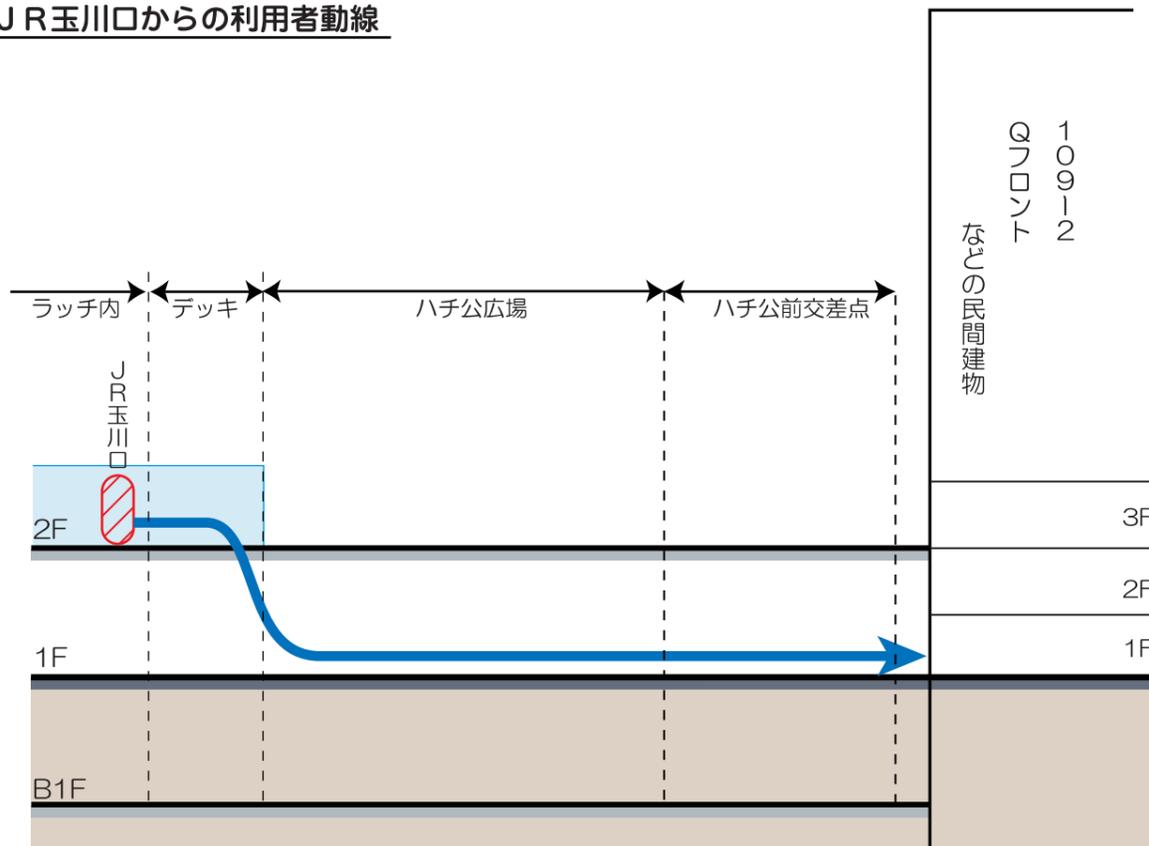


(7) ハチ公広場の比較検討

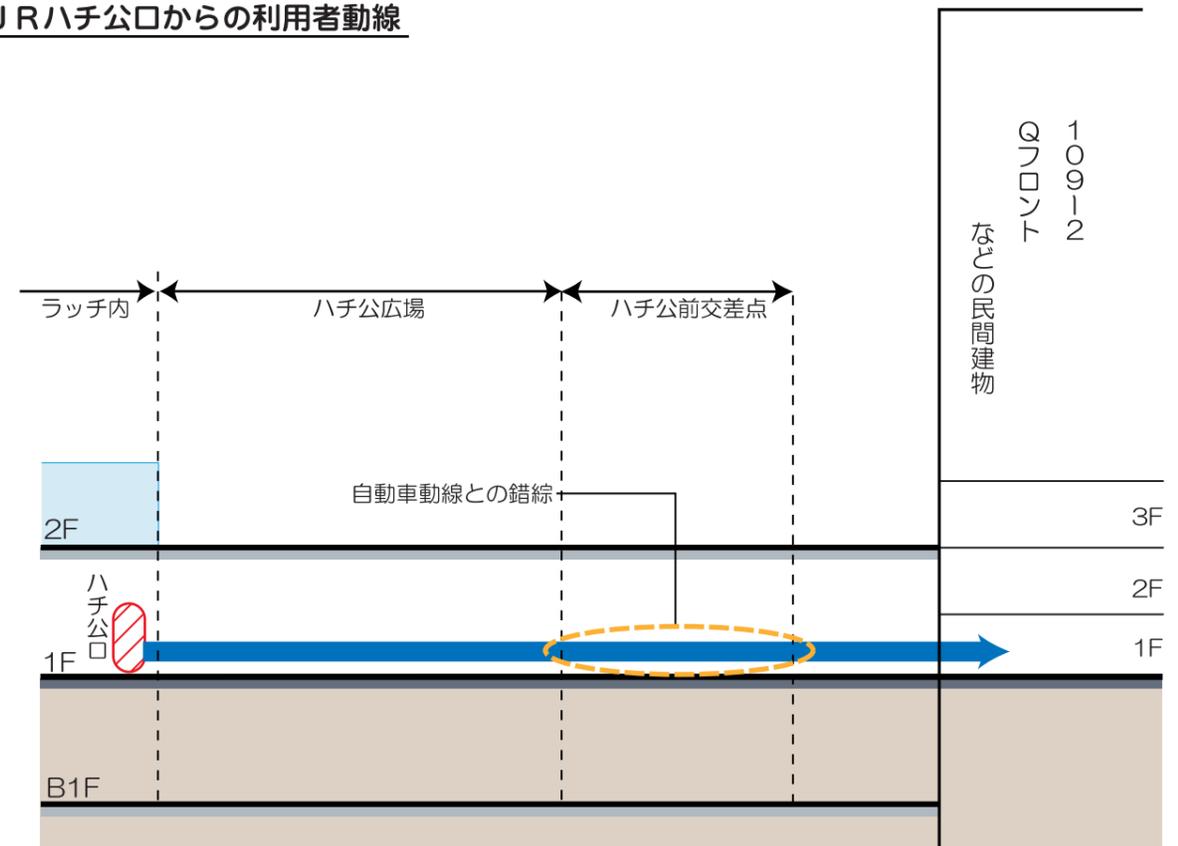
		ケース 1 (P26,27)	ケース 2 (P28,29)	ケース 3 (P30~32)	ケース 4 (P33,34)		
当該ケースのねらい		2F レベルである玉川口から、デッキで直接公園通り方面に接続し、アクセス性を高める。	ケース 1 に加え、谷の底であるハチ公広場をデッキレベルに嵩上げ、公園通り方面との接続の円滑化を図る。	ハチ公口及びハチ公広場を掘り下げ、しぶちか等の地下空間と一体となった歩行者溜まり空間を確保するとともに、地下レベルでのハチ公交差点の横断を図る。	ケース 3 に加え、玉川口からデッキで公園通り方面と接続し、利便性を高める。		
広場・動線レベル							
条件	八チ公広場レベル	地上	デッキ	サンクン	サンクン		
	八チ公口改札レベル	地上	地上	サンクン	サンクン		
	八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	象徴	シンボル性を高める配慮必要					
	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		
		たまり空間	現状以上の確保に努める				
	結節(まちへの円滑な接続)						
	駅	J R 線(玉川口), 井の頭, 銀座線	デッキ	同レベルで接続が可	同レベルで接続が可	× レベル差あり	同レベルで接続が可
		J R 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	メインプラットフォーム(地上)	ほぼ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	
		東西連絡 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	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	
	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)	
安全(ハチ公交差点の歩行者横断の有無)		歩行者横断あり (現状よりは、横断量は減少する)	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	・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。	・デッキ上のたまり空間への地下からの人の誘導 ・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	・J R 駅(ハチ公口)とサンクンガーデンとの接続への対応 ・地下ネットワークへ歩行者が集中することへの対応 ・都市型水害への配慮が必要	・J R 駅(ハチ公口)とサンクンガーデンとの接続への対応 ・都市型水害への配慮が必要		
	共通課題	・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					

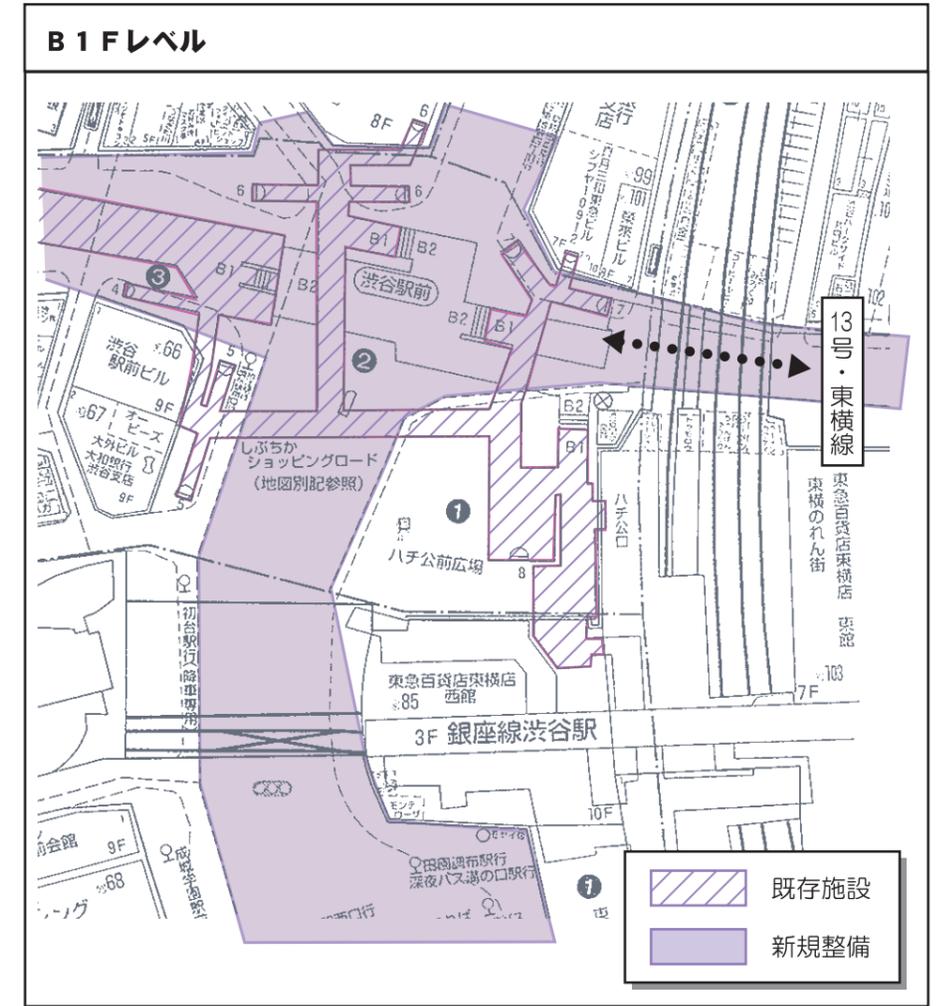
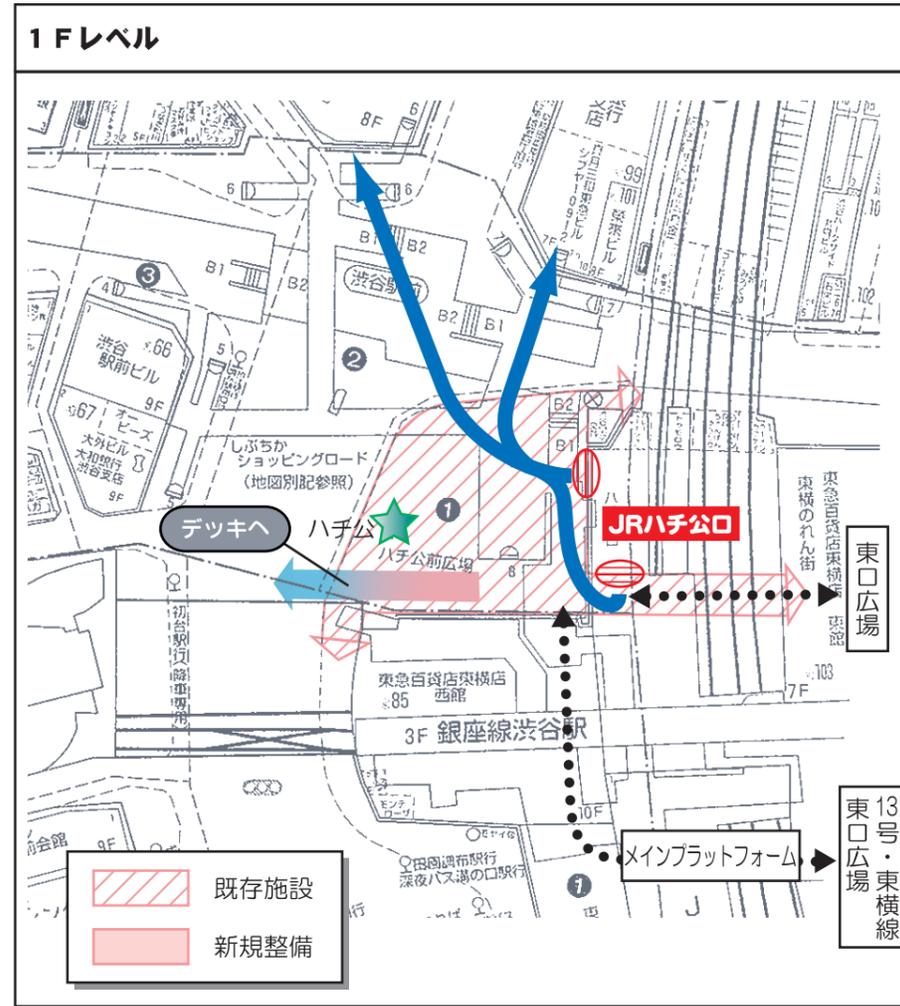
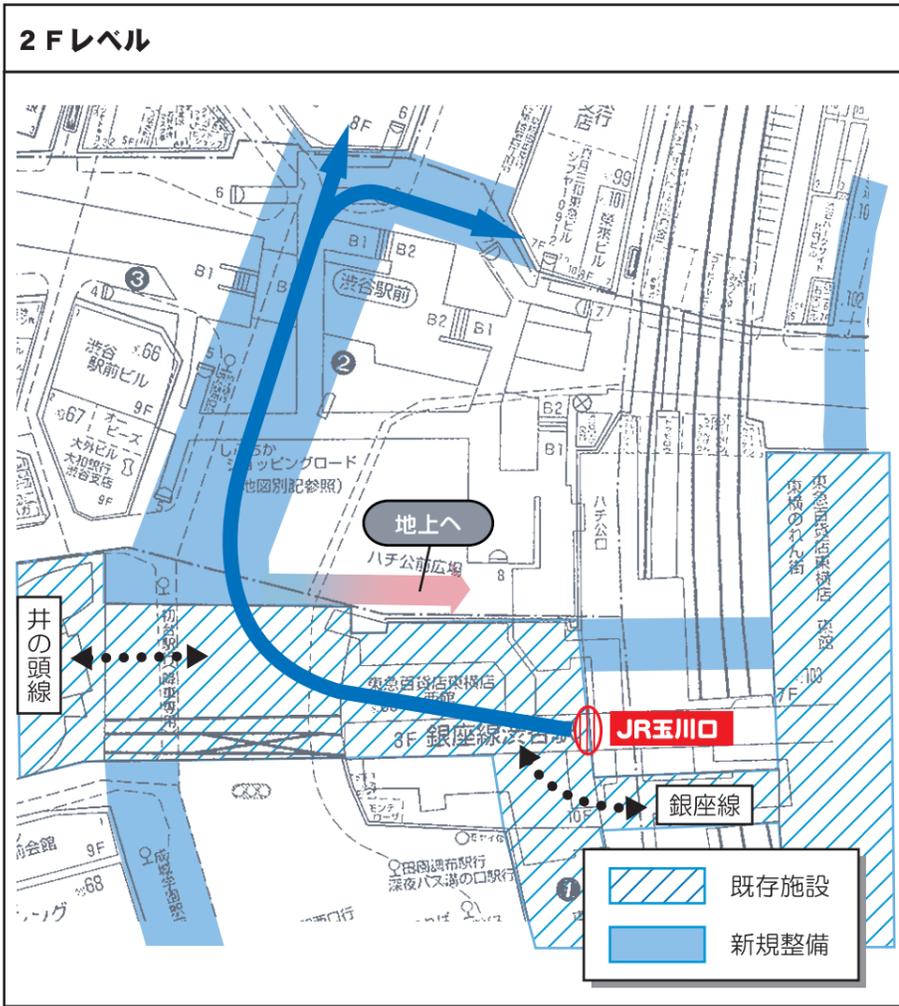


JR玉川口からの利用者動線

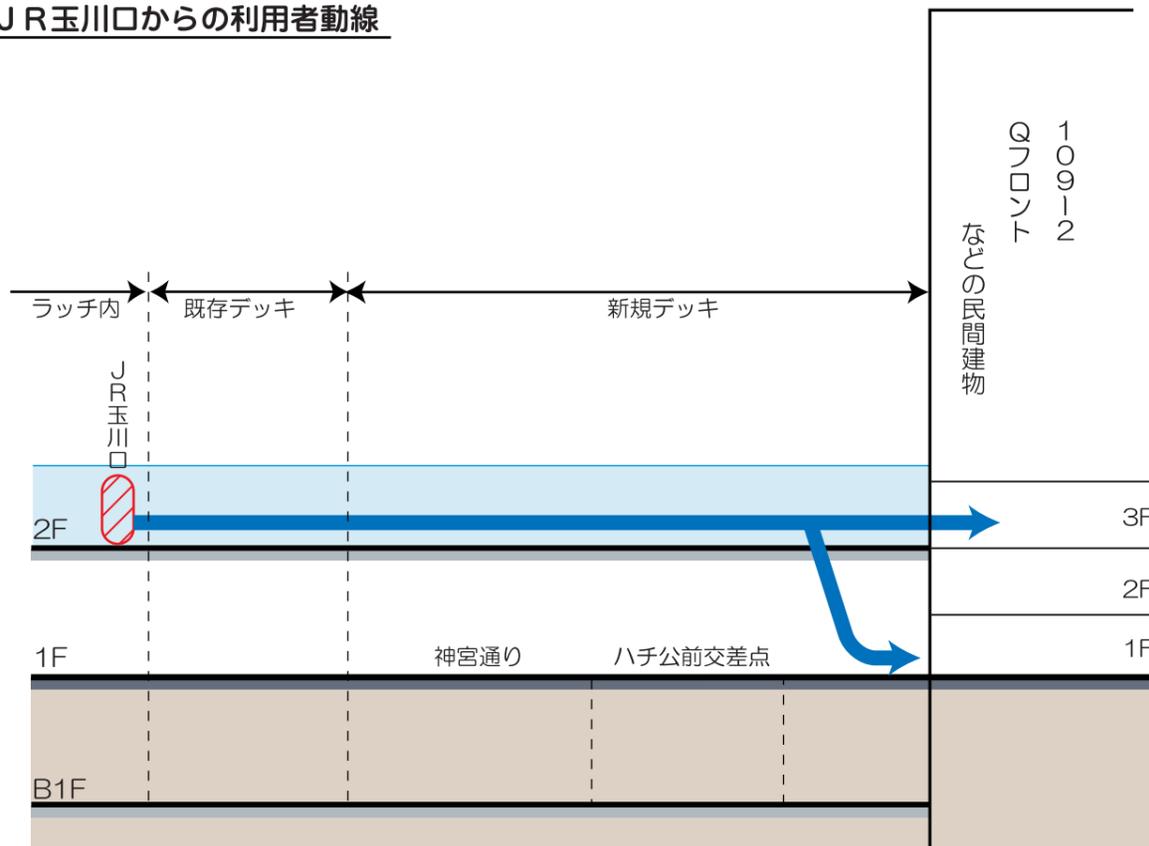


JRハチ公口からの利用者動線

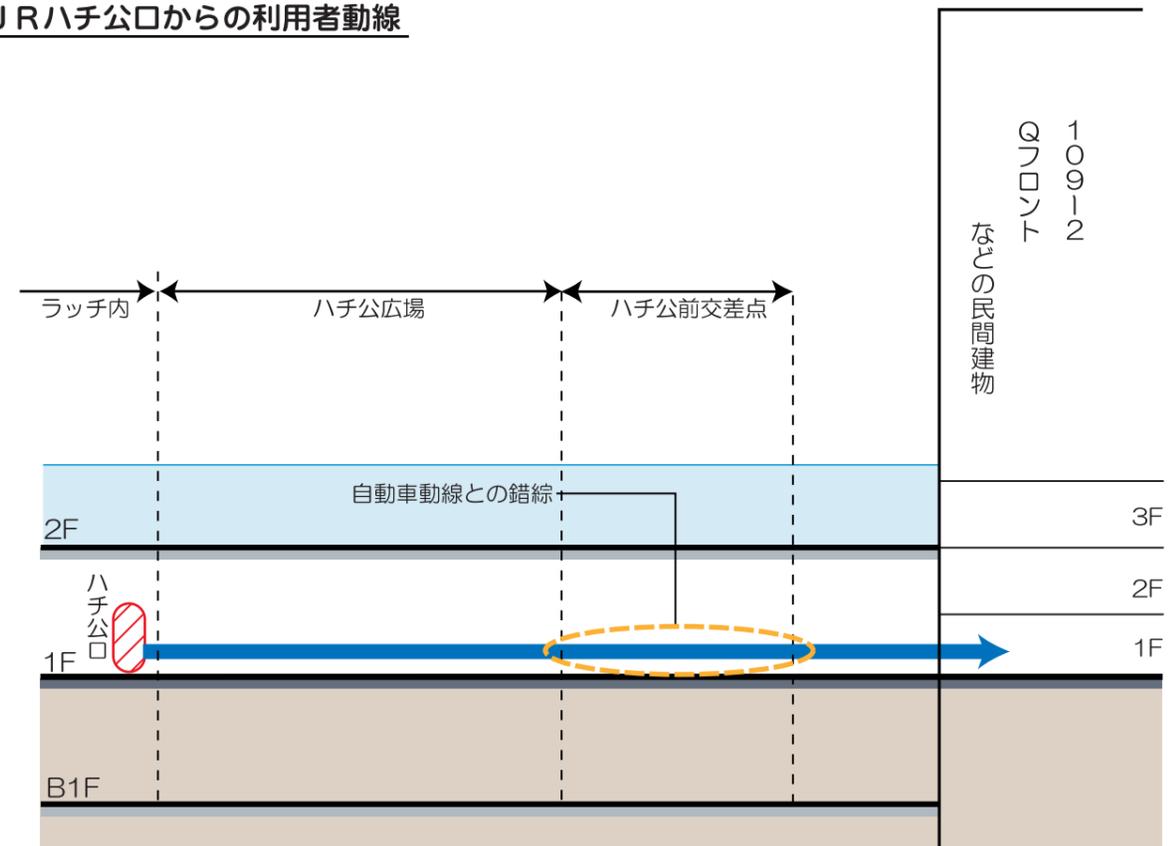




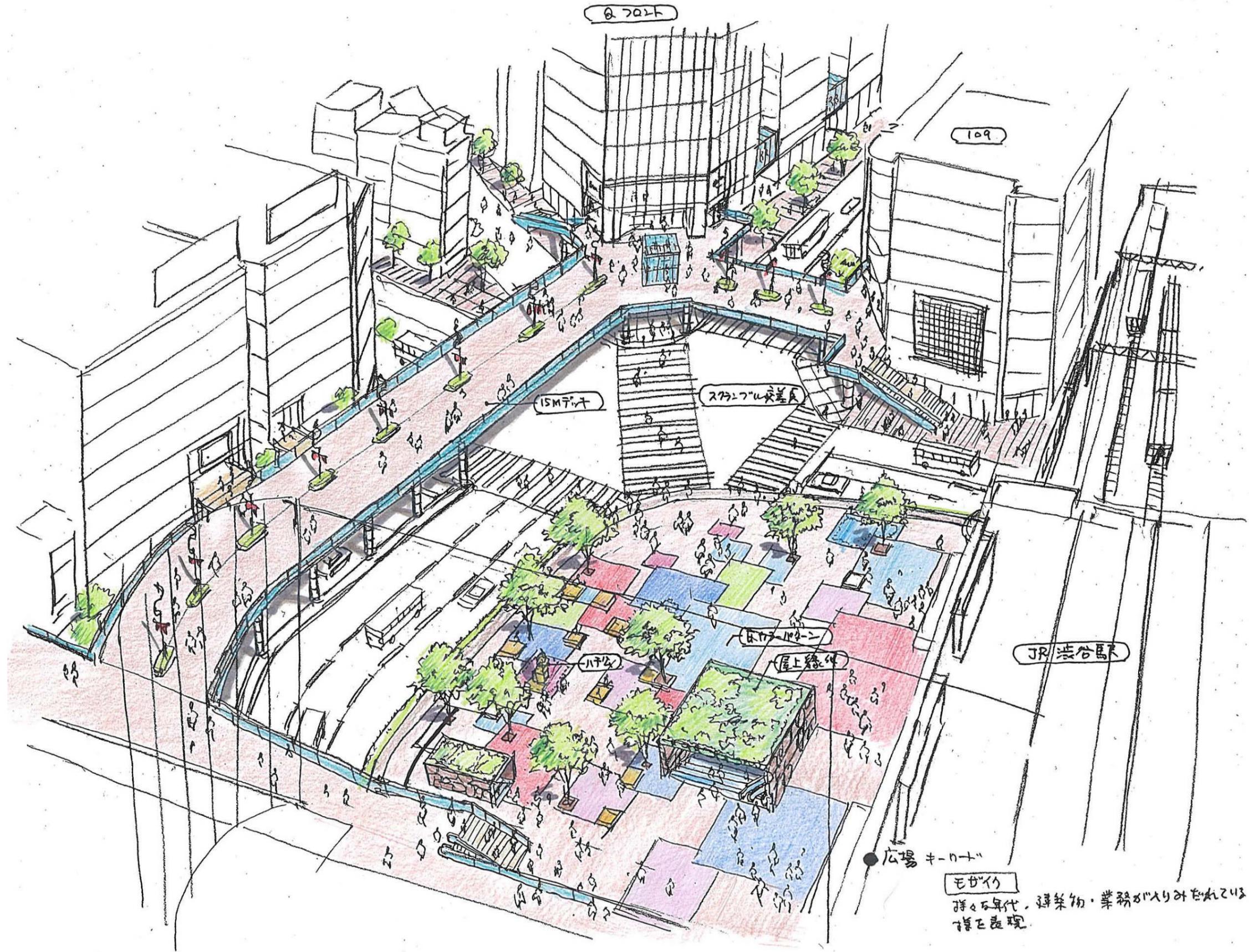
JR玉川口からの利用者動線

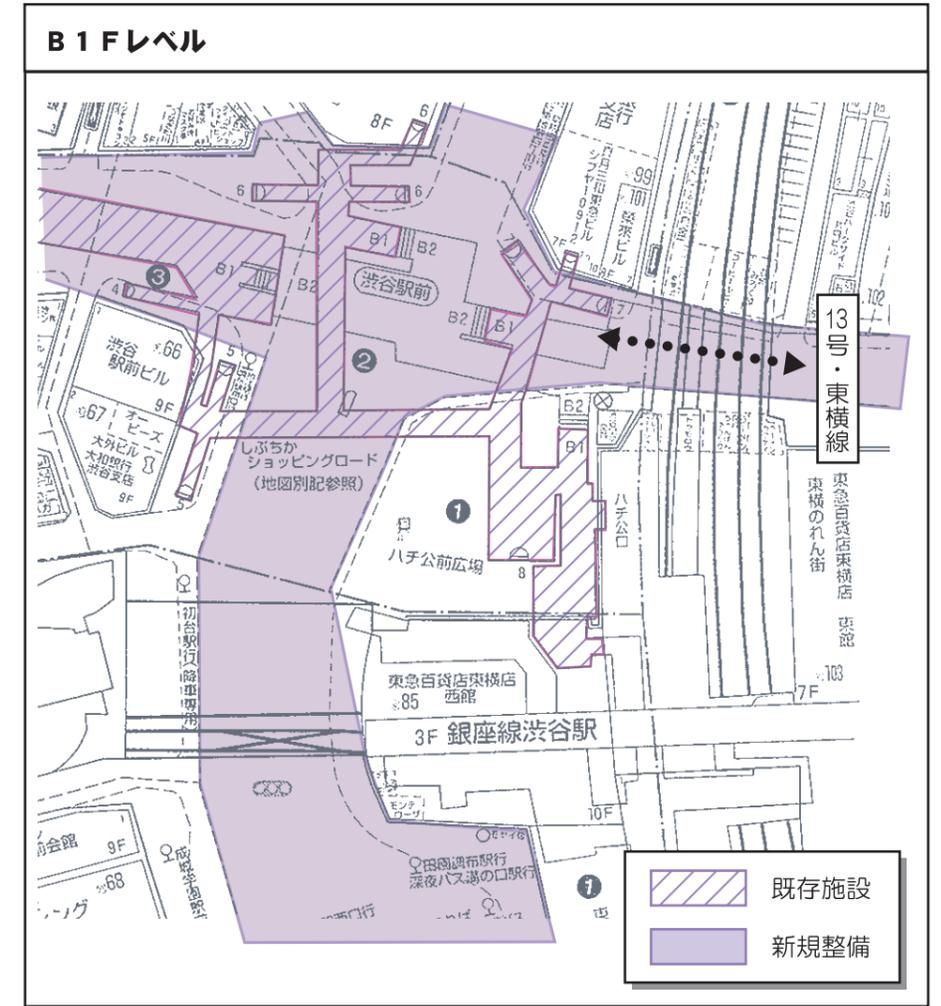
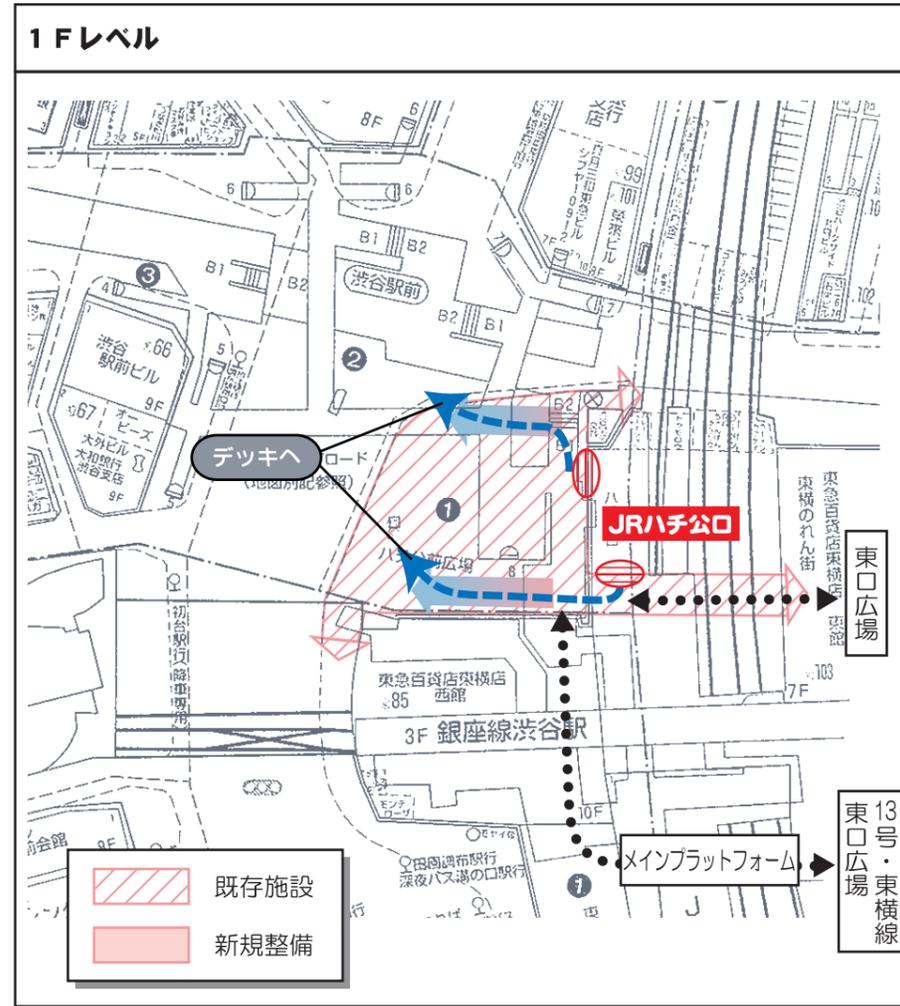
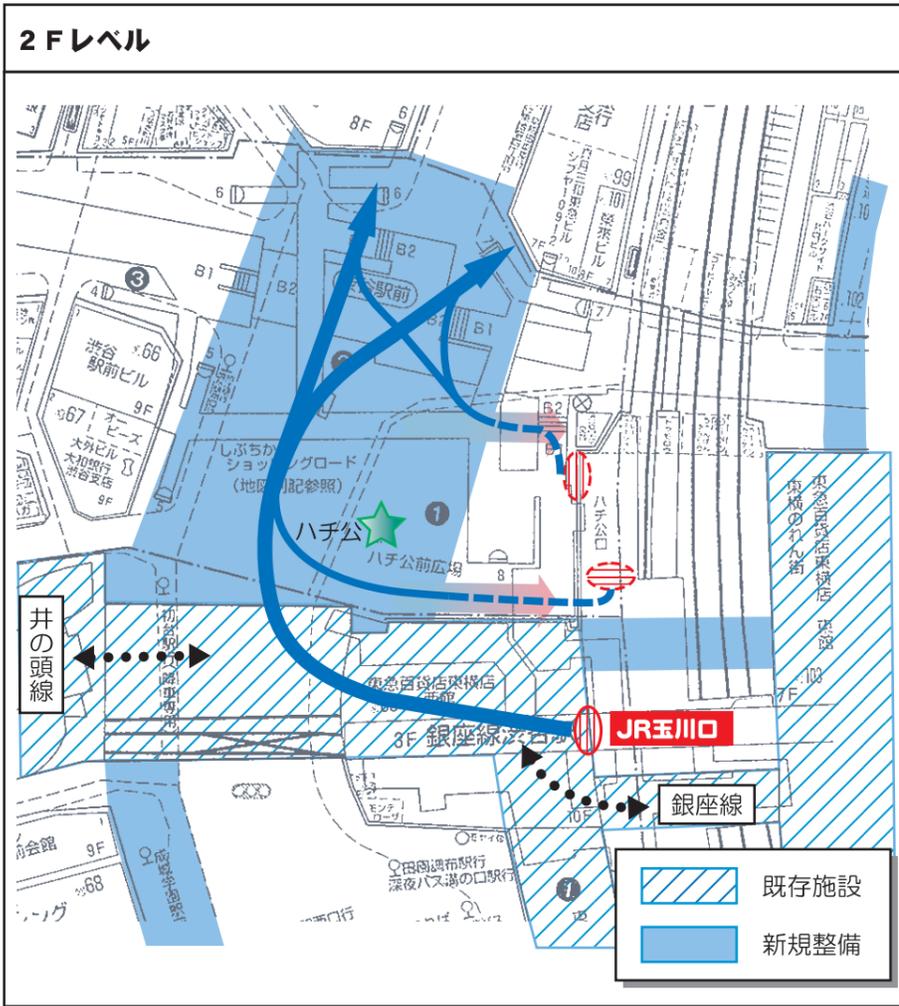


JRハチ公口からの利用者動線

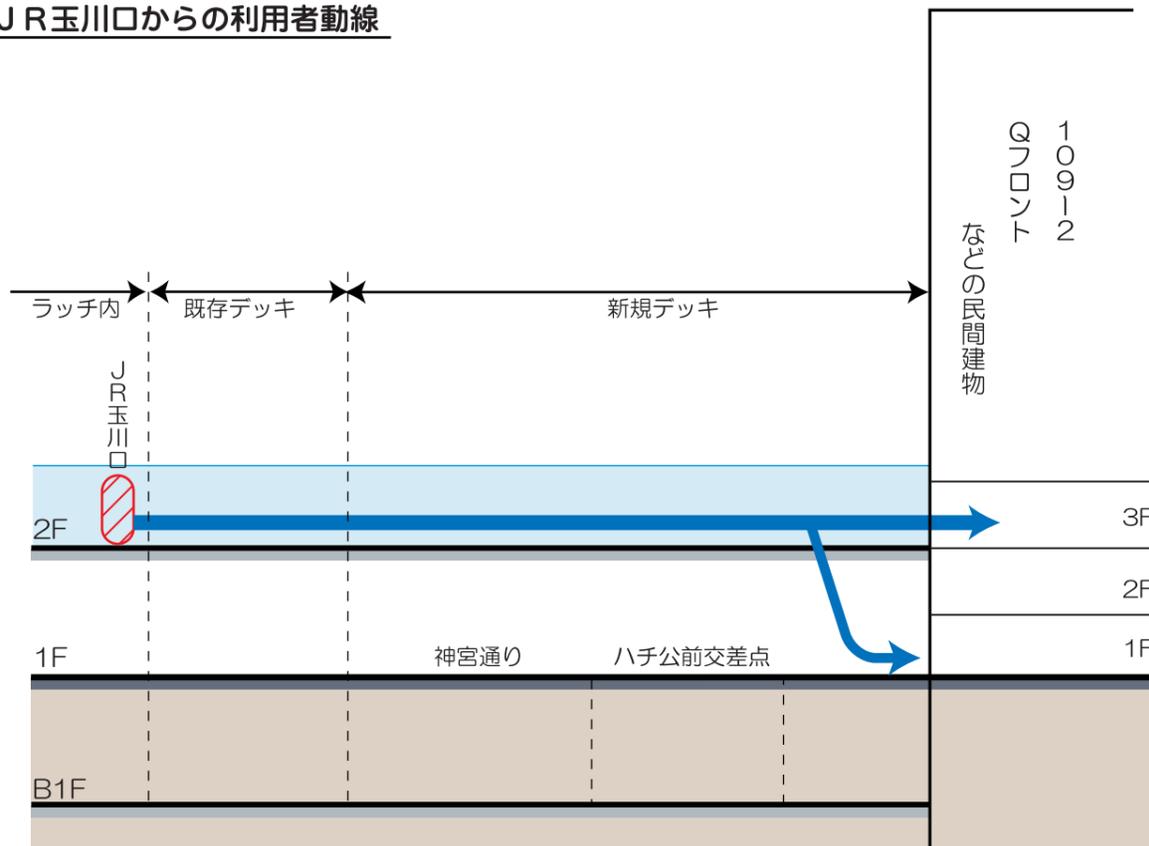


【ケース1 イメージパース】

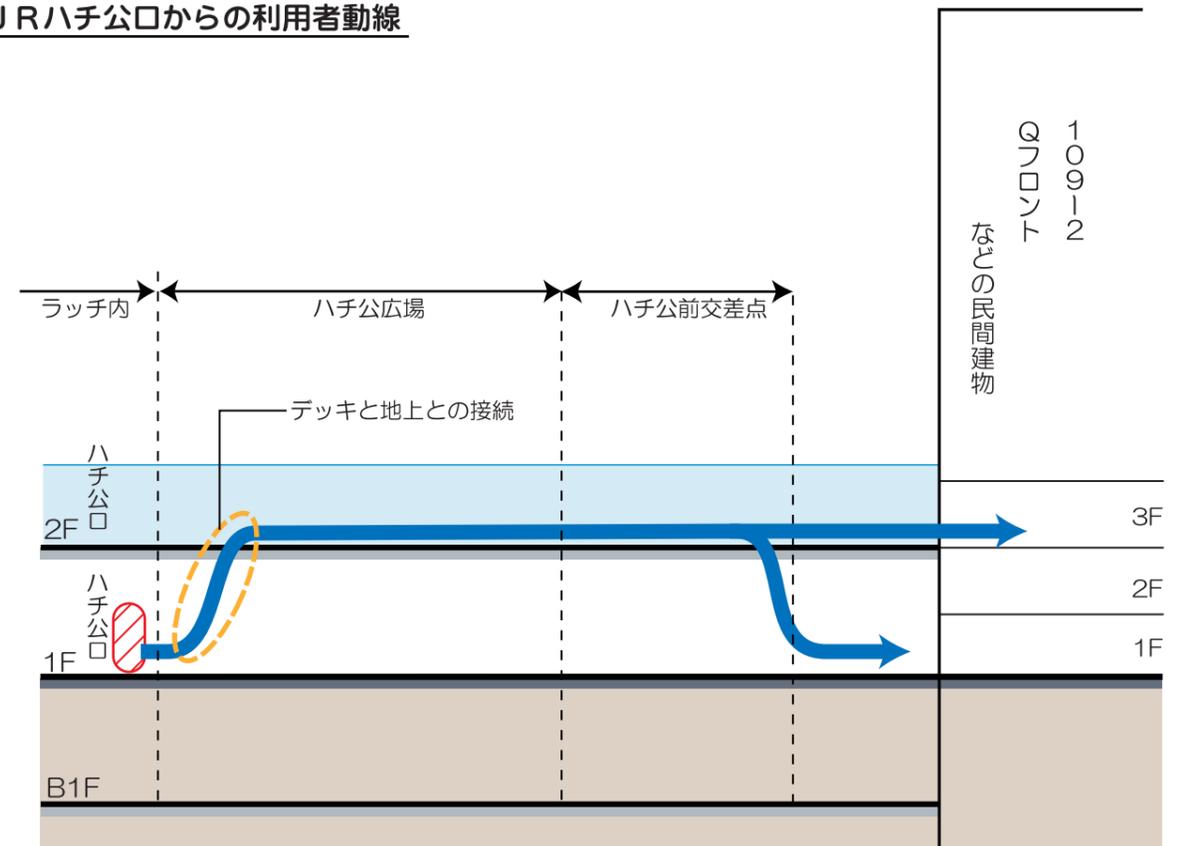




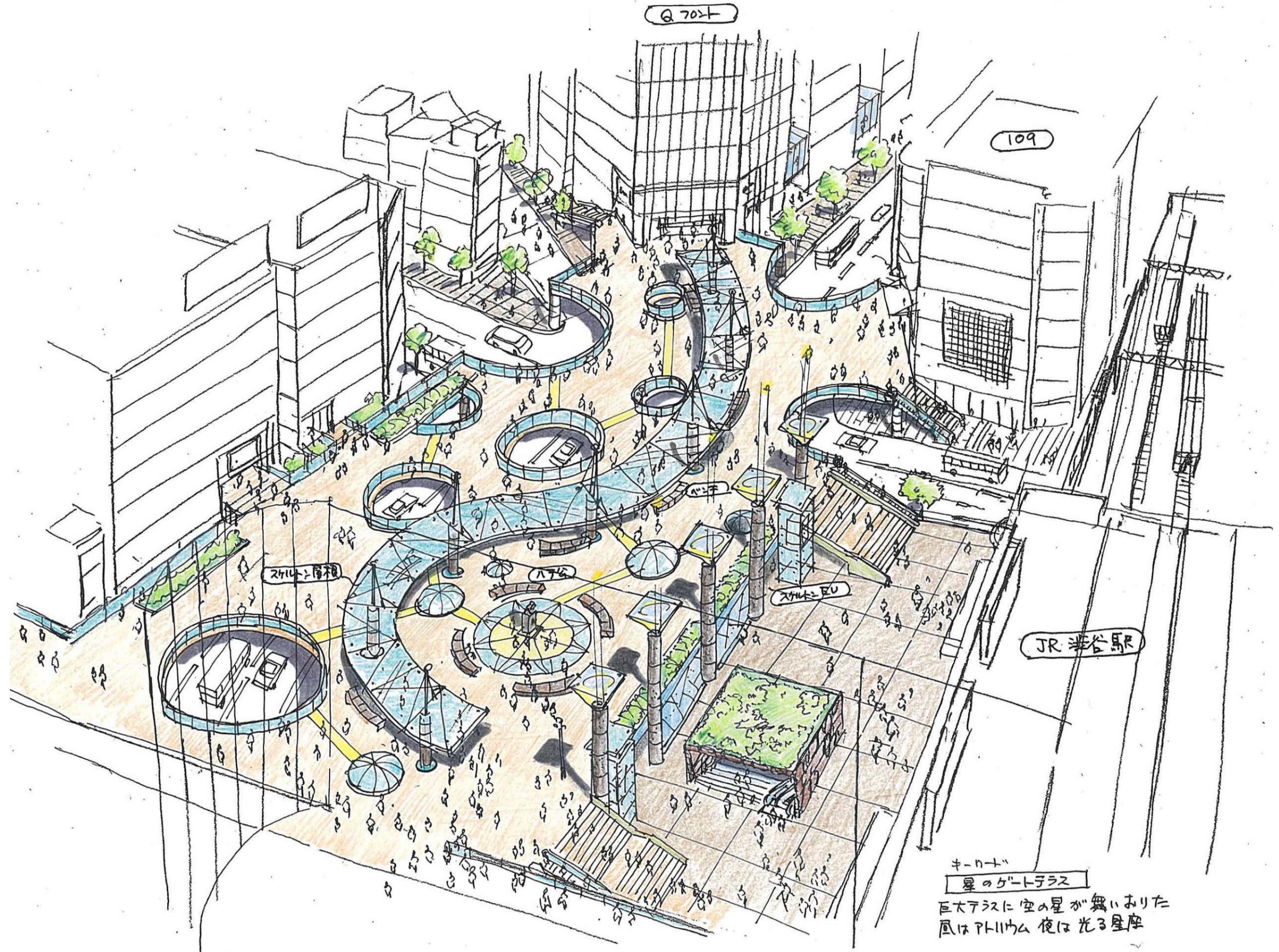
JR玉川口からの利用者動線



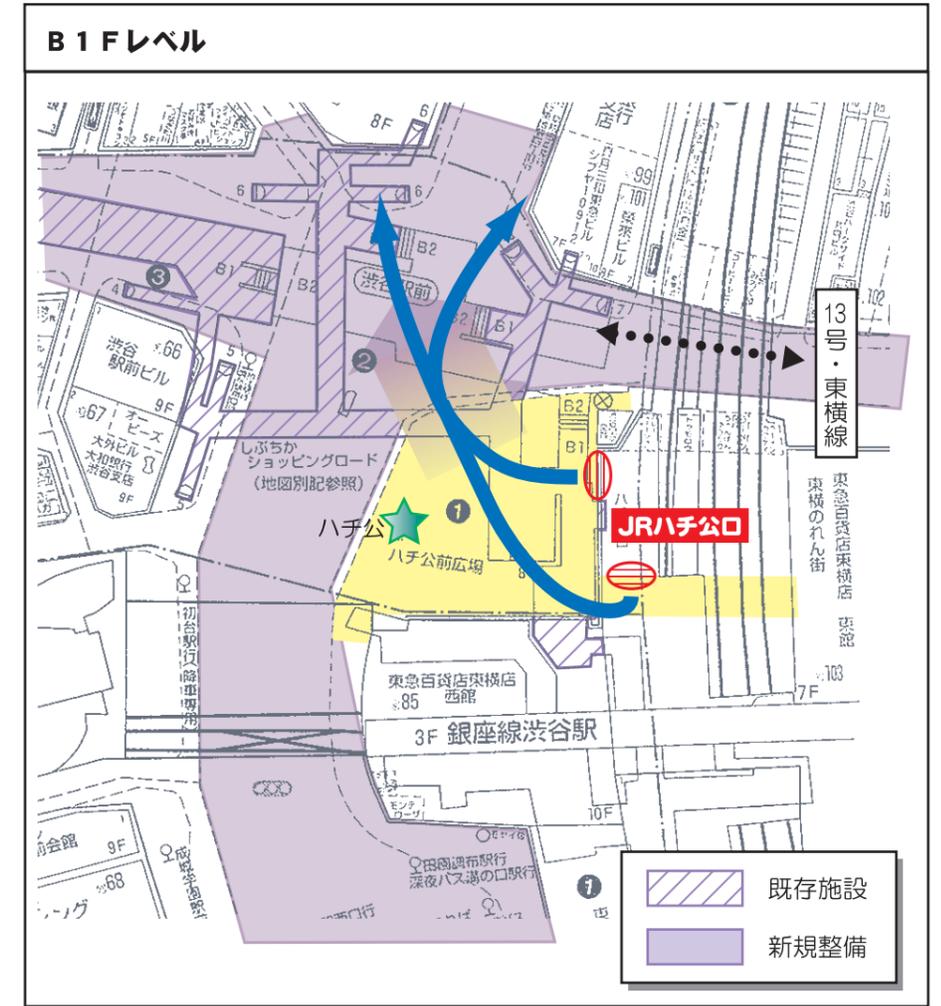
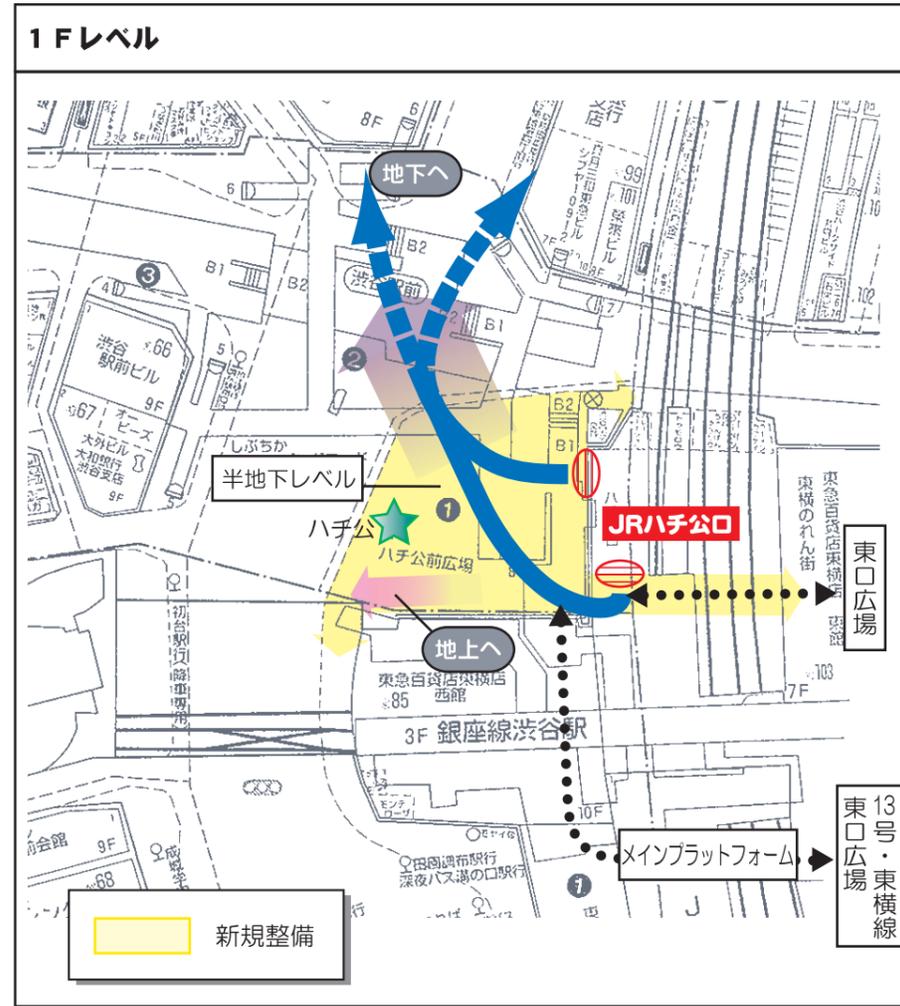
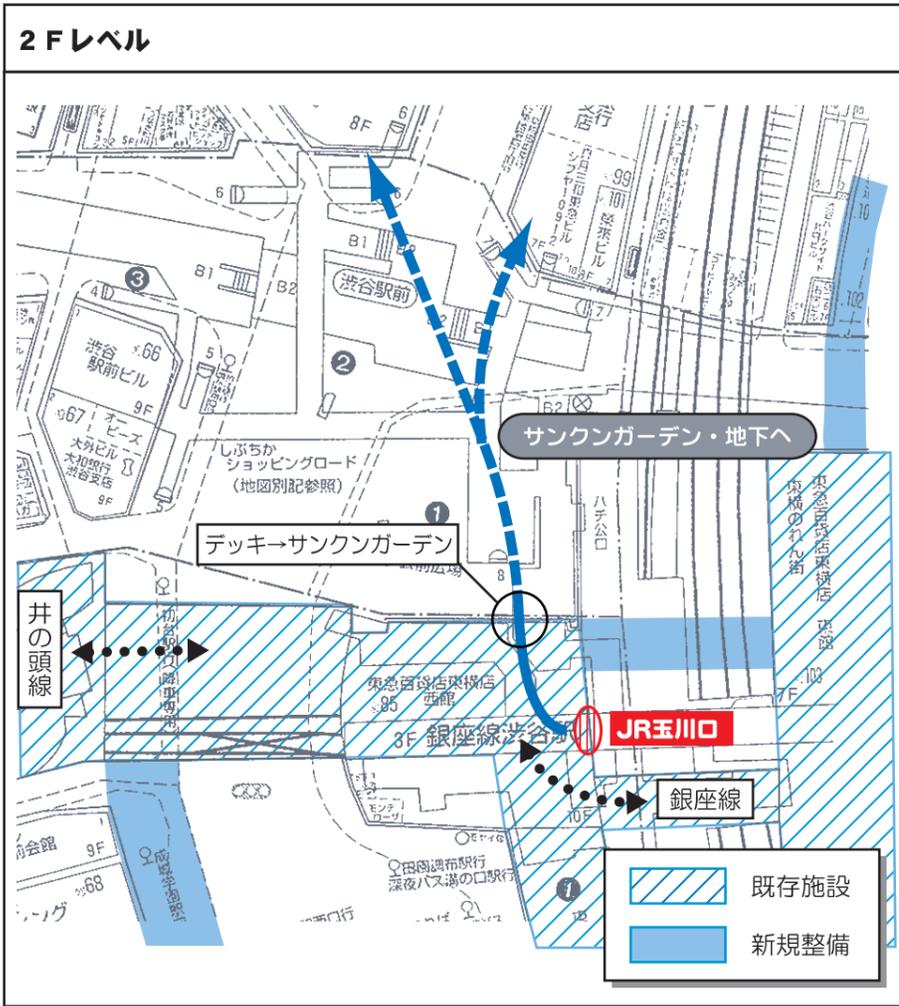
JRハチ公口からの利用者動線



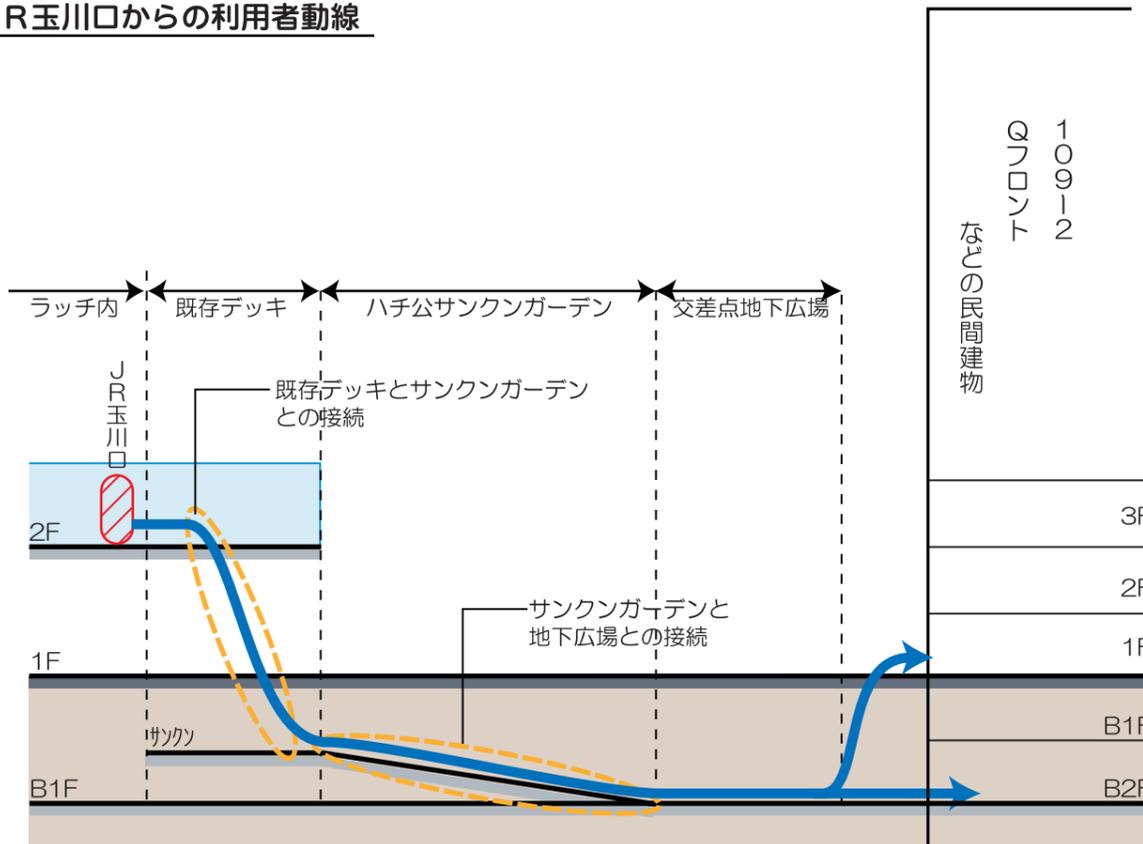
【ケース2 イメージパース】



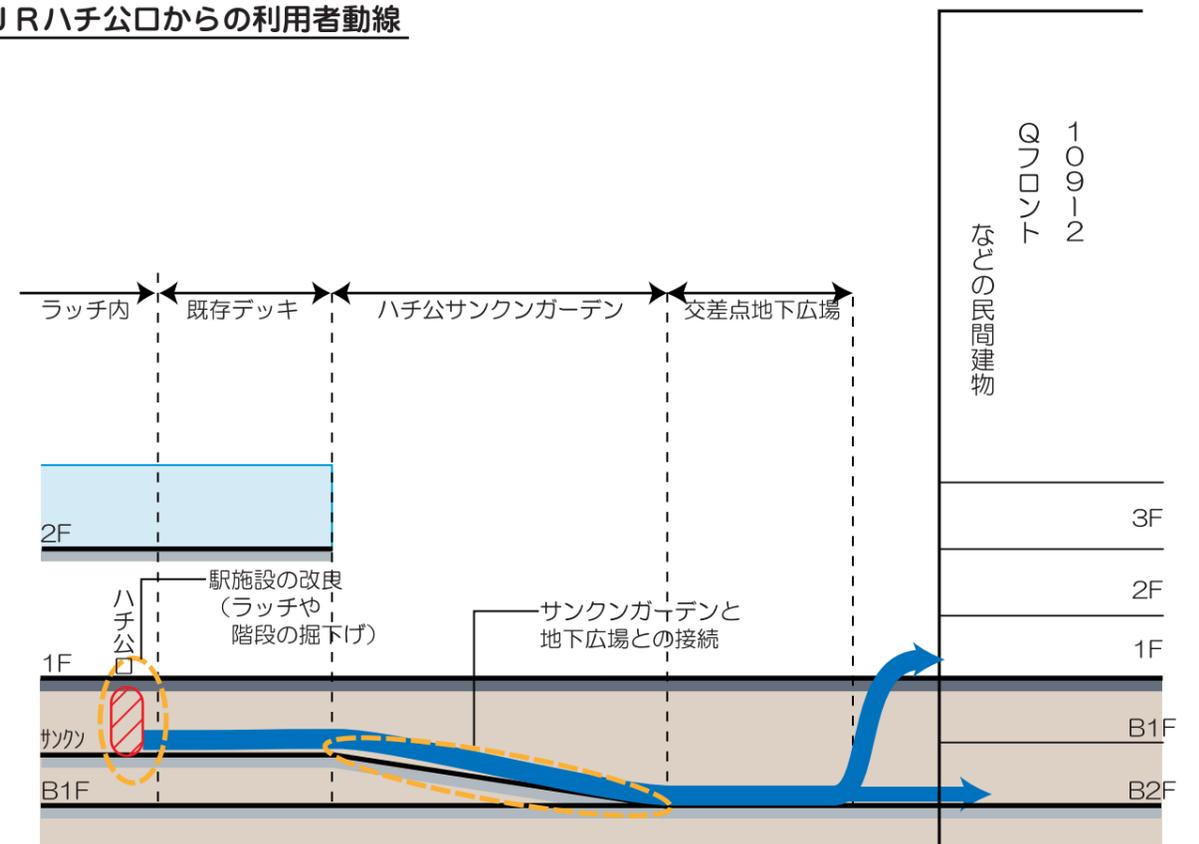
キーポイント
 星のゲートテラス
 巨大テラスに空の星が舞い降りた
 風はPT11ウム 夜は光る星座



JR玉川口からの利用者動線

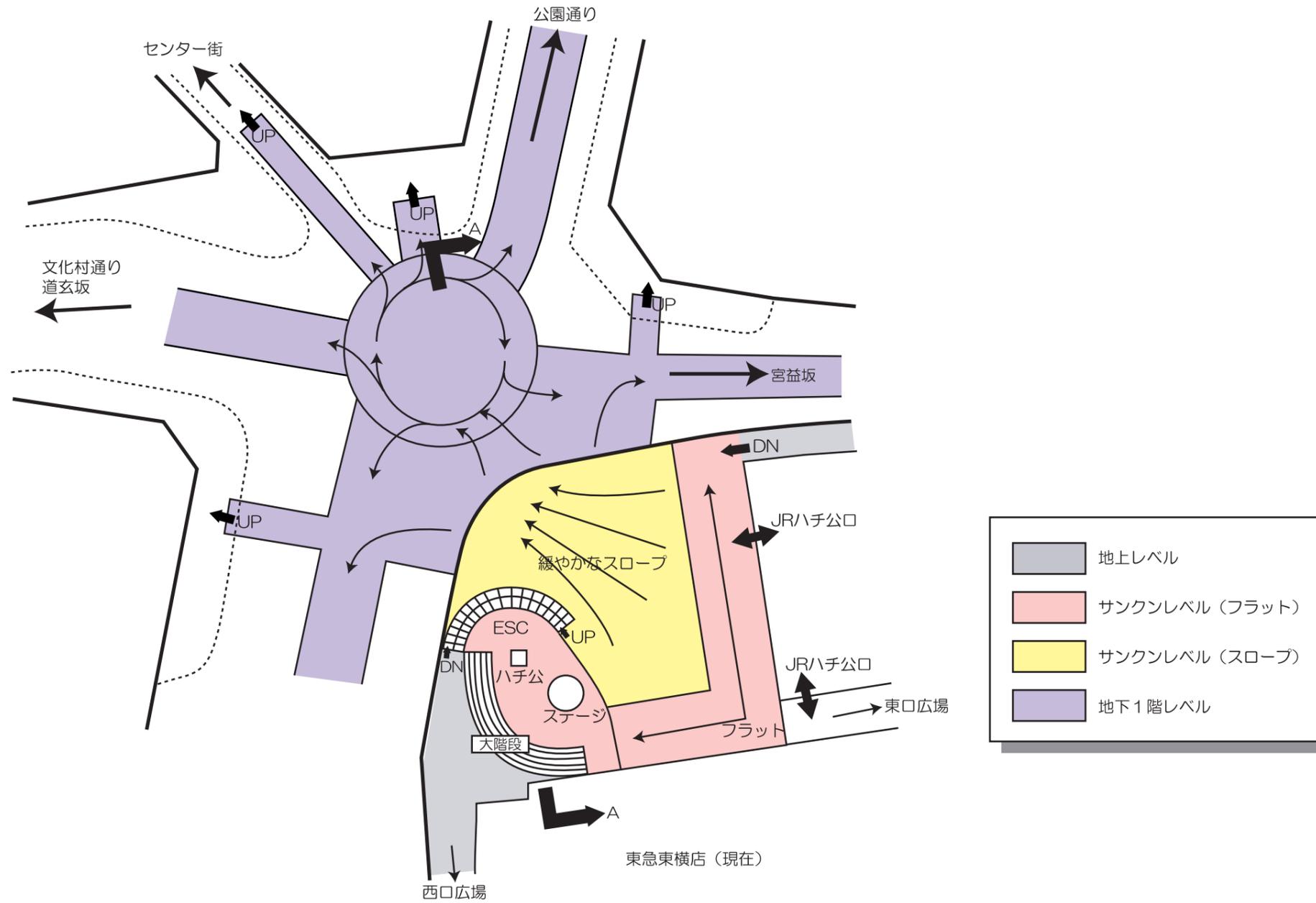


JRハチ公口からの利用者動線

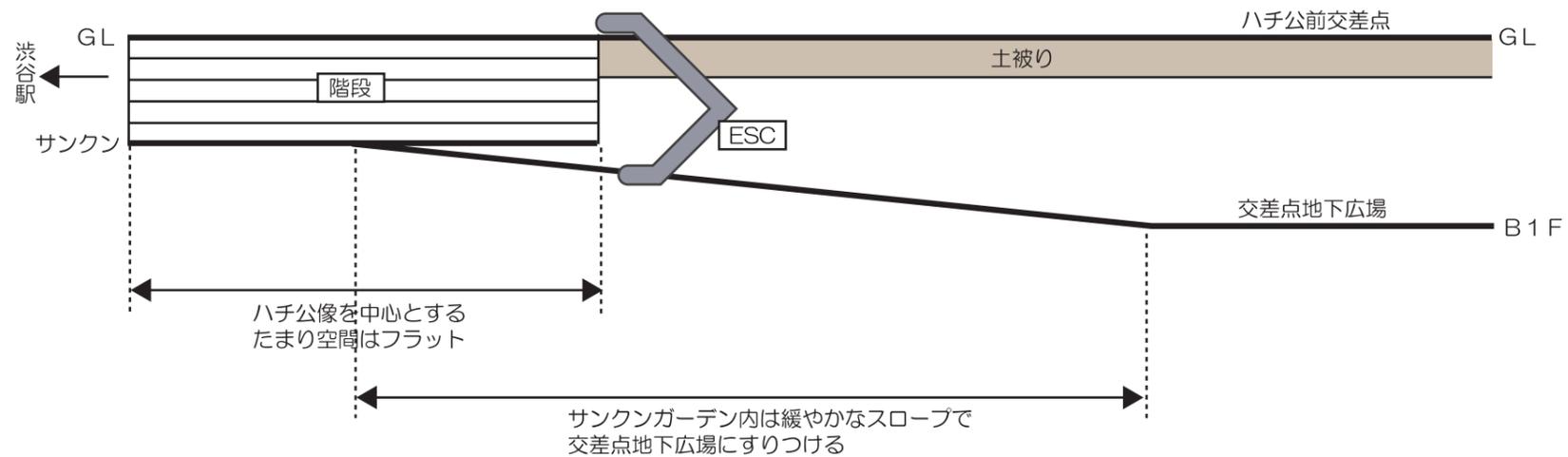


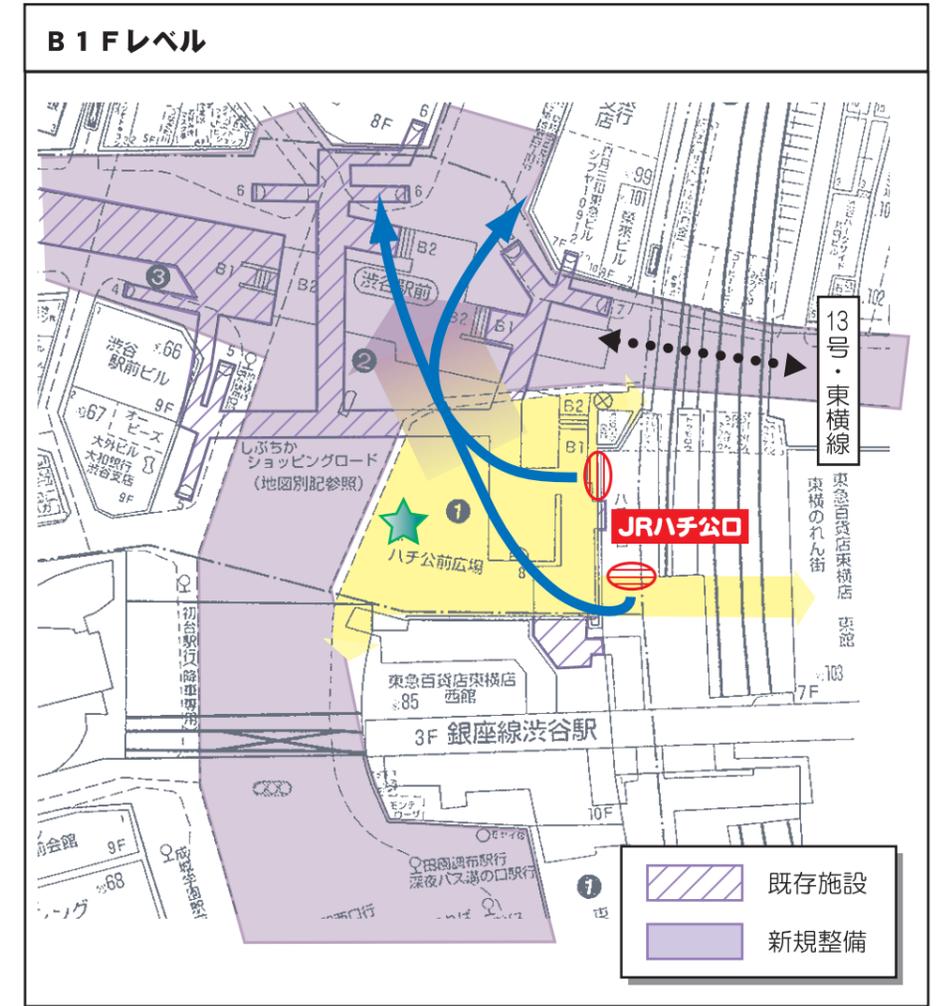
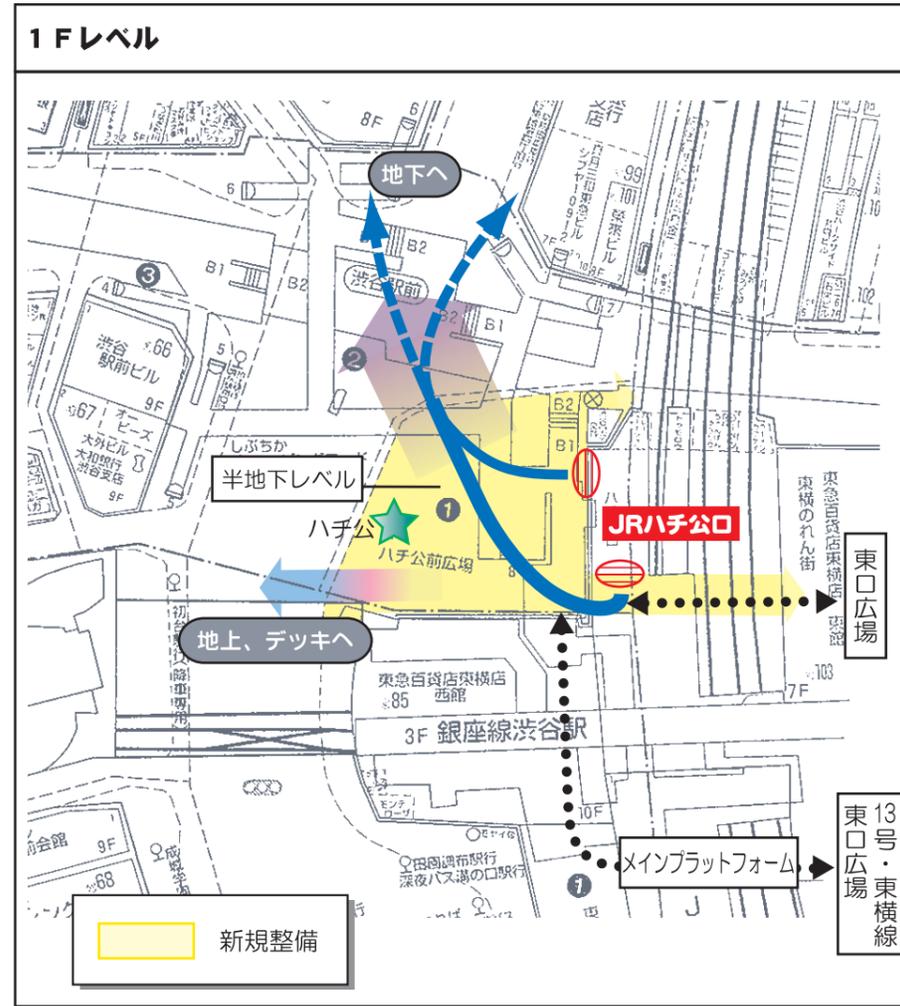
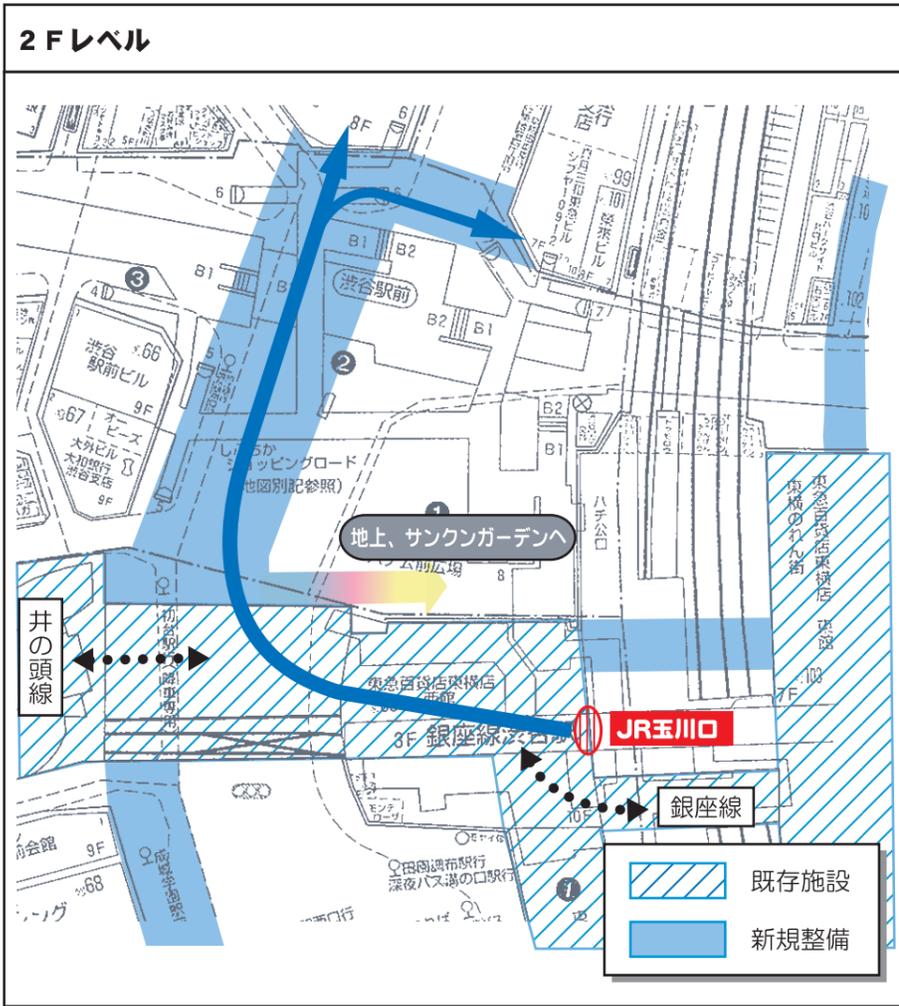
【サンクンガーデン説明図】

平面図

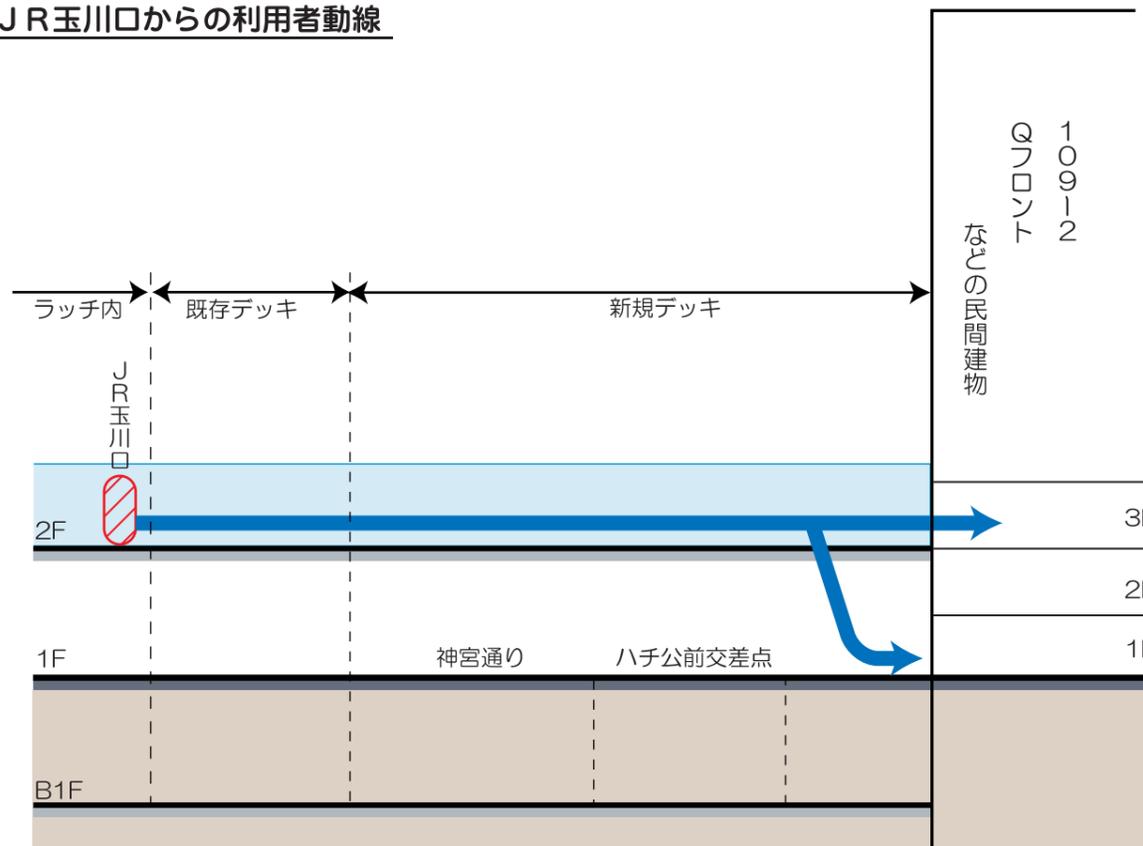


A-A断面図

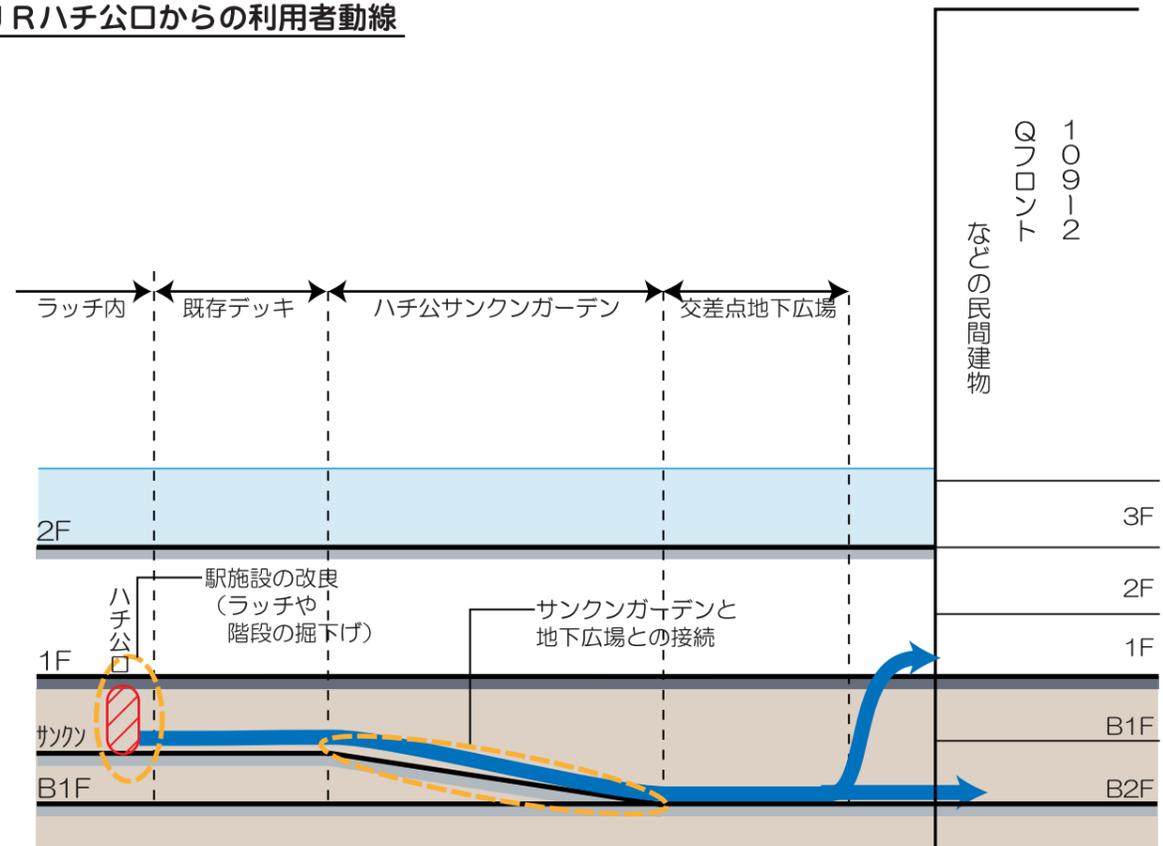




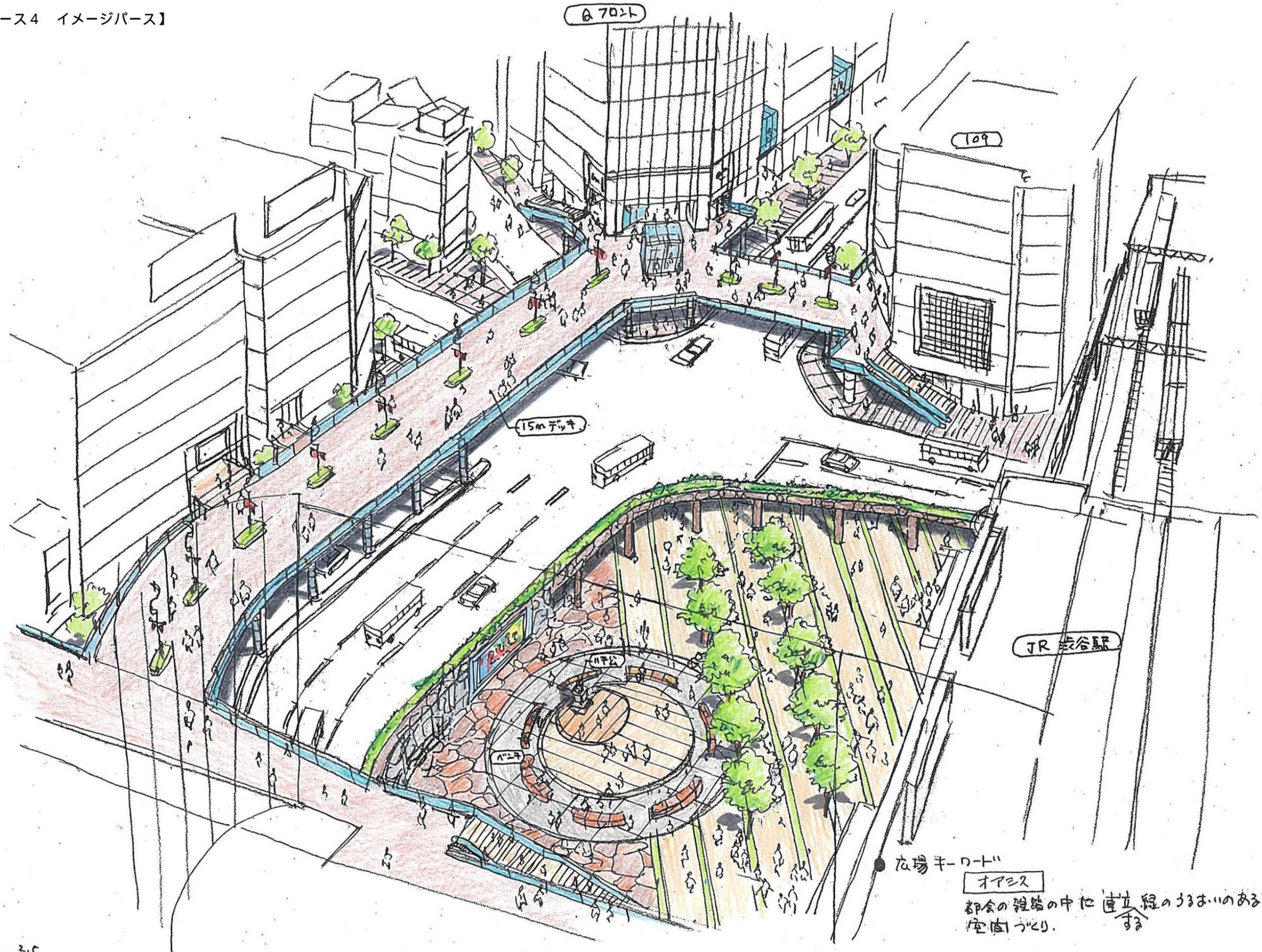
JR玉川口からの利用者動線



JRハチ公口からの利用者動線



【ケース4 イメージパース】



オアシス

都会の雑踏の中にも直立緑のつながりがある
空間づくり。