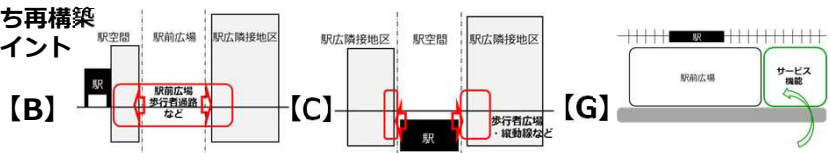


① 渋谷駅

駅まち再構築
のポイント



● 駅まち再構築のポイント

課題

**歩行者空間が混雑し、ゆとりがない
交通結節機能が不十分**

- 人の集中による混雑とともにバスなどの乗換機能にも課題

課題

**都市機能更新が停滞
都市の魅力向上が必要**

- 東急文化会館の閉館、駅前商業施設の老朽化などにより都市機能更新が停滞

解決策

**[B] 駅前広場の交通機能を
駅空間・駅広隣接地区に拡張**

解決策

**[C] 地下駅の駅前広場機能を
駅空間・駅広隣接地区に拡張**

- 駅前広場の一部を駅ビル・駅広隣接敷地へ拡張するとともに、地下～デッキ階をつなぐ縦動線を駅ビル・駅広隣接敷地へ拡張し整備

解決策

**[G] サービス機能を
駅広隣接地区に集約**

- 産業育成・観光支援などのサービス機能を、駅ビル・駅広隣接地区の建物内に設置することで駅前に集約



駅前空間の再編イメージ
出典：渋谷駅前エリアマネジメント



共創施設「SHIBUYA QWS」
出典：渋谷スクランブルスクエア

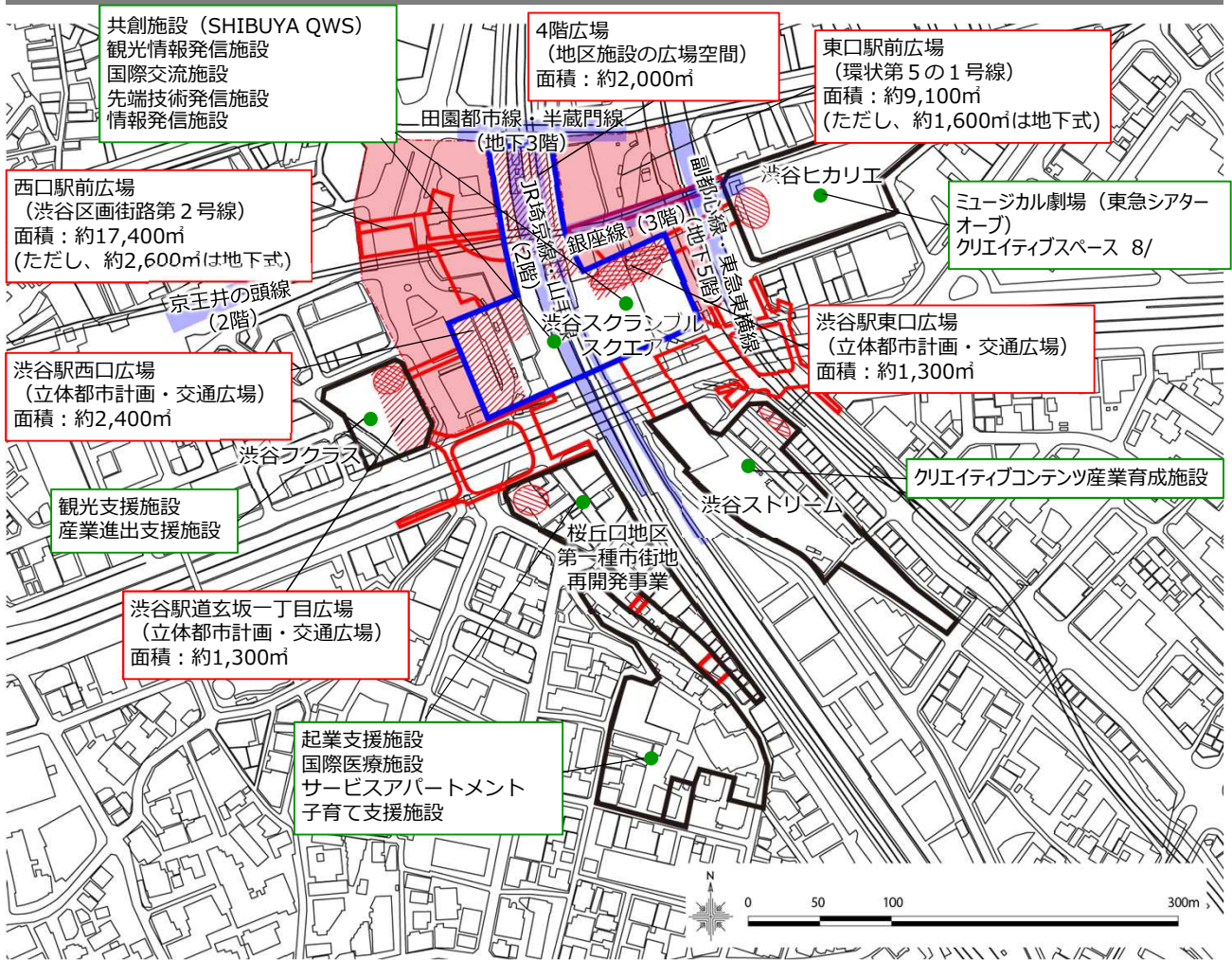


観光支援施設「shibuya-san」
出典：東急不動産株式会社

● 「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能		自由通路	立体広場空間	歩行者専用通路 アーバン・コア	
			歩行者空間	バス、タクシー	空港バス	
環境空間	交流機能 防災機能		駅ビル 内広場 (4階広場)	歩行者溜まり空間 一時滞留スペース	開発街区内広場	駅前広場などの 交通機能を駅空間 と駅広隣接地区 に拡張
			デザイン会議の中で、個性を連携した景観、緑化デザインを誘導			
	サービス機能		Wifiの提供、案内表示			駅ビルや駅広隣接地区に都市機能を集約
			産業・観光支援機能、国際交流施設など			

● 駅周辺地図



出典：国土地理院 基盤地図情報

凡例 (✓がついているものが該当)

駅前空間	駅空間
✓駅前広場等 (都市計画決定区域)	✓駅施設 (駅ビル含む)
駅前広場等 (都市計画決定なし)	✓改札内空間
✓歩行者デッキ	駅前広場・駅広隣接地区へ拡張した範囲
✓駅広隣接地区・駅空間へ拡張した範囲	周辺市街地
✓駅広隣接地区 (連携し整備した地区)	サービス機能・シンボルロード等
	✓建物内に設置されたサービス機能

● 基礎情報

所在地	東京都渋谷区	自治体人口	23.0万人 (2020年2月) 東京23区は966万人 (2018年1月)
乗り入れ路線	9線 ・JR東日本山手線、埼京線、 湘南新宿ライン ・東京メトロ半蔵門線、銀 座線、副都心線 ・東急東横線、田園都市線 ・京王井の頭線	乗降客数	334万人/日 (2018年度) (渋谷区勢概要2019)

● 駅まち再構築の実現における工夫

■ 立体都市計画制度を活用し、都市再生特別地区を活用した開発事業の貢献項目として、駅前広場を駅ビル・駅広隣接敷地へ拡張し整備した

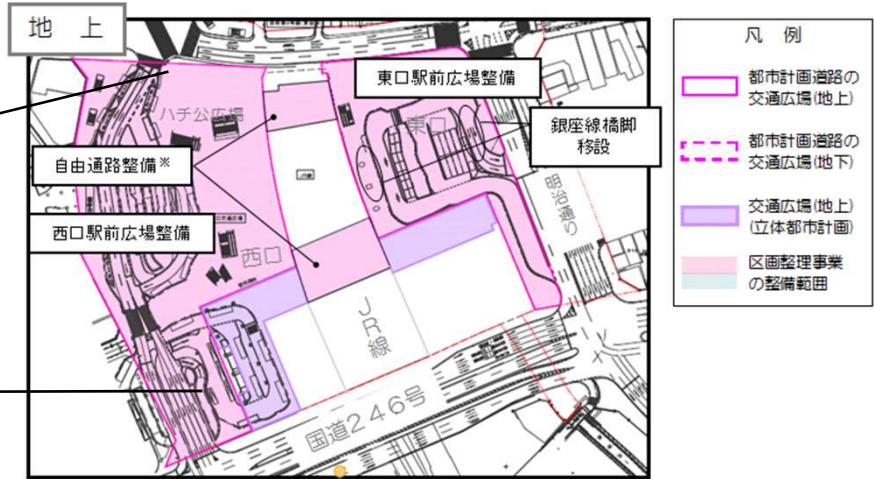
- 土地区画整理事業による道路付替えと併せて、立体都市計画により駅ビル・駅広隣接敷地内にも駅前広場機能の一部を位置づけ、開発事業者と連携して整備した。
- 駅前広場と合わせて、駅周辺街区敷地内にも、歩行者広場（平時の憩いやにぎわい・交流拠点、災害時の一時滞留）を地区施設広場として整備した。



出典：渋谷スクランブルスクエア



バスターミナル
出典：東急不動産株式会社



出典：渋谷区「渋谷駅中心地区基盤整備都市計画変更のあらまし」を渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者にて修正

道路付替えの概要



出典：渋谷区「渋谷駅中心地区基盤整備都市計画変更のあらまし」
整備事業の概要

渋谷駅街区土地区画整理事業	
整備内容	地上バス乗り場の整序、地下タクシープールの整備 街区再編による歩行者空間拡充、一時滞留スペースの確保
整備主体	渋谷駅街区土地区画整理事業共同施行者（代表者：東急株式会社、同意施行者：独立行政法人都市再生機構）
管理主体	渋谷区

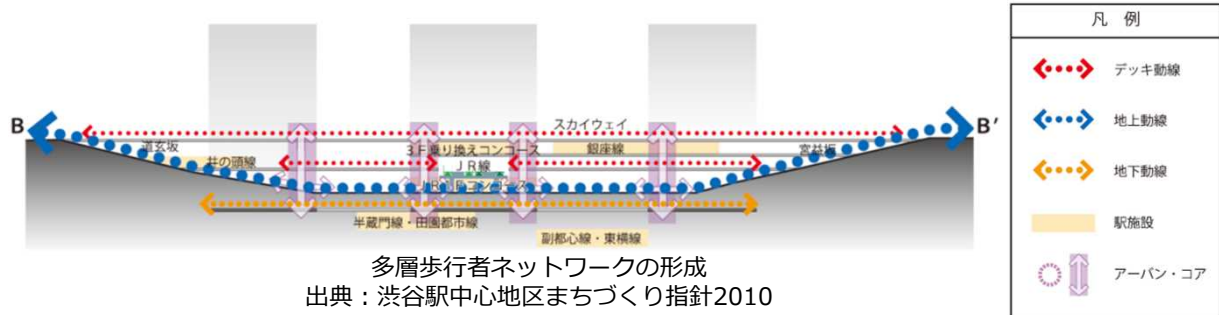
渋谷駅街区共同ビル開発事業	
整備内容	バス乗り場の一部、歩行者空間
整備主体	開発事業者（東急株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社）
管理主体	渋谷スクランブルスクエア株式会社

道玄坂一丁目駅前地区第一種市街地再開発事業	
整備内容	バスターミナル（空港バス、路線バス）
整備主体	道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発組合
管理主体	ビル所有者（渋谷クラス管理組合）※バスターミナルの車路部の表面管理は、区と渋谷クラスで協定を締結し、区管理

● 駅まち再構築の実現における工夫

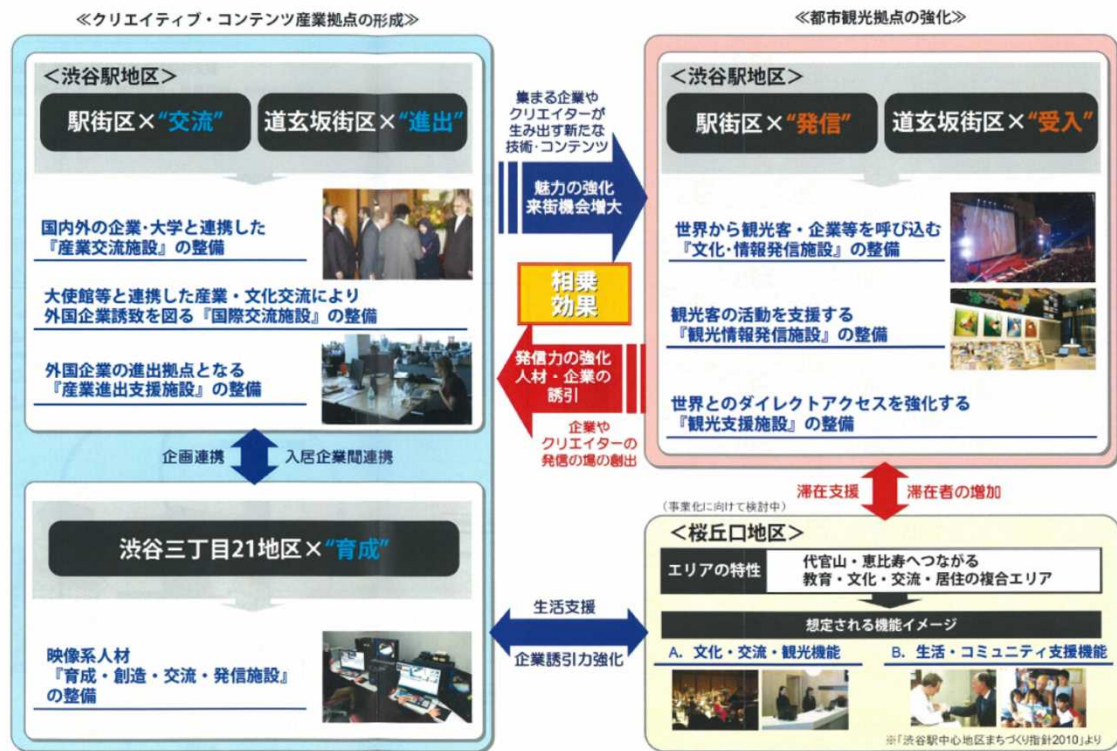
■ 駅ビル・駅広隣接敷地内も活用し、多層をつなぐ歩行者ネットワークを整備

- 地下・地上・デッキ階をバリアフリーかつ視認性高く接続する、敷地内の縦動線アーバン・コアが、各開発事業者により整備される計画となっている。



■ 都市の魅力向上に資する機能を、上位計画等に基づき各開発の建物内に設置

- 渋谷駅中心地区の5開発事業が連携し、観光案内、産業支援、生活支援など、各々のエリアに求められる都市の魅力向上に資する機能を、ビル内に整備した。
- 整備にあたっては、都市再生特別地区の中で、都市再生への貢献項目として評価されている。



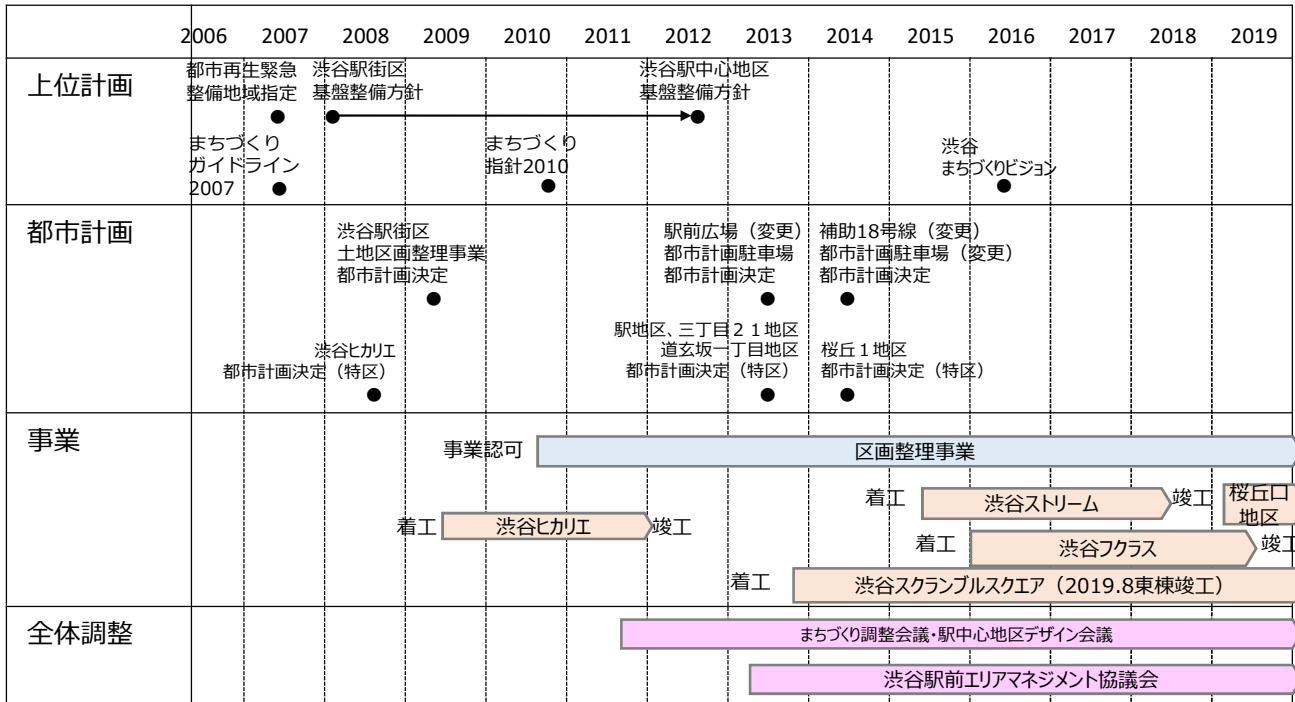
整備事業の概要

渋谷駅周辺整備（交通結節点事業）		各開発事業（地区施設の歩行者通路等として整備） （道玄坂一丁目駅前地区※1、桜丘口地区※2、渋谷ヒカリエ）	
整備内容	西口、東口の歩道橋及び地下通路再整備	整備内容	後背のまちへの歩行者動線整備
整備主体	東京国道事務所	整備主体	各開発事業者 再開発組合
管理主体	東京国道事務所		
渋谷駅街区都市基盤整備事業 （地区施設の歩行者専用通路として整備）		※1法定再開発事業（道玄坂一丁目地区第一種市街地再開発事業） ※2法定再開発事業桜ヶ丘地区第一種市街地再開発事業	
整備内容	駅の東西をつなぐ歩行者通路整備		
整備主体	開発事業者 （東急株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社）		

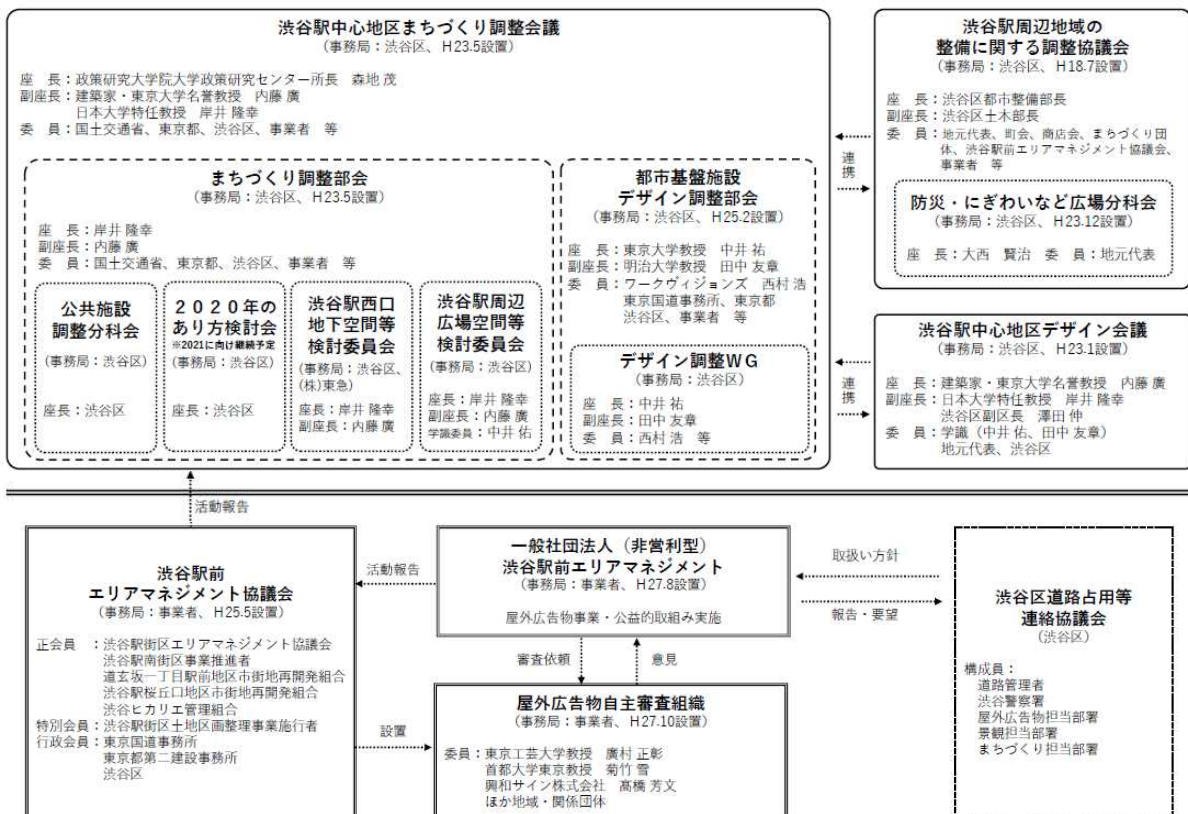
● 駅まち再構築の経緯

- 東急線の地下化・副都心線との相互直通運転化が見えている中で、都市再生緊急整備地域指定と並行し、駅中心地区のまちづくりの方向性を定めた「まちづくりガイドライン」を策定した。
- その後、渋谷ヒカリエの都市計画提案（区画整理事業の都市計画手続開始と同時）に合わせて基盤整備方針を策定し、駅中心地区の各地区の都市計画提案および関連する基盤施設の都市計画手続に合わせ順次改定をしながら、段階的に計画を担保してきた。
- 以上のような多岐にわたる上位計画やそれに関わる事業の調整を進めるにあたっては、下図に示すように、関係者が一堂に会する会議体の中で議論が進められてきた。
- また、計画段階からエリアマネジメントの取組についても議論を進め、長期にわたる工事中の対応や、防災対応（都市再生安全確保計画策定）などに取り組んできた。

経緯



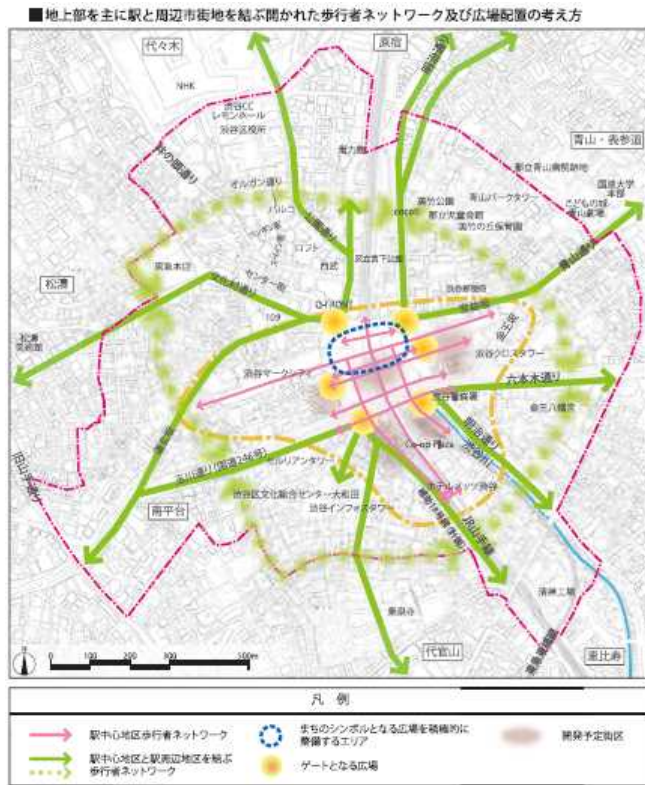
体制



● 上位計画

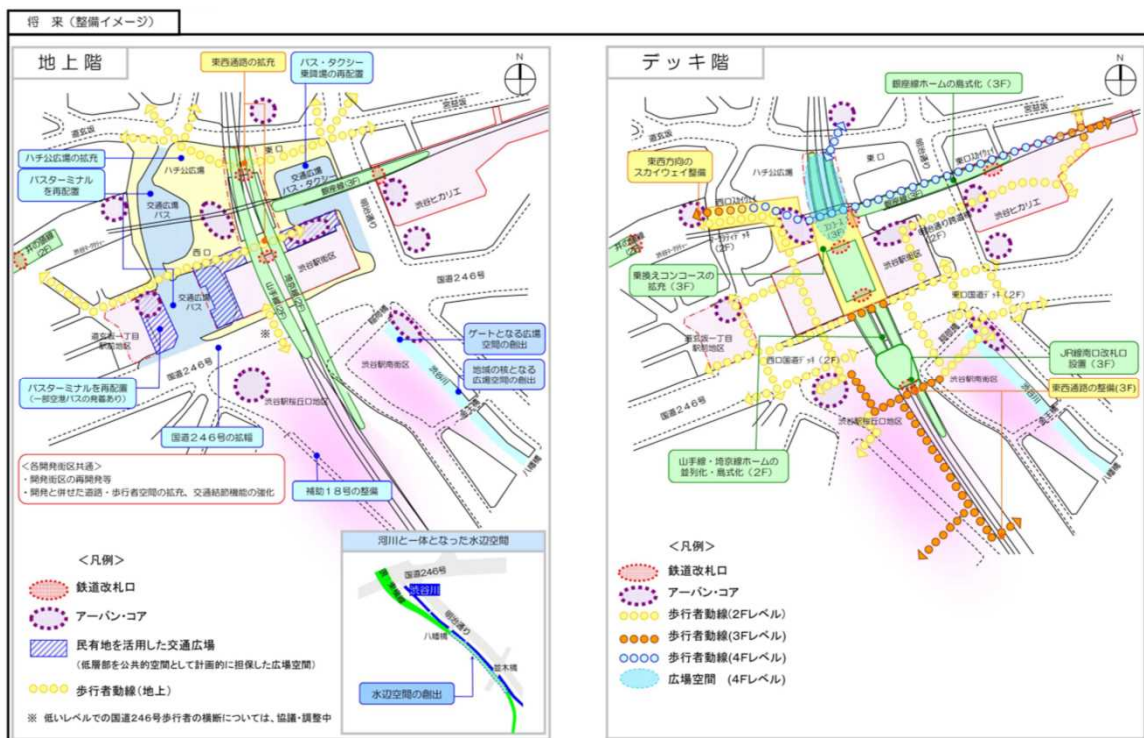
■ 渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007（2007）

- 都市再生緊急整備地域の指定を受け、民間事業者を誘導しながら公民パートナーシップによるまちづくりの推進へ向けた指針として、都市機能、環境配慮、多層の歩行者ネットワーク、防災、景観等の視点で整理されている。
- H22に「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」の中で見直しが見直しがなされている。



■ 渋谷駅中心地区基盤整備方針（2012）

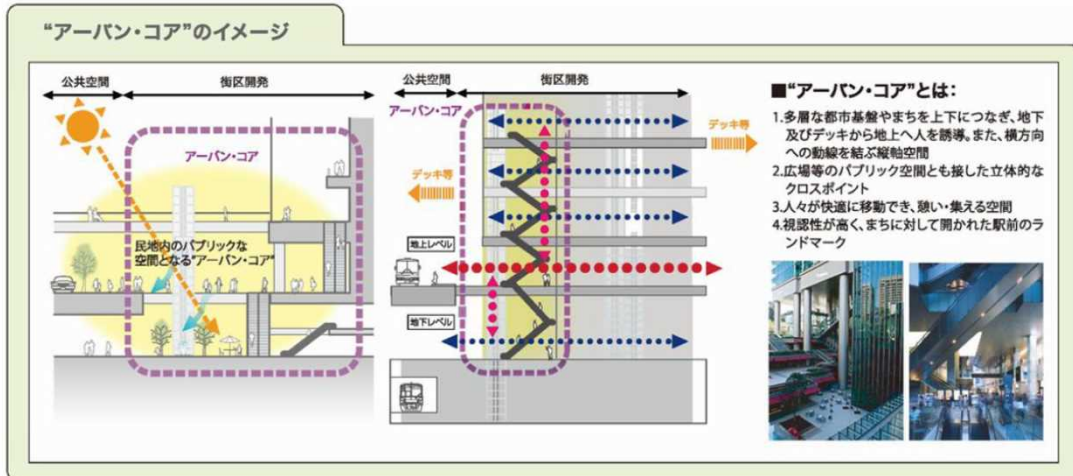
- 「まちづくりガイドライン」「まちづくり指針」を踏まえ、渋谷駅中心地区のまちづくりに必要な都市基盤についての方針を示すものとして渋谷駅街区基盤整備方針がH20年に策定された。
- その後の駅中心地区の検討の進展を受け、H24年に改定された。



コラム 地上と地下を接続するバリアフリー動線

縦動線アーバン・コア

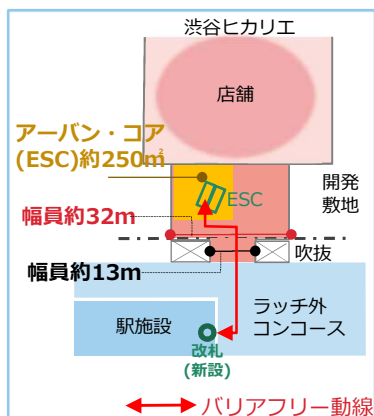
- 渋谷駅中心地区では、多層に渡る歩行者動線を円滑かつバリアフリーに接続するため、都市基盤やまちを上下につなぐ「アーバン・コア」を、開発と連携して各所に整備することを、構造段階から掲げてきた（渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007に概念が示されている）。
- アーバン・コアは、単なるバリアフリー動線ではなく、「広場等のパブリック空間とも接した立体的なクロスポイント」として、「人々が憩い・集える空間」となり、「視認性が高く、まちに対して開かれた駅前のランドマーク」となることが求められている。



出典：渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007

渋谷ヒカリエのアーバン・コア

- この概念を最初に具現化した「渋谷ヒカリエ」では、駅広隣接街区敷地内（建物内）に、駅改札から視認性の高い位置に吹抜による開放的な接続を整備した。
- 地下鉄駅施設から直結する位置にアーバン・コアを整備するにあたっては、消防法上の扱いが課題となったが、開口部の吹き抜け空間を消防法上の緩衝帯として位置付けることにより、開放的な接続空間を実現した。



コラム 地域荷捌きの取組

路上荷捌きによる歩行環境の課題解消

- 西口駅前広場に隣接する渋谷フクラス（渋谷駅地区道玄坂街区）では、渋谷中央街（敷地西側の商店街）の歩行環境の改善を目指し、周辺エリアの路上荷捌き駐車への対策として、ビル内（地下2階）に7台の地域荷捌き場を整備した。
- これは、都市再生特別地区の都市再生への貢献項目として、開発事業者（再開発組合）が整備・実現したものである。
- 地域荷捌き場（ESSA）の運営は、渋谷フクラス荷捌き管理室が行っており、20分まで無料、以降20分300円で利用が可能。



出典：渋谷フクラス



出典：渋谷フクラス

地域荷捌きの円滑な運用のためのルール

- 渋谷中央街の側では、以下のような荷捌きルールが取り決められ、ルールの徹底のため、「渋谷中央街道路環境整備協議会」のメンバーが定期的にパトロールし、ルール違反者に注意をすることとなっている。
 - 対象エリアは17:00(平日)、12:00(休日)～翌5:00は車両進入禁止
 - 各ビルへの荷捌きは上記の時間以外で実施
 - 路上での荷捌きは原則、貨物用パーキングメーターを使用
 - 8:00～18:00は地域荷捌き場「ESSA(エッサ)」を積極的に活用
 - 「ESSA(エッサ)」を定期的に利用したい場合は個別に相談