

駅まち再構築事例集

令和2年7月 国土交通省 都市局 街路交通施設課

目次

| | |
|-----------------------------|--------|
| 1. 駅まち再構築事例集作成の背景と目的 | |
| (1) 背景と課題 | ・・・3 |
| (2) 交通結節点の将来像検討に必要な視点 | ・・・4 |
| (3) 「駅まち空間」とは | ・・・5 |
| (4) 事例集作成の目的 | ・・・6 |
| 2. 事例収集の視点 | |
| (1) 駅まち空間が抱える課題の整理 | ・・・7 |
| (2) 事例収集の視点 | ・・・8 |
| (3) 駅まち再構築のポイント | ・・・9 |
| (4) 対象駅の選定 | ・・・11 |
| (5) 事例収集した駅と駅まち再構築のポイントとの相関 | ・・・12 |
| 3. 駅まち再構築事例集 | |
| (1) 事例の索引 | ・・・13 |
| (2) 駅まち再構築事例集 | |
| ① 事例集の見かた | ・・・14 |
| ① 渋谷駅 | ・・・17 |
| コラム 地上と地下を接続するバリアフリー動線 | ・・・23 |
| コラム 地域荷捌きの取組 | ・・・24 |
| ② 大手町駅 | ・・・25 |
| コラム 地上と地下を接続するバリアフリー動線 | ・・・31 |
| コラム 安心・安全への取組 | ・・・32 |
| ③ 博多駅 | ・・・33 |
| コラム 駅前広場内の空間（大屋根広場）の管理・運営 | ・・・39 |
| ④ 田町駅 | ・・・41 |
| ⑤ さっぽろ駅 大通駅 | ・・・47 |
| コラム エリアマネジメントによる管理・運営 | ・・・52 |
| コラム 地下歩行者空間整備による効果 | ・・・53 |
| ⑥ 虎ノ門駅 | ・・・55 |
| ⑦ 柏駅 | ・・・61 |
| ⑧ たまプラーザ駅 | ・・・67 |
| ⑨ 姫路駅 | ・・・73 |
| コラム 交通計画に基づく駅周辺の再構築 | ・・・79 |
| ⑩ 宇都宮駅 | ・・・81 |
| ⑪ 富山駅 | ・・・87 |
| コラム バスターミナル整備による乗降場の集約化 | ・・・92 |
| ⑫ 福井駅 | ・・・93 |
| コラム 従前従後の権利 | ・・・98 |
| ⑬ 土浦駅 | ・・・99 |
| ⑭ 尾道駅 | ・・・105 |
| コラム 駅空間に公益的施設を設置した事例：由布院駅 | ・・・109 |
| コラム 駅空間に公益的施設を設置した事例：田主丸駅 | ・・・110 |
| コラム 駅空間に公益的施設を設置した事例：郡家駅 | ・・・110 |
| ⑮ 宝積寺駅 | ・・・111 |
| ⑯ 廿日市市役所駅 | ・・・117 |
| コラム 上位計画を踏まえて周辺市街地との連携を推進 | ・・・123 |
| ⑰ 日向市駅 | ・・・125 |
| ⑱ 中村駅 | ・・・131 |
| コラム 駅に公益的施設（図書館）を合築した事例 | ・・・134 |

1. 駅まち再構築事例集作成の背景と目的

(1) 背景と課題

本格的な少子高齢化、人口減少社会に直面する日本の都市においては、厳しい財政事情もあいまって、将来、市民生活を支える都市機能のサービスレベルの維持が困難となり、地域経済の衰退を招くことが危惧されている。

既に地方都市では喫緊の課題となっているが、まだ人口減少が顕在化していない都心部においても、近い将来、直面する課題であると見込まれている。

そのため、国土交通省においては対応策のひとつとして、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性の向上を図る「コンパクト+ネットワーク」の取組が進められている。その一環として、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画（※）が制度化され、優れたまちづくりの成果が現れ出しており、その中の多くの場合で交通結節点が拠点として位置づけられている。

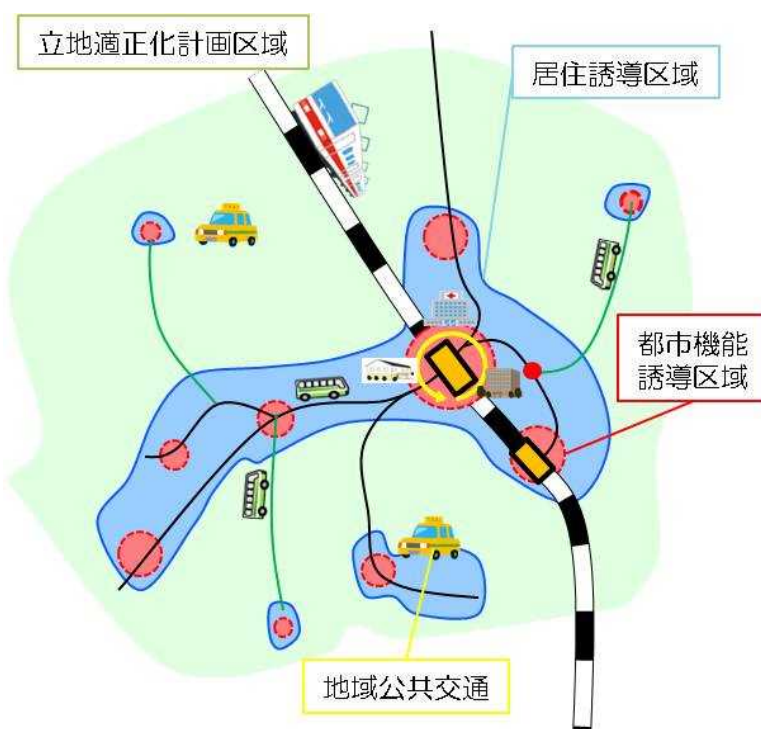
人々が生活を営むにあたっては、移動することが不可避である。そのため、数多ある都市機能の中でも、公共交通サービスの中核を担う交通結節点は、特に重要な機能のひとつであり、地域のニーズに合った機能を備えることが求められている。

また、2020年の新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、3つの「密」を回避する観点から、通勤、通学、レジャー等あらゆる場面で行動のあり方を見直す動きが出てきている。交通結節点においても、ゆとりある空間や工夫された動線などを整備していくことが求められると考えられる。

しかしながら、十分な機能が備わっているとはいえない事例も散見されている。例えば、大都市の中心部は、都市の国際競争力強化のための取組み等により、より一層人々が集中する区域となっているが、交通結節点において必ずしも円滑な移動や滞在するための空間が確保されていない。他方、郊外部や地方都市では、少子高齢化が進展する中、変化する利用者のニーズに対応できていない場合も多く存在するといったことである。

以上のことから、都市にとって不可欠な交通結節点において、時代や地域のニーズに沿って必要となる機能を確保することが喫緊の課題となっている。

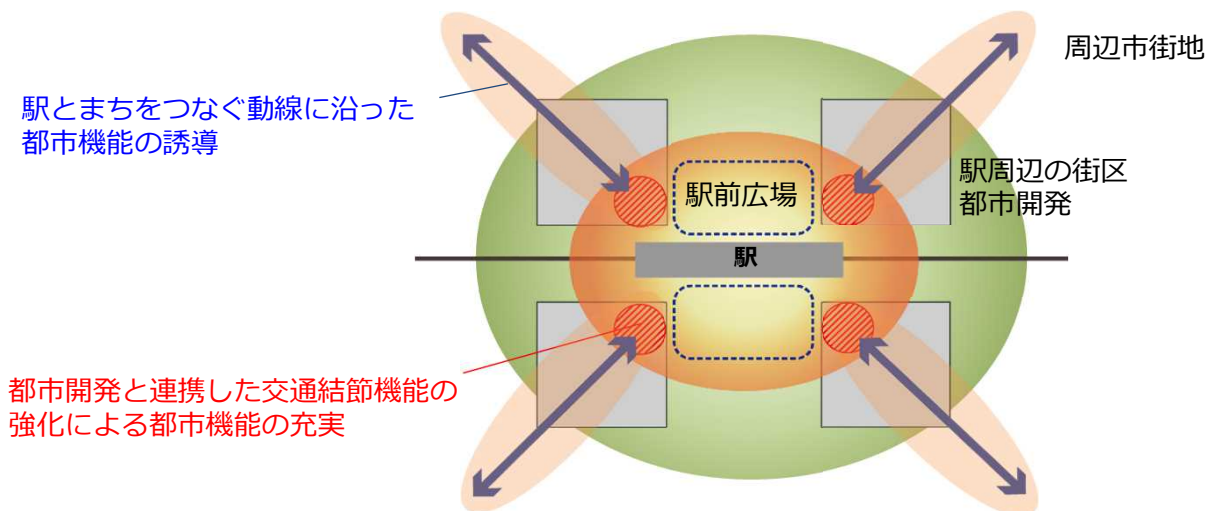
※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案が閣議決定（令和2年2月7日）され、「地域公共交通計画」に変更された。（令和2年6月3日公布、以降6ヶ月以内に施行）



立地適正化計画の意義と役割
～コンパクト・プラス・ネットワークの推進～

(2) 交通結節点の将来像検討に必要な視点

前述の通り、交通結節点は都市に不可欠な基礎インフラであるが、交通結節点だけで都市が成り立っているわけではないことに鑑みると、交通結節点の将来像の検討においては「まちを良くする」視点を欠かすことはできない。まち全体を良くするためには、近年の社会情勢の変化により、これまでの交通結節点では想定されていないような多様な機能が求められるようになってきていることを踏まえ、駅、駅前広場、自由通路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉え、鉄道事業者等と幅広い協議・調整をしながら、柔軟な発想で交通結節点の空間整備、機能配置を検討する視点が重要となる。

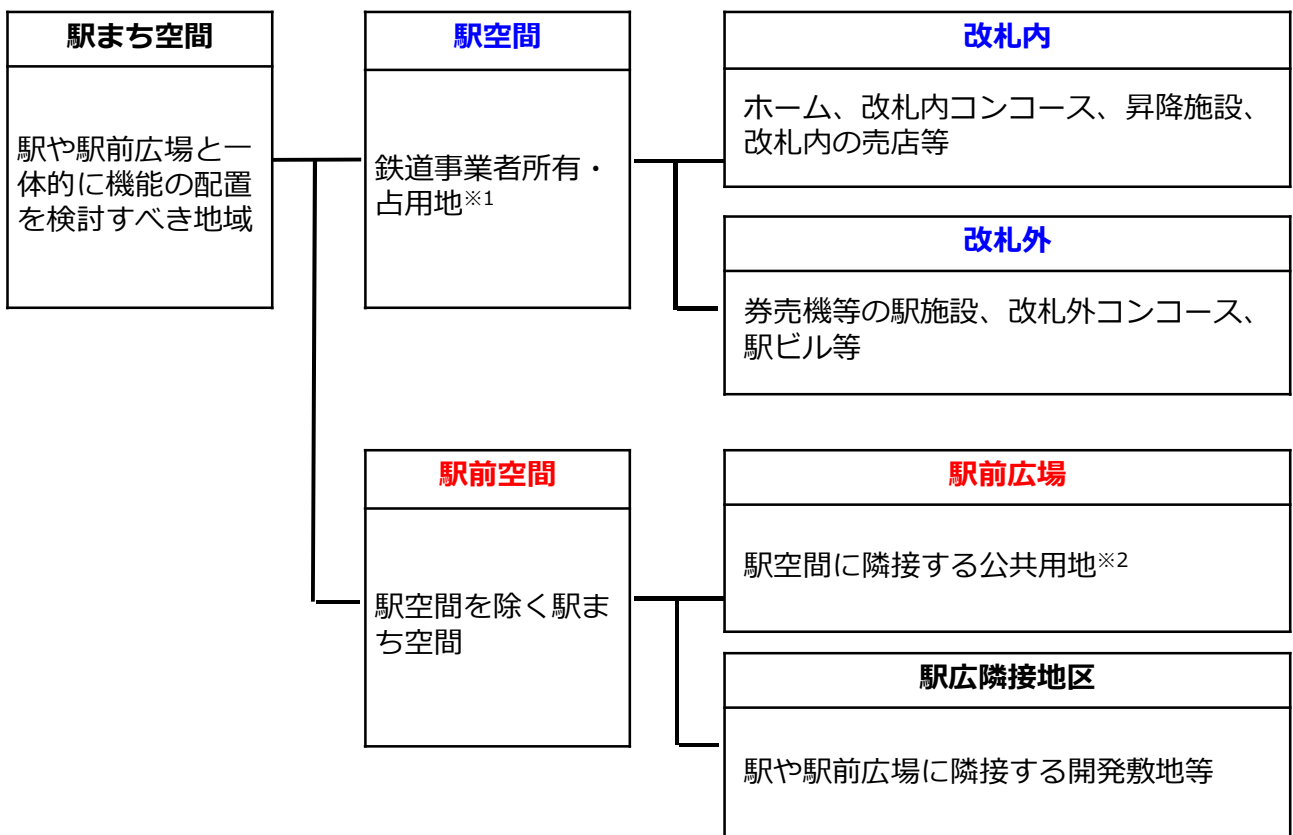
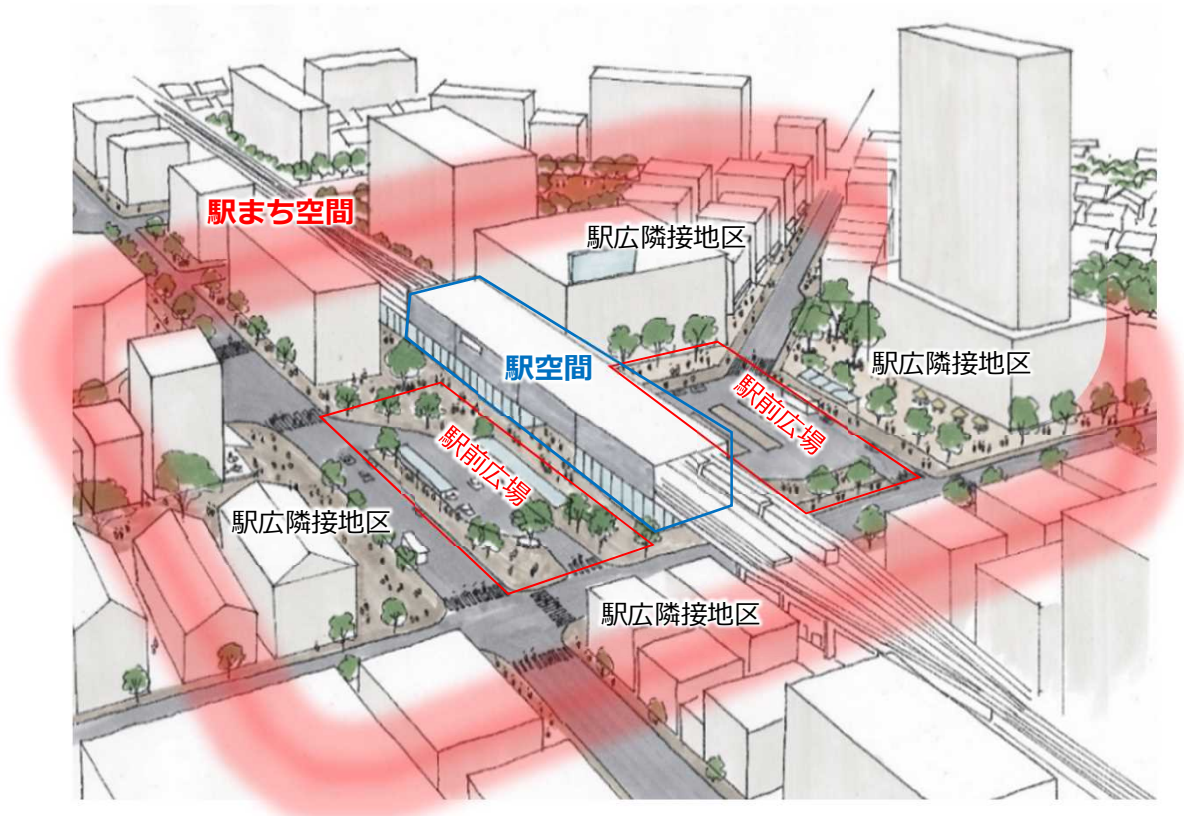


周辺街区と連携した都市機能強化や空間の活用イメージ

(3) 「駅まち空間」とは

本事例集では、駅や駅前広場と一体的に機能の配置を検討することが期待される地域を「駅まち空間」と定義する。この「駅まち空間」を対象として、先進的な事例を収集した。

「駅まち空間」の具体的な範囲は、個々の駅・交通結節点の特性により変化するものであり、一律に定めるべきものではないが、「駅まち空間」が内包する空間の要素を分類すると以下の通りとなる。

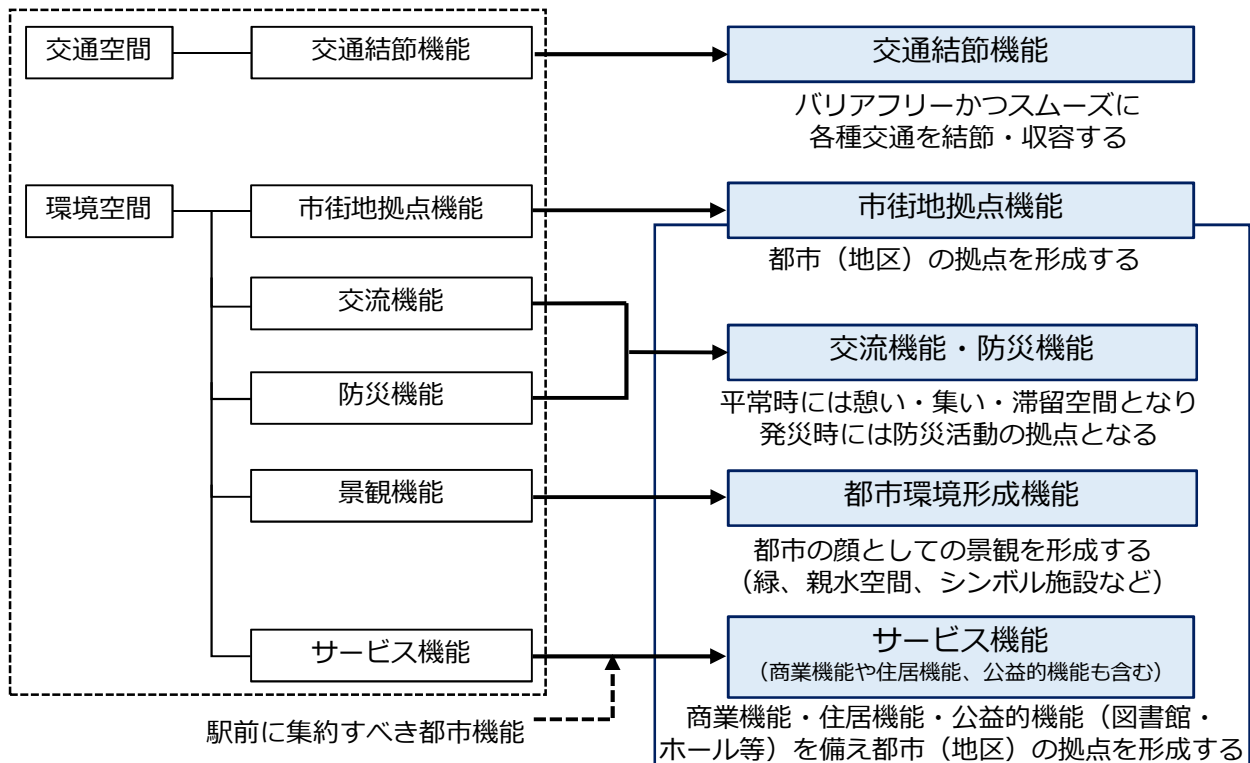


※1 協定駅前広場は除く

※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

「駅まち空間」が備えるべき機能を以下に示す。「駅まち空間」の施設において体系的に機能の分類がなされている文献に「駅前広場計画指針」があることから、それをベースに「駅まち空間」として備えるべき機能を整理した。必ずしも全ての駅に駅前広場が設置されているわけではないが、「駅まち空間」に集約されることが期待される都市機能を網羅しているものとする。

駅前広場の機能（駅前広場計画指針※）



※駅前広場計画指針：建設省都市局都市交通調査室監修
 社団法人日本交通計画協会編集 平成10年

（４）事例集作成の目的

今回、交通結節点を「駅まち空間」として一体的に捉え、その空間を再構築し、まちづくりの中核を担っている先進事例を収集した。本事例集では、一つひとつの事例において、可能な限り、多様な主体間の連携により実現した空間や機能、実現に至るまでの手法、手順、財源等についてとりまとめた。駅まち空間の再構築を企図する地方自治体をはじめとした関係者の取組の一助となるとともに、駅まち空間の再構築をより効率的に進めるための仕組みづくりにつながることを期待される。

2. 事例収集の視点

(1) 駅まち空間が抱える課題の整理

駅の立地や地域に関わらず、駅まち空間が抱える共通課題としては以下のようなものがある。

| | |
|-------------|--|
| 共通課題 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 駅や線路敷等による市街地の分断 ➢ 駅・その他交通モードの使用状況に応じた歩行者空間と交通空間の輻輳 ➢ 駅空間～駅前広場～周辺市街地往来におけるウォークアブルな空間の確保、バリアフリーへの対応 ➢ サイン・標識などの情報伝達手段や通信機能等（WiFi等）の整備による利便性確保 |
|-------------|--|

また駅まち空間では、その立地や地域の状況などにより、それぞれ多様な課題を抱えている。空間ごとに抱える主な課題を分類すると、以下のように整理される。

| | | 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 | |
| 都心部 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 乗換動線が複雑、難解な案内表示 ➢ 密閉・密集の回避 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 乗換による混雑 ➢ 密閉・密集の回避 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 歩行者空間が混雑し、ゆとりがない ➢ バス路線等が集中する駅では交通結節機能が不十分 ➢ 密閉・密集の回避 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 権利者が複雑に絡み合っており、都市機能更新が停滞 ➢ 都市の魅力向上が必要 | |
| | 地下駅 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路下にあり、空間の拡張が困難 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 出入口等の地上と地下のつながりが不足 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 多くは駅前広場がなく、滞留空間が不足 | | |
| 郊外部 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 生活拠点でのピーク時の混雑 ➢ 駅や線路敷が市街地を分断 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 駅前広場がない場合もある ➢ 広大な駅前広場を確保するも、需要が伸びず | <ul style="list-style-type: none"> ➢ まちの中心としての駅周辺の活力が低下 ➢ アクセス道路の不足、市街地の老朽化 | |
| 地方中核都市 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新幹線開通や観光需要の増加などによる混雑 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 地方中核都市の玄関にふさわしい空間がない ➢ 拠点として公共交通の交通結節機能強化が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 市街地の拡散によりまちの中心としての駅・駅周辺の活力が低下 ➢ 中心市街地の老朽化・更新の必要性 | |
| 地方都市 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道利用者が減少し、路線の存続が危ぶまれる駅もある中で、現状の駅施設が過大 | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 移動弱者や観光客向け端末への結節強化が必要 ➢ 歩行者空間の再編が必要 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 定住・交流人口の減少により駅・駅周辺の活力が低下 ➢ 公共交通の廃止・縮小 ➢ 地域拠点としての再整備 | |
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通への乗換利便性が低く、周辺市街地へのアクセスが悪い | | |

(2) 事例収集の視点

都心部では、駅や駅前広場の混雑が課題であるにも関わらず、物理的に空間の拡張が困難である。一方、地方都市では従来の駅前広場が過大となっている場合もある。Society5.0ともいわれる変化の激しいこれからの時代を見据えると、需要の変化や新技術の導入等、駅まち空間に求められる機能も変化することから、本事例集では、以下に示すような「空間の共有」と「機能の連携」に柔軟に対応しているまちづくりの事例に着目してポイントや実現方策を整理する。

駅まち空間と周辺市街地における一般的な機能配置について

| 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 | 【1】 交通結節機能 | ラチ内コンコース ホーム・昇降施設・駅務室・機械室等 | ラチ外コンコース 自由通路 駅務室 機械室等 | バス乗降（路線バス・高速バス・観光バス等） タクシー乗降・一般車乗降・ライドシェア乗降 駐車施設（自動車、自転車） 乗換のための歩行者空間等 | 駐車場 駐輪場等 | サイクルポート シェアモビリティポート フリンジパーキング等 | |
| 環境空間 | 市街地拠点機能 | 【2】 交流機能 防災機能 | 待合場等 | 待合場 休憩スペース等 | 人々の滞留スペース・プラザ・ 災害時の一時避難場所等 | 公開空地 共用部等 | 公園 避難所・一時滞在施設等 |
| | | 【3】 都市環境形成機能 | 地域性や象徴性のある駅舎等 | 地域性や象徴性のある駅舎等 | 親水空間（噴水・水盤等） シンボル施設（モニュメント等） グリーンインフラ（シンボルツリー・芝生等）等 | 公開空地 共用部等 | 緑のネットワーク（街路樹・緑道等） シンボルロード等 |
| | | 【4】 サービス機能 (商業機能や住居機能、サービス機能も含む) | トイレ 通信（Wi-Fi）等 | 切符売り場 案内所 通信（Wi-Fi）等 | 通信（Wi-Fi、公衆電話） 交番・トイレ 行政窓口・観光案内所等 | 商業・業務 住宅等 | 図書館・公民館・地域交流施設・役所・文化ホール・福祉施設・郵便局・物産店・創業支援施設・観光支援施設等 |

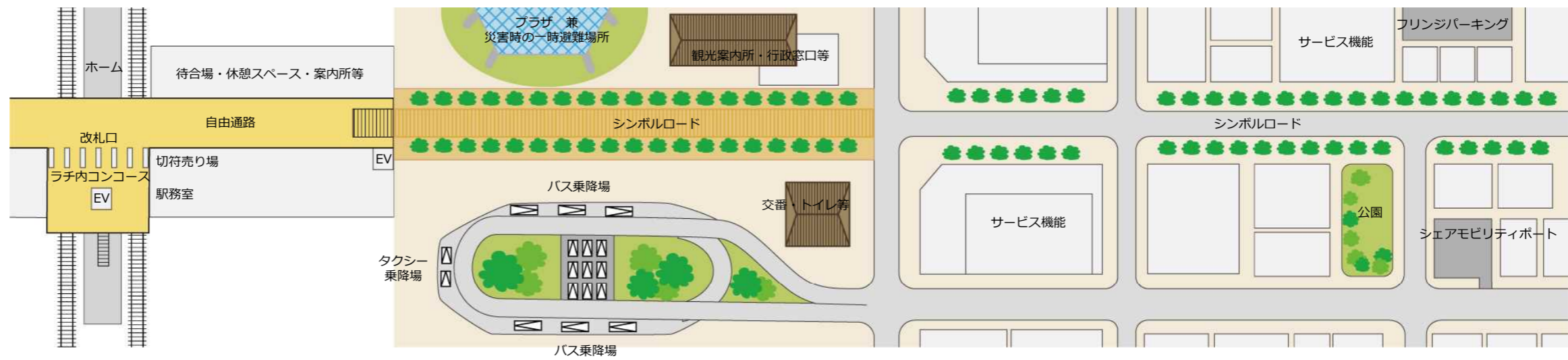
駅前広場の機能について、駅空間・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携

駅空間の機能について、駅前空間・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携



周辺市街地の機能について、駅空間・駅前空間と空間を共有し、機能を連携

平面イメージ



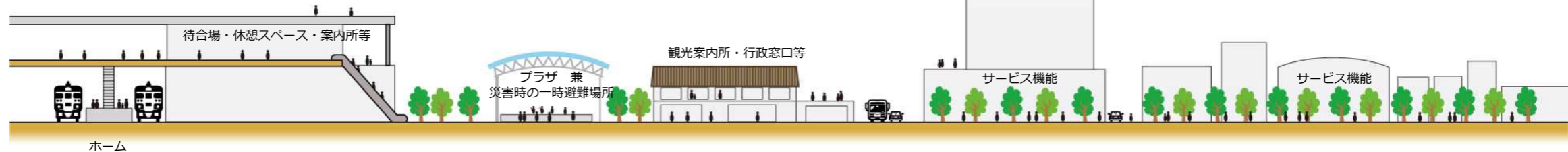
<駅空間>

<駅前広場>

<駅広隣接地区>

<周辺市街地>

立面イメージ

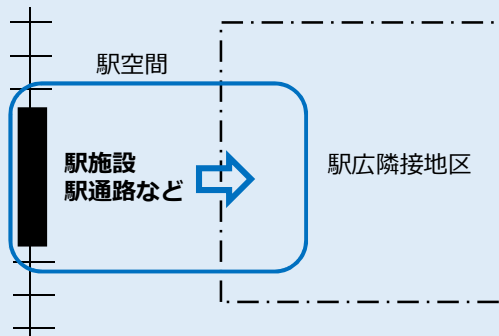


(3) 駅まち再構築のポイント

優れた交通結節点の整備が進められている事例における「空間の共有」と「機能の連携」のポイントは、以下に示す【A】から【J】までの10個に分類することができる。

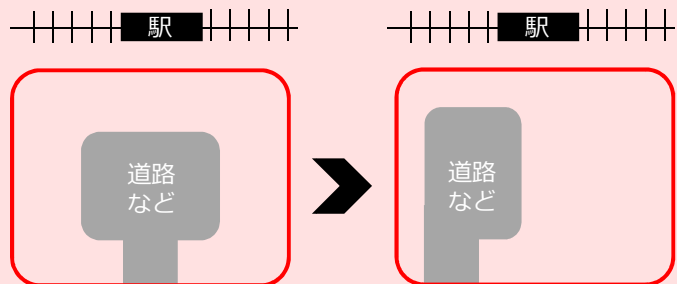
駅空間の拡張

【A】 駅施設をまちに拡張

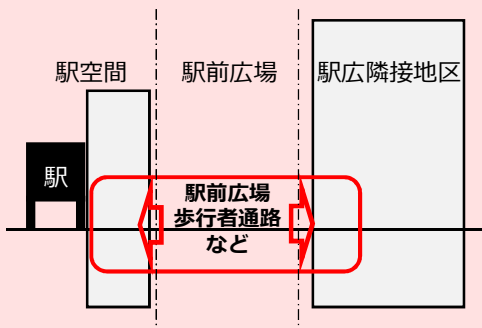


駅前空間の拡張・再編

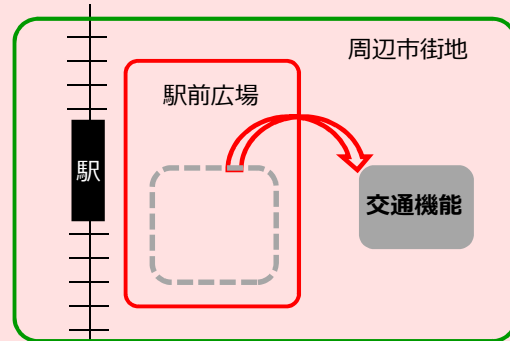
【D】 用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編



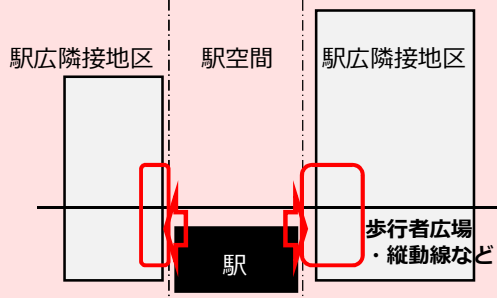
【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張



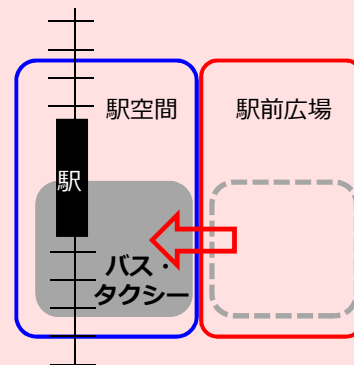
【E】 交通機能の一部を周辺市街地創出



【C】 地下駅の駅前広場機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張

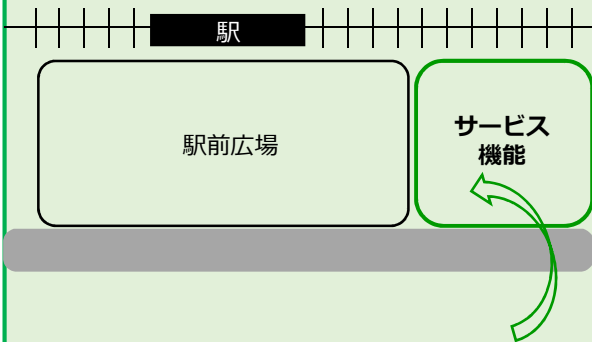


【F】 交通機能を駅空間に移転

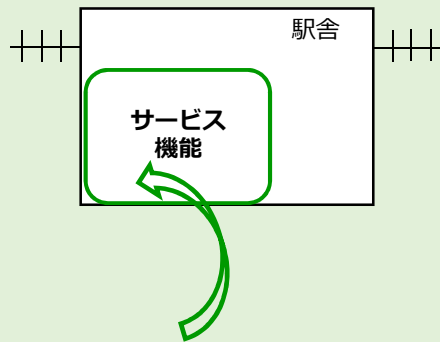


周辺市街地にある都市機能の集約

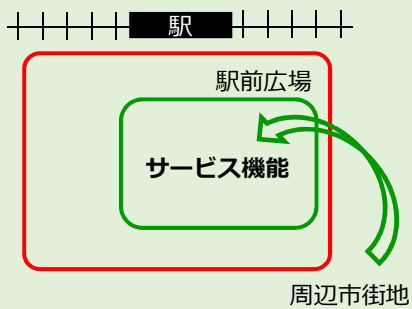
【G】 サービス機能を
駅前隣接地区に集約



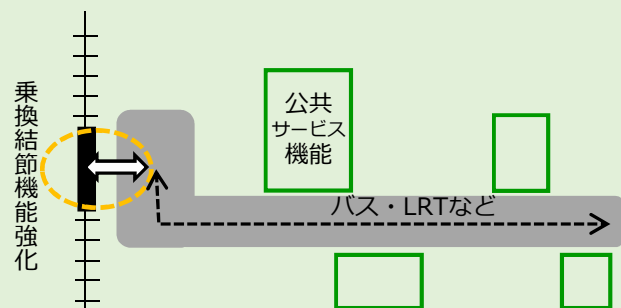
【I】 サービス機能を駅空間に集約



【H】 サービス機能を駅前広場に集約



【J】 公共交通路線沿いに
公共サービス機能を集約



※サービス機能・・・商業機能や住居機能、公益的機能も含む

公共的機能には、役所、行政窓口、図書館、福祉施設などの公共施設のほか、観光施設、産業育成施設、文化ホールなどの都市力強化に資する機能も含む

(4) 対象駅の選定

事例収集の対象駅は、駅の立地により4区分に類型化し、駅空間・駅前の公有地/民有地・周辺市街地が「空間の共有」や「機能の連携」を念頭に駅まち空間整備を計画している18事例を選定した。各駅の基礎情報と合わせて以下に示す。

なお、掲載する事例は、必ずしも個々の駅まち空間における全ての取組を網羅しているわけではないので、事例集を読まれる際は留意されたい。

<事例収集の対象駅>

| 駅名 | 地域区分 | 乗降客数（人/日） | 所在地 | 乗り入れ路線数（線） | 公共交通モード | | | | 自治体人口（人） |
|---------------|--------|-----------|----------------|------------|----------------|------------------------------|----------------|----------|---------------------|
| | | | | | 新幹線 | 鉄道 | 地下鉄 | 路面電車・LRT | |
| ① 渋谷 | 都心部 | 3,340,000 | 東京都渋谷区 | 9 | — | JR東日本 京王電鉄、東急電鉄 | 東京メトロ | — | 23.0万 東京23区は939万 |
| ② 大手町 | | 493,000 | 東京都千代田区 | 5 | — | — | 東京メトロ 都営地下鉄 | — | 6.5万 東京23区は939万 |
| ③ 博多 | | 468,000 | 福岡県福岡市 | 6 | 九州新幹線 山陽新幹線 | JR西日本 JR九州 | 福岡市地下鉄 | — | 159.5万 |
| ④ 田町 | | 305,000 | 東京都港区 | 2 | — | JR東日本 | — | — | 26.0万 |
| ⑤ さっぽろ・大通（地下） | | 180,000 | 北海道札幌市 | 3 | — | JR北海道 | 札幌市営地下鉄 | — | 197.0万 |
| ⑥ 虎ノ門（地下） | | 117,000 | 東京都港区 | 2 | — | — | 東京メトロ | — | 26.0万 東京23区は939万 |
| ⑦ 柏 | 郊外部 | 395,000 | 千葉県柏市 | 2 | — | JR東日本 東武鉄道 | — | — | 43.0万 |
| ⑧ たまプラーザ | | 83,000 | 神奈川県横浜市 | 1 | — | 東急電鉄 | — | — | 31.0万 (青葉区) |
| ⑨ 姫路 | 地方中核都市 | 103,000 | 兵庫県姫路市 | 5 | 山陽新幹線 | JR西日本 山陽電鉄 | — | — | 53.0万 |
| ⑩ 宇都宮 | | 73,000 | 栃木県宇都宮市 | 3 | 東北新幹線 | JR東日本 | — | (整備中) | 52.0万 |
| ⑪ 富山 | | 40,000 | 富山県富山市 | 5 | 北陸新幹線 | JR西日本 あいの風とやま鉄道 富山地方鉄道 | — | 富山地方鉄道 | 41.0万 |
| ⑫ 福井 | | 27,000 | 福井県福井市 | 4 | — | JR西日本 えちぜん鉄道 | — | 福井鉄道 | 26.3万 |
| ⑬ 土浦 | 地方都市 | 32,000 | 茨城県土浦市 | 1 | — | JR東日本 | — | — | 13.9万 |
| ⑭ 尾道 | | 11,000 | 広島県尾道市 | 1 | — | JR西日本 | — | — | 13.6万 |
| ⑮ 宝積寺 | | 4,400 | 栃木県塩谷郡 高根沢町 | 2 | — | JR東日本 | — | — | 2.9万 |
| ⑯ 廿日市市役所前 | | 3,300 | 広島県廿日市市 | 1 | — | 広島電鉄 | — | — | 11.7万 |
| ⑰ 日向市 | | 2,800 | 宮崎県日向市 | 1 | — | JR九州 | — | — | 6.1万 |
| ⑱ 中村 | | 978 | 高知県四万十市 | 2 | — | 土佐くろしお鉄道 | — | — | 3.3万 |

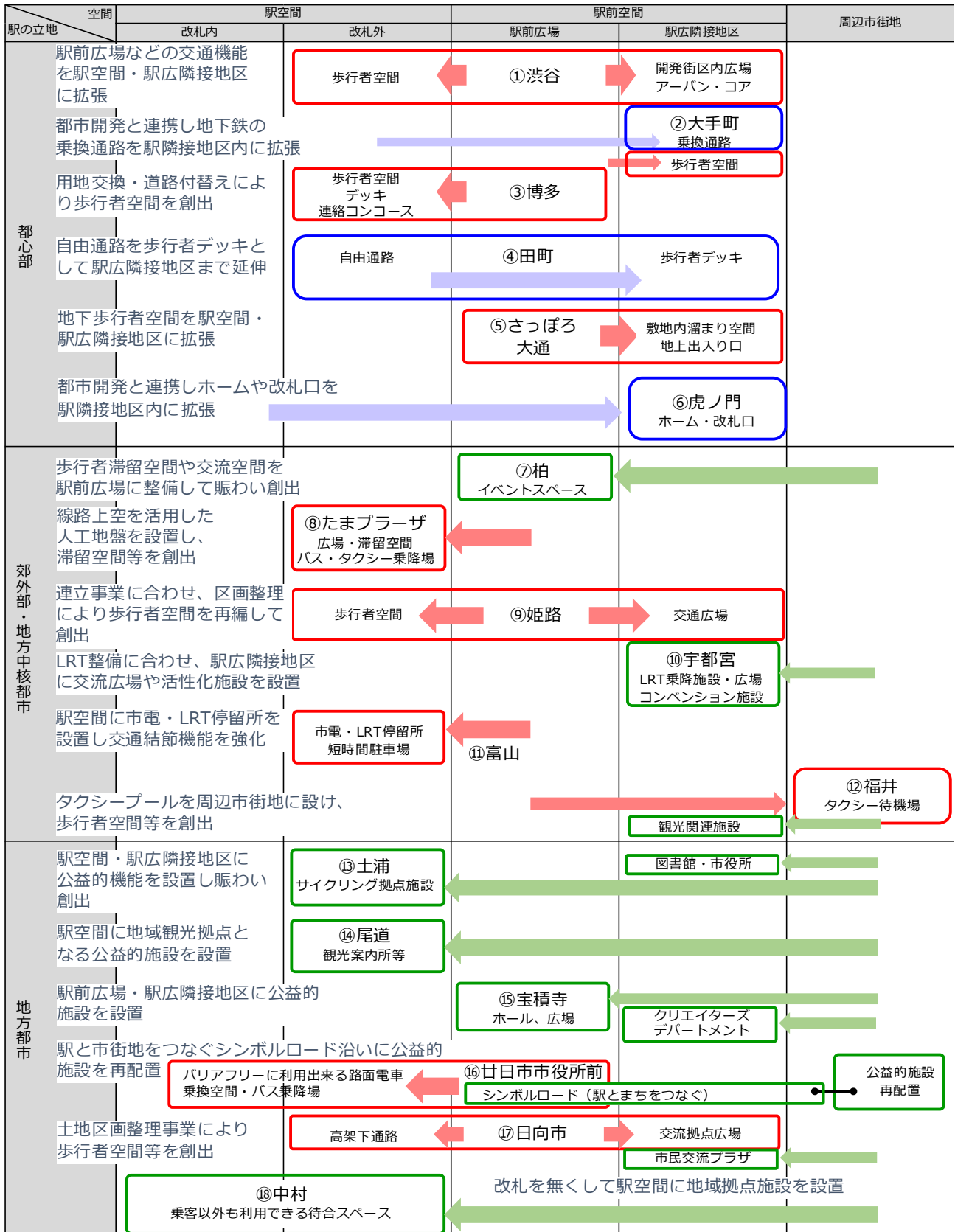
乗降客数出典：国土数値情報 駅別乗降客数データ2017年度 等

留意事項

- 整備済みもしくは事業スキームが整理済の事例が対象
- 課題・背景と「空間の共有」「機能の連携」の視点から見た解決策の整理を通じて、駅まち再構築のポイントを抽出
- 駅まち再構築にかかる空間整備の概要と実現に至る手法を明示
- 上位計画の策定～都市計画～事業化の経緯（タイムライン）およびまちづくりの体制を明示
- 防災、管理スキーム、バリアフリー、物流等、特筆すべき点がある場合は、コラムとして掲示

(5) 事例収集した駅と駅まち再構築のポイントとの相関

「2.事例収集の視点(2)事例収集の視点」で示した、「空間の共有」と「機能の連携」に着目し、各事例が該当する「駅まち再構築のポイント」について、特に特徴的であると考えられる点を模式図としてまとめた。それぞれ既定の概念にとらわれず、柔軟な思考の下で駅まち再構築が進められてきたことを視覚的に把握することができる。



凡例

- 一般的には駅空間に設置される機能が拡張、移転したことを示す
- 一般的には駅前広場に設置される機能が拡張、移転したことを示す
- 一般的には周辺市街地に設置される機能が拡張、移転したことを示す

3. 駅まち再構築事例集

(1) 事例の索引

各事例が該当する駅まち再構築のポイント（◎は特に注視すべきポイント）

| 地域区分 | 駅名 | 駅まち再構築のポイント | | | | | | | | | |
|--------|-----------|------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------------|
| | | 駅空間の拡張 | 駅前空間の拡張・再編 | | | | 周辺市街地にある都市機能の集約 | | | | |
| | | 【A】 駅施設をまちに拡張 | 【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張 | 【C】 地下駅の駅前広場機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張 | 【D】 用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編 | 【E】 交通機能の一部を周辺市街地に創出 | 【F】 交通結節機能を駅空間に移転 | 【G】 サービス機能を駅広隣接地区に集約 | 【H】 サービス機能を駅前広場に集約 | 【I】 サービス機能を駅空間に集約 | 【J】 公共交通路線沿いに公共サービス機能を集約 |
| 都心部 | ① 渋谷 | | ◎ | ○ | | | | ○ | | | |
| | ② 大手町 | ○ | | ◎ | | | | | | | |
| | ③ 博多 | | ○ | | ◎ | | | | | | |
| | ④ 田町 | ◎ | | | | | | ○ | | | |
| | ⑤ さっぽろ・大通 | | | ◎ | | | | | | | |
| | ⑥ 虎ノ門 | ◎ | | ○ | | | | | | | |
| 郊外部 | ⑦ 柏 | | ○ | | | | | | ◎ | | |
| | ⑧ たまプラーザ | | | | | | ◎ | | | | |
| 地方中核都市 | ⑨ 姫路 | | ◎ | | ○ | | | | | | |
| | ⑩ 宇都宮 | | | | | | | ◎ | | | |
| | ⑪ 富山 | | | | ○ | | ◎ | | | | |
| | ⑫ 福井 | | ○ | | | ◎ | | ○ | | | |
| 地方都市 | ⑬ 土浦 | | ○ | | | | | ◎ | | | |
| | ⑭ 尾道 | | | | | | | | | ◎ | |
| | ⑮ 宝積寺 | | | | | | | ○ | ◎ | | |
| | ⑯ 廿日市市役所前 | | | | | | | ○ | | | ◎ |
| | ⑰ 日向市 | | ○ | | ◎ | | | ○ | | | |
| | ⑱ 中村 | | | | | | | | | ◎ | |

(2) 駅まち再構築事例集

① 事例集の見かた

4. (1) で示した駅まち再構築のポイントのうち、該当するものを図示

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と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

駅まち再構築を計画することとなった課題・背景

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

「空間の共有」
「機能の連携」
の視点から見た
解決策の解説



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」

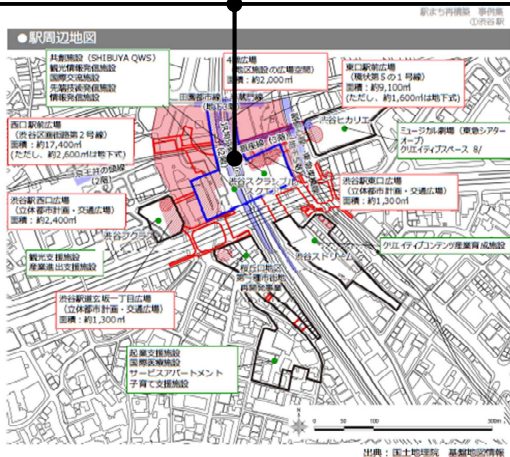
| 機能 | 空間 | 駅まち空間 | | | | 周辺市街地 |
|--------|--------------|-------|-------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------------|
| | | 改札内 | 改札外 | 駅前広場 | 駅広隣接地区 | |
| 交通空間 | 乗降機能 | | 自由通路 | 立体広場空間 | 歩行者専用通路 アーバン・コア | |
| | 交通結節機能 | | 歩行者空間 | バス、タクシー | 空港バス | |
| 環境空間 | 交流機能 | | 駅ビル 内広場 (4階広場) | 歩行者溜まり空間 一時滞在スペース | 開発地区内広場 | 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 |
| | 防災機能 | | | | | |
| サービス機能 | 都市環境 形成機能 | | 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 | | | |

「空間の共有」
「機能の連携」
の概念を図示

17

空間ごとに、当駅で整備された駅まち空間の機能を整理し、「空間の共有」と「機能の連携」がどのように行われたかを図示

駅前空間、駅空間の施設配置（整備の概要）、各施設の規模・位置づけを示す



凡例 (✓がついているものが該当)

- ✓駅前広場等 (都市計画決定区域)
- ✓駅前広場等 (都市計画決定なし)
- ✓歩行者デッキ
- ✓駅広隣接地区・駅空間へ拡張した範囲
- ✓駅広隣接地区 (連続して整備した地区)
- ✓駅空間 (駅ビル含む)
- ✓改札内空間
- ✓周辺市街地
- 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

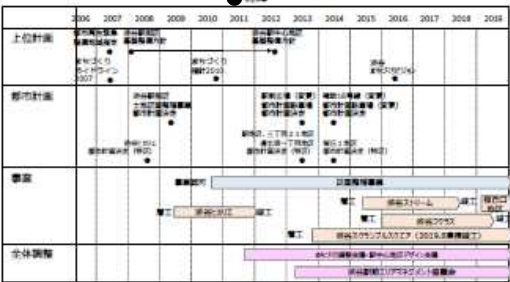
●基礎情報

| | | | |
|--------|--|-----------------------|----------------------------------|
| 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、銀泉線、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) |

駅の規模や性格を示す、基礎情報を整理

上位計画・都市計画への位置づけ、事業化の経緯および合意形成について整理

- 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た中で、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針を定めた「まちづくりガイドライン」を策定した。
 - その後、渋谷とカリエの都市計画協議（都市再生緊急整備地域の都市計画区域と同時）に合わせて基礎整備方針を策定し、駅中心地区の各街区の都市計画指導および関連する基礎施設の都市計画手続に合わせた順次改定をしながら、段階的に計画を推進してきた。
 - 以上のような多岐にわたる上位計画やそれに伴う事業の進展を進めるにあたっては、下記に示すように、関係者が一堂に会する会議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駅前、防災知識（都市再生安全確保計画策定）などに取り組んできた。



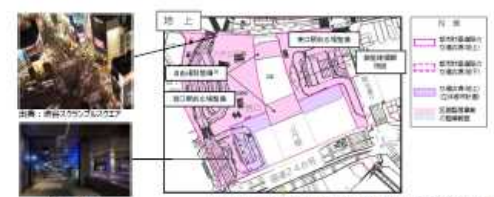
合意形成や事業推進のポイントとなった組織や体制があれば示す

駅まち再構築実現に至る事業の手法や位置づけなどの工夫について整理

●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舞臺項目として、駅前広場を駅ビル、駅広隣接地区へ拡張し整備した

- 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・駅広隣接地区内に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、駅周辺地区域内に、歩行者広場（平時の憩いや賑わい・交流拠点、災害時の一時避難）を駅広隣接地区として整備した。



出典：株式会社 八木タカミナル



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」を渋谷駅周辺土地区画整理事業共同施行者により作成

| | |
|------|---|
| 開発内容 | 地上/口奥の建ち替え、地下タラップ・ブルの整備 地区再編による歩行者広場整備、一時避難スペースの確保 |
| 開発主体 | 渋谷駅周辺土地区画整理事業共同施行者（渋谷区、東急株式会社、東急不動産株式会社、東急不動産株式会社） |
| 管理主体 | 渋谷区 |
| 開発内容 | 駅前広場の一部、歩行者広場 |
| 開発主体 | 開発事業者（東急株式会社、東急不動産株式会社、東急不動産株式会社） |
| 管理主体 | 渋谷スタンプスエスエス株式会社 |
| 開発内容 | 歩行者広場の一部、歩行者広場 |
| 開発主体 | 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」を渋谷駅周辺土地区画整理事業共同施行者により作成 |
| 管理主体 | 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」を渋谷駅周辺土地区画整理事業共同施行者により作成 |

事業の内容・主体・管理主体を示す

駅まち空間の将来像を検討する根拠となった上位計画について整理

●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、多層的歩行者ネットワーク、防災、景観等の観点で整備されている。
 - H22に「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」の中で見直しが行われている。



■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中心地区基盤整備方針が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。



開発内容

