渋谷駅周辺地域

東京都渋谷区 ｜ 面積：約 139ha（うち特定都市再生緊急整備地域：約 139ha）

提供：東京急行電鉄株式会社

東京の副都心である渋谷駅周辺地域において、鉄道駅の強靭化と乗換利便性向上のために、交通基盤の連鎖的な改修や、民間の建替えを機会と捉え、民間活力を使って課題解決に取り組む。成功要因として、都市再生特別地区を活用し公共貢献を引き出している点、個別の事業を一体的なプロジェクトに整える調整会議の存在、地域の人もプレイヤーとしてまちづくりに携わっている点、エリアマネジメントにおいても連携を図っている点が挙げられる。

■エリアの概要

○鉄道駅の強靭化と乗換利便性の向上などが求められていた
○交通基盤の連鎖的な改修と中心地区の建替え気運の高まり
○民間活力を使い都市基盤の機能向上と老朽建物の更新

■都市再生に向けた戦略（成功要因）

○都市再生特別地区の公共貢献により、民間活力でまちの課題を解決
○調整会議により、個別の事業を一体的なプロジェクトに整える
○地域の人も含め、みんながプレイヤーとしてまちづくりに携わる
○当初からエリアマネジメントを導入し、運営面でも連携を図る

■制度の活用状況（令和２年４月時点実績）

○都市再生特別地区：5 地区
○民間都市再生事業計画の認定：4 計画
○国際競争拠点都市整備事業：5 事業
○安全確保計画：平成 28 年策定済み

1）まちづくりの課題や背景

鉄道駅の強靭化と乗換利便性の向上などが求められていた

渋谷駅周辺地域は、東京の副都心の１つであり、商業・業務機能が集積するだけでなく、渋谷駅には４社８線の鉄道が乗入れ、都内最大級のバスターミナルも持つ、全国有数の公共交通ターミナルである。

一方、駅舎の老朽化や鉄道路線が複雑に絡まり合う状況にあり、駅の強靭化や乗換利便性の改善が求められていた。また、バスターミナルも道路に囲まれた島状の立地であり、利便性や安全性の向上が求められていた。

交通基盤の連鎖的な改修と中心地区の建替え気運の高まり

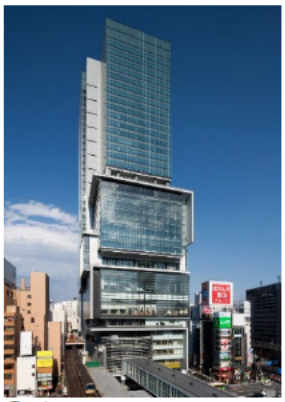
平成 25 年の東急東横線の地下化と東京メトロ副都心線との直通化をきっかけに、交通基盤の連鎖的な改修が実施されてきた。東急東横線の地下化の後、その跡地に JR 埼京線が移転し、JR の利便性の向上が図られた。さらに東京メトロ銀座線の移転も行われ、乗換利便性の向上が図られてきた。

また、こうした交通基盤の取組みと合わせて、まちづくりの面でも平成 19 年に渋谷駅に隣接する中心地区の将来像を描いた「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン 2007」が策定され、中心地区の再整備が行われてきた。

民間活力を使い都市基盤の機能向上と老朽建物の更新

平成 17 年に都市再生緊急整備地域、平成 24 年に特定都市再生緊急整備地域に指定され、都市再生特別地区を活用し、民間活力を使いながら建替え更新と都市基盤の機能更新を一体的に進め、国際競争力の強化にも取り組んでいる。

平成 15 年	渋谷駅周辺整備ガイドプラン２１　策定
平成 17 年	都市再生緊急整備地域の指定
平成 19 年	渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン 2007　策定
平成 20 年	渋谷駅街区基盤整備方針　策定
平成 23 年	渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010　策定
平成 24 年	特定都市再生緊急整備地域の指定
平成 24 年	渋谷駅中心地区基盤整備方針　策定

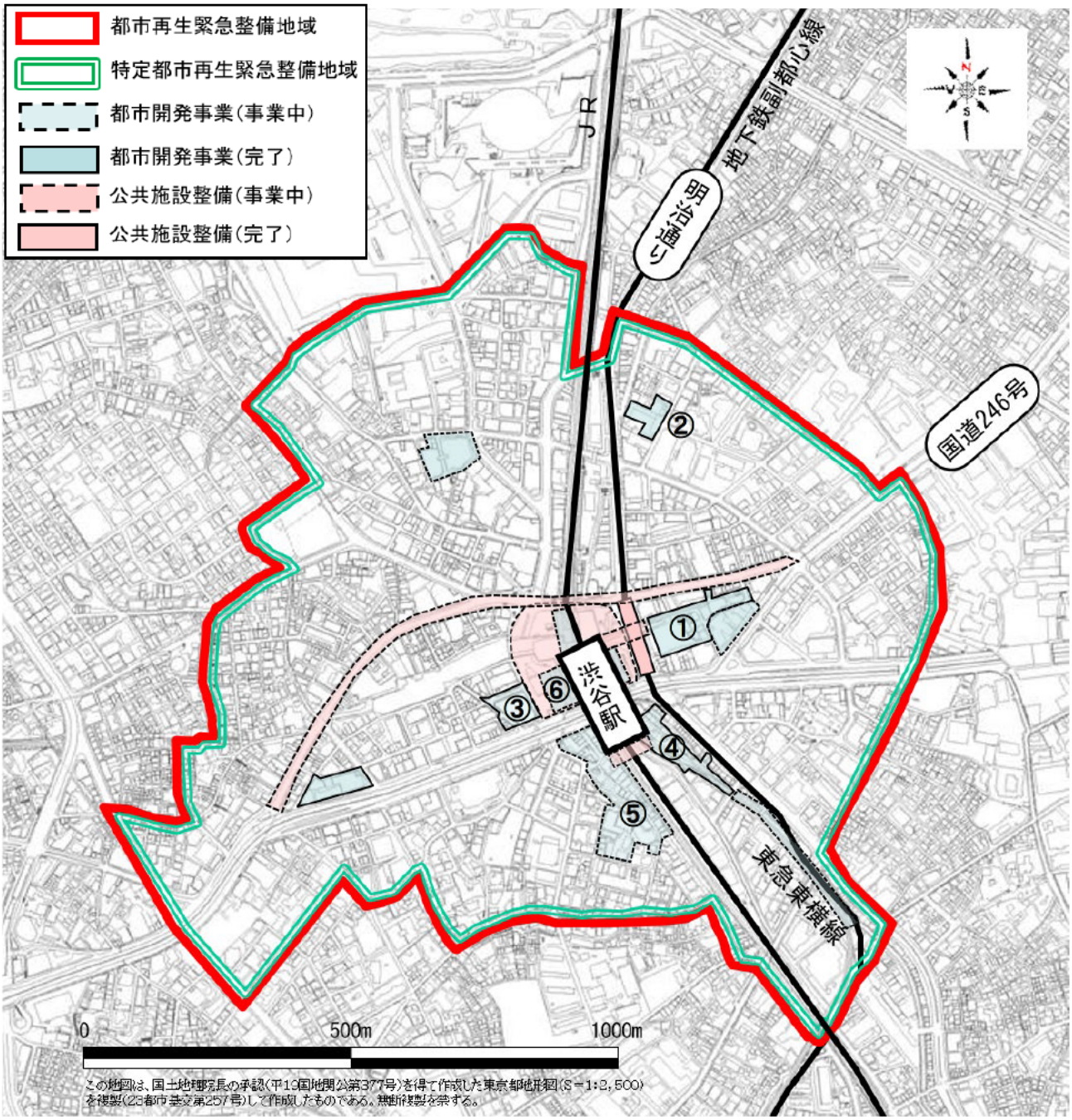


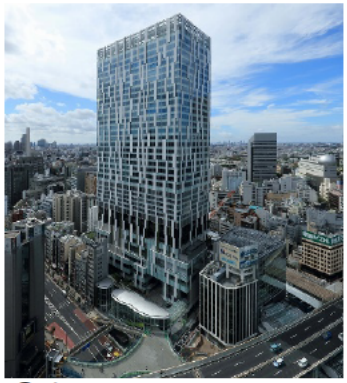
①渋谷ヒカリエ
（H24 開業、R3 竣工）

②渋谷キャスト（H29 竣工）

③渋谷フクラス（H31 竣工）

2）都市開発事業等の実施状況（令和３年３月時点）





④渋谷ストリーム
（R 元竣工）

⑤渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業（R5 竣工予定）

⑥渋谷スクランブルスクエア
（R9 竣工予定）

3）都市再生に向けた戦略（成功要因）

都市再生特別地区を活用し、まちの課題解決と多彩な魅力創出を実現

都市再生特別地区を活用し、事業における公共貢献を引き出しながら渋谷駅中心地区の建替え更新を図っている。公共貢献のうち、ハードに関する貢献としては平成 20 年に策定された「渋谷駅街区基盤整備方針」及び平成 24 年に策定された「渋谷駅中心地区基盤整備方針」に基づき、またソフトに関する貢献としては平成23年に策定された「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」や国際競争力の強化の観点から公共貢献を求めている。

特に、渋谷駅の周辺エリアはすり鉢状の地形であり、その高低差の克服が地域の課題であったため、その課題解決に資する整備を実施している。また、各プロジェクトではそれぞれ特色のある公共貢献も実施し、都市に多彩な魅力を生んでいる。

■渋谷駅中心地区の各プロジェクトにおける主な公共貢献

渋谷ストリーム
- 育成・創造・交流施設
- 駐車場ネットワーク
- 渋谷川の再生

渋谷フクラス
- 産業進出支援施設
- 観光支援施設
- 空港リムジン発着場

渋谷駅桜丘地区
- 国際医療施設
- 外国人向け子育て支援施設
- サービスアパートメント

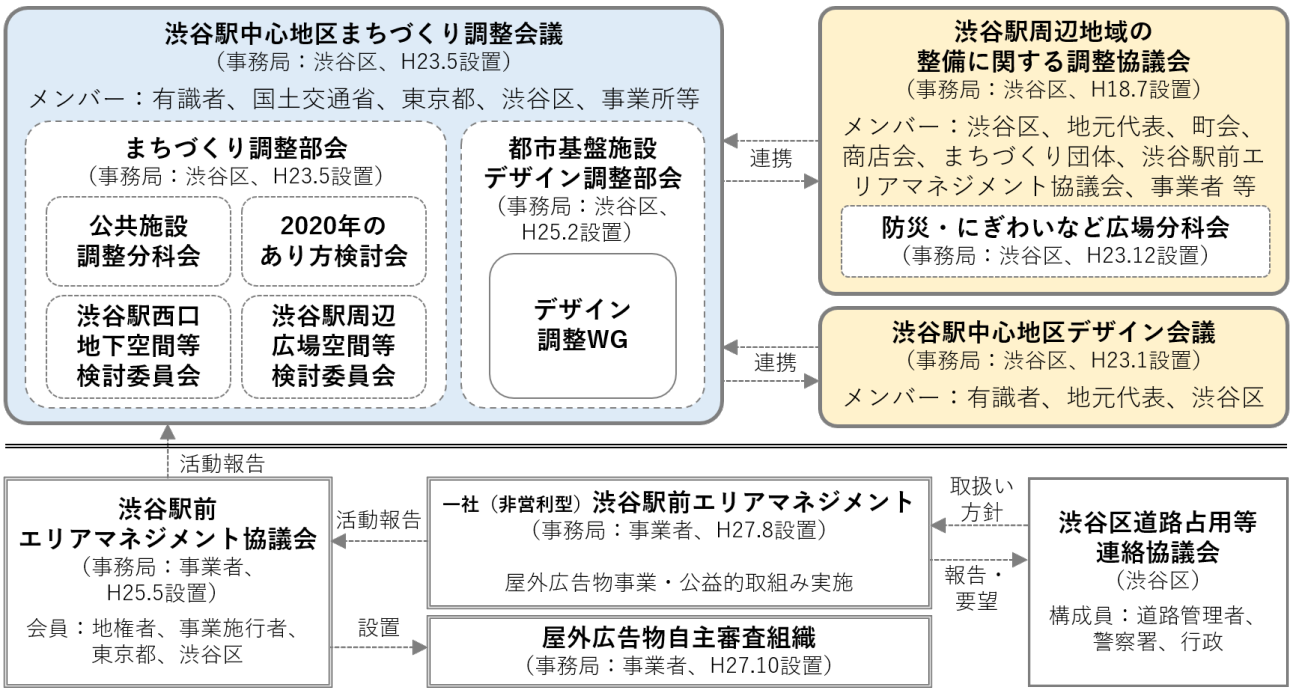
渋谷スクランブルスクエア
- 情報発信施設
- 先端技術発信施設
- 国際交流施設
- 観光情報発信施設

キーパーソンが一堂に会する調整会議により、個別事業間の連携を図る

平成 23 年に設置された「渋谷駅中心地区まちづくり調整会議」は、複数の有識者、国土交通省、東京都、事業者、地権者などの渋谷駅中心地区のまちづくりに関わる人が一堂に会する会議体である。渋谷駅中心地区の各事業はそれぞれに地権者が異なるが、調整会議によって各事業の連携が図られ、地区として一体的な都市整備が実現している。

公共貢献の内容についても、この場で意見交換が行われており、ゆるやかな合意形成の場にもなっている。

■渋谷駅中心地区まちづくり体制図



地域の人もプレイヤーとしてまちづくりに携わる

町会長や地域のまちづくりを行う長による「渋谷駅周辺地域の整備に関する調整協議会」を設置し、地元への事業の説明や意見交換の場としている。その中では、地域の人たちがまちづくりを自分事として捉え、自分たちが何をすべきか、何ができるかという視点で積極的な意見交換がされている。

こうした意見交換によって、地元も含めたまちとしての一体感を作り、それぞれが「まちの魅力を高める」という共通認識を持ちながら取り組んでいる。

また、「渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010」は、こうした調整協議会の議論も踏まえて策定されており、駅周辺の複数の再開発と連携した、にぎわいと回遊性のある安全・安心で歩いて楽しいまちづくりを推進するための具体化方策がまとめられている。

■「渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010」の検討に参画した地域の団体

～渋谷駅周辺地域の整備に関する調整協議会の地元の皆様～

渋谷区町会連合会／氷川地区町会連合会／大向地区町会連合会／渋谷公園通商店街振興組合／渋谷センター商店街振興組合／渋谷道玄坂商店街振興組合／渋谷地下街　渋谷地下商店街振興組合／渋谷中央街／渋谷東口商店会／渋谷宮益商店街振興組合／明治通り宮下パーク商店会／渋谷・東地区まちづくり協議会／渋谷道玄坂周辺地区まちづくり協議会／渋谷桜丘周辺地区まちづくり協議会／渋谷駅東口街区まちづくり検討会／ＮＰＯ渋谷駅周辺地区まちづくり協議会　　ほか

都市再生特別地区の要件としてエリアマネジメントを導入

都市再生特別地区における要件のひとつに、「エリアマネジメントへの参画」を挙げ、施設間連携による「渋谷駅前エリアマネジメント協議会」が設置されている。この協議会では、駐車場の一体管理や公共施設の管理、道路内の特例占用による屋外広告の管理（収益事業）、都市再生推進法人の指定を受けて東口地下広場へのカフェ出店（収益事業）などを行っており、収益は地域の清掃などのエリアマネジメント事業に使われている。

■ 渋谷駅前エリアマネジメント協議会による取り組み内容（一部）

工事仮囲いを使ったアート展示や広告掲示

渋谷駅東口地下広場賑わい創出施設の設置

駐車場一体運用規約の制定

出典：渋谷駅前エリアマネジメント協議会 HP

4）まちづくりの効果

- 人口、世帯数、業務床延べ床面積、一日当たり鉄道乗降者人員、来街者数、耐火建築構造率において、都市再生の効果の発現が認められる。

人口（地域内）	10,261 人（H17）→12,023 人（H27） ：約 17%増（区全体：約 8%増）
世帯数（地域内）	6,189 世帯（H17）→8,089 世帯（H27） ：約 31%増（区全体：約 17%増）
地価（地域内）	465.5 万円/㎡(H17)→688.6 万円/㎡(H28) ：約 48%上昇（区平均：約 56%上昇）
業務床延べ床面積（地域内）	約 305 万㎡（H18）→約 340 万㎡（H23）
一日当たり鉄道乗降者人員（渋谷駅）	2,461,539 人/日（H17） →2,861,178 人/日（H27）
来街者数（渋谷中心地区）	休日：約 32.0 万人(H17)→約 36.0 万人(H25) 平日：約 29.7 万人(H17)→約 30.0 万人(H25)
耐火建築構造率（地域内）	約 98.30%（H18）→約 98.72%（H23）

5）担当者の声

渋谷区役所の担当者

Q.都市再生緊急整備地域指定によりどういった効果があったか。

・都市再生特別地区を活用して建替え更新を図っていった。道路に囲まれる地域であり、建て替えに合わせた基盤の整備も必要であり、様々な主体との調整も必要となり、都市再生緊急整備地域を活用した。

・すり鉢状の地形のため、坂道のバリアをクリアするために多層の階層を民間開発の中で求める際に、都市再生特別地区での公共貢献として求めることができた。

・公共貢献とは、公共を良くするとは何かを考えると、そのプロジェクトを実施している街区だけではなく、地域の価値性が上がることである。そのためには、地域の人も一緒に主体として関わっていくことが必要であり、地域の意識がそういった方向になってきている。

Q.開発が進みどういった変化があったか？また今後の展望は？

・開発によってハードを強靭化しても、多様性と寛容性のある「渋谷らしさ」は守っていきたい。

・駅隣接の中心地区で取り組みが進んできたが、今後は周辺でも事業誘導を行っていきたい。まずは行政側から必要な公共貢献の提示を考えている。

Q.苦労した点

・調整会議では、先生にとりまとめていただいており大変な役目を担っていただいている。

・地元の意識が変わってくるまでは丁寧に時間をかけた取組みが必要だった。

プロジェクト事例：渋谷ストリーム

旧東急東横線渋谷駅と線路の跡地を、クリエイティブ・コンテンツの集積拠点として再整備。公共貢献として、渋谷川の再生にも取り組み、渋谷に新しいにぎわいと憩いの空間を創出し、併せて容積率を緩和。

■背景・特徴

〇旧東急東横線 渋谷駅の記憶を残す高層複合施設

〇渋谷川の再生と広場の整備

■構想・実行段階での工夫点

〇さまざまな公共貢献を評価し、容積率を緩和

〇多様な賑わいを生むイベント広場

■活用した制度

〇都市再生特別地区

■諸元

敷地面積	約 1.0ha
用途	事務所、店舗、ホテル、交流施設、育成・創造施設、情報発信施設、駐車場　ほか
延床面積	約 116,700 ㎡
事業者	東京急行電鉄（株）ほか
竣工	令和元年8月

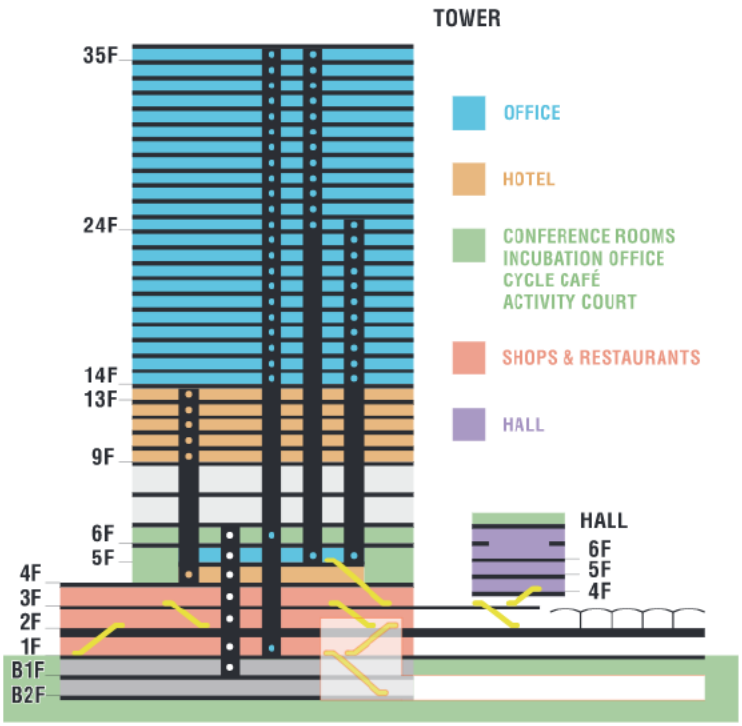
背景・特徴

旧東急東横線渋谷駅の記憶を残す高層複合施設

旧東急東横線渋谷駅のホームと線路跡地の周辺にて、「クリエイティブワーカーの聖地」をコンセプトに、高層部にオフィス、中層部にホテル、低層部にイベントホールや商業施設などが導入されている。

かつての鉄道の高架部分を歩行者デッキへ再利用し、かまぼこ屋根デザインを取り入れるなど、旧東横線渋谷駅のホームや線路の記憶も残されている。

オフィス部分には、渋谷駅周辺地域で最大級の規模のオフィスが整備され、渋谷で創業し成長した企業の呼び戻しにもつながっている。

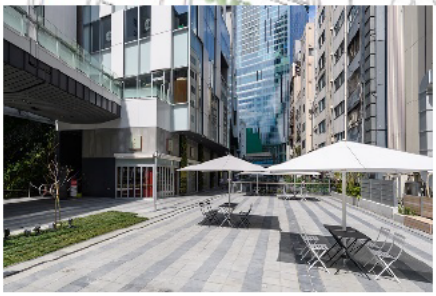


出典：SHIBUYA STREAM　HP

渋谷川の再生と広場の整備

かつての渋谷川は、上流が暗渠で、開渠部分も降雨により水位が分水堰の高さを超えたときだけに水が流れ込む仕組みとなっており、普段は水も流れない無機質な空間になっていた。そこで潤いとにぎわいを創出するために、都市再生特別地区における公共貢献の一環として、渋谷川の河川環境整備が行われた。下水を処理した清流復活水を活用して水流を取り戻し、川沿いに 600m に及ぶ緑の遊歩道とにぎわいの広場が整備された。

渋谷駅には人が集まってイベントをするような駅前広場がないため、渋谷川沿いに整備された広場空間がそうした役割を担うことも期待されている。



出典：(図面) 東急グループ プレスリリース　(写真) SHIBUYA STREAM　HP

構想・実行段階での工夫点

さまざまな公共貢献を評価し、容積率を緩和

○駅前広場やデッキネットワークによる回遊性や利便性の向上

都市再生特別地区の公共貢献の一環として、東急線、東京メトロ線、JR 線各線の新設出入口と直接接続されているほか、歩行者専用デッキ、渋谷川沿いの遊歩道等の整備により、地下 2 階～地上 3 階のスムーズな歩行者ネットワークが整備されている。

南北方向の歩行者ネットワークとなるビル 2 階レベルの貫通通路は、国道 246 号横断歩行者専用デッキと接続して駅街区へとつながり、回遊性や利便性を向上させている。

○渋谷川の再生や広場の整備

都市再生特別地区の公共貢献の一環として、渋谷川を再生し川沿いに広場を整備した。(再掲)

○容積率の緩和により、クリエイティブ・コンテンツ産業拠点の整備を目指す

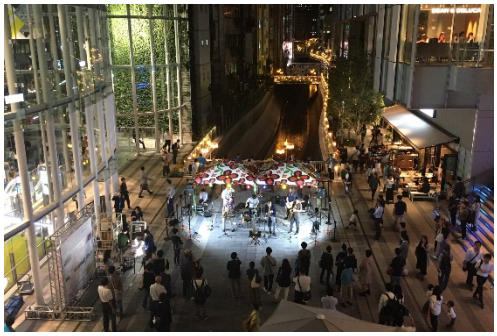
容積率の最高限度を 1,350%に緩和し、高層部、中層部、低層部で異なる用途を導入することで、仕事と遊びの境界があいまいでカジュアルな渋谷らしいワークスタイルを支援する施設を導入している。国際競争力を強化し、「エンタテイメントシティしぶや」を実現するために、クリエイティブ・コンテンツ産業拠点の 1 つになることを目指し、整備された。

多様な賑わいを生むイベント広場

渋谷川沿いに整備された稲荷橋広場、金王橋広場や渋谷川沿いの遊歩道は、平常時には居心地の良いポケットパークとして利用でき、さらに地域住民やストリームによるイベントも開催できるフレキシブルな屋外のレンタルスペースとして活用されている。

なお、広場は河川区域内にあるため、河川管理者である渋谷区長から、占有使用者として渋谷区が占用許可を取得し、渋谷区と事業者が使用契約を結ぶことで、河川空間の利活用が可能になっている。

■ 河川空間でのイベントの様子



出典：SHIBUYA STREAM　HP

プロジェクト事例：渋谷フクラス

駅前の商業施設の建替えにあたり、商業、業務機能を導入するとともに、既存の交通広場の課題解決のために、立体都市計画として交通広場を導入し、新たな渋谷の玄関口として整備。公共貢献として、地域商店街と連携した地域荷捌き所を整備し、地域の安全・安心な歩行空間の創出にも寄与し、容積率を緩和。

■背景・特徴

○新たな渋谷の玄関口として、バスターミナル、観光案内所を整備

○地元商店街への配送業者が利用可能な地域荷捌き所を設置

■構想・実行段階での工夫点

○さまざまな公共貢献を評価し、容積率を緩和

○地域荷捌き施設の整備と連動する地元の取り組み

○バス動線の敷地内への誘導による交差点負荷の軽減と歩行者通路の整備

○地下で繋がり、一体利用が可能な駐車場の整備

■活用した制度

○都市再生特別地区

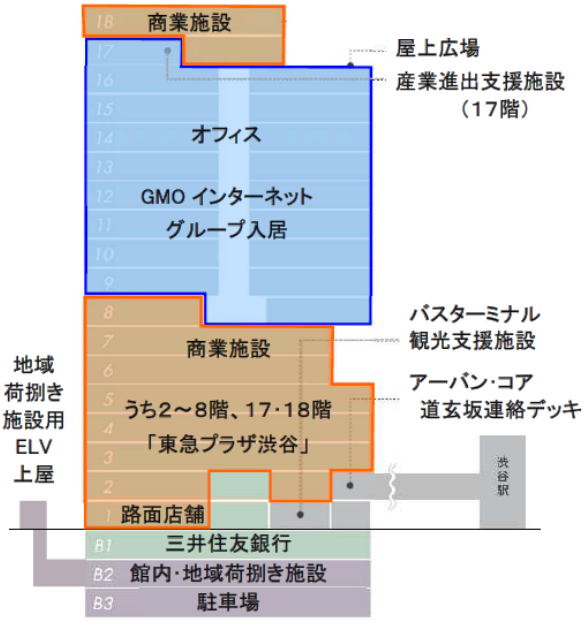
背景・特徴

新たな渋谷の玄関口として、バスターミナル、観光案内所を整備

東急プラザ渋谷の建替えにあたり、商業施設だけでなく、オフィスやバスターミナルなども併せて整備が行われた。

1 階には、一般路線バスや空港リムジンバスも乗り入れ予定のバスターミナルを設置し、西口や南口周辺に点在するバス乗り場の玄関口となることで、バリアフリーな乗り換え動線が実現している。

また、バスターミナルと観光支援施設「shibuya-san」を併設することで、「渋谷の西の玄関口」として渋谷駅周辺の国際競争力を高めている。さらに、観光案内所では、昼は企画展示、夜はバーとしても活用でき、海外旅行者と地元の人との交流により、「つながり、交わる」拠点としても期待されている。



出典：東急不動産プレスリリース

■ バスターミナルの様子

出典：渋谷フクラス　HP

■ 観光案内所の様子

出典：shibuya-san　HP

地元商店街への配送業者が利用可能な地域荷捌き所を設置

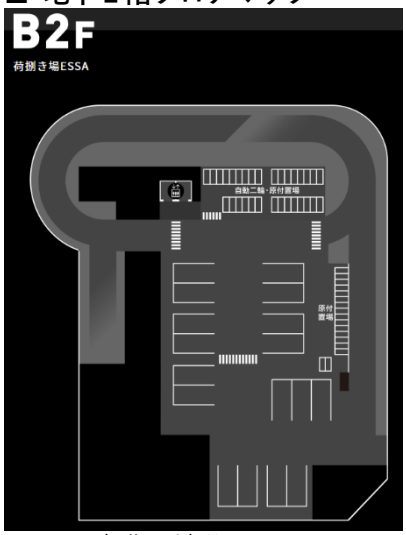
地下 2 階には、渋谷フクラスに隣接する渋谷中央街の飲食店への搬入車が利用できる「地域荷捌き所 ESSA」が整備されている。

来街者の安全性・快適性や街の回遊性を向上し、地元商店街の賑わいの創出にも寄与している。

■ 荷捌きの様子

出典：渋谷フクラス　HP

■ 地下 2 階フロアマップ



出典：渋谷フクラス　HP

構想・実行段階での工夫点

さまざまな公共貢献により容積率を緩和

エレベーターやエスカレータにより多層な都市基盤をバリアフリーで上下に結ぶアーバン・コア、渋谷駅と渋谷フクラスおよび周辺エリアをつなぐ道玄坂連絡デッキを整備し、渋谷フクラスをハブとして、渋谷駅や周辺エリアへ上下左右に移動しやすい歩行者ネットワークを実現している。さらに、バスターミナルの整備、観光案内所、地域荷捌き所の整備などの公共貢献を行い、容積率の最高限度を 1,400%に緩和している。

地域荷捌き施設の整備と連動する地元の取り組み

地元の商店街である渋谷中央街では、まちづくり方針として、「歩きやすい安全・安心のまち」「歩行者の行き交う賑わいのあるまち」を示し、渋谷フクラスの地下 2 階に地域荷捌き施設が整備されたのとあわせて、渋谷中央街でも荷捌きルールを策定し、路上荷捌きを減らし、歩きやすい安全・安心のまちの実現を目指している。地域も一緒になり、地域の価値向上に取り組んでいる。

渋谷中央街 荷捌きルール

・下図対象エリアは 17:00(平日)、12:00(休日)～翌 5:00 は車両進入禁止です
・各ビルへの荷捌きは上記の時間以外で行ってください
・路上での荷捌きは原則、貨物用パーキングメーターを使ってください
・8:00 ～ 18:00 は地域荷捌き場「ESSA(エッサ)」を積極的に使ってください
・「ESSA(エッサ)」を定期的に利用したい場合は個別に相談してください

出典：渋谷フクラス　HP

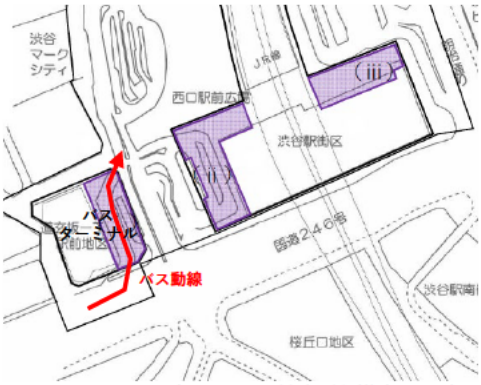
■諸元

敷地面積	約 0.6ha
用途	業務施設、商業施設、産業進出支援施設、観光支援施設　ほか
延床面積	約 58,980 ㎡
事業者	道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発組合
竣工	令和元年10月

バス動線の敷地内への誘導による交差点負荷の軽減と歩行者通路の整備

立体都市計画により整備された交通広場（バスターミナル）へのアクセスにあたっては、国道 246 号線から駅前交差点の手前で敷地内にバスを誘導し交差点を回避することで、交差点の交通負荷軽減に寄与している。

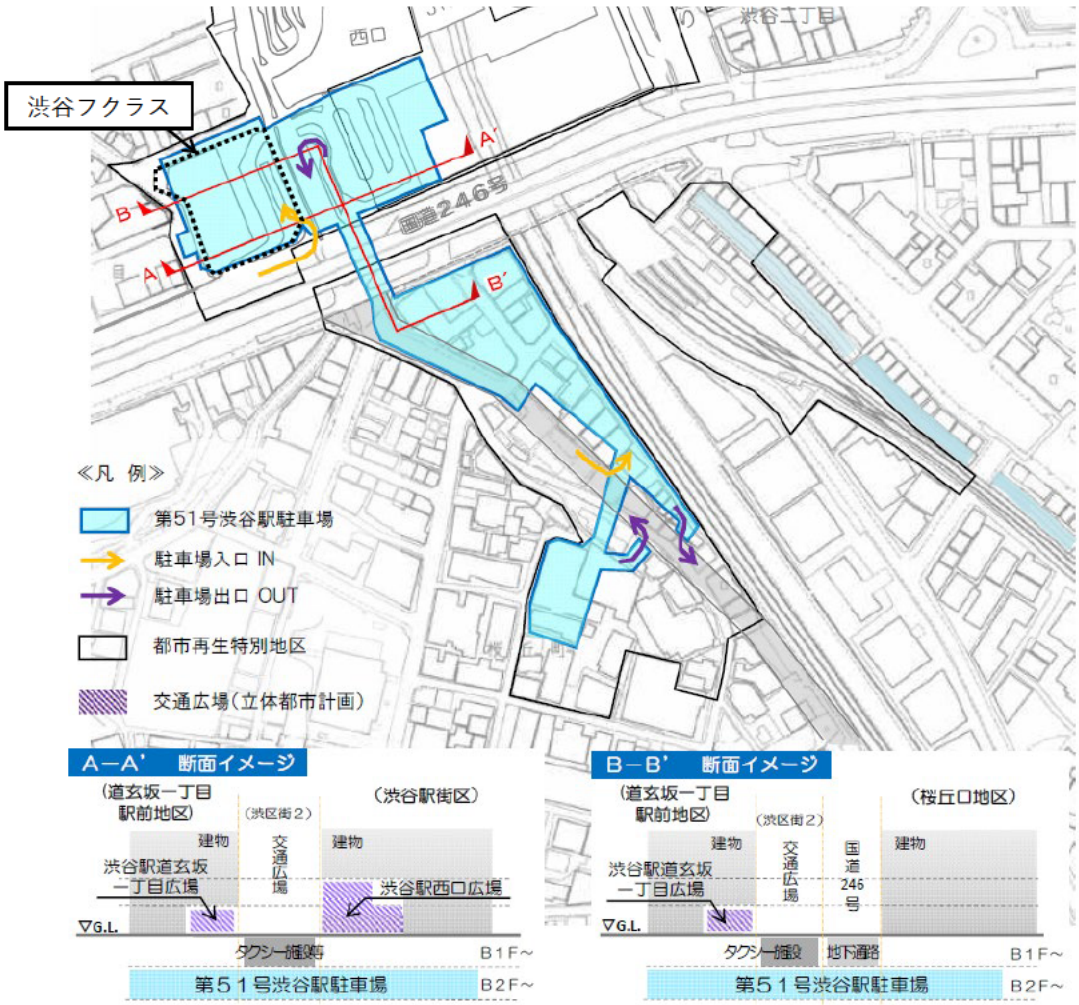
バス動線が国道 246 号線の歩道路を横切るため、歩行者の安全な動線として、246 号線から直接、渋谷フクラスの 2 階デッキにアクセスできるエスカレータが整備され、24 時間地域開放されている。



出典：渋谷駅中心地区基盤整備都市計画の概要（渋谷区）を加工。

地域で一体利用が可能な地下駐車場の整備

渋谷フクラスの地下も含め、渋谷駅西口の地下には、駐車場（第 51 号渋谷駅駐車場）や駐輪場が整備されている。都市計画駐車場である駐車場は、国道 246 号線などの道路部分（地下）は車路とし、各エリアを行き来できるようになっている。そのため、どの地下入り口から入っても一体利用が可能となっており、地上の道路への交通負荷の軽減にも寄与している。



出典：渋谷駅中心地区基盤整備都市計画の概要（渋谷区）