渋谷駅中心地区まちづくり指針（案）

Shibuya Station Central District Town Development Guidelines 2027

2027

SHIBUYA

渋谷区 まちづくり推進部 渋谷駅中心五街区課

〒150-8010 東京都渋谷区宇田川町1番1号

TEL:03-3463-1211(代表)

令和〇年〇月〇日





目指す2030年代後半の渋谷のすがた

「挑戦を受け入れる寛容さと、創造を生み出す情熱」

渋谷には、挑戦を受け入れる寛容さと、創造を生み出す情熱を育てる空気がある。

渋谷には、まちの原動力であるエンタテイメント、コンテンツ産業やクリエイティブ産業が集積し、既成概念に縛られない雰囲気と相まって、ファッション、音楽、アート、デザインなどの分野で新たな試みが次々と生まれている。

渋谷には、働く人や創る人の活動を支える柔軟な都市機能があり、ICT企業やスタートアップが多く集積し、近接性が創造の循環を加速させ、人々の往来が新たな協働を生み、まちそのものがクリエイティブ拠点やアトリエの延長となっている。

渋谷には、日本有数のターミナル駅である渋谷駅がある。渋谷駅周辺では、まち全体で大規模な再開発が計画され、世界的に見ても極めて複雑でダイナミックな都市再生が進行中である。起伏に富んだ地形の上に整備される立体的な歩行者ネットワーク（「アーバン・コア」「スカイウェイ」）は、地上と上空、まちとまち、人と活動を重層的につなぎ、渋谷ならではの都市体験を創り出す。

さらに、渋谷駅周辺では、再開発による洗練された空間と、路地裏に残る雑居感が共存し、予測できない求心力を生み出している。このエリアは、周辺の良好な住宅地との関係を育み、暮らしとにぎわいが近接する都市構造を形成するとともに、原宿・表参道といった特徴の異なる商業地ともつながり合うことで、広域渋谷圏全体が厚みのある魅力を備えている。

均質化が進む世界の都市の中で、渋谷は今なお、偶発性と多様性を許容する余白を持ち、挑戦を受け入れる寛容さと創造を生み出す情熱によって更新され続ける生きた場所である。個性や違いが歓迎されるこの場所では、新しい文化や産業を育むことで、そこに若い才能が自然と集まり、育ち、次の創造への好循環につながっていく。とりわけ駅中心地区は、こうした渋谷のエネルギーを生み出し、内外へ広げていく核となる場所であり、そうあり続けることが、ひいては東京の国際競争力の持続的な強化につながる。

2030年代の社会は未知数であるが、渋谷が持つこの価値を未来につなぎ、日々の使われ方によって更新され続ける、世界でも特別な場所でありたい。

The Future Vision of Shibuya in the Late 2030s

“Openness to Challenge, Passion for Creation”

Shibuya has an openness to challenge and an atmosphere that nurtures a passion for creation. The industries that drive the city—entertainment, content, and creative fields—are concentrated here, and together with a culture unbound by fixed ideas, they give rise to one new attempt after another in fashion, music, art, and design.

Shibuya also offers flexible urban functions that support both those who work and those who create. With many ICT firms and startups clustered nearby, proximity accelerates the cycle of creation, while the constant flow of people sparks new forms of collaboration—turning the city itself into an extension of the office and the atelier.

Shibuya is home to Shibuya Station, one of Japan's leading terminal stations. Around the station, large-scale redevelopment is planned across the district, and an extremely complex and dynamic process of urban renewal—remarkable even by global standards—is underway. Set within Shibuya's varied terrain, the “Urban Core” and the “Skyway” form a multi-level pedestrian network that links ground and upper levels, one area to another, and people with activity in overlapping layers, creating an urban experience unique to Shibuya.

At the same time, around Shibuya Station, refined spaces shaped by redevelopment coexist with the dense, mixed character that remains in the backstreets, generating an unpredictable yet powerful pull. The area also grows through its relationship with surrounding residential neighborhoods, forming an urban structure where everyday life and lively activity sit close together. And through its connections to nearby districts with distinct identities—such as Harajuku and Omotesando—the wider Shibuya area gains depth and richness.

In a world where cities are becoming increasingly homogeneous, Shibuya still preserves room for chance, diversity, and change. Continually renewed by its openness to challenge and its passion for creation, it remains a living place. Here, individuality and difference are welcomed, allowing new culture and industry to grow—naturally attracting young talent, helping it develop, and leading to the next cycle of creation. The Shibuya Station Central District is the core that generates this energy and spreads it both within and beyond the district; sustaining this role will ultimately contribute to strengthening Tokyo's international competitiveness over the long term.

While society in the 2030s remains uncertain, Shibuya aims to carry these values into the future—remaining a place of special meaning in the world, continually renewed through the ways it is used each day.

本指針の改定について

目次

はじめに ……1

本指針の改定について ……3

現在の渋谷のすがた ……7

駅中心地区における将来像 ……9

本指針の骨子 ……11

戦略１　“渋谷を発信する“
～“生活文化“の創造・発信拠点の形成～ ……13

戦略２　“谷を冷やす”
～緑・水を活かした谷空間の環境づくり～ ……17

戦略３　“都市回廊を創出する“
～元気な若者に限らず、だれもがめぐり歩いて楽しいまちの実現～ ……21

戦略４　“人に優しいまちをつくる“
～交通結節機能の再編・強化等による快適な歩行環境の形成～ ……29

戦略５　“安全安心なまちをつくる”
～街区再編や拠点開発による、災害に強く犯罪の少ない安全安心なまちの実現～ ……33

戦略６　“渋谷らしさを強化する“
～広場・坂・路面店を活かした“渋谷らしさ”をもった景観の形成～ ……35

戦略７　“みんなで育てるまちづくり”
～協働型まちづくりによる渋谷の将来像の具現化～ ……41

改定の背景

2010年度に策定した渋谷駅中心地区まちづくり指針2010（以下、まちづくり指針2010）から17年の歳月を経て、渋谷は劇的に変貌している。

地下通路や歩行者デッキなど都市基盤の整備により、かつて地形や鉄道によって分断されていた街区が回遊できる環境となり、駅を中心とした連続的な都市空間の形成が進行している。まちの原動力であるエンタテイメント、コンテンツ産業やクリエイティブ産業の集積に加え、高機能オフィスの誘致に伴い、ICT企業やスタートアップなどの集積も進んでいる。これにより、文化と経済が融合する国際的な創造都市としての渋谷の個性が一層際立ってきた。

渋谷駅中心地区においては、渋谷ヒカリエ、渋谷ストリーム、渋谷スクランブルスクエア（東棟）、渋谷フクラス、渋谷サクラステージなどの再開発プロジェクトが竣工した。現在も駅及び都市基盤の再整備と連携した大規模な再開発が進行しており、これらの事業は持続可能なまちづくりに重要な役割を果たしている。そのため、今後もこれらの取り組みを一体的に誘導していく必要がある。

17年の社会情勢の変化や、昨今の都市開発の進行を踏まえて駅中心地区だけでなく駅周辺地区への展開を見据え、7つの戦略における指針の内容を見直した。

本指針は、渋谷駅中心地区における今後の都市開発の方向性を示すことを目的とし、都市基盤との連携を図りながら、適切な開発誘導方針を明確にする。また、歩行者ネットワークの充実や良好な景観形成を通じて駅周辺地区と連携し、持続可能な都市再生を導くものである。

本指針の改定について

本指針の改定の目的

- 本指針は、まちづくり指針2010の策定から17年を経て、昨今の都市開発の進展や渋谷駅中心地区の変化と課題、また駅周辺地区への展開を踏まえて改定を行っている。

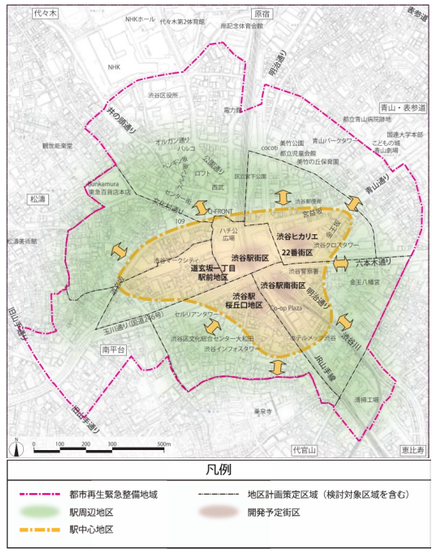
【前回指針策定からの渋谷全体の変化】
・渋谷駅中心五街区（注）の開発や基盤整備が進展していることに加え、その周辺においても複数の大規模な再開発が計画されている。
・大山街道整備が計画され、一部工事が始まっている。
・渋谷駅前エリアマネジメント協議会が設立され、エリマネ活動が活発化している。
・ICTの進展やインバウンドの増加など、社会情勢が変化してきている。

（注）渋谷ヒカリエ、渋谷ストリーム、渋谷スクランブルスクエア、渋谷フクラス、渋谷サクラステージ

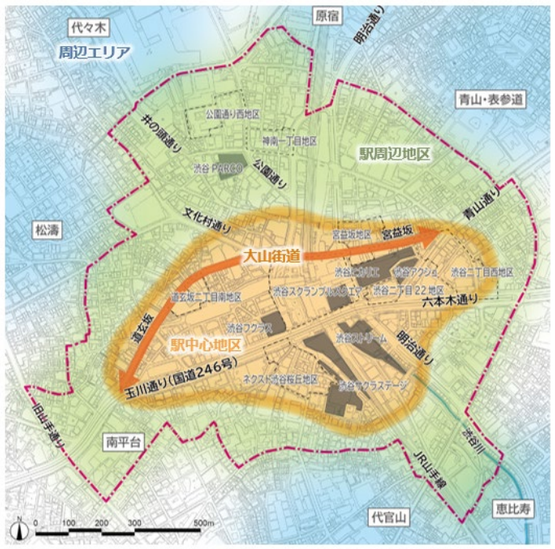
改定ポイント①　各区域の見直しと定義の再整理

- 大山街道を核となる歩行者ネットワークと位置付け、駅と基盤施設が連続して整備される開発予定街区を含むように、「渋谷駅中心地区」（以下、「駅中心地区」という。）の区域を見直した。
- 「駅中心地区」の範囲外にもまちづくりの取組が広がっている状況を踏まえ、駅中心地区と連携したまちづくりを進める区域として、概ね都市再生緊急整備地域全体を「駅周辺地区」として整理した。
- 都市再生緊急整備地域の外側の地域との連携を示すため、「周辺エリア」を設定した。

まちづくり指針2010における
渋谷駅中心地区



改定版における渋谷駅中心地区



凡例

- **都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域**
- **駅中心地区**：駅周辺の基盤整備や大山街道整備と連携した面的開発が予定されている街区と、それらと連携して敷地の共同化や高度利用により地区特性を踏まえたまちづくりを行う区域
- **駅周辺地区**：駅中心地区を除く、概ね都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域の区域
- **周辺エリア**：原宿・表参道・恵比寿・代官山・松濤などのエリア
- **竣工した建築物**：本指針の公表時点において高度利用地区または都市再生特別地区を活用して竣工した建築物
- **計画中・事業中の開発**：本指針の公表時点において都市計画決定・告示がされた開発及び都市計画手続き中の開発

改定ポイント②　将来像の見直し

- まちづくり指針2010で渋谷の将来像として掲げていた「世界に開かれた生活文化の発信拠点“渋谷”のリーディングコア」を引き継ぐ。
- 2030年代後半に目指すべき渋谷の姿「挑戦を受け入れる寛容さと、創造を生み出す情熱」を反映し、7つの戦略につながるように副題を見直し、「広場・坂・路面店を活かした、めぐり歩ける、人と環境に優しい持続的なまちを目指して」とした。

改定ポイント③　新たな対策の追加

- 情勢の変化や新しい課題に対応するため、各戦略を実現するための指針を見直し、新たな対策を追加した。

指針の目標時期

- 将来の社会経済情勢の大きな変化に適応でき、持続可能な成長を促すため、概ね10年先となる2030年代後半までを目標時期として設定する。
- なお、将来の変化に対応するため、必要に応じて概ね5年単位で見直しを検討するものとする。

まちづくり指針の位置づけ

<渋谷のまちづくりに関するビジョン>
渋谷区基本構想
渋谷区都市計画マスタープラン
渋谷駅周辺整備ガイドプラン21
東京の都市づくりビジョン
都市再生緊急整備地域の地域整備方針
渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007

↓

渋谷駅中心地区まちづくり指針2010(H23.3)

<前回から約15年間の社会環境変化>

<駅中心地区のまちづくりの進行>
・渋谷駅における基盤の再整備
・駅中心地区における民間開発の開業
・大山街道整備
・駅周辺地区における民間開発の機運の高まり

<上位計画の改定>
・渋谷区まちづくりマスタープラン（R1.12）

<関連する上位計画等>
・神南・宇田川周辺地域まちづくり指針（H31.3）
・渋谷駅周辺まちづくり基本理念（R2.4）
・渋谷区産業・観光ビジョン2020（R2.4）
・渋谷区みどりの基本計画（R6.4）
・渋谷区環境基本計画2023（R5.4）
・渋谷駅周辺地域交通戦略（R2.3）
・渋谷区景観計画（H24.10）
・渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画（R8.6）
・渋谷駅中心地区広場ビジョン（R7.12）

↓

渋谷駅中心地区まちづくり指針2027

↓

地区計画等

↓

個別の開発計画等

前回指針策定からの渋谷全体の変化

2010年以降、社会経済環境は大きく変化している。スマートフォンの普及に続き、5G通信網が整備され、今後6Gを見据えたインフラ構築が求められている。AI技術の急速な発展は、産業構造や働き方を変革している。新型コロナウイルス感染症を契機にテレワークが定着し、都市での働き方や暮らし方に多様性が生まれた。訪日外国人の増加は経済効果をもたらす一方、オーバーツーリズムなどの新たな課題を顕在化させた。SDGsへの関心の高まりを背景に、環境配慮や持続可能性を重視したまちづくりが求められている。

<都市構造・景観>

- 鉄道や道路が錯綜していた駅中心地区は、都市開発により再開発ビル、広場、歩行者デッキ等の整備が進んでおり、高質な都市空間が出現している。それらが渋谷らしい大・中・小の多様なスケールの中で、個性を放ちながらも共存することで、特徴的な都市景観が形成されつつある。



<交通・回遊性>

- かつては鉄道や地形の分断により徒歩移動が困難であったが、地下通路やデッキ、アーバン・コアなどの整備が進み、歩行者ネットワークが大幅に改善され、駅周辺の回遊性が向上してきている。



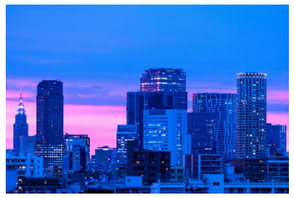
<産業構造>

- 若年層向け商業が中心だったまちは、再開発に伴う高機能オフィスの整備により、ICT企業やスタートアップが集積する拠点へと変化した。



<不動産市場>

- 個人経営店舗や中小オフィスが多かった時代から、地価上昇とともに高価格化・高付加価値化が進み、小規模プレイヤーの参入及び事業継続が難しくなり、個人や中小企業による創業空間の確保・事業継続支援が課題となっている。



<文化・雰囲気>

- 自由で雑多な若者文化を残しながら、洗練された都市空間との共存を図る中で、文化施設やクリエイティブ拠点の整備により多様な文化発信が続いている。



<都市間競争>

- かつては国内の若者文化拠点にとどまっていたが、現在はアートやスタートアップなど都市型コンテンツ産業の集積により、文化と経済が融合した国際的な創造都市として独自の地位を確立している。



広域渋谷圏の広がり

<広域渋谷圏の特徴>

<u>地形に支えられた放射型構造</u>

- 渋谷は谷地形を起点に、駅から四方に坂と谷が広がり、周辺エリアと立体的につながっている。これにより、単一的な中心ではなく、複数の拠点が連携する多核的な都市構造を形成している。

<u>広域的な多核連携と独自性の維持</u>

- 渋谷駅を中心に、青山・表参道・原宿・恵比寿・代官山・中目黒・松濤などが近接し、それぞれが独自の文化や産業を展開。拠点同士が一体化せず、個性を保ちながら連携することで、多様性と持続的な魅力を生み出している。

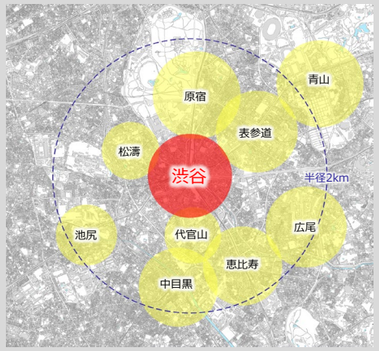
<u>文化・経済・産業の多層性</u>

- 大規模開発による国際企業やスタートアップの集積と、周辺地域の小規模な文化活動が融合。地域全体で、挑戦から発信まで多様な活動が可能なイノベーションの土壌が形成されている。

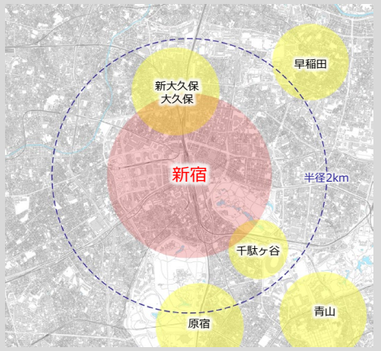
<u>回遊性と歩行者ネットワーク</u>

- 駅中心地区の基盤整備により、歩行者ネットワークが広域的に強化され、駅から周辺エリアへのアクセス性と回遊性が向上。都市の魅力を体感できる空間構造が整っている。

（参考）他都市との比較からみた広域渋谷圏



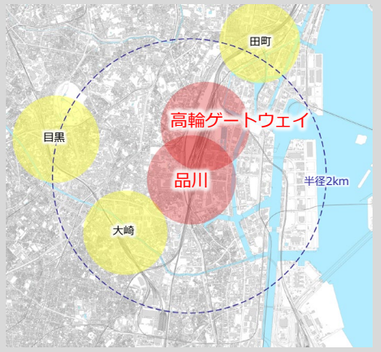
谷地形を生かした濃密な「渋谷」の
周辺360°に個性あるまちが展開



「新宿」としてあらゆる機能を集約した
巨大な集積地



「大手町・丸の内・有楽町」は南北に連続して
連なっており、隣接する日本橋や銀座等の
周辺エリアと境界なくつながっている



広域交通結節点かつビジネスハブである
「品川」の周辺に旧市街が広がる

将来期待される渋谷の広域的役割

2030年代後半は、現在の東京都「都市づくりのグランドデザイン」において目指す都市構造である「集約型の地域構造」への再編や、各地域の「個性」に着目した地域づくりを継承しながらも、交通利便性の向上などから各拠点同士が融合していくことが予想され、個性が際立つ「身近な生活圏」が形成されることが想定される。

渋谷は、東京における広域的な役割を果たし、渋谷らしい「身近な生活圏」の強みを維持していく。

■渋谷の広域的な役割：世界に開かれた生活文化の発信拠点

渋谷は、東京の都市構造の中で、創造性と情報発信力を主軸とした都市機能を担う拠点である。新宿などが行政・業務・交通の中心として機能する一方で、渋谷は文化・産業・ライフスタイルの革新を牽引する都市として、東京の多様性と活力を象徴する。

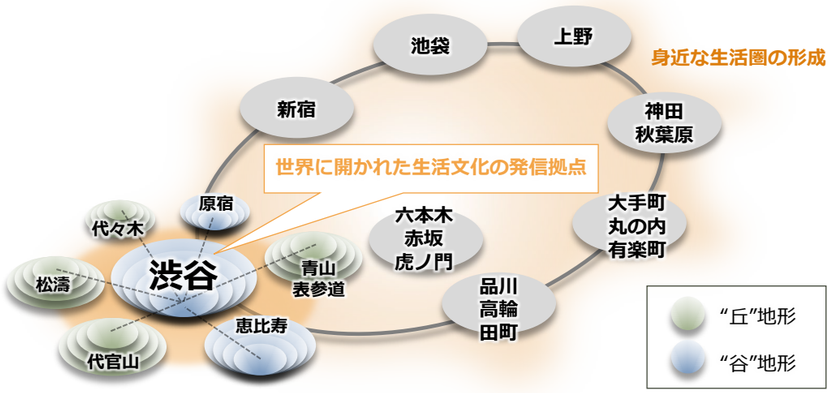
- 音楽、ファッション、ICT、スタートアップなど、時代を先取りする産業が集積。
- 国内外から人材・情報・資本が流入することで、グローバルな創造都市として地位を確立。
- 原宿・表参道・代官山・恵比寿など周辺エリアと連携し、広域カルチャーゾーンを形成。

■渋谷の生活圏としての役割：創造性が息づく身近な生活圏

- 渋谷・原宿・恵比寿の「谷」と代々木・青山・表参道・松濤・代官山の「丘」のそれぞれの拠点が広がり、渋谷を中心に各拠点の個性が際立つ都市構造となっている。
- 多様な住宅、コワーキングスペース、ギャラリー、ライブハウス、カフェなどが混在し、日常の中に創造的活動が自然に組み込まれるなど、徒歩圏内で「住む・働く・遊ぶ・学ぶ・創る」に触れられる。
- 多世代・多様な人々が入り混じることで、広域渋谷圏の感度の高さを生み出している。

将来目指す都市構造（渋谷）

- **これまでの「集約型の地域構造」への再編や、各地域の「個性」に着目した地域づくりを継承し、各拠点の個性が際立つ身近な生活圏を形成する。**
- **渋谷は、引き続き「世界に開かれた生活文化の発信拠点」としての役割を担う。**



【地形から生まれる渋谷の特徴】
- 丘と谷の地形の隣接により、それぞれの拠点の個性が際立つ
- 丘と谷に集積する人々の多様さが感度の高い地域を形成している

駅中心地区における将来像

駅中心地区における将来像は、広域渋谷圏が東京の中で担う役割を今後も継続していくことを踏まえ、「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007」及び「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」の将来像である「世界に開かれた生活文化の発信拠点“渋谷”のリーディングコア」を引き継ぐ。

一方で、駅中心地区の区域拡大や周辺地区との連携の深化、さらに2030年代後半に目指す渋谷の姿である「挑戦を受け入れる寛容さと、創造を生み出す情熱」を反映し、7つの戦略につながる将来像の副題を次のとおり設定する。

将来像：

「世界に開かれた生活文化※の発信拠点“渋谷”のリーディングコア」

ー広場・坂・路面店を活かした、めぐり歩ける、人と環境に優しい持続的なまちを目指してー

駅中心地区を渋谷（広域渋谷圏）全体をけん引（リード）する核（コア）と位置付けることで、駅中心から周辺への波及効果を生み出し、世界に開かれた生活文化※の発信拠点”渋谷”の実現化を促進する。

※ここでいう生活文化とは、ライフスタイルに密着した多様で創造的、先端的な文化をいい、音楽、ファッション等のクリエイティブコンテンツや、AI、IoTなどを活用したイノベーション等も含む。



本指針の骨子

将来像：「世界に開かれた生活文化の発信拠点“渋谷”のリーディングコア」

ー広場・坂・路面店を活かした、めぐり歩ける、人と環境に優しい持続的なまちを目指してー

中心：駅中心地区にて誘導を図る項目
周辺：駅周辺地区との連携を図る項目
追加：本指針にて新たに追加された項目

駅中心地区の将来像を実現する7つの戦略	まちづくり具体化方策としての指針			
戦略1　“渋谷を発信する“ ～“生活文化“の創造・発信拠点の形成～	指針1	中心	周辺	エリアごとの特性を活かした高次な機能の集積・導入
戦略2　“谷を冷やす” ～緑・水を活かした谷空間の環境づくり～	指針1	中心	周辺	緑と水の活用による都市環境の再生と地域の魅力向上の推進
	指針2	中心	周辺	気候変動に対応した都市環境の再構築と快適性の向上
	指針3	中心	周辺	再生可能エネルギーと先端技術による脱炭素型都市の構築
	指針4	中心	周辺	資源の有効活用と発生抑制・再使用による持続可能な社会の実現
	指針5	中心	周辺	追加 だれもが快適に暮らせる、健康・環境・共生に配慮した都市づくりの推進
	指針6	中心	周辺	追加 環境情報の発信と学びによる地域協働と行動変容の促進
戦略3　“都市回廊を創出する“ ～元気な若者に限らず、だれもがめぐり歩いて楽しいまちの実現～	指針1	中心	周辺	地上部を主に駅と周辺市街地を結ぶ開かれた歩行者ネットワークの強化・連携
	指針2	中心	周辺	人の動線の結節点に多彩な憩い・たまれる広場空間を整備
	指針3	中心	周辺	地上へ人を誘導するアーバン・コアと多層な歩行者ネットワークの形成
	指針4	中心	周辺	多層な歩行者ネットワークと呼応する広場空間の形成
	指針5	中心	周辺	追加 だれもがわかりやすく向かいたい方向へ導かれるサインの拡充
	指針6	中心	周辺	追加 すべての人にとって移動しやすいユニバーサルデザインを用いた歩行空間整備
戦略4　“人に優しいまちをつくる“ ～交通結節機能の再編・強化等による快適な歩行環境の形成～	指針1	中心		駅施設の再編・バリアフリー化による鉄道利用・乗換え利便性の向上
	指針2	中心		駅前広場の再編・拡充、道路の拡幅・整備による地域内交通の混雑緩和
	指針3	中心		追加 高速バスや観光バス需要に対応した高速バスターミナル機能の強化
	指針4	中心	周辺	駐車場・荷さばき施設の適切な連携による駅周辺の車両流入の軽減
	指針5	中心	周辺	自転車等利用の快適性向上と歩行者との共存－モビリティと歩行者の共存するまち－
戦略5　“安全安心なまちをつくる” ～街区再編や拠点開発による、災害に強く犯罪の少ない安全安心なまちの実現～	指針1	中心	周辺	駅及び街区の再編による防災機能の強化
	指針2	中心	周辺	街区整備、基盤施設整備と一体的な都市型水害対策の強化
	指針3	中心	周辺	周辺地区と一体的な帰宅困難者対策の推進
	指針4	中心	周辺	まちづくりと連動した防犯対策の推進
戦略6　“渋谷らしさを強化する“ ～広場・坂・路面店を活かした“渋谷らしさ”をもった景観の形成～	指針1	中心		渋谷の玄関口にふさわしい、様々なアクティビティが感じられる駅前の顔の形成
	指針2	中心	周辺	渋谷らしいエリアや沿道ごとに個性ある街並み、多様な界隈、活気とにぎわい景観の形成
	指針3	中心	周辺	周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成
	指針4	中心	周辺	群としての象徴性を備えたスカイラインの形成
	指針5	中心	周辺	追加 まちの魅力や個性を高める夜間照明・屋外広告物等の展開
戦略7　“みんなで育てるまちづくり” ～協働型まちづくりによる渋谷の将来像の具現化～	指針1	中心	周辺	公民（行政、事業者、地元住民）連携によるエリアマネジメントの実現
	指針2	中心	周辺	追加 エリアマネジメント活動の連携プラットフォームの検討
	指針3	中心	周辺	追加 公共空間利活用の推進
	指針4	中心	周辺	事業の進捗に応じたまちびらきの実施

まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

既存の魅力や文化を継承し、ファッション・アート・音楽といった多彩な文化が融合することで進化していく「渋谷カルチャー」が定着し、エンタテイメント、コンテンツ産業やクリエイティブ産業が集積するビットバレーが再興されてきた中で、近年は世界に向けた発信を強化している。複数の再開発が進む一方で、リノベーション等により、既存の界隈性を継承・保全し、新旧や大・中・小、表裏が混ざり合う雑居感のある都市の形成が必要である。

指針1

中心 周辺

【エリアごとの特性を活かした高次な機能の集積・導入】

■渋谷駅周辺地域全体の誘導方針

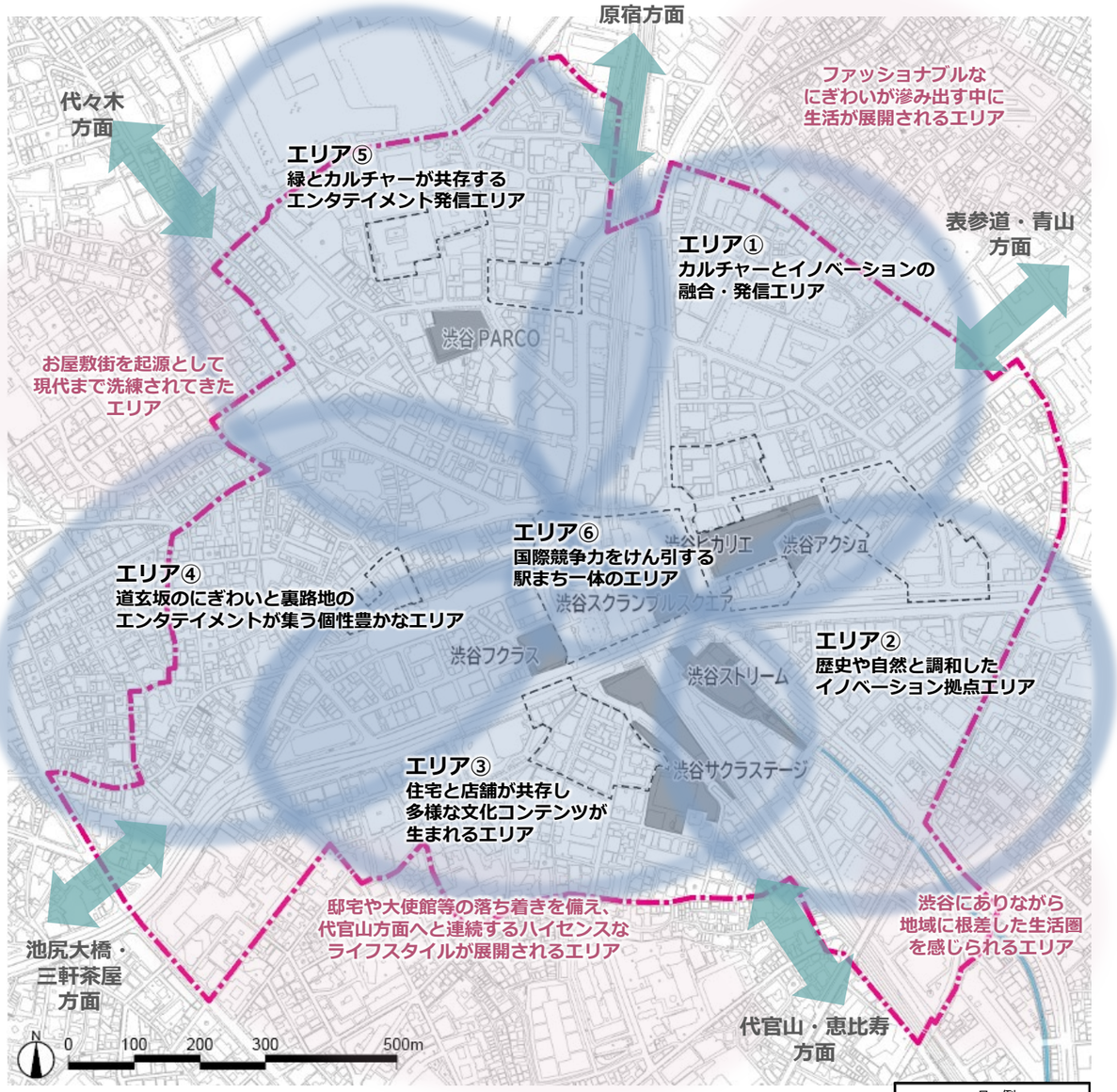
- 渋谷カルチャーを世界へ発信し国際競争力の強化を図るため、世界に開かれた文化・発信機能を誘導するとともに、エンタテイメント、コンテンツ産業やクリエイティブ産業等の先進的な業務機能、産業・文化育成機能、にぎわいを強化する商業機能の集積を促進する。また、テック産業などの社会課題解決型産業の集積や人材育成も支援する。
- インバウンド対応として、観光支援・情報発信・宿泊機能などの整備を進める。さらに、広場やストリートなどの公共空間を活用し、渋谷独自の文化を国際的に発信する拠点として展開する。
- 「創造文化都市」として、世界中の人々を惹きつける多様な都市機能（住む・働く・遊ぶ・学ぶ）を誘導し、大・中・小様々なスケールの空間が共存する都市を目指す。再開発やリノベーションを通じて、エリアごとの特性を強化しつつ、渋谷らしい個性の継承・保全を図る。

■渋谷駅周辺地域のエリア毎の方針

- 各エリアに多様な機能の集積を図るとともに、それぞれの個性をのばす高次な機能をエリアごとの特性に基づき誘導する。

エリア① 渋谷一丁目エリア	**カルチャーとイノベーションの融合・発信エリア** 高質なファッション、音楽、大学などの文化資源を活かし、公民連携やカルチャーとイノベーションの融合・発信を目指す。また、都有地の活用も視野に、表参道・青山方面へつながるエリア特性を活かし、にぎわい創出や、クリエイティブ産業の発展強化を図る。	
エリア② 渋谷川・金王八幡宮周辺エリア	**歴史や自然と調和したイノベーション拠点エリア** 渋谷川や金王八幡宮などの自然や歴史ある地域資源を継承・活用しながら、ICTやスタートアップ文化を育成し、路面型の商業店舗を維持する。	
エリア③ 桜丘町エリア	**住宅と店舗が共存し多様な文化コンテンツが生まれるエリア** 店舗、オフィス、学校など駅前のにぎわいから代官山や恵比寿などの落ち着きある住宅街へとつながる特徴的なまちの雰囲気を活かしつつ、アート・音楽等の多様な文化コンテンツを生み、外国人の滞在や生活を支援する機能の強化を図る。	
エリア④ 道玄坂エリア	**道玄坂のにぎわいと裏路地のエンタテイメントが集う個性豊かなエリア** 道玄坂や裏路地の大・中・小の多様な規模や用途で形作られる渋谷の個性の維持を図る。また、ライブハウスやクラブ等の集積を活かし、エンタテイメント機能を強化・育成する。	

■渋谷らしさを構成する駅周辺地域



エリア⑤ 神南・宇田川エリア	**緑とカルチャーが共存するエンタテイメント発信エリア** 代々木公園とつながる緑を維持しつつ、ファッション・アート・音楽・スポーツの最先端を発信する、エンタテイメント文化・流行の発信地としての機能強化を図る。	
エリア⑥ 渋谷駅直近エリア	**国際競争力をけん引する駅まち一体のエリア** 渋谷の玄関口として都市基盤強化と駅から周辺地域への人の流れを生み出すとともに、インバウンド対応を推進する観光支援や、世界の人々を惹きつける情報発信機能を充実させ、国際競争力の強化を図る。	

渋谷駅中心地区に必要な機能のイメージ

- 渋谷カルチャーをさらに発展させ、世界を惹きつける創造文化都市を形成する。
- 多様な用途を積層し、新たな文化・ビジネスを創出する。
- 多様な人々が共に暮らせる環境を整え、ダイバーシティとウェルビーイングを実現する。

A. 文化・交流・スポーツ・体験機能

- 交流広場や劇場等により文化を発信し、だれもが楽しめる交流機能を誘導する。
- アーバンスポーツ機能や幅広い世代が楽しめるアミューズメント機能を誘導する。
- エンタテイメント産業に関わる人々の育成機能を誘導する。

〈導入機能の例〉

イベント・交流広場、美術館などの文化施設、劇場、音楽ホール、ライブハウス、ストリートスポーツパーク、アーバンスポーツ施設、配信スタジオ、映画館・シネコン、ライブビューイングなどに対応したアミューズメント施設、スタジオ、アーティスト等の育成・発信施設　など



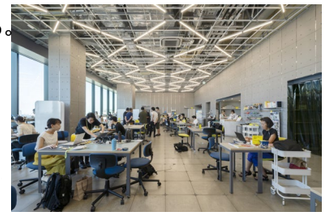
MIYASHITA PARK

B. クリエイティブ・スタートアップ発信機能

- 音楽・映像・ファッション・食・アートなど、渋谷らしいクリエイティブ活動を支える機能を誘導する。
- クリエイティブ産業やコンテンツ産業の集積を図り、AI・IoTなど先端技術を活用した文化や情報のリアルタイム発信機能、社会課題解決に資するテック関連機能を誘導する。
- 公共空間や民地内広場等を活用し、クリエイティブな活動や多様なカルチャーを誘発する。
- ビジネスマッチングやテストフィールドを提供し、海外人材やスタートアップの共創に活用できる場を誘導する。
- 起業家と地域をつなぐイベントなど、地域連携を促す機能を誘導する。

〈導入機能の例〉

情報発信施設、サテライトキャンパス、インキュベーションスペース、クリエイターの交流・連携支援施設、コワーキングスペース、スモールオフィス、屋外サイネージを活用した情報発信、配信スタジオなど


SHIBUYA QWS

C. 国際ビジネス・ビジネス支援機能

- 産官学連携で企業の人材育成と多様な交流を促進する機能を誘導する。
- パブリックスペースを交流の場として活用する。
- ノマドワーカー等も利用できるコワーキング・交流スペースを誘導する。

〈導入機能の例〉

国際機関関連の施設、国際交流サロン、ハイグレードオフィス、コワーキングスペース、スモールオフィス　など


ビジネスエアポート
渋谷サクラステージ

D. 商業・観光機能

- 路面や地形を活かした低層部のにぎわいを醸成する商業機能や、まちのにぎわいに貢献する大規模商業施設を誘導する。
- 個性的で魅力的な飲食店や店舗街、アンテナショップ、展示場などを誘導する。
- インバウンドに対応した外国語対応の店舗や、ナイトエンタテイメント機能を誘導する。
- ハチ公像やモヤイ像、スクランブル交差点等、渋谷らしさを生むシンボルを活用してまちのPRを行う。
- 既存建築物の活用・保存等による、まちの個性や渋谷の文化的資産を継承する。

〈導入機能の例〉

魅力的な飲食店や店舗街、アンテナショップ、展示場、趣味性・専門性の高い店舗、大規模商業施設、ホテル、観光案内所、国際空港等と接続するシャトルバス・観光バスターミナル機能、多様なモビリティ機能　など

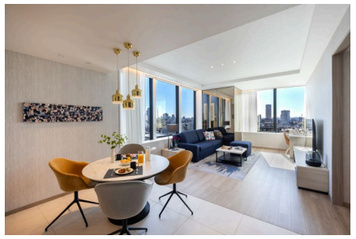

渋谷ストリーム

E. 生活・コミュニティ支援機能

- 多様な都市活動を支える居住・宿泊・生活支援機能を誘導する。
- 住民や就業者の交流を促す広場やポケットパークなどを誘導する。
- 外国人起業家や海外企業従事者向けの生活支援機能を誘導する。

〈導入機能の例〉

広場・ポケットパーク、行政機能、図書館、病院、外国人対応医療施設、高齢者福祉関連施設、子育て支援施設、中長期滞在も想定した良質なサービスアパートメント、国際水準のグレードの高いホテル、生涯教育に資する施設、次世代教育施設　など


ハイアットハウス東京渋谷

まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

近年、環境への意識が高まり、持続可能性、SDGs、脱炭素といった概念が社会に浸透しつつある。深刻化する気候変動や環境問題の影響を背景に、渋谷の特徴である、代々木公園から渋谷川へとつながる緑と水を活かしながら、気候変動への対応・脱炭素型都市の構築に向け、取り組みを進めていく必要がある。

指針1

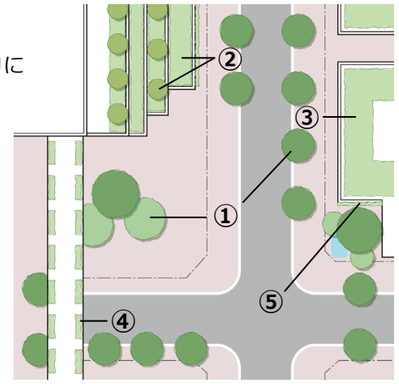
中心 周辺

【緑と水の活用による都市環境の再生と地域の魅力向上の推進】

- 代々木公園から渋谷川につながる「緑と水の空間軸」の形成に向けて、連続した緑と水を活かした空間を創出する。
- 大山街道の再整備と合わせて、大山街道に接する駅前広場等においても緑化を推進する。
- 再開発事業においては、屋上・壁面緑化や、緑陰の形成につながる樹木の植栽等による「見えるみどり」「ふれあえるみどり」を誘導する。
- 公園や民地内広場等を整備し、日常的な人々の憩い、交流・文化発信の場として活用する。
- 生物多様性に配慮した緑化を誘導し、東京都や各種機関による生物多様性・緑化に関する認証制度の情報提供により、地域の生物多様性の回復につながるみどりの創出を図る。
- 街路樹や花壇を適切に管理し、良好な景観を維持する。また、地域やNPO等と連携し、エリアマネジメントを通じた一体的な緑の管理を行う。
- 「ふれる・知る・体験する」を通じて緑や生物多様性への理解を深め、保全への関心と行動を促進するため、情報発信や体験交流を推進する。

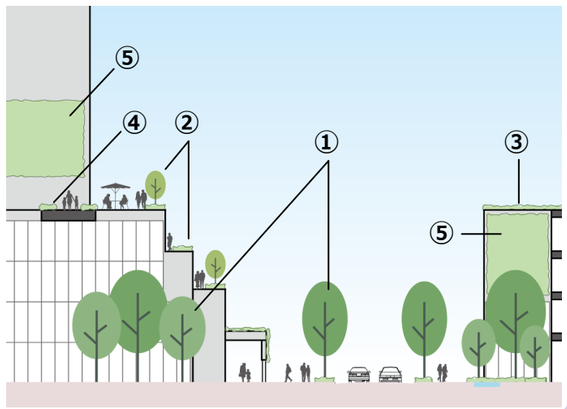
◆地上部に積極的な緑を創出する：（地上レベル）

- 緑と水の空間軸形成に向け、高木等によって積極的に緑化し、連続した緑をつくる。
- 駅前広場は、動線や見え方に配慮して緑化する。



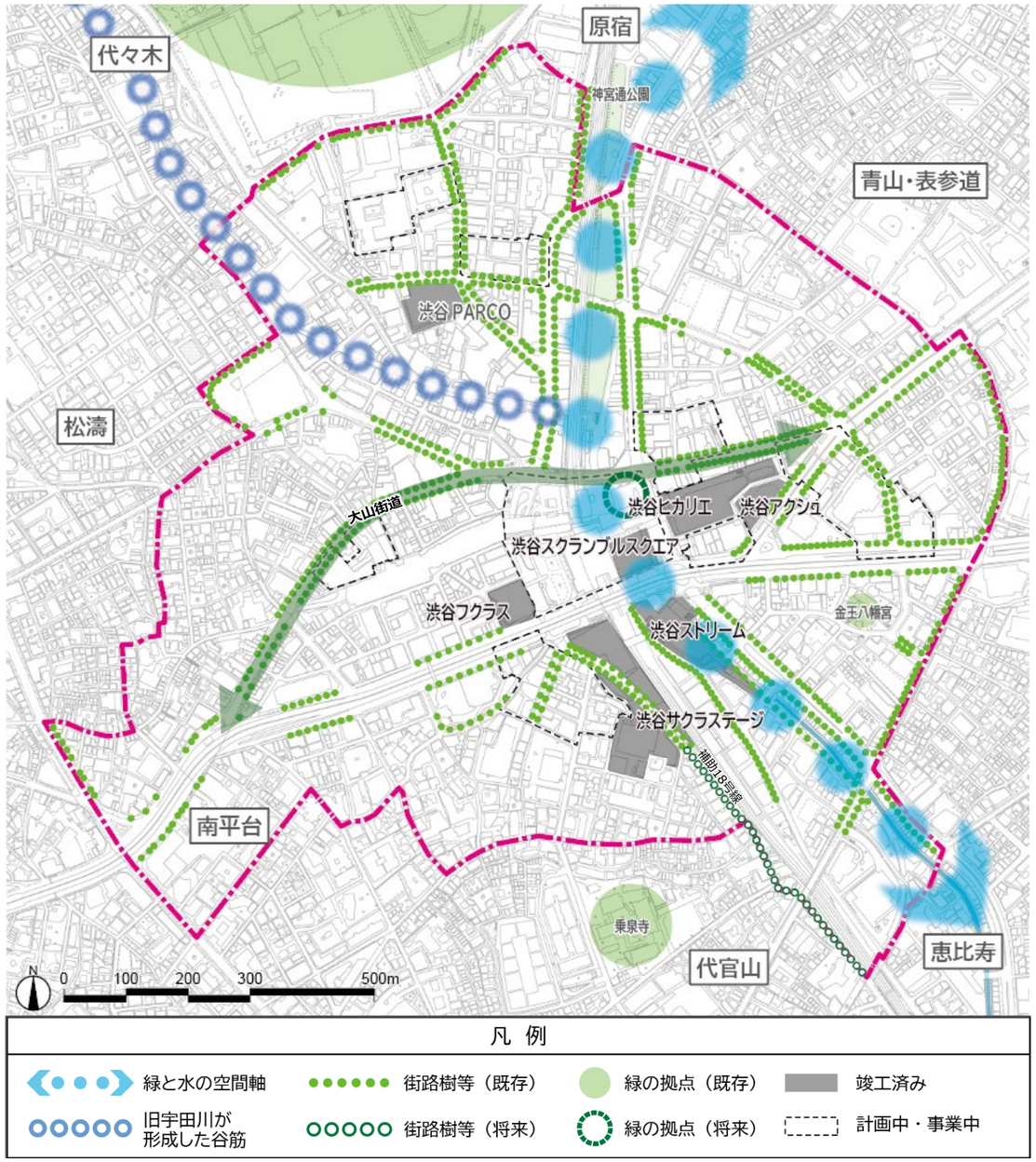
◆建築物・デッキと一体となった連続性のある緑を創出する：（デッキレベル）

- 中低層建築物の屋上やデッキの上など、人のいる場所を中心に見える緑を創出する。



①広場・街路・川に沿った地上部の緑化
②庇・テラス等の緑化
③中低層部屋上の緑化
④デッキ上の緑化
⑤壁面の緑化

■緑・水のネットワークイメージ



■見える緑化の事例



渋谷サクラステージ
補助18号線沿い

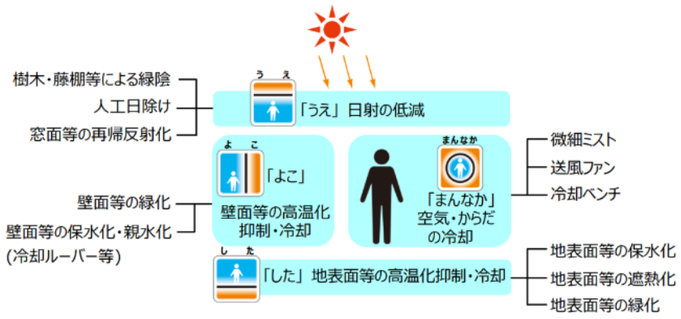
指針2

中心 周辺

【気候変動に対応した都市環境の再構築と快適性の向上】

- 植栽等による緑陰や蒸散作用により、熱対策に配慮したまちづくりを行う。
- 道路・建築物外構等においては、遮熱性舗装などの環境に配慮した舗装材の採用を進める。また、屋根面・壁面においても、表面温度低下材料の採用を進める。
- 緑陰の形成や、緑と水のネットワークと連動したクールスポットを創出し、ヒートアイランド対策を推進する。
- 雨水を貯留し、道路や植栽への潅水等を行う。
- 建築物の配置・形状、外部空間デザイン、植栽等の適切な配置により、ビル風の緩和に努める。

暑さ対策の考え方



「まちなかの暑さ対策ガイドライン（2023年3月環境省）」

暑さ対策の例



渋谷ストリームのクールシェアスポット（ミスト噴霧）

指針3

中心 周辺

【再生可能エネルギーと先端技術による脱炭素型都市の構築】

- 面的なエネルギーネットワークや先端技術を積極的に活用し、総合エネルギー効率の向上を図り、脱炭素型都市を目指す。また、再生可能エネルギーの利用を推進し、温室効果ガスを削減する。
- 建て替えや既存ストックの改修による建築物の長寿命化、省エネルギー・断熱性能の向上を進め、駅中心地区全体での環境負荷低減を推進する。
- 街区間で連携したエネルギー管理の合理化や、環境性能を総合的に判断する仕組み等により、環境負荷を低減する。
- 大規模建築物等においては、各種法令に基づき、住宅・事業所のZEH・ZEB化、エネルギー管理システム（HEMS,BEMS等）の導入、断熱化、各種の創エネルギー機器及び省エネルギー機器の導入等を進める。
- 太陽光発電、高効率コージェネレーションシステム等の創エネルギー機器や、LED照明、蓄電池、緑化、雨水・木材利用などの脱炭素化に資する施設設備を導入する。
- 環境負荷の低い交通手段である自転車利用環境（自転車シェアリングなど）の整備を推進する。
- 電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）等の普及を促進するために必要な充電設備等のインフラを整備する。

指針4

中心 周辺

【資源の有効活用と発生抑制・再使用による持続可能な社会の実現】

- 廃棄物の発生抑制、再利用及び再資源化に取り組むとともに、資源の有効利用を推進する。
- 発生抑制（リデュース）・再使用（リユース）への転換を促すための普及啓発や環境学習等を推進し、リユースに取り組みやすい情報提供や取り組む機会を提供する。

指針5

追加 中心 周辺

【だれもが快適に暮らせる、健康・環境・共生に配慮した都市づくりの推進】

- 大気環境の改善、自動車騒音、飲食店の臭気などの近隣公害等への対応を進めるとともに、環境や健康に悪影響を及ぼす化学物質の適正管理を進める。
- 条例に基づき公共の場所（道路・公園等）での喫煙を禁止し、区民や来街者、事業者へ周知啓発を行い、非喫煙者に十分配慮した環境整備を進める。
- 落書きを減らすために、区による落書き消去や落書き消去ボランティアの参加を推進するとともに、アートによる落書き防止を強化し、落書きさせないまちづくりを進める。
- 条例に基づき対象店舗へのごみ箱設置を推進するとともに、街中においてはIoT技術の活用や環境に配慮した公共用ごみ箱を導入し、ポイ捨て者への過料処分や周知啓発と合わせた取り組みを行うことで、ポイ捨てごみのないまちを目指す。

非喫煙者に配慮した環境整備の例

道玄坂沿いの喫煙所の整備（仕切りを高くし、煙が漏れにくい設えに変更）



指針6

追加 中心 周辺

【環境情報の発信と学びによる地域協働と行動変容の促進】

- あらゆる世代が、環境問題や持続可能な社会の実現に向けて取り組むべきことを学ぶ機会を設ける。
- 渋谷区で暮らし、働き、学び、訪れる多様な人々が協力して、地域社会が一体となって環境に取り組む機会の創出や仕組みづくりを進める。

まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

駅中心地区の街区再編が誘導され、各拠点開発において駅とまちを結ぶ多層ネットワークやアーバン・コア等が形成されつつある。また、新たな渋谷の顔となる駅前広場の工事が進行中である。駅周辺地区においても、ネットワークの結節点にたまり空間が整備されるなど、歩きやすいまち・渋谷の実現が進んでいる。2020年には「渋谷駅周辺地域交通戦略（2020年3月）」が策定され、都市再生緊急整備地域における交通の考え方が整理された。加えて、「東京における都市計画道路の整備方針（2026年3月）」では、「道路空間の再編」を都内に展開するため、先導的なモデルケースとして大山街道や公園通り等が選定された。

駅中心地区及び駅周辺地区での歩行者ネットワークの更なる強化・連携を図るとともに、広場空間の整備、サインネットワークの整備、ユニバーサルデザインの推進等が必要である。

指針1　中心　周辺

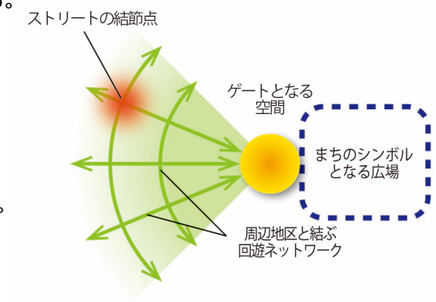
【地上部を主に駅と周辺市街地を結ぶ開かれた歩行者ネットワークの強化・連携】

- 大山街道を駅中心地区のネットワークの主軸と位置付け、地上をメインとして駅、東西駅前広場、各拠点開発と周辺のまちを結ぶ歩行者ネットワークを実現する。
- 駅中心地区と駅周辺地区のネットワークの結節点にたまり空間をつくり、良好に互いを接続する。
- 核となる歩行者ネットワークにおいては、歩行空間拡充のために既存道路空間の再構成を検討するなど、より一層ウォーカブルなまちを実現する。
- まちづくり指針2010にて示されていた国道246号南側のまちづくりの考え方については、指針策定以降、駅改良や基盤整備が進められ概成されたものの、今後も周辺への更なる波及が必要である。

指針2　中心　周辺

【人の動線の結節点に多彩な憩い・たまれる広場空間を整備】

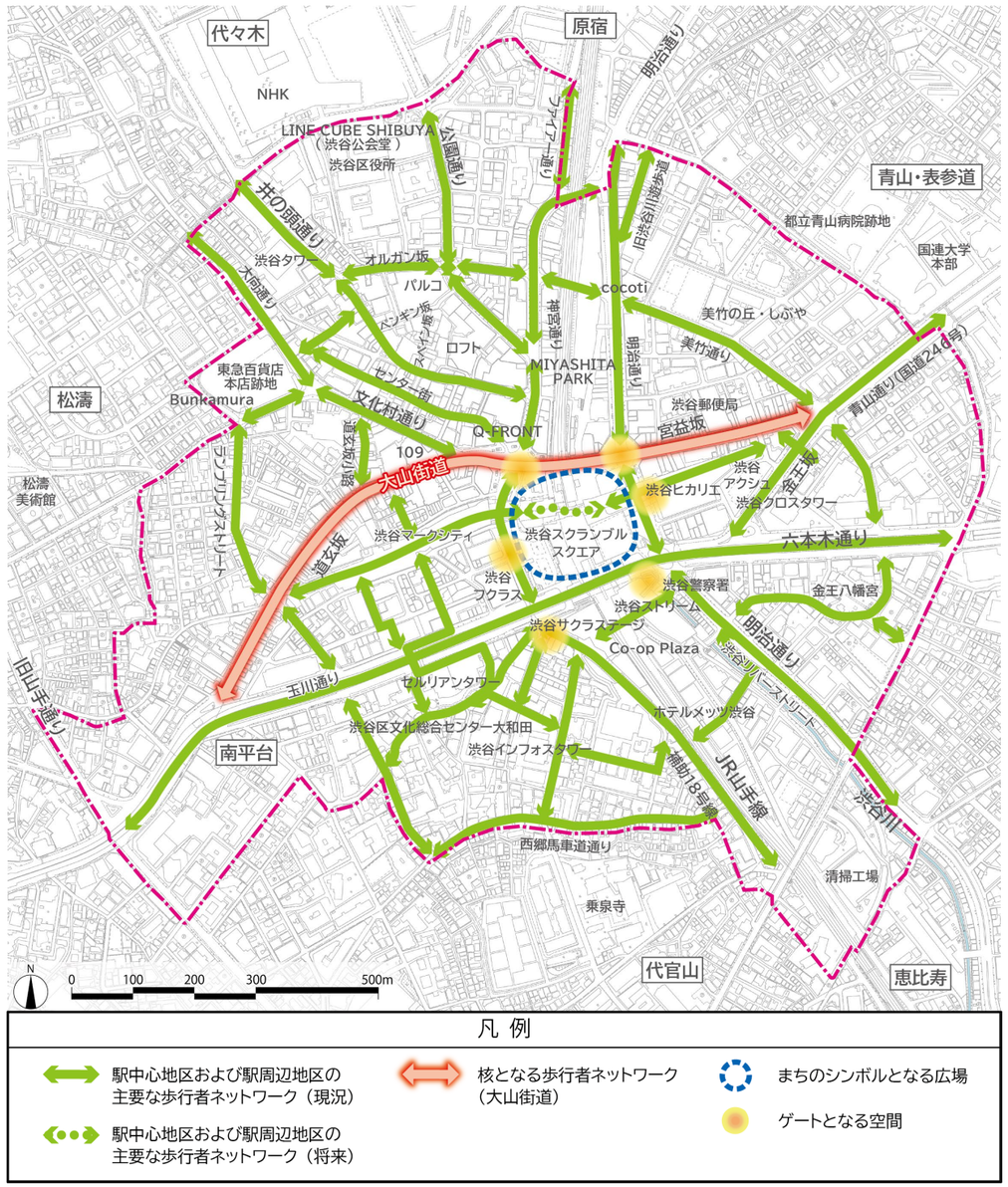
- 東西駅前広場及び渋谷スクランブルスクエア中央棟先端部〔4階〕、西口上空施設〔3階〕は、新たな渋谷の顔・まちのシンボルとなる広場として位置付け、整備拡充する。さらに、地下空間を活用した地下広場を駅東西に整備する。
- 快適でわかりやすい歩行者ネットワーク形成に向け、各エリアの顔として、特徴のあるゲートとなる空間及びアーバン・コアを整備する。
- 駅とまちを結ぶ放射状ネットワークと回遊性を強化する環状ネットワークが交差する箇所をストリートの結節点と捉え、憩いやにぎわいを創出し、たまれる広場空間を目指して検討する。
- 公共空間と民間施設内の公共的空間を連続した回遊ネットワークとするため、開発街区内に貫通通路を整備する。



■広場空間の位置づけ

役割	整備の考え方
まちのシンボルとなる広場 （渋谷を象徴する広場）	・多方面からの視認性が高く、シンボル性の高い空間とする。 ・イベント等に活用できる開放感のある空間とする。 ・各方面からのアクセス性の高い空間とする。 ・地上の広場と3・4階デッキ空間とが一体感のある整備とする。 ・渋谷らしいエネルギッシュな動的景観を形成する。
ゲートとなる空間 （各エリアへの出入口となる空間）	・渋谷駅から各方面へのエントランスとなる空間であり、駅と周辺からの視認性が高く、まちと駅双方に開かれた空間とする。 ・各エリアの地域性や渋谷カルチャーの創造・発信を象徴するデザインとなるよう配慮する。

■地上部を主に駅と周辺市街地を結ぶ開かれた歩行者ネットワーク及び広場配置の考え方



■核となる歩行者ネットワーク（大山街道）の整備イメージ



指針3

中心 周辺

【地上へ人を誘導するアーバン・コアと多層な歩行者ネットワークの形成】

- 地上部の坂道や路面店のにぎわいを促進し、歩いて楽しい歩行者ネットワークを形成する。併せて、デッキや地下動線により、谷地形である渋谷を東西南北方向に立体的につなぎ、だれもが歩きやすい歩行者ネットワークを形成する。
- 主要な歩行者ネットワークの結節点となるアーバン・コアを整備する。
- アーバン・コアは後背地のまちづくりを象徴するデザインを備えたものとして整備する。
- 大山街道の坂上を東西方向にフラットにつなぐ歩行者デッキ（スカイウェイ）を整備する。
- 目的地へのわかりやすいサインやインフォメーションを整備する。
- 公民が連携した取り組みにより、安全・安心な歩行者動線を確保する。
- 周辺部へのネットワークにとして、高低差を解消する縦動線を、開発街区内を基本に整備する。

■「アーバン・コア」と「サブ アーバン・コア」の考え方

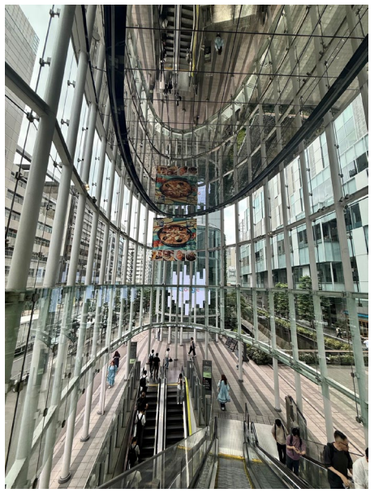
- 以下に示す、すべての考え方に基づく計画とした縦軸空間を「アーバン・コア」とする。
- 施設内エスカレーターなどを活用し、以下に示す①の考え方に加え、②から④のいずれかを取り入れた縦軸空間を「サブ アーバン・コア」とする。

① 多層な都市基盤とまちを上下につなぎ、地下階やデッキ階から地上へ人を誘導。また、横方向への動線を結ぶユニバーサルデザインに配慮した縦軸空間。

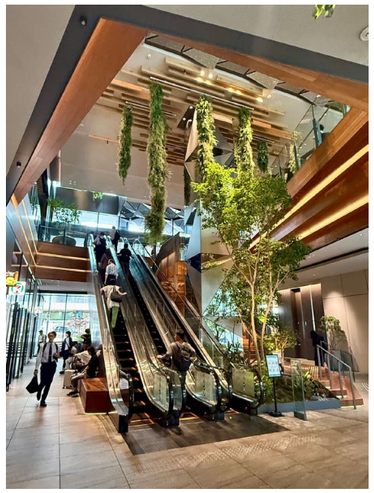
② 広場空間等のパブリック空間とも接した立体的なクロスポイント。

③ 多様な人々が快適に移動でき、憩い・交流する空間。

④ 視認性が高く、まちに対して開かれたランドマーク。

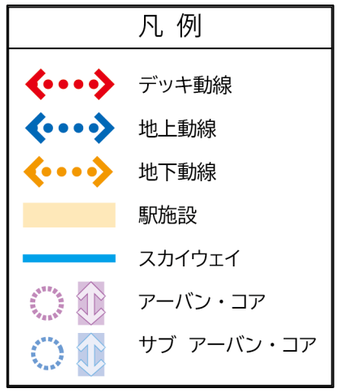


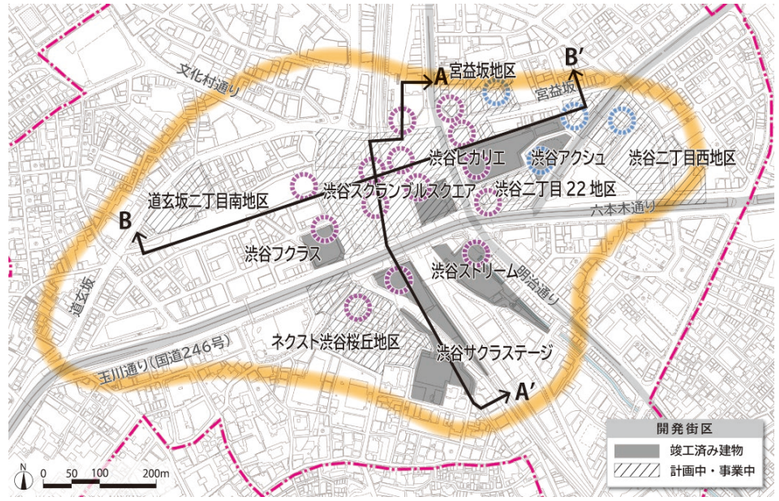
アーバン・コア（渋谷ストリーム）

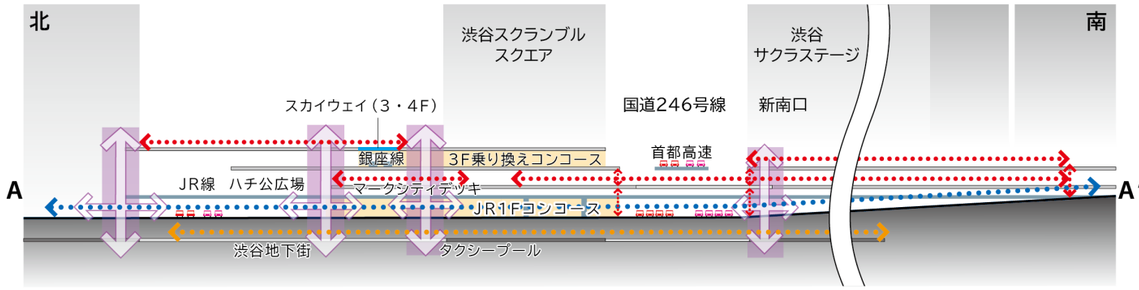


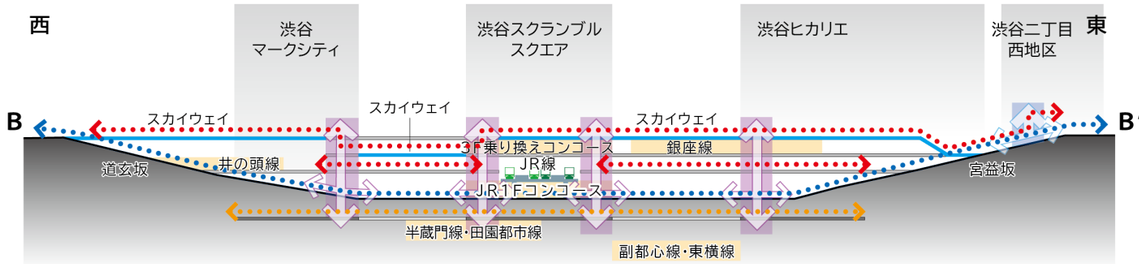
サブ アーバン・コア（渋谷アクシュ）

■歩行者ネットワークの考え方（駅中心地区）









■スカイウェイの完成予想





指針4

中心 周辺

【多層な歩行者ネットワークと呼応する広場空間の形成】

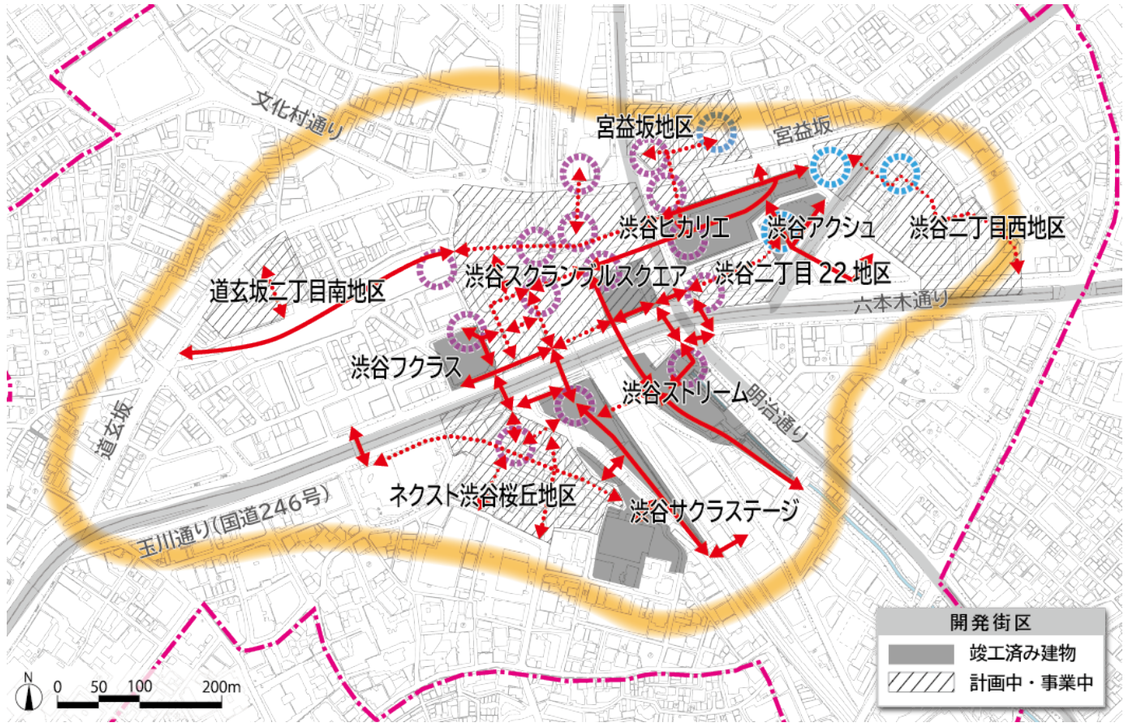
- 駅、東西駅前広場、大山街道、各開発と周辺をつなぐ各層の歩行者ネットワーク及びアーバン・コア等と連動して、地上だけでなく、上空や地下にもたまり空間を設け、人の滞留スペースや各街区の顔として、にぎわいの核となるような広場空間を形成する。
- 多様な利用者のための広場が有する役割として、「待合せ」「憩い・潤い・リラックス」「交流・にぎわい」「情報発信」等の日常的な機能と併せて、「防災」にも対応し、各方面の特性と地元や利用者の意見に応じて必要な機能を整備する。

凡 例

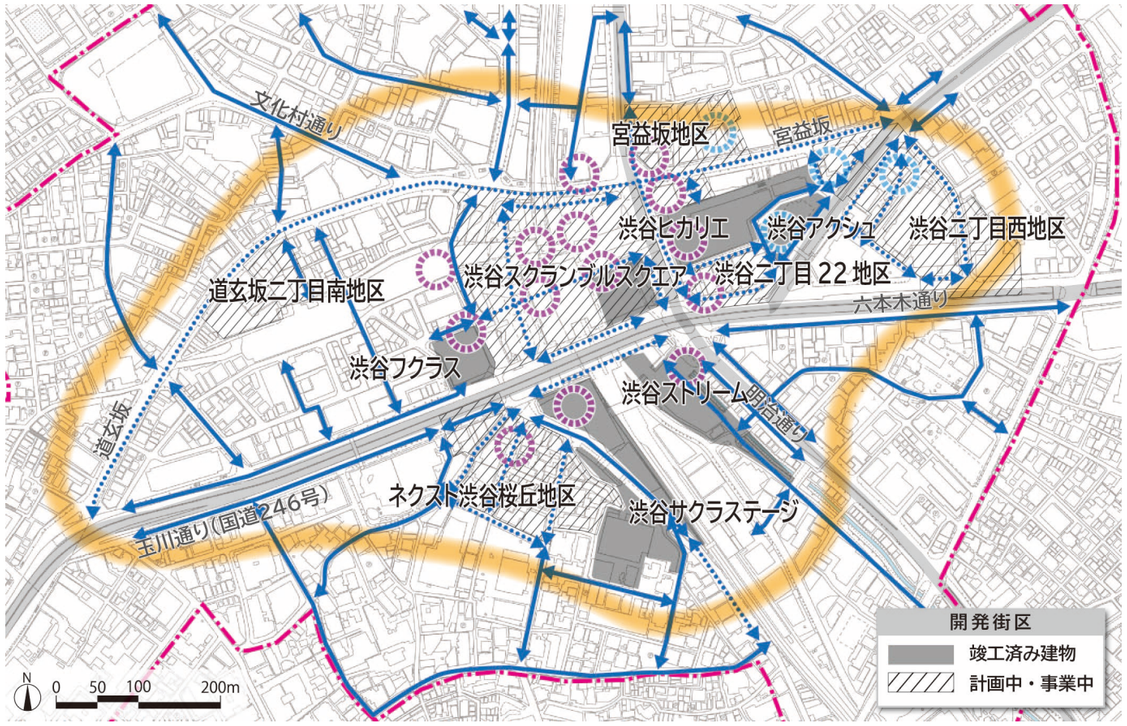
- 主要な地上歩行者動線（整備済み）
- 主要な地上歩行者動線（新設・改良予定）
- 主要なデッキ歩行者動線（整備済み）
- 主要なデッキ歩行者動線（新設・改良予定）
- 主要な地下歩行者動線（整備済み）
- 主要な地下歩行者動線（新設・改良予定）
- アーバン・コア
- サブ アーバン・コア

（注）指針公表時点で都市計画等に位置付けられているアーバン・コア及びサブ アーバン・コアのみを図に記載。
今後追加・変更の可能性あり

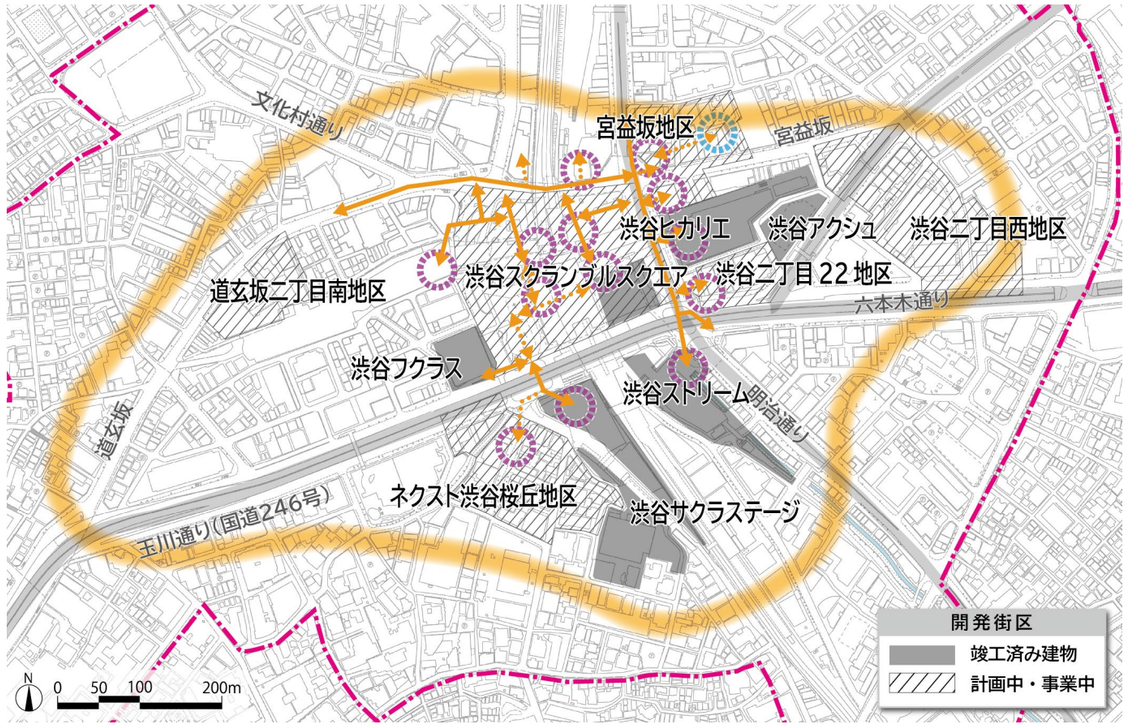
デッキ階　谷地形の駅中心地区から駅周辺地区へフラットにつながるネットワーク



地上階　駅と駅中心地区の各開発から駅周辺地区へつながるネットワーク



地下階　駅や幹線道路の東西、南北を歩車交錯なしでつながるネットワーク



指針5

追加 中心 周辺

【だれもがわかりやすく向かいたい方向へ導かれるサインの拡充】

■サインガイドライン策定の経緯

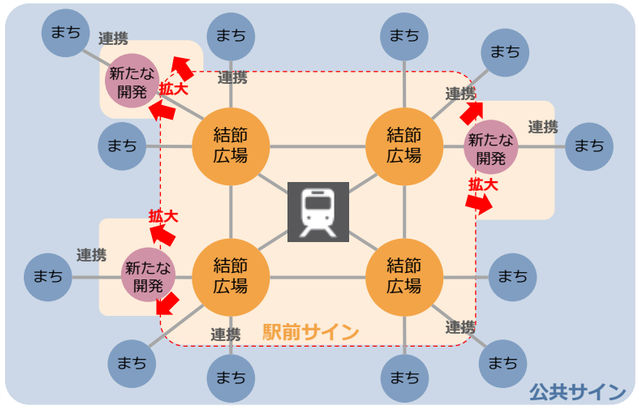
- 「渋谷駅前サインガイドライン」や「渋谷区公共サインガイドライン」では、世界に開かれた生活文化の発信拠点“渋谷”にふさわしく、初めて訪れる人にも分かりやすい案内誘導の実現に向けて、渋谷駅前を対象に、行政、鉄道事業者や再開発等を担う事業者の多様な関係者が連携し、来街者等の利便性の向上に取り組むことを目的としており、これらに則ったサイン整備を推進している。

■サインガイドラインに基づくサイン計画の基本的な考え方

- 鉄道駅や駅周辺の民間施設に整備される駅前サインと、公共施設やまちに整備される公共サインを連携させながら乗換案内や周辺案内を行い、国際都市として外国人観光客にも分かりやすいサインネットワークの整備を図る。
- サインの整備にあたっては、周辺まちづくりの状況や渋谷駅周辺特有の地形が要因となる階層の複雑さを解消すべく、適切なサイン計画を行い、サインネットワークの拡充を図る。
- エレベーター（EV）周辺には、EVの位置とバリアフリーに配慮した案内誘導を行うバリアフリーサインを整備する。

■駅中心地区への波及や連携

- 駅中心地区では、新たな再開発や公共施設等（バスターミナル）の整備計画が進んでおり、当初想定していた歩行者ネットワークの更なる拡大が期待されている。
- 周辺開発等の歩行者ネットワークを考慮したサイン適用エリアの拡大・配置に関するルールを検討し、来街者の更なる利便性向上を目指す。

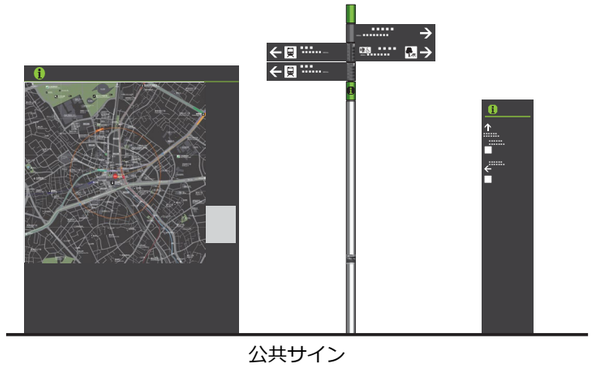


駅前サインと公共サインの連携及び駅中心地区への拡大イメージ

（注）結節広場：
渋谷駅を中心としたときの各方面の結節点となる広場
（ハチ公広場、西口広場、東口広場、稲荷橋広場、桜丘広場）



誘導サイン（駅前サイン）



公共サイン



結節広場のシンボルマーク（駅前サイン）



案内地図サイン（駅前サイン）



バリアフリーサイン（駅前サイン）

指針6

追加 中心 周辺

【すべての人にとって移動しやすいユニバーサルデザインを用いた歩行空間整備】

- 「渋谷駅長期基本計画2017-2026」「渋谷駅周辺地区バリアフリー基本構想（注）」では、高齢者・障害者等だれもが安全・安心・快適に移動できるためのユニバーサルデザインの推進や、公共交通機関・建築物・道路・公園などの一体的なバリアフリー化の推進が掲げられている。
- 駅中心地区においては、渋谷駅の多層階に分散する駅施設の乗り換え動線に対してバリアフリーが不十分となっている箇所がある。一方で、公共と民間の協力のもと、渋谷駅の機能更新と再編、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充、駅ビルの再開発といったまちづくりが進められており、これらのまちづくりとの連携により、バリアフリーを推進する。加えて、これらの考え方を駅周辺地区へも波及させていく。

（注）本書における「駅周辺地区」とは範囲が若干異なる。

■駅中心地区及び駅周辺地区における対策

- 都市基盤施設の整備にあたって、鉄道改札からデッキ・コンコース等を経た地上の広場や道路へアクセスする動線については、利用者の利便性を考慮し、ユニバーサルデザインの確保に努めるものとする。
- ユニバーサルデザインの確保には具体的に、段差解消、車いす等の利用に考慮した大きさのエレベーターの設置、視覚障害者のための音声案内、誘導ブロックの整備などが挙げられる。
- 建築物の入口については、敷地に接する主たる道路や広場、駐車場からの段差のない連続性を確保する。



車いす等の利用に考慮したエレベーター



ユニバーサルデザインに配慮したトイレ



建築物の入口

戦略4 “人に優しいまちをつくる” ～交通結節機能の再編・強化等による快適な歩行環境の形成～

まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

駅施設及び乗換動線が整備され、鉄道路線間や公共交通の利便性が向上した。また、駅前広場の拡充に併せて立体的な空間活用を行い、まちの中心が歩行者のための空間となるよう整備が進んでいる。

駅中心地区への車両流入を軽減するための施策が実施されてきたが、街区間での更なる連携などにより、利便性を保ちつつ交通負荷の軽減を進めることが必要である。

◆交通結節機能の再編・強化等による快適な歩行環境の形成

公共交通中心のまちづくりへの転換

- ■交通結節機能の改善・強化
  - 指針1 駅施設の再編・バリアフリー化による鉄道利用・乗換え利便性の向上
  - 指針2 駅前広場の再編・拡充、道路の拡幅・整備による地域内交通の混雑緩和
  - 指針3 高速バスや観光バス需要に対応した高速バスターミナル機能の強化
- ■自動車交通負荷の低減
  - 指針4 駐車場・荷さばき施設の適切な連携による駅周辺の車両流入の軽減
  - 指針5 自転車等利用の快適性向上と歩行者との共存 －モビリティと歩行者の共存するまち－

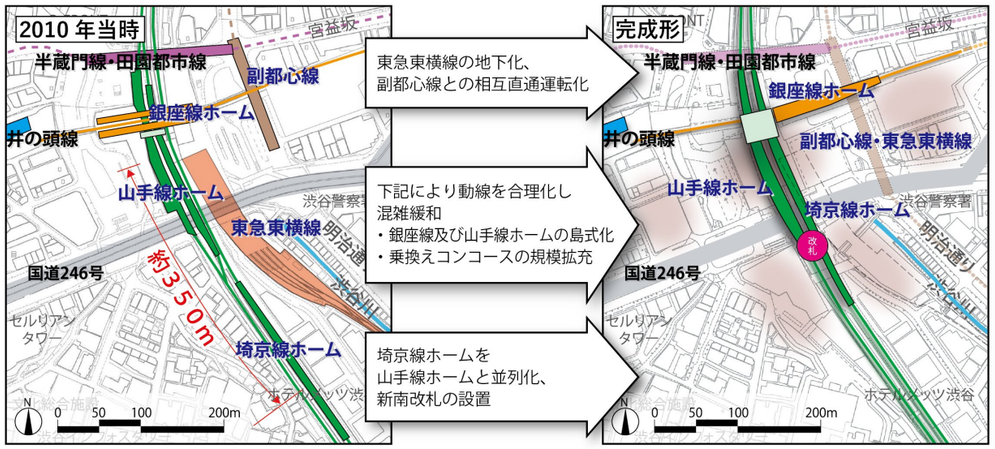
指針1

中心

【駅施設の再編・バリアフリー化による鉄道利用・乗換え利便性の向上】

- 駅施設の耐震性を向上させる。
- 鉄道路線間の乗換利便性を向上させる。
- 安全・安心でわかりやすい快適な駅空間を形成する。

■ 渋谷駅の整備方針



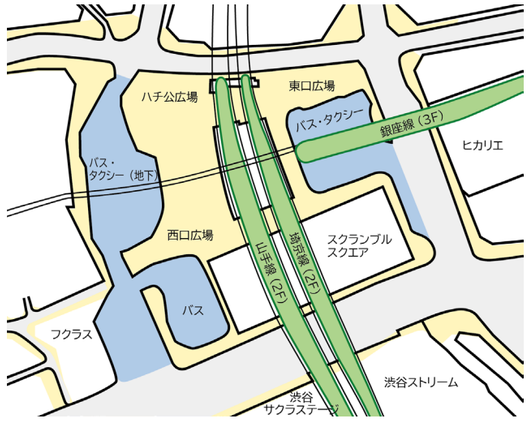
指針2

中心

【駅前広場の再編・拡充、道路の拡幅・整備による地域内交通の混雑緩和】

- 東西駅前広場のバス乗降場及びタクシー乗降場の再配置より、安全で利用しやすい空間を形成する。
- 国道246号の拡幅等の道路整備により、交通アクセスを円滑化する。
- 歩行者空間については、多様な活動の場としての使われ方やデザイン等の調整により、回遊性や空間の質の向上を目指す。
- 交通結節の利便性に加え、歩行者中心の概念を重要視して空間整備を進める。

■東西駅前広場の再配置イメージ



- 東口駅前広場は、バス・タクシーを地上に再配置し、歩行者ネットワークに対応した地下広場を設ける。
- 西口駅前広場は、タクシー乗降場を地下化し、バス乗降場を開発街区内も含めて再配置する。それにより、地上から上空に広がる歩行者広場を整備することで、ハチ公広場の魅力を高める。さらに、にぎわいの拡充を図るための地下広場を整備する。



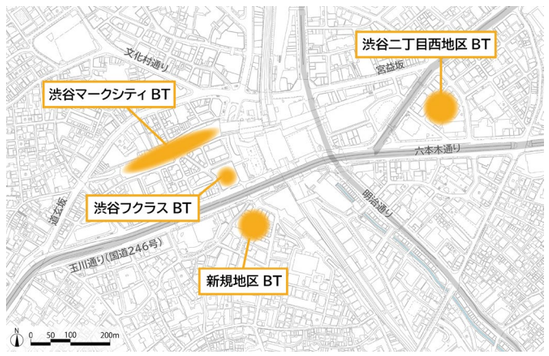
東口駅前広場の歩行者空間の整備イメージ

指針3

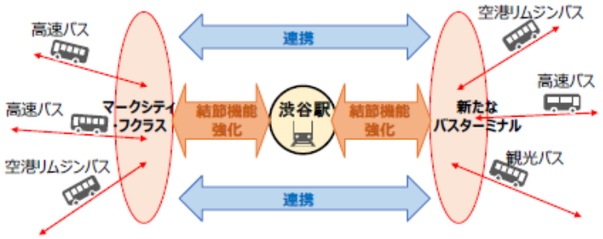
追加 中心

【高速バスや観光バス需要に対応した高速バスターミナル機能の強化】

- 鉄道駅との結節機能を強化し、分かりやすく使いやすいバスターミナルの整備を目指すため、渋谷駅を中心とした各バスターミナルの機能分担や名称のルール化を進め、ハード・ソフトの連携を図る。
- 駅主要改札から各バスターミナルまでの経路については、利用者に分かりやすい動線を周知するために、渋谷駅前サインガイドラインに基づく案内機能の充実を図る。
- 路上における定期観光バス等の乗降は交通の円滑な流れを妨げる恐れがあるため、高速バスの運行が少ない昼間時間帯に、バスターミナルへの乗入れを検討する。



渋谷駅中心地区のバスターミナル位置図（計画中含む）
（注）BT=バスターミナルの略



高速バスターミナルの連携イメージ

指針4

中心 周辺

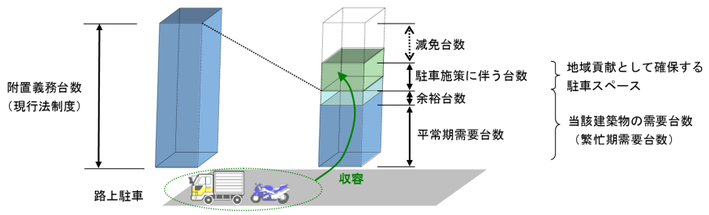
【駐車場・荷さばき施設の適切な連携による駅周辺の車両流入の軽減】

■駐車場の集約化と配置適正化

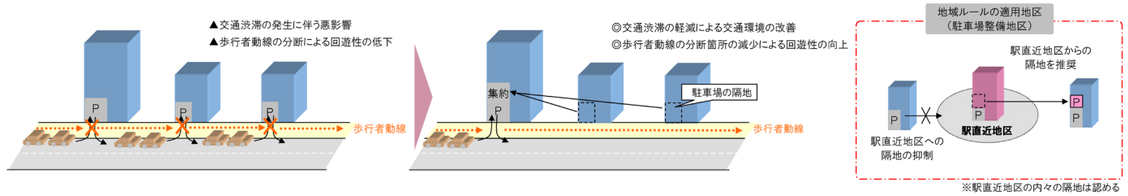
- 渋谷駅周辺地域内に集約駐車場を分散配置することで、その周辺の駐車需要を受けとめ路上駐車車両の排除を目指す。
- 地下車路ネットワークのようなハード整備の連携と併せて、共通駐車券等のソフト連携もさらに拡充し、まち全体の駐車機能の効率化を図る。
- 渋谷駅周辺地域内は、JR線や国道 246 号などの広域幹線系の鉄道や道路により地域分断が生じており、土地利用や駐車特性に違いが見られるため、地域の特性に応じた駐車場施策が必要である。
- 「渋谷地区駐車場地域ルール」に則り、駐車施設の需給バランス等を考慮し、駐車施設の適切な確保と運用を図るため、附置台数の減免や駐車場の隔地確保を積極的に認めることにより、快適な歩行環境の形成やまちのにぎわいの向上を目指す。
- さらに、附置台数の減免に応じて負担される地域の駐車対策のための協力金を活用し、渋谷駐車場整備地区における駐車対策の実施を推進する。



駐車場台数の設定（附置台数の減免）



駐車場の集約化（隔地確保）



■地域荷さばき施設（ESSA）の整備

- 小規模店舗が利用可能な地域荷さばき施設を整備誘導し、路上荷さばきの解消を図る。
- 地域荷さばき施設の運用に関しては、区、警察、商店街、施設管理者、運送業者等の関係者と連携した運用体制の設立や、町会等の地元と協議のうえ運用ルールの策定など、整備する地域の実態に合った運用体制を整え、地域荷さばき施設の周知や利用促進を図る。

地域荷さばき施設（ESSA）事例



■路上駐車車両の排除・路上停車車両の整序化

- 附置義務駐車場や地域荷さばき施設など路外駐車場の整備・活用
- 歩行者や一般車の少ない時間帯での道路活用（タイムシェアリング）

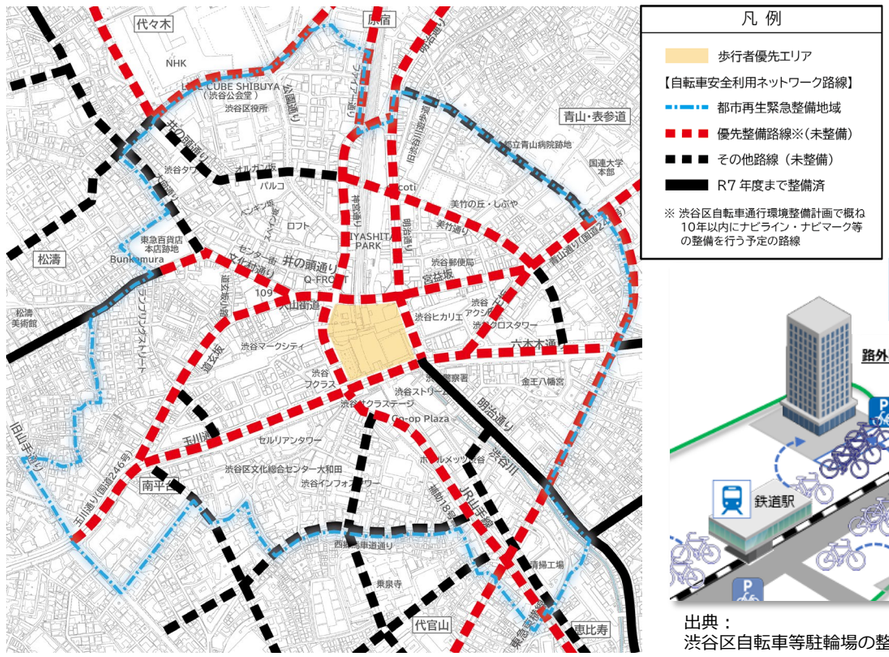
指針5

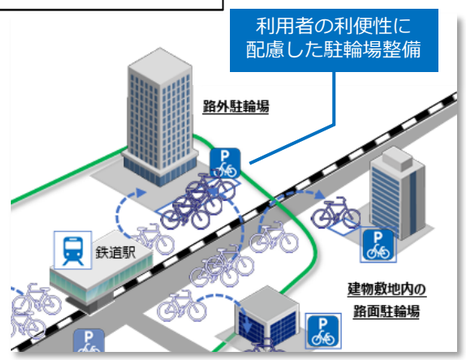
中心 周辺

【自転車等利用の快適性向上と歩行者との共存 －モビリティと歩行者の共存するまち－】

- 渋谷駅東西広場内は歩行者優先エリアとし、自転車等の走行を抑制する対策を検討する。
- 「渋谷区自転車通行環境整備計画（2026年4月）」で定める渋谷区自転車安全利用ネットワーク路線について、道路特性に応じた通行空間を整備し、歩行者との交錯による危険を感じさせない、安全で快適なモビリティ利用環境の向上を図る。
- シェアサイクルやパーソナルモビリティなどの普及にあわせ、特に歩行者に配慮したルールの周知やポート配置の工夫を行う。
- 駅中心地区の内外の安全な移動手段として多様なモビリティの交通環境整備を検討する。
- 開発街区の道路に面した階や場所に公共利用の駐輪場・ポート配置を促進し、歩道上の駐輪場を減らして歩行者空間を確保する。
- 利用者の利便性向上のため、地域の特性及び駐輪需要に応じて、公共と民間が連携して、利用しやすく適正な規模の駐輪場整備のあり方を検討する。

自転車安全利用ネットワーク路線





出典：
渋谷区自転車等駐輪場の整備と駐輪対策に関する方針

まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

文化・情報の発信拠点として世界から注目を集める渋谷は、既に全国でも有数のターミナル駅であるが、今後さらに来街者が増加することが予想される。そのような中で、大規模地震発生時における人的被害の抑制と都市機能の継続を図るため、防災機能や帰宅困難者対策の強化を進めるとともに、近年頻発する水害に対しても、街区整備と一体的に対策を進めることが必要である。

指針1　中心　周辺

【駅及び街区の再編による防災機能の強化】

- 駅施設の再編・拡充及び街区再編により広場空間・歩行者空間を拡充し安全性を向上させるとともに、老朽建築物や小規模建築物の共同化等を誘導し、耐震性の向上を図る。
- 「渋谷駅中心地区広場ビジョン（2025年12月）」等に基づき、安全安心な公共空間整備に向けた取り組みを進める。
- 建築物の壁面等に設置された看板等の定期点検・補修により避難経路の安全性を確保する。

指針2　中心　周辺

【街区整備、基盤施設整備と一体的な都市型水害対策の強化】

- 駅周辺の基盤施設整備にあわせた浸水・冠水対策を強化する。
- 貯留槽や浸透ます、浸透管など雨水流出抑制施設を整備する。
- 駅施設や建築物・広場などの地下空間への浸水防止策や、浸水した場合の汲み上げ設備を整備する。
- 宮益坂下アンダーパスなど、水害に対して脆弱な地点は重点的に対策を強化する。

指針3　中心　周辺

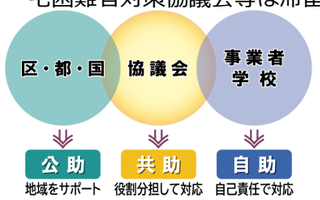
【駅周辺地区と一体的な帰宅困難者対策の推進】

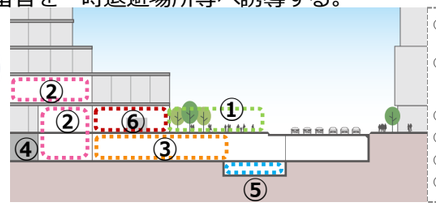
＜帰宅困難者対策＞

- 「渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画（2026年6月）」に基づき、都市再生緊急整備地域内の事業所、開発事業者、鉄道事業者、大学、行政機関が連携した総合的な帰宅困難者対策を推進する。
- 渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会による、事業所・学校等が協働した帰宅困難者への対応を行う。（情報伝達や避難誘導等の防災訓練の実施）
- 事業所内待機の普及啓発や建築物耐震化の推進により一時退避者や帰宅困難者の数を減らすとともに、一時退避に利用できる公開空地等・帰宅困難者受入施設を増やす。
- 発災直後に大規模商業施設等が施設内で利用者を保護することにより、駅周辺の混乱や滞留者、帰宅困難者の発生を抑制する。

＜避難誘導＞

- 大型ビジョンや標識等の活用により、視認性を考慮した情報提供と避難誘導を推進する。
- 避難誘導に要配慮者や外国人にも理解しやすい多言語表記によるサインやピクトグラム等を活用する。
- Wi-Fiアクセスポイント等を整備し、防災ポータルやアプリによる情報提供のほか、新たなデジタル技術を活用した避難誘導を検討する。
- 駅周辺や公共空間の混乱を避けるため、避難誘導計画に基づき、鉄道事業者や渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会等は滞留者を一時退避場所等へ誘導する。



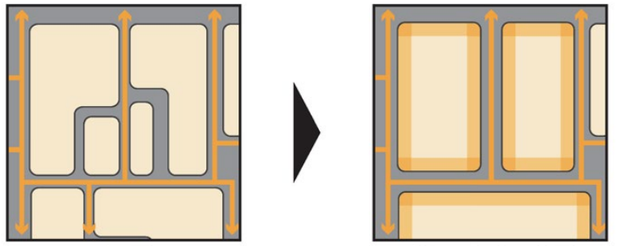


指針4　中心　周辺

【まちづくりと連動した防犯対策の推進】

- 街区再編によって、人通りがあり、暗がりや死角が少ないまちを実現する。
- 環境に配慮した夜間照明設備の設置等により、安心して楽しく歩けるまちを実現する。
- 美化運動や防犯カメラの設置・防犯パトロールなど、地域組織等とエリアマネジメント組織が一体化したまちづくり活動を実施する。

■街区再編等によるまちづくりと連動した防犯対策

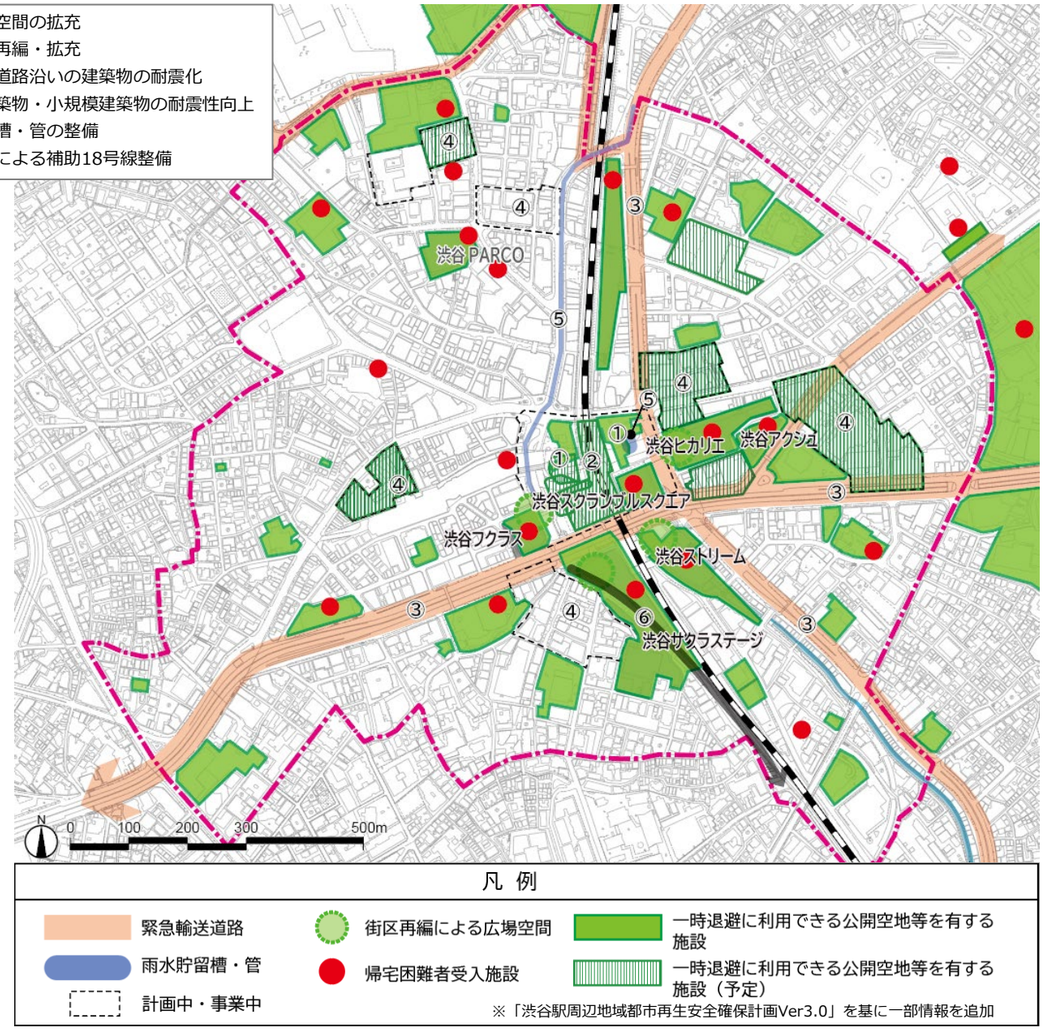


〈課題〉
細街路が入り組んだ人の目が行き届かない、死角のある街区

〈街区再編後の効果〉
○死角がなく歩きやすい
○人通りがあり、人の目が行き届く

■街区再編を核とする防災機能強化イメージ

①駅前広場空間の拡充
②駅施設の再編・拡充
③緊急輸送道路沿いの建築物の耐震化
④老朽化建築物・小規模建築物の耐震性向上
⑤雨水貯留槽・管の整備
⑥街区再編による補助18号線整備



まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

渋谷は、道玄坂・スペイン坂といった、坂・谷戸がおりなす地形が独自の景観や多様な界隈性を有し、沿道ごとに特色を生かした個性豊かな街並みを形成している。
近年は都市開発が進み、渋谷の景観も大きく変化しており、駅中心地区では、渋谷駅中心地区デザイン会議（以下、デザイン会議）によるデザイン調整を行っている。今後も渋谷らしさを誘導する個性豊かな景観づくりを進めていく必要がある。

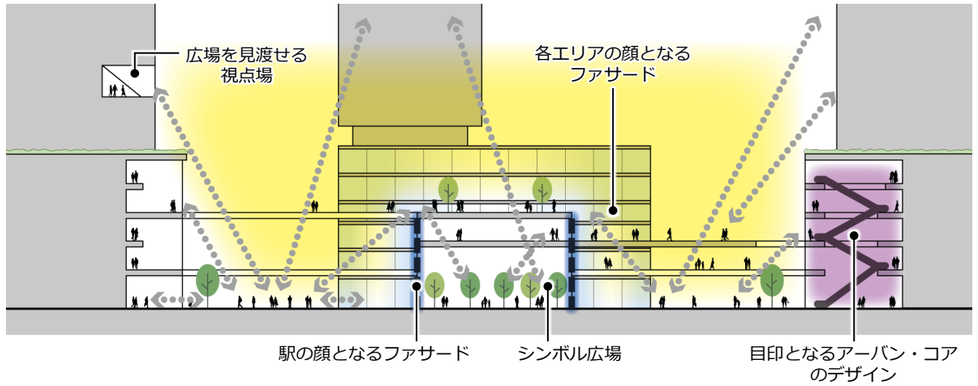
駅中心地区の景観形成と誘導の仕組みについて

■渋谷駅前のまちの特性
- 断続的に変化する坂道・界隈空間
- 谷の中心に位置し、視線の焦点となっている渋谷駅近傍
- まちをつなぐ歩車共存の商業空間による沿道景観
- 六本木から連続するオフィスの集積
- 公園・寺社など緑豊かな地域資源の集積と渋谷川

■「渋谷らしさ」のある景観
- 国際色豊かで多世代の人が集い・行き交い、様々な活動が集積し、非日常性・にぎわいが感じられる。
- 特徴ある地形により生み出された沿道ごとに、特色をもった個性豊かな街並みを形成している。
- 駅前広場とまちが互いに舞台と客席の関係にあり、“劇場的”なまちのイメージが形成されている。

■景観形成の考え方
1. 地区ごとに培われてきた自由で多様な都市デザインを継承しつつ、活力と品格ある景観を目指す。
2. 歴史観のある、変化に富んだ渋谷の谷地形により形成された多様な坂のにぎわいを活かした景観を形成する。
3. 渋谷川の水と緑の軸と連携した「まちのうるおい」を感じる景観を目指す。
4. 地上の歩行者を優先した、だれもが歩いて楽しい回遊空間を創る景観を目指す。
5. 情報発信のまちとして世界を惹きつけ、夜間照明や屋外広告物等による活力と品格ある景観を形成する。
6. 駅中心地区から駅周辺地区の見え方に配慮し、駅周辺地区では地域特性と調和した景観を創出する。

■駅前の景観形成のイメージ



駅中心地区のデザイン調整について

■「渋谷駅中心地区デザイン会議」の役割

本指針に沿ったまちづくりを実現するため、大規模建築物等（民間の施設）の景観・デザインの質的向上を目指す。各事業主体のデザイン検討案に関して、本戦略に定める指針1から5に従い、周辺地域との調和・連携について指導・助言・調整を行う。

また、都市基盤施設（公共の施設）については、デザイン会議で審議・決定された「渋谷駅中心地区公共空間デザイン方針」に基づき、都市基盤施設デザイン調整部会においてデザイン調整を行う。

■デザイン調整の対象

渋谷区景観計画における景観形成特定地区（注）における大規模建築物等は、デザイン会議で審議を行う。なお、対象範囲外の場合でも、渋谷区が特に重要と考える建築物等については、デザイン会議において報告を求めることができる。

（注）東京都景観計画に基づく「渋谷駅中心地区大規模建築物等に係る特定区域景観形成指針（2019年4月）」の適用区域

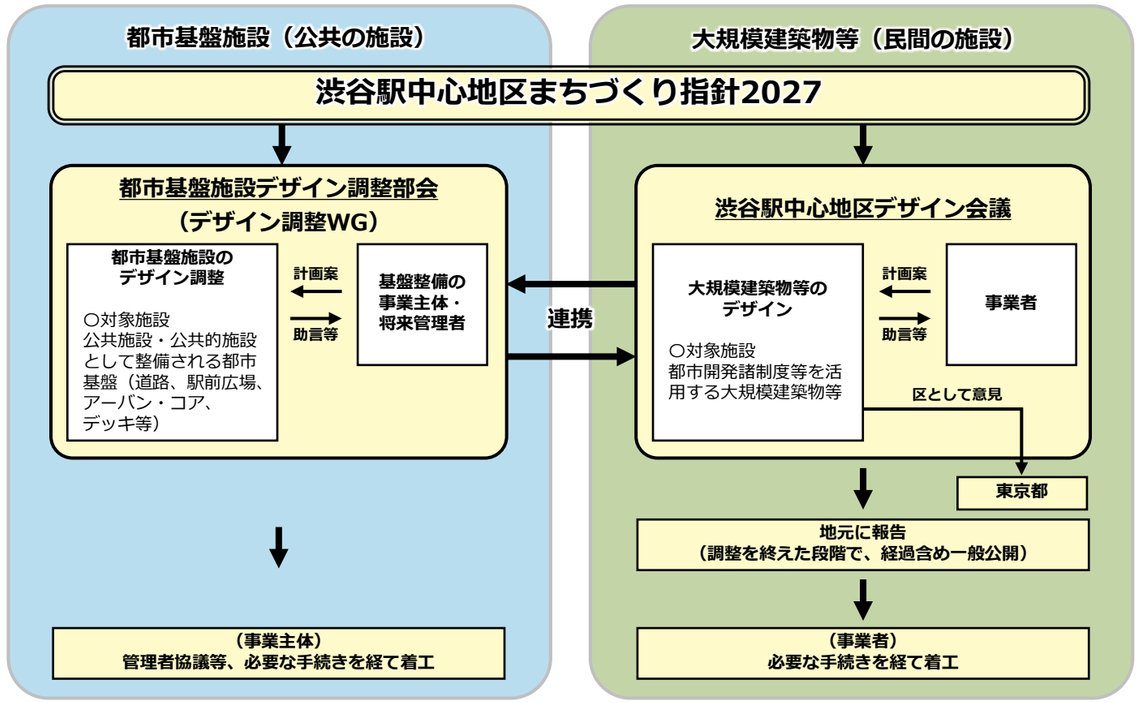
■デザイン会議によるデザイン調整の例（渋谷ストリームのアーバンコア）

【デザイン会議　指摘事項】
1　アーバン・コアが、明治通りに開いた形になるよう、機能とデザインの両面において対応すること。
2　賑わいを建物の奥に配して隠さないように配慮して欲しい。



当初計画案：本体建物が視認できるよう ガラススクリーンを提案
修正案：賑わい創出や人々の動線が容易となる ように間を空けた二棟にわけるデザイン
最終案：天井を鏡面にし建物高さを下げる事で まちの賑わいを計画敷地内に引き込む計画

■デザイン調整の検討体制

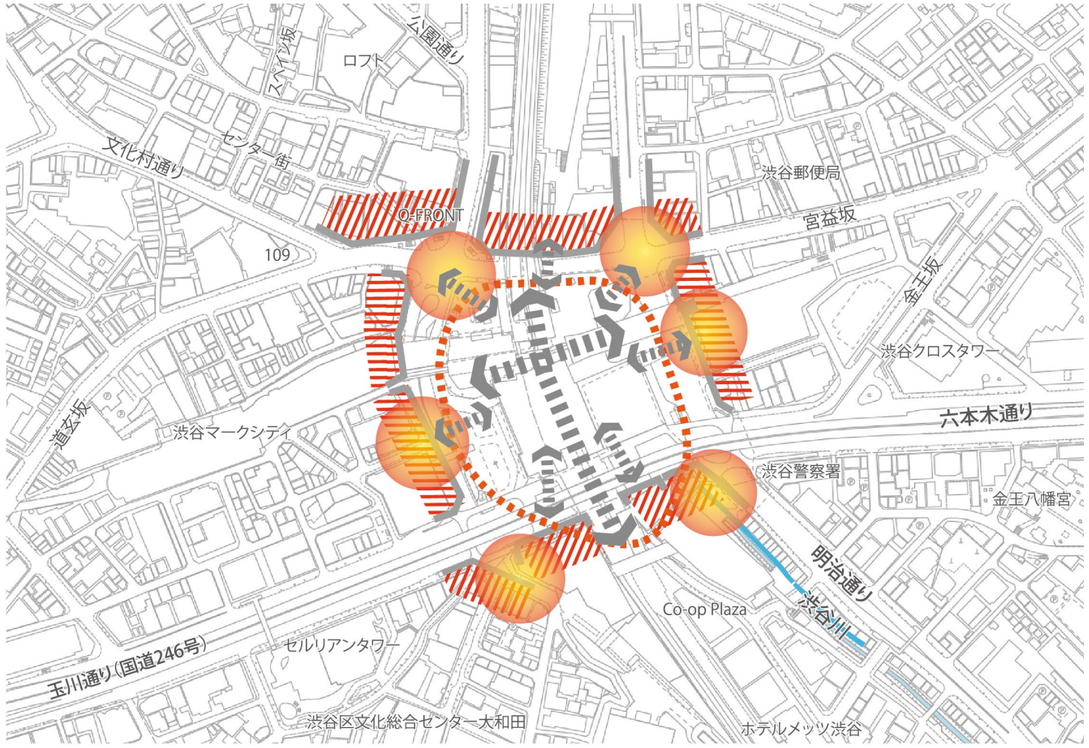


指針1

中心 周辺

【渋谷の玄関口にふさわしい、様々なアクティビティが感じられる駅前の顔の形成】

- “渋谷らしさ”を形成する上で、ゲートとなる空間からの見え方に配慮し、‘‘劇場的な’’まちのイメージを強化するとともに、世界から人々を惹きつける生活文化の発信拠点にふさわしいデザインとする。
- 駅及び駅前広場とまちの視線のつながりに配慮し、多層のデッキ空間から“視界の抜け”を確保する。
- それぞれの眺望点からの見え方に配慮し、駅、駅前広場及びまちを行き交う様々な人のアクテイビティが感じられるデザインとする。



凡　例

- ゲートとなる空間
- 駅とまちの視線のつながり
- アクティビティが感じられるデザイン（アーバン・コア、ゲートとなる空間を含む）

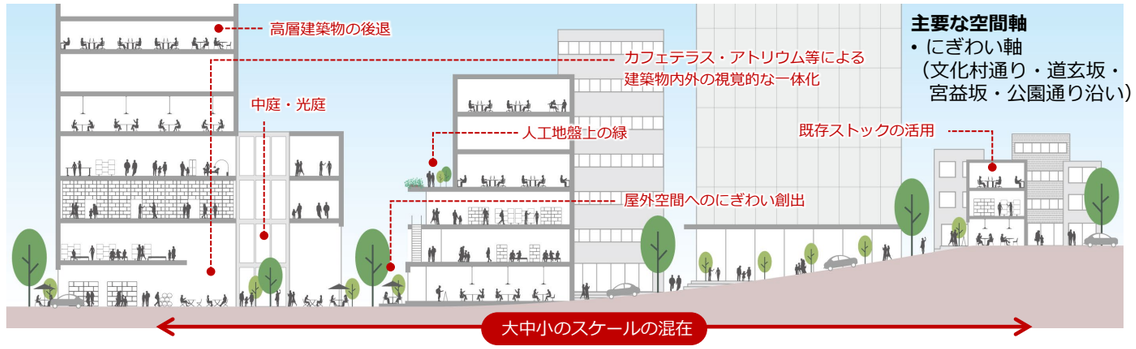
指針2

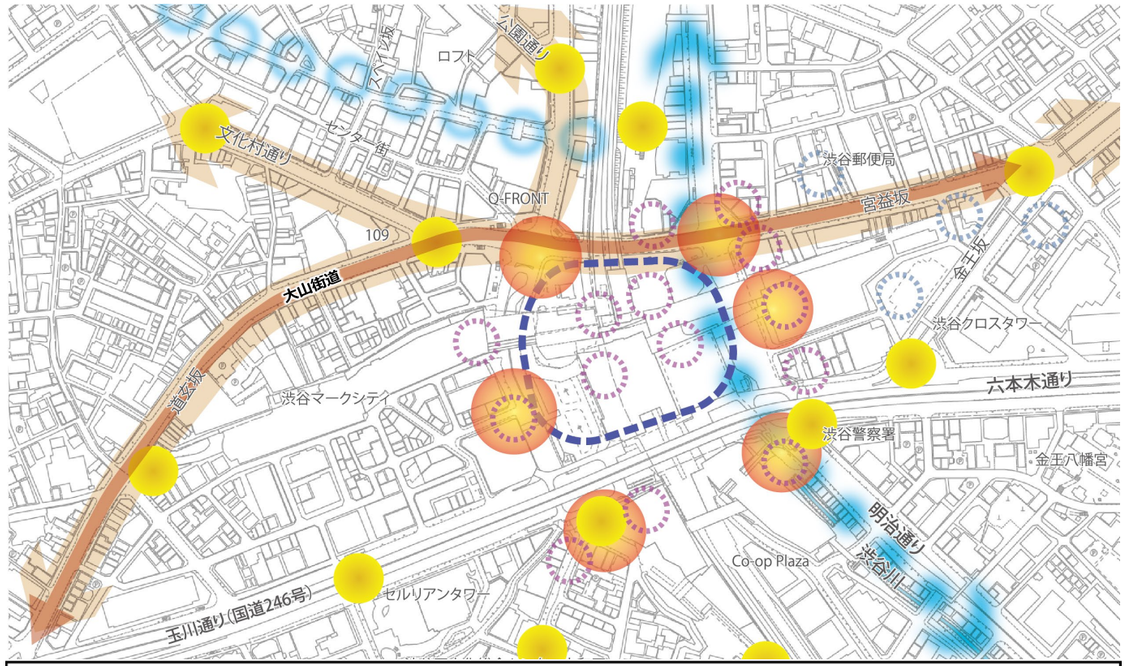
中心 周辺

【渋谷らしいエリアや沿道ごとに個性ある街並み、多様な界隈、活気とにぎわい景観の形成】

- 主要な空間軸をはじめとする沿道の魅力を強化し、だれもがめぐり歩いて楽しく、エリアの個性を活かしたデザインとする。
- アーバン・コア、ゲートとなる空間は駅からの視認性に配慮した設えとする。
- 主要な眺望点からの見え方に配慮し、地区の空間特性を際立たせる設えとする。
- 渋谷駅に面する街区については、渋谷らしい活気やにぎわいを感じられる景観を形成する。
- 渋谷特有の谷地形によって生まれた多様な坂のにぎわいを活かした景観を形成する。
- 大・中・小のスケールや新旧の景観が共存する雑居感を継承し、都市景観の多様性を維持・発展させる
- リノベーションなど既存ストックの活用により、渋谷で受け継がれてきた歴史的・文化的価値のある景観を継承する。

■景観形成イメージ





凡　例

- にぎわい軸（文化村通り・道玄坂・宮益坂・公園通り沿い）
- 周辺地区からの主要な眺望点
- ゲートとなる空間
- まちのシンボルとなる広場
- 旧宇田川が形成した谷筋
- 緑と水の空間軸
- アーバン・コア
- サブ　アーバン・コア

指針3

中心 周辺

【周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成】

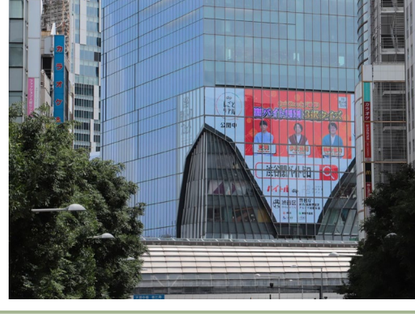
- にぎわいある遊歩道「渋谷リバーストリート」が整備された渋谷川沿いは、質の高いにぎわいと緑豊かな水辺環境が連携したまちのうるおいや憩いを感じる景観を誘導する。

指針4

中心 周辺

【群としての象徴性を備えたスカイラインの形成】

- 遠景の主要な眺望点からの見え方に配慮し、渋谷駅を頂点とした象徴性のあるスカイラインを形成する
- 建築物の高層部は主要な眺望点からの群としての見え方に配慮し、一体性の取れた設えとする。



主要な眺望点
・代々木公園
・六本木ヒルズ
・新宿御苑
・国会議事堂

イメージ図



指針5

追加 中心 周辺

【まちの魅力や個性を高める夜間照明・屋外広告物等の展開】

■夜間照明

- まちのシンボルとなる広場及びゲートとなる広場に面する建築物は、アーバン・コア等における「人の動き」、時事に応じた多様な色、形態の光を用いるなど「ファサードの装い」、広告物やビジョン等による「情報の設え」に焦点をあてた照明計画によって、アクティビティが感じられるよう配慮する。
- 目的と周辺環境に応じて、適切な照度、輝度、色温度、演色性の照明を使用し、光の質の向上を図る。

■屋外広告物等

- 屋外広告物やビジョン等は、地域特性を踏まえた良好な景観の形成に寄与するような表示・掲出とするとともに、公民連携のもと屋外広告物等を活用した渋谷らしい街並み形成の誘導方針を検討する。

屋外広告物等の活用イメージ

まちづくり指針2010以降の駅中心地区のまちの動向

駅中心地区では、再開発事業者と行政で構成される「渋谷駅前エリアマネジメント協議会」や、「一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント」が設立され、イベントの実施や公共空間の活用、情報発信等を行っている。近年、駅周辺地区においても複数の開発が進行しており、渋谷駅の周辺地区におけるエリアマネジメント活動、さらには周辺エリアにおいてもそれぞれの地域特性に応じたエリアマネジメント活動に取り組む必要がある。

指針1

中心 周辺

【公民（行政、事業者、地元住民）連携によるエリアマネジメントの実現】

- 渋谷を魅力的で安全安心な国際観光都市にするため、持続的なエリアマネジメント活動を強化する。
- 大規模開発等による都市基盤整備後の運営段階では、公民連携による公共空間の管理運営を推進する。
- 各エリアの組織・団体が緩やかに連携し、自由で多様な活動を行い、渋谷のまちをみんなで育てることを目指す。

エリアマネジメント活動〈例示〉

制度・仕組みづくり	● 持続的なエリアマネジメント活動のために必要な制度や仕組みの構築 ● 事業計画の作成・運用・見直し
景観・美観の維持	● 歩行者通路や広場空間の美化清掃 ● アートの活用等による落書き・ステッカー対策 ● 屋外広告に関する地域ルールの作成
公共施設の管理・活用	● 歩行者通路や広場空間の維持管理（メンテナンス） ● 広場・公共施設の活用を推進するためのルールづくり ● 他の広場管理者と連携した広場空間の利活用の推進
まちのにぎわい創出	● 地域の商店会や各団体等と連携した地域のポテンシャルを活かしたイベントの開催 ● 道路等の公共空間を活用したイベントの開催やまちの魅力を高める広告・アートの掲出
防災・防犯	● 地域と施設管理者間で相互に連携・協力する防災対策の検討（防犯カメラの設置、防災訓練の実施等） ● 防犯パトロール ● 災害時の情報発信や、一時退避場所の運営等に関するマネジメント
情報発信	● イベント情報、地域の活動や魅力を紹介する観光PRの推進 ● 多様なメディアを活用したまちの将来像の発信

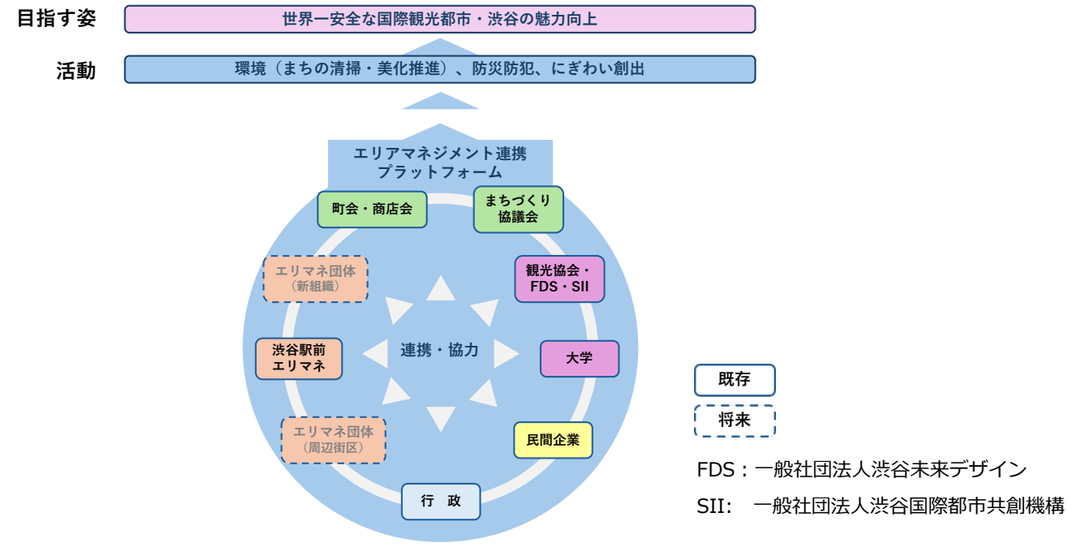
指針2

追加 中心 周辺

【エリアマネジメント活動の連携プラットフォームの検討】

- 大規模再開発等により、エリアマネジメント組織が増えていくことが想定されるが、安全安心な国際観光都市「渋谷」の実現にあたっては、駅中心地区だけではなく駅周辺全体でのエリアマネジメント活動の取り組みが必要であり、各エリアマネジメント組織や行政、地元、民間企業の連携・協力による仕組み（プラットフォーム）を検討し、体制づくりを進める。

エリアマネジメント団体の相互連携のイメージ



FDS：一般社団法人渋谷未来デザイン
SII：　一般社団法人渋谷国際都市共創機構

指針3

追加 中心 周辺

【公共空間利活用の推進】

- 「渋谷駅中心地区広場ビジョン」の考え方に基づき、駅前広場等の公共空間と民地内の公共的空間（広場やアーバン・コアなど）の利活用を推進するため、都市OS等による情報や手続きの一元化を検討する。また、管理者が異なる広場間の連携により、にぎわい醸成や地域活性のためのイベント・祭事等の実施を促進する。
- 歩行に必要な空間等の確保、交通等への影響を十分に考慮しながら、滞留空間を活用して「渋谷ならでは」の文化やにぎわいを創出する公共空間を生み出す。
- 公共空間や大規模建築物での規制緩和により、広告収益等を公共活動に還元するスキーム（都市再生特別措置法、ほこみち制度など）を活用する。
- 公民連携による公共及び公共的空間の一体的な管理運営により、一層の公共空間の利用を促進する。
- 公共空間を活用したイベントの開催や歩行者天国等の検討により、公民が連携したにぎわい創出や渋谷の情報発信を強化する。

大山街道整備後の公共空間の利活用イメージ



出典：大山街道のPR動画より抜粋（字幕含む）

指針4

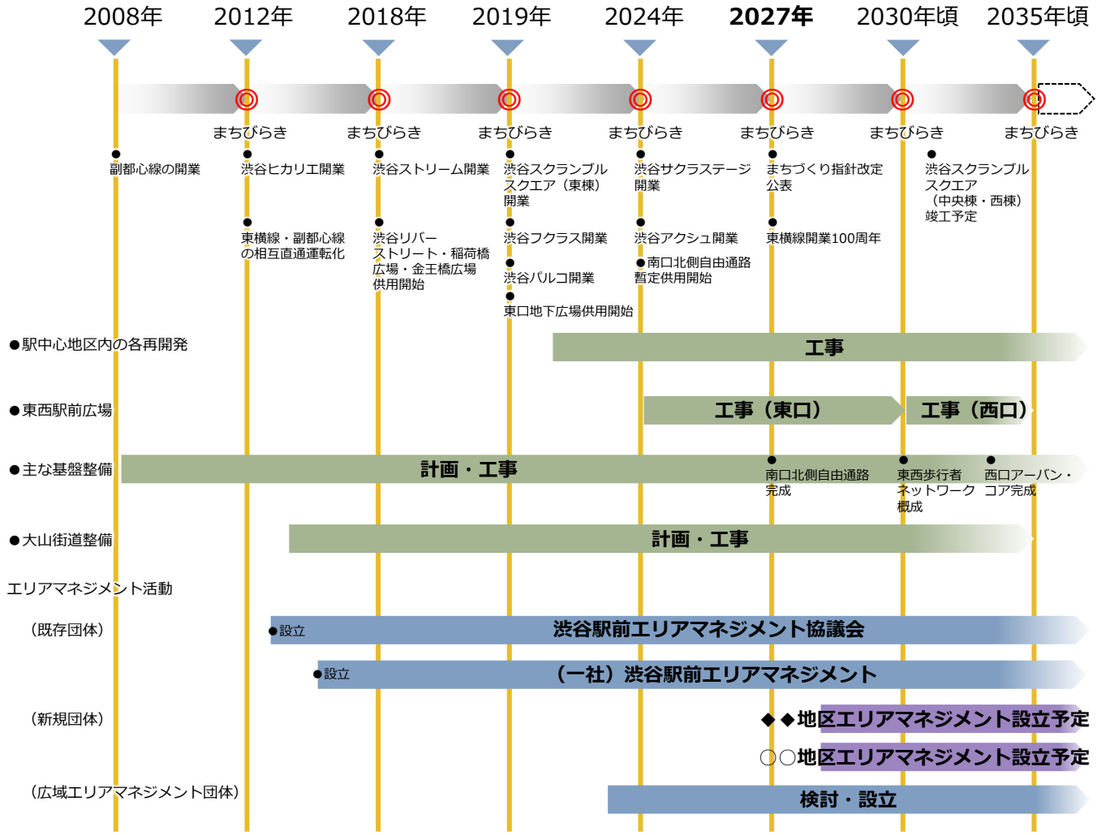
中心 周辺

【事業の進捗に応じたまちびらきの実施】

- 長期にわたる工事期間においてもまちの活気・魅力を衰退させず、まちの将来像への期待感を醸成するために、まちづくりのステップに応じたまちの成長を発信する節目づくり（まちびらきの仕掛け等）を実施する。

■まちづくりのステップイメージ

（注）まちびらきは基盤整備・開発予定街区のまちびらきを指す。




工事中の仮囲


工事現場見学ツアー


竣工式典（渡初め式等）



街角ライブ


イルミネーション


パネル展


公共空間を活用したイベント（渋谷盆踊り等）



トークステージ

本指針の今後の運用方針

本指針は、改定時点で計画されている、駅中心地区及び駅周辺地区の再開発事業等を想定して策定されている。しかしながら、「世界に開かれた生活文化の発信拠点”渋谷”のリーディングコア」と位置付けた駅中心地区の100年に一度と銘打った再開発や大山街道整備により、歩行者ネットワークの整備が進んだことで、駅から周辺への回遊性が向上し、駅周辺地区にさらにあらたな開発の機運が高まっている。

本指針は、今後の駅中心地区及び駅周辺地区全体のまちづくりの進展を踏まえ、概ね５年ごとに見直され、更新するものである。

謝辞

本指針の改定案は、令和７年度に、政策研究大学院大学森地茂名誉教授、東京大学内藤廣名誉教授（現多摩美術大学学長）、日本大学岸井隆幸名誉教授をはじめ、国土交通省、東京都、渋谷区、鉄道事業者、開発事業者、渋谷駅前エリアマネジメント協議会で組織する「渋谷駅中心地区まちづくり調整会議」で議論され、地元の町会、商店会、まちづくり協議会の代表者などで組織される「渋谷駅周辺地域の整備に関する調整協議会」のご意見を踏まえて作成されました。

ご協力頂きました皆様におかれましては、ここに記して心より謝意を表します。

［写真・図画提供］

東急株式会社、渋谷駅街区共同ビル事業者、一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント、
渋谷スクランブルスクエア株式会社、東急不動産株式会社、ハイアットハウス東京渋谷

表紙/裏表紙のデザインは、シブヤフォントを採用しています。
本指針で使用されている地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都都市整備局及び東京デジタルマップの東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号：7都市基交測第230号）
この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。