
渋谷駅周辺整備ガイドプラン 2 1

平成 1 5 年 3 月

渋谷 区

目 次

序章．渋谷駅周辺整備ガイドプラン 2.1 に関して	P 1
1．ガイドプラン 2.1 の全体構成	P 6
2．現状認識	P 7
3．コンセプトと対応方策	P 8
4．全体将来像	P 14
5．重点検討区域の将来像　～ コア ～	P 17
5 - 1．コアの将来像の枠組み	P 17
5 - 2．コアの基本的考え方	P 18
5 - 3．コアへの導入が期待される機能	P 19
5 - 4．戦略別導入機能の想定（コアの開発戦略）	P 25
5 - 5．コアを中心とするエリアの歩行者動線	P 28
5 - 6．渋谷駅改良の検討	P 35
5 - 7．コアを中心とするエリアの自動車動線の考え方	P 41
5 - 8．ハチ公広場の基本計画	P 42
5 - 9．西口広場の基本計画	P 47
5 - 10．コアにおける駐車場導入の考え方	P 53
6．重点検討区域の将来像　～ 水と緑の軸 ～	P 57
7．外周エリアの将来像	P 61
8．個別課題への対応	P 67
9．事業化推進方策	P 72

序章 渋谷駅周辺整備ガイドプラン 2.1 に関して

1) 調査の背景

- 現在、既成市街地の再構築と都市構造の再編に向けては、ポテンシャルの高い鉄道駅等の交通結節点等における拠点整備を重点的に推進することが必要とされている。
- 具体的には、鉄道駅及び周辺街区を含めた地区におけるバリアフリー化の推進とともに、立地特性を活かした文化・福祉等の新たなサービスの提供により、利便性の向上を図り、商業業務ならびに生活の拠点として育成していくことが急務とされている。
- 「渋谷駅周辺地区」は、国土交通省及び東京都により地下鉄 13 号線整備・東横線との相互直通化、広域幹線道路である国道 246 号線・明治通りの整備運用計画等の根幹的施設整備、路上駐車・荷捌き車両対策のための TDM 施策等に係わる調査・計画が進められており、首都圏において、特に重要な地区のひとつとして位置づけられている。
- 一方、渋谷区は平成 12 年 3 月に「都市計画マスタープラン」を策定し、区全体におけるまちづくりの大きな方向性が示している。
- また、「都市計画マスタープラン」に掲げられている「渋谷の将来像」の実現に向けて、まちづくりや交通、福祉などの様々な検討調査も進めている。
- 「都市計画マスタープラン」において、渋谷駅周辺地区は、「商業・業務中心地区」として位置づけているが、国土交通省や東京都で現在検討が進められている広域的な計画を踏まえた地区内の具体的なまちづくり計画、区が担うべき具体的な役割等までは示されていない。
- 今後、国や東京都の広域的な計画の動向を十分に踏まえ、広域的な計画が推進・実現される段階において、「区民の立場に立った将来像」の実現に向けて、「地元としての明確な考え方」を、区と地域住民がともに考え、共有化していくことが、必要不可欠である。

2) 調査の目的

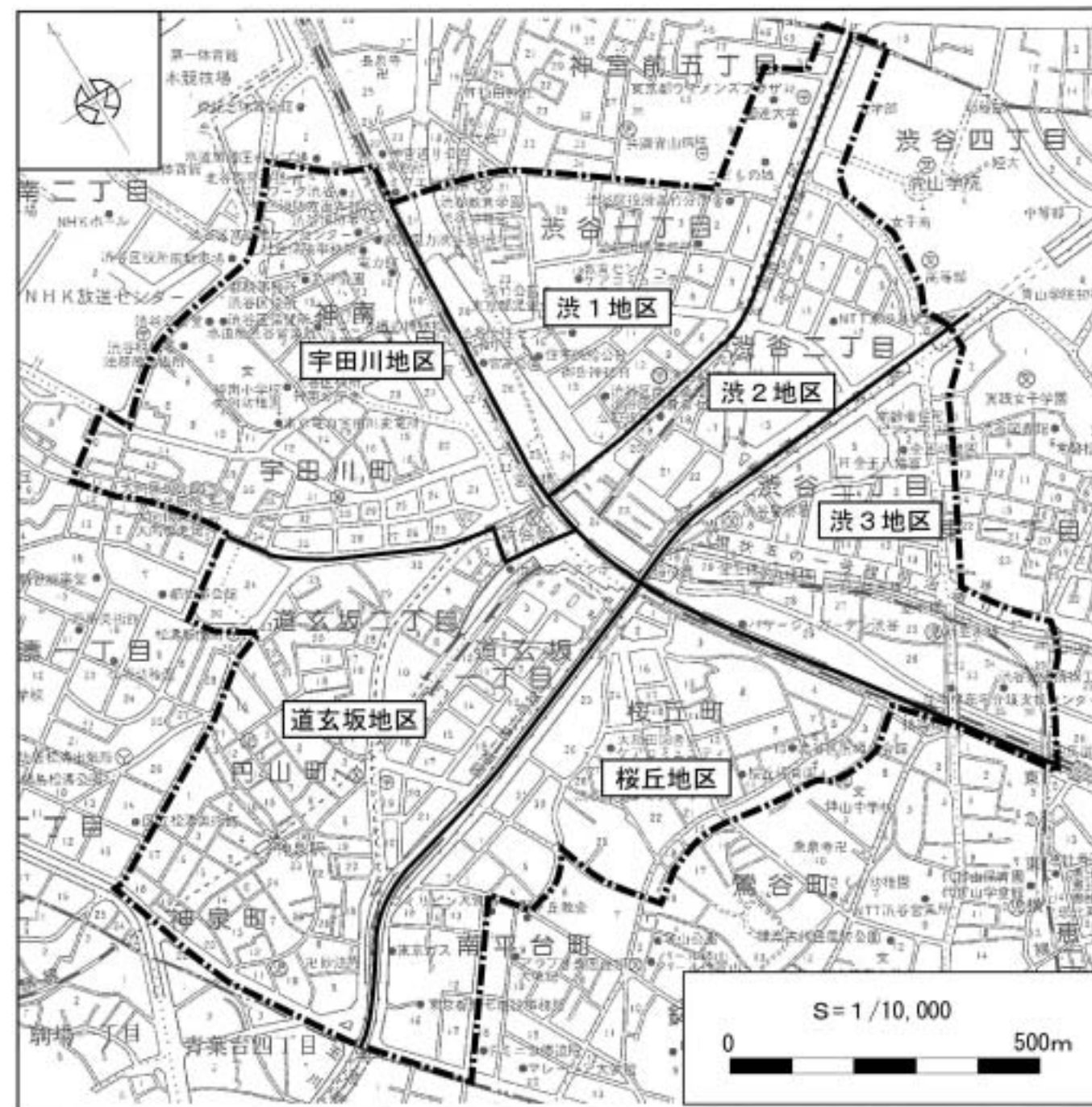
- 以上の背景より、本調査は、以下の 2 点を目的として行う。

渋谷駅を中心とした駅周辺地区を対象として、広域的な計画、ならびに既存調査等について包括的・横断的に把握し、「土地利用」と「交通基盤」の両側面から都市空間活用のあり方、将来像の実現に向けた「将来的なまちづくり構想」を検討する。

「協働型のまちづくり」の考え方に則り、区民・企業等・行政が協働で事業推進を図っていくために、「区民の立場からのまちづくり構想」と、構想の実現に向けた「区の役割」を広く示していく。

3) 調査範囲

- 調査対象区域としては、平成 11・12 年度に実施されている「渋谷区地下利用ガイドプラン作成調査」の対象区域（渋谷駅周辺地区：約 154ha）を基本とする。



地区分割

- 渋谷1地区：JR線以東、宮益坂以北（渋谷一丁目を中心とするエリア）
- 渋谷2地区："、国道 246 号線以北（渋谷二丁目を中心とするエリア）
- 渋谷3地区："、国道 246 号線以南（渋谷三丁目を中心とするエリア）
- 桜丘地区：JR線以西、国道 246 号線以南（桜丘町を中心とするエリア）
- 道玄坂地区："、国道 246 号線以北（道玄坂、円山町を中心とするエリア）
- 宇田川地区："、文化村通り以北（宇田川町を中心とするエリア）

4) ガイドプラン 21 作成の前提条件

渋谷駅及び周辺地区（検討区域）に関するガイドプラン 21 の作成については、以下の前提条件に基づくものとする。

地下鉄 13 号線開業及び東急東横線の地下化・13 号線との相互直通運転化を契機として、国内外の社会的な動向を踏まえつつ、検討区域における現状の問題点の解決と魅力の向上に向けた将来像を検討するものである。

国土交通省、東京都等により検討されている根幹的な施設（鉄道・幹線道路）の計画については、与条件として受けるものとする。但し、これらの計画に対しても、ガイドプラン 21 において渋谷区としての考え方を示すものとする。

目標年次としては、地下鉄 13 号線開業、東急東横線の地下化・相互直通運転化の段階をひとつのターゲットとする。但し、JR 駅改良を含めたコアの整備については、これらの整備時以降となるため、段階的なプログラムを想定し、コア開発時点までの将来像を示す。

ガイドプラン 21 において検討・提示する内容は、交通基盤施設から導入機能（各種用途）まで、まちづくり全体の多岐に渡るものであり、今後さらに関係事業者との調整や地元の意向などを踏まえて、具体的な内容・規模・位置・時期等に関して詳細な計画をつめていくことが必要である。

なお、今回提示する内容は、前年度から委員会において議論されてきた内容について、シンポジウム、意見交換会等から意見等を踏まえ、2 ヶ年の検討として委員会から区に対して提案された内容を受けて、渋谷区がガイドプラン 21 として策定するものである。

5) 検討経緯

開催時期	委員会	専門部会	その他
7/3	第1回委員会	第1回専門部会	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> ヒアリング調査 有識者：3名 百貨店：3名 区民：16名 </div>
7/31		第2回専門部会	
8/30		第3回専門部会	
9/7		第4回専門部会	
9/18	第2回委員会		
10/5		第5回専門部会	
11/1		第6回専門部会	
11/17	第1回 シンポジウム (参加者：午前の部 524名、午後の部 90名)		意見交換会 (参加者：16名)
12/5		第7回専門部会	
12/14	第3回委員会		
1/22		第8回専門部会	
2/14		第9回専門部会	
2/22		第10回専門部会	
2/27	第4回委員会		

平成 14 年度	5/15・25	第2回シンポジウム (参加者：15日 47名、25日 33名)	
	5/20		第11回専門部会
	5/28	第5回委員会	
	8/26		第12回専門部会
	10/2		第13回専門部会
	10/28	第6回委員会	
	11/16	第3回シンポジウム (参加者：220名)	
	11/26		第14回専門部会
	12/16	第7回委員会	
	1月	とりまとめ	
	3月	とりまとめ	

平成15年度に渋谷区としての駅及び駅周辺整備計画を一般に周知する。

平成
13
年度

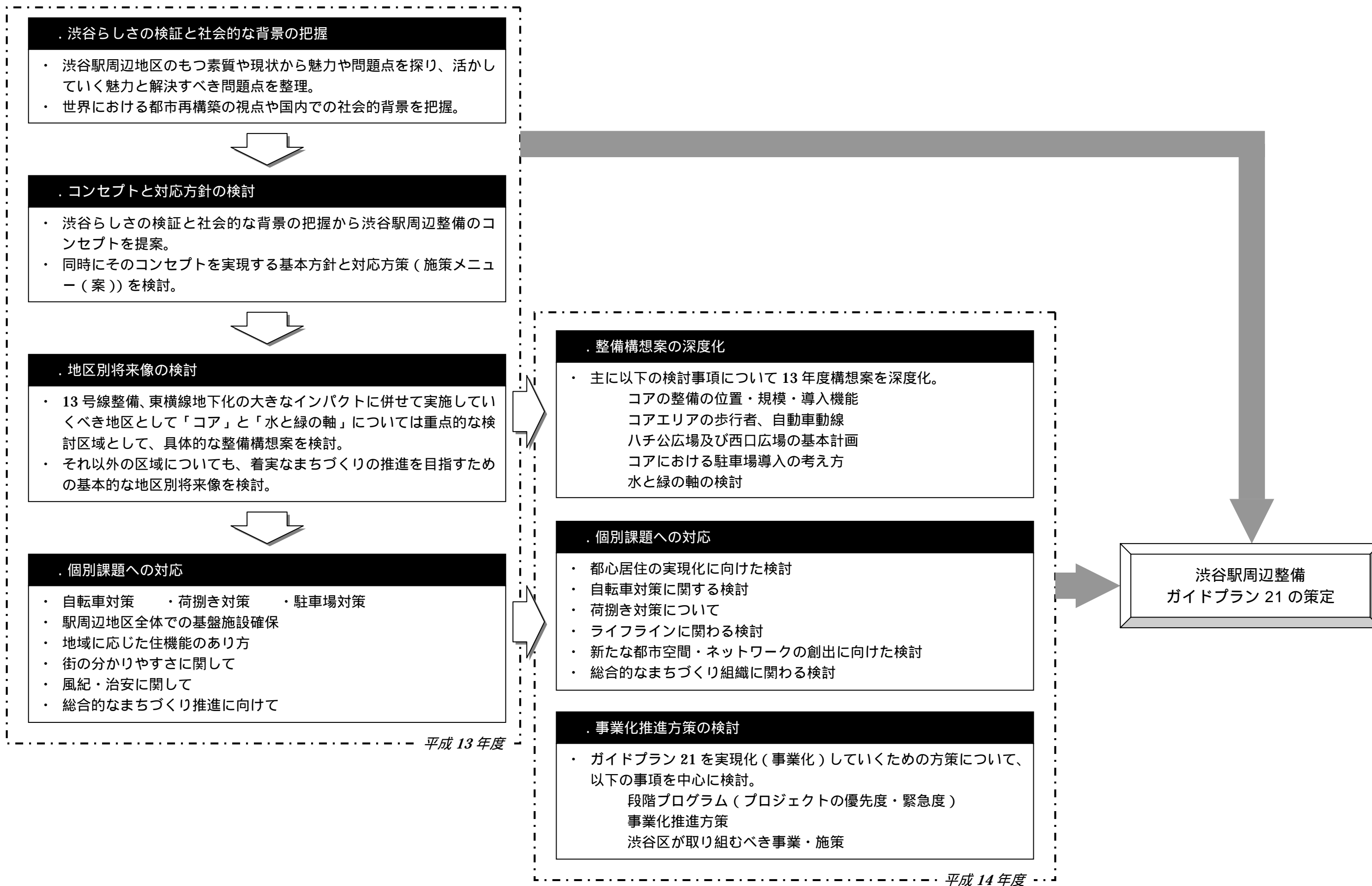
6) 各委員会・専門部会における主な検討内容

	開催日	主な検討内容
第1回委員会・専門部会合同会	H13.7.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋谷駅周辺整備ガイドプラン21策定の背景等について ● 渋谷駅周辺地域の現状等について
第2回専門部会	H13.7.31	<ul style="list-style-type: none"> ● 「渋谷らしさ」について ● 目指すべき将来像の検討について
第3回専門部会	H13.8.30	<ul style="list-style-type: none"> ● 「渋谷らしさ」の検証 ● 将来像を考える上での社会的な背景について ● 将来像の素案について
第4回専門部会	H13.9.7	<ul style="list-style-type: none"> ● 「渋谷らしさ」の検証 ● 将来像を考える上での社会的な背景について ● 将来像の素案について ● 第1回まちづくりシンポジウムの開催について
第2回委員会	H13.9.18	<ul style="list-style-type: none"> ● 「渋谷らしさ」の検証 ● 将来像を考える上での社会的な背景について ● 将来像の素案について ● 第1回まちづくりシンポジウムの開催について
第5回専門部会	H13.10.5	<ul style="list-style-type: none"> ● 第2回委員会における指摘事項への対応 ● 整備構想案の考え方について
第6回専門部会	H13.11.1	<ul style="list-style-type: none"> ● 検討条件の確認 ● 整備構想案の検討（重点検討区域） ● 将来像整備イメージの確認
第7回専門部会	H13.12.5	<ul style="list-style-type: none"> ● シンポジウム等の報告 ● 整備構想案に関する検討条件について ● 整備構想案について
第3回委員会	H13.12.14	<ul style="list-style-type: none"> ● シンポジウム等の報告 ● 第2回委員会における指摘事項への対応 ● 整備構想案について ● 今後の検討課題について
第8回専門部会	H14.1.22	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的な施策の例について ● シンポジウム等での意見・提案に対する対応について
第9回専門部会	H14.2.14	<ul style="list-style-type: none"> ● 八子公広場周辺整備の考え方について ● シンポジウム等での意見・提案に対する対応について ● 提言のまとめについて
第10回専門部会	H14.2.22	<ul style="list-style-type: none"> ● 八子公広場周辺整備の考え方について ● 今後の検討課題について ● 提言のまとめについて
第4回委員会	H14.2.27	<ul style="list-style-type: none"> ● 具体的な施策の例について ● シンポジウム等での意見・提案に対する対応について ● 八子公広場周辺整備の考え方について ● 今後の検討課題について
第11回専門部会	H14.5.20	<ul style="list-style-type: none"> ● 今年度の調査について ● 各検討項目についての目指すべき方向性

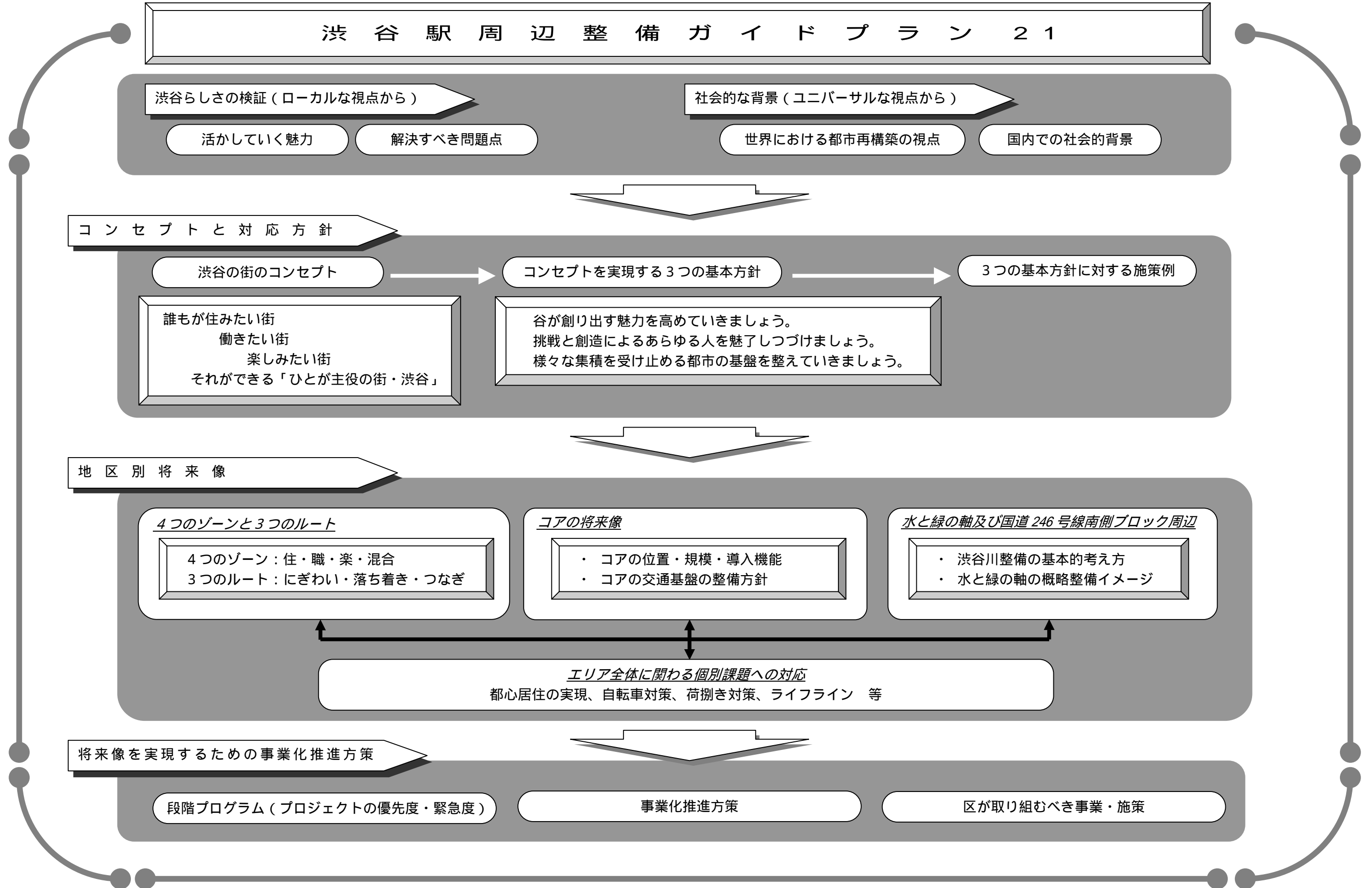
第5回委員会	H14.5.28	<ul style="list-style-type: none"> ● 今年度の調査について ● 今後の検討課題（H13年度検討）とそれに対する今年度の取り組み方
第12回専門部会	H14.8.26	<ul style="list-style-type: none"> ● コアの導入機能と想定規模 ● コアを中心とするエリアの歩行者及び自動車動線 ● 八子公広場及び西口広場の基本計画 ● コアにおける駐車場導入の考え方
第13回専門部会	H14.10.2	<ul style="list-style-type: none"> ● ガイドプラン21の全体構成 ● 現状認識 ● コンセプトと対応方針 ● 地区別将来像 ● 事業化推進方策 ● 第3回まちづくりシンポジウムの開催について
第6回委員会	H14.10.28	<ul style="list-style-type: none"> ● ガイドプラン21の全体構成 ● 現状認識 ● コンセプトと対応方針 ● 地区別将来像 ● 事業化推進方策 ● 第3回まちづくりシンポジウムの開催について
第14回専門部会	H14.11.26	<ul style="list-style-type: none"> ● ガイドプラン21の全体構成 ● 現状認識 ● コンセプトと対応方針 ● 地区別将来像 ● 事業化推進方策 ● 第3回まちづくりシンポジウム開催報告
第7回委員会	H14.12.16	<ul style="list-style-type: none"> ● ガイドプラン21の全体構成 ● 現状認識 ● コンセプトと対応方針 ● 地区別将来像 ● 事業化推進方策 ● 第3回まちづくりシンポジウム開催報告 ● 区長へのガイドプラン21（素案）の提出

7) ガイドプラン 21 の作業フロー

渋谷駅周辺整備ガイドプラン 21 の作業フローを整理する。



1. ガイドプラン 21 の全体構成



2. 現状認識

(1) 渋谷らしさの検証（ローカルな視点から）

活かしていく魅力

- ア 地形（谷）によって形成されるコンパクトな街
 - ・谷の中に業務・商業がある程度集積され、その外側に良好な住宅地の広がるコンパクトな街であり、ビルの中や地下を出入りする銀座線が見える等、谷の地形が創出する風景がある。
- イ 混沌としたおもちゃ箱のような街
 - ・音楽・ファッション・情報等の発信基地として、多様な目的の人々が集まる街であり、そのエネルギーと迷路のような道や大型ビジョン・ウォールペイント等の映像とが融合し、混沌としたおもちゃ箱のような街を形成している。
- ウ 一大商業ゾーンのハブとなる街
 - ・隣接する代官山・恵比寿・青山・表参道・原宿といった個性的で魅力的な街によって形成される一大商業ゾーンのハブの役割を果たしている。
- エ 歴史・教育・文化の香る街
 - ・八チ公像・金王八幡宮等、本来渋谷が有している歴史や文化を感じられるとともに、学校・映画館・ライブハウス等、教育・文化の香りが漂う街である。
- オ 広域的な交通利便性の高い街
 - ・7路線の鉄道が乗り入れ、区内の9割以上のバス路線が集中するなど、鉄道・バスのターミナル駅としての利便性が高い。
 - ・国道246号線・明治通りといった主要幹線が駅周辺にあり、自動車による広域的なアクセスが便利である。

解決すべき問題点

- ア 歩行環境や景観の悪さ
 - ・歩行者と自動車が平面で交錯している、違法駐車等により歩行空間が狭められている、バリアフリー化が達成されていない等、歩行者にとっての安全性・快適性が損なわれている。
 - ・看板・ごみ・落書き等による街並みの障害、渋谷川や宮下公園等都市の魅力を高めるべき要素の未活用など、景観面での問題がある。
- イ 大人や高齢者が楽しめない商業環境
 - ・大人も楽しめる施設が増えつつあるものの、依然若者に占拠されている印象が強く、大人（特に高齢者）が近寄りたがたい雰囲気がある。
 - ・商業施設が拡大しすぎて、本来渋谷の持っている文化的な色合いが相対的に低下している。
- ウ 交通基盤の不足
 - ・通過交通と地域交通の交錯、うろつき交通や違法駐車、路上での荷捌き等により、中心部が常に混雑している。
 - ・鉄道やバスが集中する一大ターミナルであるにもかかわらず、交通結節点としての空間が不足しており、乗換えが不便で分かりづらい。
- エ 老朽化が進み災害に弱い都市構造
 - ・谷底に中心がある街であるため、集中豪雨による地下の冠水等の危険性があり、また、オープンスペースの不足から災害時の避難活動が難しい。

(2) 社会的な背景（ユニバーサルな視点から）

社会的な背景

《世界における都市の再構築の視点》

- ア 世界的な都市間競争の時代
 - ・グローバル社会の到来により、企業の立地や人が住み、働く場所が国を越えて選ばれるようになり、世界中で都市間競争が繰り広げられている。
 - ・この中で、IT技術を基盤とする知的資源が集積する都市やサービス産業、観光産業などが充実した都市が選択されるようになっている。
- イ サステナブル（持続可能な）都市の実現
 - ・世界各都市では、都市環境や地球環境の保全という視点から、「住み・働き・遊ぶ」という行為を一つの都市内で完結できるような、コンパクトな都市の形成を進めている。
 - ・コンパクトな都市は、都市基盤の効率化や地球規模での省エネルギーにつながることから持続可能な都市形態としても注目されている。
 - ・また、住みやすい環境、働きやすい環境を自然と共生を図りながら創出していくことが都市の付加価値を更に高める大きな要素となっている。
- ウ 速やかな都市の再生に向けて
 - ・欧米などでは、公共投資による基盤整備や先導的プロジェクトをまず実施し、これに連動した民間投資を誘発させるために、税制・法制度における優遇措置を時限的に行うなどにより、速やかな都市の再生を図っている。

《国内での主な社会的背景》

- ア 都市再生に向けて
 - ・平成14年6月、「都市再生特別措置法」が施行されたのを受け、平成14年7月、東京駅・有楽町駅周辺地域を始めとする17地域（約3,500ha）が、同10月、札幌駅・大通駅周辺地域を始めとする28地域（約2,300ha）が緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（緊急整備地域）としての指定を受けている。
 - ・これは、容積率や高さ制限の適用除外、手続き期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援など積極的な施策を盛り込むことにより、迅速かつ重点的な都市再生を目指すものである。
- イ 公共事業を取り巻く環境の変化
 - ・これまで景気対策や雇用対策など公共事業が担ってきた役割は大きいですが、道路関係4公団の民営化が検討される等、経済・社会を取り巻く大きな変革の流れの中で、公共事業の求められる役割やあり方が見直されつつある。
- ウ 都心回帰の動き
 - ・長引く地価の下落や高齢社会における便利で豊かな老後生活の享受を背景として、近年都心回帰の動きが顕著である。
 - ・今後は都心部の中でも安全性・利便性のほかに美しい街並みやゆとり空間、環境への配慮など、何らかの付加価値を兼ね備えた街が住む側に選択されることになる。
- エ オフィスの大量供給
 - ・平成14年9月の丸ビルオープンを皮切りに、平成15年には汐留、六本木等において大容量の通信インフラを備えた質の高いオフィスが大量供給される見通しであり、それに伴い、老朽化した中小オフィスビルの空洞化が懸念される。（いわゆる2003年問題）
- オ 商業・流通業界の動向
 - ・表参道のルイヴィトンのオープンに徹夜の行列ができるなど、海外ブランドの国内進出の勢いは相変わらず好調である。

3. コンセプトと対応方策

1) 渋谷がめざす街のコンセプト

渋谷がめざす街のコンセプト

誰もが

住みたい街

働きたい街

楽しみたい街

それができる「ひとが主役の街・渋谷」

1

なぜ、「渋谷に住む」か？

都内有数のターミナル駅である渋谷駅から歩いて5分、10分のところに低層の住宅があることは、他の副都心にはない魅力であり、驚きに値する。

元々、代々木公園の豊かな緑や大規模な青山病院が近くにあるなど、住宅地としての質の高さを備えており、松濤、南平台、青葉台といった高級住宅地が形成されている。

長引く地価下落に伴い、高齢社会において便利で豊かな老後生活を都心に住むことによって享受したいというニーズは高く、現実には、最近販売された民間の大規模マンションが即日完売するなど、「渋谷に住む」というニーズは、まだまだ高い。

このような高額物件だけではなく低廉な住宅が供出されれば、渋谷に住むという潜在ニーズは、更に拡がると予想される。

現在、渋谷には多くの老朽化した中小のオフィスビルがあり、2003年の都内におけるオフィスの大量供給などにより、大型化、耐震基準、IT装備の面でリニューアル不可能な老朽ビルの淘汰が起こると予測されている。

このような流れを受け、中小オフィスビルの住宅へのコンバージョン（転換）による低廉な住宅の供出に対する支援措置が国土交通省において実施されている。

職住近接が、世界的な都市の再構築の方向であることも勘案すると、「渋谷に住みながら渋谷で働き、楽しむ」ことは世界の都市の今後の進むべき方向性とも一致する。

更に、居住者が増えることにより、必然的に商業の更なる活性化や新たなコミュニティの創出に寄与するとともに、渋谷に対する愛着を持つ人が増え、犯罪等に対するセキュリティの向上にも繋がることになる。

2

なぜ、「渋谷で働く」か？

渋谷駅周辺地区は、副都心に位置づけられているように、オフィス需要が高い地区である。

しかし、渋谷駅周辺地区のオフィスは、中小のオフィスビルが大半であり、本社機能も他の副都心に比べて少なく、多種多様な企業が集積するオフィス街である。

また、渋谷に多くあるファッション店や飲食店で働く人も多く、渋谷の有するコンテンツ（内容、番組、チャンネル）の多さが、渋谷で働くことの優位性にも繋がっている。

特に最近では、「ビットバレー」と称されるベンチャービジネスの集積地となっており、1998年にインフォスター、2000年にマークシティ、2001年にセルリアンタワーと相次いで、大規模高層オフィスが竣工し、いずれもITベンチャーや外資系企業などにより高い人気を博している。

世界的な都市間競争の中で東京が生き残り、その中で渋谷がポテンシャルを維持・発展していくためには、これらの渋谷の多様なコンテンツ（内容、番組、チャンネル）やビットバレーという素地を活かしながら、先端産業が創出されるような知的資源が集積する都市を目指していくことが求められる。

その為には、下水道の容量拡大などと併せた光ファイバーの整備や、老朽化した中小ビルの再構築などによるオフィスの増床や耐震面等の性能強化を図ることによって、良質なオフィス環境を供出していく必要がある。

更に、渋谷の多様なコンテンツ（内容、番組、チャンネル）を支えるサービス産業や、先端産業の創出を支援するインキュベーター機能の拡充を図っていくことも重要な戦略と考えられる。

また、職場環境の付加価値を高めるため、職住近接を実現し、仕事中に憩える空間などを確保することも重要である。

3

なぜ、「渋谷で楽しむ」か？

渋谷駅周辺地区は、隣接する代官山、恵比寿、青山、表参道、原宿といった個性的で魅力的な街と一体となって、日本・アジアでも有数の商業ゾーンを形成している。

その中で、渋谷駅周辺地区はハブ的機能を有しており、数多くの路面店が中心となってファッション・音楽・情報の流行発信基地となっている。

また、谷という地形が形成する迷路のようなストリートは歩いて楽しく、新しい品物やこだわりの一品、最新の情報を求めて多くの若者が集まり、街はそのパワーを糧とした劇場となっている。

多くの個性的で魅力ある店舗が、現在の渋谷の活力を産み出す源になっているように、このような店舗を如何に集積し、街として育成・サポートできるかが、街としての魅力を維持・向上していくためには重要である。

しかし、一方では「若者の街」「商業の街」としてのインパクトが強まり、大人（特に高齢者）が近づきにくく、また渋谷の持つ「文化的な色合い」や「教育的な香り」も相対的に低下している。

従って、住む人、働く人などがリフレッシュし明日への活力を得るためにも、物販・飲食に通じる「遊」だけではなく、文化・教育などに触れたり、感じたり、学んだりすることも含めて、トータルとしての渋谷の魅力を「楽しむ」機能を、今後もターゲットやコンテンツ（内容、番組、チャンネル）を拡げながら、更に産み出していくことが求められる。

更に、様々なストリートや地下街などが個性や魅力を競いながら、大人を始め誰もが「楽しむ」ことが実現・体感できるまちづくりを進めることが重要な戦略と考えられる。

2) コンセプトを実現する3つの基本方針

渋谷が目指す街のコンセプト

誰もが
住みたい街
働きたい街
楽しみたい街
それができる「ひとが主役の街・渋谷」

21世紀の地球環境時代においては、環境への負荷が小さく、環境と共生するサステナブル（持続可能）な都市が求められており、そのためには公共交通を交通手段の中心においたエネルギー効率のよい質的に充実したコンパクトな都市構造が必要である。

渋谷は谷によりコンパクトな街が既に形成されており、この地形条件をさらに活かし、地球環境への負荷低減に資するコンパクトシティを形成していくことが可能である。

特に渋谷駅を中心とするコア部分においては、地球環境にやさしいコンパクトシティとしての魅力を更に高めるために重点的に整備していくことが必要不可欠である。

コンパクトな街の中でコアと街とのつながりを考えた場合、歩行者にとって快適で魅力的なルートづくりとルートと調和した景観形成が重要であり、その際には、本格的な高齢社会におけるバリアフリーやユニバーサルデザインの観点に立った対応が求められている。

また、地球環境にやさしいコンパクトシティにおいて充実した生活を享受するために、低廉な住宅や高齢者対応住宅といった様々なニーズに対応した住宅の充実が欠かせない。

渋谷は日本を代表する商業地であり、渋谷で流行したものが地方都市だけでなく、アジア各都市へ伝播していくという傾向も見られ、アジアのファッション・音楽・情報などの流行発信基地である。

また90年代末には、IT系のベンチャー企業が集積し、「ビットバレー」と称されるまでになったように、今後も新たなものへ挑戦するスピリットを受け入れることにより、新たな産業とその知的資源を集積することが可能となる。

これからも渋谷が日本そしてアジアをリードする街であり続けるためには、こうした新しいものを生み出す力や挑戦するスピリットを受け入れる魅力的な街である必要がある。

また、渋谷駅周辺には歴史的・文化的資産が残されており、本来渋谷が持っている文化の志向を尊重し、これらの既存ストックを有効に活用する試みも積極的に進めていく必要がある。

歴史的なものから新たな試みまで、多様な目的・志向・センス・世代に応える多様なコンテンツ（内容、番組、チャンネル）を提供しつづけることが渋谷の更なる発展への重要な要因である。

渋谷の現在の都市基盤は、1964（昭和39）年の東京オリンピック開催に併せた基盤整備がそのほとんどであり、東京オリンピック以降大きな都市基盤整備が行われていない。

一方で、オリンピック以降は、民間の商業施設を中心とした開発が進み、渋谷は多くの人が集まる日本を代表する商業地として発展を遂げた。

しかし、商業地としての発展に併せた都市基盤整備はほとんど進まず、その間に駅周辺における混雑が激しくなり、人や自動車を空間として受け入れることが難しい状況に陥っている。

こうした状況や生活を支えるライフラインの老朽化は、渋谷における都市活動全般を低下させるだけでなく、災害時に大惨事を招きかねないことから、今後の渋谷の発展に向けては、都市の基盤を整備していくことが必要不可欠である。

また、渋谷における安全で快適な都市活動を支えるセキュリティや風紀・マナーの向上にむけて、ハード整備にあわせたソフト的な施策（しくみづくり、人づくり）の実践も重要である。

基本方針

谷が創り出す魅力を高めていきましょう。

基本方針

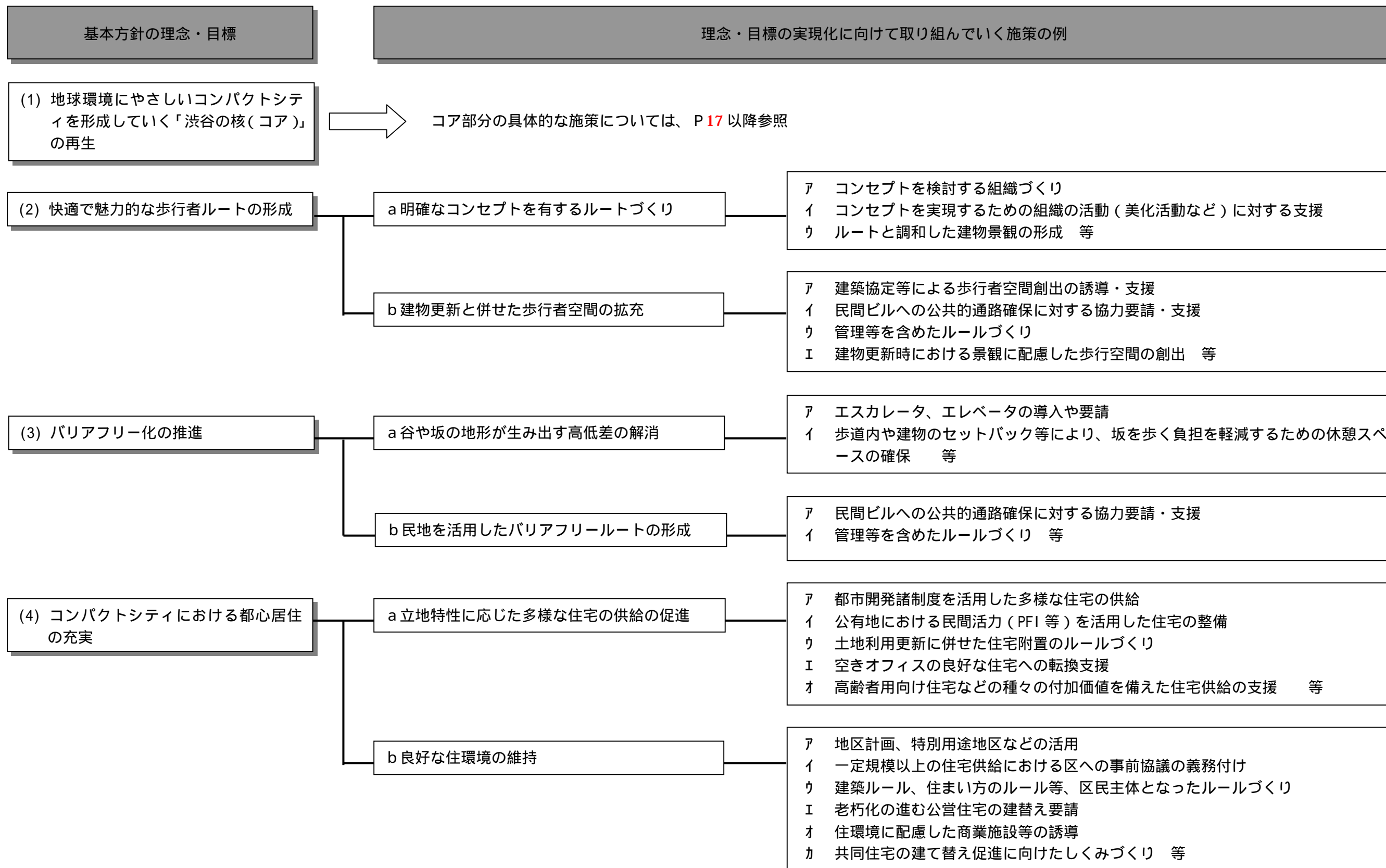
挑戦と創造によりあらゆる人を魅了し続けましょう。

基本方針

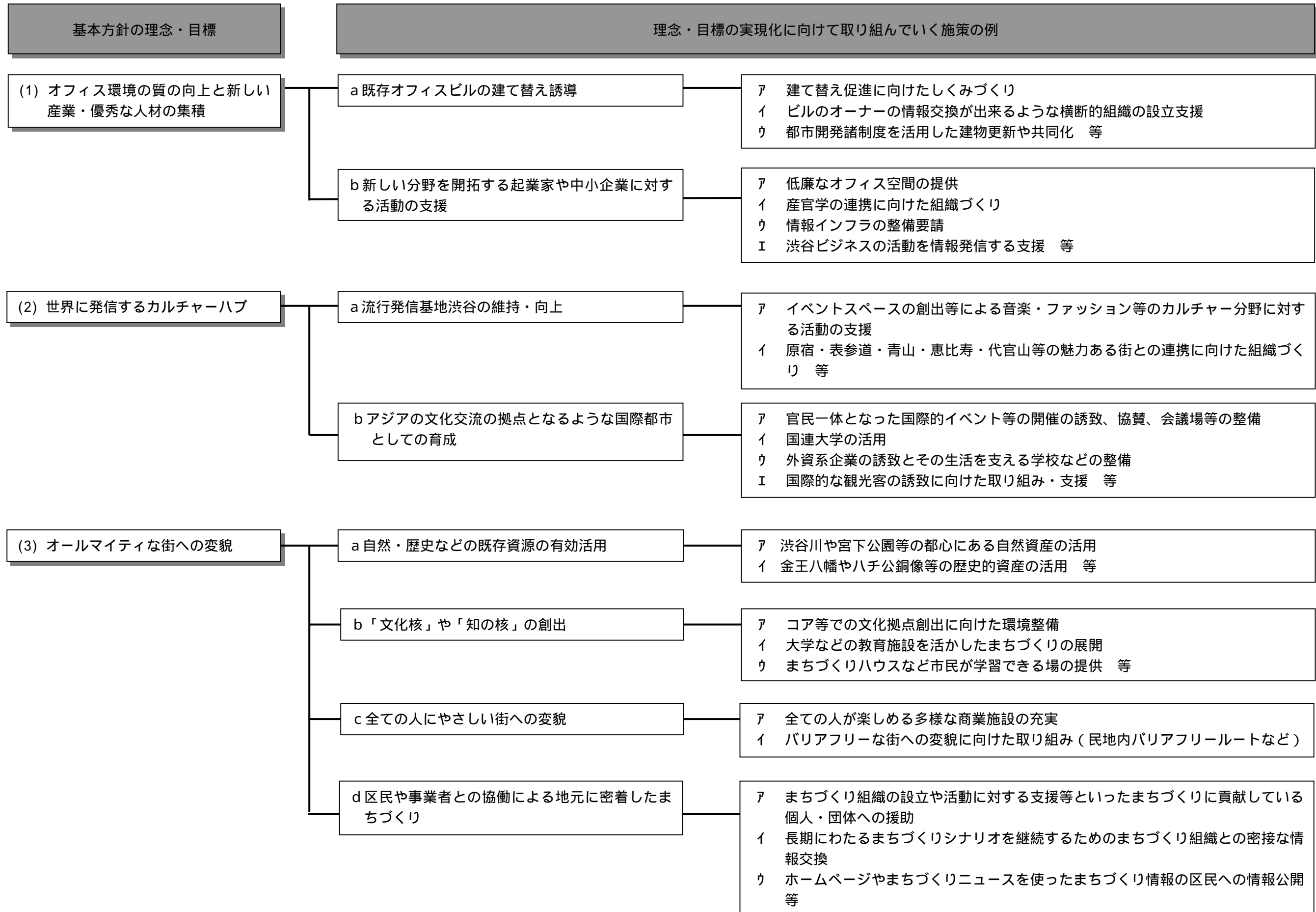
様々な集積を受け止める都市の基盤を整えましょう。

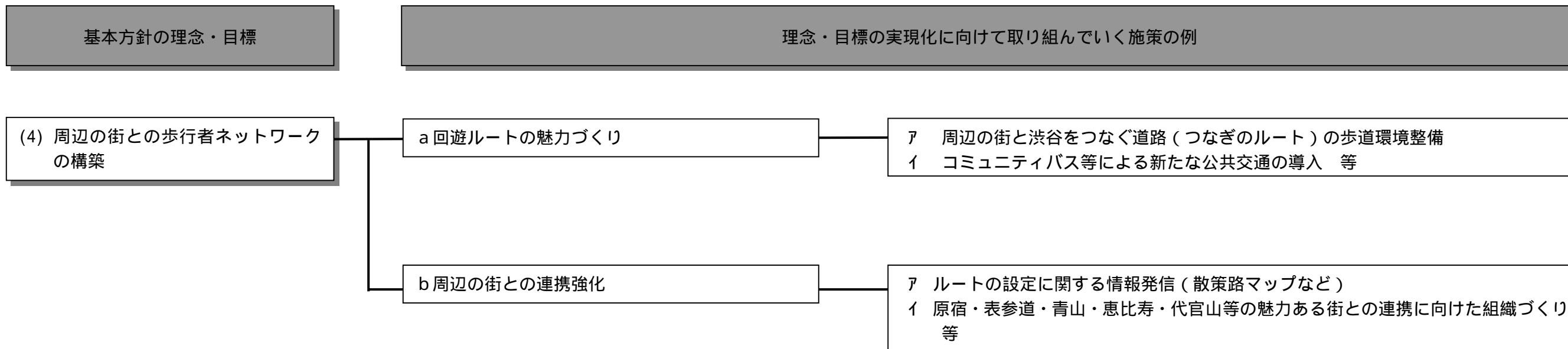
3) 3つの基本方針に対応する施策の例

谷が創り出す魅力を高めていきましょう。



挑戦と創造によりあらゆる人を魅了しつづけましょう。





様々な集積を受け止める都市の基盤を整えていきましょう。

