

都市計画案に対する意見書の要旨及び回答

東京都市計画道路 区画街路渋谷区画街路第2号線
 東京都市計画交通広場 渋谷駅西口広場
 東京都市計画交通広場 渋谷駅東口広場
 東京都市計画土地区画整理事業 渋谷駅街区土地区画整理事業

【実施概要】

	期間	意見書の数
都市計画案の縦覧・ 意見書の提出	平成21年2月18日から 平成21年3月4日まで	74通

【意見書の要旨】

1 都市計画に関する意見

意見書の要旨	区の回答
<ul style="list-style-type: none"> 道路、広場、土地区画整理に関して、駅ビルや広場配置の変更の是非も含めて、都市計画案を協議する為の場と時間を求める。(同じ意見 他20件) 駅ビルや広場配置の変更の是非も含めて、道路、広場、土地区画整理に関して、都市計画案を協議するための、継続的且つ定期的な公式な場と時間を設けることを要求する。(同じ意見 他15件) 地元の意見を蔑ろにする都市計画の進め方に対し、強く抗議する。 駅ビルの位置の変更に伴い、駅の軸が変わることによる影響について、もっと地元と問題点を協議してほしい。 住民の問題点の指摘に対して、なぜ素案原案を変更せずに案にしたのか。 「土地区画整理事業」の名のもと、 	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年9月、渋谷駅中心地区の開発における誘導指針として、「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007(以下、「ガイドライン」)」を策定しました。策定にあたっては、行政、まちづくり団体、町会、商店会関係者及び事業者などで構成される「渋谷駅周辺地域の整備に関する調整協議会(以下、「地元調整協議会」)」に分科会をつくり、住民参加により、詳細に検討しまとめたものです。 こうした渋谷駅周辺のまちづくりの方向性を踏まえ、学識経験者、国、都、鉄道事業者から構成される「渋谷駅街区基盤整備検討委員会」は、渋谷駅街区の都市基盤について検討を進め、平成20年6月に「渋谷駅街区基盤整備方針(以下、「整備方針」)」を策定し、公表しました。 「整備方針」の公表後、区民説明会

<p>区民や地元関係者の意思を無視する形で渋谷駅街区の区所有地である広場や区道を勝手に民地と付け替えて整備計画を進めていることに反対する。</p>	<p>を1回、「地元調整協議会」を2回、その他各種団体への出張方式による個別の説明会などを計13回開催するなど、内容の周知と意見の聴取に努めてきました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「整備方針」で頂いたご意見を踏まえ、内容を一部修正したうえで、都市計画変更(素案)を作成しました。 ・ 本都市計画変更(案)の作成にあたっては、渋谷区まちづくり条例に基づき、都市計画変更(素案)及び都市計画変更(原案)の公表、意見交換会の開催、都市計画変更(原案)に対する意見書の要旨及び回答書の内容の公表を行ってきました。 ・ さらに、行政、まちづくり団体、町会、商店会関係者及び事業者などで構成される「地元調整協議会」を2回、その他各種団体への出張方式による個別の説明会などを計11回開催するなど、内容の周知と意見の聴取に努めてきました。 ・ 本都市計画変更(案)は、都市計画変更(原案)に係る意見交換会の概要、本意見書の要旨及び回答書を添えて都市計画審議会の審議を経ることとなります。 ・ 今後も引き続き、皆様からのご意見を頂きながら渋谷駅街区の基盤整備を推進していきたいと考えています。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅ビルは駅街区の中央に配置し、低層で、南北に長いオーバル型(楕円)とする。これは、容積率の権利を周辺のビルに移転することにより実現させる。これにより、駅街区の四方に「人のための駅前広場」を設け 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷駅周辺の歩行者は、北側が他の方向と比べて格段に多いことから、ハチ公広場の規模を可能な限り拡充します。 ・ また、現在の西口バスターミナルは、乗降場が車道の中央部にあるな

<p>ることができ、周辺地域への回遊動線が満遍なく開かれる可能性が高まる。(同じ意見 他 15 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅からの位置やアクセスは、商業、賃貸業等において重大な要素であり、駅ビル位置の変更を伴う都市計画変更案は収入の悪化につながるため、地域における公平感、発展のためのバランス等を加味した上で、なるべく位置の移動が少なくなる様なもの修正が必要と考える。 ・ 西口広場の内容検討と合わせて、駅ビル敷地の配置の決定をお願いしたが、変更できない旨の回答である。再考を要望する。 ・ 今回の都市計画決定は「駅街区の建物や広場の規模、位置についての決定であり、用途や機能などについては今後の問題」としているが、機能、用途を想定しなければ位置や形は決められないのではないか。 ・ 渋谷駅西口広場は空間をあけて、南北分断されないように配慮してほしい。(同様意見 他 2 件) ・ 桜丘側の交通広場をできる限り人の広場にしてほしい。(同様意見 他 2 件) ・ 駅ビルに対して、桜丘側を裏口のイメージにしない。国道 246 側ぎりぎりに建築する場合は、人溜りのできる空間を整備してほしい。 ・ 国道 246 号線と高速 3 号線の改良(3 号線の道玄坂上～高樹町間を無料化し、一般車通行可能にするなどの手法)により、246 号線の通行量減少に努め、246 号線の地上歩行横断を実現させる。これにより、南北歩 	<p>ど安全性の問題を抱えているため、バス系統の行き先別にバスターミナルを南北に分割し、バス利用者の車道横断の改善を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さらに、現在の駅前広場は、歩行者のたまり空間が絶対的に不足していることから、西口中央部に新たに快適な青空広場を創出するとともに、東西歩行者軸の改善を図ります。 ・ こうした公共施設の配置のほか、鉄道施設、駅ビル等の一体的な再編を安全かつ迅速に進めることにも配慮し、駅ビルの敷地を定めました。 ・ また、南北方向の歩行者動線を拡充するため、駅ビル敷地の一部において、立体都市計画制度を活用した交通広場を定めることとしています。 ・ 国道 246 号の横断については、「整備方針」に基づき、2 階レベルの歩行者デッキ及び地下広場を整備することで、駅と国道 246 号南側が連続した歩行者ネットワークで結ばれ、歩行者空間も充実します。
---	---

<p>行者ネットワークが実現し、「歩いて楽しいまち渋谷」の魅力と商圈の拡大につながる。(同じ意見 他 17 件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅街区と桜丘の接続は改札のみならず、基盤整備方針のとおりデッキ等での接続を希望する。(同じ意見 他 19 件) 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地上の広い面積を、バスターミナルとして利用している「交通広場」、および、駅ビルの配置には、将来のまちづくりに支障を来す恐れがあるため賛同できない。(同じ意見 他 17 件) ・ 車・バスに地上を提供し、歩道橋を渡らなければ自由に街を行き来できない計画にはビジョンが感じられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷駅のバスターミナルは現在も 1 日の乗降客数は約 8.7 万人を擁し、都内最大の利用者数となっています。このターミナル機能をさらに強化し、公共交通機関の利便性を高めることで、自動車交通負荷の低減にも寄与するものと考えています。 ・ バス利用者の特性をみると、J R 線との乗換えや、渋谷に目的を持つ利用が多いと想定されるため、バスターミナルは、バス利用者がアクセスしやすい地上に配置します。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅ビルの配置については、せめて R246 の車線を増やす為に、北側へのセットバックが必要だと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 246 号については、鉄道高架下区間の幅員を 38m から 50m に拡幅し、付加車線を設置することなどにより、渋谷駅付近の渋滞の緩和や安全性の向上を図ることとしています。

2 整備内容に関する意見

意見書の要旨	区の回答
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「都市計画原案に対する意見書の要旨及び回答」では、神宮通り不通過、歩行者空間となる西口広場の確保について、全く担保されていなかった。渋谷駅街区基盤整備方針通りの整備を要望する。(同じ意見 他 10 件、同様意見 他 1 件) ・ 補助 18 号線が明治通りのバイパスとならないよう、神宮通りについては、将来的に一般交通を廃止し、賑わいのある広場として頂きたい。(同じ意見 他 19 件) ・ 神宮通り遮断には反対。R246 と明治通り交差点に交通量が集中し、新駅ビル完成後の交通量の増加もあり、車は動かなくなると予想される。 ・ 「渋谷地下」の在り方の見直しで、神宮通りの地下での車両通行を求める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神宮通りの一般車の通過交通の取扱いについては、重い課題として受け止めています。 ・ 西口広場のあり方については、住民参加を踏まえた協議、調整に努めていきたいと考えています。 ・ 神宮通りの一般車の通過交通の取扱いについては、現時点での交通処理の考え方としては、「通り抜け可能」を前提としています。 ・ 「一般車通り抜け不可」については、引き続き、渋谷駅周辺の道路交通への影響などを考慮し、駅付近への自動車流入量の削減や駐車場相互のネットワーク化などの方策とあわせて、様々な可能性について詳細に検討を進め、調整していきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ ハチ公広場の将来計画案の詳細を公表して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ハチ公広場の将来計画については、駅から周辺街区へ拡張する方向でまとめました。今後、事業実施段階において関係機関と検討を進めていきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画駐車場の位置付けや、西口広場の具体的内容の規定について、回答して欲しい。都市計画駐車場の位置づけ及び荷捌き車両のための地下車路のあり方等、渋谷駅西口広場の内容の今後の具体化についての基本的考え方を示してほしい。(同じ意見 他 10 件) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷駅周辺は、駐車場の附置義務の対象外となる小規模路面店が多く、路上駐車が問題となっており、また、複数の大規模再開発も想定されております。「整備方針」では、こうした地域の駐車課題と交通量の増加に対応するため、駐車場ネットワークの核となる公共駐車場等を整備することとしています。 ・ 都市計画駐車場等の基本的な考え

	<p>方については、上記を踏まえ、今後策定する「駐車場整備計画」の中で示していきます。</p> <ul style="list-style-type: none">• 西口広場の整備内容の具体化に当たっては、公共駐車場等の整備とあわせて検討を進めていきます。
--	---

3 住民参加に関する意見

意見書の要旨	区の回答
<ul style="list-style-type: none"> ・ 当面必要とされる事業（銀座線渋谷駅の位置変更）の他は、100年の計を立てるべく長期的視野に立ち、十分な協議、審議を続ける場と時間を設けることを要求する。（同じ意見 他 16 件） ・ 意見・要望等を具申できる場を、継続的かつ常設的に設けて頂きたい。（同じ意見 他 19 件） ・ 渋谷駅西口広場の内容の早期具体化と、その検討段階における意見、協議の出来る場の設置を要望する。（同じ意見 他 10 件） ・ 都市計画変更が、渋谷の未来のポテンシャルアップ及び、人中心のまちづくりを進める私たちにとっても希望の持てる計画に改善するため、多くの意見交換、検討を進め、実現に向けて協力したい。 ・ 今後の基盤整備計画の詳細については、行政（渋谷区、東京都、国土交通省）、鉄道事業者、地元企業、町会、商店会、まちづくり団体等が話し合いを重ね進めていけるようお願いしたい。 ・ 地元調整協議会に分科会を設け、専門家、行政、鉄道地権者、地元関係者（町会、商店会、まちづくり団体など）と協議し、今後の渋谷発展に寄与できるような会として運営して頂きたい。 ・ 計画の早期の具体化やその検討段階において意見を申し述べる場の設置を要望する。 ・ 官民一体となって渋谷を再生させ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、「整備方針」に基づいた計画の早期具体化につきましては、分科会の設置を視野に入れた「地元調整協議会」などを継続的に実施していきたいと考えています。 ・ 駅周辺のまちづくりについては、「ガイドライン」を指針として、地区計画の策定なども視野に入れ、地元や開発予定者との協働をより一層深めていきたいと考えています。 ・ 非常に多くの関係機関が協力して行う渋谷駅周辺整備の中で、相互の信頼関係を損なうことなく、できる限りの情報共有化に努め、行政、区民、企業等が、相互に連携・協力して進める協働型まちづくりを目指していきます。

<p>る為に、「調整協議会」での調整機能を機能させ、議論を尽くす必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両交通問題、歩行者優先のまちづくりには、行政も真剣に各意見に耳を傾け、渋谷駅周辺を他の都市計画に負けないように案を修正することも必要であると考える。 ・ 行政の抱えている情報を開示して頂きたい。 ・ 都市計画の機能、用途を決める為には、特定の前提に基づいて行われるのが一般だ。100年に一度とも言うべき渋谷の改造に際し、「前提」についても、地元と共通意識が必要なのではないか。 ・ 渋谷の人間の思いを大切に、まちづくりをしてほしい。行政はお金の効率の追求ばかりでなくて、渋谷の街のアイデンティティをさらに未来志向にして、それに国際性を重ねることこそ、住民と行政の最大の義務である。渋谷の未来のために、まちづくりの技術力を含めた構想力が求められている。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域にあったエリアマネジメントが必要。 ・ 環境、エネルギー、防災を含め、100年後も通用する再開発を、地元地権者、団体等を入れて継続審議する場を設け、エリアマネジメントを含み、まちづくりをしていく正式な仕組みを至急作ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ガイドライン」では、まちづくりの進め方として、“みんなで育てるまちづくり”を掲げており、公民連携によるエリアマネジメント組織の検討やその実施を行うこととしています。 ・ エリアマネジメントについては、「地元調整協議会」、まちづくり協議会、町会、商店会などの組織との連携を図りながら、今後、検討を進めていきたいと考えています。

4 その他の意見

意見書の要旨	区の回答
<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒートアイランド現象の回避と共に、駅前広場等におけるビル風被害を回避するため、スムーズな南北の「風の道」を確保する。(同じ意見他 17 件) ・ 渋谷は平地でなく谷であるため、風の道を考えたヒートアイランド対策が必要。 ・ 強風対策が必要。 ・ 環境やエネルギー問題など、これからの時代を見据えた世界に発信できるアイデアを盛り込んだ案の検討に十分な時間が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 風環境を含めた駅周辺のまちづくりについては、環境やエネルギーに対する戦略を掲げている「ガイドライン」を指針として、まちづくりを誘導していきます。 ・ そのために、「地元調整協議会」などを継続的に実施し、地区計画の策定なども視野に入れながら、行政、地元、鉄道事業者などと、より一層の情報共有化につとめ、協働型まちづくりを進めていきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅との歩行者動線の整備（アーバン・コアの時間閉鎖も含め）をしてほしい。 ・ アーバン・コアの増設とスカイウェイとの関連性の向上を求める。 ・ 駅はすり鉢の底に当たり、人が集まるため、近隣商店街へ人を分散しないとまちは活性化されない。駅ビルの高層化は、百貨店の容積にとどめ、駅中商店街の建設は行わない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ガイドライン」及び「整備方針」では、人に優しく歩いて楽しい回遊性のある歩行者ネットワークを形成するため、アーバン・コア、スカイウェイ、歩行者デッキなどを整備することとしています。 ・ 「アーバン・コア」等の整備により、駅街区から周辺街区への歩行者ネットワークをより一層拡充することで、「まちの活性化」を目指していきます。 ・ なお、これらの施設の具体的な整備内容、管理方法などについては、事業実施段階において関係機関と検討を進めていきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷駅上部に建設される駅ビルの桜丘に面する部分(国道246号線側)については、桜丘地区全体を意識した、賑わいのある計画として頂きたい。(同じ意見 他 19 件) ・ 駅ビルの桜丘側は、デザインアート 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ガイドライン」では、駅中心地区を渋谷の玄関口にふさわしい、まちのアクティビティが感じられる駅前の顔を形成することとしています。 ・ 駅ビルの計画については、地権者で

<p>性を出して、表面側に見える様に配慮してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋谷駅ビル正面は、桜丘側にしてほしい。 	<p>ある鉄道事業者において、今後検討が進められることとなりますが、まちの玄関口にふさわしいものとなるよう、誘導したいと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 大和田小跡地のホールがより多くの人々に利用されるよう、駅からの通行をスムーズに、又、見た目にも美しい景観となることを望む。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ガイドライン」に掲げる歩行者ネットワーク、景観形成に関する考え方に沿って、検討していきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 山手、埼京線ホームは、直線ホームにしてほしい。曲線ホームは、ユニバーサルデザインとは言えない。 ・ JR 渋谷駅と桜丘口準備組合が計画する建物を接続し、新たに桜丘改札口を整備してほしい。(同じ意見 他 19 件) ・ 大和田小跡地施設の完成や、桜丘町の再開発による乗降客の増加に対処するため、「JR 桜丘口改札」を新設する。(同じ意見 他 17 件) ・ 桜丘口の改札を設置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道施設の具体的な整備については、鉄道事業者において、検討が進められる予定です。 ・ また、桜丘口地区においては、市街地再開発準備組合において、再開発の計画が進められることとなります。 ・ JR 桜丘口改札については、今後、これらの関係機関と協議、調整していくこととなります。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅中心部に車が集まりにくくすべきである。 ・ 車が駅に集中し、高速で通過するのはやめてもらいたい。人のための道路と広場がもっとほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ガイドライン」では、駅中心部への自動車流入量の削減方策として、外縁部での駐車場整備、駐車場の一体的な運用やネットワーク化、駐車場地域ルールとの連携による駐車場の集約整備、荷捌きシステムの適切な確保などを掲げています。 ・ 今後、「ガイドライン」に沿って、地元のまちづくりと協働して検討していきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 中央環状線開通後、高速 3 号線を 246、明治通りの立体交差に活用する。 ・ 首都高改修への備えと 246 号バイパス問題の解決を、今の機会に考える 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 246 号と明治通りとの立体交差については、渋谷駅周辺の交通需要や、社会経済状況などを勘案し、中長期的な課題として、主に関係機関が検討することとなります。

べき。	
<ul style="list-style-type: none"> 無料の小型循環バスを増やし、年配者の輸送を強化すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 渋谷区では、高齢者・障害者をはじめとする区民生活の円滑化を交通面において支援し、利便性の高いまちの実現を目的に、ワンコイン(100円)の運賃によるコミュニティバスの運行を3ルートで行っておりますが、貴重なご意見として参考にさせていただきます。
<ul style="list-style-type: none"> 街は不特定の方が来る。その方から見て、常識的な、明るく、整然とし、安全な構成でなくてはいけない。 	<ul style="list-style-type: none"> 「整備方針」では、駅施設の老朽化など渋谷駅街区における多くの問題を解決するため、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、駅ビルの再開発を一体的に行うことにより、安全で快適な都市空間を創出することとしています。 今後とも、渋谷駅街区における基盤整備の具体化に向けた取組を進めていきます。
<ul style="list-style-type: none"> メディアにも現状を説明して、アピールを願う活動やその依頼も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年6月、「整備方針」を都とともにプレス発表しています。