

「住む渋谷」と「行く渋谷」の乖離を解消するために

筑波大学理工学群社会工学類

鎌田 彩織

1 対象市町村とその選定理由

私が対象とするのは東京都渋谷区のマスタープランである『渋谷区まちづくりマスタープラン』である。渋谷区は、東京都の中でも多くの人を訪れる大きな繁華街と交通の結節点があり、近年大規模な再開発が行われている街である。そのためか、自己紹介の際に東京都渋谷区出身であることを伝えると、たいていの場合「あんな街に住んでいるなんてすごいね」といったニュアンスの言葉を投げかけられることが多い。しかし、多くの人々が渋谷と聞いて想像するような高層マンションや高級住宅の多い地域は、区内の一部の地域にとどまっておらず、むしろ地域によっては庶民的で住みやすい街であると（個人的には）感じる。このように、渋谷区の住民と渋谷に遊びに行く人がもつ、「渋谷」に対するイメージや実際に体感する街の姿に、大きな乖離があると私は頻繁に感じている。住む人と訪れる人との間にこのような乖離があるということは、渋谷の街の魅力が十分に人々に伝わっていないことの表れであると考えられる。よって、多くの人々がより魅力的だと感じる街を実現するためにも、イメージの乖離をもたらしめている渋谷区の都市構造的な原因を知りたいと感じたため、今回のレポートの対象市町村として東京都渋谷区を選定した。

2 渋谷区の都市構造の特性

I. 渋谷区の概要

まず、渋谷区について簡単に説明する。渋谷区は東京都の23ある特別区部の1つであり、23区部の中央付近に位置する。区の全域が、高台である武蔵野台地に属す。東京を代表する繁華街かつオフィス街、ターミナル駅である渋谷駅があり、その駅前にある渋谷スクランブル交差点やその周辺地域は若者文化の中心として広く認知されている。近年は渋谷パートナーシップ制度が制定されるなど、LGBTに関する取り組みに力を入れるなど、多様性の尊重を重視している自治体でもある。面積は15.11 km²、人口は約23万人を擁し、隣接自治体として港区、新宿区、目黒区、中野区、世田谷区、品川区などが挙げられ、周辺自治体との交通サービスや人・モノの流れの連携度が高い自治体でも

ある。図1を参照し、渋谷区内の各地域の特色を簡単に説明する。新宿に近い代々木や千駄ヶ谷、初台、本町地域は繁華街やオフィス街が多く存在し、日本のファッションや若者文化の中心である区の南部、渋谷駅周辺や原宿、港区に近い表参道、青山周辺や代官山、恵比寿には商業地域が広がる。近年渋谷駅では大規模な再開発が行われ、街の様子が大きく変容した。広尾や松濤、代々木上原といった高級住宅地が点在する一方で、区の北西部に位置する笹塚、幡ヶ谷周辺は、京王線や甲州街道により渋谷駅周辺地域よりは新宿地域との連携性が強く、下町文化を感じるような庶民的な商店街や住宅街が多く存在する。近年は商店街にも、若者が好むようなかふえなどの飲食店やセレクトショップなどが見られるようになった。大規模な緑地として区の中心部に、代々木公園・明治神宮が存在し、河川の暗渠化などに伴い、その地上に緑道や水道道路が整備されている。図2は渋谷区の用途地域を示す。図2より読み取れるように、区の南部に商業地域（桃色）が集積し、中西部に低層住宅地（緑色系）が分布、北部住居や商業施設が混在する地域（黄色）が多く存在するとわかる。



図1 渋谷区内の地域区分

【出典】渋谷区まちづくりマスタープラン¹⁾



図2 渋谷区の用途地域

【出典】渋谷区地図情報システム²⁾

以下、都市構造可視化計画サイトやその他のデータを用いて渋谷区の都市構造について説明する。都市構造可視化サイトから引用した図はすべて渋谷区地域を北西部から観察したものである。（ただし、図9のみ南部から観察したもの）

II. 昼夜間人口比率

昼夜間人口の比率の経年変化を示す図3と図4を観



図3 昼夜間人口比の経年変化(1990)



図4 昼夜間人口比の経年変化(2020)

察すると、1990年においては新宿に近接する地域と渋谷駅周辺地域で大きな数値となっている。このことにより、区内北部と南部とで大きな数値の差が生じていた。しかし、2000年においては青く表示される数値の低い面積が減少し、



図5 夜間人口(1990)



図6 夜間人口(2021)

区内北部や中央部における数値の上昇がみられる。これは区内の北西部や中央部にある駅舎やその近接の商業施設のリニューアルが相次いで行われ、駅を中心とした商業圏が生じたことにより、昼間人口が上昇したことが要因であると考えられる。実際に1990年(図5)と2021年(図6)の夜間人口を比較すると、区内北部や中央部において大きな人口の増減の変化は見られず、昼間人口が増加したことが昼夜間人口比の経年変化をもたらしたと考察できる。

III. 販売額

渋谷駅周辺や恵比寿周辺などの区内の南部や新宿に近接地域において、突出して販売額の数値が高くなっていることがわかる。このことはおおむね予想通りであった。区域ごとに詳細に観察すると、比較的数量の高い区域が区内の北部にいくつか点在している。これは、駅を中心に商店街などの商業区域が点在していることによるためであると考えられる。つまり、用途地域を見る限り住宅街が多く、庶民的な地域といわれる渋谷区北部においても、駅を中心に商業圏が発達しており、地域内経済が活発であることが考えられる。このことは、II. 昼夜間人口比率で考察した、区内北部、中央部の昼間人口増加の1つの要因でもある。つまり、北～中央部の昼間人口の増加と各地域の商業圏が存在することを考慮すると、区内に点在する駅を中心とした各商業圏にも人々が訪れたいくなるような街の魅力が徐々に生じてきているといえるのではないだろうか。



図7 販売額

IV. 人口

図8の高齢化の状況、図9の若者の居住地より分かるように、区内南部のほうが北部よりも人口における高齢者の割合が高く、高齢化が微小ながら進んでおり、その一方で若者の居住地は区内の北部に集中していることがわかる。区への

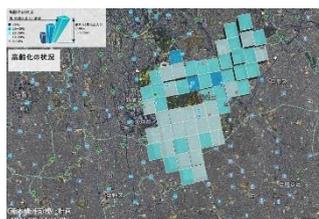


図8 高齢化の状況

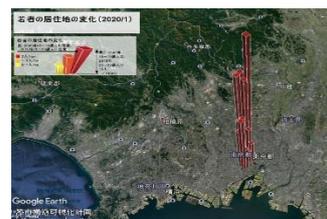


図9 若者の居住地(2020)

区への

来訪者視点で述べると、渋谷駅周辺などの区内南部が若年層の文化の中心として一般的に称されるのをよく聞かすが、住民視点で述べると、区内北部もまた若者の街であるといえるだろう。実際、区内北部では、庶民的な地域といわれる通り、若者も気軽に利用しやすいスーパーや商店街といった生活に必要な施設が多く存在し、かつ駅やその周辺のリニューアルや SNS の発達に伴って、若者受けのいいお店の存在が増えている傾向が見られる。こうした動きをまちづくりの中で推進することによって、渋谷区南部だけでなく、北～中部の魅力が若者をきっかけに広く認知されるようになると思う。このことにより、来訪者と住民との間にある渋谷の街に対するイメージの乖離も少しずつ差が縮まり、区内の地域ごとの特色ある魅力を、区部だけでなく外部にもアピールすることができ、かつ多様な街としての魅力を、より引きのばすことができると考える。

V. 緑地分布

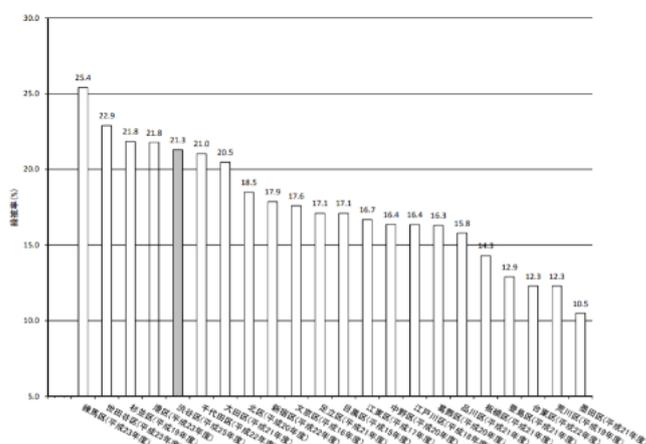


図 10 特別区の緑被率

(各区の緑被率の調査の年度は異なる)

【出典】渋谷区 HP 「みどりの実態調査」 [4]

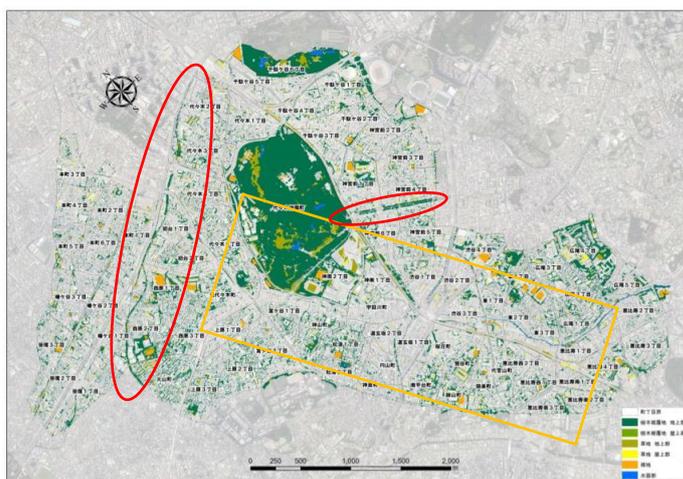


図 11 緑被率の現況(平成 25 年)

【出典】渋谷区 HP 「みどりの実態調査」 [4]

渋谷区の緑地面積について分析する。図 10 より、東京都特別区における渋谷区の緑被率は約 21% で 4 番目の数値である。区内中央部に、都内においても大規模な緑地帯である明治神宮・代々木公園があり、新宿御苑の一部も区内に含まれていることなどが要因として考えられる。図 11 を見ても、特に代々木公園により、区内に多くの緑地がもたらされていることは一目瞭然である。図 11 を詳細に観察すると、渋谷区北部や代々木公園の東側に細く延びる緑道(図 11 赤丸)も見受けられる。その一方で、区内を縦断する幹線道路周辺や渋谷駅周辺(図 11 オレンジの範囲)において、緑地はあまり見られない。先ほど紹介した緑道も、区内での人の移動を促進するよう整備されたものではなく、旧河川の活用や施設整備上、整備されたものである。緑地などの自然を感じる空間ができる空間は、街の魅力になり

うることに加え人々の移動の促進することにもつながる。面積が小さく容易に歩き回ることができる特色を持ちつつ、渋谷駅周辺をはじめとする区南部に人の流れが集中している渋谷区において、緑地を工夫して整備することにより、区内の様々な地域への訪問を生み出すことにつながる。また、緑地によってこうした変化を生み出すことで、ショッピングをはじめとする消費や文化の中心だけではない、地域ごとに特色ある渋谷の街の魅力をアピールすることができ、渋谷区全体での発展につなげることができると考える。

3 渋谷区のマスタープランについて

ここでは、2020年度から計画が実行されている渋谷区のマスタープラン「渋谷区まちづくりマスタープラン」の内容に対し批判する点を述べ、改善すべきであると考えられる点について言及する。

I. 渋谷区の都市構造上の課題

まず、マスタープランの内容に触れる前に、浮かび上がった渋谷区の都市構造上の問題について述べる。

まず、都市構造可視化計画により出力した図より浮かび上がった、渋谷区南部の特性について説明する。渋谷区南部の地域は一般的に認識されている渋谷の街であり、区内でも圧倒的に昼間人口が多く、大消費地として小売業などの販売額も高い、人の流れが集中している地域であるといえる。しかしこのことを言い換えると、ファッションなどの文化やショッピングの中心地として街が大きく発展した結果、街中を巡ることで得られる街自体の魅力が少ない、代替可能な街であるとも捉えられる。加えて、近年のコロナウイルスによるニューノーマルの導入で、密を避ける動きが定着し、大都市での人の分散が社会的に求められる傾向も見受けられる。また、民間による渋谷駅周辺の大規模再開発により、周辺の街との街格差が生じることが懸念されており、周辺地域の活性化を促すことも求められている。

次に北西部の特性について言及する。都市構造可視化計画より、北西部は駅を中心とした商業圏や、細く伸びる商店街が点在し、生活のしやすさから若者居住も多いという特性を持つといえる。南部の繁華街とは異なり、下町感のある庶民的な街並みという地域性あふれる街の魅力がある。つまり、一般的に渋谷の街のイメージといて広く認識されていないものの、人々を魅了するような、人の移動を引き付けるような街の魅力の要素は多様にあるといえる。

これらの渋谷区南部、北西部の特性を踏まえると、現在の渋谷区の都市構造上の課題として、南部に人の流れが集中し、南部とは異なる地域性を持つ北西部にその人の流れを向けることができていることによって、多様性ある地域の魅力の一部分し

か人々に認知されていないことであると考えられる。

この、区内での人の移動を生み出すことができていない現状が、今回のレポートのタイトルにも設定した「なぜ住む渋谷と行く渋谷の間に乖離が生じたのか」に対する答えであると私は考える。よって、後述のマスタープランの批判は、「どのようにしたら区内での人の移動を生じさせることができるのか」という観点のもと、マスタープランに対する自身の意見を述べる。

II. 将来の都市構造における拠点について

渋谷区まちづくりマスタープランにおいて、将来の渋谷区の都市構造は、図 12 のように構想されている。渋谷駅や新宿駅周辺を中心拠点ゾーンと定めているほか、鉄道ネットワークや広域連携軸が網の目のように配置されている。また、それぞれの鉄道路線の駅の周辺部は拠点ゾーン、もしくは生活中心地が定められている。マスタープランにおいて、拠点ゾーンは「固有の地域性を生かし、活発な都市活動が展開されるまち 多様な都市機能の集積を図るゾーン」、生活中心地は「買い物や日常生活サービス機能が充足するまち」と定義されており、拠点ゾーンのほうが生活中心地よりも、地域住民だけでなく地域外の人々を地域性によって魅了できる可能性を秘めているといえる。その一方、生活中心地は住民のためのサービス機能が充実した地域である。しかし、このように構想上で計画された都市構造や拠点のゾーンが、区内での人の移動を促進するのに有効な配置であるのか疑問である。

図 12 において赤線で囲まれた渋谷区北西部の地域を例にとり、そう考える理由を述べる。この赤線で囲まれた範囲は、鉄道・幹線道路のネットワークが南北、東西に交差して配置されており、渋谷方面から幡ヶ谷方面へ行くには、直接行くには少し遠回りして運行する鉄道もしくはバス、または徒歩を手段とするしかない。したがって、いかにその方面に行きたくなる欲を駆り立てるようなまちづくりやしかし、京王線沿線の初台駅、幡ヶ谷駅、笹塚駅周辺に拠点ゾーンが、小田急線沿線の代々木上原駅や代々木八幡駅周辺は生活中心地が設定されている。前述のゾーンの定義に従えば、渋谷により近い代々木上原や代々木八幡周辺が拠点ゾーンであるほうが、遠回りする前のバスを利用することができ、隣接する大規模な公園を伝って徒歩でも気軽に訪れることができるなど、人々の区内の移動を自然に促進できると考える。

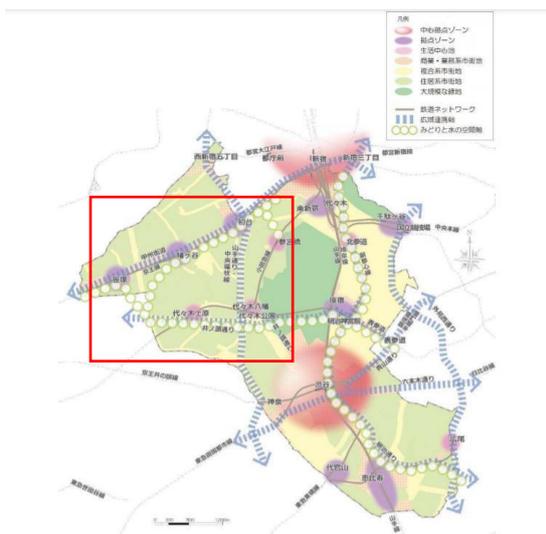


図 12 将来の都市構造

【出典】渋谷区まちづくりマスタープラン

また、区内での人の移動を活発化させるために、区の北西部の特性の1つでもある商店街の存在を計画上で活用していない点も、マスタープランを改善すべきだと考える点である。地域を横断するように細長く伸びる商店街点在することで、駅とその周辺地域を結ぶことが可能になり、商店街に沿って自然と人の移動を生じさせることができるのではないかと考える。実際に初台と代々木八幡地域や、幡ヶ谷と代々木上原地域間の移動経路に商店街を含むことも、現時点で可能である。このように、計画上で商店街の存在を活用することを示すことで、区内の人の移動を促進させることができるだけでなく、商店街の機能を維持する活力を生み出すことや、北西部の下町感あふれる庶民的文化を保護することにもつながると考える。

さらに、緑地整備のさらなる工夫も、マスタープランに必要であると考えられる。渋谷区の公園や緑地の面積において、代々木公園一帯が大きな割合を占めているためか、23区内での緑被率は比較的上位にいるにもかかわらず、緑地の設置を目的とした公園や緑道の整備があまり進んでいない。2-Vでも述べたように、緑道や緑地帯の配置によって、人々の移動を促進できることを期待できるため、渋谷区の1つの魅力である大規模緑地帯：代々木公園を拠点に、他地域に向けて緑道や公園を整備することを提案する。

区内の人の移動を促進する、つまり街中を巡ることを通して、渋谷区の地域性ある多様な魅力を体感することができ、人々にとって渋谷区がより魅力的な街として認識されることにつながると考える。文化の発信源である先進的な地域もあれば、下町風情漂う庶民的な地域もあり、広大な緑地を持つ自然豊かな地域もある。このような地域性の多様さは渋谷区が誇るべき街の魅力であり、このような地域性をそれぞれ味わってもらうことこそ、本来の街の魅力を味わうということではないだろうか。



図 13 都市環境形成の方針図

【出典】渋谷区まちづくりマスタープラン²⁾

4 都市構造可視化計画サイトを充実させるために

都市構造可視化計画のサイトにおいて改善を希望する点を2つ挙げる。

まず1つ目は、経年のデータの表示方法である。都市構造可視化計画では、年の違う同じデータを、図10のようなスライド式のツールを用い



図4 経年のデータ比較で使用できるツール

て簡単に利用することができる。年月日まで指定して、可視化されたデータを閲覧することができるのだ。たしかにこのツール自体は便利であると感じるが、データが更新される年やどのくらいの時間間隔でデータ自体調査されているのかを把握するのが難しかった。実際、渋谷区の「若者の居住地の変化」という経年のデータを閲覧した際、このデータは2000年と2010年の2つデータのみで構成されていたものの、実際にこのツールのバーを操作して確認するまでそのことに気づくことができなかった。したがって、バーを操作しなくても、どの年のデータが存在するのか、点などによってこのツールのバー上に示すと、より簡単に情報を把握し、データを用いることができると考える。

2つ目はメッシュの面積を変えることができる機能である。より詳細に範囲をわけて、それぞれのメッシュの高さを比較することが可能になれば、より地域の都市構造について分析することができる。また、今回私が対象とした東京都渋谷区は、様々なデータにおいて地域内のメッシュの高さの差が大きく、縮尺を工夫しながら都市構造を分析するのに時間がかかった。より詳細に範囲を分けてデータを可視化することができれば、メッシュの高さの差も少しは緩和される可能性が生まれると考えた。また、メッシュの面積を変える機能があれば、都市構造可視化サイトがより使いやすくなるのではないかと考えた。

5 参考文献

I. 引用・転載資料

- [1] <https://mieruka.city/> 都市構造可視化計画
- [2] https://www.city.shibuya.tokyo.jp/assets/com/2020machidukuri_plan_gaiyo.pdf
渋谷区まちづくりマスタープラン（このURLは概要版のもの）
- [3] <https://www2.wagmap.jp/shibuya/Portal?mid=1000> 渋谷区地図情報システム
- [4] <http://www.city.shibuya.tokyo.jp/assets/com/000037708.pdf>
渋谷区HP みどりの実態調査

II. 参考文献

- [5] 入門 都市計画 谷口守著 森北出版株式会社