あるくって最高

SHIBUYA WALKABLE STRATEGY

概要版

渋谷駅周辺地域交通戦略

交通戦略とは

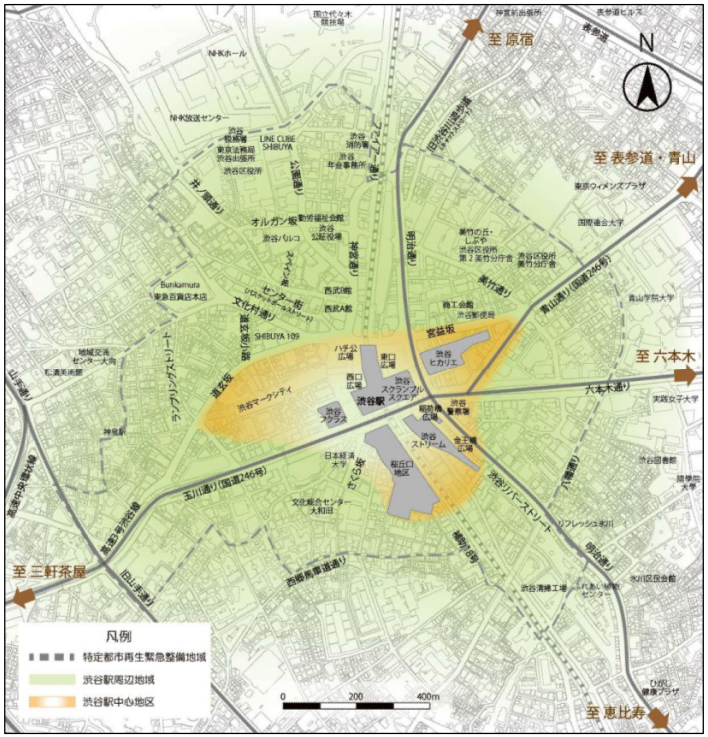
背景と目的

“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街”
の実現に向け、歩行者中心の快適な歩行環境の創出

渋谷駅中心地区では、百年の計と銘打ち、駅施設の機能更新と再編を契機とした開発の連鎖によるまちづくりが進められています。また、渋谷駅周辺地域においても、老朽化した建物の建替え更新などに伴い開発の機運が高まっており、今後、人や物流は増えるものと想定されています。

渋谷区では、平成２８年１０月に「渋谷区基本構想」を策定し、「渋谷区長期基本計画２０１７-２０２６」の中では、「誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街」の基盤整備を掲げ、令和元年１２月に「渋谷区まちづくりマスタープラン」により、まちづくりの方針を示しました。

渋谷駅周辺地域交通戦略（以下、「交通戦略」とする。）は、「街の主役は人」のまちづくりを実現するため、基盤整備に関わる戦略を策定します。この交通戦略を元に、歩行者中心の快適な空間を創出し、「誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街」を実現します。



※区が設定した区道等の通称名以外の通り名称は、便宜上の呼称を使用しています。

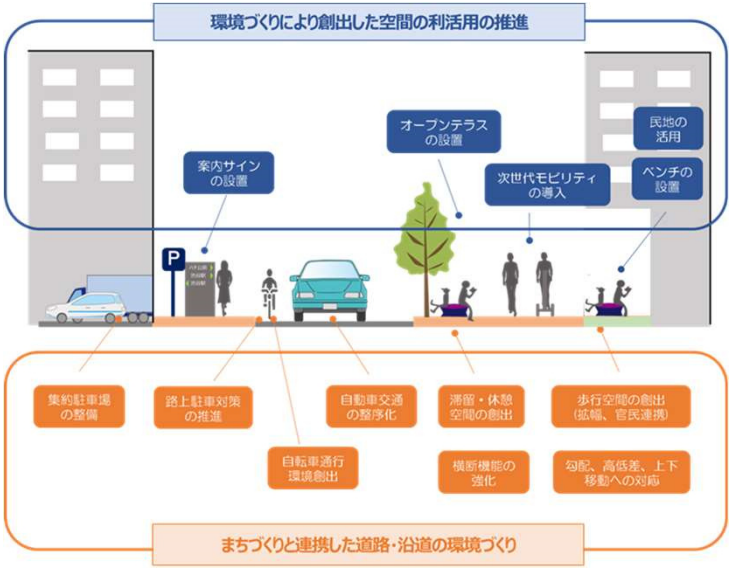
基本方針と戦略

「誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街」を実現するため、「あるく」、「はしる」、「とめる」の各環境づくりを目指す３つの基本方針を設定し、基本方針が互いに連携・調整を図りながら、戦略に基づく施策展開を行います。

施策展開の考え方

基本方針に基づく戦略をもとに、道路空間の整備や交通規制の見直し等により「まちづくりと連動した道路・沿道の環境づくり」を推進します。

さらに、「環境づくりにより創出した空間の利活用」を推進することで、まちの将来像の実現を目指します。



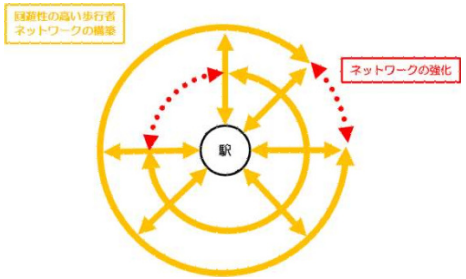
方針１　あるく

渋谷駅周辺地域は、通勤・通学で日常的に利用する人、飲食や買い物など街を楽しみに来る人など、様々な用途や目的により、平休日を問わず多くの人々が行き交う街です。

このような人々が通行する、駅から街（各エリア）へ向かう「放射路線」、各エリア間をつなぐ「環状路線」によるネットワークを強化し、回遊性の高い歩行者ネットワークを構築するとともに、エリア内の路地などについても安全性、快適性を高めることで、面的な散策ネットワークの創出を目指します。

また、渋谷駅周辺地域の回遊性を高めるために勾配や高低差を解消し、誰もが移動しやすいバリアフリーに配慮された街を目指します。

さらに、“渋谷らしさ”の魅力を残す、にぎわいのある店舗が立ちならぶ街並みやオフィス街など、エリアや路線ごとの特性に応じた歩行環境を創出することで、にぎわいのある歩行空間の創出を目指します。



戦略1

歩行者ネットワークの構築

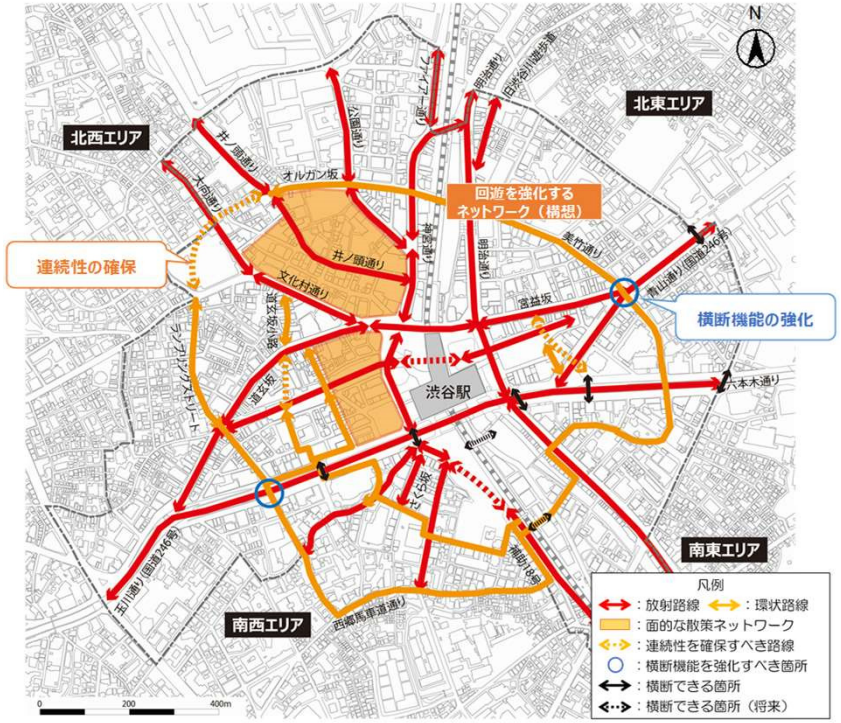
放射路線や環状路線によるネットワークを強化し、回遊性の高い歩行者ネットワークを構築します
勾配や高低差などのバリアを解消し、誰もが移動しやすいバリアフリー環境を創出します

戦略2

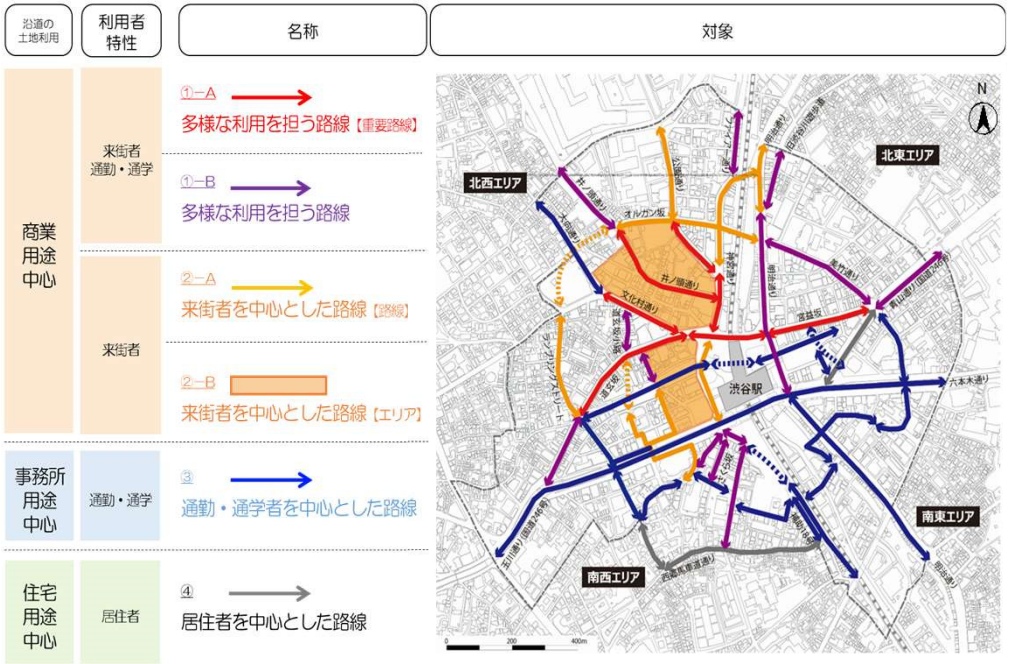
路線特性を活かした歩行環境の創出

エリア・路線の特性を活かした、多様な歩行者が利用しやすい歩行空間を創出します
パブリックスペースを活用し、エリア特性に応じた環境を官民連携により構築します

歩行者ネットワークの構築イメージ



エリア・路線の特性に基づく路線分類

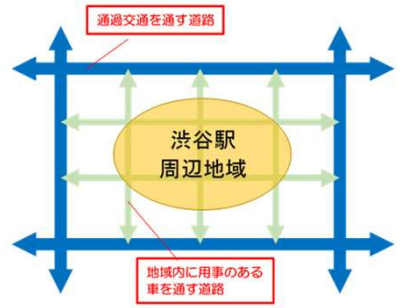


方針２　はしる

渋谷駅周辺地域では、国道２４６号や明治通りといった幹線道路が渋谷駅に隣接し、都内を東西、南北に移動する自動車の主要経路となっています。一方、地域内の道路は多くの歩行者に使われており、これらの道を抜け道として利用する通過交通により、地域内の交通環境への影響や歩行者との交錯も見受けられます。

そのため、自動車が通る道路の役割を明確化することにより、通過交通を抑制し、地域内を効率的に移動ができる交通ネットワークの構築を目指します。

さらに、道路空間において歩行者・自転車・自動車が共存する通行環境を整え、優先順位を明確にすることにより、歩行者の安全を確保するだけでなく、自転車、自動車にとっても安全、安心な通行環境の創出を目指します。



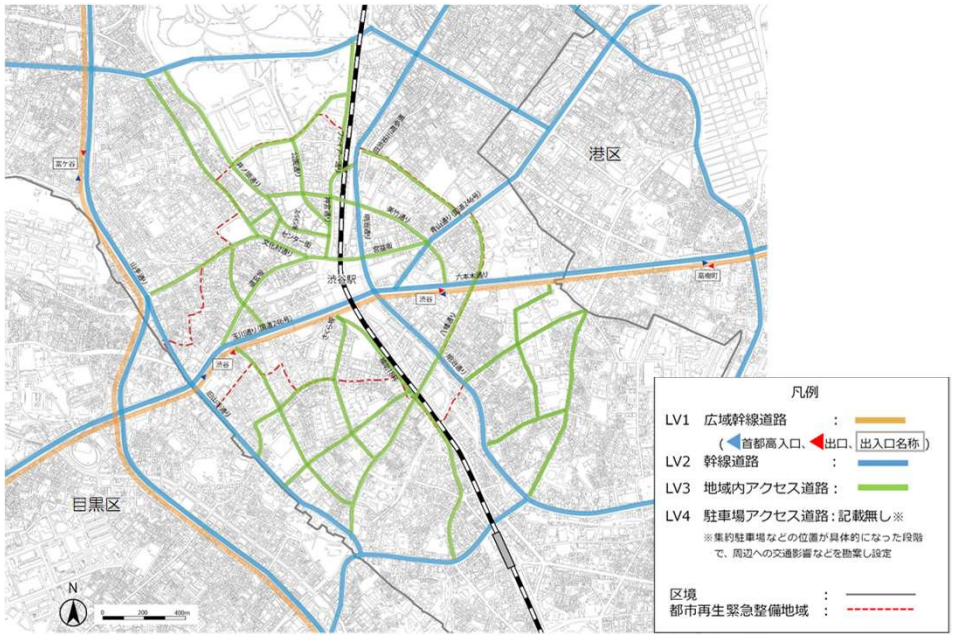
戦略3

自動車交通の整序化

道路をレベル分けし、渋谷駅周辺地域における各路線の役割を明確化した道路ネットワークを形成します

各道路の役割に応じて適切に自動車を誘導することにより、地域内の細街路などへの通過交通の流入や抜け道利用を排除します

レベル分けした道路ネットワークイメージ



レベル分け		名称	役割
LV1	通過交通を通す道路	広域幹線道路	トリップの長い交通を一般道路から分離して処理する道路
LV2		幹線道路	都市間交通や通過交通などのトリップの長い交通を大量に処理する道路
LV3	地区内に用事のある車を通す道路	地域内アクセス道路	地域内に用事のある自動車が主に利用する道路（駐車場へのアクセスも含む）
LV4		駐車場アクセス道路	集約駐車場や大規模施設などへアクセスする道路

戦略4

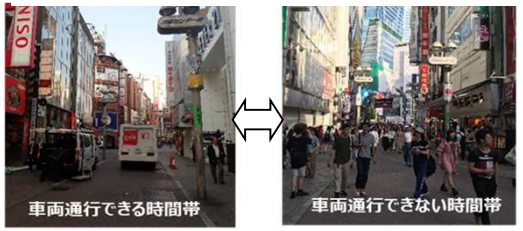
安全で快適な通行環境の創出

安全な歩行空間を創出するため、歩車交錯の削減や自動車速度の抑制などのハード・ソフト対策を行います

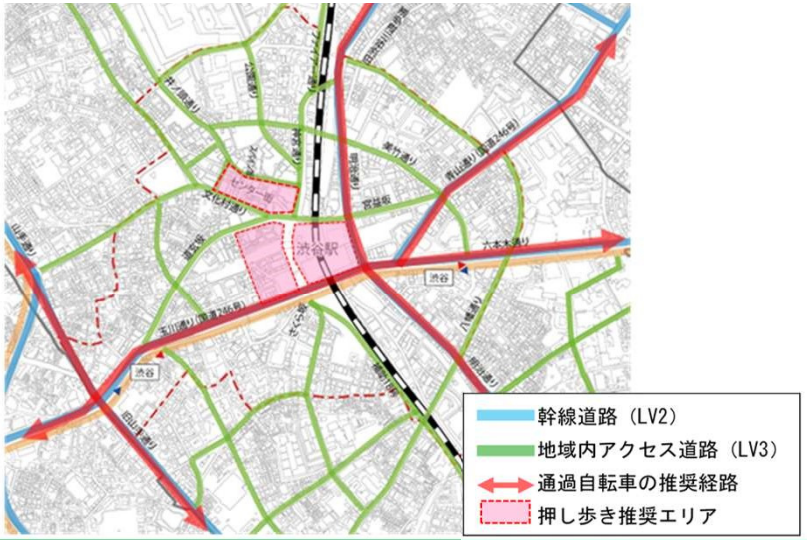
安全な自転車通行環境を創出するため、自転車の通行空間整備や、安全教育の徹底などのハード・ソフト対策を行います

歩道と車道を物理的に分離

特定の時間帯における車両の通行禁止

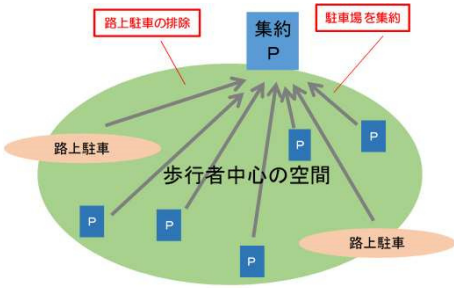


自転車の通行環境創出イメージ



方針３　とめる

渋谷駅周辺地域では、路上駐停車車両が多く、道路空間の一部を占有しており、歩行者の通行機能の低下や、自動車交通の円滑性が損なわれています。
そこで、路上駐車車両を排除するとともに路上停車車両を整序化することにより、歩行者や自動車の通行空間への転換を目指します。
また、地域内における建物の建替え更新が進められることで、各建物に駐車場の出入口が整備され、渋谷の特性である連続した路面店の形成に影響を及ぼすことが想定されます。
そのため、駐車場を集約し出入口数を削減することで、自動車の交錯を減らし、歩行者の安全性の向上を図るとともに、沿道景観の形成や路面店形成に寄与することで、にぎわいの創出を目指します。

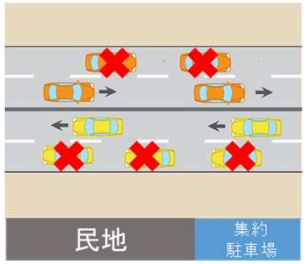


戦略5

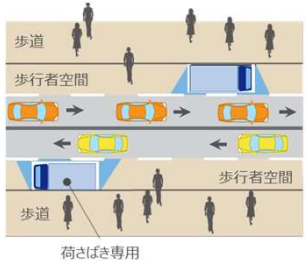
路上駐車車両の排除・路上停車車両の整序化

道路空間の有効活用を図るため、沿道状況などを踏まえ、路上駐車車両を排除します
歩行者のにぎわいの確保・円滑な自動車交通の確保を図りたい路線を中心に路上駐車車両を排除するとともに、路上停車車両を整序化します

路上駐車車両の排除
路上駐車車両を排除することにより、道路空間を有効に活用します。



路上停車車両の整序化
停車位置を明確にし、路上停車車両を整序化することにより、無秩序な停車による交通阻害を防ぎます。



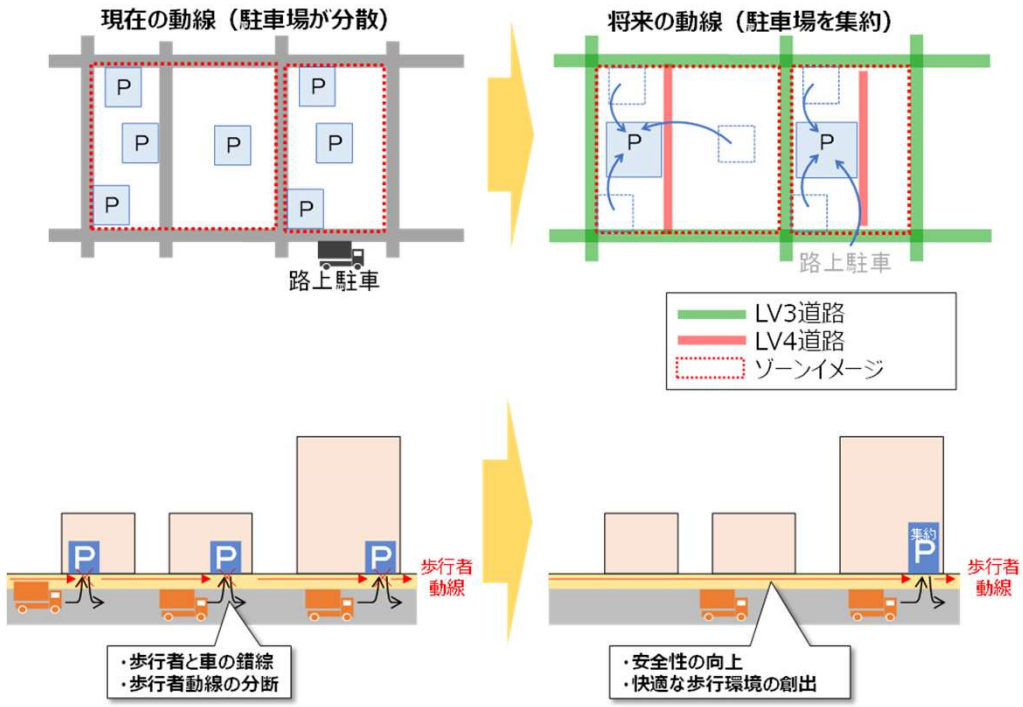
タクシー乗降
停車帯の活用を促すことにより、タクシーの乗降を整序化します。

戦略6

駐車場の集約化と配置適正化

歩道に面する駐車場の出入口を減らすことで街並みの分断を解消し、路面店によるにぎわいのある街並みの形成を図ります
歩行者と車両の交錯を回避するため、集約駐車場を適正な場所に配置し、駐車場利用者にとっても利用しやすい駐車環境を創出します

駐車場の集約化イメージ



その他の戦略

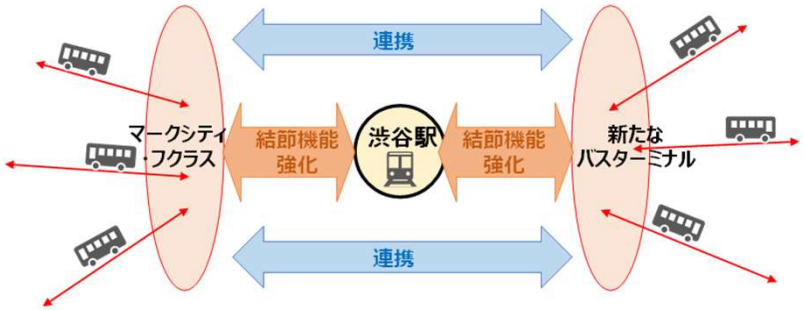
街の課題や今後の技術革新に応じたまちづくりを推進し、更なる回遊性や魅力を向上させるため、２つの戦略を掲げます

戦略7

高速バス等の乗降環境の創出

渋谷駅と近接した高速バス等の乗降環境の創出により、高速バスやリムジンバスの利便性を強化します
渋谷駅を中心とした各バスターミナルの機能分担や案内機能の充実など、ハード・ソフトの連携を強化し、一体的なバスターミナルの整備を目指します

高速バスターミナルの連携イメージ



戦略8

多様なモビリティによる地域内外の移動支援

地域内外の移動支援を行うために、移動距離帯や輸送人数等のニーズに対応した多様なモビリティを導入します

短距離移動
坂道克服などの走行環境支援
→パーソナルモビリティ等

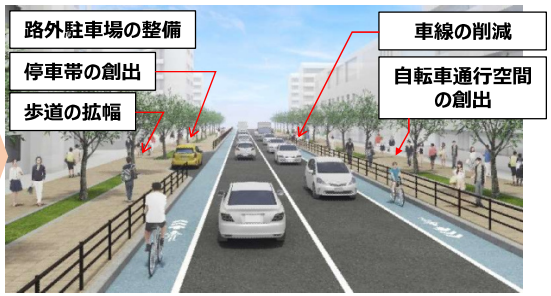
中長距離移動
渋谷駅から代々木八幡や明治神宮程度の距離帯を安価に移動
→自動運転バス・タクシー、LRT等

施策の実施

“とめる”や、“はしる”の施策展開によって生じた空間を活用することで、歩行者優先の空間を構築します。また、駐車場の集約化などによって、駐車場出入口数を削減することで、歩行者の安全性の向上と、路面店によるにぎわいのある街並み形成を行うため、沿道の大規模開発などの民間事業とも連携し、よりよい歩行環境の創出を目指します。

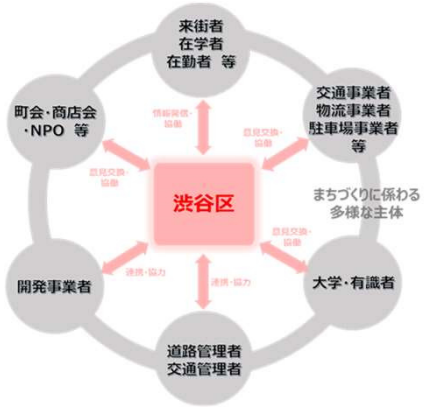
施策実施前

施策実施後



交通戦略の推進に向けて

“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街”の実現に向けては、まちづくりに関わる多様な主体が積極的にまちづくりに参加・連携することが重要です。
渋谷区とこれらの主体が官民連携によりハード・ソフトの両面から「協働型のまちづくり」を進めます。



交通戦略策定後の評価・見直し

まちの将来像の実現に向けて、PDCAサイクルを構築することにより、計画・実行で終わらせるのではなく、さらに評価し、結果を踏まえた見直しにより、計画を推進します。
また、施策展開におけるPDCAサイクルを構築することで、交通戦略全体の見直しと整合した施策の改善、見直しを行います。

渋谷駅周辺地域交通戦略　概要版

編集・発行　令和２年３月
渋谷区都市整備部渋谷駅周辺整備課

渋谷区
Shibuya City