

第7章 その他の戦略

1. その他の戦略について.....	85
2. 戦略7：高速バスなどの乗降環境の創出.....	85
3. 戦略8：多様なモビリティによる地域内外の移動支援	88

1. その他の戦略について

近年、外国人観光客が急増しており、平成 30 年には過去最高の約 3000 万人が日本を訪れています。更に、国内からも都内へ訪れる旅行者が増加しています。

渋谷にも多くの観光客が訪れることから、“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を推進するとともに、地方や海外から渋谷エリアへ訪れる人々を受け入れるため、交通結節機能の向上が求められています。

また、シェアリングエコノミーの普及や自動運転技術の開発の取組みが進み、社会実装に向けた検討がなされるなど、個人での自動車の所有のあり方の変化や技術革新による変化が起きており、これらの社会情勢の変化を踏まえ、今後渋谷において活用が期待される交通モードについても積極的に検討していく必要があります。

これらを勘案し、更なる回遊性や魅力を向上させるため、その他の戦略として、2つの戦略を掲げます。

2. 戦略 7：高速バスなどの乗降環境の創出

- 渋谷駅と近接した高速バスなど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

(1) 交通結節機能を高めるバスターミナルの創出

1) 高速バスなどの需要に応じた新たなバスターミナルの必要性

高速バスの運行回数（全国ベース）は、過去 10 年で約 1.6 倍に増加し、東京都への旅行者数も増加傾向にあり、高速バス需要は今後も見込まれると想定されます。



図 7-1 高速乗合バスの運行回数・輸送人員の推移
出典：高速乗合バスの運行状況（国土交通省）を基に作成



図 7-2 訪都旅行者数の推移
出典：平成 30 年訪都旅行者数等実態調査（東京都）

2) ホテルの客室数の増加

渋谷駅は日本有数の利用者数を誇るターミナルでありながら、都内の同規模の駅と比較してもホテルの客室数が少ないのが現状です。昨今、渋谷駅周辺地域ではホテルの建設が進み、客室数が増加しています。そのため、空港や他都市とのアクセスなど高速バスの需要の増加が見込まれます。

3) 高速バスなどの需要に応じた新たなバスターミナル確保の考え方

首都高速道路渋谷入口の新設により、首都高速道路の全方向アクセスが確保され、空港や高速道路とのアクセス性が高くなっています。

LV1 広域幹線道路により全方向アクセスが確保

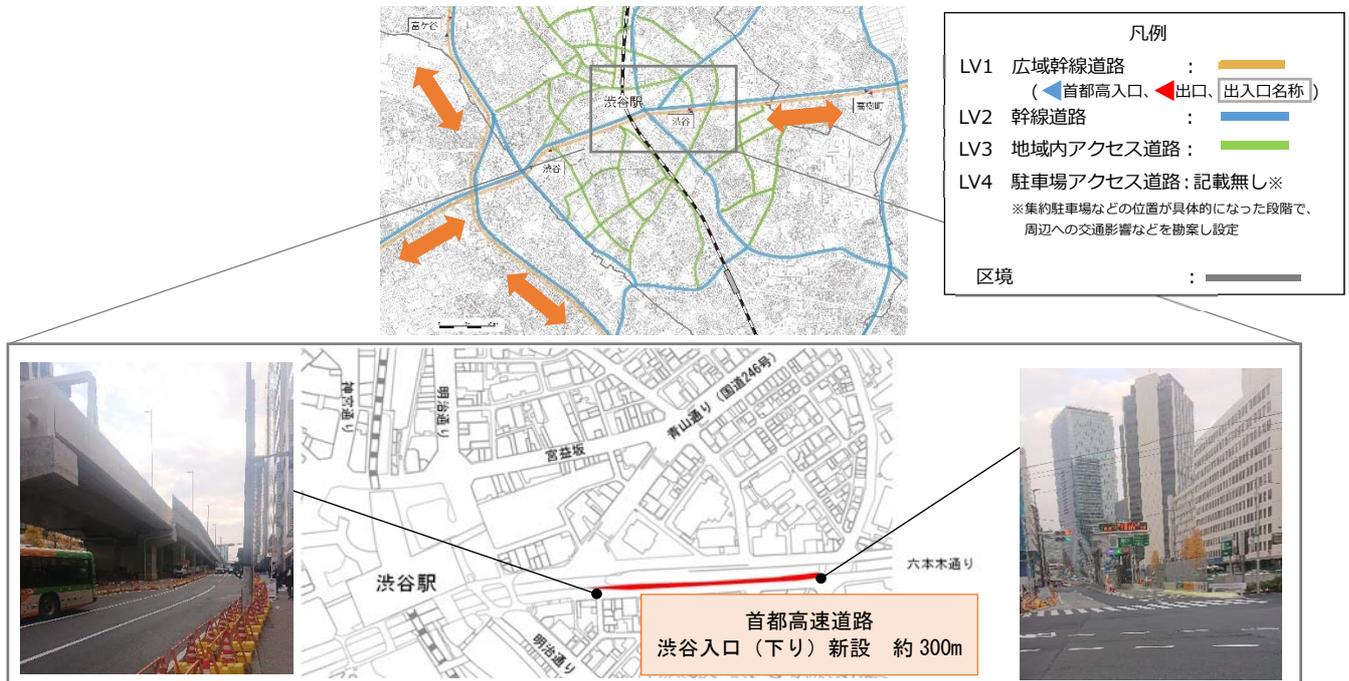


図7-3 高速道路のランプ位置・方面別アクセスルート

高速バス路線の需要については、東のゲートとして東京駅周辺のバスターミナルと、西のゲートとしてバスタ新宿が存在しています。現在の高速バス路線の運行本数を見ると、東海・関西・北陸など「西側方面」への運行本数が多く、機能強化が期待されています。そのため渋谷におけるバスターミナル整備の需要は高いと考えられます。

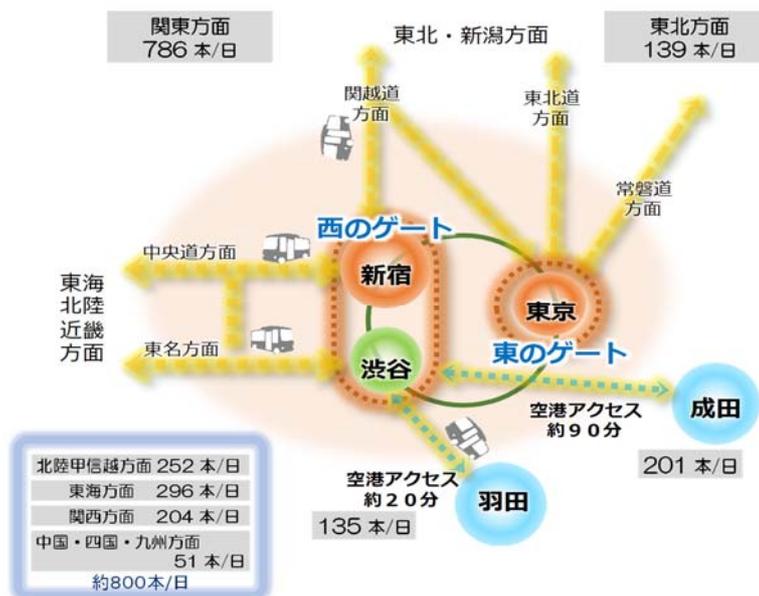


図7-4 高速道路ネットワークにおける位置付け

出典：(本数) 第5回 新宿の拠点再整備検討委員会資料（平成30年3月9日 新宿区）を基に整理

※：図中の本数は、渋谷駅、東京駅、品川駅、新宿駅、池袋駅周辺エリアの発車便数の合計

4) 渋谷駅周辺地域の高速バスターミナル

地方から渋谷エリアへのアクセス、外国人観光客も含めた空港からの渋谷エリアへのアクセスのニーズは高く、バスターミナルの需要が見込まれます。

渋谷駅周辺地域では、バスタ新宿のような大規模なターミナルを整備する場所を確保するのは困難な状況です。そのため、渋谷駅周辺で既に整備されている高速バスターミナルに加え、今後の大規模開発事業などを通して段階的に整備し、それらを連携させることで渋谷駅を中心とした大きなバスターミナルとして交通結節機能の強化を図ります。

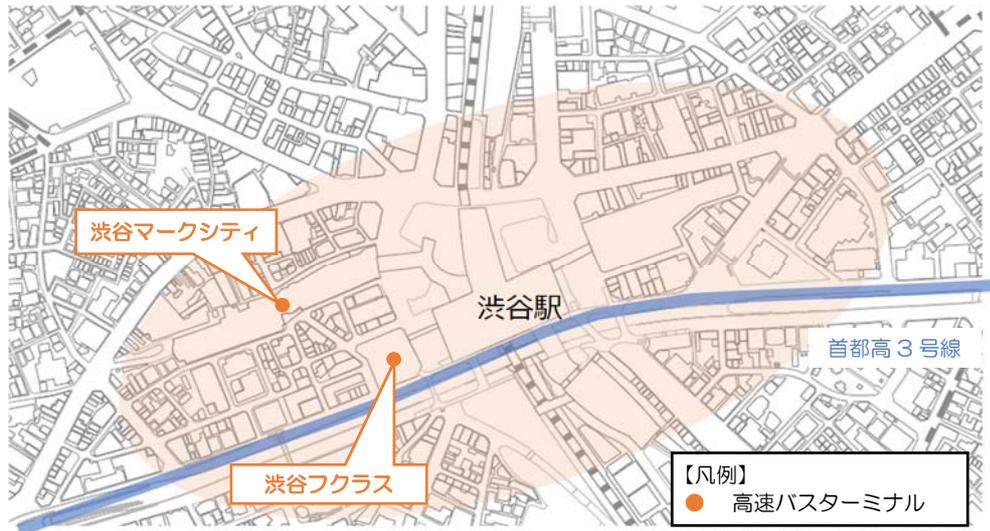


図7-5 既存高速バスターミナル施設

鉄道駅との結節機能強化を図るとともに、分かりやすさ、使いやすさの向上を図るため、渋谷駅を中心とした各バスターミナルの機能分担や案内機能の充実などとハード・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。

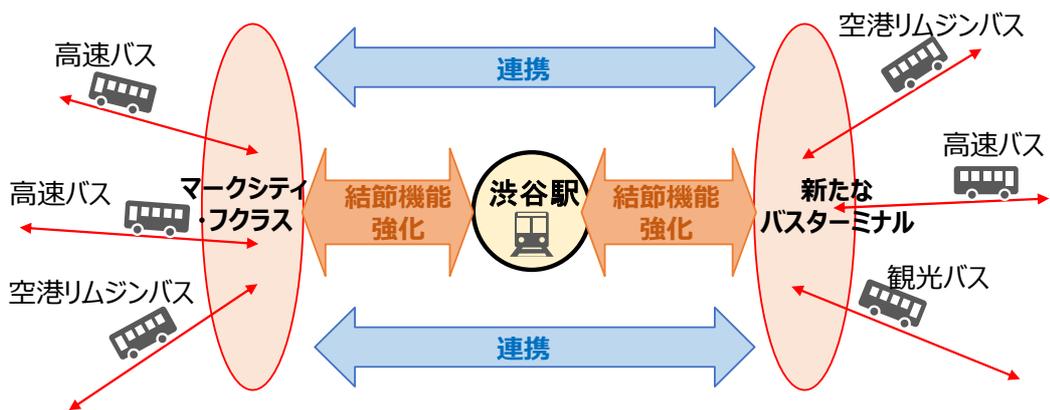


図7-6 高速バスターミナルの連携イメージ

5) 観光バスの乗降の考え方

路上における観光客などの乗降は、円滑な交通を妨げる恐れがあるため、停車帯やバスターミナルなどの活用を検討し、交通に影響のない箇所で乗降を行うように誘導を行います。

3. 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などのニーズに対応した多様なモビリティを導入します

(1) 多様なモビリティによる地域内外の移動支援

1) 移動支援の考え方

<地域内の移動支援>

渋谷駅周辺地域内では、「戦略1：歩行者ネットワークの構築」や「戦略2：路線の特性を活かした環境づくり」により、地域内で歩きやすい環境づくりを行います。

それに加えて、地域内をより一層巡り楽しむことができるように、坂道や駅から少し離れた場所までの移動のような、徒歩では少し抵抗を感じるような地域内の移動に対して、多様なモビリティにより移動支援を行います。

<地域外との移動支援>

渋谷駅周辺地域の外側には、笹塚・幡ヶ谷・初台エリア（ササハタハツ）や原宿、恵比寿、代官山、青山・表参道などそれぞれが特徴をもつ魅力的なエリアが広がっています。

こうしたエリアと渋谷駅周辺地域間との接続を強化するために、既存の鉄道やバスなどの公共交通に加えて、移動距離帯や輸送人数などのニーズに対応した多様なモビリティにより移動支援を行います。

利用者密度

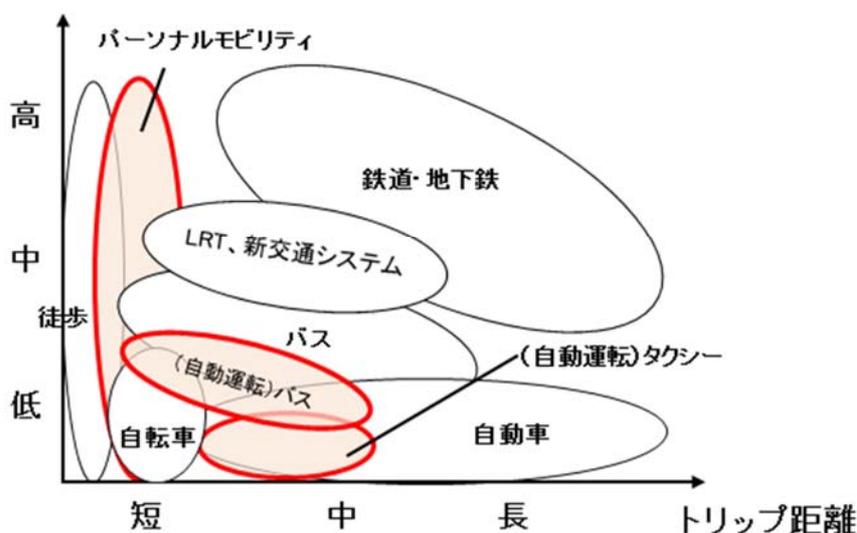


図7-7 交通モード別の利用圏域イメージ

出典：国土交通省資料に一部加筆

2) これまでの取組み

これまで渋谷区としては、平成 29 年にコミュニティサイクル事業を開始し、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催時には、さらにコミュニティサイクルを拡充することとし、「スマートシティ」としての新たな公共交通機関として位置づけられることを目指しています。

今後は更なる利便性向上のため、官民連携したサイクルポート設置箇所数の拡大やそれに伴う自転車台数の増加を積極的に図っていきます。

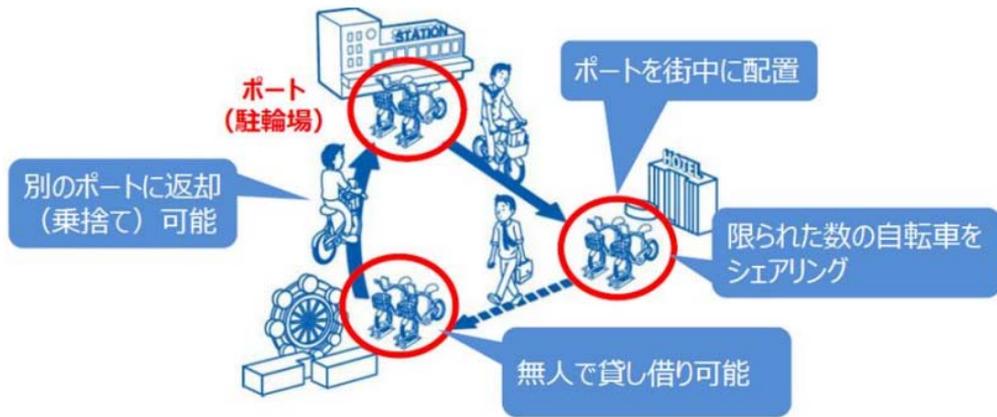


図7-8 コミュニティサイクルの概要

3) テクノロジーの進化に伴う今後の取組

モビリティを取り巻く環境として、情報機器や決済システムの高度化によって、交通分野でもカーシェアリングやコミュニティサイクルなどシェアリングの普及が進んでいます。

また、技術革新によりこれまでの鉄道や自動車などに代わる新たなモビリティの開発が、国内外で大手開発メーカーから小規模なベンチャー企業まで非常に多くの企業で進められており、ハード面だけでなくモビリティを活用した新たな事業形態などのソフト面でもこれまでに無い取組みが見られます。

こうした状況などを鑑み、コミュニティサイクル事業の展開に加えて、将来的に短中長距離の距離帯ごとに多様なモビリティを組み合わせた誰もが快適に移動できる交通環境整備を積極的に検討します。

＜短距離移動＞
坂道克服などの歩行支援
⇒パーソナルモビリティなど



＜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 など



図7-9 距離に応じた多様なモビリティのイメージ

＜物流＞
集約荷さばき場からの横もち配送
⇒ドローンなど



図7-10 物流面でのモビリティのイメージ