



渋谷駅周辺地域の 共同荷さばき場の施策について

渋谷区

まちづくり推進部 渋谷駅中心五街区課

1. 渋谷駅中心地区の概要

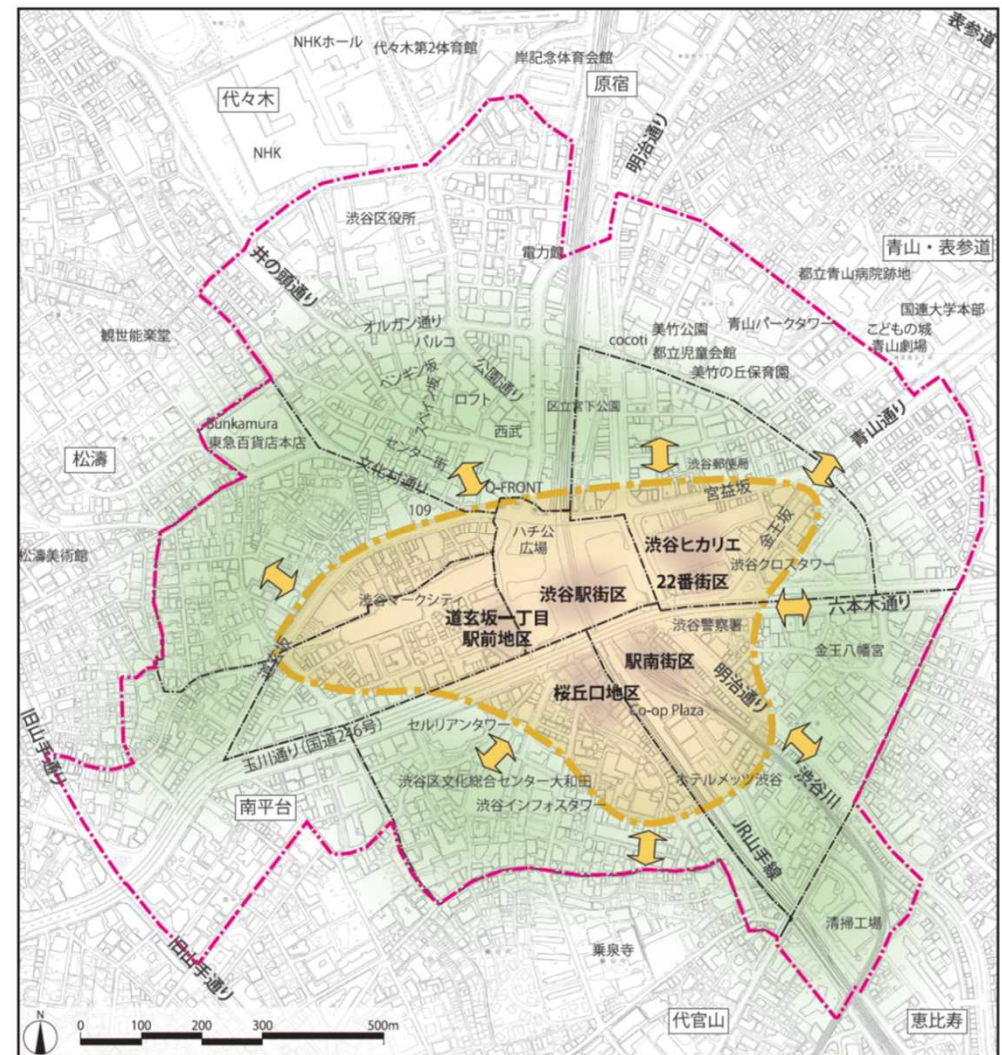
・ 渋谷駅中心地区のまちづくり

渋谷駅中心地区では、駅の老朽化や複雑さという課題と、地下鉄副都心線の開通・東急東横線との直通運転化などを契機として**駅施設の機能更新**の必要性が高まっていた。

また、水害や震災などに対する**都市防災機能の強化**も求められていた。

そのような中、都市再生特別措置法に位置付けられる「都市再生緊急整備地域」が、渋谷駅を中心として半径約700mの範囲に指定され、駅改良工事や各種基盤整備とともに駅を取り囲む5つの開発街区が特区事業として推進されている。

令和5年現在、駅中心の5街区は全て着工しており、開発の動きが徐々に駅周辺に移ってきている状況である。



2. 渋谷駅周辺地域の駐車施策

・各種計画

渋谷駅中心地区・周辺地域に関するまちづくりや交通・駐車に関する上位計画としては以下のものが挙げられる。



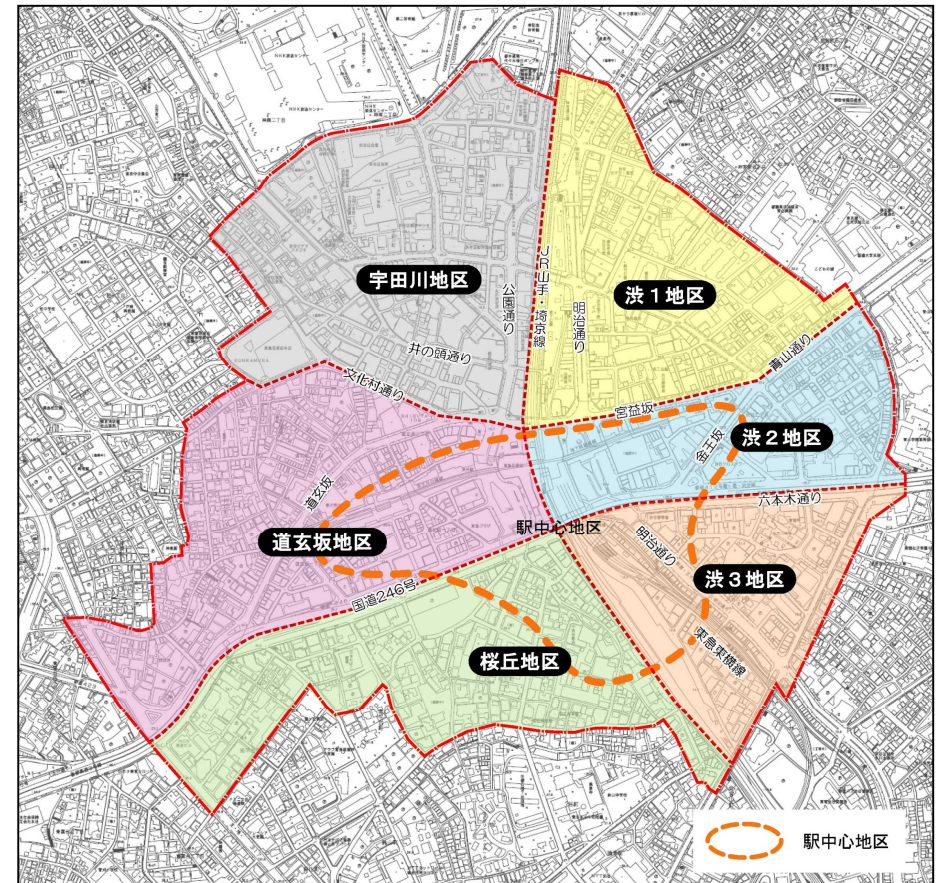
各計画とも、歩行者中心のまちの実現を目指し、駐車場の集約化や効果的な運用、交通ネットワークの整備や交通手段別の対応策を例示している。

2-1. 渋谷地区駐車場整備計画

・渋谷地区駐車場整備計画

駐車場法及び都市計画法に基づく地域地区の一つとして、自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要がある区域として渋谷駅周辺を駐車場整備地区に位置づけている。

駐車場整備計画は、駐車場整備地区内において路上・路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における駐車場整備に関する計画を定めるものである。



東京都市計画駐車場整備地区
都市計画渋谷駐車場整備地区[渋谷区決定]

2-1. 渋谷地区駐車場整備計画 駐車場の整備に関する施策

【駐車場の有効活用及び路上駐車への対応】

●短時間駐車に対する料金の弾力化

駐車場利用率が低く、駐車時間が30分未満の短時間の路上駐車が多い路線では、路上駐車を路外駐車場へ誘導するため、短時間駐車に対する駐車料金設定の弾力化を図る。

●月極及び施設専用駐車場の有効活用

利用率が低い月極及び施設専用駐車場について、駐車場経営者と調整を図りつつ、駐車場の一部を時間貸し駐車場として活用を図る。

●駐車場案内のための情報提供の充実

広域的な駐車場案内と、目的地近傍における駐車場案内など総合的な施策により、効率的で効果的な案内誘導の充実を図る。

●共通駐車券や共通割引券等の発行

加盟する駐車場、店舗で共通に使える駐車券、割引券等の発行を検討し、駐車場の利用促進、利便性向上を図る。

●フリッジ駐車場（集約型）の活用

各地区外縁部の幹線道路沿いの駐車場（小規模な駐車場を除く）については、地区内への駐車目的車両の流入を軽減、駐車場の出入口における歩行者動線の分断箇所を削減するため、隔地駐車場としての活用を含めて利用促進を図る。

【荷さばき車両への対応】

●荷さばき車両の駐車スペースの確保

荷さばき駐車施設の確保が義務化されていない小規模な建築物に対応し、共同荷さばきのための駐車スペースの確保を図る。

【駅中心地区における駐車施策】

●駅中心地区における大規模開発相互の連携による駐車場の整備

大規模開発における駐車場は、地下車路のネットワーク化、各方面からのアクセス交通に対応した適正な出入口配置により、空き駐車場を探すためのうろつき車両の軽減、幹線道路交差点の交通負荷の軽減を図る。

●移動制約者のための公共駐車場の整備

障害者、高齢者、妊婦、ベビーカー利用者、傷病者など移動に関し制約を受けるもの（以下「移動制約者」という。）及び移動制約者を同乗するものが安心して車で外出し、快適に都市活動を行うことができる社会の実現をめざし、渋谷駅を目的として自動車でアクセスするための駐車スペースとして、ユニバーサルデザイン・バリアフリーに対応した駐車施設の整備を図る

●地域荷捌き駐車スペースの整備

小規模な路面店舗が多い商業エリアにおいては、その地域の核となる荷捌き駐車スペースの整備を図る。

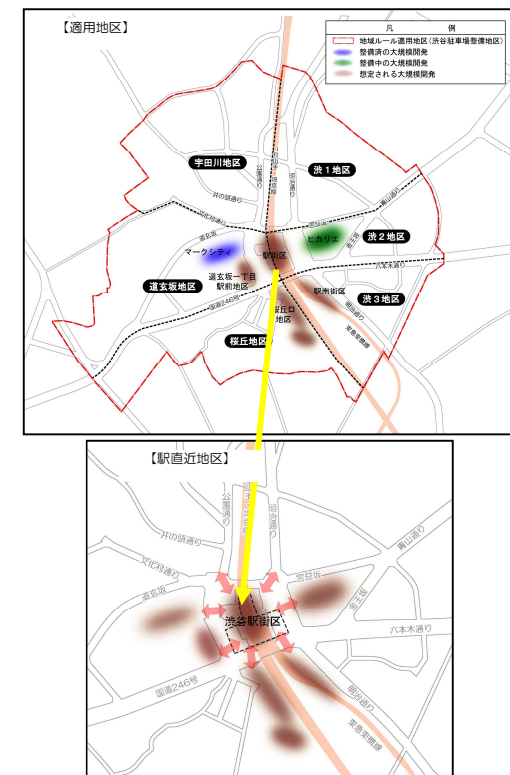
●タクシー乗降場等の確保

待機タクシーによる駅周辺交通の混雑解消を図るため、駅前広場の再編にあわせてタクシー乗降場や待機スペースの確保を図る。

【地区特性に応じた駐車施策】

●地区の駐車実態に即した駐車施設の確保

現況の駐車実態や将来需給バランス等を考慮し、各地区特性に応じた適正な駐車施設整備と集約化を図る。



駅直近地区について

2-2. 渋谷駅中心地区まちづくり指針2010

駅中心地区の独自性と課題を踏まえ、将来像を実現する7つの戦略とまちづくり具体化方策としての指針を打ち出している。

将来像：『世界に開かれた生活文化の発信拠点“渋谷”のリーディングコア』 — 広場・坂・路面店を活かした、めぐり歩ける、環境と共生するまちを目指して —		
駅中心地区の独自性と課題	駅中心地区の将来像を実現する7つの戦略	まちづくり具体化方策としてのまちづくり指針2010
○ 時代と共にシンボルが生み出され、様々な文化を蓄積・発信 ○ 住空間が近接し、職・住・楽が融合 ● 発信力・求心力の相対的低下、文化の若年層化 ○ 世界における「文化」を核とした都市づくりの潮流への対応が必要 ● 谷に位置し、熱だまりが起こりやすい ● 緑や潤いに欠ける（一方、周辺部には大規模な公園・緑地が存在） ● 大規模開発に伴う環境負荷の増大が予想される ○ 多数の鉄道が結節し（平成20年6月より6駅8線）、多くの集客数（約290万人/日）がある（一大交通結節点として交通利便性が非常に高い） ● 国道246号がまちを分断 ○ 谷地形や坂道空間の存在 ● 駅中心地区において非常に混雑し、歩きづらい脆弱なネットワーク基盤 ● ハチ公広場のような来街者が憩い・たまれる空間の絶対的な不足 ● 乗り場までのアクセス、乗換えがわかりづらく不自由な駅施設 ● 駅周辺の道路や手狭な駅前広場は非常に混雑 ● 広域幹線道路が駅中心地区を通過し、交通混雑が激しい ● 多数の駐車場出入口により、歩行者の回避性や街並みが分断 ● 路上での待機が常態化、待機スペースの不足 ● 旧耐震基準の建築物が依然として多数分布 ● 細街路や狭小敷地等の存在 ● 道路冠水や地下浸水等の都市型水害の発生 ● 大量の一時帰宅困難者への対応 ● 犯罪発生件数多 ○ 断続的に変化する坂道・界わい空間による“渋谷らしさ”をもった景観 ○ 谷の中心に位置し、視線の焦点となる渋谷駅近傍 ○ 街をつなぐ歩車共存の商業空間による沿道景観 ○ 六本木から連続するオフィス集積による景観 ○ 公園、寺社など緑豊かな地域資源の集積と渋谷川	戦略1 “渋谷を発信する” ～“生活文化”の創造・発信拠点の形成～ 戦略2 “谷を冷やす” ～緑・水を活かした谷空間の環境づくり～ 戦略3 “都市回廊を創出する” ～元気な若者に限らず、 だれもがめぐり歩いて楽しいまちの実現～ 戦略4 “人間中心のまちをつくる” ～交通結節機能の再編・強化等による 快適な歩行環境の形成～ 戦略5 “安全安心なまちをつくる” ～街区再編や拠点開発による、災害に強く 犯罪の少ない安全安心なまちの実現～ 戦略6 “渋谷らしさを強化する” ～広場・坂・路面店を活かした “渋谷らしさ”をもった景観形成～ 戦略7 “みんなで育てるまちづくり” ～協働型まちづくりによる渋谷の 将来像の具現化～	指針1 エリアごとの特性を活かした高次な機能の集積・導入 指針1 緑と水のネットワーク・風への配慮により、潤いある環境共生型都市空間の形成 指針2 風通しを考慮し、クールスポット・ネットワークの整備により、谷を冷やす 指針3 低炭素型都市の形成に向けた総合エネルギー効率の向上 指針1 地上部を主に駅と周辺市街地を結ぶ開かれた歩行者ネットワークの強化・連携 指針2 人の動線の結節点に多彩な憩い・たまれる広場空間を整備 指針3 歩行者ネットワークの拠点の整備に向けた街区再編の誘導 指針4 地上へ人を誘導するアーバン・コアと多層歩行者ネットワークの形成 指針1 駅施設の再編・バリアフリー化による鉄道利用・乗換え利便性の向上 指針2 交通広場の再編・拡充、道路の拡幅・整備による地域内交通の混雑緩和 指針3 駐車場・荷捌き施設の適切な連携による駅周辺の車両流入の軽減 指針4 自転車利用の快適性向上と歩行者との共存・自転車と歩行者の共存するまち 指針1 駅及び街区の再編による防災機能の強化 指針2 街区整備、基盤施設整備と一体的な都市型水害対策 指針3 周辺地区と一体的な帰宅困難者対策とこれをリードするモデル地区としての対応 指針4 まちづくりと連動した防災対策 指針1 渋谷の玄関口にふさわしい、様々なアクティビティが感じられる駅前の顔の形成 指針2 渋谷らしい、エリアや沿道ごとに個性ある街並み・多様な界わい、活気にぎわい景観の形成 指針3 周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成 指針4 群としての象徴性を備えたスカイラインの形成 指針1 公民（行政、事業者、地元住民）連携によるエリアマネジメントの実現 指針2 まちの持続的・広域的な成長を発信する節目づくり

凡 例

- 独自性
- 課題

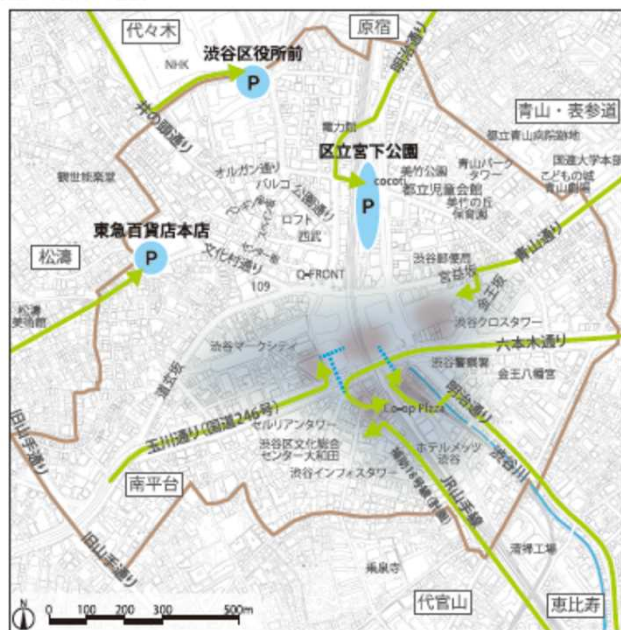
2-2. 渋谷駅中心地区まちづくり指針2010

・ 渋谷駅中心地区まちづくり指針2010

戦略4 “人間中心のまちを作る”

指針3【駐車場・荷捌き施設の適切な連携による駅周辺の車両流入の軽減】

■ 駐車場・荷捌き施設の連携イメージ



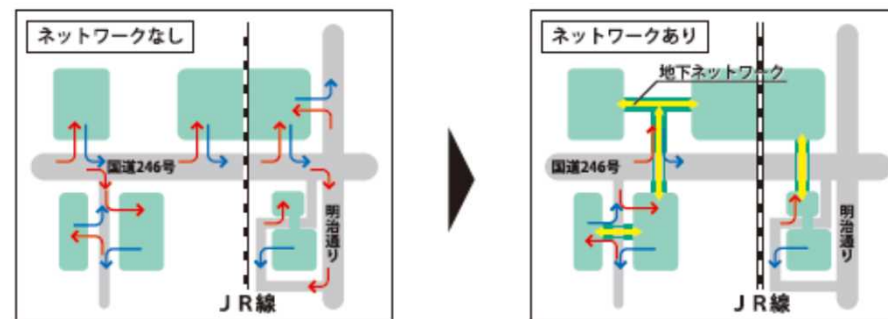
凡 例

P	既存駐車場（フリンジ駐車場）	→	主な駐車場への自動車動線	—	駐車場整備地区
	開発予定街区	→	主な駐車場ネットワーク	■	駅中心地区における地域荷捌き整備検討エリア

- フリンジ駐車場の利用促進により駅中心地区への車両流入を軽減
- 駐車場のネットワーク化と公共駐車場の整備
- 地域荷さばきの整備

などが挙げられている。

■ 駐車場ネットワークのイメージ



駅付近の交差点への交通負荷の軽減（出入口の集約化、左折イン・左折アウト、うろつき車両削減）

※ 駐車場ネットワークの具体的な整備形態や出入口位置、左折イン・左折アウトの動線については、今後、交通管理者等と協議調整を図っていくこととする。

2-3. 交通戦略

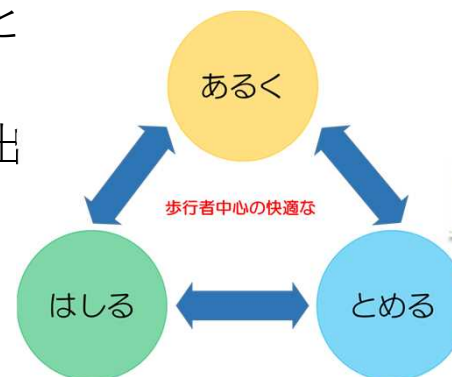
駅施設の機能更新や大規模再開発事業により、今後さらに多くの人や物流が増えることが想定される。

そうした想定を見据え、区の長期計画として、
“誰もが巡り歩いて楽しい魅力ある街”
 という基盤整備方針を打ち出している。

この方針の実現のため、「街の主演は人」としてまちづくりを進めていく必要がある。

⇒そこで、歩行者中心の快適な歩行環境創出のための施策を展開する戦略が

“渋谷駅周辺地域交通戦略”



交通戦略3つの基本方針



図1-1 渋谷駅周辺地域の目指す将来像のイメージ

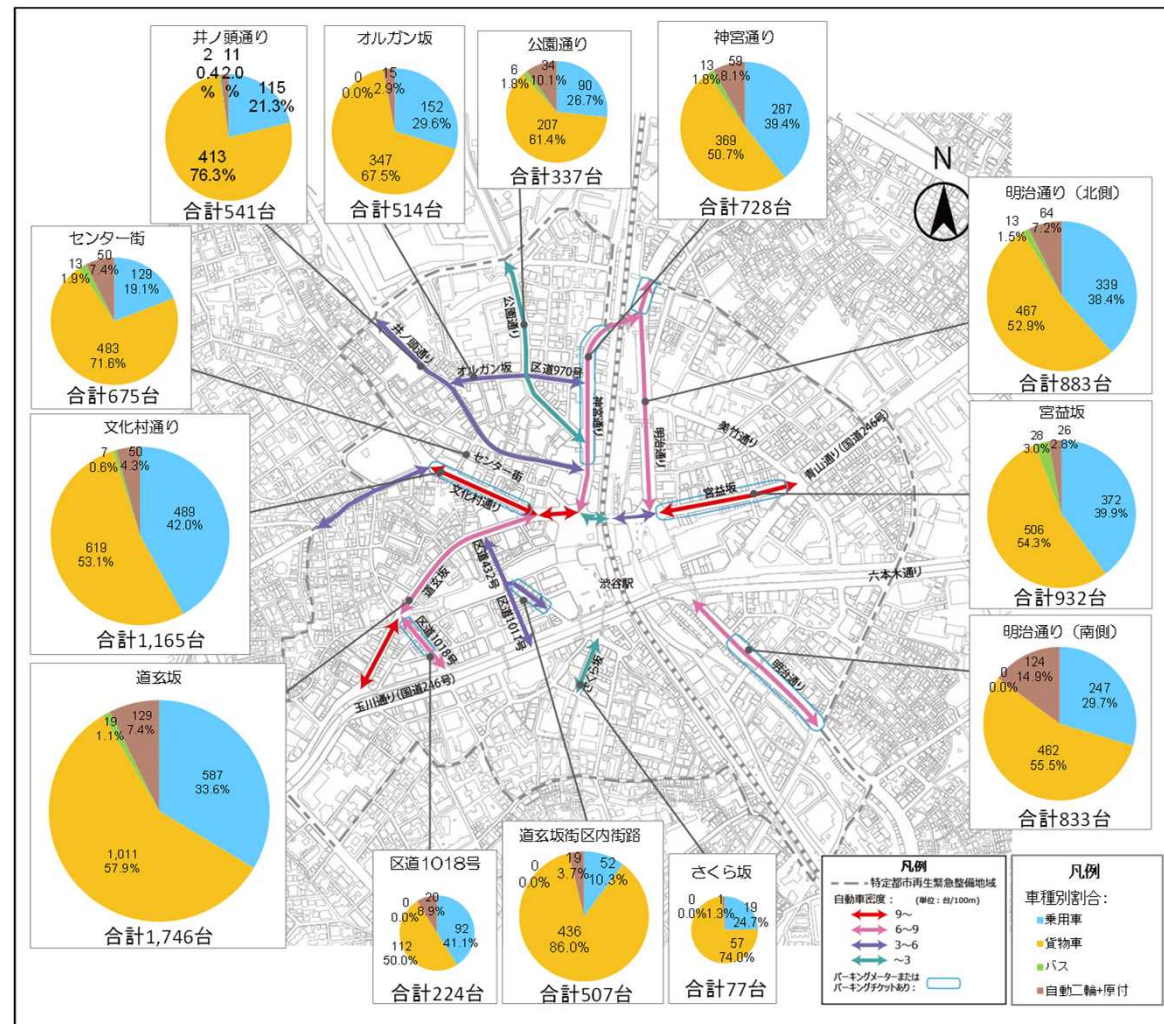
3. 駐車場施策の展開

・路上駐車の実態と車種別割合

図の青枠で囲まれた部分がパーキングメーター・チケット整備箇所。

路上駐車の実態と車種別の割合をみると、パーキングメーター等の整備箇所以外でも路上駐車が発生しており、特に**道玄坂・宮益坂・文化村通り**で路上駐車密度が高い。

また、全体的に**貨物車割合が高く**、路上荷捌きを行っている車両が多く見受けられる。



3. 駐車場施策の展開

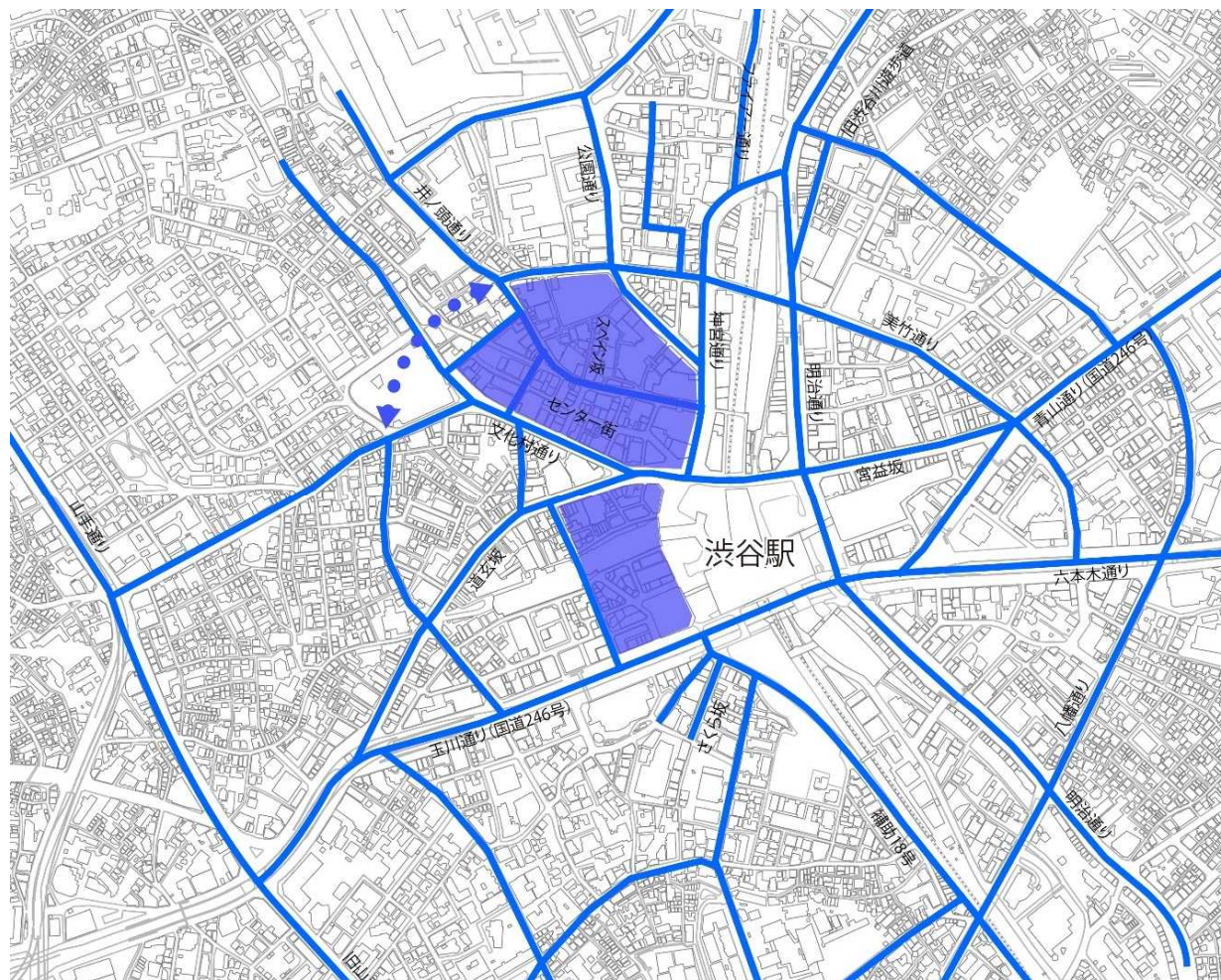
・路上駐車車両の排除と 路上停車車両の整序化を行う路線

歩行者のにぎわい確保・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＝排除

路上停車車両＝整序化

飲食店街などは優先的かつ面的に対策を行う箇所に指定。



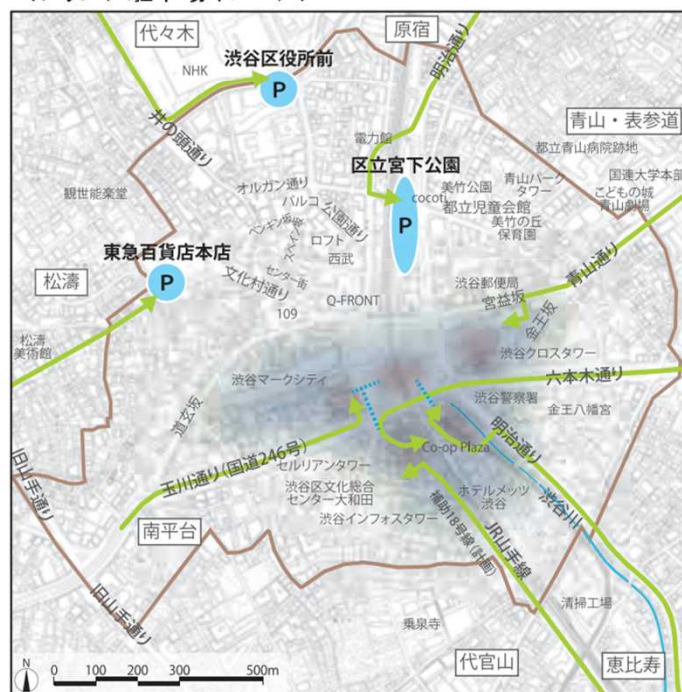
3. 駐車場施策の展開

・ 駐車施策の考え方 ～フリンジ駐車場から集約駐車場の分散配置へ～

これまでの駐車施策の考え方

- ・ 渋谷駅周辺地域外縁部のフリンジ駐車場により、渋谷駅周辺地域の外側で駐車需要に対応し、駅周辺地域内への自動車交通を抑制
- ・ パークアンドライドにより、フリンジ駐車場から駅まで公共交通手段を用いて利用者を輸送

<フリンジ駐車場イメージ>

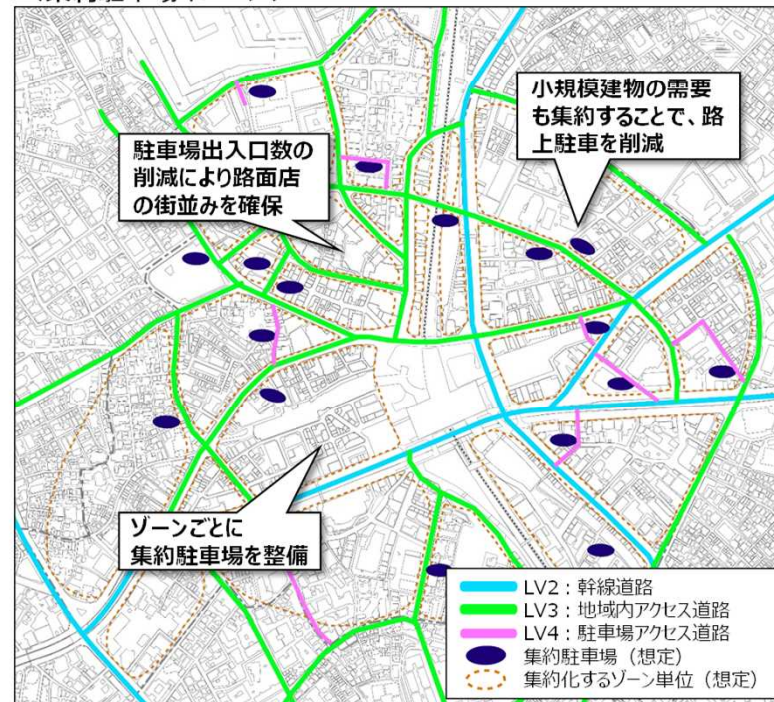


出典：渋谷駅中心地区まちづくり指針2010

交通戦略における駐車場集約化の考え方

- ・ 渋谷駅周辺地域内に集約駐車場を分散配置
- ・ 集約駐車場により、周辺の駐車需要を受け止め路上駐車車両を排除

<集約駐車場イメージ>



4. 共同荷捌き場の推進

・ 集約駐車場・共同荷さばき場の整備による効果

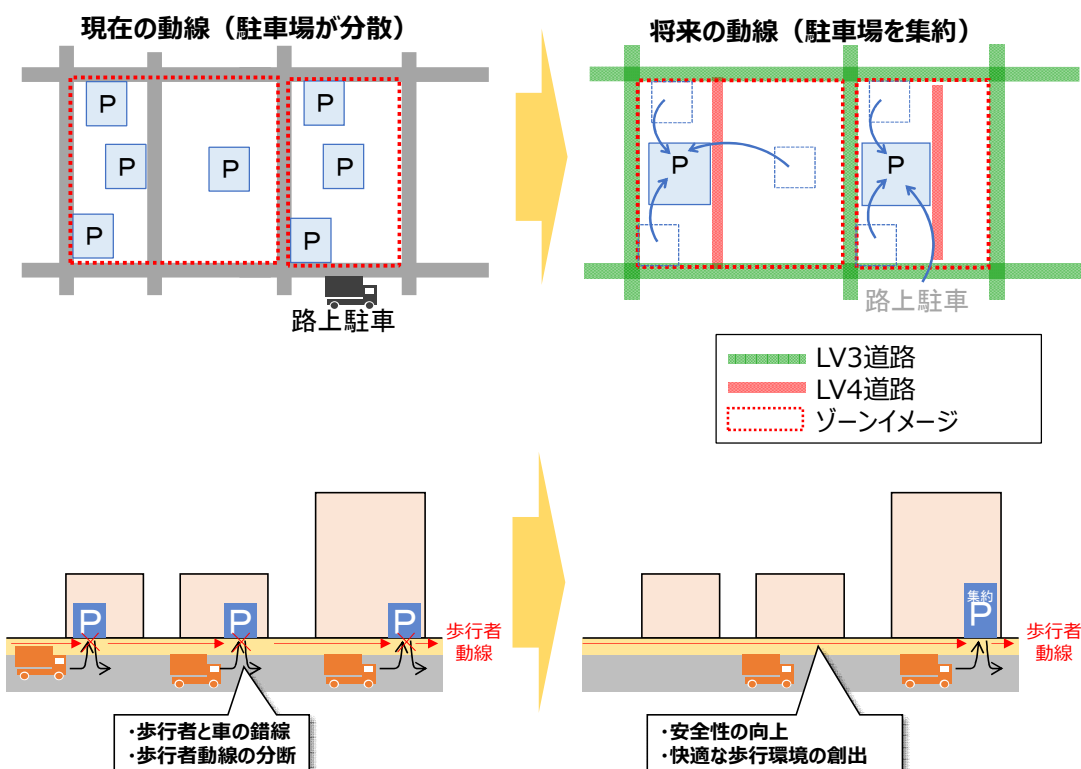


図6-1 集約駐車場のイメージ

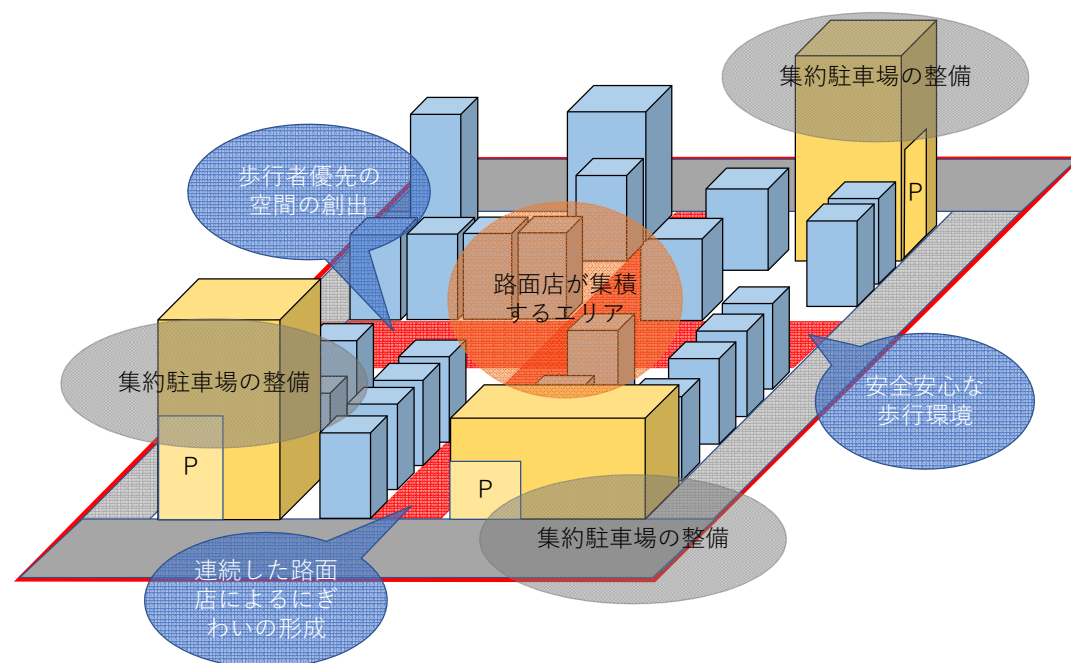


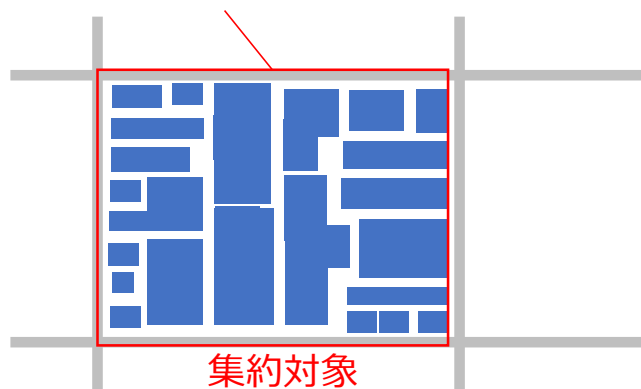
図6-1 駐車場の集約化による歩行者優先の空間創出イメージ

4. 共同荷捌き場の推進

・ 集約駐車場の推奨箇所

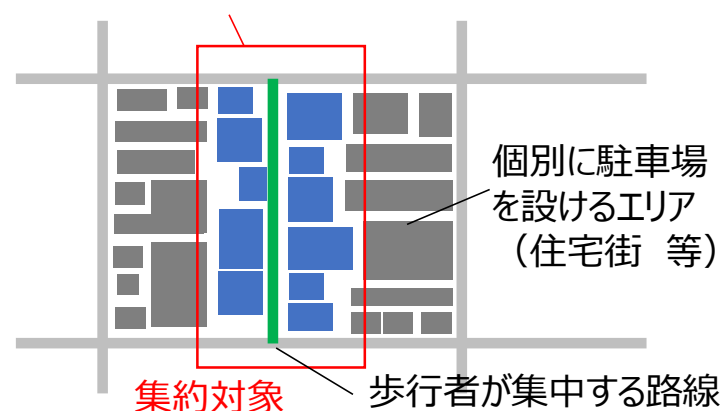
集約を推奨するゾーン

路面店が集積しているゾーン
の駐車場の集約



集約を推奨する路線

歩行者が集中する路線など
歩行者空間の分断を解消したい路線に
面している路面店等の駐車場の集約



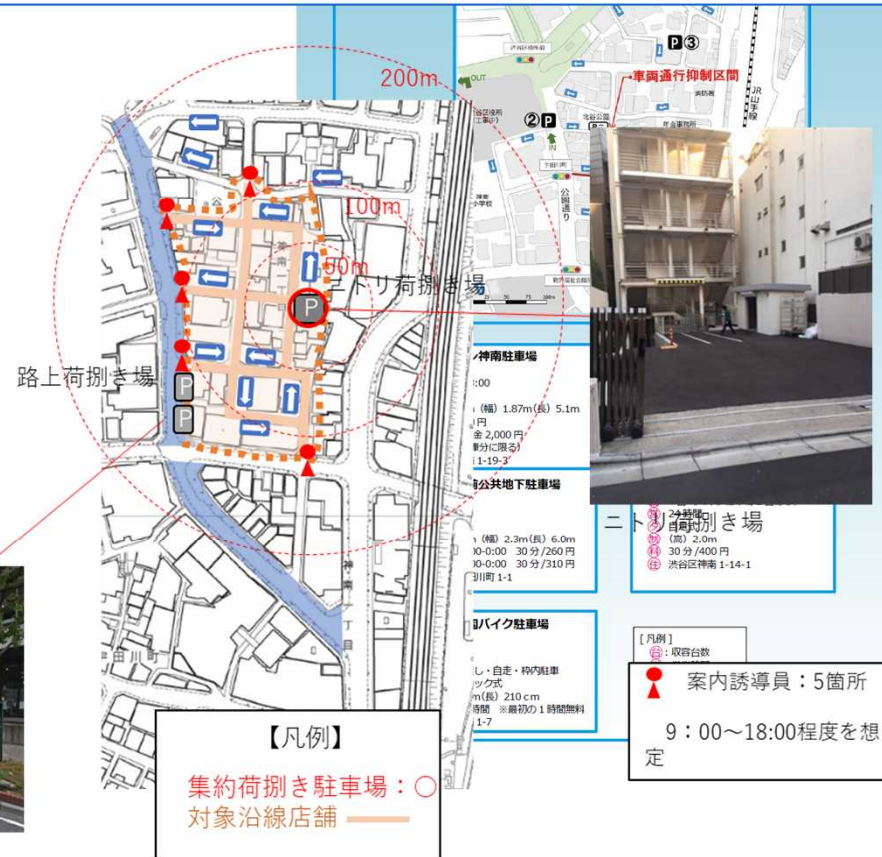
4. 共同荷捌き場の推進

社会実験の範囲

- ・北側の傾斜路において荷捌きの横持は、現実的に難しいと考えられるため、**ニトリ荷捌き場を集約荷捌き基地**としての活用を前提に、横持ち距離をおおよそ100mでカバーできる **沿線の商業・飲食店舗への路上荷捌き**を対象
- ・なお、公園通り沿いの路上荷捌きスペースも活用し、公園通り沿いの荷捌きを集約化



公園通り_路上荷捌き場



神南一丁目地区

駐車場集約化に向けた社会実験を行います

実施期間：2018年10月19日(金)～11月12日(月)
 時 間：10:00～18:00

「誰もがめぐり歩いて楽しい
 魅力ある街」を目指して

渋谷区 都市整備部 渋谷駅周辺整備課

4. 共同荷捌き場の推進

実施期間 2018年10月19日（金）～11月12日（月）計25日間
10:00～18:00

社会実験で得られた知見やデータを施策検討に反映

【エリア内に訪れる歩行者への影響】

- ・路上駐車削減による効果・影響（交通量調査・アンケート）
- ・通行車両減による効果・影響（交通量調査・アンケート）
- ・路面店を活かした街並み形成への効果（アンケート） など

【集約駐車場に求める条件の把握】

- ・荷捌き車両からの横持ち可能距離（実態調査・ヒアリング）
- ・荷捌きに支障となる高低差の影響（実態調査・ヒアリング） など

実施エリア



4. 共同荷捌き場の推進

【車両の通行抑制】

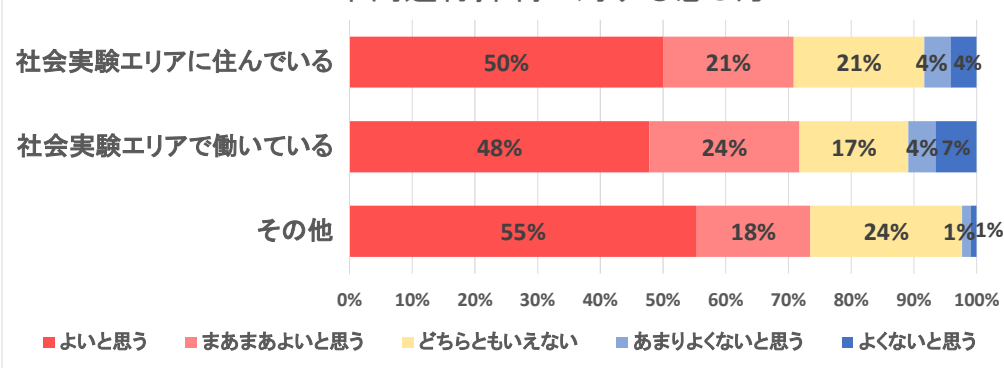
- エリア内の住民・労働者・来街者ともに70%程度が賛成（よいと思う・まあまあよいと思う）と回答

【駐車場の集約化】

- “集約駐車場があれば利用する”と回答した人は、集約駐車場利用者と57%で最も多い
- “条件によっては利用する”と回答した人は、路上荷捌き者と58%で最も多い

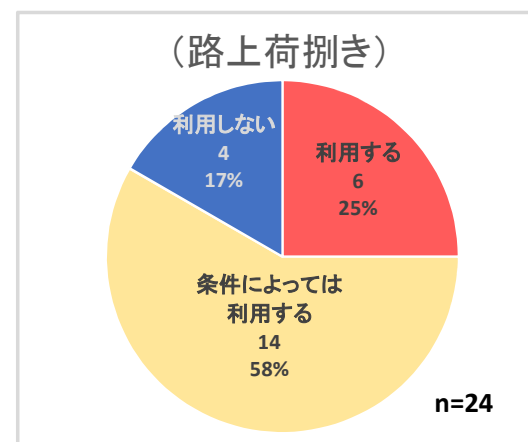
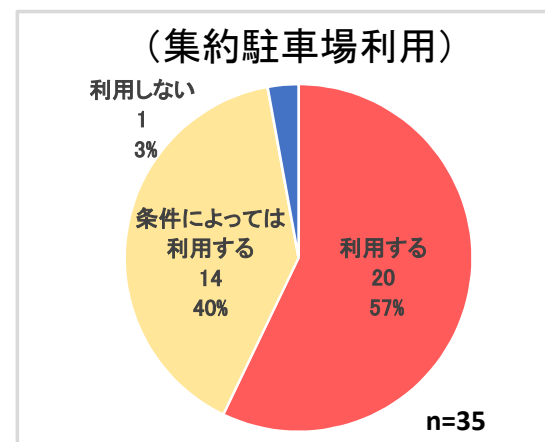
【車両の通行抑制】

車両通行抑制に対する感じ方



【駐車場の集約化】

Q. 今後、集約駐車場があれば利用するか



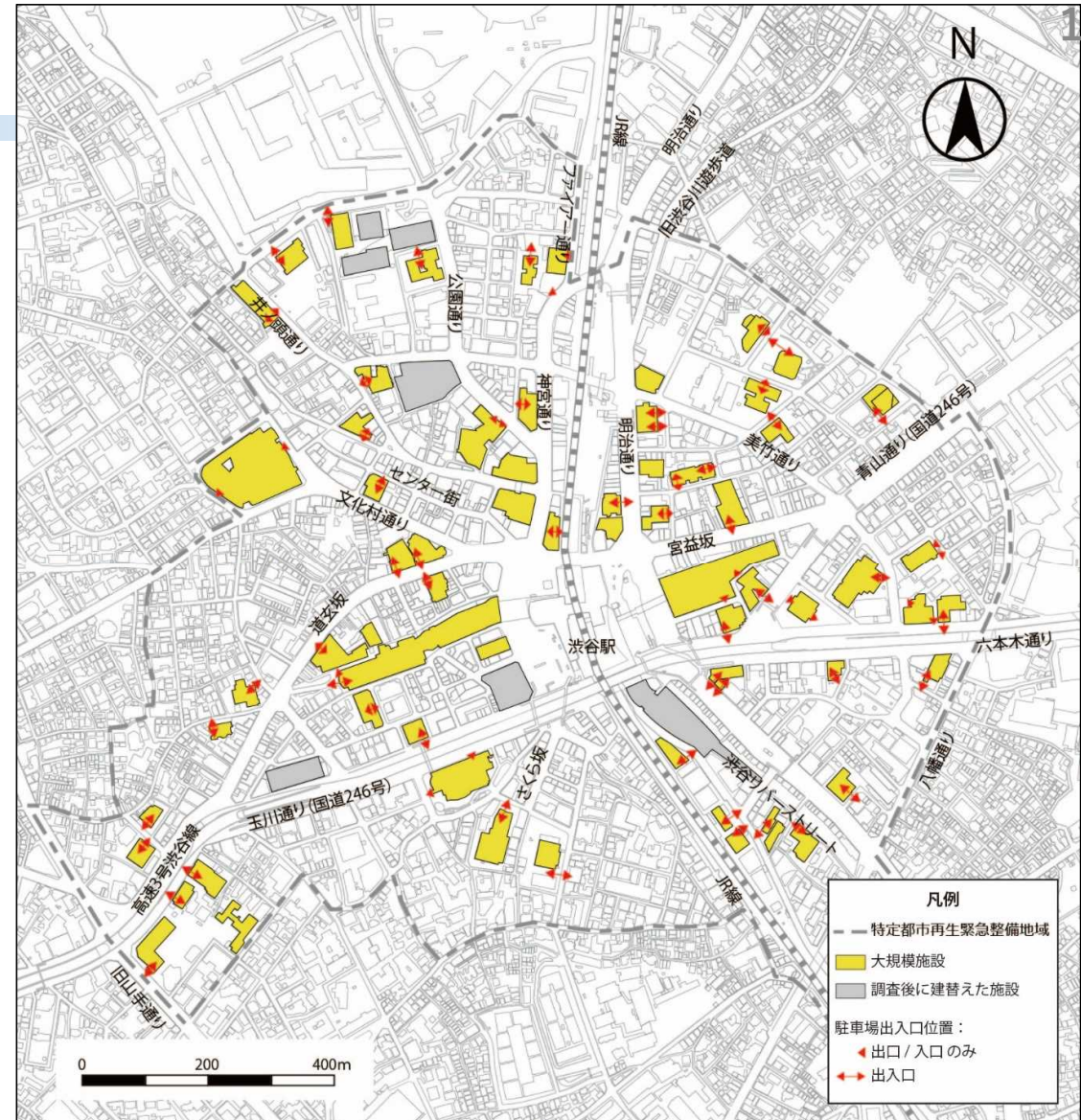
4. 共同荷捌き場の推進

・大規模施設の駐車場分布

現状でも駅を中心に全方位に大規模駐車場施設が点在している

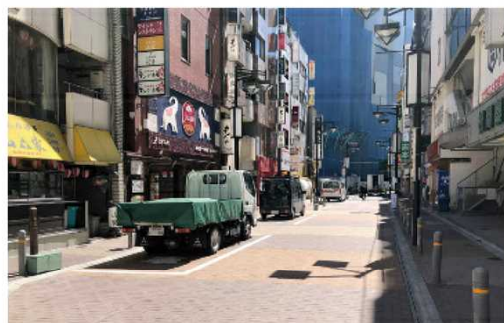
利用状況は個々の施設により差はあるが利用率は高くない

⇒今後の新たな再開発などでさらに多くの駐車場整備が想定される



5. 共同荷捌き場の活用紹介

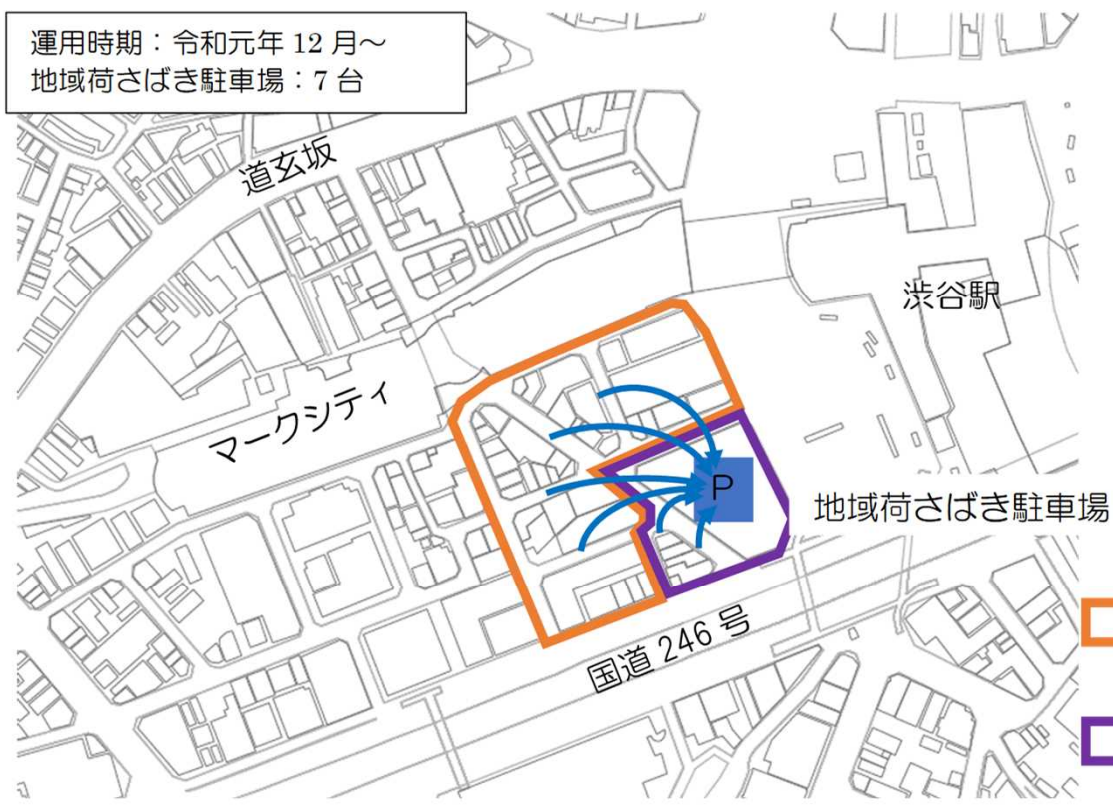
・渋谷フクラス 共同荷さばき場 ESSAの取り組みについて



1 プラザ通り 貨物用パーキングメーター (20分100円)
※現在は40分200円になっています。



2 渋谷フクラス地下2階 地域荷捌き駐車場7台分 (20分まで無料、以降20分300円)



- 地域荷さばき対象エリア
- 開発後の自建物

図6-1 渋谷フクラスにおける地域荷さばきイメージ

5. 共同荷捌き場の活用紹介

・渋谷フクラス 共同荷さばき場 ESSA

渋谷中央街道路環境改善協議会の取組みについて

取組 1. 周知活動パトロール

月1回、路上荷捌きを行う業者に中央街荷捌きルールの周知活動を行う

取組 2. 長時間路上駐車を続ける業者への個別対応

長時間路上荷捌き業者をリスト化

協議会名で文書通達や個別相談を実施

取組 3. 荷捌き状況調査

ESSA利用状況調査（日々集計）と路上荷捌き調査（年2回程度）を実施

地域荷捌き場「ESSA」OPEN!!
2020.1.6より営業中！

中央街のまちづくり方針
◎歩きやすい安全・安心のまち
◎歩行者の行き交う賑わいのあるまち

『中央街荷捌きルール』

- ・右図対象エリアは17:00(平日)、12:00(休日)～翌5:00は車両進入禁止です
- ・各ビルへの荷捌きは上記の時間以外で行ってください
- ・路上での荷捌きは原則、貨物用パーキングメーターを使ってください
- ・8:00～18:00は地域荷捌き場「ESSA」を積極的に使ってください
- ・「ESSA」を定期的に利用したい場合は係事務に相談してください

※ルールの徹底について
・地域荷捌き場「ESSA」を利用する場合は、登録をしてください
・「渋谷中央街道路環境改善協議会」のメンバーが
定期的にパトロールし、活動協力をお願いします

※渋谷中央街道路環境改善協議会メンバー
渋谷区、渋谷警察署、渋谷中央街
渋谷フクラス管理組合、ヤマト運輸株式会社、
一般社団法人東京都トラック協会、
一般社団法人全国物流ネットワーク協会

よくあるお問合せ

Q. 利用するにはどうすればよい？
A. 「ESSA」を利用する場合は、登録が必要です（無料）。
以下のホームページより登録申請書をダウンロード、ご記入の上、
渋谷フクラス内地下2階の地域荷捌き管理室にご提出下さい。

Q. 駐車料金・駐車時間は？
A. 当初20分は無料、以降20分毎に300円が分かれます。長時間ご利用の方
向けの料金設定もございますので、詳しくは「ESSA」荷捌き管理室
までお問合せ下さい。

Q. 営業（利用可能）時間は？
A. 8:00～18:00で営業しています。（年中無休）

荷捌き施設

「ESSA」
利用対象エリア

貨物用パーキングメーター(34台)
三軒茶屋駅
渋谷駅
渋谷フクラス地下2階(70台)
地域荷捌き場「ESSA」
渋谷フクラス地下2階(70台)
出口

① 貨物用パーキングメーター
40分200円→20分100円
2020.1月より変更

② 地域荷捌き場「ESSA」
渋谷フクラス地下2階に
駐車し、地域荷捌き用EV
で路上に出て、各ビルで
店舗にご配達いただきます。

お問い合わせ先

●「中央街荷捌きルール」について：
渋谷中央街 03-3476-4766

●「ESSA」の登録・利用について：
「ESSA」荷捌き管理室 03-3661-3544

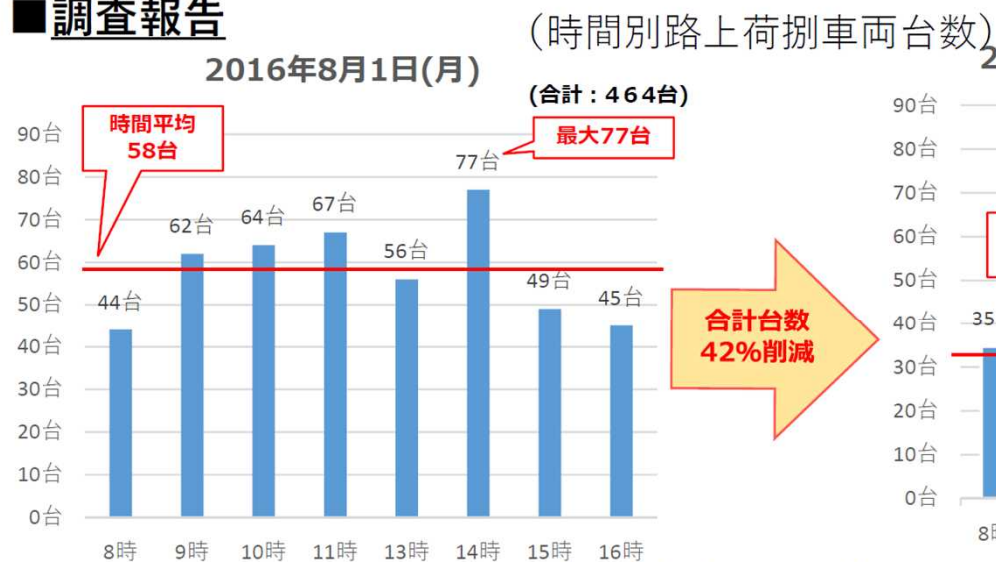
「ESSA」についてのホームページ
<http://shibuya-fukuras.jp/essa/>

5. 共同荷捌き場の活用紹介

渋谷中央街 路上荷捌き調査結果

共同荷さばき場 設置前と設置直後の比較

■調査報告



合計台数
42%削減



(曜日別路上荷捌き車両台数)

※調査時間を両日の同じ時間帯で集計

調査日	1/14 (火)	1/16 (木)	1/20 (月)	1/24 (金)	1/29 (水)
一日の合計台数	283台	265台	268台	291台	242台

- ・ 渋谷フクラス建替え前後での路上荷捌き台数は42%減。
- ・ 建替え前、時間最大約80台あったのが、建替え後は平均約42台。
- ・ 曜日毎の荷捌き車両台数は、ほとんど同じ台数。

※集計結果については、正確に把握ができたデータを元に取りまとめを行っている。

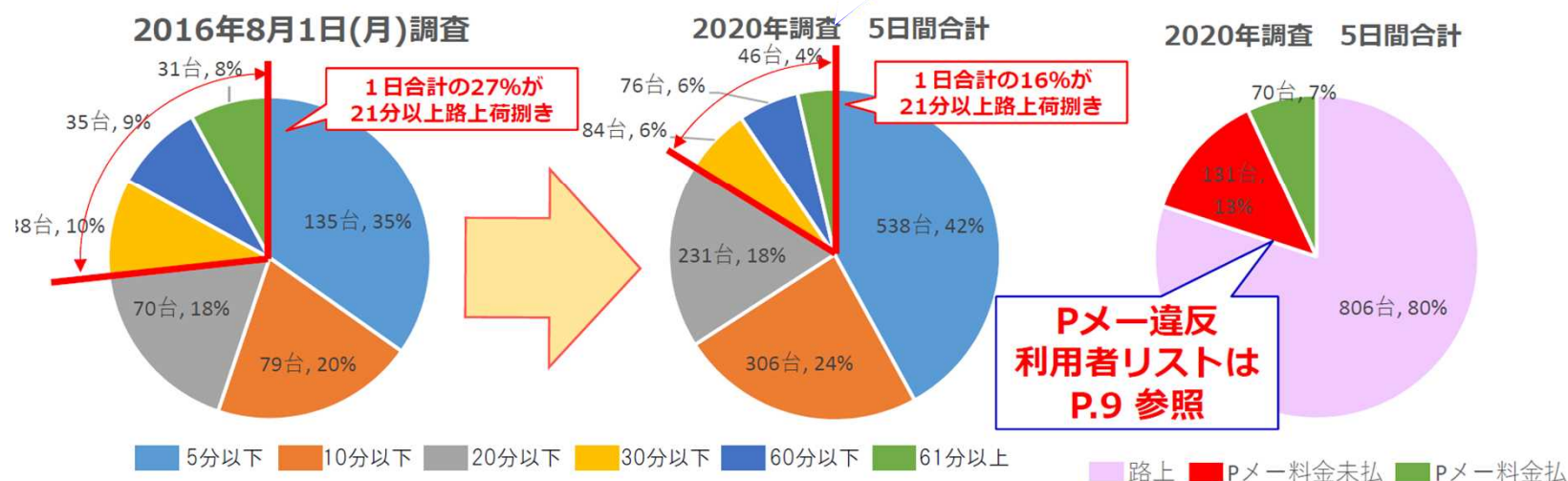
5. 共同荷捌き場の活用紹介

渋谷中央街 路上荷捌き調査結果

■調査報告

(駐車時間別路上荷捌き台数)

(パーキングメーター利用台数)



- 21分以上の路上荷捌き車両について、渋谷フクラス建替え前は約3割(27%)であったのが、建替え後は約16%となった。(20分は「ESSA」登録時の無料使用時間)
- パーキングメーター利用者のうち、利用料金が未払いであった車両は約65%(全体の13%)いた。

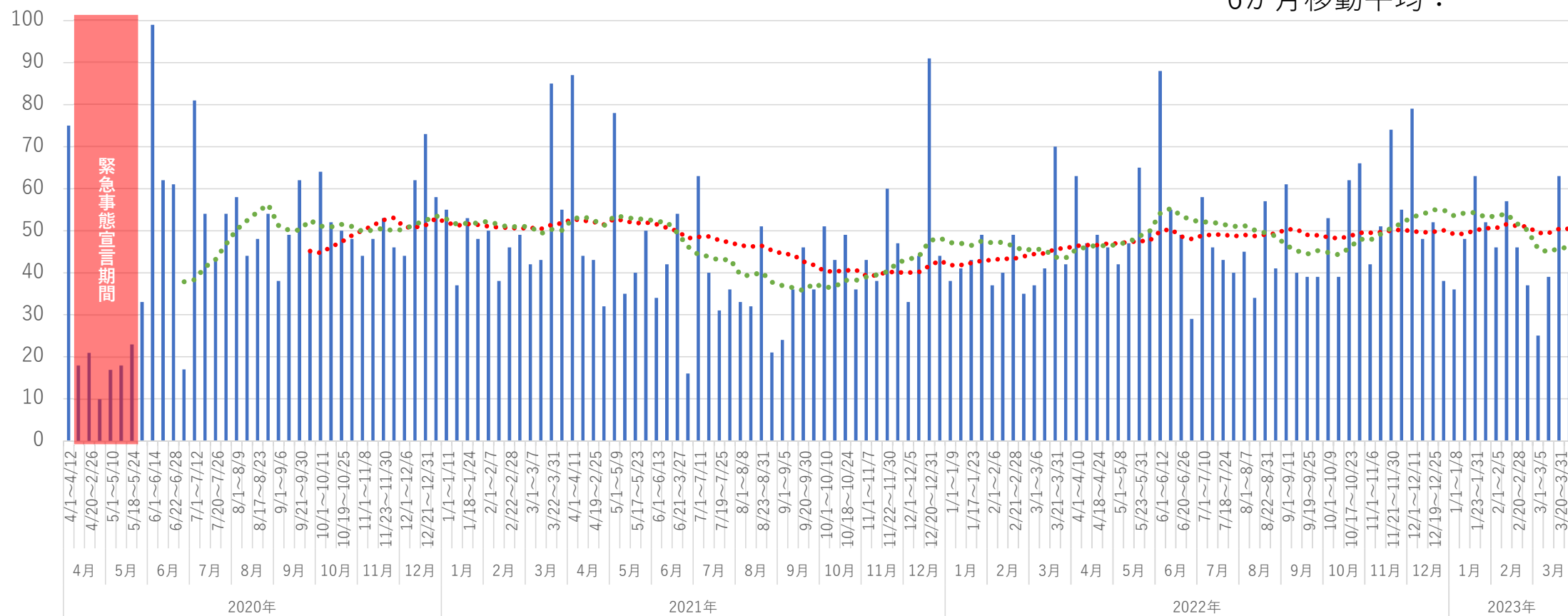
※集計結果については、正確に把握ができたデータを元に取りまとめを行っている。

5. 共同荷捌き場の活用紹介

渋谷フクラス ESSA利用状況

調査結果

凡例
週台数：■
3か月移動平均：●
6か月移動平均：●



5. 共同荷捌き場の活用紹介

・渋谷パルコ

共同荷さばき場 の取り組みについて

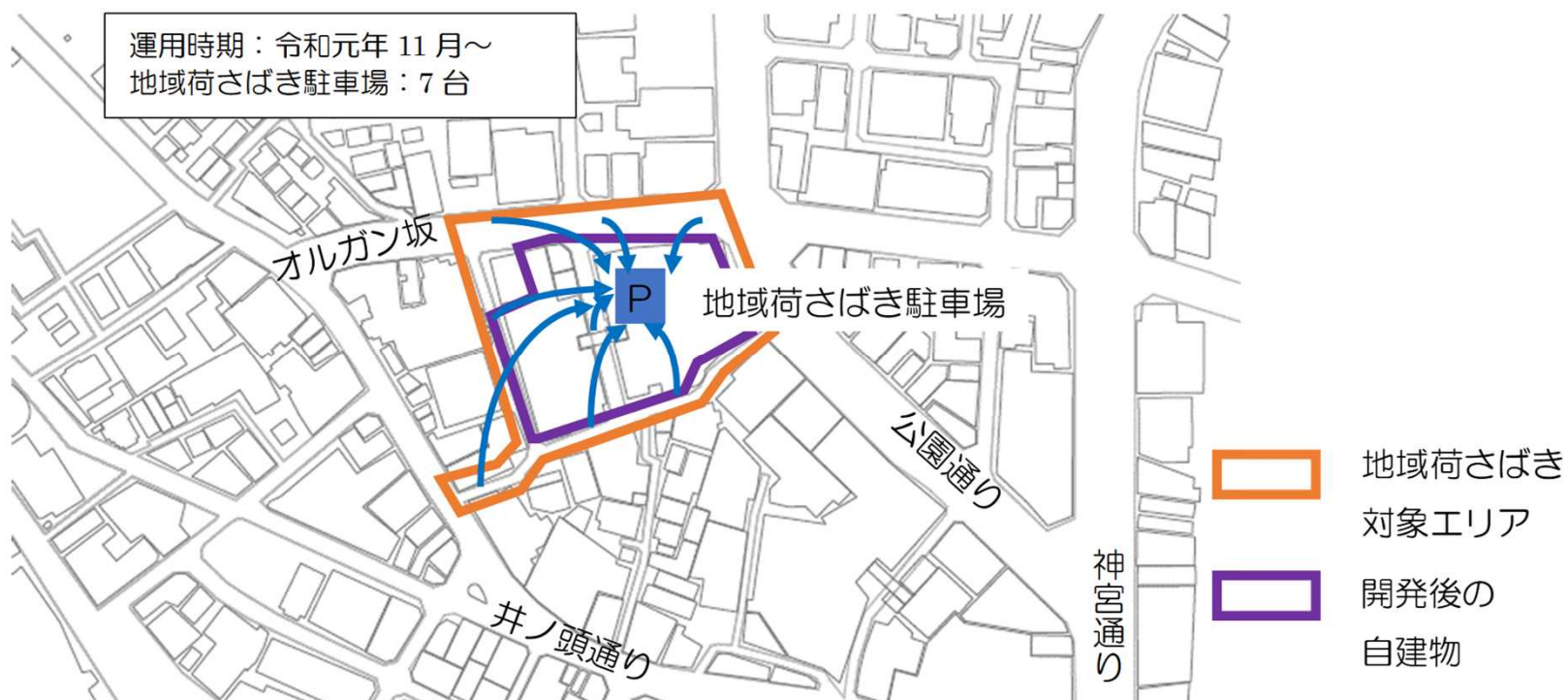


図6-1 渋谷パルコにおける地域荷さばきイメージ

ご清聴有難うございました。