



渋谷駅周辺地域 都市再生安全確保計画

Ver 3.0

[本冊]

Main Report

令和8年6月

渋谷駅周辺地域都市再生緊急整備協議会

渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画 目次

第1章	渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画について	1
1	渋谷駅周辺地域における都市再生安全確保計画策定の経緯	1
2	計画策定の目的	2
1	発災直後の混乱防止	2
2	人的被害の抑制	2
3	事業継続力の強化	2
4	都市の競争力の向上	2
3	取組方針	3
1	成長型の都市再生安全確保計画	3
2	既存の取組の発展	3
3	計画推進の体制構築	3
4	計画の位置づけ	4
5	計画の対象範囲	4
6	検討体制	5
第2章	地域の現状	6
1	人口	6
2	鉄道利用者数	7
3	土地・建物用途現況	8
4	建物別耐震化状況	9
5	店舗（小売業事業所）の立地状況	10
6	医療施設の立地状況	11
第3章	渋谷駅周辺地域の被害想定	12
1	想定する災害	12
2	被害想定 の推計	12
1	滞留者数	12
2	一時退避者・帰宅困難者数	15
3	災害時における街の過密状況	23
4	建物被害	25
5	公共交通機関の状況	25
6	ライフラインの状況	26
第4章	渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策	27
1	渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事業	27
1	一時退避に利用できる空地等の整備	27

2 帰宅困難者受入施設の整備	28
3 退避経路の整備	29
4 災害時帰宅困難者支援案内板の整備	30
5 情報伝達施設の整備	31
2 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事務	34
1 避難誘導計画の更新	34
2 帰宅困難者対策協議会における訓練の実施	34
3 事業者における防災対策の状況	34
1 従業員数 30 人以上の事業者へのアンケート	34
2 ビル所有者・ビル管理者へのアンケート	39
第 5 章 渋谷駅周辺地域の課題と取組方針	44
1 多数かつ多様な一時退避者、帰宅困難者の発生	45
1 課題	45
2 課題に対する取組方針	45
2 一時退避者、帰宅困難者の安全確保	46
1 課題	46
2 課題に対する取組方針	46
3 安全な場所への誘導と情報提供	47
1 課題	47
2 課題に対する取組方針	47
4 要配慮者・負傷者の対応	49
1 課題	49
2 課題に対する取組方針	49
5 備蓄とライフラインの確保	50
1 課題	50
2 課題に対する取組方針	50
第 6 章 開発計画の整備に伴う将来の予測	51
1 これまでの取組	55
2 今後の予定	56

●用語の定義

■ひと・組織・団体

滞留者	渋谷駅周辺地域に就業、通学、買物その他の私事等で滞在している人
一時退避者	災害時に安全が確保されるまでの間、発災時に居た場所から一時的に安全な場所に移動する人
帰宅困難者	滞留者のうち、災害時に、交通機関が不通となり、自宅までの距離が遠く徒歩帰宅できない人
滞在場所のない 帰宅困難者	帰宅困難者のうち、買物や観光目的等で渋谷に来ており、留まれる場所がない人や勤務先や通学先等が被災し事業所内待機ができない人
要配慮者	障がい者、高齢者、妊婦、乳幼児、外国人、その他の配慮を必要とする人
要支援者	障がい者、高齢者、妊婦、乳幼児、その他の特に支援を必要とする人
事業者	渋谷駅周辺地域で、生産・営利等一定の目的を持って、継続的に事業を運営する組織、団体
開発事業者	事業者のうち、主たる事業として都市開発を行う者
鉄道事業者	事業者のうち、渋谷駅において、鉄道を利用して旅客輸送または線路の維持管理を行う者
行政機関	国、東京都、渋谷区、警察、消防

■場所・施設

地区内残留地区	地区内建築物の耐火性能が高く、災害時でも、大規模な火災が発生するおそれがなく、広域避難場所に避難する必要のない地区。渋谷駅周辺地域都市再生緊急整備地域はこれに該当する。
避難場所	災害時、延焼火災等から避難した人々が安全を確保し一定期間そこに留まるために、東京都により指定された避難場所(旧 広域避難場所)。大規模公園や緑地が指定され、渋谷駅周辺地域に隣接して明治神宮・代々木公園一帯や青山学院・実践女子学園一帯が指定されている。(東京都震災対策条例第 47 条)
一時退避場所	災害時に、いったん被災時に居た場所を離れ、その場所の安全が確保されるまでの間、一時的に退避する安全な場所。 都市再生緊急整備地域内の一時退避者が利用する場所として、都市再生緊急整備地域に隣接する「明治神宮・代々木公園一帯」と「青山学院大学」を指定している。
一時退避に利用できる公開空地等	開発事業の都市計画提案では一時滞留場所、一時滞留スペースともされている。主に事業所の従業員や来街者の使用を想定する。
一時集合場所	災害の様子を見たり、避難場所へ避難したりするために一時的に集合する場所。
大規模建築物	述べ面積(住宅の用途に供する部分を除く)が 10,000 平方メートルを超える建築物を言う。
避難所	家屋の倒壊や焼失等で被害を受けた住民が一時的に生活する場所。区立の小中学校等が指定されている。
帰宅困難者受入施設	発災から帰宅できるまでの間滞在する目的の帰宅困難者に対し、場所や食糧を提供できる施設。「渋谷区安全・安心なまちづくりのための大規模建築物に関する条例」や渋谷駅周辺地域内の都市計画提案では「一時滞在場所」としている。
都市再生安全確保施設	災害時に滞在者の安全の確保を図るために必要な施設として整備される施設で、都市再生安全確保計画の中に記載することができるもの。退避のために移動する経路、一定期間退避するための施設、備蓄倉庫、一時退避場所、情報通信施設、情報伝達設備、耐震性貯水槽、非常用発電機等の設備系施設等が該当する。(都市再生特別措置法第 19 条の 15 第 2 項で定める)

■その他

渋谷駅ルール	渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会と渋谷区が中心となり、関係機関が一致協力して、駅周辺の混乱防止に取り組むためのルール。(平成21年に作成 平成29年度改訂)
--------	---

●はじめに

「渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画」は、都市再生特別措置法第19条の15に基づき、渋谷駅周辺地域に関連する多様な主体で構成される都市再生緊急整備協議会が作成し、当地域における大規模な地震等が発生した場合におけるソフト・ハード両面の防災対策を都市再生に併せて整備するために定めたものである。

計画の作成を通じて、各主体が地域の防災上の課題を共有するとともに、本計画に記載された内容に責任をもって取り組むこととする。

第1章 渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画について

1 渋谷駅周辺地域における都市再生安全確保計画策定の経緯

渋谷は文化・情報の発信拠点として世界から注目を集め、国内はもとより、海外からも様々な人が訪れるまちである。また、渋谷駅は鉄道4社9路線が乗り入れ、一日の乗降客数が約260万人※の全国でも有数のターミナル駅であり、周辺には業務機能や商業機能が高度に集積している。さらに、渋谷駅周辺地域では大規模な基盤整備と、それと連動した都市開発事業が複数進行しており、今後さらに来街者が増加することが見込まれている。

このような中で、大規模な地震等の災害が発生した場合の人的被害の抑制と都市機能の継続を図るため、地域の行政機関や民間の事業者等、都市の運営に関わる全ての者が協力して災害対策を行う仕組みとして「都市再生安全確保計画」を策定することが急務となっている。

※令和7年版渋谷区政概要による集計。JRは乗車人数のみ集計。東急渋谷駅については、東横線と田園都市線の相互の乗り換え人数を含まない。

2 計画策定の目的

1 発災直後の混乱防止

多数かつ多様な人々が訪れる渋谷駅周辺地域では、過密な滞留や統制のとれない行動によって殺到や転倒等の大きな混乱が生じるおそれがある。こうした混乱を防止することは、二次災害による被害を抑制するとともに、救命救急活動や応急復旧活動の円滑な実施にも資するものである。

2 人的被害の抑制

平日昼間で約14万人が滞在する渋谷駅周辺地域では、発災時に負傷者が発生することが予想される。災害により被害を受ける人間を最小限に留めるため、減災や救命救急のための対策を講じる。人的被害を抑制できれば、災害に対応できる多くの人材を確保でき、事業継続力の強化にもつながる。

3 事業継続力の強化

業務機能や商業機能が集積し、全国有数のターミナル駅でもある渋谷駅周辺地域の経済機能が停滞することは、首都圏や日本経済全体への影響が懸念される。そのため、関係者が連携し地域全体の事業継続力を強化する。

4 都市の競争力の向上

「発災直後の混乱防止」、「人的被害の抑制」、「事業継続力の強化」により災害に強いまちづくりを進めるとともに、それを積極的に発信することで渋谷の価値と魅力を高め、都市の競争力の向上を目指す。

3 取組方針

1 成長型の都市再生安全確保計画

地域が目指す将来像を踏まえた上で基本的な方針を作成するとともに、着実に防災対策を進めるため、計画には現時点で実行可能な対策から記載をし、継続的に見直しを行っていく。新たに具体化された防災対策はその都度、計画に反映させるとともに、PDCAサイクルにより既存の防災対策も常に見直しを行う。また、渋谷駅周辺地域で進行中の都市開発事業の進捗も、適宜計画に反映させる。

2 既存の取組の発展

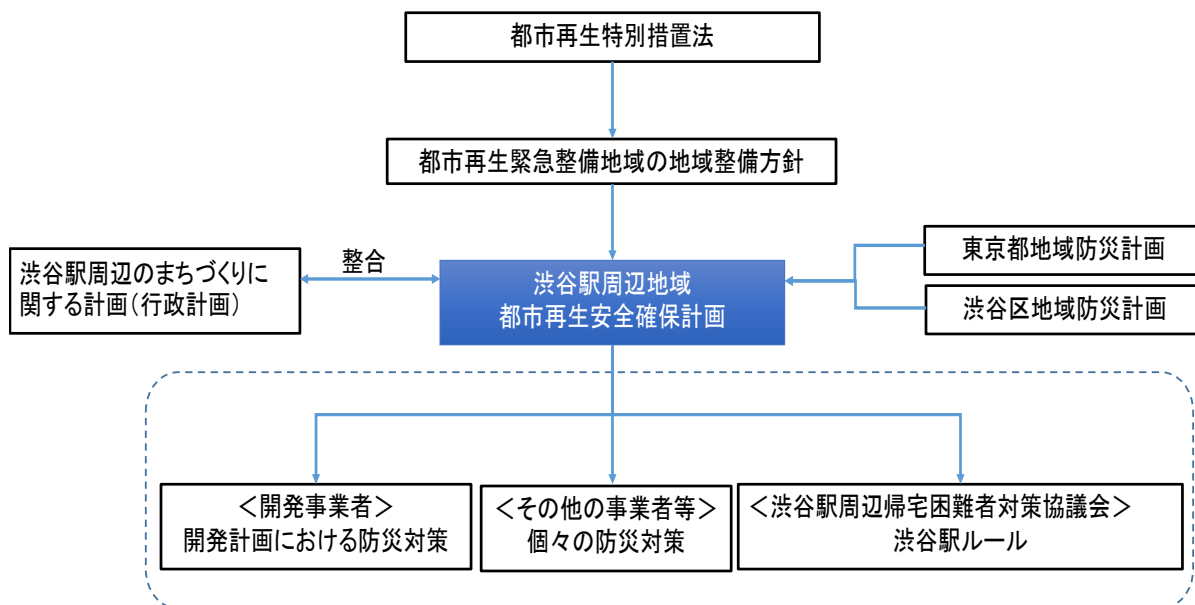
渋谷駅周辺地域では、既に行政機関、地域内の業務施設や商業施設の事業者等により、「渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会」「渋谷駅前エリアマネジメント協議会」等が組織され、防災対策が進められている。都市再生安全確保計画を策定することにより、こうした既存の取組の調和を図り、相乗効果によって地域の防災対策を最適化する。

3 計画推進の体制構築

本計画の推進にあたっては、行政、鉄道事業者、商業・業務施設、地域団体等がそれぞれの役割を踏まえ、相互に連携・協力することを基本とする。

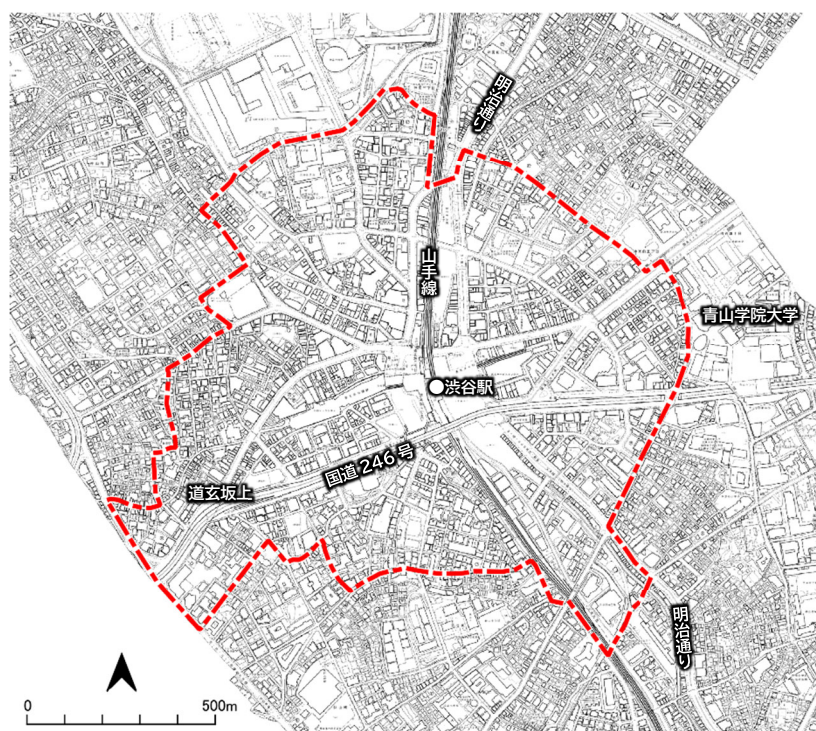
平常時からの情報共有や訓練等を通じて連携体制を構築し、災害時において迅速かつ的確な対応が可能となるよう取り組む。

4 計画の位置づけ



5 計画の対象範囲

都市再生安全確保計画の対象エリアとする「渋谷駅周辺地域」は、都市再生特別措置法によって定められた渋谷駅周辺地域都市再生緊急整備地域とする。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) (MMT 利許第 07-K113-10 号)

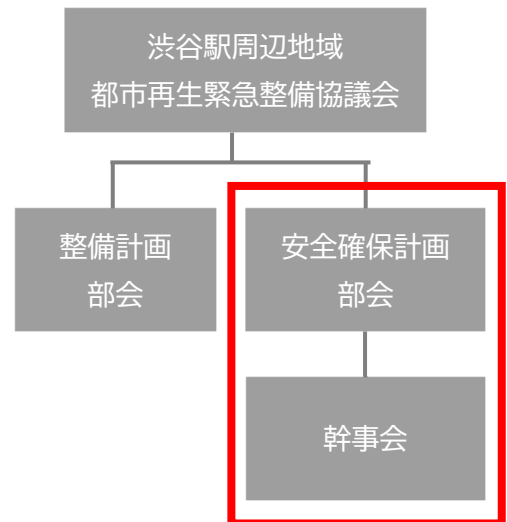
6 検討体制

渋谷駅周辺地域都市再生緊急整備協議会は、渋谷駅周辺地域における緊急かつ重点的な市街地の整備に関し必要な協議、整備計画、都市再生安全確保計画、これらの計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的として組織されている。

その協議会のもとに、都市再生安全確保計画の作成、変更及び実施に関し必要な協議調整等を行うことを目的とした、渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画部会が組織されている。

部会においては、都市再生安全確保計画の作成・変更及び実施に関すること及び、その他会議における協議等が円滑に行われるための事前調整に関することを処理することとされ、部会の議決は協議会会議での議決を得たものとみなされる。

また、部会のもとに、都市再生安全確保計画の作成・変更及び実施に関し必要な調査検討及び協議調整等を行い、その結果を部会に報告することを目的とする、幹事会を組織し、必要な検討を実施する。



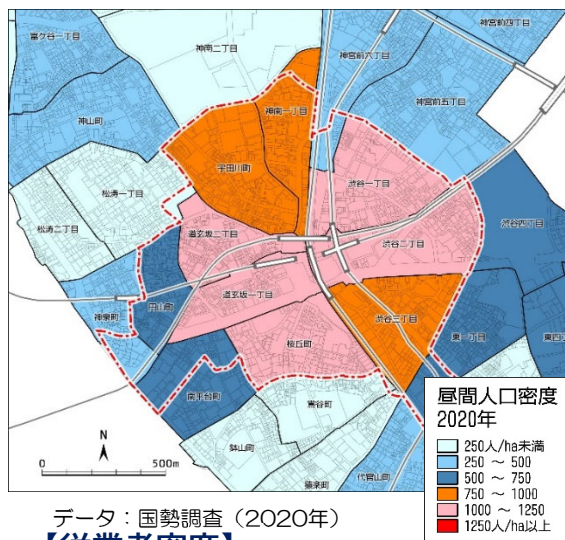
第2章 地域の現状

1 人口

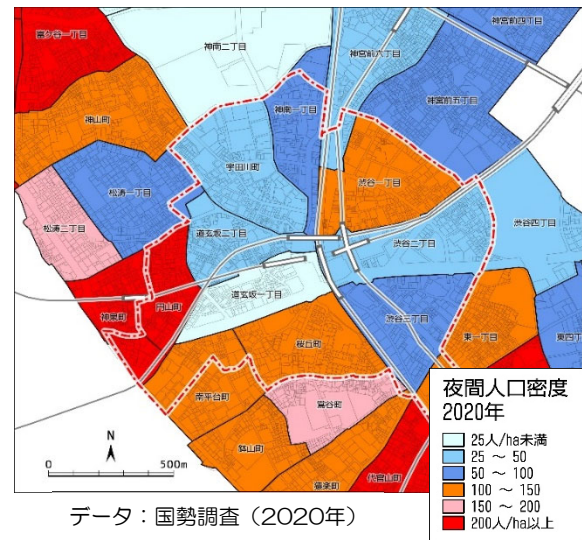
- ・ 駅周辺は、昼間人口や従業人口の密度が高いエリアである。
- ・ 昼間人口密度は、渋谷駅東口周辺の渋谷一・二丁目及び西口周辺の道玄坂一・二丁目、桜丘町に高い集積がみられる。
- ・ 従業員密度は、緊急整備地域の東西の広い範囲に渡り、高い集積がみられる。
- ・ 一方、夜間人口は、駅周辺の密度が低く、その周辺の人口密度が高い。

⇒渋谷駅周辺地域（緊急整備地域）の防災対策は、昼間人口をターゲットとし、発災時の混乱防止や帰宅困難者等への対応が必要

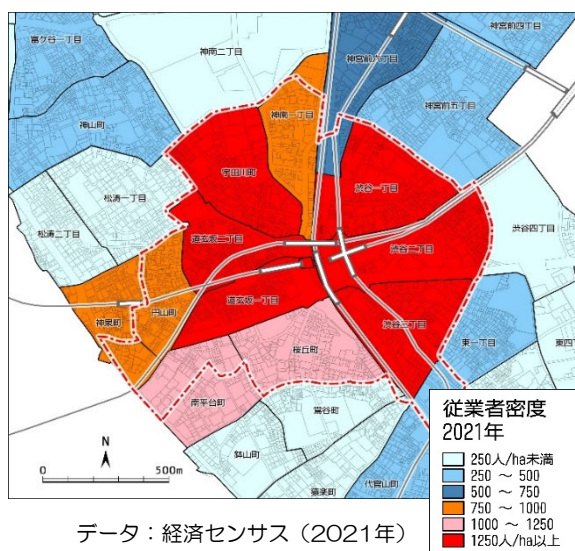
【昼間人口密度】



【夜間人口密度】



【従業者密度】



2 鉄道利用者数

渋谷駅は、JR東日本、東急電鉄、京王電鉄、東京メトロの4社が乗り入れており、令和6（2024）年の1日平均乗降人数は約260万人であり、日本有数の利用者数をもつターミナル駅である。

【区内鉄道各駅乗降人数（令和6年度1日平均）】

人数		乗車人数	降車人数	計	備考
駅名					
J R	渋谷	324,414 人			
	原宿	67,407			山手線
	比叡	126,010			
	代々木	56,582			中央線
小 田 急	千駄ヶ谷	17,286			
	南新宿	1,877	2,049	3,926	小田原線
	参宮橋	6,489	6,693	13,182	
	代々木八幡	9,411	9,156	18,567	
	代々木上原	130,516	138,559	269,075	
東 急	渋谷	509,398	509,035	※ 1,018,432	東横線・田園都市線
	代官山	13,799	14,973	28,772	
京 王	渋谷	143,914	143,026	286,940	井の頭線
	神泉	5,092	5,871	10,963	
	初台	29,842	29,565	59,407	京王線
	幡ヶ谷	15,196	14,769	29,965	
東 京 メ ト ロ	笹塚	36,598	36,601	73,199	
	渋谷	96,744	94,761	191,505	銀座線
	渋谷	381,119	370,879	※ 751,998	半蔵門線・副都心線
	恵比寿	51,744	53,007	104,751	日比谷線
	広尾	29,559	29,101	58,660	
	明治神宮前〈原宿〉	53,761	51,904	105,665	千代田線・副都心線
	代々木公園	14,369	14,493	28,862	千代田線
	代々木上原	144,374	136,932	※ 281,306	
都 営 地下 鉄	北参道	11,895	11,873	23,768	副都心線
	国立競技場	6,791	6,920	13,711	大江戸線
	代々木	16,334	16,536	32,870	
新	宿	62,465	66,475	128,940	
(注) 1 小田急線代々木上原駅については、東京メトロ千代田線乗り換え人数を含む 2 東急渋谷駅については、東横線と田園都市線の相互の乗り換え人数を含まない 3 ※印は直通連絡人員を含む					

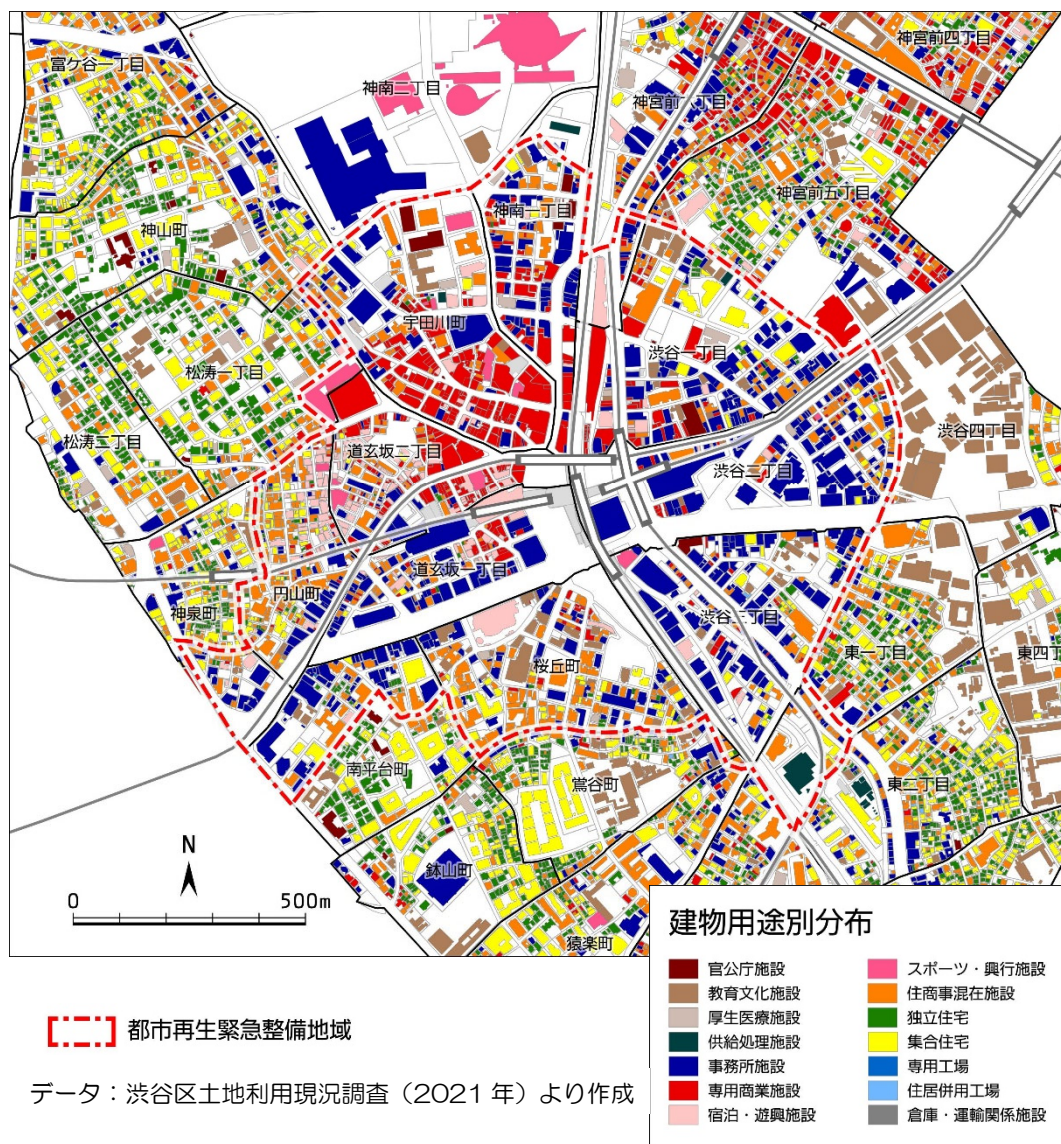
データ：渋谷区勢概要（2025 年）より

⇒渋谷駅は非常に多くの人々が利用しており、災害時の列車運行の停止による大量の帰宅困難者の発生や発災時の駅周辺の混乱に備える必要がある。

3 土地・建物用途現況

- ・土地・建物の利用状況は、緊急整備地域のエリアによって特徴的である。駅西口の宇田川町や道玄坂二丁目は商業に特化しており、東口の渋谷二丁目及び三丁目は事務所に特化している。桜丘町は住居・商業・事務所の混在施設や小規模事務所等が集積している。
- ・地域の縁辺部やその外周は戸建て住宅を含む住宅利用が多くなる。

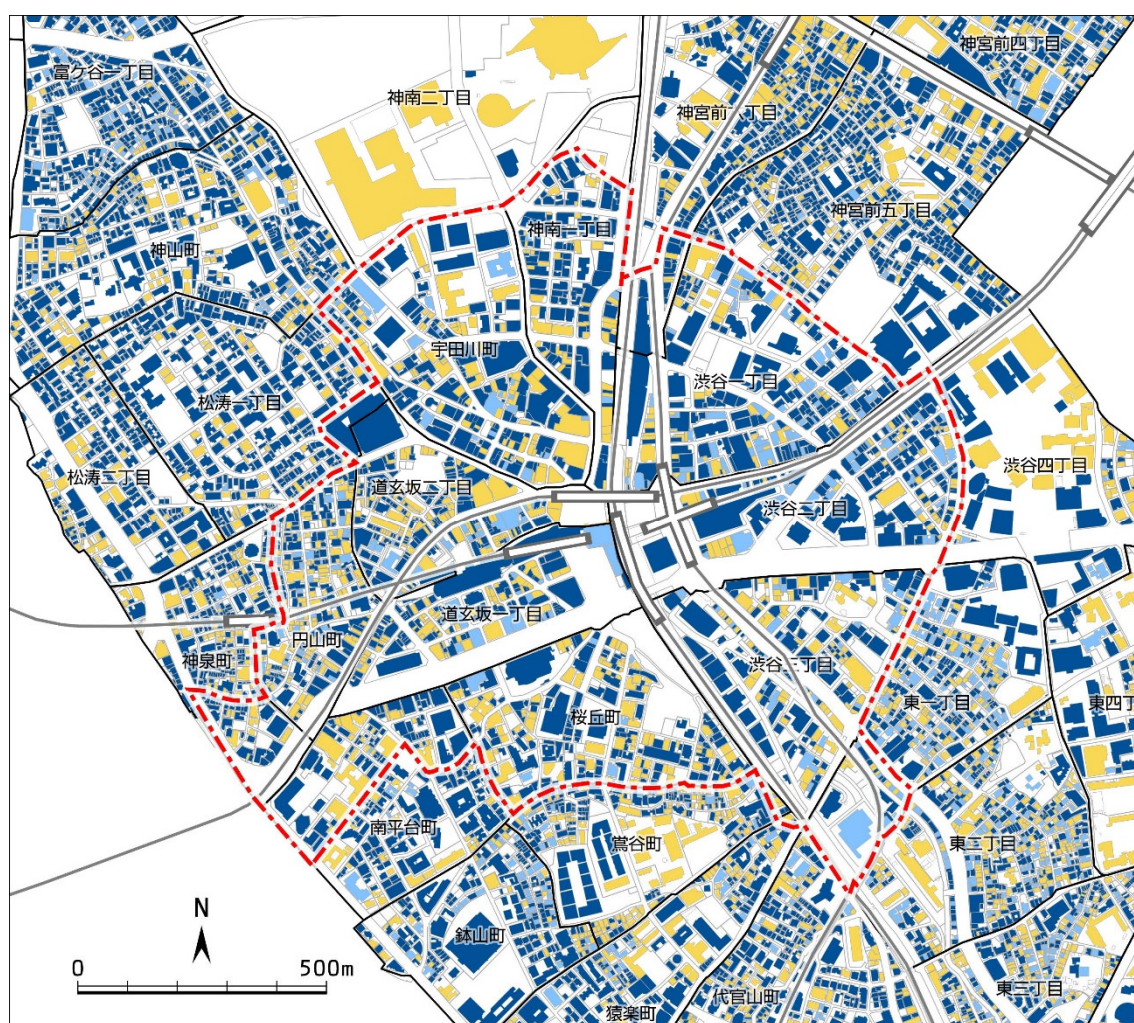
⇒エリア特性に応じた対策が必要であり、特に商業に特化している宇田川町、道玄坂一丁目及び二丁目では、所属場所のない人が多く、帰宅困難者の発生等の対策が課題となる。一方、中小ビルの集積するエリアでは、一時退避に利用できる公開空地等や帰宅困難者受入施設の確保等が課題となる。



4 建物別耐震化状況

- ・建物ごとに建築年代別に分類（耐震基準が変更された昭和56〔1981〕年前後で区分）すると、西口に旧耐震（昭和55〔1980〕年以前築）建物が多い。

⇒旧耐震建築物は、中小規模の建築物が多い。これらの建物は発災後に、人的被害のみならず、建物の損壊や倒壊等により就労者においても滞在する場所がなくなることが想定され、一時退避に利用できる公開空地等のスペースが必要になることが予想される。



 都市再生緊急整備地域

データ：渋谷区震災対策基礎調査（2022 年）より作成

耐震化状況

■ 昭和55年以前
■ 昭和55年前後
■ 昭和56年以降

第2章 地域の現状

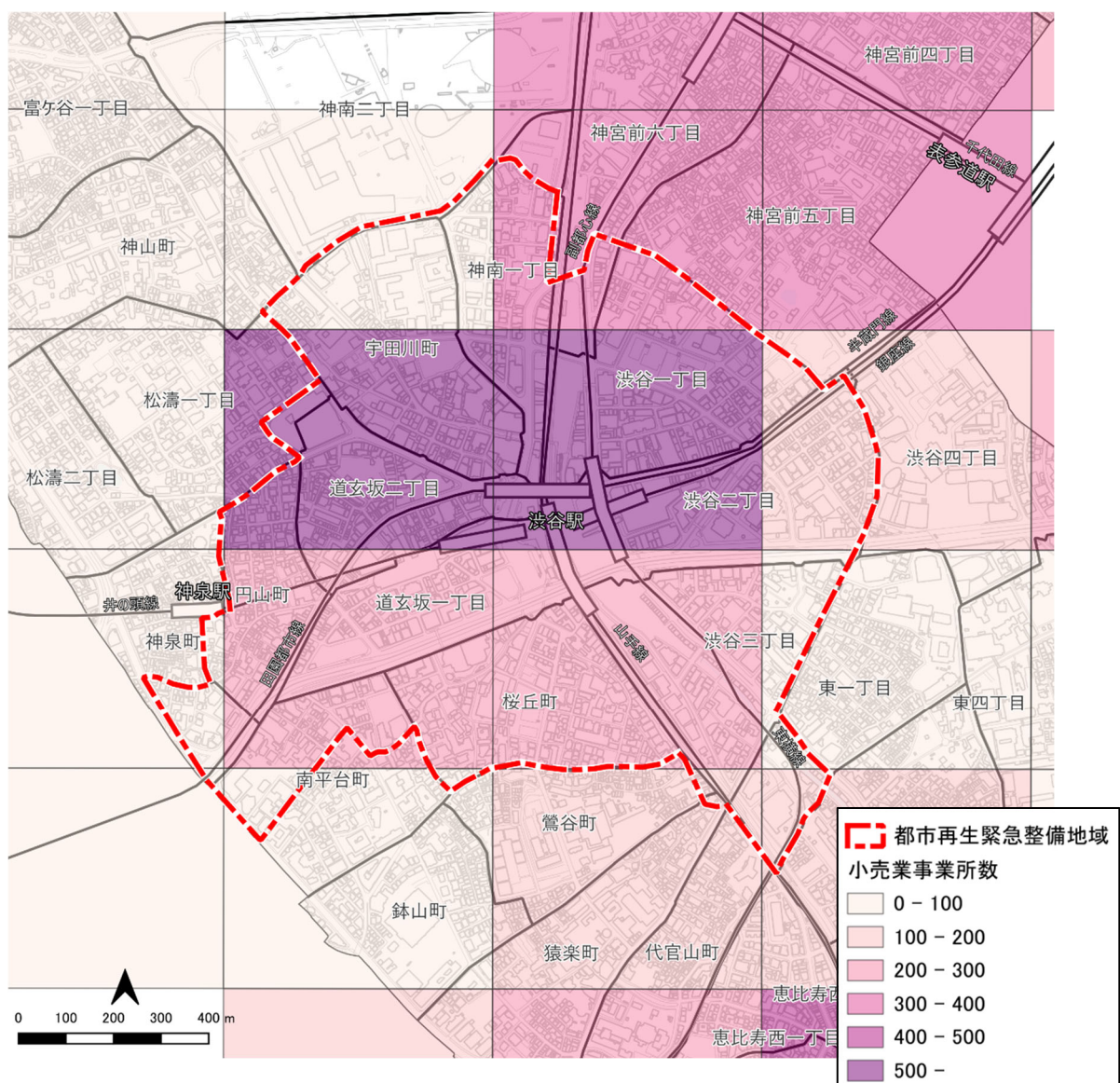
5 店舗（小売業事業所）の立地状況

5 店舗（小売業事業所）の立地状況

- ・小売業の事業所数は、駅周辺の集積が高く、さらに東側や南側に広がっている。

⇒商業施設の来訪者（買物客等）は帰宅困難者となる可能性が高く、商業集積の高い駅周辺での一時退避者や帰宅困難者の大量発生が予想される。

【小売業事業所数】

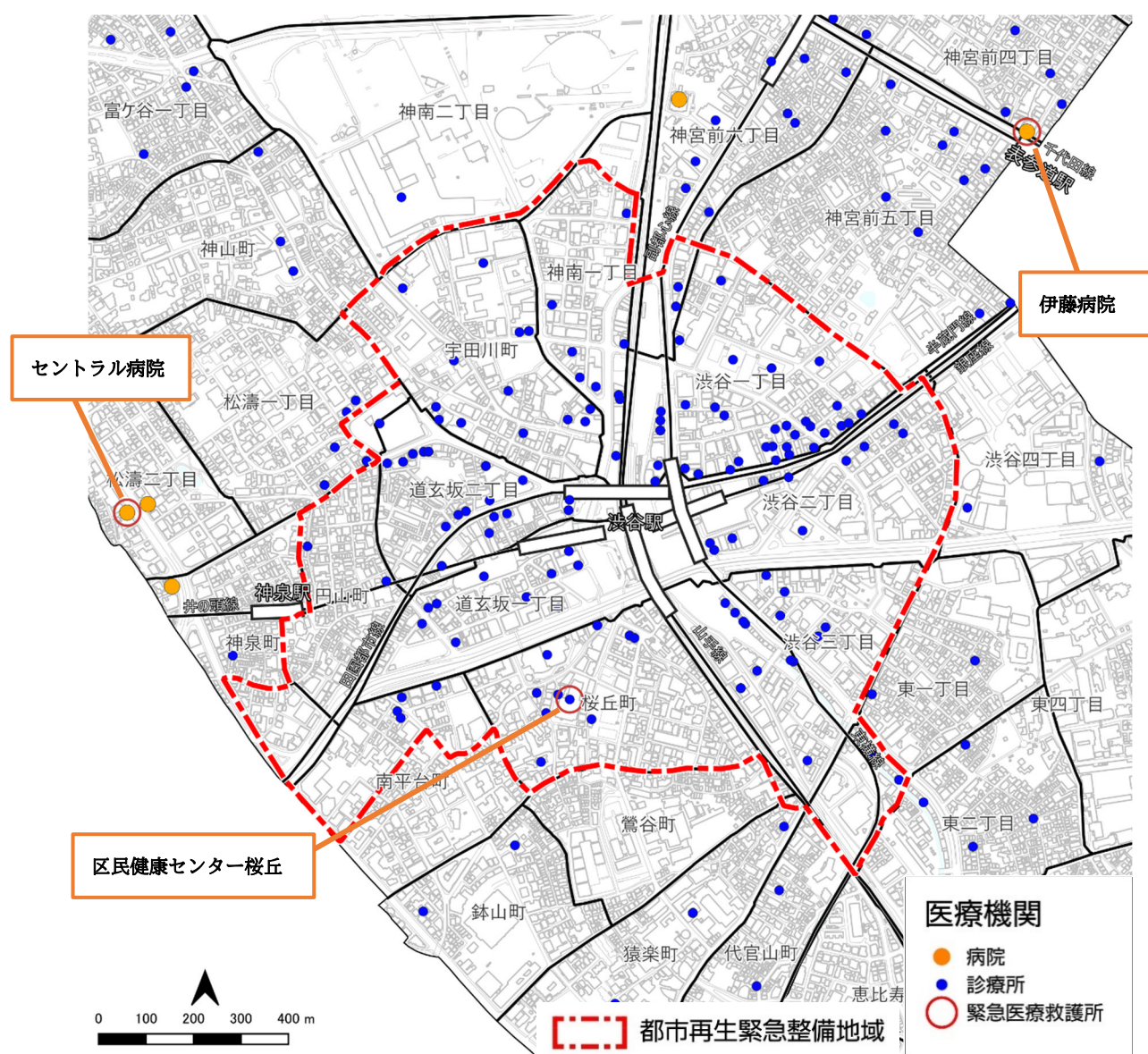


データ：経済センサス活動調査 500m メッシュデータ（2021 年、経済産業省）より作成

6 医療施設の立地状況

- ・診療所は緊急整備地域内外に多く分布しているものの、緊急整備地域内に病院（20床以上の入院施設をもつ医療機関）はない。
- ・緊急医療救護所は、渋谷駅から1 km程度離れた地域外に複数箇所立地しているが、地域内において災害時に開設されるのは1か所しかない。

⇒震災時の人的被害発生を考慮すると、応急体制（診療所や病院との連携）の構築が必要である。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。（承認番号）（MMT 利許第 05-K113-10 号）

- ・医療機関（病院、診療所）データは国土数値情報により作成 2020 年度（令和 2 年度）版更新
- ・「緊急医療救護所」は、大規模災害時に発災後 3 日間を目安として開設され災害時医療が開始される（渋谷区 HP より）

第3章 渋谷駅周辺地域の被害想定

1 想定する災害

- ・被害状況の想定には都心南部直下を震源とするM7.3の首都直下地震を想定する。
- ・渋谷駅周辺地域の震度は全域で6強とする。

2 被害想定 の推計

1 滞留者数

都市再生安全確保計画策定にあたり、新たに緊急整備地域内のパーソントリップデータより滞留者数を推計する。

<分析方法>

パーソントリップ調査※の現況（2018年）データの各トリップの地域内への到着時刻、地域外への出発時刻のデータをもとに時間帯別・着目的別の滞留人口を集計しグラフ化する。

※パーソントリップ調査とは人の移動を対象とした交通量調査で、都市交通計画策定の基礎資料とする。

調査方法は対象地域の人々の平日1日の動きを、各トリップ（トリップとは、1人の方がなんらかの目的を達成するために、ある場所から他の場所へ移動すること。）ごとに、起点、終点、利用する交通手段、目的等について調べる。東京都市圏においては昭和43年以降、10年ごとに実施されている。

< 滞留人口集計範囲 >

東京都市圏のパーソントリップ調査の小ゾーン（02411・02412：下図青破線）は、緊急整備地域の範囲と完全に一致しないが、調査ゾーンのうち緊急整備地域に含まない部分は公園や住宅地のため、結果に大きな相違はないと考える。



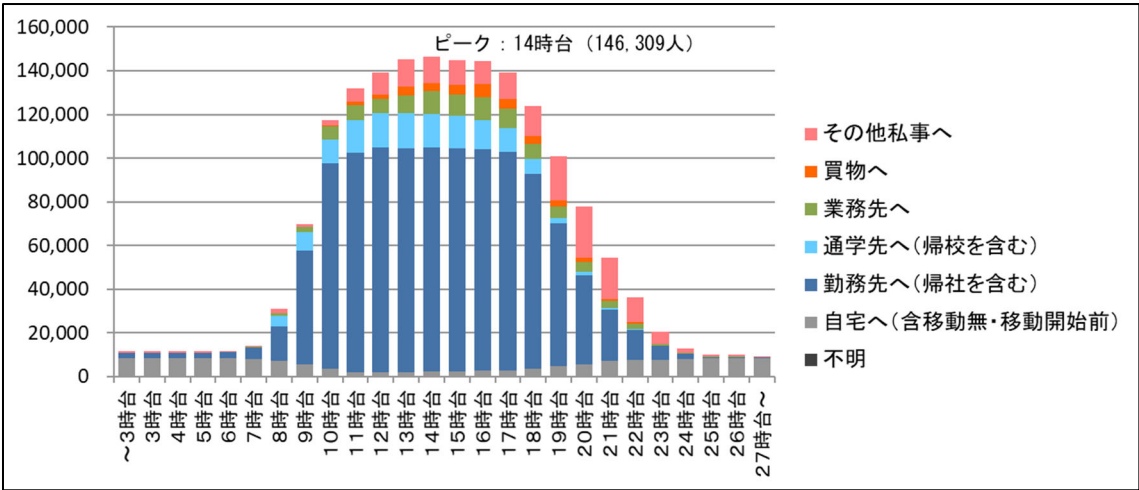
集計対象ゾーン（東京都市圏交通計画協議会 HP のゾーン図に加筆）

< 集計結果 >

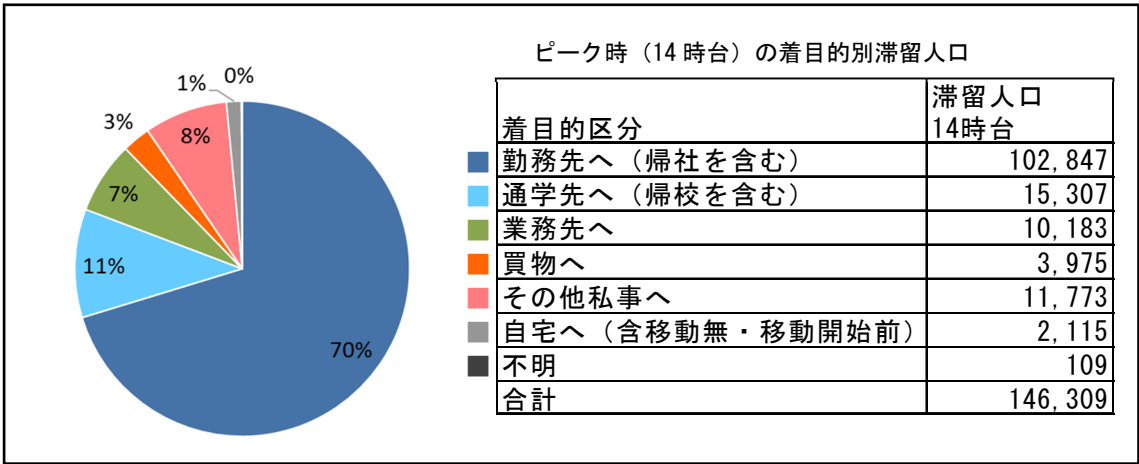
- ・日中の滞在者ピーク時は約14万6千人。

目的	滞留人口	割合
通勤・通学者滞在	1 1 万 8 千人	8 1 %
業務先（打ち合わせ等）	1 万 人	7 %
買物・その他私事・不明	1 万 8 千人	1 2 %

第3章 渋谷駅周辺地域の被害想定
2 被害想定 の推計



渋谷駅周辺地域の時刻帯別・着目的別滞留人口
※ 時刻不明、乗換え等の移動中を除く（以下同）



ピーク時（14時台）の着目的別滞留人口

2 一時退避者・帰宅困難者数

平日と休日に分けて、一時退避者数、帰宅困難者数を推計した。

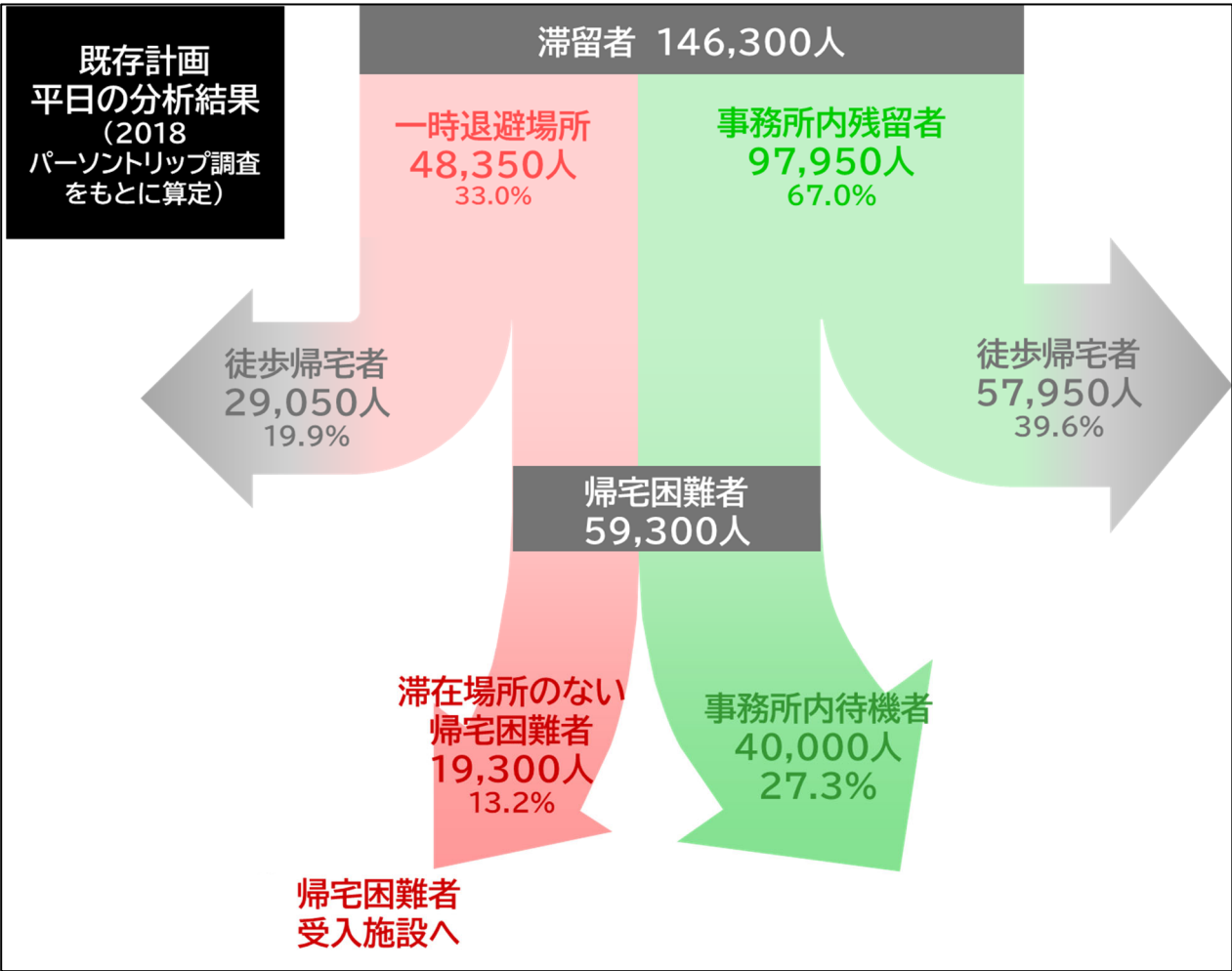
<用語の定義・算定方法>

事業所内残留者	滞留者のうち業務、通学、勤務の人で耐震性のある建物にいる人の数（耐震化率はR4 渋谷区震災対策基礎調査より 75%と想定）
一時退避者	全滞留者から自宅、事業所内残留者を差し引いた数
徒歩帰宅者	以下①と②の合計 ①滞留者のうち自宅までの距離が 10km 以内の人全て ②10km から 20km の人については 1km 距離が増加するごとに 10% ずつ徒歩帰宅者が減るとして集計した人数
帰宅困難者	全滞留者から徒歩帰宅者を差し引いた数
事業所内待機者	帰宅困難者のうち業務、通学、勤務の人で耐震性のある建物にいる人の数
滞り場所のない帰宅困難者	帰宅困難者から事業所内待機者を差し引いた数

※ 一時退避者の受入可能者数には、空地に加え、鉄道施設ラチ外（改札口の外）コンコースの受入可能人数を含む。

※ 帰宅困難者受入可能数には地域外で周辺に位置する支援施設を含む。

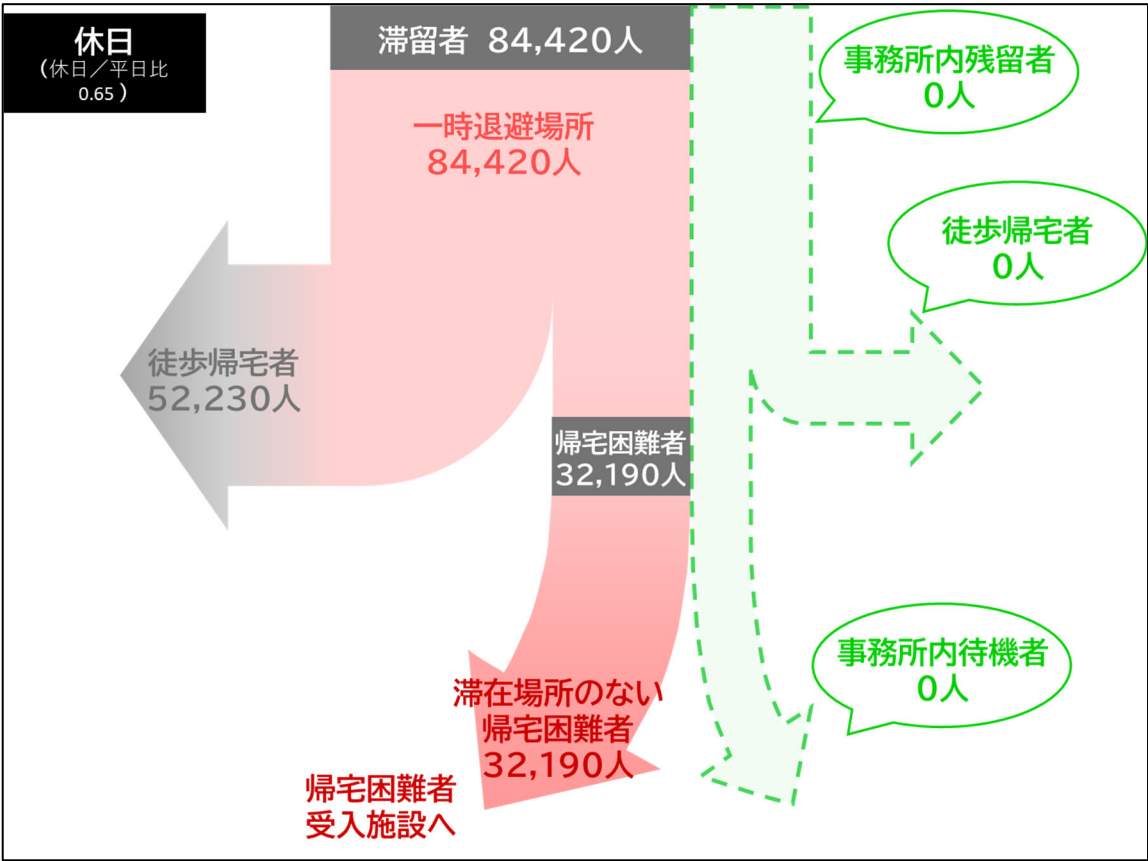
<平日の推定>



	発生人数	受入可能者数
一時退避者数	48,350 人	48,946 人
滞在場所のない帰宅困難者数	19,300 人	24,232 人

< 休日 の推定 >

渋谷駅全線乗降客数の休日／平日比 0.65 を用いて、平日の滞留者数にこの比率をかけることで休日の滞留者数を想定し、その内訳を買物、私事及び商業施設従業員として平日同様に休日の一時退避者数、帰宅困難者数を推計する。(休日なので業務、通学、勤務の人はゼロとして想定)



	発生人数	受入可能者数
一時退避者数	84,420 人	48,946 人
滞在場所のない帰宅困難者数	32,190 人	24,232 人

● 人流を活用した滞留者の推計 ●

滞留者数等の検討にあたっては、パーソントリップ調査のデータを活用している。そのデータを補完するため、携帯電話の位置情報を活用したデータによる分析を行う。

<分析方法>

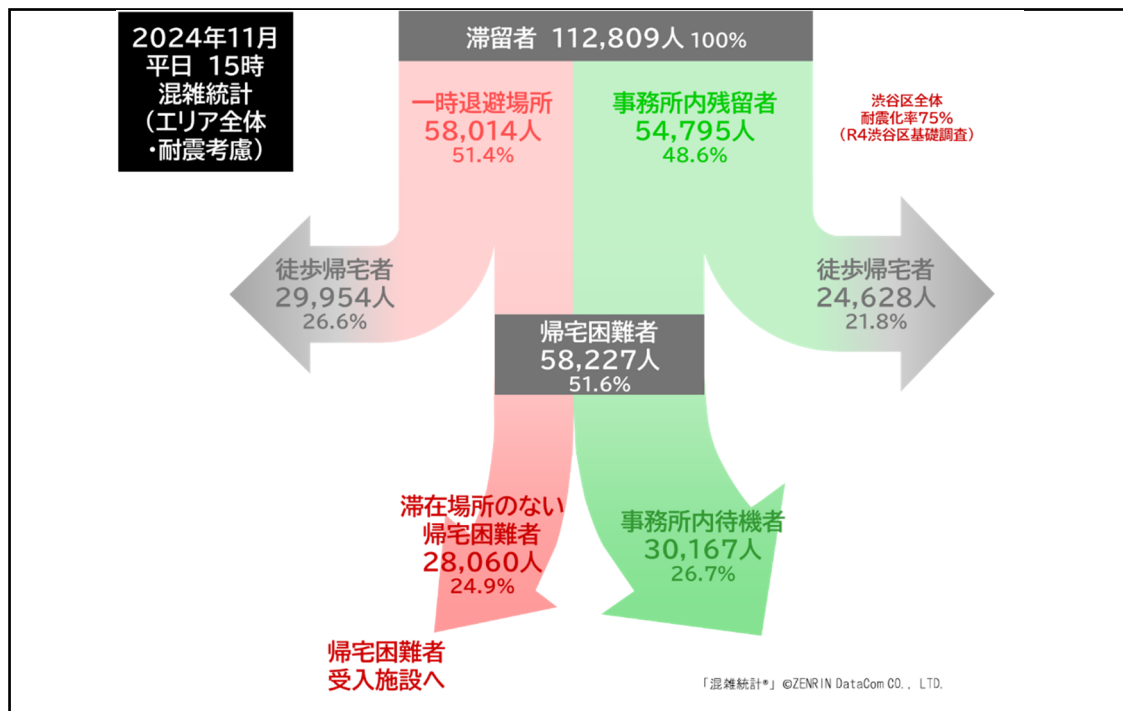
利用した人流データである、ゼンリンデータコム[※]の混雑統計[※]（2024年5月～2025年4月のデータ）を活用し、時間別（月、平休日、1時間）で、勤務地距離、自宅距離、年齢別の混雑度をクロス集計し分析した。

※「混雑統計[※]」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、承諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

<採用するデータ>

パーソントリップ調査との比較が出来るよう、11月の平日のデータを採用した。また、時間については、11月平均で最も滞留者が多い15時を採用した。

<分析結果>



※滞留者数より、勤務地と自宅距離の関係から推計したもの。

※耐震化済みの事務所に滞留していると想定される方は、事務所内滞留者とした。

● 外国人観光客の動向 ●

パーソントリップデータや混雑統計では把握できない外国人観光客の動向について人流データを活用し推計する。

<分析方法>

ナイトレイ株式会社が公表する外国人統計を活用し、携帯アプリを利用した人流データから、エリア別、月別、国別の滞在者の状況を整理する。

(1) 分析期間

2024年5月1日～2025年4月30日

(2) 集計時間帯

24時間

(3) 集計対象

対象エリアに30分以上滞在した人数を集計

※29分までの滞在者・通過者は対象外のため非集計

※延べ人数のため、人数に重複あり

(4) 留意点

すべてのデータに関して、拡大推計及び秘匿処理が施されているため、実績値ではない。

本レポートでは、「Japan Travel by NAVITIME」アプリから取得したアプリGPSデータを活用し、訪日外国人の動態調査分析をおこないます

仕様		内容
データの対象		訪日外国人向けナビゲーションアプリ『Japan Travel by NAVITIME』の利用者の同意を得て取得したGPSデータ アプリから取得したデータをベースに公的統計データを用いて拡大推計した人数を算出 また、個人情報保護観点による秘匿処理を実施 実測値ではありませんので、あくまで傾向分析としてご活用ください
データの取得頻度		2分毎 オフライン、バックグラウンド（端末スリープ状態）でも測位を継続
分析可能期間		2022-11-01 から直近のうち、最大1年間
分析対象		日本全国 ・自治体調査：市区町村単位の1自治体を設定可能（125mメッシュ） ・鉄道利用調査：任意の駅を選択可能 ・エリア・スポット別調査：任意の5カ所を設定可能（10mメッシュ） 1カ所あたり最大3km ² まで、自治体調査と異なる自治体内のエリア・スポットも設定可能
属性・分類	国籍	JNTOが定める重点20ヵ国（市場）を表示、5地域（リージョン）に区分 重点20ヵ国の国籍は、アプリ上のアンケートへ未回答者をその他として分類 【東アジア】韓国、中国、台湾、香港 【アジア】タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、インド 【オセアニア】豪州 【北米】米国、カナダ 【欧州】英国、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ロシア、 【その他】その他 ※個人情報保護観点による秘匿処理により、サンプル数が少ない国籍は判定ができない場合があります
	年齢性別	情報付与なし
	滞在時間帯	4区分 朝 (06:00～10:00)、 昼 (10:00～18:00) 夜 (18:00～23:00)、 深夜 (23:00～06:00)
	訪日リピーター	アプリ上登録した内容を基に初回or訪日リピーターの判定

第3章 渋谷駅周辺地域の被害想定

2 被害想定 の推計

<渋谷区全体における月別滞在者数>

月別にみると5月～7月の来訪者が多いが、どの月も一定数来訪されており、月別のばらつきが少ないことが分かる。

2024年							
5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
5,541,721 10.5%	5,339,479 10.1%	5,572,083 10.5%	4,429,018 8.4%	4,689,604 8.9%	3,799,556 7.2%	3,514,181 6.7%	3,693,981 7.0%

2025年				総計
1月	2月	3月	4月	
4,093,697 7.8%	3,353,999 6.4%	4,213,986 8.0%	4,576,161 8.7%	52,817,466 100.0%

出典：ナビタイムジャパンが提供する訪日外国人向け観光アプリ「Japan Travel by NAVITIME」から利用者の同意の元取得したGPSデータを集計

<渋谷区全体における国籍別分析>

国籍別でみると韓国からの来訪者が最多で25%、次いで米国となった。

東アジア				アジア						
韓国	中国	台湾	香港	タイ	シンガポール	マレーシア	インドネシア	フィリピン	ベトナム	インド
13,338,983 25.25%	4,646,534 8.80%	4,871,181 9.22%	2,877,130 5.45%	1,128,683 2.14%	1,231,988 2.33%	752,599 1.42%	989,452 1.87%	1,173,728 2.22%	262,697 0.50%	319,135 0.60%

オセアニア	北米		欧州						その他	総計
豪州	米国	カナダ	英国	フランス	ドイツ	イタリア	スペイン	ロシア	その他	
2,808,194 5.32%	8,133,320 15.40%	1,772,036 3.36%	1,193,619 2.26%	940,113 1.78%	885,178 1.68%	549,806 1.04%	435,378 0.82%	255,336 0.48%	4,252,376 8.05%	52,817,466 100.00%

出典：ナビタイムジャパンが提供する訪日外国人向け観光アプリ「Japan Travel by NAVITIME」から利用者の同意の元取得したGPSデータを集計

<渋谷駅周辺地域における月別滞在者数>

月別にみると、5月～9月の来訪者が多く、7月がピークとなっている。エリア別にみると、北西部への来訪者が最も多く、次いで多い北東部の2倍以上となっている。

	2024年							
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
渋谷駅 周辺（ 北西）	1,973,084 9.4%	2,109,971 10.0%	2,868,415 13.6%	2,081,304 9.9%	2,074,323 9.8%	1,393,896 6.6%	1,202,053 5.7%	1,438,123 6.8%
渋谷駅 周辺（ 北東）	912,681 9.7%	941,529 10.0%	1,204,691 12.9%	867,275 9.3%	849,362 9.1%	635,495 6.8%	571,868 6.1%	631,203 6.7%
渋谷駅 周辺（ 南）	193,366 9.1%	231,303 10.9%	300,784 14.1%	182,149 8.6%	168,004 7.9%	129,049 6.1%	129,162 6.1%	202,044 9.5%

	2025年				総計
	1月	2月	3月	4月	
渋谷駅 周辺（ 北西）	1,526,629 7.2%	1,235,295 5.9%	1,525,236 7.2%	1,646,083 7.8%	21,074,412 100.0%
渋谷駅 周辺（ 北東）	674,134 7.2%	593,519 6.3%	728,501 7.8%	761,111 8.1%	9,371,369 100.0%
渋谷駅 周辺（ 南）	132,031 6.2%	121,869 5.7%	165,471 7.8%	172,875 8.1%	2,128,107 100.0%

出典：ナビタイムジャパンが提供する訪日外国人向け観光アプリ「Japan Travel by NAVITIME」から
利用者の同意の元取得したGPSデータを集計

第3章 渋谷駅周辺地域の被害想定

2 被害想定 の推計

<渋谷駅周辺地域における国籍別分析>

国籍別でみると韓国からの来訪者が最多で、次いで米国となった。エリア別にみると、韓国と米国からの来訪者が、北西部と北東部は全体の約4割、南部は約5割を占める。

	東アジア				アジア						
	韓国	中国	台湾	香港	タイ	シンガポール	マレーシア	インドネシア	フィリピン	ベトナム	インド
渋谷駅周辺（北西..	5,324,911 25.27%	2,184,589 10.37%	1,803,863 8.56%	982,845 4.66%	392,770 1.86%	393,710 1.87%	302,585 1.44%	381,977 1.81%	603,974 2.87%	112,454 0.53%	120,210 0.57%
渋谷駅周辺（北東..	2,624,550 28.01%	1,121,843 11.97%	955,005 10.19%	506,137 5.40%	165,170 1.76%	171,970 1.84%	161,180 1.72%	181,380 1.94%	215,020 2.29%	46,457 0.50%	44,872 0.48%
渋谷駅周辺（南）	568,855 26.73%	132,223 6.21%	122,756 5.77%	82,070 3.86%	17,210 0.81%	49,070 2.31%	27,790 1.31%	28,250 1.33%	23,400 1.10%	7,317 0.34%	13,460 0.63%

	オセアニア	北米		欧州						その他	総計
	豪州	米国	カナダ	英国	フランス	ドイツ	イタリア	スペイン	ロシア	その他	
渋谷駅周辺（北西..	1,048,937 4.98%	3,424,289 16.25%	730,054 3.46%	427,708 2.03%	328,410 1.56%	332,318 1.58%	187,860 0.89%	163,170 0.77%	94,480 0.45%	1,733,298 8.22%	21,074,412 100.00%
渋谷駅周辺（北東..	417,626 4.46%	1,136,539 12.13%	267,696 2.86%	186,222 1.99%	124,810 1.33%	124,076 1.32%	74,530 0.80%	67,430 0.72%	39,690 0.42%	739,166 7.89%	9,371,369 100.00%
渋谷駅周辺（南）	134,848 6.34%	514,172 24.16%	94,966 4.46%	39,650 1.86%	29,770 1.40%	28,460 1.34%	9,530 0.45%	9,450 0.44%	4,710 0.22%	190,150 8.94%	2,128,107 100.00%

出典：ナビタイムジャパンが提供する訪日外国人向け観光アプリ「Japan Travel by NAVITIME」から利用者の同意の元取得したGPSデータを集計

3 災害時における街の過密状況

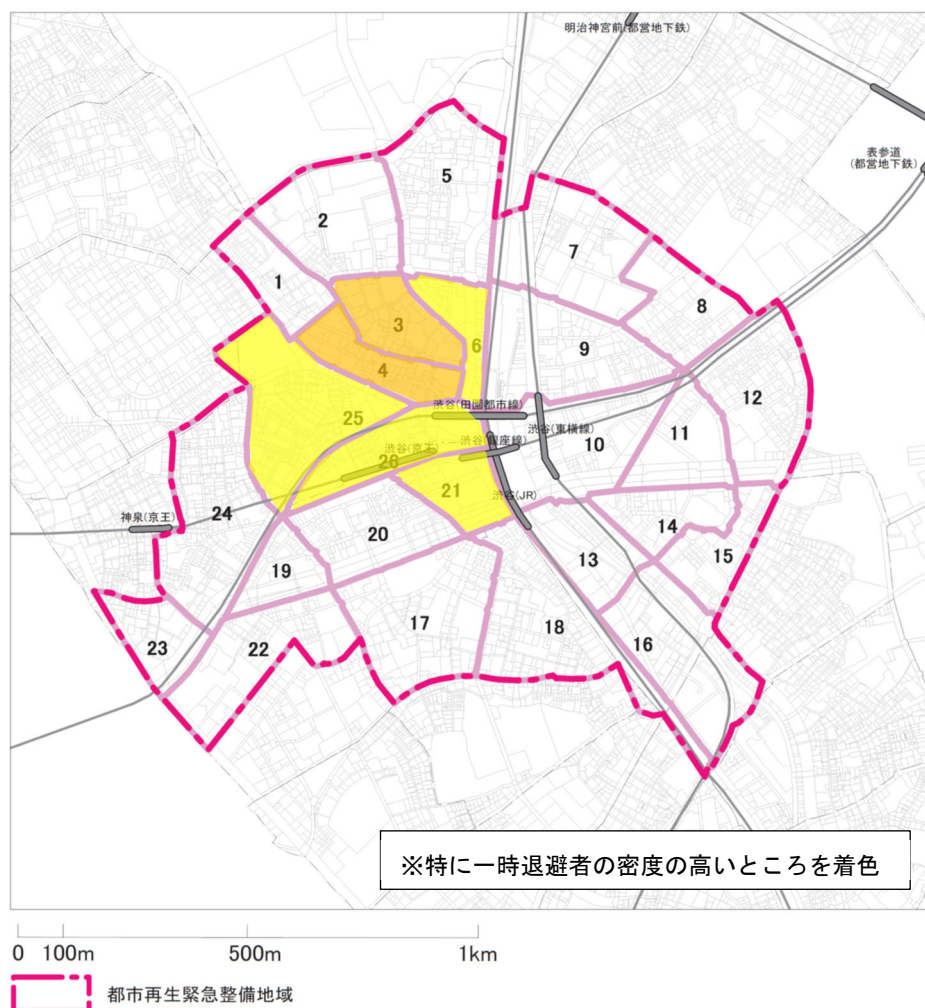
災害時、駅等に向かう滞留者で街は過密状態になることが予想される。それにより、群衆事故が発生するなど、二次被害を発生させる危険性がある。

そこで、緊急整備地域内で、一時退避者が特に過密な状況となる場所がないかを「令和4年度土地利用現況調査」のデータを用いて検証した。

<検証方法>

- 都市再生緊急整備地域26ブロックごとの建物の用途、建築時期、延べ床面積のデータを使って解析した。
- 一時退避者を買物や私事目的、業務先での打合せ等で来た所属先のない来街者と、勤務や通学で訪れた所属先のある人に分けてブロック別に一時退避者を算出。
- 各ブロックの人口密度をブロックの面積100㎡当たりの一時退避者の人数で指標化した。

<結果>



第3章 渋谷駅周辺地域の被害想定

2 被害想定 の推計

	面積 (km ²)	商業施設	業務・学校	合計	100m ² あたり
1	0.0318	167	1,008	1,176	3.7
2	0.0660	440	1,522	1,962	3.0
3	0.0360	3,310	1,451	4,761	13.2
4	0.0329	2,920	1,344	4,264	13.0
5	0.0781	1,213	1,126	2,339	3.0
6	0.0238	1,433	621	2,054	8.6
7	0.0743	1,678	1,079	2,757	3.7
8	0.0444	28	669	697	1.6
9	0.0762	997	2,130	3,128	4.1
10	0.0772	23	1,305	1,328	1.7
11	0.0391	0	270	270	0.7
12	0.0682	8	1,091	1,099	1.6
13	0.0388	46	366	413	1.1
14	0.0319	1	1,140	1,141	3.6
15	0.0334	0	802	802	2.4
16	0.0722	110	1,629	1,740	2.4
17	0.0827	87	1,832	1,919	2.3
18	0.0838	21	1,165	1,186	1.4
19	0.0248	25	162	187	0.8
20	0.0527	141	2,238	2,380	4.5
21	0.0289	1,560	1,029	2,589	8.9
22	0.0631	34	1,895	1,929	3.1
23	0.0301	6	260	266	0.9
24	0.0861	101	1,915	2,016	2.3
25	0.0821	3,225	1,757	4,982	6.1
26	0.0451	1,725	1,805	3,529	7.8

分析の結果、特に宇田川町の南でエリア面積に対して多くの一時退避者が発生することが分かった。

この地域の一時退避の状況を、一時退避人数に対する収容可能な空地等の面積に対する密度で確認した。一時退避に利用できる空地として、当該エリア内の細街路と外周道路の歩道片側部分の面積を見込んだ。(PT H30, H28土地利用計画耐震化率により算出)

	一時退避者数	収容可能面積	密度	備考
平日 14 時	12,470 人	17,200 m ²	0.72 人/m ²	自由歩行困難
平日 19 時	13,980 人	17,200 m ²	0.81 人/m ²	自由歩行困難
休日	32,040 人	17,200 m ²	1.86 人/m ²	速度が著しく低下

追加検討として、最も混雑が予測される宇田川町付近にて、例えば在館者全員が直近の道路に出てしまった場合、道路の滞留状況がどのようになっているかを検討した。

(耐震性のある建物からも流出した場合)

	一時退避者数	収容可能面積	密度	備考
平日 14 時	17,200 人	17,200 m ²	1.00 人/m ²	自由歩行困難
平日 19 時	14,930 人	17,200 m ²	0.86 人/m ²	自由歩行困難
休日	32,040 人	17,200 m ²	1.86 人/m ²	速度が著しく低下

4 建物被害

緊急整備地域内の建物は、ほとんどが非木造であり、新耐震の基準により設計されている建物は延べ床面積比で75%程度※である。被害予測について、東京都防災会議「首都直下地震等による東京の被害想定報告書（令和4年）」に基づく計測震度6.4（予測最大震度）における建物の全壊率、全半壊率が昭和55年以前、昭和56年前後、昭和56年以降の木造、非木造ごとに算出されており、渋谷区震災対策基礎調査で区内の建物被害率を同様に算出している。これに基づく、緊急整備地域内での全壊率は25%程度となる。

※令和4年度渋谷区震災対策基礎調査

年代別	建物棟数	建物棟数割合	建築面積㎡	建築面積割合	延べ床面積㎡	延べ床面積割合
0 調査対象外	35	2%	14,235	2%	28,730	1%
1 昭和55年以前	687	31%	128,661	22%	870,186	17%
2 昭和55年前後	255	12%	58,499	10%	438,109	8%
3 昭和56年以降	1,229	56%	371,103	65%	3,913,929	75%
総計	2,206	100%	572,498	100%	5,250,953	100%

5 公共交通機関の状況

<鉄道>

鉄道は全線で運行を停止し、運行再開までには一定期間を要す。

<バス>

バスは交通渋滞のため一時運行を停止、安全確認後運行再開する。3日程度は緊急輸送が優先されるため、状況により運行できない。その後は燃料の供給に応じて順次復旧する。

第3章 渋谷駅周辺地域の被害想定

2 被害想定の推計

6 ライフラインの状況

「首都直下地震等による東京の被害想定」（東京都 令和4年5月25日公表）によると、渋谷区におけるライフラインの被害想定は以下のとおり。



出展：渋谷区民防災マニュアル

第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策

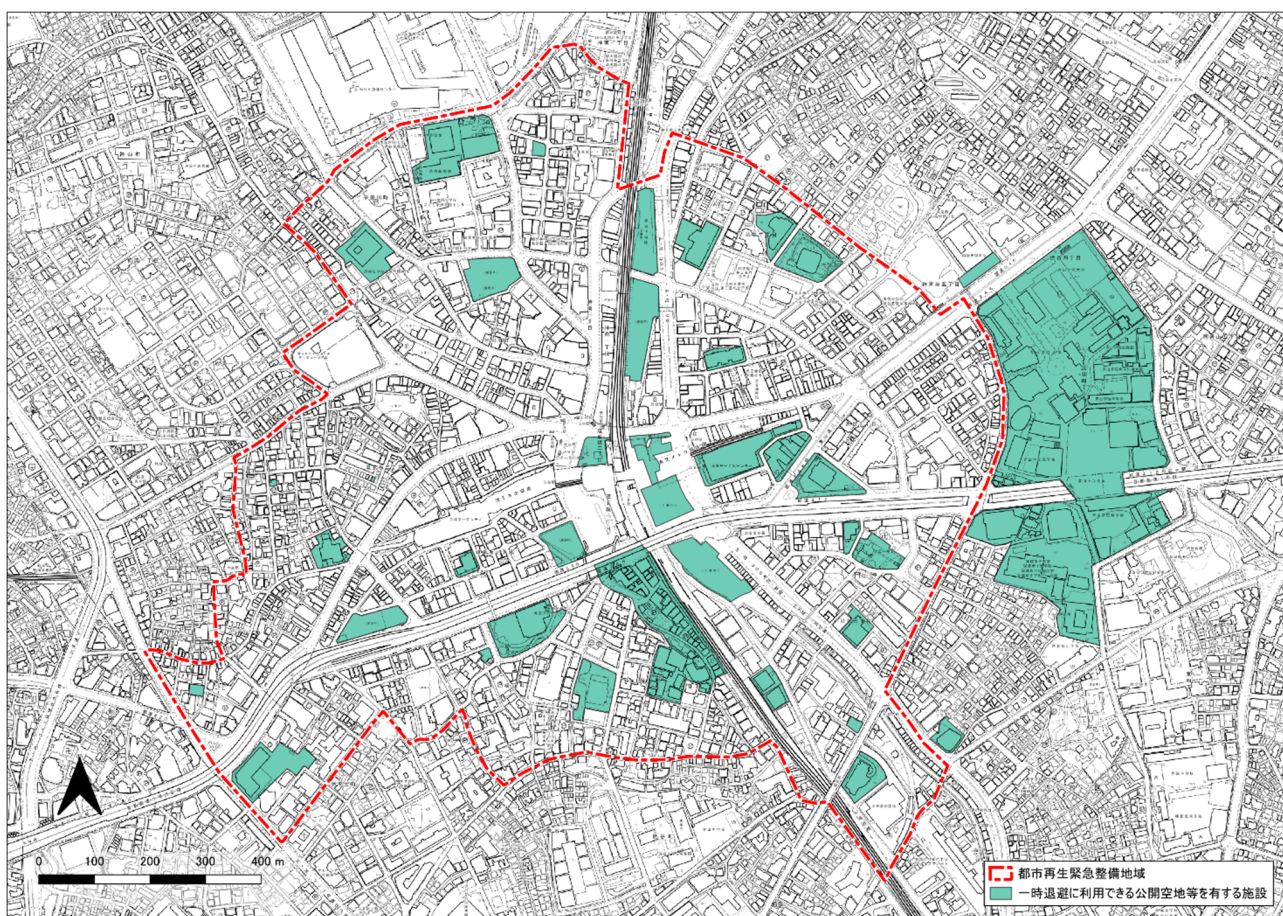
1 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事業

1 一時退避に利用できる公開空地等の整備

- ・一時退避には、災害時に安全に滞在できる空地や屋内空間が利用できると考える。
- ・一時退避に利用できる公開空地、公園等は地域内に約69,922m²*程度存在する
※公開空地面積は植栽部分等も含んだグロスの数字であり、人が滞在可能な部分の面積はこれより小さくなる。
- ・地域外周辺には、明治神宮・代々木公園一帯や青山学院・実践女子学園一帯の避難場所がある。

⇒一時退避に利用できる公開空地等は地区により偏りがあり、特に大規模な商業施設が多い駅近傍等で不足が見込まれる。

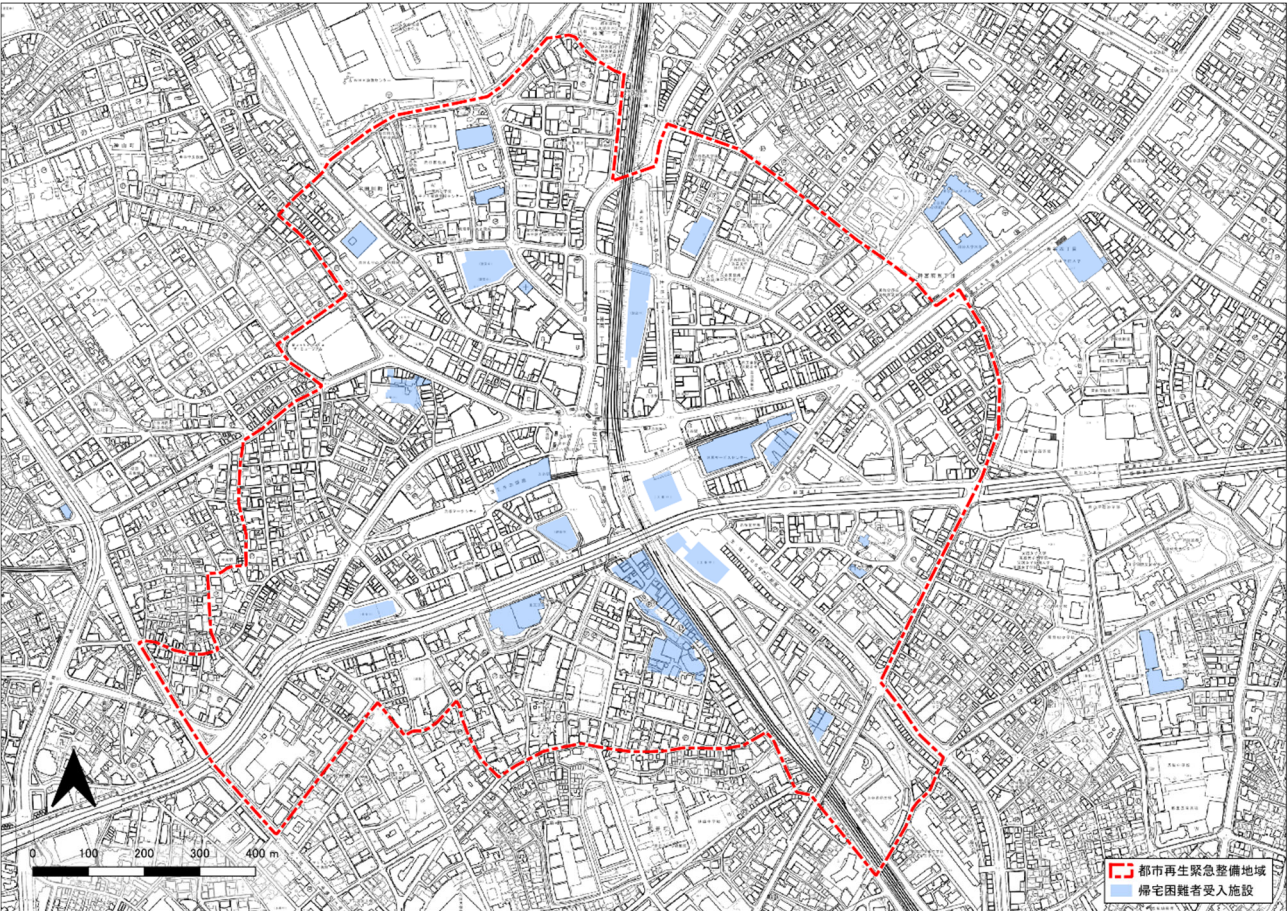
●一時退避に利用できる公開空地、公園等の分布図（令和7年度時点）



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。（承認番号）（MMT 利許第07-K113-10号）

第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策
1 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事業

2 帰宅困難者受入施設の整備



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) (MMT 利許第 07-K113-10 号)

受入可能人数 24,232 人（うち地域外 2,298 人）

	平日	休日
滞在所のない帰宅困難者数	19,300 人	32,190 人
受入可能人数	24,232 人	24,232 人
不足数	不足なし (+4,932 人分)	7,958 人

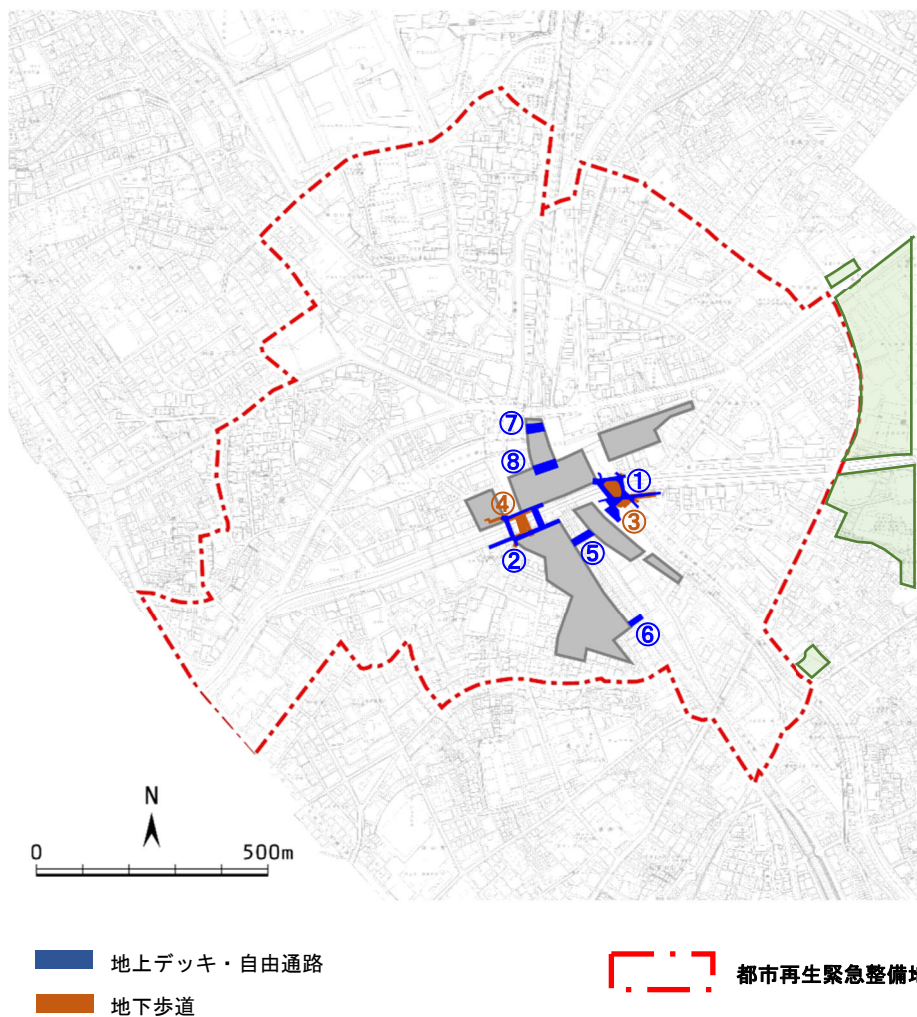
※地域外の施設のうち地域に近接して存在する施設も利用可能とした。
※受入可能人数には、非公表施設の受入人数も含む。

平日に関しては現状の施設数及び受入可能人数で充足しているが、休日については不足している。
加えて、この受入可能人数は全ての施設が開設されたことを前提としている点に留意する必要がある。

第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策
1 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事業

3 退避経路の整備

	施設名称	事業主体	図番	実施期間
1	国道246号東口デッキ	国土交通省	①	既設
2	国道246号西口デッキ	国土交通省	②	既設
3	国道246号東口地下歩道	国土交通省	③	既設
4	国道246号西口地下歩道	国土交通省	④	既設
5	渋谷駅南口北側自由通路	渋谷区	⑤	2019～2026
6	JR線横断通路 (渋谷駅南跨線人道橋)	渋谷駅桜丘口地区市街地再 開発組合	⑥	既設
7	渋谷駅街区北側自由通路	渋谷駅街区土地区画整理事 業共同施行者	⑦	2010～2031
8	渋谷駅街区中央自由通路		⑧	2010～2031



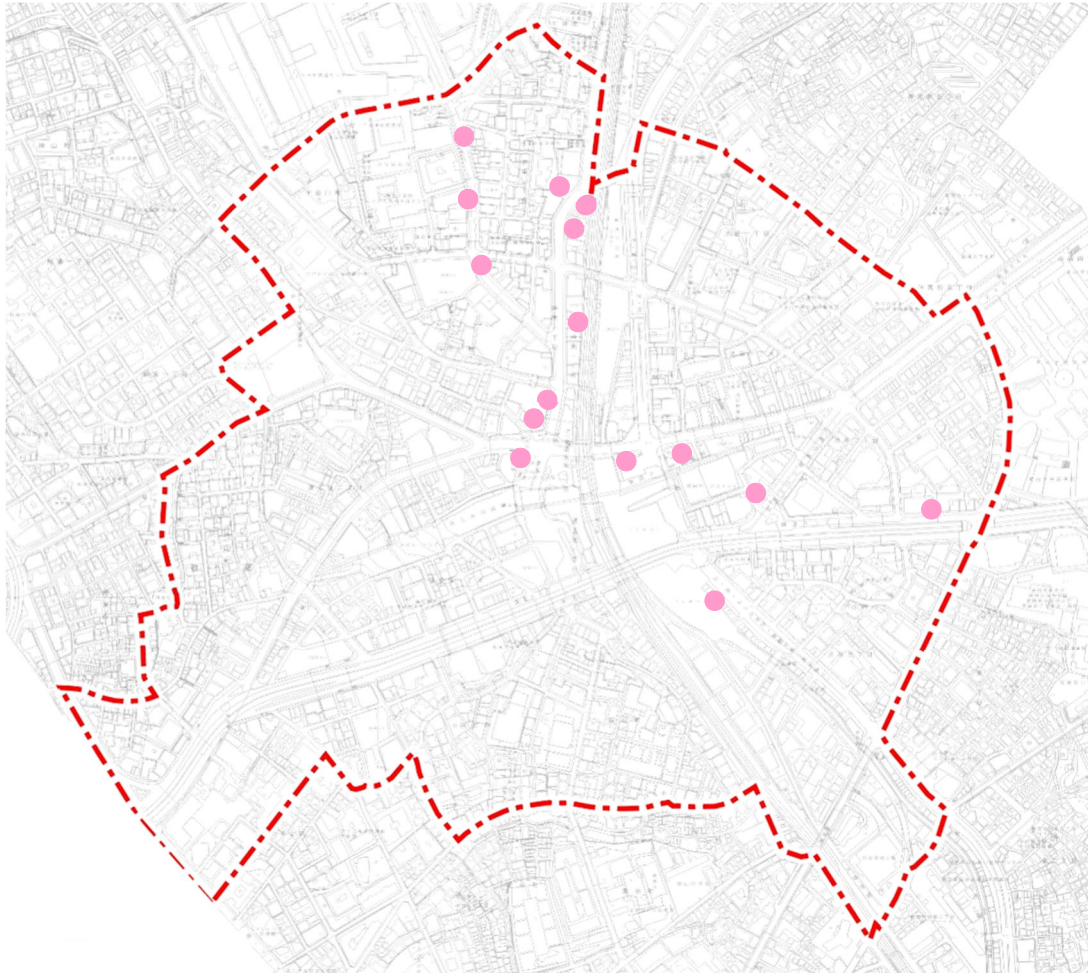
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号) (MMT利許第07-K113-10号)

第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策

1 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事業

4 災害時帰宅困難者支援案内板の整備

	施設名称	所有者	管理主体	事業主体	備考
1	災害時帰宅困難者支援案内板	渋谷区	渋谷区	渋谷区	



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) (MMT 利許第 07-K113-10 号)

「帰宅困難者受入施設」表示板設置の東京電力地上用機器



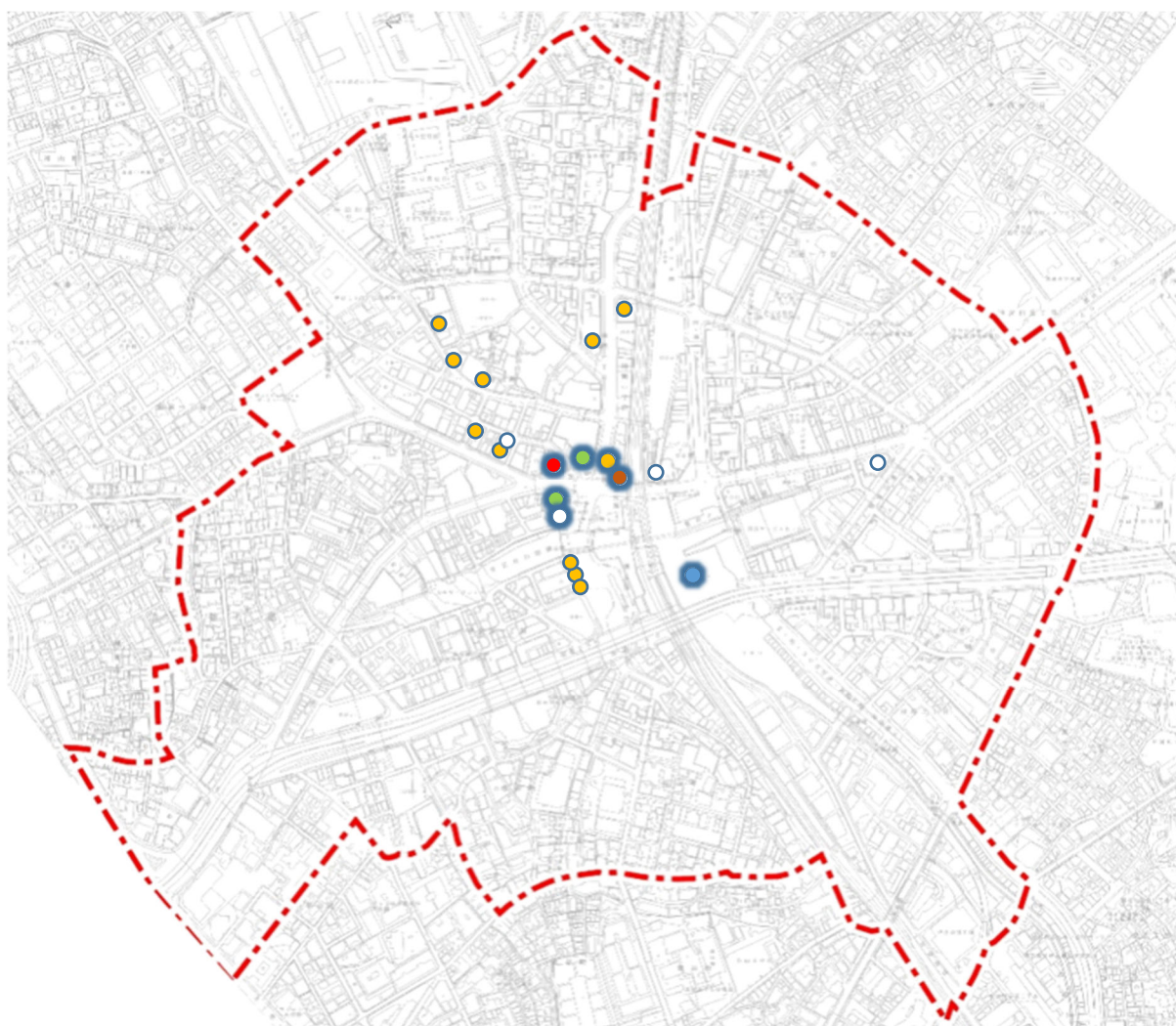
都市再生緊急整備地域

5 情報伝達施設の整備

<街頭ビジョン>

街頭ビジョンは、平常時から公共情報を分かりやすく提供できる有効な情報発信手段であり、災害時にも避難情報の周知に寄与することが期待される。一部の街頭ビジョンは協定締結済である。

一方で、電力供給に依存するという特性上、停電等により利用が制限される可能性もあることから、その利点を生かしつつ、他の情報伝達手段と併せて情報提供体制の充実を図る。



株式会社シブヤテレビジョン	●
株式会社東急エージェンシー	●
株式会社パス・コミュニケーションズ	●
株式会社毎日広告社	●
株式会社ヒット	○
渋谷スクランブルスクエア株式会社	●

 都市再生緊急整備地域

※協定締結済の街頭ビジョンは太枠で示している

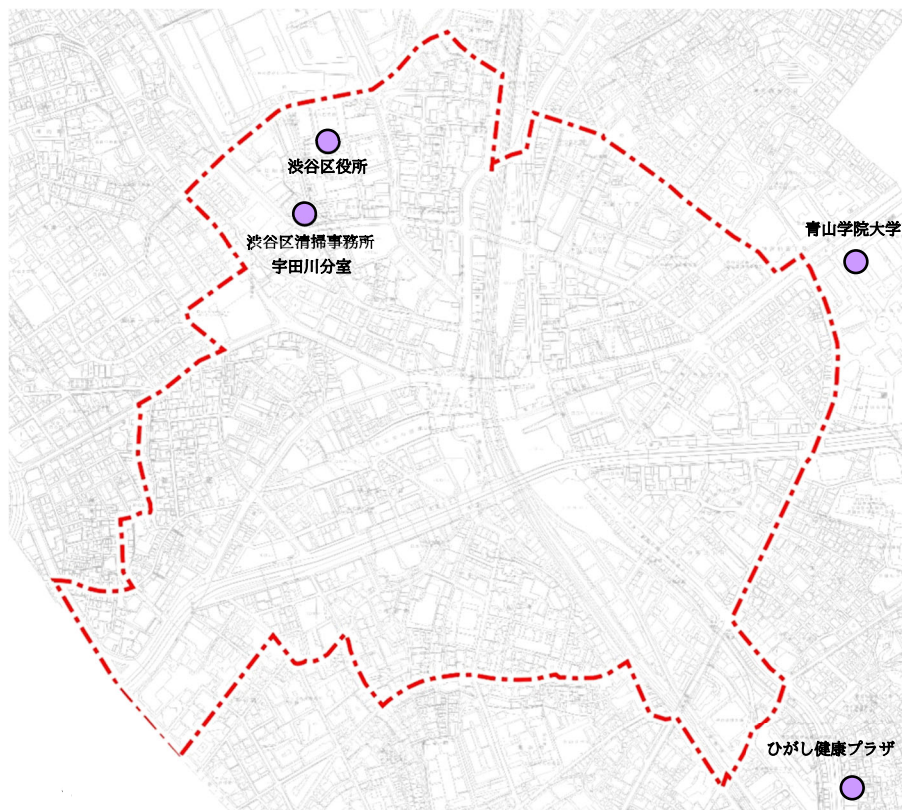
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) (MMT 利許第 07-K113-10 号)

第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策

1 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事業

<防災情報ステーション>

渋谷区では、帰宅困難者対策として主要幹線道路沿いに防災情報ステーション（屋外用Wi-Fi）を整備している。災害時に防災ポータルへ接続し、災害情報や帰宅困難者受入施設の開設状況を確認できる環境を提供する。蓄電池搭載により停電時も一定期間稼働し、円滑な情報収集を支援する仕組みになっている。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) (MMT 利許第 07-K113-10 号)

<SHIBUYA Wi-Wi-Fi>

一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメントとイッツ・コミュニケーションズが運営する誰でも利用可能なSHIBUYA Wi-Wi-Fiが利用できる。2018年9月サービス利用開始。



出典：SHIBUYA Wi-Wi-Fi 利用について | SHIBUYA +FUN PROJECT | 一般社団法人渋谷駅前エリアマネジメント

※エリアは順次拡大中のため最新情報は公式ウェブサイトにて確認

地下渋谷駅をはじめ、しぶちかショッピングロード、ハチ公前広場、モヤイ像周辺、東急百貨店本店・東横店、渋谷ストリーム、渋谷ヒカリエ、QFRONT、渋谷マークシティ、渋谷キャストの11か所からスタート、渋谷フクラス、渋谷スクランブルスクエア東棟、渋谷駅東口地下広場、セルリアンタワー東急ホテル、北谷公園、渋谷サクラステージ、渋谷アクシュ等が追加され16か所に拡大、今後も順次拡大していく。

サービスの利用料は無料。日本語、英語、韓国語、中国語（繁体字・簡体字）に対応している。大規模災害時は登録不要で利用が可能。渋谷区の防災ポータルと連携する。

今後も実効性確保のため、災害時の運用等について、定期的な協議を行っていく。

2 渋谷駅周辺地域における滞在者の安全確保に関する事務

1 避難誘導計画の更新

都市再生安全確保計画に加え、避難誘導計画の深度化を進める。

2 帰宅困難者対策協議会における訓練の実施

<実地訓練>

1年に1回程度、渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会において実地訓練を行う。

<情報伝達訓練>

1年に3回程度、渋谷区防災アプリのコミュニティ機能を活用した情報伝達訓練を実施する。

3 事業者における防災対策の状況

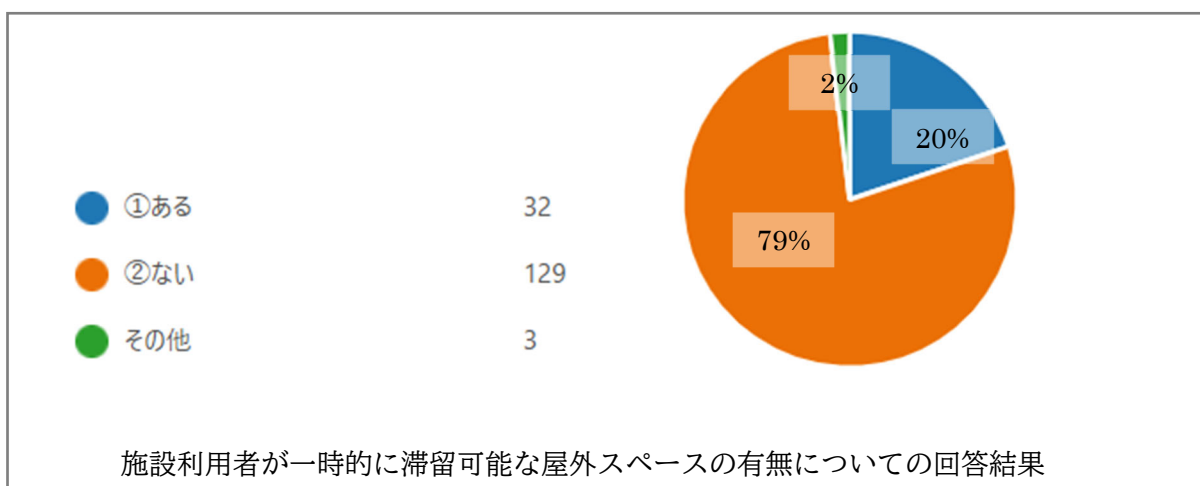
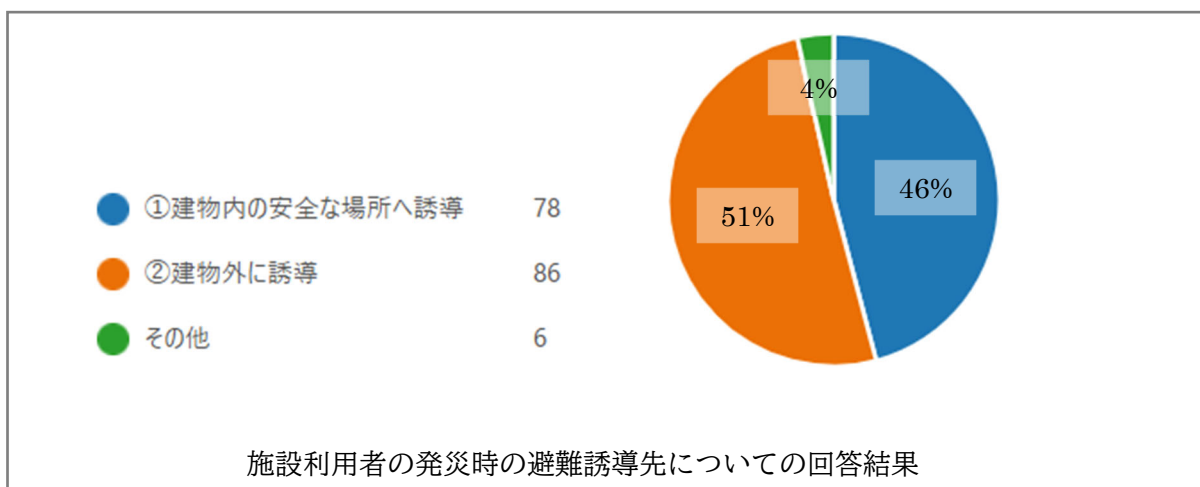
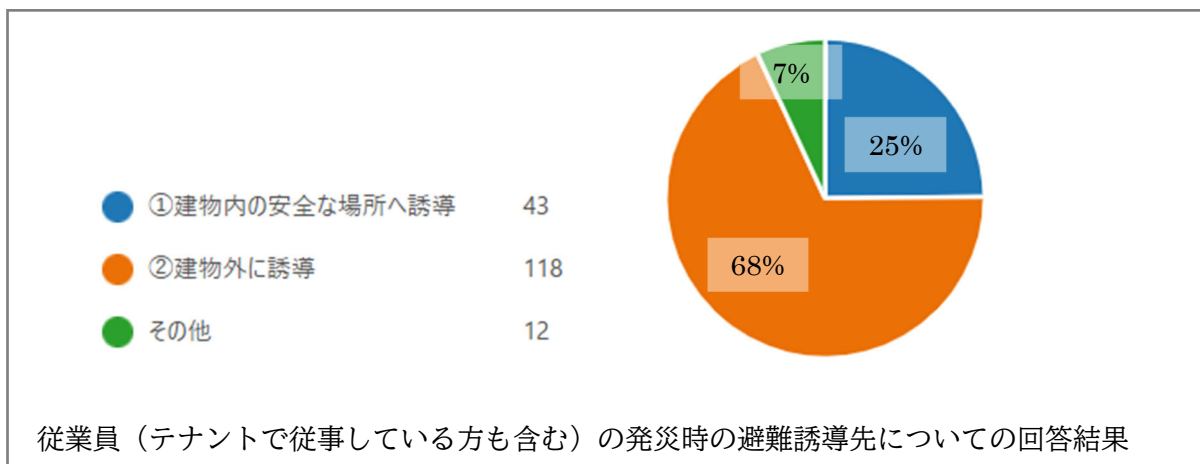
都市再生安全確保計画の改定に向けて、事業者の対策の進捗等の現状を整理し、課題を抽出することを目的として、アンケート調査を実施した。

1 従業員数30人以上の事業者へのアンケート

対象	渋谷駅周辺地域都市再生緊急整備地域内における従業員数30人以上の事業所
実施期間	令和7年10月3日～令和7年10月19日
回答方法	Microsoft Forms
回答数	174

(1) 発災時の避難誘導について

- 発災時には、約3割の建物で従業員を、約5割の建物で施設利用者を、建物内の安全な場所へ誘導している。
- 施設利用者が一時的に滞留可能な屋外スペースは、主要なテナントへのアンケートでは、約8割が滞留可能な屋外スペースはないと回答している。

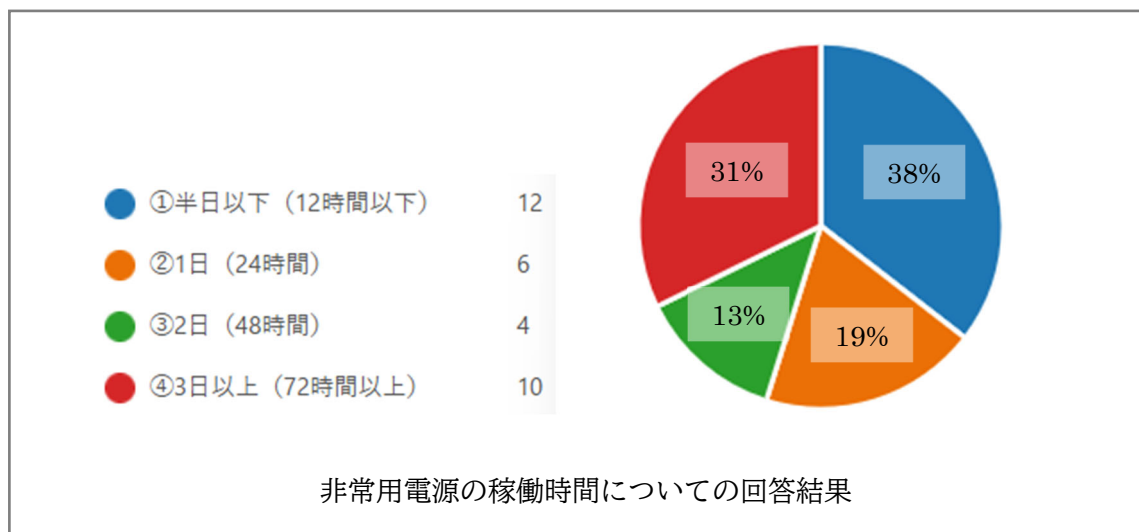
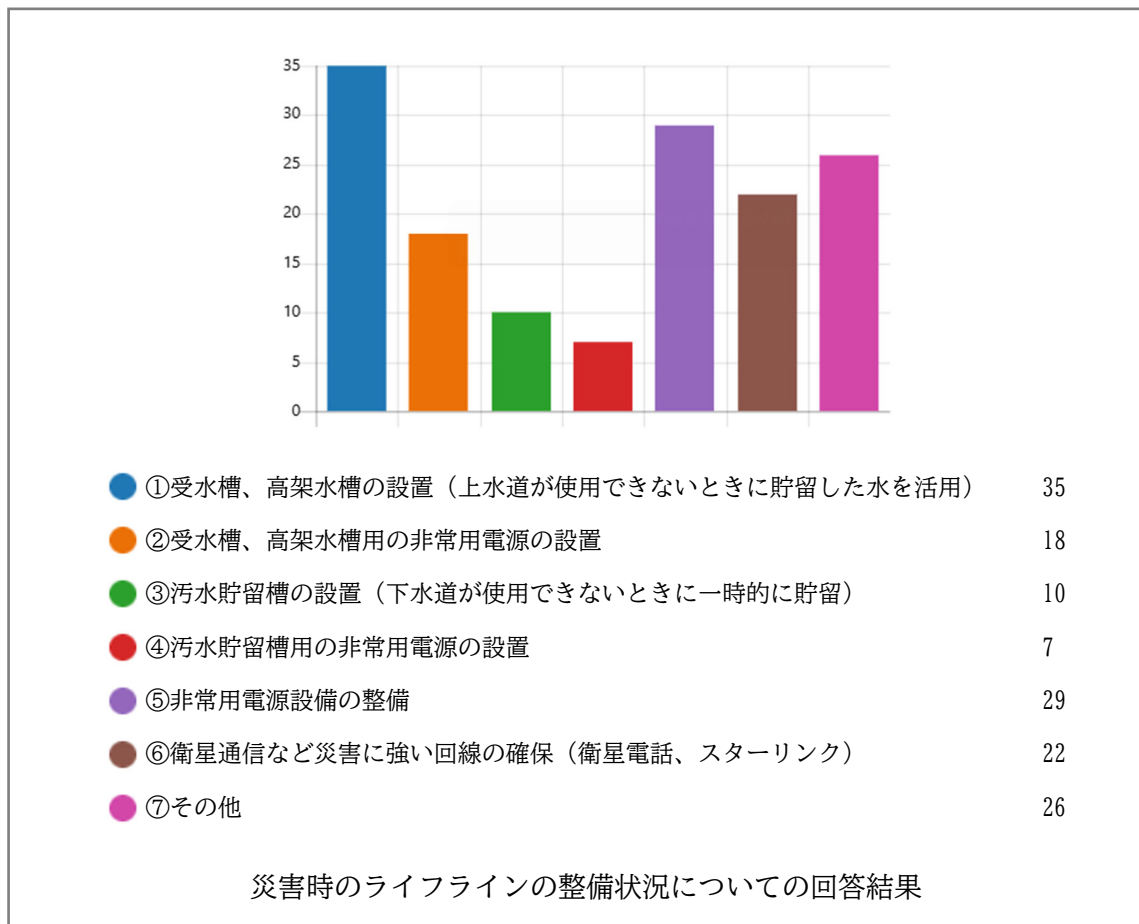


第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策

3 事業者における防災対策の状況

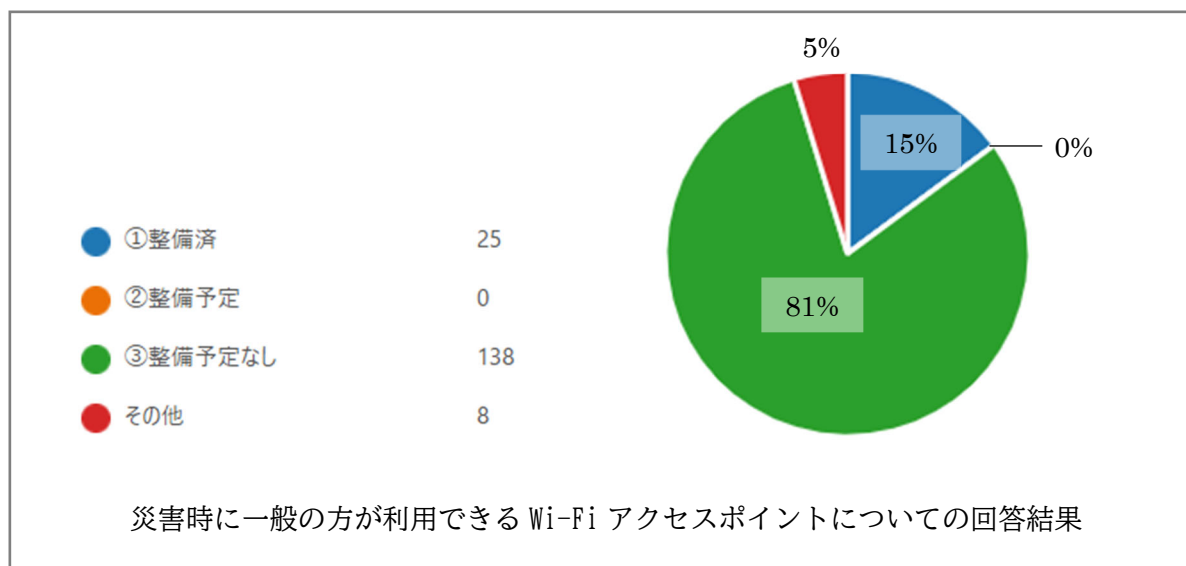
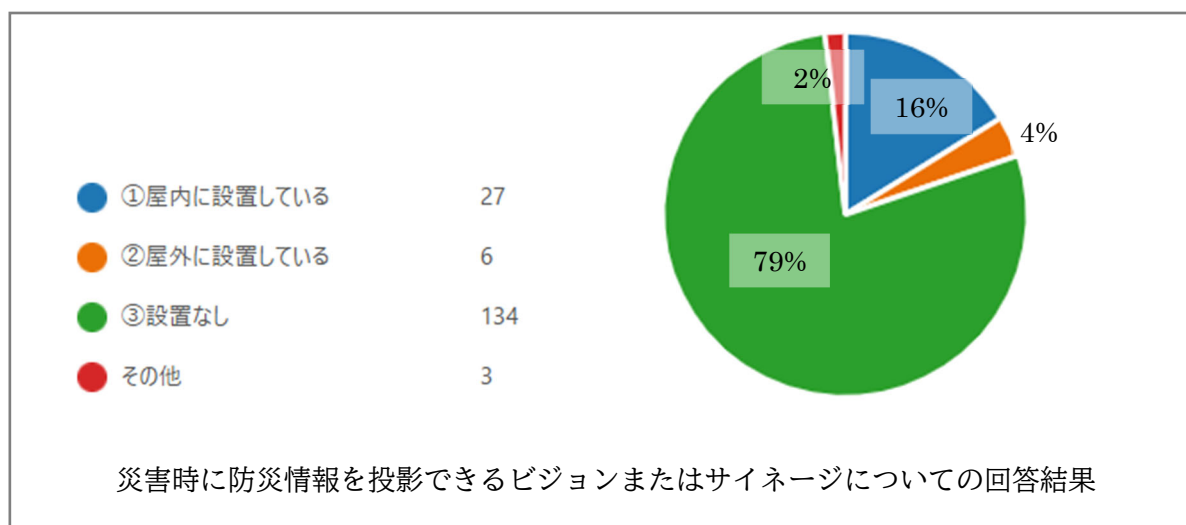
(2) 非常用電源設備の導入状況

- 非常用発電設備は約2割の建物で導入されている。
- 非常用電源設備の稼働時間は、3日以上確保できているのは約3割に留まっている。



(3) 情報伝達施設について

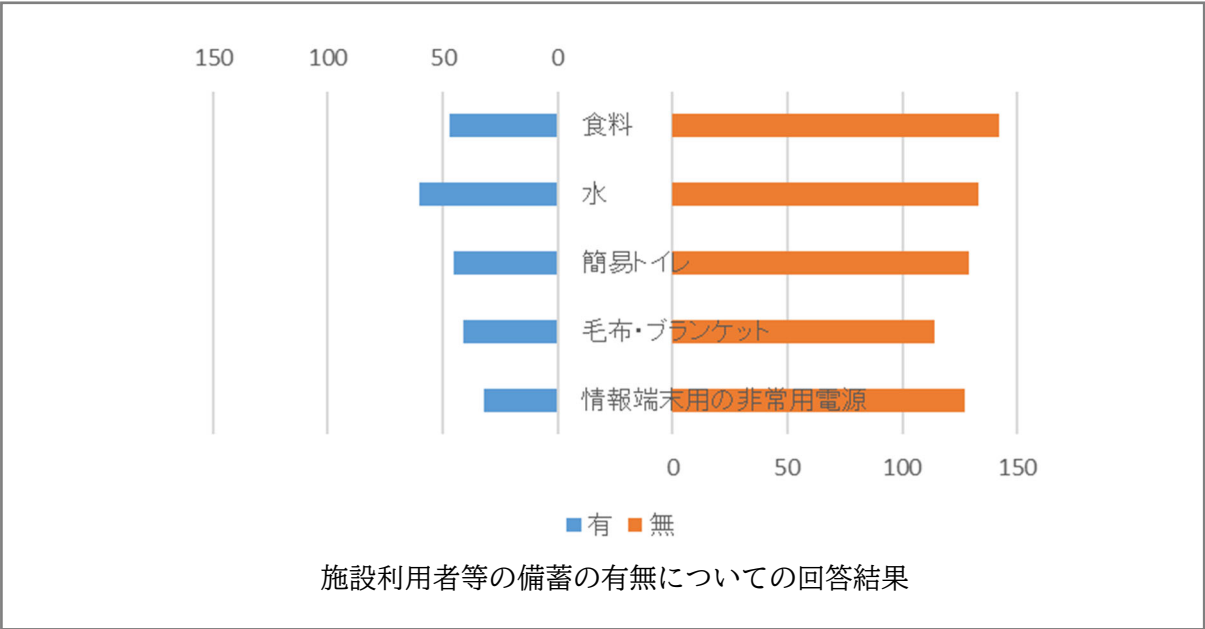
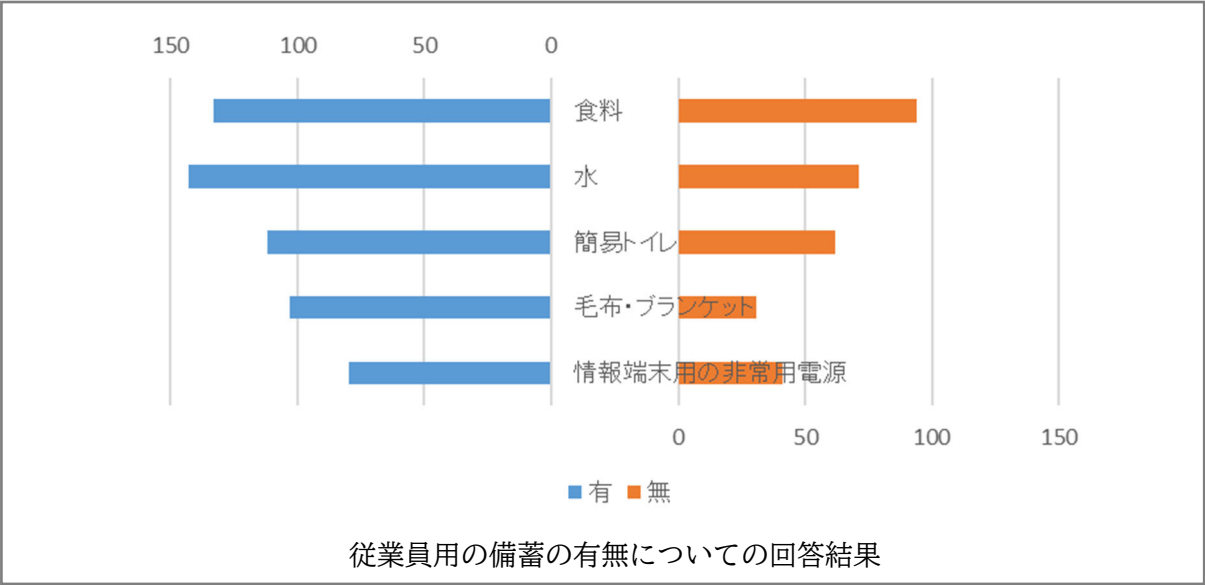
- 災害時に防災情報を投影できるビジョン又はサイネージは、主要なテナントにおいて約2割の建物に整備されている。設置場所は建物内が大部分である。
- 災害時に一般の方も使える Wi-Fi のアクセスポイントは、整備済みの建物は15%と、過半は整備予定がない。
- 衛星通信など災害に強い回線の確保（衛星電話、スターリンク）が導入されている施設もある。



第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策
3 事業者における防災対策の状況

(4) 備蓄物資について

- テナントの従業員のための備蓄物資は、飲料水、食料が約8割、簡易トイレ、毛布等が約6割、情報端末用の非常用電源が約5割である。
- 従業員以外のための備蓄状況は、飲料水が約3割、食料、簡易トイレ、毛布等、情報端末用の非常用電源が約3割を下回っている。

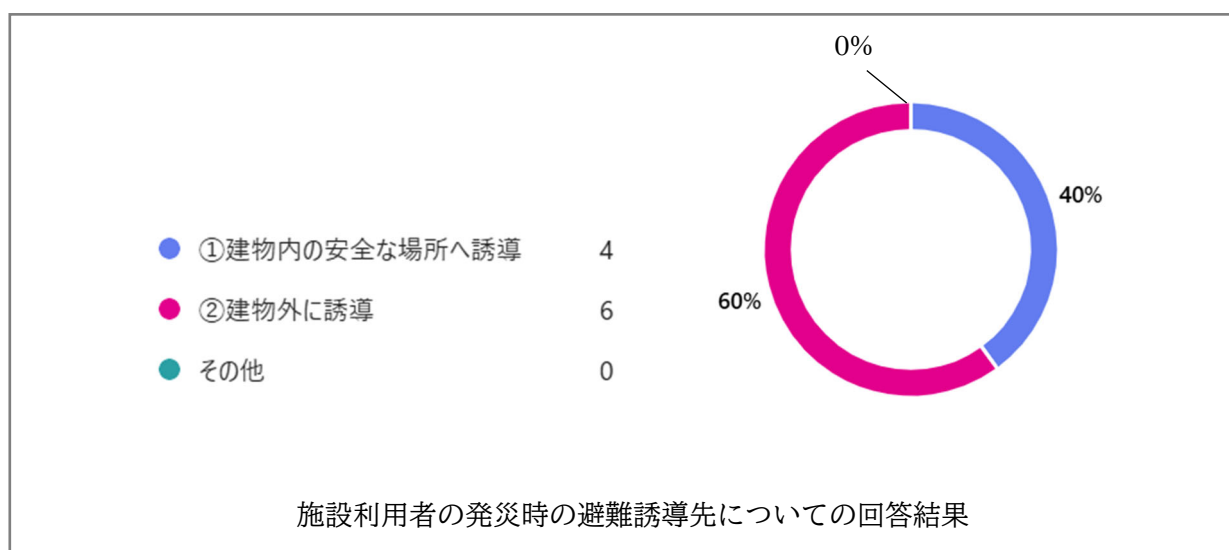
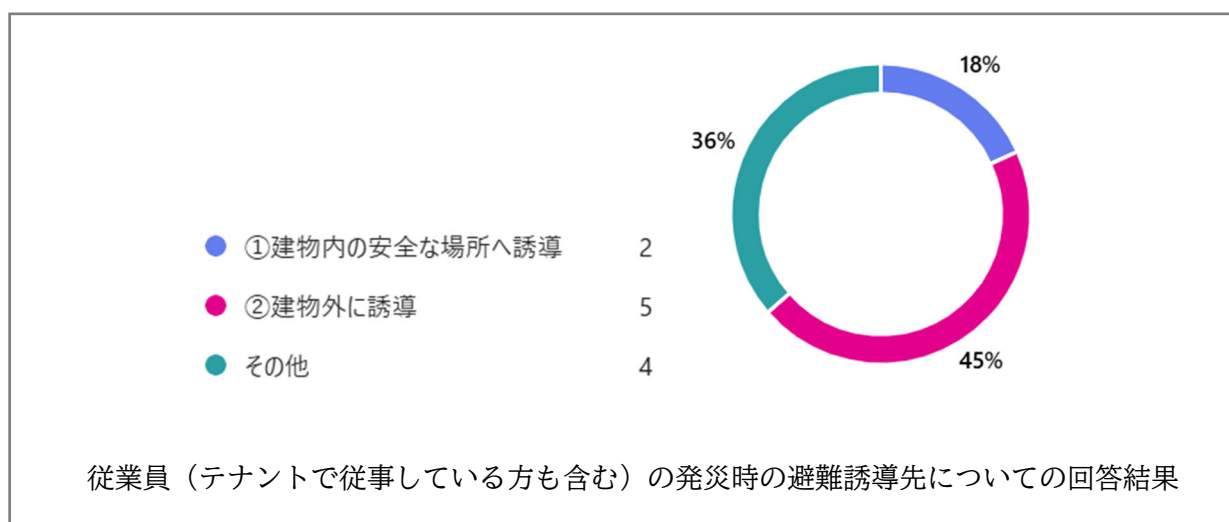


2 ビル所有者・ビル管理者へのアンケート

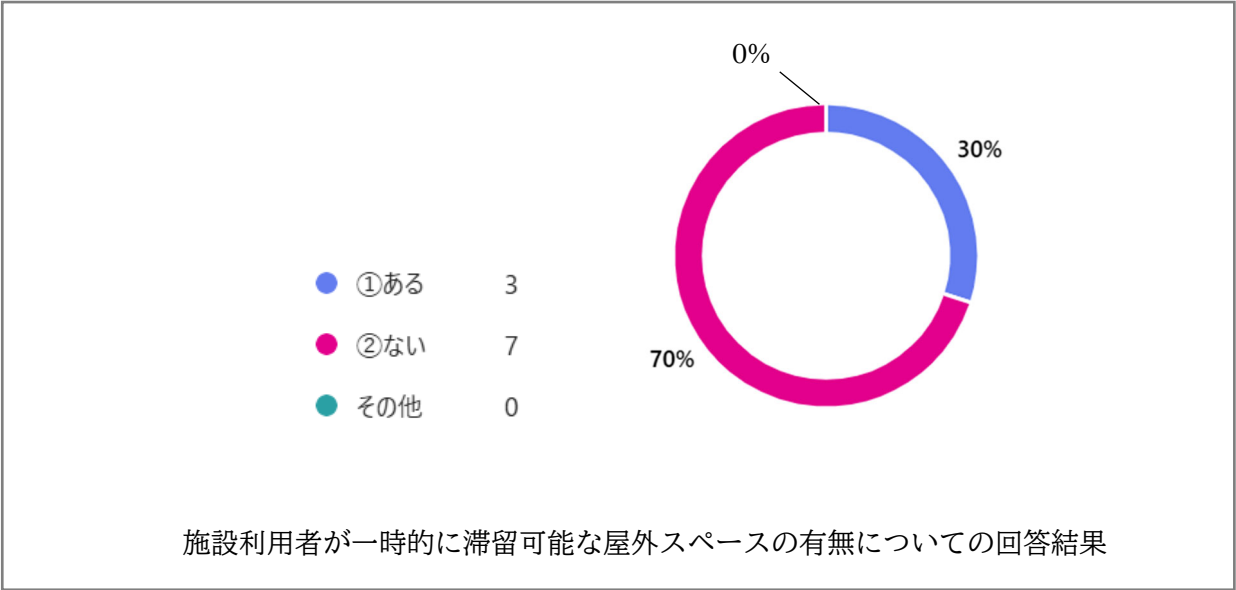
対象	渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会の参加企業のうち主にビル所有者・ビル管理者
回答方法	Microsoft Forms
回答数	11

(1) 発災時の避難誘導について

- 発災時には、約2割の建物で従業員を、約4割の建物で施設利用者を、建物内の安全な場所へ誘導するとしている。
- 施設利用者が一時的に滞留可能な屋外スペースは、主要なテナントへのアンケートでは、約7割が滞留可能な屋外スペースはないと回答している。

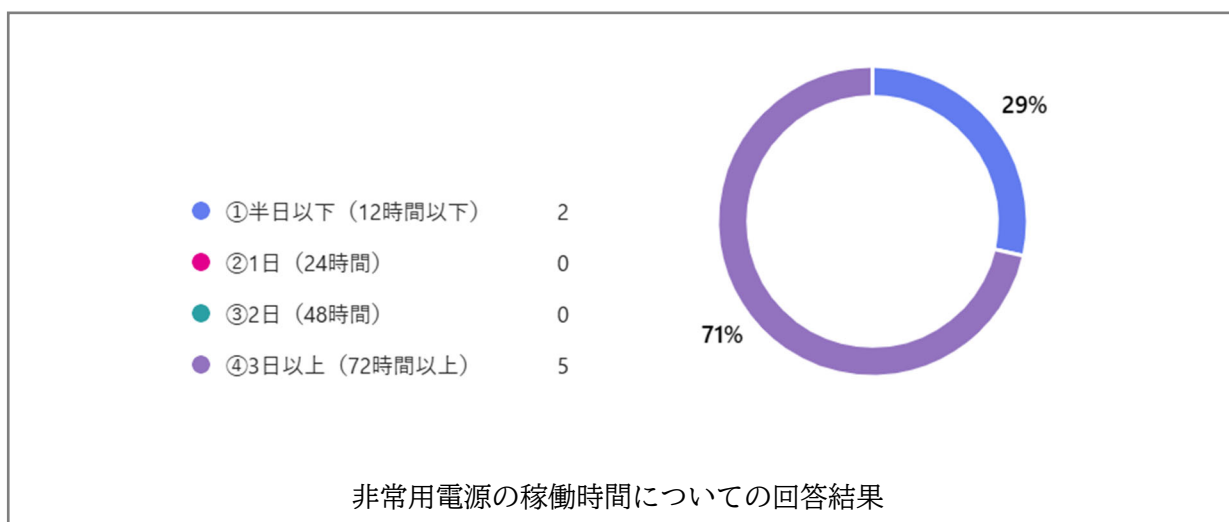
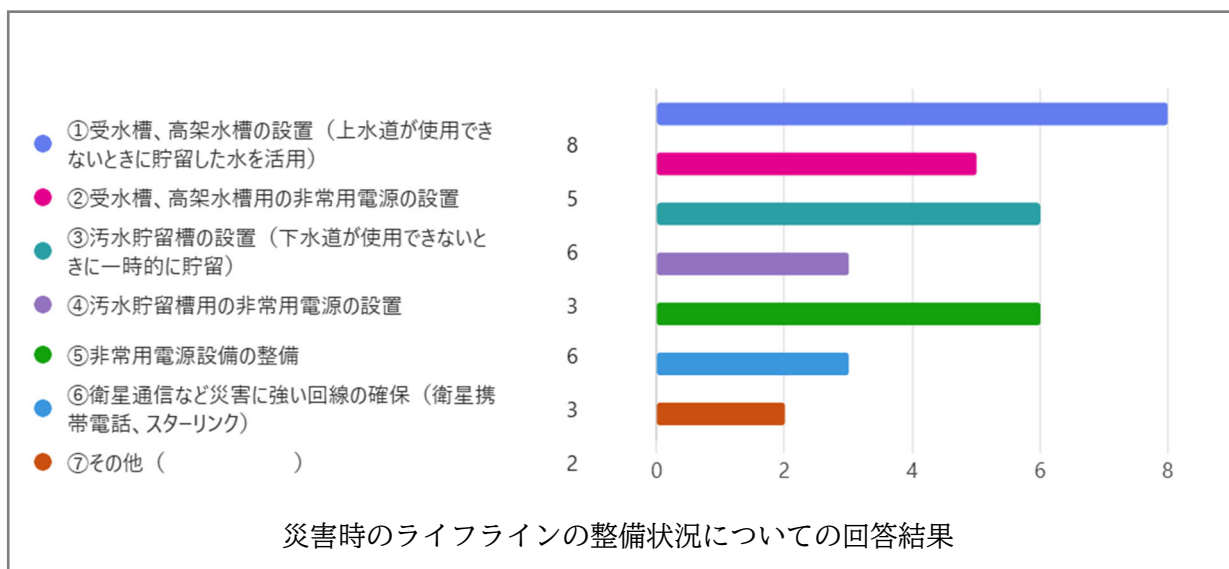


第4章 渋谷駅周辺地域における帰宅困難者対策
3 事業者における防災対策の状況



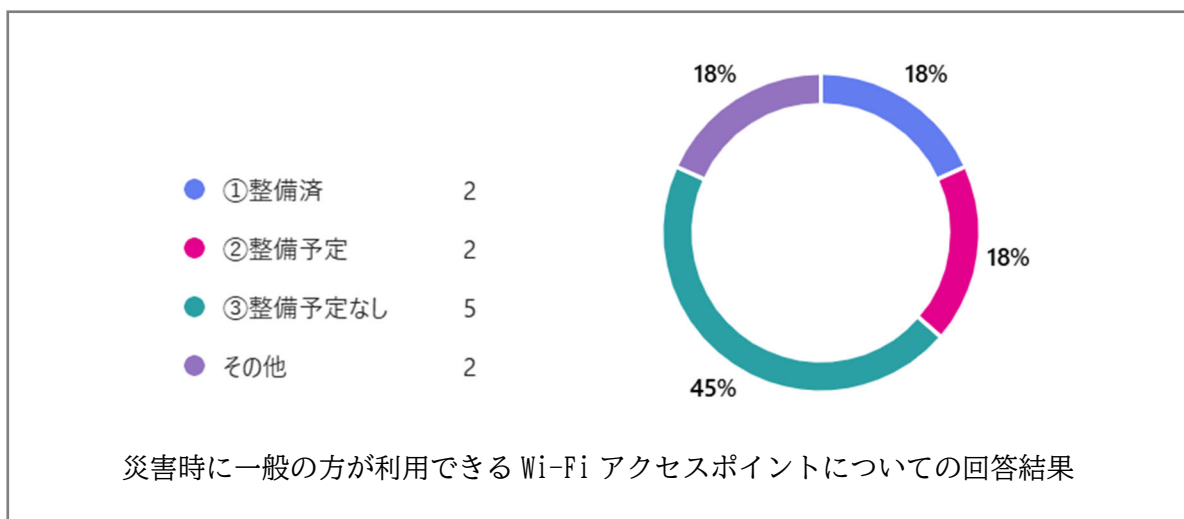
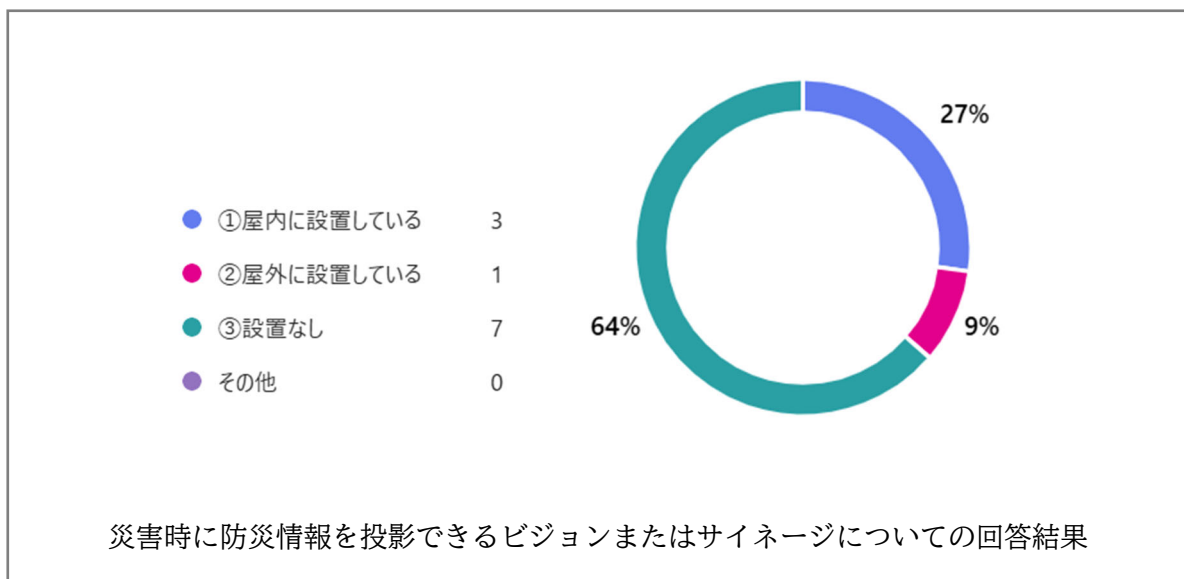
(2) 非常用電源設備の導入状況

- 非常用発電設備は約6割の建物で導入されている。
- 非常用電源の稼働時間は、約7割の建物で3日以上確保されている。



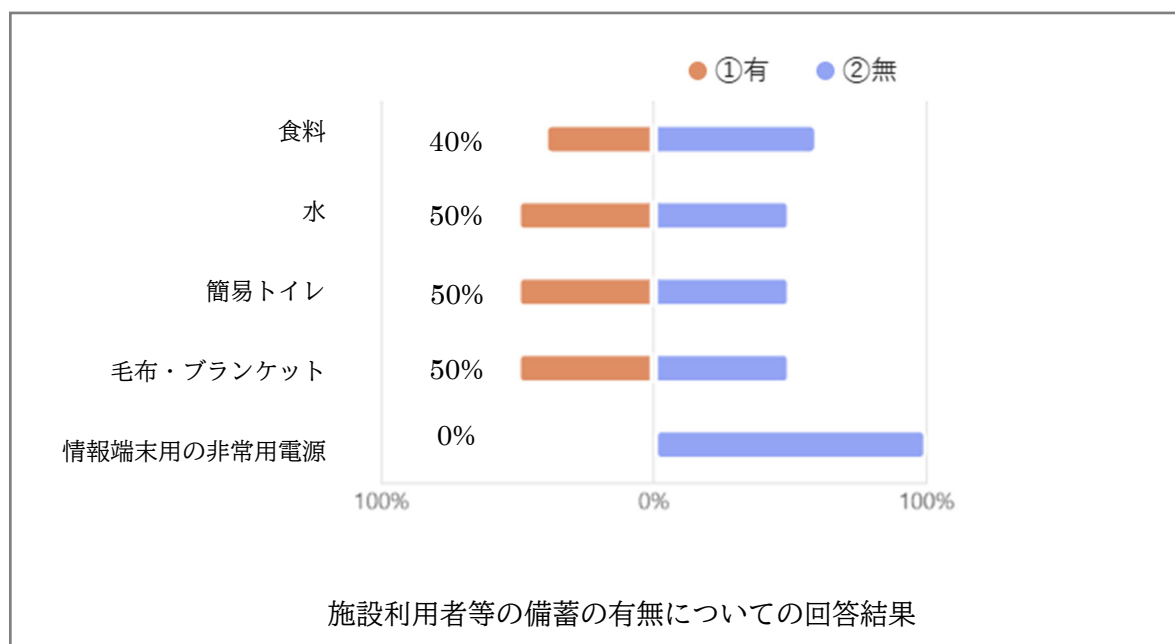
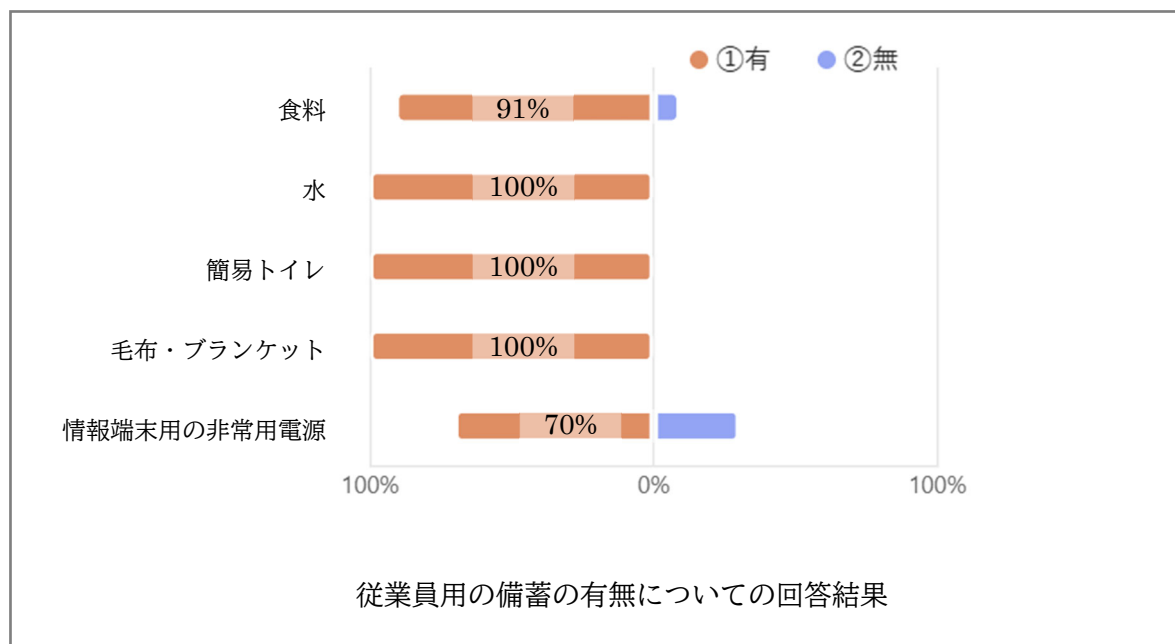
(3) 情報伝達施設について

- 災害時に防災情報を投影できるビジョン又はサイネージは、主要なテナントにおいて約4割の建物に整備されている。設置場所は建物内が大部分である。
- 災害時に一般の方も使える Wi-Fi のアクセスポイントの整備状況は、整備済・整備予定を含めて約4割であり、過半は整備予定がない。
- 衛星通信など災害に強い回線の確保（衛星電話、スターリンク）が導入されている施設もある。



(4) 備蓄物資について

- テナントの従業員のための備蓄物資は、飲料水、簡易トイレ、毛布・ブランケットは全ての建物で備蓄済、食糧が約9割、情報端末用の非常用電源が約7割である。
- 従業員以外のための備蓄状況は、食料、飲料水、簡易トイレ、毛布等が4～5割程度であり、情報端末用の非常用電源は備蓄なしの回答であった。



第5章 渋谷駅周辺地域の課題と取組方針

計画の位置づけや地域の現状を踏まえ、地域の防災上の課題を以下の6点とし、それぞれに取組方針を定めるとともに、今後、方針に沿って具体的な事務、事業を実施していく。

- ① 多数かつ多様な一時退避者、帰宅困難者の発生
- ② 一時退避者、帰宅困難者の安全確保
- ③ 安全な場所への誘導と情報提供
- ④ 要配慮者・負傷者の対応
- ⑤ 備蓄とライフラインの確保
- ⑥ 工事中の安全確保

取組方針

具体的な事務、事業

(都市再生特別措置法第19条の15第2項第2～6号)

1 多数かつ多様な一時退避者、帰宅困難者の発生

1 課題

- ・ 地域内の耐震化率が75%と改善はされているが、発災時に建物が大きな損傷を受ける可能性がある。損傷を受けた建物の在館者は、一時退避を余儀なくされる。
- ・ 特に宇田川町の南側（渋谷センター街周辺）の地域は商業施設が集積し、耐震化率も低いため一時退避者による混乱が予想される。
- ・ 事業所内待機をしない人、建物の損壊等により事業所内待機をできない人、観光客や買物客等、多数の滞在場所のない帰宅困難者が発生し、混乱が生じるおそれがある。
- ・ 今後も駅周辺の開発により、渋谷を訪れる観光客や買物客はさらに増え、駅周辺滞留者及び一時退避者、帰宅困難者の増加ならびに多様化が見込まれる。

2 課題に対する取組方針

○ 事業所内待機の徹底により、一時退避者や帰宅困難者の数を減らす

- ・ 渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は、事業所内待機の普及啓発に努める。
- ・ 渋谷区は、事業所内待機の積極的な普及啓発に努める。
- ・ 事業者は事業所内待機について事業所内で共有し、必要な備え（備蓄等）に努める。

○ 建物耐震化の推進により一時退避者や帰宅困難者の数を減らす

- ・ 事業所の耐震化を推進し、事業所内で安全に待機できる従業員を増やすことにより、一時退避者および帰宅困難者の低減につなげる。

2 一時退避者、帰宅困難者の安全確保

1 課題

- ・ 現状、一時退避に利用できる公開空地等が不足している。
- ・ 帰宅困難者受入施設が不足している。特に休日は開設が困難な施設も多く、受入施設の確保が課題である。
- ・ 帰宅困難者に対応するスタッフの不足等が原因で、帰宅困難者受入施設が増加しない。

2 課題に対する取組方針

○ 一時退避に利用できる公開空地等・帰宅困難者受入施設を増やす

- ・ 行政機関及び事業者は協働し、一時退避空間や帰宅困難者受入施設が不足するため、地域外の滞留可能な場所への誘導を検討する。
- ・ 渋谷区は、一時退避に利用できる空地等を増やせるよう、事業者等に働きかけを行う。
- ・ 大規模建築物を建築する事業者は「渋谷区安全・安心なまちづくりのための大規模建築物に関する条例」に基づき、帰宅困難者受入施設を確保する。
- ・ 開発事業者は、在館者の一時退避に利用できる公開空地等と帰宅困難者受入施設を確保するとともに、施設外の一時退避者や帰宅困難者の受入れにも努める。
- ・ 渋谷区及び事業者で協働し、休日における発災でも帰宅困難者受入施設を開設できるような仕組みづくりを検討する。
- ・ 渋谷区と渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は協力し、帰宅困難者受入施設のマニュアルの整備、スタッフの融通等により、事業者の負担と施設内における二次災害の責任問題といったリスクを軽減し、さらなる受入施設の増加につなげる。

○ 利用者保護による滞留者や行き場のない帰宅困難者の削減

- ・ 商業施設等、多くの利用者が滞在する施設の管理者に対し、利用者を屋外に出さない「利用者保護」を徹底するよう、周知を行う。それにより、滞留者や行き場のない帰宅困難者数の減少に繋げる。
- ・ 駅から鉄道利用者が一斉に流出し周辺が混乱することを防止するため、鉄道事業者は駅周辺に一時退避に利用できる場所を確保するとともに、当該スペースへの円滑な誘導体制を整備する。

○ 退避経路の安全を確保する

- ・ 事業者は、建物の耐震化に努めるとともに、看板等が落下して歩行者に危害を及ぼさないように、定期的な点検と補修に努め、退避経路の安全を確保する。

3 安全な場所への誘導と情報提供

1 課題

- ・ 適切な誘導が行われないと、発災時の物資輸送の要となる緊急輸送道路（明治通り、青山通り、六本木通り）に滞留者がはみ出し、輸送の妨げとなるおそれがある。
- ・ 駅を中心に放射状に延びる幹線道路を通して、駅周辺に人が集まりやすい。
- ・ 滞留者に対して、情報を迅速かつ正確に伝えることが難しい。
- ・ 滞留者を誘導する人員が不足しているため、そのような状況でも滞留者を誘導出来る方法の検討が必要である。
- ・ 街頭ビジョンやWi-Fiは非常用電源がなければ停電時に稼働させることが出来ない。
- ・ 今後の開発により、一時退避に利用できる公開空地等の増加が見込まれる。それらの変化に合わせ、避難誘導方針の再検討が必要である。

2 課題に対する取組方針

○避難誘導計画に基づき、役割を分担して誘導を行う

- ・ 渋谷区及び事業者は、あらかじめ滞留者が多数発生する場所を把握し、駅周辺への人の集中による混乱が生じないように、避難誘導計画に基づき、一時退避時の誘導、帰宅困難者受入施設への案内を行う。
- ・ 人員が不足している状況でも避難誘導が実施できるよう、具体的な方策及び詳細な役割分担の検討を進める。
- ・ 渋谷駅周辺帰宅困難者対策 避難誘導マップの活用方法（配布場所・配布方法など）について検討を行う。

○円滑な避難誘導に資する設備の整備

- ・ 渋谷区は、一時退避場所や帰宅困難者受入施設を示す標識、横断幕等を地域内の主要な場所に設置し、来街者に情報を提供する。
- ・ 街頭ビジョンやWi-Fiアクセススポットの非常用発電機整備を推進する。

○発災時に関係者間で情報を提供できる体制を整備する

- ・ 渋谷区は、防災ポータル、防災アプリ等を活用し、必要とされる災害情報の提供を行う。
- ・ 渋谷区及び事業者は、Wi-Fiアクセスポイントを設置し、防災ポータル、防災アプリ等へアクセスできる環境を整備する。
- ・ 渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会で現地本部を設置し、アナログでやりとりが出来る環境を整える。

第5章 渋谷駅周辺地域の課題と取組方針

3 安全な場所への誘導と情報提供

○避難誘導計画をより実効性のあるものとするための検討を行う

- ・ 発災時における関係者の役割分担は避難誘導計画で定め、平常時から検討する。
- ・ 従来の数値分析に加え、人流シミュレーション等の手法を活用し、災害発生時における人の移動を可視化することで、避難誘導計画の実行性および妥当性の検証を行う。
- ・ 渋谷区及び関係事業者は、街頭ビジョンやWi-Fiの運用フローや更新について、定期的に協議を行う場を設ける。

○誘導、情報提供に関する定期的な啓発、訓練の実施

- ・ 渋谷区及び渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は、訓練を定期的実施し、滞留者の誘導、情報提供の方法の習熟に努めるとともに、地域内の関係者の啓発を行う。

4 要配慮者・負傷者の対応

1 課題

- ・ 障がい者、高齢者、妊婦、乳幼児、外国人、その他の配慮を必要とする人への支援体制が確立されていない。
- ・ 坂道や歩行者デッキへ接続するための階層移動、幹線道路の横断等、高齢者や車いす利用者にとって移動する際の負担が大きい。
- ・ 地域内に、応急処置やトリアージするための緊急医療救護所が1か所しかなく、場所、人員が不足する。
- ・ 地域内に大型医療施設がない上に、地域外へ救急車による搬送も期待できないため、重傷者の処置や搬送が困難である。
- ・ 地域内の耐震化や室内の家具転倒防止措置が十分でないため、建物の倒壊や家具の下敷きによる、負傷者が発生するおそれがある。

2 課題に対する取組方針

○行政機関及び事業者は協力し、要配慮者への情報提供と支援を行う

- ・ 行政機関及び事業者は、発災時に特別な支援が必要な障がい者、高齢者、妊婦、乳幼児、外国人等に対する支援体制を検討する。
- ・ 行政機関及び事業者は、外国人が理解できる多言語のサイン、ピクトグラム等の導入を図る。

○負傷者に対する地域内での応急対応と医療施設への搬送方法を確立する

- ・ 行政機関及び事業者は、負傷者の応急対応体制について検討する。
- ・ 行政機関及び事業者は、地域周辺の医療施設への搬送手段を検討する。

○帰宅困難者受入施設での優先ルール

- ・ 帰宅困難者受入施設は、要支援者を優先的に受け入れる。
- ・ 渋谷区は、帰宅困難者の受入に際して要支援者と及び付き添いの人の受入を優先することを積極的に広報し、ルールに対する社会的コンセンサスを醸成するように努める。

5 備蓄とライフラインの確保

1 課題

- ・ 従業員用の備蓄は一定程度確保されているが、滞在場所のない帰宅困難者分の備蓄は十分に確保されていない。
- ・ 電気、水道、ガス等のライフラインが途絶した場合、復旧には相当の日数を要する。

2 課題に対する取組方針

○地域内に備蓄物資を必要量確保する

- ・ 行政機関及び事業者は、事業所内待機に備え、食料・飲料水・生活必需品等を必要量備蓄する。
- ・ 帰宅困難者受入施設の所有者または管理者は、受入れた帰宅困難者ために必要なものを、備蓄する（食料・飲料水・生活必需品等）。

○ライフライン途絶に備える

- ・ 事業者は、ライフラインの途絶により事業継続が困難にならないように努める（耐震性の高い中圧ガス供給設備の導入、コージェネレーション・自家発電等による電力の確保、貯水槽の設置、緊急排水槽の設置等）。
- ・ 特に人命に関わる施設（病院・介護施設等）は、非常用発電機の設置に努める。

第6章 開発計画の整備に伴う将来の予測

渋谷駅周辺地域にある公開空地等の面積を合計し、一時退避に利用できる公開空地等の面積及び一時退避可能人数を算出した。

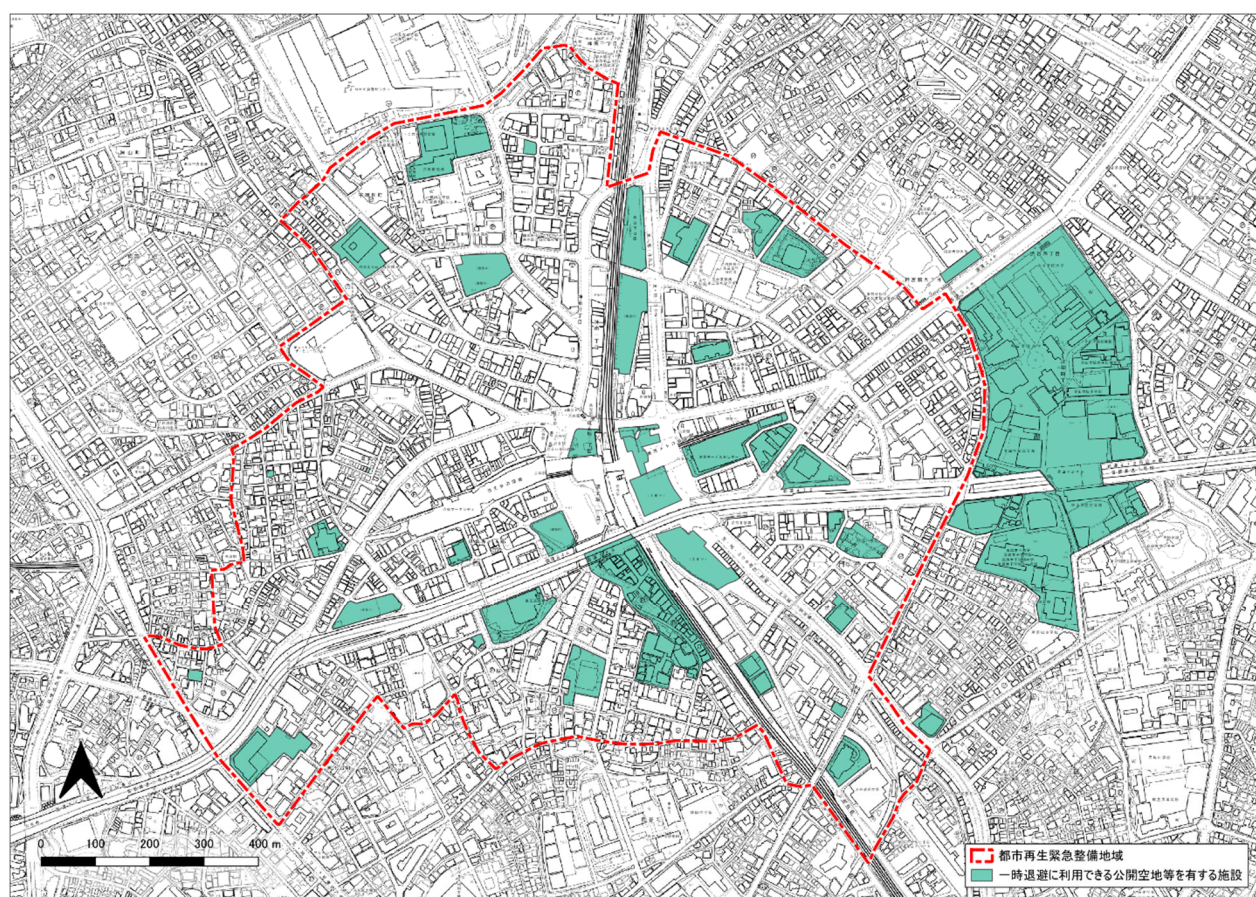
<算出方法>

面積のうち植栽部分等退避できない部分を減じるため0.7をかけ、その面積に1人/㎡の滞在密度として一時退避可能人数を算出した。

休日の一時退避者数が84,420人で、その人数が退避するのに必要な面積は120,600㎡である。それをもとに、不足している一時退避可能なスペース等の面積を算出した。

なお、位置図に着色で示す範囲のうち、「広場等」などの滞留可能な範囲のみを「一時退避可能なスペース」として面積集計した。

<現状（令和7年度時点）>

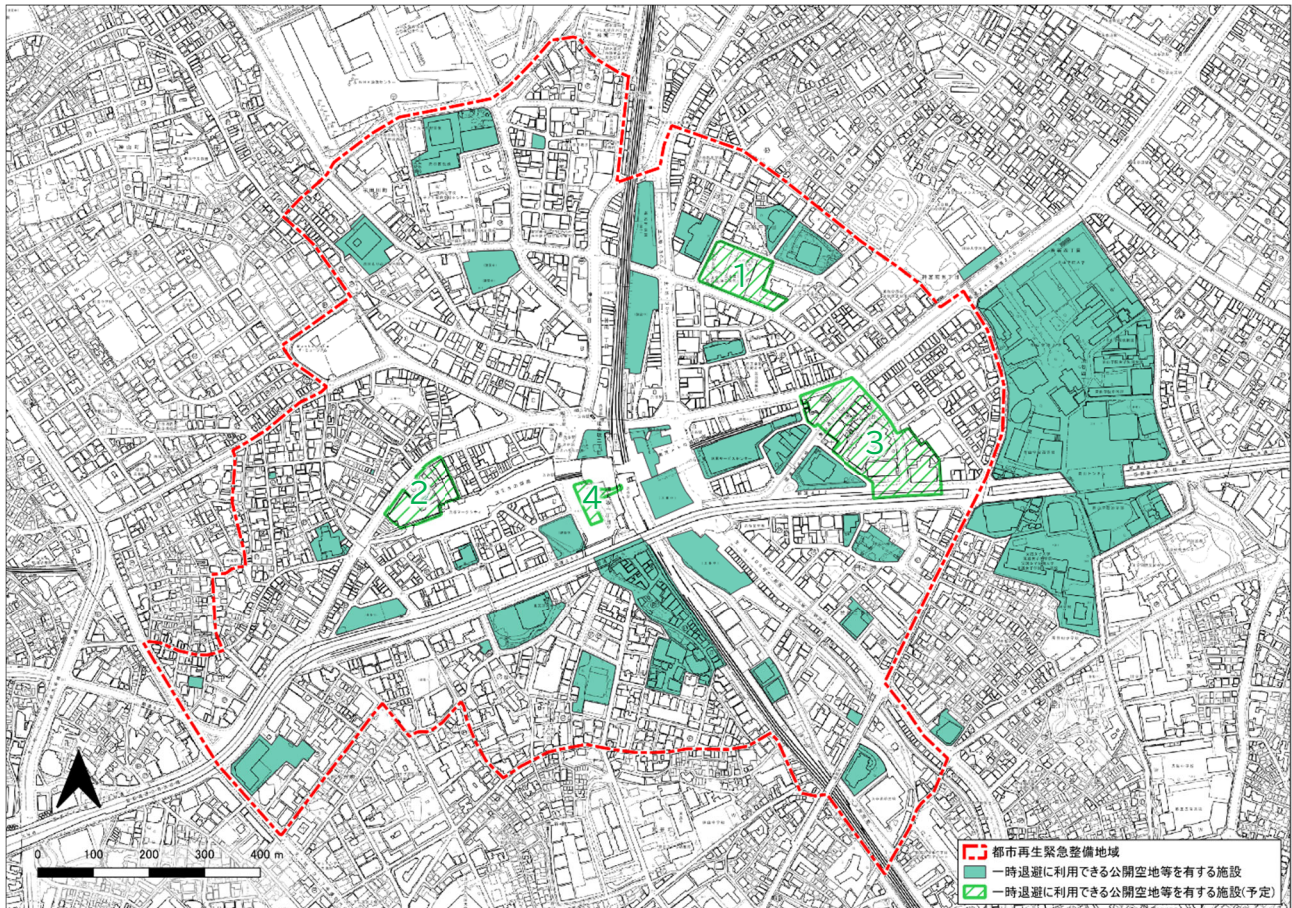


一時退避可能なスペース	69,922㎡
一時退避可能者数	48,946人
不足しているスペースの面積	50,678㎡

第6章 開発計画の整備に伴う将来の予測

一時退避に利用できる公開空地、公園等は、地域の外周部に多く、一時退避者が発生する渋谷駅周辺は少ない傾向であった。開発状況の進捗状況により改善傾向にある。

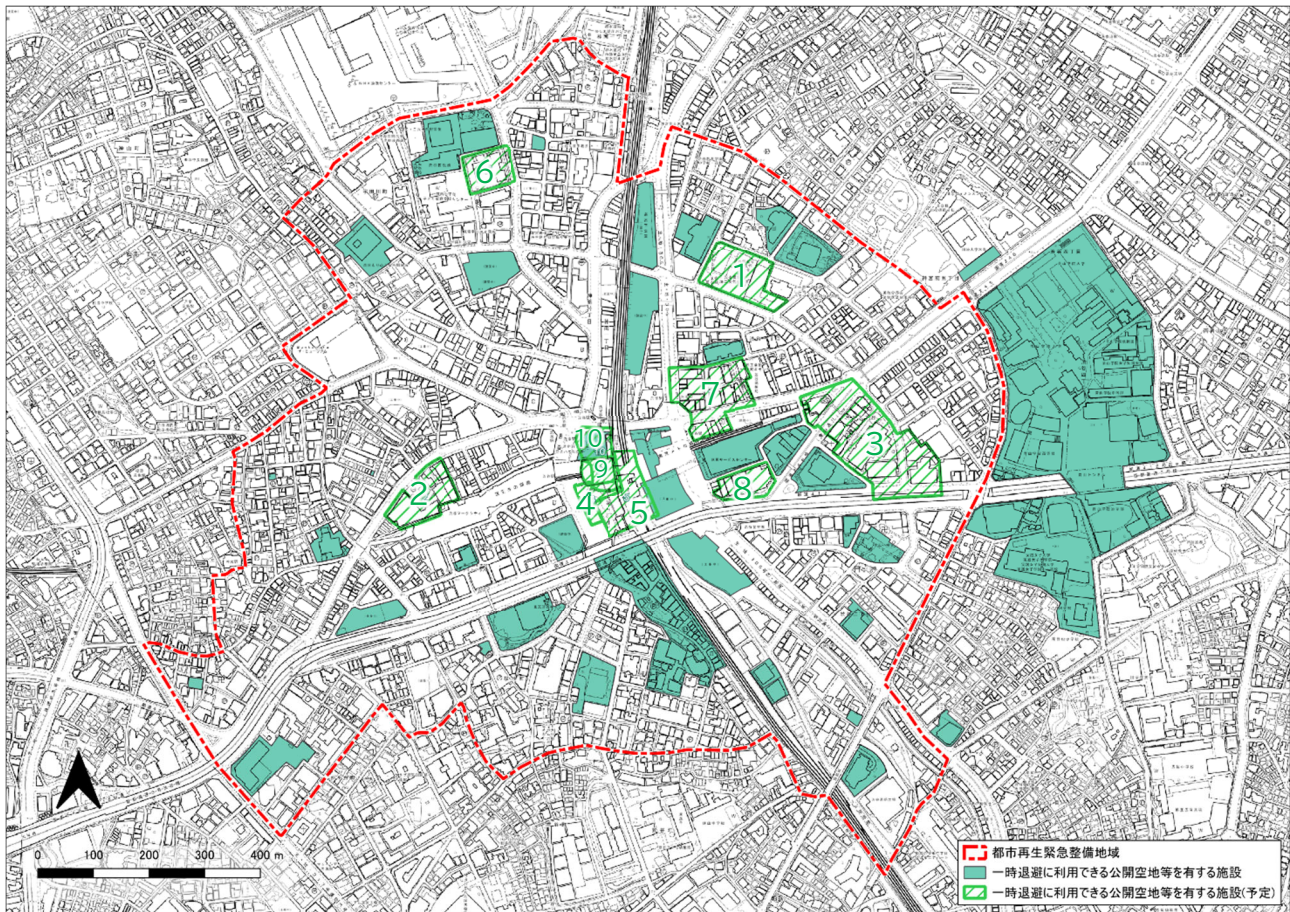
<Ver.4.0（令和12年時点予測）>



No.	名称
1	美竹公園周辺
2	道玄坂二丁目南地区
3	渋谷二丁目西地区（仮称）
4	西口3階上空施設（仮称）

一時退避可能なスペース	83,977㎡
一時退避可能者数	58,784人
不足しているスペースの面積	36,623㎡

<Ver. 5.0（令和17年時点予測）>



No.	名称
1	美竹公園周辺
2	道玄坂二丁目南地区
3	渋谷二丁目西地区（仮称）
4	西口3階上空施設（仮称）
5	渋谷スクランブルスクエア（中央棟・西棟）
6	公園通り西地区（仮称）
7	宮益坂地区（仮称）
8	渋谷二丁目22地区
9	西口地下広場
10	ハチ公広場

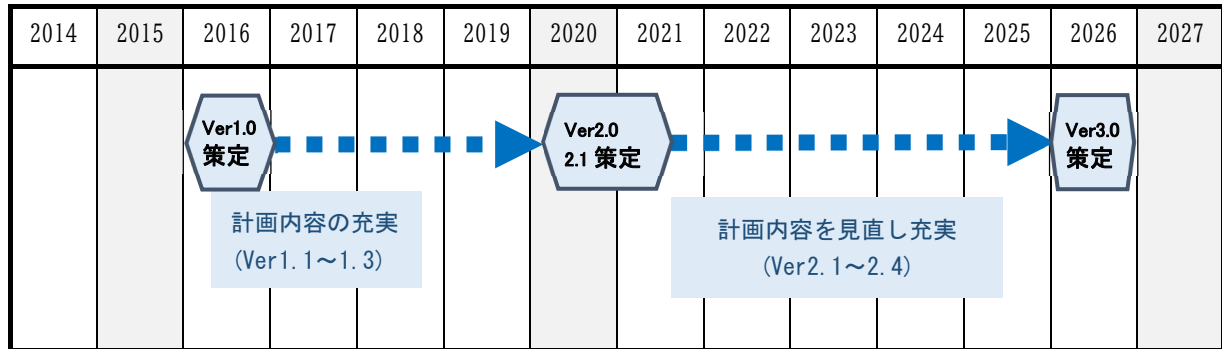
一時退避可能なスペース	95,921㎡
一時退避可能者数	67,144人
不足しているスペースの面積	24,679㎡

<公開空地等の不足に関する対応策>

現時点での開発計画に沿った予測では、一時退避可能なスペースは引き続き不足している。今後の開発計画にあわせ、一時退避に利用できる公開空地等の確保を進めていく。

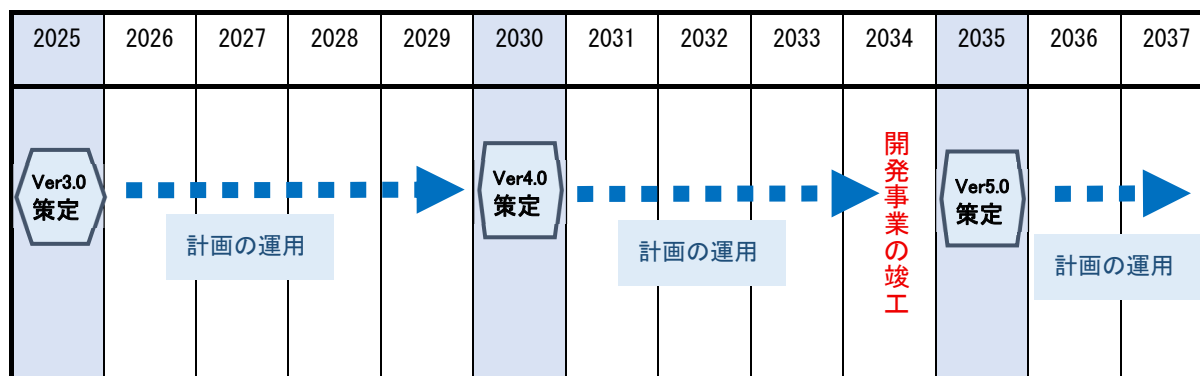
緊急整備地域内の不足に関しては、引き続き空地等の確保を進めるとともに、これまで同様に明治神宮・代々木公園一带と青山学院大学など緊急整備地域外への誘導を行っていただく必要があること、耐震化等建物の安全対策を進めて、ビル内での一時退避可能な人を増やす取組を行うことが必要である。

1 これまでの取組



Ver		改定年度	内容
1	1.0	平成 27 年度	・ 渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画部会の設立 ・ 基礎調査の実施 ・ 事業者アンケート及びヒアリングの実施 ・ Ver1.0 の策定
	1.1	平成 28 年度	・ 避難誘導計画の策定
	1.2	平成 29 年度	・ 北西エリアの避難誘導に関する検討 ・ 要配慮者対応の検討
	1.3	平成 30 年度	・ 「渋谷区震災対策基礎調査」（平成 29 年改定）の反映 ・ 要支援者対策の検討 ・ 情報伝達手段に関する検討
2	2.0	平成 31 年度	・ パーソントリップ調査の公表（都・11 月）の結果分析
	2.1	令和 2 年度	・ パーソントリップ調査の結果反映
	2.2	令和 3 年度	・ 帰宅困難者受入施設の開設スキームの検討 ・ 鉄道事業者、インフラ事業者への調査の実施
	2.3	令和 4 年度	・ 情報伝達手段の検討 ・ KUG（帰宅困難者支援施設運営ゲーム）訓練の実施
	2.4	令和 5 年度	・ 「渋谷区震災対策基礎調査」（令和 4 年改定）の反映
3	3.0	令和 7 年度	・ 北東エリア及び南エリアにおける避難誘導の検討 ・ 携帯電話の位置情報を活用したデータ分析

2 今後の予定



- ・成長型の都市再生安全確保計画として適宜内容を見直し、充実を図っていく。
- ・2030年度は、主要な開発事業の竣工（2034年）を見据えた見直し、2035年度は、竣工後の運用状況を踏まえた見直しを行う。
- ・開発による一時退避に利用できる公開空地等の増加に伴い、その変化に合わせた避難誘導方針の再調整を進める。
- ・計画に記載している内容について、実効性を高めるために、定期的な訓練や関係者同士の協議を行う。
- ・人流シミュレーション等の手法を活用し、災害発生時における人の移動や滞留の発生状況を時系列で可視化することで、避難誘導計画の実行性および妥当性の検証を行う。それにより、誘導動線の競合、ボトルネックの発生箇所、時間帯別の混雑状況等を把握し、より現実的かつ実効性の高い避難誘導方策の検討につなげる。