

渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画（案）

Ver 1.1

平成29年3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 渋谷駅周辺地域における都市再生安全確保計画の意義	1
2 計画の位置づけ	3
3 計画の対象範囲	3
4 計画の作成及び実施の体制	4

第2章 地域の現状と被害想定

1 地域の現状	5
1-1 人口及び交通状況	5
1-2 地域内の建物の立地状況、耐震性	7
1-3 避難場所・避難施設の整備状況	11
1-4 医療施設の立地状況	12
1-5 ライフラインの防災性能	13
2 渋谷駅周辺地域の被害想定	14
2-1 想定する災害	14
2-2 被害想定 の推計	14

第3章 渋谷駅周辺地域の課題と取組方針

1 多数かつ多様な一時退避者、帰宅困難者の発生	25
2 一時退避者、帰宅困難者の安全確保	28
3 安全な場所への誘導と情報提供	30
4 要配慮者・負傷者の対応	32
5 備蓄とライフラインの確保	33
6 工事中の安全確保	34

第4章 滞在者の安全の確保に関する事業及び事務

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	36
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	40

第5章 計画の見直し

1 計画の見直し・変更	43
2 優先して取り組むべき課題	43

－ 用語の定義 －

○ひと

- ・ 滞留者 渋谷駅周辺に就業、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。

○組織・団体

- ・ 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

- ・ 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（広域避難場所）
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、地方公共団体により指定された避難場所。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代々木公園や青山学院大学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。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(イットキ)集合場所
災害の様子を見たり、避難場所へ避難するために一時的に集合する場所。

○施設

- ・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。

- ・帰宅困難者支援(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」や渋谷駅周辺地区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13第二項で定める）

○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）

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13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

滞在者等の安全の確保に関する基本的な方針（都市再生特別措置法第19条の13第2項第一号に係る計画）

1 渋谷駅周辺地域における都市再生安全確保計画の意義

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8路線が乗り入れ、一日の乗降客数が約227万人※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。

※平成22（2010）年度の乗換えによる重複カウントを除く各社合計の1日平均乗降人員（平成24年度版都市交通年報による集計）

（1）計画の目的

① 発災直後の混乱防止

多数かつ多様な人々が訪れる本地域では、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14万人が滞在する本地域では、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本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。

(2) 計画の取組方針

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。

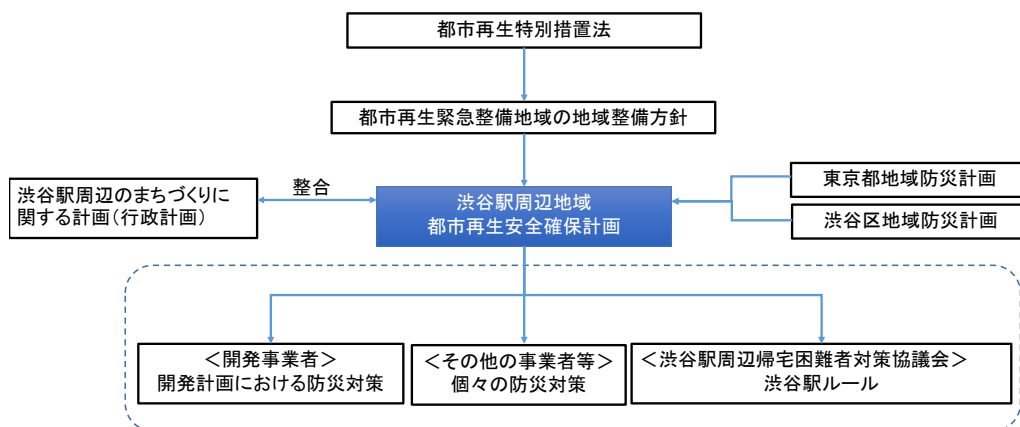
② 既存の取組を発展

渋谷駅周辺では、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 防災対策にプラスアルファの価値を付加する

本計画に基づき実施される防災対策は、平常時の地域活性化や環境改善といったプラスアルファの価値を付加することが望ましい。日常活動に災害時の活動を組み込むことで、意識啓発や理解の向上につながるとともに、防災活動に参加する人の増加、防災活動の持続性の向上が期待される。

2 計画の位置づけ



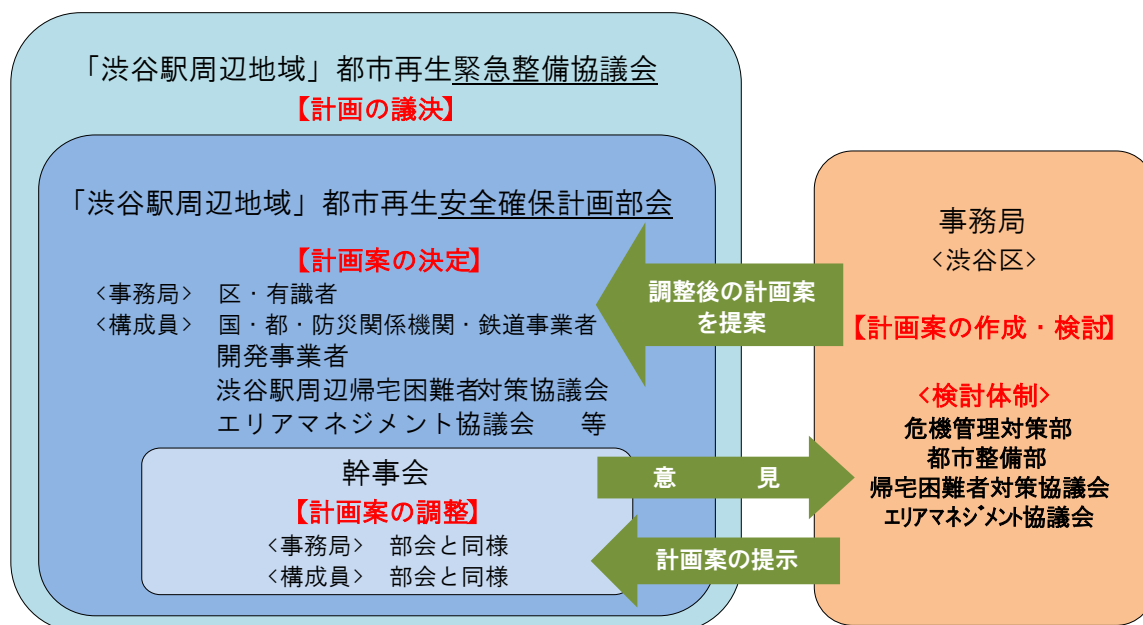
3 計画の対象範囲

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。

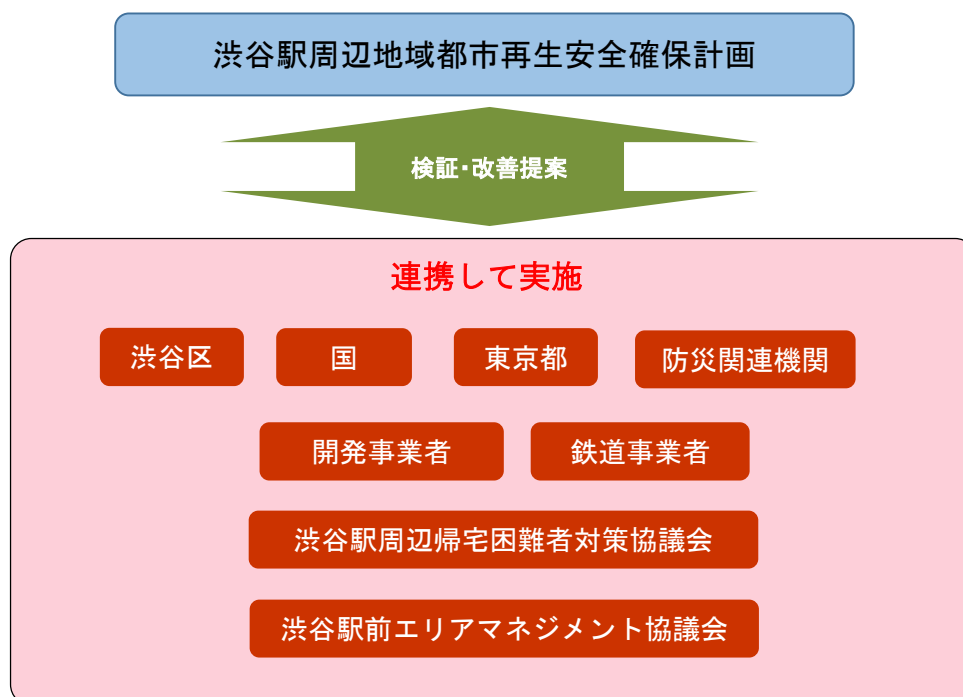


4 計画の作成及び実施の体制

(1) 作成の体制



(2) 実施の体制



第2章 地域の現状と被害想定

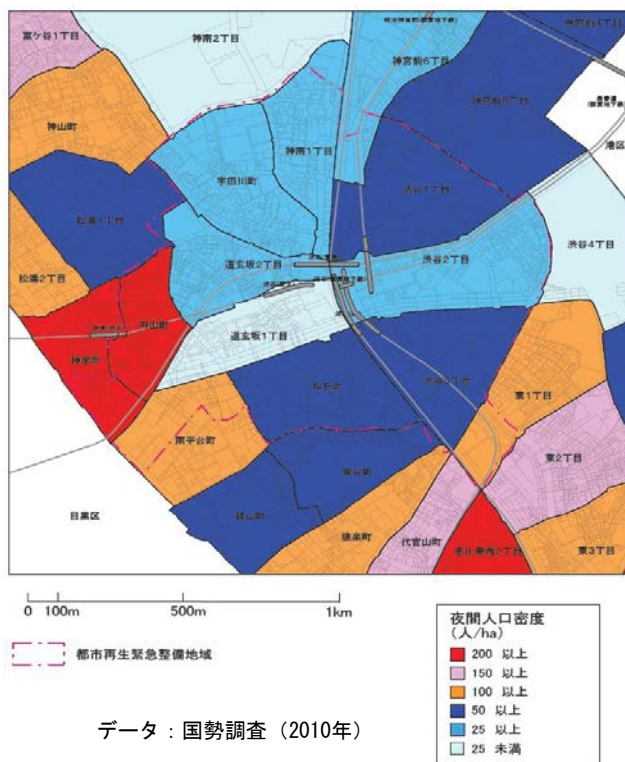
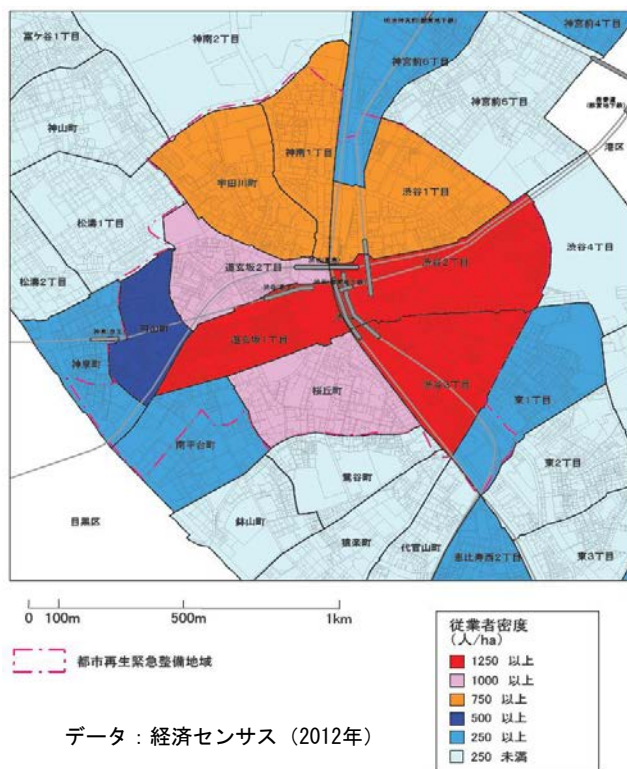
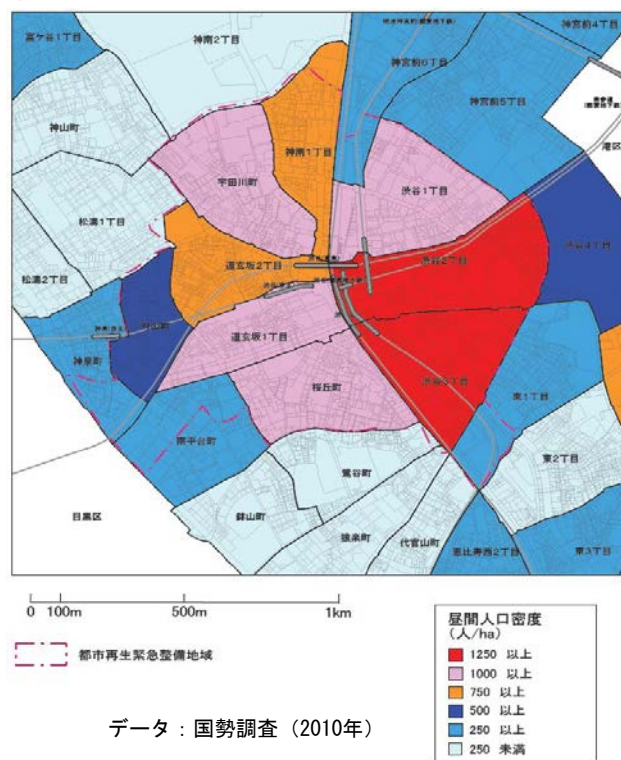
1 地域の現状

1-1 人口及び交通状況

- 人口指標を町丁目別にみると、駅周辺の昼間人口や従業人口の密度が高い。都市再生緊急整備地域に着目すると、円山町を除き昼間人口や従業人口が高いエリアとなる。
- 昼間人口密度は、渋谷駅東口周辺の渋谷2丁目及び3丁目が高い集積がみられる。
- 逆に夜間人口は、駅周辺の町丁の密度が極端に低く、その周辺の人口密度が高い。

⇒渋谷駅周辺（緊急整備地域）の防災対策は、昼間人口をターゲットにした、発災時の混乱防止や帰宅困難者等への対応を主として考えることが必要である。

①昼夜間人口分布



②鉄道利用者数

- ・渋谷駅は、JR東日本、東京急行電鉄、京王電鉄、東京メトロの4社が乗り入れており、平成22（2010）年の各社合計の1日平均乗降人員は約320万人（乗換えによる重複カウントを除くと約227万人）であり、日本有数の利用者数をもつターミナル駅である。

渋谷駅乗降客数[H22年度1日平均]

単位：人/日

	乗降客 (乗換除) (a)	乗換客 (b)	乗換客(重複 除※1) (c)	乗降客計 (a)+(b)	乗降客計(重複 除※1) (a)+(c)	備考(乗換路線)
JR線	553,734	250,368	250,368	804,102	804,102	京王、東急、メトロ
京王線	197,341	136,897	82,023	334,238	279,364	東急、メトロ
東急東横線	240,437	199,504	87,360	439,941	327,797	田園都市線、メトロ
東急田園都市線	172,237	495,554	373,068	667,791	545,305	メトロ
東京メトロ銀座線	142,144	80,231	2,627	222,375	144,771	副都心線
東京メトロ半蔵門線	92,308	378,165	8,128	470,473	100,436	副都心線
東京メトロ副都心線	64,550	200,522		265,072	64,550	
	1,462,751	1,741,241	803,574	3,203,992	2,266,325	

データ：「都市交通年報H24年版」（乗降データはH22年度値）より集計

※1：乗換客数(重複除)は重複をさけるため、各線備考の路線との乗換客を算入

参考：副都心線と東横線の相互直通開始は、H25.3.のため上記数値には含まれていない。

- ・鉄道利用者のピークは午前8時半前後であり、1.7万人が駅に滞留し、さらに1.1万人が乗車中であり、発災時は、これらの合計2.8万人が駅外に流出・滞留する可能性がある。

[渋谷]※半蔵門線－田園都市線相互直通

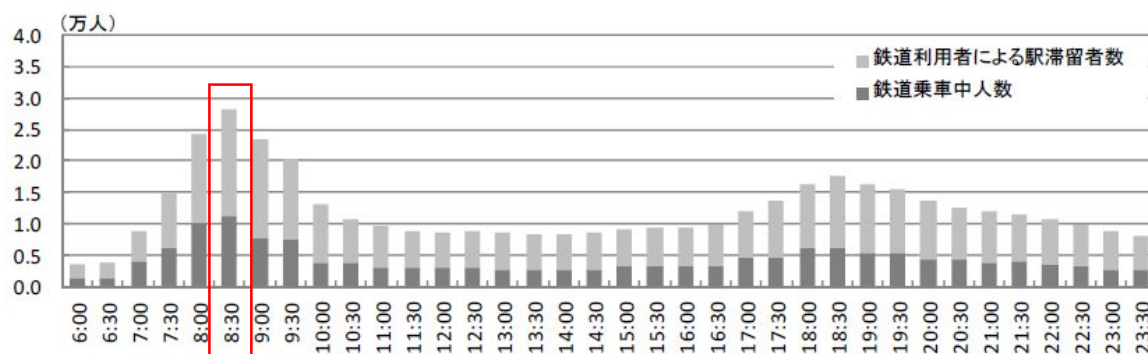


図 鉄道利用者による駅・列車内滞留者数の時刻分布
(大都市交通センサス集計結果より)

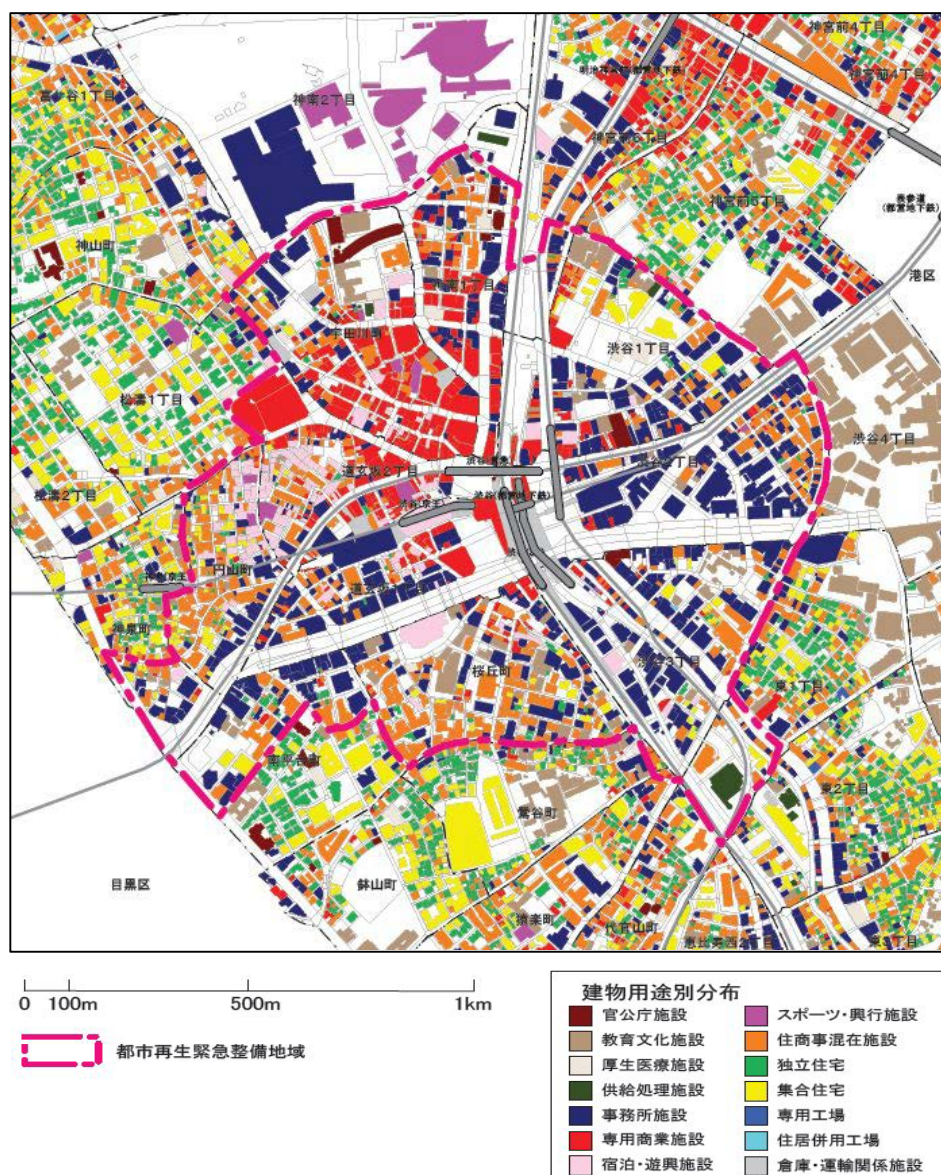
⇒渋谷駅は非常に多くの人々が利用しており、災害時の列車運行の停止による大量の帰宅困難者の発生や発災時の駅周辺の混乱に備える必要がある。

1-2 地域内の建物の立地状況、耐震性

①土地・建物用途別現況（渋谷区土地利用現況図）

- 土地・建物の利用状況は、区域内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2丁目は商業に特化しており、東口の渋谷2丁目及び3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。
- 区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1丁目及び2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必要であり、中小ビルの集積するエリアでは、一時退避場所や帰宅困難者支援(受入)施設の確保等が課題となる。

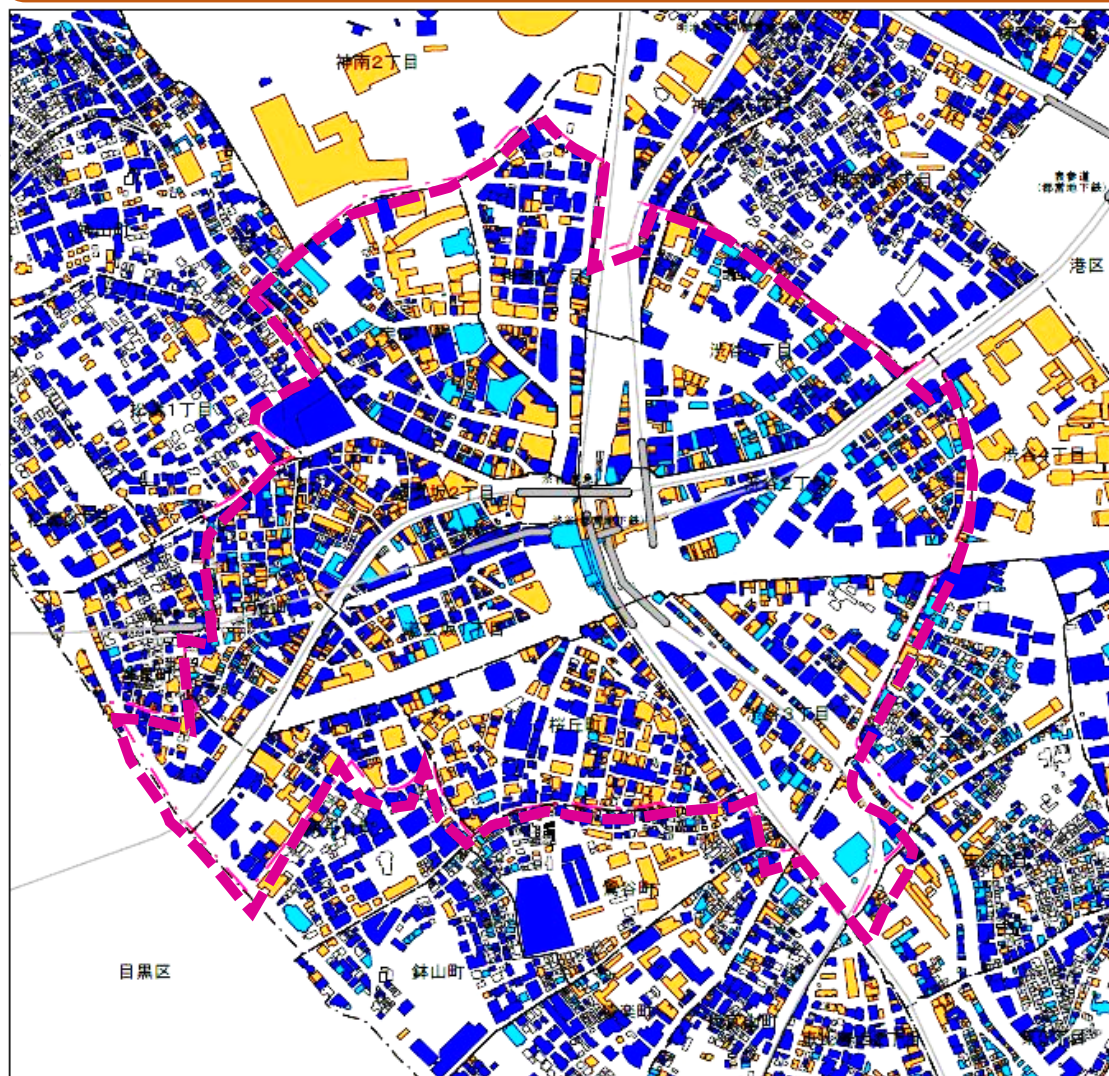


データ：渋谷区土地利用現況調査（2011年）より作成

②建物別耐震化状況（渋谷区震災対策基礎調査〔2011年〕より）

- ・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、一時退避場所等のスペースが必要になることが予想される。



0 100m 500m 1km

 都市再生緊急整備地域

※耐震改修の状況は未調査

データ：渋谷区震災対策基礎調査（2011年）より作成

耐震化状況

-  木造
-  昭和55年以前
-  昭和56年前後
-  昭和56年以降

③店舗（小売業事業所）の立地状況

（2007年 商業統計調査500mメッシュデータより）

- ・小売業の事業所数や売場面積は、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。

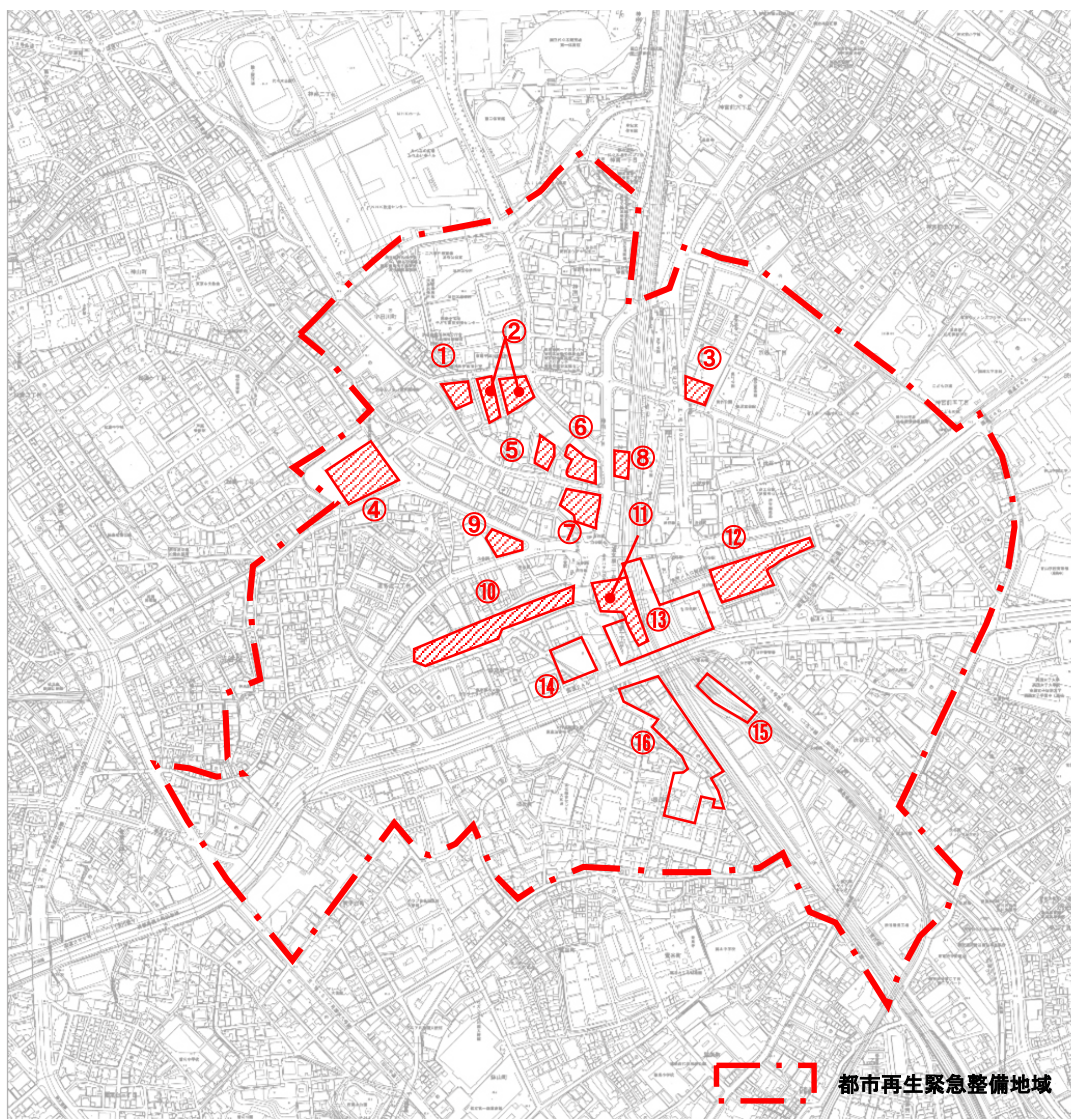
1) 小売業事業所数



2) 小売業売り場面積



データ：商業統計調査 500m メッシュデータ（2007 年、経済産業省）より作成



利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37

大規模な商業施設や開発計画の配置図(2015 年時点)

- ①東急HANDS
- ②パルコ
- ③cocoti
- ④東急百貨店
- ⑤ロフト
- ⑥西武A館
- ⑦西武B館
- ⑧マルイ

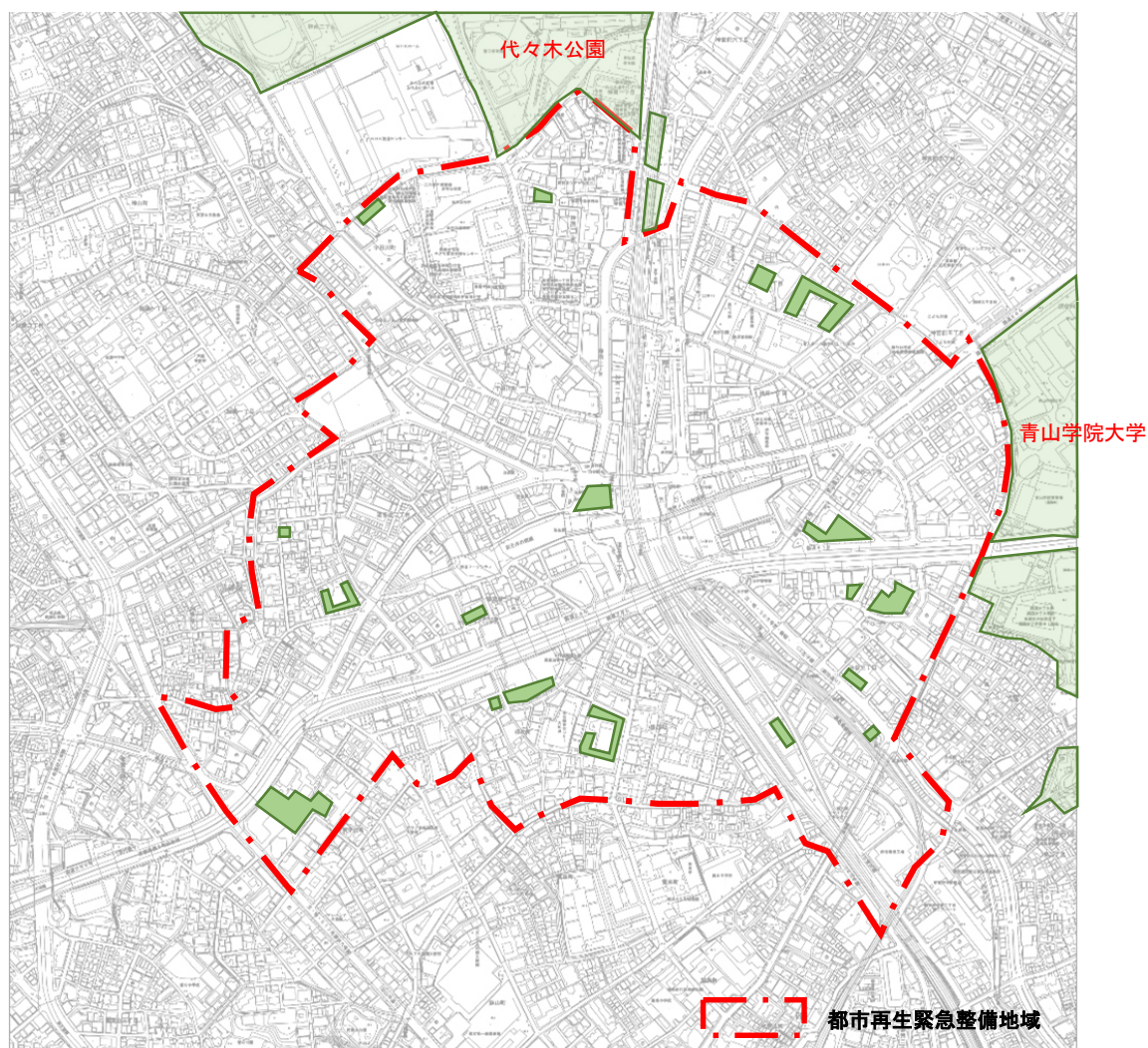
- ⑨SHIBUYA109
- ⑩渋谷マークシティ
- ⑪東急東横店
- ⑫渋谷ヒカリエ
- ⑬渋谷駅街区(開発計画)
- ⑭道玄坂一丁目駅前地区(開発計画)
- ⑮渋谷駅南街区(開発計画)
- ⑯渋谷駅桜丘口地区(開発計画)

- 既存施設
- 開発計画施設

1-3 避難場所・避難施設の整備状況

- 一時退避には、一般に公開されており、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、公園等は区域内に約32,700m²*程度存在するが、駅近傍や宇田川町、道玄坂に少なく、分布に偏りがみられる。
※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、代々木公園や青山学院大学等の避難場所がある。

⇒一時退避に利用できる空地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。



利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37

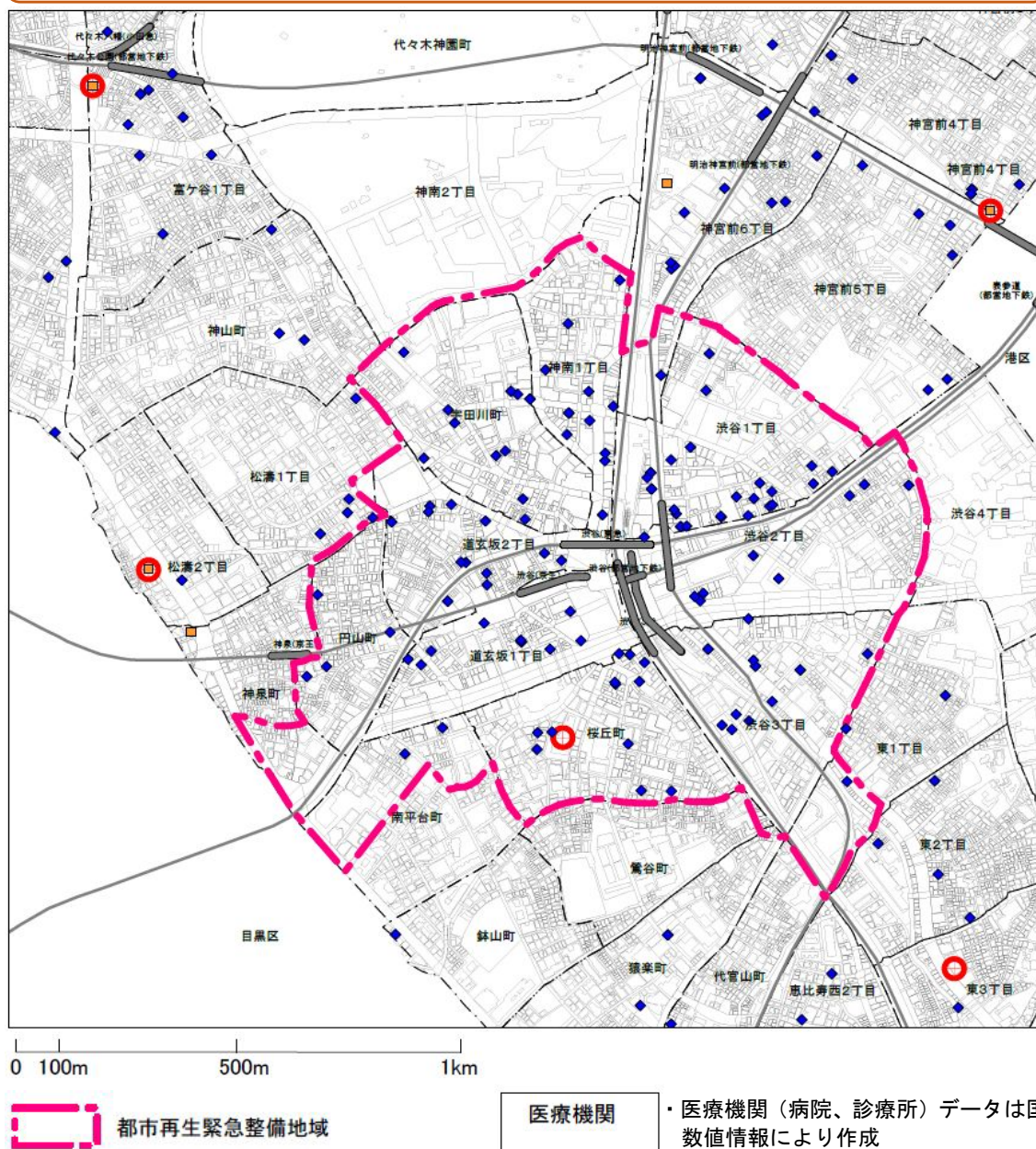
一時退避に利用できる公開空地、公園等の分布図（2015年時点）

1-4 医療施設の立地状況

①医療施設立地現況（国土数値情報）

- ・診療所は区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。
- ・医療救護所は、渋谷駅から1km程度離れた地域外に複数個所立地しているが、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。



・医療機関（病院、診療所）データは国土数値情報により作成

・「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）

1-5 ライフラインの防災性能

電気、電話、都市ガス、水道の防災性能について、事業者へのヒアリングによると、次のようにまとめられる。

1) 施設の耐震化について

- ・電気、電話、都市ガスについては、幹線は耐震化が進んでおり、ネットワークの多重化等により冗長性も確保されている。水道の耐震化率は渋谷区内で28%となっている。
- ・渋谷駅周辺は、電気、電話とも細街路を除く主要道路で地中化が進んでおり、震災被害はさらに低いと考えられている。

2) 復旧について

- ・復旧については、発災直後は被害状況把握や初動措置を行い、被害程度と復旧時状況にもよるが、電気は1週間（仮復旧）、都市ガスは供給エリア全体で最大55日（2020年を目途に30日に短縮する目標）、上水道は27日以内完了（2025年を目途に16日以内に短縮する目標）、下水については30日以内完了を想定している。

1-6 事業所の防災対策状況

渋谷駅周辺地域内の主な建物について、建物所有者及び主要なテナントへのアンケート※結果によると、次のようにまとめられる。

1) 発災時の避難誘導について

- ・発災時の避難誘導は、90%の建物で建物内に留まるよう案内する一方で、旧耐震の建物では建物外に誘導するとしている。
- ・発災時に従業員や外部の帰宅困難者を一時的に退避・待機させるスペースは、ビル管理者へのアンケートによると75%の建物で確保されている。テナントへのアンケートでは、46%に留まり、半数以上は退避スペースがないと答えており、退避・待機させるスペースがテナントに十分周知されていないと考えられる。

2) 非常用発電設備の導入状況

- ・非常用発電設備は90%の建物で導入されている。
- ・非常用発電設備の稼働時間は、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

- ・大型ビジョンは、整備予定も含めて約4割の建物に整備されており、デジタルサイネージは、約5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。（災害時の利用対応が未整備なものも含む）
- ・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35%、整備予定の建物は10%と、過半は整備予定がない。

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、食糧が約8割、毛布等が約7割である。
- ・従業員以外のための備蓄状況は、飲料水、食糧、毛布等の全てが約3割を下回っている。

※渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会の委員 20 事業所の協力により平成 27 年に実施。大規模地震に対する備えにつてビル管理者、テナントに分けて実施した。ビル管理者 n=20 テナント n=26

2 渋谷駅周辺地域の被害想定

2-1 想定する災害

被害状況の想定には東京湾北部を震源とする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。

2-2 被害想定の手推し

2-2-1 現況における被害想定

(1) 滞留者数

都市再生安全確保計画策定にあたり、新たに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＞

- ・下記小ゾーンにおけるパーソントリップ調査*の現況（2008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。

＜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）（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で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）

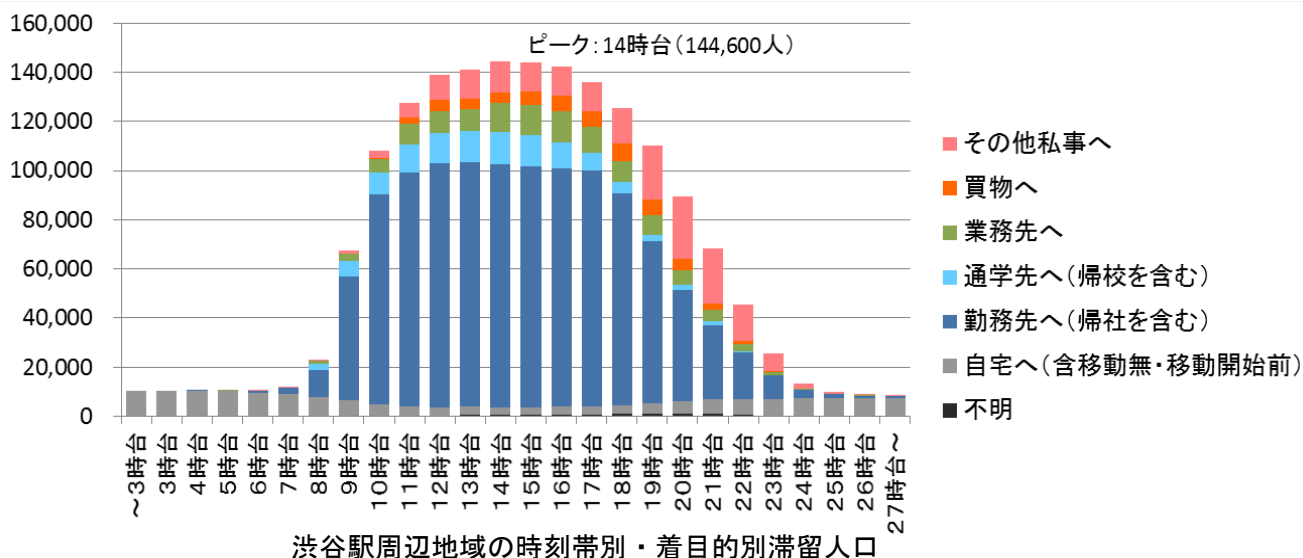
<集計結果>

- ・日中の滞在者ピーク時は約14万5千人。

内訳 勤務・通学先滞在が約11万2千人で77%

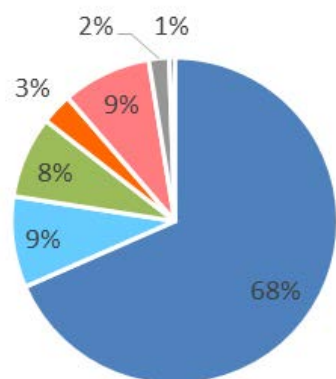
業務先（打合せ等）が約1万2千人（8%）

所属場所がない人で、着目的が買物・その他私事・不明は約1万8千人（12%）



※ 時刻不明、乗換え等の移動中を除く（以下同）

ピーク時の滞留人口の着目的別割合



ピーク時（14時台）の着目的別滞留人口

着目的区分	滞留人口
勤務先へ（帰社を含む）	98,947
通学先へ（帰校を含む）	13,043
業務先へ	11,685
買物へ	4,456
その他私事へ	12,756
自宅へ（含移動無・移動開始前）	2,922
不明	791
合計	144,600

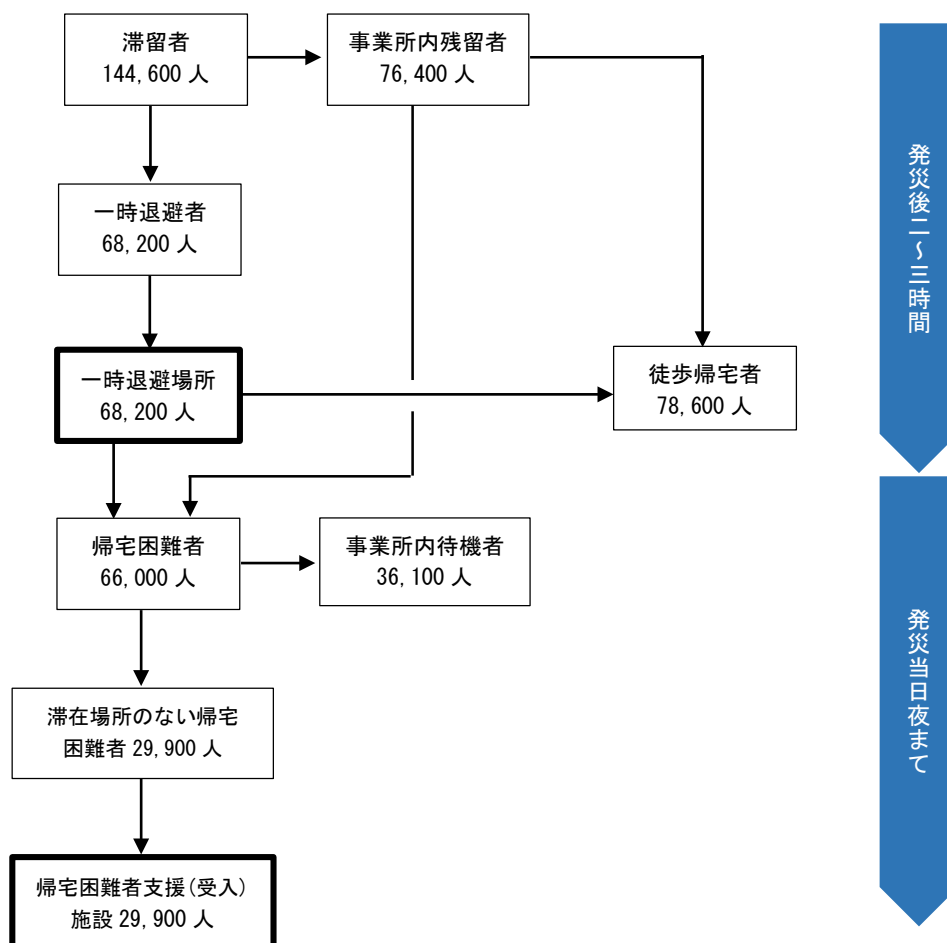
※パーソントリップ調査とは人の移動を対象とした交通量調査で、都市交通計画策定の基礎資料とする。調査方法は対象地域の人々の平日1日の動きを、各トリップ（トリップとは、1人の人がなんらかの目的を達成するために、ある場所から他の場所へ移動すること。）ごとに、起点、終点、利用する交通手段、目的等について調べる。東京都市圏においては昭和43年以降、10年ごとに実施されている。

(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。

① 平日の算出

標準シナリオとして発災時の人の流れを以下のように想定し、平日の一時退避者、帰宅困難者を想定する。



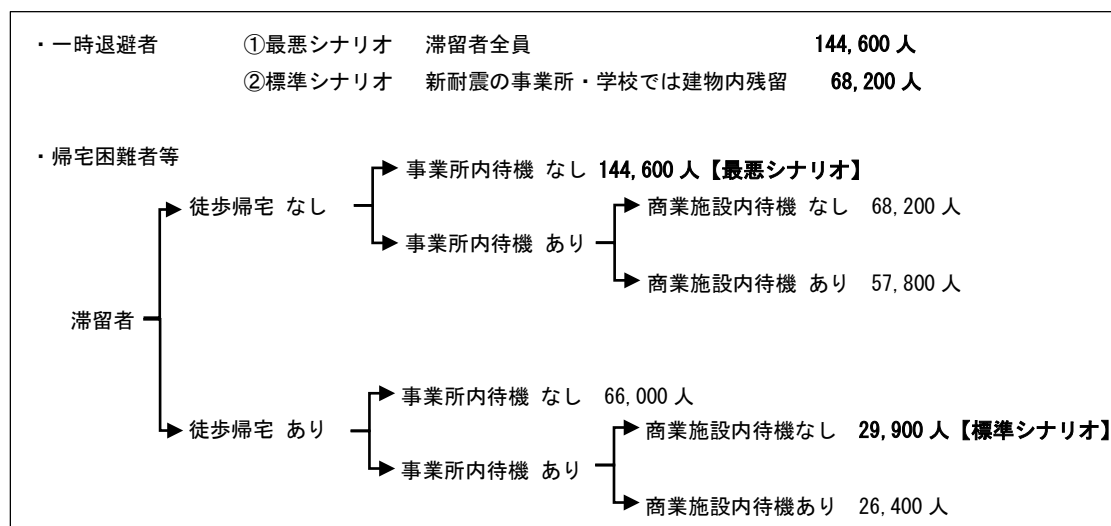
<算定方法(標準シナリオの場合)>

- ・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H24渋谷区震災対策基礎調査より60%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 滞留者のうち自宅までの距離10km以内の人全てと10kmから20kmの人については1km距離が増加することに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
- ・滞在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

ケース別の想定

標準シナリオの他に、徒歩帰宅の有無、事業所内待機の有無、商業施設内待機の有無によるそれぞれのケースでの一時退避者数、帰宅困難者数を参考に算出した。

それらの中で、すべての人が徒歩帰宅、事業所内待機ができない場合を最悪シナリオとした。



②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）

③集計結果

○平日

	標準シナリオ	受入可能者数
一時退避者数	68,200人	27,430人
滞在现场のない帰宅困難者数	29,900人	8,000人

○休日

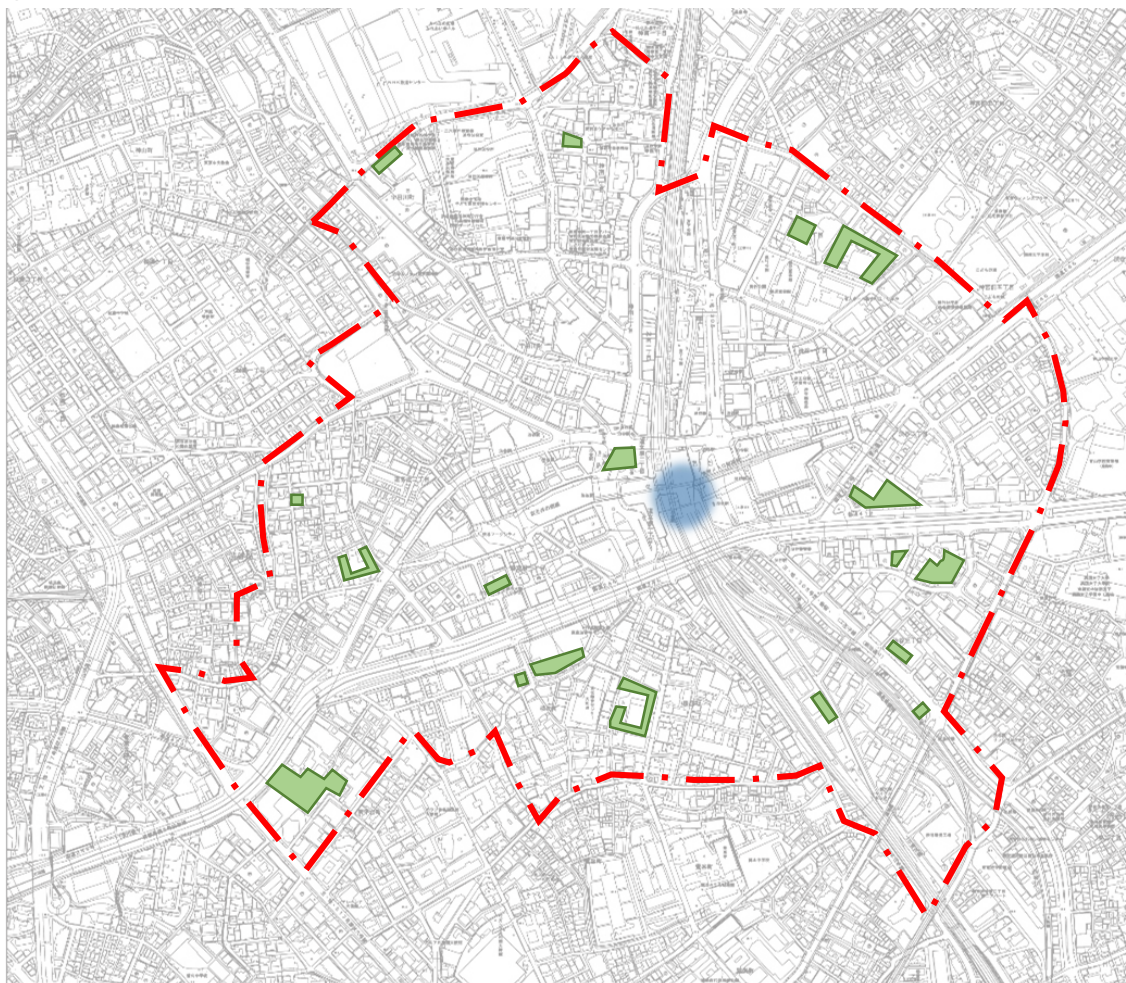
	標準シナリオ	受入可能者数
一時退避者数	85,400人	27,430人
滞在现场のない帰宅困難者数	30,700人	2,800人

※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。

※渋谷区実施のアンケートの回答で休日に閉鎖される帰宅困難者受入施設、受入れについて検討中の施設は、休日の地域内収容可能者数に含まない。（閉鎖される施設1,600人 受入れ検討中の施設3,600人）

④一時退避に利用できる公開空地、公園等



利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37



鉄道駅ラチ外コンコース

一時退避に利用できる公開空地、公園等



都市再生緊急整備地域

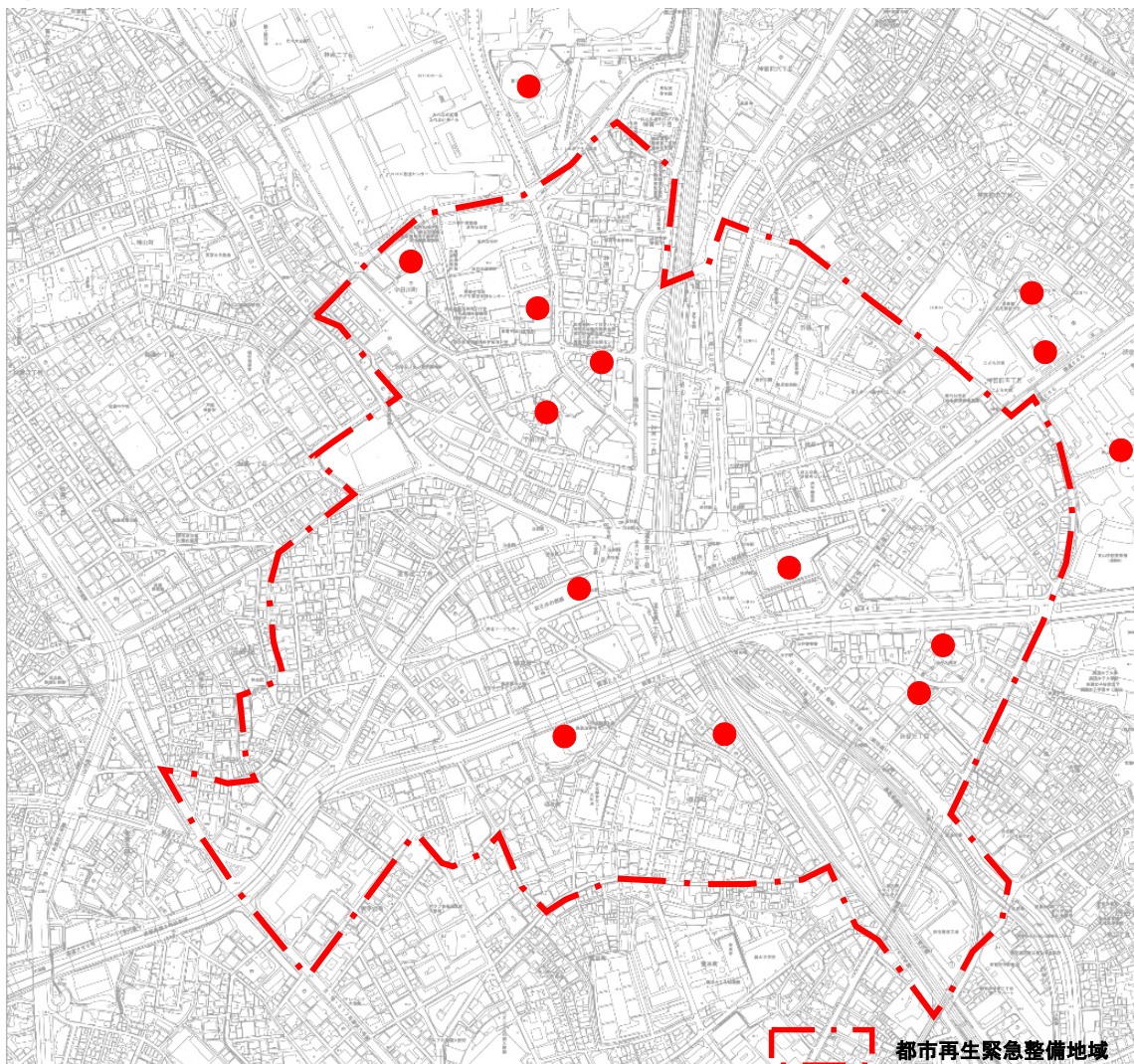
一時退避に利用できる公開空地、公園等は、地域の外周部に多く、一時退避者が発生する渋谷駅周辺には存在しない。

一時退避に利用できる空間の面積合計	34,000m ²
一時退避可能人数合計	27,430人

※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/m²の滞在密度として退避可能人数を算出した。

※一時退避可能人数合計	27,430人の内訳	一時退避に利用できる公開空地、公園等	23,800人
		駅施設のラチ外コンコース	3,630人

⑤帰宅困難者支援(受入)施設



利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37

帰宅困難者支援(受入)施設は施設数、受入人数ともに地域内に少なく、発生する帰宅困難者数に対して大幅に不足している。

受入面積合計	9,205.5㎡
受入人数合計	8,000人

※受入人数合計 8,000人の内訳

地域内施設	4,460人
地域外施設	3,540人

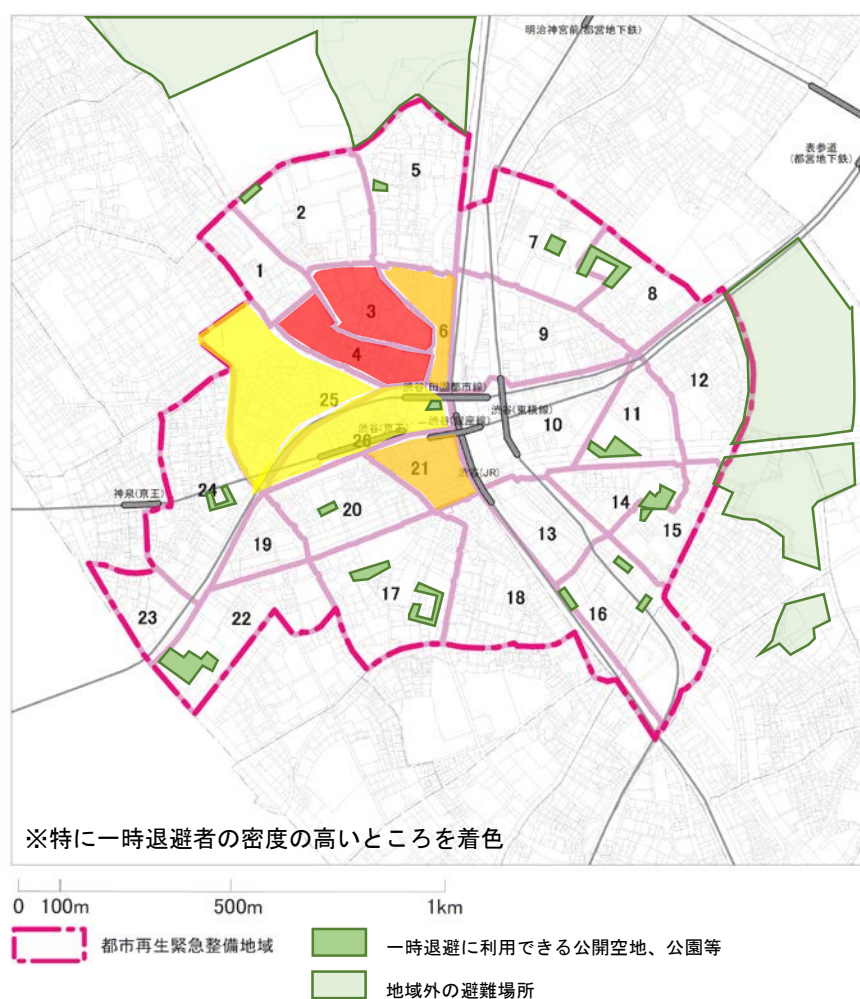
(帰宅困難者支援(受入)施設は、受入れの対象者やエリアを特定していないので、地域外の施設のうち地域に近接して存在する施設も利用可能とした。)

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「東京の土地利用 平成23年東京都区部」のデータを用いて検証した。

- ・地域内を26のブロックに区分し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した。
- ・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。

	面積(k㎡)	商業施設	集落・学校	合計	100㎡あたり
1	0.0318	293	1,307	1,600	5
2	0.0660	608	3,153	3,761	5.7
3	0.0360	4,271	3,188	7,459	20.7
4	0.0329	4,372	1,388	5,760	17.5
5	0.0781	1,747	1,673	3,420	4.4
6	0.0238	2,218	683	2,901	12.2
7	0.0743	971	1,185	2,156	2.9
8	0.0444	0	1,044	1,044	2.4
9	0.0762	1,410	2,944	4,354	5.7
10	0.0772	812	1,782	2,594	3.4
11	0.0391	1	251	252	0.6
12	0.0682	197	1,949	2,146	3.1
13	0.0388	177	571	748	1.9

	面積(k㎡)	商業施設	集落・学校	合計	100㎡あたり
14	0.0319	15	1,416	1,431	4.5
15	0.0334	15	1,103	1,118	3.4
16	0.0722	18	1,598	1,616	2.2
17	0.0827	247	2,343	2,590	3.1
18	0.0838	536	2,633	3,169	3.8
19	0.0248	96	939	1,035	4.2
20	0.0527	219	2,595	2,814	5.3
21	0.0289	2,396	1,737	4,133	14.3
22	0.0631	70	2,742	2,812	4.5
23	0.0301	53	260	313	1
24	0.0861	228	2,559	2,787	3.2
25	0.0821	5,229	2,561	7,790	9.5
26	0.0451	1,800	2,971	4,771	10.6



＜検証結果＞

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。一時退避可能な空間として、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。

	一時退避者数	収容可能面積	密度	備考
平日 14 時	13,200 人	17,200 m ²	0.77 人/m ²	自由歩行困難
平日 19 時	14,000 人	17,200 m ²	0.81 人/m ²	自由歩行困難
休日	29,000 人	17,200 m ²	1.69 人/m ²	速度が著しく低下

（3）建物被害

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60%程度※である。東京都の首都直下地震の平成23年度被害想定で用いられている兵庫県南部地震時の計測震度7における建物の全壊率は、旧耐震で50%程度、新耐震で20%程度であり、これによると地域全体での全壊率は30%程度となる。

※渋谷区震災対策基礎調査より

（4）公共交通機関の状況

ヒアリング調査等より

・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運行を停止する。3日程度は緊急輸送が優先されるため、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。

（5）ライフラインの状況

ヒアリング調査等より

・電気

渋谷区全体で停電率が40%程度。ただし、停電の原因は建物の倒壊等により電柱、電線が物理的に被害を受けることによるものであり、渋谷駅周辺は電線が地中化されているため停電のリスクは下がる。

- ガス

渋谷区全体でガス供給に支障が出る割合は20%程度。ただし、渋谷駅周辺はガス導管の耐震化が進んでおり、リスクはさらに下がる。

中圧ガスの供給は継続される。

- 水道

東京都の予測では、上水の物的被害は渋谷区内で37.8%と予想されている。

地域に隣接する代々木公園は災害時給水ステーションとなっており、1,500tの震災対策用応急給水槽を有している。

- 下水道

東京都の予測では、下水道の管きょ被害率は渋谷区内で31.1%程度。駅周辺は人が多く集積する場所であることから、下水道が使用不可になった場合、トイレの数が不足する問題が想定される。また、仮設トイレが設置できるマンホールの指定を進めている。

- 固定電話

渋谷区全体で電話が不通になる割合は11%程度。（電柱、電線等が物理的に被害を受けて不通になる確率であり、輻輳による不通は考慮されていない。）

東日本大震災の事例からすると、輻輳により電話がかかりにくくなる状況が予測される。なお、停電時には固定電話・IP電話は、加入電話の一部を除き、基本的に利用が出来なくなることから、予備電源等の対策が必要となる。

- 携帯電話

通信が停止するリスクは、通信ケーブルの切断と停電により基地局への給電が止まりバッテリーが全放電すること（放電までの時間は数時間から24時間）が考えられる。復旧には基地局へのアクセスが必要だが道路の通行の可否により、復旧までの時間は異なる。応急復旧として移動電源車や移動基地局の設置を行うが、これには概ね1～3日、長い場合で1週間程度かかる。

上記の不具合がなくても通信の集中により、音声、パケット通信ともつながりにくい状態となる。

- インターネット

インターネット回線はトラフィックの増加により速度低下が発生する。

電力が供給できない場合は、Wi-Fiは使用不能になる。

（6）退避、避難経路の安全

- 建物の外装や看板等の落下による経路上の落下物により、発災直後の円滑な通行が阻害される。

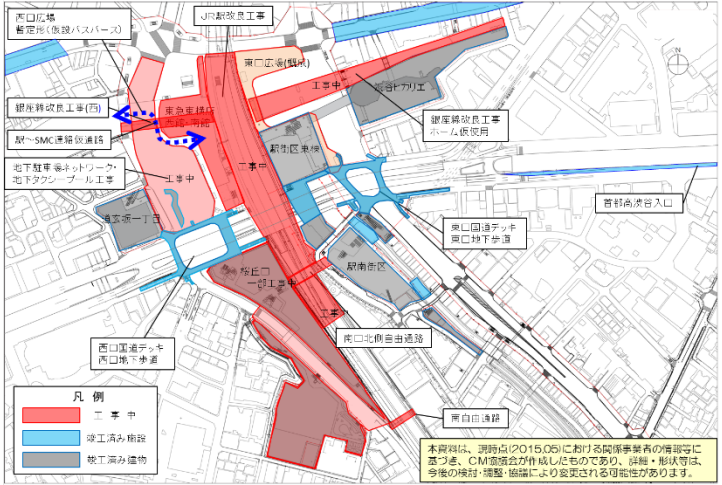
- 特に渋谷駅の北西部、宇田川町の南、道玄坂一丁目及び二丁目、神南一丁目の南、桜丘の北等では、多くの一時退避者が避難経路にあふれ過度な混雑の状況になる。

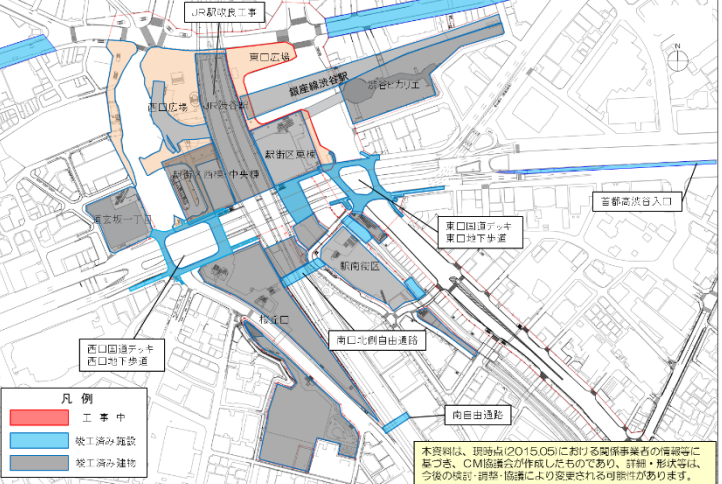
- 駅周辺地区の再開発計画に伴い、歩行者動線の付け替えや狭あい化が発生しており、退避や避難に影響を与えるおそれがある。

(7) 渋谷駅周辺地域における開発計画の整備に伴う将来の一時退避者、帰宅困難者予測

- ・ 既存の退避場所における一時退避可能者数は、一時退避場所の面積のうち植栽等実質的に滞在不可能な場所を除き70%とし、1人/㎡で人数を算出した。
一時退避者数は渋谷区平成24年度震災対策基礎調査の耐震化建物延べ面積比率を使って算出した。
- ・ 帰宅困難者受入数には地域外で周辺に位置する支援施設を含む。
- ・ 将来の一時退避可能人数、帰宅困難者受入人数は各開発事業の都市計画提案の内容をもとに推計している。
- ・ 一時退避可能なスペースは工事中の都合で一時的に縮小する可能性がある。

2015年度 (2012年度調査による)	渋谷駅中心地区2015年頃 工事状況予想(案)		
渋谷駅周辺地域滞留者数	144,600人		
一時退避可能者数/ 一時退避者数	27,400人/85,400人		32%
帰宅困難者受入数/ 滞在所のない帰宅困難者数	8,000人/30,700人		26%
地区の状況	・ 駅周辺5街区のうちヒカリエのみ開業。 ・ 他4地区のうち桜丘口地区を除き工事中。		

2020年度	渋谷駅中心地区2020(オリンピック・パラリンピック)年工事状況予想(案)  凡例 ■ 工事中 ■ 竣工済み施設 ■ 竣工済み建物 本資料は、現時点(2015.05)における関係事業者の情報等に基づき、CM協議会が作成したものであり、詳細・形状等は、今後の検討・調整・協議により変更される可能性があります。
渋谷駅周辺地域滞留者数	163,400人
一時退避可能者数/ 一時退避者数	39,200人/91,800人 43%
帰宅困難者受入数/ 滞在場所のない帰宅困難者数	13,500人/29,300人 46%
地区の状況	・ヒカリエ、駅街区東棟、道玄坂一丁目、駅南街区が竣工。 ・駅東口広場が概成。宮下公園等整備計画が完成。 ・東口、西口の国道デッキ、地下歩道が竣工。

2027年度	渋谷駅中心地区2027年工事竣工状況予想(案)  凡例 ■ 工事中 ■ 竣工済み施設 ■ 竣工済み建物 本資料は、現時点(2015.05)における関係事業者の情報等に基づき、CM協議会が作成したものであり、詳細・形状等は、今後の検討・調整・協議により変更される可能性があります。
渋谷駅周辺地域滞留者数	174,800人
一時退避可能者数/ 一時退避者数	44,600人/99,400人 45%
帰宅困難者受入数/ 滞在場所のない帰宅困難者数	15,400人/27,900人 55%
地区の状況	・駅周辺五街区の開発が全て竣工。 ・西口広場、南口北側自由通路、南自由通路が完成。

第3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13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

1-1 課題

- ① 地域内の耐震化率が60%と低く、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。
- ② 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、耐震化率も低いいため一時退避者による混乱が予想される。
- ③ 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。
- ④ 今後もオリンピックの開催や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。

1-2 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

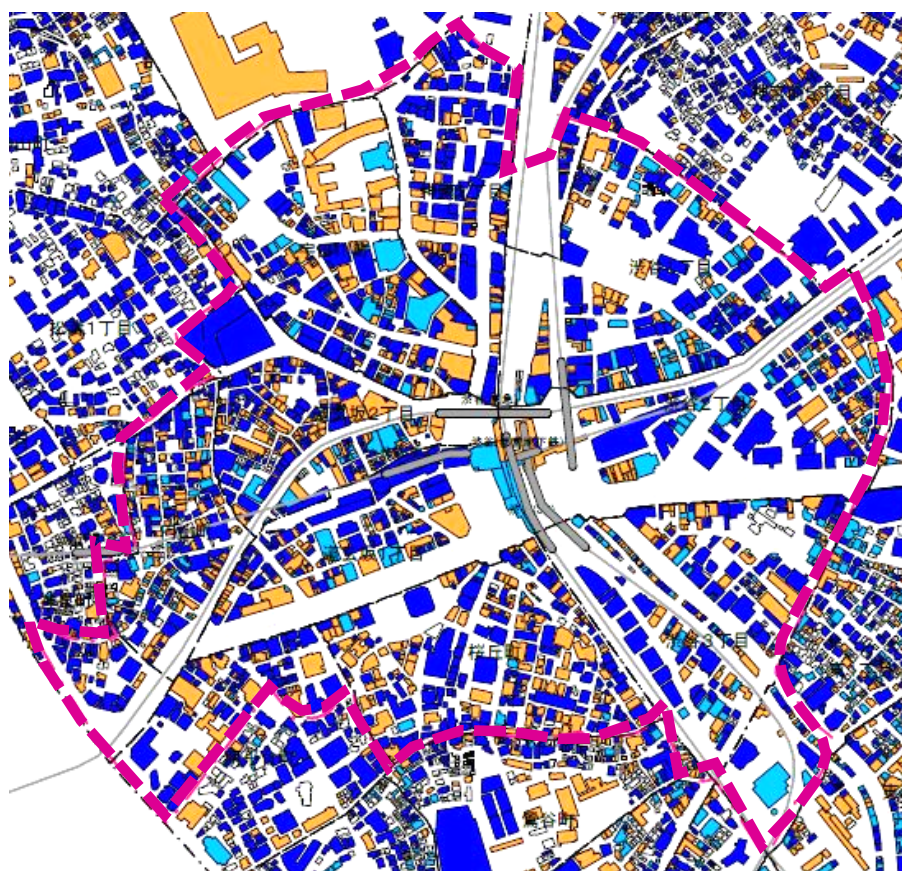
- ① 渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は、本計画に従い「渋谷駅ルール」を見直し、渋谷駅周辺帰宅困難者協議会の委員事業所は事業所内待機に努める。
- ② 行政機関は「東京都帰宅困難者対策条例」や「渋谷駅ルール」を積極的に周知し、事業所内待機を啓発する。
- ③ 事業者は「東京都帰宅困難者対策条例」や「渋谷駅ルール」を正確に理解し、事業所内待機に努める。
- ④ 事業者、行政機関は事業所内待機を可能とする環境の整備に努める。（家具・什器の固定、非常時の水や食糧、毛布の備蓄等）

➤ 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

- ⑤ 行政機関は、補助金等により建物の耐震化を推進し、平成32年度末までに耐震化率95%を目指す。耐震化する建物の棟数の目標は住宅340棟、非住宅550棟とする。

	現状	目標	
	22年度末	27年度末	32年度末
住宅	81%	90%	95%
民間特定建築物	82%	90%	95%
防災上重要な公共建築物	90%	100%	

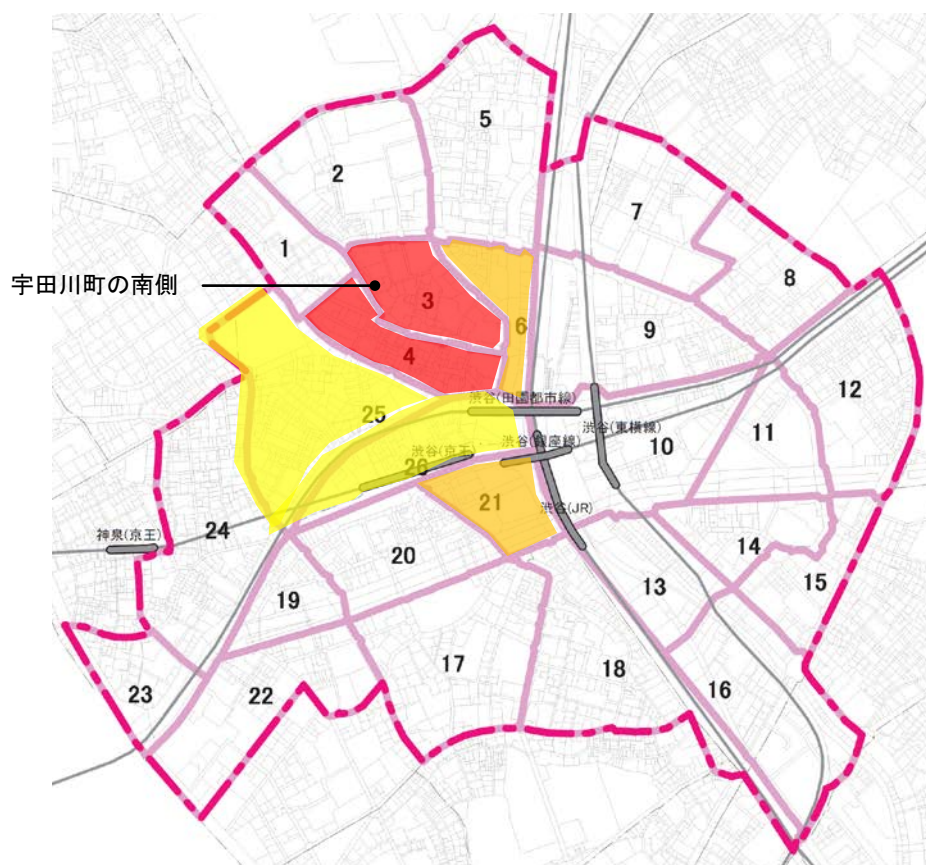
東京都の耐震化目標



耐震化状況

- 木造
- 昭和55年以前
- 昭和56年前後
- 昭和56年以降

昭和 56 年以前の建物は旧耐震基準で建築されており、耐震改修されていない場合は耐震性が低い。



特に一時退避者の滞在密度が高い地区を示す。

- 高
- 中
- 低

2 一時退避者、帰宅困難者の安全確保

2-1 課題

- ① 発災直後の一時退避空間が現状、将来とも不足しており、短期間での解決は困難な状況にある。
- ② 帰宅困難者支援(受入)施設が現状、将来とも不足しており、短期間での解決は困難な状況にある。特に休日は開設が困難な施設が多く、受入施設の確保が課題である。
- ③ 帰宅困難者に対応するスタッフの不足、施設内における二次災害の責任問題等が原因で、帰宅困難者支援(受入)施設が増加しない。
- ④ 歩道にはみ出した看板等が落下し、負傷者が発生するおそれがある。

2-2 課題に対する取組方針

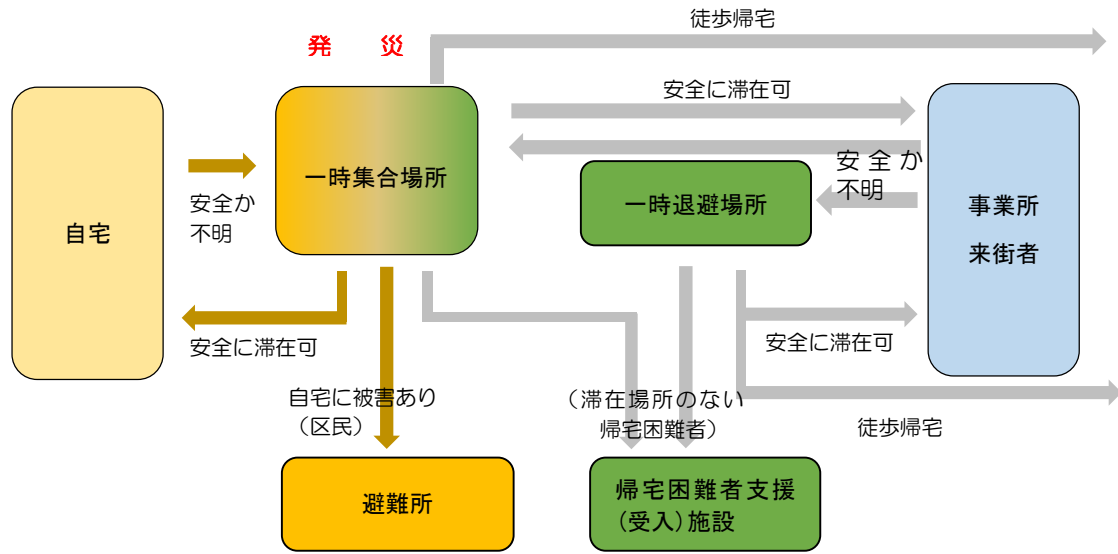
➤ 一時退避場所や帰宅困難者受入施設を増やす

- ① 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、帰宅困難者支援(受入)施設を確保する。
- ② 開発事業者は、在館者の一時退避場所と帰宅困難者支援(受入)施設を確保するとともに、施設外の一時的退避者や帰宅困難者の受入れにも努める。
- ③ 行政機関及び事業者は協働し、休日における発災でも帰宅困難者支援(受入)施設を開設できるような仕組みづくりを検討する。
- ④ 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支援(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。
- ⑤ 渋谷区と渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は協力し、帰宅困難者支援(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。
- ⑥ 鉄道事業者は鉄道の運行復旧業務を最優先とするが、それに支障のない範囲で駅周辺滞留者の一時的な保護に努める。
- ⑦ 2027年度末の「滞在場所のない帰宅困難者」に対する帰宅困難者支援(受入)施設での受入人数の割合の目標を65%と定める。これにより、地域内での受入人数は19,050人、施設面積は31,800㎡となる。(1.65㎡/人)

➤ 退避経路の安全を確保する

- ⑧ 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。

○渋谷駅周辺地域内の住民と来街者の災害時の行動フロー



○平日



	標準シナリオ	受入可能者数
一時退避者数	68,200人	27,430人
滞在場所のない帰宅困難者数	29,900人	8,000人

○休日



	標準シナリオ	受入可能者数
一時退避者数	85,400人	27,430人
滞在場所のない帰宅困難者数	30,700人	2,800人

3 安全な場所への誘導と情報提供

3-1 課題

- ① 高低差のある地形に、歩行者デッキ等の重層的な空間が形成されているため、滞留者は自分の位置の把握が難しい。
- ② 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。
- ③ 滞留者を誘導する人員が不足するため、適切な避難誘導は期待できない。
- ④ 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。
- ⑤ 地域内に大型商業施設が多く、買物やイベント参加等で訪れた来街者に対する発災時の確実な情報伝達が難しい。
- ⑥ 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。

3-2 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**

- ① 行政機関及び事業者は、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避難誘導計画に基づき一時退避時の誘導を行う。避難誘導計画をより実効性のあるものとするために検討を行う。
- ② 行政機関及び事業者は、緊急輸送道路に滞留者がはみ出し通行の妨げとならないように努める。
- ③ 渋谷区は、災害時帰宅困難者支援地図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。
- ④ 渋谷駅前エリアマネジメント協議会は、対象となる駅中心地区の開発事業者と連携し、大規模建築物の周辺に対し、発災時に適切な情報提供の仕組みづくりを検討する。
- ⑤ 鉄道事業者は鉄道の運行復旧業務を最優先とするが、それに支障のない範囲で駅周辺滞留者への誘導・情報提供に努める。

➤ **発災時に関係者間で情報を提供できるツールを整備する**

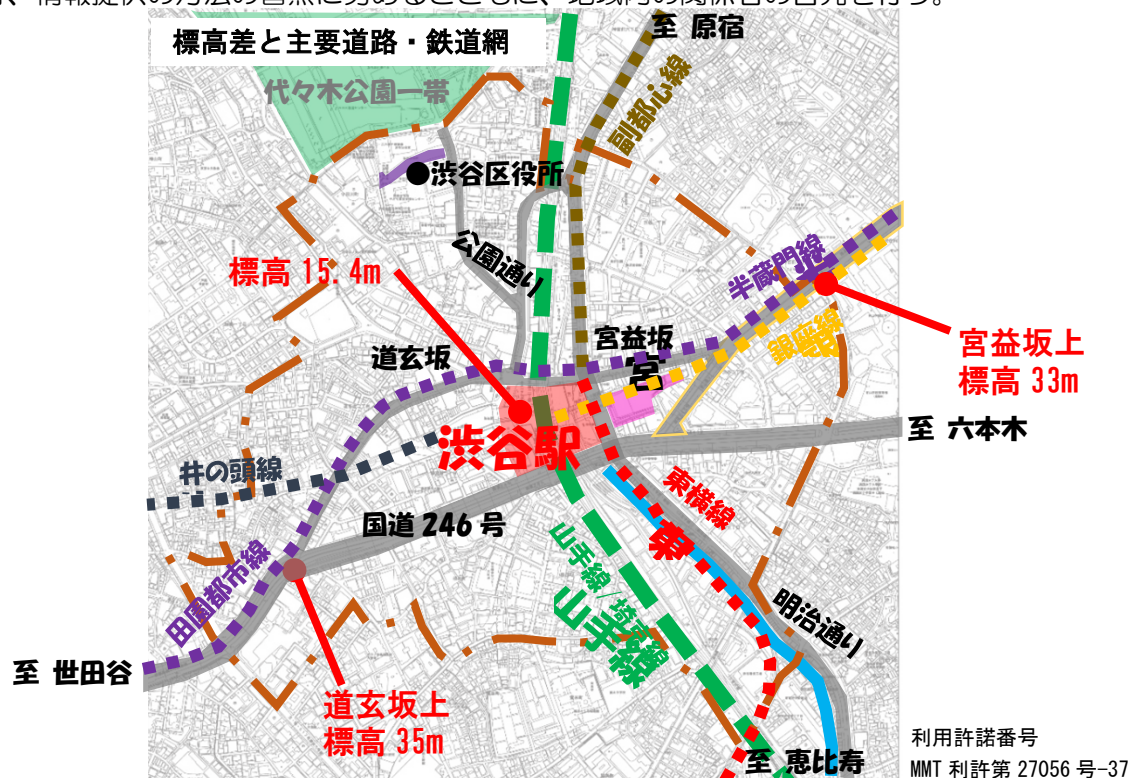
- ⑥ 渋谷区及び渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は、駅周辺の大型ビジョンを活用し情報提供や避難誘導を行う。
- ⑦ 渋谷区は、防災ポータルサイト等を活用し、必要とされる災害情報の提供を行う。
- ⑧ 渋谷区及び事業者は、Wi-Fiアクセスポイントを設置し、防災ポータルサイト等へアクセスできる環境を整備する。

➤ 発災時に情報を確実に収集、共有できるツールを整備する

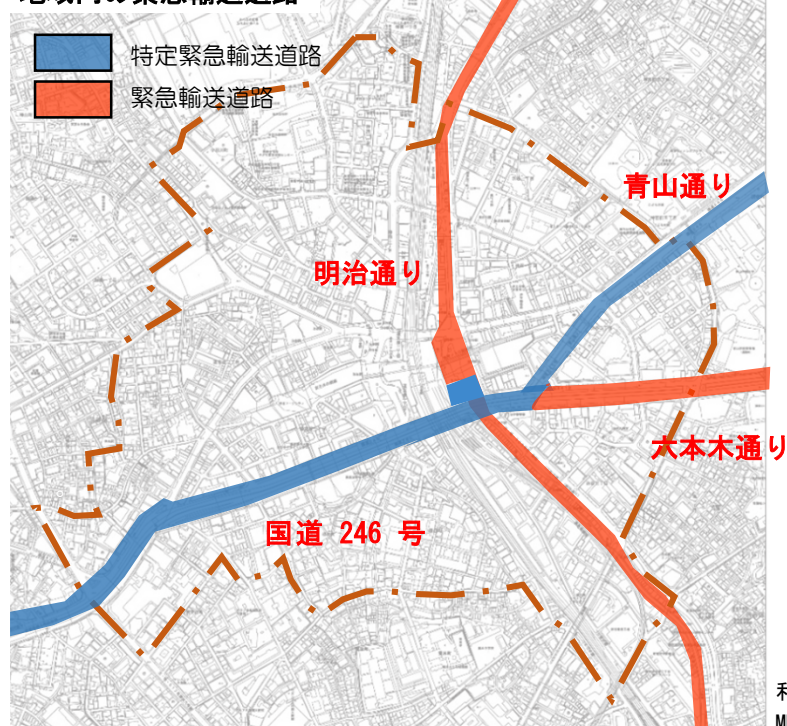
⑨ 渋谷区及び渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会は、ICTを活用して発災時の被害状況、一時退避者の状況、帰宅困難者の受入準備の状況等の情報の収集、共有を図る。

➤ 誘導、情報提供に関する定期的な啓発、訓練の実施

⑩ 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。



地域内の緊急輸送道路



4 要配慮者・負傷者の対応

4-1 課題

- ① 外国人、障がい者、高齢者、妊婦、乳幼児等、特別な支援が必要な人への支援体制が確立されていない。
- ② 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。
- ③ 地域内に、応急処置やトリアージするための医療救護所が一か所しかなく、場所、人員が不足する。
- ④ 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。
- ⑤ 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。

4-2 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**

- ① 行政機関及び事業者は、発災時に特別な支援が必要な外国人、障がい者、高齢者、妊婦、乳幼児等に対する支援体制を検討する。
- ② 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。
- ③ 渋谷区は、配布用の防災地図や街頭に設置される帰宅困難者支援地図を多言語化する。

➤ **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**

- ④ 行政機関及び事業者は、建物の耐震化、家具の転倒防止措置を図り、発災時に負傷者を出さないように努める。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。

5 備蓄とライフラインの確保

5-1 課題

- ① 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。
- ② 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。

5-2. 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

- ① 行政機関及び事業者は、事業所内待機に備え、食糧・飲料水・生活必需品等を必要量備蓄する。2027年度末の地域内の備蓄倉庫の総面積の整備目標を480㎡とする。
- ② 帰宅困難者支援(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。(食糧・飲料水・生活必需品等)

➤ ライフライン途絶に備える

- ③ 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)
- ④ 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を努める。

6 工事中の安全確保

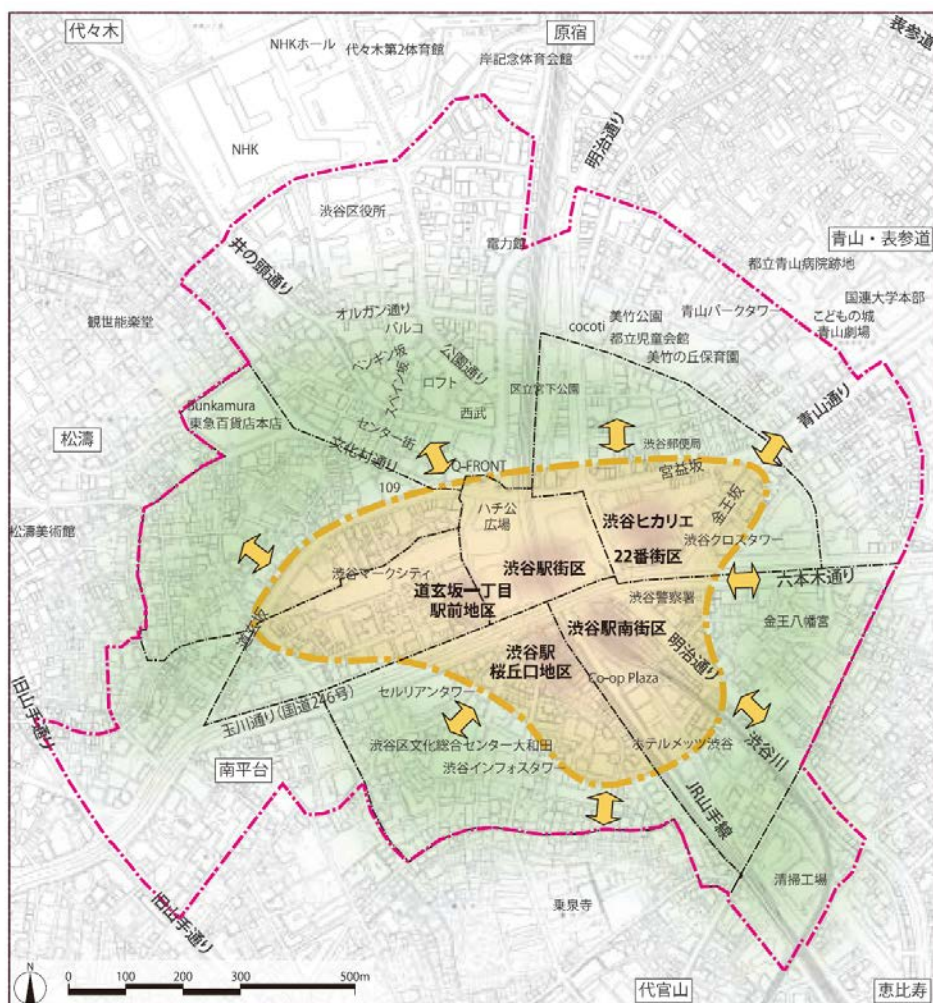
6-1 課題

- ① 渋谷駅中心地区の再開発に伴い、歩行者動線の付け替えや狭あい化が発生しており、退避や誘導に影響するおそれがある。
- ② 渋谷駅中心地区の工事現場間で連絡体制が確立されていない。
- ③ 渋谷駅中心地区や渋谷駅周辺地区における再開発の工事現場の仮設物やクレーン等が、発災時に周辺の安全に影響を与えるおそれがある。

6-2 課題に対する取組方針

➤ 発災時の工事現場、現場周辺の安全を確保する

- ① 渋谷駅前エリアマネジメント協議会は、対象とする渋谷駅中心地区の開発事業者と連携し、工事期間中に関係者が連携して取り組むべき現場の防災体制のありかた、実現方法について検討を主導し施策を検討する。
- ② 渋谷駅周辺地区の開発事業者は、工事関係者に、発災時における工事現場の安全確保を十分に配慮させる。



凡 例	
---	都市再生緊急整備地域
■	駅周辺地区
■	駅中心地区
■	開発予定街区
---	地区計画策定区域（検討対象区域を含む）

渋谷駅中心地区、渋谷駅周辺地区区域図
出典：渋谷駅中心地区まちづくり指針 2010 より

第4章 渋谷駅周辺地域における滞在者等の安全の確保に関する事業及び事務

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) 滞在者等の安全の確保に関する基本的な方針

(都市再生特別措置法第19条の13第2項第一号に係る計画)

第1章渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画についてに記載のとおり。

(2) 一時退避場所(都市再生特別措置法第19条の13第2項第二号、第三号に係る計画)

事業計画

	施設名称	事業主体	図番	実施期間
1	渋谷駅街区	東京急行電鉄株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 東京地下鉄株式会社	②	2014 ～ 2027
2	道玄坂一丁目駅前地区	道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発組合	③	2015 ～ 2018
3	渋谷駅南街区	東京急行電鉄株式会社、有限会社鈴基恒産 名取 康治、名取 政俊、山善商事株式会社 叶不動産株式会社 渋谷丸十池田製パン株式会社、 有限会社清風荘平野ビル	④	2015 ～ 2018
4	渋谷駅桜丘口地区	渋谷駅桜丘口地区再開発組合	⑤	2016 ～ 2020
5	宮下公園等整備計画	渋谷区	⑥	2016 ～ 2019

既存施設

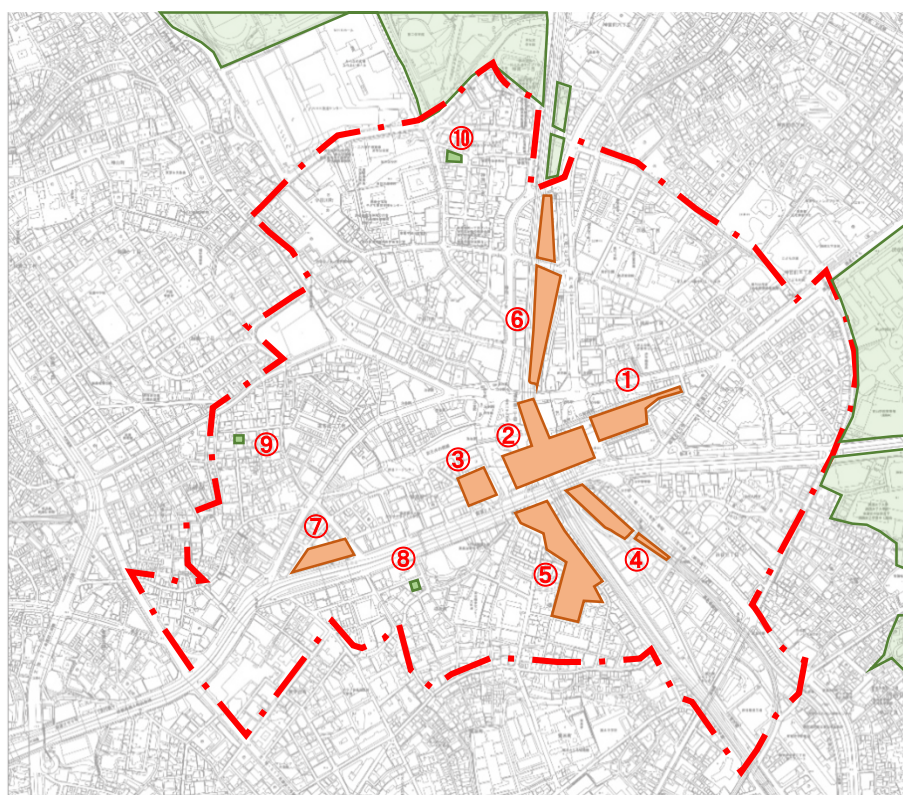
	施設名称	所有者	管理主体	図番	備考
6	桜丘公園	渋谷区	渋谷区	⑧	
7	円山児童公園	渋谷区	渋谷区	⑨	
8	北谷公園(バイク置場除く)	渋谷区	渋谷区	⑩	

(3) 帰宅困難者支援(受入)施設

(都市再生特別措置法第19条の13第2項第二号及び第三号に係る計画)

事業計画

	施設名称	事業主体	図番	実施期間
1	渋谷ヒカリエ	渋谷ヒカリエ管理組合	①	2009 ～ 2020
2	渋谷駅街区	東京急行電鉄株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 東京地下鉄株式会社	②	2014 ～ 2027
3	道玄坂一丁目駅前地区	道玄坂一丁目駅前地区市街地再開発組合	③	2016 ～ 2019
4	渋谷駅南街区	東京急行電鉄株式会社、有限会社鈴基恒産 名取 康治、名取 政俊、山善商事株式会社 叶不動産株式会社、渋谷丸十池田製パン株 式会社、有限会社清風荘平野ビル	④	2015 ～ 2018
5	渋谷駅桜丘口地区	渋谷駅桜丘口地区再開発組合	⑤	2016 ～ 2020
6	(仮称)南平台プロジェクト	一般社団法人道玄坂121	⑦	2015 ～ 2019



利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37

※各施設によって提供できる支援内容は異なります。

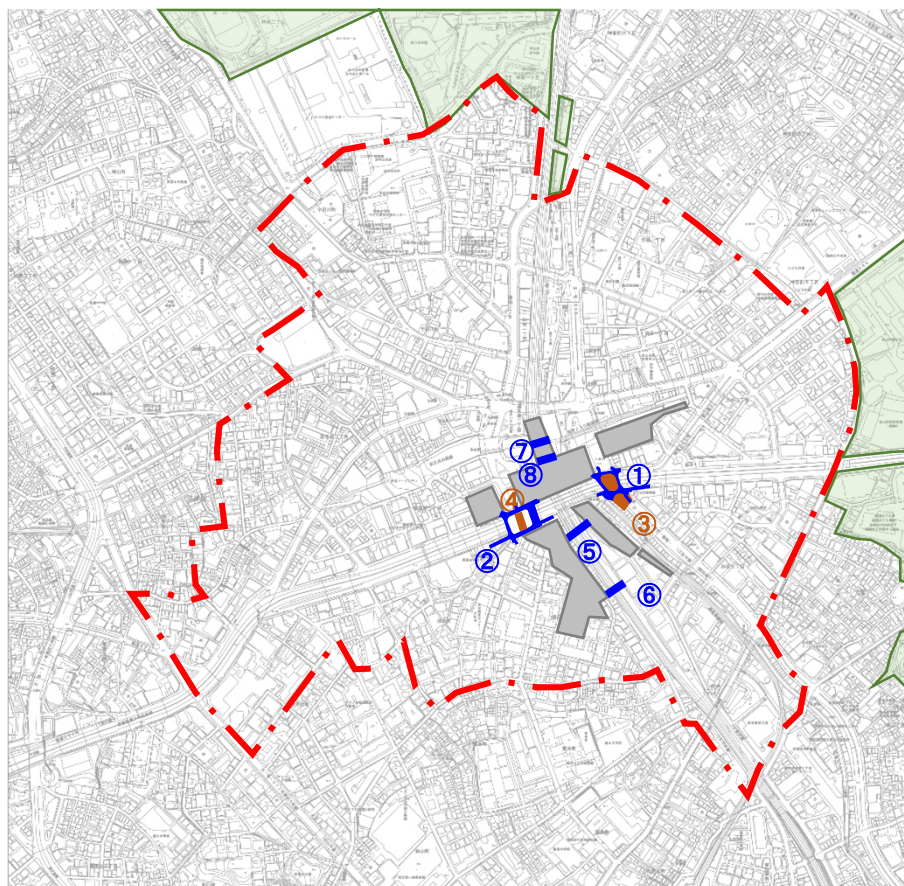
一時退避場所と帰宅困難者支援(受入)施設の配置



(4) 退避経路（都市再生特別措置法第19条の13第2項第二号及び第三号に係る計画）

事業計画

	施設名称	事業主体	図番	実施期間
1	渋谷駅東口デッキ	国土交通省	①	2015～未定
2	渋谷駅西口デッキ	国土交通省	②	未定
3	渋谷駅東口地下歩道	国土交通省	③	2008～未定
4	渋谷駅西口地下歩道	国土交通省	④	未定
5	南口北側自由通路	渋谷区	⑤	2016～2018
6	J R線横断通路 （南通路）	渋谷区	⑥	2010～2022
7	渋谷駅街区北側自由通路	東日本旅客鉄道株式会社	⑦	2010～2026
8	渋谷駅街区南側自由通路	東日本旅客鉄道株式会社	⑧	2010～2026



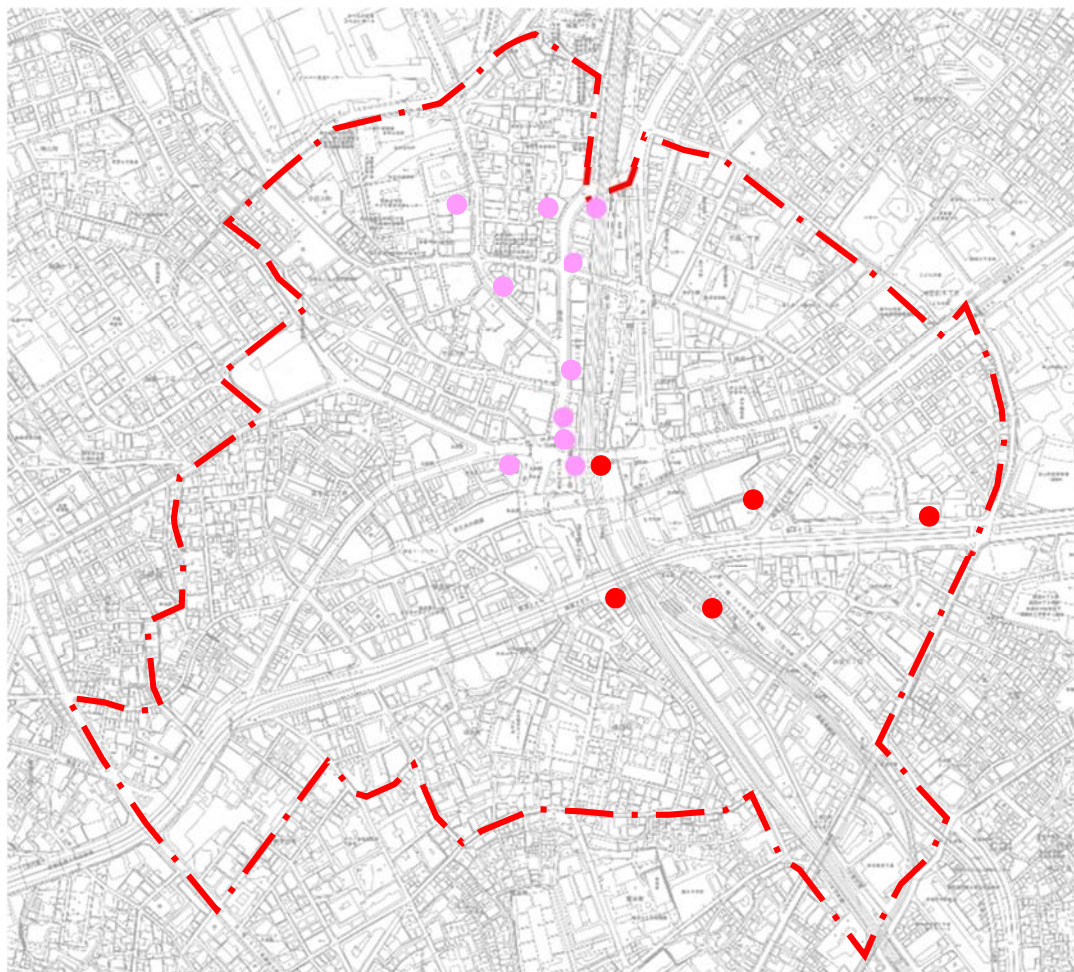
利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37

■ 地上デッキ・自由通路
■ 地下歩道

都市再生緊急整備地域

(5) 情報伝達施設（都市再生特別措置法第19条の13第2項第二号及び第三号に係る計画）

	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	



利用許諾番号：MMT 利許第 27056 号-37

地域内既存施設



地域内整備（H28年度）



都市再生緊急整備地域

(6) 都市再生安全確保施設を有する建築物の耐震改修

（都市再生特別措置法第19条の13第2項第四号に係る計画）

建物所有者等の関係者と実施に向けた協議が整った時点で計画に記載する。

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

(都市再生特別措置法第19条の13第2項第五号及び第六号に係る計画)

(1) 防災訓練

- ・帰宅困難者対策訓練の実施

実施頻度：2～3回／年

実施主体：渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会、渋谷区

- ・総合防災訓練

実施時期：9月1日付近の休日（1回／年）

実施主体：渋谷区

- ・防災点検の日

実施時期：1月17日

実施主体：渋谷区

(2) 渋谷駅ルールの改訂

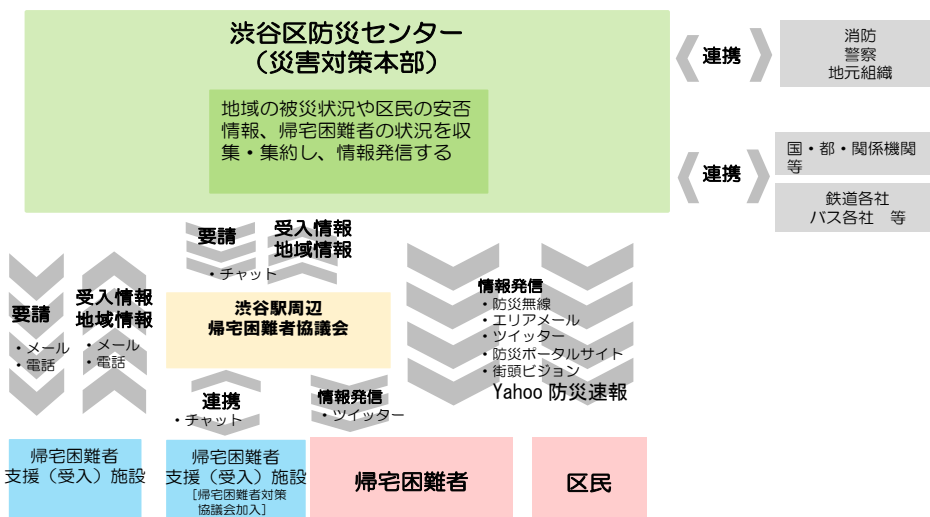
実施主体：渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会、渋谷区

実施項目：渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画に基づき、渋谷駅ルールを見直す。

(3) 発災時の連絡体制

発災時には、ヒカリエ8階の渋谷区危機管理対策部内に災害対策本部を設置し、渋谷駅周辺帰宅困難者対策協議会との間で情報収集、災害対応行動の指示等を行う。

<発災時の連絡体制>



(4) 避難誘導計画

2016年度に本計画部会で作成した避難誘導計画に基づき、各主体が役割分担をして避難誘導を行う。また、訓練等を通じ避難誘導計画を検証し、より実効性のあるものにする。

避難誘導計画の基本方針

○ 共通事項

- ・ 駅周辺や路上の混雑による混乱を回避するため、滞留者をあらかじめ定められた一時退避場所に誘導する。
- ・ 渋谷駅周辺の混乱を避けるために駅から離れる方向に誘導する。
- ・ 誘導方法の確認と手順の習熟のため、定期的に訓練を行う。

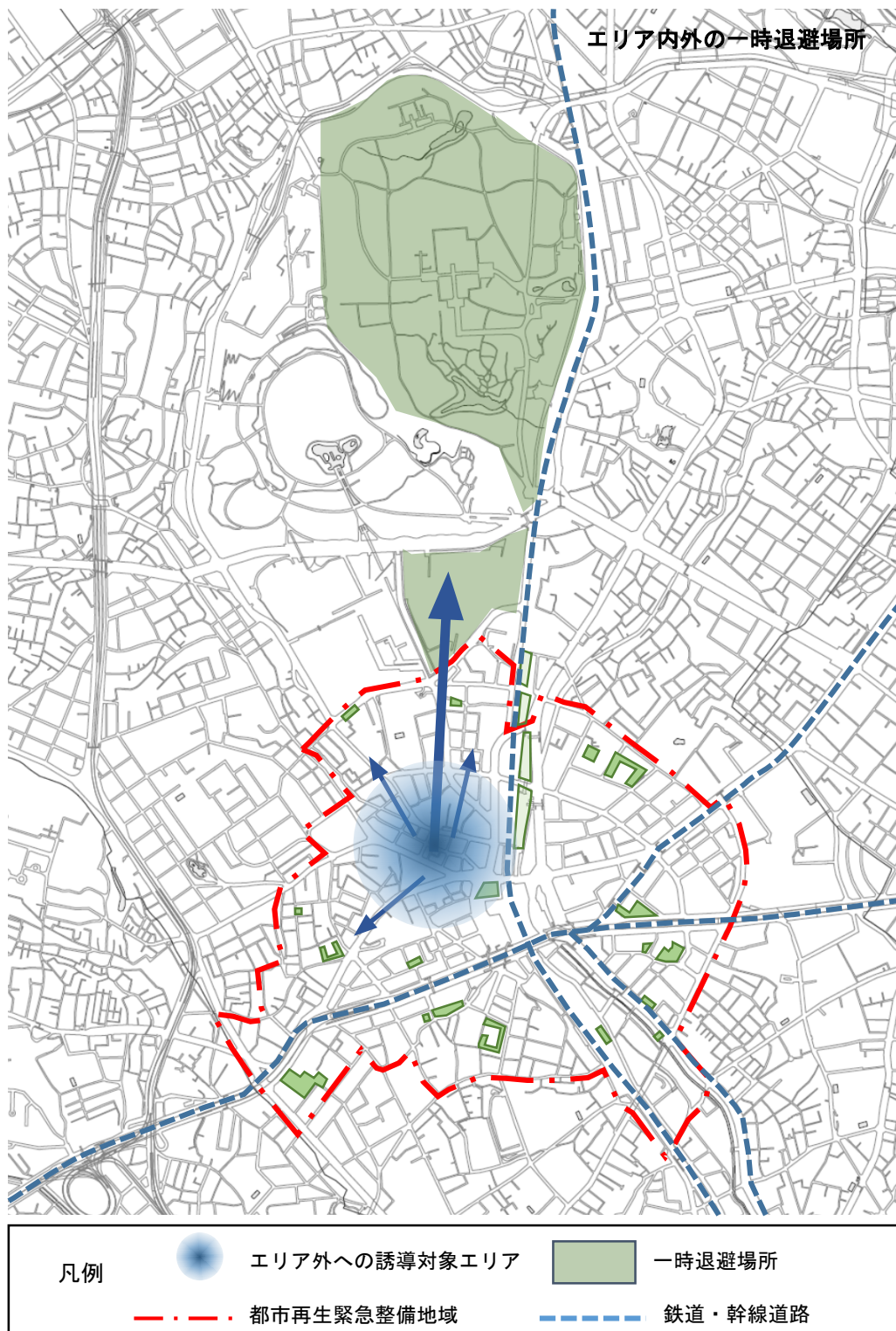
○ JR山手線と国道 246 号線に囲まれた北西のエリア

- ・ 一時退避場所はエリア内の一時退避場所及び国立代々木競技場、明治神宮とする。
(※代々木公園の一時退避場所としての位置づけについては継続検討とする。)
- ・ 混乱を避けるため、路上一方向に誘導する。
- ・ 以下の目的で主要な場所に誘導員の配置、サインの設置をする。
 - － 一時退避先と退避方向の指示
 - － 退避者が合流する場所での混乱回避
 - － 道路横断のある場所での横断時の安全確保
 - － 主要な一時退避場所入り口での退避者の誘導
 - － 代々木公園 B 地区への一時退避者流入防止

○ その他のエリア

- ・ エリア内の一時退避場所に退避する。

避難誘導計画の基本方針付図

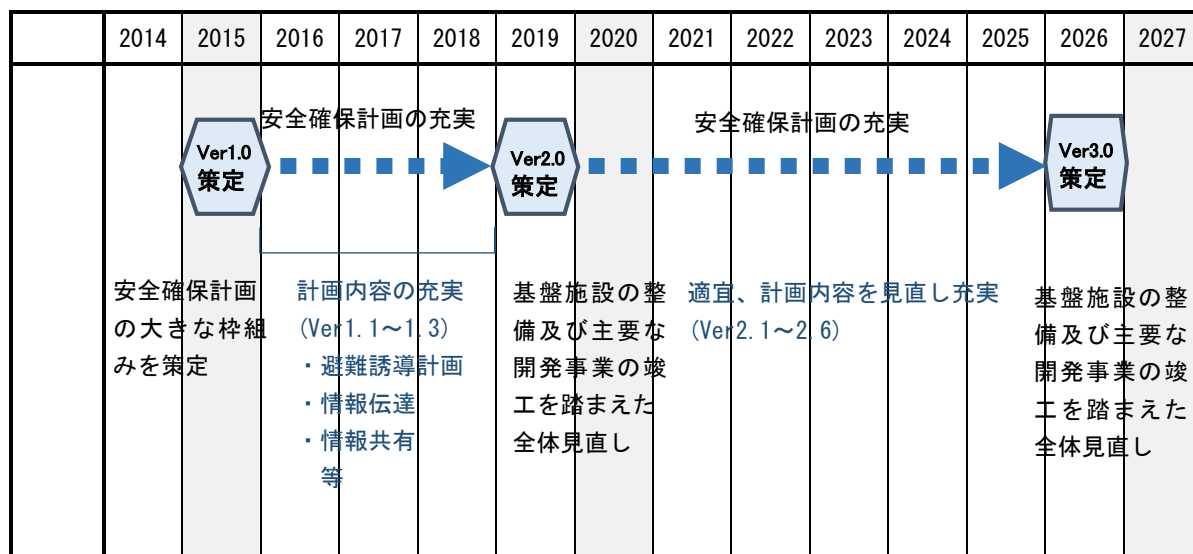


第5章 計画の見直し

1 計画の見直し・変更

- ・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。
- ・2019年度、2026年度には主要な開発事業の竣工を見据え、大幅な見直しを実施する。

渋谷駅周辺地域都市再生安全確保計画策定スケジュール



2 優先して取り組むべき課題

- ・一時退避場所の不足を解消する有効対策を検討する。
- ・災害時に滞留者を、一時退避場所や帰宅困難者支援(受入)施設等へ誘導するための手段、経路、担い手、役割分担等について検討する。
- ・要配慮者への支援体制や一時退避場所や帰宅困難者支援(受入)施設への優先的な誘導について検討する。
- ・一時退避者の密度が特に高い宇田川町の南や、人の集中しやすい渋谷駅周辺の滞留者の安全確保の対策を考える。
- ・有効な情報収集、伝達、共有の方法について検討し、担い手や役割分担を考える。

