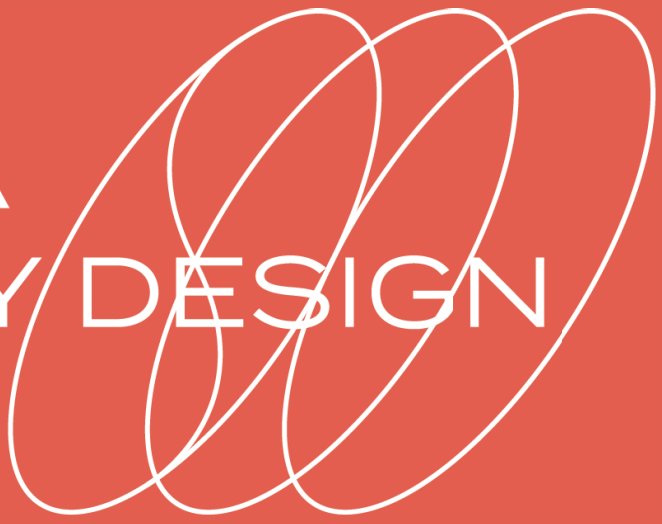
RELEASE 2026.11

# SHIBUYA MOBILITY DESIGN 2025



## SHIBUYA MOBILITY DESIGN 2025 WHITE PAPER

©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.
All Rights Reserved

# INDEX

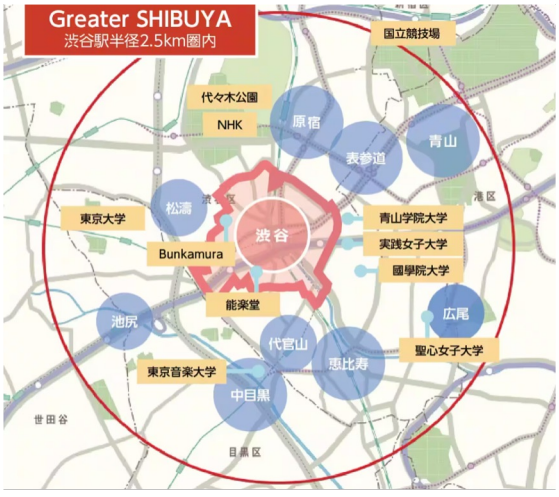
1. SHIBUYA MOBILITY DESIGN 2025について
2. モビリティデザインを取り上げた背景
１）次世代モビリティのトレンド
２）法規制の動向
３）国・東京都・渋谷区の上位方針
４）広域渋谷圏の整備状況と移動における課題
3. 本ホワイトペーパーのゴール
「歩行者中心のまちづくり」と「多様な移動手段」の両立
4. 参画企業・団体
１） 主体（一般社団法人渋谷未来デザイン）
２） データ提供者（株式会社 Luup、株式会社ドコモバイクシェア、Lime株式会社）
３） データ分析・可視化（Pacific Spatial Solutions株式会社）
４） 都市開発・フィールド提供（東急株式会社）
5. 渋谷におけるモビリティの利用実態と分析
１） マイクロモビリティの利用データに見る現在の回遊行動
２） 利用者の属性
３） ニーズの抽出
6. 渋谷を拡張する「モビリティデザイン」の提案
１）2040年代を見据えた道路空間の最適化
２）魅力的な移動体験の創出
7. 実証実験の提案と実装に向けたロードマップ
8. まとめ：未来の渋谷の移動像への提言
9. 参画関係企業・団体のコメント

©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya. All Rights Reserved

# 01 SHIBUYA MOBILITY DESIGN 2025について

SHIBUYA MOBILITY DESIGN 2025（以下SMD2025）」は、渋谷区の外郭団体である一般社団法人渋谷未来デザインが中心となり、産官学民の連携によって渋谷らしい次世代の移動のあり方を構想・実装するプロジェクトです。渋谷駅周辺の交通データや多様な意見をもとに、移動の実態を詳細に把握。実証実験や対話を通じて、まちのビジョン策定や政策提言の根拠となる視点を構築し、より良い都市体験の実現を目指します。

渋谷は100年に一度と言われる大規模再開発の真っ只中にあります。渋谷駅周辺の利便性が飛躍的に向上する一方で、広域渋谷圏（Greater Shibuya）【図１】においては、地形の起伏や狭隘な道路、駅から離れたエリアへのアクセスのしにくさといった、特有の課題も顕在化しています。




【図１：広域渋谷圏（2.5km圏）のエリアマップ】
（出典：東急株式会社ホームページ）

SMD2025では、多様なモビリティを「街の魅力」として都市デザインの重要な要素として組み込み、「歩いて楽しいまち」を支える装置となるよう再定義し、歩行者中心の街路空間と次世代モビリティが共生する新しい都市モデルの構築を目指しています。

# 02 モビリティデザインを取り上げた背景

## 1）次世代モビリティのトレンド

現在、世界の都市交通は大きな転換期を迎えています。その中心にあるのが、CASE(Connected, Autonomous, Shared, Electric) ※1やMaaS ( Mobility as a Service) ※2といった技術革新です。 特に日本では、電動キックボードや電動アシスト自転車に代表される「マイクロモビリティ」のシェアリングサービスやAIを活用したシェアモビリティが急速に普及しています。これらは環境負荷が低く、公共交通機関を補完する「ラストワンマイル」の移動手段として期待されています。また、将来的には自動運転技術を用いたモビリティの実装も視野に入っています。



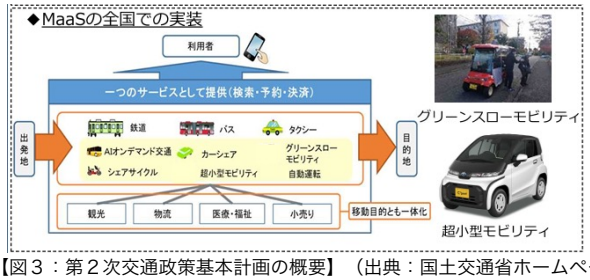
©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

## 2）法規制の動向

道路運送法では近年、「相乗り」や「区域運行」「自家用有償旅客輸送」等、交通空白の解消に向けた法改正が行われています。道路交通法では2023年7月に新たに「特定小型原動機付自転車」という区分が設けられ、一定の基準を満たす電動キックボード等は、16歳以上であれば免許不要（ヘルメット着用は努力義務）で公道を走行できるようになりました。




【図２：タクシー乗合と相乗りの違い】
（出典：国土交通省関東運輸局ホームページ）




【図３：第２次交通政策基本計画の概要】（出典：国土交通省ホームページ）

## 3） 国・東京都・渋谷区の上位方針

モビリティ施策は、行政の長期的なビジョンと密接に連動しています。

### 国（国土交通省）

「交通政策基本計画」において、デジタル技術を活用したMaaSの推進や多様なモビリティを推進し、「交通空白」解消に向けたパイロットプロジェクトを展開しています。また、交通結節点としての駐車場の多機能化を掲げています。

### 東京都

「地域公共交通の基本方針」において、ラストワンマイルの移動手段の充実とMaasの普及を踏まえた方針を策定し、多様な主体の参画とまちづくりとの連動を求めています。

### 渋谷区

「Walkable City（ウォーカブルシティ）しぶや」の実現を掲げ、渋谷駅周辺で歩きやすい環境づくりを行うとともに、距離帯ごとに多様なモビリティを組み合わせて地域内外の移動支援を行うとしています。

## 4）広域渋谷圏の整備状況と移動における課題

「広域渋谷圏（Greater Shibuya）」とは、渋谷駅から半径約2.5km、表参道、原宿、恵比寿、代官山などを含むエリアを指します。 このエリアは、日本有数の回遊性を誇りますが、以下の課題を抱えています。

### ❶ 地形的な制約

渋谷は「谷」の街であり、坂道が多い。高齢者やベビーカー利用者にとって、駅から周辺エリアへの移動は身体的負担が大きい。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

### ② 交通空白地帯の存在

鉄道網は発達しているが、駅まで徒歩10分以上かかるエリアが存在し、公共交通機関の恩恵が届きにくい「ラストワンマイル」の課題がある。

### ③ 道路空間の飽和

狭い路地での人車分離が不十分であり、新しいモビリティを安全に走行させるための空間（道路デザイン）のアップデートが必要とされている。

### ④ 夜間交通の不足

ナイトタイムエコノミー（夜間経済）の活性化を目指す中で、深夜帯の安全かつ安価な移動手段が限定的であることも、観光・エンターテインメントの障壁となっている。

## 03 本ホワイトペーパーのゴール

本ホワイトペーパーが目指す最終的なゴールは、「歩行者中心のまちづくり」と「多様な移動手段」を両立させ、渋谷駅周辺を魅力的で訪れやすいまちにして来街者・消費を増やすとともに、渋谷を誇りに思う人を増やすことです。

渋谷が目指すのは、人々が自由に歩き、滞留し、交流を楽しむウォーカブル（歩きやすい）な空間です。「歩行者優先」は乗り物を排除することではなく、 むしろ、徒歩移動を補完する「多様な移動手段（マイクロモビリティ、シェアサイクル、オンデマンドシャトル、自動運転カート等）」を適切に配置することで、街全体の回遊性を高め、結果として歩行者の行動範囲を拡張させることができます。
具体的には、以下の3つのアプローチを通じてゴールを目指します。

### 1）道路空間等における施策

通過交通の抑制や道路空間の再構成、モビリティハブの構築により、「歩行者中心のまちづくり」と「多様な移動手段」が両立する基礎的な状態を作る。

### 2）民間事業における施策

「多様な移動手段」の適切な配置により、来街者を増やし、街全体の回遊性を高める。

### 3）実証実験とデータ活用による最適化

実証実験を行い、その時の人流データと走行データを分析・可視化し、適切な手段を講ずることで目的を達成する。

本ホワイトペーパーは、これらの提案を通じて、渋谷を「圧倒的ウォーカブルを実現した、世界で最もクリエイティブなモビリティ先進都市」へと変貌させるためのロードマップを提示します。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

# 04 参画企業・団体

## 1） 主体

### 一般社団法人渋谷未来デザイン

#### 概要

ダイバーシティとインクルージョンを基本に、渋谷に住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人など、渋谷に集う多様な人々のアイデアや才能を、領域を越えて収集し、オープンイノベーションにより社会的課題の解決策と可能性をデザインする産官学民連携組織です 。都市生活の新たな可能性として、渋谷から世界に向けて提示することで、渋谷区のみならず社会全体の持続発展につながることを目指しています。

#### 本プロジェクトにおける役割

渋谷の安全・快適・便利なまちづくりの実現に向けて、DX（データの共有～分析・可視化・予測～知見の共有）を推進し、課題解決やニーズへの対応、CSV（共有価値の創造）を目指している「渋谷交通データWG」を主催。WGの一環として、「SMD2025」の運営を統括し、エビデンスに基づいた未来構想の立案や実証実験のプロデュースなど、プロジェクト全体の進行管理を実施しています。




## 2） データ提供者

### 1 株式会社Luup

#### 概要

電動マイクロモビリティ（電動キックボード・電動アシスト自転車）のシェアリングサービス「LUUP」を展開するスタートアップ。“街じゅうを「駅前化」するインフラをつくる”をミッションに掲げ、日本各地の「短距離移動」における課題解決と利便性向上を目指しています。

### 2 株式会社ドコモ・バイクシェア

#### 概要

NTTグループとして、全国でサイクルシェアリング事業を展開。ICT技術を活用した効率的な運用により、環境負荷の低減と都市交通の補完機能を担う、国内最大規模のシェアサイクル事業者です。

### 3 Lime株式会社

#### 概要

世界5大陸・約30カ国で展開する、世界有数の電動マイクロモビリティシェアリングサービス。自家用車に代わるクリーンな移動手段として、2024年より日本でも低炭素社会の実現を推進しています。

#### 上記３事業者の本プロジェクトにおける役割

渋谷区内に設置されたポートの情報、ポート間の走行データを提供します。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

## 3. データ分析・可視化

### Pacific Spatial Solutions株式会社

#### 概要

地理空間情報のスペシャリスト集団、2D/3Dの地理空間データ解析およびビッグデータ解析に強みを持ちます。

#### 本プロジェクトにおける役割

提供された多種多様なモビリティデータを統合・分析し、都市の動態を視覚的に表現。データに基づく現状把握と、次世代のモビリティデザインに向けた示唆の導出を担当しています。

## 4. 都市開発・フィールド提供

### 東急株式会社

#### 概要

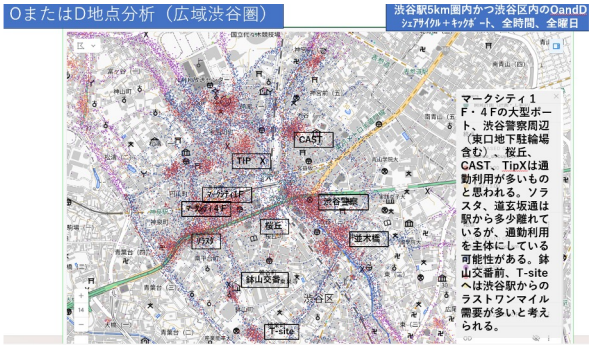
交通事業、不動産事業、生活サービス事業、ホテル・リゾート事業を営む東急グループの中核企業として、「まちづくり」を事業の根幹に置きつつ、生活に密着したさまざまな領域で事業を進めています。Greater SHIBUYA構想を掲げ、「働く」「遊ぶ」「暮らす」の3要素を融合し、渋谷で楽しく快適に過ごす「渋谷型都市ライフ」の実現を目指しています。

#### 本プロジェクトにおける役割：

渋谷の街における大規模なアセット（商業施設、オフィス等）を所有・運用する立場から、渋谷のまちの課題把握や、データ分析の結果に基づく改善の方向性の検討などを踏まえ、実際の都市空間への実装を検証する立場として参画しています。

# 05 渋谷におけるモビリティの利用実態と分析

SMD2025では、参画企業から提供された走行データを基に、広域渋谷圏における移動の現状を分析しました。その結果、渋谷の移動に関する課題とそれを補完する次世代モビリティの役割が浮き彫りとなりました。



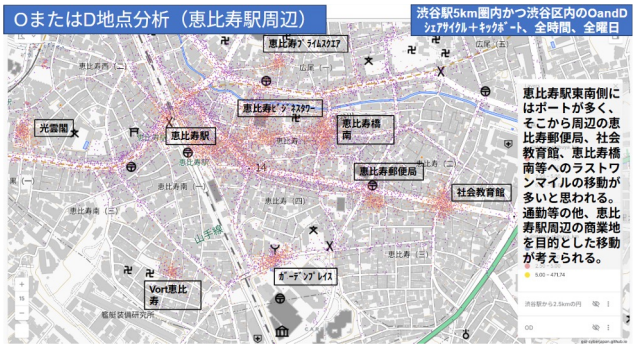

【図4：OまたはD地点分析（渋谷駅周辺）】（一部データは軌跡含む）




【図5：OまたはD地点分析（幡ヶ谷方面）】（一部データは軌跡含む）



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.




【図6：OまたはD地点分析（恵比寿駅周辺）】（一部データは軌跡含む）

## 1）マイクロモビリティの利用データに見る現在の回遊行動

走行データのOD分析（起点・終点分析）により広域渋谷圏における移動には以下の特徴が見られます。

### ✔【全体傾向】極めて短い距離での日常利用

**超近距離移動の定着**：

同一町内、または隣接する町内への移動が最も多く、徒歩を補完する数分程度の移動にシェアモビリティが強く支持されている。

**「移動の壁」の克服：**

渋谷特有の急な「坂道」や、既存の「鉄道空白地帯」、また「乗り換えが必要なルート」を直接結ぶ移動に高いニーズがある

### ✔【方面別】エリア特性に応じた移動パターン

**恵比寿・白金・広尾エリアの圧倒的需要**

恵比寿駅東側を起終点とした白金・広尾方面への移動が際立って多い。これは鉄道網がカバーしきれない住宅街と商業拠点間の移動を補完している。

**ハブとしての原宿・神宮前**

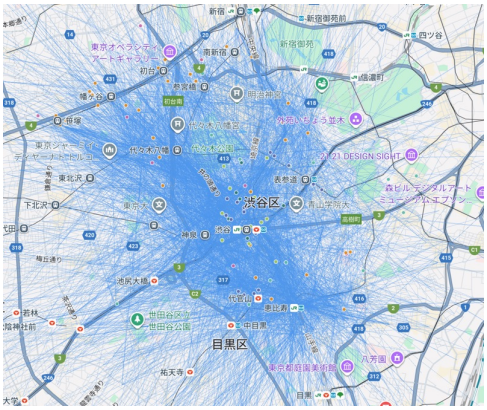
このエリアは渋谷駅側、青山側、代々木公園側のすべてと強いコネクションを持ち、広域渋谷圏を繋ぐ「多方向へのハブ」として機能している。

**渋谷駅北西部の高密度クラスター**

渋谷駅周辺では、道玄坂二丁目⇔宇田川町⇔神南一丁目という、渋谷駅の北西側の高密度な回遊が発生している。

**鉄道空白地の補完（北・西方面）**

千駄ヶ谷、富ヶ谷（幡ヶ谷）方面など、鉄道では迂回や乗り換えが必要な地点への直線移動が顕著に見られる。




【図7：広域渋谷圏におけるOD分析（9時～12時）】



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.



【図8：広域渋谷圏におけるOD分析（移動が多いODを太線表示）】

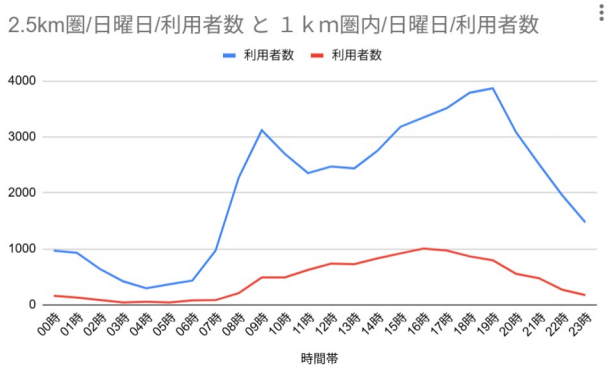
✔ 【曜日別】オンオフを問わない定常的なニーズ

### 日曜日の通勤需要

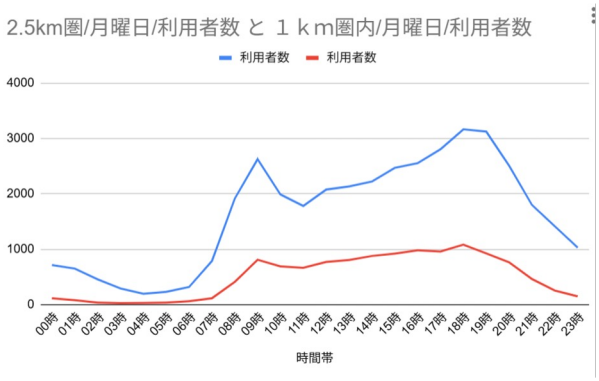
日曜、休日であっても平日同様の通勤、実需移動が存在しており、曜日を問わず「生活の足」として機能している。

### 渋谷駅1km圏内のエンタメ回遊

駅至近エリアでは、日曜日の方が平日よりも移動量が多い。これは、平日の日常利用に加え、休日の観光、娯楽目的の利用が上乗せされるためと推察される。




【図9：時間帯別分析（日曜日）】




【図10：時間帯別分析（月曜日）】

## 2）利用者の属性

次世代モビリティ（特にマイクロモビリティ）の利用実態を属性別に分析すると、単なる観光手段ではなく、都市生活に欠かせないインフラとなっていることがわかります。

### 利用目的

約8割が「通勤・通学・用事」などの日常的な実需移動であり、散策・回遊目的は平日で約10%、休日で約16%にとどまる。

### 年齢層

20代・30代が中心だが、40代以上の利用も約2割に達しており、年齢を問わず幅広い層に普及しつつある。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

## 3）ニーズの抽出

走行データと属性分析から、渋谷の回遊性をさらに拡張するために解決すべき「5つの移動ニーズ」を特定しました。

### ① 超高密度エリアにおける回遊補完

歩行者の流れを阻害せず、数百メートル単位の微移動をストレスなく行える手段の提供。

### ②. 地形・インフラの分断解消

急な坂道や大通り（国道246号等）による物理的・心理的分断を、電動アシスト機能等で無効化し回遊範囲を広げる。

### ③. 鉄道空白地帯を繋ぐショートカット

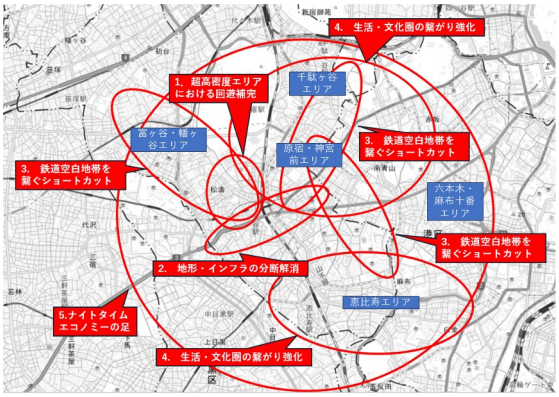
鉄道での迂回が必要な地点間を直接結ぶ、効率的な移動ルートの確保。

### ④ 生活・文化圏の繋がり強化

駅から離れた「同じ生活文化圏のエリア同士」（例：渋谷・原宿・表参道、広尾・恵比寿・代官山等）を結ぶ、住民やワーカーの日常的な移動支援。

### ⑤ ナイトタイムエコノミーの足

深夜帯の公共交通機関を補完する、安全かつ安価な移動手段の確保による夜間経済の活性化。




【図11：データから導き出された5つの移動ニーズ概念図】
国土地理院の地図を基に（一社）渋谷未来デザインが作成
（図12～図15も同様）

# 06 渋谷を拡張する「モビリティデザイン」の提案

## 1）2040年代を見据えた道路空間の最適化

### ❶ 渋谷型スーパーブロックの導入と通過交通の抑制

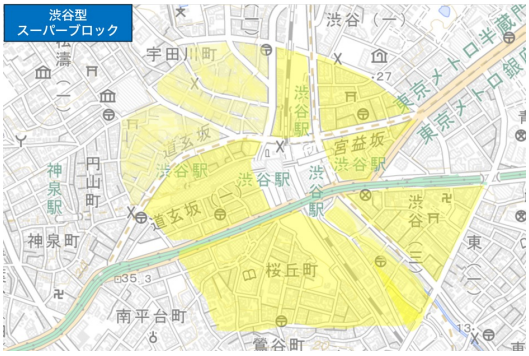
特定のエリア（渋谷駅から半径500m程度）において、トランジットモール※3や時間帯別車両通行規制、「ゾーン30プラス」※4等の諸制度を導入し、一方通行の見直しを併せて行うことで、中心部への通過交通を抑制します。

「フリンジ（集約）駐車場」※5の活用や駐車場連携、地域荷捌きルールの整備により、地区内への不要な車両流入を軽減し、歩行者優先の空間を創出します。

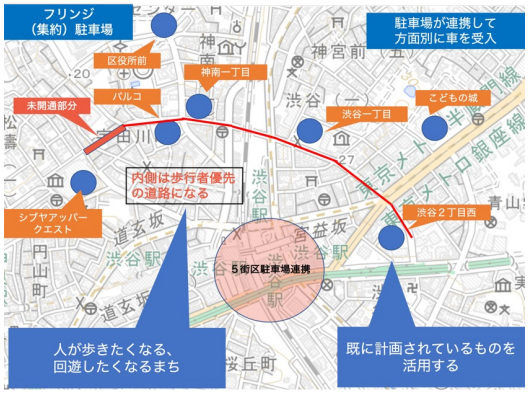


©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

パーキングメーターの廃止や歩道の拡幅、自転車レーンの設置など、道路面積の再配分(道路断面の変更)を行い、物理的に通過交通が通りにくい構造へと転換します 。




【図12:渋谷型スーパーブロック】

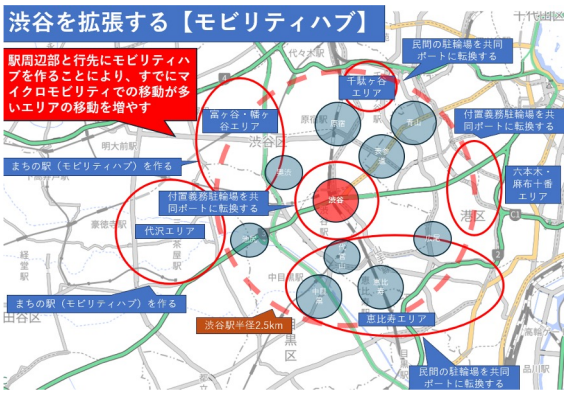



【図13:フリンジ(集約)駐車場】

## 2 モビリティハブの整備による拠点機能の強化

再開発や道路整備に合わせて交通結節点として「モビリティハブ」を整備し、エリア回遊の起点とします。

ハブにはデザインサイネージや休憩設備を設け、多言語対応の情報発信やMaaSアプリとの接触拠点としての機能を付与することで、来街者の回遊を高めます。

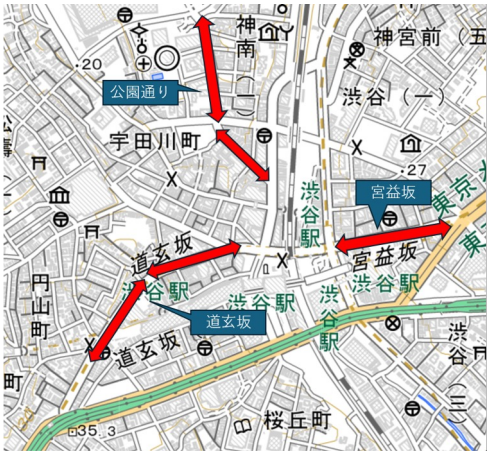



【図14:モビリティハブ】

## 3 自動運転時代を見据えたカーブサイト（路肩）の活用

2040年代の自動運転実装を見据え、再開発ビルや道路の計画段階から自動運転車の乗降環境（カーブサイト）を適正配置する指針の作成を提案します。

車両保管スペースのモビリティハブへの転用や、駐車場内での自動運転車両対応を含めた「街じゅうの駅前化」を目指します。



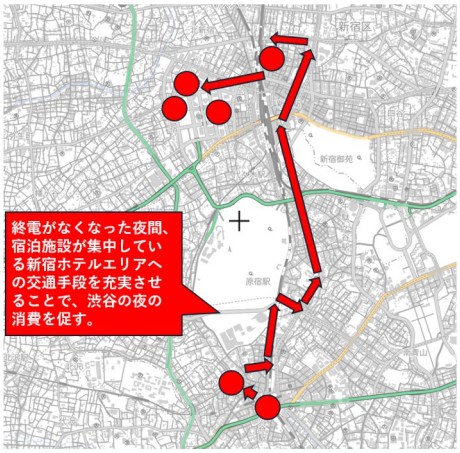

【図15:新しいモビリティの路線(例)】



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.



【図16：循環バスの路線（例）】



【図17：ナイトタイムエコノミーを支える深夜交通（例）】

図16,17は国土地理院の地図を基に（一社）渋谷未来デザインが作成

## 2） 魅力的な移動体験の創出 (民間偉業における施策)

### 1 自由に乗降できる低速移動のモビリティの導入

車両の流入が制限され歩行者が中心となった道路を通行する、時速20km未満で走行する新しいモビリティを導入します。

渋谷駅前と表参道、原宿、奥渋谷※6などを結ぶルートを想定し、街並みを楽しみながら移動できる循環バス等により付加価値を提供することで、中心部から外周部への回遊を促します。

### 2 ナイトタイムエコノミーを支える深夜交通（ホテル連携）の検討

深夜帯（23:30～26:00頃）に、宿泊施設が集中する新宿ホテルエリアと渋谷を結ぶ定時乗合モビリティの運行を検討します 。訪日外国人やエンタメ利用者の帰宅・移動手段を確保することで、渋谷における夜間の消費（飲食・観光）拡大と治安リスクの低減を両立させます。

# 07 実証実験の提案と実装に向けたロードマップ

本ホワイトペーパーで示した利用実態の分析結果と具体的な提案は、渋谷が「歩行者中心のまちづくり」と「多様な移動手段」を両立させ、渋谷駅周辺を魅力的で訪れやすい街へ進化するための指針です。今後は、参画企業とのデータ連携をさらに深化させ、実証実験や報告会を通して提案の実現を図っていきます。

また、行政への規制緩和提案や、民間敷地内へのモビリティハブ設置を推進することで、誰もがストレスなく、自由かつクリエイティブに移動できる「圧倒的ウォーカブルを実現した、世界で最もクリエイティブなモビリティ先進都市」へと変貌させることを目指します。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

### 1） モビリティハブ設置による回遊性向上の検証

今後の再開発で整備される付置義務駐輪場等をモビリティハブ化した場合の効果を検証するため、既存の付置義務駐輪場等で実証実験を行い、利用実態の変化や周辺施設への波及効果をデータ分析に基づき検証することを提案します。

### 2）深夜帯の新宿・渋谷間移動ニーズへの対応

深夜の乗合モビリティを試験運行し、訪日外国人の利用意向や、深夜の移動利便性向上によるブランド価値の向上を確認することを提案します。

### 3）実証結果のフィードバックと制度設計への反映

実証実験を行ったあと、ソーシャルイノベーションウィーク等において結果を報告し、ホワイトペーパーとして取りまとめます。
得られた知見を、将来の都市計画や「渋谷駅周辺地域交通戦略」の更新に生かします。

## 08 まとめ：未来の渋谷の移動像への提言

2030年頃には渋谷駅街区が概成し、2030年代前半に渋谷駅周辺の再開発が順次完成します。また、自動運転については、日本では2040年代には当たり前になると言われています。

渋谷未来デザインは、その時期までに歩行者中心の街路空間と次世代モビリティが共生する新しい都市モデルを構築し、サステナブルな都市移動環境を実現するため、「6. 渋谷を拡張する「モビリティデザイン」の提案」と共に、以下の提言をします。

1）)「多様な移動手段」を適切に配置し、誰もが安心・快適に巡れるシームレスな移動を実現することで、渋谷圏を拡張し、渋谷駅周辺を魅力的で訪れやすいまちにします。

2）シェアや経路案内から広がる先端テクノロジーと、低速で人間味のあるモビリティを組み合わせ、サステナブルな都市移動環境を構築します。

3）渋谷を「圧倒的ウォーカブル」を実現した、世界で最もクリエイティブなモビリティ先進都市」へと変貌させます。



【図１８：渋谷再開発協会　渋谷再開発渋谷計画２０４０ ―まちづかい戦略―より】



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

# 09 参画・関係企業・団体のコメント

### 1）一般社団法人渋谷未来デザイン 代表理事　小泉秀樹 （東京大学教授）

渋谷は、世界中から多様な人々を引きつける特別な都市ですが、そのため他都市には見られない複雑な交通状況におかれている都市でもあります。多様な移動手段によって、大量な人が重層的に交差し移動するこのまちにおいては、これまでにない新たなアプローチでこうした交通状況を読み解くことがまず必要とされています。また、モビリティハブなどの新たな取り組みを模索する必要もあります。本プロジェクトではデータの可視化と分析を通じて移動実態を捉え、課題解決の方向性を提示してきました。今後も産官学民連携により、渋谷発の持続可能なモビリティモデルの実現を目指します。

### 2）株式会社Luup

Luupは、2020年に渋谷区で「LUUP」の提供を開始しました。2021年に新しい短距離移動インフラの実現に向けた連携協定を渋谷区と締結し、「渋谷グッドマナープロジェクト」のパートナー企業として、また「Shibuya Safe Ride Project」の発足を通じて、多様な分野での取り組みを協働してまいりました。今後も街の回遊性向上と安全な交通環境の実現を目指し、皆さまと連携しながら事業を推進してまいります。

### 3）株式会社ドコモ・バイクシェア

株式会社ドコモ・バイクシェアは、地域に根付き人々に愛されるモビリティサービスの提供を通じて、健康で環境に優しい日本の「まちづくり」に貢献することをミッションとしています。全国の自治体と連携しシェアサイクルの普及を推進してきました。今後も渋谷区とともに、地域課題の解決や回遊性向上への寄与など多面的な価値創出に取り組んでまいります。

### 4）Lime株式会社

Limeは、世界5大陸・約30か国で電動マイクロモビリティのシェアリングサービスを展開しています。2024年8月より日本でのサービスを開始し、自家用車に代わる次世代のクリーンな移動手段として、駅から先のラストワンマイルをよりスムーズにつなぎ、日常の移動から観光まで新しい移動体験を提供しています。持続可能な都市モビリティの推進を通じ、低炭素社会の実現とカーボンフリーな日本をめざします。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

### 5）Pacific Spatial Solutions 株式会社

弊社は、マイクロモビリティ3社のデータを統合し、曜日・時間帯別の分析と可視化を担当しました。今後はデータ分析の有用性をさらに高めるため、事業者間での属性項目の統一、さらに人流データや歩道等の詳細な道路基盤データを統合することで、歩行者とモビリティが共存する最適な都市空間設計を、地理空間情報の専門的知見からより精緻にご支援できるのではないかと考えます。

### 6）渋谷区土木部交通政策課

渋谷駅周辺では、街全体で大規模な再開発が計画され、世界的に見ても極めて複雑で躍動的な都市再生が進行しています。

交通を取り巻く環境が変化する中、区としても地形的な特徴を捉えた移動実態を掴み、地域課題への的確な対応に努めながら、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、モビリティと歩行者の共存する渋谷の実現に向け、取り組んでまいります。

### 7）渋谷区商店会連合会 会長　大西賢治

渋谷は今、インバウンドを始めとした多くの人でとても賑わっています。賑わいがある街であると同時に課題もあり、今後の対策も必要であります。その一つの交通や移動の課題解決は、昨今の渋谷の再開発と並行し協議・検討に向き合うフェーズを迎えているのではないかと感じています。新たなるモビリティの活用検討を通じ、地域内の回遊性を高め、商店街や地域とも共生できる都市モデルの次世代の移動の在り方を実現できるよう期待しています。



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.

# 注釈

※１CASE（Connected, Autonomous, Shared, Electric）

自動車産業およびモビリティの変革を示す4つの技術トレンドの頭文字をとった造語。
・Connected（接続性）：車両が通信網につながり、道路インフラや他車両とリアルタイムで情報を共有する。
・Autonomous（自動運転）：センサーやAIにより、運転操作の一部または全てを自動化する。
・Shared & Services（シェアリング）：所有から利用へ。カーシェアやシェアサイクルの普及を指す。
・Electric（電動化): EV化による環境負荷低減。

※２MaaS（Mobility as a Service）
電車、バス、シェアサイクルなど複数の移動手段を組み合わせて、検索・予約・決済をスマートフォンアプリ等で一括して行うサービスです。自家用車に頼らず、最適でシームレスな移動を実現し、交通の利便性向上や地域課題（過疎化・混雑など）の解決に役立つ次世代の交通手段として期待されています。

※３トランジットモール
道路等において、自家用車等の車両の通行を制限して、バスやタクシー・路面電車などの公共交通機関のみが通行できるようにした歩者共存道路を指す。

※４ゾーン30プラス
生活道路の最高速度を時速30キロに制限する「ゾーン30」に、ハンプ（路面の凸部）や狭さく（道路の狭小化）などの物理的な対策（デバイス）をプラスした交通安全区域。

※５フリンジ（集約）駐車場
都市中心部への車の流入を減らすため、都心部の外周（フリンジ）に設置された駐車場で、そこに車を停めてバスや地下鉄、徒歩などの公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かう仕組み

※６奥渋谷
渋谷宇田川町・センター街をぬけた先や、文化村通りを進み渋谷東急本店から井の頭通りにかけた、神山町・宇田川町・富ヶ谷エリアのことをさす。

**＜各社のデータ仕様＞**

【Luup】
提供データ該当期間：2024年9月～11月
対象範囲：
渋谷区内の全てのポートから発着ライド
※「渋谷区→渋谷区、渋谷区→他区、他区→渋谷区」以上、全てのライド。

【ドコモ・バイクシェア】
提供データ該当期間：2025年6月～8月
渋谷区内ポートより利用開始
渋谷区内ポートへ返却

【LIME】
提供データ該当期間：2024年9月～11月
スタートとエンドの定義について：渋谷駅から5キロ圏内ポートを対象



©一般社団法人 渋谷未来デザインFuture Design Shibuya.All Rights Reserved.