

渋谷区宮益坂における街路空間の再構築

岩上 智裕¹・齋藤 紗代¹

¹ パシフィックコンサルタンツ株式会社（〒101-8462 東京都千代田区神田錦町三丁目22番地）

多様な人々が数多く訪れる渋谷区では、だれもがめぐり歩いて楽しいまちの実現に向け、歩行空間の確保や街路空間の充実に向けた取組みを行っている。その先行プロジェクトとして、古くから渋谷の目抜き通りである宮益坂・道玄坂（大山街道）において、歩行者中心の街路空間実現に向け、まずは当面の課題である路上駐車を削減すべく、H29年度より社会実験を実施しながら段階的な検証を進めている。

本稿においては、宮益坂におけるこれまでの検討経緯とあわせ、H30年度に実施した社会実験の成果と課題を整理する。

Key Words : 歩行者空間, 路上駐車, 道路空間再構築, 多者協働, タクティカルアーバンイズム

1. 本稿の目的

昨今世界的に、車中心から“人間中心”の空間実現に向けた街路空間の再構築・利活用が進む中、渋谷駅周辺においても、上位計画に示される“だれもがめぐり歩いて楽しいまち”の実現を目指した取組みが進められており、本稿の対象とする宮益坂を含む大山街道整備事業（図-1）がその先行事業として進められているところである。

本稿は、類似取組みへの一助として、多様な関係者との協働により人間中心の空間への転換を進めている事例紹介と、取組みを進める中で見えてきた課題を整理したものである。



図-1 大山街道立地状況

を目的とした歩行者で溢れ、常に混雑している状況にある。

宮益坂は、渋谷駅北側に位置しており、駅から周辺地域につながる重要な歩行者ネットワークであり、沿道を通行する歩行者も多く、周辺路地や店舗へ出入りする歩行者との輻輳も見られている。また車道部は相互2車線の4車線道路であり、第1車線部にパーキング・チケット枠28マスが設置されるなど駐停車車両が多い状況にあった。

このような状況を踏まえ、地元からも歩行者の安全性・快適性の確保の要望が挙がっており、地区計画において沿道建物には50cmの壁面後退が位置付けられているが抜本的な改善には至らないことから、街路空間の再編を検討することとなった。



図-2 宮益坂の状況（H28年当時）

(2) 宮益坂の課題

街路空間再編を行う上で、路上駐車の削減、通過交通の削減などの交通面の課題のほか、それを実施するための地元や沿道店舗等を含んだまちの協力など事業推進体制面での課題があった。

路上駐車については、その約7割を占める一般車を周辺駐車場へ転換させる必要があるとともに、沿道店舗のための荷さばき車についても、路外へ転換させる必要があった。また通過交通についても、バ

2. 街路空間の再構築の背景

(1) 宮益坂の現状

渋谷駅周辺は、信号待ち・待ち合わせ・買い物な

イパスとなり得る並行道路（国道246号）へ転換させ、通過交通量を減らすことが望まれていた。

(3) 実現に向けたプロセス上の課題

従来の公共事業のアプローチは、上位計画による方針等を踏まえ、事業の方針や計画を作り込むなど、計画段階で詳細な検討を行うことが一般的となっている。このようなプロセスでは、実現まで相応の時間がかかるとともに、出来上がりの姿が最後まで目に見えない形にならないため、様々な関係者の協力や合意を得られず、まちづくりのタイミングを逸してしまう事例も見られている。

そのため、本事業においても、地元の機運を逸さないよう、地元や関係者を巻き込みながら、事業を進めていくことが求められた。

3. 取組み内容と実施結果

(1) 検討経緯

歩行者中心の街路空間実現に向けた検討はH28年度から開始しており、H29年度・H30年度と2度の社会実験を実施したところである。

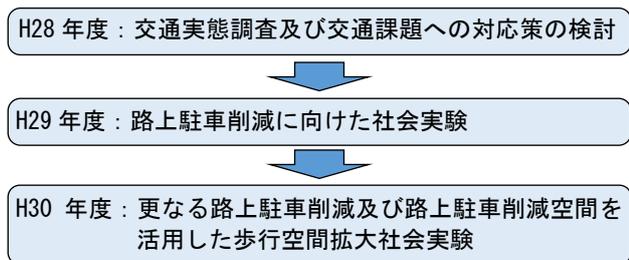


図-3 検討経緯

(2) H28年度の取組み内容

宮益坂の交通実態を把握するため、交通量調査、ナンバープレート調査、路上駐車調査、周辺駐車場利用状況調査等を実施した。これらの調査により、歩行者空間拡大に向けて路上駐車削減や通過交通の削減に取り組むことが必要と考えられた。

この調査結果を元にした駐車需給分析と通過交通転換時の交通影響分析により、周辺駐車場に路上駐車削減可能な空きがあること、通過交通の転換が周辺交通に大きな影響を与えないことを確認した。

また、将来的な推進体制を見据え、行政と地元による勉強会を開始し、課題解決の方向性や目指す将来像について、現在まで継続的に議論を行っている。

(3) H29年度の取組み内容

H29年度には、歩行者中心の道路空間実現に向けたファーストステップとして、宮益坂の第一車線を占有する路上駐車削減に向けた社会実験を実施した。（表-1）

a) 共同荷受施設の設置

宮益坂周辺に共同荷受施設を2箇所設け、1次拠点にて各物流事業者の荷物を集約、2次拠点から配送

先へ横持ちする共同荷受方式で実施した。（図-4）

b) パーキング・チケットの適正利用

宮益坂に設置されているパーキング・チケットの駐停車時間遵守及び枠外における駐停車削減のため、車両案内員を宮益坂沿道に配置しドライバーへの声かけを行った。

c) 周辺駐車場への誘導強化

荷さばきなし車両の路外駐車場への転換促進のため、周辺駐車場への誘導を行った。

表-1 H29年度社会実験実施メニュー

対象	施策メニュー	実施概要
荷さばき車両	1) 共同荷受施設の設置	路外に共同集配の拠点を設け、集配業者が配送を代行
	2) パーキング・チケットの適正利用	違法駐車に対する声かけを実施
荷さばきなし車両	3) 周辺駐車場への誘導強化	周辺の大規模駐車場への誘導を強化

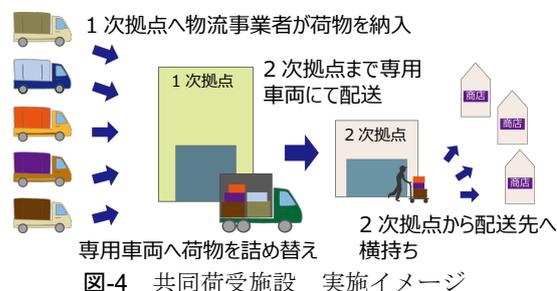


図-4 共同荷受施設 実施イメージ

d) H29年度社会実験の実施結果

共同荷受施設の利用事業者は1社に留まった。その原因は宮益坂には飲食店等が多く、共同荷受の仕組みが実態にそぐわなかったためと考えている。

ドライバーへの声かけや周辺駐車場への誘導強化により路上駐停車は削減されたが、その大半を占める20分以下の短時間荷さばき車への対応が課題として明らかになった。また、周辺駐車場には更なる路上駐車を収容可能な余力があることが確認された。

(4) H30年度の取組み内容

H30年度には、H29年度の課題となった短時間荷さばき車への対応に加え、路上駐車削減された空間を活用し仮設歩行空間を設置した。（表-2）

表-2 H30年度社会実験実施メニュー

方針	対象	実施メニュー
路上駐車削減	荷さばき車両	1) 路外荷さばき場の設置
		2) パーキング・チケットの効率利用推進
	荷さばきなし車両	3) 路外駐車場の利用推進
歩行空間の拡張		4) 仮設歩行空間の設置

a) 路外荷さばき場の設置

駐車時間の長い荷さばき車両の路外転換のため、H29年度に共同荷受施設として活用した2施設を、自由に利用できる路外荷さばき場として活用した。

b) パーキング・チケットの効率利用推進

短時間の荷さばき車両への対応として、パーキング・チケットの効率利用を促すため、交通管理者の協力により、社会実験のタイミングにあわせて以下の試行運用を実施した。(図-5)

- ・パーキング・チケットの貨物車専用化
- ・駐車実態(平均駐車時間20分以下)を踏まえた規制時間の変更(60分→20分)



図-5 パーキング・チケットの効率利用推進 実施状況

c) 路外駐車場の利用推進

荷さばきのない駐車を路外駐車場へ誘導するため、沿道に配置した車両案内員による周辺駐車場への誘導(声かけ及びチラシ配布)を行った。

d) 仮設歩行空間の設置

宮益坂中央部の横断歩道付近の第一車線に仮設歩行空間を設置し、歩行者のための休憩及びたまりスペースとして活用した。(図-6)



図-6 仮設歩行空間設置 実施状況

e) H30年度社会実験の実施結果

H29年度の結果を踏まえ、自由に利用可能な形とした路外荷さばき場の利用台数は平均3台/日、最大7台/日であり、横持ちの範囲は近距離に留まった。

宮益坂沿道の路上駐停車台数は、荷さばきなし車両を中心にH29年度より更に減少したが、まだ路上駐停車は存在している。

また駐停車時間分布を見ると、20分以下の短時間駐車の割合が83%と、H29年度の68%より更に高くなっており、規制変更によりパーキング・チケットの効率利用が促進されたことが伺える。(図-7) その結果、路上駐停車による道路空間の占有状況は大きく減少しており、特に荷さばきなし車両については約6割減と、路上駐停車の削減が確認された。(図-8)

仮設歩行空間の設置により、歩行者交通量に大き

な変化は見られなかったものの、横断歩道付近に設置したこともあり、信号待ちの滞留空間としての利用が見られ、結果として歩道部の通行機能強化にも寄与した形となった。(図-9)

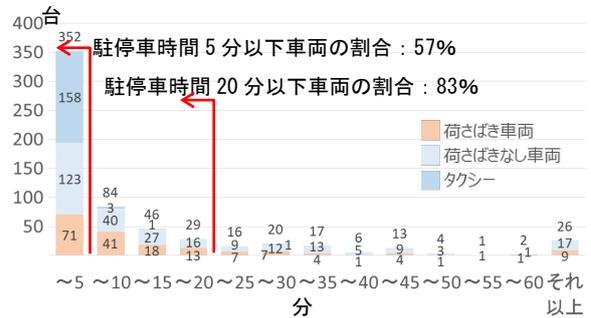


図-7 宮益坂路上駐停車時間分布 (H30/10/18)

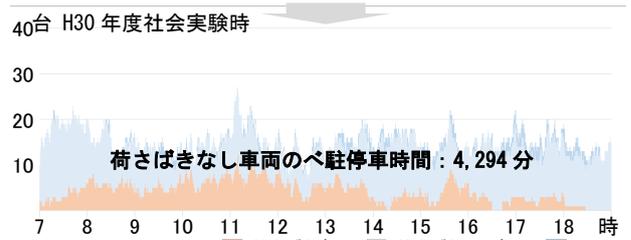
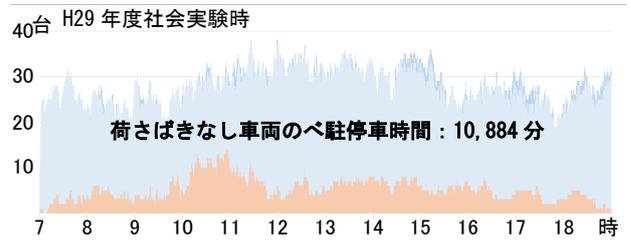


図-8 駐停車車両の道路空間占有状況の変化



図-9 歩行空間の利用状況

4 タクティカルアーバニズムと多者協働による取組みの推進

(1) タクティカルアーバニズムによる取組みの推進

宮益坂を歩行者中心の空間にするという想いは行政・地元にて共有されているが、最終的な整備形態については未だ定まっていない状況にある。

そのため、ふわっとした将来像を描きながら、現時点で実施可能な事項から取組み、都度実施と検証を繰り返しながら、少しずつ改善をしていく過程を通じて、将来形を検討していくこととしている。

これは、小さいことから始めて大きく育てる取組みであり、まず少しでも街路空間を変えることで、地元や関係者、通行者の意識を変えていくことも狙っているものである。事実、H29年度に路上駐車

削減に取り組んだ結果、地元からは「路上駐車がなくなり、沿道の向かい側の様子が見え非常によい景観になった」との感想を頂くとともに、交通管理者からは路上駐車が少なくなった道路空間を歩行者空間に活用する社会実験の許可が得られた。

H30年度には、上記により設置した仮設歩行空間が地元や通行者に大変好評で、一部区間ではなく全線に渡った街路空間の再配分のニーズが挙がる結果となっている。

(2) 様々な関係機関を巻き込んだ取組みの推進

検討においては、街路空間を再構築するだけでなく、再構築した空間の活用や管理も念頭に、地元や民間企業、運送事業者（物流事業者、タクシー）、交通管理者等を巻き込んだ取組みを進めている。

a) 地元・沿道店舗との連携

地元とは、商店街組合等との勉強会などを通じた意見交換や交流を深めることで当事者意識が高まってきており、社会実験時における地元所有駐車場の荷さばき場としての提供のほか、実験開始前の路上駐車車両への声かけや期間中の見回りなど、地元の積極的な関与に繋がっている。

沿道店舗に対しては、過年度は地元商店街組合を通じた広報を実施していたが、荷主であること、将来の街路空間運営管理主体の一員になり得ることから、今年度は沿道店舗へ直接声かけを実施し、取組みへの肯定的な意見を頂いているところである。

なお、将来的な道路空間の活用や管理については、今後、地元商店街組合や沿道店舗を対象にワークショップ等を開催し、検討していく予定である。

b) 民間との連携

一方、民間との連携という側面では、渋谷駅周辺地域において定められている駐車場地域ルールを活用し、大山街道周辺における大規模開発に対し、附置義務駐車場の減免措置に対する地域貢献施策として、共同で利用可能な荷さばき駐車場の設置を求めており、既に1件の開発にて共同荷さばき駐車場の設置が計画されている。

c) 運送事業者（物流事業者、タクシー）との連携

物流事業者やタクシーに対しては、各協会との意見交換や会員企業に対する広報、現場でのドライバーへの広報などを通じ、路外駐車場利用や宮益坂の不要な通行の回避の依頼を行っている。

d) 交通管理者との連携

一般的に、街路空間の再構築を進めるに際し、周辺交通への影響検証は欠かせない観点であり、交通管理者との協力体制が重要となる。

宮益坂では、路上駐車の存在により第1車線が走行車線として機能していない状況であったため、まずは路上駐車の削減に取り組む、その後空いた空間の活用を考えていくという進め方を、最初に交通管理者と合意した上で検討を開始している。

先に示した通り、路上駐車の削減に向けた取組みを進める中で、パーキングメータの効率利用促進策

の試行・本格運用を実施しているが、このような交通管理者と足並みを揃えた施策展開についても、検討当初から進め方を含めた相談を丁寧に実施するとともに、いきなり最終形を実施するのではなく、最終形を見据えつつ目の前の課題へ対応していることにより実現できていると考える。

5 今後の類似的な取組みに対するヒント

最後に、本事業を通じて得られた知見等を、今後の課題と類似事例への示唆という形で述べさせて頂き、本稿のまとめとさせて頂く。

(1) 取組みを進める中で見えてきた課題

人口減少に伴うまちなかの再生や訪日外国人旅行者の増加等を背景に、歩行者が気軽にまちなかを散策できる賑わい環境の創出が全国的に望まれており、国土交通省の道路局・都市局とも「人中心の道路空間」を創出することを重要施策に掲げている。

我が国では、道路構造令において地域の状況に応じた弾力的な運用が謳われているものの、実際の道路はまだまだ自動車を優先した考え方で作られており、海外に見られるパークレットやフレキシブルゾーンのような、歩行者目線での街路空間活用施策の実施には法的な整理が追い付いていない状況にある。

本事業の中でも、交通管理者との協議におけるポイントの1つに現行法制度上（道路法、道路交通法等）の解釈・位置付けの確認があり、これまでに想定されていない柔軟な街路空間の活用については実現が難しい状況にある。

なお、あくまで現場担当者の私見になるが、交通管理者も“歩行者優先の発想”に否定的な訳ではなく、実現に結びつけるための“周辺交通への影響”、“交通規制や街路空間活用の裏付けとなる法制度”の2側面の整理が出来ていれば、協働して人中心の道路空間創出施策を進められると感じている。

そのため、全国各地で取組み事例を積み重ね、法制度を現在の社会ニーズに即したものに改変していくことが必要と考える。

(2) 今後の国内各地における展開への示唆

本稿の対象とした事例では、様々な関係者と現状の課題へ1つずつ対応し“まちの変化”を実際に体験・共有化することで、事業全体を推進させている取組みとして、国内各地における類似的な取組みの参考になると考える。

また様々な関係者との関係性を協議先や調整先と捉えず、一緒に事業に関わる仲間として捉え、相談・議論をしながら事業を前進させることにより、上手く物事を運ぶことが可能になると感じている。

謝辞：本稿作成に際し、快く協力・承認頂いた渋谷区役所土木部道路課殿に、この場を拝借し深い感謝を申し上げます。