

駐車場の集約化により歩行者中心のまちづくりの実現を図るための交通戦略の策定

てづか じゅんじ にしな ゆり いわかみ ともひろ なかごめ ひろき かねとも けいた
手塚 純司¹・仁科 佑梨¹・岩上 智裕¹・中込 浩樹¹・金友 啓太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）

多様な人々が多く訪れる渋谷区では、“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街”の実現に向けた交通戦略を策定し、限られた空間の中、歩行者中心の快適な歩行環境を創出する手法の一つとして駐車場の集約化を推進する方針を示した。本稿においては、交通戦略の策定にあたり実施した社会実験や集約化に関する検討の中で得られた知見と、集約化の推進に向けた今後の展望について整理する。

Key Words : 駐車場集約, 路上駐車対策, 歩行者空間, 交通戦略

1. 本稿の目的

昨今、ウォークアブルなまちづくりが推進される中、渋谷区でも「渋谷区長期基本計画2017-2026」において“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街”を将来像に掲げており、この将来像の実現に向けた施策の方向性を示すものとして渋谷駅周辺地域交通戦略を策定した。（図1）

交通戦略では、歩行環境、車両走行環境、駐車環境について、既存の環境を見直し、歩行者中心の快適な空間の創出することを示しており、中でも駐車環境については、駐車場を集約することにより歩行者による賑わい確保や路面店による街並み形成を図る方針を打ち出した。

本稿は、交通戦略策定にあたり実施した社会実験や集約化に関する検討の中で得られた知見と、集約化の推進に向けた今後の展望を整理したものである。



図-1 渋谷駅周辺地域の位置 出典¹

2. 駐車場集約化に向けた検討の背景

(1) 渋谷駅周辺地域の現状・課題

渋谷駅周辺地域は、すり鉢状の地形になっており、そのすり鉢の底に位置する渋谷駅を中心に、放射状に街路が広がり、さらにその中に入り組んだ路地が繋がることで、複雑な街路ネットワークが形成されている。

渋谷駅周辺地域は、この放射状の街路を中心に、平日休日間問わず多くの歩行者でにぎわっている。神宮通りなどの駅周辺の路線では、歩行者交通量が多いのに対し歩道の幅員に余裕がなく歩きづらい状況である一方、車道側は四車線整備されているが自動車交通量が少なく、道路空間の使われ方に不整合が生じていると考えられる。（写真1）



写真-1 現状の道路空間の使われ方

また、渋谷駅周辺地域は、自建物に駐車場を持たない小規模な店舗が多く、荷さばき等の路上駐車により、歩行者やほかの車両の円滑な移動の妨げとなっている。地域内には、附置義務駐車場や時間貸駐車場が広く分布しており、駐車場出入口により歩行空間の分断が生じている。

(2) 渋谷区の駐車場に関する既存の計画

a) 渋谷地区駐車場整備計画

平成22年4月に策定、平成25年に改訂された「渋谷

実験を実施した神南エリアは、渋谷駅周辺地域内に位置し、アパレル物販店舗を中心とした小規模な建物が多く、実験前は荷さばき車両を中心とした路上駐車が多く見受けられた。

エリア内のテナントや住宅に対し事前に実験の説明を行ったうえで、実験期間中エリア内に流入する車両に対し、誘導員が実験の説明を実施した。一般車に対しては、集約駐車場を含む周辺駐車場の利用、荷さばき車に対しては、集約荷さばき駐車場の利用をお願いした。（写真2）

なお、集約駐車場としては実験エリア内の既存の駐車場を活用し、実験参加者に無料で提供した。



写真-2 社会実験時の様子

(2) 実験結果

a) 駐車場の利用状況

一般車については実験期間中、路上駐車はほとんど見られなかった。

荷さばき車については計25日間の実験の中で、延べ240台が集約荷さばき駐車場を利用した。一方で、実験期間中も路上で荷さばきしている車両もあり、エリア内の荷さばき車両のうち、集約荷さばき駐車場の利用は16%程度であった。集約駐車場利用者の搬入出先業種は、物販が最も多く半数以上を占めた。

また5分未満の短時間駐車の荷さばき車両や食品を配送する車両は、集約荷さばき駐車場の利用に協力してもらえない車両が多かった。（図4）

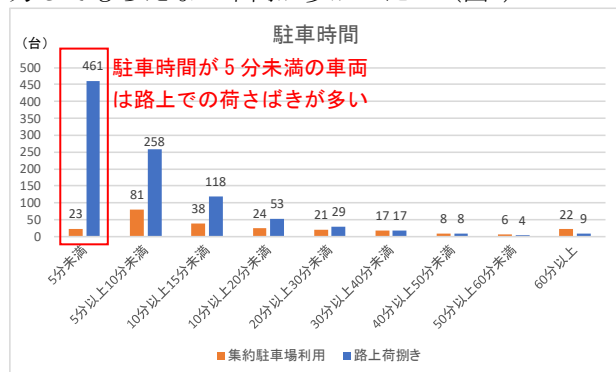


図-4 荷さばき車両の駐車時間の分布

なお、集約荷さばき駐車場は、実験エリア内に複数箇所設けていたが、希望の駐車場が空いていない場合、ほかの駐車場が空いていても実験協力を断られる事例があった。この一つの要因として、集約荷さばき駐車場から搬入出先までの距離や高低差による影響があると推測される。

集約荷さばき駐車場を利用した車両について、駐車場から配送先までの横持距離は、各駐車場から最大で100～150m程度であった。

また駐車場の沿道の勾配が約4%駐車場Aに対し、沿道の勾配が10%以上の駐車場Bは横持距離が50m未満の短距離の割合が多かった。横持ち距離が同じであっても高低差があると集約荷さばき駐車場の利用

に協力してもらえない傾向が確認された。（図5）

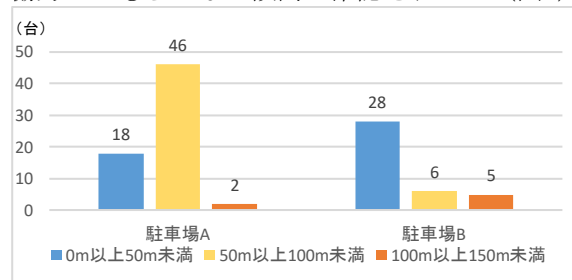


図-5 横持ち距離の分布

b) 駐車場集約化の施策展開への意向

一般車及び荷さばき車の集約化について、今後の施策展開への意向を確認した。

一般車の集約については、実験エリア内のテナント・住民の約半数が施策実施に対し賛成という意見であり、理由としては安全で安心して歩けることが挙げられた。（図6）

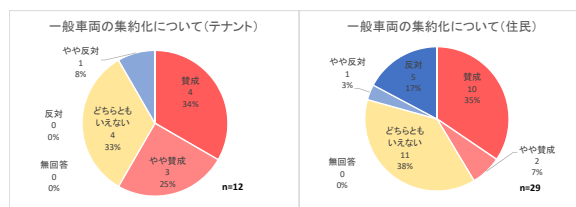


図-6 一般車の集約化に対する意向

荷さばき車については、実験時の集約駐車場利用者の約9割、また、実験時に路上で荷さばきをしていた事業者も、8割以上は条件によっては集約駐車場を利用すると回答しており、集約駐車場に求める条件としては、搬入出先からの距離を重視するという意見が半数以上を占めていた。（図7）

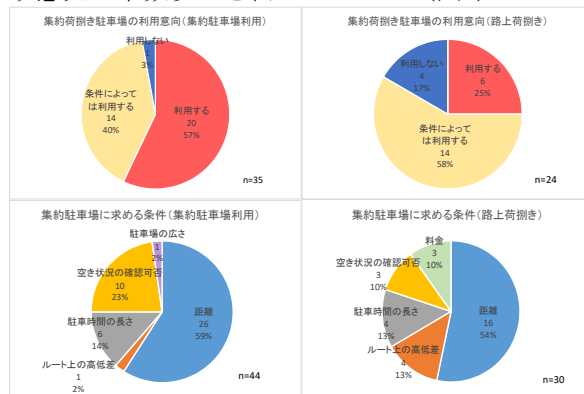


図-7 集約荷さばき駐車場の利用意向と求める条件

(3) 社会実験から得られた知見

社会実験を通し、実験エリアのように駐車場を持たない小規模な建築物が集積している地区においても、集約荷さばき駐車場までの距離等の条件が満たされれば利用してもらえる傾向を確認できた。一方で、短時間の駐車車両の誘導等に課題があることを確認した。

また、集約荷さばき駐車場に求める条件として、駐車場までの距離が特に重要であり、概ね100m程度で駐車場から台車等で荷物を運べるようなイメージ

で集約駐車場を配置することや、坂の勾配等の特性を留意することが必要である。また幹線道路や鉄道等によりまちが分断され、集約駐車場から台車等で配送することが困難となることも考慮し整備促進を図っていく必要があると考える。(図8)



図-8 荷さばき車用集約駐車場の配置イメージ^{出典3}

5. 歩行空間創出に向けた施策展開の検討

(1) 集約駐車場の整備促進

集約駐車場の整備は、建物の建替えなどのタイミングにあわせた整備誘導や既存駐車場への駐車場地域ルール適用による駐車マスの確保など、民間開発との連携が有効だと考えられる。特に路面店が集積しているようなゾーンでは集約を促し、なるべく歩行者との交錯を考慮した出入口配置とすることが、賑わいのある歩行空間創出に有効と考える。(表1)

表-1 建替えなどが計画される場合における集約駐車場の誘導イメージ^{出典3}

建物種類	路面店が集積しているゾーン	左記以外の歩行者ネットワークに属しているゾーン	その他のゾーン
駐車場を集約する建物	小規模施設： 隣地（集約化）を図る 大規模施設： 集約駐車場の整備を推奨する ※集約駐車場については、沿線における出入口個所数を考慮する	小規模施設： 隣地（集約化）を図る 大規模施設： 集約駐車場の整備を推奨する ※集約駐車場については、沿線における出入口個所数を考慮する ※隣地出来ない場合には、歩行者との交錯を考慮した出入口配置とする	駐車場を個別に設置することとする
個別に駐車場を設ける建物 住宅・官公庁など	基本は隣地（集約化）を図り、施設規模により駐車場の個別設置を可とする	駐車場の個別設置を可とする ※歩行者との交錯を考慮した出入口配置とする	駐車場を個別に設置することとする

(2) 歩行環境・車両走行環境・駐車環境のバランスを考慮した施策展開

“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街” 実現に向けては、歩行環境・車両走行環境・駐車環境それぞれの環境整備を進めていくうえで、不整合がおきないように、バランスをとった整備を図ることが必要である。交通戦略では、駐車施策だけでなく歩行環境整備と車両走行環境整備の施策をバランスをとりつつ展開していくための進め方を検討し整理した。

具体的には各路線の特性や状況を考慮し、各モードのピークが分散している路線については朝夕時間帯で歩行者と荷さばき車の空間をタイムシェアすることや、歩行者と荷さばき車のピークの時間が重なる場合には全てを歩行空間とするのではなく、停車帯を設けるなど時間的・空間的にバランスを取ることが重要と考える。

特に渋谷駅周辺地域のような土地利用が高度化し

ている地域では、道路を拡幅することが難しいため、快適な歩行環境を創出するためには、車道空間を歩行空間に転換することで歩道を拡幅する等の施策が求められる。そのためには、路上駐車を排除や、地区内の通過車両排除などの施策展開によって生まれた空間を活用し、歩行者優先の道路環境に再構築することが必要であると考える。(図9)

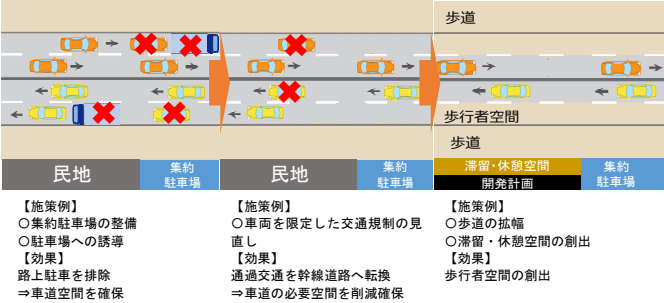


図-9 歩行者空間創出の例^{出典3}

6. 今後の展望

(1) 取組みを進める中で見えてきた課題

路上駐停車車両の削減・整序化を図っていくためには、路上駐車車両を路外へ誘導するための適切な距離等で集約駐車場の整備を行うと共に停車車両を整序化するために停車帯をもうけるなど路上駐車車両・路上停車車両それぞれの特性に応じた対策が必要であることが分かった。

また、交通戦略の策定により、駐車場集約化を推進していくための上位計画は整ったものの、駐車場の集約化を面的に行うためには、民間の理解を得ながら集約駐車場の整備を推進していく必要がある。

今後、集約駐車場の整備・運営を実施していくスキームなどの検討を深度化し、集約ルールを具体化することで歩行者優先のまちづくり実現に向けた取組みを推進していくことが求められる。

(2) 今後の国内各地における展開への示唆

本稿の事例では、歩行環境・車両走行環境・駐車環境それぞれ路線の特性に応じて、バランスを取りながら、“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街” 実現に向けて施策推進を行っていく計画の策定を行った。地区や道路の特性を踏まえ駐車場の集約を行い、面的に賑わいのある空間を創出する交通戦略の考え方は歩行者中心のまちづくりに寄与できると考えている。

謝辞：本稿作成に際し、快く協力・承認頂いた渋谷区都市整備部渋谷駅中心五街区課殿に、この場を拝借し深い感謝を申し上げさせて頂く

付録

出典1 地図 国土地理院：基盤地図情報に加筆

出典2 図 渋谷区：渋谷地区駐車場地域ルール運用マニュアル、2018改訂

出典3 図 渋谷区：渋谷駅周辺地域交通戦略、2020