

# Project brief 2

## プロジェクト紹介

### 渋谷・宮益坂における歩行者空間創出の取り組み

岩上 智裕

IWAKAMI Tomohiro

パシフィックコンサルタンツ株式会社  
社会イノベーション事業本部  
交通政策部  
都市再生室 室長



#### はじめに

アメリカはニューヨークのタイムズスクエア、イギリスはグラスゴウのブキャナンストリートなどに代表されるように、昨今、世界的に「車中心から人間中心」の実現に向けた街路空間の再構築・利活用が進められています。

現在、再開発が進められている渋谷駅周辺においても、『渋谷駅中心地区まちづくり指針2010』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り組みが進められており、これを先導するプロジェクトとして、<sup>みやまぎさか</sup>宮益坂を含む大山街道整備事業が進められています。

#### 背景と目的

大山街道は、渋谷駅北側を東西に結ぶ古くから栄えてきた通りであり、東側が宮益坂、西側が道玄坂と渋谷の特徴でもある谷地形を感じることができます(図1)。

その通りは通勤通学や買い物など、1日を通して歩行者が非常に多く見られ、渋谷駅から周辺地域につながる重要な歩行者ネットワークとなっています。しかし、歩道は十分に広いとは言えない状況にあります(写真1)。車道は上下2車線の計4車線となっていますが、様々な種類の駐停車車両が多い状況にありました。そのため、行き交う人々がゆっくりに過ぎ、くつろげる空間とは言いがたいのが現状です(写真2)。

そこで、歩行者の安全性や快適性を確保し「だれもがめぐり歩いて楽しいまち」を実現すべく、街路空間の再編に取り組むこととなりました。

#### 取り組みの特徴

従来の公共事業のアプローチでは、計画段階で最終的な整備プランについて、詳細な検討を行うことが一般的となっています。これにより、計画時点で考えられる最適なプランを立案することが可能ですが、計画策定に相応の時間を要するとともに、実際のものが最後まで目に見える形にならないため、様々な関係者の協力や合意を得難い部分もあります。また、自動運転などを始めとするモビリティの技術進展の早さ



図1 大山街道立地状況



写真1 歩行者交通状況(平成28年度)



写真2 駐停車状況(平成28年度)

や、パンデミックに伴う就業就学のオンライン化などの激しい社会動向の変化の中では、計画そのものが陳腐化してしまう恐れも考えられます。

そこで、目の前にある小さな課題一つ一つに対し目に見える形で対応し、その変わっていく様を積み重ねていくことで、地元住民や沿道店舗、

歩行者、自動車利用者、警察などの関係者の意識を変え、巻き込んでいく、タクティカル・アプローチにて事業を進めることとしました(図2)。

また、このような進め方をする上で最も重要な地位を担う地元住民には、商店街組合などとの勉強会による意見交換や社会実験への参画など、事業に対して積極的に関与して

頂いています。

平成28年度: 交通実態調査及び交通課題への対応策の検討

平成29年度: 路上駐停車削減に向けた社会実験  
● 共同荷受施設の設置、PT適正利用に向けた声掛け

平成30年度: 更なる路上駐停車削減及び路上駐停車削減空間を活用した歩行空間拡大社会実験  
● 路外荷さばき場の設置、PT駐停車上限時間の短縮化  
● 仮設歩行空間の設置(1箇所)

令和元年度: 継続的な路上駐停車削減及び歩行空間の拡大、歩行空間の活用社会実験  
● 路外荷さばき場の設置、物理的な駐停車抑制  
● 仮設歩行空間の拡大(1箇所追加)、歩行空間へのベンチ・椅子などの設置

図2 取り組みのステップ

#### 路上駐停車削減の取り組み

路上駐停車削減については、これまで路上荷さばきの路外への転換と、通過交通の削減が課題となっていました。

そこで、平成29年度には、宮益坂へ流入する荷さばき車両の総量削減のために、宮益坂から少し離れた場所に1次拠点、宮益坂近くに2次拠点を確保する共同荷受方式による荷さばきの集約化を実施しました(図3)。ところが、宮益坂には飲食店などが多いことも一因となり、他者に荷物の配送を預けることとなる共同荷受方式はほとんど使われない結果となりました。

また、路上に設置されているパーキング・チケット(PT)の駐停車時間遵守及びPT外における路上駐停車削減のため、ドライバーへの声掛けを行いました。その結果、路上駐停車は減りましたが、未だ残る路上駐停車の大半が、20分以下の短時間であることが明らかになりました。

この結果を踏まえ、平成30年度は、物流事業者が自由に使える路外荷さばき場を設けるとともに、短時間の荷さばき車両に合わせた効率的なPTの利用を促すため、交通管理者の協力を得て、PTの貨物車の優先化や規制時間を60分から20分へ短くする変更などを実施しま

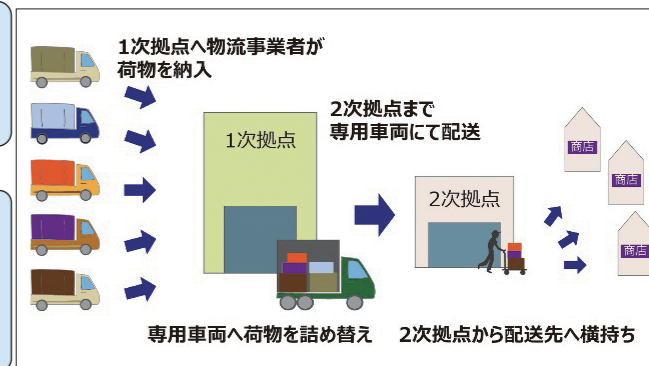


図3 共同荷受施設実施イメージ



写真3 PTの効率利用推進の取り組み

表1 路上駐停車削減に向けた取り組み内容

		平成29年度	平成30年度	令和元年度
荷さばきあり	20分以上	・共同荷受施設の設置・PTの適正利用	・路外荷さばき場の設置(2箇所)	・路外荷さばき場の設置(1箇所)
	20分未満		・PTの駐車上限時間の変更・PTマス数の削減	・PTマス数の更なる削減(休日)
荷さばきなし	駐車	・周辺駐車場への誘導強化	・周辺駐車場へ誘導	・周辺駐車場へ誘導・構造物設置による物理的な駐停車抑制
	停車		・停車帯の設置(南北各1箇所)	

した(写真3)。

路外荷さばき場の利用事業者は、平成29年度に比べるとまだ僅かな増加に留まっています。その理由としては、宮益坂の路上PTを活用した荷さばきが可能なため、少し距離の離れた路外荷さばき場は選択肢に入りにくいことが挙げられます。実際、集配先が路外荷さばき場から近い場合を主に利用していることが分かりました。

また、宮益坂の路上駐停車数その

ものは、平成29年度と概ね変わりがない状況となりましたが(図4)、平均駐停車時間は29分から13分へと半減しており、路上駐停車による道路空間の占有状況は大きく減少しました。なお、この傾向は社会実験後も継続されています(表2、図5)。

### 歩行空間拡大の取り組み

平成30年度は、前年度確認された路上駐停車の削減結果を基に、空いた車道の一部を活用し、歩行

者のための休憩及び溜まり空間となる仮設歩行空間を設置しました。また令和元年度は、仮設歩行空間設置箇所の拡大とともに、休憩などに利用頂けるよう椅子やベンチなどのストリートファニチャー(街路設備)を設置しました(写真4、5)。

その結果、仮設歩行空間を通行する方や、椅子やベンチに座り休憩される方が見られるとともに、仮設歩行空間が横断歩道待ちの滞留空間として活用されており、通常の歩道部の混雑緩和にもつながっています。そして、歩行空間が拡大された時のイメージを実体験できることで、地元住民や歩行者の方から、この取り組みに対しての高評価を頂いております。

### 今後の取り組み

過去3年間にわたる路上駐停車削減の取り組みにより、大井街道は以前のような路上駐停車が多い印象は改善されてきましたが、依然として路上駐停車は残っています。そのため、残りの路上駐停車のうち、

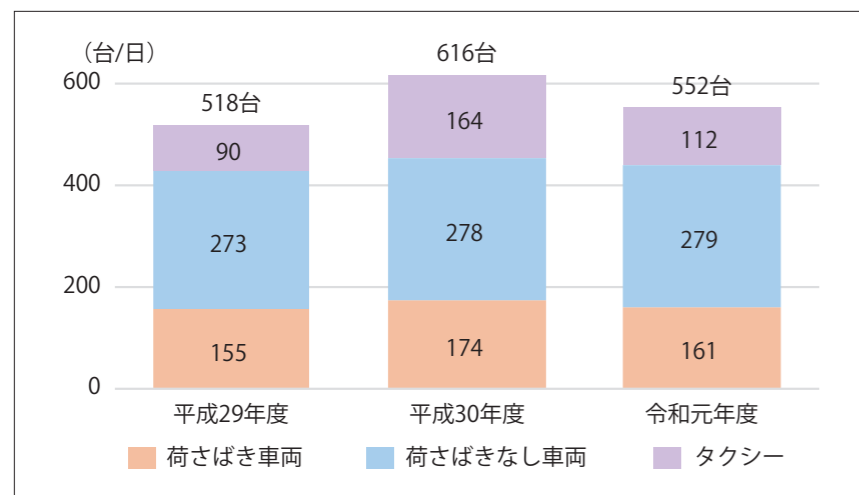


図4 駐停車台数の変化



写真4 仮設歩行空間へのストリートファニチャー設置状況

写真5 令和元年度の宮益坂

表2 宮益坂における平均駐停車時間の変化(単位:分)

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
荷さばき車両	22	15	12
荷さばきなし車両	41	18	17
タクシー	2	1	2
全体	29	13	13

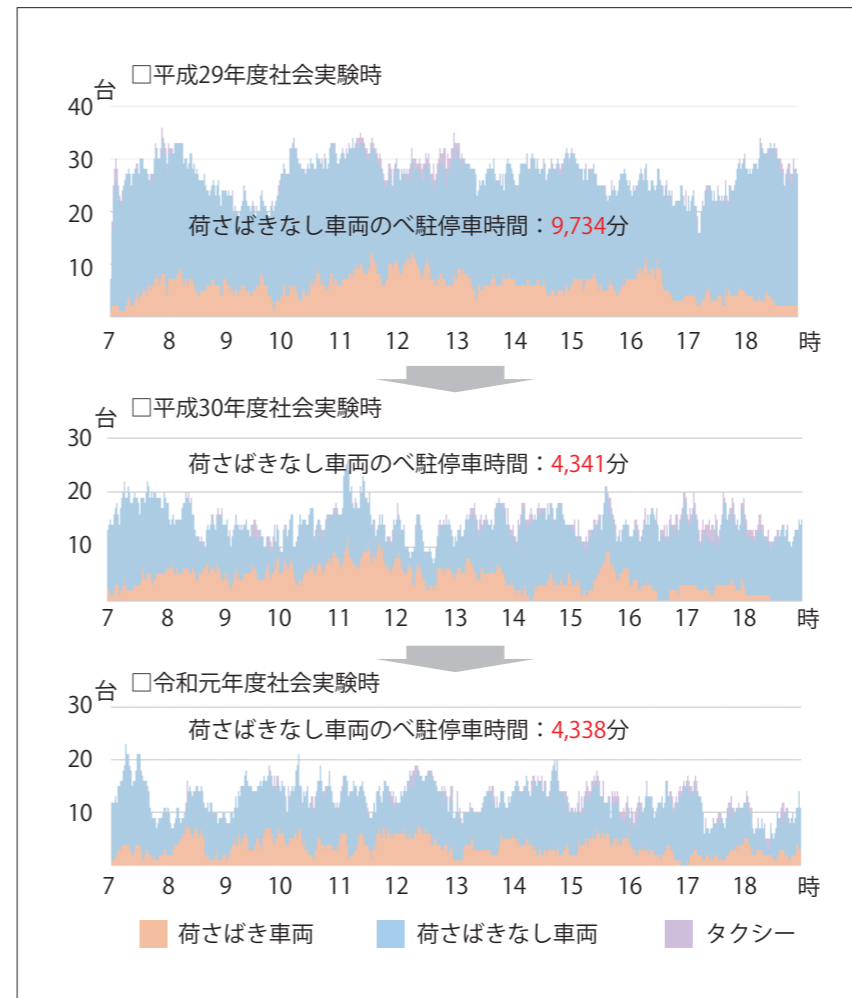


図5 駐停車車両の道路空間占有状況の変化

多くの割合を占める自家用車や、タクシーなどの短時間駐停車への対応を行いながら、本格的な歩行空間拡大に向けた取り組みが今後も行われる予定になっています。

また、本格的な歩行空間拡大後の維持管理や清掃、道路空間の活用方法などについて、地元住民や沿道店舗の方々と議論し、「だれもがめぐり歩いて楽しいまち」をソフト面からも実現していくことが必要になると考えています。

### おわりに

目の前にある課題を一つずつ解決しながら、少しずつまちを変えていく本プロジェクトに参画させて頂き、道路のハード的な変化に合わせて、地元の人々の表情やまちの雰囲気が変わっていく姿、社会実験時の広報やドライバーへの声掛けなどに積極的に参加する地元の人が増えたことを肌で体感できたことは、非常に大きな経験となりました。

この経験は我々建設コンサルタントにとって、技術的に優れたことを検討・実施することはもちろんですが、行政や住民の間に入り、皆を巻き込みながら良い方向へと向かっていくことも使命の一つであるということをも再認識する貴重な機会となりました。