

## 1. はじめに

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、歩行空間確保や道路空間充実にに向けた取り組みを行っています。  
 渋谷区の目抜き通りである宮益坂・道玄坂（大山街道）は、渋谷駅から東西に1.2kmに渡り、坂に連続する商業空間によって独自のにぎわい軸を形成している通りです。宮益坂・道玄坂は、渋谷駅中心地区の魅力を支える基盤であるとともに、駅から周辺地域につながる歩行者ネットワークを担う重要な路線でもあります。



## 2. これまでの取り組み

**2016** 宮益坂において常態化していた路上駐車等の道路・交通課題を解消し、“歩道拡幅”を目指す手段として、路上駐車削減、通過交通の削減等の方策に取り組むことが必要と考えられたため、各施策の実効性を確認すべく、駐車需給分析と通過交通転換時の交通影響分析を行いました。

この結果、路外駐車場において路上駐車（荷さばきなし車両）を集約可能な空きがあること、通過交通を当該路線から幹線道路へ迂回させた場合でも、周辺の道路混雑に大きな影響を与えないことを確認しました。



宮益坂の歩行者交通状況



宮益坂の路上駐車状況

**2017** 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ました。

### 実施事項

#### 共同荷受施設の設置

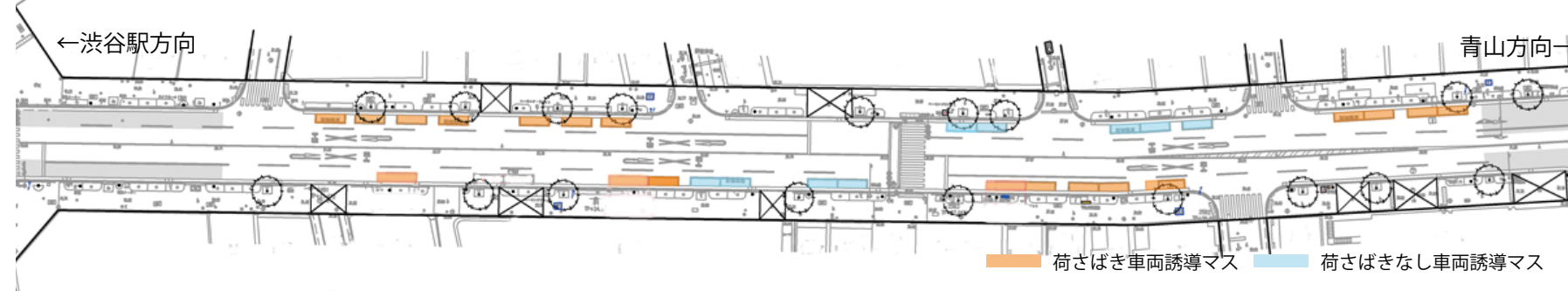
- 宮益坂へ流入する荷さばき車両の総量削減のため、宮益坂から少し離れた場所に1次拠点（倉庫）を設け各物流事業者の荷物を集約
  - 1次拠点から宮益坂近くの2次拠点へ、集約した荷物を専用車両にて配送、台車にて横持ちする共同荷受方式により荷さばきを集約
- ⇒利用事業者は1業者に留まり、宮益坂には飲食店等が多く、共同荷受の仕組みが実態にそぐわないことが理由と想定



左：1次拠点において物流事業者の荷物を集約  
 中：2次拠点において  
 右：2次拠点から各配送先へ横持ち

#### パーキング・チケットの適正利用

- 宮益坂のパーキング・チケットの駐停車時間遵守・枠外駐停車の削減のため、車両案内員を配置し、ドライバーへの声かけを実施
  - 併せてパーキング・チケットを荷さばき車両用・荷さばきなし車両用に区分し、誘導を実施
- ⇒路上駐停車台数削減・路上駐停車の大半を占める20分以下の短時間駐車への対応が課題として明らかに



荷さばき車両誘導マス 荷さばきなし車両誘導マス

#### 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（声かけ、チラシ配布）を実施
- ⇒路上駐停車台数は削減されたが、路外駐車場は容量の1割半程度しか埋まっておらず、更に路上駐車を収容可能であることを確認



荷さばきなし車両への声かけ状況

2018 2017年度の課題となった短時間荷さばき駐車への対応に加え、更なるステップアップとして社会実験において歩行者空間を拡大しました。

実施事項

路外荷さばき場の設置

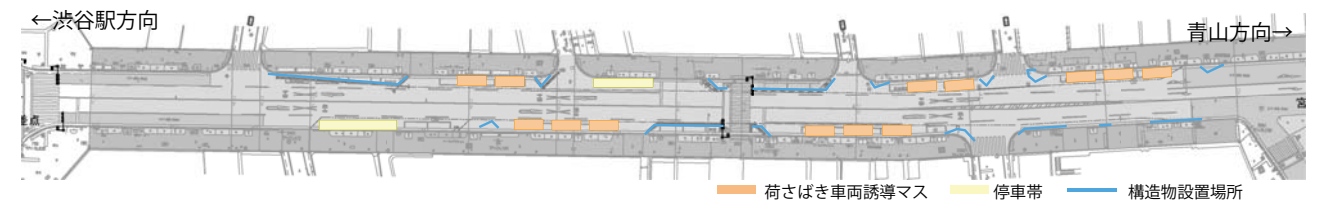
- ・ 駐車時間の長い荷さばき車両の路外転換のため、2017年度に共同荷受施設として活用した2施設に、物流事業者が自由に利用できる共同荷さばき場を設置  
⇒路外荷さばき場から近い場所への横持ちにしか利用されなかったため、**宮益坂へアクセスしやすい施設の確保が必要**



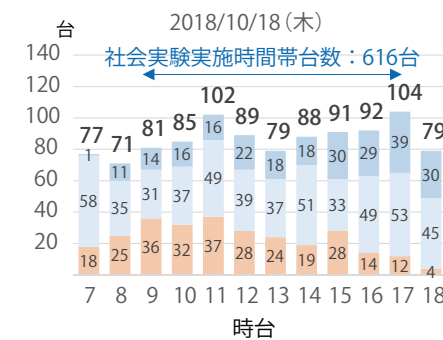
路外荷さばき場における荷さばき状況

パーキング・チケットの効率利用推進

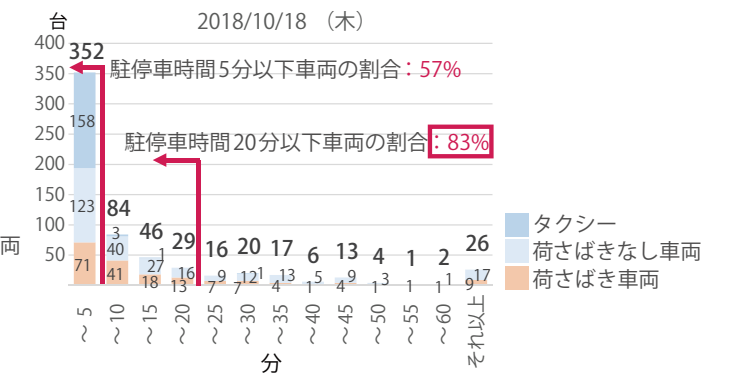
- ・ パーキング・チケットの効率利用を促すため、交通管理者の協力により、社会実験のタイミングにあわせ試行運用を実施
  - ①パーキング・チケットの貨物車専用化
  - ②駐車実態（平均駐車時間 20 分以下）を踏まえた規制時間の変更（60 分→20 分）
  - ③駐車枠の拡大（2.0m×5.0m→2.5m×6.0m）
- ・ ドライバーへの声かけと、地元と連携したパトロールをあわせて実施  
⇒宮益坂の駐停車車両は 600 台強存在しており、2017 年度までの傾向と変化なし（内訳は荷さばきなし車両・タクシーが約 7 割を占める）  
駐停車時間分布を見ると、20 分以下の短時間駐車車の割合が 83%（2017 年度は 68%）と向上し、パーキング・チケットの効率利用が促進効果は見られるが、**更なる違法な路上駐停車削減が必要**



路上駐車施設位置（2018 年度）



駐停車台数分布



駐停車時間分布

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）を実施  
⇒路外荷さばきなし車両の路上駐停車台数は減少したが、まだ路上駐停車は存在  
宮益坂周辺の路外駐車場の利用状況は容量に対し 2 割程度に留まり、**更なる路外転換が必要**

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  
⇒利用者・通行者ともに少数に留まる  
歩行空間利用促進に向け、**連続的で利用しやすい歩行空間拡張が必要**



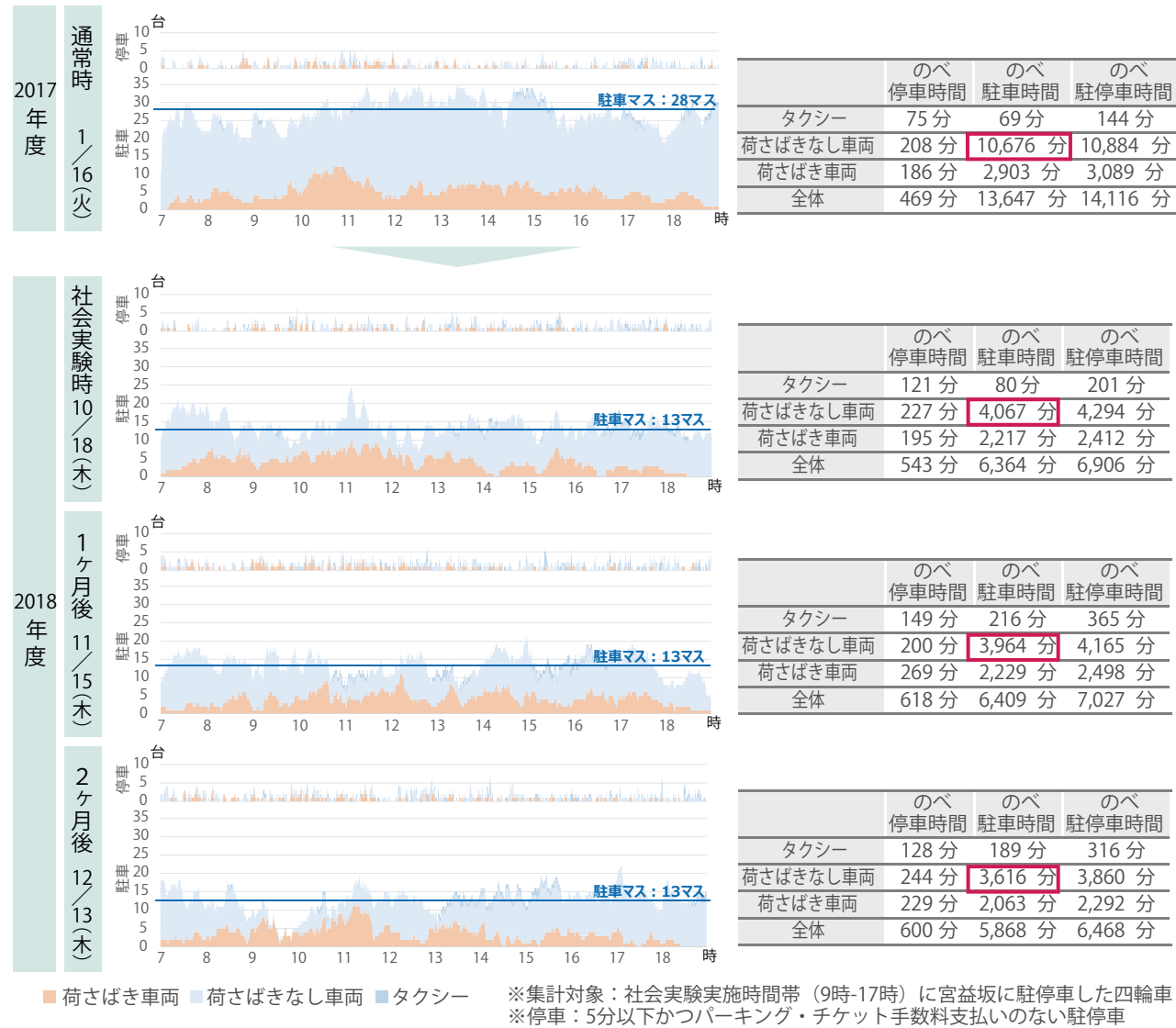
仮設歩行空間

### 3. 経年的な取組状況の整理

#### 路上駐車削減

宮益坂の路上駐停車状況を見ると、台数は最大で約1割増加したものの、平均駐停車時間は短縮効果が見られました。その結果、下図に示すとおり、路上駐停車による道路空間の占有状況は大きく減少し、特に荷さばきなし車両については約6割ほど路上駐停車の削減効果が見られました。

この傾向は、社会実験後の傾向も同様であり、駐車規制変更の定着がうかがえます。



#### 歩行者空間確保

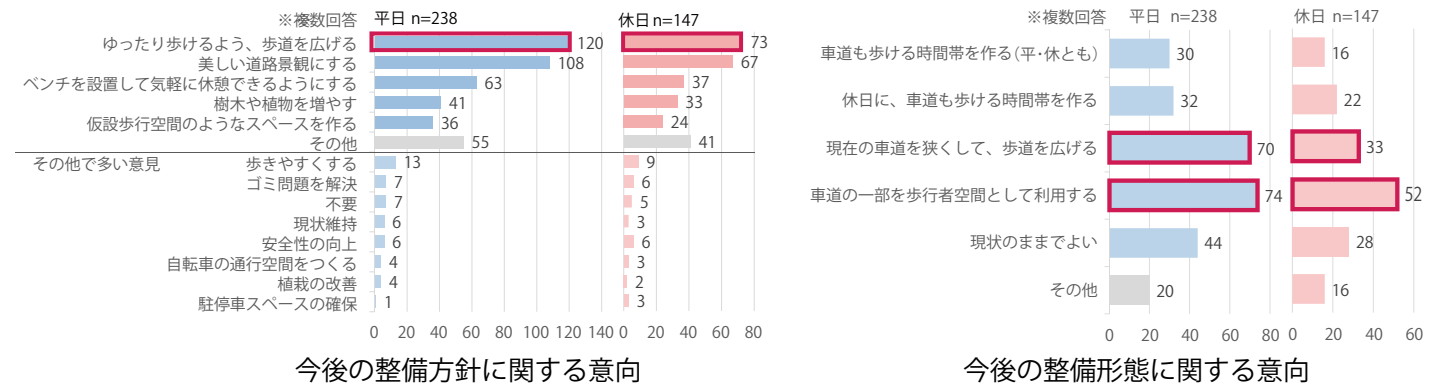
2018年度の社会実験において、歩行空間を横断歩道付近に設置したことから、信号待ちの滞留空間としての利用が見られ、歩道部の通行機能強化にも寄与しました。



仮設歩行空間未利用時間帯

滞留空間としての利用時間帯

今後の整備の方向性について宮益坂の歩行者の意向把握を実施したところ、平日・休日の利用者ともに、「歩道拡幅」、「車道の一部の歩行者空間化」を望む人が多い状況です。



### 4. 今後の取り組み

歩行者からの歩行者空間拡張ニーズも強く、加えて地元からの賛同も得られていることから、地元と連携しながら、更なる「歩行者中心の道路空間」の実現に向け、取り組みを継続します。

2019年度には、歩行空間拡大の実現に向けた次のステップとして、荷さばきなし車両の更なる路外転換や荷さばき車両の午前中へのタイムシフト等の実施による歩行者と荷さばき車での道路空間のタイムシェアの実施に取り組むべく検討を継続します。