

代官山・恵比寿間の歩行者空間としての都市計画道路整備のあり方

—渋谷区画街路第1号線を対象に

指導教員 加藤 仁美 教授

3BEB3139 三好 航平

1. はじめに

2000年の代官山アドレスの建設、2011年蔦屋書店の建設、2015年東急東横線上部跡地の商業複合施設「ログロード代官山」のオープンにより、来街者が増加している。

代官山地域の八幡通りから代官山坂を経て、東急東横線の地下化により上部を横断し恵比寿方面に向かう都市計画道路(計画道路渋谷区画街路第1号線)は1990年に都市計画決定された街路(延長460m 幅員15~26m)であり、恵比寿方面の延長約230mは1994年に事業が着手され、幅員12mで実現している。また八幡通り側40m区間と代官山アドレス脇の100m区間は2000年に工事が完了し(幅員15~26m)その間の90m区間が未整備区間となっている。さらに、2002年に東急東横線の地下化が決定したことにより、都市計画変更が行われるが、住民の反対により、2005年には一時休止となった。

本研究では、計画道路渋谷区画街路第1号線の沿道土地利用、車両及び歩行者通行の実態を把握し、当該都市計画道路の歩行者ルートとしての整備のあり方について、検討することを目的とする。

研究方法は、①都市計画道路の利用状況調査：ビデオ撮影による時間帯別：歩行目的、歩行ルート、沿道店舗等の利用状況等の把握、②ヒアリング調査：渋谷区、まちづくり協議会、地域住民、とした。

2. 渋谷区画街路第1号線の利用実態調査

表1は、都市計画道路渋谷区画街路第1号線整備事業後の経過を整理したものである。

区画街路第1号線の未整備区間については、立体交差事業により、東急東横線との平面交差(代官山1号踏切)を解消するという目的で、車道、歩道の双方を立体化する計画であった。その後東急東横線の地下化による都市計画変更案としては、歩道の一部のみ高架式となった。

区画街路第1号線を対象に、ビデオ撮影による歩行者の利用実態調査を行った。調査結果は、図及び表2の通りである。

10時~17時全体の通行量をみると、昨年度までの卒研調査により旧山手通り及び八幡通り(78~238人/H)、ログロード及びキャッスル通り(111~301人/H)における通行量と比較して、歩行者39~82人/H、車両は6~12台/Hと圧倒的に少なかった。

全体に若者の通行(33~51名)が大半を占め、15時台に若者(51名)が最も多く、13時台に若い女性(24名)、15時台には男女ともに店舗利用の若者(12名)がみられた。歩行者の通行量は、14時台が82人と最も多く、10時台が39名と最も少なくなっている。

車両は、合計で83台みられ、車両通行49台、駐車34台であった。車両通行は、1時間あたり約6台で、恵比寿方面は3~7台、代官山方面は0~2台と、恵比寿方面への通行が多くなっている。

最も通行量の多い14時台(82人)では、歩行者の通行が52人、店舗利用が11人、自転車通行が8人、車両通行が14台であった。店舗利用は、未整備区間の両端付近の店舗や、恵比寿駅近くの五叉路付近の店舗利用が多く、車両は代官山方面が10台であり、大半を占め、自転車利用もみられた。

比較的通行量の多い箇所は、他の道路との分岐点で、八幡通りやキャッスル通りから流れてくる歩行者が多くみられた。

表3は区画街路周辺の町内会長等へのヒアリングをまとめたものである。

区画街路第1号線は、代官山アドレスのスーパーでの買い物や恵比寿駅への通り道に利用され、沿道の商業店舗はあまり利用されていない。事業計画については賛否両論あり、立体交差による生活への影響や、景観変化、連続性の消失が懸念される一方で、活気のない沿道が変わる契機となるという意見も聞かれた。今後のあり方としては、ひまわり坂との連続性を意識し、傾斜を生かした運動公園道路、ベンチの設置によるコミュニティスペースづくり等の意見が聞かれた。

3. まとめ

以上より、都市計画道路渋谷区画街路第1号線の歩行者は、1時間あたり40~80人で、代官山地域の他の通りと比較して極めて少ないことが確認され、地元関係者のヒアリングによる意向も踏まえると、沿道の商業店舗はあまり利用されておらず、将来的には代官山ひまわり坂との連続性を意識した公園的な歩行者ルートとして整備する方向が見出された。

●参考文献：・渋谷区都市計画施設地区計画等図平成27年10月1日・都市計画道路測量及び事業説明会・渋谷区画街路第1号線の都市計画変更のあらまし

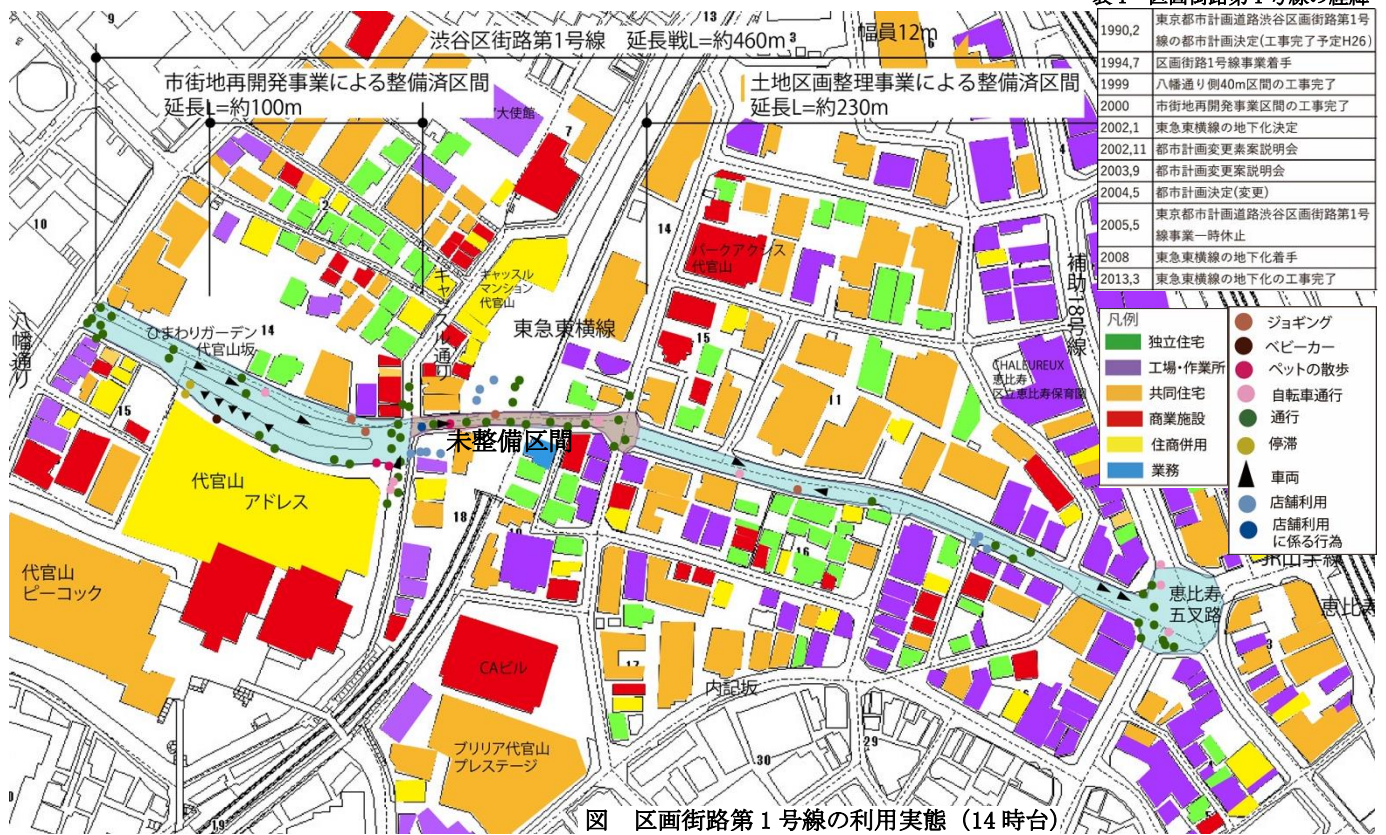


表1 区画街路第1号線の経緯

1990.2	東京都計画道路渋谷区画街路第1号線の都市計画決定(工事完了予定H26)
1994.7	区画街路1号線事業着手
1999	八幡通り側40m区間の工事完了
2000	市街地再開発事業区間の工事完了
2002.1	東急東横線の地下化決定
2002.11	都市計画変更案説明会
2003.9	都市計画変更案説明会
2004.5	都市計画決定(変更)
2005.5	線事業一時休止
2008	東急東横線の地下化着手
2013.3	東急東横線の地下化の工事完了

凡例

●	ジョギング
●	ベビーカー
●	ペットの散歩
●	自転車通行
●	通行
●	停滞
▲	車両
●	店舗利用
●	店舗利用に係る行為

図 区画街路第1号線の利用実態 (14時台)

表2 区画街路第1号線利用実態調査結果 (9/9)

時刻	10時													11時													12時													13時												
	属性					合計	車両	属性					合計	車両	属性					合計	車両	属性					合計	車両																								
	子供	若者	熟年層	高齢者	性別			子供	若者	熟年層	高齢者	性別			子供	若者	熟年層	高齢者	性別			子供	若者	熟年層	高齢者	性別																										
通行	-	-	13	10	5	-	-	13	15	3	-	-	18	17	3	-	-	18	17	3	-	-	10	13	8	-	-	10	13	8																						
停滞	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																						
ジョギング	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																						
ペットの散歩	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																						
店舗利用	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																						
店舗経営に関わる行為	-	-	2	3	-	-	-	2	5	-	-	-	2	5	-	-	-	2	5	-	-	-	2	5	-	-	-	2	5	-																						
ベビーカー	1	-	-	-	-	1	5	1	-	-	1	4	1	-	-	1	2	6	-	-	1	2	6	-	-	1	2	6	-	-																						
自転車通行	-	-	3	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-																						
合計	1	-	20	13	5	1	-	20	21	3	1	-	20	21	3	1	-	23	20	5	1	-	15	24	12	1	-	15	24	12																						

表3 地元の町内会長等へのヒアリング結果 (①日常の行動について②計画についての意見③今後のあり方について)

A. 地域住民	B. 地域住民	C. 地域住民	まちづくり協議会理事長	まちづくり協議会事務局長
<p>①日課としては西郷山公園で体操、恵比寿の東急ストアで買い物をする。五又路を通って恵比寿へ向かう。子供と買い物へ向かう。</p> <p>②計画について知っていたが、現実的ではない。</p> <p>③ひまわり坂を活用した空間づくり、美容院等の定期的に通う店舗や場所をつくるべき。</p>	<p>①あまり外出しないが、ひまわり坂を通る人のマナーが悪く、ポイ捨て、犬のフンの被害が多い。植栽を自分で管理をしている。</p> <p>②高い建物ができ日光に遮られてきた上に、立体交差となり、上から家を見られる状況はあり得ない。</p> <p>③ゴミ問題を解決するために、ネットを張り、マナーについての看板をつくるべき。植栽をもっと増やすべき。</p>	<p>①買い物は東急ストア、ピーコックに行く。その際には恵比寿方面とひまわり坂が習慣化して楽しい。</p> <p>②計画について、あり得ないが現実になると良いと考えていた。</p> <p>③現状では、ひまわり坂下は人通りが少なく魅力が少なくない。沿道緑化を進めて、空間として豊かな道にしたい。</p>	<p>①毎日世田谷公園まで8000歩の運動をしている。</p> <p>②計画は地盤の強度、金銭的な問題で不可能だった。歩行者にも車両にも優しい中途半端な計画である。道路として見直すべき。</p> <p>③道路の拡張はする必要がない。一車線しか通れない現在が良い。公園と道路の間の様な空間作り、ベンチを置く、緑化することでゆとりのある道にする。</p>	<p>①ひまわり坂から恵比寿五又路まで歩くことで足腰をトレーニングしている。この道路の傾斜の高低差は、1日に歩くべき運動量に近い。</p> <p>②歩行者車両を分けて考えた計画である。現在の道路は車両のための道路になっている。道路は車両のためにあるものではない。</p> <p>③住民参加型の道路にする。人の手で管理して、人の手で変える道路という位置づけにする。住民や幼稚園やデイサービスの人など、人を巻き込むようなイベントを行うことのできる場所、コミュニティスペースとして、人が集れ合うことのできる空間を目指す。沿道緑化、公園の配置、道路を湾曲させる、多様に利用できるスペースを作る。</p>