

# 自由が丘における歩行者天国の時間帯拡大に向けた課題に関する一考察\*

## A Consideration on Problems for the Time Expansion of Pedestrian Street at JIYUGAOKA\*

加藤祐司\*\*・浅野光行\*\*\*

By Yuji KATO \*\*・Mitsuyuki ASANO \*\*\*

### 1. 研究の背景と目的

近年、モータリゼーションの進展が原因で多くの地方都市で中心市街地商店街の衰退が深刻な問題となっており、「自動車から歩行者優先のまちづくりへの転換」が模索されている。歩行者天国（以下、ほこ天）は歩行者優先のまちづくり施策の一つであり 1970 年から全国各地に広まったが、様々な理由から多くのほこ天は廃止された。しかし、中心市街地商店街の衰退が懸念される今、ほこ天は再び必要となってきたであろう。

東京都目黒区自由が丘は、現在も既にほこ天が実施されている地域である。また、現在自由が丘では「歩行者優先のまちづくり」を目指し、ほこ天の時間帯を拡大する計画がなされており、この施策の導入に対する合意形成を得るために協議会が立ち上げられている。

本研究では、自由が丘におけるほこ天の時間帯拡大の際に生じる課題を交通面から抽出することを目的とする。そして、時間帯拡大実現の一助となることを目指す。

### 2. 現況把握

#### (1) 自由が丘の概要

自由が丘は、細街路の多い街として、多くの店舗が地域に点在し、洗練された街並みを形成しているとともに、目黒区を代表する住宅街である。一方で、歩行者と自動車とが錯綜する危険な状況がたびたび起こり、自動車によって歩行者の安全が脅かされることが多い。

自由が丘では、ほこ天が昭和 48 年から日曜・祝日の 15:00~18:00 において実施されている。新宿に代表される、一つの道路をほこ天とする「線的歩行者天国」と違い、自由が丘では、地域を面的に取り囲んでほこ天とする、いわゆる「面的歩行者天国」を形成している。

自由が丘では昭和 48 年と比較すると、来街者が 1.4 倍に増加した上、モータリゼーションの進展により、歩

行者の更なる安全確保の必要性が増してきたため時間帯拡大を提案するに至り、地元住民を中心に協議会が立ち上げられた。協議会では、ほこ天の時間帯を現在の日・祝日の 15:00~18:00 から、土日・祝日の 12:00~18:00 への時間帯拡大を計画している。

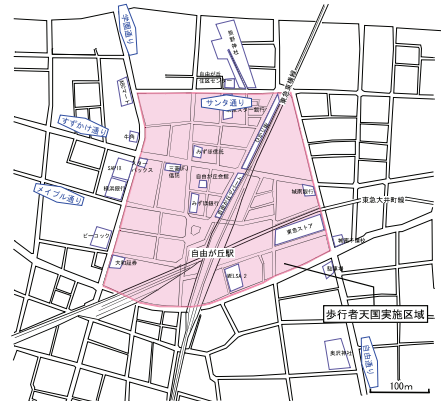


図-1 ほこ天実施区域

#### (2) 拡大で想定されるメリット・デメリット

##### a) メリット

##### ①来街者の増加

目黒区の歩行者交通量調査<sup>1)</sup>と自由が丘駅改札利用者数のデータ<sup>2)</sup>から、ほこ天区域内への流入者数を算出し、曜日別に表1に示す。

表1 ほこ天区域流入者数

	歩行者流入			改札	合計
	平日	土曜	日曜		
12時間流入量	32,543	56,494	56,563	33,384	65,927
				41,806	98,300
				36,383	92,946
15:00~18:00流入量	8,588	21,616	23,552	9,618	18,206
				12,710	34,326
				11,629	35,181
ピーク時流入量 (16:00~17:00)	3,203	7,547	9,234	3,541	6,744
				4,178	11,725
				3,863	13,097

表1より、土日を比較して「12時間合計流入量」は土曜の方が多くにも関わらず、「15:00~18:00流入量」「ピーク時(16:00~17:00)流入量」ともに日曜の方が多くなっており、ほこ天の影響が大きいと考察できる。

そのため、ほこ天の時間帯拡大により、自由が丘への来街者が増加することが期待できる。

##### ②歩行環境の向上

##### ③商店街の売上げの増加

##### ④オープンカフェ等の道路空間の有効利用

##### b) デメリット

##### ①周辺道路の渋滞

ほこ天の時間帯は、道路に車が進入できないため、時

\*キーワード：歩行者・自転車交通計画, 自由が丘

\*\*学生員, 工修, 早稲田大学大学院創造理工学研究科建設工学専攻

\*\*\*フェロー会員, 工博, 早稲田大学創造理工学部社会環境工学科教授

(東京都新宿区大久保3-4-1 51号館15階07室、

TEL03-5286-3408、FAX03-5272-9723)

間帯拡大の際に周辺道路の渋滞が考えられる。

### ②バス利用客の減少

駅前広場のバス停は、ほこ天時には外周道路に臨時バス停を設置しているが、駅からの結節性が悪くなる上、待ち環境が悪いためバス利用者が減少すると考えられる。

### ③周辺道路におけるタクシー乗降の増加

時間帯拡大の際に周辺道路でのタクシーの乗降が増えることで、渋滞を引き起こす原因となると考えられる。

### ④周辺道路における路上駐停車の増加

ほこ天時は自動車が区域内へ進入できないため、周辺道路への路上駐停車が増加すると考えられる。

### ⑤周辺道路における路上荷捌きの増加

自由が丘では、日曜と比較して土曜の荷捌き需要が多い上、運送業者はほこ天の時間帯には特別な対応をとっており、荷捌き業務を極力行わないようにしている<sup>3)</sup>。そのため、現状のままの時間帯を拡大すると、ほこ天区域の周辺道路への路上荷捌きが増加すると考えられる。

### (3) 想定されるデメリットより

時間帯拡大が実現した際に、上記のデメリットが想定されるが、実際に問題となっているかは明らかになっていない。そこで本研究では、上記のデメリットのうち、①②③について「文献調査」「カウント調査」を実施し、④⑤について「プロット調査」を実施することで、実際に現在のほこ天時に問題となっているかを明らかにした。

## 3. 文献調査・カウント調査

### (1) 周辺道路の渋滞について

目黒区が実施した調査<sup>1)</sup>より、平日・土日の“学園通り”“自由通り”における自動車滞留長が明らかになっている。7:00~19:00の12時間のうち、各地点の最大滞留長を表-2に示す。ここで、地点によって最大滞留長となる時間帯が異なっている。

表-2 自動車滞留長 12時間最大値

	渋滞長(m)																			
	西側										東側									
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
平日	30	40	110	80	50	60	40	60	70	180	70	40	60	90	60	30	30	120	30	30
土曜	50	40	100	80	40	80	70	70	110	40	50	120	110	40	30	30	150	140	30	
日曜	40	50	120	60	70	80	80	80	70	100	70	70	110	100	60	30	30	140	60	60

\* 渋滞長：交差点の場合：信号が赤から青に変わる瞬間に、停止している最後尾の車両の位置から停止線までの距離  
路切の場合：警報機が鳴り止み進捗棒が上がる瞬間に、停止している最後尾車両の路切からの距離

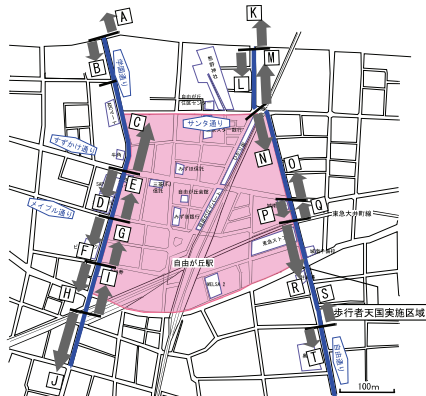


図-2 滞留長調査区間

表-2 から分かるように、平日・土曜と比較して、日曜の滞留長が著しく増加している地点はない。

このことから、ほこ天による周辺道路の著しい渋滞はないと考えられる。

### (2) バス利用客について

平成 19 年 9 月 1 日(土)、11 日(日)の 12:00~18:00 に駅前バス停(ほこ天時は臨時バス停)におけるバス利用者数をカウントした結果、ほこ天時におけるバス利用者の著しい減少は見られなかった。(図-3 参照)

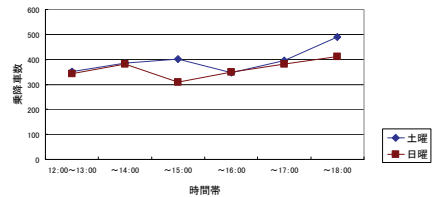


図-3 バス利用者数

また、ほこ天時のバス利用者意識を早稲田大学芸術学校都市デザイン科がアンケート調査<sup>4)</sup>を実施しており、55%が「バス停の移動を不満に感じない」と回答している。

「不満」と回答した人も、臨時バス停に屋根やベンチを設置をすれば不満がある程度解消するとのことであった。

「不満に感じない」理由で最も回答が多かったのは、ほこ天に賛成であるため、ということであった。

以上から、時間帯拡大の際にバス利用者の著しい減少は見られず、また、臨時バス停において待ち環境を改善することにより、ほこ天の時間帯拡大によるバス利用者の不満はある程度解消できると考えられる。

### (3) タクシーについて

ほこ天時は駅前のタクシー乗場が利用できないため、乗車のほとんどは“学園通り”にて行われている。そこで平成 20 年 5 月 3 日(土)に学園通りにおけるタクシー乗車数をカウントした。なお、この日はイベント(自由が丘スイーツ)が実施されておりほこ天となっている。

また、平成 19 年 9 月 1 日(土)に駅前のタクシー乗場のタクシー乗車人数をカウントしているため、5 月 3 日の調査結果との比較結果を図-4に示す。

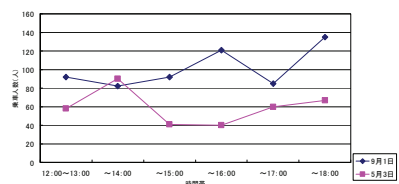


図-4 タクシー乗車数比較結果

比較結果から、全体的に9月1日、つまり通常の土曜の方がタクシー利用者が圧倒的に多いことが分かる、

ほこ天時にはタクシーの乗車は“学園通り”にて行われる場合がほとんどであることを考慮すると、ほこ天時におけるタクシー利用者は、通常時と比較して少ないた

め、ほこ天の時間帯拡大の際にタクシーの一時停車等による著しい渋滞も発生しないと考えられる。

#### 4. プロット調査

前述のように、「④周辺道路における路上駐停車の増加」「⑤周辺道路における路上荷捌きの増加」は、デメリットとして想定されるが、現在のほこ天時にこの2項目が実際に問題となっているかは明らかになっていない。そこで本研究では、以下に示す2つの調査を12:00～18:00の時間帯において、平成19年11月11日(日)、17日(土)の2日にわたり実施し、さらにその調査結果を考察する際に地元住民の方にヒアリング調査を実施した。

##### ・調査1 周辺道路路上駐停車数調査

⇒図-5の区間①②において実施

##### ・調査2 路上荷捌き車数調査

⇒図-5の区間①～④にて実施

また、分析する際に図-6に示すように区間を分割する。

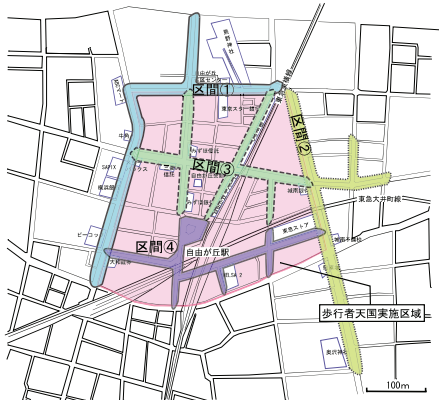


図-5 調査区間

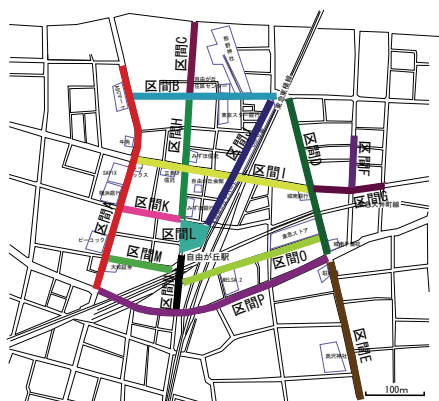


図-6 分析の際の区間の分割

#### (1) 調査1 ～周辺道路路上駐停車数調査～

##### a) 調査の概要

30分毎に調査区間を回り、路上駐停車数を計測しその位置をプロット図面にプロットする。その際に、

- ・調査は30分毎に行うため、各時間の瞬間的な駐停車を把握するものである。
- ・プロット図面にプロットする際に「乗用車の停車」「乗用車の駐車」「乗用車の駐車場待ち」「タクシー」

を区別する(以下、この区別を「形態別」と呼ぶ)。本研究における形態別の定義を表-3に示す。

表-3 形態別の定義

車種別	状態	説明
乗用車	駐車	誰も乗車しておらず、エンジンがついておらず、ハザードランプもついていない状態
	停車	駐車以外の停止している車
タクシー	駐車場待ち	駐車場に入る為に停止している車
		停まっているタクシーはすべて「客待ち」と判断し、「駐車場」とする。そのため、駐車と停車を分類しない

##### b) 調査結果と分析

図-6に示した区間別(本調査では「区間A」～「区間G」)の7区間の乗用車の停車、駐車、駐車場待ちについて表-4、5に示す。

表-4 区間別調査結果(11月11日(日))

調査時刻	乗用車の停車							乗用車の駐車							乗用車の駐車場待ち							タクシーの駐停車						
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G
12:00	1	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:30	0	1	0	1	1	0	0	3	0	0	0	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:30	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:00	0	0	0	0	2	0	1	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:30	1	0	1	2	1	0	0	7	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
15:00	0	1	0	0	2	1	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:30	0	2	0	1	1	2	0	6	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	2	1	0	2	3	1	1	14	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:30	0	1	0	0	3	1	1	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:30	1	0	1	1	0	0	1	4	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

表-5 区間別調査結果(11月17日(土))

調査時刻	乗用車の停車							乗用車の駐車							乗用車の駐車場待ち							タクシーの駐停車						
	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G
12:00	1	1	1	2	1	1	0	9	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12:30	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:00	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:30	1	1	0	0	1	0	1	5	0	0	0	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
14:00	1	1	0	0	1	0	0	3	0	0	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
14:30	1	2	0	0	3	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:00	0	1	0	2	2	1	0	6	0	0	0	1	3	0	3	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:30	1	1	0	0	6	1	1	12	0	0	1	0	2	0	3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:30	0	2	2	1	0	2	2	10	0	0	0	0	4	2	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	0	2	0	1	0	1	0	4	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:30	0	1	1	1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

##### ①乗用車の停車

表-4,5より、土日で比較して、路上駐停車数、時間帯別の傾向に大きな差はないが、日曜の16:00(ほこ天時)に増加しているため、この時点について分析する。

区間別に注目すると16:00において乗用車の停車が他の時間帯よりも増加しているのは、区間A、Fである。この2区間についての分析結果を以下に示す。

ヒアリング結果から、区間Aにおけるこの時間帯の乗用車の停車の増加は、低年齢層を対象とした学習塾(SAPIX)への「生徒の保護者が迎え待ちのために路上停車する」影響によるものが多いと考えられる。

区間Fは、ほこ天区域の外周道路から離れた位置にあるとともに、住宅地である。また、表-4,5より乗用車の駐車の非常に多い区間である。ここで、本調査は各時間帯における調査区間の「瞬間的な路上駐停車数」を把握した調査であり、「駐車」と「停車」の区別も瞬間的に把握しなければならず、表-3に示した定義とした。そのため、この定義では「駐車していた車が移動する時点」、「移動していた車が駐車する時点」は、「停車」と判断される可能性がある。またヒアリング結果から、自由が丘における乗用車の駐車は、比較的短時間なものが多いことが明らかになっている。

区間Fの道路環境と沿道の状況を踏まえると、16:00の時点における乗用車の「停車」は、「駐車」である可能性が高い。

以上の結果から、「区間A」「区間F」における増加はほこ天による影響ではないと考察できる。

##### ②乗用車の駐車

土日を比較すると時間帯別の傾向に大きな差はないが、土曜の方が多い。ここで、既に示したように、区間Fに

おける日曜の 16:00 の時点は乗用車の駐車が調査結果より多くなることが考えられるが、その点を考慮しても土曜の方が多くなっている。

区間別に着目すると、区間 F に多い。区間 F は一方通行の道路であるが、道路の幅員が広く、自動車や歩行者の交通量は非常に少ない道路である上、沿道は住宅地となっており店舗等はない。このことから、区間 F は路上駐車しやすい環境となっていると考えられる。

③乗用車の駐車場待ち

土日で台数に大きな差はなく、多くは見られなかった。また、ほとんどが「ピーコック駐車場」「東急ストア駐車場」に集中していた。

④タクシーの駐停車

土日ともほとんど見られなかった。

c) 調査のまとめ

- ・土日を比較して、時間帯別の傾向に大きな差はない。
- ・ほこ天の影響による周辺道路への路上駐停車の増加はないことが明らかになった。

以上より、ほこ天の時間帯拡大が実現した際に、周辺道路への路上駐停車の著しい増加はないと考えられる。

の壁の部分、セットバックがある地点

- ・トラックによる荷捌きは、店舗が少ない住宅地等の前
- c) 調査のまとめ

本調査と現地視察の結果より、ほこ天の時間帯拡大の際に、周辺道路のうち、上記に示した路上荷捌きしやすい環境となっている箇所への路上荷捌きが増加すると考えられる。図-7 に荷捌き車の増加が予測される地点とその増加のイメージモデルを示す。

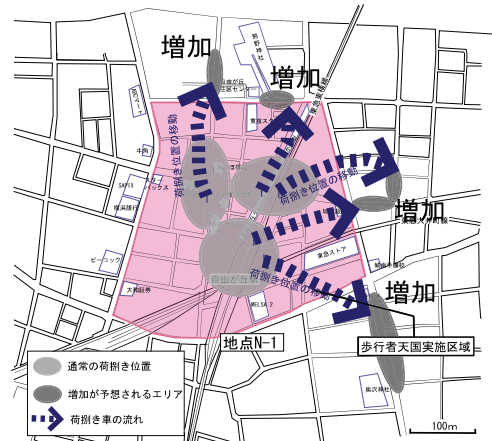


図-7 周辺道路への路上荷捌きの増加

5. まとめ

本研究の結果から、以下の知見が得られた。

- ・時間帯拡大による、当初いくつか想定されていたデメリットは、実際には問題とならないと考えられる。
- ・ほこ天の時間帯拡大の際に、「周辺道路への路上荷捌きの増加」という課題が抽出されたとともに、路上荷捌きの増加が考えられる地点を把握できた。

路上荷捌きの増加は、交通渋滞の原因となるだけでなく、更なる路上駐停車の助長、交通安全上の問題、都市景観の悪化を招く原因となる。

そのため、ほこ天の時間帯拡大を実現させるためには、路上荷捌きの問題を解決させることが急務である。

また本研究の結果から、ほこ天の時間帯拡大による周辺道路への路上駐停車の著しい増加はないことが分かった。しかし、増加しないとはいえ、路上駐停車自体は深刻な問題であり、路上駐停車を削減させることにより、自由が丘はより魅力のある街となると思われる。

今後、抽出された課題に対する解決策を提案することで、時間帯拡大の実現性がより深まるとと思われる。

参考文献

- 1) 自由が丘地区整備課「自由が丘地区 交通量調査結果概要(速報値)」2007
- 2) 東京急行電鉄株式会社「自由が丘駅改札口入出場車数時間帯別データ(正面口、南口)」2008
- 3) 国土交通省関東整備局、(株)ジェイ・スピリット「共同配送システムを用いた路上荷捌き削減実験 報告書」2006
- 4) 早稲田大学芸術学校 都市デザイン科「自由が丘歩行者天国に関するアンケート調査」2008

(2) 調査2 ～路上荷捌き車数調査～

a) 調査の概要

調査1と同様、30分毎に調査区間を回り、荷捌き車の路上駐停車数を計測しその位置を図面にプロットする。

b) 調査結果と分析

表6,7に図-6に示した区間別の路上荷捌き車数を示す。

表-6 区間別調査結果 (11月11日(日))

調査時刻	区間(歩行者天国区域周辺道路)										区間(歩行者天国区域内)										総計
	A	B	C	D	E	F	G	その他(外部)	合計(外部)	H	I	J	K	L	M	N	O	その他(内部)	合計(内部)		
12:00	0	0	0	0	3	1	1	0	5	0	1	0	0	1	1	0	0	0	4	9	
12:30	1	0	0	0	2	1	0	1	5	0	0	1	1	0	0	1	0	0	3	8	
13:00	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	2	0	0	3	5	
13:30	0	2	0	0	1	1	0	0	4	0	0	1	1	0	0	1	0	1	4	8	
14:00	0	0	0	1	1	0	0	1	3	1	1	1	0	0	0	1	0	0	4	7	
14:30	0	0	0	0	2	1	1	1	5	1	1	0	1	2	0	2	2	0	9	14	
15:00	0	0	0	0	2	1	1	0	4	1	1	0	1	2	0	2	0	0	7	11	
15:30	0	0	1	0	1	0	1	0	3									3	3		
16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0		
16:30	0	1	0	0	0	0	0	0	1									1	1		
17:00	0	0	1	1	0	1	0	0	3									3	3		
17:30	0	1	1	0	0	1	0	0	3									3	3		

表-7 区間別調査結果 (11月17日(土))

調査時刻	区間(歩行者天国区域周辺道路)										区間(歩行者天国区域内)										総計
	A	B	C	D	E	F	G	その他(外部)	合計(外部)	H	I	J	K	L	M	N	O	その他(内部)	合計(内部)		
12:00	1	1	0	0	4	1	5	0	12	0	1	5	0	6	0	3	2	1	18	31	
12:30	1	3	1	2	3	1	2	0	14	1	1	0	3	3	2	1	0	0	15	29	
13:00	0	2	2	1	2	1	1	0	9	0	4	4	1	2	1	0	4	0	16	25	
13:30	1	1	0	1	2	1	2	1	9	0	2	2	0	2	0	2	1	2	11	20	
14:00	1	1	0	0	2	0	2	1	7	0	0	4	0	4	1	3	2	2	16	23	
14:30	1	0	0	0	2	0	1	0	4	0	3	4	0	3	1	2	1	3	17	21	
15:00	0	0	1	3	1	3	1	0	9	0	3	3	0	3	0	2	2	2	15	24	
15:30	0	0	0	1	2	1	0	0	3	0	2	0	1	2	2	2	2	0	14	19	
16:00	0	1	0	0	1	1	2	0	5	2	0	0	0	1	2	1	0	2	8	13	
16:30	1	1	2	3	2	1	1	0	11	0	0	2	0	2	0	1	1	0	6	17	
17:00	1	0	1	0	2	1	2	1	7	0	1	2	0	1	1	1	0	0	7	14	
17:30	2	1	1	0	0	2	1	2	8	0	1	1	0	0	1	1	0	1	4	12	

表-6,7より、土日を比較すると「ほこ天区域周辺道路」「ほこ天区域内」ともに土曜の方が日曜よりも路上荷捌き車数が圧倒的に多い。これは既に示したように、土曜と比較して日曜の荷捌き需要が少なく、各運送業者はほこ天時には特別な対応を取っているためである。

調査とヒアリングの結果から、自由が丘における路上荷捌きしやすい道路環境を以下に示す。

- ・自動車、歩行者交通量が少ない、もしくは、歩車分離がなされている地点
- ・道路幅員が広い、もしくは、路上駐停車しても幅員に余裕がある地点
- ・店舗が並ぶ通りの場合、店舗の出入口を避けた、店舗