

資料5 ケーススタディ

5. ケーススタディについて

5-1 対象地区の概要

- ▶ 歩行者中心のまちづくりの推進、荷捌き・自動二輪等の駐車対策を進めている地区として、渋谷に着目
- ▶ 令和2年3月「渋谷駅周辺地域交通戦略」策定

<渋谷駅周辺の特徴>

- 「歩行者中心の快適な歩行環境の創出」を目的とし、8つの交通戦略を掲げ、駐車対策等の施策を推進
- 電動キックボードの実証実験を実施するなど、新たなモビリティの導入を推進



出典：渋谷駅周辺まちづくり基本理念

渋谷駅周辺地域の交通戦略

- 戦略1 歩行者ネットワークの構築
- 戦略2 路線の特性を生かした歩行者の創出
- 戦略3 自動車交通の整序化
- 戦略4 安全で快適な通行環境の創出
- 戦略5 路上駐車車両の排除・路上停車車両の整除化
- 戦略6 駐車場の集約化と配置適正化
- 戦略7 高速バスなどの乗降環境の創出
- 戦略8 多様なモビリティによる地域内外の移動支援

出典：渋谷駅周辺地域交通戦略



出典：渋谷区

5. ケーススタディについて

5-3 渋谷区の実験（路線の特性を生かした歩行者の創出）

- ▶ 歩行者量が多く、路上駐車が数多く発生しているエリアにおいて、第1車線に仮設構造物を設置して歩行者空間を拡張する社会実験を実施（例：宮益坂）



社会実験前



社会実験中

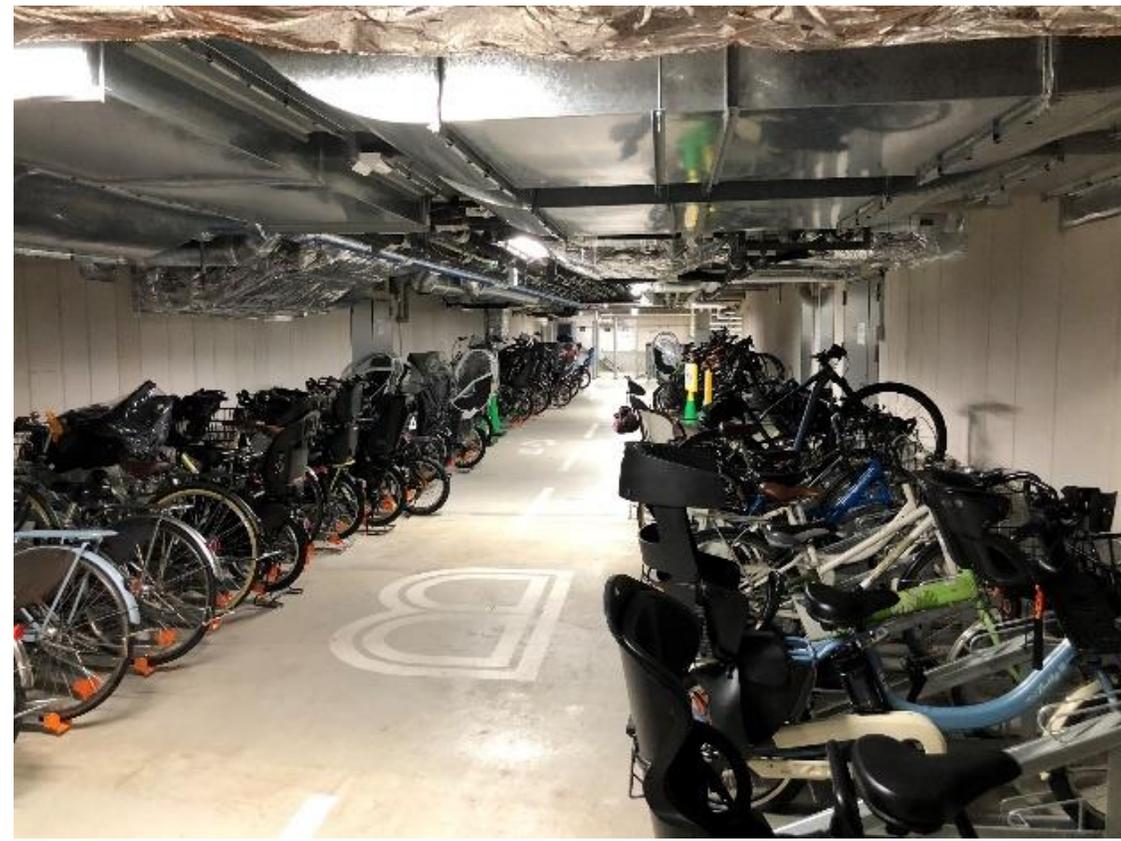
5. ケーススタディについて

5-3 渋谷区の実施（路上駐車車両の排除・路上停車車両の整序化）

- ▶ 路上駐輪が数多く発生しているエリアについて、開発に合わせて大型駐輪場を整備（例：MIYASHITA PARK）



MIYASHITA PARK



大型駐輪場

出典：渋谷区

5. ケーススタディについて

5-3 渋谷区の実践（駐車場の集約化と配置適正化）

- 駐車場を集約することで駐車場の出入口を減らし、駐車場への自動車の出入りによる歩行者との交錯や歩行者動線の分断の少ない歩行環境を創出
- 荷さばきによる路上駐車に対し、開発に合わせて地域荷さばき用の駐車場を整備（例：渋谷パルコ）

