

繁華街における交通機能及び路上客席の特徴 東京都港区新橋地区を対象として

Characteristics of Traffic Functions and Street Seating in Busy Commercial Districts A Case Study of Shinbashi, Minato City, Tokyo

○倉田晃輔¹, 佐野充季¹, 泉山墨威²

*Kosuke Kurata¹, Mitsuki Sano¹ and Rui Izumiya²

The purpose of this study is to analyze the characteristics of traffic functions and street seating in Shinbashi area and to provide insights for implementing street seating in bustling districts. In Shinbashi, traffic functions such as vehicle movement, parking, and pedestrian flow are concentrated on roads with sidewalks, while street seating is predominantly found on roads without sidewalks. This indicates that the presence or absence of sidewalks leads to a spatial division of functions, allowing many restaurants to install street seating without disrupting the smooth flow of traffic. The study concludes that when installing street seating in busy commercial districts, it is crucial to ensure a functional separation of space according to its characteristics. These findings contribute to urban planning strategies for creating vibrant, functional cityscapes.

1-1. 研究の背景及び目的

新型コロナウイルス感染症(以下, コロナ)の流行に伴い, 屋内等の密閉空間を避け, 感染リスクの低い屋外空間での活動が増加した^[1]. コロナが収束した2024年10月現在, 繁華街では飲食店が無許可で道路上に客席を設置する「路上客席」^{注1)}が増加している. 路上客席は, 道路空間に賑わいをもたらす, 地域活性化に寄与する一方, 円滑な交通や避難経路の確保等の課題も生じている^[2].

路上客席が活発に展開する地域として, 東京都港区新橋地区(以下, 新橋地区)では, 2024年度より路上客席の取り締まりを強化しているが, 根本的な解決には至っていない^[3]. しかし, 路上客席を単なる違法行為として一律に排除することは, まちの賑わいを損ねる可能性があり, 円滑な交通と安全性を確保することで路上客席を設置することが可能になると考える.

そこで, 本研究の目的は, 新橋地区を対象に, 交通機能及び路上客席の特徴を明らかにし, 繁華街において路上客席を設置するための知見を得ることである.

1-2. 研究の方法

ビデオカメラ^{注2)}を用いた現地調査より, 新橋地区における道路空間及び沿道建物の様子を撮影する. 撮影した動画から, 撮影者とすれ違った歩行者及び自動車交通量, 駐停車及び路上客席の位置を計測する. これらを地図上に可視化し, 視覚的分析と定量分析を行うことで, その特徴を明らかにする(Figure 1). なお, 本調査は2024年7月24日(金)の19時から21時にかけて実施した.

2. 新橋地区における交通機能の特徴

新橋地区における交通機能を自動車交通量, 駐停車の位置, 歩行者交通量に着目して分析を行う.

自動車交通量(Figure 1-①)に着目すると, 外堀通りや日比谷通りなどの地区外周の幹線道路では, 自動車交通量が多いが, 地区内では歩道を有さない道路を中心に自動車交通量が少ない. また, 駐停車の位置(Figure 1-②)に着目すると, 地区内の広範囲に分布しており, 歩道を有する道路に集中している. さらに, 歩行者交通量(Figure 1-③)に着目すると, 歩道を有する道路を中心に, 地区内全域で歩行者交通量が多い.

以上より, 地区外周の幹線道路では自動車交通量が多いが, 地区内では駐停車や歩行者交通量が多いため, 自動車交通を抑制し, 歩行者中心の空間を形成していると考えられる. また, 交通機能は歩道を有する道路に集中しており, 歩道を有さない道路は, 自然発生的に歩行者専用空間を実現していると考えられる.

3. 新橋地区における路上客席の特徴

新橋地区における路上客席の位置及び設置する道路形態^{注3)}に着目して分析を行う.

路上客席の位置(Figure 1-④)に着目すると, 地区の南東側に集中している. この要因の1つとして, 地区の南東側では, 路側帯を有する道路が多いことが考えられる. 路側帯は本来, 歩行者の通行を目的とする空間であるが, 白線が路上客席を設置できる範囲の目安となり, 路上客席が多くなっていると考えられる.

路上客席を設置する道路形態(Figure 1-⑤)に着目

1: 日大理工・院(前)・建築 2: 日大理工・教員・建築

すると、歩道を有さない道路に設置する店舗は、48店舗(91%)と大半を占めている。以上より、路上客席は、歩道を有さない道路で活発に展開するが、自動車交通や駐停車、歩行者交通等の交通機能は、歩道を有する道路に集中するため、歩道の有無により機能の棲み分けが実現していると考えられる。

また、歩道上に路上客席を設置する店舗は、数は少ないものの5店舗(9%)確認できる。これは、歩行者の動線を妨げ、歩行者が車道に出ざるを得ない状況を引き起こし、危険を伴う可能性があるため、設置場所には十分な考慮が必要である(Figure 1-⑥)。

4. まとめ

新橋地区における交通機能及び路上客席の特徴として、自動車交通や駐停車、歩行者交通等の交通機能は、歩道を有する道路に集中するが、路上客席は歩道を有さない道路で活発に展開することが明らかになった。以上より、歩道の有無により機能の棲み分けが実現し、多くの飲食店が円滑な交通を妨げずに路上客席を設置していることが分かる。

以上を踏まえ、繁華街における路上客席の設置においては、空間の特徴に応じた機能の棲み分けを行い、交通機能とまちの賑わいの両立を図ることが重要である。路上客席を円滑に設置するためには、行政や警察、飲食店等の連携が重要であり、今後は空間的な分析に加えて、路上客席に関する規制内容や設置理由等を調査し、路上客席を持続的に展開するための仕組みを検討する必要がある。

補注

- 注1) 本稿における路上客席とは、飲食店が無許可で道路上に設置する客席を指す。
- 注2) 使用機材は、GoPro社製「GoPro HERO10 Black」を用いた。
- 注3) 本稿における路上形態は、歩道及び路側帯の有無によって判断する。
- 注4) 2024年8月3日(土)に筆者が撮影し、一部編集を加えた図である。

参考文献

- [1] 国土交通省都市局まちづくり推進課(2021)「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」
- [2] 朝日新聞(2024)「飲食店の「路上営業」横行 新橋では警告760件 コロナ禍機に拡大」<https://digital.asahi.com/articles/ASS8M2D00S8MUTIL00JM.html>(最終閲覧:2024年9月25日)
- [3] 読売新聞(2024)「新橋駅周辺で増加中の路上円居の飲食店、赤いベストの警察OB「道路監察」が巡回指導」<https://www.yomiuri.co.jp/national/20240807-0YT1T50081/>(最終閲覧:2024年9月25日)
- [4] 港区(2024)「芝地区 道路台帳平面図」https://www.city.minato.tokyo.jp/dourodaichou/kankyo-machi/kotsu/shisaku/documents/20240419_shiba.pdf(最終閲覧:2024年9月25日)

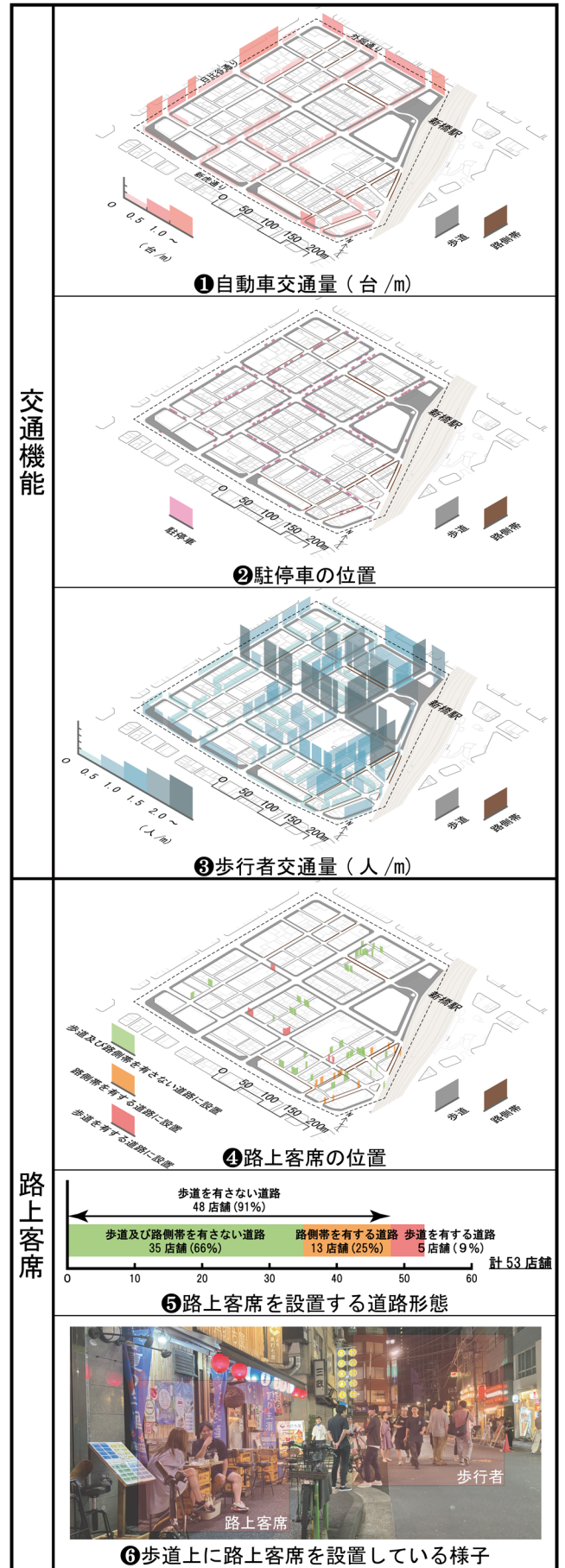


Figure 1. 新橋地区における交通機能及び路上客席の特徴^{注4)}