

第1章

道路空間再編の潮流とその背景

京都大学大学院 工学研究科 准教授 山口 敬太

1. 車のための空間から人間のための道と広場へ

近年、日本において道路・公園等の公共空間再編の取り組みがさかんに進められている。これは世界的な動向であり、むしろ都心の公共空間の再編、デザインの導入、公共交通の施策は、欧州、米国が先行している。

欧州の都市中心部の歩行者空間化には長い歴史がある。大戦前からドイツでは商店街を中心に道路の歩行者空間化が進められていたが、1950年代以降、徐々に欧州や米国などで歩行者空間整備が進められた。コペンハーゲンの中心部の歩行者空間化は最も知られた例の一つであるが、特に歴史的市街地の商業エリアにおいて歩行者空間化が進められた。これにより既存市街地における商業の活性化を図るとともに、都市の環境や魅力、美観の向上に多大な貢献を果たした。

一方、1980年代以降、フランスを中心に公共交通の再編にともなう都心再生と歩行者空間整備が進んだ。1990年代にはナントやストラスブールなどの諸都市において、新型トラム(LRT)やBRTなどの公共交通と歩行者空間が共存したランジットモールの導入が進められた。次第に、トラムの導入を契機とした、総合的な都市空間の再生が進められ、都心や衰退地区の再生のシンボルとなる公共空間の創出が図られてきた。ニースのマセナ広場(Place Masséna)、ボルドーのブルス広場と水の鏡(Place de la Bourse, Miroir d'eau)、マルセイユの旧港(Marseille Vieux Port)などは代表的な事例であろう。

さらに近年、欧州における中心市街地の道路空間再編の事例が増加しており、デザイン性を重視した公共空間のリニューアル整備もさかんに進められている(表3-1-1)。道路や駐車場、港湾空間の機能の変化、とりわけ自動車利用の減少と合わせて、人のための空間



図 3-1-1 ボルドーガロンヌ川の整備前後の様子
(出典：publicspace.org)



図 3-1-2 ボルドー ガロンヌ川沿い広場 (整備後、筆者撮影)



図 3-1-3 マルセイユ港 (整備後、筆者撮影)

への転換が進められている。また、近年のプロジェクトは、それまでの整備と若干異なる傾向が読み取れる。それは、単純な都市施設整備としてではなく、都市再生における「変革」を導く重要なプロジェクトとして位置づけられている、ということである。歩行者空間の面積拡大、歩行環境の改善もさることながら、魅力的な空間整備によって、都市イメージを変革したいという意図があるように読み取れる。実際には、中心市街地が魅力的な空間に生まれ変わることで歩行者が増え、沿道の小売店舗の売上げが増加し、エリアの資産価値の向上を引き起こすような動きが多数報告されており、経済政策としての効果も社会的に認められているようである。それに加えて、都市のアイデンティティを強化するという都市施策の推進、創造都市や文化都市としてのアイデンティティの確立の趣旨がますます大きくなり、現代的で視覚的インパクトをもつ、エリアの革新のシンボルとしての公共空間が作り出そうとされていることを実感する。それゆえに、デザイン性(意匠性)が非常に重視されるようになっていたのである(表 3-1-1: 欧州における主な市街地の街路・公共空間の再整備プロジェクト)。実際に、コペンハーゲンやウィーンの中心市街地の街路再整備の例などをみると、デザイン戦略に対する強い関心をみてとれる。たとえばコペンハーゲンのノアポート駅は、地下にある既存の駅施設や駅の出入口の再整備にあわせて道路空間再編が行われたプロジェクトであるが、車中心から人間中心の空間に、かつ、きわめてシンボリックな空間に生まれ変わった。

街路や広場整備においてデザインの導入と個性化が進む背景として、都市の役割や存在意義が変わりつつあることが関係しているように思われる。都市は商業の場から、交流の場、イベントの場としての意義が大きくなりつつある。その背景にはITやSNSの普及が少なからずある。都市の中心部には人が集まることで、ますます競争力を持ち、その公共空間のニーズが高まっているのである。た

表 3-1-1 欧州の主な街路・公共空間再整備デザイン事例 (整備済み)

| No. | 都市/場所 | 整備 (コンペ) 年 | 景観設計者 |
|------|-----------------------------------|--------------------|--|
| [1] | ロンドン Trafalgar Square | 2003 | W.S. Atkins, Foster and Partners |
| [2] | ケルン Neubau der Domtreppe | 2006 | Schaller/Theodor Architekten BDA |
| [3] | ニース Place Masséna | 2007 (コンペ 2004) | Bruno Fortier architecte mandataire, Agence APS |
| [4] | ブライトン New Road | 2007 | Landscape Projects, Gehl Architects |
| [5] | ノッティンガム Old Market Square | 2007 (コンペ 2004) | Gustafson Porter + Bowman |
| [6] | テルエル Plaza Del Torico | 2007 | b720 Arquitectos |
| [7] | パニョーレス Banyoles' old town | 2008 (コンペ 1998) | Mias Arquitectes |
| [8] | ボルドー Miroir d'eau | 2009 | Michel Corajoud |
| [9] | ウィーン Pedestrian Zone | 2009 (コンペ 2007) | Clemens Kirsch, Hannah Neumann |
| [10] | バルセロナ St Joan Boulevard | 2011 | Lola Domènech architect |
| [11] | インスブルック Maria Theresien Straße | 2011 (コンペ 2006) | Alleswirdgut |
| [12] | ロンドン Exhibition Road | 2012 (コンペ 2003) | Dixon and Jones |
| [13] | レーワルデン Wilhelmina Square | 2012 | HOSPER Landscape Architecture and Urban Design |
| [14] | コペンハーゲン Købmagergade Street | 2013 (コンペ 2007) | KBPEU, karres+brands, Polyform |
| [15] | コペンハーゲン Vester Voldgade | 2013 | COBE, GHB landskabsarkitekter |
| [16] | パリ Place de la République | 2013 (コンペ 2010) | TVK / Trévelo & Viger-Kohler, AREAL, Martha Schwartz Partners |
| [17] | マルセイユ Vieux Port | 2013 (コンペ 2010) | Foster + Partners, Michel Desvigne, Tangram Architectes |
| [18] | ロンドン King's Cross Square | 2013 (コンペ 2010) | Stanton Williams |

(表 3-1-1 続き)

| | | | |
|------|-------------------------------|--------------------|--|
| [19] | チューリッヒ Sechseläutenplatz | 2014 (コンペ 2000) | Vetschpartner Landscape Architecture |
| [20] | ウィーン Mariahilferstrasse | 2014 (コンペ 2013) | Bureau B+B urbanedesign and landscape, orso.pitro |
| [21] | コペンハーゲン Nørreport Station | 2015 (コンペ 2009) | Gottlieb Paludan, COBE |
| [22] | リュブリャナ Slovenska Boulevard | 2015 (コンペ 2012) | Dekleva Gregorič architects, Katušič Kocbek architects, Sadar + Vuga, Scapelab |
| [23] | ブダペスト Széll Kálmán square | 2016 (コンペ 2012) | Építész Stúdió, Lépték-Terv |
| [24] | オーデナールデ Markt Oudenaarde | 2017 | Abscis Architecten |
| [25] | モスクワ Birzhevaya Square | 2018 | karres+brands, Strelka KB |

たとえば、車道をなくして歩行者空間化する道路空間再編事例であるブリュッセルのアンスパッハ通りの整備イメージをみると（後述する。2019年一部竣工予定）、いわゆる歩行者空間としての整備ではなく、祝祭空間としての広場の整備であることは一目瞭然である。このような都市の祝祭空間化の流れは、いわゆるこれまでの歩車分離の流れの延長では捉えられない。滞留や社交を育むことを前提とした都市の公共的空間としての見直しの動きが、道路空間まで拡張し、都市空間のリニューアル整備に次々と結びついている、と考えたい。

日本においても、伝統的に道は非日常の祝祭空間として利用されてきた。すなわち祭事、伝統行事、縁日や市、芸能の催し等である。それは現在も至る所でみられる。一方で、非日常的行事が日常化することで、空間の常設化が進んだ。盛り場などはその典型であろうが、市は常設の店になり、仮設の舞台は劇場となり、音楽や文化祭などのイベントやフェスティバルのためにホールが設けられた。常設化が進むと、非日常の出来事も日常化してしまう。そんななか、



図 3-1-4 欧州の主な街路・公共空間再整備デザイン事例 その1
(1 段目左 :Trafalgar Square、右 :Old Market Square、2 段目左 :Neubau der Domtreppe、
中 :Place Masséna、右 :New Road、3 段目左 :Plaza Del Torico、右 :Banyoles' old
town、4 段目左 :St Joan Boulevard、右 :Wien Pedestrian Zone、表 3-1-1 と図の出典
は脚注参照)



図 3-1-5 欧州の主な街路・公共空間再整備デザイン事例 その2
(1 段目左 : Maria Theresien Straße、中 : Wilhelmina Square、右 : Købmagergade Street、
2 段目左 : Vester Voldgade、右 : Exhibition Road、3 段目左 : King's Cross Square、右 :
Széll Kálmán square、4 段目左 : Sechseläutenplatz、中 : Nørreport Station、右 : Markt
Oudenaarde、表 3-1-1 と図の出典は脚注参照)



図 3-1-6 欧州の主な街路・公共空間再整備デザイン事例 その3
(左 : Birzhevaya Square、右 : Slovenska Boulevard、表 3-1-1 と図の出典は脚注参照)



図 3-1-7 アンスパツハ通りの整備イメージ (SumProject+SumResearch)

都市空間を活用した一時的で仮設的な空間が、非日常の場づくりのために再評価されていると感じる。そこには一時的ゆえの、ある種の特別感が見出されているのであろう。さらに設えがそれを強調する。また、都市における道や広場は、さまざまな人々の偶発的な出会いの場となり得る。都市の中で、さまざまなアクティビティや経験を生みだしている場所と場所が互いにつながり、かつ、その間を

人が移動する（動く）ことで、都市の活力が増大する。祝祭を軸とした拠点と回遊のネットワークによる、動的な空間領域としての都市づくりが、まさに都市施策上の課題となりつつあるのである。

このような都市そのものの祝祭空間化、イベントシティ化、フェスティバル空間化は今後もますます進むものと思われる。このような市民ニーズを満たす空間の基盤や、プログラムのデザイン、公共・民間事業者・市民を含んだマネジメントはますます重要となりつつある。日本においても、都心の一等地で、それなりの土地が使い、人通りの多い街路に面し、かつオープンであるということから、きわめて商業的ポテンシャルが高い場所で、道路空間の再編が検討されている大阪御堂筋、三宮クロススクエアはその一例である。一方で、交通結節点に隣接し、多くの市民にアクセスしやすいため、非常に公共性が高い。民間活力を活用しつつも、公共性をいかに担保し、社会的インパクトをもたらすプログラムを導くか、ということが問われる。

欧州の公共空間整備の事例には、住民の福祉の視点もしっかりと盛り込んだソーシャルデザインが進められているものが目立つ。政治的にも重要な位置づけを占めており、市民からも大きな注目を集めている。都市の公共空間を介して、地域社会にどのような社会的インパクトを与えるか、さらには持続的な地域づくりを進めるか、ということが問われているのである。

2. 都心の交通施策と道路空間再編

(1) オスロにおける交通施策と道路空間の再編

オスロは、数十年にわたって自動車交通中心の都市整備を進めてきたが、中心市街地から車を閉め出すという都市施策の転換を図った。この背景には、大気質の改善と気候変動への対応がある。2019年のはじめまでに、オスロ市は自動車のない都市ビジョンの実現に向けて、約760の路上駐車場の撤去を完了した。自転車専用車レーン、椅子やベンチを含む屋外の滞留空間、植栽帯、小公園に置き換え、空間をできる限り、人に優しいものにすることが目指されてきた¹⁾。ただし、中心市街地の商店の荷捌きのスペースや、障害者や電気自動車の充電のための駐車スペースなど、一部は残された。現在も、歩行者、自転車、公共交通機関を自家用車よりも優先し、完全に車のない歩行者ゾーンのネットワークを計画している。こうしたモビリティのシフトを促すために、市は公共交通機関の大幅な改善とサイクリングの安全性と快適性向上を進めてきた。具体的には、市は新しい路面電車と地下鉄線を導入し、頻度を上げ、運賃を下げ、過去数年間に駐車場を自転車専用道に転換し、自転車ネットワークの構築を図ってきた。自転車のシェアシステムも導入され、2015年から2018年の間に年間約3百万回のトリップに達した。2018年秋の数百の駐車場の撤去後、中心部には前年よりも10%歩行者が増加した。

オスロ市は、道路空間の利用を促進するため、2017年より、自動車交通規制と合わせて車なしで住みやすいプログラム(The Car-free Livability Programme 2019²⁾)の実施を進めてきた。当初より、市民はより多くの緑地、より多くのベンチと自由に座われる場所、より多くの文化的活動や余暇活動を望んでいた。市はパイロットエリアを設定し、市民とともに数多くの空間の活用実験を実施した。今

後は、道路空間のアップグレードも進められる。たとえば、ドロニンゲン地区 (Dronningens gate) では、魅力的で都会的な家具、より広くよりアクセスしやすい舗装、イベント用の照明や電気施設を設置し、路上でのマーケットや展示会、セミナー等を含む空間活用が期待されている。



図 3-1-8 オスロにおける公共空間の活用プログラム
 (“The Car Free Liveability Programme”, Ellen de Vibe, Agency for Planning and Building Services City of Oslo)



図 3-1-9 道路空間利活用のゾーニング
 (“The Car-free Livability Programme 2019” Oslo Kommune)

(2) ロンドンにおける交通施策と道路空間の再編

ロンドン市も、人口・通勤者がますます増加している市内中心部のスクエアマイル (Square Mile) において自動車を制限し、歩行者を優先にする計画を策定した。2019年5月23日に採択されたロンドン市交通戦略³⁾によれば、スクエアマイルを歩く人に十分な優先順位やスペースが与えられていないこと、緑や座る場所が不足していること、サイクリストの安全が確保されていないこと、そもそも自動車交通量が多過ぎること、などの課題があげられている。そこで、ロンドン市は、スクエアマイルを「すべての人がアクセスでき、インスピレーションと喜びをもたらし」、「健康で、魅力的で、住みやすく、働き、学び、訪れる場所」とするビジョンを策定した。そして、ロンドン市の交通施策の変革のための「54の提案」を示した。その核となるのが、歩行者のニーズを最優先に考える、「安寧の道」(Healthy Streets)のアプローチの導入である。アクセス道路を通過す

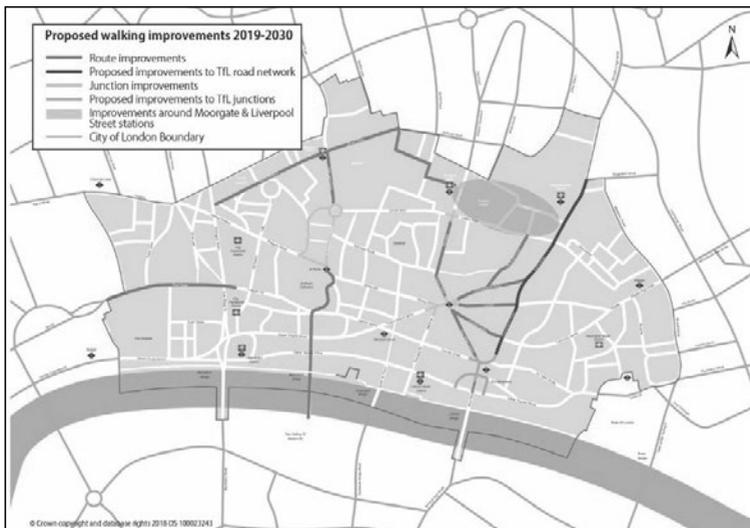


図 3-1-10 ロンドンの 2019-2030 年の歩行空間プラン
 (“City of London Transport Strategy 2019”)



図 3-1-11 既に整備された歩行者優先ゾーン
 (“City of London Transport Strategy 2019”)

る車両は 15 マイル毎時 (約 24km/h) に制限される。また、リバプールストリートやムーアゲートなどの各エリアの中核となる地下鉄駅周辺の歩行者空間化とそれともなう街路整備が進められる。

ロンドン市はこれまでも、2003 年から混雑課金 (congestion charge) を導入、2010 年から高速自転車道 (cycle superhighways) の整備を開始しており、1999 年時から比べれば自動車交通量は半減した。ロンドン市の報告 (“Transport Strategy vision, aims and outcomes”, 2018) によると、55 人の車またはタクシーで 80 人を移動させるには 600 平方メートル以上の街路空間が必要であるが、同数の人が 5 つのバスで移動する場合は 170 平方メートル、自転車で移動する場合は 160 平方メートルに過ぎないとしている⁴⁾。

具体的な将来の目標値を確認してみよう。自動車交通の削減は2030年までに25%、2044年までに50%の削減を目指す。一方で、快適で楽しんで歩く歩行者の割合を現在の10%から、2030年に35%、2044年に75%にする。同じくサイクリストの割合を現在の4%から、2030年に35%、2044年に75%にする、という目標値が掲げられている。

そして、市内にある100kmを超える通りのうち、既に歩行者優先となっているのは25km(25%)分であるが、これを2030年までに+10km(35%)、2044年までに+30km(55%)とする、という目標が掲げられた。

(3) マドリッドにおける交通施策の転換

マドリッド市も2018年11月、大気汚染と交通問題に対処するために、市内中心部の500エーカー(約2km²)を低排出ゾーンとして、地区内居住者等を除くアクセスの全面的な規制を開始した。この低排出ゾーンは、左翼政権であるマヌエラ・カルメナ市長の下、「マドリッドの中心にある都市の肺」とするコンセプトのもと計画された。ただし、電気自動車は依然として道路を使用でき、地区内居住者や障害者、緊急車両、大気汚染への負荷の少ないタクシーもアクセスできる。この交通施策の展開直後、自動車交通量は約32%減少した。この成果を受け、2018年後半にスペイン政府は、全国の大都市の中心部からのゼロエミッション車でない自動車のアクセスを制限する施策の検討を開始した。

しかし、2019年5月の選挙の結果、政治体制が変わり、アルメイダ新市長は同年7月より低排出ゾーンによる規制の一時撤廃を行う(事実上の計画撤回)など、施策の先行きは不透明となっている⁵⁾。

(4) パリにおける一時的交通規制と自転車道整備

世界で最も高い汚染レベルに達しているパリにおいて、2017年、セーヌ川沿いの高速道路から自動車を締め出し、人のための歩行者用道路・公園に転換したことは注目を集めた。本施策の背景には、自動車交通量を減らすことによって、大気汚染を削減するというパリ市の施策目標がある。

パリでは、2015年以來、市内中心部の自動車通行を規制する定期的な社会実験が行われてきた。このとき市内の一部のスモッグが40%減少し、市街地の騒音が50%低下したと報告されている。さらに2016年5月からは毎月第1日曜日にシャンゼリゼ通りを歩行者天国(自動車通行の禁止)とする社会実験が行われてきた。パリ市は「パリの呼吸 (Paris Respire)」として施策を拡大し、2018年からは、自動車通行を禁止する範囲が大きく広げられた⁶⁾。

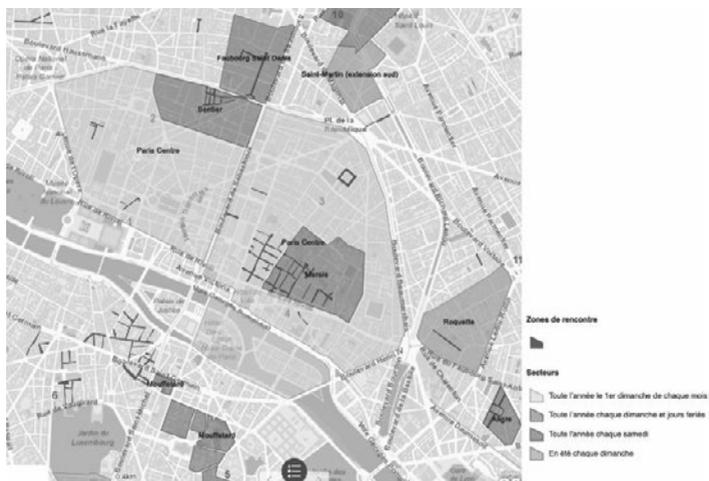


図 3-1-12 パリの自動車通行規制区域

(出典：参考文献 6)

(赤紫：出会いゾーン (Zones de rencontre)、黄：毎月第1日曜日に車両通行禁止、青：毎日曜と休日に車両通行禁止、橙：夏季の毎日曜日に車両通行禁止)

大気汚染はEUでも最重要の環境衛生問題であり、年間約40万人の若年死亡が大気汚染に起因するとも推定されている。具体的には、喘息、心血管の問題、肺癌などの深刻な病気を引き起こすとされており、調査によれば大気の質が悪いと、年間200億ユーロを超える直接的な経済的コストが発生するとの試算も出されている⁹⁾。

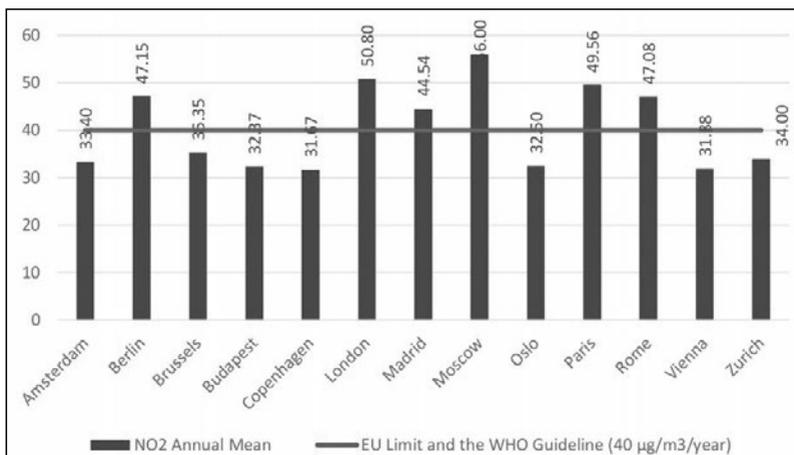


図 3-1-14 EU の都市における NO₂ の大気中含有量 (µg/m³/year)
(出典：参考文献 10)

最近の大気質調査の報告によれば、ベルリン、パリ、ロンドン、マドリッドにおいて、NO₂の大気中含有量(年平均)がEUの基準値を超えている。なかでもEU内で最も数値の高い都市はロンドンであり、次にパリが続いている¹⁰⁾。そして、このような大気汚染の深刻化を受けて、都心から自動車をできる限り排除し、人間のための空間へと改変しようという動きが生まれている。実際の対策としては、都市の車両アクセス規制(Urban Vehicle Access Regulations, UVAR)などの交通規制や、自動車から公共交通や自転車利用への転換、すなわちモーダルシフトを促す取り組みが進められつつある。

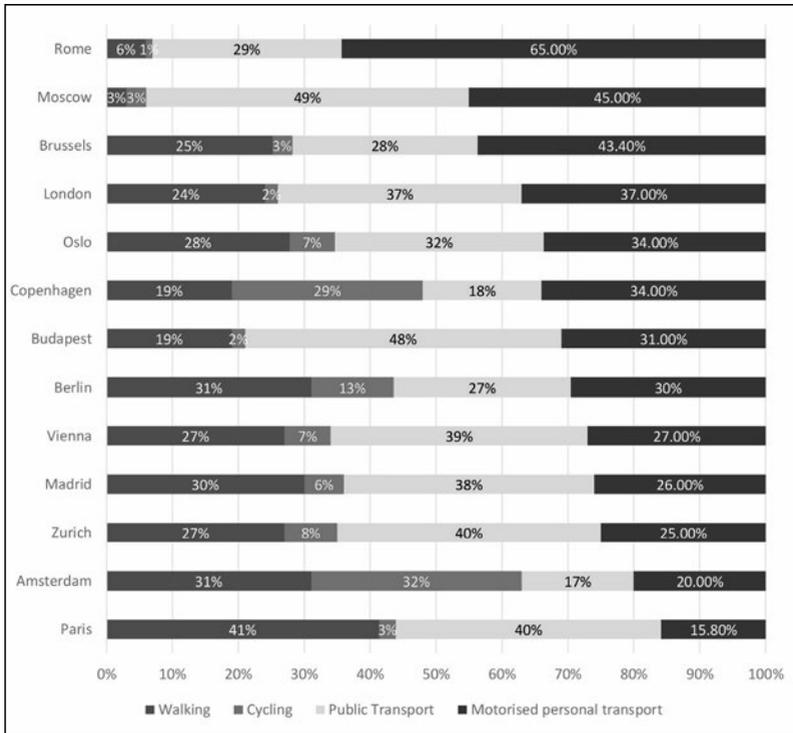


図 3-1-15 欧州 13 都市のモーダルシェア
(出典：参考文献 10))

【参考文献】

- 1) <https://us.boell.org/2019/07/31/norway-oslo-leaders-are-creating-car-free-city-center-could-boston-be-next>
- 2) <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/English/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf>
- 3) <https://www.cityoflondon.gov.uk/services/transport-and-streets/Pages/transport-strategy.aspx>
- 4) <https://www.cityoflondon.gov.uk/services/transport-and-streets/Documents/city-of-london-transport-strategy-draft-vision.pdf>
- 5) <https://www.citylab.com/transportation/2019/07/madrid-car-ban-street-map-city-politics-mayor-court-decision/594487/>
- 6) <https://www.paris.fr/pages/paris-respire-2122> (最終閲覧 2019 年 7 月)

- 7) <https://www.paris.fr/pages/paris-a-velo-225>
 8) <https://www.paris.fr/pages/les-10-chantiers-de-l-ete-5976>
 9) <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>
 10) “Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport”, Greenpeace, 2018, <https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/living.moving.breathing.20180604.pdf>

表 3-1-1 の出典は下表のとおり

| No. | 出典（最終閲覧はいずれも 2019 年 8 月） |
|------|--|
| [1] | https://www.fosterandpartners.com/projects/trafalgar-square/ |
| [2] | http://www.schallertheodor.de/content/p-domtreppe.html （写真は筆者撮影） |
| [3] | https://www.agenceaps.com/realisations-aps/place-massena-nice/ |
| [4] | https://www.landscapeprojects.co.uk/copy-of-amphibious-living |
| [5] | http://www.gp-b.com/old-market-square |
| [6] | http://b720.com/portfolio/plaza-del-torico/ |
| [7] | http://www.miasarquitectes.com/portfolio/banyoles-old-town/ （写真は筆者撮影） |
| [8] | http://publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne |
| [9] | https://www.clemenskirsch.at/en/fuzo/ （写真は筆者撮影） |
| [10] | https://www.loladomenech.com/en/project/remodelling-passeig-de-st-joan-boulevard-arc-de-trionf-tetuan-square-barcelona/ |
| [11] | https://archello.com/project/ibk-maria-theresien-strasse |
| [12] | http://www.dixonjones.co.uk/projects/exhibition-road-project/ |
| [13] | http://english.hosper.nl/index.php?page=leeuwarden-wilhelminaplein |
| [14] | https://www.karresenbrands.com/project/koebmagergade |
| [15] | https://www.ghb-landskab.dk/en/projects/street-improvements-and-traffic-solutions （写真は筆者撮影） |
| [16] | http://www.areal.lu/place-de-la-republique-paris |
| [17] | https://www.fosterandpartners.com/projects/marseille-vieux-port/ http://micheldesvignepaysagiste.com/en/marseille-vieux-port-0 |
| [18] | https://www.stantonwilliams.com/projects/kings-cross-square/ |
| [19] | https://www.vetschpartner.ch/projekte/614-sechselautenplatz-zuerich.html |
| [20] | http://bplusb.nl/en/work/mariahilferstrasse/ |
| [21] | https://www.gottliebpaludan.com/en/project/n-rreport-station-copenhagen |
| [22] | http://dekleva-gregoric.com/slovenska-cesta/ https://landezine-award.com/slovenska-boulevard/ |
| [23] | http://epstudio.hu/en/works/2016/redesign-of-szell-kalman-square-budapest |
| [24] | https://www.abscis-architecten.be/en/projects/redevelopment-markt-oudenaarde/288 |
| [25] | https://www.karresenbrands.com/project/birzhevaya-square |