

## 第2章

# 道路空間再編による 歩行者空間整備の事例

京都大学大学院 工学研究科 准教授 山口 敬太

## はじめに

本章では、筆者が2018年10月に行った欧州視察調査の成果のなかから、3つの道路空間再編の事例を取り上げ、その整備内容について解説する。なお、マリアヒルファー通りとアンスパッハ通りの整備は吉野和泰との共同研究、パリの広場整備は諏訪淑也との共同研究の成果を含んでいる。

### 1. ウィーンのマリアヒルファー通り

#### (1) 欧州最長のシェアードスペース

ウィーン市内のショッピング街にあるマリアヒルファー通りは、再整備前は平均1万台/日、最大1.2万台/日の自動車が行き交う主要な道路であったが、通過交通を排除し、歩行者のための道として再整備された。沿道には約350の商業店舗があり、毎日2.5～7万人の歩行者が歩く。2015年8月に全長1.6kmの整備を完了し、欧州で最長(現時点)のシェアードスペースあるいは出会いゾーン(Begegnungszone)となった。そのエリアの中央部分約400mが歩行者専用化され、その東西両端が出会いゾーンに転換された。人のための空間と地区交通、デザイン性の3つの両立が検討されたが、その整備プロセスについては、既に報告済み(吉野ら、2019)である<sup>1)</sup>。本稿ではその概要のみ解説する。

ミーティングゾーン(Begegnungszone)は「道路空間において自動車、自転車、歩行者を対等にみなす」という理念のもとに設けられた交通規則である。2002年にスイスで導入され、オーストリアでは2014年にStVO(日本の道路交通法に相当)に組み込まれた。本ゾーン内では以下のルールが適用される。

- ・すべての交通は20km/hに速度制限される。

- ・歩行者は道路全体を使用できるが意図的に車両交通を妨げてはならない。
- ・交通標識(入口/出口点除く)や交通信号を有さない。
- ・車は指定されたエリアに短時間しか駐車できない。

マリアヒルファー通りの場合は、歩行者ゾーンも中央部に幅 6.5m の通行ゾーンが残されており、時間によっては荷捌き車両や自転車も通行可能とされた。出会いゾーンは、中央の幅 7.5m の通行ゾーンが一



図 3-2-1 ウィーン市内の出会いゾーン

(出典: [begegnungszonen.or.at](http://begegnungszonen.or.at))

(①・②: Herrengasse, ③: Herrengasse, ④: Schleifmühlbrücke, ⑤・⑥: Lange Gasse)



図 3-2-2 マリアヒルファー通りの出会いゾーン

(出典： <http://www.bplusb.nl>)

方通行の通行ゾーンである。自転車の通行も可能であるが、20km/h以下に制限されている。

なお、バリアフリーが重視され、車道と歩道の上に段差を設けず、障害者やベビーカー利用者に障害がないような路面となっている。歩道と車道の間は、目印として舗石でラインを目立たせる程度としており、これによって歩行者の意識的なバリアを取り除くことも意図されている。歩行者空間・ミーティングゾーンには、新たにデザインされたストリートファニチャーも置かれ、歩行者の滞留する空間が充実した。市の調査によれば、歩行満足度は整備前の2013年の59%から、2017年（整備後）には88%まで上昇した。

## (2) 道路空間再編のプロセス

ウィーンでは、旧市街地の歩行者空間の老朽化に伴い、その再整備が2007年までに進められていた。その際、デザインコンペが実施され、斬新で魅力的な舗装、シンプルなベンチ等の空間整備が実現していた。マリアヒルファー通りの整備においても、2013年にデザインコンペが実施され、Bureau B+B & orso.pitro が勝者として設計を担った。



図 3-2-3 整備前のマリアヒルファー通り

(出典 : <http://www.bplusb.nl>)



図 3-2-4 整備後のマリアヒルファー通り (歩行者専用区間)

(出典 : <http://www.bplusb.nl>)



マリアヒルファー通り自体には用事の無い通過交通（整備前は自動車交通全体の18%を占めていた）を削減することができた。

2013年8月から8か月にわたって、歩行者空間・出会いゾーンの運用ならびに空間活用の社会実験が行われた。通り沿いに300台分近くあった一般車用路上駐車場はすべて撤廃され、使用率に余裕のあった周囲の有料駐車場や地下駐車場に誘導された。その分空いたスペースでは、机と椅子を並べて飲食を楽しんだり、レジャーシートを敷いてピクニックをする人々の姿が見られた。ほか、さまざまなイベントに活用された。8ヵ月の実験期間を設けたことで、人々は歩行者空間・歩車共存に慣れ親しみ自発的に道路を活用しようという動きが出てきた。

そして、2014年の5月に住民投票が行われた。その結果、53%が歩行者空間化への転換に賛成票を投じた。完成から半年後、再度調査を行った際には、回答者の71%が再編された道路空間再編に満足であると回答した。沿道の商店主も比較的ポジティブな回答を示し、38%が道路再編によって商売がよりよくなったと回答した。なお、46%は明確な変化を感じておらず、悪化したと回答したのは9%のみであった。



図 3-2-7 マリアヒルファー通りにおける社会実験（2013年）



図 3-2-8 出会いゾーンにおける舗装材の検討

## 2. パリのレピュブリック広場と7つの広場

### (1) レピュブリック広場

パリのレピュブリック広場 (Place de la République) は3区・10区・11区の境界に位置し、地下にはメトロ 3/5/8/9/11号線が通る、広さ約280m×約120mの方形の広場である。2008年にパリ市長ベルトラン・ドラノエが再選に際して広場の再整備を宣言し、公共空間をパリ市民に戻すことをコンセプトとして、3.4haのうち70%である2.4haの歩行者空間（もともとは約3分の1の1.2haが歩行者空間）が整備された。





図 3-2-9 レピュブリック広場

(<http://www.tvk.fr/en/architecture/place-de-la-republique-paris>)

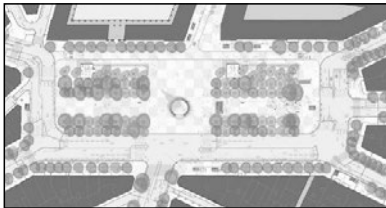


図 3-2-10 パリ・レピュブリック広場の整備前後比較

(<http://www.tvk.fr/en/architecture/place-de-la-republique-paris>)

整備以前の広場と広場の間にはラウンドアバウトがあり、島状の広場は片側6車線を持つ広幅員の道路に囲まれていた。一方、人のための空間はごく限られ、アクセス性も非常に悪かった。そこで、この自動車のためのスペースと、歩行者のためのスペースの割合を、逆にするという目標が掲げられた。設計案はデザインコンペによって選ばれることになり、2010年のコンペで Trévélo&Viger-Kohler (TVK) の案が採用された。

本計画は、広場北側と北東から広場に接続するフォブル・デュ・タンブル通り (Rue du Faubourg du Temple) をタクシー・観光バス・路線バスのみが通行できる歩行者優先の空間として整備するというもので、これにより広場中央の空間への歩行者・自転車のアクセシビリティを著しく向上させた。また、広場の歩行者空間のエリアは倍増した。広場北側にバス停・タクシー乗り場・駐輪スペースを集約的に配置することで、乗り換えのしやすさも向上した。広場には水景施設やローラースケートやスケートボードための施設が整備され、若者を中心に多くの人で賑わう。イベント等も活発に行われている。

## (2) パリの歩行者戦略

2017年のパリ市の報告によれば、パリ市においては公共空間の半分以上が自動車のために占められていた。しかし、自動車を使用した移動は全交通手段のうち13%にすぎなかった。一方、歩行による移動のシェアは52%にも達する。さらには買い物客に限定すると、歩行による移動のシェアは79%に達し、一方で、自動車利用は4%に過ぎない。そのため、市内の歩行環境を改善することは、商業活力の向上につながると考えられた。

また、自動車による大気汚染も深刻であった。そこでパリ市は、大気質の計画、自転車道計画、道路の30km/h規制ゾーンや通行規

制ゾーンの計画、セーヌ川の遊歩道計画、後述する7つの交差点改修による広場の創出、道路の再整備による歩行・自転車空間の拡幅、公共空間における緑化計画などの取り組みを開始した<sup>2)</sup>。

### (3) 7つの交差点広場の整備

パリ市はドラノエ市長の頃から環境対策や都市魅力の向上に積極的に取り組んでいたが、イダルゴ市長はそれをさらに加速させた。パリ・ブラージュの成功は広く知られるが、セーヌ河岸の高速レーンを廃止し、通年の遊歩道にする政策を打ち出した。また、大通りにおける自転車通行レーンの拡張整備も迅速かつ大規模に行われており、都心の道路空間を再編して自転車を優先する交通ネットワークの転換を目指している。

これらに加えて行われているのが、レピュブリック広場と同様の、ラウンドアバウトの自動車通行帯の削減と歩行者のための整備である。「広場を改革しよう！」(Réinventons nos places!)を掲げ、パリ市では2020年までの整備を目標とし、主要な7つの広場(バスティーユ広場(Place de la Bastille)、ナシオン広場(Place de la Nation)、ガンベッタ広場(Place Gambetta)、イタリー広場(Place d'Italie)、マドレーヌ広場(Place de la Madeleine)、パンテオン広場(Place du Panthéon)、フェット広場(Place des Fêtes)の再整備が進められている<sup>3)</sup>。

7つの広場整備の特徴の一つが、そのプロセスにおけるアプローチである。集合的アプローチ(demarche collective)とよばれるその市民参加手法は、パリ市でも前例のない取り組みである<sup>4)</sup>。2015年から、市民の意見を収集する専用のデジタルプラットフォームを活用しつつ、公開ミーティングやワークショップを通じて、住民との対話や、歩行者、サイクリスト、障害者団体、ジェンダー団体らとの対話を進めた。のべ8,500人の市民が150の会議とワークショップに参加し、これらを通じて7つの広場に対して、約2,000の市民

の意見が参照され、採り入れることが試みられた。この対話を通じて、より多くの緑、より多くの歩行者のための空間、利便性、安全性、騒音の減少などが導かれることになった。

また、パリ市は2017年に、4人の建築家や景観設計家、人文科学の専門家の集団に委託し、広場整備のためのパリ市民との共同設計を行う取り組みを進めた。専門家らは、地元住民や団体への個別インタビューや、デザインワークショップ、ファニチャーづくりワークショップなどを実施した。このプロセスによって、場所の将来像を共有できるか、また、整備プランが市民のニーズに合致するかどうかの検証を行うことが出来た。

これによって、25,000 m<sup>2</sup>の道路が歩行者もしくは自転車ゾーンに転換され、うち15,000 m<sup>2</sup>が緑の空間となり、150本の木が新たに植えられることとなる。

7つの広場の一つであるバステュー広場(2019年11月に大部分が完成予定)においては、ラウンドアバウトの構造のうち、南側の道路を廃止し、既存の歩行者空間とつなげ、11,000 m<sup>2</sup>超の大きな半島状の公共広場が実現される。北側の緑道(リチャード・レノア通り)と、南側のアーセナル港をつなぎ、歩行環境の改善するとともに、緑豊かな広場をつくることが目指された<sup>5)</sup>。広場は多くの緑陰が設けられ、快適なリラクゼーションや読書の間、遊びやスポーツの間としての利用が促進される。

ナシオン広場は、8つの自動車用の車線が円を描くラウンドアバウトの中央にあった広場である。この車線の幅が大きかったため、中央の公園へのアクセスは困難であった。この自動車交通量はそれほど大きくはなかったため、自動車用の道の一部廃止し、中央の公園の面積の拡充を行い、アクセスする横断歩道を短くした。これにより緑の空間は6000 m<sup>2</sup>増加する。また周辺の道路も歩行者優先に改善される。2017年の4月には市民参加による解体工事イベン

トが行われ、2000人以上が参加し、空間利用社会実験が行われた。またこれをあらためて設計案に反映させた<sup>6)</sup>。



図 3-2-11 バスティーユ広場の整備イメージ  
(出典：パリ市ウェブサイト, <https://www.paris.fr/>)

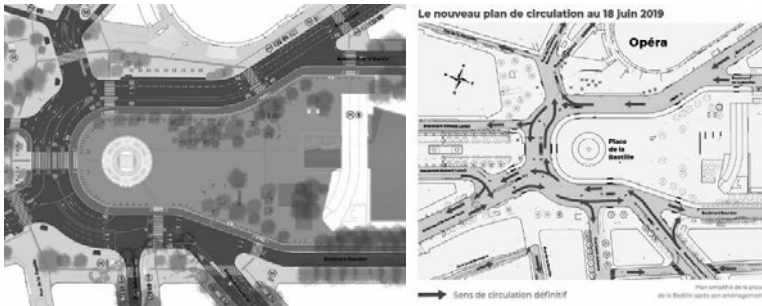


図 3-2-12 バスティュー広場のプランと自動車の流れ

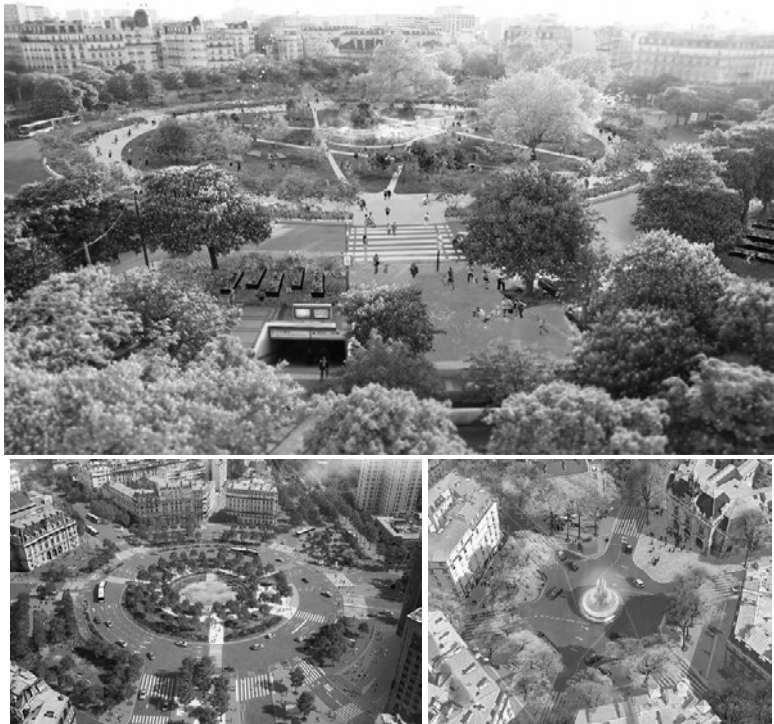


図 3-2-13 各広場の整備イメージ(上：ナシオン広場、左下：イタリー広場、右下：ガンベッタ広場)

(出典：パリ市ウェブサイト, <https://www.paris.fr/>)

### 3. ブリュッセル：アンスパッハ通り

アンスパッハ通り (Anspach Boulevard) は、環状幹線道路で囲まれるブリュッセルの中心市街地を、南北に縦断する主要道路である。通りの東側はグランプラスを中心とする歴史的市街地、西側は商店が多く立ち並ぶ歩行者の多いエリアであり、自動車道は東西のエリアを分断し、徒歩による回遊性を阻害していた。この総延長約1.3kmの道路から自動車の通行を規制し、歩行者専用の道路（一部車両通行あり）とする整備が進められており、2019年中に7割程度完成し、2020年以降に完成の予定である。

本整備の目的は、「市民（居住者、労働者、観光客、商人）が再居住するように、より快適で、より緑で、より大気質に優れ、すべての人々の健康と幸福を保証する」ことである<sup>7)</sup>。本整備は、ブリュッセル中心市街地全体の歩行者空間化のなかに位置づけられる。中心市街地の歩行者空間化自体は、2003年から進められていたが、グランプラスの周辺が2009年にかけて整備された後は取り組みが停滞していた。



図 3-2-14 アンスパッハ通り（車道区間と歩行者専用区間の境界）  
（筆者撮影、2018年）

2012年5月にベルギー出身の哲学者 Philippe Van Parijs がアンスパッハ通りで歩行者天国イベント「Picnic the Streets」を主催し、これを契機として、自動車交通量の削減とアンスパッハ通りの改修整備を求める市民運動が活発になった。その後2012年の地方選挙においてはアンスパッハ通りの改修の賛成派が多数を占め、翌2013年にブリュッセル市長に就任したイヴァン・メイヨール氏もそれを後押しした。また、2013年7月には、BRALという持続可能な都市開発を目指す専門的な市民活動団体が ParcAnspachPark（アンスパッハ公園）と題する空間整備に関するアイデアコンペを実施した。これらの市民運動の高まりを受けて、ブリュッセル市がイニシアチブをとる形で歩行者空間化プロジェクトが再び動き出した。

ブリュッセル市・首都圏地域は交通シミュレーションを行い、アンスパッハ通りの通行規制の実現可能性を検証した。その結果、歩行者空間化エリアの周囲に環状の交通迂回路「ミニリング」を設定



図 3-2-15 Picnic the Streets の様子（2012年）

（出典：<https://www.thepolisblog.org/>）



することで実現の見込みを得た。この結果を受け、2015年6月から8ヶ月にわたる歩行者空間化の社会実験が行われた。社会実験自体は整備を行わず、信号制御のみで通りから車を排除する”ライトワーク (Light Work)”であった。その後も、アンスパッハ通りは通行止めが続けられ、工事が行われてきた。



図 3-2-16 アンスパッハ通りの整備イメージ

(出典 : <https://www.sum.be/central-lanes>)

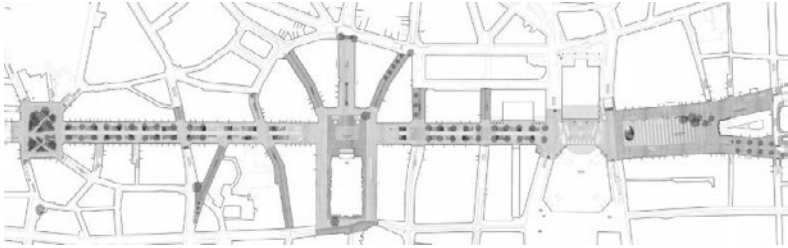


図 3-2-17 アンスパッハ通りの平面計画図

(南(左)端が Fontaines 広場、中央が Bourse 広場、北(右)端が Brouckère 広場)



図 3-2-18 ブリュッセルの歩行者ゾーン計画

(出典：<https://www.brussels.be/>)

(左：2014年時点のゾーン(緑：既存のゾーン、赤：拡張ゾーン))

(右：現在計画中の歩行者ゾーン(緑：既存の歩行者空間ゾーン、青：居住地ゾーン(20km/h制限)))

この社会実験は、交通の社会実験と、市民による利活用の社会実験の二つの意味を有していた。社会実験が始まると人々は車道に出て、思い思いに歩行者空間を楽しみ、卓球台を通りに持ち出すような大胆なアクティビティも見られた。8ヶ月という長い期間の間に歩行者空間化が人々の生活の中に溶け込んでいった。



図 3-2-19 アンスパッハ通り社会実験時の様子  
(ブリュッセル市ヒアリング提供資料)

社会実験後に交通計画の修正が行われた。市は当初、アンスパッハ通りの全区間を完全歩行者空間化する意向をもっていたが、沿道ホテルなどの反対を受け、一部に車道を通す計画に変更した。

アンスパッハ通りには性格の異なる3つの広場空間が設けられ、それらを緑のプロムナードで接続するような通りの整備が進められている。中央の証券取引所前の広場は、緑よりも石が卓越した「ミネラルな」広場であり、通りのシンボルとなる。広場自体を都市のステージに見立てて、市民のイベント活動をさらに促したいという考えがある。北側のブルケール広場は、市役所やホテル、映画館などの建物に囲まれ、地下鉄やバスにアクセスしやすく人通りも多い。風通しの良い「アゴラ風」広場づくりが目指される。通りで唯一車道が横切するため、視界から車を隠すようなモニュメントを設置する予定である。

プロムナードは改修によって、通りの中央部分が歩行者空間となり、緊急車両はこの中央を通るが、それを挟む両側に滞留空間が、さらにその外側の沿道商店前に歩道が設けられる。滞留空間には木製のベンチや芝生の植えられた植栽帯が配置される。舗装、ストリートファニチャー、植樹など通りのすべてのデザインは、ベルギーの建築設計事務所である Sum Project が主導して行った。デザイン案の実現にあたり、ベルギー連邦政府 (Berilis)、ブリュッセル首都圏地域交通局、ブリュッセル市、Sum Project の 4 者からなるパイロット委員会を設置し、委員会での協議によってデザインとの整合が図られた。

#### 4. 道路空間再編におけるデザインの導入

欧州の道路空間の再編は、中心市街地において明確に歩行者や自転車を優先するというビジョンに基づいており、近年における都市施策の大きな転換が認められる。その背景には、大気汚染問題や、都市を歩いて楽しむライフスタイルの拡充、自転車利用にも関わる健康志向の広がりがある。ただし、欧州においては、空間の質や目標とする空間像、複合的な都市経営課題の解決に向けたアプローチ、プロジェクトへの投資の考え方がきわめて明確であり、すぐれたデザインを実現するためのデザイン・マネジメント、デザインにおける公衆関与も徹底されている。日本と欧州では、空間整備やデザインに対する都市施策上の位置づけ、デザインの意志決定の方法、公共事業の財源や発注制度、交通管理者の立場、なども大きく異なり、単純な比較は控えるべきではあるが、この差異を乗り越える日本ならではの実践的知見を得るべく議論を深めていく必要がある。

公共空間のデザインに関していえば、欧州では、コンペで選ばれた道路や広場等のデザイナーの多くは、建築家やランドスケープ

アーキテクトである。形態意匠に関わる造形能力に優れたデザイナーと、エンジニア、施工者のチームがしっかりと機能しており、技術的な問題にも対応しながら、デザイン性にすぐれた公共空間の形成を実現している。さらには、多様な関係者が複雑に絡み合う複合的な取り組みについても、複数年にわたる事業を適切にマネジメントし、かつ、市民に対して参加型のプロセスを構築する例も多数みられた。半年以上に及ぶ社会実験や、大規模な市民参加から得た情報を設計に組み込む柔軟な仕組みからは学ぶべきところが多い。

欧州では、重要な公共空間の整備においては設計競技(コンペ)方式により行われる傾向があったが、近年、公共空間整備における設計競技方式の選択がより一般的となった。その背景には、EU公共調達指令(2014/24/EU)がある。旧指令では価格のみを考慮する最低価格方式と、価格に加え品質などを総合的に評価する方式があったが、新指令では最低価格方式が条文から削除され、後者への統一がなされた。その評価基準の一つとして「デザイン性」が追加された。公共分野におけるデザインの導入は今後さらに進むと考えられる。

日本においても、今後ますます歩行者優先の道路整備が進められると思われるが、都市施策上の明確な目標設定や、その具体化である歩行者空間計画の立案は喫緊の課題である。また、道路空間再編の手法にとどまらず、コミュニティ・デザインや公民連携を含めた、広い意味での公共分野におけるデザインの導入や、地域づくりの仕組みの構築が課題であり、欧州の制度や事例はその参考になるものとする。

【参考文献】

- 1) 吉野和泰, 山口敬太, 川崎雅史, 道路空間再編のデザイン・プロセスと合意形成の手法: ウィーン・マリアフィルファー通りの事例, 土木計画学研究・講演集 No.59, CD-Rom, P.211, 10p, 2019.6
- 2) <https://www.paris.fr/pages/paris-aux-pietons-vers-une-strategie-globale-4460>
- 3) <https://www.paris.fr/pages/reinventons-nos-places-2540>
- 4) <https://www.paris.fr/pages/le-renouveau-des-grandes-places-parisiennes-6994>
- 5) <https://www.paris.fr/pages/bientot-une-nouvelle-place-de-la-bastille-6093>
- 6) <https://www.paris.fr/pages/reinventons-la-nation-4701>
- 7) <https://journals.openedition.org/brussels/1551>