

# 道路空間再編は 新たなステージへ

千田 祐一郎  
Yuichiro Senda

計画系部門  
港湾計画グループ  
サブリーダー



## はじめに

人口減少による交通需要減少、少子高齢化、財政的制約などの社会経済情勢の変化とともに、道路に求められる役割・機能が多様化してきている。

そこで、海外における道路空間再編に関する最新動向やノウハウを収集・把握し、国内における道路空間再編の提案業務へその知見をフィードバックさせるため、海外調査を自主企画により実施した。スペイン、フランス、ルクセンブルク、イギリスの4ヶ国において、海外の現地視察及び海外の交通施策実施組織へのヒアリングを実施した。

本稿では、視察報告とともに今回の視察で得られた知見を以下に述べる。

## 多様な利用者が共存する道路空間

### ①イギリス・ロンドンのエキシビジョン・ロード

エキシビジョン・ロードはハイドパークからサウスケンジントン駅にかけて伸びる延長約0.8kmの街路で、沿道には博物館、演劇場等が立地する主要な観光地である。

また、観光客だけでなく周辺の住民も多く利用する街路を、あらゆる歩行者が快適に歩行できるよう、人・車の関係を見直し、

人、自転車、自動車、バスが空間を共有する形で道路空間を再編している(写真1)。

自動車の走行速度低減を図り、安全で快適な歩行者空間を創出するため、自動車と歩行者を分離するのではなく、物理的な境界を無くし、歩車道で統一した舗装デザインとすることで、自動車の安全運転を促している。自動車の運転手は、ガードレールや緑石がなければ、人を轢かないように注意して運転するという心理的制約に基づいたものである。ロンドン市交通局へのヒアリングによると、ガードレールを撤去した方が事故率は低減するという調査結果があり、調査結果を踏まえ、各地でガードレールを撤去した歩車共存の道路空間を図っており、エキシビジョン・ロードもその方針に基づき整備している。

また、ハイドパークからサウスケンジントン駅にかけて対面する建物間において、街路舗装に花崗岩を用いた市松模様のようなデザインを採用することで、道路空間の単調な平面を分割し、空間としての個性の演出を図っている。

### ②フランス・ボルドーのトラム区間

ボルドーの中心市街地では、商業施設

や観光施設等を回遊する路線としてトラムが整備されており、歩行者、自転車、トラム、自動車が共存する道路空間として形成されている(写真2)。

歴史的建造物が立ち並ぶボルドー市内において、トラムの車両は周辺の沿道景観と一体化されたトータルデザインとなっており、トラムや駅のデザインの質の高さが、都市の変革の起爆剤となり、まち全体で一体的な景観形成が図られていると感じた。

また、ボルドーのトラムは架線レスの集電方式を採用しており、歴史的建造物の美しいまちなみの景観を侵さないように配慮がなされている。電柱や架線が全くないため、開放的な空間が形成されており、単に通行するための空間ではなく、人が空間を楽しむ場所になっていると感じた。

## 稼ぐ場として活用する道路空間

視察先の各地において、クリスマスマーケット、朝市やオープンカフェ等道路空間が稼ぐ場として活用され、賑わいの場となっていた(写真3)。

フランスリヨンのCEREMA(災害・環境・移動・整備研究・専門センター)へのヒアリングによると、フランスでは国が発令す



3 みちで展開するクリスマスマーケットが賑わいの場となる(ルクセンブルクの歩行空間)



4 河川沿いの道路空間が市民の憩いの場へと変化する(パリのセーヌ川河岸道路)

る全ての地方自治体に適用する共通法が存在し、道路占用の規定が定められている。道路占有には使用料が発生し、地方自治体の財源となっている。

今後、厳しい財政制約の中、既存ストックの維持と有効利用を進めるためには、多様な自立的財源の確保を図ることが重要であると感じた。

## パブリックスペースとしての価値向上を図る道路空間

### ①フランス・パリのセーヌ川河岸道路

セーヌ川河岸では、都心部の交通量削減により環境問題の改善を図り、市民が活用可能なパブリックスペースを創出するため、かつて自動車専用道であったジョルジュ・ボンビドー通りを歩行者・自転車の専用道路に再編している。舗装工事などコストのかかる整備は行わず、既存の道路空間をそのまま活かし、植栽、路上ペイント、遊具などを適宜配置することで、低コストで空間の質を向上させている工夫は参考になる(写真4)。

### ②スペイン・バルセロナのスーパーブロック・プロジェクト

スーパーブロックとは、碁盤の目のように区分された市街地のブロック9つを1つのセットとして設定したものであり、スーパーブロックを基本単位として再編成する地域づくりを推進している。スーパーブロック内の道路は、地元住民の自動車、自転車、歩行者のみが通行できるようにし、自動車は時速10km走行速度制限をかけ、ブロック内の道路は全て一方通行としている。

道路空間はアート、イベント、住民の憩いの場等のパブリックスペースとして利用転換され、地域活性化や居住環境向上に繋がっている(写真5)。

道路空間の使い方を考える施策であり、安価なコストでエリア価値を向上する点は参考となる。ただし、スーパーブロック内の駐車スペースを撤去する等、人々の道路空間の使い方を考える必要がある。自動車に頼らない住民意識の醸成が重要であり、バルセロナ市のように、行政と住民が密に議論することがポイントとなる。

## おわりに

海外の各地で、道路空間の再編を通じて、自動車の円滑な通行機能の発揮だけでなく、社会生活の場の創出、エリア価値の向上といった生活の質の向上につなげている。

また、海外では、官民の多様な主体が連携した道路空間利活用の取組みが各地で実践されており、経済活性化や道路の維持管理の財源確保に成果をあげている。

道路の構想・計画、設計・施工、運営管理は一体のものとして、トータルな視点で考え、道路の空間的要素をデザインするだけでなく、持続的な事業展開が可能な事業の仕組みや、事業の進め方も併せて総合的に検討する必要がある。

道路空間再編を成功に導くための重要要素の1つは、検討体制・実施体制を構築することにある。各種制度・事業手法を熟知している、事業を動かすための人脈を有する、具体的な空間デザインができる、検討組織を束ねるなど、多様な能力が求められ、建設コンサルタントとして果たす役割は大きい。

今後は、CFKがこれまで蓄積したノウハウを活かし、多様な能力を発揮するコンサルタントとして、道路空間再編のプロジェクトに挑戦していきたい。

最後に、この貴重な視察を快諾して頂いたこと、助言・コーディネートして頂いた関係者各位に感謝致します。



1 人優先の空間としてみちが変わる(ロンドンのエキシビジョン・ロード)



2 トラムとまちなみが一体化し、歩きやすくなるみちとなる(ボルドーのトラム区間)



5 道路空間がアートの場へと変化する(バルセロナのスーパーブロック・プロジェクト)