

シェアード・スペース 生成発展と変遷



ウィーンのマリア・ヒルファー通り (Helmuth S)

シェアード・スペースはオランダで創始された歩車共用空間である。シェアード・スペースにおいては信号、道路標識、道路標示、交通安全施設などを撤去するかわりに歩車道を一体化して舗装を明瞭で視認性の高い内容にする。事故が増加するのではないかと危惧に反して、現実の整備事例においては逆に事故は減り、自動車の速度も低下した。その結果、シェアード・スペースは欧米各国において燎原の火のごとくといつていくくらいに普及していった。一方、そうした拡大の傍らでやはり危険性があるとの指摘も継続してなされてきた。このレポートでは各国の整備例をレビューするとともに批判についても紹介した。併せて日本における導入可能性についても触れ、今後の検討に向けての参考となることを期するものである。

シェアード・スペース 生成発展と変遷

名古屋都市センター 調査研究アドバイザー 杉山 正大

はじめに

シェアード・スペースは、端的にいうと究極の歩車共存空間である。交通信号、歩車分離のための施設・構造、多種多様な交通標識や道路標示を駆使して交通安全を確保することは、従来の交通工学におけるきわめて常識的な一般解であった。しかし、オランダにおいてボンエルフ(生活の庭)と称する歩車共存のあり方が、主として住宅地において提唱され、混合交通の方向性の幕が切って落とされた。シェアード・スペースは、さらに歩車共存のあり方を積極的に推し進めたもので、やはりオランダの交通工学者、プランナーのハンス・モンデルマンが提唱し、実現したものである。徹底的な混合交通により歩行者、自転車利用者、自動車運転者が、交通規制・物理的な安全施設に依存することなく、周辺環境を自覚的に認識することを心理学に基づき、計画、実現過程を通じて体系化した。歩車道の区別をなくして単断面化し、舗装デザインを視覚的に明瞭にし、交通信号、ガードレール、ボラードなどの安全施設、交通標識、道路標示を撤去したうえで、そこを通行する人の認識と行動に委ねた。このようなシェアード・スペースでは事故が多発するのではないかと、との多方面からの危惧に反して、シェアード・スペースが整備された結果は、事故件数の減少、自動車速度の減少が明らかとなった。こうした成果が契機となって、シェアード・スペースはオランダだけではなく、ヨーロッパ全体に広がり、さらにはアメリカ、オセアニアなどにも広がることとなった。シェアード・スペースのコンセプトと初期の実践例については、以前の NUI レポートにすでに紹介したところであるのでそちらを参照されたい。¹ 一方で、シェアード・スペースのこのような広がりに対して、視覚障害者をはじめとして、シェアード・スペースに対する反対と批判も明らかになってきたところである。

本レポートにおいては、シェアード・スペースの広がり の概略を紹介するとともに、当初統計によって危険性はむしろ減少するとされたことに対する反論も含め、その課題の一端についても紹介し、日本における導入可能性について触れることとした。

1 シェアード・スペースの生成発展

シェアード・スペースはオランダが発祥で、オランダにおける一部地区の整備の後、2004 年から 2008 年にかけて表 1 のように EU の 5 か国、7 地区においてパイロット・プロジェクトが行われた。

表 1 EU におけるシェアード・スペースのパイロット・プロジェクト²

国	郡市町村等	通り、交差点、広場	土地の状況や整備内容
オランダ	ハーレン	ノールラーレン & オンネン	学校隣接道路の再整備 交通安全向上
	フリースラント	ストローボッセルトレック クファールト	水路沿い道路の再整備 歴史的演出
	エッメン	ヘッセルテルプリンク	既存ボンエルフ住宅地の改良
デンマーク	アイビュー	ミッデルファールト	鉄道・道路による分断解消 空間再開発
ベルギー	オーステンデ	コンテルダム	環状道路による分断市街地の改良
ドイツ	ボームテ	プレーメル通り	通過交通対策と商店街改良
イギリス	サフォーク	イプスウィッチ	分断市街地の改良 公安の向上

その後、シェアード・スペースの考え方は非常に広範に各国、各都市に導入されていった。各国はシェアード・スペース導入の検討過程において、それぞれの法制度や交通事情などにより、シェアード・スペース本来のコンセプトについてさまざまな修正を試みていった。その中には速度制限などの交通規制を伴う事例やほとんど歩行者専用空間と同様な事例も多く含まれ、名称もシェアード・スペースと異なるケースも多い。

以下に地域別にシェアード・スペースおよびシェアード・スペース類似の整備事例を紹介する。

1.1 ヨーロッパ大陸の例

(1) オランダ

オランダにおける整備事例を紹介する前に、シェアード・スペースの創始者であるハンス・モンデルマンが、シェアード・スペースのコンセプトの原点ともいべきコメントを残しているため、それを紹介しておきたい。すなわち、「もし、交通行政担当者や交通技術者が、道路を利用する人たちを愚者のごとく遇するならば、道路を利用する人たちは愚者のごとく行動するだろう」というものである。³

オランダでは 1992 年のマッキンガをはじめとして自動車交通量の少ない道路・交差点における小規模なシェアード・スペースの整備から始まり、2002 年にはハーレン、ドラハテンなど都市部の幹線道路でもシェアード・スペースが整備された。

2009 年にはシェアード・スペース研究所(Shared Space Institute)がドラハテンに設立され、同研究所はシェアード・スペースの普及啓発、調査研究、整備支援を行った。2011 年にはレーウヴァルデンの NHL 大学がシェアード・スペースのシンポジウムを開催した。このときには評価のためのアンケート対象地区として、初期のドラハテン、ハーレンを含む 14 地区が挙げられている。⁴ なお、シンポジウムを開催した NHL 大学は 2014 年にはシェアード・スペース・ナレッジ・センター(SSKC)を設立し、シェアード・スペース研究所の役割を引き継いだ。⁵

パイロット・プロジェクト以降におけるオランダの事例については、SSKC のディーン・ヴィエルスマが、ドラハツテールコンパニー、レーウヴァルデンにおけるウィルヘルミナプラインやビュールスプライン(図 1)を紹介している。⁶



図 1 ビュールスプライン(レーウヴァルデン)の整備前後対照

そのほか、オランダの交通運輸関係コンサルタントのモビコン(MOBYCON)は、シェアード・スペースの設計・整備に関与した事例として、アウト・バイエルラント(図 2)、カトウエイクのプロウウェル通り、ヴォウデンベルク中心部の交差点通称「デ・ポート」、ワッディンクスフェーンの目抜き通りを掲げている。⁷ このうちアウト・バイエルラントは、かつて通過交通が主だった幹線街路を改修した事例で 2014 年に完成している。⁸ また、同社の建築家・エンジニアのディック・ファン・フェーンはアメリカや EU の事例の中でオランダのナールデン(図 3)を紹介している。⁹



図2 オウト・バイエルラント



図3 ナールデン

(2) ドイツ¹⁰

日本における道路法や道路交通法に相当するドイツの法令は、道路標識をできるだけ少なくするような方向への改正が行われ、シェアード・スペースが導入されやすくなった。しかし理念形としてのシェアード・スペースが現行法制のままで実現できるわけではなく、たとえば速度規制を維持するなどして類似する空間を整備している。一例として交通静穏化ゾーンという規制を設けて規制速度を歩行と同様の速度とし、自動車と歩行者の混合を許容している。このほかの規制も含め、シェアード・スペース類似空間をゲマインシャフツシュトラッセ (Gemeinschaftsstraße、共存道路) と称して実施している例が多い。

ドイツにおける実施例としては、ボームテのブレーメル通りがしばしば紹介されている。その後ラトゼブルク市では通過交通対策のために一方通行規制と速度規制を組み合わせつつ中心部のマルクト広場をシェアード・スペース的に整備した。

ハンブルク市では 2009 年に共存道路に関するガイドラインを策定し、日自動車交通量 2 万台以下の非主要幹線街路で、かつ歩行者交通量が多いところなどを条件としてモデルプロジェクトを公募した結果、13 地区中バーレンフェルダ通りなど 5 地区が選定された。¹¹

ヨルク・オルトレップがドイツにおける共存道路についてレポートしているところによると、表 2 のような例がある。うちボームテを除いて図 4～6 に整備状況を示す。¹²

表 2 ドイツにおける共存道路の例

都市名	通り/広場名	規制速度 (km/h)	日交通量 (台/日)
ボームテ	ブレーメル通り	50	12,600
ブリュール	シュテルン	7	7,500
ケフェラーエル	ローエルモンデール広場	7	10,500
デュイスブルク	オペラ広場	7	13,700



図4 ローエルモンデール広場(ケフェラーエル)と交通静穏化ゾーン標識



図5 シュテルン(ブリュール)



図6 オペラ広場(デュイスブルク)

なお、オルトレップによれば、そのほかにフランクフルトのニーダー・エルレンバッハで共存道路が 2011 年に供用していることやその後にアーヘン、キルヒハッテン、ミュールハイム、ミュンヘン、ベルリン、ケルンなどが続くことが想定されている。

また、デュイスブルクではオペラ広場のほかにハインリッヒ王広場でも共存道路整備が行われている。¹³

(3) フランス(パリ)¹⁴

フランスではパリにおける事例に限って紹介する。

パリ市は 2008 年にシェアード・スペースに法的な位置づけを与えた。パリ市におけるシェアード・スペースは、純粋な意味でのシェアード・スペースではない。12mph(約 20kmh)の速度規制がなされた上で、すべての道路利用者の混合交通が認められ、かつ道路利用者のうち歩行者に最優先権が与えられている。シェアード・スペース元来のコンセプトは規制がすべて廃止され、すべての道路利用者は平等というラディカルなものであり、パリ市におけるシェアード・スペースは、若干後退しているかのようにみられるが、現実的な適用例なのであろう。

パリ市はさらに 2012 年に「歩行者のパリ・イニシアティヴ」というプログラムを策定した。これに基づき歩道を拡幅し、歩行者に開放することを進めた。また、速度規制については 20mph(約 30kmh)を拡充し、歩行者交通量が卓越している区間に関しては 12mph(約 20kmh)とした。

クレメンス・モーレが 2014 年 5 月にレポートしている時点では、36 か所のシェアード・スペースが整備されている。特に 2013 年に街路シェアリング行動計画が策定されてからシェアード・スペース整備が加速され、新規に 23 か所が整備されたという。

パリ市は、多数の人を惹きつける観光地、商業地、文化的な場所から狭い歩道の住宅地に至るまで多様な条件の場所でシェアード・スペースを整備してきた。シェアード・スペースの一つのタイプとしては、現に歩行者が自ら望むままに車道を横断していることが通常であるような場所を法的に容認しているケースである。実際のところ、中世に建設されたパリの歴史的な街路は、狭くかつ断続的だったりして、これまでもシェアード・スペース的に機能してきたのであった。もう一つのタイプは交通安全が最優先課題のケースである。

図 7 はパリ市のスロー・ゾーン、シェアード・ゾーン、歩行者専用地区などを示した図である。スロー・ゾーンは速度規制 20mph(約 30kmh)が面的に指定されている地区、シェアード・ゾーンはシェアード・スペースが指定されている地区である。パリ 20 区のうちシェアード・ゾーンは 11 の区に 12 地区指定されており、1 地区に複数のシェアード・スペースが整備されている場合がある。比較的大規模なシェアード・ゾーンは、4、6、13 区にみられる。

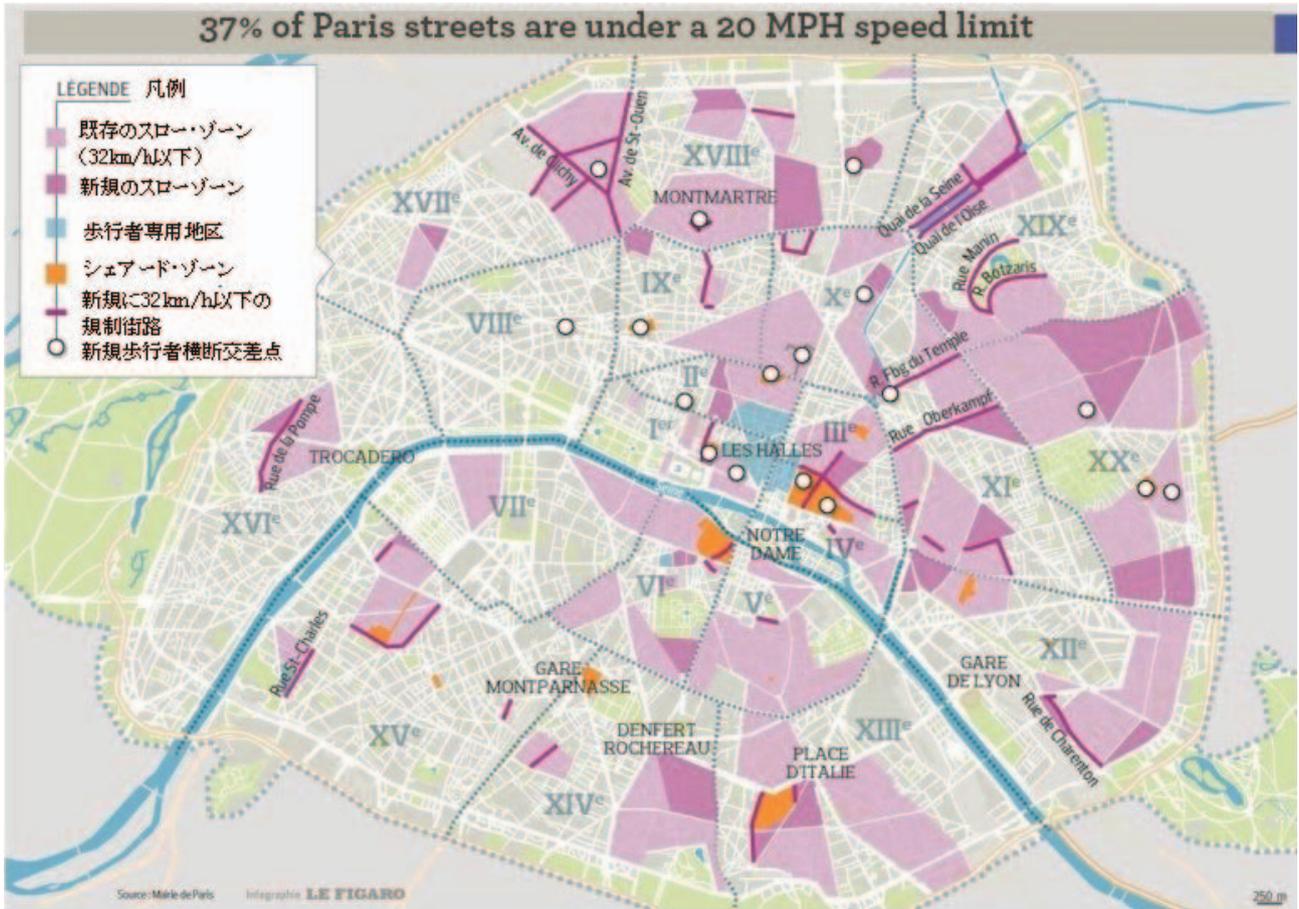


図7 パリ市のスロー・ゾーンとシェアード・ゾーンなど

(4) ノルウェイ

ミヒヤエル・ソレンセンは 2011 年に開催されたノルディック道路安全フォーラムにおいて、「ノルウェイにおけるシェアード・スペース」を発表した。それによると、ノルウェイでは厳密な意味でシェアード・スペースは計画されたことも存在したこともなかったが、シェアード・スペースに酷似した場所が数か所あった。それからオスロとベルゲンでシェアード・スペースが計画されたとしている。¹⁵

一方、「ノルウェイにおけるシェアード・スペースの評価」というレポートは、トルケル・ビョルンスカウはじめ 3 名の連名によるもので、ノルウェイ道路行政当局からの依頼を受けてまとめられた。このレポートではノルウェイにおいてシェアード・スペースの原則に一定程度基づいて整備されたと考えられる地区について、ビデオ撮影とインタビューによって評価している。ビデオ撮影による評価対象の 6 地区を表 3 に具体的に示した。¹⁶

なお、同レポートでは、現存しているか、または計画中のシェアード・スペース地区を掲げ、その中から評価対象地区を選定している。それによると、全体で 17 都市 37 地区あり、複数地区を擁している都市は、オスロが 8 地区、トロンドハイムが 5 地区、サンドネスが 4 地区、ポルスグルン、スタヴァンゲル、 Tromsø がそれぞれ 3 地区であった。

表 3 ノルウェイにおける主なシェアード・スペース

都市名	通り/広場	評価
オスロ	トルガッタ通り	ある程度シェアード・スペース的だが、歩行者と自転車の間にあつれき
	聖オラフス広場	ほぼ問題はなく、デザインに満足していた
ベールム	ベッケスツア中心部	ほぼ問題はなく、特にデザインに満足していた
ドラメン	シュトロムソ広場	ほぼ問題はなく、特にデザインに満足していた
クリスチャンサンド	マルケンス門	ほぼ問題はなく、デザインに満足していた
トロンドハイム	ノルドレ門	ある程度シェアード・スペース的だが、純粋な歩行者専用空間

(5) スイス¹⁷

スイスでは完全なシェアード・スペースではないが、出会いゾーン(Begegnungszone)という名称により、歩行者が優先権を有しているかたちで 2002 年に導入された。出会いゾーンは、歩行者交通が卓越しており、20kmh の速度規制がなされているところなどで適用されている。具体の適用例としては、ジュネーヴのコルナヴァンなど駅前広場、商業地など中心市街地、バルンなど旧市街、タインゲンの教育施設、チューリヒの住宅地などにみられる。

特筆すべきはザンクト・ガレンにおける「街のラウンジ」の例である。同市におけるオフィスビルの間公共空間を都市におけるリビングルームとするようコンペが行われ、その結果、「街のラウンジ」と称するような出会いゾーンが 2007 年に図 8 のように整備された。全面的に赤いじゅうたんが敷き詰められたような舗装が施され、印象的な空間が出現した。



図 8 街のラウンジ (ザンクト・ガレン)

https://nacto.org/docs/usdg/shared_space_streets_cda.pdf

(6) オーストリア

オーストリアではシェアード・スペースと目される整備が、2011 年 10 月にグラーツにおいて初めて行われた。¹⁸

オーストリアにおけるシェアード・スペースは、スイスにおける出会いゾーンのようなかたちで、2013 年 4 月にオーストリア交通規則に導入された。¹⁹

オーストリアにおけるシェアード・スペースは、次のような条件下で適用される。すなわち、「歩行者及び自動車は同一平面の路面を共用、該当ゾーンの出入り口における標識を除き交通標識はなし、短時間駐車のみ指定場所において可能、自動車の制限速度は原則 20kmh(例外的には 30kmh)で、歩行者や自転車を危険にさらしてはならない、歩行者は道路幅員全体を利用可とするが意図的に自動車の通行を妨げてはならない」というものである。

整備事例のうち特筆すべきは、オーストリア西駅から東へ延びるマリアヒルファー通りである。マリアヒルファー通りはオーストリアでも主要なショッピングストリートであり、中間の完全な歩行者専用空間を東西のシェアード・スペースがはさむような形で 2014 年 11 月に整備が完了した。(図 9)



図 9 マリアヒルファー通り

(7) デンマーク

EU におけるシェアード・スペースのパイロット・プロジェクトのうち、デンマークではアイビューが採りあげられた。しかし、デンマークにおいては、ヤン・ゲールのリーダーシップにより歩行者空間整備が活発に行なわれてきた伝統や自転車利用を促進する政策等もあって、それ以前からもシェアード・スペース的な整備が行われてきた。デンマー

クのコソサルタントであるランボールが 2011 年 5 月時点で紹介するところでは、コペンハーゲン、スカゲン、マリアガーはじめ 10 市における街路や広場が、シェアード・スペース的に運用されている。²⁰

1.2 イギリス及びアイルランドの例

(1) イギリス

イギリス運輸省は地方自治体の交通当局に対して「地方交通ノート」(Local Transport Notes、以下 LTN)と称する交通マネジメントに関する指針を発している。1995 年に横断歩道の計画・設計、2007 年に交通静穏化、2008 年に交通マネジメントと景観、自転車施設のデザイン、混合交通のための安全な街路整備、そして 2011 年 10 月にシェアード・スペースに関する指針(LTN1/11)を発出している。²¹

LTN1/11 はシェアード・スペースに関して包括的な内容を盛っている。以下にその目次を示す。

1 導入、2 シェアード・スペースとは、3 道路利用者のニーズと行動、4 スキームの整備、5 デザイン上一般的に考慮すべきこと、6 詳細なデザイン、7 参考文献

この内容とその後の整備状況からすると、オランダに発したシェアード・スペースは、少し変化しながらイギリスで大いに発達したといえるだろう。

LTN1/11 に先立って 2010 年平等法(The Equality Act 2010)が制定され、2011 年 4 月に施行された。それまで人種、障害、性差それぞれについて平等を義務付ける個別法が施行されていたが、この法律はそれらに替わり、公的セクターに対して包括的に平等義務を課すものである。シェアード・スペースはそのデザイン如何によっては、特に視覚障害者にとって問題となる危険性をはらんでいるが、LTN1/11 は 2010 年平等法の目的を考慮した内容をめざした。しかしながら、視覚障害者はじめ一部の人からは、シェアード・スペースの整備実態はその謳い文句に反して危険であるとの批判が寄せられた。それらの批判は 2015 年 7 月のホルムズ報告書に集大成されている。²²

イギリスにおけるシェアード・スペースの整備事例は多数に上る。前述のホルムズ報告書においては、852 人にわたる住民に対してシェアード・スペースの評価を問うており、その解答に示されたシェアード・スペースの箇所数は、ロンドンで 35、ロONDONを除くイギリス全体で 116、合計 151 というものであった。そのうち具体的な整備事例の一部について紹介すると表 4 のとおりである。²³

表 4 イギリスのシェアード・スペースの整備事例

都市名	通り/広場	備考
ロンドン	博覧会通り	2003年のコンペに基づき、2011年に整備完了
	セブン・ダイアルズ	7本の街路が集中する焦点(記念碑)の広場を改良
	ケンジントン・ハイ・ストリート	2004年に標識、安全施設、段差を撤去
グウィネッド郡	カーナヴォン城前庭	地場素材の舗装と高品質のストリートファニチャー
ブライトン	ニュー・ロード	2007年にゲール・アーキテクツ等により整備
ケント	アシュフォード	2008年に4車線道路を速度制限してシェアード・スペースに
エディンバラ	グラントン	海沿いの道路をワークショップにより改良
サフォーク郡	イプスウィッチ	EUパイロット・プロジェクト
ウェストン・スーパー・メア	プリンセス・ロイヤル広場	海浜のオープンスペースを噴水の改良とともに整備
チェシャー	ポイントン	2012年に多車線の信号交差点をシェアード・スペースに
ニューキャッスル	ブラケット通り	頻行バス通りをシェアード・スペース的に整備

表 4 のうち代表例として博覧会通り(Exhibition Road)を紹介しておこう。²⁴

博覧会通りはロンドン、ケンジントン&チェルシー王室特別区(以下 RBKC)の南ケンジントンに位置し、1851 年にロンドン万博が開催されたハイドパークが通りの北端にあることから名づけられた。沿道にはビクトリア・アルバート博物館、国立科学館、国立自然史博物館をはじめとして主要なミュージアムや大学研究所が立地する繁華な通りである。かつては歩車道の区別がある通常の街路であったが、RBKC が 2003 年にコンペを実施し、ディクソン・ジョーン

ズ建築事務所が勝利してシェアード・スペースに改良整備することが決まった。この計画はゴードン・カレンの「タウンスケープ」という著作に影響を受けているとされ、2012年のロンドン・オリンピック開催を前にして、2011年12月に整備完了となった。(図10)本整備は王立英国建築家協会(RIBA)の「歩行と公共空間」部門を受賞した。

博覧会通りはシェアード・スペースの整備事例の中でも大規模であり、立地条件もあってもたらすインパクトも大きかった。しかし、2017年10月に自動車による人身事故(11名が負傷し、ドライバーを含む9名が病院で手当てを受けた)が発生し、シェアード・スペースの危険性について論議を呼んでいる。そうした中でシェアード・スペースではなく歩行者専用空間化をめざすべきだとの意見も出されてきている。²⁵



図10 博覧会通り (Ben Hamilton-Beillie)

(2) アイルランド

アイルランドにおいては、シェアード・スペースの導入に際して、トリニティ・ハウス(トリニティ・カレッジ・ダブリン)が国立障害者機構(NDA)並びにユニバーサルデザインセンター(CRUD)に替わって広範な研究を行った。具体的には国内外の実践例、ガイドライン、報告書、査読付きの学会誌などの文献レビューを集中的に行い、そのほかにもインタビュー、ウェブサイト閲覧なども行った。この調査研究の時期は、おりしもイギリスでLTN1/11が発出された時期と同じくしており、基本概念などについてはLTN1/11における定義を援用することとしている。研究の流れは、文献調査、机上及び現地におけるケース・スタディー、2度にわたる関係者とのワークショップを経て最終報告書に至るというものであった。アイルランドにおけるシェアード・スペースの導入は、この研究がベースとなっている。²⁶

この研究で紹介されている事例としては、ダブリンの中央郵便局広場、コークの聖パトリック通り、ゴールウェイのエア広場、リムリックのオコンネル通りが挙げられている。中央郵便局広場と聖パトリック通りは2004年、エア広場は2006年、オコンネル通りは2016年ごろの整備完了と考えられ、これらは厳密なシェアード・スペースというよりは、シェアード・スペース的空間と称する方が相当であろう。²⁷

1.3 オセアニアの例

(1) オーストラリア²⁸

オーストラリア、ニューサウスウェールズ州の道路・交通安全庁は、2000年に「主要街路を共用する」ことに重点を置いた実務者向けの指針を打ち出した。このガイドは交通静穏化のためのハンプ、クランク化などのほかシェアード・スペースのデザインを含むものであった。しかしシェアード・スペースに関する内容は一部に限られ、かつ、自動車交通量条件は後に提示されるものよりも高く、郊外で12,000/日、市街地で16,000/日であった。

西オーストラリア州政府は2009年に「活気あるコミュニティのガイダンス」を発行し、住宅地の区画街路における共用化の在り方を提案した。その中には自動車速度30kmh以下、自動車交通量1,000/日以下、街路延長150m以下を条件として推奨している。

西オーストラリア州の運輸省は、2012年に計画省、障害者福祉協会などと協力して「歩行者のための計画とデザイン:ガイドライン」を発行した。²⁹ この中で歩車共存のシェアード・ゾーンを提示した。シェアード・ゾーンとは歩車共用街路であって、自動車は常に歩行者に譲らなければならない。したがってシェアード・ゾーンにあつては自動車の低速走行が適応可能な街路としうえて、立地可能な場所を都心部(CBD)、観光地、歴史的地区に限定した。その他の条件として、自動車交通量300/日以下、自動車速度10kmh以下、縁石の除去を掲げるとともに、舗装の処理、出入り口のデザイン、道路幅員の指針についても触れている。

アンドリュー・ギリーズは2009年10月に論文を発表し、その中でオーストラリアだけではなく諸国の事例をサーベイし、シェアード・スペース、シェアード・ゾーン、疑似シェアード・スペースに分類した。論文中からオーストラリアの事例を表5に一部紹介しておこう。なお、ギリーズは自分の論文発表時点ではまだ計画段階のプロジェクトとしてベンディゴ市を挙げている。³⁰

表5 オーストラリアのシェアード・ゾーン等事例

都市	通り/広場	特徴	都市	通り/広場	特徴
シドニー	バラック通り	歩行者専用の	メルボルン	ハードウェア小路	時間規制歩行者専用
	オペラハウス前庭	均一舗装、足元照明		デグレーブ通り	狭幅員単断面、車進入稀
	オリンピックパーク	無信号交差点		ブルク通りモール	トランジットモール風
バンクスタウン	チャペル通り	デザインにより速度低下		スワンストン通り	トランジットモール風
サザーランド	エルトン通り	舗装不適、一般道路風		ミキロップ小路	短時間規制歩行者専用
クロナラ	クロナラ通り	嵩上げ横断歩道		マンチェスター小路	日中許可車のみ進入可

(2) ニュージーランド³¹

ニュージーランド国土交通省は2007年12月に「歩行者のための計画・設計ガイド」を発行した(その後、組織改編により運輸庁が2009年10月に同名のガイドを発行している)。³²

ニュージーランドにおいてもシェアード・ゾーンを導入しており、その意味するところや導入時の条件はおおむねオーストラリアと同様である。なお上記ガイドにおいてシェアード・ゾーンは、イギリスではホーム・ゾーン、オランダではボンエルフと呼ばれていると注している。図11、12に上記ガイド掲載の図を示す。



図11 マレイ通りモール (パース)



図12 シェアード・ゾーン (ネーピア)

一方でオークランドにおいては明確にシェアード・スペースとうたった整備が行われている。ダービー通りを筆頭にフォート通り、オコンネル通りなど7か所を数えている。³³

1.4 アメリカの例³⁴

初めにニューヨーク市の歩行者空間拡大の経緯を紹介する。ニューヨーク市運輸局(以下NYCDOT)は、ゲール・アーキテツトと共同して2008年に「世界級の街路:ニューヨーク市の公共空間を造り替える」を刊行し、長期の計画戦略と短期の事業を明らかにした。³⁵ 交通手段間の野心的な空間再配分に着手し、自動車交通量全体の減少に大きく波及することなく、街路を歩行者、自転車、自動車すべてに適合するように改造することとした。NYCDOTは2009年にタイムズ・スクエアを歩行者空間化する社会実験を実施した。³⁶ それと時を同じくして「街路デザインマニュアル」を刊行し、以後適時改定している。そのうえで歩行者空間を拡大し、大小の広場を暫定的なものから恒久的なものに整備するとともに、歩行者天国的に街路を開放するイベントも開催した。

歩行者、自転車等に空間を再配分した結果、事故件数が減少し、自転車利用者が増加した。NYCDOTはさらに歩行者の交通安全に関する計画を立案し、市長が交替しても一層推進した。また学校スピード・ゾーンと近隣スロー・ゾーンを設けて、速度制限を30mph(50kmh弱)から20mph(約30kmh)に変更した。

ニューヨーク市の例でみる限り、総じて歩行者、自転車を優先する方向を目指しているが、シェアード・スペースを推進する動きは定かではないように見える。しかし、2016年にはロウワー・マンハッタンにおいてシェアード・ストリートというイベントが開催



図13 ブロードウェイ(フラティロン地区)シェアード・ストリートへの前後対照

され、³⁷ 2017年にはブロードウェイのフラティロン地区(24番街から25番街)が、図13に示すようにシェアード・ストリートに整備された。³⁸ シェアード・スペースを目指す動きは胎動しているといえよう。

ニューヨーク市以外のアメリカ全体ではシェアード・ストリートの取り組みはどうなっているだろうか。ウェブサイトや文献をあたってみた結果は表6のとおりである。³⁹

表6 アメリカにおけるシェアード・ストリートの事例

州	市	通り/広場等	備考
マサチューセッツ	ケンブリッジ	ウインスロップ通り	ハーバード広場再整備に併せて2008年に整備
ペンシルベニア	ピッツバーグ	マーケット広場	2010年に歩行者優先に再整備、都心活性化
カリフォルニア	サンフランシスコ	リンデン小路	周辺に公園が少ない中で緑豊かな空間に整備
	サンタモニカ	ロングフェロー通り	2012年に住宅地の区画街路がシェアード・ストリートに
ワシントン	シアトル	テリーアベニューの東	2008年に広場とともに整備
		ベル街路公園	4街区にわたって2014年に街路公園化
		サウスレイクユニオン	非対称な横断線形で2010年に整備
オレゴン	ポートランド	デービス通り	イベント対応に2006年に整備
	ユージーン	ダウンタウン	伝統的に歩行者優先志向で均一レンガ舗装
フロリダ	西パームビーチ	デイトウラ通り	シェアード・ストリートの計画面
	カラマズー	カラマズーモール	オープンモールを1998年に再整備

2 シェアード・スペースに対する批判

ホルムズ報告書は、前述したように広範なアンケート調査に基づいてシェアード・スペースの危険性を指摘した。この報告書を主導したクリス・ホルムズ卿は、英国議会唯一の盲目の議員であり、かつ、パラリンピックの水泳金メダル受賞者でもある。一方、トム・ボーデンはイギリスの科学、環境関係のライターで、シェアード・スペースの危険性についてホルムズ報告書を引用しながら次のように記している。⁴⁰

ホルムズ卿は調査結果を踏まえて、シェアード・スペースの理念に反して「現実には、歩行者もドライバーもシェアード・スペースの区域内では危険性を感じている。なぜなら誰もが通行の権利を有していないからだ」と述べている。調査結果の具体的な内容としては、約600人に尋ねたところ63%の人がシェアード・スペース体験について貧弱だと評価し、そのうち35%の人はシェアード・スペースを避けると回答している。また、ある歩行者はシェアード・スペースのコンセプトを致命的だと表現し、あるドライバーは「まったく悪夢のようで、できれば避けたい」と回答した。

ホルムズ報告書においては、以上のような調査結果に基づき、次のような措置を推奨している。

- ・ シェアード・スペースについて影響評価が行われるまで計画の一時停止
- ・ すべてのシェアード・スペース計画に関する監査及びシェアード・スペースにおける事故データの中央管理の早急な実施
- ・ 運輸省はシェアード・スペースに関する指針を改定し、地方自治体に平等法の責務をより理解させること

ホルムズ報告書にみられるような批判は、これまでの個別プロジェクトの具体化の過程でもしばしば表明されてきたところである。しかし従前の整備事例において、ステークホルダーとの緊密なコミュニケーション並びにそのフィードバックは必須かつ重要とされてきた。また、規制を全廃することなく速度規制を存置するかたちで実現している例も多数に上る。あるいは歩車道の区別をなくして単断面化することは実施したうえで、舗装のデザイン等で歩車道の区別が視認できるように工夫するなどの例もみられる。いずれにしても理念としてのシェアード・スペースが、現実対応において完璧とは言い難いことは、実際に事故が発生していることから首肯できる点であろう。今後のあり方としては、やはりステークホルダーとのコミュニケーションを大事にしたうえで、理念形にこだわらずに柔軟な現実解を追求していくことが求められるだろう。

3 日本におけるシェアード・スペースの可能性

日本においては、シェアード・スペースとことさらにことあげしなくても市街地内の区画街路、細街路、路地はすべてシェアード・スペース的な状況に置かれているとの指摘がある。以下に示すのは、日本の街路がシェアード・スペース的な空間として紹介されている例である。



図 14 浅草六区通り (townphoto.net)



図 15 戸越銀座 (Wikipedia)

図 14 は浅草六区通り、図 15 は戸越銀座である。浅草六区通りは商店街に面する通りで、かつて歩車共存のコミュニティ道路として整備され、2017 年に再整備された。ベイリーは論文中で「日本に存在するシンプルなシェアード・スペース」と紹介している。⁴¹

図 15 はウィキペディアのシェアード・スペース紹介中の挿入写真であり、「東京では多くの街路が共用されてはいるが、明確な政策の結果としてではない」とのキャプションが付されている。⁴² 戸越銀座では、時間を限って交通規制により自動車を排除しているが、その他の時間帯にあっては自動車の通行が可能である。

日本において歩道が設置されていない狭幅員の街路は、戸越銀座に限らず単断面で自動車、自転車、歩行者が同一平面を共用している場合が大多数であろう。しかし、ウィキペディアの指摘を待つまでもなく、このような混用、共用は政策の結果ではなく、単に歩車分離できないから共用しているに過ぎないとみなされてきた。実際、道路標識、道路標示、道

路舗装デザインなどをみても積極的な政策意図が込められているとは認めがたいであろう。

つまるところ、このような日本の街路は、各交通手段の共用状況、それぞれの交通主体が他の交通主体の状況を自ら認識・判断しながら交通しているという点で、シェアード・スペース的ではあるけれども、交通規制や標識等からしてシェアード・スペースそのものではないといえよう。

それでは法制度、国民性が異なる日本において、シェアード・スペースはどのような条件の下で可能となるだろうか。以下に日本におけるシェアード・スペースの成立性に関する論考を紹介しておこう。設計図を基にしたケース・スタディーの評価の例としては国分寺市、社会実験を実施して評価を行っている例としては京都市がある。⁴³

国分寺市の場合は、国分寺駅南西の南町3丁目交差点とそこから北西に伸びる市道幹6号線を対象としている。交差点について信号及び横断歩道を撤去したうえでラウンドアバウト類似形式とし、市道についてはカラー舗装又は白線表示による歩車道区分を行って単断面化したうえで北向き一方通行とする案を策定した。この案を地元と行政当局に提示して評価を問うた。その結果、両主体とも横断歩道撤去に反対、一方通行化には消極的と評価が一致し、歩車道区分のあり方については意見が分かれた。こうした意見を反映させながら設計案を修正して再度意見聴取した。結論として日本におけるシェアード・スペース導入の有効性はあるものの「譲り合いの精神の定着が必要」との課題を提起している。

京都市の対象道路は、烏丸通の1本東の東洞院通り(四条～高辻)で、社会実験の期間は2011年2月の平日・休日それぞれ2日間、昼間7時間である。対象道路は幅員6m弱の単断面で白線表示による路側帯を有している。実験に際して白線表示を消去してカラー舗装を施すことによりシェアード・スペース化を図った。ヒアリング調査の結果は、「歩きやすくなった」、「良くなった」が増加、ビデオ撮影による自動車と歩行者の間のコンタクト率変化は4.4倍、自動車走行速度の減少などが得られた。この実験により日本においてもシェアード・スペースの効果が、一部ではあれ数値的に把握されたといえよう。今後に向けて様々な条件の下で社会実験を重ねるなど知見を蓄積していくことが課題であるとしている。

おわりに

シェアード・スペースについては、その登場時の衝撃とその後の進展ぶりには驚くべきものがあつた。しかしながら彼我の法制の相違、あるいは欧米における個人の独立性、自己責任を重視する社会に対して、日本における団体帰属意識が濃厚で集団志向的な社会との相違などから日本における導入の実現性が危ぶまれていたことも確かであろう。

本稿においては、いわば鳴り物入りのようにして各国に広がっていったシェアード・スペースが、どのようにして導入されていったのか、そしてまたその整備結果としてそれは本当に安全だったのか、シェアード・スペースの現状と課題はどうなっているのか、それらからして事前に一般論として危惧していた日本における導入可能性は、現時点でどのように理解できるのか、そのような問題認識の下でレポートをまとめたものである。レポートの構成としては、多数の事例を紹介する中から帰納的に何らかの方向性を得ようとしたものであり、本稿が名古屋のまちづくり、道づくりあるいは交通安全に少しでも参考となれば幸いである。

¹ 杉山正大「シェアード・スペース（共用空間）」

<http://www.nup.or.jp/nui/user/media/document/investigation/h20/NUI-2-2.pdf>

² 原典は Shared Space Final Evaluation and Results

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Def.Final_Evaation31_okt.pdf

表中の「土地の状況や整備内容」の欄については、下記の Fig. 1 を参照した。

エルファディンク・ズザンネ「ドイツにおけるシェアードスペースの法的枠組みとその実践」

国際交通安全学会誌 Vol. 35, No. 2

<http://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/35-2-07.pdf>

³ Dien Wiersma“SHARED SPACE-room for everybody”

http://kongresmobilnosci.pl/lib/mulc32/Dien_Wiersma-SHARED-SPACE-room-for-everybody-j5say45m.pdf

-
- 4 https://www.nhl.nl/sites/default/files/kenniscentra_documenten/shared-space_presentatie-shared-space-symposium.pdf
- 5 Shared Space Institute is taken over by NHL University (The Netherlands)
<http://www.eltis.org/discover/news/shared-space-institute-taken-over-nhl-university-netherlands-0>
- 6 前掲 3
- 7 “Shared Space” <http://www.mobycon.com/page/304/shared-space.html>
- 8 “Case Study:Placemaking through Shared Space”
<http://www.mobycon.com/action/news/item/999/case-study-placemaking-through-shared-space.html>
- 9 Dick van Veen “Shared Space: The Case for a Little Healthy Chaos on City Streets”
- 10 この記述は、前掲 2 後段の エルファディンク・ズザンネの論考を参考とした。
- 11 Dr.-Ing. Tina Wagner “Gemeinschaftsstraßen Hamburg –Streets for everyone”
https://www.polisnetwork.eu/uploads/ModuleXtender/PublicEvents/66/Planning_shared_space_in_the_City_of_Hamburg-Dr_Tina_Wagne-City_of_Hamburg.pdf
- 12 Jörg Ortlepp” Erfahrungen mit „Shared Space“ und „Gemeinschaftsstraßen in Deutschland “
- 13 Raf Canters” Shared space successful in Duisburg (Germany)”
<http://www.eltis.org/discover/news/shared-space-successful-duisburg-germany-0>
- 14 パリに関する記述については、次のサイトの記述を参考とした。
Clémence Morlet “Shared Space and Slow Zones: Comparing Public Space in Paris and New York”
<https://www.pps.org/blog/shared-space-and-slow-zones-comparing-public-space-in-paris-and-new-york/>
- 15 Michael W. J. Sørensen “Shared space in Norway (...and in Europe)”
<http://www.nvnorden.org/lisalib/getfile.aspx?itemid=4649>
- 16 Torkel Bjørnskau, Hanne Beate Sundfør, Michael W. J. Sørensen “Evaluering av «Shared space»- områder i Norge”
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44676>
- 17 Thomas Schawweizer “Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell”
http://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnungszone.pdf
- 18 “Shared Space:A new traffic flow concept in Graz(Austria)”
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/shared-space-new-traffic-flow-concept-graz-austria>
- 19 以下の記述も次のブログを参照した。 “Vienna’s Mariahilferstraße combines Pedestrian Zone and Shared Space”
<http://www.viennacouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>
- 20 “Shared space – erfaringer og anbefalinger”
<https://vordingborg.dk/media/8096078/ramboell-shared-space-erfaringer-og-anbefalinger.pdf>
- 21 Local Transport Note 1/11 Shared Space
https://nacto.org/docs/usdg/shared_space_department_transport.pdf
- 22 Accidents by Design: The Holmes Report on “shared space” in the United Kingdom
<https://www.theihe.org/wp-content/uploads/2013/08/Holmes-Report-on-Shared-Space-.pdf>
- 23 表 4 の作成に際しては、注 22 のホルムズ報告書巻末付表のほか以下のサイトを参照した。
“Shared space – Wikipedia” https://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space
“Shared space –Final Evaluation and Results”
http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Def.Final_Evaation31_okt.pdf
Ben Hamilton-Baillie “Shared Space:Reconciling People, Places and Traffic”
“Shared Space in Urban Environments”
http://www.transportationgroup.nz/publications/120706_Shared%20Space%20Guidance%20Note_Issue%203.pdf
Andrew Gillies “Is the road there to share? Shared Space in an Australian context”
https://www.be.unsw.edu.au/sites/default/files/upload/pdf/schools_and_engagement/resources/_notes/5A2_44.pdf
- 24 博覧会通りの紹介は次のサイトによる。 https://en.wikipedia.org/wiki/Exhibition_Road
- 25 Exhibition Road accident shows it's "time to review shared space"
<https://www.dezeen.com/2017/10/09/exhibition-road-accident-review-shared-vehicle-pedestrian-space-emma-dent-coad-london>
- 26 “Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones from a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland”
<http://universaldesign.ie/Built-Environment/Shared-Space/Shared-Space-Full-Report.pdf>
<http://www.galwayhealthycities.ie/uploadedfiles/Presentation-Galway-19-06-13-T-Grey.p>
- 27 Ian Thompson, Torben Dam, Jens Balsby “European Landscape Architecture: Best Practice in Detailing” pp. 57-58
<http://www.corkpastandpresent.ie/places/stpatricksstreet/redevelopment/>
https://en.wikipedia.org/wiki/Eyre_Square
<https://www.limerick.ie/council/services/roads-and-travel/limerick-urban-centre-revitalisation/oconnell-street-limerick>
- 28 オーストラリアに関する記述については、注 26 の最初の論文 (pp. 45-46) を参照した。
- 29 “Planning and Designing for Pedestrians:Guidelines”
https://www.transport.wa.gov.au/mediaFiles/active-transport/AT_WALK_P_plan_design_pedestrians_guidelines.pdf
- 30 Andrew Gillies “Is the road there to Share? Shared space in an Australian Connext”

-
- https://www.be.unsw.edu.au/sites/default/files/upload/pdf/schools_and_engagement/resources/_notes/5A2_44.pdf
- 3 1 ニュージーランドに関する記述については、注 26 の最初の論文 (pp. 47-48) を参照した。
- 3 2 “Pedestrian planning and design guide”
<https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/pedestrian-planning-guide/docs/pedestrian-planning-guide.pdf>
- 3 3 “Shared spaces” : <https://www.aucklandcouncil.govt.nz/plans-projects-policies-reports-bylaws/our-projects/projects-central-auckland/projects-auckland-city-centre/Pages/shared-spaces.aspx>
- 3 4 注 14 に示すサイトを参照
- 3 5 “World Class Streets: Remaking New York City’s Public Realm”
http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/World_Class_Streets_Gehl_08.pdf
- 3 6 中島直人 他「ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス」(「日本建築学会計画系論文集」2016.7)
- 3 7 “Shared Streets:Lower Manhattan”
<http://www.nyc.gov/html/dot/summerstreets/downloads/pdf/shared-streets-program-map-2016.pdf>
- 3 8 “FLATIRON SHARED STREET” <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/flatiron-shared-street-nov2017.pdf>
- 3 9 表 6 作成に際しては、注 26 の最初の論文 (pp. 48-50) のほか以下のサイトを参照した。
“6 Places Where Cars, Bikes, and Pedestrians All Share the Road As Equals CityLab”
https://nacto.org/docs/usdg/shared_space_streets_cda.pdf
Shared Space:https://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space
http://www.sf-planning.org/ftp/files/plans-and-programs/in-your-neighborhood/market_octavia_living_alley/Market-Octavia-Living-Alleys-Toolkit_FINAL-WEB.pdf
Longfellow Street Residential Shared Street, Santa Monica, CA - National Association of City Transportation Officials
<https://www.pps.org/projects/pittsburgh-market-square>
[https://www.seattle.gov/Documents/Departments/Council/Members/OBrien/Response-to-SLI-101-1-A-1-\(Street-and-Alley-Vacation-Public-Benefits\)](https://www.seattle.gov/Documents/Departments/Council/Members/OBrien/Response-to-SLI-101-1-A-1-(Street-and-Alley-Vacation-Public-Benefits))
http://www.wpbmobility.com/pdf/wpb_moconcludes_study_intoshared-space_schemesbilty_open_house_posters_10-24-17_lowres.pdf
- 4 0 “Cars and pedestrians don't mix well, concludes study into shared-space schemes”
<https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/cars-and-pedestrians-dont-mix-well-concludes-study-into-shared-space-schemes-10365202.html>
- 4 1 ベン・ハミルトン＝ペイリー「シェアード・スペースと街路デザイン」(「都市計画」 No.285)
- 4 2 Shared Space:https://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space
- 4 3 細谷江梨子・浅井光行「我が国におけるシェアード・スペース導入可能性」(「土木計画学研究・講演集」2011.11)
豊茂雅也 他「日本における Shared Space の有効性に関する研究」
<http://trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp/tba/wp-content/uploads/paper/planning/43/sharedspace.pdf>

NUI レポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートをまとめたものです。

No.026 2018.3 | 平成29年度 NUI レポート
シェアード・スペース 生成発展と変遷

平成 30 年 3 月

発 行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター

〒460-0023
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号
TEL/FAX 052-678-2208 / 2209
<http://www.nup.or.jp/nui/>

この印刷物は再生紙を使用しています。