はじめに

財団法人名古屋都市センターは、まちづくりや都市計画における新しい課題を先取りし、その解決の糸口を掲示するため、できるだけ幅広い視点に立って自主研究を実施しています。一般研究として、毎年５件程度の研究テーマを設定し、都市センター職員が中心となり、名古屋市職員や学識者等と連携した調査研究を行い、実効性のある成果をとりまとめ名古屋市等に提言していますが、平成 20 年度からの新たな取り組みとして、NUI レポートにも取り組んでいます。これは、年間を通した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まったもの、あるいは、市事業を運営していく上でより深く見識を広めるために名古屋市職員と共同で調査したもの等を短期間で整理し、レポートとしてまとめるものです。

今回のＮＵＩレポートで取り上げる「Shared Space（共用空間）」は、オランダ、ドイツ等、欧州を中心に取り組みが始まっている、新たな公共空間プロジェクトをまとめた刊行物を日本語に翻訳したものです。この刊行物はＥＵの研究プロジェクトとして、2005 年にオランダのフリースラント郡で刊行されたもので、現在はオランダのドラハテンにできた「Shared Space 研究所」が、この刊行物に関する権限を持っています。Shared Space 研究所のザビーネ・ルッツ氏の了解を経て、都市センターで翻訳し、ウェブサイトで公開することになりました。

名古屋都市センターでは、まだ日本では聞き慣れない「Shared Space」について、大変興味を持っており、これからも情報提供をしていきたいと思っています。未来に向けたまちづくりを考える上で、議論の材料になることを願っています。

参考「Shared Space」ウェブサイト　　http://www.shared-space.org/

平成 21 年 3 月
財団法人名古屋都市センター

目　次

Ⅰ　概要編

Ⅱ　本編

1 導入　5

2 公共空間とは何か　9
社会の物的な心臓部
窓と鏡
人々の空間
公共空間と交通の領域

3 公共の領域かそれとも道路か　11
公共空間と交通 - 対象物と手段
公衆と道路のビヘイビアー（行動）
公共空間と道路の間の選択

4 共用空間は何を必要とするか　19
もっと人々の空間を
公共空間のネットワーク
交通ネットワークを超えるもの

5 公共空間－あらゆる人の仕事　23
だれもがその空間の表現に貢献している
専門家プログラムの組み合わせ
幅のある学際の協力
全体的総合的な機能手段

6 共用空間と政策　27
政治家の役割
政治家に対する主要な責任
空間のビジョン
管理戦略 - むしろまとめること

7 共用空間のプロセス　31
９個のセル
空間的、民主的なクォリティ

8 共用空間から学習した実践的なレッスン　35
レッスン 1: 道路は物語る
レッスン 2: 空間を人々のために
レッスン 3: 利用者の語ること
レッスン 4: 細部はデザインを活かすのかこわすのか
レッスン 5: 擬似的な安全よりもむしろ混沌を

Ⅰ　概要編

シェアード・スペース（Shared Space）―共用空間―

名古屋都市センター　専任研究員　杉山　正大

１．はじめに

シェアード・スペース(共用空間)とは、耳慣れない言葉です。スペース（空間）をシェアー（共有）する、とはどういうことでしょう。それは、今、ヨーロッパで燎原の火のごとく広まりつつある交通計画・交通管理の哲学とその実践手法のことです。一言で言うと、歩車共存の新しい枠組、取り組みです。既存の交通工学の常識をいったんご破算にして、行動心理学などと交通計画・交通管理、アーバン・デザインの学際的連携のもとに、スキームが組み立てられています。信号、道路標識・標示、ガードレールなどをすべて取り払い、舗装材やストリートファーニチャーなどの統一的なデザインに配慮した上で、街路や交差点を人、自転車、自動車などすべての利用者に自由に通行させるものです。シェアーとは、本来、共有するという意味ですが、ここでは、利用者が空間を所有するわけではなく、共に利用するわけですから、共用空間としました。

シェアード・スペース(共用空間)を日本に紹介することとなったのは、名古屋都市センターが実施したまちづくりセミナーがきっかけです。平成 20 年 11 月 12 日に開催した第２回まちづくりセミナーの講師は、ドイツ、フライブルク在住の村上敦さんでした。村上さんは、「持続可能なまちづくりと交通施策」と題して講演し、そのなかでシェアード・スペース(共用空間)を紹介しました。

その内容に大いに触発され、シェアード・スペース・オーガニゼーションのウェブサイトを通じて、「Shared Space -Room for Everyone- A new vision for public spaces」というブックレットを入手しました。それを翻訳したものを、「Shared Space－共用空間－　みんなのための空間　公共空間に関する新しいビジョン」として名古屋都市センターのウェブサイトにアップしています。

また、この翻訳の許諾を得る過程で、イギリスの建築都市環境委員会(CABE)のベン・ハミルトン・ベイリー(Ben Hamilton-Baillie)という人が、「都市環境」(Built Environment)という雑誌に寄稿した論文「シェアード・スペース(共用空間)：人と場所と交通を調和させること」(Shared Space ： Reconciling People, Places and Traffic)についても翻訳することとなりました。(以下「ベイリー論文」ということとします。)

名古屋都市センターの NUI レポート No.２は、このふたつの翻訳をもとに「Shared Space－共用空間－」としてまとめたものです。

２．歴史を振り返って

歴史を振り返る前に、シェアード・スペース(共用空間)を説明するのに、目からうろこのような卓抜なたとえが、「ベイリー論文」にあったので、紹介しておきます。

それは、「アイススケートリンクの比喩」というものです。つまり、アイススケートリンクでは、鋭利なスケートブレードが高速で周回していて危険に満ちていますが、信号や標識、レーンマークなど一切見当たりません。それにもかかわらず、初心者は壁際に、中級者は外側に、上級者は内側に自然に別れ、互いに注意しあいながらスムーズに滑っています。

要するに、人為的なルールを定め、サインなどの物的環境に頼って強制的にルールを守らせようとするよりも、人に自然に備わっている危険察知感覚と回避行動をベースにした方が、より高度で円滑な処理が可能だ、ということがこの比喩の含意するところでしょう。

さて、シェアード・スペース(共用空間)が実施されてきた経過をサーベイする前に、その前史を振り返っておきたいと思います。

かつては、そして、多くの場合は今でも、都市計画・交通計画の基本思潮は分離が原則でした。典型的には、1933 年に開催された近代建築国際会議(CIAM)の「アテネ憲章」における交通の分離の主張、さらには、1963 年のイギリスのブキャナン・レポートも分離の徹底を主張しました(図１)。これに沿って、物理的な歩車分

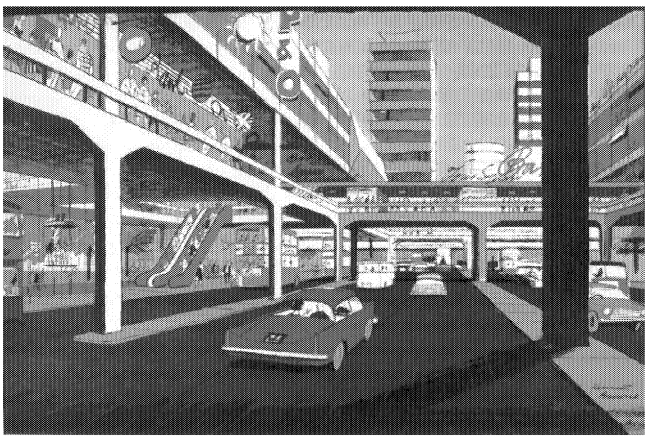


図１　立体分離のイラスト（ブキャナン・レポート）

離が実施されてきたことは、良く知られています。土地利用においても、用途の混在は諸悪の根元とされ、用途純化をめざすべきとすることが主流です。

しかし、一方で1961年にはアメリカのジェイン・ジェイコブスが、その著作「アメリカ大都市の死と生」において、用途混在の重要性を先駆的に主張しています。

交通計画の面でも、1971年には、オランダのデルフト市が、ボン・エルフという歩車共存の興味深い先駆的なプロジェクトを実施しました(図２)。これは、日本では 1980 年に大阪の長池で同様なデザインが実験的に実施されました。以後、「コミュニティ道路」として、交通安全施設整備事業の中の一つのメニューとして位置づけられ、国土交通省の補助金対象事業として、多くの整備事例があります。

図２　初期ボン・エルフ
オランダ、リジスウィック通り
（以下、写真はすべて「ベイリー論文」による。）

しかし、本家のオランダでは、ボン・エルフは、標準化されるとまもなく単なる一つの整備様式と化してしまい、そのコンセプトに対する関心も薄らいでいったといいます。

そのような状況下、交通事故の減少を目標として苦闘する中で、やはり、オランダにおいて、シェアード・スペース(共用空間)のアイデアが生まれてきたのです。

３．シェアード・スペース(共用空間)の実施

シェアード・スペース(共用空間)のアイデアを最初に実践した人は、オランダ、フリースラント郡出身の交通技術者、ハンス・モンデルマンです。彼は従来の交通施策に懐疑的だったので、任地管轄内のオーデハスケ村で、初めて道路標識や安全施設などを慎重に外す実験をしました。これまでの手法では、10%しか減速を期待できないのに、その結果によると40%を超える減速と事故の減少を記録したのです。

この結果に気をよくして、次に1992年にマッキンガ村で、完全に信号も含めて取り外し、動線の計画から舗装デザインまで再整備しました(図３)。

図３　マッキンガ村

その後、モンデルマンは、この成功に続いて、ウォルフェーガ、オースターヴォルデにおいても同様な再整備を行いました。ここまでは小さな村や町での実施であり、識者の多くは、大都市や幹線道路には適用できないだろうと目していて、実際、あまり注目されてはいなかったようです。

しかし、2002年には、ハーレンの日交通量約10,000台のリジックス通りに適用して、バスの旅行速度が5km 程度のダウンにもかかわらず、むしろ定時性がアップしたとの結果を得ました。

さらに、同じく2002年にドラハテンのラヴァイプライン交差点（日交通量約22,000台）に適用して劇的な効果を上げ、幹線道路にもシェアード・スペース(共用空間)の適応性があることを立証しました。この交差点は、以前は4車線道路が交わる平凡な信号交差点だったのですが、車道を2車線の6mに狭め、交差点を無信号のロータリー形状とした上で、標識・標示を最小限に抑え、舗装デザインに配慮しました。特徴的なのは、車道削減により生み出された四隅の広場状空間に噴水を設置して、交通量、交通速度に応じて噴水の高さをコントロールし、注意喚起していることです。

この再整備の結果、平均的な傷害事故率は、整備後3年間で、8.3から1に減少しました（図４、５)。

図４　ドラハテン（改修前）

図５　ドラハテン（改修後）

４．シェアード・スペース(共用空間)の発展

オランダにおけるシェアード・スペース(共用空間)実践の成功は、ヨーロッパ各国に波及していくことになります。

シェアード・スペース(共用空間)のコンセプトは、交通量が少なくて、通行する人の多くが顔なじみであるような郊外の小規模な通りや交差点では成立するとしても、大都市や幹線道路では適用不可と、専門家の多くが想定していました。それにもかかわらず、現実に繁華な幹線道路での赫赫たる成果を見て、多くの交通関係者が衝撃を受けたであろうことは、想像に難くありません。

交通安全のために営々として設置してきた施設・設備を外してしまった方が、事故減少につながるというのですから、明らかにこれまでの交通工学の常識に反するといえるでしょう。通行者、利用者の自主的判断のみに依拠するということは、あまりにもオプティミスティックに過ぎるように感じますし、想定しうる危険を軽く考えすぎのように受けとめがちです。しかし、これは、危険を顧みず、単なる蛮勇を奮っての出たとこ勝負だけではありません。行動心理学、危機管理、社会学などこれまで交通計画・交通管理とはあまり縁が薄かったような専門分野との学際協力の成果でもあるのです。それは、近年勃興している行動経済学が、心理学を援用して成果を上げつつあることの、交通工学・交通計画・アーバンデザインにおける相似形のような気がしてなりません。

さて、それでは、オランダでの実践が、ヨーロッパの各国にどう波及していったのかを概観してみましょう。

スペインでは、ビルバオ、バルセロナ、マドリード、サン・セバスチャンなど、ドイツではケファレアル、ベームテなどに実践例があり、北欧でも積極的に取り入れられています。イギリスでもやや変形したかたちも含めてかなりの例が見られるようになっています。

ここでは、まず、スウェーデンのノルケーピングの例を見てみましょう。ノルケーピングは大学町で、うわさ広場とも俗称されるスクヴァレルトルゲットという名の中心市街地付近の交差点にシェアード・スペース(共用空間)を適用しました。交差点付近に大学のある学部が移転してきたことを契機として、2004 年に整備されました。以前は歩車道分離のある平凡な信号交差点で、周囲もさびれていたそうです。そこを信号や標識、ボラードなどを取り除き、単断面にして舗装のデザインに配慮した上で、計画的に照明柱を設置しました（図６、図７）。

図６　ノルケーピング（改修前）

図７　ノルケーピング（改修後）

バスなど公共交通機関も多く通る交差点で、日交通量は約 13,000 台あり、かつては渋滞や遅れが日常的でした。横断歩行者も信号による長い時間待ちに不満を持っていました。しかし、再整備後は、自動車のスピードがダウンする一方、バスの遅延や渋滞は減り、まちのにぎわいも戻ったということです。

次にイギリスの例を見ることにしましょう。

イギリスでは、マンチェスター、リバプール、ブリストルなどに実践例が見られます。ニューキャッスルの場合は、バス路線が集中しているブラケット通りにおいて、歩行者空間との取り合わせをどう処理するか、という課題を処理するのにシェアード・スペース(共用空間)アプローチが用いられました（図８）。

図８　ニューキャッスル、ブラケット通り

さらに、ロンドンのケンジントン・ハイ・ストリートは、日交通量 40,000 台を超える大幹線道路ですが、ここにもシェアード・スペース(共用空間)的アプローチが導入されています（図９）。 駐輪場利用を抑制することによって交通の流れを整理し、歩行者の自由な横断を確保しました。もっとも、この写真からは、赤信号でも横断する傾向のあるイギリスならでは、との感想を抱くかもしれません

図９　ロンドン、ケンジントン・ハイ・ストリート

最後に、ロンドンの博覧会通りにおける野心的なプロポーザルを紹介して、ひとまずの概観を終えることとしましょう。

図 10　ロンドン、博覧会通り（プロポーザル）

５．シェアード・スペース(共用空間)のバックグラウンド

このように、「ひょうたんからこま」のようなアイデアは、どのようなバックグラウンドに基づいているのでしょうか。

「Shared Space－共用空間－　みんなのための空間公共空間に関する新しいビジョン」と題するシェアード・スペース・オーガニゼーションのウェブサイト内のコンテンツにヒントがあります。

まず、人間の行動について、社会的行動と交通行動には明確な差があり、かつ、その中間的な領域には、段階的な遷移領域がある、という認識があります（表１）。

表１　社会的行動と交通行動

	社会的行動	社会的交通行動	交通行動
行動の特徴	多種多様	多様	均一
移動の意味	集点（目的地）が不定	集点（目的地）はおおまかに定まっているL	集点（目的地）は厳密に定まっている
通正速度	< 30 kph	< 50 kph	> 50 kph
行動の予測可能性	大体は予測不可能	限定的に予測可能	大体は予測可能
アイコンタクト	頻繁	限定的	最小限
行動の決定要素	社会的な環境（人々）と物的環境	社会的な環境（人々）と物的環境 +基本的な交通ルール	コントロールシステム―交通工学と法体系（自動車・交通工学的環境、道路標識・道路標示）
他の道路利用者に期待する行動	社会的行動	法的・技術的強制を伴った社会的行動	技術的・規則的な交通行動
行動に関係する空間的な配置からの意味	人工的・自然的な環境の状態	人工環境、公共空間のデザイン、道路設計および環境相互間の参照	信号、交通標識、道路照明、ハンプ、交通警察官の誘導

社会的行動は、いわば、コミュニティにおける人間の行動といえるでしょう。行動は多種多様で、移動するとしてもその速度は、30km 以下であり、目的地は通

常定まっておらず、次にどこへ動くか、よくわからないことが普通です。人と人の間に、視線の交換（アイ・コンタクト）が盛んに行われ、人の行動は主に社会的環境によって決定されます。

一方で、交通行動についていえば、行動はほぼ均一です。目的地ははっきりと定まっていて、速度は50km以上、移動は大抵の場合予測可能です。アイ・コンタクトは最小限にしかなされません。人が何によって行動するかということについては、体系化された交通管理・交通制御の仕組みに従うことが基本になり、主に物的環境によって決定されることになります。

これらの典型的な社会的行動と交通行動の間に、中間的な、いわば、社会的交通行動ともいうべき領域が、遷移的に存在していることは、前述のとおりです。

このような行動の性格の相違を明確に認識し、空間を公的な空間と交通のための空間、遷移のための空間に意思的にデザインしていくことが、シェアード・スペース(共用空間)の出発点になります。

6．シェアード・スペース(共用空間)の実践

シェアード・スペース(共用空間)を具体化していく上で、「Shared Space－共用空間－みんなのための空間 公共空間に関する新しいビジョン」では、「9個のセル」という名前のマトリックスを紹介しています(表２)。

表２　9個のセル

	行政	デザイン（設計）	実施
ビジョン	答弁する 人の空間か、交通空間か	持続可能なデザイン 社会的な行動vs.交通行動	ツールとしての技術の目的
具体化の手法	全体的・総合的な授権と参画 ビジョンが方向性を示す 結果よりもプロセス	創造性 他分野との協力 コミュニケーション	組織との協力 創造性
手段（ツール）	プロセスの技術	参加の設計手法 他分野との関係の洞察 コミュニケーション手法	材料の選択と設置 新しい材料の使用

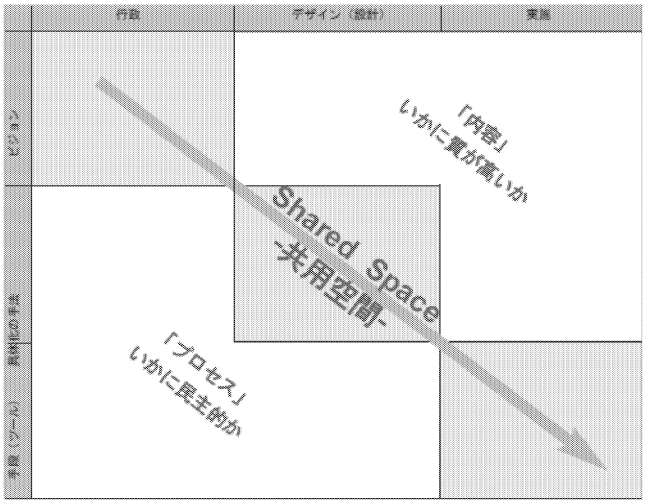
表頭には実施に向けてのステップが、表側には内容の進化と手法が掲げられています。

行政の役割は、ビジョンレベルで、空間認識のありようを啓発することが重要です。設計の段階では、具体化の手法のレベルが重要で、創造性が発揮されねばなりませんし、多分野との協力やコミュニケーションが欠かせません。最後の実施段階では、いかにその場に合った材料を選択し、適切に設置していくかが、問われます。

このように、実施に向けては、基本的に９個のセルの対角線に沿って進めていくことになります。もちろん、対角線相互のセルの間で、行きつ戻りつするフィードバックの過程は、欠かすことができないでしょう。

対角線以外のセルは、対角線上のセルに沿って進むプロセスを補完する機能を表しています。対角線より下のセルは、実施に向けての「プロセス」が、いかに民主的に進められるか、に関わります。一方で、対角線より上のセルは、実施する「内容」の質が、いかに高いか、に関わります。（表３）。

表３　シェアード・スペース(共用空間）の実践



シェアード・スペース(共用空間)の実践に関して、政治の役割、行政の役割、専門家の役割が、それぞれに重要です。これまでのしがらみにとらわれないで、一歩踏み出す必要があります。とりわけ行政は、すべてに関わる最終決定者としてではなく、授権者、調整者として振舞うことが求められます。

「Shared Space－共用空間－　みんなのための空間 公共空間に関する新しいビジョン」では、最後に、「シェアード・スペース(共用空間)から学習した実践的なレッスン」と称して、五つのポイントを警句風に表現しています。それらは次のとおりです。

1　道路は物語る
2　空間を人々のために
3　利用者の語ること
4　細部（ディテール）はデザインを活かすのか、こわすのか
5　擬似的な安全よりもむしろ混沌を

この五つの中では、多分、最後の項目が関心を惹くのではないか、と思います。われわれがシェアード・スペース(共用空間)のことを聞いたときに、まず思い浮かべることは、危険性、事故のことでしょうから。

そこでは、次のように述べられています。

「安全に感じるということは、必ずしも安全であることとは限りません。(安全に感じるようにすることの) 最大の誤りは、人に安全であるという幻影を与えることです。」

そして、このことについての方向性のサジェスチョンは、次の通りです。

「危険と感じるということを排除しようとしないでください。逆にその感覚の効果を最大限に使用しなさい。」

7．日本におけるシェアード・スペース(共用空間)導入の可能性

これまで、シェアード・スペース(共用空間)とは、どのような概念か、そして、それがどのような歴史と経過をたどって具体化されてきたのか、さらに、それがどのような考え方に基づいているのか、について大急ぎで見てきました。

次の疑問は、このスキーム、プリンシプルが、はたして日本に導入可能か、という点だと思います。

取り急ぎ付け加えておかなければいけない点が、２点あります。

１点目は、仮に一つの普遍的な哲学、概念があるとしても、その応用例は、個別具体的には、固有の条件によってさまざまに多彩な姿をまとうであろう、ということです。実際、ヨーロッパにおける実施例においても、幅広いバリエーションを見せています。

２点目は、シェアード・スペース(共用空間)が生まれてきた背景に、成熟したヨーロッパの市民社会の存在がある、ということを推測させる点です。個人の自由を保障するかわりに、個人の義務と責任を徹底的に求める個人主義を行動原理の原点に置き、そうした個人の行動を社会的に受容する歴史風土の存在が、ヨーロッパにはあります。

こうしたことを考え合わせると、単純に日本に導入することは、困難のように思えるかもしれません。事実、概ね集団主義が支配している日本の風土や、なかなか前例踏襲を脱することができない行政システム、硬直的な法制度など、いかにもハードルは高いように感じてしまいがちです。しかし、シェアード・スペース(共用空間)のアイデアを単純に放棄してしまうには、この哲学はあまりにも魅力的に映ります。われわれに課された課題は、シェアード・スペース(共用空間)の本旨とする概念を守りつつ、いかに日本の風土に合致するように日本型の修正版を構築できるか、ということに努力することではないでしょうか。

この稿が、日本におけるシェアード・スペース(共用空間)に関する議論を呼び起こし、日本への導入のひとつのきっかけとなれば望外の幸せです。

最後に拙文を草するに際し、ひとかたならぬお世話になった、オランダ、ドラハテンのシェアード・スペース・インスティテュートのサビーネ・ルッツさん (Sabine Lutz, Shared Space Institute, Drachten, Netherland) と、イギリス、ブリストルのハミルトン・ベイリー・アソシエイツのベン・ハミルトン・ベイリーさん (Ben Hamilton-Baillie, Hamilton-Baillie Associates, Bristol, U.K.) に心から感謝の意を表して、この稿を終えることとします。

参考文献、参考URL

1 「Shared Space－共用空間－ みんなのための空間公共空間に関する新しいビジョン」
http://www.nui.or.jp/kenkyu/20/pdf/SharedSpaceHP.pdf

2 Shared Space -Room for Everyone- A new vision for public spaces (1の英語版)
www.shared-space.org

3 Ben Hamilton-Baillie, Shared Space : Reconciling People, Places and Traffic, Built Environment Vol.34 No.2

4 船田尚吾、大橋由布子、荒岩孝昭、「ヨーロッパにおける「共有空間」プロジェクト」(「交通工学」Vol.44 No.1)

Ⅱ　本　編

Shared Space ―共用空間―

みんなのための空間

公共空間に関する新しいビジョン

Interreg North Sea Region

Shared Space 一共用空間一

Fryslân Province
PO Box 20120
8900 HM Leeuwarden
The Netherlands

www.shared-space.org

4

シェアド・スペース（共用空間）はヨーロッパの協調プロジェクトで、地域的、国家的そして最終的にはヨーロッパのレベルで公共空間を設計するための新しい政策を発展させることを目的としています。これには７箇所でプロジェクト協力者がいて、それぞれがパイロットプロジェクトとして実施中です。

1

導入

過去数十年間に亘って、交通運輸の対象物（サイン類）は（交通流と交通安全性を改善してはきています）、公共空間を設計するときの手法を決定付けてきました。このことはしばしば公共領域の空間の質とひとびとの生活環境を犠牲にしてきました。シェアド・スペース（共用空間）プロジェクトは公共空間に対する新しいアプローチを採用します。そのアプローチは公共空間の多種多様な目的を掘り起こします。現在の設計の実際と比較して、シェアド・スペース（共用空間）は、公共空間の多様な機能を分離するというよりは、むしろ統合することに努めます。こうした方法で共用空間は、自動車交通を制限したり、禁止したりすることなく、公共空間のクォリティと人々の生活環境を改善することに努めるのです。

共同事業者のパイロットプロジェクトは、設計と計画プロセスにおける豊かな知識と経験を生み出し、その現実的な解決方法の多様性を示すべきものです。国際的な専門家チームは、シェアド・スペース（共用空間）アプローチの実現の間、共同事業者を補佐していますし、障害や落とし穴を見つけ、克服するのを助けています。さらに、政治家、専門家、住民相互間におけるこのアプローチの理解と受容を引き上げています。

この冊子は、このヨーロッパの共同プロジェクトの基礎をなすシェアド・スペース（共用空間）のビジョンをわかりやすく示しています。まずシェアド・スペース（共用空間）の概念を得たいと考えている人は、この冊子の最終章で、実践的なコツを得られるでしょう。

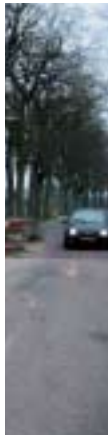
2004年から2008年の間にシェアド・スペース（共用空間）アプローチは7箇所のパイロットプロジェクトに適用されました。

ドイツのベームテ市議会は、名前の元となった村を通る長い通過道路を再設計しました。この道路はショッピング街としても重要な役割を負っているだけでなく、地域的な道路ネットワークにおける通過交通の役割も負っています。村の中心から地域道路網への新しいアクセス道路の建設により、ベームテの古い道路を本来の村の通りへと戻すことができました。

デンマークのエジビー市には、重要な鉄道との接続があり、それは村の中心をまさに横切り、村を分断しています。駅周辺の新しい配置計画は分断されていた両側を再度結び付けました。

オランダのエメン市議会はオランダ流のボンエルフ（さまざまなしかけで、交通流の減少とスピードダウンをさせ、住宅地でより安全な環境を創り出すもの）で、ヘッセルテルブリンク地区をリフレッシュしました。

オランダのハーレン市議会は、学校周辺と田園地域における他の渋滞箇所に取り組んでいます。



イギリスのイプスウィッチ市は、自動車交通によって地区が細かく分断化されていることの解決策を追及しています。分断化は、特に週末に近くのサッカー場に大勢の人が訪れるときが激しいのです。

ベルギーのオステンド市は、交通量の多い環状道路で分断されている二つの地区の間を自然（緑）で結び付けたい、と考えています。

オランダのフリースラン郡は、歴史的な運河に沿って（このアプローチを）適用しました。それでここを通り過ぎる人に、この地区の文化的・歴史的重要性を印象付けることができました。

8

シェアド・スペース（共用空間）は、交通、居住及びその他のどのような空間機能も相互にバランスを保っていられるよう
な公共空間の設計と配置に向けて努力しています。

2

公共空間とは何か？

社会に現れる核心部分

シェアド・スペース（共用空間）アプローチでは、公共空間が大切な役割をなします。公共空間は、そこにたたずんでいたり、誰かと会ったり、また、観察していたり、あるいは誰かが一緒にいるかいないかわかりませんが、とにかく何かやろうとしていたり、さらにはリラックスしたりする場所です。いずれにしても、そこではあなたは親しみを覚え、生活環境の一部となるのです。公共空間では、人々がそこで語ったり、自分の家や庭の空間をデザインし、飾ったりといった自己表現の方法を見ることができます。

窓と鏡

公共空間に存在し、関わることで、私たちは自分たちが生活している世界とその環境をいつも更新していくことができます。私たちは、公共空間の配置によって次のことがわかります。すなわち、社会がどのように見えているのか、誰がその部分をかたちづくっているのか、人々は互いにどのように交渉しあっているのか、そして何を重要だと考えているのか、ということです。公共空間はあたかも社会における窓と鏡のようなものです。

人々の空間

シェアド・スペース（共用空間）は、基本的に公共空間を人間のための空間だとみなします。公共空間は、人間が活動するために整備されるべきで、制限するためであるべきではありません。したがって、公共空間の設計と配置は、人間が有している多様な機能や意味を正当化するものでなければなりません。交通機能は、過去数十年間に亘って、配置の面で空間を特徴付けてきましたが、これからは他の機能と等価にならなければなりません。次章では、公共空間がもたらす多様な機能の全体像をもっと明らかにしましょう。

公共空間と交通の領域

公共空間は人々が使用するもので、そこでぶらついたり、観察したり、動き回ったりします。自動車交通もそうでない交通も、移動行為はある場所からほかの場所へ行くために必要なことです。多くの場合、交通というものは、目的地に到達するための手段であって、目的自体ではありません。

シェアド・スペース（共用空間）は、公共空間において、交通と人間の相互交流とその他の空間的な機能のバランスが取れているような設計と配置をめざすことに努めています。シェアド・スペース（共用空間）では、公共空間と道路（ハイウェイ）とを明確に区別することを必要とします。公共空間においては、移動の自由と人々相互間の社会的な交流の自由が決定的な判断基準となります。住宅地では人の空間として設計されなければなりませんし、社会的な行動、社交が活発でなければなりません。公共の領域を通過していく人は外来者であって、外来者らしくふるまわなければなりません。しかしその人の行動は、交通空間では異なります。交通空間は目的地への速い移動のために設計されています。このシナリオでは、交通機能は設計についての決定的な要素であり、行動上の特別な型を必要とします。次章では、公共領域と道路（ハイウェイ）の間の相違と関連の詳細に戻ることにしましょう。

シェアド・スペース（共用空間）では、公共空間と道路（ハイウェイ）とでは明らかな違いがあります。この章では、「公共空間」と「道路（ハイウェイ）」の意味するところと、人々が居住地で示す行動と移動しているときに示す行動について説明するとともに、あわせてこの相違がなぜそれほど重要なのかについても説明します。

3

公共の領域か それとも道路か

公共空間と交通　ー目的と手段

〈公共空間〉

公共空間は、社会自体が主張している空間です。その空間はそこにいたいと思う人にとっての空間ですし、そこにいる人が優先権を有している空間です。公共空間にいるということは、ひとつの単純な機能を有していたり、直接的な便益を受けたりしている、というだけではなく、多彩な意味と目的があることが多いでしょう。公共空間は、人がそこで何をしているか、また、たとえば生活文化を通して人が何をしているか、ということから意味を汲取っています。公共空間の住宅地における価値は、その空間の中で得られた経験の量に比例して増えていくのです。したがって、公共空間は特定意図でデザインされないで、付加的な機能を満たす方が望ましいのです。ひとつの空間は、われわれが社会的に重要だと考えるいろいろな機能（たとえば、エコロジー、水管理、交通、文化通、文化、生活、労働など）を幅広く包み込むことができます。このような機能の自然な組み合わせにより、公共空間の社会的なクォリティは増進しますし、人々が社会を形成していく方法の見通しをもたらします。

〈交通〉

経済、社会、文化、レクリエーションなどの生活行動は、ネットワークを構成している場所で起こります。興味あるところ、あるいはいかねばならないところ、人々はさまざまな場所で行動するでしょう。時折、これらの場所は直接に隣りあっていて、公共の領域がじゃまものあつかいされることはありません。しかし、そうではない場合で、人々が移動を必要とすることも時にはあります。このようなかたちで生じた交通は、住宅地には住宅地のやり方があります。交通のために住民が自主的にふるまうようになるのです。多くの場合、

交通はそれ自体では完結しません。そのことがつまり、人々が世界中のどこであれ、過去・現在を問わず、起きている間の時間の10パーセント以上を移動時間に費やしていることを長すぎる、と感じている理由なのです（ブルーワーの法則）。交通というのは、二次的な活動なのです。過大な移動時間のおかげで、人々はしばしば転居したり、行動パターンを調整したりします。

〈その手段が終わるとき〉
シェアド・スペース（共用空間）は、その名が示すように、人々が公共空間をともに分け合うことを意味します。この空間のさまざまな機能が分離されているときは、うまくいきません。たとえば、そうした機能が異なるエリアに整備されて公共空間の一部が、他の人々や他の目的からはアクセスできないような場合です。そのような公共空間は、もはや公共とはいえず、もっともらしい設計や行動が結果としてもたらした特定の装置か領域に過ぎません。

自動車の出現は、交通中心思考が公共空間の設計と利用に支配的な影響を及ぼすことを意味しました。公共空間は完全に移動と交通の空間となるために引き裂かれました。公共領域の多くの部分で、交通以外の目的は、交通機能に従属させられ、交通以外の空間は、自動車交通の危険を制限する意図から設計されています。われわれはもはや空間を共有しているとは言えず、投げ出してしまっています。空間は、いまや規則、禁止、命令のシステムとなってしまっており、人間はそのシステ

ムに適応するよう仕向けられています。社会的な規範と価値は交通規則に従属させられ、空間の利用者としての人間は、単なる交通の関係者の位置に貶められています。共用空間は、こうしたことを逆転する役割をもつものです。

公衆と道路のビヘイビアー（行動）
シェアド・スペース（共用空間）が公共空間と道路（ハイウェイ）の間に明確な差異をつけるのには重要な理由があります。それは、人々が公共的な場で示す行動と、他の人たちが道路上で示す行動に期待するものが、まったく異なっているからです。

〈公的な行動〉
社会的な空間における人間の行動というものは、予定調和的なプログラムに導かれているのではなく、次から次へと移り変わる感覚によっている、という事実に特徴があります。人間の動きというものは、焦点が合っていなくて（目的が定まっていなくて）、予測不可能で、どちらかといえばゆっくりです。社会的な空間では、人々の行動は大きくは物的な環境と他人の行動によって決定されています。そしてアイ・コンタクト（視線を交わすこと）が重要な役割を演じています。

〈道路における行動〉
交通行動、たとえばA地点からB地点へ速く移動したいというような行動のことですが、そういった行動の特徴は、直接的で焦点（目的地）が定まっていてかつ予測可能です。交通行動というものは

、高速車線においてだけ典型的であるのではなく、通勤通学者の日々の通勤通学でも同じです。速度は速くて、アイ・コンタクトはありません。人々は焦点（目的地）を持って移動し、大きくは、法的な交通システムや路上の車両群、交通標識や道路標示のような交通技術的なサインによって導かれています。

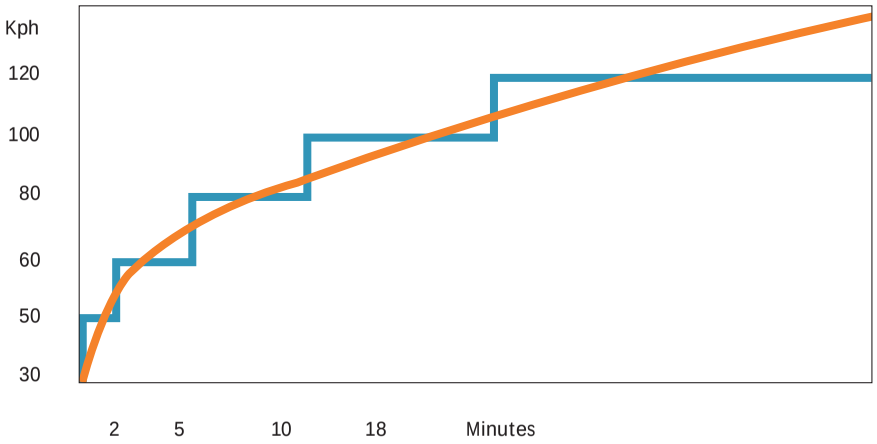
〈社会的な交通行動〉
ドライバーの示す交通行動には、常に社会的な要素と技術的・法的な要素があります。その割合は、速度や空間的な配置や個々人の態度などによって変化します。あたかも交通行動が高速車線においてもっとも適切と感じられるであるかのように、公共的な領域では、社会的な行動がもっとも適切と感じられることでしょう。しかし、両者の間には社会的な空間から交通空間に至る遷移空間があります。そこには社会的な交通行動、つまり、社会的な交流と交通行動のミックスが必要なのです。

シェアド・スペース（共用空間）がうまく機能するためには、このような遷移空間ができるだけ小規模でありつづけることが重要です。なぜなら、その空間というのは、人々の間に誤解が生じる可能性のあるエリアだからです。急いでいない自転車利用者と歩行者は、自動車のドライバーに社会的な行動を期待しますが、一方で、急いでいる道路利用者は交通行動をひとりじめしています。図ー2は、「社会的行動」、「社会的交通行動」、「交通行動」の違いを表しています。

公共空間と道路の間の選択
社会的な行動と交通行動の違い及び両者が同じ空間に存在していることによる摩擦は、われわれが設計ではっきり選択しなければならないことを意味しています。どちらが支配的なのか、社会的な活動かそれとも交通なのか？ここではどちらの行動が必要とされているのか、社会的な行動か、あるいは交通行動か？われわれの優先順位に基づけば、政治家は選挙民の関心がある生活環境に関するビジョンを展開するでしょう。ですから公共空間か交通空間かの選択は、政治的な選択でもあるのです。詳しくは第6章をご覧ください。

ひとたびこの選択がなされると、その空間は、社会的な行動であれ、交通行動であれ、予測し、期待した明晰さを生み出します。公共空間で社会的な交通行動が必要とされるところでは、空間の要素や自然の要素を強調することで社会的な特徴を拡大することが、一番明白な選択となります。交通空間で、交通行動に必要とされることは、交通工学の技術手段の助けを借りることになります。

空間それ自体は、一意的にしか解釈されないようなメッセージを伝えなければなりません。ある人には技術／法的な交通行動を誘発し、またある人には社会的な住宅地だと思わせるような空間は、トラブルを招来するかもしれません。公共領域における安全な交通移動には、明確な社会的なメッセージが必要ですし、そうしたメッセージは交通工学によって隠されたり、あいまいにされたりしてはなりません。第７章では公共空間における設計に必要なことを扱うことにしています。



図ー1
‘モンデルマンの階段’
モンデルマンの階段は、自動車ドライバーのフラストレーションの寛容度と、人間が出発時に受容可能と考えるスピードとを示しています。個々の地区的な状況を組み合わせれば、このモデルは公共空間をデザインするときの設計基準をもたらすでしょう。

移動の心理学

私がAという場所からZという場所へ行きたい、というとき私は何を考えるでしょうか。私がその移動にできるだけ時間を費やしたくないなら乗物を利用するでしょう。最初にまず社会的な行動を抑制してしまい、焦点の定まらない動き（無目的な行動）を、焦点の定まった直接的な行動（合目的な行動）に置き換えることでしょう。はじめに、私は今住んでいるところから移動し始めます。私はまだ（その時点では）自分の交通行動を隣人たちの社会的な行動にあわせることにとらわれているでしょう。しかし、その場所に対する関わりが減れば減るほど、そして時がたてばたつほど、社会的な行動にあわせようとする意思は減り、速く移動したいというあせりみたいなものを感じるようになるでしょう。私は速く、焦点の定まった移動（合目的な行動）に適したインフラがどこかにないか、探します。やがてすぐに私はあらゆる種類の交通を含む道路（遅い交通を含む）（混合交通の道路）に乗入れることになりますが、もっと速くしたいと思うでしょう。ひとたび高速車線に入れば、私はまず何を置いてもドライバーであり、普通の人たちの社会的な世の中とは完全に隔絶した、独自の法体系を持つ技術的な交通の世界の一部となってしまいます。私が目的地に近づく時には、このプロセスは逆の順序をたどることになります。

図－2
「社会的行動」
「社会的交通行動」
「交通行動」
の間の相違の概略

	社会的行動	社会的交通行動	交通行動
行動の特徴	多種多様	多様	均一
移動の態様	焦点（目的地）が不定	焦点（目的地）はおおまかに定まっているL	焦点（目的地）は厳密に定まっている
適正速度	< 30 kph	< 50 kph	> 50 kph
行動の予測可能性	大体は予測不可能	限定的に予測可能	大体は予測可能
アイコンタクト	頻繁	限定的	最小限
行動の決定要素	社会的な環境（人々）と物的環境	社会的な環境（人々）と物的環境+基本的な交通ルール	コントロールシステム—交通工学と法体系（自動車・交通工学的環境、道路標識・道路標示）
他の道路利用者に期待する行動	社会的行動	法的・技術的強制を伴った社会的行動	技術的・規則的な交通行動
行動に関係する空間的な配置からの意味	人工的・自然的な環境の状態	人工環境、公共空間のデザイン、道路設計および環境相互間の参照	信号、交通標識、道路照明、ハンプ、交通警察官の誘導

空間自体は一意的にしか解釈されえないメッセージを伝えなければなりません。このような状況では社会的な行動と交通行動との間で明確な選択をなしえません。

同じ区間の再設計（リ・
デザイン）前後の様子

4

シェアド・スペース（共用空間）は何を必要とするか？

もっと人間の空間を

シェアド・スペース（共用空間）は、交通面や社会面だけでなく、すべての空間機能が調和できるような公共空間を生み出すことに力になります。人はそこで移動し、人に出会い、一緒に何かしたりすることができますし、またどんなところか知ることができます。社会的な空間は、その空間が交通空間ではなく、人間のための空間だと認識されるような方法で設計されます。その空間では、公共空間の社会的な機能が、優位に立っているのです。そこを通過しようとする人は、その空間の配置によって、自分は（この空間にとっての）外来者だということを認識させられます。そしてその結果として、通過しようとする人はみずからの交通行動を空間の文脈に沿った社会的な行動に合わせるのです。

「人間の空間」の特徴は、交通と交通基盤とを空間デザインに統合することでさらに拡張され、地区や地域のありかた（コンテクスト：文脈）にあわせられます。ランドマークや風景は、交通の世界ではたとえ的外れであっても、公共空間では総合的な要素なのです。

歩行者用の小径と小道が細かく組み合わされたネットワークは、公共空間を生き生きとさせ、利用しやすくします。この教会への歩行者用の小径のような文化的・歴史的な構造物は、ゆっくりとしたネットワーク（スロー・ネットワーク）を拡張するのに適しています。

公共空間のネットワーク

シェアド・スペース（共用空間）は、公共空間を地区レベルでも地域レベルでも、もっと利用しやすく、もっと活力に満ちた、もっと完全な空間にするのに役立ちます。このことは、筋道が通って細かく組み合わされたネットワーク、いわば「スロー」ネットワークが形成されることによって実現できます。このスロー・ネットワークでは、高速交通は社会的行動にあわせなくてはなりません。通過していく人は外来者なのです。その事実は、道路の配置計画（レイアウト）では明らかでなければなりません。スロー・ネットワークでは、構造物と景観要素、人工物と自然物そして公共空間の社会的・文化的な意味は拡張されるのです。歩行者用の小径と小道が細かく組み合わされたネットワークは、公共空間を生き生きとさせ、利用しやすくします。この教会への歩行者用の小径のような文化的・歴史的な構造物は、ゆっくりとしたネットワーク（スロー・ネットワーク）を拡張するのに適しています。

交通ネットワークを超えるもの

「スロー」ネットワークは、「高速」ネットワークが存在しているときのみ機能することができます。シェアド・スペース（共用空間）アプローチは、交通工学によって高速・高質交通のための相対的に粗めのネットワークで設計・監理され、目的地に速く到着できるような時に、（むしろ）うまく機能します。これらの道路は交通工学的な配置と制御に焦点が合わされています。

「スロー」ネットワークは、「高速」ネットワークが存在しているときのみ機能することができます。

シェアド・スペース（共用空間）では、子どもたちには特別の遊具が必要というわけではありません。子どもたちはただ単にみちで遊ぶことができます。

シェアド・スペース（共用空間）アプローチでは、公共空間は社会の鏡であり、かつその窓でもあります。公共空間は、社会がどのように見えているか、誰がその構成員なのか、どのように人々は互いに交渉しあっているのか、そしていかに重要かということがわかります。

5

公共空間 - あらゆる人の仕事

われわれが個別であれ、共同であれ、取り組もうとしている活動、公共領域において視覚可能なものは、その空間によって伝達されるメッセージを形成します。

だれもがその空間の表現に貢献している

公共領域ではドライバーやドライバー以外の人の行動は、規則、装置、禁止などというよりは、むしろ文脈的な記号（「空気をよむ」というべきか）によって決定されます。学校や遊んでいる子どもが見えれば、それはこどもが道路を横断していることを警告する標識よりも（ドライバーの）行動と速度に影響を及ぼすでしょう。それがすなわち、シェアド・スペース（共用空間）に必要なことは、社会で今起きつつあることが、公共空間で可視的であることです。われわれが文化的な文脈と人間の行動とを経験すればするほど、その空間はわれわれにとって一層活き活きとしたものになり、かつ、より身近に感じられるようになるでしょう。われわれのみちと広場は決して匿名性の場所ではなく、われわれ皆に属しているのです。なぜなら公共空間は皆に関係がありますし、政治家が対象とすることが不可欠なことだからです。政治家は公共空間のビジョンを展開しなければなりません。公共空間のデザインは、多様な空間利用者と幅広い分野の専門家たちの間で、緊密な協同によって創造されなければなりません。詳しくは第6章を見てください。

専門家プログラムの組み合わせ

最良のシェアド・スペース（共用空間）とは、公共空間のデザインにおいて、あらゆる政策分野の専門家が、共同に作業することを意味しています。専門分野では、たとえば、水、自然、レジャー、交通などが、順々と公共空間（の設計）に一体化されるといいでしょう。そうしたことが適切に

水は公共空間の居住性を高める多くのしかけを提供します。同時にそれは、水の管理機能を満足させるものでもあります。

なされれば、公共空間の社会的な価値を拡大するでしょうし、きっと経験が後押しすることでしょう。
同時に、空間に対する要望で、単一機能に基づくものを制限することは可能です。そのことがむしろ他のさまざまなことをする余地をうみだします。

幅のある専門分野からの協力

市役所内における協同のほかに、シェアド・スペース（共用空間）は外部の専門家たちの協同も必要です。シェアド・スペース（共用空間）は公共空間の多機能性に中心をおきます。したがって、建築、造園、文化史、社会学、心理学、交通工学、道路管理などの多くの専門分野の知識が設計に参画しなければなりません。そのような専門家による協力が、いい結果に貢献することができるでしょう。しかし、このことはまた別な仕組み、全体的・総合的な仕組み、したがってまた、新しい組織構造を必要とするでしょう。

全体的総合的な機能手段

シェアド・スペース（共用空間）の〈全体的・総合的〉なアプローチには、実はまだ働きを統合・統一しうる独立した分野が残っています。しかし、利用者と連携する幅広い分野の一群の専門家たちがいるのです。彼らは利用者と一緒になって、政治的な目的と空間的なビジョンを、全体的・総合的で機能的なデザインにまさにおきかえるのです。そしてそのデザインこそ公共空間の多義性を正当化するのです。

公共空間は高齢者や障害者にとって、身近で近寄りやすく魅力的でなければなりません。福祉・保健の当局関係者が参画することで、人々が孤独で孤立することがないようにすることができます。

子どもたちには、身近な環境に探検する機会を与えなければなりません。身近な生活環境は、子どもたちが経験を積み重ねる実践的な場に満ちています。それはつまり、実践的な学校教育、たとえば、自分たちが住んでいる世界とどう出会うのかを知るような理科や地理などのような科目へと導くことにもなります。
あなたは、もし自分にとって身近なみちで経験を積まなかったとしたら、いったいどのようにしてこの世界を認識するようになったと思いますか？

6

シェアド・スペース（共用空間）と政策

政治家の役割

出会いと発展のための空間および選択肢を市民に保障することは、象徴的であれ、文字通りであれ、まさに役所の中核的な役割です。このことは、われわれの政治的な嗜好とは関係がありません。人はそれぞれに異なり、したがって政治的な理想も異なりますが、政治は、それぞれの違いを認め、人々が尊厳と自由のある生活をおくることができるように、事を処していくべきです。さまざまな政策分野は、こうした目的を達成するために存在しています。そしてその対象とするところは、政治的目的から得られるものなのです。人間と社会は、政治家と行政を通じて、その政策分野で主役を演じるのであって、それ以外ではありません。

責任主体の転化

しかしながら、この基本原則は、多くの地域で実際にはゆっくりと逆転させられてきました。個々の行政官が直面している多くの事柄は、あまりにも複雑で、意思決定に到達しうる能力のある専門家が必要になっています。こうした専門家たちは、プロフェッショナルな専門性が基礎にあるために、もともとの政治的な目的から雇用されているにもかかわらず、自らの分野ごとの専門性をより深化させようとする傾向があります。こうした専門家たちは、この世の中で対象となっている政治的目的に何が寄与し得るだろう、と調査するよりは、自分の専門性に主として寄与する解決策にこだわる傾向があります。雇用されているものとして、縦割り組織の内部論理を理解することは、難しいものです。しかしながら、政治家にはそうした専門家の言葉を取り上げるほかに選択の余地が

公共空間は交通専門家
たちの勢力範囲になっ
てしまいました。

ないのです。
こうしたことが、まさに公共空間の設計に関わる状況にほかなりません。自動車の出現に合わせて交通運輸という部門が生まれ、かつまた、それに呼応して交通の専門家が誕生したのです。交通死亡事故の増加は、必然的に政治的な対応を必要としました。（それにつれて）交通専門家は増え、交通安全の状況と闘うための手段と計画を展開しました。それがすなわち交通専門家という職業の目的なのです。公共空間の設計方法は、より一層交通部門が決定するようになり、孤立した単一目的で決定されるようになりました。そして政治家と政治家が提供しようとする公益とは、ますます無関係に決定されるようになりました。交通運輸部門は、人間と社会に対して従属的であるかわりに、個々の人々や集団の生活を決定し、制御し始めてしまいました。状況はこれまでの統一感が崩れ、政治家たちは形勢を一変させなければならないことになりました。

政治家に対する主要な責任

シェアド・スペース（共用空間）の設計基本原則は、公共空間をデザインするときの主要な責任を専門家たちから政治家へ取り戻します。政治家は政治目的を明確にしなければなりません。そしてその目的を個別分野ごとの目的よりも上位に置かなければなりません。政治家は、さまざまな選択を行い、自らが代表している市民の生活空間に関するビジョンを展開することができます。われわれは交通空間を選択しているのですか、それとも人間の空間を選択しているのですか？過去30年以上にわたって、しばしば自動車優位の決定ばかりが、なされてきました。行政官は、主要な責任を回復するために解決しなければなりませんし、交通よりももっと他の目的のために公共空間を使うことを考慮しなければなりません。

空間のビジョン

政治家が公共空間に関する主要な責任を取り戻した場合は、選択をしなければなりません。（その選択とは）何が重要なのか、この空間について何をしたいと考えているのか、などなどです。人はここで立ち止まることもできますし、おしゃべりをすることもできますし、子どもたちは道で遊ぶこともできます。それともわれわれはもっと交通のための空間をほしいと思っているのでしょうか？この空間で最適な行動とは何でしょう？政治家は公共空間に関するビジョンを展開しなければなりません。まずそのことが設計の段階の出発点となります。それから政治家は、この問題にかかわることについて、最終的かつ明確に指令しなければなりません。その指令は、たとえば、幅広い分野の専門家と空間の使用者たちのうちで、だれが実施する場合に責任ある存在か、 ということにかかわることなどです。

管理戦略　ーむしろまとめること

シェアド・スペース（共用空間）には、これまでとは異なる役所の役割、異なる管理戦略が必要です。役所は、社会におけるすべての問題の関与者、解決者としてではなく、授権者、ファシリテーターとして振舞うのです。この管理戦略は、問題解決能力は、市民、企業、社会集団などに存在しているという仮定に基づいています。社会の知恵と力を採用することは、この新しい戦略の基本原則なのです。

授権

この共用空間アプローチは、「授権」という統合概念にまとめられているところの、管理に関する洞察に連続的に対応しています。

7

シェアド・スペース（共用空間）のプロセス

９個のセル

シェアド・スペース（共用空間）では、役所は今までとは異なる管理戦略を採用することとなります。役所は、シェアド・スペース（共用空間）がすべての問題を解決しなければならないと考えるべきではありません。そのかわりに、個々の人や企業、社会的な集団が直面している問題を解決しようとする助けとなるのです。

異なる管理アプローチには、異なるプロセスが必要です。ですから、シェアド・スペース（共用空間）の専門家チームは、9個のセルというモデルを用意しました。このモデルはプロジェクトの航海日誌のように機能します。つまり、意図と同意を記録し、実施のためのガイダンスとして、だれもが参照できるのです。

9個のセルのモデルで、公共空間をシェアド・スペース（共用空間）にデザインするときのプロセスが、いかにあるべきかがはっきりとわかります。

このモデルは、そのプロセスを9個のセルと名づけた9段階のステップに分割します。

シェアド・スペース（共用空間）のプロセスは、図－３の色つきのセルのある、対角線で進みます。プロセスは、左上のステップ１から始まります。そこでは、行政官が、社会的なビジョンとともに、われわれがこの地区を人間と公共の領域のためにどのようにしたいのか、ということを基礎においた上での選択を、詳しく説明するのです。政治家は、このプロセスにサポートすることで関わります。その場合は、空間の利用者や専門家のすべてが、希望、知識、技術を存分に出し合える、いわば全体的・統合的な場であるべきです。そのプロセスを通じてフィードバックすることによって、政治家は自らが指示したことが実現することを確認できるのです。

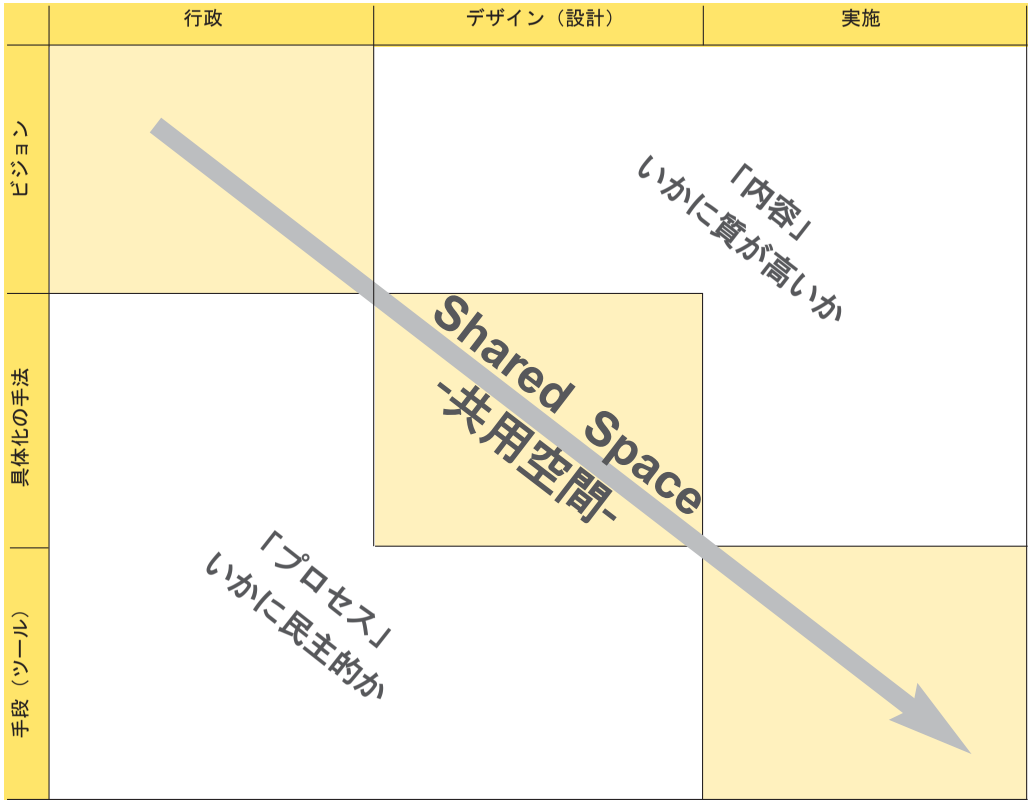
図－３
９個のセルのモデルのスキーム概観

現実のデザインは、総合的なデザインチームに委ねられます。この段階は、デザイン（設計）段階であり、真ん中のセルで表されます。幅広い分野の専門家集団は、ビジョンを総合的で機能的なデザインに移し変えます。ここでは、公共空間のさまざまな利用者たちとの相互の協力とコミュニケーションが鍵となります。最終的に、そのデザインは実施設計レベルにまでに具体化されます。この段階は、右下角のセルで表されていて、単にレンガを積んだり、木を植えたりする以上のことに関わります。適切な材料と装置を選択し、利用することがきわめて重要です。色がついていない欄のありようがいかんによってデザインは成功することも失敗することもありえます。

したがって、行政は進路を定めて、組織内の思考と行動を機能的にも実施面でも誘導しなければなりません。良いデザインのプロセスは、対角線に沿って進みます。対角線上の異なるセルの間で、行政からデザインへ、そしてデザインから実施へ、的確に移動しなければなりません。相互間のフィードバックは、良い結果のために必要不可欠な

	行政	デザイン（設計）	実施
ビジョン	啓発する 人の空間か、交通空間か	持続可能なデザイン 社会的な行動vs. 交通行動	ツールとしての技術の目的
具体化の手法	全体的・総合的な授権と参画 ビジョンが方向性を示す 結果よりもプロセス	創造性 他分野との協力 コミュニケーション	組織との協力 創造性
手段（ツール）	プロセスの技術	参加の設計手法 他分野との関係の洞察 コミュニケーション手法	材料の選択と設置 新しい材料の使用

図－４
共用空間―空間
の質と民主的な
質の組み合わせ



のです。

空間的、民主的なクォリティ

９個のセルの構造は、シェアド・スペース（共用空間）のプロジェクトが、空間的な質と民主的な質の両方を具体化することを目的としていることを表しています。空間的な質は、幅広い分野の専門家たちの知識・経験を集めることで獲得できます。相互に相談しあうことを通じて、それなくしては得られないであろう、良い結果をもたらします。民主的な質は、プロセス全体を通じて、住民、利用者のような関係者と、学校や企業のような他の関係者を含むすべての関係者（ステークホルダー）の広範な参画、責任、活発な関与と協力を伴います。

両者は最終結果の面において決定的な役割を演じます。両者は、互いに拡張しあい、互いに補完し合います。互いにコミュニケートしようとし、また、実験しようとし、学ぼうとする意思のあるグループは、すべて等しく必要なのです。

ドラハテンの交通静穏化
のためのスフェールフォ
レ噴水。
交通量が多ければ多い程
噴水が高く上がる。

8

シェアド・スペース（共用空間）から学習した実践的なレッスン

これまでの章では、公共空間にかかわるシェアド・スペース（共用空間）のビジョンを扱ってきました。しかし、どうすればこの抽象的な思考を具体的なプロジェクトや活動に移し変えられるでしょうか。シェアド・スペース（共用空間）は、必ずしも万能薬でもなければ、均一の処方箋でもありません。というのも、あらゆる現場は、それぞれ特定の解決策を必要とするからです。あらゆる現場は、皆固有であり、オーダーメイドの配置を必要とするのです。しかしながら、シェアド・スペース（共用空間）は、公共空間のデザインに関して、重要な実践的出発点を提供することも、確かにできます。過去20年間に実施され、このプロジェクトの基礎を形成してきたことに学習することが参考になります。この章では、いくつかのこうしたレッスンを実施例の図とともに扱います。それらの例は、既製品の解決策ではありませんが、シェアド・スペース（共用空間）の哲学を実践に移す方向をもたらします。それらの例は、自動車交通を完全には禁止しないで、公共空間の利用法の質を拡張することが可能となる選択肢群を示してくれるでしょう。それらの例はまた、公共空間が美しくかつ安全でもありうることも示してくれるでしょう。

レッスン１　道路は物語る

というのも、空間自体が、もはや解釈に開かれておらず、あらゆるものが標識や文字で説明されなければならなくなっているからです。

シェアド・スペース（共用空間）の重要な前提は、「公的な性格を持った地区における路上の行動は、交通のプロの普通に使う道具よりもむしろ環境の表現（その場の雰囲気）により影響を受けるものだ。」ということです。

過去数十年間にわたって、道路とその直接的な周辺環境は、均一な行動を要請する均一な空間に変化し続けてきました。解釈に富むべき人間の空間は、解釈の余地のない均一の交通空間にずっと配置され続けてきました。というのも、空間自体が、もはや解釈に開かれておらず、あらゆるものが標識や文字で説明されなければならなくなっているからです。

ハーレン、村の中心部
再設計（リ・デザイン）
の前後比較

シェアド・スペース（共用空間）は、道路空間自体がもっている情報を用いた道路の配置（レイアウト）をもって、公共空間が自分自身のストーリーを語る（存在を主張する）ことを認容します。その配置（レイアウト）は、そのストーリーを否定したり、抑圧したりするよりは支援するのです。われわれの忠告は、「必要な行動をもたらすためには、空間の要素を用いたり、拡張したりしてはどうか、そのかわりに、技術的な交通運輸の器具（ツール）を用いることには、慎重たるべし。」というものです。

道路利用者は、空間を見分けることができなければなりません。
つまり、道路とその周辺ではどのような行動が適切かということをです。

同じ空間、再設計（リ・デザイン）の前後比較

コミュニティ道路をかたちづくっているハンプ、ジグザグ、中央島などの交通の手法は、交通環境に属しています。それらが地区で公的な目的で用いられるときは、道路利用者を間違った途に導くでしょう。こうした交通手法は、必要とされる社会的な行動を活発にしないで、そのかわりに法的な交通行動を活発にしてしまいます。道路の周りで導いているものを探して御覧なさい。

本来の住宅地区では、技術的な交通手段を適用しないで、環境の中で導くものを探しなさい。

かつて道路の脇にあったこの教会は、道路の線形をシフトすることで、再び村の中心になりました。

空間の特徴を拡張するためには、歴史とか、形態学とか、景観の性格といったような文脈（コンテクスト）について学習しなければなりません。都市プランナー、歴史家、建築家、造園家、社会学者、交通エンジニアなどといった人たちが、それぞれの専門領域から空間の表現に寄与することができます。ですから、そうした人たちを公共空間のデザインに巻き込まなければなりません。

空間の特徴と表現を拡張しなさい。
このことを他の分野の専門家たちと一緒にやりなさい。

レッスン２　空間を人々のために

多くの事故は、交通に関係する人の間における相互関係の欠如のせいで起きます。交通事故統計では、すべての事故の60から70パーセントが、いわゆる「優先通行帯事故」と称する事象であることを考えてご覧なさい。実際、人が優先通行帯を採用したのであって、押し付けられたのではありません。人の相互関係を回復して、社会的な行動が明瞭な場所においては、事故は減少しています。シェアド・スペース（共用空間）アプローチでは、公共空間の設計（デザイン）は、社会的な行動を促進するものでなければなりません。

標識標示で規制することをできるだけ少なくし、人間の自律能力を呼び覚ますことで社会的な行動を促進していくのです。

相互行動を促進し、アイ・コンタクトを促進しよう。

同じ空間、再設計（リ・デザイン）の前後比較

交通のルールが社会のルールの余地を作り出します。多分、そのルールに慣れるまでには、少し時間がかかるでしょうが、人が社会的に行動し、互いに配慮しあっている環境にいることが楽しくなってくるでしょう。環境には縁のない交通標識、ハンプ、交通信号その他の交通の要素が減少すれば、ただちにその空間の質が改善するでしょう。ですから、社会的な行動を促進することには、いくつかの理由があるのです。

異なるタイプの道路利用者が、空間を共有しようとするとき、かつ、優先通行帯が明確に決められていないときには、利用者はいかに通行できるかを交渉すると同時に、アイ・コンタクトをする必要があります。この場合には、速度が３０キロ以下の時にのみ可能です。速度や優先通行帯が明確に規制されてきていないところでは、ドライバーのスピードは、自動的にダウンするでしょう。

人がどう通行するか互いに交渉させておけば、（自動車の）スピードは自動的にダウンするでしょう。

シェアド・スペース（共用空間）アプローチでは、住宅地においては、自動車は、自動車利用以外の道路利用者と対等になるべきなのです。両者はお互いに敬意を払うべきなのです。

しかし、もしあなたがドライバーから敬意を受けたい、とするなら、あなたもドライバーに敬意を表しなければなりません。多くの交通手段が、ドライバーに上位にあるかのような感覚を与えています。このことがいらいらを誘発していますし、反社会的な行動を誘発しています。ドライバーは、このことを真剣に感じなければなりません。このことが、ドライバーの社会的な行動の前提条件となるのです。

**もしあなたがドライバーから敬意を受けたい、とするなら、
あなたもドライバーに敬意を表しなければなりません。**

レッスン３　利用者の語ること

シェアド・スペース（共用空間）は、関係する市民とその支援組織から知識を活発に受け入れる相互活動のプロセスを意味しています。役人、政治家、専門家、市民と支援組織は、政策を準備し、実現するために、そしてその政策の結果を運営していくために協同するのです。しかし、困難な面というのは、役所は最終利用者（エンドユーザー）のニーズと希望にあわせなければならないことと、知識と経験をよりよく使わなければならない、ということです。

人間は、自らの選択するものを、際限なく望むものです。ですから、役所は、意思決定と実施が適正な規模で組織化されることを確実にしなければなりません。

レッスン４　細部はデザインを活かすのか、こわすのか

環境の特徴は、適切に選ばれた材料、たとえば、舗装の色やタイプなどで、強調も拡大もされるでしょう。個別の状況（コンテクスト）に適する材料を探す必要があります。加えて、材料と装置の配置は、同様に重要です。たとえば、照明柱の位置と高さを考えてみれば、暗闇の中で、その場所を「読む」ことを可能にすることを確かにするでしょう。

舗装面で違ったタイプを使用すれば、道路をなお穏やかな感じにしっかりとすることができるでしょう。5年間で古びてしまうような流行の（ファッショナブルな）材料にも、十分気をつけなければなりません。建物や風景に適する材料を探さなければなりません。

よく注意して材料を選び、配置しなさい。

レッスン５　擬似的な安全よりもむしろ混沌を

安全に感じるということは、必ずしも安全であることとは限りません。（安全に感じるようにすることの）最大の誤りは、人に安全であるという幻影を与えることです。

安全に感じるということは、必ずしも安全であることとは限りません。そして逆に、安全でないと感じることが、実は至って安全であるかもしれないのです。シェアド・スペース（共用空間）が成功しているのは、危険の認識が、対象の安全を増すための手段、もしくは、必要条件ですらあるかもしれないからなのです。なぜなら、状況が安全でないと感じられるときは、人は一層警戒し、（その結果）事故は一層少なくなるからです。

交通流の分離は、しばしば安全感を増すでしょうが、実のところ、非生産的に見えます。負傷者事故数は増加しているのです。交通流の分離は、人に目隠しをすることになり、スピードを増すことを惹き起こします。なぜなら、だれもが自分のレーンを持っているので、他の道路利用者のことをあまり配慮しなくなるからです。

危険と感じるということを排除しようとしないで下さい。
逆にその感覚の効果を最大限に使用しなさい。

政治家は、しばしば世論の圧力のもとで、安全の欠如と闘わなければならないということにとらわれています。それはわかりますが、そのことはしばしば実際の安全を犠牲にしているのです。

政治家や市民は、シェアド・スペース（共用空間）によって、危険を認識することの利用法を知るようになります。危険と危険を政治家と空間利用者の間で補償することなくしては、設計（デザイン）に関与することは困難です。

したがって、
— 政治家は、シェアド・スペース（共用空間）の前提条件をしっかりと注意喚起しなさい。
— 空間の利用者と危険の認識の利用法について話し合いを始めなさい。

危機管理（リスクマネジメント）
危険、危険認識の分野におけるイギリスの専門家、第一人者であるジョン・アダムズ教授は、当該分野において大量の研究を実施してきました。教授の著作「危険（リスク）」では、危険と危険の補償の便益を扱っていて、役所のこの感覚の扱い方、いかに危険を取り扱うか、その方法について触れています。

「安全でないこと」を認識することの利用法を説明しなさい。

Acknowledgements

This is a publication in the framework of the
Interreg IIIB project ‘Shared Space’,
Total number of copies: 6000

Original title:
Shared Space: Ruimte voor iedereen
This publication was published in Dutch, English,
Danish and German

www.shared-space.org

Shared Space
Fryslân Province
PO Box 20120
8900 HM Leeuwarden
The Netherlands

June 2005

Concept and Text Keuning Instituut, Groningen, The Netherlands
Senza Communicatie, Groningen, The Netherlands
With thanks to Rik Herngreen

Photography Unless noted otherwise:
Hans Monderman,
Ben Hamilton-Baillie

Design Corrie van der Wees BNO, Schipborg, The Netherlands

Printing Plantijn Casparie, Groningen, The Netherlands

Translation F.A.X. Translations, Groningen, The Netherlands
Masao Sugiyama, NUI, Japan (through English edition)

Shared Space

Fryslân Province
PO Box 20120
8900 HM Leeuwarden
The Netherlands

www.shared-space.org

Shared Space

Interreg North Sea Region