

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 —都市における共用空間としての道路の特徴と課題—

エルファディング・ズザンネ*

日本の道路法に基づき、法律を改正しないまま「シェアードスペース」整備が日本国内で困難であることがたびたび指摘されている。しかし、EUのモデルプロジェクトとして欧州4か国で行われたシェアードスペース整備が各国の既存の法的枠組み内で実施されただけでなく、シェアードスペースに似たような交通静穏化整備がヨーロッパ各地で成功している。この道路空間再配分がなぜ可能かを示すために、シェアードスペースの特徴を簡単に整理した上でドイツにおける関連法などをまとめ、EUのモデルプロジェクトやドイツ国内の「シェアードスペース風」再設計を事例として紹介する。そしてシェアードスペースはオランダのみに見られるものではなく、すでに広く認められている計画法の延長上にある考え方であることを示す。

The Legal Framework for Shared Space in Germany : Characteristics and Challenges of Sharing Public Space in Towns

Susanne ELFFERDING*

Traffic law often is claimed to be the reason why Shared Space cannot be introduced in Japan without amending the law. However, roads have been rebuilt as Shared Space within the existing legal framework of four European countries taking part in an EU model project, and many more projects with very similar characteristics have been completed and are very successful all over Europe. In order to show why this is possible, this report first gives a short overview of the characteristics of Shared Space, then describes the relevant laws and regulations in Germany and finally introduces two EU model projects and a similar project in Germany. This shows that Shared Space is not an idea unique to the Netherlands but an already established planning tool re-honed.

1. はじめに

戦後、欧州において「自動車に適した都市」が志向された際には、1930年代に導入された歩車分離がその最も適切な手法と考えられた。その結果、トラムや公共交通、道路内の滞留やコミュニケーションが邪魔者扱いされ、自動車交通が都市を支配してきた。この傾向に関する苦情が増え意識が変わった結

果、ボンエルフなどによる道路の混合利用が70年代から欧州各地で普及し始めた¹⁾。シェアードスペースはその延長上にある。

国際交通安全学会の研究プロジェクト、H186「生活道路の総合研究」(プロジェクト・リーダー：久保田尚埼玉大学教授)では、2009年9月1日～10日に欧州4か国を訪問し、シェアードスペースに関するヒアリング調査を行った。訪問先はドイツのボームテ、ラトセブルクとケルン、オランダのハーレン、ベルギーのオーステンデとイギリスのイブスウィッチとアッシュフォードであった。

*フリーのリサーチャー・通訳者
Freelance Researcher and Translator
原稿受理 2010年3月18日

本稿では、シェアードスペースの基本的な考え方を整理した上で、ドイツの関連法や技術基準を整理する。整備事例としては整備後のエバリュエーションが他地区より進んでいるオランダのハーレン村とドイツのボームテ村を紹介する。さらに、ドイツ国内の動向を明らかにするために地方都市のラトセブルク市と大都市のハンブルク市の取り組みを紹介する。なお、本稿では、シェアードスペースの内容、評価および法的枠組みに絞り、シェアードスペースの計画策定において重要である住民参加には触れない。

本号の特集において、ドイツを中心に欧州のシェアードスペースを取り上げるのは以下のような意味がある。シェアードスペースは、日本では、走行・通行を主目的とする道路の考え方を転換し、道路を都市の公共空間として活用する典型例であると考えられている。日本においては、道路に対する考え方を転換するためには、道路法に規定されている道路の目的規定を変更しなければならないと考えられているようである。本稿では、ドイツ等においてシェアードスペースがどのような法律に依拠して導入されているかを明らかにするが、それは日本の道路法の目的規定の改正が不可欠であることを意味しない。なぜなら、ドイツ連邦道路法における道路の目的規定は日本の道路法のそれと同じであり、他の法規等によって道路の利用形態を多様化しているからである。このため、本稿では、日本において道路法が改正されなくても、シェアードスペース等の導入が可能であることを暗黙的に示すことになる。もっとも、道路法を改正することが効果的であることを否定するものではない。

2. シェアードスペースの基本的な考え方

シェアードスペースの理想は、歩車分離や段差のない、誰でもが社会参加できる混合空間で、地区の歴史や特徴を語る空間である。しかし、「交通安全対策」などの交通政策ではなく、ヒューマンスケールで魅力的な空間を整備する「空間改良政策」である¹⁾。現在の日本の法体系は道路をこのような共用空間としてとらえていない。道路法では、道路を「一般交通の用に供する道」と定義しており、走行および通行のみを行う公物と規定している。それゆえ、日本においては、現行の道路法の規定の下では道路をシェアードスペースとして活用することはできないと一般にみなされている。

しかし、ドイツ連邦道路法および各州道路法は日本のそれと同じ規定を行っているが、道路の都市空間としての活用が進んでいる。ここに、本稿において、シェアードスペースを取り上げる意義が存する。

2-1 整備目的と空間デザインの特徴

シェアードスペースは道路をその用途に応じて3種類に分けている(Table 1)。期待されている行為がはっきりとわかるコミュニケーション中心の「滞留空間」と、交通ルールに頼る「交通空間」が比較的安全である一方、両方の中間にある曖昧な「社会的交通空間」では利用者の誤解が生じやすく、交通事故が発生しやすい。その結果、曖昧な「社会的交通空間」では本来の用途を判断し、適切な整備を行う必要がある。

滞留空間での交通ルールは最低限に限られているため、運転者は沿道空間の特徴や人の行為などに反応して運転しなければならぬ。その結果として走

Table 1 シェアードスペースの空間としての特徴¹⁾

特徴	「滞留空間」	「社会的交通空間」	「交通空間」
行為の特徴	多様で多元的	多元的	単純
移動のパターン	目的は不明確である	目的が比較的明確である	目的がきわめて明確である
適切な速度	30km/h以下	60km/h以下	50km/h以上
行為が予測できる程度	ほとんど不可能	ある程度可能	ほとんど可能
アイコンタクト	多い	少ない	ほとんどない
行為に影響するもの	人間、周辺の街並み・環境全体	人間(周辺の街並み・環境全体)	交通ルール
行為を決める条件	周りの人間、周辺のもの	周りの人間、周辺のものとの基本的な交通ルール	道路設計と交通関連法(車両、ハード整備、道路標識、路面標示)
期待されている行為	滞留、ある程度の「社会的交通行為」	滞留、「社会的交通行為」、ハード整備と交通ルールに基づく交通	ハード整備と交通ルールに基づく行為
行為に影響する空間エレメント	街並みや自然環境、公共空間のデザイン	街並みや自然環境、公共空間のデザイン、道路設計、関連する指示	信号機、速度制限策、ハンプ、道路標識、交通管理者の指示

行速度が効率よく抑えられているので、優先などに関する不安があっても交通安全は比較的確保される。沿道利用を伝える空間設計だけでなく、地区の個性、特徴や歴史を伝える設計が重視されている。住民をはじめ、あらゆる分野の専門家や関連団体がこの設計に参加し、地区への愛着や責任感が沸くことが重視されているので、普通の道路設計で見られないほどの住民参加が必要とされ、行政やコンサルなどによる独断的な判断は排除されるべきである。

そのため、統一した交通規制やデザインガイドラインが存在しないシェアードスペースは、「新鮮な計画文化」と言える。EUのモデル地区におけるシェアードスペースの再整備も、最近では欧州各地に見られる「シェアードスペース風」な整備も、すべての整備が各国に既存の法的枠組み内で実現されている。しかし、その際、「自動車」や「交通安全」を中心に考えるのではなく、適切な空間利用を考えることが最大の課題である^{2,3)}。

2-2 EUのモデルプロジェクト

2004～2008年に行われたEUモデルプロジェクトの主な目的は、

- (1) 交通事故死亡者・重傷者の数を減らし、「自転車に乗ること、歩くことは危ない！」という考え方を改めること
- (2) 治安を改善し、人が安心する空間を形成すること
- (3) 経済的に恵まれていない地区を改良すること
- (4) 住民参加と民主主義を強めること
- (5) 魅力的な市街地を形成し、持続可能な都市発展を可能にすること

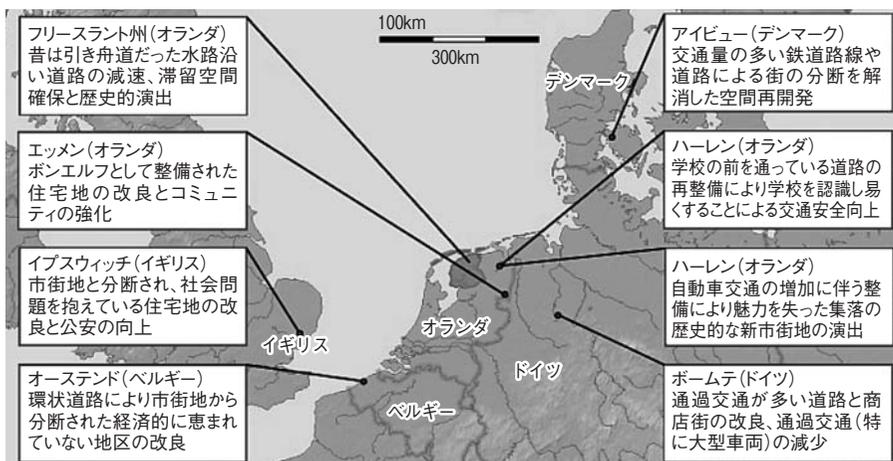
であった⁵⁾。イギリス、オランダ、デンマーク、ドイツとベルギーにおける七つの地方自治体がこのモデルプロジェクトに参加した(Fig.1)。

3. シェアードスペースの法的枠組み

3-1 発祥地であるオランダ

EUの各モデル地区より早く完成したオランダ・フローニンゲン州ハーレンのレイクストラート通り地区が、欧州におけるシェアードスペースの第1事例と言え、「持続可能な安全(duurzaam veilig)」プロジェクトとして実施された。「持続可能な安全」プロジェクトでは、道路をその機能に応じて、①滞留が多い地区内道路や農林道などを含む「住宅アクセス道路(erftoegangsweg)」、②市街地内外を通過し、速やかに移動する「地域内幹線道路(gebiedsontsluitingsweg)」と③自動車専用道路や高速道路を含む「集中道路(stroomweg)」に分けている。道路の機能(「滞留」、「移動」)に応じたこの分類がシェアードスペースの前身と言え、レイクストラート通りがその再整備に際して道路管理者により滞留が多い「住宅アクセス道路」に指定された。さらに、レイクストラート通りの再整備後、ハーレン市はさらなるシェアードスペース地区(後のEUのモデル地区となった2地区)の整備を「自治体交通・輸送計画(Gemeentelijk Verkeersplan:GVVP)」に組み込んだ⁶⁾。

シェアードスペース内では、標識や路面標示をなるべく減らし、基本的な交通ルールが適応されることになっている。具体的には、オランダの道路交通



出典) <http://www.demis.nl>.

Fig. 1 シェアードスペースのEUモデル地区

ルールである「交通ルールと道路標識に関する規則 (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens: RVV 1990)」が基本的な交通ルールとして右側通行 (第2部第4条第3)、交差点における右方優先 (第2部第5条第15項) や適切な速度での走行 (第2部第8条第19項) などを規定している⁷⁾。

3-2 ドイツにおけるシェアードスペースの法的枠組み

シェアードスペースに関する法律も技術基準も存在しないが、ドイツの経験から、法律や技術基準などを改正がなくてもシェアードスペースを実現できることと言える。

1) 道路利用に関する法的枠組み

ドイツ国内の道路整備は、①連邦や州の道路法、②「道路交通規則 (Strassenverkehrsordnung: StVO)」とその行政命令 (VwV-StVO) や③NPO法人「道路交通研究協会 (FGSV)」が編集している技術基準に基づいている。シェアードスペースの整備は主に以下の規定に影響される。

【連邦道路法、州道路法】道路法は「道路交通規則」の上位に位置するため、「道路交通規則」の規定が連邦道路法 (FStrG) と矛盾してはならない。注目すべきことは、直接的にシェアードスペースに適した道路法の規定がほとんどないことである。道路利用に関しては、ドイツの道路法は、「一般利用」「沿道居住者利用」および日本の (道路占用許可による) 道路占用もしくは (道路利用許可による) 道路利用に相当する「特別利用」を定義しているが、シェアードスペースが必要とする「滞留」は規定がない。しかし、特定の交通手段 (自動車、歩行者、自転車など) による空間の独占や通行禁止を指定することによって、混合利用の空間を指定できる州道路法がある。この指定がシェアードスペースに適している⁸⁾。連邦道路法第17条に基づき、連邦道路の整備や変更には、さらにすべての関連利害を整理する「計画確定 (Planfeststellung)」が必要であり¹⁰⁾、各州の道路法が州道路や郡道路に関しての同様の規定を含む。

【道路交通規則】運転者の自己責任が基本原理であるため、標識の設置を1997年の改訂以降はなるべく

控え、「普通以上の危険をもたらす場所のみに限る」べきである (第39条、第45条) とされている。標識が多い場合は運転者が混乱し規制を見逃したり無視したりしやすくなり、標識が運転者の注意を交通からそらす原因となりうるものが、この法改正の理由として挙げられている。

標識による詳細な規制がない限り、基本的な交通ルールが適応される。その内容は第1条の「相互配慮 (お互いへの配慮)」、第2条の「右側通行」、第3条「適切な速度」や第8条「交差点における右方優先」などである。

【技術基準】幹線道路の混合利用が90年代の「幹線道路の整備に関する推奨 (EAHV)」に初めて登場したが、道路設計の主な現行基準である「市内道路の整備に関する基準 (RASt 06)」では、混合利用は時速30km以下で自動車交通量が1時間400台以下の地区に限られている。また、RAStは、自動車中心の道路設計アプローチを捨てて、「外からの道路設計」、つまり「歩道から考える設計」を求め、沿道空間の特徴に応じたオープンカフェなどを含む滞留空間を求めている⁸⁾。さらにRAStは、道路をその機能と沿道空間の特徴に応じて細かく分類している。

2) シェアードスペースに関する交通規制

シェアードスペースに適した交通規制は、①「優先道路」の解消、②「交通静穏化ゾーン (Verkehrsberuhigter Bereich)」および③「ゾーン30 (Tempo 30-Zone)」の特殊バージョンである交通静穏化商店街 (Verkehrsberuhigte Geschäftsstrasse) である。

【優先道路の解消】第307号標識 (「優先道路の終わり」、Fig.2) や車道を渡る緑石・歩道の整備により、優先道路をシェアードスペースの入口で解消できる。その結果として「道路交通規則」の基本的な交通ルールが規制区域内で適応される。しかし、舗装の変更やボラードなどにより歩行空間を確保し、「右側通行」から無理が生じないようにする必要がある。なお、優先道路の解消は駐車に関する規制を含まない⁸⁾。

【交通静穏化ゾーン】第325標識 (入口) と第326標識 (出口) によって指定される「交通静穏化ゾーン」では、交通量や場所の制限は特にないが、「主に滞留」



Fig. 2 標識のいろいろ

の空間利用のための措置が必要である。走行速度が「徒歩と同様」に制限され、歩行者がどこを歩いてもよく、子どもが道路で遊んでもよいが、歩行者と車両がお互いを邪魔してはならない。駐車は路面標示などにより指定されている駐車スペース内のみにおいて可能である。

適切な道路整備による車両交通の減速が指定の必須条件であり、規制区域内の標識は不要である。歩車分離を避けるべきであり、ポラードなどによる「区域」の明確化は、あまり好ましくないとされているが、可能でもある¹⁰⁾。「交通静穏化ゾーン」の目的は住環境の改良で、シェアードスペースと似ているが、交通教育などに努めているNPO法人「ドイツ交通安全協会(DVW)」などが指摘しているように、「交通静穏化ゾーン」の交通ルールはあまり浸透しておらず、スピード違反や違法駐車が多い¹¹⁾。また、「ゾーン30」と比べて厳しい車両の速度制限の結果、「交通静穏化ゾーン」は自転車交通や公共交通にとって不利になっている。

【交通静穏化商店街】第274.1号標識(入口)と第274.2号標識(出口)によって指定される「交通静穏化商店街」の速度規制は時速10~20kmである。歩行者は基

本的に車道を歩いてはならないが、車道を歩く人が多い場合は運転者が適切に反応する事例が多いので、「交通静穏化商店街」規制がシェアードスペースに適切である。「交通静穏化ゾーン」と同様に、ゾーン内の標識を効率的に減らすことができるが、「優先道路の解消」と同様に、さらなる駐車規制と車道の明確化が別途必要である⁸⁾。

4. EUモデル地区の整備事例

ここでは、EUのモデル地区として整備されたハーレン(オランダ)とボームテ(ドイツ)の事例を取り上げ、その内容および評価を整理する。

4-1 地区の特徴と整備内容

1) ハーレン

人口約2万人¹⁾のハーレンでは2地区がEUのモデル地区となったが、前述したそれ以前(2000~2003年)に整備されたレイクストラート通り地区(Fig.3)がEUのモデルプロジェクトに影響を与えた。

走行速度を低下させ交通量を減らし、街を魅力的に見せるために、センターラインのある2車線とその両側の自転車道と歩道からなっていたレイクストラート通りが完全に造り変えられた。段差が解消



出典) 地図はオープン・ストリート・マップより。ライセンス: Creative Commons Attribution ShareAlike2.0。

写真) a) 横山哲、b) 久保田高、c) d) Gemeente Haren。

Fig. 3 ハーレンのレイクストラート通り地区

され、全地区が赤煉瓦で再舗装されたが、幅6mに減幅された単路の車道では騒音を心配した沿道居住者の要求に応じてアスファルト舗装となった。両側の歩道が幅員1.5m以上に拡幅され、可能な限り緑化された。住民の希望を受けて、もともとは計画されていたいなかった交差点付近の横断歩道が増設された。地区内の三つの交差点は広場として再整備され、その一つがラウンドアバウト交差点となった。

駐車スペースは特に提供されていないが、必要に応じて地区内に駐車することができる。ベンチなどのストリートファニチャが迷惑駐車対策となる。地区内に数多くある小売店への商品配送は裏から行われているが、表の荷下ろしスペースが必要に応じて当初計画よりも増設された。

整備前にも歩行者と自転車の摩擦が生じていた自転車道の代わりに、広がった歩行空間内の舗装における灰色の線により、歩行者と自転車を分けることになった。しかし、その線がほとんど無視された結果、自転車は基本的に車道を走るようになった。また、バス停が地区内にあり、路線バスが通っている。

速度規制は整備後も相変わらず50km/hであるが、地区内の標識がほとんど撤去され、基本的な交通

ールが適応されている³⁾。

2) ボームテ

住民の多大な努力の結果、人口約13,600人のボームテがEUのモデル地区となり、ボームテを南北方向に分断していた州道路の再整備(Fig.4)が実施された。高品質の滞留空間と人が交流できる空間を形成することが主な目的であったが、自転車・歩行者の交通安全や自動車交通の流れを改良し、大型トラックの通過交通量の減らすことも目的に加えられた。延長約300mの単路においては歩車分離と段差解消がなされ、沿道の小売店・飲食店や教会の敷地の一部を含んで、道路が赤煉瓦で再舗装された。舗装の変更や元の位置に設置された街灯により車道が明確になっている。住民要望に応じて、視覚障害者用の誘導線が歩行空間内に追加された。州道路と郡道路の交差点にあった信号機が撤去され、交差点がラウンドアバウト交差点に再整備された。しかし、車両が広場風に整備されたラウンドアバウトの中心にある交通島の右を通るべきか、左を通るべきかがはっきりしない。また、路線バスが地区内を通っている³⁾。

交通規制の手段は「優先道路の解消」である。第307号標識が規制区域の入口に設置され、基本的な



出典) 地図はオープン・ストリート・マップより。ライセンス: Creative Commons Attribution ShareAlike2.0.
写真) a) b) 横山哲、c) d) www.bohmte.de.

Fig. 4 ボームテのプレーマ通り地区

交通ルールが区域内に適応されている。市街地であるために、地区内の速度規制は50km/h、大型車両に関してはさらに30km/hの速度制限が課されている。駐車に関する規制はない。人口8万人以下の地方自治体であるボームテは郡道路と州道路に関する意思決定権限を有していないため、交通規制や再整備に関しては道路管理者である州との精密な調整が必要だった。しかし、幅広い住民参加による事前準備がなされたため、本来は必要であった「計画確定手続き(Planfeststellungsverfahren)」を省くことができた⁸⁾。

4-2 モデル事業の効果の評価

1) ハーレン

再整備前の2004年の平日における交通量は約8,200台であったが、交通量は再整備後もほとんど変化しなかった。しかし、走行速度が再整備後に平均30km/h程度に落ち着き(85パーセントは38km/h)、再整備前に交通量の40%を占めていた通過交通は4割減った。

交通事故の発生も負傷者数も整備後に明らかに減少した。整備前(1997~2001年)の主な事故原因は、①「車間距離の不足」(15件)、②「歩行者に譲らなかったこと」(8件)や③「右折左折のミス」(6件)であったが、その数が整備後(2003~2007年)にはそれぞれ5件、2件と2件へと大幅に減少した。その一方、「車両に譲らなかった」(整備前2件、整備後5件)、「右側によりすぎた」(整備前1件、整備後3件)と「カーブを曲がる時のミス」(同じく整備前1件、整備後3件)の事故が整備後に増えた。全体としては自転車や原付自転車を巻き込む事故は減ったが、自動車対自動車の事故は相変わらず多い(整備前19件、整備後9件)。

事故発生の減少とは関係なく、道路利用者の不安感が残る。「お互いへの思いやりがよくなった」と思う人は多いが、逆に「乱暴な行動が増えた」と思う人も多い。また、走行速度が低下し、道路を横断しやすくなったと思う人がいる一方、車道内も歩道内も走っている自転車に関しての不安感を抱えている人も多い⁶⁾。

段差が解消され、色のコントラストが再舗装により薄くなった結果、視覚障害者にとっては視認性が低下した。しかし、同じ段差解消は、車いすや歩行者などを使っている障害者にとっては利点となった。また、子どもなどの交通弱者を自動車交通から守る空間機能は低下したが、急に飛び出す子どもを視認

しやすくなるなど、見渡しが改善された道路空間のために自動車から歩行者等を認識しやすくなった。躓きやすい段差が解消され、車両の走行速度が低下したことで、楽しく滞留できるようになった道路空間は、特に高齢者に好評である¹⁾。

再整備の結果、交通量は減少していないものの、レイクススタート通りが地区を分断しなくなり、空間が魅力的になった。その結果、隣のフローニンゲン市からも買い物客がハーレンに来るようになったそうである³⁾。

2) ボームテ

ハーレンと同様に、ボームテの交通量は整備後もほとんど変化していない。1日の自動車交通量は約12,000台(うち8%が大型車両)であるが、走行速度は低下し、大型トラックの割合は明らかに減った(しかし、調査当時の不景気の影響も考えられる)。そして、市街地外の連邦道路の交通量が増えた。

再整備地区内の交通事故はそもそも少なかったが、特に信号機のある交差点において発生した負傷者事故の数が整備後に減った。その一方、物損事故が増えたが、その多くが飲食店の前に駐車した自動車が道路に出る際に街灯にぶつかった車両単独事故であった。その後、問題の街灯が撤去された。

自動車が道路の中央を走り、歩行者が両脇を歩くことが多いが、視覚障害者用の誘導線が歩道と車道の境界線と誤認されることが多い。自転車用の空間がはっきりしないため、道路の両脇を走る自転車がが多い。また、ラウンドアバウト交差点の中心にある交通島の右を通る車両は多いが、左を通る車両もある。

空間の改良は特に住民には好評である。地区がきれい(清潔)になったと思う人や地区が居心地よくなったと思う人が特に多い。交通の流れがよくなり、大気汚染や振動などの公害が減り、住環境がよくなったと喜ぶ人も多い。しかし、「整備前のほうが交通は安全であった」と思う人と「整備後のほうが交通安全は向上した」と思う人はほぼ同数であり、交通安全に関する印象は再整備によりほとんど変わっていない。ハーレンと同様に、「思いやりがよくなった」と思う人もいるが、「乱暴な行動が増えた」と思う人もいる。また、交通ルールがわかりにくくなったため、不安感を抱えている人が多いようである¹²⁾。

沿道居住者の数が増えて空き家が減ったことや、意思決定に参加してシェアードスペースを実現したという満足感というプラスの効果が、コミュニティ

ーに生じた。以前は自動車交通専用であった空間が広場風に生まれ変わった結果、オープンカフェやサッカーのパブリックビューイングなども可能になった³⁾。

飲食店・小売店の過半数が、シェアードスペースの導入および駐車スペースの変更による売り上げと来客数に対する影響はないと思っているが、シェアードスペースのために利益を得たと感じる飲食店・小売店もある。特に駐車がしやすくなったことや来客数が増えたことが指摘されている^{1,2)}。

ハーレンと同様に、交通量が変わらなくても道路による街の分断が解消され、空間が魅力的になったので、ボームテは財源が確保されれば直ちに「シェアードスペース」を拡大することを計画している³⁾。

4-3 全体評価

EUのモデルプロジェクトが終了したことを受け、オランダのシェアードスペース研究所(Shared Space Institute)がプロジェクトの全体評価を行った。

走行速度が30km/h以下に低下し、歩行者と運転者のコミュニケーションが各モデル地区内において可能になった。沿道の空間利用や人間との交流による(温かい)減速が、道路標識や道路設計の(冷たい)減速よりも効果的である。細かいルールがないために人々が交通に関する不安感を抱いて慎重に行動するので、負傷者事故の発生が明確に減った。シェアードスペースの導入が議論される際に日本において

しばしば懸念される交通事故の顕著な増加は、いずれの地区でも見られなかった。信号機や横断歩道などによる無駄な待ち時間が減少したので、走行速度が低下しても各モデル地区の交通は順調に流れている。

しかし、「シェアードスペース」に関する課題も列挙されている。まず、都市計画関連行政と道路計画関連行政の協力だけではなく、さまざまな分野の人々が協力しなければならないので、従来の行政システムの執行方法を変える必要がある。また、多様な人々が道路を使用するので、それぞれの利害関係者への対応が必要であり、特に「古い」考え方や習慣を持つ人やシェアードスペースに対して不安を抱いている視覚障害者等への対応が課題とされている。

長期的な効果としては、交流の機会が増えたことにより、コミュニティへの効果や個人の(精神的な)健康への効果が推測されている⁵⁾。全体としての評価としては、交通安全の側面よりも、地区の魅力向上が強調されている。

5. ドイツにおける整備事例

ドイツには「シェアードスペース風」の整備事例が数多くあり、いくつかの事例が広く紹介されている。しかし、シェアードスペースの定義が定かではないこともあり、体系的な整理が行われていない。そのため、ここでは、二つの事例から今後の動向に

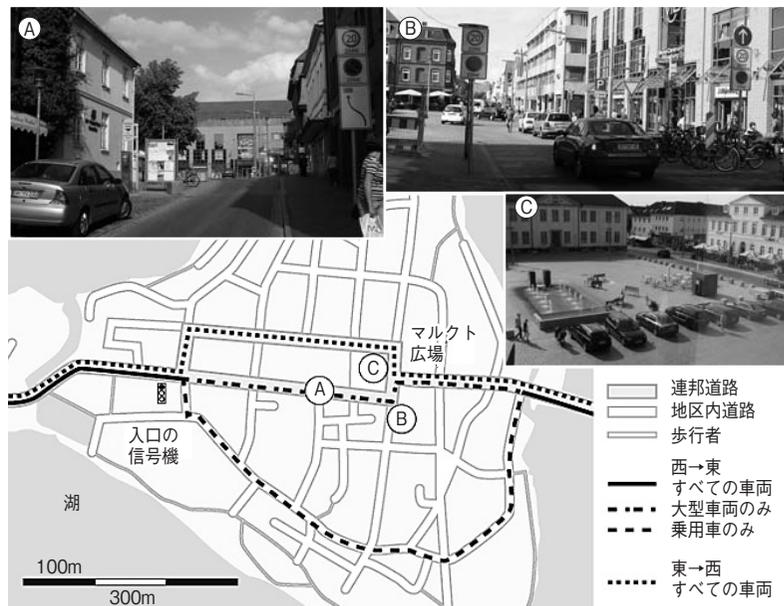


Fig. 5 ラトセブルク市のマルクト広場再整備

関する知見を探る。

5-1 地方都市の事例

人口約14万人のシュレースビッヒ・ホルシュタイン州ラトセブルク市の旧市街地は、交通量の多い連邦道路に分断され、都市空間の機能が悪化していた。また、同市では旧市街地が島に位置しているため、環状道路の整備が困難である。再整備前の平日の交通量が自動車2万台であり、そのうち13%は通過交通、5%は大型トラックであった^{13,14)}。2005年の都市建設コンペから始まった再整備(Fig.5)は、1980年代以降に行われてきた旧市街地活性化プロジェクトの一環となっている³⁾が、その計画作成段階において自動車交通に起因する公害問題が明確になった。中心市街地で測定されたCO₂排出量が法律に規定されている限界値を超えたために、州が市における「大気浄化計画(Luftreinhaltungsplan)」を2009年に確定し、一つの対策として(大型車両)交通への対応を求めたのである¹⁵⁾。

多目的の滞留空間を確保するためにすっきりとした空間デザインを実現することが、マルクト広場再整備の目的であった。灰色の石畳に再舗装された広場と車道が赤煉瓦舗装の歩行空間囲まれているが、車道内の赤煉瓦舗装が同時に広場への入口を明確にしている。段差が解消され、不要なストリートファニーチャが撤去された。広場に整備された噴水が滞留を招く楽しい空間を形成しながら、人が交流する空間を東から広場に入ってくる自動車交通から守っている。

2007年に導入された交通規制において、「交通静穏商店街」は「ゾーン20」とされるとともに、「駐車禁止ゾーン」に指定されている。バス停が地区内にあり、数多くの路線バスが地区を通っている。交通規制と再整備の結果、オープンカフェやイベントが可能になり、マルクト広場が元の機能を取り戻しただけでなく、中心市街地のCO₂負荷が大きく減少した。

また、マルクト広場の交通量を減らし、人に優しい空間を担保するために、さらなる広域的な交通規制が計画されている(一部実施済み)。通過交通量が少ないため、環状道路の整備よりは旧市街地内の道路空間再配分が効果的と思われるが、道路が地形と歴史的市街地のために狭く、問題の道路が連邦道路であるために、大型トラックの問題を解決することは困難である。そのため、3段階で実現できる以下の政策が計画されている。

【短期対策(西からのアクセス、ほぼ完成)】交通規制と信号制御の変更により、マルクト広場を西から通る大型車両(トラック、路線バス)とマルクト広場に目的地のある乗用車とを、湖沿いの分散道路を通る通過交通の乗用車から分ける。中心市街地を通ることは交通規制の結果として時間がかかり、通過交通にとって魅力的でないので、規制地区内の自動車交通量が大幅に減少した。

【中期対策(東からのアクセス)】分散道路の拡幅後には、西側と同じような交通規制と信号制御を東側にも導入し、分散道路以外の地区内道路を「ゾーン30」に指定する。

【長期対策(環状道路)】環状道路の整備に関する議論が既に始まっているが、連邦、州および周辺の市町村の協力が必要であるため、実現までには長い時間が必要であると考えられる³⁾。

5-2 大都市：ハンブルク市

ドイツ国内のシェアードスペースに関する議論においては、地方都市のみではなく、大都市における整備も注目されている。しかしながら、各種の制約のために大都市における整備事例はない。このような状況の下、人口約180万人の大都市であるハンブルク市が適切な空間形成に関するガイドラインを作成した。このガイドラインに基づき、市が今後、各区においてのモデル地区整備を予定している。

2009年にまとめられたこのガイドラインでは、シェアードスペースを「共存道路(Gemeinschaftsstrasse)」と呼んでいる。共存道路の整備は、コミュニケーションが重視されている空間であり、自動車の速度が自然に抑えられる空間である商店街など、賑わいのある場所において推奨されている。特にオープンカフェ、学校や市場などがあり、歩行者が多い空間が整備に向いているとされている一方、「ゾーン30」や「交通静穏化ゾーン」がすでに普及している住宅街や工業地・産業地では整備に不適切とされている。また、交通の速やかな移動に必要な幹線道路網、交通弱者の保護が特に必要な道路、1日の交通量が2万台を超えた道路、路線バスが多い道路、違法駐車が多い道路、および沿道居住者が共存道路の整備に反対している道路が整備に向かないとされている。地区内の走行速度を抑えるために、共存道路の区間延長を400m以下に制限するべきである。バリアフリーで、高齢者や障害者などにとっても使いやすい空間整備が重視されているが、商品配送や公共交通への配慮も必要であり、路線バスを優先する環境を

整備すべきとされている。段差は基本的に解消するが、縁石やストリートファニチャーによって、空間を必要に応じて分けることも可能である。または、舗装の変更などによる単路の「ソフト」な歩車分離も可能であるが、自転車の専用空間や歩道自転車道の整備を避けるべきである。交差点を広場風のラウンドアバウト交差点に再整備することが推奨され、信号機を撤去し、道路標識や路面標示は最低限に限られるべきである。地区内に見通しをよくするためには、地区内におけるすべての駐車スペース撤去と駐車禁止を実施するとともに、必要な駐車スペースを近所で確保すべきとされている。地区内の交通規制としては「交通静穏化ゾーン」や「交通静穏化商店街」が推奨されている。また、なるべく多くの人にとって使いやすい空間設計に達するためには、普通の道路整備を遙かに超えた住民参加が必要とされている。

ハンブルクの「共存道路」はドイツ国内でも先端的な取り組みであるため、実行する以上大きな効果を獲得することが必要とされている⁸⁾。

6. まとめと考察

道路空間と沿道空間の適切なデザインを使ってドライバーの運転に影響を与えることにより、交通規制によるよりも自動車交通を効率よく減速し、快適な滞留空間を確保することはシェアードスペースの主目的である。しかし、空間デザインのマニュアルがないため、典型的な空間が標準的なものとして確立されておらず、むしろ逆に場所の歴史と個性の演出が重視されている。そのために行われる徹底的な住民参加が同時にコミュニティー・コミュニケーションや民主主義を強化することにつながることを期待されている。この理念を受けているため、調査対象のEUのモデル地区は、交通安全向上よりも空間改良に着目し、公民館の建築や遊歩道の整備などを実施し、本来の道路再整備事業のプロジェクトスコープから大きくはみ出る取り組みを生み出した。再整備の結果、自動車交通の速度が低下し、重傷者事故も減ったが、不慣れた空間に関する不安が一部の道路利用者にある一方、再整備後の高品質ですっきりした空間に関する満足度は高い。

シェアードスペースの前提となっている考え方や法律はドイツ国内でもすでに定着している。例えば、シェアードスペースにも必要な「速やかな移動のための交通網」と「滞留を重視した地区」は1980年代

から普及してきた「ゾーン30」にも共通している。また、道路標識を減らし、交通ルールをなるべく単純にしながらか柔軟な空間利用を可能にする合意が1990年代から形成され、数年前に公開された市街地内道路の整備基準が沿道空間利用や道路の機能に基づく整備を求めている。その結果、法改正がなくてもシェアードスペースの導入は可能となっている。同じような傾向が欧州各国で見られる。例えばイギリスで近年まとめられた道路整備基準の「道路マニュアル(Manual for Streets)」やボンエルフに相当する「ホーム・ゾーン(home zone)」の整備基準は、交通規制ではなく、車両のスピードが出ない空間設計を求めており、考え方がシェアードスペースと類似しているとみなせる。ただし、道路設計者の自動車中心の考え方を払拭することがなおも大きい課題となっている。

実際に整備されたシェアードスペースの空間デザインがきわめて多様である。段差のない混合空間は理想ではあるが、住民の要望や地区の特徴に応じて舗装の変更による歩車分離、交差点付近の横断歩道や違法駐車対策のボラードなどがシェアードスペース地区内でも見られる。交通事故の発生などの問題に関する懸念が強いために、ルールが過度に増えて硬直してしまう場合の帰結は、ドイツの「交通静穏化ゾーン」を見ればわかる。

しかし、賢い空間整備のみによって走行速度を効率よく抑えることは困難である。むしろ道路を本当に「シェア」する者が必要で、特に自信を持って車道を渡る歩行者や車道を走る自転車が不可欠であると、各訪問先で指摘された。そのためには人々が道路で過ごす時間が短い住宅街よりは賑わいのある市街地がシェアードスペースの整備に向いていると考えられる。

ドイツ国内の「シェアードスペース風」の空間整備が地方都市に集中しているため、大都市単位の整備マニュアル作成がまずハンブルクで始まった。ただし、このマニュアルは統一した地区選定や空間デザインなどのためのガイドラインとして作成されており、詳細なデザインを指示するものではない。区は道路整備者でもあるため、その地区に合致した独自のデザインを採用する権限と義務を負っている。その一方、人口8万人以下の地方都市は市町村道路のみの道路管理者になっているため、郡道路、州道路や連邦道路が再整備地区に入っている場合には上位の行政単位との精密な調整が必要である。また、

通過交通を再整備地区からなるべく排除するために、「シェアードスペース風」の空間整備を広域的な交通規制や道路整備と組み合わせる場合もある。さらに、交通ルールを最低限にして視覚伝達に依存するシェアードスペースにおいては、視覚障害者への適切な対応が幅広く求められている。

ではシェアードスペースの整備には何がもっとも必要であるのかとの問いが、肝要である。私見によれば、答えは、既存の法律や技術的基準を最大に活かし、道路利用者や他の行政部局などの根強い習慣や先入観を転換させるといふ行政担当者の勇気と矜持や徹底した住民参加であると言える。

現在、日本において、シェアードスペースなどの新しい道路の活用方法の可能性を開くために、道路法の改正が検討課題に挙げられている。現行の道路法では、道路を「一般交通の用に供する道」と定義し、その機能(整備目的)を限定している。もちろん、この限定はシェアードスペース等の導入の障害になる可能性があるし、実際に道路の都市共用空間としての活用が進まない理由として指摘されている。この点において、道路法の目的規定等を変更することは有意義であると説明されている。

しかしながら、本稿で概観したように、現在は自動車を重視した「交通」を適切に再解釈することにより道路法の目的規定を改正しなくても、道路空間の活用は可能である。もちろん、日本において、道路法の目的規定を改正することが効果的かつ直裁的な方法であることを否定するものではない。本稿が道路法の改正や現行法規の活用などの代替的方策を検討する際の参考になれば、著者の望外の喜びとするところである。

なお、上述したように、シェアードスペース等の道路の新しい活用はきわめて地域的なものであり、それを有効に導入するためにはコミュニティごとの合意形成が不可欠である。この点において、道路法の目的規定等の改正、あるいは現行法規の活用は、シェアードスペース等の活用のための必要条件であって十分条件ではないのである。

参考文献

- 1) J. Gerlach, R. Methorst, D. Boenke, J. Leven : Sinn und Unsinn von Shared Space. Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie
- 2) エルファディング・ズザンネ「持続可能な都市

交通に向けた道路空間の再構成に関する研究－ドイツ諸都市における歩行者・自転車空間拡大の手法と取り組み－『早稲田大学モノグラフ』18, 2009年

- 3) ヒアリング、現地調査
- 4) Keuning Instituut, Senza Communicatie : Shared Space : Ruimte voor iedereen, 2005
- 5) Keuninginstituut, B. Hamilton-Baillie, Senza Communicatie : Shared Space, Final Evaluation and Results, 2008
- 6) R. R. van der Velde, E. Bos : Shared Space Haren Evaluatie en integratie, 2008
- 7) Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990(RVV 1990), 2010
- 8) J. Gerlach, T. Kesting, D. Kettler, J. Leven, D. Boenke : Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstrassen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der grossstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, 2009
- 9) Bundesfernstrassengesetz, BGBl I 1953, 903, geändert durch Artikel 3 G v. 22.04.2005 I 1128
- 10) W. Bouska, A. Leue : StVO Strassenverkehrsordnung, Textausgabe mit Erläuterungen. 23. Auflage, jehle, 2009
- 11) Deutsche Verkehrswacht: Shared Space, 2009 <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/themen-und-positionen/shared-space.html>
- 12) LOGIS.NET RIS Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik der Weser-Ems Region : Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches, 2009
- 13) R. Thiessen : Verkehrskonzept Inselstadt Ratzeburg. Intelligente Verkehrlenkung entlastet Marktplatz. In: VBI Verkehr 1/2, pp.34-37, 2007
- 14) Planungsbüro Hahm GmbH : Verkehrsführungskonzept Inselstadt Ratzeburg (1. Preis des Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs "Marktplatz Ratzeburg" 2005)
- 15) Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein : Luftreinhalteplan Ratzeburg. Itzehoe, 2009