



Bau &
Umwelt

FAKULTÄT FÜR
BAU- UND UMWELTINGENIEURWESEN
FACULTY OF
CIVIL AND ENVIRONMENTAL ENGINEERING



公益財団法人
国際交通安全学会
International Association
of Traffic and Safety Sciences



ヨーロッパの都市のウォーカビリティ

柴山 多佳児 (ウィーン工科大学交通研究所 上席研究員)

ヨーロッパの「都市」 - 城塞都市

ドゥブロブニク
(クロアチア)



城塞都市の内部 路地

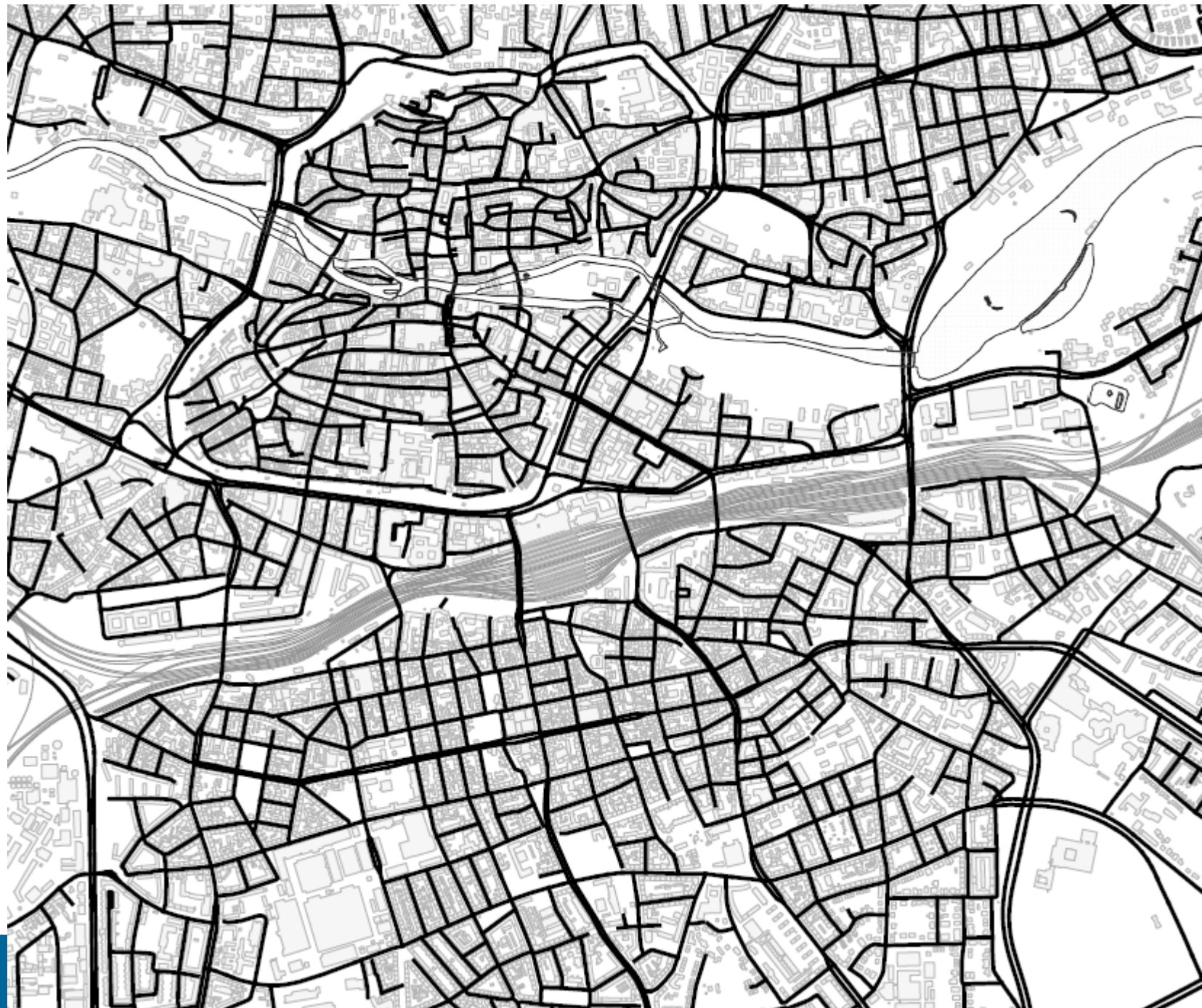
ドゥブロブニク
(クロアチア)



2023

旧市街 vs. 近代の市街

- ニュルンベルク(ドイツ)
 - 城壁跡(環状道路)
 - 鉄道駅(当時の市街端)
 - 19-20世紀の市街(格子状)



旧市街—自動車

ジェノヴァ(2009)



旧市街

- 中世から近世に形成(～17-18世紀)
- 路地
- 車道(馬車→自動車)
- 1970年代以降:歩行者ゾーン化、あるいは「それなりの」自動車抑制

フィレンツェ(2024)



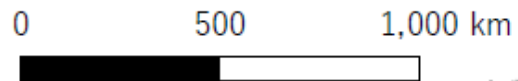
2024

交通計画のパラダイム転換と SUMP「持続可能な都市モビリティの計画」

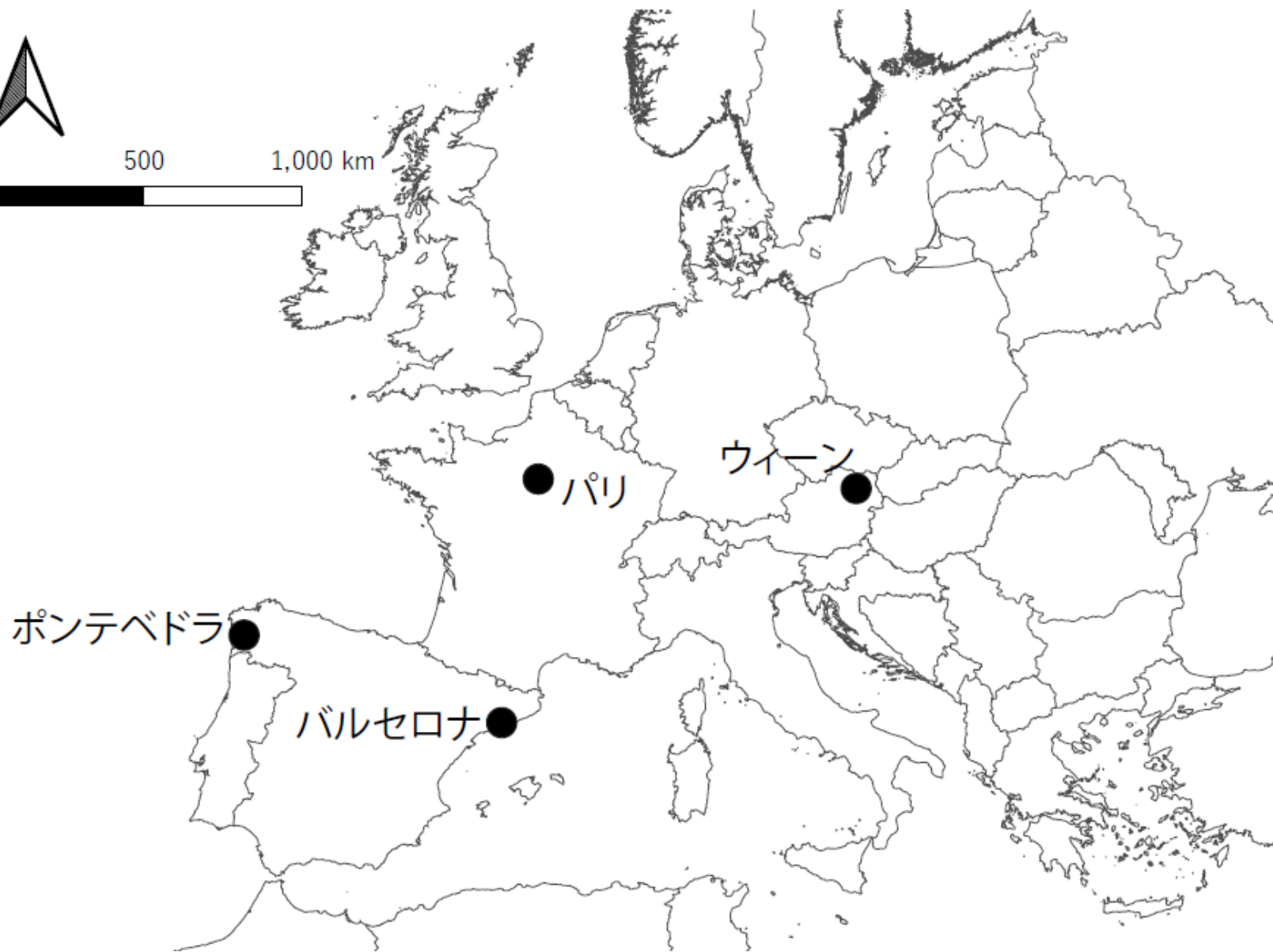
- 先駆者: Plan de déplacements urbains, Local Transport Plan, Verkehrskonzept,
- SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan
 - ガイドライン初版: 2013年(第2版: 2019年、日本語版も)
 - 2027年から主要都市で義務化へ
- 主眼: 持続可能性の課題 = 社会課題の解決
- 目的志向型(バックキャスト的)な計画
 - 将来の交通手段分担率のシフトを志向(徒歩 + 自転車 + 公共交通)
 - 例: 2041年までに自動車を20%まで減、徒歩 + 自転車 + 公共交通合計を80%まで増やす(ロンドン)

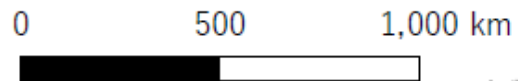
SUMP「持続可能な都市モビリティの計画」と徒歩交通

- 徒歩交通の持続可能な交通への高い貢献
 - 外部エネルギー投入のない交通手段
 - 高い包摂性
 - 健康増進など交通以外の分野の社会目標への貢献
 - 公共交通機関へのアクセス・イグレス
- 徒歩交通の物理的・心理的限界
 - 時間的限度(トリップあたり20分程度) → 都市の高密化、公共交通による補完
 - 都市空間の「質」の違いによる受容距離の伸長・縮減 → 歩行空間の高質化

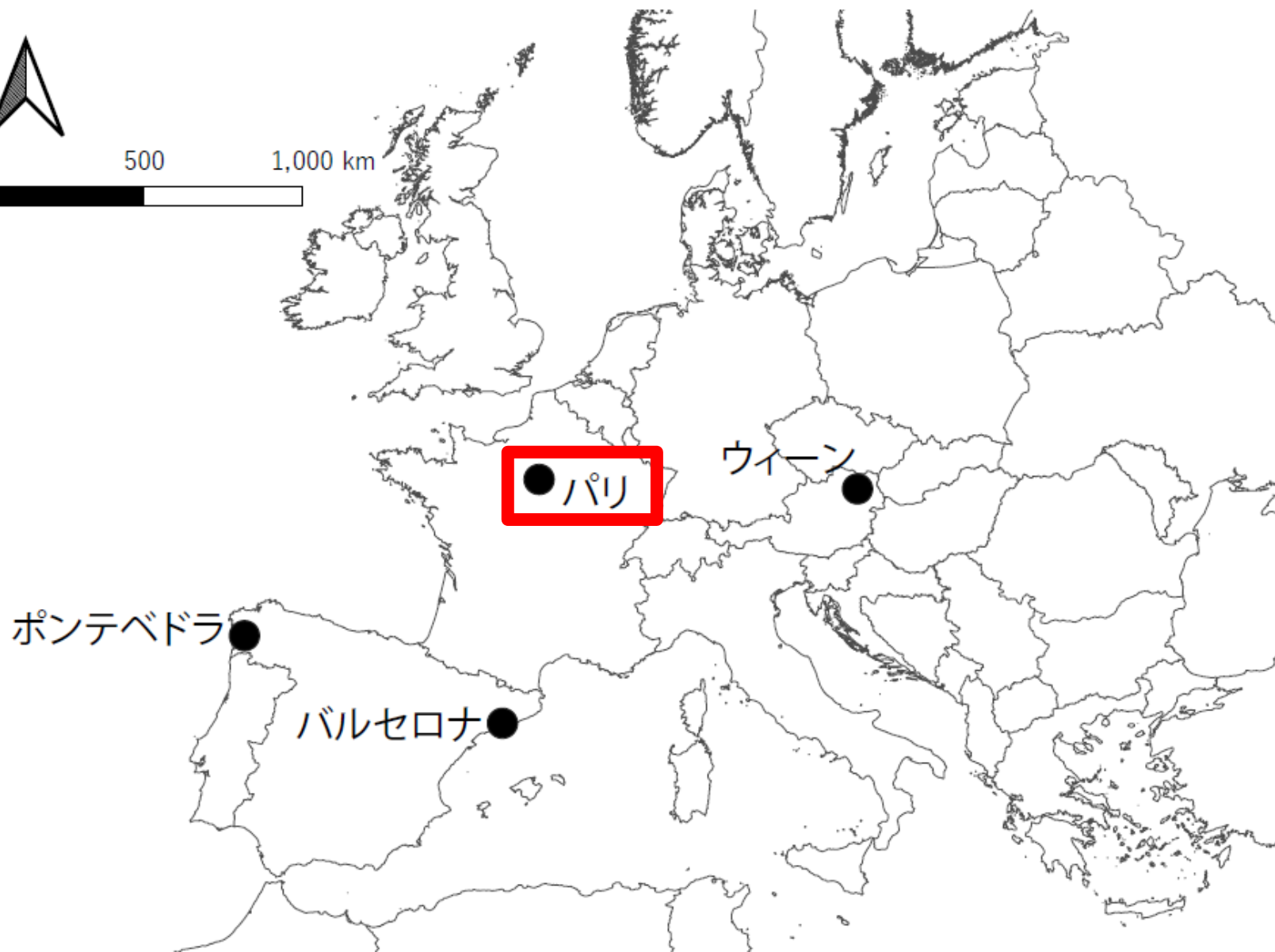


現地調査





現地調査



バスティーユ広場

2008



2022



リヴォリ通り Vélopolitain



2022

リヴォリ通り

- 2019年
- Google Street View



リヴォリ通り

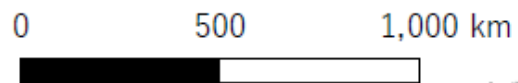


2023

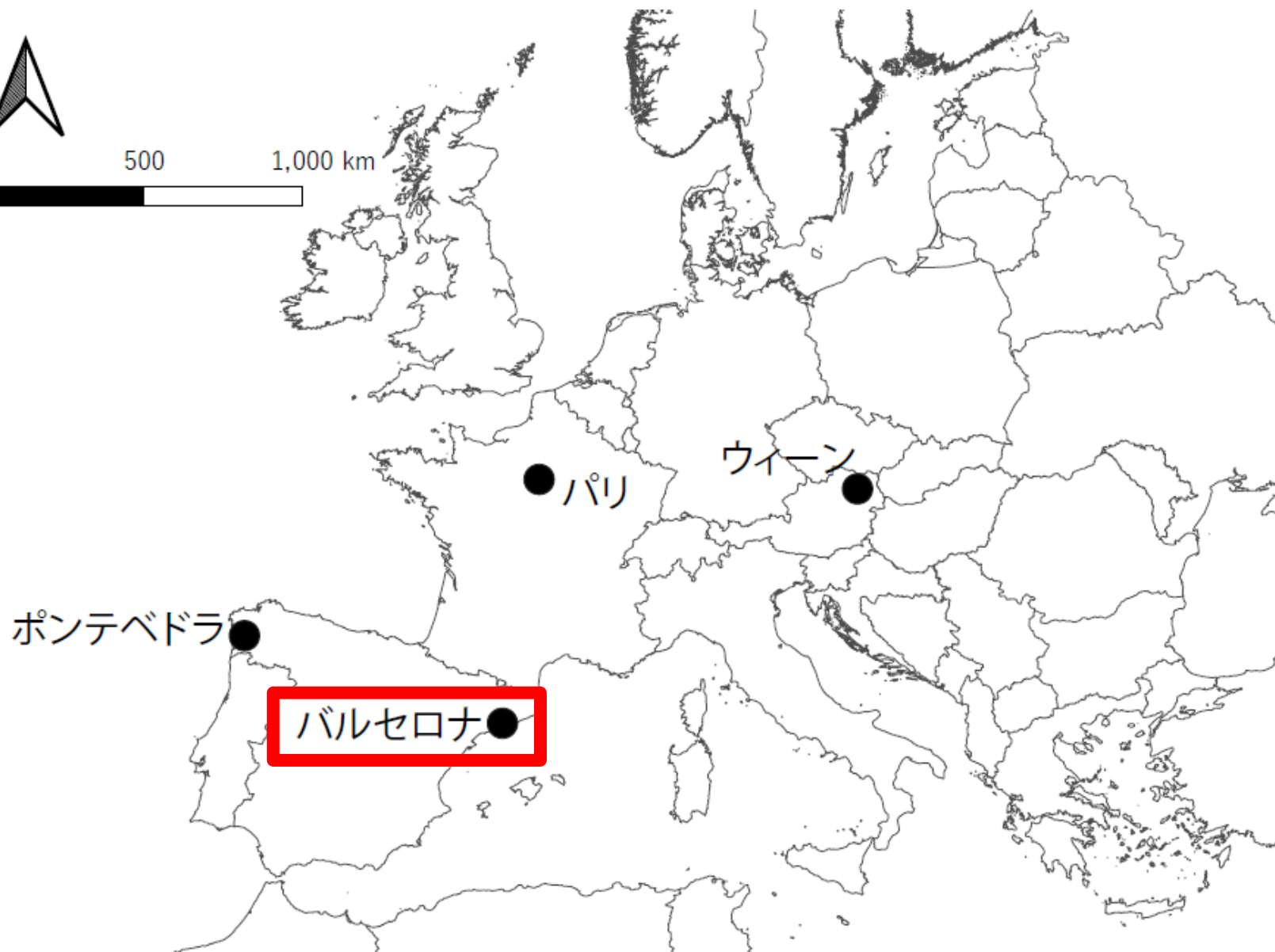
テンプル通り



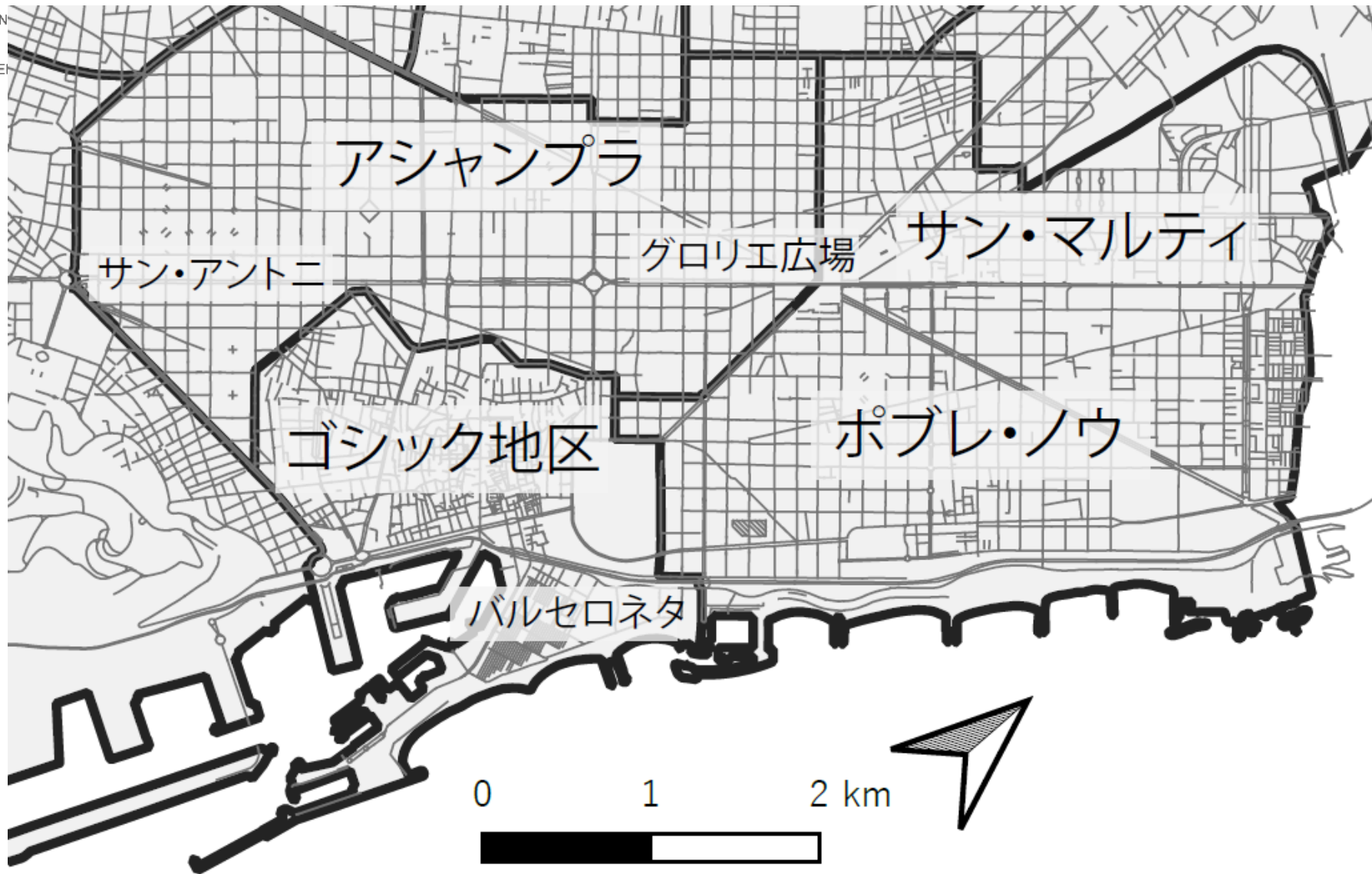
2022



現地調査



バルセロナ



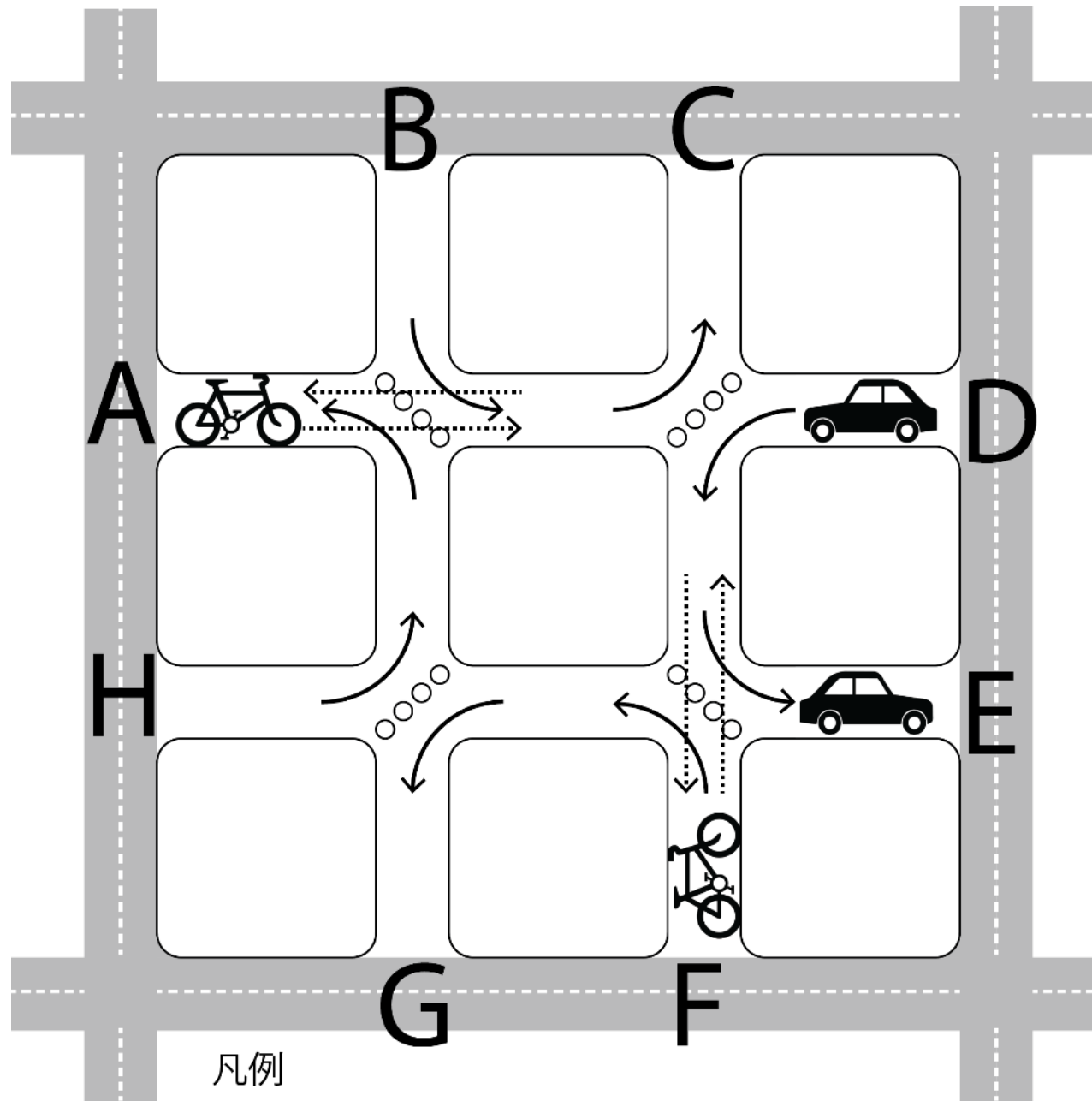
バルセロナ



バルセロナ



スーパーブロック



凡例

- 限定した後の自動車の動線
- ⋯→ 自転車のみに許可される動線の例

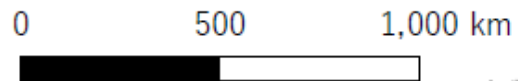
バルセロナ



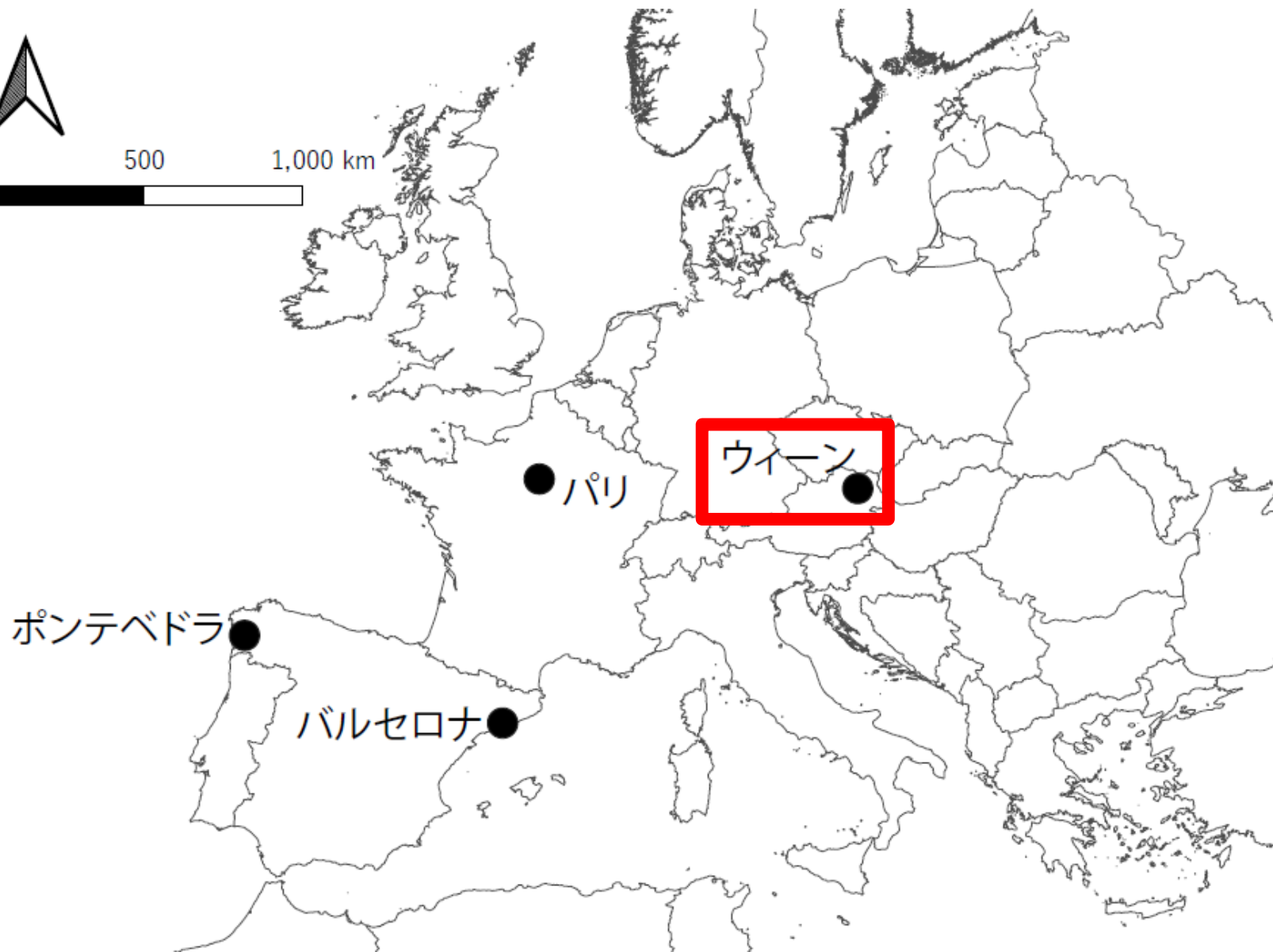
バルセロナ

- 2016年
- Google Street View

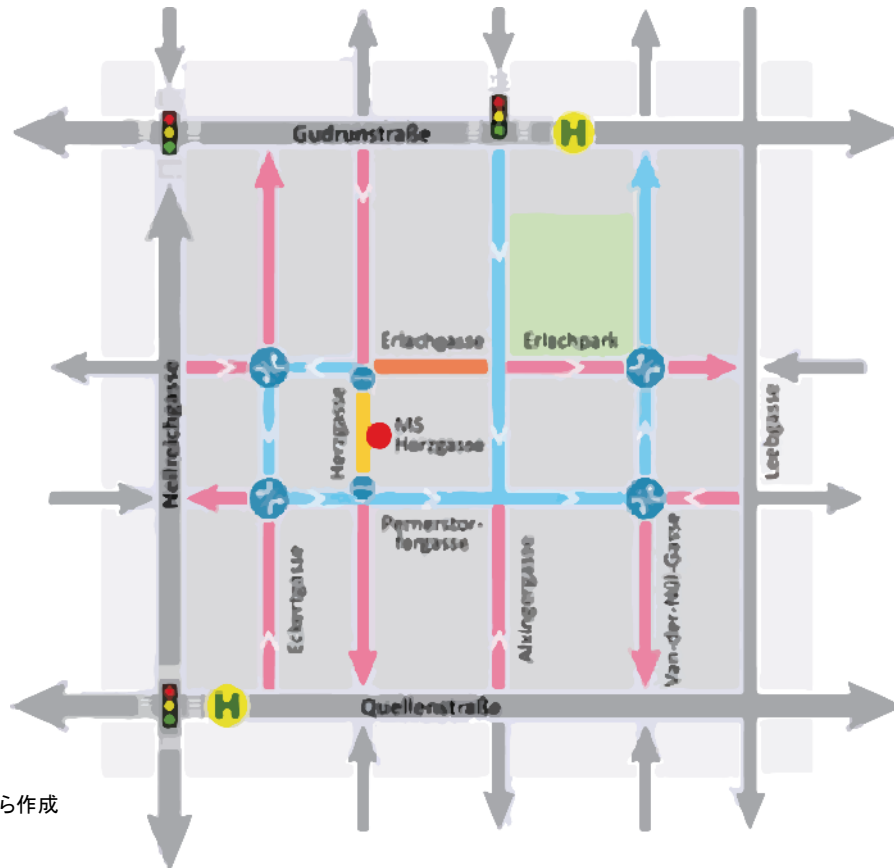




現地調査



Superblock – Supergrätzl Favoriten



ウィーン市資料から作成

- 既存の周辺街路
- 通行方向を変更しない一方通行街路
- 通行方向を変更する一方通行街路
- 既存の歩行者専用街路
- 社会実験で設置する歩行者専用の街路
- 対角線フィルタ
- モーダルフィルタ
- 信号交差点
- 横断歩道
- バス・路面電車停留所

ウィーン



2022

ウィーン



2022

ウィーン



2022

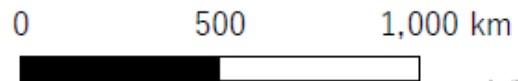
ウィーン



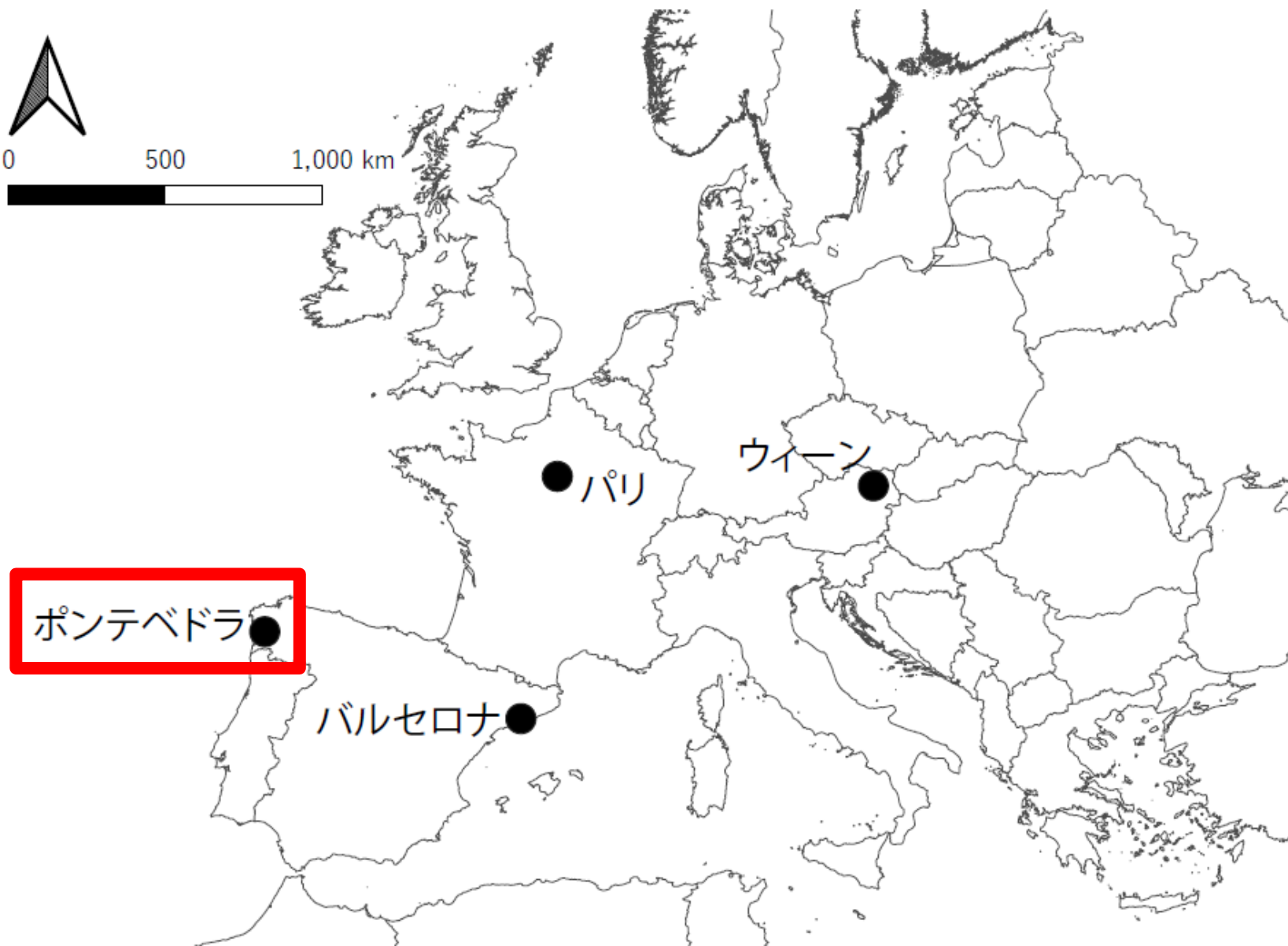
2022

マリアヒルファー通り





現地調査



旧市街



新市街



2024

新市街



2024

新市街

- 2013年
- Google Street View



ヨーロッパの都市のウォークビリティ

- かつて旧市街 → SUMP 近代以降の街路・市街地
 - パリ: ナポレオン帝政期～オースマンの都市改造による街路・広場(19世紀)
 - バルセロナ: セルダの市街地拡張計画(19-20世紀)
 - ウィーン: 1848年革命後に成立した市街地・駅前の大通り
 - ポンテベドラ: 19-20世紀の「新市街」
- 産業革命、都市人口の急増、新たな交通機関の登場(馬車軌道、路面電車、バス、自動車、...)
- 旧市街: 徒歩前提の空間への自動車の流入 → 歴史的市街地の保全、徒歩交通の「回復」
- 近代以降の市街地: 車両前提の空間 → 徒歩空間への「転換」「変革」

ヨーロッパ: 徒歩空間の面的な質向上へ

- 近代以降の市街地: 車両前提の空間 → 徒歩空間への「転換」「変革」
- 交通が抱える社会課題への対応
 - 自動車前提の都市づくりへの反省
 - 将来目標の明確化 特に交通手段分担率を政策目標に(SUMP)
 - エネルギー、包摂性、健康増進、公共交通アクセス
- 物理的・心理的限界の打破
 - 時間的限度(20分程度) → 都市の高密化、公共交通による補完
 - 都市空間の「質」の違いによる受容距離の伸長・縮減 → 歩行空間の高質化
- 自転車も同様

日本への示唆は？

- 日本の「ウォーカビリティ」の議論
 - 「歩行者天国」←「交通戦争」(当時の社会課題)
 - 「にぎわい」← 供給者目線
 - 「一点豪華主義」←面的に広がらない

VS.

- ヨーロッパの都市の「ウォーカビリティ」の議論
 - 持続可能性 ← 社会課題からスタート(エネルギー、包摂性、健康)
 - 包摂性・健康 ← 利用者・住民目線(そのための住民参画:計画、社会実装)
 - 「一点豪華主義」から面的広がりへ(方法論の確立)

END

Takeru Shibayama
takeru.shibayama@tuwien.ac.at

