

英国におけるシェアド・スペースの 実践と理論の展開に関する考察

西村 亮彦¹・山口 敬太²・吉野 和泰³

¹正会員 博士(工) 国士舘大学 理工学部 まちづくり学系 講師

(〒154-8515 東京都世田谷区世田谷4-28-1, E-mail:nishimura@kokushikan.ac.jp)

²正会員 博士(工) 京都大学大学院 工学研究科 社会基盤工学専攻 准教授

(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1, Rm.201, E-mail:yamaguchi.keita.8m@kyoto-u.ac.jp)

³学生会員 修士(工) 京都大学大学院 工学研究科 社会基盤工学専攻 博士後期課程

(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1, Rm.208, E-mail:yoshino.kazuyasu.34a@kyoto-u.ac.jp)

歩行者中心のウォークアブルなまちづくりが全国各地で進む中、歩車共存道路の新しいデザインパターンとして、欧州発のシェアド・スペースが注目されている。一方、国内での導入にあたっては、各種基準類との整合や安全性の確保、交通計画との連携、効果的なデザイン手法など、留意すべき技術的事項が少なくない。そこで、本研究では欧州におけるシェアド・スペースの先進地であるイギリスを対象に、シェアド・スペースのコンセプトがどのように展開してきたのか、実践と理論の2つの側面から明らかにする。調査の結果、2004~2008年にかけて実施されたEUシェアド・スペースプロジェクトのモデル地区、及びこれらと同時期に整備された初期の事例を皮切りに、単路型・交差点型ともに多様なデザインが実験的に編み出されてきたことが分かった。また、これと並行して、2003年の街路デザイン指針をはじめ、シェアド・スペースに関する技術的事項が行政のデザイン指針や民間の調査報告書を通じて継続的に整理・蓄積されてきたことが分かった。

キーワード: シェアド・スペース, 歩車共存, 共存道路, イギリス, デザインガイド

1. はじめに

(1) 研究の背景

2000年代後半より、持続可能な都市政策の一環として、欧州・米州をはじめ世界各地で車中心から人中心へ都市空間の転換が進められてきた。特にまちなかの道路については、歩行空間の拡張や滞留施設の導入等の空間再編と多目的利用を通じて、経済・交流活動の活性化や健康促進など、公共空間としての多様な機能を発揮させることが求められている。日本でも、海外の先進的な取り組みに遅れながら、2020年に道路空間再編・利用を通じた歩きやすいまちづくりに向けた国の支援が始まった。

以上の社会的要請に先立ち、著者は2014~2019年度の間、国の研究機関に在籍し、国内を中心に道路空間再編・利用の先進事例を調査し、現場で培われたアイデア・ノウハウに基づく体系的なトータルデザインのモデル構築に努めてきた^{1),2),3)}。一方、信号や道路標示を用いずに歩車を共存させるシェアドスペース、路上駐車帯を公園化するパークレット、交差点を広場化するスーパブロック等、欧米発の新たな空間タイプの導入にあたり、技術的知見の不足や制度・基準類の不備が、現場で課題

となっていることが分かった。

この内、シェアド・スペースについては、日本でも近年、物理的デバイスに頼らない歩車共存のコンセプトを取り入れた道路整備が散見されるが、区画線の仕様や路側帯・歩道の取り扱い、舗装や路面標示に係る基準類とその運用上の制約により、欧州とは異なる方法で交通安全とプレイス機能の両立を図るデザイン上の工夫が求められている。一方、英国をはじめとする欧州では、ストリートファニチャーや植栽を一種の防御装置に見立てたり、舗装パターンとポラード等のデバイスを比較的自由に組み合わせたりすることで、交通安全とプレイス機能を両立させる様々なアイデアが生まれている。しかしながら、その理論と実践の歴史的な展開については十分な研究がなされていない。

(2) 研究の目的・方法

本研究は、2000年代より欧州各地で広まってきたシェアド・スペース (Shared Space) について、その中心地の一つである英国を対象に、実践と理論の展開を明らかにすることを目的としている。

実践の展開については、交通関連の国際研究データベ

ースであるTRID等を用いて、シェアド・スペースに関連する文献を悉皆的に収集し、既往研究や報告書、技術資料での掲載件数の多かった事例をキープロジェクトとして選定し、レビューを行なった。(図-1)

理論の展開については、国や地方自治体、民間コンサルタント、業界団体などが発行する街路デザインに係る指針や技術資料・報告書等を収集し、シェアド・スペースに関連する記載事項が見られたものをキーワードとして選定し、レビューを行なった。(図-2)

(3) 研究の対象

シェアド・スペースは、限られた道路幅員の中で歩行者と自動車を分離するのではなく、共存させることで、利用者間のアイコンタクトによる譲り合いを誘発し、安全かつ円滑な移動を確保しながら、公共空間としての質を向上させるデザインコンセプトである。オランダの交通エンジニアHans Mondermanによって提唱されたこのコンセプトは、2003～2008年にかけて実施されたEUのモデルプロジェクトを通じて欧州各国へ導入されると、英国のBen Hamilton-Baillieをはじめとするコンサルタントやデザイナーによってデザインの試行と改良が各地で積み重ねられてきた。

一方、空間デザインとしてのシェアド・スペースは、2章で後述するように、単路部か横断部かという採用箇所の違いや、沿道環境や交通量等の設計条件に応じて、シェアの度合いや方法について、多様なバリエーションが存在する。また、用語についてもShared Spaceのほか、Shared Surface, Simplified Street, Naked Streetなど、類似の呼称がいくつか存在している。本項では、シェアド・スペースの全体像を把握するため、これらを幅広く対象として取り扱うこととする。

2. キープロジェクトのレビュー

(1) Shared Space前史～黎明期（～2000年代半ば）

Hamilton-Baillieをはじめ、シェアド・スペース推進派の言説において、シェアド・スペースのデザインボキャブラリーとして、縁石を設けず、全面を石畳やレンガで舗装した歴史地区の街路についての言及が散見される。こうした歴史地区における歩車共存型の街路は、空間デザインこそシェアド・スペース的ではあるものの、アイコンタクトによる譲り合いを誘発するというシェアド・スペースの計画的意図をもって設計されたものではない。

また、歴史地区の街路に加え、英国版のボンエルフであるHome Zoneも、シェアド・スペースにおける交通静穏化手法の例としてしばしば参照されてきた。ボンエ

ルフは、歩行者の移動と子供の遊び、社会的活動と自動車交通をそれぞれの相互作用の下に調和させるというコンセプトの下に、Niek de BoerやJoost Vahlらによって1960年代末から1970年代初頭にかけてオランダで生み出されたデザイン手法である。英国では、欧州本土に大きく遅れをとりながらも、1999年に政府主導のHome Zoneパイロットプログラムが始動し、ボンエルフのコンセプトが既成の住宅地や新規宅地開発に導入されていった。

交通量の少ない住宅地におけるHome Zone導入の動きと並行して、交通量の多い幹線道路等においても、運転者間の相互作用を誘発することで、交通安全の促進を図る取り組みが生まれていく。例えば、Wiltshire州議会では、2003年から最高速度30mphの道路におけるセンターラインの除去を実験的に進めており、2006年までに導入した12箇所において、速度の低下や年間の衝突事故件数の減少が確認されている。

こうした動きの中で、自動車交通量や歩行者通行量の多いまちなかの街路においても、信号機やガードレール等の交通デバイスや道路標示を廃し、乱雑な景観を整理することで、歩行者の自由な横断と自動車の譲り合いを誘発するという考え方が、LondonのKensington High Stの再整備において実践される。また、2003-2008年に欧州各国で実施されたEUによるシェアド・スペースのモデルプロジェクト対象地となったSuffolk州では、Ipswich市におけるHandford Rdのプロジェクトを通じて、オランダ発祥のシェアド・スペースのコンセプトが初めて導入されることとなる。

■ Seven Dials (London, 1990s初)

London市のCovent Garden地区に位置するSeven Dialsは、1990年代初頭に再整備された、ラウンドアバウト形状をした多叉路型交差点である。再整備の契機は、Seven Dials Monument Trustによる歴史的モニュメントの復元であるが、中央のモニュメントに止まらず、一体的な街路景観の整備により、信号機や標識、交通規制に頼ることなく、歩車共存型の街路空間が実現した。

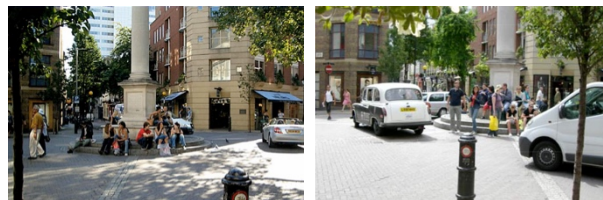


写真-1 Seven Dialsの様子

■ Kensington High Street (London, 2004)

London市 Kensington & Chelsea区の日抜き通りであるKensington High Stの再整備は、現道の歩道や交差点の形式を維持しながらも、歩行者の防御装置や交通標識を

取り除くことで、どのような効果が得られるか、実証した取り組みである。再整備のデザインにあたり、街路空間を沿道のコンテキストと融合させるとともに、ディテールをシンプルかつ明快にすることで、一体的な街路景観を創出している。また、歩行者のインフォーマルな横断動線を促すため、中央帯は駐輪場として活用された。

整備後2年間のモニタリング調査によると、交通事故の犠牲者数が、整備前の71人から整備後の40人へ、43.7%減少した。Kensington High Stの成功を受けて、区では「バリアフリーデザイン」の名の下に、シェアド・スペースのキーコンセプトを多数盛り込んだ包括的な街路デザインガイドを2005年に発行している。また、Kensington High Stでの成功は、後述する同区内のExhibition Rd再整備を後押しする契機ともなった。

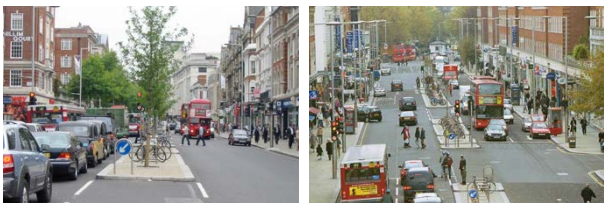


写真-2 Kensington High Streetの様子

■ Handford Road (Ipswich, 2006)

EUシェアド・スペースのモデルプロジェクトの一つとして、Suffolk州を事業主体にIpswich市、地域住民、政党との協働の下、シェアド・スペースのコンセプトを主に交差点部分に導入した取り組みである。幹線道路であるHandford Rdと、住居系の枝道であるCullingham Rd・Alderman Rdの一体的な再整備が行われた。速度抑制と交通安全の促進を目指し、パブリックアート・照明・ランドスケープ・都市デザイン・交通工学の観点から、トータルデザインが実践された。また、パブリックアートについては、地域の歴史とアイデンティティを表現する意匠が取り入れられた。

折しもリンク&プレイス理論を取り入れたManual for Streets (DfT, 2007)が策定されたことも相まって、その後、特に地方・村の道路再編において、サフォーク州が先導的な役割を果たすこととなった。なお、シェアド・スペースの導入にあたり、触覚舗装を用いた新たな視覚障がい者の誘導方法が求められたことから、Guide Dogs for the Blindの参画を得るとともに、European Blind Unionによる事後調査が行われた。



写真-3 Handford Roadの様子

(2) Shared Space勃興期 (2000年代後半)

i) 単路型

■ New Road (Brighton, 2007)

New RdはBrighton市の中心部に位置し、沿道に劇場や飲食店が多数並ぶ商業系街路である。中心市街地の中心部という立地条件にも関わらず、市民生活やビジネスに貢献していないことを課題と考えた市議会では、通りの活性化に向けて、あらゆる車両の通行を禁止することを2005年に提案した。これを受けて、設計業務を請け負ったGehl Architectsは、Landscape Projects, Martin Stockly Associatesとともに、英国初の本格的なシェアド・スペースの計画を行なった。

デザイン面では、縁石や横断歩道といったハードな装置を取り除き、歩行者がエリア全体を自由に移動できるようにすることで、他の道路利用者よりも優先的に活動できることが目指された。沿道の公園との境界部に沿って、長い木製ベンチを配置している。沿道に劇場が立地することから、夜間でも人が安全だと感じられるよう、照明にも配慮がなされた。再整備の結果、自動車交通量が93%減少するとともに、歩行者の数は62%増加し、長居する人の数も600%に増加している。

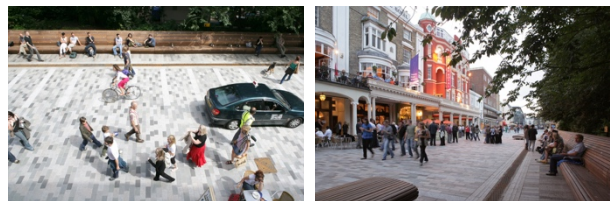


写真-4 New Roadの様子

ii) 横断部型

■ Ekwick Square (Ashford, 2008)

Ashford市のElwick Squareは、中心市街地の拡大を目的とした広域的な経済活性化プランの一環として、大規模な環状道路の整備にシェアド・スペースのコンセプトを適用したものである。整備前、Ashfordの中心市街地では、環状道路が鉄道駅と市街地を大きく二分していた。環状道路は、交通量の多い2車線道路だったが、歩行者のアクセシビリティ向上のため、シェアド・スペースの原則を用いて再整備が行われた。

信号機、ガードレール、道路標識、路面標示等、道路・交通デバイスを撤去するとともに、交差点を拡張し、これをフラットな路面、かつ全体的に統一された舗装パターンで仕上げている。歩車道境界部における舗装の素材と色のコントラストを控え目に抑えることで、ドライバーが境界部を認識しづらい路面となっている。また、歩行者の自由な横断を促すため、譲り合いによる横断部の設えとして「Courtesy Crossing」が導入された。



写真-5 Elwick Squareの様子

(3) Shared Space実験期 (2010年代)

i) 単路型

■ Exhibition Road (London, 2011)

London市のHyde ParkからSouth Kensingtonに至る、延長800mの街路であるExhibition Rdは、沿道に18の文化施設が立地するKensington & Chelsea区内の主要街路の一つである。街路の景観整備による地域再生を計画した区は、2003年にデザインコンペを実施した。審査の結果、シェアド・スペースの導入案を提示したDixon Jonesの建築設計事務所がこれに優勝し、設計を担当することとなった。

全面フラットな路面全体に、連続したチェッカー模様の舗装を施すとともに、交通標識や道路標示は極力排除し、歩行者主体の一体的な街路景観を創出した。ストリートファニチャーについても、ベンチや駐輪器具、3箇所のシェアサイクル・ステーション、照明柱など、必要最小限の附属物が設置された。交通規制については、区間に応じて、歩行者ゾーンの指定、及び20mphと30mphの速度制限を設定している。

幅員構成は、歩行者のためのコンフォートスペース (4m)、駐車スペースやストリートファニチャーのあるトランジションゾーン (8m)、車両走行空間 (7-8m) の4つのゾーンに区分されている。自動車走行空間の端を黒い铸铁製の排水溝や照明柱の基礎で区切るとともに、視覚障がい者対策として排水溝の隣に800mmのコーデュロイ製の触覚舗装を設置している。

当初、区は通りを「完全な」シェアド・スペースとして整備することを検討していたが、障がい者団体からの圧力と交通安全監査の結果を受けてこれを断念した。縁石がないのは視覚障がい者にとって危険だとしてGuide Dogs for the Blindに訴えられた区は、Guide Dogsと協働で視覚障がい者と歩行困難者を対象とした路上試験を行った。コーデュロイ舗装が視覚障がい者に検知されるか、及び歩行困難者が乗り越えられるか検証した結果、その安全性が確認され、司法審査は取り下げられた。

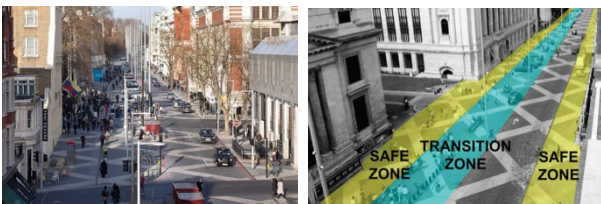


写真-6 Exhibition Roadの様子

■ Van Gogh Walk (London, 2012)

画家ゴッホにちなんで名付けられたVan Gogh Walkは、2013年3月に供用開始した、居住系エリアの街路である。かつてはイザベル通りと呼ばれていたこの通りは、地元の人々から危険な「立ち入り禁止区域」として放置され、人通りの少ない裏通りだった。密集住宅地に緑豊かなオープンスペースを確保し、社会活動やスポーツの場とするべく、Lambeth区議会の支援を受けた地域住民が中心となって再整備を計画したものである。プランターに椅子を備えた庭園、ミニ図書館、バスケットボールなどボールゲームのための設備やスペースが設けられている。

Van Gogh Walkの整備により、周辺道路の交通負荷が緩和され、周辺街路を含む交通安全と地域住民の回遊行動が促進された。通りの維持管理には、地元企業であるStreetscape社の指導の下、地域住民のボランティアと一緒に通りの園芸や清掃を行うことで、この空間に対する所有意識と社会的責任を育てている。ハード・ソフトの取り組みの結果、通りにおける犯罪発生率も大幅に減少している。



写真-7 Van Gogh Walkの様子

■ Venn Street (London, 2013)

Venn Stは、毎週金土日にストリートマーケットが開催される、商業・飲食系の街路である。Venn Stの再整備は、Clapham Common駅とClapham Old Townの間のエリアを再生することを目的とした、Clapham Gateway計画の第一段階として実施された。また、市内の公共空間を活性化するための包括的なビジョンである「Better Streets」計画の一環として、2009年から2012年オリンピックまでに計画された約80件の公共空間再生プロジェクトの内の一つにも位置付けられている。

路面はフラットな同一平面で舗装され、オープンカフェなどの沿道の商業活動と歩行者の活動が調和した環境となっている。沿道のファサードには、壁に固定されたランタンやサインが設置されるとともに、エリアの美化・緑化を目的としたオリーブの植樹により、すっきりとした街路景観が実現した。また、道路の実用性と美観を損ねていた街灯や看板は撤去・移設された。これにより、ストリートマーケットが拡張され、様々な種類の生鮮食品や植物、ガーデニンググッズなどが販売されるようになった。



写真-8 Venn Streetの様子

■ Fishergate (Preston, 2016)

Fishergate Central Gateway計画は、欧州地域開発基金の一部資金提供を受け、Preston市中心部に位置するメインの商店街であるChurch StとFishergateの外観と運営を一新したものである。これらの通りは、市内のバスステーションと鉄道駅を結ぶ役割も果たしている。

整備前の通りには、2車線（場所によっては3車線）の車道と狭い歩道が設けられていた。また、信号付きの交差点が4箇所あり、標識やガードレールをはじめ、附属物の多い雑然とした景観だった。そのため、歩行者のアクセスが悪く、歩道は常に混雑する劣悪な状態にあった。劣悪な歩行空間の質が、沿道店舗の売り上げに悪影響を与えていると考えた市議会は、通りの外観と運営を一新するべく、セントラル・ゲートウェイ計画を実施した。

計画は延長800mに及ぶことから、段階的に整備が進められた。フェーズ1のWinckley StからPitt Stまでの区間（350m）は2014年12月に完成し、フェーズ2のSt. John's PlaceからWinckley Stまでの区間（450m）は2016年秋に完成した。延長800mの大部分で片側1車線の車道を導入し、歩道を大胆に拡張した。通りの両端には1車線ずつの対面通行を残し、車線の間には中央分離帯を設けた。

歩車道境界部には、高さ40mmの縁石を設け、明確に区別をしている。縁石と縁石の間の車道幅は、中央の片側1車線部分で3mとしている。延長450mにわたり、車道幅員の中にチャンネルブロックを設置することで、イメージ狭さくの効果を生んでいる。交通信号はすべて取り除かれ、通りに沿って約40m間隔でCourtesy Crossingsが設けられた。



写真-9 Fishergateの様子

ii) 横断部型

■ Gosford Street (Coventry, 2012)

Gosford StとCox Stの交差点改良計画は、Coventry市中心部の公共空間プロジェクトの第1フェーズの一部として、2011年末に整備された。市中心部全体の再生と交通

の円滑化を図るための総合的なアプローチとして、1,660万ポンドかけて市中心部の公共空間を整備するもので、欧州地域開発基金（ERDF）の支援を受けたものである。2012年オリンピックの一環としてサッカーの試合がいくつか開催されることから、市のイメージアップを図るため、第1フェーズの計画は2011年から2012年の夏までに完了した。

このプロジェクトでは、20mph制限と駐車規制の併用区域において、歩道拡張と交差点のレイアウト刷新により公共空間として再生することが目的とされた。不要な標識やストリートファニチャーの撤去など、道路交通デバイスの整理が行われた。いくつかの箇所では、信号機とそれに付随する横断歩道の撤去も行われた。信号機が撤去された場所では、車道を狭くして交通量の削減を促すための工事が行うとともに、横断歩道の代わりとして、Courtesy Crossingsが設置された。



写真-10 Gosford Streetの様子

■ Leonard Circus (London, 2014)

Leonard StとPaul Stの交差点に位置するLeonard Circusは、車道の占める面積が大きい上に横断歩道がなく、過剰に道路標識が設置された、自動車中心の空間であった。交差点の中央には大きな広場的空間が設けられ、巨大な彫刻とベンチや植栽が設置されていたが、公共空間としての質に欠き、ほとんど使われていなかった。

そこで、交差点全体をシェアスペース型の広場として再生したものである。広場の外周には低い縁石の付いた歩道があるが、大部分は自動車・自転車・歩行者、全ての道路利用者が共存できる空間構成とした上で、街路樹やベンチの配置で車の走行空間を示している。交差点の出入りに緩やかな勾配のハンプを設けるとともに、特徴的な舗装の素材とパターンを採用することで、車の走行速度を抑え、より魅力的な公共空間を創出している。



写真-11 Leonard Circusの様子

iii) 複合型

■ Kimbrose Triangle・Southgate St (Gloucester, 2011)

Kimbrose Triangleは、グロスター市の中心市街地と Gloucester Quaysを結ぶ主要な歩行者ルートに位置し、一帯は小売店やオフィス、レジャー、住宅などを備えた複合施設の開発エリアとなっている。そのため、Kimbrose Triangleは、Southgate Stなどの周辺道路の変更を含む、より広い計画の一部として整備された。

Kimbrose Triangleは、中心市街地と波止場を往来する歩行者が、内環状道路であるA4301号線を横断する場所となっている。整備前は、横断するのに中央の島を挟んで2つの信号付き横断歩道を渡る必要があり、信号待ちの時間や空間の質が、市街地と波止場エリアの分断を助長していた。また、Southgate Stは、Kimbrose Triangleと中心市街地をつなぐ路線であることから、A4301号線の交差点改良と併せて、Southgate Stから全ての通過交通を排除することも取り組まれた。

2011年春にシェアード・スペースの計画が実施され、A4301の対面通行化とSouthgate Stからの一般交通の排除が実現した。2011年秋には、計画に若干の修正が加えられ、A4301号線では350m区間の車道に20mphの速度制限が設けられた。

断面構成は全面フラットで、歩道と車道の素材の色や質感を変え、対照的な舗装パターンとすることで、縁石を用いることなく歩車道を区分している。また、一部のエリアではボラードも使用している。当初、2011年の計画では、歩行者のための横断ポイントが特定されておらず、どの場所でも車道を横断できるようにする狙いだった。しかしながら、歩行者から横断箇所が分かりにくく危険だとの声が各方面から起こることとなる。

2014年には嘆願書を受けて、郡議会は調査を実施した。シェアード・スペースのスキームは維持しつつ、歩行者の横断状況を改善できるよう、交通安全パートナーシップや関係者と対応を検討した。その結果、ゼブラや信号制御、ジグザグの路面標示を導入するのではなく、小規模なストライプとアプローチ部分のコーデュロイ誘導帯を設置することとなった。この改良は、2015年秋に行われ、横断のためのフォーカルポイントで歩行者が横断できるようになるとともに、ドライバーにも横断箇所が明示されることとなった。

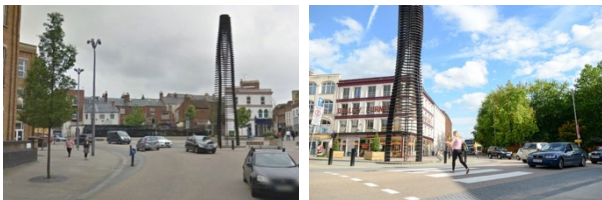


写真-12 Kimbrose Triangleの様子

■ Fountain Place・Park Lane (Poynton, 2012)

Poyntonのプロジェクトは、Cheshire East議会が町の

中心市街地活性化を目的として実施したものである。調査の結果、交通量の多い道路によって歩行者の回遊行動が断たれていることが、中心部の活力低下の主な要因であることが判明した。そこで、中心市街地への歩行者のアクセシビリティとエリア内の歩行空間の快適性を改善すべく、Fountain PlaceとPark Laneの整備が計画された。

第1段階ではメインのショッピングストリートであるPark Laneの再整備、第2段階では主要交差点であるFountain Placeの改良が行われた。

Park Laneの整備では、中央に歩行者の横断を助けるための中央帯を設置した。幅員が限られているため、車道の幅を3mに設定するとともに、両サイドの舗装によるイメージ狭さくの効果により、速度抑制を図っている。また、Fountain Placeの交差点に近づくにつれ、舗装の幅が変わることにより、交差点に近づくドライバーの意識が変わり、減速する仕掛けとなっている。

Fountain Placeは、A523とA5129の2つの幹線道路が交差し、1日25,000台が通過する交差点で、大きな信号機が設置されていた。これらの信号機は、全ての接続路で交通を大幅に遅延させるとともに、個別の横断歩道施設が設定されていたことで、歩行者の横断が困難な状況にあった。そこで、車線数を減らし、全てのアプローチを1車線に変更するとともに、歩道を拡幅した。信号機は、2つの非正規のミニラウンドアバウトに置き換えられ、横断部には歩行者用のCourtesy Crossingsが設けられた。なお、歩車道境界には縁石が整備されているが、合意形成の結果、30mmと低い高さに設定されている。



写真-13 Fountain Place・Park Laneの様子

3. キードキュメントのレビュー

(1) Manual for Streets以前の街路デザイン指針

英国では街路デザインの指針として、1977年発行のDesign Bulletin 32 (DB32): Residential Roads and Footpaths - Layout Considerations (ICE) が長らく参照されていた。また、1998年にはDB32の補足資料として、Places, Streets and Movement - A Companion Guide to Design Bulletin 32 (DETR) が発行されているが、何も交通に主眼を置いたもので、公共空間としての街路の機能に着眼したものではなかった。

2000年代に入ると、社会福祉や地域活性化にとって公

共空間が重要であるとの認識が急速に拡大する中、地方自治体やデベロッパー、地域コミュニティがシェアド・スペースへの関心を高めていった。その点において、2000年にBy Design (CABE) を発行するなど、公共空間のデザインに係る技術的助言に努めてきたCABE (Chartered Association of Building Engineers) の果たした役割は大きいと言える。

2003年、Better Streets, Better Places - Delivering Sustainable Residential Environments (ODPM)⁴が発行される。上位文書であるPPG3において、街路における公共空間の重要性が言及されたことに触れながら、DB32に代わる新たな街路デザインの指針の必要性を主張している。また、シェアド・スペースとの関連で言うと、住宅地に適用されるHome Zoneのデザイン手法としてShared Surfaceに言及している。Home Zone Design guidelines (IHIE, 2002)を引用し、Shared Surfaceに係る技術的留意事項を整理している。例えば、DB32はShared Surfaceでは20mph以下と記載されているが、子供の遊びなどを考慮すると10mph以下が望ましいとしている。

2004年のEU研究プロジェクト「Arterial Streets for People」報告書は、街路の断面をリンクとプレイスの2つのステータスに分けた上で、両ステータスは周辺環境の属性とより広汎な街路ネットワーク及び都市システムにおける役割によって決まるとしている。このことは、街路のデザインにおいてプレイスメイキングが重要であるとの認識が広まる大きな契機となった。

なお、Scotlandでは、シェアド・スペースのキーコンセプトを数多く取り入れたPlanning Advice Note No. 76 Residential Streetsを2005年にいち早く発行している。

(2) Manual for Streets (MfS1・2)

上述したODPM(2003)での指摘も踏まえ、2007年にManual for Streets (MfS1, DfT: Department for Transport)⁶が発行された。交通量の少ない居住系街路を主な対象としているが、その他の街路にも適用可能な原則が多く含まれている。2010年には、MfS1とDMRBのつなぎ役として、Manual for Streets 2: Wider Application of the Principles (MfS2, DfT)⁷が策定されている。より交通量の多い街路や非幹線道路へMfS1のポイントをどのように適用できるか、説明している。MfS1・MfS2、いずれもガイダンス・助言であり、標準仕様や政策提言、法的遵守事項ではないと言うことが、明記されている。

MfSの最大の特徴は、街路の機能をリンクとプレイスの2つのバランスとして捉えた点である。前述のEU研究プロジェクトの内容も受けながら、従来型の道路の階層的な分類の限界を指摘した上で、プレイスとしての機能を街路デザインの枠組みに組み込んでいる。

シェアド・スペースとの関連で着目すべきは、MfS1においてDe-clutter (Reducing Clutter: 景観整理) の重要性が初めて明記された点である。MfS1では、Shared Spaceという言葉はコラム的に紹介されるに留まり、Shared Surfaceという語を用いて、街路の「幾何構造」に関するパートにおいて、シェアド・スペース導入の留意事項がいくつか説明されている。例えば、①レンガ舗装はアスファルト舗装よりも2.5~4.5mphの速度抑制を促す、②100vphを越えると、歩行者は街路を占有するための空間としてではなく、横断するための「道路」と認識すると言及している。また、Guide Dogsの声明に言及し、③Protected Space (MfS2で言う所のComfort Space) の確保など、盲人等の交通弱者への対応の必要性についても言及している。

MfS2では、初めてShared Spaceという言葉を用いて、シェアド・スペースを街路タイプの一つとして位置付けている。シェアド・スペースのキーコンセプトとして、①共有空間 (Shared Space)、②同一平面 (Level Surface)、③快適空間 (Comfort Space) の3つを挙げている。これに加え、具体的な技術的事項として、12の重要な留意点を整理している。また、巻末のケーススタディでは、Walworth Rd (London, Southwark)、Sheaf Square & Howard St (Sheffield)など、横断部型 (単路タイプ) のシェアド・スペース事例を掲載している。

(3) Manual for Streets以降の街路デザイン指針

2014年に作成されたStreet Design for All (DfT) では、MfS1・2の理念に則りながら、De-clutteringによる交通安全の促進と景観の向上を中心に、街路デザインの新たな方向性とアドバイスをまとめている。その中には、Self-explaining Road, Uncontrolled Junction, Courtesy Crossing, Pedestrian Refuges, Tighter Kerb Radiusといった、シェアド・スペースのコンセプトとも深く関連する事項が含まれている。

また、ScotlandのDesigning Streets(2010)⁸、Lincolnshire州のStreetscape Design Manual(2016)、London市のStreetscape Guidance(2019)のように、地方レベル・州レベル・都市レベルのデザインガイドにおいても、国レベルのデザインガイド等を引用しながらシェアド・スペースに関する技術的事項を整理しているものが散見される。2010年代以降、シェアド・スペースのコンセプトが、様々な自治体・組織へ徐々に浸透していることが伺える。

また、歴史的環境保全に従事するHistoric Englandが中心となって作成したStreets for All(2018)⁹では、都市の歴史的環境における街路デザインのあり方を解説している。シェアド・スペースに係る具体的な技術的事項

への言及はないものの、ケーススタディとしてFountain Place (Poynton), Market Place(Boston), Exhibition Rd(London)など、シェアド・スペースを採用した事例を取り上げている。

シェアド・スペースの原則を、地方や田舎の町・村における街路景観の政策・指針に取り入れる動きも見られる。Devon州, Dorset州, Eastsussex州, Essex州, Hampshire州, Kent州の議会では、シェアド・スペースの原則を発展・採用に取り組んでいる。例えば、Dorset州の地方都市・集落を対象とした街路デザインガイド「Traffic in Villages」¹⁰⁾には、シェアド・スペース提唱者の一人、Hamilton Billieが作成に関わっている。Streets for All同様、シェアド・スペースに係る具体的な技術的事項への言及はないが、ケーススタディとしてシェアド・スペースの原則を採用した事例がいくつか取り上げられている。

(4) Shared Spaceの技術資料

i) 運輸省 (DfT)

DfT(Department for Transport)は、2011年にLocal Transport Note 1/11¹⁷⁾として、シェアド・スペースに特化した政府公式の技術資料を作成している。都心におけるメインストリートの単路部を主対象としているが、その他の街路にも適用可能な内容としてとりまとめられている。後述するPACTSの報告書なども参照しながら、デザインプロセスの各ステージにおいて、多様な人々のニーズに応えることができるよう、ステークホルダーの参画とインクルーシブなデザインに重きを置いた内容となっている。

空間デザインのコンセプトについては、最重要項目として、①Sharing(ドライバーの親切な行動に助長されて、歩行者が自由に動き回れること)、②Level Surface(歩行者と自動車交通を区別する段差を路面に設けないこと)、③Comfort Space(自動車やバイクが入りにくい、専ら歩行者のために供される空間を確保すること)の3点を打ち出している。

また、シェアド・スペースの計画・設計に係るエビデンスデータとして、後述のMVAによる一連の研究報告書(2009, 2010, 2011)¹⁴⁾¹⁵⁾¹⁶⁾の成果などを参照しながら、具体的な数値等を整理している。例えば、シェアド・スペース採用にあたり、交通量は100v/h以下、速度については20mph(できれば15mph)以下が目安との定量的な数値を示している。

そして、6章「Detailed Design」では、景観整理、速度抑制、横断、フラット化、触覚舗装、コンフォートスペース、駐停車、駐輪、公共交通、ベンチ、道路表示・交通標識、照明、排水、荷重など、デザインに関わる詳

細な技術的事項を整理している。

ii) MVA Consultancy (MVA)

民間のコンサルタントであるMVAは、DfTからの委託を受けて、シェアド・スペースに関する一連の研究報告書(MVA, 2009, 2010, 2010, 2011)を作成している。

MVA(2010)¹⁴⁾では、シェアド・スペースの理論と実践の間に、以下の4つのギャップが存在することを指摘している。①ドライバーによる歩行者への譲りが、速度・歩行者通行量、その他の環境要因とどのように関係しているのか、さらなる証拠が必要である。②Sharingがアイコンタクトに基づくコミュニケーションによるものなのか、ドライバーのリスク評価によるものなのか、両者がどのように関係しているのか、さらなる証拠が必要である。③シェアド・スペースにおける歩行者の行動についての十分な知見がない。④視覚障がい者などの交通弱者にどのようにラダーグリッド(Ladder Grid)や歩行空間を示せるか、知見がない。

また、空間デザインについては、①統合的なアプローチの重要性、②プロジェクト初期における分野横断型のチーム編成、③ステークホルダーとの継続的かつ緊密な協働、④20mph以下への速度抑制、⑤交通ネットワークのマネジメントによる通過交通の軽減、⑥速度抑制のための3次元でのデザイン、⑦移行・導入部の取り扱い、⑧触覚装置、⑨駐車対策、⑩舗装のコントラストなど、具体的な推奨事項を取りまとめている。

MVA(2010)¹⁵⁾では、11箇所のシェアド・スペースにおいて歩行者・歩行困難者・視覚障がい者・自動車運転者に対するインタビューを実施し、シェアド・スペースの評価を行なっている。その結果、どの利用者タイプにも共通する事項(歩行者・自動車の明確なエリア分けと横断ポイントの指定を好む)と、利用者タイプによる違い(歩行困難者は縁石がない方が快適と感じる一方、視覚障害者は縁石があった方が安心できるなど)が明らかになっている。

この結果を踏まえ、シンプルで誰もが分かるデザインガイド、及び空間デザインの必要性を説いた上で、①多様なタイプの利用者によるコミュニケーションを促す工夫(制御された横断部、コンフォートスペースの明確な線引き、自動車のための明確な境界又はルール、縁石又はその他の防御装置)、②歩行者が空間を享受できるための工夫(障害物の撤去、平な路面、交通量の削減、速度抑制)、③利用者特性の十分な理解(触覚舗装を適切に施すこと、色調コントラストには限界があること、デザインを理解するための十分な情報が与えられていること、デザイン言語は明確でシンプルであること)、④インクルーシブかつアクセスしやすいデザイン(明確な建

物境界線、車両スペースを狭める、視覚的な工夫と非視覚的な工夫、夜間でも認識できるデザイン) についての推奨事項を整理している。

iii) 輸送安全のための議会諮問委員会 (PACTS)

PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety) では、2010年にシェアド・スペースに係る助言をまとめたKerb Your Enthusiasm¹³⁾を作成している。EUシェアド・スペースプロジェクトから得られた5つの示唆(①相談と協力、②妥協と戦略的なプランニング、③自分ごととして考える、④市民の責任意識、⑤空間的なコンテキストとローカルなデザイン)を整理しながら、PACTS版のシェアド・スペースのプロセスモデルを提唱している。その上で、シェアド・スペースの5つの達成目標(①プロジェクトからプロセス重視へ、②コミュニティの多様なニーズへの対応、③協働と共通理解、④コミュニティの関与と責務、⑤地域の文脈に適したプロセスとデザイン)を掲げている。

また、シェアドスペースの評価について、2つの問題提起を行なっている。一つは、シェアド・スペースとみなされているイギリスのスキームの多くは、メディア、実務者、地元政治家、エンジニアなどから誤った解釈を受けることで、シェアド・スペースはコンセプトというよりも、Level Surface, Shared Surface, Naked Streetといったデザイン・アプローチであると考えられがちであることである。もう一点は、地域の要求やニーズ、環境、制約に基づいてプロジェクトの目的が異なる上に、目的がしばしば数値化できないものであったり、数値化できる問題とトレードオフの関係にありたりするため、実際よりも成功していないように見えたり、成功しているように見えたりすることである。

iv) 道路交通研究所 (TRL)

1996年に英国政府の道路研究所から民営化したTRL (Transport Research Laboratory) では、道路・交通関係の技術資料や調査報告書を発行している。

2006年発行のA Review of Simplified Streetscape Schemesでは、シェアド・スペースをはじめとする街路景観の「簡略化 (Simplification)」手法について、国内外における先行事例のレビューと関連する研究・言説の整理を行なっている。その上で、統合的かつコンテキストに即したデザインであること、速度抑制の物理的な工夫が望ましいこと、交通量が90v/h以下であること、路面の対比を上手く設えること、視覚障害者への対応、夜間でも機能する仕様とすることなど、要素技術の留意事項を整理している。視覚障がい者への対応については、視覚障害者の移動に関する合同委員会 (JCMBPS: Joint

Committee on Mobility of Blind and Partially Sighted People)からの指摘事項についても言及している。

また、2007年発行のThe Manual for Streets: evidence and researchでは、MFS1の特に幾何構造に関するエビデンスとなる既往研究や調査データを整理している。

v) 公認高速道路輸送機関 (CiHT)

英国を拠点とする輸送・交通関連の学会であるCiHT (Chartered Institution of Highways and Transportation) では、2018年にCreating Better Streets: Inclusive and Accessible Streets - Reviewing shared space¹⁸⁾と題した調査報告書を発行し、ケーススタディのレビューを踏まえた15の提言を政府に向けて発信している。

この報告書では、シェアド・スペースを①歩行者優先街路 (Pedestrian prioritized street: 歩行者が安心して自由に動き回れる街路)、②インフォーマル街路 (Informal street: 緩やかに歩車分離しながら正規の標識や標示、信号を廃した街路)、③拡張街路 (Enhanced street: 従来型の構造のまま利用者にとっての障害物を削減した街路) に分類している。各分類を代表する国内11事例を対象に、インクルーシブな環境、動きやすさ、安全と健康福祉、場所の質、経済効果の5つの観点から事後評価を行なっている。

(5) アンチShared Spaceの報告書

シェアド・スペースの導入にあたり、視覚障がい者や歩行困難者等の交通弱者への配慮がしばしば議論の的となってきたことは既に述べた通りである。ラダーグリッドやコンフォートスペース、コーデュロイ舗装など、シェアド・スペースにおけるインクルーシブなデザインボキャブラリーは、障がい者団体等の声を受けて開発されたものであると言える。

本項では詳細なレビューは割愛するが、シェアド・スペースの導入・普及に対して声をあげた主な障がい者団体として、Guide Dogs for the Blind (2006・2007・2010)²⁰⁾²¹⁾²²⁾やNational Disability Authority (NDA, 2012)²³⁾などが挙げられる。また、元パラリンピックアスリートでもある貴族院議員のHolmes卿が、インタビュー調査の結果を元にまとめたAccidents by Design: The Holmes Report on “shared space” in the United Kingdom (2015)²⁴⁾は、英国におけるシェアド・スペースの普及に一つの歯止めをかけることとなる。

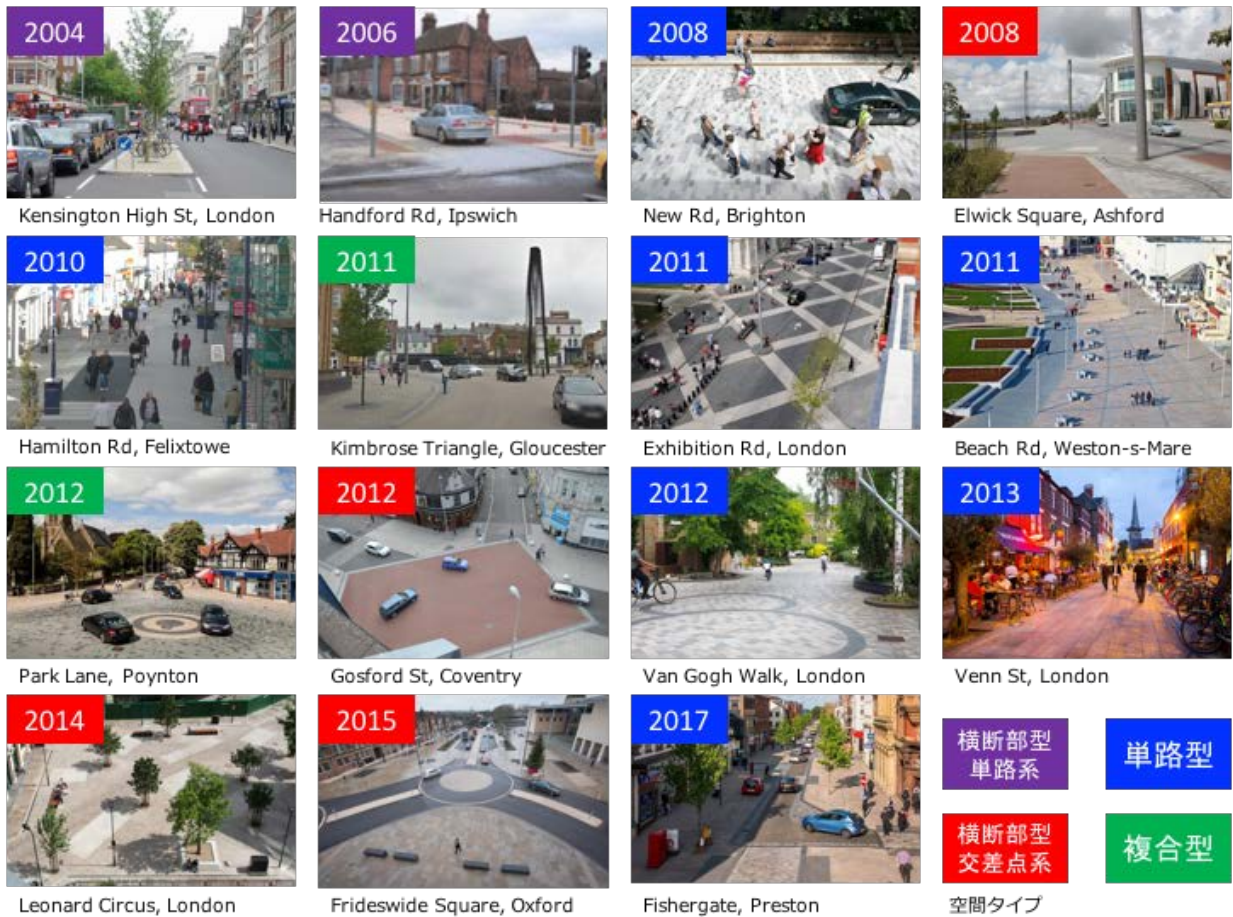


図-1 キープロジェクト一覧

2000	街路デザイン関連	シェアドスペース関連	アンチシェアド・スペース関連
	<p>ODPM: Office of the Deputy Prime Minister (2003) Better Streets, Better Places – Delivering Sustainable Residential Environments</p> <p>Historic England (2004 → 2018 Review) Street for All – Advice for Highway and Public Realm Works in Historic Places</p>		
2005	<p>DfT (2007) Manual for Streets</p> <p>DfT (2010) Manual for Streets 2: Wider Application of the Principles</p> <p>Scottish Government (2010) Designing Streets – A Policy Statement for Scotland</p> <p>Hampshire County Council (2010) Companion Document to Manual for Streets</p>		<p>Guide Dogs (2006) Shared Surface Street Design Research Project</p> <p>Guide Dogs (2007) Testing proposed delineators to demarcate pedestrian paths in a shared space environment</p>
2010	<p>Dorset (2011) Traffic in Villages: Safety and Civility for Rural Roads</p> <p>DfT, CIHT, Civic Voice, PRIAN (2014) Street Design for All – An update of national advice and good practice</p>	<p>PACTS: Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (2010) Kerb Your Enthusiasm – Why shared space doesn't always mean shared surface, and other stories</p> <p>MVA Consultancy (Report for DfT: 2010) Designing the Future – Shared Space: Qualitative Research</p> <p>MVA Consultancy (Report for DfT: 2010) Shared Space: Operational Assessment</p> <p>MVA Consultancy (Report for DfT: 2010) Exhibition Road Corduroy Delineator Testing</p> <p>DfT: Department for Transport (2011) Local Transport Note 1/11 – Shared Space</p>	<p>Childs, Thomas & Sharp @ Guide Dogs (2010) Can shared surfaces be safely negotiated by blind and partially sighted people?</p> <p>NDA: National Disability Authority (2012) Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones from a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland</p>
2015	<p>Historic England (2018) Street for All – South East</p>	<p>CIHT: Chartered Institution of Highways & Transportation (2018) Creating better streets: Inclusive and accessible places – Reviewing shared space</p> <p>Landscape Institute (2019) Designing Shared Space – Technical Information Note 05/2019</p>	<p>Chris Holmes (2015) Accidents by Design: The Holmes Report on “shared space” in the UK</p>
2020			

図-2 キードキュメント一覧

4. おわりに

本研究では欧州におけるシェアド・スペースの先進地であるイギリスを対象に、シェアド・スペースのコンセプトがどのように展開してきたのか、実践と理論の2つの側面から明らかにすることを目的としたものである。

調査の結果、2004～2008年にかけて実施されたEUシェアド・スペースプロジェクトのモデル地区、及びこれらと同時期に整備された初期の事例を皮切りに、単路型・交差点型ともに多様なデザインが実験的に編み出されてきたことが分かった。

また、これと並行して、2003年の街路デザイン指針をはじめ、シェアド・スペースに関する技術的事項が行政のデザイン指針や民間の調査報告書を通じて継続的に整理・蓄積されてきたことが分かった。

今後の展望としては、Ben Hamilton-Baillieをはじめ、Phil Jones, David Engwicht, John Adamsなど、英国におけるシェアドスペースの理論と実践に関わる主要人物の言説を収集・整理するとともに、キープロジェクトをはじめとするプロジェクト関係者へのヒアリングを実施する予定である。その上で、これら人物を通してどのように理論と実践がひも付けられてきたのか、分析を行う予定である。

また、シェアドスペース発祥の地であるオランダ、及び実践が多数見られる北欧やドイツ語圏においても、同様の調査・分析を実施した上で、比較分析を通じて、国や地域を超えてどのようにシェアド・スペースのコンセプトが波及し、ローカルなコンテキストの中でどのように進化を遂げていったのか、明らかにしたい。

謝辞：本稿の一部は、2020年度IBSフェローシップ「EUシェアードスペースプロジェクトの事後評価とその後の展開」、及びJSPS科研費21K12547「道路空間の再編・利用を通じた公共空間再生のトータルデザイン」の助成を受けたものである。

参考文献

- 1) 国土技術政策総合研究所：地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案），国総研資料第1009号，2018
- 2) 国土技術政策総合研究所：まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド，国総研資料第1026号，2018
- 3) 国土技術政策総合研究所：道路空間再編・利用事例集，国総研資料第1029号，2018
- 4) ODPM (Office of the Deputy Prime Minister)：Better Streets, Better Places – Delivering Sustainable Residential Environments, 2003
- 5) Historic England: Street for All – Advice for Highway and Public Realm Works in Historic Places, 2004
- 6) DfT (Department for Transport)：Manual for Streets, 2007
- 7) DfT (Department for Transport)：Manual for Streets 2: Wider

- Application of the Principles, 2010
- 8) Scottish Government: Designing Streets – A Policy Statement for Scotland, 2010
- 9) Hampshire County Council: Companion Document to Manual for Streets, 2010
- 10) Dorset: Traffic in Villages: Safety and Civility for Rural Roads, 2011
- 11) DfT, CiHT, Civic Voice, PRIAN: Street Design for All – An update of national advice and good practice, 2014
- 12) Historic England: Street for All – South East, 2018
- 13) TRL (Transport Research Laboratory): A Review of Simplified Streetscape Schemes, 2006
- 14) PACTS (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety): Kerb Your Enthusiasm – Why shared space doesn't always mean shared surface, and other stories, 2010
- 15) MVA Consultancy: Designing the Future – Shared Space: Qualitative Research (Report for DfT), 2010
- 16) MVA Consultancy: Shared Space: Operational Assessment (Report for DfT), 2010
- 17) MVA Consultancy: Exhibition Road Corduroy Delineator Testing (Report for DfT), 2010
- 18) DfT (Department for Transport): Local Transport Note 1/11 – Shared Space, 2011
- 19) CiHT (Chartered Institution of Highways & Transportation): Creating better streets: Inclusive and accessible places – Reviewing shared space, 2018
- 20) Landscape Institute: Designing Shared Space – Technical Information Note 05/2019, 2019
- 21) Guide Dogs: Shared Surface Street Design Research Project, 2006
- 22) Guide Dogs: Testing proposed delineators to demarcate pedestrian paths in a shared space environment, 2007
- 23) Childs, Thomas & Sharp: Can shared surfaces be safely negotiated by blind and partially sighted people?, 2010
- 24) NDA (National Disability Authority): Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones from a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland, 2012
- 25) Chris Holmes, Accidents by Design: The Holmes Report on “shared space” in the UK, 2015