

京土会学生会員研修助成基金 報告書

1. 申請者情報

- ・申請年度：令和4年度第1回研修助成
- ・氏名：吉野和泰
- ・所属：工学研究科社会基盤工学専攻 景観設計学分野（川崎研）
- ・学年：博士後期課程2回生
- ・研究分野：公共デザイン，交通計画，合意形成
- ・派遣先：オーストリア・コルノイブルクおよびウィーン市
- ・期間：2022年10月1日～15日

2. 研修報告書

2.1 本研修の目的と概要

本研修では、近年欧州を中心に進められている「シェアードスペース」の導入を伴う道路空間の再編事業に着目し、そのデザイン・プロセスと整備効果について情報収集を行うため、特に先進的なプロジェクトが多いウィーン市において現地調査・設計担当者へのヒアリング調査を行った。また、同分野の最新の研究動向について学び、専門家との議論を通じて、国内へのシェアードスペース導入と展開に向けた知見を得るため、オーストリアで年次開催されているオーストリア歩行者協会主催の国際専門家会議に参加し、口頭発表を行った（英語、一部ドイツ語）。

2.2 コルノイブルクの国際専門家会議

2022年10月5日～7日の3日間、オーストリア・ニーダーエスターライヒ州のコルノイブルクにて、オーストリア歩行者協会（walk-space.at）が主催する国際専門家会議に参加した。これは、シェアードスペースや交通静穏化ゾーンをはじめとする歩行者優先の道路空間整備を普及させることを理念とし、関係する行政担当者、民間の建設コンサルタント・設計事務所、学識、視覚障害者団体などのNPO法人、そして一般市民が広く参加するオーストリア最大規模の国際会議である。今年度はオーストリア、ドイツ、スイス、フランス、ベルギー（+日本）の各都市から代表者が参加し、口頭発表と質疑応答を通じて最新の研究・実務の動向について情報を共有した。

口頭発表では、京都市や大阪市で複数進められている歩行者優先の道路空間再編プロジェクトについて概説し、特に路肩を含めた道路の幅方向の一体的な空間活用や、多様なステークホルダーとの合意形成に課題があることを示した。そのうえで博士課程の研究で対象としているウィーン市や海外複数都市の道路空間再編プロジェクトのデザイン・プロセスを比較し、合意形成における社会実験や市民参加型の設計検討の役割について考察を行った。質疑応答では、市内の主要な道路への面的なシェアードスペース導入に成功しているウ

ウィーン市においても、合意形成にあたり市民意見の吸い上げと設計案への反映、交通計画との整合性などに大きな課題があったことが指摘された。また社会実験時に、単に車両通行量や車両速度、歩行者数などの交通に関するデータを収集するのみならず、実際に歩行者が道路空間のどこを歩いているか、歩行者と運転手の視線の交差、滞在の質（滞在時間、滞在目的の多様性）など、より歩行者の空間利用にフォーカスした指標を用いる、クレジットカードの利用データなどを用いて経済的な効果についても定量的データを収集する、などの工夫を行ったことが指摘された。これらについて、オーストリアでは現在、社会実験を評価するためのチェックシートの開発というかたちで研究と実践が進んでいることを学んだ。

質疑応答後にはオーストリア国内でのシェアードスペース（Begegnungszone）導入の社会実験の評価手法に関する最新の技術資料を提供いただいた。海外の先進事例において、社会実験の各評価項目がどのように計画・設計に反映され、合意形成に寄与したか、今後詳細に分析を進める予定である。



コルノイブルク市庁舎で開催された国際会議の様子（筆者撮影）

2.3 ウィーン市内の面的シェアードスペース(Begegnungszone)の調査

コルノイブルク国際会議の前後の日程で、ウィーン市において近年整備が完了した全8ヶ所のシェアードスペースについて現地視察を行なった。また、特に再整備の規模が大きく都市デザイン上重要なプロジェクトとなったノイバウガッセ（Neubaugasse, ウィーン7区）

について、設計担当者であるランドスケープ事務所 DnD の Sabine Dessovic 氏にヒアリング調査を行った。

空間設計に関しては、一体的な広い歩行空間を創出するため歩行帯と車両通行帯の舗装パターンを連続させつつ、歩車道境界の舗装石の明度を調整し車両通行帯を視覚的に狭める、ベンチや植栽などの配置の工夫によりボラードの代わりに防御装置として機能させるなど、道路空間全体のデザインを複合的に機能させ車両の速度抑制と公共空間としての滞在の質向上を図っていることが明らかになった。



単断面化により歩行空間が拡大したノイバウガッセ（筆者撮影）

またノイバウガッセは、ノイバウ地区（ウィーン市7区）のグリーンマスタープランに位置づけられており、スポンジシティの戦略の一環としてもプロジェクトが進められたことが明らかになった。日本同様オーストリアにおいても近年都市の内水氾濫が頻発しており、いかに雨水の流出を抑制するかが課題となっている。ノイバウ地区では2021年に策定したグリーンマスタープランの中で、道路空間の再編事業に合わせて道路への雨水貯留浸透型の植栽升を設置する戦略が打ち出され、パイロットプロジェクトとして、ノイバウガッセおよび接続するキルヒェンガッセ（Kirchengasse）に実際に植栽升が設置された。現地視察では市民により手入れされた植栽や、シェアードスペース化によって拡幅された滞留空間を利活用する市民の様子を観察することができ、グリーンインフラとシェアードスペース整備を組み合わせる新たな道路空間再編の施策パッケージの可能性を垣間見ることができた。整備された植栽升の雨水貯留機能等については継続的にモニタリングし整備効果の評価を

行っており、今後逐次最新のデータを共有いただけることを確認した。



ノイバウガッセのシェアードスペース化に合わせて新たに設置された植栽帯（筆者撮影）



グリーンインフラ導入のコンセプト図（ノイバウ地区グリーンマスタープランより抜粋）

また、ウィーン市の一連のシェアードスペース化によるミクロ・マクロでの交通環境の変化については、ウィーン工科大学交通研究所研究員の柴山多佳児氏にヒアリングを行った。COVID-19 の拡大以前から進められてきた公共交通施策や自転車・E スクーターなどのシェアモビリティの普及を背景に市内全体で自家用車の利用が大きく低下していること、またシェアードスペース整備により懸念されていた迂回路の交通量増加が顕著にみられなかったことなどを確認した。車両速度については、シェアードスペース（Begegnungszone）での規制速度である 20km/h を上回る車両が一定程度みられるものの、歩行者と車両の接触による死亡事故は報告されていないことも確認した。一方で、日本へのシェアードスペース導入を視野に入れた場合、死亡事故以外の軽度～重度の怪我や物損事故がどの程度発生しているかが重要な指標になるのではないかと指摘もいただいた。これについてウィーン市ではシェアードスペース整備前後での軽度の事故発生についてデータを公表しておらず、どのような調査が可能であるか柴山氏と継続的に協議することとなった。今回の研修では、期間が 2 週間と限定されていたこともあり現場で定量的なデータを得ることはできなかったため、今回の調査を予備調査と位置づけ、調査手法の整理と各種計測機材の準備を進めたうえで、2023 年以降改めて現地調査を行いたいと考えている（ウィーン市、アムステルダム市、オークランド市を予定）。

2. 4 本研修の成果と今後の展望

以上、本研修の成果として、オーストリアのシェアードスペース整備における社会実験と市民参加の方法、特に社会実験の評価手法に関する知見と研究の最新動向、そしてウィーン市で進められるグリーンインフラ整備×シェアードスペース型の新たな道路空間再編の方法論に関する知見を得ることができた。

シェアードスペースは日本でも一部実験的な取り組みが進められているものの、効果検証のための社会実験の期間・区間が限定されており必ずしも合意形成に有効なデータを得ることができないことが課題となっている。また道路の利活用としてカフェテラスやパブリックベンチなどの滞留空間やイベント利用などの祝祭空間として設える試みはいくつか見られるが、グリーンインフラとしての機能を持たせる考え方については議論が深められていない。これらの課題を念頭に、本研修で得た知見をもとに、計画手法としての社会実験・市民参加の役割と効果に関する研究、また道路空間再編と環境、その他の施策をパッケージ化し連携させる可能性の吟味を進めたい。

結びに、京土会研修助成基金より、本研修・調査計画に多大な援助を賜ったことを感謝申し上げます。海外研修の経験を糧とし、より一層研鑽に励む所存です。