

インタビュープロジェクト に 〈皆様の積極的な参加、ご支援をお願いします〉

JUDI 公募型プロジェクト 2014

歩行者空間による中心市街地の構成

—イタリア、ドイツの事例を参考に日本の可能性を探る—

井口勝文（INOPLAS 都市建築デザイン研究所主宰、京都造形芸術大学客員教授、JUDI 正会員、本プロジェクト代表者）

千葉桂司（Kまち工房、JUDI 正会員）

Franco Mancuso (Padova 大学教授、建築家)

【目的】 歩行者空間整備を徹底することで我が国の中心市街地を再構築する、その可能性を探る。

中心市街地における歩行者空間の整備の本来の目的は自分の都市に誇りを持ち、都市を豊かで楽しく、心癒される生活空間とすることであり、総合的な都市計画の基本的な目標とされるべき課題である。都市の一部（商店街など）の賑わいを喚起することや、観光客を呼び込むことなどの商業的な目的は歩行者空間整備のより広範な目的のなかのひとつとして認識されるべきである。それにもかかわらず、今まで我が国の中心市街地の歩行者空間整備はこのような商業的な目的に偏りがちであった。本研究では都市計画の基本的な課題として歩行者空間の整備に取り組んできたイタリア、ドイツの事例を参考に、改めて我が国の中心市街地の可能性を考える。



大阪中之島歩行者専用道路

【内容】イタリア、ドイツの事例を参考に我が国の歩行者空間の可能性を探る。実務経験者に率直に語って頂くセミナー形式のインタビュー。

1960年代後半からヨーロッパ諸都市の中心市街地で歩行者空間の整備がすすめられた。その成果が今ヨーロッパの多くの都市で確認できる。それは単なる歩道や広場の整備にとどまらない、都市全体の構造を歩行者優先の思想で再構築する総合的な都市計画の一部だった。近年はさらにCO²削減を進めるEUの政策のなかで、自動車に依存しない都市を実現する手法として重視されている。

一方1970年代後半から始まった我が国の歩行者空間整備は多くの成果を得ながらも、結果的に都市の部分的な整備にとどまった感が否めない。中心市街地の歩行者空間を最優先することで自動車依存を削減するという、都市の基本的なビジョンは我が国では確認されていない。むしろ中心市街地の自動車の通行は不可欠と考えられており、一方で自動車依存の都市の郊外化が進んでいる。

我が国とヨーロッパの歩行者空間整備には大きな差異があった。その経緯を振り返り、我が国の中心市街地はヨーロッパのような歩行者優先の街を目指すことが妥当なのかそれとも別の方向を目指すべきなのか、単純にヨーロッパモデルを目指す希望的な展望ではなく、経験を踏まえた現実的な展望を語って頂く。

インタビューの対象は以下の方々を予定している。

高橋志保彦氏(横浜馬車道他)

梅本正紀氏(福岡天神モール他)

鳴海邦碩氏(旭川買物公園他)

中野恒明氏(門司港レトロ他)

南條洋雄氏(幕張ベイタウン・パティオス他)

栗原裕氏(越谷駅東口駅前交通広場他)

蓑原敬氏、

服部圭郎氏

インタビュアー：井口勝文(徳島市シンボルロード他)

千葉桂司(船場元気の会他)

インタビューには若い実務者、研究者の積極的な参加をお待ちします。JUDI 会員以外の方の参加も歓迎します。

【得られる効果】

我が国における歩行者空間整備のビジョンを再考するきっかけとなることを期待する。

【スケジュール】

＜2015年 3月～9月＞ ヨーロッパ事例調査と報告

レポート1（今回提出分）：ヨーロッパのこれまでの経緯と現状を調査する。対象都市は以下の20都市である。

ミラノ、フェッラーラ、フォルリ、ボローニャ、アレツォ、フィレンツェ、サンジョヴァンニ ヴァルダルノ、フィッリーネ ヴァルダルノ、サンセポールクロ、ウルビーノ（以上10都市、イタリア）

ミュンヘン、バンベルグ、ニュールンベルグ、ヴュルツブルグ、スタンベルグ、ベルリン、ポツダム、ケルン、ボン、フランクフルト（以上10都市、ドイツ）。

レポート2（次回、9月末提出分）：「現代ヨーロッパの広場」の研究成果を確認する。

EUの助成を受けた同研究（2010～2012年）の議長、Franco Mancuso にヨーロッパにおける中心市街地構成の思想と方法について解説、助言を受ける。

＜2015年10月～2016年9月＞ インタビュー。

以上の調査を参考に、歩行者空間整備事業の実務経験者に、我が国における歩行者最優先のまちづくりとそれによる中心市街地の再構築、活性化の可能性を語っていただく。インタビューは公開の場で行い、若手実務者との対話を交えた親密な研究会としたい。

＜皆様の積極的な参加、ご支援をお願いします＞

2015. 07.23



インタビューの手順は以下のように考えています。

<レポート・1> 今回提出分です。

イタリア、ドイツ中心市街地の理解

【1】歩行者優先ゾーン、3つの類型

【2】歩行者優先ゾーンによる市街地構成、4つの類型

【3】歩行者優先ゾーン整備の目的

【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

【5】歩行者優先ゾーン整備の歩み

*イタリア、ドイツの中心市街地の賑わいは歩行者優先ゾーンの整備によるところがきわめて大きい、との視点でまとめています。

<レポート・2> 9月末に提出します。

現代ヨーロッパの広場に求められること—30の提言



インタビュー（10月以降に開催します）

*都市計画の視点は保留して、ここでは都市デザインの視点でのみ考えます。

日本でやった歩行者優先事業の
成果は何だったのでしょうか？

日本で同じようなことが、
出来なかった、しなかったのは
何故でしょうか？



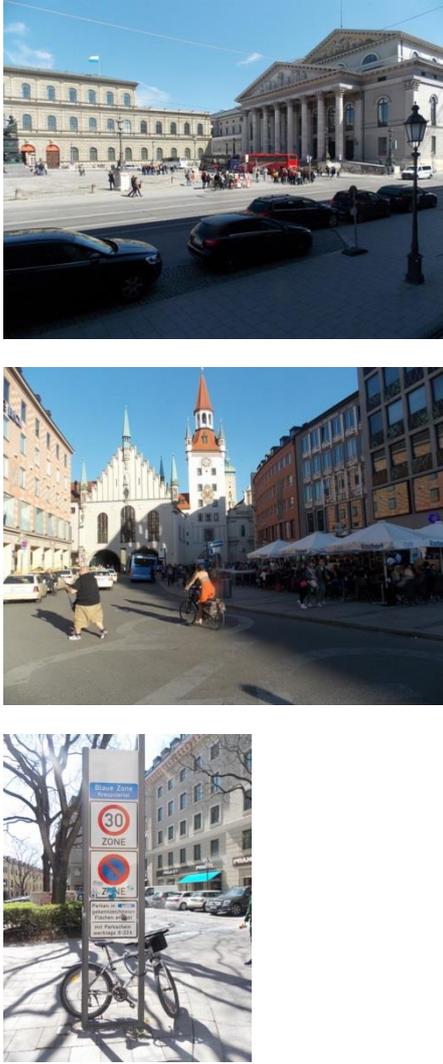
イタリア、ドイツの中心市街地の歩行者優先ゾーンを、
日本の中心市街地に適用できるでしょうか？

日本独自の中心市街地の構成、デザインは可能でしょうか？

*人口数万から数十万人の都市の中心市街地を対象に考えます。

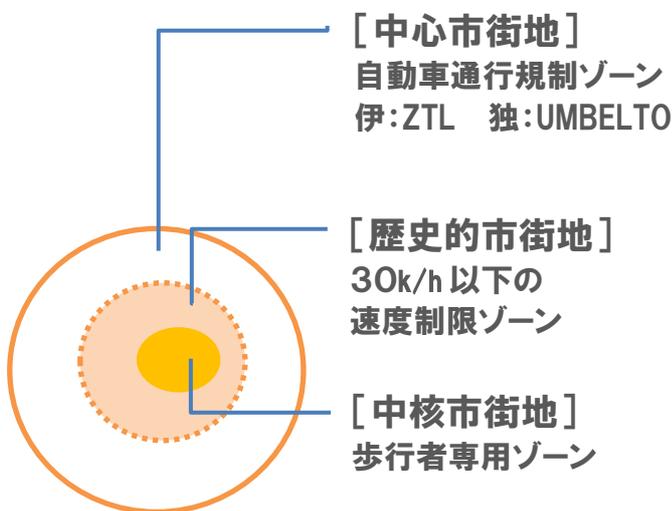
【1】歩行者優先ゾーンには3つの類型がある。

*写真の町はミュンヘンとミラノです。

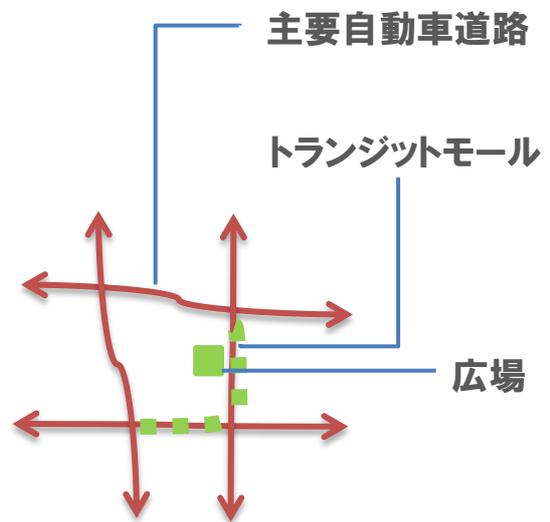
歩行者専用ゾーン	速度制限 (30k/h) ゾーン	自動車通行規制ゾーン
		
<p>＜道いっばいに道路占有＞ カフェ、屋台、ベンチ、市場(毎日)</p>	<p>＜しばしば歩道を道路占有＞ カフェ、ベンチ、市場(定日)</p>	<p>＜ときどき歩道を道路占有＞ 店先にカフェ</p>
<p>特定の自動車以外は 通行禁止</p> <p>自転車の通行は 概ね可能</p>	<p>自動車の速度を 30k/h～5k/hに制限</p> <p>自転車の通行は 自転車道、<u>車道</u>または<u>歩道</u></p>	<p>環境基準に適合の自動車のみ進入 可。歩行者優先ゾーン全域が対象。</p> <p>自転車の通行は 自転車道、<u>または</u><u>車道</u></p>
<p>歩行者最優先で 通行区分が無い</p>	<p>区分:自動車 自転車 歩道 または 自動車+自転車 歩道 または 自動車 自転車+歩道</p>	<p>区分:自動車 自転車 歩道 または 自動車+自転車 歩道</p>

【2】歩行者優先ゾーンの構成に4つの類型がある。

歩行者専用ゾーン 集中型	歩行者専用ゾーン 分散型	速度規制(30 k/h) 歩行者優先型	トランジット モール型
ボローニャ (人口約 37 万人) フィレンツェ (36) ペルージャ (17) フェツラーラ (14) フォルリ (12) フィッリーネ・ヴァルダルノ (1.7)	ミラノ (130) アレッツォ (10)	ウルビーノ (1.5) サンジョヴァンニ・ヴァルダルノ (1.7)	
ミュンヘン (140) ニューレンベルグ (50) ボン (30) ヴュルツブルグ (13) ポツダム (16) *フランクフルト (70)	ケルン (100) バンベルグ (7)	スタンベルグ (2.1)	ベルリン (340) *フランクフルト (70)

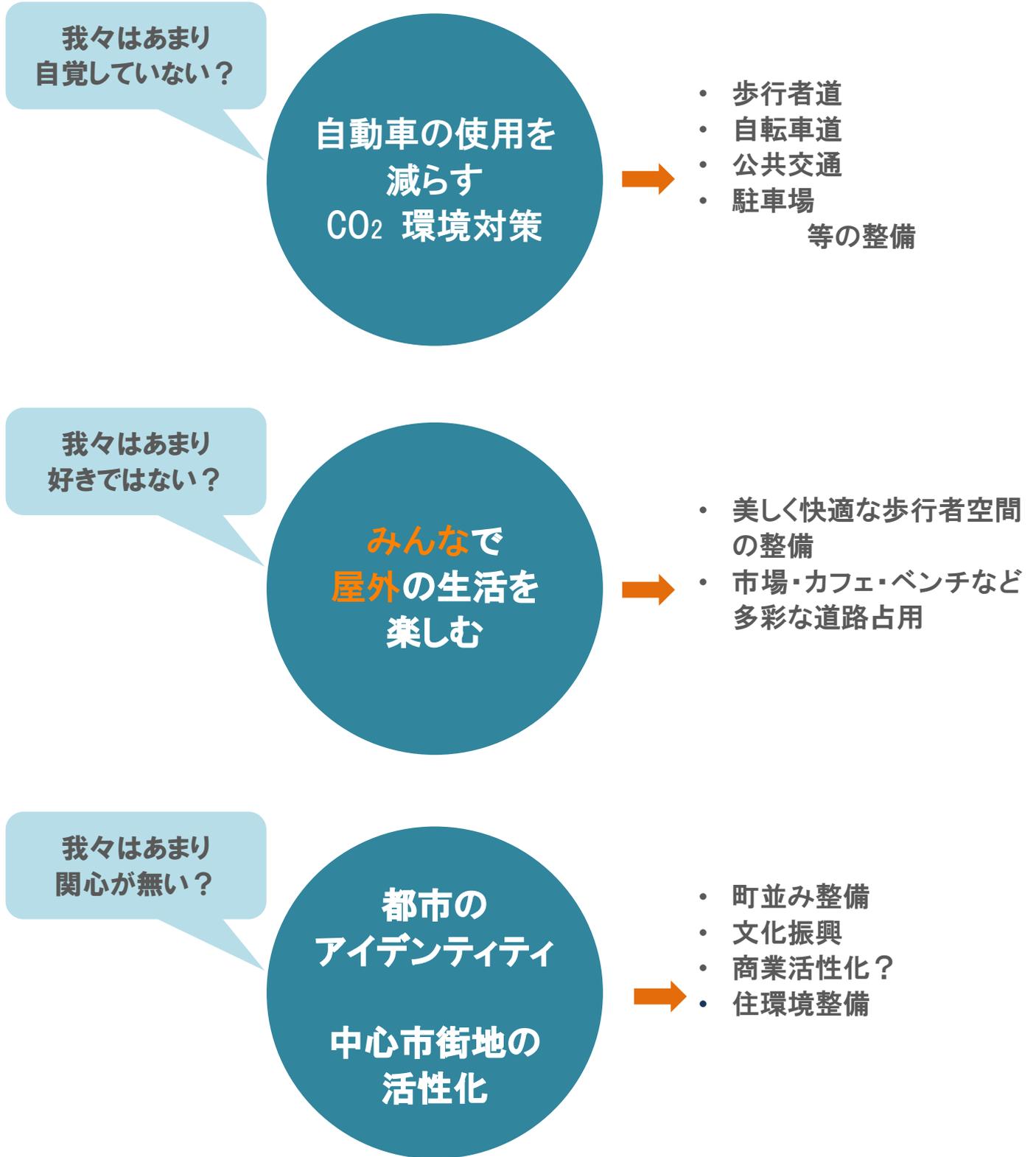


<自動車使用を抑制し、人と車が混在する町>



<車社会を前提に、人と車を分離する町>

【3】歩行者優先ゾーン整備の目的



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

前提：自己責任の社会である。道路の段差、標識、付属物がきわめて少ない。

- ① 歩行者専用ゾーンには、歩・車道の区分が全くない。
- ② 道路占用が決め手。
- ③ 座って休むところが在る。心が休まる無用の空間がある。
- ④ 町の中心を感じさせるシンボルがある。
- ⑤ 商店街、飲食街がある。
- ⑥ 線(道路)の指定ではなく、面(エリア・ゾーン)の指定である。
- ⑦ 駐車場が確保されている。
- ⑧ バス、トラム、メトロ、TAXI などの公共交通が良く整っている。
- ⑨ 中心市街地に人が住んでいる。

【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

前提：自己責任の社会である。道路の段差、標識、付属物がきわめて少ない。

日本では：行政が安全を守ってあげなければならないので、こうは行かない？



改めて、その状況を見してみる。

写真の場所はミュンヘンの名所、ケーニツヒ広場正面の一角。複雑な5叉路の信号機付き交差点。人、自転車、車（大型車も！）の通行量がかかり多い。そんなところで、

- 歩道・車道間の安全柵が無い。道路照明も決して多くない。
- 歩道・車道の段差が少ない（横断する広い範囲が3cm、その他は高い所で15cm）。
- 道路の白線が目立たない。
横断歩道のゼブラ無し。車線の表示が簡単で少ない。歩道部分では歩行者／自転車の区別が無い。
- 交通標識がほとんど見当たらない。
目立つのは人と車に「（自己責任の）注意」を促す2枚の赤い▽の標識。
- 車道部分と歩道部分の色と明度に大きな差が無い。
車道のアスファルト、歩道の敷石がともに無彩色で、明度差も少い。点字ブロックは無い。

【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

① 歩行者専用ゾーンには、歩・車道の区分が全くない。

- 歩行者、自転車、自動車(許可車)、TAXI、バス、トラムが混在している。全てが歩行者のペースで通行する、これがルール。
- したがって歩道・車道・自転車道・トラム、、、の区分は無い。フラットな道路面があるのみ。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

②道路占用が決め手。

- カフェ、ベンチ、屋台、マーケット、大道芸。様々な道路占用を認める仕組みが整っている。
- 欠かせないのは、カフェとベンチ(またはその代用となるなにか)である。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

③座って休むところが在る。心が休まる無用の空間がある。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

④町の中心を感じさせるシンボルがある。

- 個性的な町並み、大通り、広場など、空間の存在そのものが町のシンボルとなる。
- 教会、市役所、モニュメントなど機能やモノの存在が町のシンボルとなる。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

⑤商店街、飲食街がある。

- 道路占用のカフェ、レストラン、屋台店、市場がつくる賑わいが欠かせない。
- 商業地は大型店よりも、路面店が主体である。客は店内よりも外の道を歩く。
- 来客のための駐車場、路上駐車、駐輪の仕組みが整っている。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

⑥線(道路)の指定ではなく、面(エリア・ゾーン)の指定である。

- 使われている交通標識は、歩行者(専用)道路の指定ではなく、ゾーンの指定である。



▲下記の条件でこの先 車の進入禁止。 ▲車の進入可。但し速度制限30k/h 以下。



▲下記の時間以外はこの先 歩行者専用。 ▲下記の条件でこの先 歩行者専用。



▲この先交通静穏地区（都心居住地区）。



▲この先交通静穏地区（都心居住地区）。



▲FORLÌ の歴史的な中心市街地 交通規制図。

【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

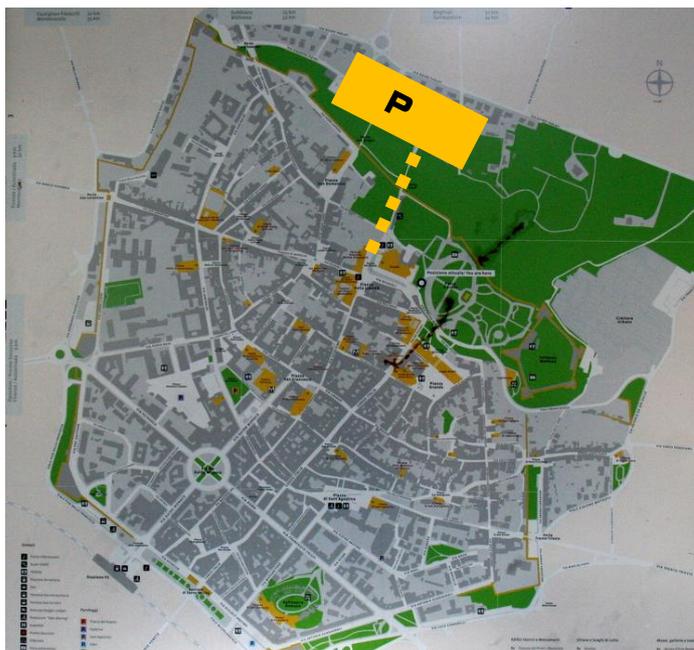
⑦ 駐車場が確保されている。

- 都心に大型の駐車場が用意されている。
- 歩行者専用ゾーン以外では、路上駐車の様子が定着している。これもまた、歩車共存のひとつである。

▼AREZZO は中心市街地の外(丘の下)に大規模な公共駐車場を持っている。



丘の上の中心市街地まで約100メートル。



スロープとエスカレーターが用意されている。



上がったところがいきなり、大聖堂広場だ。

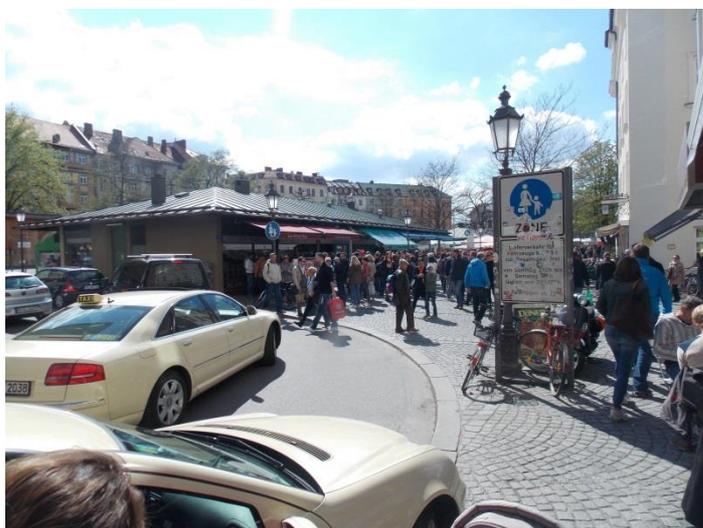
▼STANBERG 路上駐車も公共駐車場のひとつとして位置づけられている。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

⑧バス、トラム、メロ、TAXI などの公共交通が良く整っている。

- 待たずに乗れる。低床式で乗りやすい。混み合ってなく、ゆっくり乗れる。



【4】歩行者優先ゾーンのデザイン、9ポイント

⑨ 中心市街地に人が住んでいる。



▲NILANO 中心市街地すぐ裏の住宅地(交通静穏地区に指定されている)。幼稚園、小、中学校もある。



▲NURNBERG 中心市街地すぐ裏の住宅街(交通静穏地区に指定されている)。

【5】歩行者優先ゾーン整備の歩み

	‘45年～ ‘60年代	‘70年代	‘80年代	‘90年代	2000年～
イタリア	戦後復興＝開発の時代 保存活用の萌芽 1960/ROMA オリンピック 1964/URBINO 都市基本計画 1967/橋渡し法による歴史的 中心市街地保護 1967/BOLOGNA 都市基本 計画	歴史的 中心市街地の 整備が中心課題となる 1971/小売店立地 法による中心市街地 の小売店保護 1977/プロカッシ法 による建築制限	歴史的 中心市街地 の計画的整備 (交通計画含む) が着実に進行 地方分権が進行 1985/ガラツソ 法による景観規 制強化	歴史的 中心市街地 の整備、活性 化と自動車交通 のシステム整備 が進行 1990/新地方自 治法	歴史的 中心市街地 の活性化、 自動車交通シ ステムの整備と規 制強化が顕著 に進行 中心市街地内 の新市街地の 整備が進行
ドイツ	スクラップアンドビルドの再 開発、クルマ中心の整備、 小売店の郊外化 1961/Fプラン 1962/建築利用令 1965,66/ケルン、エッセ ン、ミュンヘンの歩行者エ リア整備プロジェクト	歩行者 エリア整備プ ームが始まる ゾーン 30 による歩車 共存 1971/都市開発促 進法が既成市街地を 重視 1973/石油危機 1977/郊外の大型 店舗開発規制	観光資源として の中心市街地と フェスティバル化 批判 公共交通の復 活、LRT の導入 1984～87/IBA による街修復と 批判的復元	歩行者 エリアの 拡大 タウンマーケティ ング 自転車道ネットワ ークの整備普及 1996/コンパクトで混合した都 市宣言	街の修復と多様 化、楽しい中心 市街地の実現 が顕著に進行 自転車利用を含 む交通システ ムの整備が顕著に 進行
アメリカ	豊かなアメリカ 住宅の郊外化、都心の空 洞化 1957/Spring Field 歩行 者天国 1966/Mineapolls ニコレ ットモール スーパーブロックの都市再 開発が進行	インナー シティ問題へ の対応 1974/ボルチモア・チ ャールズセンター 1978/サンフランシ スコ pier39 1978/ボストン・ファ ニエルマーケット	都心の大型再開 発 1982/サンフラ ンシスコ・エンバ ーカデロセンター 1983/NY・WFC サウスストリートシ ーポート BID 始まる	ニューア ーバニズ ム(ポートランド、 ミネアポリス) 1992/ボルチモ ア・インナーハー バー 1997/ミネアポ リス・ニコレットモ ール再整備	ソーシャ ル。キャ ピタル(地域力) の低下が進行 BID が流行
日本	都市の開 発、再開 発が始 まる 1955～地下街建設 1964/東京オリンピック、 新宿副都心都市計画決定 1962～商店街アーケード 建設増加 1965/ショッピングセンタ ーが出来る 1969/OBP新都心計画	モータリ ゼーションと 都市の拡大が進行 1970/大阪万博 1972/旭川買物公 園 1976/横浜馬車道、 伊勢佐木モール 1973/石油危機 1974/大店法	バブルの都市開 発が進行 1980/福岡都心 軸モール 1984/シンボル ロード整備事業 1985 国鉄分割 民営化	JR 関連大規模 開発が進行 1990/門司港レ トロ 1990/幕張ベイ タウン 1998/まちづくり 3 法	首都圏の大規 模再開 発 BID とオープンカ フェ(丸の内仲 通り、港区虎の 門地区、新宿モ ア 4 番街、大阪 グランフロント)

参考文献:

三浦詩乃「歩行者空間の変遷史」、都市計画 Vol.63 No.6、2014

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」、早稲田大学博士論文 2008

南部繁樹「アメリカにおける都市再開発の時代変遷」、(株)都市構造研究センターレポート、2008

工藤裕子「イタリアにおける国と地方の関係」、比較自治研究会調査報告、2008

鳴海邦碩「都市における自由空間の研究、第 2 章第 1 節」、京都大学博士論文 1979