

ブリュッセル・アンスパツハ通りの 道路空間再編にみる広場空間像の形成と 空間デザインプロセス

吉野 和泰¹・山口 敬太²・諏訪 淑也³・川崎 雅史⁴

¹学生会員 京都大学大学院工学研究科 修士課程 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1)

E-mail: yoshino.kazuyasu.34a@st.kyoto-u.ac.jp

²正会員 博士 (工学) 京都大学大学院工学研究科 准教授 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1)

E-mail: yamaguchi.keita.8m@kyoto-u.ac.jp

³正会員 修士 (工学) (株) 日建設シビル (〒541-0054 大阪府大阪市中央区南本町3-6-14)

E-mail: suwa.toshiya@nikken.jp

⁴正会員 博士 (工学) 京都大学大学院工学研究科 教授 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1)

E-mail: kawasaki.masashi.7s@kyoto-u.ac.jp

欧州における広場創出のニーズの高まりを背景に、ブリュッセル首都圏地域においても、道路空間の再編によって都市のなかの大規模なオープンスペースの創出が試みられている。ここでは市民と専門家集団が中心となり、空間アイデアコンペや道路空間の活用イベント(ピクニック)を通じて空間利用の可能性が検討され、その後の車両通行規制や空間利用社会実験、市民参加型の計画策定を通じて、道路の利用転換が図られた。

本研究では、まずは市民主導の広場空間像の形成に着目し、市民運動・市民参加に関するニュースや発行物の記述、アイデアコンペの資料等を用いて、そのプロセスを明らかにした。その上で、行政資料の分析とヒアリング調査により、整備の実現プロセスを明らかにし、交通や合意形成に関する課題とその解決方策を明らかにした。これらの考察を通じて、道路空間再編による都市広場の実現に資する知見を得た。

Key Words : *Pedestrianization, Open Space, Urban Design, Pilot Project, Public Participation*

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近年、都市再生の施策の一つとして、道路空間の再編が注目されている。歩行環境を改善し、公共空間の再整備において高いデザイン性を導入することが、都市の魅力向上に寄与するという認識が広まりつつある。公共空間の活用に関する規制緩和がこれを支援しているが、依然その制度や仕組みの区分は整備段階と活用段階で分かれており、活動のニーズから空間を形作る事例は非常に限られる。

欧州においては、近年、屋外での多様なアクティビティを受容する空間へのニーズの高まりを受け、道路空間を再編して広場的空間を創出する事例が増えている。それらのなかには、市民参加型の計画策定や、半年以上にわたる交通・利活用社会実験の実施を伴うケースもみら

れる。では、道路空間再編の目標空間像はどのように形成されるのか、また、市民参加や空間活用社会実験は実際の整備にどのように寄与しているのか、という問いが浮かび上がる。

近年の具体的な道路空間再編、歩行者空間整備プロジェクトの実態については、たとえば中島ら¹⁾や三浦ら²⁾がニューヨークにおける道路の広場化プロセスを政策論や運動論、制度運用、空間デザインの観点から分析するなど、計画論的観点からの調査研究の蓄積はあるが、市民が都市空間に求める機能や役割や、それらが整備にどのように反映されたかといった調査研究はほとんど認められない。

一方、道路空間の利活用を検討する市民参加型の社会実験については、たとえば社会実験手法の実務的な課題や留意点を明らかにしたもの(泉山ら³⁾)、社会実験時のアクティビティの評価手法に関するもの(泉山ら⁴⁾)、

道路空間における設置行為に注目し歩行者の滞留の実態を明らかにしたもの（三友ら⁹⁾）など様々な視点からの研究が試みられているが、プロジェクトにおいて市民参加・社会実験が実際にどのような役割を果たしているかについてはあまり知られておらず、重要な研究課題である。

このように公共空間に対する市民の活動のニーズの実態をふまえた道路空間再編の目標空間像の形成プロセスや、市民参加や社会実験が実際の整備において果たす役割については未だ十分には明らかになっていない。

そこで本研究では、道路空間の再編によって都市のなかの大規模なオープンスペースの創出が試みられた事例としてブリュッセル・アンスパッハ通り（Anspach Boulevard）の歩行者空間整備を対象とし、市民主導の空間像の形成と、整備の実現プロセスについて明らかにする。まずは市民主導の広場空間像の形成に着目し、市民運動・市民参加に関するニュースや発行物の記述、アイデアコンペの資料等を用いて、そのプロセスを明らかにする。その上で、行政資料の分析とヒアリング調査により、整備の実現プロセスを明らかにし、交通や合意形成に関する課題とその解決方策を明らかにする。これらの考察を通じて、道路空間再編による都市広場の実現に資する知見を得ることを目的とする。

(2) 研究の方法

プロジェクト報告書等の行政資料やアイデアコンペの資料などの文献調査（RÉALISATION D' UN PLAN DE CIRCULATION DANS LE PENTAGONE Résultat Modélisation macroscopique Version 5 (TECHNUM SMART & SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE, 2015), Le plan de Circulation et la Zone Piétonne du Pentagone bruxellois (Jan Schollaert, 2016), PARTICIPATION DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES BOULEVARDS DU CENTRE DE LA VILLE DE BRUXELLES (ARTGINEERING, 2014年, 2015年), ParcAnspachPark (BRAL, 2013年) など)、現地調査、行政担当者 (Sir Jan Schollaert, Head of Mobility and Public Space Unit at City of Brussels) へのヒアリング調査 (2018年10月25日)

2. 市民主導の広場空間像形成プロセス

(1) プロジェクト概要

アンスパッハ通りは、環状幹線道路で囲まれるブリュッセルの中心市街地（ペンタゴン）を、南北に縦断する主要道路である。通りの東側はグラン・プラス（Grand Place）を中心とする歴史的市街地、西側は商店が多く立ち並ぶ歩行者の多いエリアであり、東西を分断する自動



図1 整備前のアンスパッハ通り (2006年, 出典：
<https://www.flickr.com/photos/21035289@N00/487038589>)



図2 整備中のアンスパッハ通り (2018年, 筆者撮影)

車道が徒歩による回遊性を阻害していた。

2012年以降公共空間の質改善を求める市民運動に端を発し、市民主体で空間利用の可能性が検討される。2014年1月にブリュッセル市は中心市街地の大通りと広場の再開発に向けた計画を発表した。2014年10月～11月には市は市民参加型の計画検討を行い、これと並行して道路管理者及び交通管理者が、ペンタゴンの交通計画をシミュレーションした。この際ブリュッセル市は中心市街地の交通への影響、ブリュッセル市を含めた広域政府であるブリュッセル首都圏地域は郊外からペンタゴンへの車の流入出に特に着目して複数のシナリオを想定し、検証した。2015年6月末から市はアンスパッハ通りの車両通行規制を実施、空間活用の社会実験を開始し、以降交通計画が順次修正しながら2017年6月に実際に改修工事を開始した。2018年10月末時点で市役所付近の約150m区間が完成し（図2）、2019年中に7割程度完成、2020年以降に完成の予定である⁹⁾。

再整備では、アンスパッハ通りにある3つの広場空間（南端のフォンテーナ広場（Place Fontainas）、中央部のブルス広場（Place de la bourse）、北端のブルケール広場（Place De Brouckère））が改修され、これらを接続する道が一部区間を除いて歩行者専用道路となる。ただし自転車、タクシー（24h）、配達車（AM4:00～AM11:00）は通りの中央部分のみ走行が許可される。

表 1 アンスパッハ通り再整備プロジェクト年表

年	行政主導/市民主体	
1997/98	Goep Planning(SumProjectの前身)によるペンタゴンの交通に関する初めての調査研究(市が委託) NoMo Plan (2000) : 専門家と有志住民による非営利組織 NoMo による交通調査・計画 Beliris Plan(2003) : Goep Planning による中心大通りの再開発に関する調査研究(デザインコンペ開催にあたり Beliris が委託) Simons Plan(2004) : 中心大通りの再開発を見据えた、交通に関する調査研究(市が委託) Ceux Plan(2010) : ブリュッセル市としての都市交通計画の策定準備の枠組みの中で行われた交通に関する調査研究	
2009	グランプラス(Grand-Place)周辺の歴史的中心地区が歩行者空間(comfortzone)化 同時に Anspach, Lemonier, Adolphe Max の 3つの大通りで車線を減らす。	
2012	第1回 Picnic the Streets 開催(6月10日) BRAL が、有志による中心大通りの改修案募集(夏)、独自にコンペを開催 第2回 Picnic the Streets 開催(9月) 選挙後に発行されたプログラム中に「(アンスパッハ)通りに沿った3つの広場を歩行者空間化する」との記載	
2013	改修案から得られた示唆やすめをまとめた「ParcAnspachPark」発行(4月) 第3回 Picnic the Streets 開催(6月9日) Yvan Mayeur 氏が市長に就任(12月)	
2014	A new heart for Brussels: 中心市街地の大通り・広場の再開発に向けた計画が発表される(1月31日、ペンタゴン交通計画の完全版は3月上旬に公開) 第4回 Picnic the Streets 開催(6月8日)、「Problem solved? Not Yet!」 Artgineering 市民参加プロセス キックオフ総会(9月29日) フィールドワークショップ①(10月13日~17日) ワークグループ①(10月23日) ワークグループ②(11月6日) フィールドワークショップ②(11月12日~15日)	ブリュッセル市・首都圏地域双方による、交通スキームのシミュレーション(~2015年春) ミニリングとそれを取り巻く道路を対象とした新しい交通計画(ブリュッセル市)の発表(11月24日)
2015	第二回総会(2015年1月) 第5回 Picnic the Streets 開催(6月7日)、「YES but NO」 社会実験「Light Work」開始(6月29日~) 12月以降、順次交通計画の修正	(歩行者空間化による中心部の交通への影響は少ないという政治的判断)
2016	市議会が、アンスパッハ通り北端および南部の周辺道路を歩行者空間化計画から除外する方針を決定(2016年6月)	
2017	VUB-MOBI と BSI-BCO による初めての包括的なフォローアップ調査(2017年春~2か月の調査期間を設ける) 改修工事開始(2017年6月3日)	

(2) 空間利用可能性の検討

a) プロジェクト前史

アンスパッハ通りはかつてブリュッセルを南北に流れるセヌ川 (Senne) の水路であったが、水路周辺の衛生環境改善のため 1955年までにブリュッセル首都圏地域の大部分で暗渠化・道路整備が進められた⁷⁾。これによりアンスパッハ通りはペンタゴンを南北に接続する主要道路となり、ペンタゴン東西の徒歩による回遊性が阻害された。また車交通量の増加に対して駐車場不足が常態化し、中心市街地の歴史的広場グラン・プラスなど多くの広場で駐車場化が進んだ⁸⁾。

これに対してブリュッセル市は中心市街地から車を排除すべく1997年から交通量調査を漸次的に進め、2003年には中心大通りの再開発に関する調査研究を実施した⁹⁾。実際に2009年にはグラン・プラス周辺の歴史的中心地区が歩行者空間化され、同時にアンスパッハ通り、ルモニエ通り (Boulevard Lemonier) , アドルフ・マクス通り (Boulevard Adolphe Max) の3つの大通りで車線数が減らされた¹⁰⁾。これら一連の事業は、20世紀の過度なモータリゼーションへの反省と近年の二酸化窒素増加による深刻な大気汚染問題への危機感を背景に、歩行者と自転車に明確に優先権を与え、歩車分離を進めるといった文脈での歩行者空間整備事業と位置付けられる¹¹⁾。

b) Picnic the Streetsでの道路空間の仮設的利用体験

2009年のグラン・プラス周辺整備以降も中心大通りの歩行者空間整備に関して技術的協議と政治的協議が重ねられたが、具体的な整備計画は示されず事業進捗が停滞していた。

これに対して、ブリュッセル出身の哲学者でありベルギーのルーヴァン・カトリック大学 (Catholic University of

広場空間像の形成

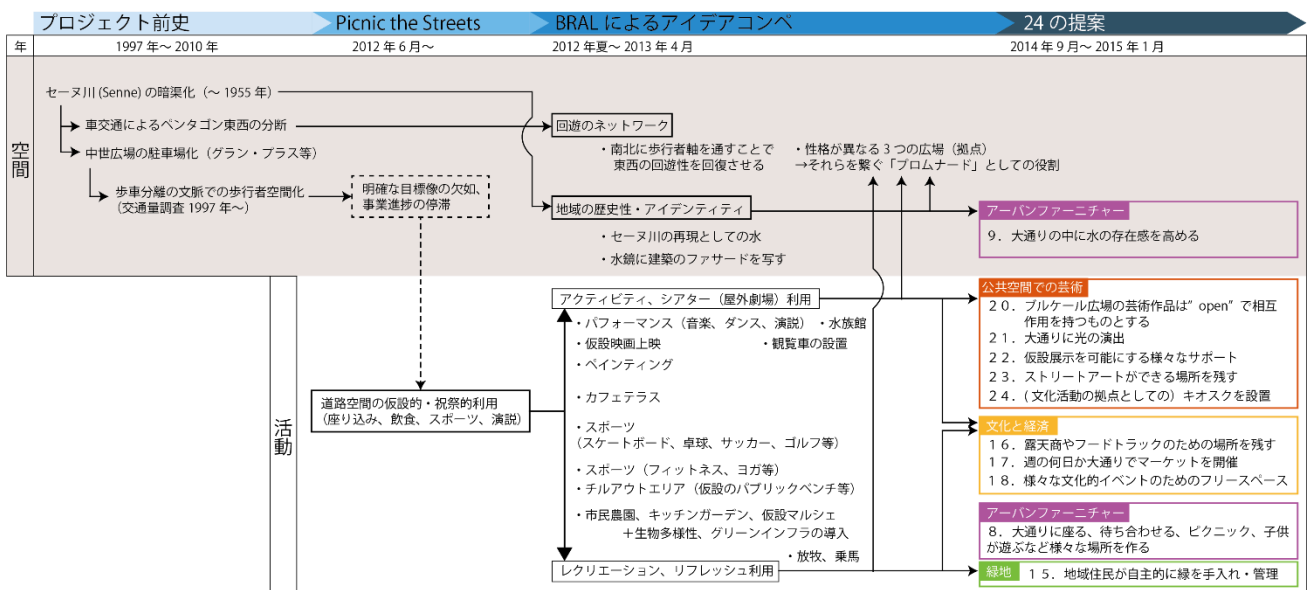


図 3 広場空間像の形成プロセス (筆者作成)

Louvain) の政治経済学教授でもあるフィリップ・ヴァン・パレス (Philippe Van Parijs) が、2012年5月に「Picnic the Streets!」と題する一つの記事を日刊紙Le Soir に投稿した。この中でフィリップは、ブリュッセル市街地の自動車交通量および駐車場を削減し公共空間の質を改善する抜本的な対策を講じる必要性を訴えた¹²⁾。フィリップはさらに、1970年代前半にグラン・プラスへの車でのアクセスを封鎖すべく雑誌出版社Bulletinが組織したピクニック形式の抗議運動を引き合いに出し、アンスパッハ通りのシンボルである旧ブリュッセル証券取引所にて同様のピクニックを開催することを提案した。この提案はSNSを通じて瞬く間に広がり、1ヶ月で2000人規模の一大市民運動となった¹³⁾。

2012年6月に第1回Picnic the Streetsが開催され、旧証券取引所に繰り出した人々が車を完全に排除した車道で思い思いのアクティビティを楽しんだ (図4)。市民にとってはそれまで実現可能性が不透明だった大通りの歩行者空間化を具体的なイメージを持って体感できる初めての機会であり、特に、通りに所狭しとレジャーシートを敷いて座り込み、食事を持ち寄り、スポーツや演説を行うなど、道路空間を祝祭的な雰囲気の中で仮想的に活用する体験の場となった。

c) アイデアコンペによる空間像の具体化

Picnic the Streetsを契機として都市空間の改善を要望する市民の活動が活発になった。2012年9月には第2回Picnic the Streetsが開催され、その後毎年6月に実施されるアンスパッハ通りの恒例イベントとなった。道路空間の仮想的利用可能性に触れ、道路空間再編に対する市民の関心が高まる中、中心市街地の交通計画や中心大通りの改修に関して複数の専門家集団がプレスリリースや市民参加イベントを行った。

中でもブリュッセルの都市開発に関してロビー活動を行う専門家集団「BRAL (BRUSSELS RAAD voor het



図4 Picnic the Streetsの様子 (2012年) (出典:

FLANDERTODAY, <http://www.flandertoday.eu/politics/brussels-action-group-plans-new-picnic-beursplein>)

LEEFNIEUW : BRUSSELS COUNCIL for the ENVIRONMENT) は空間アイデアコンペ「ParcAnspachPark」を独自に実施し、アンスパッハ通りの改修案を広く募集した¹⁴⁾。募集に先立ち、中心市街地に緑地面積が少ないことや人口増加により市街地に広い公園を新たに整備する空間が無いことが指摘され、既存の都市空間を公園的に改修する海外事例 (パークレット (サンフランシスコ)、ハイライン (ニューヨーク) 等) が紹介された¹⁵⁾。実際に提出された16チームのコンペパネル¹⁶⁾の多くには、市民の憩いの場の創出や生物多様性の実現のため、緑量の多い樹木や芝生を豊富に配置した空間整備イメージパースが掲載されている。

一方コンペパネルに記載されている内容を分析すると、単に空間整備のアイデアを示すにとどまらず、道路空間においてどのようなイベントを催し、人と出会い、社交を育むか、という「活動」の視点での空間アイデアが多分に含まれていることが分かる。これらのアイデアはPicnic the Streetsでの体験に基づく仮想的・祝祭的な空間利用を前提としつつ、アクティビティやシアター (屋外劇場) のような「広場の利用」と、レクリエーションやリフレッシュの場としての「公園の利用」とに大別することができる。(表2) 特に音楽やダンスのパフォーマンス、路上ペインティング、大規模な仮設映画上映など多様な文化・芸術活動を道路空間と結びつける「広場の利用」は、当初コンペ主催者が例示していた「公園の整備」とはニュアンスが異なっており、市民が自身の生活の質向上のために都市空間に真に求める空間像が顕在化したと言える。(図5)

また本コンペにおいては、地域の歴史性・アイデンティティのシンボルとして、かつてアンスパッハ通りを流れていたセーヌ川を想起させる「水の要素」を取り入れたデザイン案が多く見られることも特徴である。コンペに先立ちBRALは、グリーンインフラの整備が先進的に進められるオレゴン州ポートランド市を例示して水のネットワーク (blue network) を大通りに整備する必要性を



図5 ParcAnspachParkコンペ¹⁶⁾にみる広場的空間利用のイメージ

表 2 ParcAnspachParkコンペに提出された作品（コンペパネル¹⁶⁾を基に筆者作成）

題名	仮想的利用		地域の歴史性・アイデンティティ	回遊のネットワーク	受賞
	アクティビティ、シネマ利用	レクリエーション、リフレッシュ利用			
DeGoeneZame	ダンス、音楽コンサート	テラス利用、サッカー、ピクニック	セーヌ川の渓谷に位置している、細い水のカーテンでセーヌを渡る	アンスパッハにより分断される東西両地エリアを一つのセンターにする	
-	カフェテラス、ジャズマラソン、音楽フェスティバル、サマーフェス		3つの広場が水と触れ合えるセーヌを想起することのできる場所だ、旧住宅街の断片に水盤		
Buickessurame			ブリュッセルはかつてきだつた、単なる水の要素ではなく川そのものを取り戻す		
-	カフェテラス、園店	(Passage de San Jean Barokine)		広場以外にも滞留スペースを作りそれらを線形でつなぐ、通りの視覚的方向の移動を誘導	
ANSPACH PARK (Gingoenedood voor Brussel)	ペインティング、仮設映画上映、カフェテラス	仮設マルシェ、市民農園、食育	セーヌの記憶、水盤を設置、浴場建築家のファサードを写す	通りの東西・南北方向の回遊を誘導、ペンタゴン内の他の緑地と連続する	審査員賞 1位、視覚賞 1位
HeathOpvoeroranrijgenenAnspachpark@bbv&ia;gedit&al&ord&v&ep	(convertgardn&London) カフェテラス		地下に水の要素が現れる		
Aleaconqu&de&utemps	Picnic&the&Streets				審査員賞 3位
Zp+Green	スポーツ、アーティストが利用できるエリア	キッチンガーデン、テラスアウトエリア、ピクニック	セーヌ川を想起させる、水の形帯を区切って出現し、子供たちは水と触れ合いながら遊ぶことができる	歩行者と自転車にとって新しいタイプの東西両地の連続「緑の軸」	視覚賞 2位
AnspachCentralProject	ストリートアーティスト、アコースティックミュージック、フラッシュモブ、ミュージックキオスクが作られ、石のキューブがステージを形作る、テラス	ファンテラス広場から都市公園を全体のエリアに広げたい	セーヌの存在を思い出すようにファンテラス広場からアルス広場まで水が流る、水があることで多様な水生植物を植えることもできる（ブリュッセル市のシンボルであるアイリスなど）	南北の自動車交通によって失われた東西の回遊性を取り戻す、わずかに高い水盤を掛ける、3つの広場それぞれにアイデンティティと機能を付与する	審査員賞 2位
Anspach	水族館、観覧車などの遊び場	都市農園、コミュニティガーデン、フィットネス、フードマーケット	水盤を結ぶように遊歩道の橋がかかる		
AnspachStrategyTheWinkle	ゴルフ、観覧車、テラス、シネマ、ステージ、アコースティック音楽とダンス		水の要素、プールのように子供が遊ぶ		視覚賞 3位
Street&Bubble&rd					
Cal&brid&ges&for&the&Or&st&ud&ion&of&an&Anspach&park	フレキシブルに（様々なイベントに）用いることができる			通りの視覚的方向の移動パターンが現れる、3つの性格の異なる広場でのスケールの異なる出会い	
-	ベタンク、スケートボード、噴水遊場、野外劇場	生物多様性を実現する、9種類の草花樹木でガーデンにする	セーヌ川を地盤に、雨水を溜め出す		
WIMBY&park		ボートパーク、バルコニーファーム、乗馬	セーヌ川の断片に沿った水路、湧き水や雨水を貯蔵する公園の灌漑用水を提供する	水の要素が歩行者の軌道を変える	
Ecos&ed	仮設映画上映、マーケット/キオスク、噴水公園、イベントスペースで（仮設的に、少しずつ）数回フェーズを進める	アーバンガーデン、デイケア	セーヌ川の再生、セーヌフェスティバルなど水に関連するイベントと関連させて		

指摘していた¹⁷⁾が、多くのコンペパネルでは単に都市インフラとしての水のネットワークを整備するだけでなく、セーヌ川に由来する「水」そのものにブリュッセル市のアイデンティティを見出し、これを意匠的に通りのデザインに反映させることでエリアのシンボルとなる空間を創出しようとする意図が読み取れる。沿道の歴史的建築ファサードを水面に写すことで歩行者に視覚的な再発見を促し、通りのシンボル性を強化しようとする工夫も見られる。（図6）ここでも夏場に時間限定で水たまりを作り子供が水と触れ合いながら遊ぶ、アンスパッハ通りで隔年実施されるパレードイベント（セーヌフェスティバル、Zinneke Parade¹⁸⁾）と連携して仮想的に整備を進めていく、など「活動」の視点からの空間アイデアが多く見られる。

ペンタゴンの南北方向に歩行者軸を通し東西の回遊性を回復させること、またそれに伴い東西の地域間格差を是正する効果は当初から期待されていた。さらに上記のように市民の求める空間のイメージが具体化すると、大



図 6 ParcAnspachParkコンペ¹⁶⁾にみる地域のシンボル性を高める空間利用のイメージ

通りの空間デザインは必ずしも全体で均一ではなく、広場の利用・公園的利用・アイデンティティの確立といった性格の異なる活動の「拠点（広場）」とそれらを繋ぎ人の移動を誘導する「プロムナード」が複合してブルーバードを構成するという空間の構造が明らかになった。南北の人の移動（賑わい）は一層東西の回遊性を高め、東西の回遊は南北の歩行者軸における人々の出会いの機会を創出するという、都市に活力をもたらす循環構造を想定し、東西南北に回遊性のネットワークを広げることが目指された。

(3) 小結

歩車分離の文脈で進められてきた中心市街地の歩行者空間化が行き詰まり、明確な目標空間像が欠如する中、道路空間を占用する市民主体のピクニックイベントが契機となり仮想的・祝祭的な道路空間利用の可能性が見出された。市民組織主導の空間アイデアコンペを通して空間利用可能性の検討が進められ、市民は①「アクティビティ、シアター利用」と「レクリエーション、リフレッシュ利用」の場としての仮想的・祝祭的空間を軸としながら、②地域の歴史性・アイデンティティを表現するシンボリック空間、③活動の拠点を互いに繋ぎ、人の移動と出会いをもたらす東西南北の回遊性ネットワークの要、という3つのコンセプトからなるアンスパッハ通り改修後の空間を構想した。これらのコンセプトは一貫して「活動」の視点からの空間アイデアを前提としており、人々は活動の流動的な領域として公共空間を捉えた都市広場的な目標空間像を主体的に形成した。

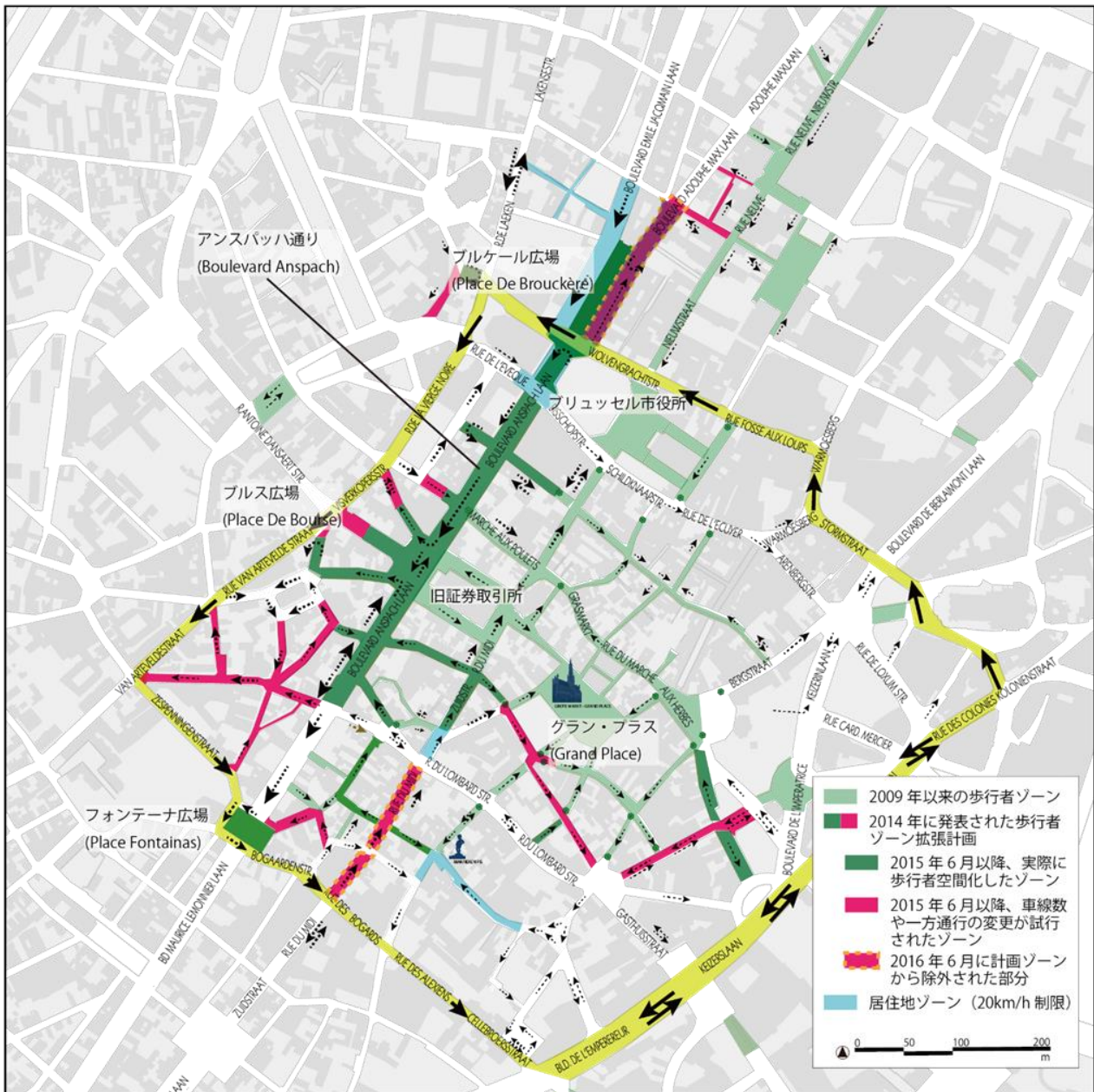


図7 アンスパッハ通り・周辺の歩行者空間
(ブリュッセル市HPの歩行者ゾーンマップ (<https://www.brussels.be/pedestrian-zone>) に加筆)

3. アンスパッハ通り再整備プロジェクトの実現プロセス

(1) 歩行者空間ネットワーク計画における位置づけ

本整備は、ブリュッセル中心市街地全体の歩行者空間化のなかに位置づけられる。(図7) 2013年12月にイヴァン・メイヨール (Yvan Mayeur) 氏がブリュッセル市長に就任すると、2014年1月には中心市街地の大通りと広場の再開発計画「A new heart for Brussels!」が発表され¹⁹⁾、2009年以降のグラン・プラスを中心とする歩行者ゾーンを南西・北西に拡張するように歩行者空間化が目指された。これによりペンタゴンの南東、北西に位置する複数

の広場や図書館などの文化施設の集積するエリア、鉄道・地下鉄駅が歩行者空間によって接続され東西の回遊性の回復が期待された。ただし当初はブルケール広場からフォンテーナ広場に至るアンスパッハ通り全区間と通りに接続する周辺道路を合わせて歩行者空間化する意向だったが、沿道ホテルなどの反対を受け、一部区間に車道を戻す、歩行者空間化計画から除外するなどの対応を迫られた。

(2) 交通計画の検討と決定

「A new heart for Brussels!」およびその後発表された交通計画では、交通の主要なコンセプトとして歩行者空

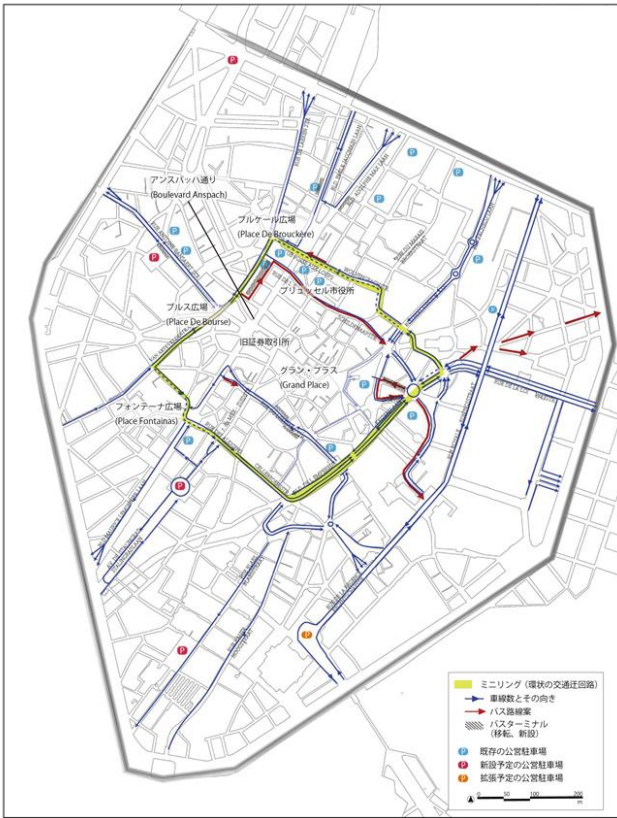


図 8 ミニリング（環状の交通迂回路）と駐車場の新設計画図（2014年）（ブリュッセル市行政資料¹⁹）を基に加筆

間化が計画されるエリアを取り囲むように小さい交通迂回路「ミニリング（mini ring）」を設定すること、ペンタゴン外から訪れる車にパークアンドライドを促すため4つの地下駐車場を新設することの2つが挙げられた²⁰。

（図8）ブリュッセル市は2014年中旬から2015年春にかけて首都圏地域政府と共同で交通シミュレーションを行い、これらの交通計画の実現可能性を検証・確認した²¹。この結果を受けて2015年6月末から8ヶ月にわたる歩行者空間化の社会実験実施が決定した。社会実験に向けてペンタゴン内のバス路線にも変更が加えられた。主な変更点としてデ・ブリュッケ（De Brouckère）に集約していたバスターミナルが歩行者ゾーンを取り巻くように複数のターミナルに分散され、ゾーンを横切るバス経路が限定された。市はデ・ブリュッケでのバスの集中を避け交通迂回路ミニリングへの交通量負荷を抑えつつ、将来的な歩行者空間拡張を見越してそのゾーンの端を抑えるようにターミナルを配置したと考えられる。

社会実験自体は土地整備や景観整備を全く行わず、信号制御のみで通りから車を排除する「ライトワーク（Light Work）」であった。社会実験開始以降は、小道での一方通行の向きや車線数などが複数個所で適宜修正された^{22,23}（図7、赤色部）が、ミニリングや4つの新設駐車場、バス路線計画といった交通計画の根幹部分は変更されず、アンスパッハ通り周囲の交通計画の細かな修正のみで散発する問題に対処していった。

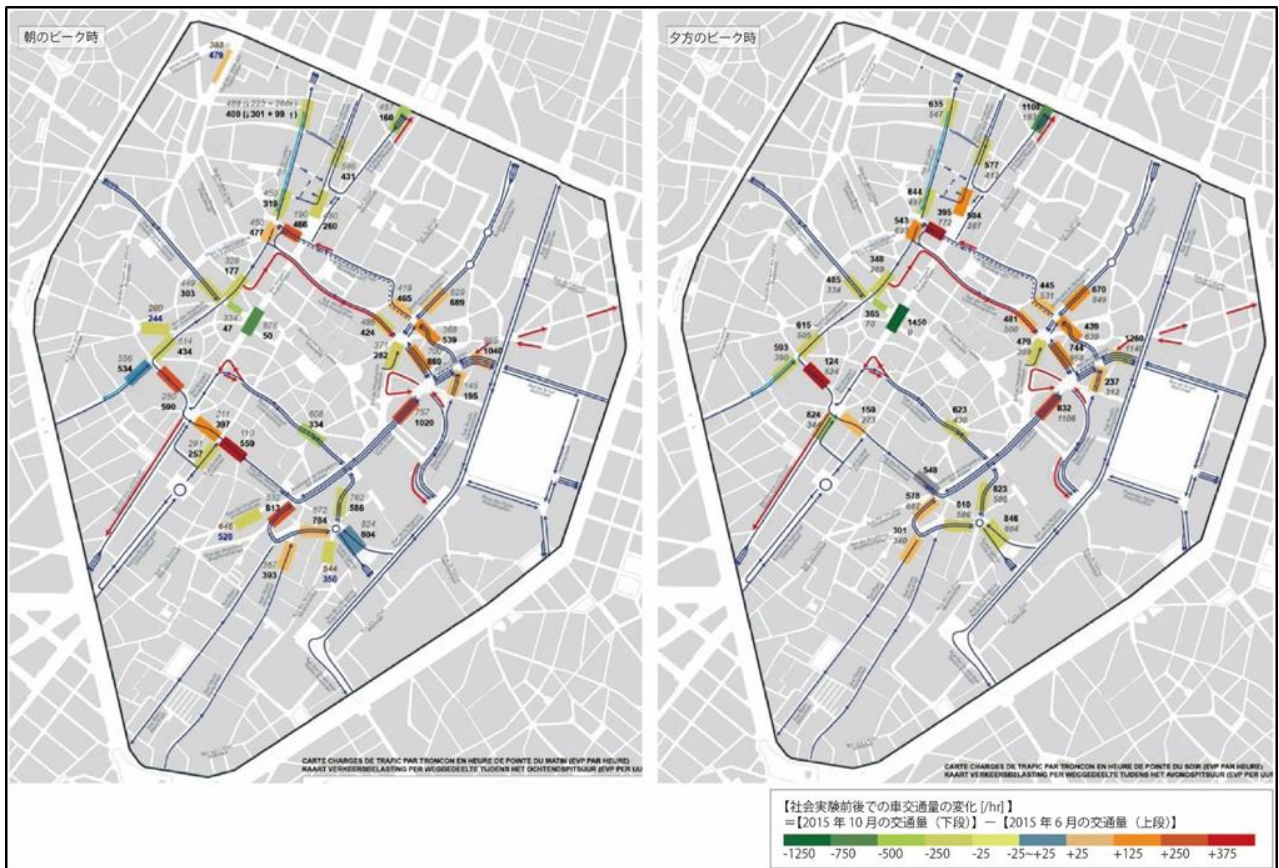


図 9 社会実験前後の車交通量（hr）比較（ブリュッセル市行政資料²⁴）より抜粋

社会実験前後の1時間当たりの車交通量を比較する²⁴⁾と朝・夕それぞれのピーク時においてアンスパッハ通りの交通量減少が朝：826 (台)，夕：1450 (台) に対してミニリングにおける交通量増加の最大値が朝：449 (台)，夕：400 (台) に抑えられており，ミニリングが交通迂回路として機能していることが確認できる (図 9)．2017年春には歩行者空間化前後の移動の振る舞いや中心市街地へのアクセス性に関する広範囲のフォローアップ調査がブリュッセル首都圏地域政府の委託により VUB-MOBI と BSI-BCO によって実施された²⁵⁾．この調査により社会実験が開始された2015年7月以降，中心市街地への主要な交通手段は公共交通となり全体として車から公共交通へのモーダルシフトが推進されていることが定量的に明らかになった．

(3) 市民参加型計画策定による目標空間像の共有

2014年9月から2015年1月にかけて，ブリュッセル市の委託を受けた都市計画事務所「ARTGINEERING」が，市民参加型のアンスパッハ通り改修計画策定を実施した²⁶⁾．市民参加プロセスは2回の総会と2回のフィールドワークショップ，2回のグループワークによって構成されており，特にグループワークでは第1回フィールドワークショップ (沿道に設置されたブースでのアンケート調査) の結果を基に，空間デザインと空間利用のコンセプトを策定した．参加者はまずテーマごとに5つのグループに分けられ，現状分析・アイデア出しが行われた．挙げられた提案に対して市の担当者や通りの設計を担当する設計事務所「SumProject」が実現可能性やマスタープランとの整合性の観点からアドバイスを述べ，議論を深めた．本ワークショップの成果は「24の提案」としてまとめられた (表 3)．ARTGINEERING によってアイコン化された24の提案はその後ポスターやプレゼン資料に積極的に用いられ，市民への周知が図られた． (図 10)

24の提案の内容について，BRALによるアイデアコンペで形成された広場空間像の3つのコンセプトとの対応関係に着目して分析を行う．

・①仮設的・祝祭的空間の「アクティビティ，シアター利用」については「公共空間での芸術」カテゴリーの「20. ブルケール広場の芸術作品は”open”で相互作用を持つ」「21. 大通りに光の演出」「22. 仮設展示を可能にする様々なサポート」「23. ストリートアートができる場所を残す」「24. フォンテーナ広場に (文化活動の拠点としての) キオスクを設置する」の5項目が対応する．

・①仮設的・祝祭的空間の「レクリエーション，リフレッシュ利用」については「アーバンファーニチャー」カテゴリーの「8. 大通りに座る，待ち合わせる，ピクニ

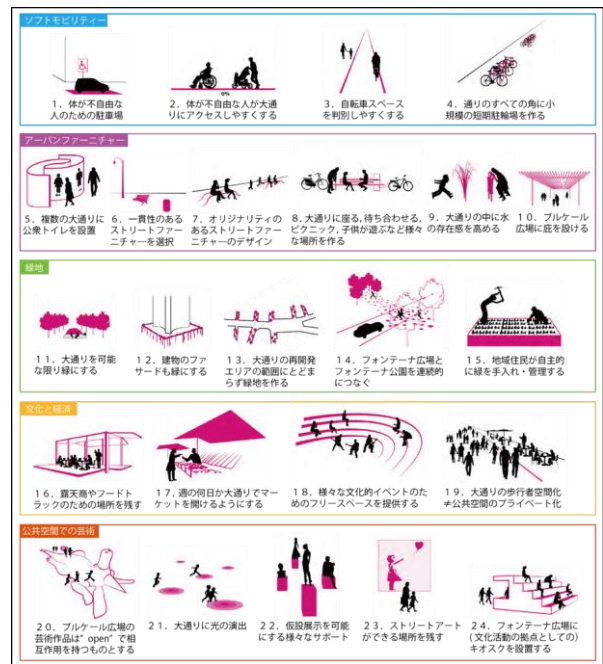


図 10 24の提案とARTGINEERINGによるアイコン化²⁶⁾

ック，子供が遊ぶなど様々な場所を作る」，「緑地」カテゴリーの「15. 地域住民が自主的に緑を手入れ，管理する」の2項目が対応する．

・②地域の歴史性・アイデンティティを表現するシンボリック空間については「アーバンファーニチャー」カテゴリーの「9. 大通りの中に水の存在感を高める」項目が対応する．

すなわち24の提案を検討する段階で，市民の中ですでに形成されていた目標空間像が行政担当者や設計事務所に共有された．ただし，空間利用のアイデアのなかでも著しく実現可能性の低いものや，持続的な運営管理が難しいもの (例えば「15. 地域住民が自主的に緑を手入れ，管理する」など) は実際の設計には反映されていない．

24の提案を受けて作成された計画平面図²⁷⁾ (計画者：SumProject) を見ると，公園の利用に関連する街路樹やポケットパークは，セーヌ川の暗渠や地下鉄トンネルなどの地下構造を避けるようにして地下利用可能な場所に優先的に配置された結果，フォンテーナ広場と広場間のプロムナードに多く位置している．またマルシェはアンスパッハ通りのシンボルであり通りの中で最も人通りの多い旧証券取引所そばに集約的に配置されている． (図 11) 広場の利用に関連する照明の演出はブルス広場とブリュッセル市役所前の広場空間に集約されており，ここが屋外劇場として利用される．テラス席はブルス広場やブルケール広場の沿道店舗前その他，プロムナードの滞留スペースにも置かれ，キオスクや仮設のアート展示場などパブリックな活動の賑わいとバランス良く配置されている． (図 12) これら活動の要素を重ね合わせた結

表 3 グループワークの結果と24の提案（ブリュッセル市行政資料²⁶⁾を基に筆者作成）

5つのグループ	カテゴリー	意見・提案	市・デザイン事務所からの助言	24の提案	
ソフトモビリティ	歩行者と体が不自由な人	体が不自由な人の自分の家へのアクセス性	警察と協議の上家へのアクセス性は確保する	1.体が不自由な人のための駐車場	
		公共交通の入り口がバリアフリーになっていない 公共空間をレベルフリーのデザインにすること 十分な通行スペースを確保し、障害物を除く		2.体が不自由な人が大通りにアクセスしやすくする	
	サイクリスト	マスタープランでは自転車に対する配慮が少ない バイクレーンを設ける or もっと目立ちにくい統合的解決法を探る	マスタープランでは大通りの中央をシェアードスペース化する計画だ バイクレーンは大通りに隣接する通りに設置する予定だ	3.自転車スペースを判別しやすくする	
		小規模短期間・中規模長期間・大規模重要施設隣接の3つのタイプの駐輪場を作る	地下鉄ブルス駅の地下に500-600台の駐車場が24h利用可能になる予定だ	4.通りのすべての角に小規模の短期駐輪場を作る。長期駐輪場については解決策を探る。	
	公共交通	バスタムの停留所を大通りに設置する	現在改修後の通りに新しいバス路線を通す具体的な計画は立っていない		
タクシーと配送車	舗装表面が傷むのを防ぐために配送車の積み荷の重量を考慮する必要がある	タクシーは客の乗り降りに限り通りへの進入を許可する歩行者ゾーンの端にタクシーの待機場所を作る			
アーバンファアーニチャー	公衆衛生	大通りのいくつかの箇所に公衆トイレ ガラスや家庭ごみ用の（地下の）ゴミ箱 中心部へ進入するゴミ収集車を減らすための、ゴミ収集システム	現在の計画では公衆トイレは地下（鉄駅）に新設する予定である 地下に何かを埋設するのは地下構造の複雑性ゆえ不可能である	5.複数の大通りに公衆トイレを設置する	
		照明	十分明るく（安全性）かつ優しい（生活の質）灯り	視認性と安全性を高めるために照度を強くしようと考えている 地下鉄駅を照らすのは良いアイデアなので草案に取り入れようと思う	
	ストリートファアーニチャー	現状大通りにベンチがないまたブリュッセルのストリートファアーニチャーは総じてオリジナリティがない メタルや石よりも木を用いて暖かく ブリュッセルのクリエイターを呼んでオリジナリティをもたらす ストリートファアーニチャーは人と人が大通りで会う（滞留する）可能性をもたらす 子供が使いやすい遊び心のあるストリートファアーニチャー イベント時などに動かすことができるストリートファアーニチャー	マスタープランでは30m ² の公共空間に1m ² のベンチを設置する予定である（現状100m ² ごと） 一般的には最もよく使われるマテリアルである 「ファミリーベンチ（形状が異なる3タイプのベンチ）」を作る予定である	6.一貫性のあるストリートファアーニチャーを選択する 7.オリジナリティのあるストリートファアーニチャーのデザイン	
		水の要素	水は清潔さと静けさ、そして通りの象徴としての意味がある	飲用噴水は通りの各所に設置予定である	8.大通りに座る、待ち合わせる、ピクニック、子供が遊ぶなど様々な場所を作る 9.大通り中に水の存在感を高める
	その他	雨が多いため雨除けを設けると、天気によらずイベントを行いやすい 特に夜間通りの安全性が低いので、角に小さな警察署を配置する	通りに庇を設ける予定は具体的にはないが、沿道商店のオーニング（の連続）を利用できるのではないか	10.ブルケール広場に庇を設ける	
緑地	緑地	ブリュッセル中心部に緑地が少ない 緑化は通りの雰囲気に合わせて行われるべきではないか？ 緑が人の高さに来るようにする 建物に這わせるようなツル状植物 マスタープランの緑化計画の境界についての疑問（道路境界と一致させる必要はない） フォンテーナ広場と公園をつなぐように真の緑空間を整備する 現状緑地はあまりよく管理されていない 有志の住民が一定数存在する	そもそも大通りに木を植えることのできる場所はかぎり限られている（地下構造の複雑さのため）、マスタープラン上には可能な限りの場所に植栽を計画している	11.大通りを可能な限り緑にする 12.建物のファサードも緑にする 13.大通り再開発エリアの範囲にとどまらず緑地を作る 14.フォンテーナ広場とフォンテーナ公園を連続的につなぐ 15.地域住民が自主的に緑を手入れ・管理する	
		経済	商業は大通りに活気をもたらすのに必要不可欠である 観光客のためのショップばかりにならないようにする（商業的過ぎて公共性に欠ける） 地元のお店を設ける 週に12回程度屋外マーケットができる場所を提供する	ブリュッセル市が経済活動の分析や経済的発展プロジェクトを専門事務所へ委託している いくつかの商業的拠点の存在は市側も認識しているが、商業の種類にまで口を出せないのが実情である	16.露天商やフードトラックのための場所を残す 17.週の何日か大通りでマーケットを開けるようにする
		文化			18.様々な文化的イベントのためのフリースペースを提供する
		その他	沿道の家賃をコントロールし、富裕層のためだけの通りにならないようにする 過度の商業化が隣接する通りを圧迫しないようにする 公共空間のプライベート化に注意する		19.大通りの歩行者空間化≠公共空間のプライベート化
		公共空間での芸術	現状通りは汚い（アートがこの問題を解決する一つの手段になる） アートとストリートファアーニチャーに一貫性を持たせる アートと緑を統合させる 仮設の屋外展示スペースを提供する アートは文化のショーケースなので、予算は潤沢に		20.ブルケール広場の芸術作品は"open"で相互作用を持つものとする 21.大通りに光の演出 22.仮設展示を可能にする様々なサポート 23.ストリートアートができる場所を残す
アニメーション	エンターテインメントは大通りに活気をもたらすのに必要不可欠である		24.フォンテーナ広場に（文化活動の拠点としての）キオスクを設置する		

果、アンスパッハ通りには性格の異なる3つの広場空間とそれらを接続するプロムナード空間が現れることが読み取れる。

・北端のブルケール広場は市役所やホテル、映画館などの建物に囲まれながら、広場自体に活動の要素を多く配置せず、風通しの良い広場空間づくりが目指される。

（SumProjectによるコンセプトダイアグラム²⁸⁾には様々なイベントや集会のための「アゴラ風」広場整備と記載される。）地下鉄駅やバスターミナルへのアクセス性が重視され、通りの玄関口としての性格が強く現れる。

・中央のブルス広場は緑よりも石の存在感が卓越した空間となり、広場自体を大きなステージに見立てて市民の



図 1 1 アンスパッハ通りの平面計画図（公園的利用）（ブリュッセル市行政資料²⁷⁾を基に加筆）

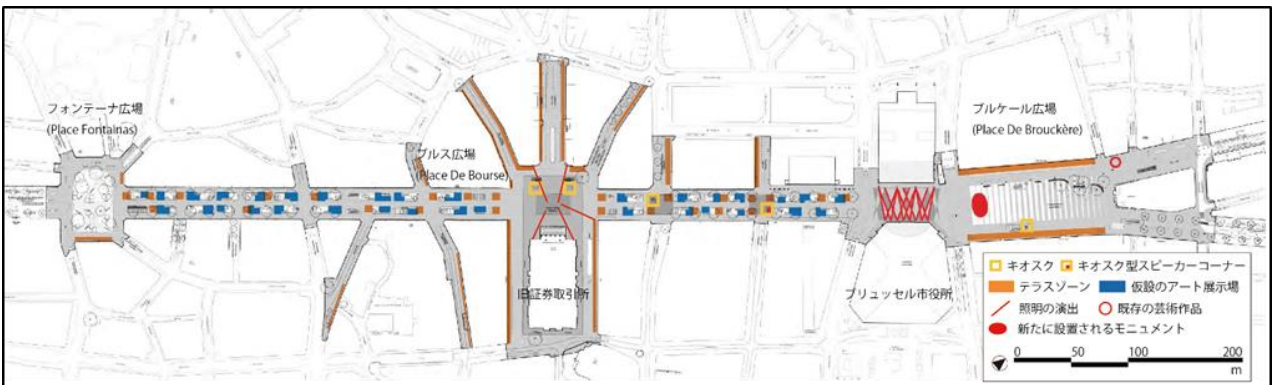


図 1 2 アンスパッハ通りの平面計画図（広場的利用）（ブリュッセル市行政資料²⁷⁾を基に加筆）

イベント活動を促す広場空間づくりが目指される。
 （SumProjectによるコンセプトダイアグラムにはミネラルな雰囲気を持つ「都市劇場」整備と記載される。）またセーヌ川を想起させる小さい水路と水盤が設置され、地区の歴史性・アイデンティティを表現するシンボル空間としての意味合いが強い。

- ・南端のフォンテーナ広場は水と緑に囲まれた通りの中でも特に自然豊かなエリアであり、市民の憩いの場として利用される公園的な空間づくりが目指される。

- ・プロムナードは改修によって、通りの中央部分が歩行者空間となり、緊急車両はこの中央を通るが、それを挟む両側に滞留空間が、さらにその外側の沿道商店前に歩

道が設けられる。滞留空間には木製のベンチや芝生の植えられた植栽帯の他、キオスクや仮設のアート展示場などパブリックな活動の賑わいが配置され、沿道店舗テラス席のプライベートな賑わいとシームレスにつながることで、道における人と人の出会いの場としての意味合いも生まれる（「③活動の拠点を互いに繋ぎ、人の移動と出会いをもたらす東西南北の回遊性ネットワークの要」と対応）。

この他、市民参加プロセスの成果発表として開催された第2回総会のスライド資料²⁹⁾にも屋外劇場・祝祭空間としての空間利用イメージが示されており（図 1 3）、

「「活動」の視点に立って整備される仮設的・祝祭的空間」という市民の求める目標空間像が実際の設計方針に反映され、空間デザインに落とし込まれていることが確認できる。舗装、ストリートファニチャー、植栽など通りのすべてのデザインはSumProjectが担い、SumProject、ブリュッセル市、ブリュッセル首都圏地域交通局、ベルギー連邦政府（Berilis）の4者からなるパイロット委員会でのデザイン協議調整によって設計案が作成された。

(4) Light Workによる仮設的空間利活用の社会実験

2015年6月末から8ヶ月にわたって実施された社会実験 Light Workは交通社会実験としてだけでなく、市民による道路空間利活用の社会実験としての意味も有していた。社会実験が始まると人々は車道に出て思い思いに歩行者



図 1 3 屋外劇場・祝祭空間としての利用イメージ（ブリュッセル市行政資料²⁷⁾より）



図 1.4 社会実験の様子 (2015年)
(ブリュッセル市ヒアリング提供資料⁸⁾ より)

空間を楽しんだ。中には卓球台や通りのスケールに合わせた大きいサイズのチェスを持ち出すような大胆なアクティビティも見られた。(図 1.4) 祝祭的な雰囲気の中、空間を仮設的に使いこなす多様なアクティビティで道路空間が埋め尽くされる様はまさしく市民が求めた都市広場の空間像に合致し、人々の活動の流動的な領域としての公共空間が道路空間の再編によって都市の中に実現したと言える。

4. まとめ

以上、ブリュッセル・アンスパッハ通りの再整備事例を通じて、道路空間再編による都市広場の実現に関して、以下の知見を得た。

- ・再整備のデザインプロセスにおいて、「活動」の視点からの空間アイデアを前提として市民主体で形成された目標空間像は、行政担当者や設計者に「活動」のニーズに主眼を置き人々の活動の流動的な領域としての空間を整備する、という視点を新たに与え、アンスパッハ通りの再整備プロジェクトに、歩車分離による単なる歩行者空間の充実にとどまらず、祝祭的な雰囲気の中、空間を仮設的に使いこなす多様なアクティビティを受容する都市広場的な公共空間の実現という意味を持たせた。

- ・具体的に市民が想定した活動は、仮設的・祝祭的な空間利用を前提としつつ、音楽やダンスのパフォーマンス、路上ペインティングなどのアクティビティや大規模な仮設映画上映といった多様な文化・芸術活動を道路空間と結びつけるシアター（屋外劇場）としての「広場の利用」と、豊かな自然の中でのレクリエーションや市民農園やマルシェなど食と道路空間を結びつけるリフレッシュの場としての「公園の利用」とに大別することができる。また、地域の歴史性・アイデンティティを表現する

水と関連した子供の遊び場やフェスティバルなどの活動にも言及があった。

- ・これらの活動のうち、持続的な運営管理の面で実現可能性の高いコンセプトが実際に設計方針に反映され、空間デザインに落とし込まれた。具体的には、仮設的・祝祭的空間のアクティビティ、シアター利用を可能にする照明計画、仮設展示やストリートアートのためのスペース確保、文化活動の拠点としてのキオスクの設置、仮設的・祝祭的空間のレクリエーション、リフレッシュ利用を可能にする、多様な生活シーンを想定したストリートファニチャーのデザイン、街路樹とポケットパークによる充実した緑地整備、マルシェのためのスペースの確保、地域の歴史性・アイデンティティの表現とそれに関連する活動を可能にする水路や水盤の設置といった空間のしつらえに、市民が想定した都市広場的な空間像が具現化した。

- ・デザインプロセスにおける人々の活動に主眼を置く視点・判断基準は、交通計画に関する意思決定においても適用されたと考えられ、実現される空間における人々の活動を阻害しないことを境界条件とし、社会実験では交通計画の根幹部分は変更しないまま、アンスパッハ通り周囲の交通計画の細かな修正のみで散発する交通の諸問題に対処した。また社会実験以降のアンスパッハ通りでは祝祭的な雰囲気の中、空間を仮設的に使いこなす多様なアクティビティが多く見られており、一連の市民参加により、市民生活と都市空間を活用した非日常の場との調和が進んだことを確認した。

参考文献

- 1) 中島直人, 関谷進吾: 「ニューヨーク市タイムズ・スクエアの広場化プロセス」 BID 設立以降の取り組みに着目して, 日本建築学会計画系論文集第 81 巻第 725 号, pp.1549-1559, 2016
- 2) 三浦詩乃, 出口敦: ニューヨーク市プラザプログラムによる街路利活用とマネジメント, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), No.72 (2), pp.138-152, 2016
- 3) 泉山壘威, 中島伸, 小泉秀樹: 公共空間活用における「参加型社会実験手法」としての「神田警察通り賑わい社会実験 2017」の成果と課題, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.53 No.3, pp.1223-1230, 2018
- 4) 泉山壘威, 中野卓, 根本春奈: 人間中心視点による公共空間のアクティビティ評価手法に関する研究—「池袋駅東口グリーン大通りオープンカフェ社会実験 2015 年春期」のアクティビティ調査を中心に—, 日本建築学会計画系論文集第 81 巻第 730 号, pp.2763-2773, 2016

- 5) 三友奈々, 岸井隆幸: 道路空間の車道部における歩行者の滞留に関する考察—丸の内仲通りでの可動椅子設置の社会実験を事例として—, 日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.51 No.3, pp.1234-1240, 2016
- 6) CITYLAB : In Car-Choked Brussels, the Pedestrians Are Winning, 2019, <https://www.citylab.com/environment/2019/05/brussels-car-free-traffic-congestion-pedestrian-boulevards/588451/>, Accessed Oct. 4, 2019
- 7) Demey, Thierry : Bruxelles. : Chronique d'une capitale en chantier. T. 1 : Du vouëtment de la Senne à la jonction Nord-Midi. , 1990
- 8) Jan Schollaert : The Traffic Scheme & Pedestrian Zone for Central Brussels, 2018
- 9) Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen and Joost Vaesen : From Pedestrian area to urban project: assets and challenges for the centre of Brussels, 2017
- 10) 前掲 9) Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen and Joost Vaesen, 2017
- 11) Vademecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale : Plan piéton stratégique, p.49, 2013
- 12) Philippe Van Parijs : BRUSSELS-PICNIC THE STREETS, 2012
- 13) Julie Tessuto : Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles, 2016
- 14) BRAL CITIZEN ACTION BRUSSELS : Communiqué: Ideeënoproep voor aanleg van een Anspachpark | Appel à idées pour l'aménagement d'un Parc Anspach, 2012, <https://bral.brussels/en/artikel/communiqu%C3%A9-idee%C3%ABnoproep-voor-aanleg-van-een-anspachpark-appel-%C3%A0-id%C3%A9es-pour-lam%C3%A9nagement-dun>, Accessed Oct. 4, 2019
- 15) BRAL CITIZEN ACTION BRUSSELS : Een Anspach Park in de Vijfhoek!, 2011, <https://bral.brussels/en/node/11363>, Accessed Oct. 4, 2019
- 16) BRAL BRUSSELSE RAAD VOOR HET LEEFMILIEU : Ontwerpteam van 5 jonge Brusselaars wint Anspachparkwedstrijd Cinq concepteur bruxellois gagnent le concours Parc Anspach., 2012, <http://www.anspachpark.be/>, Accessed Oct. 4, 2019
- 17) 前掲 9) BRAL CITIZEN ACTION BRUSSELS, 2011
- 18) ZINNEKE, 2000, <http://www.zinneke.org/?lang=en>, Accessed Oct. 4, 2019
- 19) Ville de Bruxelles : Un nouveau cœur pour Bruxelles !, 2014
- 20) ARAU ACTION URBAINE : La ville encore et toujours vouée à la voiture, 2014
- 21) TECHNUM SMART & SUSTAINABLE INFRASTRUCTURE : RÉALISATION D'UN PLAN DE CIRCULATION DANS LE PENTAGONE Résultat Modélisation macroscopique Version 5, 2015
- 22) FLANDERSTODAY : Changes proposed in traffic pattern around pedestrian zone , 2016, <http://www.flanderstoday.eu/current-affairs/changes-proposed-traffic-pattern-around-pedestrian-zone>, Accessed Oct. 4, 2019
- 23) FLANDERSTODAY : Brussels city council votes to shrink pedestrian zone , 2016, <http://www.flanderstoday.eu/current-affairs/brussels-city-council-votes-shrink-pedestrian-zone>, Accessed Oct. 4, 2019
- 24) Jan Schollaert : Le plan de Circulation et la Zone Piétonne du Pentagone bruxellois, 2016
- 25) VUB-MOBI-BSI-BCO : The Impact of the Extension of the Pedestrian Zone in the Centre of Brussels on Mobility, Accessibility and Public Space, 2018
- 26) ARTGINEERING : PARTICIPATION DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES BOULEVARDS DU CENTRE DE LA VILLE DE BRUXELLES, 2014
- 27) ARTGINEERING : PARTICIPATION DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES BOULEVARDS DU CENTRE DE LA VILLE DE BRUXELLES, 2015
- 28) 前掲 27) ARTGINEERING, 2015
- 29) 前掲 27) ARTGINEERING, 2015

(2019. 10. ? 受付)