

ロンドン、アムステルダム、ユトレヒト、ハンブルク視察報告

Visit Report of London, Amsterdam, Utrecht and Hamburg

小松崎 諒子¹ 谷口 賢太² 福本 大輔³

Ryoko KOMATSUZAKI, Kenta TANIGUCHI, and Daisuke FUKUMOTO

1 はじめに

近年わが国では、都市再生の一環として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりが進められている。ウォーカブルな空間を実現するためには、道路空間整備、駐車場運用、交通結節点整備といった交通施策が重要であるため、これらの先行事例を蓄積することを目的に2024年10月18日～24日に視察を行った。本稿は、Transport for London (TfL) およびHafenCity Hamburg GmbHへのヒアリングと、イギリス・オランダ・ドイツにおける視察概要を報告するものである。

2 ロンドンにおける駐車施策と路肩活用

ロンドンの公共交通分担率は東京と同程度だが、自動車分担率は3割強と東京より高いため、CO₂排出量実質ゼロを目指し多様な交通施策を打ち出している。

その1つが駐車場附置義務の撤廃である。TfLより、以下の駐車場整備の考え方を共有いただいた。住宅価格高騰や交通渋滞、排気ガス等の問題からむしろ駐車場最大整備台数を設定しており、台数は法律による一律の基準ではなくプランニングで柔軟に決定される。なお一般駐車場を減少させ公共交通や自転車、徒歩での来訪を基本とする一方で、車椅子乗降や荷下ろし等のための駐車場（Operational Parking）の整備台数は開発ごとに個別に協議して設置する。新規開発においては、駐輪場の最小整備台数の基準を設けている。

また、駐車場・出入口の共有化による空間活用を行う事例も存在する。図-1のPaternoster広場は、広場地下が共同駐車場となり各ビルが車路を一部共有して建物へ接続している。なお、この駐車場は契約車両のみ利用でき、物流車両や自転車も同様の出入口を用いる。これにより、上部の広場に車両が進入することなく、安全で快適な広場空間を確保できる。

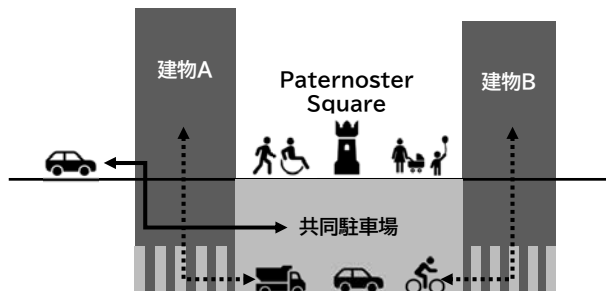


図-1 Paternoster 広場駐車場の断面構造



写真-1 オックスフォード通りの路肩活用と規制

また、駐車場外の路上についても、時間限定の渋滞税適用と併せて路肩の駐車マスを歩道拡張やタクシール、滞留空間等に転用する取り組みが行われている。写真-1のように、路上駐車の詳細なルールを標識や縁石等で示すことで、歩行空間が車両によって分断されることを防いでいる。

3 アムステルダム・ユトレヒトにおけるモビリティハブ整備

両都市においては、中心市街地内は自転車レーンが整備され自転車の利用が多いものの、市外からの移動は自動車が多い。この実態を踏まえ、両都市では市街地の

ウォークアビリティや公共交通利便性向上のため、結節点整備や道路空間再編に取り組んでいる。

アムステルダムでは、図-2のように歩行者空間の幅員を広く確保し、自転車も双方向確保した道路空間再編事例を視察した。自動車は1車線のみであり、駐車マス・荷捌きスペースも整備されている。

また、自動車来訪者に乗り換えを促すパークアンドライド志向のモビリティハブも存在する(写真-2)。駐車した場所でシェアサイクル、公共交通チケット等を予約・購入可能な仕組みになっている。

またユトレヒト中央駅では3フロア分、12,500台の世界最大の駐輪場が駅前広場の真下に整備され、スロープにより自転車に乗ったままラック前まで移動できることで、自転車と公共交通の接続性を高めている。



図-2 アムステルダムにおける道路空間再編



写真-2 MOBIHUB (パークアンドライドのハブ)

4 ハンブルクにおける道路空間再配分と駐車政策

ハンブルクでも、気候変動対策やオンライン化等による商業・業務エリアの競争力への危機感を契機に、州や市が主導して道路空間再配分を実施している。

例えば、Neuer Wall通りにおいては車道の一方通行化と速度規制(20km/h以下)を行い、1車線分を駐車、駐輪、滞留空間として運用している(図-3)。また、Büschstraßeは、かつて歩行者空間だったが自動車を入

れたことで賑わいを失ったため、再度歩行者空間化を実施し人が集まるようになった事例である。

またヒアリングより、ハンブルクでも近年駐車場附置義務は撤廃されており、Bプランにより各駐車場台数を決定していることを確認した。例外的に、ハーフェンシティにおいては浸水リスクのある階層は附置義務駐車場として整備することになっているが、公共性を保つため、カーシェアリング駐車場を民地内に配置することとセットで運用されている。



図-3 Neuer Wall 通りの車両規制

5 おわりに

本稿では、ウォークアブルな都市空間実現のため、駐車場や交通結節点の整備に関する制度や工夫、時間・空間限定の車両流入規制等の多様な交通施策の事例を報告した。我が国においても、地域特性を踏まえた将来像に依拠して、実効性のある先進事例を参考に、制度の見直しや各種交通施策の実施、マネジメントを含む体制構築等を進めていくことが重要と考える。

参考文献

- 1) MAYER OF LONDON:「THE LONDON PLAN」,
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2021.pdf
- 2) Transport for London :
<https://tfl.gov.uk/>
- 3) HafenCity Hamburg GmbH :
<https://www.hafencity.com/hafen-city-hamburg-gmbh/hafencity-hamburg-gmbh>