

景観形成と地域の魅力向上に関する調査研究の成果から その2
**地方小都市の魅力づくりに貢献する
歩行空間の事例分析 – スイス編 –**

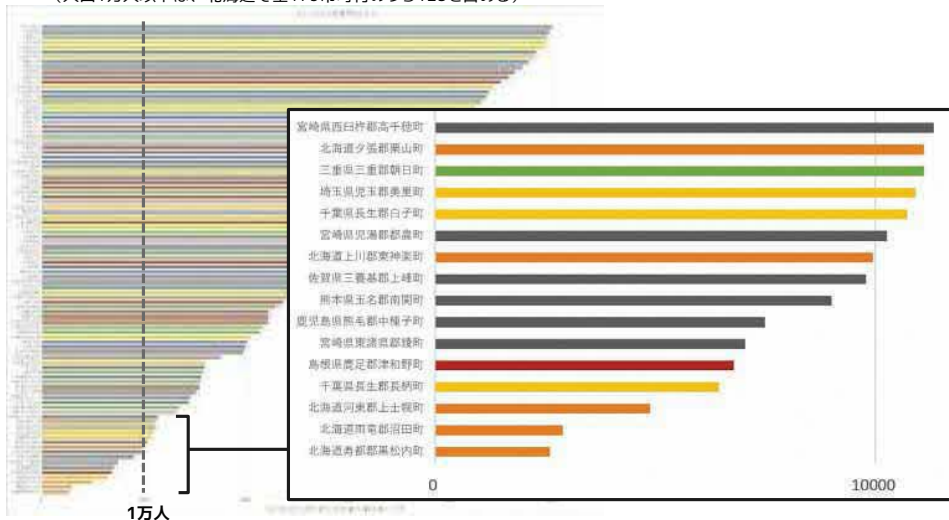
国立研究開発法人土木研究所
寒地土木研究所
地域景観チーム
岩田 圭佑



ウォーカブル推進都市加入自治体の人口

国土交通省HP ウォーカブル推進都市一覧および
令和4年住民基本台帳人口・世帯数、
令和3年人口動態（市区町村別）より著者作成

- 国内342自治体がウォーカブル推進都市として賛同し手を挙げている（R5.9）
- 多くは、比較的人口規模の大きな自治体
- 一方、人口1万人以下をみると、手を挙げている自治体は少ない
（人口1万人以下は、北海道で全179市町村のうち125を占める）



市街地の歩行空間等に関する既存の方法論と、北海道の課題

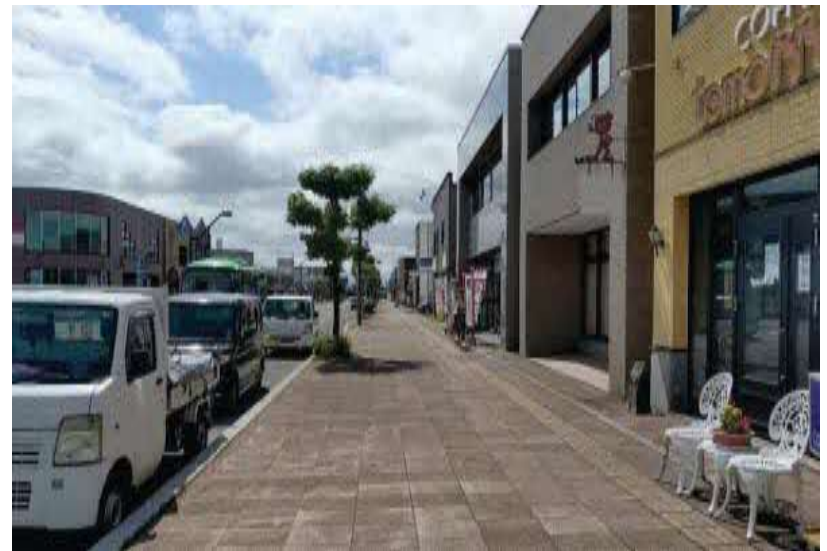


市街地や観光地等の歩いて訪れる人の見込まれる空間を対象に、そこを訪れる「歩行者」に対して、いかに快適で魅力的な空間を提供するかを対象とした知見。

そもそも歩こうとする「歩行者」がない市街地で、地域の魅力を高め、交流を促進するためには既存の方法論で魅力的な空間を準備するだけでは困難。



人口減少の進んだ地方部小都市



利用者のみられない歩行空間と屋外休憩スペース（イメージ）。店舗等に車で来訪し、周辺に立ち寄ることなく離れていく行動パターンが多くみられる。

拠点施設から、賑わいを波及させてはどうか

■ 上士幌町 / 道の駅と周辺市街地

- ・市街地に隣接した敷地に計画されていた上士幌町の道の駅(2020年6月開業)
- ・国道側のみを玄関として計画が検討されていたところ、「まち側にも玄関を設けること」、「市街地に向かう隣接する道路(道道337)を重要な軸線として並木道の整備等を行うこと」などを助言、提議。... 2016年依頼講演、2018年技術相談



上士幌町道の駅の立地

道の駅の現況



その後の、町における設計を経て完成した街側の玄関。しかしながら、当初コンセプトの“道の駅利用者をまち側にも誘導する”を、空間として実現できていないと書きたい。

→ 具体的に実現するための設計技術が求められる
また、その設計技術が広く共有され、合意形成などの場でも共通の理解の上で計画案の評価ができることが必要。

Q:ウォーカブルな都市空間を目指す地区の実現に向けての課題

(複数選択可)

項目	回答数	テーマ
1 地域に賑わいをもたらす担い手がない	108	人材
2 整備に要する財政的問題	98	財政
3 居心地の良さをもたらす空間要素が不足している	96	空間
4 物理的に歩行者用空間がないあるいは不足している	80	空間
5 建物の老朽化、空き家の増加が著しい	77	空間
6 歩行者優先の交通規制ができないあるいは難しい	70	交通
7 景観・広告のコントロールが不十分	41	空間
8 駐車場の流入を制御できないあるいは難しい	39	交通
9 関係者の合意が取れない	38	合意
10 公園や緑が不足している	32	空間
11 民地内の公開空地が不足している	30	空間
12 物流を制御できないあるいは難しい	26	交通
13 庁内合意が取れない	22	合意
14 その他	21	
15 無回答	3	

※ (公財) 都市づくりパブリックデザインセンター「ウォーカブル推進都市に対するアンケート結果」より作成
<https://www.udc.or.jp/files/libs/5284/202207051725577429.pdf>

黒松内町中心市街地 | 市街地来訪のきっかけとなりうる公共施設・商業施設等とその外構

▼ 今後、研究対象とするエリアのイメージ (拠点施設と周辺の商店街・中心市街地のネットワーク)



黒松内町役場と駐車場、川沿いの散策路



市街地まで回避を誘導できないか?



ふれあいの森情報館(図書館)周辺



屋外空間と建築空間が連担していない



総合町民センター・総合体育館周辺



屋外空間と建築空間が連担していない

地方小都市で検討の対象とする空間のイメージ

(自動車等でも)訪れる魅力や動機があり、(徒歩で)滞在し・巡る魅力があるような歩行空間・市街地空間のあり方を模索する。

▼ 研究の対象とする歩行者空間のイメージ (地方部中小都市のメインストリート等)

▼ 研究の対象とする歩行者空間のイメージ その1 (拠点施設と周辺の商店街・中心市街地のネットワーク)



市街地来訪のきっかけとなりうる公共施設・商業施設等とその外構



まちのメインストリート 北海道道1160号

歩行空間の代表格



留寿都村 国道230号と 村役場



本別町 道の駅前から 道道770号



余市町 駅前・中心市街地を 横く 国道5号

歩行者空間としての連担・ネットワーク = 研究の範囲

本研究の目的

- 日常から平時の歩行活動が習慣として根付いており、駐車場等の配置と歩行者空間が効果的に配置されている事例として、スイスの一般的な地方小都市をWEB調査
- 地方小都市の回遊行動に寄与する空間構成要素の魅力とアクセス性について考察を行った。

なぜスイスを対象としたのか

- 平時の歩行活動が習慣として根付いている
- Google等のオンラインツールで市街地の空間構造や構成要素を把握可能（駐車場が公共駐車場であるかどうかなども判別可能）
- スイスでは定められた場所以外での路上駐車が禁止されている地域が多く、公共駐車場が充実している。→地方小都市の拠点空間から歩行活動を誘発するイメージに近い

調査対象 スイス国内の地方小都市（30都市）を選定

各州の州都または地域の中心的な都市、人口規模5000人程度の都市

No	州	対象都市	中心都市人口
1	アッペンツェル・インナーローデン準州	Appenzell (アッペンツェル)	5,854
2	アッペンツェル・アウトローデン準州	Teufen (トイフェン)	6,429
3	アッペンツェル・アウトローデン準州	Heiden (ハイデン)	4,161
4	バーゼル＝ラント準州	Liestal(リースタル)	15,082
5	バーゼル＝ラント準州	Sissach (シッサッハ)	6,796
6	ベルン州	Matten bei Interlaken (マッテン・バイ・インターラーケン)	5,821
7	フリブール州	Fribourg (フリブール)	37,645
8	フリブール州	Tafers (ターファース)	7,719
9	フリブール州	Wunnewil (ヴェネヴィル)	5,579
10	フリブール州	Schumitten (シュミッテン)	4,166

調査概要



調査手法

拠点空間等の駐車場を対象に、平面調査と景観調査を実施。
メインストリートや景観資源との位置関係や、周辺の構成要素をWEBサービスを用い分析

平面調査



写真事例：フリブール州/Kreuz Schmitten (人口 約4000人)

景観調査



各構成要素の魅力とアクセス性及びそれらの関連性が、回遊意欲にどのように寄与しているか分析できないかと考えた

事例調査の分析の視点

その街の土地感覚、地理感覚を持っている人
(地元住民、事前に情報を調べた観光客、リピーター、等)

その街の土地感覚、地理感覚を持っていない人
(初訪問の観光客、ふらっと立ち寄った道路利用者、等)



行動に大きく影響を与えるのは、
駐車場がどこにあって、行きたい場所とどのよ
うにつながっているかという位置関係、機能性

行動に大きく影響を与えるのは、
駐車場周辺の空間の魅力と、そこへのアクセ
ス性、何があるのだろうかという期待感



地方小都市の回遊行動に寄与する 空間構成要素の魅力とアクセス性について考察

空間の連担がもたらす意欲について仮説をたてる
日本の地方小都市における課題を考える

駐車場と、市街地中心部やメインストリートの位置関係を類型化

①両極タイプ

買い物やそぞろ歩きができる歩行者空間の両極や中間、周辺の路側駐車場から、歩行者空間にアクセスできる

②集約タイプ

公共施設周辺の比較的規模が大きな駐車場から、散策路等を通じて市街地中心部へアクセスできる。

市街地中心部と主要な資源をつなぐ位置に比較的規模の大きな駐車場があり、双方にアクセスできる。

③分散タイプ

小規模～中規模の駐車場が分散しており、周辺を散策したり、散策路等を通して中心部に歩いて行くことができる。

④集合タイプ

小規模～中規模の駐車場が集合しており、中心部を散策したり、散策路等を通して周辺に歩いて行くことができる。

調査結果



Liestal

リースタル
バーゼル＝ラント準州 / 人口15,082人

①両極タイプ

買い物やそぞろ歩きができる歩行者空間の両極や中間、周辺の路側駐車場から、歩行者空間にアクセスできる

解説

- 南北約250mのメインストリート「ラートハウス通り」が旧市街の中心部（歩車共存道）。
- その周囲100m程度の範囲に公共駐車場や路側駐車場が配されている
- 駐車場の周辺には、公園緑地や民間のカフェなどの滞留・賑わい空間があったり、ランドマークである教会を眺めることができる。
- 駐車場からは歩行者専用もしくは歩車共存道を通りメインストリートにアクセスできる

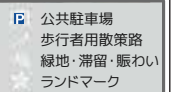
同タイプ

- Appenzell (アッペンツェル) : 5854人
- Sissach (シーザッハ) : 6796人
- Wunnwil (ヴュネヴィル) : 5579人
- Vaz/Obervez : 2802人
- Schaffhausen (シャフハウゼン) : 37248人
- Einsiedeln (アインジーデルン) : 16253人



© swisstopo

100m



Sissach

シーサッハ
バーゼル＝ラント準州 / 人口6,796人

①両極タイプ (人口規模が小さめな市街地の例)

歩行者空間の内部には地元住民向けの路側駐車場があり、自動車での来訪を許容したメインストリートを形成。



P 公共駐車場
P 歩行者用散策路
G 緑地・滞留・賑わい
L ランドマーク
C 結節点

Sempach

センバツハ
ルツェルン州 / 人口4,234人

②集約タイプ

市街地中心部と主要な資源をつなぐ位置に比較的規模の大きな駐車場があり、双方にアクセスできる。

解説

- ・ センバツハ湖を望む集落。南北の門の内側が旧市街で飲食店などが並ぶ。
- ・ 公共駐車場がセンバツハ湖と旧市街地の間に3つかすがいのように配置され、市街地の東側にも1つ。湖岸や旧市街にいずれも100m程度でアクセスできる。
- ・ 旧市街には地元住民向けの路側駐車場がある。湖岸は散歩や遊泳客で賑わう。

同タイプ

- ・ Lachen SZ (ラーヘン) : 9353人
- ・ Arbon (アルボン) : 15177人
- ・ Küsnacht (キュスナハト) : 14387人



P 公共駐車場
P 歩行者用散策路
G 緑地・滞留・賑わい
L ランドマーク
C 結節点

Matten Bei Interlaken

マッテンバイ＝インターラーケン
ベルン州 / 人口5,821人

③分散タイプ 小規模～中規模の駐車場が分散しており、周辺を散策したり、散策路等を通して中心部に歩いて行くことができる。

解説

- ・ ハウプト通り東側のドルフ通り周辺が集落中心部。公共駐車場から歩行者通路でスーパーへ行き来できる。
- ・ ハウプト通り西側のスケートリンクや劇場に大型公共駐車場があり、山並みと牧草地を眺めながら市街地に向かうこともできる。
- ・ 公共施設や公共駐車場周辺で、緑地や賑わい空間が顔を見せている



P 公共駐車場
P 歩行者用散策路
G 緑地・滞留・賑わい
L ランドマーク
C 結節点

Schmitzen

シュミッテン
フリブール州 / 人口4,166人

④集合タイプ 小規模～中規模の駐車場が集合しており、中心部を散策したり、散策路等を通して周辺に歩いて行くことができる。

解説

- ・ 郊外集落の中心部。
- ・ 公共および民間駐車場に隣接して、緑地や滞留空間があるほか、散策路等で周辺を訪れることができる。

同タイプ

- ・ Niedergösgen (ニーダーゲスゲン) : 4050人
- ・ Tafers (ターファース) : 7719人



P 公共・民間施設
P 公共・民間駐車場
P 広場・緑地
P 駐車場 (公共・民間)
P 歩行者動線

駐車場周辺の魅力・アクセス性を高める空間構成要素を抽出

魅力 駐車場からの眺め

駐車場から山並みや川の流れなど、気持ちの良い自然空間が見える。
道行きの先に興味をそそる空間がある（そのような期待を抱かせる）

駐車場近隣の空間

駐車場に隣接してベンチや小広場などの滞留空間がある
目先の空間にカフェや広場、公園など休めそうな場所がある。
駐車場が河川沿いや眺めの良い場所など、ふらっと散策に行ける場所にある

まちの景観

緑化と広告がまとまって見えたり、高木と低木が使い分けられ秩序がある。
ランドマークが認識できる
沿道施設の顔が道路や駐車場に向いている

アクセス性 駐車場からのアクセス性

駐車場から、安心して歩くことができる散策路などがつながっている。
駐車場と車道や民地の物理的境界をなくしスムーズにつなぐ

まちの回遊性

駐車場からのアクセス動線が複数あり、往復で異なるルートを選択できる
魅力的な空間が連担している

駐車場からの眺め→駐車場近隣の空間→まちの景観→アクセス

事例 | Matten Bei Interlaken



考察 | 地方小都市の回遊行動に寄与する空間構成と魅力&アクセス性

拠点施設や駐車場と、市街地やメインストリートについて、
機能的な位置関係を構築し、魅力&アクセス性が両立した空間をつくる。
これにより、地方小都市における豊かな風景体験の可能性を高められる

>>日本の地方小都市において求められる取り組み

1. 拠点施設や駐車場において周辺の景観や沿道施設の魅力を見せる
→ 駐車場と、周辺の自然や建築、賑わい空間との位置関係を検討する
2. 周辺エリアを歩いて巡ることができる歩行者動線を設ける
→ 往復で異なる動線や、大きな道路区画のみならず内部を歩ける方法を検討する
3. 交通量と止めやすさを踏まえて自動車と歩行者の空間を再配分する
→ 歩車が共存できる道路構造を、沿道の土地利用とともに検討する
4. 構成要素を集約し秩序とまとまりのある空間を創出する
→ 街路樹や広告物等の配置を見直す
5. 駐車場周辺や歩行者動線上に魅力的な空間やサービスを誘発する
→ 試行的取り組みを重ねノウハウと機運を醸成する

ご清聴ありがとうございました

お問合せ / 岩田圭佑
iwata-k@ceri.go.jp