

スイスと日本の地方小都市を対象とした 歩行空間構成要素の比較分析

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
笠間 聡
福島 宏文

多くの人が移動を自動車に依存し、街なかを歩きたくなる魅力が不足している地方小都市では、自動車でのアクセスを前提としつつ、拠点施設などの局所的な人の賑わいを周辺に波及させる空間の実現が重要と考える。本研究では、日常的な歩行活動が根付き、拠点施設や駐車場と歩行者空間が効果的に配置されていると考えられるスイスの一般的な地方小都市を対象として、中心市街地の空間構成をオンラインの地図や写真サービスを活用し分析した。その結果、拠点施設や公共駐車場と街なかの位置関係を類型化できること、歩行者動線により街なかへのアクセス性が確保されていることが示唆されたとともに、空間構成要素が連担し魅力とアクセス性を高めることで歩行・回遊活動を促すのではないかと仮説を得た。また、得られた知見から北海道の地方小都市の事例を分析し、課題や方策を検討した。

キーワード：地方小都市、歩行空間、海外事例

1. はじめに

(1) 日本の地方小都市における歩行空間の課題

近年、道路空間を活用した「賑わいの創出」や「滞留を促す広場づくり」を目的として、歩行空間の整備や社会実験が全国各地で行われている。こうした活動は、「道路法等の一部を改正する法律案」¹⁾(R2.2)や「多様なニーズに応える道路空間のあり方検討会」²⁾(R2.5～)において「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」が位置づけられたこと、国土交通省を中心としたウォーカブルシティ概念の積極的な広報活動により、今後とも広がりを見せられると思われる。

これらの活動の多くは、東京都23区内や政令指定都市、中核市など、人口規模が大きく日常的に歩行者が往来するエリアを対象として、日常的な歩行活動をより豊かにする取り組みであると言える。

他方、多くの人が移動を自動車に依存し、日常的な歩行活動が行われていない地方小都市においては、大都市等と同様の手法で市街地の魅力向上を図るには実効性が乏しく、異なる手法が求められる。その一つとして、自動車でのアクセスを前提としつつ、「道の駅」などの拠点施設や駐車場の局所的な人の賑わいを周辺に波及させる空間の実現があげられるが、国内には日常的に歩行活動が根付いている地方小都市の事例が少ないため、日常的な歩行活動が根付いており、駐車場の配置と歩行空間が効果的に配置されている海外の空間事例を紐解き知見を得ることが有効と考える。

(2) 研究の目的

本研究では、スイスの一般的な地方小都市を対象に、拠点施設や駐車場周辺の空間要素とそれらの連担状況を調査することで、駐車場を起点とした歩行活動を促す空間の計画・設計手法について基礎的知見を得るものである。具体的には、拠点施設や公共駐車場が、市街地中心部とどのような位置関係にあるか、歩行者空間とどのようにつながっているかを把握するとともに、どのような空間要素が駐車場周辺やまちへの回遊意欲を高めるのかを考察する。これにより、日本の地方小都市における歩行空間の計画・設計のあり方を考察することを目的とする。

(3) 研究の位置づけ

調査概要や考察に先立ち、本研究で想定している地方小都市の定義について述べ、地方小都市における歩行空間創出の現状や課題、これまでの研究等で得られている知見について整理する。

a) 本研究で対象とする地方小都市

本研究では、人口規模が1万人前後で、農林水産業を主な生業とする自治体の中心市街地を対象とする。都市機能の集積がある場所を対象としており、集落等は対象としていない。北海道では、人口1万人未満の市町村が179のうち125、全体の約7割を占めている(2024年1月現在。ちなみに全国では約5割である)。生産空間における生産活動そのものを支える拠点として重要な役割を担う地方小都市の中心市街地は活力を失いつつある。そこに人が豊かに暮らし続ける基盤として、空間を整えるこ

とが必要である。

b) 国土交通省の取り組みにおける地方小都市の状況

国土交通省都市局が進めるウォークブル推進都市³⁾ 358自治体のうち、人口規模1万人未満の地方小都市は10都市であり、全体の3%に満たない。上述した全市町村における割合と比較すると、そのギャップは大きい。

また、国土交通省のウォークブルポータルサイト⁴⁾で紹介されている全54事例を参照すると、東京都23区内、政令指定都市、地方の中核都市が43事例を占めている。一方、地方小都市の事例は、女川町（人口約5,900人）において東日本大震災からの復興を機に整備された駅前れんが道と、平泉町（同7,100人）の駅と世界遺産を結ぶ中尊寺通りの2例のみである（2023.12現在）。

以上のように、地方小都市の占める割合や果たすべき役割を考えると、国内の地方小都市の活性化は喫緊の課題であるが、歩行空間の活用はこれからであり、実践例がまだ少なく、知見の蓄積もない状況にある。そもそも人が歩いていない地方小都市においては、局所的な人の賑わいに対して、周辺を歩いてみたくなるような働きかけが重用だと考える。

c) 既往研究を踏まえた本研究の位置づけ

本研究に先立って著者らが行った既往研究レビュー⁵⁾では、歩行活動を働きかけるための「認知」「意欲」「行動」のつながりについて、特に「意欲」（行ってみたいと感じる魅力と、実際に行くことができるかどうかのアクセス性により具体化され、行動を起こすかどうかの意思決定に作用するもの）の分析が少ないこと、回遊行動を対象とした分析が大都市を中心とした研究に偏っていることを把握した。

地方小都市の拠点施設や駐車場周辺において、どのような空間要素や連担が歩行・回遊の意欲を誘発し、行動がどの程度の範囲で行われるのかを把握することで、新たな知見を提供できると考える。本研究はその基礎的分析を行うものである。

2. スイス地方小都市の調査対象と手法

対象としたスイスの地方小都市を表-1に示す。選定においてはスイスの人口統計情報⁶⁾を参照し、各州（カントン）の中心都市を抽出した。そこから、人口規模が2万人前後および5千人前後の都市を計30都市選定した。選定においては、スイスの観光地情報⁷⁾を参照し、主要な観光都市ではない都市を選定した。

スイスを対象とした理由は、日常的な歩行活動が根付いており、駐車場の配置と歩行空間が効果的に配置されていると考えられるためであるが、①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おり、拠点空間から歩行活動を誘発する空

表-1 スイスの調査対象都市および駐車場と市街地の位置

No	調査対象の都市	人口	市街地 特性	駐車場と市街地の位置関係			
				両極	中間	分散	集中
1	Chur	37,875	旧市街		●		
2	Fribourg	37,645	旧市街	●	●		
3	Schaffhausen	37,248	旧市街	●	●		●
4	Frauenfeld	25,971	旧市街		●		
5	Grenchen	17,825	郊外			●	
6	Einsiedeln	16,253	郊外	●			
7	Arbon	15,177	旧市街		●		
8	Liestal	15,082	旧市街	●			
9	Küssnacht	14,387	郊外		●		
10	Richterswil	13,670	郊外		●		
11	Sarnen	10,650	郊外		●	●	
12	Lachen SZ	9,353	旧市街		●		
13	Mels	8,991	郊外			●	
14	Tafers	7,719	郊外			●	○
15	Sissach	6,796	郊外	●			
16	Teufen	6,429	郊外				●
17	Biasca	6,100	郊外	○		●	
18	Appenzell	5,854	旧市街	●		●	
19	Münchwil	5,846	郊外		○	●	
20	Matten bei Interlaken	5,821	郊外		○	●	
21	Wunnwil	5,579	郊外		○		●
22	Sempach	4,234	旧市街		●		
23	Lens	4,198	郊外			●	
24	Schumitten	4,166	郊外				●
25	Heiden	4,161	郊外			●	
26	Niedergösgen	4,050	郊外				●
27	Stein am Rhein	3,587	旧市街		●		
28	Vaz/Obervaz	2,802	郊外	●			
29	Roveredo	2,625	郊外			●	
30	Saint-leonard	2,460	郊外		○		●

間イメージに近いこと、②Google Mapおよび Google StreetView、スイス連邦地理局が公開している地図や航空写真⁸⁾で、市街地の空間構造や構成要素、公共駐車場を把握可能であることも理由である。

なお、スイスの公共駐車場には、大きく分けてWhite ZoneとBlue Zone、Yellow Zoneがある。それぞれの概略は以下の通りである。

White Zone：メーター制の駐車場。駐車場毎に料金や利用時間が定められている。主に中～大規模な駐車場に多い。

Blue Zone：利用券制の駐車場。年間利用券等を購入しフロントに提示することで駐車できる。主に小～中規模の駐車場、歩車共存道路の路側駐車帯などに多い。

Yellow Zone：商業施設や公共施設等の来訪者用駐車場。

本研究で対象とした公共駐車場の殆どは、White ZoneおよびBlue Zoneである。ただし、特に人口規模の小さな市街地では、それらの区別や利用形態が判別できない事例や、個別施設の駐車場であるが周辺の空間状況からみて公共駐車場のような利用可能性がありそうな駐車場もみられ、一部にはそのような駐車場も含まれている。

調査では、表-1の地方小都市における商業施設や店舗、公共施設が立地する中心市街地を分析対象とし、上記②を参照した。調査概要を以下の通りである。

(1) 拠点施設・駐車場と歩行空間・市街地の位置関係

車で来訪した際の活動起点となる公共施設や公共駐車場が、周辺の空間や、回遊エリアとなる市街地等とどのような位置関係にあるかを類型化するとともに、それらが歩行空間でどのようにつながっているかを分析した。

(2) 拠点施設や駐車場および周辺空間の構成要素

公共施設や公共駐車場の空間、およびそれらの周辺空間を対象として、休んだり眺めたりできる広場や緑地、店舗前の賑わいや街並み、眺めの対象となる自然環境やランドマークなどを調査し、それらが空間としてどのように連担しているかを分析した。

3. 駐車場と歩行空間・市街地の位置関係

スイスの地方小都市において、主な拠点施設、ランドマーク、活動の結節点（交通拠点など）、歩行空間（歩行者専用道もしくは歩車共存道路）の位置について調査し、それらの位置関係を下記(1)～(4)の型に分類した類型化の結果は表-1に示す通りであり、人口1万人以上では「両極」「中間」が多い一方、地方小都市では「分散」「集中」が多い傾向を把握した。図-1に位置関係の調査と類型化の結果を示す。(1)～(4)に各型の概略と主な事例の解説を述べる。

(1) 両極型

両極型は、沿道に店舗が立ち並ぶメインストリートの歩行者空間があり、その両極や中間に公共駐車場（主にWhite Zone）が設けられている型である。また、メインストリートや、周辺の街路にも路側駐車場（主にBlue Zone）がある。両極型は調査対象の中でも人口規模が比較的大きな旧市街地のエリアに多くみられたが、a)～c)に示すような人口規模が小さな郊外型の市街地でも確認できた。これらの事例では、駐車場を拠点にメインストリート沿いの公共施設やスーパー、店舗を巡り歩くことができる。メインストリートは、歩行者空間の場合と、車道＋歩道構造の場合があった。

a) Sissach / シーサッハ (6,796人)

旧市街を東西に行き来できるメインストリート（ハウプト通り）があり、歩車共存化されている。西側の駐車場は広場のようにつくりをしており、駐車場を囲むように店舗が営業し、歩行者専用道と接続している。ハウプト通り内にも路側の駐車場が設けられている。南側のシーザッハ鉄道駅周辺に公共駐車場があり、歩行者専用道でハウプト通りにアクセスできるようになっている。

b) Appenzell / アッペンツェル (5,854人)

旧市街を東西に行き来できる歩行者専用のメインストリートがあり、その両側に公共駐車場がある。東側の駐

車場は川沿いの散策路を介してメインストリートに接続しており、大きな塔を持つカトリック教会を眺めることができる。西側の駐車場は旧市街の広場であり、駐車場を囲むように店舗が営業し、歩行者専用道と接続している。旧市街地南側にはアッペンツェル鉄道駅と駅前公園の緑地が広がり、周辺に郵便局、銀行、連邦政府庁舎、それらの利用者向けと考えられる駐車場がある。

c) Vaz・Obervaz / ヴァズ・オーバーヴァズ (2,802人)

南北に走るメインストリート（車道＋歩道構造）沿いに店舗やホテルが立地しており、地区の南北端および中心部に公共駐車場が設けられている。中心部の駐車場には歩行者専用路が設けられメインストリートにアクセスできるようになっている。

(2) 中間型

中間型は、中心市街地のエリアと眺めの良い公園などの自然エリアをつなぐ位置に公共駐車場が設けられている型である。中間型も、両極型と同様、人口規模が比較的大きな旧市街地のエリアに多く見られたが、その中でも特にa)～c)に示すように、駐車場が市街地エリアと水辺空間エリアの中間に位置し、歩行者空間でつながっている事例が多く、駐車場を起点に市街地と公園の面的な回遊ができる構造になっていた。

a) Sempach / ゼンバッハ (4,234人)

旧市街地の西側に湖岸公園が広がっている。公共駐車場は市街地と湖岸公園の双方にアクセスしやすい中間地点に設けられている。駐車場からは、ゼンバッハ湖岸公園の水辺や、旧市街地のランドマークとなる門や教会を眺めることができ、歩行者専用路でアクセスできる。また、旧市街地のメインストリート（スタット通り）沿いやその周辺に路側の駐車場多く設けられている。

b) Lachen / ラーヘン (9,353人)

市街地と北西の湖岸広場公園の間に公共駐車場が設けられている。いずれも湖岸公園や市街地に近く、どちらも市街地歩行者専用路でアクセスできる。中心部にも路側駐車場が多く設けられている。湖岸公園に近い西側のキルヒ広場やラートハウス広場の周辺は、近年整備された比較的新しい歩行者空間と広場である。

c) Küssnacht / キュスナハト (14,387人)

市街地の西側に湖岸公園が広がっている。公共駐車場は市街地と湖岸公園の双方にアクセスしやすい中間地点に設けられている。駐車場からは、湖岸公園の水辺や、旧市街地のランドマークとなる教会を眺めることができ、歩行者専用路でアクセスできる。また、駅前通りを挟んだ市街地南部のメインストリート（ウンタードルフ）沿いには店舗が建ち並び、駐車場と歩行者専用路で結ばれている。

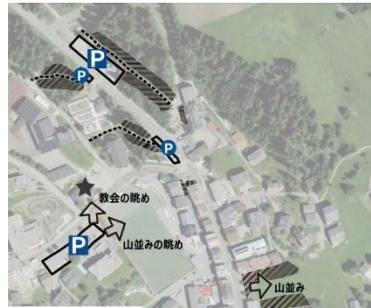
(3) 分散型

分散型は、市街地の中心と周縁に中小規模の駐車場が

(1) 両極型



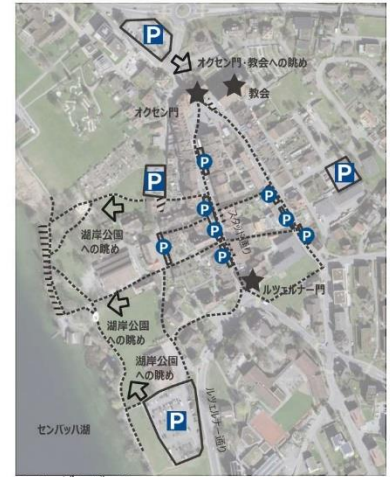
1-1_シーサッハ



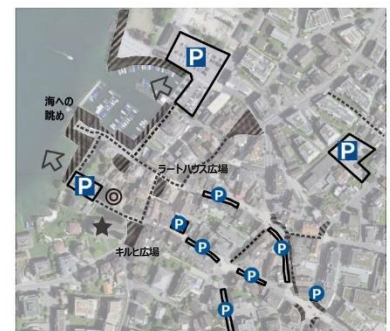
1-2_アッペンツェル

1-3_ヴァース・オーバーヴァース

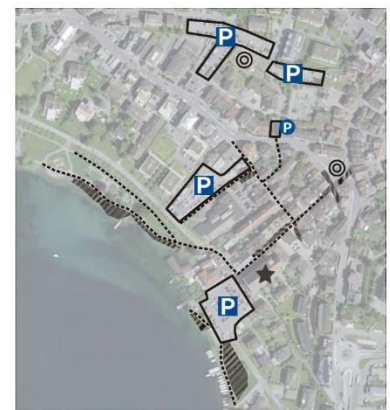
(2) 中間型



2-1_センバツハ



2-2_ラーヘン

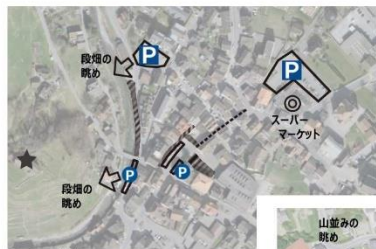


2-3_キュスナハト

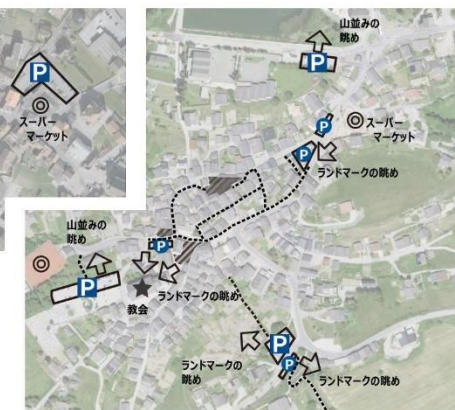
(3) 分散型



3-1_マッテンバイインターラーケン



3-2_メルス



3-3_ランス

(4) 集中型



4-1_シュミッテン



4-2_ビュンネビル

図-1 スイスの調査対象都市の駐車場と市街地の配置類型化

分散している型であり、人口規模が5000～10000人程度の都市に比較的多く見られた。各駐車場から良好な自然を眺めることができたり、広場や緑地等と接している事例が多く、歩行者空間を通り周辺を散策できるような事例もみられるなど、駐車場周辺の小さな回遊ができるようになってきている。

a) Matten Bei Interlaken / マッテン・バイ・インターラーケン (5,821人)

市街地中心部の公共駐車場は、スーパーなどに近く、歩行者専用路でアクセスできる。インターラーケン市街地と空港を結ぶアクセス道路沿いや運動競技施設にも公共駐車場が設けられ、周辺には休むことのできる緑地や歩行者専用路がある。

b) Mels / メルス (8,991人)

市街地中心部の周辺に、公共駐車場が設けられている。西部にある2つの駐車場は川沿いに位置し、ベンチが配され段畑を眺めることができる。東側の駐車場はスーパーマーケット利用者向けの公共駐車場と想定されるが、歩行者空間と接続されて市街地中心部までアクセスできる。中心部の広場には路側駐車場がある。

c) Lens / ランス (4,198人)

傾斜地に形成された市街地。麓の幹線道路とルシェ湖からメインストリートを上り、カトリック教会に至るまで、複数の公共駐車場がある。いずれの駐車場からもランドマークとなる教会や自然景観を眺めることができ、市街地に近い駐車場は歩行者専用道で接続されている。

(4) 集中型

集中型は、市街地の中心に中小規模の駐車場が集中している型であり、人口規模が5000人前後の都市に多く見られた。駐車場のタイプが曖昧であり、店舗等の駐車場が歩行者空間とつながっている事例もみられた。

a) Schmitten / シュミッテン (4,166人)

市街地の中心に集まった中小規模の駐車場を起点に、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。

b) Wunnewil / ビュンネビル (5,579人)

公共施設に駐車場を集約しており、眺めが良い。

4. 拠点施設や駐車場および周辺空間の構成要素とその連担状況

調査した事例について、駐車場から周辺の空間、その先の街なかへ、どのように空間要素が連担しているかを調査した。その結果について、(1)「駐車場自体の空間の魅力」(2)「駐車場周辺空間の魅力」(3)「まちの奥行き」に分類し、魅力を高める要素を抽出した。これらが前章で示した駐車場から歩行者空間上で連担していることで、歩行によるアクセス性、さらには回遊性向上に寄与して

おり、駐車場を起点とした風景体験の豊かさを創出しているのではないかということが示唆された。

(1) 駐車場自体の空間の魅力

各都市に共通して、特にWhite Zoneの駐車場において、駐車場自体が良好な視点場や休憩場所として機能しているであろう事例を多く確認できた。駐車場から山並みや水辺、街並みを眺めることができる事例や、木陰やベンチ、小広場と一体的に造られており居心地が良い事例などである。これらの事例の中には、スイスならではの山岳・丘陵地形や、広場を中心とした市街地の形成を背景に持つため、必ずしも多くの日本の都市に適合性が高いわけではないかもしれないが、駐車場のつくりとしては「道の駅」等の施設において参考にできる部分もあると思われる。また、河川や水辺、緑道、公園といった自然空間と一体的に整備された事例や、樹木やベンチ等の配置している事例など、日本でも参考になる事例が多く見られた。いずれの駐車場でも、駐車場から周辺空間への歩行空間が整備され、周辺空間の賑わいや居心地を視認できる事例が多く確認できたことから、駐車場の配置が空間の魅力や街なかへの回遊に対して計画的に検討されていることが示唆された。

以上より、視点場や視対象として周辺環境に調和した駐車場づくりや、駐車場を起点とした滞留・歩行・回遊活動を支えるような空間づくりと計画的な配置が重用であると考えられる。

(2) 駐車場周辺の魅力

駐車場から周辺空間の賑わいや居心地を視認できる事例も多く見られた。駐車場から少し歩いた先に広がる眺望や賑わい、ランドマークにより、それらを訪れようとする動機が誘発されると考えられる。また、そのための歩行空間が確保され、アイストップとなるシンボルツリーや、景色を眺望するためのベンチ、歴史的なモニュメントなど、歩いてみようとする動機づけるための空間要素が効果的に配置されていた。

例えば、駐車場自体の空間に魅力が乏しいとしても、駐車場周辺の魅力やアクセス性があれば、歩行活動を誘引することが可能と考える。

(3) まちの広がりや奥行きの印象づけ

駐車場やその周辺空間から、まちの骨格を印象づけるような工夫をすることが、まちの広がりや奥行きを印象づけ、回遊行動の創出につながると考える。たとえば、緑化と広告、高木低木の使い分け、奥行きを感じさせる街並み、ランドマークなどである。それらを、駐車場を含めて一体的に認識できるようにすることが効果的だと考える。また、拠点施設や公共駐車場と、街なかや歩行空間が機能的な位置関係にあることも重用と考える。

5. 北海道内の地方小都市の事例分析

前章までに得られた知見および現地調査により、北海道内外の自治体を対象とした分析を行った。以下に、分析の事例として東川町の分析結果および現地調査を踏まえた考察を示す。そのほかの事例と全体の考察については、紙面の都合上発表時に紹介することとした。

分析結果を図-2に示す。「道の駅」や公共施設等の駐車場を公共駐車場とし、その他民間等の専用駐車場について薄いグレーで示した。

現在の駐車場と中心市街地の位置関係をみると、メインストリートである道道に対して、せんとびゅあⅠ・Ⅱや「道の駅」の駐車場がある「両極型」に近いといえる。「道の駅」やせんとびゅあⅠ・Ⅱの利用者が、メインストリート（写真-1）である道道沿いの店舗等を利用している姿もあることが確認できた。拠点施設から一定の歩行・回遊が波及していると考えられるが、活動のパターンは拠点施設と店舗の往復が主であり、多様な歩行活動を促す空間にはなっていない（写真-2）。例えば、駐車場からメインストリートにかけて小広場などを設けシームレスに繋ぐこと、駐車場・歩道・車道の構成を再配分すること、等により、休憩などの滞留活動や、歩行活動パターンの多様化を促す余地があると考えられる。

一方、これらの駐車場に加え、市街地の北側には役場や民間事業者の専用駐車場があり時間帯や曜日によっては、役場や企業と連携して市街地来訪者用の駐車場として活用できる可能性があると考ええる。市街地の北側エリアには緑地や公園があるものの、拠点施設や駐車場とそれらを行き来したくなるような空間の魅力やアクセス性は不足している。「集中型」の構造を強化し、空間要素を連担させることで面的な回遊を促進できるのではないだろうか。



図-2 東川町の駐車場と市街地の位置関係
(縮尺・凡例は図-1と同様)

6. まとめ

本稿では、日常的な歩行活動が根付き、拠点施設や駐車場と歩行者空間が効果的に配置されていると考えられるスイスの一般的な地方小都市を対象として、中心市街地の空間構成をオンラインの地図や写真サービスを活用し分析した。その結果、拠点施設や公共駐車場と街なかの位置関係を類型化できること、歩行者動線により街なかへのアクセス性が確保されていることが示唆されたとともに、空間構成要素が連担し魅力とアクセス性を高めることで、歩行・回遊行動を促しているのではないかとという仮説を得ることができた。また、以上で得られた知見から、北海道の一般的な地方小都市の空間を分析し、課題や方策を抽出した。

参考文献

- 1) 国土交通省：「道路法等の一部を改正する法律案」を閣議決定、2020.24 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001283.html (2024.1.10 閲覧)
- 2) 国土交通省：多様なニーズに応える道路空間のあり方検討会、https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/ (2024.1.10 閲覧)
- 3) 国土交通省都市局：ウォーカブル推進都市について、<http://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/walkablecity/> (2024.1.10 閲覧)
- 4) 国土交通省：ウォーカブルポータルサイト、<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/index.html> (2024.1.10 閲覧)
- 5) 国立研究開発法人土木研究所 令和4年度 研究開発プログラム報告書(掲載予定)
- 6) スイス連邦統計局、Permanent resident population by age, canton, district and commune, 2021.12.31.
- 7) 主に以下を参照。「地球の歩き方 スイス編」、スイス政府観光局 HP「スイスの町や村」、<https://www.myswitzerland.com/en/destinations/holiday-destinations/summer-destinations/> (2024.1.10 閲覧)
- 8) スイス連邦地理局：Map viewer map.geo.admin.ch、<https://www.swisstopo.admin.ch/en/maps-data-online/maps-geodata-online/mapviewer.html> (2024.1.10 閲覧)



写真-1 道の駅とメインストリート



写真-2 セんとびゅあ駐車場出口から
東側「道の駅」方面の眺め