

# 「歩行景」の再編による地域都市再生

## －小諸市街地のウォーカビリティ向上に向けたプロムナード・フォリーの設計－

### LOCAL CITY REVITALIZATION BY REORGANIZATION OF “STROLL LANDSCAPE”

#### -Design of promenade and folly to Improve Walkability in the Komoro Urban Area, Komoro City-

佐倉研究室 195804f 田畑 奎人

Sakura Lab. 19T5804F Keito TABATA

キーワード：  
地方都市，ウォーカブル，三叉路，斜面地，街路景観

Keywords:  
Local city, Walkable, , Three-way Intersection, Slope district, Streetscape

## 1. はじめに

### 1-1. 背景と目的

歩くことは思考と文化に結びついている。現代の交通網の発達によって人々は歩くことを忘れ、点と点を結ぶ行為としての移動しか知らない。都市や街の経験は点としてしか捉えられず、本来あった点と点の間の豊かさを見過ごし失いつつあり<sup>1)</sup>、歩行の衰退により街の喪失・時間の喪失・身体・精神の衰退が引き起こされている<sup>2)</sup>。その中で近年ウォーカブル<sup>注1)</sup>なまちづくりへの動きが世界的に注目されており、コロナ禍において動きは加速している。日本では2020年より「居心地がよく歩きたくなるまちなかづくり」～ウォーカブルなまちづくり～<sup>3)</sup>を推進しているが、現行の都市政策の中でのウォーカブル政策の位置づけが曖昧であり、上位概念が不明瞭のため、「政策」ではなく「手法」が先行し、政策の事例<sup>4)</sup>は人々を歩かせるためのイベントや社会実験が大半を占めている。また、ウォーカビリティ向上のための操作が施設充実度・密度などの都市機能（物的要素）に偏っていることから、街の見方にミクロな視点が欠けているといえる。地方部と都市部のウォーカブル評価指標<sup>注2)</sup>が等しいのも疑問である。日本では現在、都市再生計画として主に地方都市において「コンパクト＋ネットワーク」の政策を進めてきたが「人々が移住しない都市縮小」が起きており、問題解決のためには車社会からの脱却が必須だとされている<sup>5)</sup>。上記より、本制作では地方都市におけるコンパクト＋ネットワークを上位概念においたウォーカブルなまちづくりを行うにあたり、「歩くこと」による経験から地域の歩行景<sup>注3)</sup>を明らかにすることで、歩行景再編による地方都市再生手法の提示を目的とする。本制作の対象地はウォーカブル推進都市<sup>注4)</sup>であり地方再生コンパクトシティモデル都市<sup>注5)</sup>の中でも人口規模は少ないが、歴史的骨格を強く持つ長野県小諸市街地を対象とする。

### 1-2. 研究方法

小諸市の都市政策・現状を調査することによる都市評価、フィールド調査・文献調査による小諸市街地の特性分析、自らの歩行経験による小諸市街地の歩行景の分析を行う。これらより小諸市街地において、歩行景を用いての都市再生手法・設計等の提案を行う。

### 1-3. 対象地概要

小諸市は長野県東部に位置し、北に浅間山、南に千曲川が流れる自

地方都市においてウォーカビリティ向上による都市再生を実現させるためにはマクロな視点と共にミクロな視点が必要である。本提案では長野県小諸市を対象としてコンパクトな都市骨格・歩行によって得られる体験的景観：歩行景に着目し、小諸市街地のウォーカビリティ向上に向けたプロムナード・フォリーの設計を行う。小諸市街地の点在景や軸性を結び、歩行景を組み込み設計することによる歩行からの都市再生手法を提案する。

然豊かな町である。標高は600m～2000mの高地に位置し、年間を通して雨の日が少なく国内屈指の晴天率を誇り、県内では積雪量も少ない地域である。江戸時代には城下町・北國街道の商都として栄え、城下町と宿場町を受け継ぐ小諸駅周辺が現在でも中心市街地であり、公共・文化施設が集まりコンパクトな都市形態を形成している。

## 2. 都市評価

### 2-1. 小諸市の都市政策

第11次基本計画<sup>注6)</sup>より、都市政策の概要を示す。小諸市ではこれからのまちの目指す姿として「健康都市こもろ（小諸版ウェルネスシティ）」を掲げ、実現に向け各拠点ごとに政策・事業を行っている（図1）。小諸市の特徴を活かした政策として高地トレーニング拠点の整備を行っている。都市政策として多極ネットワーク型コンパクトシティ<sup>注7)</sup>により、利便性が高く居心地の良い開かれた都市づくりを進めている。その中で小諸市街地は「賑わいと都市機能の拠点」として都市機能の集積により賑わいを生み出すとしている。

### 2-2. 小諸市の現状

小諸市マスタープラン<sup>6)</sup>より、小諸市の現状の概要を示す。地域別人口は、約40%の市民が小諸市街地を含む中央地域に住んでいるが人口減少しており、佐久市に接する南大井地区の宅地化が進んだことで人口増加がおきている。また、市街地（都市計画区域内）の空き家率が高く市街地の空洞化・人口密度の低下が起きている。都市政策より各拠点の特性は強めているが、各拠点と他拠点とのネットワーク性が希薄である。

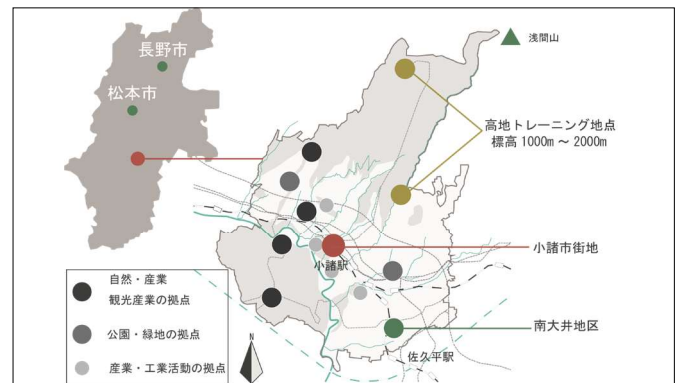


図1 小諸市の都市政策の概要

### 3. 特性分析

#### 3-1. 土地利用特性

現在の小諸市街地の土地利用特性をフィールド調査及び文献調査によって明らかにし図2に示す。市街地には北國街道が南北に、光岳寺を境にして折れ曲がり東西に伸びており、街道沿いには商店、街道外周には寺社が多く(10社)建つ。市街地には二つの川が流れており、市街地中央を流れる松井川は暗渠化、街の裏側を流れており、市街地外側を流れる中沢川は開渠であり、川に沿って緑地・農地が形成されている。小諸駅はかつて特急停車駅<sup>注8)</sup>であったため、駅前に飲食店が多く立ち並ぶ。駅前道路の県道130号沿いには小諸市役所・図書館が建っており、飲食店・商店が建ち並ぶ。かつて武家地と商人地を分ける境界として高低差を活かした石垣が用いられており、街道の内側に現存し街道の表と裏を分けている。

#### 3-2. 生活者による小諸市街地の歴史的特性

島崎藤村「千曲川のスケッチ」<sup>注9)</sup>より、小諸市街地の歴史的特性を考察する。作品の中から小諸市街地について書かれた34の文章を抽出し、島崎藤村の歩行景を分析した。また、島崎藤村の足取りを図2に記す。

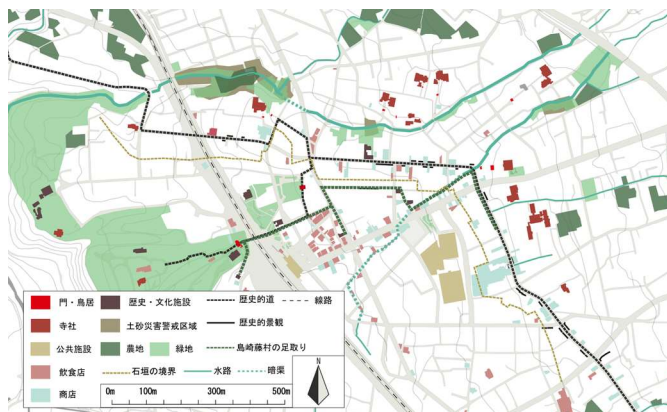


図2 小諸市街地の土地利用特性

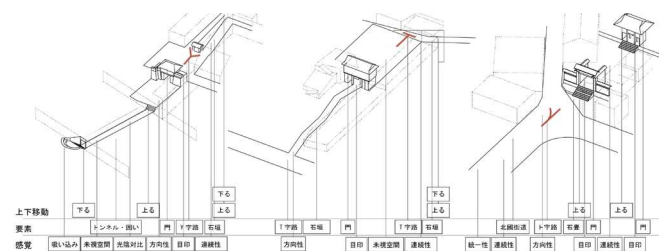


図3 小諸市街地にみられる類似するシーケンス

#### 4. 歩行景分析

##### 4-1. 歩行経験による行動特性を生み出す街路構成の把握

小諸市街を自ら歩くことにより、マクロな調査では発見できない魅力を探る。小諸市街地は斜面地であるために、尾道市<sup>注10)</sup>のように歩行者しか通れない傾斜・道幅を持つ街路が多く存在している。それらの道は3-3で示したように生活者のための道であり、地域の人々・通学路として利用されていた。また、車が通らず行き交う人も少ないため、小走りで通る人を多く見かけた。図7に歩行路を記入する。

##### 4-2. 街路における期待感の分析

###### 4-2-1. 既視感と期待感の関係性

歩行経験より、小諸の風景には既視感を強く抱く場所が存在することに気が付いた。小諸市街を歩くと歩行経験が特定の地点で結びつ

き、歩行の記憶が強くなる。これらの風景は街路空間への期待感<sup>注11)</sup>が強い場所である。松本ら<sup>7)</sup>の研究より期待感を生み出す要素を分類し、既視感を生み出す風景を分析する。図3より小諸市街地において斜面地の三叉路<sup>注12)</sup>において期待感が強い街路空間が形成されており、類似するシーケンスの構成が既視感を生み出す豊かな歩行景を生み出していることが明らかとなった。

##### 4-2-2. 斜面街路の期待感と歩行速度の関係性についての仮説

期待感が強い斜面街路において、下り坂の場合運動エネルギーが進行方向に働くために自然と人々の移動速度は速くなり、上り坂の場合運動エネルギーが進行方向逆向きに働くが、それに抗う抵抗が働くために、どちらにおいても人々の運動性が高まり、歩行速度にも影響すると仮説される。

##### 4-3. 三叉路分析

小諸市街地における三叉路に着目し、図4のように分析する。小諸市街地において得られた全60件の三叉路の分析結果と場所を図7にプロットする。4-1の結果と重ね合わせると、歩行者路に多く三叉路が分布していることが分かる。

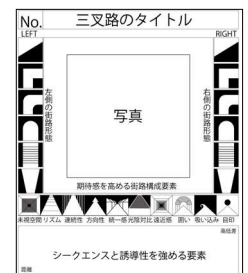


図4 三叉路分析シート

##### 4-4. 街路構成要素分析

分析した三叉路を分類し、類型化を行い、11の三叉路の路地構成ルールに大別した。(図6)

#### 5. 小結

2章より、小諸市では、都市政策において「健康都市こもろ」を掲げ、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指す、人々が移住しない都市縮小が起きており、機能の集積による賑わいを生みだすことが成功していないことが明らかになった。3章より小諸市街地はコンパクトな都市骨格を持ち、潜在・点状する景観を有することが明らかとなり、歴史的特性から小諸の人々の小径の歩行景が明らかになった。4章より、市街地においての街路の特徴として三叉路が多く存在し、期待感の大きい類似するシーケンスの存在により、風景に既視感が生まれ豊かな歩行景を生みだしていることが明らかとなり、図5・6が得られた。また、期待感の強い斜面街路において、人々の移動速度が速くなることを仮説した。これらをもとに俯瞰的なアプローチだけではない、歩行景からのウォークアブル実現に向けた都市計画の在り方を考察する。

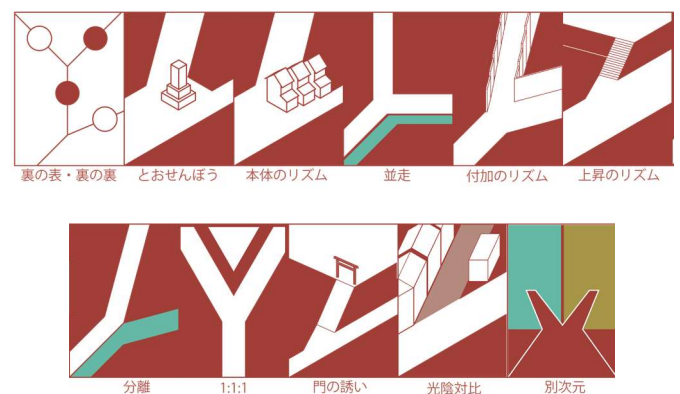


図5 三叉路の路地構成ルール





図6 歩行路と三叉路のプロット図(右上)と分析シートによる三叉路の分析

## 6. 設計提案

### 6-1. 小諸プロムナードの設計

5章までに得られた知見をもとに、小諸市街地に見られる軸性や潜在的価値、路地構成の類似性を活かした小諸市街地を巡り、1周するジョギングコース兼ウォーキングコース(以下小諸プロムナード)と付随する9つのフォリー<sup>注13)</sup>を設計する。小諸プロムナードは滞在快適性等向上区域<sup>注14)</sup>の境界線となり、フォリーは歩行を促す装置として作用する。

### 6-2. 設計敷地

3章の分析をもとに全長2000mの小諸プロムナードと9つのフォリーの設計敷地を選定する。(図7)

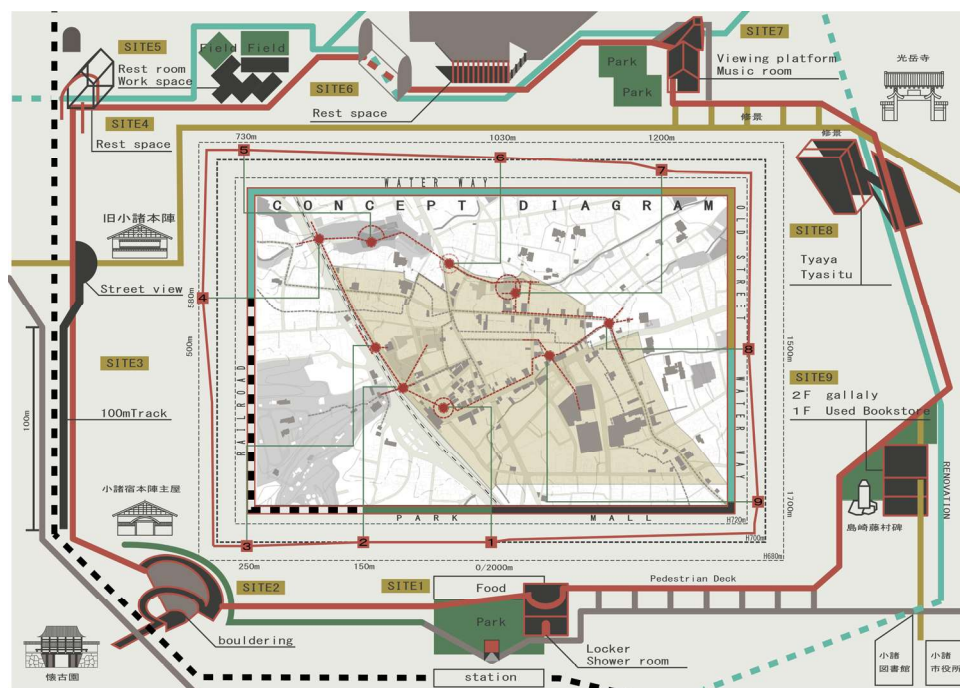


図7 設計敷地と計画概要図

### 6-3. 地域都市再生手法

6つのステップでの歩行景再編からのウォーカビリティ向上に向けた都市再生手法を図8に示す。

### 6-4. フォリーの設計手法

設計する地点においての空間特性・周辺景・潜在する軸性・街路特性をレイヤー上に重ね合わせ、設計を行う(図9)。各フォリーはジョギング・ウォーキングに関連する機能とその場に対応した機能を各々備える(図7)。

### 6-5. 小諸プロムナードを巡る

図10に小諸プロムナードを巡る歩行景を示す。一周することで多様な歩行景と出会い、新たな歩行性を生み出す。

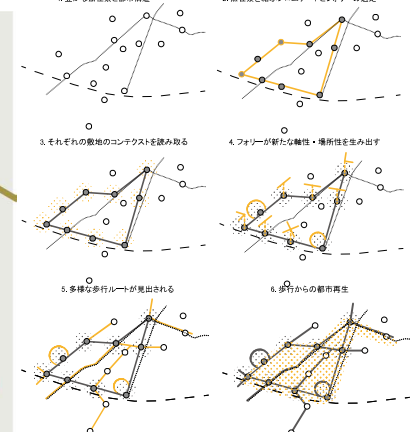


図8 プログラム

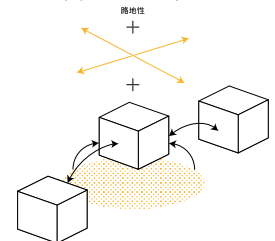


図9 フォリーの設計手法

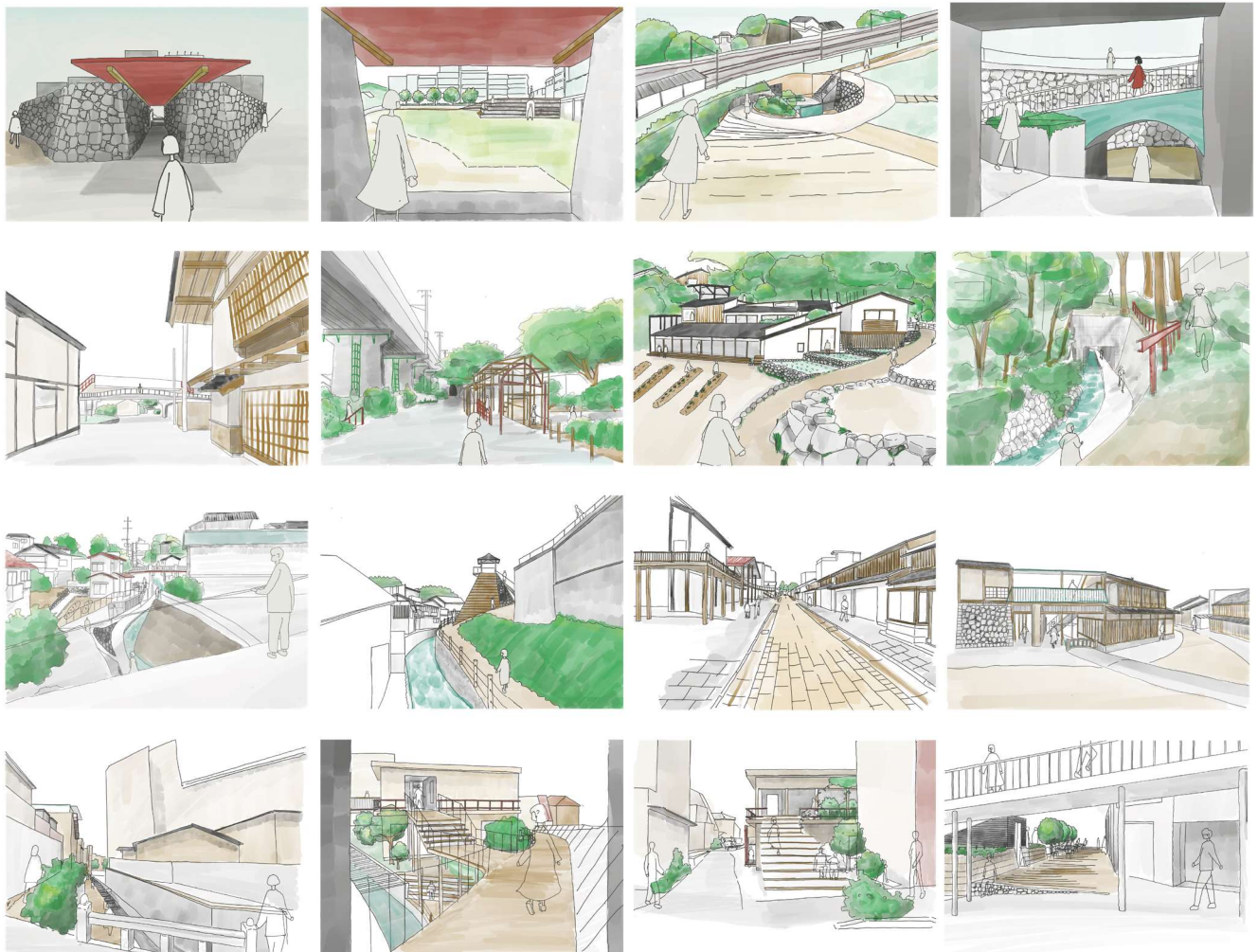


図 10 小諸プロムナードを巡る歩行景

## 7. 結

以上、小諸市街地において、マクロな都市計画の現状と土地利用特性を明らかにしたうえで、小諸市街地の「歩行景」から得られた視点を都市計画に小諸プロムナードとして取り入れることでウォーカビリティ向上を計った。小諸市の都市骨格や地勢を活かすことにより、画一的ではない地方におけるウォーカブル政策のあり方を示すことができた。「歩行景」を繋ぐプロムナード・フォリーにより、都市機能に依存しない都市景観による地域都市再生のあり方を示すことができた。

### 【注釈】

- 注 1) 単に歩道が整備され良好な歩行環境が確保されている為歩きやすいという事だけでなく、歩くという行為を促進する行為全般から構成される広義的概念 8)
- 注 2) まちなかの居心地の良さを測る指標 (案), 国土交通省, 令和 2 年度より
- 注 3) 歩行経験による視覚情報だけではなく五感による空間認識によって生まれる景観
- 注 4) 人口規模の大小等に関わらず、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに、首長はじめ団体として賛同していただける地方公共団体であり何らかの取組を実施中あるいは構想等を持つ地方公共団体を募集し、336 団体の賛同 (2022.11.30 現在) がある
- 注 5) 国土交通省では、内閣府 (地方創生推進事務局) と連携し、都市のコンパクト化と地域の稼ぐ力の向上に、ハード・ソフト両面から総合的に取り組む地方再生のモデル都市 (地方再生コンパクトシティ) として、32 都市を選定、各種支援メニューにより、モデル都市の取組を集中的に支援し、目に見える形で都市の再生を目指している

- 注 7) 市街地に都市機能を集約し生活拠点を整備し、公共交通機関で各拠点をつなぐ政策
- 注 8) 1997 年の長野新幹線 (現北陸新幹線) 開業まで特急あさまが東京 - 長野間を結ぶ唯一の鉄道路線  
であった為、小諸は特急停車駅として多くの観光客で賑わっていた
- 注 9) 嶋崎藤村が 1899 年小諸義塾の英語教師として小諸市に赴任し、以後 6 年を過ごし、彼が過ごした一年を夏、秋、冬、春と四季を辿りながら描いた写生文。歩きながら得た風景を文章としてスケッチしている。
- 注 10) 広島県尾道市市街地において尾道三山と尾道水道の間の限られた生活空間に多くの寺社や庭園、住宅が造られ、それらを結ぶ入り組んだ路地・坂道とともに中世から近代の趣を今に残す箱庭的都市を形成している
- 注 11) 先の空間に行ってみたい、導かれる、吸い込まれるといった動的魅力
- 注 12) 3 本の道路が集まる交差点。
- 注 13) 一般的なフォリーの概念をより広義的に捉えた小規模な機能を有する一定のプログラムの上に建つ構造物として定義する
- 注 14) 滞在快適性等向上区域 (まちなかウォーカブル区域) とは都市再生特別措置法に基づく区域であり、まちなかの歩ける範囲 (概ね 1km 程度以内の区域) を対象に、官民一体となってオープンスペース等の交流・滞在空間を創出する取組を集中的に推進する区域。この区域については国土交通省所管の支援制度が創設されている。
- 【参考文献】
- 1) 「ウォークス 歩くことの精神史」レベッカ・ソルニット / 東辻賢治郎 訳, 左右社 (2017)
- 2) 国土交通省: 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり〜ウォーカブルなまちなかの形成
- 3) 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/>
- 4) 「健康のための歩行から持続可能な都市の構築へ」一ノ瀬友博, 国際交通安全学会誌 Vol. 47 (2022)
- 5) 「人口減少時代に社会的包摂の仕組みはどうデザインするのか?」饗庭伸, 2021 年度日本建築学会大会, 縮小社会における地域包摂型まちづくりのあり方, 基調講演
- 6) 小諸市都市計画マスタープラン, <https://www.city.komoro.lg.jp/material/files/group/18/PDF02MP.pdf>
- 7) 「三叉路空間における期待感最大位置及びその強さ一連続要素の有無による比較」松本直司、彦坂雄三, 日本建築学会計画系論文集 第 78 巻 第 687 号, 989-995, 2013 年 5 月
- 8) 「アンケート調査からみた『Walkable Neighborhood』に関する歩行者意識: 都市・建築研究」姜気賢, 末吉祐樹, 藤本慧悟, 有馬隆文, 他, 都市・建築研究 vol. 22 (2012) xz