

2-2. 空間デザインの検討 におけるポイント

ポイント 2-2-①

人・車の関係を見直し、人優先の道路空間を形成する

ポイント 2-2-②

道路空間の再編により多様な交通サービスの充実・交通結節機能の充実を図る

ポイント 2-2-③

道路空間を有効利用し、活用される滞留空間として利用転換を図る

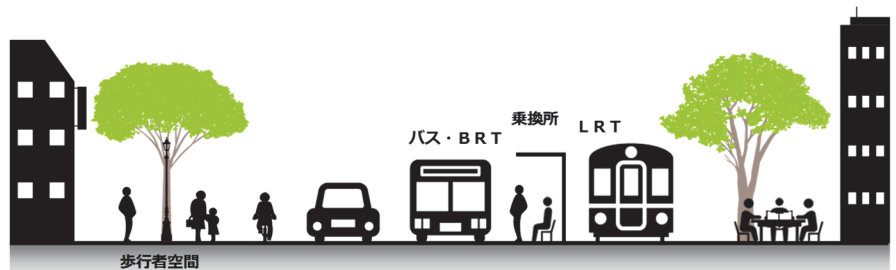
ポイント 2-2-④

道路空間と沿道街区を融合し、一体的な空間形成を図る



空間デザインの検討におけるポイント

道路空間の再編によって、人と車両の関係をコントロールし、人優先の快適な空間を創出する。高齢化が進む中、自動車に過度に依存することなく、誰もが円滑に移動するため、多様な交通サービス、交通結節機能の充実を図る。将来、人口減少により交通需要が減少していく中で、道路空間を有効利用し、活用される滞留空間として利用転換を図る。都市の魅力向上や活力を創出するため、まちづくりの観点から、トータルでの都市空間の形成を意識した道路空間のデザインが必要である。



歩行者空間

ポイント2-2-①

人・車の関係を見直し、人優先の道路空間を形成する

- ・車主体の空間から転換し、歩行者等を中心とした人優先の道路空間を創出
- ・通行・アクセス・空間の各機能のバランスを洗練

ポイント2-2-③

道路空間を有効利用し、活用される滞留空間として利用転換を図る

- ・歩行者ネットワーク上に憩いやたまり空間を創出
- ・賑わいや交流を創出するため、楽しく歩ける回遊ネットワークを形成

ポイント2-2-②

多様な交通サービスの充実・結節機能の充実を図る

- ・都市の骨格となる公共交通軸や自転車ネットワークを設定
- ・アクセス交通を確保し、乗り継ぎポイントを整備
- ・端末交通との結節空間の充実

ポイント2-2-④

道路空間と沿道街区を融合し、一体的な空間形成を図る

- ・道路と民間地である沿道空間の一体的な取扱い、道路空間と沿道街区の境界を融合

ポイント 2-2-①

人・車の関係を見直し、人優先の道路空間を形成する

- 人優先の道路空間を形成する際、地域全体における円滑な交通処理を図るため、面的な交通処理計画を検討する
- 地域の道路を面的に俯瞰して、路線毎に何が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効利用する
- 車主体の空間から転換し、歩行者・自転車・公共交通を中心とした人優先の空間を創出する
- 地域づくりにつながる道路空間の活用に向けて、通行・アクセス・空間の各機能のバランスを図りながら機能を洗練させる

- 道路は、自動車をはじめ、歩行者・自転車・公共交通の通行や、沿道利用者のアクセスと駐停車、オープンスペースの形成など、様々に利用される。
- その中で、地域づくりを展開しようとする市街地の道路では、自動車以上に歩行者・自転車・公共交通に配慮するとともに、都市活動の誘導を目指すべきである。対象とする道路空間の都市全体における役割分担を見直した上で、求められる都市活動に応じて横断構成を見直し、限られた幅員の中で空間を再配分することを検討する必要がある。

具体的な取り組み

面的な交通処理計画の検討

- 地域全体の面的な交通ネットワークの交通容量に応じた適切な自動車交通対策を実施した上で、対象地域の道路空間の再編を実施することが必要である。
- 面的・総合的な交通まちづくりの一環として、賑わい、歩行者の快適性・安全性のバランスを考慮した歩行者空間を形成する必要がある。
- そこで、地域全体を見渡した面的な交通ネットワークを再構築し、地域全体で円滑な交通処理を図るため、以下の項目を検討する。

①人優先の道路空間を確保する方策、通過交通の抑制対策の検討

1)人優先の道路空間を確保する方策の検討

- ・ 対象とする道路空間において、現在どのような問題が生じているのか、あるいはどのようなニーズがあるのかを把握し、将来に渡って必要とされる道路機能を検討する。
- ・ その上で、必要とされる道路機能を確保するため、対象とする道路空間の都市全体における役割分担を見直した上で、道路空間配分のあり方を検討する。



自動車速度規制
(スペイン・バルセロナ)

2)通過交通の抑制対策の検討

- ・ 歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、速度規制、一方通行規制、徐行規制等の交通規制により自動車交通をコントロールすることを検討する。
- ・ ハンプやクランク等、車両速度を抑制する道路構造等により歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成することを検討する。
- ・ エリア進入部におけるハンプやボラード、狭さくの設定等、エリア内への通過車両の抑制対策を検討する。



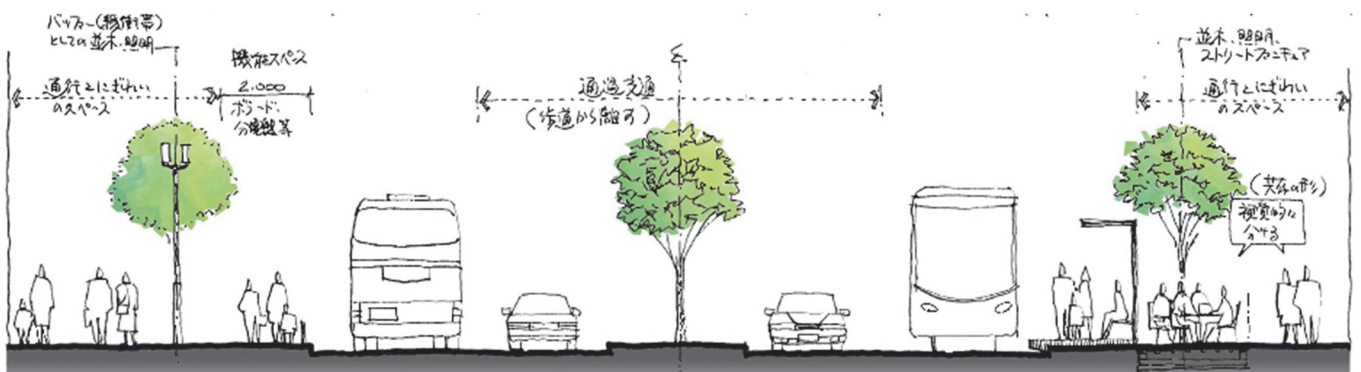
ライジングボラード
(フランス・ストラスブール)

②解析等による地域交通に対する影響の検討

- ・ 人口減少や高齢化による社会情勢の変化、周辺道路ネットワークの変化によって、当該道路空間の自動車交通量がどのように変化するかを把握し、自動車の通行空間に余裕が生じるのか、将来に渡って変化が生じる可能性があるかを検証する。
- ・ ①の対策を実施したケースを設定し、転換交通量、混雑度や渋滞長さ等のシミュレーションを含む解析等により、車線減少やエリア内の速度規制等が地域全体の交通へ与える影響、駐停車車両に与える影響、具体的な交差点処理の方法を検討する。
- ・ 周辺道路における渋滞発生等、当該道路の車線数削減による影響が大きく見込まれる場合には、道路の利用特性を詳細に検証することにより、整備手法を変更する、時間帯によって使い方を変更する、異なる利用主体を同じ空間内で共存させる等の方法を検討する。

道路空間の再配分等による人優先の道路空間創出

- 歩行者が快適と感じられる空間構成に再編するため、歩行者空間から通過交通を遠ざけるとともに、並木、照明等の配置により、「通る人」と「溜まる人」、公共交通を乗降する「使う人」等、多様な利用形態が快適な秩序の下に共存できるよう工夫する。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆

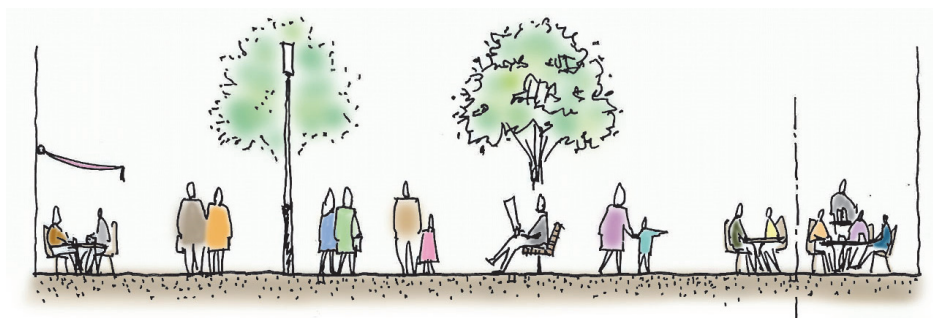


歩道部全体をボードデッキとし、通行と溜りの空間が心地よく一体化した道路空間を演出している
(アメリカ・ポートランド)

出典：名古屋市

通過交通のない歩行者空間の確保

- 住民や来街者が歩いて楽しむため、複数の街路によって構成される特定の面的エリアを通過交通のない歩行者空間ゾーンとする。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆



広場や通り抜け通路が組み合わせられた中心部には、通過交通が入らず、ゆっくりと散策しながら時間を楽しむことができる。

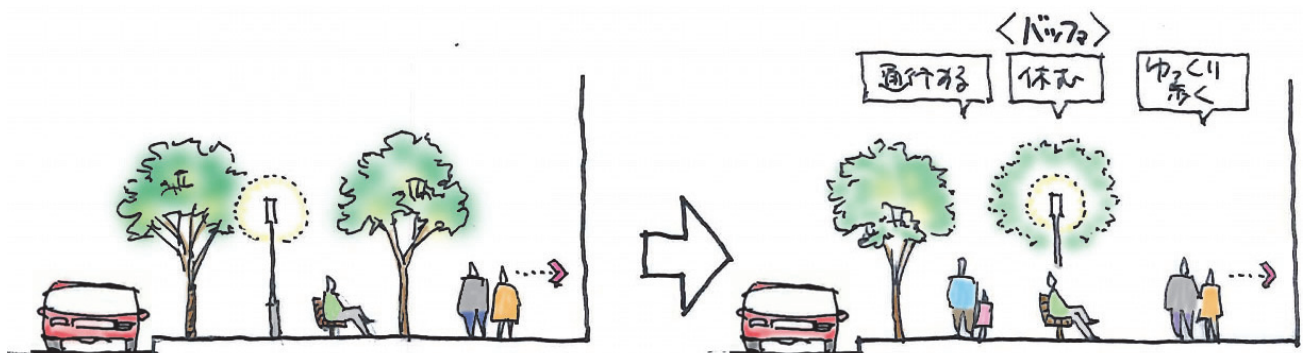
駐車場はそれを取り囲むように適宜配置されている

(小布施町)

出典：名古屋市

道路空間を構成する要素を揃え、バッファ(緩衝帯)を設ける

- 並木、街灯、ベンチ、停留所等、路上に溢れている様々な要素を整理し、列状に揃えて並べることで、通行する場と休む場が区分されながらも共存し、互いに心地よく使える空間を形成することができる。
- さらに、歩行者空間と車道の間にバッファ(緩衝帯)を設けることで、歩行者が車道から心理的に守られ、歩行者にとって穏やかで快適な街路空間となり、その結果、沿道のにぎわいを向上することが可能となる。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆



歩道空間に複数の並木が配置され、それぞれの列に照明柱やストリートファニチュアが連続して一種のバッファを形成している
(フランス・パリ)

出典：名古屋市

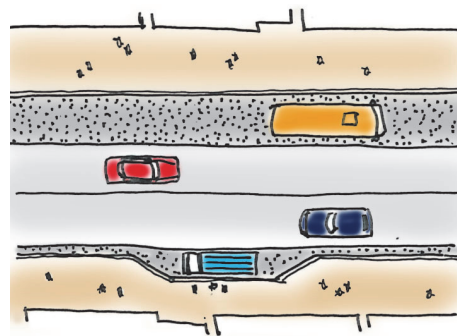


並木、植え込み、自転車走行レーン等による多層のバッファの例。
バッファ(緩衝帯)に守られて、歩道部は車道の喧騒をほとんど意識させない
(フランス・パリ)

出典：名古屋市

車道に歩道との中間領域を創出

- 人が道路を歩くことでまちの賑わいが生まれるため、自動車優先の道路を転換し、歩行者に主体性を与える工夫を行う。
- 車道に複数のレーンがある場合、歩道に近いレーンをバス優先レーンや乗降レーン・駐停車スペースとして、舗装で機能を区分する。さらに、乗降レーンを単なる色分けにとどまらず、歩道に準じた特殊舗装で仕上げることで、歩道と車道の間に中間領域的な雰囲気を創出することが可能となる。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆



乗降レーンと通行レーンで舗装を変えた例
乗降レーンをざっくりとした小舗石による石畳で仕上げ、歩道の切石舗装と連続した雰囲気を出している
(飯山駅前広場、飯山市)

出典：名古屋市

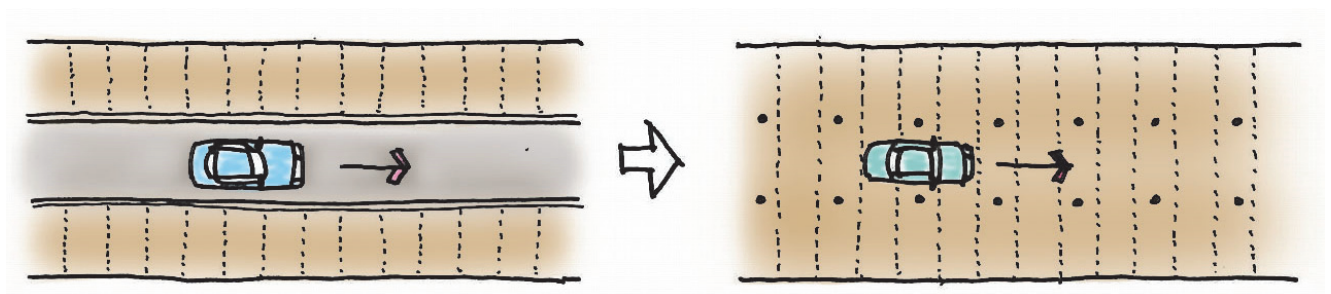


上記事例と同じく、乗降レーンを歩道に近い舗装パターンで仕上げた例
イベント時は歩道の延長上としてこのスペースが使われる
(日向市駅前広場、日向市)

出典：名古屋市

空間を分断させないためのデザイン的な配慮

- 空間的に分断された印象をやわらげるため、歩車道を一体的な素材で舗装する。可能な限り、車道ではなく、歩道の舗装仕様で統一を図るよう検討する。
- さらに、細身のボラード(車止め)や、植栽柵のようなストリートファニチャーで緩やかに区切ることにより、空間の連続性が保つことが可能となる。歩道部と車乗入れ部の境界に縁石や段差を設けず、完全に一体化できるとその効果はより高まる。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆



広場の中に設けられた自動車走行レーン
細身のボラードによって歩車は区分されているが、舗装は同素材で、歩車道境界の縁石もない
車が通っていないときは歩行者が横断できるようになっている
(フランス・ナント)

出典：名古屋市

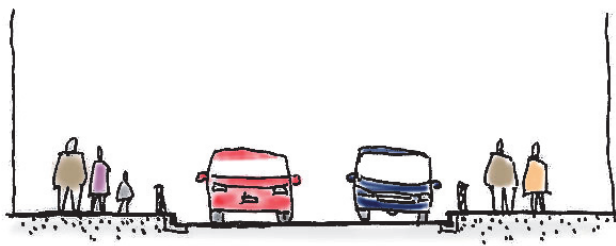


広場の中に設けられた自動車走行レーン
広場内は公共交通（バス）だけが通行できるよう、ライジングボラード（遠隔操作による電動昇降式の車止め）で制御している
(フランス・ナント)

出典：名古屋市

舗装のデザインの工夫

- 歩車道境界の段差をなくし、同一平面で歩車を共存させることで運転者に注意を促す工夫を図る。
- 歩行者主体の空間としての機能を向上させるためには、舗装材で歩道と車道を分けながら、歩道に準じた素材を車道舗装に使うことが有効である。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆



歩道部（路肩）と車道部を段差のない同一平面とし、同系統の素材（石畳）で統一している
（伊勢神宮「おはらい町通り」、伊勢市）

出典：名古屋市



歩道部（路肩）と車道部を段差のない同一平面とし、同系統の素材（石畳）で統一している
さらに、歩道部の舗装が白線の内側に僅かににじみ出すことで、歩行者に優先権があることを示している
歩行者通行量が増加し、沿道商店の活性化につながった
（出雲大社「神門通り」、出雲市）

出典：名古屋市

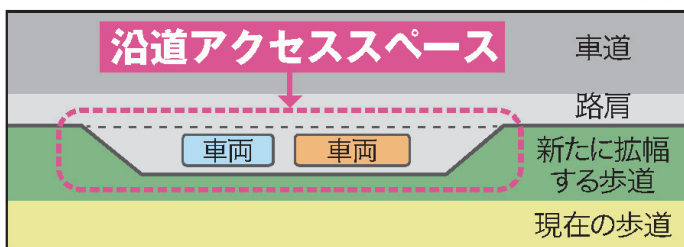
まちに溶けこむ工作物・ハード的施設等のデザイン

- 公共交通の乗降スペースと、分電盤等の設備や標識等の工作物の配置は歩車道境界に沿わざるを得ないため、必要なスペースを確保した上で、歩行者通行と空間的に共存しつつも明確に分節する。
- 道路空間を構成するハード的施設は脇役として控えめなデザインとする。

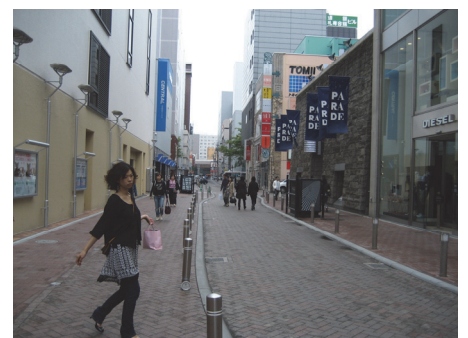
商業車両・一般車両の利用等を考慮した道路空間の使い方の工夫

- 道路空間再編により車線を削減して歩道を拡幅する場合には、商業車両の荷捌き等のスペースの確保が課題となるため、接続道路に集約する、あるいは沿道の一部に集約する等、道路空間の使い方を工夫する。
- 空間的な制約が大きい場合は、可動式ボラードを採用し、荷捌き車両等が集中する時間帯は停車空間として活用し、歩行者通行量の多い時間帯は歩行者空間と活用するといった、運用面での工夫も考えられる。

イメージ図



荷捌きスペースの確保
出典：京都市ホームページ



時間帯によってボラードの位置を変えて運用している札幌シャワー通り

ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

- 歩行者空間や自転車走行環境の整備にあたっては、ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路整備等、他の関連施策と一体的に計画し、連携を図ることが必要である。
- 特にバリアフリー重点整備地区においては、ベビーカー、車椅子、シニアカー等を含め、全ての歩行者が安心して快適に移動できるよう、歩道幅員の確保、車両乗入れ部や交差点部における歩車道境界の段差解消、車いすやベビーカーががたつきにくい舗装材の採用等、歩行空間のユニバーサルデザインを図る。

空間デザインの検討事項

- 道路景観を構成する主要要素である「道路の性格」、「線形計画(平面的位置関係・縦断的位置関係)」、「横断構成」、「構造物の位置・延長等」について、与条件を設定し、空間デザインを検討する。

①道路の性格

- 都市における当該路線の役割や立地、日常的に道路を利用する市民の生活実感に即した類型として、以下の分類例を参考に、道路の性格に応じた空間デザインを検討することが望ましい。

表 道路の性格の分類例

1	目抜き通り	a	大都市都心部
		b	地方都市駅前
2	商店街（一般）	a	大都市広域型
		b	地方中心商店街
		c	地域型・近隣型
3	商店街（歴史・観光系）	a	参道型
		b	旧街道
		c	その他
4	歴史地区・観光地の道路	a	幹線道路
		b	一般街路
5	駅周辺開発による道路		
6	市場・横丁・裏通り		
7	まちなか広場		
8	河川・水路沿いの道		
9	プロムナード		
10	LRT・BRT走行道路		
11	一般市街地の幹線道路		
12	その他		

②線形計画

- 沿道及び周辺施設と街路の平面線形を考慮した計画とすることが望ましい。
- 平面的な位置関係に加え、地形条件も踏まえた縦断的な位置関係を考慮し、印象的な都市景観を創出することを検討する。

③横断構成

- 道路の性格を考慮し、その道路にふさわしい横断構成とすることで、都市の個性を表現する。
- ゆとりある歩行者空間の確保、うるおいのある植栽空間の確保等、歩行者の利用ニーズに見合った適切な幅員構成とする。

④構造物の位置・延長等

- 地域景観に大きな影響を与える道路構造物のデザインについて配慮する。

四条通
京都府
京都市

事例から学べるポイント

面的・総合的な交通まちづくりの一環として 賑わいと安全性のバランスを考慮した 歩行空間を形成

事業概要

四条通は、平安京時代の四条大路にあたる目抜き通りであり、市内中心部を東西につなぐ主要な幹線道路である。特に、本事業の対象となる川端通から烏丸通間は、京都最大の繁華街を形成するとともに、毎年夏になると祇園祭の山鉦が巡行するなど文化的にも存在感があり、市民、観光客を問わず多数の人々が訪れる。また、鉄道と路線バスの乗り換えなど、交通結節点としても重要な区間である。本事業は、四条通を含めたまちなか全体の賑わいを創り出すことを目的とした「歩いて楽しいまちなか戦略」のリーディングプロジェクトであり、四条通の空間再配分（車線削減、歩道拡幅）、バス待ち環境の改善等を通じて、歩行者の快適性と公共交通の利便性を高めるものである。また、四条通と交差する細街路を含めて「歩いて楽しいまちなかゾーン」を設定し、都心エリア全体でまちづくりと一体となった面的な交通環境の整備に取り組んでいる。

本事例の取組内容

歩いて楽しいまちなかゾーン

四条通の歩道側車線は駐停車車両が多く、削減しても交通機能上の影響は少ないという見解を得たものの、バスの定時性確保を考えると、四条通沿道に用いない通過交通はできるだけ排除することが望ましかった。このため、交差する細街路における自動車交通の削減についても一体的に考える必要があった。

四条通歩道拡幅事業は、四条通を含む歴史的都心地区に対し、安全で快適な歩行者空間を確保し回遊性を高めるとともに、公共交通の魅力向上を通じて都心へのアクセス性を高め、まちなか全体の賑わいを創出することを目的としている。歴史的都心地区の細街路を通行する自動車の5～6割は通過交通であることから、計画当初から「まちなか通過交通の抑制」を重要な課題として挙げていた。

このため、2007年の大規模社会実験では、四条通の歩道拡幅・トランジットモール化と一体的に一部の細街路の車両通行禁止を試行したが、局所的に自動車が集中する等の問題が発生したため、当面は規制を伴う手法は用いずに、通過交通の抑制に取り組むこととなった。続いて、海外で導入事例のある「シェアドスペース」について一部区間で試行したが、細街路の自動車交通量を減らさないと歩行者安全性の面で問題があると判断された。このような検討を経て、自動車の走行速度の抑制と、歩行者・自転車・自動車の通行位置の整序化を図ることを目的に、

- ・ 路側帯の拡幅（車両通行部の幅員を4mから3mに狭め、路側帯を引き直す）
- ・ 自転車用カラーライン（ベンガラ色）の設置
- ・ 幹線道路と細街路の接続部における看板（ロゴマーク）設置とカラー舗装（灰色）の導入

による「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備が検討された。この事業は、2012年に一部区間で実証実験として取り組み、2013年から2年間で歴史的都心地区全体の細街路に導入し、その後は歴史的都心地区の隣接エリアにも展開している。さらに、京都府警により歴史的都心地区内の三条通において速度規制が30km/hから20km/hに変更され、交差点において速度抑制のための凹凸のある舗装やカラー舗装が導入された。このように、歴史的都心地区全体で、道路管理者・交通管理者が協力しながら、安全で楽しく歩ける歩行環境の整備が進められている。



歩いて楽しいまちなかゾーン

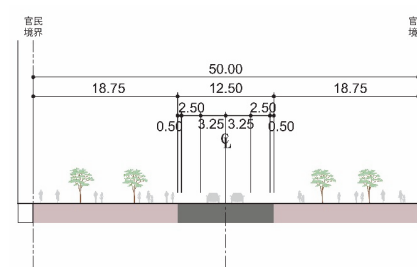
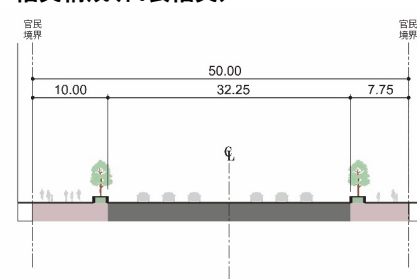
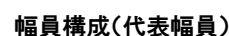
トランジットモールの導入により、
交通結節機能・歩行者の安全性を向上

JR姫路駅と世界文化遺産「姫路城」を結ぶ大手前通り周辺は、かつては城下町として栄え、現在も市の商業・業務の中心的役割を果たしているものの、昨今の社会・経済情勢を受け、回遊性の向上等、都心部における賑わい創出のための施策が求められていた。そこで、JR線の連続立体交差事業を契機として、姫路駅周辺の都市機能の強化と地区の魅力向上を目的とした、幅員再構成による歩道拡幅、および駅前広場の再整備を行った。

駅前広場のリニューアルに伴い、姫路城へのアクセス道路となる大手前通りを再整備し、歩行者の安全確保と快適性・回遊性の向上、公共交通の利便性向上を図った。また、駅前広場では、世界文化遺産「姫路城」を擁する城下町にふさわしい「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」をデザインの基本コンセプトとした整備が行われた。

トランジットモール化・幅員再構成による歩行者空間の創出

JR 線連続立体交差化事業によって南北市街地を結ぶ道路が増えるとともに、環状道路網が確保されたことから、大手前通りの駅側一部区間(十二所前線以南)について、公共交通を除く一般車両の通行規制(トランジットモール化)を実施した。これに伴い、車道を削減(片側 3 車線+停車帯→1 車線+停車帯)するとともに、歩道を拡幅し、歩行者にやさしい空間を創出した。姫路駅北駅前前のトランジットモールでは、駅前広場を含む街区から通過車両を排除し、通行はバス、タクシーといった公共交通のみとすることで、交通結節機能の向上を図っている。



出典：姫路市受領資料

駅を降りてすぐに姫路城が眺められるヴィスタ景が実現し、それを強調するように、車道両側の広幅員の歩道に敷かれた石畳が、姫路城へ向かって伸びている。



姫路城へのヴィスタ景を確保したシンボルロード

神門通り 島根県 出雲市

事例から学べるポイント

道路空間再編と沿道の修景により、 まちのにぎわいを創出

事業概要

神門通りは、出雲大社の参詣道として開設された道路で、かつて参詣客の往来が絶えなかったが、車社会の到来とともに歩行者が減り、往時の賑わいが失われつつあった。

そこで、出雲大社御本殿の「平成の大遷宮」を迎えるにあたり、一畑電車出雲大社前駅から大社入口までの330m区間を、観光客の安全と歩きやすさに配慮した「シェードスペース」として整備するとともに、島根県、出雲市、地元が一体となり、地域特性を活かした街並みの形成に取り組むことで、出雲大社の参詣道再生を図ることとなった。



神門通り

本事例の取組内容

幅員再構成による安全で観光客が歩きやすいシェードスペースの創出

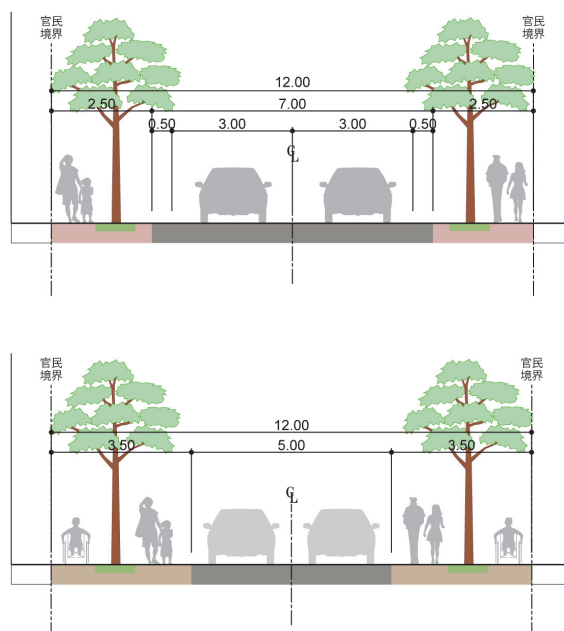
有効幅員 12mの「使い方」を見直し、歩道を拡幅した分、車道を削減し、中央線を消したほか、石張り舗装による速度抑制を図った。車道部の石張りは、大社境内の石畳との連続性を考慮し、境内同様、大判の石材を縦向きに敷き並べている。また、歩道部に採用した横向きの舗装パターンを、白線の内側にはみ出させることで、車道部が狭く見える視覚的な効果を生んでいる。歩道部と車道部を同一平面かつ同系統の素材(石畳)で統一したシェードスペースとすることで、歩車共存を図るとともに、白線の内側に歩道部の舗装が僅かににじみ出すことで、歩行者に優先権を与えている。



石張り舗装



幅員構成



出典：出雲県土整備事務所

山王通り
山形県
鶴岡市

現道維持による事業費の節約と、 利活用を考慮した整備による 地域活動の活性化を実現

事業概要

鶴岡市の中心市街地に位置する山王商店街では、郊外店舗の進出などにより売上高が減少傾向にあったが、平成6年から道路を舞台としたナイトバザールを開催し、商店街の活性化に取り組んできた。当初、両側の歩道が狭く危険な状況にあったことから道路拡幅を計画していたが、拡幅に伴う店舗の移転による活力低下などが危惧されたため、現道幅員を維持した幅員再構成を行うこととなった。歩車道全断面に無散水融雪を設けることで、除雪余裕幅を割愛し、歩道を拡幅するとともに、ナイトバザール等、イベント利用時の使い勝手に配慮した整備を行った。

本事例の取組内容

みち広場

ナイトバザールなどのイベント時に道路全体が舞台となるよう、歩車道を一体的に利用できるフラットな断面構成を採用した。イベントに必要な給排水装置を整備するとともに、拡幅に備えて既に沿道建築物をセットバックした区間にフリーマーケットゾーンとして広幅員の歩道を整備した。

幅員再構成

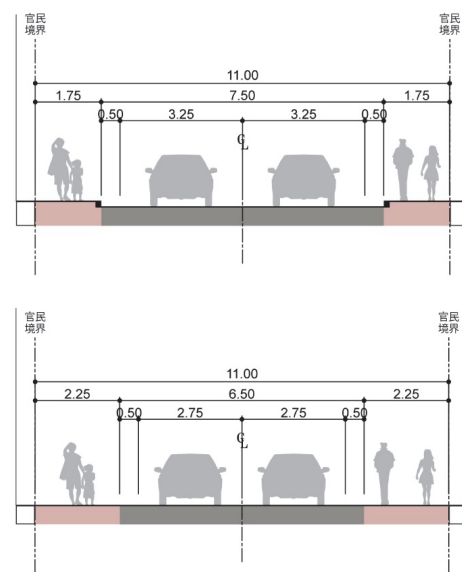
都市計画決定では幅員 18m へ拡幅する予定だったが、現道拡幅を行った場合、沿道の殆どの店舗が移転し、地域の活力が低下することなどから、現道幅員 (W=11m) を維持して再整備することとなった。

また、商店街の回遊性向上の観点から、歩車道全断面に水熱源ヒートポンプ方式の融雪装置を設置し、堆雪幅を割愛(車道を削減)するとともに、無電柱化によって、歩道の有効幅員を拡大した。



出典：鶴岡市

幅員構成(代表幅員)



ボラード

山形鋳物の特注品で、フットライトを内蔵し、植木鉢やのぼりを設置できるイベント装置としての機能を兼ね備えたボラードを設置した。なお、照明については、民地側でも商店街振興組合が同様に、山形鋳物の特注品で行灯型の照明を設置した。

事例から学べるポイント

道後温泉本館周辺広場
愛媛県
松山市

抜本的な交通体系の見直しと道路空間の高質化により、来街者のアクセシ性・観光拠点としての価値を向上

事業概要

道後温泉は、古くから四国を代表する観光地であり、本館は国の重要文化財に指定されている。本館正面の道路は、多くの観光客でにぎわう一方、通行する車両も多いことから、歩行者の安全確保が重要課題となっていた。

そのため、道後温泉本館と道後温泉駅をつなぐ周辺の道路体系を抜本的に再編することで、歩行者優先の空間を創出するとともに、景観に配慮した道路空間の高質化を通じ、地域の顔となる観光拠点として整備した。

本事例の取組内容

交通体系の見直し

道後温泉本館と道後温泉駅をつなぐ周辺の道路体系を抜本的に見直し、周辺道路の整備を通じて通過交通の主動線を変更するとともに、歩行者の安全確保を目的とした車両の進入禁止を実施した。

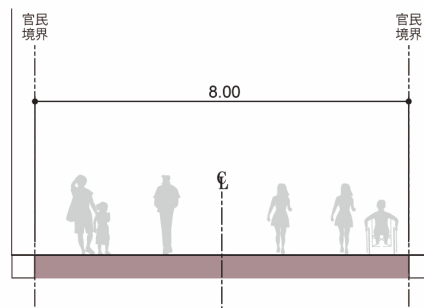
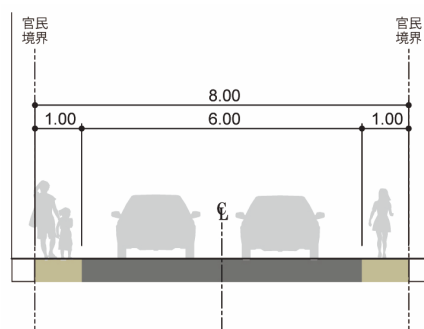
道路の付替え整備による歩行者優先空間の創出

整備前、本館の正面（西側）と北側は県道、東側と南側は市道であったが、これらを入れ替えることで、本館前の整備を市が主導的に進めることが可能となった。通行量の多い県道を本館の裏側に付替えることで、本館正面の道路を歩行者専用道路として再整備し、歩行者の安全を確保するとともに、石張り舗装などで景観の向上を図った。また、本館の裏側についても付替道路の整備に合わせて歩道を拡幅するとともに、トイレを備えたポケットパークを整備し、本館一帯を安心して周遊できる環境づくりを図った。



交通体系の見直し
出典：松山市

幅員構成(代表幅員)



ポイント 2-2-②

道路空間の再編により 多様な交通サービスの充実・ 交通結節機能の充実を図る

- 利用者にとって快適で便利なサービス水準を確保するため、都市の骨格となる公共交通軸を設定し、交通計画と地域づくりの施策をセットで集中的に実施する
- 公共交通軸へのアクセス交通を確保するとともに、乗換抵抗を減らすため、乗り継ぎポイントを整備する
- 公共交通と端末交通との結節空間の充実を通じ、公共交通と徒歩をつなぐ

- 都市全体における当該道路の役割を意識しつつ、交通ネットワーク再編（人を集める仕掛け、人が回遊する仕掛け、人を滞留させる仕掛け）と、都市機能更新（魅力的な拠点づくりの仕掛け、機能更新の仕掛け、既存機能の活用仕掛け、まちに住む人・働く人を増やす仕掛け、まちの魅力を面的に広げるためのシナリオ）の両面を睨んだ計画を検討することが望ましい。

具体的な取り組み

利用者が快適に、便利に利用できる公共交通サービスの充実

- 都市の骨格となる公共交通軸については、自家用車に過度に依存することなく、誰もが目的地へ移動できる環境を整備するため、リバーシブルレーンの導入、一般車の走行車線から物理的に分離されたバス専用空間を走行するBRTの導入、LRTの導入、連節バスの走行・停車が可能な道路構造の採用等、公共交通サービスの充実を検討する。
- コミュニティバスやデマンド交通等公共交通軸へのアクセス交通を確保する。



BRTが一般車の走行車線と物理的に分離したバス専用空間を走行する
(フランス・ナント)

自転車利用環境の創出

- 自転車と歩行者の分離により、安全性が高く、かつネットワークとして連続した自転車通行空間の整備を図る。
- 歩行者、自転車の安全性・快適性向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえ、自転車利用空間の適切な区間設定を行った上で、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車が車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの整備形態を設定する。

交通結節点における乗り換え利便性の向上

- 上屋・ベンチ等の整備により、バスの待合空間の充実を図るとともに、沿道と連携した快適な空間を整備し、沿道も含めた道路空間の一体的な利用を検討する。また、バスの乗り換え拠点であるバスターミナルの拡充についても、併せて検討する。
- 交通結節点では、周辺部における渋滞緩和のため、道路と鉄道の立体交差化、駐車場等の整備、満空情報の提供を含む案内の充実、上下移動の少ない歩行者動線の確保等を通じ、交通手段ごとの動線を整序化し、乗換利便性を向上させる。



鉄道、LRT、バスの結節機能を有するトランジットセンター
パークアンドライド用の駐車場も周辺に整備されている
(フランス・ナント)

交通結節点の高度利用

- 交通結節点に求められる多様な機能をバランスよく発揮させるため、駅前広場の立体的整備により、異なる交通手段を分離し、十分な交通容量を確保する。また、その上空部を上手に活用し、都市機能を集積させる。

公共交通と端末交通との連携

- 結節点及びその近傍に立地する施設に対する歩行者動線の確保・充実を図る。
- コミュニティサイクルの導入等、公共交通と徒歩をつなぐ交通システムの導入を検討する。

駐車場の適正配置

- 歩行による移動と自転車・自動車交通との接続を強化するため、自転車・自家用車・荷捌き駐車場等の適正配置を検討する。
- 駐停車の状況調査、周辺の駐車場の収容台数と利用状況の調査を実施し、駐車車の需給バランスと停車帯の幅員、停車帯の設置場所・台数、タクシーや荷捌きへの対応策について検討する。



駅周辺に地下駐車場が整備されている
(フランス・ストラスブール)

事例から学べるポイント

花園町通り
愛媛県
松山市

車線数の削減により歩行者空間と自転車道を確保し、自転車の回遊性・歩行者の安全性を向上

事業概要

花園町通りは、松山市駅の正面に位置する市内最大の幅員を有する道路で、市の玄関口として重要な役割を担う通りである。一方、大量の路上放置自転車に加えて、アーケードの劣化や空き店舗の増加など、一層の衰退が懸念されている。

このため、道路空間の再配分による快適な歩行者空間の創出、駐輪対策に加え、歩道部におけるイベントスペースなどの賑わい空間の創出について、社会実験による検討を進められてきた。

本事例の取組内容

道路空間再配分

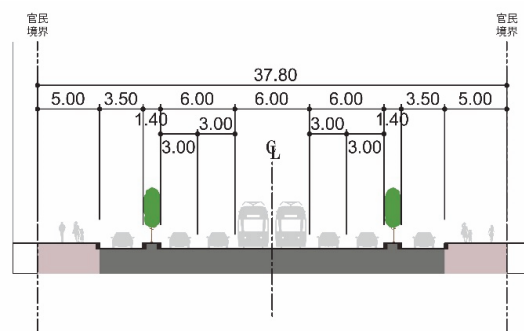
現況の片側2車線の車道を1車線にすることで、自転車道を設け、歩行者空間を拡大する計画である。自転車道は社会実験時は一方通行であったが、実際の整備では双方向通行を計画している。

また、荷捌きや乗降を目的とする駐停車の要望が強いことから、副道型もしくは車道に隣接する形で荷捌きスペースの設置を計画している。

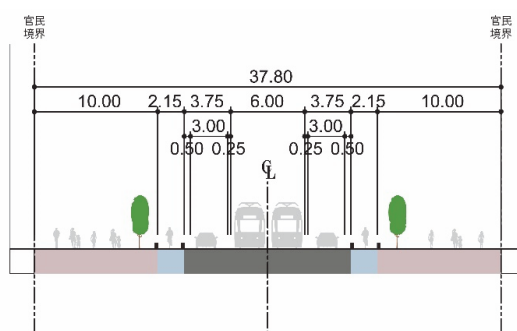
幅員構成



整備前



整備イメージ



出典：松山市

関連整備

花園町通りにおける大量の放置自転車を減らすため、周辺における路外駐輪場の整備を検討している。なお、道路内に来客用の駐輪場が必要との声を受け、路上駐輪場を一定程度確保する方向で検討を行っている。

大手モール
富山県
富山市

幅員再構成によりLRT 走行空間を確保し、 公共交通サービスの充実と エリア価値の向上を実現

事業概要

富山市では、都市機能が集積した中心市街地における重点的な拠点整備を行っており、中心部を走る市内電車を環状線化することで、富山駅周辺地区と中心商店街周辺地区のアクセス強化、都心地区全体の回遊性と魅力の向上を図ったものである。環状線化区間の整備にあたり、軌道施設と道路施設をトータルにデザインし、都心地区の顔としてふさわしい魅力ある街路空間を形成している。

本事例の取組内容

トータルとしての空間デザイン

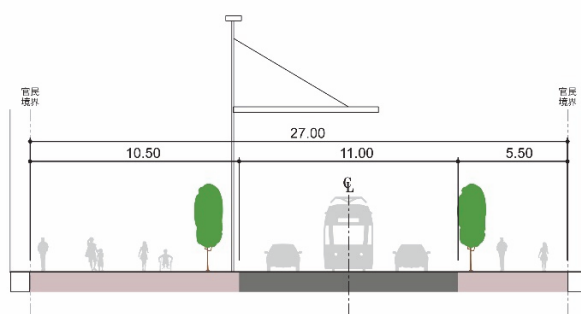
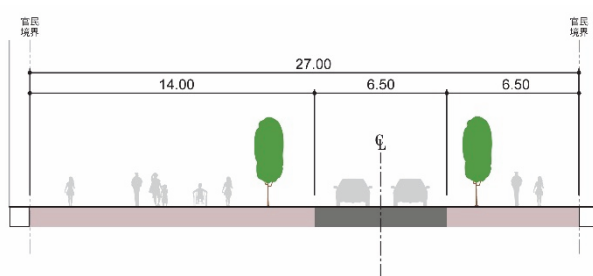
車両、電停、車道、歩道などの意匠(形状、色彩)をトータルでデザインした。道路のデザインについては、軌道・車道・歩道が一体的に見えるトランジットモールのような空間として、街路全面を黒御影石で舗装するとともに、架線柱と一体となった車道照明、バナーポールを兼ねた歩道照明を整備した。車両の外形デザインについては、将来的な南北の路面電車乗り入れに配慮して富山ライトレールと同型とした上で、外装色は富山ライトレールの有彩色7色に対し、無彩色とした。なお、電停と車両床面がほぼ同じ高さで、スムーズな乗降が可能な低床式車両を採用している。

幅員再構成によるLRT 走行空間の確保

有効幅員を変更せずに軌道を設置するにあたり、車道幅員を必要最小限に設定することで、歩道幅員の削減を最小限に抑えた。ゆったりとした歩行空間を確保した上で、イベント利用にも配慮した植栽配置を行い、木陰を利用したサークルベンチを設置している。



幅員構成



出典：富山市

事例から学べるポイント

御堂筋
大阪市
大阪府

側道の閉鎖により自転車レーンを創出

事業概要

御堂筋は、大阪市の中心部を南北に縦断する幹線道路であり、1937年の完成以来、80年にわたり、いちょう並木(大阪市の文化財として指定)が創り出す美観に象徴されるシンボルストリートとして広く市民に親しまれている。

市中心部の交通状況が変化する中、自動車交通量が約40年前に比べ約4～5割減少する一方、自転車交通量は約40年前の約6～7倍と大きく増加している。これにより、歩行者と自転車が歩道内で輻輳していたため、歩行者の安全と自転車の円滑な通行を確保することが求められていた。そこで、側道を廃止し、これを歩行者及び自転車のための空間として再編する計画が進んでいる。

近年の交通状況の変化を踏まえ、都市の魅力向上に資する取り組みとして、道路空間の再編により、「人にやさしく歩きやすい空間」、「憩いや交流、活力形成に資する空間」、「大阪の顔としてふさわしい空間」の形成を目指している。

本事例の取組内容

側道の閉鎖による自転車レーンの創出

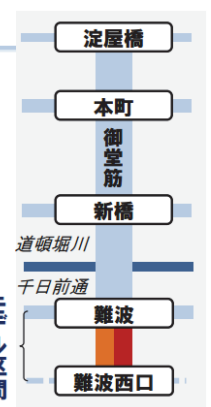
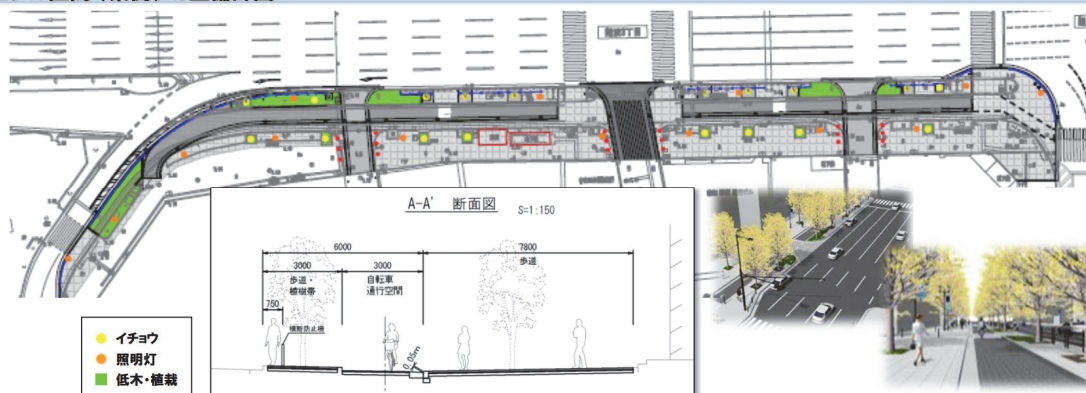
大阪市では、「御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備」を実施し、喫緊の課題である歩道内における歩行者と自転車による輻輳の解消を図るとともに、モデル整備により道路空間再編の将来イメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、にぎわい形成等の検証につなげていくことを目指した。

そこで、大阪市では、約200mの対象区間において側道を閉鎖し、これを自転車専用道路として整備するとともに、歩道の拡幅を行った。このモデル区間の整備によって、千日前通以北の御堂筋での本格実施における問題点・課題の抽出と効果検証を行うとともに、今後の事業展開に関する基礎データの収集に取り組んでいる。



モデル区間の整備状況

モデル区間（東側）の整備計画



モデル区間の整備計画

出典：御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備リフレット

熊本駅城山線
熊本県
熊本市

サイドリザベーション方式により、利用者の 利便性・安全性を確保

事業概要

九州新幹線の開業に伴い、熊本駅では在来線の連続立体交差事業、地域高規格道路と駅を結ぶ都市計画道路事業、駅西土地区画整理事業などの「熊本駅周辺地域整備事業」を進めている。

河川を中心とした「水辺の景」、駅を中心とした「出会いの景」、道路を中心とした「木立の景」から構成される「パークステーション」のコンセプトの下、「木立の景」の軸となる都市計画道路 熊本駅城山線において、現道拡幅、市電サイドリザベーション化を実施し、街路樹の中を人や車、市電が通る「森のみち」を整備したものである。

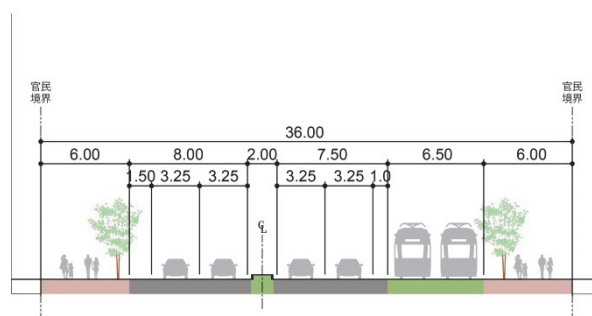
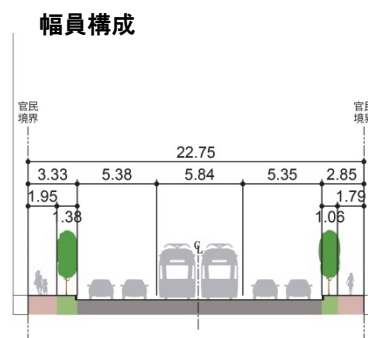
本事例の取組内容

サイドリザベーション方式により、利用者の利便性・安全性を確保

道路を横断せずに市電の乗り降りができるよう、上下線の軌道を歩道寄りに移設した。既存軌道のサイドリザベーション化としては、日本で初めての本格的な試みである。

安全確保の一環として、歩行者や二輪車等の軌道内への進入を防ぐため、軌道敷の歩道側・車道側両方にフェンス又は植樹帯を設置しており、専用軌道のような景観となっている。軌道とは反対の東側歩道が河川に面しており、乗降の需要がないこと、西側沿道の大規模開発と同時に計画を進めることで沿道の出入りを事前に制限できたことから、サイドリザベーションによる沿道への影響を最小限に抑えることができた。

安全上の観点から交差点部に路面電車専用の信号が設置されたことで、サイドリザベーション化区間における所要時間は延びたものの、道路を横断せず路面電車の乗降が可能となったこと、停留所に屋根及びベンチが設置されたこと等を受けて、利便性が向上した。



出典：熊本市

新潟 BRT
新潟県
新潟市

事例から学べるポイント

現行の道路空間を活用した段階的な BRT の導入により、公共交通サービスを強化

事業概要

新潟市は、本州日本海側における唯一の政令指定都市で、人口 81 万人を有する拠点都市である。一方、低炭素都市の観点からみると、県庁所在地としては全国ワースト3位となっている。これは、代表交通手段分担率の約 70%が自動車という、高い自動車依存によるところが大きい。

このため、新潟市では、環境負荷が少ない超高齢社会に対応できる持続可能な都市を目指し、公共交通を中心とした都市交通戦略を策定し、都心部における BRT (Bus Rapid Transit、次世代型バスシステム) の導入に取り組んでいる。

本事例の取組内容

BRT 運行に向けた段階的整備の実施

平成26年度の導入段階では、専用走行路、島式ホームの設置は行わず、現行のバスレーンを活用した。BRT 導入以降、交通の流れの変化などを観察しながら現地で検証を行い、その結果を踏まえ関係機関と協議を行った上、地元の理解を得ながら、概ね5年を目途に段階的な整備に取り組む予定としている。

○現在



自家用車に対する交通誘導の変更



・現況の“明石通りへの誘導”を、“柳都大橋への誘導”への変更を図る
例) 案内標識、信号現示 等

○平成 26 年度 BRT 運行開始時点

◆専用走行路、島式ホームの設置は行わず、現在のバスレーンを走行。



段階的推進に向けた現地検証施策の実施
(平成 27 年度～)



・以下のような検証を行いながら進める。
例) 一般車の通行車線を制限、既存のバスレーン機能を強化、東大通りに島式ホームを先行設置 等

○平成 31 年度頃を目途に 道路中央部への専用走行路設置を目指す

◆関係機関と協議の上、地元の理解を得て、概ね5年の間を目途に段階的な整備に取り組んでいく。



BRT 運行に向けた段階的整備計画
出典：新潟市「新潟市 BRT 第 1 期導入計画」

ポイント 2-2-③

道路空間を有効利用し、活用される 滞留空間として利用転換を図る

- 遊休化した道路空間の再編や、道路空間の再配分による滞留機能の充実により、活用される滞留空間として利用転換を図り、歩行者ネットワーク上に憩いや溜まりの空間を創出する
- 賑わいや交流を創出するため、楽しく歩ける回遊ネットワークを形成する

- 交通環境の変化に応じて、都市全体の道路ネットワークの中で対象道路が担うべき機能も変化する。自動車交通量が減少するなどして、対象道路の交通負荷が低下する場合は、道路幅員の再構成により、自動車の通行機能を削減し、滞留機能に空間を振り分けることが可能となる。
- こうした見直しにより、安全で快適なゆとりある歩行や滞留を可能とする空間をまちの中に創出し、まちづくりを誘導することが望ましい。

具体的な取り組み

住民や来街者が自由に憩い・集える滞留空間の創出

- まちの回遊性向上のために歩行者ネットワーク上に、休憩などができる憩い・緑陰空間を整備する。
- 街区単位での共同化を促進し、街角広場などの公開空地やゆとりある歩行空間を整備する。
- 沿道住民が日常的に利用するとともに、お祭り等のイベントができるまちなか広場を創出する。
- 人が自然と集まり、交流する場となるよう、木陰を創出し、休憩のためのベンチを適宜設える。



出典：名古屋市資料に基づき一部加筆



暑い地域では、木陰の休憩場所に自然と人が集まる
(メキシコ・オアハカ)



沿道と接続しない浮島のような形で
オープンカフェが展開している例
段差を上手に使いフラットな
滞留空間を生み出している
(フランス・ポルドー)

回遊性を高める歩行者ネットワークの構築

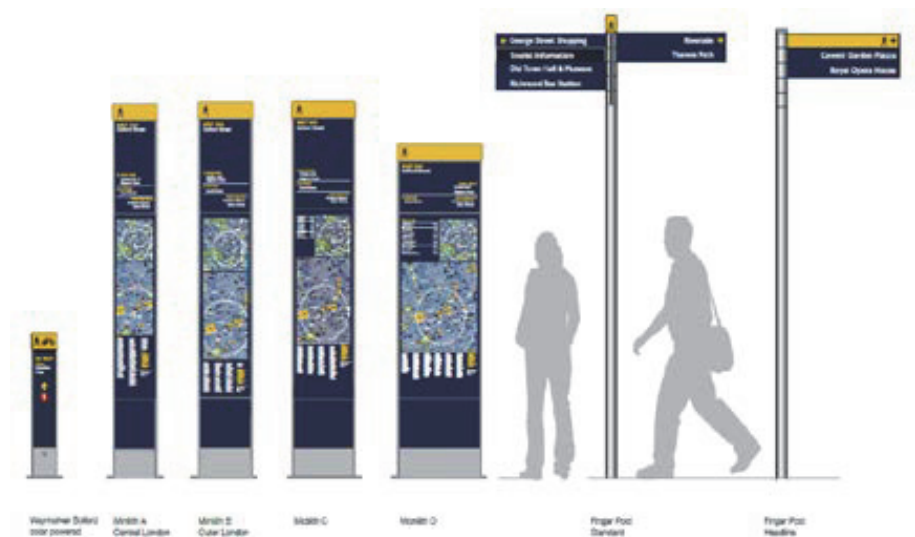
- 沿道の統一されたまちなみや低層部の連続するにぎわいなど、歩いて楽しいまちを演出する。
- 主要な回遊ネットワークとなる道路空間では、歩道拡幅、自転車走行空間の整備、緑化などの環境整備を行い、安全で快適な歩行者環境を創出する。

歩行者用サインのデザインの工夫

- 来街者を目的地へ確実に誘導し、効率的に回遊してもらえるよう、サインはユニバーサルデザインに対応した構造とするとともに、デザインを統一する。

サインのデザインの基本的な考え方

- ・シンプルで認知性の高いデザインとする
- ・ユニバーサルデザインとする
- ・連続性のある計画的な配置を行う
- ・統一したルールを設定する



市内で統一されたデザイン性の高い案内サイン
(イギリス・ロンドン)

出典：ロンドン市交通局

長野中央通り
長野県
長野市

事例から学べるポイント

歩行者空間の拡充と休憩所等の設置により 回遊性・滞留機能を向上

事業概要

長野中央通りは、JR長野駅から善光寺に至る中心市街地の南北軸を形成する歴史ある参道で、古くから市民や観光客が訪れて賑わってきた。しかしながら、近年、商業の郊外化の進展により、中心市街地の衰退に危機感を持った地域商店街が中心となって、道路のあり方を検討し、歩行者優先の道路整備を推進した。車道幅員の削減により歩道を拡幅し、車中心から歩行者のための道路に転換することで、まちなかの回遊性や魅力を向上させ、中心市街地の活性化を図ったものである。

本事例の取組内容

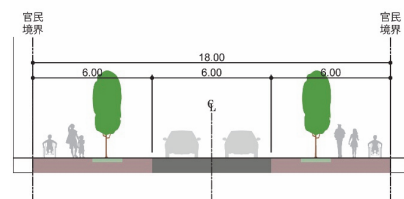
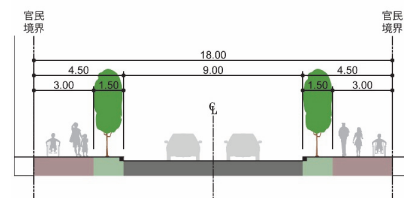
幅員再構成

数回の社会実験を経て、車道を削減し歩道を1.5m拡幅することとなった。実験時には、スラローム車道なども検討されたが、直線の線形を採用した。舗装は、歩車道共に石張り舗装となっており、歩道は既存歩道との一体性から同系色、車道は歩行者優先を印象付けるため、敢えて明度の高い桜色の御影石を採用した。また、歩行者空間の連続性と車両の速度抑制を考慮し、バス停留所の切り込み、及び荷捌き場は設けていない。この他、イベント時などにおける道路空間の柔軟な活用に対応できるよう、歩車道境界はフラットとした。



出典：長野市

幅員構成



休憩場所等の設置

拡幅されたゆとりある歩道の各所に、休憩スポットを配置した。区間ごとに異なる形状の施設デザインを採用し、長野駅近傍の区間では近代的なデザイン、善光寺に近づくに従い「和」を意識した空間デザインとした。また、長野オリンピックの表彰式会場であったセントラルスクエアに、休憩場所や写真スポットを兼ねたポケットパークを整備した。

道路附属物

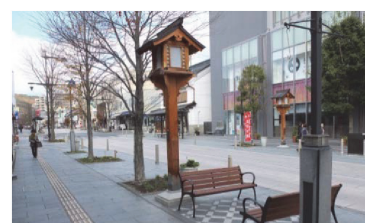
ボラードは、イベントなどの様々な利用に対応するため可動式とし、車道舗装に馴染む色彩とした。また、参道としての雰囲気づくりのため、既存のモニュメント(灯籠・丁石・石碑など)をアップライト照明によって顕在化させ、歴史を感じさせる歩行空間を演出している。



ボラード



モニュメント



灯籠

北3条広場 北海道 札幌市

道路から広場へ都市計画変更することで、 滞留空間を創出

事業概要

北3条広場(愛称:アカブラ)は札幌駅前通と市の歴史的観光資源である北海道庁赤れんが庁舎の間に誕生した広場である。快適で楽しいまち歩き場の、及び様々な活動や憩いの場として整備された、道路と広場の機能を併せ持つ公共空間である。この場所は、かつて都市計画道路「北3条通」として運用されていたが、平成19年に広場としての都市計画決定を受け、隣接する敷地におけるビル建設に合わせて、一体的な空間デザインの整備が行われた。

本事例の取組内容

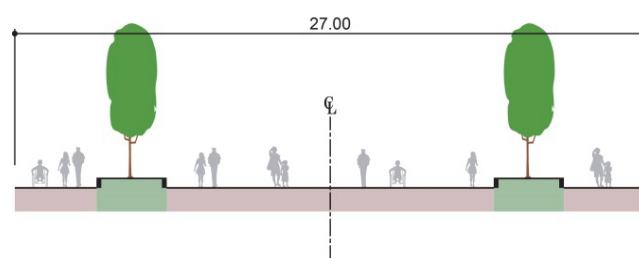
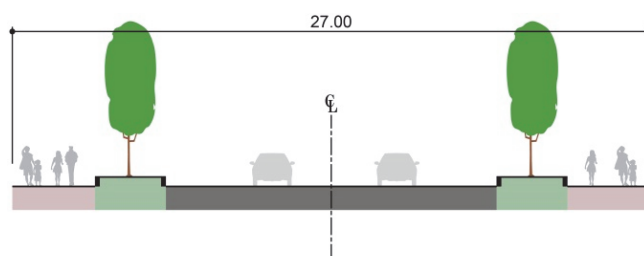
道路の広場への転換

北海道庁赤れんが庁舎やイチョウ並木といった既存の地域資源を生かしながら、地域性を感じさせる赤レンガを敷き詰めた広場の空間を整備することで、札幌の歴史と文化が感じられる魅力的なスポットへと生まれ変わった。

本路線は、「札幌舗装道路発祥の地」でもある。当時の車道に用いられた木製レンガによる木製舗装が現在も赤レンガ舗装の下に保全されていることから、広場内に北3条通の歴史や木塊舗装を紹介したモニュメントを設置した。



幅員構成(代表幅員)



出典：札幌市

管理体制の構築(稼働率向上方策)

通常、道路を通行以外の目的で使用する場合、使用者が個別に関係機関から許可を受ける必要がある。そこで、札幌市は本路線を都市計画広場として位置づけ、これを独自の広場条例に基づいて管理することにより、原則、使用者は広場管理者(指定管理者制度導入のため、指定管理者)に利用を申し込み、許可を受けることで利用が可能となり、使用に係る手続きが大幅に簡素化された。

事例から学べるポイント

浜松市ギャラリーモール・ソラモ
静岡県
浜松市

民間事業者による廃道の広場整備により、 集客力・回遊性・拠点性を向上

事業概要

JR浜松駅と遠州鉄道新浜松駅を結ぶギャラリーモールは、歩行者専用の市道であったが、隣接する多目的ビルの再開発に合わせ、モールと両側の建築物を一体的に利用できるよう、これを廃道し、広場として再整備したものである。旧多目的ビル内のイベント広場の機能を代替させるため、大屋根を設置し、全天候型のイベント広場とした。

再整備にあたり、道路法に基づく市道認定は廃止したが、通行機能を確保するため歩行者専用道路としての都市計画決定は変更せず、道路の付替えも行わなかった。

本事例の取組内容

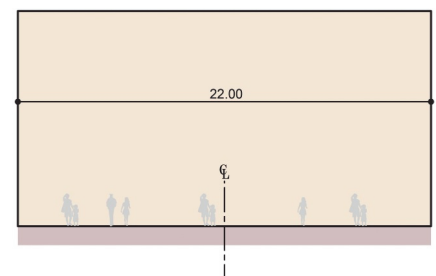
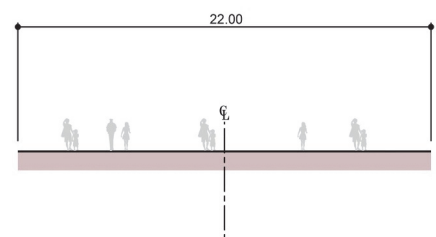
民間事業者による廃道の広場整備

当初、立体道路制度による整備を検討していたが、当時は道路の新設や改築に適用するための制度であったため、既存道路の活用へ適用することができなかった。そこで、道路上空に床を設けることはできないことから、道路法上は廃道とした上で、通行機能を将来的にも担保する必要があったことから、都市計画決定は変更せず、歩行者専用通路兼広場としてこれを位置付け、付替え道路の整備も行わなかった。

これにより、民間事業者（遠州鉄道㈱）が、浜松市から行政財産の目的外使用許可を得た上で、広場上空及び地下に建築物を設置することが可能となった。通行機能を確保したイベント広場を沿道商業施設と一体的に整備することで、施設の集客力、及びエリアの回遊性・拠点性が向上した。



幅員構成(代表幅員)



出典：浜松市

ポイント 2-2-④

道路空間と沿道街区を融合し、 一体的な空間形成を図る

- 公有地である道路と民有地である沿道を一体的に取り扱うことで、道路空間と沿道街区の融合を図る

- どれほど美しい道路をつくっても、沿道の建築物にシャッターが下りたままでは、心地よい風景・住民に愛される風景とはならない。
- どれほど細心の注意を払って道路照明柱をデザインしても、その周りに電柱や標識、店舗看板が乱立しては、期待した効果を発揮することはできず、デザインに投じた労力は徒労に終わってしまう。
- 地域づくりに取り組む道路の沿道では、民有地における建築デザインの誘導や、民有地と道路の中間領域の整備に配慮し、道路区域と民有地が一体となった道路空間の形成に努めることが求められる。

具体的な取り組み

道路と沿道建築物との連携

- 道路整備と一体となった沿道地域の整備を検討し、沿道地域のまちづくりとの連携を図る。
- 商店街等の沿道市街地の機能の維持・向上や、幹線街路の沿道にふさわしい健全な土地利用を推進する。



沿道店舗とワークショップを重ねて実現した、通りと沿道店舗の一体的な整備
沿道敷地内を歩道と同一平面かつ同様の石畳で整備し、
官民境界を目立たせないようにした上で、テーブルやベンチを設置している
(出雲大社「神門通り」、出雲市)

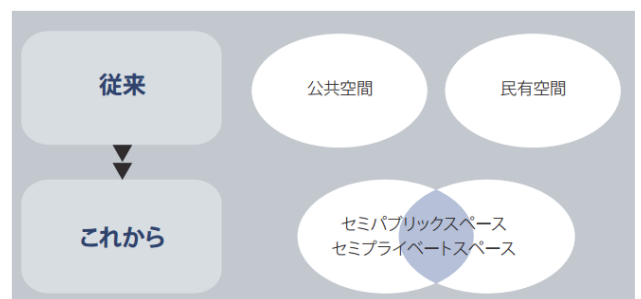
出典：名古屋市

道路空間と沿道街区の融合

- 公有地である道路空間と民有地である沿道街区の境界において、相互の融合を図る。
- 管理主体は明確にしつつも、空間的には区別が曖昧な「沿道空間」として公共空間の一体的な整備を図る。公民が公共空間をシェアすることで、オープンカフェやイベントをはじめとする文化活動、及び商業活動の活発化を図ることができる。（公民による沿道空間のシェア）

【街路空間の構成要素】

（イ）都市のシンボルとなり、賑わいの骨格となる公共空間
 一目抜き通り（メインストリート）、商店街、まちなかの河川、運河等—
 ○メインストリートの公民協働による景観誘導・形成への活用
 ○都市を代表する祭りやイベント、パレード等の活用
 ○地域に根付いた日常的・定期的なイベント等の活用（定期市、オープンカフェ、ワゴンセール）
 （ロ）回遊の核となる広場空間
 一駅前広場、公園・広場、公開空地、アトリウム空間、セットバック空間—
 ○駅前や主要な商業施設が集まる交差点等、まちの回遊性の核、賑わいの核等
 公民によるオープンスペースへの活用
 ○歩行者の憩いの場や賑いを演出するパフォーマンス、オープンカフェの活用



今後の街路空間のあり方

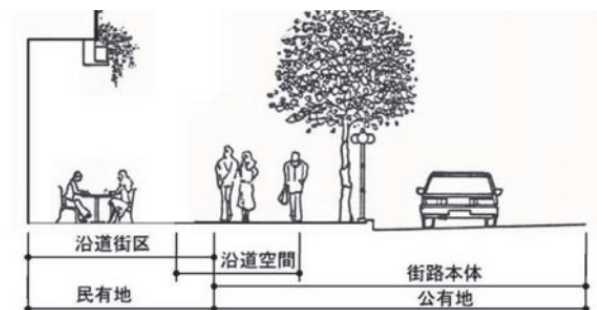
出典：「沿道まちづくりのすすめ」 財)都市づくりパブリックデザインセンター



沿道店舗が道路空間ににじみ出して営業している例
 商業活動が路上ににじみ出すと、通りの雰囲気や賑わいが生じる
 （メキシコ・メキシコシティ）

歩行環境の促進

- セットバック等によって民地側にも歩行者空間を創出することで、歩行環境を向上させる。
- また、歩道の拡幅部分にベンチや植栽を設置することにより、憩いのスペースを提供する。



歩行環境の向上

出典：「街路の景観設計」 土木学会編/昭和 60 年 12 月

事例から学べるポイント

川越一番街
埼玉県
川越市

都市計画道路の整備と沿道の一体的なまちづくりにより、交通渋滞を解消するとともに、沿道商店街の賑わいを創出

事業概要

川越は、江戸城の北の守りとして栄えた城下町で、いまなお江戸時代の町割りが色濃く残っており、とりわけ中心市街地の幹線道路でもある一番街には、蔵造りの町家が数多く残っている。しかしながら、既往の都市計画決定では道路の拡幅により、歴史ある町並みが失われる恐れがあった。このため、交通体系の見直し等を経て、現道幅員を維持する都市計画へ変更し、町並み保存と歩行環境の改善を図った。一帯が重要伝統的建造物群保存地区に指定されたことで、建造物の修景や支道の整備が積み重なり、エリアとして魅力的な空間を創出している。

本事例の取組内容

都市計画道路の計画見直し

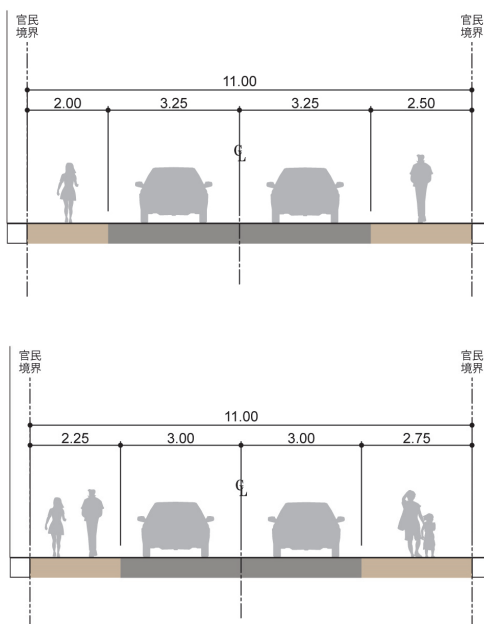
川越一番街では、昭和37年に幅員20mへ拡幅する都市計画決定がなされて以来、沿道地権者が街路事業に合わせた建て替えを望んだため、結果的に歴史的建築物が存置された。昭和50年以降、歴史的な町並みの価値が見直され、一番街一帯は重要伝統的建造物群保存地区に指定された。こうした状況の中、町並み保存の動きに合わせて、中心市街地への流入抑制を中心とする交通体系の見直しが進み、バイパス整備の計画を受けて、現道幅員(11m)を維持する都市計画変更が実現した。

歩行環境の整備

車線の幅員削減による路側帯の拡幅については、バスなどの大型車両の通行も考慮して、各側0.25m程度の変更に抑えた。路側帯の幅員を十分確保できない区間については、沿道建築物への影響がない範囲内で、部分的な拡幅を実施している。



幅員構成(代表幅員)



出典：埼玉県

丸の内仲通り
東京都
千代田区

車道幅員の削減と壁面後退により、 市と地権者が協働で人中心の空間を創出

事業概要

丸の内仲通りは、東京都心部の業務中心エリアである千代田区大手町・丸の内・有楽町地区（通称：大丸有地区）の中心軸として、地区を南北に縦断する区道である。1990年代以降、沿道の老朽化した建物の更新が進む中、官民が通りの景観整備や活性化に取り組むとともに、車道幅員の削減、歩道拡幅により人中心の空間を創出した。民地の掘出をはじめ、千代田区と沿道地権者が協働で取り組むことで実現したもので、管理運営についても官民が協力して取り組んでいる。

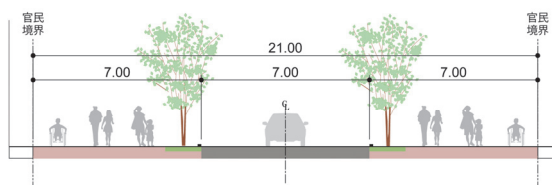
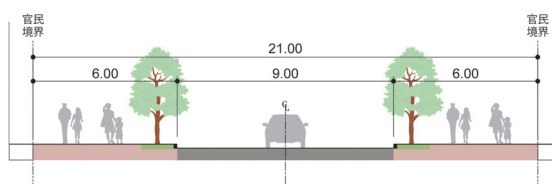
本事例の取組内容

道路線形・幅員の再構成

線形は従前の道路中心線を継承しつつ、歩車道の幅員再構成を行った。社会実験により、路上駐車状況の変化や停車車両脇を走行する車両について危険性の有無を確認するとともに、将来的な沿道建物の建替時における駐車場出入口の整備方針を総合的に勘案して、車道幅員を9mから7mに削減している。



幅員構成



出典：千代田区

道路附属物の設置

歩車道境界には、取り外し可能なオリジナル・デザインのボラードと、プランターを設置している。また、街路灯は、バナーやハンギングフラワーを設置できるようになっており、仲通りの賑わい演出に大きく貢献している。

事例から学べるポイント

牧之通り
新潟県
南魚沼市

道路と沿道建造物が連携した風情あるまちなみ整備により、商店街のにぎわいを創出

事業概要

牧之通りは、旧塩沢町の中心市街地を縦貫する路線である。かつては旧三国街道沿いの宿場町として栄え、歴史と文化のある商店街であったものの、近年は郊外型の大型店舗の隆盛により停滞感を強めていた。このため、都市計画道路として現道拡幅による歩道の新設や電線類の地中化を行い、安心・安全な歩行者空間を創出するとともに、地元組合が旧三国街道の趣を再現するために景観協定の策定をはじめとする景観まちづくりに取り組むことで、統一感のある新たな街路空間が創出された。

本事例の取組内容

壁面後退(セットバック)

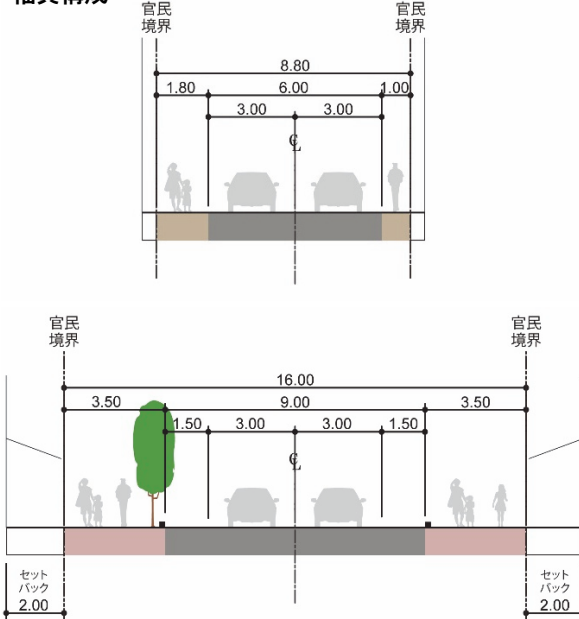
街路事業にあわせて沿道の建築物を2m幅で壁面後退(セットバック)した上で、この部分に連続する雁木(延長350m, 両側)を整備することで、統一感のある特徴的な景観を創出するとともに、夏の日差しや冬の降雪に対応した快適な公共空間を創出している。また、従来の防犯灯に代わり、雁木の柱に取り付けた照明による雁木内・歩道部分のライトアップ、及び雁木の屋根に設置された照明による通りを挟んだ向かい側の建物に対するライトアップを行うことで、魅力的な夜間景観を演出している。

空間のデザインルールによるまちなみづくり

板張り外壁の建物が数多く残るまちの特性を活かすため、沿道住民で構成する「牧之通り組合」が中心となり、沿道建築物の外観・意匠の統一、色彩の制限などを定めた建築協定「まちなみ形成協定」や「デザインルール」を締結し、旧三国街道の宿場町として栄えた雪国特有のまちなみの復元を進めてきた。組合では、「まちなみ形成協定運営委員会」を設け、地区内に建築する建物等の色彩・形状などを審査した上で、「まちなみ景観協定合格証」を交付している。



幅員構成



出典：新潟県

聚楽横丁
兵庫県
神戸市

事例から学べるポイント

近隣住環境計画制度の活用により、 路地空間の個性を活かした住環境を形成

事業概要

聚楽横丁は、新開地本通の後背地に形成された路地空間である。ヒューマンスケールの空間に、飲食・娯楽・サービス等の施設や住宅が軒を連ねる横丁であるが、私道2項道路であることから、建築行為が起ればセットバックにより4mに道路が拡幅され、路地空間の持つ個性がなくなる恐れがあった。このため、安全性を確保しつつ路地空間の持つ良さを維持できるように、神戸市の「近隣住環境計画制度」を活用し、横丁らしい風情ある景観づくりに取り組むとともに、併せて舗装の高質化を実施したものである。

本事例の取組内容

検討体制(新開地周辺まちづくり協議会)

地域住民及び商業者からなるまちづくり協議会を中心に、横丁の整備を検討した。聚楽横丁は私道であるため、まちづくり協議会及び地元まちづくりNPO法人が事業計画と工事発注を実施している。整備後には、まちづくりの方針、路上のうるおいづくりやファサード・照明についての考え方を示した「聚楽横丁まちなみガイドライン」を作成し、横丁らしい景観づくりに取り組んでいる。

近隣住環境計画制度を用いた路地空間の整備

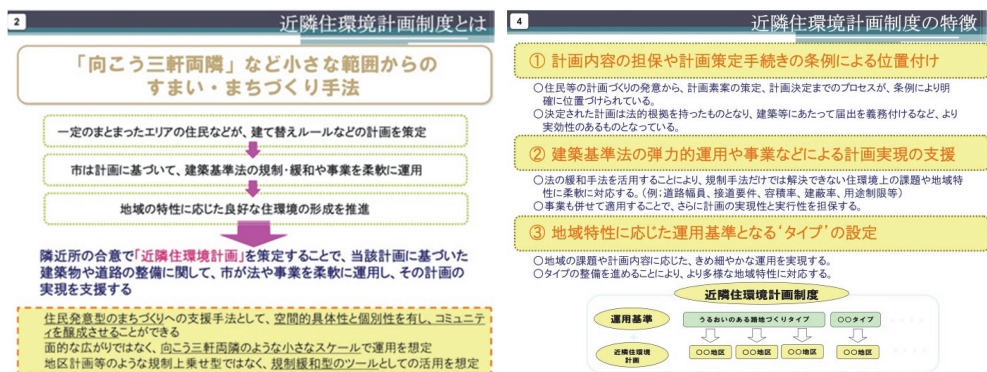
横丁の路地は私道2項道路(建築基準法第42条第2項の道路)で、道路の中心から2.0mまでの範囲を主要路地空間として確保する必要があるため、建築行為が起こった場合、セットバックによって4.0mに道路が拡幅され、路地空間の持つ個性が失われる恐れがあった。

そこで、安全性を確保しつつ路地空間の持つ良さを維持できるよう、市の「近隣住環境計画道路制度(うるおいのある路地タイプ)」を利用して、中央部分の幅員2.7mを超える範囲は、風情とうるおいある横丁空間として、以下の取り組みを実施した。

- ①住環境形成や利便性確保のためオープンスペースを確保する。
- ②緊急時の車両通行や歩行者避難等の障害となるものは設けない。
(設置できる花壇の高さは概ね10cm程度までとする。)
- ③風情とうるおいある横丁空間づくりや美化に努める。



路地空間の整備



近隣住環境計画制度の概要
出典：神戸市

事例から学べるポイント

鉄輪温泉
いでゆ坂等
地区内街路
大分県
別府市

面的な歩行空間の整備により、 回遊型の観光パターンを創出

事業概要

別府八湯の一つである鉄輪温泉地区は、湯治場として栄え、豊富な温泉に恵まれた別府を代表する温泉場である。しかし、近年の交通事情の変化、住民の高齢化、まちの魅力づくりの弱さなどから、観光客数が減少し、将来への危機感が高まっていた。

このため、ふれあいと情緒ある温泉街の賑わい再生、うるおいに満ちた湯けむりたなびく交流型観光地の創出を目標に掲げ、人的交流が活発で賑わいのある観光拠点づくりに取り組んできた。観光交流センターを併設した温泉施設や広場の整備、地区内道路(全9路線)の石張り舗装など、面的な整備を通して、路地裏・湯けむり散策が楽しめる温泉街としてまちの再生を図ったものである。

本事例の取組内容

景観整備上の工夫により、自動車走行速度の抑制と維持管理の負担軽減を実現

メインストリートであるいでゆ坂と周辺の路地を、昔ながらの情緒と味わいある魅力的な温泉街として再生するため、石畳舗装をはじめとする景観整備を実施した。空間デザイン上の特徴として、路側帯は明示せず、舗装パターンと側溝によるイメージ狭さくやハンプを用いた自動車の速度抑制を図っている。

また、石畳舗装の下に温泉管共同BOXを整備し、温泉間をまとめて埋設するとともに、随所に管理孔を設けることで、温泉管の維持管理に伴う道路掘削を解消した。

面的な歩行者空間の整備により回遊型の観光パターンを創出

メインストリートのいでゆ坂だけでなく、周辺の9路線についても面的な景観整備を実施することで、地区全体の歩行環境を整え、回遊性の高い空間を創出している。温泉情緒溢れる街並みを演出するため、街路灯についても石畳舗装の整備と併せ、メインの通りには和風の街路灯を、裏路地には風情を醸し出すため裸電球を設置している。

整備後は、整備路線を NPO 法人鉄輪湯けむり倶楽部主催の湯けむり散歩コースに組み入れるとともに、地区内に点在する温泉遺産の活用を図った。市営温泉の建替えに伴い、観光交流センターを併設し、観光客と地域住民が交流する新たな観光拠点を創出するとともに、鉄輪むし湯と元湯跡地などに、人々が集まりふれあいができる空間としてポケットパークを整備し、フリーマーケット等を通じた地元住民と観光客の交流を図っている。面的な街路整備と併せ、これらの拠点整備を行ったことで、まちの回遊性が向上し、まち歩きを楽しむ観光パターンが生まれている。



観光交流センター「鉄輪むし湯」



むし湯ポケットパーク



まちおこしセンター「地獄蒸し工房 鉄輪」

出典：別府市

→88 ページより

プロジェクトストーリーコラム(その3)

2-2. 空間デザインの検討

(11) 交通の流れを変える

ポイント 2-2-①人・車の関係を見直し、人優先の道路空間を形成する

【人の居場所を大事にした道路空間のデザイン】

トオクノデザイン事務所の小田原、交通工学コンサルタンツの宇都宮は、アナタノ市の中心市街地の特性を調べ、堀川通と堀川の空間としてのポテンシャルを分析すると、シンボル軸の整備の4つの基本方針を提案した。

- ①堀川通の南行車線を、歩行者と自動車が共存するシェアスペースとして再構成する。
- ②バスストップ、荷捌き車両停車帯、駐輪場、シェアサイクルステーション等を整備し、交通結節機能を強化する。
- ③緑地公園と堀川通を一体的な空間としてデザインし、落ち着いて堀川の流れを眺めることができる滞留テラスを数ヶ所配置する。
- ④堀川通沿道にある旧銀行支店を、まちづくりの拠点施設として位置づけ、堀川通と一体的に整備する。

(12) 説明の力

ポイント 2-2-①人・車の関係を見直し、人優先の道路空間を形成する

【庁内調整】

大森は、小田原・宇都宮の提案を整理して、課長の笹土へ報告した。笹土は、道路管理畑のキャリアが長い。

資料説明を一通り聞き終わると、笹土は口を開いた。

「堀川通に車が入れなくなしたら、周辺が混雑するようになるんじゃないのか？」

「シェアスペースは、車を完全に排除するものではありません。少し車に遠慮してもらうための工夫をします。また、周辺道路の交通上の影響が心配だったので、検討しております。」大森は簡易な交通量配分結果を示した。交通工学コンサルタンツの宇都宮が関係者説明用にと準備していた資料だ。

「もともと堀川通の交通容量は小さいですし、幹線道路の抜け道として使われていることもあって、隣の幹線道路に交通量を載せ替えてもさほど混雑度は上がらないと見られます。」

「他にも気になる点がある。道路は、人や車の通行のための空間が本義だ。休んだり、イベントをしたりといった機能は、どこか別の場所でやれば良いだろう。わざわざ道路にそのための施設を設置するほどのことなのか。」

(13) デザインの力

ポイント 2-2-①人・車の関係を見直し、人優先の道路空間を形成する

【合意形成】

『歩いて楽しいまちづくり検討委員会』が開催された。

デザイナーの小田原の提案は、委員たちを身構えさせるには十分なインパクトを持つものだった。

そもそも、委託業務の検討対象範囲は、『シンボル軸を構成する空間』となっていたが、この提案は道路だけにこだわらず、周辺施設までを含めた総合的な空間像を見事に描き出していた。

ほとんどの市民委員と行政委員は、基本的に賛意を示したが、沿道商店の店主の一人、近江田は、車で寄り付きができなくなることへの懸念を示し、「諸手をあげて賛成する訳にはいかない」と締めくくったのだった。

→147 ページへつづく