

I 道路空間の機能拡充・質的向上の基本的な考え方



緑道と一体となった道路空間の再整備により、歩行空間と滞留空間が共存する快適な歩行者モルを整備
九品仏川緑道(東京都・目黒区 | 世田谷区)



スラロームの導入による車両の速度抑制と併せてアーケードを撤去するとともに、高質な空間をトータルデザイン
ロープウェイ通り(愛媛県・松山市)

1. デザインガイドの目的・方針

(1) 目的

- 近年、地域づくりの観点から、沿道の施設や公共交通サービス等と連携した公共空間としての道路の機能拡充・質的向上が求められている。全国各地において、既存の道路空間の再整備と併せて、道路空間を利用した多様なサービスや地域活動が展開されてきた。
- 本デザインガイドは、まちなかの道路空間を機能・空間形態別のデザインパターンに類型化した上で、各デザインパターンの採用にあたり留意すべき計画・設計上の技術的事項を整理したものである。

(2) 対象

- 本デザインガイドは、主として道路管理者・まちづくり担当者等の行政担当者が、まちなかにおける道路の再整備にあたり、公共空間としての機能拡充・質的向上に効果的なデザインを考える上で、参考となる技術資料として編集している。
- また、まちづくり会社や商店街組織、民間事業者など、地域主導のまちづくり・みちづくりにおいても、行政担当者以外のステークホルダーが活用できる資料としてとりまとめている。

表 本デザインガイドの対象

行政担当者	道路管理者
	まちづくり担当者
	交通施策担当者
	企画調整担当者
民間コンサルタント等の実務者	
まちづくりに関係する民間主体	



(3) 道路空間デザインの考え方

- 地域づくりを支える道路空間再編において、デザインとは統合的な行為である。
- 道路空間の構想・計画、設計、施工、維持管理・運営を、それぞれ個別のものではなく一体のものと考え、そして、道路の空間的要素をデザインするだけでなく、プログラムのデザイン、プロセスのデザインも併せてトータルでデザインを検討することが必要である。
- 本デザインガイドは、これらトータルデザインの内、特に空間デザインに着目して、デザインの考え方を解説したものである。

→プログラムデザイン・プロセスデザインの考え方については、
国総研資料第 1009 号「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」を参照

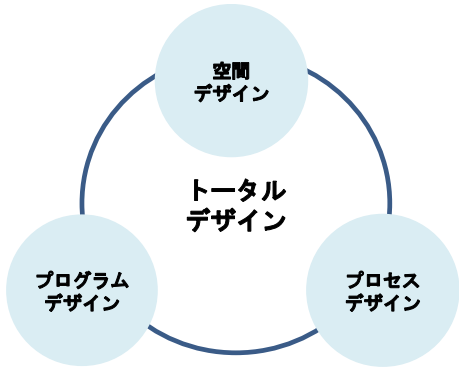


図 トータルデザインの考え方

表 デザインの特徴

デザイン	各デザインの特徴
空間デザイン	構想・計画、設計、施工、維持管理・運営、全ての段階において、道路本来の機能や安全性、使いやすさ、美しさ、沿道地域との関係等を総合的に考慮して、魅力ある道路空間を創出することが重要である。 また、道路空間は様々な要素から成り立っており、個々の要素の細部への配慮が、全体的な空間デザインの質を向上させることへとつながる。
プログラムデザイン	道路空間再編に係る事業を進めるにあたり、多様な主体が連携し、役割・リスクを分担することにより、継続的かつ効果的な維持管理・運営が可能となる。 事業の内容・範囲、組織体制、人材、資金、事業手法等を総合的に勘案し、持続的な事業展開が可能な事業スキームを構築することが重要である。
プロセスデザイン	道路空間再編に係る事業を進めていく中で、関係者間の調整不足や役割分担のあいまいさ、手順の混乱等により、事業の進捗に困難が生じがちである。 構想・計画、設計、施工、維持管理・運営の各段階に発生するタスク、関係主体の相互の役割分担、連携方法、スケジュール等、事業の進め方を予め明確化することが重要である。

(4) 本デザインガイド活用の考え方

- 国内や海外の各地で工夫を凝らした道路空間のデザインが実現している。これは、それぞれ地域の特性や地域固有の課題に対応した様々なデザインの検討を重ねた結果である。地域ごとに目指すべき目標・ビジョンは異なるため、単に他の地域における道路空間再編事例を真似るだけでは、適切な地域づくりにはつながらない。



道路空間の再編前



道路空間の再編後

©NYDOT

資料提供：Gehl Architects

図 道路空間再編による歩行空間の拡充(ニューヨーク・タイムズスクエア)

- 地域づくりを支える道路空間再編を実現するための道路空間デザインに、唯一の正解がある訳ではない。そのため、本デザインガイドは、道路空間デザインのヒントとなる取り組み事例を整理しているが、特定の答えを記載している訳ではない。本デザインガイドを参考に、より良いまち・地域を実現しようという意思を持った関係者が衆知を集め、当該地域の将来像を設定すべく、検討体制を構築することが第一歩である。

→事業の構想・計画を進めるための検討体制については、国総研資料第 1009 号「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」の「1.事業の構想・計画におけるポイント」、「2-1.事業構造の構築におけるポイント」及び「3.事業の実施におけるポイント」を参照

- 地域づくりを支える道路空間再編を実現するにあたっては、地域住民や沿道の事業者、交通管理者等の理解を得ながら、道路空間再編の検討案を作り上げていく必要がある。歩行者や自転車、公共交通のための空間を拡充する新たな道路空間像が、関係者にとって初めて見るものであれば、合意形成が難しいこともある。
- このため、恒久的な道路施設を整備する前に、期間限定の社会実験として仮設物で構成した道路空間を現実につくり、そこから得られた課題や知見を本格的な道路空間再編の事業内容にフィードバックする方法も考えられる。

→社会実験を通じた暫定的な事業の進め方については、国総研資料第 1009 号「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」の「1.事業の構想・計画におけるポイント」を参照

2. デザインガイドの構成

(1) 本デザインガイドの構成

- 本デザインガイドは、全 4 章で構成されている。
 - ・ 道路空間の機能拡充・質的向上の基本的な考え方
 - 本デザインガイドの位置づけや活用方法について
 - 本デザインガイドの構成と関連資料について
 - 道路空間再編における空間デザインの基本的な考え方について
 - ・ 道路空間再編のデザインパターン
 - 道路空間再編における各デザインパターンの概要について
 - デザインパターン選定の考え方について
 - ・ デザインパターンに応じたデザインのポイント
 - 各デザインパターンの採用にあたり考慮すべき事項について
 - 各デザインパターンの計画レベルにおけるデザイン上のポイントについて
 - 各デザインパターンの設計レベルにおけるデザイン上のポイントについて
 - ・ 資料編
 - 各デザインパターンのデザイン上のポイント一覧
 - 掲載事例のディテールに関する図面集
- 本デザインガイドは、以下の参考資料と併せて活用されたい。
 - ・ 「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」(国土技術政策総合研究所)
 - 地域づくりと連動した道路空間再編の事業を進める上での留意事項を事業の段階毎に解説
 - 参照すべきポイントを多数含む国内外のベストプラクティスについて、取り組み内容を解説
 - ・ 「道路空間再編・利用事例集」(国土技術政策総合研究所)
 - 国内の道路空間再編・利用事例 100 件について、取り組み内容を解説

「まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド」全体構成

本デザインガイド

国土技術政策総合研究所
HPにてPDF形式で配布

道路空間再編に共通する デザインの考え方

I. 道路空間の機能拡充・質的 向上の基本的な考え方

- ・本デザインガイドのねらいや使い方についての説明
- ・本デザインガイドの全体構成と関連資料についての整理
- ・道路空間の機能拡充・質的向上に効果的なデザインの基本的な考え方の解説

1. デザインガイドの目的・方針

- (1) 目的
- (2) 対象
- (3) 道路空間デザインの考え方
- (4) 本デザインガイド活用の考え方

2. デザインガイドの構成

- (1) 本デザインガイドの構成
- (2) 関連資料

3. 道路空間の機能拡充・質的向上と デザイン

- (1) 人間本位の道路空間デザイン
- (2) 道路空間の利用者別の空間配分
- (3) 道路空間の質を高めるためのスケール

デザインパターン 選定の考え方

II. 道路空間再編の デザインパターン

- ・道路空間再編における機能・空間形態別のデザインパターンについての解説
- ・デザインパターン選定の基本的な考え方をフローチャートで整理

1. 道路空間再編におけるデザイン パターンの類型

- (1) 歩行者優先空間
- (2) 歩車共存空間
- (3) 公共交通空間
- (4) 自転車走行空間
- (5) 沿道環境と協調した道路空間

2. デザインパターンの選定フロー

- ・道路空間再編に係る行政職員等の実務者が、空間デザインに携わる際に参照できるように、対象プロジェクトのねらいと制約条件に応じた検討フローを「意思決定フロー」として提示
- ・この意思決定フローを参考として検討を進めることにより、採用可能なデザインパターンの候補を知ることができる

デザインパターン毎の 具体的なポイント

III. デザインパターンに応じた デザインのポイント

- ・デザインパターン毎に、デザインパターンを適用しうる地区、適用にあたって考慮すべき条件、期待される効果等を整理
- ・道路空間の機能拡充・質的向上に向けて留意すべきデザイン上のポイントを計画レベルと設計レベルに分けて解説

1. 歩行者優先空間

- 1-1 歩行者モール
- 1-2 歩道拡幅
- 1-3 まちなか広場
- 1-4 パークレット
- 1-5 オープンカフェ

2. 歩車共存空間

- 2-1 シェアドスペース
- 2-2 クランク・スラローム・シケイン

3. 公共交通空間

- 3-1 センターリザベーション
- 3-2 サイドリザベーション
- 3-3 トランジットモール

4. 自転車利用空間

- 4-1 自転車道
- 4-2 自転車専用通行帯
- 4-3 車道混在

5. 沿道環境と協調した道路空間

- 5-1 シンボルロード
- 5-2 水辺のプロムナード

参考資料

IV. 資料編

- ・Ⅲ章で解説したデザインのポイントと参考事例の対応関係を整理
- ・参考事例について詳細な図面を多数掲載

1. デザインパターンと デザインのポイント 一覧

- ・各デザインパターンのデザインのポイントと参考事例を一覧で整理
- ・各デザインのポイントに対応する参考事例を検索することができる

2. デザイン事例図面集

- ・参考事例について舗装・植栽・照明中・ポロード・ベンチ等、ディテールが分かる詳細な図面を掲載
- ・参考事例に基づきながら、具体的なデザインの仕様を検討することができる

地域づくりを支える道路空間再編の手引き（案）

手引き本編

国内ベストプラクティス集（17事例）

海外ベストプラクティス集（10事例）

事業の進め方を解説

国内外の学ぶべきポイントが多い事例を解説

道路空間再編・利用事例集

国内100事例

最近の国内における道路空間再編の事例を紹介

関連資料

(2) 関連資料

- 本デザインガイドは、道路空間の機能拡充や質的向上を実現するための、計画レベル・設計レベルにおけるデザイン上の工夫やポイントを、全国各地の事例に基づきながら紹介するものである。
- 道路空間の機能拡充・質的向上に関連して、多くの政策・技術指針・参考図書等が発行されている。本デザインガイドは、これら既往の資料と併せて活用されたい。
- 国の政策・技術指針の内、代表的なものを以下に整理する。

① 景観整備の基本的な考え方と具体的な施策を知りたい

「美しい国づくり政策大綱」国土交通省,平成 15 年 7 月

② 景観に配慮した道路設計の参考となりうる国内外の事例を知りたい

「景観デザイン規範事例集(道路・橋梁・街路・公園編)」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 20 年 3 月

「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 30 年 2 月

「道路空間再編・利用事例集」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 30 年 3 月

③ 道路の景観検討を進めるにあたって従うべき技術指針を知りたい

「道路デザイン指針(案)」道路のデザインに関する検討委員会,平成 29 年 10 月

「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」道路のデザインに関する検討委員会,平成 29 年 10 月

④ 道路の賑わいづくりに向けた、施策を展開すべき場所や打つべき施策を見つけたい

「賑わいづくり施策発見マニュアル」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 26 年 3 月

⑤ 道路空間の機能を拡充し、質を向上させる道路デザインの手順と体制を知りたい

「国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針(案)(直轄事業について)」国土交通省大臣官房技術調査課長・公共事業調査室長通知,平成 19 年 4 月

「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 30 年 2 月

⑥ 道路空間の機能を拡充し、質を向上させる空間デザインのポイントを知りたい

「新たなまちづくりの担い手のための広場づくりの手引き(案)」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 29 年 6 月

【本デザインガイド】「まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 30 年 3 月

⑦ 自動車交通量を減少させ、車道縮小を可能とする道路ネットワークの再編事例を知りたい

【本デザインガイド】

⑧ 維持管理に配慮しつつ、人間本位の道路空間を演出する高質な舗装の採用事例を知りたい

【本デザインガイド】

⑨ 道路空間と沿道土地利用の一体的な整備事例を知りたい

【[本デザインガイド](#)】

⑩ 限られた道路空間の中で、公共交通の通行空間を整備した事例を知りたい

【[本デザインガイド](#)】

⑪ 面的な自転車ネットワークを整備した事例を知りたい

【[本デザインガイド](#)】

⑫ 道路空間の活用や景観整備がもたらす効果とその計測手法を知りたい

「まちづくり効果を高める公共事業の進め方(案) ～公共事業における景観配慮の事例に学ぶ～」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 26 年 9 月

「新たなまちづくりの担い手のための広場づくりの手引き(案)」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 29 年 6 月

⑬ 道路空間を活用した地域活動を円滑に実施するための手法を知りたい

「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン-改定版-」国土交通省道路局,平成 28 年 3 月

⑭ 社会実験の進め方や事例を知りたい

「社会実験 道路施策の新しい進め方」国土交通省道路局,平成 20 年 3 月

「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」国土交通省国土技術政策総合研究所,平成 30 年 2 月

3. 道路空間の機能拡充・質的向上とデザイン

(1) 人間本位の道路空間デザイン

① 人間本位の道路空間デザインの基本理念

- 今日、道路空間は、都市における最大の公共空間となっている。この公共空間を豊かにすることは、市民の社会活動、環境の持続可能性、公衆衛生、経済活動を向上させることにつながる。
- 道路空間は、交通機能（通行、アクセス、滞留）と空間機能（市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間）を有し、これらの機能のバランスの良い発揮が必要である。
- 一方、人口減少による交通需要の減少、少子高齢化による交通サービスに対するニーズの変化、厳しい財政制約、都市の魅力・活力の喪失など、道路空間を取り巻く条件が変化している。
- 国内外で、「自動車」と「歩行者・自転車・公共交通」の関係をデザインしなおすことで、道路空間に新たな役割を与え、都市や地域を変容・再生させる取組みが精力的に実施されるようになっている。国としても道路空間を有効に利活用するための各種の法律・制度を整えており、この動きは、大きな潮流になっている。
- 本デザインガイドは、この潮流を踏まえ、市民が社会生活を過ごすための公共空間としての機能をはじめ、道路空間が持つ多様な機能のバランス良い発現を促すデザインを実現するための、計画・設計技術を紹介している。
- これは、自動車交通の処理能力や自動車でのアクセスに着目した従来の考え方に加え、地域の状況、多様な道路利用者のニーズ、社会的、経済的、環境的目標を重視した考え方である。
- この考え方に基づく「人間本位の道路空間デザイン」は、都市や地域を変えるきっかけとなりえる。

道路空間は、歩行者・自転車・公共交通・自動車（沿道サービス車両・自家用車等）等、様々な主体に利用される。「人間本位」という表現には、自動車を優先しがちな道路利用を改め、歩行者・自転車・公共交通の優先権を高める道路空間をデザインする意図を込めている。

② 道路空間デザインの対象

- 本デザインガイドが対象とする道路空間とは、道路区域内にある路面と、道路区域外にある沿道建築物のファサード面で囲まれた区域を指す。この内部にある道路構造物・道路附属物・道路占用物・公開空地等を含むとともに、この内部で行われる様々な活動も対象とする。
- なお、道路占用物については占用者との協議が必要となり、沿道建築物や公開空地については沿道建築物の所有者や地権者との協議が必要になるが、本デザインガイドでは、道路区域内外を一連の関係あるものとして捉えるべきとの問題意識から、これらについてもデザインの対象物として言及する。
- 道路空間デザインの対象を、以下に整理する。
 - ・ 歩道
 - ・ 植栽帯、施設帯
 - ・ 自転車走行空間
 - ・ 公共交通通行空間
 - ・ 車道
 - ・ 駐停車帯
 - ・ 公開空地や広場等、沿道の公共空間
 - ・ 沿道建築物のファサード
 - ・ 交差点

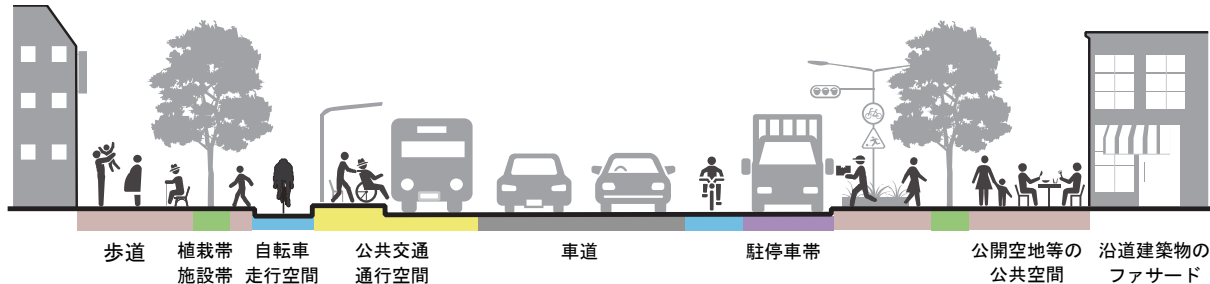


図 道路空間デザインの対象

③ 道路空間デザインにより操作する要素

- 本デザインガイドでは、道路空間内部のデザインを各要素に分解し、道路空間を豊かな公共空間としてデザインする方法を紹介している。
- 道路空間デザインにより操作する要素として、以下のものが挙げられる。道路空間に対して、新たな要素の付加や複数要素の整理・統合を通じて、心地よい空間の創出を試みる 것이重要である。

A. 歩行空間を快適にするための工夫

- ① 道路の幾何構造の変更(横断面、縦断面)
- ② 舗装材の高質化
- ③ 道路附属物・道路占用物の整理
- ④ 無電柱化
- ⑤ 歩行者横断部の改良



単断面化による歩行者専用空間の創出
(メキシコ・メキシコシティ)

B. 滞留空間を快適にするための工夫

- ⑥ 座れる場所の整備
- ⑦ 風雨・日射を緩和する設備の設置
- ⑧ 賑わいを創出する路上イベントの導入
- ⑨ 食事施設、購買施設の導入



歩道・車道と分離された安全な自転車専用道
(イギリス・ロンドン)

C. 自転車・公共交通等の利便性を向上させるための工夫

- ⑩ 公共交通結節点の整理
- ⑪ 自転車走行環境の整理

D. 道路空間の使い勝手を高めるための工夫

- ⑫ 荷捌き・物流スペースの確保
- ⑬ イベント開催に資する設備の設置



海沿いの雰囲気演出する道路緑化
(スペイン・バルセロナ)

E. 良好な景観・環境を形成するための工夫

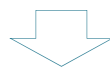
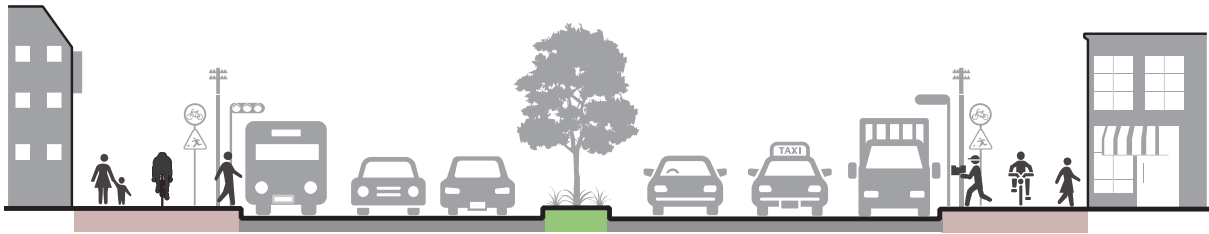
- ⑭ 道路緑化
- ⑮ 良好な景観の形成に資する広告塔や看板の設置
- ⑯ パブリックアートの設置



沿道建築物と一体的に利用できる日除けと休憩施設
(メキシコ・メキシコシティ)

- なお、各要素は必ずしも一つの工夫にのみ関わるものではないが、便宜上、ここでは代表として主な工夫についてのみ記載している。

道路空間再編前



道路空間再編後

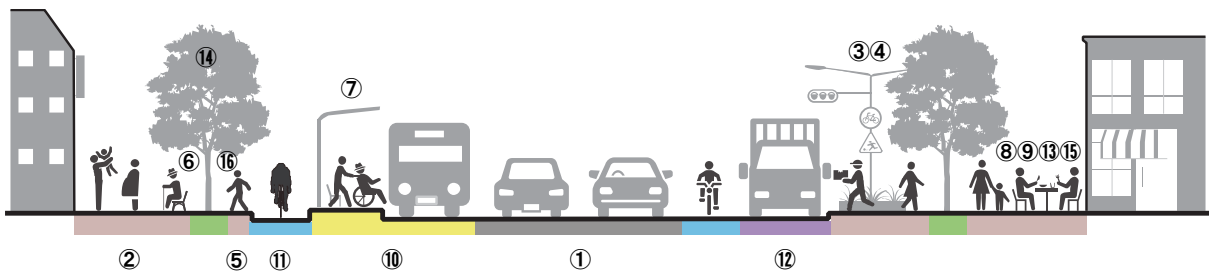


図 道路空間デザインにより操作する要素

(2) 道路空間の利用者別の空間配分

① 自動車と他の道路空間利用者との調和の必要性

- 今や自動車が無い社会は想像できないくらい、自動車が現代社会にもたらした価値と効用は多大である。その一方で、自動車が都市空間に与える影響も無視できないものがある。
- 車体大きいという自動車の特性は、都市空間に占める自動車のための空間を大きくさせている。自動車を運転中の人は、歩行者の10倍以上の面積を必要とする。
- 長距離移動と短距離移動に必要な空間を区別することが、この課題の解決の糸口となる。自動車による短距離移動の代わりに、歩行・自転車・公共交通による移動を便利で快適なものとする道路空間のデザインが必要である。

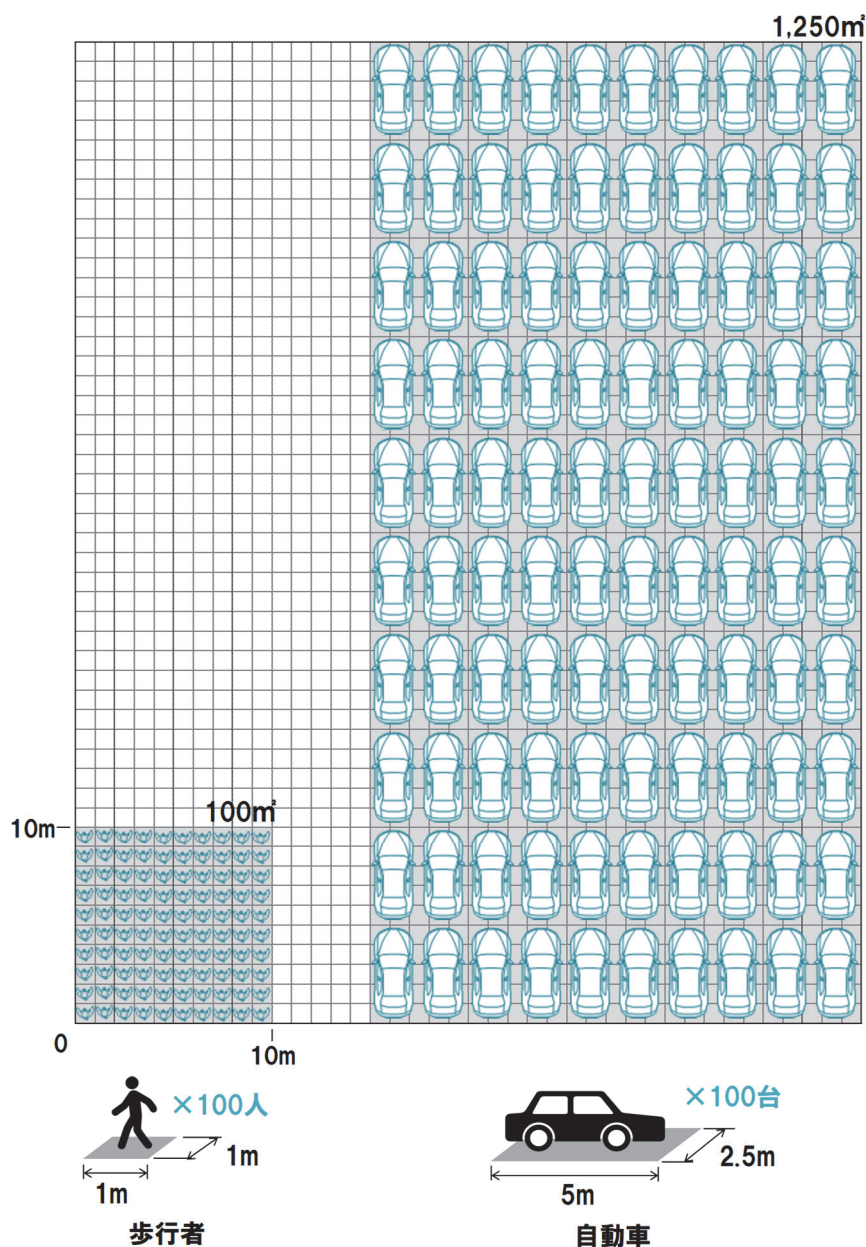
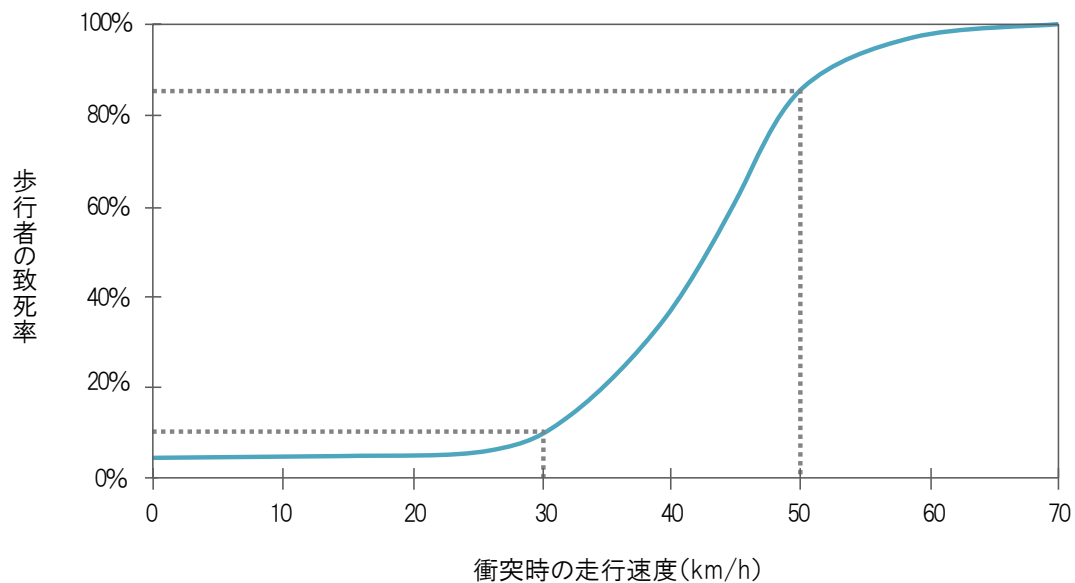


図 歩行者と自動車が都市空間を占用する面積の違い

- 自動車と歩行者は、その速度が異なる。このため、同じ道路空間の中で、異なる速度の両者が安全に共存するためには、自動車の速度を低下させるか、自動車と歩行者を物理的に分離することが必要となる。
- 統計によると、30km/h 以下の自動車が歩行者と衝突した場合の歩行者の致死率は 10% 未満であるが、衝突時の自動車速度が増すほど、歩行者の致死率は上昇する。このことから、歩行者と自動車を共存させることが必要となる道路空間では、自動車速度を低速にコントロールする工夫が必要となる。



出典：警察庁ウェブサイト

図 衝突時の自動車走行速度と歩行者の致死率

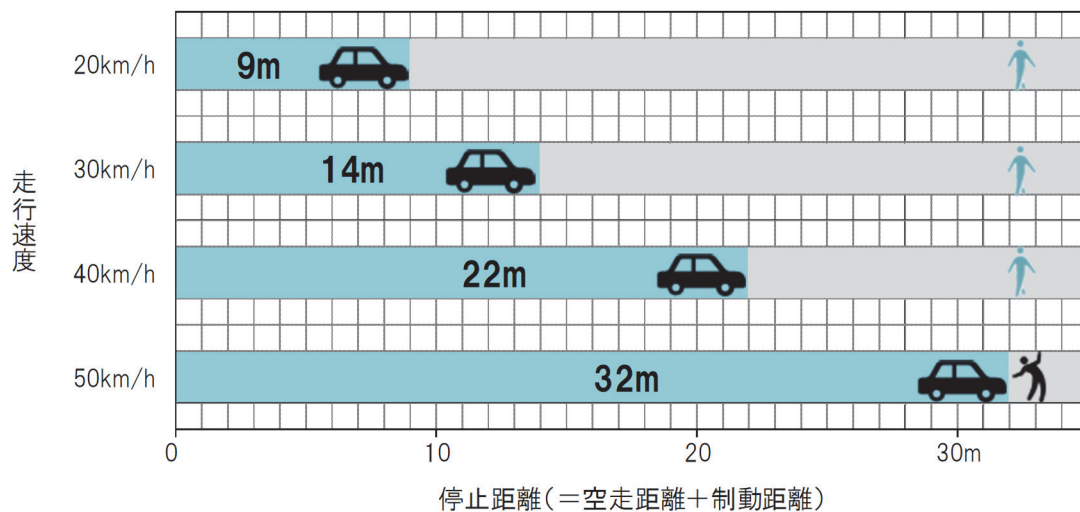


図 自動車の走行速度と停止距離の関係

② 道路空間の利用者別の空間配分

- 道路空間は、都市における最大の公共空間であるが、限られた空間でもある。都市活動を最適な状態で維持するためには、限られた道路空間を、歩く人、自転車、公共交通、自動車、都市サービスのための各種設備の収容空間等へ配分するバランスを調整しなければならない。
- 道路空間の利用者に安全で魅力的な空間を提供するためのポイントを以下に整理する。

i. 歩行者のための空間

歩行者は、道路空間上で最も脆弱な立場の利用者であり、他の利用者との空間利用の関係を注意深くデザインする必要がある。本デザインガイドにおける歩行者には、歩く、座る、立ち止まる、休む等の行動をしている、様々な身体能力や年齢の人々が含まれる。

歩いて楽しい道路空間を実現するためのポイントとして、障害物が無い連続した歩行空間の設計、歩きやすい路面の整備、道路と沿道が協調した美しい景観の形成、強い日射や風雨を緩和する設備の設置等の工夫がある。



ii. 自転車のための空間

自転車は、他の車両からの保護が必要な交通手段であるが、同時にその速度によっては歩行者の安全を脅かす交通手段ともなり得る。本デザインガイドにおける自転車利用者とは、自転車に乗る人に加え、駐輪する人も含まれる。

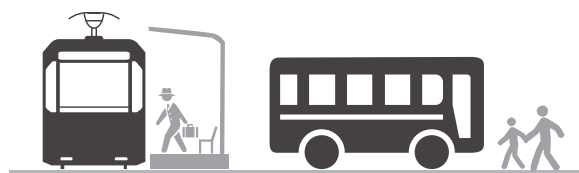
自転車を利用しやすい道路空間を実現するためのポイントとして、自転車走行空間の明示、自転車走行空間の連続性の確保、都市内の広域的な自転車ネットワークの形成、自動車走行空間及び歩行者空間との明確な分離、沿道土地利用と協調した駐輪施設の配置等の工夫がある。



iii. 公共交通のための空間

本デザインガイドにおける公共交通は、バス、LRT等の道路空間を利用する路面公共交通機関を指す。

公共交通は、広範囲から短時間に人々を輸送できるため、面積あたりの道路の利用効率を向上させ、都市活動を活性化する。公共交通を利用しやすい道路空間を実現するためのポイントとして、公共交通走行空間の連続性の確保、都市内の広域的な公共交通ネットワークの整備、沿道土地利用と協調した交通結節点の配置、様々な身体能力・年齢の人が乗降しやすい交通結節点の整備、道路空間の景観向上に資する車両や各種設備のデザイン等の工夫がある。



iv. 物流及び荷さばきのための空間

本デザインガイドにおける物流及び荷さばきには、道路空間における貨物配送や、清掃・ゴミ処理等の重要な都市サービスが含まれる。

貨物配送や都市サービスの円滑な処理を実現するためのポイントとして、道路空間内における物流及び荷さばきのための空間の位置や幅員の調整、時間的な利用調整等の工夫がある。



v. 賑わい創出や地域活動のための空間

欧米や中南米をはじめとする海外の都市では、オープンカフェは都市を彩る一般的な風景となっているが、国内においても、都市に賑わいや経済的な価値を生む装置として、車道・歩道上の食事施設や購買施設を設置するための各種制度が整えられ、これら制度を活かした事例が増加している。

活気に満ちた道路空間を実現するためのポイントとして、これらの用途を想定した適切な空間の割当てや、イベント時に電源・水道を供給するための施設の整備等の工夫がある。



vi. 自動車のための空間

本デザインガイドにおける自動車利用者には、自家用車、レンタカー、エンジン付き二輪車・三輪車を運転する人に加え、路上駐車施設に駐車する人が含まれる。

自動車・歩行者・自転車にとって安全で快適な道路空間を実現するためのポイントとして、道路空間内における車道の位置や幅員の調整、自動車走行速度を抑制する幾何構造の採用、交差点や横断歩道部の路面標示の変更等の工夫がある。



(3) 道路空間の質を高めるためのスケール

- 人々に親しまれ、活気ある国内外の道路空間を観察すると、人間的なスケールによって空間が構成されていることが分かる。
- 道路空間の質を高めるためには、この人間的なスケールに関するいくつかの経験則を把握しておくことが望ましい。

① 道路空間に活気をもたらすための最適な密度

- 賑わいがある道路空間を創出するためには、歩行者密度が活気を保てる水準になるような区間を選定し、その歩行空間の最適な大きさを設定することが重要である。
- ある程度以上の人の密度が無ければ、その空間はさびれた印象を与える。既往研究(クリストファー・アレグザンダー「パタン・ランゲージ」)によれば、人の密度と空間の活気には、以下のような経験則がある。

表 活気がある空間と活気が無い空間における人の占有面積の違い

活気がある空間の 1 人あたりの空間面積	15 m ² /人未満
活気が無い空間の 1 人あたりの空間面積	50 m ² /人以上

- ・ この数字を、賑わいを創出したい歩行空間・まちなか広場等を計画する際の目安として利用するなら、その空間が普段、利用されている状態での利用者数の大まかな見当をつけ、その人数に 15 m² を乗じた面積となるよう、歩行空間やまちなか広場を計画するとよい。(例：常時 4 人しか歩行者の存在が見込めない場所における広場では、面積 60 m²以上とすると寂れた印象を与える。30 人程度の歩行者利用が見込める場所における広場では、面積が 450 m²以下になるよう、植栽・ストリートファニチャー等で区切ると、その囲まれた空間に活気が生まれやすい)
- 既往研究(エドワード・ホール「かくれた次元」)によれば、人のコミュニケーションの度合いと空間的な距離には、一定の経験則がある。人々のコミュニケーションには、適度な空間が必要である。質の高い道路空間を計画するためには、この経験則を理解しておくことが重要である。
- 個体距離(45cm～1.2m)と社会距離(1.2～3.7m)を調整することで、親密でありながら、適度に抑制されたコミュニケーションが促される快適な空間を計画することに役立てることができる。

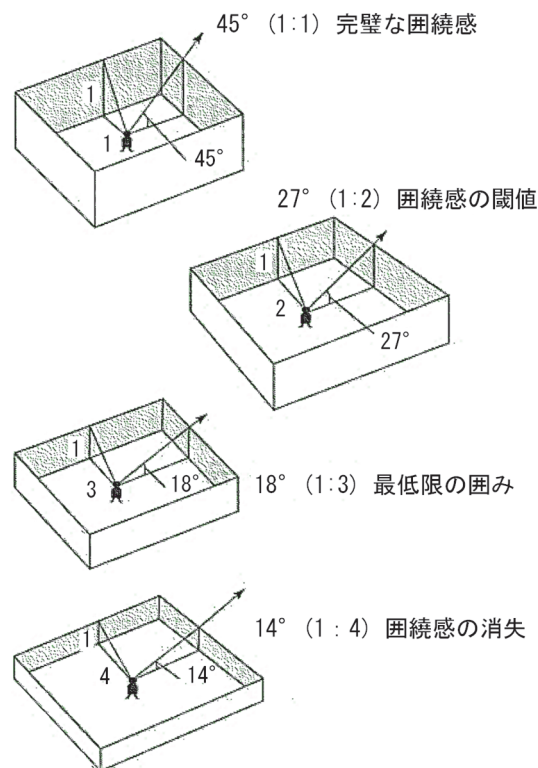
表 コミュニケーションの種類と距離

距離の種類	定義
密接距離(0～45cm)	強い感情をやり取りする距離
個体距離(45cm～1.2m)	親しい友人や家族間のふれあいの距離
社会距離(1.2m～3.7m)	様々な会話と情報交換が行われる距離
公共距離(3.7m以上)	形式的なふれあいや一方通行のコミュニケーションに対応した距離

参考：かくれた次元(みすず書房)を元に作成

② 道路空間に活気をもたらすための空間の大きさ

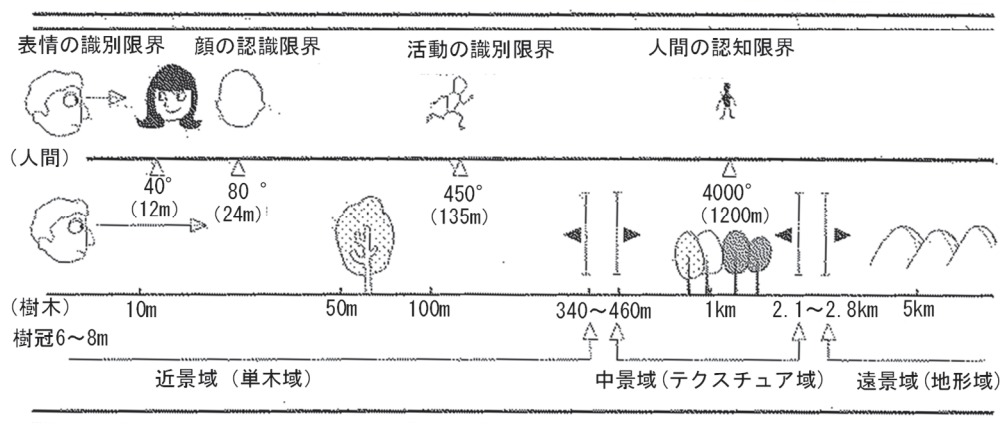
- 道路空間を社会生活の場として再生する上で、空間が広すぎることは逆効果となる。一般に、道路幅員(D)と沿道建築物高さ(H)の比率(D/H)が1~1.5程度だと、均整があるとされている。また、幅員10m以下の狭い道路に商店が軒を連ねる場所では、 $D/H < 1$ となっていることが多いが、この^{いにようかん}囲繞感は商店街独特の賑わっている雰囲気を作り出す。
- 広幅員道路に、歩行者が安心してくつろぐことができる、社会生活のための場所をつくる場合には、道路構造物・附属物・植栽・沿道建築物の壁等を活用して、広すぎる空間を小さく見えるよう分節する等の工夫が考えられる。



参考：景観用語辞典(彰国社)を元に作成

図 囲みの感覚と仰角の関係

- 一般に、約24m離れた場所からは、人の顔を正しく見分けることができ、大声を聞き分けることができる。約12m離れた場所からは、人の顔の細部を見分けることができる。これらの知見から、まちなかの広場等において活気をもたらす場合、空間の大きさとして15mから20mが一つの目安となる。なお、これは短手方向に適用し、長手方向はもっと大きくて良い。



参考：景観用語辞典(彰国社)を元に作成

図 都市における視認距離

- 歩行者の通行部分の幅員について、最大限2人連れと3人のグループ、あるいは1人と3人のグループがすれ違う場合の混雑感を無くすためには、約3.5m以上にすることが望ましい。
- ・ 既往研究(クリストファー・アレグザンダー「パターン・ランゲージ」)によれば、たたずむ人は、自分の居場所から1.5m以内を他人が通過することを不快に感じる。このため、座ったり、活動したり、たたずんだりするための空間を設ける場合、それが片側のみの場合は約5m(3.5+1.5)、両側の場合は6.5m(3.5+1.5*2)が、通行部分の総幅員の目安となる。

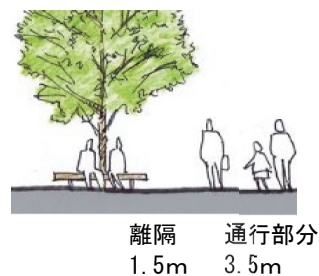
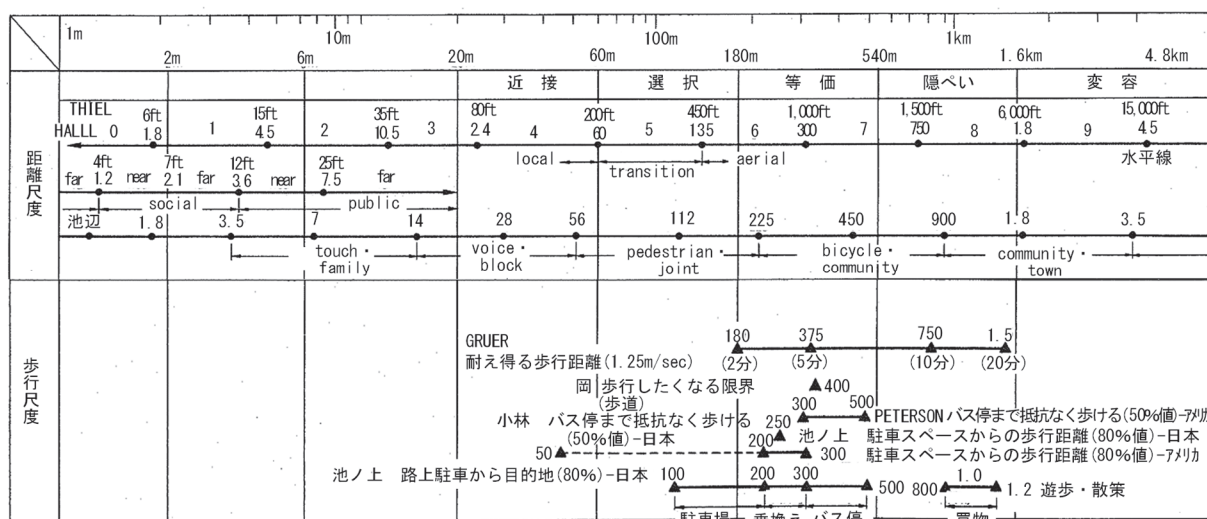


図 歩行者通行部分の幅員のモデル

③ 道路空間に活気をもたらすための施設の配置間隔

- 人々の活動を集約し、賑わいを生むためには、その空間に人の密度が高い状態を作り出すことが重要である。沿道に、商店、公民館、ホール、公園、バス停、駅などの人を集める作用を持つ施設がある場所では、その近く(約 200～300m 以内)に歩行空間を配置することが望ましい。
- 歩行空間沿いに賑わいを生むためには、沿道建築物の入り口や開口部、たたずめる小広場等が数多く存在していることが重要である。
- 賑わいづくりに向けた道路空間と沿道建築物の相互作用が生まれるように、建築物の建て方や配置に関する誘導方策があることが望ましい。



参考:かたちのデータファイル(彰国社)を元に作成

図 歩行距離の分類

④ 道路空間に活気をもたらすための空間の形状

- 道路空間を、ただ通過するための空間ではなく、人が留まり、たたずめる空間にするためには、単に歩道や路側帯等を設けるだけでなく、その形状を工夫する必要がある。人は、まちなかの活動を観察すると同時に、その中に入り込みたいと望んでいる。このため、一種の「囲われ感」のある屋外空間を演出する、小高い場所を作る等の工夫が必要となる。
- 「囲われ感」のある場所をつくるための工夫として、沿道建築物と屋外空間の一体化や、植栽と道路附属物の配置等が挙げられる。
- 小高い場所を作るための工夫として、敷地の高低差を処理するための階段や、段上のカフェテラス、パブリックアートの足元の段差や腰掛けを設ける等のアイデアが挙げられる。



図 人々の行動を眺める場所として、階段は適している



図 パブリックアートの足元でたたずむ人々