

Ⅱ 道路空間再編のデザインパターン

- 本デザインガイドは、市街地における道路空間再編におけるデザインを機能・空間形態別の 13 のデザインパターンに類型化し、デザインパターン毎に計画・設計上の留意事項を整理している。
- デザインパターンの採用にあたり、当該路線・エリアの状況と目標とする道路空間のイメージを照らし合わせながら、最適なデザインパターンを検討することが重要である。
- そこで、本章では各デザインパターンの概要・特徴を整理した上で、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形式で整理した。

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

1-1. 歩行者モール



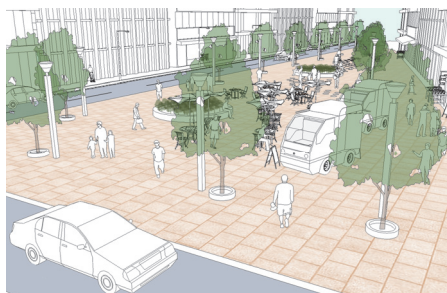
歩行者モールは、車両通行を排除することで、自動車を気にすることなく、歩行者が安全に買い物、休憩、食事、まち歩き、パフォーマンス等、多様な活動を楽しむことができる空間を創出するためのパターンである。

1-2. 歩道拡幅



歩道拡幅は、現況の道路幅員内において他の空間を削減し、歩道を拡幅することで、自動車交通は確保したまま歩行環境を改善し、歩行者が多様な活動を楽しむことができる空間を創出するためのパターンである。

1-3. まちなか広場



まちなか広場は、道路空間を活用し、広場としての設えを施すことで、休憩、交流、食事、マーケット、各種イベントやセレモニー等、多様な活動に供するための空間を創出するためのパターンである。

1-4. パークレット



パークレットは、車道に余裕がある道路において、停車帯あるいは外側1車線を活用し、仮設的な休憩施設を設けることで、休憩、交流、食事等、滞留のための空間を創出するためのパターンである。

1-5. オープンカフェ



オープンカフェは、道路空間を活用し、日差しや風を取り込んだ開放的な飲食・休憩施設を設置することで、休憩や食事のための場を提供するとともに、賑わいを演出する魅力的な空間を創出するためのパターンである。

例：横浜中華街大通り(横浜市)



こんな場合にオススメ

- ・ 中心商店街や観光地のメインストリート等、商業系エリア内の歩行者通行量が多い道路において、通過交通や路上駐車によって来街者の安全で快適な歩行が妨げられていることから、歩行者専用化が望まれる場合。

例：花園町通り(松山市)



こんな場合にオススメ

- ・ 広幅員の商店街や歩行者通行量の多い都心部の目抜き通り等において、歩道の狭さや路上駐輪等が原因となり、来街者の安全で快適な歩行が妨げられている場合。

例：北三条広場(札幌市)



こんな場合にオススメ

- ・ 中心商店街や百貨店、市役所・市民ホール等の公共施設、鉄道駅等の拠点性の高い施設周辺において、賑わい創出や地域交流、及び日常的な憩いの場が求められている場合。

例：KOBÉ パークレット(神戸市)



こんな場合にオススメ

- ・ 歩行者通行量の多い道路や沿道に拠点性の高い施設が立地する道路において、一帯に日常的な憩いの場が不足しており、停車帯又は車線に余剰がある場合。

例：新宿モア4番街(新宿区)



こんな場合にオススメ

- ・ 沿道に飲食店が並ぶ商業系エリアや観光地、又はオフィス・官公庁が並ぶ業務系エリアにおいて、活気のある魅力的な雰囲気や日常的な憩いの場が求められている場合
- ・ 路上駐輪や路上駐車により景観が阻害されている場合。

(2) 歩車共存空間

2-1. シェアドスペース



シェアドスペースは、限られた道路幅員の中で、歩道と車道の分離構造を設けず、主に視覚的な操作によって、自動車速度を抑制することで、歩行者と自動車が共存できる環境を創出するためのパターンである。

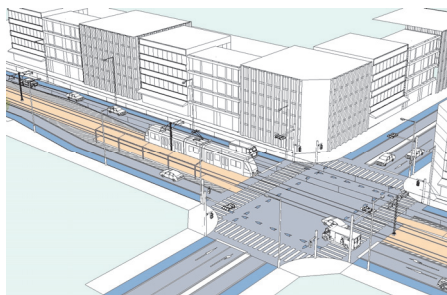
2-2. クランク・スラローム・シケイン



クランク・スラローム・シケインは、屈曲や蛇行等の車道平面線形を物理的・視覚的に採用し、自動車速度を抑制することで、歩行者と自動車が共存できる環境を創出するためのパターンである。

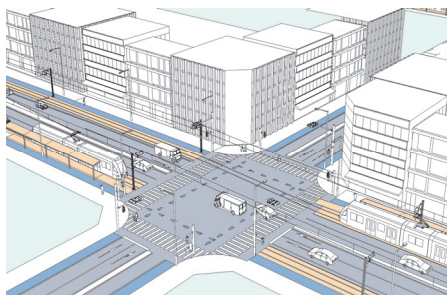
(3) 公共交通空間

3-1. センターリザベーション



センターリザベーションは、道路内において公共交通通行空間を導入・再編するにあたり、公共交通通行空間を中央帯側に配置することで、自動車交通への影響を最小限に抑えるためのパターンである。

3-2. サイドリザベーション



サイドリザベーションは、道路内において公共交通通行空間を導入・再編するにあたり、公共交通通行空間を歩道側に配置することで、公共交通利用者の利便性・安全性を確保するためのパターンである。

3-3. トランジットモール



トランジットモールは、一般車両の進入を禁止し、公共交通と歩行者のための専用空間を整備することで、公共交通によるアクセスを向上させるとともに、安全かつ快適な歩行環境を創出するためのパターンである。

例：外宮参道(伊勢市)



こんな場合にオススメ

- ・比較的幅員の狭い商店街や観光地のメインストリート等において、通過交通や路上駐車によって来街者の安全で快適な歩行が妨げられているが、車両通行が求められることから、歩行者専用化が難しい場合。

例：ロープウェイ通り(松山市)



こんな場合にオススメ

- ・比較的幅員の狭い商店街や観光地のメインストリート等において、通過交通や路上駐車によって来街者の安全で快適な歩行が妨げられているが、車両通行が求められることから、歩行者専用化が難しい場合。

例：大手モール(富山市)



こんな場合にオススメ

- ・公共交通による中心市街地のアクセス向上のため、LRT や BRT 等の路面公共交通機関を導入・再編するにあたり、道路中央部に軌道敷と停留所を設けるための十分な幅員が確保できる場合。

例：札幌駅前通(札幌市)



こんな場合にオススメ

- ・公共交通による中心市街地のアクセス向上のため、LRT や BRT 等の路面公共交通機関を導入・再編するにあたり、鉄道や路線バスとの乗り換え、及び沿道の施設へのアクセス確保が求められる場合。

例：金澤表参道(金沢市)



こんな場合にオススメ

- ・駅前大通り等の目抜き通りにおいて、一般車両の走行・駐停車による渋滞や混雑のため、公共交通の定時運行が阻害されている場合
- ・商店街や観光地等の人通りが多い道路において、安全確保のため一般車両の通行禁止が求められる場合。

(4) 自転車走行空間

4-1・2・3. 自転車道・自転車専用通行帯・車道混在



自転車道・自転車専用通行帯・車道混在は、自転車走行のための専用空間を設けることで、歩行者の安全を確保しながら、自転車の安全で快適な走行空間を創出するためのパターンである。

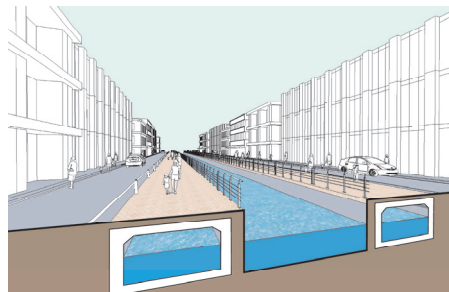
(5) 沿道環境と協調した道路空間

5-1. シンボルロード



シンボルロードは、都市の骨格を形成する道路やランドマークを有する道路において、沿道の街並みと一体となった景観を整備することで、都市の顔となる空間を創出するためのパターンである。

5-2. 水辺のプロムナード



水辺のプロムナードは、沿道の水辺と一体となった歩行者空間を整備することで、歩行者が水辺を眺めながら散策・滞留したり、直接水と触れ合ったりすることができる憩いの空間を創出するためのパターンである。

例：御堂筋（大阪市）



こんな場合にオススメ

- ・歩行者通行量、及び自転車通行量が多い地区において、歩行者と自転車が輻輳し、危険な状態が発生している場合。
- ・幅員が十分でないことから、車道上を走行する自転車と自動車の接触が危惧される場合。

例：大手前通り（姫路市）



こんな場合にオススメ

- ・鉄道駅等の交通結節点や市役所等の拠点施設、城址等のランドマークを結ぶ道路や旧街道など、都市の軸となる道路において、地域の顔に相応しい景観が形成されていない場合。

例：創成川通（札幌市）



こんな場合にオススメ

- ・堀や運河などの都市を象徴する水辺空間が都市化とともに失われ、隣接する道路と一体となった親水空間の再生が求められる場合。
- ・観光地などにおいて、観光資源となり得る道路沿いの水辺が、魅力的な空間になっていない場合。

2. デザインパターンの選定フロー

- デザインパターンの選定にあたり、歩行者・自転車・自動車・公共交通の利用状況や現道の幅員構成、沿道における土地利用の状況、地域資源の有無、地域交通の状況など、考慮すべき条件が多岐にわたることから、どのデザインパターンが最適であるか、判断が難しい場合も少なくない。
- そこで、採用可能なデザインパターンの候補が一目で分かるよう、対象プロジェクトのねらいと制約条件に応じたデザインパターンの検討フローを作成した。
- 本フローは、どのような場合にどのデザインパターンが適しているのかを分かりやすく示した、意思決定の補助ツールであるが、個々の道路・地域はそれぞれ固有であることから、候補と考えられるデザインパターンについて、採用にあたっての条件や具体的なデザイン上の留意事項をⅢ章で確認の上、最終的な判断をされたい。

デザインパターンの選定フロー

