

5. 沿道環境と協調した道路空間



ジュアン・デ・ブルボ通り(スペイン・バルセロナ市)

デザインパターン 5-1 シンボルロード

デザインパターン 5-2 水辺のプロムナード

沿道環境と協調した道路空間の整備のねらい

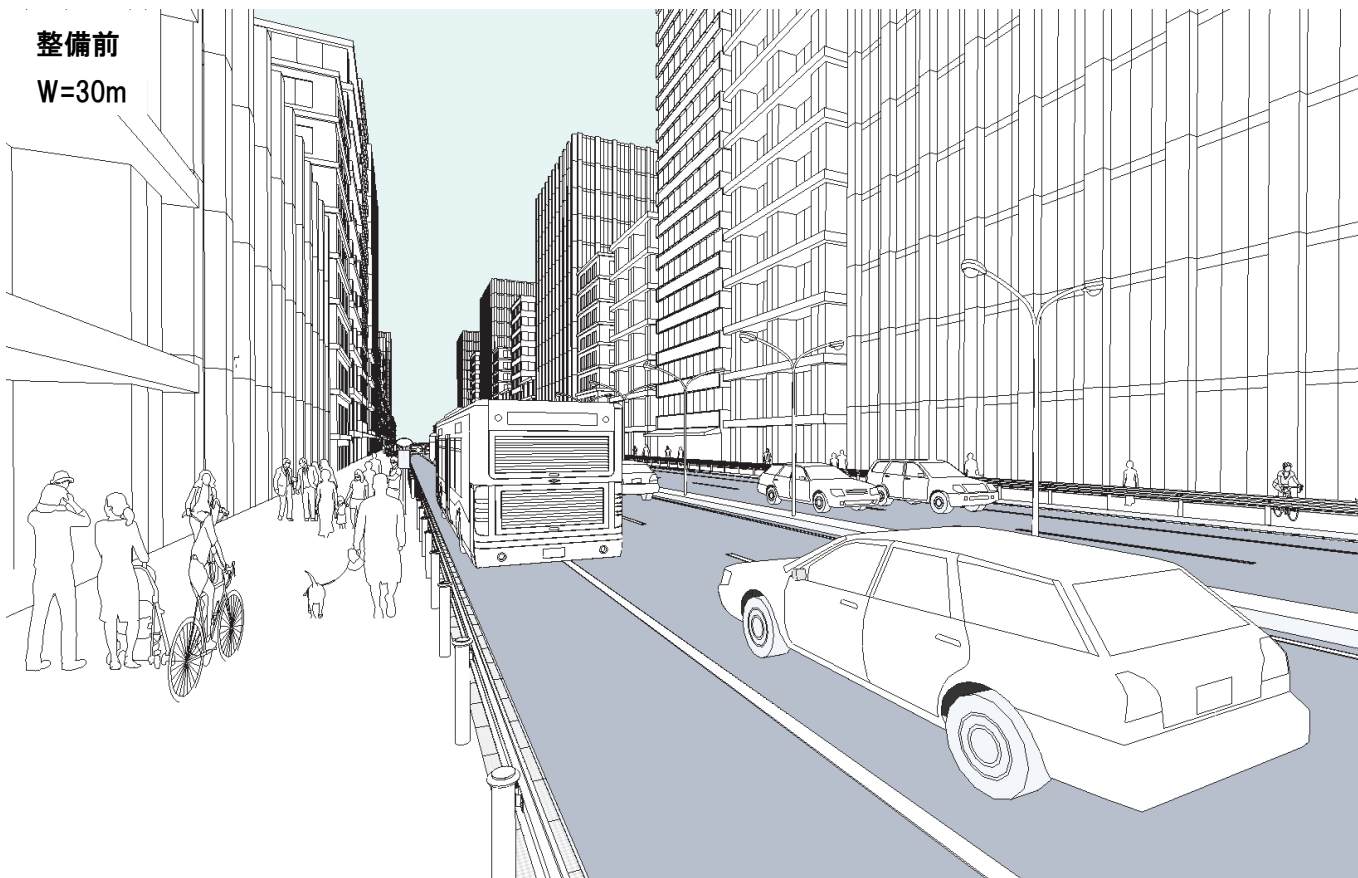
中心市街地や観光地の拠点性を高め、賑わい向上や地域活性化を目指す地域において、駅周辺やシンボルロードの整備を契機に都市の顔となる空間を創出し、都市機能の集積と地域交流の活性化を促進する。

また、道路空間の整備と併せて地域固有の歴史や文化、自然等の地域資源を活用・継承するとともに、河川・公園緑地をはじめとする他施設との連携により、地域全体としての空間デザインの統一性や連続性を確保し、地域の魅力・価値を向上させる。

5-1 シンボルロード

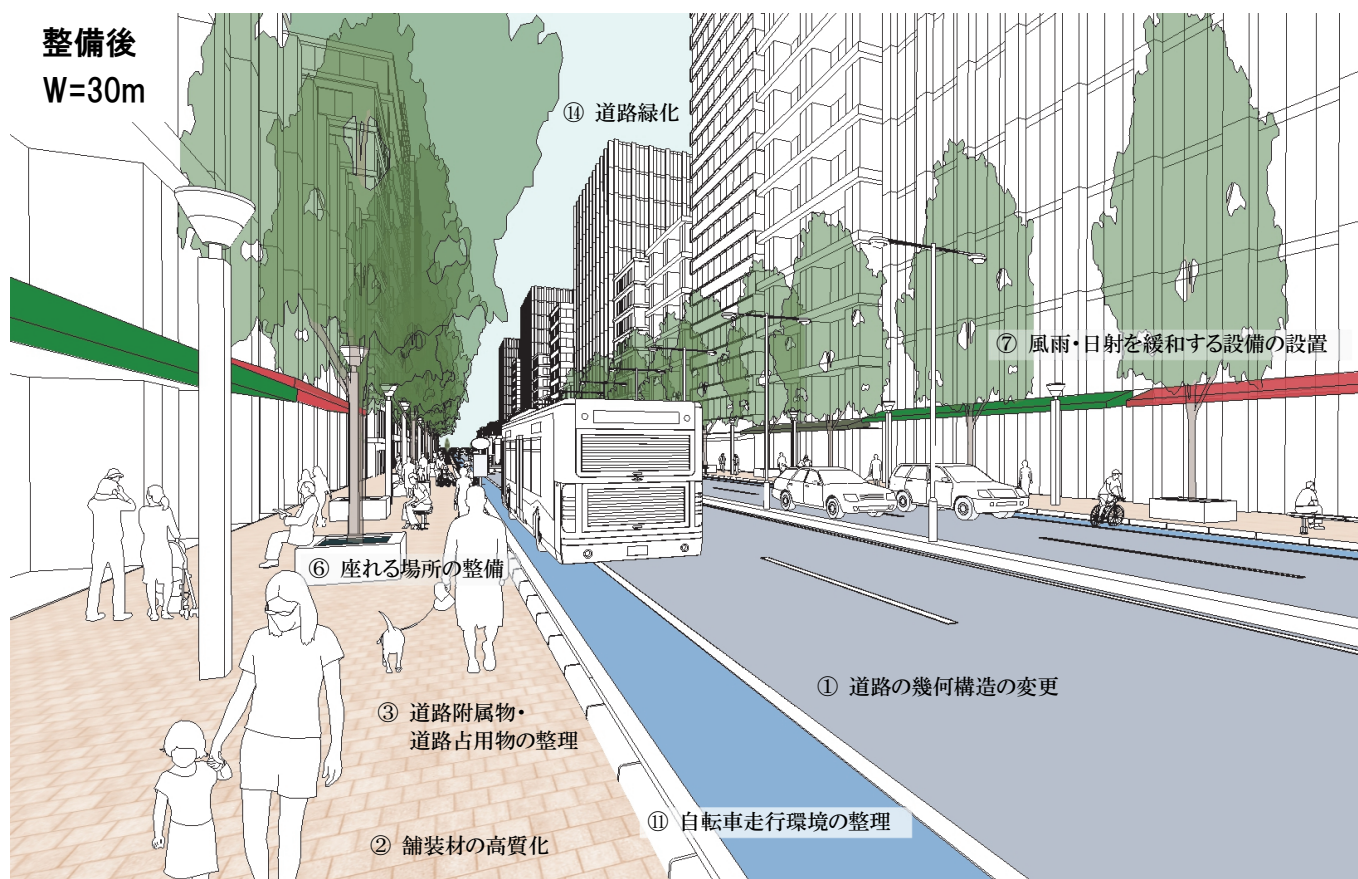
整備前

W=30m



整備後

W=30m



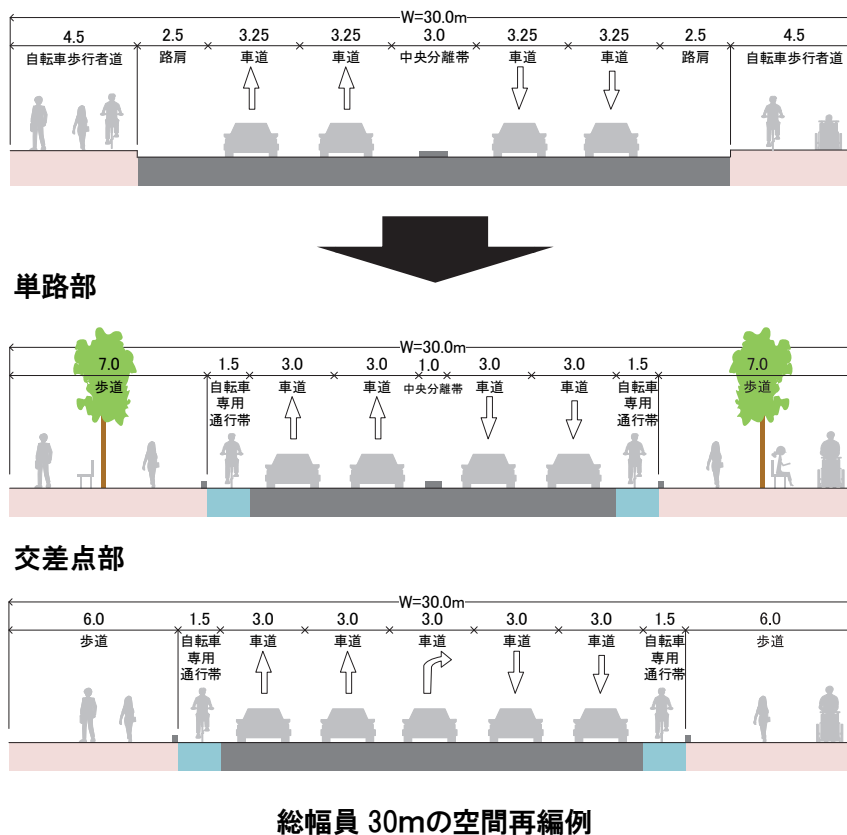
シンボルロードは、都市の骨格を形成する道路やランドマークを有する道路において、沿道の街並みと一体となった景観を整備することで、都市の顔となる空間を創出するためのパターンである。

本デザインパターンを適用しうる地区

- 都市計画マスタープラン等の地域の上位計画において「軸」に位置付けられている道路、地域のランドマークに対する主要なアクセス道路、又は地域を代表する地区を通過する道路の沿道地区。
- 地域の魅力を活かしたシンボル性の高い道路空間の創出が求められている地区。

デザインパターンのポイント

- 各デザインパターンの組合せによって、当該地区で求められている歩行者の安全で快適な歩行空間と滞留空間をどのように確保するのか
- 地域の顔となる道路であることから、ストリートファニチャーは安易に既製品を用いるのではなく、地域の素材・個性を活かしたデザインを採用しながら、トータルデザインされた環境をどのように演出するのか



デザインパターン採用に必要な措置、条件

- 当該道路において自動車より歩行者を優先させる道路ネットワーク計画の策定と円滑な交通処理が可能となる交通規制及び交通運用が採用可能であること。
- 道路空間の魅力向上のために、沿道施設の再整備・利活用、リノベーションを並行して実施することが望ましい。

期待される効果

- 地域の個性を活かした都市の顔となる質の高い空間の創出とそれに伴う市民意識の醸成
- 地域の魅力・快適性の向上に伴う来訪者増加による地域活性化、及び地価上昇

デザインのポイント(計画レベル)

自動車交通への対応方針

- 自転車の快適な走行空間と歩行者が散策し、たたずみ、休むための空間を拡充するため、自動車交通のための空間を削減し(概ね車道1車線程度)、歩行者空間に再配分する。

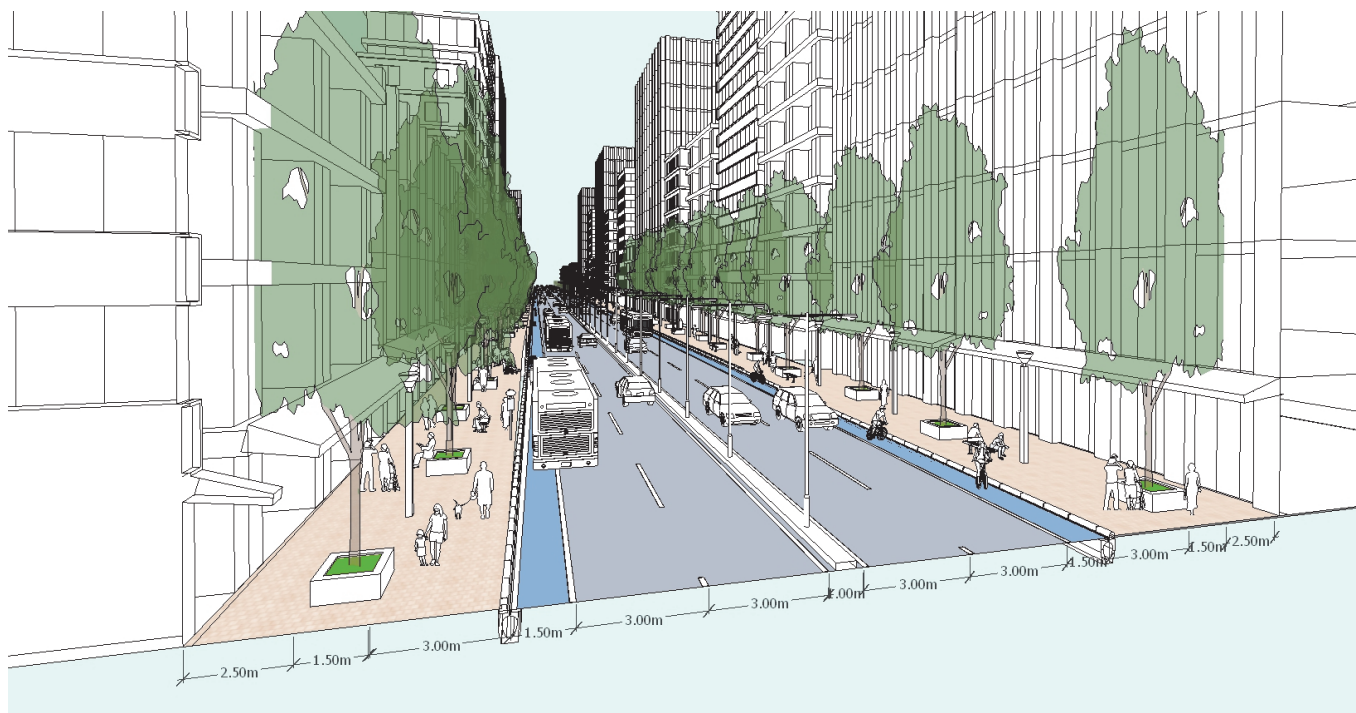
ネットワーク計画の変更

- 当該道路が分担していた自動車交通(特に通過交通)を他の路線へ振り分けるため、道路ネットワーク計画を見直す。

→ネットワーク計画の検討に関する詳細は、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 p.89-127「2-2 空間デザインの検討におけるポイント」を参照

横断構成の再配分方針

- 緊急車両や故障車両が停車した際に側方を自動車が通行するための空間と、自転車走行空間を確保した上で、自動車交通のための空間は削減することを基本に検討する。
- 残った空間を、目的地に向かって歩く人のための空間、沿道建物を覗きながらそぞろ歩きする人のための空間、通行人や風景を眺めながら休む人のための空間にゆるやかに区分する。
- 自転車走行空間を他の路線へ振り分けることが可能な場合は、自転車専用空間は確保せず、自転車歩行者道とする。



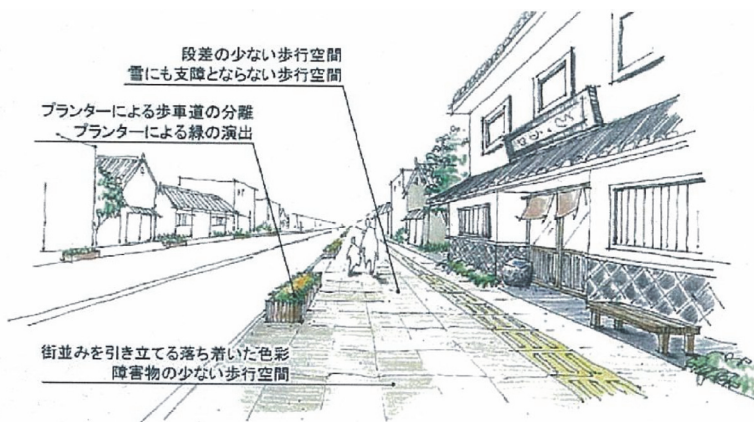
沿道の土地利用との調整

- 賑わい創出のためには、道路空間だけでなく、沿道の土地利用と一体となった空間を整備することが重要となる。道路空間の整備と併せて、歩行者通行量の増加につながるような沿道のリノベーションを促進する。

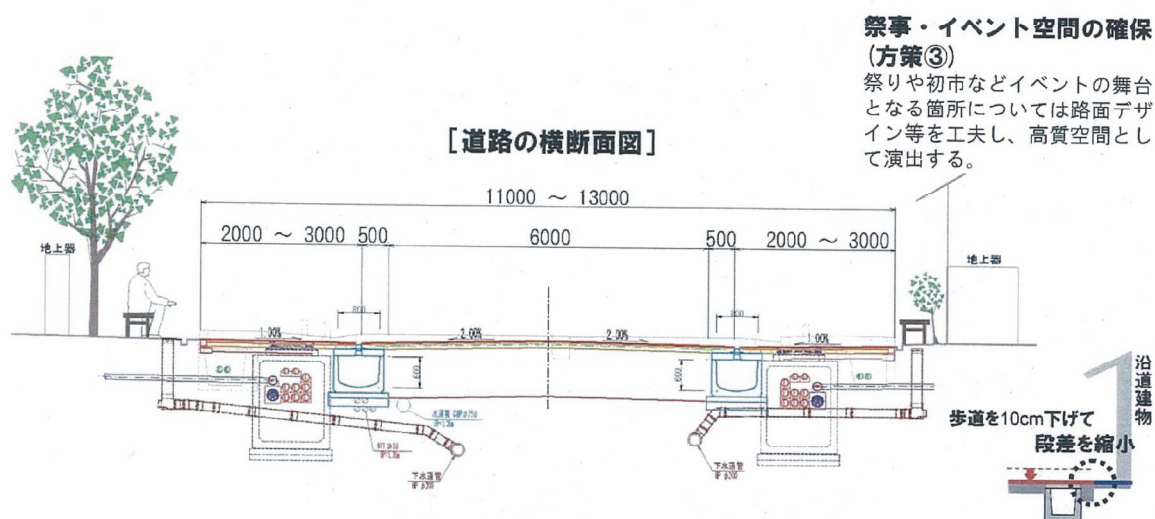
デザインのポイント(設計レベル)

歩行空間を快適にするための工夫

- シンボルロードにふさわしい、当該地域における歩行空間の核としての位置づけを表現するため、コスト制約と管理条件が許す範囲において、可能な限り、地域特性を踏まえた高質な舗装材を採用する。
- 歩道の構造については、車道部からの排水の進入防止、視覚障がい者による歩車道境界の誤認防止、歩行者の歩きやすさ等を考慮し、セミフラット構造を基本とする。イベント等による歩道と車道の一体的な利用が想定される区間では、フラット構造にした上で、可動式の車留め(例：着脱式ボラード、ライジングボラード、植栽プランター)を採用することも検討する。



歩車道の分離にあたり、地場の石材である萩野石のプランターを設置(福島県喜多方市 ふれあい通り)
資料提供:福島県喜多方建設事務所



フラット構造とするため、歩道を下げて段差を解消(福島県喜多方市 ふれあい通り)
資料提供:福島県喜多方建設事務所

空間の質の向上に向けたひと工夫

- 路肩に歩道に準じた舗装材を採用することで、歩道と車道の間に中間領域的な雰囲気を出することで、車道部が狭く、歩行空間が広く見える視覚的効果を生むことができる。



第一走行車線が石張り舗装の車道舗装



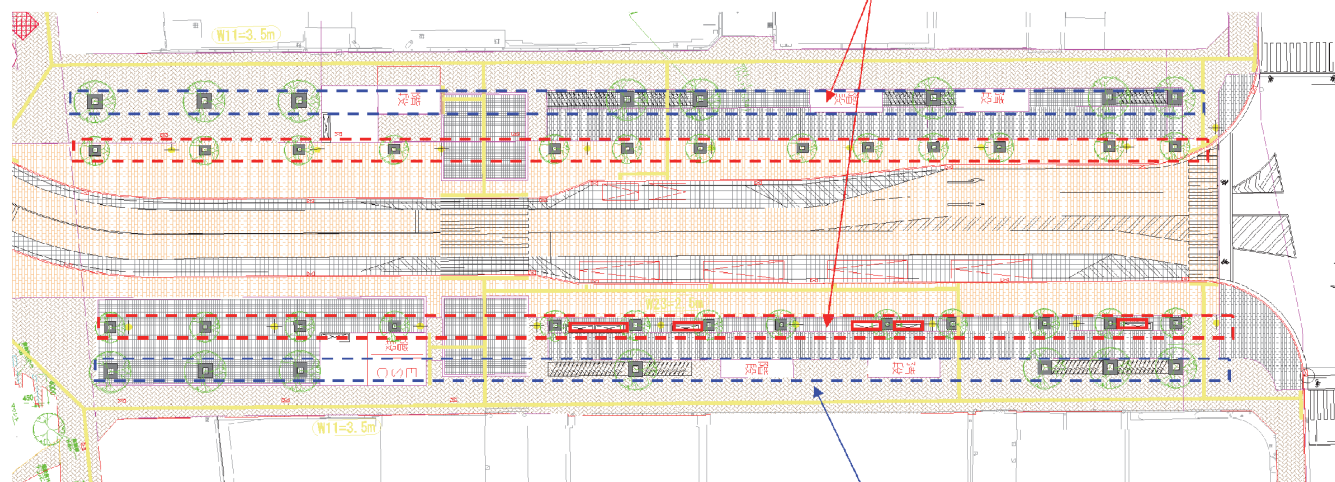
車道側に車道に準じた色の歩道舗装(兵庫県姫路市 大手前通り)
資料提供:姫路市

滞留空間を快適にするため工夫

- 居心地の良い空間を演出するため、並木、街灯、ベンチといった施設を列状に揃えて並べる等の工夫により、「通る人」と「溜まる人」、夫々の空間をゆるやかに区分しながらも、両者が共存できる空間を確保する。



地下施設換気設備・樹木・道路等を一列に揃える。



サイクルポスト・樹木・階段を一列に揃える。

歩行者動線と滞留空間を区分・確保するため、地上施設・樹木等を列状に揃えて設置(兵庫県姫路市 大手前通り)
資料提供:姫路市

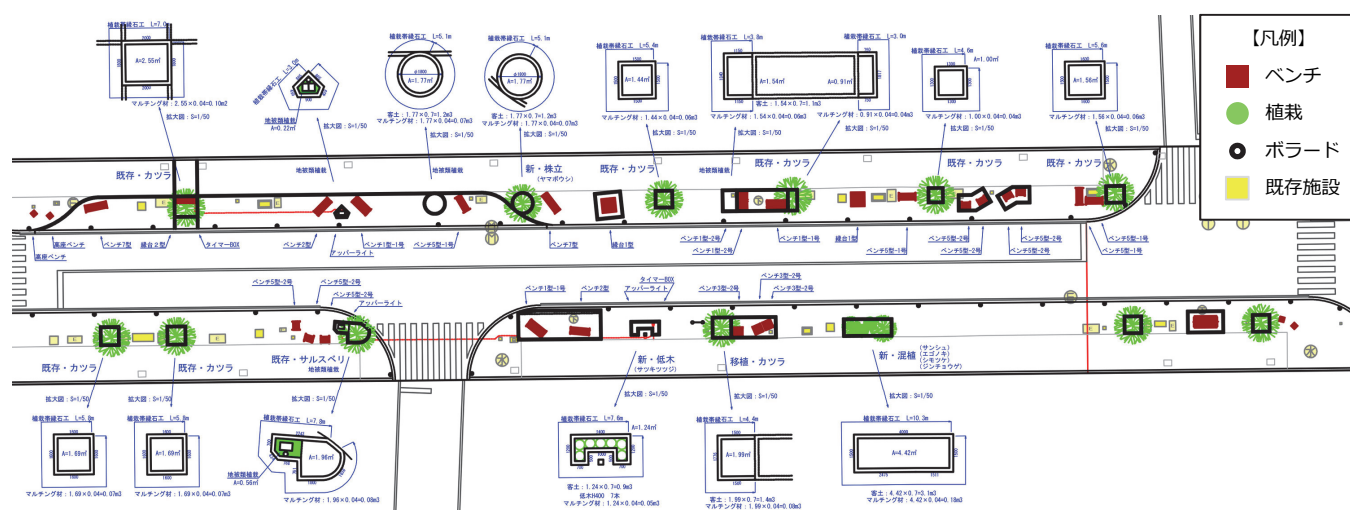
- 使い勝手の良い滞留空間を確保するため、期待するアクティビティに適したタイプのベンチを選定することが重要である。また、植栽マスや防護柵をベンチ代わりとして活用することも可能である。



デザインコンセプトに沿って設置された背もたれ、手すり付きのベンチ

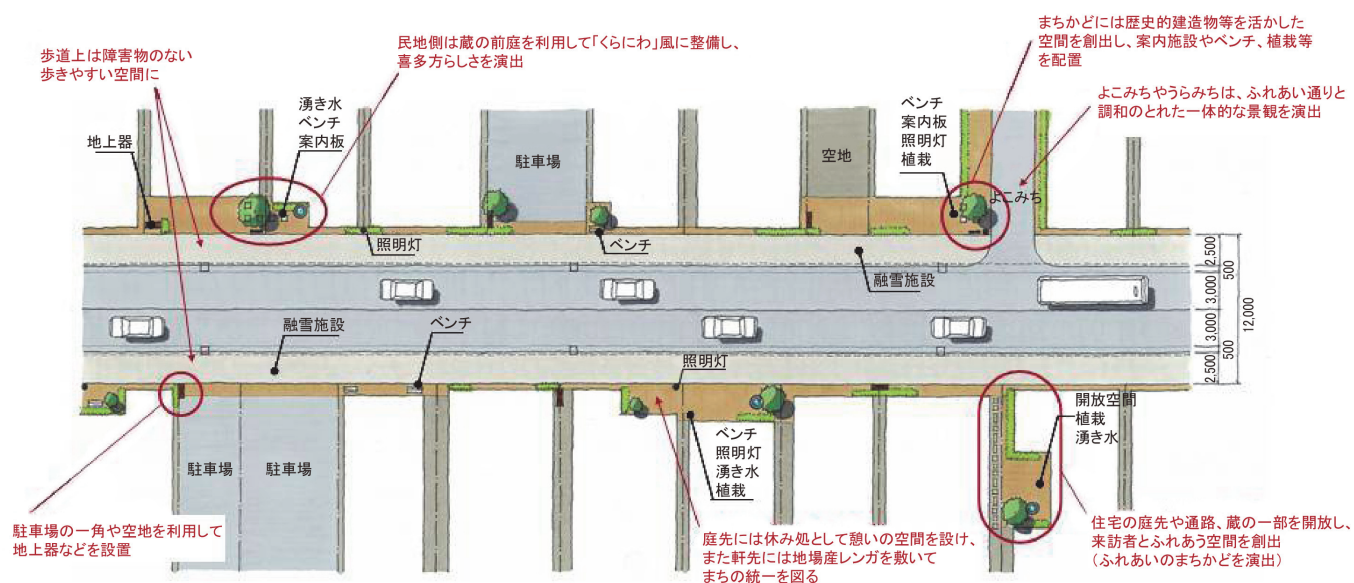


デザインコンセプトに沿って設置された縁台型のベンチ
(長野県長野市 長野中央通り)
資料提供:長野市



歩行者にとって心地よい空間を創出するため、植栽、座れる場所を数多く配置(長野県長野市 長野中央通り)
資料提供:長野市

- 快適な歩行空間を確保するため、道路沿いに休憩できるようなポケットパークを配置する。



沿道にポケットパークや休憩場を設け、ベンチや案内板を設置(福島県喜多方市 ふれあい通り)
資料提供:福島県喜多方建設事務所

公共交通等の利便性を向上するための工夫

- バス停留所付近は、公共交通利用者が乗降するための空間と歩行者・自転車が通行するための空間を確保するため、車道幅員と歩道幅員を考慮しながら、両者に十分な空間を確保する。

空間の質の向上に向けたひと工夫

- バス停留所付近は、公共交通利用者の乗降時における円滑性を確保するため、歩道をマウントアップ構造とすることも検討する。

→その他、多様な交通サービス、交通結節機能の充実に関する詳細は、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 p.89-127「2-2 空間デザインの検討におけるポイント」を参照

道路空間の使い勝手を高めるための工夫

- イベント等による歩道部、車道部の一体的な利用が想定される区間は、境界部をフラット構造とするか、歩車道境界の段差を極力小さくする。フラット構造とした場合、無秩序な駐停車を抑制するため、可動式車留め(例：着脱式ボラード、ライジングボラード、植栽プランター)の採用を検討する。



車道舗装との同調に配慮した明るいページジュ系の可動式ボラード(長野県長野市 長野中央通り)
資料提供:長野市



イベント時には、フラット化した歩車道において着脱式のボラードを外すことにより、道路空間を一体的に利用
(長野県長野市 長野中央通り)
資料提供:長野市

空間の質の向上に向けたひと工夫

- イベント等の様々な活動を支援するために、電気設備、給排水設備を整備する。



道路占用許可に基づき植樹帯内に設置された電源設備(長野県長野市 長野中央通り)
資料提供:長野市



イベント時に利用するための収納型水栓(愛媛県松山市 花園町通り)
資料提供:松山市



植栽用の散水栓を設置(愛媛県松山市 花園町通り)
資料提供:松山市

1-6. インフラ計画

<計画方針>

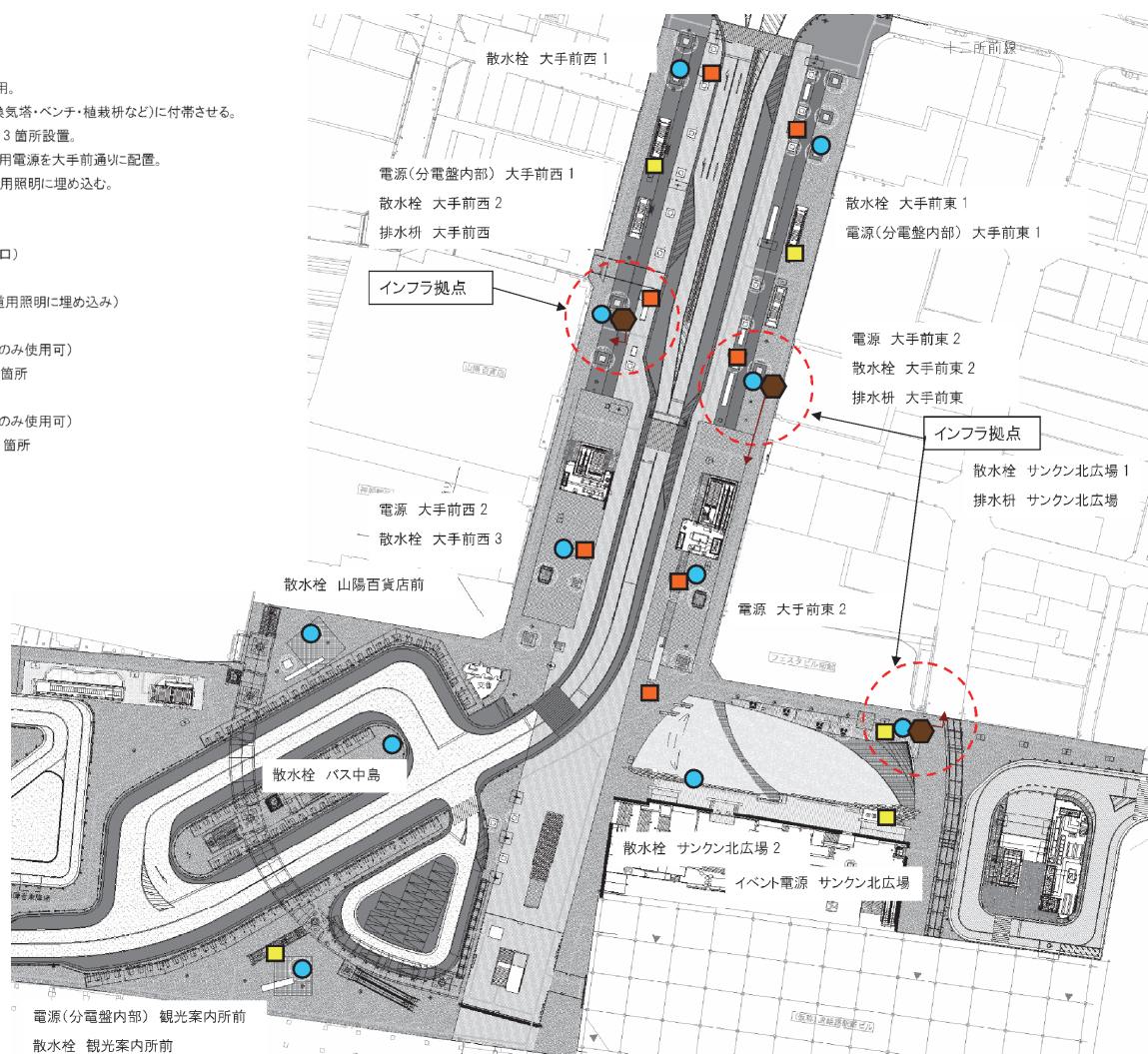
- ・現況の配管を可能な限り使用。
- ・極力立ち上がりもの(階段・換気塔・ベンチ・植栽柵など)に付帯させる。
- ・インフラ拠点(上水・排水)を3箇所設置。
- ・約40mピッチでイベント用常用電源を大手前通りに配置。
- ・大手前通りに関しては、車道用照明に埋め込む。

■ 常用電源(AC100V×2口)

■ 常用電源(大手前通車道用照明に埋め込み)

● 散水栓(散水時・災害時のみ使用可)
大手前:6ヶ所 広場:2箇所

● 排水柵(散水時・災害時のみ使用可)
大手前:2箇所 広場:1箇所



イベント利用や植栽管理に配慮した電気設備、給排水設備の配置(兵庫県姫路市 大手前通り)
資料提供:姫路市

良好な景観・環境を形成するための工夫

空間の質の向上に向けたひと工夫

- 沿線に地域のランドマークがある場合には、その眺望を活かした景観(ビスタ景)を形成するため、植樹や照明柱等の配置を工夫する。

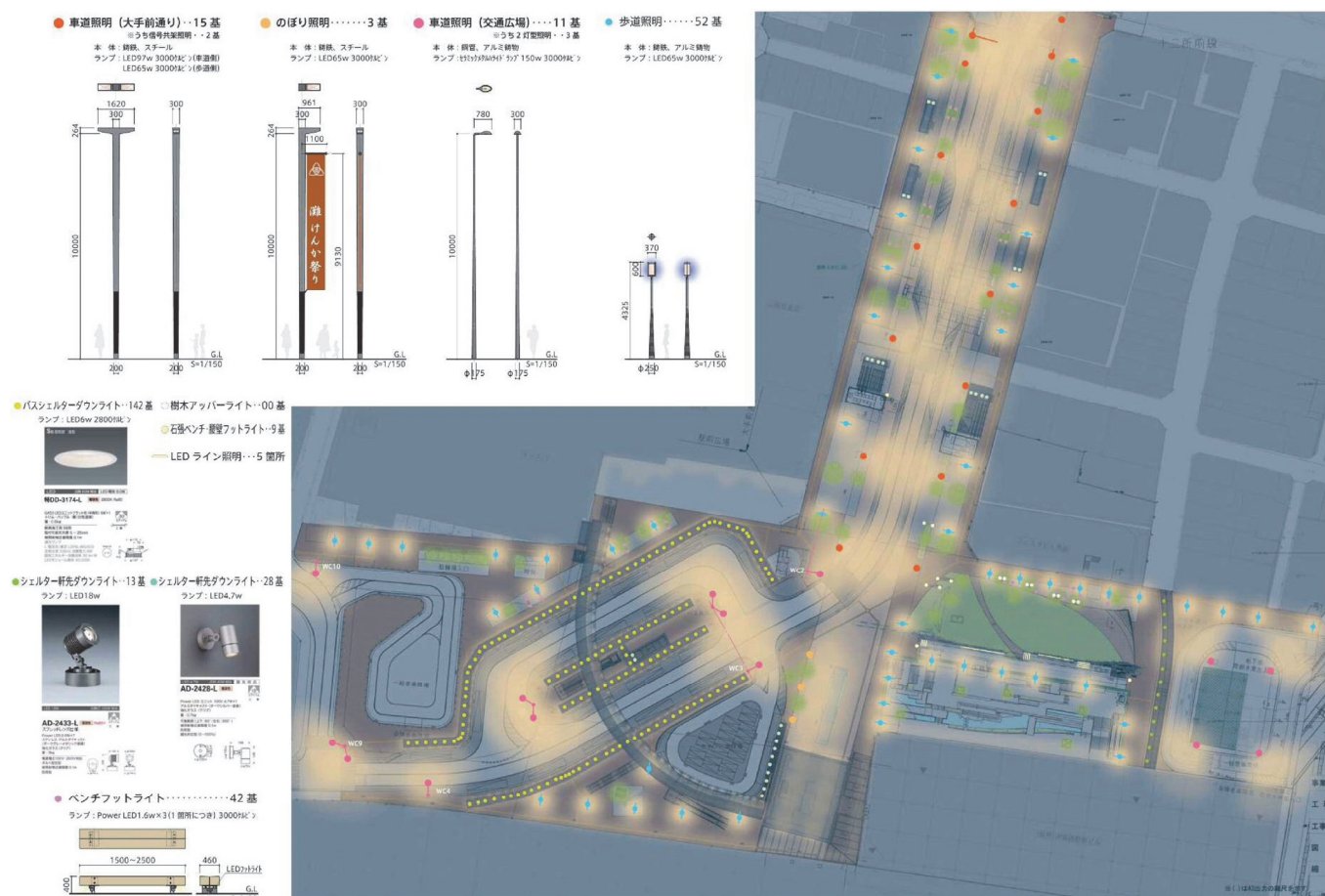


地域のランドマークである姫路城をアイストップとしたビスタ景を、舗装や施設配置で演出(兵庫県姫路市 大手前通り)
資料提供: 姫路市



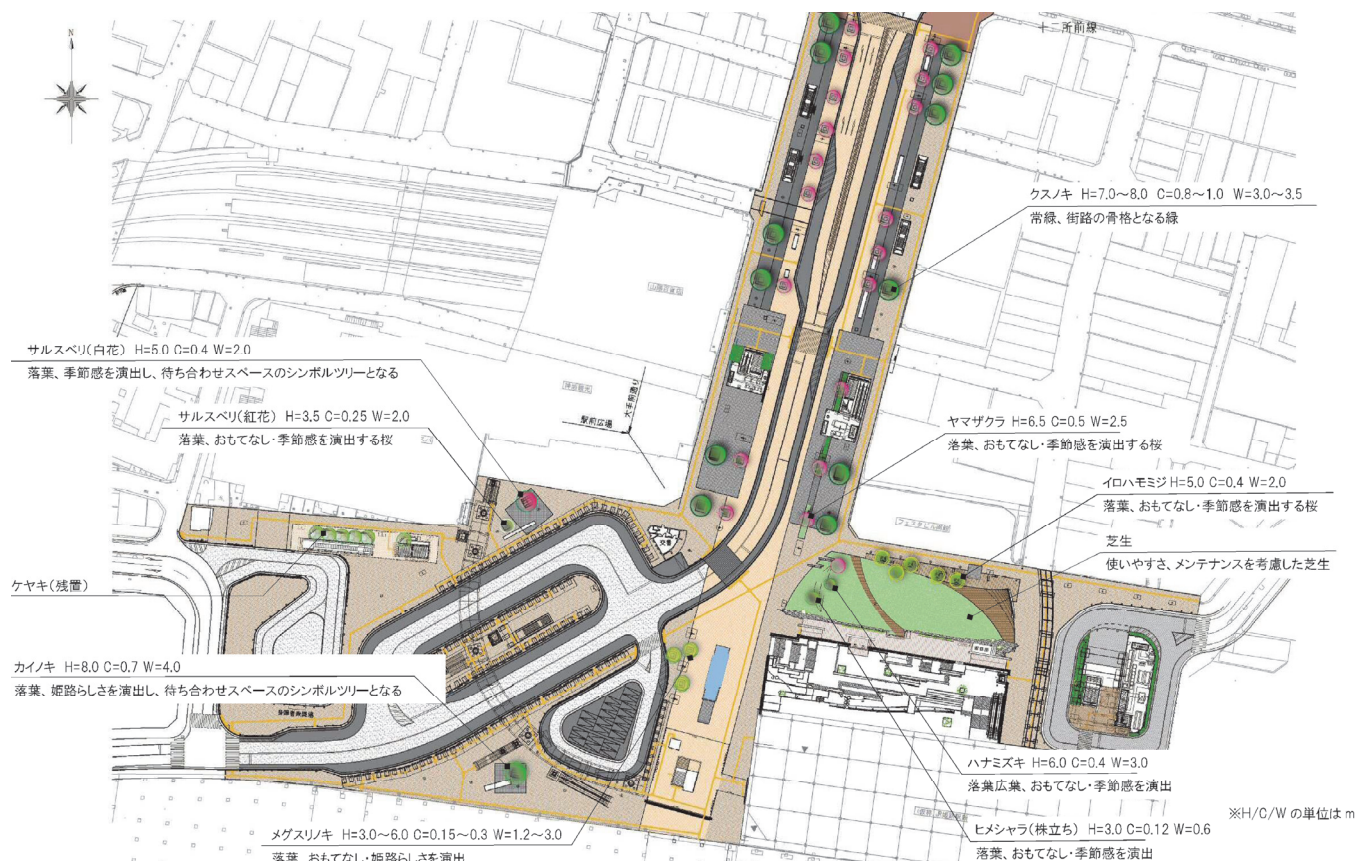
首都東京のランドマークである東京駅をアイストップとしたビスタ景を、舗装や施設配置で演出(東京都千代田区 行幸通り)
資料提供: 千代田区

- 日中だけではなく、夜間も賑わう空間であるため、シンボルロードにふさわしい夜間景観に配慮した照明施設の配置とする。

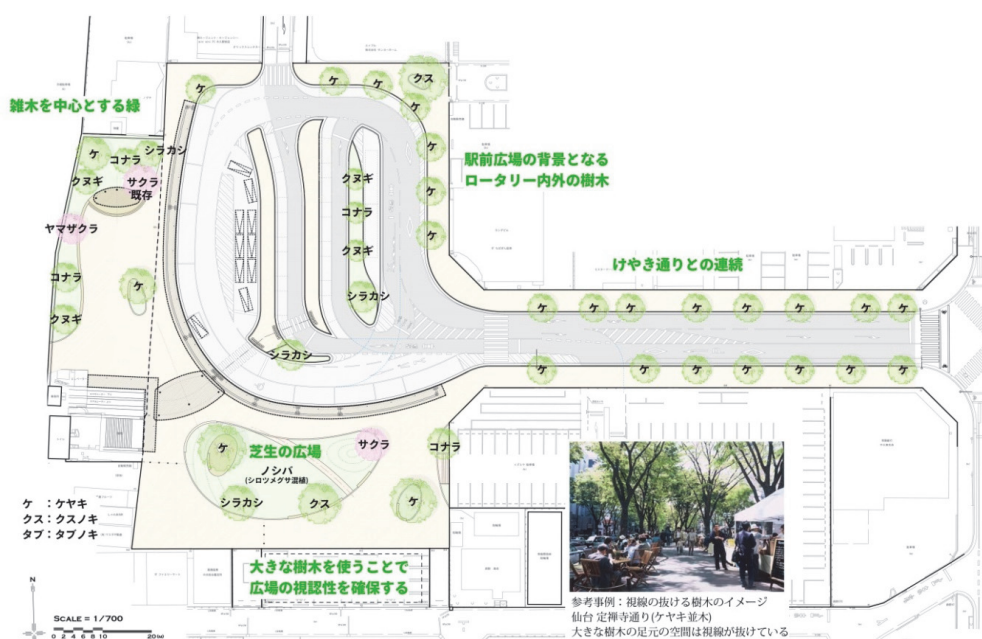


ゾーン毎に照度設定や配置を変えた照明計画(兵庫県姫路市 大手前通り)
 資料提供:姫路市

- 良好な空間を演出するため、植樹の設置を検討する。その際には、動線や見通しを遮ることなく、緑陰形成や景観向上など期待される機能を十分に発揮することができるよう、植え付け後の成長や確保できる植栽基盤、剪定による目標樹形の管理を考慮した上で、当該空間や地域の特性に見合った樹種を選定し、植樹する。
- 現在ある樹木については、上述の内容に留意しつつ、できる限り保全を行うよう努める。



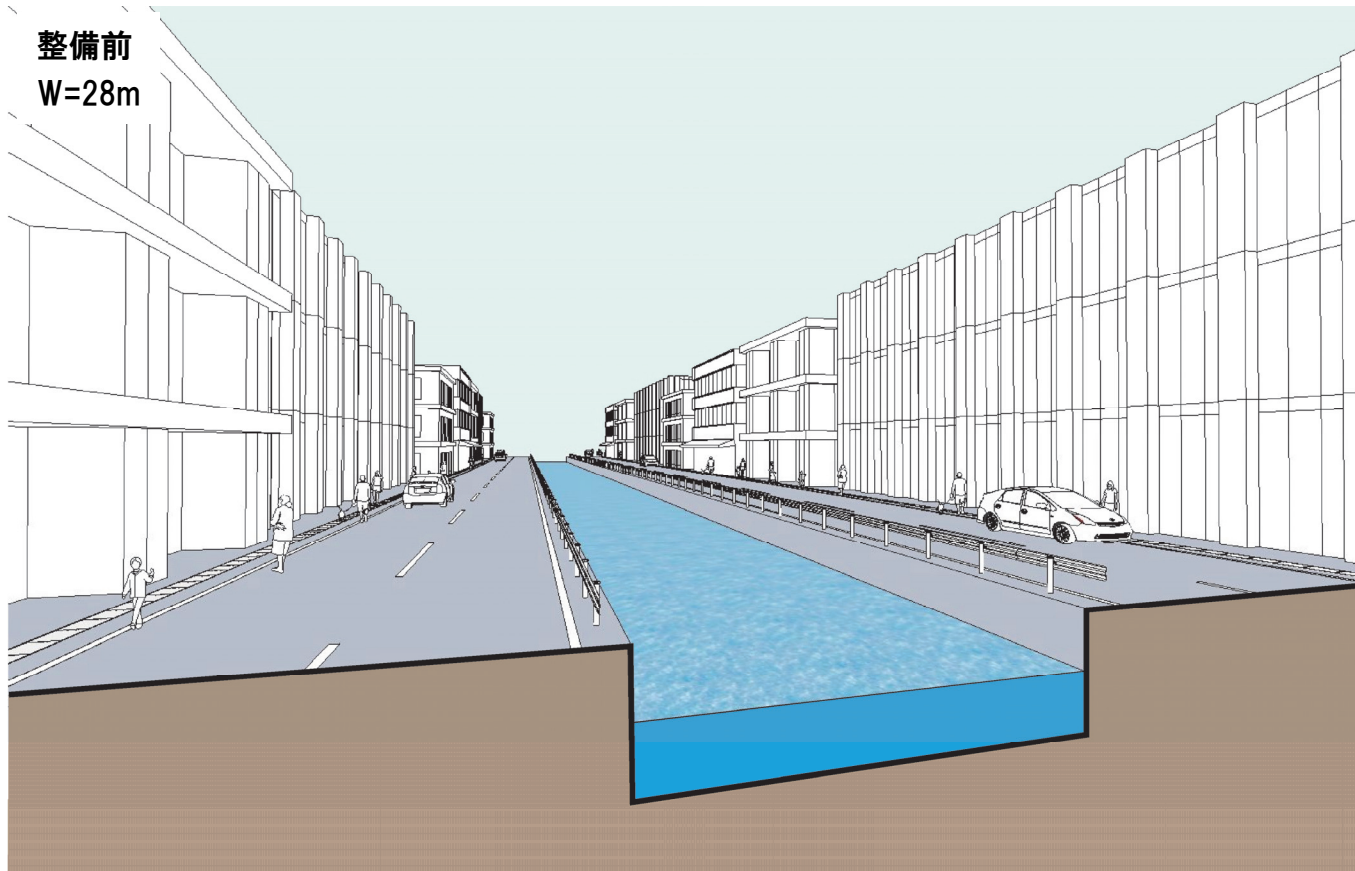
季節感、姫路らしさを考慮した植樹配置計画(兵庫県姫路市 大手前通り)
資料提供:姫路市



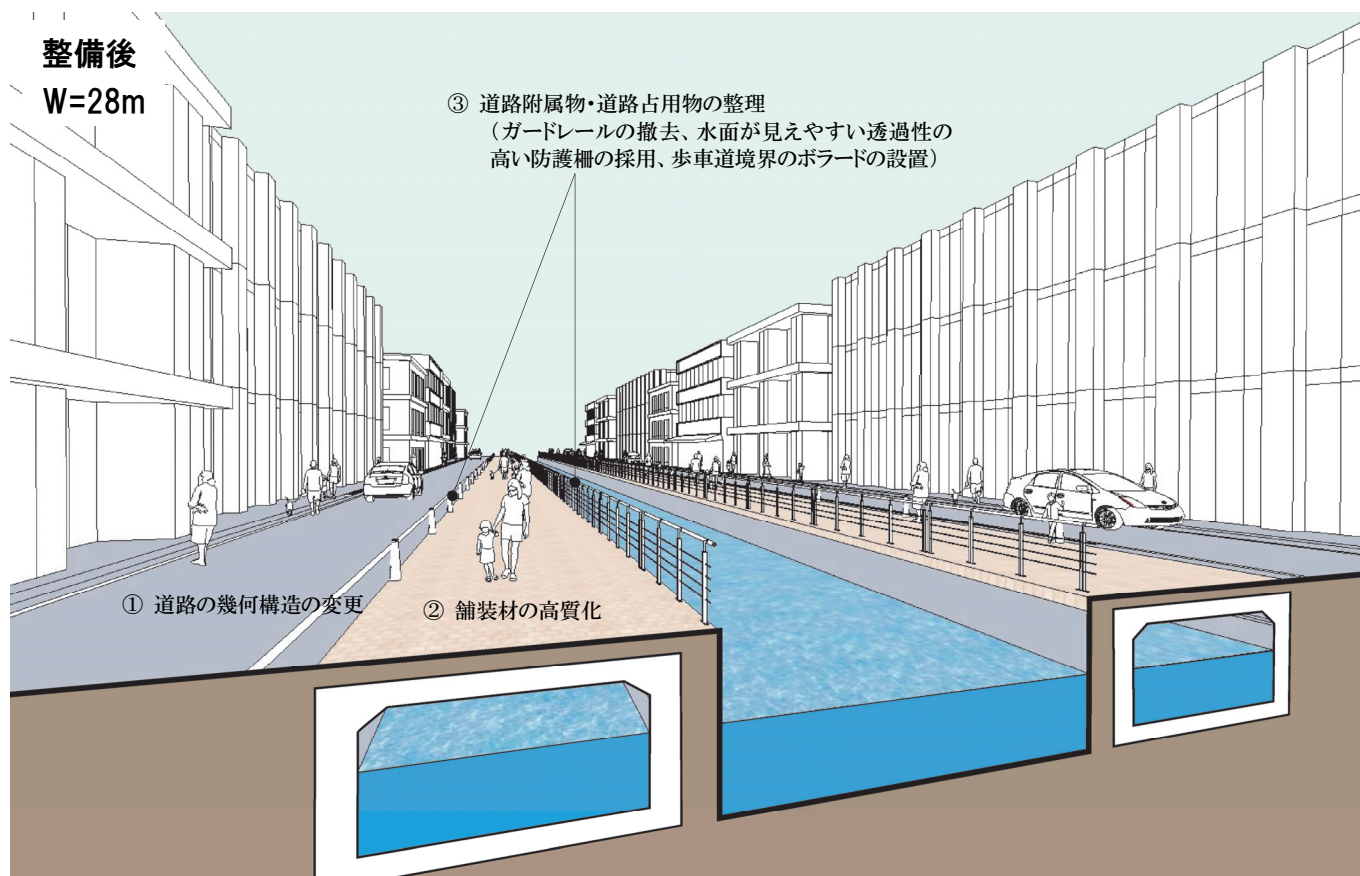
牛久らしい里山の雑木に見られる樹種を選定するとともに、シンボルロードとしての格調を示すためケヤキ並木を整備(茨城県牛久市 牛久駅前通り)
資料提供:牛久市

5-2 水辺のプロムナード

整備前
W=28m



整備後
W=28m



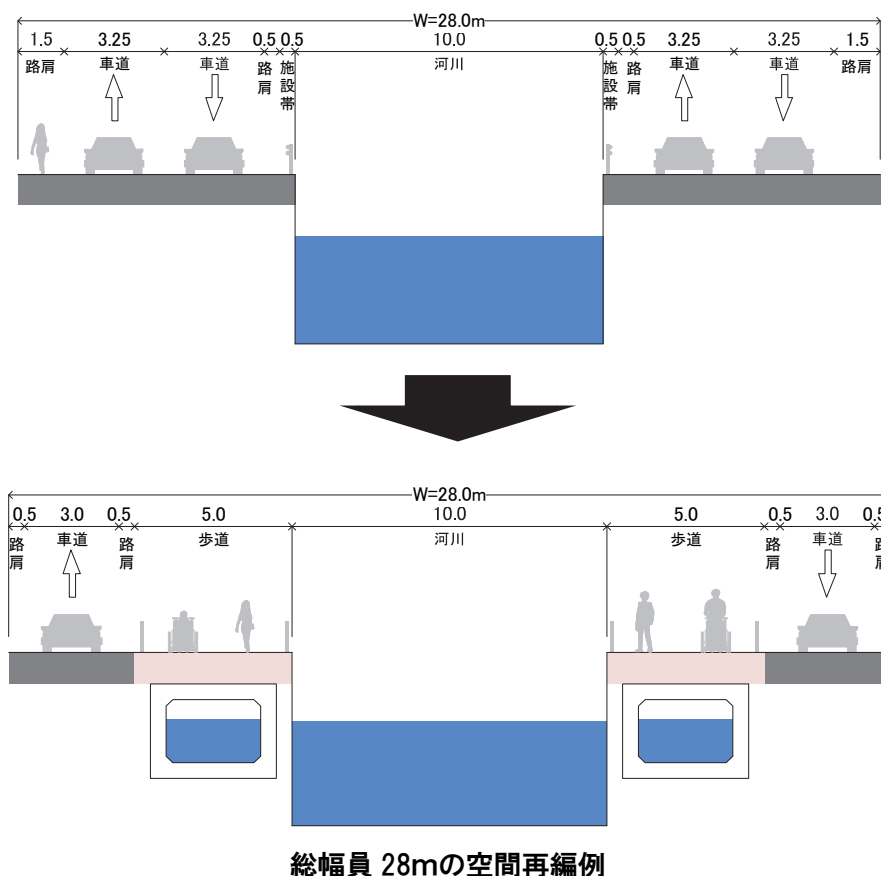
水辺のプロムナードは、沿道の水辺と一体となった歩行者空間を整備することで、歩行者が水辺を眺めながら散策・滞留したり、直接水と触れ合ったりすることができる憩いの空間を創出するためのパターンである。

本デザインパターンを適用しうる地区

- 堀や運河など、かつて存在した都市を象徴するような水辺が、都市化とともに失われていった地区。
- 道路に近接して水辺空間が存在しているが、水辺を眺める視点場がない、水と触れ合える場所がない等の理由により、水辺の存在を感じることができない地区。

デザインパターンのポイント

- 水辺と一体となった道路の整備により、親水性の高い歩行空間と滞留空間をどのように確保するのか。



デザインパターン採用に必要な措置、条件

- 当該道路において自動車より歩行者を優先させる道路ネットワーク計画の策定と円滑な交通処理が可能となる交通規制及び交通運用が採用可能であること。
- 沿道に水辺環境が存在する道路であること。
- 掘割や用水、河川など、かつて存在していた水辺が、暗渠化・埋め立てによって消失してできた道路であること。

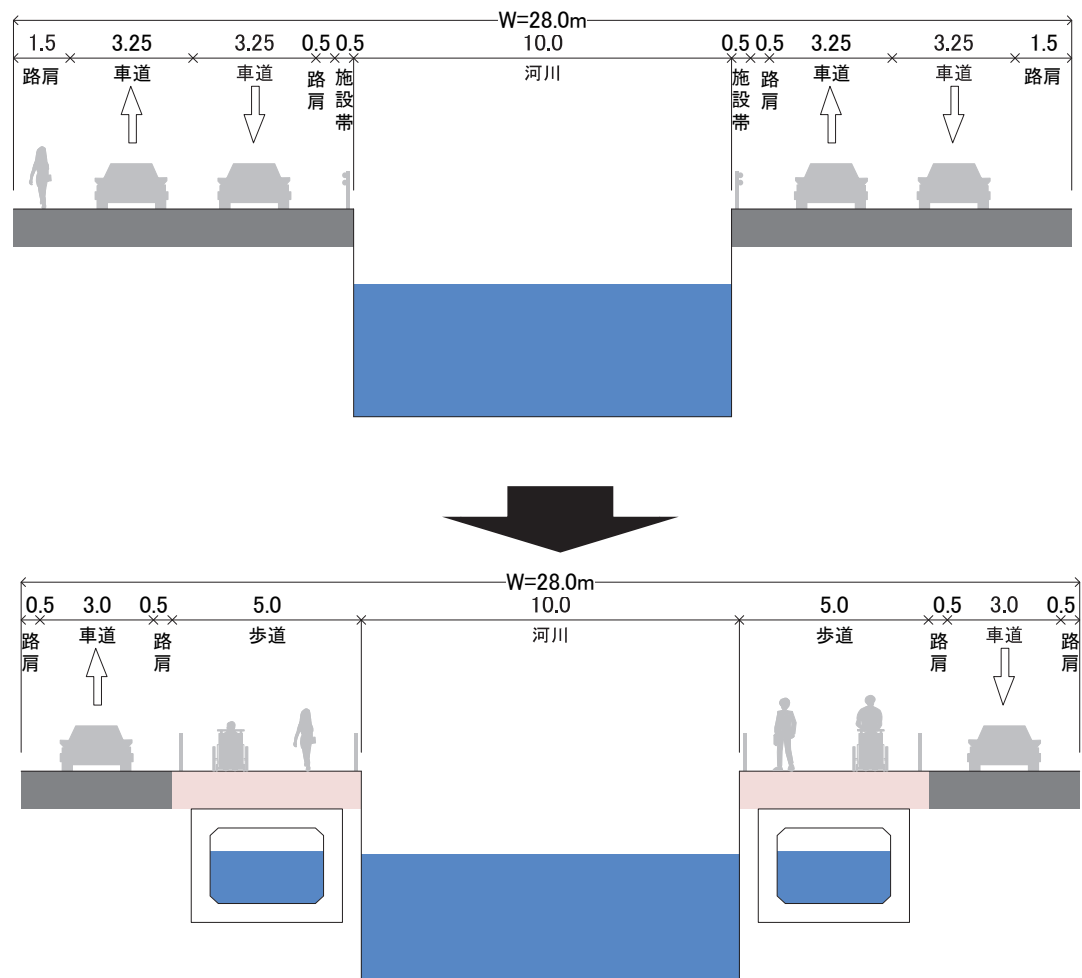
期待される効果

- 親水性の高い水辺と一体となった質の高い空間の創出とそれに伴う市民意識の醸成
- 地域の魅力・快適性の向上に伴う来訪者増加による地域活性化、及び地価上昇

デザインのポイント(計画レベル)

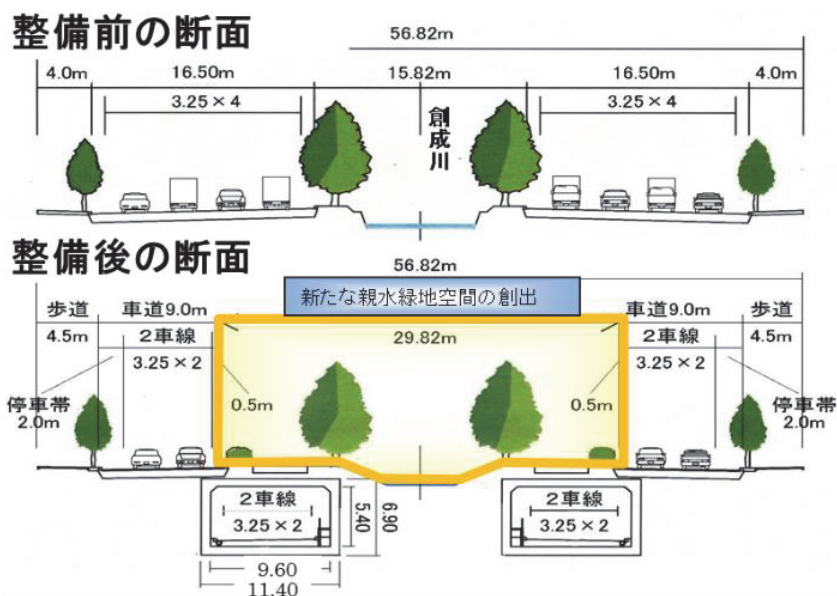
自動車交通への対応方針

- 歩行者が水辺を感じながら散策し、たたずみ、休むための空間を拡充するため、自動車交通のための空間を削減し(概ね車道1車線程度)、親水性の高い歩行者空間に再配分する。



ネットワーク計画の変更

- 当該道路が分担していた自動車交通を他の路線へ振り分けるため、道路ネットワーク計画を見直す。



2車線分の自動車交通を地下化することで、地上に生まれた余剰の空間を親水空間として整備（北海道札幌市 創成川通）
出典：良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

→ネットワーク計画の検討に関する詳細は、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 p.89-127「2-2 空間デザインの検討におけるポイント」を参照

横断構成の再配分方針

- 快適な歩行空間を創出するため、目的地に向かって歩く人のための空間、水辺を眺めながらブラブラ歩く人のための空間、通行する人や水辺の風景を眺めながら休む人のための空間にゆるやかに区分する。
- 道路部分に十分な幅員がない場合、河川空間に対して張り出し歩道を整備することで、川沿いを歩行できる空間を創出する方法もある。

デザインのポイント(設計レベル)

歩行空間を快適にするための工夫

- 空間の連続性と歩きやすさを担保するため、歩行空間上に段差が生じない横断構成とする。
- 当該都市における歩行空間の核としての位置づけを表現するため、コスト制約と管理条件が許す範囲において、可能な限り高質な舗装材を採用する。



川沿いにフラットな自転車歩行者専用道路を整備(島根県松江市 玉造温泉地区道路)
資料提供:松江市

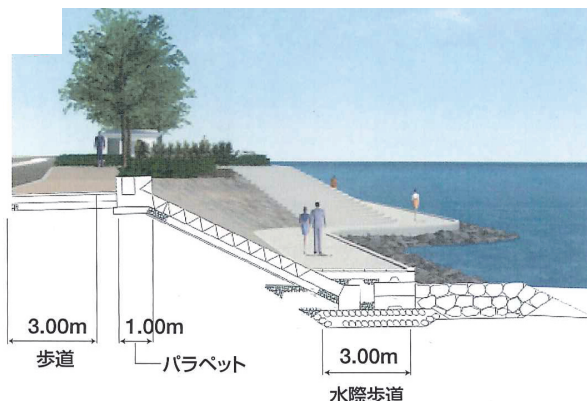
- 防護柵(車両用防護柵、歩行者自転車用防護柵)は、歩行者の安全確保に効果が期待できるが、景観へ及ぼす影響が大きい。そのため、防護柵の設置に関しては、当該道路の自動車交通量と走行速度を考慮し、設置の必要性を検討する。
- 防護柵を設置する際には、連続性を意識するとともに、水辺に対する眺望を妨げないよう配慮したデザインを検討する。

滞留空間を快適にするための工夫

- 水辺を眺めることができる滞留空間を確保するため、水辺に面した護岸に、階段等を活用した休憩施設を設置する。
これらの階段は、大雨等によって、浸水することがないよう、護岸構造についても工夫する。



高低差の大きい区間では、川の流れを感じながら散歩できるよう、二段護岸を整備し、上部の護岸には着座可能なスペースを設置(北海道札幌市 創成川通)
資料提供:札幌市



護岸を階段状にすることで水辺をゆったり眺めることができる空間を創出(島根県松江市 宍道湖夕日スポット)
資料提供:松江国道事務所

空間の質の向上に向けたひと工夫

- 快適な通行空間と滞留空間を確保するため、通行空間と水辺を眺める滞留空間をフットライトや舗装等によって視覚的に分離する方法もある。



フットライトや舗装を用いて通行空間と滞留空間を視覚的に分離(島根県松江市 宍道湖夕日スポット)
資料提供:松江国道事務所

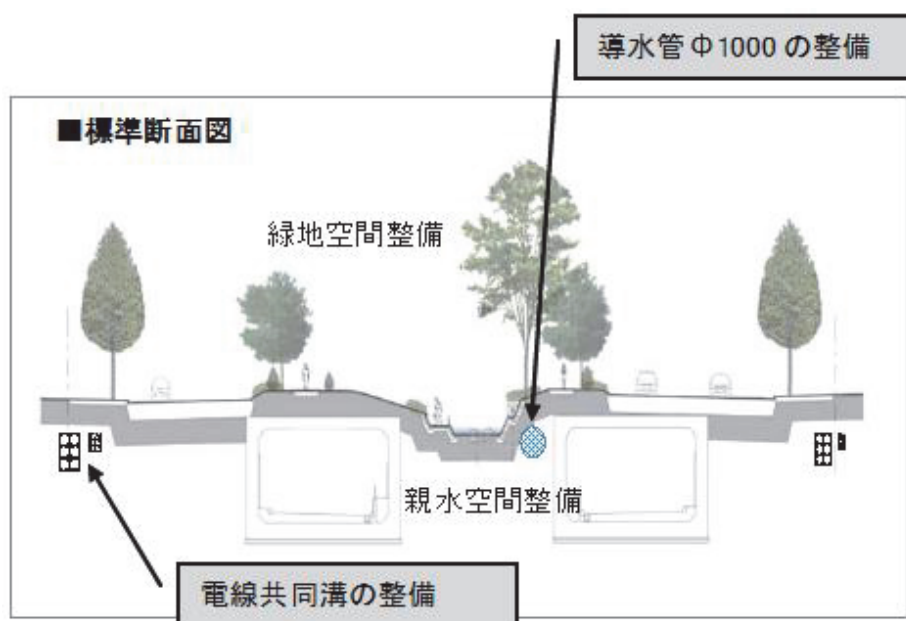
→その他、他事業・サービス・施設との連携に関する詳細は、国総研資料第 1009 号「地域づくりを支える道路空間再編の手引き(案)」の p.59-86「2-1 事業構造におけるポイント」を参照

良好な景観・環境を形成するための工夫

- 道路景観の主役は、沿道に展開する街並みや自然風景等の景観であり、歩道上で歩き、楽しむ人々の姿である。
- 道路附属物等は、それらを引き立てる景観の脇役であることが「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」(H29.10)に示されている。
- そのため、照明柱、看板標識、案内サイン、ボラードなどは、地域性を考慮し、水辺の眺めを阻害しないようなデザイン(形状、色彩、素材)とする。

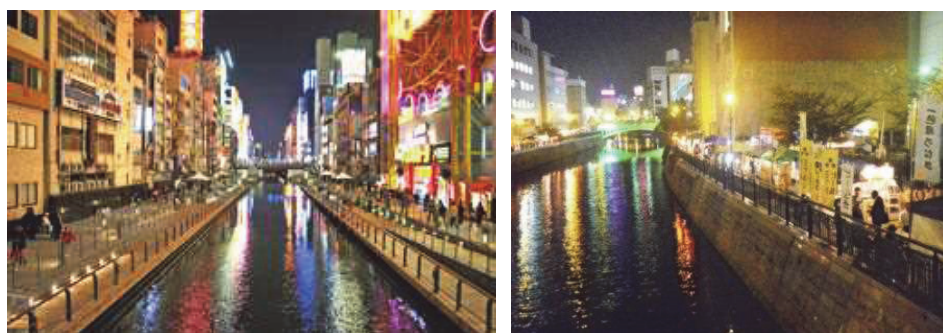
空間の質の向上に向けたひと工夫

- 河川施設と一体となった道路空間を創出するため、河川管理者等と調整することが望ましい。



河川の水深を浅くし、親水性を向上させるため、流速を抑制するための導水管を設置(北海道札幌市 創成川通)
出典:良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

- 魅力的な景観を創出するため、水面に光や建物の姿を反射させる方法もある。



水面への反射によって魅力的な空間を創出(左:大阪府大阪市 道頓堀川、右:愛知県名古屋市 堀川)
出典:河川空間のオープン化活用事例集