

ストリートデザイン懇談会

第3回

公共空間としての ストリートデザイン

国土舘大学 理工学部
まちづくり学系 講師

西村 亮彦

2019年10月29日

自己紹介

西村 亮彦（にしむら あきひこ）

1981年 横浜生まれ

2005年 東京大学 人文地理学教室 卒業

2008年 東京大学大学院 景観研究室 修士課程 修了

2011年 東京大学大学院 景観研究室 博士課程 修了

2011.6～2014.8 メキシコ国立自治大学 研究員

2014.9～2018.3 国土交通省 国土技術政策総合研究所 研究官

2018.4～ 国土館大学 理工学部 講師

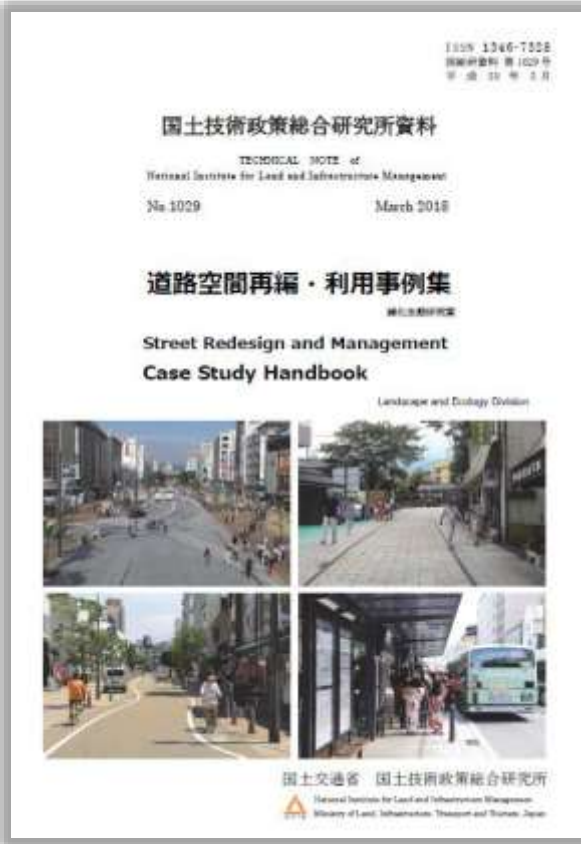
（※兼 国土交通省 国土技術政策総合研究所 部外研究員）

専門：都市デザイン、景観工学、歴史まちづくり



道路空間再編に係る国総研資料の作成（2014～2018）

国土技術政策総合研究所HPでPDF版を無償公開中！



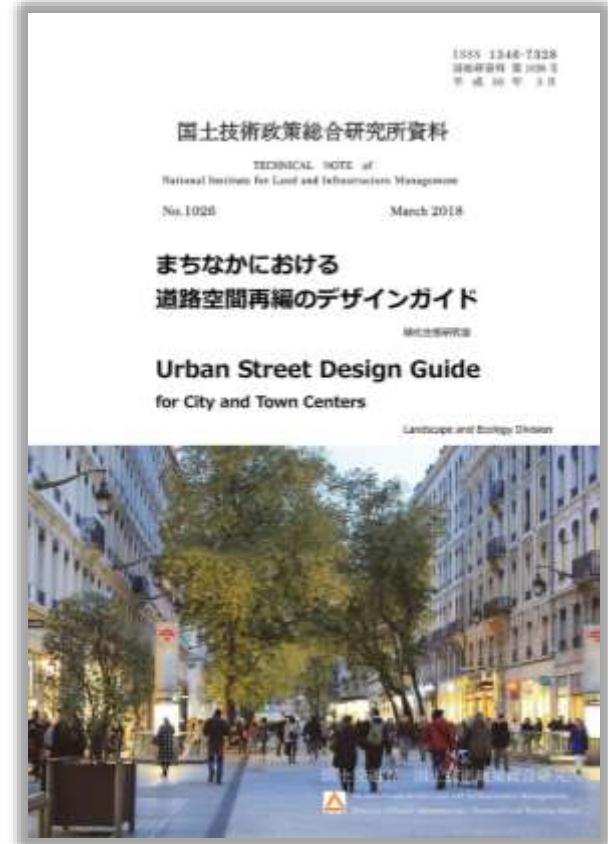
全国各地の事例を
知りたい

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1029.htm>



事業の進め方を
知りたい

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1009.htm>



デザインの考え方を
知りたい

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1026.htm>

- **人間本位のストリート**
- **道路空間の再配分**
- **歩車道境界の設え**
- **歩行・滞留空間の設え**
- **沿道環境の設え**

人間本位のストリート

人間本位のストリート

■ 歩行者のための空間

優先度：高



■ 公共交通・自転車のための空間

優先度：中

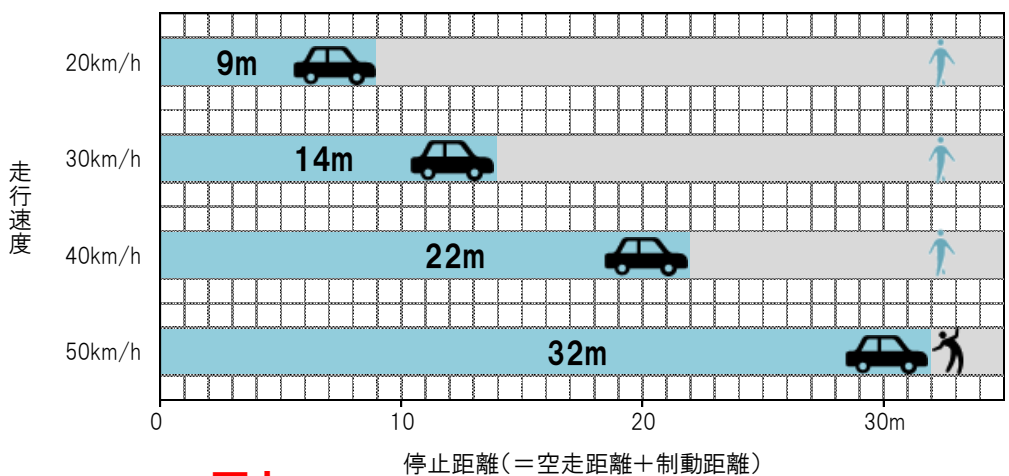
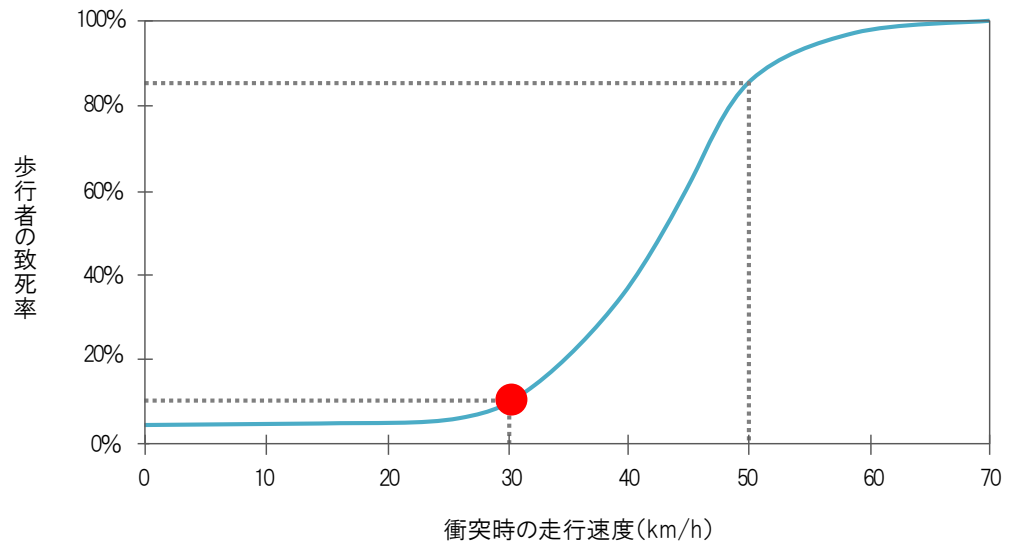
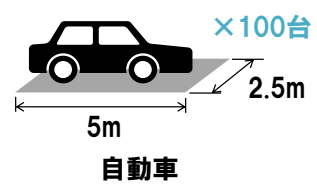
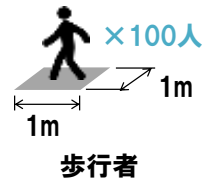
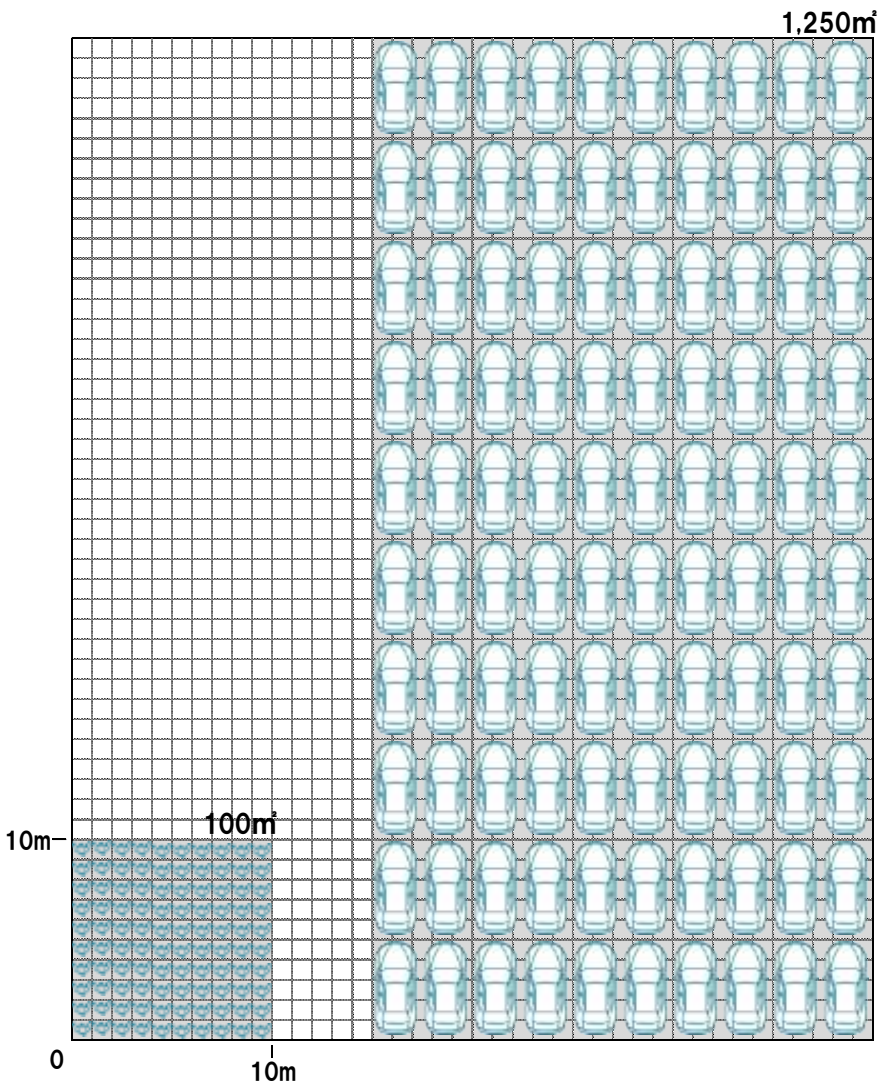


■ 自動車交通・運輸のための空間

優先度：低



人間本位のストリート

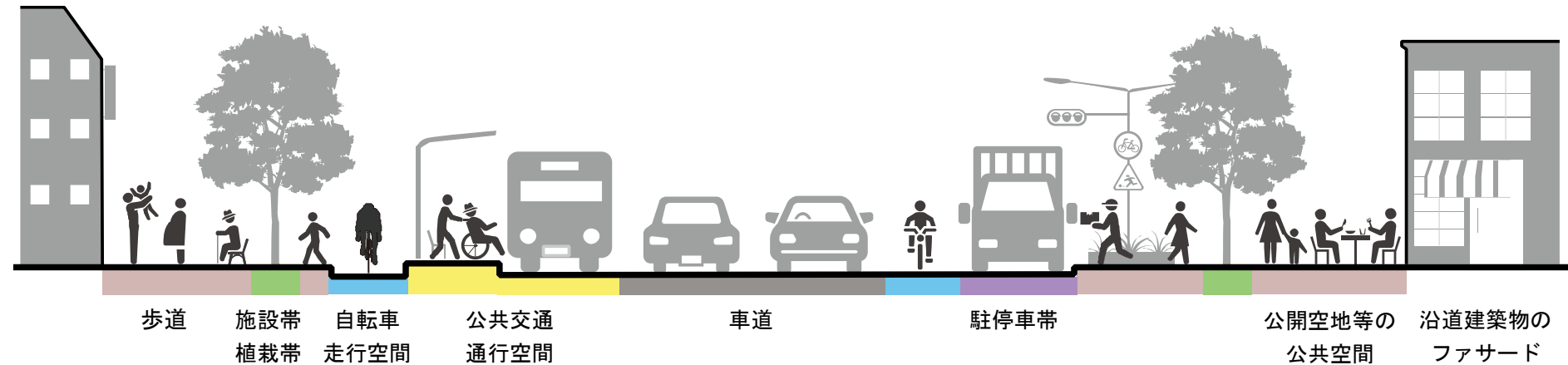
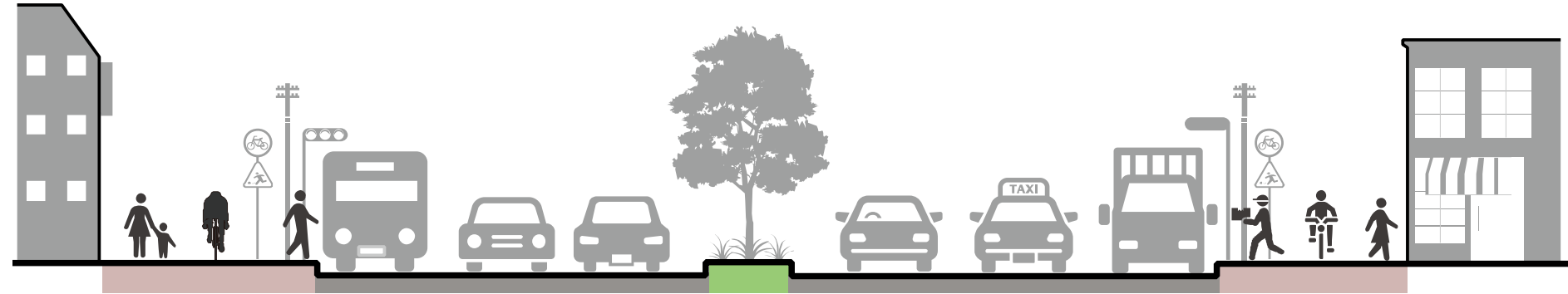


両立

→

- ・ 道路空間の再配分
- ・ 歩行者の安全確保

人間本位のストリート



人間本位のストリート

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

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

C. 自転車・公共交通等の利便性を向上させるための工夫

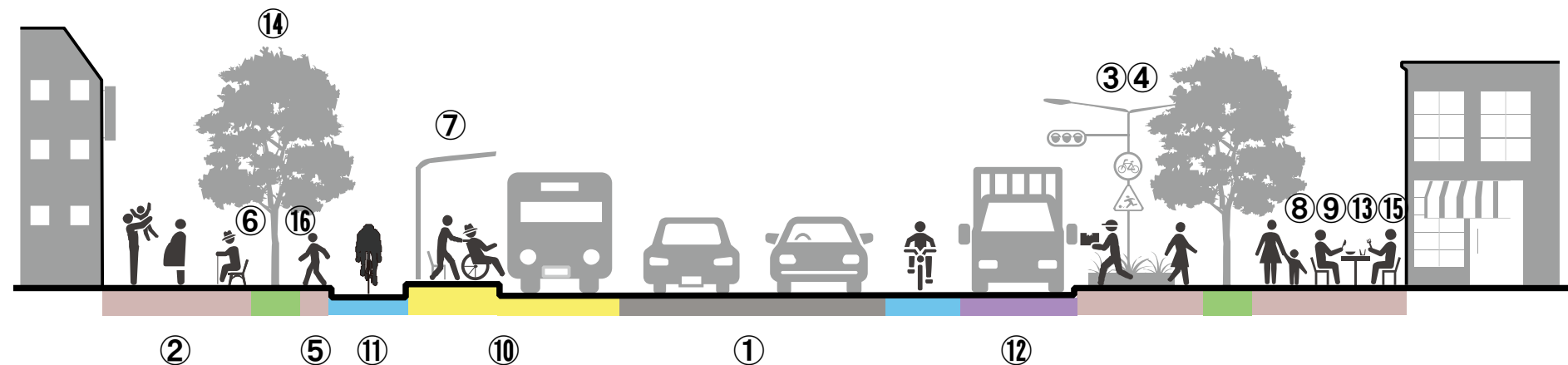
- ⑩ 公共交通結節点の整理
- ⑪ 自転車走行環境の整理

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

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



人間本位のストリート

Ewing R. and S. Handy (2009)

"Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability"

物理的特徴

- 街路幅員
- 歩道幅員
- 交通量
- 歩行者通行量
- 沿道建築物の高さ
- 街路樹の緑陰
- 気候
- 地形 など

都市デザインの質

- イメージのしやすさ
- 困われ感
- 見えやすさ・視認性
- 多様性
- 場所の分かりやすさ
- ヒューマンスケール
- 要素間のつながり
- 一貫性・秩序

人間の反応

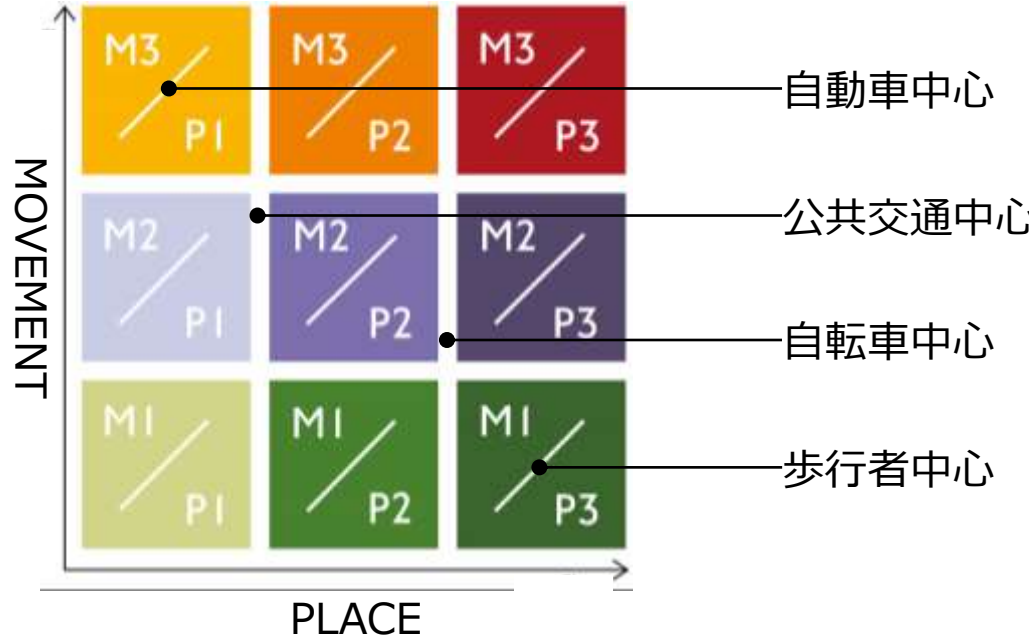
- 安全・安心感
- 興味・関心
- 心地良さ・快適さ

Walkability

人間本位のストリート



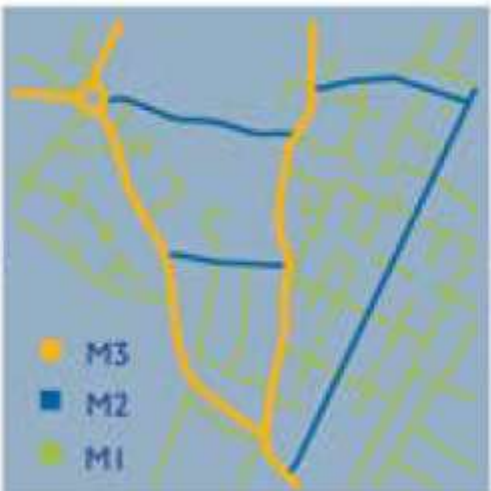
Transport For London (2019)
"Srteetscape Guidance"



PLACE



MOVEMENT



STREET TYPES



- M3/P1
- M3/P2
- M3/P3
- M2/P1
- M2/P2
- M2/P3
- M1/P1
- M1/P2
- M1/P3

人間本位のストリート

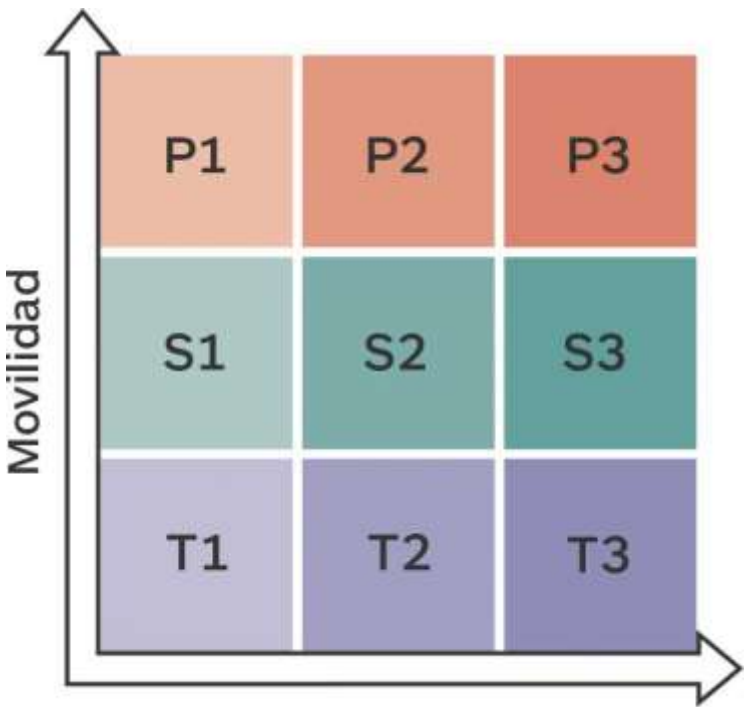


Manual de calles

Diseño vial para ciudades mexicanas

SEDATU, Gobierno de México (2018)
"Manual de Calles"

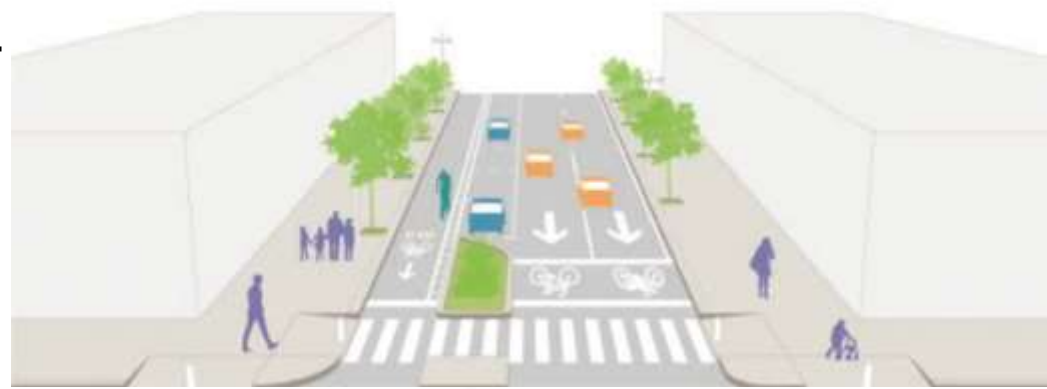
タイプで考えるデザイン



P1



S2



T3



パターンで考えるストリートデザイン

I 歩行者空間



1 歩行者モール



2 歩道拡幅



3 まちなか広場



4 パークレット



5 オープンカフェ

II 歩車共存空間



1 シェアドスペース



2 クランク・スラローム・シケイン

III 公共交通空間



1 センターリザベーション



2 サイドリザベーション



3 トランジットモール

IV 自転車走行空間



1・2・3 自転車道・自転車専用通行帯・車道混在

V 沿道環境と協調した空間



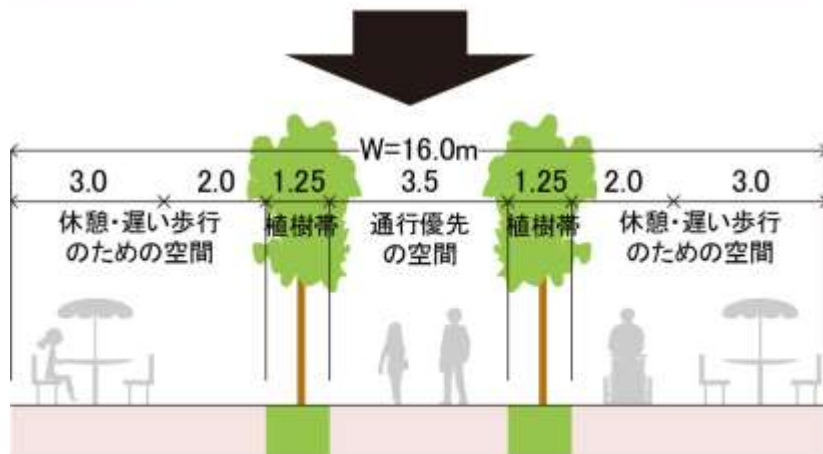
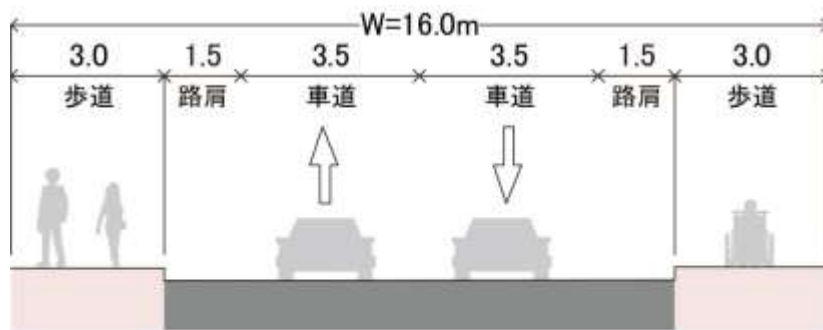
1 シンボルロード



2 水辺のプロムナード

デザインパターン別のモデル

例) 歩行者モール



総幅員 16mの空間再編例



デザインパターン別の留意事項

■ 「まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド」

- ・デザインパターン別に計画・設計上の留意事項を分かりやすく整理
- ・国土技術政策総合研究所・ホームページにてPDF版を公開

① デザインパターンを適用しうる地区

各パターンの採用を通じて解決・改善を図るべき道路や地域の問題点を整理

② デザインパターンのポイント

各パターンにおけるデザインの基本的な考え方や方向性を整理

③ デザインパターン採用に必要な措置・条件

各パターンの採用にあたり考慮すべき道路・地域の特徴（道路幅員、沿道の土地利用、自動車・歩行者交通量）や設計条件を整理

④ 期待される効果

各パターンの採用によって期待される効果を整理

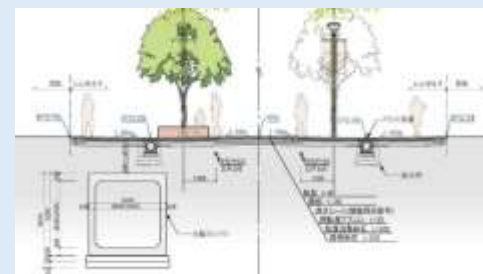
⑤ デザイン上のポイント（計画レベル）

ネットワーク計画や交通処理の方法、幅員構成の再編等、全体的な計画レベルの留意事項を整理



⑥ デザイン上のポイント（設計レベル）

快適性や使い勝手の向上、良好な景観・環境形成等、具体的な設計レベルの留意事項を整理



道路空間の再配分

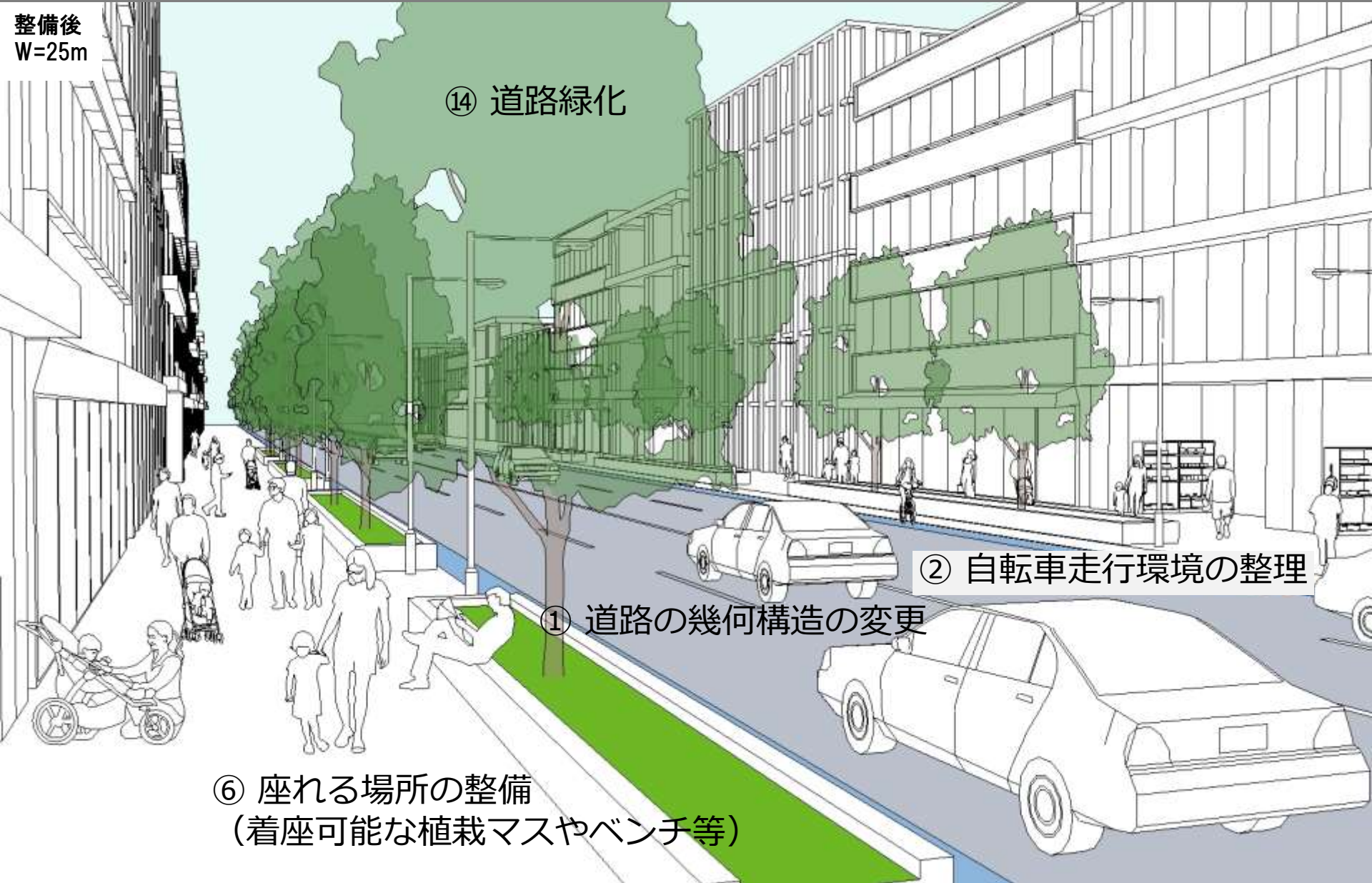
道路空間の再配分（歩道拡幅）

整備前
W=25m



道路空間の再配分（歩道拡幅）

整備後
W=25m



⑭ 道路緑化

① 道路の幾何構造の変更

② 自転車走行環境の整理

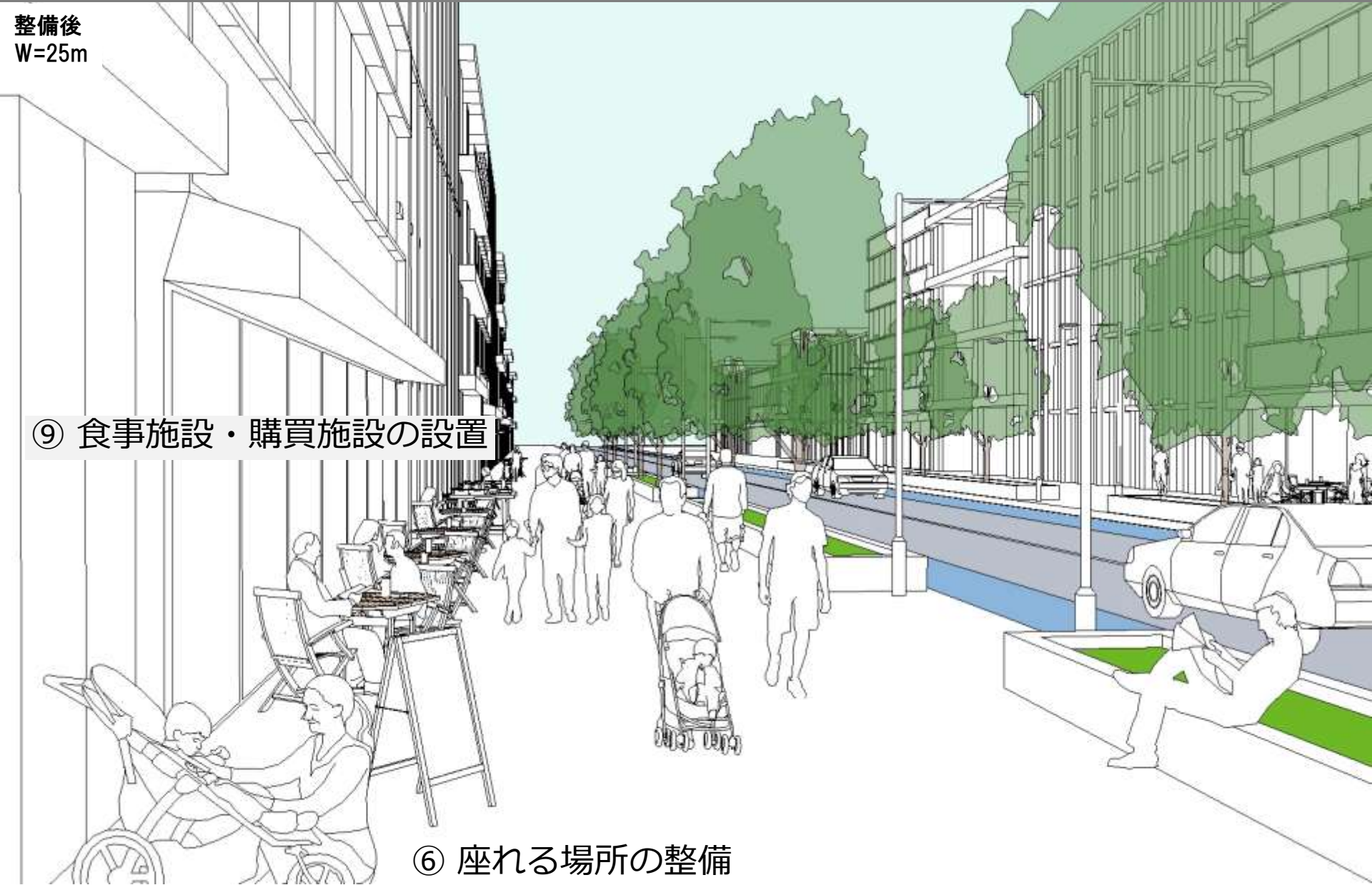
⑥ 座れる場所の整備
(着座可能な植栽マスやベンチ等)

道路空間の再配分（歩道拡幅）

整備後
W=25m

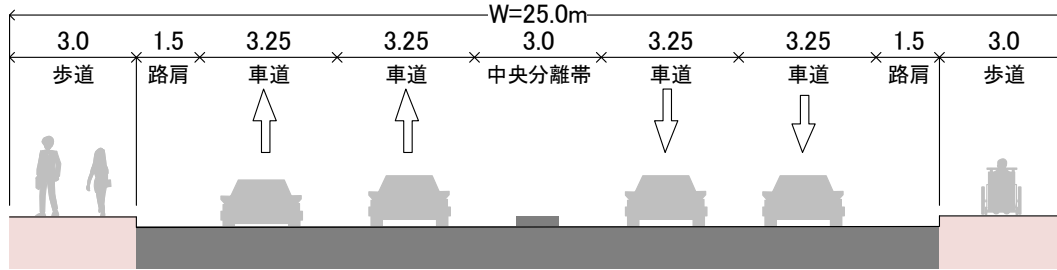
⑨ 食事施設・購買施設の設置

⑥ 座れる場所の整備

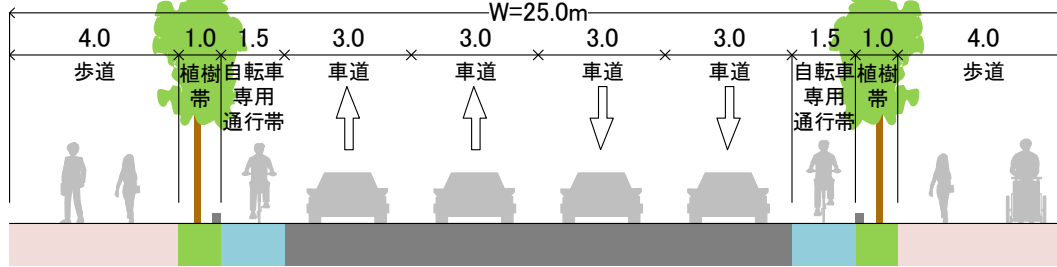


道路空間の再配分 (歩道拡幅)

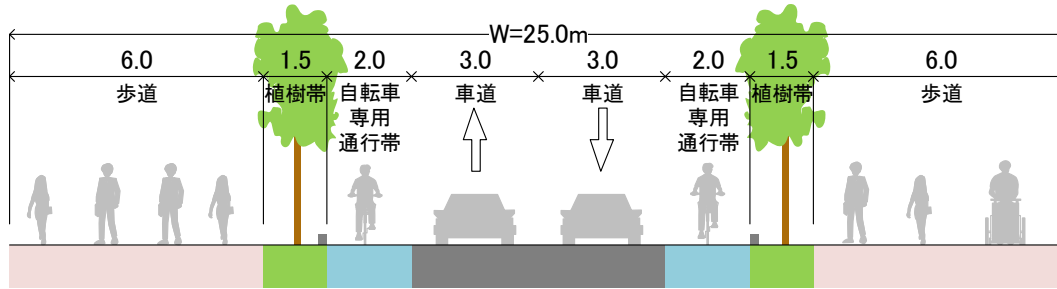
整備前
W=25m



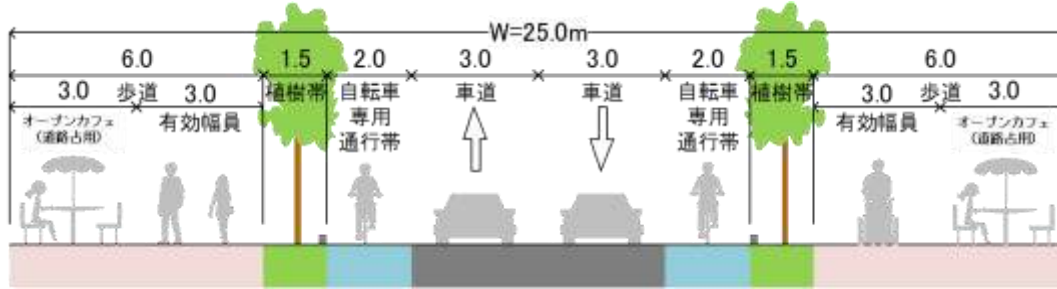
整備後
W=25m



現状の車線数を維持する場合

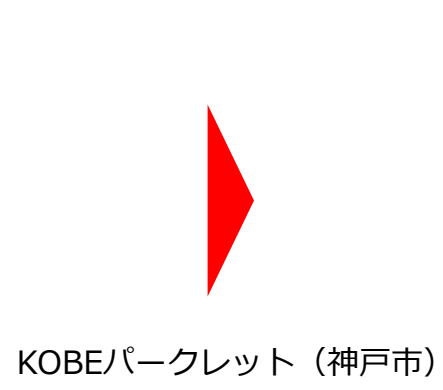
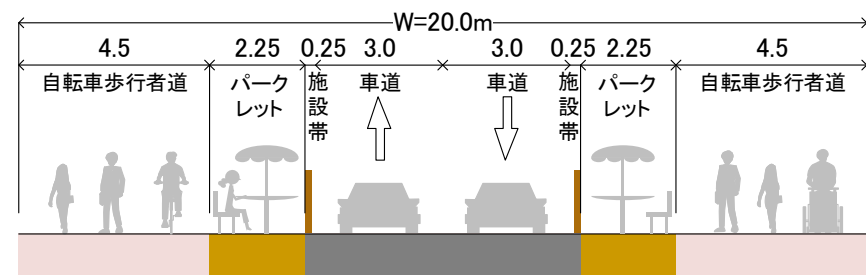
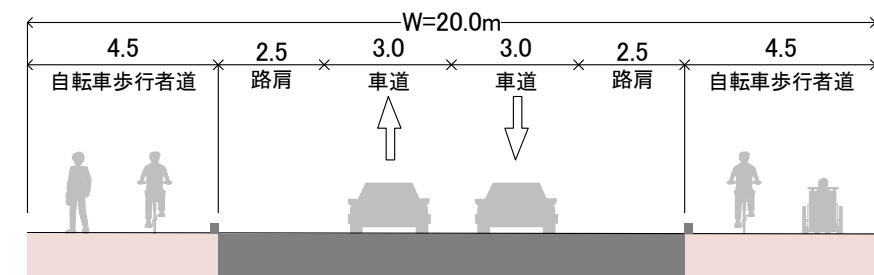
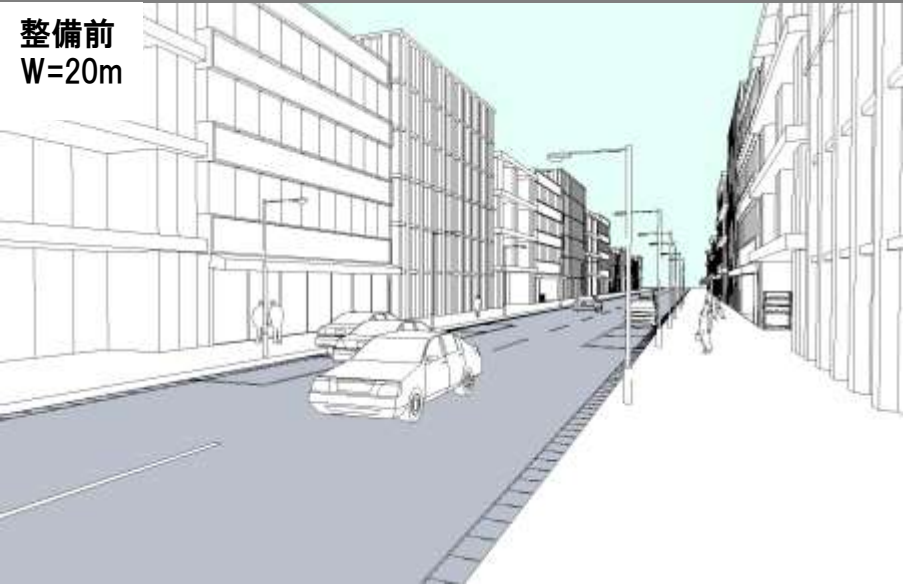


車線数を削減する場合



オープンカフェを設置する場合

道路空間の再配分 (パークレット)



道路空間の再配分（歩行者専用化）

整備前
W=16m



道路空間の再配分（歩行者専用化）

整備後
W=16m

③ 道路附属物・道路占用物の整理
(防護柵の撤去、照明・標識類の集約)

⑭ 道路緑化

⑨ 食事施設、購買施設の導入

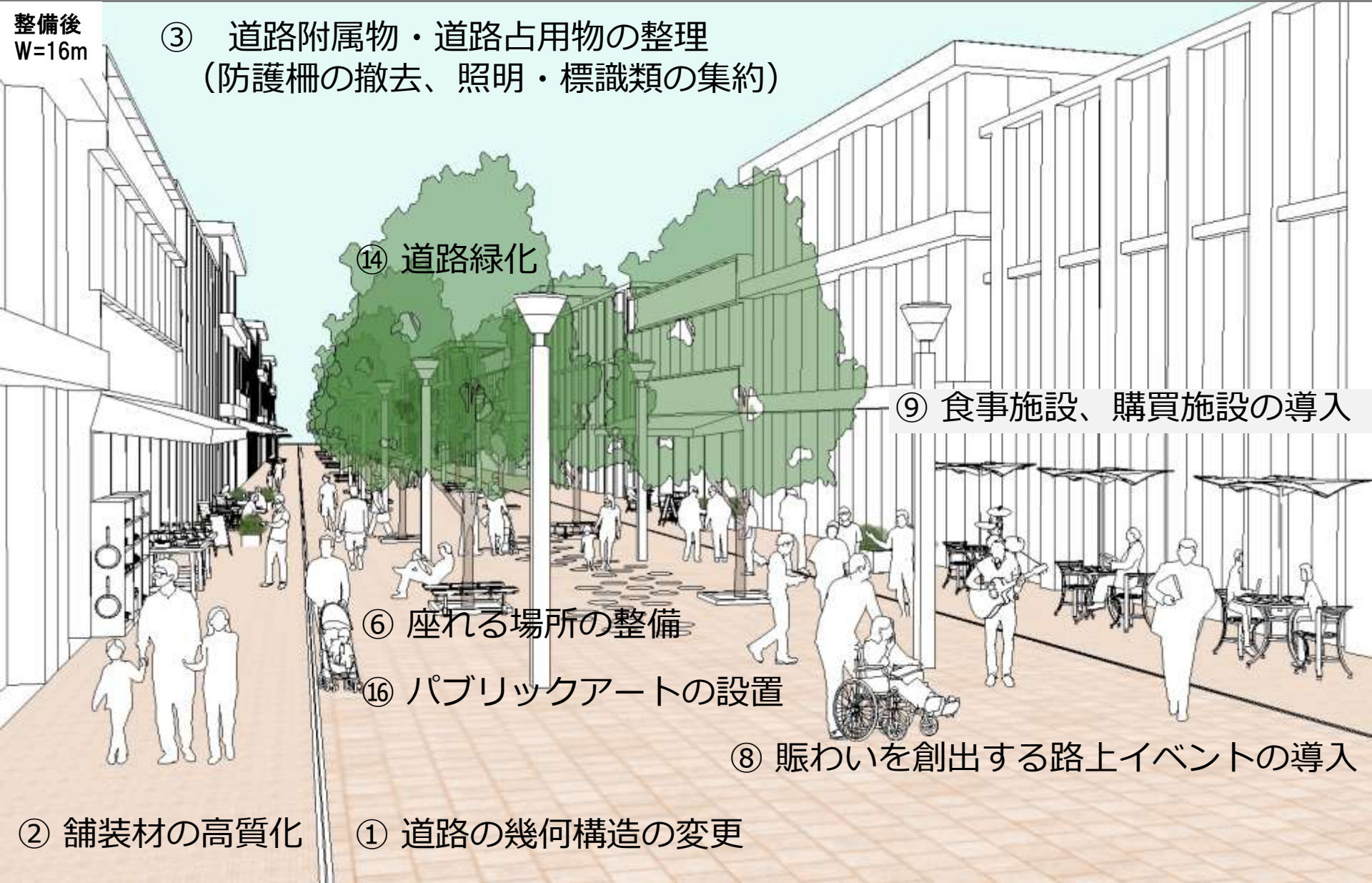
⑥ 座れる場所の整備

⑮ パブリックアートの設置

⑧ 賑わいを創出する路上イベントの導入

② 舗装材の高質化

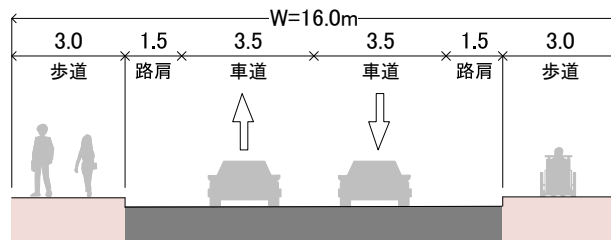
① 道路の幾何構造の変更



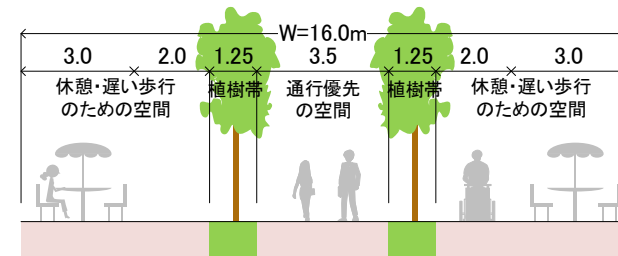
道路空間の再配分（歩行者専用化）



整備前
W=16m



整備後
W=16m



道路空間の再配分（歩車共存化）

整備前
W=12m



道路空間の再配分（歩車共存化：シェアドスペース）

整備後
W=12m

③ 道路附属物・道路占用物の整理
（防護柵の撤去、照明・標識類の集約）



④ 無電柱化

② 舗装材の高質化

① 道路の幾何構造の変更

道路空間の再配分（歩車共存化：クランク・スラローム）

整備後
W=12m

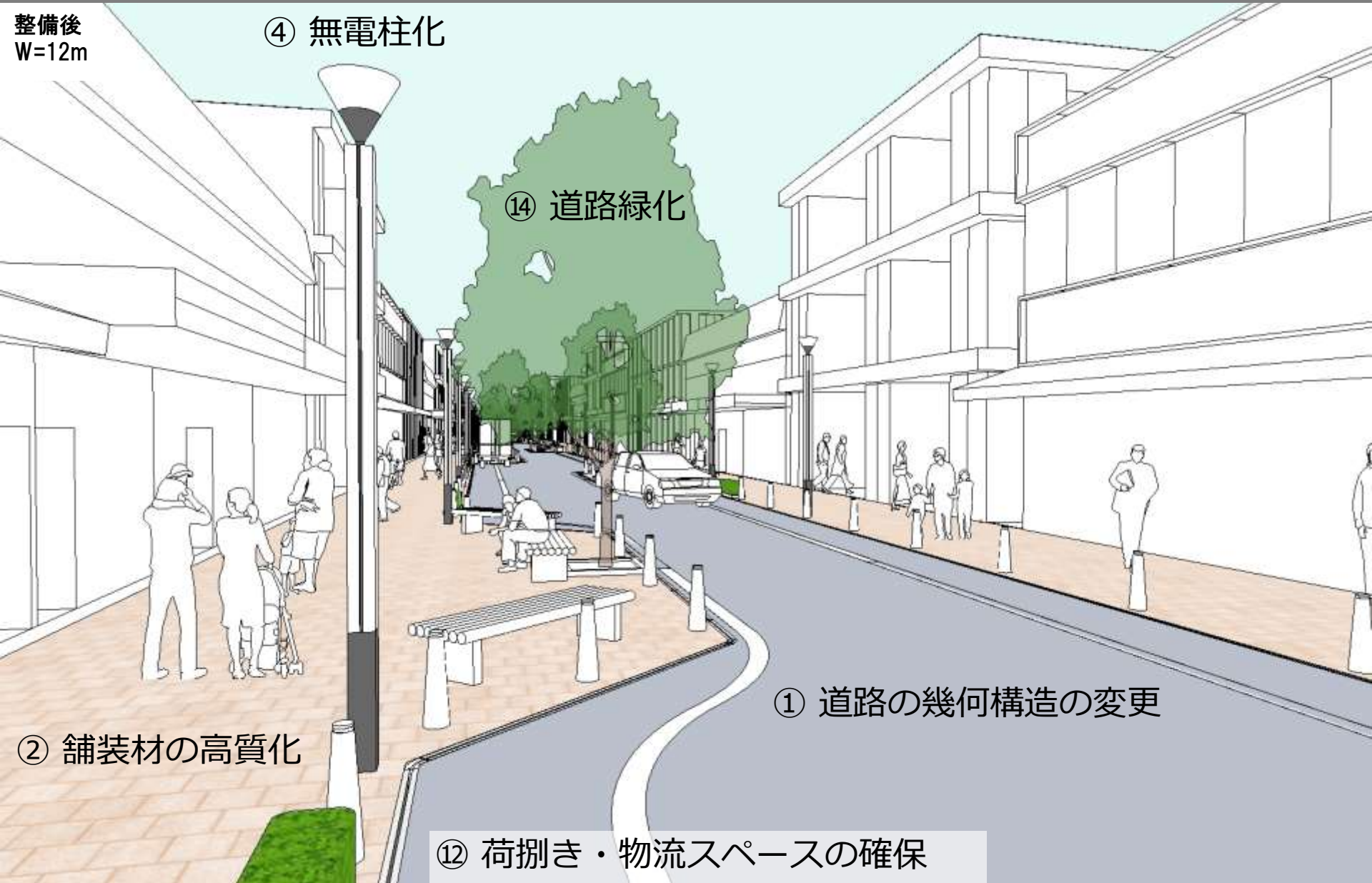
④ 無電柱化

⑭ 道路緑化

② 舗装材の高質化

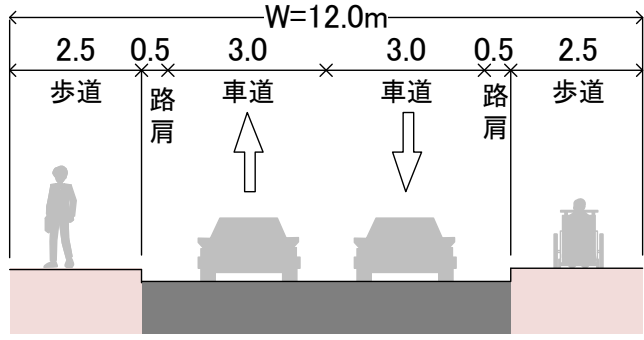
① 道路の幾何構造の変更

⑫ 荷捌き・物流スペースの確保



道路空間の再配分（歩車共存化）

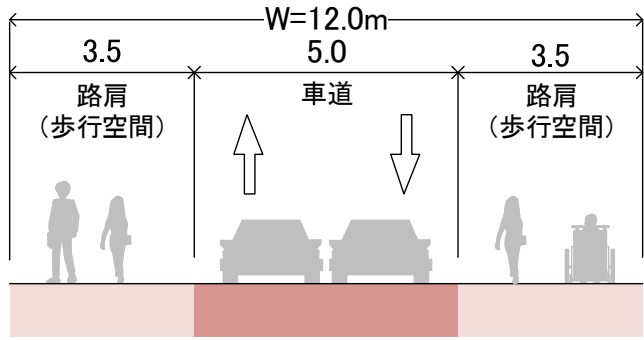
整備前
W=12m



シェアドスペース



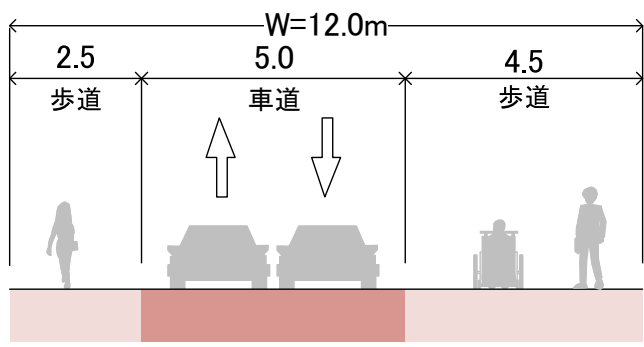
整備後
W=12m



クランク・スラローム



クランク・スラローム等



道路空間の再配分

緊急車両等の通行・自転車走行空間の確保

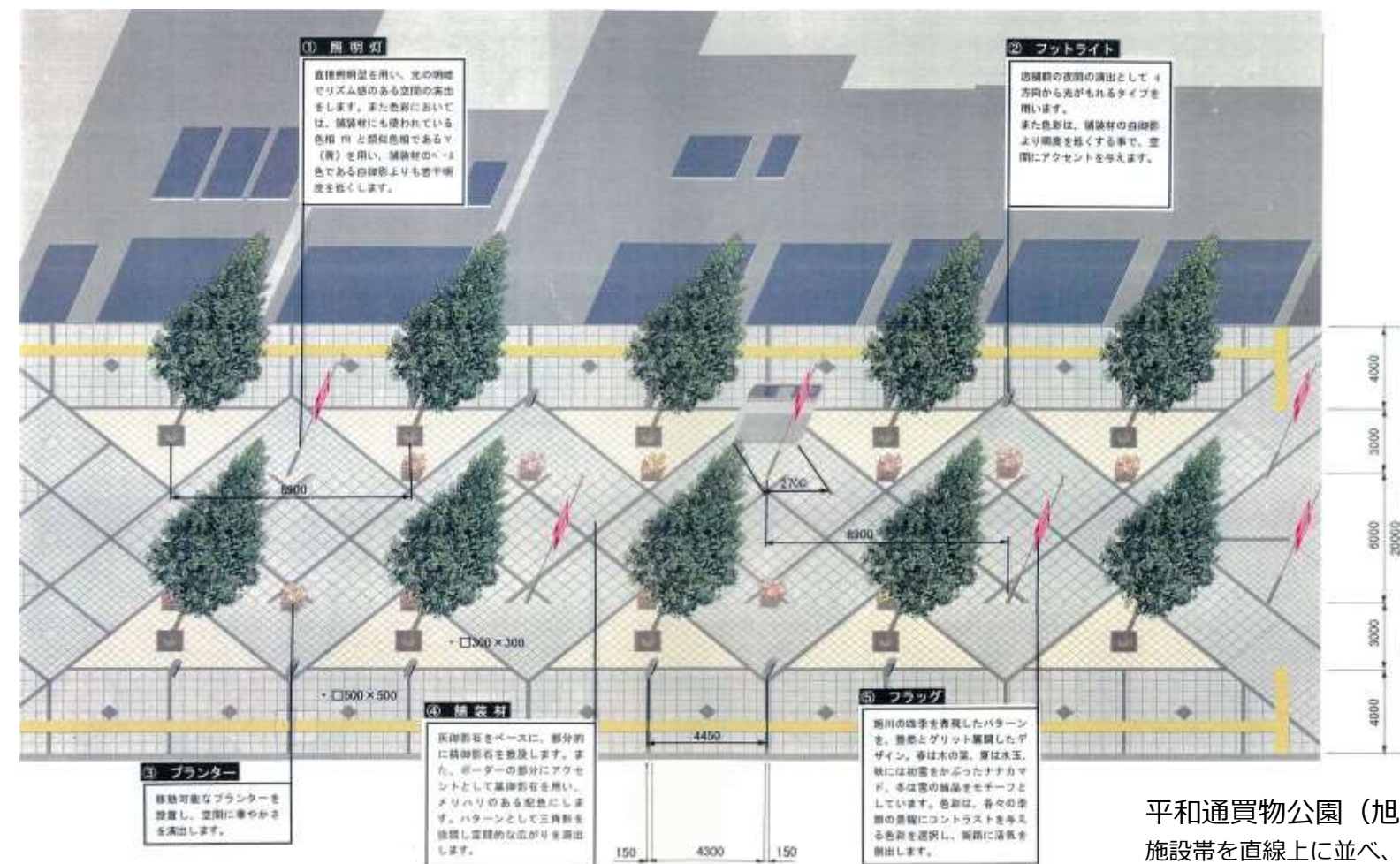
- 緊急車両や故障車両が停車した際に側方を自動車が行き通るための空間と、自転車走行空間を確保した上で、自動車交通のための空間を削減する。



道路空間の再配分

緊急車両等の通行・自転車走行空間の確保

- 管理車両、緊急車両、荷捌き車両の通行を可能とするため、路上に何も配置しない幅員2.5m以上の空間を確保する。



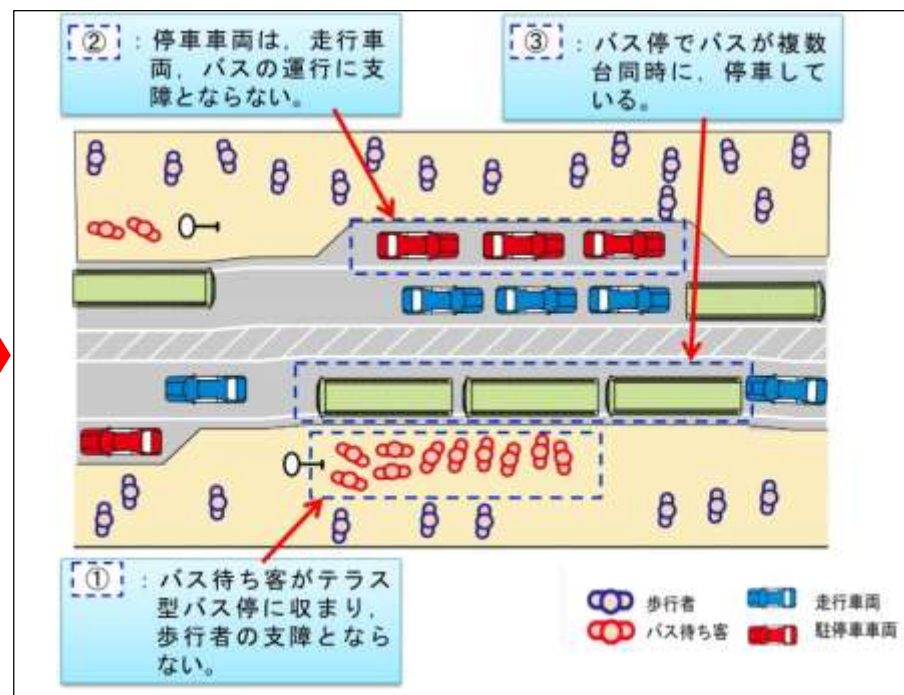
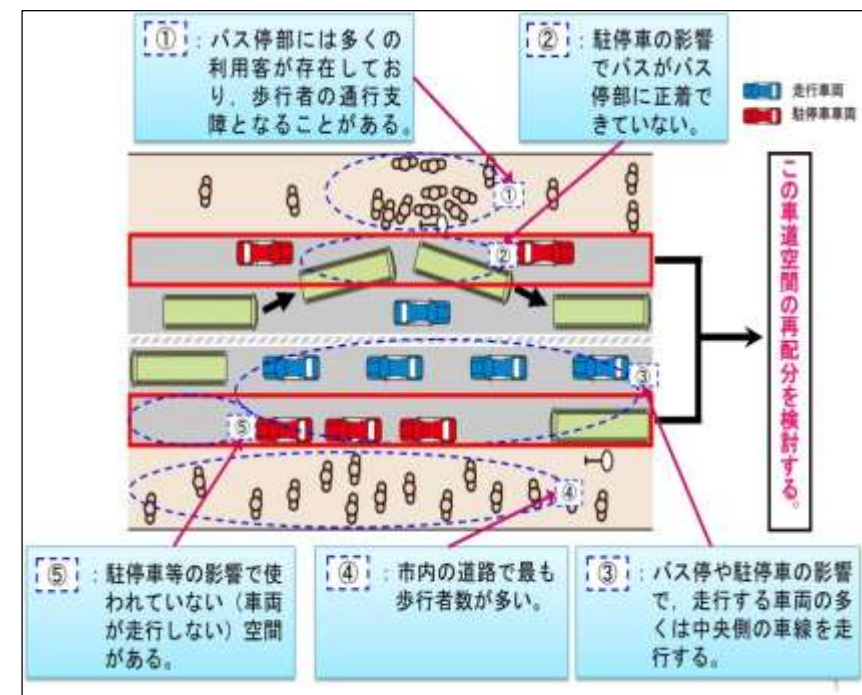
平和通買物公園 (旭川市)

施設帯を直線上に並べ、その間に6mの幅を確保

道路空間の再配分

荷捌き等、停車スペースの集約

- 空間再配分等により車線を削減し、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、**接続道路や沿道の特定区間に集約**する等、配置を工夫する。
- 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、歩行者交通量の多い時間帯は歩行空間として活用する等、運用面で工夫する。



四条通 (京都市)

区間に16ヶ所存在したバス停を4ヶ所に集約の上、歩道から張り出すテラス型バス停を設置することで、バス待ちのための空間を確保している
沿道アクセスのスペースを各細街路の間に設置するとともに、大型商業施設付近にタクシー乗り場を設置している

道路空間の再配分

交通モードを結ぶ動線の整理

- 上屋・ベンチ等の整備を通じた待合空間の充実、ターミナルの機能拡充、連続立体交差化、ストレスの少ない歩行者動線の確保等、**各交通モードの動線を整序化**し、乗り換え利便性を向上させる。



熊本駅城山線（熊本市）

サイドリザベーション方式の採用により、車道を横断しなくとも路面電車と鉄道・バスの乗り換えが可能となった

道路空間の再配分

アクティビティに応じた空間の分節

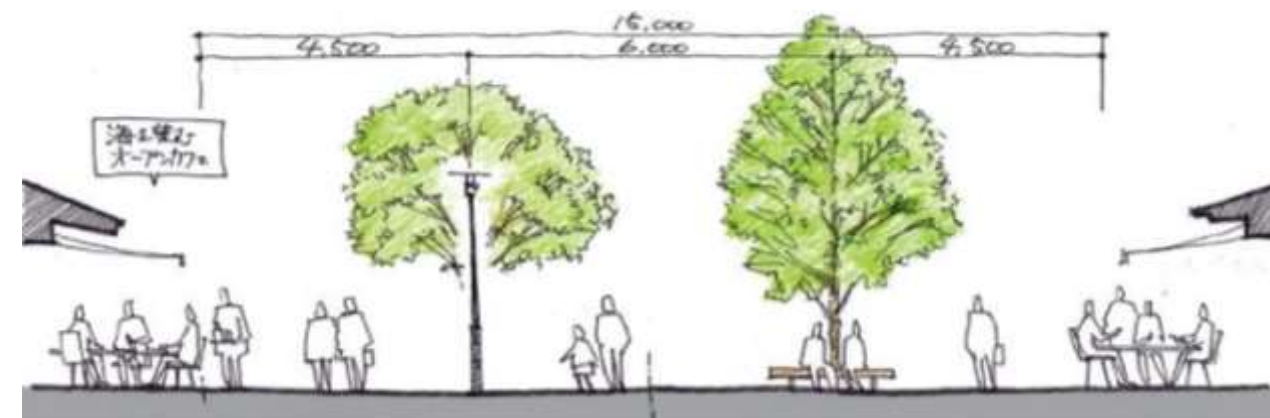
- 快適な歩行区間を創出するため、目的地に向かって歩く人のための空間（①）、沿道建物を覗きながらそぞろ歩きする人のための空間（②）、通行人や風景を眺めながら休む人のための空間（③）、**利用形態別に歩行空間をゆるやかに区分**する。



道路空間の再配分

アクティビティに応じた空間の分節

- 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、「通る人」「溜まる人」のための空間をゆるやかに区分しながらも共存させる空間を確保する。



女川レンガみち（女川町）

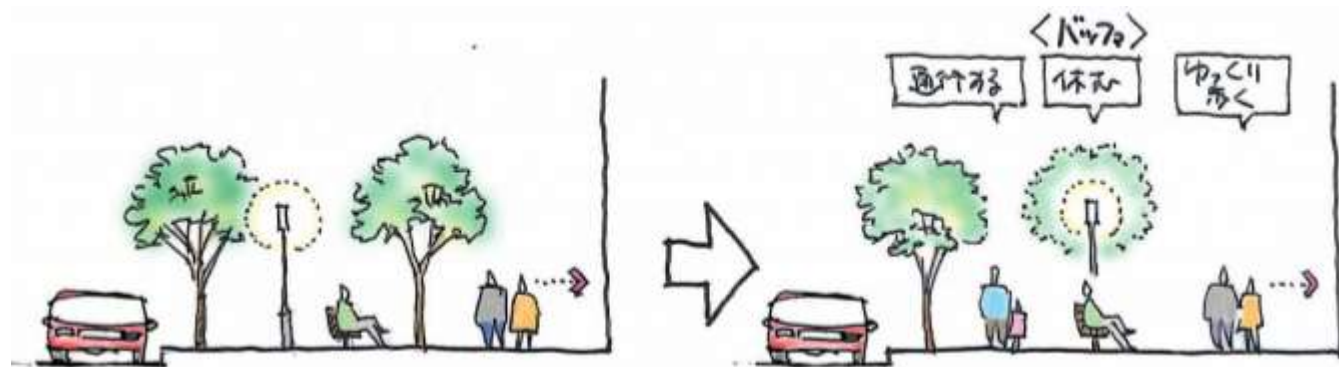
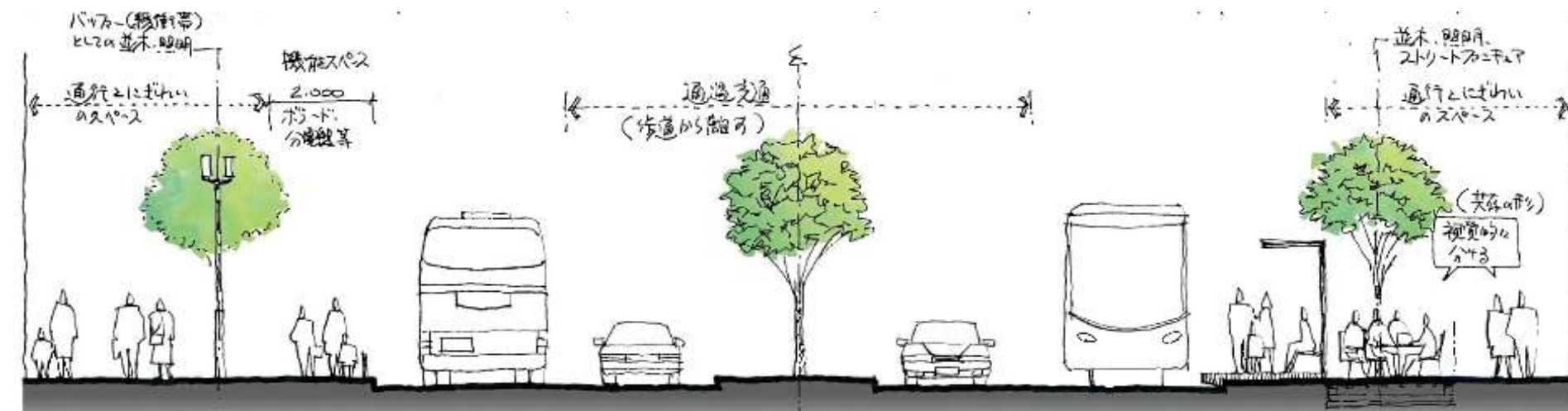
並木と照明を一直線に配置し、通る人、溜まる人のための空間をゆるやかに区分

歩車道境界の設え

歩車道境界の設え

境界部にバッファを設ける

- 歩行空間と車道の上に**バッファ（緩衝帯）**を設け、歩行者を心理的に守ることで、歩行者に快適な空間を提供するとともに、沿道のにぎわいを誘発することができる。
- 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・整頓**することで、歩行空間と滞留空間が**区分されながらも共存**することができる。



歩車道境界の設え

境界部にバッファを設ける



ポートランド（アメリカ）

街路樹によるバッファを設けるとともに、歩道部全体をボードデッキとすることで、歩行空間と滞留空間が一体となった心地よい道路空間を創出している



パリ（フランス）

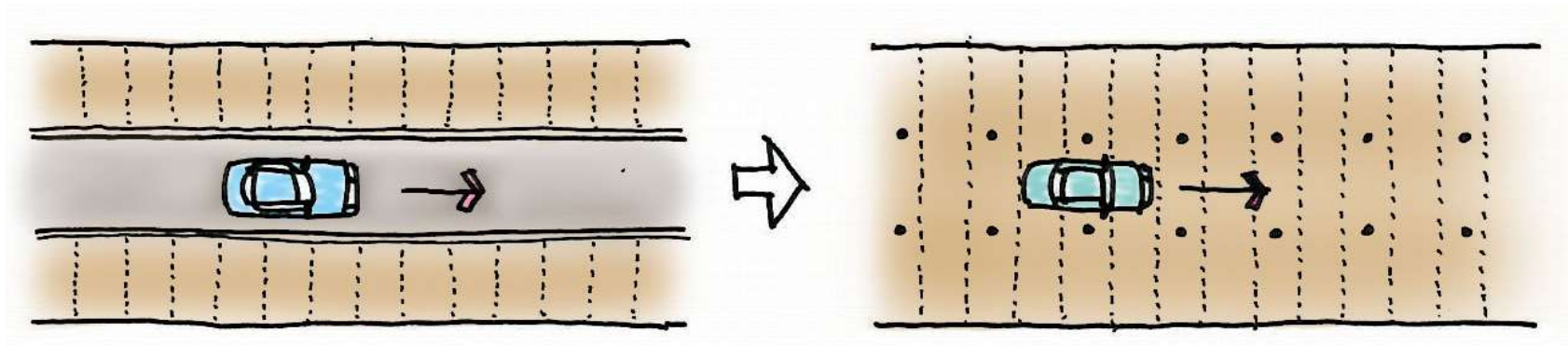


歩道空間に複数の並木を配列するとともに、並木と同一線上に照明柱やストリートファニチュアを配置することで一種のバッファを形成している

歩車道境界の設え

歩車道の一体化・ゆるやかな分節

- 空間的に分断された印象を和らげるため、**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）
- 細身のボラードや植栽マス等のストリートファニチャーで区切る**ことで、空間の連続性を保ちながら、緩やかに分節することができる。（縁石を用いずフラットにするとより効果が高まる）

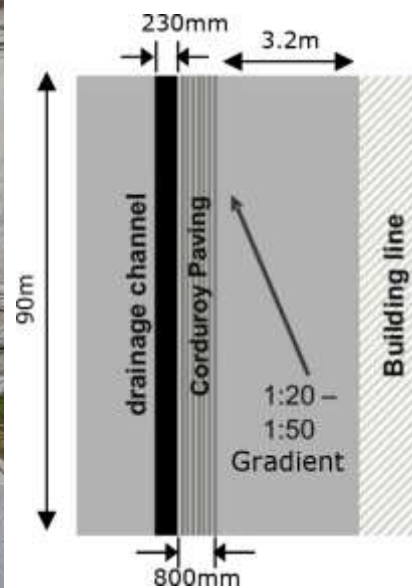
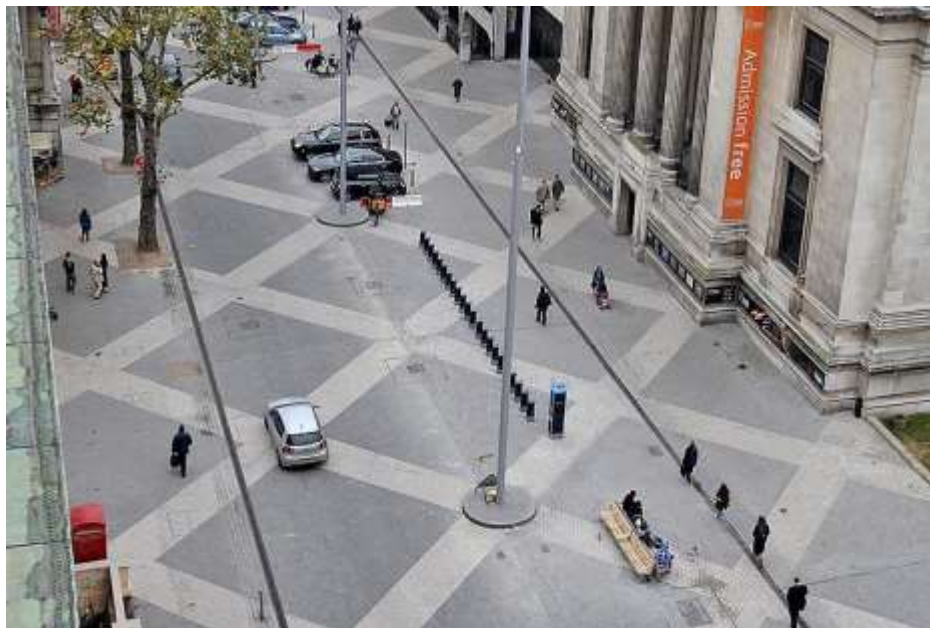


ナント（フランス）

細身のボラードによって歩車分離はされているが、同一素材でフラットな舗装が施されている自動車に通っていなければ、歩行者は自由に横断することが可能となっている

歩車道境界の設え

歩車道の一体化・ゆるやかな分節



エキシビジョンロード（ロンドン）

花崗岩を用いた市松模様のようなデザインで全体の舗装パターンを統一誘導ブロックを側溝に沿いに設け、全体の舗装パターンに配慮した着色

歩車道境界の設え

歩車道の一体化・ゆるやかな分節



さかさ川通り（大田区）

歩車道で舗装の材質とパターンを統一している

イベント時の使い勝手も考慮し、歩車道境界はセミフラットとし、ボラードで緩やかに分節している

歩車道境界の設え

歩車道の一体化・ゆるやかな分節



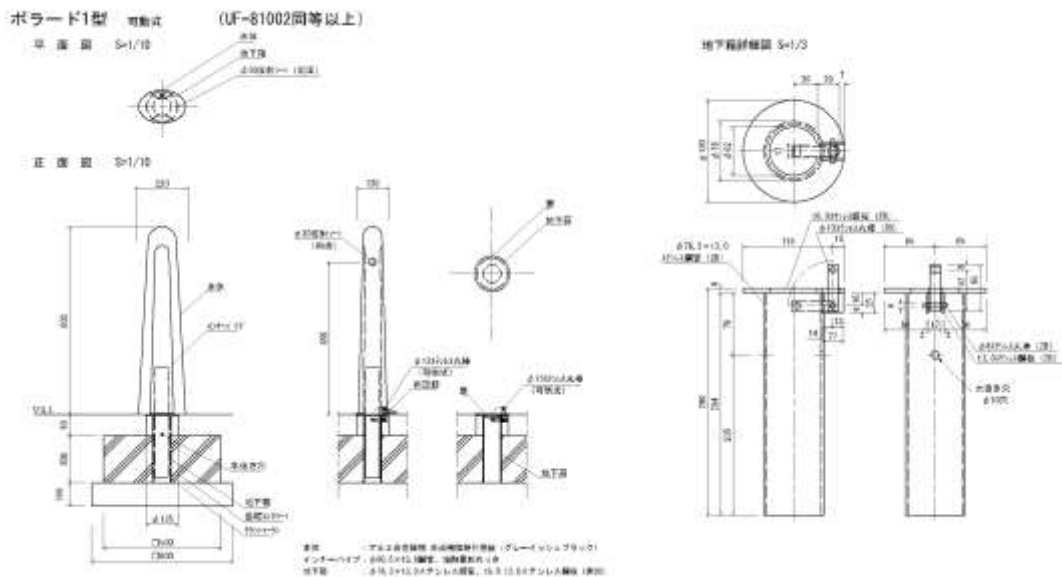
さかさ川通り（大田区）

歩車道で舗装の材質とパターンを統一している

イベント時の使い勝手も考慮し、歩車道境界はセミフラットとし、ボラードで緩やかに分節している

歩車道境界の設え

歩車道の一体化・ゆるやかな分節



長野中央通り (長野市)
フラットな歩車道境界の歩道側に着脱可能なボラードを設置している



酒蔵通り (伊丹市)
フラットな歩車道境界の歩道側に着脱可能なボラードを設置している

歩車道境界の設え

多義性を備えた境界装置



ふれあい通り（喜多方市）
商店街が管理するプランターボックスを兼ねたボラード

9月16日通り（メキシコ）
フラットな歩車道境界に座面としても利用できるボラードを配置している

歩車道境界の設え

交差点部の安全確保

- 安全性向上のため、交差点部では必要に応じてボラードの設置を検討する。



神門通り（出雲市）

交差点部では自動車による巻き込み防止と歩行者の安全確保のため、ボラードを設置



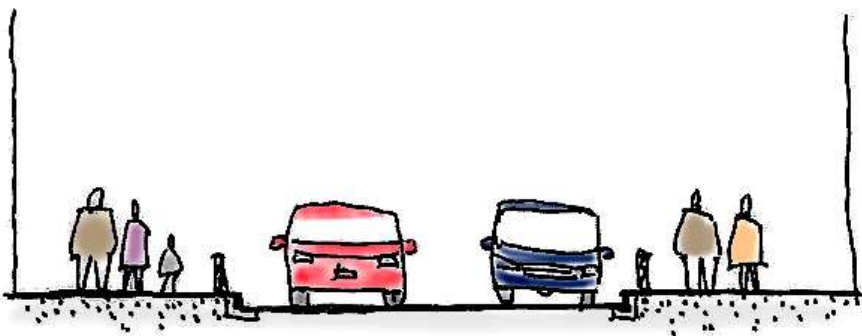
旧山陽道 松崎地区（防府市）

交差点部に歩行者の安全確保のためのボラードを設置し、小規模な広場空間を創出

歩車道境界の設え

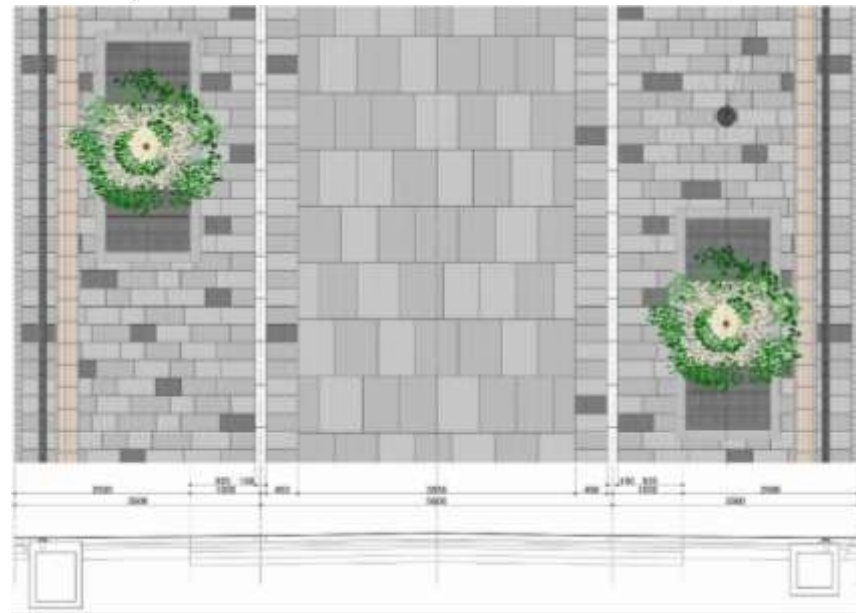
歩車共存を促す舗装パターン

- 歩車道境界の段差をなくし、**同一平面上で歩車を共存させる**ことで、運転者に注意を促す。
- 舗装パターン等で歩道と車道を区分**しながら、歩道に準じた素材を車道舗装に使うことで、歩行者主体の空間であることを強調することができる



神門通り（出雲市）

歩行空間と車道部を同系統の素材（石畳）で統一している
歩道部の舗装パターンが白線の内側へはみ出すことで、
視覚的な狭さくの効果が生じ、通過車両の速度抑制に貢献している



歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 車道部が狭く、歩行空間が広く見えるような視覚的効果を生むため、区画線の内側に歩道に準じた舗装材を採用することで、**路側帯と車道の間**に**中間領域的な雰囲気**を創出する



津和野本町・祇園丁通り（津和野町）

車道部と路側帯を色の異なる石張り舗装とし、路側帯の舗装パターンが車道側ににじみ出すように設置

歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 車道部が狭く、歩行空間が広く見えるような視覚的効果を生むため、区画線の内側に歩道に準じた舗装材を採用することで、**路側帯と車道の間**に**中間領域的な雰囲気**を創出する



旧山陽道 宮市・国衛地区（防府市）
車道部に路側帯の舗装がにじみ出すように設置



中尊寺通り（平泉町）
車道中央部のみ石張り舗装とすることでイメージ狭さくを喚起

歩車道境界の設え

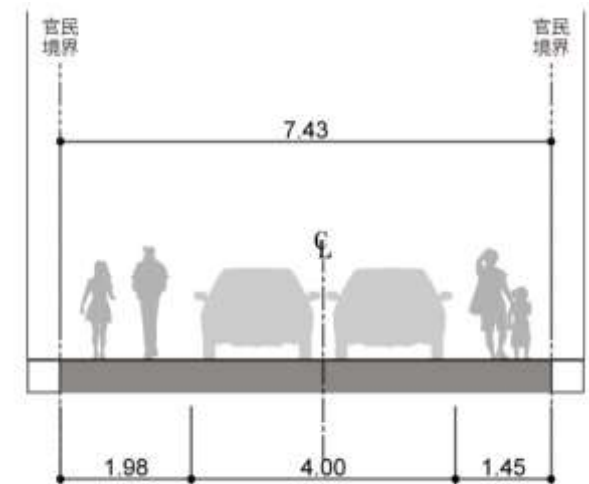
歩車共存を促す舗装パターン

- 自動車の走行速度を抑制するため、自動車の走行を補助するための区画線を設置しないことも検討する。
- 自動車の走行速度を抑制するため、区画線ではなく、排水側溝や舗装パターンの変化によって歩車道境界を明示する方法もある。



鉄輪温泉いでゆ坂（別府市）

排水用のグレーチングにより歩車道境界を明示



歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 自動車の走行速度を抑制するため、自動車の走行を補助するための区画線を設置しないことも検討する。
- 自動車の走行速度を抑制するため、区画線ではなく、排水側溝や舗装パターンの変化によって歩車道境界を明示する方法もある。



外宮参道（伊勢市）

中央部に高質な石畳舗装を設け、歩行者中心の空間であることを明示



花見小路（京都市）

一体感のある舗装パターンにより歩行者中心の空間であることを明示

歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 自動車の走行速度を抑制するため、自動車の走行を補助するための区画線を設置しないことも検討する。
- 自動車の走行速度を抑制するため、区画線ではなく、排水側溝や舗装パターンの変化によって歩車道境界を明示する方法もある。



金澤表参道（金沢市）

散水消雪と無散水消雪の切り替え部分で舗装パターンを変化させ、歩行者中心のトランジットモールであることを明示

歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 自動車の走行速度を抑制するため、特に**交差点や人の出入りが多い箇所等にハンプを設置**する方法もある。自動車の円滑な走行と安全確保のバランスを考慮しながら、**景観にも配慮したハンプの仕様**を検討する。



旧山陽道 宮市・国衛地区（防府市）
交差点部における石張り舗装によるイメージハンプの設置



門前通り（白河市）
周囲と調和したピンコロ舗装によるハンプの設置

歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 自動車の走行速度を抑制するため、特に**交差点や人の出入りが多い箇所等にハンプを設置**する方法もある。自動車の円滑な走行と安全確保のバランスを考慮しながら、**景観にも配慮したハンプの仕様**を検討する。



旧山陽道 宮市・国衛地区（防府市）
横断方向の石張り舗装によるイメージハンプの設置



門前通り（白河市）
色味の異なる舗装材によるイメージハンプを等間隔で設置



歩車道境界の設え

歩車共存を促す舗装パターン

- 自動車の走行速度を抑制するため、**交差点部の舗装パターンを変更**する方法もある。



津和野本町・祇園丁通り（津和野町）
交差点部に大型車の展開にも耐える網代貼り（フィッシュボーン）を採用

交差点部
交差点部の安全性を向上させるために
車線部を石畳舗装にする。



交差点部
交差点部同様、公園、寺院など人の出入りがある部分に関しては石畳舗装にする。



旧東海道品川宿（品川区）
交差点部や人の出入りがある箇所では、他の区間と差別化を図るため
車道部にも石畳舗装を設置

歩車道境界の設え

出典：Works That Work

海外のシェアスペース



ドラハテン（オランダ）

歩車道境界の設え

出典：Landezine

海外のシェアスペース



ニューロード (イギリス・ブライトン)

歩車道境界の設え

海外のラウンドアバウト



エキジビション通り（ロンドン）

交差点部をラウンドアバウトにすることで自動車の動線を歩行者と輻輳しないよう誘導

歩車道境界の設え

海外のラウンドアバウト

出典：Hamilton-Baillie Associates



ポイントン（イギリス）

歩車道境界の設え

海外のラウンドアバウト



シベレス・ラウンドアバウト (メキシコ・シティ)

ラウンドアバウトの改良

全面フラットな断面構成

スロープによる速度抑制

自転車レーンの設置

オープンカフェの設置

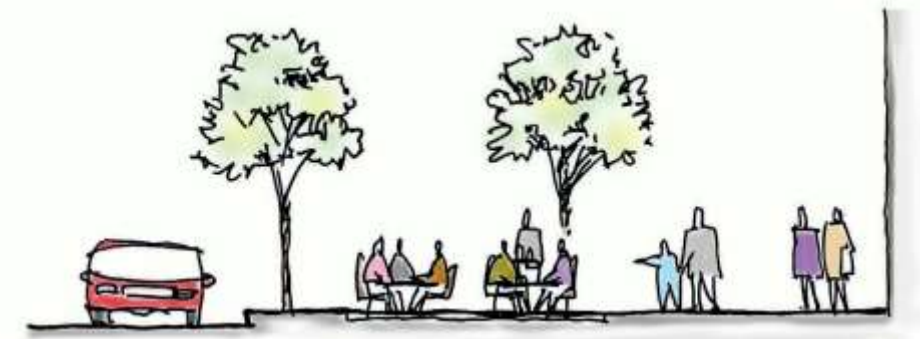
仮設的な滞留空間の設え

歩行・滞留空間の設え

歩行・滞留空間の設え

回遊性を高める歩行者ネットワークの構築

- 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。



ボルドー（フランス）

歩道上に段差を設け、浮島のような形でオープンカフェを設置するための領域を確保している



オアハカ（メキシコ）

木陰を提供する街路樹の周囲に、座面として利用できる植栽マスを整備することで、通行人に憩いの場を提供している

歩行・滞留空間の設え

回遊性を高める歩行者ネットワークの構築

- 緑陰空間について、沿道商店主や地域住民のニーズを踏まえた様々な樹種・配置の植栽を採用するとともに、**地域の自主的な維持管理**を取り入れることを検討する。



福山市本通・船町商店街（福山市）
沿道商店主の意向を踏まえながら樹種や植栽の大きさ・形状を検討
市と協定を結んだ商店街による管理のための散水設備を設置

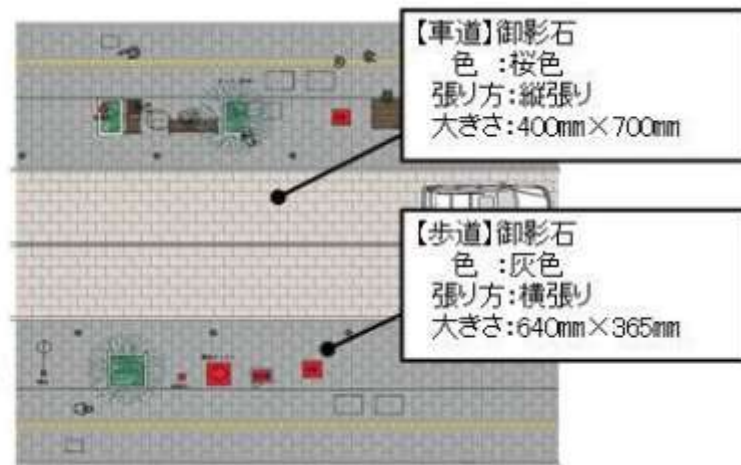
歩行・滞留空間の設え

回遊性を高める歩行者ネットワークの構築



鉄輪温泉（別府市）

地区のメインストリートのみならず、裏通りも含めた10路線を一体的に整備するとともに、ポケットパークや観光交流センターを各所に設けることで、回遊型の観光パターンを創出している



長野中央通り（長野市）

地域特性を踏まえた高質な舗装材を採用し、歩行空間としての格を表現している
歩道の各所にベンチを配置し、見る見られる関係を演出している

歩行・滞留空間の設え

回遊性を高める歩行者ネットワークの構築

- 道路延長が長い場合は、延長方向に空間を分節し、区間毎に多様なアクティビティに対応した設えを施し、**空間体験のシークエンス**を生むことも検討する。



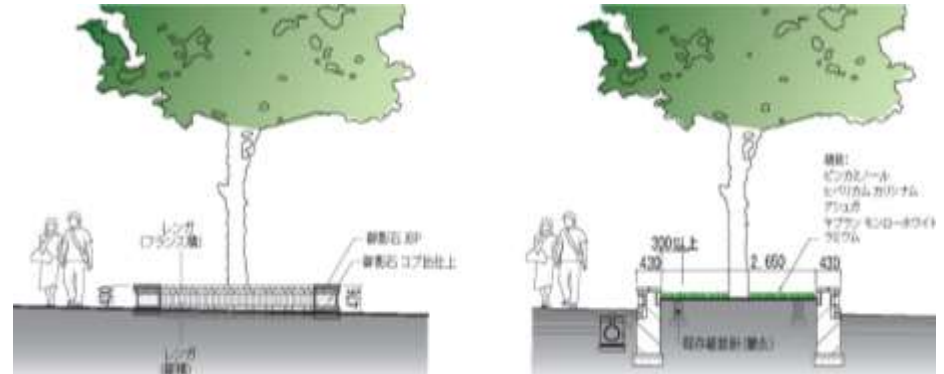
ソンダー通り（コペンハーゲン）

地域住民とのワークショップに基づきながら、区間毎に沿道のニーズに応じた空間をデザイン

歩行・滞留空間の設え

自由に憩い・集うことができる滞留空間の創出

- 人が自然と集まり交流できる場となるよう、**木陰を創出し、休憩のためのベンチを適宜設える。**
- 沿道住民が日常的に利用できるとともに、**イベント等ができる広場を創出する。**
- 街区単位での共同化を促進し、沿道に**街角広場や公開空地を整備する。**



北3条広場（札幌市）

都市計画広場との兼用工作物として日常的な憩いの場、及びイベント空間として利用できる広場空間を創出している

歩行・滞留空間の設え

自由に憩い・集うことができる滞留空間の創出



酒蔵通り・三軒寺前広場（伊丹市）

市街地再開発と道路整備の一体的な計画・実施により広場空間を創出

歩行・滞留空間の設え

道路の格と舗装材

- 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、舗装材は、機能性、耐久性、地域性、経済性を考慮した上で、**可能な限り高質な舗装材を採用**する。



松山ロープウェイ通り（松山市）

歩道舗装は煉瓦材、車道舗装は脱色アスファルトを採用

旧山陽道 松崎地区（防府市）

歩道舗装は石張り、車道舗装は半たわみ性を採用

歩行・滞留空間の設え

道路の格と舗装材

- 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。



新開地・聚楽横丁（神戸市）
敷地の際だけアスファルト舗装にして
路地の雰囲気を出した舗装



横浜中華街大通り（横浜市）
中国福建省産の御影石による石張り舗装

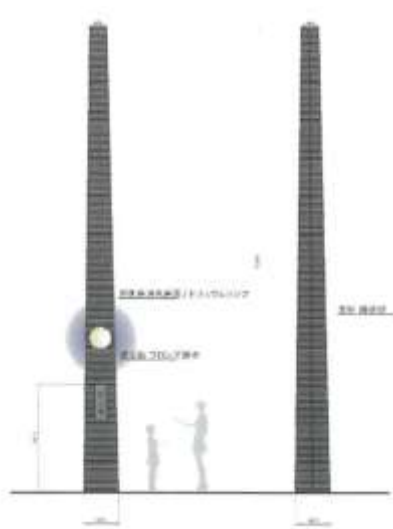


おび通り（島田市）
修景・滞留ゾーンで「木都 島田」にふさわしい
木材を使用したデッキ

歩行・滞留空間の設え

脇役としての附属物・トータルデザイン

- 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、良好な空間を創出するために、照明柱、看板標識、案内サイン、ポラードなどは、**周辺施設と調和する統一されたデザイン**（形状、色彩、素材）とする。



松山ロープウェイ通り（松山市）

附属物は長期間にわたり風合いを保つことのできる鋳鉄で統一

歩行・滞留空間の設え

脇役としての附属物・トータルデザイン

- 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、良好な空間を創出するために、照明柱、看板標識、案内サイン、ポラードなどは、**周辺施設と調和する統一されたデザイン**（形状、色彩、素材）とする。

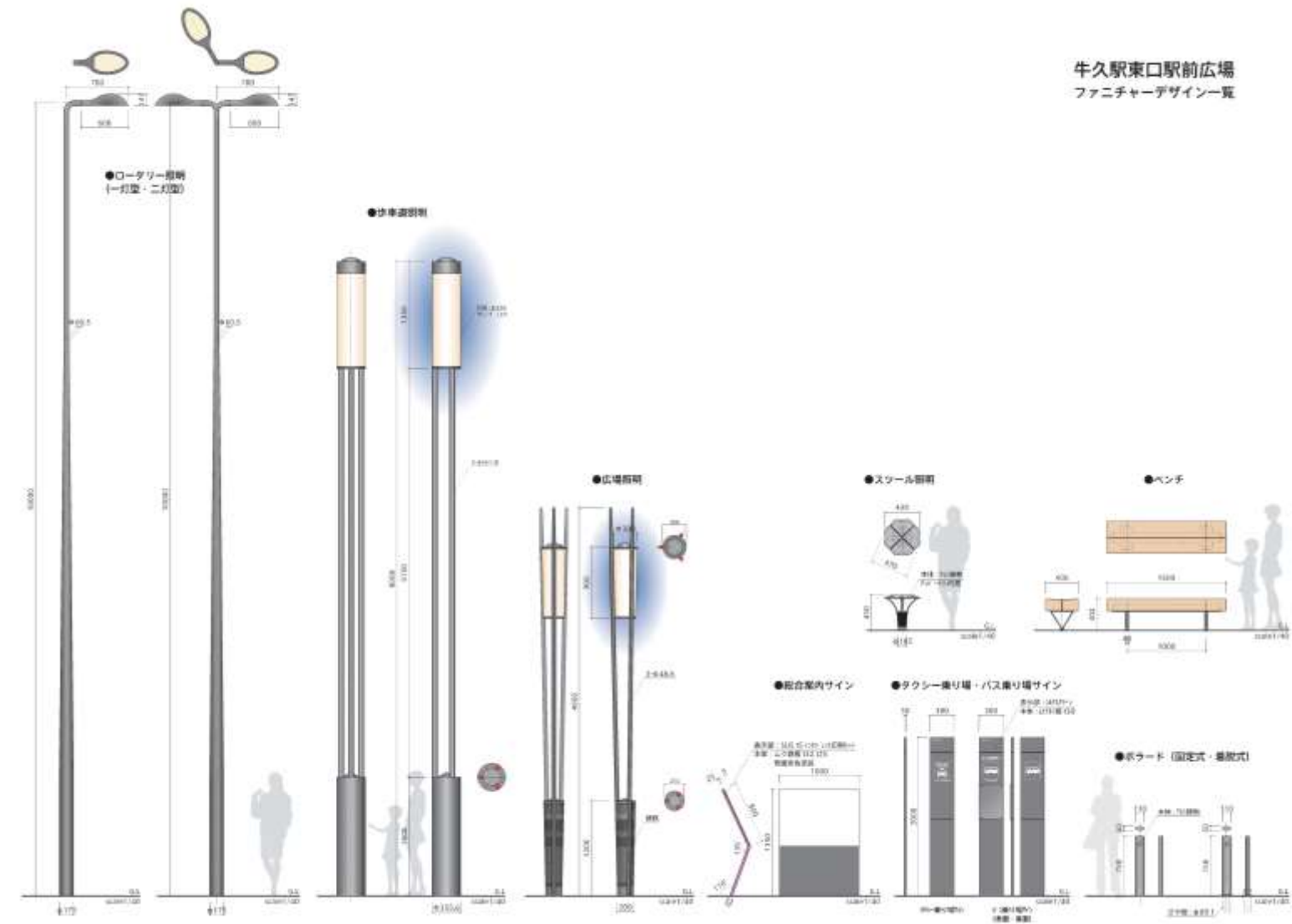


神門通り（出雲市）

照明柱、信号機、車止め、バスシェルター等、ストリートファニチャーは全て、歴史性を考慮して鉄製を基本としたオリジナルデザインを採用
記念写真の際に邪魔をしないよう、景観的な配慮から縦型の信号機を採用

歩行・滞留空間の設え

脇役としての附属物・トータルデザイン



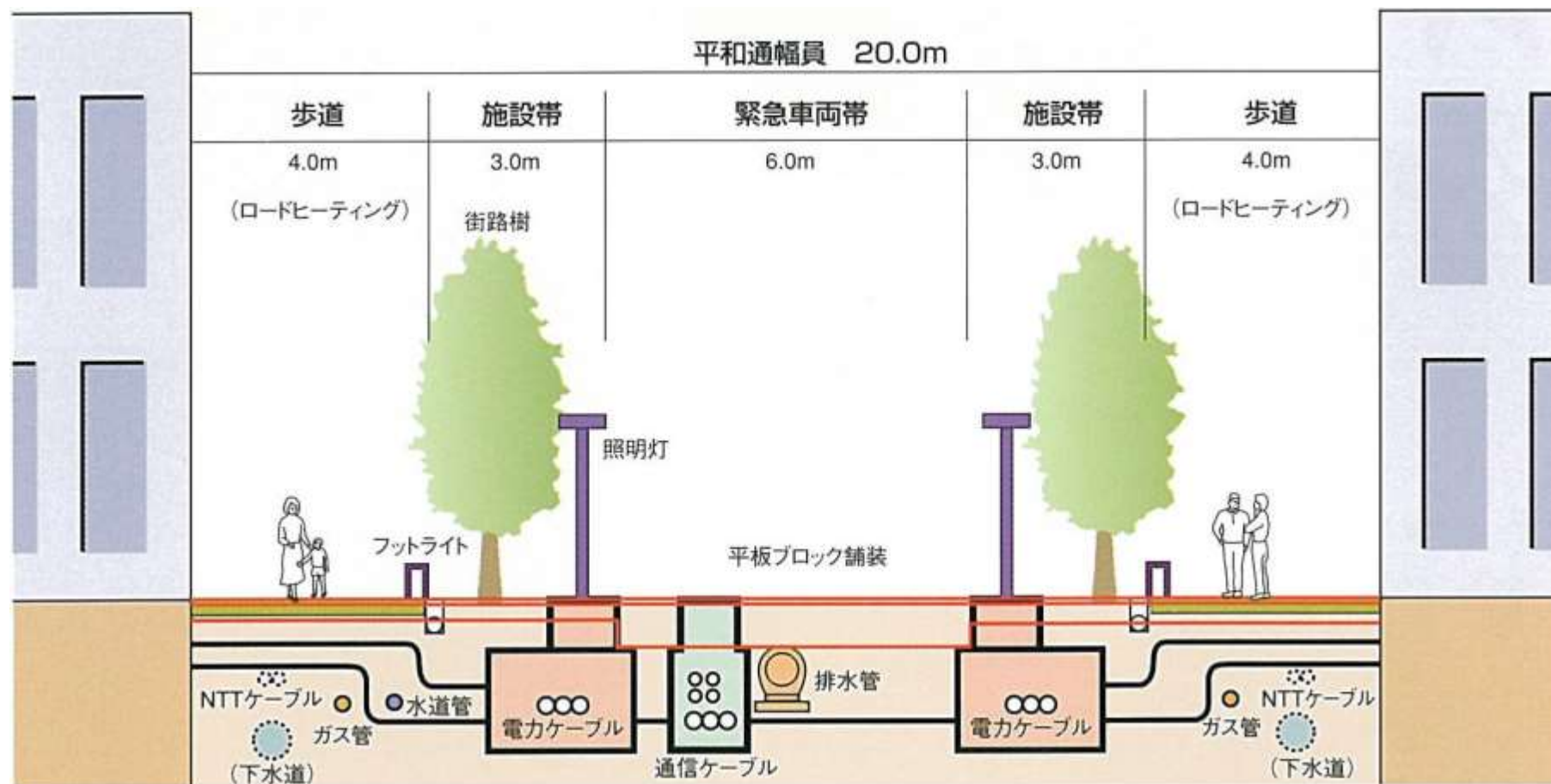
牛久駅前通り (牛久市)

シンボル空間にふさわしい各種施設のトータルデザイン

歩行・滞留空間の設え

アクティビティに応じた空間の分節

- 限られた空間の中で歩行空間の有効幅員を確保するため、**照明、植栽、地上機器等は集約配置**し、通行空間と滞留空間の区分のための仕掛けとして活用する。



平和通買物公園 (旭川市)

施設類を地中化し、照明や植樹を集約配置することで歩行空間の有効幅員を確保

歩行・滞留空間の設え

地上機器や照明等の集約配置

- 限られた空間の中で歩行空間の有効幅員を確保するため、**地上機器や照明柱等は極力民地側や歩車道境界へ集約**する。



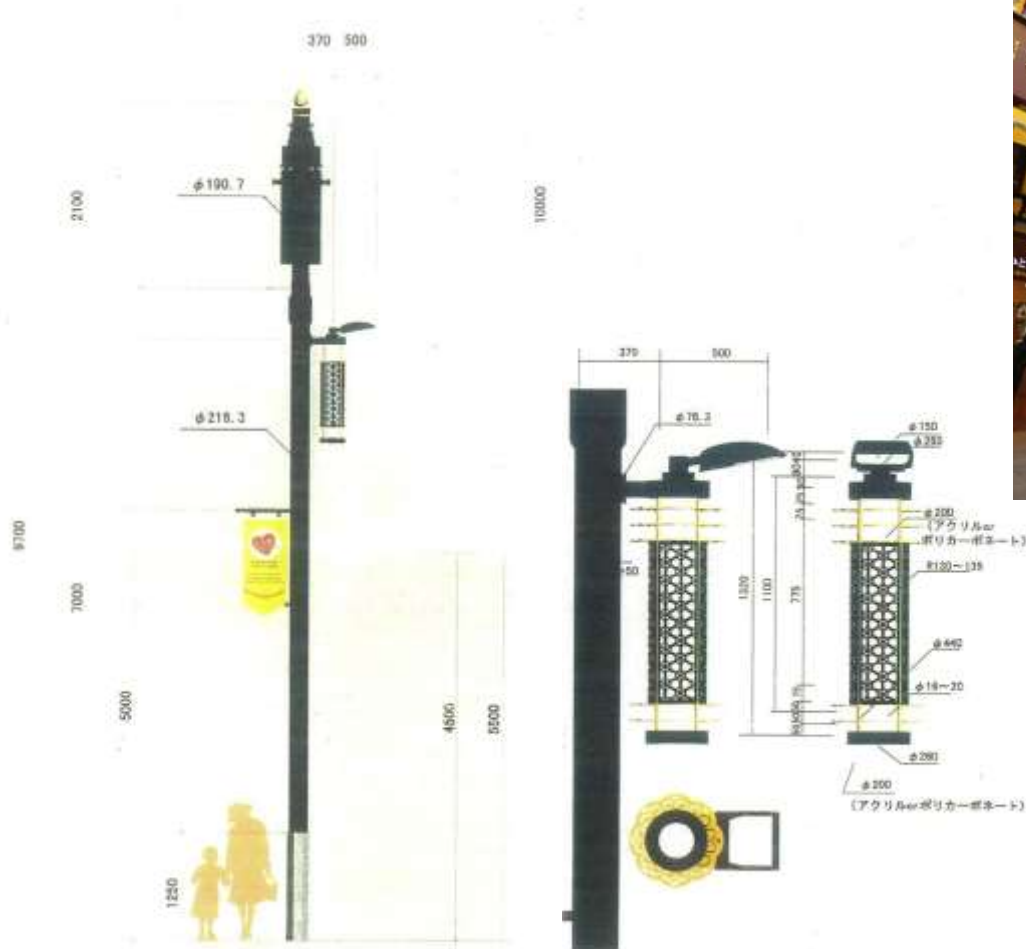
神門通り（出雲市）

坂道部の歩行空間内に設置した植栽マスに施設帯としての役割を持たせ、地上機器、規制標識、案内標識、街路樹を集約配置

歩行・滞留空間の設え

地上機器の添架

- 限られた空間の中で歩行空間の有効幅員を確保するため、電線類の地中化に伴う変圧器等の地上機器が必要な場合は柱に添架する方法がある。



横浜中華街大通り（横浜市）

地上機器を照明柱に添架し、歩行空間を確保

歩行・滞留空間の設え

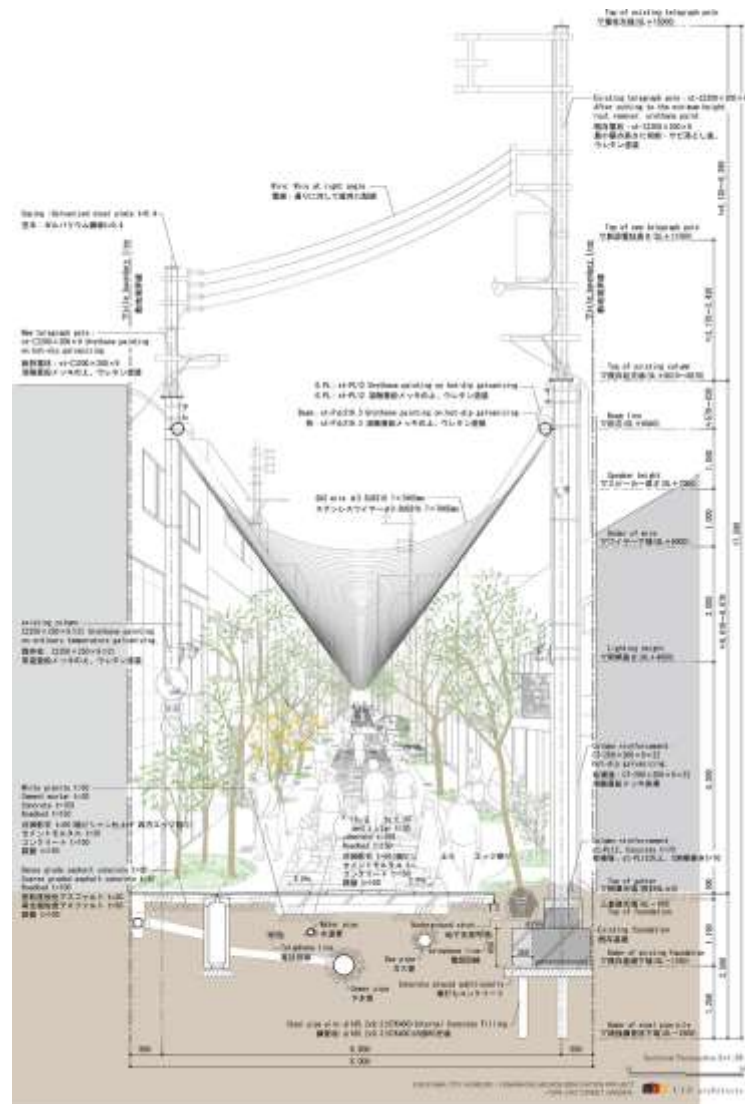
アーケード撤去に伴う修景

- 老朽化したアーケード類を撤去する場合、**電線類の地中化・目隠しやファサードの修景**を併せて行うことで、歩きたくなる街並みを創出する。



福山市本通・船町商店街（福山市）

コスト的制約から電線類を地中化する代わりに、電線類を延長方向に移設するとともに、アーケードの躯体に目隠しとなるワイヤーを横断方向に設置



歩行・滞留空間の設え

街路樹による景観形成

- 歩きたくなる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**。

■ クロ松の保全(樹勢回復)

神門通りの象徴的な景観要素であるマツに配慮

- ・樹勢診断
- ・樹勢回復
- ・給気給水に配慮した構造



給水・給気に配慮



神門通り (出雲市)

植栽マス内の客土は全て入替え、内部に空気パイプを導入し、オリジナルの連結型大型グレーチングを用いて植栽マスを拡大
神門通りのシンボルとなる松並木を残したまま整備するため、松の保全(樹勢回復)対策を実施



地中化工事

歩行・滞留空間の設え

海外の交差点広場

出典：Autoridad de Espacio Público

メキシコ・シティ（メキシコ）



歩行・滞留空間の設え

海外の交差点広場

コペンハーゲン（デンマーク）



歩行・滞留空間の設え

出典：Snøhetta

海外の交差点広場

タイムズスクエア（ニューヨーク）



沿道環境の設え

沿道環境の設え

エッジのアクティビティ

Jan Gehl (2010), "Cities for People"



Chatting by



Entering and leaving



Walking alongside



Standing alongside



Taking a break by



Standing in doorways



Shopping next to



Interacting with



Looking at displays with



Sitting on



Sitting next to



Looking in and out of



Active

Friendly

Mixture

Boring

Inactive

沿道環境の設え

ファサードのデザイン

Jan Gehl (2010), "Cities for People"

開口部の密度



5 km/h – 3 mph



or 60 km/h – 37 mph scale

開放感



Open



or closed

五感に訴える



Interactive



or passive

沿道環境の設え

ファサードのデザイン

Jan Gehl (2010), "Cities for People"

肌理・ディテール



Interesting



or boring

機能のバラエティ



Varied



or uniform

リズム感



Vertical



or horizontal

沿道環境の設え

アクティブなエッジ

コペンハーゲン（デンマーク）



沿道環境の設え

アクティブなエッジ

コペンハーゲン（デンマーク）



沿道環境の設え

アクティブなエッジ

ベルリン (ドイツ)



沿道環境の設え

アクティブなエッジ

- 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、歩いて楽しい回遊性を付与する。



花園町通り（松山市）

アーケード撤去と合わせて看板や日除けのデザインを統一するとともに、社会実験を踏まえた沿道空間の活用を促進



沿道環境の設え

民有地の一体的な整備

- 沿道のまちづくりと連携し、道路整備に併せた**民有地の一体的な整備**を行うとともに、商店街や目抜き通りでは、沿道にふさわしい健全な土地利用を推進する。
- セットバック等によって歩行者のための空間を捻出し**、歩行環境を向上させる。

神門通り（出雲市）

事業主と沿道店舗がワークショップによる協議を重ねた結果、道路空間と民地の一体的な整備が実現した

民有地のセットバック部を歩道と同じく石畳でフラットに整備し、官民境界を曖昧にさせた上で、テーブルやベンチを設置している



牧之通り（南魚沼市）

地元組合が「まちなみ形成協定」・「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を復元した民地のセットバック部に雁木を整備し、夏の日差しや冬の降雪から歩行者を守るとともに、一体的な景観・空間を創出している

沿道環境の設え

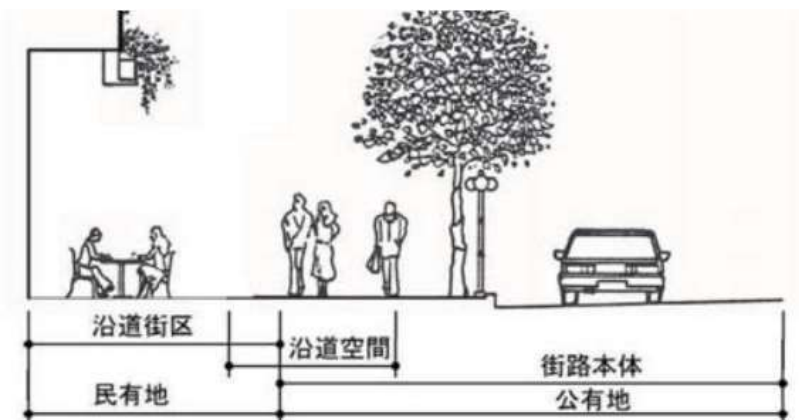
敷地境界を曖昧にする

- 公有地である道路空間と私有地である沿道街区の敷地境界を曖昧にするとともに、オープンカフェ、イベント等のまちづくり活動を通じた「沿道空間」の活用を図る。



メキシコ・シティ（メキシコ）

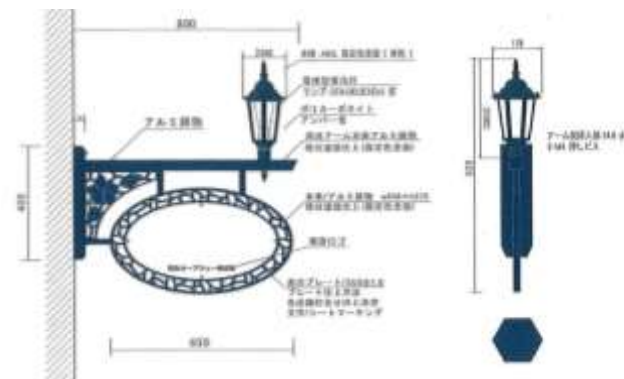
沿道の商業活動が道路空間へにじみ出すことで一体的な賑わいを生んでいる



沿道環境の設え

沿道土地利用との調整

- 歩きたくなるまちづくりには、道路空間だけではなく、沿道の土地利用と一体となった空間整備が重要となる。道路空間の整備とあわせて、歩行者交通量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。



松山ロープウェイ通り (松山市)

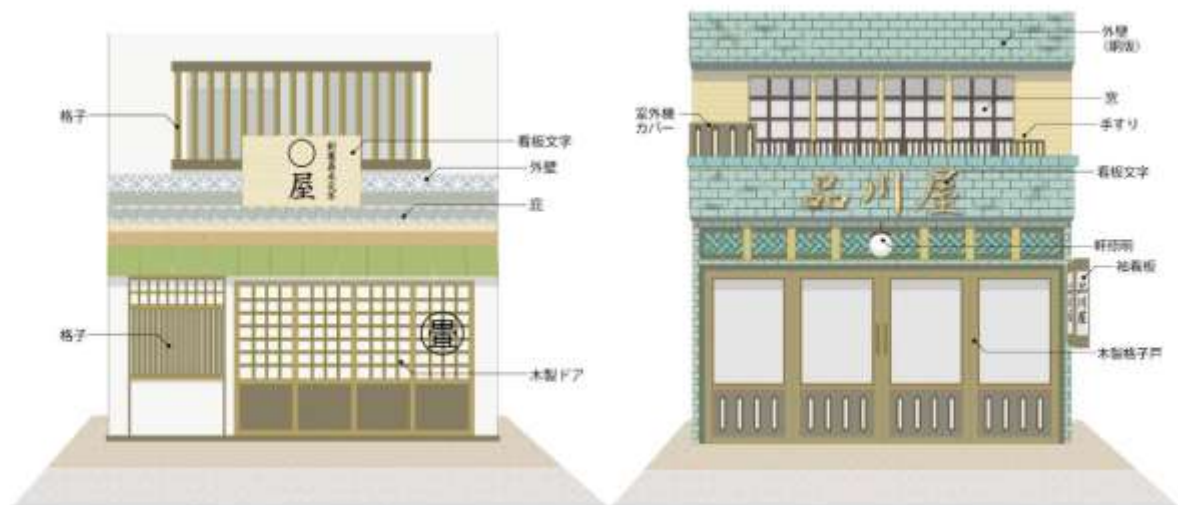
自主的なまちづくりに関する協定とデザインガイドラインの締結による壁面カラーの修景等を実施 (外装仕上げ例)

沿道環境の設え

沿道土地利用との調整



神門通り (出雲市)
補助制度を創設するとともに、
修景基準の中で修景イメージを提示

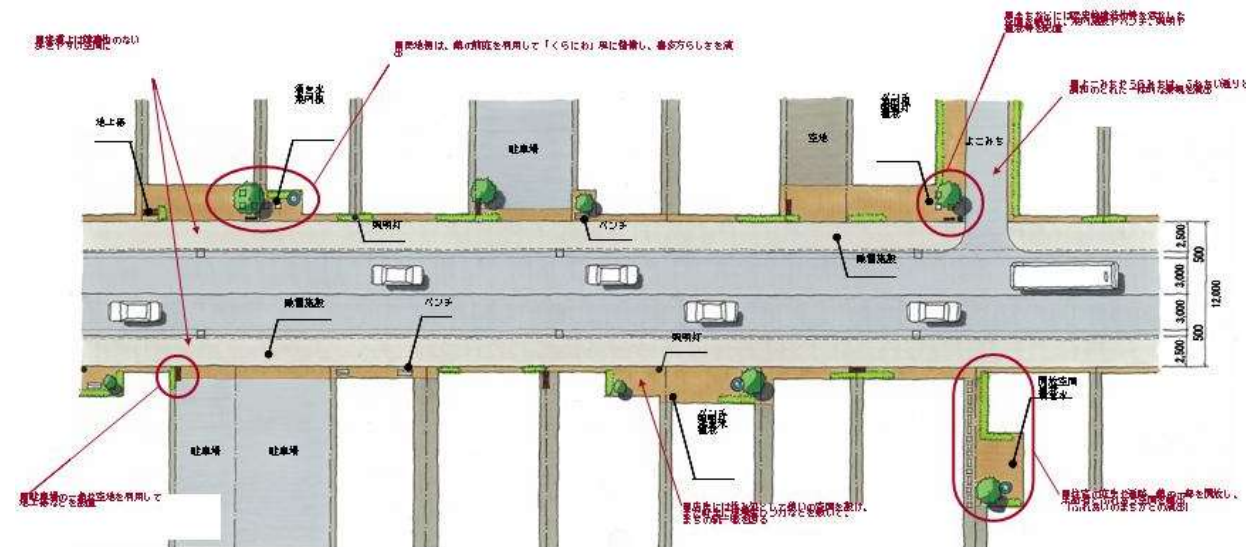


旧東海道品川宿 (品川区)
沿道建物の新築・増改築を全て届け出の
対象とし、景観形成基準を適用

沿道環境の設え

地上機器や照明柱の路外設置

- 限られた空間の中で歩行空間の有効幅員を確保するため、地上機器や照明柱等は極力民地側や歩車道境界へ集約する。



ふれあい通り（喜多方市）

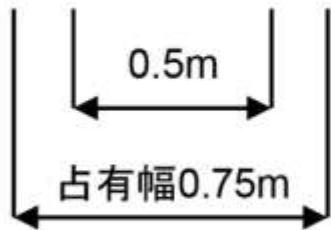
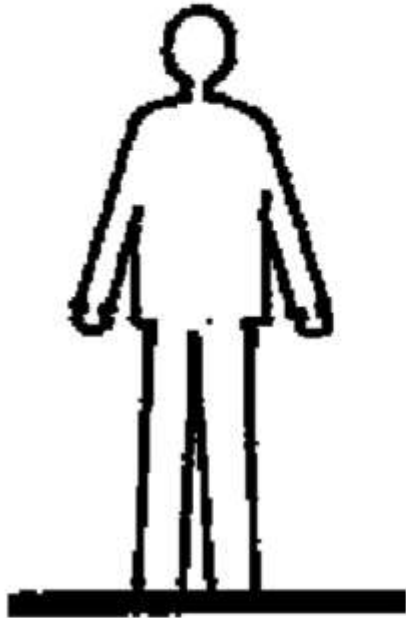
地上機器は路外設置を基本とし、ポケットパーク内や民地側に設置

- **道路の基礎寸法**
- **道路のグレード**
- **歩道・縁石の仕様**
- **路側帯・区画線の仕様**
- **道路占用・使用許可**

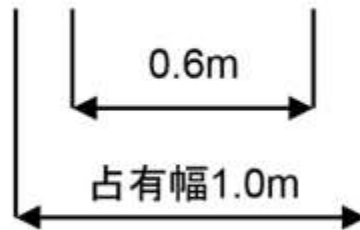
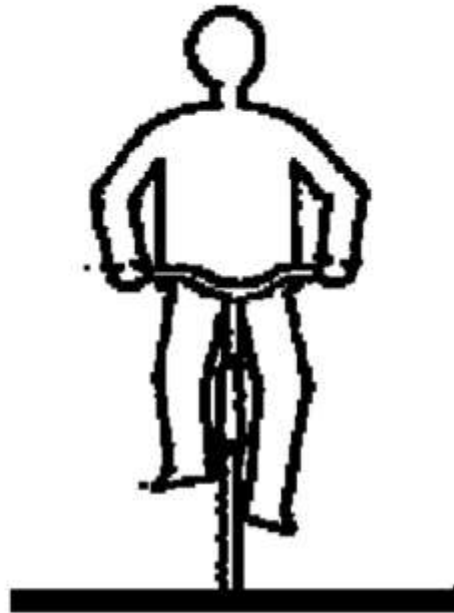
道路の基礎寸法

道路構造令

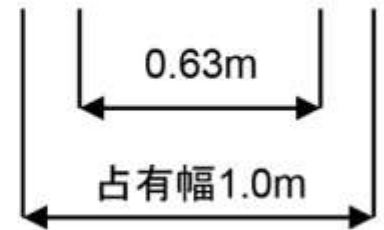
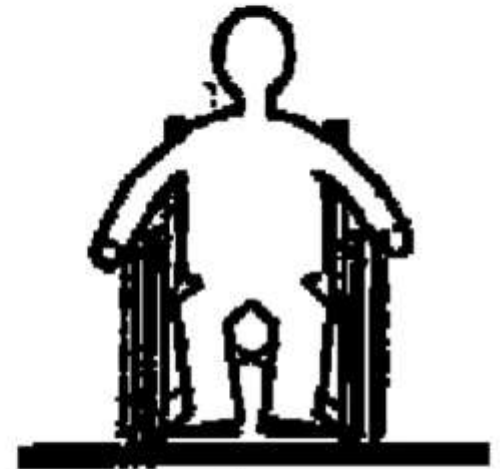
歩行者



自転車



車いす



道路利用者の基本的な寸法

道路の基礎寸法

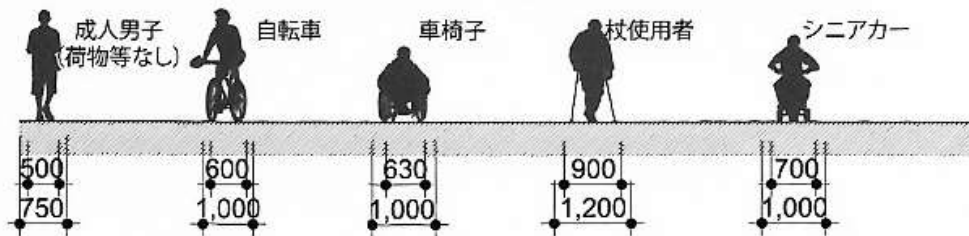
数字の一人歩き（とある商店街の道路改修にて）

工 法	車道・歩道をフラット施工する	車道・歩道に段差をつける
概 要	<ul style="list-style-type: none">• フラットにすると歩道部は、「路肩」という扱いになる。• <u>歩行者が歩く場所として75cmでいい。</u>	<ul style="list-style-type: none">• 段差をつけると歩道部は、「歩行空間」という扱いになる。• 車道と歩道に最低2cmの段差をつけ、車が入らないように、間隔6m未満でポラード等を設置する必要がある。
各特性	<ul style="list-style-type: none">• ベンチ等の設置不可。• 店の前等に車を一時停止できる。• 駐車している車を、法律上取り締まれない。• パンプの設置の必要がある。(車両の速度規制のため)• 道路に開放感がある。	<ul style="list-style-type: none">• ベンチ等の設置が可能。• 店の前に車を一時停止できない(歩行空間には、車は入れない)。• 駐車している車を、取り締まることが可能。• 歩行者の安全が確保できる。• 道路の利用に制限がかかる。

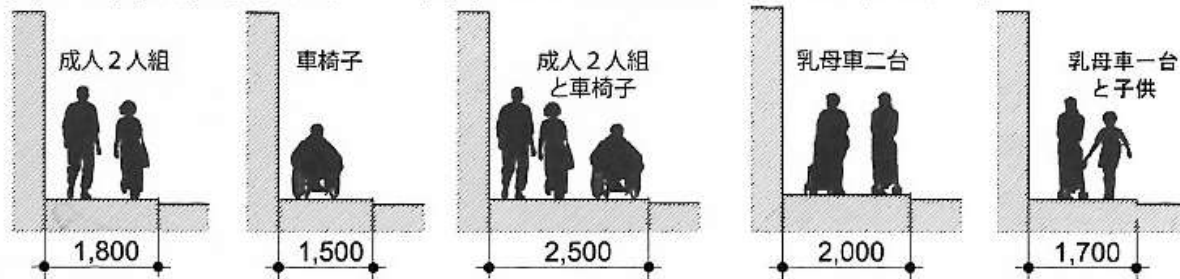
道路の基礎寸法

□個人の足し算から考える日本 出典:国土交通省道路構造令

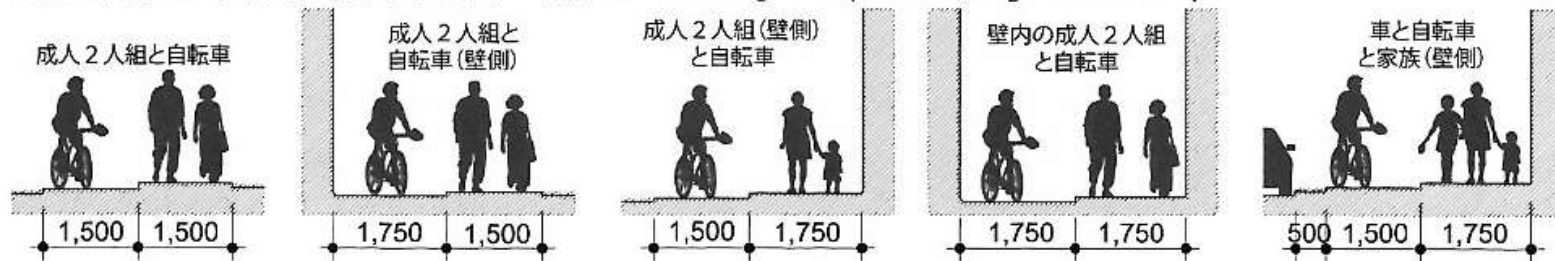
東京大学・都市持続再生研究センター (2010)
“寸法研・オン・ストリート”



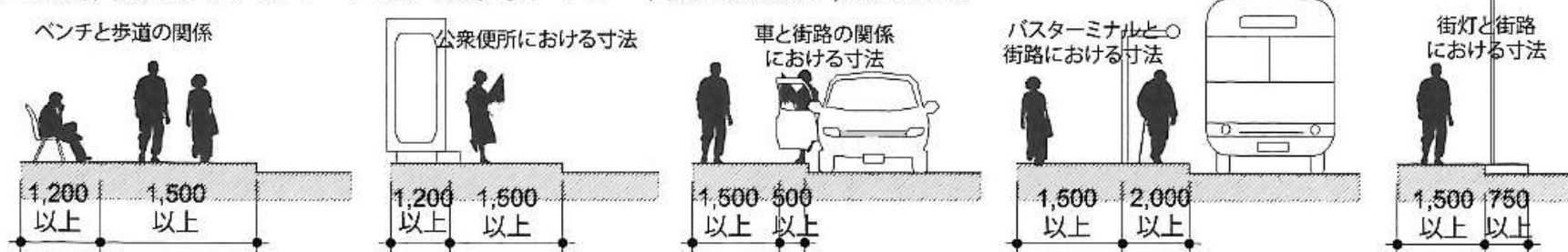
□群から発想するボルドー 出典:“La Charte du Mobilier Urbain”, ボルドー市



□組み合わせから考えるイギリス 出典:“Urban Design Compendium”, English Partnerships



□街路寸法のヴァリエーションのあるドイツ 出典:“Stadtbau”, Dieter Prinz



道路のグレード

道路構造令

＜道路構造令第3条第2項等＞

- 第1種第1～4級、第2種第1～2級、第3種第1～5級、第4種第1～4級の種級に区分

例) 第3種の道路

道路の種類	道路の存する 地域の地形	計画交通量 (単位1日につき台)				
		20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上4,000 未満	500以上 1,500未満	500未満
一般国道	平地部	第1級	第2級	第3級		
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級	
	山地部	第3級	第4級		第5級	

＜道路構造令第5条第4項＞

- 車線の幅員は、道路の区分に応じ、表に掲げる値とする
- ただし、必要がある場合、やむを得ない場合は、()内の値とすることができる

道路の区分		普通道路の車線幅員 (単位:m) ()内特例値	道路の区分	普通道路の車線幅員 (単位:m) ()内特例値	
第1種	第1級	3.50 (3.75)	第3種	第1級	3.50
	第2級	3.50 (3.75)		第2級	3.25 (3.50)
	第3級	3.50		第3級	3.00
	第4級	3.25		第4級	2.75
第2種	第1級	3.50 (3.25)	第4種	第1級	3.25 (3.50)
	第2級	3.25		第2級, 第3級	3.00

歩道・縁石の仕様

歩道の一般的構造に関する基準

2 歩道の構造の原則

(1) 歩道の形式等

① 歩道の形式

歩道の形式は、高齢者や視覚障害者、車いす使用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障害者の歩車道境界の識別、車いす使用者の円滑な通行等に十分配慮したものでなければならない。このため、歩車道を縁石によって分離する場合の歩道の形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高さより低くする構造（セミフラット形式）とすることを基本とする。

② 歩道面の高さ

歩道面の高さは、歩道面と車道面の高低差を5cmとする事を原則として、当該地域の地形、気象、沿道の状況及び交通安全施設の設置状況等を考慮し、雨水等の適切な排水を勘案して決定するものとする。

③ 縁石の高さ

歩道に設ける縁石の車道等に対する高さは、歩行者の安全な通行を確保するため15cm以上とし、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には25cmまで高くすることができる。なお、植樹帯、並木又はさくが連続している等歩行者の安全な通行が確保されている場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ5cmまで低くすることができる。

路側帯・区画線の仕様

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令

(道路標示とみなす区画線)

第7条 次の表の上欄に掲げる種類の区画線は、道路交通法（以下「交通法」という。）の規定の適用については、それぞれ同表の下欄に掲げる種類の道路標示とみなす。

区画線	道路標示
「 <u>車道外側線</u> 」を表示するもの（歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられ、かつ、実線で表示されるものに限る。）	「路側帯」を表示するもの

	記号	車道外側線 (103)
	色彩	

別表4

道路占用・使用許可

道路法

第三十三条 道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

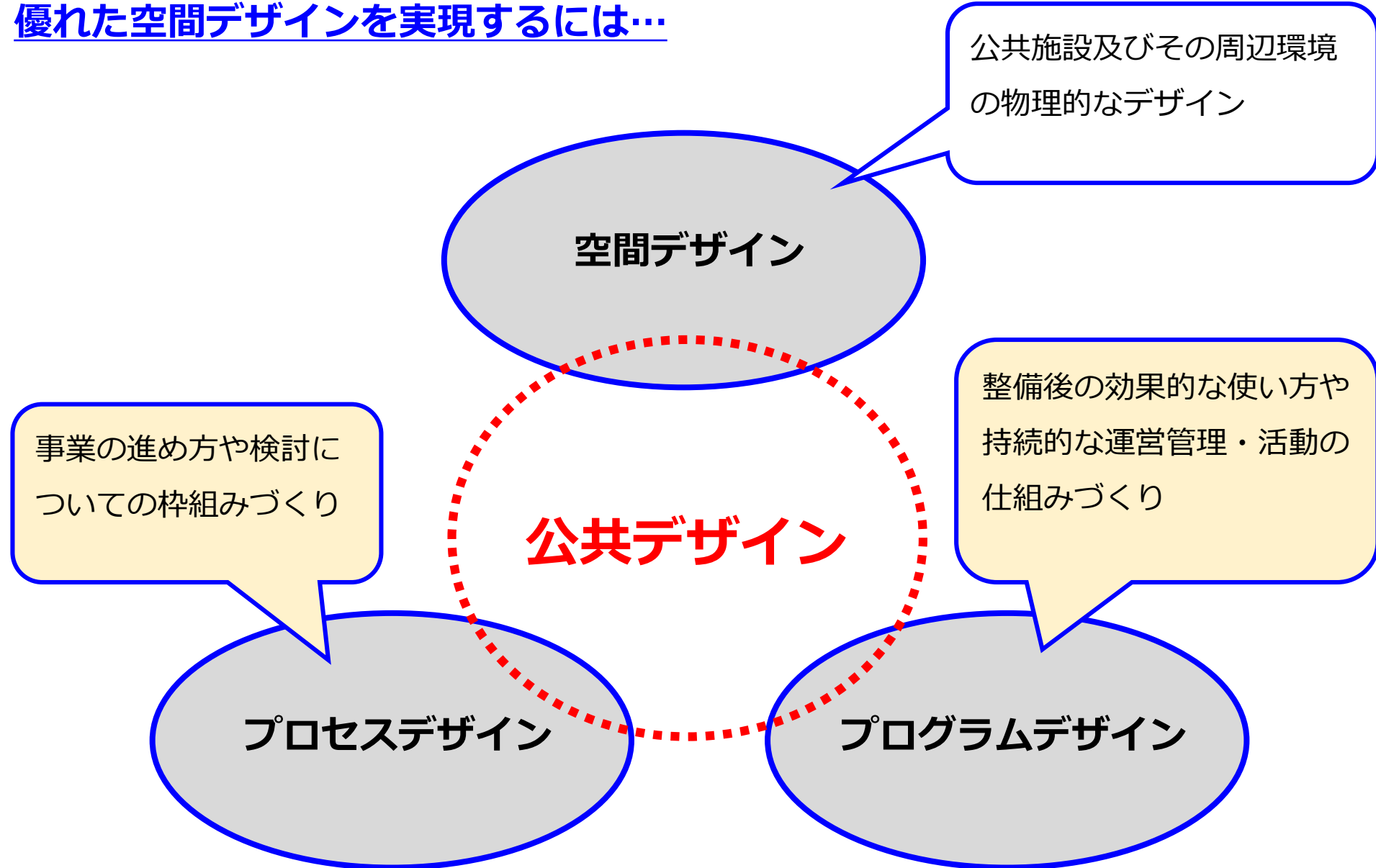
道路交通法

第77条第1項 次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれの当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可（当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可）を受けなければならない。

- 一 道路において工事若しくは作業しようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人
- 二 道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者
- 三 場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者
- 四 前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者

おわりに

優れた空間デザインを実現するには…



地域づくりを支える道路空間再編の進め方



「公共デザイン」 5つのステップ

1. 地域再生の戦略デザイン
2. 公共事業のマネジメント
3. 官民連携のデザイン
4. 取り組み体制のデザイン
5. 事業評価のデザイン

(参考) まちを再生する公共デザイン

ISBN978-4-7615-3245-1
C0051 ¥3000E

定価 本体3000円+税

5551



9784761532451



1920051030001

まちを再生する
公共デザイン

インフラ・景観・地域戦略をつなぐ思考と実践

まちを再生する

公共デザイン

インフラ・景観・地域戦略をつなぐ思考と実践

地方都市を公共空間から再生する 日常のにぎわいをうむデザインとマネジメント

【柴田久著 / A5判・236頁・2,600円+税】

ストリートデザイン・マネジメント 公共空間を活用する制度・組織・プロセス

【出口敦・三浦詩乃・中野卓編著 / B5判・176頁・2,700円+税】

都市縮小時代の土地利用計画 多様な都市空間創出へ向けた課題と対応策

【日本建築学会編 / B5変判・232頁・4,400円+税】

都市経営時代のアーバンデザイン

【西村孝夫編・中島直人・坂本英之ほか著 / B5判・224頁・3,700円+税】

山口敬太
福島秀哉
西村亮彦
編著

山口敬太
福島秀哉
西村亮彦
長谷川浩己
星野裕司
柴田久
宮脇勝
脇坂隆一
新屋千樹
八木弘毅
吉谷崇
中島恒次郎
奥田好一
西山穂
徳永哲
安仁屋宗太
高尾忠志
永村景子
末祐介
二井昭佳
著

東京工業大学名誉教授 中村良夫 氏 推薦

公共事業を軸に地域課題の総合的解決を目指す
思想、発想、構想を問う一書



学芸出版社

学芸出版社