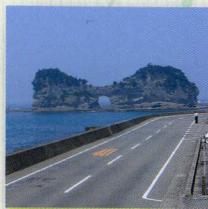
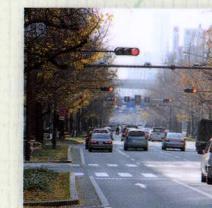


# 新しい道路設計便覧(案) 分冊

地域特色を生かした道づくり

## モデルプラン集



平成17年10月

財団法人 道路空間高度化機構

## 地域特性別みちづくりモデルプラン

		配慮しているみちづくりの方向性																		
ゾーン分類	ゾーン分類解説	道路区分	車線数 (目安)	パリアフリー	歴史・文化	自然環境	・大気 振動 騒音	道路景観	利公共 便交通	地域連携	渋滞緩和	物流効率化	情報 ネットワーク	交通事故防止	防災 対策	防犯 対策	想定される種級 (道路構造対応)	想定される 幅員範囲	ページ	
業務集積地	大規模で複合的な開発が行われている地域	幹線	4	■	□	□	□	■	■	□	■	■	■	■	■	□	4-1	20~34m以上	P.4	
		補助幹線	2	■	□	□	□	■	■	□	■	■	□	■	■	■	□	4-2	13~25m以上	P.8
		地区内	2	■	□	□	□	■	□	□	□	□	□	■	□	□	4-3 4-4	9~15m以上	P.10	
商業地	周辺の住民が利用する店舗、事務所をはじめとする業務施設などが立地している地域	幹線	2	■	□	□	□	■	■	□	■	■	■	■	■	□	4-1	約14~20m以上	P.12	
		補助幹線	2	■	□	□	□	■	■	□	□	■	□	■	■	□	4-2 4-3	13~19m以上	P.14	
住商混合地	中高層住宅や病院、中規模な店舗や事務所などが立地している地域	幹線	4	■	□	□	■	■	■	□	■	■	■	■	■	■	4-1	20~27m以上	P.16	
		補助幹線	2	■	□	□	■	■	■	□	□	□	□	■	■	■	4-2 4-3	13~19m以上	P.18	
住宅地	主に住宅が立地する地域で、小中学校、日常生活に必要な店舗、飲食店なども立地する地域	幹線	4	■	□	□	■	■	■	□	■	■	■	■	■	■	4-1	約20~38m以上	P.20	
		補助幹線	2	■	□	□	■	■	■	□	□	□	□	■	■	■	4-2	13~18m以上	P.22	
		地区内相互	2	■	□	□	■	■	■	□	□	□	□	□	□	■	4-3	11~13m以上	P.24	
		地区内一方	1	■	□	□	■	■	■	□	□	□	□	□	□	■	4-4	5~6m以上	P.26	
郊外部	基本的に田園に囲まれており、一部に住宅や店舗、事務所（郊外型店舗）などが立地している地域	幹線	4	□	□	□	■	□	■	■	□	□	■	■	■	■	3-1	約23~33m以上	P.28	
		補助幹線	2	□	□	■	□	■	■	□	□	□	□	□	■	■	3-2 3-3	約11~19m以上	P.30	
		地区内	1	□	□	■	□	■	■	□	□	□	□	□	□	□	3-4	約7~9m以上	P.32	
山間部	周辺は、山や川であり、立地する施設が少ない地域	幹線	2	□	□	■	□	■	■	■	■	□	■	■	■	■	3-1、3-2 3-3	8~10m以上	P.34	
		補助幹線	1.5	□	□	■	□	■	■	□	□	□	□	■	■	■	3-4 3-5	6m以上	P.38	
シンボル的地区	銀行、映画館、飲食店、百貨店、事務所、観光・文化施設等が集まるシンボル的な場所	幹線	—	■	■	□	□	■	■	□	■	■	■	■	■	□			P.40	

幹線道路：交通量が多く、地域と地域とを結ぶ道路。また、その地域の骨格となる道路。  
 補助幹線道路：地域内において、幹線道路を補完する役割を持つ道路。  
 地区内道路：地区内において、主にその地区に係わる人や車が利用する道路。

■：一般的に配慮することが望ましい項目  
 □：地域の特性等に応じて配慮すべき項目

まち

## 都市を動かすビジネスパーソンへ、活動の空間

### ■解説

オフィスビルが立ち並び、大規模で複合的な開発が行われている「業務集積地」では、道路空間を活用したビジネスのサポートが必要になっています。ここでは、歩行者系交通（歩行者・自転車）が多く、通勤者や来訪者が快適に移動できる環境が求められます。

また、自動車による沿道へのアクセス性も重要です。

### ■整備方針

- ①歩道・自転車道の分離による歩きやすい歩行空間を形成する
- ②広幅員路肩（停車帯）の確保により、自動車交通の円滑化、沿道アクセシビリティの向上を図ると同時に、災害や医療活動等の緊急車両の通行や事故・故障車両等に配慮した空間を実現する
- ③連続した緑陰による潤いのある歩行空間を形成する
- ④歩道の高度利用により駐輪施設やたまりスペース等の設置を行う

### ■配慮しているみちづくりの方向性

<input checked="" type="checkbox"/> バリアフリー・ユニバーサルデザイン	■
<input type="checkbox"/> 歴史文化の香る道づくり	□
<input type="checkbox"/> 自然環境との調和・共生	□
<input type="checkbox"/> 大気・騒音・振動等の軽減	□
<input checked="" type="checkbox"/> 道路景観の向上・地域の顔となる道づくり	■
<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通利便性の向上	■
<input type="checkbox"/> 地域連携を強化する道路ネットワーク	□
<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞緩和	■
<input checked="" type="checkbox"/> 物流の効率化の支援	■
<input checked="" type="checkbox"/> 情報ネットワークの整備と活用	■
<input checked="" type="checkbox"/> 交通事故防止	■
<input checked="" type="checkbox"/> 防災対策	■
<input checked="" type="checkbox"/> 防犯対策	□



## ■整備メニュー (NO.は整備メニューと対応)

方向性：バリアフリー・ユニバーサルデザイン	
方針1	歩道・自転車道の分離による歩きやすい歩行空間を形成する

- 1-1-1 歩道と自転車道を分離する → 物理的に分離する
- 1-3-1 歩道等の高さを調節する → セミフラット型とする
- 1-3-2 水たまりのできにくい舗装材を選ぶ → 透水性舗装とする

方向性：物流の効率化の支援	
方針2	広幅員路肩（停車帯）の確保により、自動車交通の円滑化、沿道アクセス性の向上を図る

- 9-1-1 停車帯（荷下ろしスペース）を整備する → 広幅員路肩を整備

方向性：バリアフリー・ユニバーサルデザイン	
方針3	連続した緑陰による潤いのある歩行空間を形成する

- 1-4-1 高木を植える

方向性：バリアフリー・ユニバーサルデザイン	
方針4	歩道の高度化により駐輪施設やたまりスペース等の設置を行う

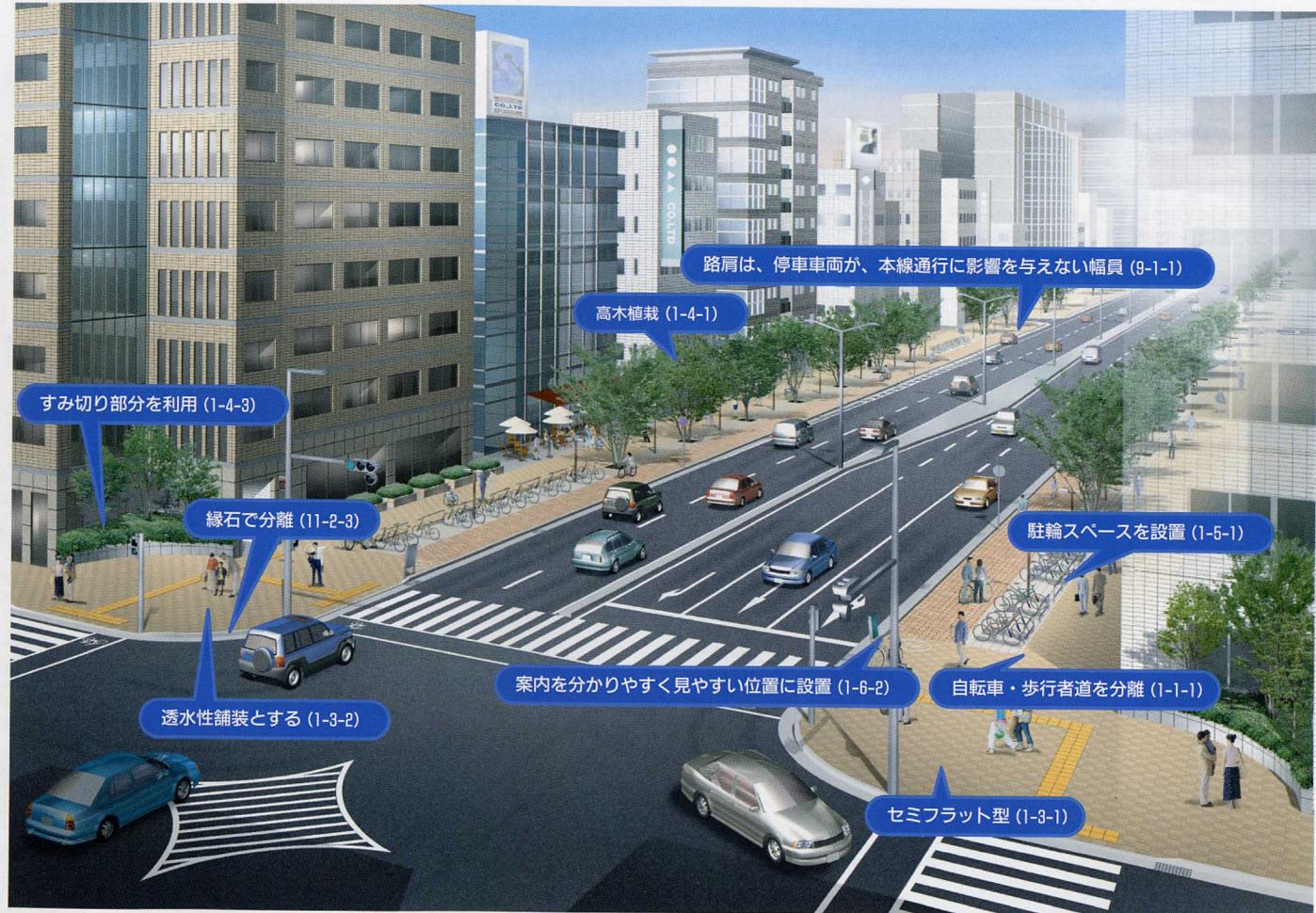
- 1-4-3 休憩できるたまりスペースを設ける → 交差点隅切部に適用

- 1-5-1 簡易な自転車置き場を設ける → 植樹帯幅に適用

その他整備例で適用したメニュー	
■1-6-2	案内表示板、標識を設置する

- 5-1-1 地域の特色を出す → 沿道と一緒にとなった良好な景観形成

- 11-2-3 卷き込み防止施設を整備する → 縁石を適用



### ■整備メニュー (NO.は整備メニューと対応)

方向性：バリアフリー・ユニバーサルデザイン	
方針1	歩道の高度化利用によりバス施設や休憩施設（たまりスペース）等の設置を行う
<b>■1-4-3</b> 休憩できるたまりスペースを設ける → バス停付近に適用	

方向性：バリアフリー・ユニバーサルデザイン	
方針2	バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した空間整備を行う
<b>■1-6-1</b> 視覚障害者誘導用ブロックを整備する → 交通バリアフリー法 <sup>*</sup> に基づく重点整備地区では、連続的に設置する <small>*交通バリアフリー法：高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律の通称</small>	

その他整備例で適用したメニュー	
<b>■6-1-1</b>	乗り降りしやすいバス停を整備する
<b>■11-2-4</b>	スムース横断歩道を設置する

### ■整備方針 (ビジネス街との相違点)

- ①歩道の高度化利用によりバス施設や休憩施設等の設置を行う
- ②バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した空間整備を行う

