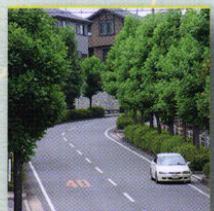
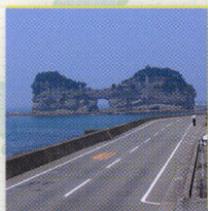
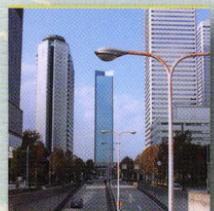
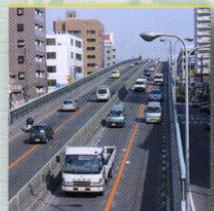


# 新しい道路設計便覧(案) 分冊

地域特色を生かした道づくり

## 整備メニュー



平成17年10月

財団法人 道路空間高度化機構

＜ゾーン設定と道路の区分＞

| ゾーン     | 内 容   | 地域  |
|---------|---|-----|
| 業務集積地   | 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地域。              | 都市部 |
| 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。       |     |
| 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。               |     |
| 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。    | 地方部 |
| 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。 |     |
| 山間部     | 周辺は、山や川であり、立地する施設が少ない地域。                      | 都市部 |
| 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。      |     |

幹線道路、補助幹線道路等は、道路構造令では定義されていないが、道路の特徴を把握しやすくするため、ここでは以下のように定義する。

| 道路の区分  | 内 容                                 |
|--------|-------------------------------------|
| 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。       |

＜ゾーンと道路区分、車線数の目安、想定される種級＞

| ゾーン     | 道路区分  | 車線数（目安） | 想定される種級     |
|---------|-------|---------|-------------|
| 業務集積地   | 幹線    | 4       | 4-1         |
|         | 補助幹線  | 2       | 4-2         |
|         | 地区内   | 2       | 4-3、4-4     |
| 商業地     | 幹線    | 2       | 4-1         |
|         | 補助幹線  | 2       | 4-2、4-3     |
| 住商混合地   | 幹線    | 4       | 4-1         |
|         | 補助幹線  | 2       | 4-2、4-3     |
| 住宅地     | 幹線    | 4       | 4-1         |
|         | 補助幹線  | 2       | 4-2         |
|         | 地区内相互 | 2       | 4-3         |
|         | 地区内一方 | 1       | 4-4         |
| 郊外部     | 幹線    | 4       | 3-1         |
|         | 補助幹線  | 2       | 3-2、3-3     |
|         | 地区内   | 1       | 3-4         |
| 山間部     | 幹線    | 2       | 3-1、3-2、3-3 |
|         | 補助幹線  | 1.5     | 3-4、3-5     |
| シンボル的地区 | —     | —       | —           |

＜ゾーン別道路区別配慮すべきみちづくりの方向性＞

| ゾーン         | キーワード   | 道路区分        | 配慮するみちづくりの方向性     |       |      |          |      |         |      |      |       |          |        |      |      |
|-------------|---|-------------|-------------------|-------|------|----------|------|---------|------|------|-------|----------|--------|------|------|
|             |   |             | バリアフリー・ユニバーサルデザイン | 歴史・文化 | 自然環境 | 大気・騒音・振動 | 道路景観 | 公共交通利便性 | 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 |
| 業務集積地       | ○歩道の高度利用<br>○駐停車車両対策<br>○駐輪対策                           | 幹線          | ■                 | □     | □    | □        | ■    | ■       | □    | ■    | ■     | ■        | ■      | ■    | □    |
|             |   | 補助幹線        | ■                 | □     | □    | □        | ■    | ■       | □    | ■    | ■     | □        | ■      | ■    | □    |
|             |   | 地区内         | ■                 | □     | □    | □        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | □      | ■    | □    |
| 商業地         | ○広い歩道空間の確保<br>(道路幅員配分の適正化)<br>○駐停車車両対策                  | 幹線          | ■                 | □     | □    | □        | ■    | ■       | □    | ■    | ■     | ■        | ■      | ■    | □    |
|             |   | 補助幹線        | ■                 | □     | □    | □        | ■    | □       | □    | □    | ■     | □        | ■      | ■    | □    |
| 住商混合地       | ○大気汚染、騒音、振動等の軽減   | 幹線          | ■                 | □     | □    | ■        | ■    | ■       | □    | ■    | ■     | ■        | ■      | ■    | ■    |
|             |   | 補助幹線        | ■                 | □     | □    | ■        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | ■      | ■    | ■    |
| 住宅地         | ○交通抑制 (Traffic Calming)<br>○安全、安心の確保<br>○大気汚染、騒音、振動等の軽減 | 幹線          | ■                 | □     | □    | ■        | ■    | ■       | □    | ■    | □     | ■        | ■      | ■    | ■    |
|             |   | 補助幹線        | ■                 | □     | □    | ■        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | ■      | ■    | ■    |
|             |   | 地区内<br>相互通行 | ■                 | □     | □    | ■        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | □      | □    | ■    |
|             |   | 地区内<br>一方通行 | ■                 | □     | □    | ■        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | □      | □    | ■    |
| 郊外部         | ○豊かさの創造 (高度化利用)<br>○景観形成                                | 幹線          | □                 | □     | ■    | □        | ■    | ■       | ■    | ■    | □     | ■        | ■      | ■    | □    |
|             |   | 補助幹線        | □                 | □     | ■    | □        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | □      | ■    | □    |
|             |   | 地区内         | □                 | □     | ■    | □        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | □      | □    | □    |
| 山間部         | ○自然、景観配慮<br>○安全性の向上                                     | 幹線          | □                 | □     | ■    | □        | ■    | □       | ■    | ■    | □     | ■        | ■      | ■    | □    |
|             |   | 補助幹線        | □                 | □     | ■    | □        | ■    | □       | □    | □    | □     | □        | ■      | ■    | □    |
| シンボル的<br>地区 | ○道路のデザイン化、シンボル化   | -           | ■                 | ■     | □    | □        | ■    | ■       | □    | ■    | □     | ■        | ■      | ■    | □    |

■：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

| みちづくりの方向性         | 配慮の考え方                                      |
|-------------------|---|
| バリアフリー・ユニバーサルデザイン | 歩行者等の多いゾーンでは一般的に配慮することが望ましい                 |
| 歴史・文化             | シンボル的地区で一般的に配慮することが望ましい（ゾーンとの関連性は低い）        |
| 自然環境              | 自然環境が豊富な郊外部、山間部では一般的に配慮することが望ましい            |
| 大気・騒音・振動          | 住みやすい環境が必要な住商混合地、住宅地では一般的に配慮することが望ましい       |
| 道路景観              | 景観に関しては、いずれのゾーンにおいても一般的に配慮することが望ましい         |
| 公共交通利便性           | 山間部を除く幹線道路を中心に一般的に配慮することが望ましい               |
| 地域連携              | 郊外部、山間部の幹線道路では一般的に配慮することが望ましい               |
| 渋滞緩和              | 幹線道路を中心に一般的に配慮することが望ましい                     |
| 物流効率化             | 業務集積地、商業地、住商混合地を中心に一般的に配慮することが望ましい          |
| 情報ネットワーク          | 幹線道路では一般的に配慮することが望ましい                       |
| 交通事故防止            | 自動車の少ない住宅地区内、郊外部補助幹線、地区内以外では一般的に配慮することが望ましい |
| 防災対策              | 地区内道路以外では一般的に配慮することが望ましい                    |
| 防犯対策              | 住みやすい環境が必要な住商混合地、住宅地では一般的に配慮することが望ましい       |

## ■バリアフリー・ユニバーサルデザイン

### 1-1 速度の異なる動線を分離する

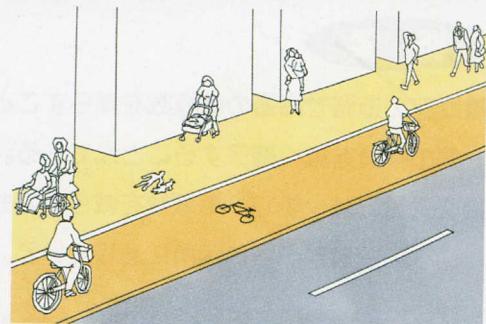
#### 1-1-1 歩道と自転車道を分離する

| 業務 |   |   | 商業 |   | 住商 |   | 住宅 |   | 郊外  |     |   | 山間 |   | シンボル的地区 |   |
|----|---|---|----|---|----|---|----|---|-----|-----|---|----|---|---------|---|
| 幹  | 補 | 地 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 地・相 | 地・一 | 幹 | 補  | 地 | 幹       | 補 |

#### 概要

■歩道と自転車道を分離して設けることで、歩行者と自転車の接触防止等の安全性向上を図ることができる。

■歩行者、自転車ともに交通量が多く、十分な幅員が確保できる箇所に適している。



### 1-1 速度の異なる動線を分離する

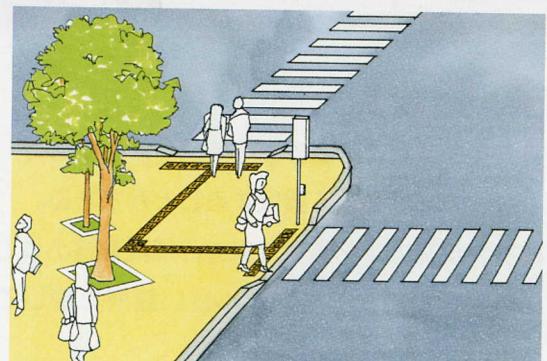
#### 1-1-2 交差点待ちスペースと通行動線を分離する

| 業務 |   |   | 商業 |   | 住商 |   | 住宅 |   | 郊外  |     |   | 山間 |   | シンボル的地区 |   |
|----|---|---|----|---|----|---|----|---|-----|-----|---|----|---|---------|---|
| 幹  | 補 | 地 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 地・相 | 地・一 | 幹 | 補  | 地 | 幹       | 補 |

#### 概要

■交差点部で歩行者・自転車の信号待ちスペースと通行する動線を分離することで、移動の円滑化や人や自転車の接触防止等の安全性向上を図ることができる。

■歩行者または自転車の交通量が多く、交差点部で十分な空間が確保できる箇所に適している。



### 1-1 速度の異なる動線を分離する

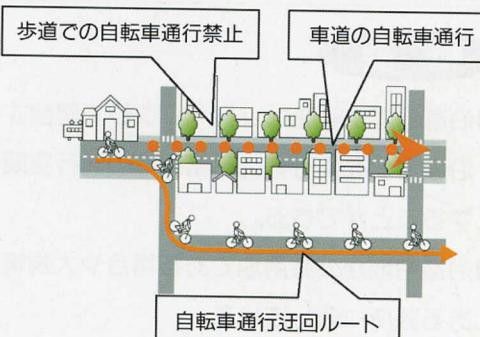
#### 1-1-3 自転車乗車禁止区画を設定する

| 業務 |   |   | 商業 |   | 住商 |   | 住宅 |   | 郊外  |     |   | 山間 |   | シンボル的地区 |   |
|----|---|---|----|---|----|---|----|---|-----|-----|---|----|---|---------|---|
| 幹  | 補 | 地 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 地・相 | 地・一 | 幹 | 補  | 地 | 幹       | 補 |

#### 概要

■自転車の通行禁止の標示や迂回路の案内を行うことで、歩行者の安全性を確保することができる。

■歩道への自転車の乗り入れが多い箇所等で適している。



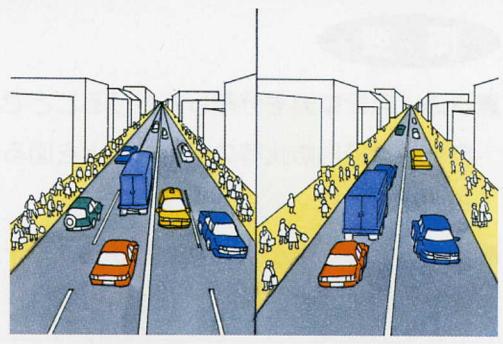
## 1-2 広い歩道幅員を確保する

### 1-2-1 車道の車線を減らす

| 業務 |   |   | 商業 |   | 住商 |   | 住宅 |   | 郊外  |     |   | 山間 |   | シンボル的地区 |   |
|----|---|---|----|---|----|---|----|---|-----|-----|---|----|---|---------|---|
| 幹  | 補 | 地 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 地・相 | 地・一 | 幹 | 補  | 地 | 幹       | 補 |

#### 概要

- 既存の道路で車道の車線数を減らすことによって、歩道等の幅員を広く確保することができる。
- 交通量の減少等で、車線数を減らしても自動車交通への影響が小さい箇所に適している。



<整備前>

<整備後>

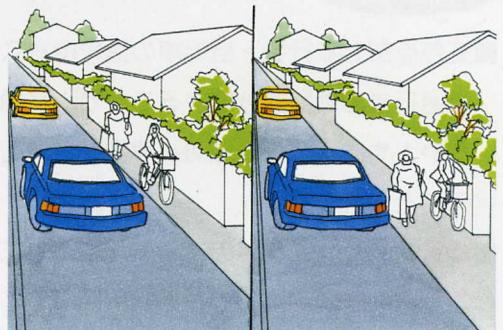
## 1-2 広い歩道幅員を確保する

### 1-2-2 車道幅員を減少させる

| 業務 |   |   | 商業 |   | 住商 |   | 住宅 |   | 郊外  |     |   | 山間 |   | シンボル的地区 |   |
|----|---|---|----|---|----|---|----|---|-----|-----|---|----|---|---------|---|
| 幹  | 補 | 地 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 地・相 | 地・一 | 幹 | 補  | 地 | 幹       | 補 |

#### 概要

- 既存の道路で車道の幅員を縮小することで、歩道等の幅員を広く確保することができる。
- 交通状況の変化等で、車道の幅員を縮小しても自動車交通への影響が小さい箇所に適している。



<整備前>

<整備後>

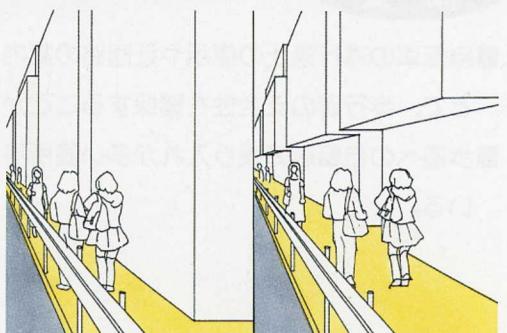
## 1-2 広い歩道幅員を確保する

### 1-2-3 沿道建物をセットバックする

| 業務 |   |   | 商業 |   | 住商 |   | 住宅 |   | 郊外  |     |   | 山間 |   | シンボル的地区 |   |
|----|---|---|----|---|----|---|----|---|-----|-----|---|----|---|---------|---|
| 幹  | 補 | 地 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 幹  | 補 | 地・相 | 地・一 | 幹 | 補  | 地 | 幹       | 補 |

#### 概要

- 沿道の建物等をセットバックして建設することで、沿道宅地を歩行者、自転車等の通行空間として利用することができる。
- 沿道宅地が公共用地である場合や大規模な再開発がある箇所に適している。



<整備前>

<整備後>