

(約 75cm)は実質的な歩行空間とはいえず、この部分を取り込んで中間領域を設置することができる。またこの際、植栽は中間領域に設置すればよい。

5. 中間領域設置について

(1) 中間領域の種類

中間領域には5つの型がある。(表-2) a, b, cは道路全面が中間領域であり、ボンネルフ、コミュニティ道路としてすでに実現している。これらは、車の交通を抑制し、歩行者系の街路にしようというものである。

それに対して、d、e型は歩道と車道の間の人の行き来を考えて、歩車道の間に設ける形式である。この型は駐停車や駐輪を処理し、沿道アクセスを確保するものである。

d は中間領域の脇を通常で車が通行するが、緩速車道を用いると中間領域の脇の車は低速通行で、中間領域は歩道の延長という印象が強くなる。d, eとも駐輪、駐車のためにストリートファニチャーや植栽を配することができる。従来、歩車道の境界部は縁石、防護柵などで構成されていたが、これと比較してもd, eではデザインの自由度が上がる。

(2) 効果

中間領域の設置による効果は、以下の4点である。

- 1) 駐車車両を処理し、走行車線を侵さない
- 2) 駐輪等を処理し、歩道を侵さない
- 3) 植栽をここに設けることで実質的な歩行空間を広げる
- 4) 植栽と駐車空間を組合せ、路内駐車を景観的に収める

3で述べた中間領域がないために生じている問題は、中間領域を設けることでほぼ解決されることが分かる。(表-3)

(3) 提案

車道からのアクセスが発生するのは極自然なことで、路上駐車は違法だとして杓子定規に規制するより、交通流に影響を与えない形で駐停車を認め、アクセスを可能とする方が現実に対応している。(図-1)

6. 結論

- 1) 中間領域の存在の歴史的経緯を示した
- 2) 中間領域の欠如による問題を整理した
- 3) 中間領域の導入の可能性を確認した
- 4) 中間領域のタイプを分類した
- 5) 中間領域の設置による効果を考察し、数種の中間領域のデザインについて提案を行なった

表-2 中間領域の種類

型	モデル図	特 徴
a		・歩行者、車とも自由に分けが生じる ・路幅に密着 ・地域に密着
b		・歩行者は自由に車道を横断でき ・車道は歩道に入れない
c		・歩行者は自由に車道を横断 ・歩道の車庫への出入用のスロープのため、歩道面が乱れる
d		・歩行者、車とも中間領域に自由に出入りする ・駐停車、駐輪等処理する
e		・中間領域の性質はdと同じ ・低速走行 ・低速車線の利用も可能

車の行動の自由度 ←→ : 中間領域
歩行者の行動の自由度

表-3 解決される問題点

問題	タイプ	歩道内に関する問題	防護柵による通行の妨げ	駐輪	拡幅後の歩道内の段差	歩道外に関する問題	バス路周辺の問題	収容量の増越・植栽の傷み	心象の車道通行・横断	心象の車道通行・横断
a.		●	○	●	○	●	一	一	一	一
b.		○	○	○	一	○	○	●	○	○
c.		○	○	一	○	○	一	○	○	○
d.		●	●	●	○	○	一	●	○	○
e.		●	○	○	○	○	●	●	○	○

● : 解決される問題
○ : 解決されない問題

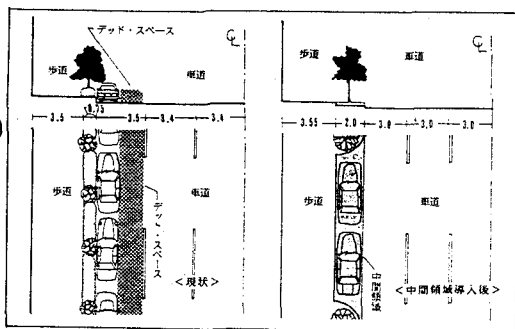


図-1 中間領域の設置