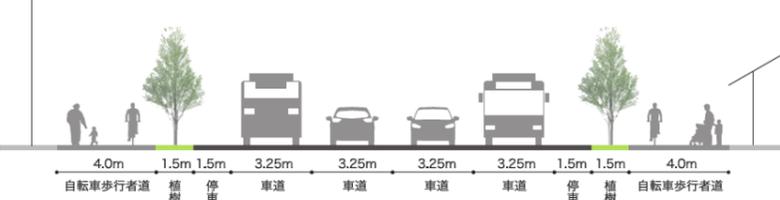
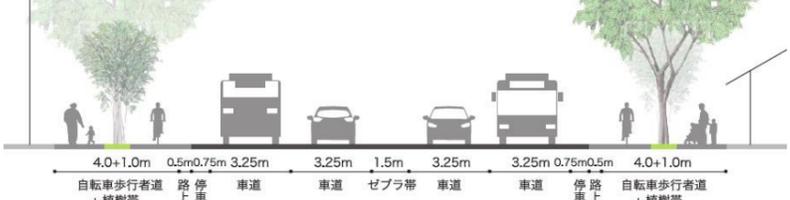


益城中央線道路空間形成に関するケース別比較 ~安全及びコミュニティ等の観点から~

		ケース1：一般的な道路	ケース2：道路景観重視	ケース3：沿道環境重視
全体像				
横断図		<p>標準断面</p> 	<p>中央分離帯＋交通島</p> 	<p>中央ゼブラ帯＋自歩道空間分離</p> 
特徴		<ul style="list-style-type: none"> 植樹帯を自歩道と車道の境界へ配置 停車帯を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 植樹帯と停車帯幅員の一部を用いて中央分離帯を配置 	<ul style="list-style-type: none"> 植樹帯を自転車空間と歩道空間の境界へ配置し通行区分を分離 中央に簡易な右折車線相当の幅員を配置
安全	車道	○ <ul style="list-style-type: none"> 歩車境界の植樹帯による自動車の衝撃緩和 対向車との分離が不可 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 往復の交通流分離による重大事故防止 夜間走行時の眩光を防止 	○ <ul style="list-style-type: none"> 右折時の後続車への影響が低減 対向車との一定の離隔
	自転車歩行者道	○ <ul style="list-style-type: none"> 植樹帯により自動車と隔離され横断防止機能が向上 歩行者と自転車の混在 	○ <ul style="list-style-type: none"> 自転車及び歩行者相互の視認性は向上 歩行者と自転車の混在 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車との分離による安全性向上 高木のスポット配置によりゆとりのある歩道空間を確保
	横断歩道	△ <ul style="list-style-type: none"> 横断距離：交差点部19.8m、単路部16m 適切な歩行者青時間を設定 	○ <ul style="list-style-type: none"> 横断距離：交差点部19.8m、単路部18m 適切な歩行者青時間を設定＋交通島設置が可能 	△ <ul style="list-style-type: none"> 横断距離：交差点部19.8m、単路部16m 適切な歩行者青時間を設定
コミュニティ等	車両による沿道利用	○ <ul style="list-style-type: none"> 沿道の右折出入り可 右折時の後続車両への影響あり 	△ <ul style="list-style-type: none"> 沿道の右折出入り制限 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 沿道の右折出入り可 右折時の後続車への影響が低減
	歩行者・自転車の快適さ	○ <ul style="list-style-type: none"> 緑陰形成による快適な空間 歩行者と自転車混在による通行阻害 	△ <ul style="list-style-type: none"> 植樹帯が無いことによる自歩道空間の居住性や快適性低下 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 自由度の高い緑陰形成による快適な空間 歩行者と自転車との分離による快適な通行
	道路景観	○ <ul style="list-style-type: none"> 樹高、樹種が制約され比較的単一的な景観となりやすい 	◎ <ul style="list-style-type: none"> シンボリックな道路景観の形成 植樹帯無しによる殺伐とした歩行空間 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 多様な植栽による沿道との景観調和により道路空間のまとまりを形成