

整備計画案の比較検討表

参考資料1

比較案	現況	計画案1
計画概要		側道を廃止し、歩道を拡げ『ゆとり空間』とする案
イメージ図		
横断面図		
平面図	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> □ : 車道部 ■ : 歩道部 ■ : 植樹帯 ■ : バス停 ■ : バス優先レーン ■ : 自転車部 ● : 樹木 (けやき、いちよう) ■ : 停車帯 	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> □ : 車道部 ■ : 歩道部 ■ : 植樹帯 ■ : バス停 ■ : バス優先レーン ■ : 自転車部 ● : 樹木 (けやき、いちよう) ■ : 停車帯
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ①けやき並木が良好な景観を形成 ②側道を利用することで、沿道利用や荷捌きが便利 	<ul style="list-style-type: none"> ①『ゆとり空間』設置により、自転車歩行者を分離し、イベントへの有効利用可能な憩い空間の創出 ②交差点での交通事故防止（横断距離の短縮・側道の廃止）
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ①側道に起因する事故が多発 ②憩い空間の確保が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ①沿道施設から遠くなり、荷下さばき等沿道利用者へのサービスの低下 ②停車帯スペース等によるけやきの移植・撤去が必要

比較案	計画案2	計画案3
計画概要	現況の駅前～北ノ新地交差点間と同様の断面構成とする案	道路中央部に植樹帯と遊歩道を設ける案
イメージ図	<p>Plan 2 dimensions (m): (一般部) 4.0 (歩道), 1.5 (植樹帯), 2.3 (歩道), 2.5 (歩道(停車帯・バス含む)), 1.0 (路肩), 3.0 (本線(バス優先レーン)), 9.5 (本線(バス優先レーン以外)), 2.4 (中央分離帯). (バス停車部) 5.8 (歩道), 2.0 (バスベイ), 3.0 (バスベイ), 0.5 (路肩).</p>	<p>Plan 3 dimensions (m): (一般部) 4.0 (歩道), 1.5 (植樹帯), 2.5 (歩道(停車帯・バス含む)), 0.5 (路肩), 3.0 (本線(バス優先レーン)), 6.5 (本線(バス優先レーン以外2車線)), 3.0 (植樹帯), 8.0 (歩道部), 3.0 (植樹帯). (バス停車部) 3.0 (歩道), 2.0 (バスベイ), 3.0 (バスベイ), 0.5 (路肩).</p>
横断面図	<p>Plan 2 cross-section (50.0m total): 10.3 (歩道(停車帯スペース含む)), 1.0 (バス優先レーン), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 0.5 (中央分離帯), 2.4 (中央分離帯), 0.5 (中央分離帯), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 1.0 (バス優先レーン), 10.3 (歩道(停車帯スペース含む)).</p>	<p>Plan 3 cross-section (50.0m total): 8.0 (歩道), 1.5 (植樹帯), 0.5 (路肩), 2.0 (歩道(停車スペース含む)), 0.5 (バス優先レーン), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 0.5 (中央分離帯), 3.0 (遊歩道), 8.0 (遊歩道), 3.0 (遊歩道), 0.5 (中央分離帯), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 3.0 (車線), 0.5 (バス優先レーン), 2.0 (歩道(停車スペース含む)), 1.5 (植樹帯), 4.0 (歩道). (北ノ新地～新町橋) (けやき), (新町橋～公園前) (くすのき).</p>
平面図	<p>Plan 2 plan view: Shows bus stop (バス停), bus bay (バスベイ), and bus stop (バス停) on both sides of the road. Includes a legend (凡例) for road sections, sidewalks, tree belts, bus stops, bus priority lanes, bicycle lanes, trees, and parking areas.</p>	<p>Plan 3 plan view: Shows bus stop (バス停), bus bay (バスベイ), and bus stop (バス停) on both sides. Includes a central play path (遊歩道) and a scramble intersection (スクランブル交差点). Includes a legend (凡例) for road sections, sidewalks, tree belts, bus stops, bus priority lanes, bicycle lanes, trees, and parking areas.</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ①交差点での交通事故防止 (横断距離の短縮・側道の廃止) ②計画案1に劣るが、イベント利用可能な空間を創出 	<ul style="list-style-type: none"> ①通り中央部への遊歩道の設置により、イベントへの有効利用可能な憩い空間の創出 ②交差点での交通事故防止 (横断距離の短縮・側道の廃止)
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ①街路樹(けやき)等の撤去・移植が必要 ②自転車道の設置スペースが無く、自転車と歩行者を分離するスペースが確保できない 	<ul style="list-style-type: none"> ①通り中央部に遊歩道の連続性を確保するため、一部交差点において交差道路の横断が遮断される ②本線と側道との間の、街路樹(けやき)等の撤去・移植が必要 ③歩行者と自転車の分離ができない

比較案	計画案4
計画概要	側道を狭め、駐車スペースと歩道にする案
イメージ図	<p>一般部 (m): 歩道 4.0 植樹帯 1.5 歩道(停車帯バス含む) 2.5 側道 3.5 分離帯 2.3 本線(バス優先レーン) 3.0 本線(バス優先レーン以外2車線) 6.5 中央分離帯 2.4</p> <p>バス停部 (m): 歩道 4.0 植樹帯 1.3 側道 3.5 バスベイ(滞留幅員) 2.0 バスベイ 3.0</p> <p>路肩 0.5</p>
横断面図	<p>50.0m</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> □ : 車道部 ■ : 歩道部 ■ : 植樹帯 ■ : バス停 ■ : バス優先レーン ■ : 自転車部 ● : 樹木 (けやき、いちょう) ■ : 停車帯
平面図	
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ①けやきの保全が可能 ②側道を利用し、自転車歩行者を分離
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ①歩道においてイベントへの有効利用可能な空間が少ない ②交通事故防止のため、交差点での別途対策が必要