

5. 各施設についての具体的提案

(1) 車道（本線）

●現状どおり片側2車線、計4車線を基本とする。

- ・車中心の道路から、人が主役となる通りへ変えていく。
- ・車線を増やせば、さらに多くの自動車流入につながり、むしろ、公共交通機関の利用促進や、自動車の交通需要を管理する方策を採るべきである。

【片側2車線とする考え方は別添資料参照】

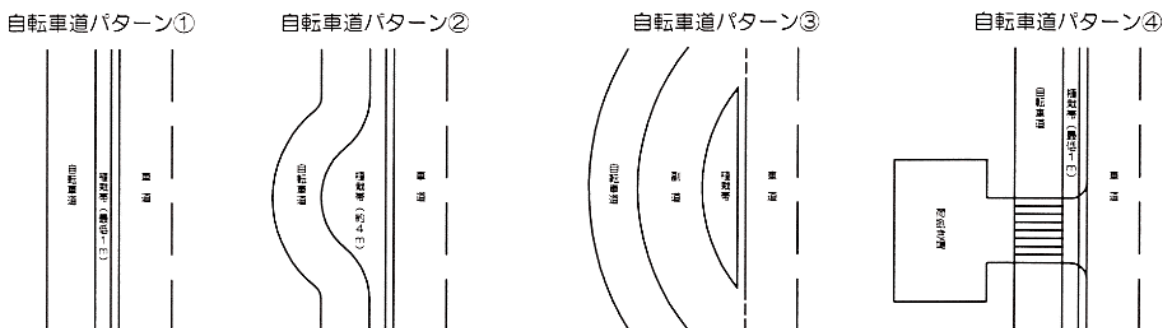
(2) 自転車道

●車道（本線）の両側に植樹帯を設け、その横に幅約3mの自転車道を配置する。

●植樹帯は幅最低1mとし、適切な高さを確保する。

- ・平和大通りは、通勤・通学などの自転車利用者が多いことから、自転車が走りやすいゾーン（道路面の工夫、自転車マークなどの設置、他のゾーンと色で区別）を確保する必要がある。
- ・この自転車道は、歩行者と自転車双方の安全のため、歩道とは区別して設けることとする。
- ・危険走行防止のため、要所には必要と思われる注意を呼びかける看板を設置する。
- ・ただし、「人に優しい平和大通り」のコンセプトを活かしたデザインとする。

◆自転車道のパターンの例

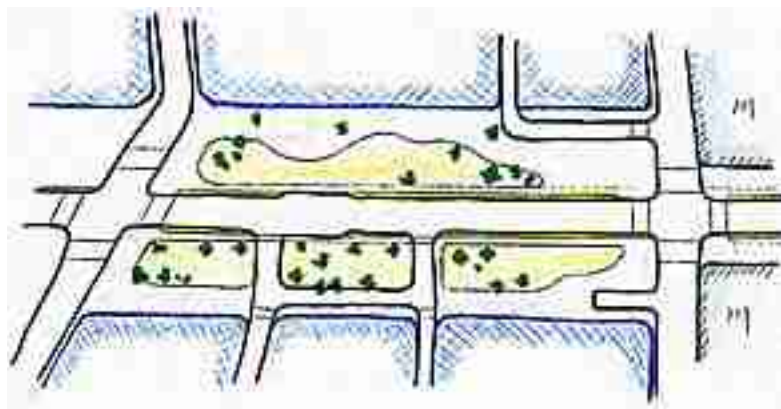


(3) 副道

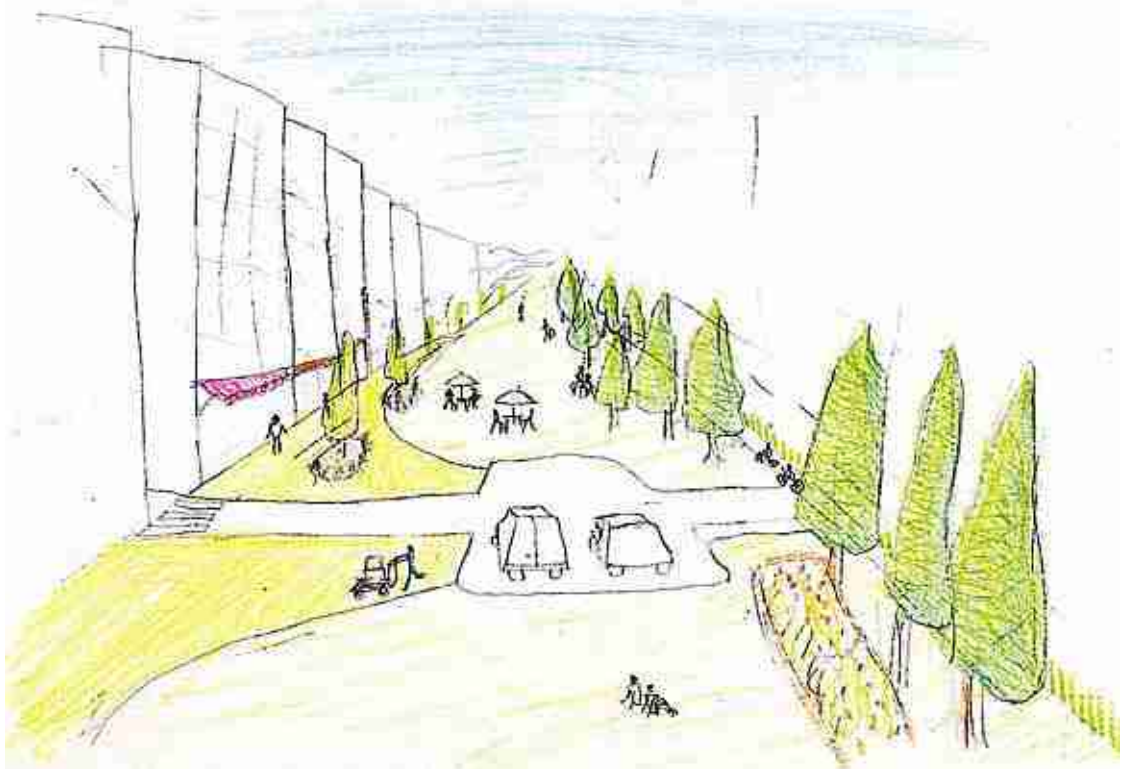
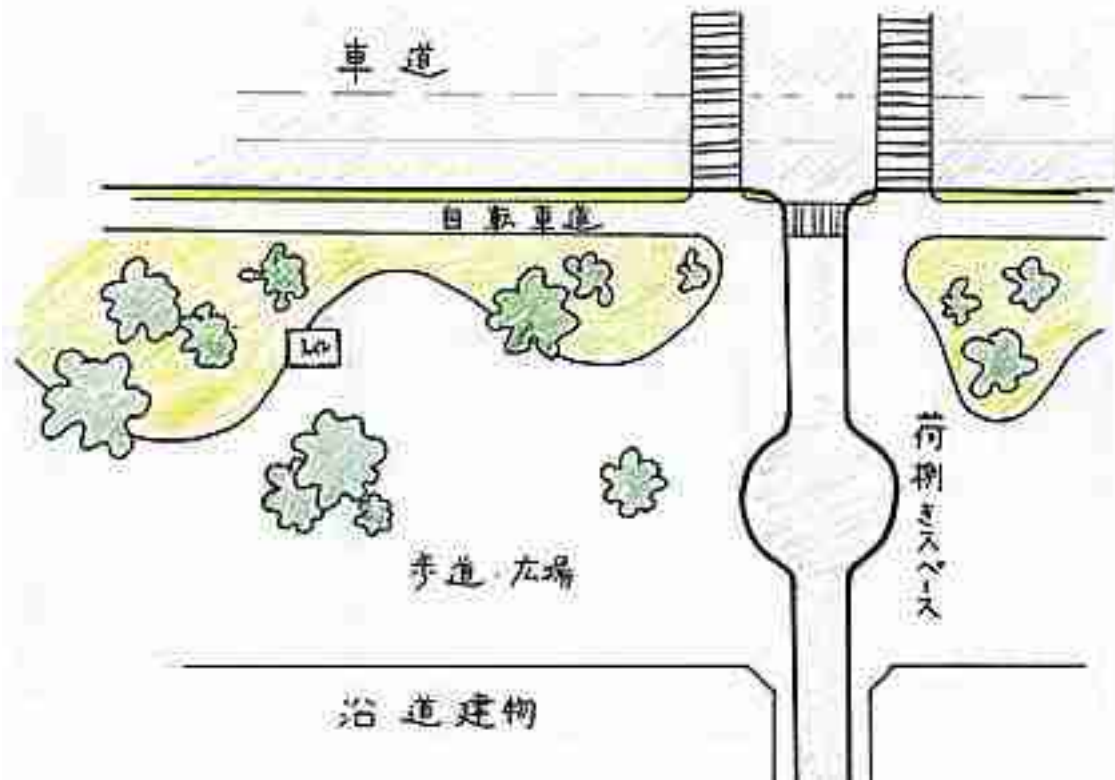
● 通り抜けできない構造・仕様を基本とする。

- ・ 沿道建物と緑地とが一体となった空間をつくっていくため、また、交差点などでの安全性を高めるためには、副道の通り抜けは極力制限すべきである。
- ・ 副道は、南北の大通りや護岸道路などに対して、通り抜けさせない。
- ・ 沿道建物の状況によっては、沿道施設のための荷捌きスペースなどを設置する。
- ・ 副道は、自動車の速度を抑える工夫をする。

◆ 南北の大通りや護岸道路に対して通り抜けさせない副道の配置例



◆ 荷捌きスペースの設置イメージの例



(4) 歩道

●沿道建物、緑地、副道などと一体となった空間と考える。

- ・ 十分な空間を確保し、歩きやすい舗装や段差をなくすなど、すべての人々（健常者、障害者、高齢者、子どもなど）を考慮した歩行者空間をめざす。
- ・ 歩道舗装はカラー舗装などで工夫し、安全で歩くことが楽しくなるような歩行者空間とする。
- ・ 現在は全体的に暗い区間が多いので、夜でも安全に歩けるように、街灯を適切に設置する。

◆歩道舗装の例

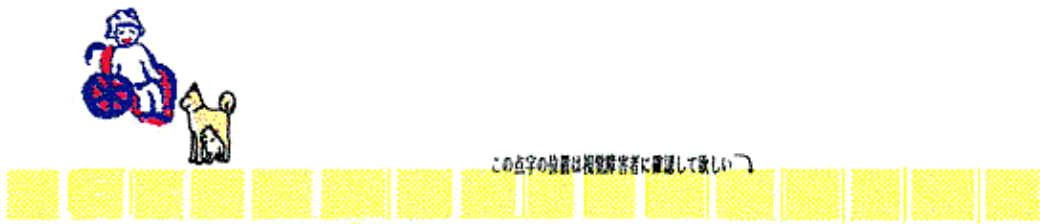


● 「ゆっくり歩こうゾーン」を設ける。

- ・ 車いす、杖をつく人、視覚障害者、ベビーカーを押す人など様々な人達がお互いに譲り合い、共存し合う「ゆっくり歩こうゾーン」を設ける。

◆ 「ゆっくり歩こうゾーン」の考え方

(仮名) ゆっくり歩こうゾーン (車いす、杖、視覚障害者など様々な人たち)
 (お互いに譲り合う又は、共存し合う道)
 にぎわうメイン広場 (Bゾーン) の近辺に。



自転車ゾーン



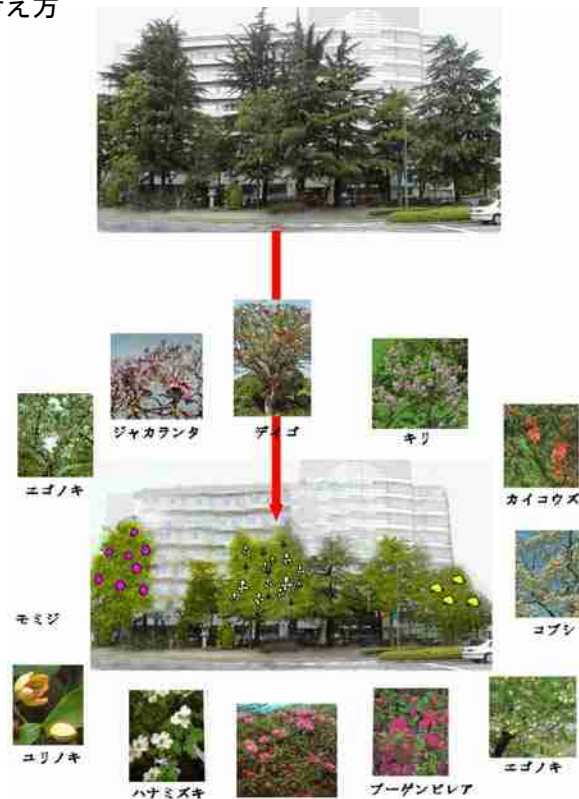
(5) 緑地

●沿道建物、歩道、自転車道、副道などと一体となった空間と考
え、明るいイメージの緑地帯とする。

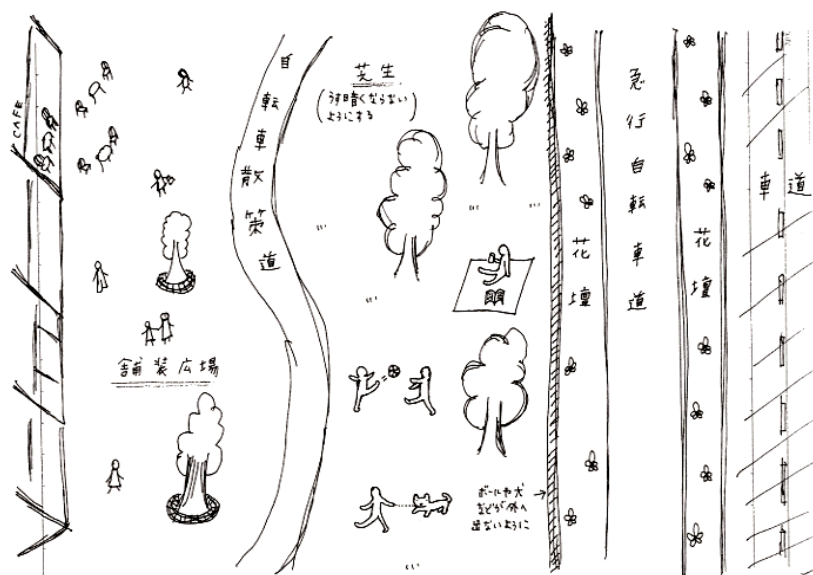
① 樹木、花など

- ・ 明るい緑地空間とするため、現在の暗い樹種から、季節ごとに花や実の
成る明るい樹種に、徐々に変えていく。
- ・ 広い芝生広場など、明るく開放的な空間も設ける。

◆樹種変更の考え方



◆明るく開放的な緑地空間の例



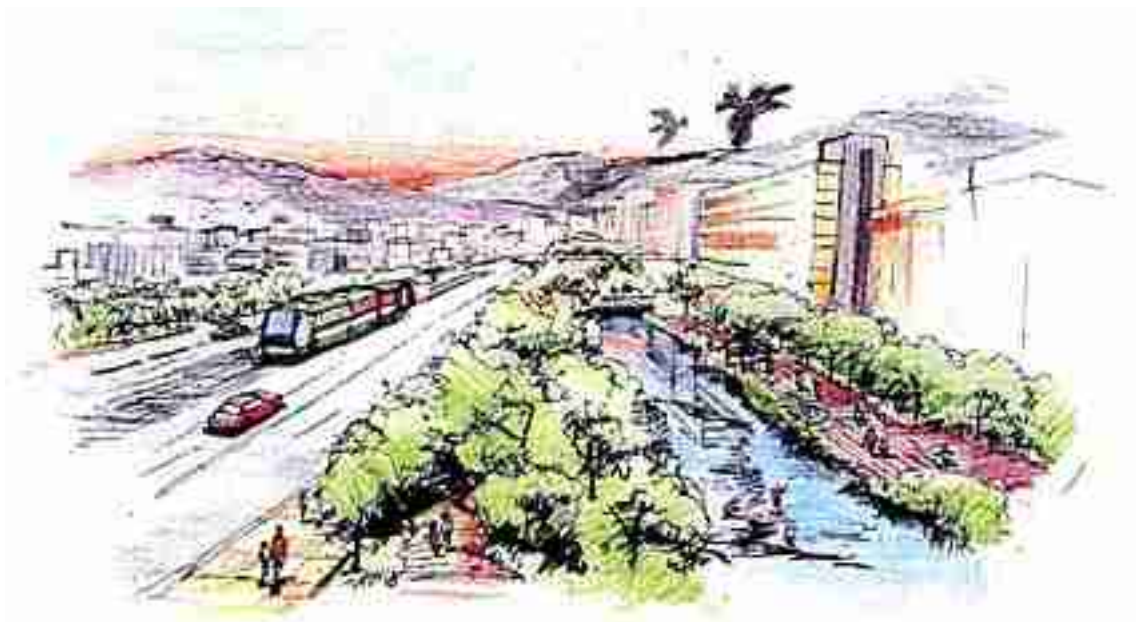
② 市民の参加

- ・市民や子ども達に参加できるように、花畑、子ども菜園などを設ける。

③ 親水空間

- ・川に恵まれた平和大通りをかたちづくる上で水は重要な要素であり、水と親しみ潤いのある空間として、川水を利用したビオトープ、水の広場などを整備する。

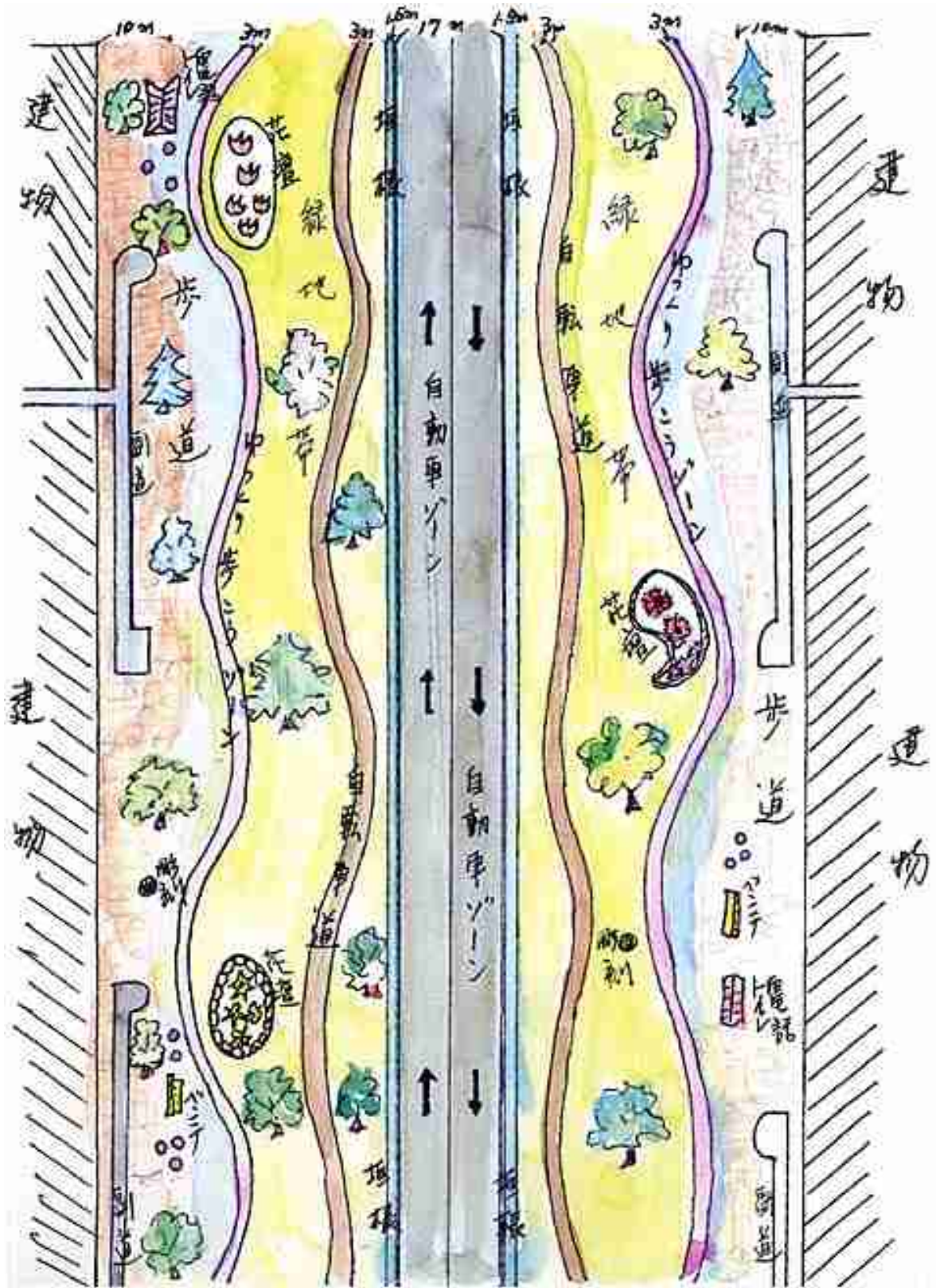
◆ビオトープの整備イメージの例



◆緑地全体の整備イメージの例



◆緑地全体のゾーニングの例



(6) 橋

● 平和大通り全体として「統一感」があり、しかもそれぞれに「個性的」な橋をつくることを基本とする。

- ・ 「統一感」とは、
 - 人にやさしい
 - あたたかみのある
 - 明るい・楽しい
- ・ 「個性的」とは
 - 橋上のテラス（たまり）を設ける
 - 花壇やベンチなどを設ける
 - 憩える（お茶などが飲める）空間を設ける など
- ・ 歴史的な観点から、平和大橋と西平和大橋については、イサムノグチが設計した高欄のデザインを活かす。
- ・ 車、自転車、歩行者が完全に分離され、それぞれが安全に通行できる十分な幅員を確保する。
- ・ 橋の前後において、歩行者や自転車を、平面的にも勾配的にも自然に橋へ導くような工夫をする。

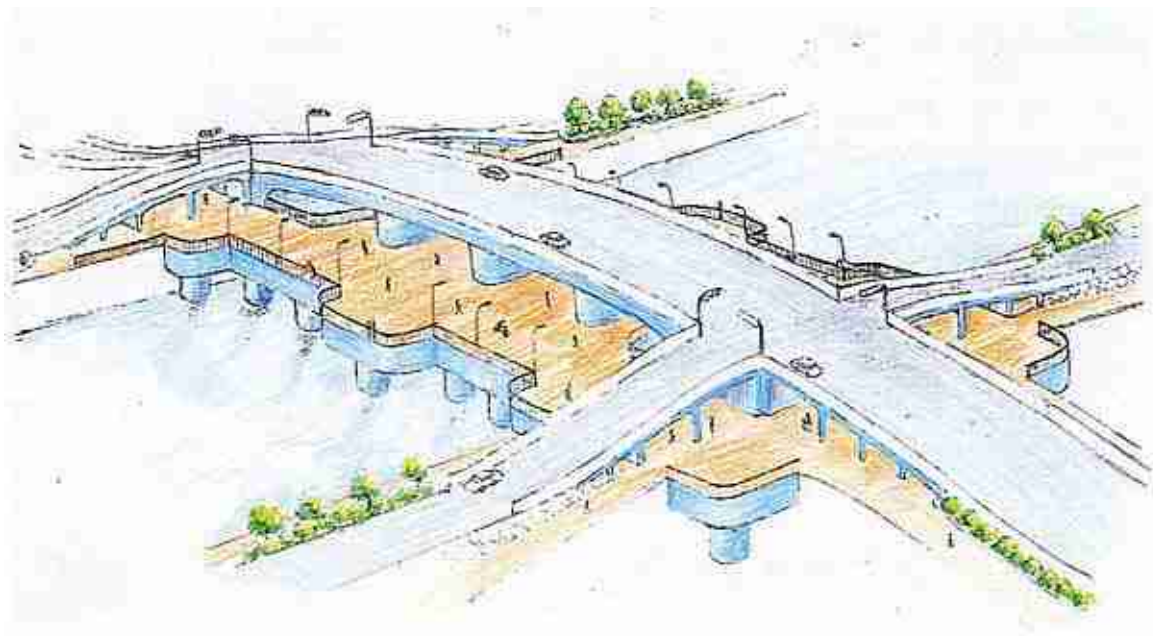
◆ 個性的な橋の例（三本橋）

- ・ 人が中心の道としては、歩行者専用橋を歩道の延長線上に設ける。
- ・ なにも危険な車用の橋と一緒にする必要はない。
- ・ 歩行者専用橋の上で、楽しい空間の創造をしたい。



◆個性的な橋の例（二重橋）

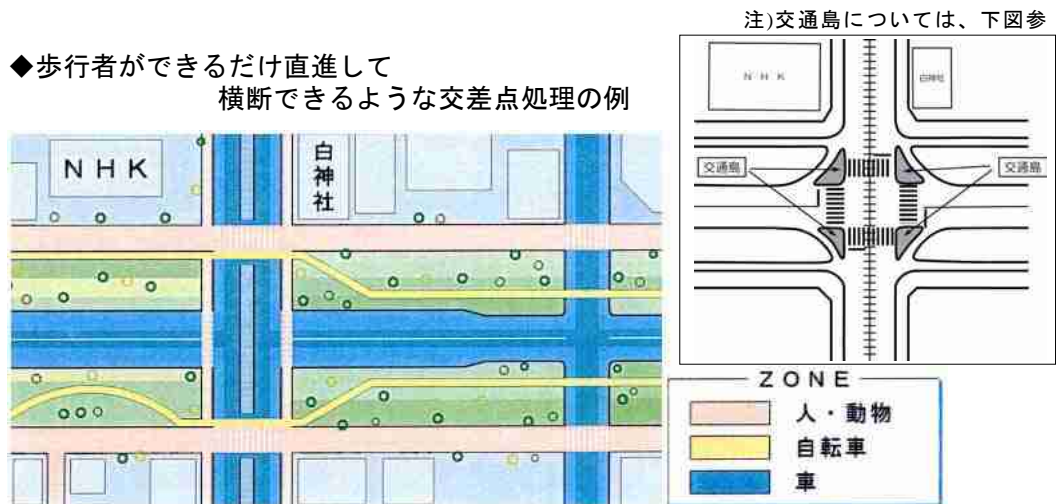
- ・ 個性的な橋という点から、車道橋の高さを上げて、歩道橋の高さは極力下げ、車道橋の下で南北の歩道橋を連絡するような（橋の下で南北の歩道橋の交流ができるような広場）工夫を施した橋をいずれかの地点で設ける。
- ・ 歩行や自転車が、勾配や自動車の交通を気にせず、安全かつ快適に歩ける橋として、このような二重橋を提案する。



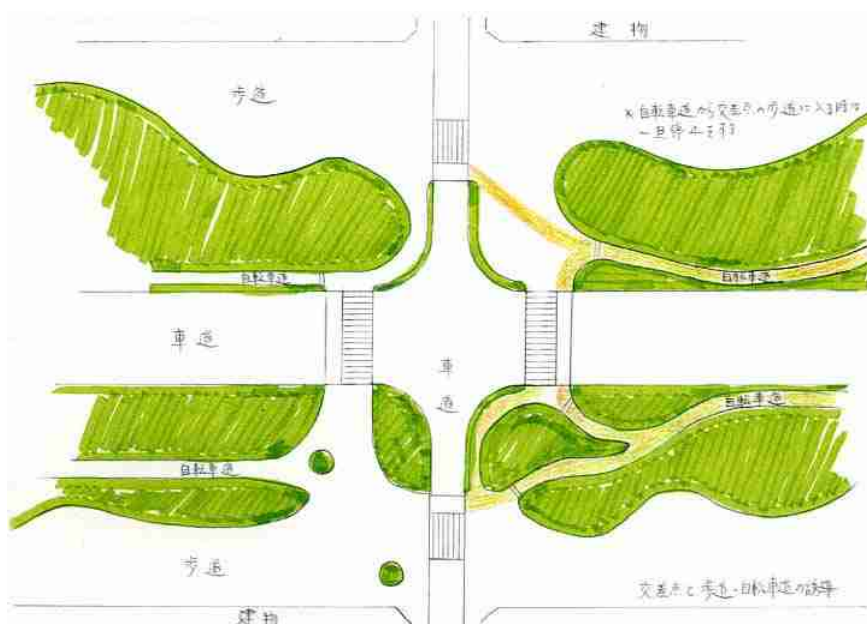
(7) 交差点

●歩行者ができるだけ直進して横断できるような交差点の形状とする。

- ・交差点では、歩行者が快適に歩けるような横断歩道を設置する。
- ・横断歩道橋（陸橋）は設置しないことを基本とする。
- ・自転車道は、迂回を感じさせないような工夫をした上で、横断歩道に沿って設置する。
- ・車の左折路（交通島[※]）で分離した左折レーン）は交通安全上、設置しない。なお、現在ある箇所については将来的に廃止する。
- ・歩道・自転車道と車道（横断歩道）との間は、排水溝の処理を工夫するなどして、段差をなくす。
- ・橋詰など右折レーンのない交差点は、右折禁止とする。



◆歩道・自転車道の動線をなだらかに誘導する交差点処理の例



◆交差点付近の整備イメージの例



(8) 公共交通

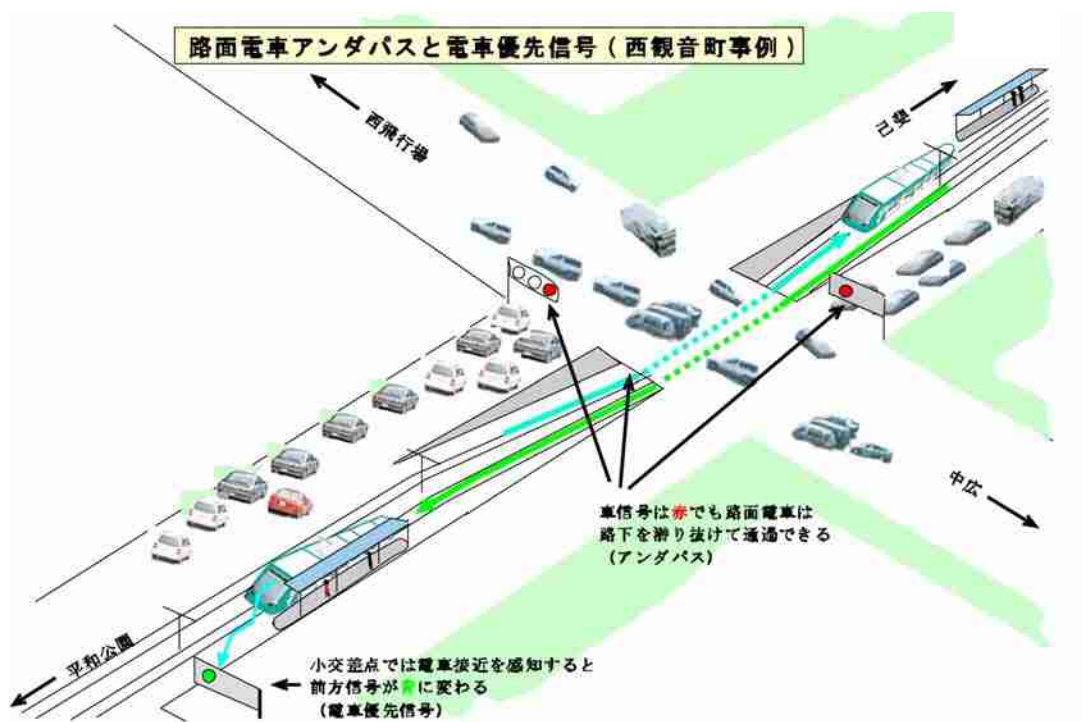
- 自動車から公共交通への利用転換を図り、自動車の交通量を抑制する。

① 路面電車の交通

- ・観音町の交差点では路面電車専用のアンダーパス、その他の大きな交差点では路面電車優先信号を設ける。ただし、アンダーパスは景観に配慮したデザインとする。

【アンダーパスについての考え方は別添資料参照】

◆路面電車アンダーパスと電車優先信号の考え方



② 循環バス

- ・市民や旅行者が駅や都心から平和大通りの諸施設に行きやすいような乗り降り自由な循環バスを導入する。
- ・このバスは、低料金、低公害車とする。
- ・また、どのような立場の人にも利用しやすいバスとする。

(9) 社会的に移動や行動が不自由な人のための施設整備に当たっての配慮事項

● あらゆる人々が快適に過ごせる平和大通りを実現するため、健康者・障害者・高齢者・子どもの誰でもが使いやすい施設整備を行うことを基本とする。

- ・ 施設整備については、当事者の意見をよく聞き、先端技術の活用（センサーなど）も考慮し、障害の程度に合わせたきめ細かい対応を行う。
- ・ 誰でも簡単に利用できる機能を備えた電話ボックスを配置する。
- ・ 適切な間隔でトイレを設置する。男女別、男女両方に車いす用のトイレを併設し、様々な障害を持つ人達や赤ちゃんを連れた人達などに対するきめ細かい設備も併設する。
- ・ 色々な施設を利用しやすいように、適切な場所に車いす使用者専用駐車区画を確保する。
- ・ 路面電車停留所は、車いすなどの通行を考慮した十分な幅を確保し、停留所と電車の段差や隙間を無くす構造とする。また、バス停についても路面電車のケースと同様な配慮をする。
- ・ 交差点内では、ベビーカー・車いすなどが安全に通行できるように線路部分を工夫し、段差や溝をなくす。

◆路面電車停留所のあり方

- ・ 現在運行されている路面電車は車いすでの乗降に、介助者に大変な負担が掛かる。近年は宮島直通線に低床式車体に車いす用渡り板の付いた新型電車が導入されている。今後もバリアフリー形式路面電車の台数の導入を図り、全線の車両が置き換えになることを要望する。

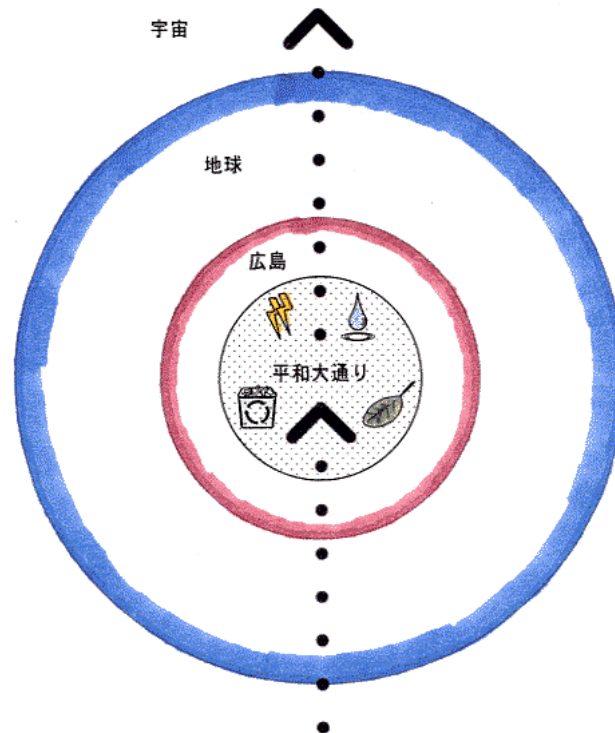


- ・ 現在の電停の殆んどは幅が1 m程度と狭く、電動車いすで乗降するにはギリギリの幅で危険である。鷹野橋や紙屋町のように2 m幅新電停の開発もできているが、賑わう箇所だけではなく、車いすが移動し易い余裕のある幅の新電停に全部作り替えることを要望する。



(10) 環境に対する取り組み

- 平和大通り及びその周辺でいろいろな循環システムをつくり出す。
- 平和大通りのみで完結するのではなく、周囲や、全体の環境と関係し、影響を及ぼしあうかたちで存在するように整備していく。



小さな循環から大きな循環へ、またはその逆

【詳細は別添資料参照】