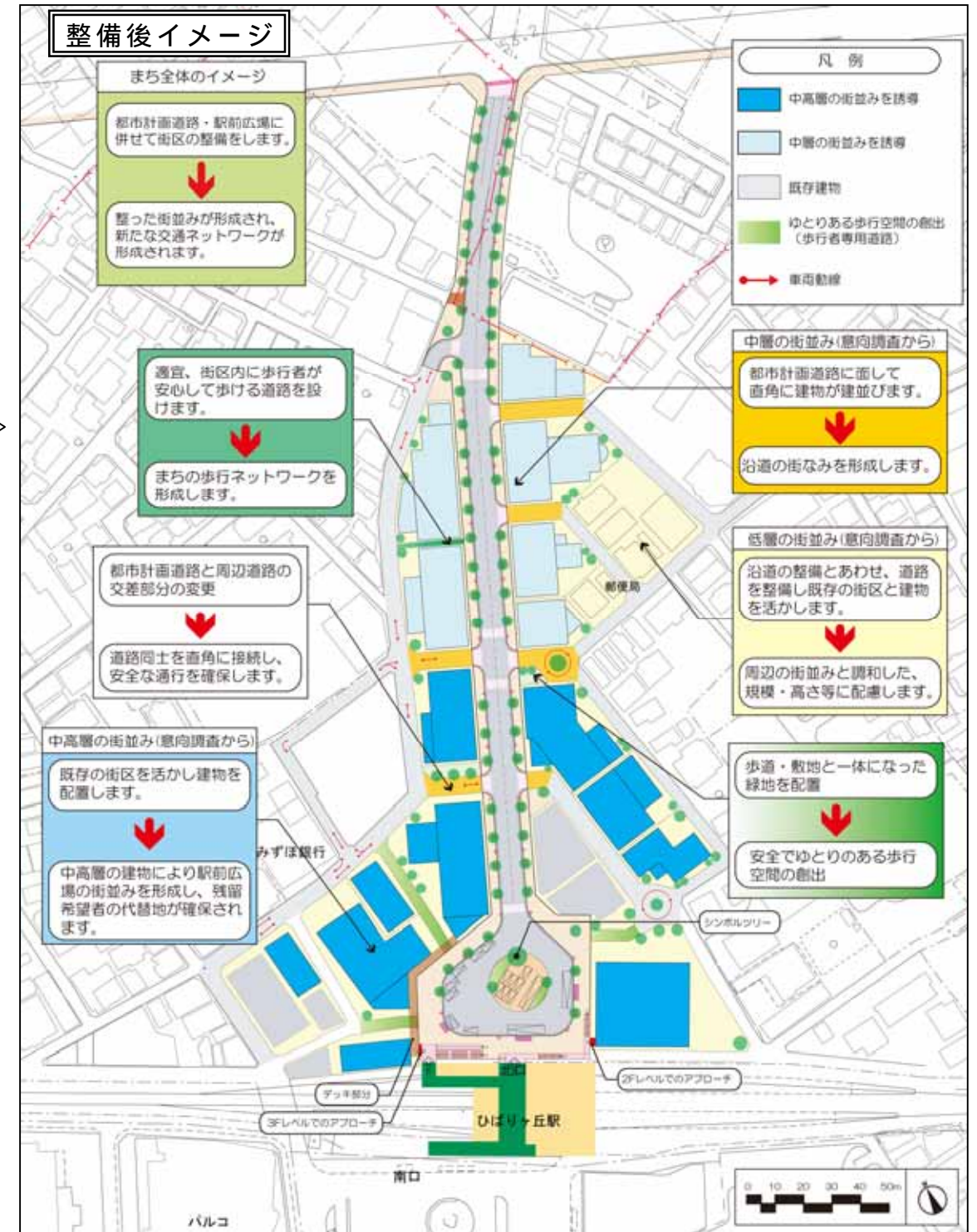
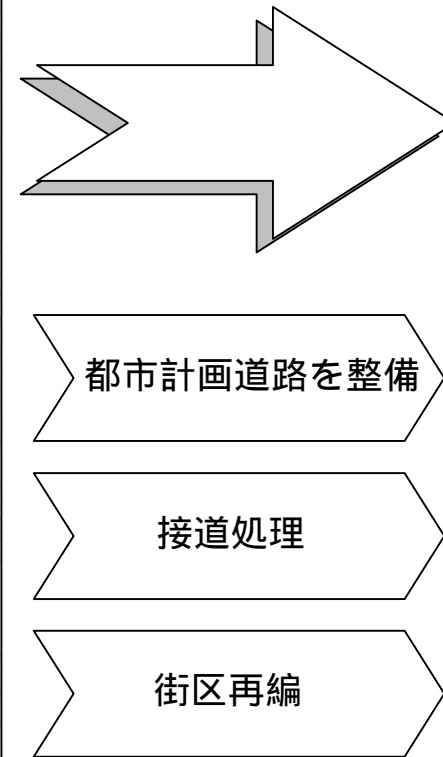
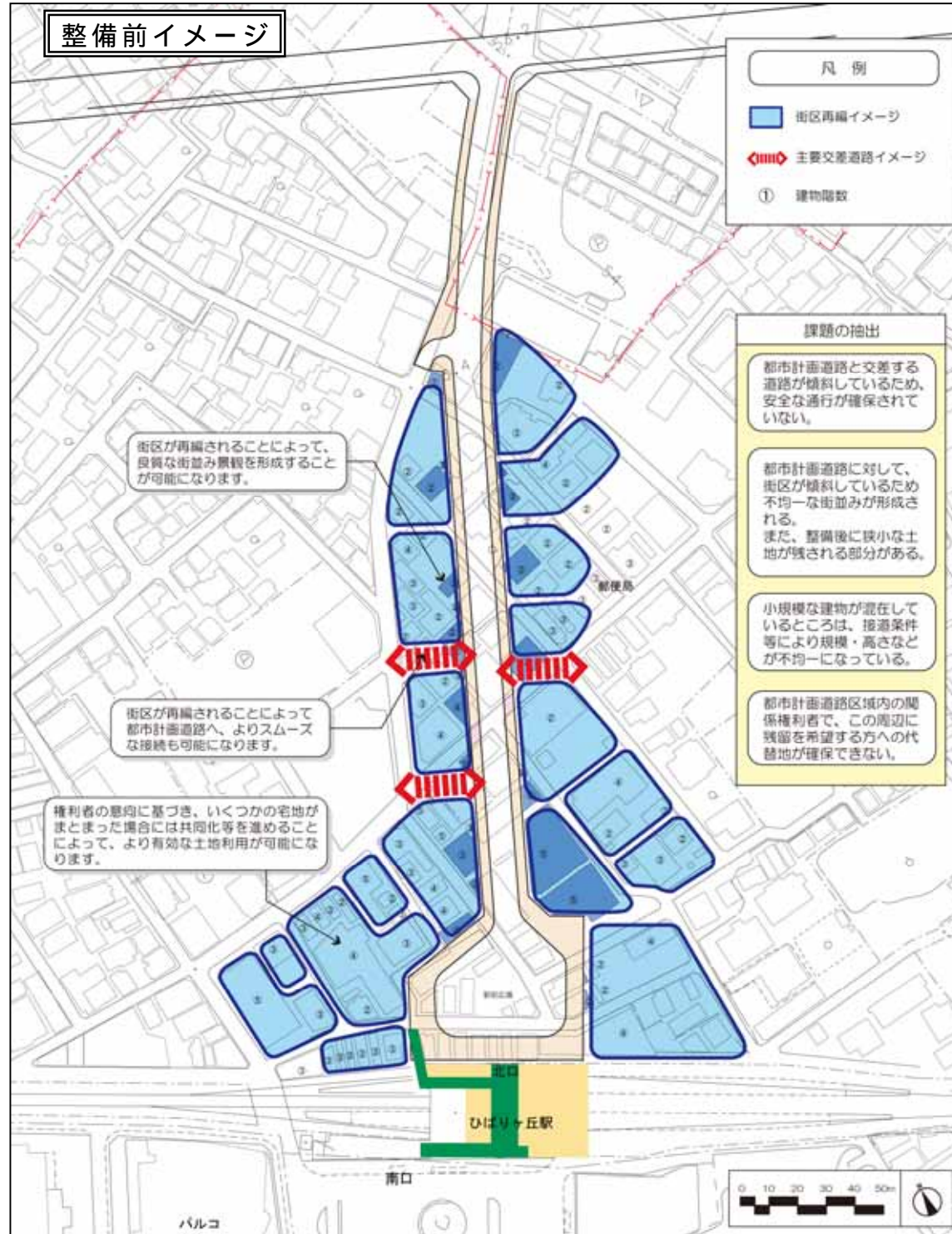


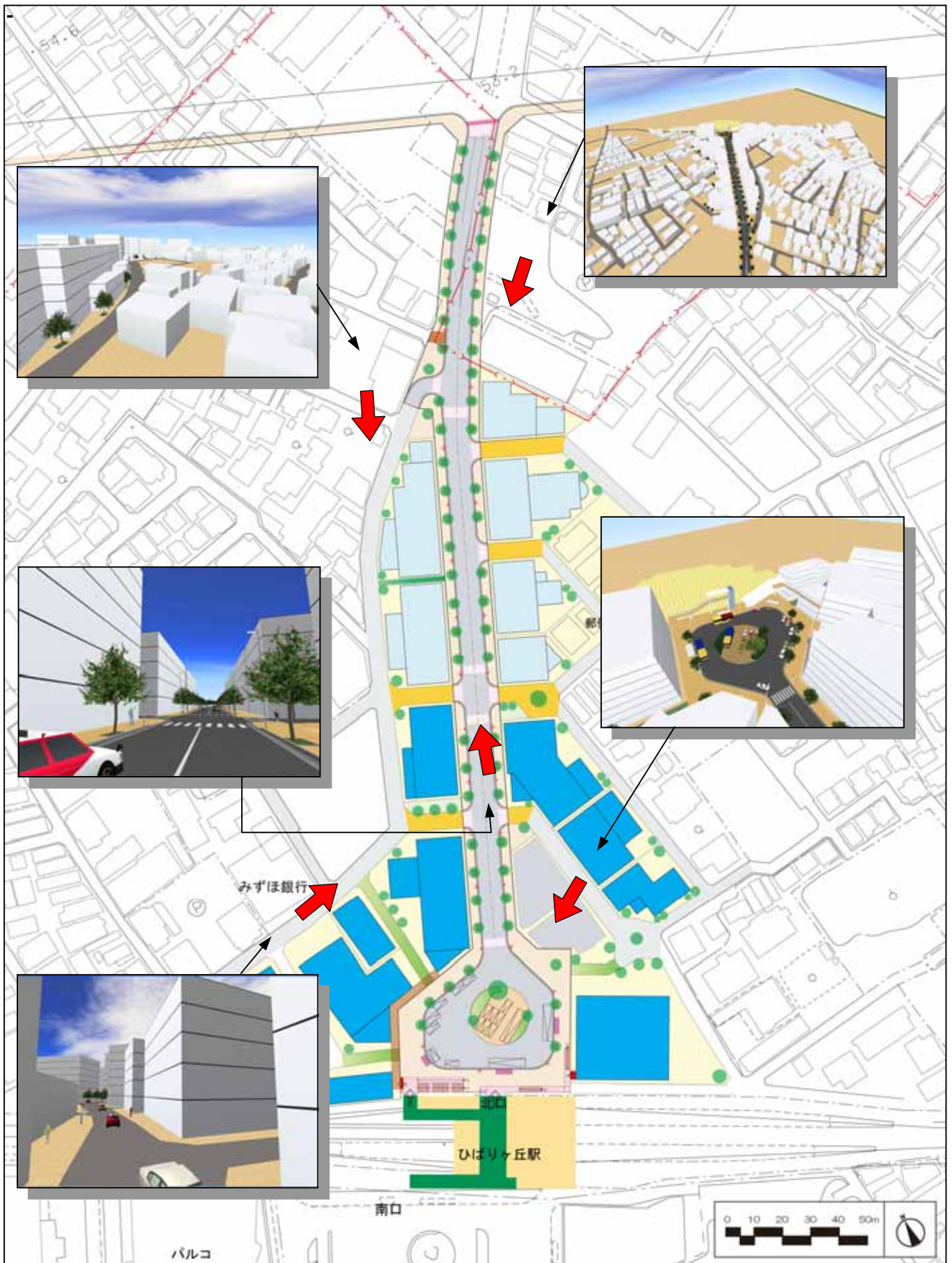
都市計画道路整備 + 接道処理 + 街区再編



- ・公共交通などが駅前まで乗り入れが出来ないため利便性に欠ける。
- ・歩車分離がなされてなく、安全な歩行空間が確保されていない。
- ・都市計画道路と交差する道路も傾斜しているため、安全な通行が確保されない
- ・都市計画道路整備により、沿道周辺を含め都市計画道路に対して傾斜した街区が形成される。そのため、沿道の景観も不均一となる。
- ・道路を新たに整備するため、整備後には不整形な宅地や残地が多く出てくる。そのため、まちづくりとして有効な土地利用がなされていない。
- ・後背地を含め小規模の建物が混在しているため、接道条件により、規模や高さなどが不均一になる。
- ・都市計画道路区域内の関係権利者で、この周辺に残留を希望する方への代替地が確保できない。

- ・駅前広場の整備により、公共交通などの利便性が向上し、バリアフリー化が行われる。
- ・歩行者専用道路を整備し、周辺部には緑地も配置して、ゆとりある歩行空間を創出している。
- ・道路同士を直角に整備することにより、より良好な交通ネットワークが形成される。
- ・都市計画道路に対して壁面等も統一され、良好な街並み景観が形成される。
- ・まとまった宅地で共同化等を誘導することにより、有効な土地利用がなされている。
- ・敷地を集約化することにより接道条件を均一にし、駅前周辺では中高層の建物を、都市計画道路沿道には中層の建物を誘導することで、まちの活性化に繋がる。
- ・沿道周辺の開発（共同化等）により、都市計画道路区域内の関係権利者で、この周辺への残留希望者の代替地が確保される。

都市計画道路整備 + 接道処理 + 街区再編を行った場合のCGパース



都市計画道路沿道イメージパース

