



港北ニュータウン タウンセンター修正整備計画

報告書

平成2年3月

住宅・都市整備公団 港北開発局

はじめに

港北ニュータウンは街づくりの基本方針として、「緑の環境を最大限に保存する街づくり」「“ふるさと”をしのばせる街づくり」「安全な街づくり」「高い水準のサービスが得られる街づくり」という4つの柱が定められ、これに基づき開発が行われている。

一方、タウンセンター地区は、「パイロットプランの検討」（1970年）において開発目標（①余暇活動の充実、②豊かな空間形成、③ショッピングの利便性・低廉性・快適性、④公益施設の充実、⑤職住近接、⑥将来発展の余地）が定められ、これをベースに数々の検討が重ねられ、現マスタープラン（1976年）に至っている。

さらに以降の「横浜21世紀プラン」（1981年）では、都心部を補完する横浜市の副都心として整備することが目標とされ、また、タウンセンター地区を対象に1987年6月には企画提案募集が実施され、多くの企業から民有地等の開発にあたっての様々な提案があった。

以上のような経緯をもつタウンセンター地区は、具体的に整備する段階を迎えた現在、開発にあたっては計画策定後の時間経過に伴う社会・経済等諸動向の変化に対応し、さらに将来を展望した新たなセンター整備の考え方に基づいた計画を策定し、実施することが必要となっていた。

このため、横浜市港北ニュータウン建設部及び住宅・都市整備公団において、タウンセンターのマスタープランについて、その修正方針及び修正の具体的内容について検討を加えてきたが、現段階において全体の概略をまとめるに至ったところである。

なお、港北ニュータウンのタウンセンターにあつては、多数の地権者が存在するが、これまで昭和62年の「地権者世話人会」、昭和63年以降の「地権者代表者会議」を組織し、各段階で確認をとりながら本計画を策定してきており、平成元年4月に開催した「地権者総会」においてこの内容は了承されている。

以上のような経緯で今回のマスタープランの修正がおこなわれたが、地下鉄3号線及び新駅の建設が急ピッチに進む中で、タウンセンター地区の“まちびらき”を目前にして、具体的な施設建設、様々な先進的機能の展開が動きつつあり、今後のさらなる検討と充実した街づくりが期待されるところである。

本調査検討作業は㈱アルテップによって行なわれたが、長期間に亘る検討の過程で、前述の「地権者代表者会議」をはじめ多くの方々からの協力を得て作業が進められた。末尾ながら各地権者代表者の方々、横浜市港北ニュータウン建設部、住宅・都市整備公団港北開発局の関係各位に厚くお礼申し上げます。

今後とも、さらに検討を深めることによって、良好なセンター地区が形成されることを念願する次第です。

平成2年3月

㈱アルテップ

目

はじめに	1
1. ガイドライン	
1. 開発理念	6
2. 地区整備方針	7
3. 施設整備方針	10
4. 施設整備方策	12
2. 修正計画の基本的考え方	
2-1 修正基本方針への対応	16
2-2 修正の前提条件	17
2-3 具体の修正方針	18
3. 基盤施設整備計画	
3-1 道路計画	25
3-2 歩行者系ネットワーク	34
3-3 造成計画	53
参考1 駐車場整備計画	57
参考2 地下埋設物の計画	61

次

4. 土地利用構成	
4-1 全体構成の考え方	72
4-2 具体の構成	72
4-3 商業・業務施設規模の算定	76
4-4 換地計画	85
5. センター空間の形成イメージ	
5-1 センター空間の形成イメージ	90
5-2 核的複合施設の建設イメージ	111
参考 立地施設の基本的展開コンセプト	133
6. 第1期開発基本計画	
6-1 第1期開発の基本的考え方	138
6-2 第1期開発基本計画	141
参考 第1期開発施設の規模	143
7. 街づくり誘導計画	
7-1 街づくりの誘導・調整体系	148
7-2 誘導・調整方策	149

1. ガイドライン

マスタープランの修正にあたっては、まず社会状況やニュータウンを取り巻く状況の変化を背景に、センター整備の基本的考え方をハード・ソフト両面からガイドラインとして以下のようにまとめ、それをベースに各論の検討を行った。

1. 開発理念

① 多機能複合に基づく広域拠点の形成

港北ニュータウンは、鉄道網や広域幹線道路網等が近い将来さらに充実することにより、横浜市中心部だけでなく東京都心部との関係性が強まり、発展性の高い拠点的地域を形成する可能性が高い。

また、センター地区は商業業務集積地区として首都圏でも有数の規模を有していることから、横浜市北部の商業核となるだけでなく、首都圏域まで視野に泊めた広域対象の拠点地区の形成を目指す。

広域拠点形成のために、商業施設を中心とした単一機能主体型のセンターでなく、業務・文化・住宅等の多様な機能、大小様々な空間・形態が複合する多機能複合型のセンターを目指す。

更に、時代の要請である国際化、情報化等についても港北ニュータウンの主張すべき方向であり、センター形成にあっても積極的に対応する。

② 生活・文化の情報発信拠点の形成

当センター地区は、良好な住環境のもとに大量に住宅を供給するニュータウン内に立地するため、業務機能を中心とするMM21地区、新横浜地区とは異なり、あくまで生活に根差した人間味豊かなセンターづくりを目指す。

従来のセンター地区に見られるような、単なる物的消費生活を支えるためだけの生活拠点ではなく、首都圏の中でも文化イメージの非常に高い土地柄や近年の文化教養志向の高まり等を踏まえ、知的・文化的消費を支える生活文化拠点として将来のあるべき生活文化を提案するような、情報発信性の高い洗練されたセンターを目指す。

③ 高度の都心性と自然性を備えたセンターの形成

道路等の都市基盤施設の整備水準や空間の質を高めるとともに、情報系等のソフトシステムを充実し、ハード・ソフト両面でバランスのとれた、全体に整備水準の高い都心的魅力のあるセンターを目指す。

更に、グリーンマトリックスの拠点としての公園、緑地等の豊富な自然環境を積極的に活用し、都市的アメニティと自然的アメニティの両方を兼ね備えた、これまでの都心がない、ゆったりとして自然が息づく快適なセンターを目指す。

④ 個性豊かで自己主張を持つセンターの形成

高水準な都市サービス、計画的施設立地等を通じて空間、機能等を含めたトータルな面で他の商業業務地との差別化を追求し、ニュータウン内居住者が誇りに思うような個性豊かなセンターを目指す。

また、他の広域拠点に対しセンターの存在を広範にアピールし、広域的な来街者を吸引するような自己主張をもつセンターを目指す。

2. 地区整備方針

センター地区の都市基盤施設整備に関する基本方針を示す。

① 全体構成の基本方針

センター地区の全体構成の基本方針を以下のように設定する。

- a. 第1・2地区それぞれに特徴を持たせ、相互に補完する一体的な構成とする。
- b. 極端な駅前集中型から回遊分散型に再編し、街の拡がりを確保する。
- c. 特徴あるゾーンをつくり、コンプレックス化を図る。
- d. ストリート、核的施設により街の構造を明確にする。

- a. 第1・2地区それぞれに特徴を持たせ、相互に補完する一体的な構成とする。

第1・2地区の構成は、空間的に分離されたそれぞれの地区の商業業務核として独自に機能させるのではなく、広域拠点としてより一層の機能展開を促進するため、各地区住民の生活を支えるために必要かつ十分な機能をもたせることを前提としつつも、各々に独自の特徴をもたせ、相互に機能補完する一体的な構成とする。

なお、1・2地区間の地区外部分については、将来的に両地区を連担させる開発が望まれており、開発に当っては地域の状況を踏まえた上で、センター地区内立地施設と競合せず、かつセンター地区の開発を補完する施設立地を誘導する。

- b. 極端な駅前集中型から回遊分散型に再編し、街の拡がりを確保する。

広大な面積をもつセンター内の特定の部分に賑わいが集中しないよう、街の骨格となる核施設（核店舗、駐車場等）を適切に分散させるとともに、歩行者ネットワーク等と有機的に関連付けづけることにより回遊性を確保し、拡がりのある街を形成する。

- c. 特徴あるゾーンをつくり、コンプレックス化を図る。

広大な拡がりをもつセンターが画一的な街にならないようゾーン毎に個性を積極的に付与し、その有機的な組み合わせにより全体としてメリハリのある土地利用構成とする。

特定の機能に特化するゾーンや多様な用途・機能、空間・形態が複合するゾーンを適切に組み合わせ、センター全体としての個性を創出する。

- 4. ストリート、核的施設により街の構造を明確にする。

ニュータウン内の居住者や来街者にとって親しみやすいセンター地区を実現させるためには、利用面や景観面から分かり易い全体構造を実現することが重要である。

そのため、道路、歩行者専用道路そのものに明確な性格を付与し、その沿道にも性格に適した機能を導入するなど、それぞれに個性のあるストリートを形成するとともに、人が集まる地点、象徴的な意味をもつ地点、周辺から目立つ地点等、街の拠点的な性格を有する要所に核的施設を配置する。

② 構成要素の基本方針

i) 街区構成

施設展開、街並み構成等の基礎となる街区構成の基本方針を以下のように設定する。

- a. 部分的に大規模街区を設定する。
- b. 沿道利用が可能な街区も設定する。
- c. 以上を含めて多様な街区を設定する。

- a. 部分的に大規模街区を設定する。

近年における商業・業務施設開発の傾向の一つとして、大規模複合開発が増えつつあるが、現計画では最大の街区でも1ha程度であり、こうした施設開発に対応することは難しい状況にある。このため、部分的に大規模街区を用意し、施設建設上等に自由度のある魅力的なセンターを実現する。

- b. 沿道利用が可能な街区も設定する。

センター地区外周の幹線道路沿道の街区は、景観上車利用者にとってセンターの顔となる部分であり、利用上もポテンシャルが極めて高いことから、現計画のように沿道利用を規制しても、実態的には沿道利用は避けられないと思われる。

むしろ積極的に沿道利用を推進し、車利用者を吸引する方が、センターにとってメリットが大きいと考えられる。また、センターイメージ、景観上も、長大な法面が連続するよりも施設が顔を出す方が望ましいと考える。

このため、地区外周の街区については沿道利用が可能なよう考慮する。

c. 多様な街区を設定する。

上記以外の一般街区についても、大小様々な規模の街区や歩行者専用道路だけでなく一般道路からの利用が可能な街区等、多様な街区を用意する。これにより、空間上、利用上も多様な顔を持つセンターを実現する。

ii) 交通計画

交通計画の基本方針を以下のように設定する。

- a. 道路ネットワーク等を再編し、車利用への積極的対応を図る。
- b. 歩車完全立体分離等を見直し、変化に富んだ快適な歩行者空間を実現する。
- c. 駐車場を大量に確保し、適正に配置する。

a. 道路ネットワーク等を再編し、車利用への積極的対応を図る。

来街者のうち車利用者の割合が最も多く全体の約6割を占めると推定されており、センター自体が成立するためにもより広域圏からの車利用の来街者を積極的に吸引することが重要である。しかし、現計画のままでは周辺幹線道路からのアクセスが限定されているなど車利用への対応は必ずしも充分とは言えない。

このため、周辺幹線道路からの動線を確保するとともに、センター内でのネットワークを再編し段階構成を明確にする等の対応を図り、車による来街者がスムーズかつ快適にセンターを利用できるようにする。

b. 歩車完全立体分離等を見直し、変化に富んだ快適な歩行者空間を実現する

● 歩者完全立体分離を見直す

現計画のような歩行者動線と車動線の完全立体分離は、歩行者の安全性、歩行者空間の快適性を目指して計画されている。しかし、社会情勢の変化、それに伴う街のあり方の変化から以下のような問題が指摘される。

- ・不自然な坂道を続出させるなど、歩行者（特に老人、身障者等）にとって必ずしも便利とは言えない。
- ・無理な立体交差により宅地内に過大な法面が発生し、隣接する敷地利用・建物利用に与える影響が大きい。

- ・既存の繁華街でも車のある風景が一つの活気を醸し出しているように、利用上の安全性や利便性等を充分配慮すれば、歩行者専用道路に限定せずとも、より変化に富んだ快適な空間づくりが可能と考えられる。

以上のことから、センター地区全体の骨格となる重要な歩行者動線については、現計画の考え方を踏襲して完全立体分離を図るが、その他の歩行者動線については歩行者専用道路という形態にこだわらず、車動線と融合させるなど柔軟に対応し、歩行者にとって分かり易くかつ快適に利用できるようネットワークを再編強化する。

c. 駐車場を大量に確保し、適正に配置する

歩行者だけでなく車利用者への対応も重視したセンターを形成するために、駅と同様に人が集まる拠点として駐車場を位置付け、相当程度の駐車場容量を確保するとともに、道路・歩行者専用道路ネットワークと関連付けた適切な位置に配置する。

なお、駐車場用地は、駐車場経営を配慮して確保する。

iii) 景観計画

景観計画の基本方針を以下のように設定する。

- a. シンボル空間を積極的に創出する。
- b. 景観指針を作成する。
- c. 公共・公益施設により景観形成を誘導する。

a. シンボル空間を積極的に創出する

センター全体を印象的なものとし、随所に発見のある楽しい景観を形成するために、シンボル空間の創出やランドマーク、モニュメント等を積極的に設置していく。

b. 景観指針を作成する

全体として統一性のある良好な景観を実現させるために、景観形成に関する指針を設け、指針に沿った景観形成を図る。

c. 公共・公益施設により景観形成を誘導する

道路、歩行者専用道路、公園等の公共施設や公益施設を、景観形成を考慮したデザインとすることにより、他の施設建設・街並み景観等を誘導し、全体として調和のある洗練された都市空間を実現する。

iv) 造成計画

造成計画の基本方針を以下のように設定する。

- a. マクロには現況地盤（現プラン）を生かす。
- b. センター内の過大な法面を解消する。

a. 現プランの造成フォーメーションを生かす

マクロな現況地形は、南北両端が高く中央の早淵川に行くに従って低くなる“すりばち状”となっている。このことは視覚面・景観構成面で1・2地区の一体性の確保に有力であると考えられる。

このため、基本的にはダウンタウンとアップタウンによる構成とするなど、現況地形を生かした造成を行う。

b. センター内の過大な法面を解消する

現計画のような歩車立体完全分離は、地区内の多くの宅地に過大な法面を発生させ、結果的に施設建設上、歩行者・車の利用上制約が大きい。

このため、より自由な施設建設、歩行者・車の利便性の向上を目指し、センター内の過大な法面を解消し、無理のない造成を行う。

v) 新都市施設の計画

情報系施設と高水準の新都市施設を整備する。

次代を担う先進的なセンター地区を形成するためには、通常一般の基盤施設整備に留まらず高次の都市的サービス機能を提供する必要がある。具体には以下示したよう

な施設が挙げられるが、整備に当っては事業主体や道路管理者等の関係各者の合意形成が必要であると同時に、タウンセンター地区の開発の状況に対して適切に対応することが求められる。

各施設の整備については以下のように考える。

- ・情報系施設――今後のセンター地区開発上必要不可欠なものと捉えられていることから、施設内容・事業主体等を明確にして積極的に整備する。
- ・C A B――新都市施設の導入だけでなく、その他を含めて地下埋施設物全般との関係の中で決定されることとなるが、施設が輻輳する部分については積極的に整備する。
- ・地域冷暖房――導入可能なエリアについて、原則的に民間活力の活用によって実現を目指す。
- ・その他――上記以外にも、ゴミ輸送システム、補助交通システム等の施設については導入の可能性を検討する。
- ・ゴミ輸送――新しい時代を象徴する都市としてゴミが氾濫している状況は望ましくないため、将来的にはその導入を検討する。
なお、必ずしもセンター全体に導入することにこだわらず、部分的導入の可能性も検討する。
- ・補助交通――センター利用者の利便性を高めるため、鉄道、車等の交通手段に留まらず、ダイヤモンドバス等の補助交通システムの導入の可能性を検討する。

3. 施設整備方針

ここでは施設（上物）に関する基本方針を設定する。

① 施設整備の基本方針

地区全体での施設整備の基本方針を以下の2点とする。

- a. 商業施設だけでなく多種多様な機能を導入し、かつ複合化を図る。
- b. 街全体として整合性を図るため、施設を計画的、戦略的に配置する。

a. 多機能複合化

従来のような商業施設を中心とする単一機能主体型の施設構成では、横浜市の副都心として機能しないだけでなく、多様化する消費者ニーズ等にも対応できず陳腐化してしまう恐れがある。

それらを避け、さらに開発目標である都心的魅力豊かな広域拠点を形成するために、センター全体としてみれば多様な機能、業種・業態、空間・形態を導入するとともに、それらを積極的に複合させる。

b. 施設の計画的・戦略的配置

センター完成までの建設期間が長期であり、土地所有の主体も多岐に亘っていることから、地権者の恣意に任せた場合、相互に整合性のない開発が行われる可能性があり、センター全体としては機能的にも景観的にも魅力の乏しいものになってしまう恐れがある。

全体として整合があり、かつ個性あるセンターを実現するために、以下のような計画的・戦略的施設配置を行う。

● 核的施設の適切な配置

核店舗等の核的施設は原形かくのように駅前の特定の部分に集積させるのではなく、歩行者ネットワークと適切に関連づけながら街の要所要所に適切に分散配置させ、回遊性を創出する。

● 民有地のとりまとめ及び公益施設用地、計画建設用地の活用

センター全体計画に極力適合させた施設立地を可能にするため、民有地についても共同化を進め核的施設の導入を図るとともに、公益施設用地、計画建設用地についても、街づくりを誘導し市街化を促進できるような施設を適切に配置する。

② 個別要素の基本方針

基本的には、以下のような機能を導入する。

● 商業系施設

センターの基本的な性格を形成するものあり、ニュータウン内住民の日常生活ニーズに対応することはもとより、生活の新たな動向・指向への対応を重視し、時代を先取りする質の高い商業機能を積極的に導入する。

また、近年の消費者ニーズの多様化等にも対応するため、積極的に多様な機能との複合化を図る。

形態としては、核となる大規模なものや個性あるストリートやモールを形成するとともに、特徴のある個店や通常の店舗等も建ち並ぶような多様な展開を図る。

● 業務系施設

業務系施設の導入は、センターにとってイメージアップや街の活性化につながる等のメリットが考えられるとともに、ニュータウン全体としても雇用機会の創出、居住者への生活関連サービスの充実等のメリットがあるため、特に中枢管理機能を中心とした業務施設の導入を積極的に推進していく。

なお、近年のニュータウン全体の複合都市化、非住宅系機能の導入といった方針転換を受けて多くの企業立地が進みつつあり、また、将来的な広域交通網の整備等によってセンター地区に企業等業務立地を促す状況もできつつある。

● 住居系施設

住居系施設の導入はセンターを利用する主体を多様化させ、24時間息づく街を形成するなどセンター地区活性化に大きく寄与し、またセンター内商業系施設にとっても有利な展開が想定されることから、戦略的に特徴ある住居系施設の導入を図る。

なお、センター内居住者の特性としては、都市的利便性・都市的サービスを楽しむことを重視する、都心的刺激を求める等が想定される。

具体例として、たとえば以下のような住宅が想定される。

- 例) ・施設付帯型高付加価値住宅(カルチャー・スポーツ施設等)
- ・ソフトサービス付き住宅(ホテルサービス、各種情報サービス付き等)
 - ・単身者、長期滞在者向け住宅
 - ・アトリエ付き住宅、仕事場付き住宅
 - ・高齢者向け住宅

● 文化、アミューズメント系機能

文化、アミューズメント系機能はセンターを成立させるために必要不可欠な機能であるとともに、開発理念で掲げた生活・文化の情報発信拠点を形成するために、積極的に導入する。

なお、現時点において、。ニュータウンを含む横浜市北部地域には都市型文化施設が殆どなく、またスポーツ関連施設も全般的に不足しているため、広域拠点づくりの必要条件として強く要請されていると考えられる。

具体例として、たとえば以下のような施設が想定される。

- 例) 市民ホール、博物館、美術館、図書館、シアター、文化センター、高等教育施設、カルチャースクール、スタジオ、インドア型のレジャー施設等であり、そのどれもがセンターには必要である。
- 以上のうち幾つかは公共側で整備することが望まれ、歴史博物館以外の施設についてもスケジュールに早く乗せる必要がある。

● 市民サービス施設

ニュータウン内居住者及び周辺地域住民への市民サービス等を充実するために欠かせないし、センターイメージを確保するためにも早期立地が望まれる。

具体例として、例えば以下のような施設が想定される。

- 例) 区役所、警察署、郵便局、消防所、保健所、法務局出張所、東京電力営業所、東京ガスサービスステーション、NTTサービスセンター、病院等

核施設については、当然関係機関での意志決定が必要であり、今後は、その足場づくりを行っていく必要がある。

● コンベンション、イベント系施設

街を活性化させるとともに、特徴あるセンターづくりを実現するため積極的に導入する。

なお、ニュータウンの立地からみて、大規模なコンベンション施設ではなく、コミュニティ型ホテル、公共ホール等を活用していく。

イベント空間は建築物として別途整備するのではなく、基本的には広場、ストリート等の外部空間や公共ホールで対応する。

● 宿泊系施設

ニュータウン内及びセンター内での研究系、オフィス系施設の立地が進めば、当然宿泊施設の需要が高まると思われるが、単なる宿泊機能主体のホテルではなく、地域住民を対象としたレストラン・宴会・集会場に主力を置いたコミュニティ型ホテルが望まれる。

参考事例としては、以下のようなホテルが挙げられる。

吉祥寺第一ホテル、厚木ロイヤルパークホテル、ホテルサンガーデンららぽーと等

4. 施設整備方策

施設整備方策に係わる基本方針を以下のように設定する。

① 開発・整備の考え方

センター地区整備において最も重要である民有地の開発や計画的な施設建設に関する基本方針を以下のように設定する。

- a. 規制・誘導方策を確立する。
- b. 民地開発を適切にとりまとめていく。
- c. 計画建設用地を中心に先導的に施設建設を行う。
- d. 公益施設の早期整備を図る。

a. 規制・誘導方策の確立

現計画における申し出条件と密接に関連した「街づくり協定」に代わる、新たな規制・誘導方策を以下のように設定する。

● まちづくり憲章の設定

民間開発を計画的に誘導する方策の一つとして、実現目標の大筋の考え方を明らかにして地権者間に共通の認識を育成し、混乱を避けることが有効と思われる。

これを実現する方策として「地区計画」や各種の「協定」、さらにはこれらを総括的にまとめあげる「まちづくり憲章」をまちづくりの方針として早期に設定する。

● 計画調整機関の設置

施設建設が長期に亘って計画的にバランス良く行われるよう計画・調整する第三者的組織として「計画調整機関」を設置する。

この計画調整機関は地権者の代表・市・公団及び、学識経験者等によって構成する。

b. 民地開発の適切なとりまとめ

● 多数の参加による地権者組織の形成

計画的な市街地形成、センター全体の共存共栄を図るため、できるだけ多くの地権者が参加する組織を形成する。

● 共同化前提ブロックの設定

タウンセンター地区には大型店舗や大規模複合施設の立地が想定されるが、計画建設用地だけでなく、民有地においても一定程度の大規模施設が立地可能な用地を当初段階から計画的に設定しておく必要がある。

民有地での大規模街区は少なからず複数の画地の共同化を前提として形成されるため、設定に当たっては地権者の意向別により調整し、共同化前提ブロックを計画する。このことは、企画提案募集の関連からみても有効と思われる。

● 共同利用促進のための地権者のとりまとめ

民有地内の画地は比較的小規模なものが多く、施設建設も小規模なものが多くなると想定される。民間の小規模施設は個性的で魅力ある施設が期待される反面、ペンシルビル等の乱立も想定されるなど、必ずしもセンター地区全体で整合した施設建設がなされるとは限らない。

このため、計画的に見て一定程度の共同化が望ましい敷地については、事前に地権者をとりまとめ、計画的誘導による共同利用を促進する。

● 民間ディベロッパーの適切な参画

民有地の開発に民間ディベロッパーが参画することは充分予想されるが、できる限りマスタープランの意に沿ったディベロッパーの参入を図り、地権者と一体となった施設整備を実現する。

c. 計画建設用地を中心に先導的に施設建設を行う。

土地所有の主体が多くしかもセンター形成が長期に亘るため、全体的に整合のとれたセンターとするためには、それぞれの主体が互いに協力し一貫した方針をもってセンター全体を総合的・計画的に開発していくことが必要である。特に、計画建設用地を中心に先導的に施設建設を行っていくことは、まちづくりをリードしていくためにも重要である。

そのための建設主体として、市、公団が主体となった第3セクター等を活用していく。

d. 公益施設の早期整備

タウンセンターには各種の公益施設が計画されているが、計画建設用地での施設と同様に、まちづくりを主体的に誘導していく重要な要素であるため、センター全体の中で位置付けられた適切な整備を図るとともに早期整備を図り、センターの活性化を促す。

また、長期に亘るセンター形成にあっては、必然的に当面利用しない未利用地が発生するが、そのまま放置するのではなく、暫定的施設を建設するなど積極的に活用していく。このことがセンター地区全体のイメージアップや早期活性化のために有効な手立てとなると思われる。

なお、暫定施設については必ずしも仮設的な建築物をイメージするのではなく、空地系・建物系ともに短期・長期に様々な活用できる施設の立地を図っていく。

② 段階整備計画

a. 計画的整備を段階的に行う。

b. 初期段階において計画的な集約開発を行う。

a. 計画的整備を段階的に行う

センター地区の開発は民地を主体として長期間に亘って連続的に行われていくものであるが、一方で、街づくりの核となる或いはセンター地区活性化のキャスティングボードとなる様々な計画的施設も時宜を得て適宜建設していくことが必要とされる。

このため、センター地区形成を発展的に捉え、ニュータウン全体の発展状況に対応しながら段階的に、かつ集約的に計画的施設を建設する。

b. 初期段階において計画的な集約開発を行う

初期段階はセンター開きの段階であり、センター地区の存在を対外的に示し、以降の開発に強いインパクトを与えるために最も重要な段階であると言える。

従って、単に商業系施設だけでセンター開きを行うのではなく、当初からセンターの整備目標である多機能複合化を実現させるために、業務施設、公益施設、文化・アミューズメント施設等を複数立地させ、早期に将来の姿がイメージできるものをつくり上げていく。

そのためには、計画建設用地及び共同化ブロックの双方の活用が必要とされる。



2. 修正計画の基本的考え方

2-1 修正基本方針への対応

1. 車対応道路ネットワークの強化の必要性

①都市計画道路へのアクセス強化

単にニュータウンのセンターでなく、広域拠点を形成していくためには、車利用者への積極的な対応が必要になるが、センター内へのアプローチ道路が限定されているため、特にアッパータウンなど、交通処理上一部道路への集中が予想される。

②センター内での移動利便性の強化

センター内で東西方向の連絡道路が少なく（第1地区ダウンタウンにはない）、また全体的に道路密度が粗いことから、車での区内移動が制限され、車利用者への十分な対応が行いにくい。

また、駐車場間の明確なアクセスルートがないため、ネットワーク化が難しい。

③わかりやすい道路構成

センターの道路パターンが一般住宅地と同様に通過交通を排除するループ状で構成されており、またそのループが概して大きいため、進入しにくく分かりにくい道路パターンになっている。

このため、センター内での道路の性格や全体構成を明確にし、不特定多数の者が来街しやすいものとする必要がある。

2. 大規模施設立地の必要性

現計画はブロック毎に個別施設の立地を想定しており、画地規模が若干小さいため、フルインデパート等の大型施設の立地が難しい。

また、近年の商業開発はよりトータルな開発を目指す方向にあり、様々な機能を複合立地させ、消費者に豊かな時間や空間を提供する大規模複合開発が主流となっている。従って、こうした傾向に対応した街区計画としておくことが必要とされる。

3. 計画的な駐車場確保の必要性

本センターのような立地環境にあっては、駐車場の大量確保が必要不可欠であるが、現マスタープランにおける駐車場の位置付けは若干弱くなっている。このようなことから、駐車場計画をより明確化し、計画的に大量の駐車場の確保を目指す必要がある。

4. 歩行者専用道路と道路との空間構成上の課題

①歩車立体分離の見直し

歩車の立体分離を実現するために、歩専道に長大なスロープや急勾配（12%等）の箇所が出現しているところがあり、歩行者に負担を強いる結果となっている。

また、隣接するブロックの規模に関係なく立体分離を行っている結果、宅地側に必要以上の法を負わせている部分がある。

従って、歩車分離については、歩専道や道路のグレード、周辺ブロック形状等を勘案し、必要な箇所に限って対応していくことが望まれる。

②変化に富んだ歩行者空間の実現

センター内の歩行者空間として、現計画は歩行者専用道路で確保しているが、73ha全体に歩専道でネットワークすることは、かえって画一的な空間が連続することにもなる。利用上の安全性や利便性を十分に考慮した上で、場面による歩行者空間の使い分けを行っていくことが、センター地区形成上有効と考えられる。

（参考）大規模商業施設の敷地規模

	敷地規模(m ²)	駐 車 場
多摩センター百貨店ブロック	13,700	敷地内800台, 平面分離
筑波研学都市クレオ	15,816	敷地外
たまプラーザ東急	12,650	敷地内260台, 地下駐車場
玉川高島屋	29,000	既成4ブロックを連結し1,000台
つかしん	59,400	敷地内1,000台, 地下駐車場
港北第2地区百貨店ブロック	9,988	敷地内, 平面分離を予定

2-2 修正の前提条件

1. 全体宅地面積は変更しない

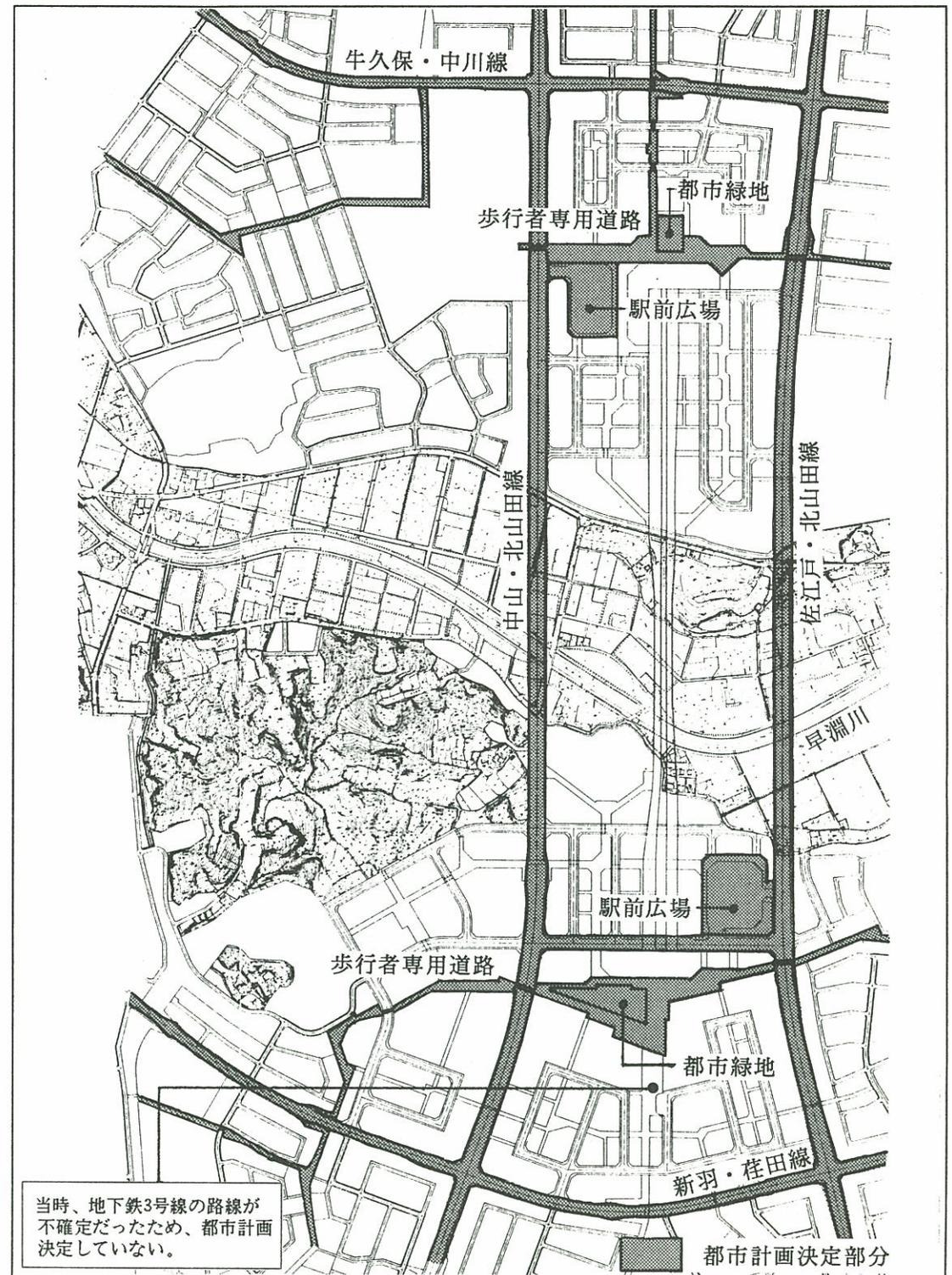
センター内全体の宅地面積は変更しないこととし、公共減歩については現計画通りとする。

2. 現計画の基本的骨格の考え方を継承する

修正は、現計画の内容を全て「白紙」にして行うのではなく、現計画の良い点はできるだけ残していく必要がある。

そのため、現在既に工事を行っている周辺の都市計画道路や高速鉄道3号線、更には、既に都市計画決定されている幹線歩行者専用道路、都市緑地、駅前広場については、センターの基本的骨格として継承していく。

■タウンセンターの基本的骨格（現計画）

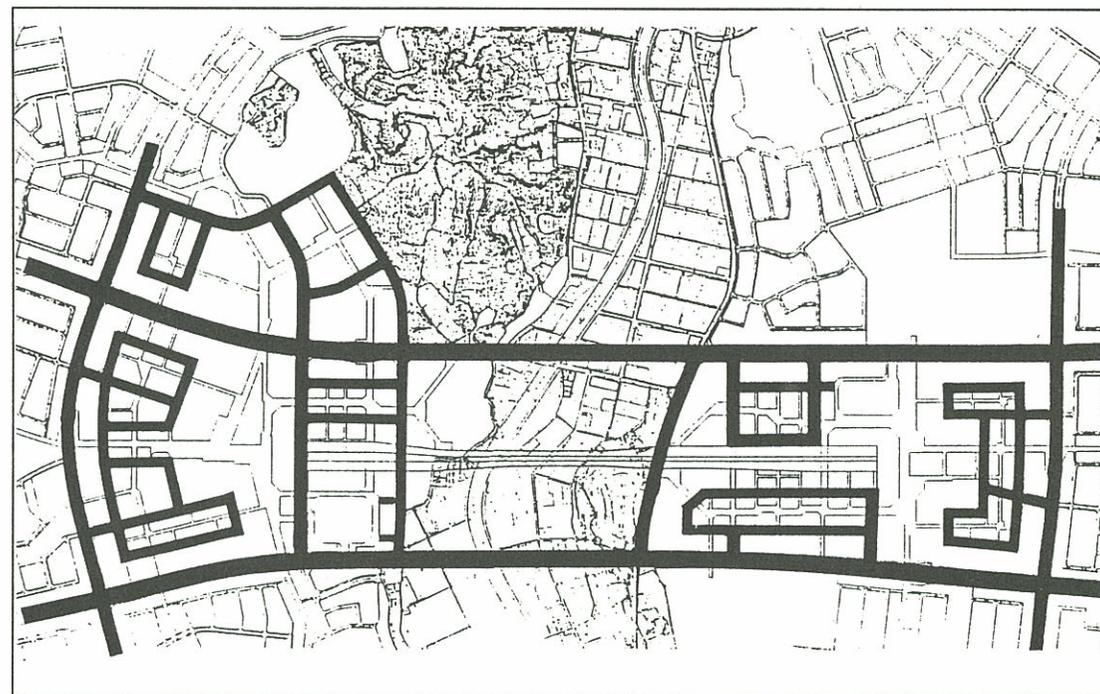


2-3 具体の修正方針

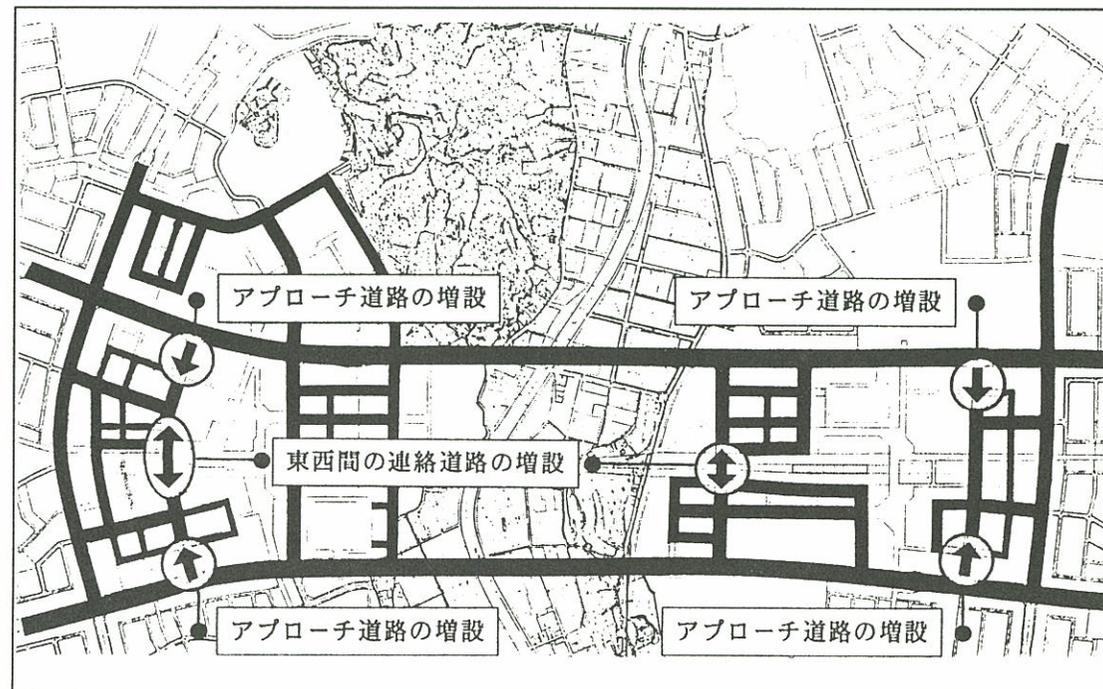
1. 車対応の道路ネットワークの強化

- ① 都市計画道路からセンター内へのアプローチ道路を増設する。
- ② 東西間の連絡道路を増設する。
- ③ 道路の段階構成を明確にする。
 - 1) 幹線道路（周辺等の都市計画道路）—幅員28m, 22m, 20m
 - 2) 補助幹線道路—幅員20m
 - 3) 区画道路—幅員14m
 - 4) シンボル道路—幅員22m, 16m
 - 5) 歩車融合道路—幅員12m
 - 6) 歩行者専用道路

【現計画】



【修正計画】



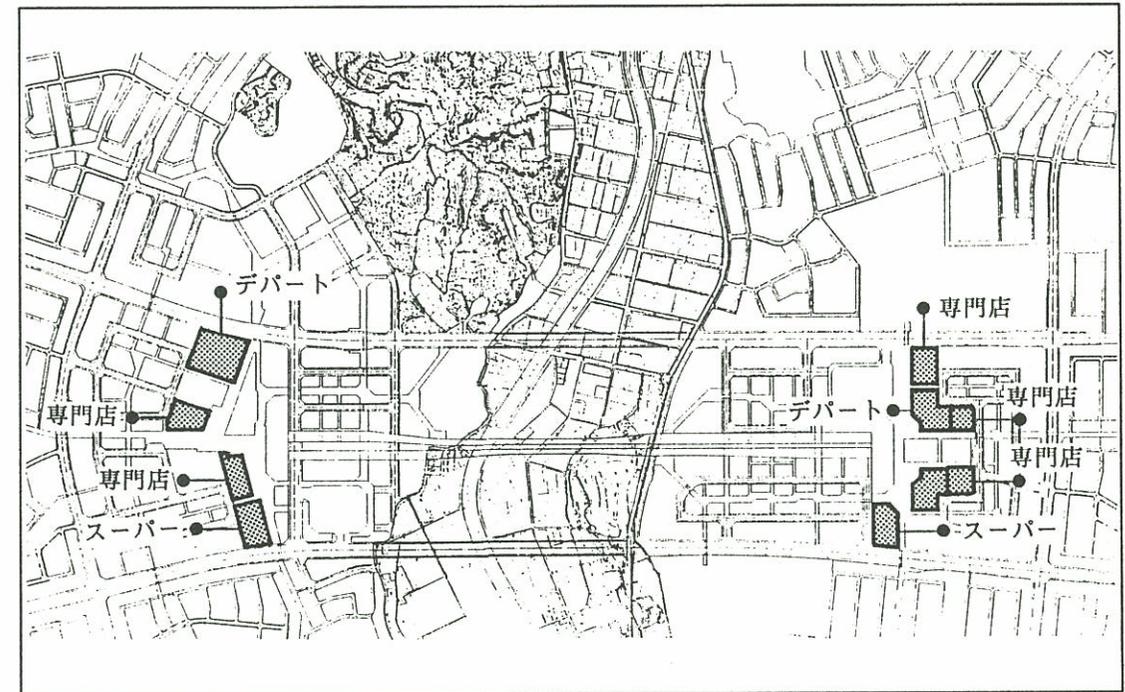
2. 大規模施設立地への対応

① 1・2地区それぞれ2ヶ所、大規模核的複合施設の立地を目的とした大規模街区を確保する。

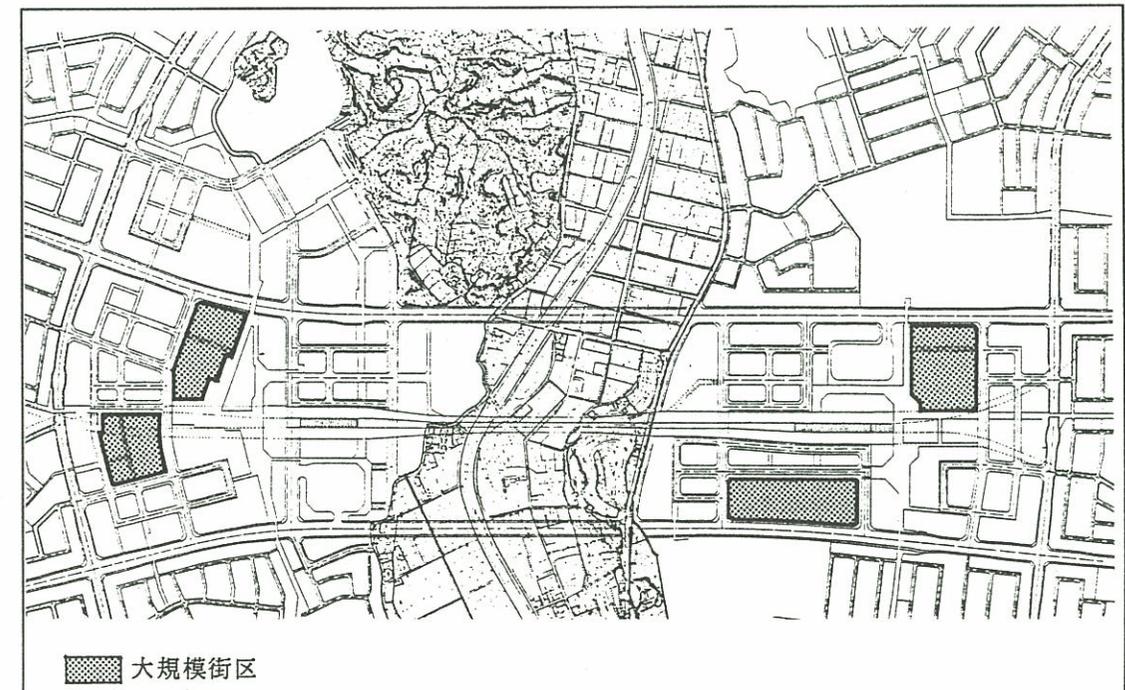
なお、その内1ヶ所は計画建設用地（公団用地）とし、他方は民有地とする。

② 大規模核的複合施設街区は、回遊性を創出するために、それぞれの地区内で分散配置させる。

【現計画】



【修正計画】



3. 駐車場の計画的確保

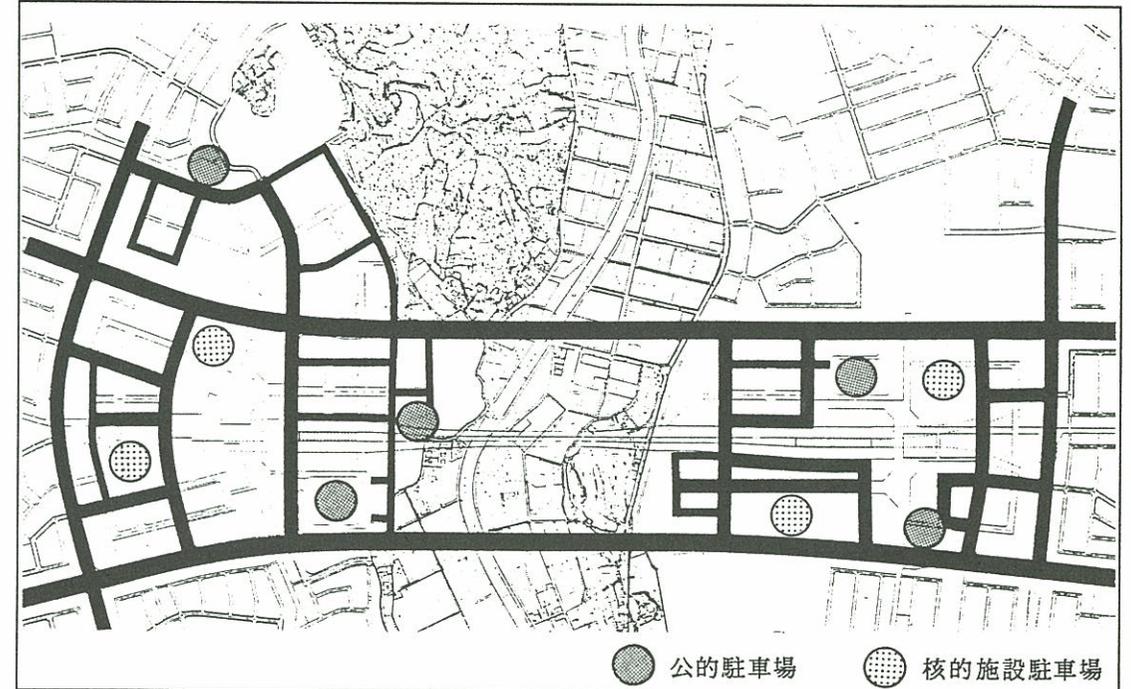
①公共と民間の分担を明確にしながら、駐車場を大量に確保する。

以下のような駐車場の設置計画によって合計4,000台を確保する。

- ・駅前広場地下駐車場――2ヶ所×各500台=1,000台
- ・その他公的駐車場――3ヶ所 =1,000台
- ・核的複合施設駐車場――4ヶ所×各500台=2,000台

②各駐車場を道路ネットワークと関連付け、適正な位置に配置する。

【駐車場配置計画】



4. 歩きやすく、くつろげる快適な歩行者空間の形成

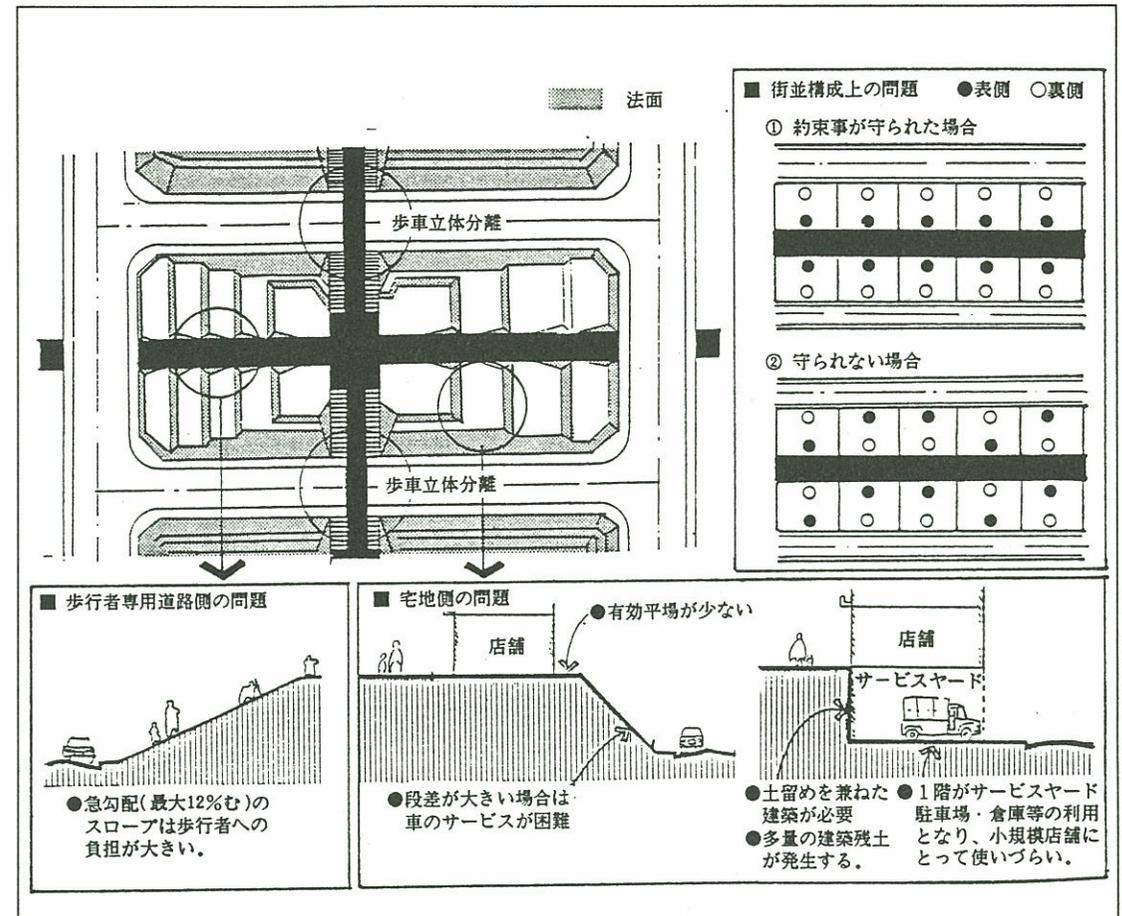
①現計画と同様、都市計画道路と歩行者専用道路、及び地区内の骨格となる主要な歩行者専用道路と地区内道路とは立体分離を原則とするが、一般の歩行者専用道路等と地区内道路とは平面交差とする。

これにより、歩行者の負担を少なくするとともに、過大な法面も解消していく。

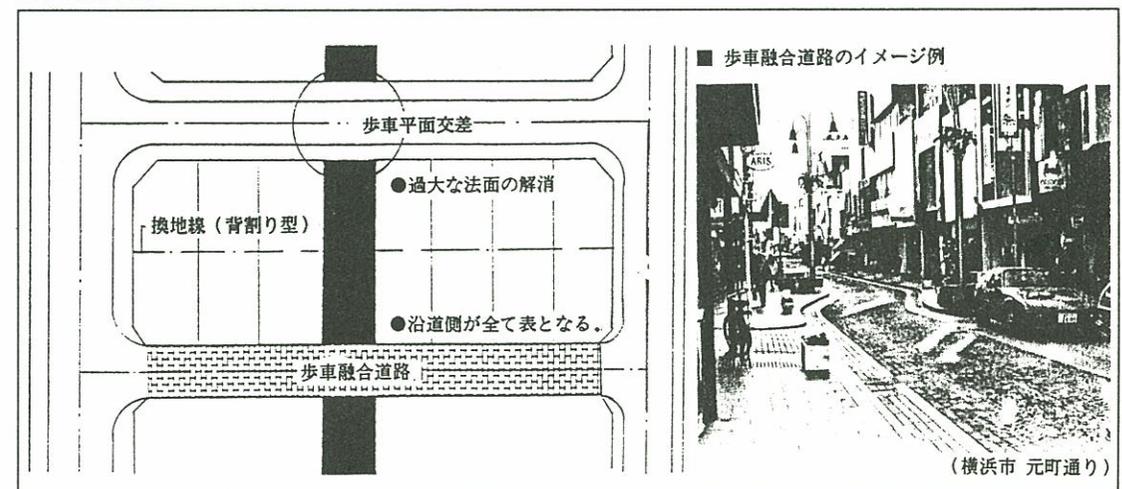
②様々な歩行者空間を創出する。

- ・歩車融合道路 (ex. 横浜元町通り 等)
- ・広幅員のブルバール (ex. 原宿表参道, シャンゼリゼ通り 等)
- ・広場・ポケットパーク (街角広場 等) 等

【現計画】



【修正計画】





3. 基盤施設整備計画

■ タウンセンター地区整備計画図



0 50 100 200

500M



3-1 道路計画

1. 計画の主要なポイント

現計画の基本的考え方は踏襲しつつも、車利用への対応を十分に図るため、道路構成等のあるべき方向について、以下のように計画する。

(1) 計画の基本的考え方

①段階構成を明確にする

車利用者にとって利用し易く、かつ分かり易い構成とするため、センター内は以下の6段階の道路により構成する。

1) 幹線道路 ———— 都市計画決定されている4車線以上の道路。

(中山・北山田線、佐江戸・北山田線、新羽・荏田線、牛久保・中川線、駅前
停車場線)

2) 補助幹線道路 ———— 来街者、デリバリー等の全ての車動線に対応するセンター内の骨格的な道路。

3) 区画道路 ———— 主に沿道施設の利用、デリバリーのための道路。

4) シンボル道路 ———— 歩行者の骨格動線、センターの景観軸として機能する道路。
車の進入を時間規制等により制限する。

5) 歩車融合道路 ———— 主に歩行者空間として機能する道路。
車の進入を時間規制等により制限する。

6) 歩行者専用道路 ———— 既に都市計画決定されている部分、及びセンター内の歩行者回遊動線として必要な道路。

②多様な歩行者空間を形成する

現計画のような歩行者専用道路主体の構成でなく、歩専道のシンボル道路化、歩車融合道路の導入等により、多様な歩行者空間を形成し、幹線系の歩行者専用道路とともに、センター内の歩行者系ネットワークを構成する。

③一般道路における歩行者系機能の充実を図る

従来、最小限の歩道幅員しか確保していなかったものを見直し、

1) 幹線道路については、歩道幅員を3.0mに拡幅する。

2) 全ての道路に植栽帯を設置する。

3) 道路の段階構成を、植栽等により視覚的な明解さにおいても追求する。
等を行う。

④路上停車に計画的に対処する

交通渋滞の少ない、車利用者にとって快適なセンターを実現するために、サービス車の停車や駐車場への待ち行列など、予想される停車に計画的に対応するため必要な道路に停車帯を設ける。

(2) 具体の断面構成

道路種別	幹線道路			補助 幹線道路	区画道路	シンボル 道路(A)	シンボル 道路(B)	歩車 融合道路
	中北・佐北	新荏・牛中	停車場線					
道路区分	4種1級	4種2級	4種2級	4種3級	4種3級	4種3級	4種4級	4種4級
幅員(m)	28	20	22	20	14	22	16	12
車線数	6	4	4	2	2	2	1	1
車道幅員(m)	3.25	3.0	3.25	3.0	3.0	3.0	4.0~6.0	4.0~6.0
歩道幅員(m)	2.0	2.5	2.0	3.0	1.5	5.0	10.0~12.0	6.0~8.0
植樹帯(m)	1.0	--	1.0	1.5	1.0	2.5		
停車帯(m)	--	--	--	2.5	1.5	--	部分的に確保	
側帯(m)	0.5	0.5	0.5	--	--	0.5	車道幅員の範囲内	

2. 個別道路の構成内容

(1) 補助幹線道路

① 基本的性格

【車動線】

- ・センターを囲む都市計画道路からセンター内へアプローチする道路であり、センター内の自動車交通の大動脈として機能する。
- ・センター内自動車交通の集散機能を受け持つとともに、計画集合駐車場へのアプローチ道路としての性格を持つ。
- ・車利用による来街者にとっての玄関口でもあり、景観性の高い道路とする必要がある。

【歩行者動線】

- ・主に沿道施設へのアプローチ動線である。
- ・沿道に大規模核的複合施設や集合駐車場が立地し、相当量の歩行者交通量が見込まれる。

② 計画

【道路区分】

a) 種・級-----4種3級

牛久保・中川線，新羽・荏田線が4種2級であることにより，1ランク下の道路として位置付ける。

b) 設計速度-----30 km/h

【構成】

a) 総幅員-----20.0 m

b) 車道-----両方向1車線(3.0 m)

c) 停車帯-----2.5 m

計画集合駐車場へのアプローチ道路であるとともに，沿道には大規模な施設の立地が見込まれ，それらの待ち行列を吸収し交通に支障をきたさぬことも考慮し，2.5 mの幅員とする。

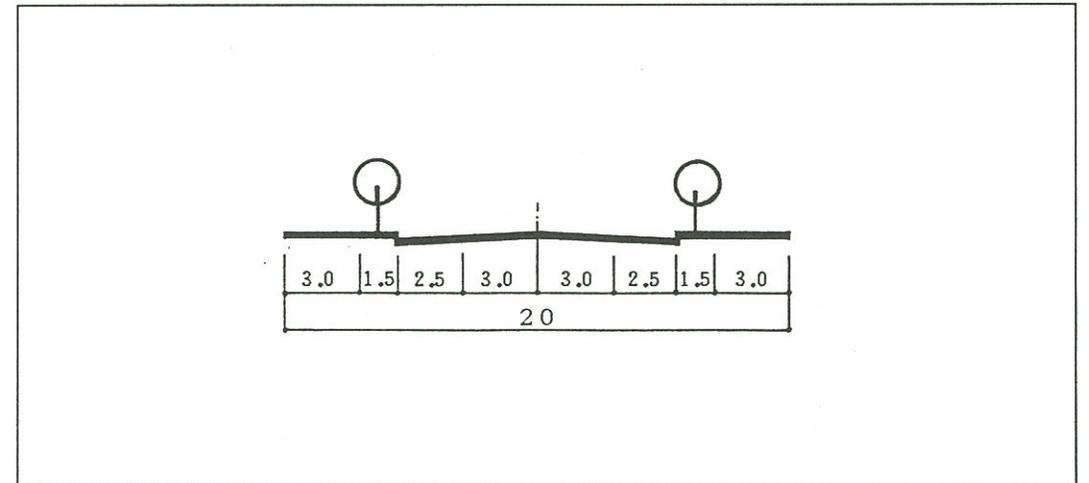
d) 歩道-----3.0 m

歩道幅員は，沿道には大規模核的複合施設や集合駐車場が立地し，相当量の歩行者交通量が見込まれることにより3.0 mとする。

e) 植樹帯-----1.5 m

景観性の高い道路として演出するため，高・中木対応の1.5 mとする。

■ 断面構成



(2) 区画道路

①基本的性格

【車動線】

・沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。

【歩行者動線】

・主に、沿道施設へのアプローチ動線である。
・沿道は小規模な施設が比較的多く、交通量はあまり多くない。

②計画

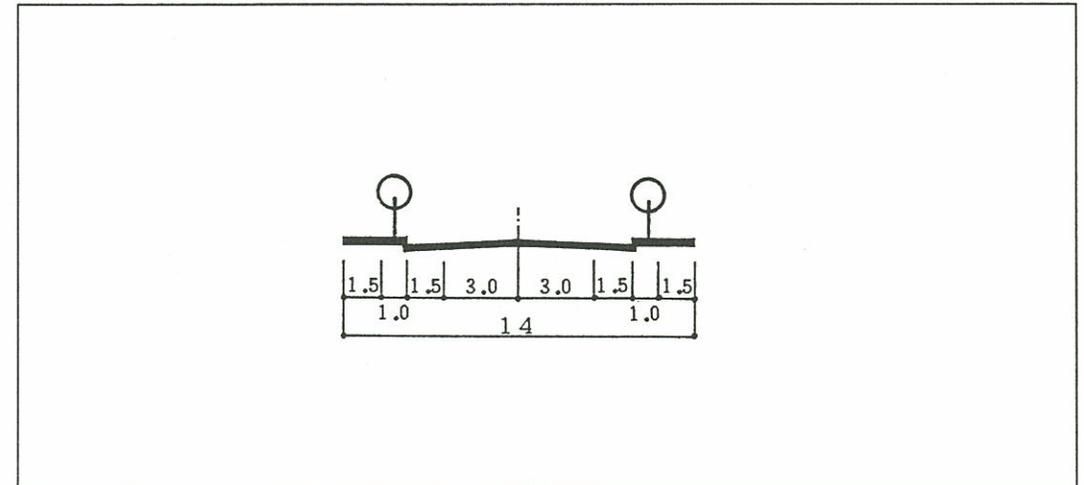
【道路区分】

- a)種・級-----4種3級
- b)設計速度-----30km/h

【構成】

- a)総幅員-----14.0m
- b)車道-----両方向1車線(3.0m)
- c)停車帯-----1.5m
車両交通量が少ないこともあり、停車帯は1.5mとする。
- d)歩道-----1.5m
歩行者交通量が少ないこともあり、歩道は1.5mとする。
- e)植樹帯-----1.0m
補助幹線道路との段階性を明確にするため、補助幹線道路の1.5mに対して、中・低木対応の1.0mとする。

■断面構成



(3) シンボル道路A

①基本的性格

- ・沿道には大規模核的複合施設が立地し、センター内の来街者の大動脈となる都市軸の一翼を担うメインストリートである。
- ・広域的には、グリーンマトリックスの一部を担うニュータウン全体の主要な歩行者動線・景観軸である。
- ・単なる交通機能だけでなく、商業機能・レクリエーション機能・コミュニティ機能（散策、祭り等）等も担う空間である。

【車動線】

- ・沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。

【歩行者動線】

- ・都市軸として、沿道には大規模核的複合施設が立地し、相当量の歩行者交通量が見込まれる。

②計画

【道路区分】

a)種・級-----4種3級

b)設計速度-----30km/h

【構成】

a)総幅員-----22.0m

沿道の大規模な施設と一体となり、センター全体を象徴するシンボルストリートとして仕立てるため、広幅員の道路とする。

b)車道-----両方向1車線(3.5m)

c)停車帯-----なし

歩行者主体の道路であり、停車帯は設けない。

d)歩道-----5.0m

歩道幅員は広幅員とし、歩行者の軸線としての機能を十分に確保するとともに、シンボル性を強調する。

e)植樹帯-----2.5m

センターを象徴し、グリーンマトリックスを実現するために高木が植えられるように、標準以上の2.5mを確保する。

【時間規制等(案)】

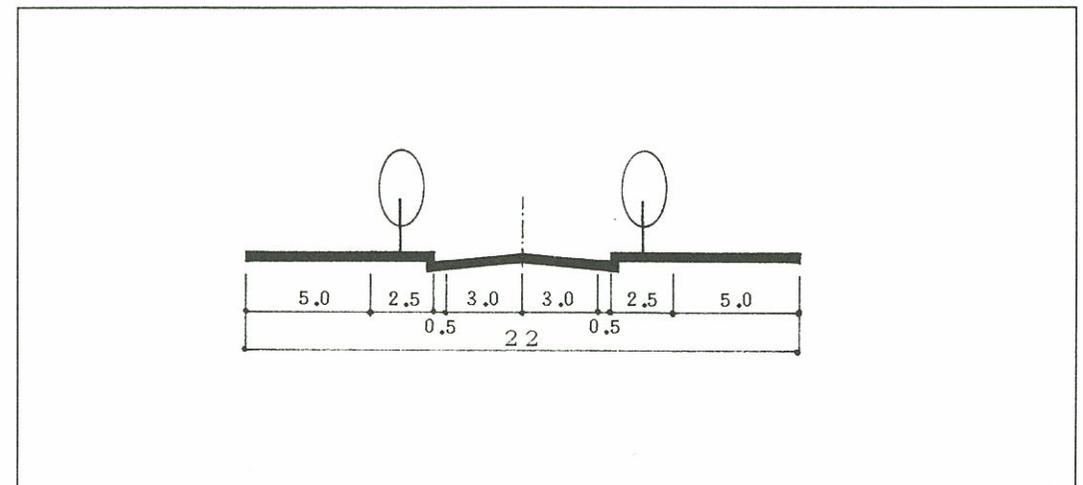
a)平日

- ・特に規制はしない。
- ・一般車両も通行可能とする。

b)土曜日・休日

- ・緊急自動車は通行可。
- ・午前6:00~10:00のみ、デリバリー車に限り通行を認める等の規制を行い、歩行者空間としての機能を果たす。

■断面構成



(4) シンボル道路B

①基本的性格

- ・ 駅と集客力の高い市民ホールや体育館を結ぶ、ダウンタウンを特徴付ける道路であり、都市軸の一部にあっている。
- ・ 沿道には大規模核的複合施設が立地しないことから、センター全体としてみると、シンボル道路Aの1ランク下の道路として位置付ける。

【車動線】

- ・ 沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。

【歩行者動線】

- ・ 沿道は比較的小規模な施設が主体となるが、都市軸として市民ホール・体育館への相当量の歩行者交通量が見込まれる。

②計画

【道路区分】

- a)種・級-----4種4級
- b)設計速度-----20km/h

【構成】

- a)総幅員-----16.0m

沿道（容積率600%）の建物が6階建（約20m）程度を想定し、圧迫感の少ない空間形成を目指した幅員とする。

- b)車道-----一方通行1車線（5.0m程度）

- c)停車帯-----なし

原則としてデリバリー車程度の通行となるため、停車帯を設ける必要はないが、車道屈曲部等に部分的にデリバリー用の駐停車スペースを確保することが考えられる。また、車道部をS字もしくはクランクに屈曲させ、変化やゆとりのある空間を生み出すことが考えられる。

- d・e)歩道・植樹帯---11.0m

- ・ 歩道と植樹帯で全体として11.0m確保する。
- ・ 植栽は帯状に施し、センターにおけるシンボル性を創出する。

f)断面形状-----単断面

- ・ 車道部と歩道部は段差を設けず、①舗装材の相違、②路面模様の相違、③純歩道と車道の境界の白線化等、視覚的に通行区分を設けるか、設ける場合も最小限の段差とし、歩行者空間としての一体感を生み出す。
- ・ 境界部には、①植栽、②街灯、③ストリートファニチュア、④車止め等の設置により、車両の進入を禁止する。

【時間規制等（案）】

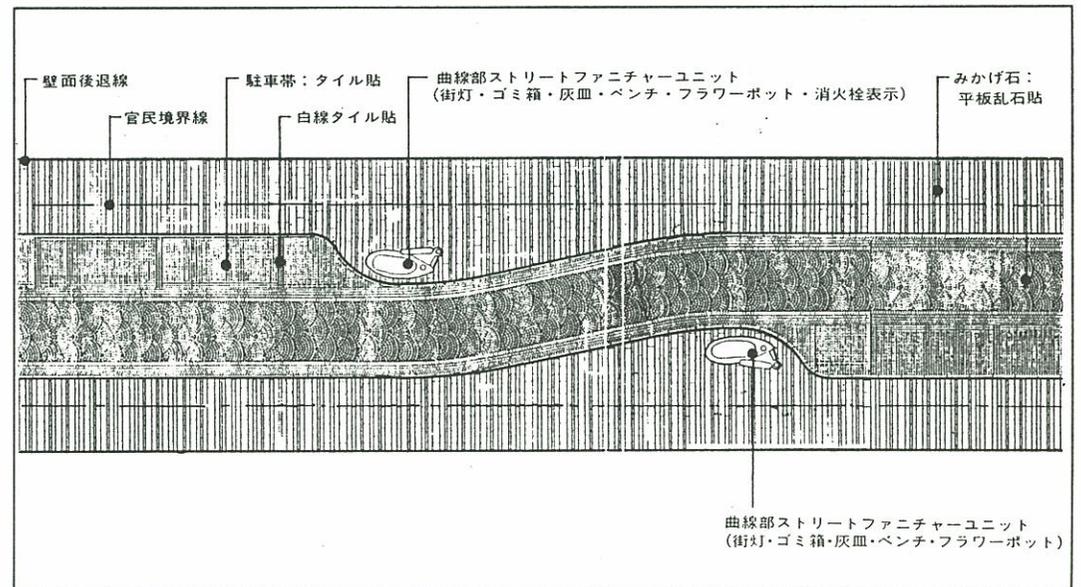
a)車両規制

- ・ 休日・平日の区別なく、緊急自動車以外の通行可能時間帯は午前6:00～10:00のみとする、等の規制を行い、歩行者空間としての機能を果たす。

b)速度規制

法的規制に加え、車道部の屈曲やハンプの設置により、物理的に速度を規制する。

■構成例



(5) 歩車融合道路

①基本的性格

- ・回遊軸として、現計画における歩行者専用道路に一部の車の進入を認めるタイプの道路であり、あくまで歩行者優先の道路である。

【車動線】

- ・沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。

【歩行者動線】

- ・駅、集合駐車場、大規模核的複合施設等を結び、センター内を回遊する歩行者動線（回遊軸）であり、ショッピングストリートとしての性格が強い。

②計画

【道路区分】

- a)種・級-----4種4級
- b)設計速度-----20km/h

【構成】

- a)総幅員-----12.0m
沿道（容積率400%）の建物が4階建（約15m）程度を想定し、圧迫感の少ない空間形成を目指した幅員とする。
- b)車道-----一方通行1車線（4.0m程度）
進入車両をデリバリー及び緊急車両のみに限定し、一方通行とする。
- c)停車帯-----なし
原則としてデリバリー車程度の通行となるため、停車帯を設ける必要はないが、車道屈曲部等に、部分的にデリバリー用の駐停車スペースを確保することが考えられる。また、車道部をS字もしくはクランクに屈曲させ、変化とゆとりのある空間を生み出すことが考えられる。
- d・e)歩道・植樹帯--8.0m
・歩道と植樹帯で全体として8.0m程度確保する。
- f)断面形状-----単断面
・車道部と歩道部は段差を設けず、①舗装材の相違、②路面模様

- ③純歩道と車道の境界の白線化等、視覚的に通行区分を設けるか、設ける場合も最小限の段差とし、歩行者空間としての一体感を生み出す。
- ・境界部には、①植栽、②街灯、③ストリートファニチュア、④車止め等の設置により、車両の進入を禁止する。

【時間規制等（案）】

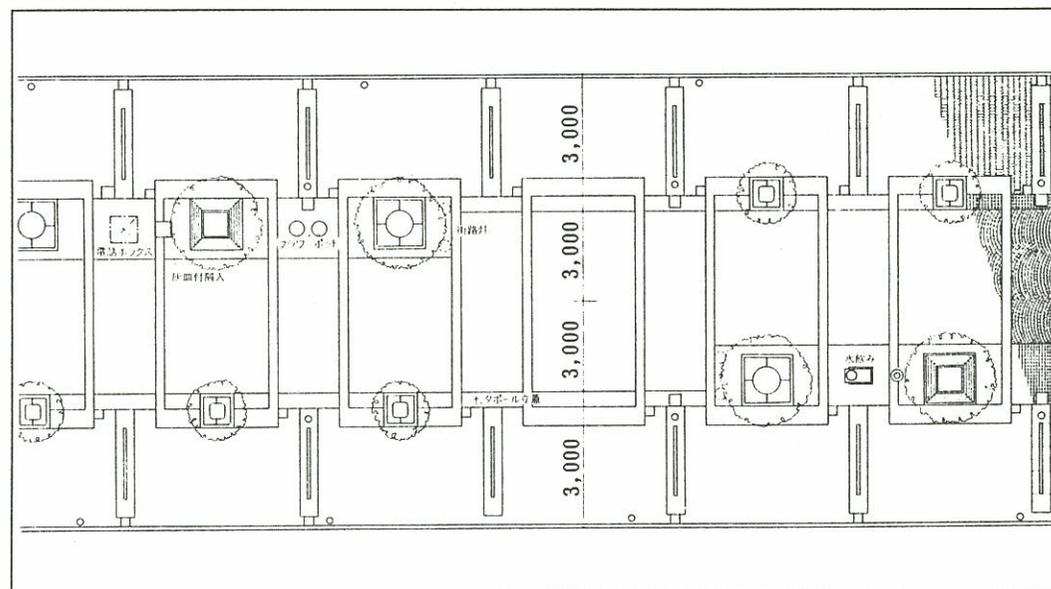
a)車両規制

- ・休日・平日の区別なく、緊急自動車以外の通行可能時間帯は午前6:00～10:00のみとする、等の規制を行い、歩行者空間としての機能を果たす。

b)速度規制

- 法的規制に加え、車道部の屈曲やハンプの設置により、物理的に速度を規制する。

■構成例

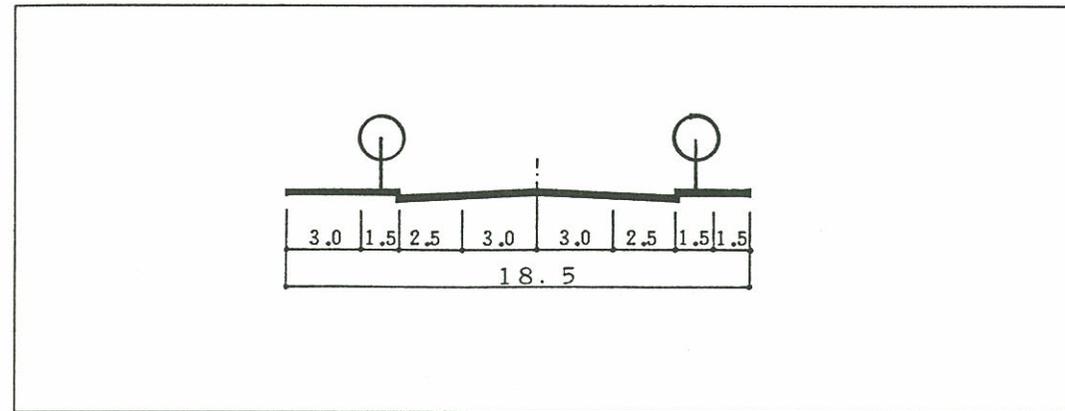


(6) 変形断面の道路

① 鉄道高架沿道 (右図 A 部) ・ 地域体育館沿道 (右図 B 部)

鉄道高架等に面する歩道部は、集客施設の立地が見込まれないことより、1.5mの幅員とする。

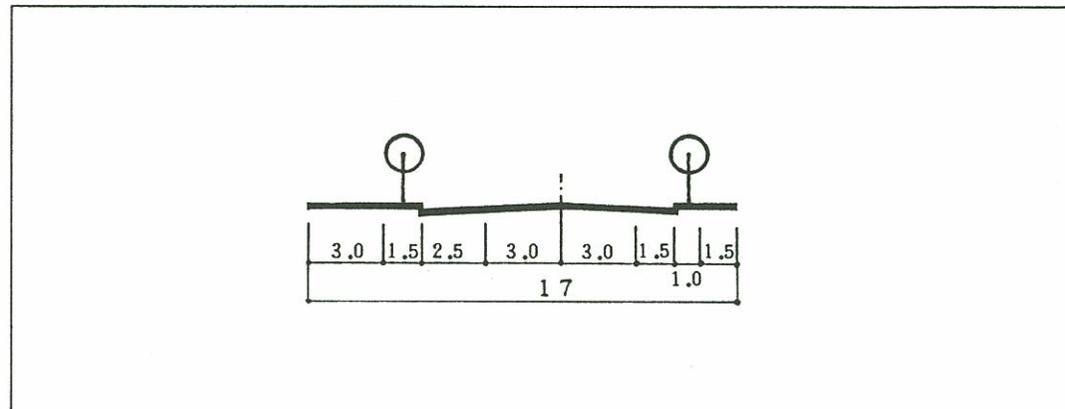
■ 断面構成



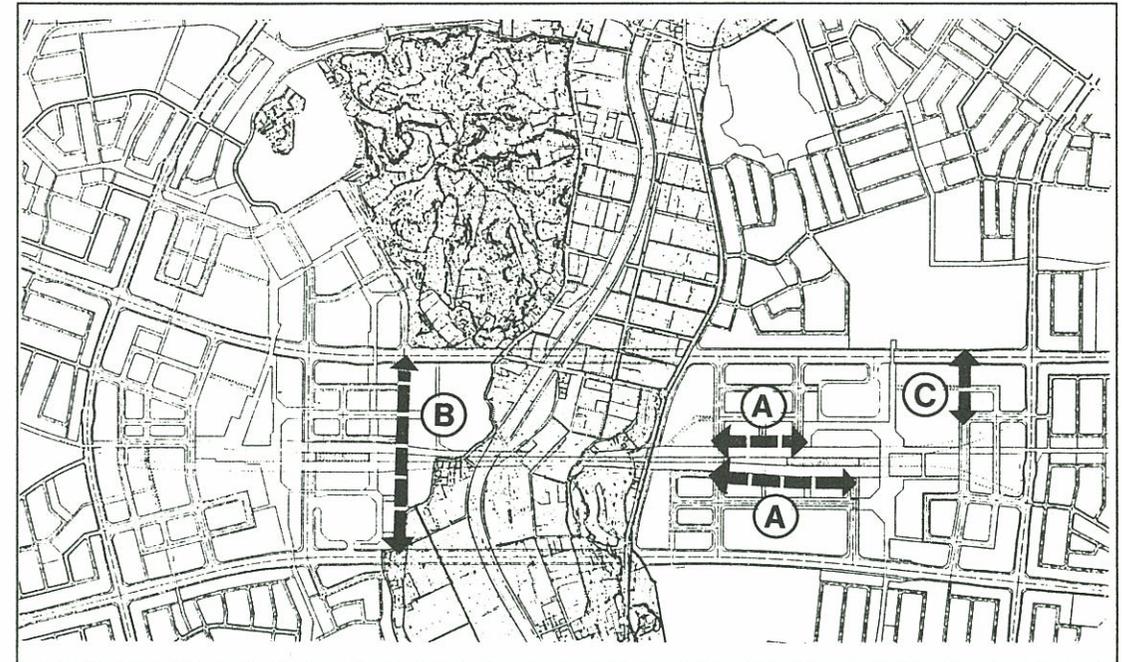
② 第1地区大規模核的複合施設沿道 (右図 C 部)

- ・ 図に示す大規模核的複合施設沿道の規格は区画道路であるが、核的施設駐車場へのアプローチ道路であり、待ち行列を吸収するために片側は2.5mの停車帯を設ける。
- ・ また、歩道幅員の連続性を確保し、歩道部も3.0mとする。

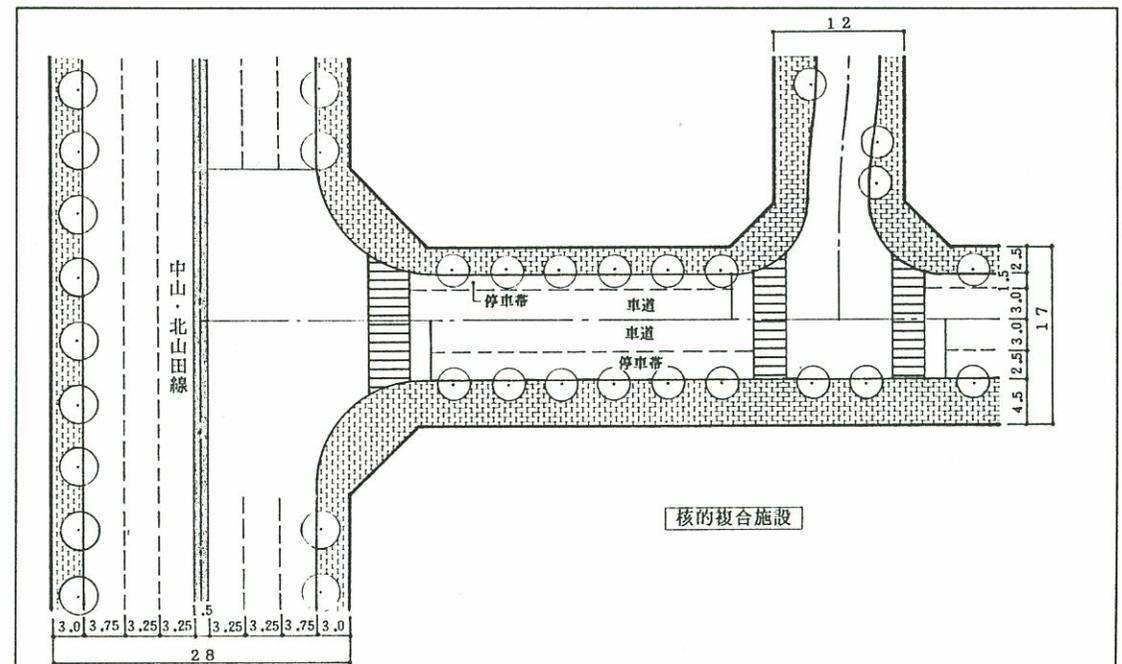
■ 断面構成



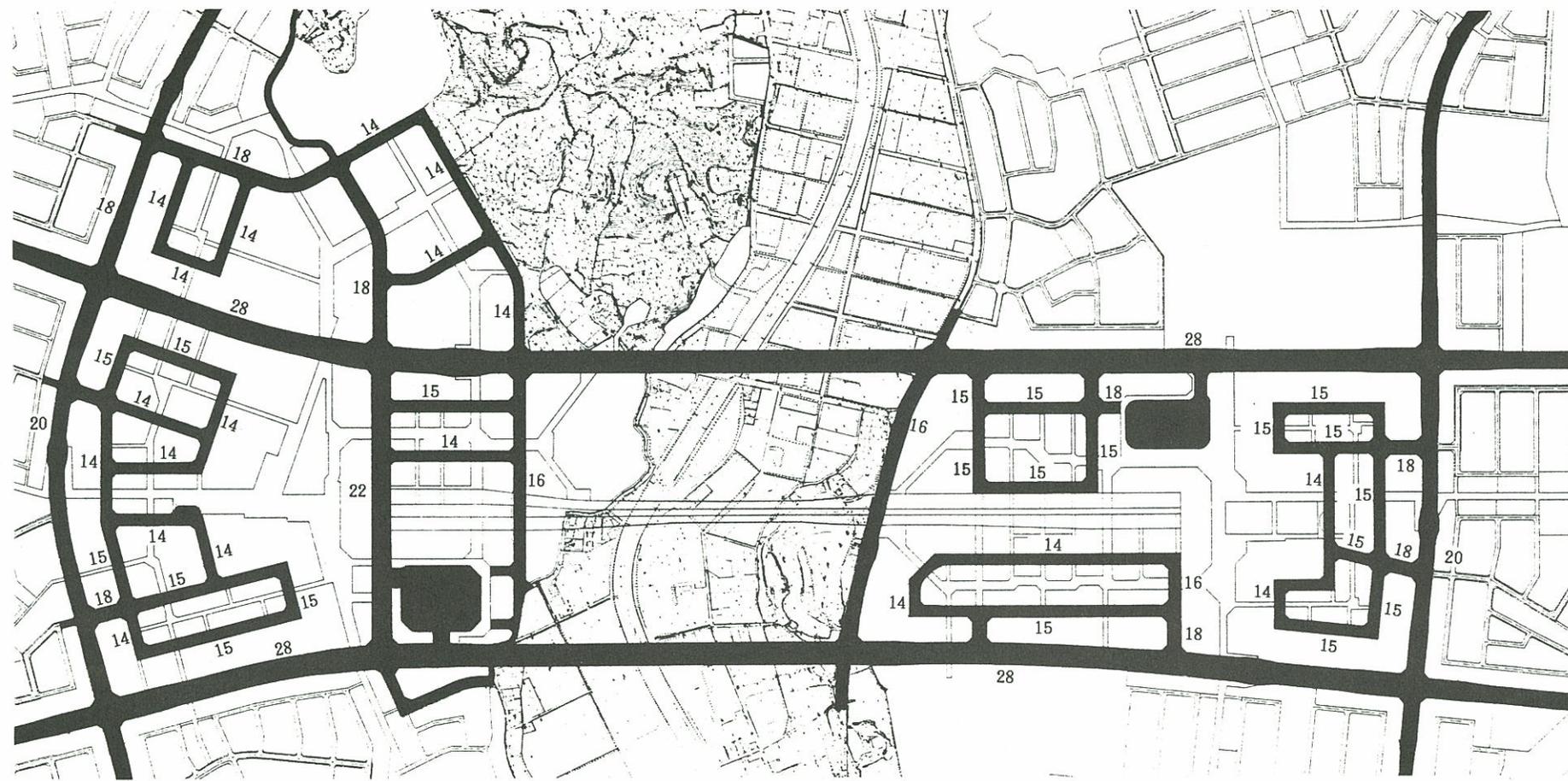
■ 変形断面道路の位置



■ 変形断面道路 (C) の平面形態



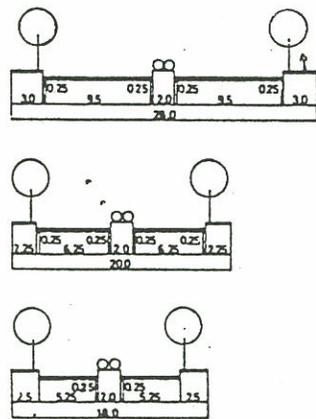
■ 道路計画図【現計画】



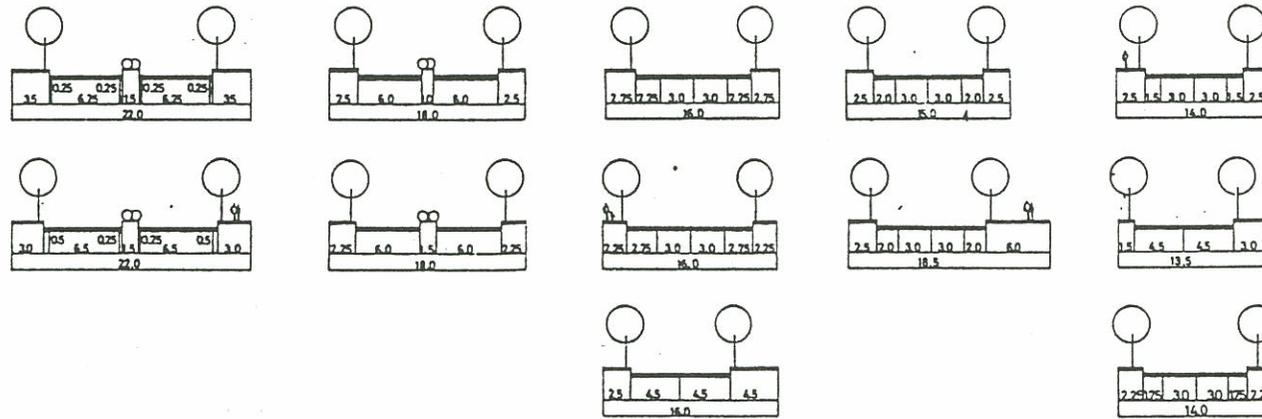
道路
16 道路幅員



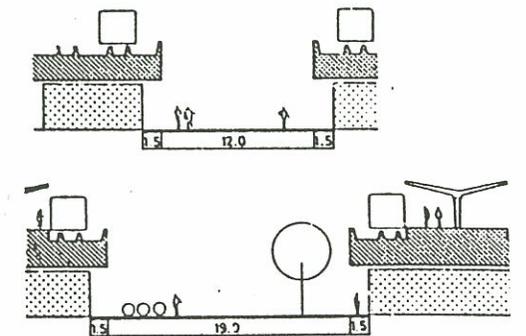
都市計画道路



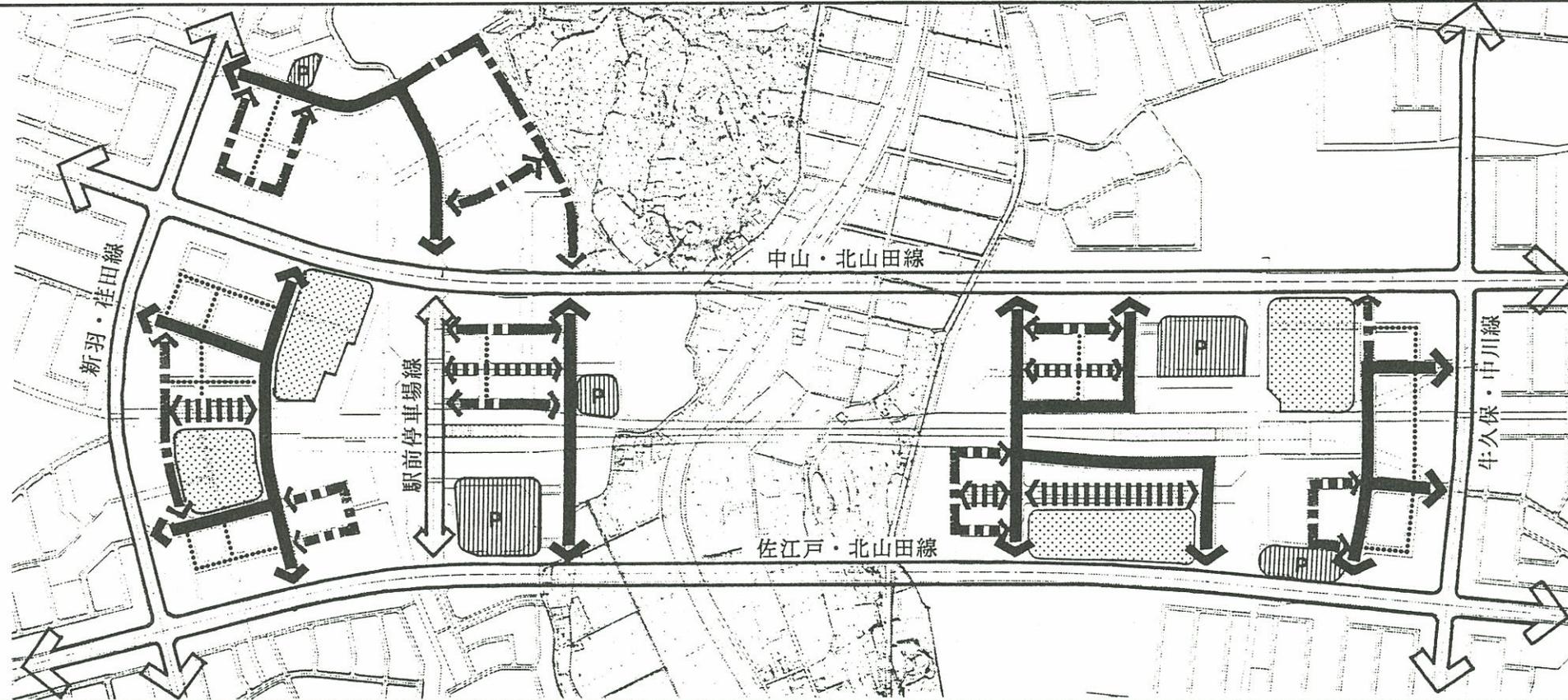
地区内道路



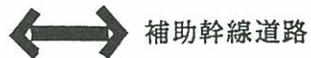
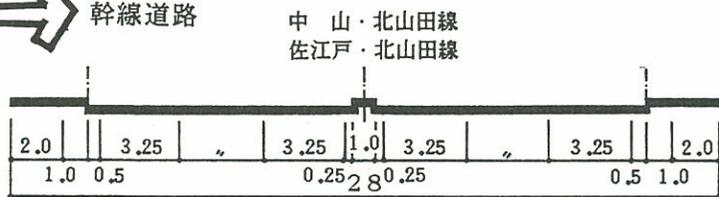
ショッピングコリダー



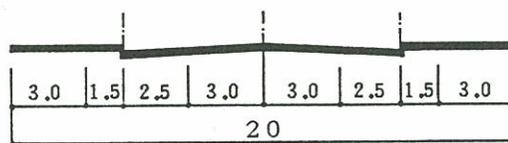
道路計画図



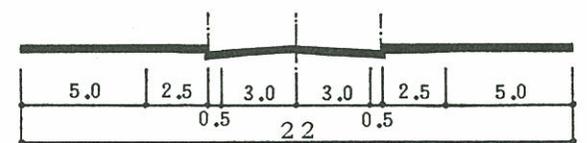
幹線道路



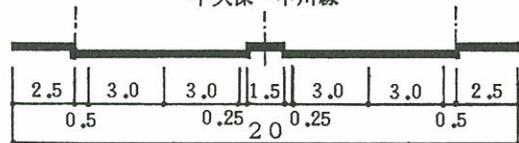
補助幹線道路



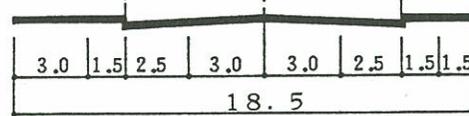
シンボル道路(A)



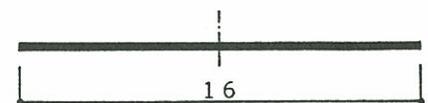
新羽・荏田線
牛久保・中川線



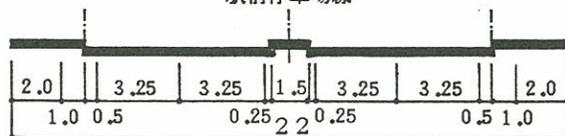
(鉄道高架・地域体育館沿い)



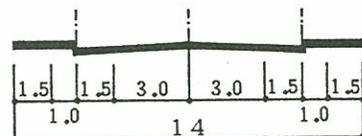
シンボル道路(B)



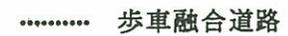
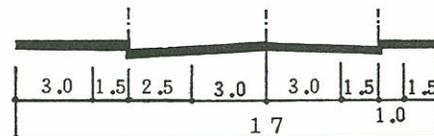
駅前停車場線



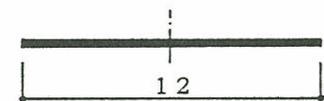
区画道路



(1地区, 中山・北山田線接続部)



歩車融合道路



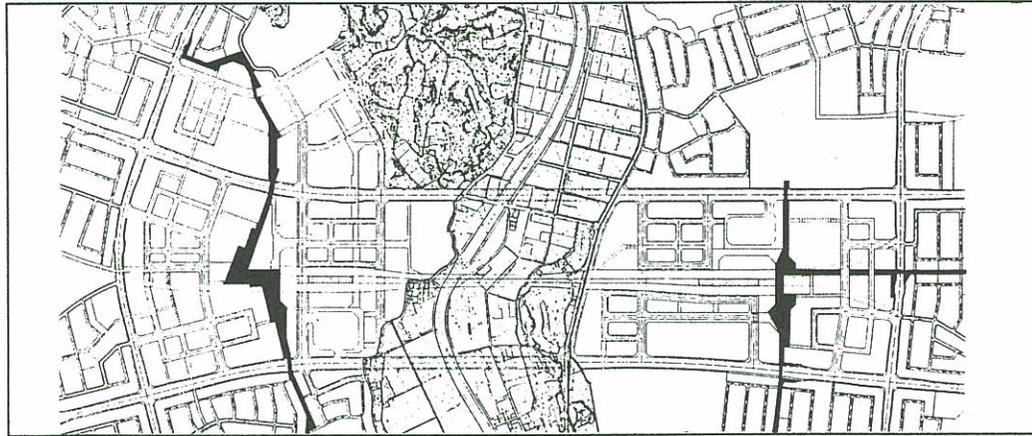
3-2 歩行者系ネットワーク

1. 計画の基本的考え方

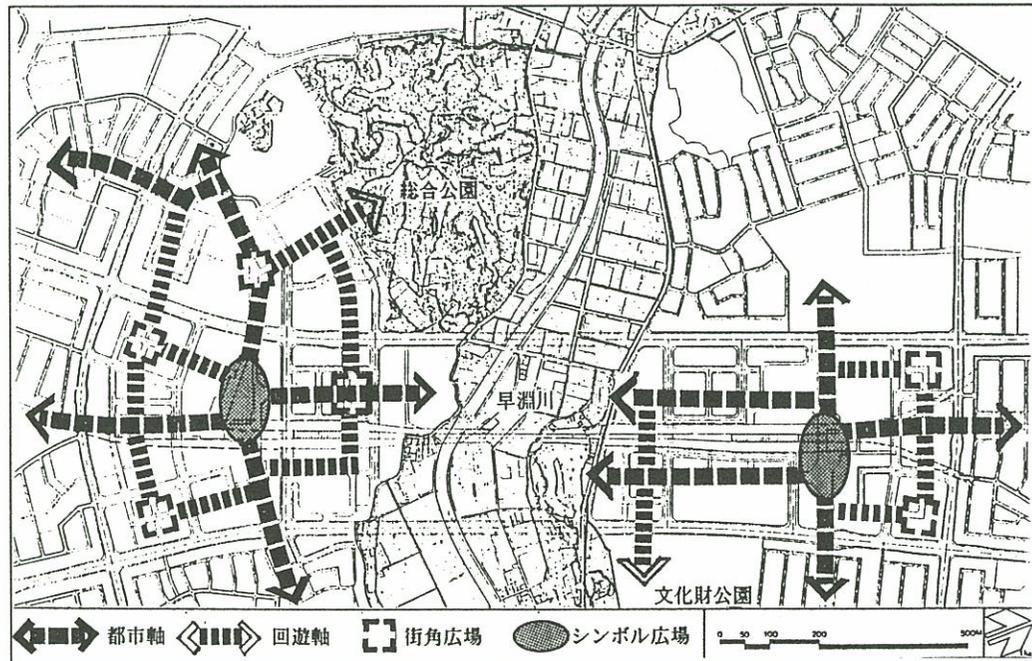
歩行者専用道路を含めた中での歩行者動線のネットワークは、次のような基本的考え方で計画する。

(1) 現計画における基本的考え方の踏襲

①都市計画決定部分は、原則として変更しない。



②現計画における歩行者専用道路部分は、修正計画においても「都市軸」「回遊軸」として位置付け、歩行者系のネットワークを図る。



③地下鉄3号線と4号線の間設けられ、1・2地区を結ぶ歩行者用通路「ショッピングコリダー」は、当面は整備対象としないが、将来の対応が可能ないようにその用地（空間）はリザーブしておく。

- *-1 将来的には、1・2地区間の開発整備に際して非常に重要な要素となる。
- *-2 現段階においては、用地そのものが確保されている訳ではなく、3・4号線の間空間を確保することが重要である。

(2) 多様な歩行者空間を形成する。

現計画のような歩行者専用道路による画一的なネットワークの考え方を改め、シンボル道路、歩車融合道路等多様な歩行者空間を形成する。

また、計画が担保できる大規模街区にあっては、宅地内ペデを設け建築と一体化した歩行者空間を形成する。

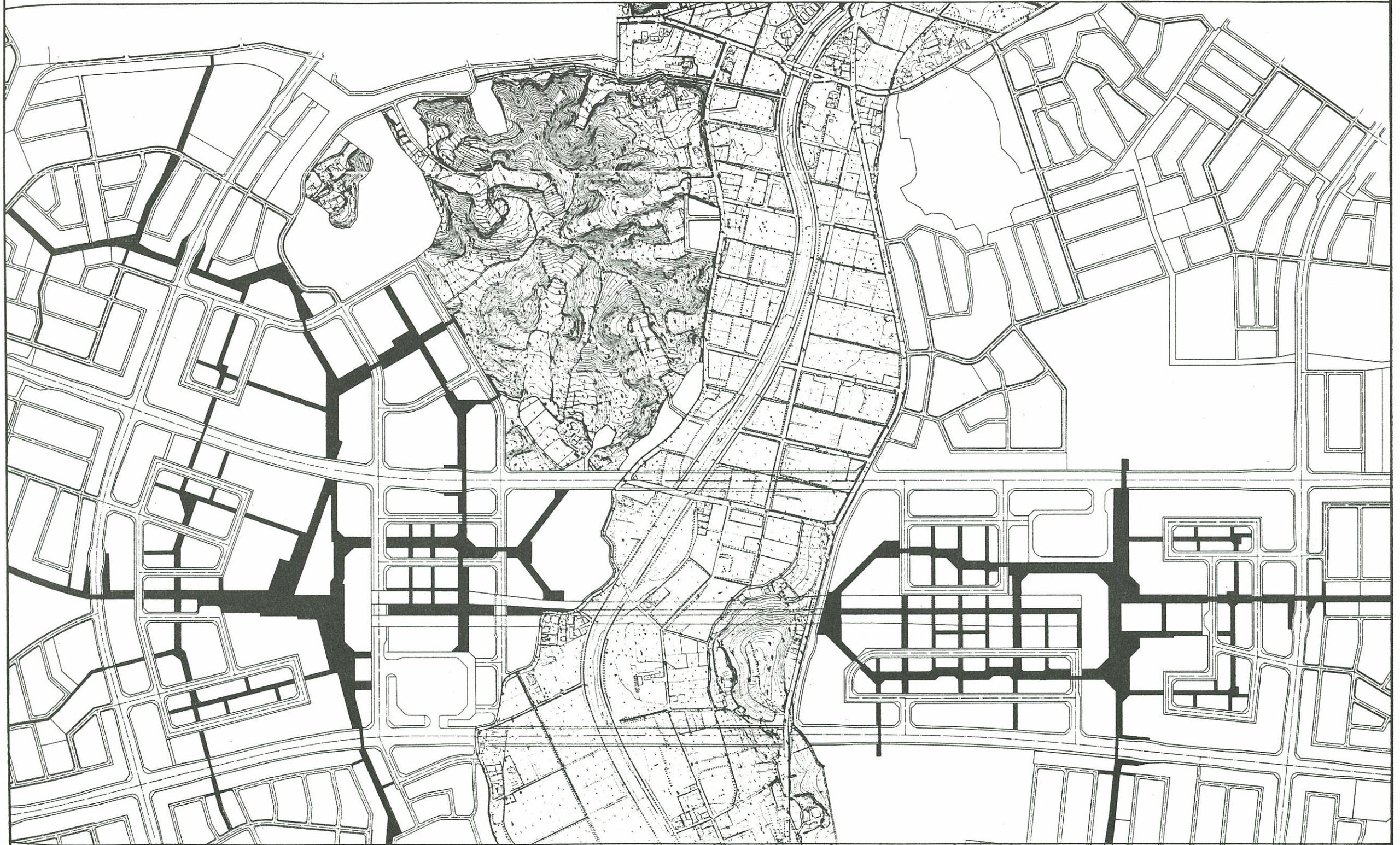
(3) 一般道路部における歩行者系機能の充実を図る。

- 1) 幹線道路における歩行者系機能を見直し、歩道幅員を3.0mに拡幅する。
- 2) 緑豊かでゆったりした歩行者空間を形成するために、全ての道路に植栽を施す。

(4) 歩行者専用道路幅員を見直す

- 1) 必要以上の広幅員による沿道宅地の隔絶という弊害を考慮し、歩行者専用道路の幅員を適正な規模に修正する。
- 2) 地下鉄3号線と4号線の間にあるショッピングコリダーの幅員は1・2地区同一の幅員とする。

■ 歩行者専用道路計画図【現計画】



歩行者専用道路

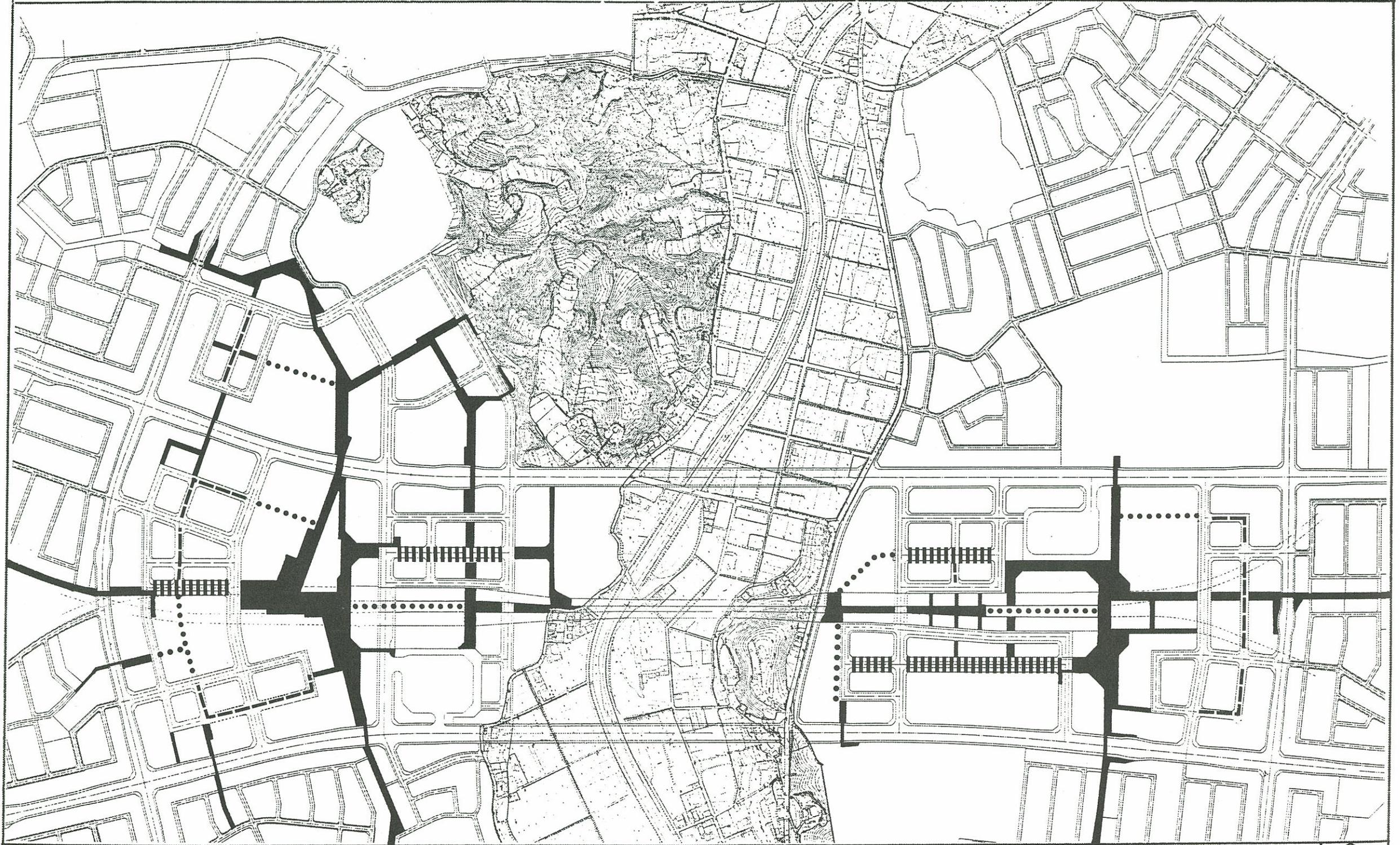


0 50 100 200

500 M



■ 歩行者専用道路及び歩行者系ネットワーク



- | | |
|---|--|
|  歩行者専用道路 |  歩車融合道路 |
|  シンボル道路 |  宅地内ペデ |

0 50 100 200

500M



【参考資料】

1. 道路幅員等による容積制限等の影響

道路計画修正後の道路幅員等と法定容積の制限の関係は、建築基準法上次のように整理される。

①前面道路幅員による容積率制限（法52条第一項）

- ・法定容積率600%まで建築可能にするためには、前面道路幅員は10m以上必要である。

* 法52条第一項：容積率=前面道路幅員×6/10

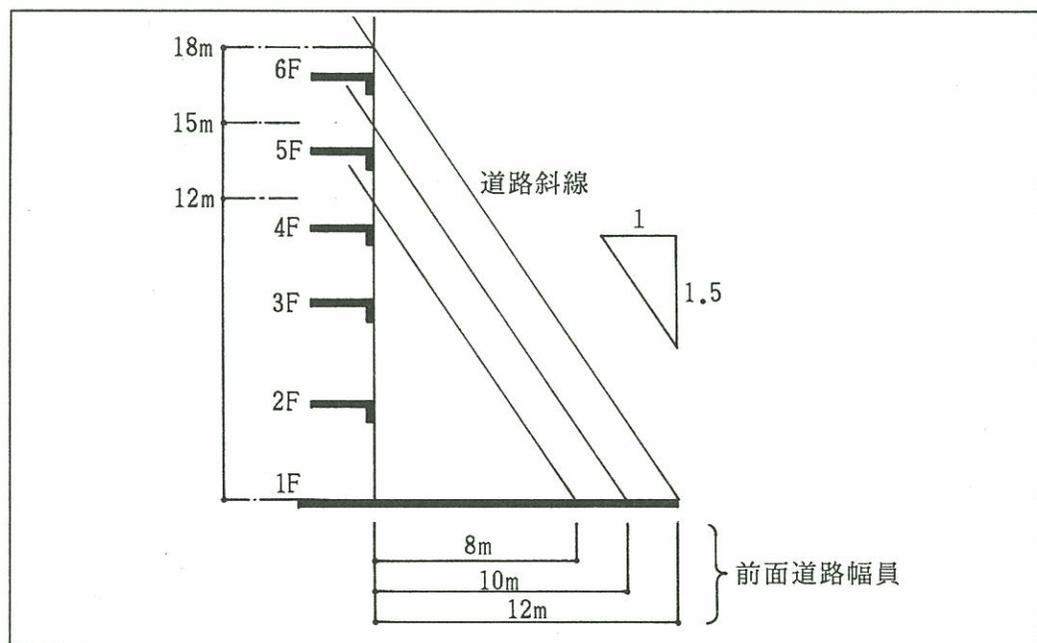
②道路斜線制限（法56条第一項1号）

- ・沿道に面する部分の建物高さ（階数）の限度は以下の通りである。

道路幅員	8m	10m	12m	15m
建物高さ	12m	15m	18m	22.5m
建物階数	3階程度	4階程度	5階程度	7～8階

* 1、2階部分を4m、3階以上を3mとし、階数を想定した。

- ・沿道敷地規模等もあり一概には言えないが、都心型のショッピングモールづくりを目指すのであれば最低でも4～5階程度は建築可能な幅員とすべきである。



2. ショッピングモール事例

名称	幅員(m)	延長(m)	用途・容積	沿道建物階数	D/H
渋谷センター街	10	160	商業、80/800	3～5階主体	1:1.5
元町通り	11.5 (歩3.0)	600	"、80/500	3～4階主体	1:1.5
八王子北口SM	12.0	500			
イセサキモール	15	400	"、80/700	3～5階主体	1:1以上
銀座並木通り	15 (歩3.5)	1,000	"、80/800	7～9階主体	1:1.6
紅谷バルロード	15	175		3～4階主体	1:1以上
横浜馬車道	16 (歩4.5)	400	"、80/700	4～5、8階主体	1:1以上
渋谷公園通り	20 (歩4.0)	700	"、80/700	7～9階主体	1:1以上
東急本店通り	20 (歩4.0)	700	"、80/700	5～8階主体	1:1.2
表参道	35 (歩7.0)	1,000	商業、近商 80/500、400	5階主体	1:0.5

* D/H：道路幅員（D）と建物の高さ（H）との関係を分析した。一般的に、1:0.3～1が適度に囲まれた空間で快適に感じられ、1:2を越えると極度に閉鎖的な空間に感じられると言われている。

2. 立体処理部の計画

(1) 立体処理にかかる基本的考え方

①計画位置

次々頁図に示す第1地区：7ヶ所，第2地区：15ヶ所の合計22ヶ所の立体処理部について、立体処理にかかる基本的考え方，処理方式，敷地形状等を計画する。

②基本的考え方

- ・現計画では、立体処理部の斜路は最大12.0%の勾配を前提としているが、修正計画では、老人，身障者等の利用を考慮し、最大6.7%ないし8.0%の勾配とする。
- ・斜路の設計は、身障者の利用が想定される部分については全て身障者対応の設計指針（横浜市）によるべきであるが、1)公共用地の増大（減歩率の増加）2)街並み景観との調和等を考慮して、「都市軸」と「回遊軸」によってその扱いを異なるものとする。

【都市軸】

- ・車椅子、自転車・乳母車等の利用も想定し、勾配6.7%のスロープと階段をセットで設ける。

*-1 ただし、駅舎に隣接する部分は、宅盤設定上高低差が大きく、利用者の負担が大きいきばかりでなく、物理的にも長大なスロープとなるため、駅舎内のEV，エスカレータ等により身障者用の動線は確保されることとし、スロープは設けず、階段のみとする。

*-2 UTとDTの境界部分については自転車利用は考えず、階段のみとする。

- ・シンボルロードの起終点等の景観ポイントとなる部分については、景観デザイン等に充分考慮した構成とする。

【回遊軸】

- ・乳母車・自転車等の利用を想定し勾配8.0%のスロープと階段をセットで設ける。

【共通】

- ・都計道に関わる部分については、都計道上部の動線とは別に都計道レベルからの動線も確保する。

- ・バス停周りのスロープ構成は、第2地区新羽・荏田線沿いの既存スロープ構成に合わせ、道路に沿わせる構成とする。

*-1 なお、バス停周辺の賑わい性確保や沿道敷地の使い勝手を考慮し、道路と直角方向にスロープを構成する案も考えられることから、別途検討しておく。

③技術基準等について

- 1)斜路勾配等――「福祉の都市環境づくりマニュアル」（横浜市）*A
「立体横断施設技術基準」（建設省）*B
「道路構造令」*C
- 2)階段等――「横浜市北部新都市第一地区及び第二地区土地区画整理事業道路設計指針」*D
(住宅・都市整備公団 港北開発局)

④基本寸法

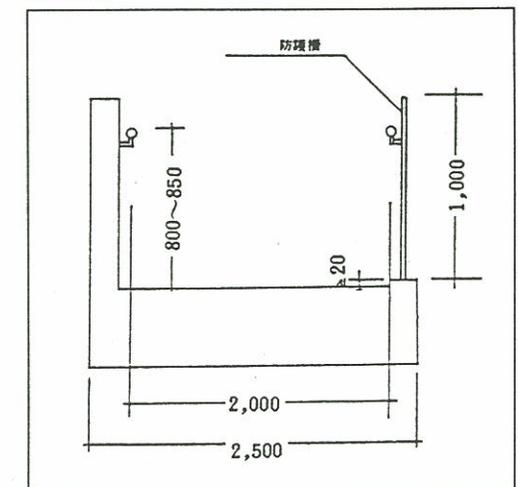
【スロープ】

a)幅員――【都市軸】：設計寸法 2,500mm *B

【その他】：同上*B

(車椅子及び自転車のすれ違いを考慮して、内法 2,000mmに設定)

【幅員】



b) 勾配 --- [都市軸] : 6.7% (1/15)

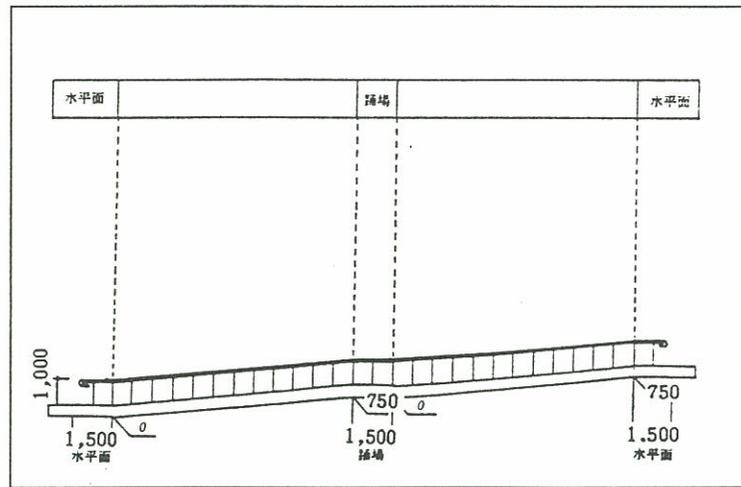
・ただし、高低差750mm毎に1,500mm以上の水平面（踊場）を設ける。

また、始終点にも1,500mm以上の水平面を設ける。*A

[その他] : 8.0% *C

(水平面の設置については特に規定がない。)

[勾配]



c) 建築限界 --- 全幅員に対して高さ2.5m以上確保する。*C

[階段]

a) 幅員 --- 2,000mm以上 *D

b) 蹴上げ --- 150mm

踏み面 --- 300mm *D

c) 踊場 --- 高さ3,000mm以内に1,500mm以上の踊場を設ける。

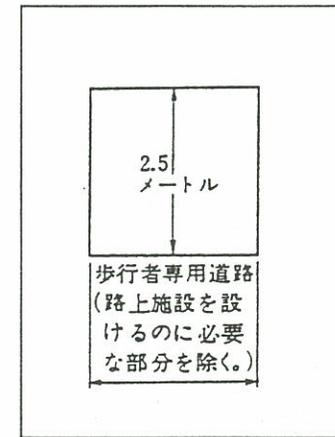
7,000mmを超える場合には3,000mm以内毎に1,500mm, 3,000mm以上の踊場を交互に設ける。*D

[歩行者通路]

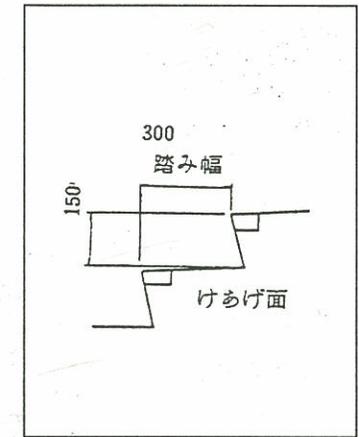
a) 幅員 --- スロープ同様2,000mm以上 *B

b) 勾配 --- 8%以下 *C

[建築限界]



[蹴上げ, 踏み面]



[橋梁]

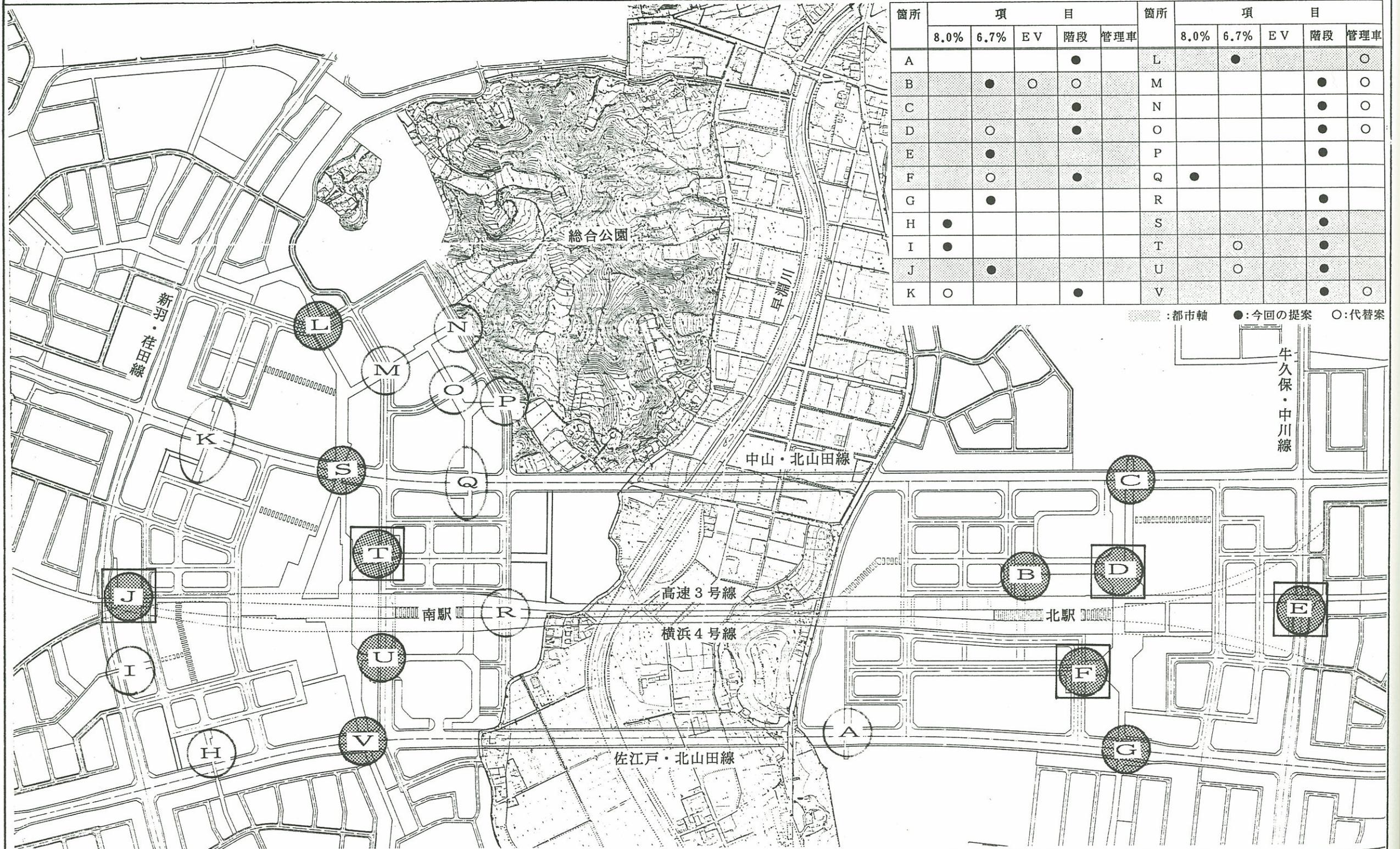
・基本的には現案の幅員を踏襲するが、部分的に修正を加えるものとする。

[管理車両等の進入路] (図参照)

a) 幅員 --- 4,000mm *C (4種4級を想定)

b) 勾配 --- 12% *C (小区間に限定)

■ 立体処理の計画位置



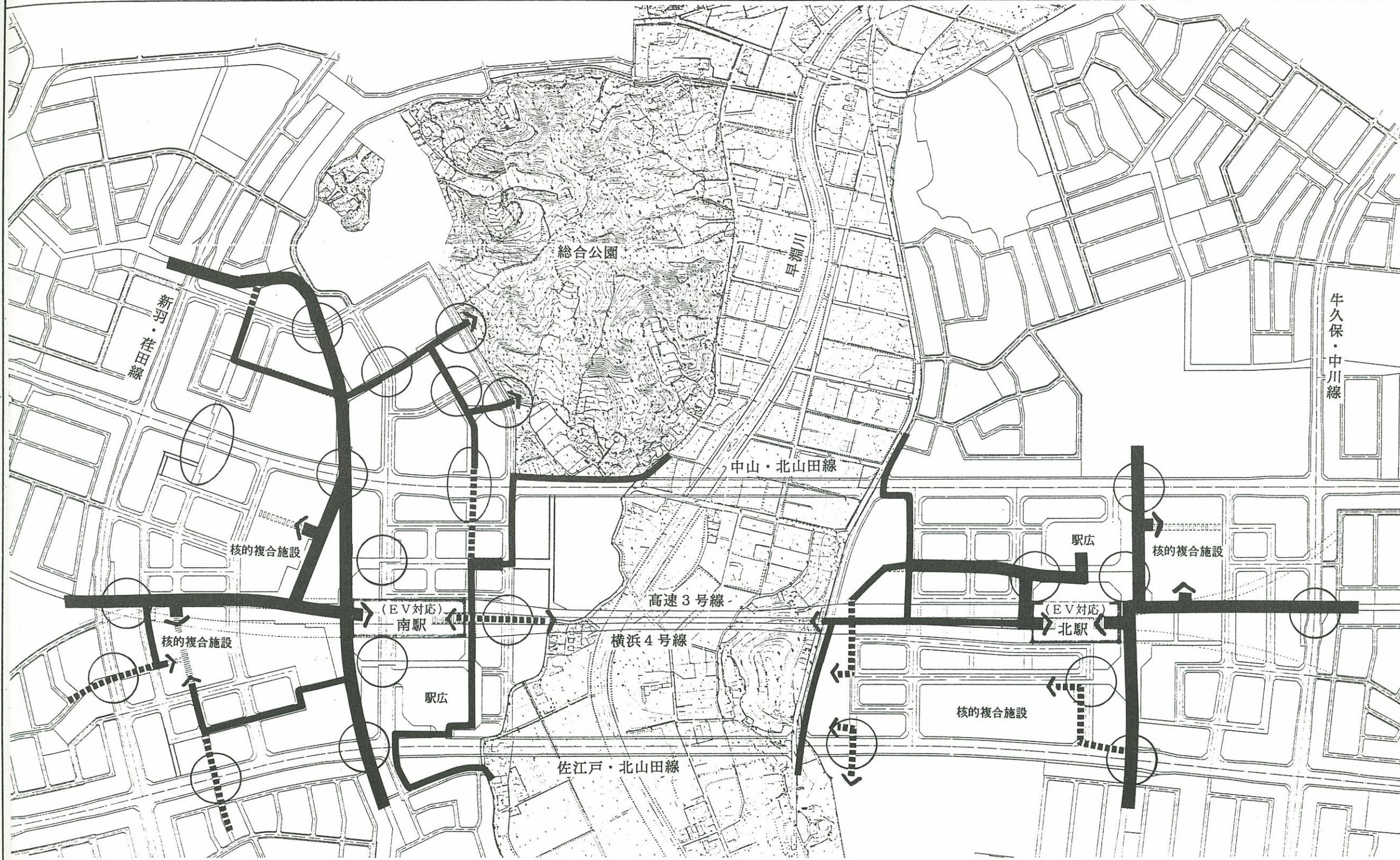
箇所	項目					箇所	項目				
	8.0%	6.7%	EV	階段	管理車		8.0%	6.7%	EV	階段	管理車
A				●		L		●			○
B		●	○	○		M				●	○
C				●		N				●	○
D		○		●		O				●	○
E		●				P				●	
F		○		●		Q	●				
G		●				R				●	
H	●					S				●	
I	●					T		○		●	
J		●				U		○		●	
K	○			●		V				●	○

●: 都市軸 ●: 今回の提案 ○: 代替案

都市軸
 その他
 景観重視ポイント



■ 車椅子動線ネットワーク



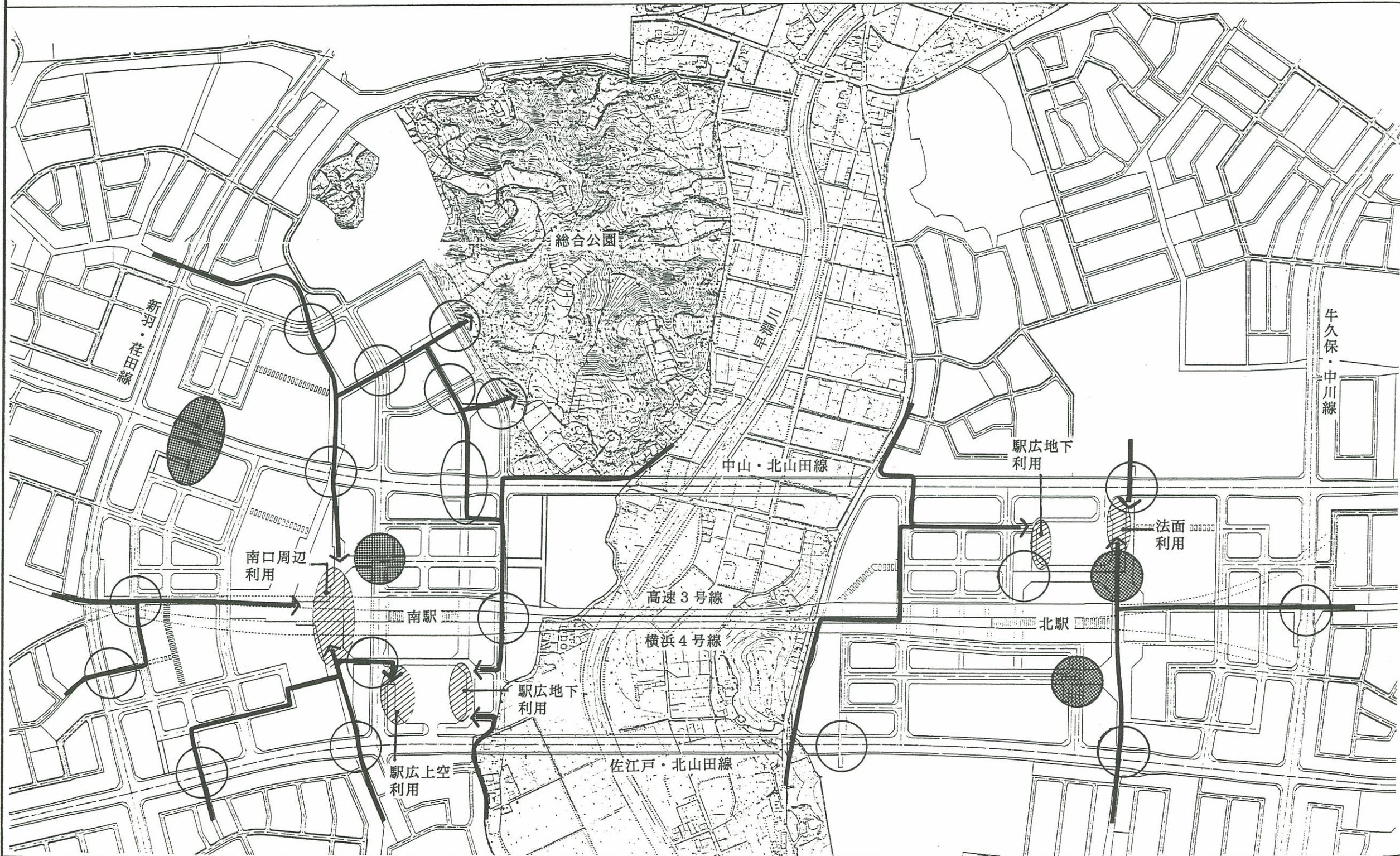
6.7%以下勾配
 かつ都市軸

6.7%以下勾配

8.0%以下勾配



■ 自転車等動線ネットワーク



自転車・乳母車動線
 歩行者のみ
 駐輪場候補



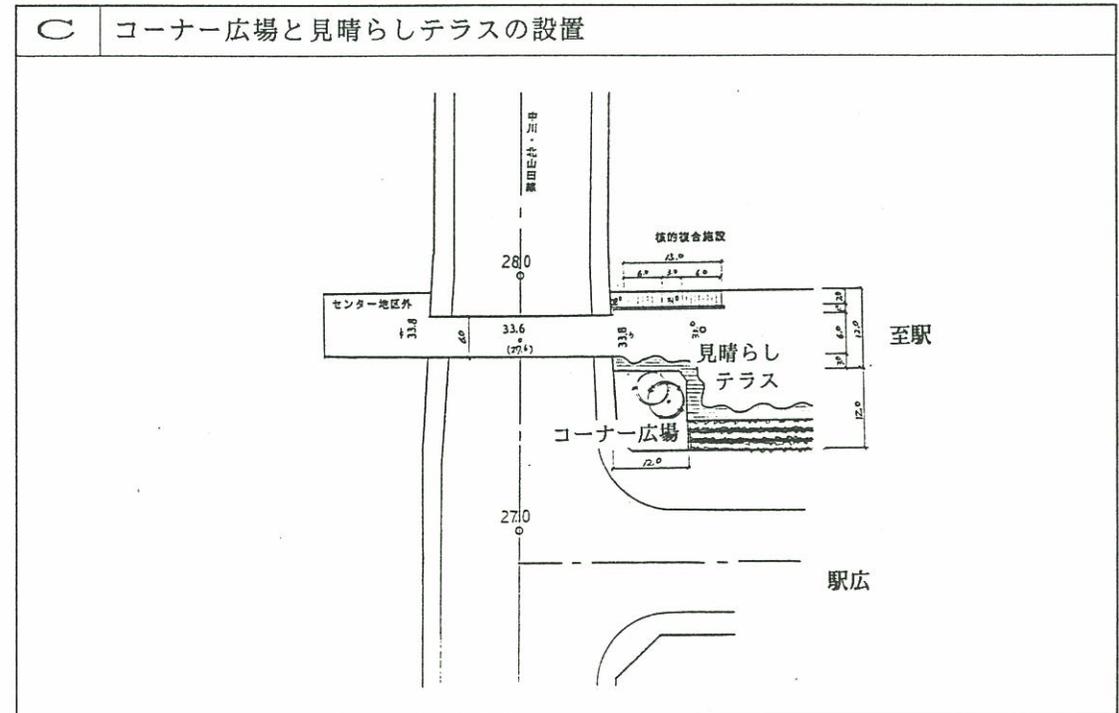
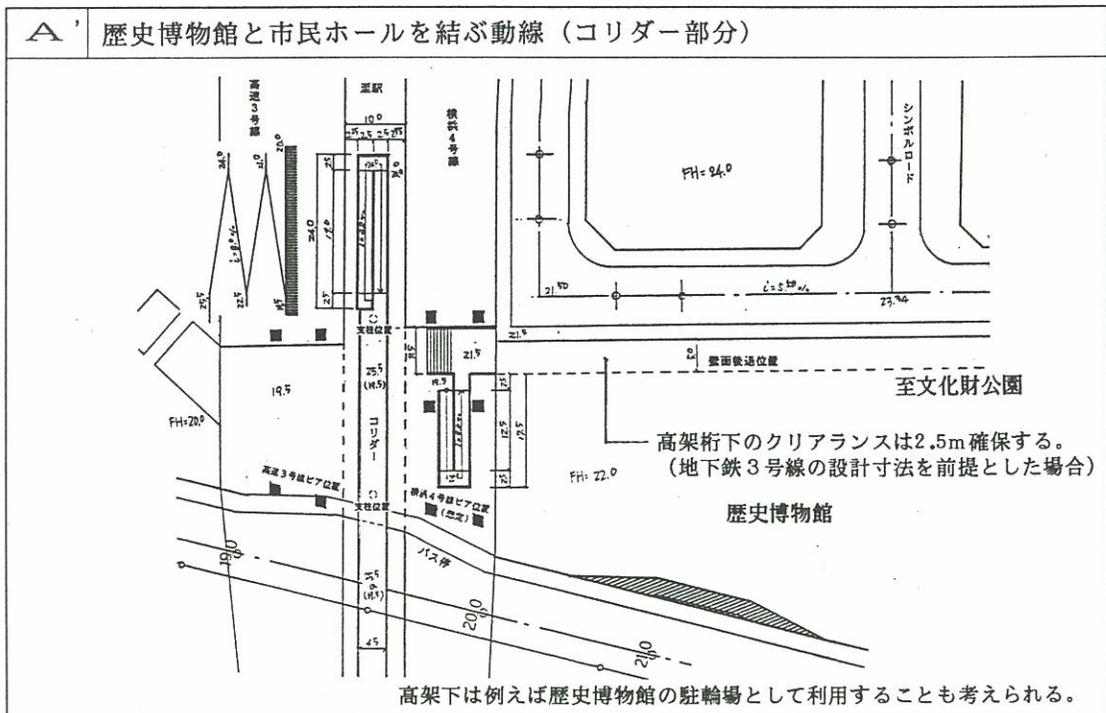
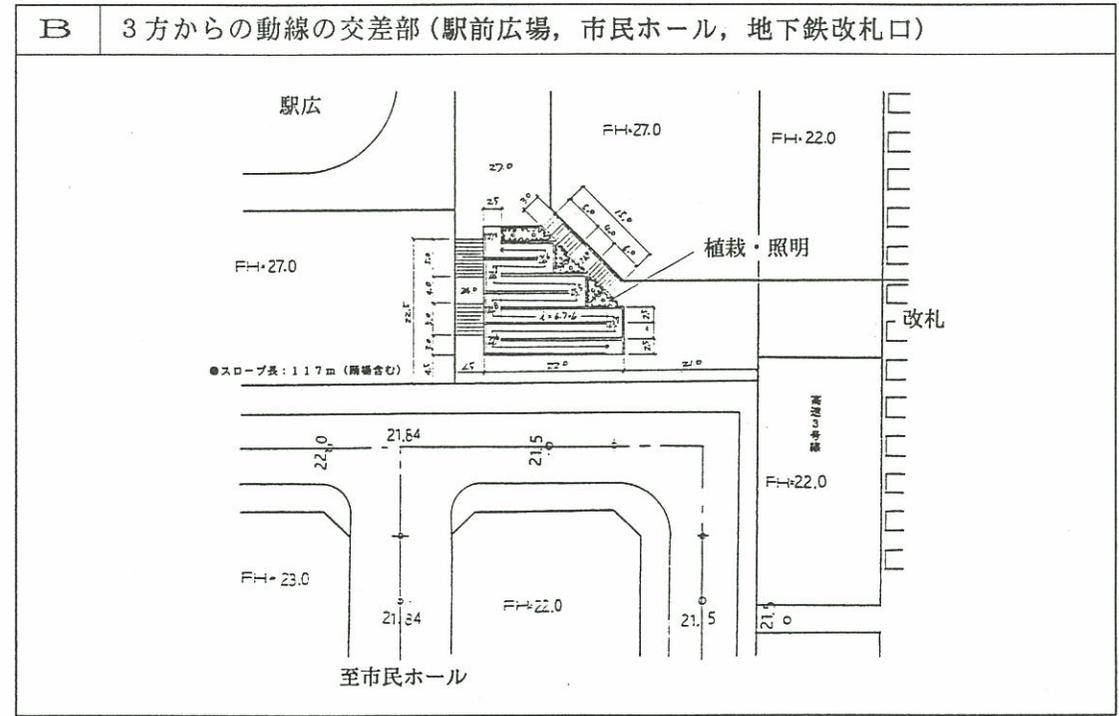
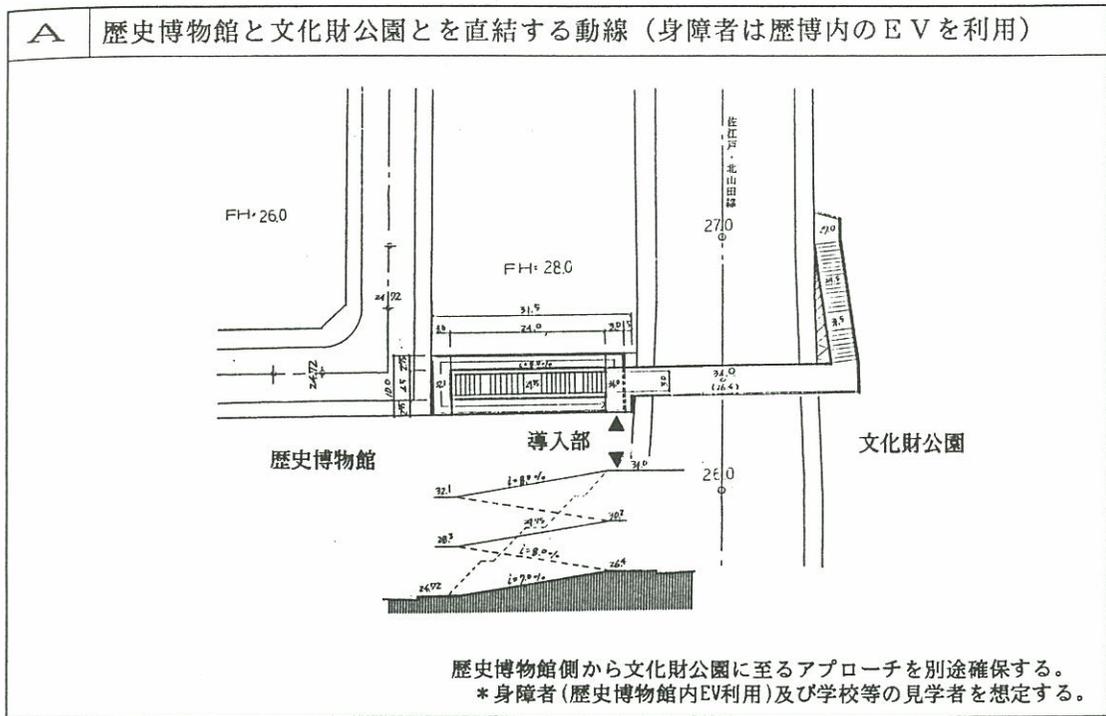
(2) 立体処理部の総括的整理

検討箇所	性格・役割	検討内容・留意点	評価等	
1 地	A	<ul style="list-style-type: none"> 歴史博物館と地区外の文化財公園を連絡する施設間の連絡通路的な性格が強い。 半公共的な動線といえる。 	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子は、歴史博物館内のEVまたはエスカレータで対応し、階段のみについて検討する。 別途佐江戸・北山田線と地区内をつなぐアプローチ動線を設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：階段のみ設置。 ・あえて公共施設として整備する必要性は低いと思われる。
	B	<ul style="list-style-type: none"> 北駅南口と駅広とを結ぶ主要動線であり、景観的にも重要な場所である。(都市軸) ・南口と市民ホールに至る歩行者動線がメインとなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・6.7%スロープをメインに検討する。 ・駅広側からダウンタウン(市民ホール)に至る視線を通す。 ・南口からのアイストップに位置するため、レベル差を活かしたシンボリックなものにする。 ・駅舎の西側の公団用地と南側道路との接道部を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：ブリッジでDTと連絡しているため、階段のみ設置。 ・駅広と市民ホールを直接結ぶ軸線上にあり、駅広からの車椅子の利用も想定される。 ただし、スロープが過大となり、景観的に工夫が必要であろう。
	C	<ul style="list-style-type: none"> ・北駅北口と地区外を結ぶ位置にあり、核的複合施設に接するため、比較的アクティビティが高い。(都市軸) 従って、開放的な空間形成が求められる。 ・南側の法面の利用効率は低く、この有効利用が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ペデから中川・北山田線に下りる階段のみ検討する。 ・法面とペデを一体利用することにより広場的空間形成をする。 より広場的空間形成をする。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：12%のスロープと階段を設置。 ・ペデと法面との一体活用が課題となる。 (例えば、法面に公的な駐輪場を設けることも考えられる)
	D	<ul style="list-style-type: none"> ・北口・駅広・核的複合施設の3点を相互に結ぶ結節部に位置する。 第1地区においてアクティビティが高い場所であり、第1地区の“顔”に相応しい演出が求められる。(都市軸) ・駅前歩行者広場の一部としての役割も担う。 ・駅広側からの景観上のポイントとして重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段をメインに検討する。 ・北口(都市緑地)側から駅広に至るビスタを意識したデザインとする。 ・広い空間と高低差を利用し、階段を意識的なデザインにしたシンボリックな空間形成とする。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：12%スロープと階段を設置。 ・UTからDTへの自転車、車椅子利用は、駅舎、代替ルートより対応可能である。 ・大空間であり、比較的制約も少ないことから、ダイナミックな空間形成が可能であるため、更にデザインの側面から追及すべきであろう。
	E	<ul style="list-style-type: none"> ・センター地区北端部にあり、地区外からのアプローチ動線である。 北側のゲートとしての性格が強い。(都市軸) ・センター地区で最も標高が高い地点であり、それを活かした演出が求められる。(駅へのビスタが通る) 	<ul style="list-style-type: none"> ・6.7%スロープをメインに検討する。 また、牛久保・中川線と地区内を結ぶ歩行者通路を設ける。 ・ブリッジ上から北駅方向を望むテラス的なスペースを設ける。 ・隣接施設との関係に留意し、踊場の位置・高さを設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：バス停側は12%スロープと階段を設置。 駅側はブリッジ構成となっているため、階段のみ設置。 ・施設のバス停側がスロープにより50mにわたって覆われてしまう。
	F	<ul style="list-style-type: none"> ・北口とシンボルロード・核的複合施設を結ぶ主要動線である。 ・歴史博物館側からビスタが通り、景観上重要なポイントである。 相応しい演出が求められる。(都市軸) 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段をメインに検討する。 ・シンボルロードからの景観を重視したデザインとする。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：ペデ内に12%スロープ・階段を設置。 ・車椅子や乳母車等は駅舎内を利用し、自転車等は代替ルートにより対応可能である。
	G	<ul style="list-style-type: none"> ・駅北口と東側住宅地を結ぶ動線であり、生活動線としての性格が強い。(都市軸) 	<ul style="list-style-type: none"> ・6.7%スロープをメインに検討する。 ・地区外に至るスロープと隣接する施設との関係に留意し、踊場の位置及び規模を設定する。 ・出来るだけ施設の開口部を大きくとる。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：12%スロープと階段を設置。 ・スロープのため施設の開口部が制限される。
2 地 区	HI	<ul style="list-style-type: none"> ・第2地区東南部とセンター地区外を結ぶ動線である。 ・住宅地との結びつきの強い生活動線として位置付けられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・8.0%スロープ及び佐江戸・北山田線と地区内を結ぶ歩行者通路について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：宅盤で受けているため、スロープ、階段はない。
	I	<ul style="list-style-type: none"> ・第2地区南東端部とセンター地区外を結ぶ動線である。 ・核的複合施設との結びつきが強い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・8.0%スロープ及び新羽・荏田線と地区内を結ぶ歩行者通路について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：12%スロープのみ設置。

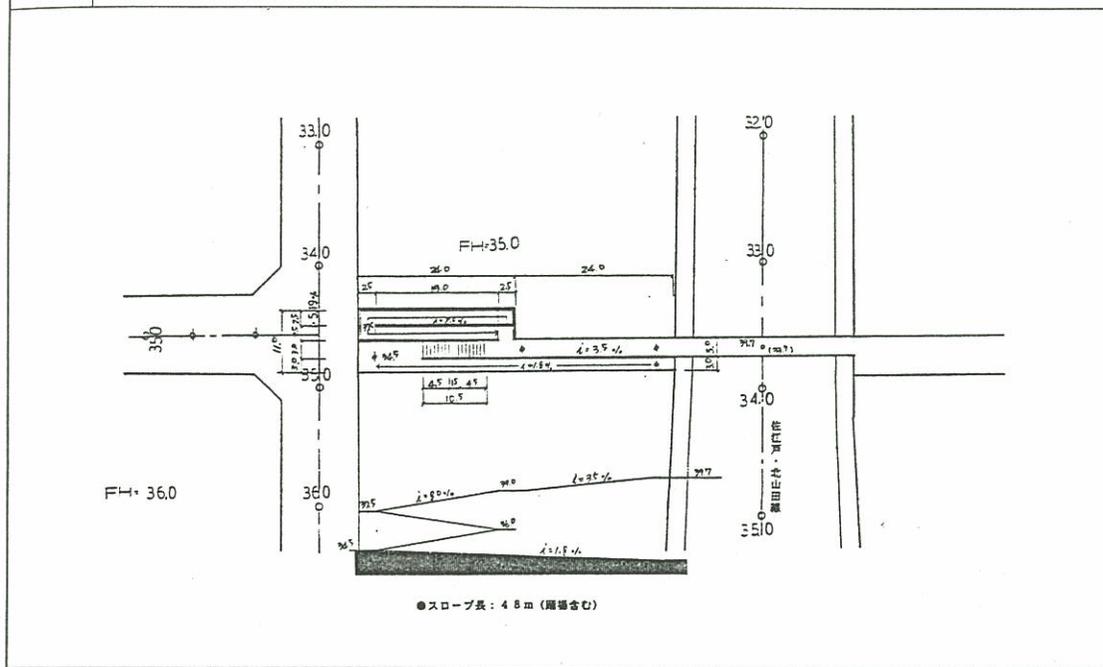
検討箇所	性格・役割	検討内容・留意点	評価等	
2	J	<ul style="list-style-type: none"> ・南駅南口から続くシンボルロードと地区外を結ぶ主要動線である。(都市軸) ・駅前から南方へ抜けるビスタのアイストップに位置し、景観上重要なポイントである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・6.7%スロープをメインに検討する。 ・核的複合施設の南西端部に位置しており、ブリッジとの連絡に留意した歩行者溜り・踊場の位置と高さを設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：ペデ内に12%勾配のデッキをかけ処理している。 ・ブリッジからの階段をシンボルロード両側に下ろすことや北側の階段を施設内で受けを設けることも考えられる。
	K	<ul style="list-style-type: none"> ・第2地区の南西部に位置し、東西両ゾーンを結ぶ動線である。 ・居住者以外通行はごく限られるため、日常的な交通量は比較的少ないと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段をメインに検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：12%勾配のスロープ構成、都計道へ降りる階段を別途設置。 ・車椅子、自転車等は北側のペデにより対応する。
	L	<ul style="list-style-type: none"> ・緑道に接し、かつ北西部に総合公園を擁する自然系資源に富んだゾーンとの接点(ゲート)である。(都市軸) 	<ul style="list-style-type: none"> ・6.7%スロープをメインに検討する。 ・行政関連施設ゾーンへ管理車両用の進入路を設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：ペデ内に12%勾配のデッキをかけ処理している。階段も設置 ・ペデ用地を有効に活用したスパイラル状のスロープにより対応する。(つづら折れの閉塞感を軽減する)
	M	<ul style="list-style-type: none"> ・南口から総合公園に至る動線である。 ・ブリッジは、管理車両の通行を想定している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段のみ検討する。 (* 身障者のペデと補助幹線間の行き来はごく僅かで、かつ、ペデレベルの施設展開が主体と考えられるため) 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：階段のみ設置。(修正案も同じ構成)
	N	<ul style="list-style-type: none"> ・Mから続き、総合公園に至る動線である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段のみ検討する。(* 同上) 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：同上
	O	<ul style="list-style-type: none"> ・北口から総合公園に至る動線である。 ・ブリッジは、管理車両の通行を想定している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・同上(* 同上) 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：同上(管理車両用アプローチ道路併設)
	P	<ul style="list-style-type: none"> ・北口から総合公園に至るショートカットの動線である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段のみ検討する。(* 同上) 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：Mと同様、階段のみの処理となっている。
区	Q	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停を擁し、駅北口と西側ゾーンをつなぐ結節部である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・8.0%のスロープ及び中川・北山田線と地区内(駅北口)を結ぶ歩行者通路について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：宅盤で受ける構成となっているため、階段のみ設置。 バス停側は、中・北線に平行して12%勾配のスロープを設置 ・バス停に面して長大なスロープが構成されるため、道路側の景観として問題があると共にバス停周りは賑わい性が乏しい空間となる。
	R	<ul style="list-style-type: none"> ・高速3号線と横浜4号線の高架に挟まれた部分である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・8.0%スロープと階段について検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：ブリッジ構成トっており、道路側に降りる階段のみ設置。
	S	<ul style="list-style-type: none"> ・南口から西側ゾーンに至る主要歩行者動線の結節部である。 ・核的複合施設・総合公園・行政関連施設等の利用者で賑わう。第2地区で最もアクティビティの高い地点である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段のみ設ける。(* 同上) 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：都計道へ降りる階段のみの設置。
	T	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南口とダウンタウンのシンボルロードを結ぶ結節部である。 ・高低差が13mとセンター地区内でUに次いで大きい。(都市軸) ・シンボルロード側からのアイストップにあり、景観上重要な位置にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・階段をメインに検討する。 ・都市緑地とシンボルロードを関連付ける演出をする。 ・隣接施設との関係に留意した踊場の高さや位置を設定する。 ・都市緑地側からシンボルロードに方向への視線を通し、見晴らしテラスを設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：宅盤で受ける構成となっており、ペデ内に12%勾配のデッキを構成するとともに、別途、道路側に降りる階段を設置。 ・自転車、車椅子等は、駅舎内、代替ルートにより対応可能である。 ・シンボルロードからの景観を重視し、デザイン等を更に追及すべきであろう。

検討箇所		性格・役割	検討内容・留意点	評価等
2 地 区	U	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅広と南口を結ぶ結節部である。 ・ 高低差が14mとセンター地区最大である。(都市軸) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 階段のみ検討する。 ・ 駅広側では、施設の2階レベルとの関係性に留意した踊場の高さ等を設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：駅前停車場線、駅前広場へ降りる階段のみ設置。 ・ 自転車、車椅子等の上下移動は駅舎内、代替ルートにより対応可能可能である。
	V	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口とセンター地区外を結ぶ結節部である。(都市軸) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 階段のみ検討する。(* 同上) 	<ul style="list-style-type: none"> * 現案：佐・北線上部のブリッジのみで、階段、スロープは全くない

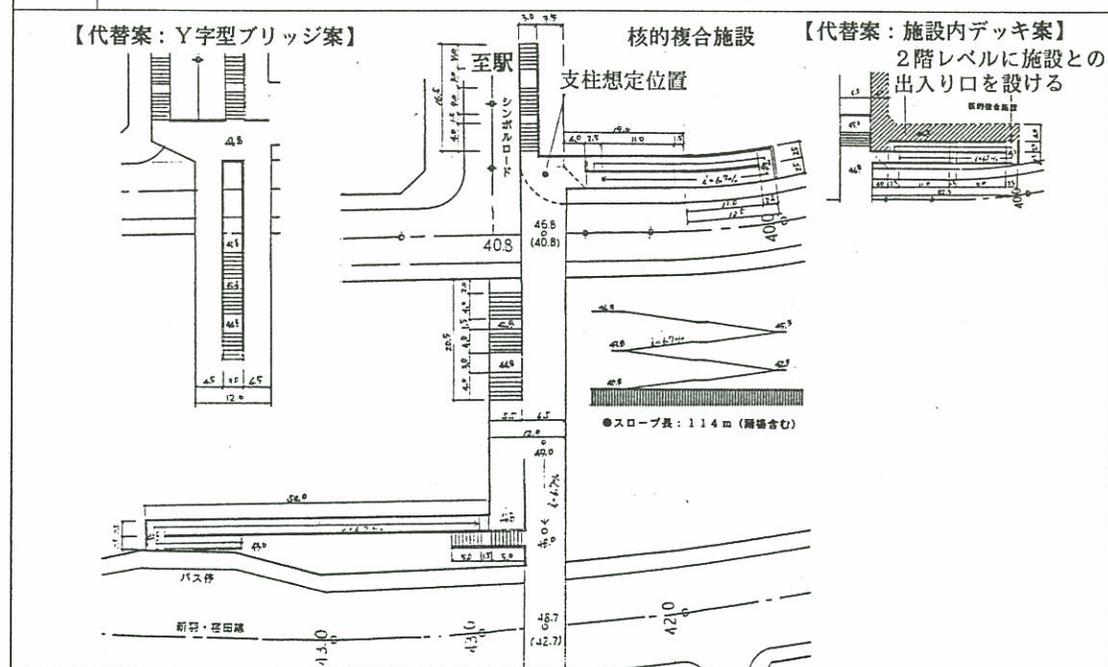
3. 個別立体処理部の計画



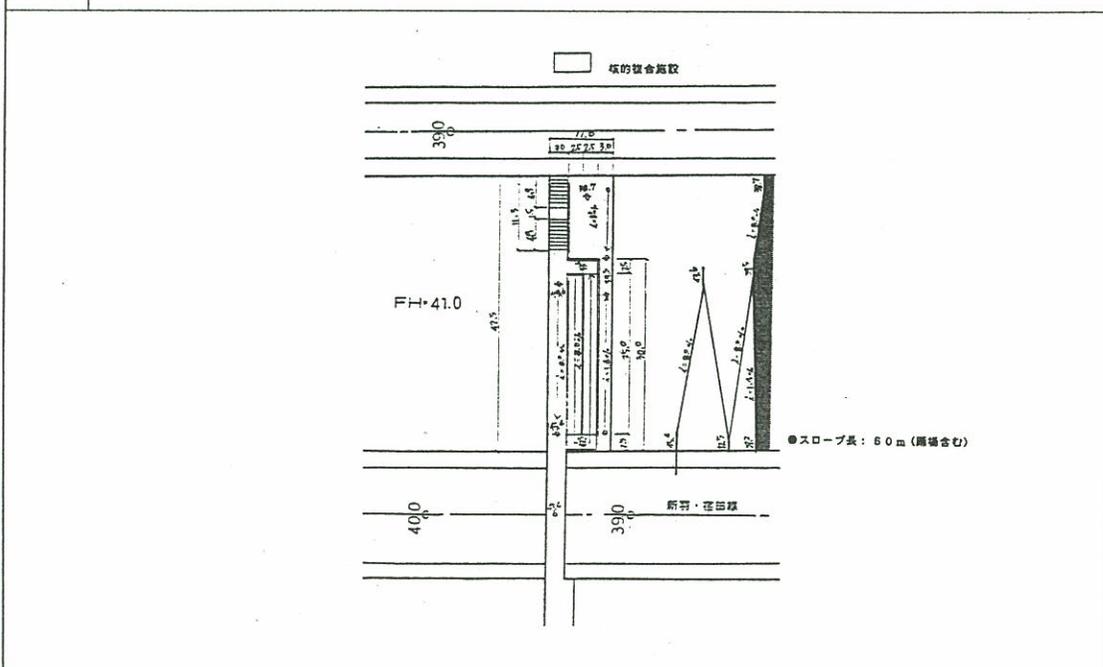
F-I センター地区外へのサブ動線（2地区東側）



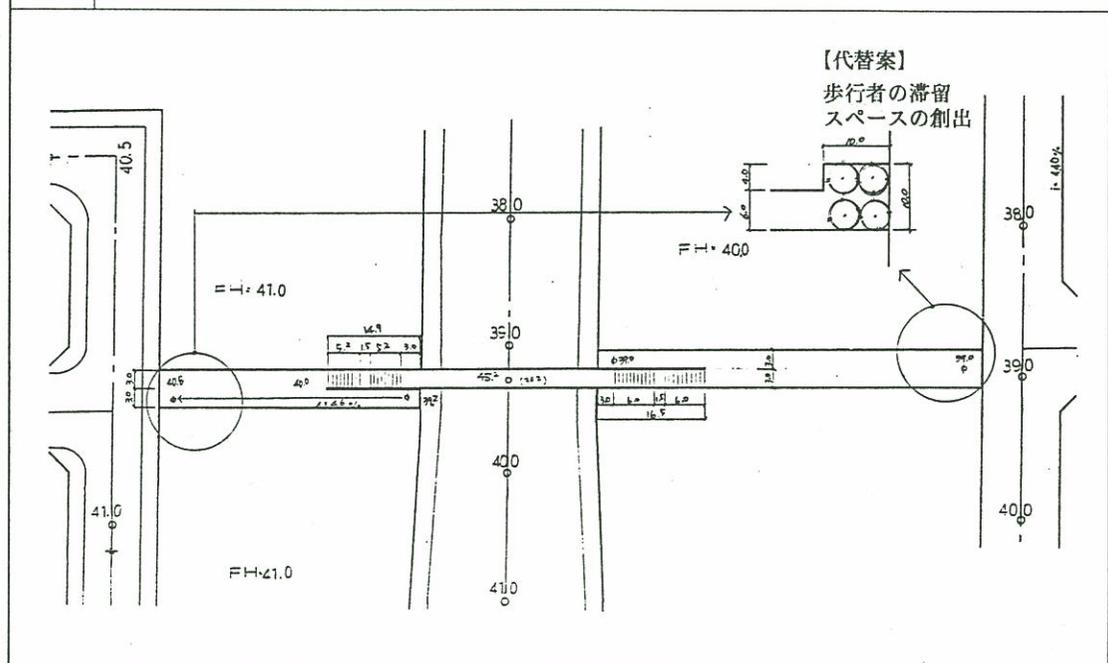
J シンボル道路からセンター地区外に至るメインの動線



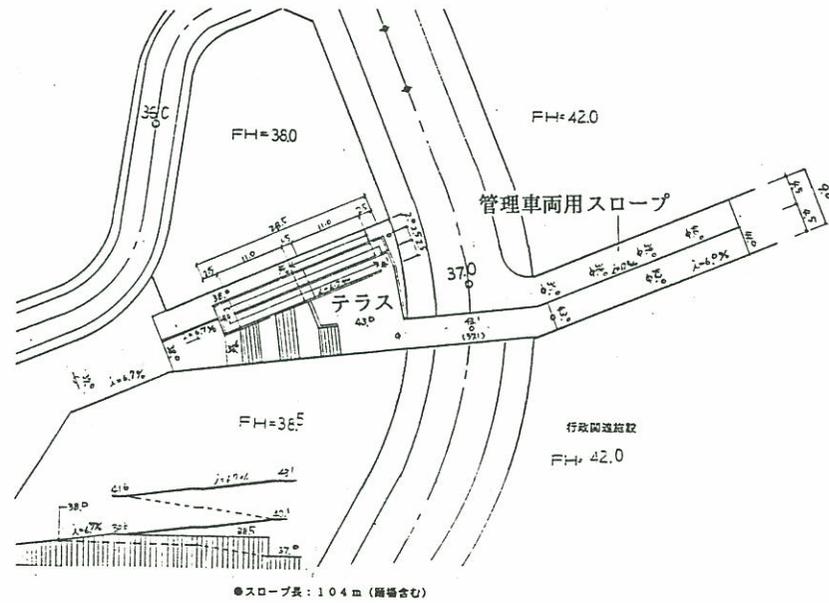
I センター地区外へのサブ動線（2地区南側）



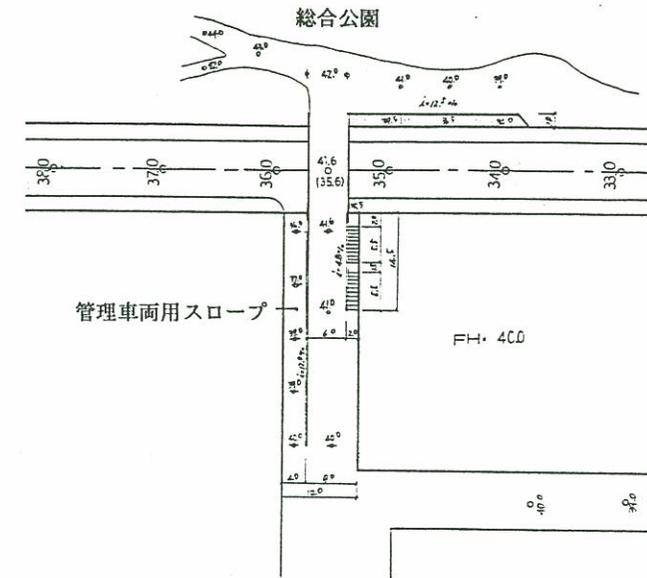
K 2地区の東西両地区を結ぶ動線



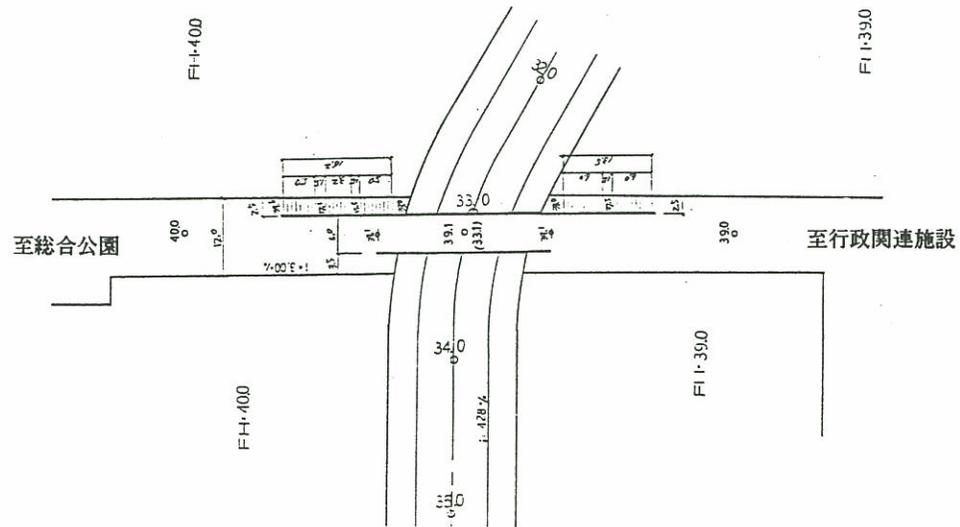
Ⅰ 西方に開ける視界を尊重した見晴らしテラスの設置



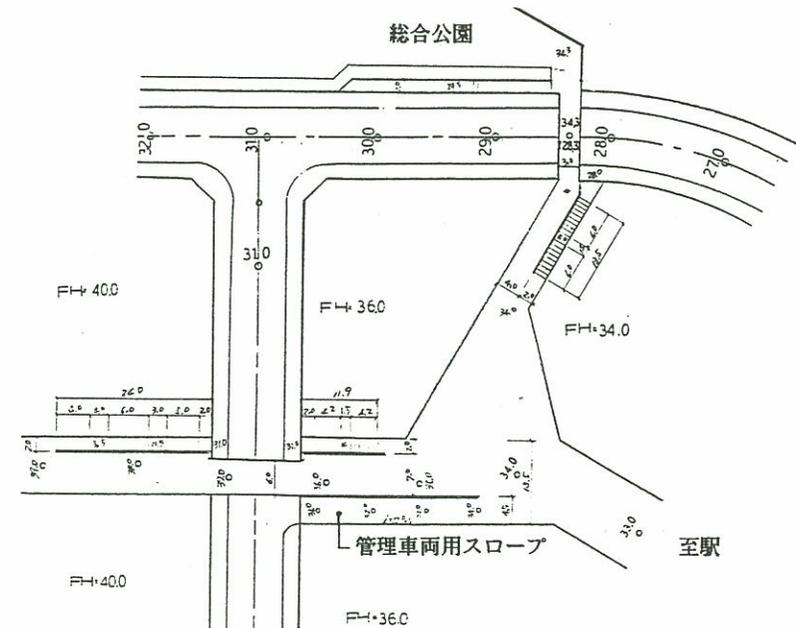
Ⅱ 総合公園へのメイン動線

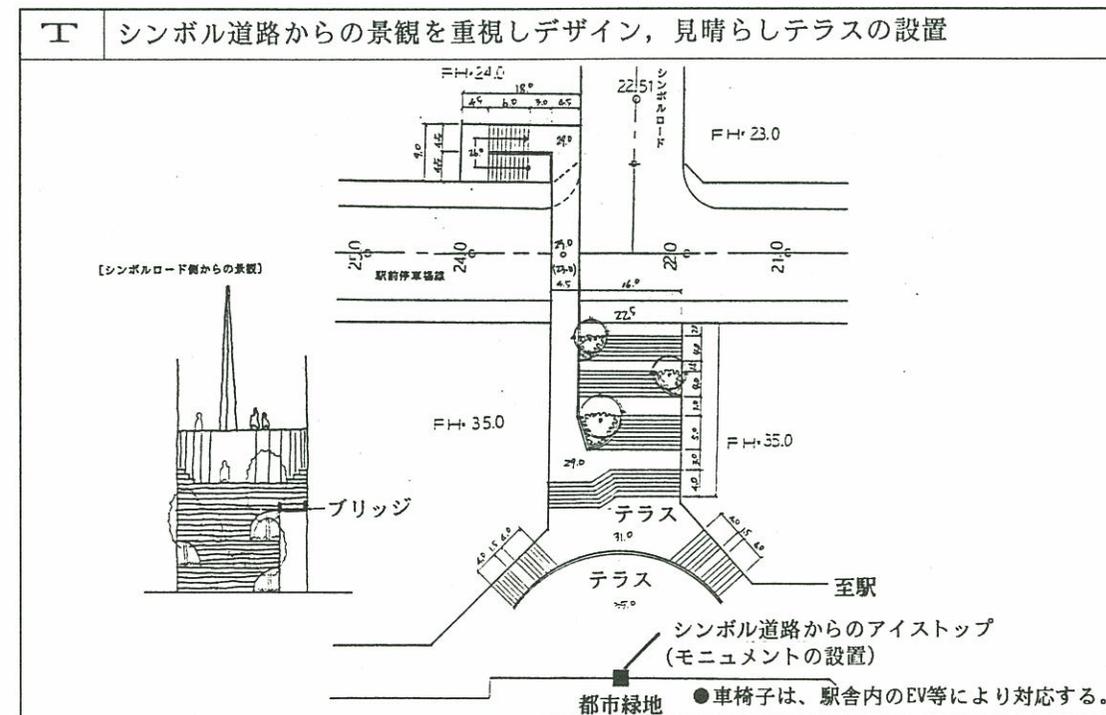
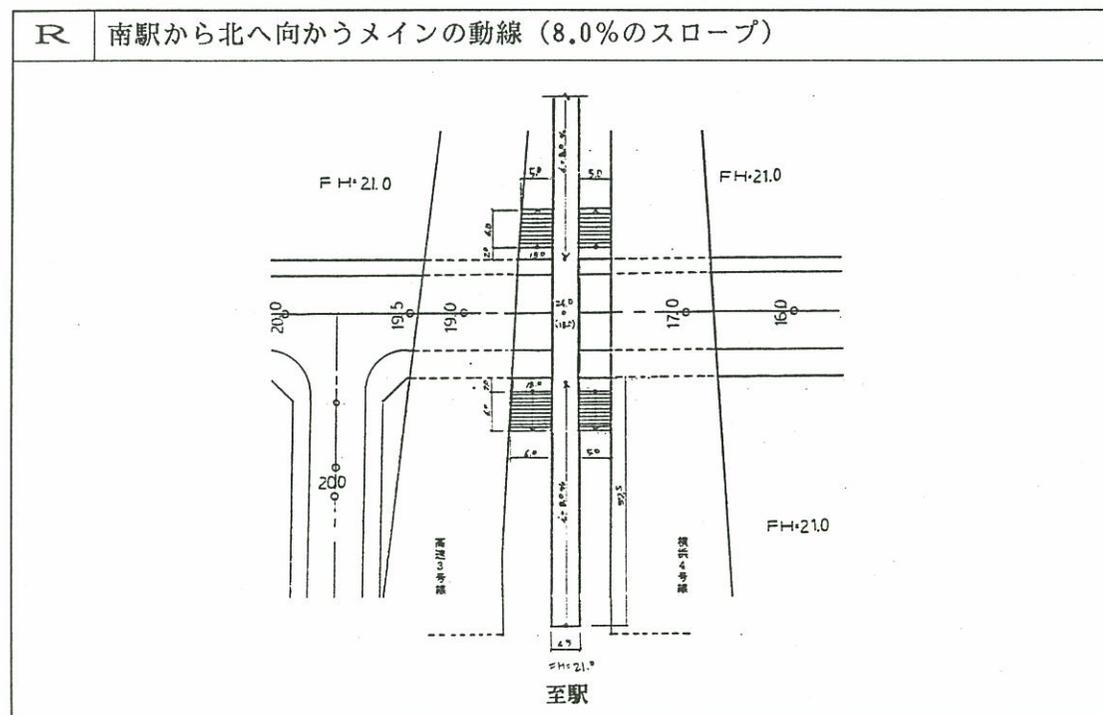
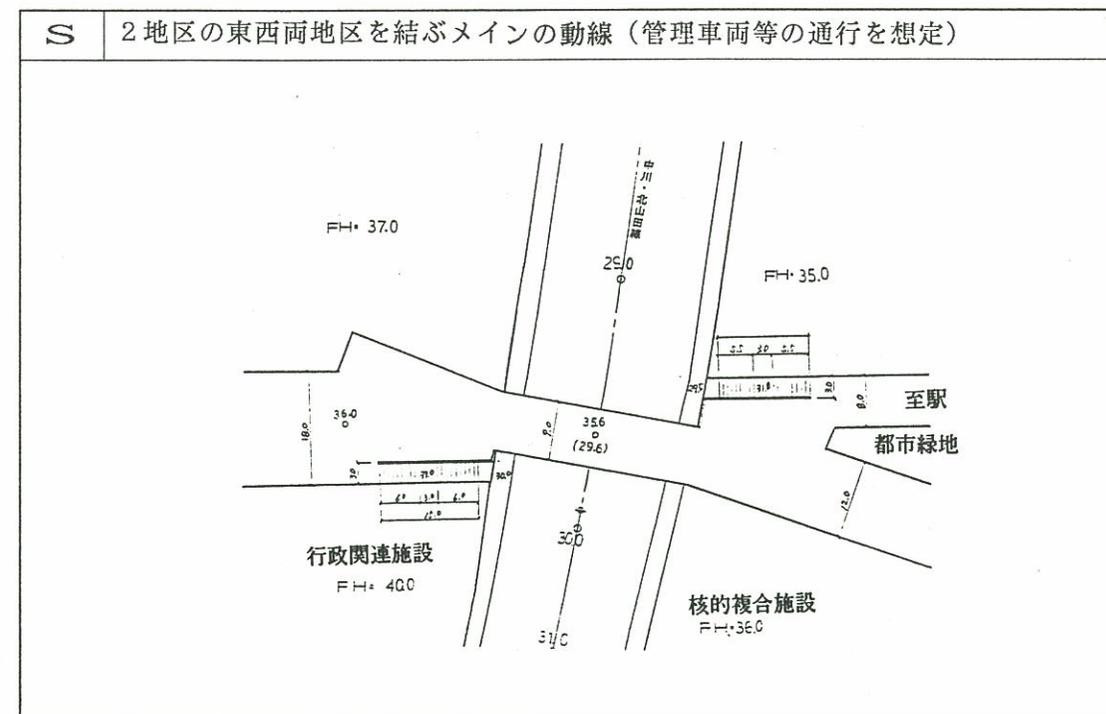
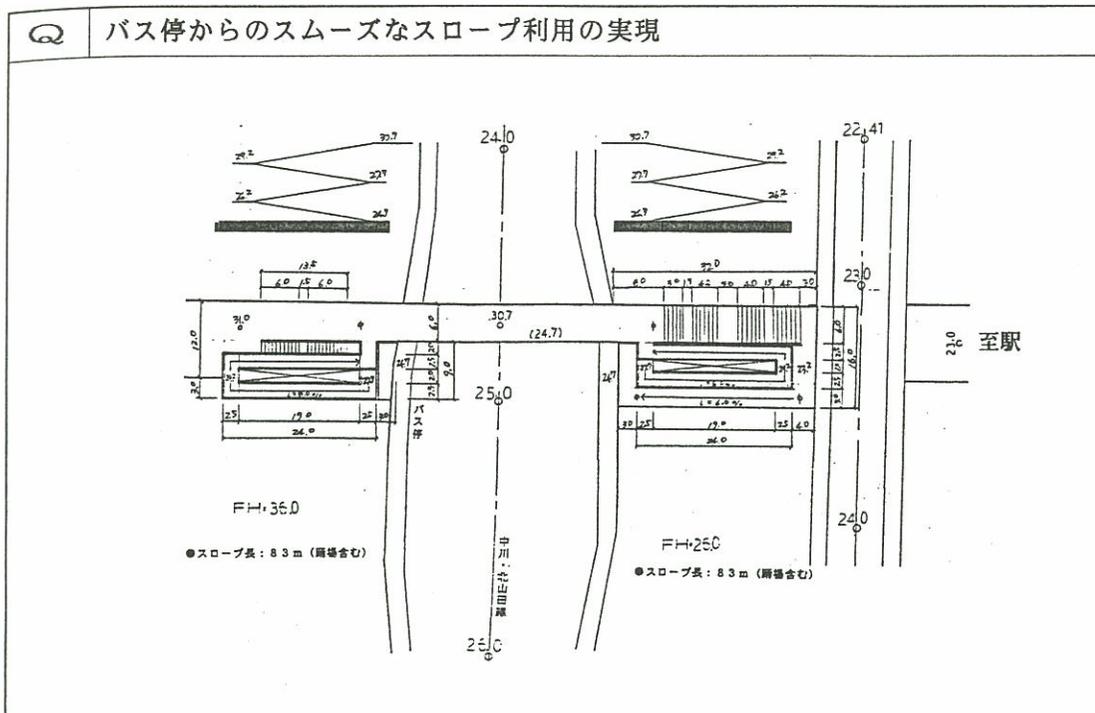


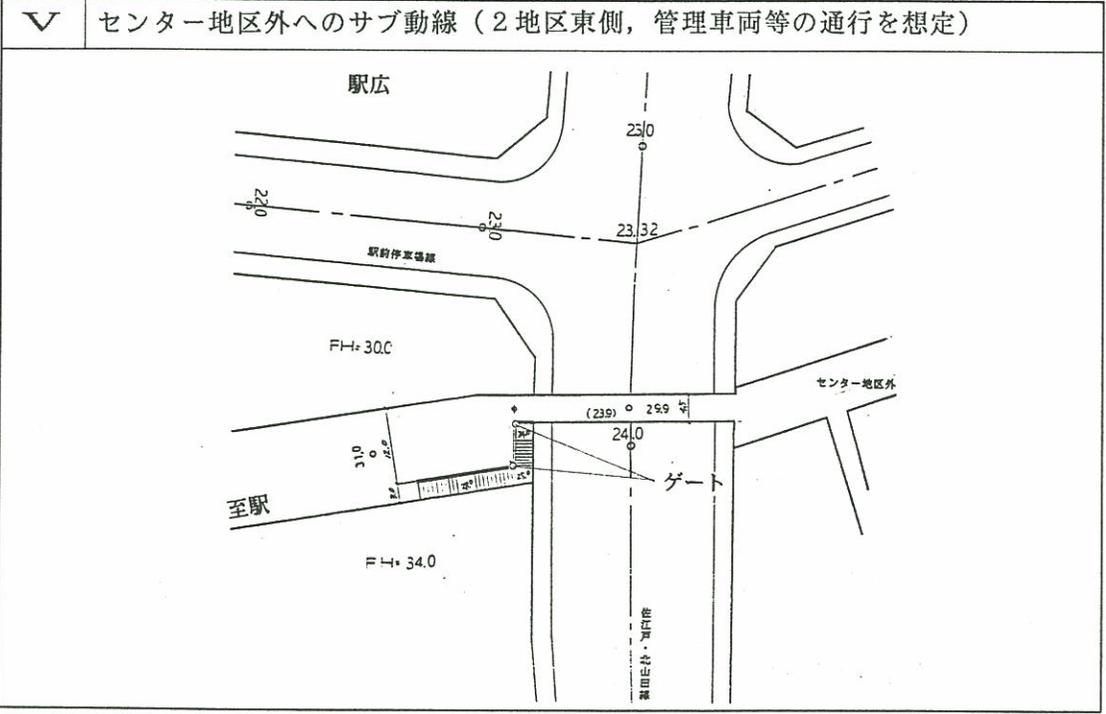
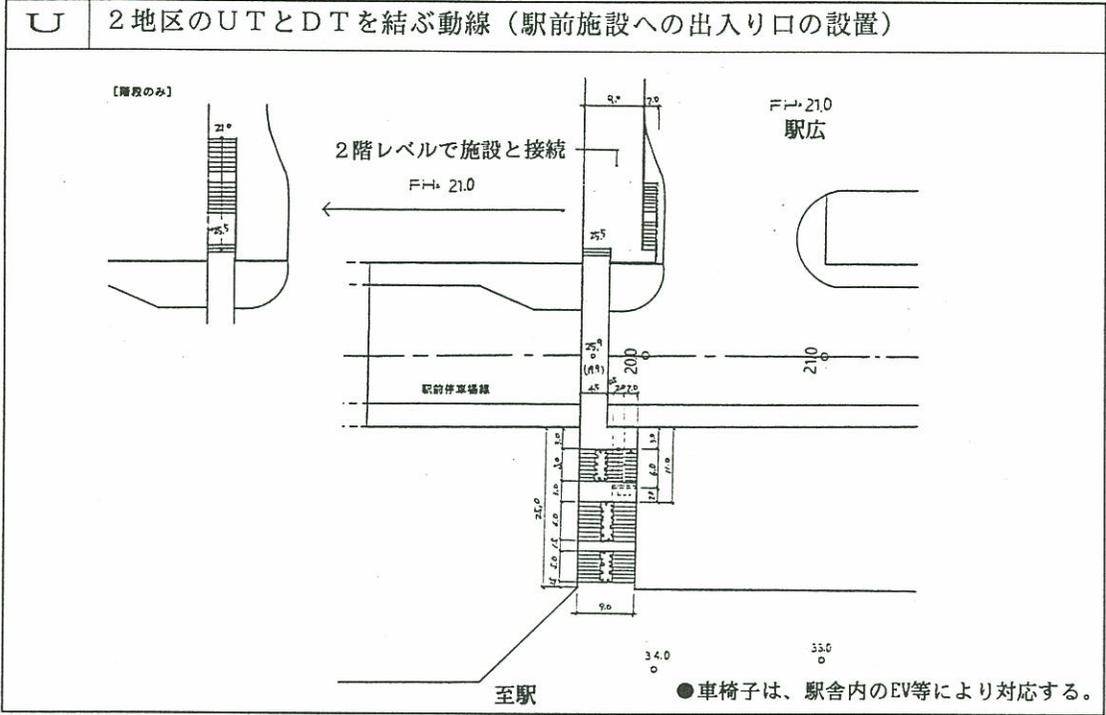
Ⅲ ブリッジは、歩行者だけでなく管理車両等の通行を想定



Ⅳ, Ⅴ 管理車両等の通行を想定 (O), 総合公園へのサブの動線 (P)







3-3 造成計画

1. 造成計画の基本的考え方

①現計画における基本的考え方の踏襲

- ・ダウンタウン、アッパータウン等による基本的構成は踏襲する。
- *-1 早淵川を挟む「すりばち状」の構成は、視覚面・景観面で1・2地区の一体性の確保に有効である。
- *-2 即ち、中山・北山田線等の都市計画道路や地下鉄3号線工事が着手されており、その他の都市計画道路の計画高さも変更しないことが道路管理者（市）と合意されている。

②現計画の問題点の解消

- ・歩車立体分離構成の見直しによる、過大な法面の解消
 - *-1 歩車平面交差の考え方を取り入れ、道路、歩行者専用道路と宅地との間に生ずる高低差をできるだけ解消し、宅地内の法面を極力減少させる。
- ・特定の街区、宅地に集中する法面の解消
 - *-1 特定の宅地、街区に法面を集中させず、換地状況に対応した雛壇造成とする。（小規模敷地が多いことから、建築時に再造成が必要、多量の残土が発生する等の問題が生じないように配慮する必要がある。）
- ・道路レベルより低い宅地の解消
 - *-1 雨水・污水排水が困難となるような、道路レベルより低い宅地を極力解消する。（1地区ダウンタウン東側区域の一部の宅地等）

③道路計画等、新たな修正方針に対応した造成計画

- ・中山・北山田線、佐江戸・北山田線へのアプローチ道路増設に伴う沿道宅盤の変更。
- ・都市計画道路の沿道利用が可能な宅盤の設定
 - *-1 都市計画道路沿道利用が可能なよう、沿道宅盤を都市計画道路レベルに馴染む高さに設定する。

2. 修正による影響と新たに発生する問題点

①約35万m³の搬出土量の発生

全体的に宅盤を下げる方向での修正であるため、結果として現計画に対して約35万m³の搬出土量が発生する。

単位 (m³)

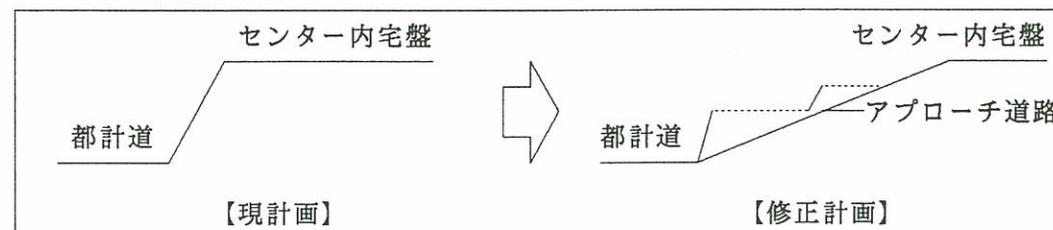
種類	1地区	2地区			合計
		東側地区	西側地区	小計	
切り土	166,040	348,480	56,520	405,000	571,040
盛り土	63,480	83,840	76,200	160,040	223,440
合計	切 102,640	切 264,640	盛 19,680	切 244,960	切 347,600

- * 1地区：歩車平面交差による法面の削減が大きく影響している。（特にDT西側）
- * 2地区：都計道へのアプローチ道路増設、都計道沿道利用により、沿道一帯の宅盤を切り下げたことが大きく影響している。（特に東側地区UT）

②排水計画の大幅な変更

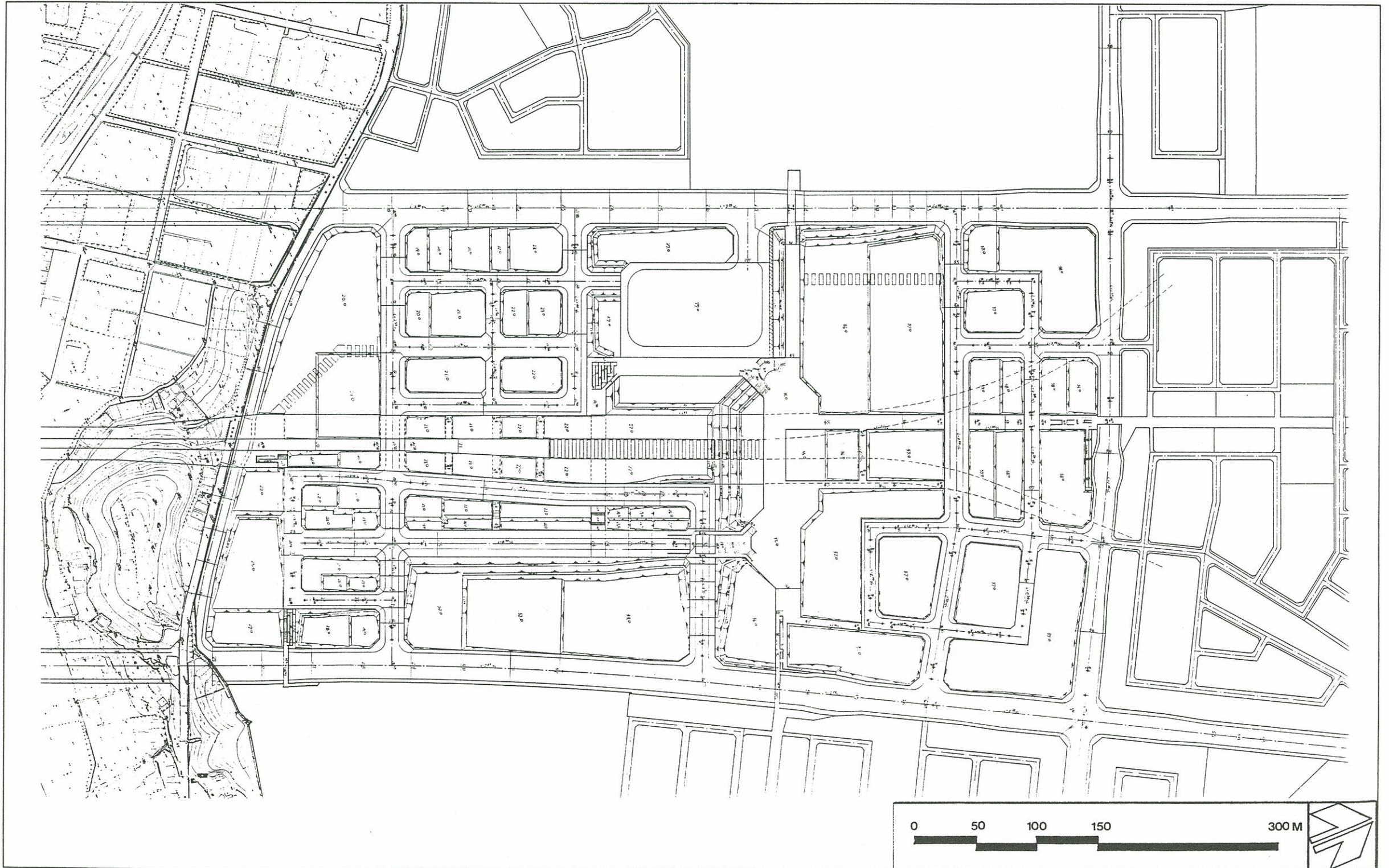
- ・雨水、污水排水区域、排水管路網の大幅な変更が必要となる。（図参照）
- *-1 排水区域の変更が必要な区域：都計道へのアプローチ道路周辺一帯
- ・既設污水管敷設代えの必要性
 - *-1 主として、道路計画の変更によって既設污水管の敷設代えが必要となるが、造成計画変更によって、土被り（最低1.5m）が確保できない部分が発生し、既設污水管敷設代えが必要となる部分がある。（2地区UT部）

■造成計画変更の基本的イメージ



3. 造成計画

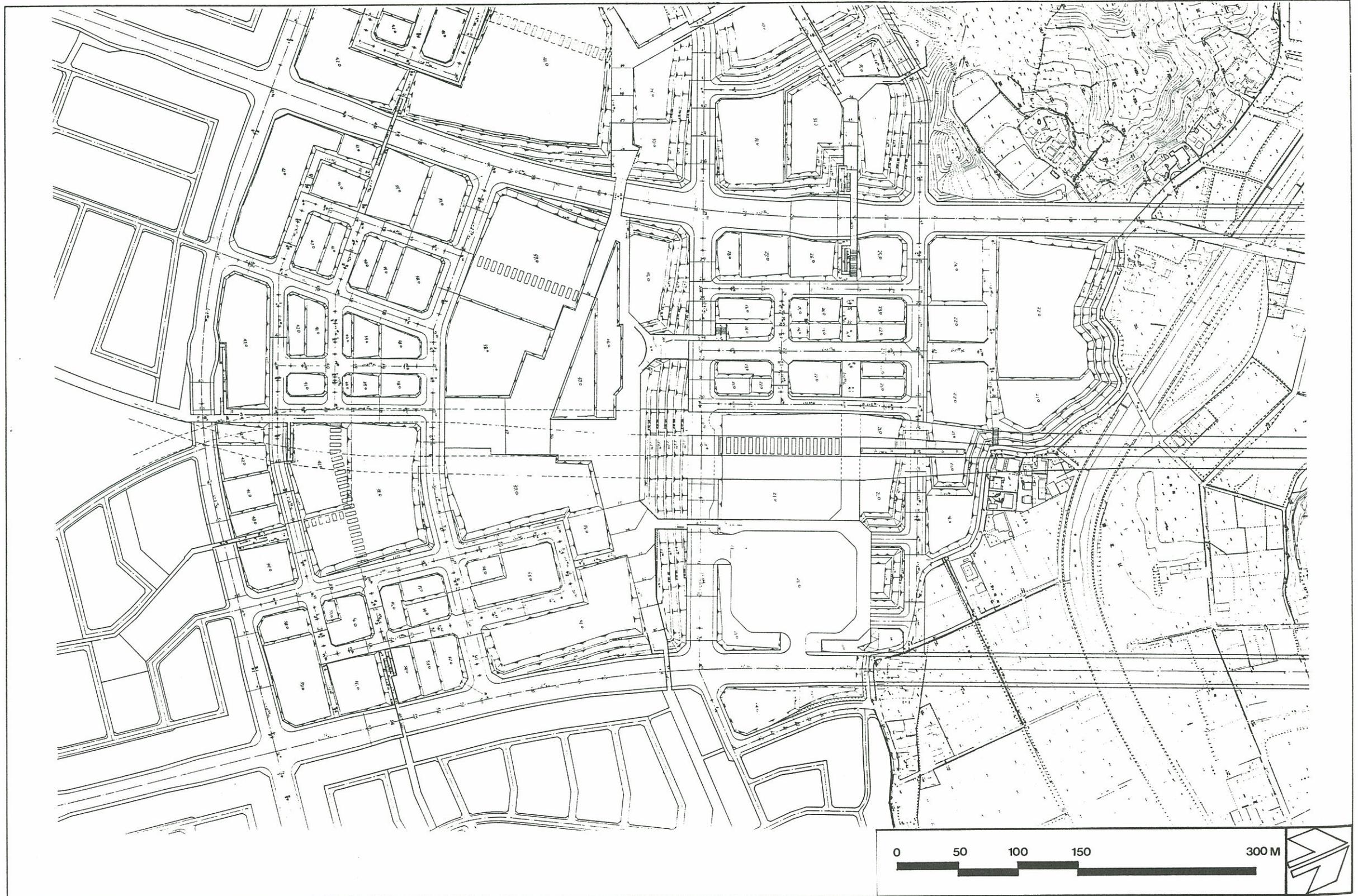
■ 第1地区造成計画図



■ 第2地区造成計画図



■ 第2地区造成計画図



【参考 1. 駐車場整備計画】

1. 施設別駐車場計画方針

タウンセンターの全駐車需要は約15,000台である。この台数を仮にタウンセンター内で平面駐車を行なったと考えると、約37.5ha (15,000台×25㎡) のが必要であり、タウンセンターの総街区面積39.3haの95%程度を駐車場が占めることになる。従って、駐車場需要量に対しては施設ボリューム、施設配置の観点から、相当程度施策的かつ集約的な供給計画を行なう必要がある。

■ 駐車場需要台数 (台)

施設類別	平日	休日
商業系需要	5,532	6,847
業務系需要	6,731	763
公益系需要	675	457
住宅系需要	2,413	
合計	15,351	10,480

タウンセンターにおける駐車場整備は「計画駐車場」「付置義務駐車場」に分けて、以下のように計画する。

(1) 計画駐車場

① 公的駐車場

客用駐車場の需要は、平日約1,600台、休日約4,800台であるが、約4割に当たる約2,000台程度を計画的に整備するものとした。

公的駐車場は、第1地区、第2地区とも駅前広場地下部分に1ヶ所、駅周辺を中心に1ヶ所程度配置し、計画台数を1ヶ所当りおよそ500台と計画する。

・ 駅前広場地下駐車場

駅前広場の地下空間を、その周辺地形を活かしながら有効利用する。

2ヶ所 × 500台 = 1,000台

・ 公的立体駐車場

公共サイドで用地を取得した上で、立体駐車場を整備する。

3ヶ所 = 1,000台

② 核的複合施設駐車場

客用駐車場の計画的整備の一環として、またタウンセンターの拠点施設として自らの集客力を確保するため、大規模核的複合施設駐車場を位置づける。

・ 大規模核的複合施設

第1地区	2ヶ所	×	500台	=	1,000台
第2地区	2ヶ所	×	500台	=	1,000台

(2) 付置義務駐車場

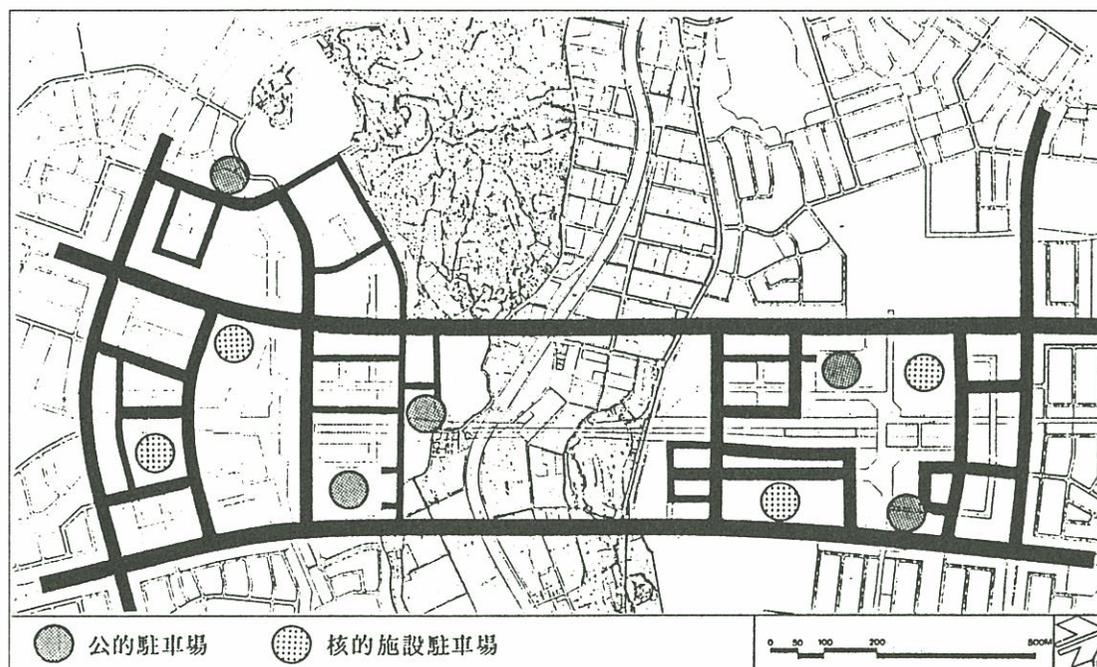
タウンセンター地区を駐車場整備地区またはそれと同等の地区と仮定し、建物を特定用途とすると、横浜市の基準によれば、建築物の延べ床面積が1,500㎡を超えるものについては、300㎡加算する毎に駐車台数1台の割合で整備しなければならない。

* 計画的な街づくりを展開して行くうえで、外的要因の影響をほとんど受けない住宅系については、付置義務駐車場による供給からは除いて検討を行う。

・ 付置義務駐車場

第1地区	732台
第2地区	958台
合計	1,690台

■ 駐車場配置計画



■付置義務駐車台数（台）

施 設	第1地区 付置義務駐車台数		第2地区 付置義務駐車台数	
	合 計	除住宅系	合 計	除住宅系
核 的 複 合 施 設	329	329	268	268
大 規 模 商 業 系	96	96	147	147
中 ・ 小 商 業 系	174	107	124	55
大 規 模 業 務 系	0	0	232	232
業 務 系	78	78	79	79
商 業 ・ 住 宅 系	151	8	359	15
ス ポ ー ツ レ ク リ エ ー シ ョ ン	0	0	33	33
文 化 系	91	91	0	0
行 政 関 連 施 設	0	0	101	101
北 駅 ビ ル	13	13	28	28
高 架 下	10	10	0	0
合 計	942	732	1371	958

2. 駐車場整備の基本方針

(1) 公的駐車場整備の基本方針

公的駐車場のうち、公的立体駐車場についてはその位置を計画的に設定する必要があるが、特に、他の大規模駐車場との配置バランスを中心に配置計画を策定することが求められ、歩行者・自転車にとって利便性に優れ、周辺施設に影響を与えないよう十分な配慮の上適地の選定を行う必要がある。ここでは、以下の点に留意して計画的配置を策定した。

- ・タウンセンターにおける駐車場配置のバランス
- ・交通動線
- ・駐車場敷地条件
- ・歩行者動線
- ・外周道路からのアプローチ
- ・景観
- ・周辺環境への影響
- ・造成
- ・出入口の位置……車両出入口
- ・換地

これらの公的駐車場及び大規模民間駐車場を有効に利用して行くために、駐車場案内、誘導システムを効果的に誘導し、交通流動の円滑化を図っていく必要がある。

(2) 民間駐車場整備の基本方針

民間駐車場の整備を促進する方策としては、タウンセンター地区の課題に対応して以下の項目が挙げられる。これらについては、横浜市全体の駐車場整備方策とのバランスを勘案しつつ、制度の具体化を進めることが考えられる。

- 駐車場付置義務の強化
 - ①小規模施設での付置義務化
 - ②小規模駐車場の共同化（分担金対応）
 - ③用途別の付置義務対応
- 各種助成の強化（④）
- 容積率ボーナスの強化（⑤）

①小規模施設での付置義務化

タウンセンター地区での小規模地権者がそれぞれ施設を建設した場合、駐車場整備が担保されないこととなるため（敷地面積200㎡以下の敷地では現在の付置義務水準以下となるため、少なくとも4ha-200㎡×200人-の敷地に対しては、駐車場整備が担保されない。）、延床面積1,500㎡以下の施設についても一定の駐車場整備を義務づける必要がある。

②小規模駐車場の共同化（分担金対応）

一方このような小規模施設で個々に駐車場が整備された場合に、各種の問題が生ずるため、これらを共同化する方策が必要となる。その対応としては、公的な駐車場の先導的な整備と分担金等による各地権者からの費用回収の制度等が考えられる。

③用途別の付置義務対応

施設の用途により駐車場の必要規模等が異なってくる。核的複合施設での計画的な駐車場整備（駐車場付置義務台数+500台）の他にも集合住宅等へ、戸数に応じた駐車場の整備を義務づけたり、商業・義務施設への付置義務駐車場の割増し等が考えられる。

④各種助成の強化

①～③の方策を促進するため、独自の補助、利子補給、融資、税制優遇が必要であり、特に小規模で一般の付置義務より強化された部分についての配慮が望まれる。

⑤容積率ボーナスの強化

さらに別の促進方策として、駐車場部分の延べ床面積から除外しうる限度を超え、る駐車場整備についても、一定の範囲内で容積率等のボーナスを与えることが考えられる。

3. 公的駐車場整備計画

(1) 駅前広場駐車場

①センター北駅前広場駐車場

[整備内容]

センター北駅の駅前広場は、既に面積10,130㎡で都市計画決定がなされている。駅前広場は都市計画道路中山・北山田線よりスムーズにアプローチでき、駅舎方面からも歩行者が容易にアクセスできるよう、周辺環境を考慮した利便性の高いレベル設定を行う。また、バス乗り場へは歩行者デッキを用いてアクセスできるようにし、歩車動線を明確に分離する。

これによって生ずる必然的な動線を活用して、駅前広場下部に駐車場の整備を行う。空間的には駅前広場下部のオープンスペースを活用することにより、2層分の整備を行い得るため、その積極的な活用を図る。

この動線形成にともなって、駅前広場東側の街区に設けられる地下の搬入場へ行くための搬入路を設ける。

[整備目標]

駐車場：駐車台数	約500台
自走式	地下2層
延床面積	約17,500㎡（500台×35㎡）
駅前広場：バスバース	5バース（+予備2バース）
タクシーバース	2バース
タクシープール	17台
自家用車バース	6バース
駐輪施設	約600㎡

②センター南駅前広場駐車場

[整備内容]

センター南駅の駅前広場は、センター北駅と同様に都市計画決定済みであり、面積は13,910㎡である。

駅前広場を利用する歩行者の主なアクセス路は、南側の歩行者デッキからであり、駅前広場内にこれと接続するバスバースへの連絡デッキ及び駐車場を兼ねたデッキスペースを設け、レベル差を利用した高いアクセシビリティを有した駅前広場とする。

駅前広場の造成については、下部工を設けることが適当と考えられ、この空間を活用して駐車場の整備を行うことにより、2層分の駐車場を設けることが可能である。

駐車場整備については駅前広場とあわせた整備を行う。

[整備目標]

駐車場：駐車台数	約500台
自走式	地下2層
延床面積	約17,500㎡ (500台×35㎡)
駅前広場：バスバース	7バース (+予備2バース)
タクシーバース	2バース
タクシープール	12台
自家用車バース	7バース
駐輪施設	約480㎡

(2) 公的立体駐車場

①第1地区

[整備内容]

駐車場用地については公共用地として確保し、この用地に立体的な駐車場整備を行う。

時期的には用地確保と立体駐車場の整備を必ずしも同時期とは考えず、周囲の施設の立地状況、タウンセンターの熟成度を勘案し、適切な時期を見て立体化整備を行うものとする。

都市計画道路佐江戸・北山田線沿いにバス停留所があり、また、南側で歩行者専用道路と接しているため、環境に配慮した安全で利用しやすい整備を行う必要がある。

[整備目標]

駐車場：駐車台数	約500台
自走式	地上5層程度の立体式
延床面積	約14,000㎡ (500台×35㎡×4/5)

②第2地区

[整備内容]

駐車場用地については公共用地として確保し、この用地に立体的な駐車場整備を行う。

時期的には用地確保と立体駐車場の整備を必ずしも同時期とは考えず、周囲の施設の立地状況、タウンセンターの熟成度を勘案し、適切な時期を見て立体化整備を行うものとする。

[整備目標]

駐車場：駐車台数	約500台 (施設建設は2ヶ所となる)
自走式	地上5層程度の立体式
延床面積	2ヶ所合計で約14,000㎡ (500台×35㎡×4/5)

【参考 2. 地下埋設物の計画】

1. 地下埋設に係る地区特性

当地区の位置付け、開発理念、供給処理施設計画等からみた地下埋設検討にあたっての留意すべき地区特性は以下のとおりである。

①高水準のサービスが提供される地区である。

タウンセンター地区は、計画人口30万人を擁する港北ニュータウンの都心として、また、横浜の副都心として、商業・業務・文化・住宅等様々な機能が複合化し、さらに国際化、情報化等時代の要請についても積極的に対応する街づくりが行われる。

このような街づくり理念の実現のため、以下のような高水準の公共サービスの提供を図ろうとしている。

○新都市施設導入の可能性

都市機能、都市環境の一層の向上を図るため、地域冷暖房施設、高度情報基盤施設等の新しい都市施設が導入される可能性がある。

○道路整備の高水準化

交通体系においては、歩行者専用道路ネットワークの整備、歩行者と車の融合道路やシンボル道路の整備など、歩行者、車双方の円滑な交通の確保を図るとともに、道路舗装の美化、植栽の充実など快適な通行空間の形成を目指している。

②無電柱化（電線類の地中化）が実施される。

タウンセンター地区では、横浜市、住宅・都市整備公団、東京電力間で昭和55年6月に締結された「横浜北部新都市土地区画整理事業第1地区及び第2地区の配電線路計画に関する覚書」により、配電線の地中化が行われる。配電線路と同時に、NTTによる電気通信線路や設置の予想される他の高度情報通信基盤施設電線路についても当然地中化が行われることになり、全域で無電柱化が実施される。

③段階的な需要発生と需要の規模、発生時期の不確定性を有している。

タウンセンター地区では私有地が多くを占め、それら私有地においては開発単位やビルトアップ時期が見込みにくく、供給処理施設整備にあつて、段階的に需要が発生することや、需要の規模、需要発生時期、街区への引込み位置等が不確実なことが課題となっている。

2. 地下埋設の望ましいあり方

①安定的かつ信頼性の高い供給処理が実現できること。

大規模・高密度な都市機能を支える安定的かつ信頼性の高い供給処理を実現するため、各種地下埋設物が当初基盤整備時に支障なく設置できるとともに、将来にわたり高水準のサービスが行えるような地下埋設とすることが必要である。

②道路機能が保全されること。

基盤整備終了後の沿道需要発生に対応するための道路の占用工事や再掘削工事を極力削減し、道路交通、（道路舗装の維持による）道路景観等、道路のもつ諸機能が保全されるような地下埋設とすることが必要である。

③埋設物設置制約が生じないようにすること。

電線類の地下化や新都市施設の導入が行われ、さらに、高度情報化の進展による情報基盤施設整備等新たな施設の地下埋設が生じる可能性もあり、地下埋設物の輻輳が予想される。それら新規施設も含めて、埋設物設置制約が生じないような地下埋設とすることが必要である。

④沿道需要発生への追従性を有していること。

一般私有地では、段階的に需要が発生し、かつ需要の規模・位置が不確実である。このような一般私有地の需要発生に対して、設備形成上の合理性を確保しつつ、道路の再掘削や交通支障が生じないような容易な工事により需要発生に応じられるような地下埋設とすることが必要である。

3. 地下埋設の基本方針

地区全域で共同設置方式の導入を検討し、街区・路線の特性に応じた適切な共同設置方式を選定する。

①共同設置方式の導入

地下埋設物の設置方式には、各施設ごとに単独で設置する方法と、複数の施設を収容する構造物を設置し共同設置する方法がある。

共同設置方式は、電線路施設、管路施設等の複数の公益施設を地下構造物内に収容することにより、占用物件の新增設、維持管理の際の道路の掘り返しを防止し、道路構造の保全と円滑な道路交通を確保するとともに、占用物件の一体的、集約的な収容により埋設物設置制約の解消を図り安定供給と信頼性の高いサービスを実現する手段として有効であり、当地区においては地下埋設物の共同設置方式の導入を検討する。

管路・ケーブルの共同設置方式の導入範囲検討要素として挙げられる道路交通機能や道路構造保全の要求度、供給処理施設保全の要求度、地下空間の輻輳度、先行的基盤整備の要求度について共同設置方式導入要素と当地区との関連を概括すると、各道路種別により効果内容に異なるものもあるが、当地区全域で共同設置方式の導入効果が期待され、原則として地区全域で共同設置方式による地下埋設を検討する。

②地区・路線の特性に応じた適切な方式選定

当地区には、住宅・都市整備公団、横浜市など公的な団体等が所有し計画的に施設建設を行う大規模な街区の他、一部では宅地の共同化の誘導が行われるものの、主に各地権者による個別の建物建設によりビルトアップが進むと予想される小規模な一般民有地もある。また、道路計画においても、沿道の土地利用ゾーニングや分担する交通機能に対応して、道路幅員や利用形態の異なるいくつかの道路種別が設定されており、タウンセンター内においては、様々な街区、道路種別が併存する結果となっている。

このような地区特性を生かしながらタウンセンターとしての機能を確保するためには、各街区や路線の特性に合わせた適切な水準の基盤整備を行うことが望ましく、共同設置方式導入の検討にあたっては、各街区・路線の特性に応じた適切な方式選定を行うものとする。

4. 共同溝、C A B システム計画

(1) 収容物件

①新都市施設管線路占用の想定

当地区では、高度情報基盤施設、地域冷暖房施設等新都市施設の整備可能性を有するものの、現段階では整備方針が明らかにされておらず、共同設置方式検討にあたって、前提条件となるそれら新都市施設の管路・ケーブル占用の有無について整理しておく必要がある。

ここでは、開発理念で提示したような“次代を担う先進的なセンター地区”を形成するためには、通常一般の基盤施設整備に留まらず高次の都市的サービス機能を提供する必要があるものとして、新都市施設について次のような整備方針を設定する。

- 1) 情報系施設：今後のセンター地区開発上必要不可欠のものであることから、施設内容・事業主体等を明確にして積極的に整備する。
- 2) 地域冷暖房施設：導入可能なエリアについて、原則的に民間活力によって実現を目指す。
- 3) 廃棄物処理管路施設：導入の可能性を検討する。

以上の整備方針を受けて、各新都市施設の管路・ケーブル施設占用を次のように想定して検討を進める。

- 1) 情報系施設：地区内全域での導入を想定して検討を進める。高度情報基盤施設としては都市型CATVを想定する。
- 2) 地域冷暖房施設：占用位置を確保することを前提に検討を進める。
- 3) 廃棄物処理管路施設：占用位置は確保しないことを前提として検討を進める。
(なお、今後施設整備の方向が明らかになった段階で、導入部分についての占用の考え方を別途検討する。)

②収容検討対象物件

当地区で占用位置を確保する供給処理施設には、上水道施設、下水道施設、電力施設、ガス施設、通信施設のほか、新都市施設として情報系施設、地域冷暖房施設を想定する。

これらの施設の管路・ケーブルの内、管路施設として水道管、地域冷暖房導管、ケー

ブル施設として電力ケーブル、通信ケーブル、情報系施設ケーブル等、原則として下水道管、ガス管以外の全てのケーブル施設等を共同設置対象施設として検討する。

なお、地域冷暖房導管は大きな収容空間が必要となり、断面計画への影響が大きくなるが、現段階では導管の敷設ルートが想定できないため、収容、非収容の両ケースについて断面を検討する。

■共同設置検討対象物件

種別	施設名称
管路施設	水道管，地域冷暖房導管*
ケーブル施設	電力ケーブル，通信ケーブル，情報系施設ケーブル等 (原則として全てのケーブル施設)

*収容、非収容の両ケースについて検討する。

○下水道管，ガス管を除いた理由

- ・下水道管：自然流下を原則とするため、収容する場合には勾配確保のために構造物断面計画への制約が大きい。
- ・ガス管：他の物件と同室収容する場合には種々の防災・保安対策が必要になり、他の物件収容の制約となる。また、他の物件と別室とする場合には構造物全体の断面が大となる。

なお、他の物件についても、共同溝収容にあたって右表のような事項に留意して計画を進めることが肝要である。

■共同溝への収容検討の際の留意事項

物件	共同溝への収容検討の際の留意事項
管 路 水 道 管	<ul style="list-style-type: none"> ・空気弁・制水弁等の設置スペースが必要である。 ・沿道への取出しのほか、消火栓設置のための管取出しが生ずる。 ・異形管部における管離脱防止のため、コンクリート巻等の対策が必要である。
管 路 地 域 冷 暖 房 導 管	<ul style="list-style-type: none"> ・他の物件に比べ口径が大きく、共同溝断面計画上の配慮を要する。 ・導管から放熱があるため、適切な換気設備を要する。
ケ ー ブ ル 電 力 ケ ー ブ ル	<ul style="list-style-type: none"> ・共同溝からケーブルを引出す際の曲率半径に制約がある。 ・ケーブルジョイントスペースが必要である。 ・ケーブルの電圧種別によってはケーブル相互に離隔が必要である。
ケ ー ブ ル 通 信 ケ ー ブ ル ・ 情 報 系 施 設 ケ ー ブ ル	<ul style="list-style-type: none"> ・共同溝からケーブルを引出す際の曲率半径に制約がある。 ・電力ケーブルとの相互の離隔が必要である。

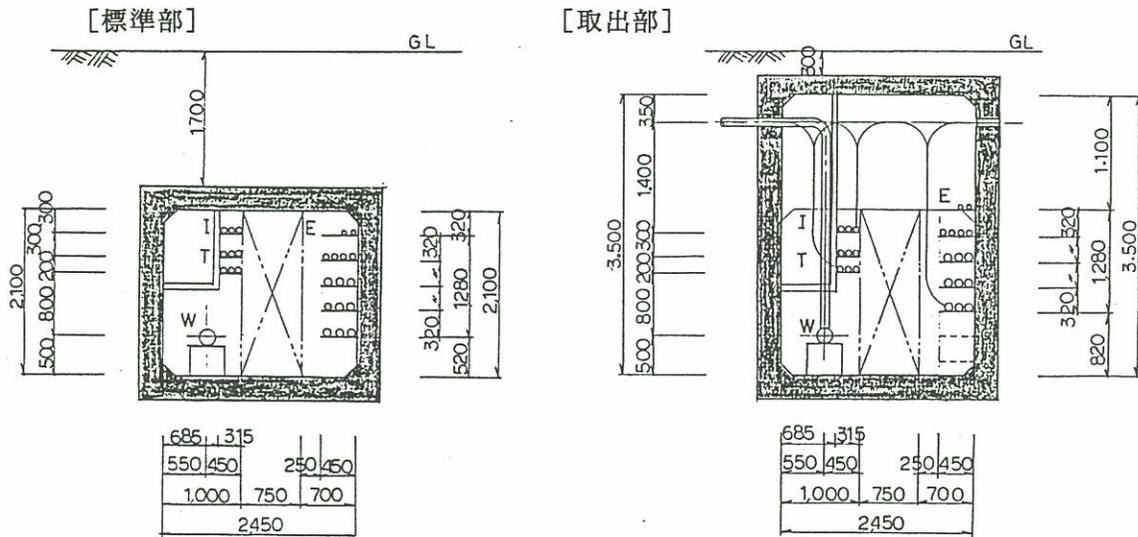
【参考】ニュータウンセンター地区等における共同溝事例の収容物件

	管 路					ケーブル		
	水道管	下水道管	ガス管	地域冷暖房導管	都市廃棄物処理管路	電力ケーブル	通信ケーブル	情報系ケーブル
多摩ニュータウンセンター地区	○	×	×	○	○	○	○	○
筑波研究学園都市センター地区	○	×	×	○	○	○	○	○
みなとみらい21地区	○	×	○	○	○	○	○	-

○：収容、×：非収容、-：当該物件なし、*：中圧管収容（別室収容）

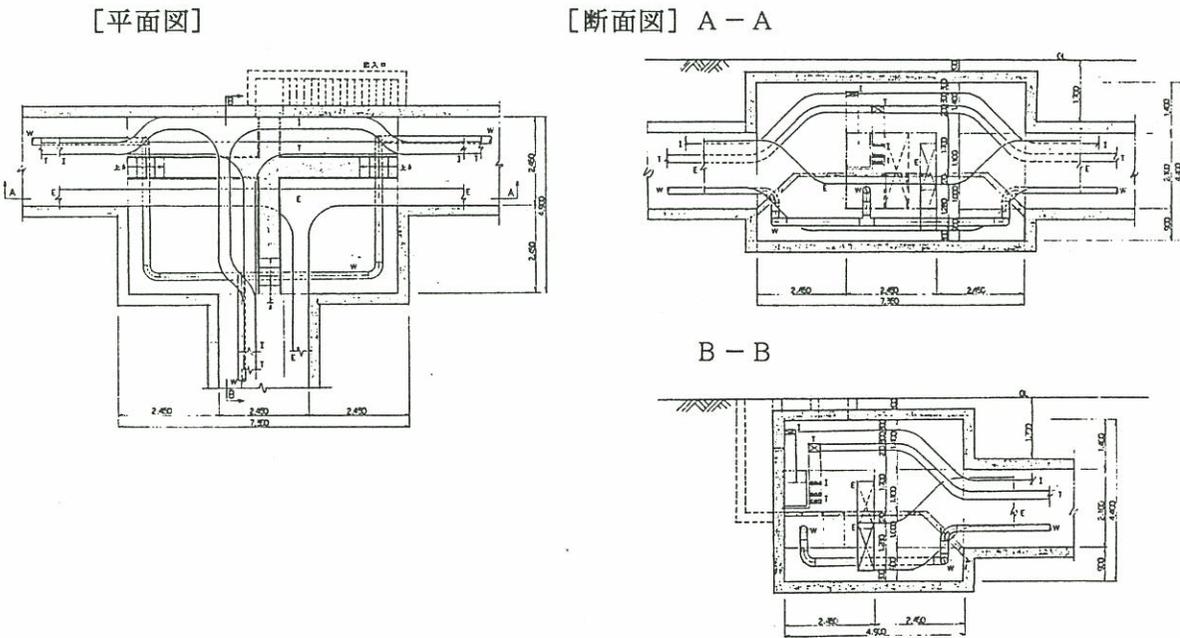
(2) 構造物断面

■ 共同溝断面計画

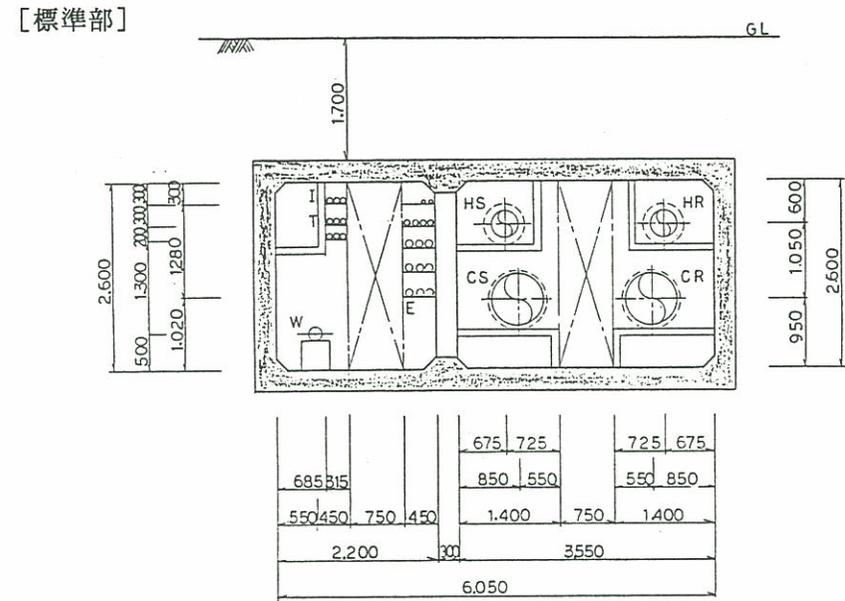


占用物件	水道(W)	電話線(T)	電力線(E)	情報(I)
口径・段数	φ 200	2 段	4~5 段	1 段

■ 共同溝特殊部計画

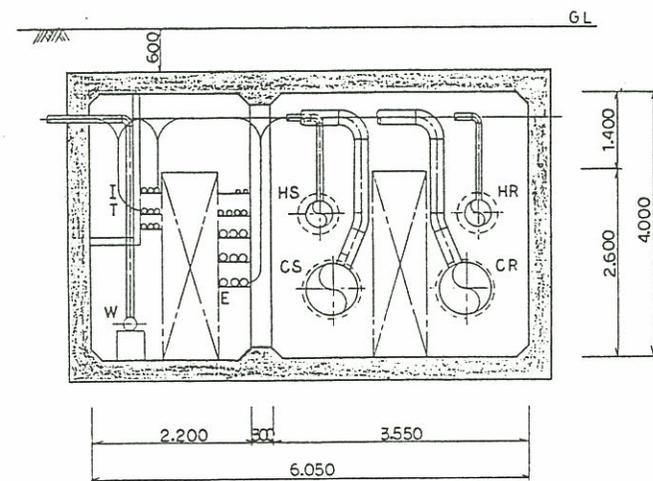


■ 共同溝断面計画 (地域冷暖房導管も収容する場合)



占用物件	水道(W)	電話線(T)	電力線(E)	情報(I)	地域冷暖房
口径・段数	φ 200	2 段	4~5 段	1 段	冷水(C) 700A×2本 高温水(H) 350A×2本

[取出部]



占用物件	水道(W)	電話線(T)	電力線(E)	情報(I)	地域冷暖房
口径・段数	φ 200	2 段	4~5 段	1 段	冷水(C) 700A×2本 高温水(H) 350A×2本

(3) 路線別共同設置方式の選定 (案)

以上に述べた土地利用ゾーニング、道路断面構成からの空間条件から、各路線別の共同設置方式の導入方針を下表のように設定する。

これに基づき、方式適用における全体ネットワーク構成を考慮し設定した各道路区間の共同設置の方式選定 (共同溝, キャブシステムの区分) (案) を図に示す。

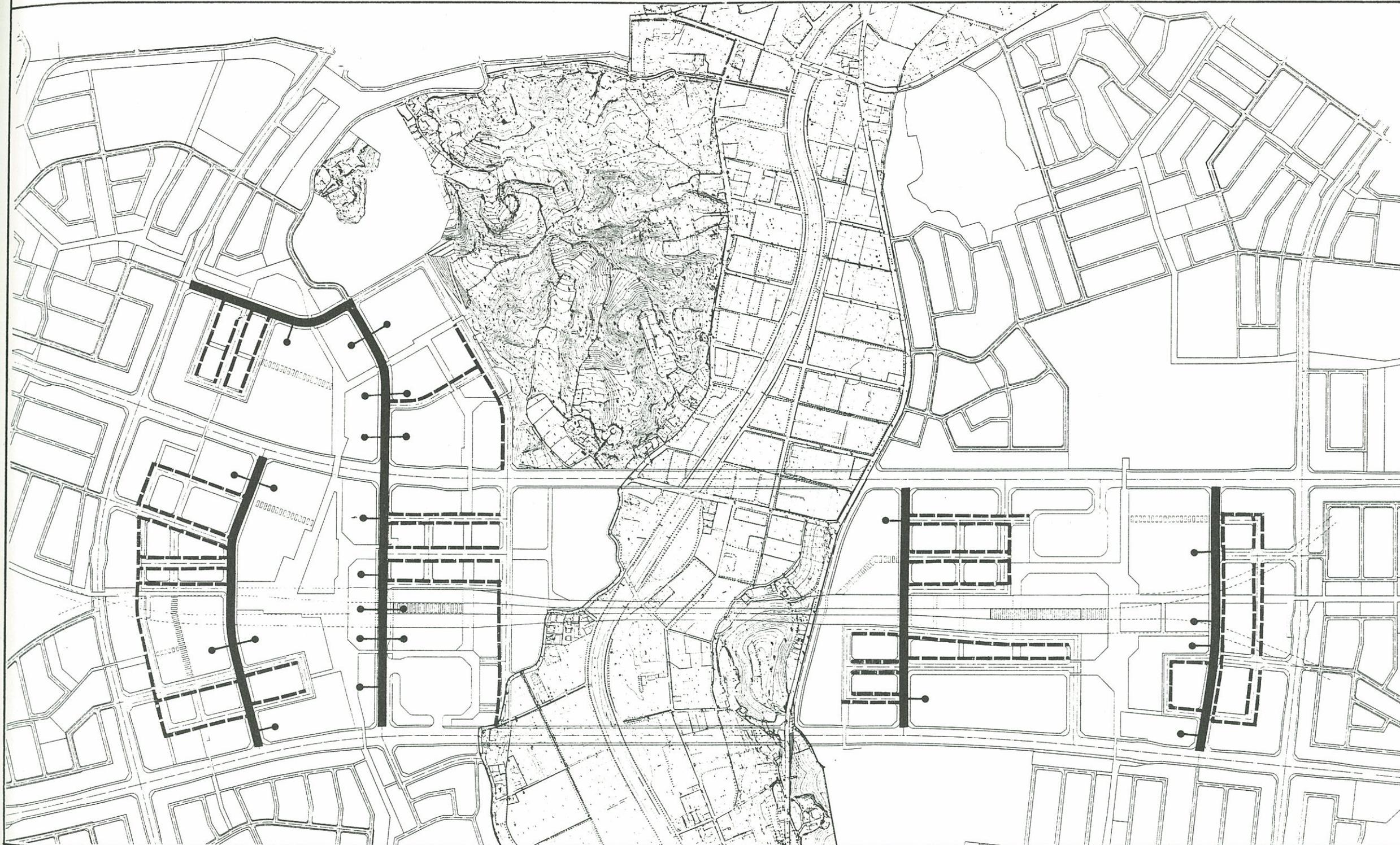
なお、同図に表示のない区間は、各街区へのアクセス上、他の路線からアクセスすることで当該区間に管路・ケーブルを敷設する必要がない区間である。各事業者の供給処理ネットワーク構成上、管路・ケーブルが敷設される可能性もあるが、原則として沿道への取出しが生じないことから、直埋方式を主に地下埋設方針を検討する。

■路線別共同設置方式の導入方針

道路種別	方式選定		共同設置方式導入の考え方	
	共同溝	キャブシステム 蓋掛型 共管路 同型		
幹線道路 (駅前停車場線) W: 22/歩: 3.5	●	×	○	・当路線からアクセスする街区は、大規模商業系ゾーンで大規模な街区が連担することから、共同溝を導入する。
補助幹線道路 W: 20/歩: 4.5	●	●	●	・いずれの方式も設置可能であり、沿道土地利用の状況、全体のネットワーク構成により方式を選定することとし、以下のような導入方針とする。 ・核的複合施設ゾーン、大規模商業系ゾーン、行政関連施設ゾーン、業務系ゾーンなど大規模街区が連担する地区東西方向のルート及び第2地区の中山・北山田線以西のブロックに共同溝を導入する。さらに、アッパータウンに位置するルートと地区外周の都市計画道路 (牛久保・中川線, 新羽・荏田線) を接続する路線各々1ルートを共同溝ルートとして確保する。 ・その他はキャブシステムを導入する。沿道の敷地利用形態が現段階では明らかでないためキャブシステムの方式選定は今後の検討により定める。
区画道路 W: 14/歩: 2.5	○	×	●	・当路線からアクセスする街区は中・小規模商業系ゾーン、商業・住宅系ゾーンなど小規模換地が連担するためキャブシステムを導入する。空間条件から蓋掛型キャブシステムが設置できないため、共管路型キャブシステムの導入を検討する。
歩車融合道路 W: 12/単断面	○	×	●	・同上
シンボル道路 (A) W: 22/歩: 6.5	●	●	○	・片側は核的複合施設ゾーンで大規模街区であり、他の路線からアクセスすることも考えられるが、敷地分割により当路線からのアクセスが生じる可能性もあることや共同設置方式の全体のネットワーク構成の点から一部に共同溝を導入する。片側は中・小規模商業系ゾーンで小規模換地が連担するため、蓋掛型キャブシステムの導入を検討する。
シンボル道路 (B) W: 16/単断面 (歩: 5.0~5.5m程度と想定される。)	○	●	●	・当路線からアクセスする街区は中・小規模商業系ゾーンで小規模換地が連担するため、キャブシステムを導入する。 ・単断面として計画されており具体的な道路利用形態が明らかでないが、想定される歩道相当部分の幅員から蓋掛型キャブシステムの導入を検討する。

●: 導入が望ましい方式 ○: 導入が可能な方式 ×: 設置空間確保困難

■ 共同設置方式の方式選定 (案)

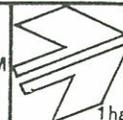


共同溝

キャブシステム

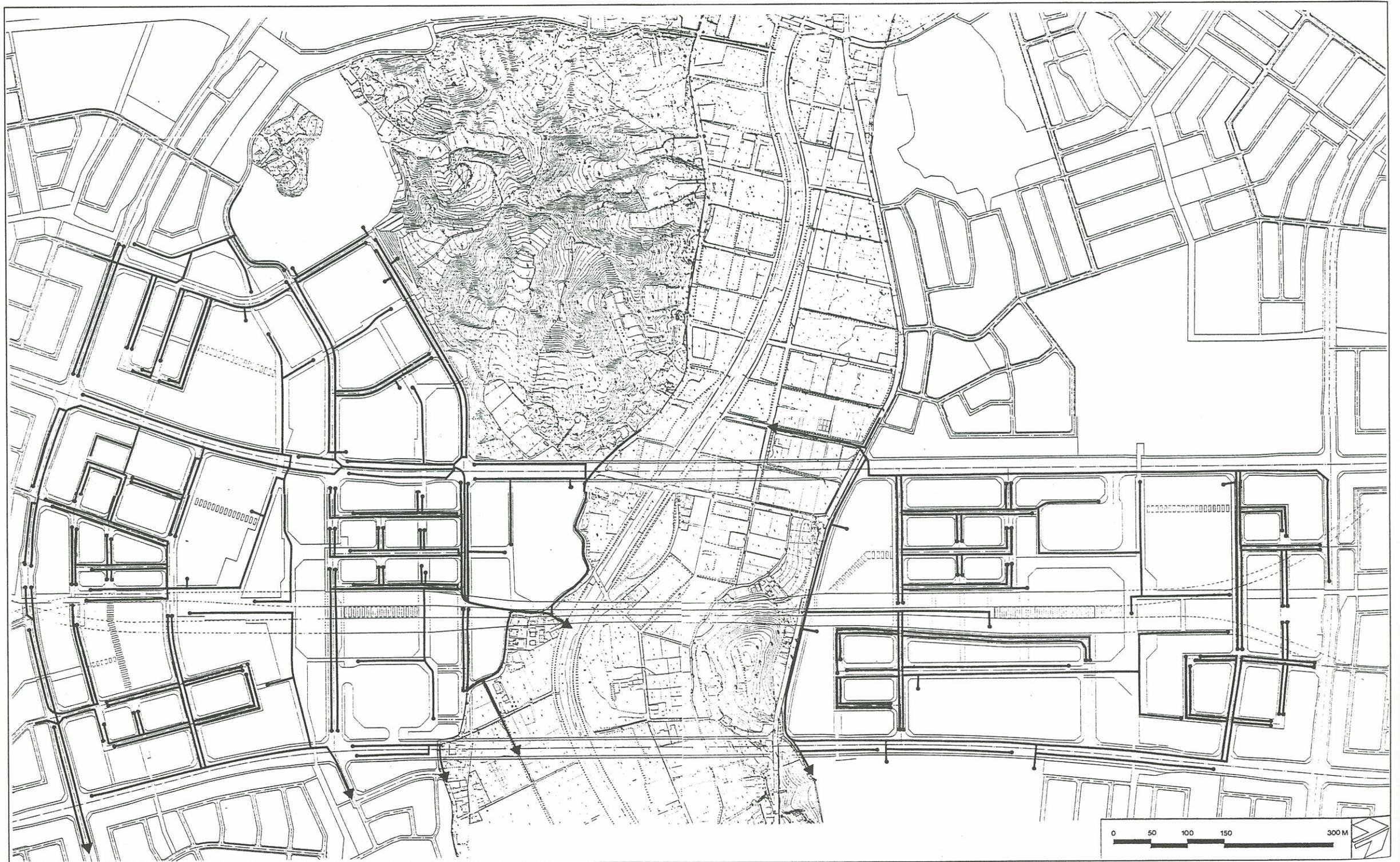
0 50 100 200

500M

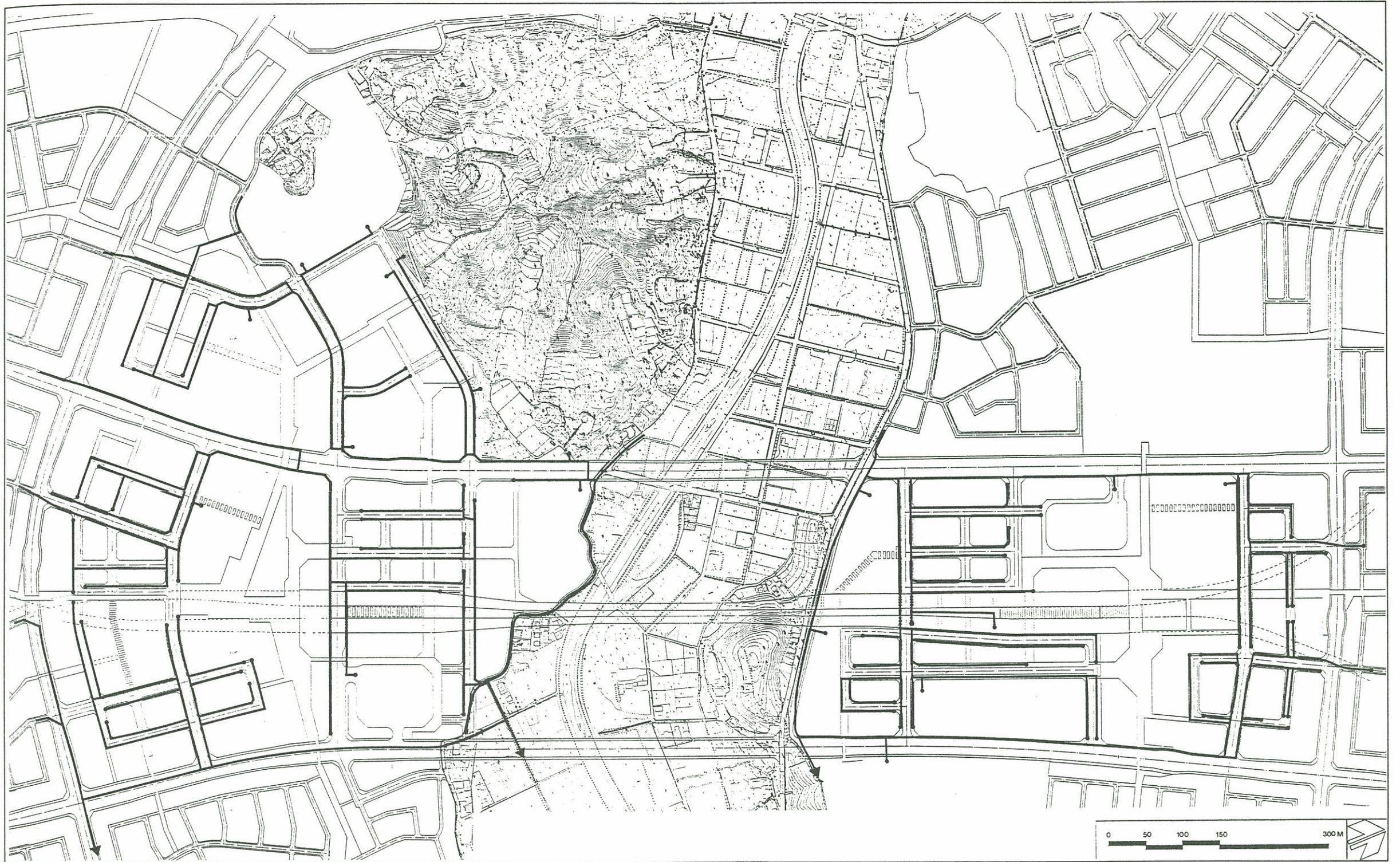


5. 排水計画

(1) 雨水排水計画



(2) 汚水排水計画





4. 土地利用構成

4-1 全体構成の考え方

(1) 第1地区、第2地区それぞれに特徴を持った構成

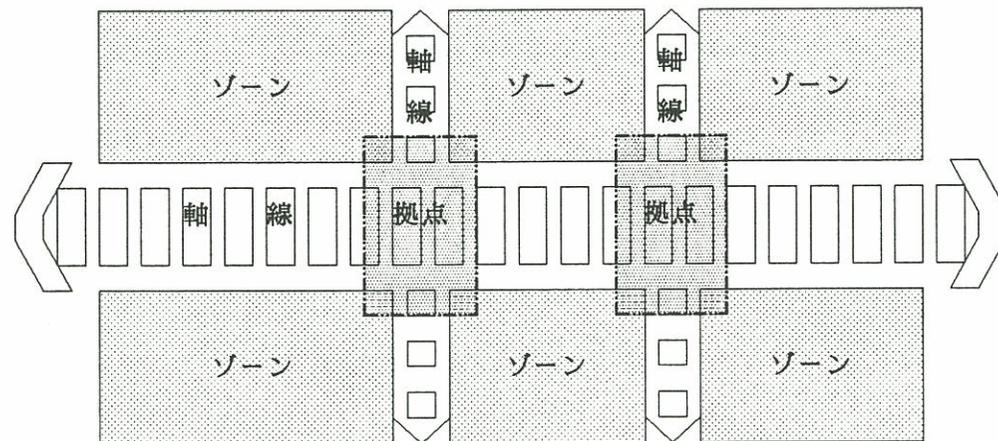
第1地区、第2地区共、ベースには両地区住民の生活を支えるために必要かつ十分な機能を備えることは当然であるが、より広域を対象とする拠点地区として機能していくために、各々に独自の特徴をもたせ、施設展開上相乗効果を発揮するような構成とする。

(2) 「軸線」「ゾーン」「拠点」による全体構造の明確な構成

様々な機能が導入される中で、全体構成の明確化を図るために、歩行者動線を主体とした「軸線」によるセンターの骨格を形成する。

その軸線と関連付けながら、面的な特徴をもつ「ゾーン」、象徴的な意味を持つ「拠点」を適切に配置することにより、分かり易く、多様な魅力のあるセンターを構成していく。

■「軸線」「ゾーン」「拠点」の構造イメージ



4-2 具体の構成

1. ゾーン構成

センター内に導入するのが好ましいと考えられる機能と、周辺住宅地や歩行者動線等との関係、地形条件や全体の景観構成等との関係を考慮し、以下に示した8つのゾーンを設けることとする。

- (1) 核的複合施設ゾーン
- (2) 大規模商業系ゾーン
- (3) 中・小規模商業系ゾーン
- (4) 業務系ゾーン
- (5) 商業・住宅系ゾーン
- (6) スポーツ・レクリエーション系ゾーン
- (7) 文化系ゾーン
- (8) 行政関連施設ゾーン

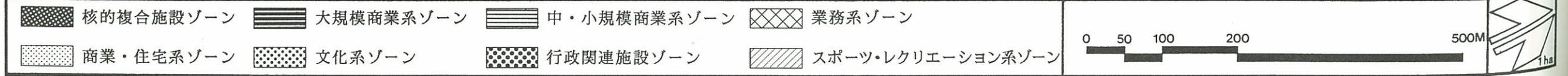
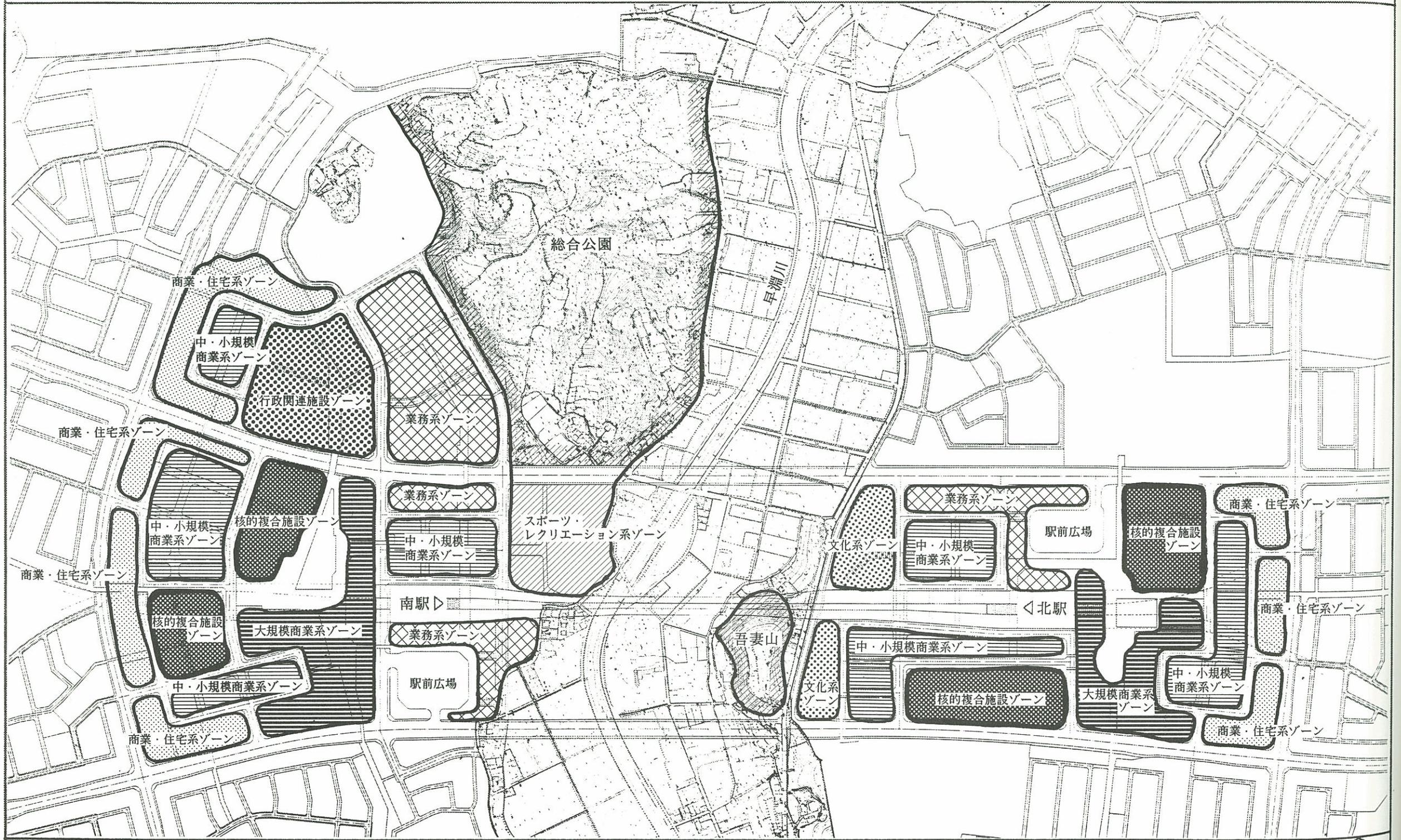
■ゾーンと主な施設との関係

ゾーン	主な施設				
	商業	業務	文化・娯楽等	住宅	公共
核的複合施設ゾーン	◎	○	○		○
大規模商業系ゾーン	◎	○	○		○
中・小規模商業系ゾーン	◎	○	○	○	
業務系ゾーン	○	◎	○		○
商業・住宅系ゾーン	○			○	
スポーツ・レクリエーション系ゾーン	○		◎		○
文化系ゾーン			◎		○
行政関連施設ゾーン		○			◎

■ゾーンイメージ

ゾーン	ゾーンの性格	配置の考え方	想定される施設のイメージ
核的複合施設ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・センター全体の拠点となる大規模商業系複合施設が立地するゾーン。 ・商業系施設だけでなく、文化・レジャー施設、業務サービス施設が複合立地する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・両地区に2ヶ所ずつ配置する。 ・一つは、センターの顔（シンボル広場）を形成するため、駅前の都市緑地を囲む位置に配置する。 ・他方は、街の拡がり確保のため、駅から離れた都市軸沿いに配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・百貨店等の大規模店舗を中心に、専門店、映画館、ホール、スポーツ施設、ミュージアム等を複合する施設が考えられる。
大規模商業系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的大規模の商業、業務系施設が立地するゾーン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・センターの顔（シンボル広場）を形成するため、駅前の都市緑地の近くに配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型専門店（衣料、家電、スポーツ用品等）、飲食・娯楽ビル等。 ・オフィスビル、情報センター、銀行、TVスタジオ、各種学校等。
中・小規模商業系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的中・小規模の商業施設主体の人間味豊かでアットホームな雰囲気とするゾーン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・センター内全域が立地対象となるが、買回り動線の流れを形成するために、主として回遊軸沿いに配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1、2階は商業施設が中心となるが、3階以上には業務施設や住宅が複合する。 *ブティック、アクセサリー、レコードショップ、靴屋等の専門店。 *八百屋、肉屋、魚屋、薬屋等の最寄り品を主体とした小売店。 *喫茶店、レストラン、ピザ屋、パブ、居酒屋等の飲食店等。
業務系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的中規模の一般純粋業務、あるいは生活関連施設・商業関連業務施設主体のゾーン。 ・また、一部には大規模業務施設を中心に、商業施設や宿泊施設等、業務関連施設が集積するゾーンも設ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活関連の業務施設も想定されることから、就業者だけでなく、周辺住民も比較利用し易い、駅前広場の周辺や、都市計画道路沿道に配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・純粋の業務施設の他に、飲食・娯楽系の商業施設が複合した施設展開が考えられる。 *不動産、学習塾、旅行代理店、生命保険等の生活関連施設。 *オフィス賃貸ビル、各種金融業、コピー等の事業所関連施設。 *企業の本社・支社、情報センター、研究所等の地域活力促進施設。 *会議場、宴会場、ホール等のコンベンション機能を含むホテル等。
商業・住宅系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の住宅地との調和に配慮した商業・住宅が複合するゾーン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺住宅地（アバマン地区）との街並みの調和や都市計画道路沿道の活性化を図るため、都市計画道路沿道に配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的大規模な車対応型施設や低層階に商業施設を複合する都市型住宅主体の施設が考えられる *DIY、インテリアセンター、ホビーマーケット、ファミリーレストラン、コンビニエンスストア等の車利用対応型施設。 *単身者、若年夫婦向け都市型賃貸住宅、スポーツ施設複合住宅。
スポーツ・レクリエーション系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模なスポーツ系施設を主体とし、総合公園等の豊かな自然環境と一体化したゾーン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・センター周辺の豊富な自然環境を積極的に活用し他の商業地でない独自の特徴づくりを図るため、総合公園、早淵川と連担した位置に配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域体育館（公益施設）及びそれを中心とした商業・娯楽等の関連施設。
文化系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模な文化系公益施設が集積立地するゾーン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・早淵川沿いに一大文化拠点を形成するため、歴史博物館、文化財公園、市民ホールを一体的に配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民ホール、歴史博物館等の大規模公益施設。
行政関連施設ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・区役所等の行政関連施設が集積立地し、飲食系の商業施設や業務施設もある程度複合するゾーン。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第2地区西側（従来から設定されている位置）に配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・区役所、郵便局、警察署、保健所、消防署、国・県合同庁舎等が想定されている。

■ゾーニング



2. 軸線の構成

センター内を以下の2つの歩行者の軸線により構成する。

①都市軸（シンボル軸）

- ・第1地区、第2地区それぞれの中心部を東西、南北に貫通する歩行者軸をセンターを象徴するシンボルストリートとして設定する。

②回遊軸（買物軸）

- ・駅と核的施設や集合駐車場等を回遊する歩行者軸であり、都市軸と連環した地区内のショッピングストリートとして設定する。
- ・歩いて楽しい街並みを形成するため、道路、歩行者専用道路及び沿道の施設等に明確な性格付けを行い、特徴ある「通り」を形成する。

【参考事例】

既存の商業地における特徴的な「通り」

【公園通り】・西武百貨店から代々木公園へ至る延長約500mの通り。

（渋谷）・沿道には劇場、映画館、ライブハウス・公会堂等の文化・娯楽系施設やファッション系専門店、飲食店が集中し、若者文化の情報発信基地となっている。

【馬車道通り】・地下鉄関内駅から万国橋通りに至る約400mの通り。

（横浜）・赤レンガによる舗装、街路樹、ストリートファニチュア等によって、散在する明治期の建物との空間的調和をもった洗練された通りとなっている。

【伊勢佐木モール】・馬車道から約400mの伊勢佐木町通り。

（横浜）・カラフルなタイル舗装や街路樹とともに、アーケードや電柱・電線が取り払われた、明るく活気のある歩行者専用のオープン・モール。

【サンロード】・吉祥寺駅から五日市街道へ至る延長約350mの通り。

（吉祥寺）・飲食、物販（買い回り品等）主体の敷地規模75~200㎡程度の小規模店舗が集中し、大型店舗にはない界隈性豊かなヒューマンスケールの通り。

3. 象徴的な拠点（アクロスポイント）の構成

「通り」の結節点など、人々が出会う場や象徴的な意味を持つ地点、周辺から目立つ地点などに、広場と施設等が一体となった拠点を形成し、線だけでなく点としての特徴付けを図る。

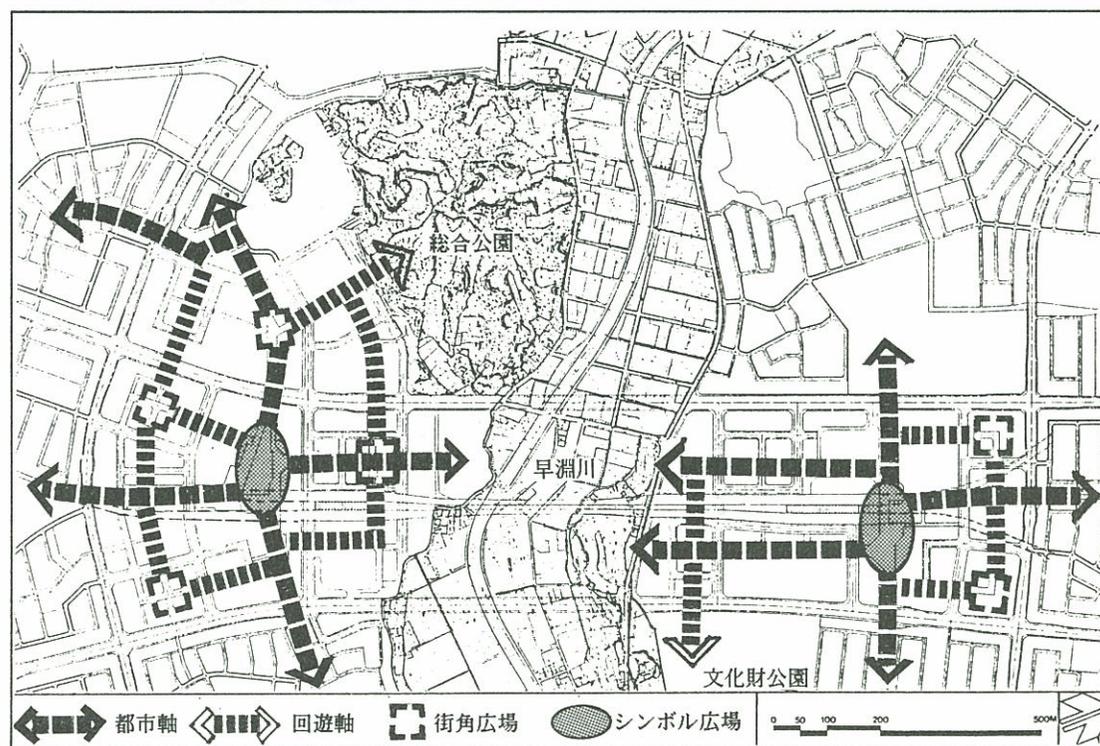
①シンボル広場

- ・東西、南北の都市軸の結節点である駅前一带に、「都市緑地」と周辺の建物が一体となったシンボル広場を設定する。

②街角広場

- ・回遊軸等の結節点に、建物と一体となったポケットパーク的な小規模な憩いの空間を設定する。

■「通り」と「拠点」の構成イメージ



4-3 商業・業務施設規模の算定

1. 基本的考え方

① センター全体の床面積の設定

*
商近等の過年度調査における需要対応施設床推計値をベースとしながら、核的複合施設の計画的立地等のMPの修正内容や商近策定後の状況変化、更には計画的市街地形成に関わる政策的判断等を加味し、全体床面積を設定する。

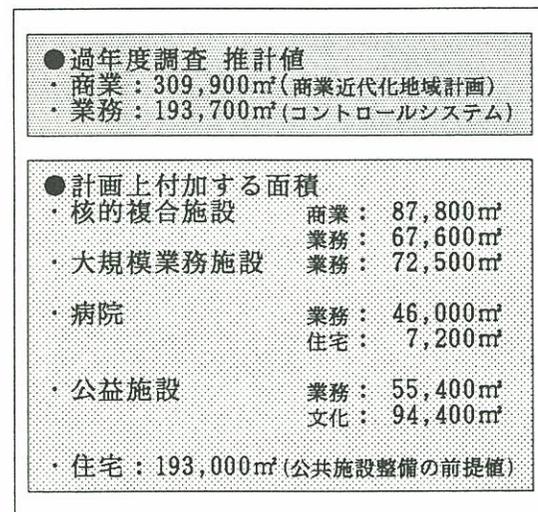
* 「横浜地域（北部） 商業近代化地域計画報告書」（昭和59年度）

② 各ブロック、ゾーンへの配分の考え方

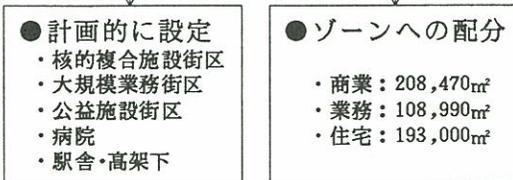
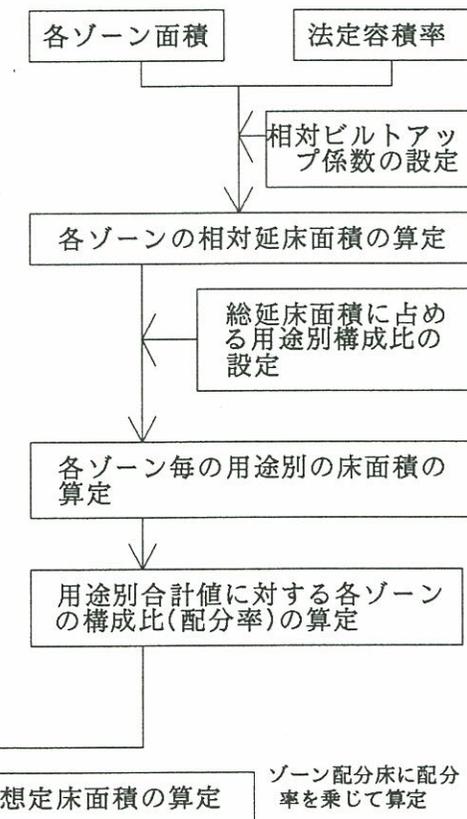
区画整理事業の性格上、施設立地を当該ブロックで想定できるものと、ある程度のまとまりで想定すべきものとに分けられるので、まずブロック単位で床面積を設定できるものを想定した上でゾーン単位で配分するものについての想定を行うこととする。

■ 算定フロー

【センター全体の床面積の設定】



【ゾーンへの配分】



2. センター全体の床面積の設定

(1) 過年度調査推計値

① 商業関連施設：309,900㎡

商近において成立規模を試算（2005時点）しており、その平均値を求めた。

● 小売業	一般小売商業施設に特化小売商業施設を加えた値とする。 なお、一般小売商業施設については、ケースB（地下鉄3, 4, 6号線が開通）の値を採用した。 * 一般小売商業施設 205,700㎡ + 特化小売商業施設 20,900㎡ = 226,600㎡
● 飲食店	飲食店に慰安性レジャー施設(料亭, バー, 酒場等)を加えた値。 * 飲食店 38,750㎡ + 慰安性レジャー施設 15,700㎡ = 54,500㎡ なお、慰安性レジャー施設は、商近での配分比（タウンセンター72%：駅前センター28%）を用いて、タウンセンター分を算定した。
● 文化施設	商近の推計値4,700㎡。
● スポーツ・健康施設	商近の推計値57,300㎡から、屋外型のゴルフ練習所、テニスコート（46,100㎡）を除いた面積11,200㎡とする。 * 屋外型のゴルフ練習所、テニスコートは、面積規模や地価水準の高さ等を考慮するとセンターでの成立性はかなり低いと思われるため、検討対象外とした。
● 娯楽・レジャー施設	商近の推計値28,600㎡から上記の慰安性レジャー施設床(15,700㎡)を除いた面積12,900㎡とする。
計	309,900㎡

② 一般純粋業務施設：193,700㎡

業務施設については、商近では、その他サービス施設等として商業関連のそれも限られた施設の推計しか行っていないため、抜け落ちている部分について「港北NTのセンターに係る段階建設とコントロール施設に関する調査研究」（昭和54年）^{*-1}での試算を用い（2005年時点）、両者を合わせ業務施設の全量を推計した。^{*-2}

なお、コントロールシステムでは、床推計の前提となる後背人口をタウンセンター部18.8万としているため、商近の前提値に修正し、算定し直す。

*-1：商近では、卸売り、運輸・通信、電気・ガス・水道、その他のサービス業施設等が想定されていない。

*-2：都市の立地特性、成長過程等の違いにより、都市を類型化し、商業統計、事業所統計をもとに、都市類型別・業種別の人口当たりの従業者数、従業者1人当たりの床原単位を求めている。港北ニュータウンの場合は、衛星住宅都市と急成長都市の原単位を用いて、この原単位に後背人口を乗じることにより、業種別の施設量を算定している。

*-3：タウンセンター → 地元対応支持人口 12.06万 + 広域対応支持人口 14.98万 = 27.04万支持人口

NT圏域内地元 → タウンセンター部 12.06万 + 駅前センター部 12.16万 + 近隣センター部 10.35万 = 34.57万

広域対応支持人口 → NT圏域内地元対応支持人口 34.57万 + タウンセンター部広域対応支持人口 14.98万 = 49.55万

■ 一般業務・サービス施設ボリュームの設定

	従業者数 (人/人口1万人)	床原単位 (㎡/従業者1人)	後背人口 (万人)	延床面積 (㎡)
卸売業	91,393	12	34.57	37,900
金融・保険	商近の推計値			36,900
不動産	商近の推計値			5,500
運輸・通信	133,037	10	27.04	36,000
電気・ガス・水道	6,580	10	27.04	1,800
旅館・下宿等	商近の推計値			10,400
対個人サービス	96,420	8	27.04	20,900
放送	0,841	15	49.55	600
自動車関連	22,864	10	27.04	6,200
対事業所サービス	29,612	10	27.04	8,000
公的サービス	16,983	10	27.04	4,600
団体	22,517	10	27.04	6,100
医療	商近の推計値			13,100
宗教・教育等	21,009	10	27.04	5,700
計				193,700

(2) 計画上付加する床面積

① 核的複合施設：155,400㎡（商業床 87,800㎡、業務床 67,600㎡）

核的複合施設は商近策定後の新たな要素であり、センター及び周辺地区の人口定着が少ない初期段階における「核的施設」でもあり、需要対応というよりはむしろ需要喚起型の施設整備を予定しているため、床面積の1/2は商近対応の需要対応床とするが、残りの1/2については計画的に付加するものとする。

具体には、以下のとおり設定する。

●ビルトアップ率：0.8

* 計画上、容積限度一杯で考えるが、駐車場も相当規模想定されるため、施設床分は0.8とする。
(駐車場面積は、基準法上は総延べ床面積の1/5分控除されるが、控除分以上の駐車場を計画的に整備することによる。)

●用途構成比：1-a, b, 2-b (商業55%, 業務45%)
2-a (商業70%, 30%)

街区	街区面積	想定床面積	商業床	1/2	業務床	1/2
1-a	18,112	86,900	47,800	23,900	39,100	19,600
1-b	18,991	91,200	50,160	25,100	41,040	20,500
2-a	14,943	71,700	50,190	25,100	21,510	10,800
2-b	12,684	60,900	27,410	13,700	33,490	16,700
計	64,730	310,700	175,560	87,800	135,140	67,600

② 大規模業務施設(2地区 西側 6-1、6-3、8-2街区)：72,500㎡

センター地区を特色づける街区として、計画的に大規模業務施設(ビジネスコア)を立地させることとし、100%分を付加分とする。

●ビルトアップ率：0.8

* 計画上、容積限度一杯で考えるが、駐車場も相当規模想定されるため、施設床としては0.8とする

●用途構成比：業務床100%

* 18,114 (街区面積) × 500% × 0.8 = 72,500㎡

③ 総合病院：53,200㎡（業務 46,000㎡ 住宅（看護婦寮） 7,200㎡）

現在、基本計画が検討中であり、その内容を盛り込む。

④ 公益施設：149,800㎡（業務 55,400㎡ 文化 94,400㎡）

具体の検討を行っている歴史博物館以外について、単なる単一施設の立地ではなく他用途との複合利用を推進することを基本とし、敷地面積の200%分を施設量として想定する。

なお、用途上は、総合体育館、歴史博物館、市民ホール、文化施設は文化施設とし、他は業務施設と分類した。

■公益施設の想定施設規模

		敷地面積(㎡)	想定施設規模	数字の根拠
2 地 区	区役所等 総合庁舎*	18,753	37,600	敷地面積×200% (横浜市の整備水準0.043㎡/人)
	郵便局	4,602	9,200	敷地面積×200%
	警察署	4,345	8,600	〃
	総合体育館	14,399	28,800	〃
	文化施設	13,626	27,200	〃
	小計	45,725	111,400	
1 地 区	歴史博物館	7,279	9,000	横浜市基本計画に基づく
	市民ホール	12,036	24,000	敷地面積×200%(2,000席程度公共ホール含む) 東京都文化会館：敷面10,370、延床21,234
	文化施設	2,688	5,400	敷地面積×200%
小計	18,478	38,400		
合計	64,203	149,800		

* 総合庁舎：区役所、国県合同庁舎、保健所、消防署を含む

⑤ 住宅：193,000㎡

現時点では、小・中学校等の公共施設整備の前提値として、タウンセンターの居住人口を8,442人、計画住戸数2,412戸（3.5人/戸）と設定しているため、この数字を前提とする。

センターという立地条件から、高層主体の住棟形式が想定されるため、戸当たりネット面積60㎡、ネット効率を75%程度と仮定し、80㎡/戸（グロス）に計画住戸数を乗じることにより、以下のように設定する。

$$2,412 \text{ 戸} \times 80 \text{ ㎡/戸} \approx 193,000 \text{ ㎡}$$

(3) まとめ

	商業施設	業務施設	住宅	文化施設	合計
延床面積(㎡)	397,700	435,200	200,200	94,400	1,127,500
構成比(%)	35.3	38.5	17.8	8.4	100.0

【参考】容積充足率のチェック

上記の床面積は、地下駐車場、立体駐車場部分を除いてあるため、仮に想定床の約15%分を容積対象延床面積として加算すると、センター全体の容積充足率は約61%となり、ほぼ池袋駅周辺と同程度となる。

なお、公益施設部分、駅舎、高架下部分を除いた一般宅地では約67%となり、渋谷駅周辺を上回る。

- 容積対象延床面積：1,127,500 × 1.15 = 1,296,625㎡（全体）
893,660 × 1.15 = 1,027,709㎡（一般宅地）
- 容積充足率：1,296,625 ÷ 2,138,651（法定限度床） = 61%（全体）
1,027,709 ÷ 1,525,324（〃） = 67%（一般宅地）

■ 都内 駅周辺500m範囲内地区の容積充足率 単位：%

新宿	渋谷	池袋	上野	浅草	錦糸町	亀戸
79.4	64.5	62.9	56.5	45.2	44.6	40.7

3. 各ゾーン等への床配分

区画整理の性格上、立地施設が当該ブロックで想定すべきものと、ある程度のまとまり（ゾーン）で想定すべきものとに分けられるので、核的複合施設や公益施設等については、あらかじめブロック単位で床面積を設定し、それ以外については、センター全体の床面積からそれらを差し引いた分をゾーンに配分することとする。

(1) 施設立地を当該ブロックで想定するもの

・核的複合施設	・病院
・大規模業務施設	・駅舎，高架下
・公益施設	

各ブロックの内容は以下に示すとおりである。

■ ブロック単位で想定する施設の用途別床面積内訳

		商業	業務	住宅	文化	合計	
1 地 区	核的複合施設	1-a	47,800	39,100	—	—	86,900
		1-b	50,160	41,040	—	—	91,200
	公益系文化施設		—	—	—	38,400	38,400
	駅 舎		5,260	7,880	—	—	13,140
	高 架 下		1,950	490	—	—	2,440
	小 計		105,170	88,510	—	38,400	232,080
2 地 区	核的複合施設	2-a	50,190	21,510	—	—	71,700
		2-b	27,410	33,490	—	—	60,900
	公益系業務施設		—	55,400	—	—	55,400
	" 文化施設		—	—	—	56,000	56,000
	大規模業務施設		—	72,500	—	—	72,500
	病 院		—	46,000	7,200	—	53,200
	駅 舎		5,750	8,620	—	—	14,370
高 架 下		710	180	—	—	890	
小 計		84,060	237,700	7,200	—	384,960	
合 計		189,230	326,210	7,200	94,400	617,040	

【駅舎、高架下部分の算定根拠】ビルトアップ率：0.3

用途構成比：駅舎 → 商業：40%、業務：60%

高架下 → 商業：80%、業務：20%

* 駅舎において、ホーム、コンコース等は本想定対象には入っていない。

(2) 施設立地をゾーン単位で想定するもの

・大規模商業系ゾーン	・業務系ゾーン
・中小規模商業系ゾーン	・商業・住宅系ゾーン

全体の床面積から(1)の面積を差し引いた面積（商業：208,470㎡、業務：108,990㎡、住宅：193,000㎡）を各ゾーンに配分する。配分の具体的方法は次のとおりである。

① 法定限度床

- 修正案を前提とし、現計画となるべく整合するよう用途・容積率を想定した。
- 各ゾーン面積（街区確定面積）に想定した容積率を乗じ、法定限度床を算出する。

② 相対ビルトアップ係数の設定

各ゾーンへの配分に際しては、各ゾーンの特性を考慮し、相対的なビルトアップ係数を設定し、①に乗じて相対延床面積を算定する。

ゾ ー ン	相対ビルトアップ係数	設定理由
大規模商業系ゾーン	0.7	敷地規模が3,000㎡以上と大きく、しかも広幅員の道路、公園等に接する等、比較的有利な敷地条件にあるため、高めに設定した。
中・小規模商業系ゾーン	0.5	100~200㎡の比較的小規模な敷地が多いこともあり、4ゾーン中最小とした。
業務系ゾーン	0.6	敷地規模が500㎡程度と大規模商業系ゾーンと中小規模商業系ゾーンの中間であり、しかも駅広、都計道等に接する等を考慮し、両ゾーンの中間値とした。
商業・住宅系ゾーン	0.7	敷地規模、周辺基盤状況等が大規模商業系ゾーンと同程度であり、現状のアパマン地区における敷地利用状況を見ても相当程度高度利用が進んでいることから高めに設定した。

③ 総床面積に占める用途別床構成比の設定

各ゾーンの性格、立体用途構成イメージや現計画の申し出条件等を考慮し、以下のように設定する。
(%)

		商業	業務	住宅
大規模商業系ゾーン		80	20	-
中・小規模商業系ゾーン	(400%)	15	15	70
	(600%)	35	30	35
業務系ゾーン		60	40	-
商業・住宅系ゾーン		5	5	90

【参考】申し出条件との対応

大規模商業系ゾーン：A区分、中・小規模商業系ゾーン：B、C区分
業務系ゾーン：A区分、商業・住宅系ゾーン：D区分

【設定の考え方】

- 大規模商業系ゾーン：駅前に立地するため、大部分は商業主体で、部分的に業務という構成がイメージされる。申し出条件を踏まえ、住宅は想定しないこととする。
- 中・小規模商業系ゾーン：路線型商店街であるため、低層階に商業・業務、上層階に住宅という構成がイメージされる。また、過去の申し出区分の相違や用途地域の相違を考慮し、近商400%エリアには、相当数の住居を想定し、商業600%エリアとは構成比を変えて設定した。
- 業務系ゾーン：駅前広場周りのセンターの顔となる部分でもあり、1~3階の足元周りは賑わいをもたせるため商業とし、その他を業務として想定した。申し出条件を踏まえ、住宅は想定しないこととする。
- 商業・住宅系ゾーン：回遊軸周りでもあり、賑わい性を分断しないためにも1階部分は商業、業務とし、2階以上を住宅として想定した。

【参考】大宮市 大宮駅周辺地域77.2ha（昭和60年時点）の用途別床構成比

	商業	業務	住宅	その他	合計
延べ床(ha)	32.4	23.2	18.2	3.4	77.2
構成比(%)	42	30	24	4	100.0

④ 各ゾーン別・施設用途床の配分

②で求めた相対延べ床面積に、上記の用途別床構成比を乗じて、各ゾーンにおける用途別の床面積を算定し、それをセンター全体で積み上げ、用途別の合計値を算定する。更に、用途別合計値に対する各ゾーンの比率を求める。

最後に、核的複合施設等の計画的床面積分を除いた用途別床面積にその比率を乗じて、各ゾーンの想定床面積を算定する。

● (法定限度床 × ゾーン別ビルトアップ係数) = 各ゾーンの相対延べ床面積---A

● 各ゾーンの用途別構成比 × A = 各ゾーンの用途別床面積---B

● $\frac{B}{\text{用途別床面積の合計値}}$ = 各ゾーンの用途別配分率---C

● 商業：208,470 × C = 各ゾーンの用途別想定床面積

● 業務：108,900

● 住宅：193,000

*各ゾーンへの配分結果は次頁を参照されたい。

(3) まとめ

単位：㎡、()内は%

	商業施設	業務施設	住宅	文化施設	計
1地区	183,130 (46)	131,930 (30)	70,920 (35)	38,400 (41)	424,380 (38)
2地区	214,570 (54)	303,270 (70)	129,280 (65)	56,000 (59)	703,120 (62)
合計	397,700 (100)	435,200 (100)	200,200 (100)	94,400 (100)	1,127,500(100)

■ ゾーン別床配分

	宅地面積 (㎡)	容積率 (%)	法定限度 床面積 (㎡)	相 対 ビルトア ップ係数	相 対 延べ面積 (㎡)	用途構成割合 (%)			ゾーン別用途別配分率 (%)			想定床面積 (㎡)				容積 充足 率(%)		
						商業施設	業務施設	住 宅	商業施設	業務施設	住 宅	商業施設	業務施設	住 宅	合 計			
1 地 区	大規模商業ゾーン	11,687	600	70,122	0.7	49,100	80	20	—	15.0	7.2	—	31,310	7,820	—	39,130	56	
	中小規模商業ゾーン	近商400%	15,990	400	63,960	0.5	31,980	15	15	70	1.8	3.5	9.2	3,850	3,790	17,840	25,480	40
		商業600%	17,071	600	102,426	0.5	51,213	35	30	35	6.9	11.1	7.4	14,390	12,150	14,280	40,820	40
	小 計	33,061	503	166,386	0.5	83,193	-	-	-	8.8	14.6	16.6	18,240	15,940	32,120	66,300	40	
	業務系ゾーン	15,247	600	91,482	0.6	54,900	60	40	—	12.6	16.1	—	26,250	17,500	—	43,750	48	
	商業・住宅系ゾーン	19,332	400	77,328	0.7	54,100	5	5	90	1.0	2.0	20.1	2,160	2,160	38,800	43,210	56	
小 計	79,327	511	405,318	0.74	241,293	-	-	-	37.4	39.9	36.7	77,960	43,420	70,920	192,300	47		
2 地 区	大規模商業ゾーン	24,284	600	145,704	0.7	102,000	80	20	—	31.2	14.9	—	65,030	16,260	—	81,290	56	
	中小規模商業ゾーン	近商400%	20,198	400	80,792	0.5	40,396	15	15	70	2.3	4.4	11.7	4,860	4,790	22,530	32,180	40
		商業600%	16,877	600	101,262	0.5	50,631	35	30	45	6.8	11.0	7.3	14,230	12,010	14,110	40,350	40
	小 計	37,075	491	182,054	0.5	91,027	-	-	-	9.1	15.4	19.0	19,090	16,800	36,640	72,530	40	
	業務系ゾーン	27,396	400~600	143,090	0.6	87,100	60	40	—	20.0	25.5	—	41,650	27,770	—	69,420	49	
	商業・住宅系ゾーン	42,943	150、400	170,208	0.7	119,100	5	5	90	2.3	4.3	44.3	4,740	4,740	85,440	94,920	56	
小 計	131,698	488	641,056	0.54	399,227	-	-	-	62.6	60.1	63.3	130,510	65,570	122,080	318,160	50		
合 計	211,025	496	1,046,374	0.61	640,520	-	-	-	100.0	100.0	100.0	208,470	108,990	193,000	510,460	49		

【 1 地区 】

単位：㎡

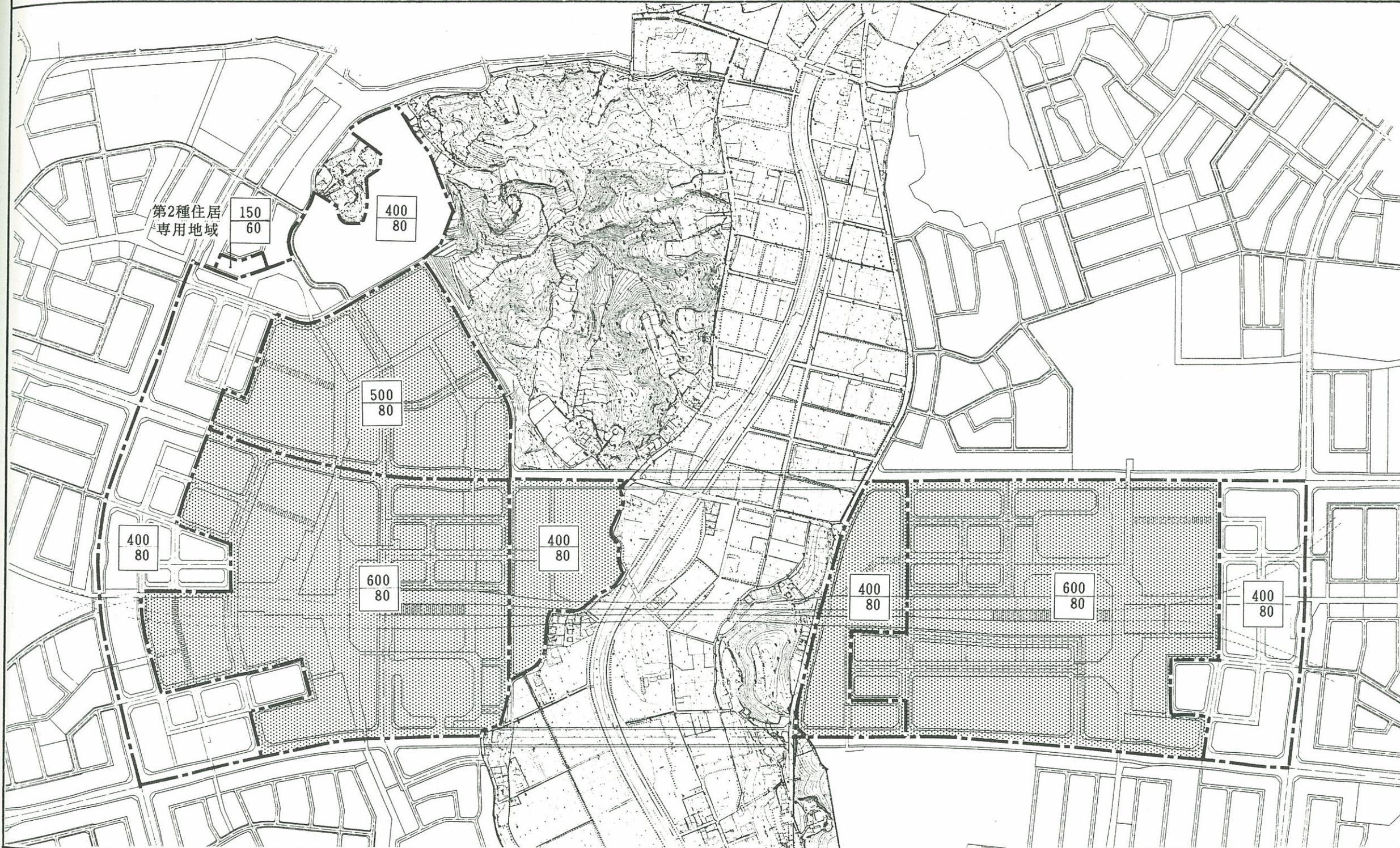
	宅地面積	法定容積率	法定限度床面積	想定床面積								容積充足率%				
				商業施設	%	業務施設	%	住宅	%	文化施設	%		合計	%		
ゾ ン	大規模商業ゾーン	11,687	600	70,122	31,310	17.1	7,820	5.9	—	—	—	—	39,130	9.2	56	
	中小規模商業ゾーン	33,061	400・600	166,386	18,240	10.0	15,940	12.1	32,120	45.3	—	—	66,300	15.6	40	
	業務系ゾーン	15,247	600	91,482	26,250	14.3	17,500	13.3	—	—	—	—	43,750	10.3	48	
	商業・住宅系ゾーン	19,332	400	77,328	2,160	1.2	2,160	1.6	38,800	54.7	—	—	43,120	10.2	56	
	小計	79,327	511	405,318	77,960	42.6	43,420	32.9	70,920	100.0	—	—	192,300	45.3	47	
ブ ロ ッ ク	核的複合施設	1-a	18,112	600	108,672	47,800	26.1	39,100	29.6	—	—	—	—	86,900	20.5	80
		1-b	18,991	"	113,946	50,160	27.4	41,040	31.1	—	—	—	—	91,200	21.5	80
	小計	37,103	600	222,618	97,960	53.5	80,140	60.7	—	—	—	—	178,100	42.0	80	
	市民ホール	12,036	400	48,144	—	—	—	—	—	—	24,000	62.5	24,000	5.6	50	
	歴史博物館	7,279	400	29,116	—	—	—	—	—	—	9,000	23.4	9,000	2.1	31	
	文化センター	2,688	600	16,128	—	—	—	—	—	—	5,400	14.1	5,400	1.3	33	
	駅舎	7,300	600	43,800	5,260	2.9	7,880	6.0	—	—	—	—	13,140	3.1	30	
	高架下	8,140	400・600	43,094	1,950	1.0	490	0.4	—	—	—	—	2,440	0.6	7	
合計	153,873	525	808,218	183,130	100.0	131,930	100.0	70,920	100.0	38,400	100.0	424,380	100.0	53		

【 2 地区 】

単位：㎡

	宅地面積	法定容積率	法定限度床面積	想定床面積								容積充足率%				
				商業施設	%	業務施設	%	住宅	%	文化施設	%		合計	%		
ゾ ン	大規模商業ゾーン	24,284	600	145,704	65,030	30.3	16,260	5.4	—	—	—	—	81,290	11.6	56	
	中小規模商業ゾーン	37,075	400・600	182,054	19,090	8.9	16,800	5.5	36,640	28.3	—	—	72,530	10.3	40	
	業務系ゾーン	27,396	400・600	145,090	41,650	19.4	27,770	9.2	—	—	—	—	69,420	9.9	48	
	商業・住宅系ゾーン	42,943	400	169,488	4,740	2.2	4,740	1.6	85,440	66.1	—	—	94,920	13.5	56	
	小計	131,698	487	642,336	130,510	60.8	65,570	21.7	122,080	94.4	—	—	318,160	45.3	50	
ブ ロ ッ ク	核的複合施設	2-a	14,943	600	89,658	50,190	23.4	21,510	7.1	—	—	—	—	71,700	10.2	80
		2-b	12,684	"	76,104	27,410	12.8	33,490	11.0	—	—	—	—	60,900	8.7	80
	小計	27,627	600	165,762	77,600	36.2	55,000	18.1	—	—	—	—	132,600	18.9	80	
	大規模業務施設	18,114	500	90,570	—	—	72,500	23.9	—	—	—	—	72,500	10.3	80	
	区役所	18,753	"	93,765	—	—	37,600	12.4	—	—	—	—	37,600	5.3	40	
	郵便局	4,602	"	23,010	—	—	9,200	3.0	—	—	—	—	9,200	1.3	40	
	警察署	4,345	"	21,725	—	—	8,600	2.8	—	—	—	—	8,600	1.2	40	
	病院	27,555	500・400	119,805	—	—	46,000	15.2	7,200	5.6	—	—	53,200	7.6	44	
	体育館	14,399	400	57,596	—	—	—	—	—	—	28,800	51.4	28,800	4.1	50	
	文化施設(病院残り)	13,626	400	54,504	—	—	—	—	—	—	27,200	48.6	27,200	3.9	50	
駅舎	7,983	600	47,898	5,750	2.7	8,620	2.8	—	—	—	—	14,370	2.0	30		
高架下	2,976	400・600	14,742	710	0.3	180	0.1	—	—	—	—	890	0.1	6		
合計	271,678	490	1,331,713	214,570	100.0	303,270	100.0	129,280	100.0	56,000	100.0	703,120	100.0	53		

■ 用途容積指定 (案)



 商業地域

 近隣商業地域

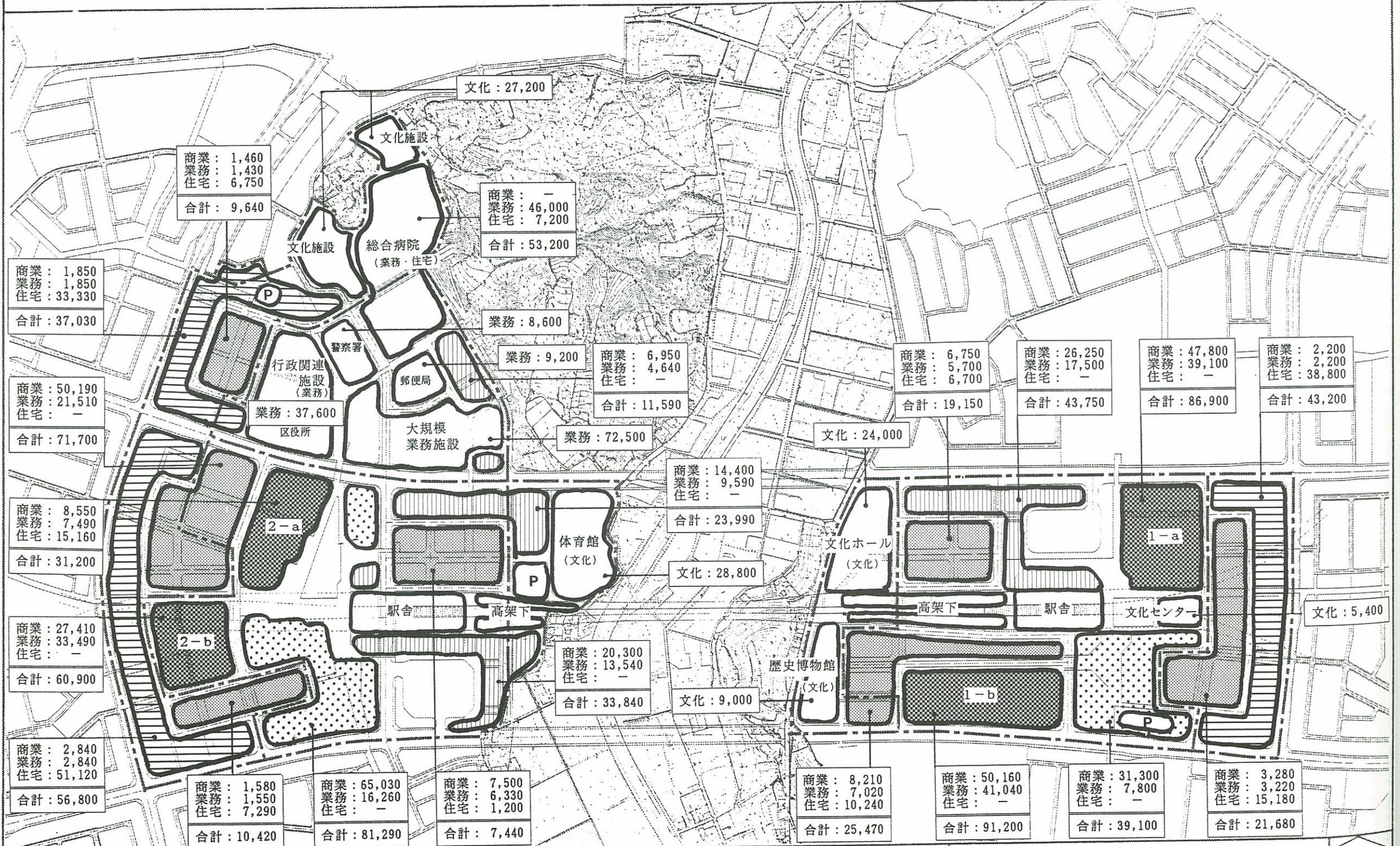
400 ← 容積率
80 ← 建蔽率

0 50 100 200

500M



■ ゾーン別施設立地の想定



 核的複合施設	 中小規模商業系ゾーン	 商住併存ゾーン
 大規模商業系ゾーン	 業務系ゾーン	 駐車場

単位：㎡

0 50 100 200 500M

4-4 換地計画

1. 換地計画修正の基本方針

①全体の宅地面積は変更しない

センター内の宅地面積の総合計については、現計画と等しくする。

ただし、個々の換地面積については、位置の変更等により評価が変われば増減があり得る。

②土地利用計画に即した換地

修正計画では、新しいブロックに単純に換地するのではなく、その土地利用計画が実現できるような換地を行う。

③共同化義務街区の申し手による換地

核的複合施設が立地する大規模街区については、各地区各2ヶ所のうち1ヶ所を私有地でとることとする。その際、この街区の大規模施設利用を実現するためには地権者の共同化が前提となることから、これを「共同化義務街区」とし、それに合意する地権者のみに換地を行うこととする。

③現地計画の尊重

タウンセンターにおける換地計画は昭和51年に行った換地の申し出を踏まえて作成されているが、この申し出にあたっては次表の区分、街区を設定して行った。

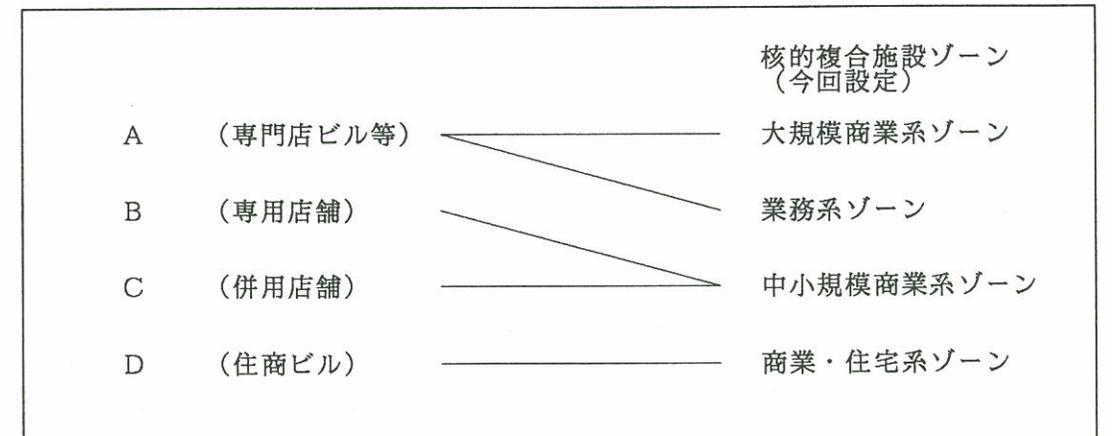
修正計画では一部に核的複合施設のための大規模街区を設けるなど、従来の申し出区分の施設内容を超えるものを設定しようとしているが、その他については従来の各区分の施設内容を踏襲した土地利用計画を想定している。

従って、今回の換地調整にあたっては全く白紙から行うのではなく、現在の仮換地予定及びその経緯を尊重して行うこととする。

■現計画における換地区分

区分	施設内容	従前地申し出規模
A	専門店ビル、オフィスビル、娯楽ビル、飲食ビル等	1700㎡以上
B	専用店舗	300㎡以上
C	併用店舗	300㎡以上
D	住商ビル（ゲタばきマンション）	3000㎡以上

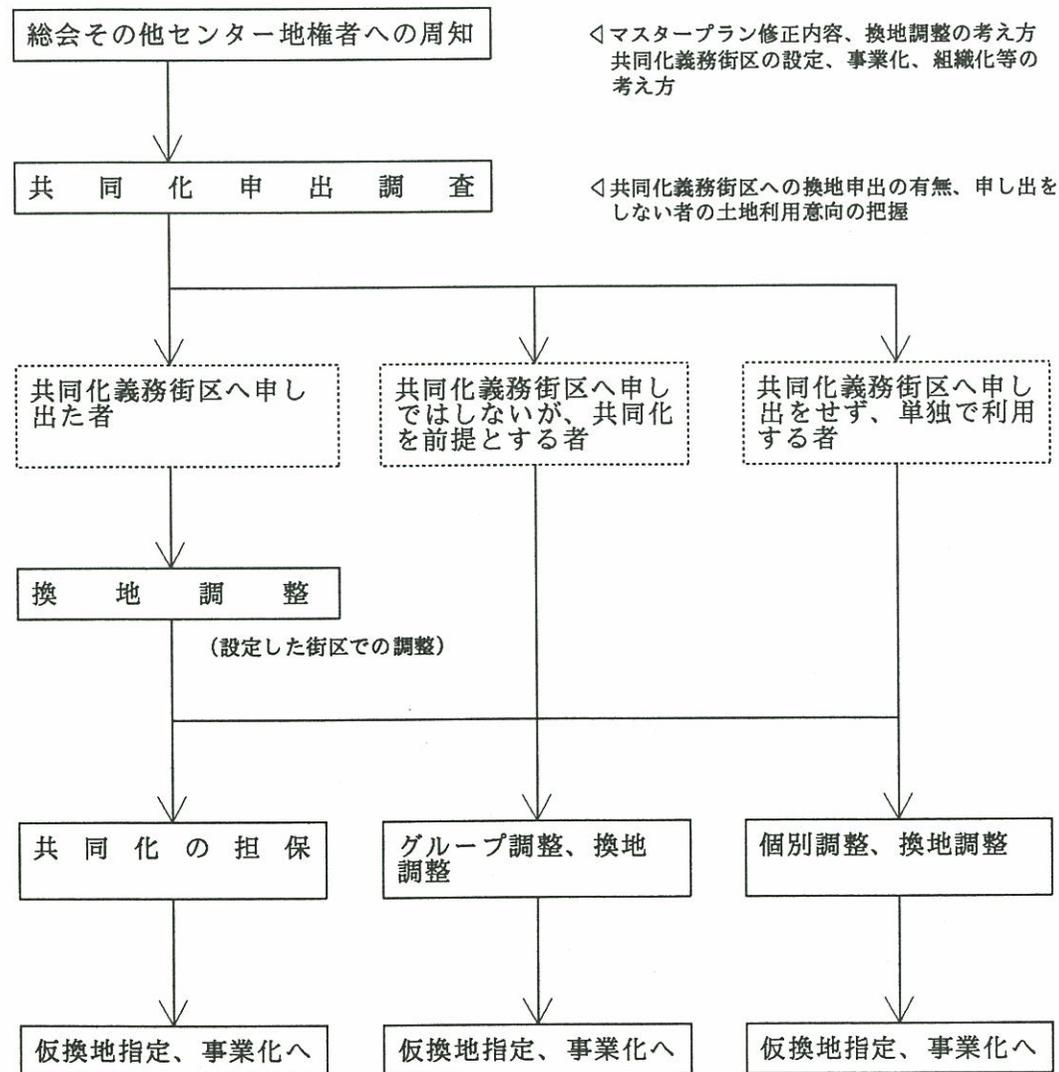
【参考】申し出区分と修正計画におけるゾーニングの対応は概ね次のように考えられる。



2. 換地調整の手順

換地調整にあたっては、共同化が不可欠である核的複合施設を立地させる「共同化義務街区」については、地権者からの申し出を受けて調整を行うが、その手順は以下のようにになっている。

■ 申し出の手順



3. 共同化義務街区における換地の考え方

大規模街区での核的複合施設の立地は、土地の有効利用という側面だけでなく、地区の代表的施設を作るといったセンター全体にとっても重要な事業であるが、一方で、多数の地権者の共同化の実現等難しい課題も抱えている。ここでは大規模に共同化を実現させるための換地調整の考え方を示す。

① 換地設計の目標

地権者の大規模共同化により、核的複合施設の立地が実現できる素地を作る。

② 換地設計の考え方

大規模な共同化は、参加する地権者の意識、意向が一致しない限り実現しない。そこで「共同化義務街区」では、共同化に合意する人をセンター地権者から募り、その人々を対象に換地を行う。すなわち「共同化申し出調査」を実施し、その結果に基づき換地調整を行うこととする。

③ 「申し出」にあたっての考え方

- a) 申し出資格はセンター換地予定者で、共同化により核的複合施設の立地に同意する者。
- b) 申し出対象者（換地）はセンター全域を予定しているが、従来の申し出区分や用途地域により予め優先順位を設け、換地調整、面積調整を行う。
- c) 減歩率は大規模街区の位置によって変わるが、申し出る換地の位置によっては減歩が増すこともある。
- d) 申し出調査時には、建物の施設イメージを参考例として提示する。
- e) また、共同化の担保方策や手法についてもメニューを提示する。
- f) マスタープラン修正の一つの目標が、この大規模街区における共同化の実現であるため、一般街区での換地調整に先がけ、本申し出調査や本ブロックでの換地調整を実施する。
- g) この街区での施設をセンターの初期段階の施設として位置づけ、換地調整終了後速やかに、事業計画の具体化や参加者の組織化等を行う。

④申し出後の進め方

申し出後は、事業化に向けての諸条件を詰めていく必要があるが、円滑かつ速やかな事業化を図るため、市・公団と緊密に連絡をとりながら、次のような手順に従って進めていくことが考えられる。

a)同意書の提出

共同化義務街区に換地を受ける者の面積が確定した段階で、全員の共同化によって事業を進めることを了解し、当該街区に換地を受けることに最終的に同意する書類を公団に提出する。

b)換地予定者全員による組織の設立

共同事業を円滑に進めるために、また参加者全員の意思決定を図るため、a)と同時に換地予定者全員で構成する組織を設立する。

c)施設内容、事業方式及び事業者等の決定

a), b)に引き続き、この街区に建築する施設の具体内容と事業方式、事業者等を決定する。

[施設内容、事業方式及び事業者等の決定に際しての留意事項]

- ・具体的な施設の内容、建設の考え方を地権者自らが決定していくことが重要である。(市・公団は、この過程が円滑に進むよう十分な強力を行なう)
- ・本街区で建設する施設はかなり大規模かつ複合的なものであるため、事業化に向けての各段階(設計・建設やテナント誘致)を通じて、総合的・専門的な能力を有する企業体を積極的に活用していくことが必要である。
- ・事業方式の決定に当たっては、土地の売却を行なうことなく施設整備を進める手法として「土地信託方式」「借地方式(新借地方式)」「事業受託方式」等が考えられるが、これらを基本にしながら地権者の意向を集約して決定していくことが必要である。
また、「事業コンペ」方式によって事業者、事業方式を決定することも有力な方法の一つとして考えられる。

【参考】

共同化に際しては、土地と建物の権利形態及びそれらの関係を整理する必要があるが、土地の権利関係上の整理をしておくことがまず必要である。

また、共同化を担保するためには、契約行為を前提としたものであることが望まれる。

事業化に際しての共同化の方法は、以下のようなものが例示できる。

①土地の現物出資による地権者法人等の設立

土地を現物出資して土地保有組合や土地保有株式会社を設立し、その組合や会社が土地の運営、活用を行う。

②一括借地

地権者で設立した組合または法人、あるいは第三者である法人に土地を一括して借地させ、その法人等が土地の運営、活用を行う。

③土地の信託

信託銀行等に土地を信託し、信託を受けた者が土地の運営、活用を行う。

また、これと並行して土地の権利の共有化(従前の土地の所有権の共有化、換地の共有化、仮換地の仕様収益権の共有化等)を行うことも有効な担保方策と考えられる。

4. 一般街区における換地の考え方

「共同化義務街区」以外の換地調整については、次のように行う。

①換地設計の目標

それぞれの土地利用意向が、ある程度反映できるような換地を行う。

②換地設計の考え方

a)換地位置については、現換地計画や申し出区分を尊重しつつ、現換地予定の近傍に換地することを原則とする。

b)換地設計にあたっては、従来からの共同化申し出グループや、共同化義務街区には参加しないが共同化を考えている人々、さらに個別に土地を使いたい人々等がそれぞれにスムーズに土地を活用できる素地を作ることを目指す。

c)そのために共同化申し出調査に合わせ、一般街区での土地利用に対する意向調査を行い、その内容を踏まえて換地設計を行う。

【 意向調査内容の例 】

従来の共同化申し出グループの確認

土地利用意向（施設建設計画について、共同化意志の有無等）

換地の集約化（センター内に分散している換地の集約化）や、センターからの撤退（センター換地から一般換地への振替）等の個別の換地変更希望

d)この結果を踏まえ、共同化希望者のグループ化等を行っていくことになる。

e)なお、換地の集約化等の個別の換地変更希望に対しては、共同化義務街区への申し出状況等から判断し対応する。

ただ、全換地を対象とした換地の集約希望に対応することは、かなり大規模な変更になることが予想されるため、小規模の変更で済む範囲の限定的な対応になる。

5. 共同化による事業の進め方

土地の有効利用や大型施設の立地等を図るために、様々な形の共同化によって事業を推進する必要がある。

①共同化義務街区

大型テナントの誘致、施設の複合化手法、運営手法等かなり専門的なノウハウが必要となるため、専門ディベロッパーが具体の業務を行うことが考えられる。

この街区については、共同化の手法等を予め提示して申し出を受ける点や、相当数の地権者の共同化を実現する必要がある点等から、共同化の担保、土地集約の形式、施設計画の立案、ディベロッパーの選出方法等の段階にあたっては、市、公団等が地権者と協議しながら推進していくことを予定する。

②一般街区での共同化

共同化が望まれるブロックや拠点とされるようなブロックについては、市、公団等が地権者からの依頼を受け、施設計画の立案、ディベロッパーの紹介等にあたって協力していくことになる。

5. センター空間の形成イメージ

5-1 センター空間の形成イメージ

1. 景観構成イメージ

① ストリートによる「まちづくり」

民有地が半分近くを占める区画整理事業によってつくられることから、この民有地での自然発生的な施設建設にある程度期待したセンターづくりを進めていくことが前提となる。

従って、面的な土地利用・施設立地イメージを提示しても、それを実現していくためには、相当程度明確で強い規制・誘導方を講じていく必要が生ずる。こういった状況を踏まえた上で、ここでは、目標とするセンター像を実現する現実的な手だてとして、次のような方を提案する。

- まとまりやすい「ストリート」単位での将来イメージを構築し、そのイメージに沿った施設立地を誘導していくことを考える。
- そのための物的仕掛けとして、道路、公園等の公共施設デザインにキャラクターを持たせるとともに、要所要所に点在する公団、市用地での計画的な施設建設や民地での共同化等をうまく推進し、イメージを誘導するような拠点を形成することを考える。

② 都市軸と回遊軸の性格分け

沿道の換地状況や周辺地域との関係性、立地環境等を勘案し、用途構成や空間構成からみて、「都市軸」と「回遊軸」に大きく性格を分けて捉えることとする。

- 【都市軸】
- 商業・業務機能だけでなく、文化、スポーツ、芸術等の多様な機能が複合するセンター全体のアクティビティの中心となる軸
 - * 計画建設用地が比較的多く、必ずしも収益性に捕われず多様な施設展開が期待できる
 - 空間的には、アーバンスケールのゆったりとした象徴的な構成を持つ。質が高く、品格のあるフォーマルな雰囲気のある空間とする。
 - 旧案で示された「自由大通り」的イメージが展開される通りとする。

- ・1, 2地区及び早淵川沿いの地区を見通せる「トータル軸」
- ・自由時間時代的アクティビティを指向した空間
- ・展示・集会・催し物等が常にどこでも演出されうる「都市の舞台」
- ・現代都市の予測しがたい急激な変化に対応していく受け皿
(生活のハードウェア的進歩をいち早く受け入れる余地等)

なお、周辺との関係性、道路勾配等の違いにより、南北と東西方向の軸とでは、以下のように性格を分ける。

南北軸 (動)	<ul style="list-style-type: none"> ・高低差があるため、見通しがきき、極めて象徴性の強い軸線であり、1, 2地区それぞれを性格付ける基幹空間とする。 ・時代の最新情報が得られる先進性の強い、「都市的」アクティビティの高い軸線とする。 ・周辺住宅地との関係性が希薄なダウンタウン部は、昼夜共に活動する場とする。
東西軸 (静)	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺住宅地や緑道等との結び付きが強く、沿道の土地利用も行政関連等の公共性の強い施設が多いこともあり、どちらかと言えば、「自然的」要素の強い空間とする。 ・勾配等も比較的緩く、人々がたまる、よどむ、まどろむことのできるゆとりのある空間とする。

- 【回遊軸】
- 民地が多いこともあり、自然発生的に店舗が立地し、変化に富んだ、賑わいの高い街並を持つ軸線とする。
 - 商業主体で、立体的に住宅を複合する、生活の匂いのする人間性豊かな軸線とする。

なお、道路勾配等によってある程度性格が規定される面があり、大きく次のように性格を分ける。

南北軸	<ul style="list-style-type: none"> ・勾配が3~6%と商店街としてはやや急な勾配であるため、目的性が強い、個性的な軸線とする。物販・飲食はベースに置きつつも、文化・スポーツ・娯楽・サービス等の機能を相当程度複合する。 ・ヤング層やハイグレード階層等、比較的志向性の強い層をターゲットとする。
東西軸	<ul style="list-style-type: none"> ・勾配が0.5~3%と緩く、ゆったりとした雰囲気の中で買い物ができるショッピング主体の軸線とする。(物販・飲食主体) ・ファミリー層、主婦等を主体に、多様な人々の利用を想定する。

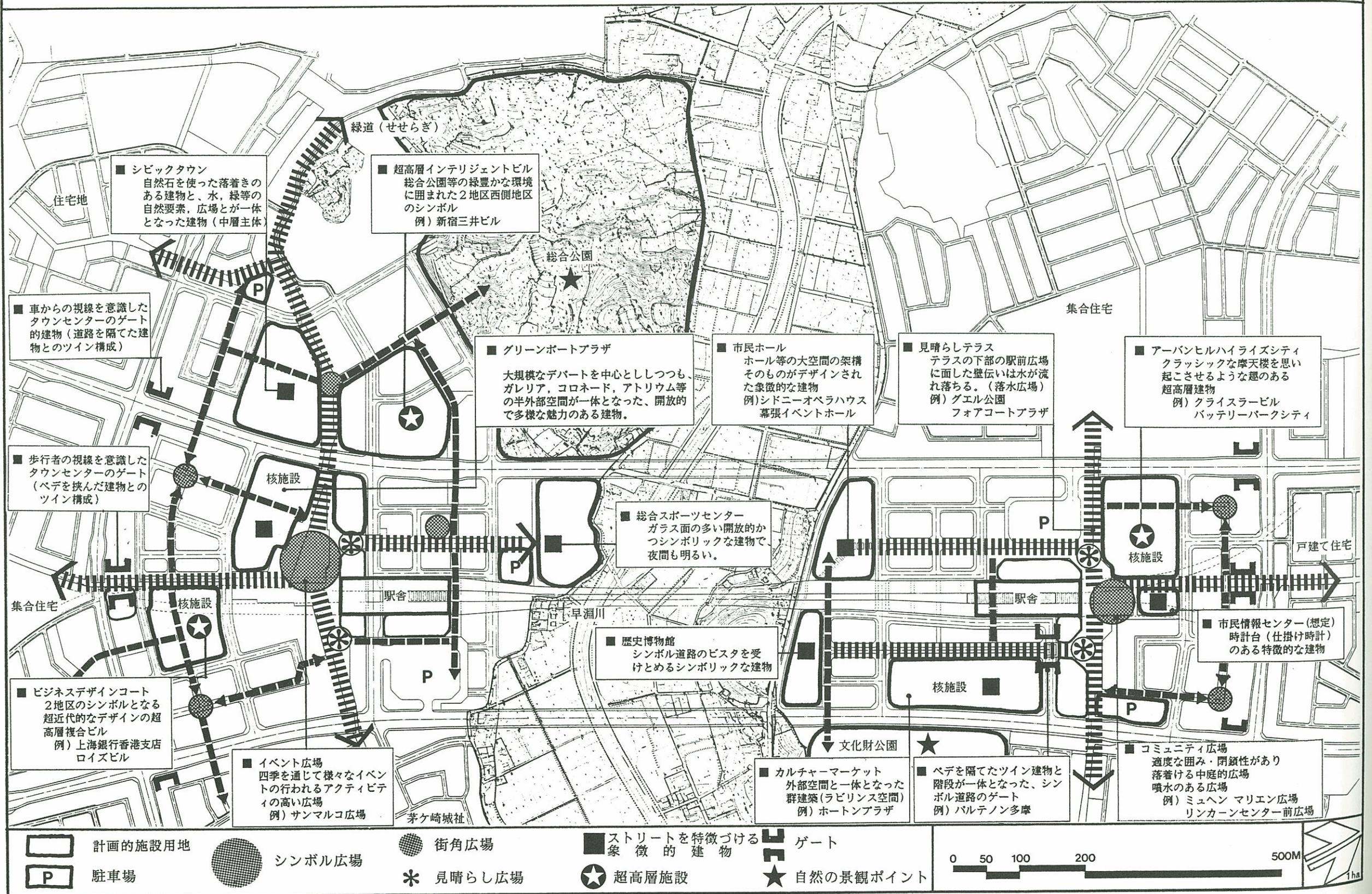
③ 核的複合施設とその他のストリート型施設との役割分担について

ストリートイメージを検討する上で、核的複合施設とそれ以外のストリート型施設(主に中・小規模商業系ゾーン、商業・住宅系ゾーン内施設)との役割分担を明確にしておく必要があると考えられ、右表に、その基本的考え方を整理する。

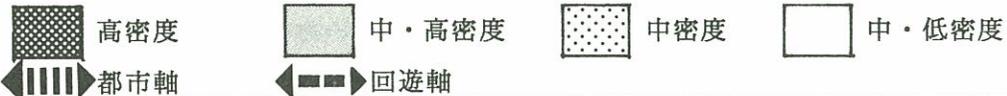
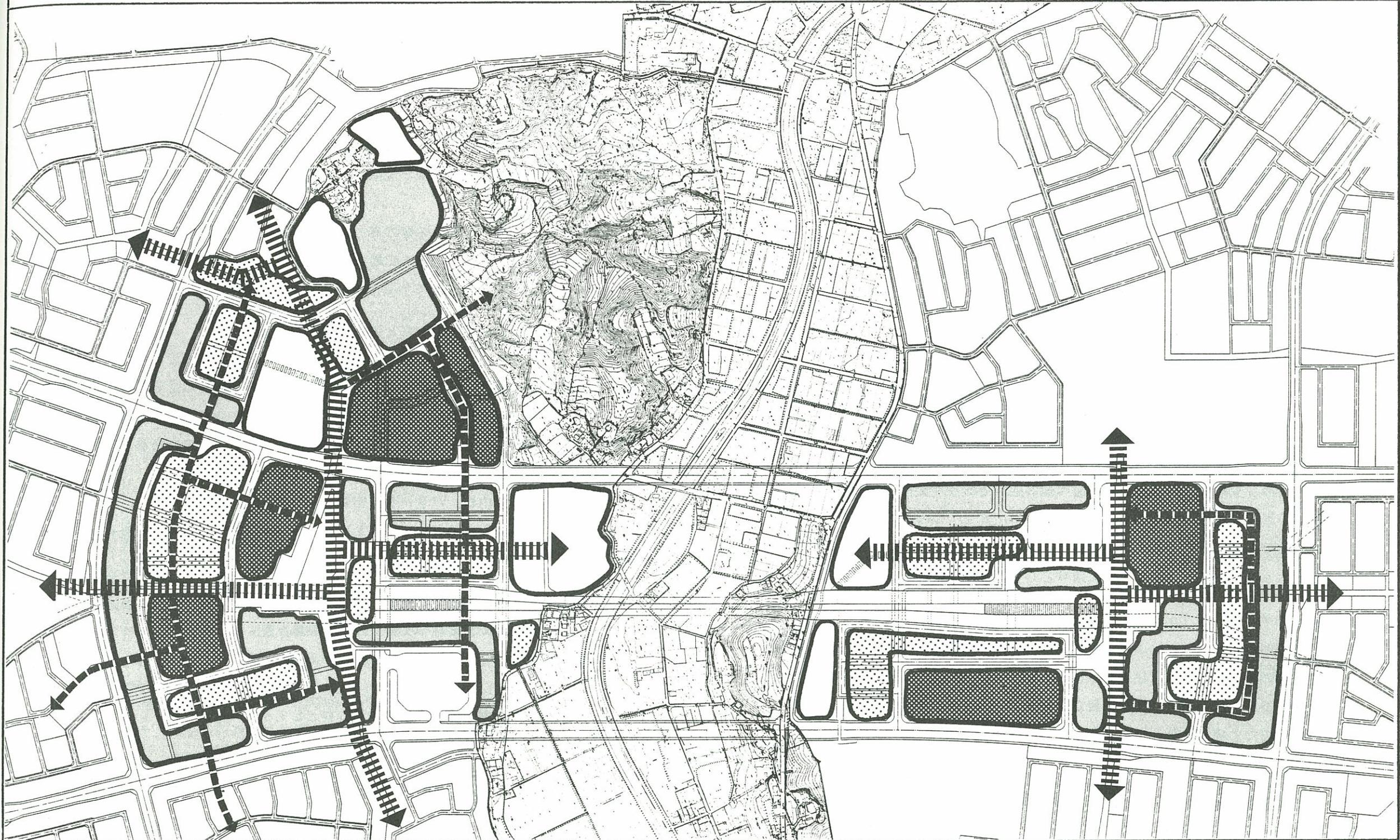
■役割分担の考え方

	核的施設	ストリート
基本的機能	広域対応、需要喚起機能重視 鉄道・バス及び自動車対応	近隣・地域対応、需要対応機能主体
主な用途・機能等	大規模複合機能 ある程度は商業を核としつつ、その他に大規模な業務・住宅(宿泊)・文化、娯楽機能を複合する	中・小規模商業主体 民地主体となることから、商業(主に物販・飲食)が主体となる その他に生活関連業務、文化・娯楽(夜間性)・住宅(商業経営者向け等)を複合する
具体例 (小売, 飲食)	ワンストップショッピングが可能な総合フルライン百貨店, 専門特化型百貨店, 大型総合量販店 フードコート, ワールドレストラン等	大規模店舗でカバーできない、特定少数需要者対応の専門店, 特化店や最寄品, 買い回り品対応の一般小売店等 高級レストラン, カフェ等、バー, 赤提灯等の夜間性飲食店
空間の質・形態	フォーマルで象徴性の強い、アーバンスケールの空間 様々な空間がある程度の統一性を持って平面的かつ立体的に凝縮・集積する, 賑わい性の高い空間	人間味あふれるヒューマンな空間 歴史と現代等、様々な要素が混在する変化に富んだ、多様な魅力のある空間
施設展開時期	まちびらき時や4号線開通時などセンター開発の節目となる時期に、集中的に施設建設が進む	発生時期はまちまちであり、恐らく、初期段階以降、周辺人口定着に合わせて施設立地が進む

■ 景観構成イメージ



■ 密度構成イメージ



2. ストリートイメージ

(1) 各ストリートのイメージ

①第1地区

- インターナショナル軸（都市軸＝アッパータウン南北軸）
センター北駅前から北の住宅地に至る通りで、パリ、ミラノ、ニューヨーク等のブティックや宝石店、カフェ等が立地するお洒落な通り。
空間的にはヨーロッパ風の街並がリアルに再現される通りとしてイメージされる。
- アーバン・ショッピング軸
アッパータウンの核的複合施設と集合駐車場を東西に連絡する通りであり、高級品やユニークな持ち味のある物販・飲食店舗が立地するとともに、一方で、都市的なライフスタイルを持つ特定の階層向けの住宅が立体的に複合する、都会的な性格の強い通り。
*常に最新の生活情報が入手できるような刺激的で生き生きとしている通り。
- アート&デザイン軸（都市軸＝ダウンタウン南北軸）〔シンボルロード〕
ダウンタウン東側の駅から歴史博物館へ至る通りであり、文化、芸術、娯楽系の施設等が多く立地するお洒落な通りである。
1地区のシンボルとなる基幹空間であり、現代的で優れたデザインの建物と緑豊かな樹木が調和する、ハイセンスな通りとしてイメージされる。
- エンターテイメント軸〔シンボルロード〕
駅前広場と市民ホールを結ぶ通りであり、大小様々な劇場やスタジオ等の文化創造のための施設や飲食系施設が多く立地する「ブロードウェイ」のような活気と活力をもつエンターテイメント性豊かな軸線。
昼間だけでなく夜間も賑わう、ダウンタウン的活気のある通りである。
- 生活軸（都市軸＝アッパータウン東西軸）
センターと周辺の住宅地とを結ぶ、住宅地とセンター（都心部）とのバッファ的な役割を担う軸線であり、緑豊かで人々がゆったりと寛げる広場のある通り

②第2地区

- ファッション軸（都市軸＝アッパータウン南北軸）〔シンボルロード〕
南駅と南側の住宅地を結ぶ、2地区のシンボルとなる基幹空間であり、極めて広域性の強い軸線である。
ブティック、カフェテラス等のファッション性豊かな店舗だけでなく、ショールーム、銀行等の業務施設が多く立地する。
- クリエイティブ軸
アッパータウン南側の核施設と集合駐車場を結ぶ軸であり、24時間リアルタイムで可動するオフィス、デザインショールーム等の業務関連施設を中心とし、低層部に各種の業務支援サービス施設や、トレンドイナ主婦、若者等がよりクリエイティブな生活をするための情報、商品を具体的に提供する各種の専門店（特にファッション、インテリア、AV関係）等が数多く立地する軸でもある。
先進性の強い、ポストモダン調の空間としてイメージされる。
*大規模街区内は、パサージュ空間として通りが形成される。
道路により分節されるため、通りというイメージは希薄となる面がある。
- エンターテイメント軸
アッパータウン西側地区の南駅→核施設→集合駐車場へ至る軸であり、補助幹線道路、核施設等により細かく分節される軸線。
小規模な映画館（シアターコンプレックス）や都市型娯楽施設（スタジオ、ボウリング場、ディスコ、カフェバー、レストラン等）を核とする、比較的若者が多く集まる軸線。
一帯は、若者の文化創造、情報発信の場としてイメージされる。
- アーバン・ショッピング軸
アッパータウン東側地区の南駅と核施設を結ぶ、やや勾配のきつい軸であり、周辺住宅地のニーズに対応するような、紀ノ国屋やクインズシェフ的なやや高級な食料品、日常買回り店舗を核として、デリカショップ、バラエティグッズ、ホビーショップ等の都市生活関連の店舗が集積する賑わいのある軸。

個々の店舗のファサード、ショーウィンドーが工夫され、街並み全体がユニークに感じられる空間としてイメージされる。

*坂を多様に演出することにより、歩いて楽しめる空間とする。

●ウェルネス軸（都市軸＝ダウンタウン南北軸）〔シンボルロード〕

都市緑地からダウンタウンの総合スポーツセンターに至る軸線であり、アッパータウンから見通せる象徴性の強い軸線でもある。

駅、駅前広場に近接し、しかも車の利便性も高いことから、多様な人々が利用する賑わい性の高い通りとしてイメージされる。

健康、医療、スポーツ関連施設或いは自然食料品等の関連店舗や外食関連施設（ファミリーレストラン、赤提灯、パブ等）が主体となる軸。

また、通りの裏側には、路地空間と一体となって赤提灯、居酒屋等が建ち並び、ビジネスマン、OLの憩いの場を形成する。

正面に象徴的な建物（スポーツセンター）が配置された緊張感のある空間であるとともに、ヒューマンスケールの建物と緑豊かな樹木が調和する、開放的・健康的な空間としてイメージされる。

●インテリジェント軸

ダウンタウン駅・駅前広場から西側地区（総合公園）へ至る軸線であり、業務施設・業務支援施設が立地するビジネスマン主体の通り。

正面に象徴性の強い高層ポイント建物を控え、近代的な建物と緑豊かな外部空間が適度にバランスを持って配置された、緊張と安らぎの両面を併せもつ空間としてイメージされる。

●シビック軸（都市軸＝アッパータウン西側東西軸）

アッパータウン部駅→行政関連施設→緑道（せせらぎ）・西側住宅地に至る軸で、行政サービス、生活サービス施設が多く立地する軸。

総合公園へ至るアプローチ動線（グリーンマトリクス）として位置付けられ、建物は低密度でオープンスペースが豊かであり、通りそのものも四季を感じさせる花木とポケット広場がある等、全体として安らぎと落ち着きを感じさせる空間としてイメージされる。

●ショッピング軸

アッパータウン部西側地区南端に位置し、センターと住宅地を結ぶ軸であり、供用開始時宜の早い比較的熟成された住宅地に近接し、近隣生活サービスの性格が強い軸線である。

車対応のスーパーや、最寄り性の強い店舗（ミートショップ、フルーツショップ、デリカショップ、衣料品店等）が多く立地する。

ヒューマンスケールの建物とストリートファニチャー、中木の植栽のある道路空間が一体となった生活空間であり、主婦、子供が主役となった活気と賑わいのある空間としてイメージされる。

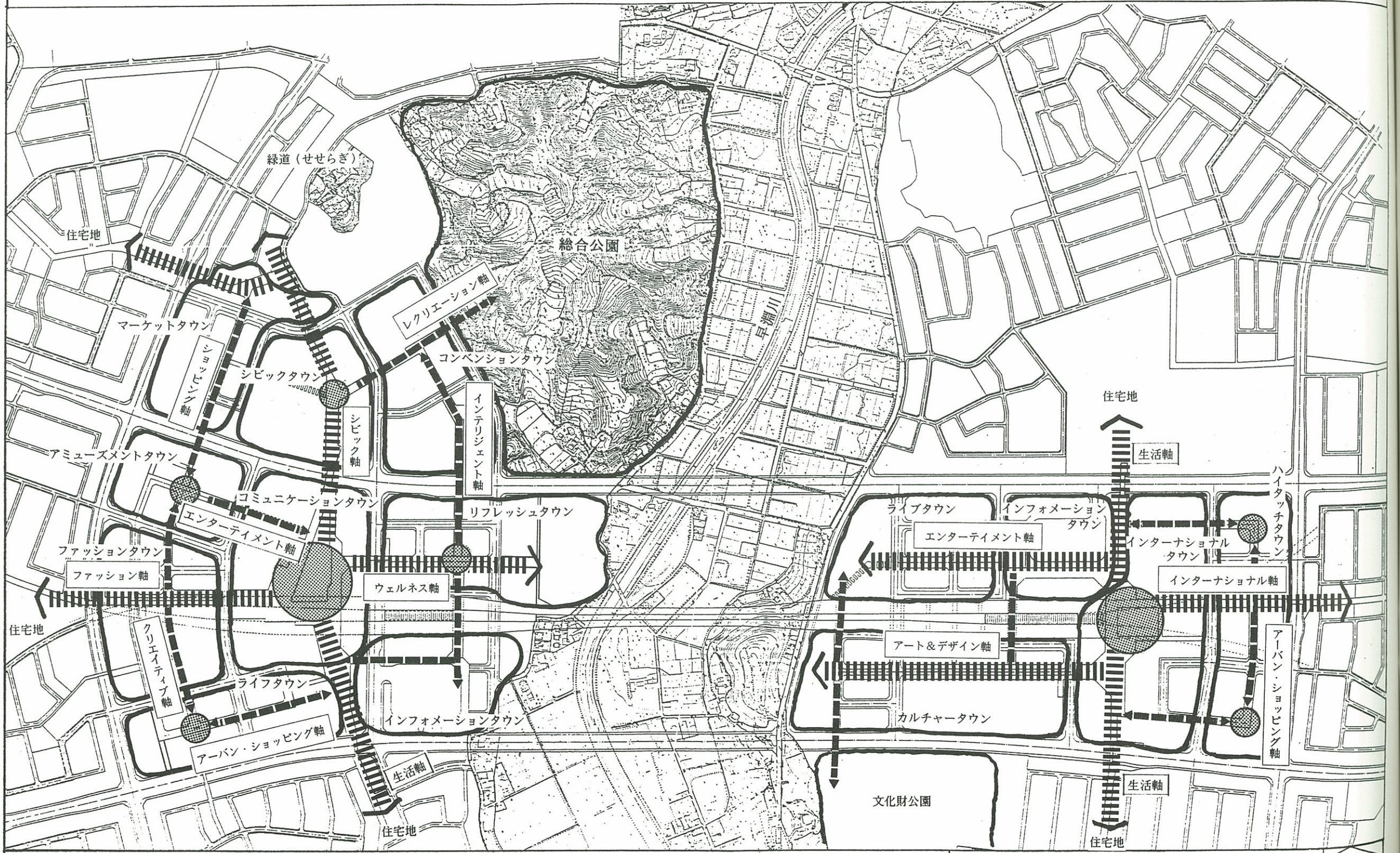
●レクリエーション軸

行政関連施設と総合公園を結び、レクリエーショナルなオープンスペースとしての性格が強い軸線。

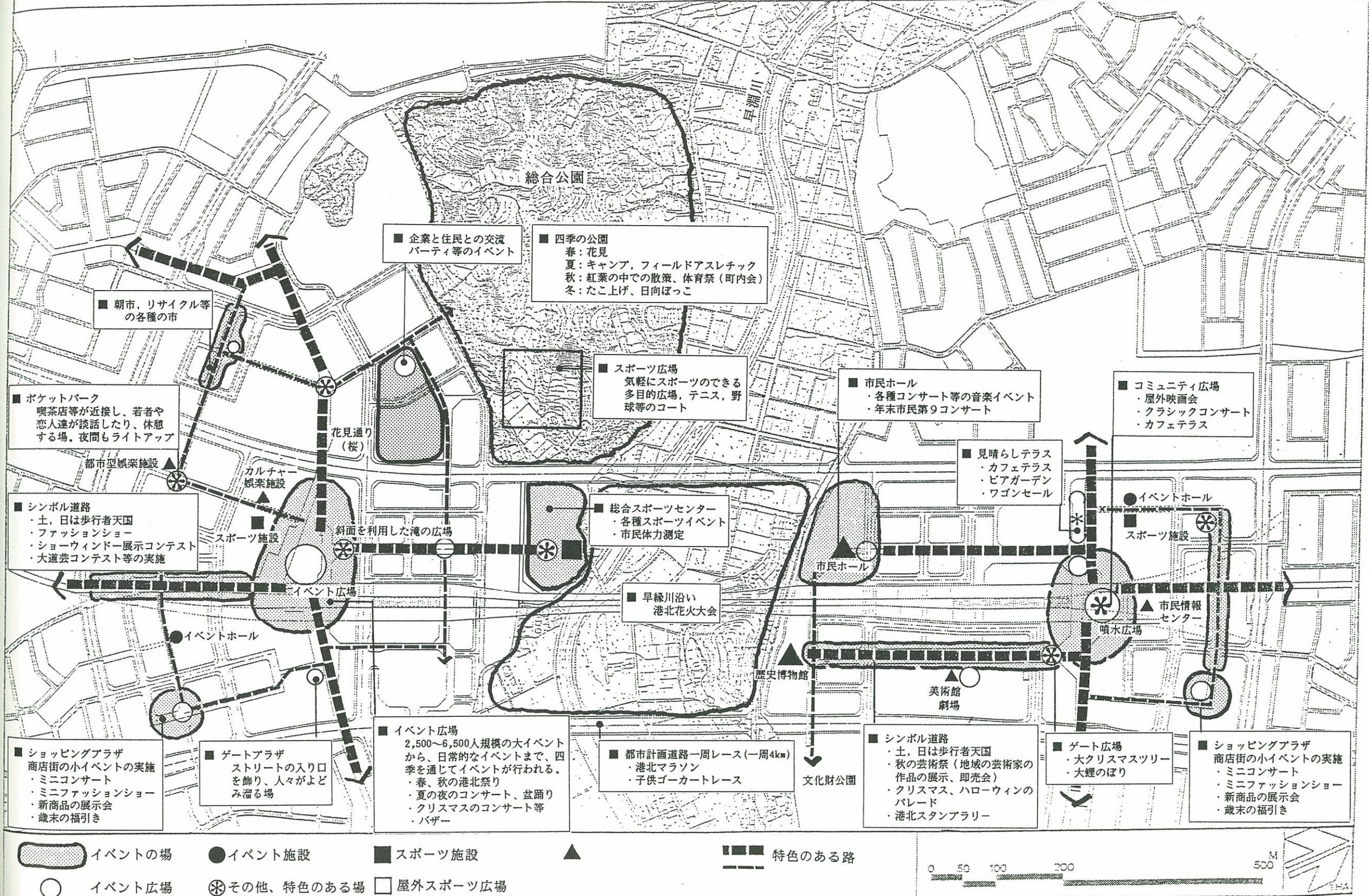
沿道は、インテリジェントオフィス等の業務施設が主体にたつたも、通りに沿った低層部には、企業ショールームやレストラン、カフェ、スポーツ施設等の業務支援施設が数多く立地する。

通りに面するレストラン等の施設は、水、緑等の自然環境と一体となった構成を積極的に取り入れる等、通り全体が、開放的でくつろげる空間としてイメージされる。

■ ストリートの構成



■文化・余暇活動のネットワーク計画



■ 朝市, リサイクル等の各種の市

■ 企業と住民との交流
パーティ等のイベント

■ 四季の公園
春: 花見
夏: キャンプ, フィールドアスレチック
秋: 紅葉の中での散策, 体育祭(町内会)
冬: たこ上げ, 日向ぼっこ

■ ポケットパーク
喫茶店等が近接し, 若者や恋人達が談話したり, 休憩する場。夜間もライトアップ

■ スポーツ広場
気軽にスポーツのできる多目的広場, テニス, 野球等のコート

■ 市民ホール
各種コンサート等の音楽イベント
年末市民第9コンサート

■ コミュニティ広場
屋外映画会
クラシックコンサート
カフェテラス

■ シンボル道路
土, 日は歩行者天国
ファッションショー
ショーウィンドー展示コンテスト
大道芸コンテスト等の実施

■ 総合スポーツセンター
各種スポーツイベント
市民体力測定

■ 見晴らしテラス
カフェテラス
ビアガーデン
ワゴンセール

● イベントホール
■ スポーツ施設

カルチャー
娯楽施設

斜面を利用した滝の広場

■ 早緑川沿い
港北花火大会

市民ホール

▲ 市民情報
センター
噴水広場

● イベントホール

イベント広場

歴史博物館

美術館
劇場

■ ショッピングプラザ
商店街の小イベントの実施
ミニコンサート
ミニファッションショー
新商品の展示会
歳末の福引き

■ ゲートプラザ
ストリートの入り口を飾り, 人々がよどみ溜る場

■ イベント広場
2,500~6,500人規模の大イベントから, 日常的なイベントまで, 四季を通じてイベントが行われる。
・春, 秋の港北祭り
・夏の夜のコンサート, 盆踊り
・クリスマスのコンサート等
・パザー

■ 都市計画道路一周レース(一周4km)
港北マラソン
子供ゴカートレース

文化財公園

■ シンボル道路
土, 日は歩行者天国
秋の芸術祭(地域の芸術家の作品の展示, 即売会)
クリスマス, ハロウィンのパレード
港北スタンプラリー

■ ゲート広場
大クリスマスツリー
大煙のぼり

■ ショッピングプラザ
商店街の小イベントの実施
ミニコンサート
ミニファッションショー
新商品の展示会
歳末の福引き

- イベントの場
- イベント施設
- スポーツ施設
- ▲ 特色のある路
- イベント広場
- ⊗ その他, 特色のある場
- 屋外スポーツ広場



(2) ストリートデザインの基本方針

①全体方針

- 整備水準は、一般市街地における水準より高くし、21世紀都市としてのタウンセンターのアイデンティティを明確にする。
また、沿道部分に民地が多いストリートについては、調和のとれた街並み空間形成を誘導する意味で、一定の個性を持たせる。
- ただし、事業の制約等を考慮し、重要な通りは思い切って整備水準を上げるなど、全体としてメリハリを付ける。

【重要路線】都市軸（特に南北方向）

- 横浜市地域性、港北NTの地域性等、これまでの街路デザインの方向性、周辺既存街路との整合性を考慮する。
*特に港北ニュータウンにあっては、せせらぎ、緑等の自然環境を積極的に取り込んだデザインとしており、センター内にあっても、こういった姿勢は踏襲していくことが望まれる。
(開発目標の「自然と調和するセンター」を実現する手立ての1つとする。)
- 分かり易く、利用し易いセンターを形成するため、各ストリート毎に一定の統一的设计を導入する。都市軸については、特に重視する。
- 細かなスケールでデザインに変化を持たせるよりも、基本におおらかなデザインを行うこととする。また、要所要所でアクセントとなるポイント設定し、その箇所については、大きく変化を持たせる。

【アクセントポイント】

- ・交差点部分（街角広場に接する部分も含む）
- ・地区外からの出入口（ゲート）、バス停留所回り
- ・アッパータウン部とダウンタウン部の境界部分

②各要素別の方針

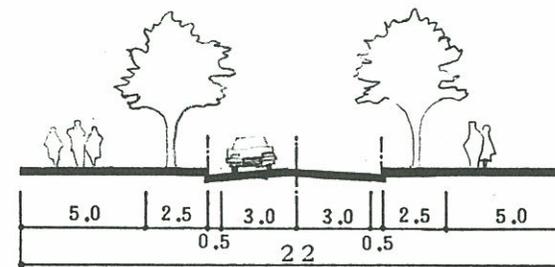
a. 断面構成

基本的な構成については、既に以下のように提案している。

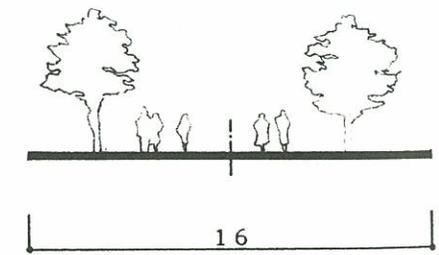
●都市軸

	1地区	2地区
シンボル道路(A)	アート&デザイン軸	ファッション軸
シンボル道路(B)	エンターテイメント軸	ウェルネス軸
歩行者専用道路	生活軸	生活軸、シビック軸

○シンボル道路(A)



○シンボル道路(B)

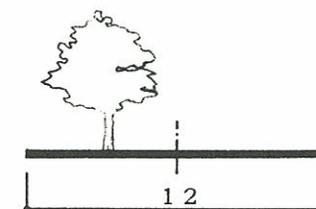


●回遊軸

	1地区	2地区
歩車融合道路	アーバンショッピング軸 (*)	アーバンショッピング軸 ショッピング軸 エンターテイメント軸
歩行者専用道路	—	レクリエーション軸 インテリジェント軸

* 一部分は、区画道路、歩行者専用道路となる。

○歩車融合道路



b. 街路樹

- 豊かな自然を取り入れた美しいセンターとするため、全てのストリートに一定量の街路樹を保する。
- 四季の変化を演出することを重視する。
例えば、1地区：秋の街、2地区：春の街
- 特に都市軸については、同一樹種を採用して、街路樹の面からも統一性を持たせる。
- 都市軸については、地域のイメージ形成・付加価値形成を考慮して、初期段階から一定程度の緑を確保することを考える。

c. 舗装材

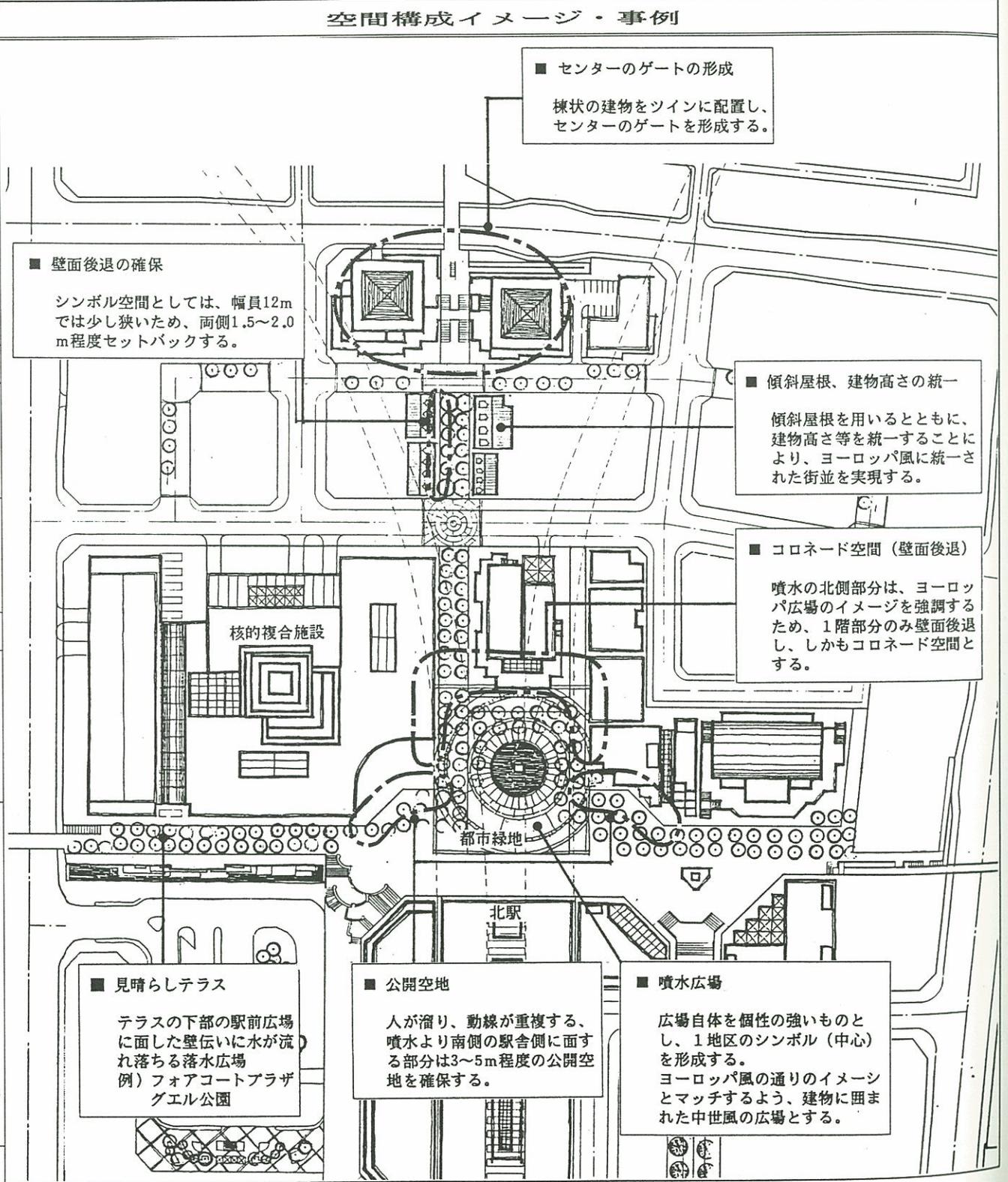
- 基本的におおらかで端正なデザインとするため、素材の数は少なめに抑え、素材の大きさや色、模様のパターン等で変化を付ける。
全体として、自然石又はそれに近い素材をメインに据え、ストリートの性格によって使い分ける。

(3) 各ストリートの具体構成イメージ

前記のイメージ、方針等を踏まえ、次頁以下に各ストリートの空間、用途構成等の具体構成イメージを提示する。

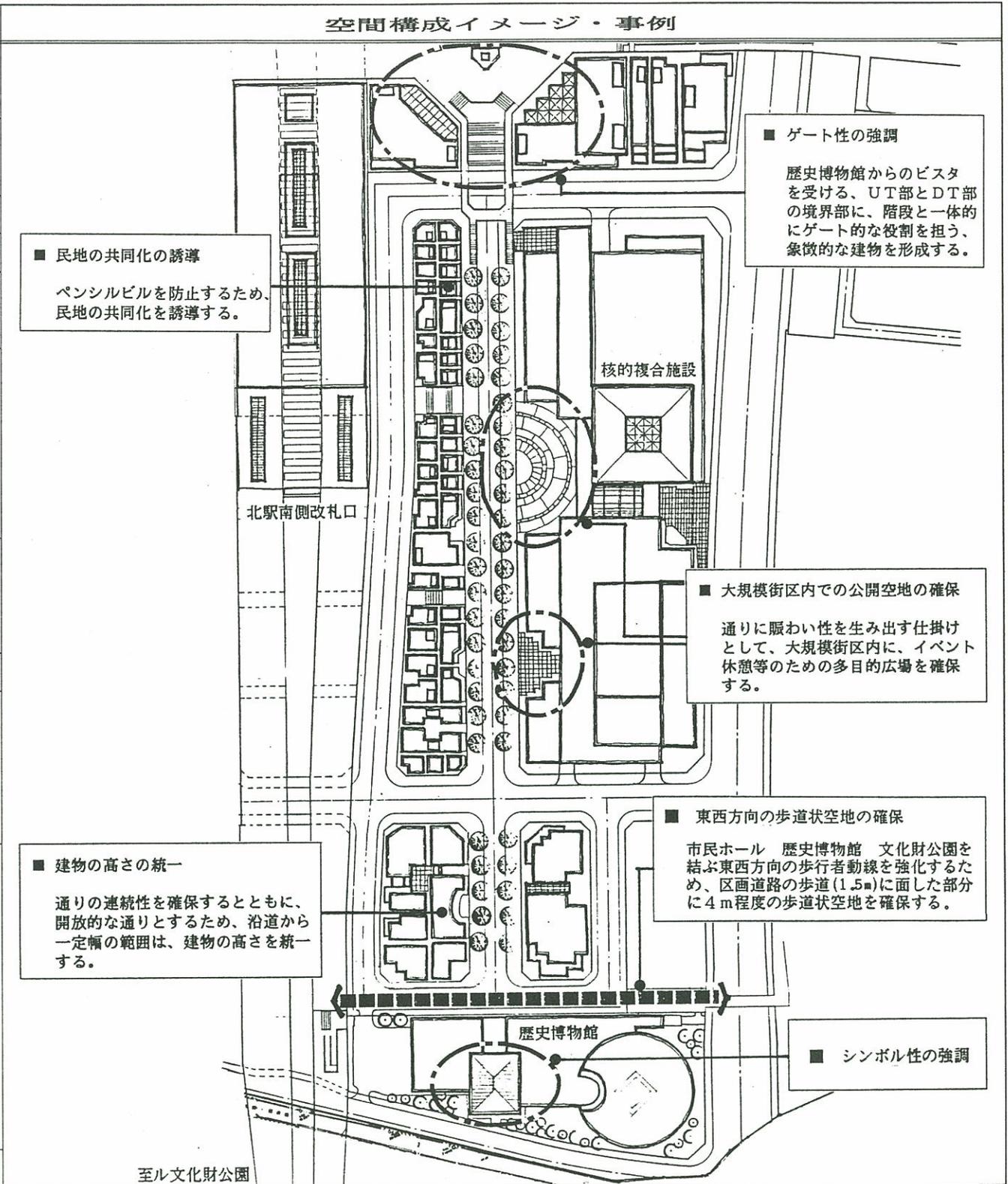
■第1地区：インターナショナル軸

ストリーットの基本的特性	
①位置	<p>アップタウン部中央を南北に貫通し、センター北駅と地区外住宅地とを結ぶ通りである。</p> <p>牛久保・中川線との交差部には、バス停留所が位置する。</p>
②沿道換地状況	<p>●南側：核的複合施設用地（民地共同化），都市緑地，横浜市（駅周辺）用地等の大規模な計画建設用地が集中する。</p> <p>●北側：300～500㎡程度の中規模民有地</p>
③用途・容積等	南側（駅周辺）：商業、600/80%、北側部分：近商、400/60%
④ゾーニング	駅前から北へ大規模商業系，中小規模商業系，商業・住宅系ゾーン
⑤幅員、延長等	●幅員：12m ●平均勾配：1.1% ●延長距離：約270m
⑥交通機能	北側地区外住宅地からのメインアプローチ動線であるとともに、来街者のメイン動線でもある。歩行者専用道路であり、車は管理用車両，緊急車両が時々進入する程度である。
⑦空間特性	駅前から北端の牛久保・中川線上部のブリッジまで通り全体を見通す（ほぼフラット）ことができるシンボル性の高い空間である。駅周辺部分は、都市緑地と一体となった広々とした空間である。
⑧基本的位置付け	1地区アップタウン部を象徴するヨーロッパ風のシックな通り。
⑨用途イメージ	基本的には商業・業務施設を主体とするが、牛久保・中川線沿道のみ部分的に住宅を複合する。1，2階部分には、パリ，ミラノ，ニューヨーク等のブティック，インテリア系店舗，レストランカフェ等，ややグレードの高い店舗が立地する。
⑩空間イメージ	<p>沿道建物のデザイン，屋根の形態，色彩及び、街路自体も含めて、全体的にヨーロッパ風に統一し、上品で格調高い空間とする。</p> <p>●駅周辺：都市緑地を取り囲む形で、7～8階程度の建物が建ち通りと一体となった広場空間を形成する。広場の広がり確保するため、一定の青空公開空地を確保する。</p> <p>●その他：建物の高さが5～6階程度に統一され、通りと一体となったヒューマンな空間を構成する。通り自体の広がりや駅前空間との連続性を確保するため、壁面後退する。</p> <p>街路樹は秋をイメージさせる中木の落葉樹（列植式）</p>
⑪事例等	ノイハイザー通り（ミュンヘン）、ケルトナー通り（ウィーン）



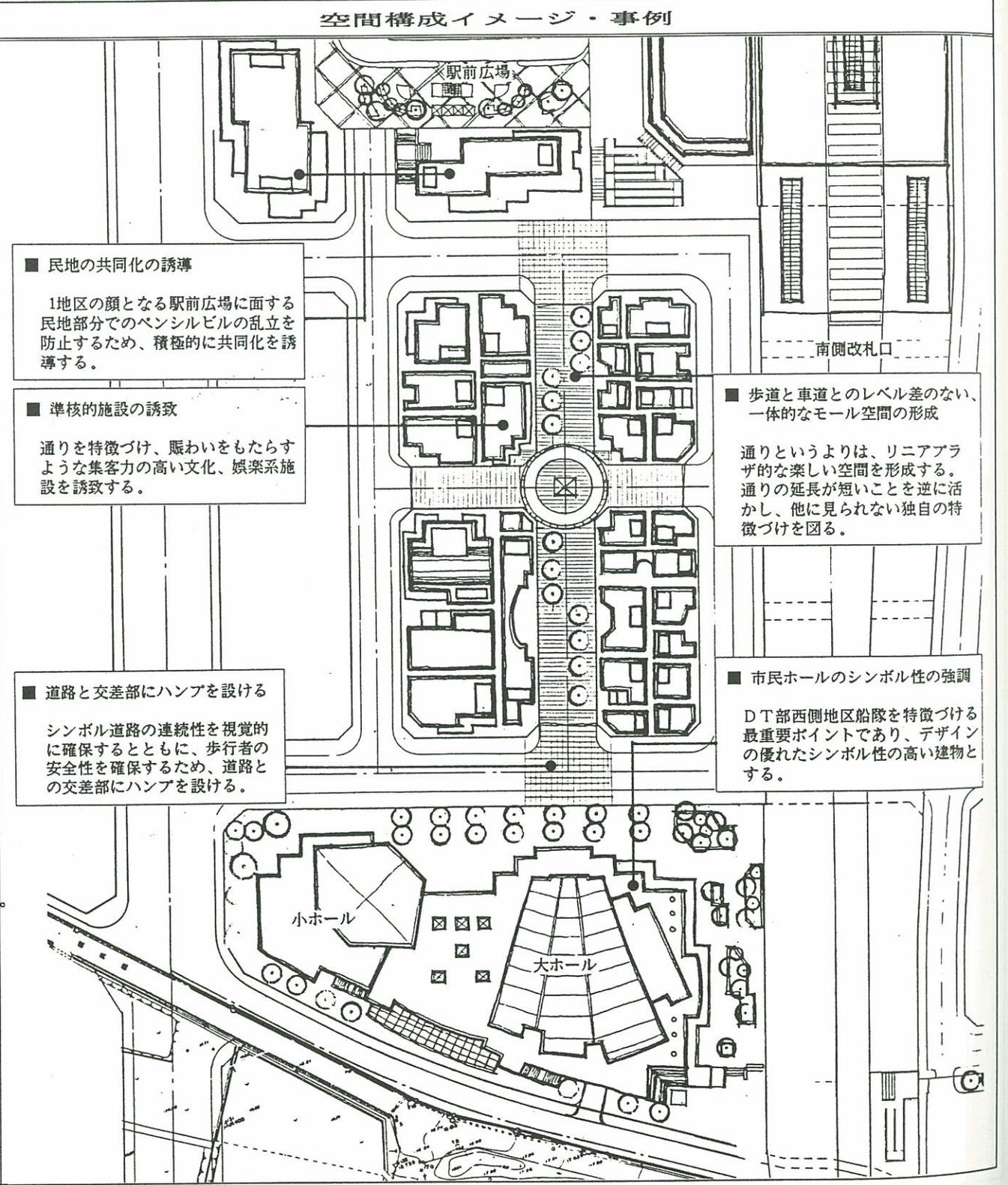
■ 第1地区：アート&デザイン軸

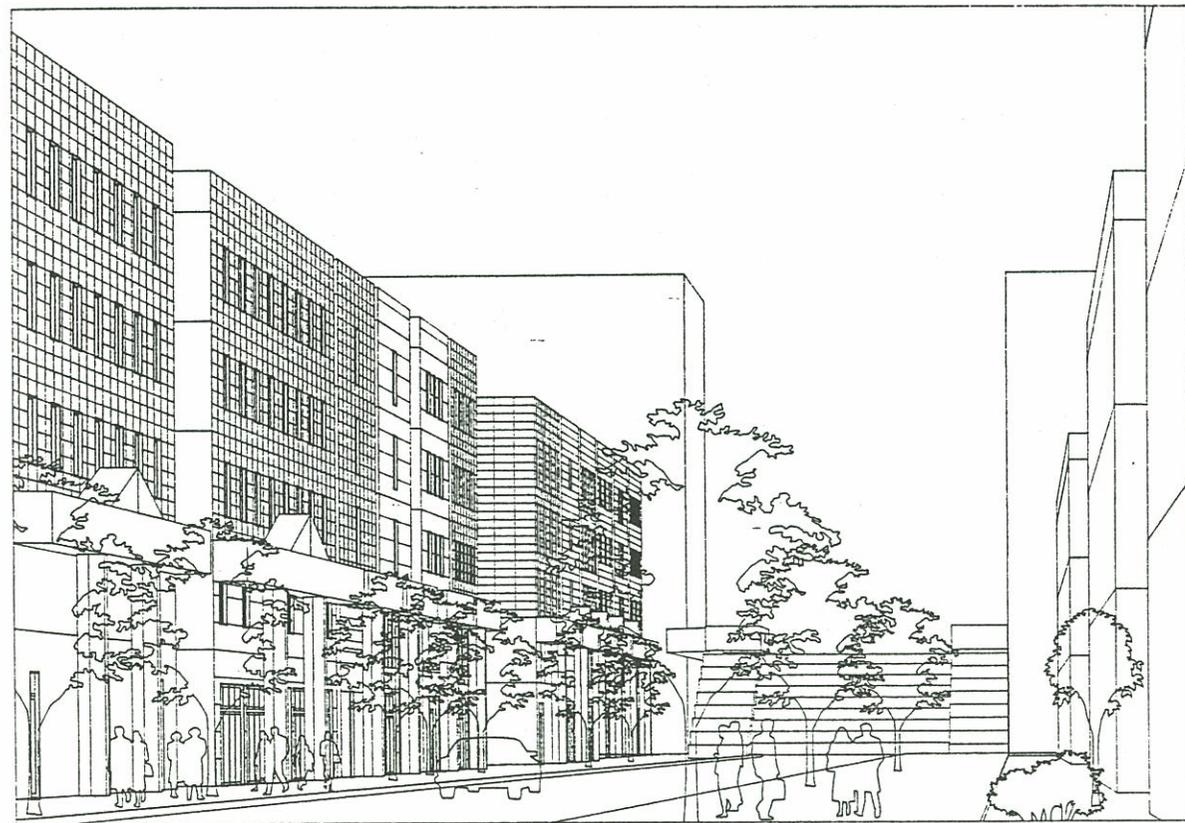
ストリーットの基本的特性	
①位置	ダウンタウン部東側地区の中央を南北に貫通し、歴史博物館へ至る通りである。駅南側改札口とも連絡する。
②沿道換地状況	沿道の東側に核的複合施設（公団予定）が立地する以外は、全て100㎡未満の小規模宅地となっている。
③用途・容積	商業地域、600/80%（歴史博物館の部分のみ 400/80%）
④ゾーニング	核的施設部分を除き、殆どが中・小規模商業系ゾーン
⑤幅員、延長等	●幅員：22m ●平均勾配：約3.1%（大部分0.5%、一部4.7%） ●延長距離：約330m ●道路区分：4種3級、設計速度30km/h
⑥交通機能	●歩行者：センター北駅 南側改札口から核的施設、歴史博物館等へのアプローチ動線であり、比較的目的性が強い土、日等の休日には相当量の交通量が見込まれる。 ●自動車：沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。
⑦空間特性	歴史博物館までビスタが通るとともに、2地区をも見通せる極めて象徴的な空間である。沿道の西側が全て小規模宅地となっているため、幅員以上の広がりを感じられる開放的空間である。
⑧基本的位置付け	1地区を象徴する文化性、芸術性豊かなシンボル通り。
⑨用途イメージ	商業、文化・娯楽施設が主体となり、住宅は複合しない。日常生活対応ではなく、より高次の生活を楽しむための、最新の生活文化情報等が常に受発信できるような、先進的な機能が集積する通りとする。また、夜型の都市機能を積極的に導入する。
⑩空間イメージ	高木の並木とデザインの良いハイセンスな建物が連続し、アーバンスケールの軸線を形成する象徴的な空間とする。 創造性豊かな空間とするため、建物形態、色彩等は細かく規制せず、最低限の内容に留めるが、デザインの優れた施設建設を誘導する意味で、公共施設、核的施設は水準の高いものとする。 道路幅員が比較的広幅員であるため、壁面後退は行わない。 ペンシルビルの乱立防止のため民地の共同化を積極的に誘導する。 街路樹は、クスノキ等の高木の常緑樹（列植式）
⑪事例等	表参道、渋谷公園通り等



■ 第1地区：エンターテイメント軸

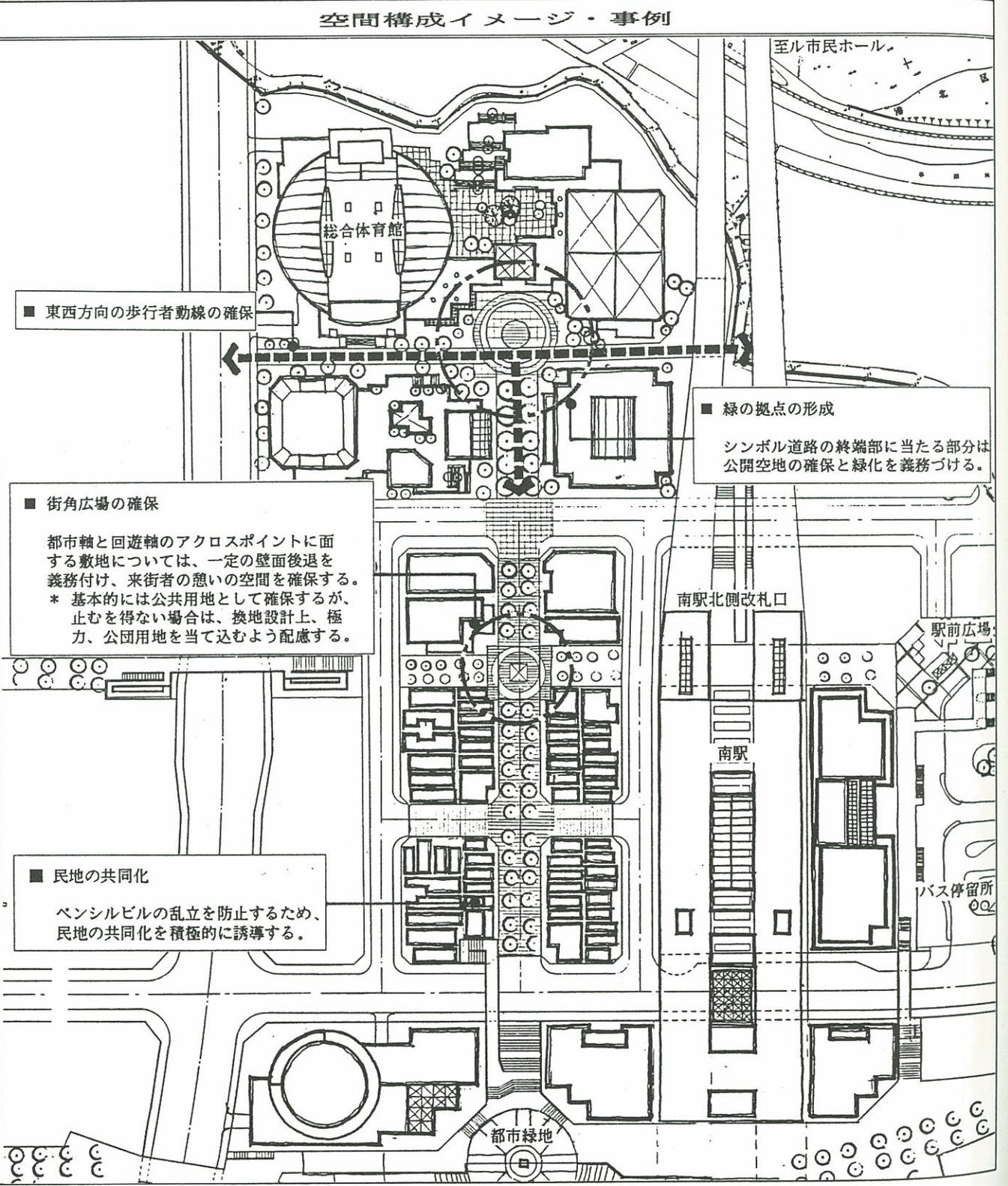
ストリーットの基本的特性	
①位置	ダウンタウン部西側地区を南北に貫通し、駅前広場、北駅南側改札口、市民ホール（予定）を結ぶ通り。
②沿道換地状況	●西側：300～500㎡程度の中規模民有地が主体。 ●東側：150～200㎡程度の中小規模民有地が主体。
③用途・容積等	商業地域、600/80%
④ゾーニング	中・小規模商業系ゾーン
⑤幅員・延長等	●幅員：16m ●延長距離：約130m ●平均勾配：約1.5%
⑥交通機能	●歩行者：センター北駅、駅前広場から市民ホールへ至るアプローチ動線。市民ホールでのコンサート開演日等は、相当量の交通量が見込まれる。 ●自動車：沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量は少ない。車の進入は朝晩の一定の時間帯に限定される。
⑦空間特性	延長距離が短く、しかも、北側（駅前広場側）が閉じられ、南側の市民ホール側のみビスタが通る構成になっており、適度な閉鎖性を持つ。通りというよりは、細長い広場的な空間である。
⑧基本的位置付け	エンターテイメント性豊かな港北の「ブロードウェイ」
⑨用途イメージ	中小規模の商業、娯楽施設主体で、一定程度の業務施設を立体的に複合する。ただし、住宅は複合しない。 シアターコンプレックス等の準核的娯楽施設を中心に、レストラン、カフェ、パスタショップ、ピザショップ、パブ、居酒屋等の飲食や小物雑貨、アンティーク、アクセサリ等の特化型物販等の若者対応施設が複合する。業務施設は旅行代理店等のサービス業務が主体。
⑩空間イメージ	市民ホールを含め、建物、看板、ネオン、ペーブ等の色彩、デザイン等にテーマを持たせ、特色のある通りとする。建物高さは、5～6階程度のヒューマンな高さとし、親しみを持てる通りとする。 道路は、車道部と歩道部は区別せず単断面とし、ペーブも一体的なものとする等、細長い広場的な構成とする。 街路樹は、中木で常緑、落葉混木とする。（ランダム式）
⑪事例等	チネチッタ通り、渋谷センター街





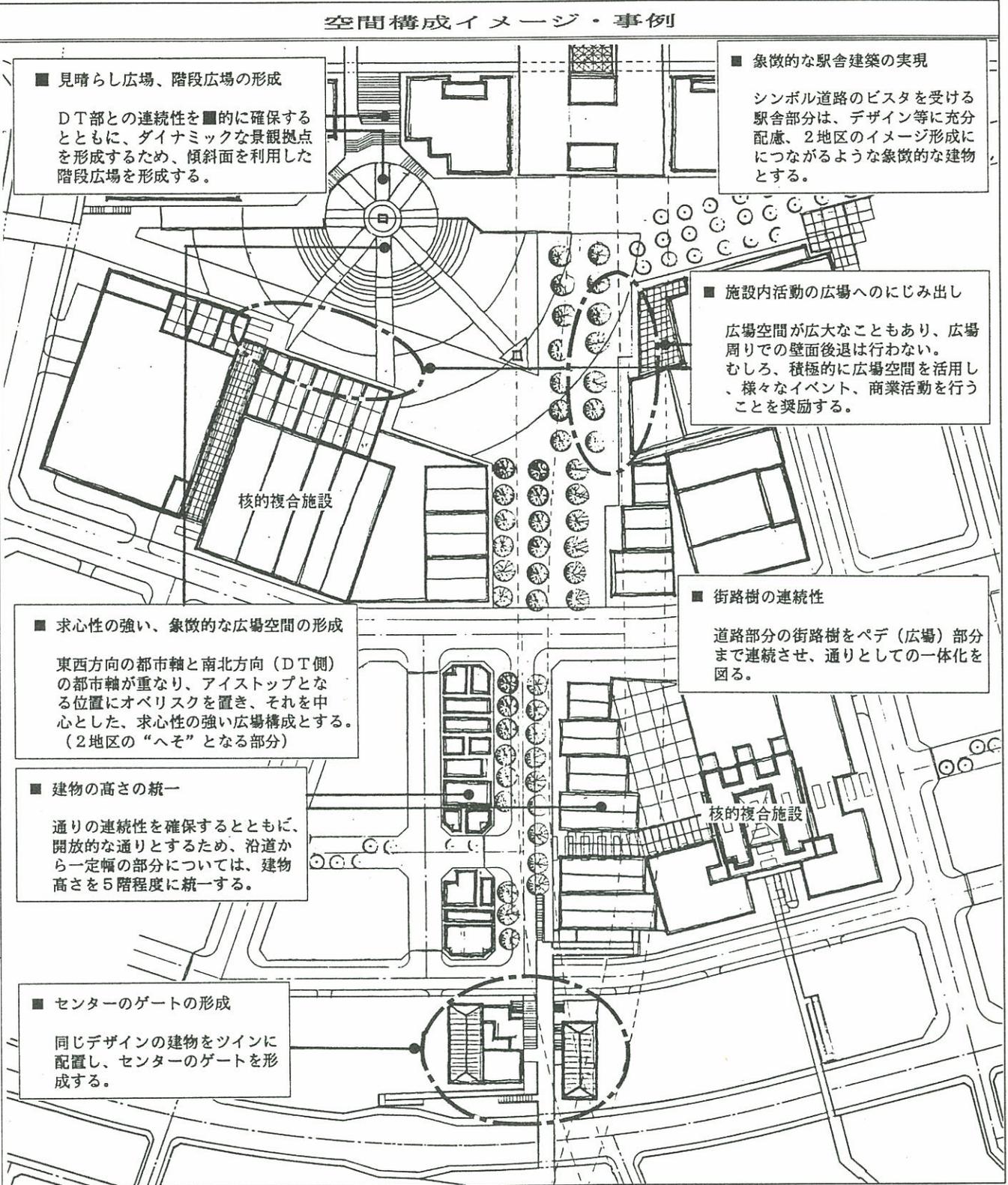
■ 第2地区：ファッション軸

ストリーットの基本的特性	
①位置	アッパータウン中央部を南北に貫通し、センター南駅と南側地区外住宅地とを結ぶ通りである。
②沿道換地状況	<ul style="list-style-type: none"> ●西側：駅前核的複合施設（民地共同化）を除き、殆どが100㎡程度の小規模民有地 ●東側：駅前大規模民地、核的複合施設（公団）、新羽・荏田線沿道の公団及び民有地を含め、全て大規模敷地である。
③用途・容積	<ul style="list-style-type: none"> ●駅前及び東側の核的複合施設用地：商業地域、600/80% ●その他：近隣商業地域、400/60%
④ゾーニング	駅前から南に向かって大規模複合施設ゾーン、大規模商業系ゾーン、中・小規模商業系ゾーン、商業・住宅系ゾーンとなっている。
⑤幅員、延長	<ul style="list-style-type: none"> ●幅員＝駅前ペデ部：30～40m、シンボル道路：22m ●全延長：約355m（駅前：160m、シンボル道路：150m、その他：45m） ●勾配＝駅前ペデ部：1.3%、シンボル道路：2.5%
⑥交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者：北側地区外居住者のメインアプローチ動線であるとともに、来街者のメイン動線でもある。 土、日等の休日には相当量の交通量が見込まれる。 ●自動車：沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。（シンボル道路部分）
⑦空間特性	駅前から通り全体を見通すことができ、極めて象徴性が高い。大きくは、駅前の広場空間とシンボル道路空間に2分される。
⑧基本的位置付け	2地区を象徴するファッション性豊かなブルバール
⑨用途イメージ	商業、業務施設が主体となり、住宅は複合しない。各企業のアンテナショップ等、流行の最先端を行く施設が並ぶ。
⑩空間イメージ	<p>公共空間、沿道建物含めて、空間全体がポストモダン調のデザインで統一された、先進的なイメージの強い空間とする。</p> <p>核的複合施設を含めて、沿道建物は、5階程度のヒューマンな高さに統一し、通りとしての連続性を確保する。</p> <p>駅前及び道路空間が広いため、壁面後退は行わないこととする。</p> <p>街路樹は、ケヤキ等、春、夏をイメージする高木の落葉樹。</p> <p>* 高さを規制しなくても、沿道の地下鉄上部は5階程度しか建てられない。</p>

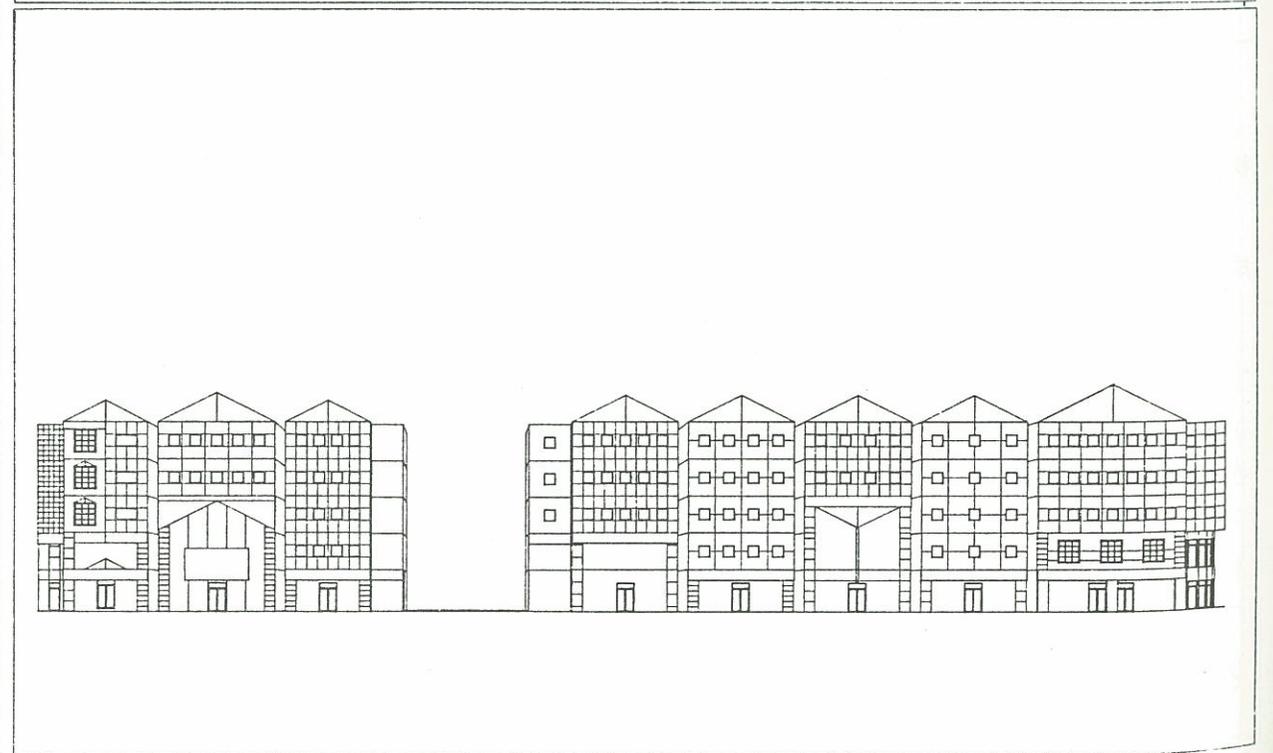
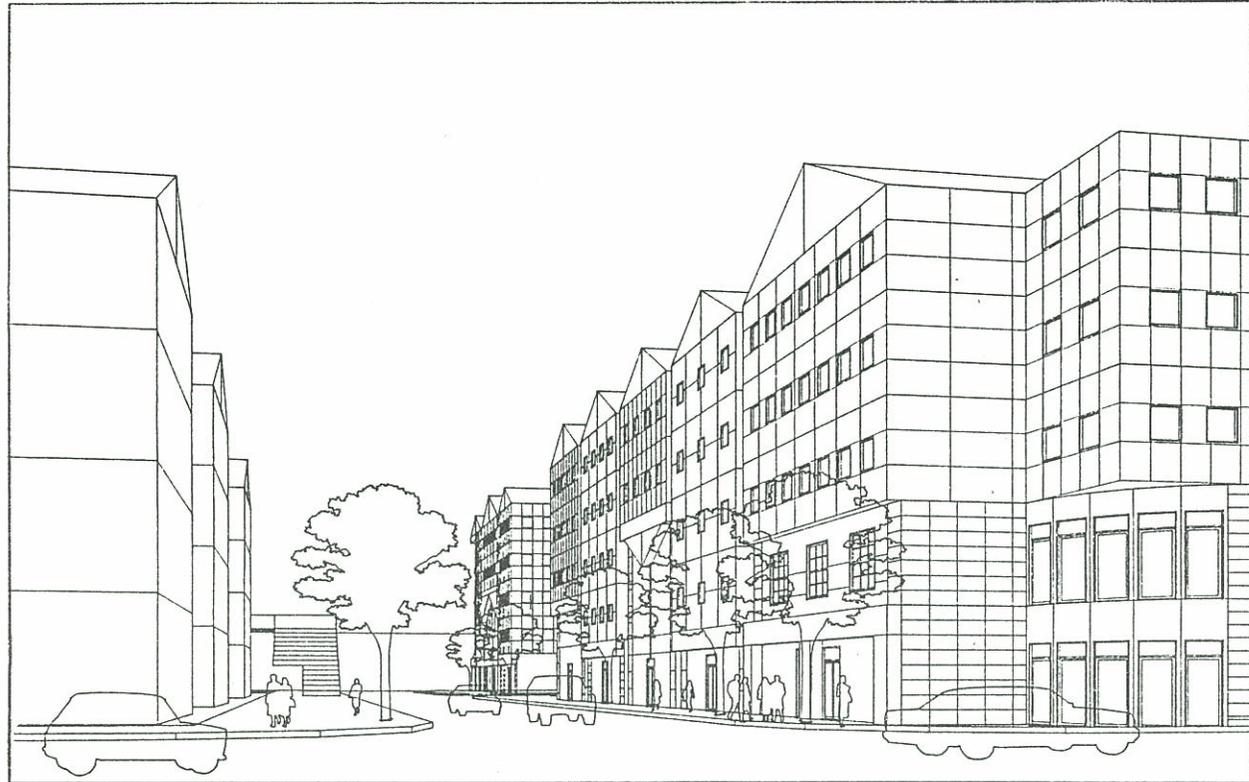


■第2地区：ウェルネス軸

		ストリーートの基本的特性
基 礎 的 条 件	①位 置	ダウンタウン部中央を南北に貫通し、アッパータウン部シンボル 広場と総合体育館を結ぶ通りである。沿道に公的駐車場が立地す し、駅前広場南駅ダウンタウン改札口、バス停留所に近接する。
	②沿道換地状況	●北 側：横浜市用地（総合体育館）、大規模公団及び民地が集中 ●南 側：殆どが75~150㎡程度の小規模民有地。
	③用途・容積等	総合体育館を含む街区：商業地域、400/80% その他：商業地域、600/80%
	④ゾーニング	総合体育館街区：スポーツ・レクリエーションゾーン その他：中小規模商業系ゾーン
	⑤幅員、延長等	●幅員：16m ●平均勾配：1.2% ●延長距離：約150m
	⑥交通機能	●歩行者：総合体育館へのアプローチ動線。 ●自動車：沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量は少な い。車の進入は朝晩の一定の時間帯に限定される。
	⑦空間特性	アッパータウン部からは、総合体育館に至るまで通り全体を見通す ことができる象徴性の強い通りである。両側が小規模敷地となっ ていることから、幅員以上の広がりを感じられる開放的な空間である
構 成 イ メ ー ジ	⑧基本的位置付け	ダウンタウンを性格付ける、緑豊かなリフレッシュ通り。
	⑨用途イメージ	中・小規模の商業・業務を主体とし、住宅は複合しない。 通りに面する表側は、健康、スポーツ関連施設或いは自然食品等 等の関連店舗や、レストラン、カフェ等の昼型の施設を主体とする が、高架側の裏側は、赤提灯、居酒屋等の夜型飲食、娯楽施設等 が立地する。 猥雑で、不健康なイメージのする通りとならないよう、風俗営業等 の業種は、ある程度規制する。
	⑩空間イメージ	沿道建物の高さが5~6階に統一され、所々に路地等が通るヒューマ ンな魅力のある空間とする。 個々の建物内、敷地での緑化を義務付け、緑豊かな通りとする。 街路樹は、クスノキ等の高木の常緑樹（列植式）とする。 道路幅員が比較的広いため、壁面後退は行わない。 ペンシルビルの乱立を防ぐため、民地の共同利用を誘導する。



■シンボルロードイメージ：第2地区



3. シンボル広場イメージ

(1) 基本的考え方

ニュータウン全体、或いはセンター全体と関連付け、シンボル広場の基本的構成を以下のように考える。

① グリーンマトリックスの起終点として、自然(水, 緑, 地形)を積極的に取り込む

●港北NT全体のデザインポリシーを受け継ぎ、自然要素を積極的に取り入れる。これにより、他の中心市街地でない“ゆとり”と“うるおい”のある「都心性と自然性の調和」する、センター独自のアイデンティティを創出する。

●グリーンマトリックスは、「緑道(せせらぎ空間)」とその結節点となる「公園, 広場」部分に分節化されており、センター地区を取り囲む形で完結されている。

それらのグリーンネットワークをセンター内に引き込み、センター内で完結することを考え、センター外の緑道とネットワークするシンボル道路の緑化と、その結節点としてのシンボル広場への自然要素の積極的導入を図る。

ただし、多様な魅力のあるセンターづくりを目指すために、周辺土地利用, 位置関係等から、1, 2地区それぞれ以下のように構成する。

1地区	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の東西が何れも住宅地区であり、歩専道が一部点線ペデであり、しかも北側地区外へ伸びる歩専道の幅員も、2地区に比べやや狭いなど、グリーンネットワークとの関係性、結び付きがやや弱い面がある。 ・また、周辺にも、まとまった緑等を有する空間がない。 ・このため、ネットワークとの結び付きを強調し、“うるおい”のある空間とするため、広場自体に緑, 水の自然要素を積極的に取り込むこととする。
2地区	<ul style="list-style-type: none"> ・アッパータウン西側が行政関連ゾーンであり、比較的緑豊かな空間を形成する可能性が高いし、隣接して総合公園等もある等、多様な魅力のある空間の演出という観点からは、緑の拠点ではなく、他の演出を図るべきだと考える。 ・更に、南側地区外へ伸びるシンボル道路も高木の列植が予定されているなど、ネットワークとの結び付きは、比較的強いと言える。 ・このため、NTの特色の1つである、「高低差のある地形」を積極的に演出するとともに、ゆったりとした広がりのある“ゆとり”の空間を形成する。

② 常に賑わいと活気のある、イベント性豊かな空間を創出する。

●センター開発戦略或いはCI戦略としての様々なイベントが展開できる場として、シンボル広場を位置付ける。

イベントを通じて、センターを広く世間に知らしめるとともに、センター自体を活性化させる拠点として、積極的にイベントを展開することとし、それらのイベントが何時でも自由に展開できる受け皿として、積極的に位置付ける。

●一方で、シンボル広場は、NT内の生活動線のネットワークであるオレンジネットワークの起終点でもあり、NT内外の多様かつ大量の人々が出会う、コミュニケーションの場として位置付ける。

広場自体の規模や後背ゾーンの広がり等を勘案し、1, 2地区それぞれ以下のように構成する。

1地区	<ul style="list-style-type: none"> ・2地区ほど後背エリアが広くなく、しかも空間そのものが、建物に適度に囲まれ、ヨーロッパの広場のようなヒューマンなまとまりがある。 ・2地区と対比する意味で、より親密なコミュニケーションを図れるような地域的イベント^{*-1}が行われる場とする。
2地区	<ul style="list-style-type: none"> ・近接する買物空間としてのエリアが広く、かつ西側の行政ブロック、総合公園等もあることから、業務・レクリエーションを含めた多様な人々が集まる場として想定される。 ・開発理念で掲げている「生活・文化拠点」を象徴する拠点として、お祭り、コンサート、集会等のNT全体に関わる大規模なイベントがいつでも、自由^{*-2}に行われる場とする。 ・歩行者だけの広場として「日本一」の規模を有する、センターを代表する広場を形成する。

*-1: お祭的, 興業的なイベントというよりは、人々の発表の場或いは人々が自発的に催すようなイベントの場として想定される。

*-2: こういった空間は既存の商業業務地では殆ど見られないため、センター独自の個性づくりという意味でも、積極的に形成することが望まれる。

(2) 具体の空間イメージ

前記の基本的考え方を踏まえ、具体の空間構成イメージを以下のように考える。

① 共通内容

- 都市緑地とそれを取り囲む歩専道は、空間構成上は、一体のオープンスペースとして取り扱う。
- シンボル空間を取り巻く施設とも一体となった空間づくりを行う。
- 広場自体の規模が相当大きいいため、施設との一体的なまとまりのある空間とするため、現案のように公開空地は義務付けず、極力広場いっぱい建物を建てる。

② 個別内容

具体のイメージは、次頁図に示す。

a. 第1地区 = 水と緑豊かで落ち着きのあるヨーロッパ広場

- 適度な囲み、閉鎖性のあるヨーロッパ風のシックな中庭広場とする。
- 広場をまわりの建物の1階部分は、コロナーデ空間を形成することとし、一定の壁面後退を義務付け、ヨーロッパ広場としての統一性を図る。
- 広場空間を含めた、1地区駅前周辺の歩行者空間全体を流れる、落ちる、湧き上がる等の水の様々な特色が見られる空間とする。
 - i) 広場部分：噴水空間
 - ii) 駅前広場：落水・滝広場（例えば新宿三井ビルの足元部分等）
 - iii) 広場-ダウンタウン東側部分：流水・せせらぎ広場
- 広場内には、できるだけ多く植栽（例えば中木の列植）し、落ち着きのある空間をつくる。

b. 第2地区 = センターを代表する自由広場（サン・マルコ広場）

- 多様な使い方ができるイベント広場とする。

このため、広場自体のレベル差（1m）は、勾配の緩いのスロープ或いは緩やかな階段状に処理するようにし、極力、フラットな構成としする。

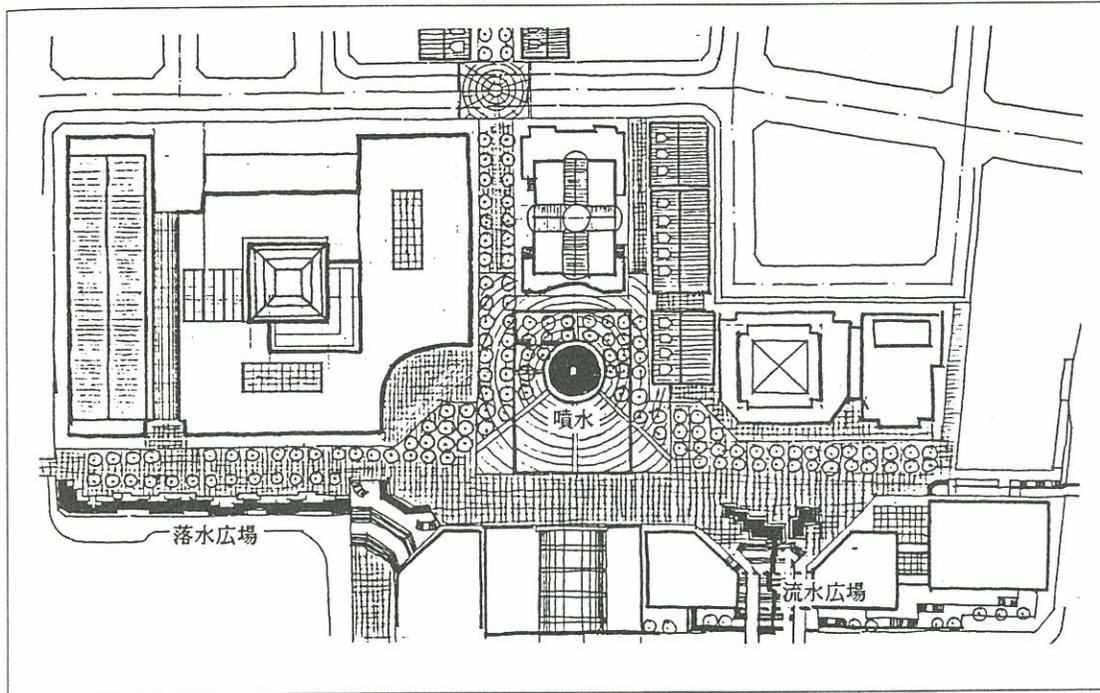
- アッパータウン部とダウンタウン部の境界部分については、高低差の激しい地形をそのまま演出することとし、傾斜地を利用した「階段広場」を形成する。
- 東西方向の都市軸とダウンタウン側の都市軸が重なりアイストップとなる位置に、シンボル塔（オベリスク）を置き、それを中心とした求心性の強い広場構成とする。
- 2地区全体の「緑の拠点」である総合公園と対比する、賑わい性の高い広場空間を形成する意味で、植栽は一切しない。
- 広場を取り囲む施設内には、アトリウム空間等の半外部空間と植栽等の緑を積極的に取り込むこととし、広場と施設を含む一体空間としては、緑を確保していくこととする。
- 広場に賑わい性を持たせるため、広場に面する施設の1階部分には、主に、物販、飲食等の用途を導入することとする。

また、同様の主旨で、施設側のイベント、商業活動のにじみ出しとして、広場空間を積極的に活用することを奨励する。

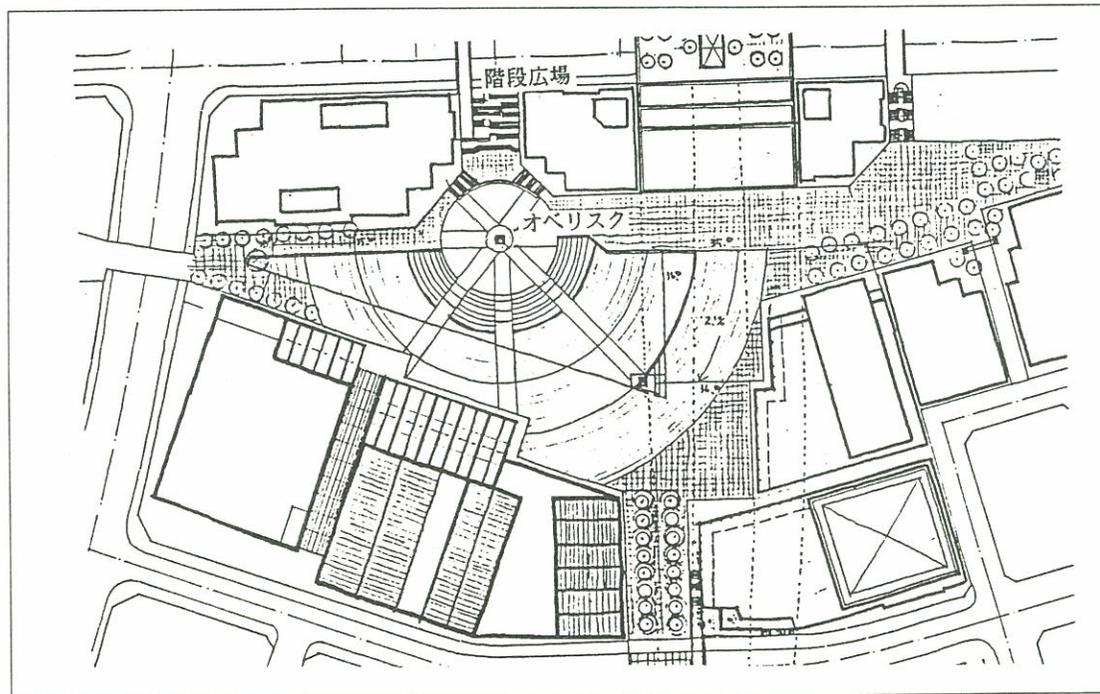
■ シンボル広場のイメージ

【修正案】

● 第1地区（緑と水の広場＝ヨーロッパ広場）

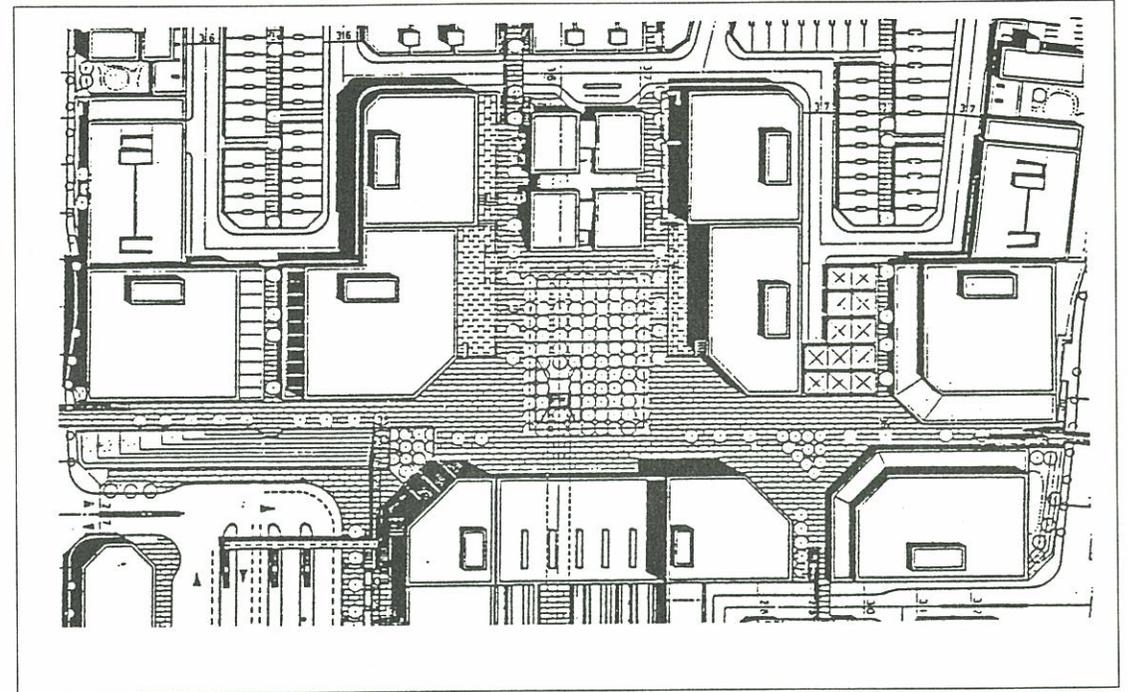


● 第2地区（イベント広場＝サン・マルコ広場）

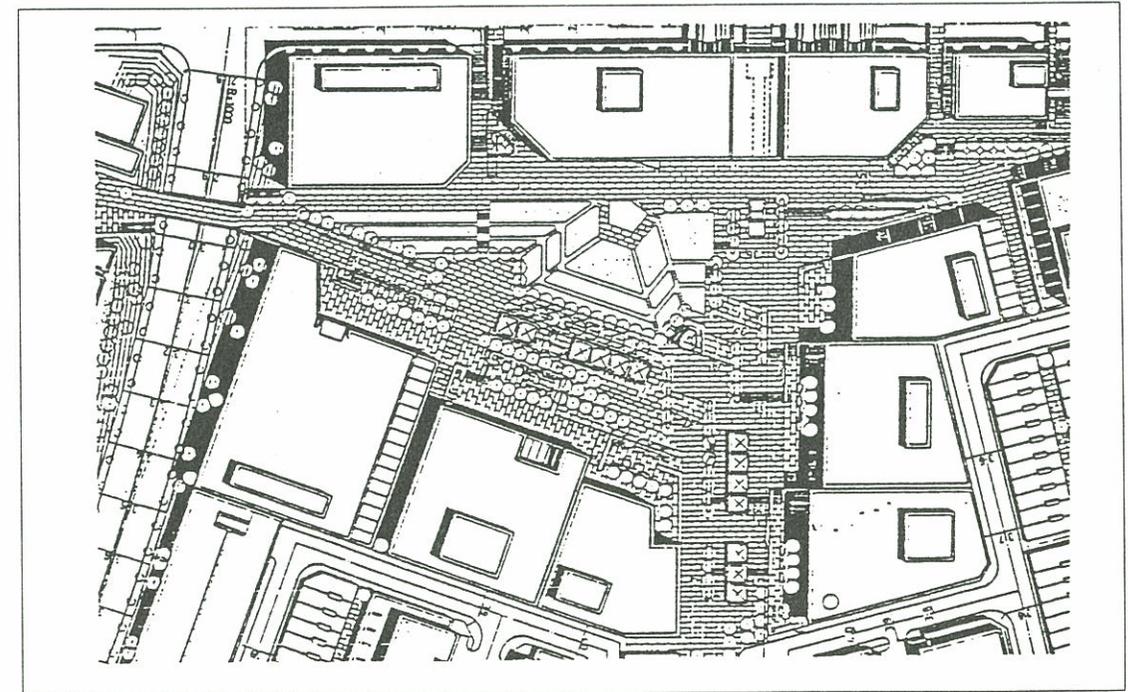


【現計画案】

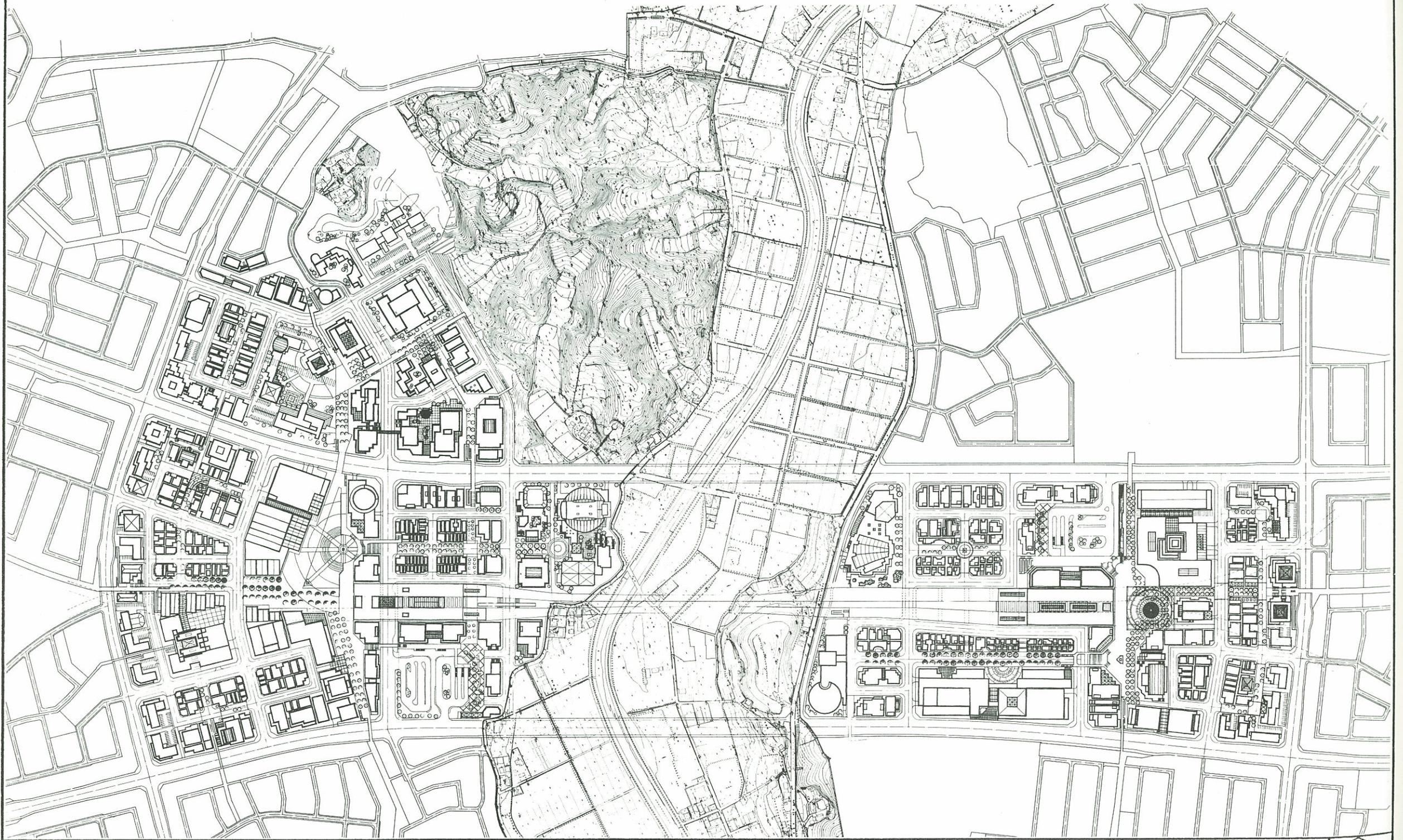
● 第1地区（森の広場）



● 第2地区（集いの広場）



■ 立地施設配置イメージ



1. 核的複合施設構成の基本的考え方

(1) ゾーン別施設展開イメージ

① ゾーン別、用途別の施設延床面積の構成

- ・タウンセンター全体の想定立地施設（機能）とその延床面積は既に整理した通りである。

② ゾーン別の施設展開イメージ

需要による施設立地規模を超える、より高い付加価値をもった複合的施設展開を目指す

- ・算定された施設延床面積は、いわば後背圏域人口による施設床需要をベースに構成したものである。
- ・拠点的商业業務地域では、このような需要ベースを越える様々な施設の展開が行われており、これが実質的に都心性や拠点性を付与することになる。つまり、地域そのものに付加価値を付け、より強いインパクトを与える施設の展開が拠点的地区にとっては不可欠な要素といえることができる。
- ・従って、ここでもベーシックな機能展開以外に、さらに発展的な施設の展開をイメージし（次頁表参照）、それによってタウンセンターそのものの魅力付けをさらに高めることとする。具体には次頁に示したような施設展開がイメージされる。

(2) 施設構成の基本的考え方

① 1・2地区の関係

タウンセンターの「一体性」と1・2地区の「性格分け」を核的複合施設によって具現化する

- ・基本的には1・2地区は一体であることから、核的複合施設も一つのセンター内に立地する4つの核施設として捉えることとなる。
- ・しかし、センターの施設建設戦略上、大きく1・2地区の性格分けを図ることも想定され、その場合、核施設がその性格付けを主体的に担うことが考えられる。
- ・ここでは、商業・業務を中心としたベースとなる機能については、1・2地区それぞれの二つの核で同様に持つこととし、同時に各施設の特徴付けによって1・2地区の性格分けを担うものとする。

② 共同化義務街区と計画建設街区の関係

- ・共同化義務街区と計画建設街区の核施設としての役割と施設建設の基本的方向は次のように考えられる。

【共同化義務街区】

- ・多目的性に対応して、多様な人々を集客すると同時に、特に商業施設展開のキーとなる。
- ・物販、飲食を主体とした施設構成とし、これに複合する施設は比較的広範囲から多数の来街が獲得できる一般的で開放性のある施設を想定する。

【計画建設街区】

- ・ある程度目的性のある施設によって、センター地区のアイデンティティ形成に寄与する。
- ・物販、飲食はベースとなる機能として位置付け、施設展開のメインは比較的特化した機能の集積を想定する。

なお、いずれの核施設においても、相当程度強くイメージ付けられるテーマを設定する。

■ゾーン別施設展開イメージ

ゾーン 施設	核的複合施設ゾーン	大規模商業ゾーン	中小規模商業ゾーン	業務系ゾーン	商業・住宅系ゾーン	文化系ゾーン	スポーツ レクリエーションゾーン
延床面積の 配分 (ha)	(需要予測値) 19.3	9.9	13.8	14.1	17.7		
	(実質予測値) 31.1	15.3	19.2	17.2	19.7		
商業系	・ワールドフードマーケット ・バラエティワールドショップ ・デリカテッセン, フードコート	・ワールドカーショップ	・ペットショップ		・ライフサポートショッ プ		・スポーツショップ ・フラワーガーデンショップ ・ナチュラルショップ
飲食系	・テーマ型レストラン ・特化飲食 (エスニック等)	・ステージレストラン	・ナイトレストラン ・料亭, カフェ, バー				・ナチュラルレストラン
業務系	・各種情報センター (国際, 生活等) ・業務支援機能 ・データバンク ・交流センター ・コンサルティングセンター ・ギャラリー, ショールーム ・コンベンション			・マスコミ, 放送 ・コンベンション ・デザインオフィス ・リビングギャラリー ・ホームマーチャンダ イジングマート			・農園指導センター
宿 泊 居 住 系	・ホテル, プティックホテル ・バンケット ・ホテル活用型コンドミニウム ・住居機能付きオフィス			・ビジネスホテル			
文 化 芸 術 系	・サテライトスタジオ (TV, FM) ・各種劇場 ・アートミュージアム ・カルチャー&クラフトセンター	・ミュージアム (サイエンス, ヒスト リー, チルドレン)	・クラフトビレッジ ・アトリエ ・演劇研究センター ・アトリエ, 稽古場	・劇団オフィス等		・歴史博物館 ・文化センター	・野外劇場 ・アウトドアシアター
スポーツ系	・総合スポーツクラブ (フィットネス, インドアプール ダイビングプール)						・屋外スポーツ施設 ・屋内総合スポーツ施設 ・キャンピングエリア
ヘルス系	・リフレッシュ&メディカルケア ・ウェルネスクラブ ・クリニックセンター						
アミューズ メント レジャー系	・トラベルセンター ・イベントスペース ・ディスコティック	・ヘリビジョンシアター ・シネマコンプレックス ・アクアリウム	・ライブハウス ・フェスティバルマ ーケット		・コミュニティホール ・コミュニケーション プラザ		
サービス系	・チケットセンター				・各種レンタルショップ		
そ の 他		・スペシャリティカレ ッジ					・農園 (レンタル, ハイテク) ・クラインガルテン ・バイオパーク, 親水公園 ・フィッシングパーク

(3) 核的複合施設の構成イメージ

4つの核的複合施設の関係性と開発に係る基本的スタンスは次のように捉える。

① タウンセンターの開発基本コンセプトの具現化

- ・タウンセンター及び1・2地区それぞれの特性を強化・表現する
 - * ライブリッド・シティのコアとしての役割をもつ
- ・1・2地区の関係を受け止める
- ・“光”と“音”のモチーフを表出する
- ・機能展開は基本的に融合-Li-brid-
 - * カオスー 特定領域の秩序化

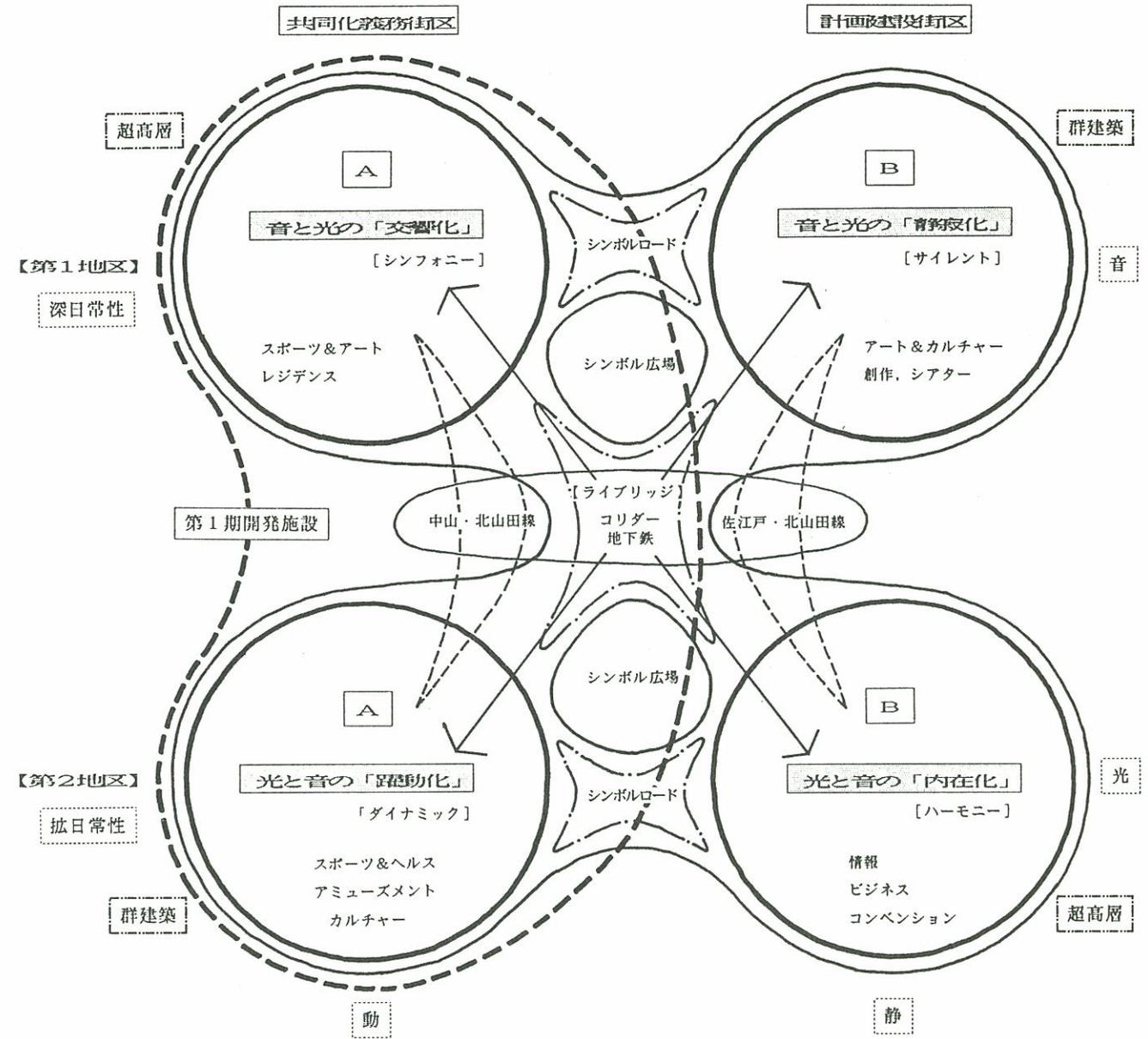
② 1・2地区の関係と核的複合施設

- ・1・2地区は一体であり、ワンセンターとして認識する
- ・核的複合施設はタウンセンター全体の基本コンセプトを受けつつ、それぞれに独自の開発テーマとコンセプトをもつ
- ・1・2地区の空間的隔たり、個々の核的複合施設をつなぐ様々な装置として特徴ある空間をもつ
 - * ライブリッジ：1・2地区を結ぶ（コリダー），地区間を関係づける
シンボルロード，シンボル広場，地下鉄3・4号線，中山・北山田線，佐江戸・北山田線 等

③ 機能構成

- ・個別の機能構成イメージは、商業・飲食・生活サービス系のベーシックな機能は全てに備わっており、かつ基本的にあらゆるものが融合する形態を各施設がもち得るものとする
- ・施設展開の手順，コンセプトの表現方法等で実際に建設される内容が左右されることから、機能構成をあまり特定し規制しないようにする
- ・タウンセンター基本コンセプトを表現する4街区の関係性のみ右図のようにイメージ付ける

■ 核的複合施設の構成イメージ



2. 核的複合施設の施設整備コンセプト

4 街区の核的複合施設の施設整備コンセプトを以下のように設定する。

① 1 - A 街区 (共同化義務街区)

「国際性をテーマにした商業とホテルを複合した施設」

――サブ概念：『音と光の“交響化”－シンフォニー－』

- 国際的な商品構成をベースにライフスタイルを提案するショッピングプレゼンテーションステージづくり。
- 宿泊機能とバンケット機能を備えた多様な交流センターとして、24時間化に対応できる器づくり。
- ニュータウン全体のランドスケープとなるシンボルタワー。

② 1 - B 街区 (計画建設街区)

「生活・文化の情報発信性の高い様々な施設の複合」

――サブ概念：『音と光の“静寂化”－サイレント－』

- 地域文化の創造を担う施設機能の導入と世界を視野に治めたカルチャー&アートステージづくり。
- 様々なターゲットに対応したエンターテインメントを用意し、文化創造の装置となる話題性と先進性の追及。

③ 2 - A 街区 (共同化義務街区)

「比較的オーソドックスな商業とスポーツとを複合した施設」

――サブ概念：『光と音の“躍動化”－ダイナミック－』

- 様々なニーズ・ウォンツに対応した商品構成による、ライフスタイル全般にわたる情報発信基地づくり。
- 都市型スポーツとヘルス機能の総合的一体化による、新しいアミューズメントスタイルの提案。
- センターを代表する施設として、開放的なコミュニケーションセンターづくり。

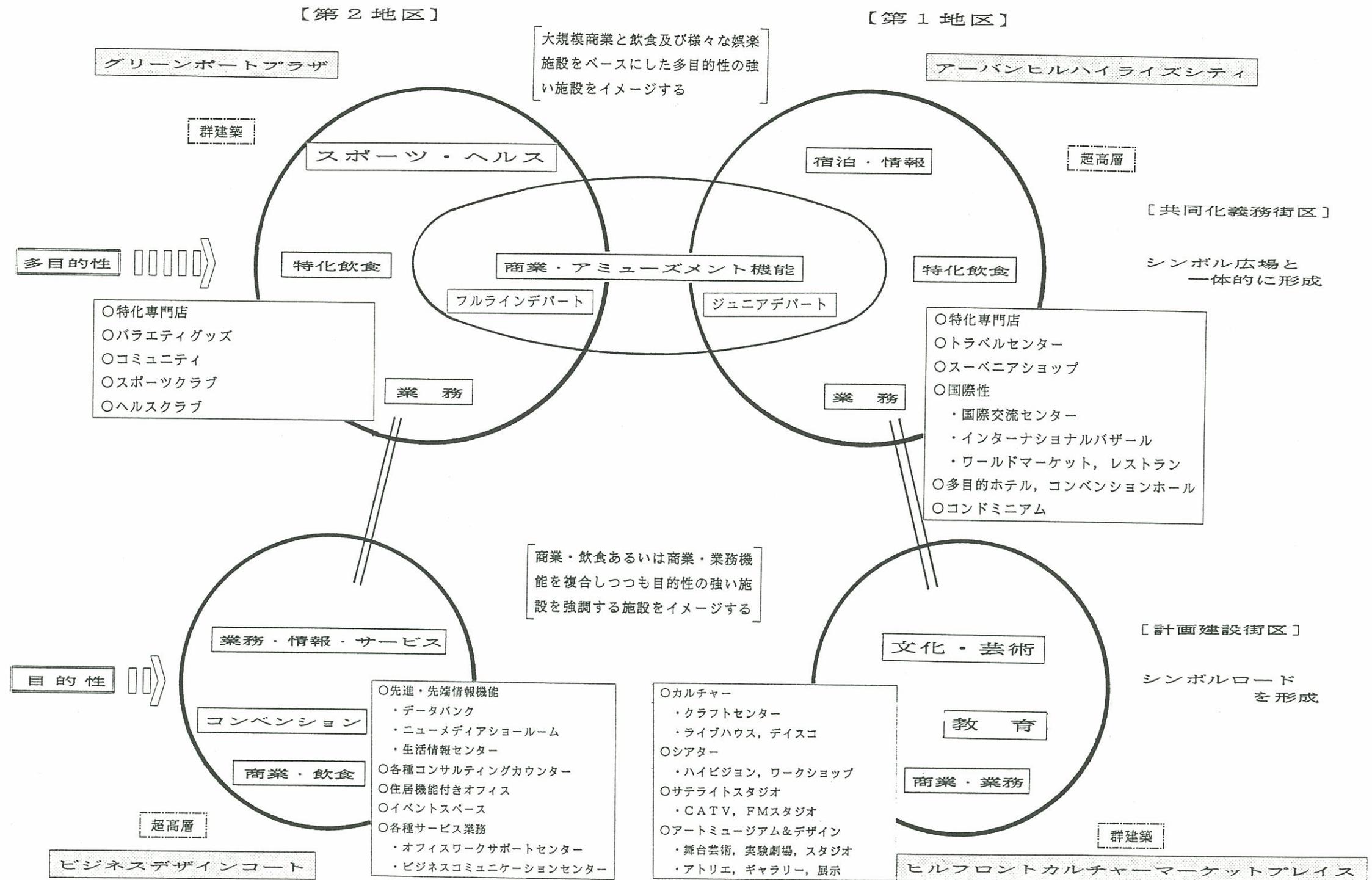
④ 2 - B 街区 (計画建設街区)

「専門色の強い商業とオフィスとを複合した施設」

――サブ概念：『光と音の“内在化”－ハーモニー－』

- 利便性を備えることによってオフィスワーカーの活性化を図る、アメニティ溢れる環境づくりによるビジネスリゾートづくり。
- ニュータウン内のR&D機能や先進的企業の集積による情報受発信の拠点づくりと、それらの支援、交流の場づくり。
- ビジネスゾーンの閉鎖性を排除したイベント空間とセンター内外に存在をアピールするシンボルタワーづくり。

3. 各施設の関係と施設構成イメージ



■核的複合施設の施設構成イメージ一覧

施設ブロック 施設類別	1 - A (民有地)	1 - B (計画建設用地)	2 - A (民有地)	2 - B (計画建設用地)
商業系施設	『ワールドマーケット』	『カルチャーマーケット』	『ジェネラルマーケット』	『スペシャリティマーケット』
百貨店的要素	「ワールドファッションストリート」 高級百貨店 (イメージ：パークドルフ/グッドマン/ サックス5th,Ave等)		「ジェネラルストア」-比較的一般向 *フルライン規模 百貨店	
GMS的要素		「コミュニティマート」-比較的一般向 けのGMS	(2地区にあっては、周辺状況もあり、核的複合施設以外で立地を考える)	
専門店街的 要素	インショップ形式で、多くの高級専門店を 持つ	「ワールドアート&デザインモール」 *ロフト的イメージを持つ、デザイン特 化型		「専門特化大店」 *ファッション、リビング、雑貨小物
飲食系	「ワールドレストラン」	「デザイナーズレストラン」	「フードコート」「デリカテッセン」	「スカイレ스토랑」
業務系施設	「ビジネスデザインオフィス」 「インキュベートオフィス」 「国際交流センター」 「コンベンションセンター」	「デザインセンター」 「リビングギャラリー」 「ワールドカーギャラリー」 *ショールームを伴う業務系施設	---	「オフィスワークサポートセンター」 「各種情報センター」 *国際、生活、タウン等 「ニューメディアショールーム」 *データバンク等を含む 「ビジネスコミュニケーションセンター」 「各種コンサルティングセンター」
宿泊系施設	「ホテル」	「ブティックホテル」	---	---
住宅	「コンドミニウム」 *ホテルのサービス機能活用型	---	---	「住居機能付きオフィス」 *オフィスとの互換性
スポーツ系施設	「付属インドアプール」 「ウェルネスクラブ」		「総合スポーツクラブ」 *フィットネスセンター、インドアプ ール、ダイビングプール 「クリニックセンター」	「リフレッシュ&メディカルケア施設」
文化・娯楽施設	「トラベルセンター」	「パフォーミングアーツセンター」 *大劇場、実験劇場、ミニシアター 「モダンアートミュージアム」 「ディスコティック」 「カルチャー&クラフトセンター」 「サテライトスタジオ」「CATV,FM」	「ミニシアター」 「カルチャースクール」 「チケットセンター」	「イベントスペース」 ex)スペースパート3
駐車場	700台	700台	700台	700台
建物イメージ	低層部は拡がりを持った空間 上層部はかなりスレンダーな断面 ex)40F,トランプタワー	シンボル道路や敷地形状を意識したリニア 構成	8~10階までのオーソドックスな商業建 築中心に、24時間開放のガレリアが通る	低層部は拡がりを持った商業 上層部をオフィスとする(オフィスタワー) ex)30F,ジョンハンコックタワー 点線ペデはバサージュ的な小空間

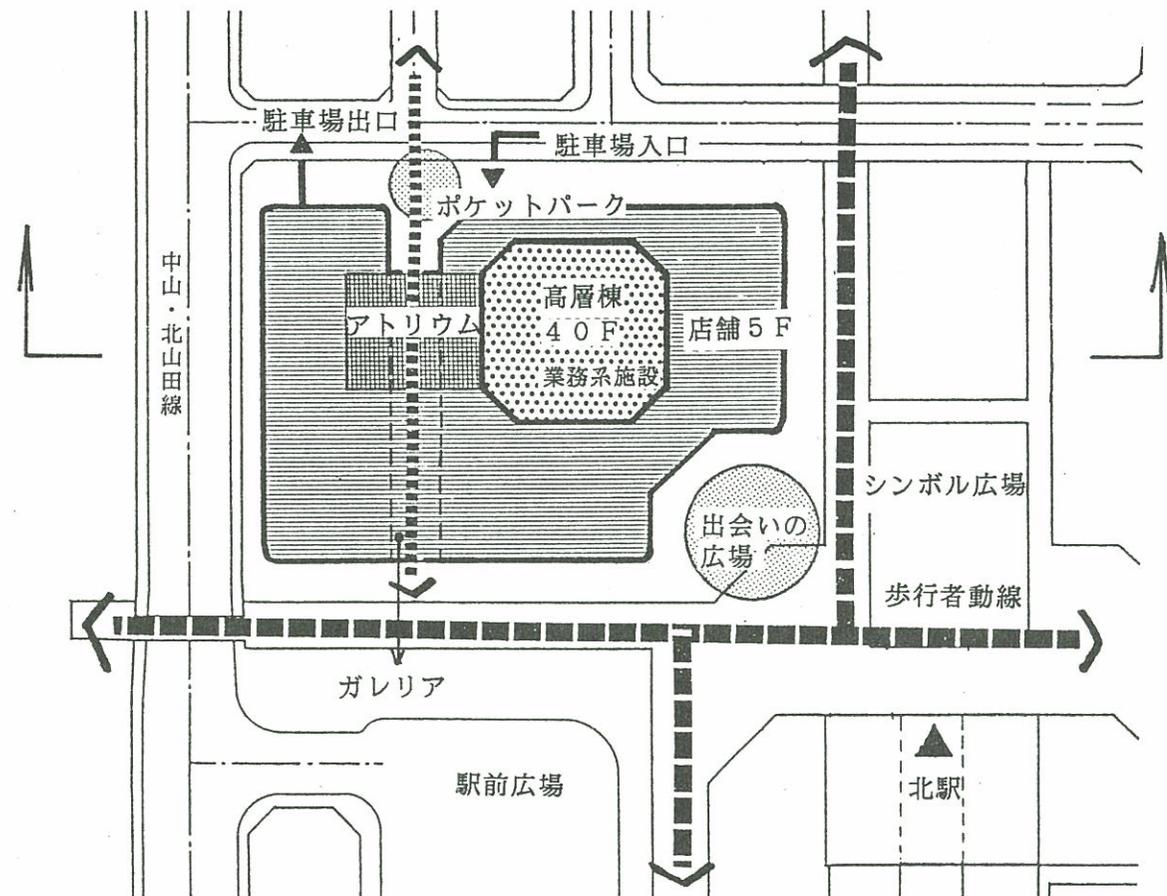
4. 核的複合施設の建設イメージ

(1) 1-A街区 (私有地=共同化義務街区)

■ 施設内容及びボリュームイメージ

施設内容		施設ボリューム (㎡)
●ワールドマーケット	高級百貨店+専門店街等	約 39,000
●ワールドコンベンションセンター (ホテルを中心とした業務等を含む国際性豊かな施設)	ホテル コンベンションセンター ビジネスデザインオフィス コンドミニアム等	約 47,000
●駐車場	自走式地下駐車 約700台	約 18,000 (25㎡/台)
合計		約104,000

■ 平面構成イメージ図

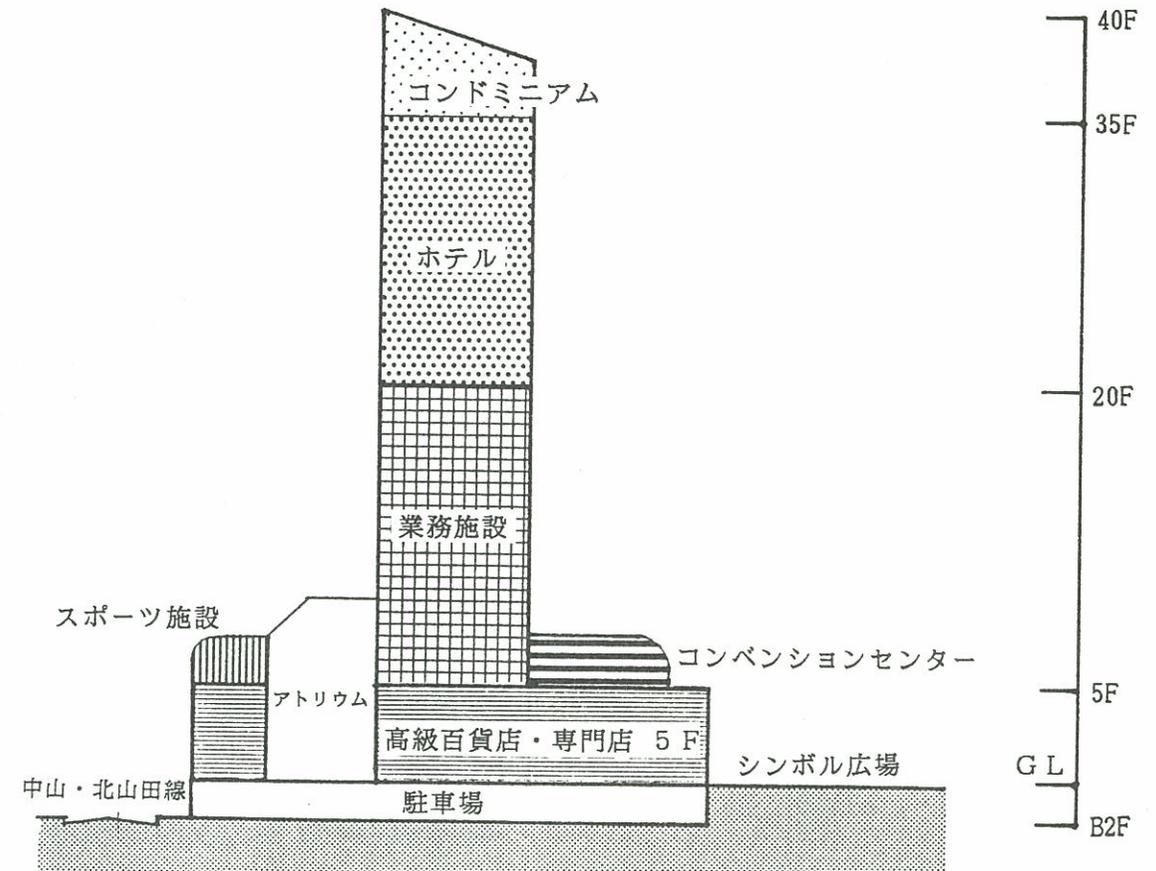


■ 計画諸元

敷地面積	1.8 ha
法定建ぺい率	80 %
法定容積率	600 %
建築面積	1.1 ha
建ぺい率	60 %
延床面積	8.6 ha
容積率	478 %

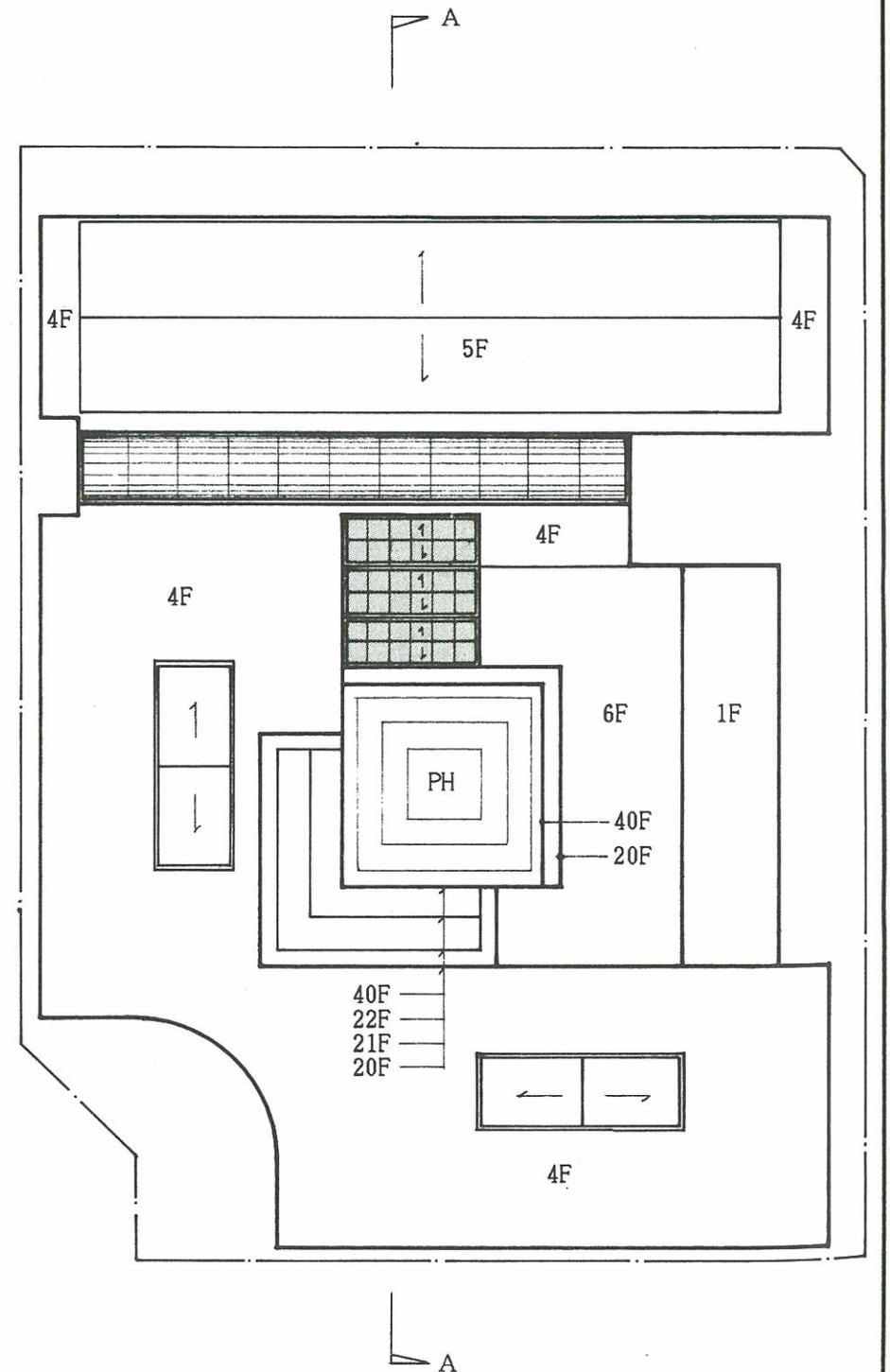
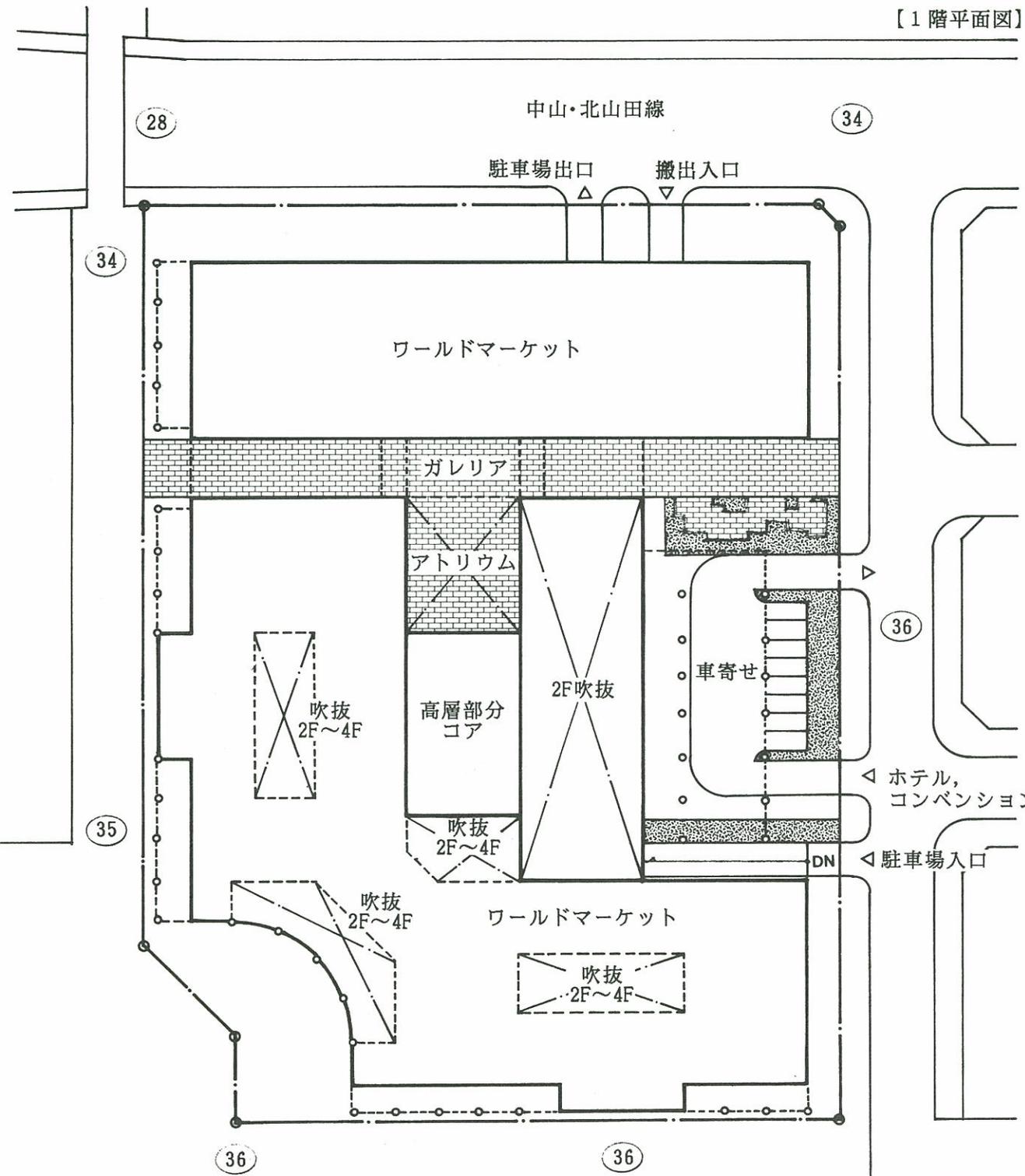
* 延床面積は、基準法延床面積を示す。

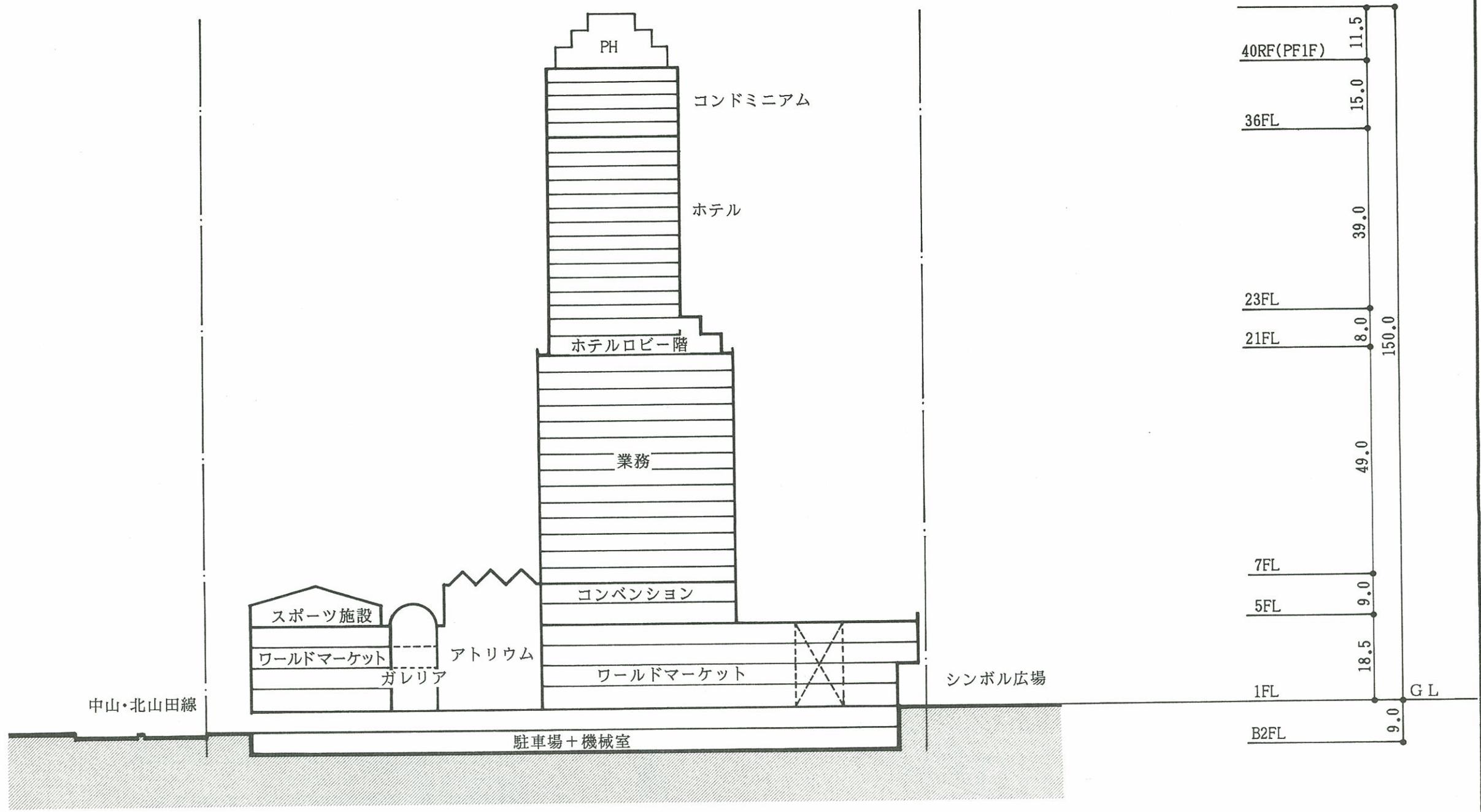
■ 立体構成イメージ図





【1階平面図】

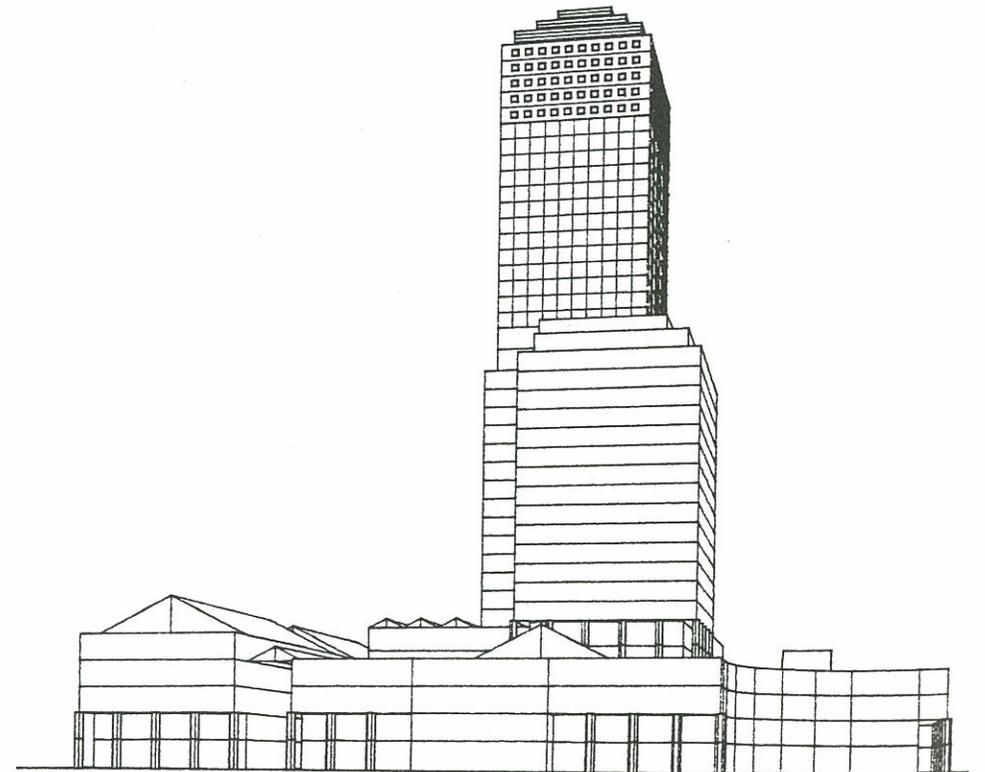
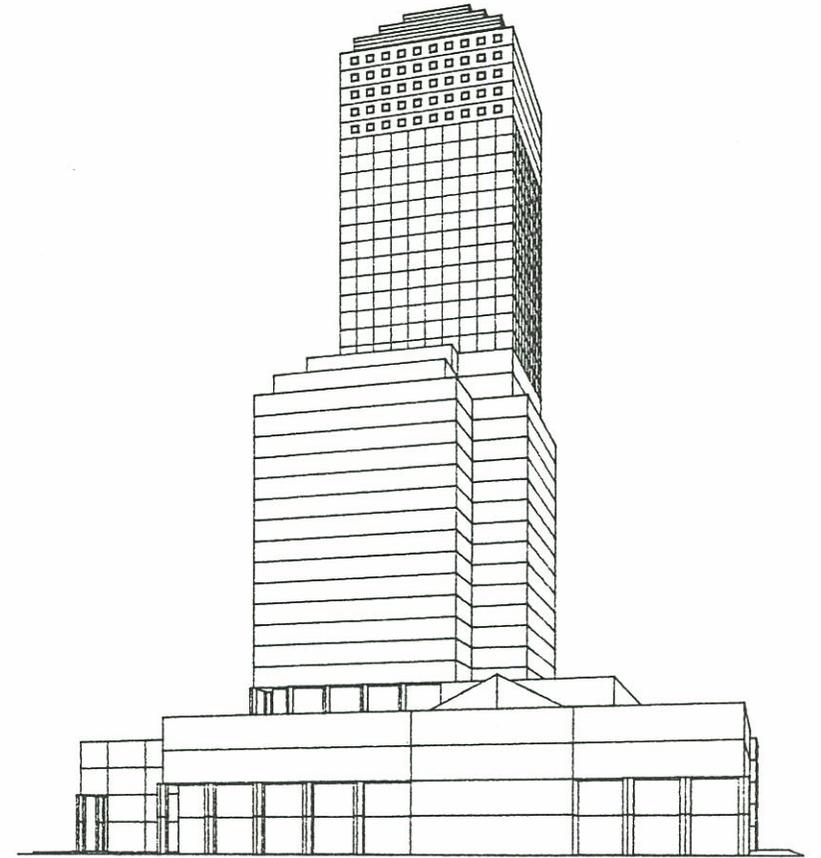
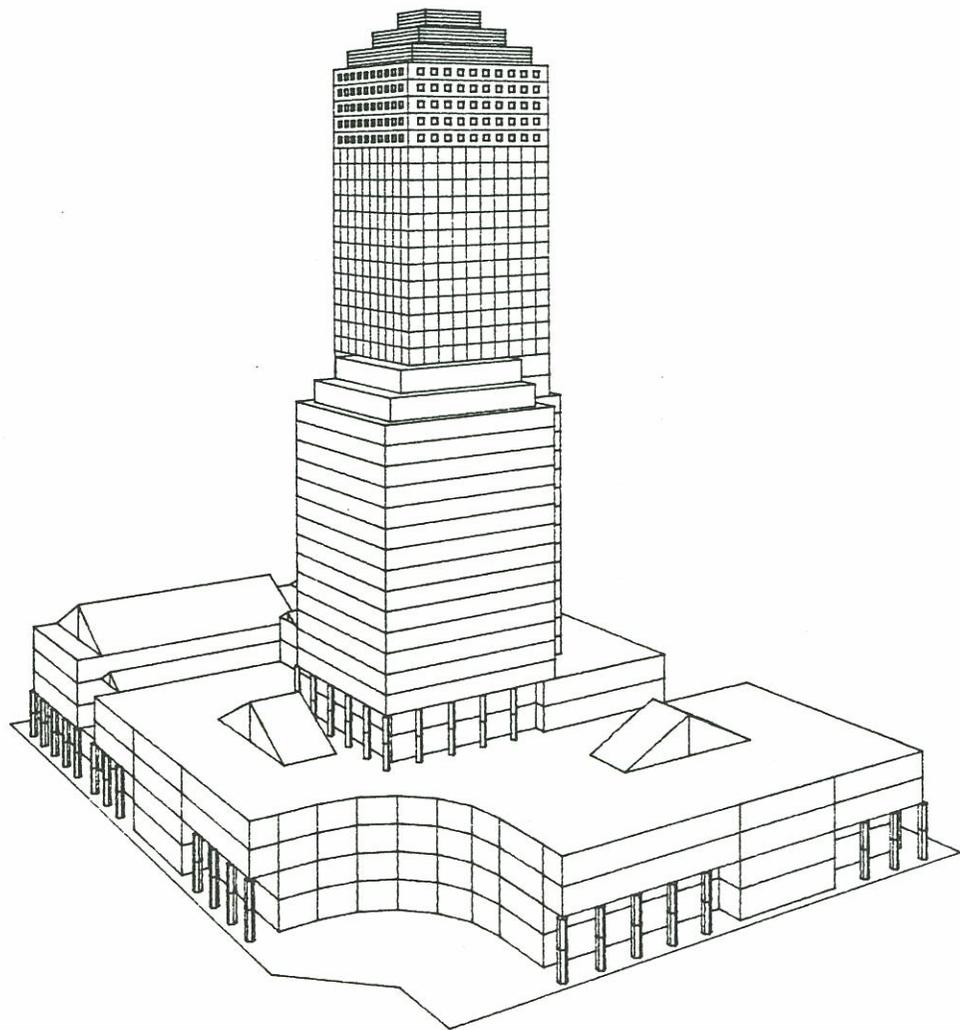




【A-A断面図】

1 - A

■外観イメージ

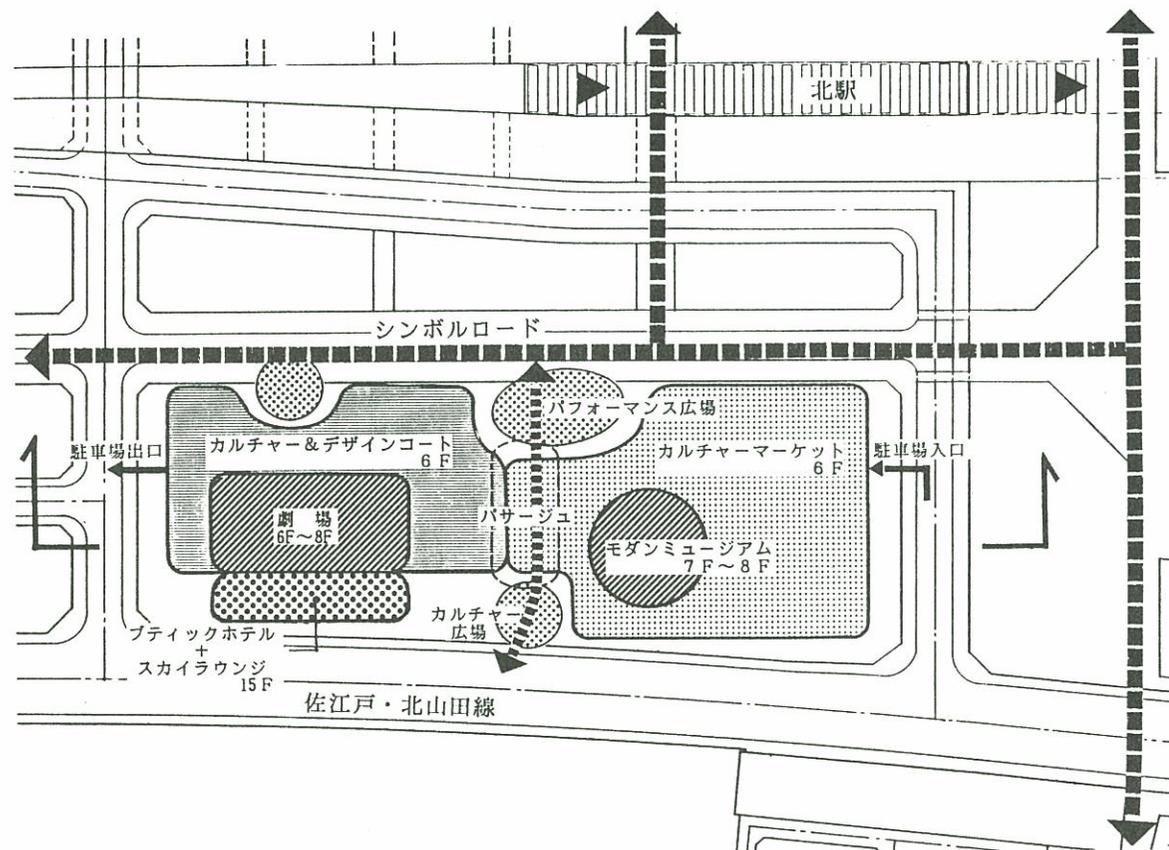


(2) 1-B街区 (計画建設用地)

■ 施設内容及びボリュームイメージ

施設内容		施設ボリューム (㎡)
●カルチャーマーケット	GMS的コミュニティマート デザイン特化型専門店	約 41,000
●カルチャー&デザインコート	デザインセンター リビングギャラリー アートセンター(劇場、映画館等) ブティックホテル等	約 50,000
●駐車場	自走式地下駐車 約700台	約 18,000 (25㎡/台)
合計		約109,000

■ 平面構成イメージ図

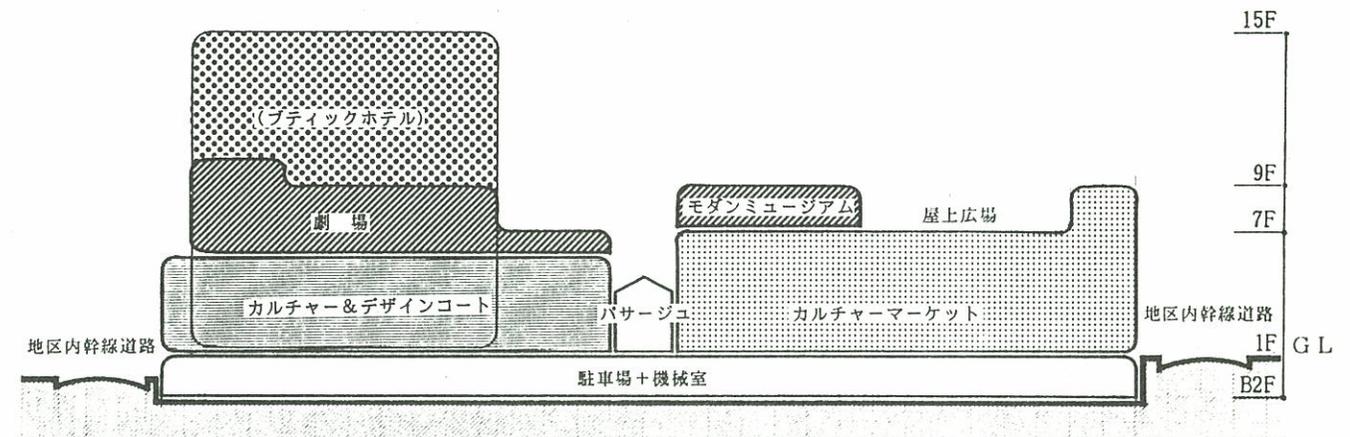


■ 計画諸元

敷地面積	1.9 ha
法定建ぺい率	80 %
法定容積率	600 %
建築面積	1.1 ha
建ぺい率	60 %
延床面積	9.1 ha
容積率	479 %

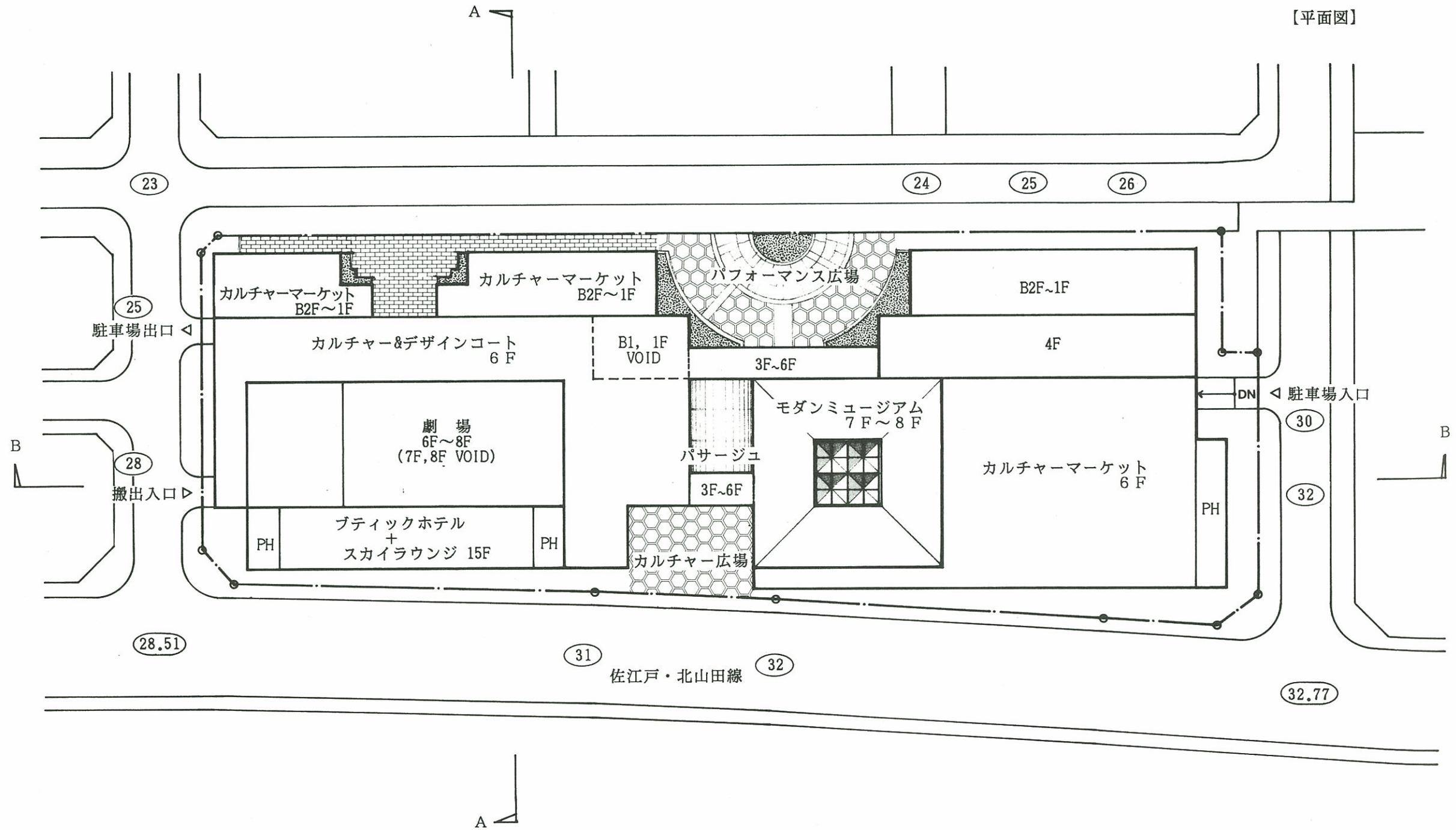
* 延床面積は、基準法延床面積を示す。

■ 立体構成イメージ図

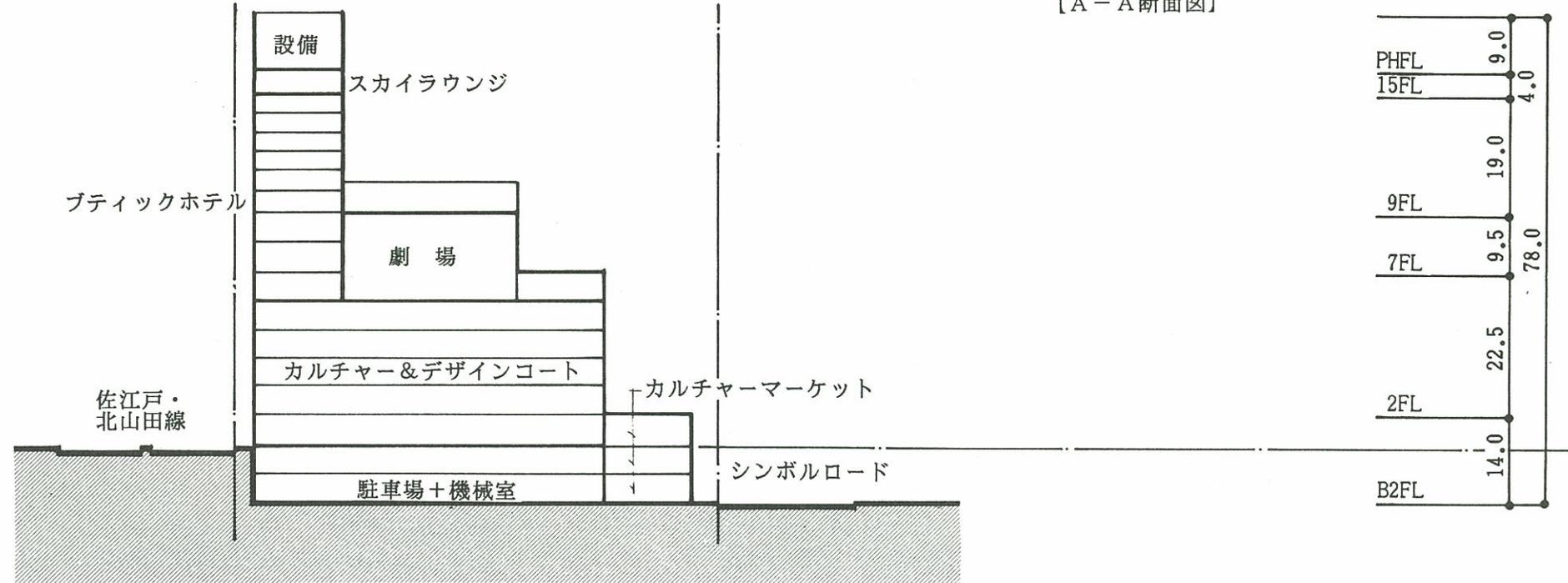




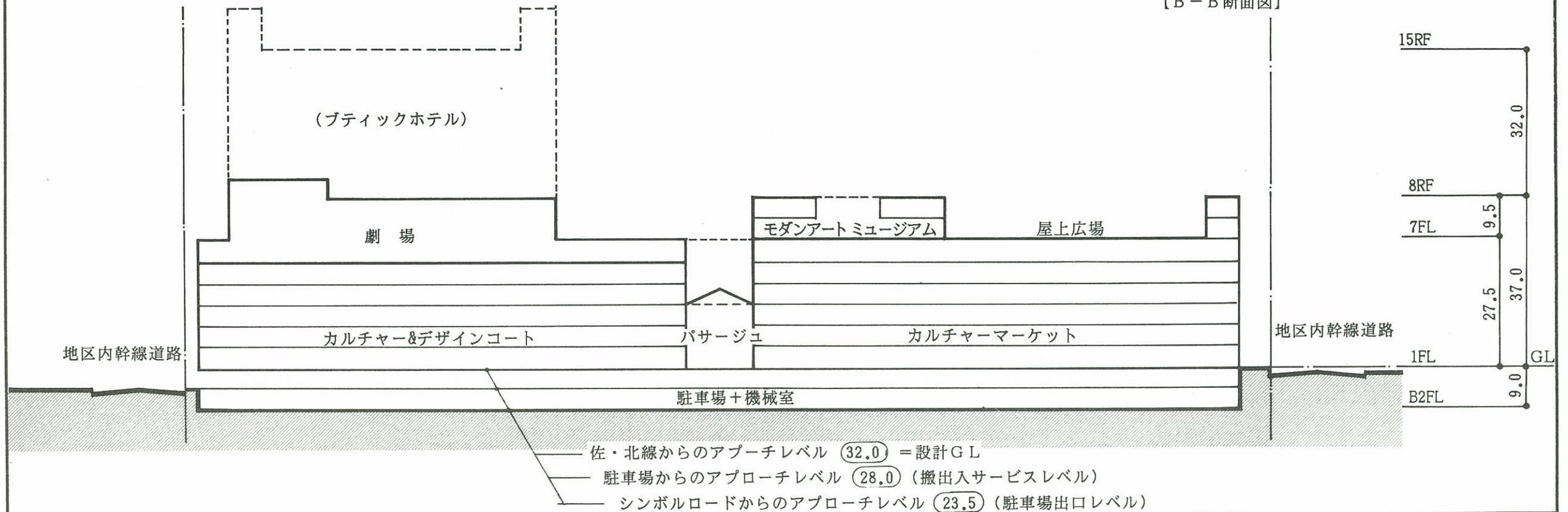
【平面図】



【A - A 断面図】

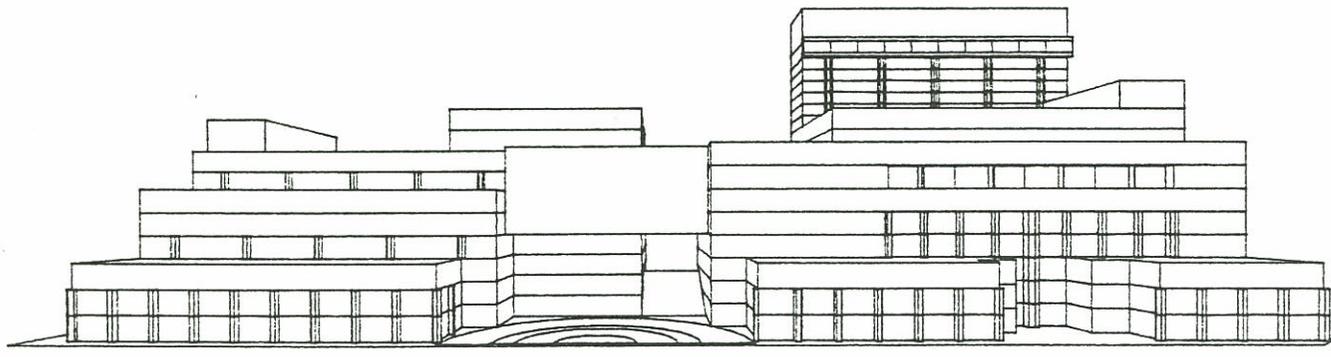
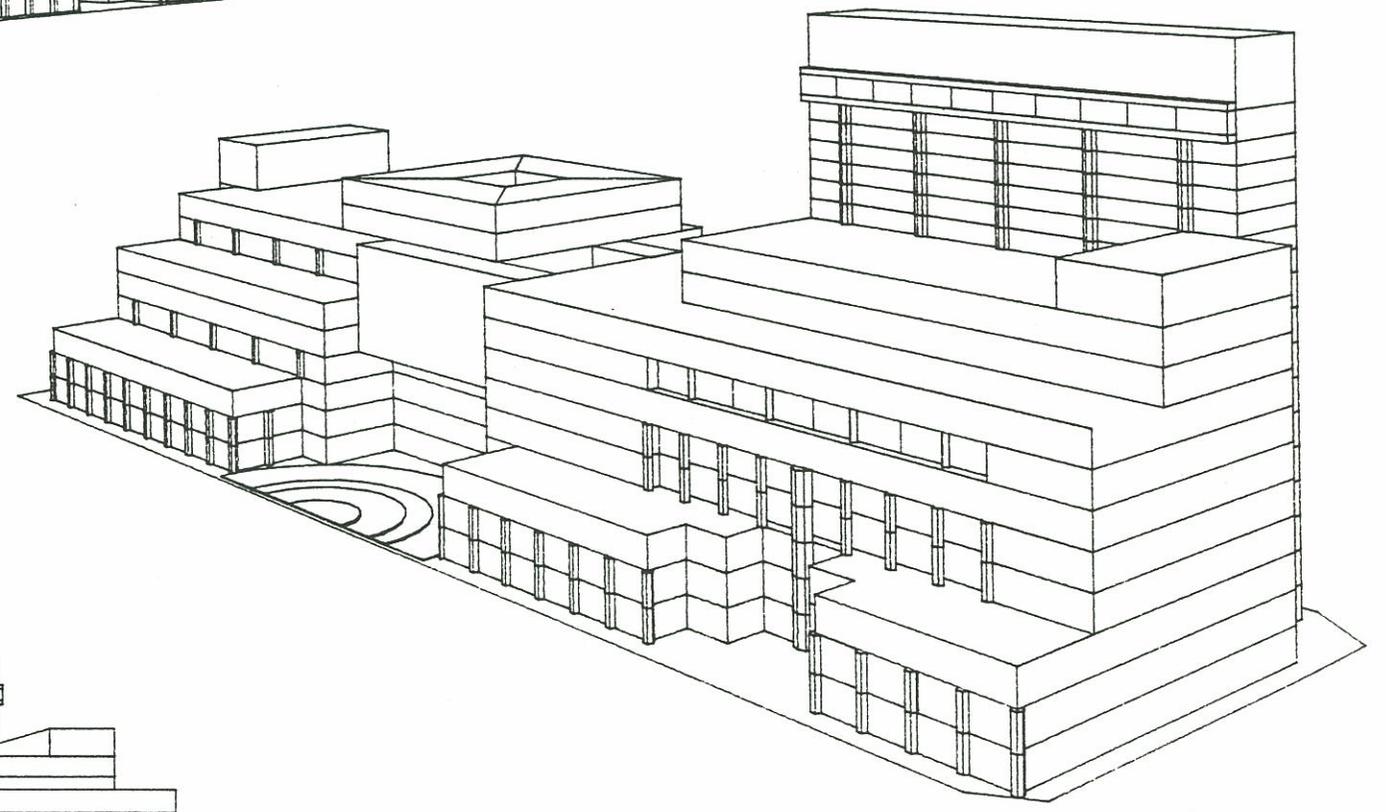
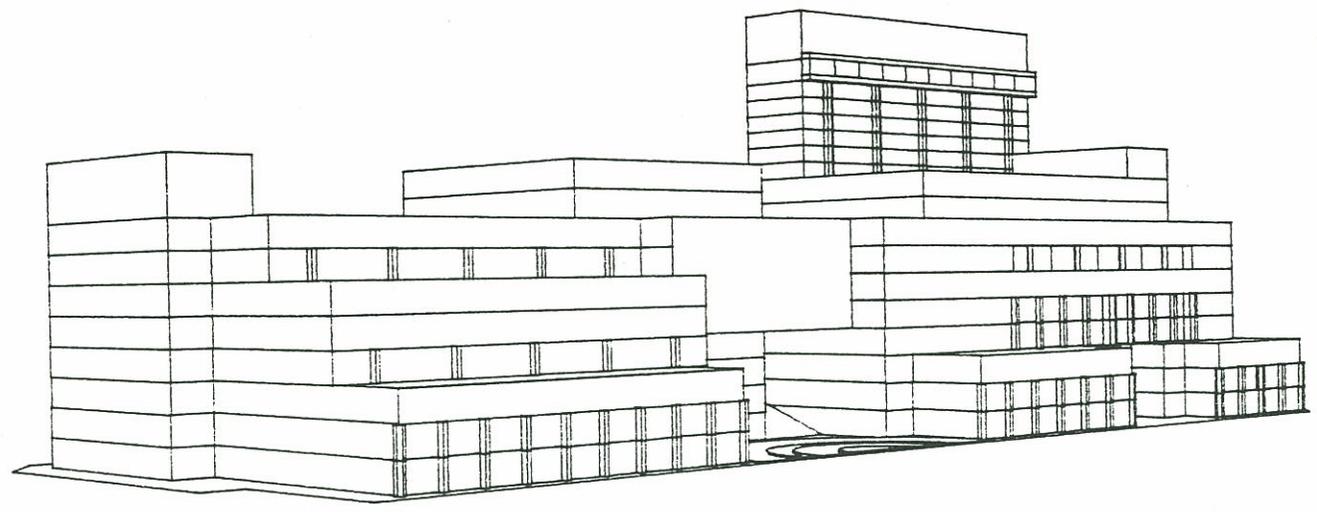


【B - B 断面図】



1 - B

■外観イメージ

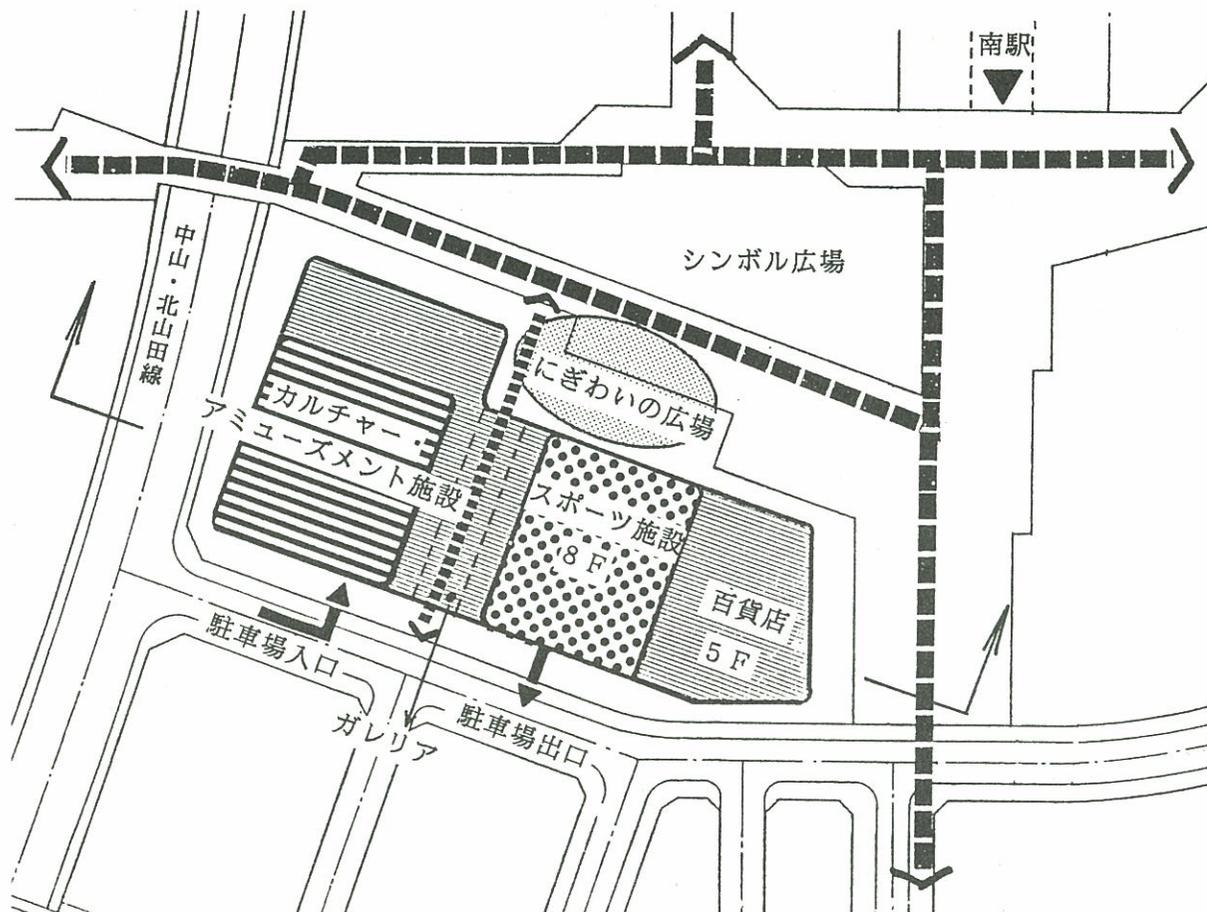


(3) 2-A街区 (民有地=共同化義務街区)

■ 施設内容及びボリュームイメージ

施設内容		施設ボリューム (㎡)
●ジェネラルマーケット	フルライン規模の百貨店	約 45,000
●ジェネラルスポーツ&アミューズメント	総合スポーツクラブ (フィットネスセンター、プール等) ミニシアター カルチャースクール チケットセンター等	約 27,000
●駐車場	自走式地下駐車 約700台	約 18,000 (25㎡/台)
合計		約 90,000

■ 平面構成イメージ図

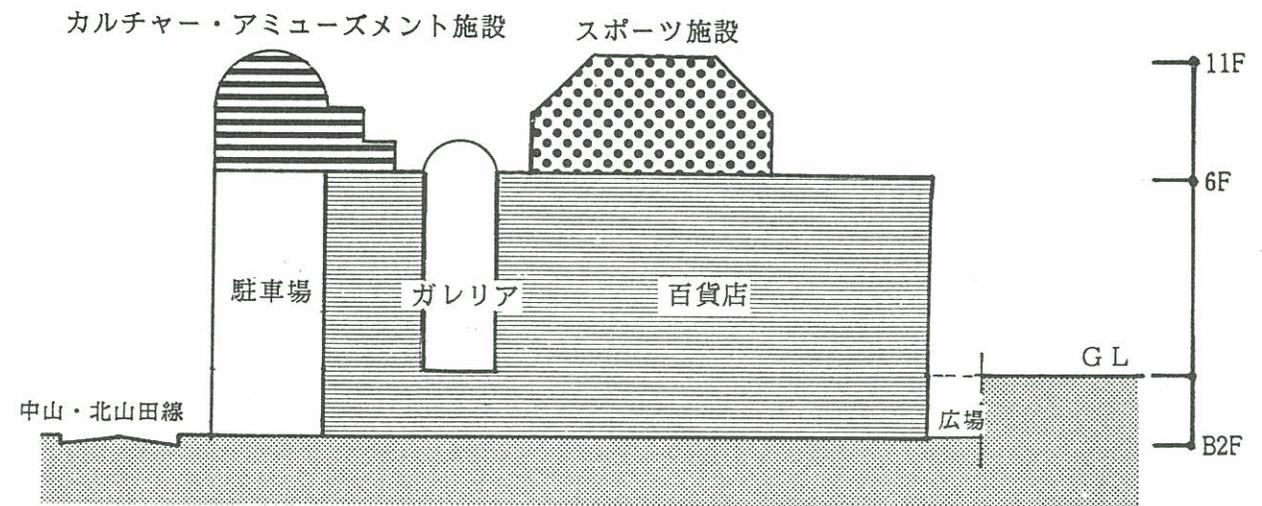


■ 計画諸元

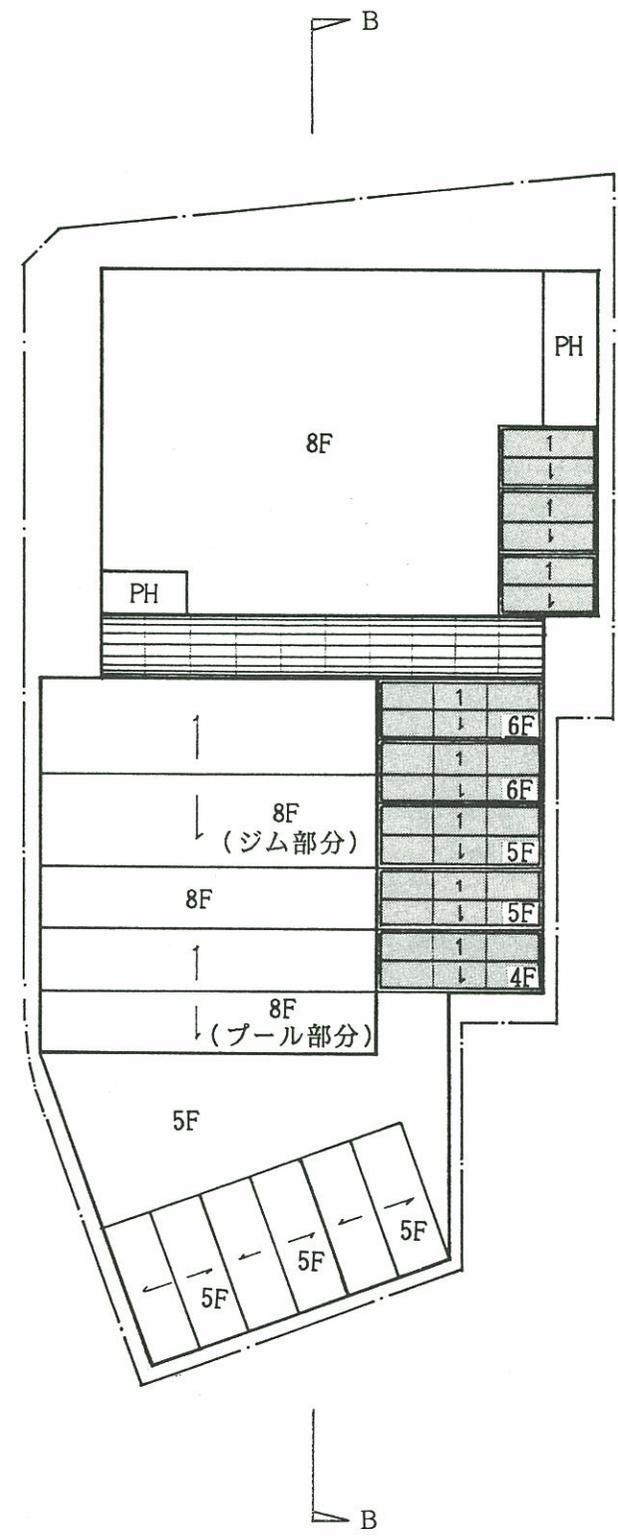
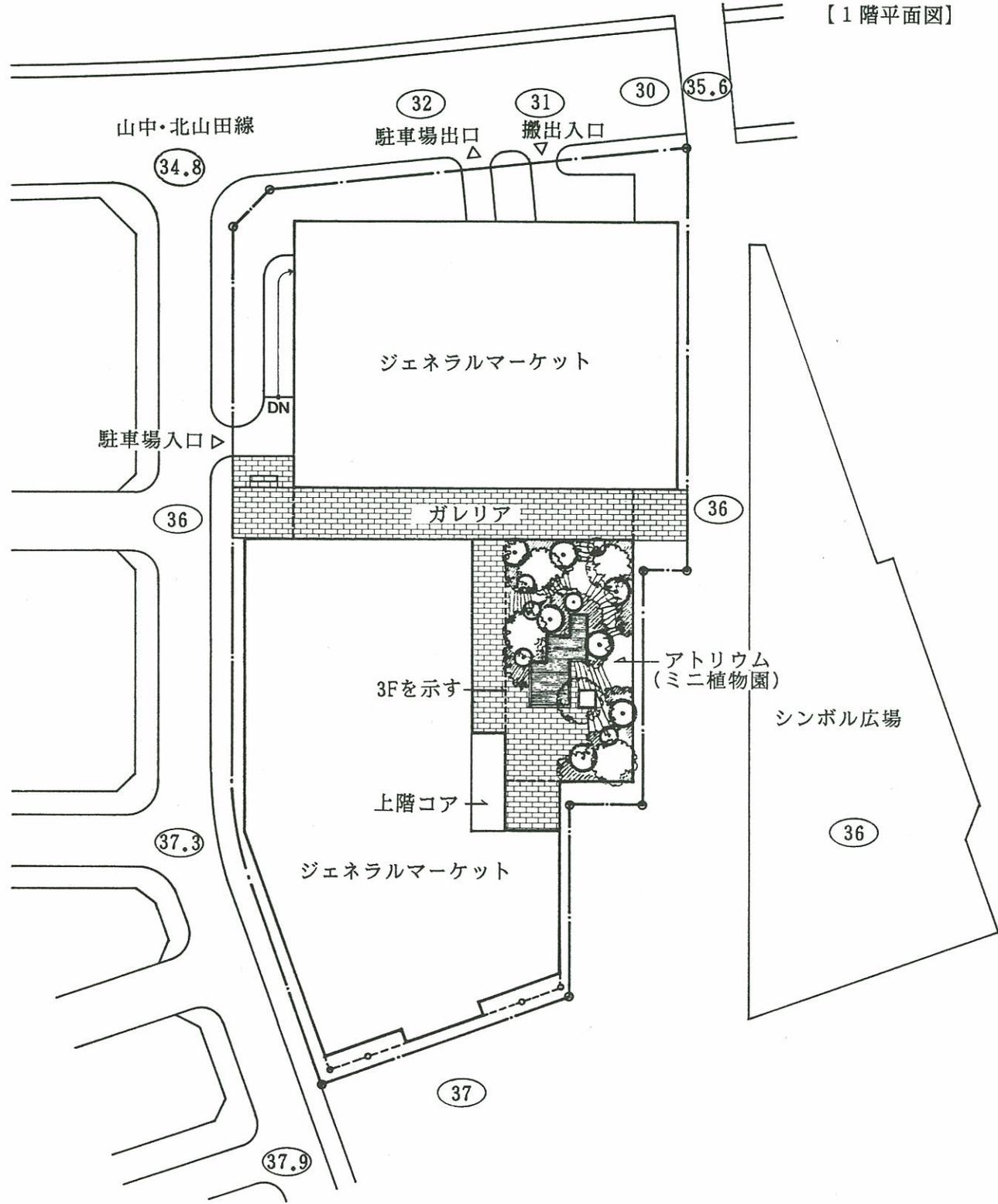
敷地面積	1.5 ha
法定建ぺい率	80 %
法定容積率	600 %
建築面積	1.0 ha
建ぺい率	67 %
延床面積	7.2 ha
容積率	480 %

* 延床面積は、基準法延床面積を示す。

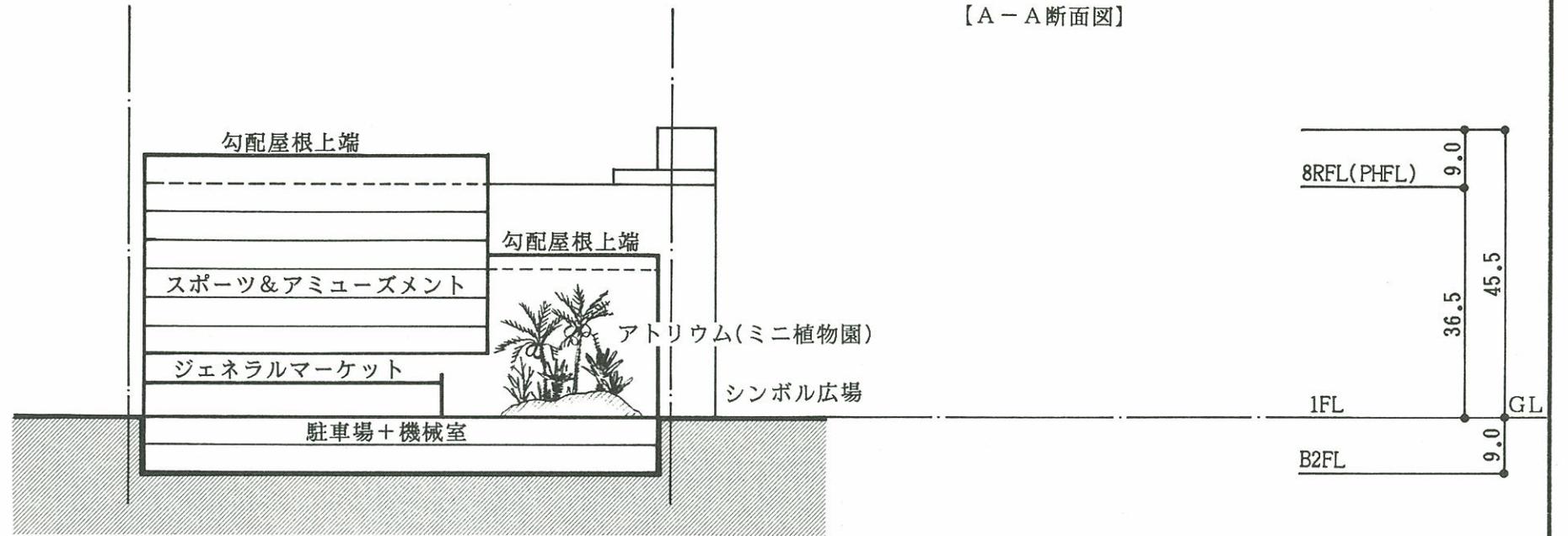
■ 立体構成イメージ図



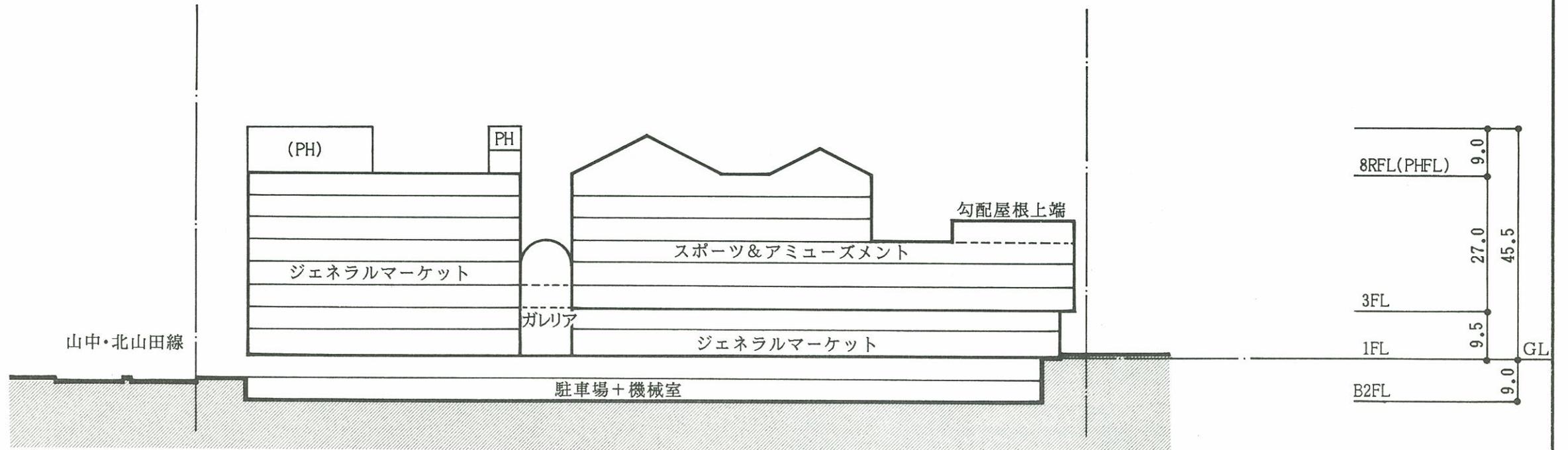
【1階平面図】



【A - A 断面図】

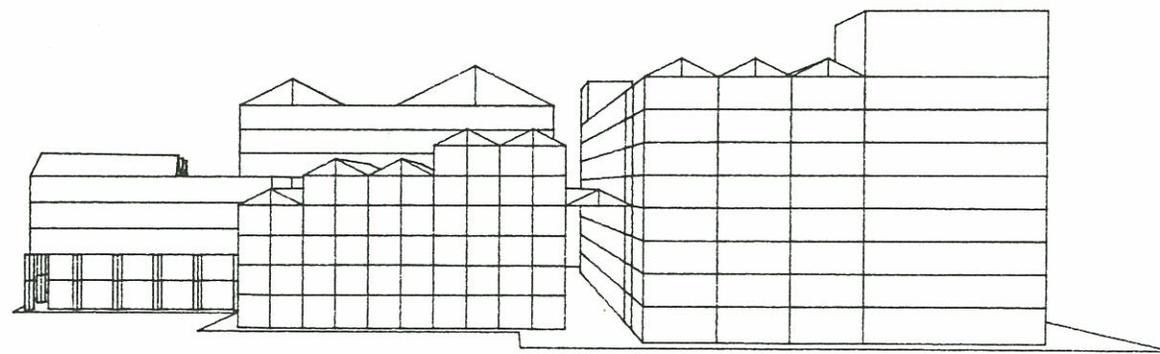
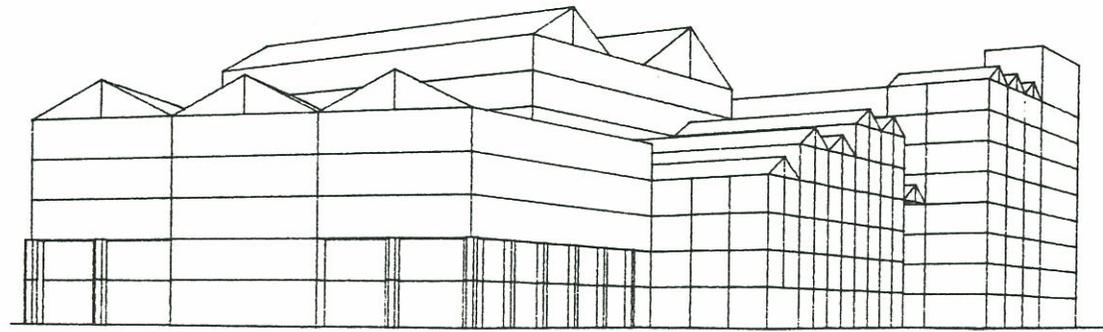


【B - B 断面図】



2-A

■外観イメージ

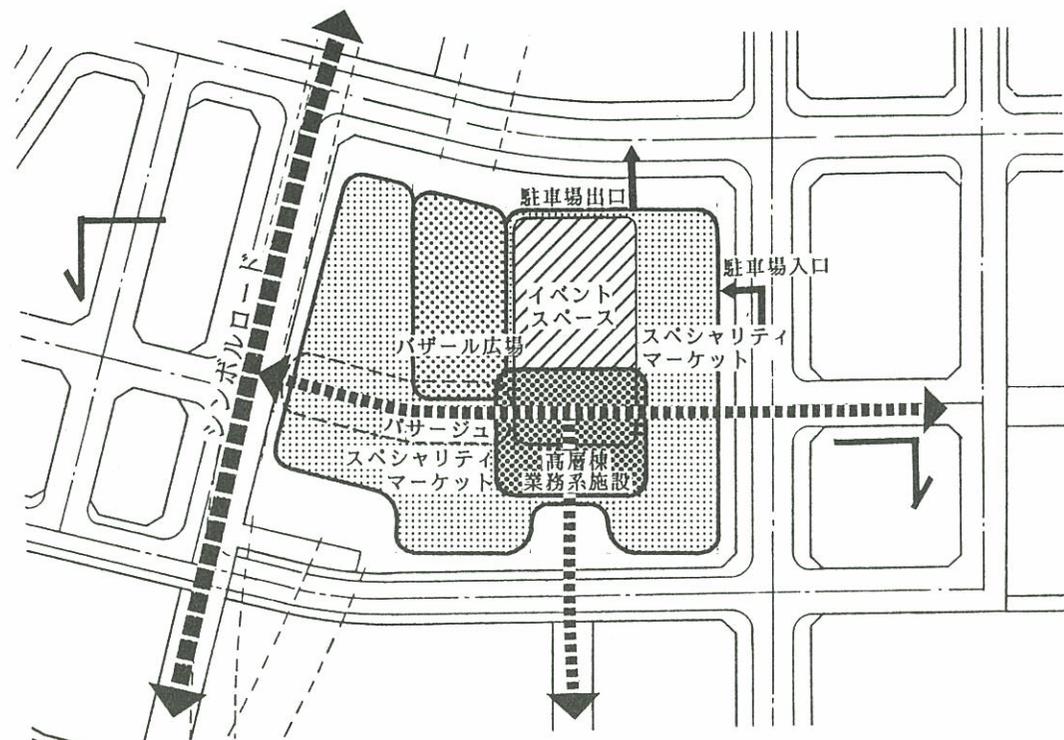


(4) 2-B街区 (計画建設用地)

■ 施設内容及びボリュームイメージ

施設内容		施設ボリューム (㎡)
● スペシャルティマーケット	専門特化型店舗	約 21,000
● ビジネスコート	一般業務オフィス 業務支援諸施設 (データーバンク、 ビジネスコミュニケーションセンター等) 各種情報センター (国際、生活等) イベントスペース等	約 41,000
● 駐車場	自走式地下駐車 約700台	約 18,000 (25㎡/台)
合計		約 80,000

■ 平面構成イメージ図

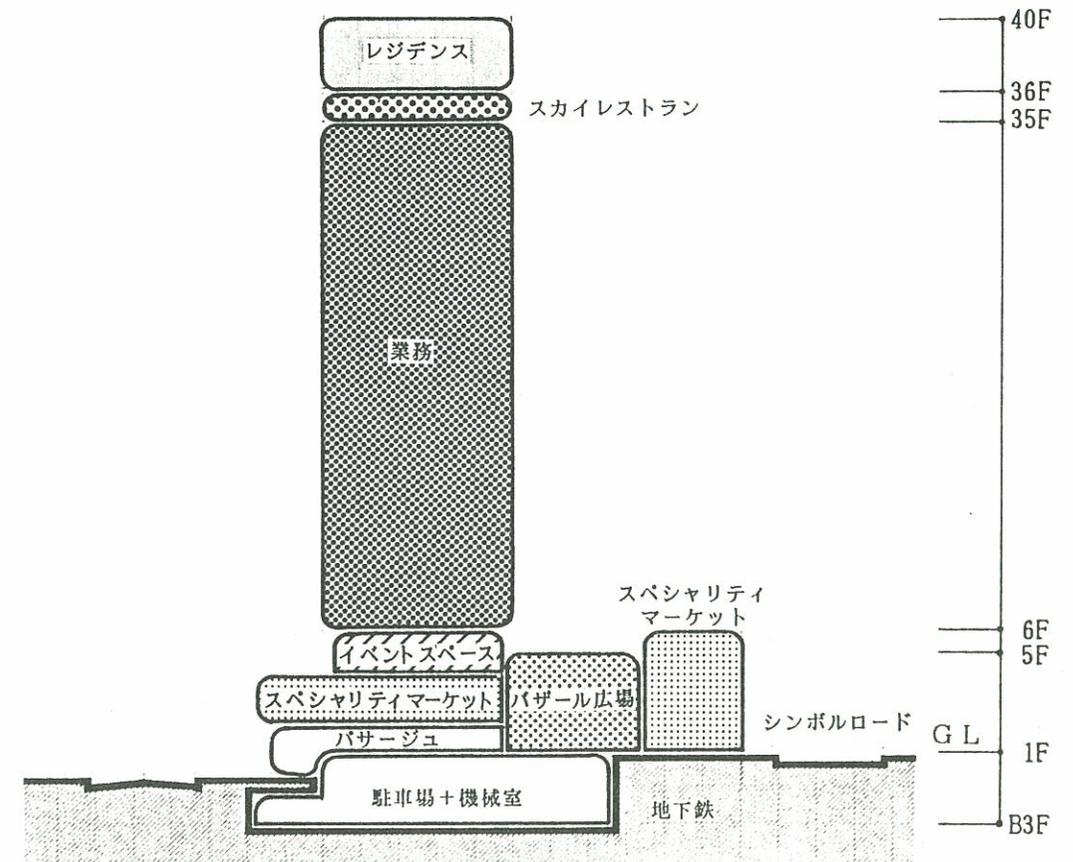


■ 計画諸元

敷地面積	1.3 ha
法定建ぺい率	80 %
法定容積率	600 %
建築面積	0.8 ha
建ぺい率	62 %
延床面積	6.4 ha
容積率	492 %

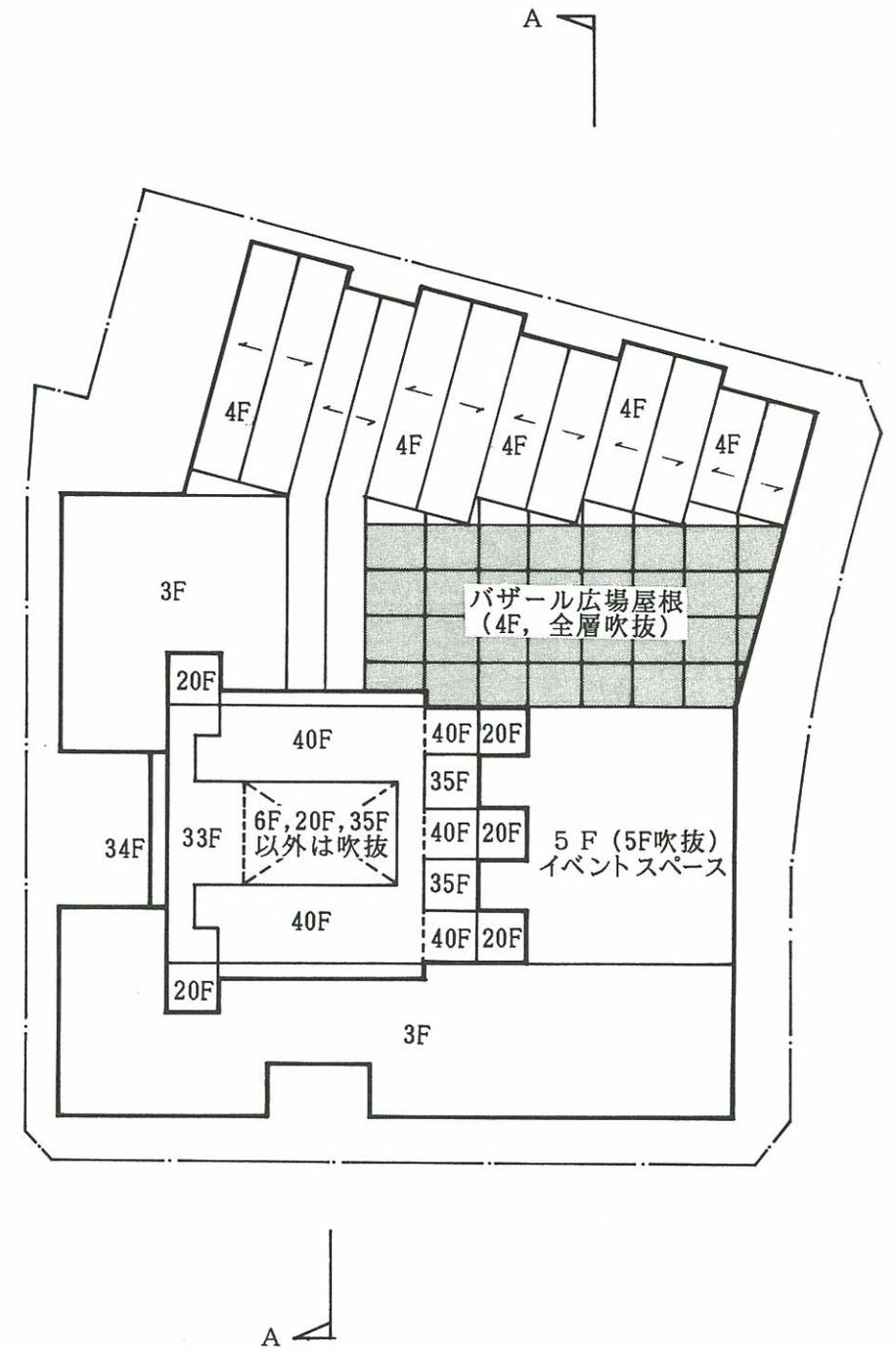
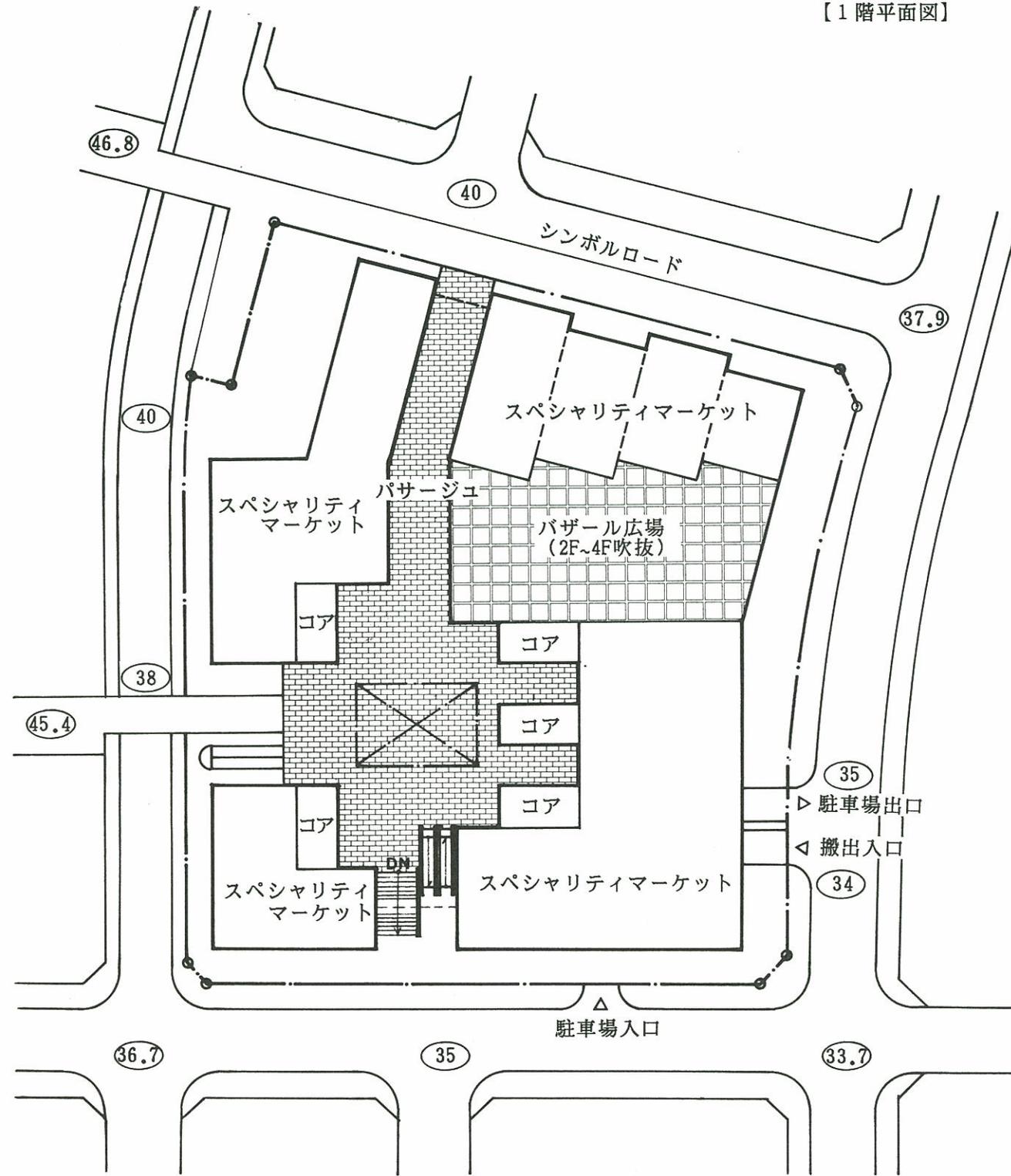
* 延床面積は、基準法延床面積を示す。

■ 立体構成イメージ図

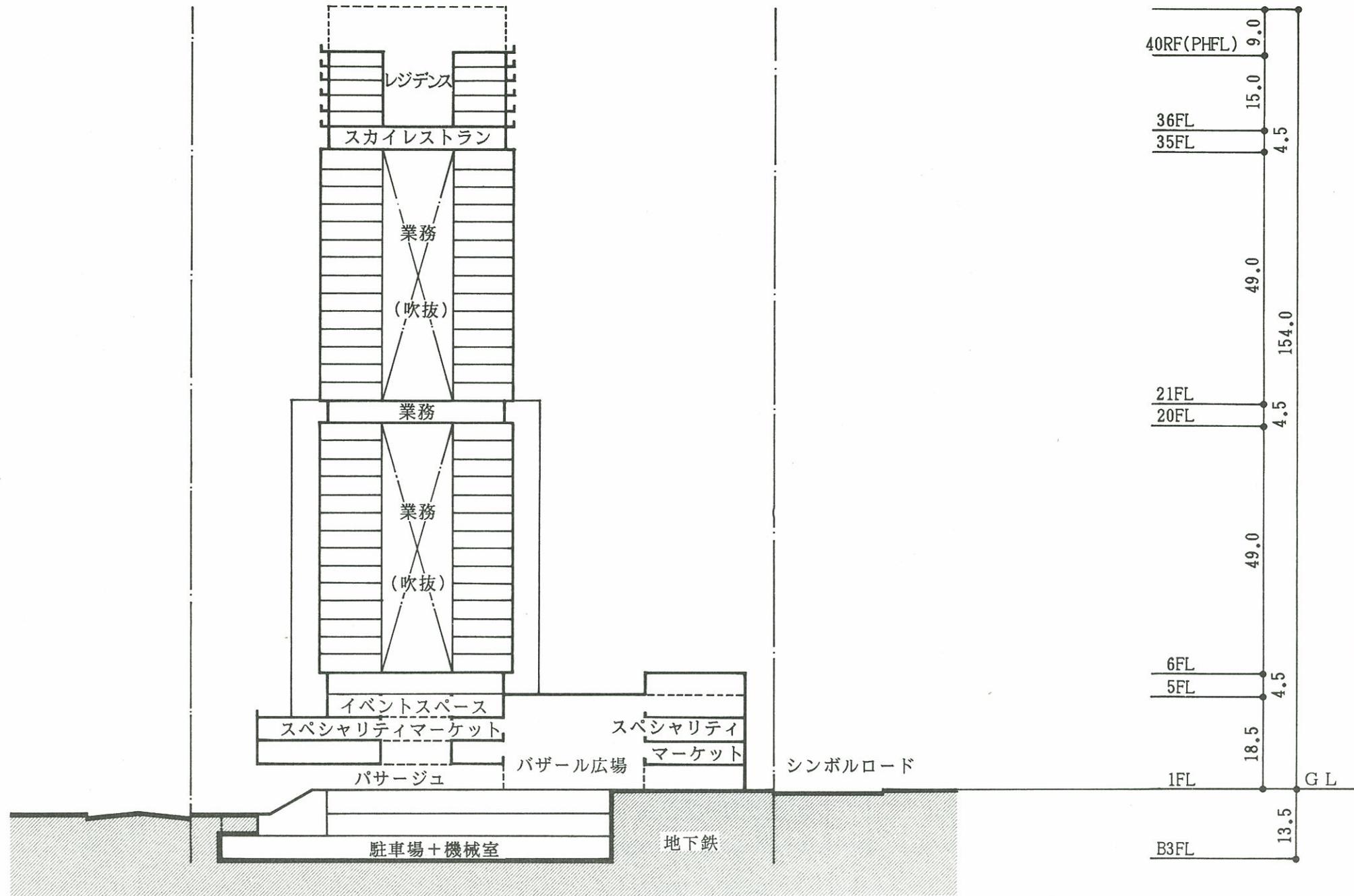


【1階平面図】

【2~40階平面図】

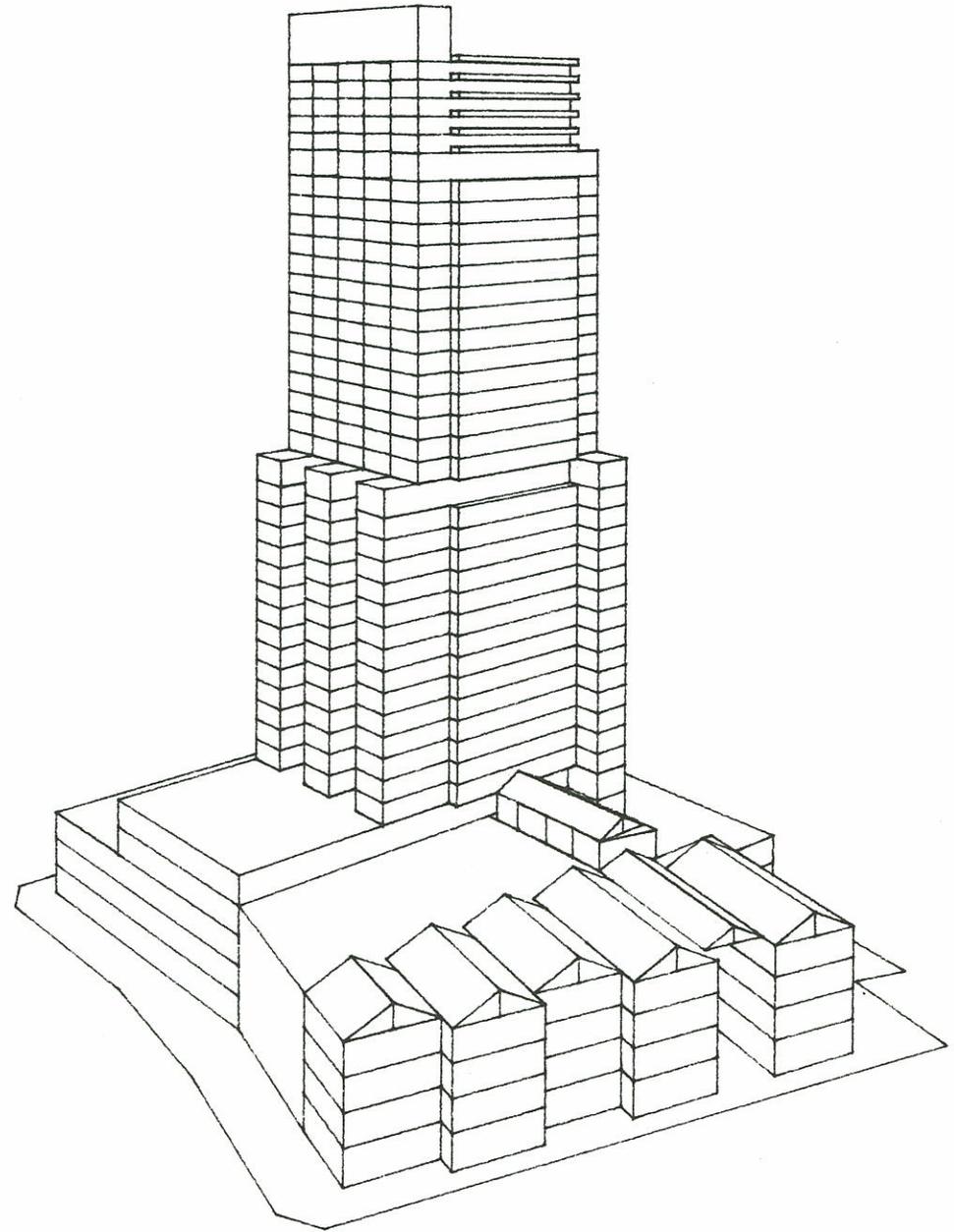
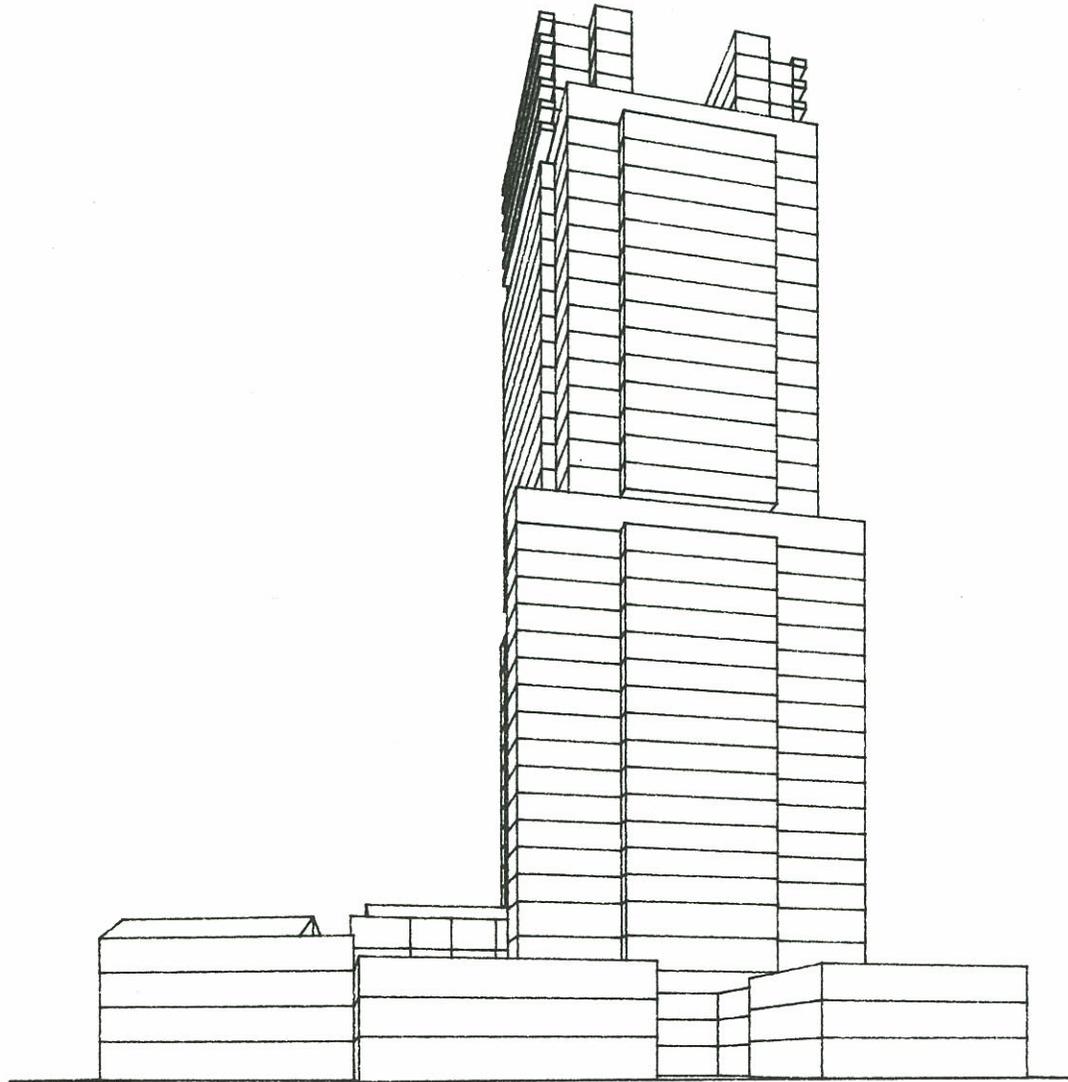


【A - A 断面図】



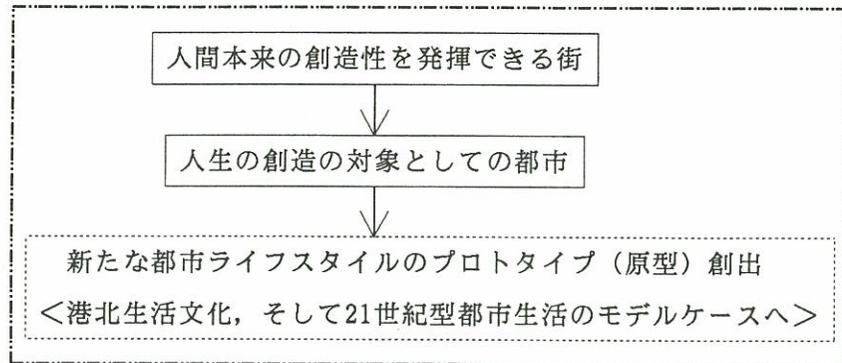
2 - B

■外観イメージ

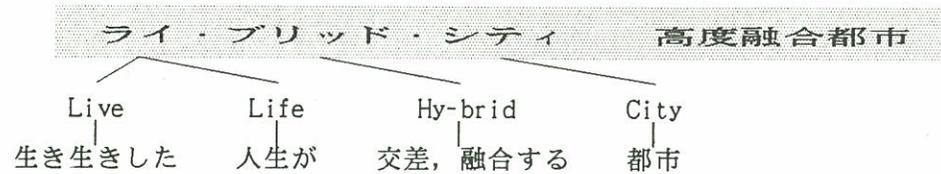


【参考 立地施設の基本的展開コンセプト】

1. タウンセンターの開発基本イメージ



●ニュータウン開発コンセプト



一様な機能や要素が混成・融合化する中で、生きたシステムとしての都市が生まれる

ex.)空間がライブリッドする，自然と人がライブリッドする，ライフスタイルや心がライリッドする 等

●タウンセンターのポジション

・ライ・ブリッド・シティの中核がタウンセンター

2. 開発コンセプトを生かす7つの指針

①開発の手法として

・人をベースに、どのような行動や場面があり得るかを大胆に予測し、そのシーンから都市の機能や施設を考えるアプローチ

②時代的なポジショニング

・21世紀の都市社会のプロトタイプとなる「第4山の手」の人生スタイルを提案・普及するような構想を持ち、そのありうべきシーンを街としてのタウンセンターに込め、その実体化を生活者（利用者）に委ねる

③開発のアンクルとして

・“人と地球にとっての街”を念頭に、自然の豊かさを先進的、意思的な都市開発の技術とノウハウで裏付け、新しい自然を創出する。必ずしも機能を明確に定めず、使う人の中で自然に決定される奥深さを持つ

④都市のイメージとして

・自然の光と音が溢れ、そこに人々の日常営為の中から繰り返されるダイナミックな息吹が加わることにより、新たな都市の光と音を発信し、風によって伝える
また、さまざまな人の都市への思いが、混沌の中から秩序を生む

⑤実際の機能として

・分散しあい集中する、特化しながら融合化する、無秩序化しながら調和する...
といった二律共生の都市施設，都市機能が全体と個のフィードバック・ループにより、生きている都市秩序を作り出す

⑥都市の構造として

・2つの地区に厳然と分かれながら、強いつながりを持つ、緊張があり安らぎがある、坂があつて空がある、建物があつて乗り物があるなど異質なものが奏でる動的調和が都市の基本要素としてビルトインされている

⑦都市の形態として

・明確な開発思想としての恣意性がありながら、さまざまな人が関わり合うオープンシステムとしてある（非平衡開放系）

3. タウンセンターの開発コンセプト

●港北ニュータウンの性格

ライブリッド・シティ

●タウンセンターの機能

ライブリッド・コア

●ライブリッドのイメージ

①ライブリッドとは

- ・さまざまな要素, さまざまな動きが活性化の中で融合・発展していく、生きた秩序としてのダイナミック・システム

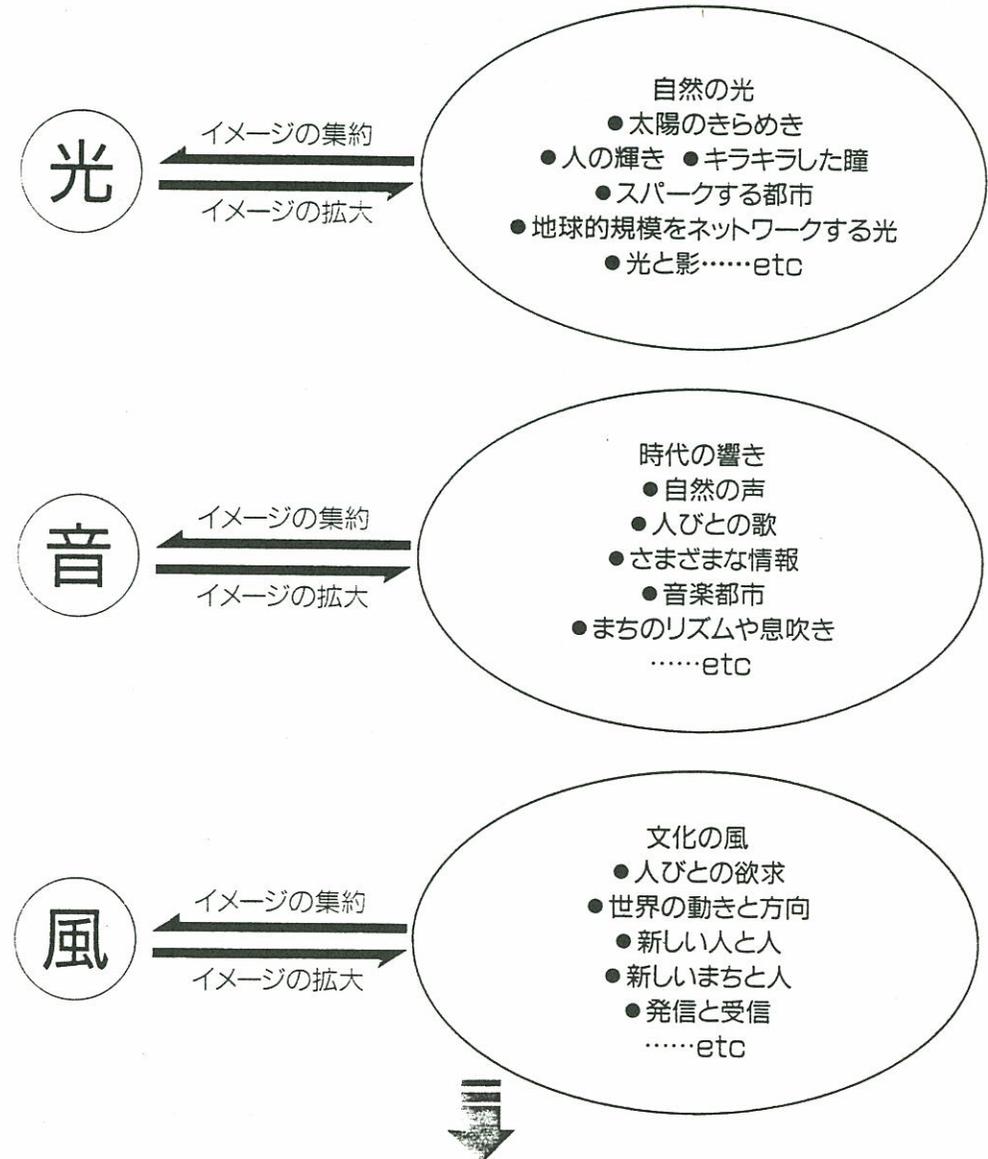
②ライブリッドの要素

- ・自然が生きる --- 光、音、風 ↔ 太陽、緑、水
 - ・人が生きる --- さまざまな人間, さまざまな人生, さまざまなスタイル
 - ・都市が生きる --- もの, こと, 情報, 時間, 環境, 空間
- 響き合う中で暮らしが生まれる

③ライブリッドの展開

- ・ステップ1 --- 自然のモチーフの抽出 = 光 / 音 / 風を軸に
- ・ステップ2 --- イメージを表出する空間デザイン
- ・ステップ3 --- イメージを伝達するネーミング, キャッチフレーズ
- ↓
- ・ステップ4 --- 人々に関わり合う中での“港北生活文化”の現出

●開発コンセプトのイメージ化



光る都市 ☆ 光・音・風が響き合う街

～光軸と音軸が交差し、風が繋ぎ合う。

人と人、人と街が響き合い、新しい都市の輝きが生まれる。～

4. タウンセンターを構成する施設やシステム

思いやイメージを具現化していくために、目に見えるカタチ、各人に利用価値のあるシステムの開発が必要となる。これらのさまざまな施設やシステムが分散、偏在せず、相互に補完・連動し融合している。．．都市心地や使い勝手がよく、人に優しいタウンセンターであるために以下のような機能をイメージする。

■ タウンセンターを構成する都市機能コンプレックスメニュー

コンプレックスメニュー	内容・イメージ
ビジネス系コンプレックス	(1)映像ビジネス・コンプレックス 撮影スタジオ、CGセンター、映像技術インストラクション、ニューメディアシアター(光と音の劇場)、関連ビジネスオフィス等のコンプレックス
	(2)ベンチャービジネス・コンプレックス オフィス、共同利用サービス施設(ニューメディアサービス、人的サービス)、その他産業支援機能等のコンプレックス
	(3)ビジネスデザイン・コンプレックス 工業デザインセンター、先端ビジネスショールーム、交流センター、データベース、図書館、電子図書館、オフィス等のコンプレックス
	(4)先端ビジネス・コンプレックス インテリジェントビルコンプレックス(港北ビジネスパーク)、レジデンシャルホテル、都市型ホテル、レジデンシャルオフィス
景観・環境系コンプレックス	(5)アグリカルチャー・コンプレックス 実験栽培ハウス、クラインガルテン情報センター、研究開発機関交流センター、オフィス、ビル内外ガーデンルーム、草花ショールーム、研修施設、会議場、直営所、直営レストラン、交流サロン、有機農業販売所等のコンプレックス
	(6)都市環境・コンプレックス アーバンデザインセンター、都市管理・運営センター、広場イベントセンター、不動産情報センター、緑化指導・管理センター、エコ研究センター、都市循環システム研究センター、建築相談センター等のコンプレックス

コンプレックスメニュー	内容・イメージ
文化・生活系コンプレックス	(7)ホテル・コンプレックス 都市型ホテル、会議室、イベントホール、貸ホール、研修施設、高級レストラン、スポーツ施設等のコンプレックス
	(8)ホビー・コンプレックス ホビー・マート、ホビーインストラクション機能、ホビー競技場(ギネスセンター)、ホビー情報センター等のコンプレックス
	(9)スポーツ・コンプレックス スポーツ施設(屋内中心)、スポーツ用品マート、インストラクション、会議室、研修施設、リハビリセンター、スポーツ情報センター等のコンプレックス
	(10)シニア・コンプレックス 老人のための住宅、ライフケアサービス、レジャー施設、リハビリ施設、ライフケア情報センター、ケータリングサービス等のコンプレックス
	(11)コミュニティ情報・コンプレックス コミュニティ・サービスのセンター、文化センター、CATV等のセンター、行政サービス、TCインフォメーションセンター、情報遊園地(ニューメディア活用)、データベース等のコンプレックス
	(12)シアター・コンプレックス 劇場、ディスコ、グルメ街、イベント情報センター、コンサートホール、ストリートパフォーマンス、ミュージアム等のコンプレックス
	(13)ショッピング・コンプレックス 専門店、GMS、差別化商店街、百貨店、飲食店、商品情報センター、ワールドインポートマート等のコンプレックス
	(14)ラーニング・コンプレックス 専門学校(先端技術、外国語、日本語、生活文化、予備校)、CAIセンター、図書館、教育情報センター、大規模書店、博物館、美術館、データベース等のコンプレックス
	(15)ライフデザイン・コンプレックス ファッションデザインセンター、カー情報センター、ショールーム、生活文化研究所、ホビーマート、クラフトデザインセンター、女性フォーラム男性フォーラム、インテリアデザインセンター、各種ミュージアム等のコンプレックス
	(16)食デザイン・コンプレックス 中華街、地中海レストラン街、日本食街……etc、食品館、無農薬レストラン、陶磁器デザインセンター、食工芸デザインセンター、飲屋街、産直センター等のコンプレックス
	(17)国際コミュニケーション・コンプレックス コンベンションホール、ホテル、内外生活情報センター、国際ショナルマーケットプレイス、輸入促進センター等のコンプレックス



6. 第1期開発基本計画

6-1 第1期開発の基本的考え方

1. 第1期開発（まちびらき）の基本的考え方

○空間構成上

- ・駅前歩行者広場＝シンボル広場を中心に開発する
 - *-1 タウンセンターの基幹軸となる歩行者専用道路の結節点
 - ・基幹軸は初期開発でつくり上げる
- 2 地下鉄改札口を出た来街者の最初に出会う風景＝タウンセンターの“顔”
 - ・タウンセンターのイメージ（印象）がつけられる
- 3 シンボルロードの基点になる
- 4 面的な拡がりのある開発の中心（へそ）をつくる

○機能展開上

- ・多機能複合化を实践（具現化）する
- ・商業機能は大胆に、話題性をもった展開を行う
- ・集客力（来街者）を極力高める機能の導入を図る

○施設建設上

- ・街並み景観形成の第1歩として、タウンセンターのあり得べき姿をみせる
 - *-1 街並デザイン、景観づくりを主体的に実践する
- 2 基本コンセプトを民地へ波及・増殖させる
- 3 “光”と“音”のモチーフを盛り込む

2. まちびらきエリア

○第1期をどのエリアで開発整備していくかは、次頁のⅠ－Ⅱ－Ⅲの段階性で捉えられる

*供給処理施設等の整備手順、造成等の工事手順などによって公共施設整備全体の進捗が決まるが、ここでは、これらの整備手順にかかる時間軸の概念は入っていない

- ・少なくとも“まちびらき”の時点では〔Ⅰ〕段階は計画的に建設されている
- ・〔Ⅱ〕は〔Ⅰ〕と同時か、〔Ⅰ〕以降順次建設が進められるエリア
- ・〔Ⅲ〕は初期開発で設定し得る最大のエリア

3. まちびらきの時期

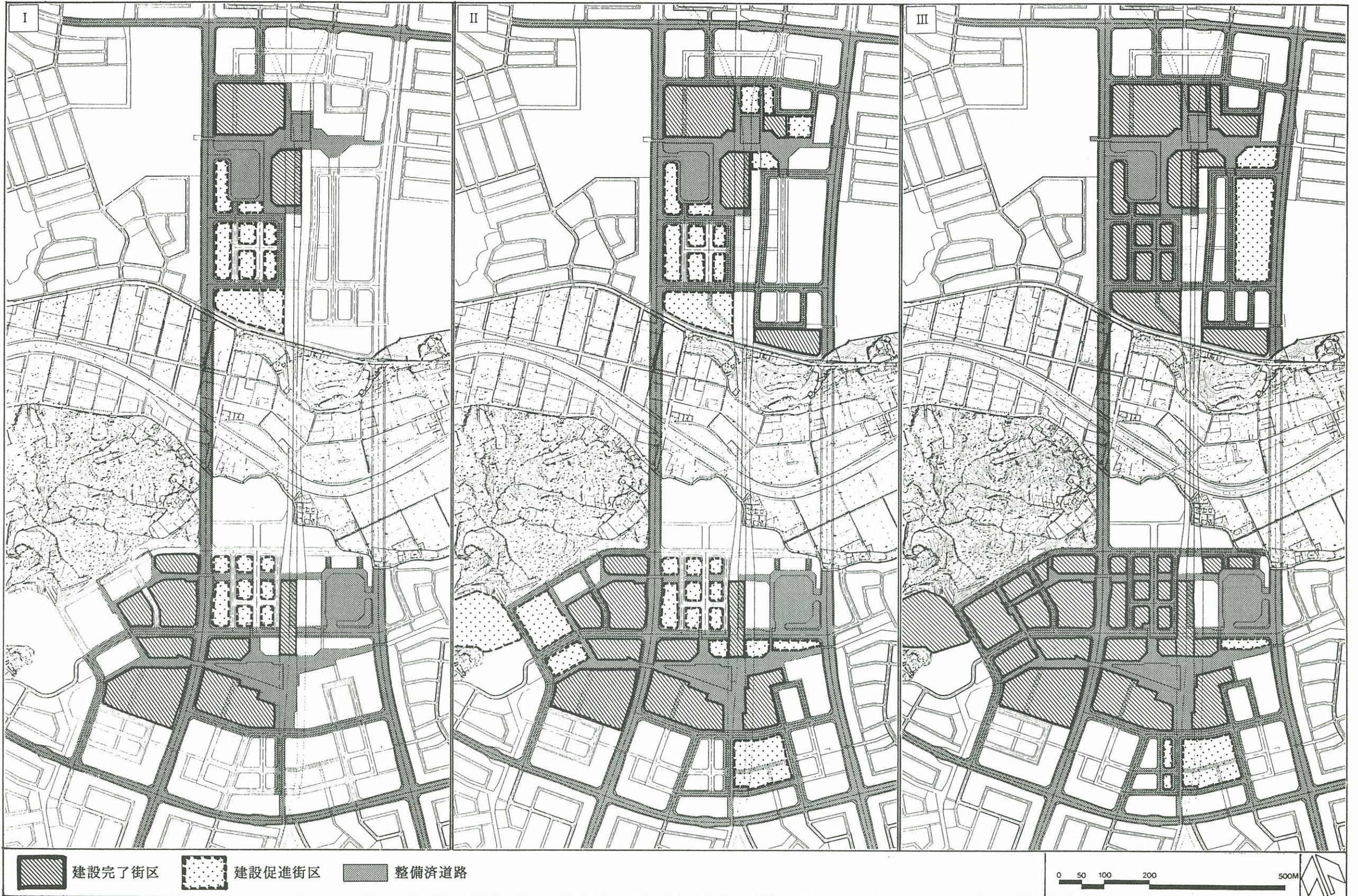
○平成5年度後半

- ・地下鉄3号線開業時期と概ね同時期にする
 - *商業等の施設展開戦略上、“まちびらき”と地下鉄開業が同時であれば最も効果的である
- ・基盤施設の整備手順、建築物の建設手順等から、あまり早期の“まちびらき”は困難である

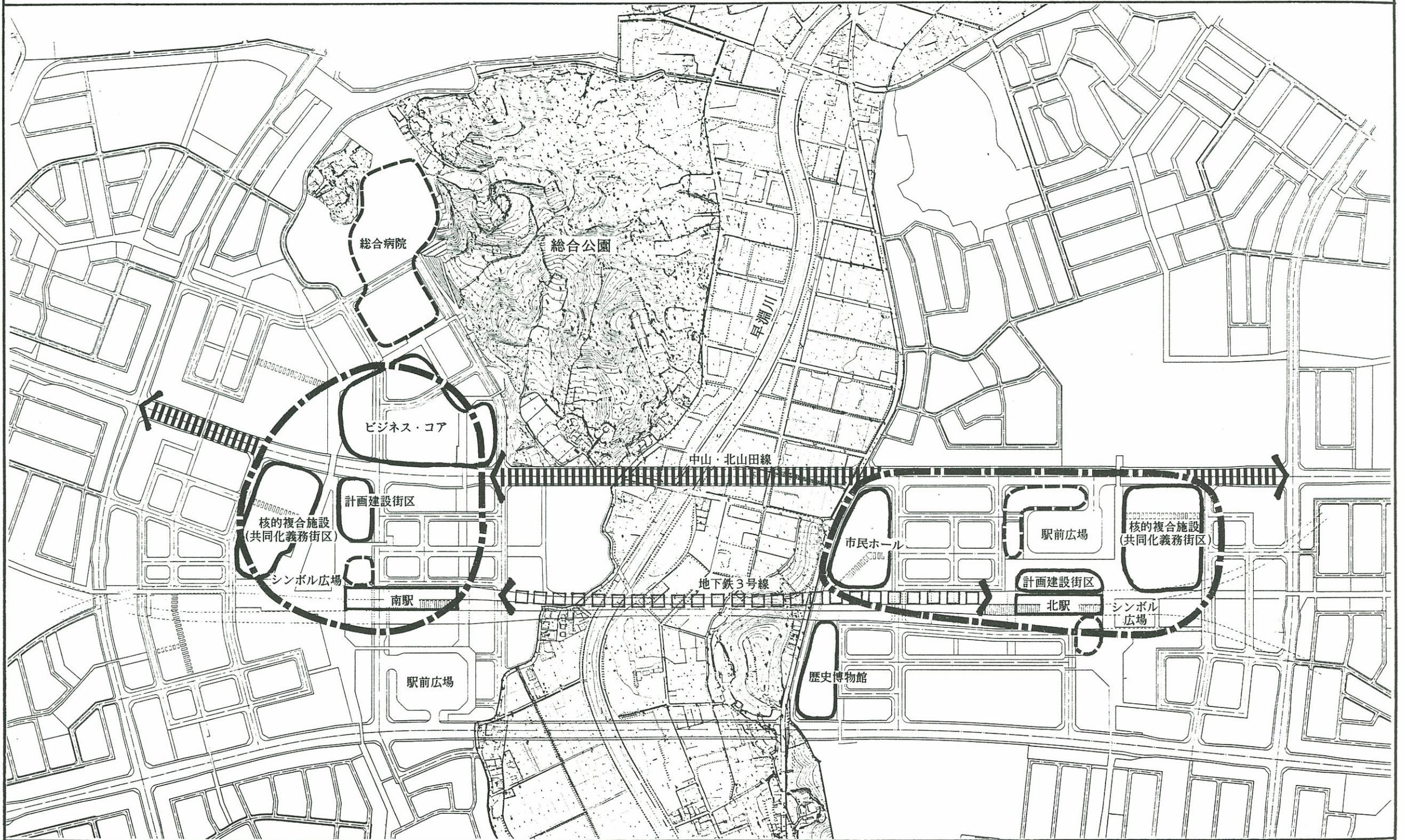
4. まちびらき時点の施設展開

○図参照

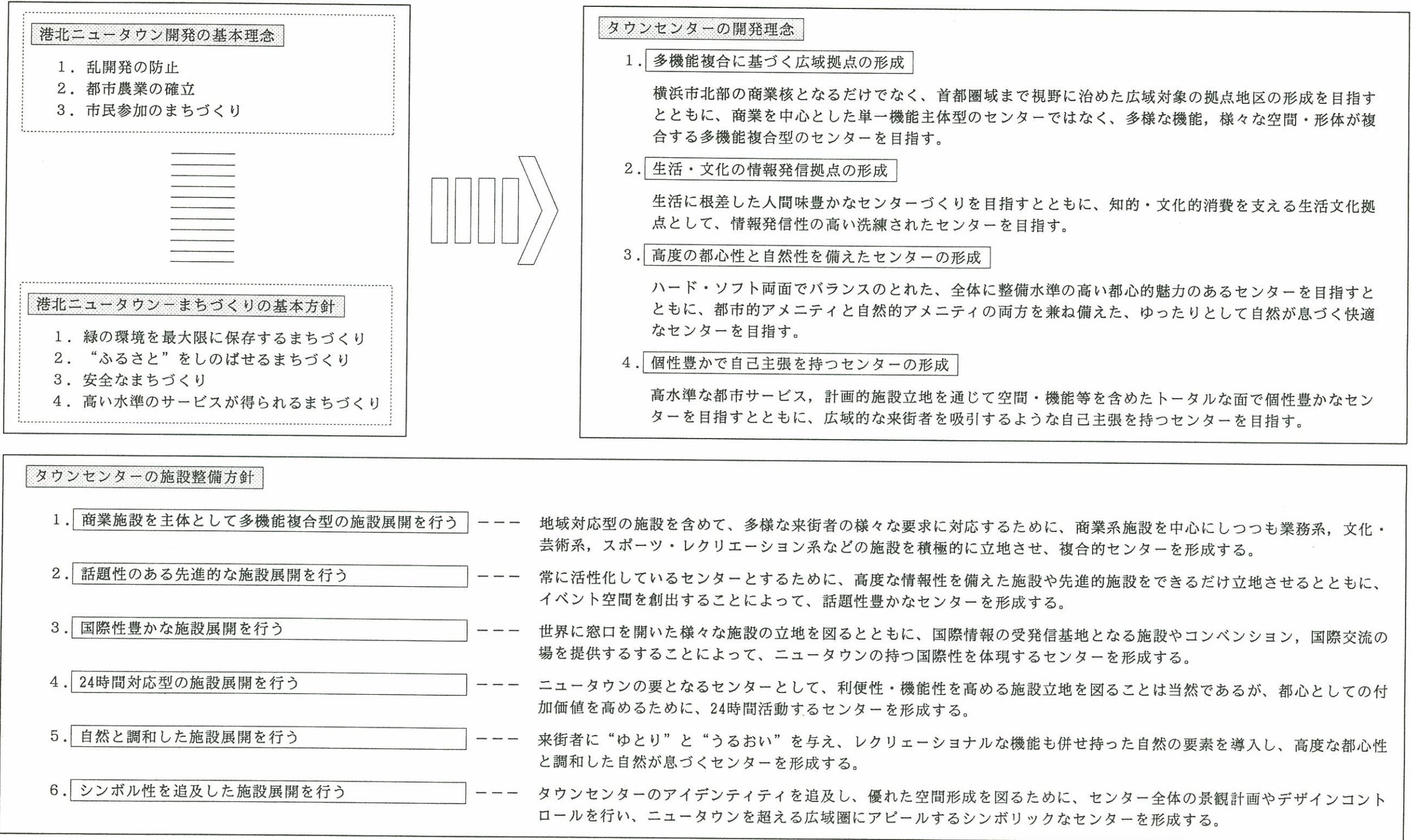
■ 初期開発の段階性



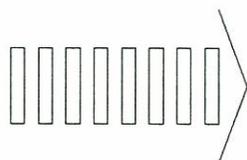
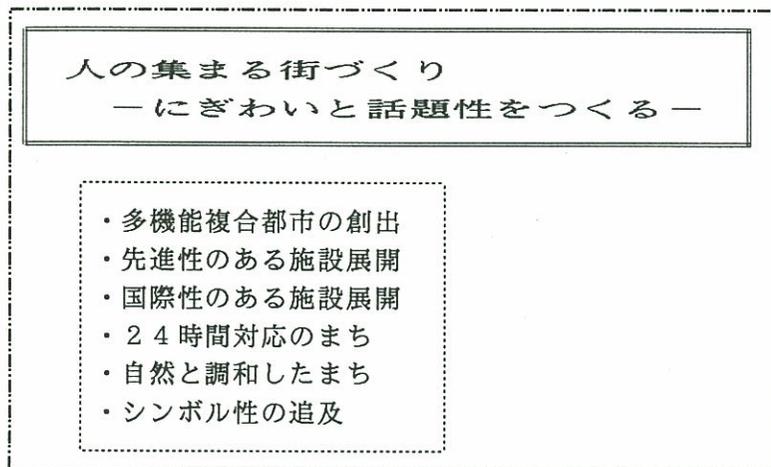
■ 第1期の施設展開イメージ



1. 第1期開発の施設整備方針



●第1期開発の目標

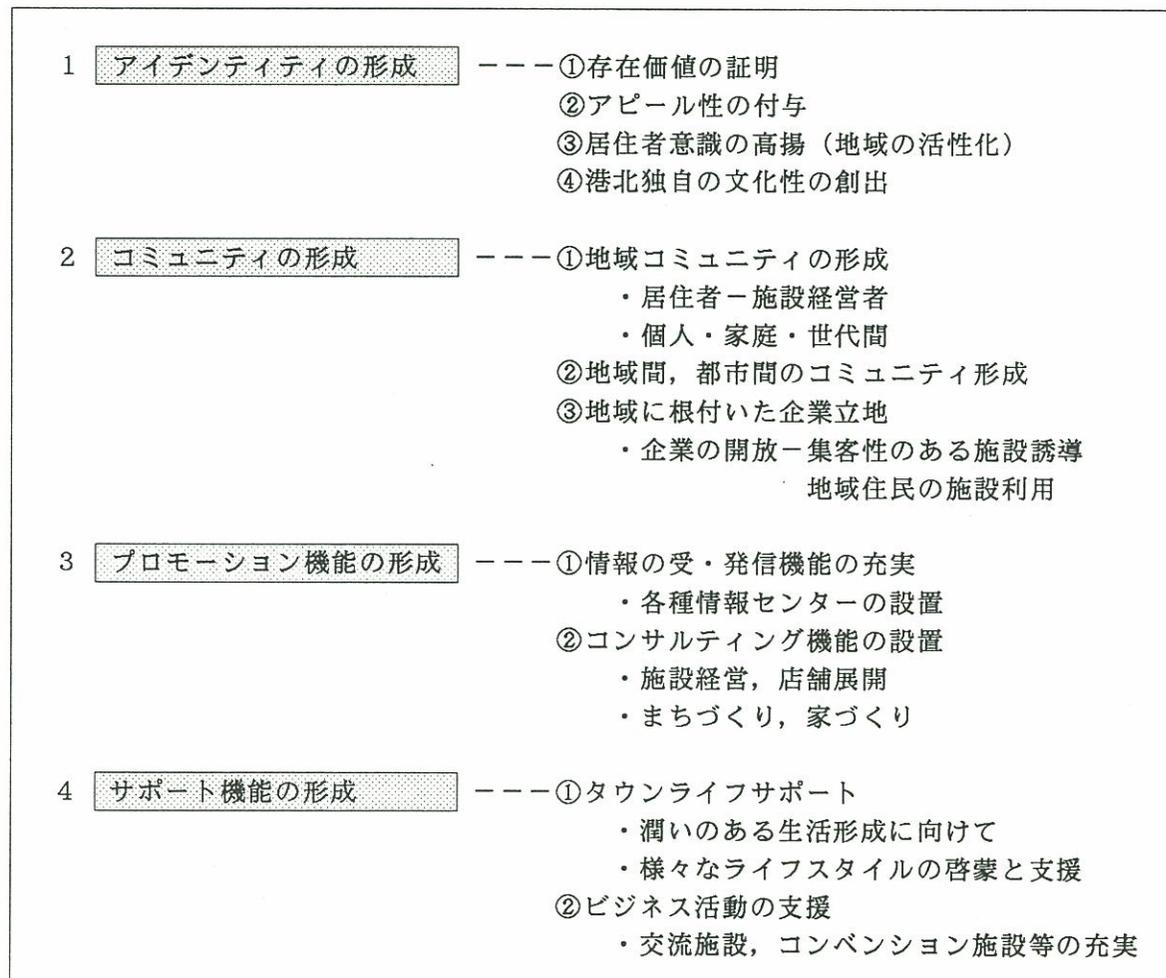


○タウンセンターの第1期開発の最大の目標は“人を集めること”である。

人を集めることによって、商業・業務系を中心とした施設展開を活性化させ、単に需要対応ではない、様々な施設建設戦略が可能となる。

また、タウンセンターの“まちびらき”は、港北ニュータウンを内外に知らしめる最大の時期であり、ここでの“まちづくり戦略”が今後のニュータウンづくりに大きな影響を与えることは確実と考える。従って、ニュータウン居住者にとって利便性の高いセンターとしてはもちろん、広く話題性のあるセンターづくりが求められる。

●街づくり方策



【参考 第1期開発施設の規模】

1. 施設立地規模

①人口等の予測条件

○商業近代化地域計画（昭和61年）

a. 人口予測

千人

昭和/年 圏域	65 (平成2)	70 (平成7)	75 (平成12)	80 (平成17)	85 (平成22)
NT内ゾーン	103.5	159.5	208.9	255.6	--
その他圏域	1,026.6	1,078.5	1,127.5	1,176.4	--
合計	1,130.1	1,238.0	1,336.4	1,432.0	--

b. 施設延床面積予測（平均値）

m²

昭和/年		65	70	75	80	85
一般小売		57,300	85,300	130,400	194,700	--
その他	特化小売	5,500	8,500	14,000	20,900	--
	飲食	12,700	21,100	31,700	38,750	--
	商業関連	66,600	103,200	141,400	176,600	--
	計	84,800	132,800	187,100	236,250	--
合計		142,100	218,100	317,500	430,950	--

○港北ニュータウン-公団施行地区内人口定着予測（平成元年） 各年度末：千人

昭和/年		63 (現況)	66 (平成3)	70 (平成7)	75 (平成12)	80 (平成17)	85 (平成22)
NT内	第1地区	2.0	28.5	63.0	82.0	89.0	92.5
	第2地区	21.0	57.0	91.0	111.5	119.5	122.5
	計	23.0	85.5	154.0	193.5	208.5	215.0
その他圏域			1,036.8	1,078.5	1,127.5	1,176.4	1,225.0
合計			1,122.3	1,232.5	1,321.0	1,384.9	1,440.0

* ほぼ、商業近代化計画の予測値と合致するとみなして良い。（ニュータウン外ゾーンが概ね予測値に近いとみなせば、ニュータウン人口は誤差の範囲に近い）
ただし、商業近代化計画による第1期開設時期と段階設定にズレがある。

* 平成22年頃に当初の商業近代化計画による最終予測人口約143.2万人に達する。

②商業・業務施設の年次別配分

年度末：m²

平成/年度末		3	8	13	18
卸売業		8,800	11,200	24,000	37,900
小売業		47,000	59,700	127,600	200,900
飲食店		18,600	30,200	44,200	54,500
金融・保険		11,300	29,300	34,000	36,900
不動産		1,700	4,300	5,000	5,500
運輸・通信		11,200	28,700	33,200	36,000
電気・ガス・水道		600	1,400	1,700	1,800
サービス	旅館・下宿等	3,200	8,300	9,600	10,400
	対個人サービス	6,500	16,700	19,300	20,900
	娯楽	4,000	10,200	11,900	12,900
	放送	200	500	600	600
	自動車関連	1,900	4,900	5,700	6,200
	対事業所サービス	2,400	6,400	7,400	8,000
	公的サービス	1,400	3,700	4,200	4,600
	団体	1,900	4,900	5,600	6,100
	医療	4,000	10,400	12,100	13,100
	宗教・教育等	1,800	4,500	5,300	5,700
計		24,100	62,200	72,100	78,600
スポーツ・健康施設		1,800	8,500	9,000	11,200
文化施設		1,400	3,600	4,200	4,700
合計		126,500	239,100	355,000	477,900
住宅		59,800	153,800	178,100	193,000
総計		186,300	392,900	533,100	670,900

③第1期施設成立規模（延床面積）

m²

		第1地区	第2地区	合計
商業系	卸売業	4,400	4,400	8,800
	小売業	23,500	23,500	47,000
	飲食業	9,300	9,300	18,600
計		37,200	37,200	74,400
業務系	一般業務	12,400	12,400	24,800
	サービス業	12,000	12,100	24,100
計		24,400	24,500	48,900
文化・スポーツ等		1,400	1,800	3,200
住宅		19,500	40,300	59,800
合計		82,500	103,800	186,300

2. 施設規模のゾーン別配分

【第1地区】

		街区面積 (ha)	第1期ゾーン別床面積配分(ha)			
			商業系	業務系	居住系	合計
核施設複合ゾーン	共同化義務街区 A	1.8	--	--	--	--
	計画建設街区 B	1.9	--	--	--	--
	計	3.7	2.4	1.3	--	3.7
大規模商業ゾーン		2.3	0.6	--	--	0.6
中小規模商業ゾーン		3.3	0.7	--	0.6	1.3
業務系ゾーン		1.4	--	1.1	--	1.1
商業・住宅系ゾーン		1.9	--	--	1.3	1.3
合計		12.6	3.7	2.4	1.9	8.0

【第2地区】

		街区面積 (ha)	第1期ゾーン別床面積配分(ha)			
			商業系	業務系	居住系	合計
核施設複合ゾーン	共同化義務街区 A	1.5	--	--	--	--
	計画建設街区 B	1.3	--	--	--	--
	計	2.8	2.3	1.3	--	3.6
大規模商業ゾーン		2.8	0.8	--	--	0.8
中小規模商業ゾーン		3.4	0.7	--	0.6	1.3
業務系ゾーン		1.8	--	1.4	--	1.4
商業・住宅系ゾーン		5.1	--	--	3.4	3.4
合計		15.9	3.8	2.7	4.0	10.5

3. 核的複合施設の建設計画

①第1期における核的複合施設の規模

ha

	需要対応		その他 (商業・業務・文化等)	計
	商業	業務		
第1地区	2.4	1.3	4.9~5.4	8.6~9.1
第2地区	2.3	1.3	2.6~3.6	6.2~7.2
計	4.7	2.6	7.5~9.0	14.8~16.3

●センター全体のゾーン別延床面積配分から第1期施設規模を設定すると、核的複合施設は上記のような規模配分となって算定される。

ここで、商業・業務・文化施設等のその他施設は、需要対応によらない戦略的立地誘導施設として位置付けられ、核的施設の立地状況によって様々な施設内容が想定される。

○以上から、第1期における核的複合施設の建設規模は、相当程度戦略的立地施設を入れ込んだとして、最終的な施設規模の半分、すなわち1・2地区それぞれ1ヶ所ずつ建設するのが限度である。

②第1期核的複合施設建設方針

・2街区=1・2地区それぞれ1街区ずつ同時オープン

*-1 駅及び駅前広場、シンボル広場と共に駅前空間を形成する重要な要素として

1 1・2地区の共同化義務街区の核施設が位置付けられる

2 1・2地区それぞれに初期開発の核が必要(今後のまちづくりの核)

3 1・2地区“ツイン”でワンセンターを形成するイメージを有効に使い、立ち上げ時にインパクトを与える

4 地権者が共同化した計画街区のため、早期に施設建設の実現化が要請される

5 施設ボリュームは、基本的には配分の問題として捉えられるが、必ずしもニーズ対応ではないため、2街区同時でも差しつかえないと判断される

4. ビジネス・コア

○タウンセンター立ち上げ時における「ビジネス・コア」建設の意味

①開発インパクトの創出

・ニーズ対応の規模設定による施設展開では、わずかな商業施設と若干のサービス業務施設しか望めず、それらと全く異なる施設の展開によってタウンセンター立ち上げ時に、その活性化に向けて強いインパクトを与える必要がある

・そういった施設は、公益施設(行政・文化・運動施設等)、住宅等が挙げられるが、「業務系施設」が今日では最もインパクトのある形で寄与できる

* 圧倒的な量の延床面積が確保可能

相当数の就業者が発生する=“職”を生む

人が集まることによる活性化=商業活性化への寄与

飲食や宿泊、情報等、関連して様々な機能が発生、成立する

②まちびらき時点の空間形成の一翼を担う

・駅前に近接していることによる“にぎわい”の創出

* 人の流れを生み出す

・駅前のシンボル広場につながる都市軸上に位置する

・駅前の初期開発施設と一体となった景観を形成する

* 広場から見たビューポイント、アイストップとなる

広場につながる景観を整える(駅前空間の形成)

③多機能複合化の実現

・住み、買い、遊ぶ場に働く場を創出し、センター地区の多機能複合化を推進する

・業務関連の様々な施設が多機能に発生する

④ニュータウンにおけるビジネス展開の“へそ”をつくる

- ・都市が産業をつくり、産業が都市をつくる
- ・ニュータウン内に立地する誘致施設（業務，研究開発施設等）が単発的に立地している形よりも、機能の集積・集約化により様々な付加価値を生み出すことができる

* 床対応の施設展開が可能となる＝各種の支援機能の展開
情報の受発信基地としての役割を担うことができる＝立地施設のセンター機能
コンベンション等、立地施設の共用機能や付帯機能を付置することができる

5. 計画建設用地の施設

○第1地区

- ・駅前広場に面し、駅舎に接する街区＝約0.4ha
- ・低層部分（駅動線の範囲）＝商業・飲食・生活サービス業務等
上層部分＝一般業務施設
地下部分＝駐車場――できれば公共駐車場と一体の整備ができれば良い
- ・駅舎と一体となった動線処理――歩行者動線の平面的，立体的処理をこの街区内で行う
- ・駅前広場と一体となった公共空間，駐車場の整備

○第2地区

- ・シンボル広場に面し、ビジネスコアにつながる街区＝約0.5ha
- ・低層部分（シンボル広場レベル）＝サービス業務施設（銀行等），商業施設
低層－上層部＝商業施設（ファッション系物販），飲食施設
地下部分＝駐車場等

(6) 公益的施設

○歴史博物館

- ・第1地区南端の街区＝約0.7ha

○総合病院

- ・第2地区西端の2街区

○市民文化ホール

- ・第1地区南西端の街区

○横浜市－文化施設用地＝約0.3ha

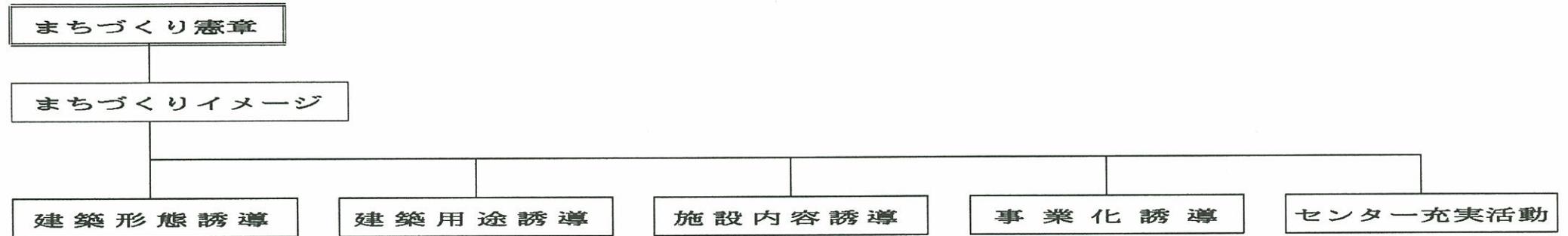
- ・第1地区シンボル広場北側の街区

○市民体育館

- ・第2地区北端の街区

7. 街づくり誘導計画

7-1 街づくりの誘導・調整体系



規制・誘導の内容 (数字)は全体調整組織の検討対象案とされたもの		建築形態誘導	建築用途誘導	施設内容誘導	事業化誘導	センター充実活動
規制・誘導の内容 (数字)は全体調整組織の検討対象案とされたもの		建築面積の最低限度 建築高さの最高・最低限度 壁面線の指定 意匠, 色彩等の制限 仮設建築物のあり方	用途制限 ・建築基準法関連 ・風営法 ・興業場法, 旅館業法等 ゾーニングとの対応	商業床調整 大店法に関する事々前調整 計画的建設施設のあり方 ・核的複合施設, 公益的施設 ・公益的施設 ・その他計画建設用地内施設	共同化義務街区 その他共同化推進策	美化推進 共通イベント 街並づくり ex)彫刻設置等 駐車場の共同設置
まちづくり手法	地区計画で可能な対象	○	○			
	建築協定等で可能な対象	○	○			
	特定街区等で可能な対象	○	○			
	その他自主協定部分(案)	詳細規定	詳細規定	商業自主調整	各ブロック開発規約	美観協議会 商店会活動

まちづくり憲章

・地区計画等の具体的手法の前段に、独自のまちづくり提案制度を「まちづくり憲章」として設ける。

ex.) 「街づくり条例」 (神戸市, 世田谷区)

「新本牧地区まちづくり指針」 (横浜市)

・開発に当たっての理念, 実現目標の大筋の考え方を表すなど, コンセプトレベルのもの (精神規定的なもの) がイメージされる。

* マスタープランの開発にかかる基本理念として, 関係者 (機関) の共通認識に達したものであることが必要である。

・「憲章」の主な内容

- ・センター地区における“まちづくり”の基本的方向, 目標
- ・“まちづくり”の基本方策
- ・開発体制の明確化

・地権者を主体とした関係者による協議会等の全体組織での取り決めによって効力をもつ。(=任意の協定として位置付けられる)

まちづくりイメージ

誘導・調整によってコントロールするタウンセンターの姿をわかり易く表現するもの
*まちづくり憲章によって方向付けられたまちづくりのイメージ化

○ゾーニング

・タウンセンター全体の施設展開と機能配置

---> ゾーニング図

○景観イメージ

- ・広場及びその周辺
- ・シンボルロード沿道
- ・主な動線の結節点

---> イメージスケッチ
*ストリートイメージ
広場イメージ

○タウンセンター地区の全体像

・上記景観イメージに大規模施設建設イメージや公共施設 (駅広, 幹線道路等) の整備イメージを加えた, タウンセンターの全体イメージを表す

---> 核的複合施設イメージ
スケッチ

全体イメージパース
全体模型

まちづくり手法

1. 地区計画制度の活用

- ・センター地区のまちづくりを誘導・調整する手法の中でも、特に法的な裏付けが必要とされる事柄については、建築基準法及び都市計画法で定められた「地区計画」制度を活用することが有効である。
- ・適用に際しては、センター地区全体に「地区計画方針」を設定し、その中で計画的誘導・規制が必要な地区に「地区整備計画」を設定することが考えられる。
(タウンセンター地区全体を地区計画区域とする)
- ・さらに、「地区整備計画」エリアの中の全部あるいは一部に、さらに「条例」による制限を加える。
 - * 「条例」は建築物に関するものに限られる。

2. 条例等による補完

- ・地区計画、特に「地区整備計画」でカバーし切れない部分(項目)やエリアについて、自治体による条例等を制定して、法的な担保力を補完する。
- ・法的には、建築基準法(69条)による「建築協定」を用いることが有効と考えられるが、都市緑地保全法による「緑化協定」や既存事例にみられる「景観条例」的なものでも相当カバーし得る。

ex.) 神戸市—都市景観条例

盛岡市—都市景観形成ガイドラインによるまちづくり

3. 自主的な協定

- ・規制・誘導の強制力が比較的弱くても良い対象エリアで設定する。
- ・協定の内容は、他の方策と重複する部分も多いが、より具体的で詳細な取り決めとなることが考えられる。
- ・また、法的規制方策は物的条件(建築物を対象としたものが多い)に対して効力を発揮することが多いのに対して、自主的な協定では、よりソフトな事柄に対しても有効な措置となる。

ex.) みなとみらい21地区—まちづくり基本協定

4. 高度利用方策

- ・規制的誘導ではなく、土地の高度利用を図るための緩和措置を活用して施設建設誘導するもので、比較的大規模な街区や共同化促進を図る宅地に適用することが考えられる。
- ・具体的には、「特定街区制度」「総合設計制度(市街地環境設計制度)」が挙げられる。

補. 公共施設整備指針

- ・センター地区の景観コントロールや施設展開の方向性を指し示す意味でも、公共施設の整備内容は重要である。
- ・ここでは、前記の「まちづくり手法」と整合した「公共施設整備指針」を策定することで計画的誘導の一助とすることが考えられる。

ex.) 世田谷区—景観設計指針(自治体の公共施設整備による景観形成)

コミュニティ道路—歩車共存型の歩行者優先道路として整備する

(交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法)

- ・特に、まちづくりに有効に寄与する重点整備対象として、次のような公共施設が挙げられる。

* 都市緑地を中心とした駅前の「歩行者広場空間(シンボル空間)」

センター地区の顔となる都市軸として位置付けられる「シンボルロード」

主要な買い回り軸となる「ショッピングストリート」

その他の公共施設(駅前広場、橋梁、幹線道路の歩道部分等)

	建築形態誘導	建築用途誘導
地区計画	建築物の敷地面積の最低限度 建築物等の高さの最高限度又は最低限度 壁面の位置の制限 建築物等の意匠の制限 (容積率の最高限度又は最低限度) (建蔽率の最高限度)	建築物の用途の制限 ・ 建築してはならない建築物の指定 ＊ 「建築基準法」 「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」 「興業場法」 「旅館業法」 等で制限される用途との関連で指定
建築協定等	①建築物の意匠又は形態に関して、特に詳細な取り決めが必要とされるもの ・ 屋根の形態，色 ・ 外壁の色 ・ 広告物，アンテナ等の形態 ・ 建物の外部階段 ・ 電線，電話線の地中化 ・ 建築物による景観形成のための項目一ースカイラインの設定等 ・ 広場（公開的空地）の舗装 ・ 広場内施設 ・ 駐車場の設置 ・ シャッター等の形態 ・ ゴミ置場の指定 ②建築物の相隣関係に関するもの ・ 住宅が想定される街区の日照確保 ・ 緑化に関する事項（植え込み，花壇等） ③交通処理に関する項目 ・ サービス用車両の出入口位置の指定等	
自主的協定	①建築物あるいは建築敷地の共同化 ・ 地権者同士の個別的な「建築物あるいは建築敷地の共同化“契約”」 ②景観協定 ・ 主として建築物の外観，敷地内の外部環境について、限定した地区内での紳士協定的取り決め	①駐車場の共同設置 ・ 特に、施設経営車が負担すべき駐車場の集合化を促進する ②街区の業種構成に関する協定 ・ 施設用途を詳細に特定し，計画的にコントロールすることは困難であるが、施設経営者間の約束事として一定の立地業種の制約を設ける

組織体制

1. 地権者総会

- ・現在の地権者総会と同様の組織で、タウンセンター内の地権者全ての意志を反映した、まちづくりの最高決定機関となる。

2. まちづくり協議会

- ・現在の地権者代表者会議と同様の組織で、土地所有者、行政機関、事業主体（公団）等の関係者が参画する統括的協議機関として位置付ける。
 - *まちづくりにかかる基本的事柄を協議し、決定する場として機能する。
- ・将来的には、いくつかの下部組織を設けることが考えられる。
 - *地区レベルの協議会（商店会等），住区住民会議等

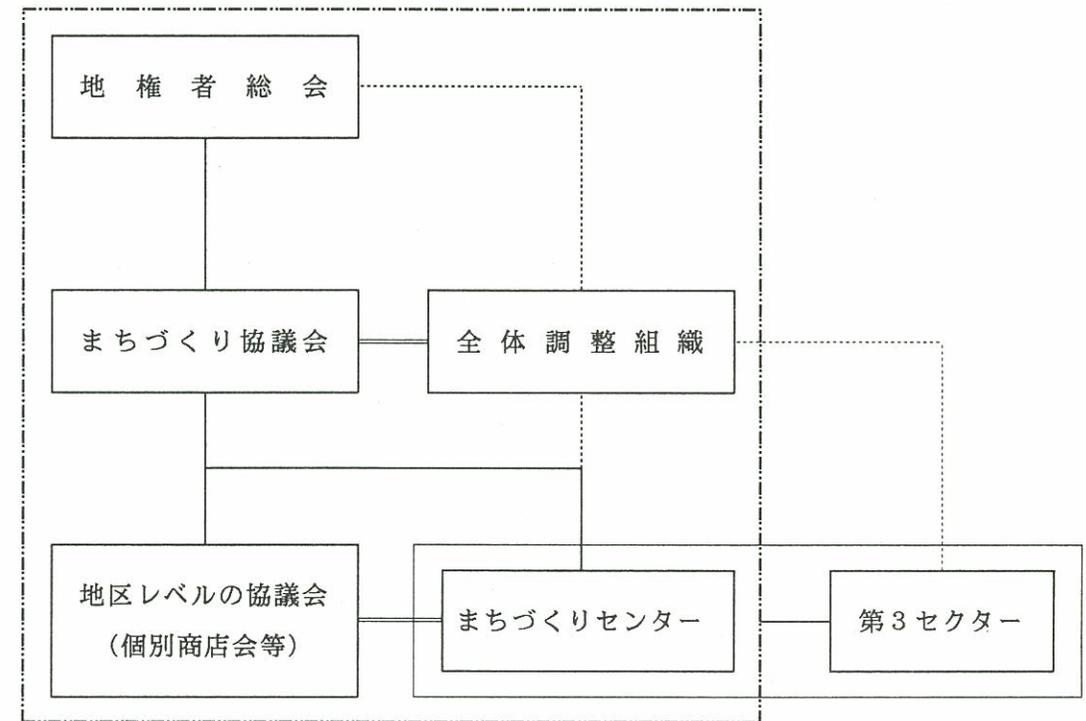
3. 全体調整組織

- ・まちづくり協議会の諮問機関として位置付け、センター地区の計画的形成の実質的検討と提案を行う。
 - *地権者代表，関係機関，及び必要分野の専門家、学識経験者等で組織し、まちづくりの詳細な計画を策定し、まちづくり協議会に諮る機関とする。

4. まちづくりセンター

- ・「まちづくり協議会」や「全体調整組織」を補完し、センター地区の内外に向けた窓口となる。
 - *まちづくりの相談体制（コンサルティング）の確立が必要であり、その中心的役割を担う。
 - ・地権者，施設経営者の個別相談
 - ・民活や進出企業等の窓口的役割等
- ex.) (株)奈良まちづくりセンター
(株)荒川すまいづくりセンター
世田谷区「街づくり専門家派遣要綱」

■組織体制の関係－概念図－



- ・センター地区全体の維持管理を担う組織としても機能することが考えられる。
- ・「まちづくりセンター」として新たに組織化することも充分考えられるが、第3セクターである(株)港北都市開発センターがその役割を担うことも考えられる。

5. 第3セクター

- ・街が熟成していく過程に応じて、さらに様々な第3セクターの設置が考えられる。
 - * 共同ビル等の管理／集合駐車場の建設と経営 等

