

港北地区・タウンセンター  
公共空間基本設計

平成2年10月

住宅・都市整備公団 港北開発局  
株式会社 港北都市開発センター



# 目次

## 1. タウンセンターマスタープランの概要

1-1. タウンセンターの開発理念 .....	1-1
1-2. タウンセンターの整備方針 .....	1-3
1-3. 修正マスタープラン .....	1-6

## 2. タウンセンター公共空間計画の考え方

2-1. 公共空間計画の基本方針 .....	2-1
2-2. ネットワーク・システムの考え方	
2-2-1. 道路ネットワーク・システム .....	2-3
2-2-2. 歩行者ネットワーク・システム .....	2-6
2-2-3. 交通管理システム .....	2-10
2-2-4. トラフィック・システム .....	2-13
2-2-5. 駐車場・駐輪場ネットワーク・システム .....	2-15
2-2-6. サイン・案内システム .....	2-18

## 3. 公共空間基本設計

3-1. 道路計画	
3-1-1. 標準平面・断面 .....	3-1-1
3-1-2. 交差点計画の考え方 .....	3-1-33
3-1-3. 道路基本設計 .....	3-1-42
3-2. 歩行者空間計画	
3-2-1. 都市広場計画 .....	3-2-1
3-2-2. 駅前広場計画 .....	3-2-7
3-2-3. ベデ基本計画 .....	3-2-15
3-2-4. 横断歩道橋計画 .....	3-2-20
3-2-5. ストリート・ファニチャー設計指針 .....	3-2-47
3-3. 駐車場・駐輪場基本設計	
3-3-1. 駐車場基本設計 .....	3-3-1
3-3-2. 駐輪場基本設計 .....	3-3-15
3-3-3. 駐車場案内システム .....	3-3-23

## 1. タウンセンターマスタープランの概要

1-1. タウンセンターの開発理念 .....	1-1
1-2. タウンセンターの整備方針 .....	1-3
1-3. 修正マスタープラン .....	1-6

1. タウンセンター・マスタープランの概要

1-1. タウンセンターの開発理念

港北ニュータウン開発の基本理念

1. 乱開発の防止
2. 都市農業の確立
3. 市民参加のまちづくり

---

港北ニュータウン・まちづくりの基本方針

1. 緑の環境を最大限に保存するまちづくり
2. “ふるさと”をしのばせるまちづくり
3. 安全なまちづくり
4. 高い水準のサービスが得られるまちづくり



● タウンセンターの開発理念

<p>1. 多機能複合に基づく 広域拠点の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港北N.T.は、鉄道網や広域幹線道路網等が近い将来更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。</li> <li>・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治めた広域対象の拠点地区の形成を目指す。</li> <li>・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。</li> <li>・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、センター形成にあたって積極的に対応する。</li> </ul>
<p>2. 生活・文化の 情報発信拠点の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、あくまでも生活に根差した人間味豊かなセンターづくりを目指す。</li> <li>・従来のセンター地区に見られる様な、単なる物的消費生活を支える為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様な、情報発信性の高い洗練されたセンターを目指す。</li> </ul>
<p>3. 高度の都心性と自然性を 備えたセンターの形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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共に、情報系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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>4. 個性豊かで自己主張 を持つセンターの形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・また、他の広域拠点に対して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。</li> </ul>

## 光る都市

### ● 空間構成のイメージ

#### 1. 歩行者にとっての快適な街をつくる。

駅や主要施設を結ぶ歩行者専用路を骨格に、歩車融合路や歩道を設けて、歩き易く安全で快適な歩行者空間のネットワークをつくる。

#### 2. 車にとってもアクセスしやすい街とする。

車による来街に対して目的の施設にアクセスし易く、道路通行や駐車場の利用に際して、混雑しない街とする。

#### 3. 自然と調和し融合する街とする。

都市空間の中に統御され、豊かな水や緑の自然を持ち、ガーデンシティの趣をもつ街を創る。

#### 4. 豊かなオープンスペースを充分利用できる街とする。

シンボル通りやシンボル広場等の基幹空間を中心とした公共空間と、民地のセミパブリックスペースにより都市空間をつくり出す。

#### 5. ゆとりと風格の感じられる街とする。

混雑した雑踏の街ではなく、軽やかでさわやかな清涼感の大きさとゆとりを感じさせる街並を構成する。

#### 6. 文化の香り高い街とする。

落ち着いた本物の美しさ、時が経つにつれて味わいの増す美しさを持つ街をつくる。

### ● タウンセンターの生活のイメージ

1. 時間に追いかけられず流されずマイペースを保ち、緊張の連続でない都心の暮らしが営める。
2. 自然と一体化した健やかで安らかな暮らしを楽しむ。
3. ホスピタリティ、対人的アメニティが豊かに用意され、色々な世代の人々が安心して暮らせる。
4. 働き・遊び・学び・住むといった暮らしの全ての場面が展開される。
5. 経済的繁栄や表面的な華やかさの生活でなく、文化を育ててゆく生活が展開される。
6. 住む人・働く人それぞれの立場で協同のコミュニティをつくり、街を運営してゆく自主的な営みが展開される。

### ● 施設整備のイメージ

#### 1. 商業施設を主体として多機能複合型の施設展開を行う。

地域対応型の施設を含めて、多様な来街者の様々な要求に対応する為に、商業系施設を中心しつつも業務系、文化・芸術系、スポーツ・レクリエーション系等の施設を積極的に立地させ、複合センターを形成する。

#### 2. 話題性のある先進的な施設展開を行う。

常に活性化しているセンターとする為に、高度な情報性を備えた施設や先進的な施設をできるだけ立地させると共に、イベント空間を創出することによって、話題性豊かなセンターを形成する。

#### 3. 国際性豊かな施設展開を行う。

世界に窓口を開いた様々な施設の立地を図ると共に、国際情報の受発信基地となる施設やコンベンション、国際交流の場を提供することによって、ニュータウンの持つ国際性を体現するセンターを形成する。

#### 4. 24時間対応型の施設展開を行う。

ニュータウンの要となるセンターとして、利便性・機能性を高める施設立地を図ることは当然であるが、都心としての付加価値を高める為に、24時間活動するセンターを形成する。

#### 5. 自然と調和した施設展開を行う。

来街者に“ゆとり”と“うるおい”を与え、レクリエーション的な機能を併せ持った自然の要素を導入し、高度な都心性と調和した自然が息づくセンターを形成する。

#### 6. シンボル性を追求した施設展開を行う。

タウンセンターのアイデンティティを追求し、優れた空間形成を図る為に、センター全体の景観計画やデザインコントロールを行い、ニュータウンを超える広域圏にアピールするシンボリックなセンターを形成する。

1-2. タウンセンターの整備方針

● 全体構成の基本方針

1. 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為、各地区住民の生活を支える為に必要かつ十分な機能を持たせることを前提としつつも、各々に独自の特徴を持たせ、相互に機能補完する一体的な構成とする。
- ・尚、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、開発に当たっては、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必要がある。

2. 極端な駅前集中型でなく回遊型の動線を計画し、街の拡がり確保する。

- ・広大な面積を持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共に、歩行者ネットワーク等と有機的に関連付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。

3. 特徴あるゾーンをつくり、機能の複合化・建物の共同化を図る。

- ・広大な拡がりを持つセンターが、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、その有機的な組合せにより全体としてメリハリのある土地利用構成を図る。
- ・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合せることにより、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易いセンター地区を実現させる為には、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と思われる。
- ・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等、それぞれに個性のあるストリートを形成すると共に、人が集まる地点、象徴的な意味を持つ地点、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。

● 街区構成の基本方針

1. 部分的に大規模街区を設定する。
2. 沿道利用が可能な街区も設定する。
3. 多様な街区を設定する。

● 交通計画の基本方針

1. 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。
2. 歩車完全立体分離を見直し、変化に富んだ快適な歩行者空間を実現する。
3. 駐車場を大量に確保し、適正に配置する。

● 施設整備の基本方針

1. 商業機能だけではなく多種多様な機能を導入し、かつ複合化をはかる。
2. 街全体として整合性を図る為、施設を計画的、戦略的に配置する。

● 景観形成の基本方針

1. 坂の街である地形を生かした景観構成とする。
2. シンボル空間を積極的に創出する。
3. 公共・公益施設により景観形成を誘導する。
4. 自然と都市景観の融合を図る。

## ● 街区構成の基本方針

### 1. 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1つとして、大規模複合開発が増えつつある為、部分的に大規模街区を用意し、施設建設上自由度のある魅力的なセンターを実現する。

### 2. 沿道利用が可能な街区を設定する。

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、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。この為、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。

### 3. 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。

## ● 交通計画の基本方針

### 1. 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為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。この為、周辺幹線道路からの動線を確保すると共に、センター内でのネットワークの段階構成を明確にする等、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。

### 2. 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。

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、歩行者の安全性、歩行者空間の快適性を目指し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等柔軟に対応し、歩行者にとって分かり易くかつ快適に利用できるようなネットワークを編成する。

### 3. 駐車場を大量に確保し、適切に配置する。

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為に、駅と同様に人が集まる拠点として駐車場を位置づけ、相当程度の駐車場容量を確保すると共に、道路・歩行者専用道路ネットワークと関連付いた適切な位置に配置する。

## ● 施設整備の基本方針

### 1. 商業機能だけでなく多種多様な機能を導入し、かつ複合化を図る。

従来の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ができず陳腐化してしまう恐れがある。

それらを避け、更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為に、多様な機能・業種、空間・形態を導入すると共に、それらを積極的に複合させる。

### 2. 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。

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わたっていることから、地権者の恣意に任せられた場合、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。

全体として整合性があり、かつ個性あるセンターを実現する為に、以下のよう計画的・戦略的施設配置を行う。

#### ① 核的施設の適切な配置

核店舗等の核的施設は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。

#### ② 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整合させた施設立地を可能にする為、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共に、公益施設、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し、センター全体の拡がりや個性の創出を図る。

## ● 景観形成の基本方針

### 1. 坂の街である地形を生かした景観構成をする。

タウンセンターの地形は、南北両端が高く、中央の早淵川に行くに従って低くなる坂の街で、互いに見交わす形になっており、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等、現況地形を生かした造成を行う。

### 2. シンボル空間を積極的に創出する。

センター全域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為に、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。

### 3. 公共・公益施設により景観形成を誘導する。

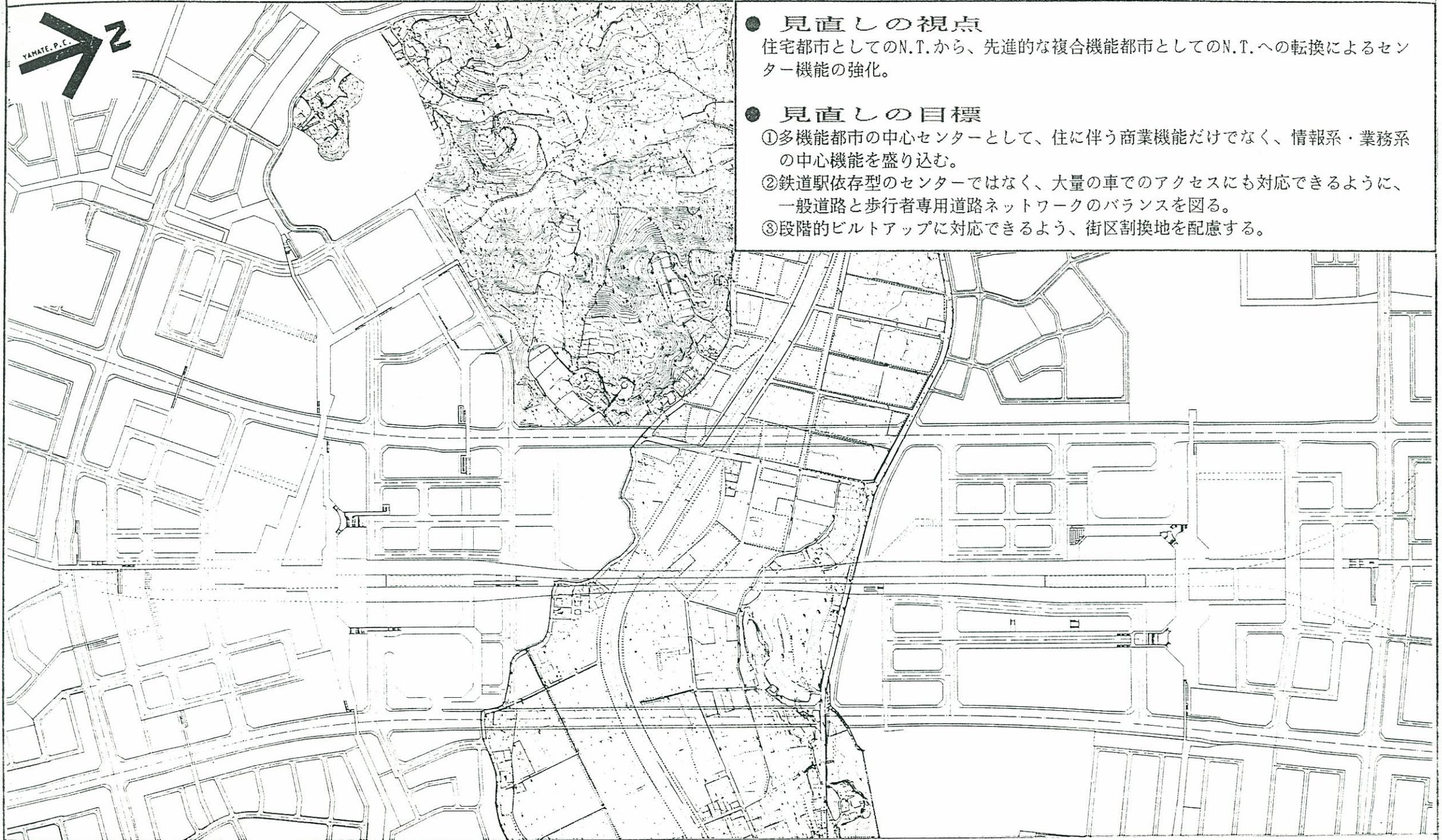
道路、歩行者専用道路、公園・広場等の公共施設や公益施設を、景観形成に考慮したデザインとすることにより、他の施設建設・街並み景観等を誘導し、全体として調和のある洗練された都市空間を実現する。

### 4. 自然と都市景観の融合を図る。

緑や水、自然光（天空光）等を積極的に取り入れて四季感のある快適な空間構成とする。

1-3. 修正マスタープラン

(1) 修正マスタープラン



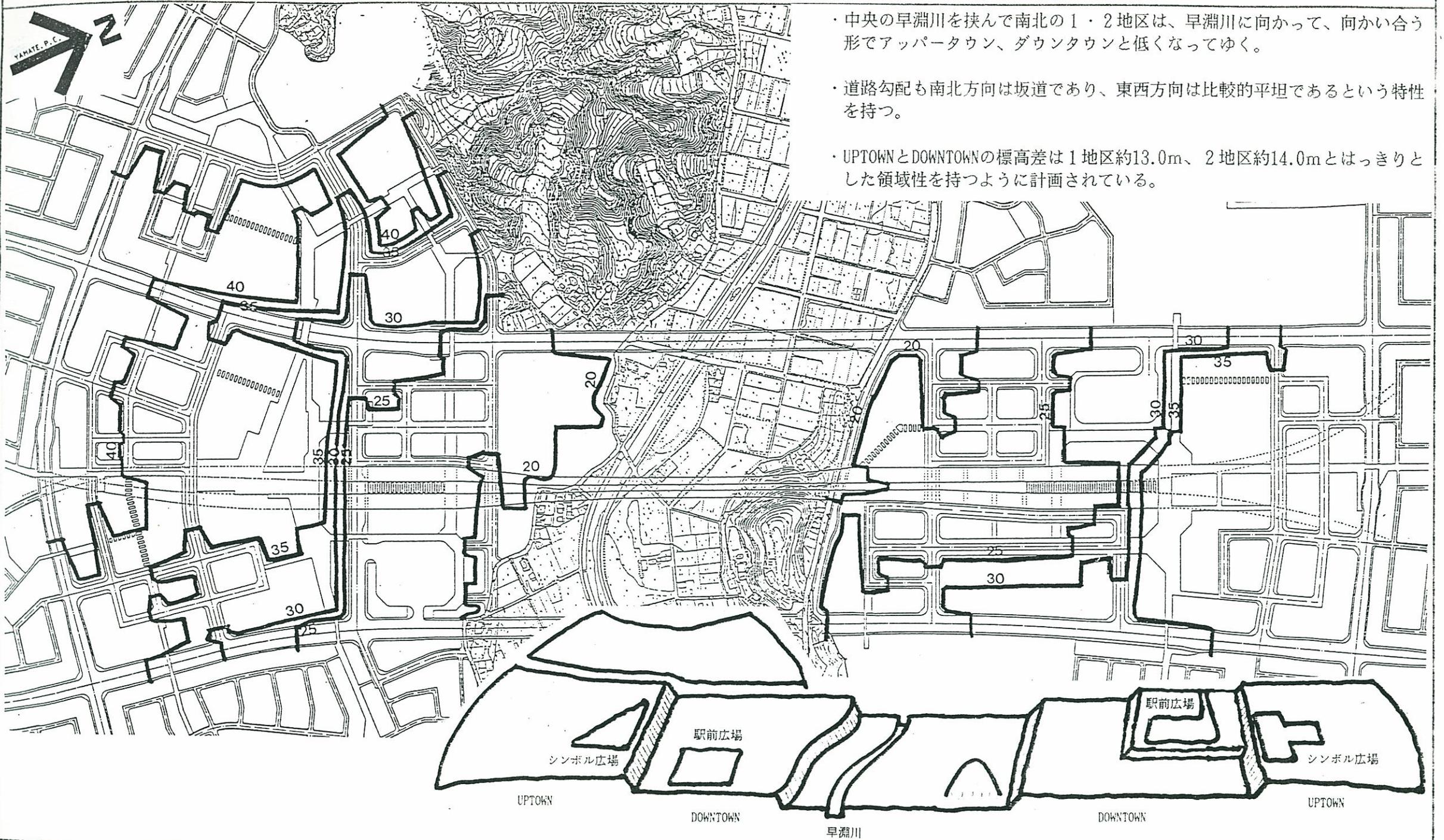
● 見直しの視点

住宅都市としてのN.T.から、先進的な複合機能都市としてのN.T.への転換によるセンター機能の強化。

● 見直しの目標

- ①多機能都市の中心センターとして、住に伴う商業機能だけでなく、情報系・業務系の中心機能を盛り込む。
- ②鉄道駅依存型のセンターではなく、大量の車でのアクセスにも対応できるように、一般道路と歩行者専用道路ネットワークのバランスを図る。
- ③段階的ビルトアップに対応できるよう、街区割換地を配慮する。

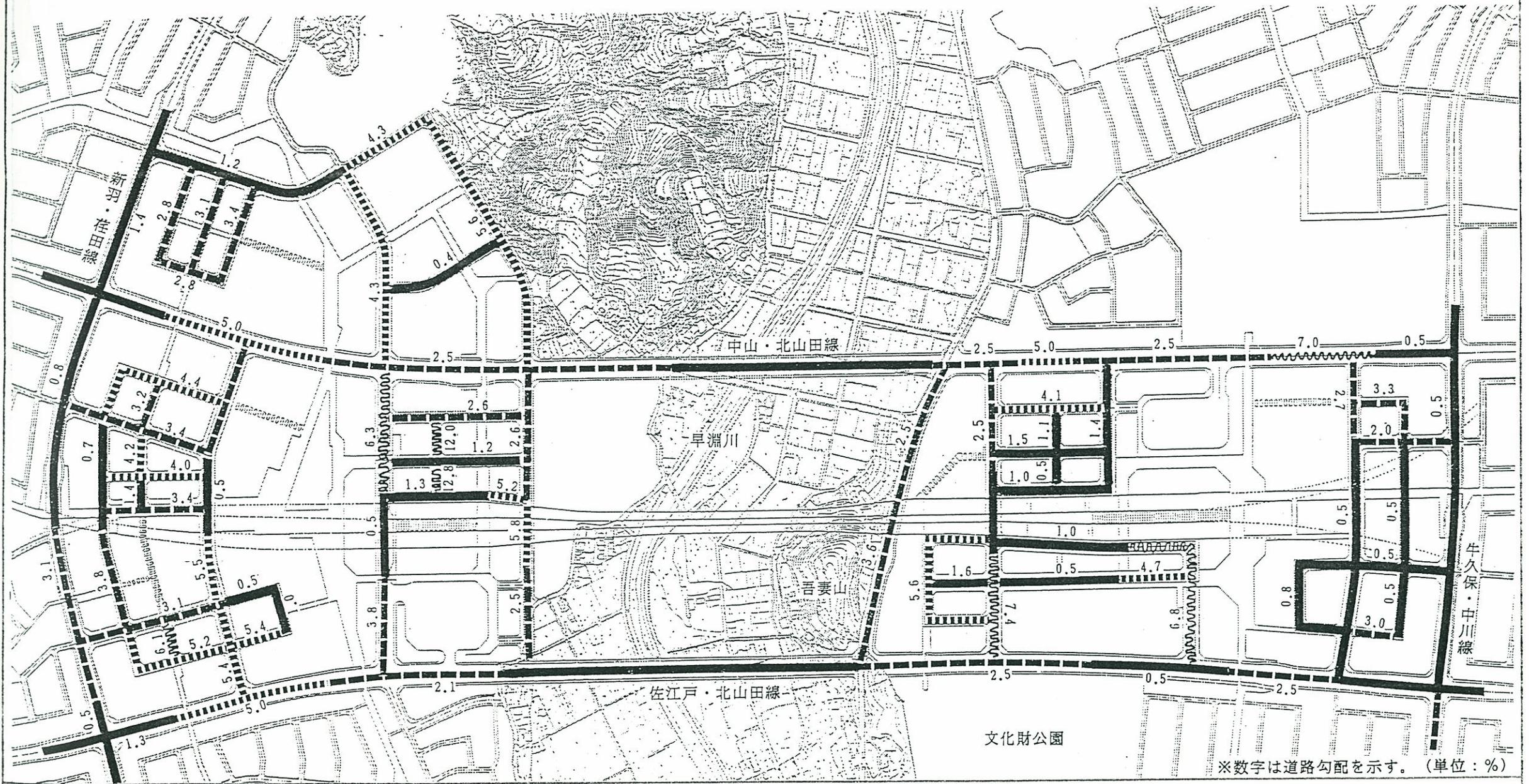
(2) 地形 ①地形



- ・中央の早瀬川を挟んで南北の1・2地区は、早瀬川に向かって、向かい合う形でアッパータウン、ダウンタウンと低くなってゆく。
- ・道路勾配も南北方向は坂道であり、東西方向は比較的平坦であるという特性を持つ。
- ・UPTOWNとDOWNTOWNの標高差は1地区約13.0m、2地区約14.0mとはっきりとした領域性を持つように計画されている。

凡例  
 造成コンタライン (5.0mピッチ等高線)

(2) 地形 ②道路勾配

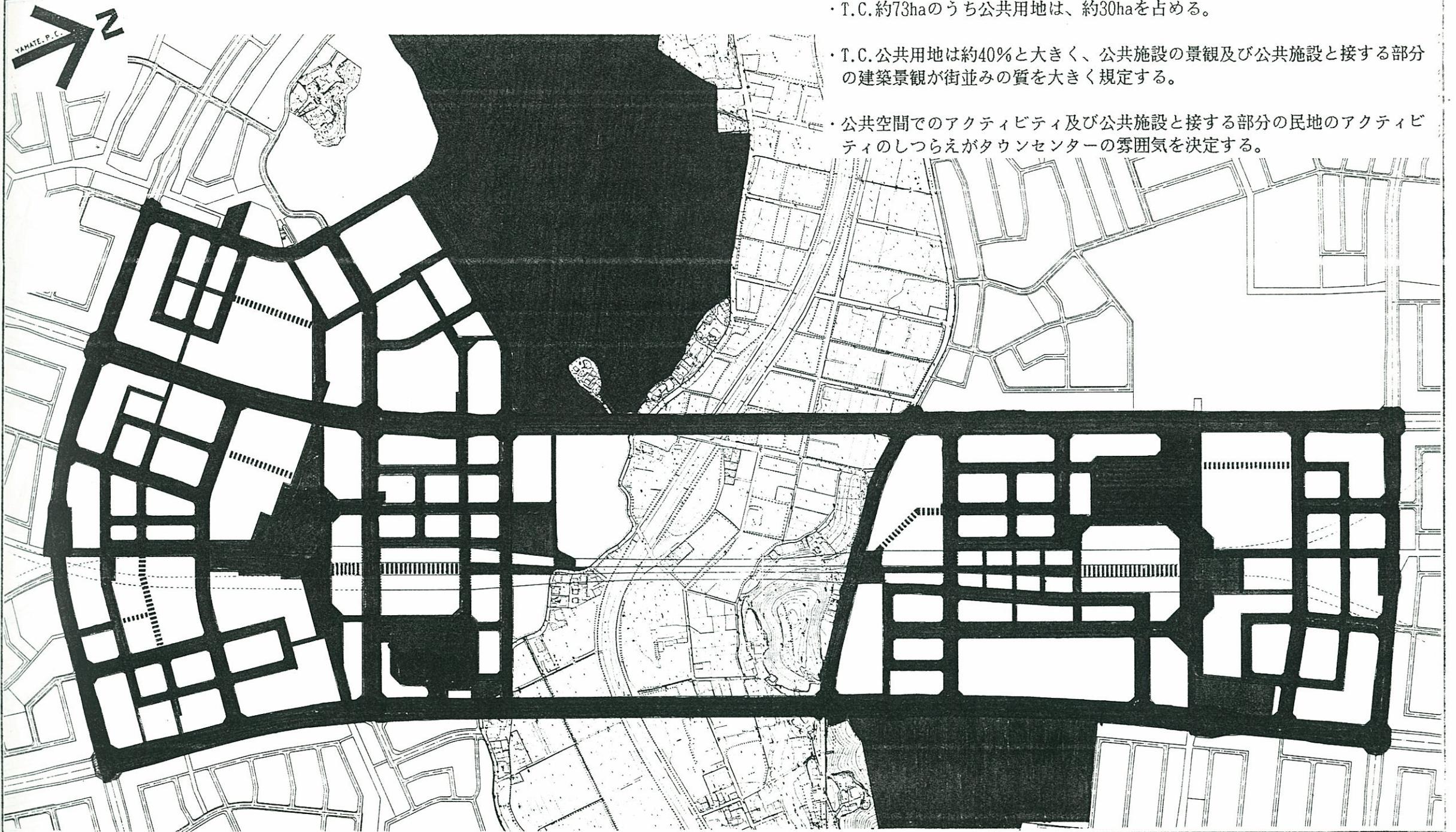


※数字は道路勾配を示す。(単位: %)

凡例



(3) 公共空間



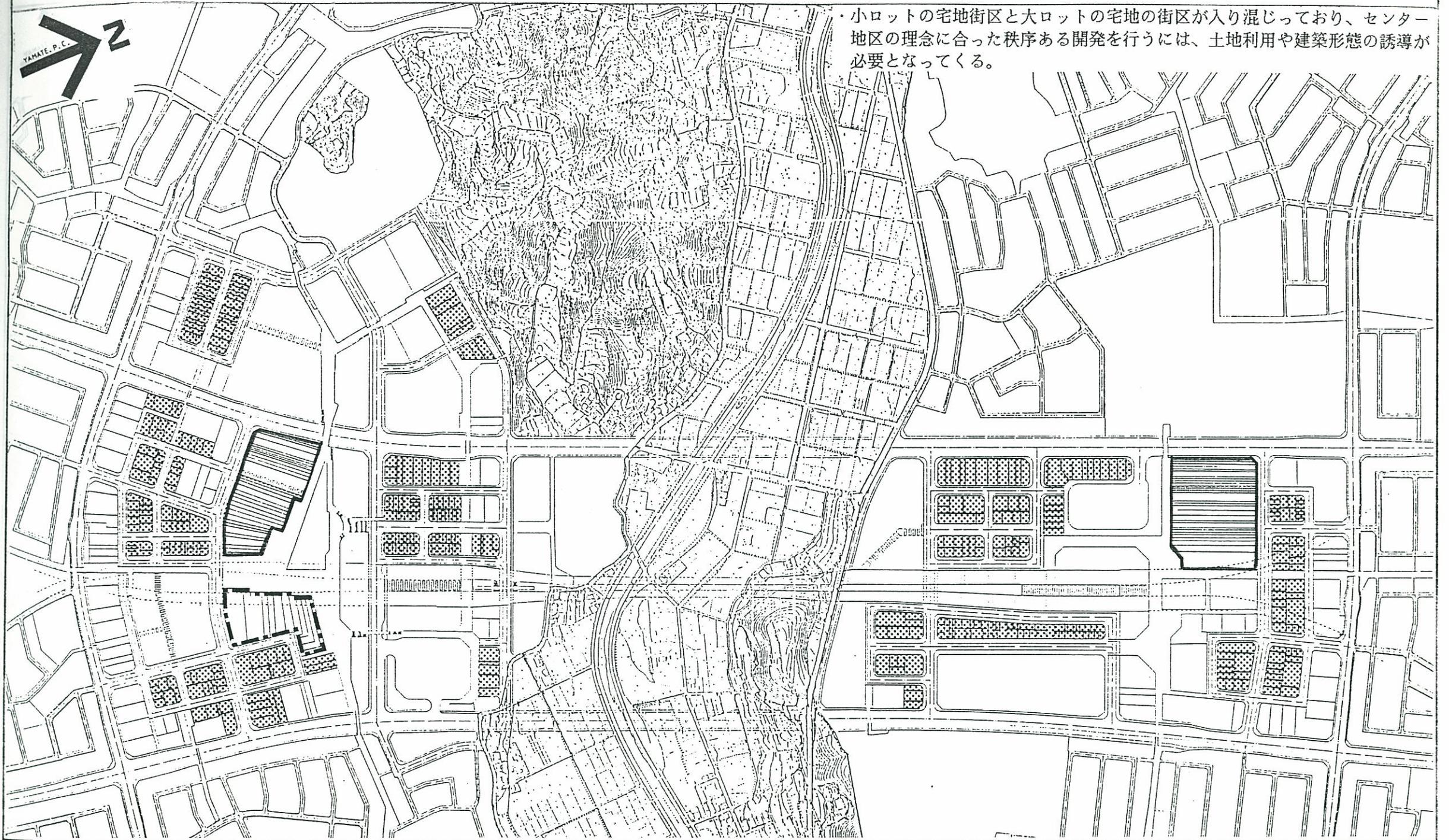
- ・ T.C.約73haのうち公共用地は、約30haを占める。
- ・ T.C.公共用地は約40%と大きく、公共施設の景観及び公共施設と接する部分の建築景観が街並みの質を大きく規定する。
- ・ 公共空間でのアクティビティ及び公共施設と接する部分の民地のアクティビティのしつらえがタウンセンターの雰囲気決定する。

凡例

■ 公共空間

▨ 宅地内公共空間

(4) 換地計画 ①画地割状況図



・小ロットの宅地街区と大ロットの宅地の街区が入り混じっており、センター地区の理念に合った秩序ある開発を行うには、土地利用や建築形態の誘導が必要となってくる。

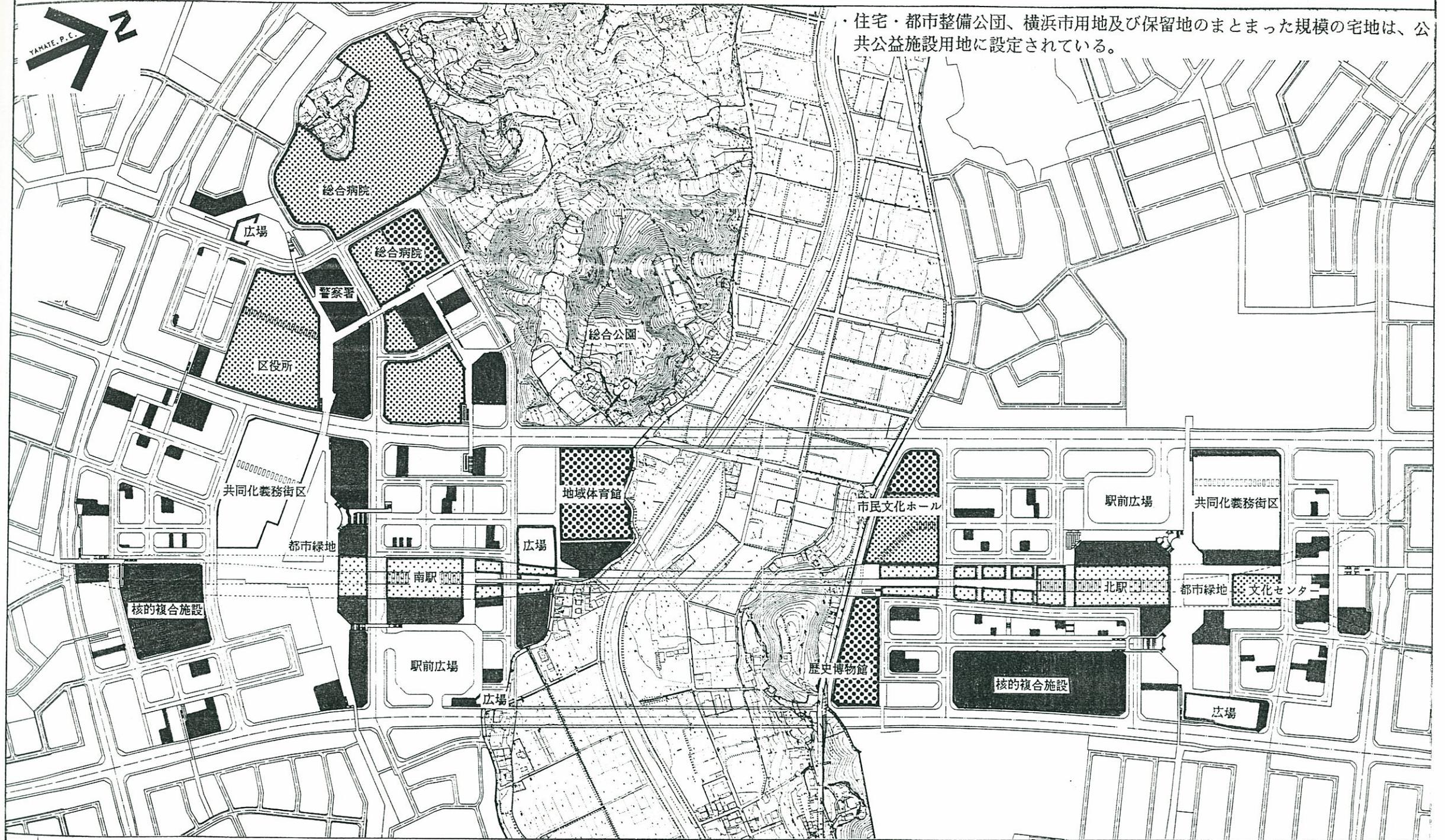
凡例

共同化義務街区

共同化想定街区

狭小宅地街区

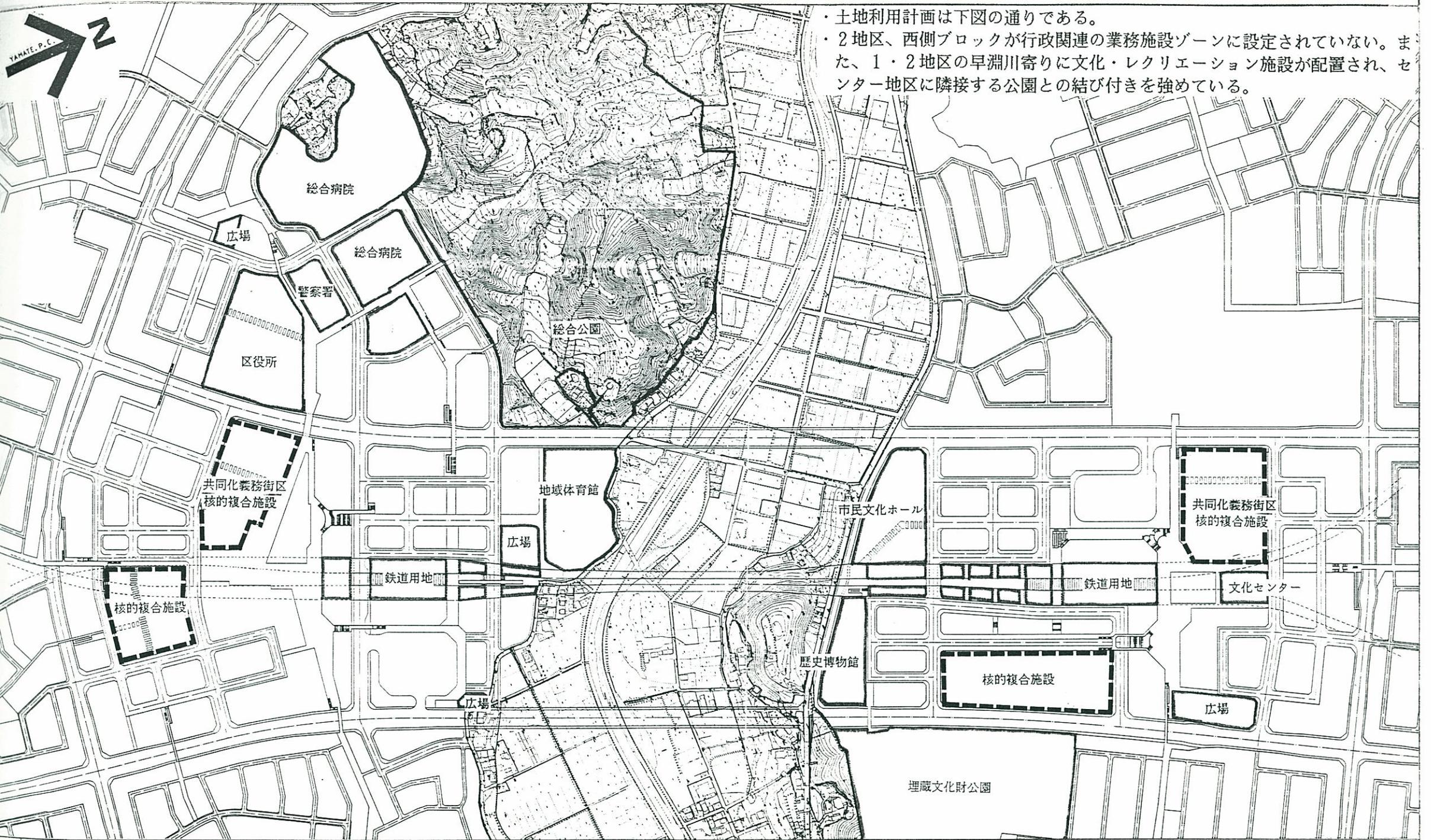
(1) 換地計画 (2) 用地所有区分



・住宅・都市整備公団、横浜市用地及び保留地のまとまった規模の宅地は、公共公益施設用地に設定されている。



(5) 土地利用ゾーニング ①土地利用



・土地利用計画は下図の通りである。  
 ・2地区、西側ブロックが行政関連の業務施設ゾーンに設定されていない。また、1・2地区の早淵川寄りに文化・レクリエーション施設が配置され、センター地区に隣接する公園との結び付きを強めている。

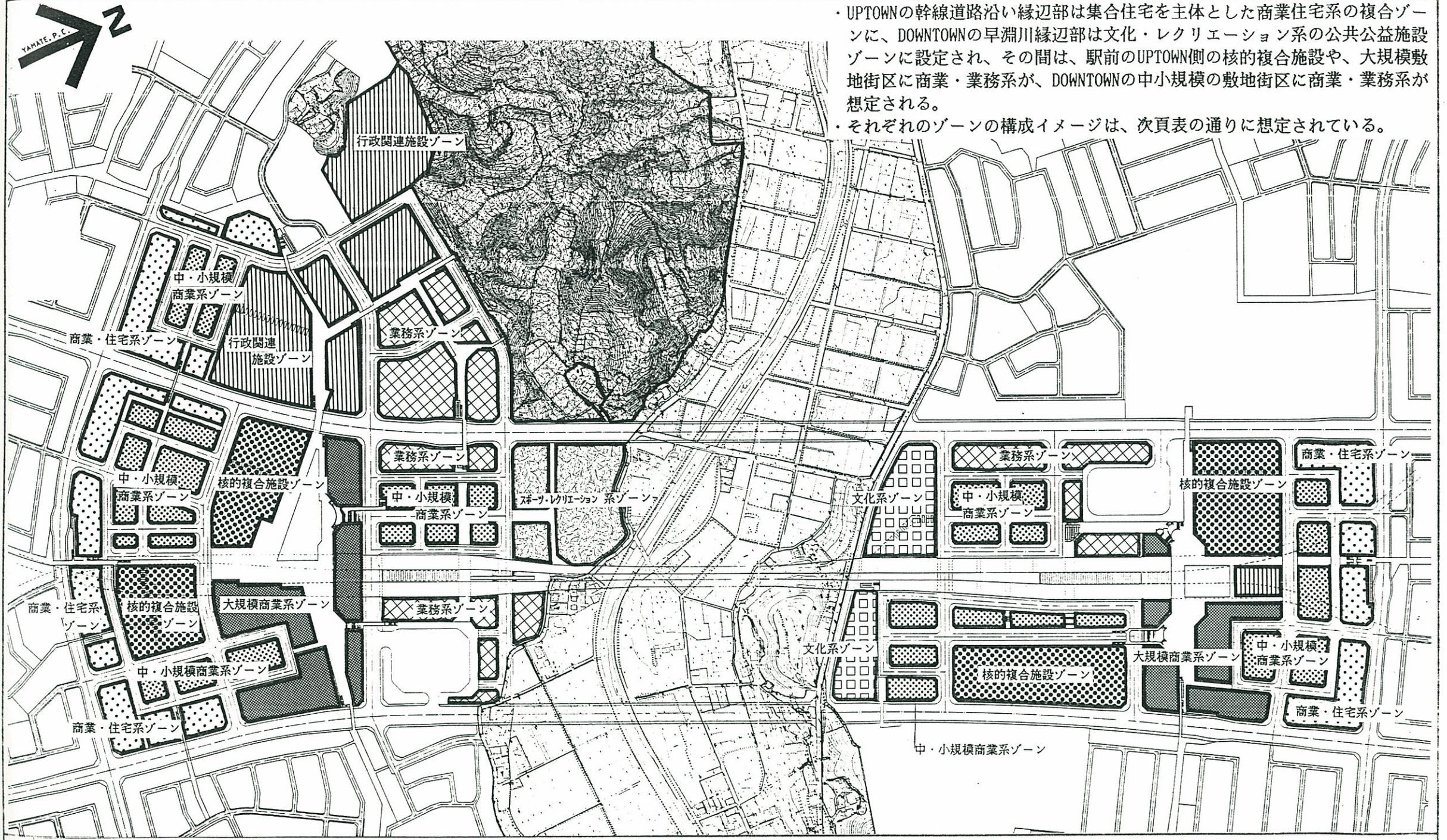
凡例

公共公益施設用地

商業・業務施設用地

核的複合施設用地

(5) 土地利用ゾーニング ②用途別ゾーニング



・ UPTOWNの幹線道路沿い縁辺部は集合住宅を主体とした商業住宅系の複合ゾーンに、DOWNTOWNの早淵川縁辺部は文化・レクリエーション系の公共公益施設ゾーンに設定され、その間は、駅前のUPTOWN側の核的複合施設や、大規模敷地街区に商業・業務系が、DOWNTOWNの中小規模の敷地街区に商業・業務系が想定される。

・ それぞれのゾーンの構成イメージは、次頁表の通りに想定されている。

凡例

## 2. タウンセンター公共空間計画の考え方

2-1. 公共空間計画の基本方針 .....	2-1
2-2. ネットワーク・システムの考え方	
2-2-1. 道路ネットワーク・システム .....	2-3
2-2-2. 歩行者ネットワーク・システム .....	2-6
2-2-3. 交通管理システム .....	2-10
2-2-4. トラフィック・システム .....	2-13
2-2-5. 駐車場・駐輪場ネットワーク・システム .....	2-15
2-2-6. サイン・案内システム .....	2-18

## 2. 公共空間計画の考え方

## 2-1. 公共空間計画の考え方

## (1). 公共空間計画の基本方針

タウンセンターの公共空間計画の基本方針を以下のように設定する。

## 1. 車でアクセスし易い公共空間のヒエラルキー体系を確立する。

- タウンセンターへの来街者のうち、車利用者の割合は全体の約6割を占めると推定されており、タウンセンター自体が事業的に成立するためにも、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。
- このため、周辺幹線道路からの動線を確保すると共に、タウンセンター内での道路ネットワークの段階構成を明確にし、合わせて大規模駐車場の整備を行い来街者がスムーズかつ快適にタウンセンターを利用出来るようにする。

## 2. タウンセンター内部は、歩行者・自転車に優しい空間づくりを行う。

- 歩行者専用道路、歩車融合道路、時間規制による歩行者空間は、歩行者や自転車利用者にとって、障害のない優しい空間づくりを行う。
- 幹線道路と歩行者動線の交差は歩車立体分離とし、歩行者の安全性と円滑な車両通行を確保する。その他の交差点についても、余計な昇り降りのない快適でわかり易い空間づくりを行う。
- 駐輪場等の計画的な配置により、自転車・バイク利用者にとっても利用し易いタウンセンターを目指す。
- パラ・トランジット・システム（身障者・高齢者のためのサブ交通システム）による

## 3. シンボル広場を中心とした歩行者空間のネットワーク構成を行う。

- タウンセンターの歩行者空間は、これまでの日本の都市空間にはなかったスケールの都市広場（シンボル広場）を中心としてネットワークを形成する。
- シンボル広場は、地下鉄利用者にとってのタウンセンターの入口であり出口であると同時に、全ての歩行者空間が束ねられる歩行者空間であるので、タウンセンターの中心空間として、ゆったりとした大きな空間として整備する。
- 幾つものレベルや空間を結び、調整する空間として、シンボル空間を設計する。

## 4. 水と緑の自然を生かした空間づくりを行う。

- 21世紀の都市空間として、自然環境や自然の生態と共存する空間づくりを目指す。
- タウンセンターのデザインテーマである、光・音・風を自然の要素で表現する。
- 自然（人工的に持ち込まれ、演出されるもの）と人工（幾何学的に秩序化された空間）の対比を創り出す。

## 5. 高低差の演出により、眺望やビスタのある奥行きを持った空間づくりを行う。

- 2つに分かれた都心も、高低差のあるビスタを持った公共空間の軸線によりつながり合わせる。
- 坂の街・タウンセンターの地形の構造を活かして、アップタウン・ダウンタウンの結節部は、眺望やビスタ、見下ろしや見上げの楽しめる空間づくり（橋やテラス）を行う。
- 昇り降りは、スロープ、1/4階段、エスカレーター、エレベーター等を導入し、単に昇降の機能だけでなく、休息したり、街並みを眺めたりする場としてのしつらえをする。
- 建築的表現（イタリア式建築庭園的手法など）により、都心空間としての歩行者空間を創り出す。

## 6. 立体利用により、公共空間の高度利用を図る。

- タウンセンター全体の約40%を占める公共用地を、単に平面的に利用するだけでなく、地下空間・上空部を含めて立体的に利用し、タウンセンターの基盤として有効に活用する。
- 高低差を利用した駐車場・駐輪場の設置、地下街を整備することによる高低差の解消など3次元の視点を持った空間利用を図る。
- 特に、アップタウン、ダウンタウン、駅前広場の接点部分では、各レベルが互いに重層する都市空間を創り出していく。

(2) 公共空間計画の設計方針

センター地区の公共空間計画の考え方を受けて、5つの公共空間計画に分類し、その設計方針を設定する。

●公共空間計画の基本方針

1. 車でアクセスし易い公共空間ヒエラルキー体系。
2. タウンセンター内部は、歩行者・自転車にやさしい空間づくり。
3. シンボル広場を中心とした構成。
4. 水と緑の自然を活かした公共空間。
5. 高低差の演出により、眺望やビスタのある奥行きを持った空間づくり。
6. 立体利用により、公共空間の高度利用を図る。

●公共空間計画の設計方針

- i) 道路ネットワークシステム
  - ・明確な段階構成による道路ネットワーク・システムの構築によって、車利用への積極的対応を図り、わかり易く、使い易いタウンセンターづくりを目指す。
  - ・また、歩車融合道路の導入により、歩行者と車が安全に共存出来る道路づくりを目指す。
- ii) 歩行者ネットワークシステム
  - ・シンボル広場を中心として、タウンセンター内を巡る歩行者ネットワークを形成する。
  - ・高低差を生かした空間づくり、高低差が苦にならない施設づくり、水と緑を生かした安全で快適な歩行者空間づくりを目指す。
- iii) 交通管理システム
  - ・道路ネットワーク・システムを混乱なく機能させるための交通管理システムの構築と、タウンセンター利用者の利便性を向上させる駐車場・駐輪場の設置、およびタウンセンター内におけるサブトラフィック・システムの検討を行い、利便性の高いタウンセンターを目指す。
- iv) 駐車場・駐輪場ネットワークシステム
  - ・駐車場・駐輪場をタウンセンター内の適切な位置に配置し、センター内の不要な交通を排除して、センター利用者の利便性向上を図る。
- v) サイン・案内システム
  - ・上記各計画を補完し、わかり易く、正確に目的の施設まで到達できるようサイン・案内を整備する。
  - ・タウンセンターの快適性を向上し、タウンセンターのデザインテーマである光・音・風を表現するストリートファニチュアを整備する。
- vi) 街並形成計画
  - ・タウンセンター公共空間の利便性・快適性を補完するために、公共空間だけでなく、沿道建築物に対して、景観的誘導、利便施設設置誘導等の誘導を行う。

2-2. ネットワーク・システムの考え方

2-2-1. 道路ネットワーク・システム

(1) 道路計画の方針

修正マスタープランでの検討課題を踏まえ、以下のように道路計画の方針を設定する。

① わかり易い、明確な道路ネットワーク・システムの構築

- 広域拠点としてのタウンセンターを形成してゆくためには、車利用の不特定多数の来街者にとってわかり易く、使い易い道路ネットワーク・システムの構築が必要である。
- 車両の通行、利用形態によって右表のように3つの道路ヒエラルキーを設定し、車利用者にとって明確に道路の性格が理解できるようにする。

- ランク 1 …… 幹線道路 (対面通行 4 車線)
- ランク 2 …… 補助幹線道路 (対面通行 2 車線)
- ランク 3 …… 区画道路 (対面通行 2 車線)
- ランク 4 …… 歩行者優先道路 (一方通行 1 車線)

② 豊かで多様な歩行者空間の形成

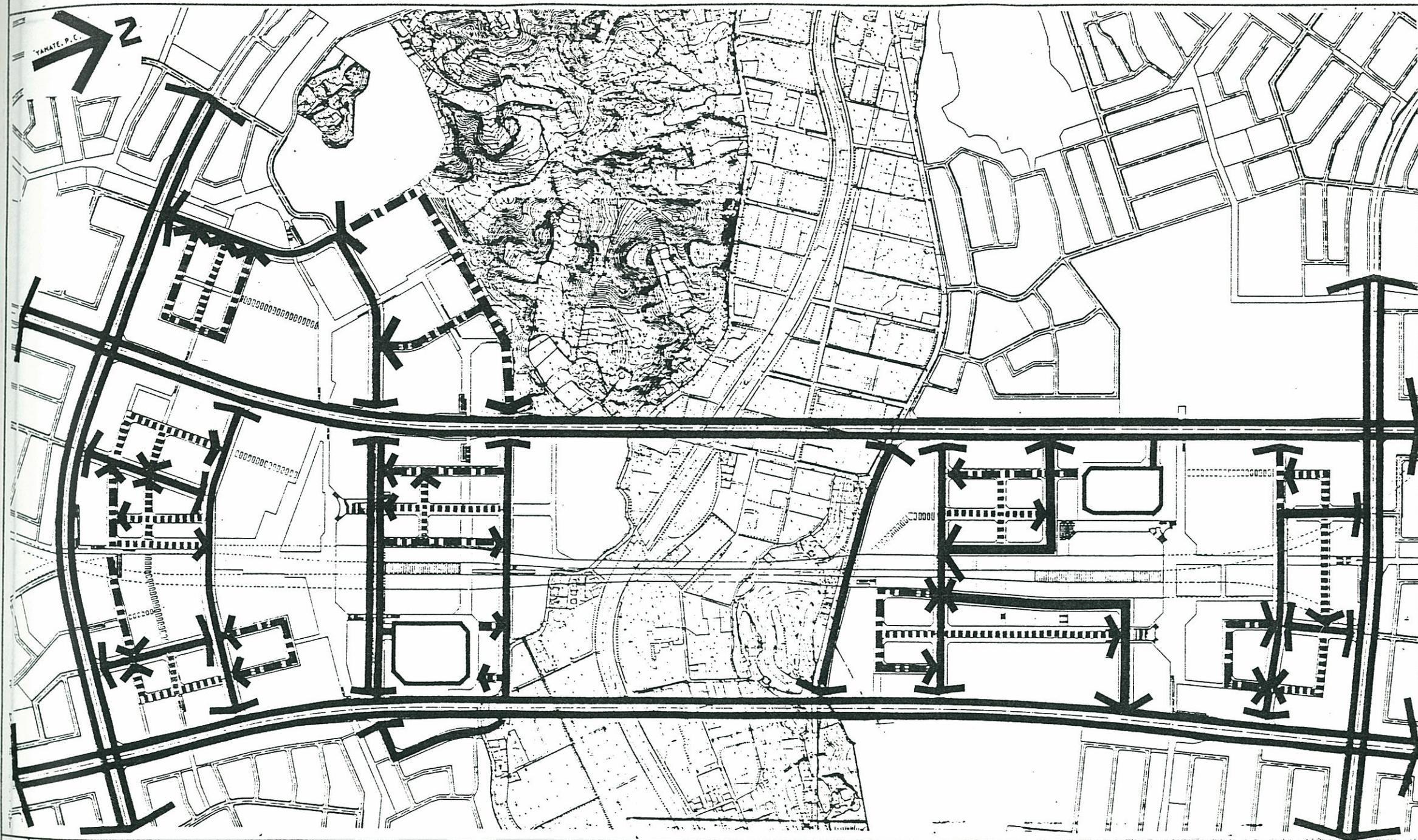
- 現マスタープランでは歩行者空間を歩行者専用道路主体で考えていたが、修正マスタープランでは、タウンセンター内の道路は歩行者のための空間としても機能すべきとしている。そのためにゆとりある歩道幅員の確保と植栽帯を設置した快適な道路計画が必要としている。
- 歩行者対応の道路として、右表のランク 4 の道路にその機能を持たせ、その機能をさらに2つのランクに分類する。

③ 路上停車への対応

- 交通渋滞の少ない、車利用者にとって快適なタウンセンターを実現する上で駐車場の待ち行列への対応やサービス者の停車処理等が必要となる。
- このためタウンセンターでは、主に車対応を図る道路については、停車帯を設置することを原則とする。

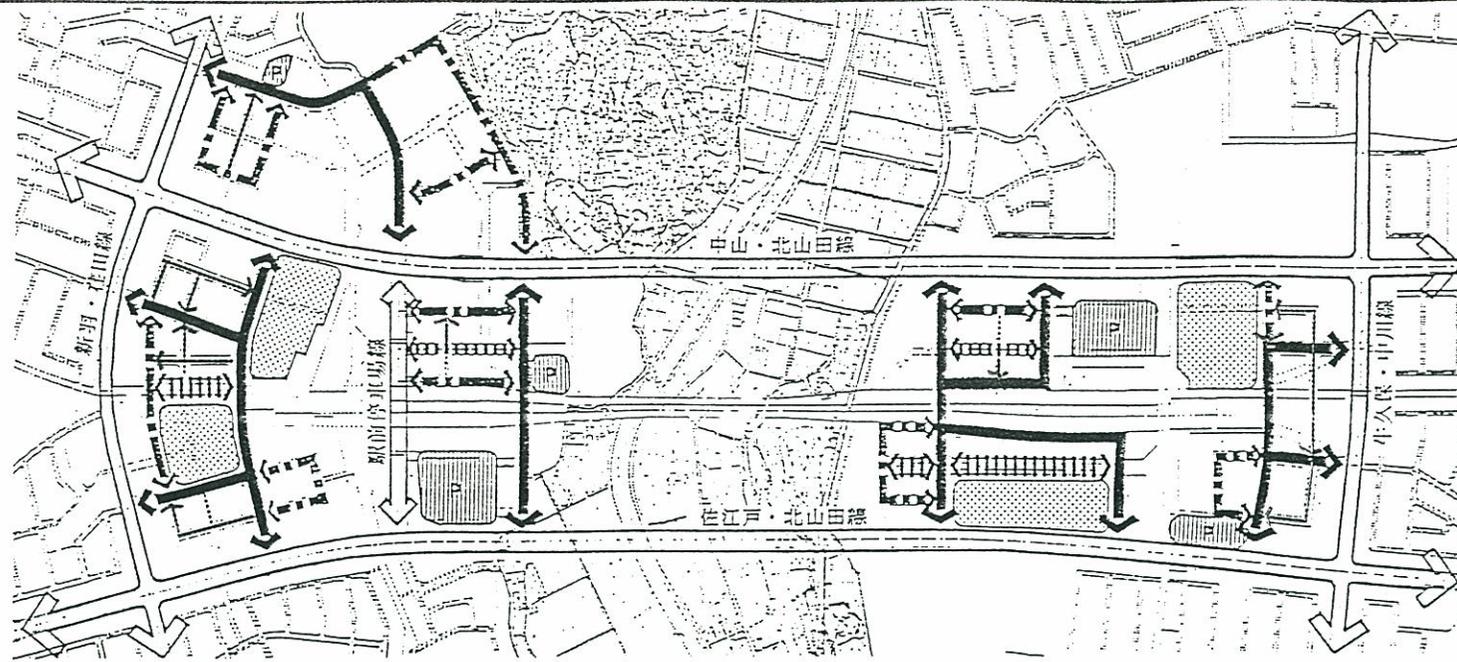
ランク	内容
ランク 1 幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タウンセンターアクセスルート</li> <li>•タウンセンターの外周道路であり、広域からのアクセスルート。</li> <li>•4車線、中央分離帯付。停車帯は設置しない。</li> </ul> 対象路線⇒中山・北山田線、左江戸・北山田線、新羽・荏田線、牛久保・中川線
ランク 2 補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タウンセンター進入ルート</li> <li>•タウンセンターへの来街者、デリバリー等の全ての車動線に対応するタウンセンター内部の骨格となるアクセスルート。</li> <li>•タウンセンター内部での車による移動を容易にする。</li> <li>•2車線、対面交通。停車帯を設置する。</li> </ul> 対象路線⇒外周道路(ランク1)の間をつなぐラダー状の道路
ランク 3 区画道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地先サービスルート</li> <li>•主に沿道施設の利用、デリバリーのための道路。</li> <li>•基本的に対面通行とする。</li> </ul> 対象路線⇒ランク1・2以外の道路。ランク2道路へ接続する。
ランク 4 歩行者優先道路	ランク 4-1 シンボル道路 <ul style="list-style-type: none"> <li>•歩行者の骨格道路であると同時に、センターの景観軸として機能する道路。</li> <li>•昼間は歩行者中心の道路として機能するよう、車交通は時間規制を考える。</li> <li>•沿道宅地へのデリバリー車両、緊急車両のみの通行を原則とし、一般車両は進入規制を行いたい。</li> </ul> ex. 伊勢佐木町モール
	ランク 4-2 歩車融合道路 <ul style="list-style-type: none"> <li>•主に歩行者空間として機能する道路で、歩行者と車両が安全かつ快適に往来できるように計画する。</li> <li>•一般車両の通行も規制しない。</li> <li>•祝祭日のみシンボル道路同様、昼間の車交通規制を行うことを検討する。</li> <li>•停車帯の設置により沿道宅地へのデリバリー処理と交通の円滑処理を行う。</li> </ul> ex. 元町モール

①車両交通ヒエラルキー図

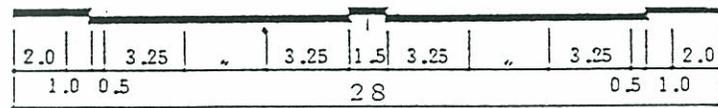


凡例		ランク 1……幹線道路 (対面通行 4 車線)		ランク 3……区画道路 (対面通行 2 車線又は一方通行 1 車線)
		ランク 2……補助幹線道路 (対面通行 2 車線)		ランク 4……歩行者優先道路 (対面通行 2 車線又は一方通行 1 車線)

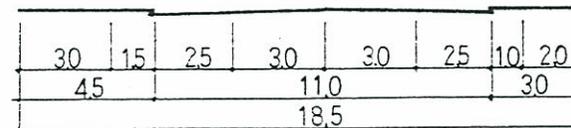
②街路計画図【修正計画】



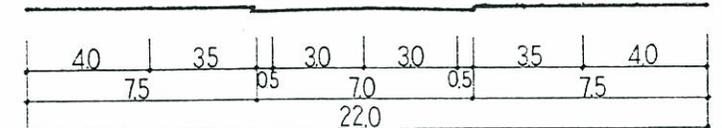
●幹線道路 (中北・佐北) W=28.0m



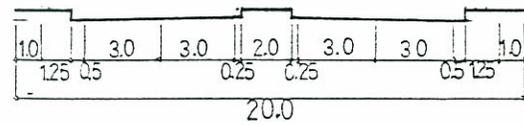
●補助幹線道路 W=18.5m



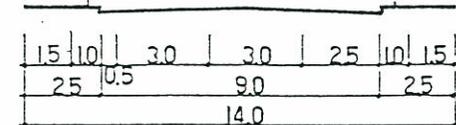
●シンボル道路A W=22.0m



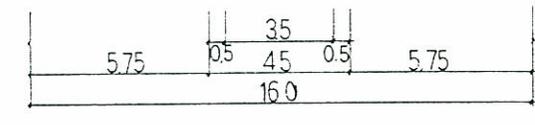
●幹線道路 (新荏・牛中) W=20.0m



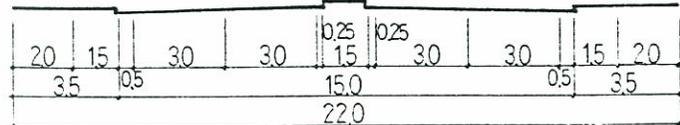
●区画道路 W=14.0m (対面通行2車線)



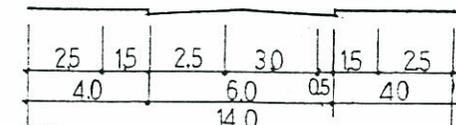
●シンボル道路B W=16.0m



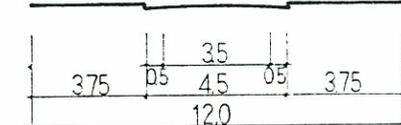
●幹線道路 (駅前停車場線) W=22.0m



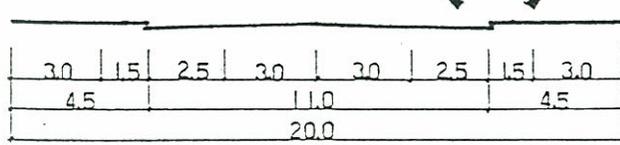
●区画道路 W=14.0m (一方通行1車線)



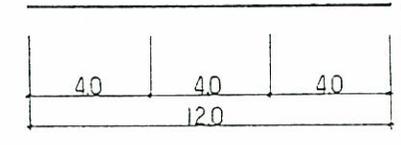
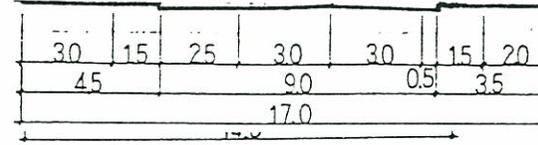
●歩車融合道路 W=12.0m



●補助幹線道路 W=20.0m



●区画道路 W=17.0m



## 2-2-2. 歩行者ネットワークシステム

ここでは歩行者のための空間について、すなわち都市広場（シンボル広場）、歩行者専用道路、幹線道路を横断するペデデッキ、高低差処理のための階段・スロープ・エレベーター、エスカレーター等について検討する。

## (1) 歩行者空間計画の方針

## ① シンボル広場を中心とした歩行者ネットワークの形成。

- 修正マスタープランでは、現計画の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、第1地区・第2地区それぞれのシンボル広場を中心として、都市軸、回遊軸を設定し、多様な歩行者空間の形成を提案している。
- 本計画でも、この基本的な骨格を踏まえて計画する。

## 【都市軸】

タウンセンターの基幹歩行者軸として、シンボル広場を中心にフォーマルな空間づくりを目指す。

- 都市計画歩行者専用道路-----歩専道の骨格。
- シンボル道路A、B -----センターの景観軸としても機能する広幅員道路。

## 【回遊軸】

都市軸を補完する歩行者軸で、ヒューマンな雰囲気醸成空間形成を目指す。

- 一般歩行者専用道路 ----- 幅員6m程度の歩専道
- 歩車融合道路 ----- 主に歩行者空間として機能する道路
- 宅地内ペデ ----- 建築と一体となった歩行者空間

## ② 変化に富んだ快適な歩行者空間の形成。

- 歩行者空間を構成する以下の様な様々な要素の相違点を活かして多様な歩行者空間を形成する。

- ①都市軸と回遊軸の相違
- ②道路の機能による相違
- ③沿道土地利用による相違
- ④舗装・植栽・SF等上物整備による相違

- 一般道路部における歩行者系機能の充実を図るため、以下の点に考慮する。

- 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緑豊かでゆったりとした歩行者空間を形成するため、全ての道路に植栽を施す。

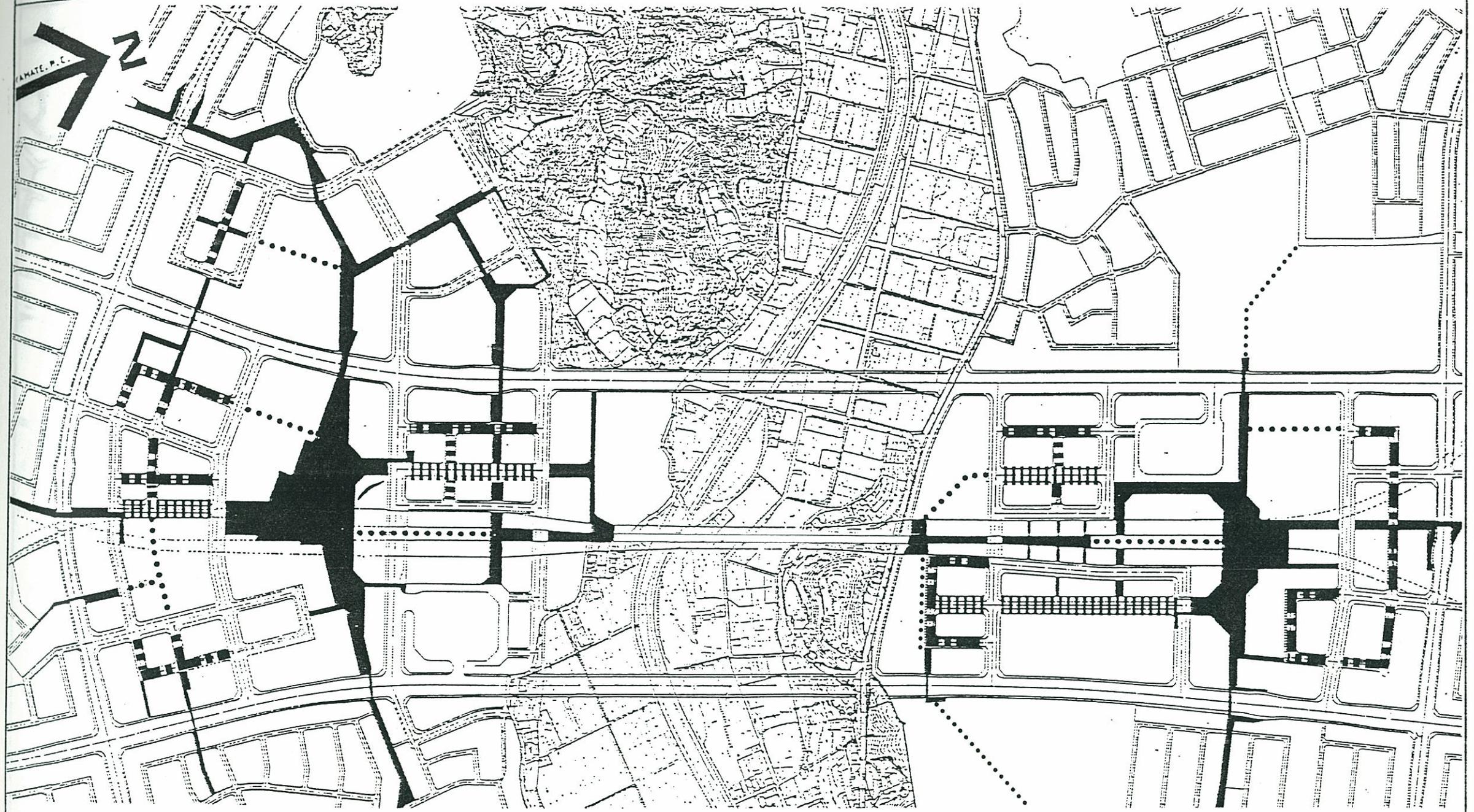
## ③ 高低差を活かした空間処理。

- タウンセンターは早淵川を最低部レベルとして大きな高低差を持った地区である。そのため、地区内に以下の様な様々な立体処理部が生じる。
  - i) 幹線道路を横断する横断歩道橋とその取付き部の処理。
  - ii) 都市広場から駅前広場・シンボル道路へのレベル差の処理。
- 幹線道路の横断歩道橋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。さらに1/4階段付スロープの設置で自転車の通行可能な横断歩道をより多く設ける。
- 高低差の大きいタウンセンター地区内での移動に際して、負担を出来るだけ軽減するような空間処理を行う。
  - i) 原則としてスロープを設置する。
  - ii) 高低差の大きい箇所はスロープに変えてエレベーター・エスカレーターを設置する。

## ④ 道路ランクの見直しによる歩行者系道路の充実。

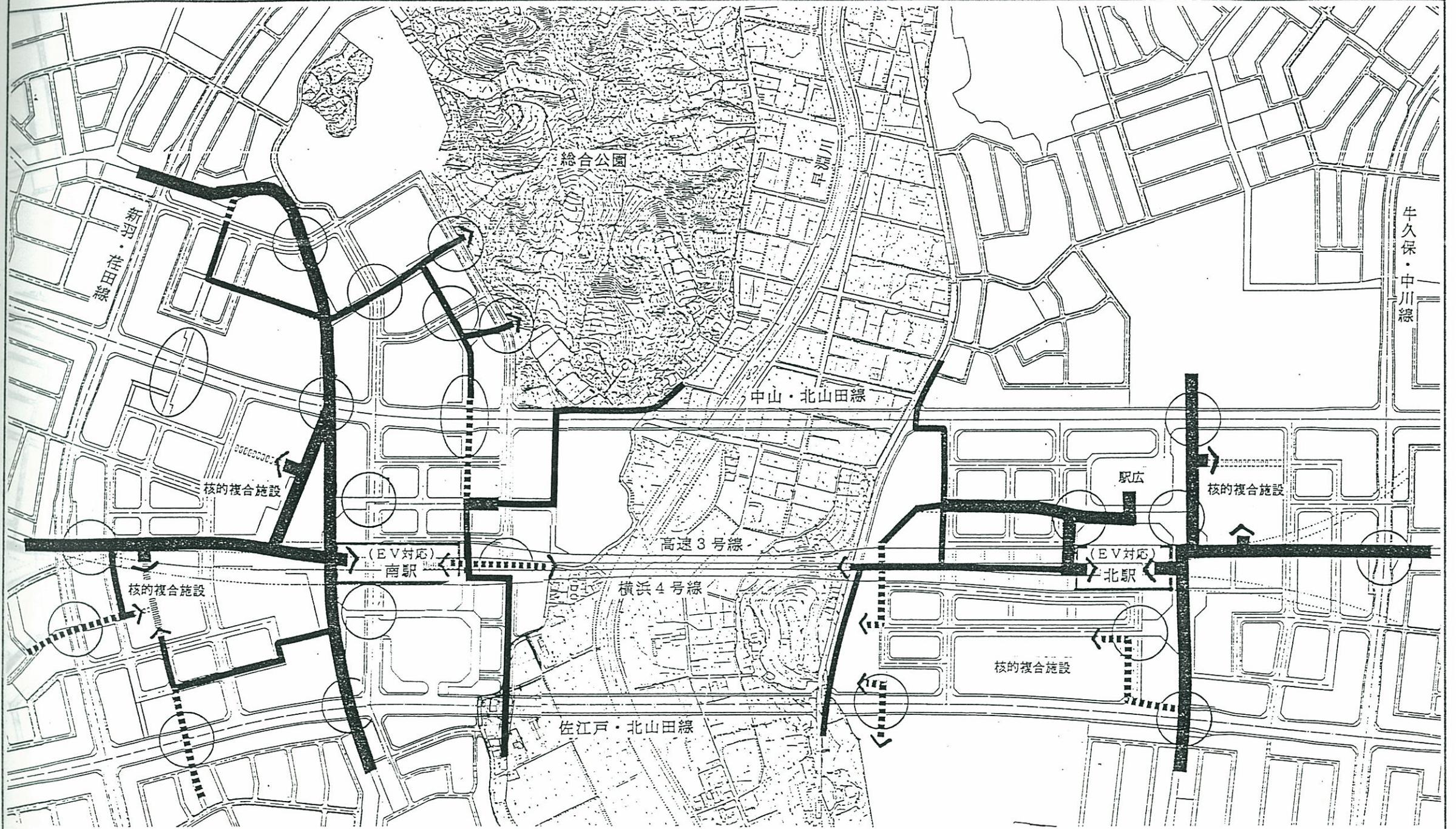
- 修正マスタープランにおける道路計画を見直し、歩行者系道路を増やす。
  - ①区画道路の一部歩車融合道路化。
  - ②歩車融合道路の一部歩行者専用道路化。

①歩行者ネットワーク図



凡例	歩行者専用道路	歩車融合道路	公共パッサージュ（歩行者専用道路化）
	シンボル道路	宅地内ペデ	

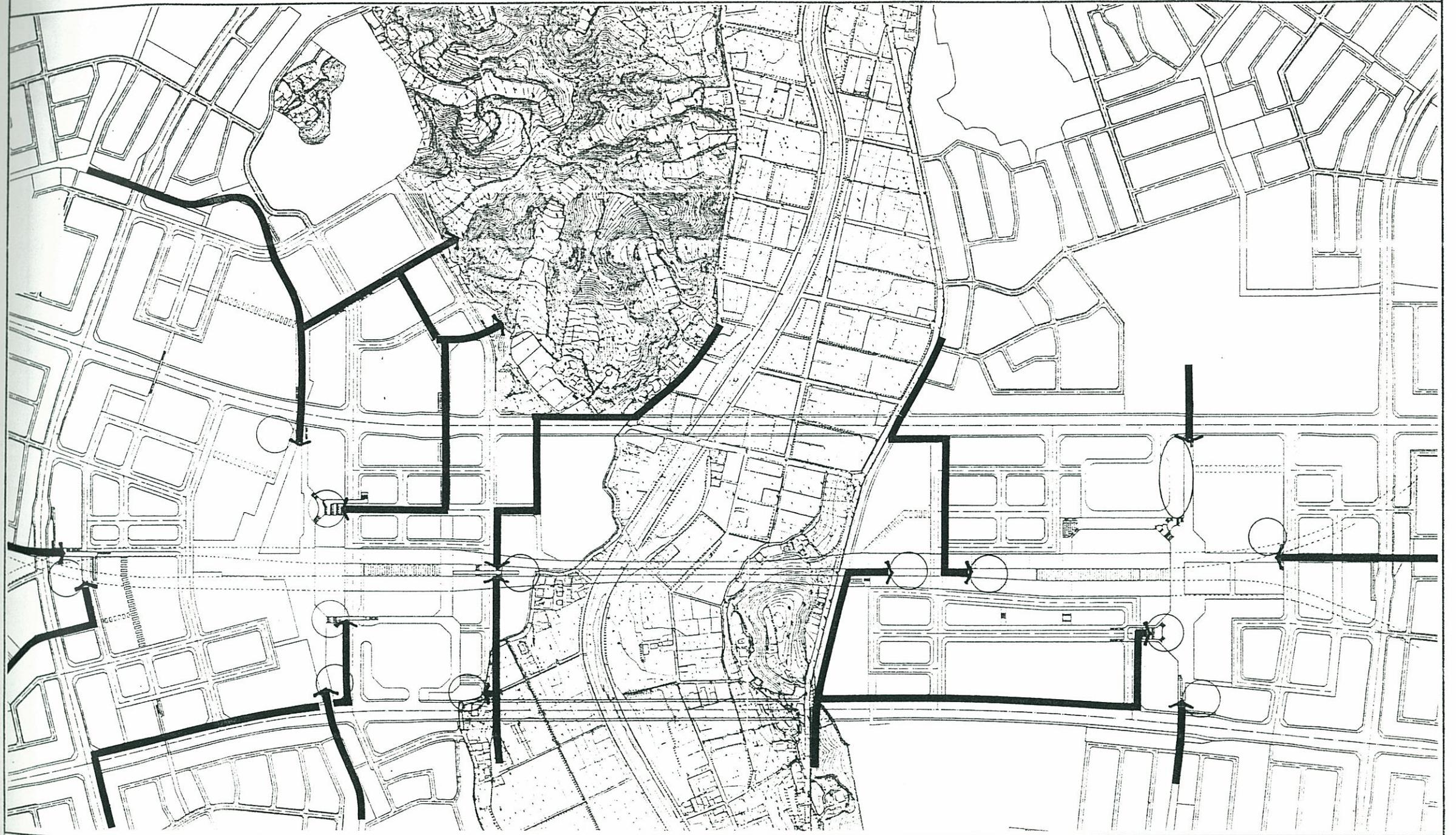
②車椅子動線ネットワーク図



凡例

	6.7%以下勾配かつ都市軸		12.0%以下勾配
	6.7%以下勾配		

③自転車等動線ネットワーク図



凡例  
—— 自転車・乳母車動線  
○ 駐輪場設置候補

## 2-2-3. 交通管理システム

ここでは道路計画によってヒエラルキー分けされたネットワークを補完し、より利便性の高いタウンセンターとするための交通処理のシステムの検討を行う。

## (1) 交通管理システムの考え方

① タウンセンターの将来像を見据えた信号処理システムの設定。

- タウンセンター地区は初期のインフラ整備後も全体のビルトアップまでにはかなりの年月を要し、道路整備のあと沿道に施設が立地してくるまで、信号の整備などは暫定的に整備されていくものと考えられる。
- 信号の設置についても、将来の信号設置に向けて、配管や信号柱の基礎を設けておき、信号器設置工事による車道・歩道の掘り返しによる仕上げ材の損傷を防ぐ必要がある。
- そのためにも、初期のインフラ整備までに、将来の信号処理システムを十分検討する。

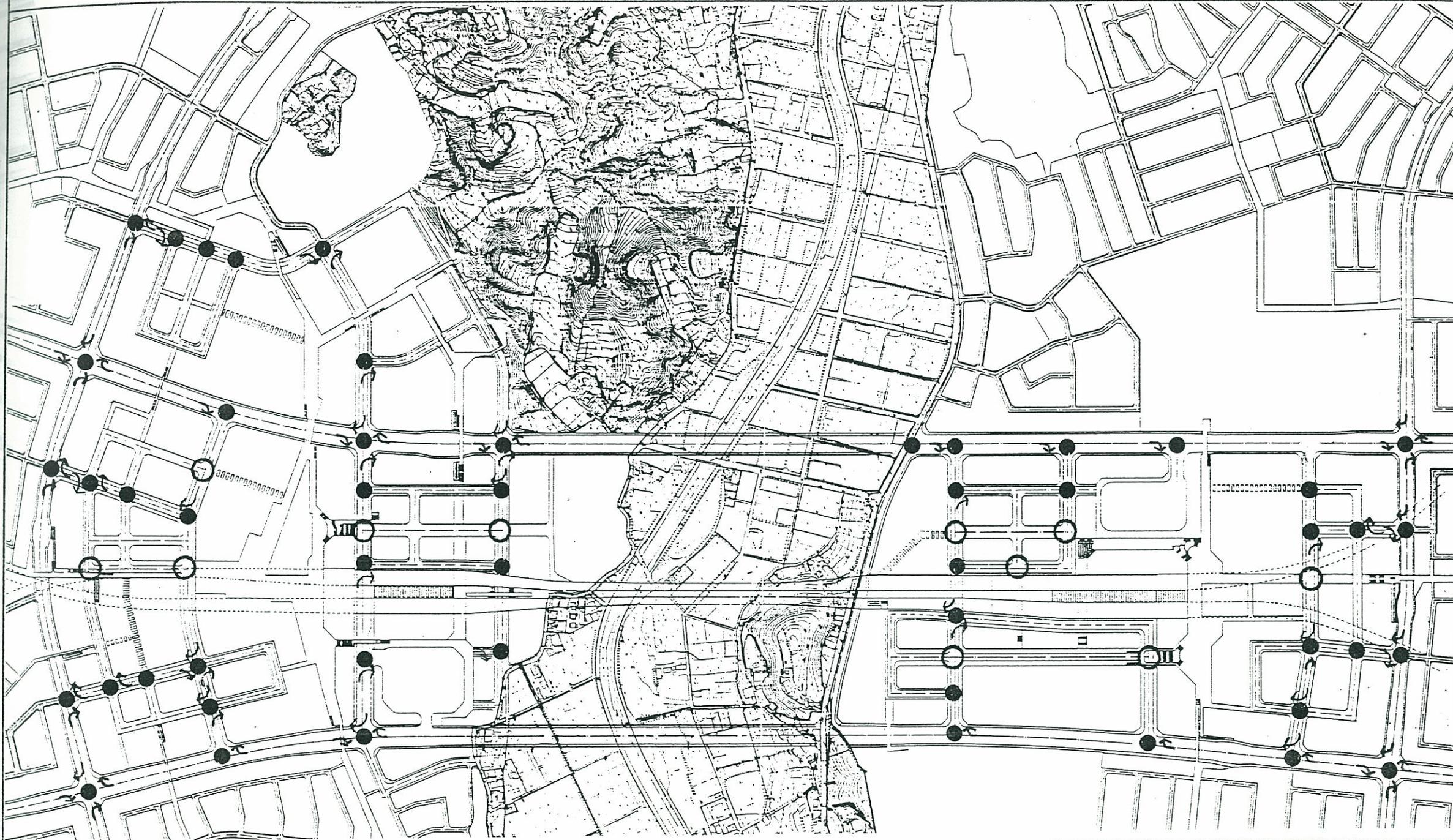
② わかり易く、スムーズな交通処理システムの構築。

- 道路交通の滞留の大きな原因は、不要交通の流入、路上駐車、右折車両による直進車両の停滞などが挙げられるが、これらを出来るだけ発生させないことが、タウンセンター内のスムーズな移動を可能にする。
- 道路のランクの相違による交通滞留を減少させるため、交差点では出来る限り右折車線を設ける。
- 道路のランクの相違を明確に認識できるように、交差点形状、道路の一方通行化、時間・曜日による通行規制等の導入を行い、不要交通の流入を防止しタウンセンター内の利便性向上を図る。
- 路上停車は、パーキングメーター付駐車帯の確保、駐車場への分かり易い誘導などにより、交通滞留を減少させる。

③ 歩行者の安全性の確保。

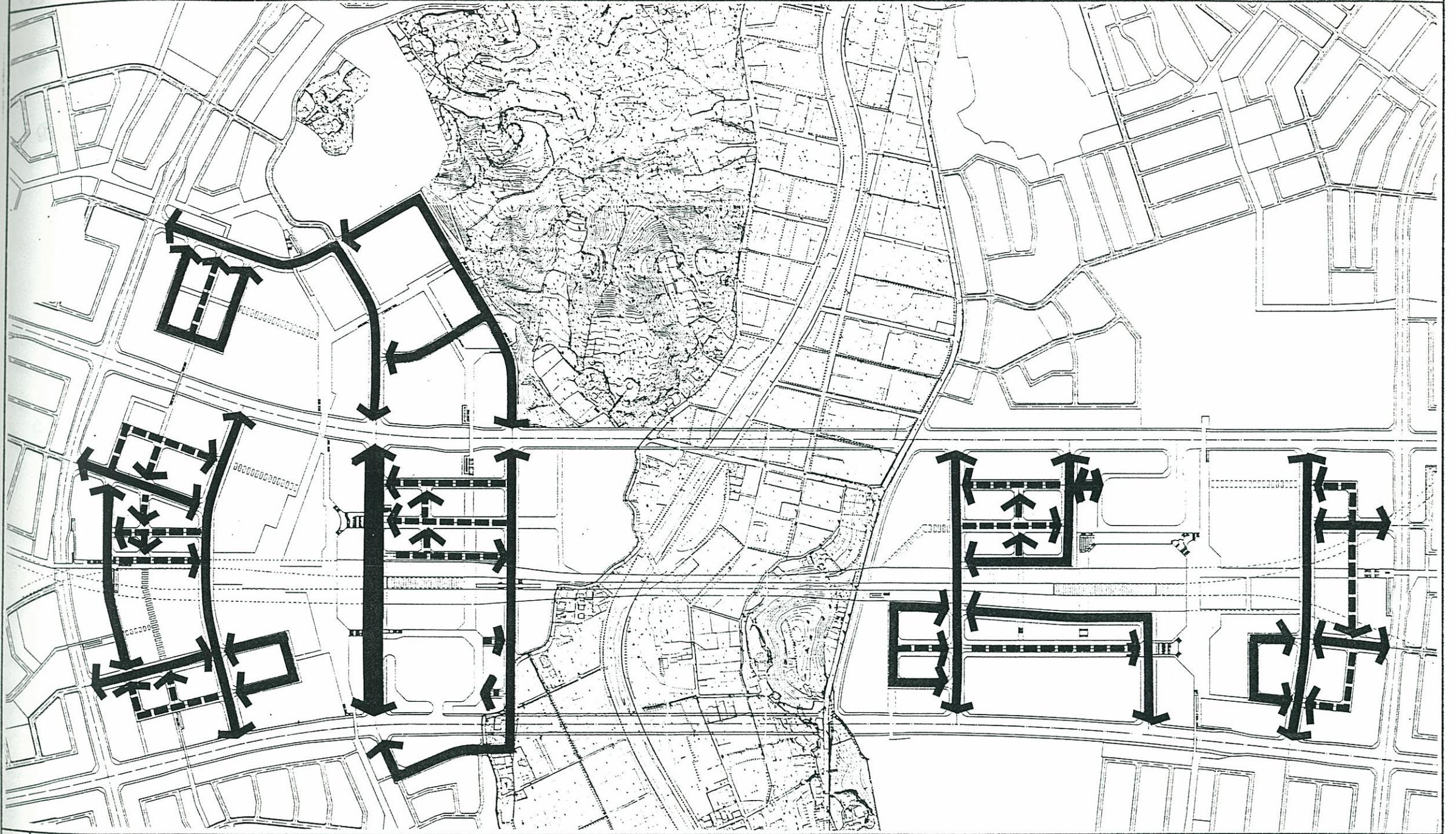
- 歩行者軸が横断する補助幹線道路、区画道路の部分は、車道を絞り込み、通過車両の速度低減を図り歩行者の安全性を確保する。

①信号交差点の設定



凡例	● 車両対応信号	↷ 右折レーンの設置
	○ 歩行者対応信号	

②対面通行、一方通行の設定



凡例		対面通行道路 (4車線)		一方通行道路 (1車線)
		対面通行道路 (2車線)		

2-2-4. トラフィック・システム

(1) トラフィック・システムの考え方

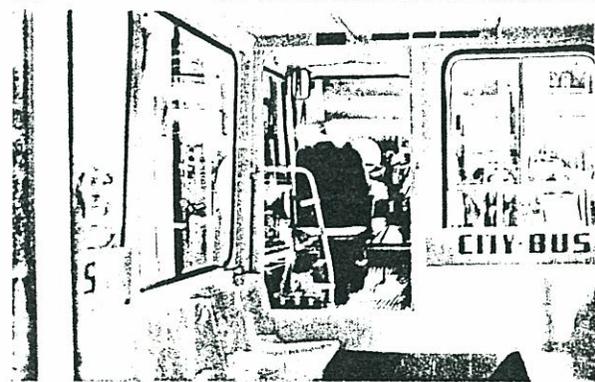
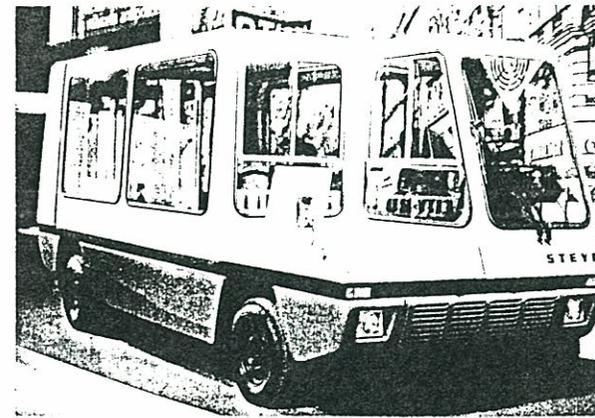
ここでは、より利便性の高いタウンセンターとするため、広域公共バスのバス停の位置の再検討とタウンセンター内でのサブ・トラフィック・システムの検討を行う。

① 来街者にとって利便性の高いバス停の位置。

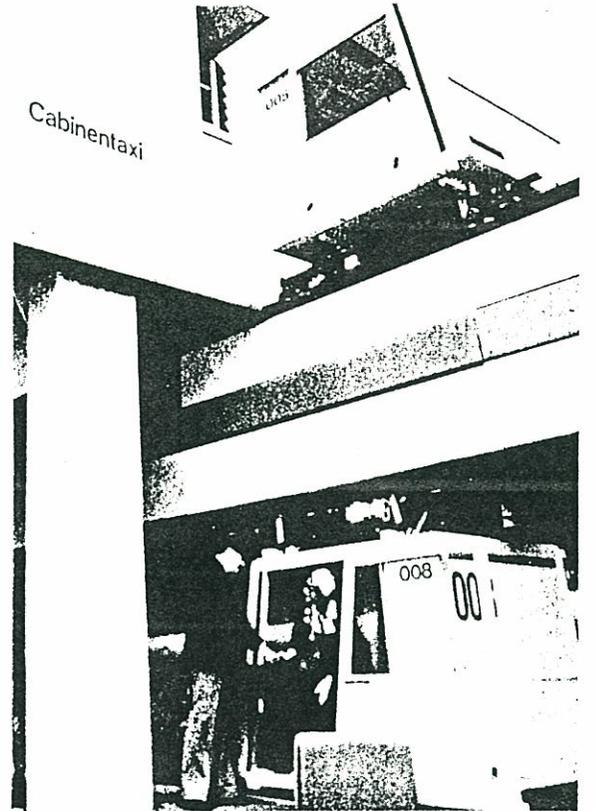
- バスは地下鉄や自動車同様、広域からの来街の手段となる機能を持つと同時に、タウンセンターの第1地区と第2地区とを結び付きを強める役割を持つ交通機関である。
- バス利用者にとって利用しやすいバス停の位置や計画は、タウンセンターの利便性を高め、来街者のイメージ・アビリティを高める。
- さらに、バス停はタウンセンター地区への玄関の一つであり、それに相応しいしつらえ、わかり易いタウンセンター内への導入など数多くの検討すべき項目がある。
- ここでは、バス停の位置の再検討と、ペデへの斜路・階段の検討を行う。

② タウンセンター内の利便性を高めるサブ・トラフィック・システムの導入。

- タウンセンターは面積約73ha、南北約1.7km、東西約0.7kmという広大な地区であり、タウンセンター内での移動は徒歩・自転車以外に補助的交通手段の利用が考えるべきであろう。特に高齢者、身障者にとっては、広すぎるため、利用され難くなる可能性がある。
- 鉄道は南北2地区の中心に駅を持つのみであるし、バス交通も駅前広場と外周の幹線道路を運行するのがメインとなり、タウンセンター内をきめ細かくネットワークするシステムが必要となる。
- タウンセンター内での公的な移動システムがなければ、車、バイク等私的交通手段に頼る他はなく、結果タウンセンター内の交通混雑が起こり、利便性は著しく低下することが予想される。
- このためタウンセンターの利便性を高めるためにも、公共側で（横浜市、公団、第3セクター、地元商工会等）タウンセンター内の移動システム（サブ・トラフィック・システム）を用意することを検討しておく必要がある。
- サブ・トラフィック・システムの方式としては、以下のようなものが考えられる。
  - i) 補助幹線や区画道路を走る小型バスを利用したデマンド方式バス
  - ii) モールやペデを走るミニバス
  - iii) 南北地区を結ぶ新軌道交通システム



↑ウィーンモール用のミニバス（電気式）



↑ドイツPRT。自動運転の軌道タクシータイプの交通機関。

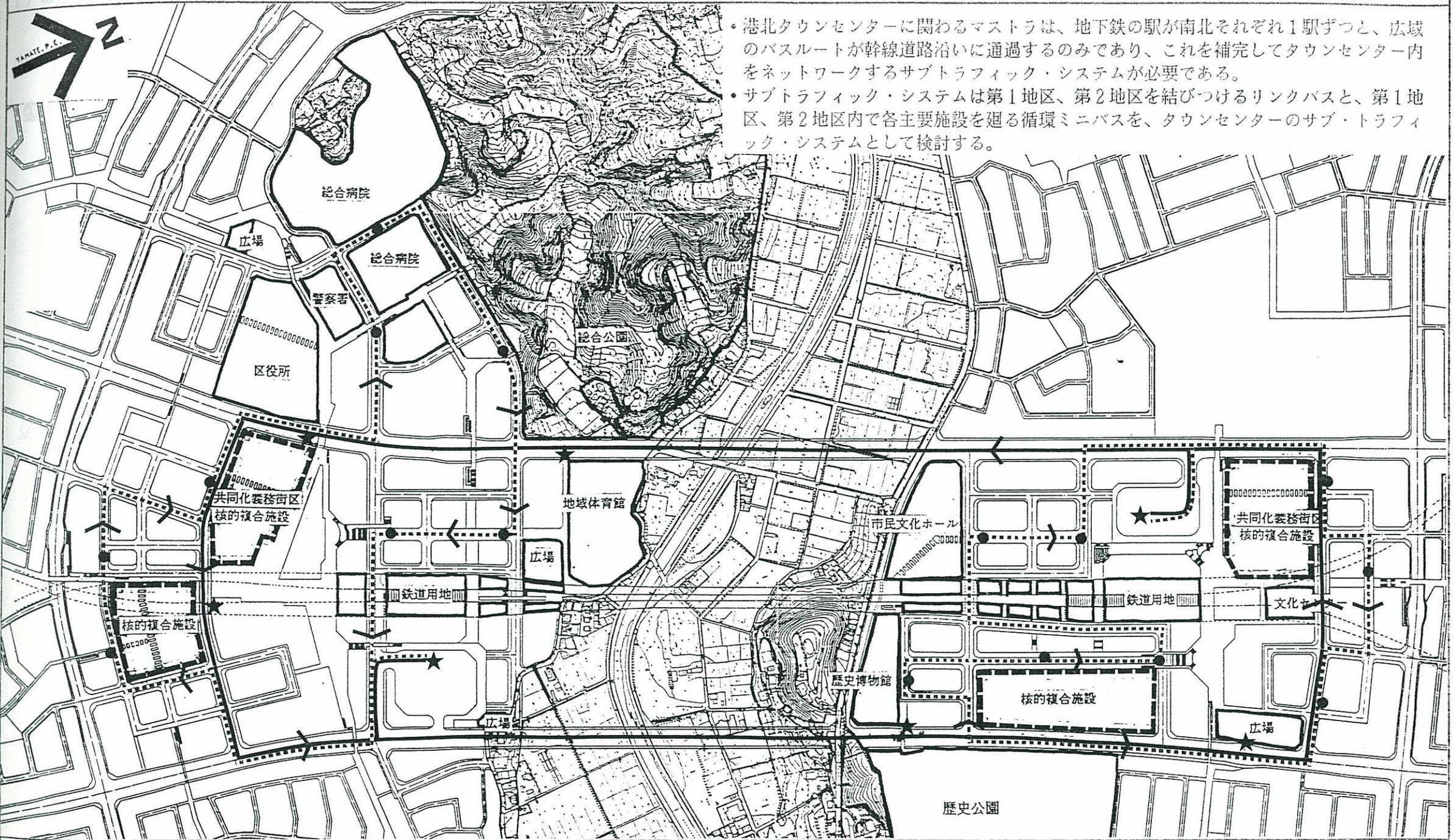


↑歩行者道路のために開発された軽消防車



↑歩行者道路に入れる清掃・ゴミ収集のサービスカー。時速20kmに抑えられている。

● サブ・トラフィック・システム



港北タウンセンターに関わるマストラは、地下鉄の駅が南北それぞれ1駅ずつと、広域のバスルートが幹線道路沿いに通過するのみであり、これを補完してタウンセンター内をネットワークするサブトラフィック・システムが必要である。

サブトラフィック・システムは第1地区、第2地区を結びつけるリンクバスと、第1地区、第2地区内で各主要施設を回る循環ミニバスを、タウンセンターのサブ・トラフィック・システムとして検討する。

凡例	リンクバス	循環ミニバス
	リンクバスバス停	循環ミニバスバス停

## 2-2-5. 駐車場・駐輪場ネットワークシステム

## (1) 駐車場・駐輪場ネットワークの考え方

ここでは駐車場及び駐輪場の配置とそれを補完し、より利便性の高いタウンセンターとするための案内システムの考え方を示す。

## ① 利用し易い駐車場の配置と案内システムの確立。

- 現在タウンセンター内には公的駐車場として第1地区に2か所(1,000台)、第2地区に4か所(1,000台)の6か所合計2,000台が、民間駐車場として核的複合施設4か所各500台ずつ合計2,000台が計画され、双方合わせると約4,500台分の駐車場が整備されることになっている。
- さらに民間施設内に現行の横浜市の駐車場付置義務条例によると約1,700台弱の駐車場が想定される。(修正マスタープランによる)
- これらの駐車場をネットワークし、中心市街地における交通滞留の原因の一つとなっている駐車場待ち行列を出来る限り軽減するために、駐車場案内システムを導入し、空いている駐車場の情報を的確に流し、タウンセンター内の円滑な交通処理を実現する。

## ② 駐輪場の適切な配置による快適なタウンセンターづくり。

- 車対応の駐車場同様、自転車・バイク対応の駐輪場の適切な設置もタウンセンターを快適に利用するために必要である。
- 駐輪場の設置にあたっては以下の点を考慮する。

## ⇒●共通課題

- 通勤通学用駐輪場を駅改札口近辺の駅へのアクセス・ルート上に設置する。(横にそれたり、行き過ぎて戻るような位置に設定されたものは利用されない。)
- タウンセンター来街者用駐輪場についても計画的に設置し、センター内に自転車が放置されないようにする。
- 大規模な商業施設・業務施設では、来客用駐輪場の設置を義務づける。
- その他公共空間内に駐輪場を設ける。

## ●自転車対応

- ペデルートからのアクセスがメインであるので、ペデ沿いに駐輪場を設置する。
- 駐輪場内のスロープによって比高のあるレベル間の往来ができるようにする。

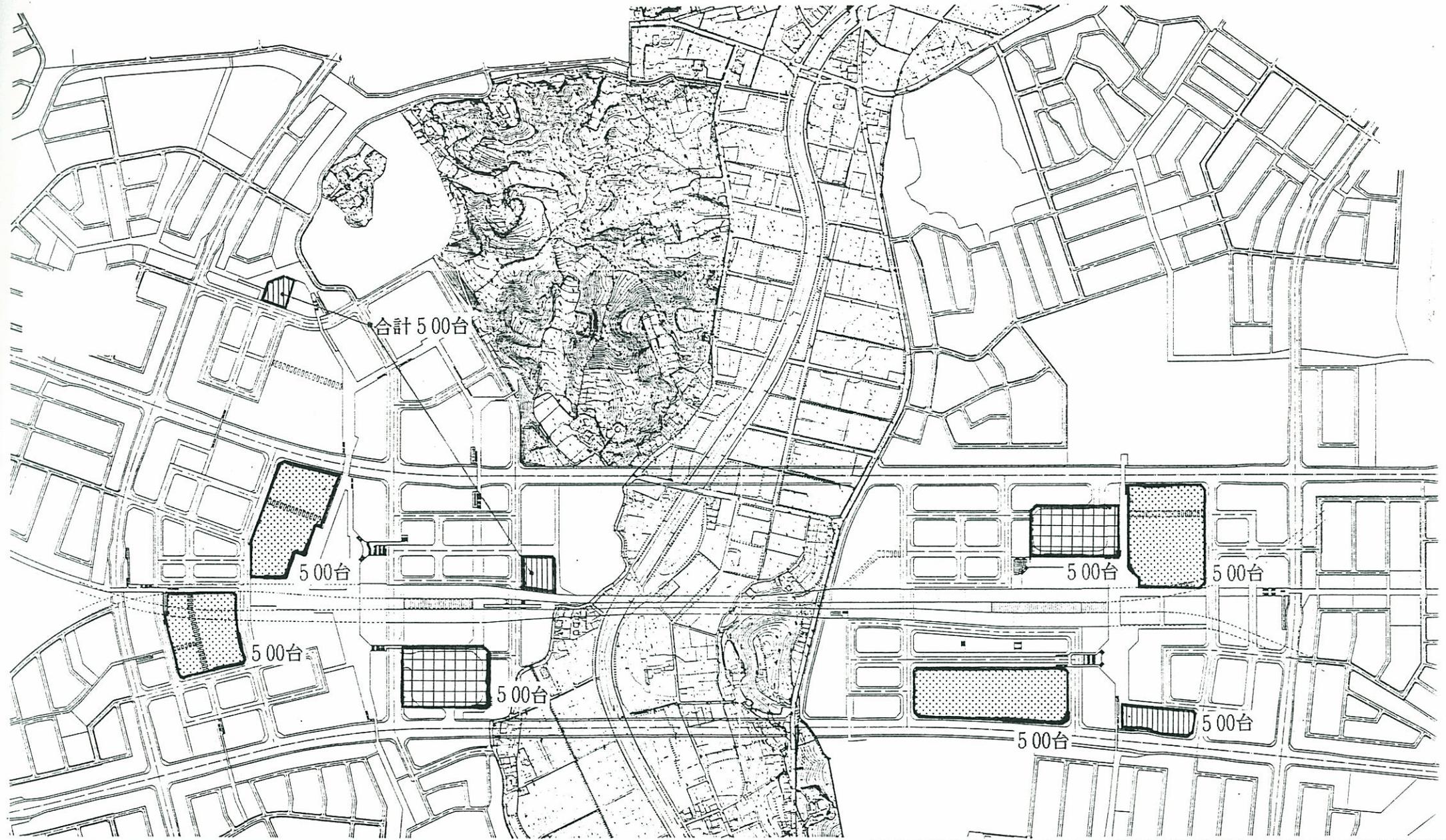
## ●バイク対応

- バイク等の来街は自転車と違い車道を走行してアクセスするため、駐輪場はペデ及び車道の双方からのアクセスが容易な位置に設定する。

## ③ 駐車場周辺での交通滞留が起こらないよう出入口の規制を行う。

- 駐車場の出入口の位置の規制は駐車場法によってなされているが、タウンセンターで整備される駐車場は500台規模の大規模なものであり、かなりの車両が集中し、これらの車両による交通の滞留が予想される。
- この問題を解消するためには、駐車場入庫待ち行列が車道にはみ出さないよう停車帯を設け、これを行列用レーンとして使用するなどの対策が考えられる。しかし、交差点間隔が近い区間や右折車線を設ける区間は、入庫待ち行列が出来ると一般交通に支障を来す恐れがあるため、出入口を設けることは相応しくない。また、パス動線である幹線道路への出入りも好ましくない。
- 大規模駐車場を設ける街区については、計画条件として駐車場出入口の位置を指定する必要がある。

①駐車場配置図

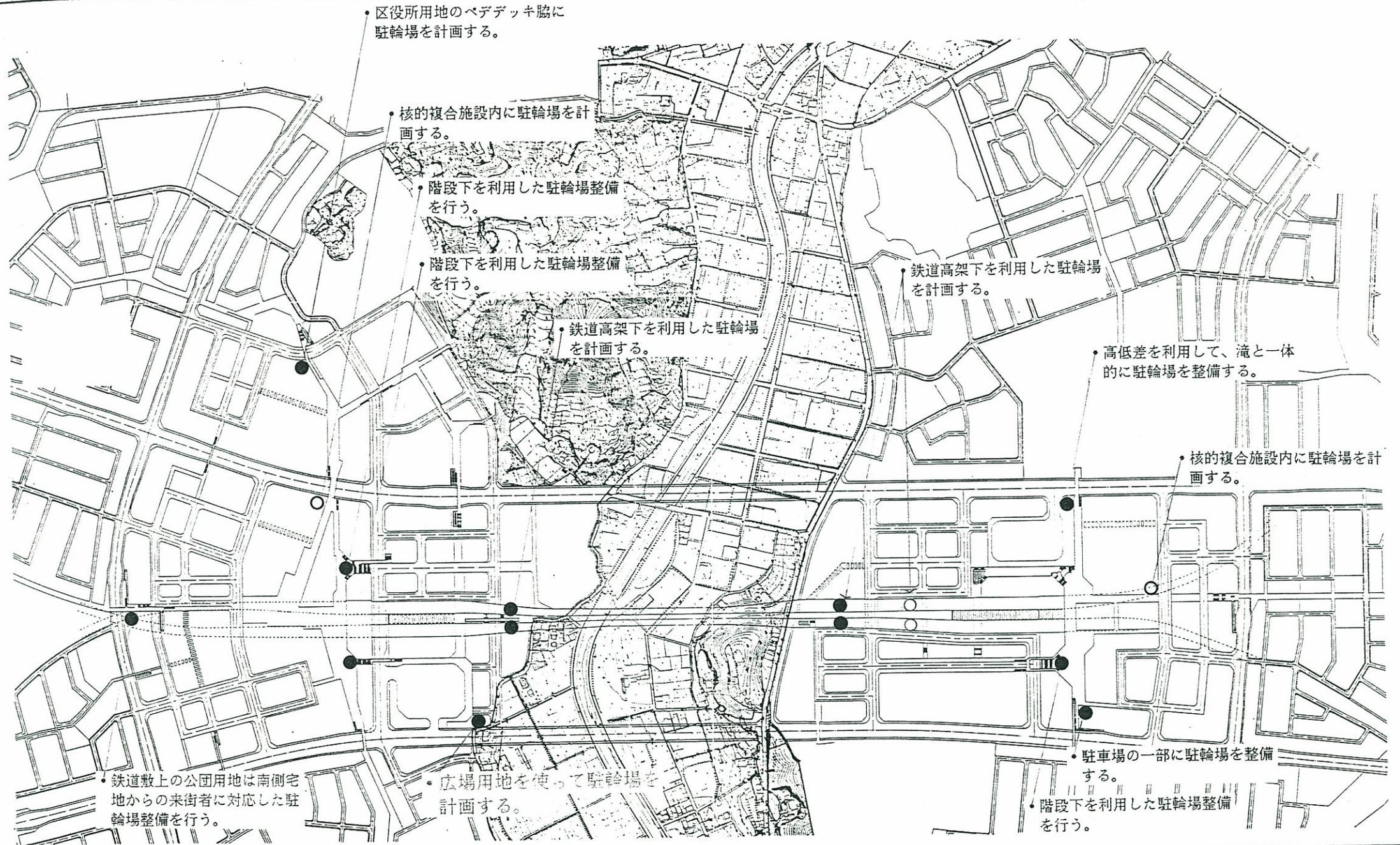


凡例

公的駐車場 (駅前広場地下)  
公的駐車場 (立体式)

民間駐車場 (核的複合施設)

② 駐輪場配置図



- 凡例
- 公的駐輪場
  - 民間駐輪場

2-2-6. サイン・案内システム

- ここではタウンセンター内におけるサイン計画の考え方、及びその一部とも言える駐車場案内システムについて基本的な考え方をまとめる。

(1) サイン計画の考え方

- サイン計画は本調査と別途に検討が進められているため、ここでは昭和60年に行われた「港北ニュータウン・サイン基本計画」に挙げられているサイン計画の目標と方針についてまとめるに止める。

i) サイン計画の目標と方針

① 街のアイデンティティ向上へのサポート。

【目標】

- ニュータウン全体のアイデンティティをつくり、対外的にニュータウンの良好なイメージを伝える。
- ニュータウンの中でのタウンセンターのアイデンティティを形成する。

【サイン構成の方針】

まちしるべ (街のアイデンティティを高める要素)

- シンボル、ロゴタイプ、カラーリング
- 形態、表示デザイン

【配置の原則】

- 領域、圏域ごとに特徴・個性を持たせたい。

② 地区構造のわかり易さの確立。

【目標】

- 居住者・来街者・通勤者を安全快適に目的地に誘導する。
- 電車・バス利用者及び車・バイク・自転車利用者を主に対象とする。
- 人の多様な活動を補助する。

【サイン構成の方針】

みちしるべ (街のイメージ・アビリティを高める要素)

- 案内サイン (総合案内、地区案内)
- 方向指示サイン (施設、街区等)
- 到達 (名称表示) サイン (各施設、駅、バス停、TELBOX等)

【配置の原則】

- 必要最小限のサインで情報を伝えるために配置システムを考える。
- 利用者の交通手段により主に一般道路及び歩行者専用道路上に配置する

③ コミュニティの拡がりを生む装置づくり。

【目標】

- 住民の地域社会形成を育むサイン。
- 人とまち、人と人とのふれあいを育むサイン。

【サイン構成の方針】

コミュニティしるべ、ひとしるべ

- コミュニケーション系
  - ・ 掲示板、コミュニティボード、安全サイン等
- レクリエーション系
  - ・ 史跡解説サイン、樹名サイン、散策サイン等

【配置の原則】

- コミュニケーション系は人の活動の中心となる場所、シンボル広場などに配置する。
- レクリエーション系は主に公園・緑道内に配置する。

④ 集約化・簡素化の確立。

【目標】

- わかり易い配置システムの系統化、拠点づくり。
- 最小限のサインで最大の情報を伝達出来る配置とデザイン。

【サイン構成の方針】

わかり易い配置システムとデザイン

【配置の原則】

- ストリートファニチャーや車止め等のサイン化により数量の整理を図る。
- 設置場所の確保が困難な場所やSF等の乱立しそうな場所は、壁面等を利用して配置する。
- 市、警察等関係各局のサインの融合、システム化によりサインノイズの低減を図る。

(2) 駐車場案内システムの考え方

- 駐車場案内システムの基本的な考え方及びその効果を以下にまとめる。

① 駐車場利用者の利便性の向上。

- 駐車場の空き情報をドライバーが利用しやすいように伝達することにより、タウンセンターの地理に不案内でも目的地近くの空き駐車場のスムーズに到達出来るようにする。

② 道路交通の円滑化と歩行者の安全性の向上。

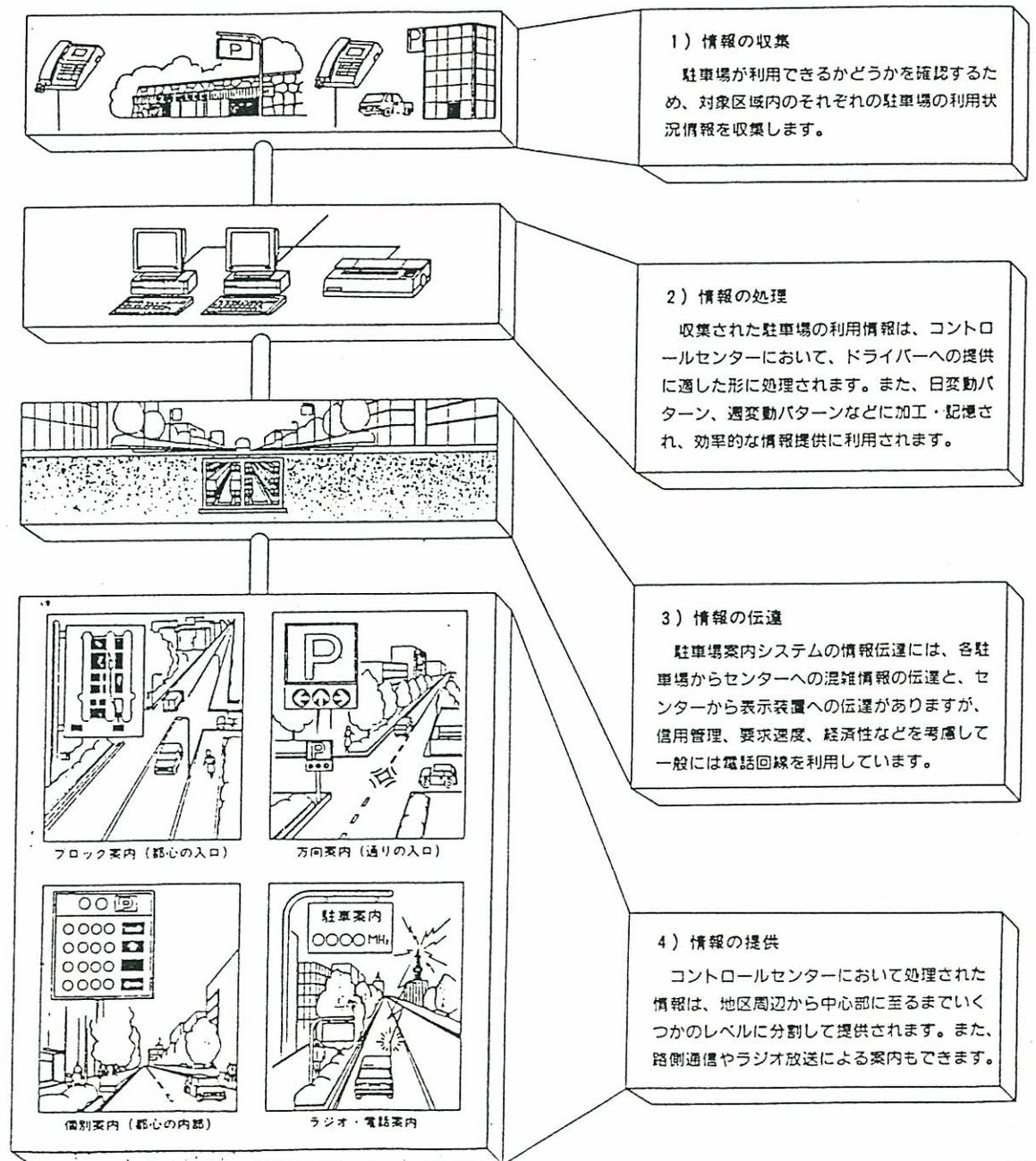
- 駐車場の効率的な利用が図られ、道路交通の阻害要因となっている駐車場待ち行列や違法路上駐車が減少するとともに、駐車場を探す交通が減少するため道路交通の円滑化が図れる。
- また、道路上の不要交通が減少することにより歩行者の確認が容易になり、交通事故の危険性が軽減される。

③ タウンセンターの活性化。

- 駐車場案内システムの整備により、「便利で安全・快適な街」という良いイメージを来街者に与え、その結果、タウンセンターを訪れる人が増え、タウンセンターの活性化につながる。

駐車場案内システムの概要

駐車場案内システムは、駐車場の利用者が多い都心部を対象に、周辺の市街地から入ってくる自動車に対して、対象区域内の駐車場の位置、満空情報などを提供するものです。コンピューターと通信設備を利用した道路交通情報システムのひとつであり、情報の収集・処理・伝達・提供という4つの部分から成り立っています。



## 3. 公共空間基本設計

3-1. 道路計画	
3-1-1. 標準平面・断面	3-1-1
3-1-2. 交差点計画の考え方	3-1-33
3-1-3. 道路基本設計	3-1-42
3-2. 歩行者空間計画	
3-2-1. 都市広場計画	3-2-1
3-2-2. 駅前広場計画	3-2-7
3-2-3. ペデ基本計画	3-2-15
3-2-4. 横断歩道橋計画	3-2-20
3-2-5. ストリート・ファニチャー設計指針	3-2-47
3-3. 駐車場・駐輪場基本設計	
3-3-1. 駐車場基本設計	3-3-1
3-3-2. 駐輪場基本設計	3-3-15
3-3-3. 駐車場案内システム	3-3-23

### 3. 公共空間基本設計

#### 3-1. 道路計画

##### 3-1-1. 標準平面・断面

###### (1) 道路計画の前提条件

###### ① 標準平面・標準断面の考え方

- タウンセンター内の道路は「道路構造令」によって計画することを原則とする。よって車道、路側帯、停車帯の幅員は「道路構造令」に則って決定する。
- 停車帯の取り扱いについて、県警との協議では、道路上に停車を前提としたスペースがあるのは昨今の都市交通行政の流れからも好ましくないとの指摘が為されているが、今回の報告書では停車帯（或いは駐車場待ちレーン）の設置は円滑な都市内交通に必要であるとみなして計画の検討を行っている。
- 歩行者優先道路（歩車融合道路、シンボル道路）は、県警の意見と合致するが、停車帯や停車が可能となるスペースは最小限必要なだけ設けることとし、駐車場的な道路とならないよう計画段階で十分考慮する。
- 一方通行道路の通行部分の最小幅員は、万が一車両の停車が在る場合にも消防車両の通行に支障がないための幅員を確保することを原則とする。  
(県警での検討結果を反映する。)

###### ② 速度規制の考え方

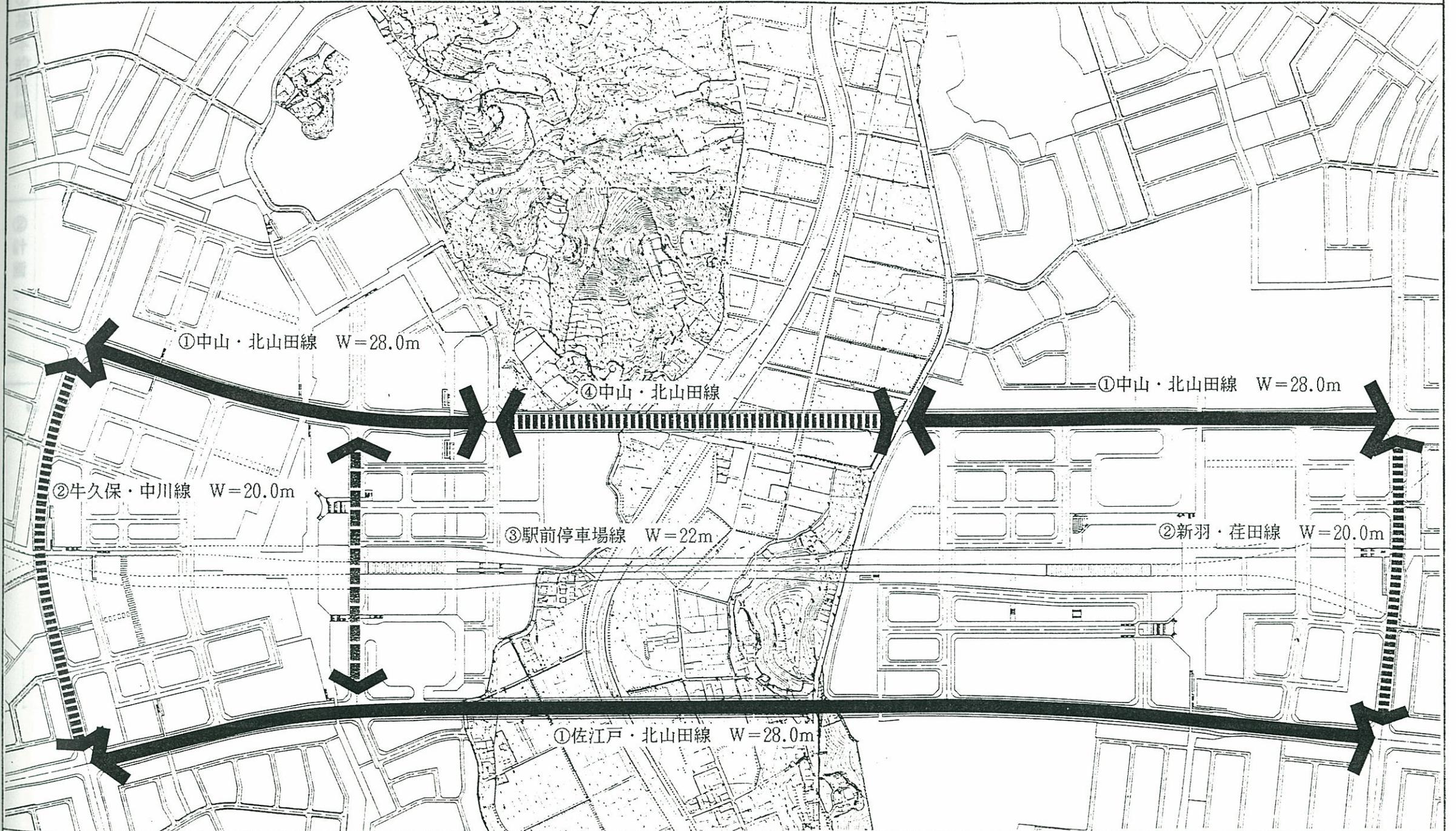
- 現在の速度規制の考え方は、例えその地区の道路の速度規制が30km/hでも道路1本毎に規制がなされており、結果、交通標識が乱立し街並み景観を阻害する大きな要因の一つとなっている。
- 港北N.T.のタウンセンターでは、新しい交通環境対策の試みとして、近年欧州各地で成果を挙げている「ゾーン」による交通規制の導入を積極的に検討していきたい。(詳細は資料参照のこと)
- 欧州各地で行われている「ゾーン」による規制は速度制限のみであるが、交差点形状の工夫、ランプ・シケイン・狭窄の設置、交差点信号の縮小等によって、交通事故の減少、車両の平均速度の低減、排気ガス発生量の減少など効果を挙げている。

###### ③ 植栽帯について

- 緑豊かな港北N.T.のタウンセンターとして、植栽による潤いある都市環境を造る。
- タウンセンター内の道路は全て高木による植栽を施す。
- 車両優先の道路では、灌木の連続植栽によって歩車の分離を行い、歩行者の安全を確保する。

(2) 幹線道路の計画

● 幹線道路キープラン

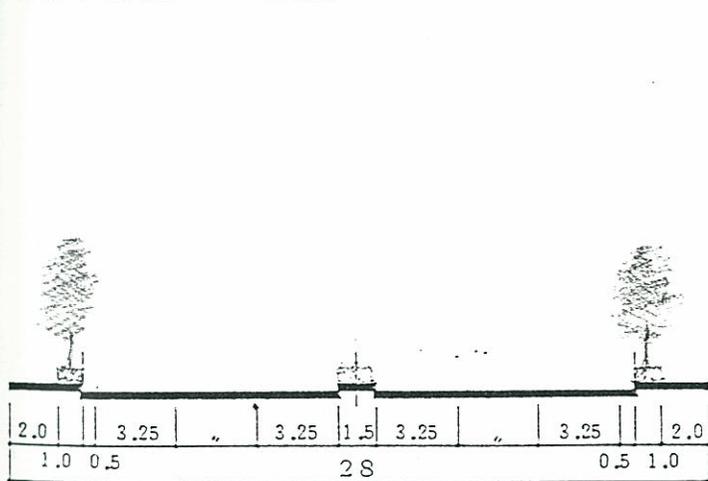


凡例		幹線道路① (中山・北山田線、佐江戸・北山田線)	W = 28.0m		幹線道路③ (駅前停車場線)	W = 22.0m
		幹線道路② (牛久保・中川線、新羽・荏田線)	W = 20.0m		幹線道路④ (中山・北山田線 1・2 地区間)	

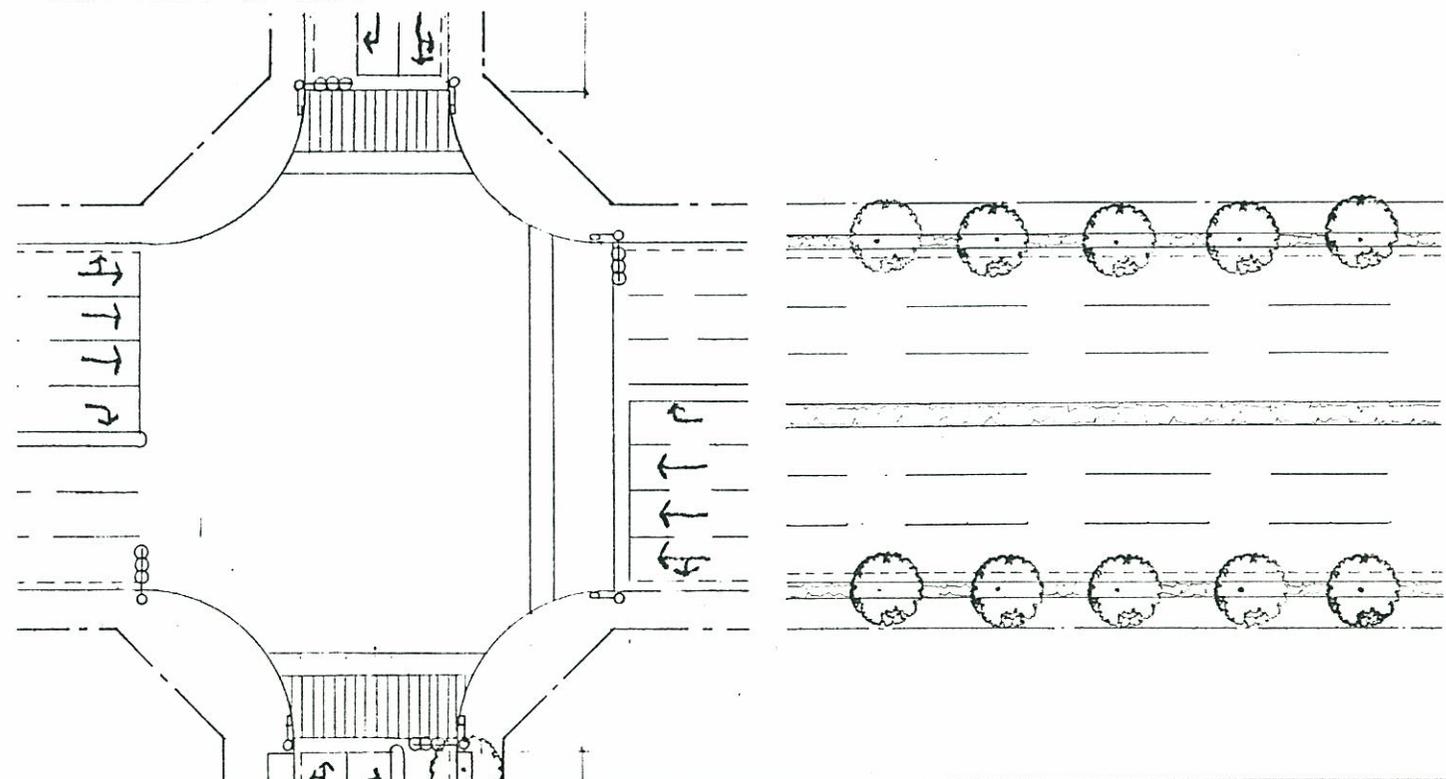
(2) 幹線道路① (中山・北山田線、佐江戸・北山田線) W=28.0m

① 基本的性格	<p>【車動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タウンセンターを南北につなぎ、各々の地区を見晴らすことのできる骨格道路である。</li> <li>・車利用者にとって、港北ニュータウンのシンボリックな道路となるため、単なる通過交通処理のための道路ではない道路づくりをめざす必要がある。</li> </ul> <p>【歩行者動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主に沿道施設へのアプローチ動線であるが、地区外からのアプローチの際に一部幹線道路沿いを通ることも考えられる。</li> <li>・また、自転車利用者のアプローチ動線となる可能性もあるため歩行者との共存についても配慮する必要がある。</li> </ul>	② 計画	<p>【構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 28.0m (一般部)</li> <li>・ 31.0m (交差点部)</li> </ul> </li> <li>ii) 車道             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 6車線 (対面交通、片側3車線)</li> <li>(交差点には右折レーンを設ける。)</li> <li>・ 幅員 3.25m (交差点部右折レーンのみ3.00m)</li> <li>(道路構造令による4種1級の道路の車線幅員)</li> </ul> </li> <li>iii) 停車帯             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし (路側帯0.50m)</li> </ul> </li> <li>iv) 歩道             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2.00m</li> </ul> </li> <li>v) 植栽帯             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道部 1.50m 高木街路樹、灌木連植</li> <li>(歩車道を明確に区分するため灌木の連続植栽を行う。また道路のシンボリック性を演出するための高木植栽も行う。)</li> <li>・ 分離帯部 1.50m (側帯0.25m) 灌木連植</li> <li>(分離帯部の植栽は縁石ブロックの大きさ等を考慮すると実質1m前後しかなく高木植栽が出来ないため、灌木のみの連続植栽とする。季節の花の咲く木々をみたい。)</li> </ul> </li> </ul>
② 計画	<p>【道路区分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4種1級</li> <li>・ 片側停車場線としてバス・タクシーの通行量が多いため、4種2級の道路として計画されている。</li> </ul> </li> <li>ii) 設計速度             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 60km/h</li> </ul> </li> <li>iii) 制限速度             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 50km/h</li> </ul> </li> </ul>		

●標準断面図 S=1/300



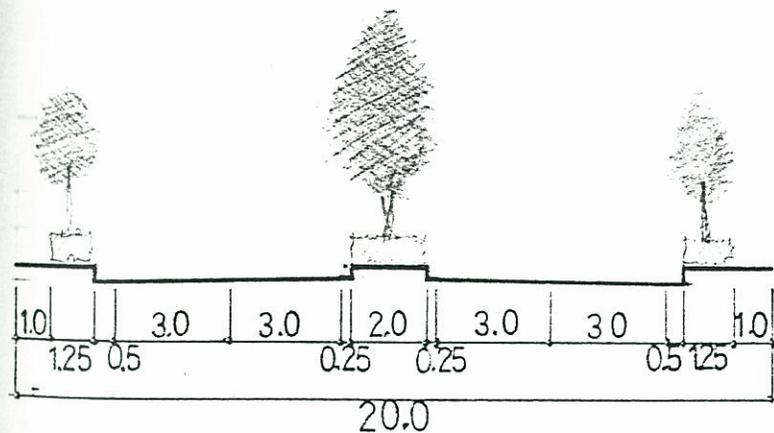
●標準平面図 S=1/500



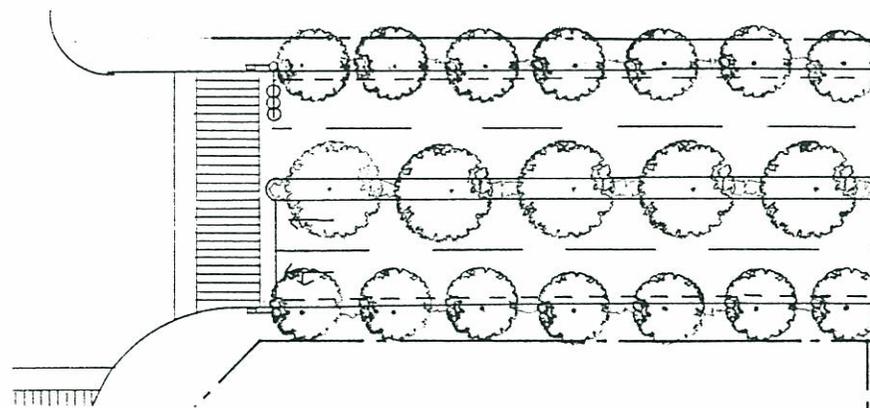
(2) 幹線道路② (牛久保・中川線、新羽・荏田線) W=20.0m

① 基本的性格	【車動線】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タウンセンターの南北端を東西に通る外郭骨格道路である。</li> <li>• 車利用者のタウンセンターへのアプローチ動線となる。</li> </ul>	② 計画	【構成】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.0m (一般部)</li> <li>• 23.0m (交差点部)</li> <li>ii) 車道                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4車線 (対面交通、片側2車線)</li> <li>(交差点には右折レーンを設ける。)</li> <li>• 幅員 3.00m (交差点部も同様)</li> <li>(道路構造令による4種2級の道路の車線幅員)</li> </ul> </li> <li>iii) 停車帯</li> <li>iv) 歩道</li> <li>v) 植栽帯</li> </ul>
	【歩行者動線】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 主に沿道施設へのアプローチ動線であるが、地区外からのアプローチの際に一部幹線道路沿いを通ることも考えられる。</li> <li>• また、自転車利用者のアプローチ動線となる可能性もあるため歩行者との共存についても配慮する必要がある。</li> <li>• すでに植栽を含めた歩道幅員が2.25mで整備されており、植栽帯を中木植栽対応で1.25m確保すると歩道が1.00mしか確保できないため、沿道の建物・工作物の壁面後退が必要不可欠である。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• なし (路側帯0.50m)</li> <li>• 1.00m</li> <li>• 歩道部 1.25m 中木街路樹、灌木連植</li> <li>(歩車道を明確に区分するため灌木の連続植栽を行う。また道路のシンボル性を演出するための高木植栽も行う。)</li> <li>• 分離帯部 2.00m (側帯0.25m) 灌木連植、高木植栽</li> <li>(歩道部の植栽帯に高木植栽出来ないため、分離帯部を拡幅し直して高木植栽を施したい。)</li> </ul>	
② 計画	【道路区分】	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級</li> <li>ii) 設計速度</li> <li>iii) 制限速度</li> </ul>			

●標準断面図 S=1/200



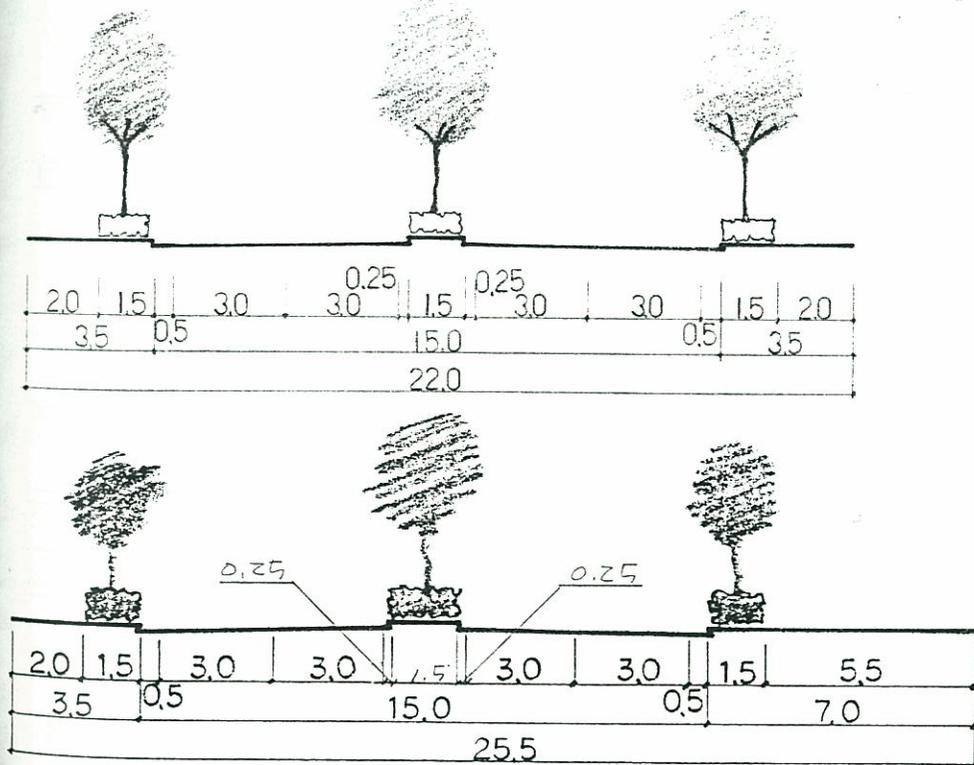
●標準平面図 S=1/500



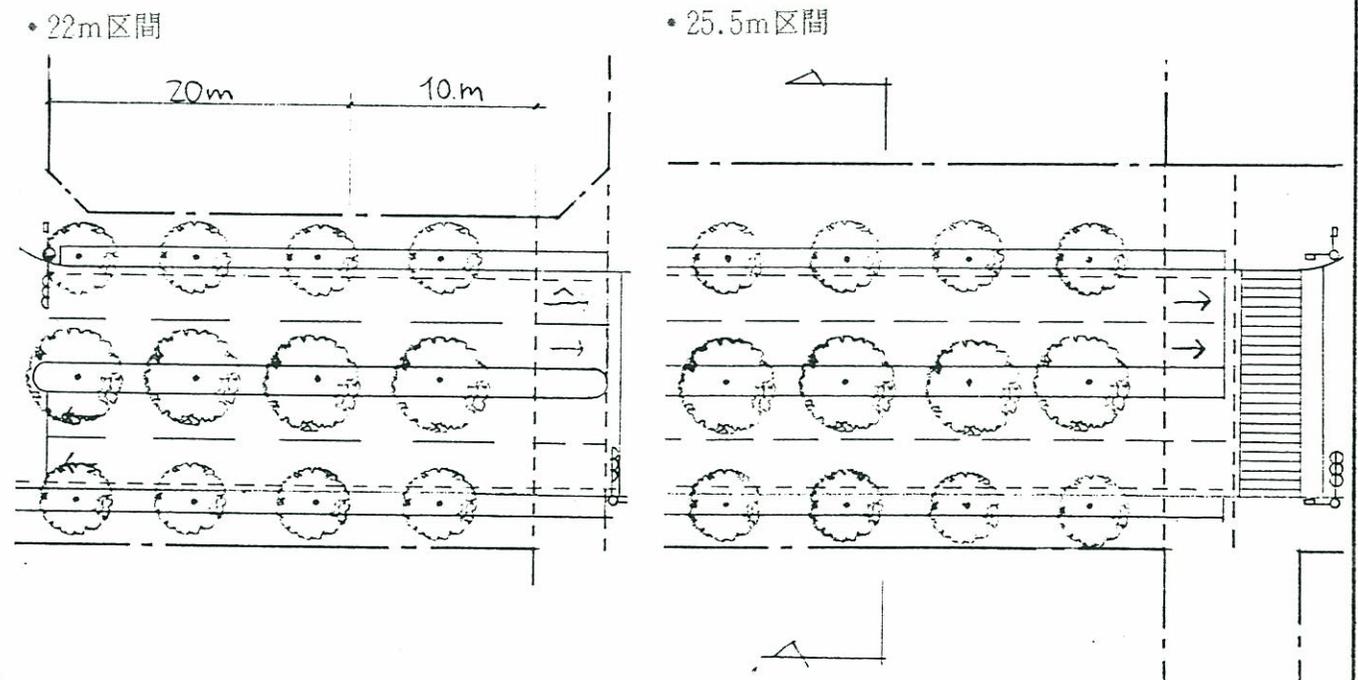
(2) 幹線道路③ (駅前停車場線) W=22.0m

① 基本的性格	<p>【車動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タウンセンター第2地区の中央部を横断する。地下鉄南駅の駅前広場がぶらさがり、バス・タクシーの交通が多くなることが予想されるため、幹線道路として位置づけられている。</li> </ul> <p>【歩行者動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主に沿道施設へのアプローチ動線である。</li> <li>・第2地区のアップタウンとダウンタウンの境に位置し、歩行者のメイン動線とは立体交差となる。</li> </ul>	② 計画	<p>【構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・22.0m (地下鉄から西側区間)</li> <li>・25.5m (地下鉄から東側区間)</li> </ul> </li> <li>ii) 車道                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線 (対面交通、片側2車線)</li> <li>(交差点には右折レーンを設ける。)</li> </ul> </li> <li>幅員 3.00m (交差点部も同様)</li> <li>(中山・北山田線への出口交差点区間のみ歩道幅員を一定とするため2.75mとする。)</li> <li>iii) 停車帯                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし (路側帯0.50m)</li> </ul> </li> <li>iv) 歩道                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2.0m</li> </ul> </li> <li>v) 植栽帯                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道部 1.50m 中木街路樹、灌木連植</li> <li>(歩車道を明確に区分するため灌木の連続植栽を行う。また道路のシンボル性を演出するための高木植栽も行う。)</li> <li>・分離帯部 1.50m (側帯0.25m) 灌木連植</li> <li>(縁石の幅を考慮すると高木植栽が出来ないため、灌木による連続植栽とする。)</li> </ul> </li> </ul>
② 計画	<p>【道路区分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・4種2級</li> <li>・駅前停車場線としてバス・タクシーの通行量が多いため、4種2級の道路として計画されている。</li> </ul> </li> <li>ii) 設計速度                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・40km/h</li> </ul> </li> <li>iii) 制限速度                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・40km/h</li> </ul> </li> </ul>		

●標準断面図 S=1/200

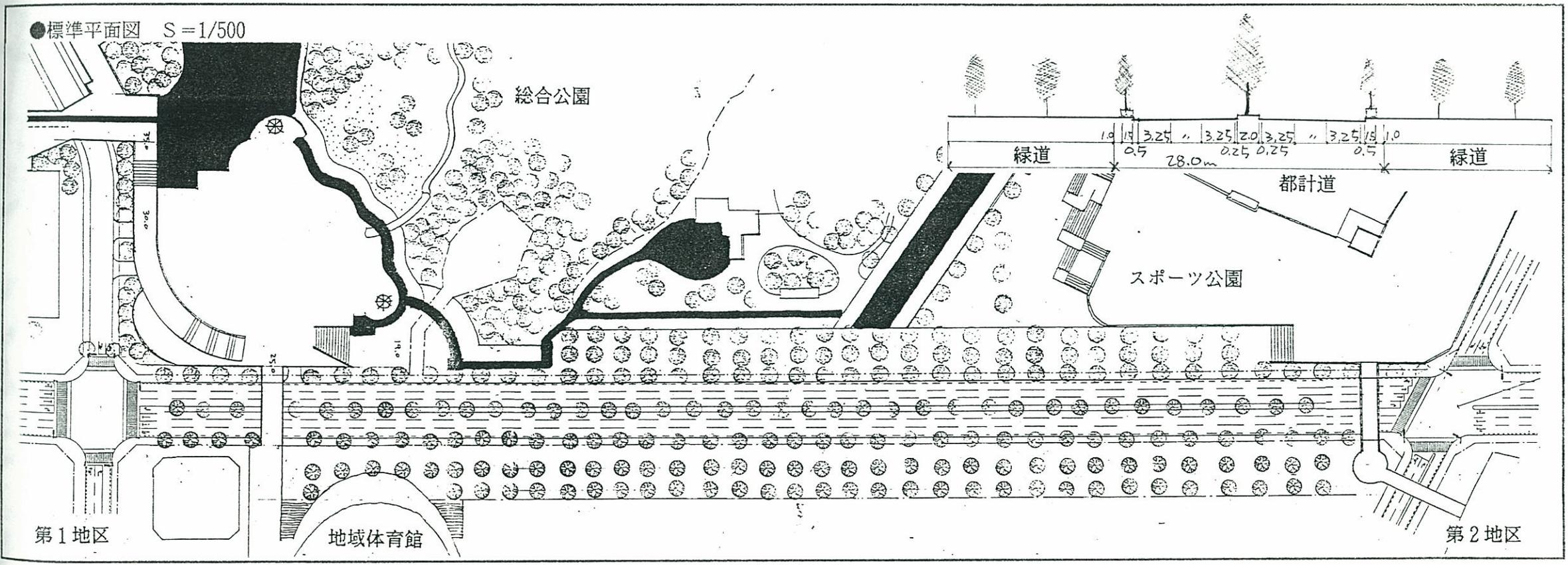


●標準平面図 S=1/500



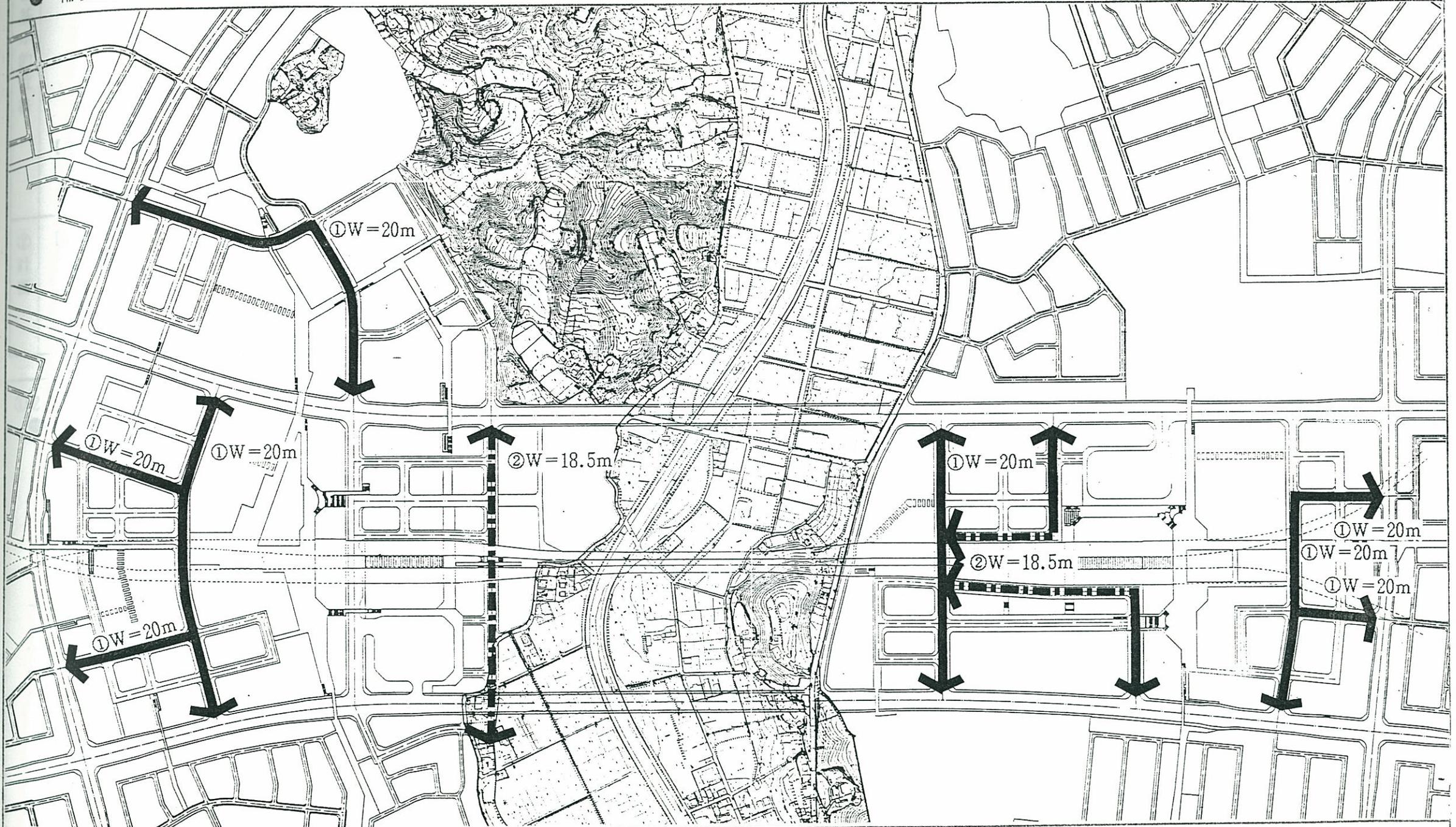
(2) 幹線道路④ (中山・北山田線 1・2 地区間) W=60m以上

<p>① 基本的性格</p>	<p>• 中山・北山田線のタウンセンター第1地区と第2地区を結ぶ区間は、東側に区画整理事業、西側に市の総合スポーツ公園の構想があり、隣接して総合公園、地域体育館などスポーツ・レクリエーション機能が集積するゾーンとなっている。</p> <p>• このゾーンの中心を南北に貫く中山・北山田線は、これらの機能を結びつける広幅員のブルーヴァールとして、タウンセンターのシンボリックな通りと位置づけて整備する。</p> <p>• 車両対応の機能は中山・北山田線の他の区間と同様とする。</p> <p>• 歩行者対応の空間づくりとして、道路の両側に車道と同幅員以上の歩行者空間を整備したい。</p> <p>• 道路幅員としては28.0mで都市計画決定されているため、その両側に新たに緑道等の都市計画決定を行う必要がある。</p>	<p>② 計画</p>	<p>【構成】</p> <p>i) 総幅員 • 28.0m (地下鉄から西側区間)</p> <p>ii) 車道 • 6車線 (対面交通、片側3車線) • 幅員 3.25m、車道総幅員23.0m</p> <p>iii) 停車帯 • なし</p> <p>iv) 歩道 • 1.00m (道路両側に20m以上の広幅員の歩行者空間を確保するため、歩道幅員を狭め、植栽帯の幅員を確保する。)</p> <p>v) 植栽帯 • 歩道部 1.50m 高木街路樹、灌木連続 (道路のシンボリック性を演出するための高木植栽も行う。また、歩車道を明確に区分するため灌木の連続植栽を行う。)</p> <p>• 分離帯部 2.50m (側帯各0.25m含む) 大型高木植栽 (この区間の分離帯は中山・北山田線の他区間よりも広く取り、大型高木植栽対応の幅を確保し、通りのシンボリック性を演出する。)</p>
<p>② 計画</p>	<p>【道路区分】</p> <p>i) 種・級 • 4種1級</p> <p>ii) 設計速度 • 60km/h</p>		



(3) 補助幹線道路の計画

● 補助幹線道路キープラン



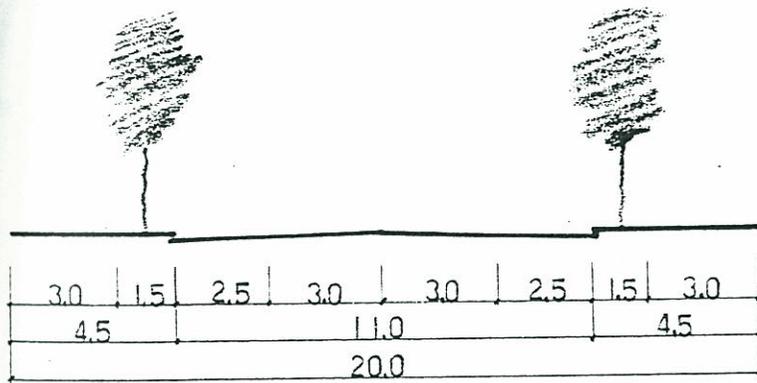
凡例		補助幹線道路	①W=20m
		補助幹線道路	②W=18.5m

(3) 補助幹線道路 ①W=20.0m

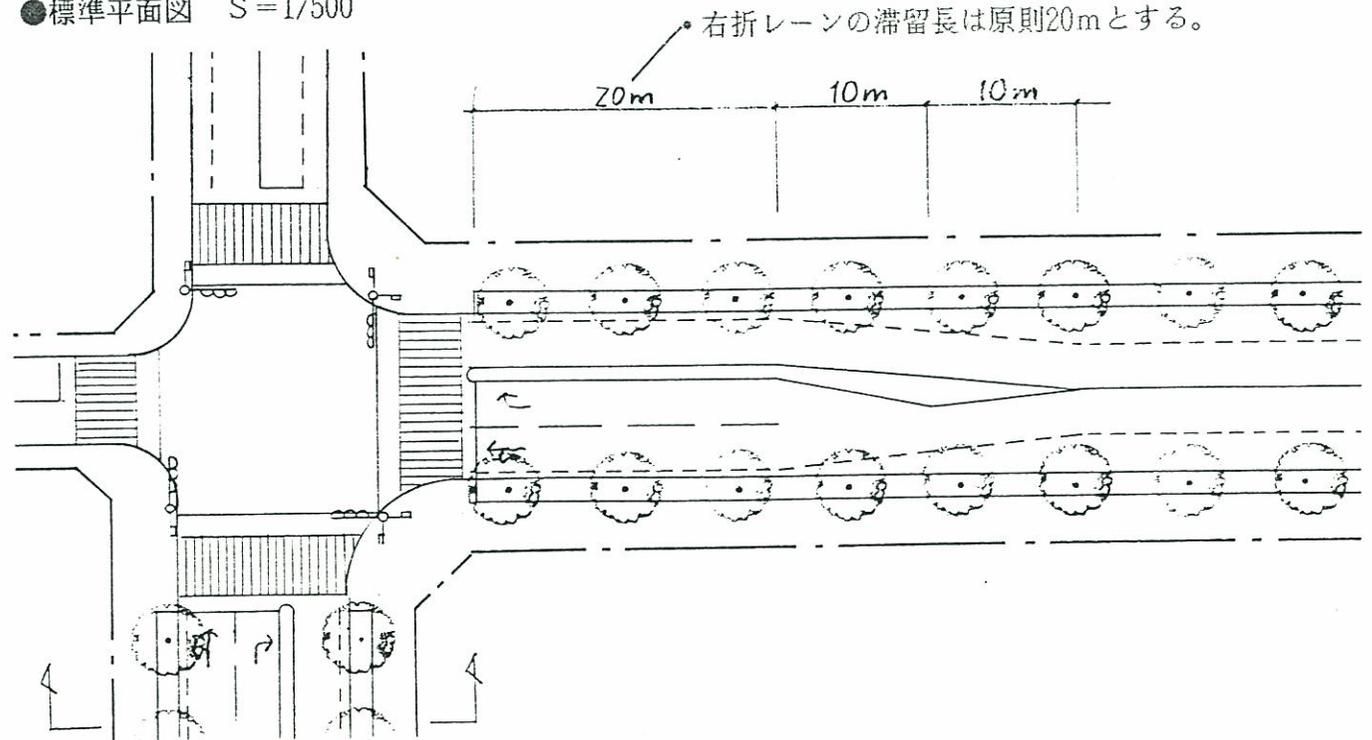
① 基本的性格	<p>【車動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>センターを囲む幹線道路からセンター内へアプローチする道路であり、センター内の自動車交通の主要骨格となる。</li> <li>タウンセンター内自動車交通の集散機能と共に、計画大規模駐車場へのアプローチ道路としての機能を持ち、来街者にとっての利便性の向上に重要な役割を担っている。</li> <li>車利用による来街者にとってのアプローチ道路であるため、機能は車中心であるが景観性の高い道路とする必要がある。</li> </ul> <p>【歩行者動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主に沿道施設へのアプローチ動線である。</li> <li>沿道に大規模核的複合施設や大規模駐車場が立地し、相当量の歩行者交通が予想される。</li> </ul>	② 計画	<p>【構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員 20.0m</li> <li>ii) 車道 2車線 (対面交通、片側1車線)</li> <li>幅員 3.00m (交差点部は一部2.75m)</li> <li>iii) 停車帯 2.5m、両側 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来さないことを考慮し、2.5mの幅員とする。</li> <li>iv) 歩道 3.0m 歩道幅員は、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ことにより3.0mとする。</li> <li>v) 植栽帯 1.5m (高木植栽対応、灌木連植) 景観性の高い道路として演出するため、高・中木対応の1.5mの植栽帯とする。 歩車の明確な分離のため低灌木は連植とする。</li> </ul>
② 計画	<p>【道路区分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級 4種3級 牛久保・中川線、新羽・荏田線が4種2級であるので、1ランク下の道路として位置づける。</li> <li>ii) 設計速度 30km/h</li> </ul>		

① 20.0m

●標準断面図 S=1/200



●標準平面図 S=1/500



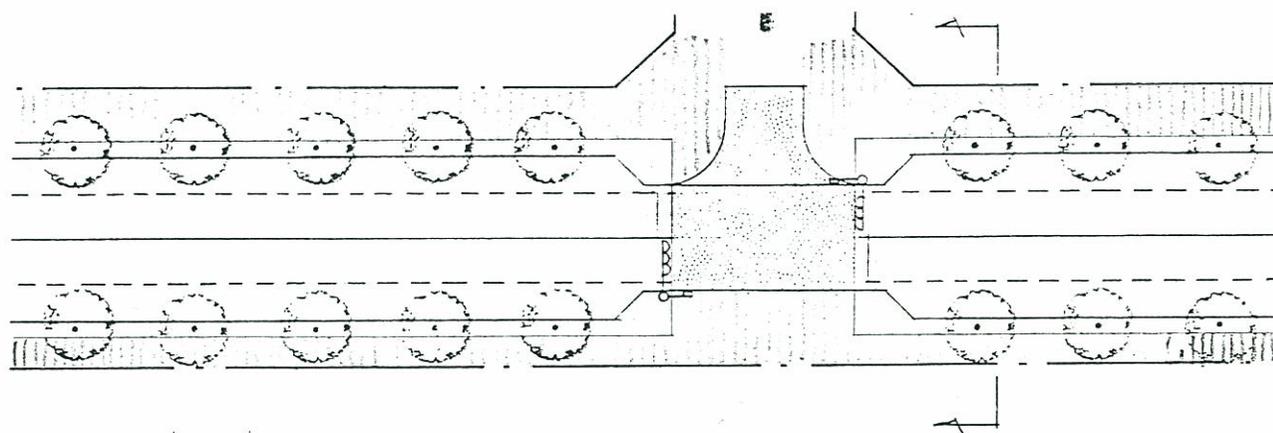
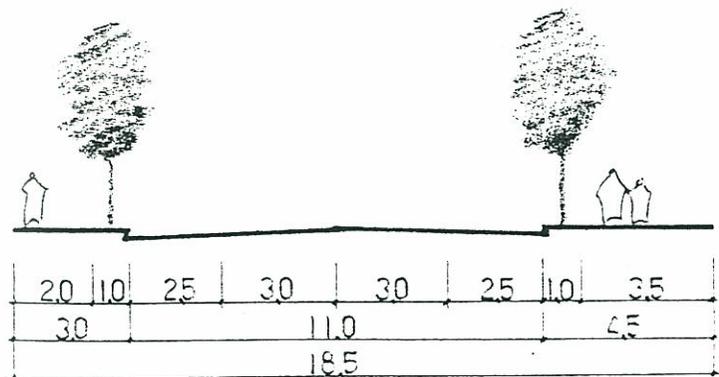
(3) 補助幹線道路 ②W=18.5m

<p>基本的性格</p>	<p>【車動線】 【歩行者動線】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助幹線道路のうち、第1地区の駅脇を通る区間と第2地区の地域体育館の南を東西に通る道路の計3箇所は、片側の土地利用が歩行者対応施設でないため、歩道幅員を1.50m狭くして、幅員18.5mとして計画する。</li> <li>車動線としては幅員20.0mの補助幹線道路と同等となっている。</li> <li>主に沿道施設へのアプローチ動線であるが、第1地区では片側が駅舎であり、第2地区では一部地区外となるため歩道幅員を非対称として計画する。</li> </ul>	<p>計画</p>	<p>【構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員</li> <li>ii) 車道</li> <li>iii) 停車帯</li> <li>iv) 歩道</li> <li>v) 植栽帯</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>18.5m</li> <li>2車線(対面交通、片側1車線)</li> <li>幅員 3.00m (交差点部は一部2.75m)</li> <li>2.5m、両側 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来さないことを考慮し、2.5mの幅員とする。</li> <li>3.00m/1.50m 歩道幅員は、沿道の施設の張りつきから南側を3.00m、北側を2.00mとする。</li> <li>歩道部 1.50m (高木植栽対応、灌木連植) 北側の歩道幅員を確保するため1.50mとして整備する。歩車の明確な分離のため低灌木は連植とする。</li> </ul>
<p>計画</p>	<p>【道路区分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級</li> <li>ii) 設計速度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4種3級 牛久保・中川線、新羽・荏田線が4種2級であるので、1ランク下の道路として位置づける。</li> <li>30km/h</li> </ul>			

②18.5m

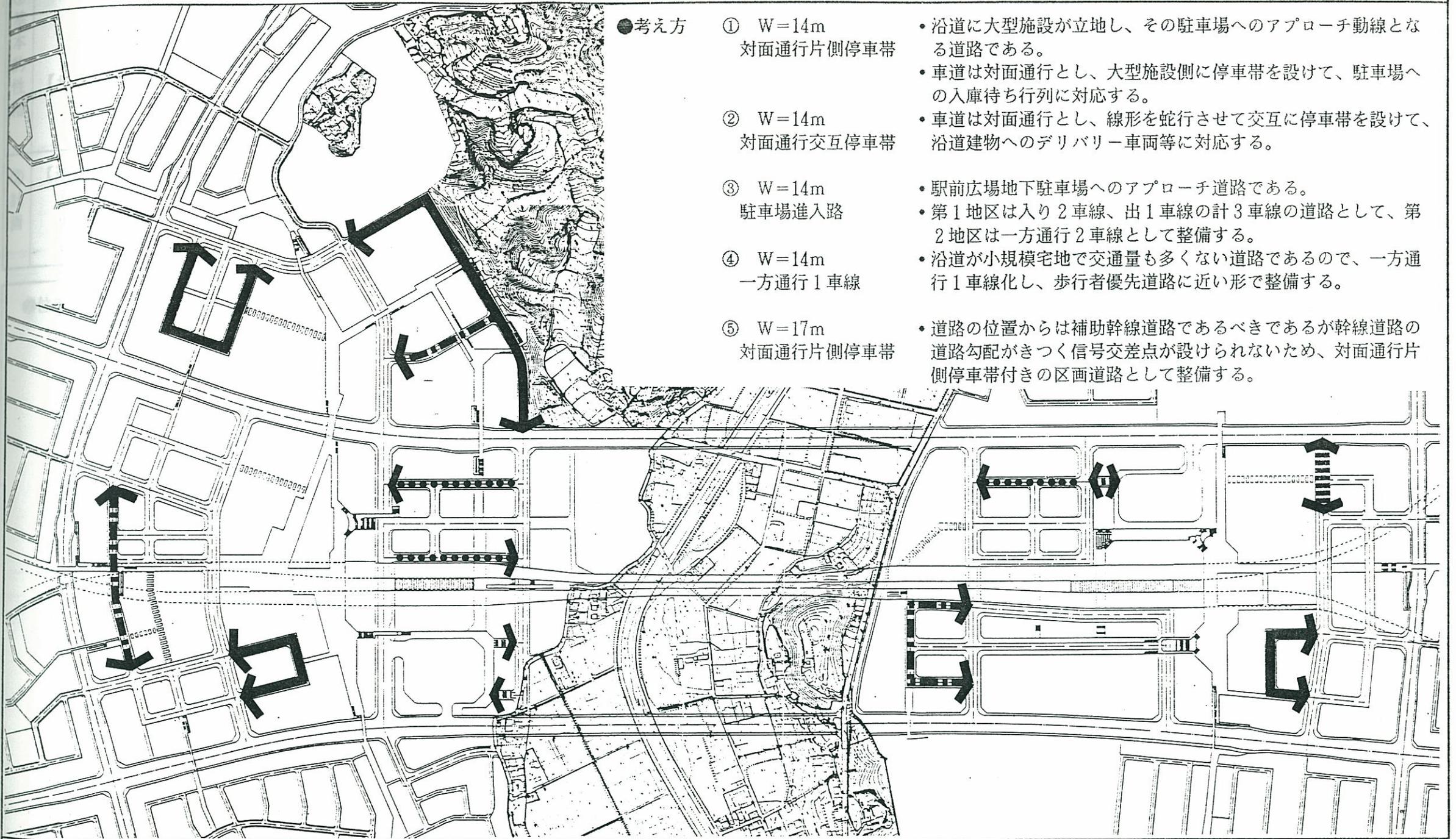
●標準断面図 S=1/200

●標準平面図 S=1/500



(4) 区画道路の計画

● 区画道路キープラン



● 考え方

- ① W=14m  
対面通行片側停車帯  
 ・沿道に大型施設が立地し、その駐車場へのアプローチ動線となる道路である。  
 ・車道は対面通行とし、大型施設側に停車帯を設けて、駐車場への入庫待ち行列に対応する。
- ② W=14m  
対面通行交互停車帯  
 ・車道は対面通行とし、線形を蛇行させて交互に停車帯を設けて、沿道建物へのデリバリー車両等に対応する。
- ③ W=14m  
駐車場進入路  
 ・駅前広場地下駐車場へのアプローチ道路である。  
 ・第1地区は入り2車線、出1車線の計3車線の道路として、第2地区は一方通行2車線として整備する。
- ④ W=14m  
一方通行1車線  
 ・沿道が小規模宅地で交通量も多くない道路であるので、一方通行1車線化し、歩行者優先道路に近い形で整備する。
- ⑤ W=17m  
対面通行片側停車帯  
 ・道路の位置からは補助幹線道路であるべきであるが幹線道路の道路勾配がきつく信号交差点が設けられないため、対面通行片側停車帯付きの区画道路として整備する。

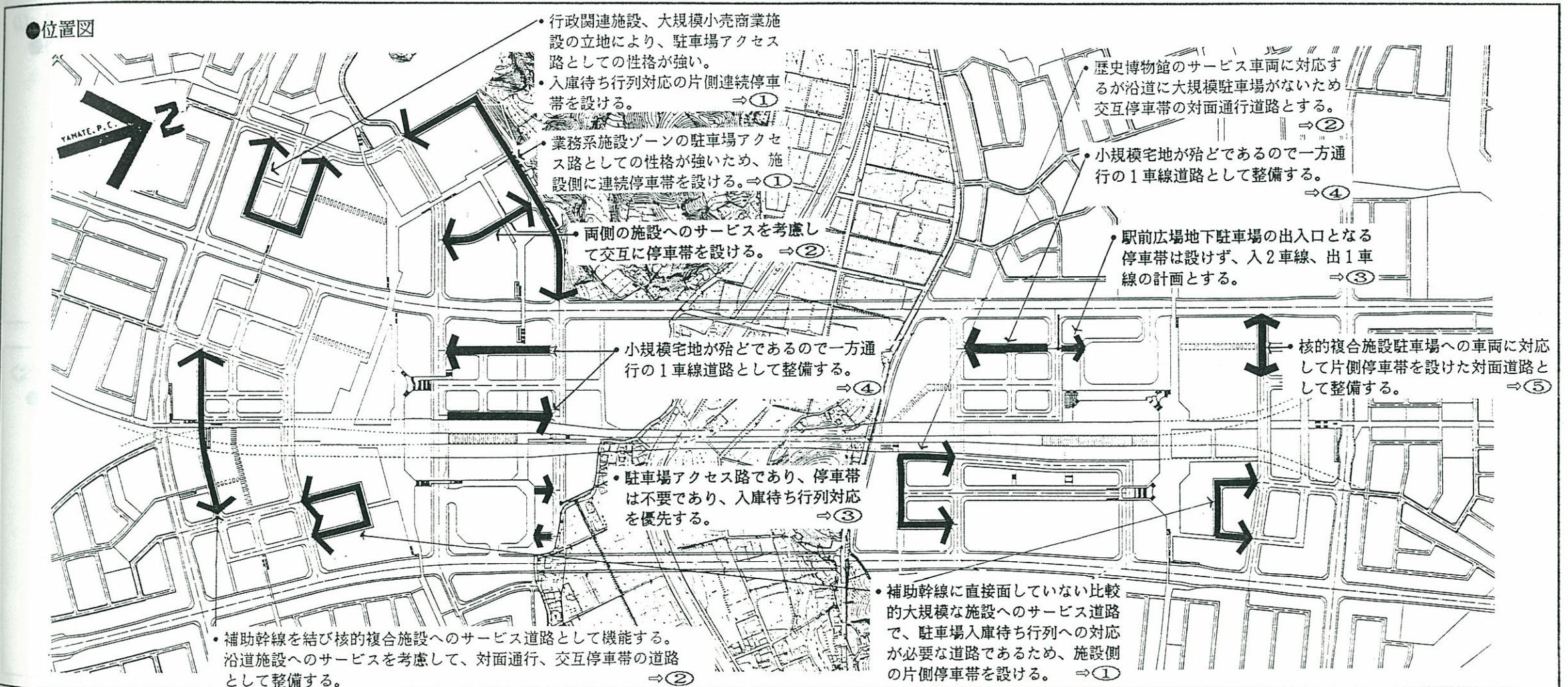
凡例

	① W=14m、対面通行片側停車帯		③ W=14m、駐車場進入路		⑤ W=17m、対面通行片側停車帯
	② W=14m、対面通行交互停車帯		④ W=14m、一方通行1車線		

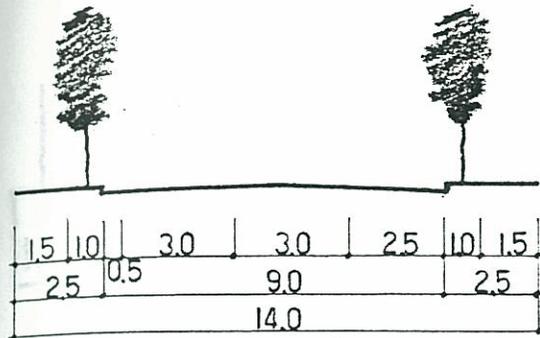
(4) 区画道路

① 基本的性格	<p>【車動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道施設へのサービス機能が中心となるが、大型施設の駐車場へのアプローチ動線となる道路もあり、それらへの対応も考慮した幅員構成とする必要がある。</li> </ul> <p>【歩行者動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主に、沿道施設へのアプローチ動線となる。</li> <li>沿道は小規模な施設が多いが、大型施設も立地するため多様な性格を持った道路といえる。</li> </ul>	② 計画	<p>【構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員 17.0m / 14.0m</li> <li>ii) 車道 2車線 (対面交通各1車線) / 幅員 3.0m (一部一方通行、1車線 / 幅員 4.0m) (駐車場出入口は2車線または3車線)</li> <li>iii) 停車帯 2.5m (片側に設けることにより、停車帯は2.5mとする。)</li> <li>iv) 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。)</li> <li>v) 植栽帯 1.0m (補助幹線道路とのヒエラルキーを明確にするため、補助幹線道路の1.5mに対して、中低木対応の1.0mとする。)</li> </ul>
② 計画	<p>【道路区分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級 4種3級</li> <li>ii) 設計速度 30km/h</li> </ul>		

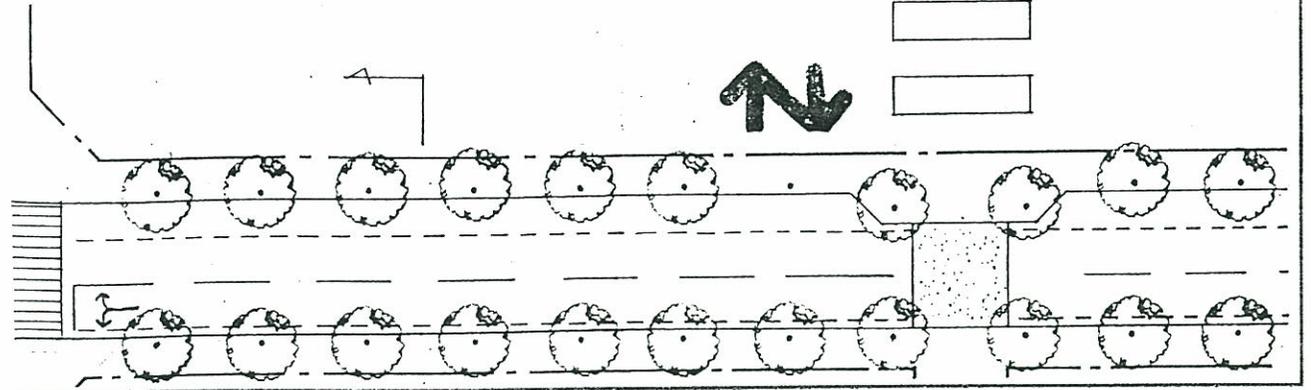
●位置図



① W=14.0m 対面通行連続停車帯設置  
●標準断面図 S=1/200

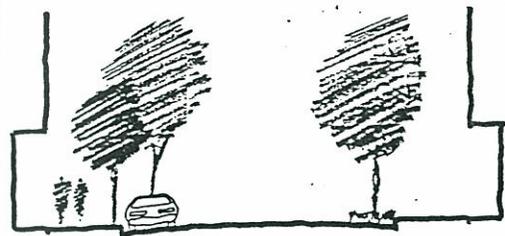


●標準平面図 S=1/500

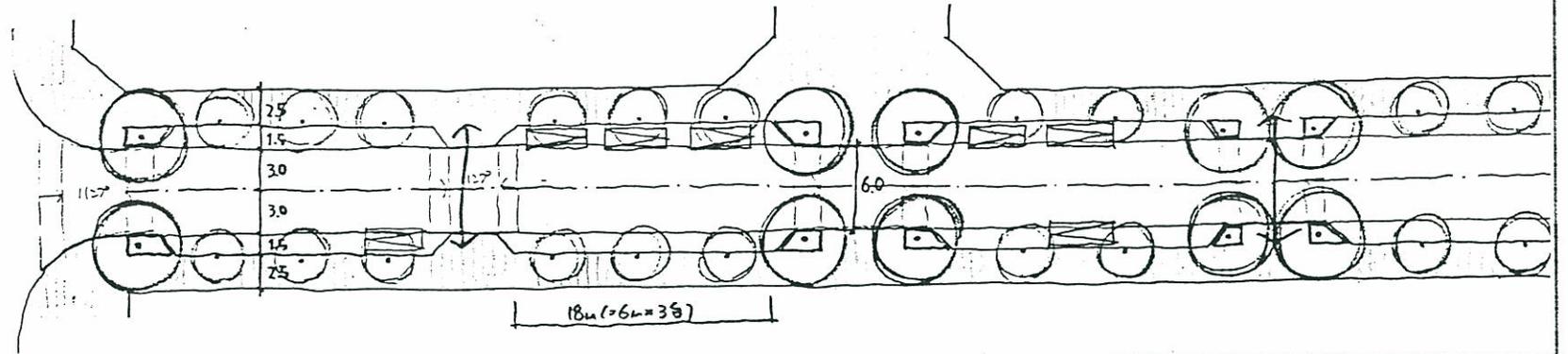


- ・対面通行で車道線形は直線のまま、片側に停車帯を確保する案。
- ・大規模駐車場の入口付近で入庫待ちの行列が発生しそうな場所に設け、これに対応する。

① W=14.0m 対面通行連続停車帯設置【比較案】  
●標準断面図 S=1/200

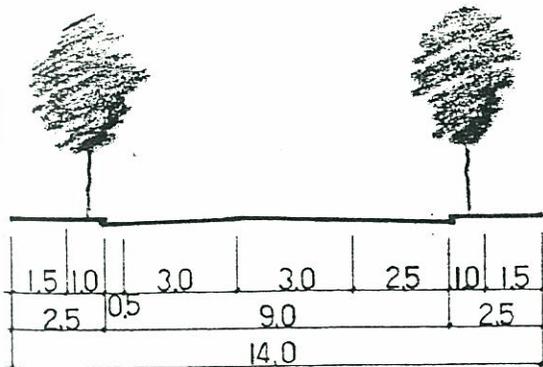


●標準平面図 S=1/500

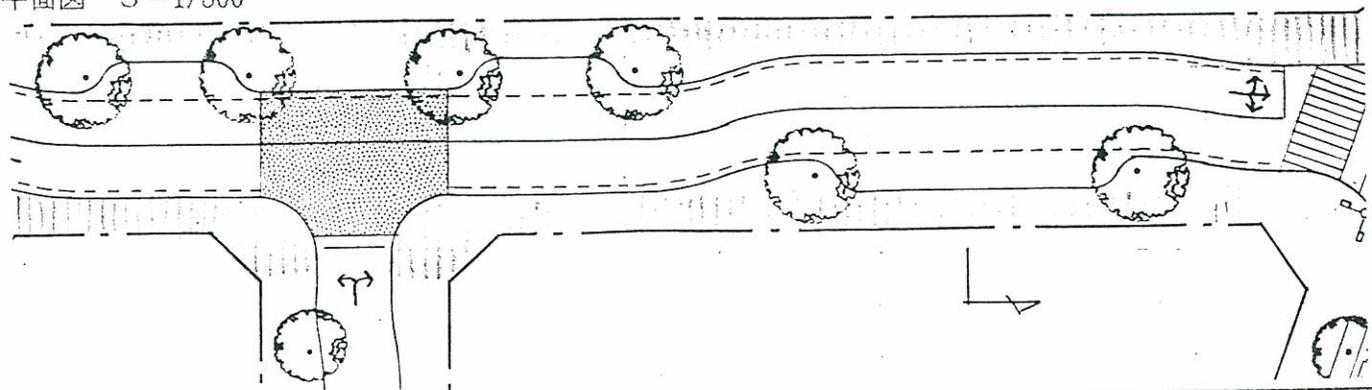


- ・対面通行で車道線形は直線のまま、片側に停車帯を確保する案。
- ・停車帯が1.5mしか確保出来ないため停車車両がはみ出してしまい好ましくない。

② W=14.0m 対面通行交互停車帯  
●標準断面図 S=1/200



●標準平面図 S=1/500



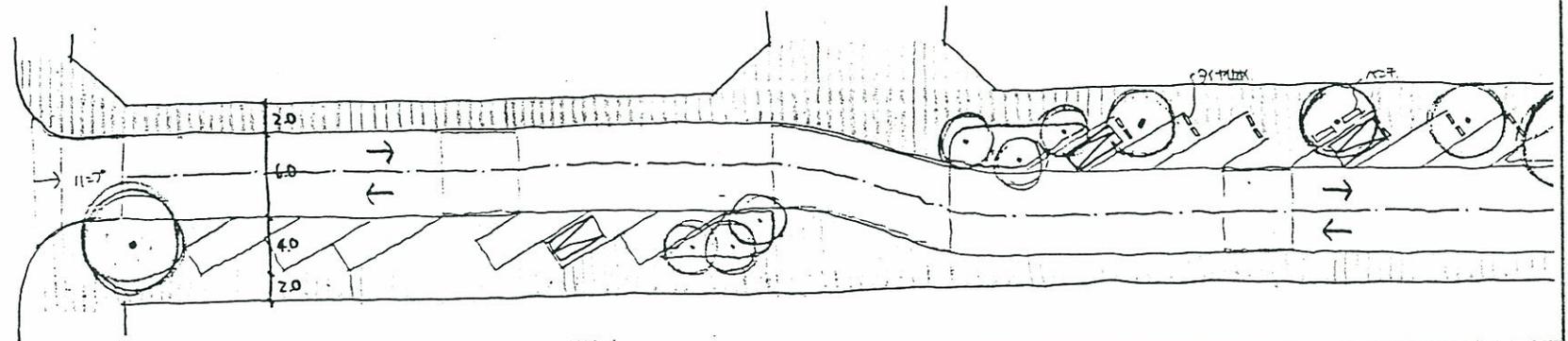
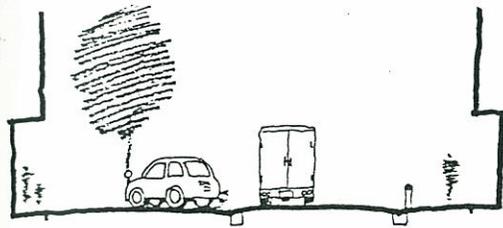
- ・対面通行で車道線形を蛇行させ、交互に停車帯を確保する案。

② W=14.0m 対面通行交互停車帯【比較案】

●標準断面図 S=1/200

●標準平面図 S=1/500

- 対面通行で30度斜め駐車を行う案。
- 歩道幅員が2mしか確保出来ないため地下埋設物が埋設出来ない。

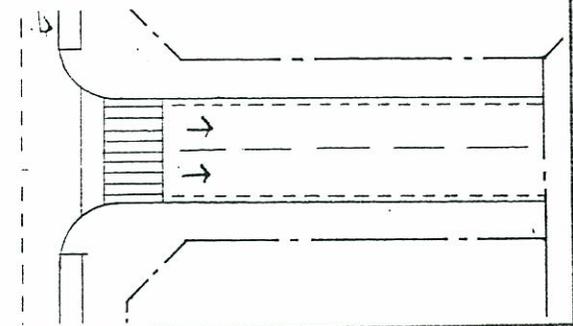
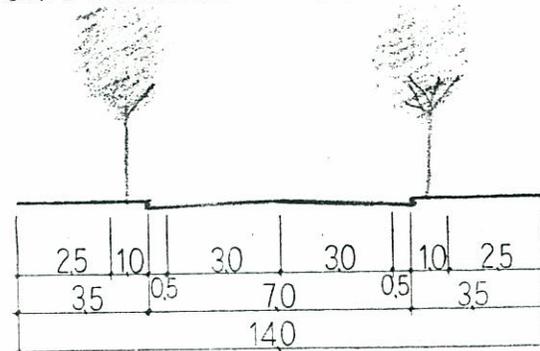
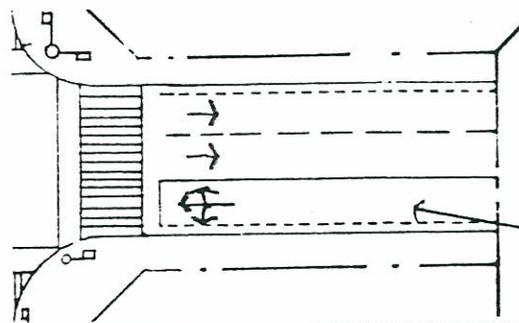
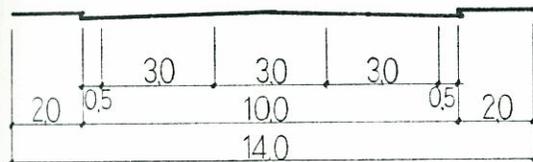


③ W=14.0m 駅前広場地下駐車場出入口

●第1地区断面図 S=1/200

●第1地区平面図 S=1/500

- 北駅駅前広場地下駐車場の出入り道路となる。
- 南駅駅前広場地下駐車場の出入口は入2車線出1車線の計3車線の道路として計画する。
- 第2地区断面図 S=1/200
- 第2地区平面図 S=1/500

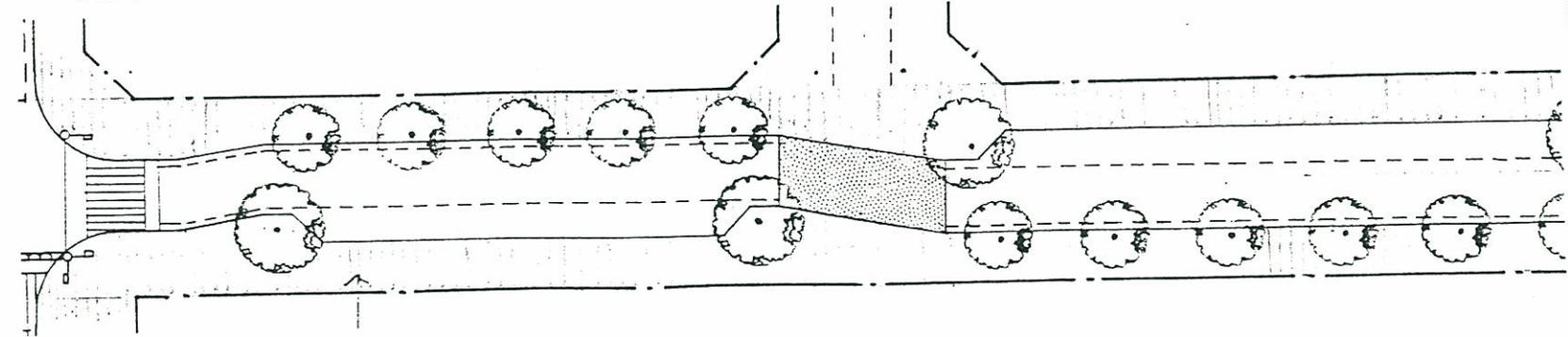


④ W=14.0m 一方通行1車線

●標準断面図 S=1/200

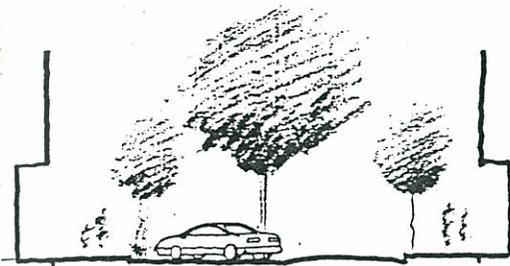
●標準平面図 S=1/500

- 2.5mの停車帯を片側に確保する案。
- 片側のみの停車帯であるので幅員の歩道が確保出来る。

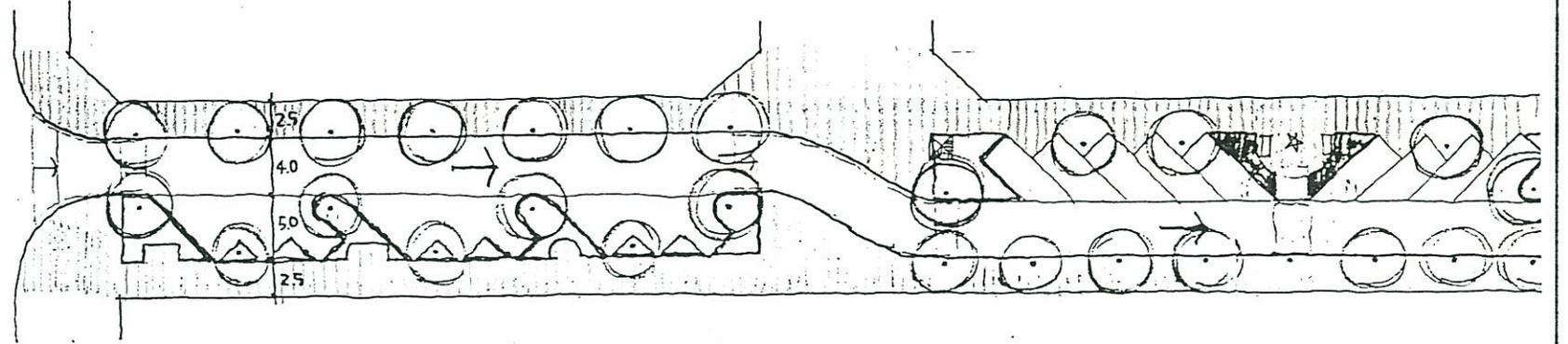


④ W=14.0m 一方通行1車線【比較案】

●標準断面図 S=1/200



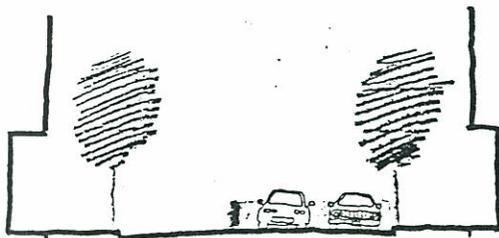
●標準平面図 S=1/500



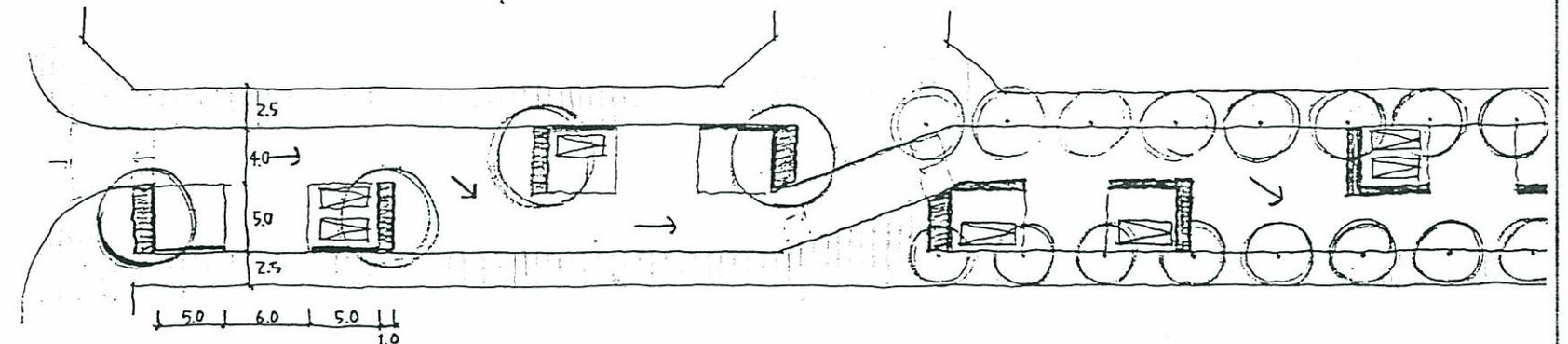
- 一方通行で45度の斜め停車を行う案。
- 歩道幅員は2.5m確保出来る。停車もし易い。

④ W=14.0m 一方通行1車線【比較案】

●標準断面図 S=1/200



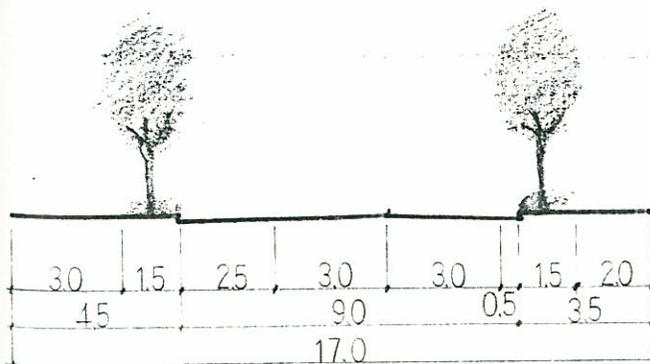
●標準平面図 S=1/500



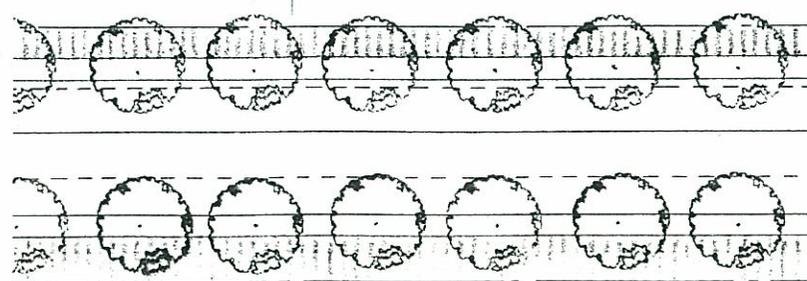
- 一方通行で車道内に2台並列の平行駐車をを行う案。
- 歩道幅員は2.5m確保出来るが停車が難しい。駐車となる可能性が大きい。

⑤ W=17.0m 対面通行片側駐車帯設置

●標準断面図 S=1/200



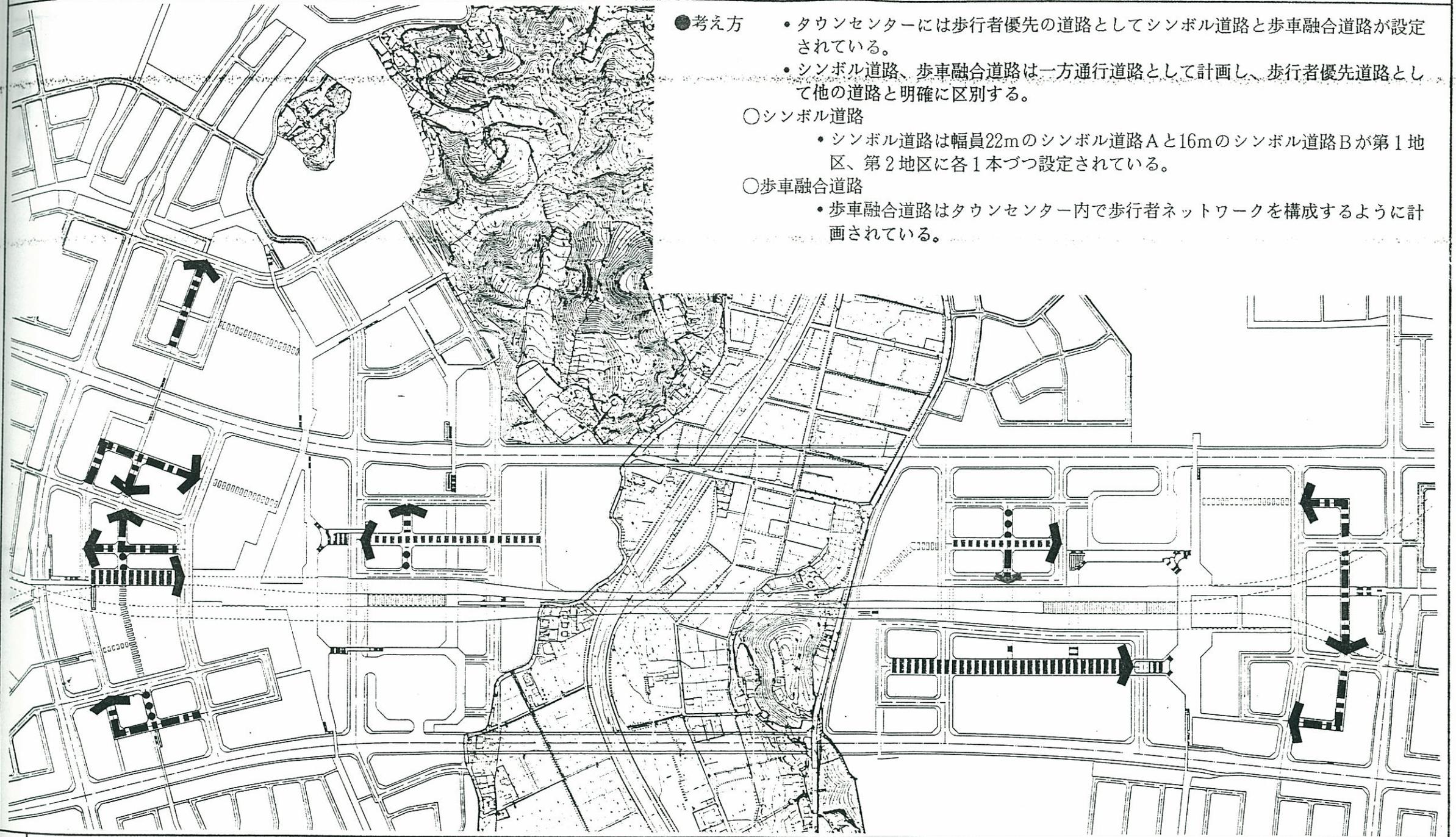
●標準平面図 S=1/500



- 補助幹線道路の延長上に位置するため車道の位置は変えず、片側の駐車帯をなくし歩道幅員を1m狭くすることで車の通行機能に対応する。

(5) シンボル道路、(6) 歩車融合道路の計画

● シンボル道路、歩車融合道路キープラン



● 考え方

- タウンセンターには歩行者優先の道路としてシンボル道路と歩車融合道路が設定されている。
- シンボル道路、歩車融合道路は一方通行道路として計画し、歩行者優先道路として他の道路と明確に区別する。

○ シンボル道路

- シンボル道路は幅員22mのシンボル道路Aと16mのシンボル道路Bが第1地区、第2地区に各1本ずつ設定されている。

○ 歩車融合道路

- 歩車融合道路はタウンセンター内で歩行者ネットワークを構成するように計画されている。

凡例		シンボル道路A W=22m		W=12m、歩車融合道路
		シンボル道路B W=16m		W=12m、歩車融合道路 (一般車両通行規制道路)

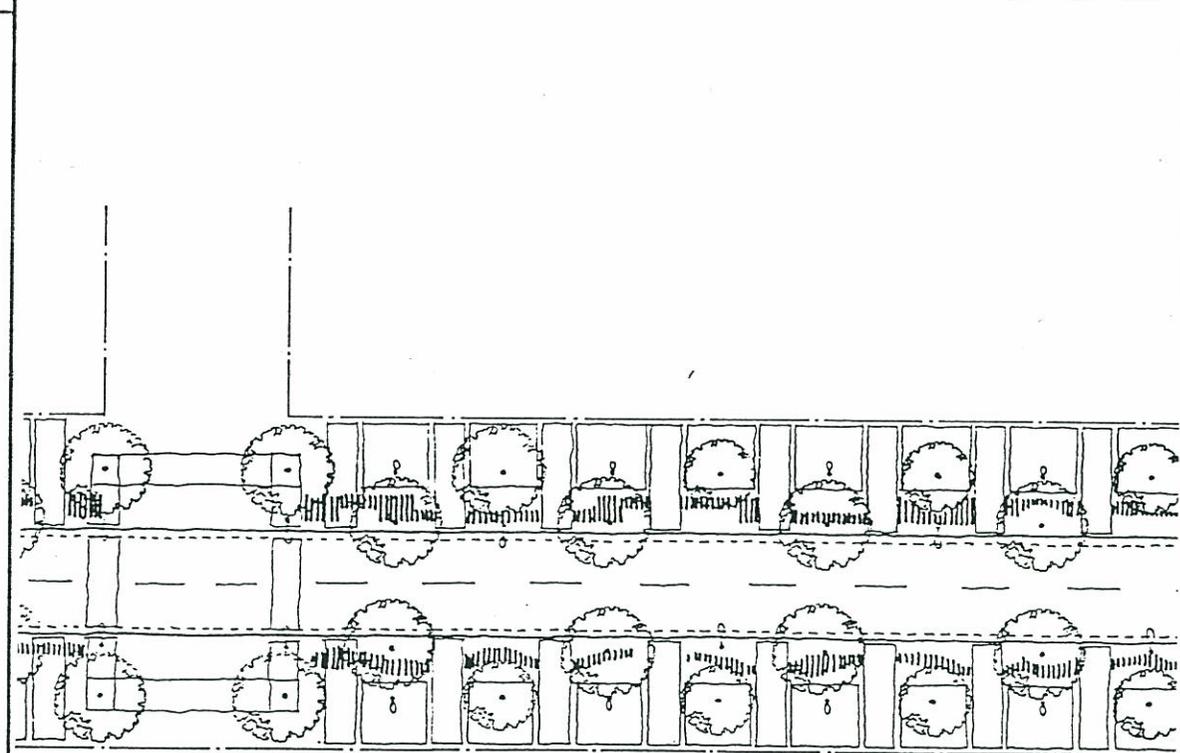
(4) シンボル道路  
① 基本的性格と計画

● 第1地区 シンボル道路A (W=22m)

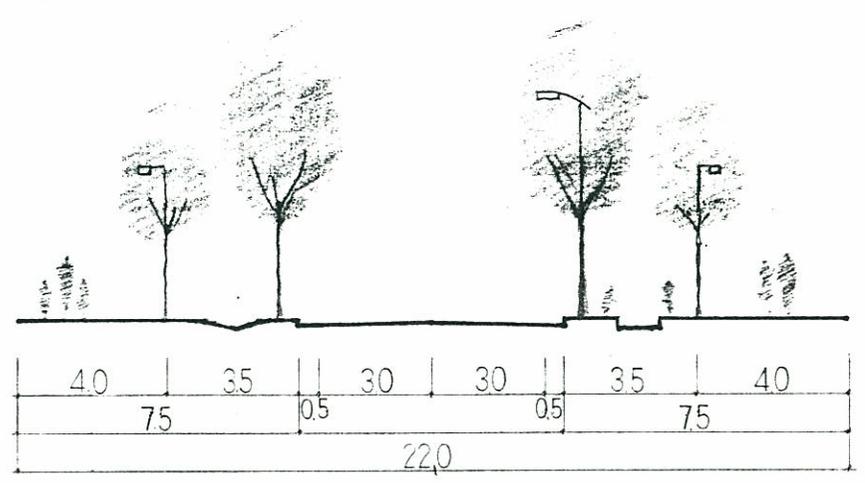
基本的性格	【位置・性格】	<ul style="list-style-type: none"> <li>第1地区ダウンタウンの東側地区の中央を南北に貫き、センター北駅、シンボル広場から歴史博物館とを結ぶ通りである。</li> <li>沿道東側が一宅地の核的複合施設であるの対し、西側は小規模宅地が連なる街区となっており、道路の東西で土地利用がかなり違う。</li> </ul>
	【車動線】	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量があまり多くない。</li> <li>核的複合施設は補助幹線側から宅地内へサービス車両を取り込むことができるが、西側宅地はシンボル道路にのみ接道する宅地が多く、車両の通行規制を検討する際にはデリバリーの方法等の検討が必要である。</li> </ul>
	【歩行者動線】	<ul style="list-style-type: none"> <li>センター北駅南側改札口から核的複合施設や歴史博物館へのアプローチ動線であり、比較的目的性が強い。</li> <li>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。</li> </ul>
	【沿道用途】	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路東側は公団換地の核的複合施設用地、西側は中小規模商業系ゾーンとなっている。</li> </ul>
	【用途・容積】	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業地域 600/80% (歴史博物館のみ400/80%)</li> <li>商業地域 600/80%</li> <li>その他</li> <li>近隣商業地域 400/80%</li> </ul>

計画	【道路区分】	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級 4種4級</li> <li>ii) 設計速度 30km/h</li> </ul>
	【構成】	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員 22.0m</li> <li>ii) 車道 7.0m (車線 3.0m×2、路側帯 0.5m×2)</li> <li>iii) 歩道・植栽 7.5m (植栽含む)</li> <li>iv) 延長距離 約 335m</li> <li>v) 平均勾配 シンボル道路 約 2.5%</li> <li>vi) 断面 複断面</li> </ul>

● 標準平面図 S = 1/500



● 標準断面図 S = 1/500



● 第2地区 シンボル道路A (W=22m)

基本的性格

【位置・性格】

• 第2地区アップタウンの中央を南北に貫き、シンボル広場から南側住宅地へと至る道路であり、歩行者のメインストリートである。

【車動線】

• 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。

• 沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量があまり多くない。

• 核的複合施設は補助幹線・区画道路から宅地内へサービス車両を取り込むこととする。

• 西側宅地はシンボル道路にのみ接道する宅地が多いが、西側に歩車融合道路があり街区の長さも比較的短いためこの道路からのサービス・デリバリーを行うことで歩行者優先道路として整備することも考えられる。

【歩行者動線】

• 南側住宅地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。

• 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。

【用途・容積】

• 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 400/80%

計画

【道路区分】

i) 種・級

• 4種4級

ii) 設計速度

• 30km/h

【構成】

i) 総幅員

• 22.0m

ii) 車道

• 7.0m (車線 3.0m×2、路側帯 0.5m×2)

iii) 歩道・

• 7.5m (植栽含む)

植栽

iv) 延長距離

• 約330m

v) 平均勾配

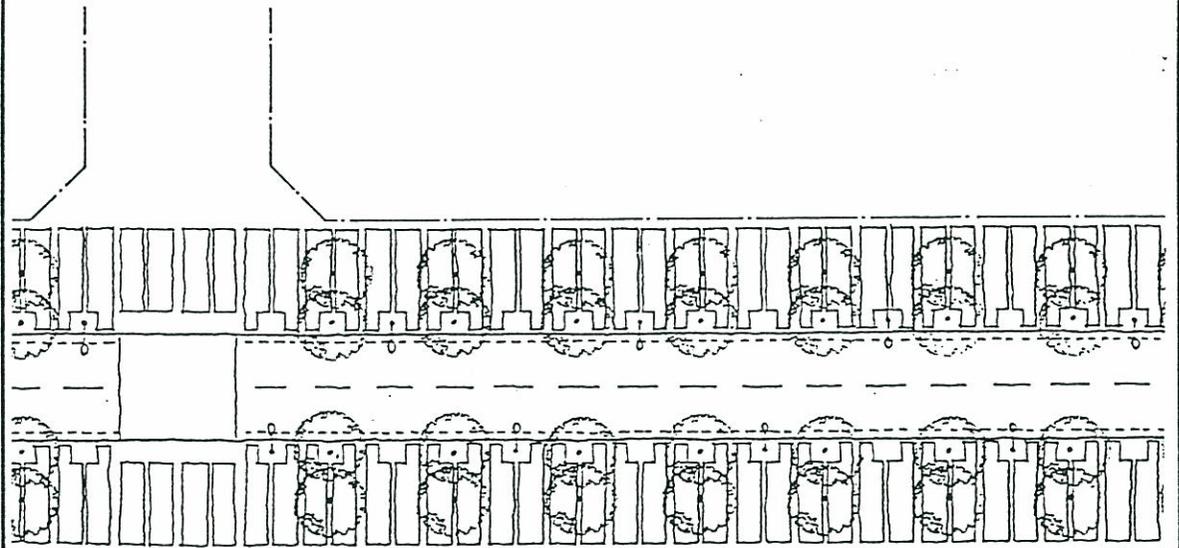
• 約3.1% (大部分0.5%、一部4.7%)

vi) 断面

• 複断面

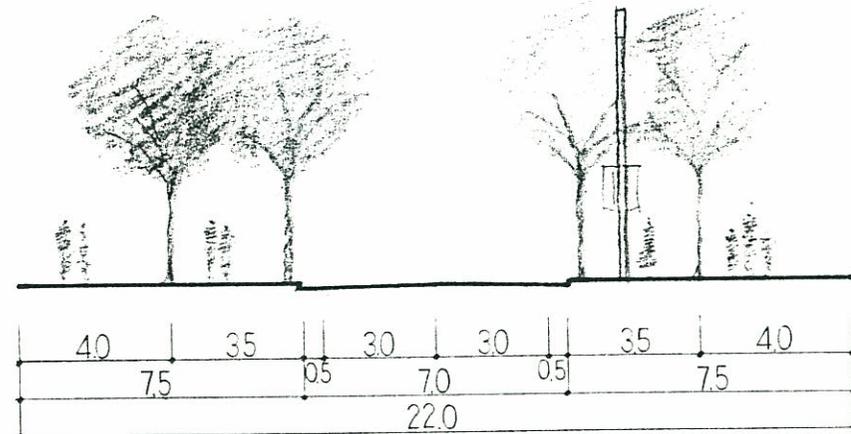
標準平面図

S=1/500



標準断面図

S=1/500



● 第1地区 シンボル道路B (W=16m)

基本的性格

【位置・性格】

・第1地区ダウンタウンの西側地区の中央を南北に貫き、センター北駅、シンボル広場から市民ホールを結ぶ通りである。

【車動線】

・沿道西側は 300~ 500㎡程度の中規模民有地が主体である。  
 ・沿道東側は 150~ 200㎡程度の中小規模民有地が主体である。  
 ・沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量があまり多くない。  
 ・東西どちらの街区も背割り線が入り、シンボル道路のみに面する宅地が殆どであるが、街区の裏側に補助幹線道路と歩車融合道路があり、街区の長さも比較的小さいためこの道路からのサービス・デリバリーを行うことで歩行者優先道路として整備することも考えられる。

【歩行者動線】

・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である。  
 ・市民ホールでのコンサート等開演日等は相当量の歩行者通行量が見込まれる。

【用途・容積】

・商業地域 600/80%

計画

【道路区分】

- i) 種・級
- ii) 設計速度

・4種4級  
 ・30km/h

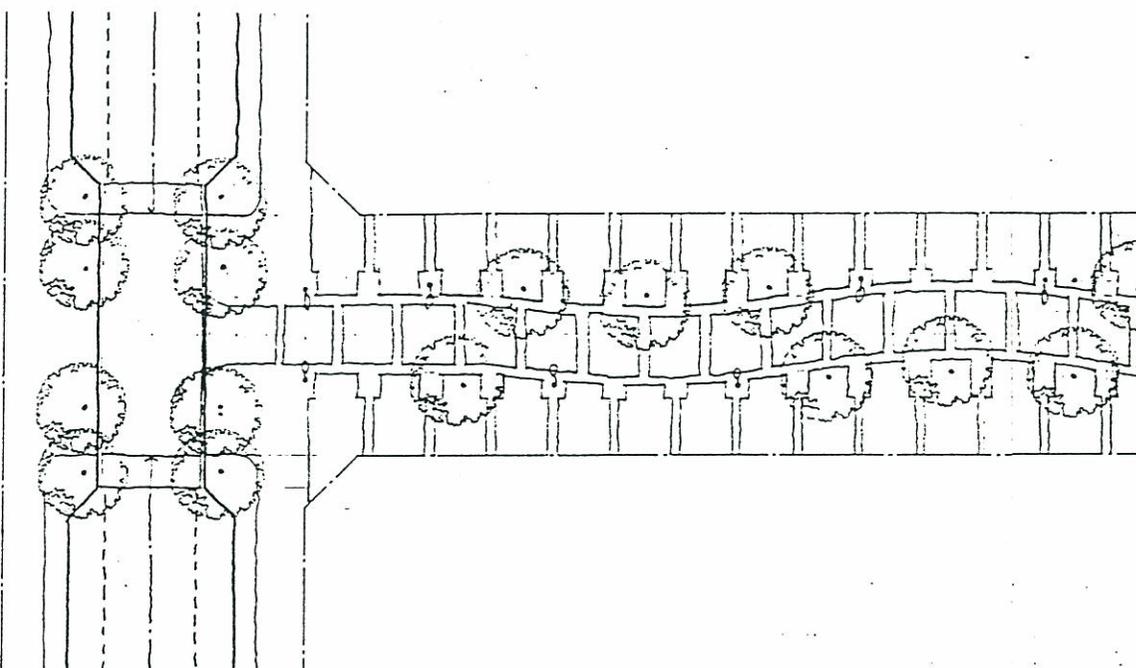
【構成】

- i) 総幅員
- ii) 車道
- iii) 歩道・植栽
- iv) 延長距離
- v) 平均勾配
- vi) 断面

・16m  
 ・4.5m (3.0×1車線、路側帯 0.5×2)  
 ・4.5~ 7.0m (植栽含む)  
 ・約130m  
 ・約1.5%  
 ・複断面

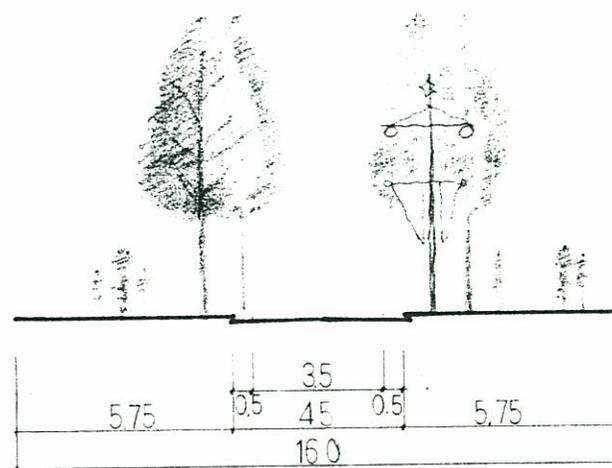
標準平面図

S = 1/500



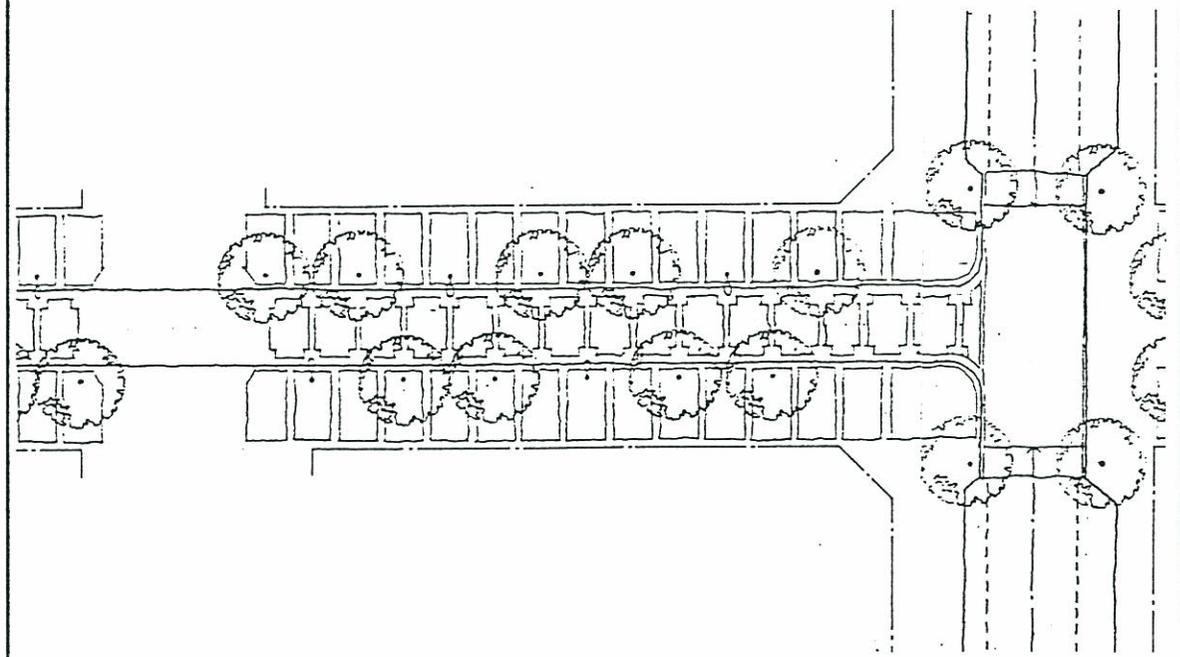
標準断面図

S = 1/500

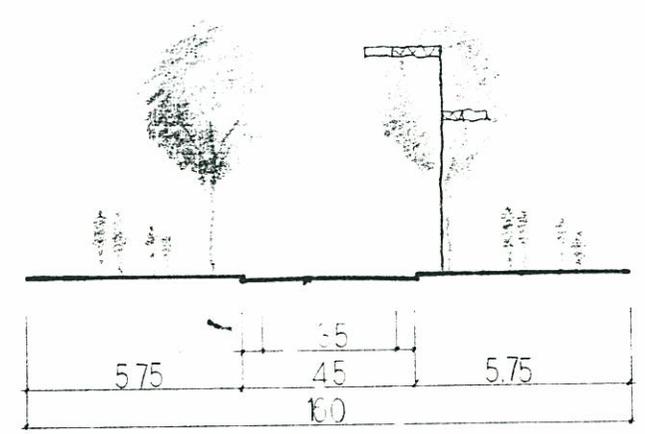


● 第2地区 シンボル道路B (W=16m)	
基本的性格	<b>【位置・性格】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>第2地区ダウタウン西側地区の中央を南北に貫き、シンボル広場と地域体育館とを結ぶ通りである。</li> <li>センター南駅北側改札口とビジネスコアとを結ぶ動線と交わる。</li> <li>シンボル道路北側は横浜市用地（地域体育館）や大規模な公園及び民地が集中する。</li> </ul>
	<b>【車動線】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量があまり多くない。</li> <li>核的複合施設は補助幹線側から宅地内へサービス車両を取り込むことが出来るが、西側宅地はシンボル道路にのみ接道する宅地が多くデリバリーの方法も検討が必要である。</li> </ul>
	<b>【歩行者動線】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>センター北駅南側改札口から核的複合施設や歴史博物館へのアプローチ動線であり、比較的目的性が強い。</li> <li>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。</li> </ul>
	<b>【沿道用途】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路東側は公園換地の核的複合施設用地、西側は中小規模商業系ゾーンとなっている。</li> </ul>
	<b>【用途・容積】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>総合体育館を含む街区： 商業地域 400/80%</li> <li>その他： 商業地域 600/80%</li> </ul>
計画	<b>【道路区分】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 種・級： 4種4級</li> <li>ii) 設計速度： 30km/h</li> </ul>
	<b>【構成】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 総幅員： 16.0m</li> <li>ii) 車道： 4.5m (3.0×1車線、路側帯 0.5×2)</li> <li>iii) 歩道・植栽： 4.5~7.0m (植栽含む)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>iv) 延長距離： 約150m</li> <li>v) 平均勾配： 約1.2%</li> <li>vi) 断面： 複断面</li> </ul>

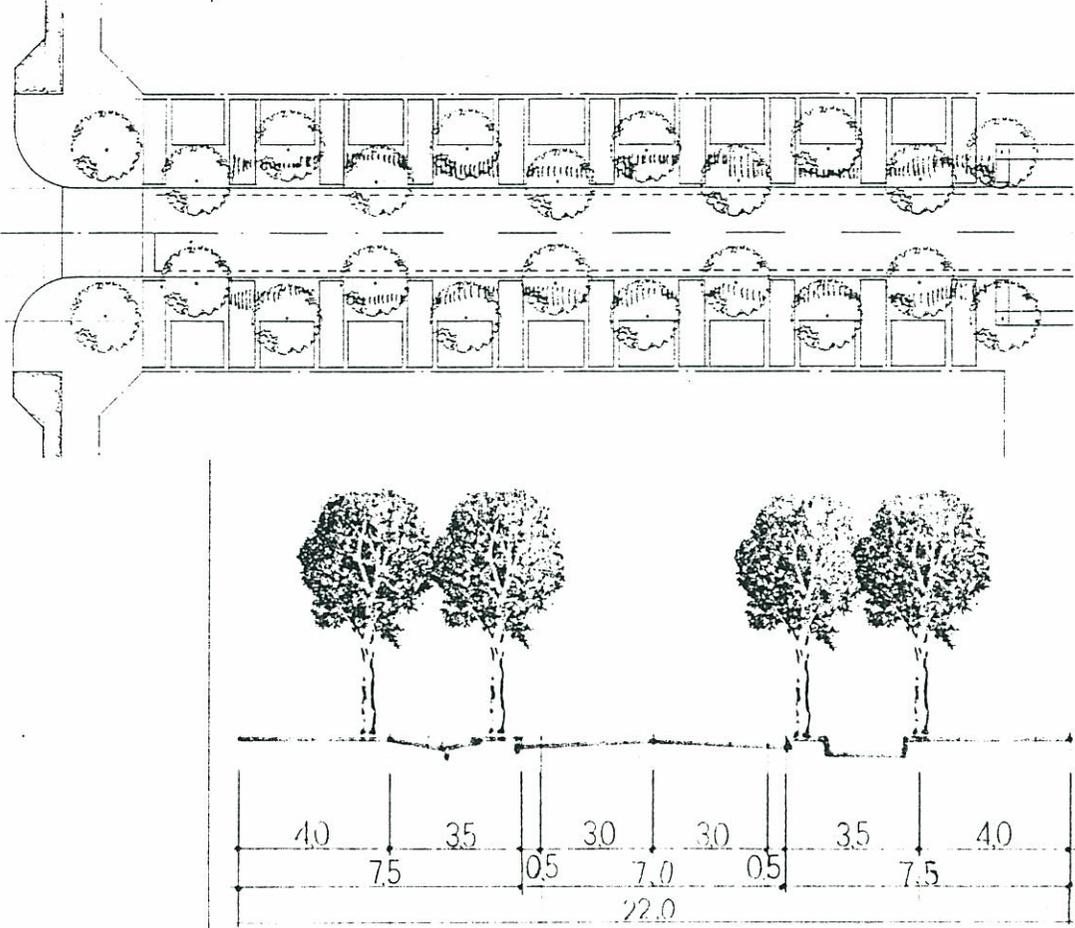
● 標準平面図 S = 1/500

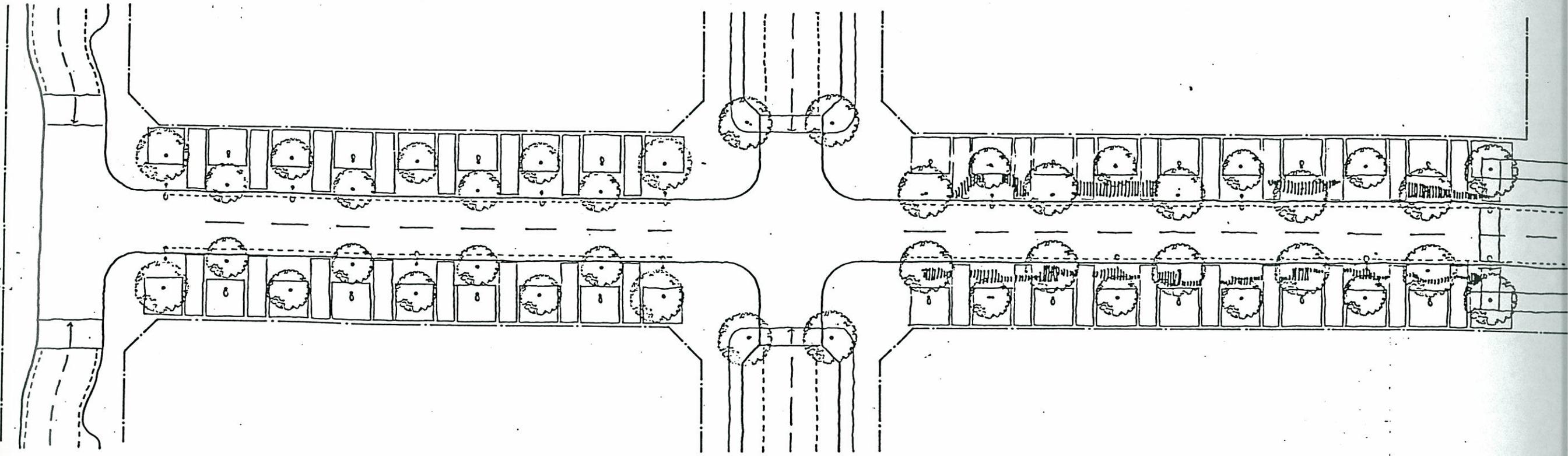


● 標準断面図 S = 1/500

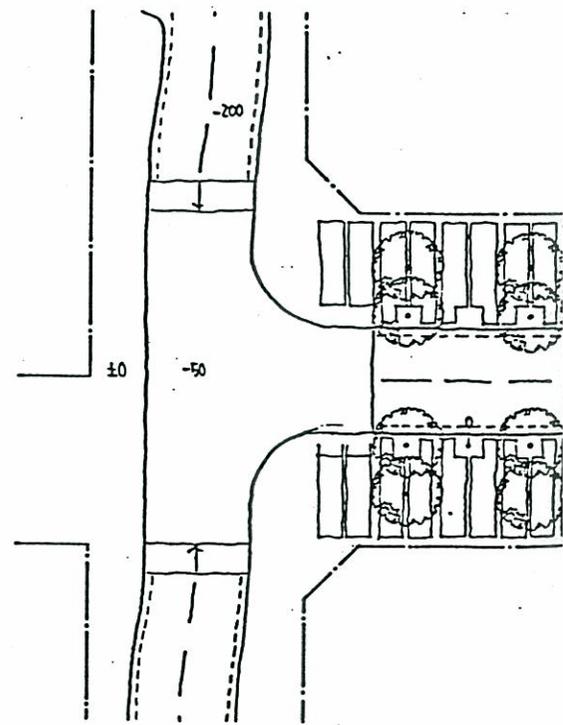
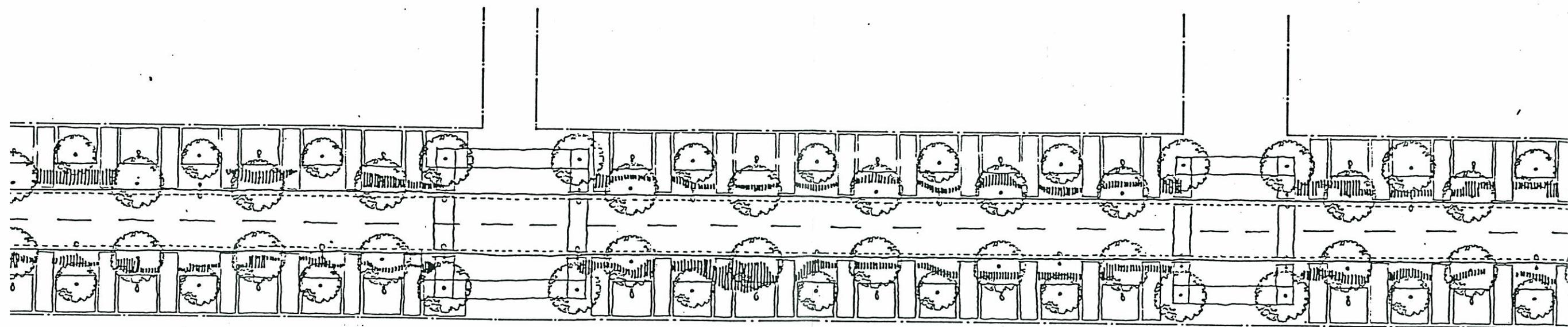


② シンボル道路Aの車道部の考え方

<p>A案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 一方通行化、車両規制によって不要交通を排除し、歩行者優先のシンボル道路として整備する。</li> </ul>	<p>B案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 最小の幅員を持った対面2車線とし、停車帯は設けない道路として整備する。</li> </ul>
<p>i) 車道 ii) 停車帯  iii) 歩道  iv) 植栽 v) 車両規制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幅員 5.0m 1車線</li> <li>• なし</li> <li>• 一方通行道路として幅員 4.0mと両側 路側帯幅員 0.5mの合計として 5.0mとする。</li> <li>• サービス車両の停車があっても緊急車両の通行に支障はない。</li> <li>• 最低 4.0m</li> <li>• 民地側に、緊急車両が通行出来るよう最低4mの歩道（植栽等SFを設置しない部分）を確保する。</li> <li>• 高木植栽（道路の一体感のため低灌木の連続植栽は行わない。）</li> <li>• 休日・平日共に、一般車両の通行可能時間帯を規制し、歩行者空間としての機能を中心とした道路とする。</li> <li>• 中小規模商業街区は背割り線が入りシンボル道路からしかサービス出来ない宅地が多いため、郵便、宅配、ゴミ収集等のサービス車両のみ進入可能とする必要がある。</li> </ul>	<p>i) 車道 ii) 停車帯  iii) 歩道 iv) 植栽 v) 車両規制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幅員 7.0m (車道 3.0m×2車線 = 6.0m、路側帯 0.5m×2 = 1.0m)</li> <li>• なし</li> <li>• 停車帯を設けないことで荷物の積み卸し等の短時間の停車しか出来ないようにする。</li> <li>• 停車車両がある場合は追い越しとなるが、余裕の少ない対面通行であるため、一方通行よりも低速で慎重な運転を強いられ、歩行者にとっては安全性が高い。</li> <li>• A案と同様とする。</li> <li>• A案と同様とする。</li> <li>• A案と同様とする。</li> </ul> 

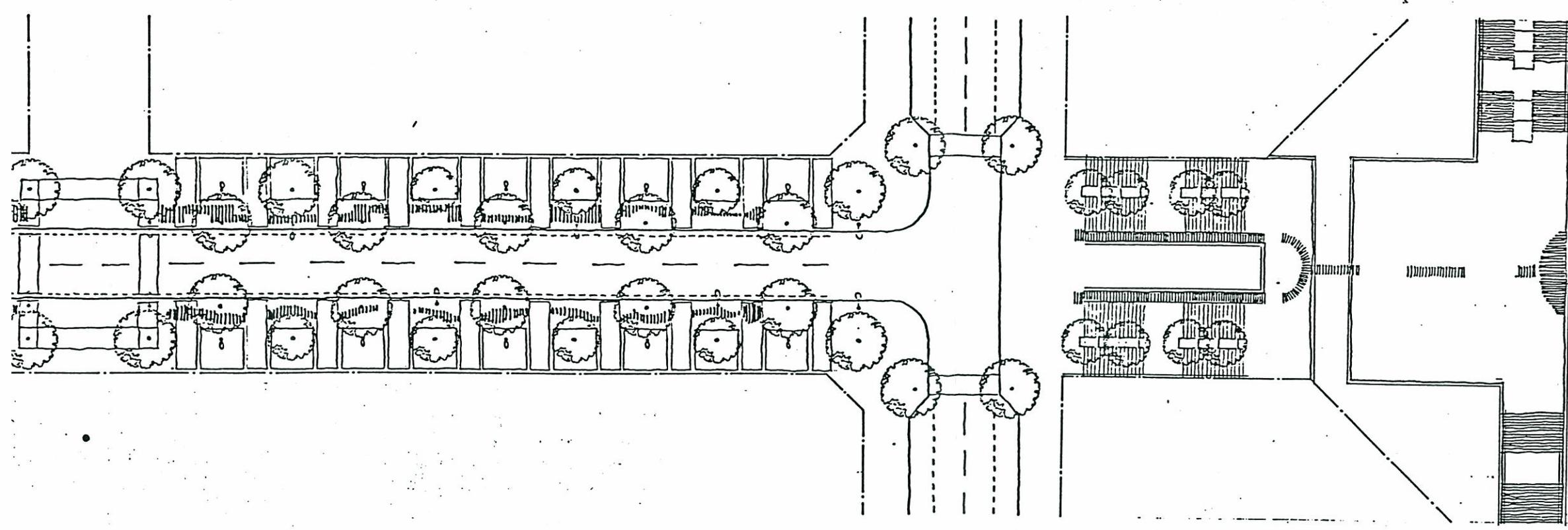


YAMATE PLANNING CABIN

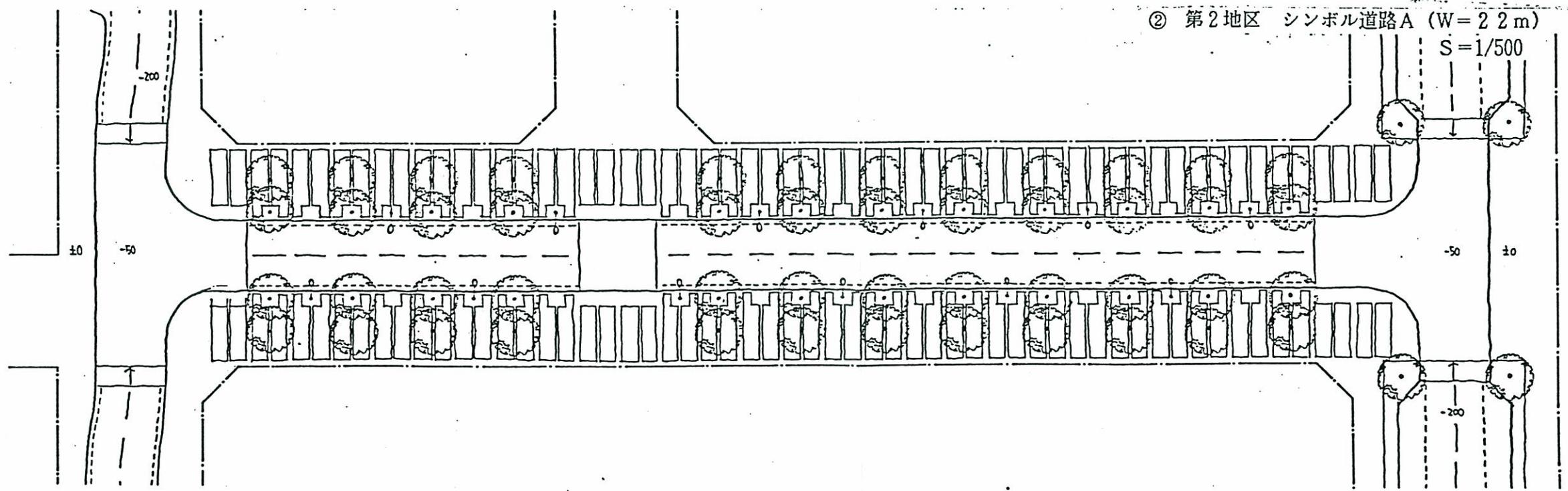


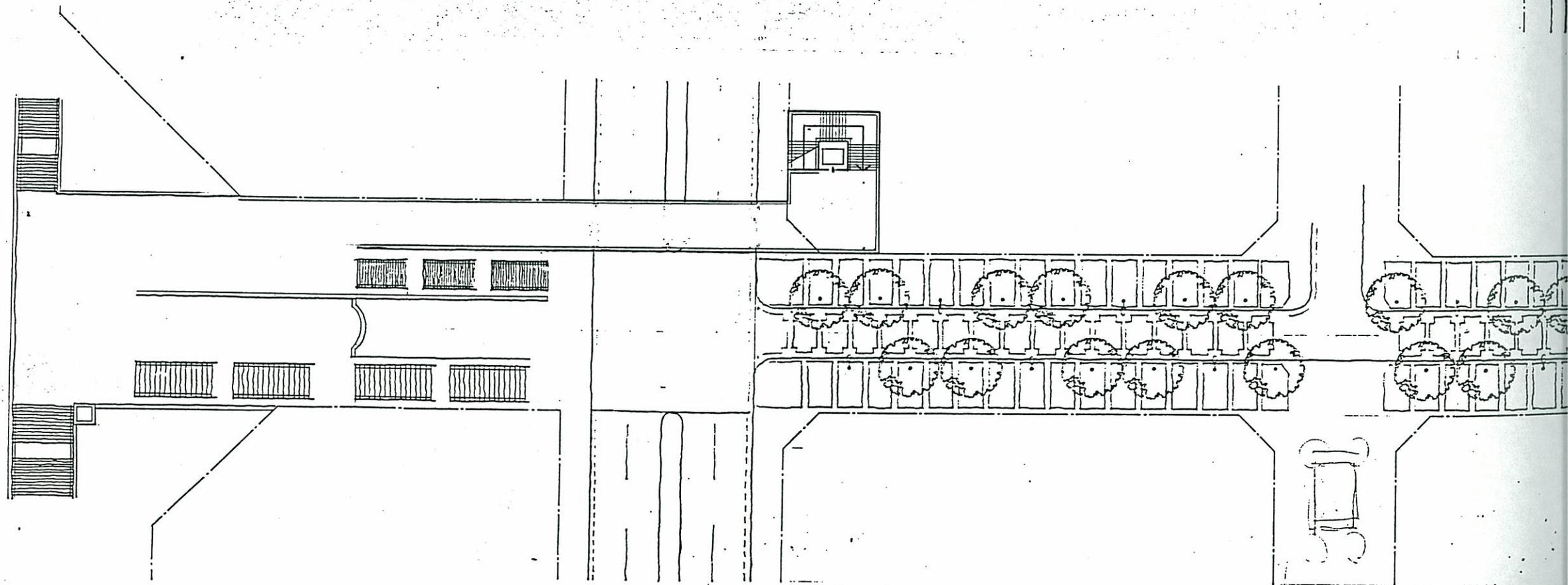
YAMATE PLANNING CABIN

① 第1地区 シンボル道路A (W=22m)  
S=1/500

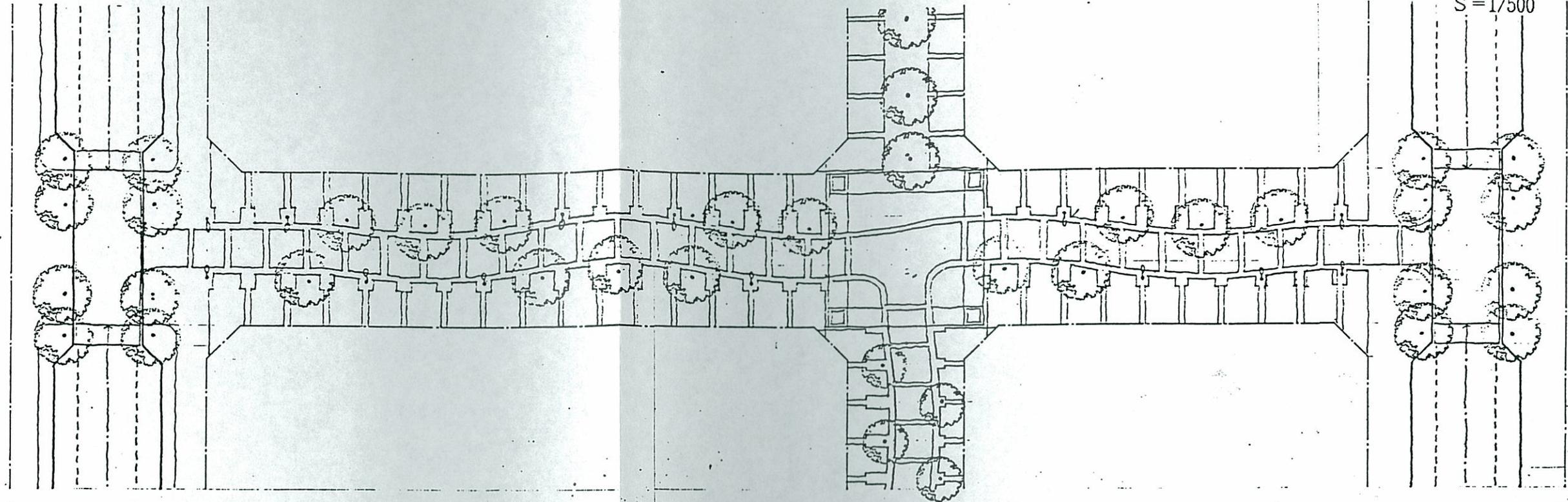


② 第2地区 シンボル道路A (W=22m)  
S=1/500

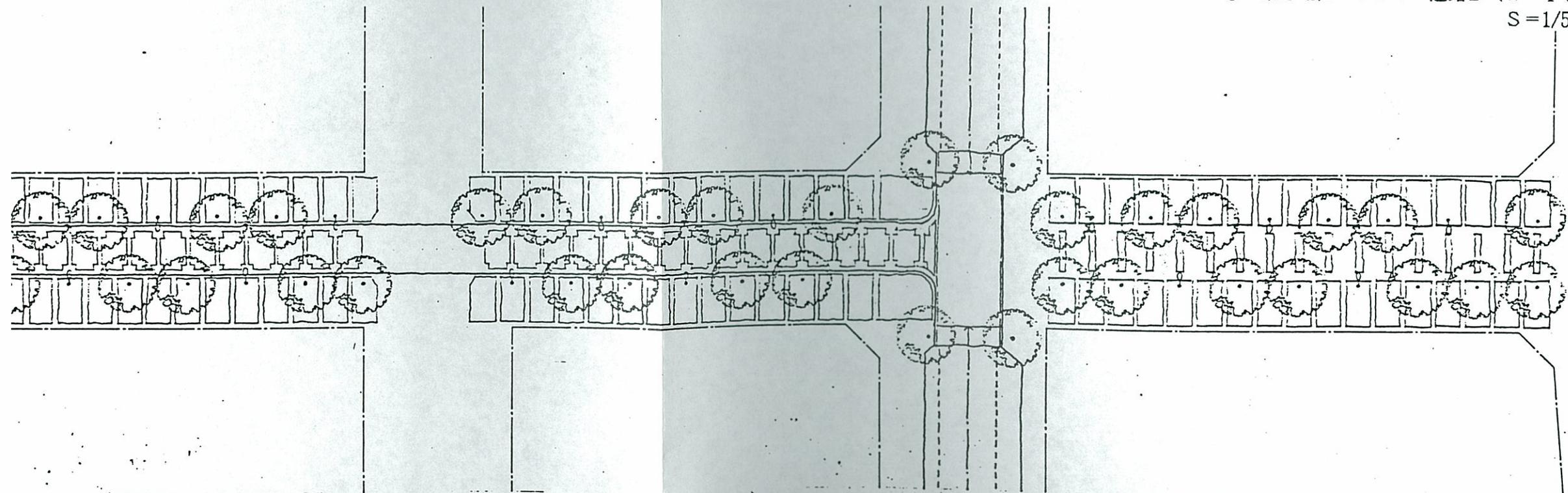




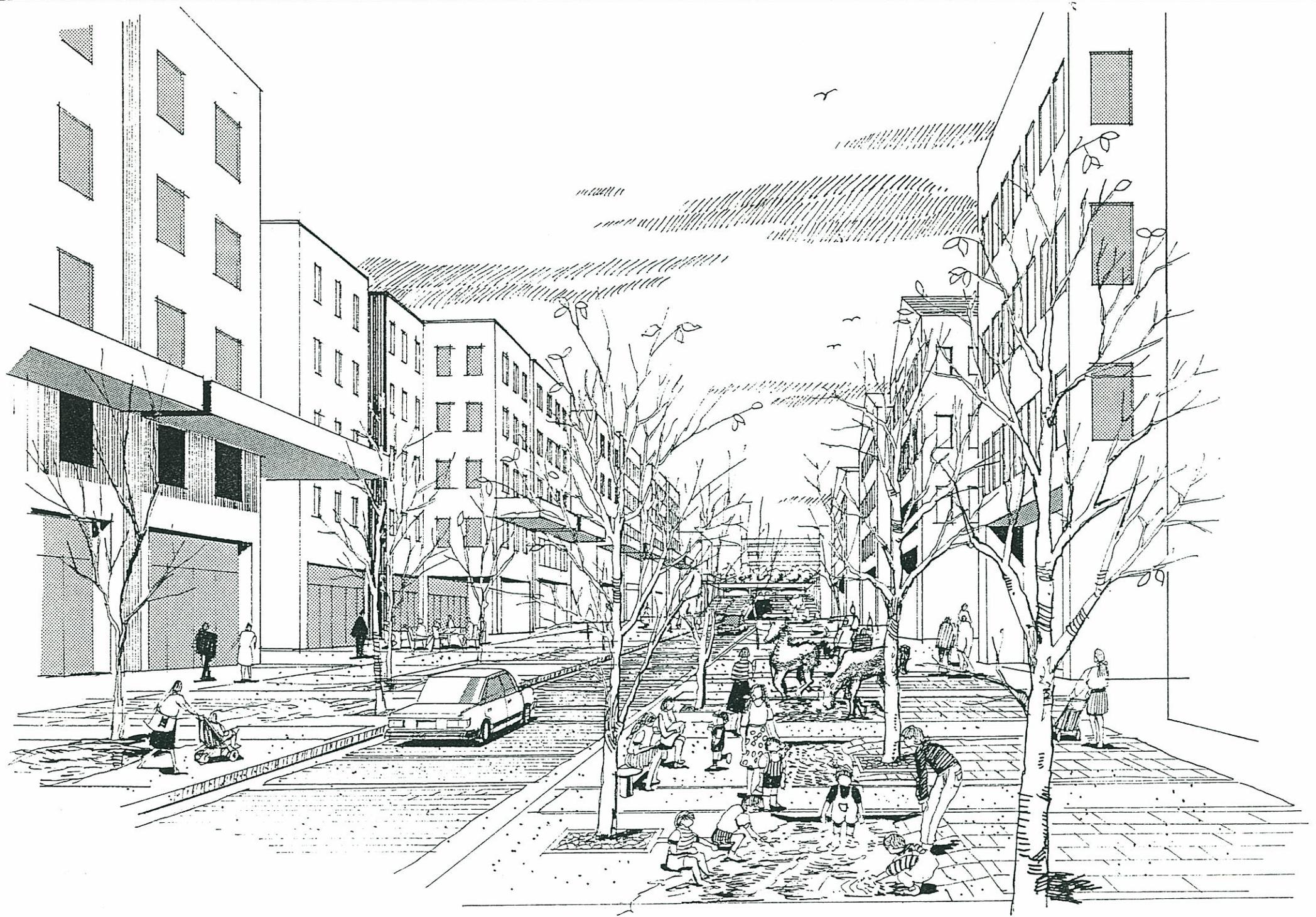
③ 第1地区 シンボル道路B (W=16m)  
S=1/500



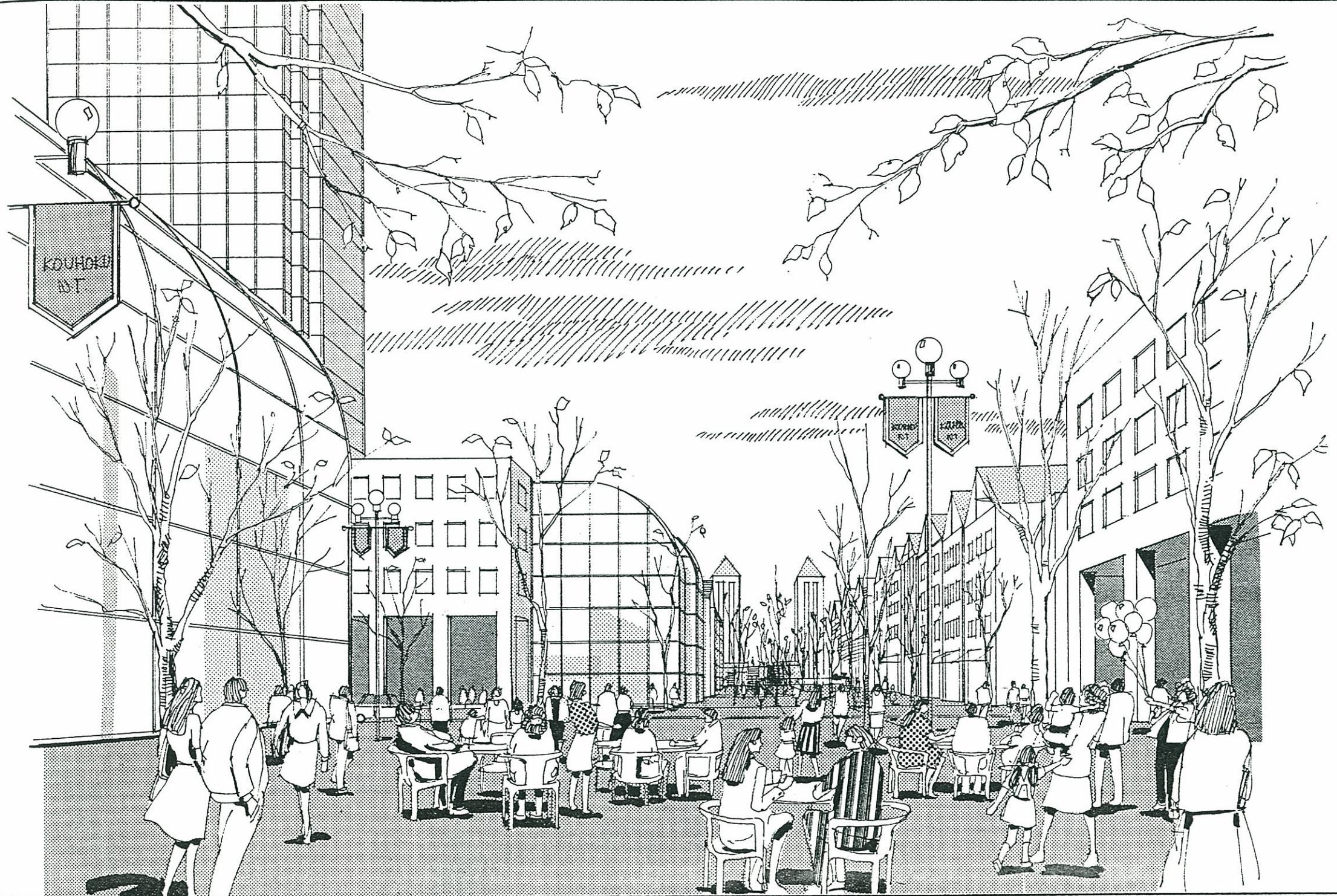
④ 第2地区 シンボル道路B (W=16m)  
S=1/500



① 第1地区 シンボル道路A 整備イメージ図 (シンボル道路上からシンボル広場方向を見る。道路突き当たりに広場への階段が見える。歩道には様々なモニュメントが置かれ、せせらぎには子供が遊ぶ。)



② 第2地区 シンボル道路A 整備イメージ図 ! (シンボル広場からシンボル道路を見る。シンボル道路左側に核的複合施設があり、低層部の上に高層棟が見える。)



② 第2地区 シンボル道路A 整備イメージ図 | (ペデデッキ上からシンボル広場方向をみる。高木植栽を4列に施し、緑豊かな通りをつくる。)

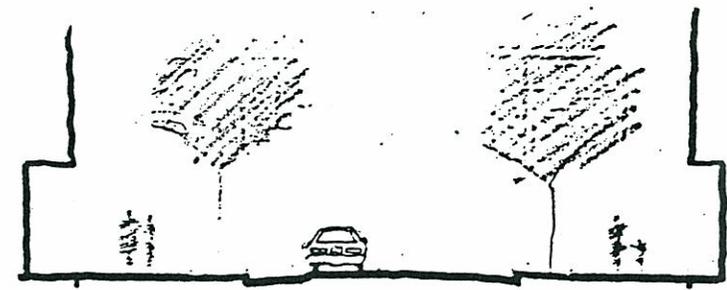


③ 第1地区 シンボル道路B 整備イメージ図 (市民ホール側から駅前広場方向を見る。シンボル道路の軸線上に核的複合施設の高層棟が建ち、アイストップとなっている。)

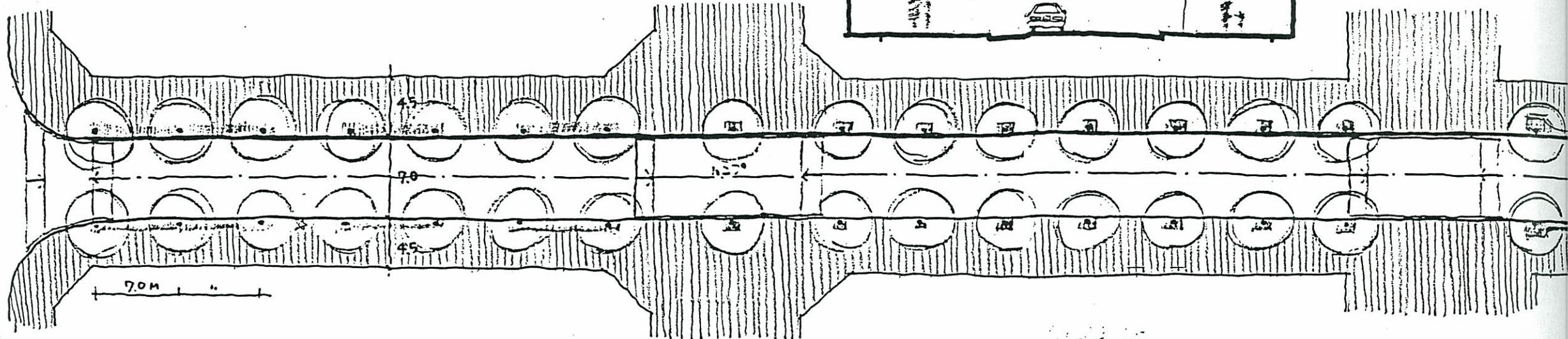


④ 第2地区 シンボル道路B 整備イメージ図 (シンボル広場から下る階段の途中から地域体育館方向を見る。左側にペデデッキが飛び、階段とエレベーターがデッキとシンボル道路のレベルをつなぐ。)

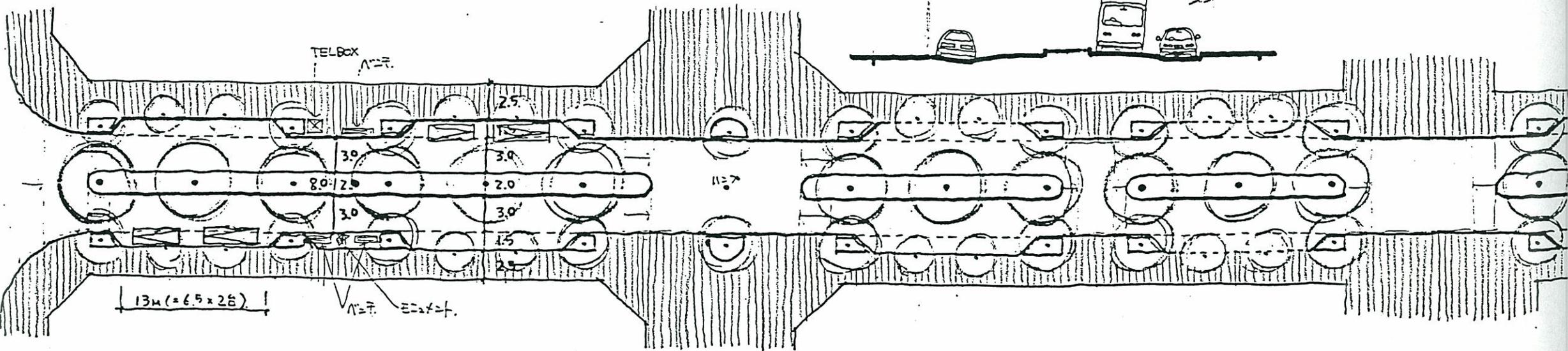


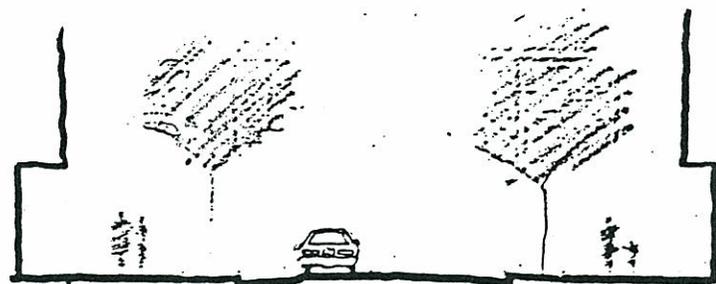


① 対面通行複断面、高木 2 本  
 ● 平面図 S=1/400  
 評価 ・ 停車帯をなくし車道幅  
 ショクの道路との違いが



② 対面通行複断面、高木 3 本  
 ● 平面図 S=1/400  
 評価 ・ 車道中央に中央分離帯  
 であるが、歩道幅員が  
 くない。



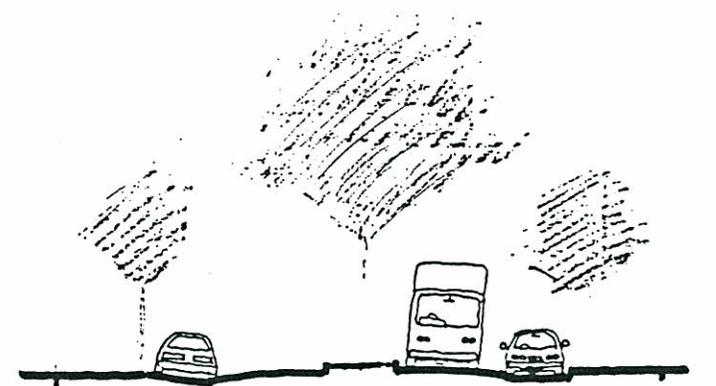
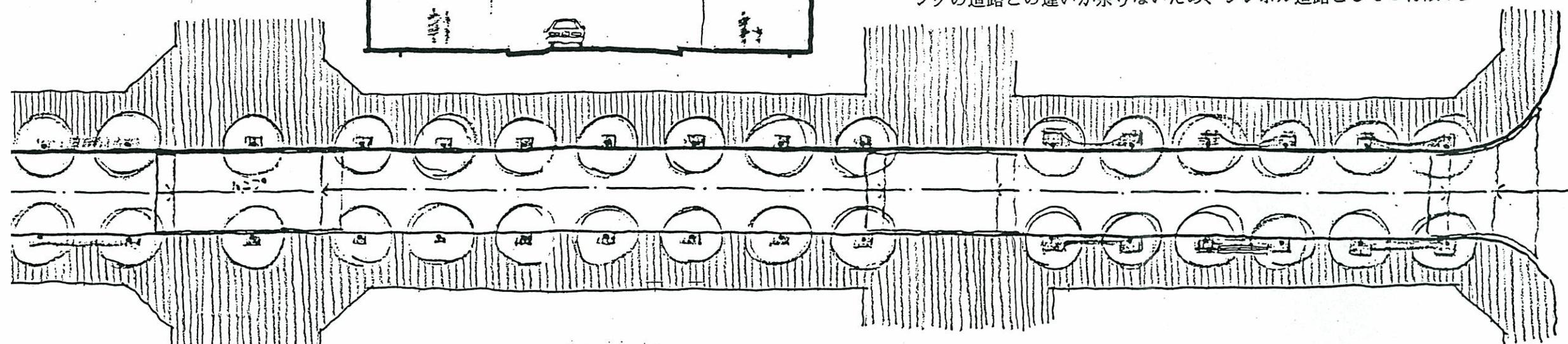


① 対面通行複断面、高木2列植栽、停車帯無し

【比較検討案】

●平面図 S=1/400

評価 ・ 停車帯をなくし車道幅員を対面通行の7mとし歩道幅員を最大限確保した案であるが、他のラックの道路との違いが余りないため、シンボル道路としての特徴が少ないため好ましくない。

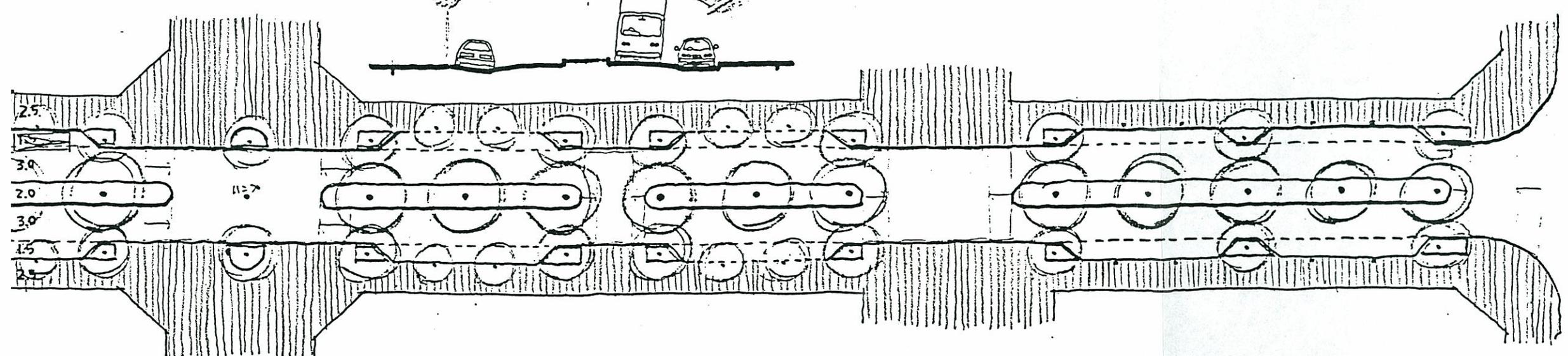


② 対面通行複断面、高木3列植栽、停車帯無し

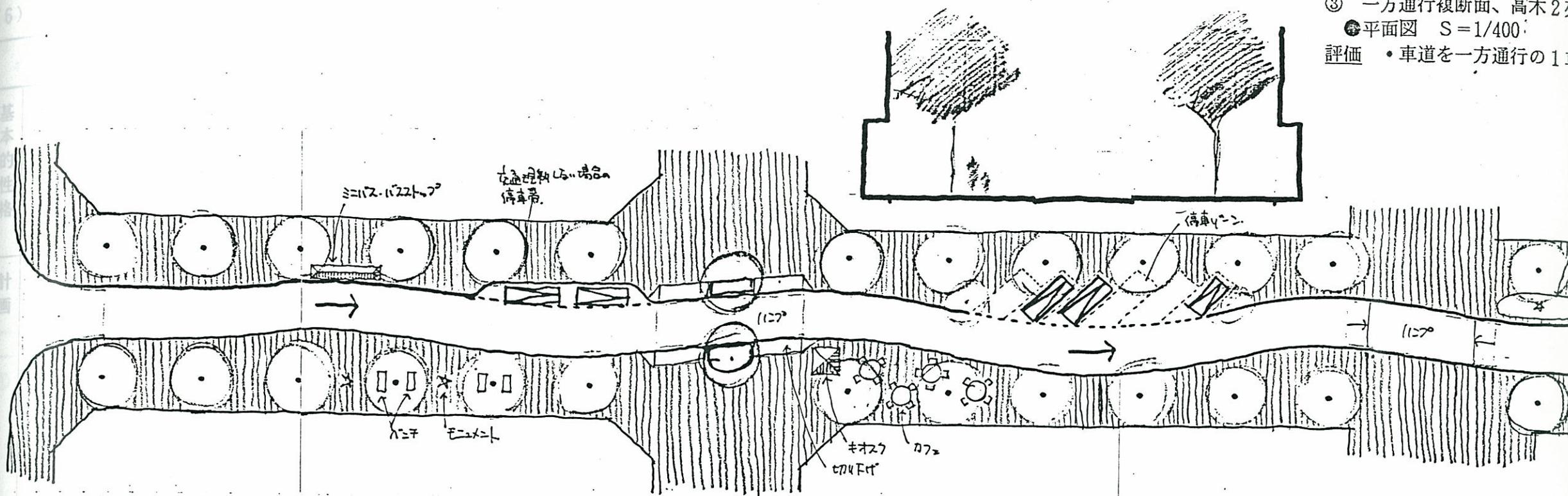
【比較検討案】

●平面図 S=1/400

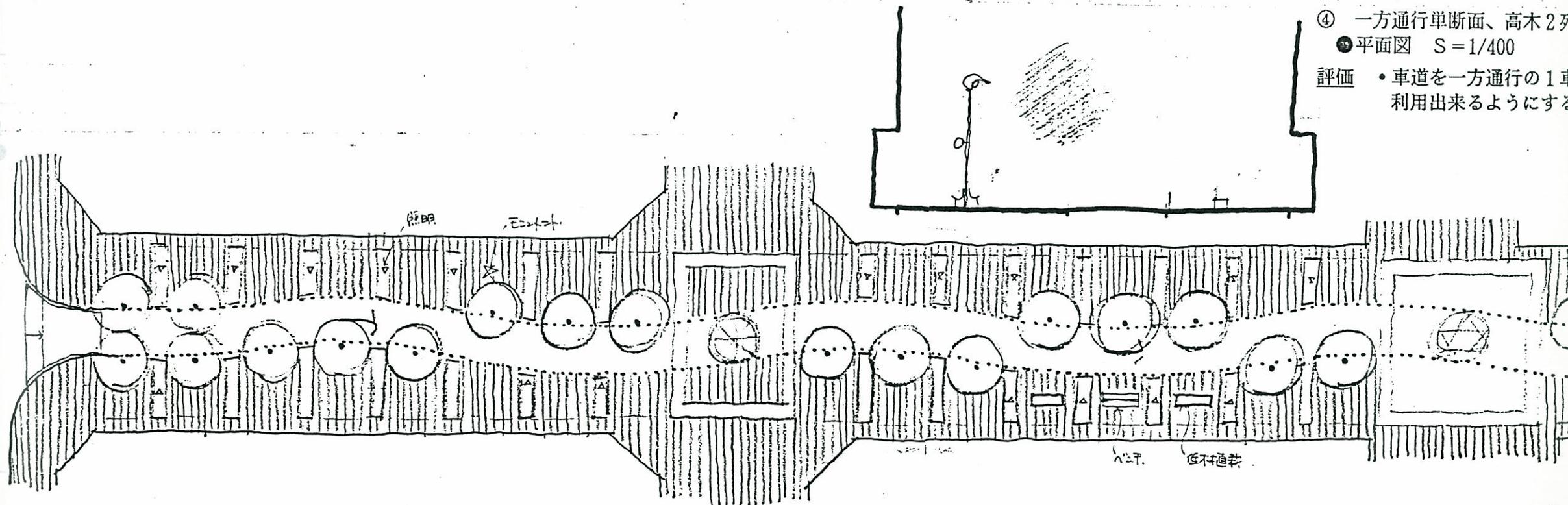
評価 ・ 車道中央に中央分離帯を設け高木植栽を行ないシンボル性を出し更に両側に停車帯を設けた案であるが、歩道幅員が植栽を含んで2.5mしか確保できないため歩行者系道路としては好ましくない。



③ 一方通行複断面、高木 2 列  
 ● 平面図 S=1/400  
 評価 ・車道を一方通行の 1 車



④ 一方通行単断面、高木 2 列  
 ● 平面図 S=1/400  
 評価 ・車道を一方通行の 1 車  
 利用出来るようにする

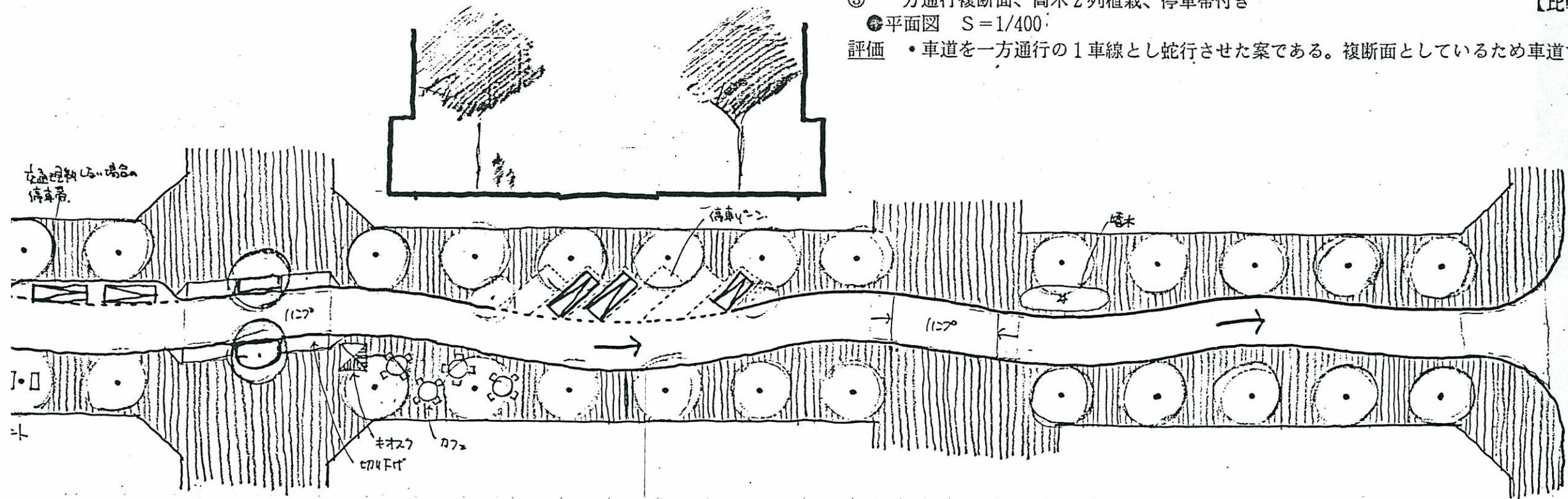


③ 一方通行複断面、高木2列植栽、停車帯付き

【比較検討案】

●平面図 S=1/400

評価 ・車道を一方通行の1車線とし蛇行させた案である。複断面としているため車道で分断される。

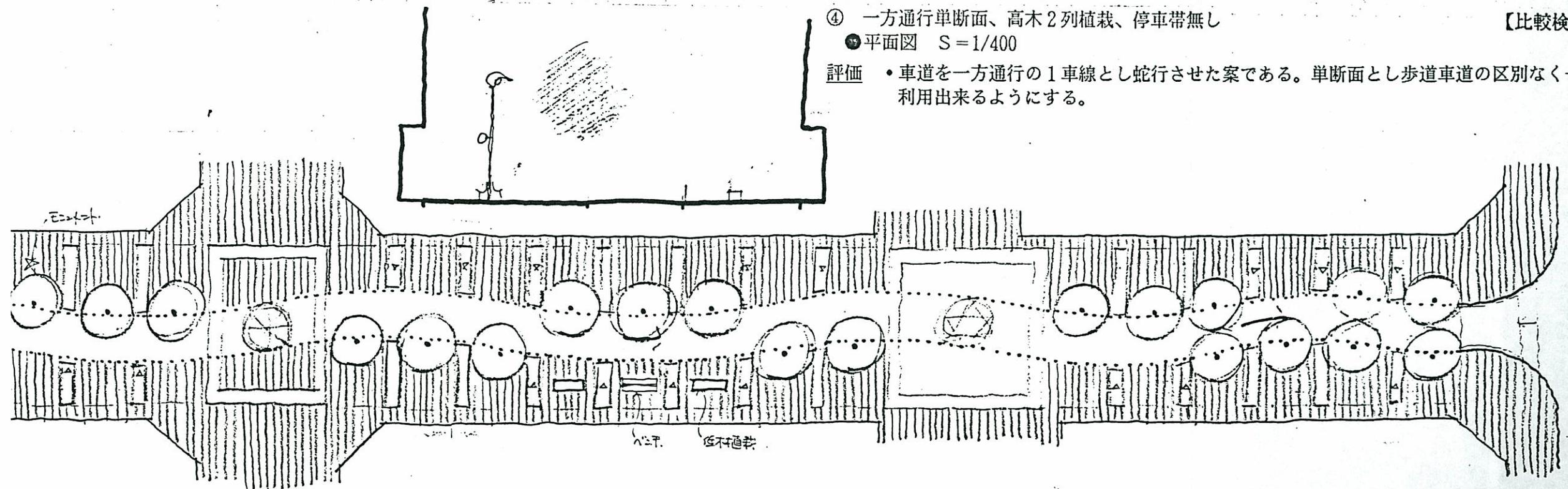


④ 一方通行単断面、高木2列植栽、停車帯無し

【比較検討案】

●平面図 S=1/400

評価 ・車道を一方通行の1車線とし蛇行させた案である。単断面とし歩道車道の区別なく一体として利用出来るようにする。



(6) 歩車融合道路の計画

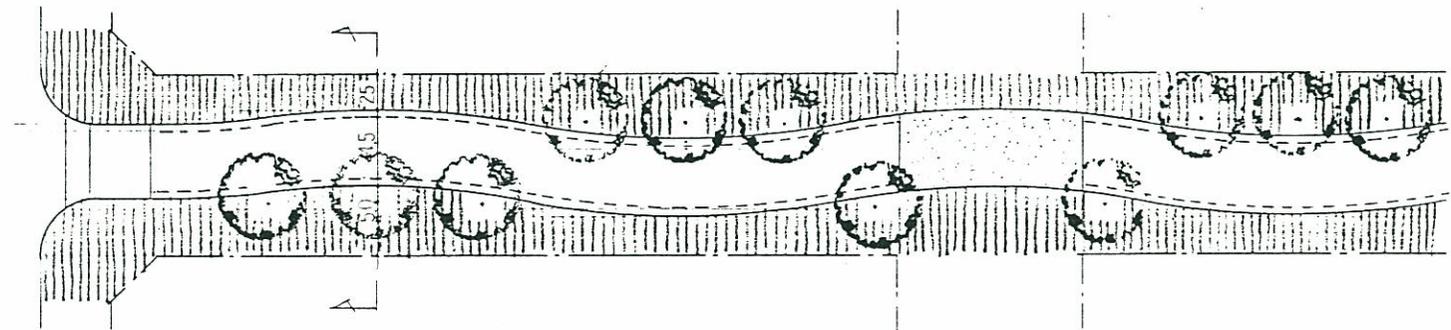
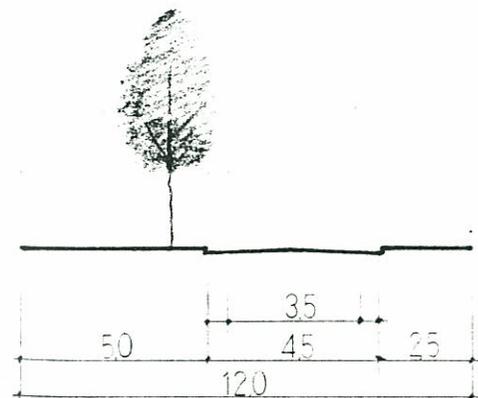
		① 歩車融合道路	② 歩車融合道路B (車両通行規制道路)
基本的性格	【基本的性格】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 回遊軸として、一部の車の進入を認める道路であり、あくまで歩行者優先の道路である。</li> </ul>	
	【車動線】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 沿道施設へのサービス機能が中心となり、交通量はあまり多くない。</li> </ul>	
計画	【歩行者動線】	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅、集合駐車場、大規模核的複合施設等を結び、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。</li> </ul>	
	【道路区分】 i) 種・級 ii) 設計速度 【構成】 i) 総幅員 ii) 車道 iii) 停車帯 iv) 断面 v) 歩道 vi) 植栽帯 【時間規制等】 i) 車両規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4種4級</li> <li>• 30 km/h</li> <li>• 12.0 m</li> <li>• 1車線 (一方通行、1車線/幅員 4.0m程度、路側帯と合わせて5.0mとし、停車が在る場合にも緊急車両の追い越しが出来るようにする。)</li> <li>• なし</li> <li>• 複断面。車道との段差は最小限とし歩行者空間としての一体感を生み出す。</li> <li>• 2.5~4.5m</li> <li>• 休日の昼間は一般車両の通行を規制する。</li> </ul>	

① 12.0 m 一方通行蛇行タイプ、複断面

●断面図 S=1/200

●平面図 S=1/500

• 車道を連続的に蛇行させた案。

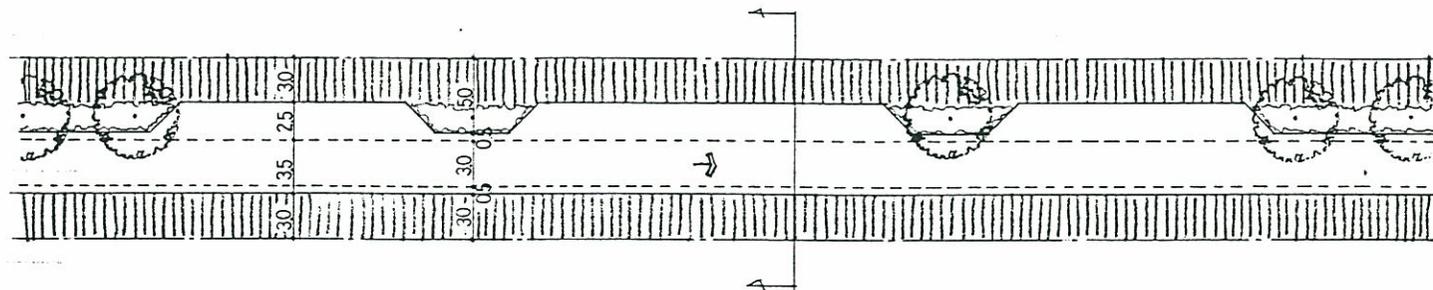
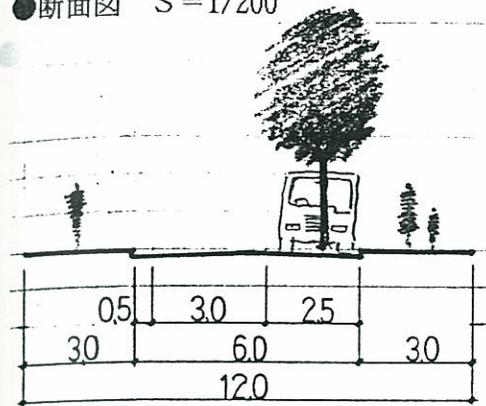


① 12.0m、(2) 一方通行直進タイプ、複断面、片側停車帯付き

●断面図 S=1/200

●平面図 S=1/500

- 車道を直線とすることで停車帯を最大限確保するが、車両速度低減に寄与しない。
- 歩道幅員 3.0m分は地下埋設物の占有があり植栽を確保出来ないため緑の少ない通りとなる。

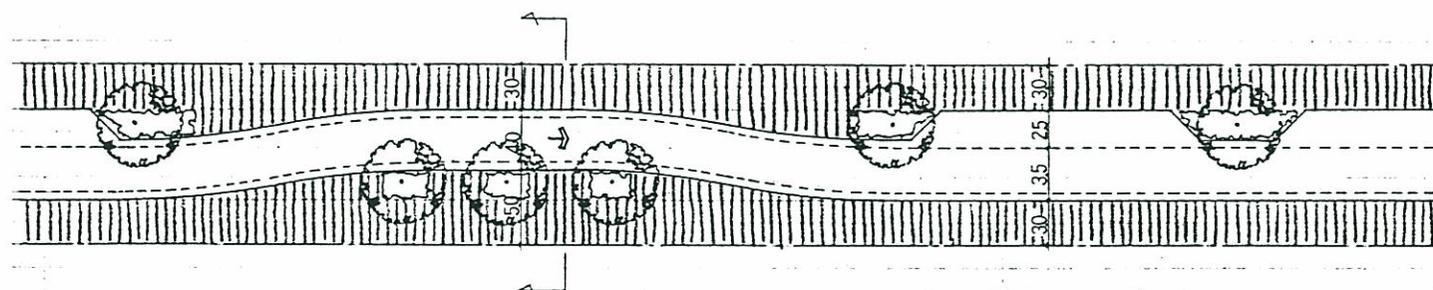
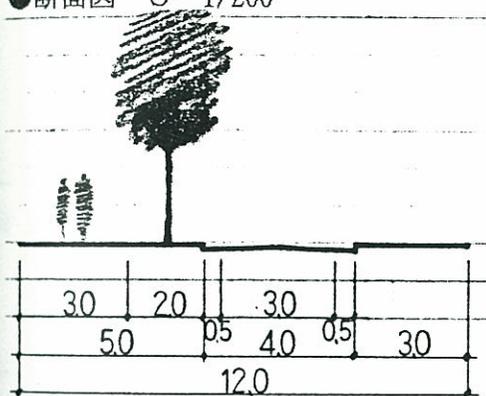


① 12.0m (3) 一方通行蛇行タイプ、複断面、片側停車帯付き

●断面図 S=1/200

●平面図 S=1/500

- 車線線形を蛇行させ車速の低減を図った案。停車帯の長さが少なくなる。駐車帯は遠い進行方向に対して左がわにのみ設けられる。
- (1)案同様歩道の 3.0m分は地下埋設物のため植栽出来ない。

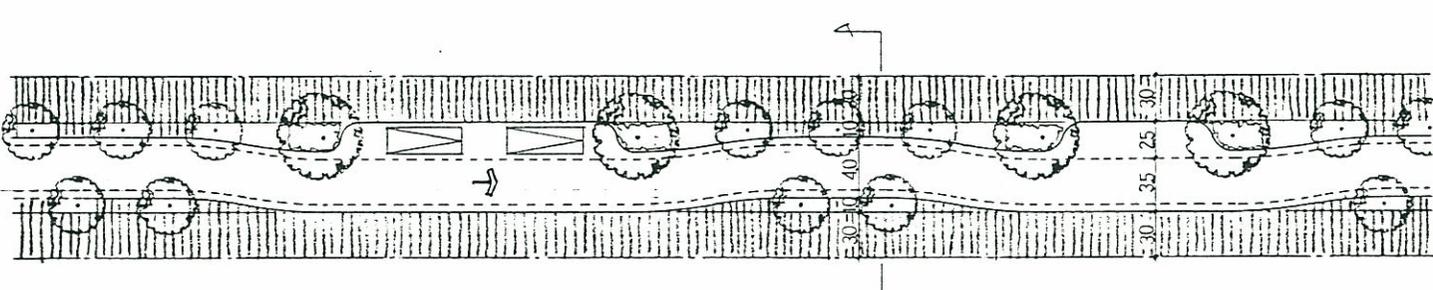
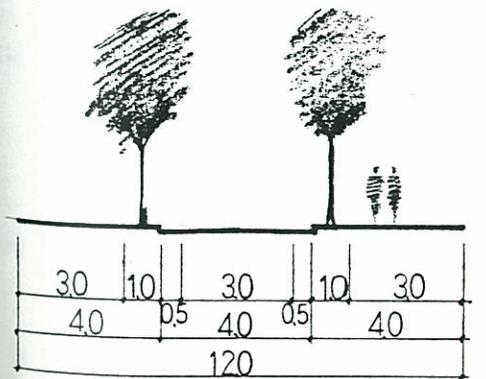


① 12.0m (4) 一方通行蛇行タイプ、複断面、植栽帯・停車帯付き

●断面図 S=1/200

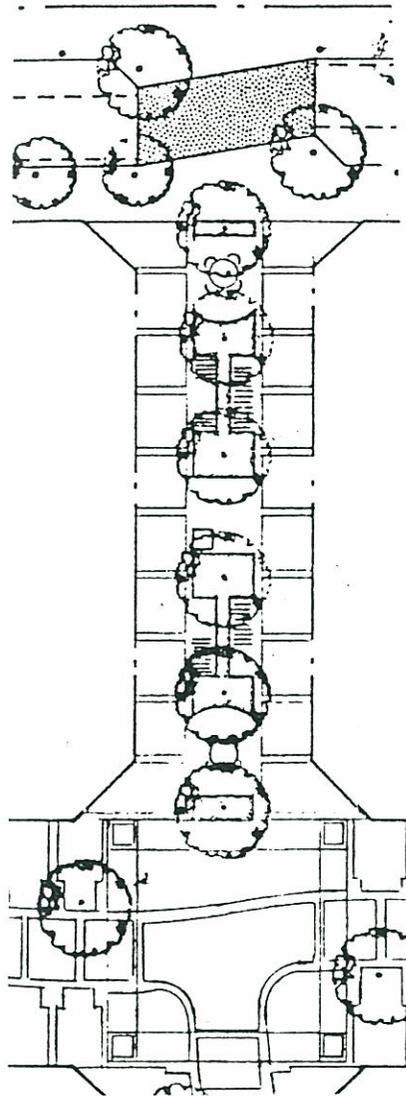
●平面図 S=1/500

- 車道両側に幅員 1.0mの植栽帯を設け、緑の多い通りとする案。停車帯は余り確保できない。



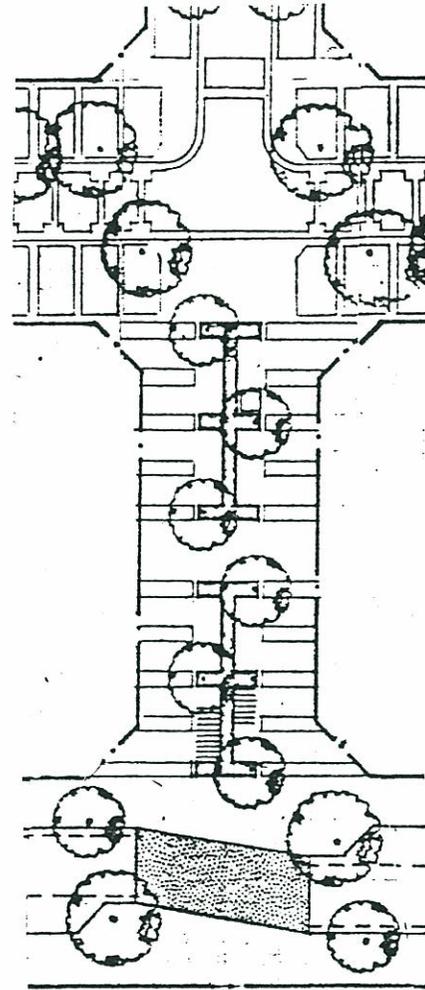
② 12.0m 車両通行規制道路 (1)

● 平面図 S=1/500



② 12.0m 車両通行規制道路 (2)

● 平面図 S=1/500



3-1-2. 交差点計画

(1) 交差点計画の考え方

• ここでは、各ランクの道路の交差点における、イ交差点形状、ロ横断歩道の設置、ハ右折車線の設置、ニ信号の設置についての原則を検討する。

• 各ランクの道路の交差パターンを以下のように分類し、それぞれ検討する。

	イ. 交差点形状 i) 隅角半径 ii) 隅切り長		ロ. 横断歩道の設置	ハ. 右折車線の設置	ニ. 信号の設置
●考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>隅角半径は車両通行の円滑な処理と道路の優先順位を明確にする用設定する。</li> <li>隅切りは街区設計による。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>タウンセンター内においては、平面交差を主体にしているため、横断歩道設置個所が比較的多い。この中で主に歩行者対応の道路における横断にあっては、交差する道路側に車道部のマウンドアップやハンプ等を設け、歩行者の安全かつ快適な横断を確保する。</li> <li>幹線道路の横断は、歩行者専用道路によるものとし、極端に動線が遠い場合以外の交差点には横断歩道を設けない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>右折待ち車両による交通の滞留の解消を目的とし、主に車対応道路間において、高ランクの道路からの右折について設置する。</li> <li>タウンセンター外周の幹線道路からの流入部においても、原則的に右折車線を設ける。</li> <li>右折車線の確保は、車線数の増設により行うが、そのための車道幅員の拡張は停車帯を活用することとし、原則として交差点部分で歩道幅員は変化させない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点の性格から、信号を設置する個所、しなくとも良い個所の分類を行う。(低ランクの道路同士の交差点の場合には設置しない。)</li> <li>右折レーンの設置部については、時差式の処理を行う。</li> </ul>
①幹線道路 ⇄ 十字路交差点 補助幹線道路	• R = 10 m	• L = 10 m	× 幹線道路の横断はペデ橋行うため原則として設置しない。ペデ橋間隔が開いている区間については検討する。 ○ 補助幹線道路の横断歩道は設置する。	○ 補助幹線道路 ⇒ 幹線道路 • 必ず設置する。 ○ 幹線道路 ⇒ 補助幹線道路 • 必ず設置する。	○ 必ず設置する。
②幹線道路 ⇄ T字路交差点 補助幹線道路	• R = 10 m	• L = 10 m	× 幹線道路の横断はペデ橋行うため原則として設置しない。ペデ橋間隔が開いている区間については検討する。 ○ 補助幹線道路の横断歩道は設置する。	× 補助幹線道路 ⇒ 幹線道路 • 原則として設けないものとする。 ○ 幹線道路 ⇒ 補助幹線道路 • 必ず設置する。	○ 必ず設置する。
③補助幹線道路A ⇄ 補助幹線道路A	• R = 8 m	• L = 5 m	○ 設置する。	○ 補助幹線道路 ⇄ 補助幹線道路 • 必ず設置する。	○ 必ず設置する。
④補助幹線道路A ⇄ 補助幹線道路B (第1地区DTの2本のL型線形の道路)	• R = 8 m	• L = 5 m	○ 設置する。 • 補助幹線道路Bの横断歩道部分は車道幅員を狭め車速の低減を図ると共に、横断距離を短くすることで歩行者の安全性の向上を図る。	○ 補助幹線道路A ⇒ 補助幹線道路B • 必ず設置する。 × 補助幹線道路B ⇒ 補助幹線道路A • 設けない。	○ 必ず設置する。

	イ. 交差点形状 i) 隅角半径    ii) 隅切り長		ロ. 横断歩道の設置	ハ. 右折車線の設置	ニ. 信号の設置
⑤補助幹線道路 ⇄ 区画道路 (対面通行の場合) (一方通行の入口)	• R = 6 m	• L = 5 m	○補助幹線道路の横断は原則として設置することとするが、隣接交差点との距離や沿道土地利用等も考慮して検討する。 ○区画道路の横断歩道は設置する。	○補助幹線道路⇒区画道路 • 設置を原則とするが、交差点間隔から設置が難しい場合はその限りではない。 ×区画道路⇒補助幹線道路 • 設置しない。	○必ず設置する。
⑥補助幹線道路 ⇄ 区画道路 (一方通行の出口)	• R = 6 m	• L = 5 m	△補助幹線道路の横断は各交差点毎に、隣接する交差点との関係や施設の立地状況を踏まえて検討する。	○補助幹線道路⇒区画道路 • 必ず設置する。 ×区画道路⇒補助幹線道路 • 設置しない。	○必ず設置する。
⑦補助幹線道路 ⇄ 歩車融合道路	• R = 4 m	• L = 5 m	○歩行者ルートを連続させるため、補助幹線道路の横断歩道は設置する。 ○歩車融合道路の横断歩道部分は車道幅員を必要最小限の幅員とし、道路のランクを明確に認識させるようにする。	○補助幹線道路⇒歩車融合道路 • 出来れば設置する。 ×歩車融合道路⇒補助幹線道路 • 設置しない。	○ペデ、シンボル道路の横断部は歩行者信号のみ設置する。
⑧補助幹線道路 ⇄ 歩行者系道路	• R = 4 m	• L = 5 m	○歩行者ルートを連続させるため設置する。 ○補助幹線道路の横断部はマーキングだけでなく、ハンプやマウンドアップ等により他の道路と差別化する。	×補助幹線道路⇒歩行者系道路 • 設置しない。 ×歩行者系道路⇒補助幹線道路 • 設置しない。	○歩行者の横断用に押しボタン付き歩行者信号を設置したい。
⑨区画道路 ⇄ 区画道路	• R = 4 m	• L = 5 m	○設置する。 ○横断歩道部分は車道幅員を最低限の幅員として車速の低減を図ることにより歩行者の安全性の向上を図る。	×設置しない。	×基本的には設置しない。 ・将来的に設置の必要が生じた場合に備え配管等を行うことが望ましい。
⑩区画道路 ⇄ 歩行者系道路	• R = 4 m	• L = 5 m	○歩行者ルートを連続させるため、補助幹線道路の横断歩道は設置する。 ○歩行者系道路の入口は車道幅員を必要最小限の幅員とし、道路のランクを明確に認識させるようにする。	×設置しない。	○歩行者の横断用に押しボタン付き歩行者信号を設置したい。
⑪歩行者系道路 ⇄ 歩行者系道路	• R = 4 m	• L = 5 m	×設けない	×設置しない。	×設置しない。

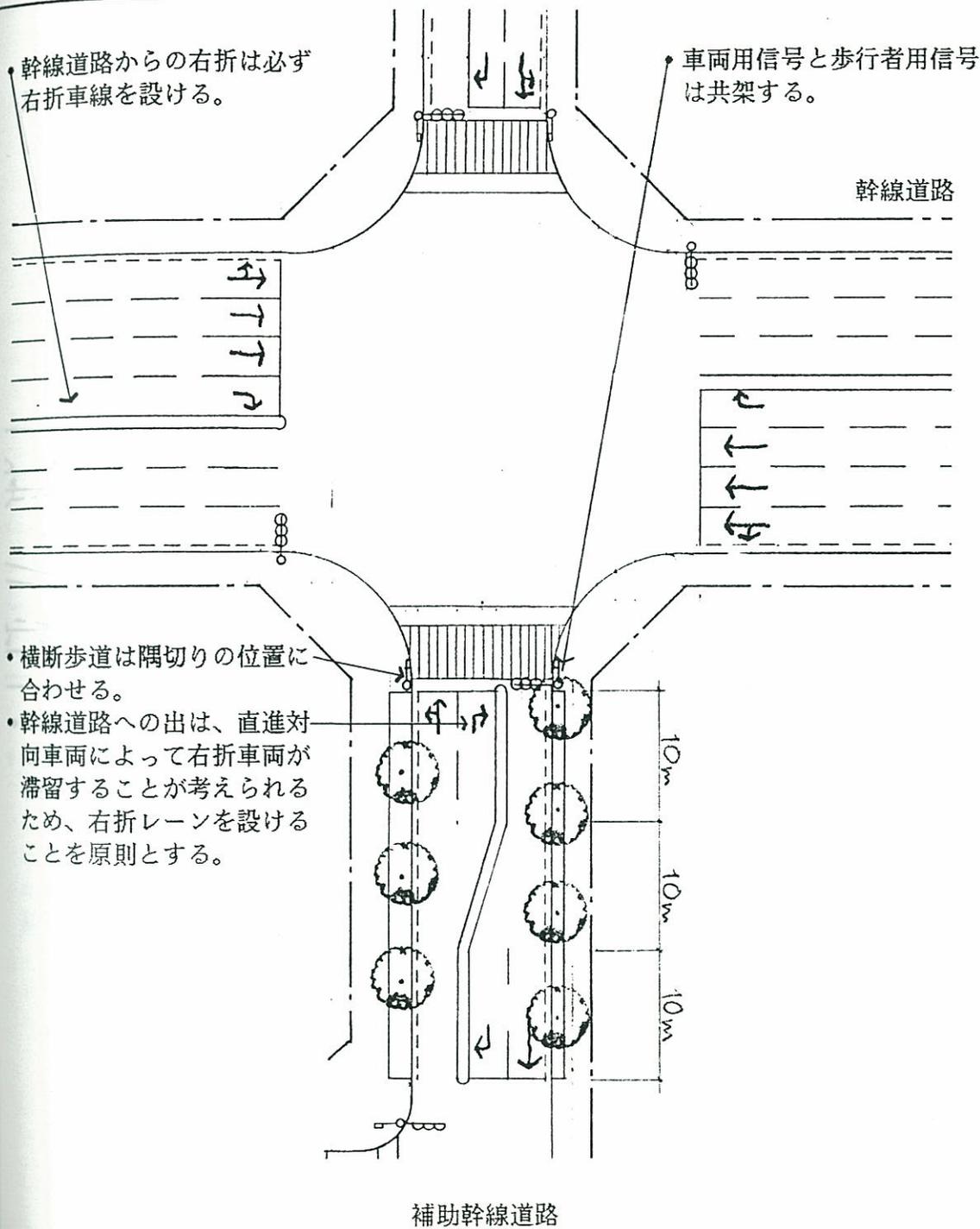
① 交差点処理キープラン



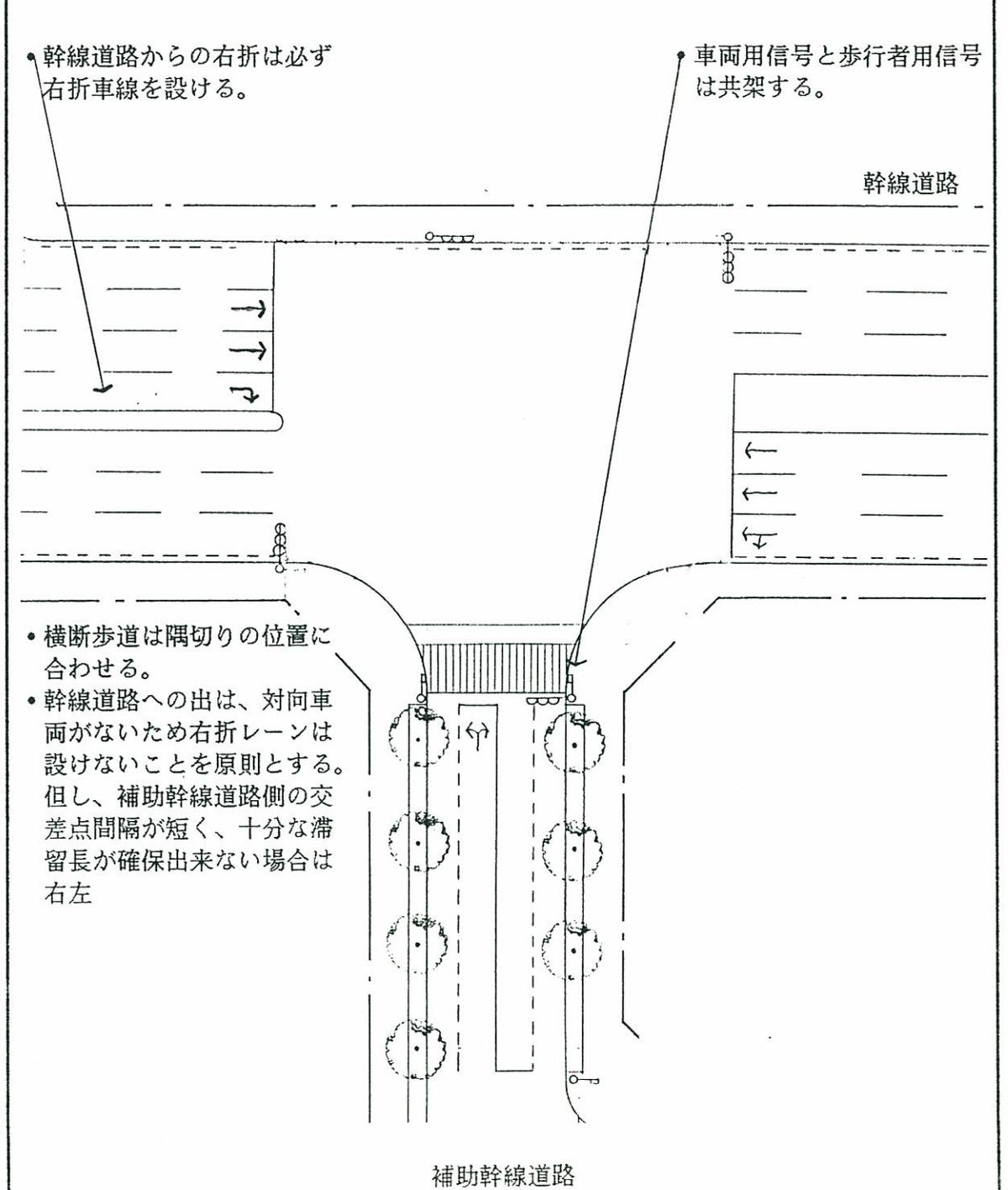
凡例 ○数字は一覧表に対応する。

(2) 標準平面

① 幹線道路 ↔ 補助幹線道路 (十字路交差点) S=1/500

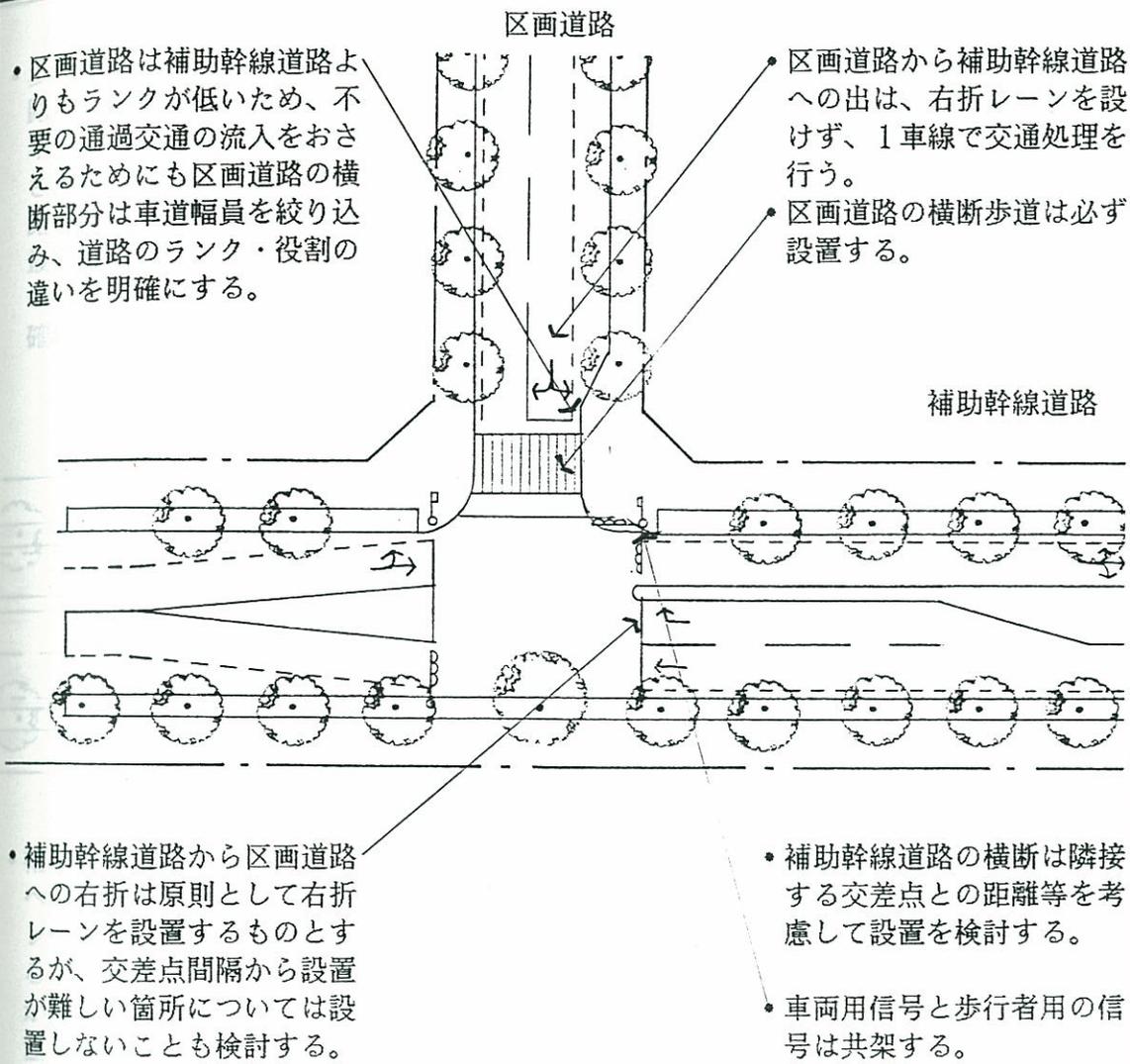


② 幹線道路 ↔ 補助幹線道路 (T字路交差点) S=1/500

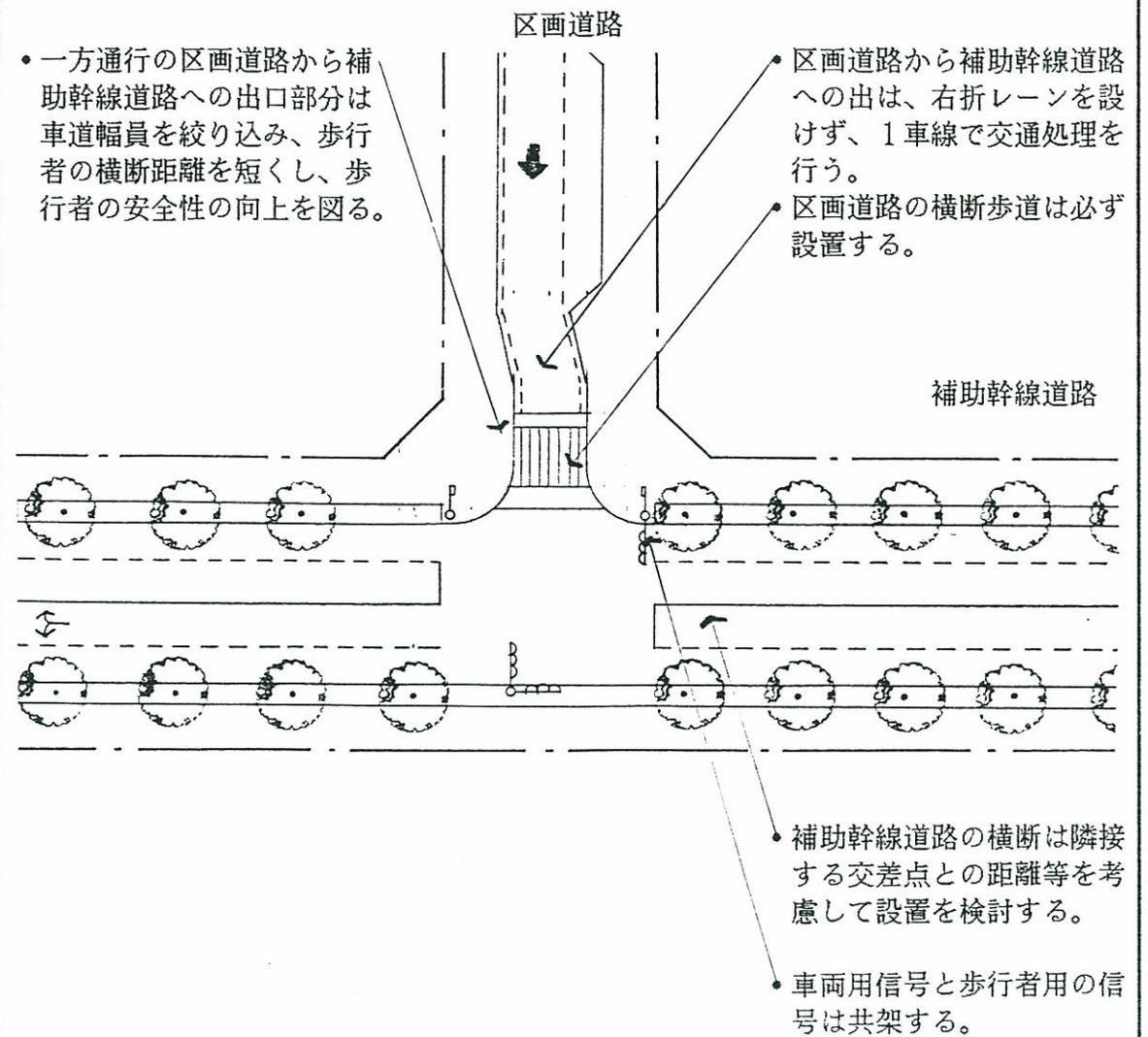




⑤ 補助幹線道路 ↔ 区画道路 (対面通行、一方通行入口) S=1/500



⑥ 補助幹線道路 ↔ 区画道路 (一方通行出口) S=1/500



⑦ 補助幹線道路 ↔ 歩車融合道路

S=1/500

- 歩車融合道路も補助幹線道路よりもランクが低いため、不要の通過交通の流入をおさえるためにも歩車融合道路の横断部分は車道幅員を最低限まで絞り込み、道路のランク・役割の違いを明確にする。

歩車融合道路

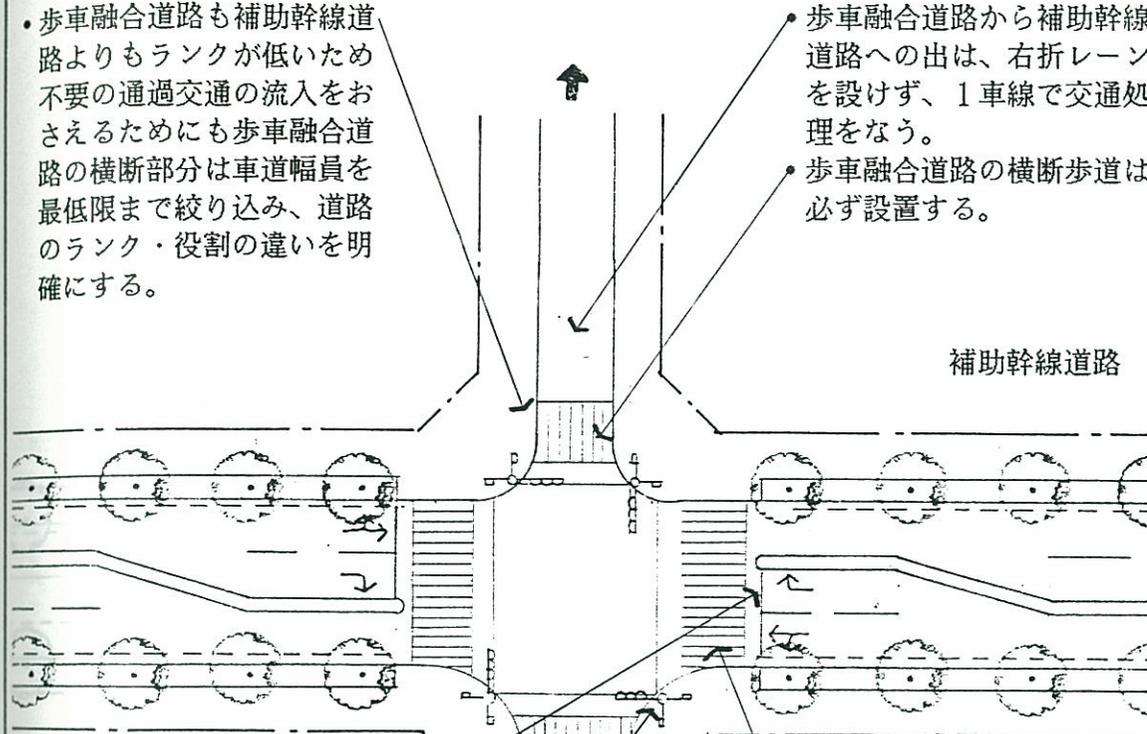
- 歩車融合道路から補助幹線道路への出は、右折レーンを設けず、1車線で交通処理をなう。
- 歩車融合道路の横断歩道は必ず設置する。

補助幹線道路

- 補助幹線道路から区画道路への右折は原則として右折レーンを設置するものとするが、交差点間隔から設置が難しい箇所については設置しないことも検討する。

- 車両用信号と歩行者用の信号は共架する。

- 補助幹線道路の横断は歩行者ルートとの連続性を出すため必ず設置する。



⑧ 補助幹線道路 ↔ 歩行者系道路 (シンボル道路、ペデ)

S=1/500

- 歩行者の主要動線であるシンボル道路が横断する箇所は、車両通行者に対して歩行者の横断の多い箇所であることを明確に認識させるため、車道幅員を最小限に狭め、車速の低減を図り、歩行者の安全性を確保する。

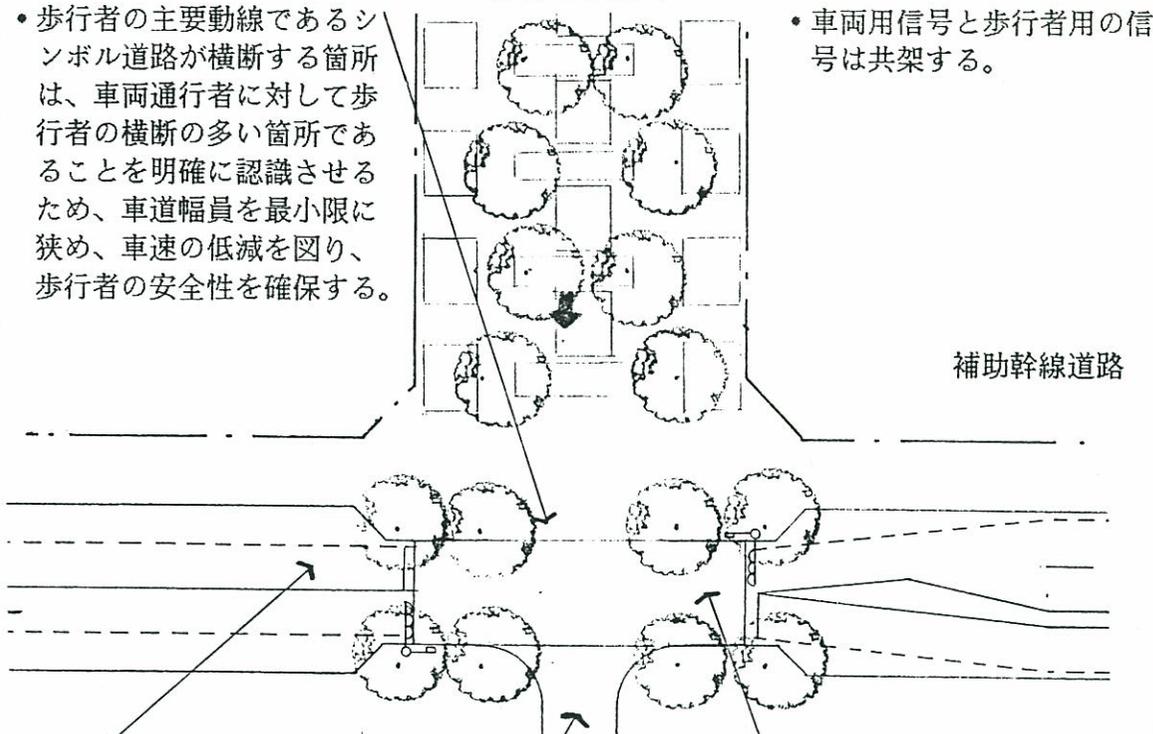
歩行者系道路

- 車両用信号と歩行者用の信号は共架する。

補助幹線道路

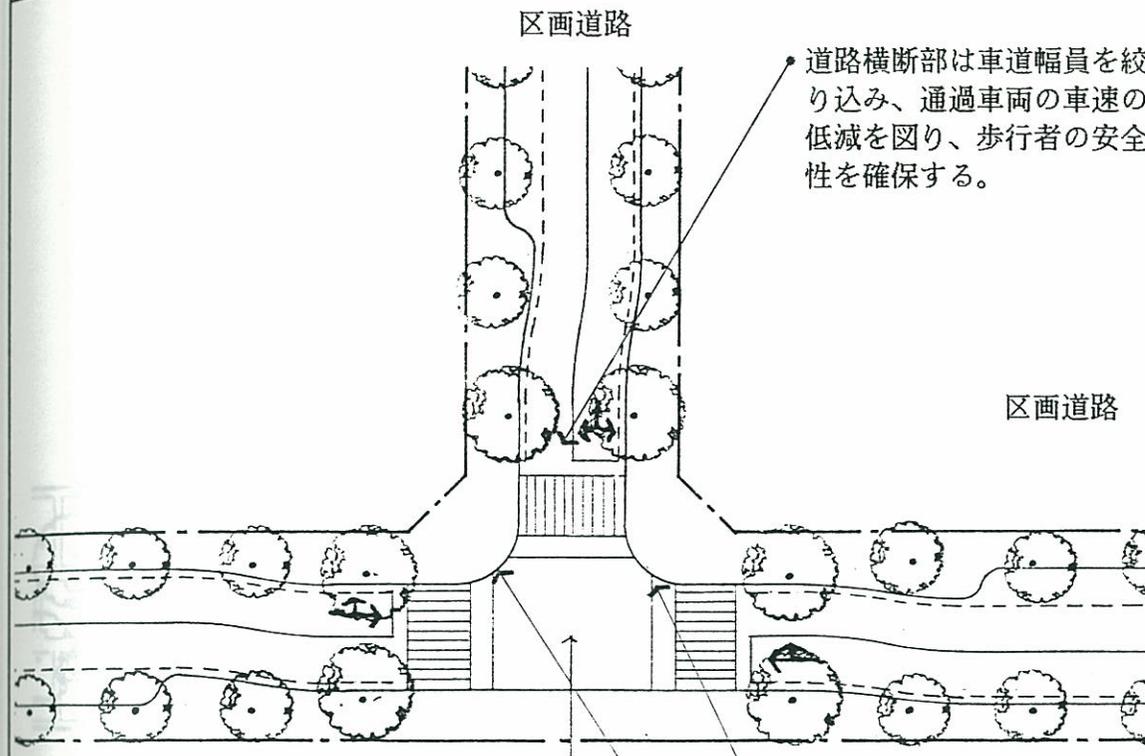
- 補助幹線道路から歩行者系道路への右折は、歩行者系道路が一般車両の通行を制限すべき道路であるので、右折レーンは設けないものとする。
- 歩行者系道路から補助幹線道路への出は、右折レーンを設けず、1車線で交通処理をなう。

- 補助幹線道路の横断歩道部はマーキングだけでなく、ハンプやマウンドアップ等によって車両通行者に歩行者への注意を喚起させる。



⑨ 区画道路 ↔ 区画道路

S=1/500



道路横断部は車道幅員を絞り込み、通過車両の车速の低減を図り、歩行者の安全性を確保する。

区画道路

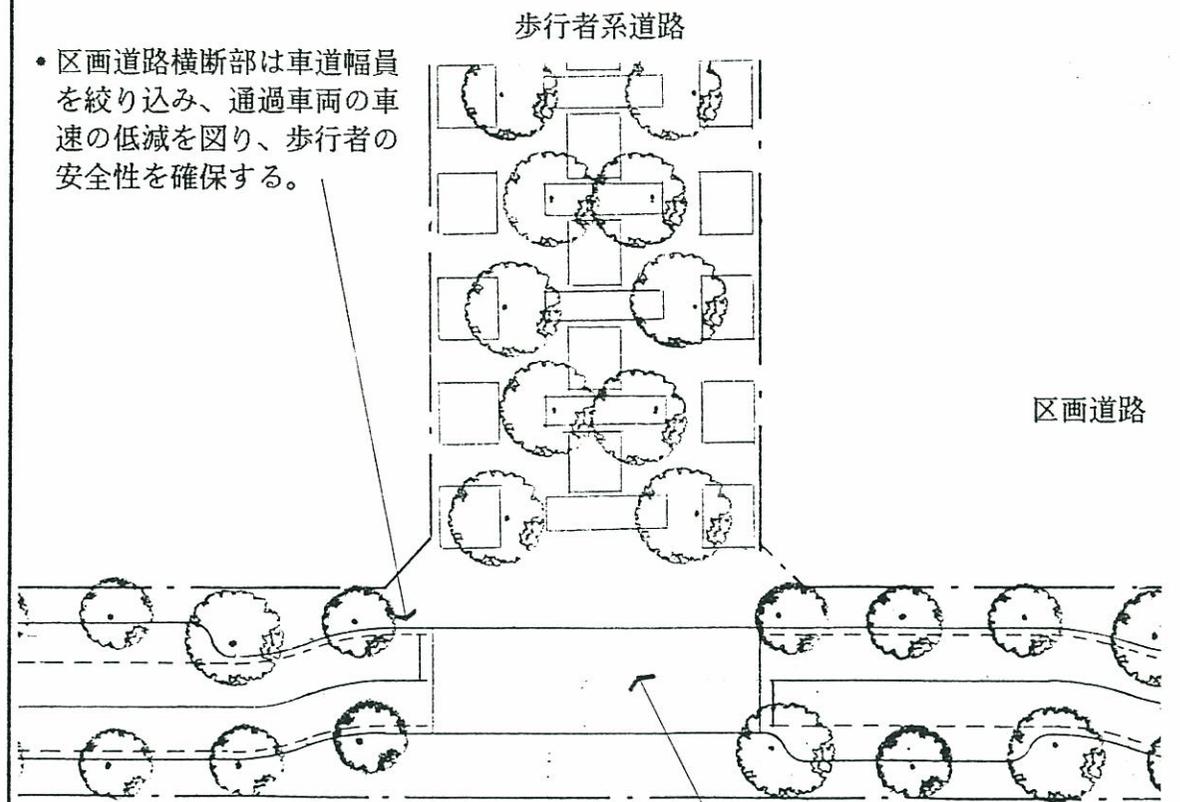
• 右折レーンは設置しない。

• 横断歩道は自転車通行帯を隔切りの中心に揃える。

• 信号は、車両用信号、歩行者用信号共に設置しないこととするが、将来的に設置の必要が生じた場合を考慮して、予め配管等を行っておくことが望ましい。

⑩ 区画道路 ↔ 歩行者系道路 (シンボル道路、ペデ)

S=1/500



区画道路横断部は車道幅員を絞り込み、通過車両の车速の低減を図り、歩行者の安全性を確保する。

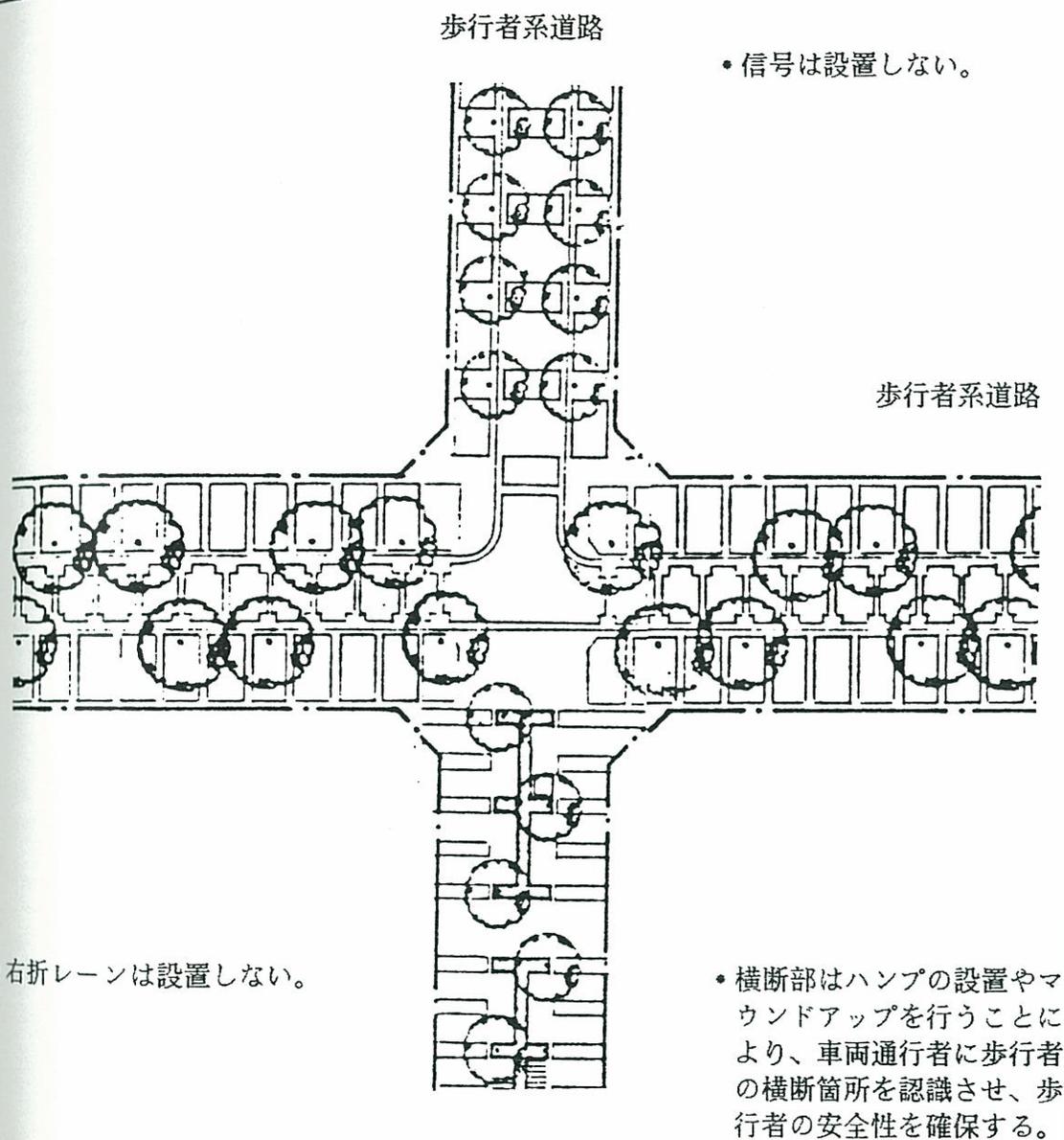
歩行者系道路

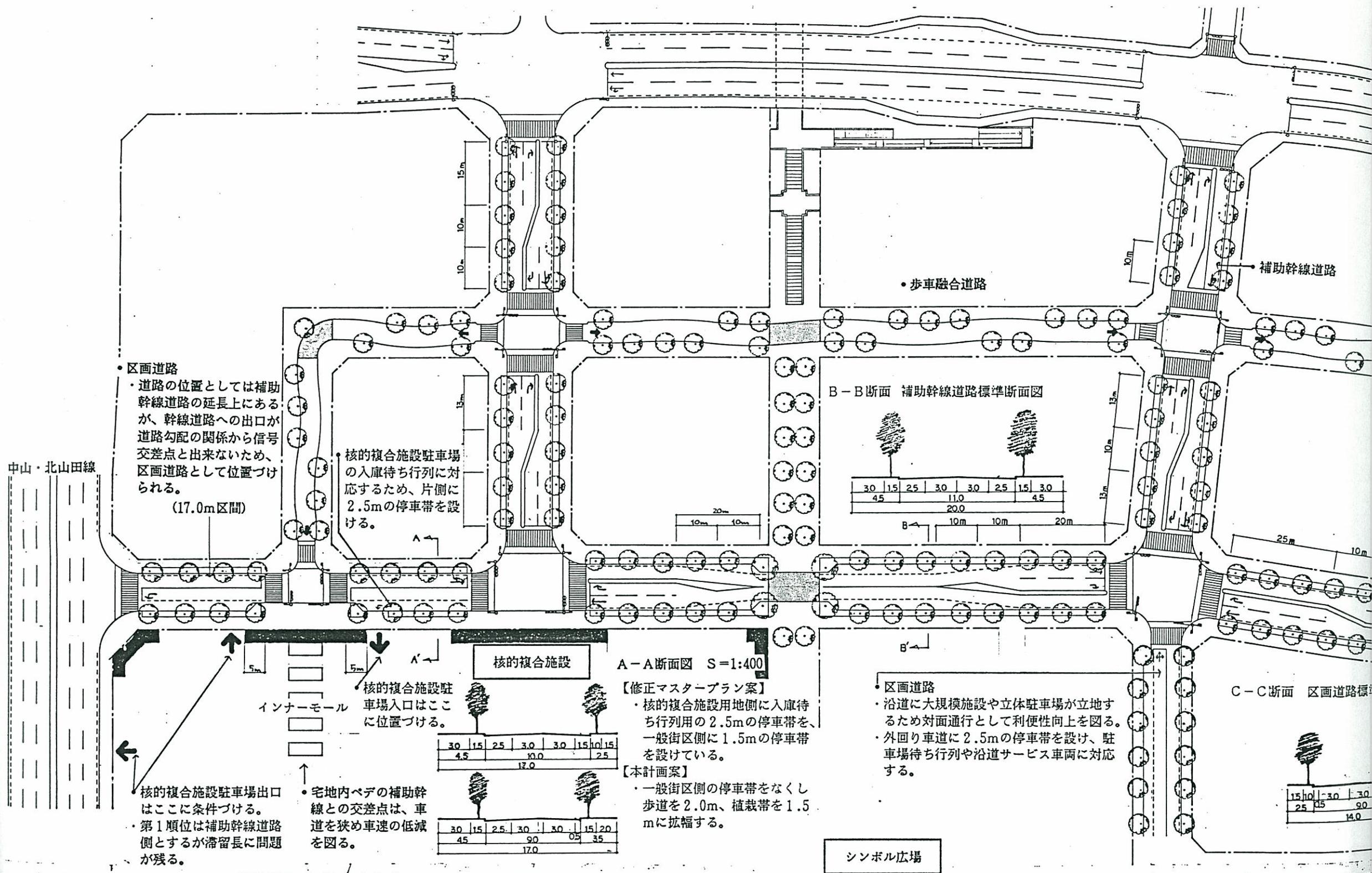
区画道路

• 右折レーンは設置しない。

• 横断部はマーキングだけでなく、ハンプの設置やマウンドアップを行うことにより、車両通行者に歩行者の横断箇所を認識させ、歩行者の安全性を確保する。

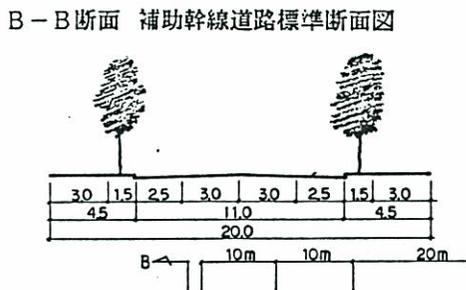
⑩ 歩行者系道路 ⇄ 歩行者系道路 (シンボル道路、ペデ) S=1/500





区画道路  
 ・道路の位置としては補助幹線道路の延長上にあるが、幹線道路への出口が道路勾配の関係から信号交差点と出来ないため、区画道路として位置づけられる。  
 (17.0m区間)

核的複合施設駐車場の入庫待ち行列に対応するため、片側に2.5mの駐車帯を設ける。

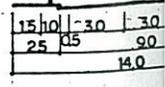
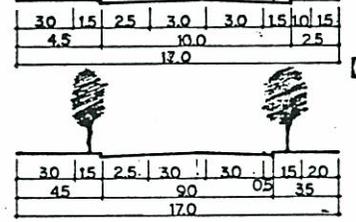


A-A断面図 S=1:400  
 【修正マスタープラン案】  
 ・核的複合施設用地側に入庫待ち行列用の2.5mの駐車帯を、一般街区側に1.5mの駐車帯を設けている。  
 【本計画案】  
 ・一般街区側の駐車帯をなくし歩道を2.0m、植栽帯を1.5mに拡幅する。

区画道路  
 ・沿道に大規模施設や立体駐車場が立地するため対面通行として利便性向上を図る。  
 ・外回り車道に2.5mの駐車帯を設け、駐車場待ち行列や沿道サービス車両に対応する。

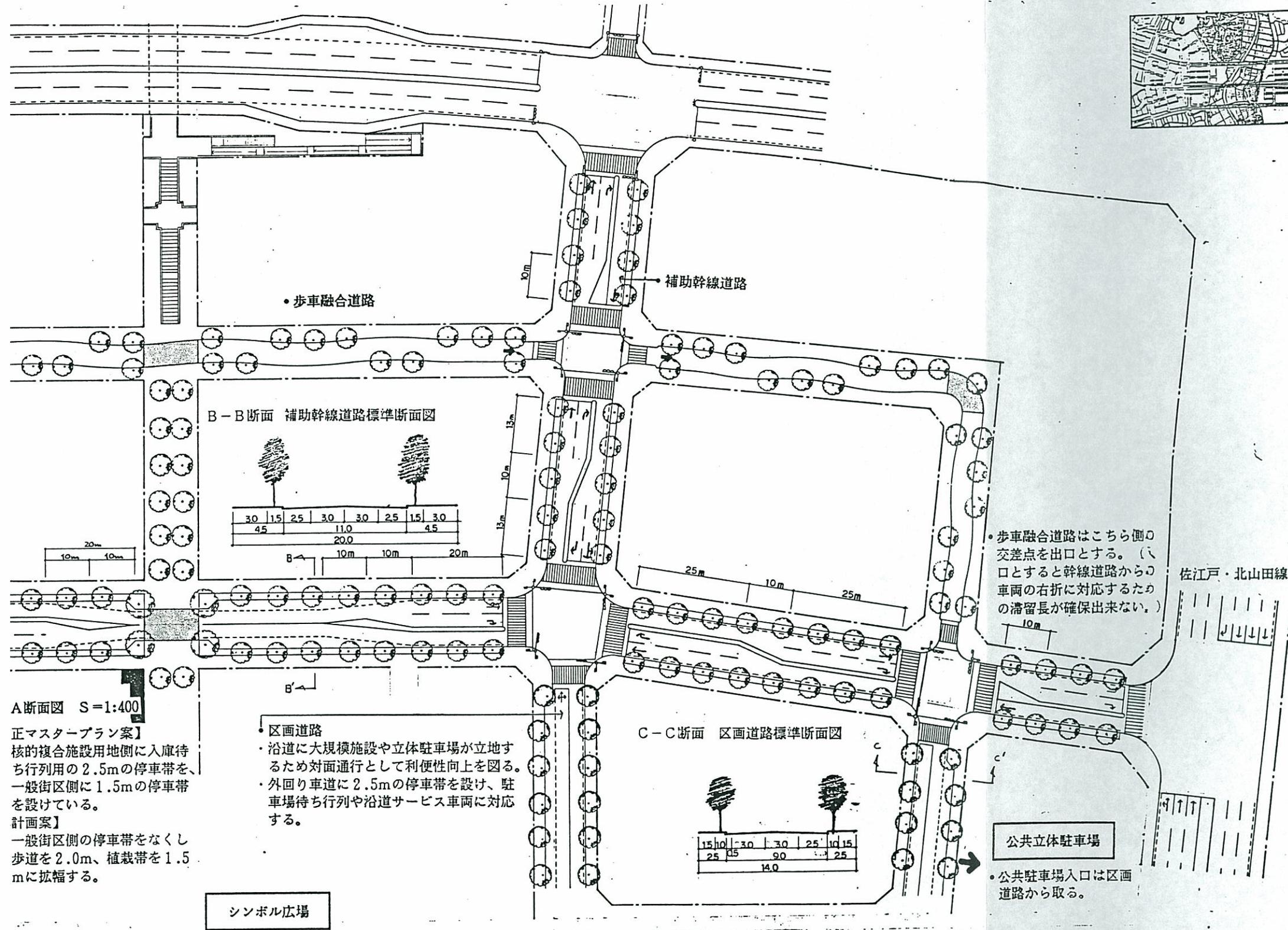
核的複合施設駐車場出口はここに条件づける。  
 ・第1順位は補助幹線道路側とするが滞留長に問題が残る。

宅地内ベデの補助幹線との交差点は、車道を狭め車速の低減を図る。



シンボル広場

第1地区アップタウン



歩車融合道路はこちら側の交差点を出口とする。(入口とすると幹線道路からの車両の右折に対応するための滞留長が確保出来ない。)

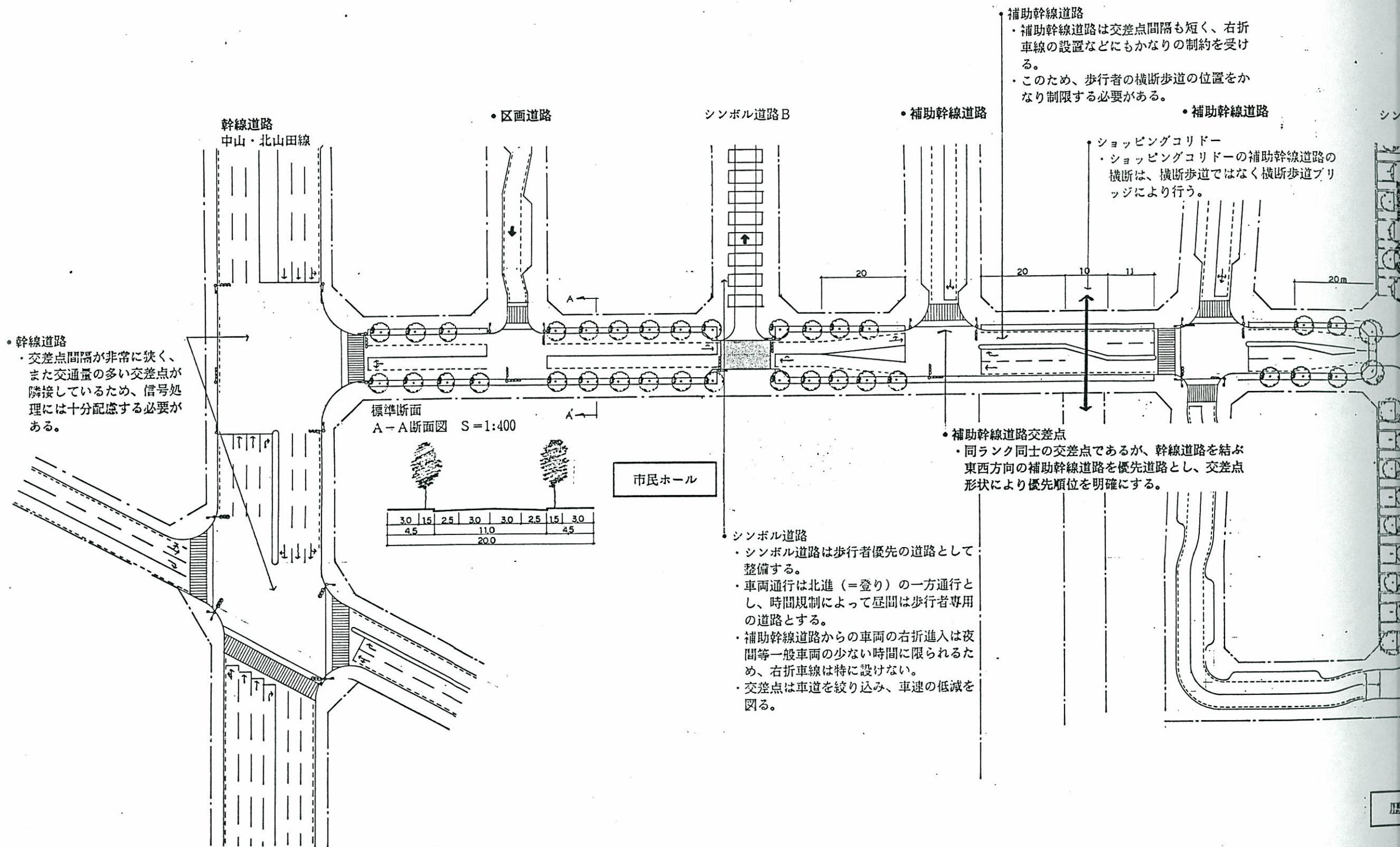
佐江戸・北山田線

- 区画道路
- 沿道に大規模施設や立体駐車場が立地するため対面通行として利便性向上を図る。
- 外回り車道に2.5mの停車帯を設け、駐車場待ち行列や沿道サービス車両に対応する。

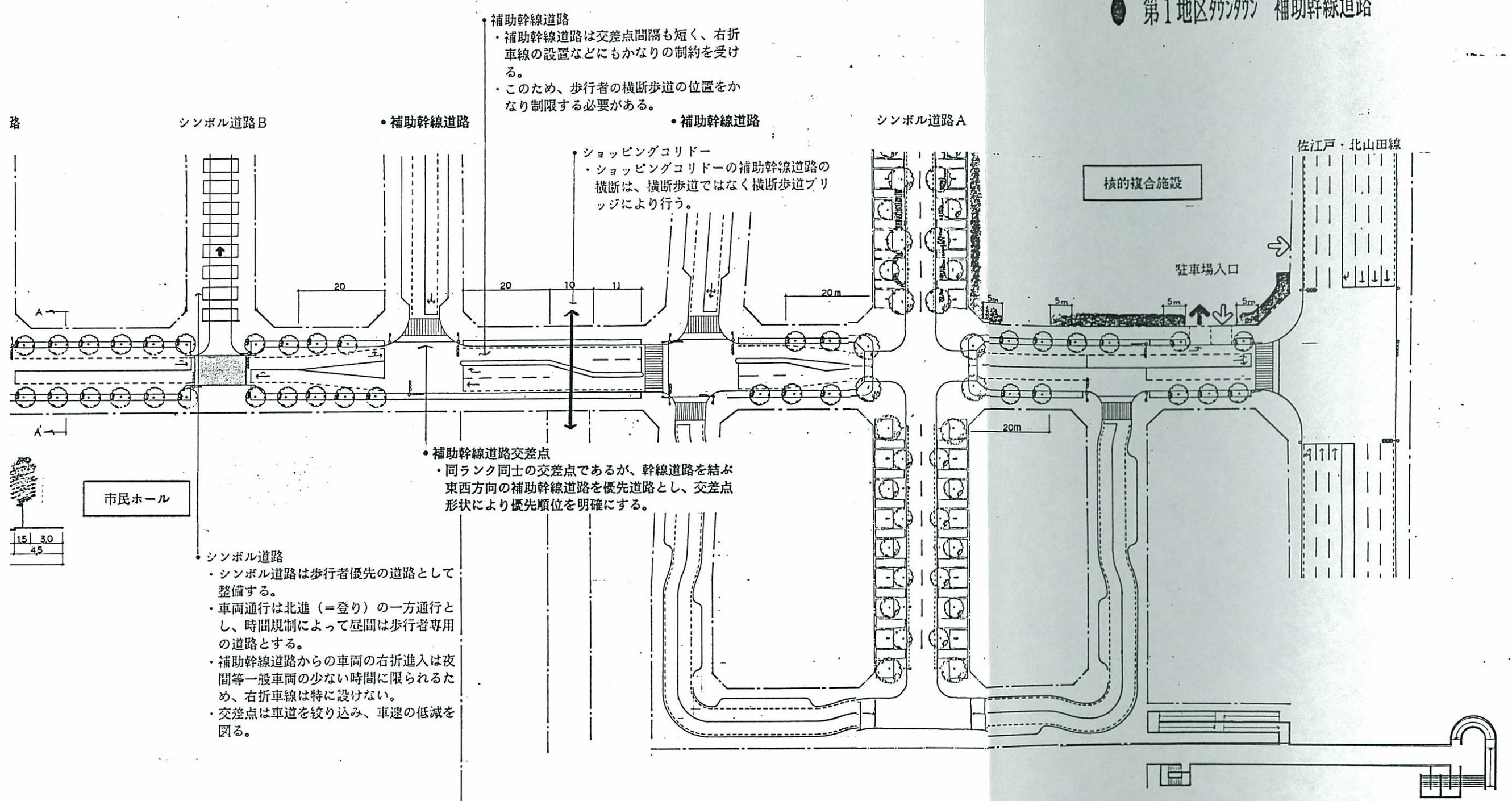
A断面図 S=1:400

正マスタープラン案】核的複合施設用地側に入庫待ち行列用の2.5mの停車帯を、一般街区側に1.5mの停車帯を設けている。

計画案】一般街区側の停車帯をなくし歩道を2.0m、植栽帯を1.5mに拡幅する。



### 第1地区タウンタウン 補助幹線道路



**補助幹線道路**

- 補助幹線道路は交差点間隔も短く、右折車線の設置などにもかなりの制約を受ける。
- このため、歩行者の横断歩道の位置をかなり制限する必要がある。

**ショッピングコリドー**

- ショッピングコリドーの補助幹線道路の横断は、横断歩道ではなく横断歩道ブリッジにより行う。

**補助幹線道路交差点**

- 同ランク同士の交差点であるが、幹線道路を結ぶ東西方向の補助幹線道路を優先道路とし、交差点形状により優先順位を明確にする。

**シンボル道路**

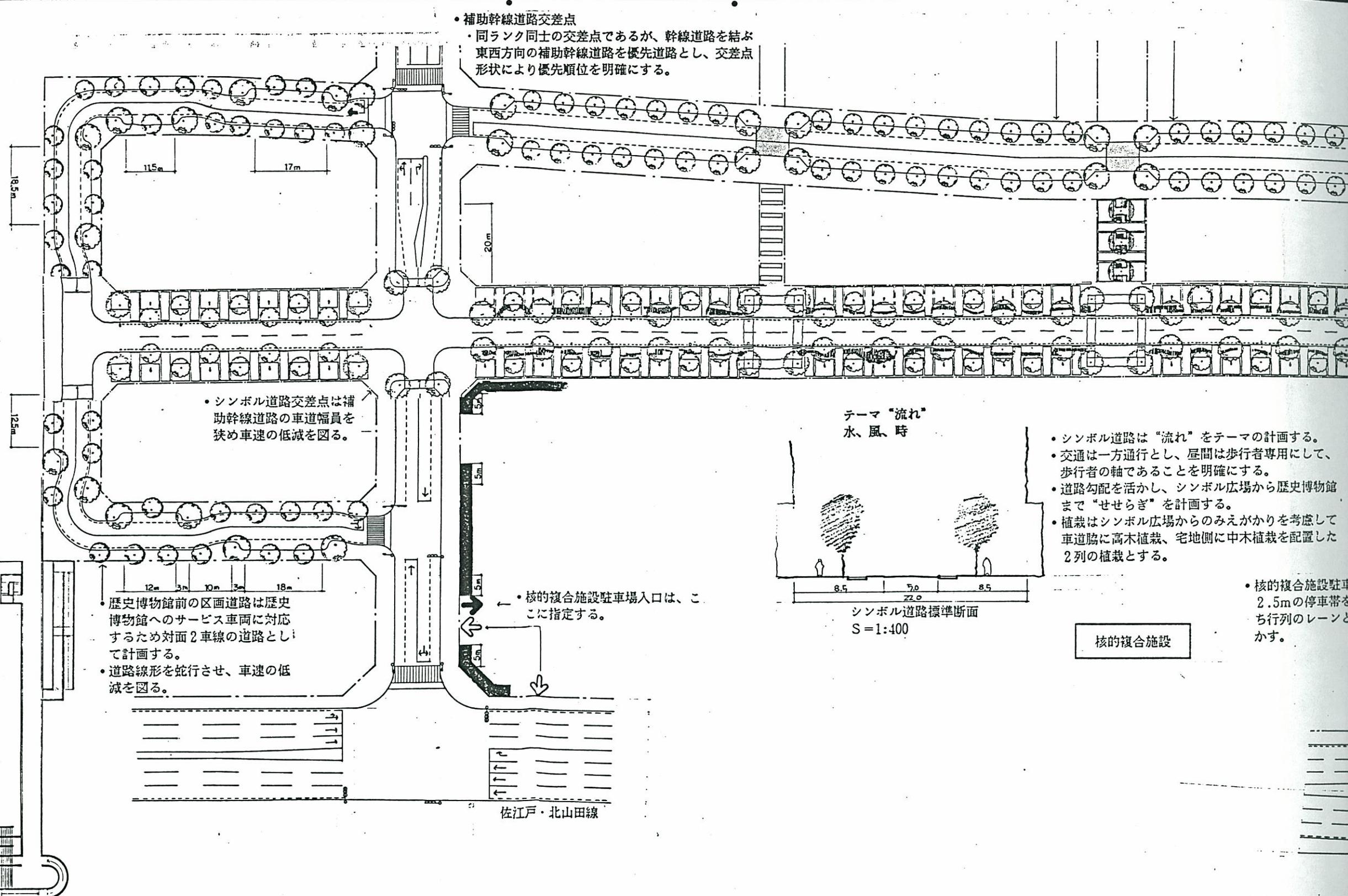
- シンボル道路は歩行者優先の道路として整備する。
- 車両通行は北進(=登り)の一方通行とし、時間規制によって昼間は歩行者専用の道路とする。
- 補助幹線道路からの車両の右折進入は夜間等一般車両の少ない時間に限られるため、右折車線は特に設けない。
- 交差点は車道を絞り込み、車速の低減を図る。

歴史博物館

港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計

● 第1地区タウンタウン 補助幹線道路

S=1:1,000 山手総合計画研究所



● 補助幹線道路交差点

● 同ランク同士の交差点であるが、幹線道路を結ぶ東西方向の補助幹線道路を優先道路とし、交差点形状により優先順位を明確にする。

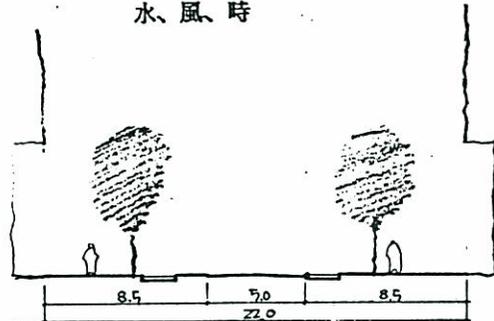
● シンボル道路交差点は補助幹線道路の車道幅員を狭め車速の低減を図る。

● 歴史博物館前の区画道路は歴史博物館へのサービス車両に対応するため対面2車線の道路として計画する。  
● 道路線形を蛇行させ、車速の低減を図る。

● 核的複合施設駐車場入口は、ここに指定する。

テーマ「流れ」  
水、風、時

- シンボル道路は「流れ」をテーマの計画する。
- 交通は一方通行とし、屋間は歩行者専用にして、歩行者の軸であることを明確にする。
- 道路勾配を活かし、シンボル広場から歴史博物館まで「せせらぎ」を計画する。
- 植栽はシンボル広場からのみえがかりを考慮して車道脇に高木植栽、宅地側に中木植栽を配置した2列の植栽とする。



シンボル道路標準断面  
S=1:400

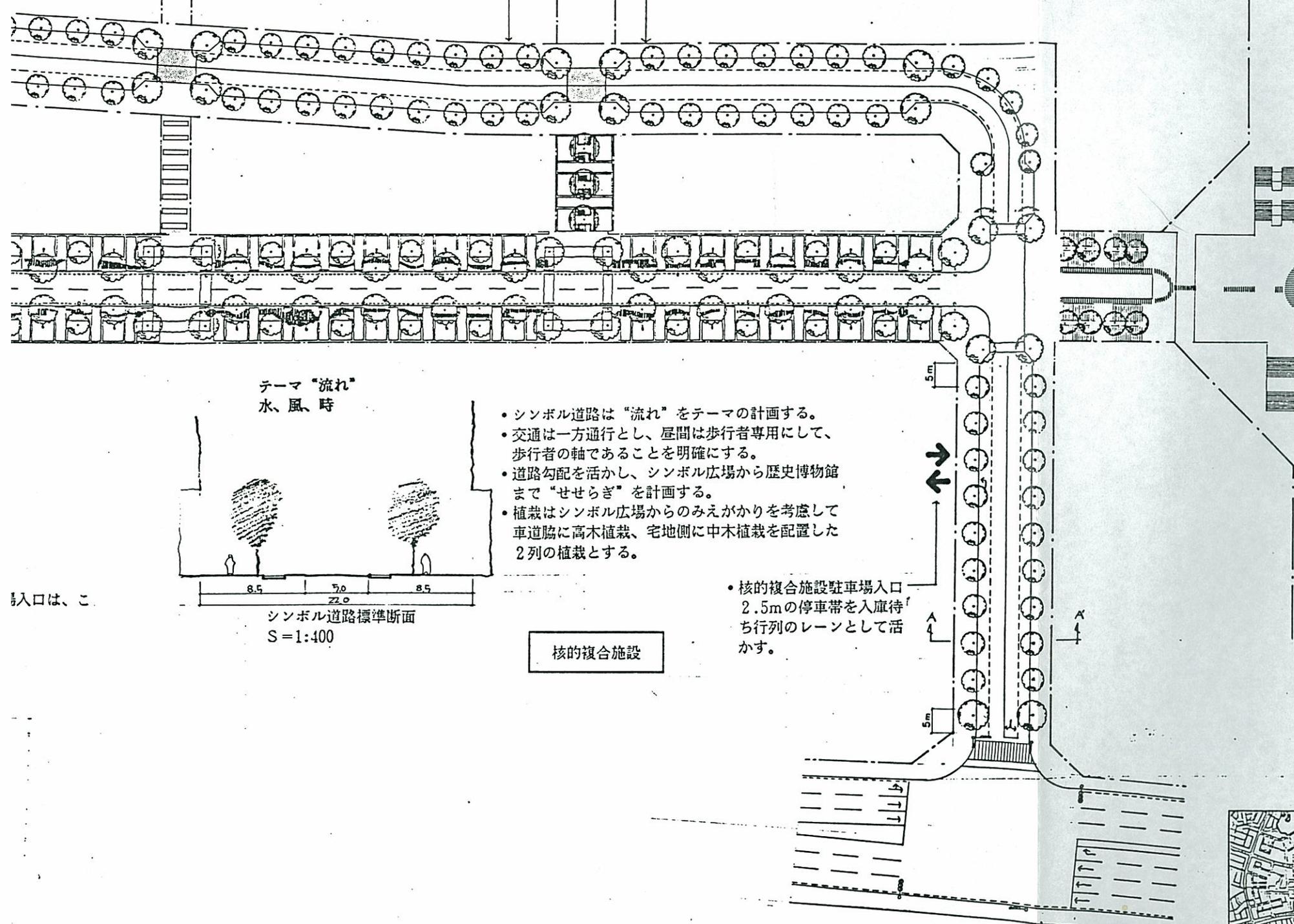
核的複合施設

● 核的複合施設駐車2.5mの停車帯を、ち行列のレーンとす。

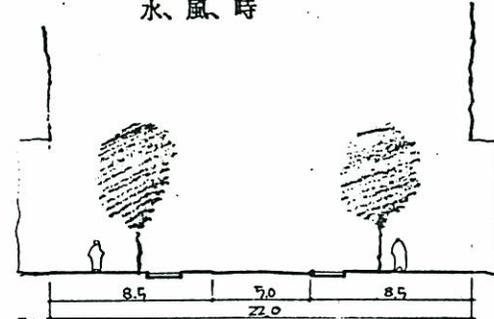
佐江戸・北山田線

● 第1地区タウン 東地区

るが、幹線道路を結ぶ  
優先道路とし、交差点  
とする。



テーマ“流れ”  
水、風、時



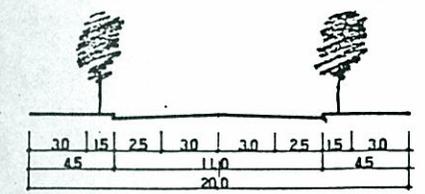
シンボル道路標準断面  
S=1:400

- シンボル道路は“流れ”をテーマの計画する。
- 交通は一方通行とし、昼間は歩行者専用にして、歩行者の軸であることを明確にする。
- 道路勾配を活かし、シンボル広場から歴史博物館まで“せせらぎ”を計画する。
- 植栽はシンボル広場からのみえがかりを考慮して車道脇に高木植栽、宅地側に中木植栽を配置した2列の植栽とする。

- 核的複合施設駐車場入口2.5mの停車帯を在庫待ち行列のレーンとして活かす。

核的複合施設

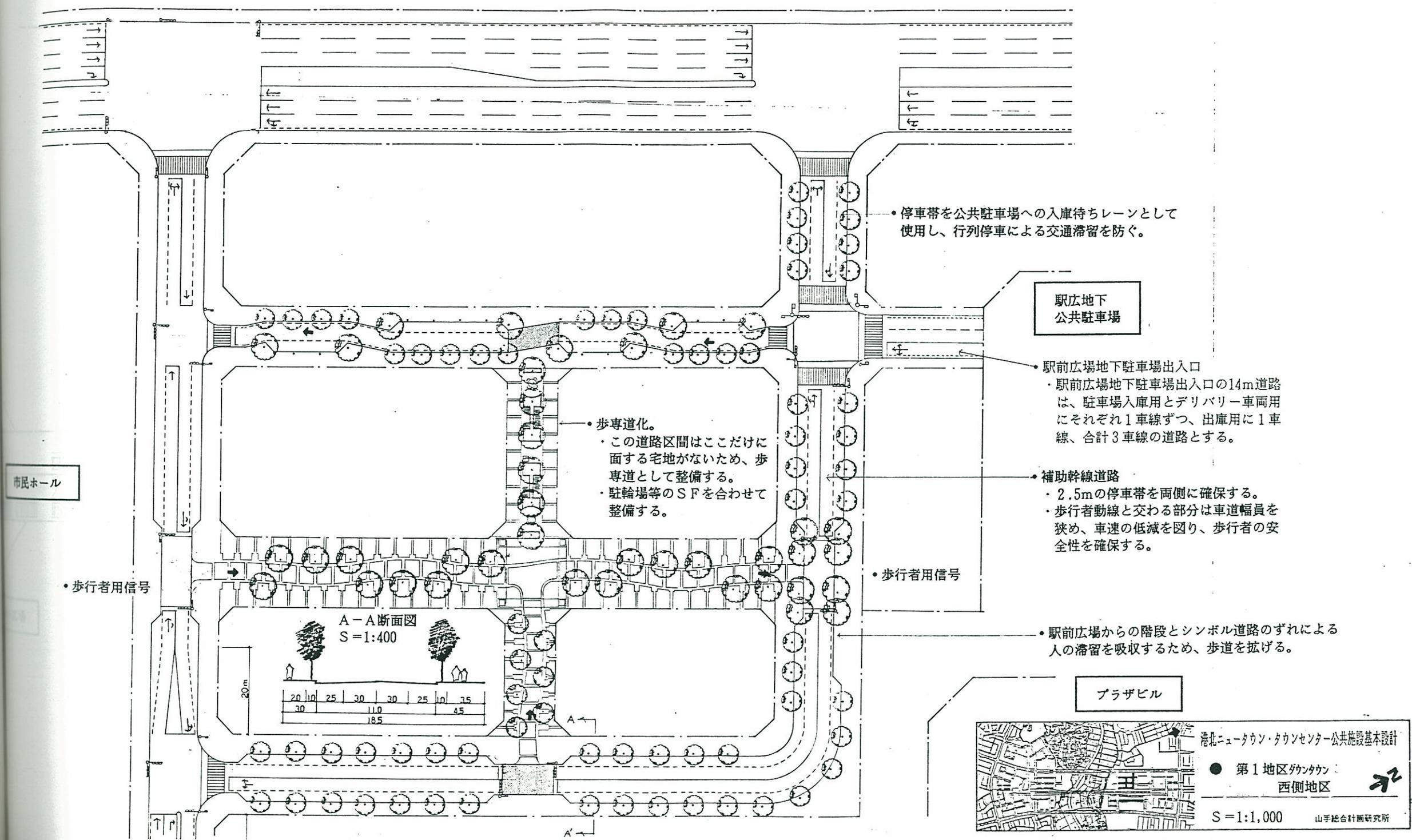
シンボル広場



補助幹線道路標準断面図  
A-A断面 S=1:400

港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計  
● 第1地区タウン 東地区  
S=1:1,000 山手総合計画研究所

● 第1地区タウン 西側地区



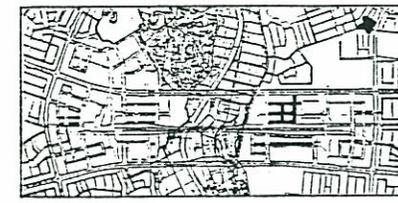
駅前広場地下公共駐車場

駅前広場地下駐車場出入口  
 ・駅前広場地下駐車場出入口の14m道路は、駐車場入庫用とデリバリー車両用にそれぞれ1車線ずつ、出庫用に1車線、合計3車線の道路とする。

補助幹線道路  
 ・2.5mの停車帯を両側に確保する。  
 ・歩行者動線と交わる部分は車道幅員を狭め、車速の低減を図り、歩行者の安全性を確保する。

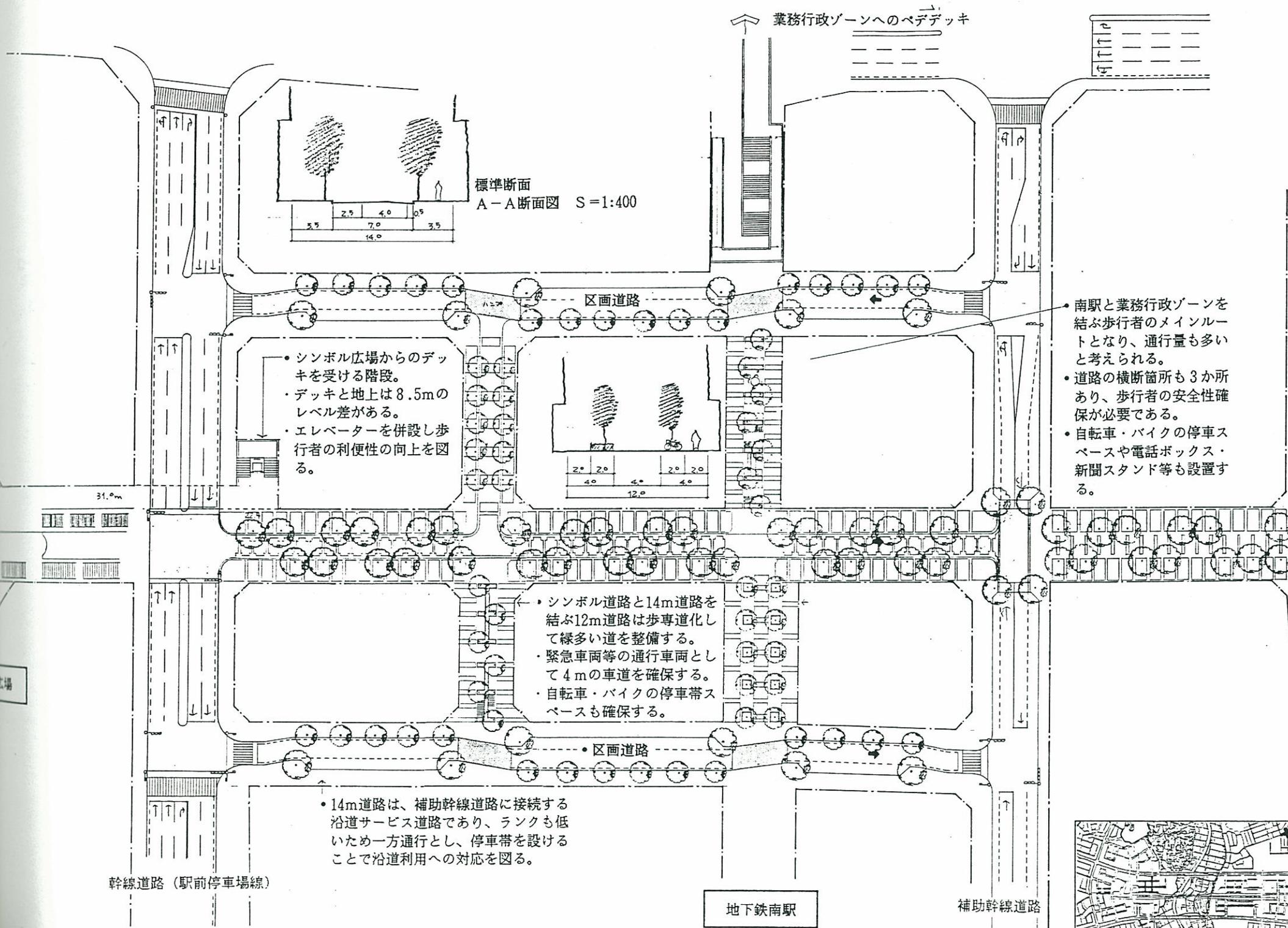
駅前広場からの階段とシンボル道路のずれによる人の滞留を吸収するため、歩道を拡げる。

プラザビル



港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計  
 ● 第1地区タウン 西側地区  
 S=1:1,000 山手総合計画研究所

● 第2地区タウンタウン 西側地区

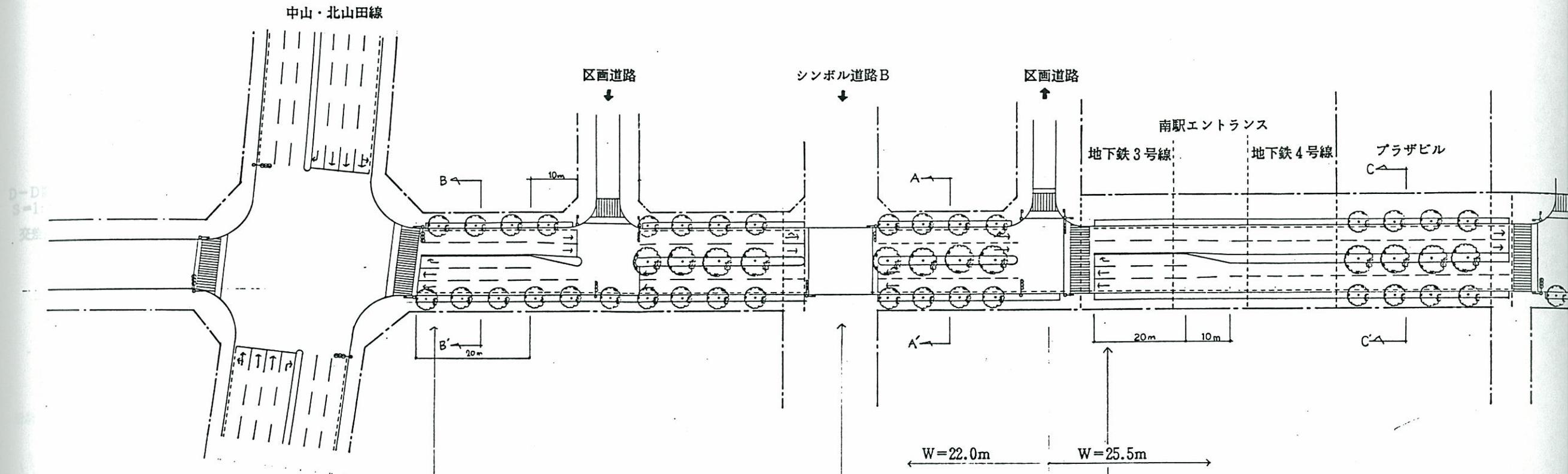


港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計

● 第2地区タウンタウン 西側地区

S=1:1,000

山手総合計画研究所



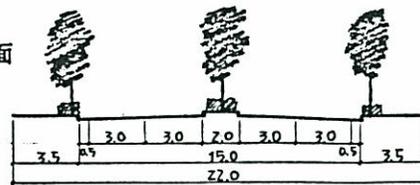
● 幹線道路（中山・北山田線）への交差点は右折レーンを設ける。

● シンボル道路交差点は歩行者通行のため歩行者信号を設ける。

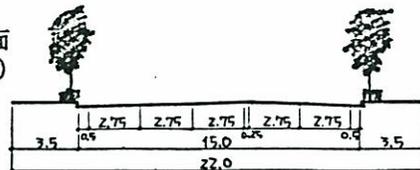
● 歩車融合道路への右折レーンを設ける。

● 22.0m 区間

A-A 断面  
(一般部)



B-B 断面  
(交差点部)

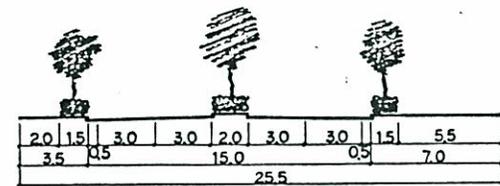


● 22m 道路交差点部  
右折レーンを確保するため、車線幅員を3.0mから0.25m狭め2.75mとし、歩道幅員を一定とする。

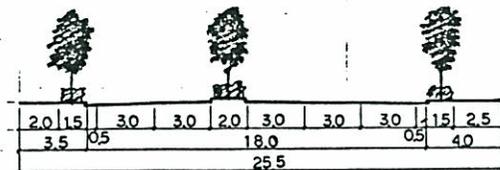
シンボル広場

● 25.5m 区間

C-C 断面  
(一般部)



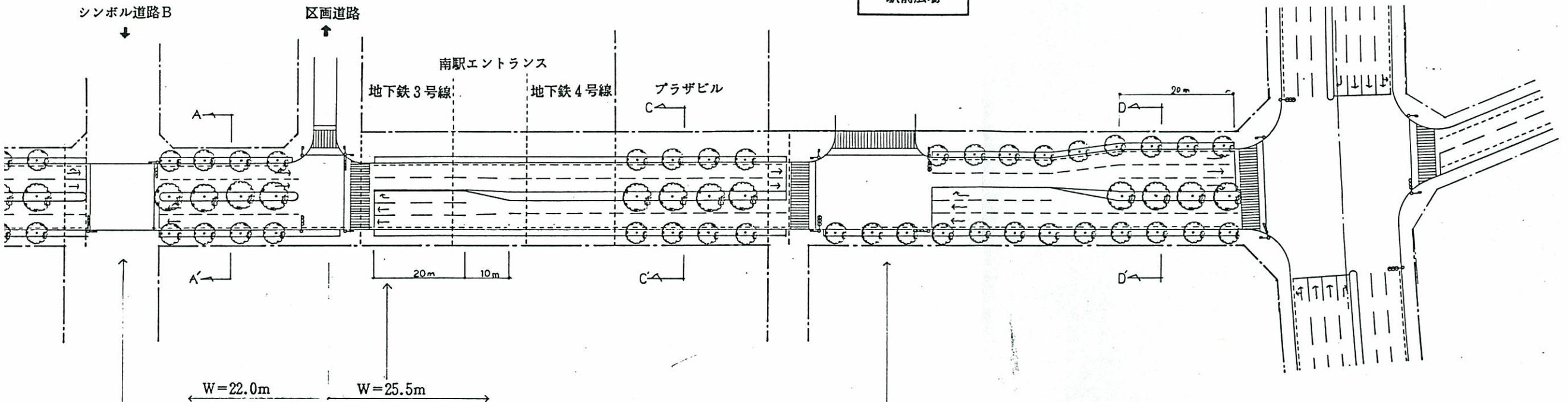
D-D 断面  
(交差点部)



● 第2地区 駅前停車場線

佐江戸・北山田線

駅前広場



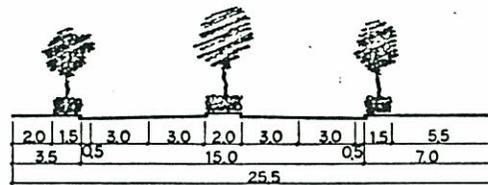
● シンボル道路交差点は歩行者通行のため歩行者信号を設ける。

● 歩車融合道路への右折レーンを設ける。

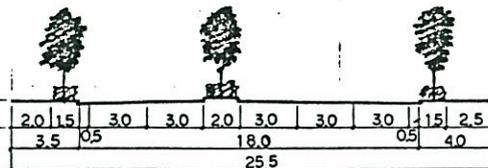
● 駅前広場入口交通量が多いため信号処理を行う。

シンボル広場

● 25.5m区間  
C-C断面  
(一般部)



D-D断面  
(交差点部)



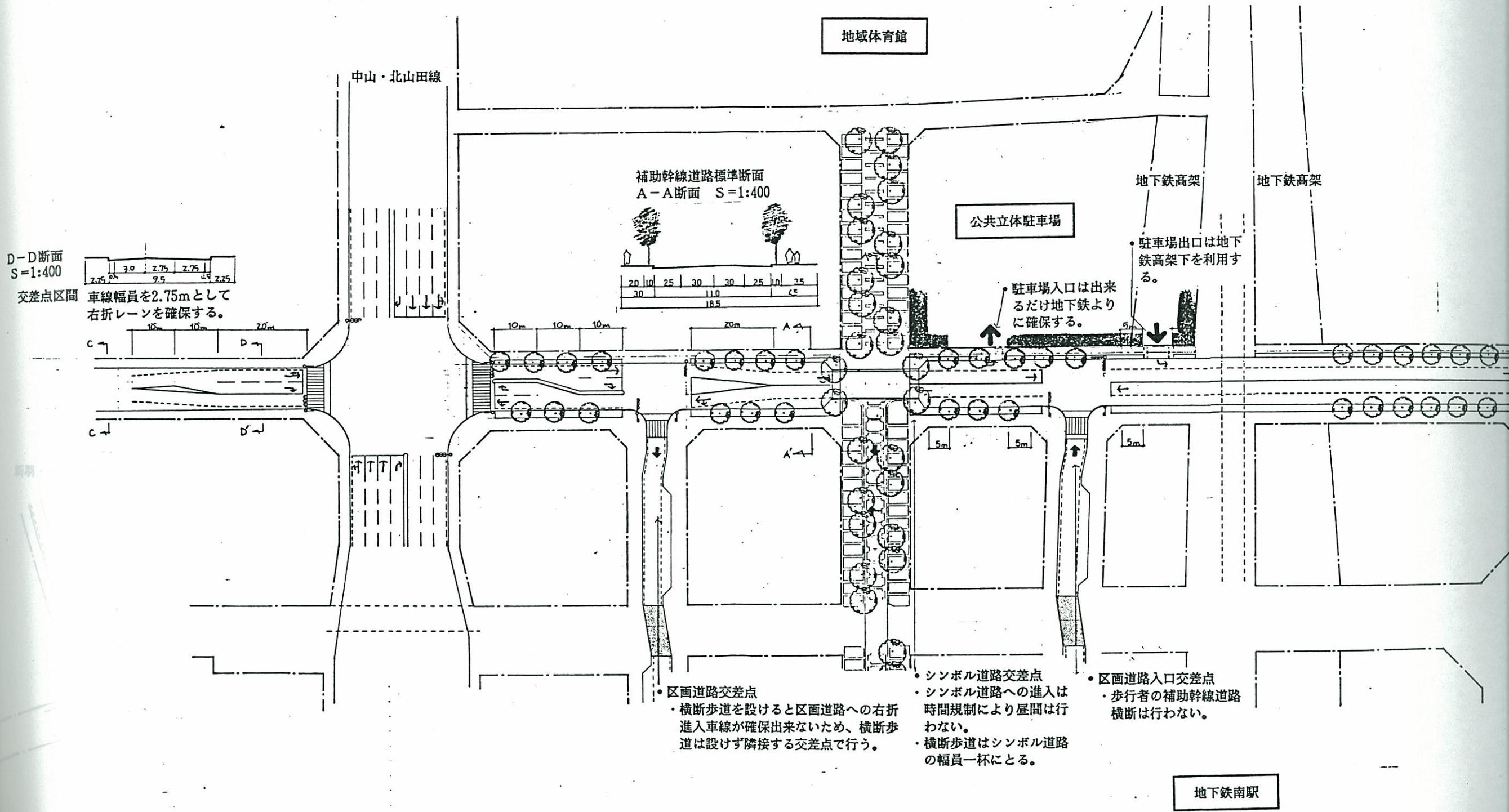
道路交差点部  
レーンを確保するため、車員を3.0mから0.25m狭めmとし、歩道幅員を一定と

港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計

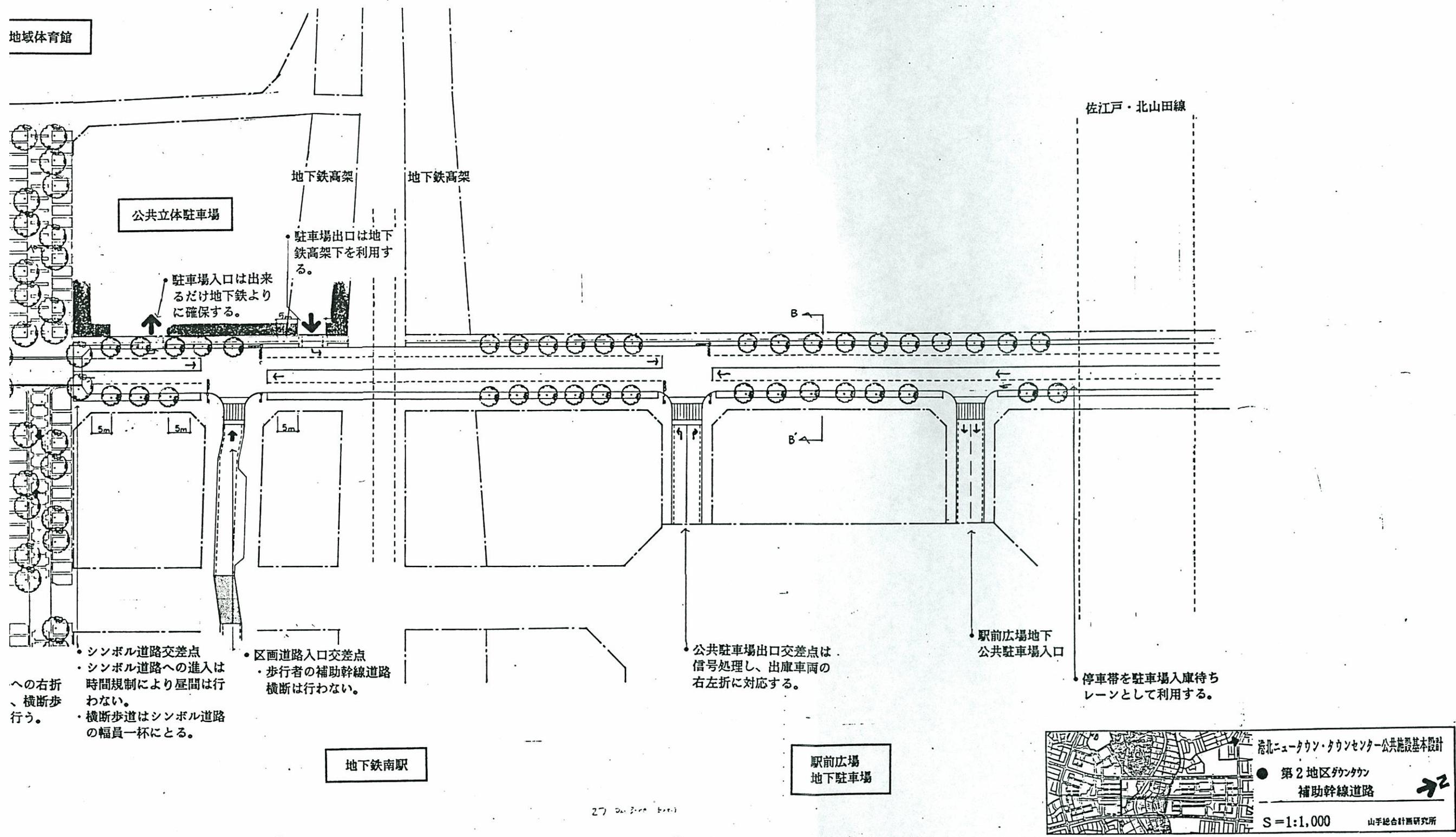
● 第2地区 駅前停車場線

S=1:1,000

山手総合計画研究所



● 第2地区タウン 補助幹線道路



地域体育館

佐江戸・北山田線

公共立体駐車場

地下鉄高架

地下鉄高架

● 駐車場入口は出来るだけ地下鉄より確保する。

● 駐車場出口は地下鉄高架下を利用する。

● シンボル道路交差点  
 ● シンボル道路への進入は時間規制により昼間は行わない。  
 ● 横断歩道はシンボル道路の幅員一杯にとる。

● 区画道路入口交差点  
 ● 歩行者の補助幹線道路横断は行わない。

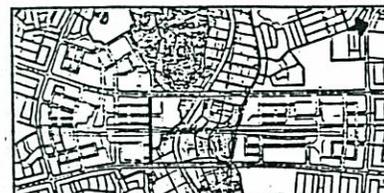
● 公共駐車場出口交差点は信号処理し、出庫車両の右左折に対応する。

駅前広場地下公共駐車場入口

● 停車帯を駐車場入庫待ちレーンとして利用する。

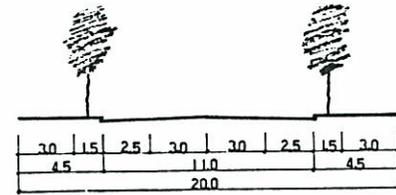
地下鉄南駅

駅前広場地下駐車場

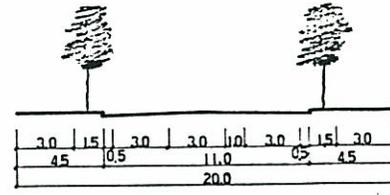


港北ニュータウン・タウンセンター公共空間基本設計  
 ● 第2地区タウン 補助幹線道路  
 S=1:1,000  
 山手総合計画研究所

補助幹線道路標準断面図 S=1:400



A-A断面図 (一般部)



B-B断面図 (交差点部)

総合病院

総合病院

警察署

公共立体駐車場

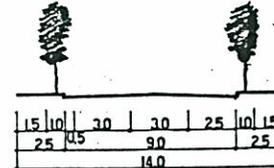
区役所

大規模小売店舗出店予定

- ・ペデデッキ下部と駐車場へのアプローチ路とし駐車場入口を図のように確保すると、待ち行列に対応出来る。
- ・出口は補助幹線道路側に設ける。

- ・駐車場の出入口をどう確保するか。
- A: 補助幹線とペデの交差点に駐車場及び駐輪場を計画する。  
車利用者と自転車バイク利用者の双方に対応できるが出入口の位置が難しい。
- B: 区画道路側に停車帯を利用して待ち行列に対応できる。

区画道路標準断面図 S=1:400



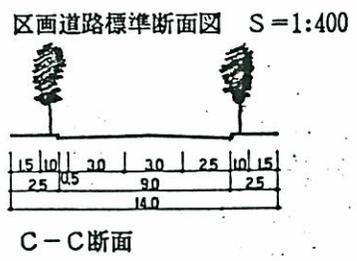
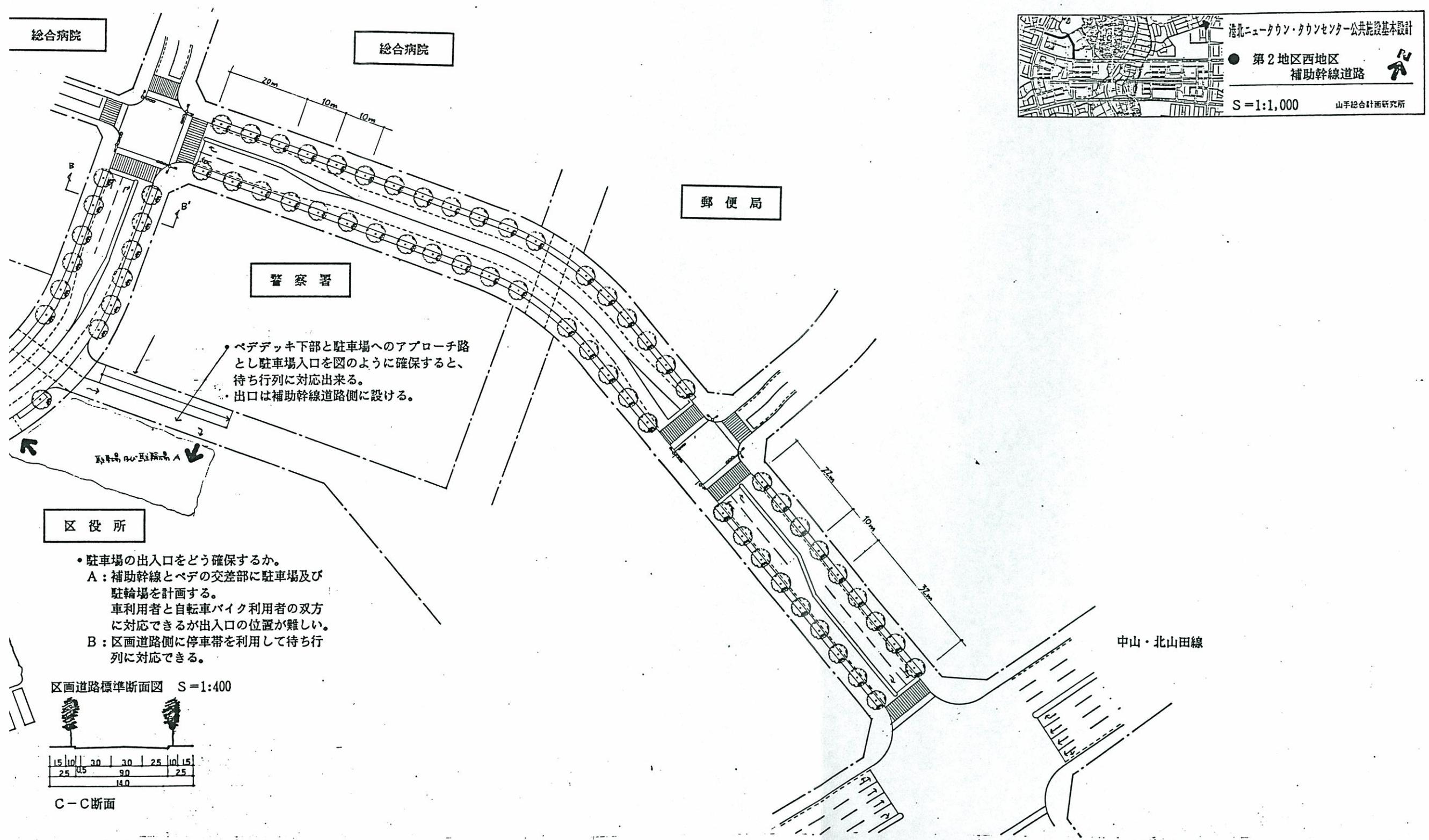
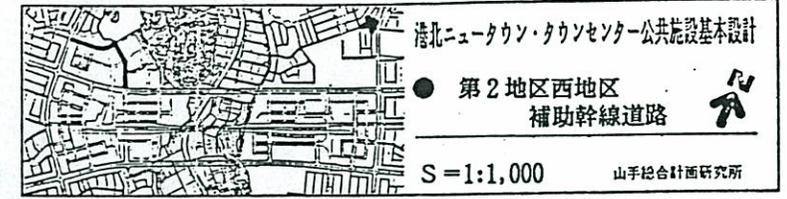
C-C断面

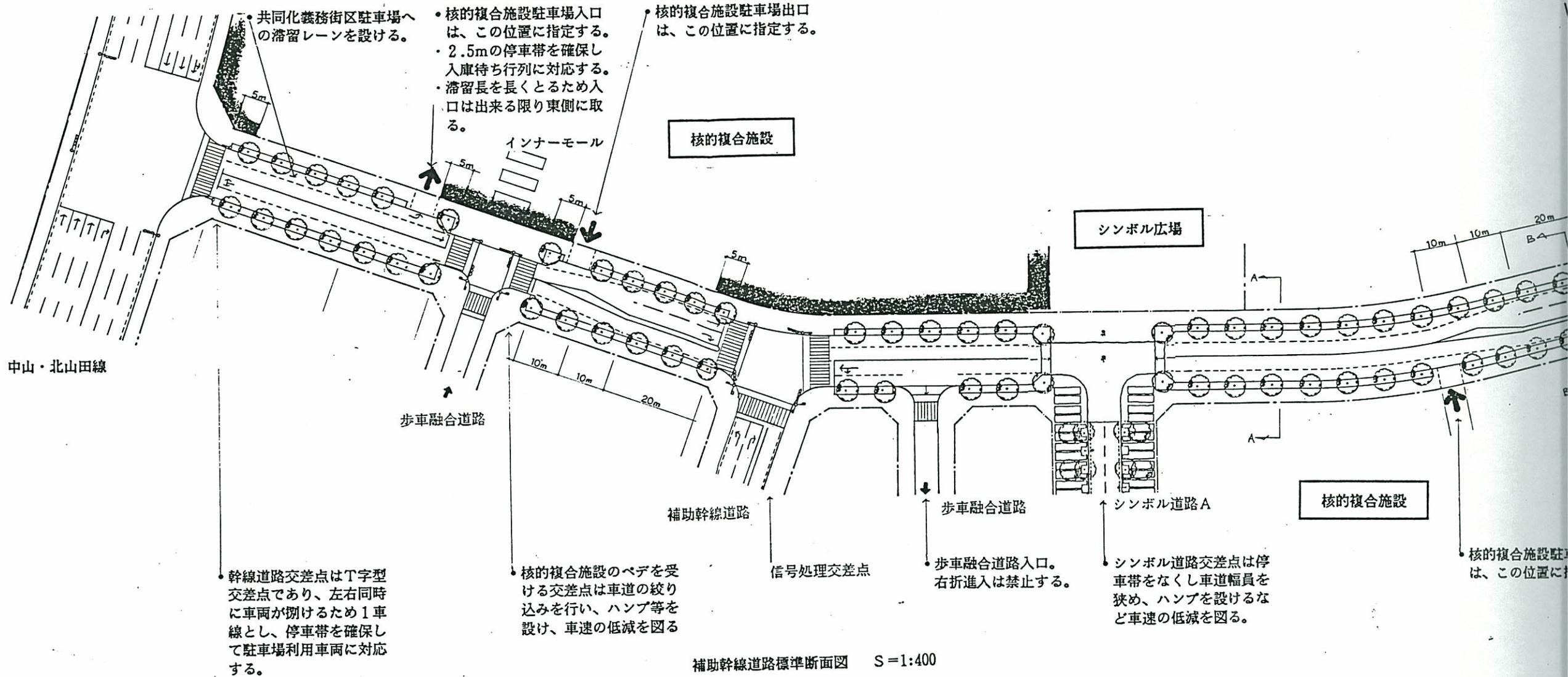
新羽・荏田線

駐車場A

駐車場B

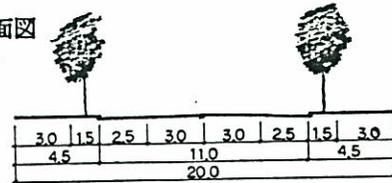
● 第2地区西地区 補助幹線道路



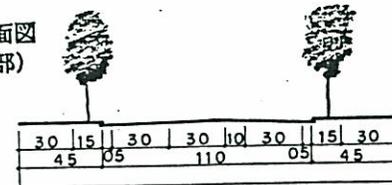


補助幹線道路標準断面図 S=1:400

A-A断面図 (一般部)



B-B断面図 (交差点部)



● 第2地区アップ・タウン 補助幹線道路

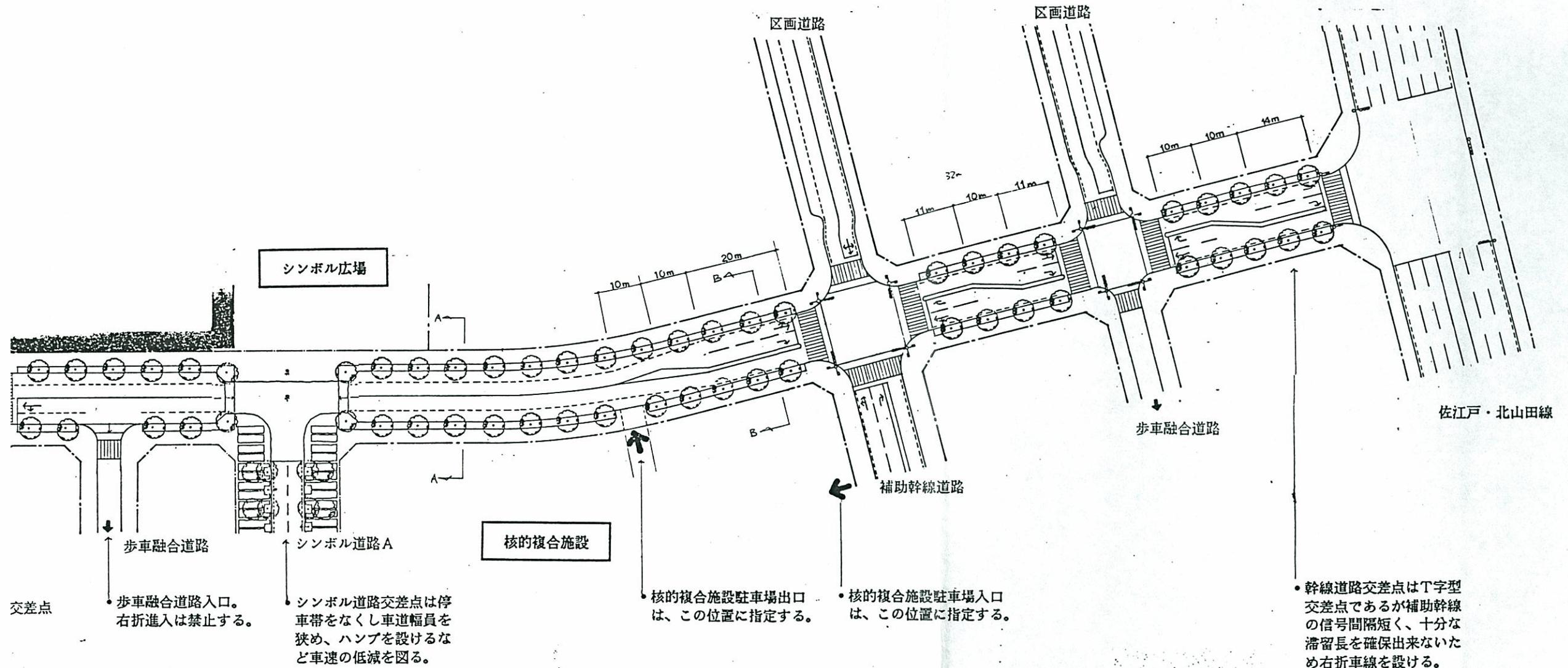
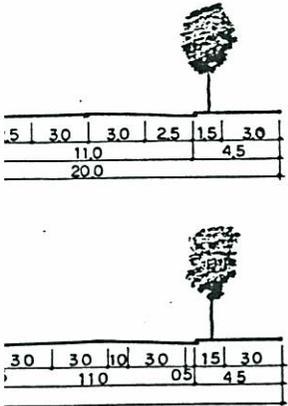


図 S=1:400



港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計

● 第2地区アップ・タウン 補助幹線道路

S=1:1,000

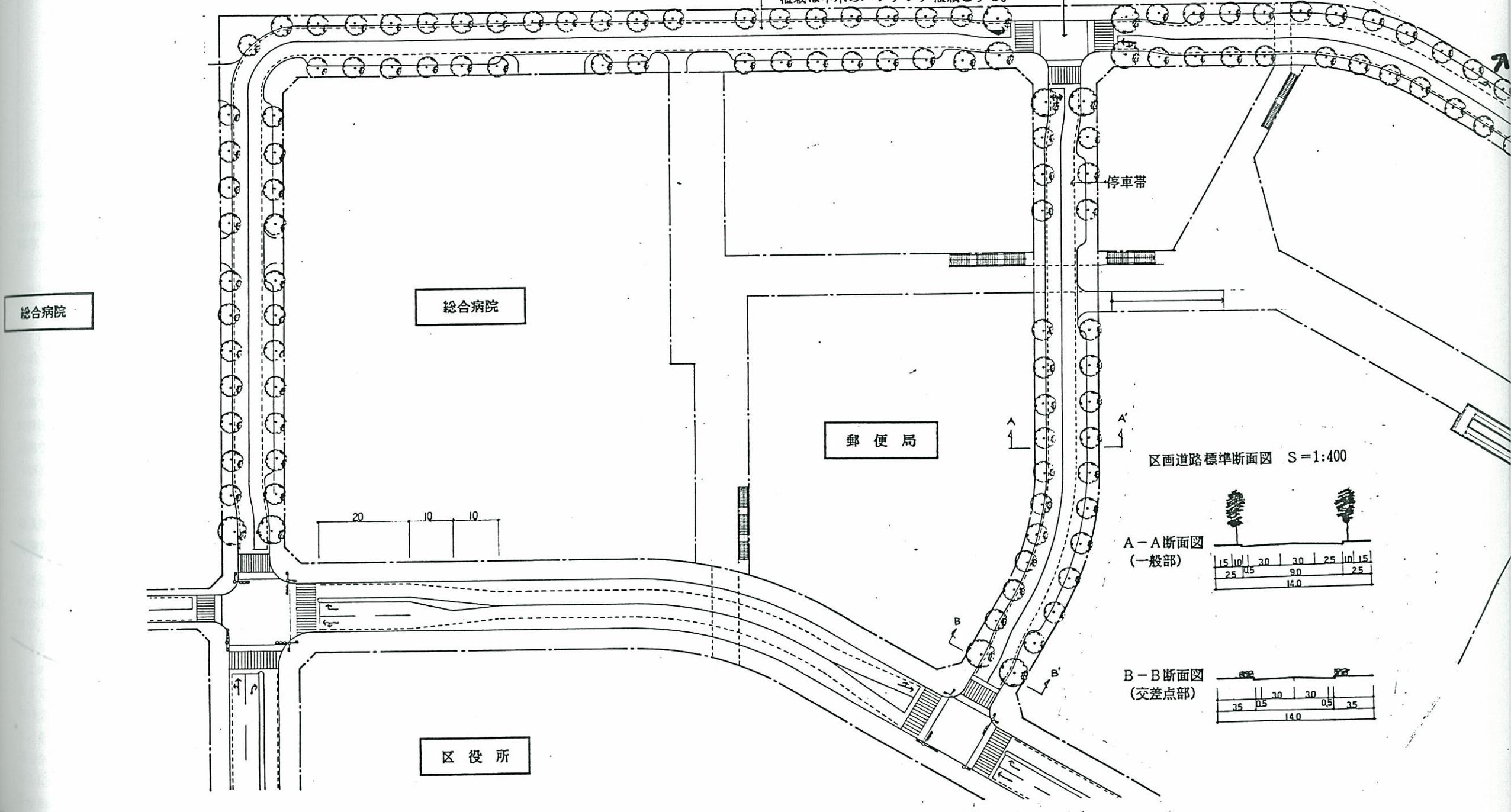
山手総合計画研究所

区画道路

- ・この区画道路は沿道に総合病院や郵便局等の行政関連施設や業務施設が立地し、平日に利用頻度の高い道路である。
- ・これらの施設利用車両に対応するため、施設側に1.5mの停車帯を設ける。
- ・植栽は中木のパンチング植栽とする。

区画道路交差点

- ・交差点部分は車道幅員を狭め車速の低減を図り、歩行者の安全性を確保する。



総合病院

総合病院

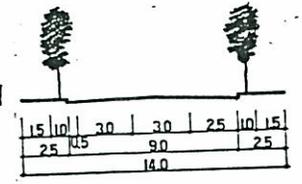
郵便局

区役所

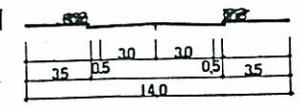
停車帯

区画道路標準断面図 S=1:400

A-A断面図 (一般部)



B-B断面図 (交差点部)



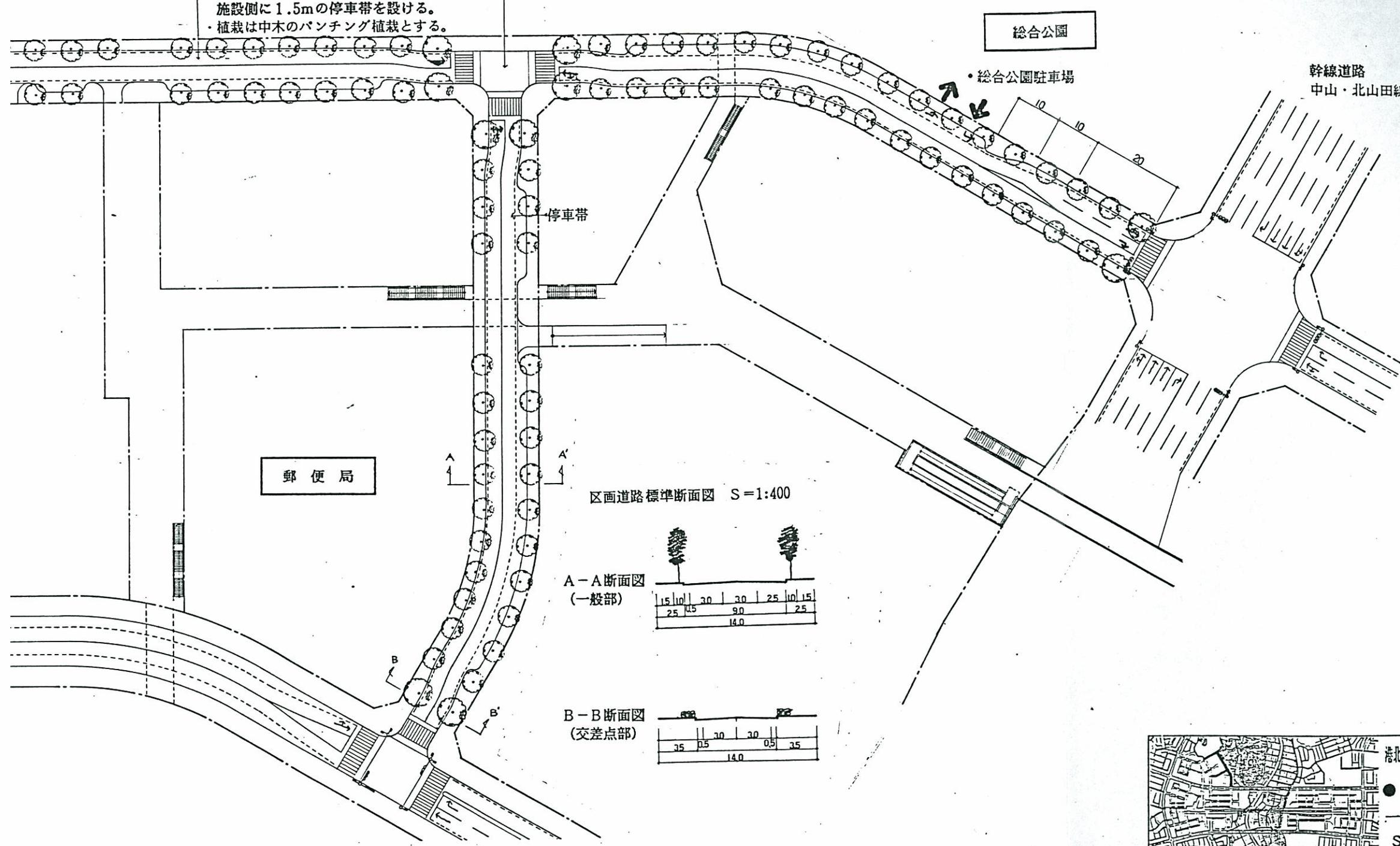
第2地区西地区 区画道路

区画道路

- ・この区画道路は沿道に総合病院や郵便局等の行政関連施設や業務施設が立地し、平日に利用頻度の高い道路である。
- ・これらの施設利用車両に対応するため、施設側に1.5mの停車帯を設ける。
- ・植栽は中木のバンチング植栽とする。

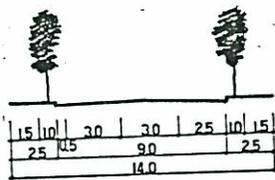
区画道路交差点

- ・交差点部分は車道幅員を狭め車速の低減を図り、歩行者の安全性を確保する。

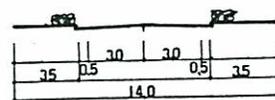


区画道路標準断面図 S=1:400

A-A断面図 (一般部)



B-B断面図 (交差点部)



港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計

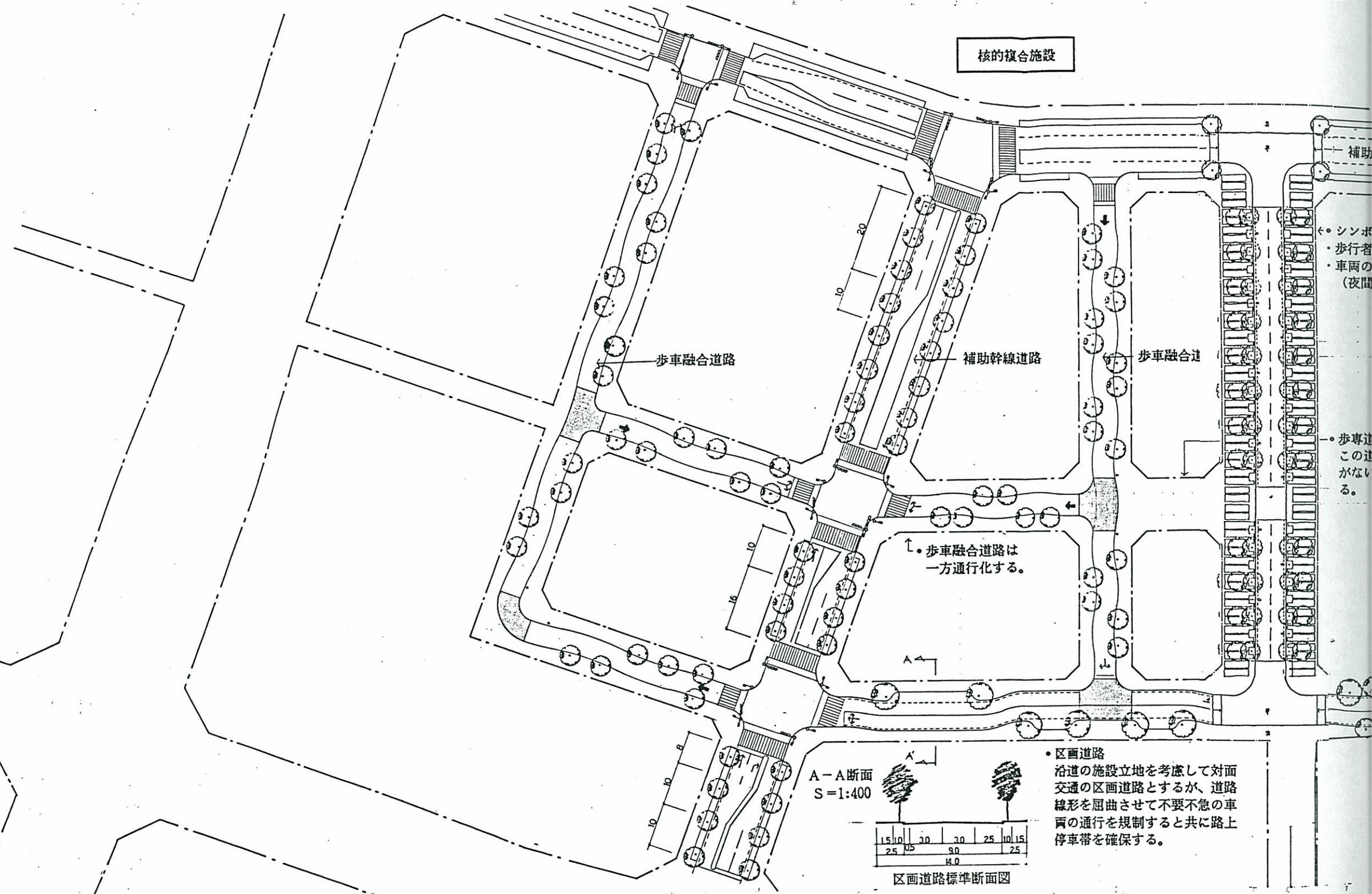
● 第2地区西地区 区画道路

S=1:1,000

山手総合計画研究所

シンボル広場

核的複合施設



●区画道路  
沿道の施設立地を考慮して対面交通の区画道路とするが、道路線形を屈曲させて不要不急の車両の通行を規制すると共に路上停車帯を確保する。

● 第2地区アップタウン

シンボル広場

補助幹線道路

シンボル道路2-A

- ・歩行者優先の道路とし一方通行化する。
- ・車両の通行は時間規制によって制限する。(夜間・早朝)

- ・駐車場出口はここに条件づける。入口に隣接して設けることも検討する。

- ・核的複合施設駐車場入口はここに条件づける。路上の待ち行列も考え、可能な限り北側に寄せて設ける。

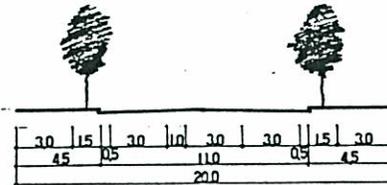
核的複合施設

- ・歩専道化  
この道路だけに面している宅地がないため歩専道として整備する。

歩車融合道路

補助幹線道路

B-B断面 S=1:400



補助幹線道路標準断面図

港北ニュータウン・タウンセンター公共施設基本設計

● 第2地区アップタウン

S=1:1,000

山手総合計画研究所

して対面  
が、道路  
不急の車  
共に路上

●「ゾーン30」資料 (出典:日経コンストラクション、1991.05.24号)

道路

「ゾーン内は一律に毎時30km」  
欧州で効果上げる交通環境対策

広い区域を幹線道路でゾーンに仕切り、その中の車の制限速度を「一律に毎時30km」とする交通規制が欧州で実施され、効果を上げている。

「ゾーン30」と呼ばれるこの規制は、どんな特徴を備えているのか。

欧州の交通安全対策の事情に詳しい(財)計量計画研究所の青木英明氏が解説する。(本誌)

(財)計量計画研究所  
青木 英明

欧州を旅行中に写真のような標識をふとながめた人もいるにちがいない。白い四角の板に赤いマルと30の数字。その下に「ZONE」の文字が書いてあるものだ。これは幹線道路で仕切った区域内の道路を、補助幹線道路、歩車共存道路、歩行者道路などとランク付けして、全域に“面的”な交通規制を施す「ゾーン30」の標識である。

●入り口に「ZONE30」の標識  
事故が減少、排気ガスも減る

標識は欧州共通のものとして交通相会議で決まり、現在オランダ、ドイツ、ベルギー、デンマーク、オーストリアなどで採用されている。この標識の重要な点は、「道路改造などで、ゾーン内の車の走行速度を毎時30km近くまで低減させること」を表すだけでなく、歩行者の交通安全を確保する、騒音・空気汚染から環境を保護する、自転車や車の駐車規制を弾力的に運用するといっ

た総合的な交通環境対策のシンボルにもなっていることだ。

ゾーン30の実施に際しては道路交通法を改正する必要がある。オランダでは1983年に、ドイツでは1985年に「ゾーン速度抑制法」の名称で条文化した。

ゾーン30を含む交通対策は大変好評である。ドイツでは、自治体が行っている事業も含めて、対象道路は既に5000路線を超えている。

その特徴は、次のようなものだ。

①大、中、小都市の居住区域で原則として幹線道路に囲まれる1~3km<sup>2</sup>をゾーンに指定し、ゾーン境界

に位置する補助幹線道路の入り口に「ZONE 30」の標識を立てる。これはゾーン内に交通規制が適用されていることを示す。

②毎時30kmの制限速度を守らせるために、道路の構造を工夫する。ゾーンの入り口や交差点などの要所にはハンプ(凸形舗装のこと)を設けることが多い。さらに車道を蛇行させるシケイン(Chicane)、道路幅を部分的に狭める「狭さく(Choker)」、小舗石、コンクリートブロックの舗装などを多用する。路上駐車帯も積極的に設ける。

③交差点は、右側車両を優先とし

て信号をつけない。優先道路や信号処理がなくなるので、運転者は用心深い運転を強いられるが、交差点での強制的な停止が不要となり、徐行で通過できる。

なお、従来の歩車共存道路などもゾーン内に含まれる場合が多いが、これらは区画道路レベルの対策であり、ゾーン30とは全く矛盾しない。

政府のモデル事業の一例として、ドイツのブクステフェデ市(人口3万3000人)の場合を紹介しよう。

市では、連邦建設省、交通省、環境省などの補助のもとに、居住地域約2.5km<sup>2</sup>内の道路を改良し、ゾーン30を適用した。その結果、次のような効果が顕著に表れた。

- ①交通事故は20%減り、自転車や歩行者が巻き込まれるケースがなくなった。特に重傷者が減った。
- ②車の平均速度が低減した(毎時35.5km→33.4km)。特に最高速度の低下が顕著である。
- ③交差点での工夫で、車の走行時の加減速が少なくなり、排気ガス(CO, Hc, NOx)の発生量が減った。
- ④路線バスの運行速度に大きな影響はなかった。
- ⑤住民アンケートの結果も「良好」との評価であった。車の運転者に対策前後で賛否を聞いたところ、対策に賛成が27%から67%に上昇、居住者についても同様に39%から76%へと変化した。

●日本で採用する場合の問題点  
自治体と警察の非協調がネック

1960年代に欧州で盛んだった歩行者専用道路(モール)は、都心部の商店街で大きな成功をおさめた。しかし車の排除が行き過ぎると、困る場合も多くあったようだ。その反動として、70年代半ばにオランダから、歩行者と車が道路空間を共有

●政府補助のモデル事業による面的な交通規制の対象

(注)1マルク=約82円

都市 (人口/1985年)	州	都市の規模 (対象地区)	面積 (km <sup>2</sup> )	ゾーン内の 居住者(人)	対策費用 (百万マルク)
ベルリン(西地区) (190万人)	ベルリン	大都市 (都心周辺の居住地区)	1.2	30,000	5.5
ホルゲントライヒ (2300人)	ノルトライン・ ヴェストファレン	小都市(村) (全域)	2.5	2,300	6.5
ブクステフェデ (3万3000人)	ニーダーザクセン	中都市 (都心の居住区域)	2.5	10,000	5.0
エスリンゲン (9万1000人)	バーデン・ ヴュルテンベルク	中都市 (都心の居住区域)	1.5	11,000	15.0
インゴルシュタット (9万1000人)	バイエルン	中都市 (都心の居住区域)	1.2	5,500	18.0
マインツ (10万5000人)	ラインラント・ プファルツ	大都市 (郊外の古い居住区域)	2.5	12,000	3.2

する「歩車共存(ボンエルフ)」のアイデアがでてきた。これが20年を経て、今日の「ゾーン30」に変遷してきたのである。

これをドイツの場合でたどってみると、第一世代(78~80年)、つまり「居住区域の複数の区画道路を歩車共存化する」場合が、オランダのボンエルフ時代に該当する。第二世代(80~85年)では、補助幹線道路にも毎時30kmの速度制限(従来は毎時50km)を適用する面的な対策に切り替わる。第三世代(86年以降)では、「ゾーン30」が採用される。そして、ゾーンが複数集まって都市の居住区域をカバーすることになり、今日に至っている。

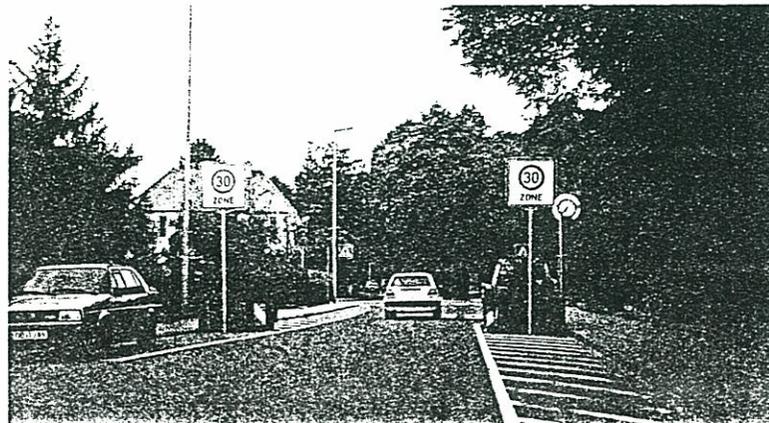
例えば、ハンブルクでは市街地の半分以上の領域に、ゾーン30を適用している。ベルリンにも無数のゾーンがあり、田舎地区へも拡張中だ。欧州に10年遅れて「歩行者専用道路」や「歩車共存道路」を導入したわが国では、やはり10年遅れてゾーンを区切った「面的な交通対策」に取り組み始めている。

しかし、ここでもかつてと同じ自縛の状況がある。原因は三つある。一つは法制度的な対応がいつも行われていないこと。二つめは、行政サイドに交通管理の明確なコンセ

トや計画論が不足していることと、専門家が育たないこと、そして三つめは道路管理者(建設省など)と交通管理者(警察)とがなかなか協調しないことである。

例えば、「歩車共存」に対してわが国では道路法、道路交通法の改正が全く期待できない。歩車分離の建前も原則として譲らない。その結果、車止め(ボラード)に緑色段差つきジグザグ車道という全同一律のコミュニティ道路が、至るところにお目見えしている。

これから察すると、「ゾーン速度抑制法」のような法的対応も現時点ではほとんど望めない。それが面を対象にした画期的な規制であり、無駄な標識の数を減らせる長所があると分かっていながら、過去の経緯からいって道路交通法を改正する可能性はない。発想を導入するとすれば、従来からある標識を多用するなど、運用面で妥協していくしかあるまい。



ドイツのマインツ郊外の居住区域で実施中の交通静穏対策で、ゾーン入り口に立てた標識(写真:青木英明)

ほかにも交通管理者と道路管理者が異なることに起因する問題がある。

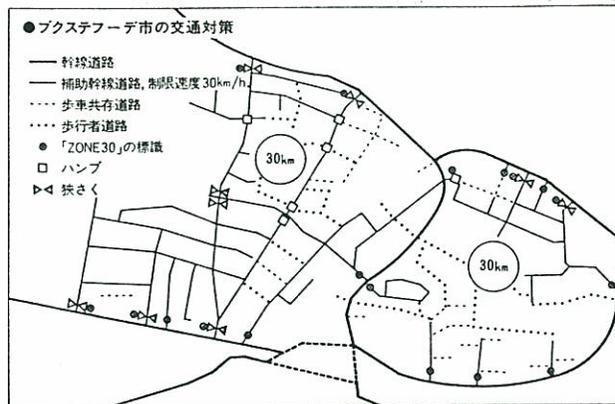
面的な交通対策は、わか市では警察による「生活ゾーン」や、建設省による「ロードピア」がある。しかし、警察は道路づくりに関与できない、建設省は交通の管理が行えないという縦割り行政の制約の中で、別々に試行しているのである。警察が行う交通事故分析の結果が自治体の道路づくりに反映されない、自治体の道路交通政策が警察に理解されずに協議が難航する、といった状況は、欧米人には理解できないだろう。

大阪市のようにロードピアやコミュニティ道路の実績が多い自治体では、警察、消防、地元住民、建設省に対する、市の柔軟できめ細かい対応策が効を奏している。新種の道路改造に際して、建設省の補助金をあてにしないのも先進自治体の知恵である。国から硬直した条件を押し付けられては困るという理由からだ。

「ゾーン 30」に象徴される新しい国際化の波にいち早く乗る自治体があるとすれば、やはり大阪市あたりになるのではないだろうか。

●「ゾーン30」の適用例

「ゾーン 30」は、どんな地区を対象に設定し、ゾーン内の道路にはどんな工夫を施しているのか——。ドイツ各都市での実施例をみていこう。



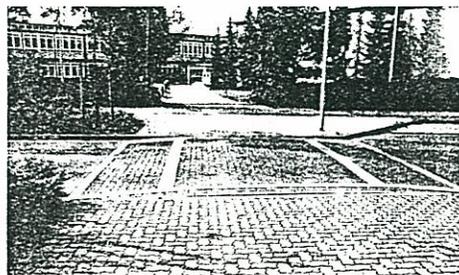
(ハンプの施工例)

ゾーン 30 内で、車の速度を低減させるための工夫の代表例が、ハンプだ。

交差点 (写真①) では、全体をインターロッキングブロックで高く舗装している。ゾーン内に入る対応策が効を奏している。新種の道路改造に際して、建設省の補助金をあてにしないのも先進自治体の知恵である。国から硬直した条件を押し付けられては困るという理由からだ。



1 交差点のハンプ (フクステファーデ)



2 横断歩道を兼ねたハンプ (フクステファーデ)



3 「ベルリンの丘」と呼ばれるハンプ (ベルリン)

(ゾーンの設定)

ゾーン 30 内の道路と日本のコミュニティ道路との相違は、ゾーン 30 が補助幹線道路を対象としているのに対し、コミュニティ道路が 4 種 4 級と、より下位であることだ。つまり、ゾーン 30 が設計速度毎時 50 km の道路を 30 km に制限しているのに対して、コミュニティ道路はせいぜい毎時 30 km 制限を 20 km に

しているに過ぎない。

また、ゾーン 30 では路上駐車帯を積極的に設けている。補助事業でも法的背景を得て、画一的な設計、デザインを避けている。このため、日本のコミュニティ道路のように、車止めとジグザグの線形にインターロッキングブロックを使うという画一性や、警察による外側線や交差点、横断歩道マーキングの押し付け、標識や消

火栓などの林立はない。

ゾーン境界が幹線道路 (太い実線) で構成され、ゾーン内にある細い実線が補助幹線道路である。この下のランクとして、歩車共存道路 (ボンエルフ型道路) や歩行者道路などがある。このように、道路のランク分けを明確に行うと

ころがわが国とは異なる。そして標識、ハンプ、狭さくなどをシステム的に配置している。中には、自転車が車道の中央を走る自転車優先道路やバス路線も設けて、創意と工夫を随所に施す。

(その他の工夫)

ハンプのほかにも、道路の構造には様々な工夫を凝らしている。

写真④は、従来煩雑だった路上駐車に対して、駐車場所を明示して整序化した例だ。数台おきに車道にせり出した植栽ますで場所を仕切っている。これは緑で車の隊列を隠し、景観の向上をねらった

もの。車庫が不足する都心の居住区域では、住民に路上駐車を認める弾力的な法の運用を行っている。

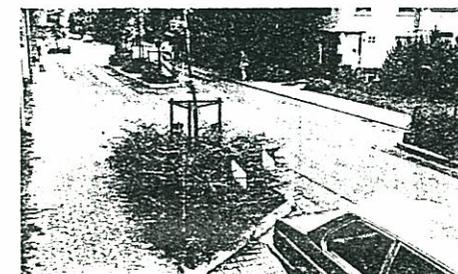
写真⑤、⑥は、バス停における安全策の例。写真⑤の「ゾーン 30」内のバス停では、狭さくと中央分離帯が特別な線形をつくりだしている。これは、バスを降りた

歩行者が道路横断中に背後から追い抜こうとする車にひかれずに、安全を考慮した結果である。

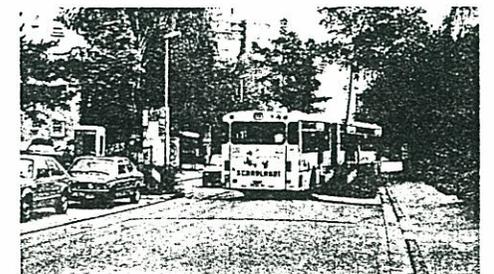
写真⑥は、同じ停留所にバスが止まろうとしているところ。用地内の補助幹線道路でも、交通の円滑性より歩行者の安全が優先される好例といえる。



4 植栽で区切った駐車場 (ベルリン)



5 バス停 (左端に見える) での安全島 (マインツ)

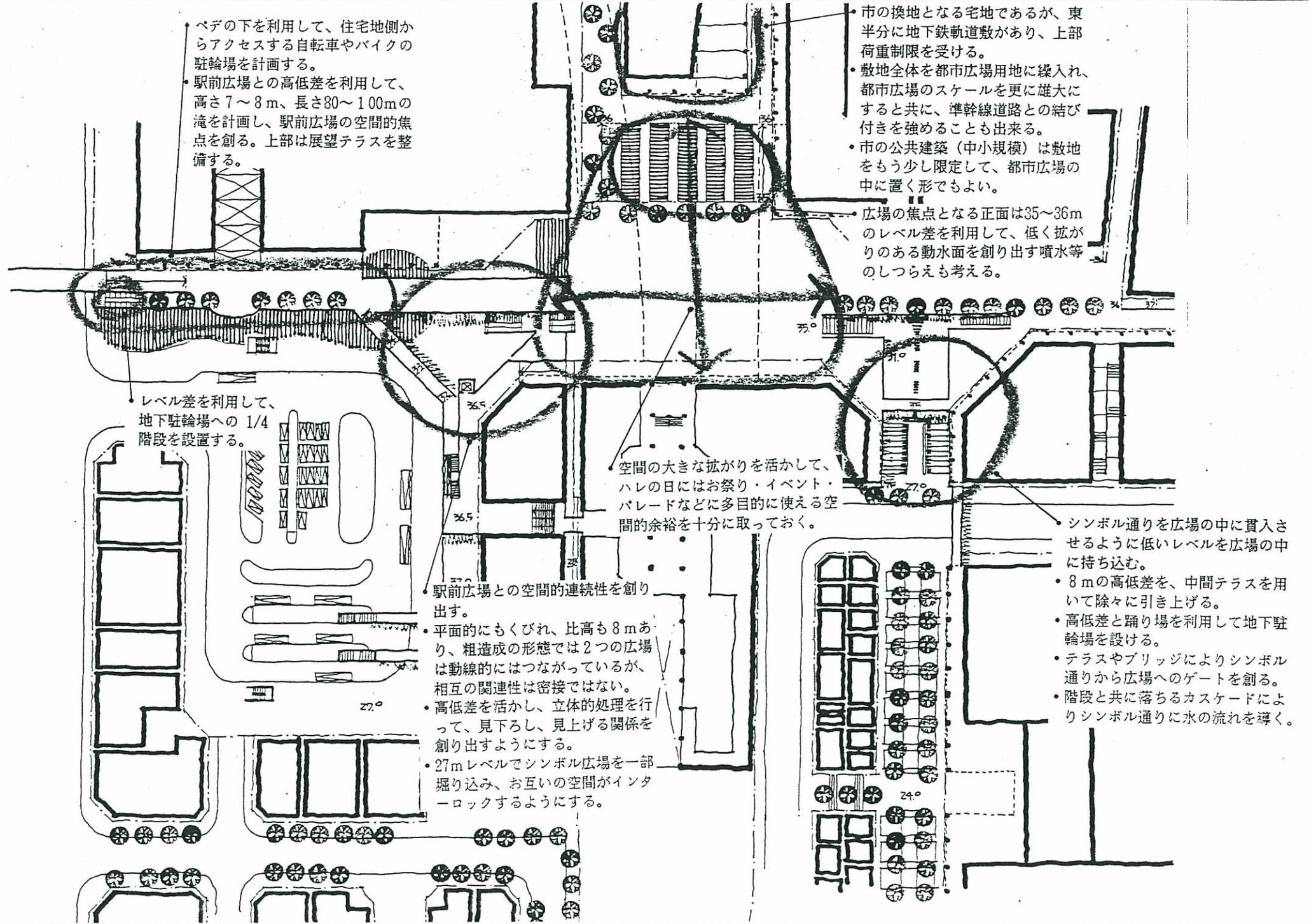


6 同左

3-1. 都市広場の計画

(1) 第1地区都市広場の計画

① 都市広場設計の方針・指針



ペデの下を利用して、住宅地側からアクセスする自転車やバイクの駐輪場を計画する。  
 駅前広場との高低差を利用して、高さ7~8m、長さ80~100mの滝を計画し、駅前広場の空間的焦点を創る。上部は展望テラスを整備する。

市の換地となる宅地であるが、東半分に地下鉄軌道敷があり、上部荷重制限を受ける。  
 敷地全体を都市広場用地に繰入れ、都市広場のスケールを更に雄大にすると共に、準幹線道路との結び付きを強めることも出来る。  
 市の公共建築(中小規模)は敷地をもう少し限定して、都市広場の中に置く形でもよい。

広場の焦点となる正面は35~36mのレベル差を利用して、低く拡がりのある動水面を創り出す噴水等のしつらえも考える。

レベル差を利用して、地下駐輪場への1/4階段を設置する。

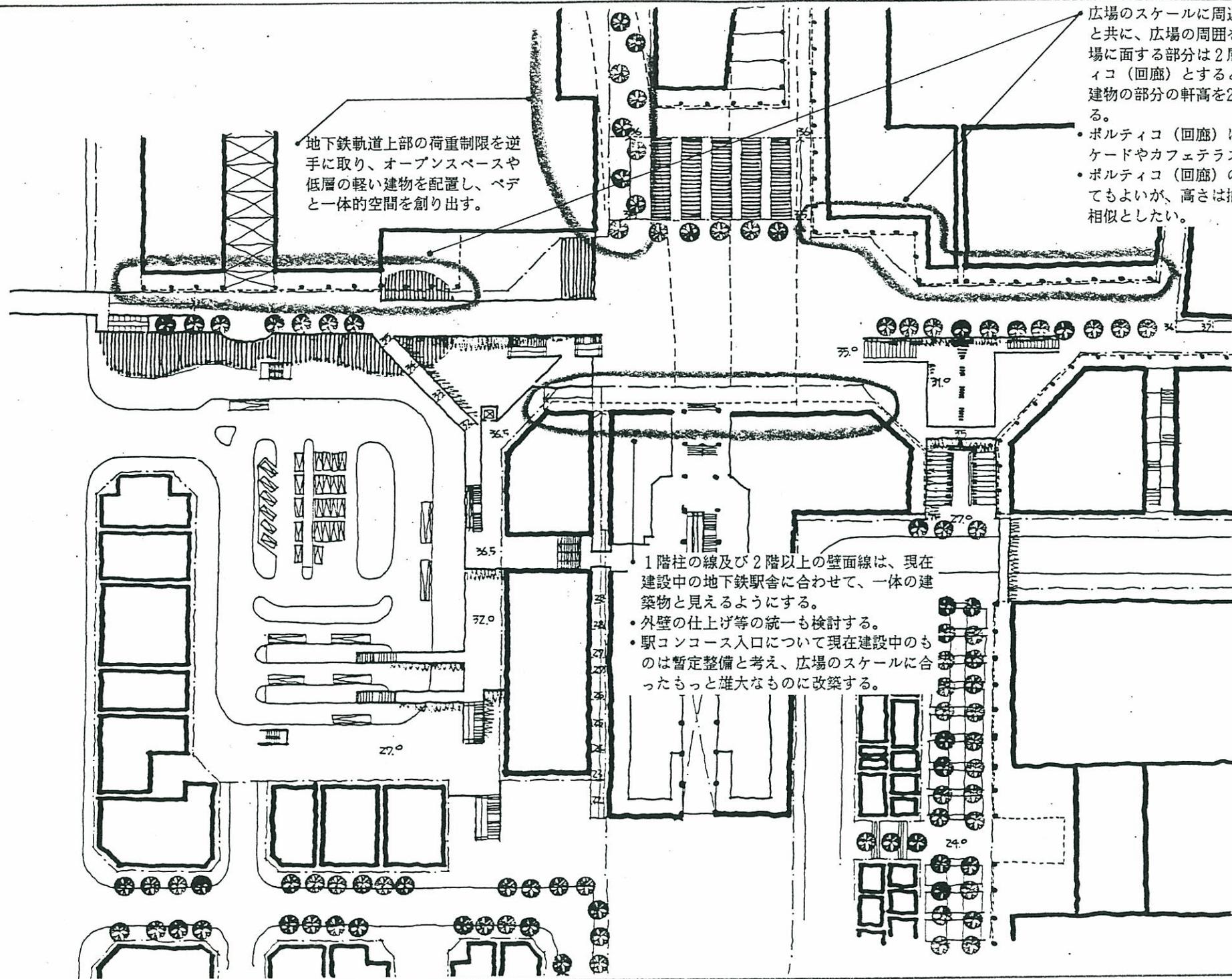
空間の大きな拡がりを活かして、ハレの日にはお祭り・イベント・パレードなどに多目的に使える空間的余裕を十分に取っておく。

駅前広場との空間的連続性を創り出す。  
 平面的にもくびれ、比高も8mあり、粗造成の形態では2つの広場は動線的にはつながっているが、相互の関連性は密接ではない。  
 高低差を活かし、立体的処理を行って、見下ろし、見上げる関係を創り出すようにする。  
 27mレベルでシンボル広場を一部掘り込み、お互いの空間がインターロックするようにする。

シンボル通りを広場の中に貫入させるように低いレベルを広場の中に持ち込む。  
 8mの高低差を、中間テラスを用いて除々に引き上げる。  
 高低差と踊り場を利用して地下駐輪場を設ける。  
 テラスやブリッジによりシンボル通りから広場へのゲートを創る。  
 階段と共に落ちるカスケードによりシンボル通りに水の流れを導く。

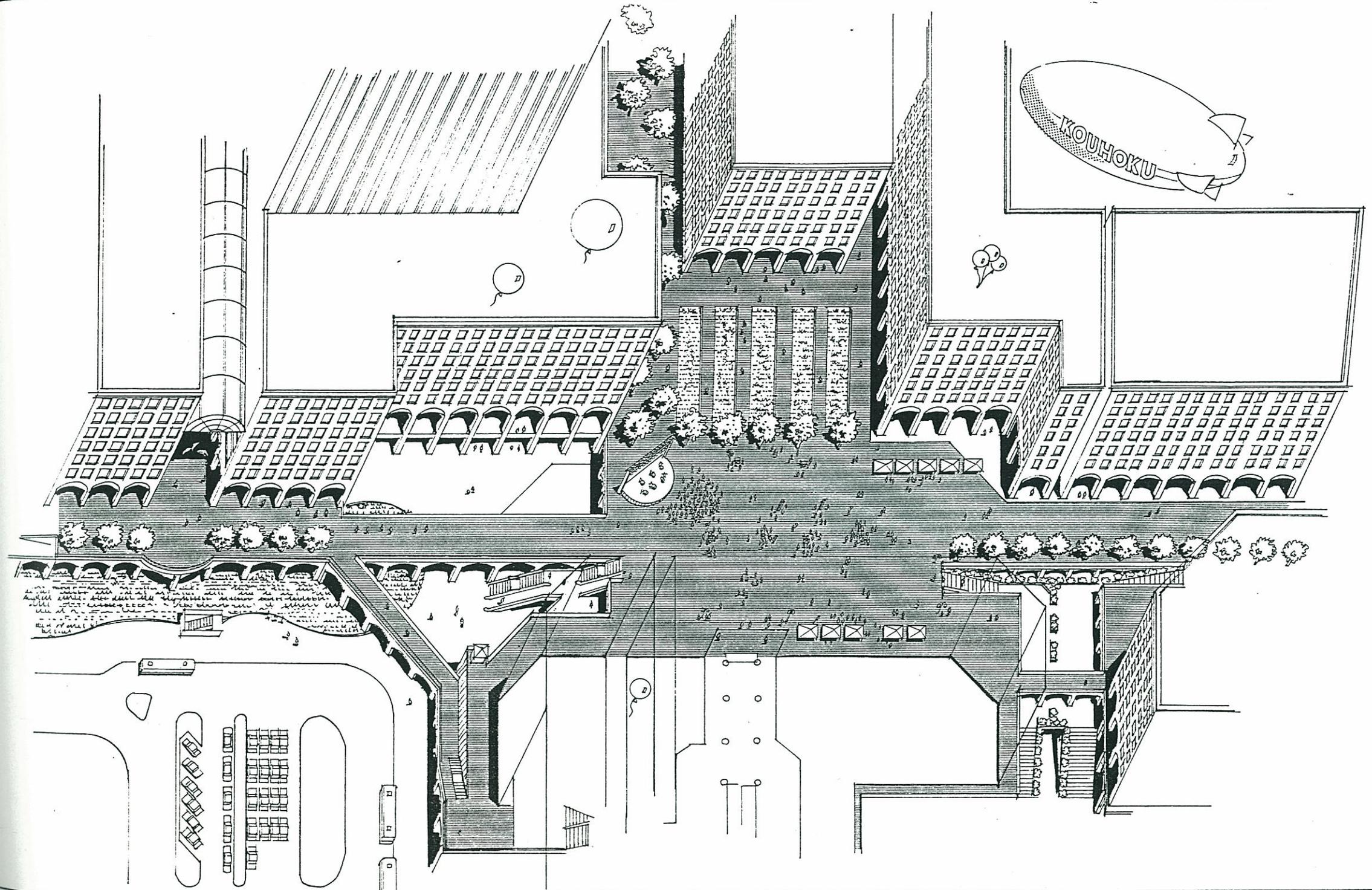
(1) 第1地区都市広場の計画

② 都市広場周辺の建築誘導指針



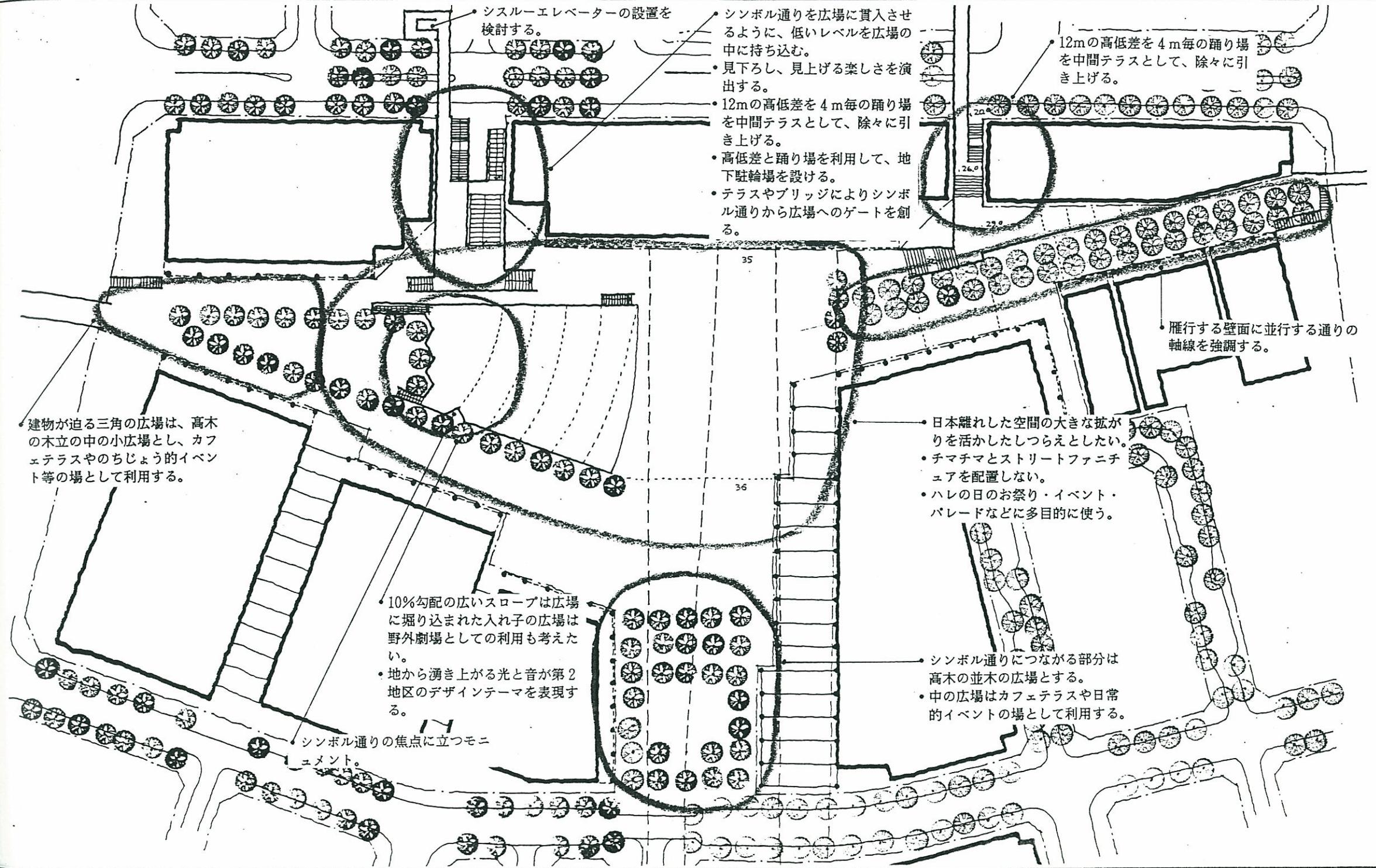
(1) 第1地区都市広場の計画

③ 都市広場の整備イメージ図



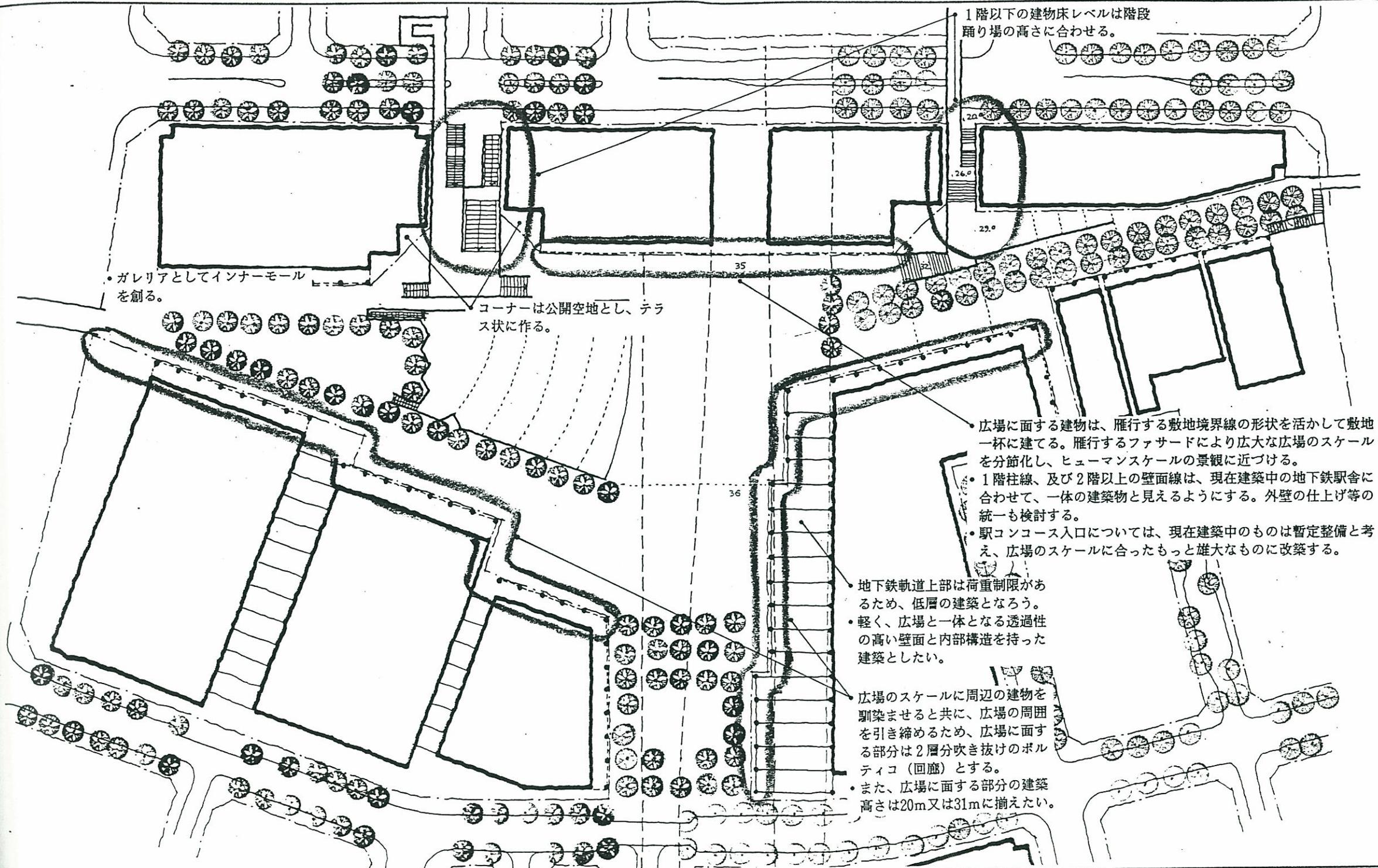
(2) 第2地区都市広場の計画

① 都市広場設計の方針・指針



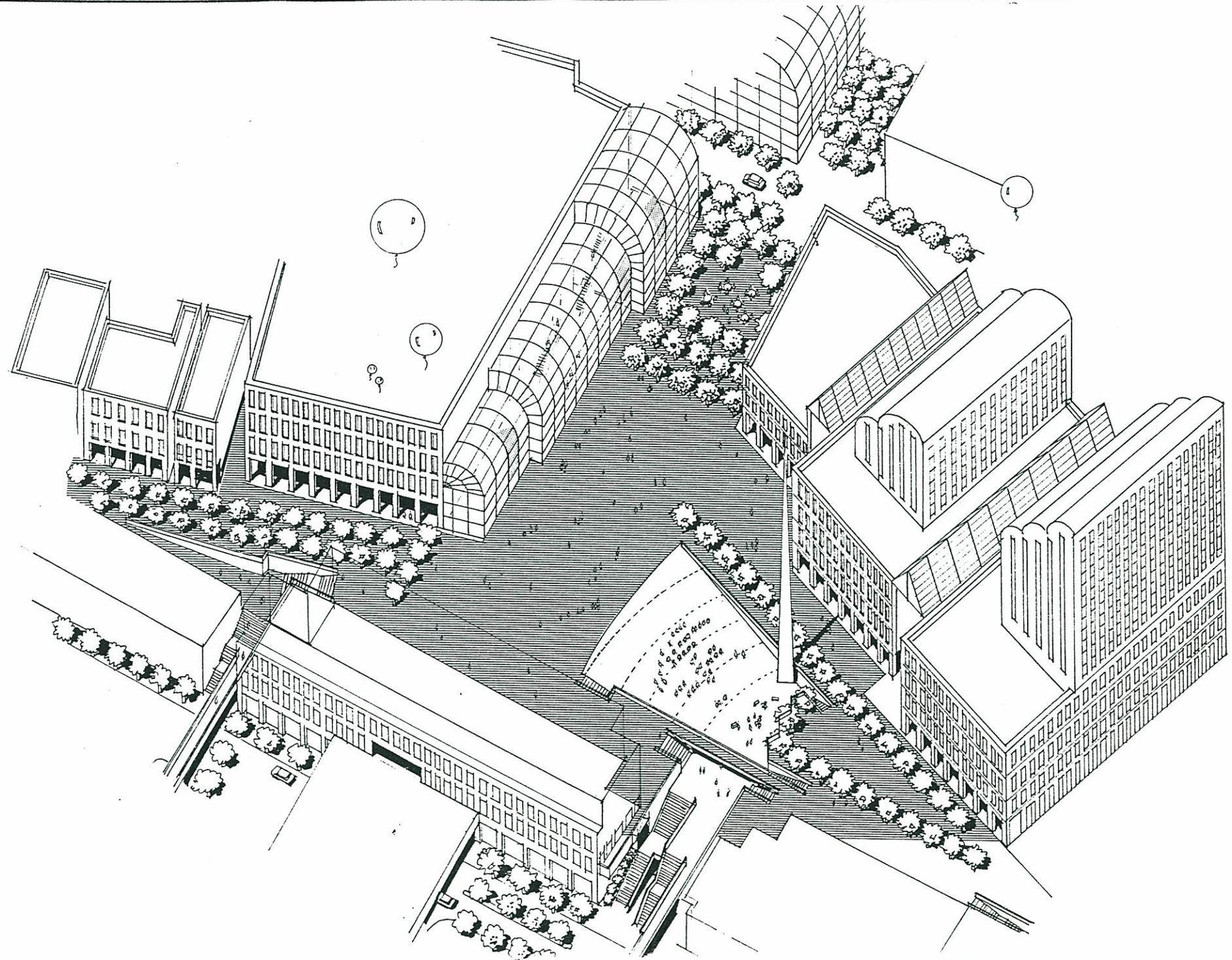
(2) 第2地区都市広場の計画

② 都市広場周辺の建築誘導指針



(2) 第2地区都市広場の計画

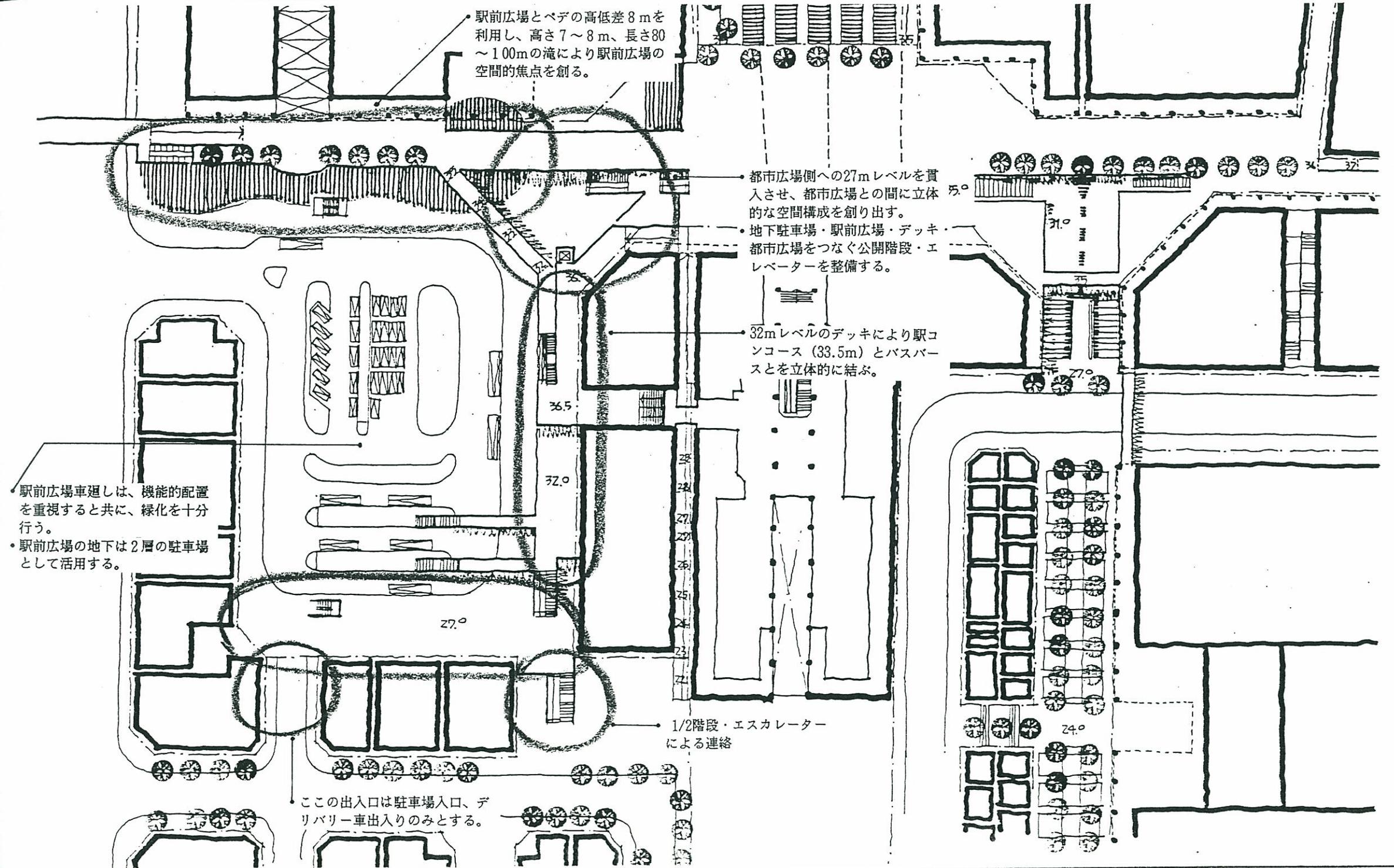
③ 都市広場の整備イメージ図



3-2-2. 駅前広場計画

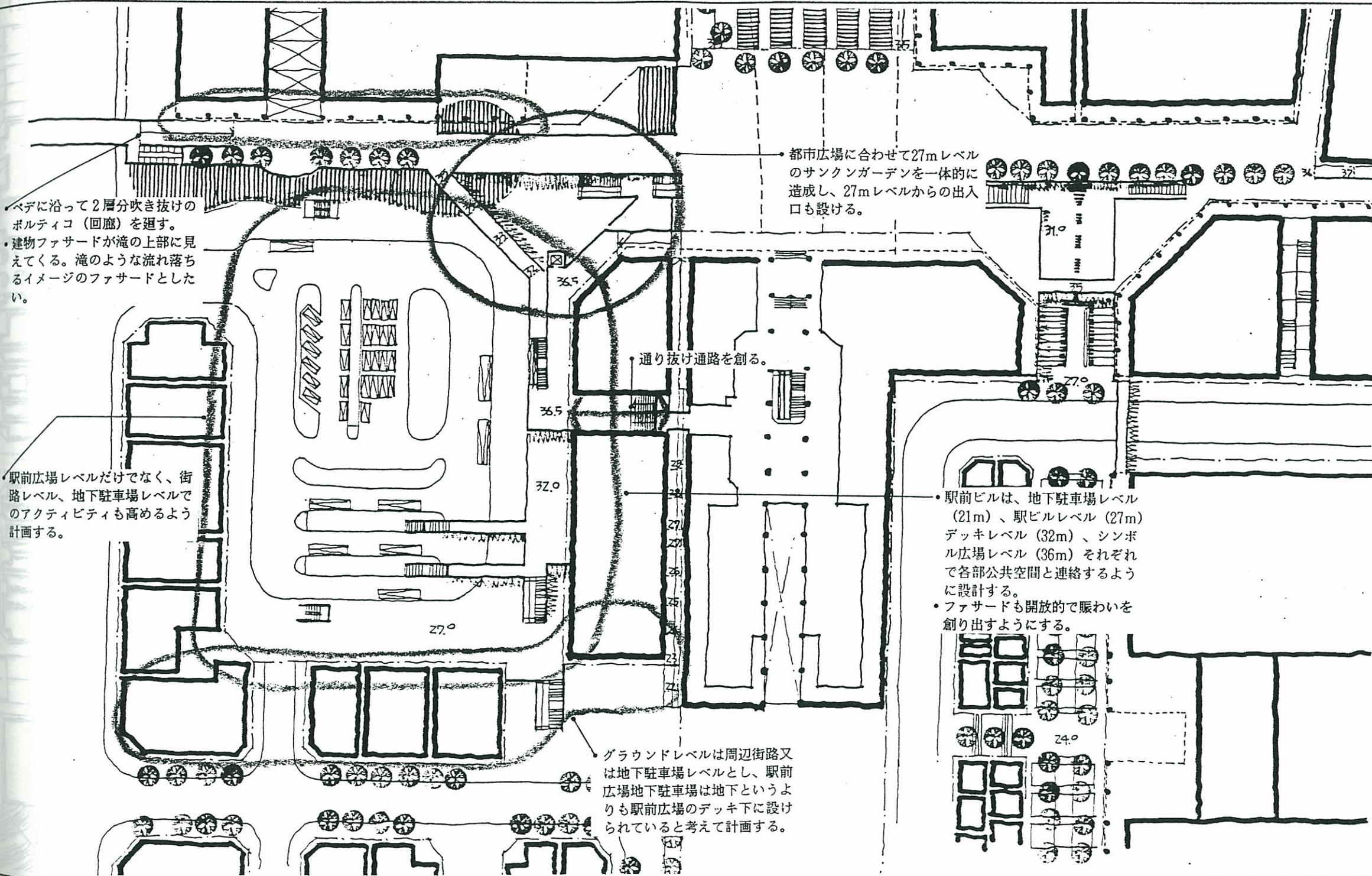
(1) 第1地区駅前広場の計画

① 駅前広場設計の方針・指針



(1) 第1地区駅前広場の計画

(2) 駅前広場周辺の建築誘導指針



ベデに沿って2層吹き抜けのポルティコ (回廊) を廻す。  
 建物ファサードが滝の上部に見える。滝のような流れ落ちるイメージのファサードとしたい。

駅前広場レベルだけでなく、街路レベル、地下駐車場レベルでのアクティビティも高めるよう計画する。

都市広場に合わせて27mレベルのサンクンガーデンを一体的に造成し、27mレベルからの出入口も設ける。

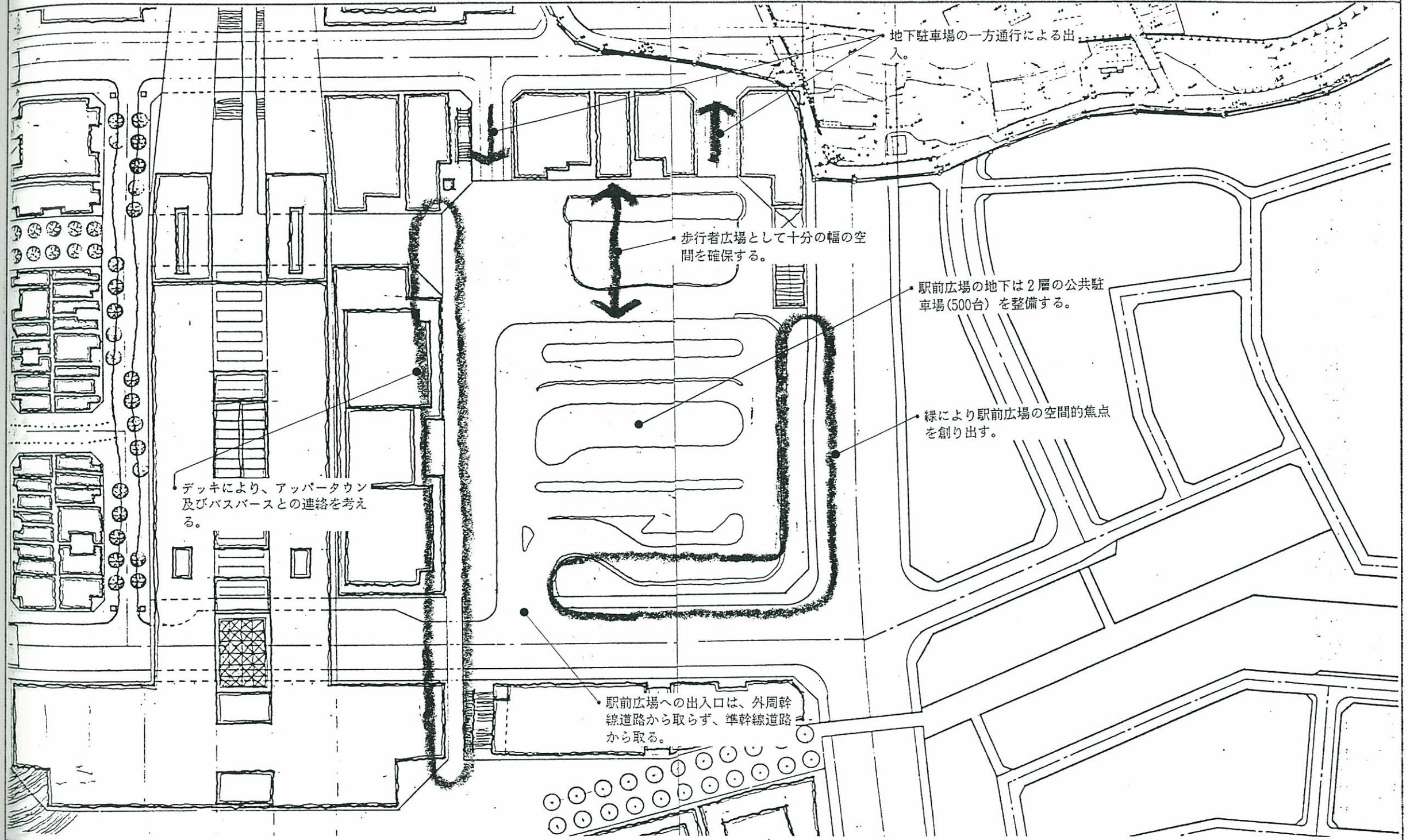
通り抜け通路を創る。

駅前ビルは、地下駐車場レベル(21m)、駅ビルレベル(27m)デッキレベル(32m)、シンボル広場レベル(36m)それぞれで各部公共空間と連絡するように設計する。  
 ファサードも開放的で賑わいを創り出すようにする。

グラウンドレベルは周辺街路又は地下駐車場レベルとし、駅前広場地下駐車場は地下というよりも駅前広場のデッキ下に設けられていると考えて計画する。

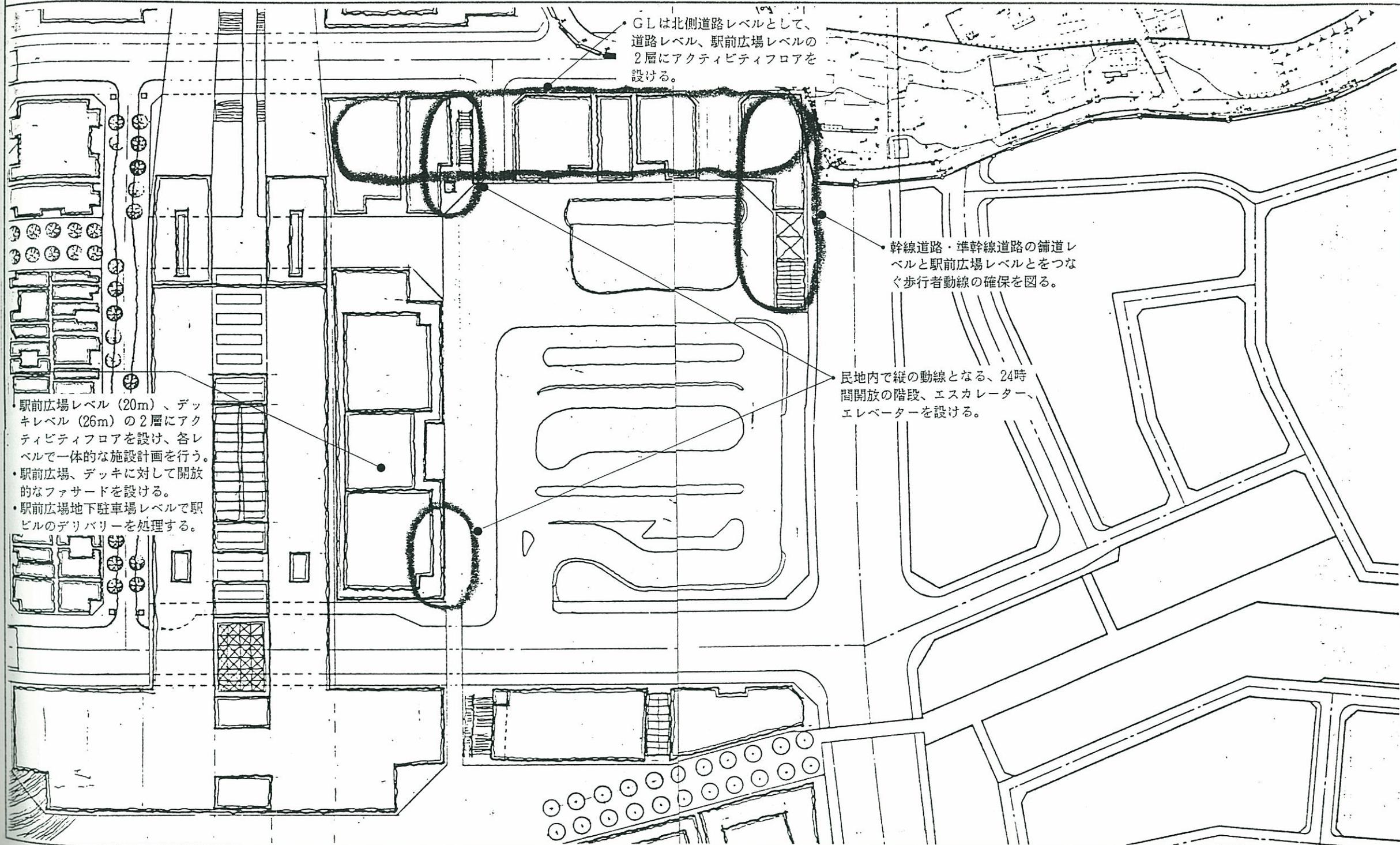
(2) 第2地区都市広場の計画

① 駅前広場設計の方針・指針

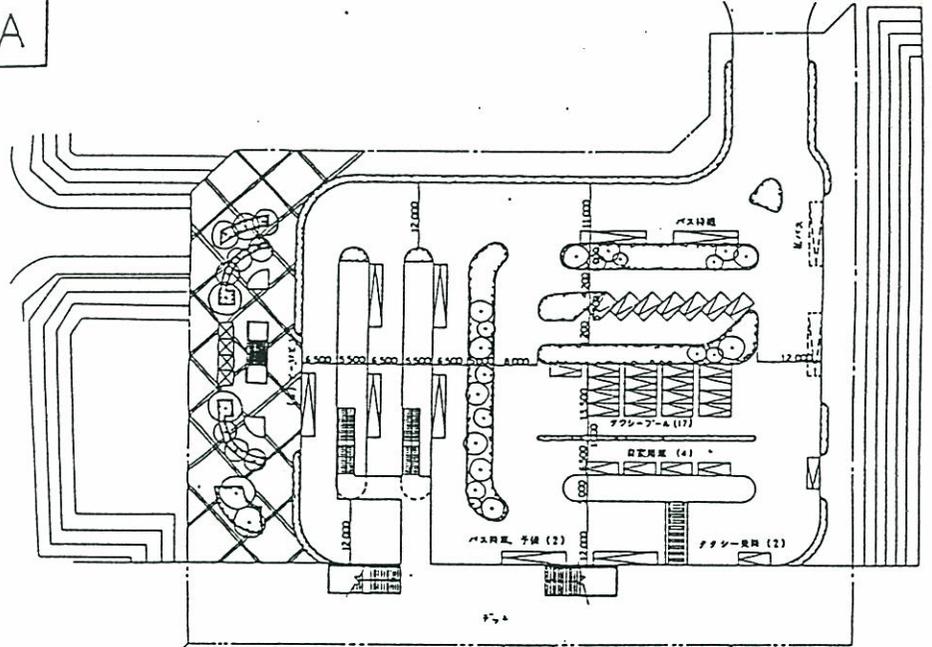
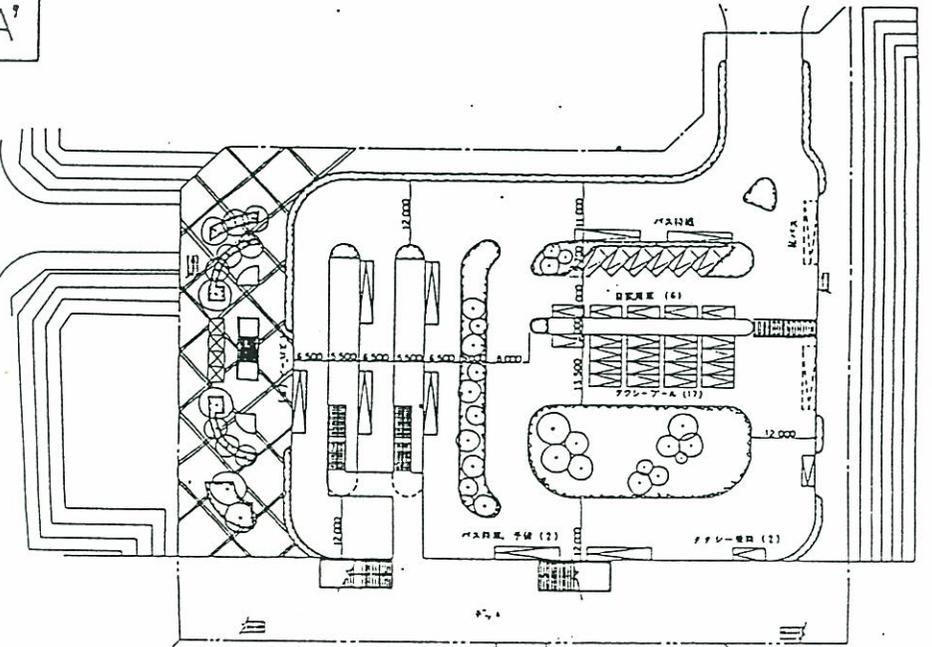


(2) 第2地区都市広場の計画

② 都市広場周辺の建築誘導指針



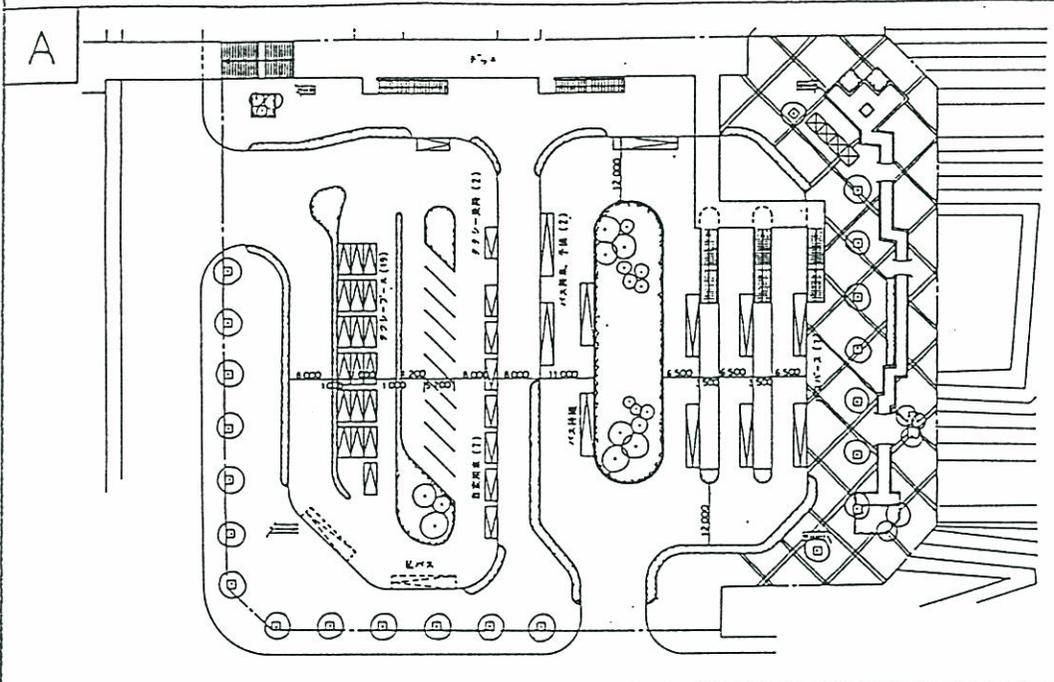
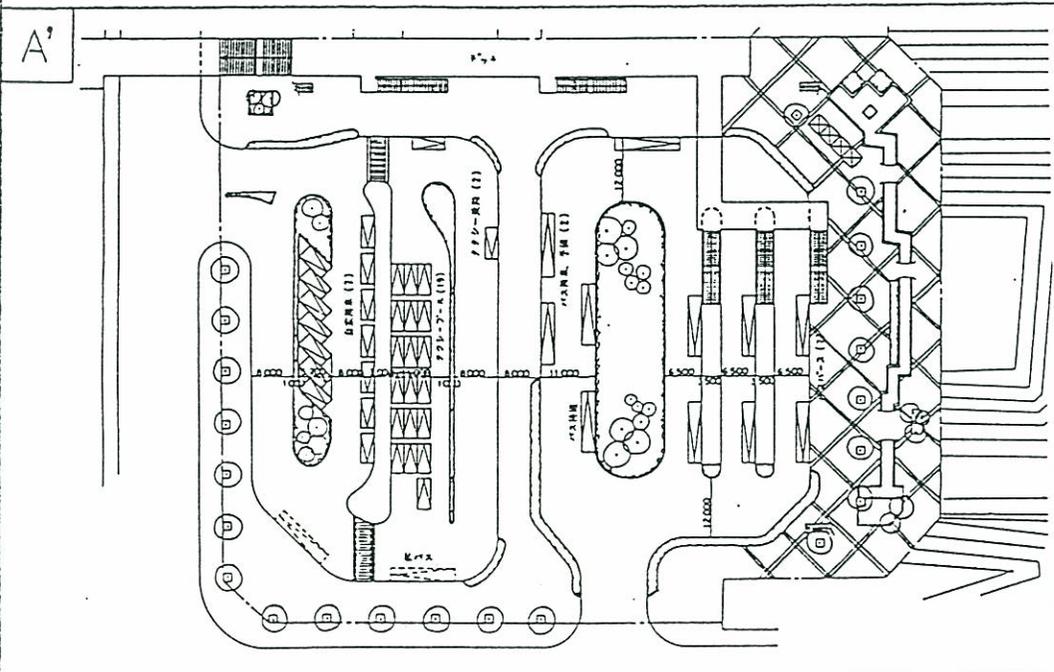
(1) 第1地区駅前広場計画 ③駅前広場基本設計 比較検討案1.

平 面 図	交 通 施 設	広 場
<p>A</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを奥に配置。</li> <li>・自家用車バースを駅近くへ寄せ、残りは停車帯として入口寄りに配置。</li> <li>・タクシーと自家用車が錯綜。</li> <li>・自家用車利用者のみ平面横断。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側GL面に配置。</li> </ul>
<p>A'</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを奥に配置。</li> <li>・タクシーと自家用車の錯綜が少ない。</li> <li>・自家用車利用者の便が良くない。</li> <li>・自家用車利用者のみ平面横断。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側GL面に配置。</li> </ul>

(1) 第1地区駅前広場計画 ③駅前広場基本設計 比較検討案2.

平 面 図	交 通 施 設	広 場
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コーナーデッキに合わせて、交通施設を斜めに配置。</li> <li>・人と車の平面交差はない。</li> <li>・タクシー乗場部でタクシー、バス、自家用車が錯綜する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・GL面は南側に、デッキ面は北側に配置。</li> </ul>

(2) 第2地区駅前広場計画 ③駅前広場基本設計 比較検討案1.

平面図	交通施設	広場
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスとタクシー、自家用車を分離。</li> <li>・人と車はすべて立体交差。</li> <li>・タクシーと自家用車が錯綜。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側GL面に配置。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスとタクシー、自家用車を分離。</li> <li>・自家用車利用者のみ平面横断。</li> <li>・タクシーと自家用車の錯綜が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側GL面に配置。</li> </ul>

(2) 第2地区駅前広場計画 ③駅前広場基本設計 比較検討案2.

平面図	交通施設	広場
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス、タクシー、自家用車は同一の入口、出口を利用。</li> <li>・自家用車利用者のみ平面横断。</li> <li>・タクシーと自家用車が錯綜。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側GL面、デッキ面に配置。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス、タクシー、自家用車は同一の入口、出口を利用。</li> <li>・自家用車利用者のみ平面横断。</li> <li>・タクシーと自家用車の錯綜が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北側GL面、デッキ面に配置。</li> </ul>

## 3-2-3 ペデ計画

- ここではペデ空間の計画についての検討を行う。

## (1) ペデ計画の考え方

## i) 歩行者軸のシーケンスを明確に意識させる空間構成。

- ① 都市軸と回遊軸の性格を明確に差別化する。
  - 都市軸はタウンセンターのアクティビティの中心となるフォーマルな空間、回遊軸は変化に富んだ賑わい性の高いカジュアルな雰囲気の間づくりをめざす。
- ② 南北軸と東西軸の違いを意識させる。
  - 南北軸は高低差を持つ坂道で見通しのきく軸であり、高低差を活かした見晴らしの場のある通りとする。
  - 東西軸は勾配の比較的緩く、人々がゆったりとした雰囲気の中で歩くことができる間づくり、しかけづくりを行う。

## ii) 歩行者軸の結節点（ノード）の特徴づけ。

- ① シンボル広場（⇒3-2-1. 都市広場計画参照）
  - 港北タウンセンターの歩行者空間ネットワークの核となるシンボル広場は、タウンセンターの玄関であり、顔であるに相応しい計画とする。
- ② 都市軸と回遊軸の結節点（ノード）
  - それぞれの軸のシーケンスを活かしたシンボル、モニュメントのある広場を形成する。

## iii) 歩車融合道路の歩行者専用道路化（⇒3-1-1. 道路標準平面・断面参照）

- ① 歩専道への利便施設の設置。
  - 修正マスタープランに歩車融合道路として指定されている道路のうち、その道路のみに接道する宅地がない道路は、歩行者専用道路として整備する。
  - 歩専道には、駐輪施設、電話ボックス、キオスク、ベンチなどの利便施設を配置する。

## iv) 階段部の立体的利用（⇒3-3-2. 駐輪場基本設計参照）

- ① 階段部を立体的に利用して駐輪施設を整備する。
  - 階段下部を活用し、上下レベルからのアプローチが可能な駐輪施設を設ける。
- ② 階段には見晴らしデッキを整備する。
  - 階段の様々なレベルから街を見晴らす場を提供する。
- ③ 水や緑など自然の要素のある階段を整備する。
  - 流れ落ちる水、吹き抜ける風にそよぐ緑など、自然の要素を取り入れた計画とする。

(2) ペデ基本計画

① 第2地区西地区ペDESTリアン

【位置づけ】

- 第2地区西地区のペデは、第2地区を東西に貫く都市軸（これはNT全体で見るとグリーンマトリックスの一部となっている。）と、そこから枝分かれして総合公園、第2地区ダウンタウンへとつながるペデによって骨格を形成している。
- 特に区役所前の、ペデの分岐点となっている部分は総合公園への歩行者のメインアクセスとなっており、周辺の行政業務施設利用者とあいまって、非常に歩行者の通行量の多い箇所である。
- またここから総合公園に伸びるペデは、総合公園のピークへとそのシーケンスが構成されており、非常にシンボル性の高い場所となっている。

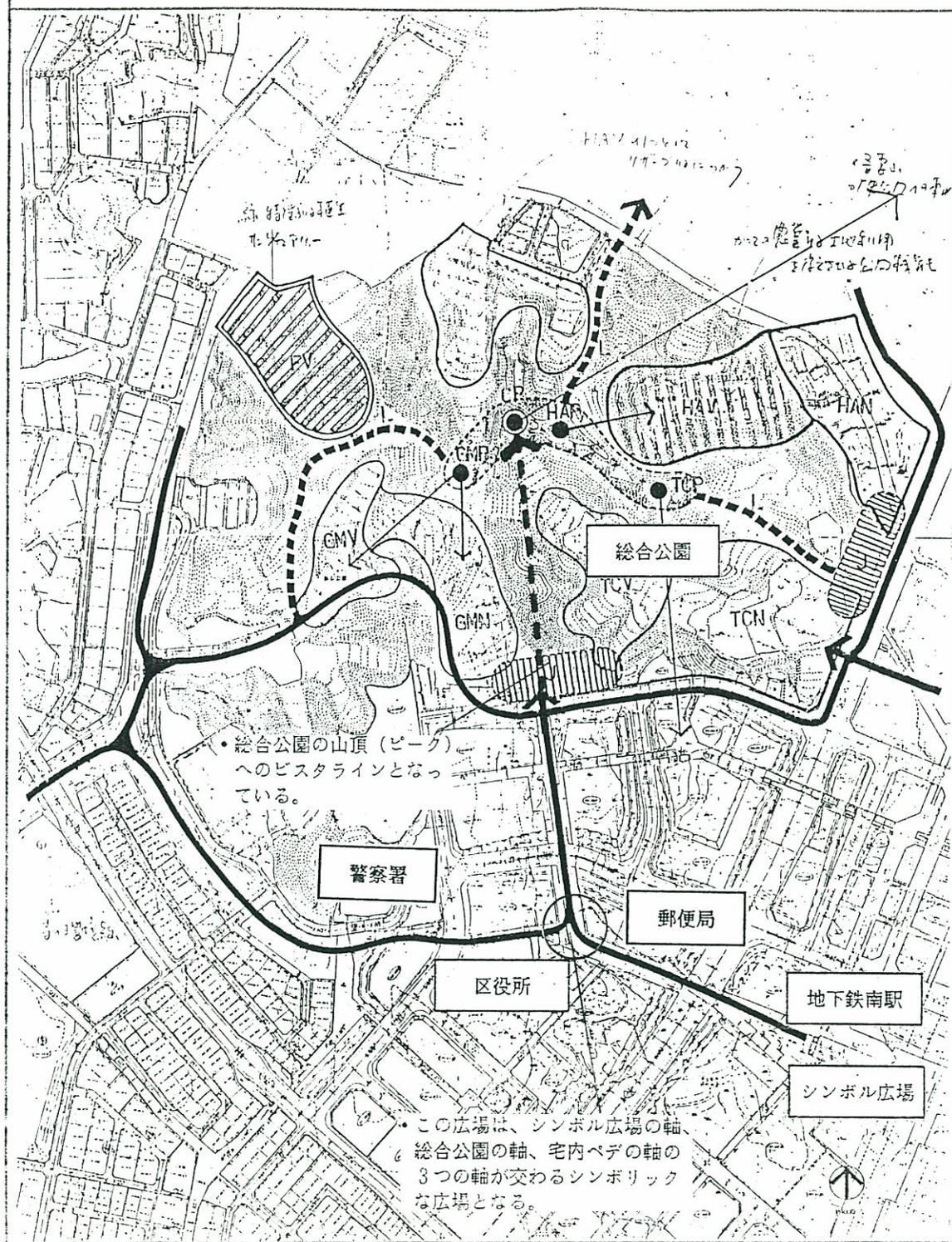
【整備の方針】

- 総合公園ピークからのシーケンスを受け、都市軸、宅内ペデの軸の交わる部分に軸線を受けるシンボリックなモニュメントを設ける。

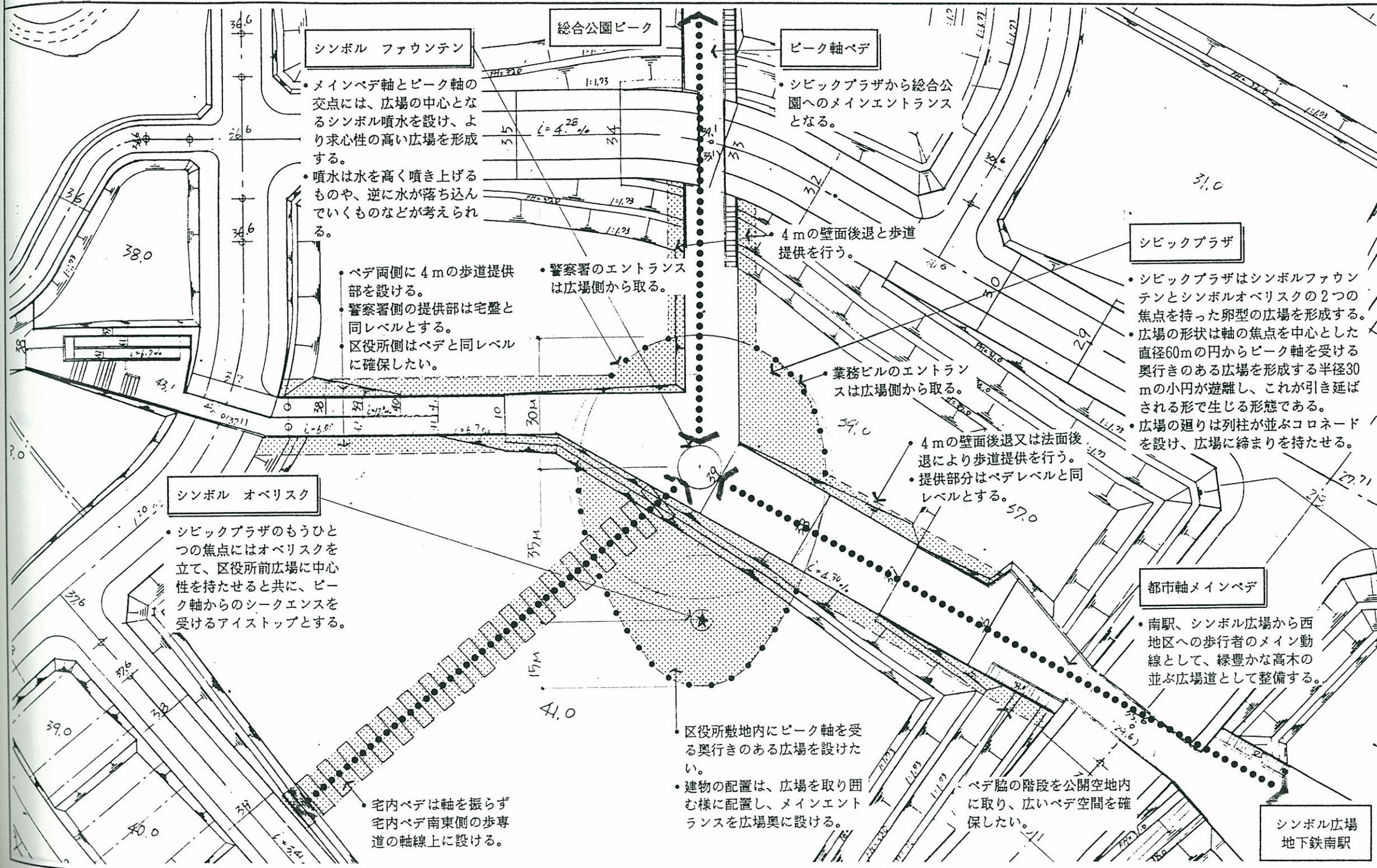
【沿道建物への条件づけ】

- 区役所……………モニュメントを中心として、ピーク軸を受ける奥行きのある前面広場を設けたい。
- ペデ沿いは外壁を後退させ、より豊かな歩行者空間を演出するようにする。
- 警察署・郵便局…モニュメントを中心とした街角広場を設けたい。
- ペデ沿いは外壁を後退させ、より豊かな歩行者空間を演出するようにする。

i) 第2地区西地区ペDESTリアンの位置づけ



● 第2地区西地区ペDESTリアン計画案



シンボル ファウンテン

- メインペデ軸とピーク軸の交点には、広場の中心となるシンボル噴水を設け、より求心性の高い広場を形成する。
- 噴水は水を高く噴き上げるものや、逆に水が落ち込んでいくものなどが考えられる。

総合公園ピーク

ピーク軸ペデ

- シビックプラザから総合公園へのメインエントランスとなる。

- ペデ両側に4mの歩道提供部を設ける。
- 警察署側の提供部は宅盤と同レベルとする。
- 区役所側はペデと同レベルに確保したい。

- 警察署のエントランスは広場側から取る。

- 4mの壁面後退と歩道提供を行う。

シビックプラザ

- シビックプラザはシンボルファウンテンとシンボルオベリスクの2つの焦点を持った卵型の広場を形成する。
- 広場の形状は軸の焦点を中心とした直径60mの円からピーク軸を受ける奥行きのある広場を形成する半径30mの小円が遊離し、これが引き延ばされる形で生じる形態である。
- 広場の廻りは列柱が並ぶコロネードを設け、広場に締めりを持たせる。

シンボル オベリスク

- シビックプラザのもうひとつの焦点にはオベリスクを立て、区役所前広場に中心性を持たせると共に、ピーク軸からのシークエンスを受けるアイストップとする。

- 業務ビルのエントランスは広場側から取る。

- 4mの壁面後退又は法面後退により歩道提供を行う。
- 提供部分はペデレベルと同レベルとする。

都市軸メインペデ

- 南駅、シンボル広場から西地区への歩行者のメイン動線として、緑豊かな高木の並ぶ広場道として整備する。

- 宅内ペデは軸を振らず宅内ペデ南東側の歩専道の軸線上に設ける。

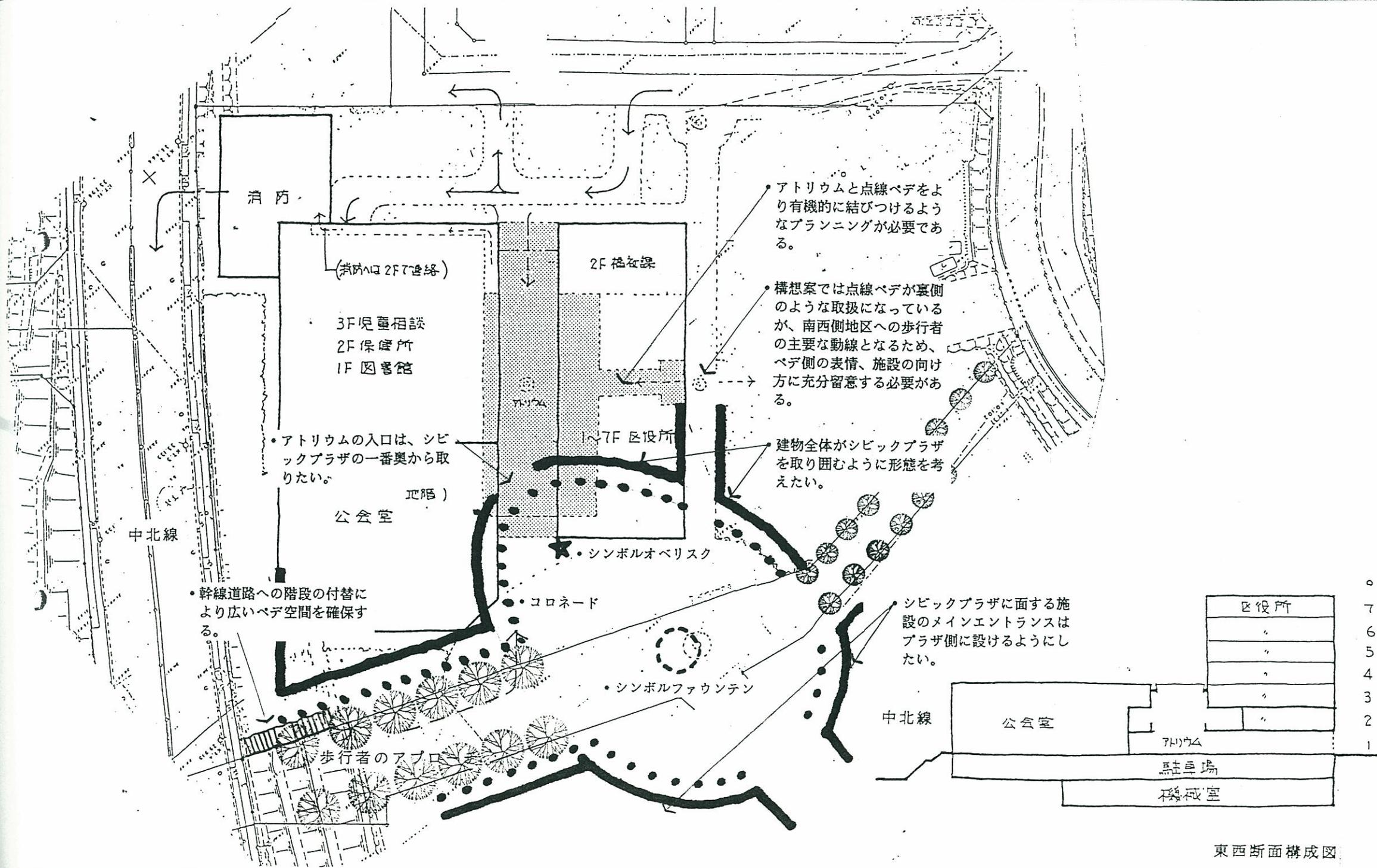
- 区役所敷地内にピーク軸を受ける奥行きのある広場を設けたい。

- 建物の配置は、広場を取り囲む様に配置し、メインエントランスを広場奥に設ける。

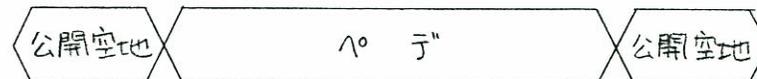
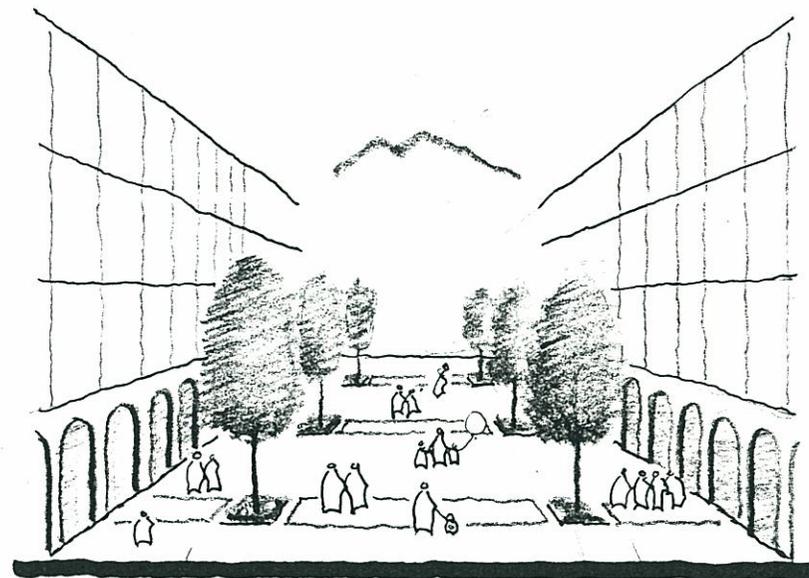
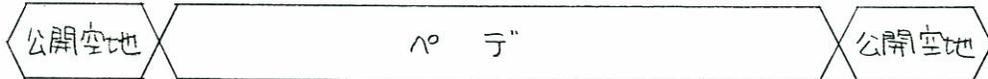
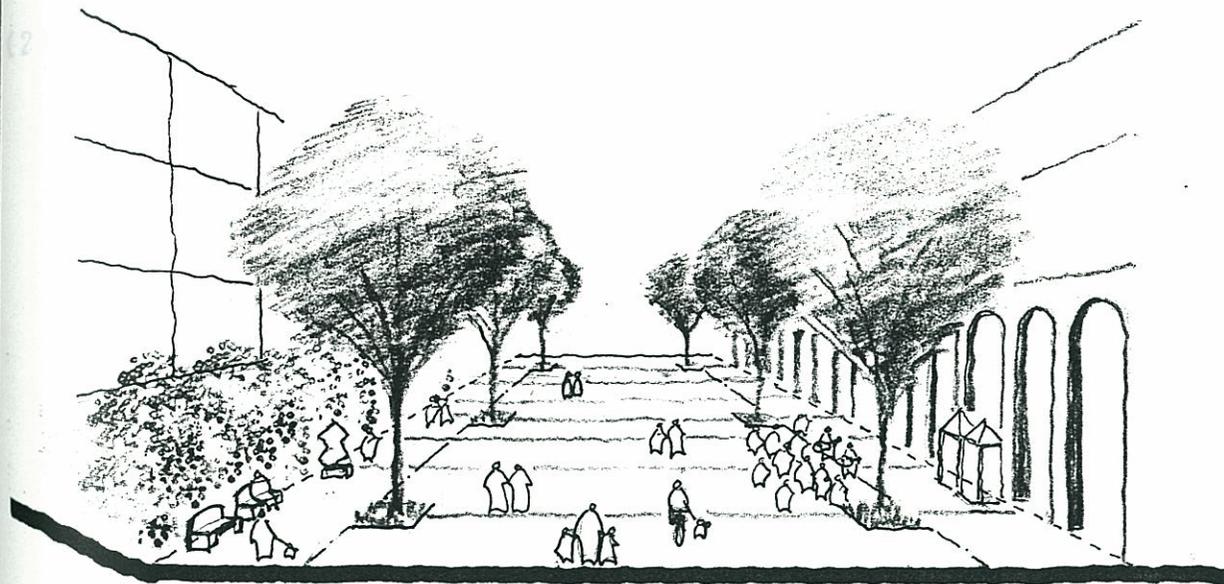
- ペデ脇の階段を公開空地内に取り、広いペデ空間を確保したい。

シンボル広場  
地下鉄南駅

● 港北N.T.区総合庁舎基本構想案への提案



● 第2地区西地区ペDESTリアン計画案



● メインペデ（都市軸）

- 南駅、シンボル広場から区総合庁舎、地域総合病院、郵便局等の行政関連ゾーンや総合公園へ至る都市軸は、歩行者のメイン動線として、緑豊かな高木の並ぶ広場道を形成する。
- ペデ空間は広々とした歩行者空間とするため、ペデ両側に4mの公開空地を確保し、ベンチ、電話ボックス等のストリートファニチャー類は公開空地内に設置する。
- 公開空地はペデと同レベルとし、建物の壁面、造成の法面は4m以上後退させる。
- 高木はケヤキのような伸びやかな樹種をペデ内に植栽し、公共で管理する。

● ピーク軸、都市軸サブペデ

- ピーク軸、都市軸サブペデについても、メインペデと同様両側に公開空地を確保し、高木をペデ内に植栽する。
- 公開空地のレベルも、メインペデと同様にペデと同レベルとすることを原則とするが、階段やスロープとなる部分は宅盤と同レベルとする。

3-2-4. 横断歩道橋計画

(1) 計画位置

- ここではタウンセンター地区に関わる立体処理部のうち、開発の進捗状況から緊急性の高いタウンセンター地区の外周幹線道路と地区内外を結ぶペデの立体交差部について検討する。
- 計画位置は第1地区：4か所、第2地区：7か所の計11か所について、基本的考え方、処理方式等を計画する。

(2) 基本的考え方

- 修正マスタープランでは立体処理部の斜路の勾配を老人、身障者等の利用を考慮して最大6.7%(1/15)ないし8.0%(1/12)の勾配としている。
- スロープの設計は横浜市の「福祉の都市環境づくりマニュアル」によると6.7%(1/15)の勾配とすることとなっているが、そのために、①. 公共用地の増大(減歩率の増加)、②. 街並み景観との調和の考慮して、「都市軸」と「回遊軸」によって扱いを変えて計画がなされている。
- 今回の計画では、勾配を緩くしたことにより出現した長大な斜路についてその計画の再検討と、「都市軸」以外のスロープの勾配を若干大きくし12%(1/8)の勾配とすることと、階段のみの計画であった箇所自転車利用者に対応する1/4勾配のスロープ付階段を加え、新たに計画を行った。

①1/15スロープ

- 横浜市の「福祉の都市環境づくりマニュアル」による屋外のスロープ勾配であるが、高低差が大きい場合スロープ構造物が巨大になる。

②1/12スロープ

- 車椅子利用者が介助なしで利用できる勾配として道路構造令で定めているスロープ勾配である。

③ 1/8スロープ

- 今回計画する立体交差部はどれもレベル差が6m以上あり、緩い勾配のスロープを設けても車椅子利用者などは介助なしでは登れない高さといえる。
- 本計画では、長大な斜路を緩和し、街並み景観的にもスロープ構造物の重厚さを軽減することを考慮して、1/8スロープの採用を検討する。
- 1/8スロープは一般歩行者用に階段を併設する。
- またエレベーター・エスカレーターの併設を検討し、車椅子利用者等の利便性を確保する。

④ 1/4勾配スロープ付階段(1/4階段)

- 修正計画で歩行者専用としていた立体交差部についても、1/4階段を設けることで自転車対応が可能となるため、導入可能な箇所については積極的に導入する。

④幹線道路横断歩道橋の橋台の位置

- 建築誘導項目の一つである「幹線道路沿いの建築物、工作物は道路境界線より2m以上壁面等の後退」に合わせ、横断歩道橋の橋台も2m後退させる。

【都市軸】

- 車椅子、自転車、乳母車等に利用も想定し、勾配6.7%(1/15)のスロープと階段をセットで設ける。(修正マスタープランと同じ。)
  - 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くなり、物理的にも長大なスロープとなるため、駅舎内のEV、エスカレーター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。
  - UTとDTの境界部分については、高低差も大きい自転車等の行き来は難しいが、高低差を利用した駐輪場の設置に伴い、駐輪場内にスロープを設け、これを利用して登り降りができるようにする。
- シンボル道路の起終点等の景観ポイントとなる部分については、景観デザイン等に十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て、修正マスタープランでは勾配8.0%(1/12)のスロープを階段のセットで設けることとしているが、前述した公共用地や街並みの問題を考慮して、さらに勾配の大きい12.0%(1/8)のスロープと階段のを計画するものとする。

【共通項目】

- 都市計画道路(幹線道路)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。
  - バス停周辺の賑わい性の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(日本道路協会)」 \*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(住宅・都市整備公団 港北開発局)」 \*D

(3) 基本寸法

• 修正計画とほぼ同様であるが斜路勾配について変更する。

【1/15スロープ】、【1/12スロープ】

- a) 幅員……………設計寸法 2,500mm以上 \*B  
                           内法有効寸法 2,000mm以上 \*B
- b) 勾配…………… 6.7%(1/15) (1/12スロープの場合 6.7%(1/15))
- c) 踊り場……………高低差 750mm毎に 1,500mm以上の水平面(踊り場)を設ける。  
                           スロープの始終点前にも 1,500mm以上の水平面を設ける。\*A
- d) 手摺等……………両側に手摺りを設ける。\*A  
                           転落防止のため50mm以上の立ち上がり、または側壁を設ける。\*A

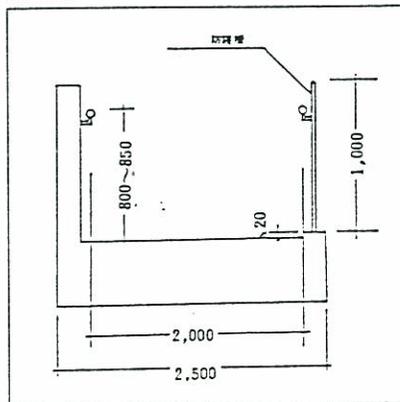
【1/8スロープ】

- a) 幅員……………設計寸法 2,500mm以上 \*B  
                           内法有効寸法 2,000mm以上 \*B
- b) 勾配…………… 12.5%(1/8) \*B
- c) 踊り場……………高さ 1,500mm以内に 1,500mm以上の水平面(踊り場)を設ける。\*A
- d) 手摺等……………1/15スロープと同じ。

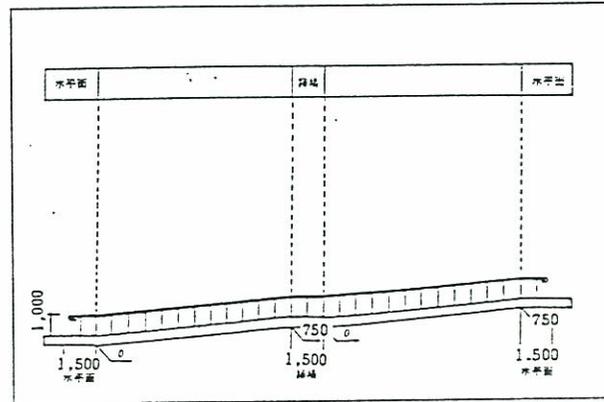
【1/4勾配スロープ付階段(1/4階段)】

- a) 幅員……………内法有効寸法 2,100mm以上 \*B  
                           スロープ寸法 600mm以上
- b) 勾配…………… 1/4 \*B
- c) 踊り場……………高さ 3,000mm以内毎に、直階段にあっては 1,500mm以上、その他の場合にあっては階段幅員以上の水平面(踊り場)を設ける。\*B
- d) 手摺等……………1/15スロープと同じ。
- e) 建築限界……………全幅員に対して高さ 2.5m以上確保する。

【幅員】



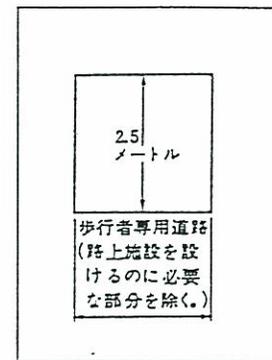
【勾配】



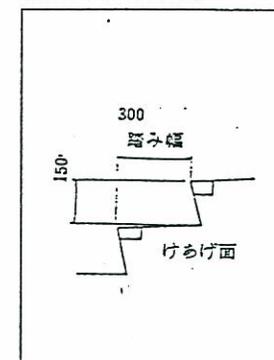
【階段】

- a) 幅員…………… 1,500mm以上 \*B
- b) 蹴上げ…………… 150mm以下 (やむを得ない場合 180mm以下) \*A  
                           踏み面…………… 300mm以上 ( " 260mm以上) \*A  
                           踏み込み…………… 20mm以下 \*A
- c) 踊り場……………高さ 3,000mm以内毎に、直階段にあっては 1,500mm以上、その他の場合にあっては階段幅員以上の水平面(踊り場)を設ける。\*B
- d) 手摺等……………1/15スロープと同じ。

【建築限界】



【蹴上げ, 踏み面】



【歩行者通路】

- a) 幅員……………スロープ同様 2,000mm以上
- b) 勾配…………… 8%以下

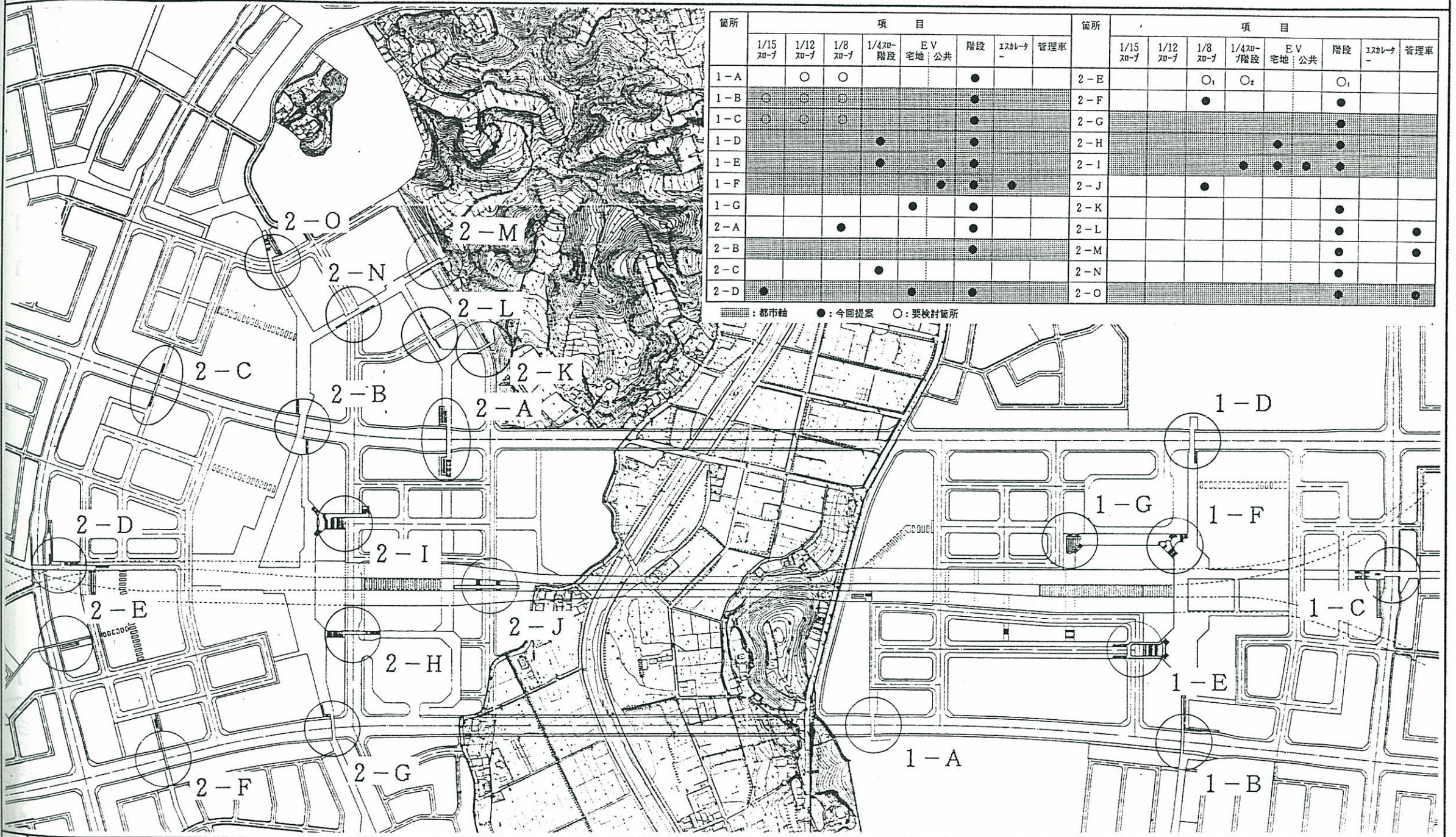
【橋梁】

• 基本的には修正計画の幅員とするが、部分的に修正を加える。

【管理車両等の進入路】

- a) 幅員…………… 4,000mm以上 \*C (4種4級を想定)
- b) 勾配…………… 12%以下 \*C (小区間に限定)

● 横断歩道橋位置図



箇所	項目								箇所	項目							
	1/15 歩-7	1/12 歩-7	1/8 歩-7	1/4歩- 7階段	E V 宅地：公共	階段	エスカレー -	管理車		1/15 歩-7	1/12 歩-7	1/8 歩-7	1/4歩- 7階段	E V 宅地：公共	階段	エスカレー -	管理車
1-A									2-E								
1-B	○	○	○			●			2-F			○ <sub>1</sub>	○ <sub>2</sub>		○ <sub>1</sub>		
1-C	○	○	○			●			2-G								
1-D				●		●			2-H				●		●		
1-E				●	●	●			2-I			●	●	●	●		
1-F					●	●	●		2-J			●					
1-G					●	●			2-K						●		
2-A			●			●			2-L						●	●	
2-B						●			2-M						●	●	
2-C				●					2-N						●		
2-D	●				●	●			2-O						●	●	

■：都市軸 ●：今回提案 ○：要検討箇所

凡例

● 1 - A

【交差形態】

歩専道/道路 (佐江戸・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局

【幅員】

10.0m / 28.0m

【橋長・幅員】

Aタイプ 30.0m・4.0m

Bタイプ 30.0m・5.0m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

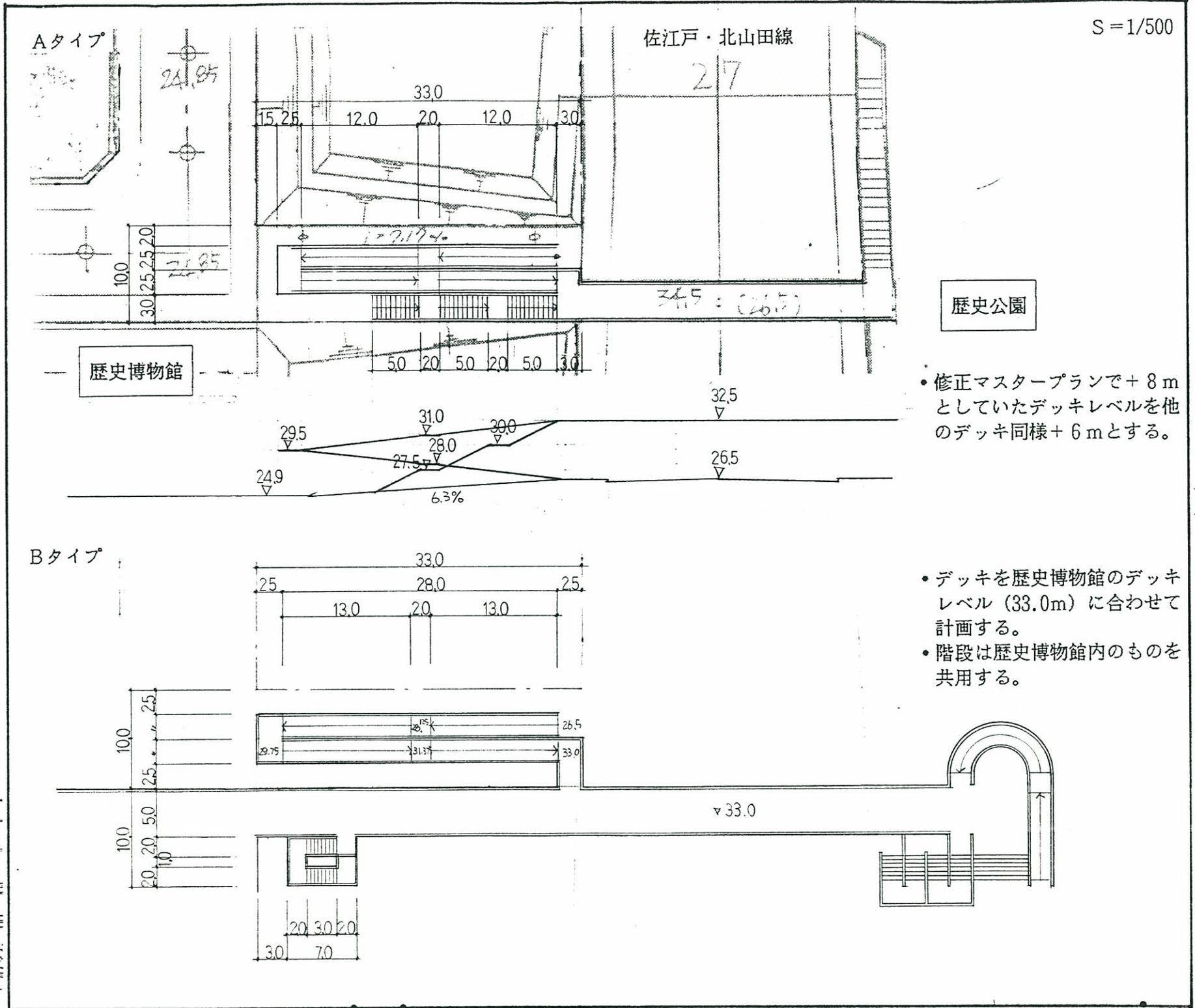
【周辺環境】

- ・佐江戸・北山田線を横断し、歴史博物館と歴史公園とを結ぶ歩専橋である。
- ・歩専橋は歴史博物館の東端に位置し、そのデッキと接続する。

【計画内容・留意点】

- ・地区内外の連絡と同時に、歴史博物館と歴史公園とを一体的に結びつける機能を持つため、特に歴史博物館との一体的な整備を行う。
- ・歴史博物館と歴史公園を結びつける機能を持ち、他の歩専橋とは異なった機能・形態を持たせる。

【計画位置】

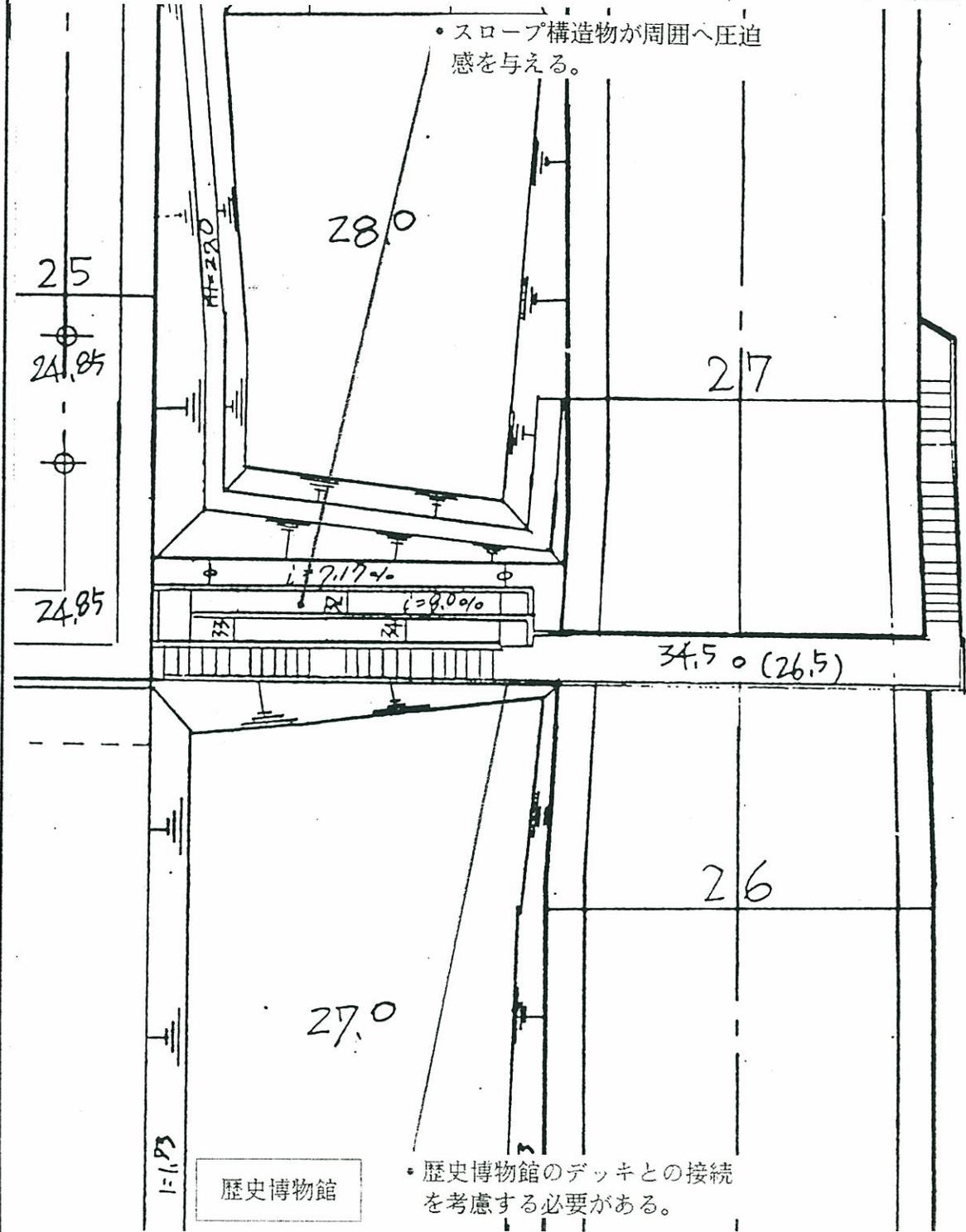


●原計画

S=1/500

●修正マスタープラン

S=1/500



● 1-B

【交差形態】

歩専道/道路 (佐江戸・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局

【幅員】

10.0m / 31.0m

【橋長・幅員】

30.0m・4.0m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

【周辺環境】

- 佐江戸・北山田線を横断し、北駅北口と東側住宅地とを動線であり、生活動線としての性格が強い。
- 北西側住区は公共駐車場用地であり、駐輪場も併設される。
- 佐江戸・北山田線沿いにバスベイが設けられている。

【計画内容・留意点】

- 歩専橋ランプを駐車場側に寄せて、歩専橋より駐車場2階へ直接アプローチを設け、駐車場1、2階に駐輪場を設け、自転車利用者の利便性向上を図る。
- 南側民地街区の建物のフロントを歩専橋ランプで塞がないようにする。
- バスベイへスロープを設ける。
- 歩専橋から幹線道路への階段を設ける。

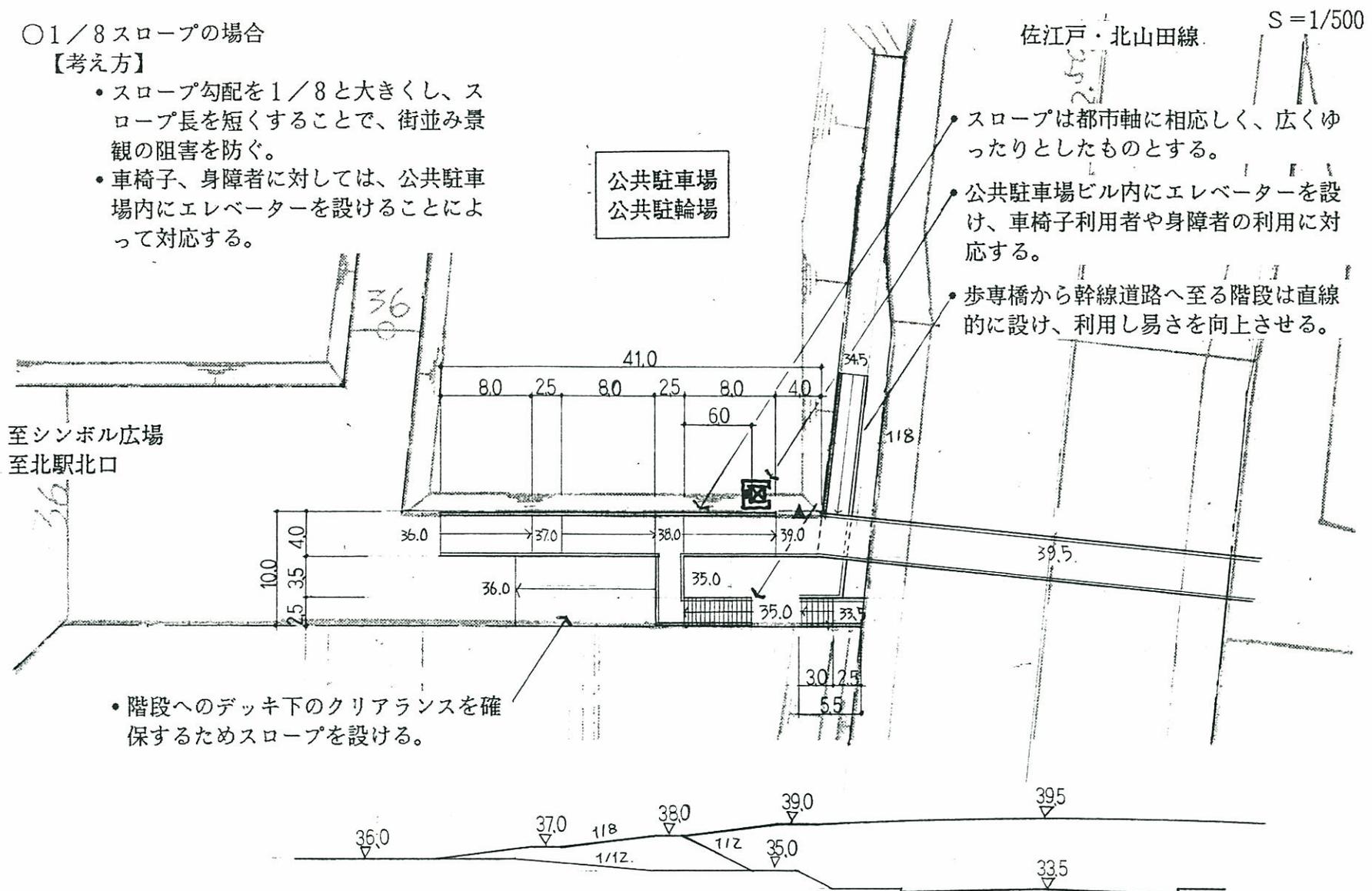
【計画位置】



○ 1/8スロープの場合

【考え方】

- スロープ勾配を1/8と大きくし、スロープ長を短くすることで、街並み景観の阻害を防ぐ。
- 車椅子、身障者に対しては、公共駐車場内にエレベーターを設けることによって対応する。



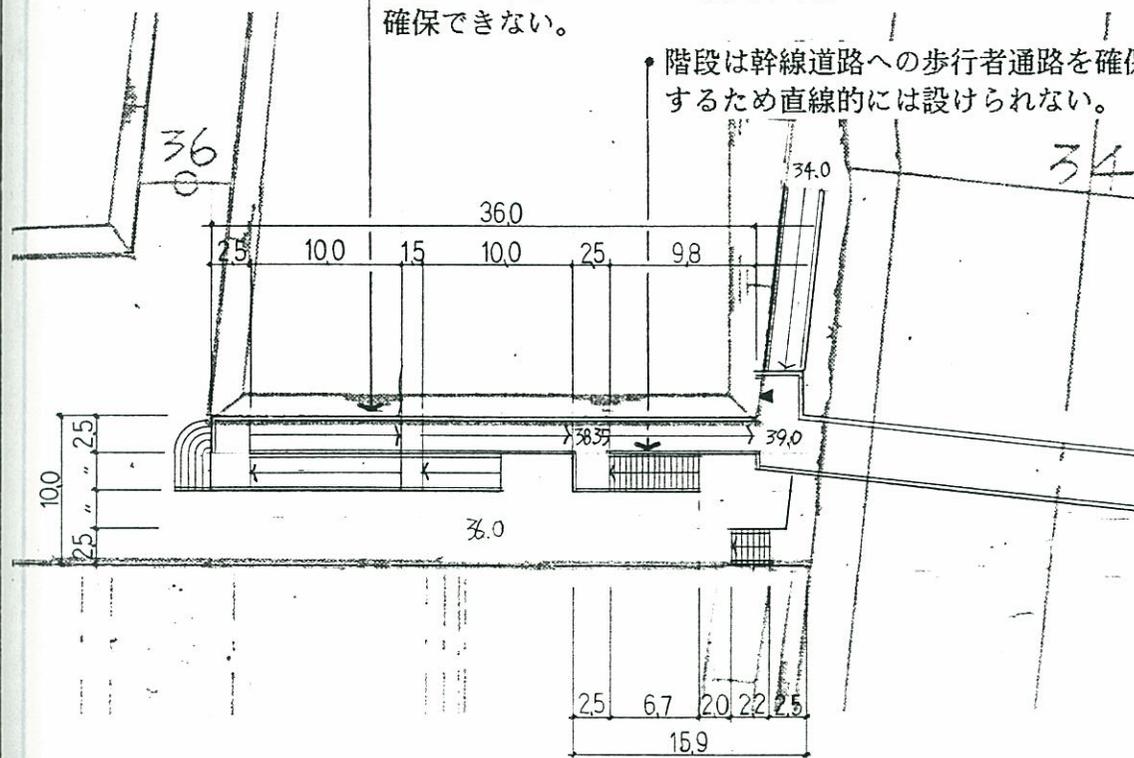
○1/15スロープの場合

【考え方】

- 都市軸に設けるスロープであるので、スロープ勾配を1/15(6.7%)として車椅子利用者や身障者の利用に対応して計画した案。

幅員10mの中に往復のスロープと階段  
幹線道路のバス停への通路を確保しなければならずスロープの幅員が十分に確保できない。

階段は幹線道路への歩行者通路を確保するため直線的には設けられない。

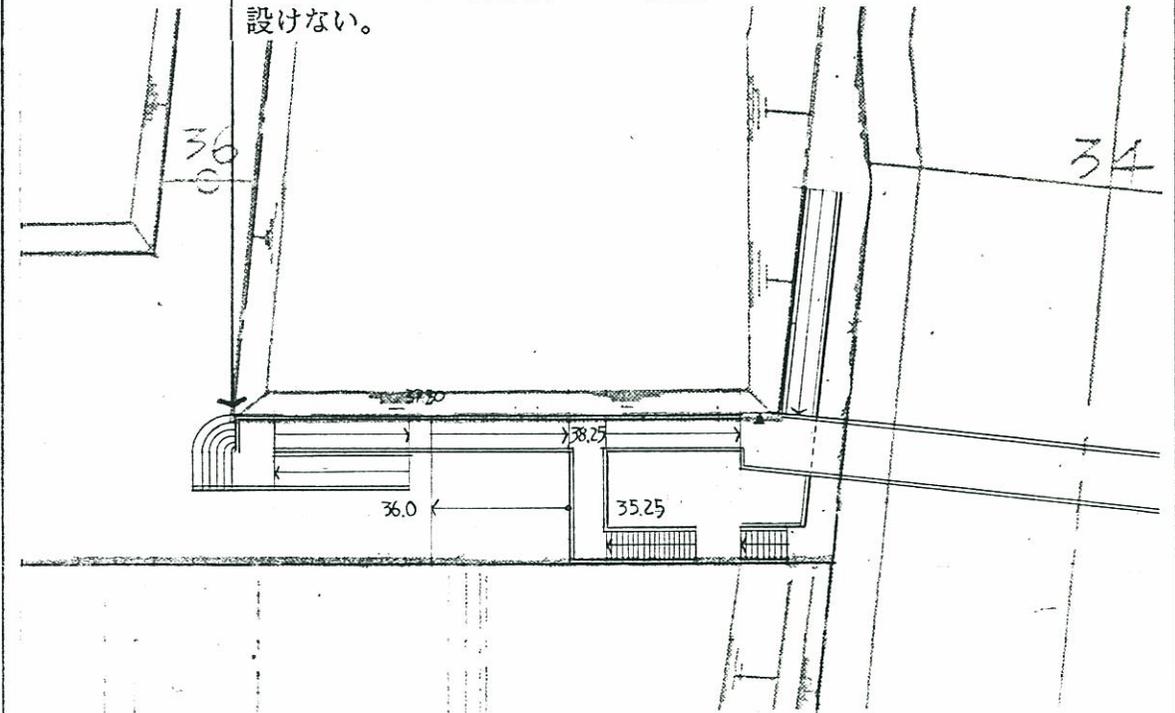


○1/12スロープの場合

【考え方】

- 長大な1/15勾配のスロープの問題点を解消するため1/12(8.0%)勾配のスロープとした案。
- 幹線道路への歩行者通路も確保出来る。

スロープの端部には歩行者対応の階段を設けるが、車椅子利用者の安全を確保するため下りの延長線上には階段は設けない。

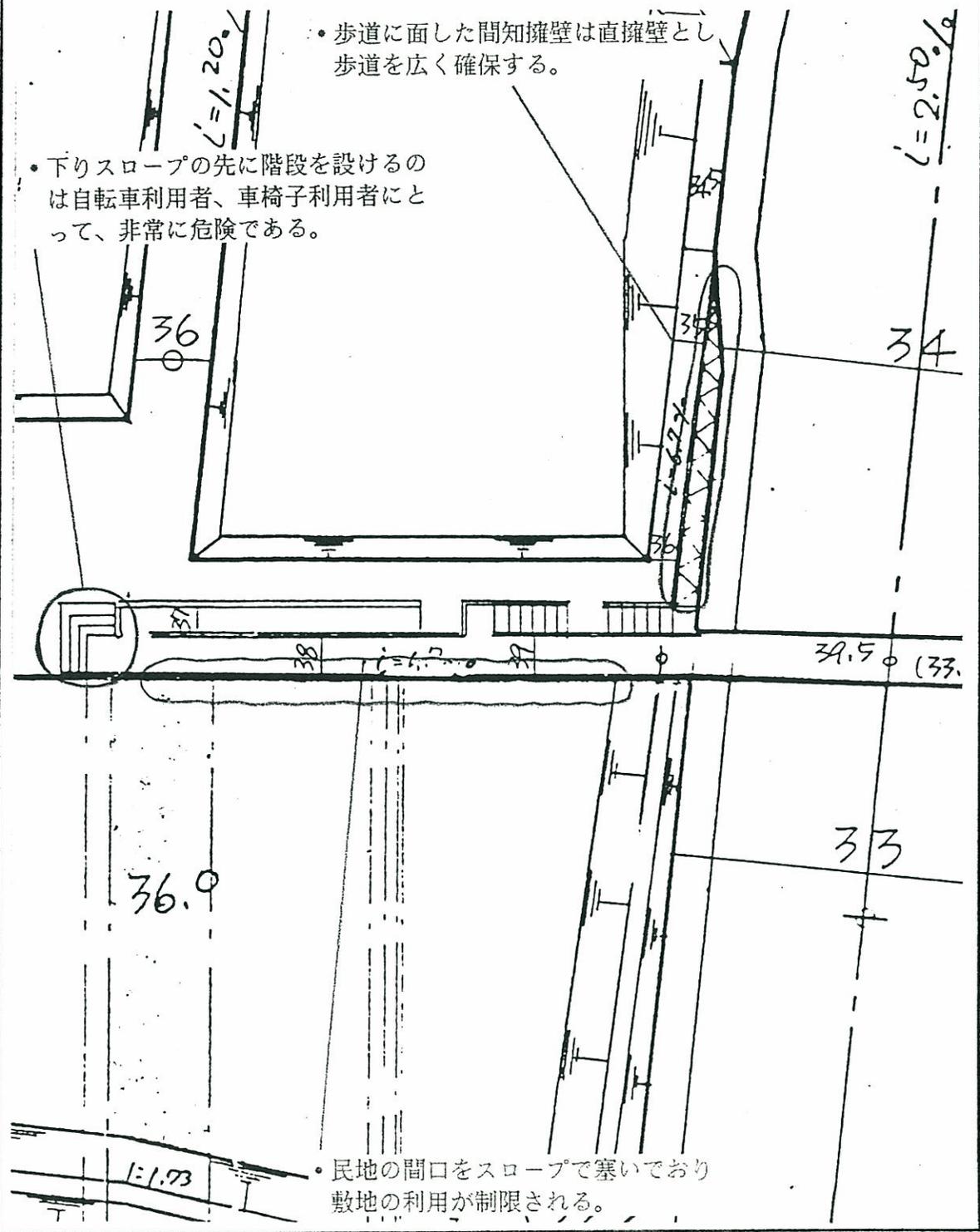


●原計画

S=1/500

●修正マスタープラン

S=1/500

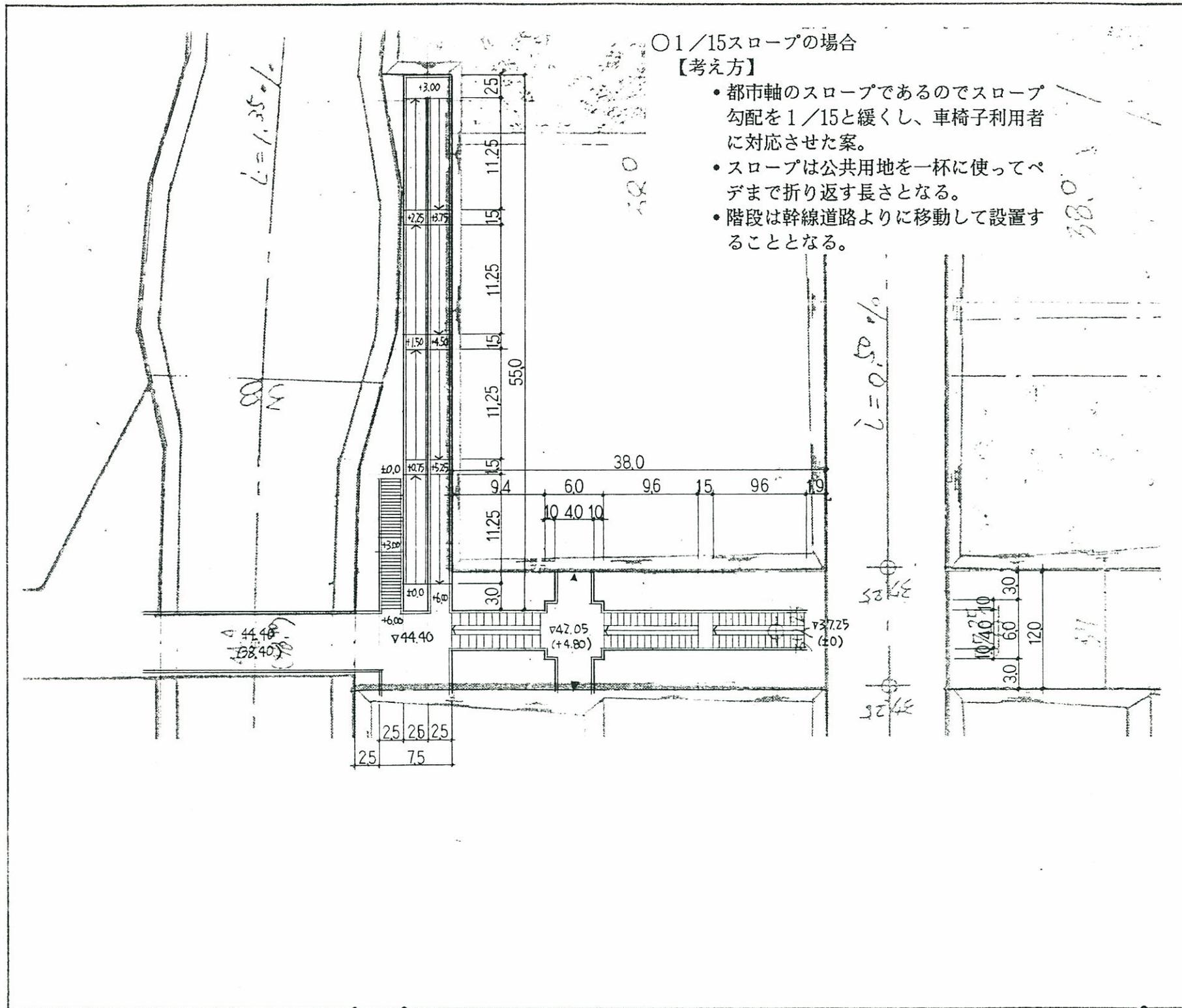


- 下りスロープの先に階段を設けるのは自転車利用者、車椅子利用者にとって、非常に危険である。

- 歩道に面した間知擁壁は直擁壁とし歩道を広く確保する。

- 民地の間口をスロープで塞いでおり敷地の利用が制限される。







● 1 - D

【交差形態】

歩専道／道路（中山・北山田線）

【監理区分】

横浜市道路局橋梁課

【幅員】

10.0m / 28.0m

【橋長・幅員】

30.0m・4.0m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

【周辺環境】

- ・中山・北山田線を横断し、北駅北口と西側住宅地とを結び、核的複合施設にも隣接するため比較的アクティビティの高い歩専橋である。
- ・西側住宅地からの自転車利用者に対応する必要がある。

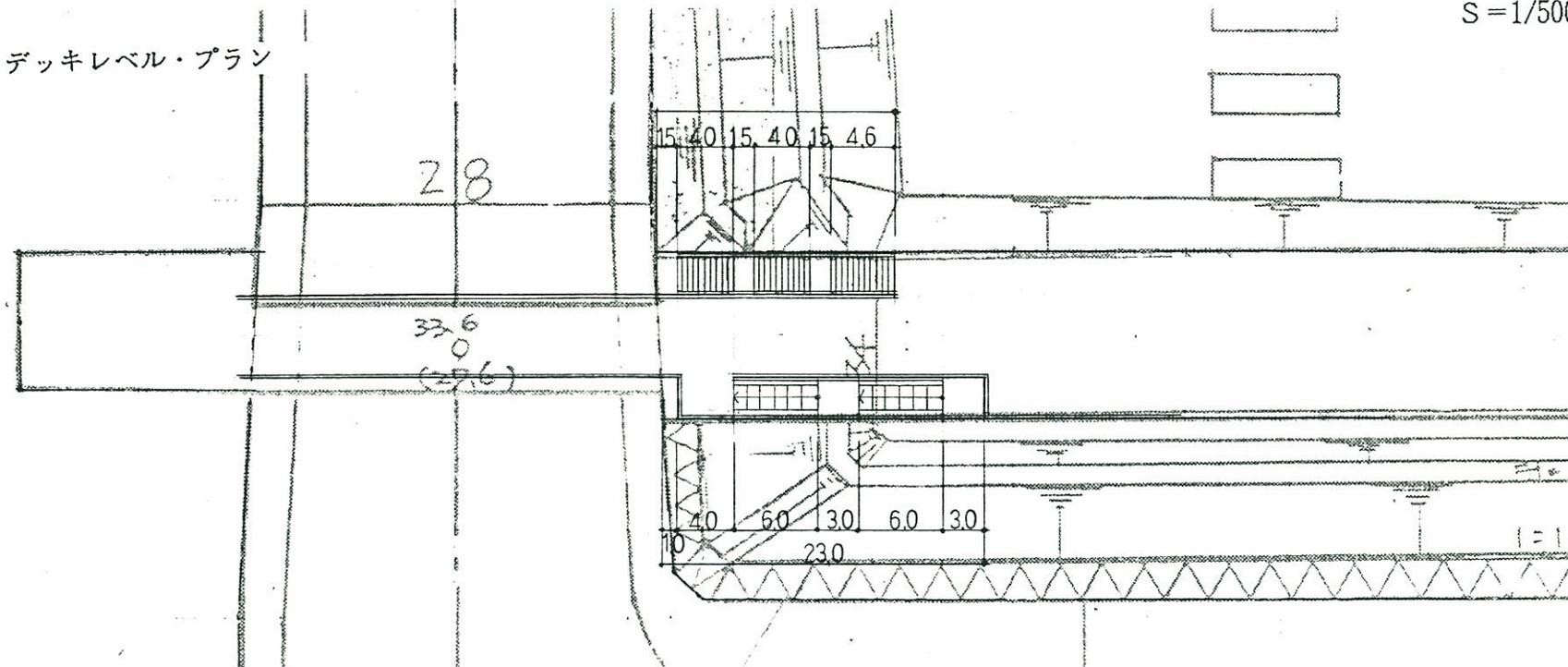
【計画内容・留意点】

- ・駅広とベデのレベル差を利用し、ベデ下部に駐輪場を整備し、西側宅地からの自転車利用者に対応する。各レベル間は1/4階段でつなぐ。
- ・駅広とデッキの高低差は第1地区のデザインテーマである“水”を活かし、滝と池を設ける。

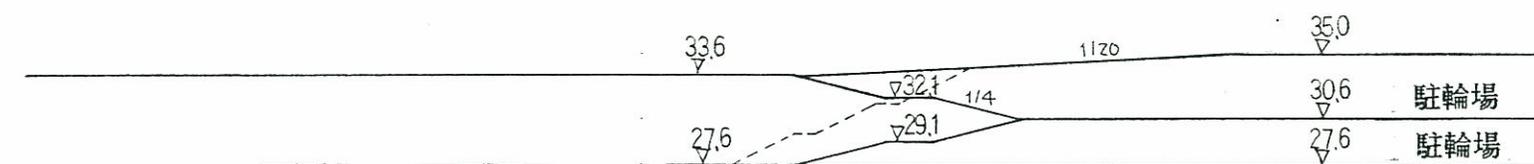
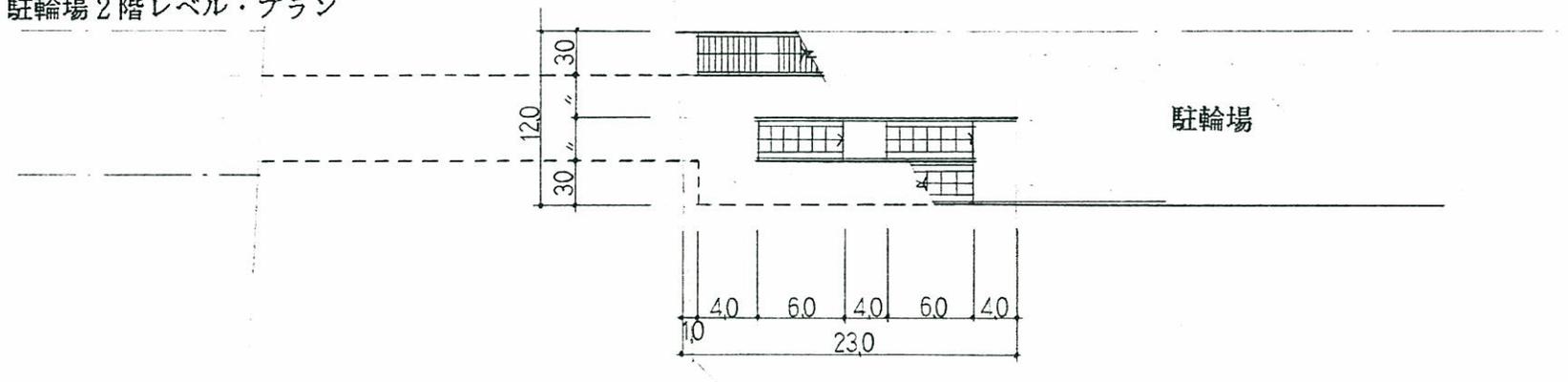
【計画位置】



デッキレベル・プラン

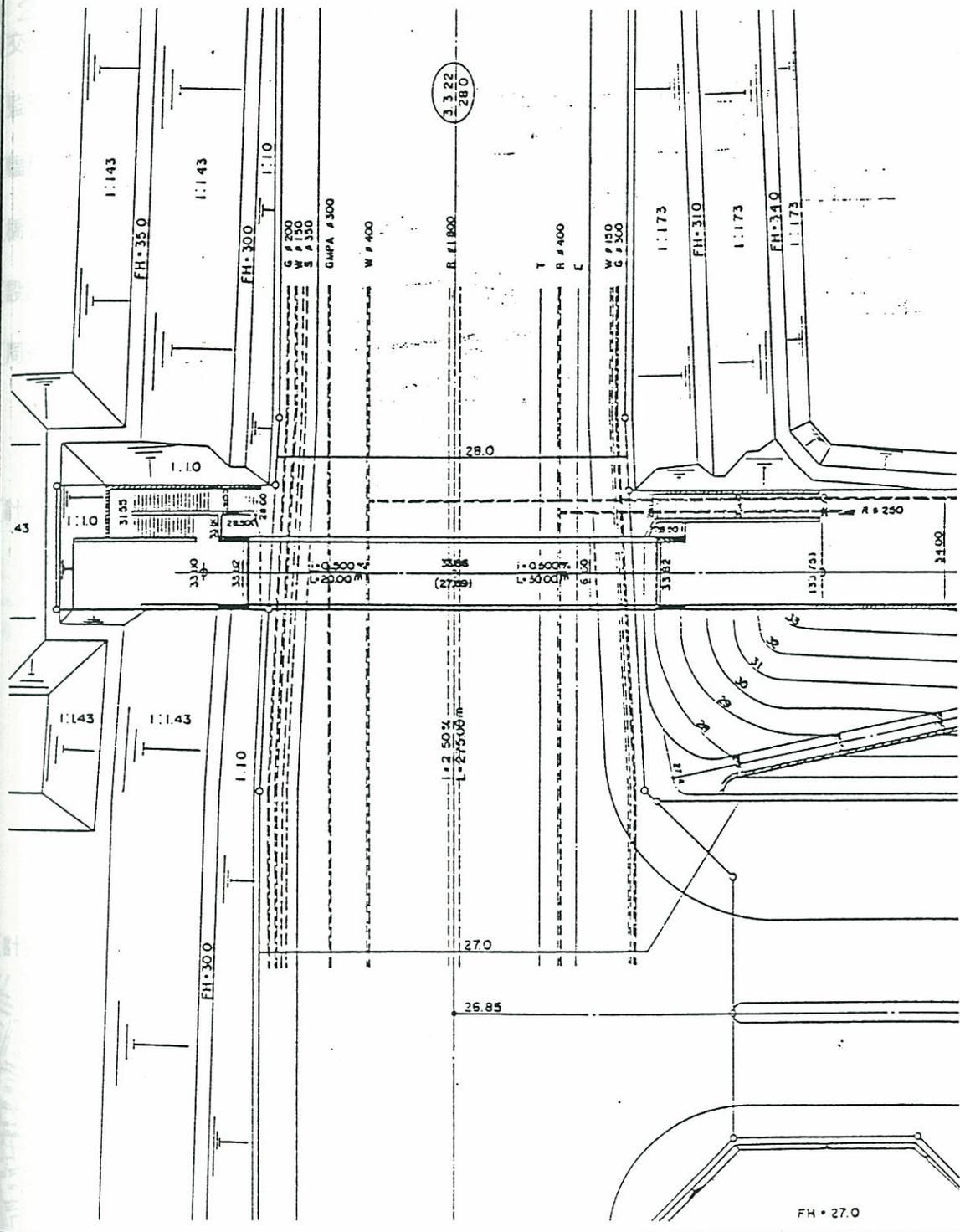


駐輪場2階レベル・プラン



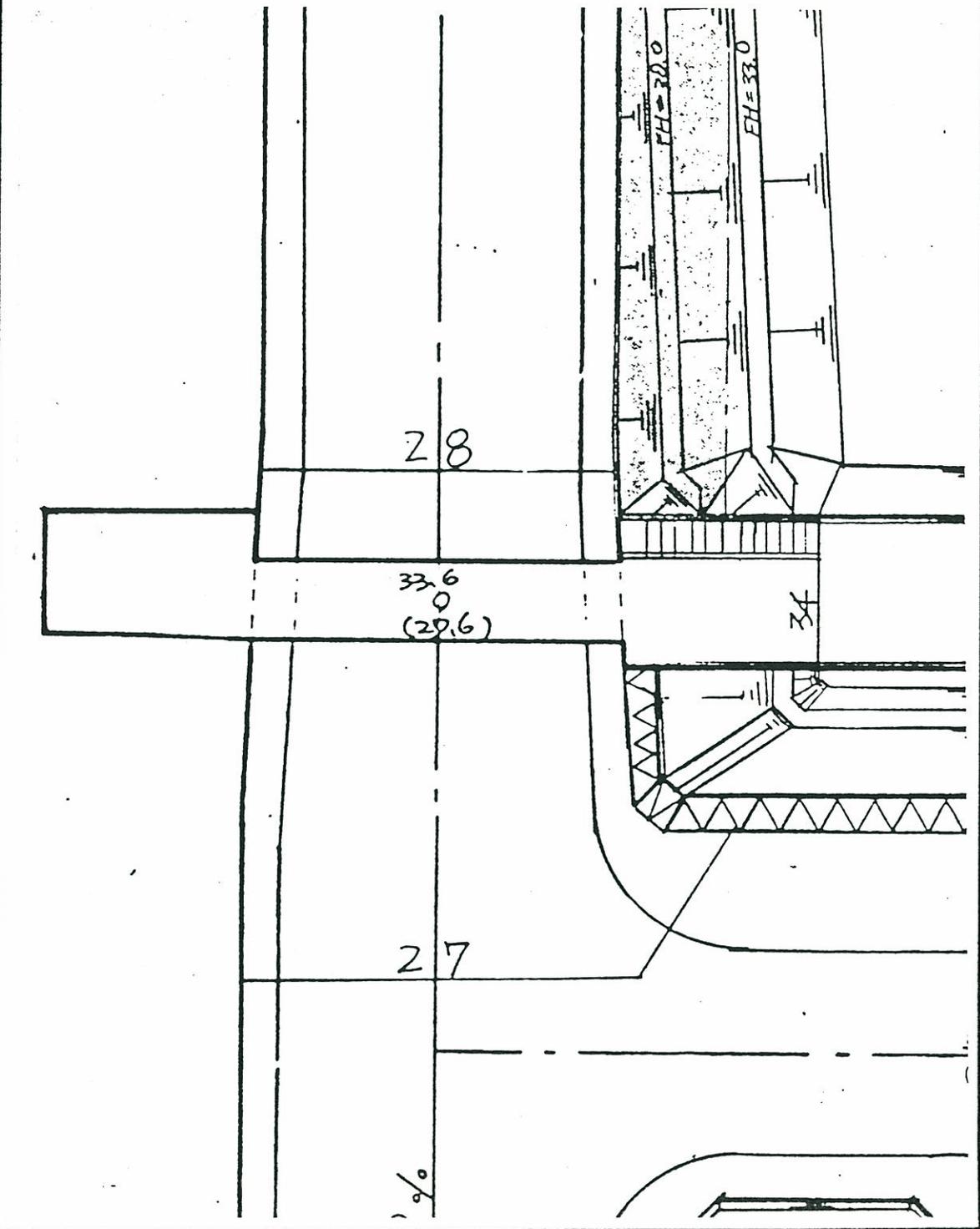
●原計画

S=1/500



●修正マスタープラン

S=1/500



● 2-A

【交差形態】

歩専道/道路 (中山・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局建設課

【幅員】

12.0m / 28.0m

【橋長・幅員】

Aタイプ 30.0m・4.0m

【設計荷重】

W = 350kg/m<sup>2</sup>

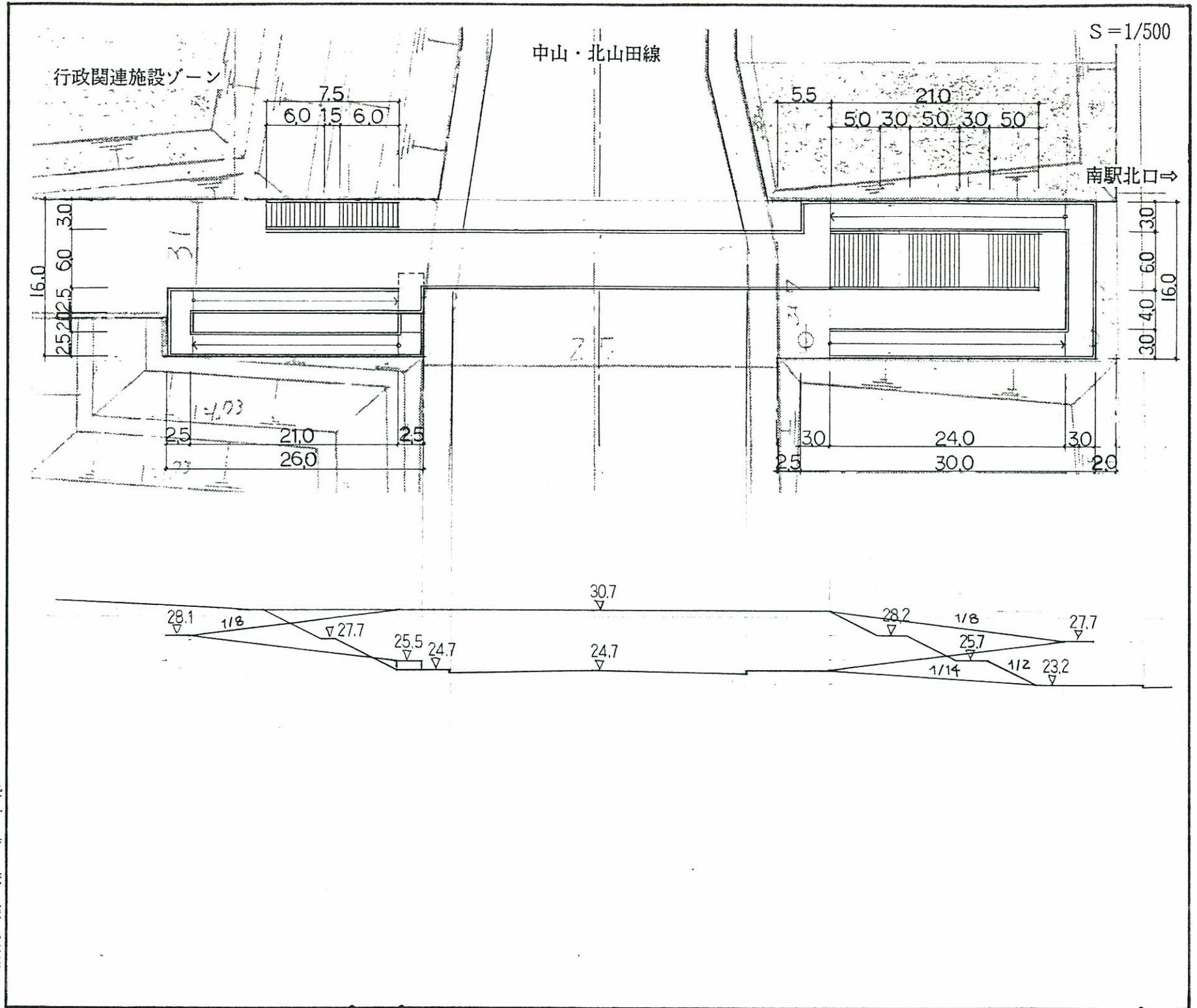
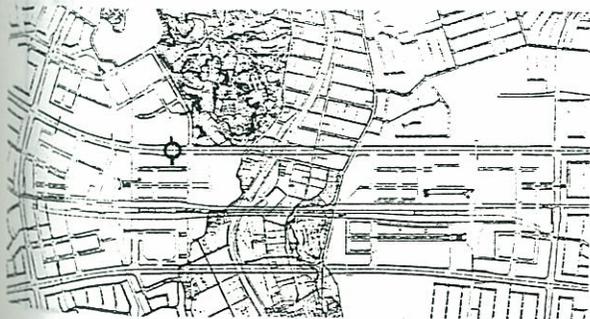
【周辺環境】

- ・中山・北山田線を横断し、南駅北口と西側の行政関連施設ゾーンとを結ぶ結節点である。
- ・バスベイに隣接する。

【計画内容・留意点】

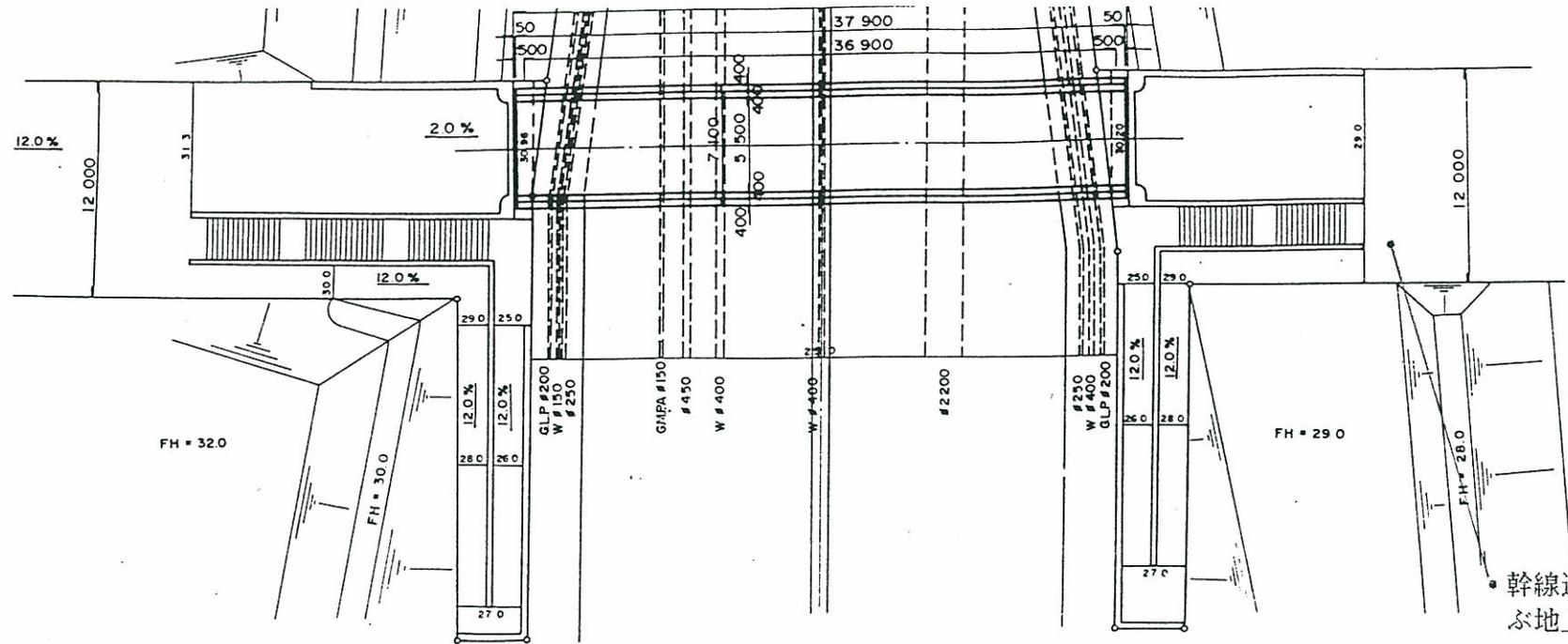
- ・1/8スロープと階段により、ベデ、中山・北山田線、区画道路を結ぶ。
- ・東側のスロープは踊り場をペデ巾一杯に取り、駅からのゲートとしてのしつらえと区画道路に面した街並みファサードの連続性 (1階軒高) を確保する
- ・スロープは中山・北山田線のレベルにすり付け、中山・北山田線と区画道路のレベル差は地盤スロープで処理する

【計画位置】



●原計画

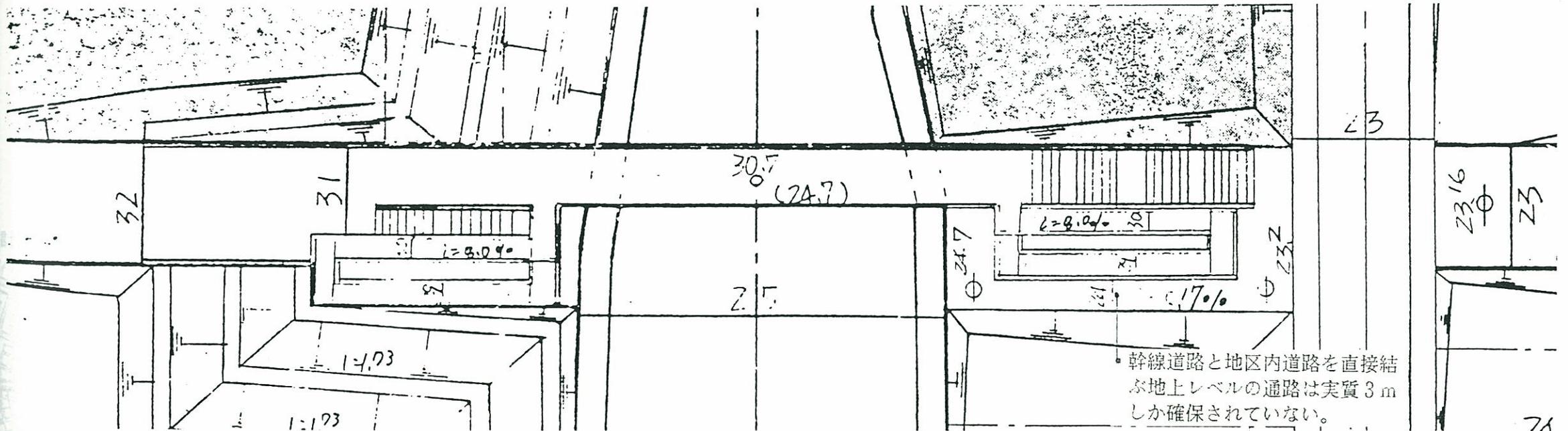
S=1/500



●幹線道路と地区内道路を直接結ぶ地上レベルの通路がない。

●修正マスタープラン

S=1/500



●幹線道路と地区内道路を直接結ぶ地上レベルの通路は実質3mしか確保されていない。

● 2 - B

【交差形態】

歩専道/道路 (中山・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局建設課

【幅員】

8.5m / 31.0m

【橋長・幅員】

33.0m・8.5m

【設計荷重】

TL-14 (管理車両対応)

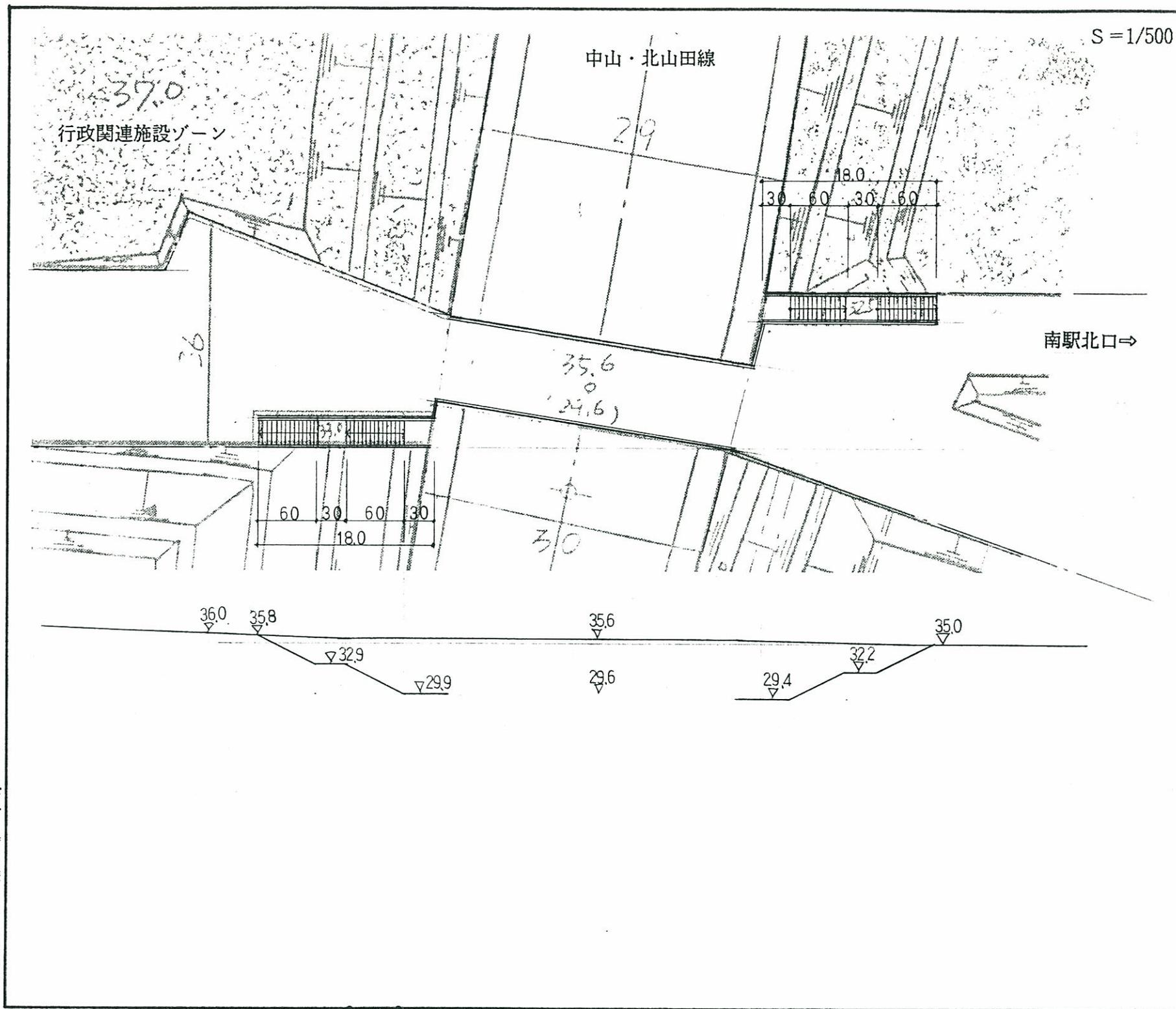
【周辺環境】

- 中山・北山田線を横断し、南駅南口から西側の行政関連施設ゾーンに至る主要歩行者動線の結節点である。
- 核的複合施設、総合公園、行政関連施設東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場所である。

【計画内容・留意点】

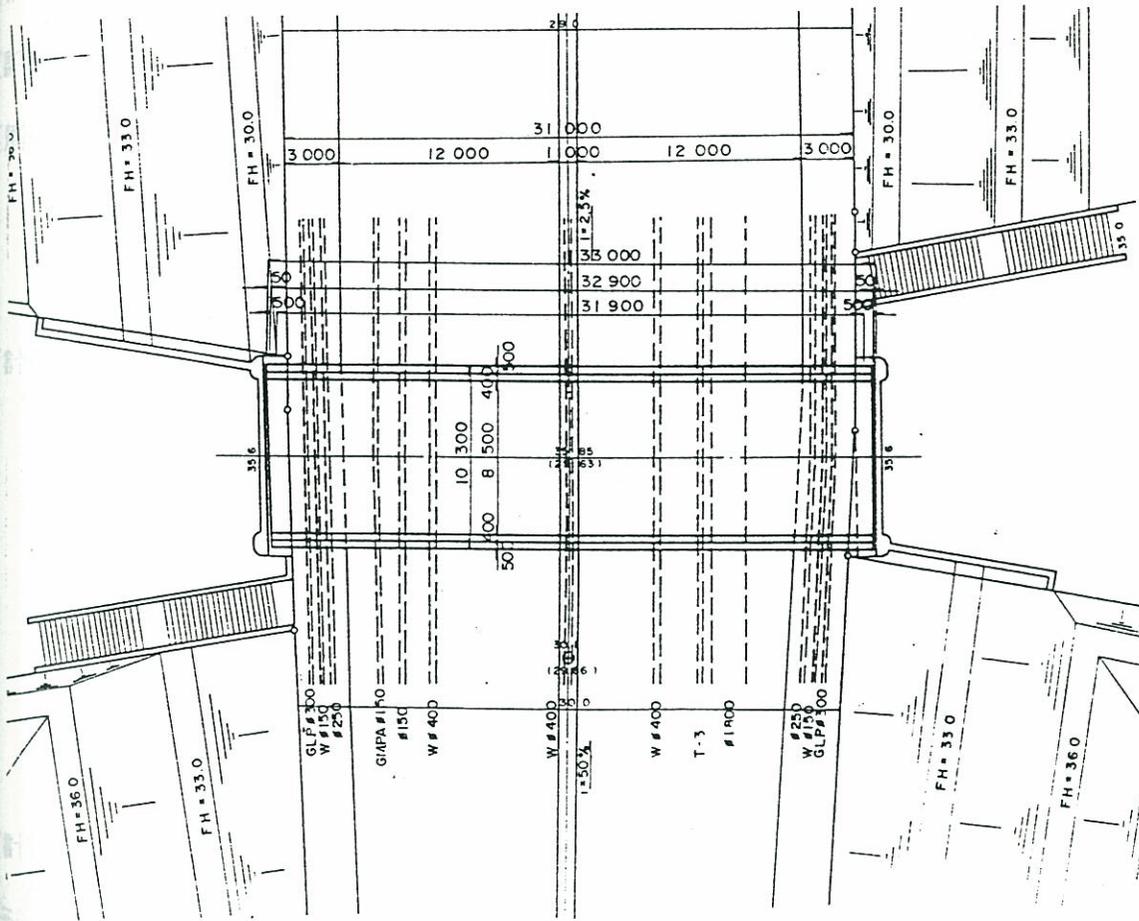
- ペデと中山・北山田線のレベル差は階段のみの処理とする。
- 駅より区役所まで雨に濡れずに行ける様に、フィレンデール・トラス橋の構造を利用して屋根のある橋として計画する。

【計画位置】



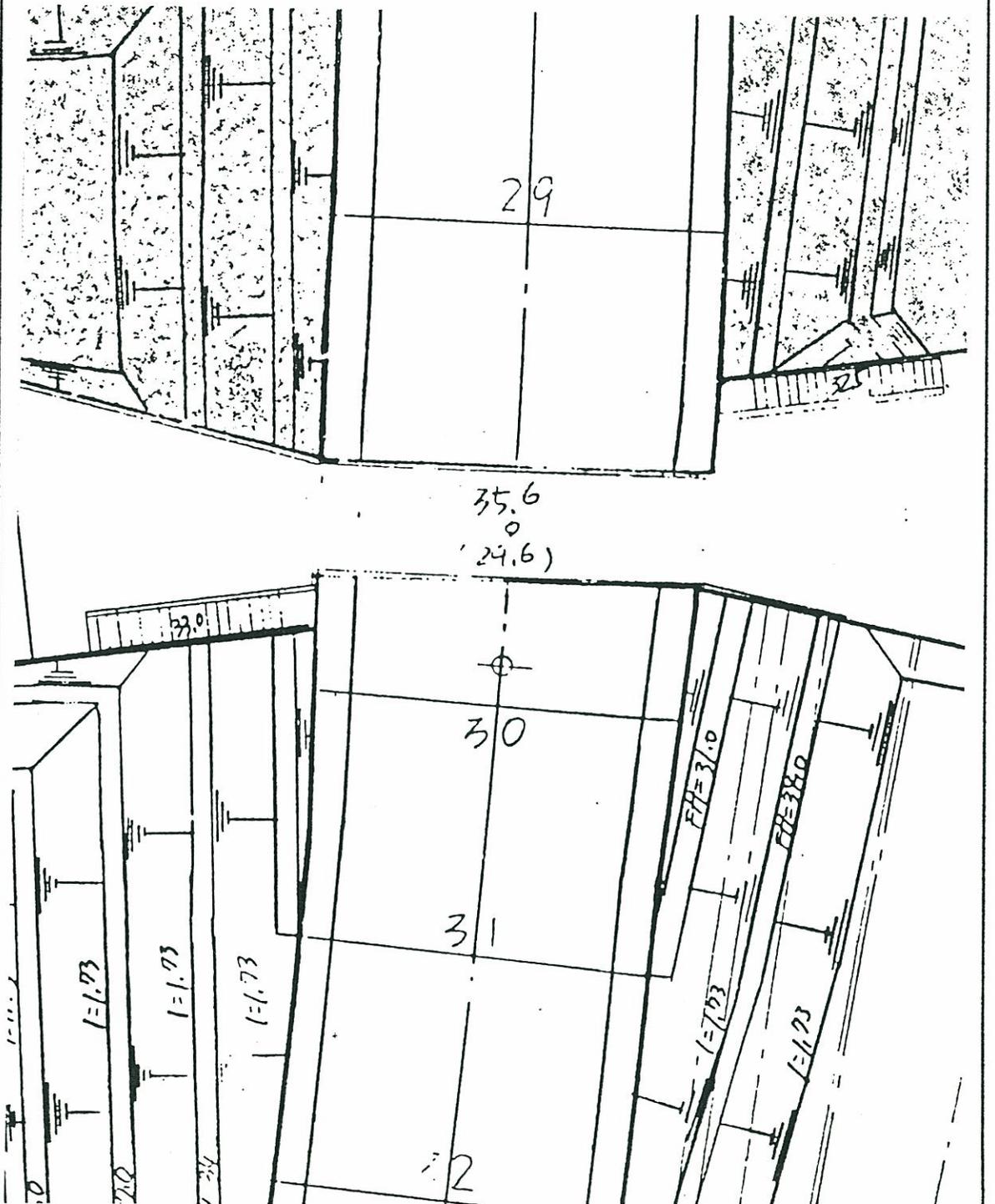
●原計画

S=1/500



●修正マスタープラン

S=1/500



● 2 - C

【交差形態】

歩専道/道路 (中山・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局橋梁課

【幅員】

6.0m / 28.0m

【橋長・幅員】

30.0m・3.0m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

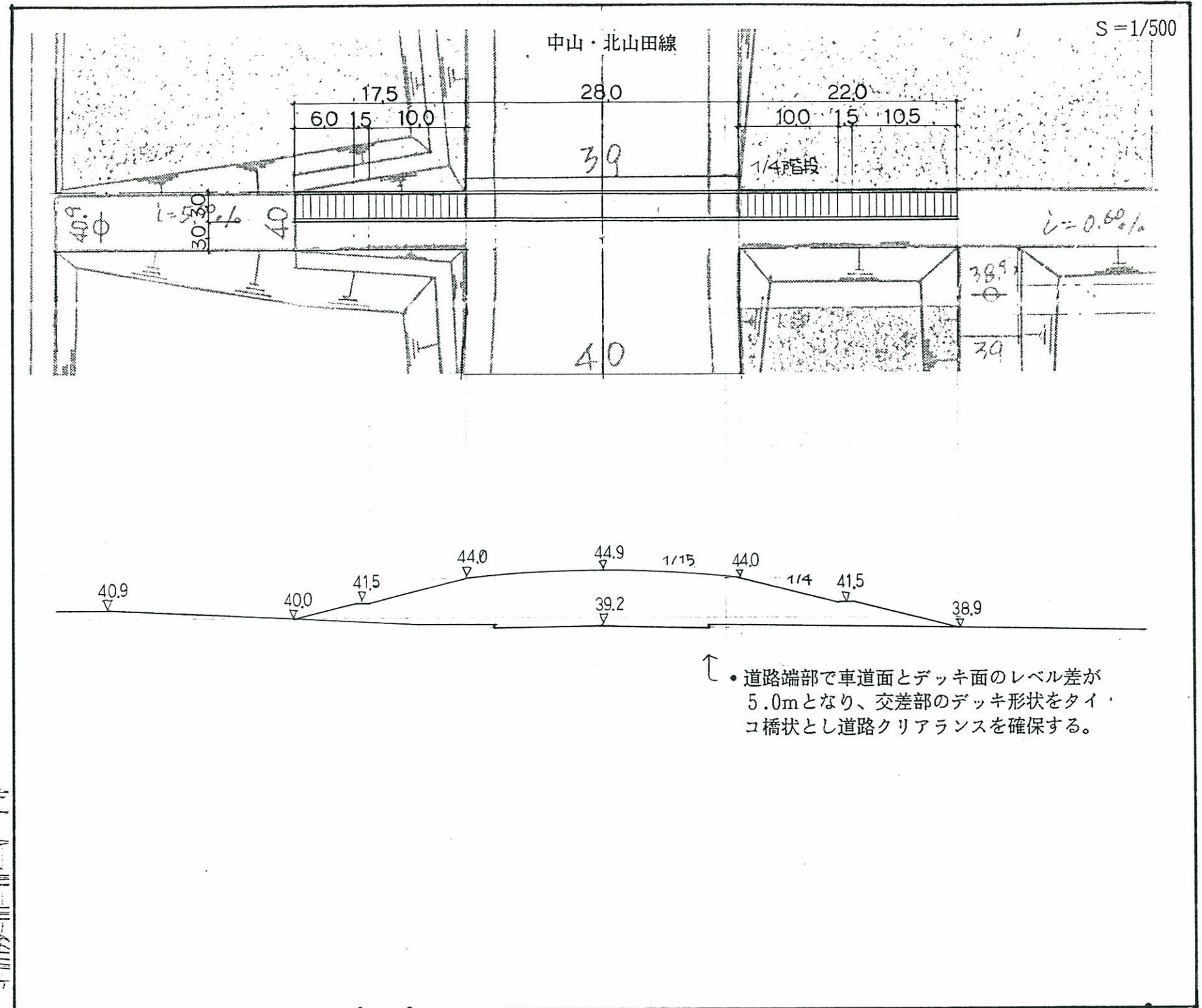
【周辺環境】

- 中山・北山田線を横断し、第2地区の東西両ゾーンを結ぶ動線である。
- 位置からみて、居住者以外の通行は限られるため、日常的な交通量は少ないと考えられる。

【計画内容・留意点】

- 原案・修正案共に歩行者のみの利用を想定して階段の設置だけに止めているが、1/4階段とすることで自転車の利用にも供することができる。
- ペデ内だけで高さをクリア出来ないため、道路横断部をタイコ橋状にし、クリアランスを確保する。

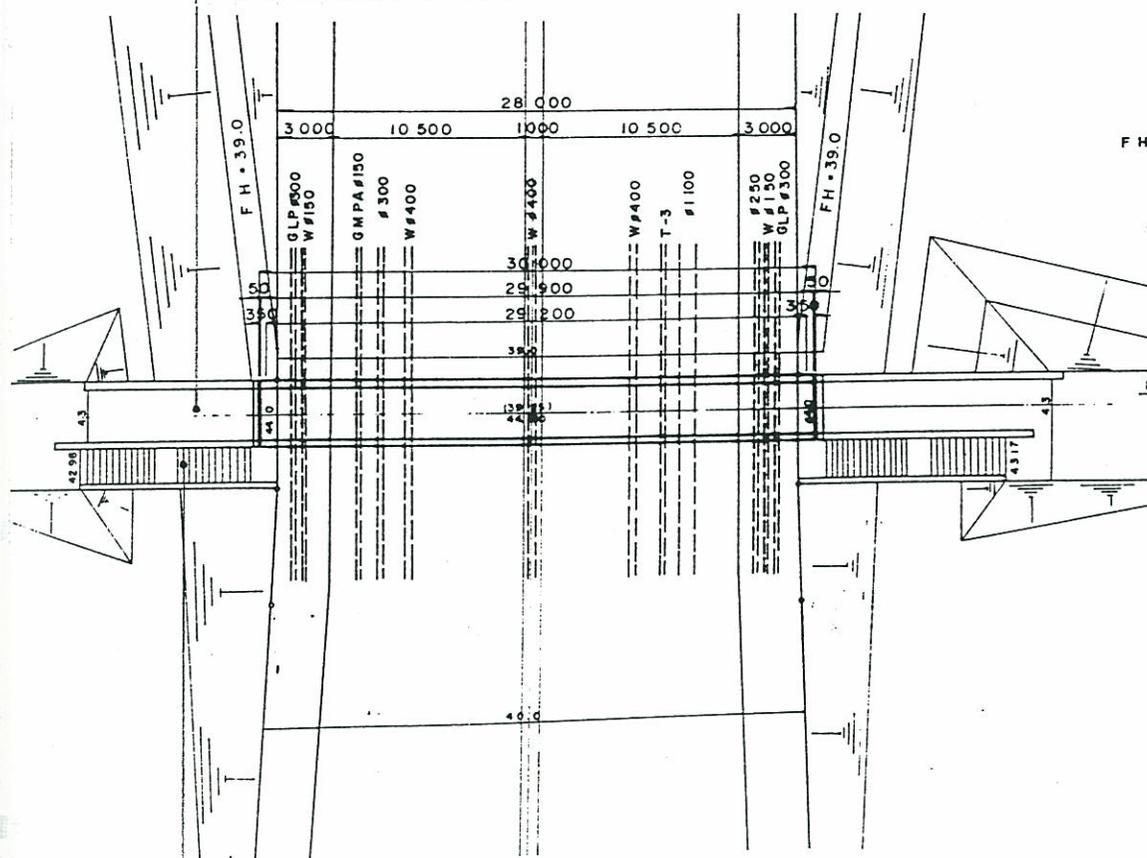
【計画位置】



●原計画

S=1/500

●原計画ではペデレベルでの自転車の通行は可能であった。

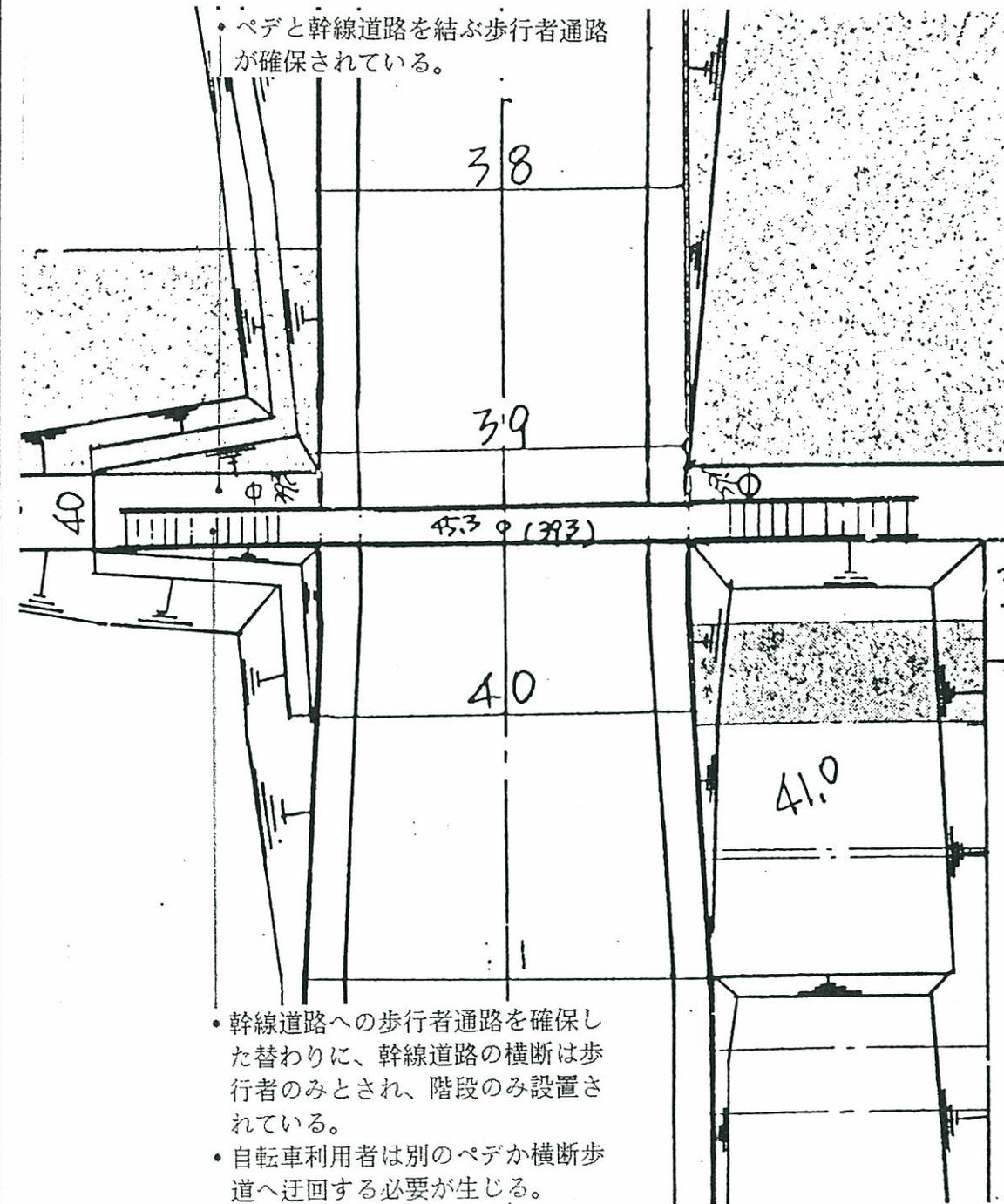


●ペデレベルと幹線道路の連絡は歩行者の利用のみとなっている。

●修正マスタープラン

S=1/500

●ペデと幹線道路を結ぶ歩行者通路が確保されている。



●幹線道路への歩行者通路を確保した代わりに、幹線道路の横断は歩行者のみとされ、階段のみ設置されている。  
●自転車利用者は別のペデか横断歩道へ迂回する必要がある。

● 2-D

【交差形態】

歩専道/道路 (新羽・荏田線)

【監理区分】

横浜市道路局橋梁課

【幅員】

11.5m / 20.0m

【橋長・幅員】

24.0m · 5.5m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

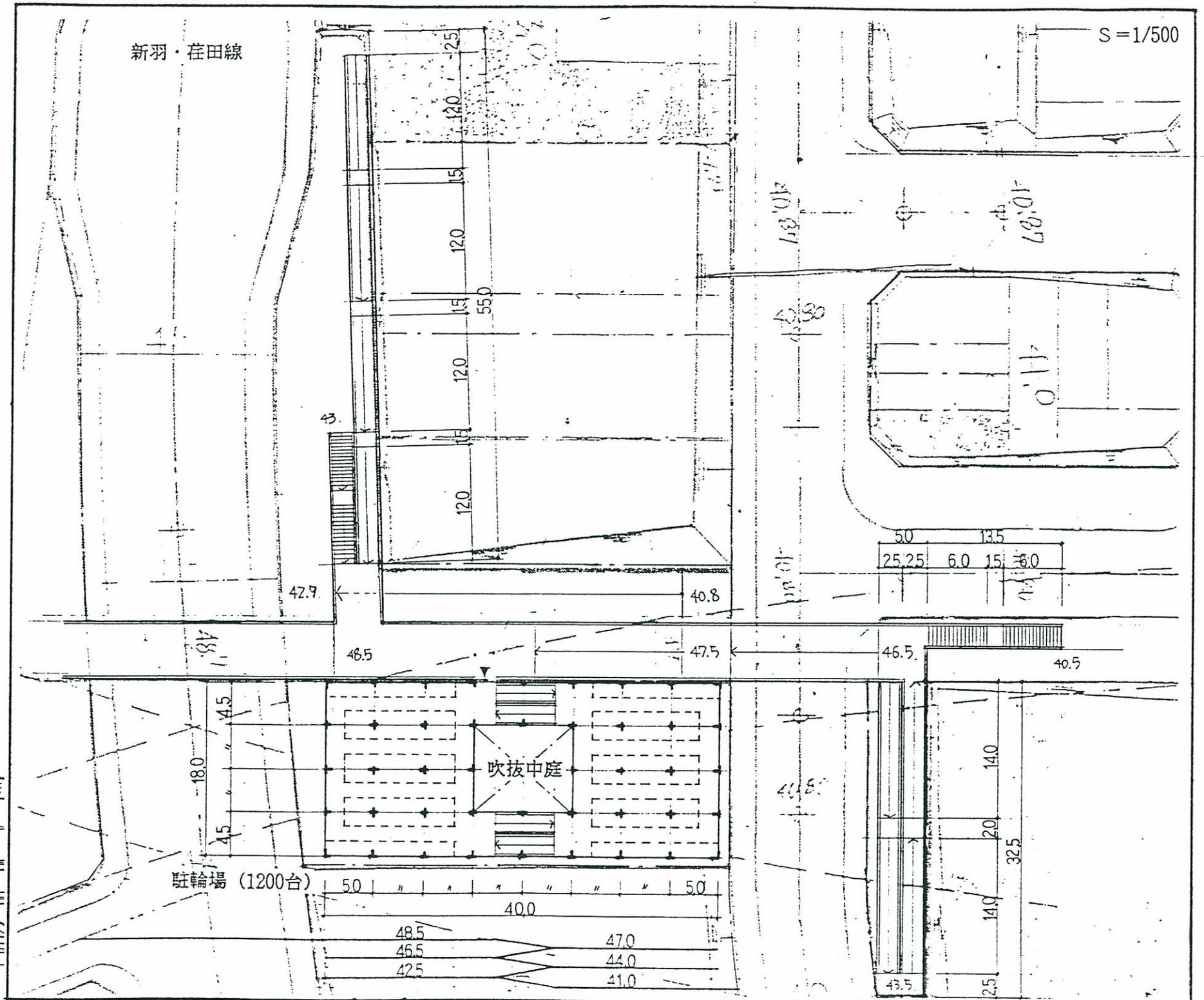
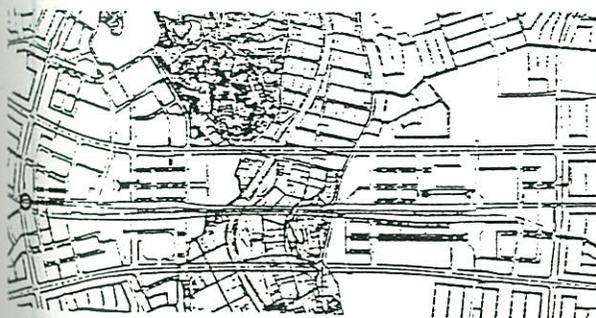
【周辺環境】

- ・南駅南口から続くシンボル道路と南側住宅地とを結ぶ歩行者の主要動線である。
- ・駅間から南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。
- ・核的複合施設の南西端部に位置している。また東側に公団用地がある。
- ・地下に地下鉄3号線が通るため、構造体の計画には十分留意する。

【計画内容・留意点】

- ・デッキ東側の公団用地に駐輪場を計画し、デッキからの出入口を設ける。
- ・核的複合施設とデッキとの連絡に留意した踊り場の位置・高さを設定する。
- ・バスベイ側には 1/8スロープと階段を設ける。

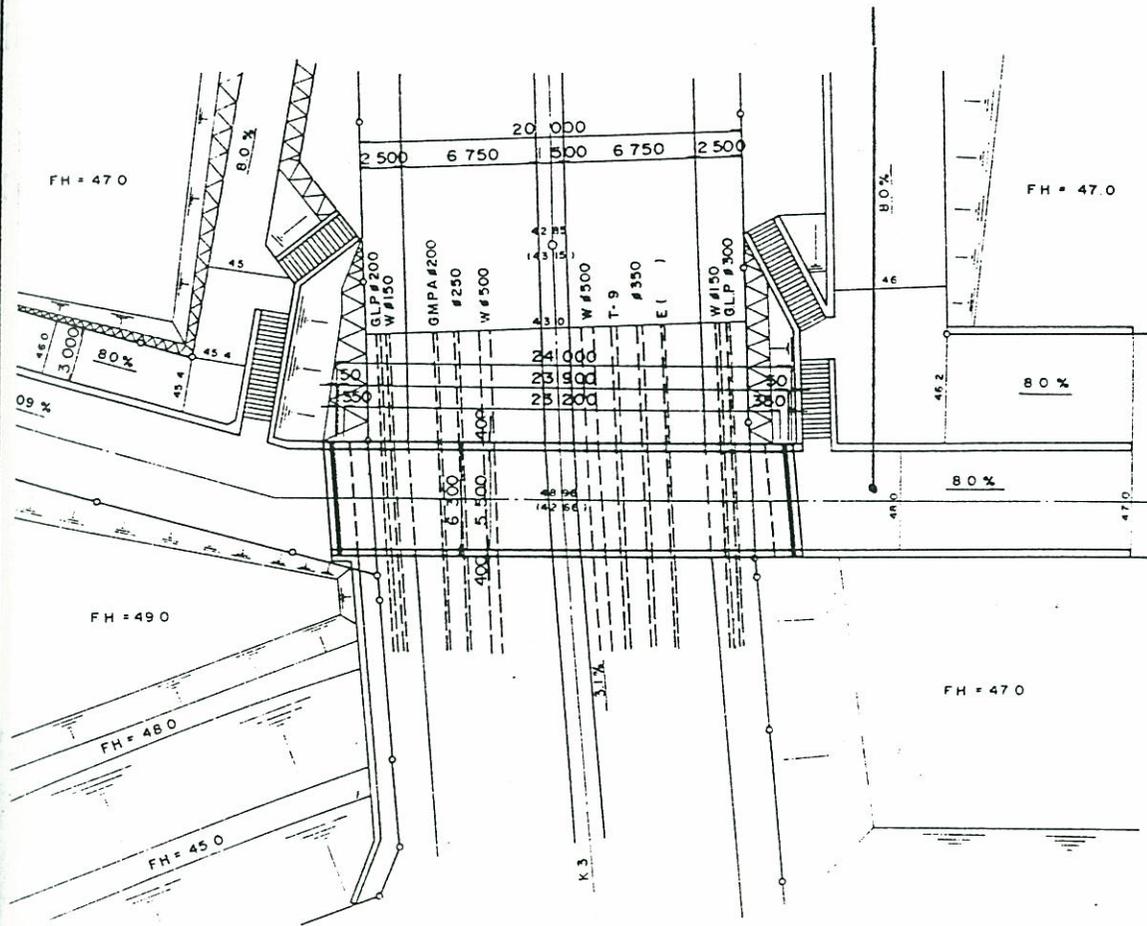
【計画位置】



●原計画

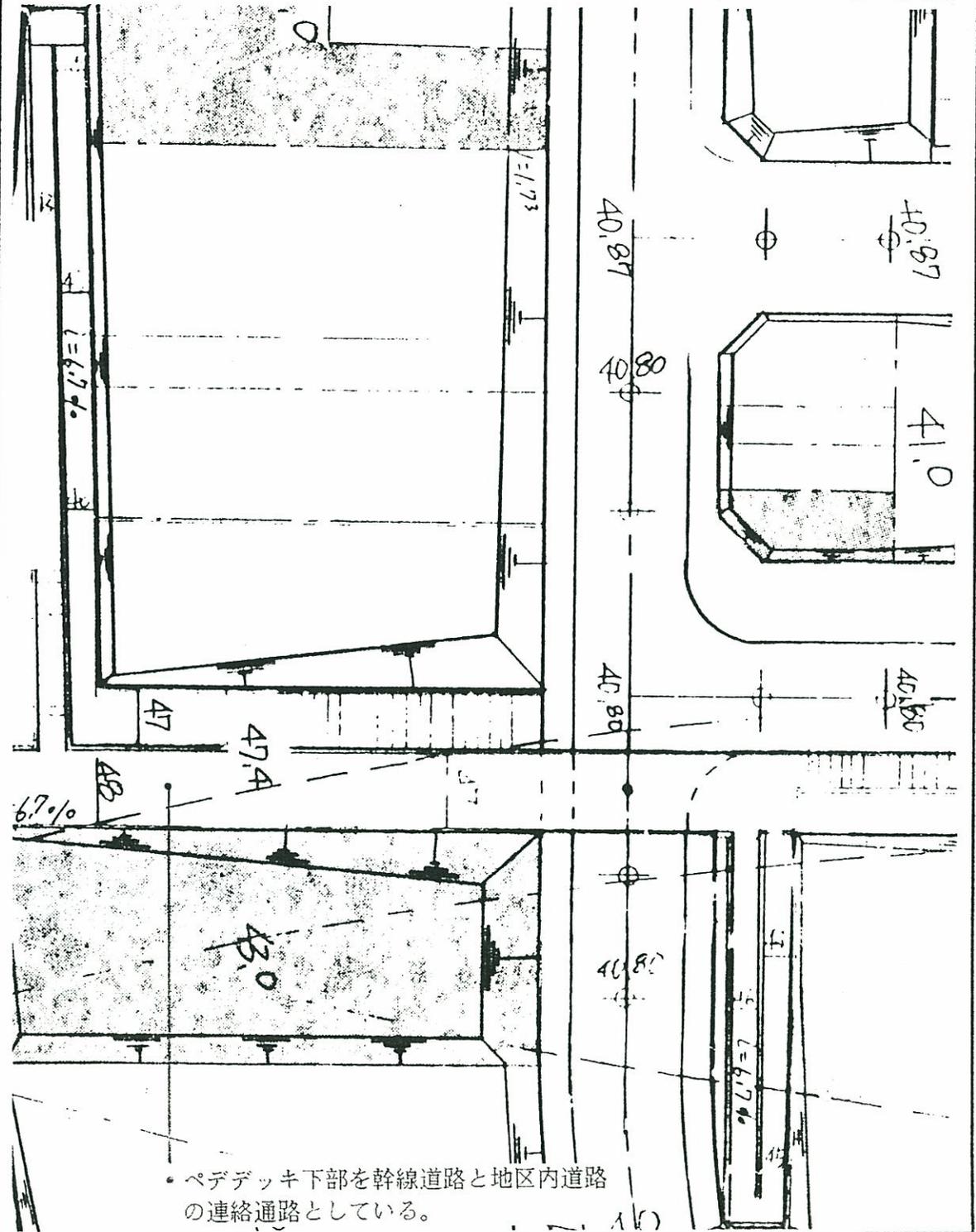
S=1/500

- 幹線道路と地区内の道路を結ぶ地上レベルのペデがないため、バス停利用者は一旦デッキレベルへ上がる必要があり、車椅子利用者や老人には不便である。



●修正マスタープラン

S=1/500



- ペデデッキ下部を幹線道路と地区内道路の連絡通路としている。

● 2 - E

【交差形態】

歩専道/道路 (新羽・荏田線)

【監理区分】

横浜市道路局橋梁課

【幅員】

1 1.0m - 5.0m / 28.0m

【橋長・幅員】

22.0m · 3.0m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

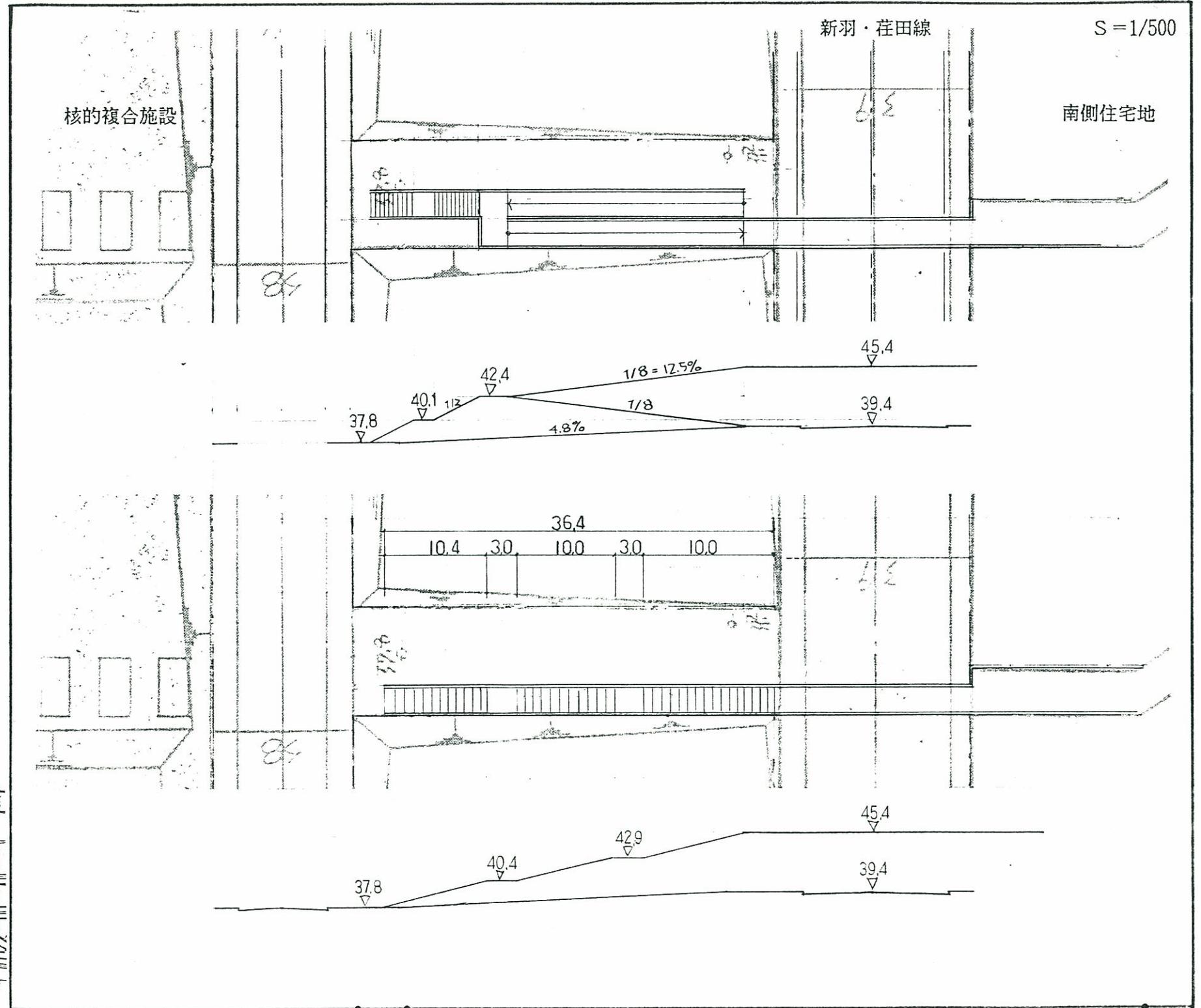
【周辺環境】

- 新羽・荏田線を横断し、第2地区南東端部と南側住宅地とを結ぶ動線である
- 核的複合施設との結びつきが強い。

【計画内容・留意点】

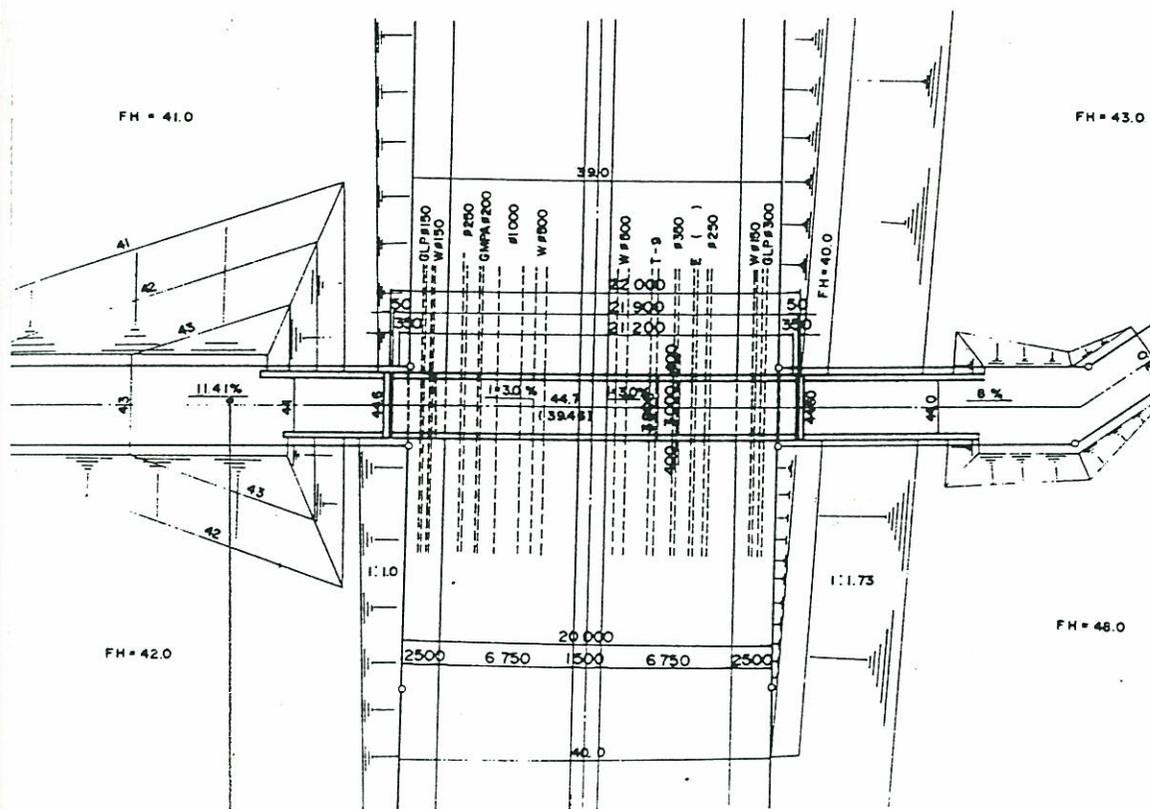
- 新羽・荏田線と地区内を結ぶ歩行者通路を確保する。
- 1/8スロープと階段の併設と、1/4階段のみの設置の両方を検討する。

【計画位置】



●原計画

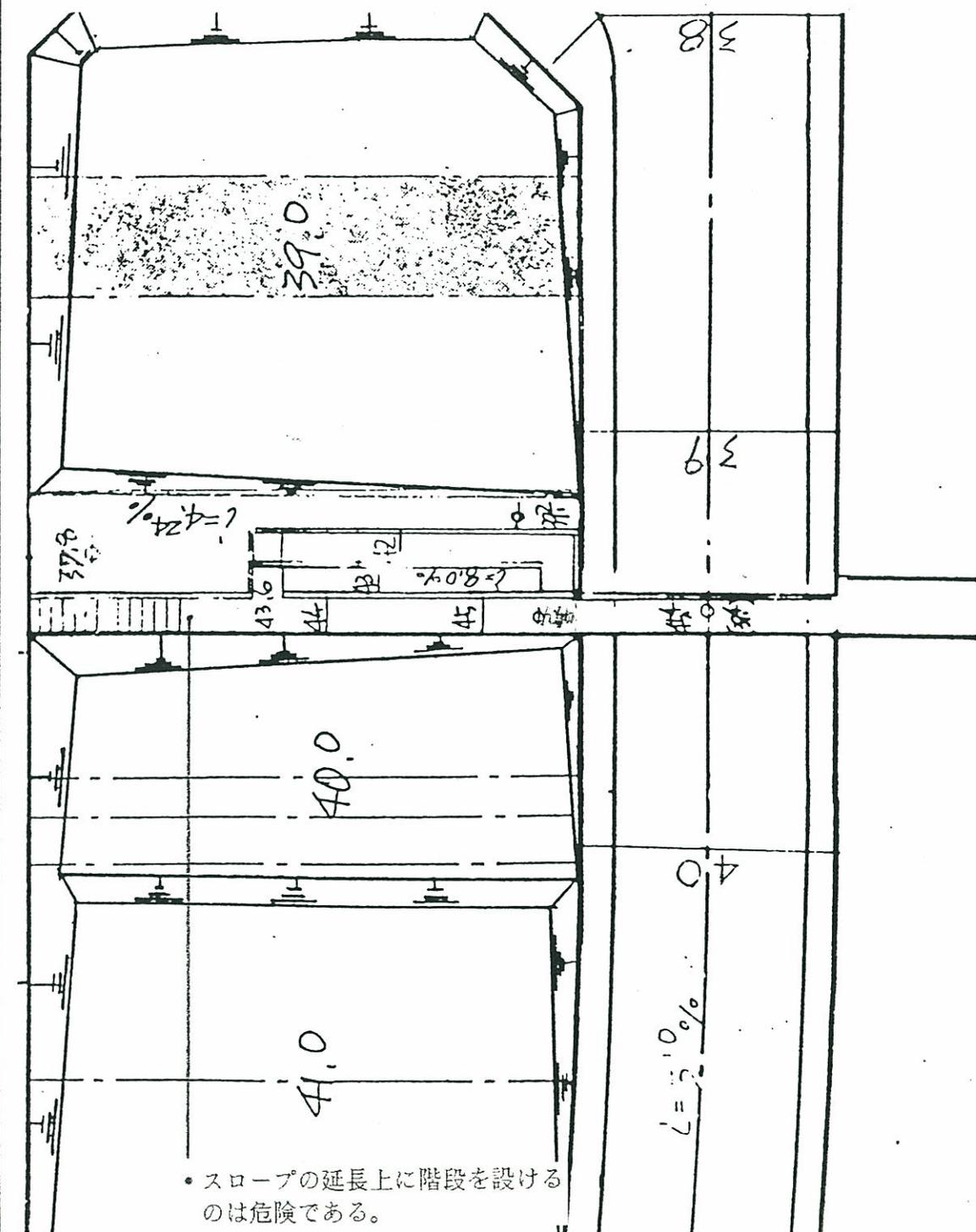
S=1/500



●幹線道路と地区内道路を結ぶペデルートがない。

●修正マスタープラン

S=1/500



●スロープの延長上に階段を設けるのは危険である。

● 2 - F

【交差形態】

歩専道/道路 (佐江戸・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局建設課

【幅員】

6.0m / 28.0m

【橋長・幅員】

33.5m・3.0m

【設計荷重】

W = 350 kg/m<sup>2</sup>

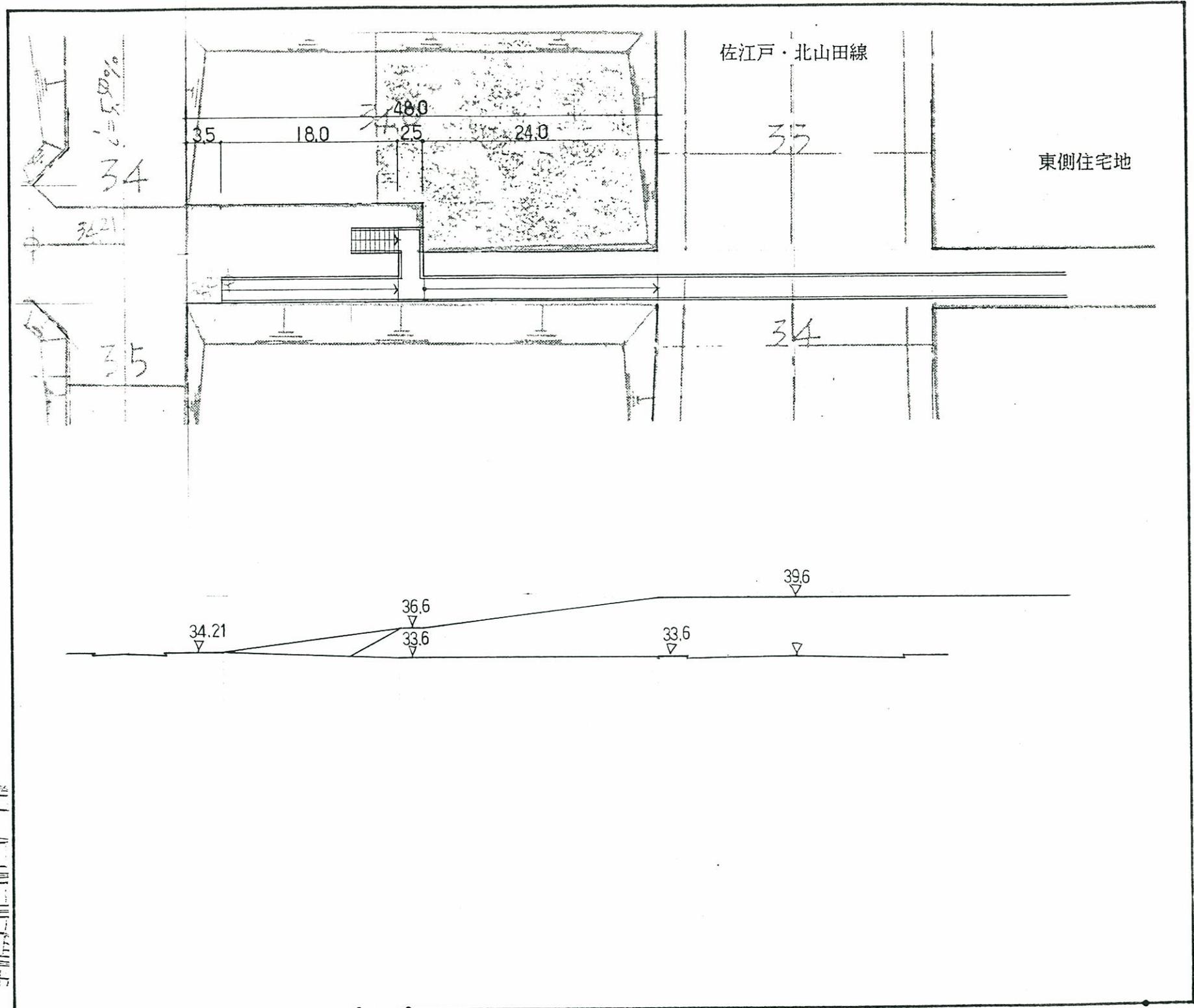
【周辺環境】

- ・ 第2地区南東部と東側住宅地を結ぶ動線である。
- ・ 住宅地との結び付きの強い生活動線として位置づけられる。

【計画内容・留意点】

- ・ 佐江戸・北山田線と地区内を結ぶ歩行者通路を確保する。
- ・ 1/8スロープと階段を併設する。

【計画位置】





● 2 - G

【交差形態】

歩専道/道路 (佐江戸・北山田線)

【監理区分】

横浜市道路局橋梁課

【幅員】

15.0m - 9.0m / 31.0m

【橋長・幅員】

33.0m・4.5m

【設計荷重】

TL-14 (管理車両対応)

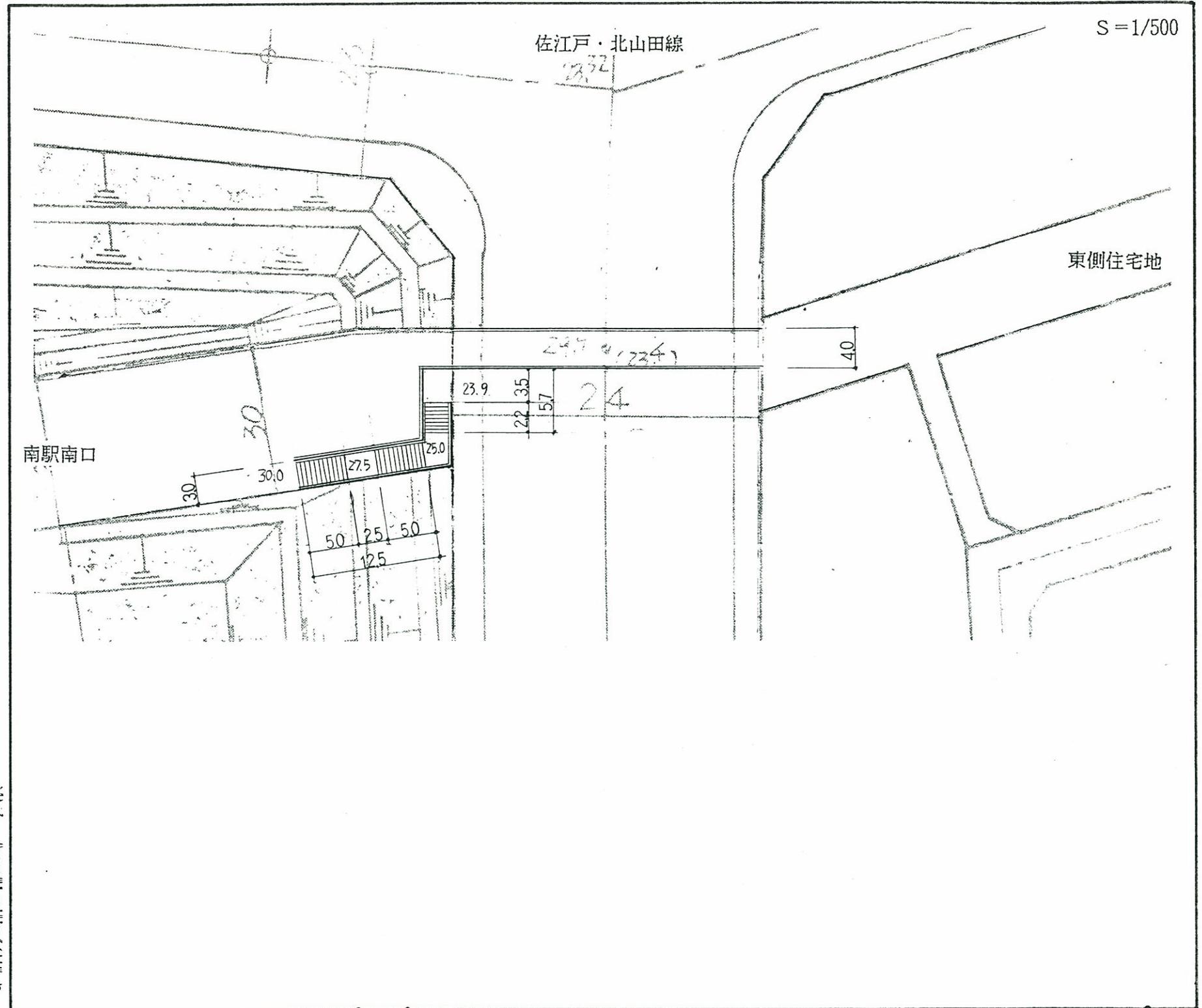
【周辺環境】

- 南駅南口と東側住宅地を結ぶ結節点である。
- 歩行者の利用と同時に自転車利用者も比較的多いとみられる。

【計画内容・留意点】

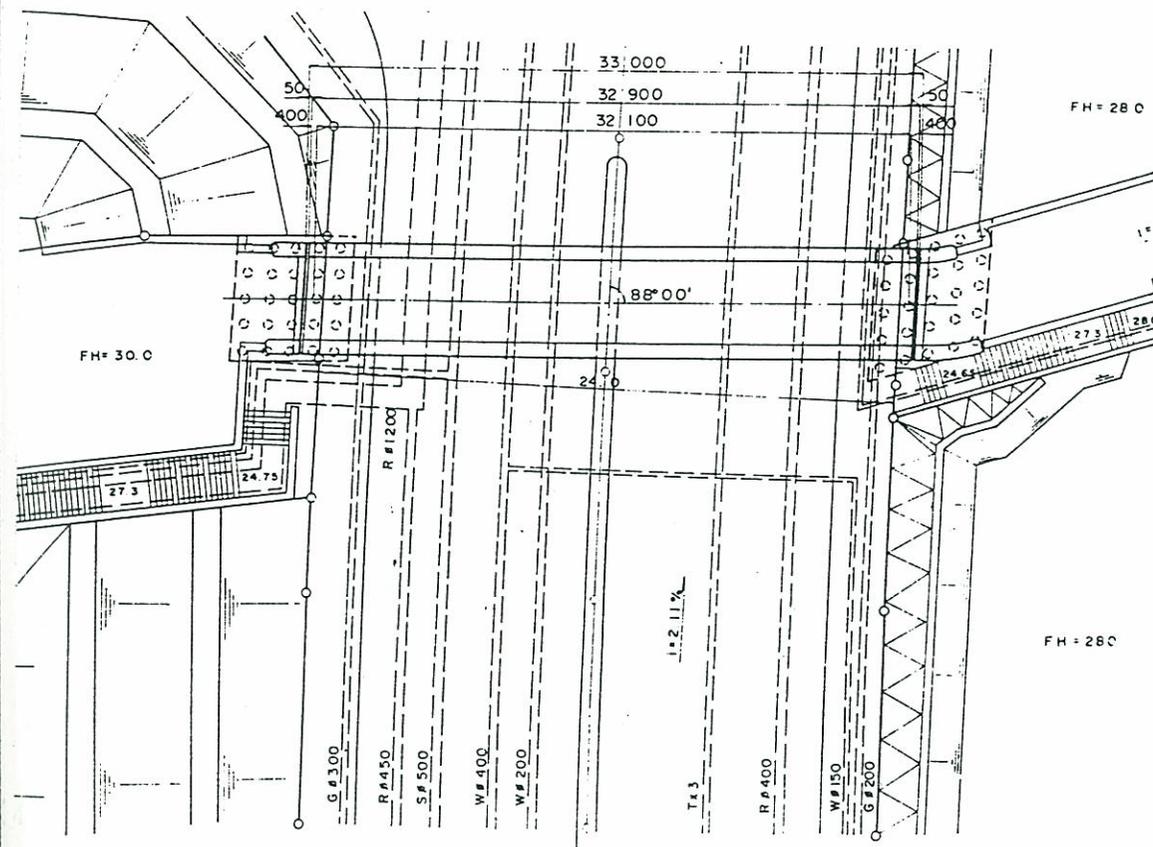
- ペデレベルとデッキレベルが殆どフラットであり、自転車利用者は乗車したまま通過するためデッキ幅員は十分確保する。
- ペデレベルから佐江戸・北山田線レベルへは歩行者階段のみとする。

【計画位置】



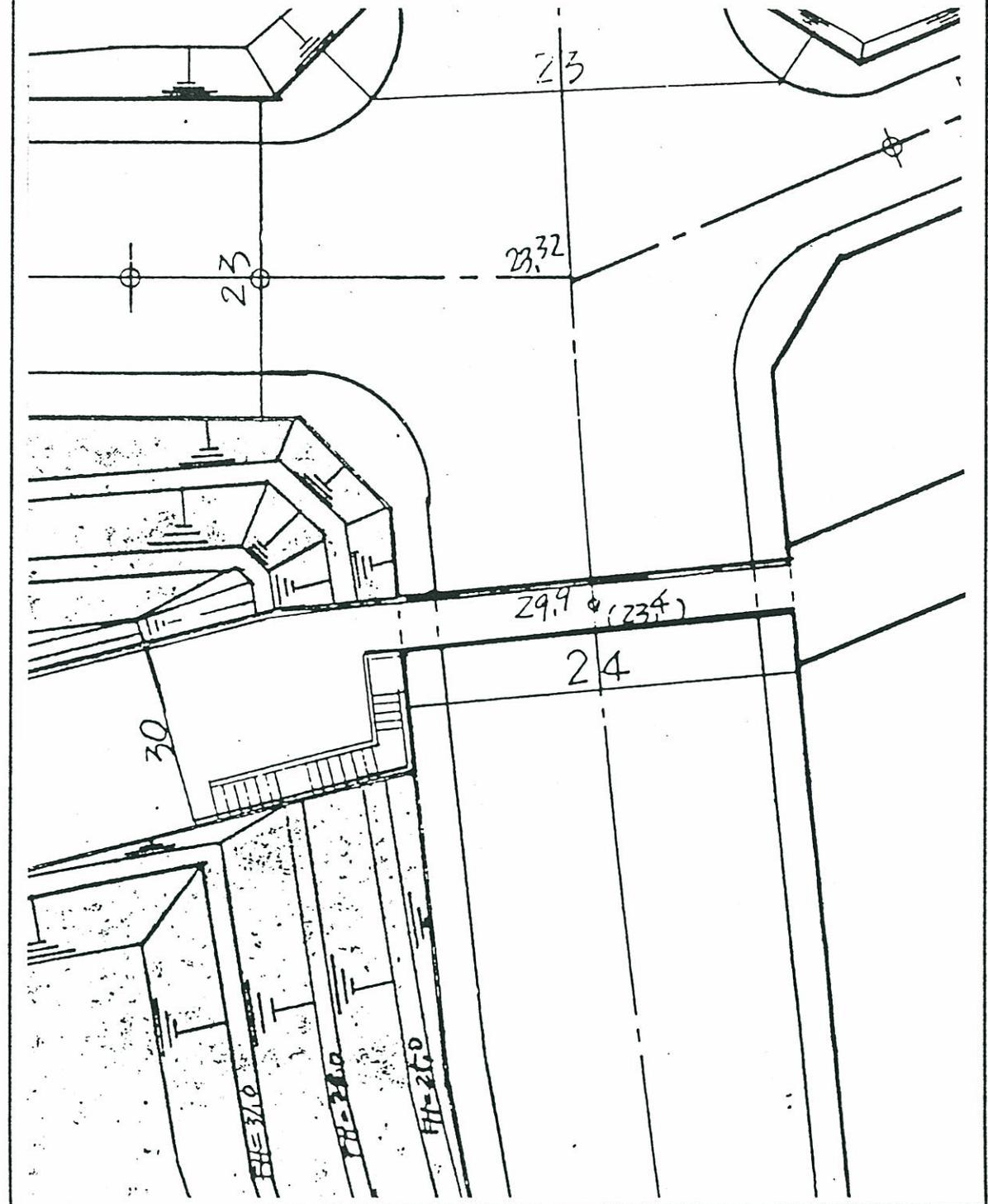
●原計画

S=1/500



●修正マスタープラン

S=1/500



3-2-5. ストリートファニチャー設計指針

- ここではストリートファニチャー（道路付帯施設）の計画にあたっての基本的な設計指針をまとめる。

(1) 総合調整の場の必要性

- ① 統一されたSFデザインテーマの確立。
  - 個別のSFデザインを進める際の拠所となるタウンセンター全体のデザインテーマの明確化と個別要素のデザインテーマを設定する。
- ② SFデザインの検討段階での情報交換、議論の場を設ける。
  - 個別SFの配置やデザインの競合を避けるためにも、検討段階での調整、情報交換、議論の場が必要である。

(2) 植栽

- ① 道路植栽は、通り毎、ランク毎にテーマを設け、高木、下木の樹種を選定する。
- ② 下木植栽は、車両優先道路は連続植栽、歩行者優先道路はポイント植栽とする。
  - 幹線道路、補助幹線道路⇒常緑高木、下木連続植栽
  - 区画道路、歩車融合道路⇒落葉高木、下木ポイント植栽
  - シンボル道路 ⇒落葉高木、下木ポイント植栽

(3) 照明

- ① 照明の配置は、高木植栽等他の道路付帯施設と同時に検討する。
  - 照明の配置は、高木植栽等のピッチに合わせて計画する。
- ② 車道照明、歩道照明は出来る限り共柱化する。
  - 車道照明、歩道照明の支柱は共柱化を図り、支柱の本数を減らす。

(4) 信号機、交通規制標識

- ① 車両信号、歩行者信号は出来る限り共柱化する。
  - 車両信号、歩行者信号は別々に設置せず、共柱化することにより、交差点部の乱雑さを防止する。
  - 将来的な信号計画を現段階で検討しておき、増設の際に道路の再掘削を行ったり、架空線の敷設を行う必要がないよう、予め管路を敷設しておく。
- ② 交通規制標識は乱立を避ける。
  - 交通規制標識は計画的に配置し、乱立を防ぐ。また、照明や信号との共柱化を推進する。

(5) 消火栓表示（ポール）

- ① 照明ポール、信号ポールへの共柱を検討する。

(6) サイン

- ① 他のSFとの組合せを検討する。
  - 電話ボックス、ベンチ、情報板、歩道照明などとの組合せ方を検討する。

(7) その他ストリートファニチャー

- ① ストリートファニチャーの配置は舗装敷設前に十分検討しておく。
  - 設置工事の際の舗装損傷を防止するため、電話ボックス、照明付きサイン等電気を使用するストリートファニチャーは、舗装工事の前に予め電源用配線や基礎工事が行えるよう、配置を検討しておく。
- ② 素材、色彩については、通り毎、地区毎のまとまりを考慮し、そのデザインを検討する。

●共柱化の事例（名古屋市）



- 信号柱に道路照明、交通規制標識、消火栓表示が共柱化されている。
- 交通規制標識は取り付け位置や大きさを規定しないと、共柱化しても乱雑な印象を受ける。

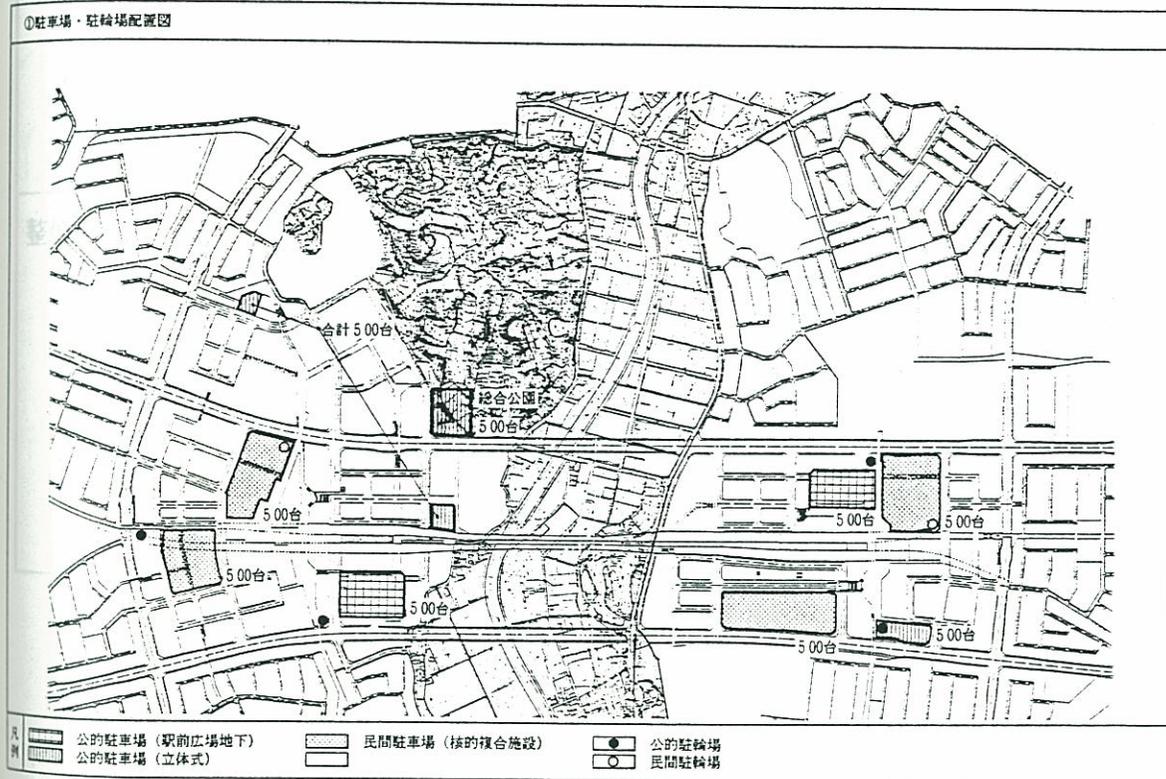
3-3. 駐車場・駐輪場基本設計  
3-3-1. 駐車場基本設計

(1) 駐車場整備基本方針

① 公的駐車場整備の基本方針

- 公的駐車場については、駅前広場地下駐車場、公的駐車場（立体式）が第1地区・第2地区それぞれ1ヵ所ずつ（各500台）計画している。
- 修正マスタープランでその位置が検討されたが、その後の経緯で第2地区の公的駐車場は2ヵ所に分割された。（位置は下図のとおり）
- また、新たに総合公園の南東角に公的駐車場を整備することが決められている。

• 公的駐車場位置図



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、修正マスタープランではタウンセンター地区の課題に対応して以下の項目を上げている。

1) 小規模施設での付置義務化

- 現行の横浜市の付置義務条例では延床面積 1,500㎡以上の建物に対して超える部分につき 300㎡に1台の付置義務がある。（商業系地域、駐車場整備地区）
- 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場合が多数出てくる。
- 平成2年の建設省通達で、時代にそぐわなくなった付置義務基準の強化が発表され、横浜市もこれに伴い平成3年度中に改定の予定である。
- センター地区においては、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特定地区として指定する等の措置が必要である。

2) 小規模駐車場の共同化

- 一方このような小規模施設で個別に駐車場が整備された場合、各種の問題が生ずるため、これらを共同化することが必要となってくる。
- そのために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必要となってくる。

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個数に応じた駐車場の整備を義務づけたり、商業・業務施設への付置義務駐車場の割増し等が考えられる。
- 横浜市の駐車場付置義務条例に対して、より細かな用途や地域の設定を要請していくことも必要である。

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る。
- 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。

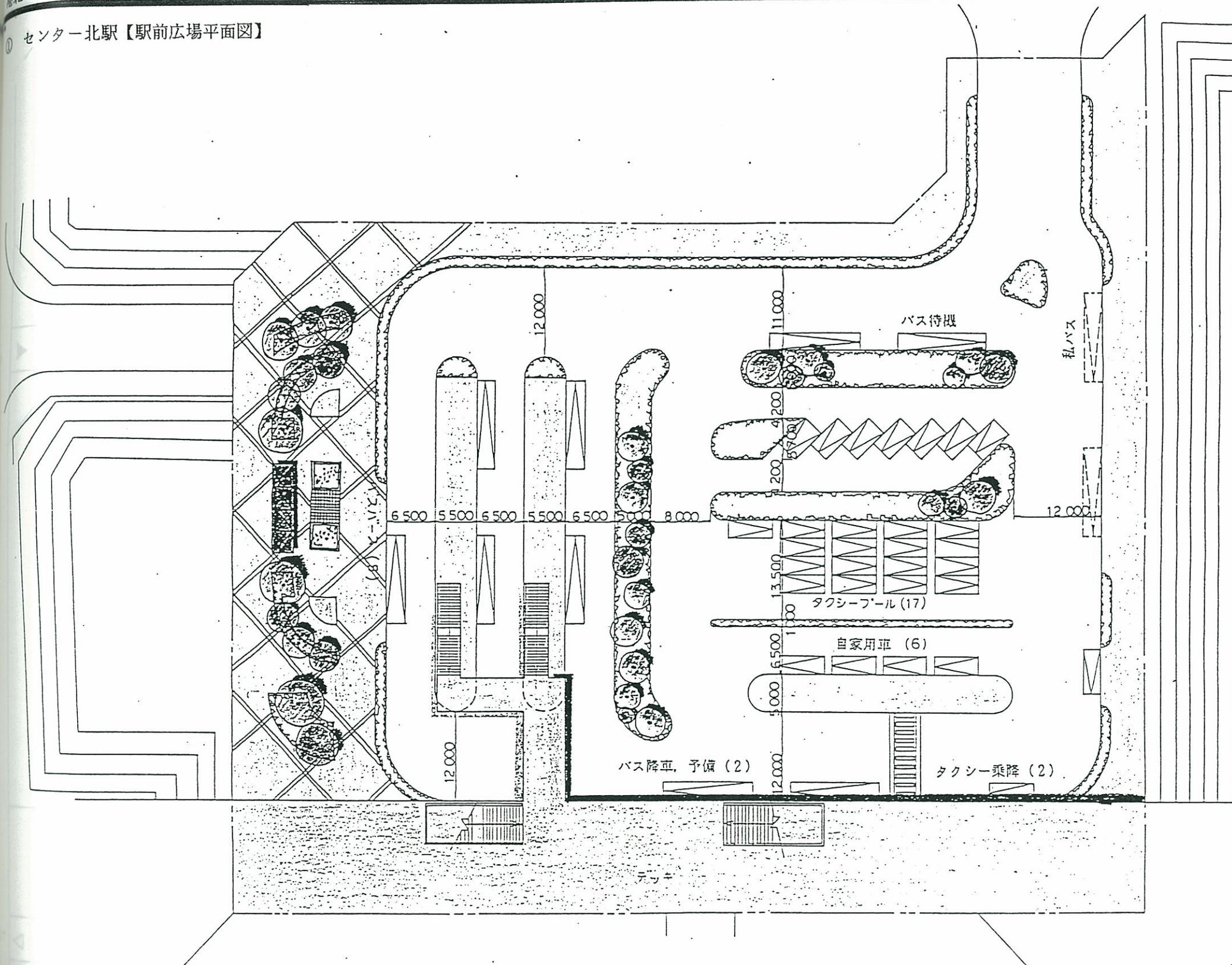
5) 容積率ボーナスの強化

- 助成以外の促進方策として、駐車場部分の延床面積から除外し得る建築基準法における限度を超える駐車場整備についても、別途一定の範囲内で容積率のボーナスを与えられる様独自の基準を設ける。

(2) 駅前広場地下駐車場基本設計

① 第1地区駅前広場地下駐車場		① 第2地区駅前広場地下駐車場	
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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出来、駅舎方面からも歩行者が容易にアクセス出来るよう、周辺に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出来るようにし、歩車動線を明確に分離する。</li> <li>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。</li> <li>この動線形成に伴って、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。</li> </ul>	整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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であり、面積は13,910㎡である。</li> <li>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なる。</li> <li>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。</li> <li>駐車場整備については駅前広場と合わせた整備を行う。</li> </ul>
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車台数 約500台</li> <li>・自走式 地下2層</li> <li>・延床面積 約17,500㎡ (500台×35㎡×4/5)</li> </ul> </li> <li>・駅前広場                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスバース 7バース</li> <li>・タクシーバース 5バース (待ちバース+8バース)</li> </ul> </li> <li>・駐輪施設                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・約600㎡</li> </ul> </li> </ul>	整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車台数 約500台</li> <li>・自走式 地下2層</li> <li>・延床面積 約17,500㎡ (500台×35㎡)</li> </ul> </li> <li>・駅前広場                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスバース 9バース</li> <li>・タクシーバース 7バース (待ちバース+10バース)</li> </ul> </li> <li>・駐輪施設                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・約480㎡</li> </ul> </li> </ul>

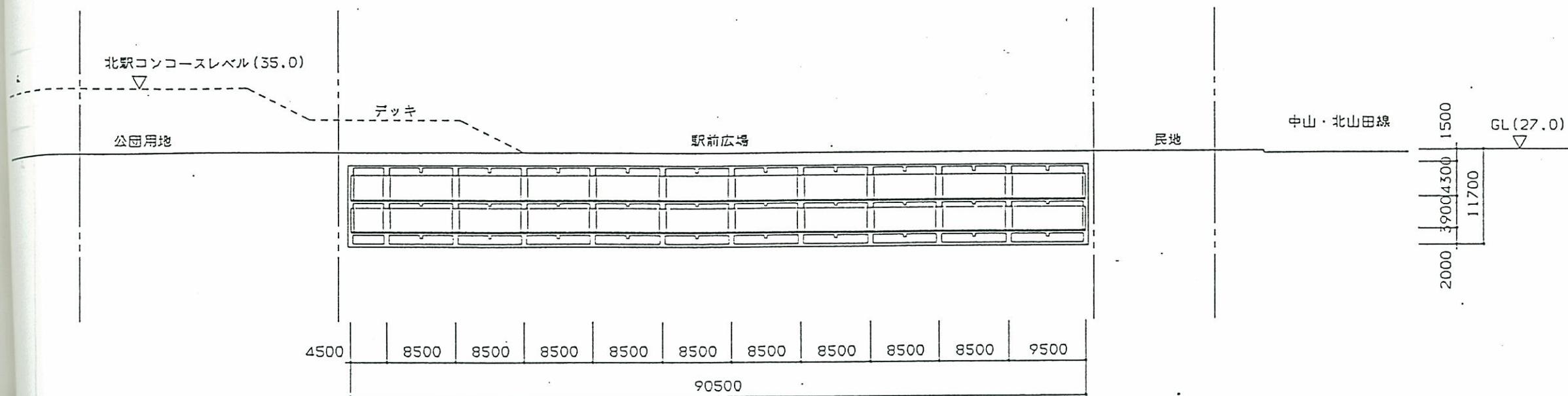
① センター北駅【駅前広場平面図】



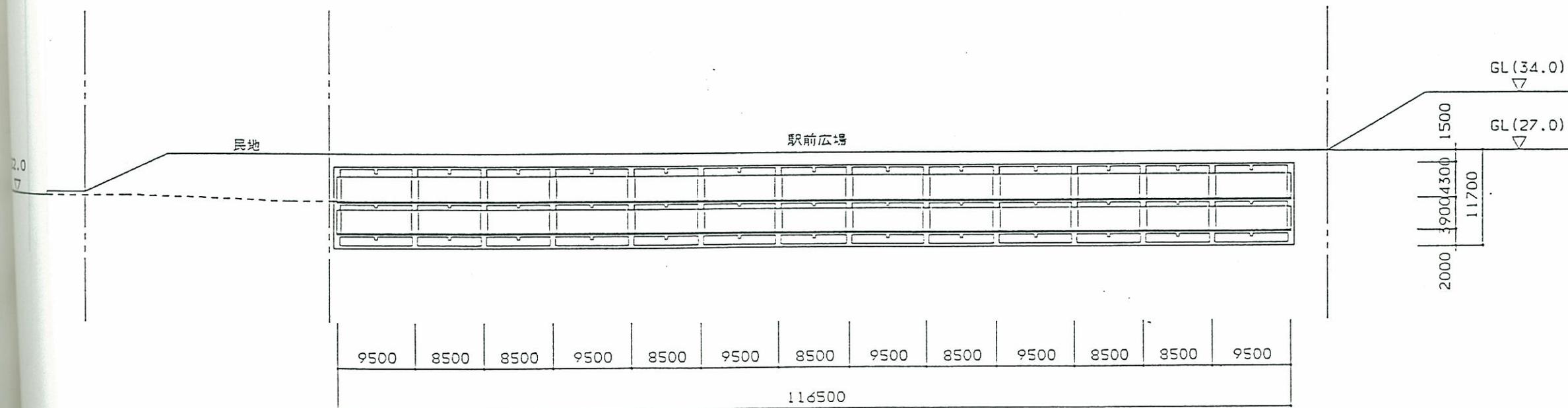




① センター北駅【地下駐車場断面図】

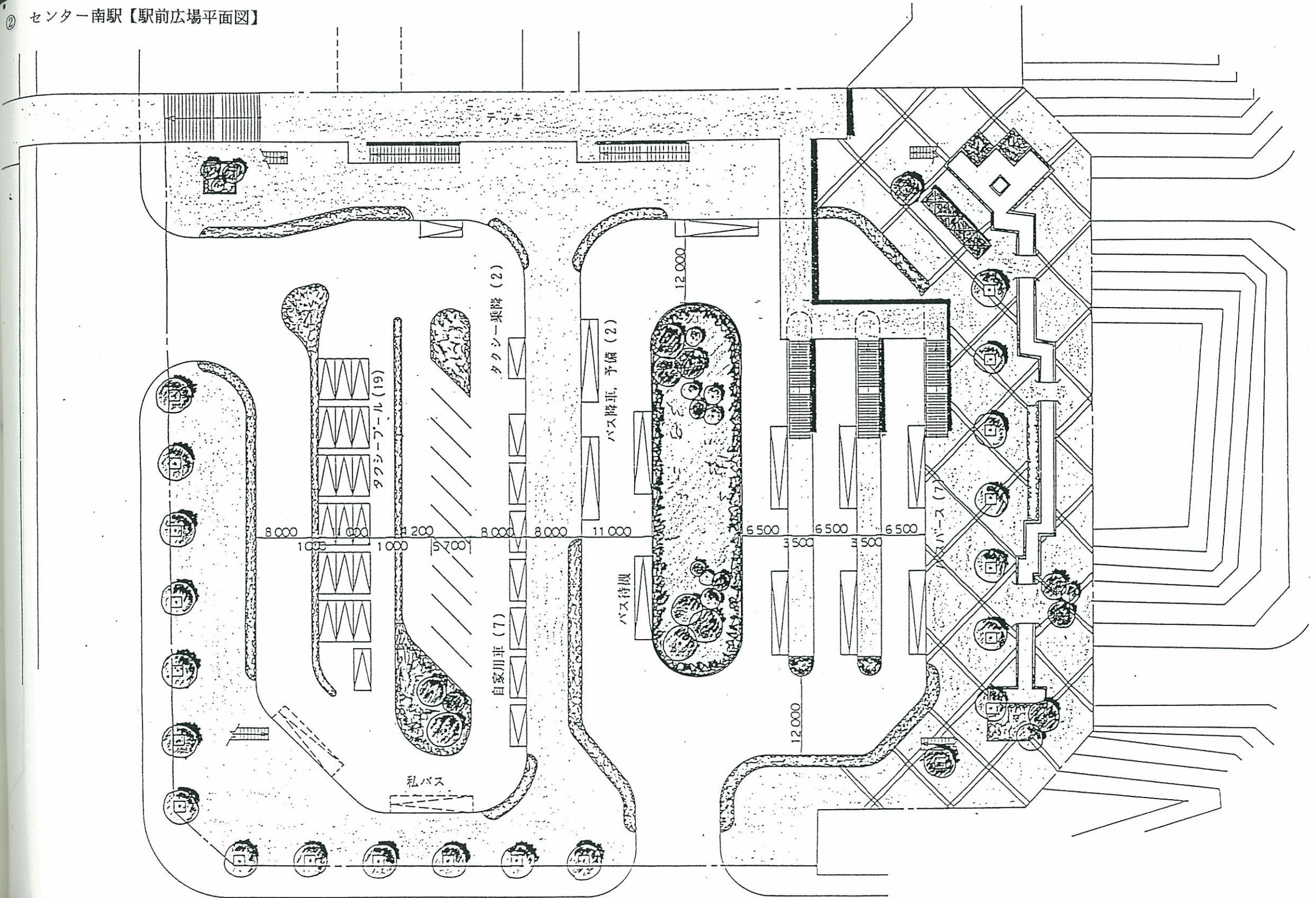


東西断面図



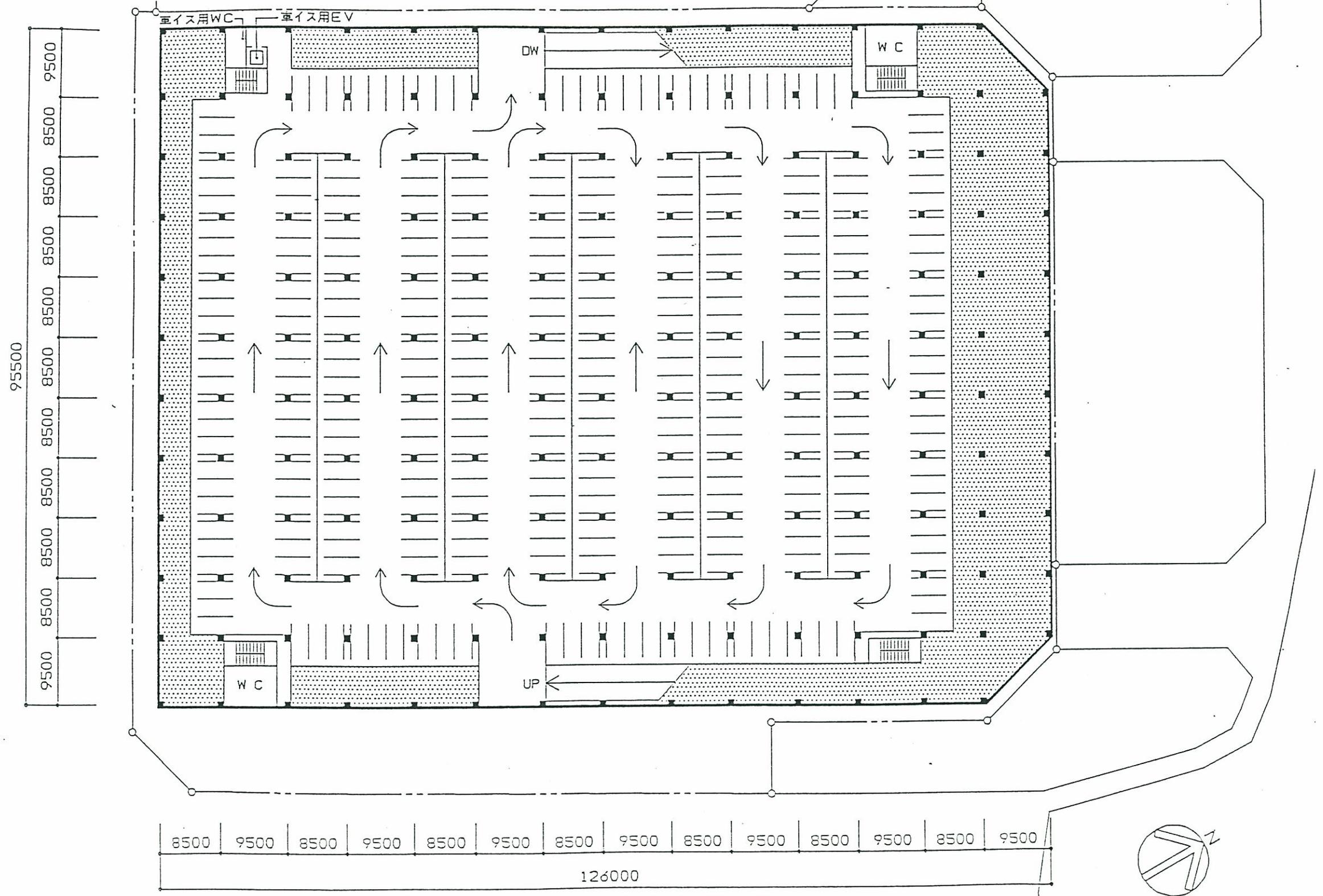
南北断面図

② センター南駅【駅前広場平面図】

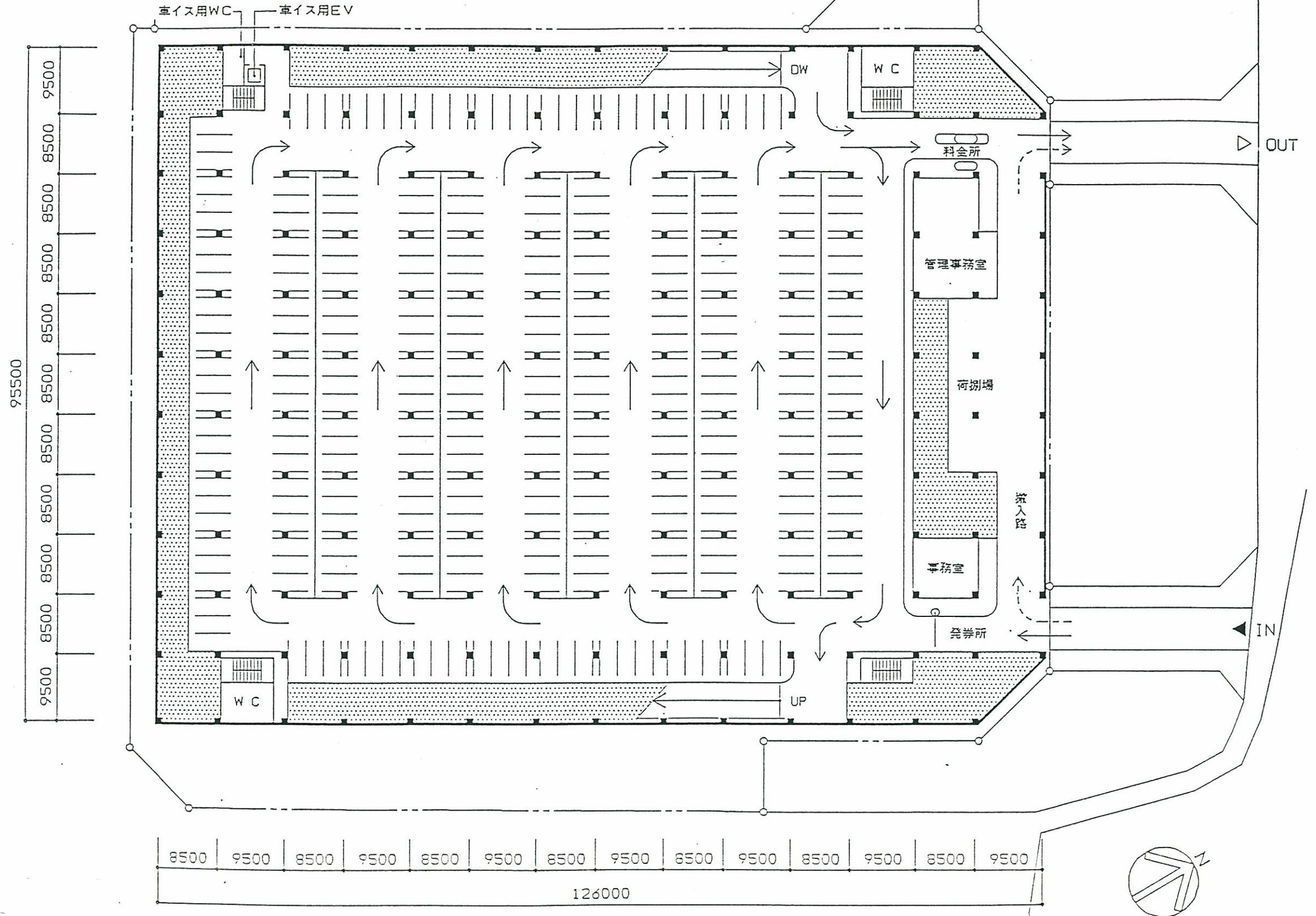


センター南駅 PLAN A

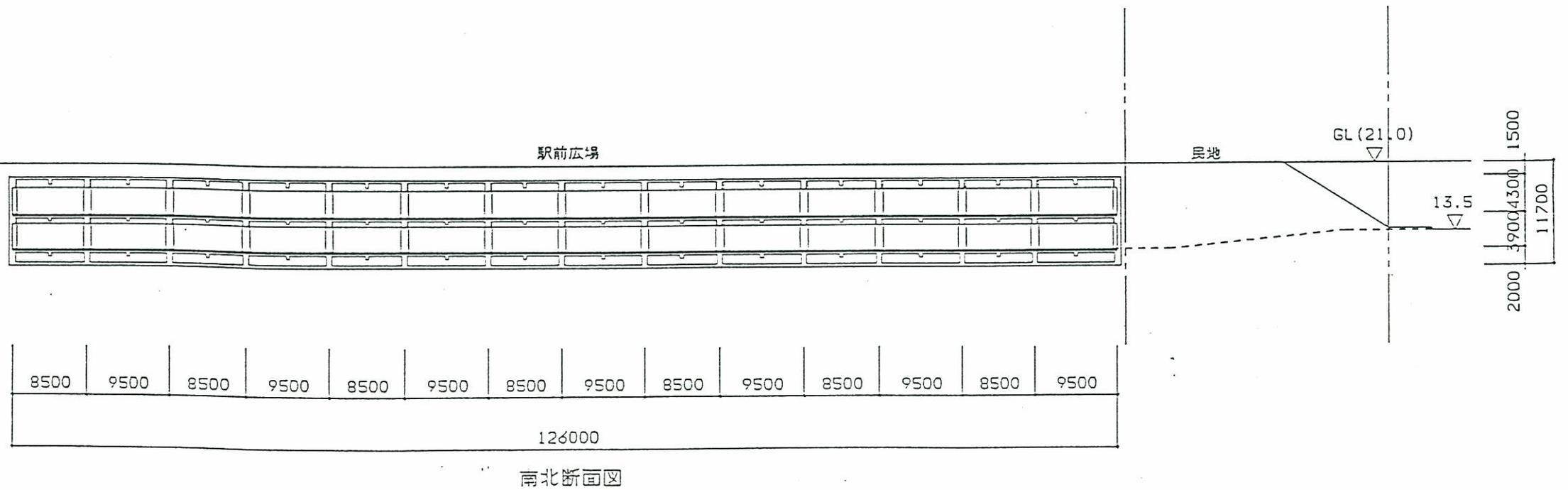
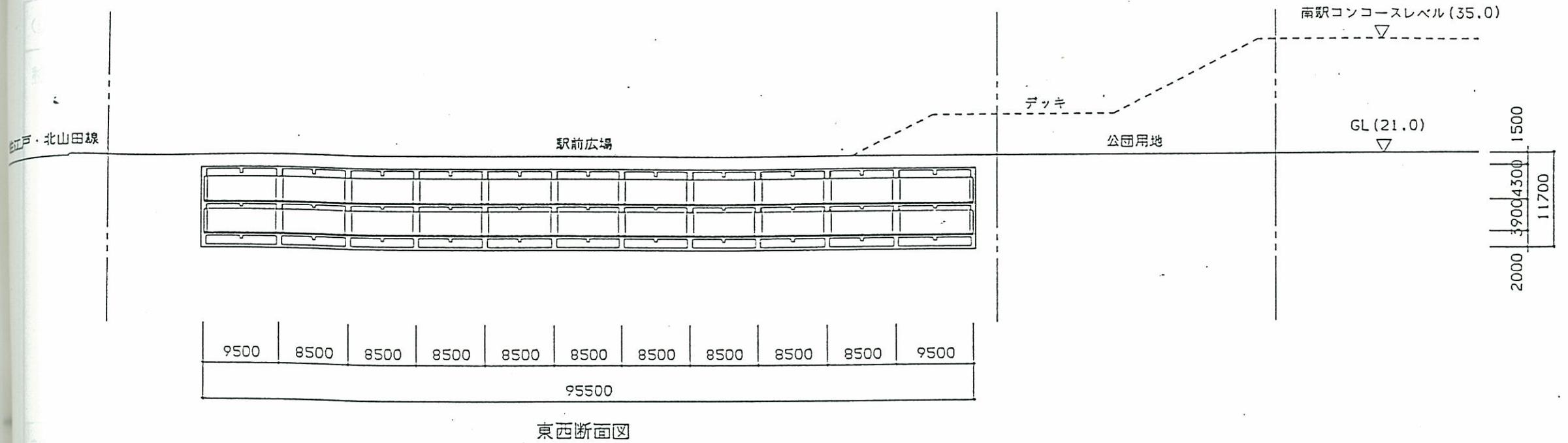
② センター南駅【地下駐車場-B1平面図】：駐車台数 312台



② センター南駅【地下駐車場-B2平面図】：駐車台数 285台



② センター南駅【地下駐車場断面図】



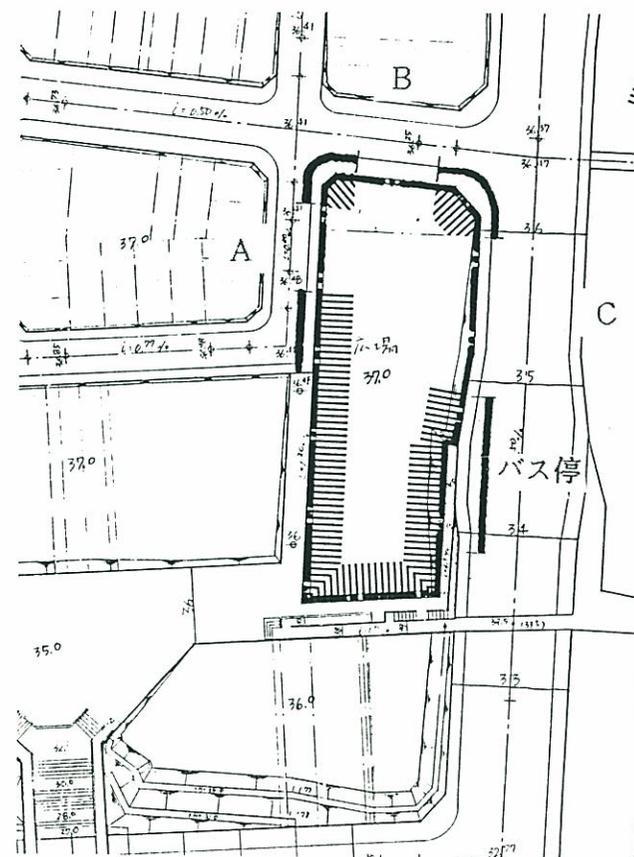
(3) 公的駐車場 (立体式)

① 第1地区公的駐車場 (立体式)

<p>整備内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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。</li> <li>• 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、周囲の施設の立体状況、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。</li> <li>• 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。</li> </ul>
<p>整備方針 ・ 駐車場</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駐車台数 約500台</li> <li>• 自走式 地上5層程度の立体式</li> <li>• 延床面積 約14,000㎡ (500台×35㎡×4/5)</li> </ul>

計画条件

- 法規的に出入り可能な方向は、図中A、B、Cの3方向がある。
- Cについては直前にバス停があることと、幹線道路からの直接のアプローチは望ましくないことから、妥当とはいえない。
- A、Bは出入口としては可能であるが、駐車台数が約500台とかなり多いことから、一方向で出入口をとると支障が起こる恐れがあり、出口と入口は別に設けることが望ましい。



② 第2地区公的駐車場（立体式）

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、周囲の施設の立体状況、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。
- 修正マスタープランでは幹線道路脇の核的複合施設に隣接する敷地が予定地であったが、計画の変更があり、地域体育館の南東に隣接し地下鉄3号線に接する敷地と、西側地区の区役所の西に近接する敷地に分割され、合わせて500台の駐車場を整備することとなった。
- 両駐車場とも地域体育館や区役所など公共公益施設に隣接し、利用者も多いことが予想される。

整備方針

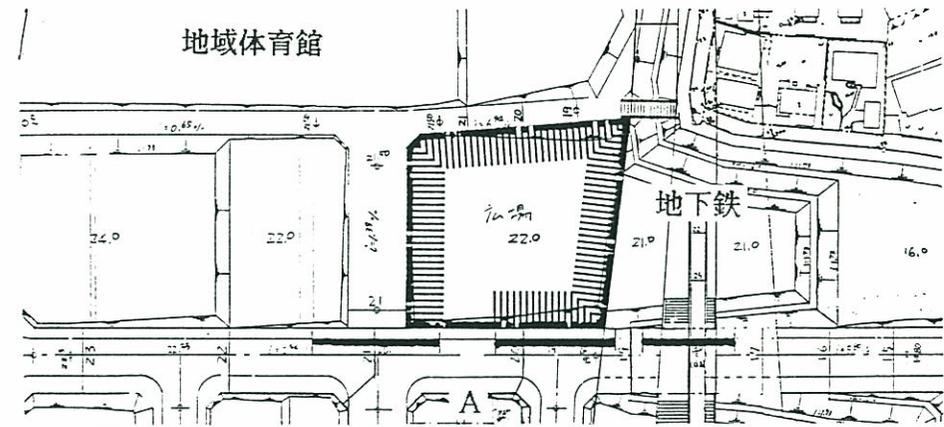
・駐車場

- 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）

計画条件

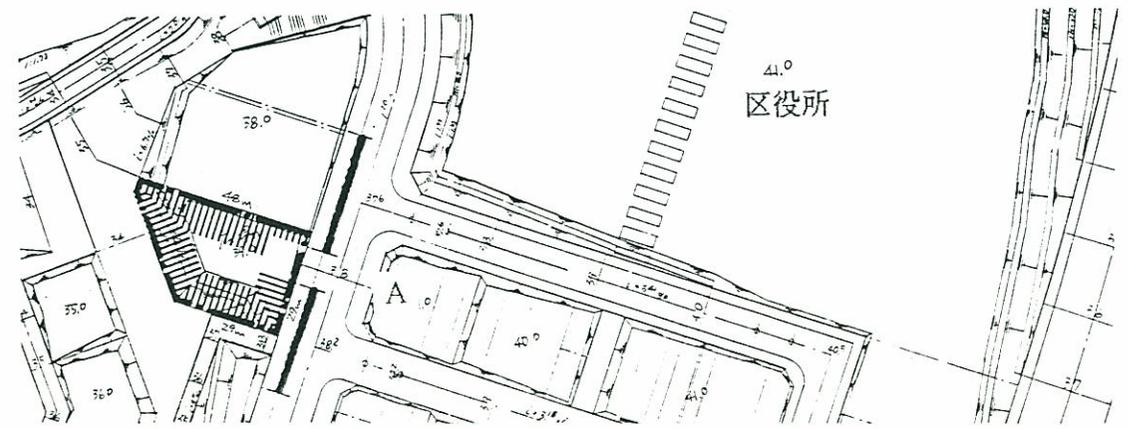
●地域体育館側駐車場

- 法規的に出入り可能な方向は、図中Aのみの1方向しかない。
- 交差点前後の禁止区域を除くと、出入口の設置可能な間口は15m弱しかないので、現況の敷地のままでは出入口が隣接し、支障の起こる恐れがある。
- また、この場所では交差点の近くであるため、入庫待ち行列の滞留スペースが十分確保できない。
- 地下鉄の高架下を利用して、出入口の分散を図る必要がある。



●区役所側駐車場

- 法規的に出入り可能な方向は、図中Aのみの1方向しかなく、その間口も約10mしか確保できない。
- 敷地は間口が約29mの台形の敷地形状と、自走式駐車場を計画するには非常に制約が多い。
- また、この場所では交差点の近くであるため、入庫待ち行列の滞留スペースが十分確保できない。



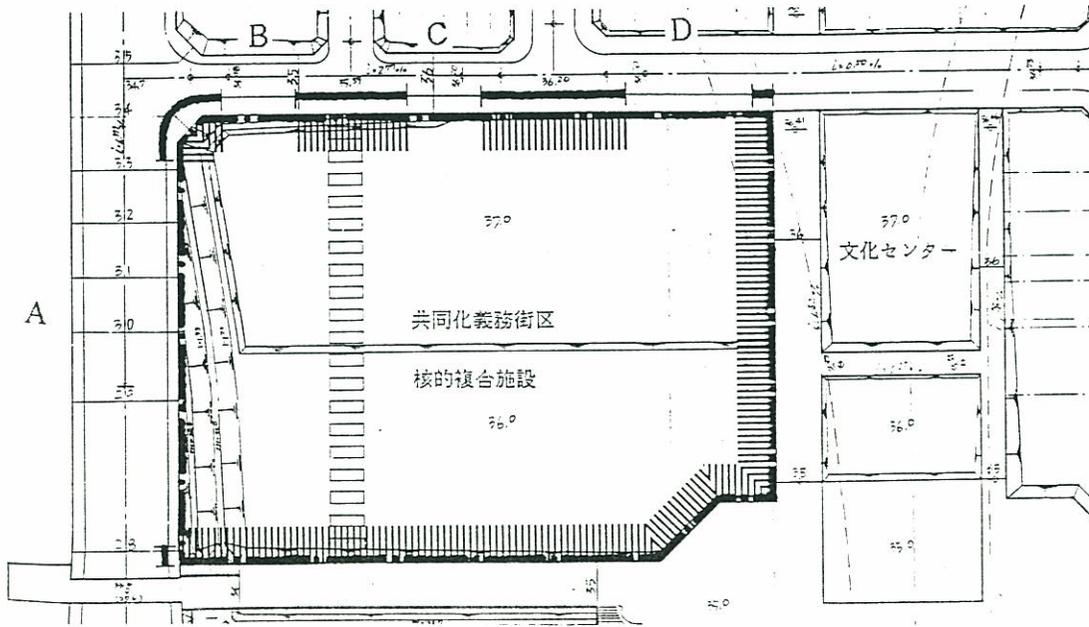
(4) 核的複合施設駐車場

① 第1地区核的複合施設駐車場 (共同化義務街区)

整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場は街区内に事業者が確保する。</li> <li>・時期的には施設建設と立体駐車場の整備が同時期に行われる。</li> </ul>
整備方針 ・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車台数 約500台</li> </ul>
整備方法 ・位置づけ ・事業 ・管理運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・底地=地元地権者、駐車場=事業者</li> <li>・駐車場整備の補助等を検討する。</li> <li>・事業者が行う。</li> </ul>

敷地条件

- ・法規的に出入り可能な方向は、図中A~Dの4方向である。
- ・Aについては、幹線道路からの直接のアプローチは望ましくないため、妥当とはいえない。
- ・Dについては補助幹線道路の交差点の右折車線を設けるため、入庫待ち行列の滞留レーンを確保出来ないため望ましくない。
- ・B、Cは出入口として可能であるが、駐車台数が約500台とかなり多いことから、Cを入口、Bを出口とすることが望ましい。

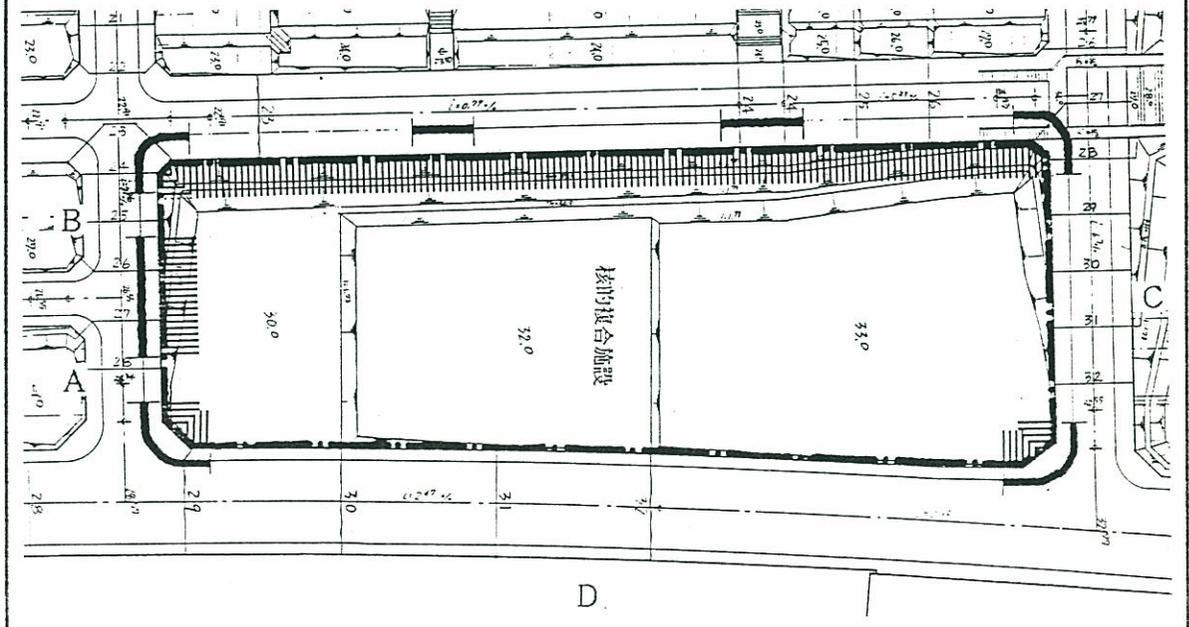


② 第1地区核的複合施設駐車場 (公団換地街区)

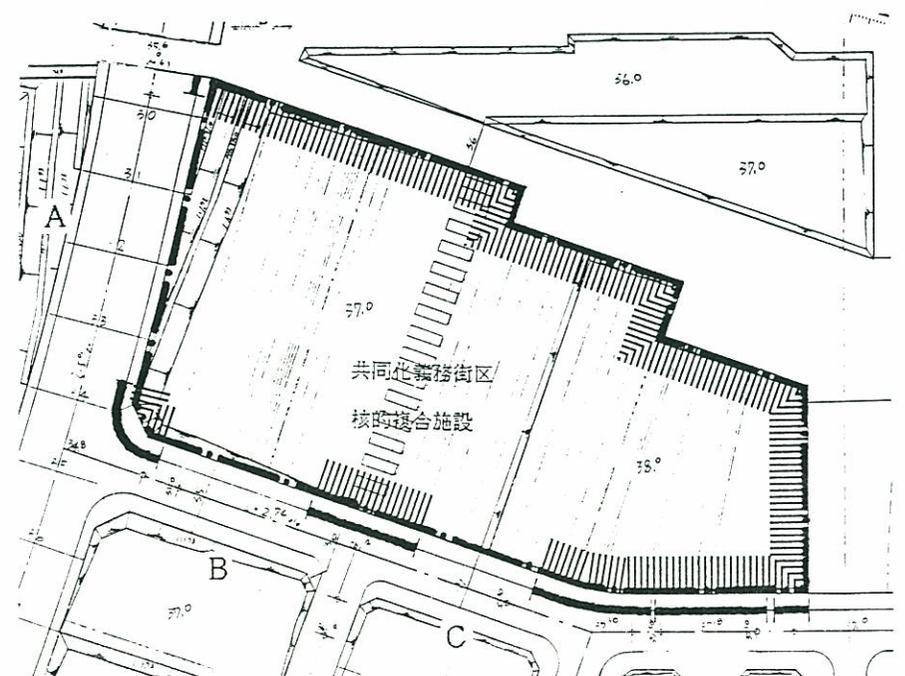
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場は街区内に事業者が確保する。</li> <li>・時期的には施設建設と立体駐車場の整備が同時期に行われる。</li> </ul>
整備方針 ・駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車台数 約500台</li> </ul>
整備方法 ・位置づけ ・事業 ・管理運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・底地=事業者、駐車場=事業者</li> <li>・駐車場整備の補助等を検討する。</li> <li>・事業者が行う。</li> </ul>

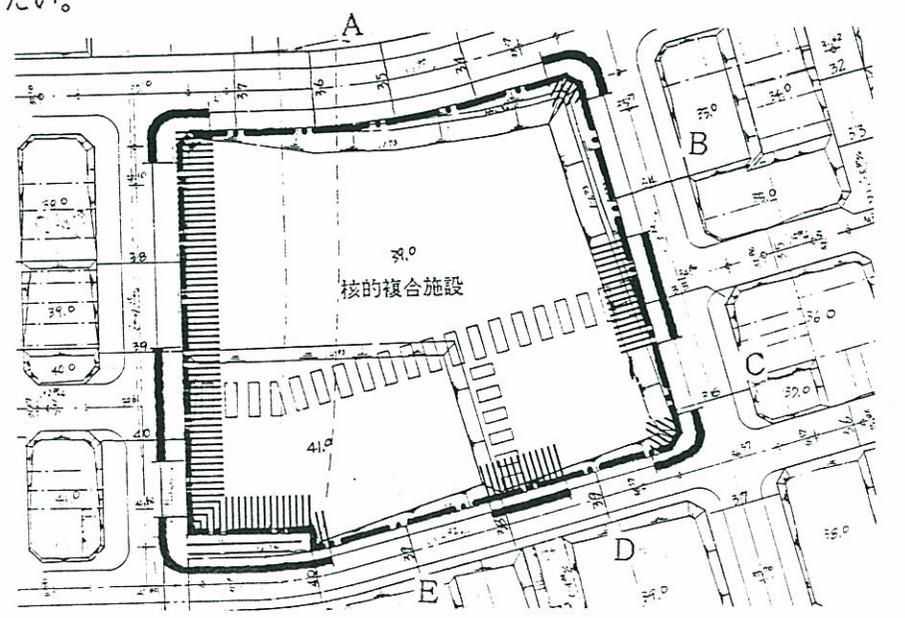
敷地条件

- ・法規的に出入り可能な方向は、図中A~Dの4方向である。
- ・敷地が南北に長いため、敷地の南北それぞれに駐車場を整備したい。
- ・A、Bは出入口として可能であるが、Bの場合は入庫待ち行列の滞留長を十分確保できないため、Aを出入口とすることが望ましい。
- ・Cについては停車帯があるため、これを滞留レーンとして活用する。
- ・Dについては、幹線道路からの直接のアプローチは望ましくないため、妥当とはいえない。



(4) 核的複合施設駐車場

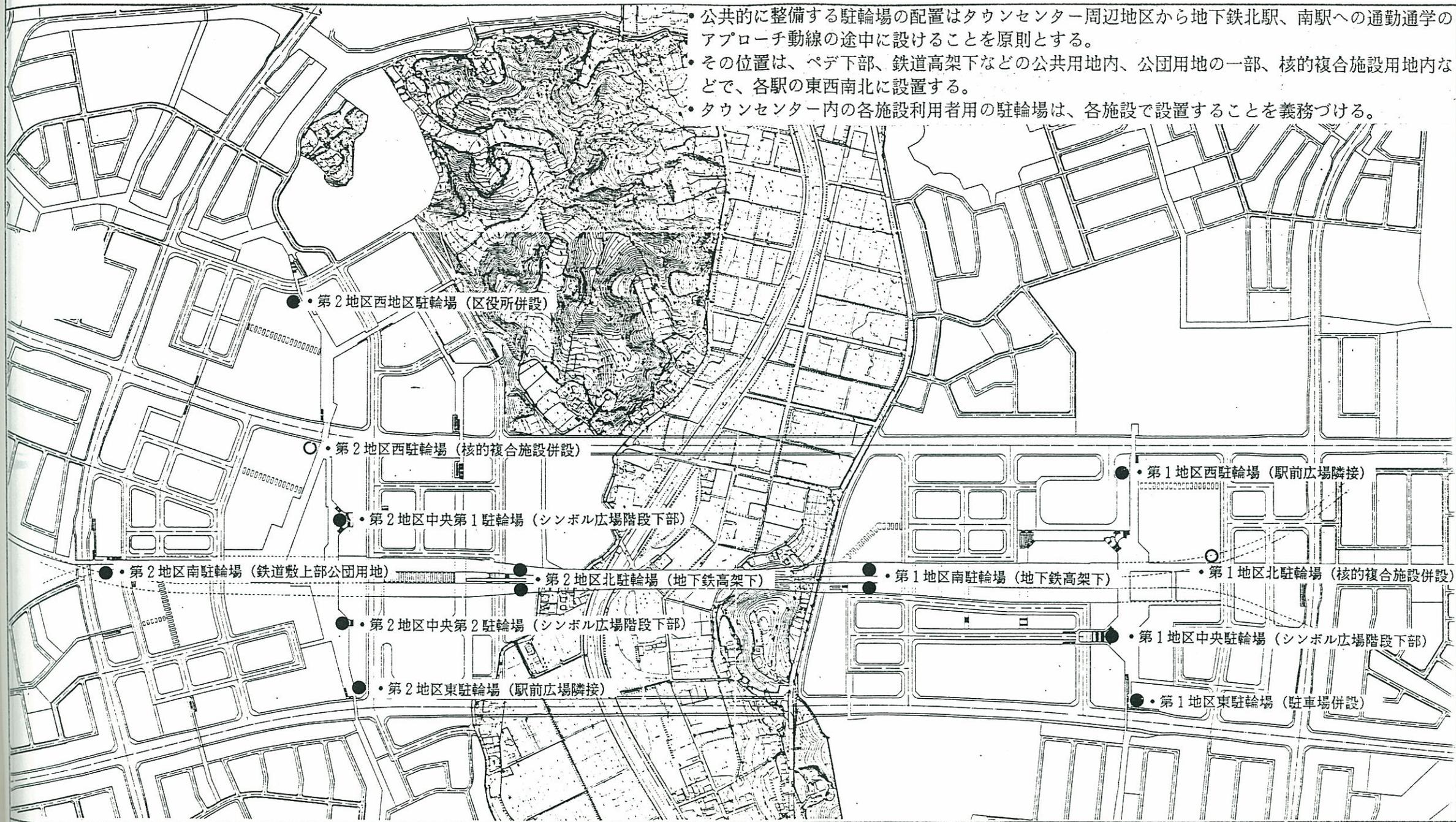
③ 第2地区核的複合施設駐車場 (共同化義務街区)	
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場は街区内に事業者が確保する。</li> <li>・ 時期的には施設建設と立体駐車場の整備が同時期に行われる。</li> </ul>
整備方針 ・ 駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車台数 約500台</li> </ul>
整備方法 ・ 位置づけ ・ 事業 ・ 管理運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 底地=地元地権者、駐車場=事業者</li> <li>・ 駐車場整備の補助等を検討する。</li> <li>・ 事業者が行う。</li> </ul>
敷地条件	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法規的に出入り可能な方向は、図中A~Cの3方向である。</li> <li>・ Aについては、幹線道路からの直接のアプローチは望ましくないため、妥当とはいえない。</li> <li>・ B、Cについては停車帯があるため、これを滞留レーンとして活用し、出来るかぎり東側に入口を確保する。地下駐車場とする場合はCから出口をとる。</li> </ul>	
	

④ 第2地区核的複合施設駐車場 (公団換地街区)	
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場は街区内に事業者が確保する。</li> <li>・ 時期的には施設建設と立体駐車場の整備が同時期に行われる。</li> </ul>
整備方針 ・ 駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車台数 約500台</li> </ul>
整備方法 ・ 位置づけ ・ 事業 ・ 管理運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 底地=事業者、駐車場=事業者</li> <li>・ 駐車場整備の補助等を検討する。</li> <li>・ 事業者が行う。</li> </ul>
敷地条件	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法規的に出入り可能な方向は、図中A~Eの5方向である。</li> <li>・ D、Eは出入口として可能であるが、区画道路を歩行者優先的な道路として整備するため、駐車場利用車両の流入は出来るだけ避けたい。</li> <li>・ Cについては交差点の右折車線を設けるため滞留レーンが確保できないので妥当ではない。</li> <li>・ A、Bについては、補助幹線道路の交差点の右折レーン設置のため、出入口の位置が限定されるが、敷地と道路に高低差を生かせるよう出来るだけ交差点の近くに取りたい。</li> </ul>	
	

3-3-2. 駐輪場基本計画

(1) 駐輪場配置計画

● 駐輪場配置図



- 公共的に整備する駐輪場の配置はタウンセンター周辺地区から地下鉄北駅、南駅への通勤通学のアプローチ動線の途中に設けることを原則とする。
- その位置は、ペデ下部、鉄道高架下などの公共用地内、公団用地の一部、核的複合施設用地内などで、各駅の東西南北に設置する。
- タウンセンター内の各施設利用者用の駐輪場は、各施設で設置することを義務づける。

- 第2地区西地区駐輪場 (区役所併設)
- 第2地区西駐輪場 (核的複合施設併設)
- 第2地区中央第1駐輪場 (シンボル広場階段下部)
- 第2地区南駐輪場 (鉄道敷上部公団用地)
- 第2地区北駐輪場 (地下鉄高架下)
- 第1地区南駐輪場 (地下鉄高架下)
- 第1地区北駐輪場 (核的複合施設併設)
- 第2地区中央第2駐輪場 (シンボル広場階段下部)
- 第2地区東駐輪場 (駅前広場隣接)
- 第1地区西駐輪場 (駅前広場隣接)
- 第1地区中央駐輪場 (シンボル広場階段下部)
- 第1地区東駐輪場 (駐車場併設)

凡例

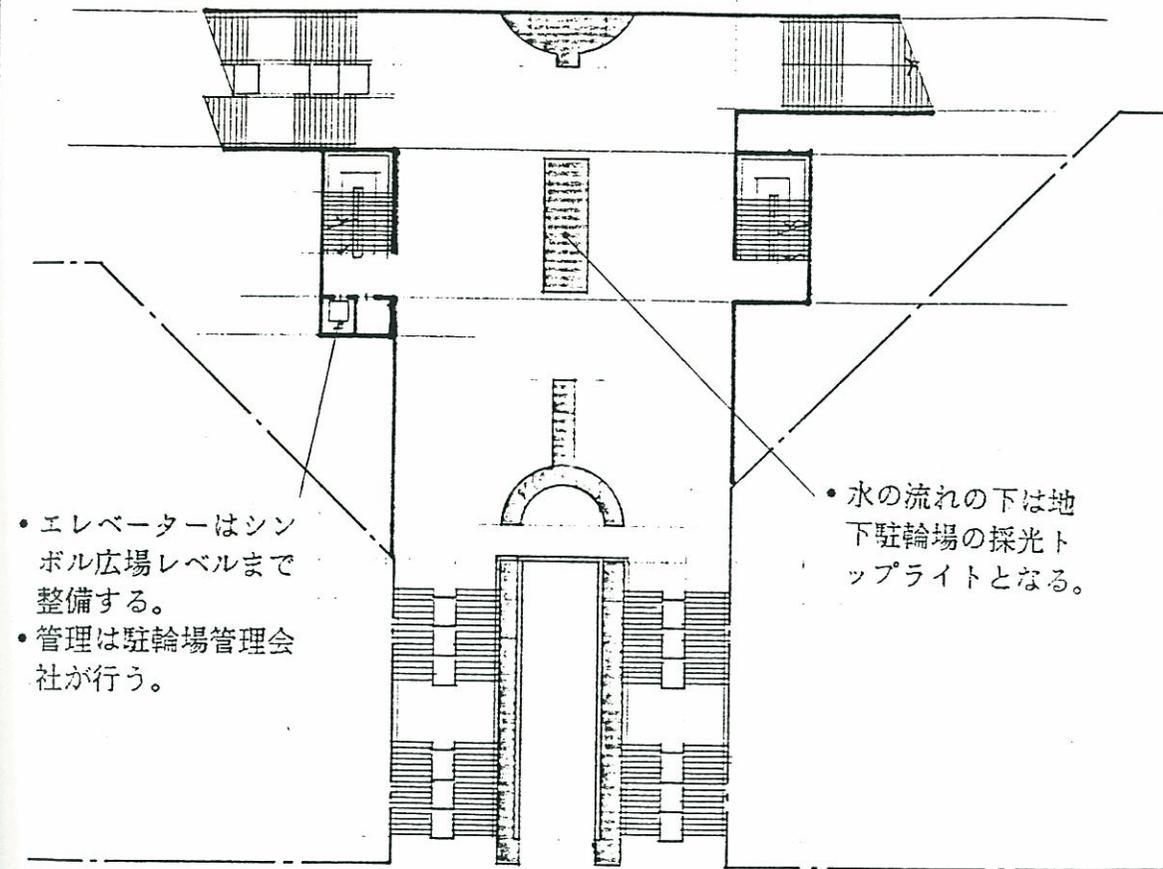
●	公的駐輪場
○	民間駐輪場



② 第1地区中央駐輪場 (シンボル広場階段下部)

駐輪台数 = 約 800台

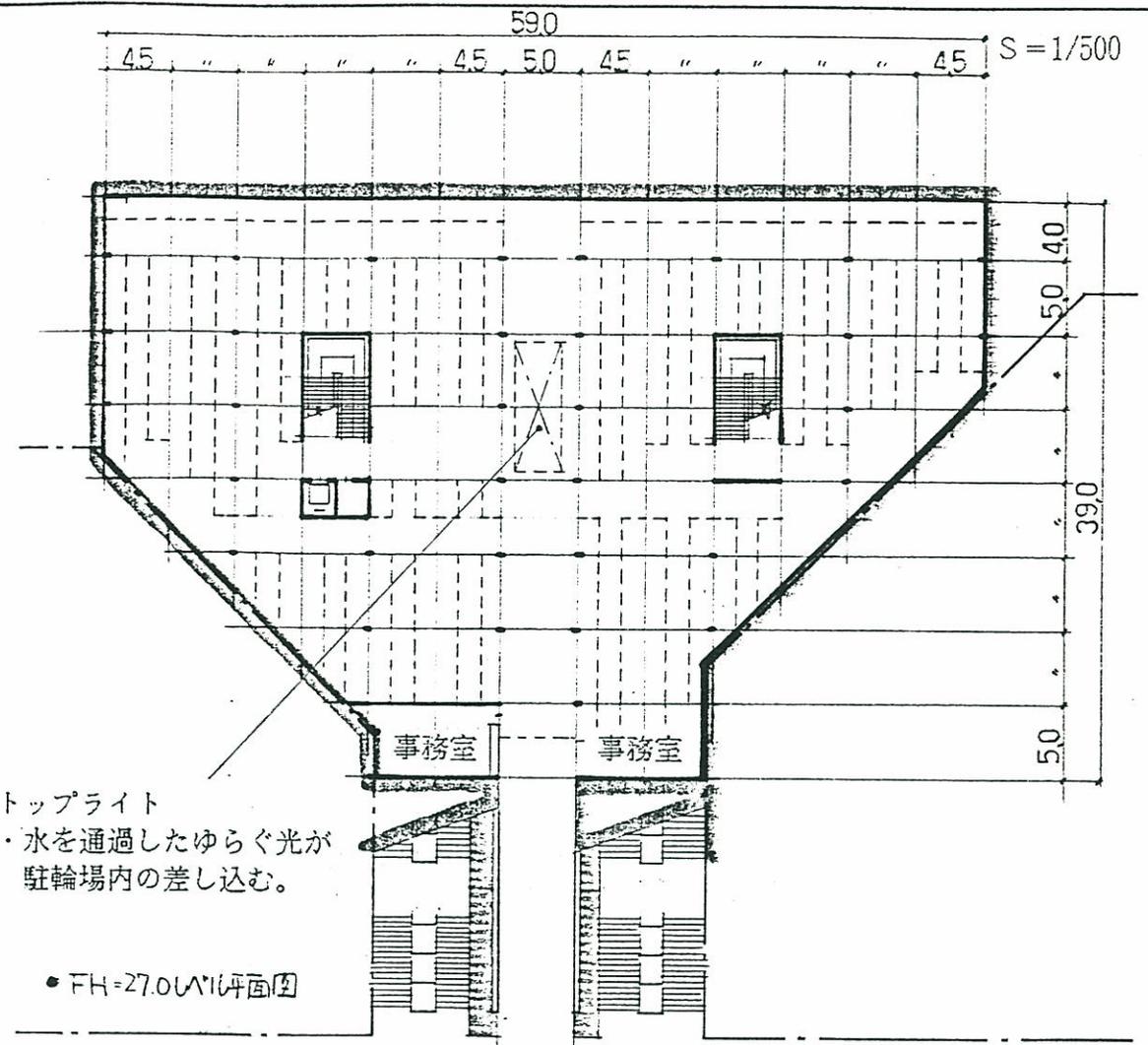
シンボル広場



- エレベーターはシンボル広場レベルまで整備する。
- 管理は駐輪場管理会社が行う。

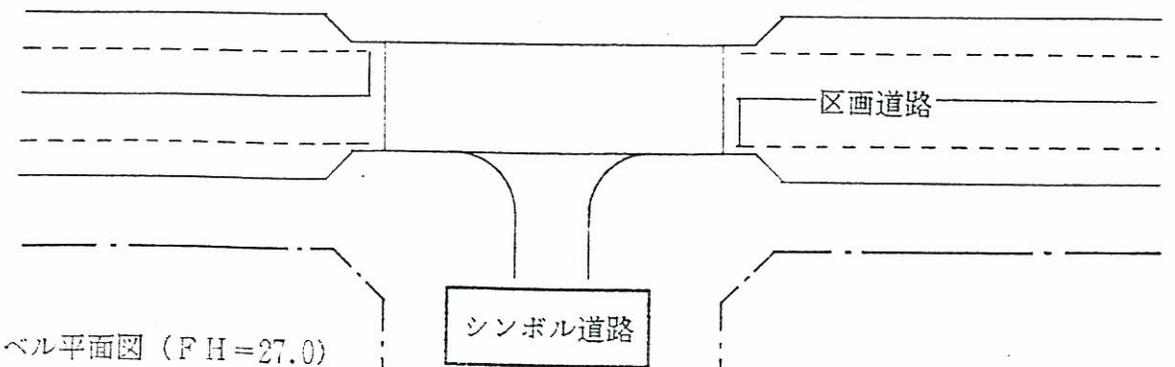
• 水の流れの下は地下駐輪場の採光トップライトとなる。

● 中間レベル平面図 (FH=31.0)



- トップライト
- 水を通じたゆらぐ光が駐輪場内の差し込む。

• FH=27.0W116平面図

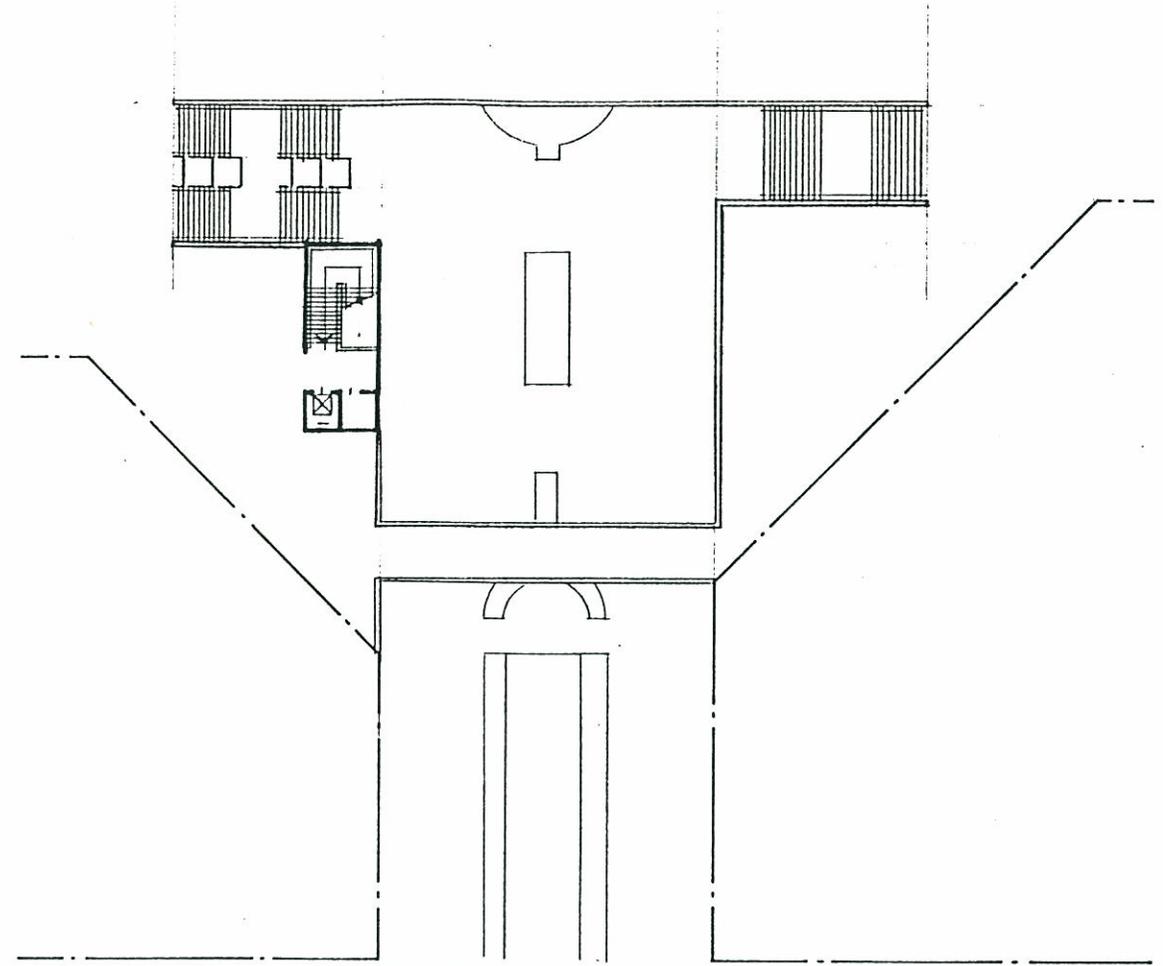


● シンボル道路レベル平面図 (FH=27.0)

② 第1地区中央駐輪場 (シンボル広場階段下部)

駐輪台数 = 約 800台

S = 1/500



●シンボル広場レベル平面図 (FH=35.0)

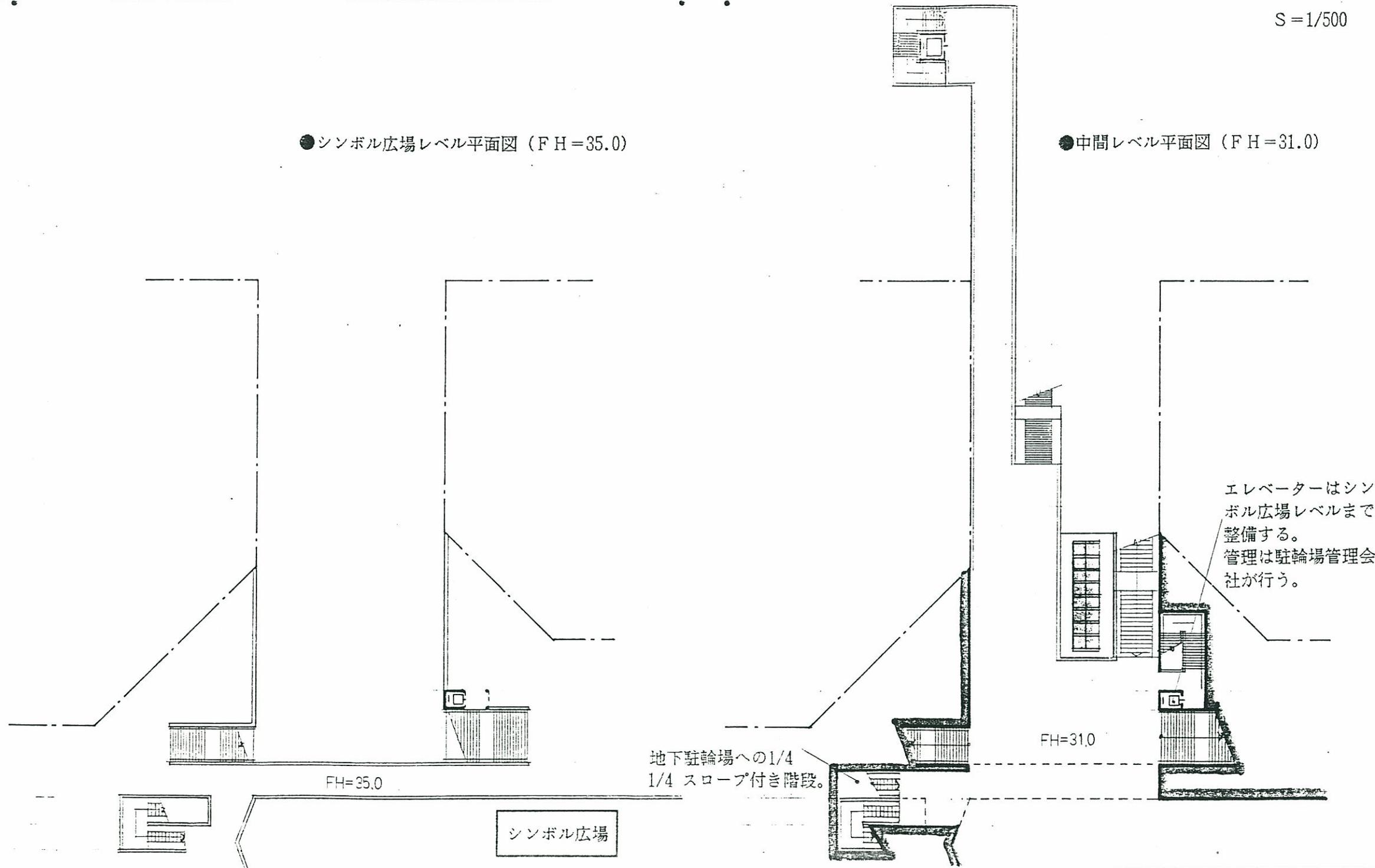
③ 第2地区中央第一駐輪場 (シンボル広場階段下部)

駐輪台数=約 1,250台

S=1/500

●シンボル広場レベル平面図 (FH=35.0)

●中間レベル平面図 (FH=31.0)



③ 第2地区中央第一駐輪場 (シンボル広場階段下部)

駐輪台数=約 1,250台

●中間レベル平面図 (FH=27.0)

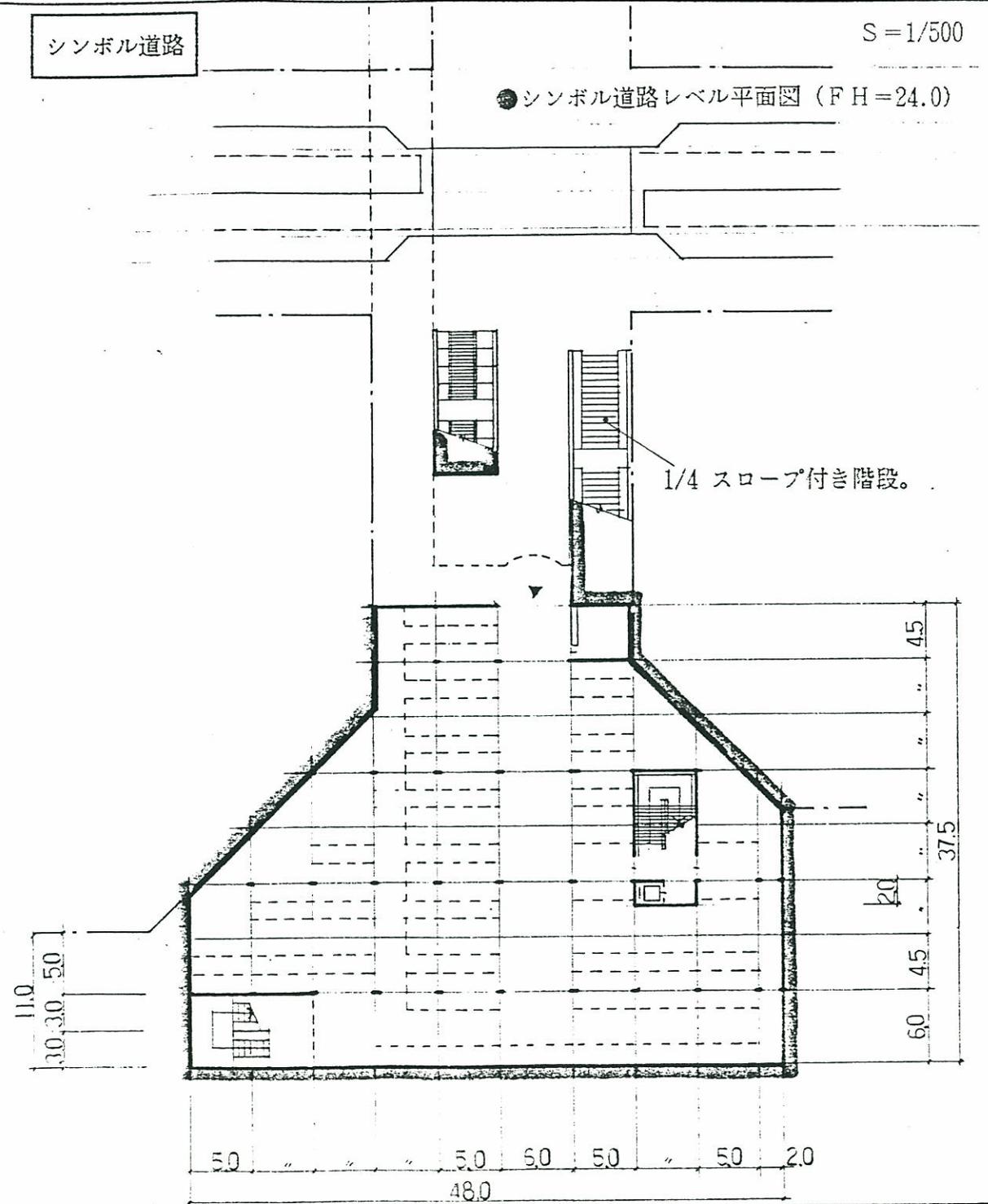
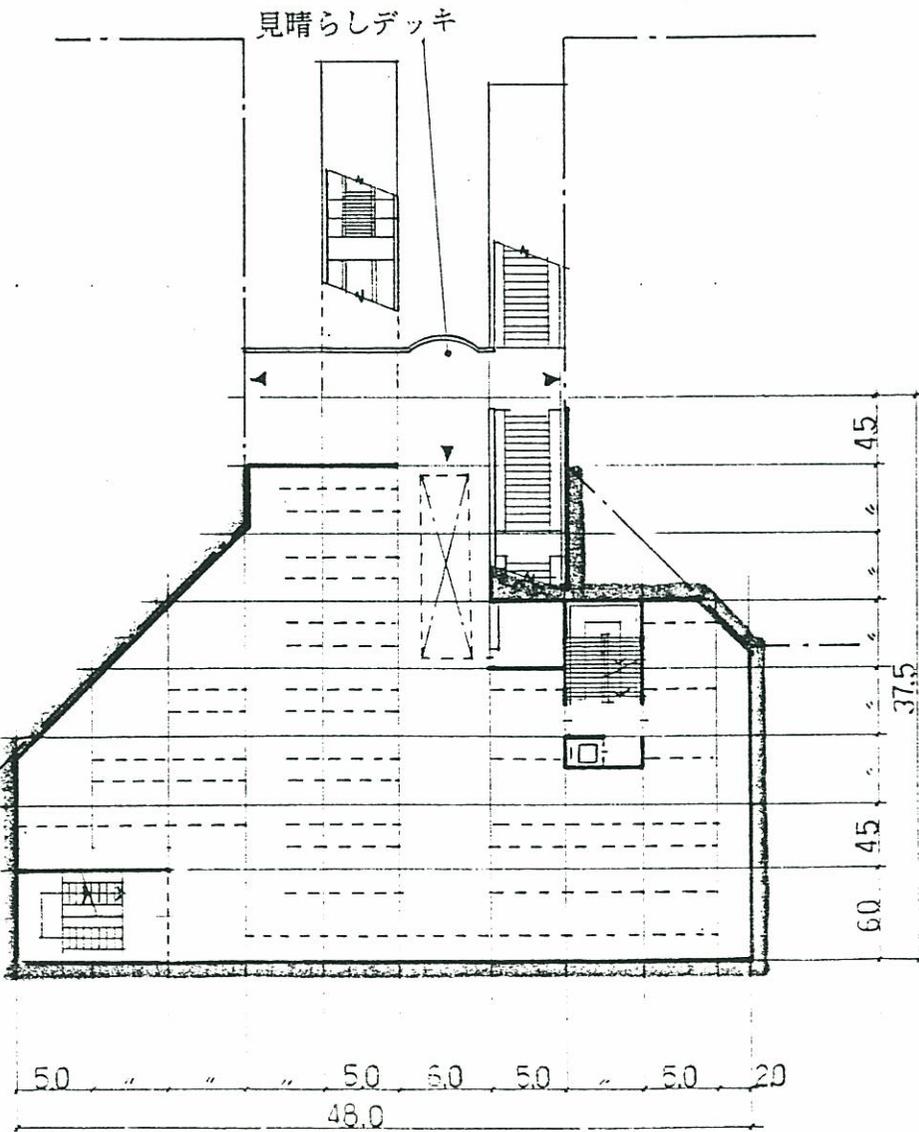
●シンボル道路レベル平面図 (FH=24.0)

シンボル道路

S=1/500

見晴らしデッキ

1/4 スロープ付き階段。



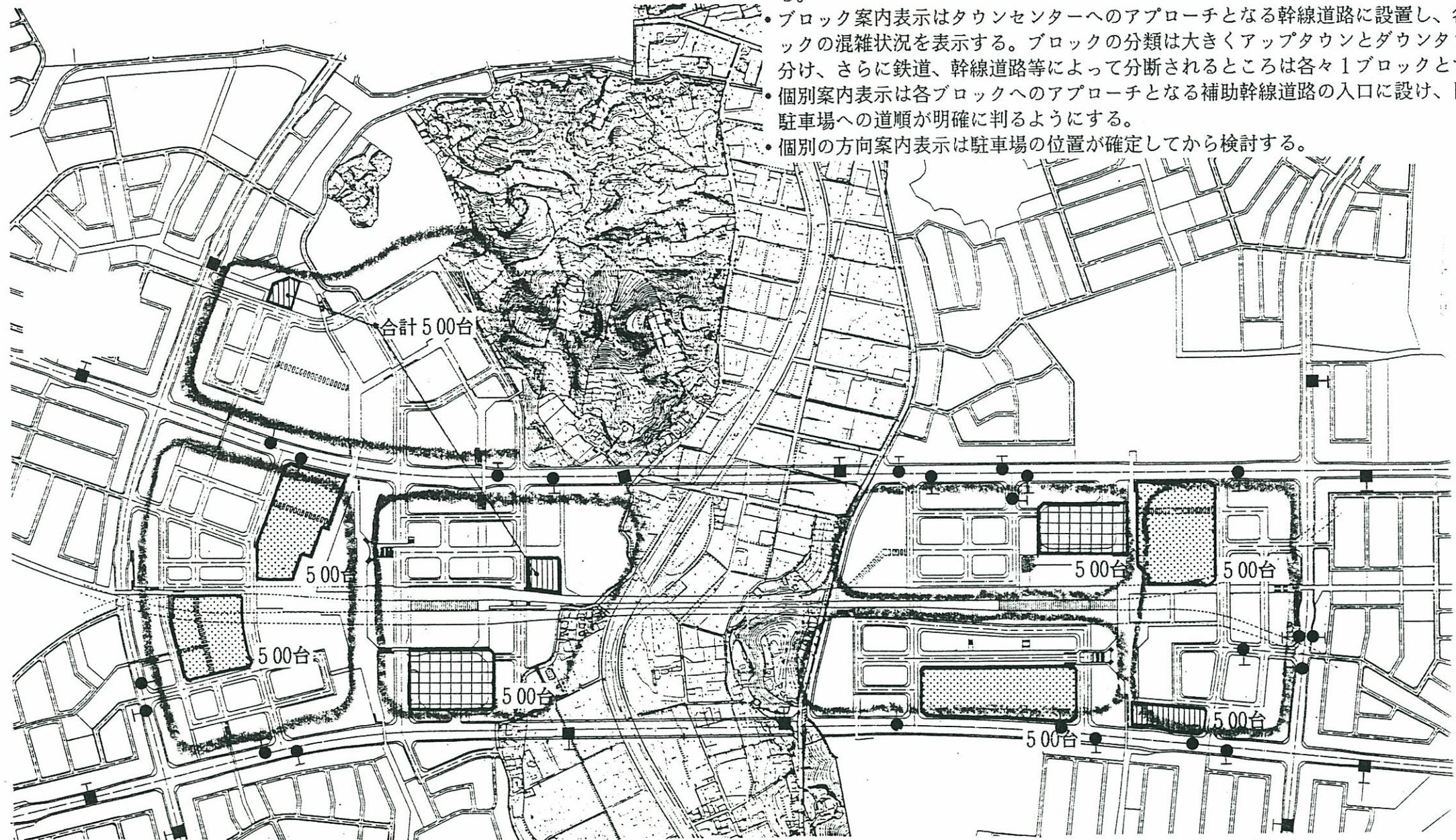




3-3-3. 駐車場案内システム

(1) 駐車場案内システム

- ここではブロック案内表示と個別案内表示の2つの案内表示の配置の考え方を整理する。
- ブロック案内表示はタウンセンターへのアプローチとなる幹線道路に設置し、各ブロックの混雑状況を表示する。ブロックの分類は大きくアップタウンとダウンタウンに分け、さらに鉄道、幹線道路等によって分断される場所は各々1ブロックとする。
- 個別案内表示は各ブロックへのアプローチとなる補助幹線道路の入口に設け、目指す駐車場への道順が明確に判るようにする。
- 個別の方向案内表示は駐車場の位置が確定してから検討する。



凡例	■	ブロック案内表示
	●	個別案内表示又は方向案内表示

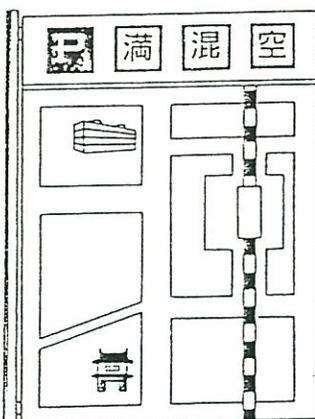
(2) 駐車場案内システムの内容

各種案内方式の特徴

駐車場案内システムの案内方式には大きく分けて以下の3つがあります。これらはおのおの下に示すような長所を持っていますので、地域に合わせて組みあわせ、システムを構成します。

●ブロック案内方式

地区ブロック毎の案内を行います。名称表示と絵表示の二通りがあります。



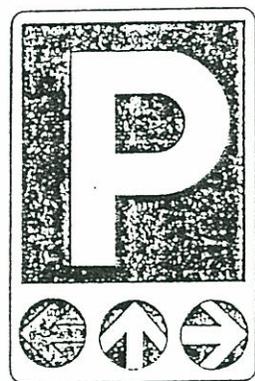
(絵表示の例)

表示が簡潔で理解しやすい

対象の駐車場が多い場合に、空き駐車場の位置を利用者に混乱なく案内できる

●方向案内方式

空き駐車場が存在する場所の方向のみを示します。



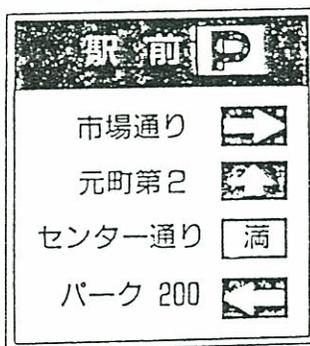
表示板の数が少なく済み

道路状況、交通規制をよく知らない人でも利用しやすい

低コストで施工できる

●個別案内方式

個別駐車場の案内を行います。



利用者が特定の駐車場を利用したい場合は対応できる

利用条件の統一化が必ずしも必要ない

—— 駐車場案内システムの整備の進め方 ——

●行政と民間の協力関係が必要

駐車場案内システムは、路上、駐車場、センター各々に置かれる設備が相互に関連して機能し、その効果を発揮するものですので、その整備には行政、警察、民間などの各機関が協力して取り組むことが必要です。

●国庫補助及び融資の対象となります。

システムの整備は道路開発資金の低利の融資対象とされており、なかでもセンター設備と、個別の駐車場を表示しない基幹的な表示装置については、建設省の補助対象となっています。

これらの補助や融資はガソリン税や自動車重量税などを主な財源とする道路整備事業の一環として実施しています。

(3) 駐車場案内システムの事例

駐車場案内システムの例

稼働中のシステム

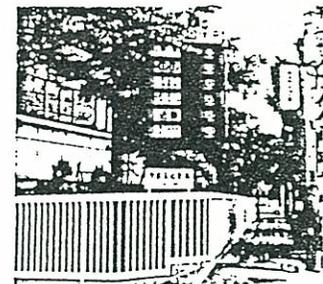
都 市	アーヘン	武蔵野市
対象地区	都心部1km <sup>2</sup> (100ha)	吉祥寺駅周辺(36ha)
人 口	25万人	14万人
建設年次		昭和56年度
案内方式	方向案内方式	ブロック案内方式
案内表示板の数	40基	ブロック案内板2基 補助案内板13基
対象駐車場	9(3,400台)	26(1,455台)
システムの概要	各駐車場に入出庫状況を記録する検出器を設置し、これからコントロールセンターに情報が送られ、案内板の表示内容を制御しています。	各地区ごとの代表駐車場から電話連絡を受け、コントローラーで案内板を制御します。(当初は電話連絡による手動操作)
車 庫 費	15万マルク(1マルク80円で6,000万円)	1,800万円
記 考	●実施は1年で駐車場を捜す自動車交通量が著しく減少しました。 ●地味に明るくない利用者の74%、よく知っている人の46%が表示板を利用して行動しています。	●表示板を見て駐車場を決める人が駐車場利用者の40%います。 ●道路の渋滞が従来の2/3-1/2に減少しました。 ●通過車両の3割が表示板を見ています。

整備中のシステム

都 市	甲府市	高崎市
対象地区	甲府市駅前地区(173ha)	中心市街地(200ha)
人 口	20万人	23万人
建設年次	昭和63年度	62年-64年3ヵ年
案内方式	方向案内方式	ブロック案内+個別案内
案内表示板の数	ブロック案内板 6基 可変方向案内板 24基 固定方向案内板 21基	ブロック案内板 12基 個別案内板 22基
対象駐車場	26(3,300台)	41(5,700台)
システムの概要	甲府市の対象地区においては比較的小規模な駐車場が多密度で立地していますので、ドライバーへの案内に混乱が生じないよう方向案内方式を基本にシステムを構成しています。	ブロック案内(地区別)と個別駐車場の2段階表示で、ドライバーは最初にブロック案内板を見て駐車場の空いている地区を選択し、その地区に入庫した時点で個別案内板によって個別の駐車場の空き情報を確認します。
車 庫 費	22,000万円	38,000万円

●武蔵野市(東京都)

武蔵野市は人口14万人の東京のベッドタウンですが、近年、JR吉祥寺駅前を中心として「若者の街」として魅力的な都市に脱皮しつつあります。同市では、昭和60年から吉祥寺駅周辺の市街地において26箇所、1,455台の駐車場を対象として駐車場案内システムを行い、好評を博しています。

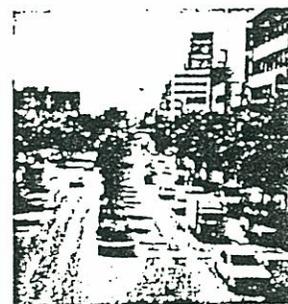


●アーヘン(西ドイツ)

ルール地方にあり西ドイツ、オランダ、ベルギーの国境に位置する人口24万人の商業・観光都市です。国境を越えて車で訪れる来街者が多く、商圏人口は100万人にも達しています。これら多数の地理に不案内な来街者に対応するために、都心部約1km<sup>2</sup>の地域を対象に12カ所の公営駐車場が40基の方向案内表示板によって案内されています。

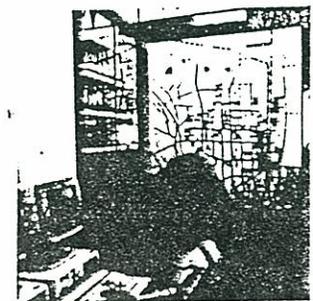
●甲府市(山梨県)

城下町として発展してきた甲府市では、道路が狭く複雑に入り組んでいるため、急増する道路交通に対応した街づくりが望まれていました。昭和57年に甲府市商業振興対策協議会から市長に対してシステムの必要性が提言されてから、ビデオの作成などを通じて関係各方面に協力を求めてきましたが、昭和62年度に建設省による事業費の補助が制度化され事業化に弾みがつきました。

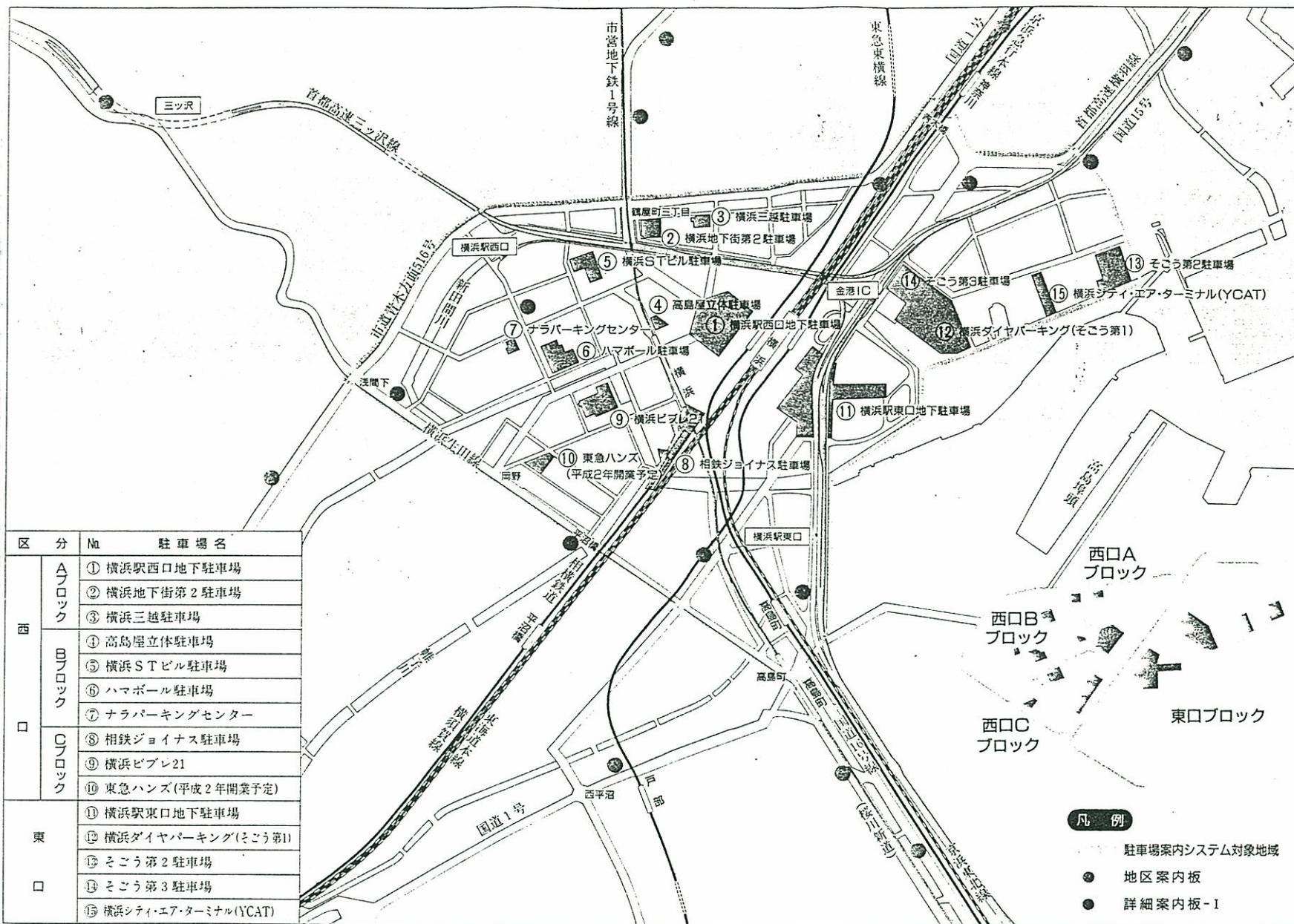


●高崎市(群馬県)

都心商店街の活性化策として、従来から公共駐車場の整備に熱心でしたが、昭和60年4月に先端技術・新サービス産業研究会から市長に対してシステム導入の提言がなされてから、建設省とシステムの共同研究に入りました。昭和61年度には地元警察、商工会議所等を交えて地元協議会を開催し、各種の検討を行い、翌昭和62年度に事業に着手しました。



(3) 駐車場案内システムの事例 ②横浜駅周辺地区駐車場案内システム



4種類の案内板でお知らせします



対象地区内の駐車場の状況をブロック別に表示する可変式案内板です。対象地区周辺部の幹線道路に設置しています。



各駐車場の駐車状況を駐車場別に表示する可変式案内板です。各ブロックへの主要アプローチ道路に設置しています。(上記は西口設置例)



各駐車場の満空状況を個別に表示する単独の可変式案内板です。各駐車場の入口に設置する予定です。



各駐車場へ案内するための固定式案内板です。対象地区内の主要道路に設置する予定です。(上記は検討例)

●可変式案内板の表示内容

	地区案内板	詳細案内板-I
満	各ブロックの駐車場がほぼ満車状態であることを示しています。	その駐車場が満車状態であることを示しています。
混	各ブロックの駐車場が満車に近く、混雑していることを示しています。	その駐車場が満車に近く、混雑していることを示しています。
空	各ブロックの駐車場に駐車スペースの空きがあることを示しています。	その駐車場の駐車スペースに空きがあることを示しています。



