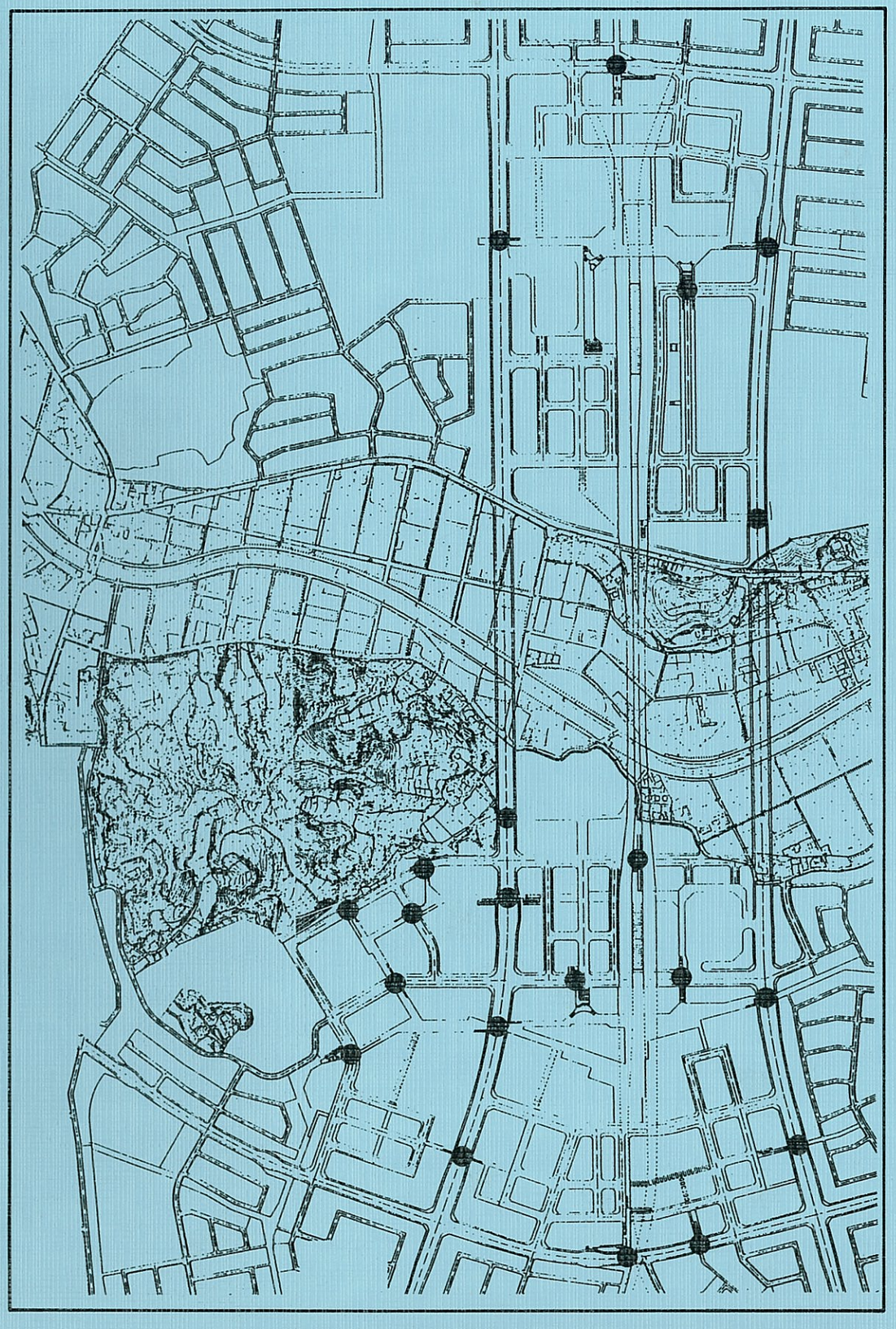


港北地区・タウンセンター
歩行者専用道路橋等 基本計画

平成３年11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

はじめに

タウンセンターは社会・経済等諸動向の変化に対応し、さらに将来を展望したセンターとするため、一昨年マスタープランの修正を行なった。

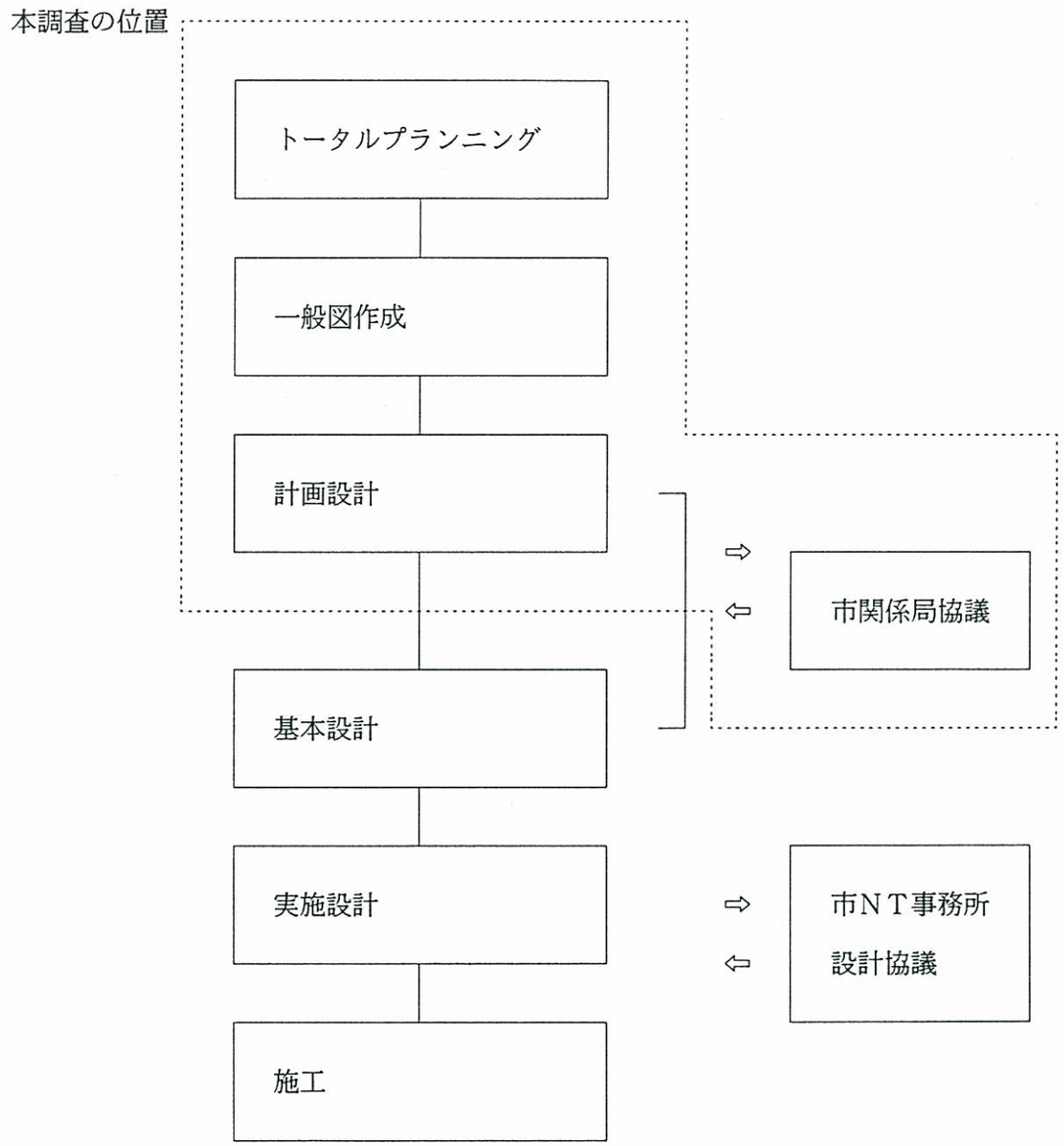
これを受け、橋梁を含むタウンセンターの歩行者専用道路ネットワークの変更も行なわれ、橋梁の数量も29橋から21橋に見直された。

タウンセンターに架かる橋梁については、昭和55年の基本計画を受け、昭和56年、59年に第１・第２地区それぞれ都市計画道路上の橋を中心に基本設計を行ない、現在２地区の４橋梁が施工済及び施工中である。

今回の検討は、21橋の内施工中の２橋、これから施工する橋17橋、新規提案橋１橋の20橋について行なっている。

本調査は、上記の修正マスタープランによる各橋梁の位置づけを明確にし、前回の報告書で残されていたタウンセンターのトータルプランニングを確立し、機能的な面を中心にまとめ、次の基本設計等の設計作業に入る前提条件を整理するものである。

なお、調査にあたっては、㈱山手総合計画研究所に協力を頂いた。



目次

１．本計画の位置づけ
　１－１．マスタープランの修正について …… １－１
　１－２．タウンセンター歩行者専用道路橋等の計画の見直し …… １－２

２．トータル・デザイン・コンセプト
　２－１．これまでの計画の整理 …… ２－１
　２－２．トータル・デザイン・コンセプト …… ２－２

３．基本計画条件
　３－１．全体ネットワーク …… ３－１
　３－２．上部・下部構造形式 …… ３－２
　３－３．設計条件 …… ３－４
　３－４．付属構造物等 …… ３－７
　３－５．個別橋梁条件整理 …… ３－13

４．各橋の基本計画
　（１）Ａ橋 …… ４－１
　（２）Ｃ橋 …… ４－５
　（３）Ｅ橋 …… ４－12
　（４）Ｆ橋 …… ４－18
　（５）Ｇ橋 …… ４－21
　（６）Ｊ’橋 …… ４－26
　（７）Ｋ橋 …… ４－31
　（８）Ｌ橋 …… ４－35
　（９）Ｍ橋 …… ４－42
　（10）Ｎ橋 …… ４－45
　（11）Ｏ橋 …… ４－48
　（12）Ｐ橋 …… ４－51
　（13）Ｑ橋 …… ４－54
　（14）Ｒ橋 …… ４－60
　（15）Ｓ橋 …… ４－62
　（16）Ｔ橋 …… ４－67
　（17）Ｕ橋 …… ４－69
　（18）Ｗ橋 …… ４－73
　（19）Ｖ橋 …… ４－77

資料編
　１．横断歩道橋、歩行者専用道路橋と隣接宅地との接続　資－１
　２．機械式昇降装置導入事例　資－３

１．本計画の位置づけ

１－１．マスタープランの修正について

（１）計画見直しの前提

- タウンセンター地区の具体に整備する段階を迎えて、既存のマスタープランを計画策定後の時間経過に伴う社会・経済等諸動向の変化に対応させ、さらに将来を展望した新たなタウンセンター整備の考え方に基づいた計画とすることが必要となってきた。
- このため、タウンセンターのマスタープランについて、修正方針及び修正の具体的内容の検討を加え、修正マスタープランとして計画の概要がまとめられた。
- 本計画の対象となるタウンセンター歩行者専用道路橋等についても、修正されたマスタープランの開発理念、地区整備方針を受けて、計画の見直しを行うこととなった。

（３）．修正マスタープランの内容

- 修正マスタープランの内容は以下のように概要がまとめられる。

● 開発理念

①．多機能複合に基づく広域拠点の形成
②．生活・文化の情報発進拠点の形成
③．高度の都心性と自然性を備えたセンターの形成
④．個性豊かで自己主張を持つセンターの形成

● 地区整備方針

①．全体構成の基本方針
　ａ．第１・２地区それぞれに特徴を持たせ、相互に補完する一体的な構成とする。
　ｂ．極端な駅前集中型から回遊分散型に再編し、街の拡がりを確保する。
　ｃ．特徴あるゾーンをつくり、コンプレックス化を図る。
　ｄ．ストリート、核的施設により街の構造を明確にする。
②．構成要素の基本方針
　ⅰ）街区構成
　　ａ．部分的に大規模街区を設定する。
　　ｂ．沿道利用が可能な街区も設定する。
　　ｃ．以上を含めて多様な街区を設定する。
　ⅱ）交通計画
　　ａ．道路ネットワーク等を再編し、車利用への積極的対応を図る。
　　ｂ．歩車完全分離等を見直し、変化に富んだ快適な歩行者空間を実現する。
　　ｃ．駐車場を大量に確保し、適性に配置する。
　ⅲ）景観計画
　　ａ．シンボル空間を積極的に創出する。
　　ｂ．景観指針を策定する。
　　ｃ．公共公益施設により景観形成を誘導する。
　ⅳ）造成計画
　　ａ．マクロには現況地盤（現プラン）の造成フォーメーションを活かす。
　　ｂ．タウンセンター内の過大な法面を解消する。
　ⅴ）新都市施設の計画
　　ａ．情報系施設と高水準の新都市施設を整備する。

1－2．タウンセンター歩行者専用道路橋等の計画の見直し

（1）歩専道等計画の見直し

- マスタープランの修正に伴って、以下の項目から歩行者専用道路橋等の計画の再検討を行う。

①．歩車融合による交通計画

- 従前の歩車完全分離の方針の見直しにより、道路レベルでの歩行者の動線が重要となった。
- そのため、道路レベルでの歩行者動線の確保が重要となり、既存の計画内容では対応出来ない状況となった。特に幹線道路とタウンセンター内部の間の歩行者動線を道路レベルで確保する必要が生じている。

②．スロープの勾配の方針の変更

- 修正マスタープランでは、歩行者動線の骨格として『都市軸』及び『回遊軸を設定している。

『都市軸』…タウンセンターの骨格となる歩行者動線で、シンボル広場から放射状に周辺宅地と結びつけている。
港北ニュータウンの緑の骨格『グリーン・マトリックス』の一部を構成する。

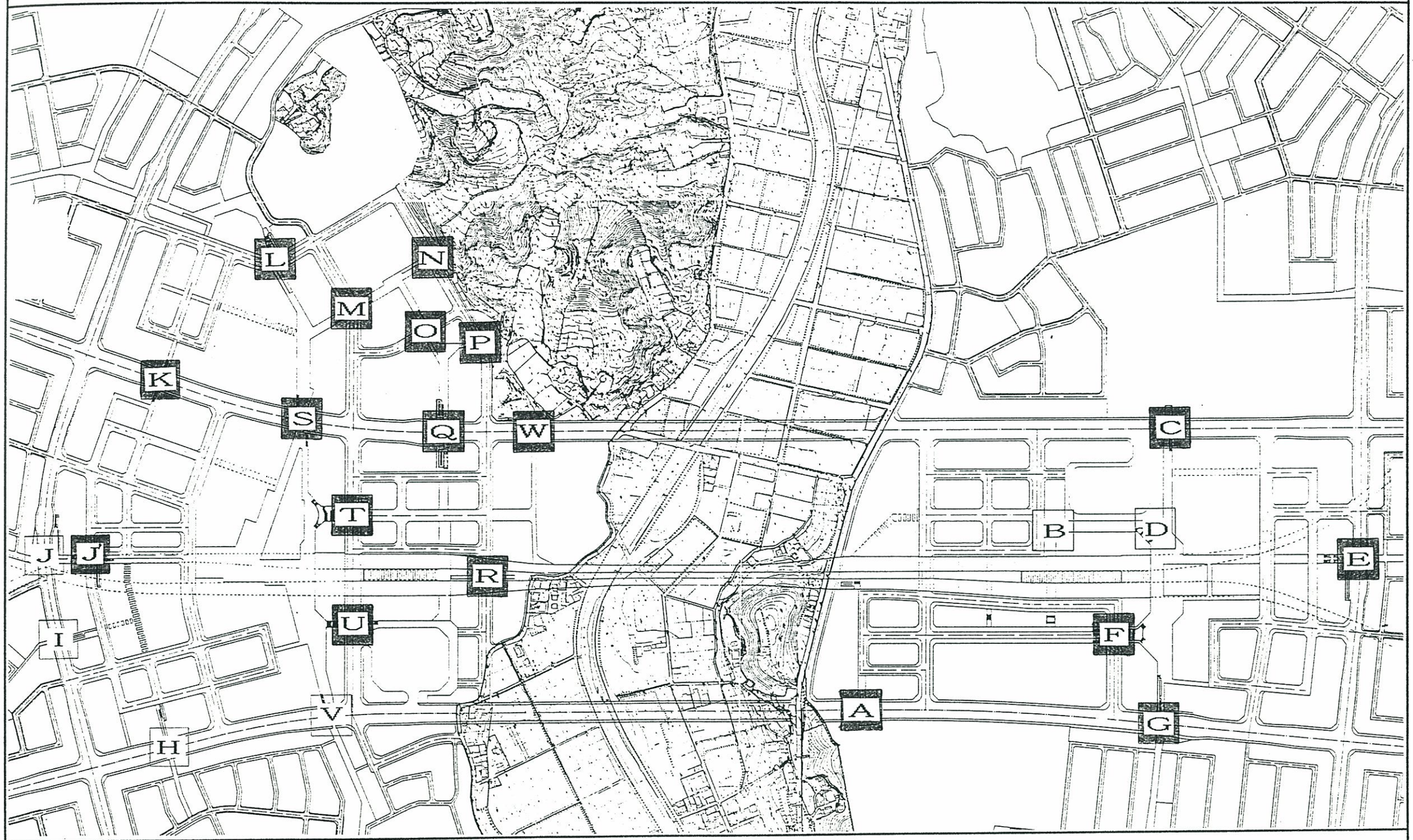
『回遊軸』…都市軸を補完し、タウンセンター内の歩行者の回遊性を確保するための歩行者動線である。

- 従前計画ではスロープの勾配を最大12.0%としているが、修正マスタープランでは、高齢者、身障者等の利用を考慮し、最大 6.7%(1/15)ないし 8.3%(1/12)の勾配を設定している。
- 特に都市軸では、車椅子・自転車・乳母車の利用を想定し、横浜市福祉の都市環境づくりマニュアルに沿って、1/15勾配を条件としている。
- そのため、スロープについて勾配の変更に伴う計画の再検討をおこなった。

（2）計画対象歩専橋等

- タウンセンターに関わる歩行者専用道路橋等は、第1地区：7か所、第2地区：15か所の合計22か所となっているが、既に，第2地区の4橋（H，I，J，V）については橋台まで（J橋については階段・スロープまで）が造られている。
- 今回の計画では、タウンセンター歩行者専用道路橋等の計画にあたっての、基本的な考え方、デザイン・コンセプト、設計条件、残りの18橋を中心に個別計画について検討している。
- 既設の橋についても、再検討すべきものについては見直しを行っている。

今回検討対象歩専橋



□…タウンセンターに架かる歩専橋　　■…今回検討対象歩専橋

2．トータル・デザイン・コンセプト

2－1．これまでの計画の整理

・港北ニュータウンでは歩道橋についてのトータル・デザイン・コンセプトが以下のようにまとめられている。

（1）港北地区歩道橋等基本計画（昭和55.03）

① 橋梁計画基本理念
1. 安全かつ機能的な橋づくり
2. 人々とのふれあいを大切にする橋づくり
3. よりよい景観を演出する橋づくり

② 橋梁計画基本方針
1. 緑道に関連する橋梁は、緑道の機能を十分認識し、よりよい空間を演出するよう、特に綿密な検討を加える。
2. 幹線道路の上に架かる橋梁は、路線毎にトータルプランニングを行う。
3. 限定された要所に象徴的な橋梁をデザインすることにより、そこのポテンシャルを高め、ニュータウンの構造を明確にする。
4. タウンセンターに関連する橋は、トータルプランニングを行う。

③ 橋梁計画留意事項
1. 事前に周囲の状況や予想される人々の活動を精査し、そこに望ましい橋梁のイメージをつかむ。
2. 計画設計対象には橋梁周辺部を含める。
3. 土質条件は構造形式を限定することがあり、これをしっかりと把握する。
4. 構造物が他の用地にくい込むことのないように。
5. 橋梁添加物については関係機関と十分協議する。

・これらの前提を踏まえて今回のタウンセンター歩道橋の検討を行う。

（2）港北第二地区橋梁計画設計（昭和56.08）

① 橋の基本的なタイプ
1. 真（フォーマル）の橋
   独立性、固有性の高い目立つ橋。格調の高い、橋らしい橋。分節の橋。　個別デザインを目指す橋。
   強いフォーマル；桁本体による強い空間。　弱いフォーマル；エレメントの形状による独特の空間。
2. 行（インターミディエイト）の橋
   実用性を基本にする標準的な橋。　デザインの標準化を図る橋。
3. 草（インフォーマル）の橋
   周辺の景観と一体化した自由でやわらかな目立たない橋。
   中景域、近景域、歴史文化景域の橋。　個別デザインを目指す橋。

② アーバンデザインからの検討
1. センター計画からの検討　（フォーマル・真の橋、インターミディエイト・行の橋）
   ・タウンセンターの入口となる橋は、土地利用の変化点として明確な分節を形成する。特に幹線歩専道に関する橋は特殊な形態を検討する。その他の橋はエレメントの形状により分節を明確化する。
2. 緑道および公園計画からの検討　（インフォーマル・草の橋）
   ・周辺の景観と一体化した、自由で柔らかな目立たない橋。
3. 道路計画からの検討　（インターミディエイト・行の橋）
   ・車から見える視野は狭く、時間的余裕もないため、個々の橋を目立たせる必要性は少ない。
   ・路線毎にルート性を表示する役割を持たせることとし、橋の基本的な形態としての構造形式（構造、支間割り、材料）及びカラーリングによって、ルート毎に統一化・標準化する。
   ・サインとしては、駅に最も近い橋（ルート毎）の明確化のために、サイン橋としての識別性を持たせる。サイン橋の表現は「駅」「電車」等への連想を期待しシルバーのカラーリングとする。

（3）港北第一地区橋梁計画設計（昭和59.11）

① 都市構造の視覚化（街の各部の特性の表現）
1. 系的明確化（ルート性）
2. 位置的明確化（サイン性）
3. ゾーン的明確化（分節性）

② センター系の橋
1. タウンセンター外周の橋　⇒『空間を分節する目立つ橋』
   ・タウンセンターと住区の接点であり、各々の空間の出入口である。
   ・橋は、分節を明確化し、渡ることを意識させる目立つ橋「橋上空間」とする。
2. タウンセンター内部の橋　⇒『連続空間と馴染む橋』
   ・ゾーンを一体化するよう歩行空間の連続を図る。
   ・本体は、標準解（桁橋）とし、仕上げによりセンターのビル景観への調和、一体化を図る。

③ 幹線道路系の橋
   ・短時間に連続的体験する車利用者の視点が重要であり、連続する橋相互に違和感のない統一的な姿が望まれる。
   ・また、車利用者にルート及び場所の識別への手掛かりを提供することが望まれる。

2—2．トータル・デザイン・コンセプト

①　道路系からの条件づけ

【個別項目】

幹線道路の路線毎のルート性の創出。

《考え方》

道路に掛かる歩専橋が皆バラバラなデザインであると道路景観として良い印象を与えない。
移動する車から見る場合、通りに掛かる幾つもの橋が共通の要素によってデザインされている方が、通り毎の特徴がつかみ易い。
路線毎のルート性を創出するため、橋の構造形式、材料及び色彩等によって、ルート毎のまとまりを持たせるデザイン的配慮が必要である。
例外として、タウンセンターのシンボルとなる歩専橋と、駅前広場への目印となる橋は、サイン性、シンボル性を高めるようにする。

【共通項目】

道路から見上げ景観への配慮。

《考え方》

歩専橋は下を通過する車両及び歩行者からの見上げの対象となる。
そのため、歩専橋の下を通過する場合に、橋体の構造形式や、側面・底面のディテールによっては圧迫感を与える可能性が生じる。
橋体の計画にあたっては、タウンセンターの都市性を高め、見上げに対する圧迫感を軽減するような構造形式の採用とディテールの検討が必要である。

【共通項目】

橋台廻りの造り方への配慮。

《考え方》

タウンセンター幹線道路沿いは、マスタープランの修正で沿道の施設立地が可能となったが充分な歩道幅員が確保されていないため、施設の２m後退を義務つけているが、歩専橋の下部工もこれと合わせて後退させる。
タウンセンターの地区外及び幹線道路沿いではない橋は１mの後退とする。

②　歩行者系からの条件づけ

【個別項目】

タウンセンターの入口となる歩専橋のゲート性の創出。

《考え方》

歩行者にとってのタウンセンターへの来街ゲートなる橋は、土地利用の変化点、インフォーマルからフォーマルへの変化点として、ゲート性を持ったフォーマルな空間づくりを行う。
特に橋詰空間は、ゲート・ポイントとしての演出を行う必要がある。
また、歩専道用地に余裕がある場合には、スロープや階段の配置に工夫を凝らし、小さな囲まれたポケットパーク的な場を創る。

【個別項目】

歩行者ルートのルート性、まとまりの創出。

《考え方》

都市軸に位置する歩専橋、回遊軸に位置する歩専橋、業務ゾーンに位置する歩専橋は、それぞれ周辺と調和するように計画する。
歩専橋は地区と地区の間のゲート、分節点としての性格とともに、歩行者空間を結び付けるという相反する役割を持つ。
歩行者空間の連続性、一体化を確保するという役割に合わせ、舗装や手摺り等のエレメントを、歩行者ルート毎にまとまりを持たせる。

【共通項目】

高低差を活かした見晴らしを楽しめる場の創造。

《考え方》

港北ＮＴタウンセンターは非常に高低差に富んだ地形であり、道路のパターンも高低差が有効に活かされるように計画されており、街のあちこちにビスタが通る。
ＵＴからＤＴへ、外周の歩専橋からタウンセンター内部へといった高所から下る場所では、道路の軸等によるビスタ景観が楽しめ、街を様々な高さや角度から眺められる場（テラスやデッキ等）を設けることは、驚きや発見のある街づくりにつながる。
手摺り等のデザインもＰＣ下路橋のような閉鎖的なものではなく、透過性の高い開放的なものとし、見上げ、見下ろしがあちこちでできるようにする。

【個別項目】

幹線道路の路線毎のルート性の創出。

タウンセンターの入口となる歩専橋の
ゲート性の創出。

歩行者ルートのルート性、まとまりの創出。

【共通項目】

道路からの見上げ景観への配慮。

橋台セットバック部分の作り方への配慮。

高低差を活かした見晴らしの楽しめる場の創造。

⇨

• 歩道橋基本計画(S55.3) における「真」「行」「草」の考え方を継承し、各橋を周辺土地利用との関係から以下のように分類する。

「真」……フォーマル橋,　独立性、固有性の強い目立つ橋（個別デザインをめざす橋）

○ ゲート性を重要視
- E 橋：センター北端に位置し、センターへのゲート性を重要視する。
  J橋との対比で検討する。
- L 橋：センター西端に位置し、センターへのゲート性を重要視する。

○ シンボル橋
- G 橋：シンボル広場からの動線の一部となる。
  S橋との対比で検討する。
- S 橋：センター同士を結ぶ広幅員橋梁。　ニュータウンのシンボル的な橋。

○ 駅前広場サイン
- C 橋：駅前広場の入口であり、V橋との対比を中心に検討。

「行」……インターミディエイト橋,　真、草の中間（デザインの標準化を図る橋。）

○ 幹線道路横断 …… 遠景からの視点、見上げられる視点に配慮。
A，Q，K，W，（H，I）（Aは歴史博物館との関係で整理する。）
（Qはビジネス・ゾーンとの関係で整理する。）
（Wは総合公園との関係で整理する。）

○ ビジネスゾーン …… 都市的、ハイテク的イメージ
M，O

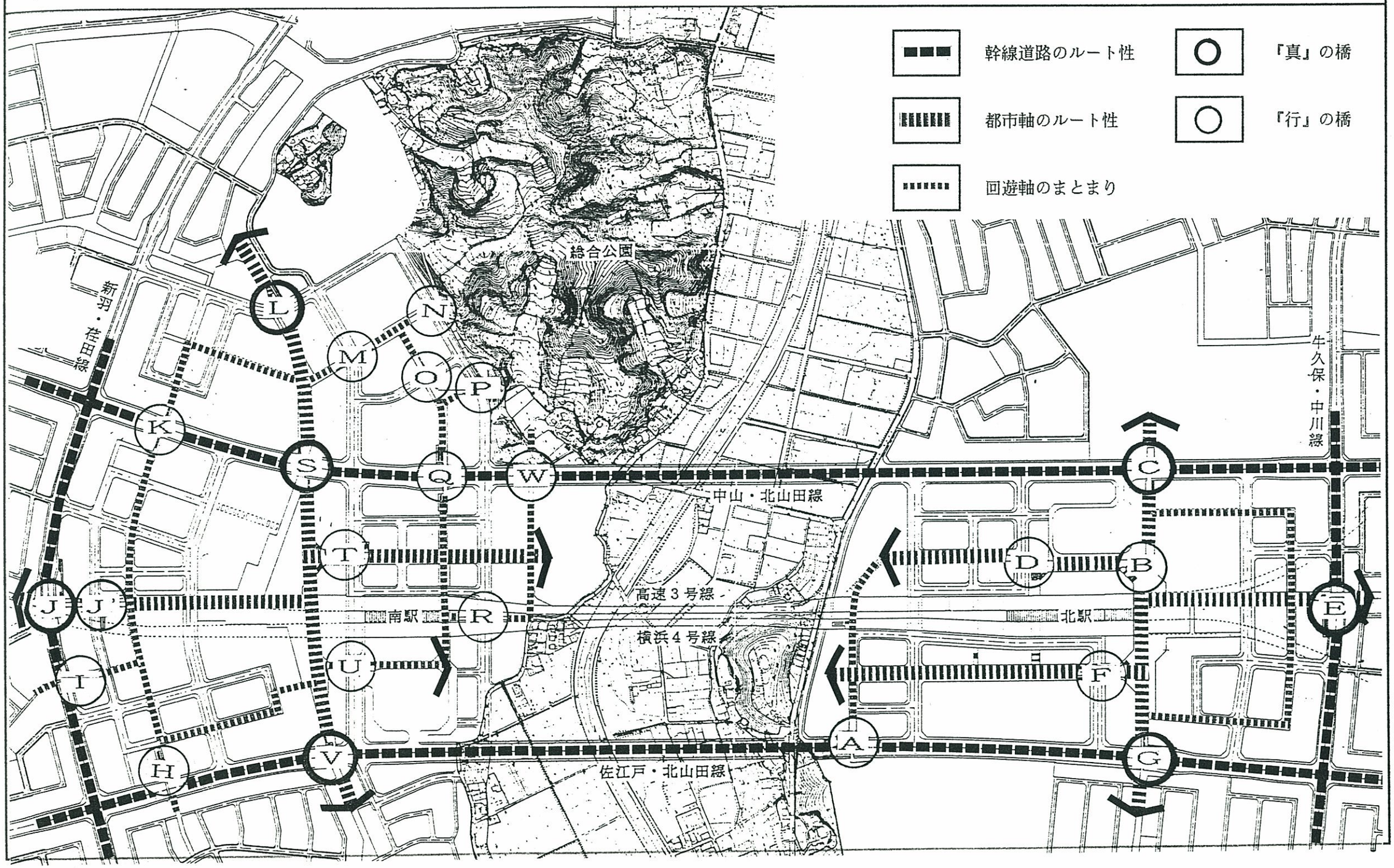
○ シンボル広場・道路関連 …… 各公共空間計画との整合性を取る。
F，T，J’（シンボル広場計画等で内容検討する。）

○ 駅前広場関連 …… 各施設計画との整合性を取る。
U

○ コリダー関連 …… 高低差処理に配慮。
R

○ 総合公園との接点 …… 総合公園の自然環境との調和を考慮する。
N，P

● タウンセンターの都市構造とグルーピング



３．基本計画条件

３－１．全体ネットワーク

（１）計画歩行者専用道路橋

- 港北ニュータウンでは、歩行者動線と幹線道路とは立体分離を原則としており、タウンセンターにおいても周辺幹線道路の横断や、センター内高低差処理の関係で、次のような歩行者専用道路橋が計画されている。

	全　体	既設橋梁	今後設置橋梁	（うち都市計画決定橋梁）
１地区	5	0	5	(3)
２地区	16	4	12	(2)
合　計	21	4	17	(5)

- 今回の計画は、既設の橋梁４橋を除いた17橋についての検討を行う。
- また、駅前広場内において、改札口やアッパータウン、ダウンタウンとの接続をスムーズに行うためデッキが設置されるが、これとの接続についても検討する。

（２）歩行者ネットワーク

- 修正マスタープランでは歩行者ネットワークとして都市軸と回遊軸が設定されている。
- その基本的な考え方は以下の通りである。

【都市軸】（シンボル軸）

第１地区、第２地区のそれぞれの中心部から、タウンセンター周辺住宅地を結ぶ東西・南北に貫通する歩行者軸で、センターを象徴するシンボルストリートとして設定する。
車椅子、自転車、乳母車等の利用も想定し、勾配 6.7%(1/15)のスロープと階段をセットで設けることを原則とする。ただし、用地的に不可能な場合は機械処理施設を併設することで勾配を変えることが出来るものとする。

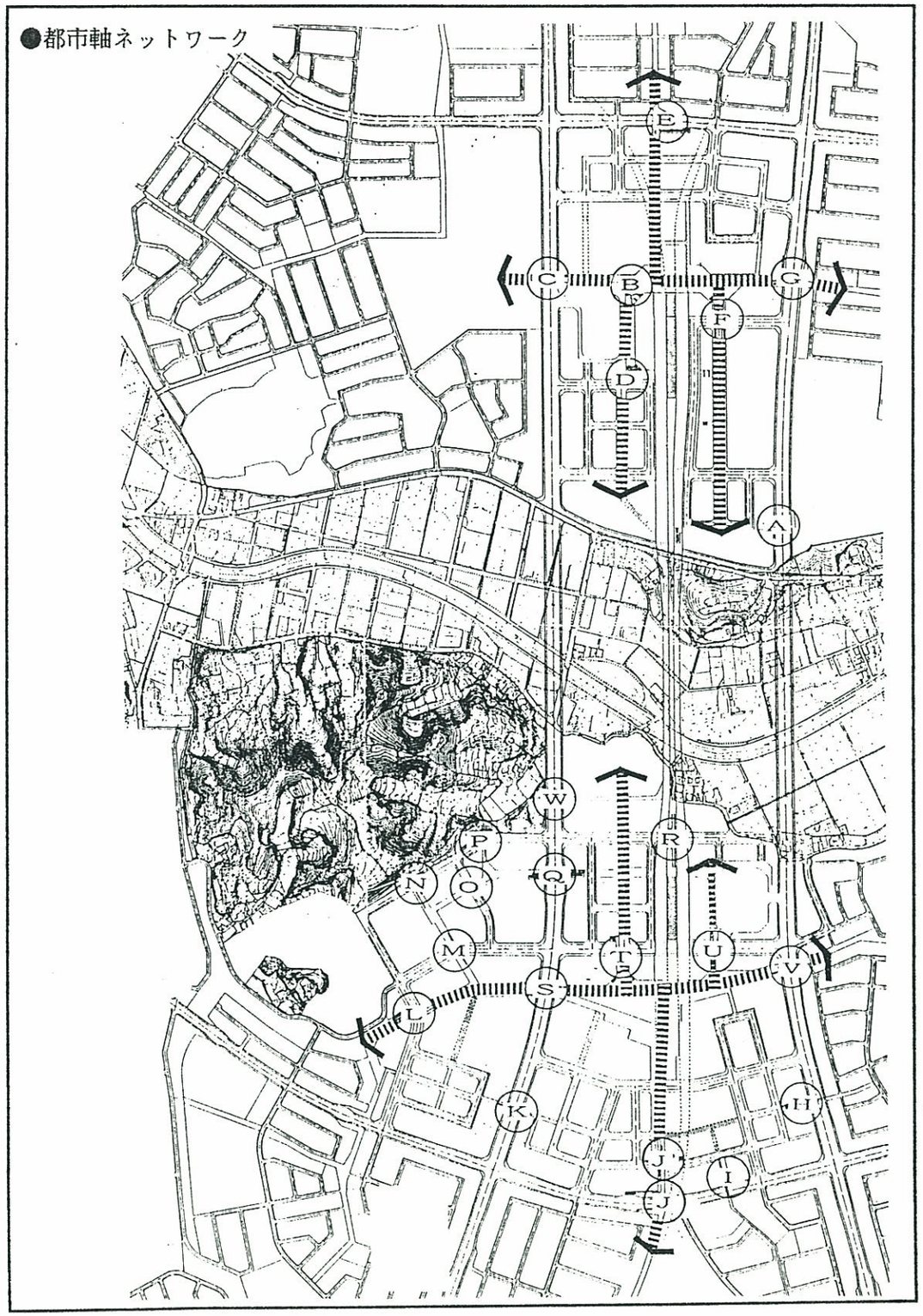
【回遊軸】（買物軸）

- 駅と核的複合施設や集合駐車場等を回遊する歩行者軸として、都市軸と連環した地区内のショッピングストリートとして設定する。
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 8.3%(1/12)のスロープと階段のセットで設けることを原則とする。

【共通項目】

- 幹線道路に架かる歩専橋は、道路レベルでの歩行者の往来動線を必ず確保する。
- 修正計画で歩行者のみの処理としていた個所についても、自転車が利用出来る 1/4スロープ付き階段を導入し、来街者の利便性を高めるようにする。

●都市軸ネットワーク



3－2．上部・下部構造形式

（1）上部工構造の形式

- 上部工（主桁断面）の構造形式には大きく分けて、メタル橋とコンクリート橋がある。
- それぞれに右表のような特徴がある。

（2）タウンセンター歩専橋の上部工構造形式の考え方

① 共通の考え方…タウンセンター歩専橋のデザインの共通認識

i．スレンダーで、シンプルなデザインで統一する。

- タウンセンターの都市的街並みと合わせて、上部工の構造は出来る限り薄い桁高とし、スレンダーで軽快な形態とする。
- 車両や歩行者からの見上げ景観に配慮し、出来る限り圧迫感を軽減するようにする。
- また、桁の形態、ディテールも出来るだけシンプルなものとし、現場での施工性を高めることで、仕上りの質を高める。

ii．橋体の形態に『真』『行』の考え方を反映させる。

- フォーマルな場として位置づけられる『真』の橋、個性を出さない標準化の『行』の橋を設定し、デザインに反映させる。

② 個別の考え方…立地特性等による固有の考え方

iii．目立つ形態を持つタウンセンターのシンボル橋を創る。

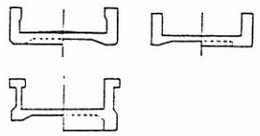
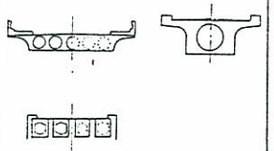
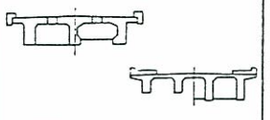
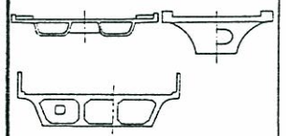
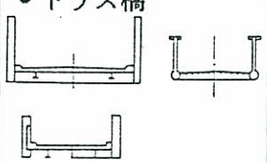
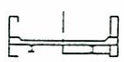
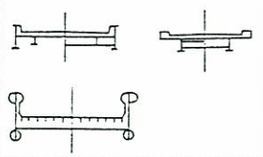
- 第２地区シンボル広場と区総合庁舎前広場を結ぶＳ橋はタウンセンターのシンボル橋とし、特徴的な形態とする。
- 第１地区のＧ橋もＳ橋との対比により、副シンボル橋として他と差別化を図っていく。

iv．駅前広場の入口に位置するサイン橋は目立つ形式とする。

- 各地区の駅前広場の入口に面するＣ橋は、サイン橋として、桁の構造形式を他の橋とは異なったものとする。

v．幹線道路毎にまとまりを持たせ、ルート性を演出する。

- シンボル橋、サイン橋を除き幹線道路に関わる橋は、道路毎に橋体の形態や色彩等のまとまりを持たせる。

構造形式	メリット	デメリット
●ｺﾝｸﾘｰﾄ橋……現場での施工性は高いが、品質の管理は難しい。		
• 下路桁 	• 手摺り部分が構造桁となり歩行面下が薄くなるため、道路クリアランスが小さい場合に有効。	• ２本の桁で全体の荷重を支えるため、桁高が大きくなり、重圧感が増す。
• 中空床版 	• 床版全体が構造となるため、構造体の厚みが薄くなる。 • 手摺りが軽快になる。 • 端部の厚みを薄くすることで更に軽快感が高まる。	
• Ｔ桁（上路橋） 	• 歩行面より上は構造体がないため手摺りのデザインの自由度があり、軽快に創れる。	• 桁が何本もある場合には、道路からの見上げが良くない。
• 箱桁、ボックス桁 	• Ｔ桁のデメリットを解消し、道路からの見上げがフラットで、すっきりしている。 • 側面下部のデザインの自由度が高い。	
●メタル橋……特殊な形態とすると現場での施工性が難しくなる。		
• トラス橋 	• トラスの持つ構造的美しさを表現することが出来る。 道路クリアランスが小さい場合に有効。	• 負担する荷重によっては部材断面が大きくなり、重厚になる。
• Ｃ型桁 	• メタル式の下路橋で道路クリアランスが小さい場合に有効	• 側面からみた場合、桁高が大きくなり、軽快感が出せない
• 鋼床版 	• スレンダーで軽量な橋体とすることが出来る。	• 現場での施工性が悪く、費用が嵩む。

（3）下部工及び基礎工

① 橋脚・橋台の考え方
- 歩専橋の周辺造成が、横断道路面とほぼ同じ場合には橋脚（ピア）処理とし、歩行者の通行及び見通しを確保する。
- 歩専橋レベルとほぼ同じ場合には、橋台（アバット）処理とする。

② その他設計条件
- タウンセンターは支持地盤の深さが場所によって大きく異なるため、詳細設計においては、現位置の基礎地質の調査結果により、支持地盤、土質定数を決定し、基礎形状、基礎寸法を決めること。
- 一般的な橋台の翼壁は、パラレルウィングを原則とする。また、橋台に接続して擁壁を計画する場合には、ウィングを長くとり、接続擁壁の延長をなるべく短くする。
- 基礎形式は基本的に杭基礎とするが、ボーリングの結果により支持地盤が浅い場合には直接基礎とする。

（右表の内、カッコ書きのものはボーリング調査を行っていない橋梁である。）

		上部工	基礎工 ()… ﾎﾞｰﾘﾝｸﾞ未調査	下部工 ()…別案での場合)			別案
1地区	A橋	ＰＣ上路式箱桁橋	杭基礎	橋脚／アーチ式	橋台／逆Ｔ式		有
	C橋	メタル単純鈑桁橋	直接基礎	橋脚／Ｔ式	橋台／逆Ｔ式	都市軸	
	E橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋脚／柱式	橋台／逆Ｔ式	都市軸	有
	F橋	ＰＣ上路式単純桁橋	（杭基礎）	（橋脚／柱式）	（橋脚／柱式）	都市軸	有
	G橋	ＰＣ下路式単純桁橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式	都市軸	
2地区	J'橋	ＰＣ下路式単純桁橋	（杭基礎）	（橋脚／柱式）	（橋脚／柱式）	都市軸	有
	K橋	メタル単純鈑桁橋	杭基礎	橋脚／柱式	橋脚／柱式		有
	L橋	メタル鋼管桁橋	杭基礎	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式	都市軸	有
	M橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式		
	N橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式		
	O橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式		
	P橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式		
	Q橋	ＰＣ単純中空床版橋	直接基礎	橋脚／柱式	橋台／逆Ｔ式		有
	R橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式		
	S橋	メタル下路式トラス橋	杭基礎	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式	都市軸	有
	T橋	メタル単純鈑桁橋	（杭基礎）	橋脚／柱式	橋脚／柱式	都市軸	
	U橋	ＰＣ単純中空床版橋	杭基礎	橋脚／アーチ式	橋台／逆Ｔ式	都市軸	
	W橋	ＰＣ単純中空床版橋	（杭基礎）	橋台／逆Ｔ式	橋台／逆Ｔ式		有

3－3．設計条件

（1）管理区分

- 横浜市における歩専橋橋梁の管理区分は以下のように分かれる。

道路局管理 ┬ 1.橋梁課所管
　　　　　 ├ 2.施設課所管
　　　　　 └ 3.維持課所管

- タウンセンターでは、荷重の区分分けで以下のように分けられる。

TL－14　　道路局橋梁課所管
W＝350kg/㎡　〃　施設課所管

（2）橋台のセットバック（スロープの取付き部も含む。）

- 橋台のセットバックを以下のように設定する。

幹線道路沿いセンター側橋台……２ｍ
上記以外の橋台　……１ｍ

- 幹線道路沿いは店舗の張りつきには歩道幅員が充分でないため、民地側建物の２ｍの壁面後退を街づくり協定（策定中）の中で検討しており、橋台等もこれに合わせて２ｍ後退させる。

（3）橋長

- 橋長は、道路幅員、橋台のセットバック、桁座を含めて、右表のようになる。

（4）橋体幅員

- 修正マスタープランでは、タウンセンター内の歩行者動線の主要軸を『都市軸』と設定している。
- 今回の基本計画の検討では、都市軸上に位置する歩専橋の幅員は、原則として 6.0mとした。
- そのため、すでに都市計画決定している都市軸上の歩専橋のうち、幅員の狭いC橋、L橋は以下のように変更を行った。

C橋　4.5m ⇨ 6.0m
L橋　4.5m ⇨ 5.5m

（L橋は歩専道の 9.0mの幅員の中で管理車両用進入路((有効幅員 3.5m))を確保するため 5.5mの幅員とする。）

- S橋は、第２地区の東西を結びつける橋であり、シンボル広場と区役所前の広場を結びつける歩専橋であるので、幅員は歩専道空間を一杯に使う。

S橋　8.5m ⇨ 13.0m

- このほかの歩専橋も歩行者動線上重要な歩専橋は幅員を 6.0mとなるようにした。
- 6.0mの幅員の内訳は下のようになる。

地覆　0.5 m× 2= 1.0m
歩行者　0.75m× 4= 3.0m（設計歩行者数は 120～ 160人／分）
自転車　1.0 m× 2= 2.0m

		管理区分	活荷重	橋長	道路幅員	橋台後退	橋体幅員	備考	別案
1地区	A橋	施設課	W=350	35.9	30.1	2－1	4.75		有
	C橋	〃	W=350	35.6	29.0	2－1	6.00	都市軸	
	E橋	〃	W=350	33.2	20.0	2－1	6.00	都市軸	有
	F橋	〃	W=350	——	——	——	4.50	都市軸	有
	G橋	〃	W=350	38.5	31.0	2－1	6.00	都市軸	
2地区	J'橋	橋梁課	TL－14	(24.0)	20.0	1－1	6.30	都市軸（別案）	有
	K橋	施設課	W=350	50.2	28.0	2－2	3.50		有
	L橋	〃	W=350	30.0	20.0	1－1	5.50	都市軸	有
	M橋	橋梁課	TL－14	28.5	20.0	1－1	6.00		
	N橋	施設課	W=350	19.0	14.0	1－0	6.00		
	O橋	〃	W=350	18.0	14.0	1－1	6.00		
	P橋	〃	W=350	18.6	14.0	1－0	3.50		
	Q橋	〃	W=350	42.6	37.0	2－2	6.00		有
	R橋	〃	W=350	24.5	18.5	2－2	4.50		
	S橋	橋梁課	TL－14	37.3	30.0	2－2	13.00	都市軸	有
	T橋	施設課	W=350	52.0	20.0	1－0	4.50	都市軸	
	U橋	〃	W=350	29.0	25.0	1－1	6.00		
	W橋	施設課	W=350	34.0	28.0	2－1	6.00		有

（ ）は別案の数値を示す。

（5）橋体位置について

個別の歩専橋の計画にあたって、沿道宅地の土地利用、地下埋設物等のインフラ施設等からの条件を読み込んで、都市計画決定の位置では不都合な歩専橋については、今回の基本計画の中で変更を検討する。

G橋…・修正マスタープランではスロープが南側民間宅地のショップフロントを塞ぐため、スロープを北側の公共駐車場側に寄せたことで、橋体の位置が移動する。
S橋…・幅員拡幅に伴って位置の変更が生じる。
L橋…・管理系車両用スロープの位置を変更したため、位置の変更が生じる。

（6）活荷重

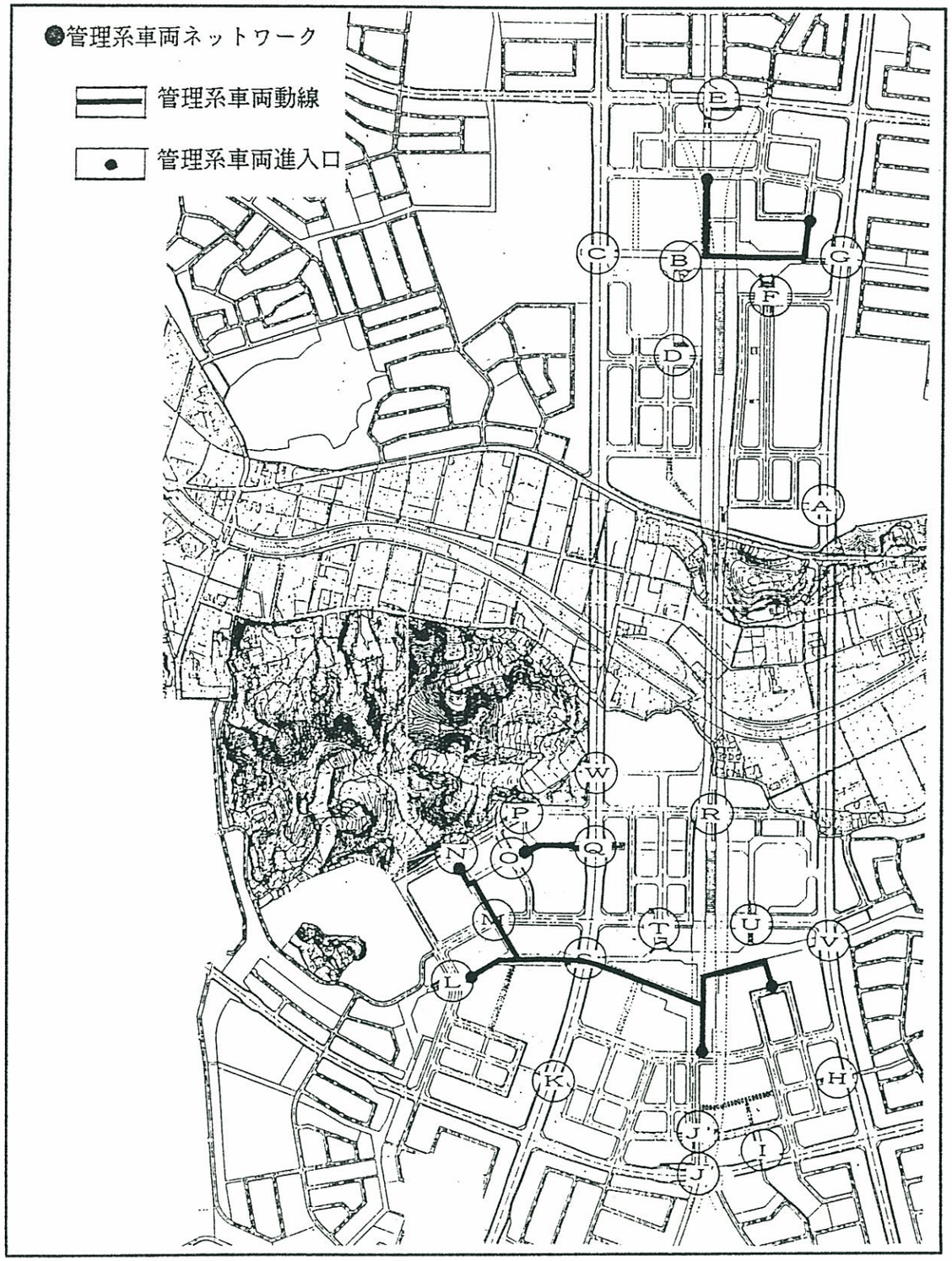
今回計画の歩専道の群衆荷重は、W＝350kg/㎡とする。
管理系車両の通路となっている歩専道の活荷重は、TL－14とする。
管理系車両のネットワークは右図のように設定する。
タウンセンター歩専道への乗り入れが想定される管理系車両は以下のように想定される。

照明管理車両（高所作業車）		車両総重量 3.8ｔ
植栽管理車両（２ｔ車）	車両重量 1.8ｔ	〃 4.0ｔ
舗装管理車両（４ｔ車）	〃 3.8ｔ	〃 8.0ｔ
消防車（ポンプ車）		〃 6.0ｔ
〃 （はしご車）		〃 17.0ｔ

（TL－14の場合通行出来る車両は４ｔ車程度までである。消防車両ではポンプ車までが可能。）
はしご車は幅員６ｍの歩専道の場合、曲がり角をまがれないため、進入は禁止する。
シンボル広場はイベント等の開催が考えられ、これらの資材搬入車両の進入も想定する。

（7）建築限界

車道部の建築限界高さはH＝ 4.7mとする。（オーバーレイ考慮）
（車道の一般的建築限界高さはH＝ 4.5mであるが、安全を考慮し 4.7mとする。）
歩道部の建築限界高さはH＝ 2.5mとする。



(8) 土質条件

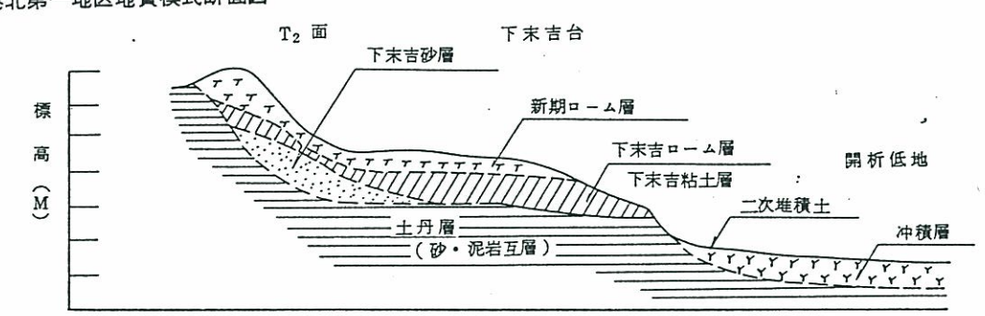
- 土質構成は、上から、ローム層・凝灰質粘土及び凝灰質砂の互層及び土丹層に大別される。
- 土質は、全般に軟弱であり、支持層は原則として土丹層とする。
- 一般図における基礎形式は、土質条件を推定により計画したものであり、詳細設計においては、綿密な調査により基礎形式を決定すること。
- 特に、港北地区は支持層の傾斜が大きく、隣接するボーリングデータでは適切でない場合が想定されるため、各橋梁毎のボーリング調査が望ましい。

(9) 設計一般

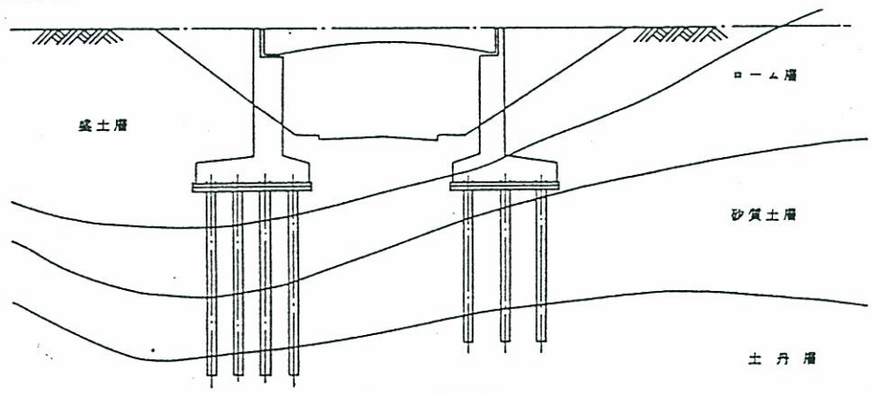
項目	内容			解説	項目	内容	解説
1.材料	使用材料は「道示Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ」に準ずる。				2.土圧	「道示Ⅳ」に準ずる。 クーロンの土圧公式 ・粘性土の場合には一般に下記による。 r＝1.6 t／m³ Ø＝25° 埋戻し土を石灰処理する場合は別途打合せる。	ボックスカルバートに関しては静止土圧係数0.6を用いる。
		上部工	下部工				
	コンクリート（RC）	σck=240㎏/㎠以上	σck=210㎏/㎠断面的に困難なものについてはσck=240㎏/㎠でも可	ボックスカルバートについてはσck=210㎏/㎠とする。			
	コンクリート（PC）	σck=350㎏/㎠以上とする。	σck=350㎏/㎠	早強コンクリートは別途協議とする。	3.設計震度	「道示Ⅴ」（耐震編）に準ずる。 kh＝V_1・V_2・V_3・k_0 V_1＝1.0 V_2＝ボーリングの結果より判断する。 V_3＝1.0 k_0＝0.2	
	鉄筋　SD30			主鉄筋径はD13以上とする。	4.その他	支持層確認は3m以上とする。 フーチング根入れは50cm以上とする。 （ただし埋設物のある場合は別途打合せを行なう。）	
	鋼材　SS41 断面的に困難なものについてはSM50Yを使用する。			耐候性鋼板を使用する場合は別途打合せを行なう。			

●港北第1地区模式地質断面図

■ 港北第一地区地質模式断面図



■ 地質断面図例



3－4．付属構造物等

（1）階段・スロープ

【1/15スロープ】、【1/12スロープ】
- a）幅員……設計寸法　2,500㎜以上　*B
  内法有効寸法　2,000㎜以上　*B
- b）勾配……縦断勾配 6.7%(1/15)（1/12スロープの場合 8.3%）
  横断勾配 2.0%の両折れとする。
- c）踊り場……高低差 750㎜毎に 1,500㎜以上の水平面（踊場）を設ける。
  スロープの始終点前にも 1,500㎜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
  転落防止棚の高さは路面より 1.2mとする。
  手摺りの高さは路面より0.80～0.85mとする。
  転落防止のため50㎜以上の地覆、または側壁を設ける。*A
  設計推力は150kg/㎡とする。
- e）舗装……舗装はすべり止めを考慮する。

【 1/8スロープ】
- a）幅員……設計寸法　2,500㎜以上　*B
  内法有効寸法　2,000㎜以上　*B
- b）勾配……12.0%（約1/8）　*B
- c）踊り場……高さ 1,500㎜以内に 1,500㎜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　2,100㎜以上　*B
  スロープ寸法　600㎜以上
- b）勾配……25.0%(1/4)　*B
- c）踊り場……高さ 3,000㎜以内毎に、直階段にあっては 1,500㎜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）階段……けあげ高　12.5～15.0㎝の範囲*B
  （通学路等学童の利用が多い場合は10.0～12.5㎝の値とする。）
- e）手摺等……1/15スロープと同じ。
- f）建築限界…全幅員に対して高さ 2.5m以上確保する。

【階段】
- a）幅員…… 1,500㎜以上　*B
- b）蹴上げ…… 150㎜以下（やむを得ない場合 180㎜以下）*A
  踏み面…… 300㎜以上（　〃　260㎜以上）*A
  踏み込み…　20㎜以下　*A
- c）踊り場……高さ 3,000㎜以内毎に、直階段にあっては 1,500㎜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
  7ｍ以上高低差のある階段の踊り場長さは、2か所に1か所は 3.0m以上の長さを取る。
- d）排水……排水のため階段の両側に排水溝を設ける。
  踏み面に1/30程度の排水勾配を付ける。
- e）地覆……階段の地覆幅　30㎝、高さ　10㎝とする。
- f）手摺等……1/15スロープと同じ。

【歩行者通路】
- a）幅員……スロープ同様 2,000㎜以上
- b）勾配……都市軸 ···· 6.7%以下（1/15）
  回遊軸 ···· 8.3%以下（1/12）

【管理系車両用通路】
- a）幅員……有効 3,000㎜以上
- b）勾配……12.0%（約1/8)を基準とする。

● スロープ、階段等の計画に当たっての技術基準は、下記の４つの基準を基にして設定している。
- ・スロープ等…「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・同解説（日本道路協会）」　*B
  「道路構造令」　*C
- ・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道路設計指針（住宅・都市整備公団　港北開発局）」　*D

（2）自転車ネットワーク

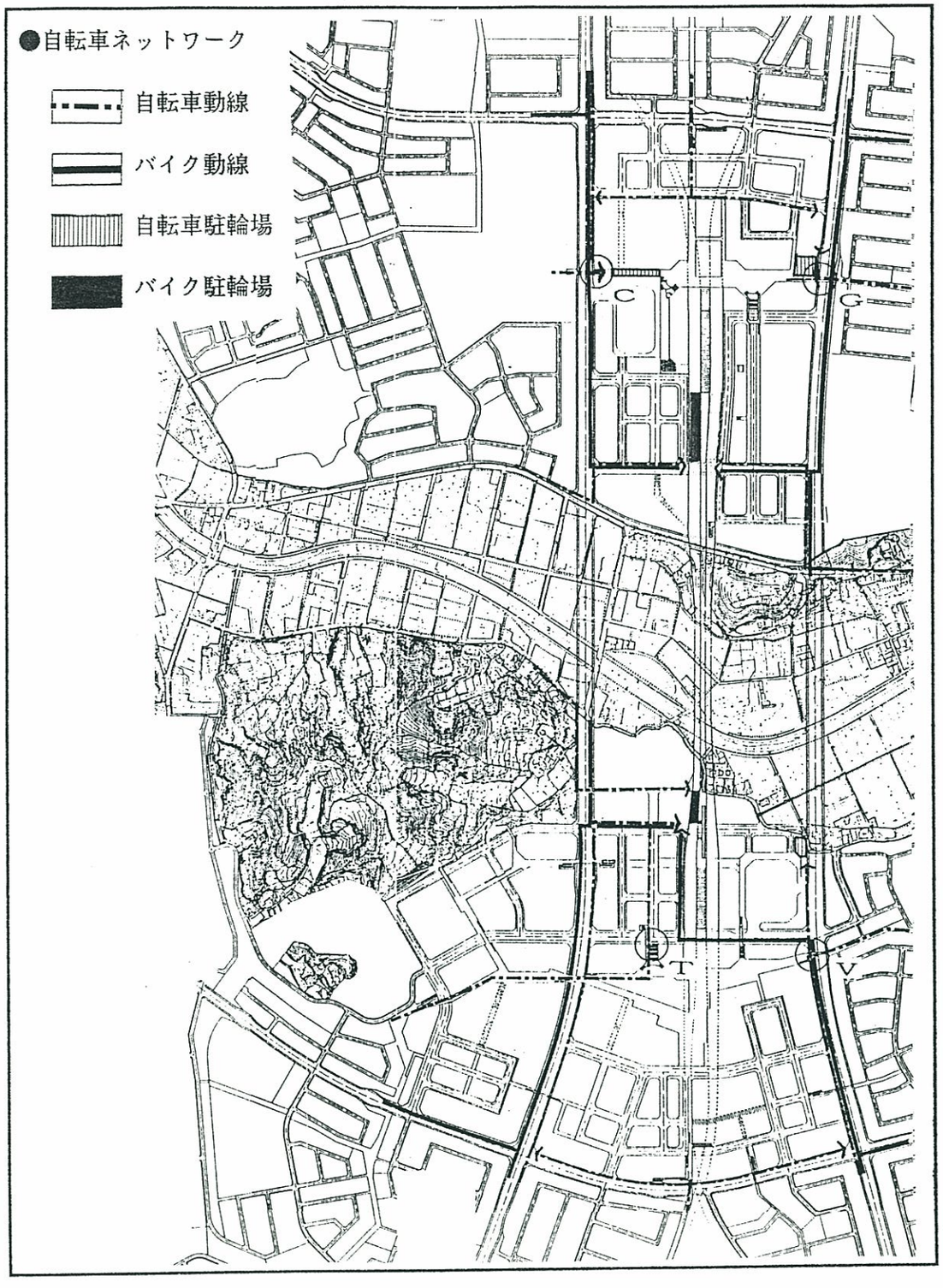
①　駐輪場の位置との関係

- 修正マスタープランでも自転車動線の見直しが行われたが、現在、公共駐輪場の初期段階での計画がほぼ決定していることを考慮し、自転車動線計画を右図のように修正する。
- 公共駐輪場の位置は本来、アッパータウンとダウンタウンそれぞれに設けられるべきであるが、第２地区ではアッパータウンから直接アクセス出来る公共駐輪場の計画用地がなく、将来的には施設内に設けられるとしても、それまではダウンタウンの駐輪場を利用しなければならない。
- このためにも、アッパータウンとダウンタウンの間の自転車での往来については、長距離の迂回が生じないよう、出来る限り自転車対応を考慮する。

②　ＵＴ、ＤＴ間の自転車処理について

- アッパータウンとダウンタウンの間の往来動線を各地区の東西でそれぞれ確保し、自転車利用者の利便性を高めるようにする。

第１地区東　……　Ｇ橋スロープ
第１地区西　……　Ｃ橋 1/4スロープ付き階段
第２地区東　……　Ｖ橋階段を 1/4スロープ付き階段に変更
第２地区西　……　Ｔ橋 1/4スロープ付き階段



（３）機械昇降装置の導入

- 都市軸を主体に機械昇降装置を導入し、新しい都心に相応しい整備を行う
- 設置個所は、歩行者ネットワークや周辺宅地の状況から定めることとし、公共用地内に設置する個所は、当面は駅前広場周辺とする。

① 初期導入個所

ｉ）導入の条件

- 交通の結節点等、歩行者の密度が高い個所である。
- アッパータウン、ダウンタウンとの接続部等、絶対高低差がある。
- 地下駐車場等公共的施設に隣接し、管理委託が行い易い。

ii）導入個所と必要性

Ｂ：駅前広場（27m）とダウンタウン（21m）との接続部で人の往来が多い。
- 絶対高低差が６ｍある。
- 駅前広場地下駐車場に隣接し、管理委託が行い易い。
  ⇨エスカレーターを設置する。

Ｄ：駅前広場（27m）とアッパータウン（35m）との接続部で人の往来が多い。
- 絶対高低差が８ｍある。
- 駅前広場地下駐車場に隣接し、管理委託が行い易い。
  ⇨エスカレーターを設置する。
  ⇨地下駐車場のエレベーターをアッパータウンレベルまで上伸する。

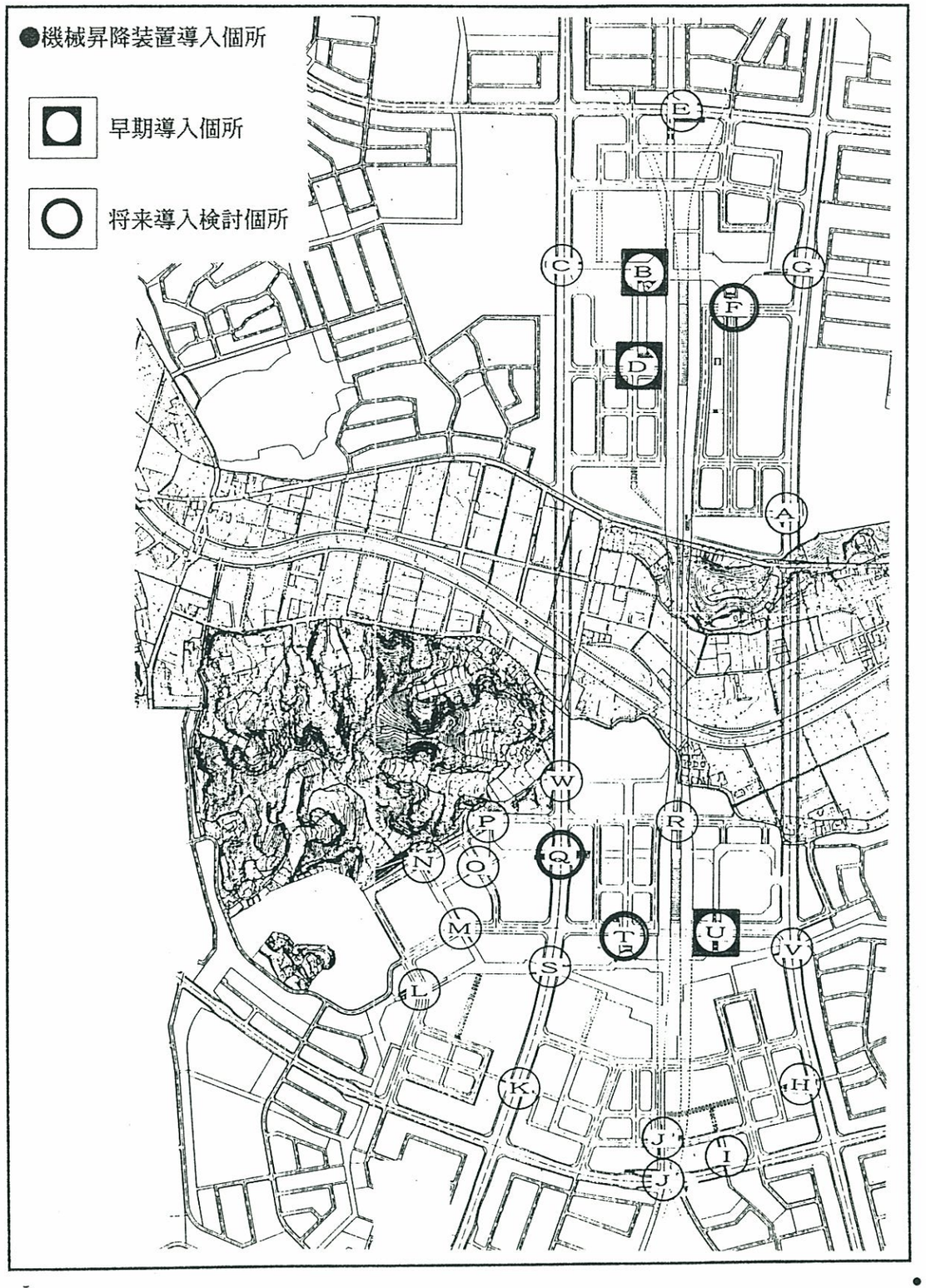
Ｕ：駅前広場（21m）とアッパータウン（35m）との接続部で人の往来が多い。
- 絶対高低差が14mある。（駅前広場デッキレベルは27.5mで高低差は 6.5m）
- 駅前広場地下駐車場に隣接し、管理委託が行い易い。
  ⇨エスカレーターを設置する。
  ⇨地下駐車場のエレベーターをデッキレベルまで上伸する。

② 将来導入検討個所

Ｆ：ＵＴ(35m).ＤＴ(27m) の接続部で、高低差が８ｍある。

Ｑ：業務ゾーンへの主要動線であり、高低差が 7.5mある。

Ｔ：ＵＴ(35m).ＤＴ(22m) の接続部で、高低差が13mある。



（4）照明計画

- ここでは、タウンセンター歩行者専用道路橋における照明計画を検討する。
- 具体的には、照明設置の方針、基準照度、灯具の仕様等についての検討を行う。

① タウンセンター歩行者専用道路橋照明計画の位置づけ、考え方

- タウンセンターの歩専道橋はタウンセンター歩専道ネットワークの一部であると同時に、港北ニュータウン全体の歩専道ネットワークの一部を構成する施設である。
- 港北地区歩専道照明計画では、歩専道のランク分けとして、①タウンセンター②駅前センター、③近隣センター、④一般部、の４レベルを設定し、タウンセンターは、港北地区の中心として質・量ともに高位であるとしている。
  タウンセンターの歩専橋は大きく分けて、外周道路に架かる歩専橋と、センター内部に架かる歩専橋の２種に分けられる。
- 特に外周道路に架かるものは、タウンセンターのゲートであり、カジュアルな空間からフォーマルな空間へ変化する場であるため、その照度や灯具のデザインには充分な配慮が必要である。

② 照明設置の方針

ⅰ）「真」の橋　（歩行者にとってゲートとなる橋）

- タウンセンターの外周道路に架かる歩専橋は、タウンセンターへのゲートとしての役割を持つため、その照明計画もタウンセンターのフォーマル性を演出するものとする。
- 照明は、高照度のポイント照明によって、歩専橋のゲート性を演出する。
- 照明器具本体もある程度のシンボル性を持たせたデザインとする。

ⅱ）「行」の橋　（歩行者ルートのルート性を出す橋）

- タウンセンター内部の歩専橋は、歩行者空間の連続性を強調する場であるので視覚的な連続性を演出する照明計画とする。
- 照明は、低照度の低照明を短いスパンで配置し、光の連なりを演出する。
- 照明器具は、控え目でかつ質の高いデザインとする。

③ 歩専橋照明設置基準

	「真」の橋	「行」の橋
ⅰ）照度（平均照度）	・橋詰は 20lx 以上とする。 ・橋上は 10lx 程度とし、平均的に明るさを確保する。	・橋詰の危険度の高い所（階段、斜路）は15～20lxとする。 ・橋上は 10lx 程度とし、平均的に明るさを確保する。
ⅱ）灯具の配置	・原則として、灯具は橋詰に設ける。 ・地区南北端の牛久保・中川線、新羽・荏田線に架かるＥ、Ｊ橋は橋体中央に照明を設け、サイン性・ゲート性を強調する。	・橋上を照らす照明は橋詰に設ける。 ・橋詰の階段等の部分は照度のばらつきを小さくするため、短い間隔で設ける。
ⅲ）灯具	・橋上の照明については道路照明で対応できると考えられ、歩専橋の照明は橋詰空間の照明と考える。 ・光源は、水銀灯等鮮明な光の物とする。 ・灯具の高さは５ｍ前後とする。 ・灯具の材質は耐久性の高いものを使用する。 （ｱﾙﾐﾀﾞｲｷｬｽﾄ、ｽﾃﾝﾚｽ 等）	・橋上の照明は左と同じ。 ・センター内部の歩専橋の橋詰はシンボリックな場となる所が多いため、その灯具はその場に相応しいデザインの物とする。 ・橋詰照明の光源は柔らかい光のものを使用する。 ・橋詰照明の灯具の位置は出来る限り低く抑える。 ・灯具の材質は耐久性の高いものを使用する。（同左）
ⅳ）灯柱	・灯柱の材質は耐久性の高いものを使用する。 （ｺﾙﾃﾝ鋼、亜鉛ﾒｯｷ・ｽﾁｰﾙOP等）	・同左
ⅴ）引込柱 分電盤	・ｺﾙﾃﾝ鋼又は亜鉛ﾒｯｷ・ｽﾁｰﾙ ・亜鉛ﾒｯｷ・ｽﾁｰﾙ等	・同左
ⅵ）供給電源	・３相 200Ｖ	・同左
ⅶ）留意事項	・民地に対してグレアが生じないよう光をカットする。	・同左

（5）排水計画

- ここでは、タウンセンター歩行者専用道路橋における排水計画を検討する
- 具体的には、橋面排水についての検討を行う。

① 橋面排水

- 横断方向は下図のように、２％の排水勾配を取り、地覆に沿って幅10㎝の側溝を設ける。
- 縦断方向は最低 0.5%の排水勾配を取り、橋梁の前後で排水する。

② 階段、スロープ表面排水

- 階段の横断方向は特に排水勾配は取らないが、地覆に沿って側溝を設け、踏み面に水溜まりが出来ないようにする。縦断方向に1/30程度の排水勾配を取る。

- 階段最下部は、原則として排水桝は設けず、歩道表面排水とする。
- スロープの表面排水は、横断方向に１％前後の排水勾配を取る。
- スロープ最下部には排水溝、排水桝を設ける。
- スロープのうち、折り返しがなく長大になるスロープについては、その途中に排水桝を設ける。

（6）周辺施設との接続について

① 考え方
- タウンセンターにおける歩専橋の役割は、単なる車道横断という機能的なものだけではなく、タウンセンターの開発理念、基本方針を受けて、多彩な都市空間、重層的な土地利用を実現するための装置としての役割を担っている。
- 特に歩専橋の橋詰部分は、公共用地内で完結して設けるものではなく、隣接施設との積極的な接続によって、来街者にとって利用し易い街づくりを行うことが出来る場であると言える。

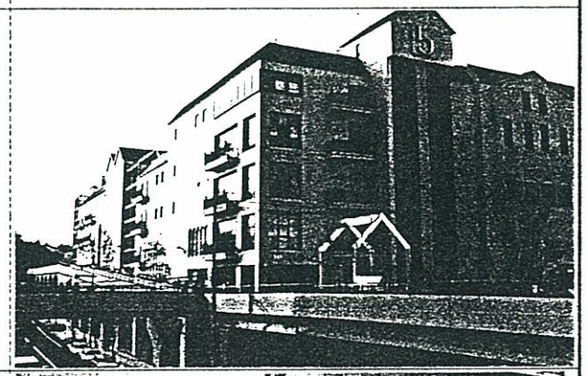
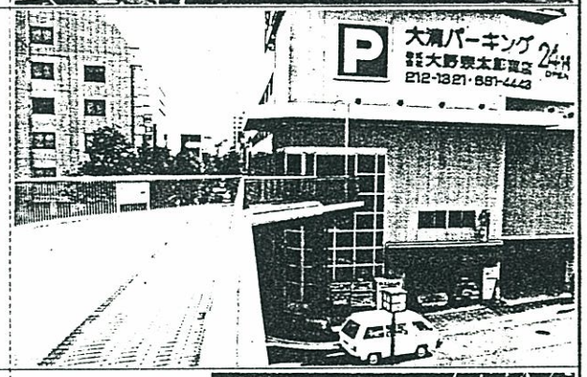
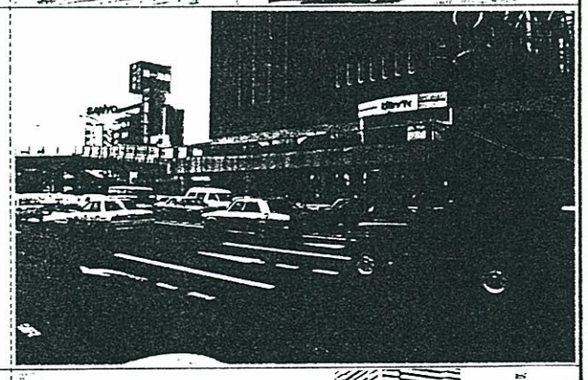
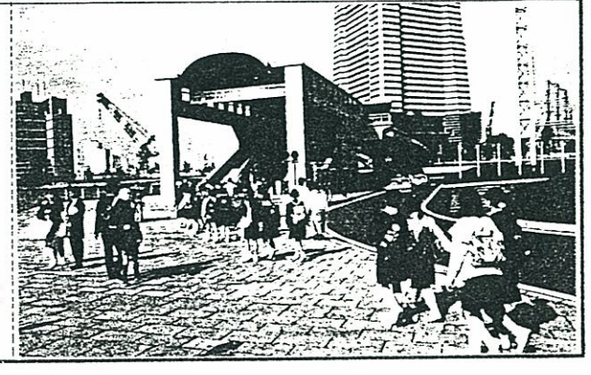
② 維持管理について
- ペデ橋施設の沿道施設の接続は、歩専橋施設が沿道宅地に接して居る場合には、道路境界で明確に所有・管理の区分がなされるが、離れている場合には接続のためのデッキが必要となり、この所有、管理が問題となる。
- 接続デッキの建設・維持管理には以下のような方法が考えられる。

ⅰ）デッキを道路占用物とする。
- 特に民間商業施設の場合、ペデ橋との接続は商業上メリットが大きいため、受益者負担の考え方で、費用の全てを施設側で負担する。
- 接続デッキは沿道施設所有者が整備し、維持管理も同所有者が行う施設として、公共用地の上を占用する形を取る。

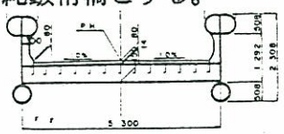
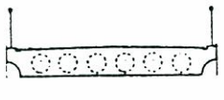
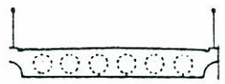
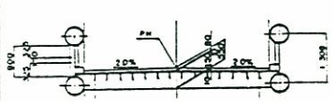
ⅱ）建設は沿道施設側で行い、市に移管する。
- タウンセンターの場合は少ないと考えられる。
- 受益者負担の考え方からすると、デッキの建設は施設側で行うことが重要であるが、その後の管理を市が行うかが問題となる。

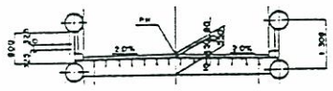
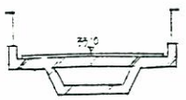
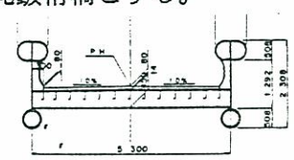
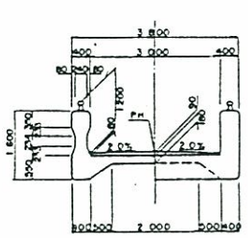
ⅲ）建設は公団側で行い、市に移管する。
- 公共的な性格が強い施設の場合や、施設のエレベーター、エスカレーター等の共用を行う場合など、デッキの永続的な使用を担保するためにも重要な歩専橋については、公団側でペデ橋の建設と同時に接続デッキも合わせて建設する。

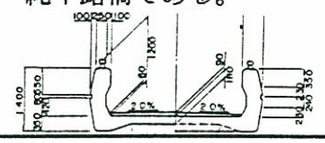
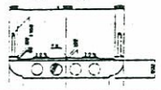
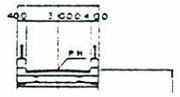
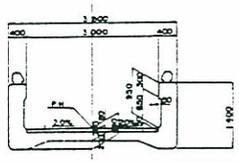
③ 計画上の留意点
- 歩専橋計画段階で隣接敷地の計画が進行中のものは、両計画の間で調整を行い接続することが可能である。
- 隣接施設計画よりも先に歩専橋の側の計画内容が固まっていれば、施設側で高低差の処理などの対応が取りやすいが、歩専橋設計の段階でどの程度まで接続を考慮しておくかが問題となる。
- 接続が考えられる箇所については、手すりの取り外しが容易に出来るよう設計段階で配慮する等の検討が必要である。

事例概要	事例写真
① 新本牧地区マイカル本牧前ペデデッキ 【施設概要】 • 道路を挟んで立地する5棟の施設を2階レベルで結びつけるペデネットワーク。 • 施設側のエレベーターをペデデッキの近くに設けさせ、身障者用施設として公共に公開させている。	
② 桜木町駅←→関内方面ペデ橋 【施設概要】 • 桜木町駅から大岡川を渡り関内方面へ向かうペデ橋の関内側の昇降部。 • 民間の立体駐車場の角に設けられた階段に接続している。	
③ 桜木町駅←→野毛方面ペデ橋 【施設概要】 • 桜木町駅から国道16号線等を横断して野毛方面へ向かうペデ橋。 • 野毛側の取りつきは、ぴおシティビル2階と、ブリーズベイホテル2階公開空地に取りついている。	
④ 桜木町駅←→みなとみらい21ランドマークタワー 【施設概要】 • 桜木町駅から21都市内幹線を横断して、みなとみらい21地区内へ向かうペデ橋 • みなとみらい21地区内は、ランドマークタワーのペデデッキに接続している。 • 桜木町駅側にはエスカレーターが3機設けられている。	

3—5．個別橋梁条件整理

	位置 周辺環境	橋台（アバット） 橋脚（ピア）	橋体	橋上空間	橋詰空間	カラーリング
中山・北山田線	• タウンセンターの西側を南北に走る幹線道路。 • 幅員28m。	• 橋台の仕上げはタイル仕上げとする。	• ルートの一般解は鋼単純C型桁であるが、センター地区区間は各々立地環境に則したものとする。	• 舗装はタウンセンター内と同等とする。	• タウンセンターへのゲート性を演出する。	• ルートカラー レッド系
C橋 第一地区	• 北駅駅前広場入口のサインとなる橋 • 歩行者にとってTCのゲートとなる サイン橋、ゲート	• 駅前広場へのサイン橋であるので、橋台は他と区別して曲面で構成する。 • 夜間もサイン橋として目立つよう、橋体下面と橋台を照らすブラケット照明を付ける。	• 駅前広場へのサイン橋としてV橋と対になる鋼単純鈑桁橋とする。 	• 橋中間部の照明は道路照明が十分明るいため、橋詰にのみ設ける。 • 橋詰照明はゲート性を高める演出を行う。	• 隣接するペデ下の自転車置場との接続を考慮し、斜路付階段を併設する。 • 親柱付き。	• 駅のサインカラーであるシルバーを基調にする。 • ルートカラーは彩度の高いものとする。
W橋 第二地区	• 総合公園と地域体育館を結ぶ橋。 • 両施設の結びつきを強める橋。	地域体育館側は橋台処理とする。 総合公園側は公園の計画と調整する。	• 標準解のバイプレPC中空床版橋とする。 	• 連続性を演出する歩専橋であるので、照明は連続の低照度照明とする。	地域体育館側はペデ橋レベルのデッキに対して接続させる。 シンボル道路からペデ橋までのスロープを整備する。	• エレメントをルートカラーで塗装する。
Q橋 第二地区	• 南駅から業務地区へのゲートとなる歩専橋。	• 西側はペデと宅盤レベルが同じであるため橋台処理とする。 • 東側は幹線道路との往来を考慮し橋脚とする。	• 標準解のバイプレPC中空床版橋とする。 	• 橋上は連続性を出すよう照明等の計画を行う。	• 南駅北口と業務地区間のゲート空間となるよう、なスロープに囲まれた広場空間を創出する。 • 長大なスロープは、アートギャラリーとして活性化させる。	• エレメントをルートカラーで塗装する。 • 将来、エスカレーターを設置出来るよう計画する。
S橋 第二地区	• 南駅シンボル広場と業務地区とを結ぶ歩専橋で、歩行者にとっての連続性を出す。	• 両側ともペデレベルで接続するため橋台で処理する。	• 南駅シンボル広場と業務地区とを結ぶ歩行者が多い橋であるので、特別な形態を持つ橋体とする。 • 駅前広場へのアクセスとなる補助幹線間近の橋としてサイン性を出す。	• 橋の幅員はペデ空間一杯に確保し、シンボル広場が西地区まで連続してゆくような計画とする。 • 舗装はシンボル広場と同材とする。	• 橋詰にはシンボリックな形態の照明を持つ親柱を設置し、特別な橋であることを演出する。	• エレメントをルートカラーで塗装する。
K橋 第二地区	• 第2地区アッパータウンの回遊軸と西地区を結ぶ橋 • 車に対してはゲートとなる。	• 幹線道路との往来を考慮して橋脚処理とする。	• 太鼓橋状の形態に相応しい構造を検討する。 	• スロープ付き階段によって自転車利用に対応する • 勾配が一定でないため、階段の設置には充分留意する。	• 沿道の土地利用から自転車利用の買物客に対応出来るように、斜路付階段で計画する。 • 隣接施設との接続を考慮する。	• エレメントをルートカラーで塗装する。

	位置 周辺環境	橋台（アバット） 橋脚（ピア）	橋体	橋上空間	橋詰空間	カラーリング
佐江戸・北山田線	●タウンセンターの東側を南北に走る幹線道路。 ●幅員28m。	●橋台の仕上げはタイル仕上げとする。	●ルートの一般解はＰＣ下路式単純桁橋であるが、センター地区区間は各々立地環境に則したものとする。	●舗装はタウンセンター内と同等とする。	●タウンセンターへのゲート性を演出する。	●ルートカラー パープル系
G橋 第一地区	●第二地区シンボル広場と東側宅地とを結ぶ歩行者にとってゲートとなる。	●ペデレベル同士を結ぶため、両側とも橋台処理とする。	●駅前広場のサイン橋とする。 	●センター歩専道と同材の舗装とし、住宅地側橋詰で見切る。	●隣接する駐輪場用地に対するアプローチを橋詰に確保する。	●エレメントをルートカラーで塗装する。
A橋 第一地区	●歴史博物館と文化財公園とを結ぶ橋 ●両施設の一体性（連続性）を出す。	●区画道路と幹線道路を道路レベルで結ぶため、歴史博物館側は橋脚処理とする。	●歴史博物館の回廊とのデザイン的な整合性を取る 	●歴史博物館の回廊と同材同トーンの舗装材とする ●手摺り等の詳細も出来る範囲で連続性を確保する	●歴史博物館前面の回廊と合わせて、一体的な整備を行い、橋詰としての特殊性は照明計画によって行う。	●エレメントをルートカラーで塗装する。
V橋 第二地区	●車への第二地区駅前広場の入口サインとなる橋。 ●歩行者にとってはＴＣへのゲートとなる。 ●橋本体は建設済。	●駅前広場へのサイン橋であるので、橋台は他と区別して曲面で構成する。 ●夜間もサイン橋として目立つよう、橋体下面と橋台を照らすブラケット照明を付ける。	●駅前広場へのサイン橋としてＣ橋と対になる鋼単純鈑桁橋とする。 	●センター歩専道と同材の舗装とし、住宅地側橋詰で見切る。	●交差点が近く道路照明の照度が高いため、照明は橋詰に設ける。	●駅のサインカラーであるシルバーを基調とする。 ●エレメントをルートカラーで塗装する。
H橋 第二地区	●第２地区アッパータウンの回遊軸と東側住宅地とを結ぶ橋。 ●橋本体は建設済。	●区画道路と幹線道路を道路レベルで結ぶため、センター側は橋脚処理とする。		●センター歩専道と同材の舗装とし、住宅地側橋詰で見切る。		●エレメントをルートカラーで塗装する。

	位置 周辺環境	橋台（アバット） 橋脚（ピア）	橋体	橋上空間	橋詰空間	カラーリング
牛久保・中川線	●タウンセンターの北側を東西に走る幹線道路。 ●幅員20m。	●橋台の仕上げはタイル仕上げとする。	●ルートの一般解はＰＣ単純下路橋である。 			●ルートカラー ライトグリーン系
E橋 第一地区	●タウンセンターの北の分節点となる橋。 ●歩行者にとってＴＣのゲートとなる。	●センター側は道路レベルの往来を考慮して橋脚処理とする。 ●センター外側は橋台処理とする。	●タウンセンターの分節点としての特殊性を出すため、一般解ではなく特殊解としてのＰＣ単純中空床版橋である。 	●橋上照明は道路照明があるため設けない。	●外側は造成に合わせ階段スロープを計画する。 ●歩行者にとってのゲート性を演出する。	●エレメントをルートカラーで塗装する。
新羽・荏田線	●タウンセンターの南側を東西に走る幹線道路。 ●幅員20m。	●橋台の仕上げはタイル仕上げとする。	●ルートの一般解は鋼単純Ｃ型桁の構造である。 			●ルートカラー イエロー系
J橋 第二地区	●タウンセンターの南のゲートとなる橋。 ●橋、橋台、スロープ、階段は既に計画されている。	●センター側は現在橋台となっているが道路レベルの往来ルートを確保する必要がある。 ●センター外側は橋台処理とする。	●既に建設済。 	●橋中央部両側に照明がゲート状に計画される。（現在は取付け基礎のみ） ●照明の配置によりゲート性を表現する。	●道路レベルでの往来が可能なように現況土破を計画しなおす必要がある。 ●階段・スロープの取りつけは区画道路手前までで収め、シンボル道路への横断は最小限としたい。	●エレメントをルートカラーで塗装する。
I橋 第二地区	●タウンセンターと南側宅地とを分節する橋。 ●橋、橋台は既に計画されている。	●両側共に橋台で建設されている。	●既に建設済。 図Ｇ	●照明の配置によりゲート性を表現する。	●階段・スロープの取りつけは区画道路手前までで収める。	●エレメントをルートカラーで塗装する。

(5) ビジネスコア周辺

	位置 周辺環境	橋台（アバット） 橋脚（ピア）	橋体	橋上空間	橋詰空間	カラーリング
ビジネスコア周辺	• タウンセンター西側のビジネスコア総合公園に隣接するペデ橋。	• 橋台の仕上げはタイル仕上げとする。	• 橋体自体の意匠は控え目にし、歩行者空間の連続性に留意して計画する。	• 舗装は隣接するペデと同等とし、歩行者空間の連続性を強調する。	• ビジネスコア周辺は歩車が立体的に分離されており、昇降は歩行者と管理車両への対応のみとする	• エリアカラー マリンブルー系
L橋 第二地区	• ＴＣの西のゲートとなるペデ橋。 • 管理車両用スロープが併設される。	• どちらも橋台処理とする	• 橋体自体がカーブし、太鼓橋状になっているため自由度の高いメタル橋とする。	• センター歩専道と同材の舗装とする。	西側の橋詰はスロープで囲まれたＴＣのゲート広場として計画する。 • 東側の橋詰には管理車両用のスロープを設ける。	• エレメントをエリアカラーで塗装する。
M橋 第二地区	• 区役所前から総合公園へ向かうペデ橋。	• ペデレベル同士を結ぶため、両側とも橋台処理とする。	• Ｌ橋脇から進入した管理用車両が横断するペデ橋であるため、設計の際に留意する。 • バイプレ中空床版橋とする。	• センター歩専道と同材の舗装とする。		• エレメントをエリアカラーで塗装する。
N橋 第二地区	• タウンセンター西地区から総合公園へ渡るペデ橋。	• ペデレベル同士を結ぶため、両側とも橋台処理とする。	• バイプレ中空床版橋とする。	• センター歩専道と同材の舗装とする。	• 管理車両用のスロープを設ける。	• エレメントをエリアカラーで塗装する。
O橋 第二地区	• ビジネスコアと総合病院方面を結ぶペデ橋。 • 管理車両用スロープが併設される。	• ペデレベル同士を結ぶため、両側とも橋台処理とする。	• バイプレ中空床版橋とする。	• ビジネスコアのペデの舗装材と同材とする。	• ビジネスコア側には管理車両用のスロープを設ける。	• エレメントをエリアカラーで塗装する。
P橋 第二地区	• ビジネスコアと総合公園とを結ぶペデ橋。	• ペデレベル同士を結ぶため、両側とも橋台処理とする。	• バイプレ中空床版橋とする。	• ビジネスコアのペデの舗装材と同材とする。		• エレメントをエリアカラーで塗装する。

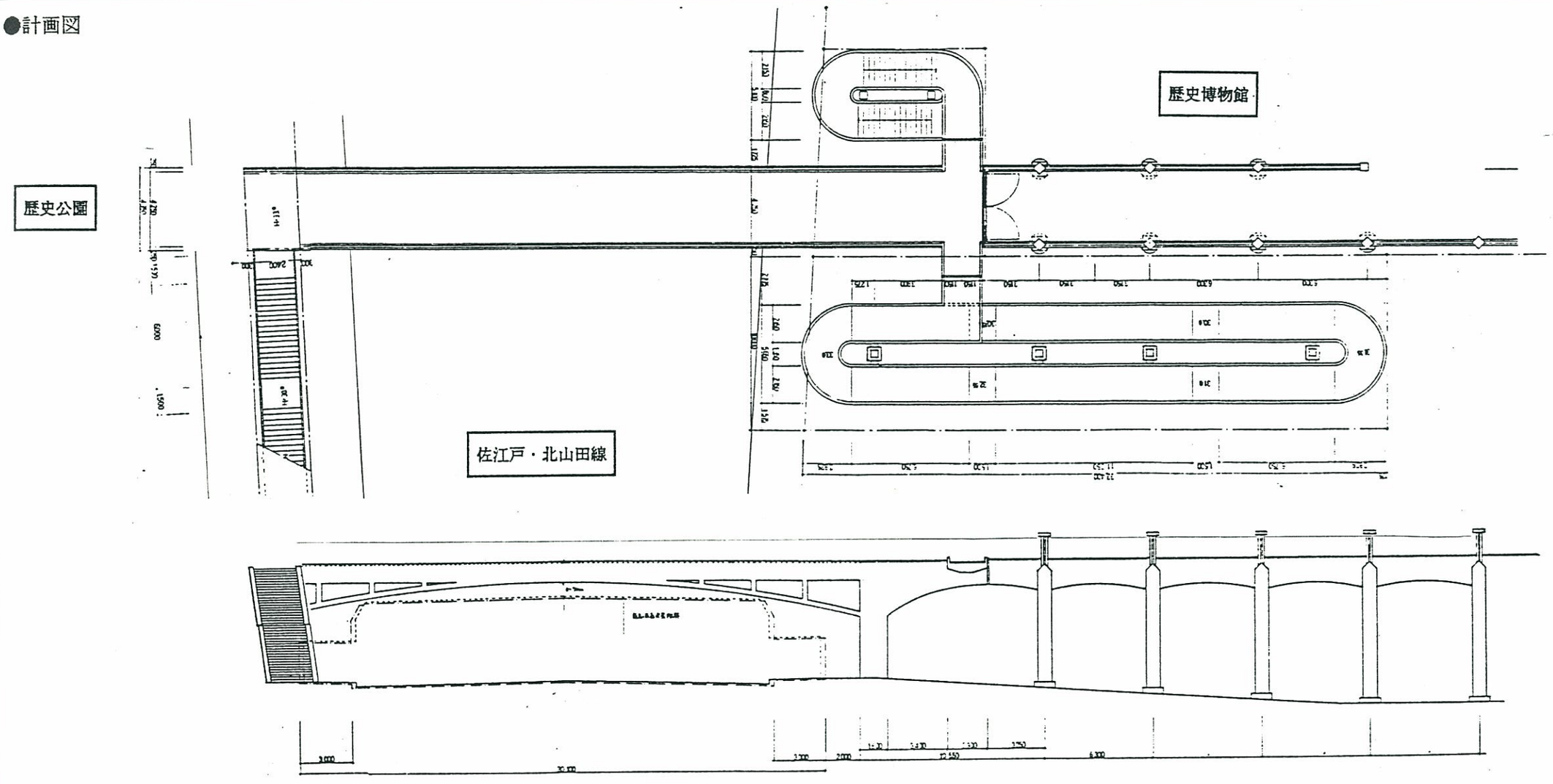
(6) ダウンタウン周辺

	位置 周辺環境	橋台（アバット） 橋脚（ピア）	橋体	橋上空間	橋詰空間	カラーリング
ダウンタウン周辺	●ダウンタウンからアッパータウン等南北方向に向かう軸に位置する。	●橋台の仕上げはタイル仕上げとする。	●橋体自体の意匠は控え目にし、歩行者空間の連続性に留意して計画する。 ●見上げの軽やかさにも留意する。	●舗装は隣接するペデと同等とし、歩行者空間の連続性を強調する。	●UT／DT間のレベル差の処理と同時に、見晴らしの場としての設え方に留意した空間づくりを行う。	●エリアカラー ホワイト系
B橋 第一地区	●第1地区駅前広場とシンボル広場を結ぶ。 ●昇降装置のみ設置橋はない。	●地下駐車場、駅前広場デッキと一体に造る。	—	—	●駅前広場とシンボル広場を一体的につなぐよう計画する。	●エレメントをエリアカラーで塗装する。
D橋 第一地区	●第1地区駅前広場とダウンタウンを結ぶ。 ●昇降装置が主体となる。	●地下駐車場、駅前広場デッキと一体に造る。	—	—	●駅前広場からシンボル道路への見晴らしの場を用意する。	●エレメントをエリアカラーで塗装する。
F橋 第一地区	●第1地区シンボル広場とシンボル道路を結ぶ。 ●核施設と接続出来る様な形態とする。	●シンボル広場側は橋台となる。 ●シンボル道路側は橋脚処理とする。	●メタル上路式単純梁橋とする。 ●シンボル道路へ渡る橋であるため，金属パネルで化粧をしたメタル橋とする。	●シンボル道路の舗装と同質の材料とする。	●シンボル道路からシンボル広場への連続性と、シンボル道路への見晴らしの場を設ける。	●エレメントをエリアカラーで塗装する。
R橋 第二地区	●高速3・4号線の間に位置する。 ●南駅から横浜市施設への近道となる ●地区間を結ぶコリダーの将来計画。	●両側とも橋台処理とする	●バイプレPC中空床版橋	●ペデと同質の材料とする	●将来のショッピングコリダーと連続出来るように計画する。	●エレメントをエリアカラーで塗装する。
T橋 第二地区	●第2地区シンボル広場とDTシンボル道路を結ぶ。 ●DT側に階段用地が確保されている	●シンボル広場側は橋台処理となるが、シンボル道路側は橋脚処理とする。	●メタル上路式単純梁橋とする。 ●F橋同様、シンボル道路へ渡る橋であるため，金属パネルで化粧をしたメタル橋とする。	●シンボル道路の舗装と同質の材料とする。	●広場側はシンボル道路方向への見晴らしの場を設ける。 ●シンボル道路側には階段とエレベーターを設ける。	●エレメントをエリアカラーで塗装する。
U橋 第二地区	●第2地区シンボル広場と駅前広場を結ぶ。	●シンボル広場側は橋台処理となる。 ●駅前広場側は橋脚処理とするが、駅前広場デッキの脚とのデザイン的な調整が必要である。	●バイプレPC中空床版橋	●駅前広場デッキと同質の材料とする。	●広場側は特に橋詰空間は設けない。 ●駅前広場側はデッキや地下駐車場からのエレベーターとの接続のための場を設ける。	●エレメントをエリアカラーで塗装する。

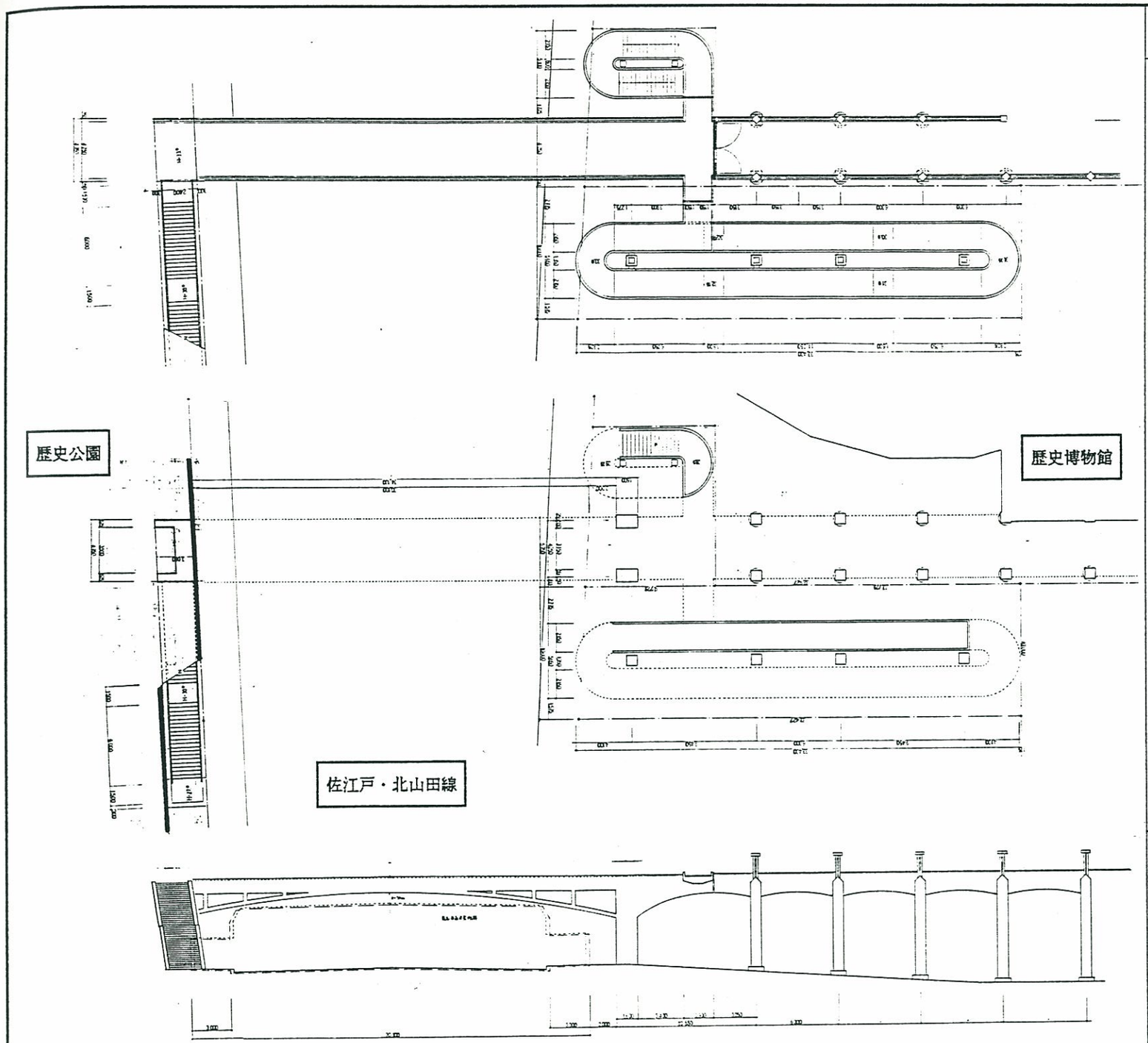
（1）A橋基本計画　　①　設計条件

橋梁の位置づけ		●歴史博物館・歴史公園との関連性 ●ルート性（佐江戸・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	• 橋脚 • 2m • 杭基礎	外側	• 橋台 • 1m • 杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 35.9m • 4.75m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 歴史博物館用地内で整備 • 1/15スロープを整備 • 歴史博物館内に設置 • ―――		• 1/2階段 • ――― • ――― • 歴史公園との接続
	●構造形式		• PC上路式箱桁橋						

●計画図　　S＝1/300



（１）Ａ橋基本計画　　②．設計主旨



Ａ　橋

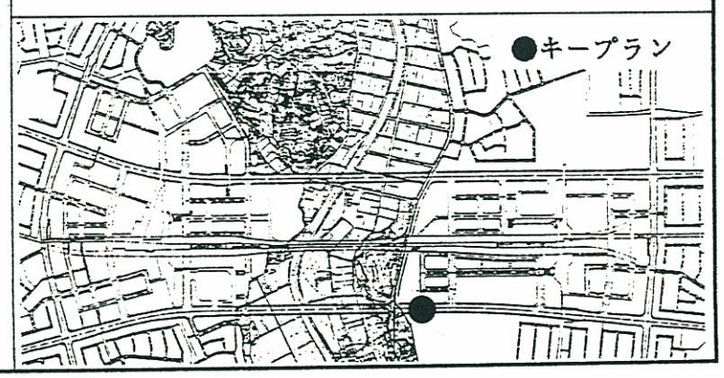
●設計趣旨

【周辺環境・立地条件】

- 佐江戸・北山田線を横断し、歴史博物館と歴史公園を結ぶ歩専橋である。
- 歴史博物館側の階段・スロープは歴史博物館の計画の中で検討されており、歩専橋の位置も歴史博物館のデッキの連続する位置に移動されている。
- 歴史公園の敷地は幹線道路と高低差があり、幹線道路に沿って長大な擁壁が計画されている。

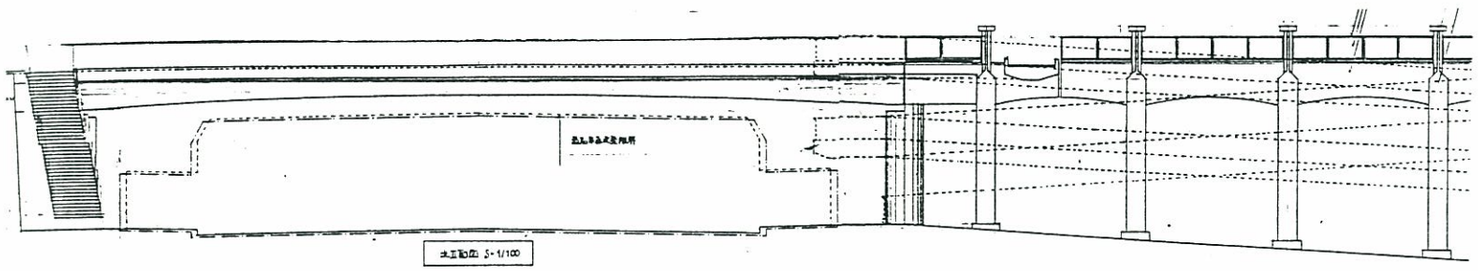
【設計趣旨】

- 歴史博物館の回廊の連続した位置に歩専橋があるため、出来るだけ回廊との意匠・材料・仕上げの統一感を保つ。
- 回廊がＲＣ造であるので、橋体の構造回廊とあわせてＲＣ造とする。意匠的には出来るだけ軽快なものとし、道路への圧迫感を軽減する。

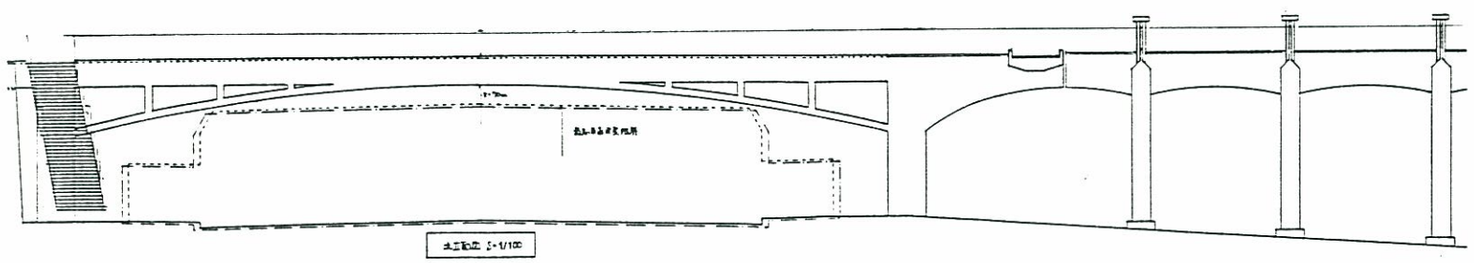


（1） A橋基本計画　　③．基本設計、実施設計で留意すべき事項

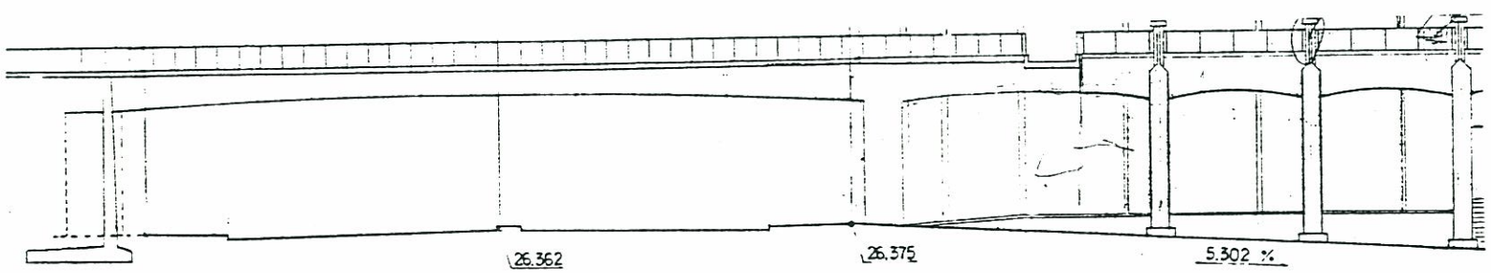
第1案



第2案



第3案



A　橋

●留意事項

- 歴史博物館の回廊がＲＣ造であるので、連続性・統一感を出すためＲＣ造とするが、重厚にならないよう意匠に留意する。

第1案
- 橋体端部を薄くし、軽快さを出した橋体案。
- 橋体の厚みを中央部で薄くし、回廊のデザインとの連続性を出す。

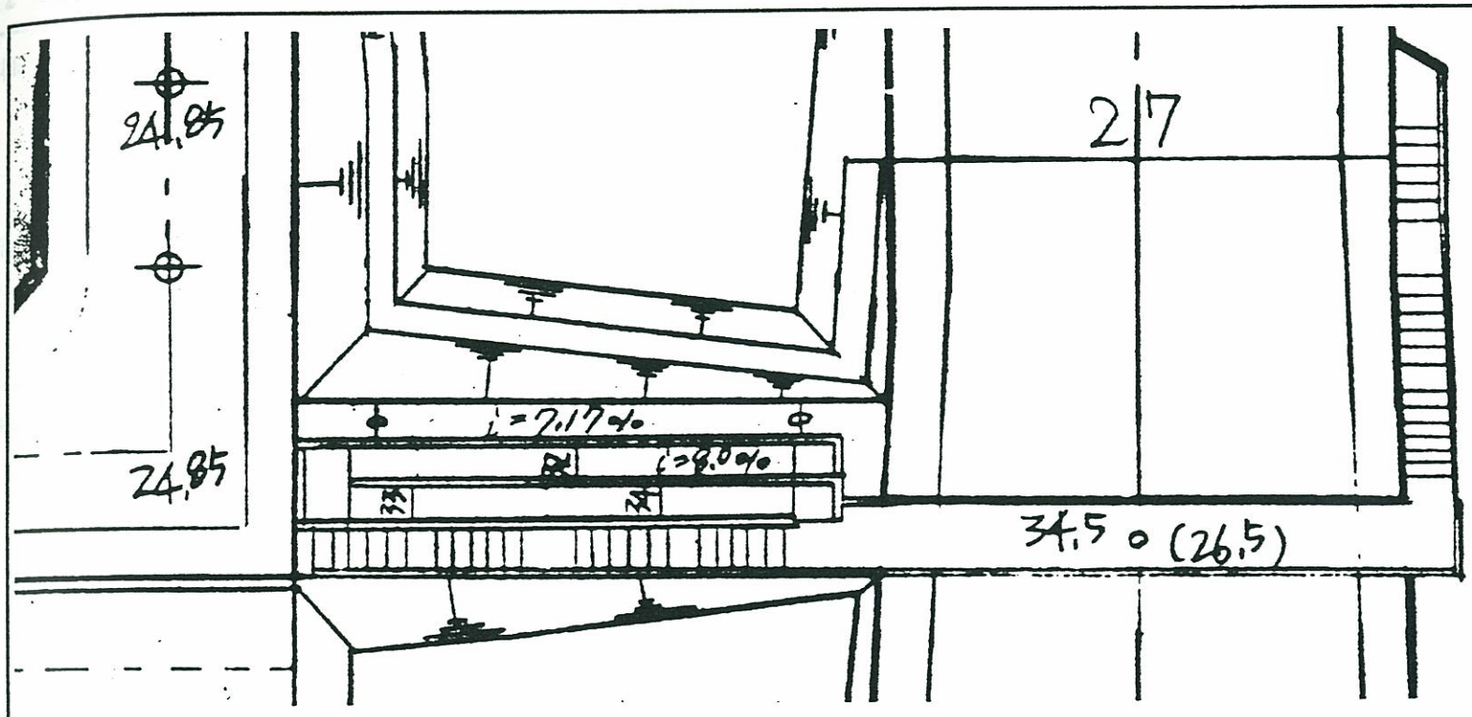
第2案
- 回廊のアーチの厚みに合わせたデザインとした案。
- 橋体を上弦材と下弦材に分割し、それぞれを薄くするようデザインする。下弦材のアーチは回廊のカーブに合わせ、連続性を出す。

第3案
- 橋体側面に回廊のアーチを同じ厚みの側面材をつけ、完全に回廊と同じデザインとした案。
- 側面の厚みが大きくなり道路から見た場合に圧迫感が生じる。

- 橋体・橋脚の仕上げは歴史博物館の回廊の仕上げとの統一感を損なわないようにする。

- 歴史公園側は長大な擁壁が計画されており、歩専橋の施工よりも早いため、下部構造の取り合いについて擁壁計画と充分な調整が必要である。

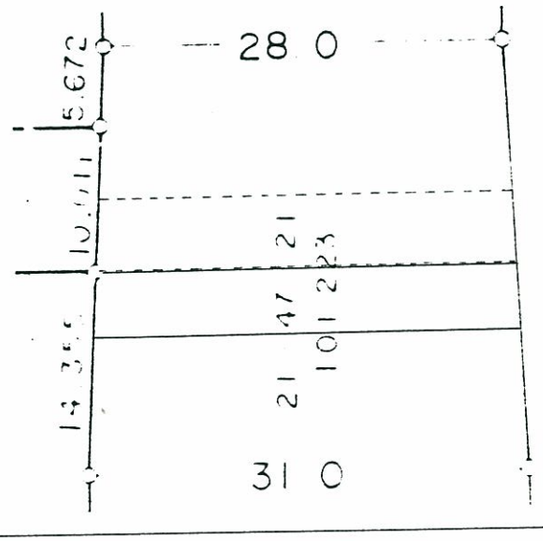
（1）A橋基本計画　　④．都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



A　橋

●基本計画の変更理由

- 歴史博物館と歴史公園の一体的な利用を考慮して橋体の位置・レベルを歴史博物館の回廊デッキに合わせ、ペデ用地内から歴史博物館用地内に移動させる。
- 歴史博物館側の階段は、スロープをペデ用地内にゆとりを持たせて配置させるため、歴史博物館敷地の北東角に公共用地を確保して、歴史博物館側で整備する。

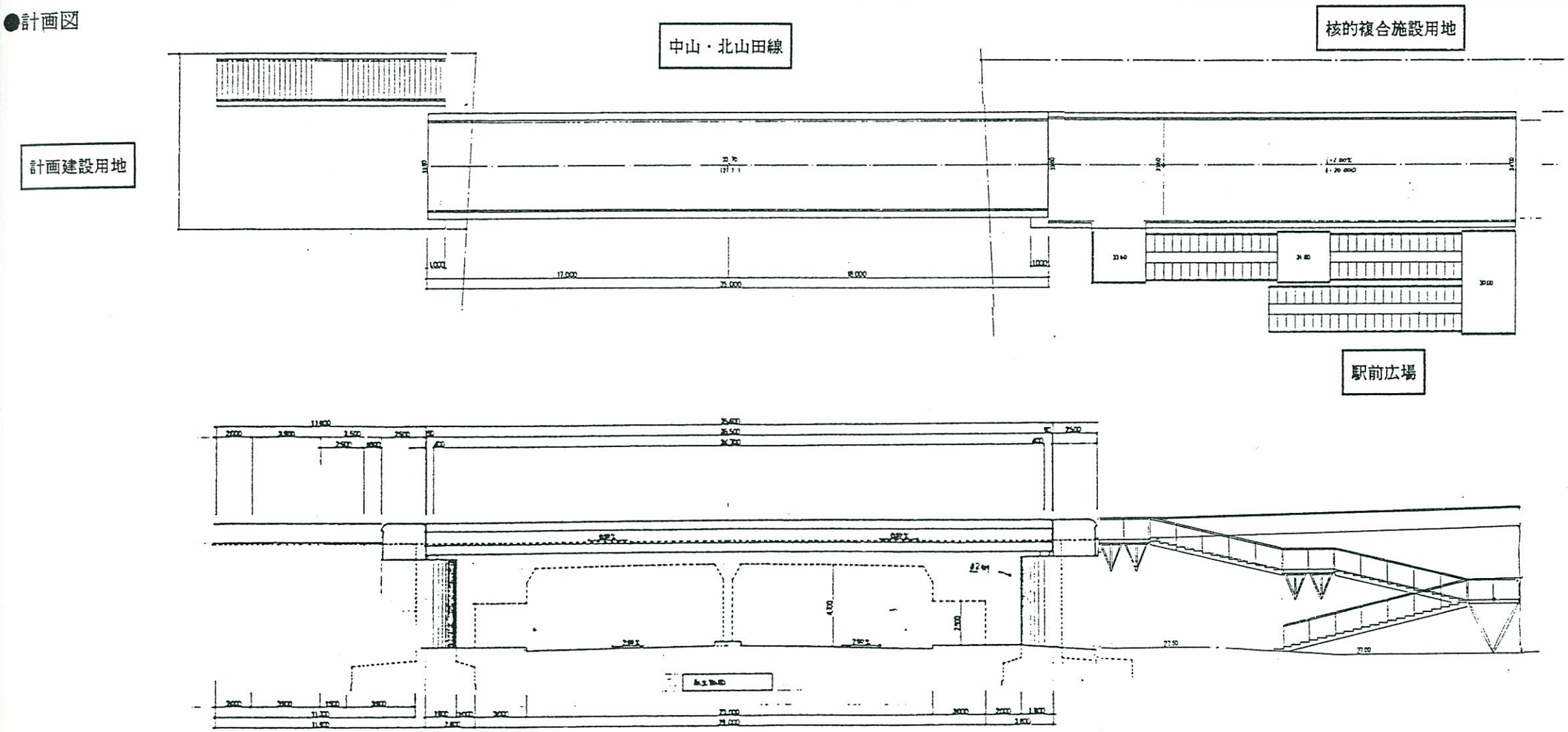


凡例
—— 提案変更線
----- 都市計画決定線又はこれまでの計画線

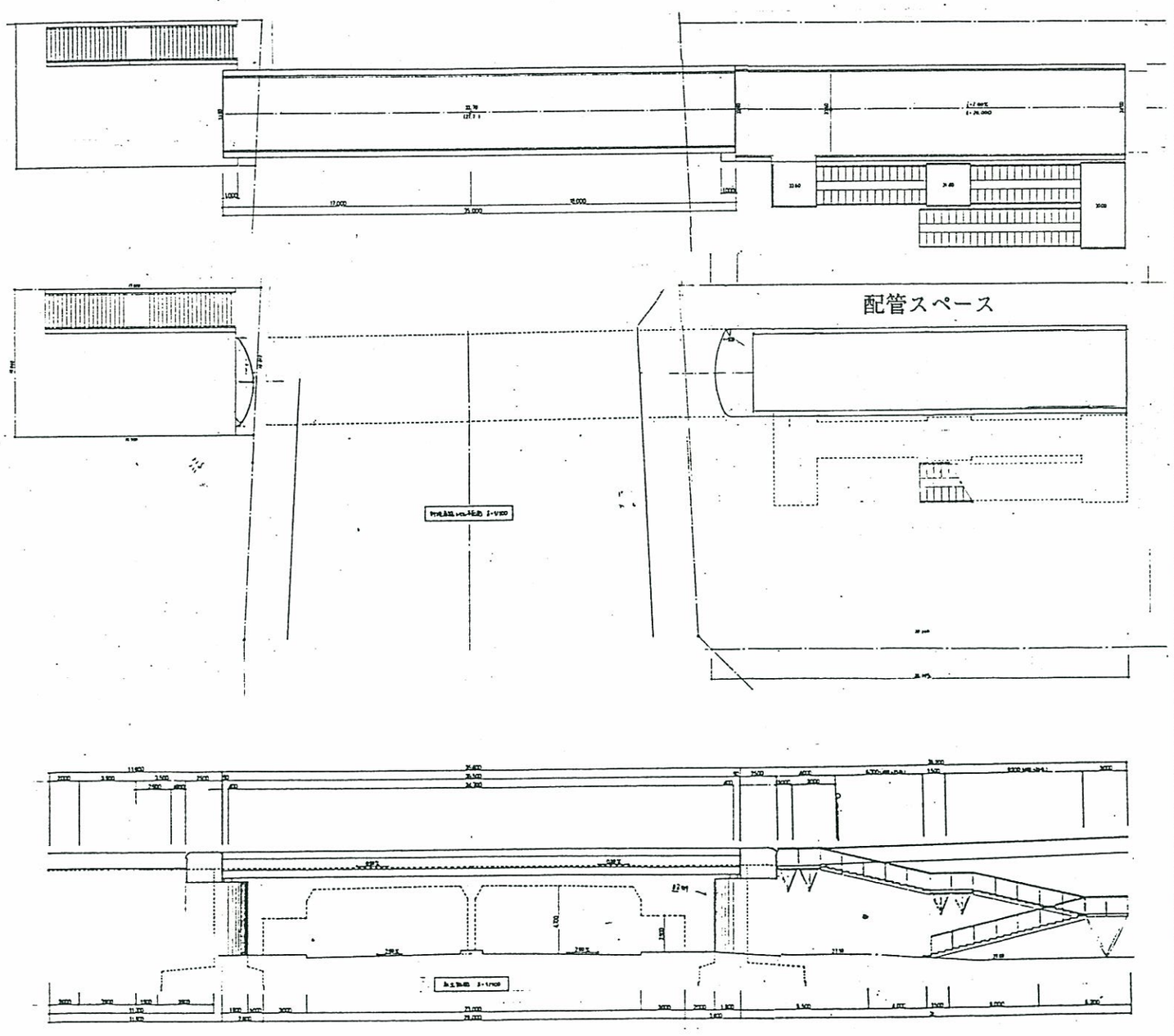
(2) C橋基本計画（第１案）① 設計条件

橋梁の位置づけ		●フォーマル橋 ・ルート性（中山・北山田線）	●都市軸 ●ゲート橋 ●駅前広場サイン	下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	・橋台（第１案の場合） ・２ｍ ・杭基礎	外側	・橋台 ・１ｍ ・杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・35.6m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/4スロープ付階段 ―― ―― ・駐輪場併設		・1/2階段 ―― ―― ・――
	●構造形式		・メタル単純鈑桁橋						

●計画図　　S=1/300



（2） C橋基本計画（第１案）②. 設計主旨



C 橋（第１案）

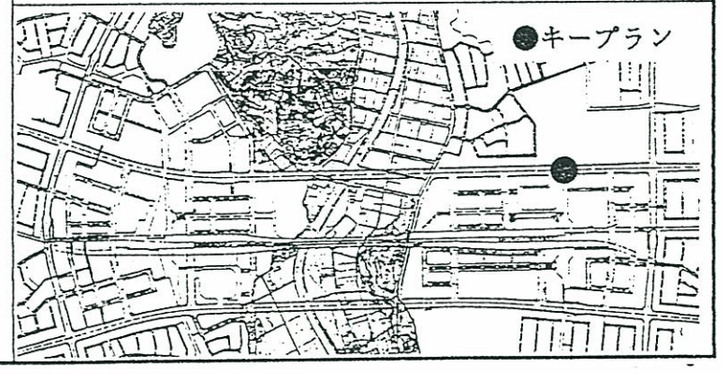
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

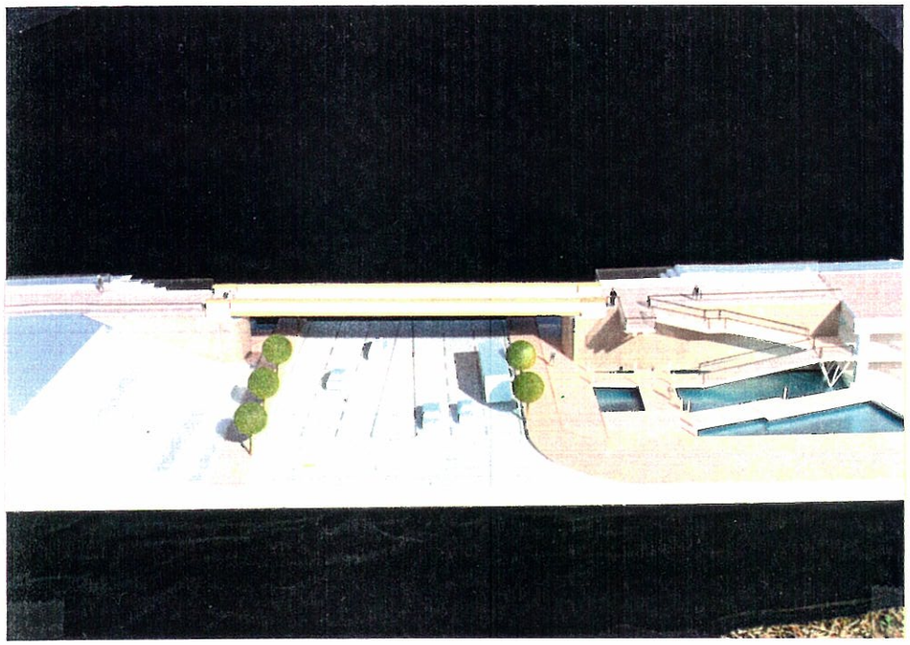
- C橋は、中山・北山田線を横断し、北駅シンボル広場から西側住宅地とを結ぶ都市軸に位置し、北駅駅前広場、核的複合施設に隣接する比較的アクティビティの高い歩専橋である。
- また、駅前広場のサイン橋としての役割を持つ橋である。

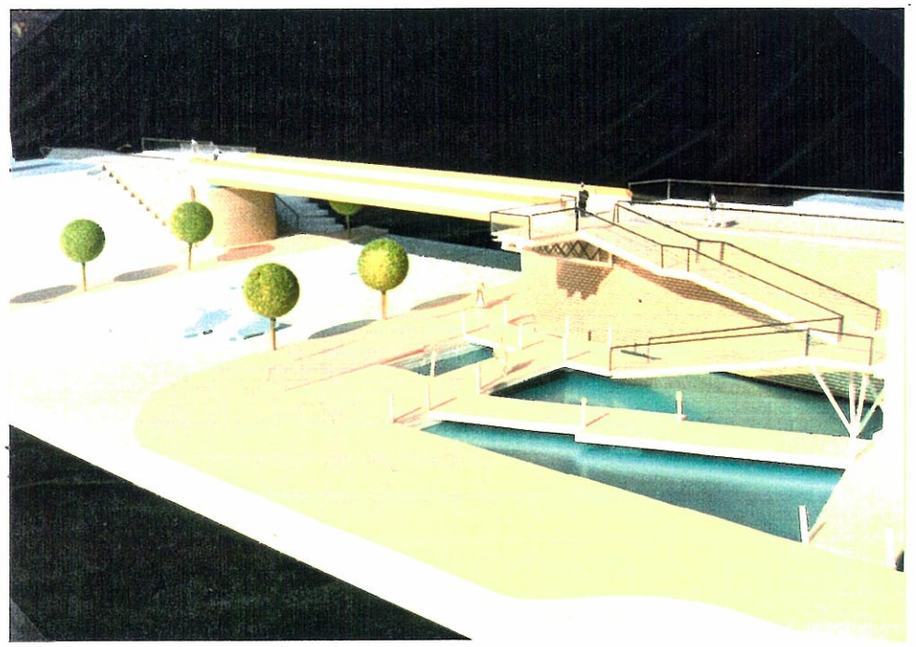
【設計趣旨】

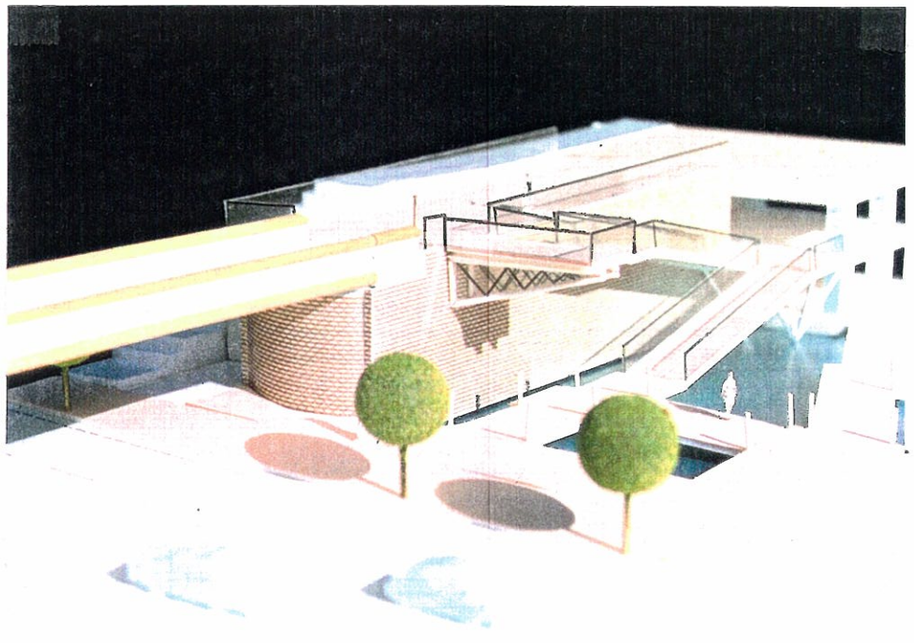
- 駅前広場とペデのレベル差を利用して、西側住宅地からの自転車バイク利用者に対応する２層の駐輪場が計画されているが、これに接続する 1/4スロープ付階段を歩専橋整備と合わせて整備する。
- 橋桁の位置は、核的複合施設用地側に下水管の配管スペースを確保するため、 3.0m離して設ける。
- 橋桁の幅員は、都市軸であるので 6.0mとする。（都市計画決定の幅員 4.5mと異なるため、変更の手続きが必要である。）
- ペデと駅前広場の間のレベル差は、第１地区のデザインテーマである“水”を表現するため、ペデレベルから落ちる滝と池を計画する。これに連続する 1/4スロープ付階段は水の軽やかさを損なわないよう、コンクリート構造物ではなく、鉄骨による架構で軽快なものとする。
- 第１案では、橋台から駐輪場までのペデ下は利用しない。

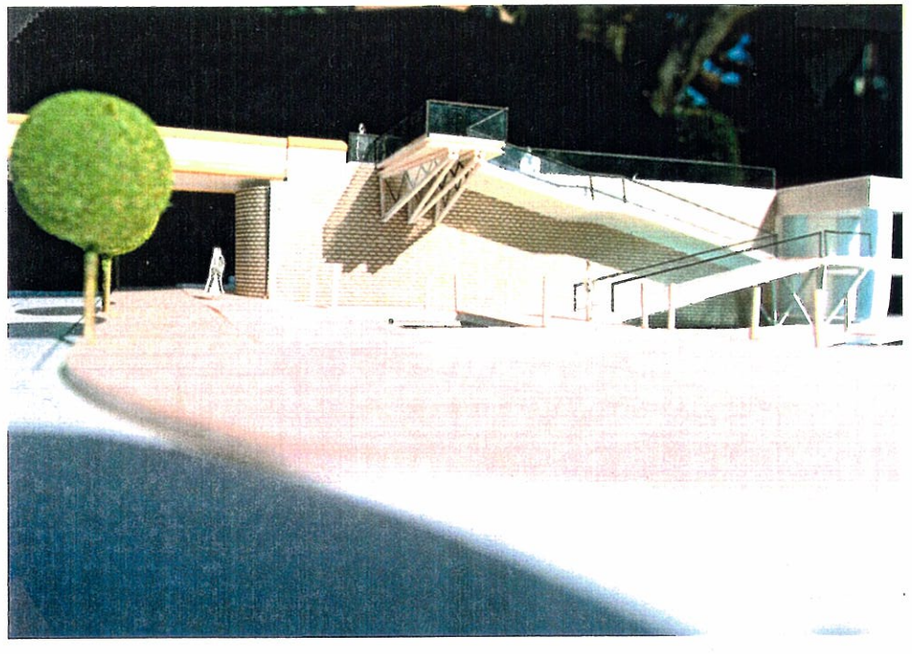


（2）C橋 （第１案）







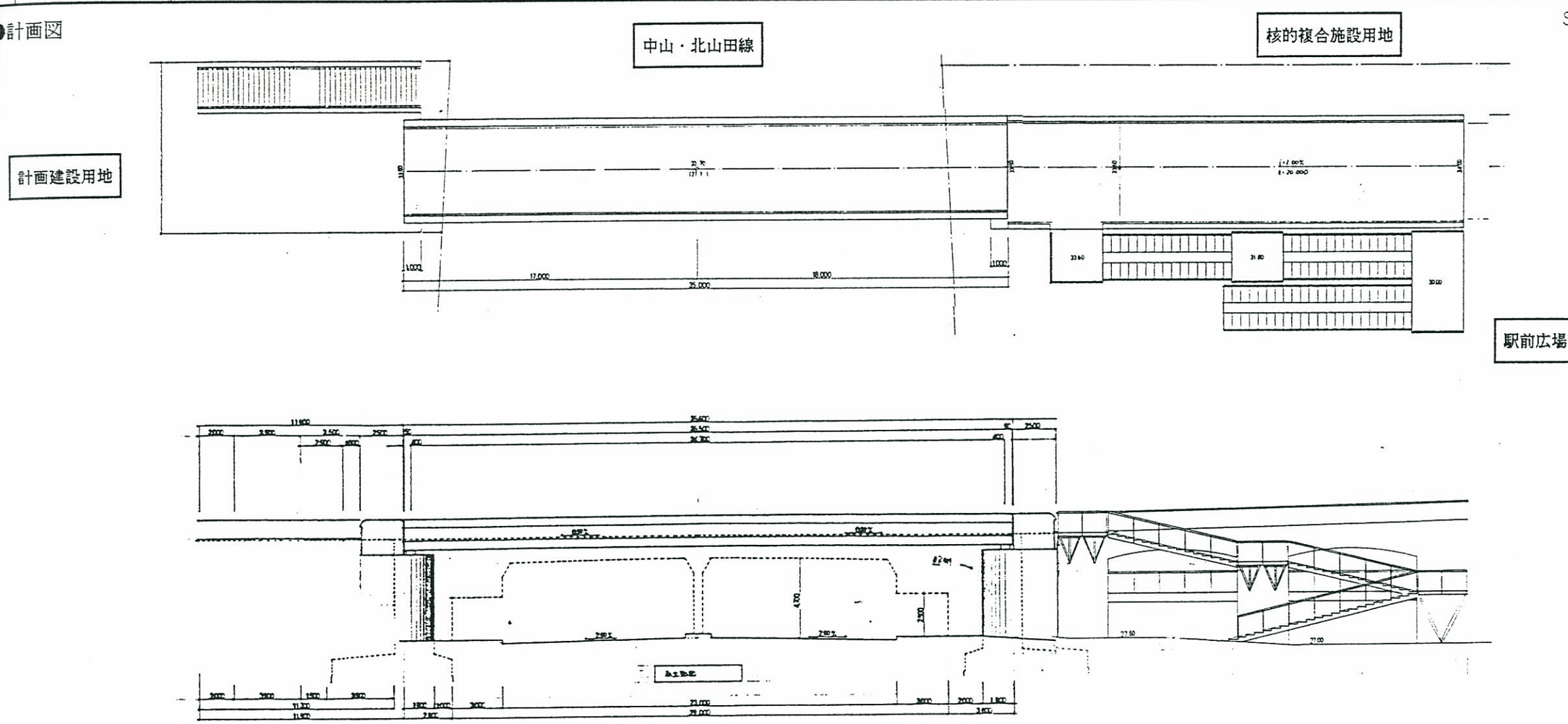


(2) C橋基本計画（第２案）① 設計条件

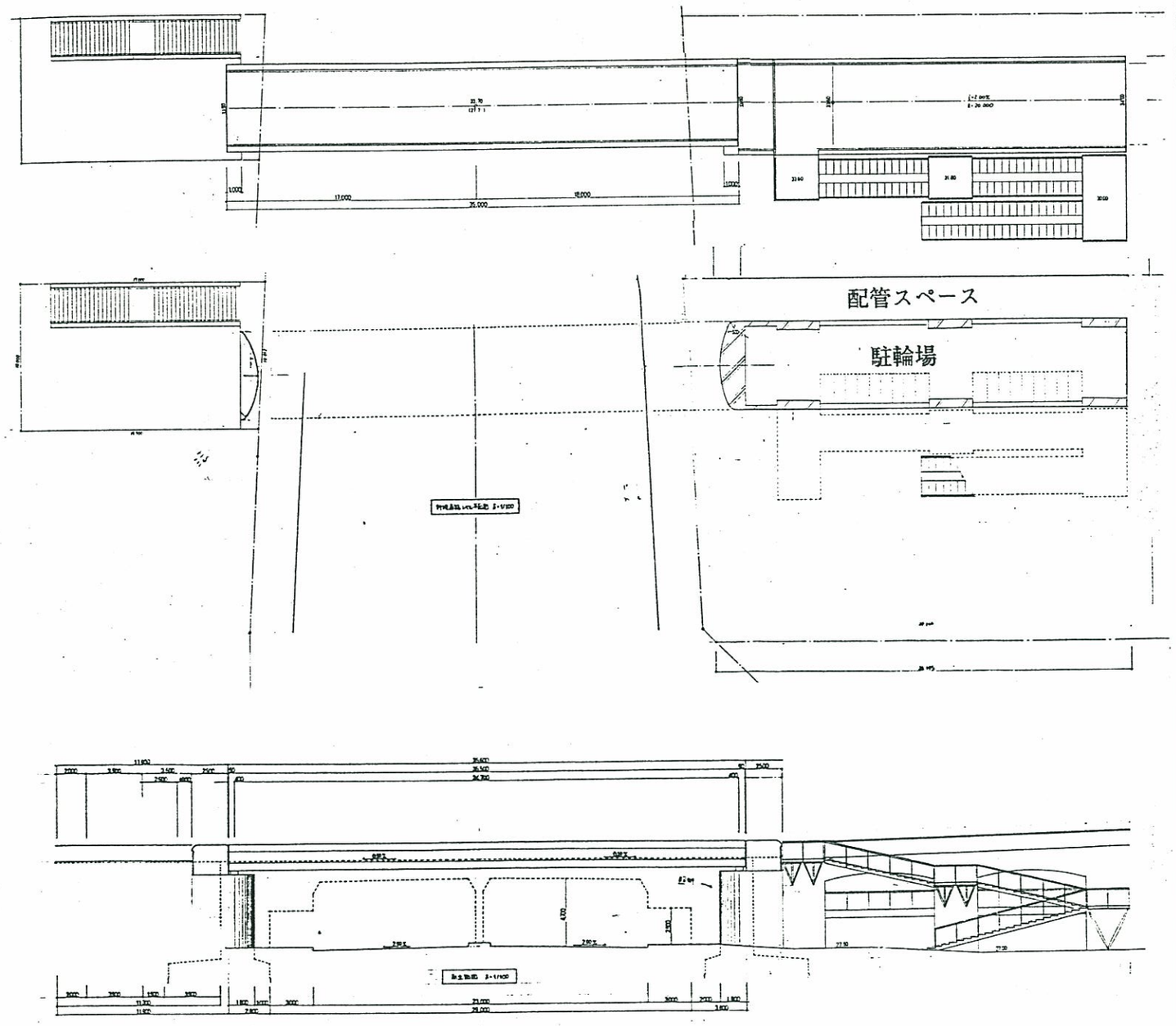
橋梁の位置づけ		●フォーマル橋 ・ルート性（中山・北山田線）	●都市軸 ●ゲート橋 ●駅前広場サイン	下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	・橋脚 ・２ｍ ・杭基礎	外側	・橋台 ・１ｍ ・杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・35.6m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/4スロープ付階段 ―― ―― ・駐輪場併設		・1/2階段 ―― ―― ・――
	●構造形式		・メタル単純鈑桁橋						

●計画図

S=1/300



（2）C橋基本計画（第２案）②．設計主旨

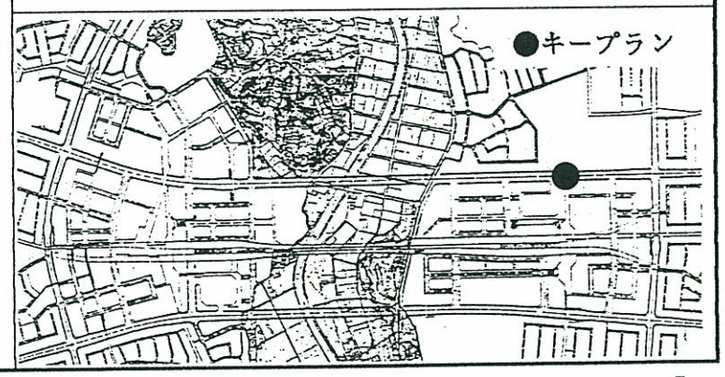


C 橋（第２案）

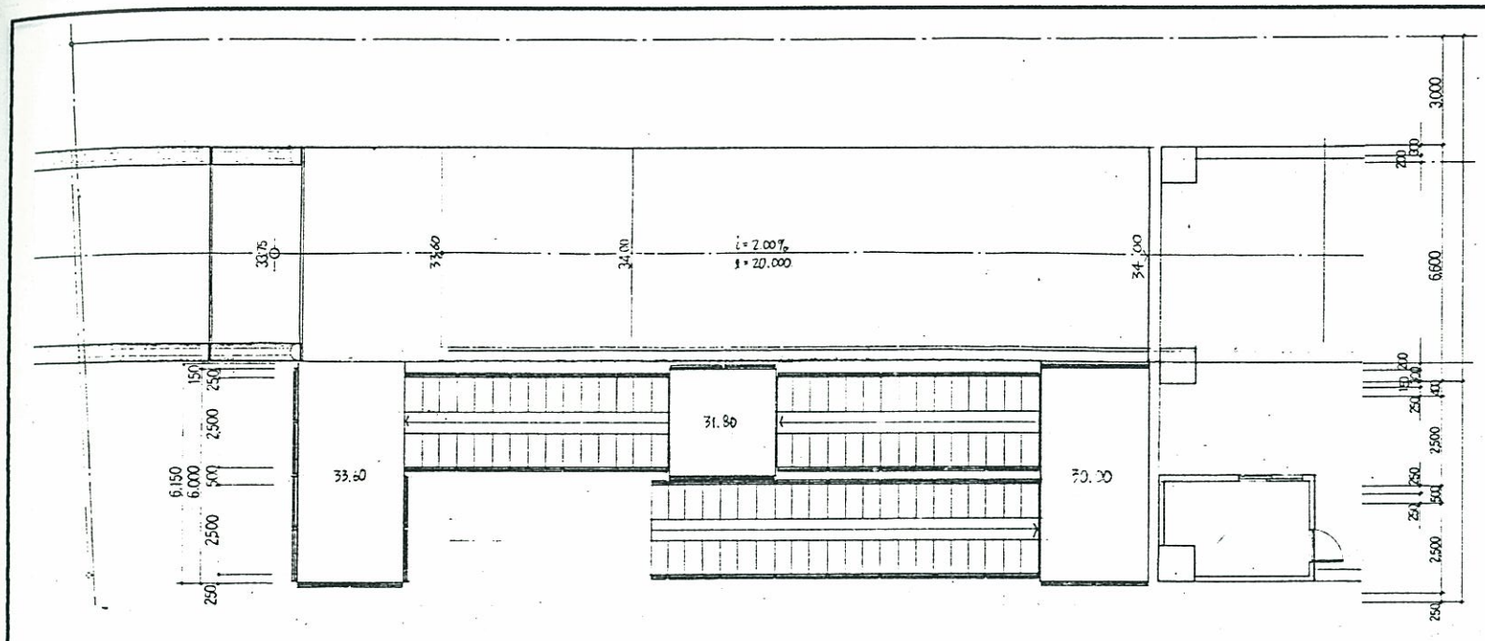
●設計趣旨

【設計趣旨】

- 第２案では、橋脚と駐輪場の間のペデ下の部分も２層の駐輪施設として利用出来るよう計画する。
- 構造は駐輪場の換気や採光を考慮して、ラーメン構造とする。



（2） C橋基本計画（第２案）③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項



C 橋（第２案）

●留意事項

- 歩専橋の建設時期は、駅前広場及び、ペデデッキの建設時期よりも先行的に行われるため、駐輪場とは独立した構造で計画しなければならない。このため歩専橋の計画敷地を駅前広場用地と民地の境界線の延長上とし、それぞれの構造はこの線上でエキスパンションを取るよう計画する。

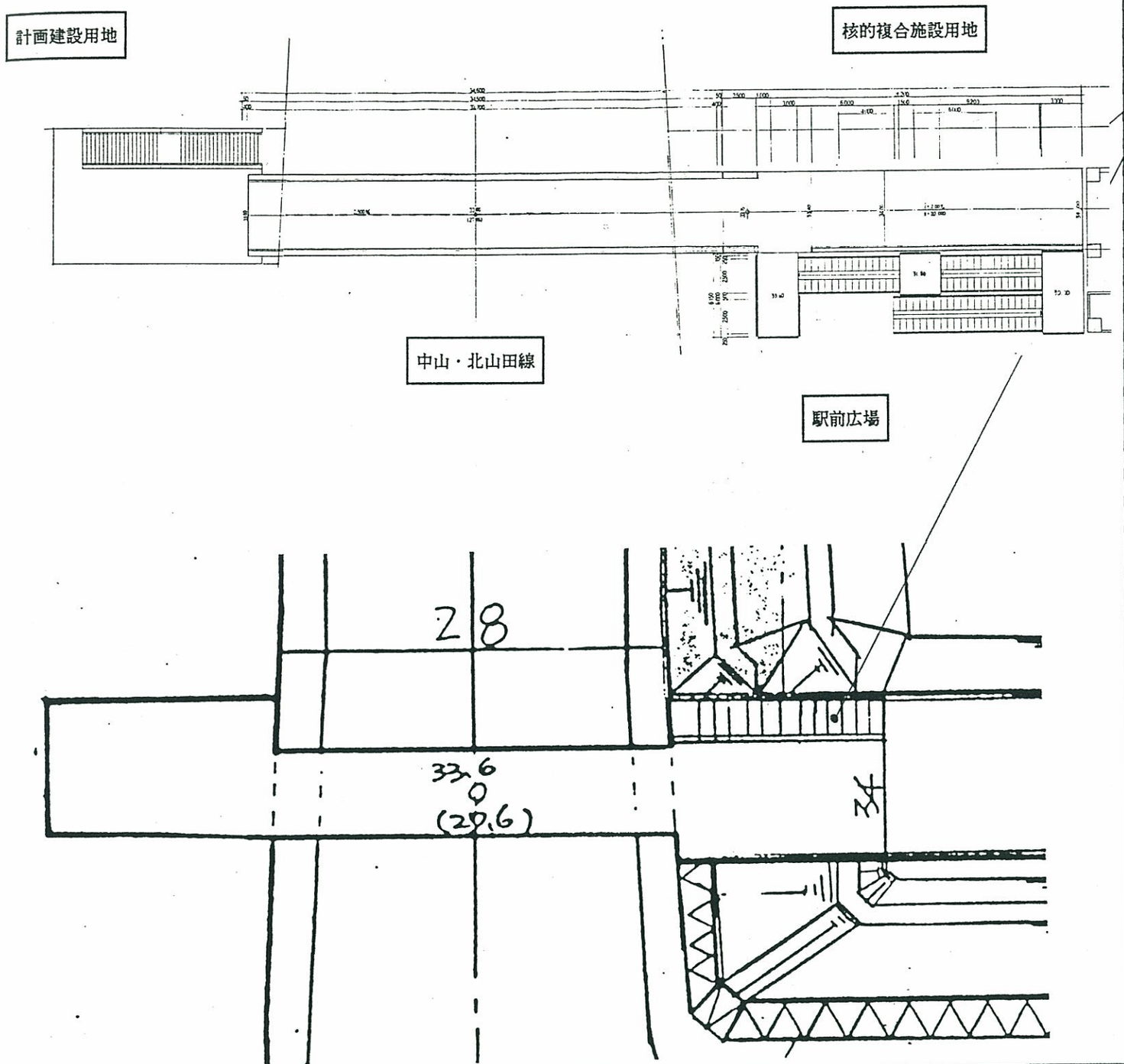
- 1/4スロープ付階段はペデ構造物とは分離した、付帯構造物的に計画する。

- 1/4スロープ付階段の踊り場は駐輪場の２階への接続となるため、レベルを駅前広場レベル27.0m＋ 3.0の30.0mとする。駐輪場の計画の際は２階をこのレベルとして計画する。

- 橋台はサイン橋として他と区別するため、前面を曲面で構成すると同時に、夜間のサイン橋として橋体下面と橋台を照らすブラケット照明を設置する。また橋脚は道路境界より２m後退させる。

- ペデの下も、駐輪場として利用できるように計画する。

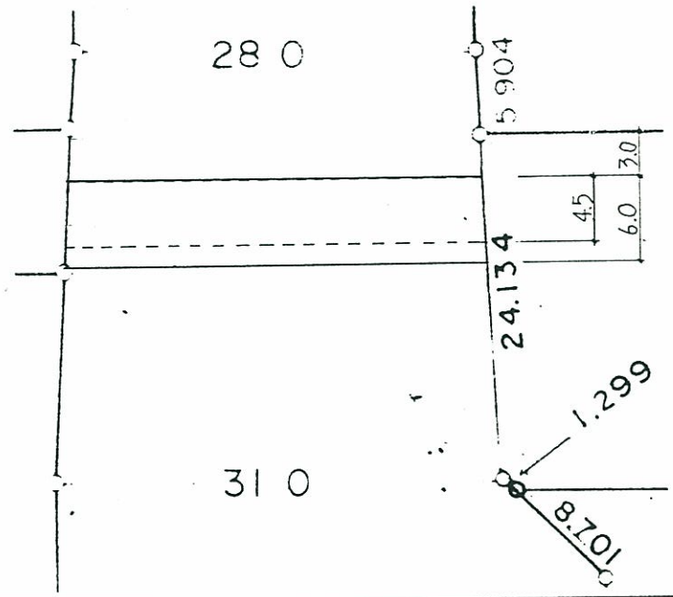
（2）C橋基本計画（第２案）④．都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



C 橋（第２案）

●基本計画の変更理由

- 原案・修正案で計画されていた 1/2階段は幹線道路に歩行者を降ろす計画となっているが、駅前広場と一体的に配置し、より利用しやすい施設とするため、駅前広場側に 1/4スロープ付階段を設ける計画に変更する。
- 核的複合施設側の 3.0mは、地下に埋設される下水道本管のメンテナンス車両の通行のための通路とする。
- 橋体の総幅員は、都市計画決定では 4.5mとなっているが、都市軸上に位置する歩専橋については不可能な場合を除いて 6.0mとする。よって幅員についても都市計画変更の手続きが必要である。

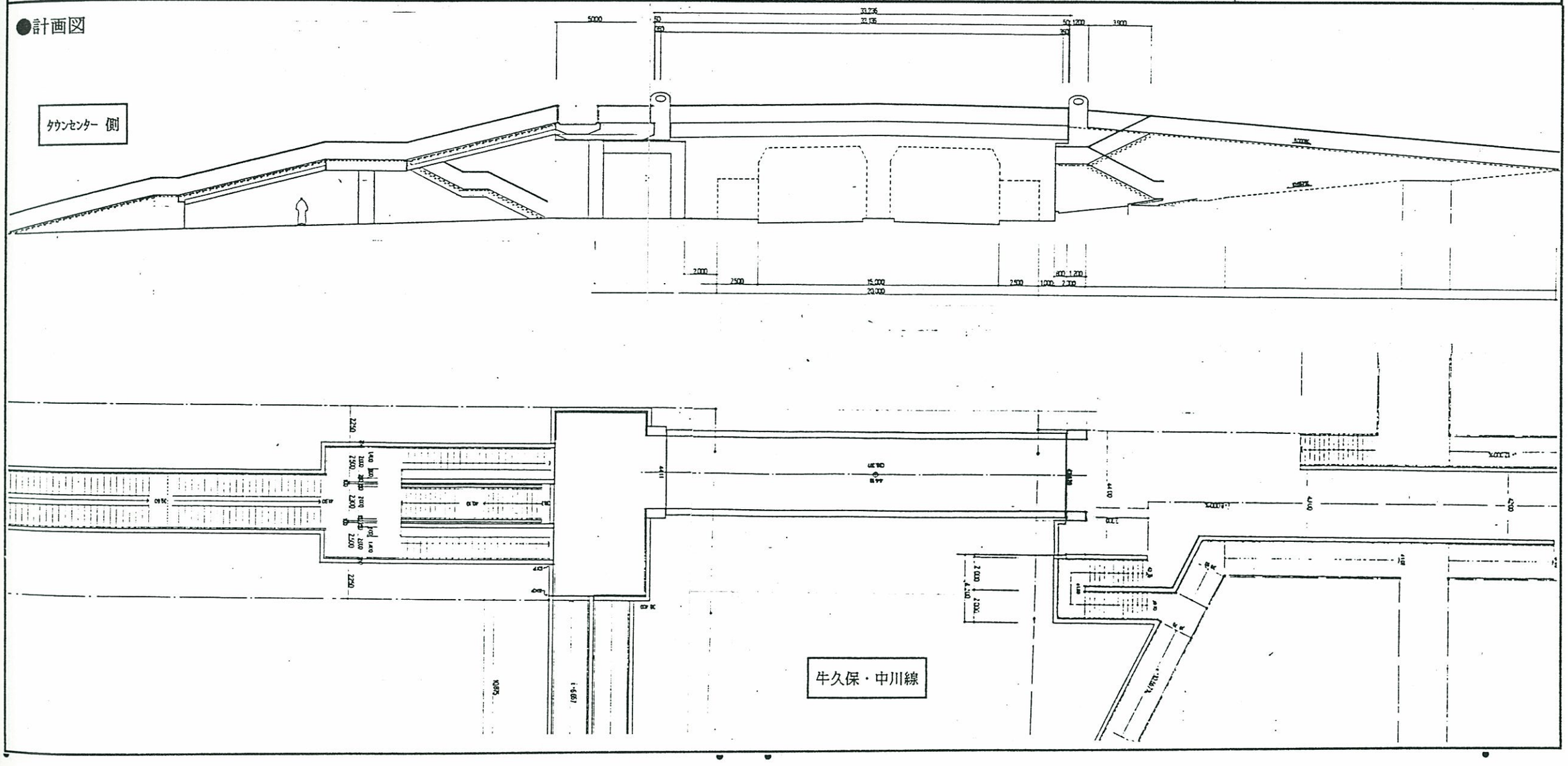


凡例
—— 提案変更線
----- 都市計画決定線又はこれまでの計画線

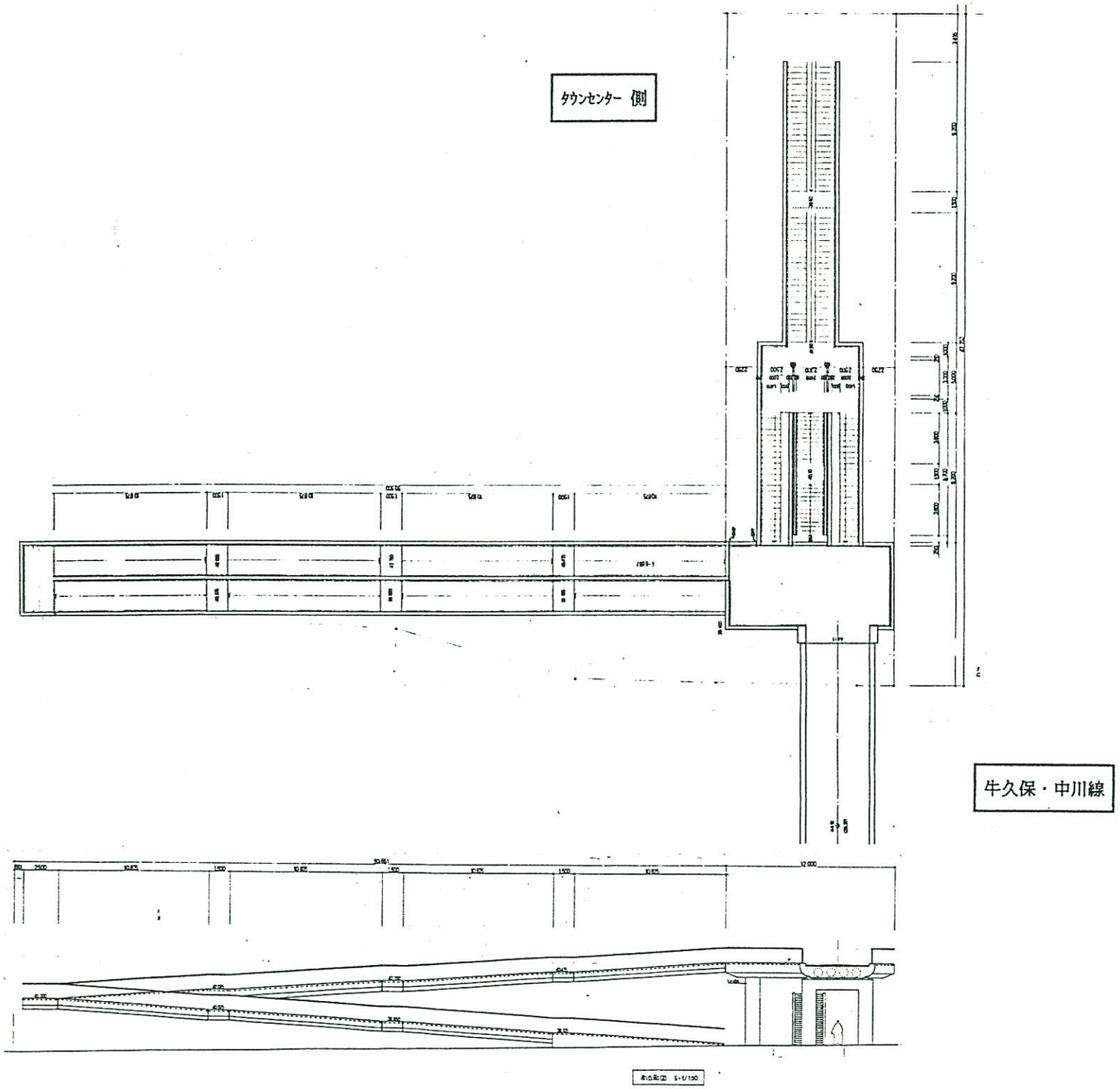
（3）E橋基本計画（第１案）　①　設計条件　　【TC側階段を 1/4階段とする案】

橋梁の位置づけ	●フォーマル橋 ・ルート性（牛久保・中川線）		●都市軸 ●ゲート橋	下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	・橋脚 ・2m ・杭基礎	外側	・橋台 ・1m ・杭基礎
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・33.2m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体		付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/4階段（第１案の場合） ・6.7%スロープ　(101m) ・―― ・――		・1/2階段　（既設） ・8.0%スロープ　（既設） ・―― ・――
●構造形式		・ＰＣ単純中空床版橋							

●計画図



（3）E橋基本計画（第１案）②．設計主旨



E 橋（第１案）

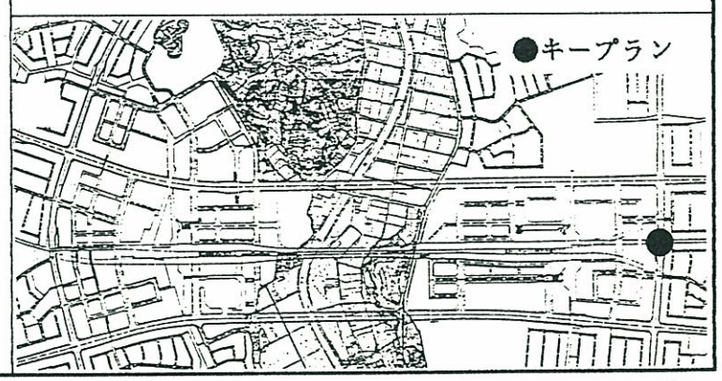
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

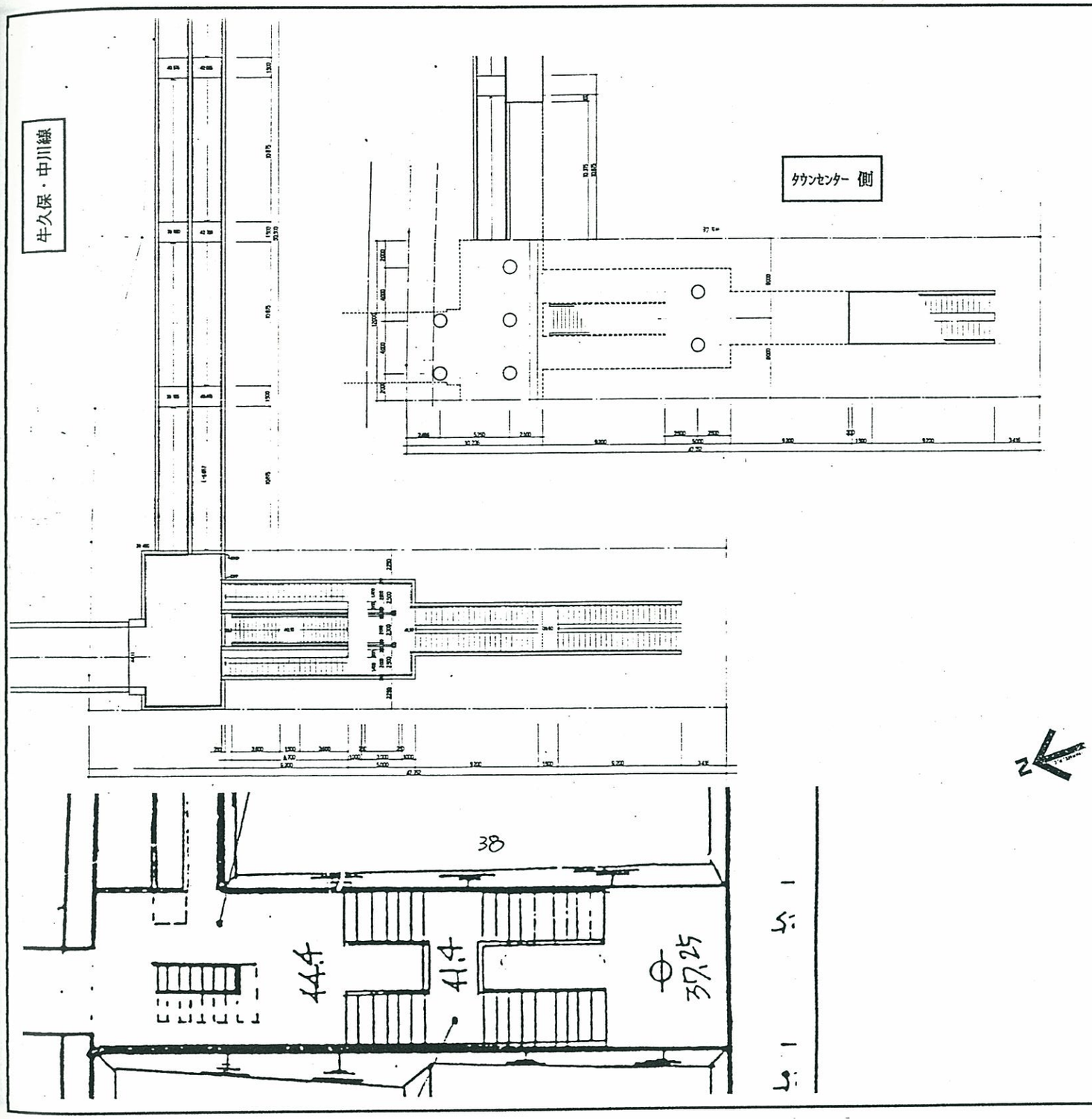
- 牛久保・中川線を横断し北側住宅地とタウンセンターを結ぶ歩行者の主要動線となる。隣接してバス停がある。

【設計趣旨】

- E橋は北側住宅地のペデレベルの動線を地区内へどのように降ろしていくかがポイントとなる歩専橋である。
- 階段の位置は，敷地中心に配置し、沿道の施設のショップフロントを塞がないよう配慮する。
- レベル差の処理は北駅方面へは 1/4スロープ付階段をメインとし、バス停利用者に対応するための階段を踊り場から幹線道路まで設ける。バス停側は1/15スロープのみ設ける。
- センター側は道路レベルでの歩行者の往来を考慮して、橋脚処理とする。
- センター側のスロープは民地側の圧迫感を軽減するためデッキタイプとする。



（3）E橋基本計画（第１案）③．基本設計、実施設計で留意すべき事項 ④．都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



E 橋（第１案）

●留意事項

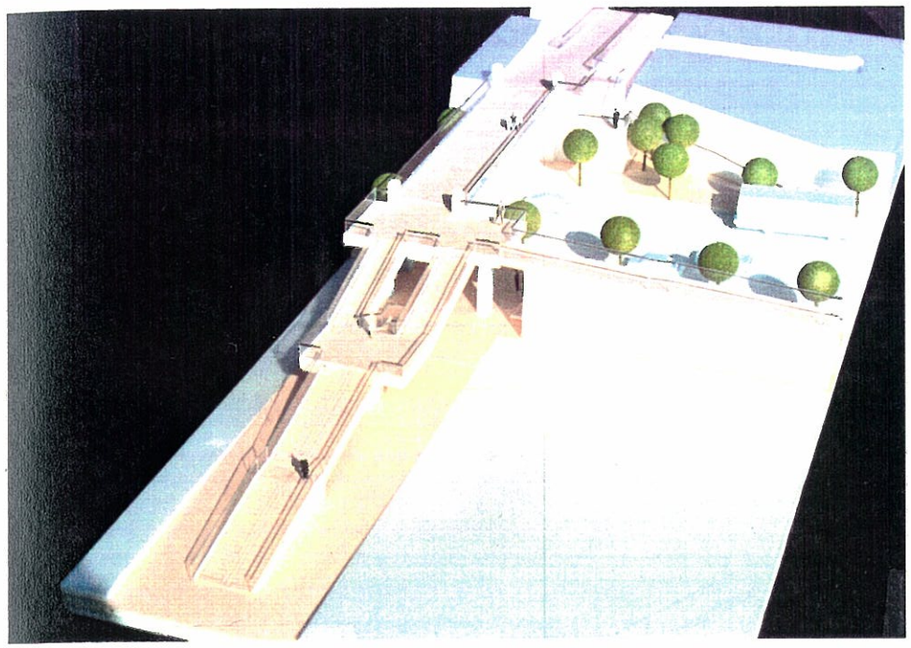
- バス停利用者等ペデ下を通行する歩行者に対する圧迫感等を可能な限り軽減するよう、橋脚、階段等の計画を行う。
- 階段の踊り場から沿道施設への連絡は、修正計画までの検討では可能な計画となっていたが、階段全体を中央部に寄せたため、持ち出しのデッキがないと接続出来ない計画となった。
  実施設計に当たり、今一度公団と隣接宅地の地権者と確認しておく必要があろう。
- センター側の1/15スロープは、隣接する宅盤が道路とほぼ同レベルであるため、デッキタイプとして出来る限り圧迫感を軽減するよう配慮する。

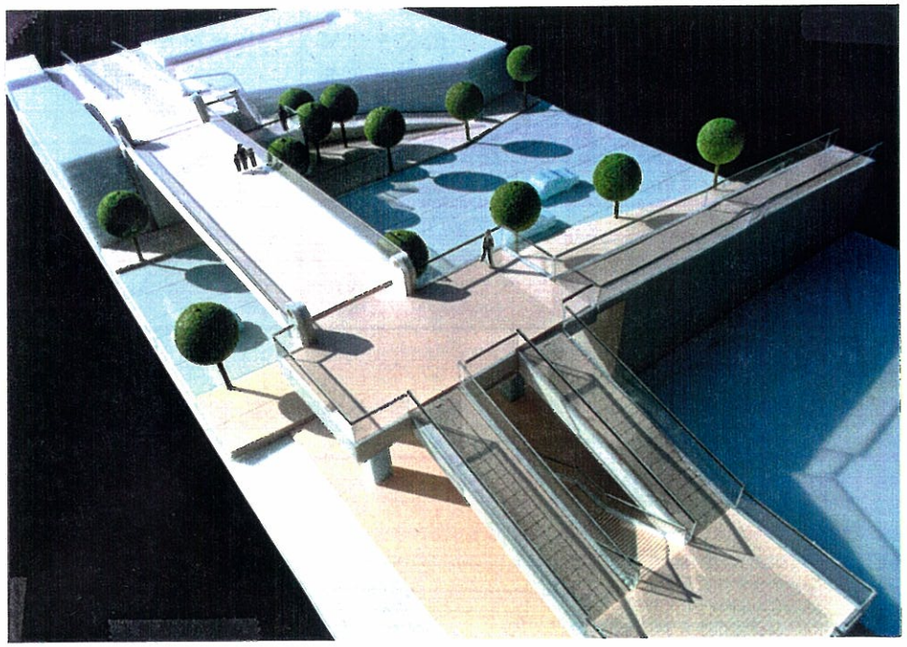
●基本計画の変更理由

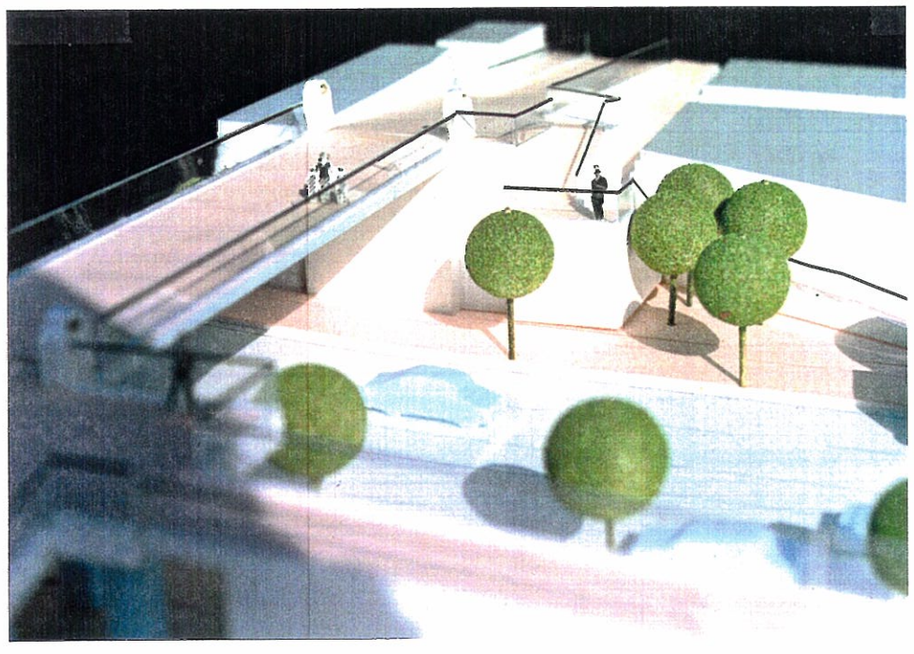
- 修正案はペデ空間一杯に階段を計画し、隣接敷地の建物への踊り場、歩専橋レベルでの接続が可能なように計画されているが、ペデ下部分が暗くなりショップフロントも塞ぐため、階段部分はペデ中央に寄せ、民地側に接しないようにする。

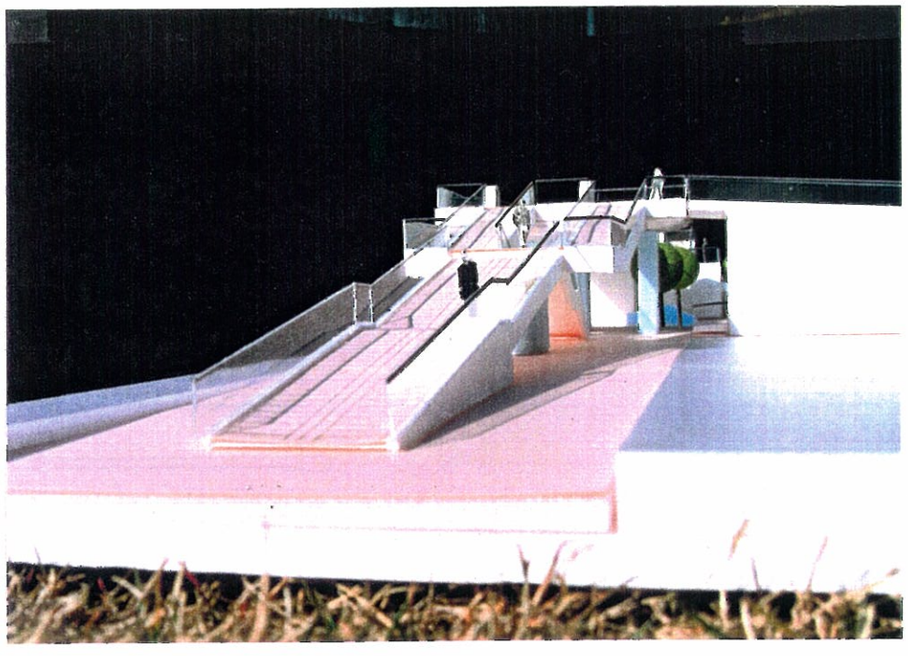
凡例
—— 提案変更線
----- 都市計画決定線又はこれまでの計画線

（第１案）







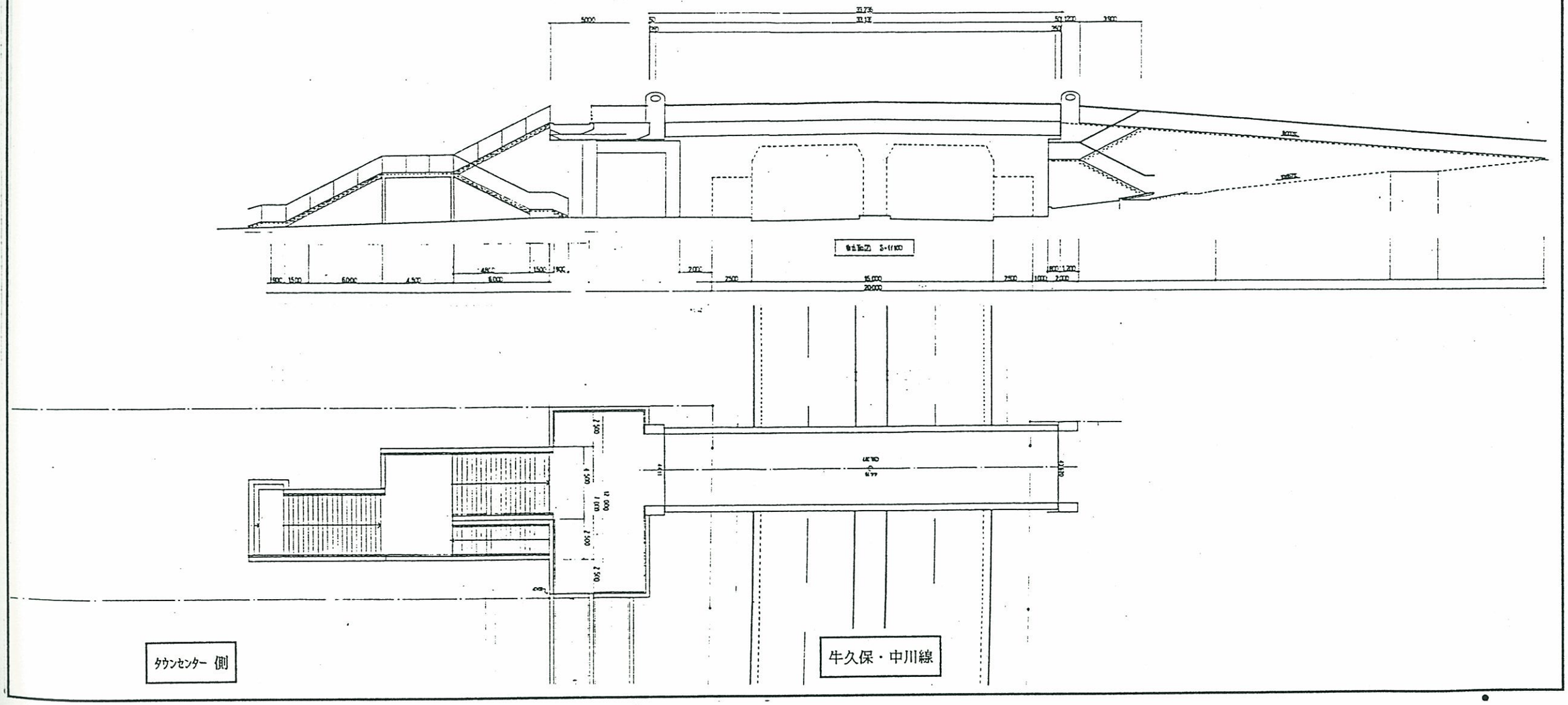


（3）E橋基本計画（第２案）　①　設計条件

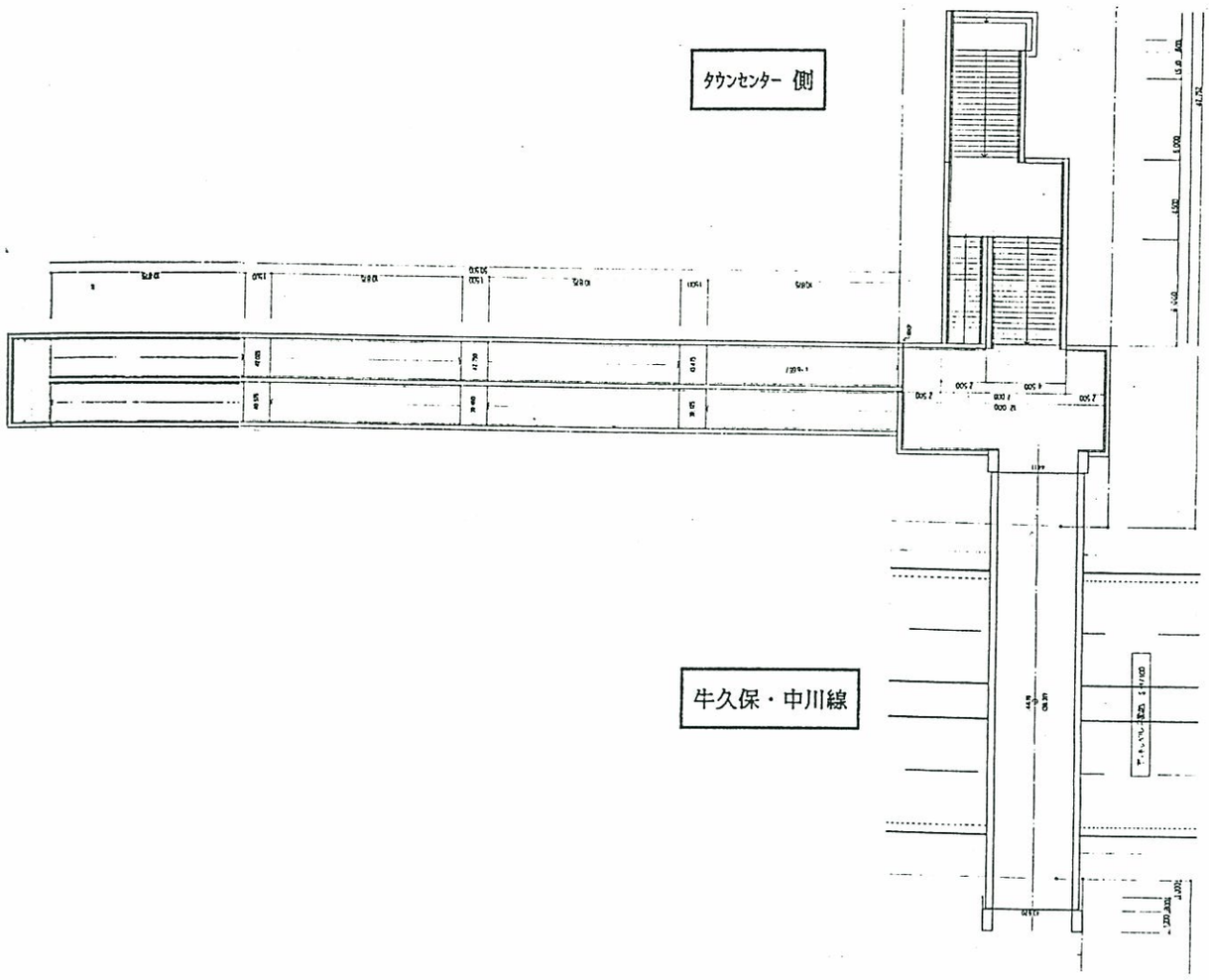
【TC側階段を1/2階段とする案】

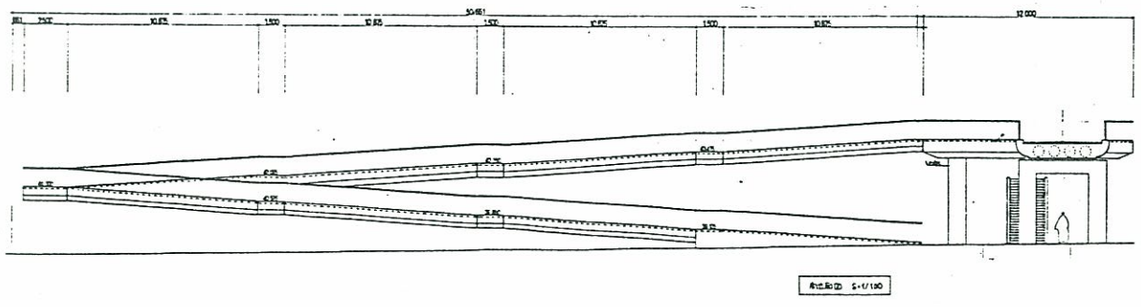
橋梁の位置づけ		●フォーマル橋 ・ルート性（牛久保・中川線）	●都市軸 ●ゲート橋	下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	・橋脚 ・２ｍ ・杭基礎	外側	・橋台 ・１ｍ ・杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・33.2m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/2階段（第２案の場合） ・6.7%スロープ　(101m) ・―― ・――		・1/2階段　（既設） ・8.0%スロープ　（既設） ・―― ・――
	●構造形式		・ＰＣ単純中空床版橋						

●計画図



（3）E橋基本計画（第２案）②．設計主旨





E 橋（第２案）

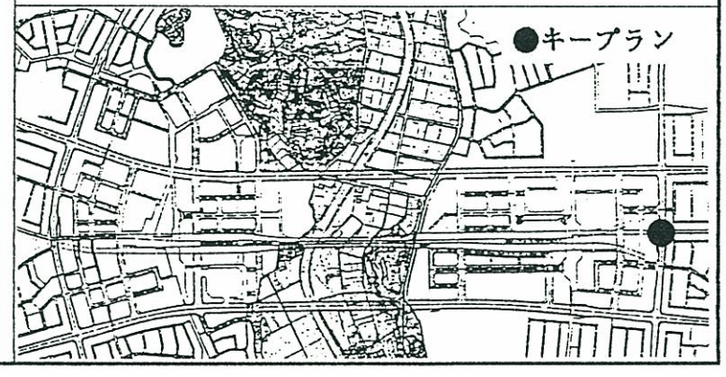
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 牛久保・中川線を横断し北側住宅地とタウンセンターを結ぶ歩行者の主要動線となる。隣接してバス停がある。

【設計趣旨】

- ２案は階段の長さを短くし、ペデ沿いのショップフロントを出来るだけ塞がないように 1/2階段でセンター側に降ろす案である。
- 階段の位置は敷地中心に配置し、中間の踊り場で中心軸をずらし、踊り場に舞台的な役割を持たせる
- 自転車・車椅子への対応は1/15スロープにより処理する。E橋は都市軸であるのでスロープ勾配を1/15とする。
- センター側は道路レベルでの歩行者の往来を考慮して、橋脚処理とする。
- センター側のスロープは民地側の圧迫感を軽減するためデッキタイプとする。

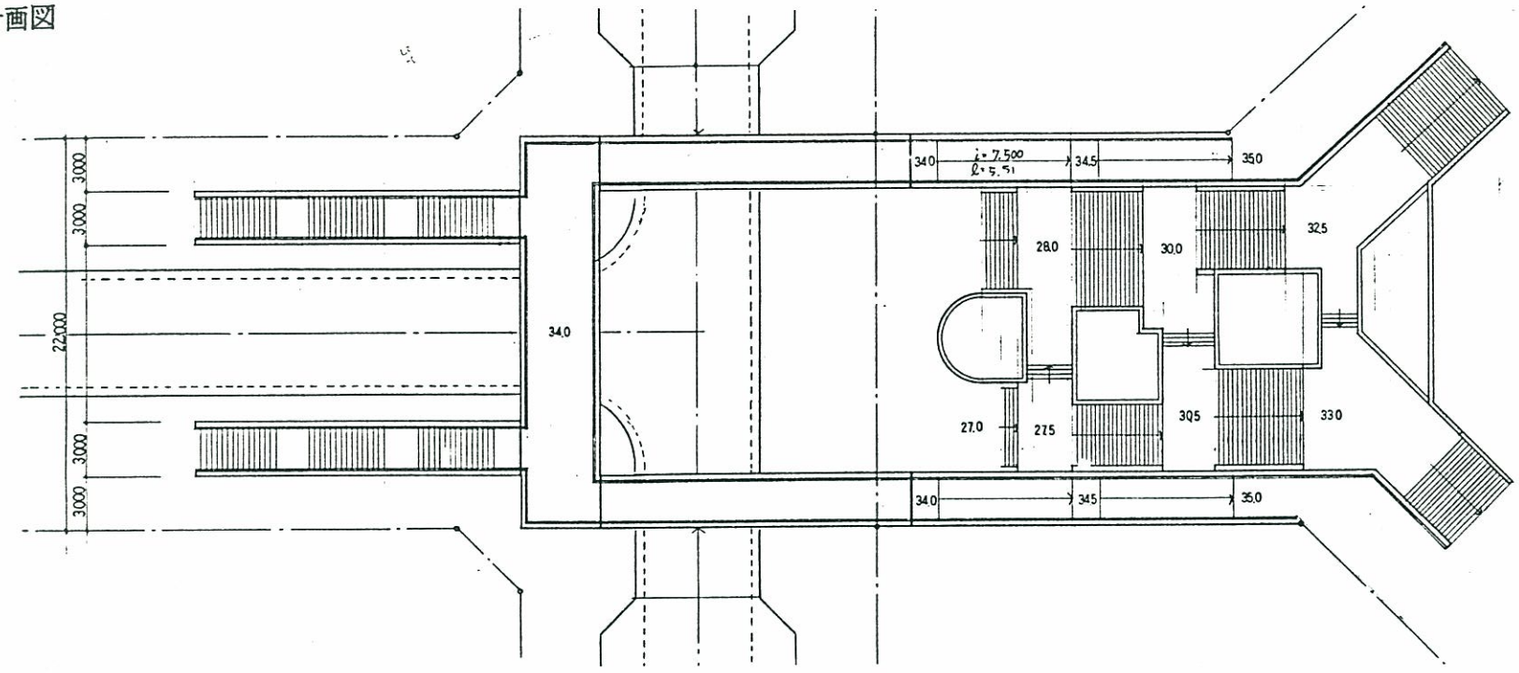


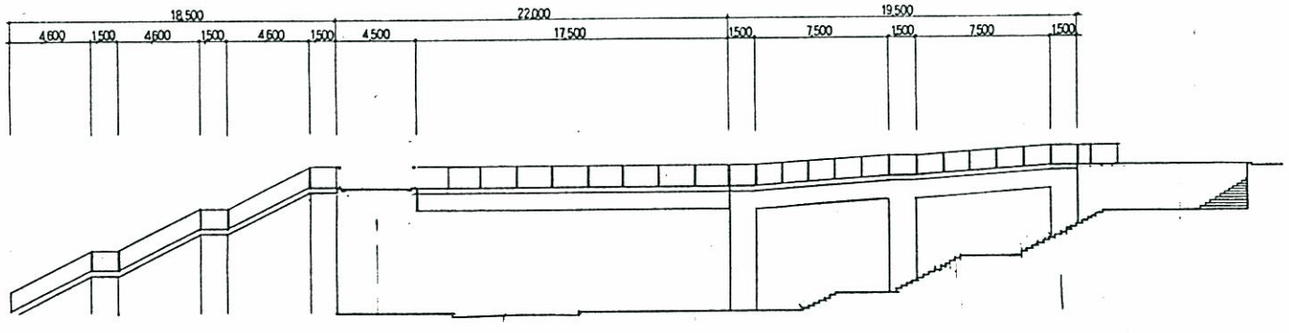
（4）F橋基本計画　（第１案）　①　設計条件

【区画道路の横断デッキを設ける案】

橋梁の位置づけ	●インターミディエイト橋 ●都市軸		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル広場側	• 橋脚 • 1ｍ • （杭基礎）	シンボル道路側	• 橋脚 • 1ｍ • （杭基礎）
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 33.2m • 6.00m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 • 公共用地で確保検討		• 1/2階段 • 核施設内で確保
●構造形式		• メタルT桁橋						

●計画図





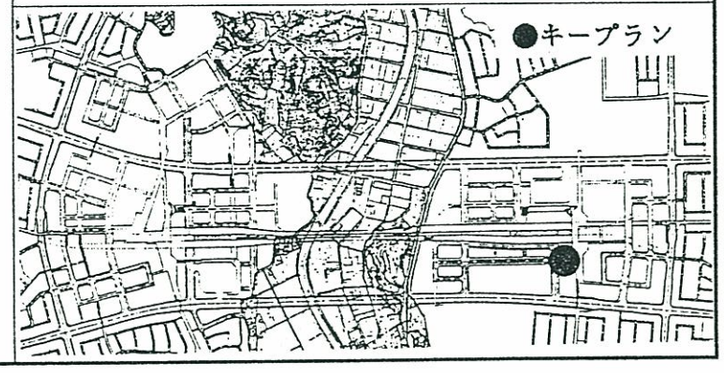
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 北駅北口シンボル広場とシンボル道路・核的複合施設を結ぶ結節点であり、都市軸に位置する。
- 歴史博物館方向からのビスタが通り、アイストップとなる景観上重要な場所である。

【設計趣旨】

- 階段を主体に構成し、階段の中央部に水の流れ落ちる滝（街の中の渓流）を計画する。
- シンボル広場レベルから補助幹線道路を横断してシンボル道路へ渡る歩専橋を設置する。
- 高齢者・身障者等への対応として、歩専橋を核的複合施設と接続出来るようにし、核的複合施設内でエレベーター・エスカレーターを公開施設として設けるようにする。

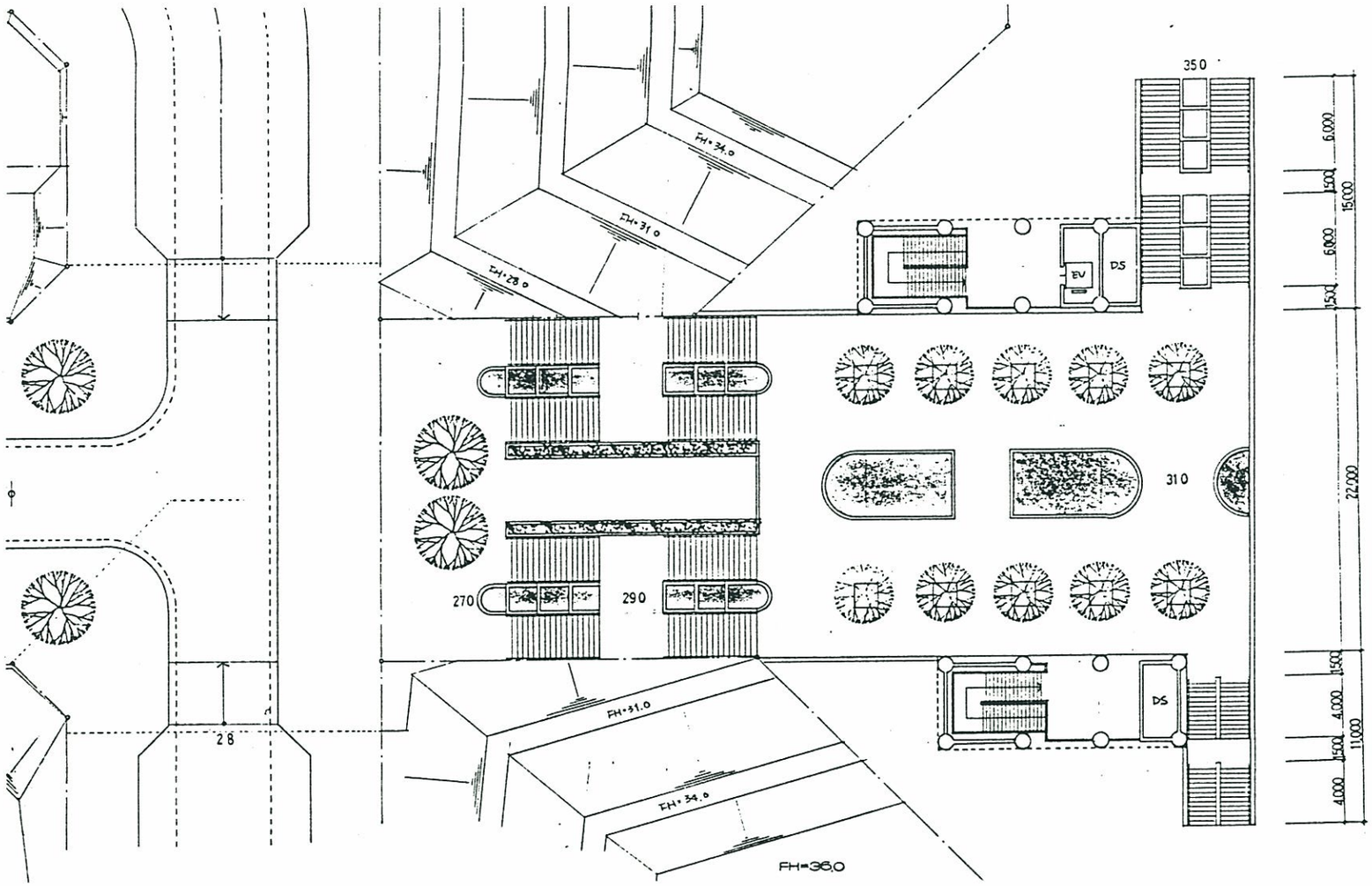


（4）F橋基本計画　（第２案）　①　設計条件

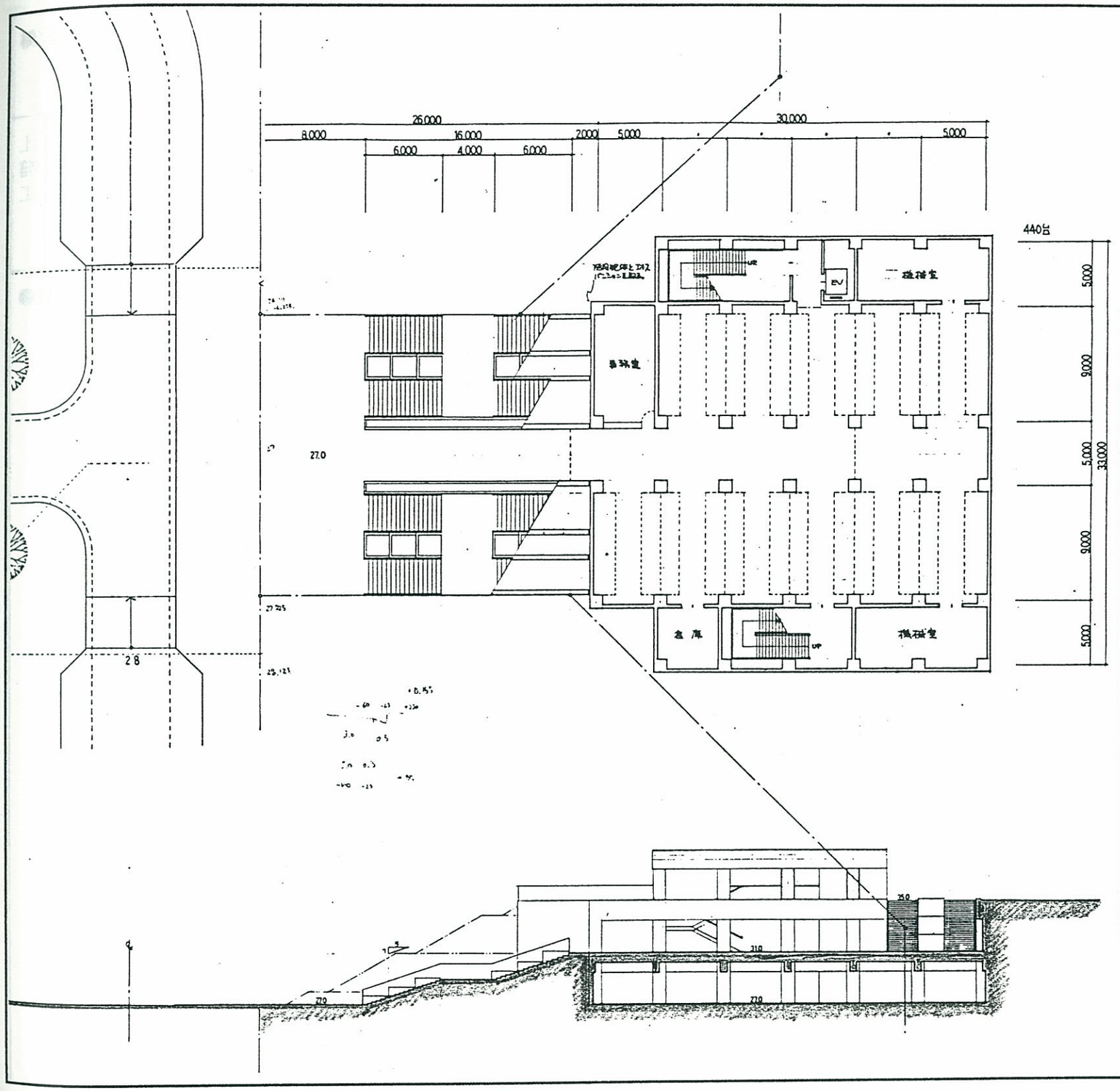
【区画道路の横断デッキを設けない案】

橋梁の位置づけ	●インターミディエイト橋 ●都市軸		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル広場側	―― ―― ――	シンボル道路側	―― ―― ――
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	―― ―― ――	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他	• 1/2階段 ―― • 公共用地での確保検討 • 地下駐輪場		―― ―― ―― ――
	●構造形式	――	――					

●計画図



(4) F橋基本計画（第２案）　②. 設計主旨



F　橋（第２案）

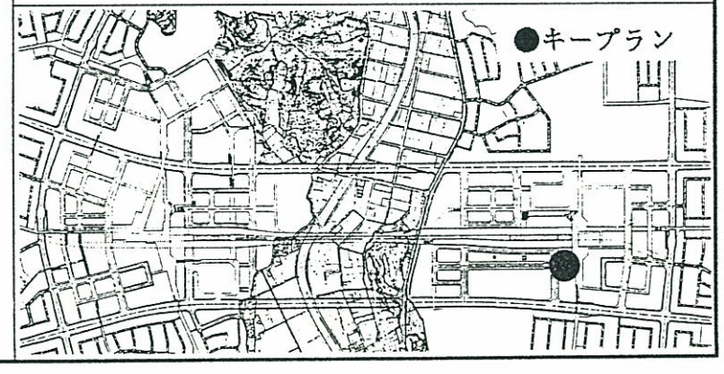
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 北駅北口シンボル広場とシンボル道路・核的複合施設を結ぶ結節点であり、都市軸に位置する。
- 歴史博物館方向からのビスタが通り、アイストップとなる景観上重要な場所である。

【設計趣旨】

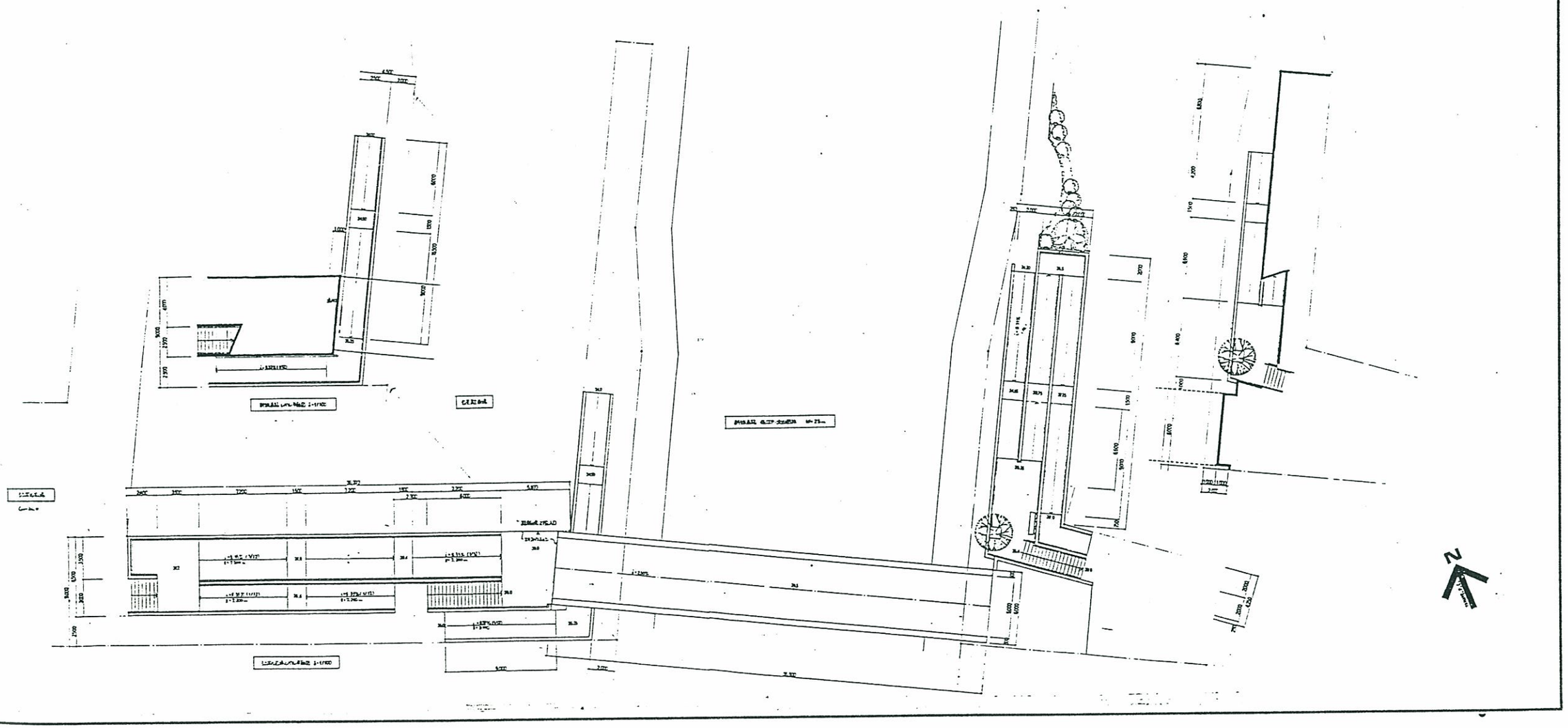
- 階段を主体に計画する。
- 自転車は隣接するG橋で対応出来るため、特に考慮しない。
- 階段下に地下駐輪場を設ける場合は 1/4スロープ付き階段を設ける。
- 第１地区の公共空間設計のテーマは水であるので階段部分に、水の流れや落水を計画する。
- 車椅子利用者は公共敷地内では駅舎かG橋に迂回しての利用となるが、隣接する施設に対して、公開のエレベーター、エスカレーターの設置を要請する。
- 補助幹線道路の立体横断用歩専橋は、シンボル道路側から見た場合にシンボル広場へのゲートとなるよう、シンメトリーかつシンボリックに創る。



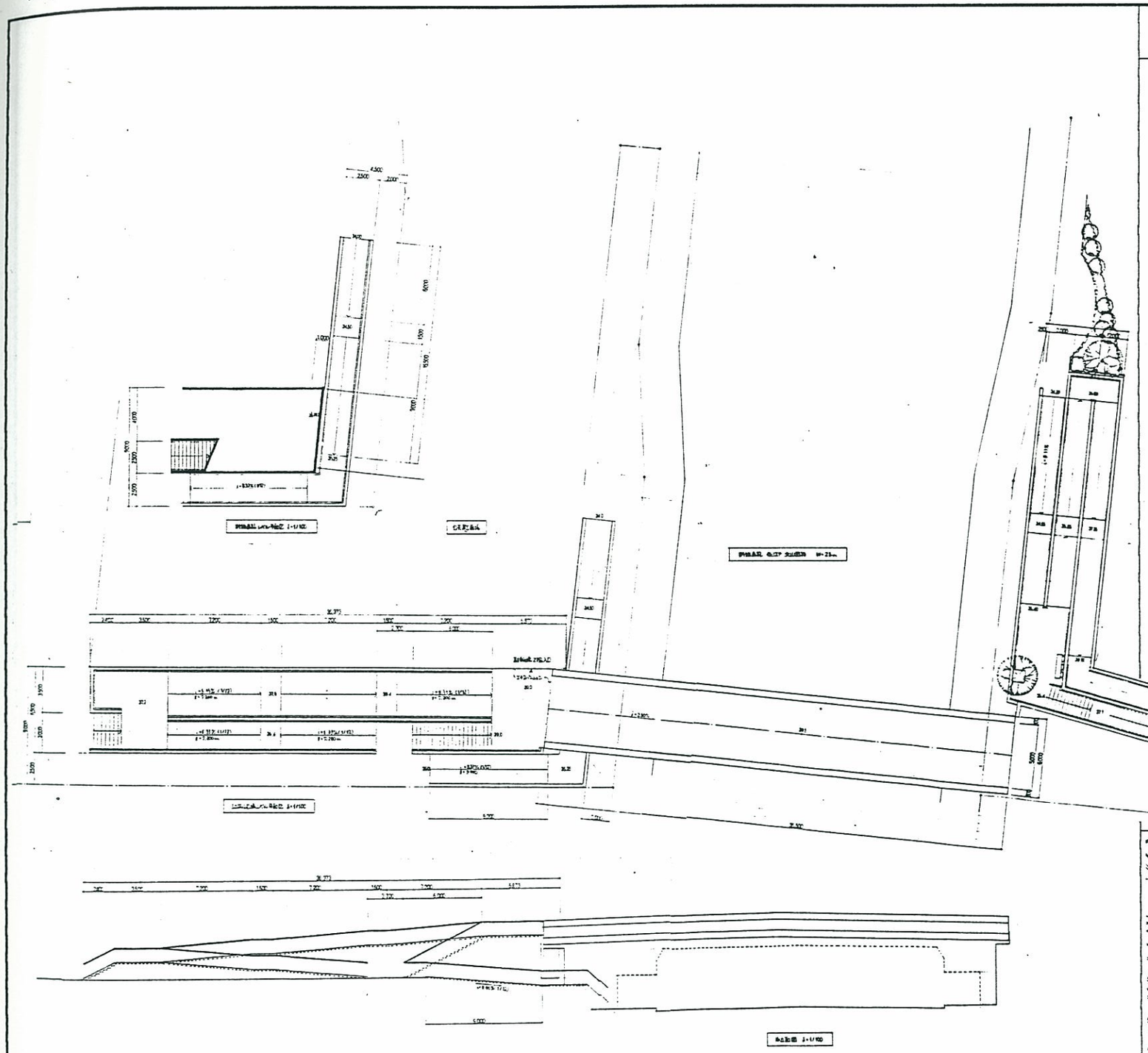
（5）G橋基本計画　　①　設計条件

橋梁の位置づけ		●フォーマル橋 •ルート性（佐江戸・北山田線） •ゲート橋	•都市軸 •副シンボル橋	下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	•橋台 •2m •杭基礎	外側	•橋台 •1m •杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	•35.5m •6.00m •W＝350kg/m²	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		•1/2階段 •1/12スロープ(8.3%)（46.0m） •駐車場ビル内で確保		•1/2階段 •1/12スロープ(8.3%)（58.1m） •核施設内で確保
	●構造形式		•ﾊﾞｲﾌﾞﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

●計画図



（5）Ｇ橋基本計画　　②．設計主旨



Ｇ　橋

●設計趣旨

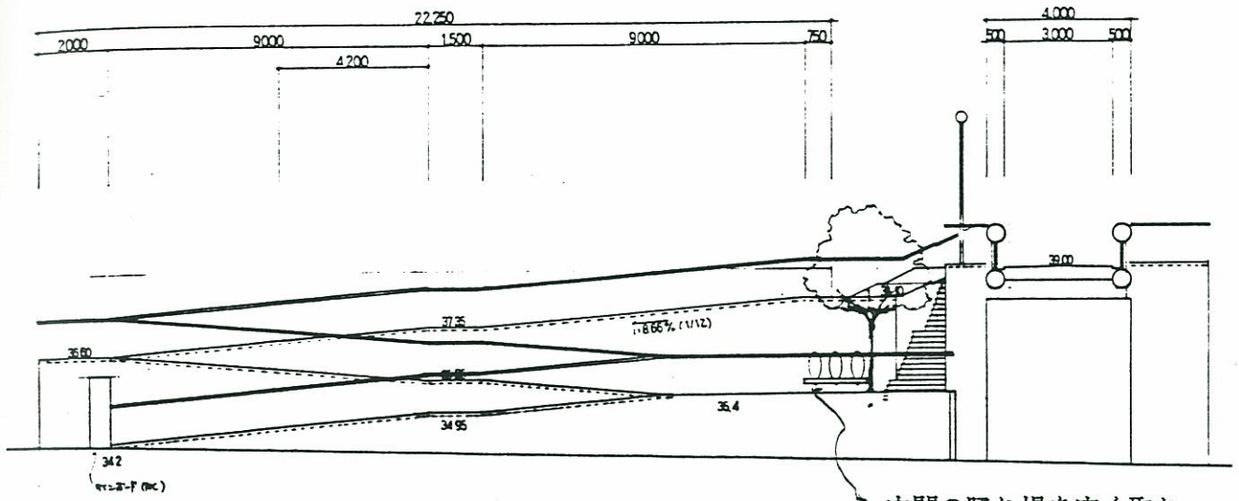
【周辺環境・立地特性】

- 佐江戸・北山田線を横断し、北駅北口シンボル広場と東側住宅地とを結ぶ都市軸を構成する歩専橋の一つである。
- 北側の隣接街区は公共駐車場が整備される。
- 佐江戸・北山田線にバス停が計画されている。

【設計趣旨】

- 佐江戸・北山田線を横断する橋体は、位置を北側に寄せて、南側宅地のショップフロントを塞がないようにする。幅員は都市軸上であるので都市計画決定の通り６ｍとする。
- センター側の橋詰の踊り場は北側の公共駐車場に接続させ、公共駐車場のペデ側に駐輪場を整備することにより自転車利用者の利便性向上を図る。
- センター側のレベル差の処理は、歩専橋からシンボル広場へは1/12スロープと階段を中心に処理し、スロープの折り返し部分からシンボル広場へショートカットできる階段を設ける。
- シンボル広場から佐江戸・北山田線へは1/12スロープのみで処理する。
- センター外側は1/12スロープと階段で処理する。

（5）G橋基本計画　　③．基本設計、実施設計で留意すべき事項

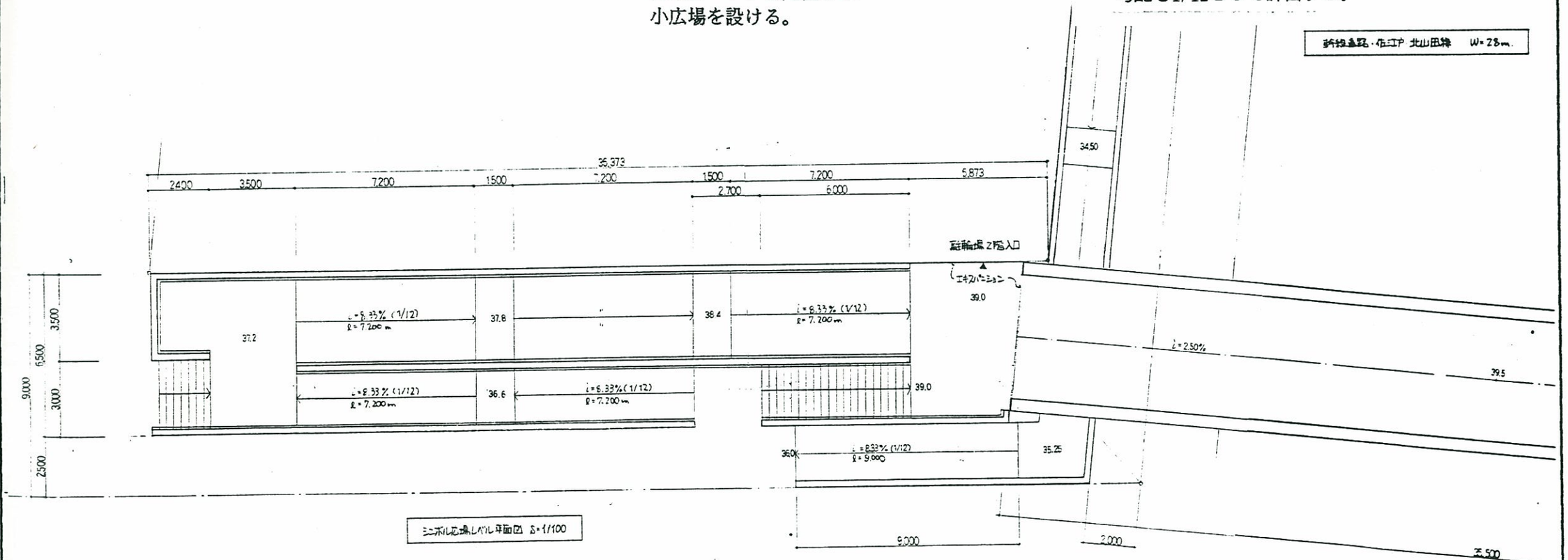


中間の踊り場を広く取り
高木とベンチを配置した
小広場を設ける。

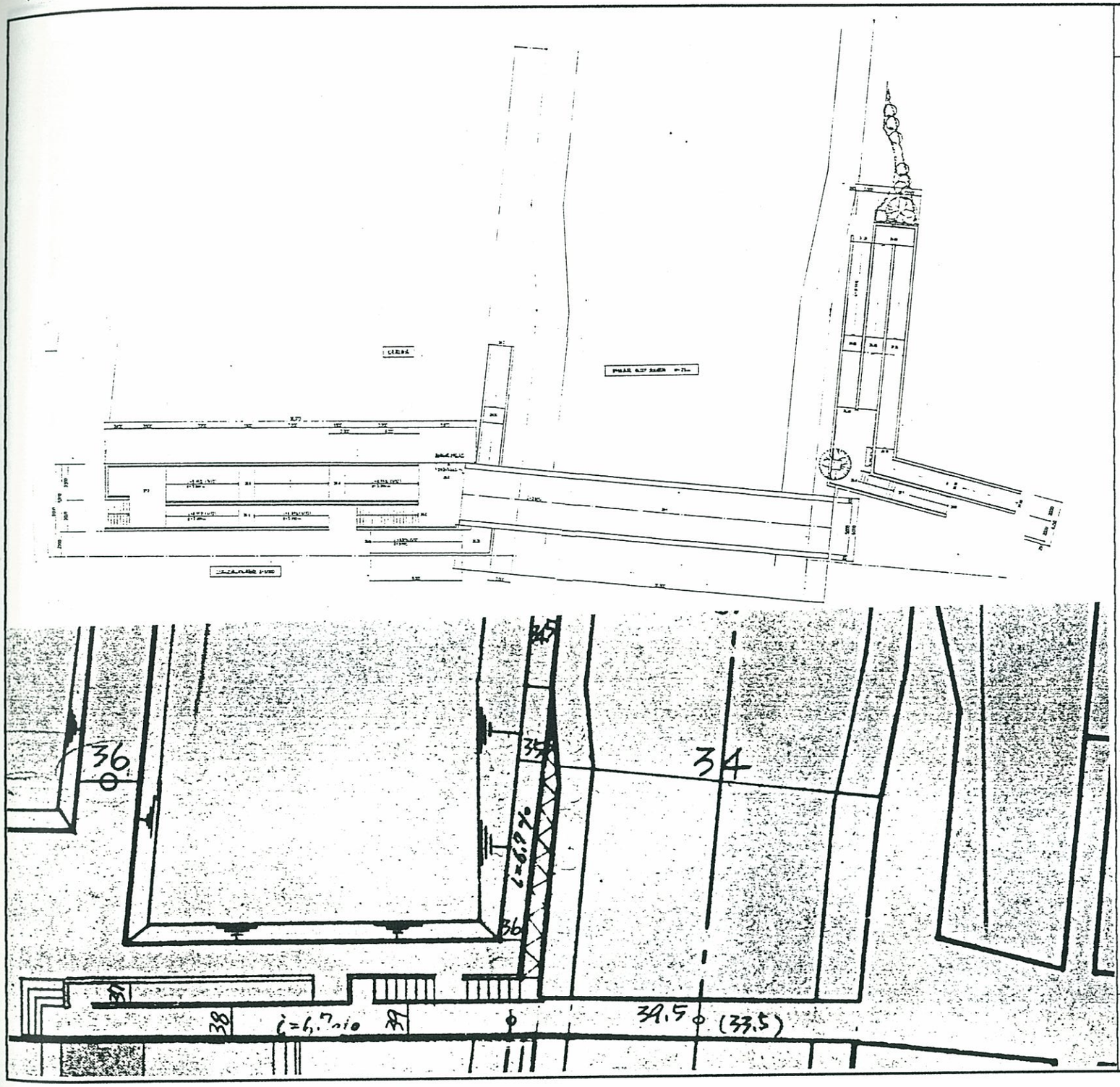
G　橋

●留意事項

- 公共駐車場・駐輪場の計画にあたっては、橋詰部分と駐輪場の接続は自転車利用者への利便性を高めると共に、駐輪場内のエレベーターを24時間開放し、身障者・老人が各レベルを往来出来るよう十分留意する。
- スロープの踊り場とシンボル広場を結ぶ 1/4スロープ付階段は、車椅子利用者の安全を確保するため下りの延長上には階段は設けない。
- スロープの勾配は、都市軸上であるので1/15としなければならないが、ペデ用地に制約があるため勾配を1/12として計画する。



（5）Ｇ橋基本計画　　④．都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



Ｇ　橋

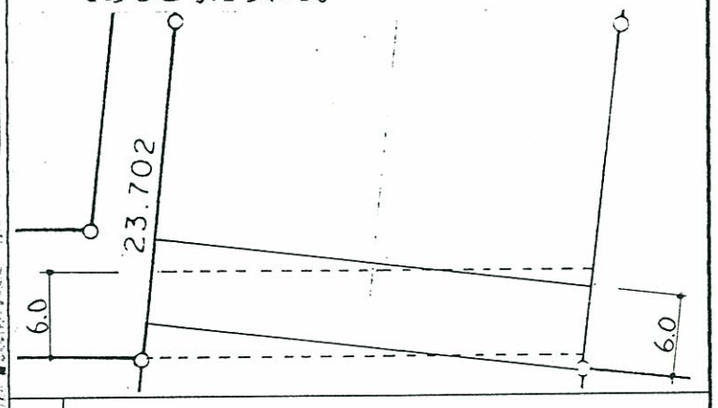
●基本計画の変更理由

- G橋は都市軸を構成する歩専橋であるため、橋体の全幅を大きく取り、ゆったりと計画する。全幅は６ｍとする。

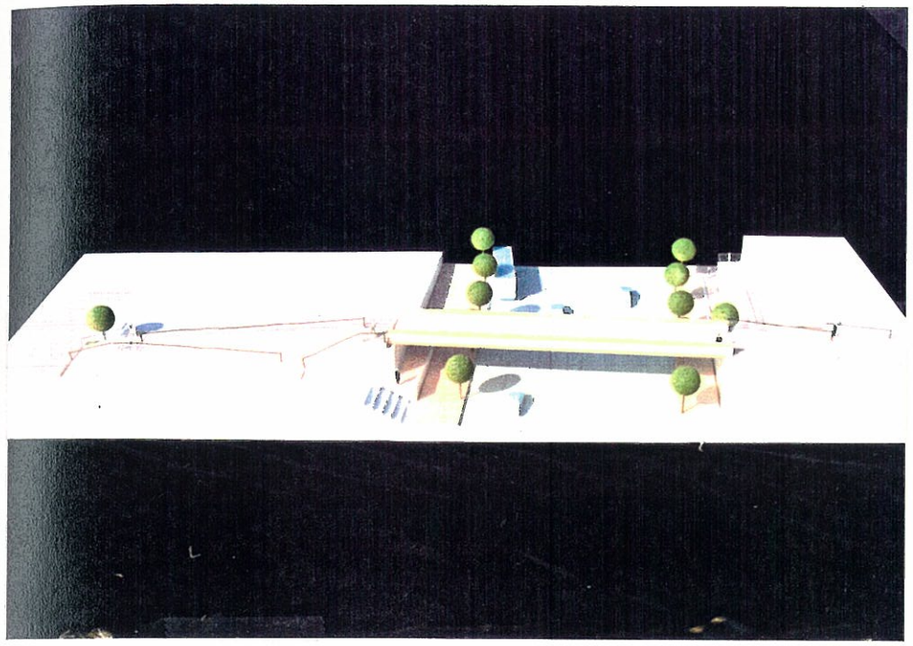
- 修正マスタープラン案では南側の一般宅地の前面にスロープが設けられ、ペデ沿いのショップフロント利用を制限する形になっているため、スロープ・橋体を北側の公共駐車場用地側に移動した計画とする。

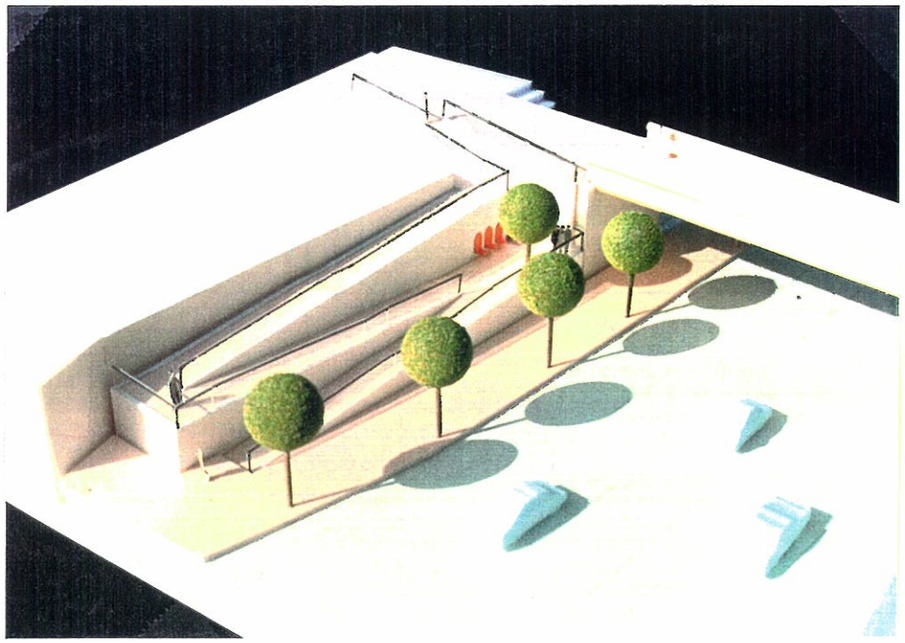
- 公共駐車場南側のペデ沿いの部分に、東側宅地からの自転車利用に対応した駐輪場を設け、歩専橋の橋詰部分と連絡させることにより、駐輪場の２階部分の有効利用と自転車利用者の利便性向上を図ることが可能となる。

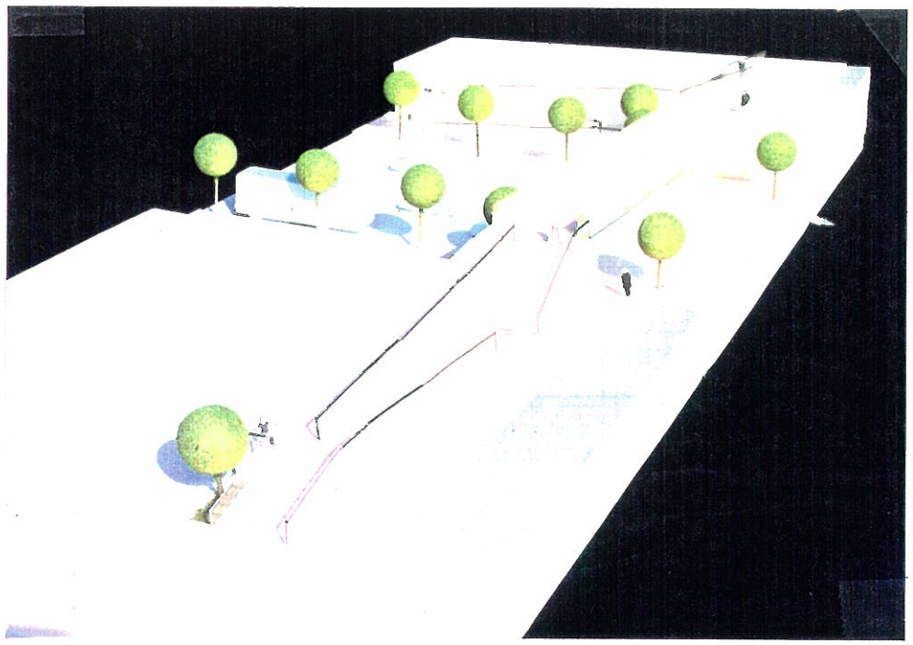
- 歩専橋から幹線道路への直通階段は、橋体の幅員を確保するため、確保が難しくなる。階段利用者がバス停利用者が中心であることを考えると、原案・修正案のようにバス停から離れた位置に降ろすことは機能的ではないため、直通階段は廃止し、スロープで階段を兼ねる案が最も納まりのいい案であると考えられる。

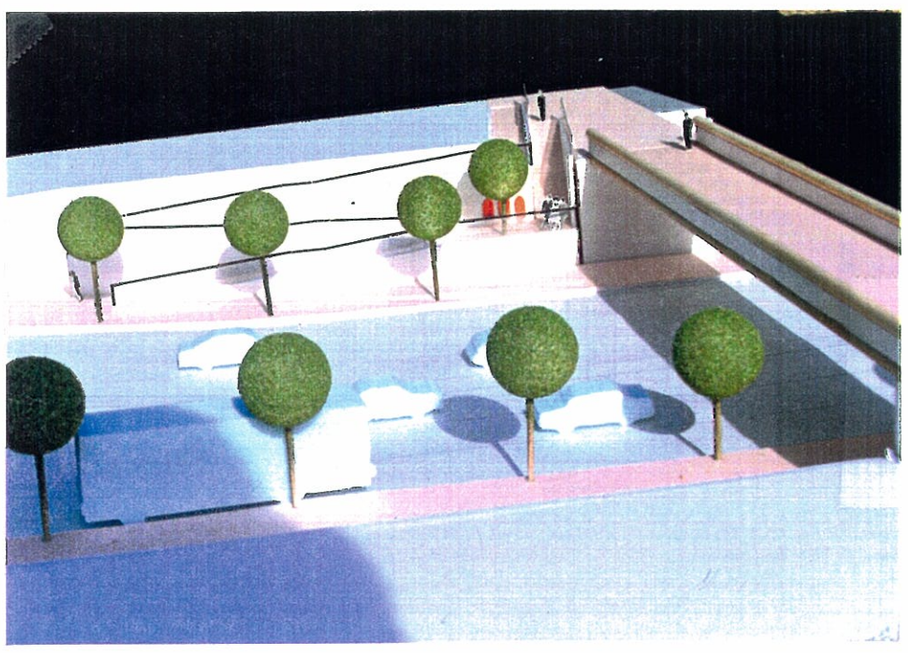


凡例
—— 提案変更線
------ 都市計画決定線又はこれまでの計画線





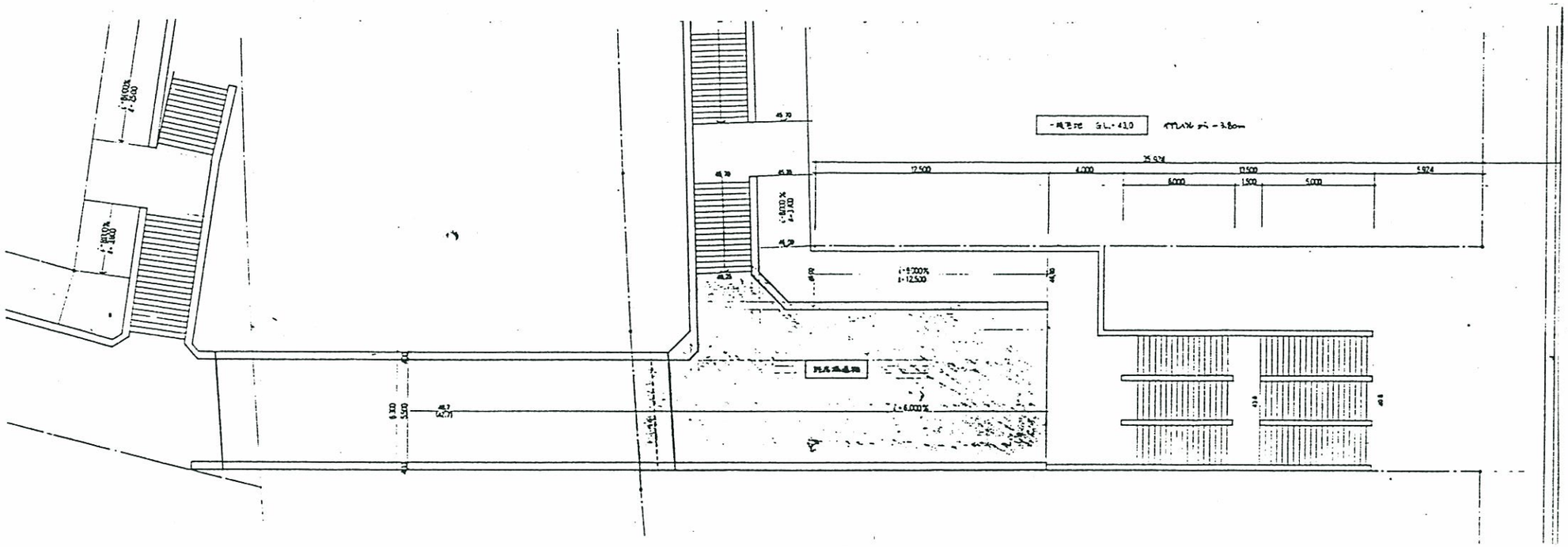




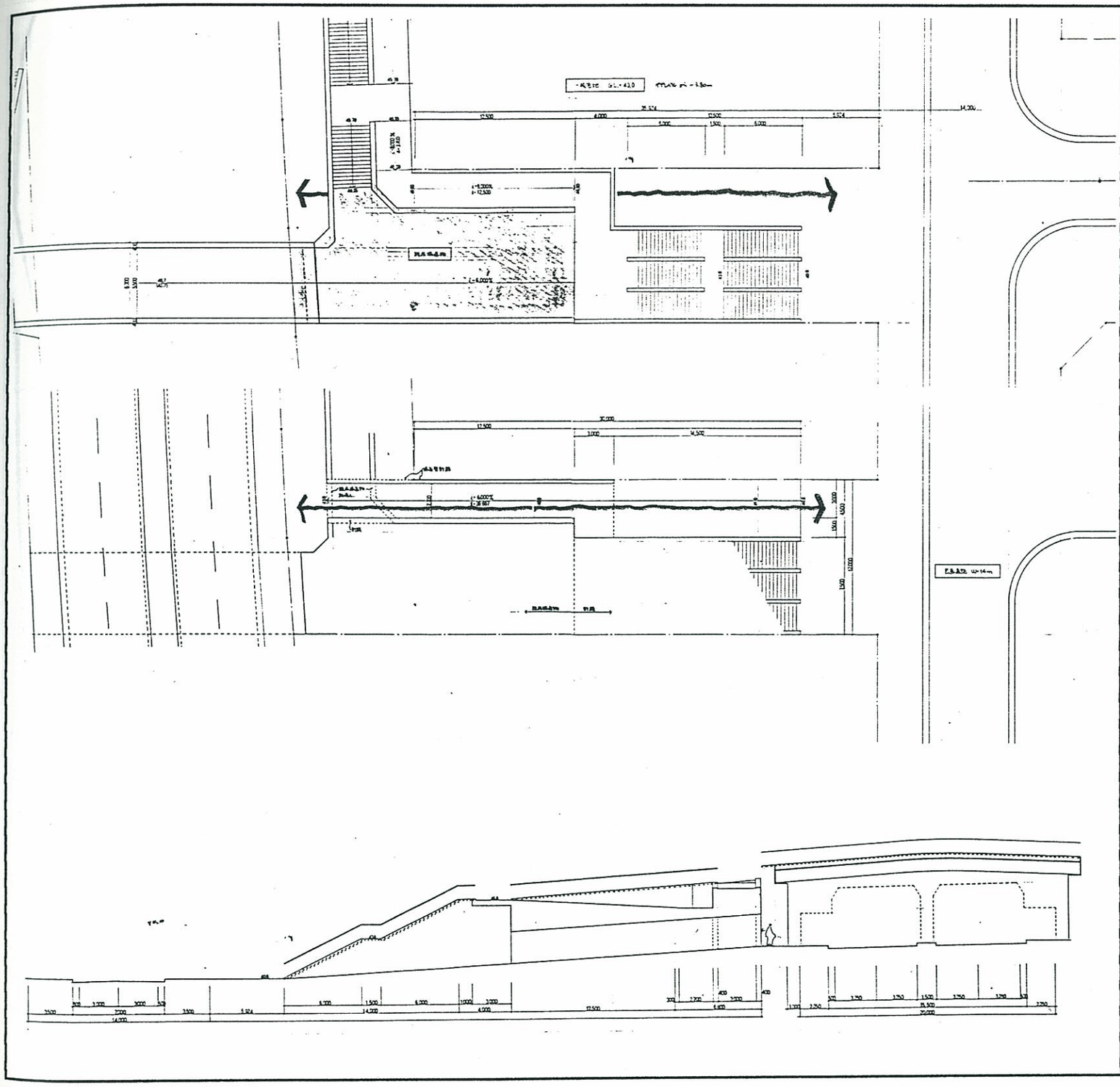
（6）J'橋基本計画　（第１案）　①　設計条件　　【区画道路の横断デッキを設けない案】

橋梁の位置づけ		●フォーマル橋（既設）　●ゲート橋 ●都市軸		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル道路側	―― ―― ――	外側	―― ―― ――
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	―― ―― ――	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		―― ―― ―― ――		―― ―― ―― ――
	●構造形式		――						

●計画図　　S＝1/300



（6）J'橋基本計画 （第１案） ②. 設計主旨 ③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項



J'橋 （第１案）

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

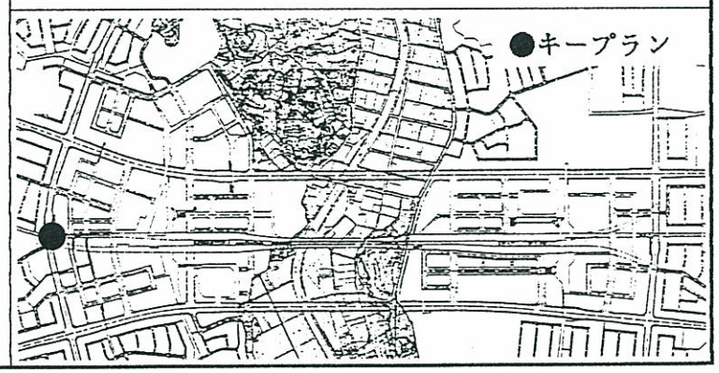
- 南駅南口から続くシンボル道路と地区外を結ぶ歩行者の主要動線である都市軸に位置する。
- 駅前から南方へ抜けるビスタのアイストップに位置する景観上重要なポイントである。

【設計趣旨】

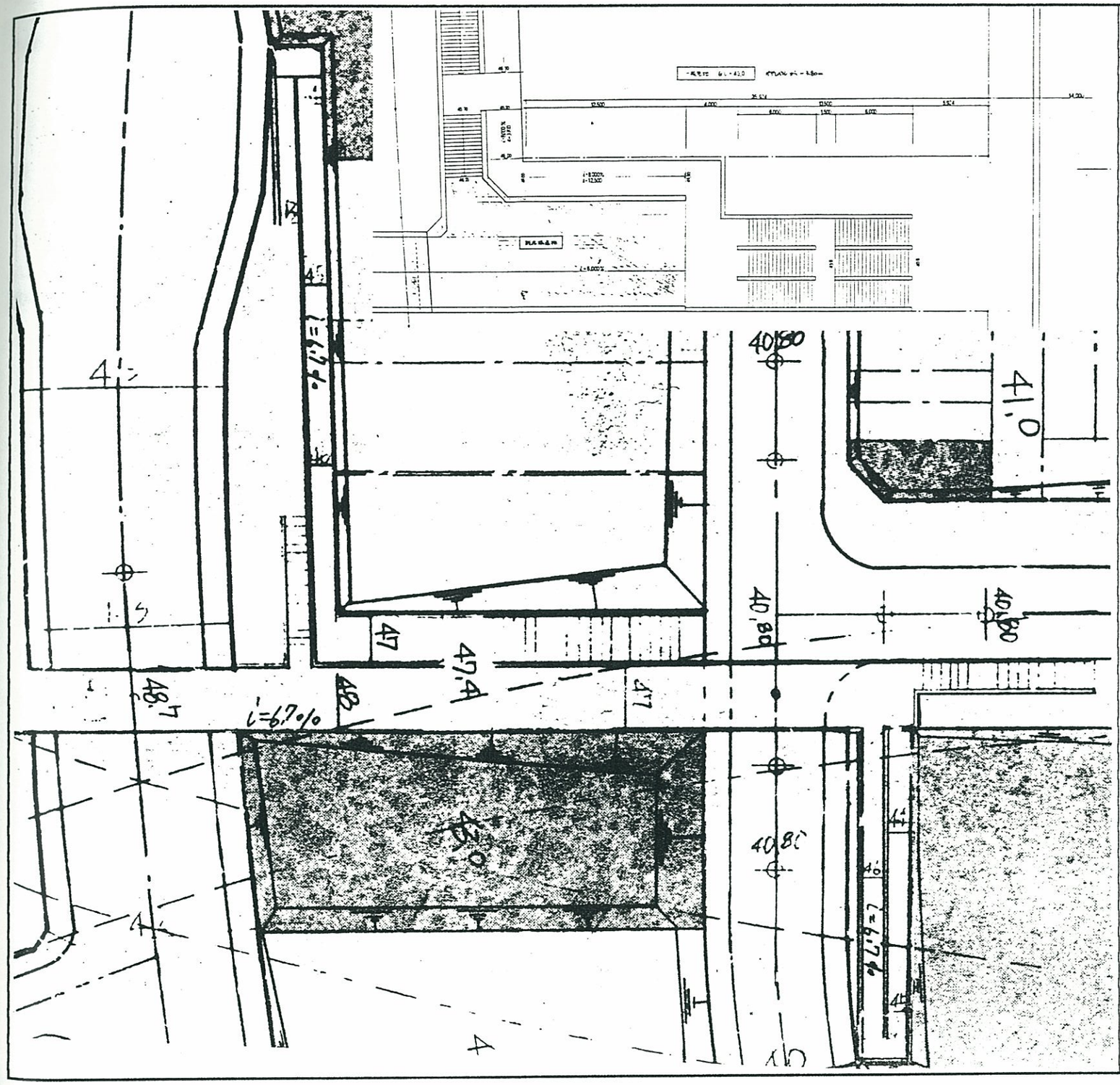
- 南側住宅地からの歩専橋の延長上にシンボル道路へ降りる大階段を設け、区画道路をオーバーパスする施設は設けない。
- 大階段はシンボル広場側からのビスタを考慮した計画とする。
- 既存構造物の一部を改造し、地上レベルでのバス停とタウンセンター地区内の歩行者動線を確保する。不可能な場合には、南側公団用地に公開空地として確保する。

●留意事項

- 地上レベルの往来は、既存構造物の一部を取壊しペデ用地内で確保することが最も好ましいが、既に引渡しが完了している施設であり、対応が出来ない場合は南側の公団所有地内に公開空地として確保する必要がある。
- 大階段はシンボル道路のシンボル性、シンボル広場からのビスタを考慮する。



（6）J'橋基本計画 （第１案）④. 都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



J'橋 （第１案）

●基本計画の変更理由

- 現在既に幹線道路に面して原案（昭和56年設計）通りの階段、スロープが完成しており、区画道路側の処理の計画が残されている。
- 修正ＭＰでは区画道路を渡してシンボル道路内に階段を降ろし、核的複合施設の南西角にスロープを設ける計画となっている。また、バス停と地区内を道路レベルで結ぶ提案がなされているが、既に構造物で塞がれており、ペデ用地内では確保出来ない状況になっている。

- 今回の計画では、以下の点から区画道路の歩専橋による横断は廃止する案を第１案とする。
  ①シンボル道路内に歩専橋の階段を設けることはシンボル道路のシンボル性・景観を損なう。
  ②歩専橋の橋脚の位置が地下鉄構造物上になるが構造上好ましくない。
  ③区画道路は通過交通が少ないため、敢えてオーバーパスさせる必要がない。
- 以上の点から、南側住宅地からの歩行者動線は区画道路の手前で道路レベルに降ろし、区画道路の横断は行わない計画とする。

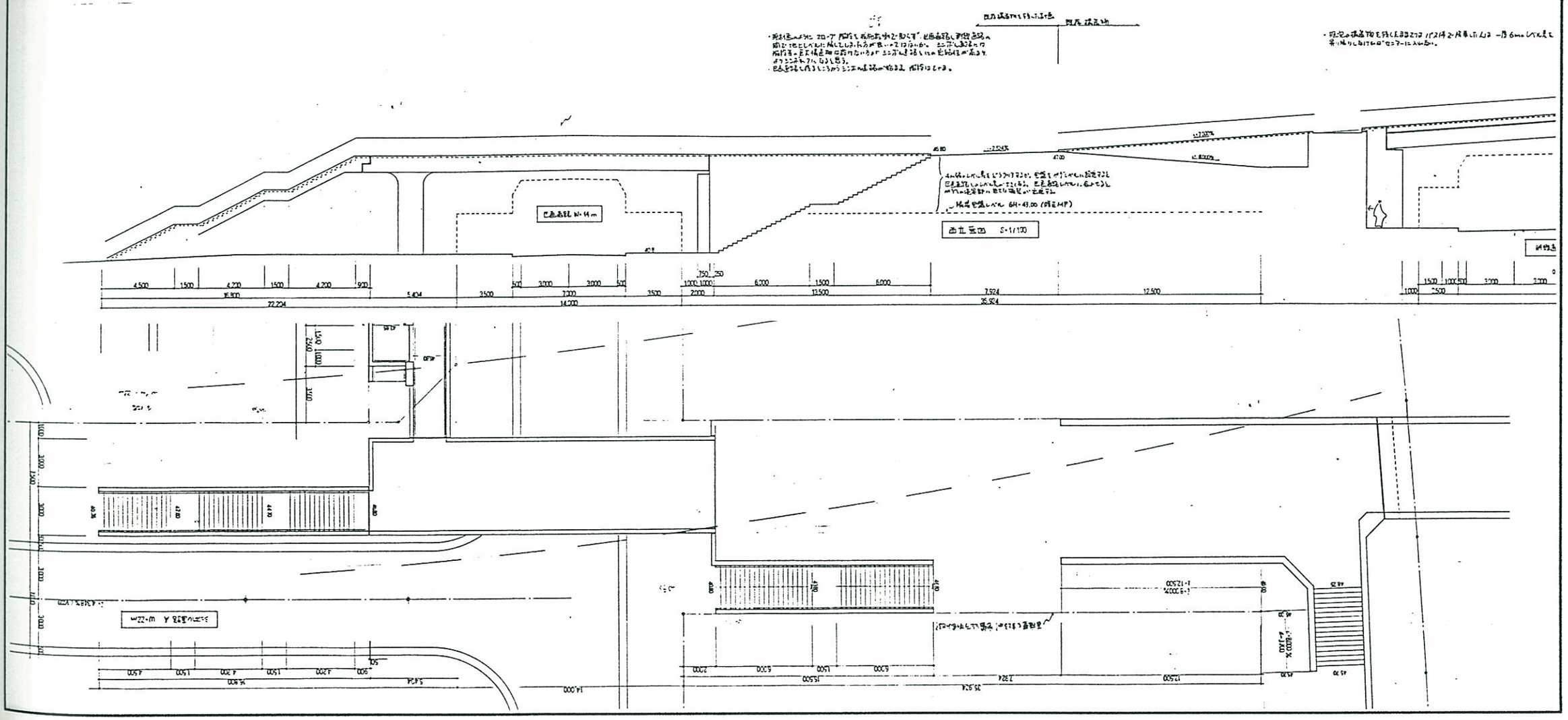
- 地上レベルの往来は、既存構造物の一部を取壊しペデ用地内で確保したい。

凡例
—— 提案変更線
------ 都市計画決定線又はこれまでの計画線

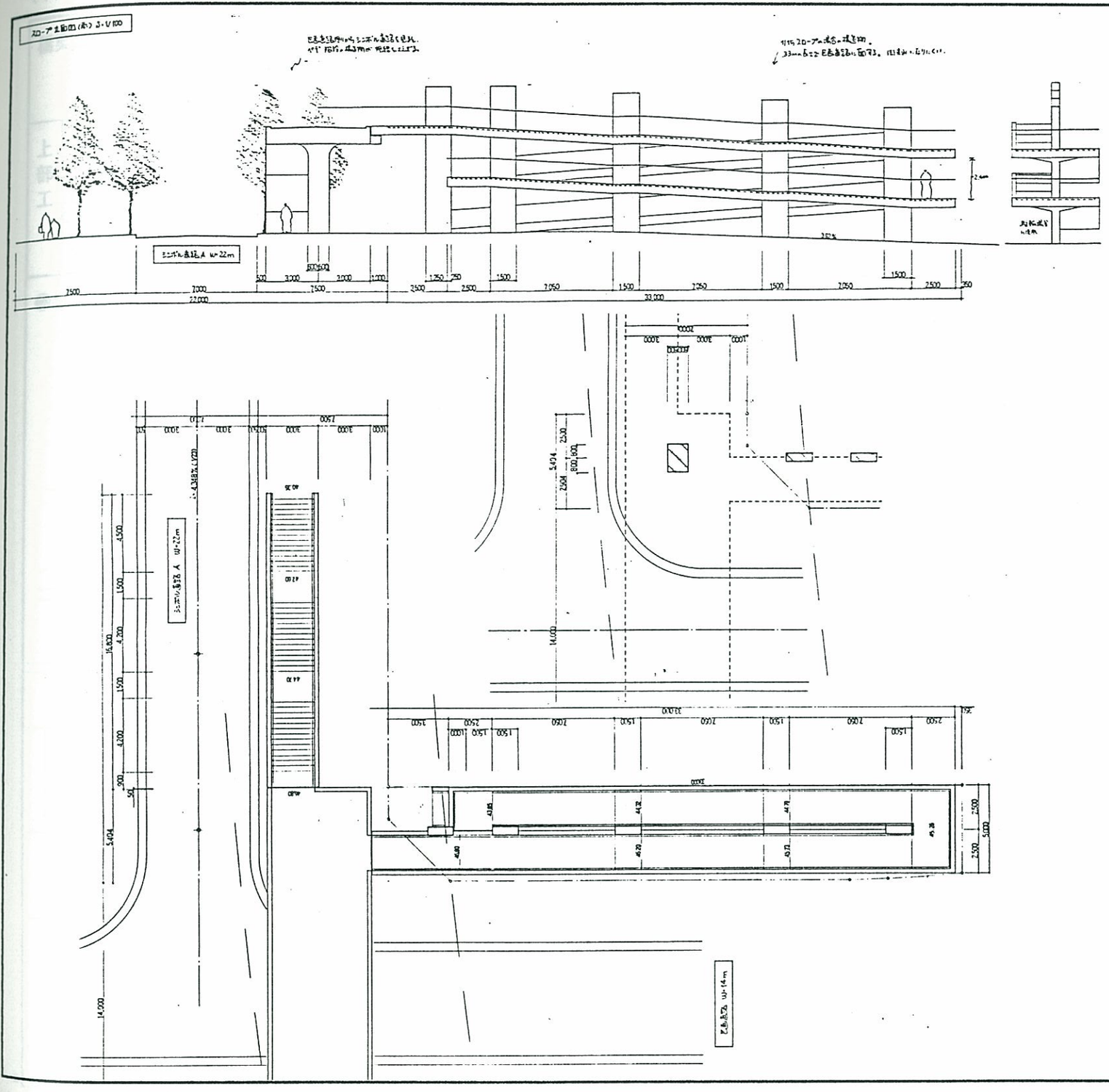
（6）J'橋基本計画　（第２案）　①　設計条件

橋梁の位置づけ	●フォーマル橋（既設）　●ゲート橋 •都市軸		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル道路側	•橋脚 •1ｍ •（杭基礎）	外側	•橋台 •1ｍ •（杭基礎）
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・21.0m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		•1/2階段　（既設） •8.0% スロープ　（既設） ——— ———		•1/2階段 •6.3% スロープ（118m） ——— ———
●構造形式		•メタル単純鈑桁橋						

●計画図



（6）J'橋基本計画 （第２案） ① 設計趣旨



J'橋 （第２案）

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 南駅南口から続くシンボル道路と地区外を結ぶ歩行者の主要動線である都市軸に位置する。
- 駅前から南方へ抜けるビスタのアイストップに位置する景観上重要なポイントである。

【設計趣旨】

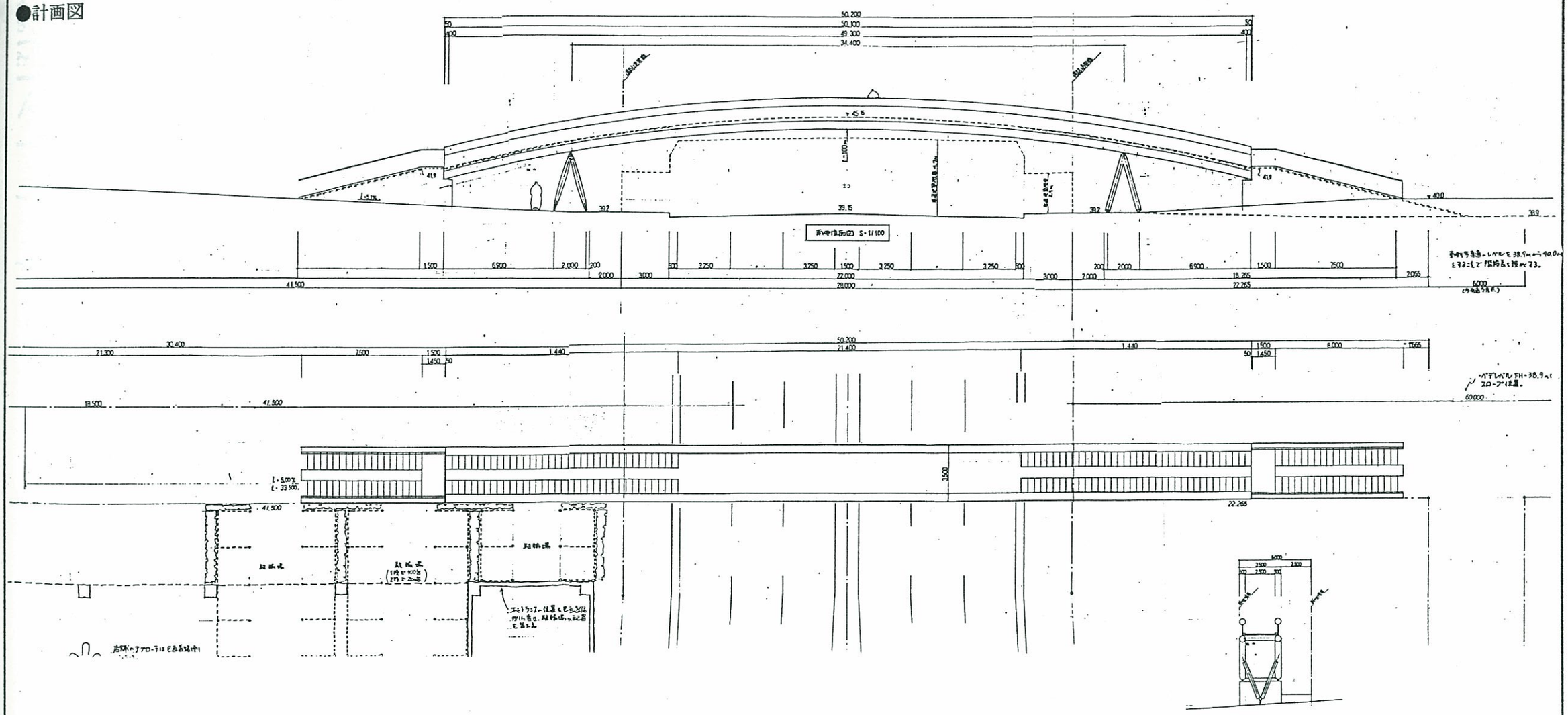
- 南側住宅地からの歩専橋のレベルを区画道路を超えて核的複合施設と接続出来るよう延長する。
- 道路レベルへの階段をシンボル道路歩道内に設ける。
- シンボル道路側の橋脚の位置が地下鉄構造物の上部となるため、基礎の計画には以下のような方針が考えられる。
  ①地下鉄構造物上に基礎が直接乗らないように鳥居型の橋脚とするなどの工夫をする。
  ②基礎のフーチングを大きく取り、荷重を分散させる。
- 上記のどちらにしても、横浜市交通局との荷重条件等の確認を行う必要がある。

（7）K橋基本計画　（第１案）　①　設計条件

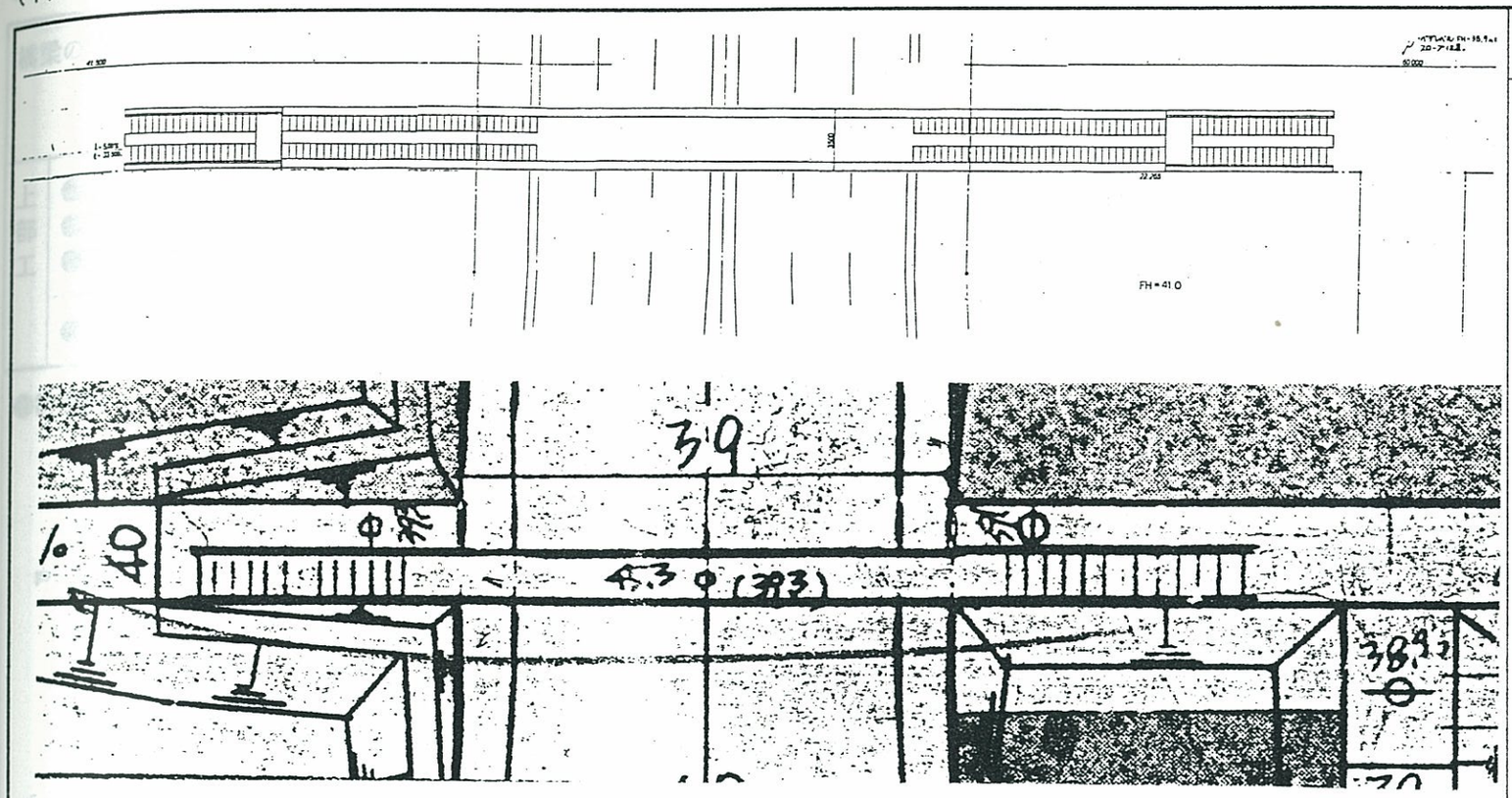
【大規模商業施設との接続を考慮しない案】

橋梁の位置づけ		●インターミディエイト ・ルート性（中山・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル広場側	・橋台＋橋脚 ・2m ・杭基礎	外側	・橋台＋橋脚 ・2m ・杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・50.2m ・3.50m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/4スロープ付階段 —— —— ——		・1/4スロープ付階段 —— —— ——
	●構造形式		・メタル単純鈑桁橋						

●計画図



（7）K橋基本計画（第１案）　②．設計主旨



K　橋（第１案）

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 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。
- 西地区の隣接する南側街区に大規模商業施設が立地するため、買物客等の利用が比較的多く想定される。

【設計趣旨】

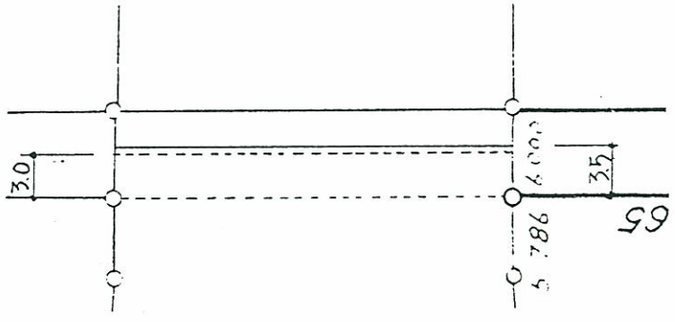
- 買物客等の自転車利用者に対応するため、 1/4スロープ付階段による処理を行う。
- 1/4スロープ付階段としたため、ペデ用地内では高さを登りきらないため、橋体自体をタイコ橋として車道のクリアランスを確保する。
- 橋体の位置は、南側の大規模商業施設側に寄せて設ける。全幅は 3.5mとする。
- 西側の橋詰は地上レベルでの施設との接続を考慮して階段の長さが出来るだけ短く成るよう計画する。

●留意事項

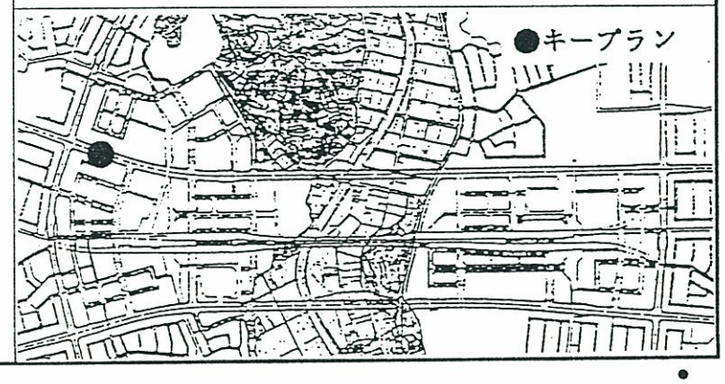
- 東側の 1/4スロープ付階段の下り口は、出来るかぎりペデのT字交差点内にはみ出さないよう考慮する。（ペデの造成地盤高は階段長を考慮してFL＝40.0mに引き上げられた）
- 大規模商業施設に対して、ペデ沿いに店舗のエントランスを設けるよう要請する。（ペデ側に駐車場の出入口やサービスヤード等を設けないように要請する。）
- 大規模商業施設から歩専橋に対してデッキをつなげられるよう、橋体、階段の位置を南側の大規模商業施設側に寄せて設ける。

●基本計画の変更理由

- 修正案は階段のみの往来しか想定していないが、買物客等の自転車利用者が予想されるため、 1/4スロープ付階段として対応を図る。



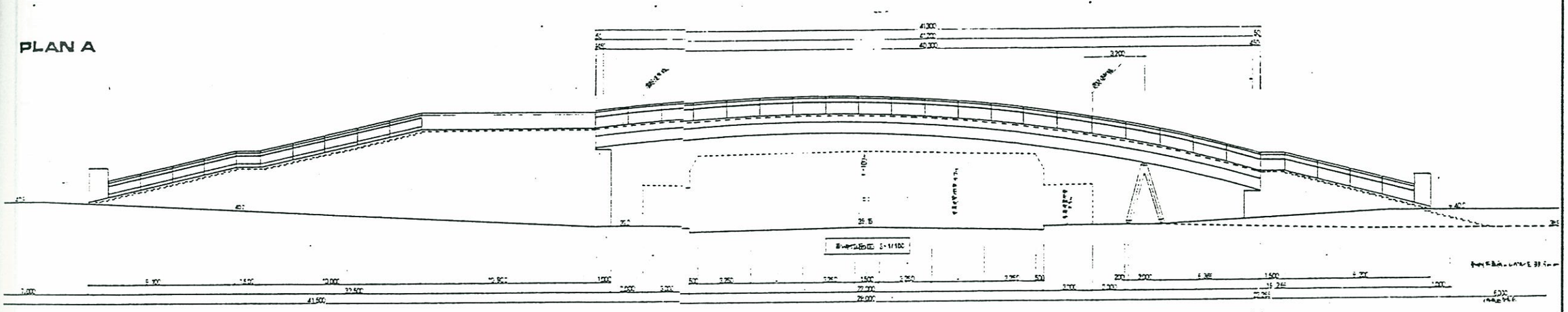
—— 提案変更線
------ 都市計画決定線又はこれまでの計画線

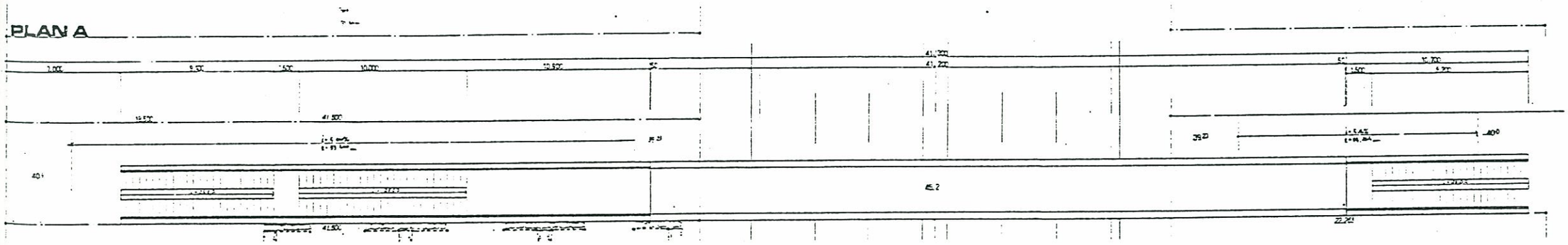


（7）K橋基本計画　（第２案）　①　設計条件　　【大規模商業施設との接続を考慮した案】

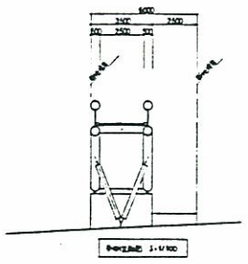
橋梁の位置づけ	●インターミディエイト ・ルート性（中山・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル広場側	・橋台＋橋脚 ・２ｍ ・杭基礎	外側	・橋台 ・２ｍ ・杭基礎
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・41.3m ・3.50m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/4スロープ付階段 ―― ―― ――		・1/4スロープ付階段 ―― ―― ・大規模商業施設をの接続のための踊り場を用意する
●構造形式		・ﾊﾞｲﾌﾟﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

●計画図

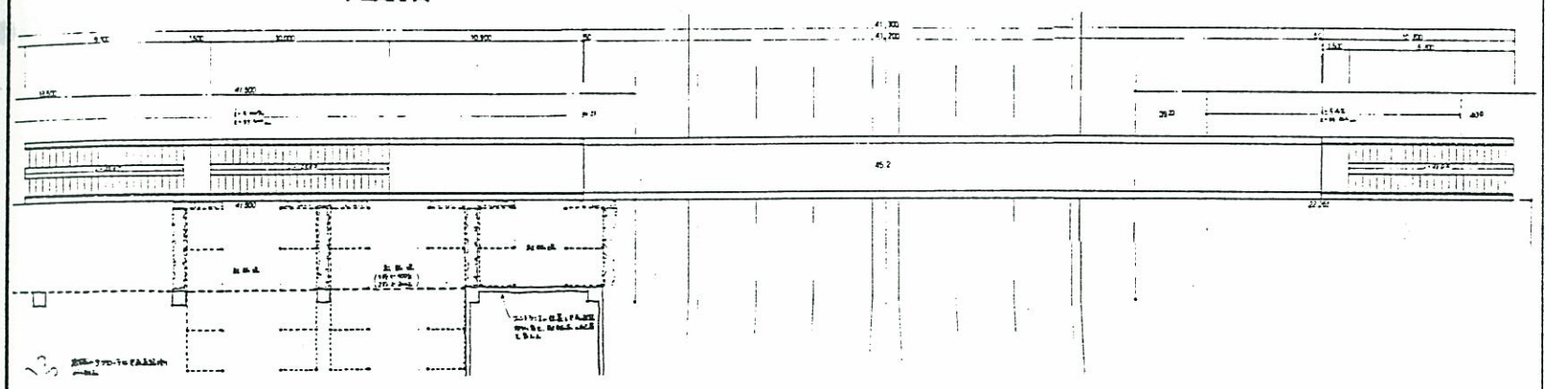


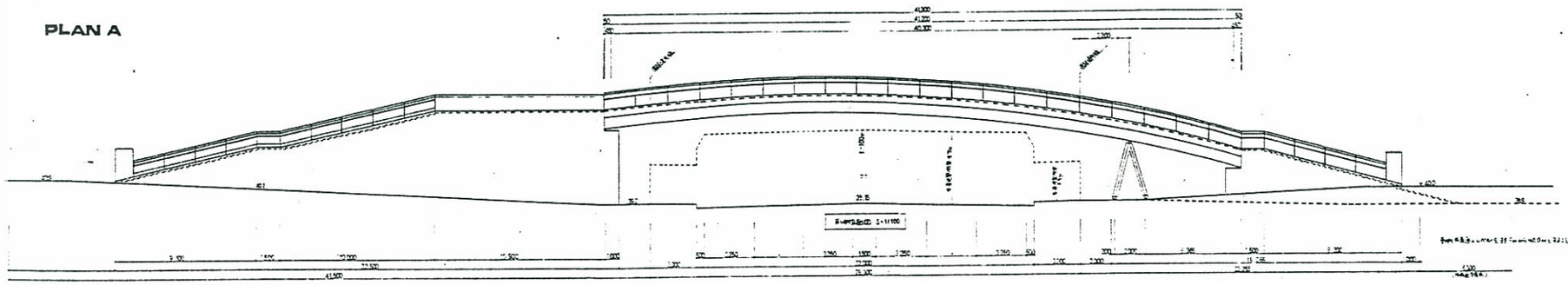


（7）K橋基本計画（第２案）②．設計主旨



PLAN A





K　橋（第２案）

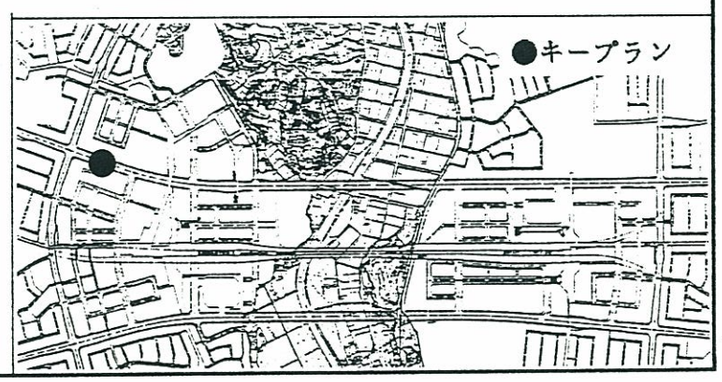
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 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。
- 西地区の隣接する南側街区に大規模商業施設が立地するため、買物客等の利用が比較的多く想定される。

【設計趣旨】

- 買物客等の自転車利用者に対応するため、1/4スロープ付階段による処理を行う。
- 大規模商業施設側の踊り場は、商業施設の２階レベルからの接続に対応出来るよう、レベルを合わせて計画する。
- 橋体の位置は、南側の大規模商業施設側に寄せて設ける。全幅は 3.5mとする。



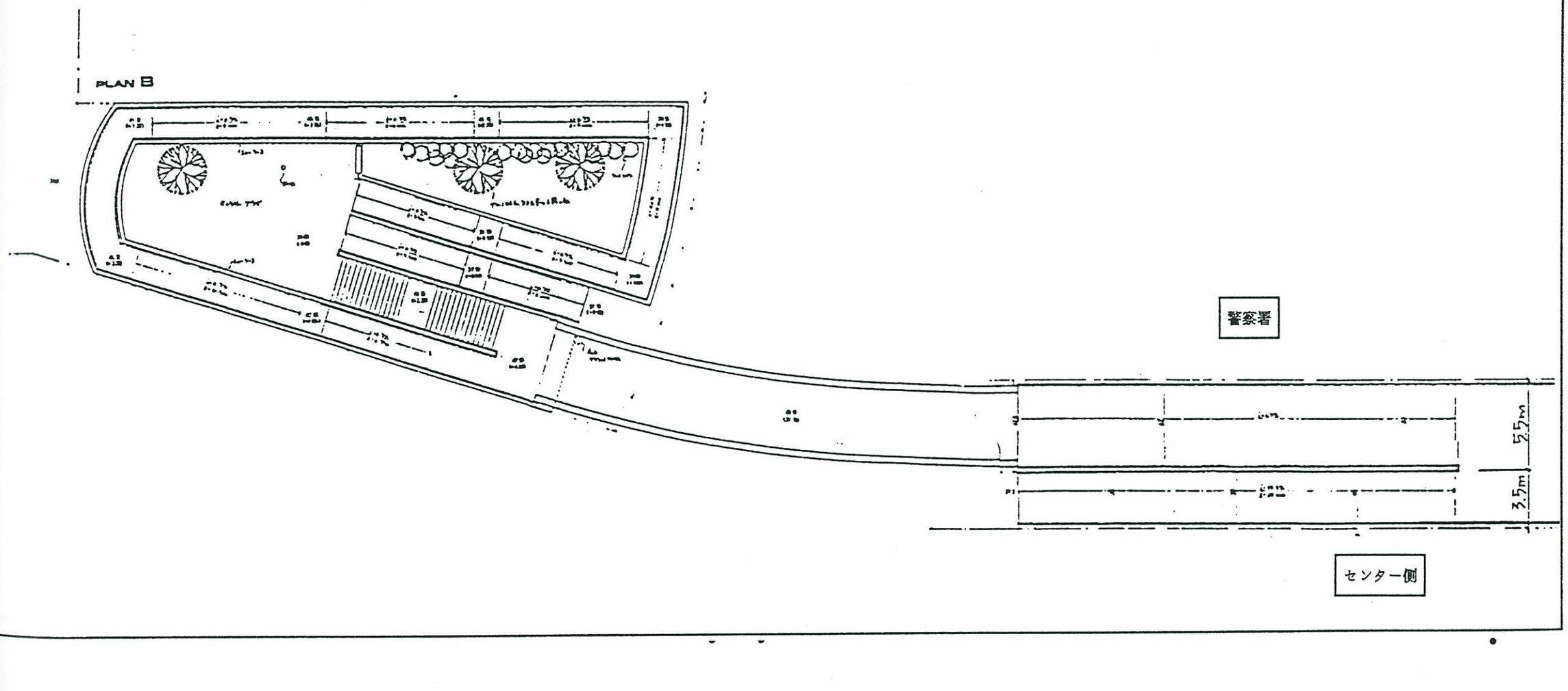
（8）L橋基本計画　（第１案）　①　設計条件

【橋体の線形を曲線とした案】

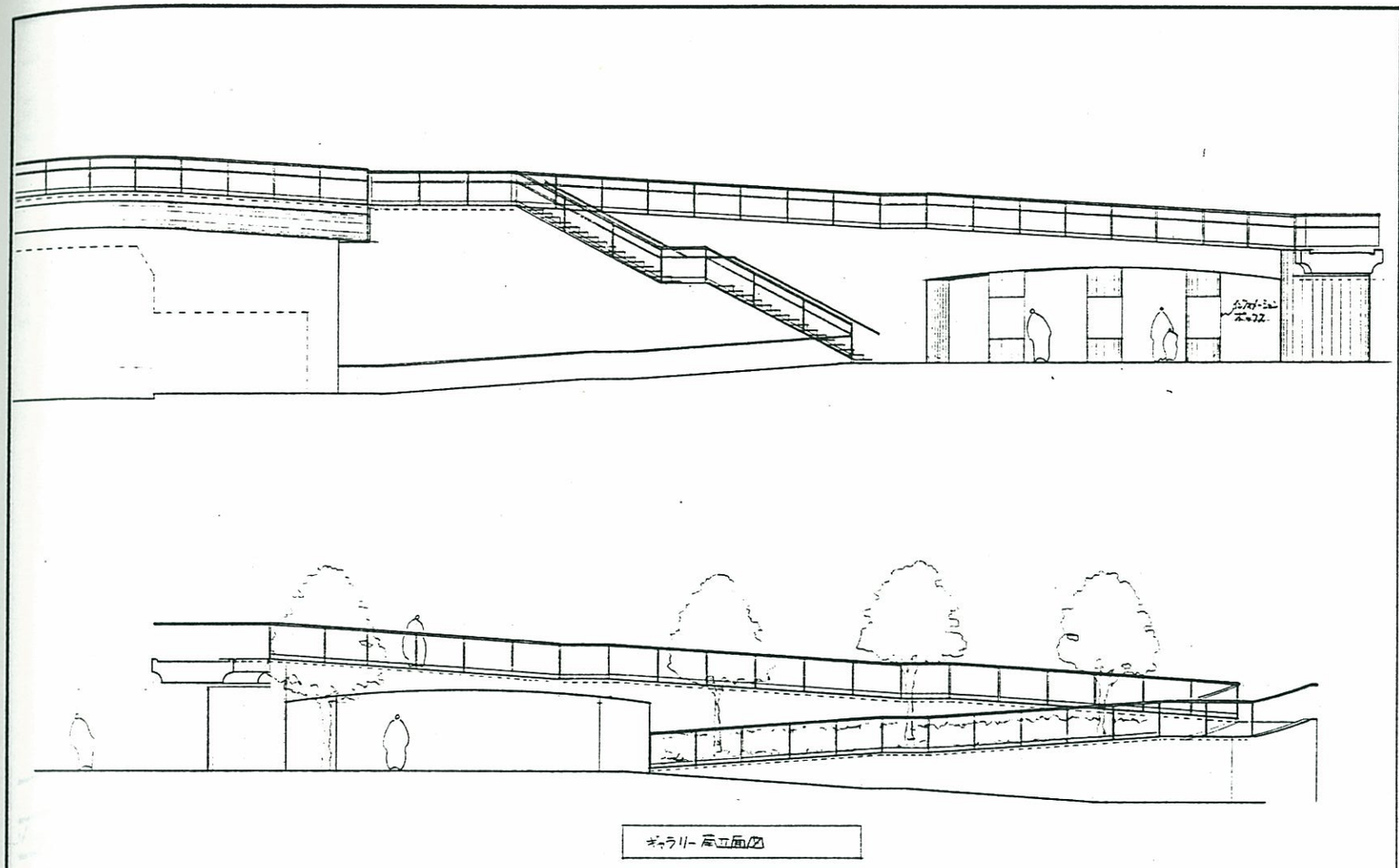
橋梁の位置づけ		●インターミディエイト ・都市軸 ●ゲート橋		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	・橋台 ・1ｍ ・杭基礎	外側	・橋台 ・1ｍ ・杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・30.0m ・5.50m ・W＝ 350kg/ ㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		―― ―― ―― ・管理車両進入路　（27m）		・1/2階段 ・1/15スロープ（6.7%）（92m） ―― ――
	●構造形式		・メタル鋼管桁橋（曲橋）						

●計画図

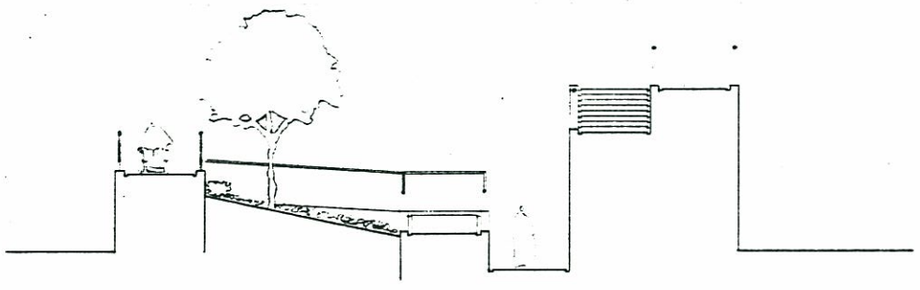
S＝1/300



（8）L橋基本計画（第１案）②．設計主旨



ギャラリー展立面図



西側構造 スロープ部分断面図

L　橋（第１案）

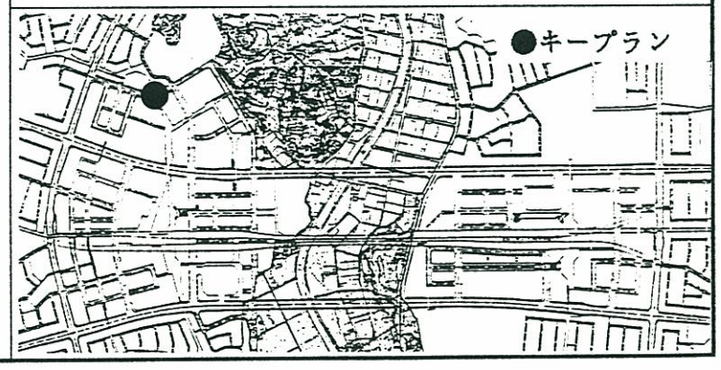
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

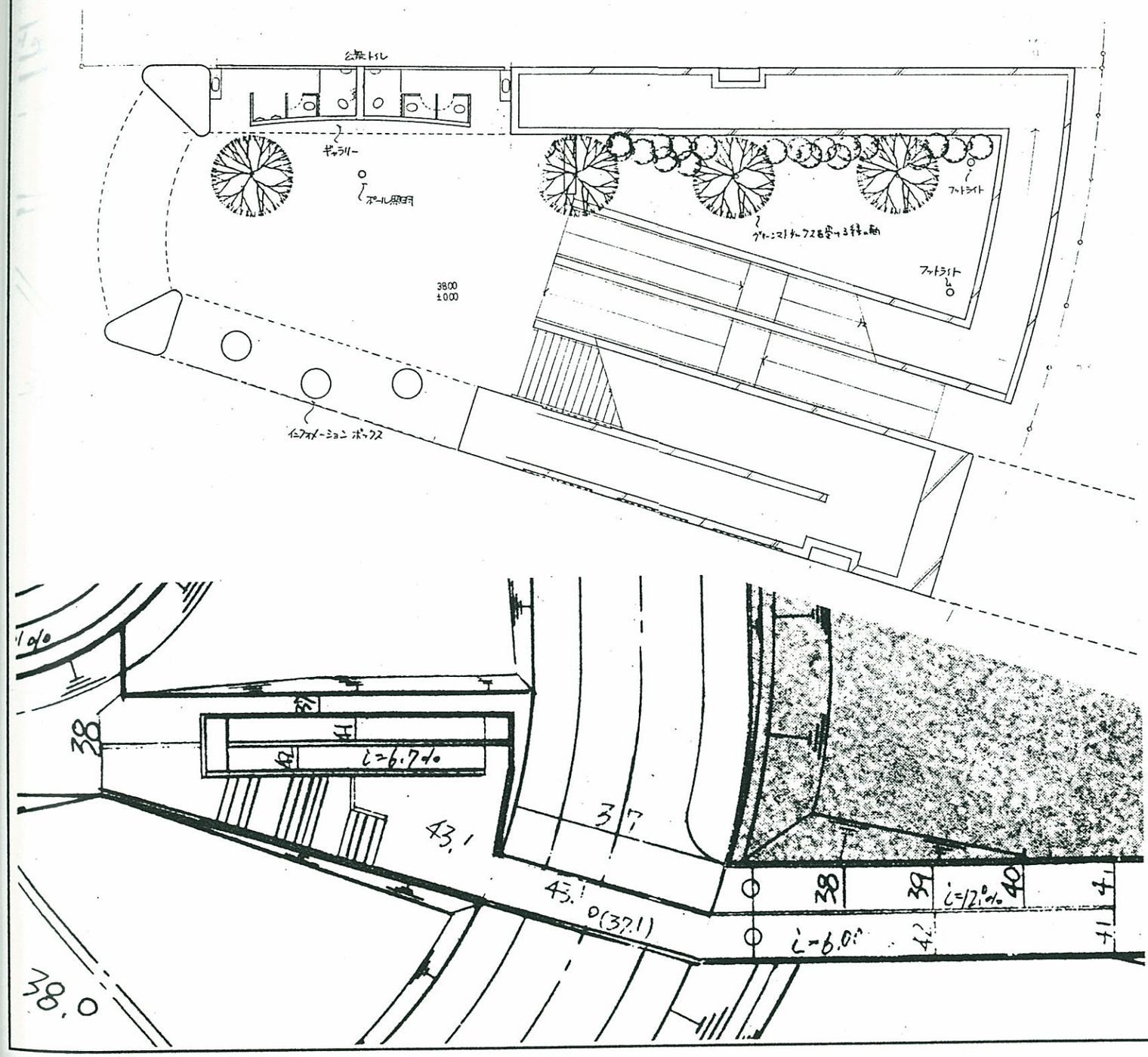
- 業務関連施設ゾーンから西側住宅地へとつながる都市軸の西端部である。タウンセンター外からのグリーンマトリックスを受ける場所となる。
- 北側街区は警察署、南側街区は区役所となっており、緊急車両のペデへの進入口として位置づけられている。

【設計趣旨】

- 橋体の幅員は 5.5mとする。
- 歩専橋レベルと西側ペデレベルの高低差約５ｍを降ろすための長大なスロープを敷地一杯に大きく廻し、囲まれた小広場を創出する。
- スロープの西端部はタウンセンター外部から来た場合のゲートとしての役割を持たせる。
- 東側のスロープで囲われた部分は植栽を施し、緑陰を花々を見ながら行き来出来るよう設え、グリーンマトリックスをタウンセンター内に連続させるよう計画する。
- 小広場に面したスロープ下の壁面には、ショウウィンドウや掲示板を設け、ギャラリープラザとして利用出来るようにする。



（8） L 橋基本計画（第 1 案）③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項

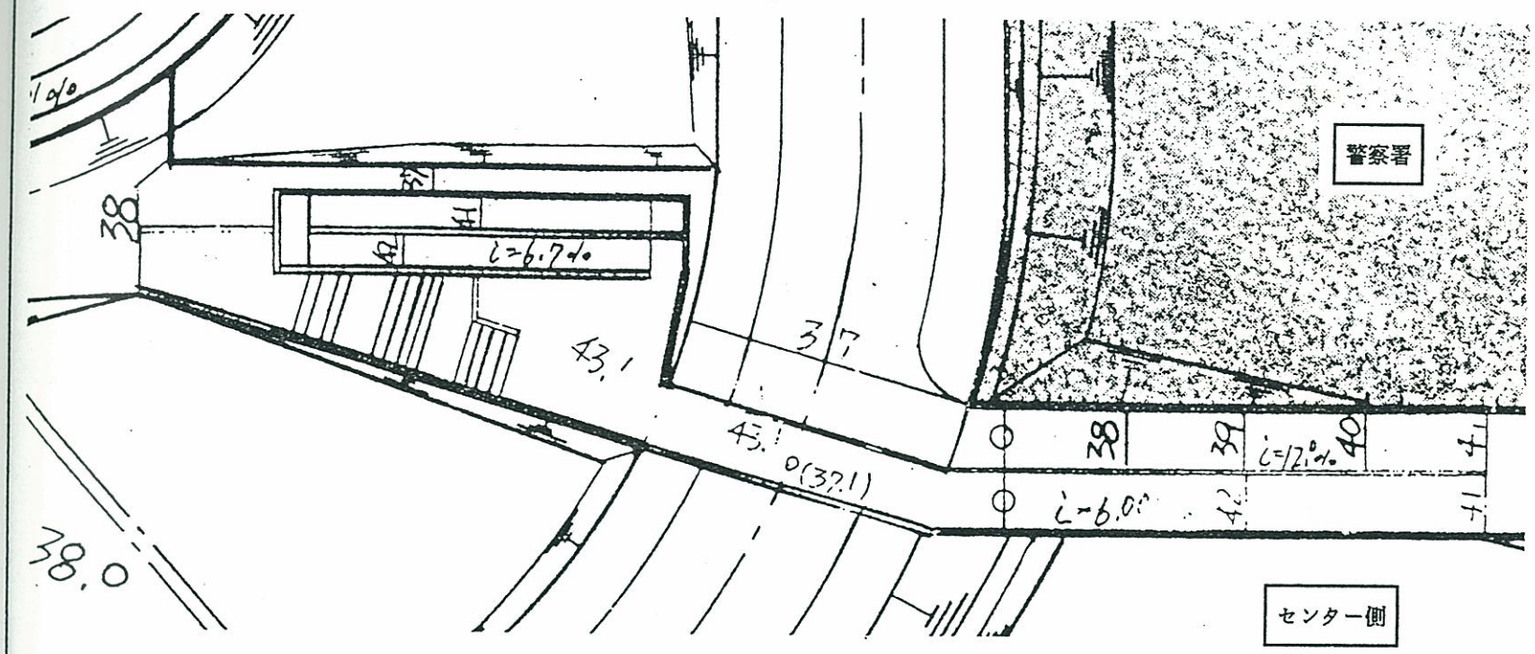


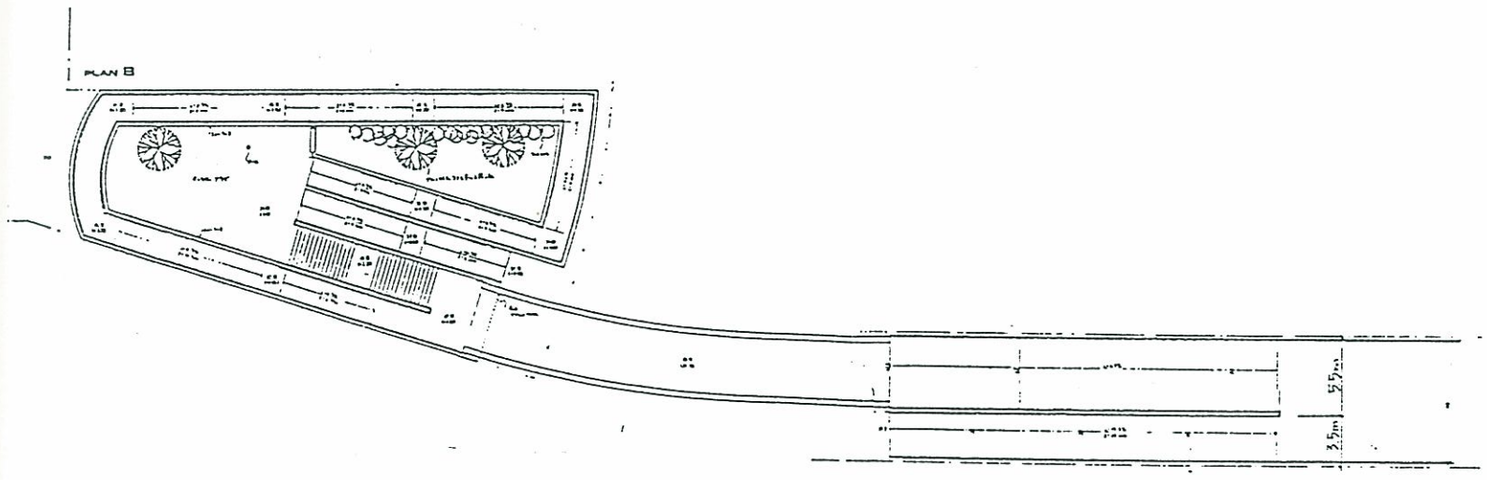
L 橋（第 1 案）

●留意事項

- 隣接敷地沿いに設けたスロープがペデ沿いのショップフロントを殆ど閉ざしてしまうため、スロープの下を行き来出来るように設える。（全面的には設けない）
- グリーンマトリックスからの緑の連続性を出すため、西側から高木の連続植栽を行う。
- 高木の下は灌木、地被類ですっきりと覆う。
- 補助幹線道路に面する構造物は、1ｍ後退させる。
- 橋体の幅員は、センター側歩専道の幅員 9.0mから管理車両用スロープの幅員 3.0mと地覆分 0.5mを除いた 5.5mとする。

（8） L 橋基本計画（第 1 案）④. 都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由

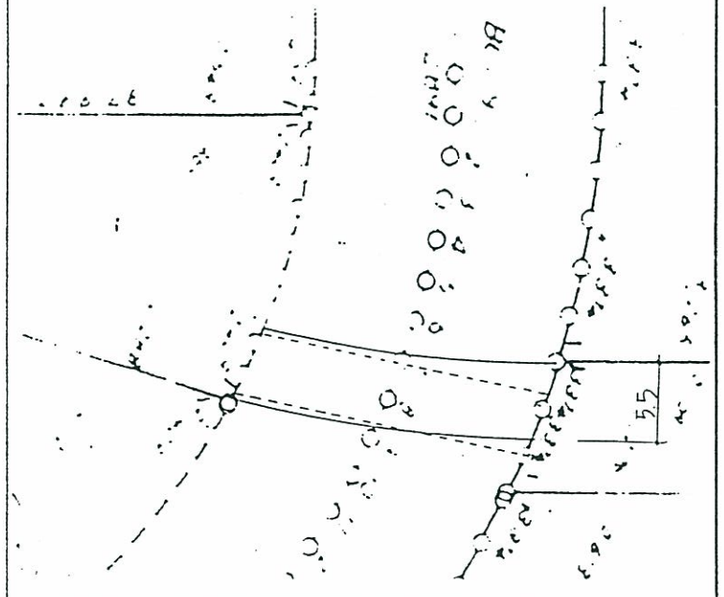




L 橋（第 1 案）

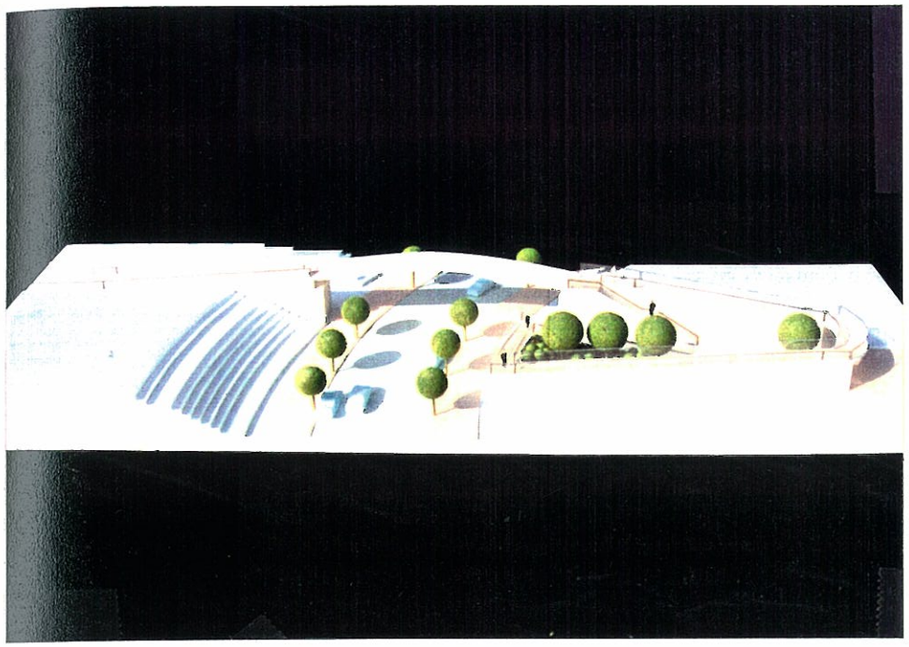
●基本計画の変更理由

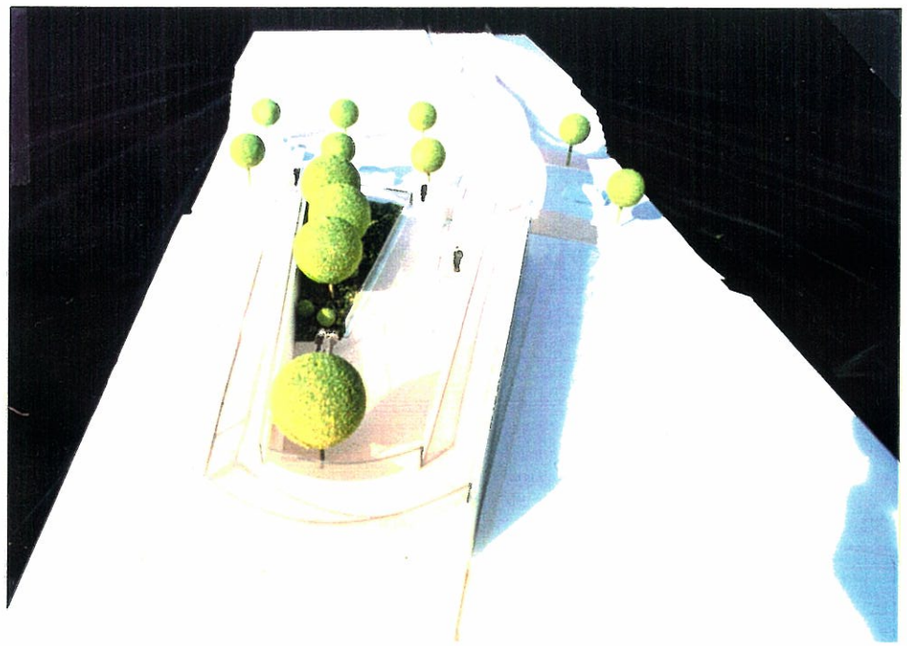
- 橋体の線形は、修正計画での直線ではなく、原案通りカーブしたものとする。
- 橋体の位置は、西側橋詰は同じであるが、東側橋詰は北側に寄せる。



凡例
—— 提案変更線
----- 都市計画決定線又はこれまでの計画線

（第１案）



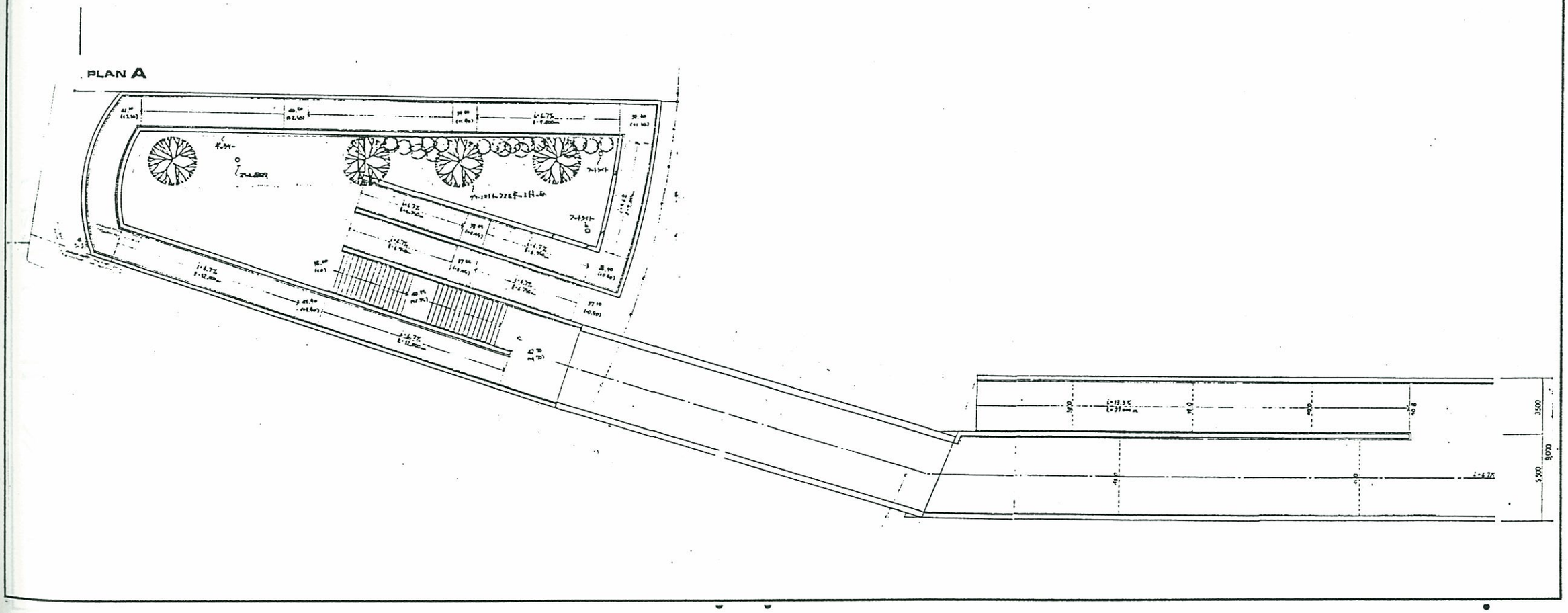


（8）L橋基本計画　（第２案）　①　設計条件

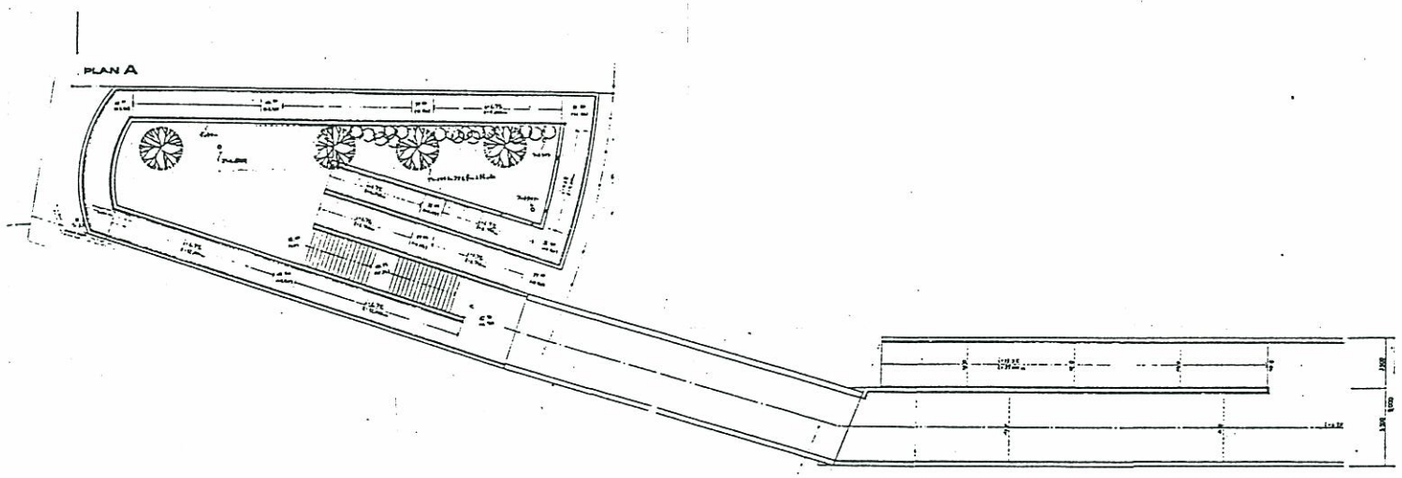
【橋体の線形を直線とした案（修正ＭＰ案）】

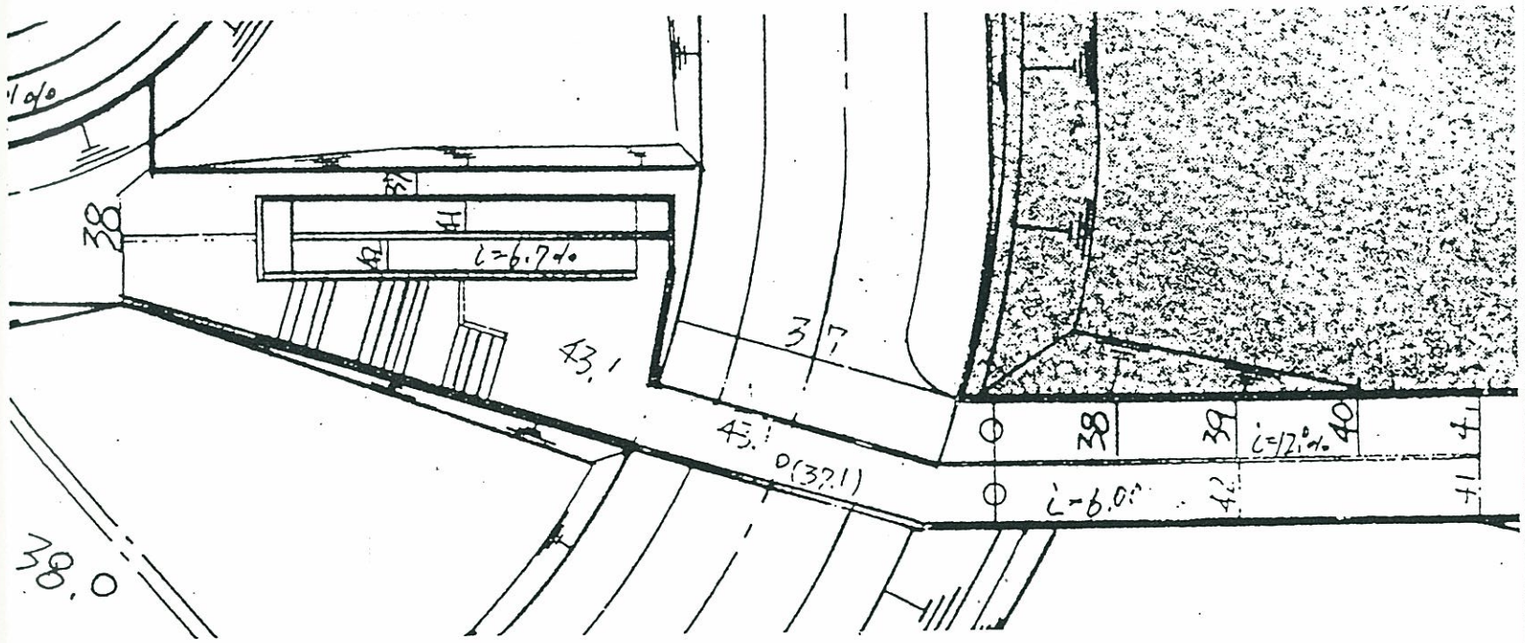
橋梁の位置づけ		●インターミディエイト ・都市軸 ●ゲート橋		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	・橋台 ・1ｍ ・杭基礎	外側	・橋台 ・1ｍ ・杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・30.0m ・5.50m ・W＝ 350kg/ ㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		―― ―― ―― ・管理車両進入路(13.3%)(27m)		・1/2階段 ・1/15スロープ（6.7%）（92m） ―― ――
	●構造形式		・ﾊﾞｲﾌﾟﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

●計画図



（8）L橋基本計画（第２案）② 設計趣旨





L 橋（第２案）

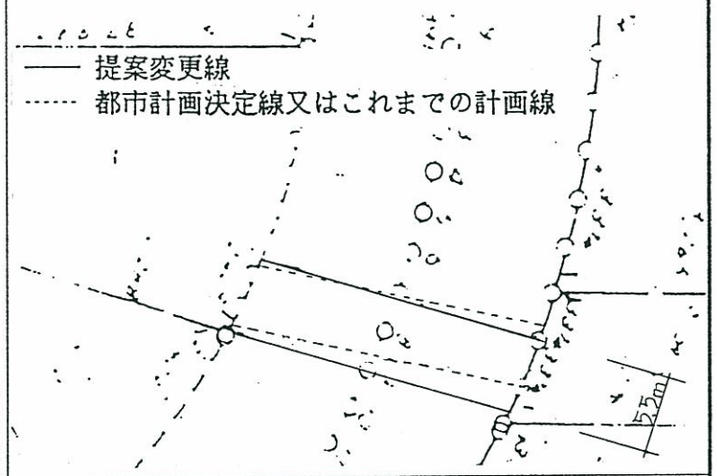
●設計趣旨

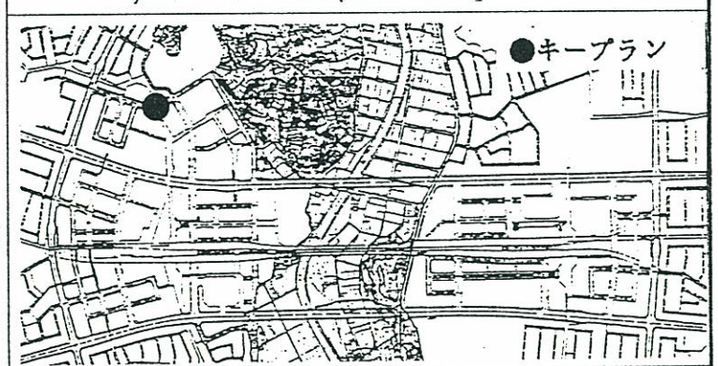
【周辺環境・立地特性】

- 業務関連施設ゾーンから西側住宅地へとつながる都市軸の西端部である。タウンセンター外からのグリーンマトリックスを受ける場所となる。
- 北側街区は警察署、南側街区は区役所となっており、緊急車両のペデへの進入口として位置づけられている。

【設計趣旨】

- 橋体の幅員は１案同様　5.5mとする。
- １案は橋体を３次曲面で構成していたが、橋体にかかる費用がかさむことが考えられるため、直線状（２次曲面）に変更した。
- このため東側（駅寄り）の橋台の位置が南側に移動し、管理車両用スロープが北側となった。

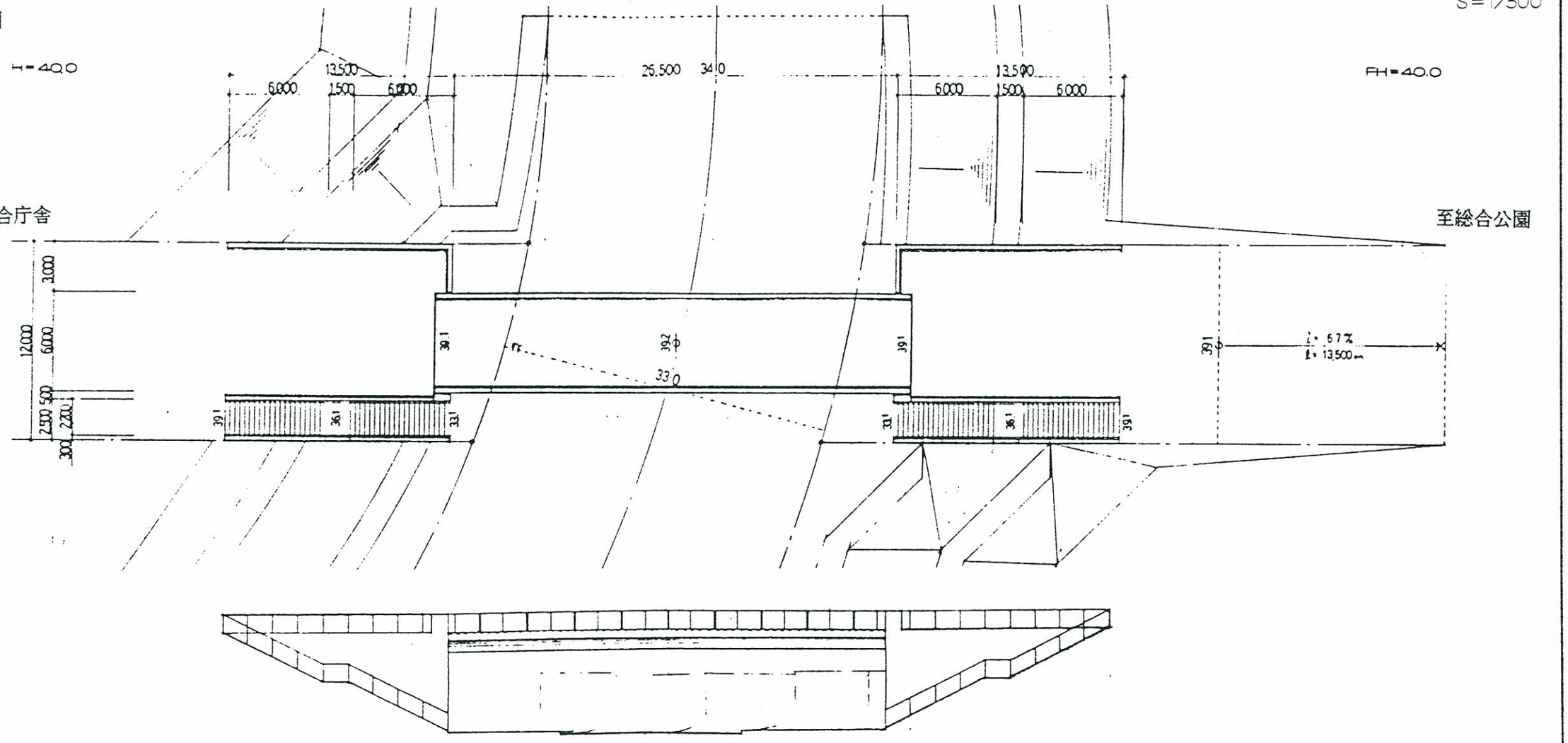




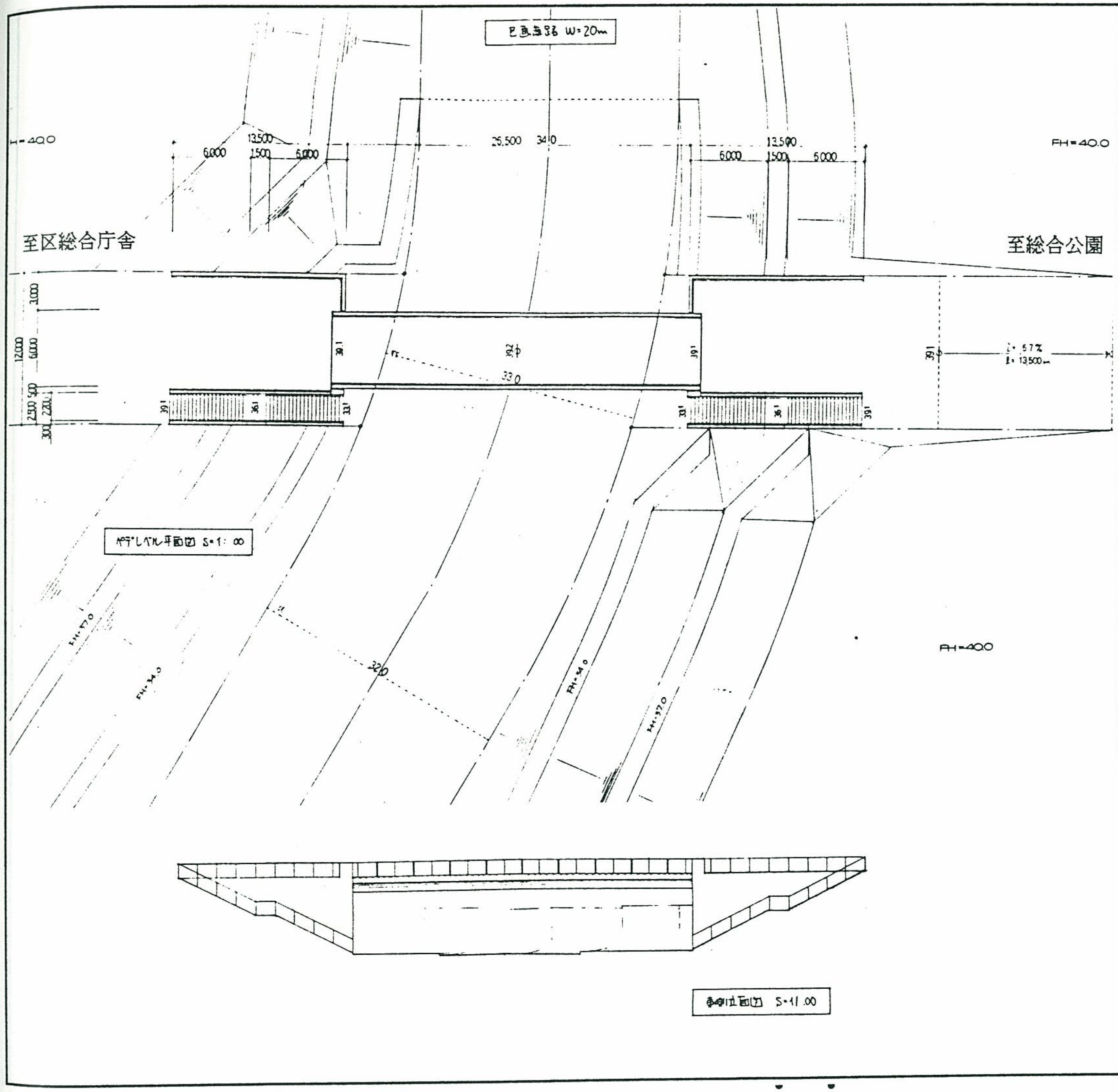
（9）M橋基本計画　　①　設計条件

橋梁の位置づけ		●インターミディエイト橋		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	• 橋台 • 1m • （杭基礎）	外側	• 橋台 • 1m • （杭基礎）
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 28.5m • 6.00m • TL－14	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 —— —— ——		• 1/2階段 —— —— ——
	●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾟﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ単純中空床版橋						

●計画図　　S＝1/300



（９）Ｍ橋基本計画　　②．設計主旨



Ｍ　橋

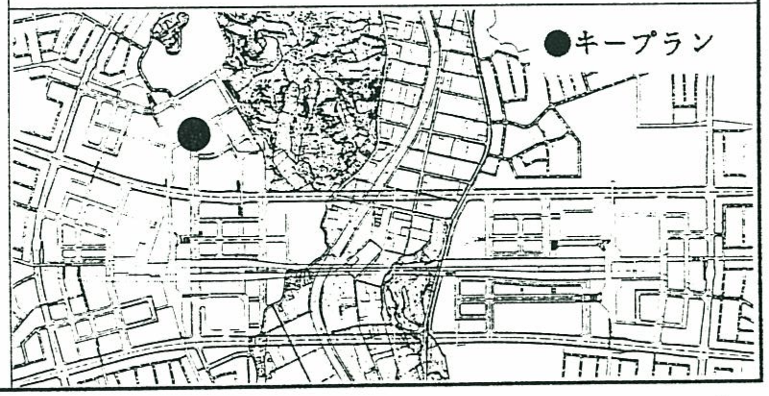
●設計趣旨

【周辺環境・立地条件】

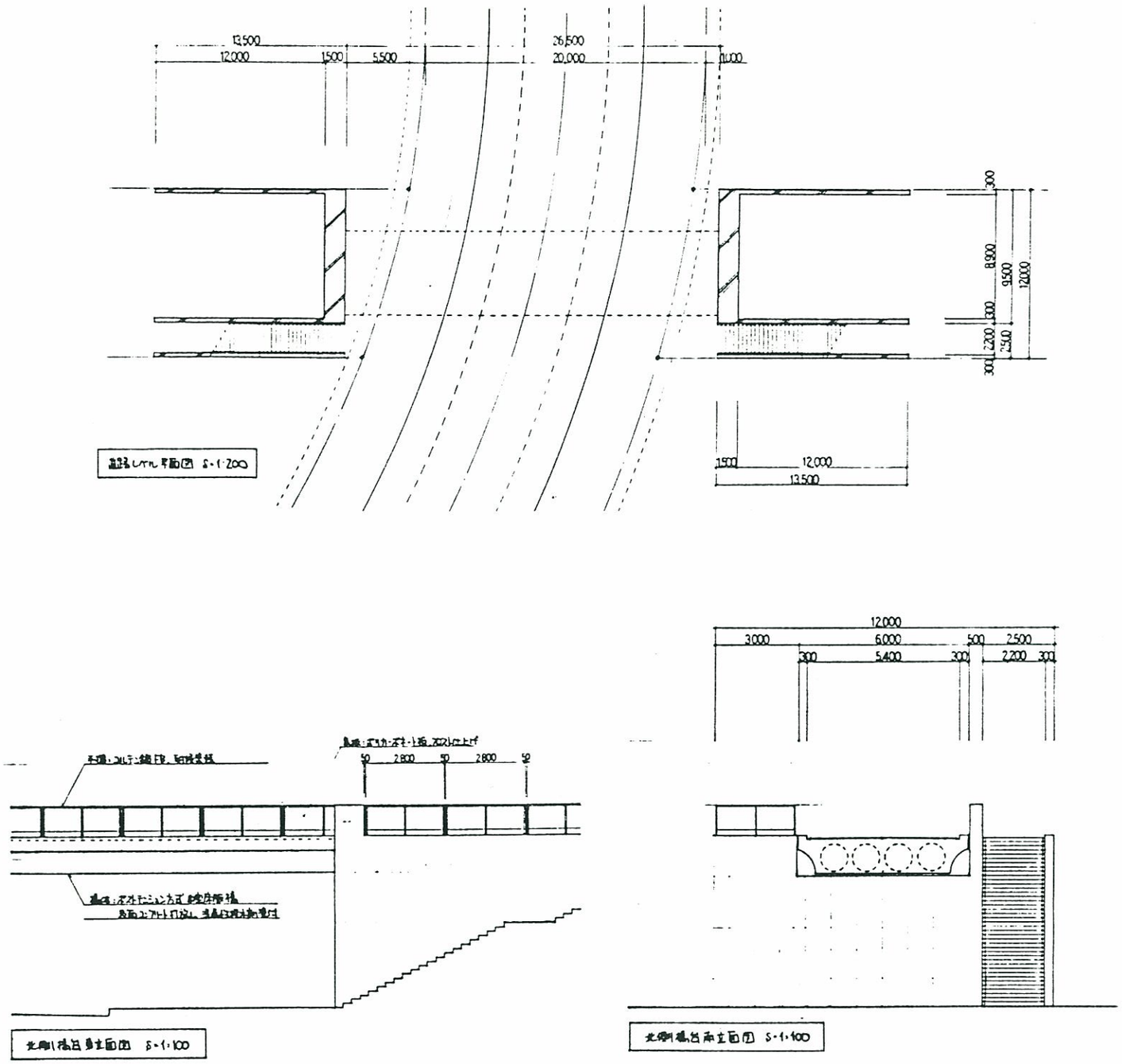
- 南駅・シンボル広場から区役所前を経て、総合公園へ向かう歩専道に位置し、区画道路を横断する歩専橋である。
- 隣接する宅地は、警察署、総合病院等、行政関連施設が立地する。
- 管理車両の通行を想定する。

【設計趣旨】

- 業務ゾーンに位置する４橋は、外周の歩専橋と違い、歩専道レベルでの結びつきを強く意識させ、歩専道の連続性を強調するべき歩専橋である。
- 道路との接続は階段のみとする。



（9）M橋基本計画　　③．基本設計、実施設計で留意すべき事項



M　橋

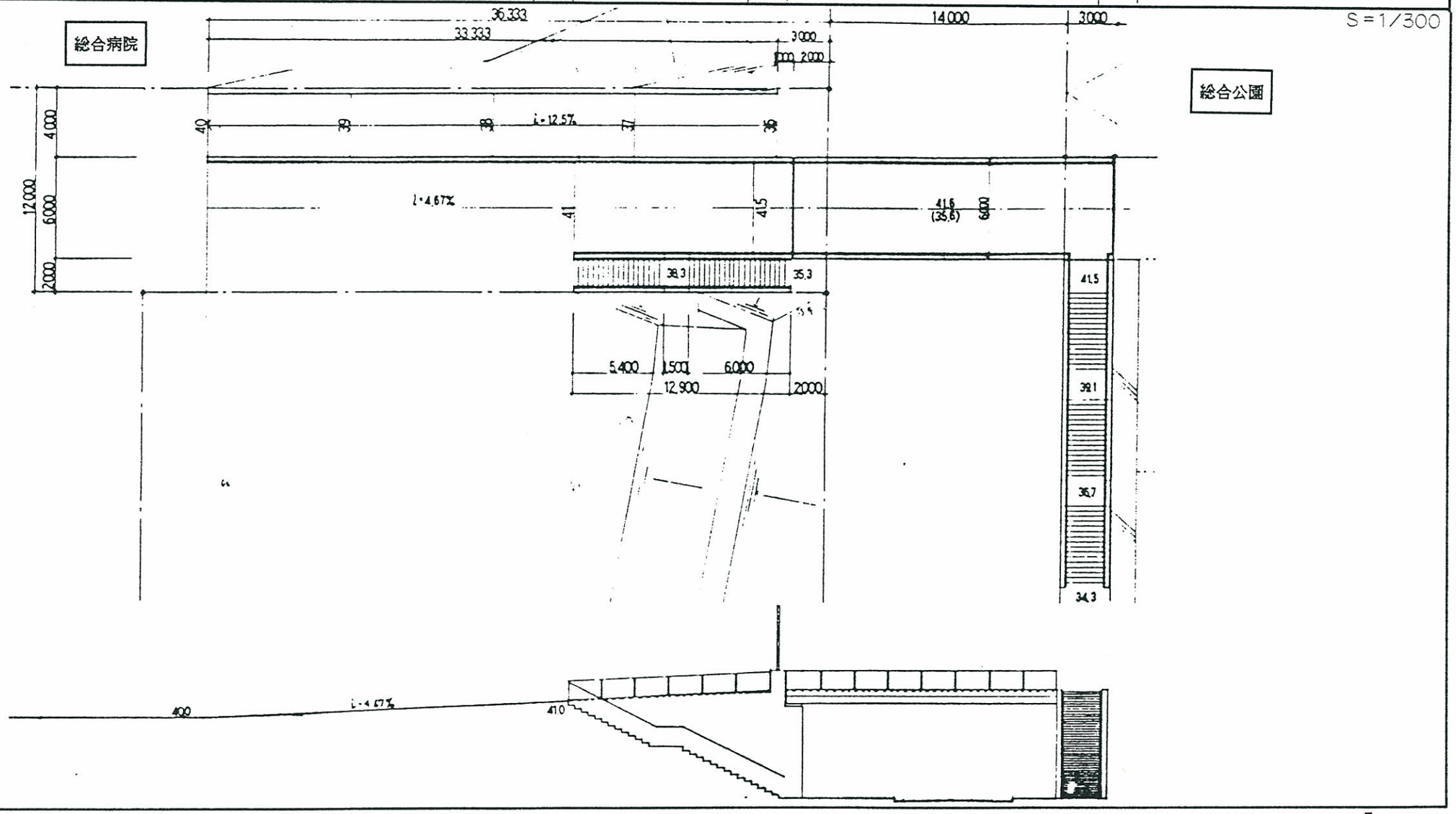
●留意事項

- 橋体の構造はバイプレＰＣ中空床版とし、スレンダーな橋体により、業務ゾーンの都市的なイメージを高める。
- 舗装等仕上げ材は、歩専道の連続性を高めるため歩道と同等の仕上げとする。また、車両の通行に耐えられる材料が使用出来るよう、仕上げ材の厚みに配慮した設計とする。
- 手摺りは、出来る限り目立たないように意匠に留意する。細い材料や透視性の高い材料を使用する。
- 基本計画からの変更はない。

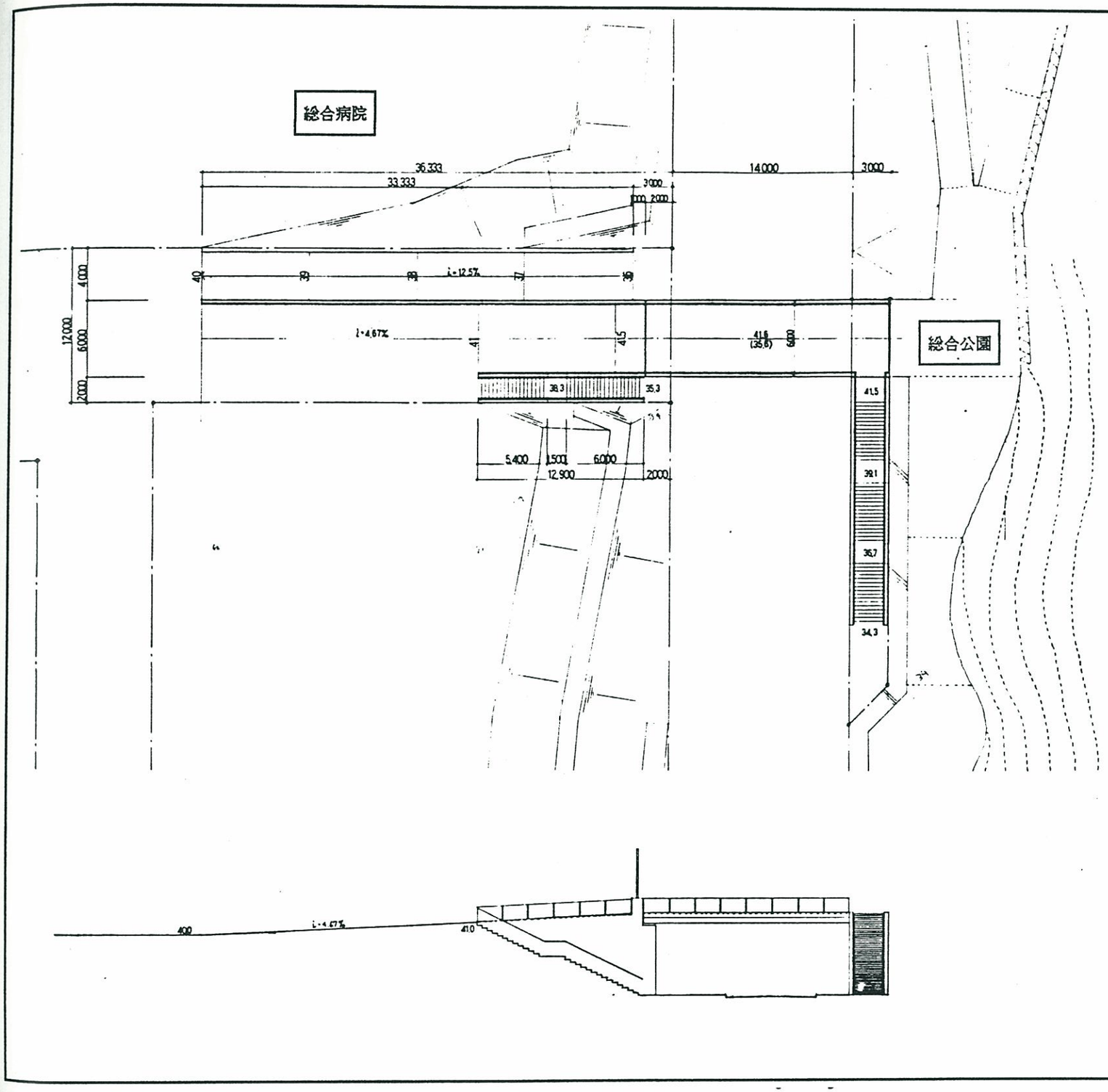
(10) N橋基本計画　　① 設計条件

橋梁の位置づけ		●インターミディエイト橋		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	総合病院側	• 橋台 • 1ｍ • 杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 19.0m • 6.00m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 —— —— • 管理車両用斜路(12.5%) (33.3m)
	●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾟﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋			総合公園側	• 橋台 • 1ｍ • 杭基礎 • 1/2階段 —— —— ——

●計画図



(10) Ｎ橋基本計画　　②. 設計主旨



Ｎ　橋

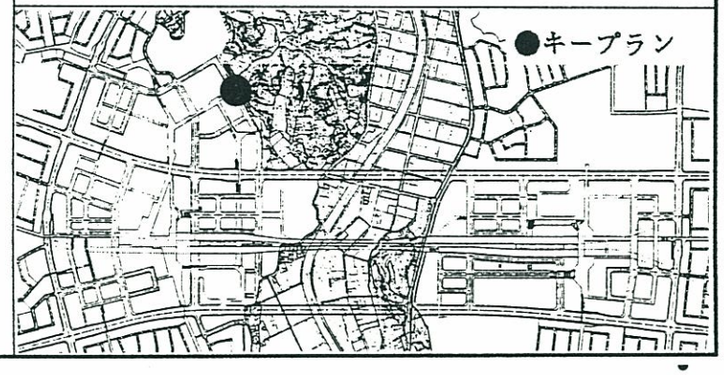
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

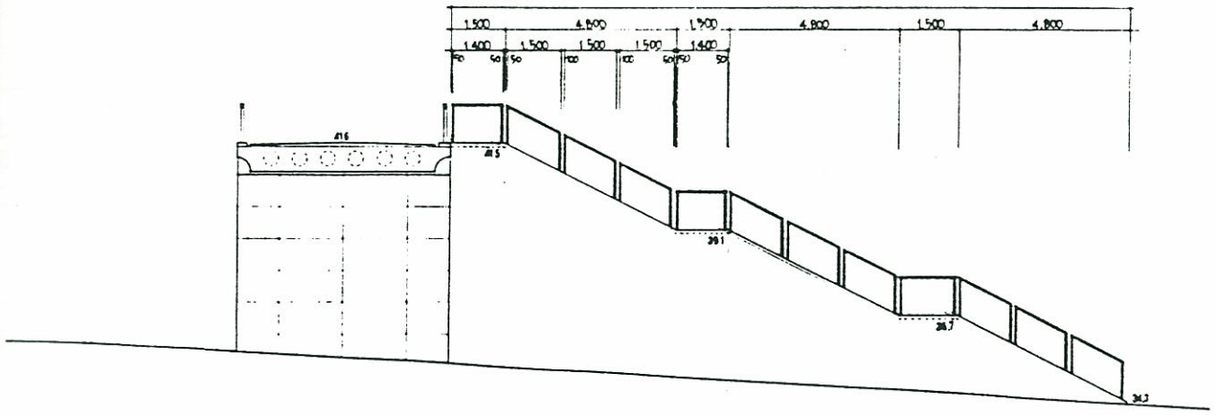
- M橋から続き、総合公園に至る歩専橋である。
- 総合公園、総合病院に隣接する。
- 総合公園の入口となる橋である。

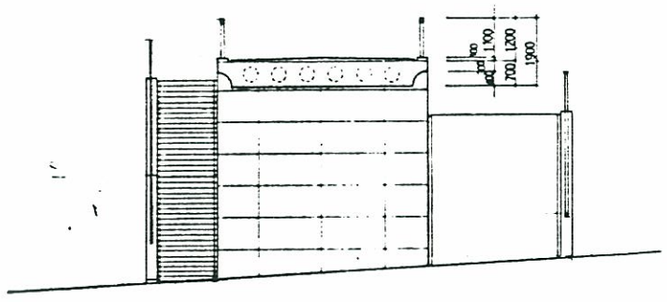
【設計趣旨】

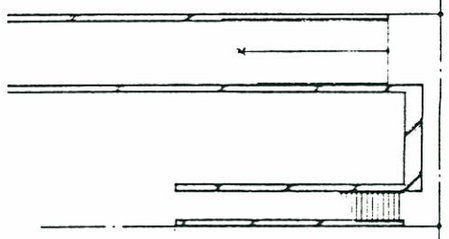
- N橋は業務ゾーンに架かる４橋の内の１橋であるので、M橋同様、連続性に留意した歩専橋とする。
- 歩行者の道路への接続は階段のみとする。
- 区役所側に管理車両の導入路を設ける。



(10) N橋基本計画　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項







N　橋

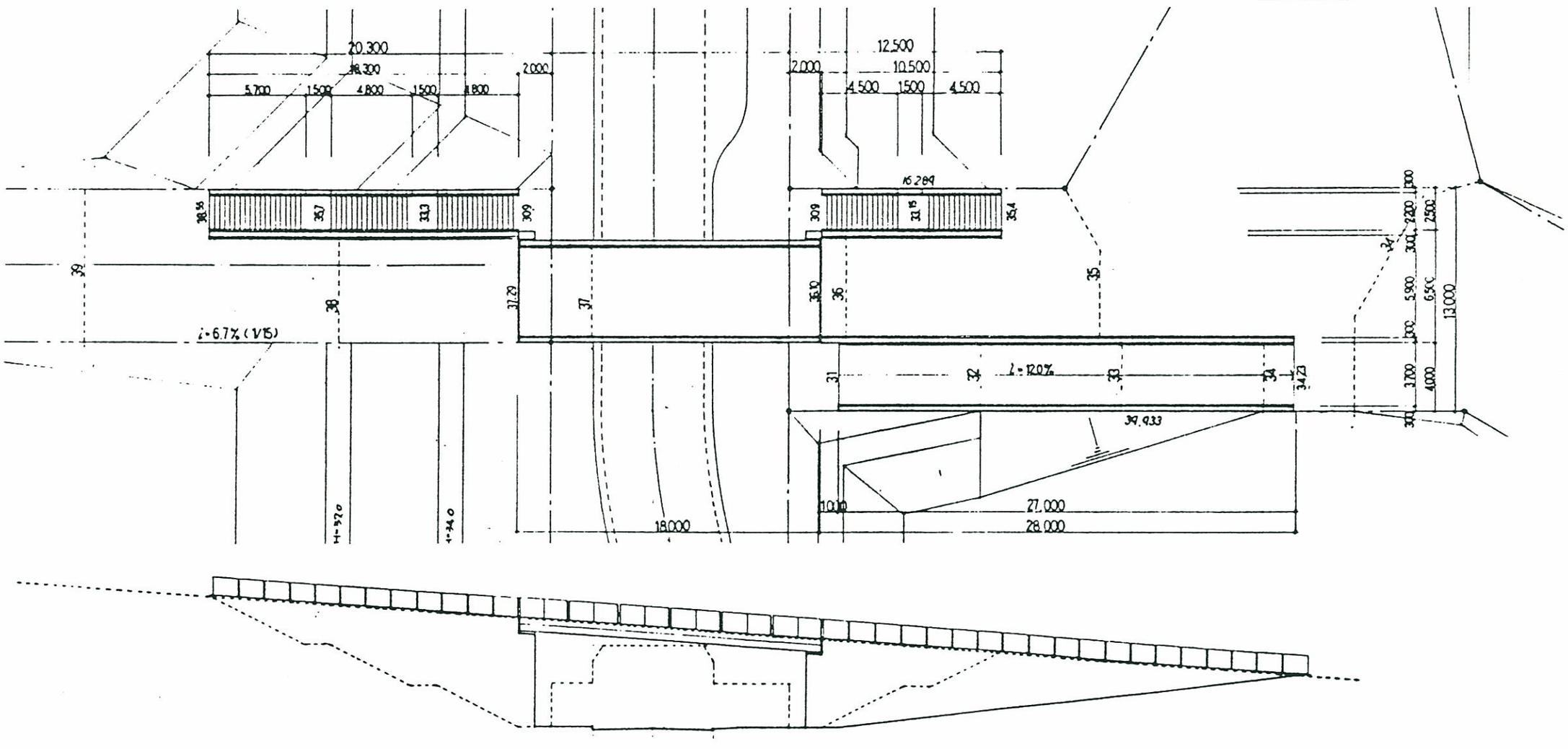
●留意事項

- 橋体の構造はバイプレＰＣ中空床版とし、M橋同様、都市的なイメージを高める。
- 舗装等仕上げ材は、歩専道の連続性を高めるため歩専道と同等の仕上げとする。
- 手摺りは、出来る限り目立たないように意匠に留意する。細い材料や透視性の高い材料を使用する。
- 基本計画からの変更はない。

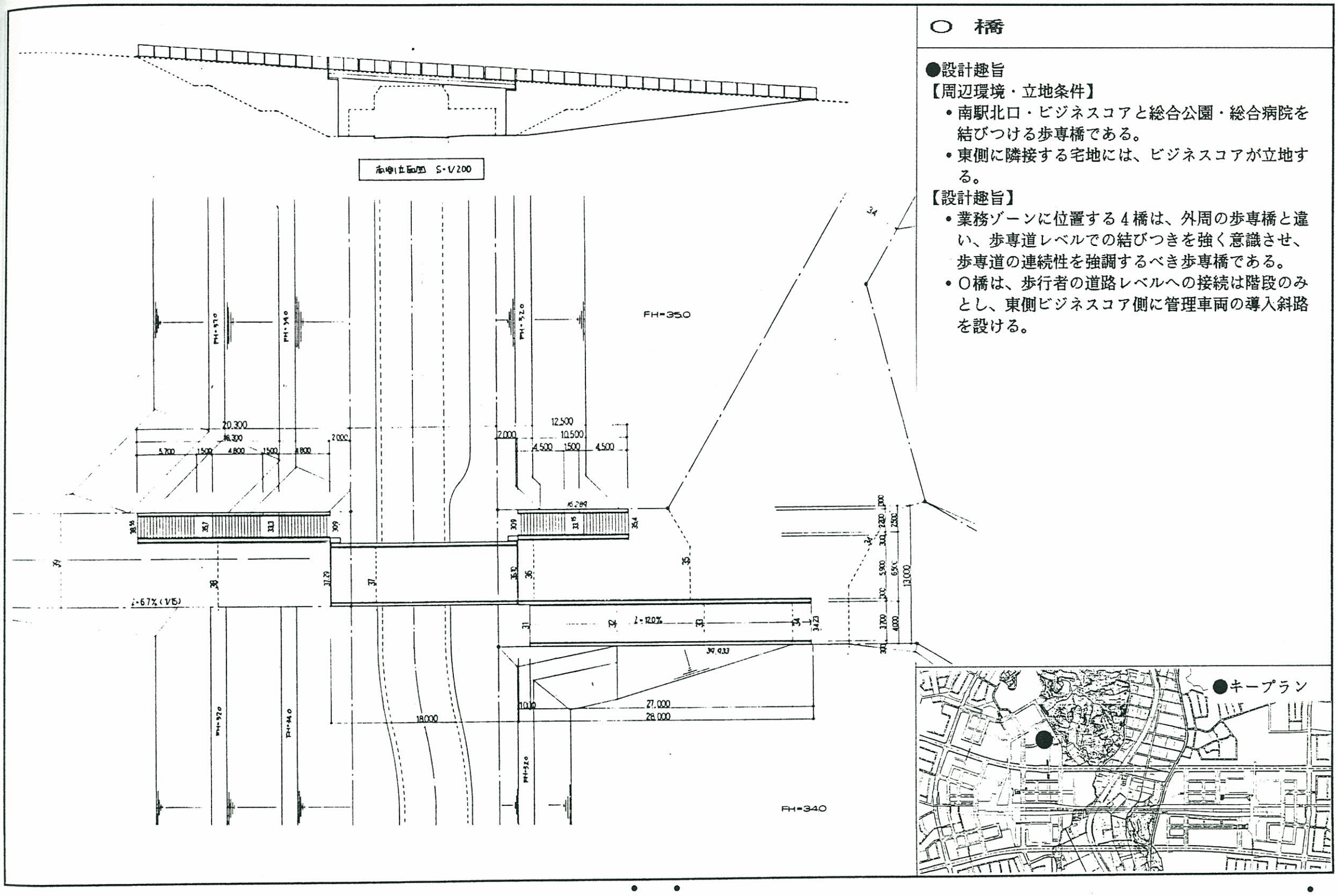
(11) ○橋基本計画　　① 設計条件

橋梁の位置づけ	●インターミディエイト		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	総合病院側	• 橋台 • 1ｍ • (杭基礎)	駅舎側	• 橋台 • 1ｍ • (杭基礎)
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 18.0m • 6.00m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 —— —— ——		• 1/2階段 —— —— • 管理車両用斜路 (12%) (27.0m)
●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾞﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ単純中空床板橋						

●計画図



(11) ○橋基本計画　　②. 設計主旨



○　橋

●設計趣旨

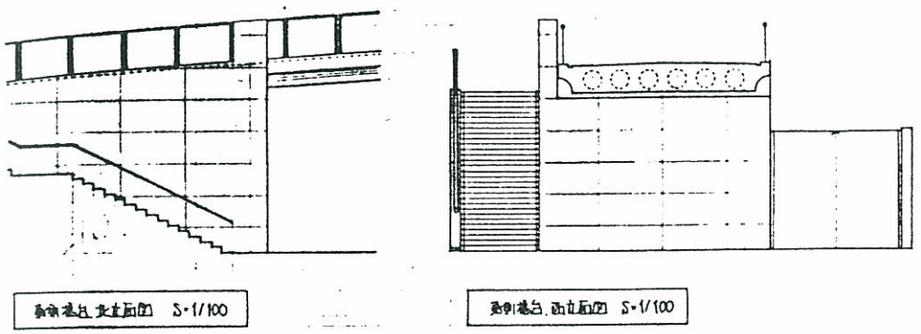
【周辺環境・立地条件】

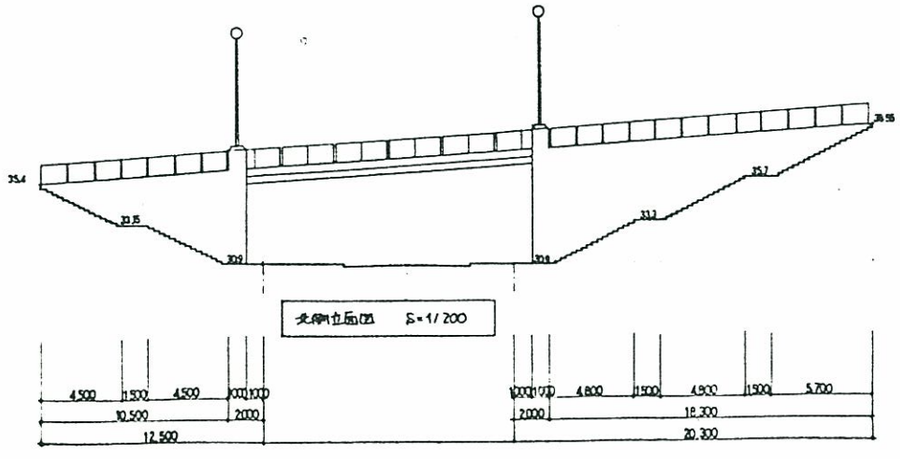
- 南駅北口・ビジネスコアと総合公園・総合病院を結びつける歩専橋である。
- 東側に隣接する宅地には、ビジネスコアが立地する。

【設計趣旨】

- 業務ゾーンに位置する4橋は、外周の歩専橋と違い、歩専道レベルでの結びつきを強く意識させ、歩専道の連続性を強調するべき歩専橋である。
- O橋は、歩行者の道路レベルへの接続は階段のみとし、東側ビジネスコア側に管理車両の導入斜路を設ける。

(11) ○橋基本計画　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項





○ 橋

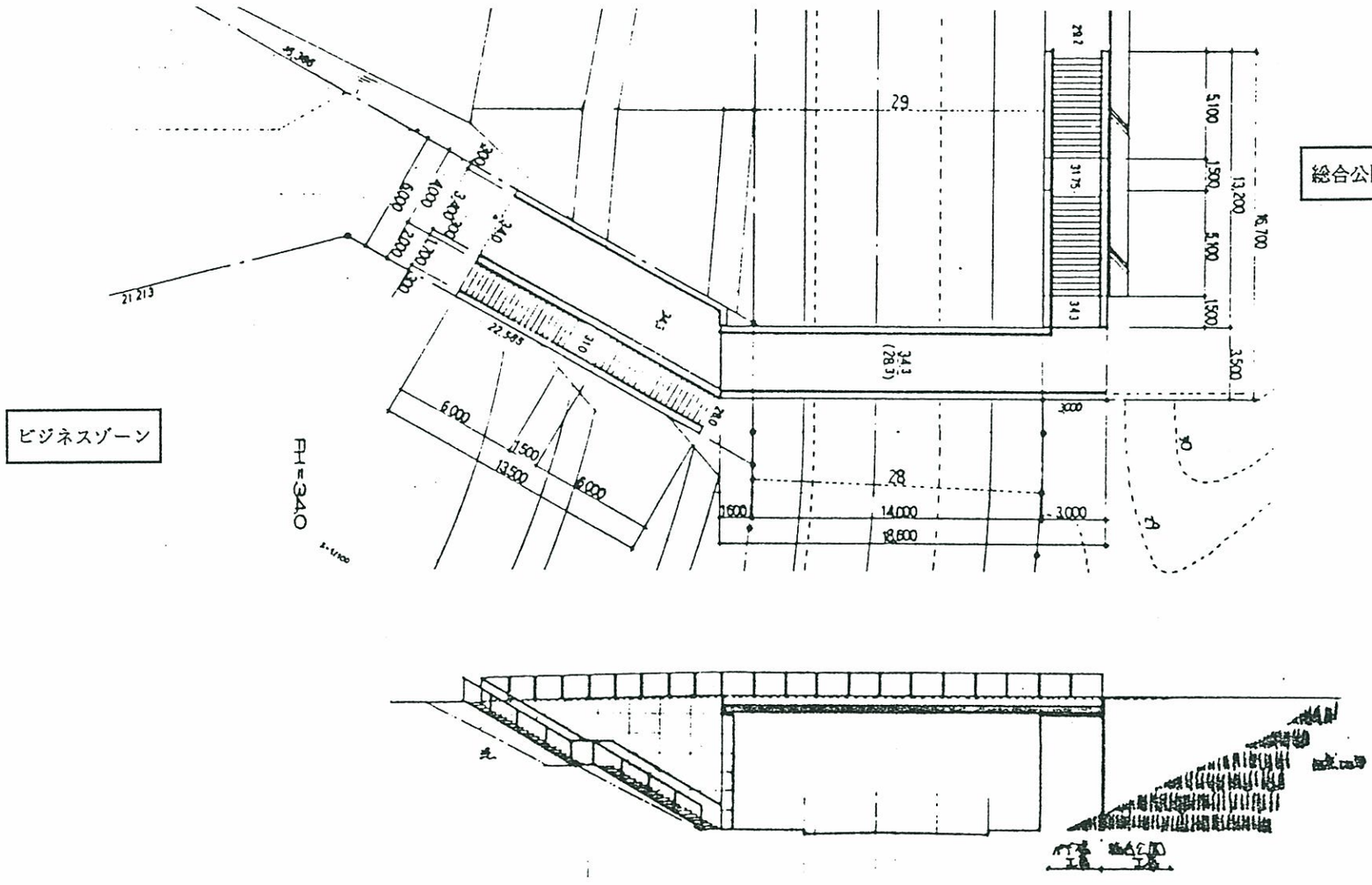
●留意事項

- 橋体の構造はバイプレＰＣ中空床版とし、スレンダーな橋体により、業務ゾーンの都市的なイメージを高める。
- 舗装等仕上げ材は、歩専道の連続性を高めるため歩道と同等の仕上げとする。また、車両の通行に耐えられる材料が使用出来るよう、仕上げ材の厚みに配慮した設計とする。
- 手摺りは、出来る限り目立たないように意匠に留意する。細い材料や透視性の高い材料を使用する。
- 基本計画では管理車両対応としていたが、管理車両導入斜路で対応出来るため、歩行者対応に変更する。

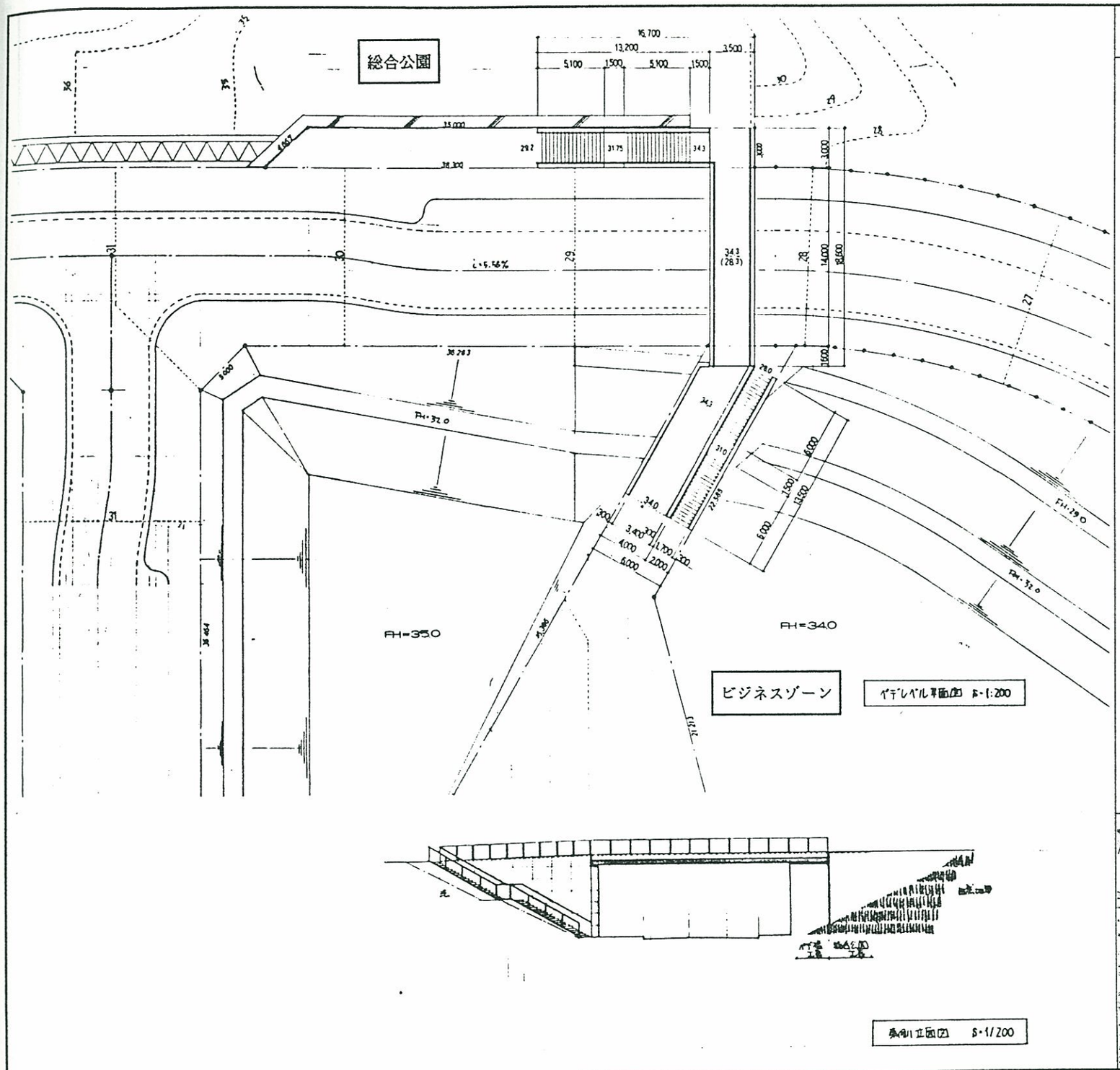
(12) P橋基本計画　① 設計条件

橋梁の位置づけ		●インターミディエイト		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	総合公園側	• 橋台 • 1m • (杭基礎)	ビジネススコア	• 橋台 • 1m • (杭基礎)
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 18.6m • 3.50m • W＝350kg/m²	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段		• 1/2階段
	●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾞﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ PC中空床板橋						

●計画図　　S＝1/300



(12) P橋基本計画　　②. 設計主旨



P　橋

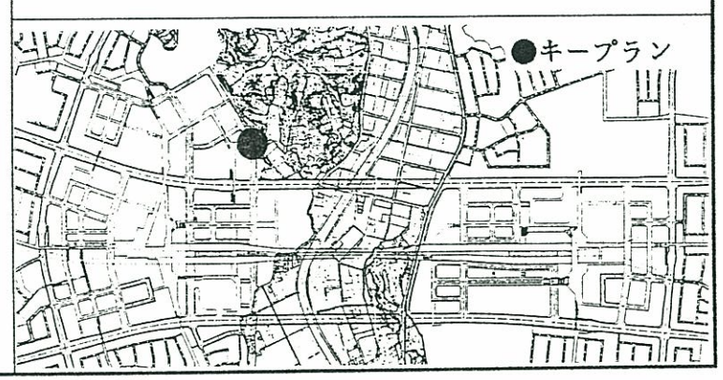
●設計趣旨

【周辺環境・立地条件】

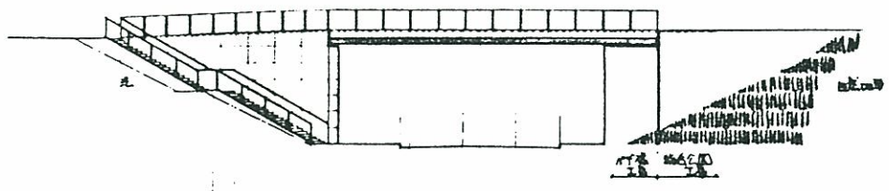
- 南駅北口・ビジネスコアと総合公園を結びつける歩専橋である。
- 南側に隣接する宅地には、ビジネスコアが立地する。

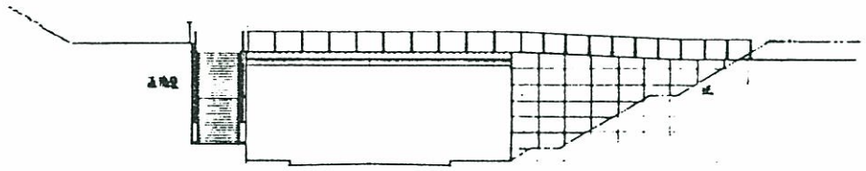
【設計趣旨】

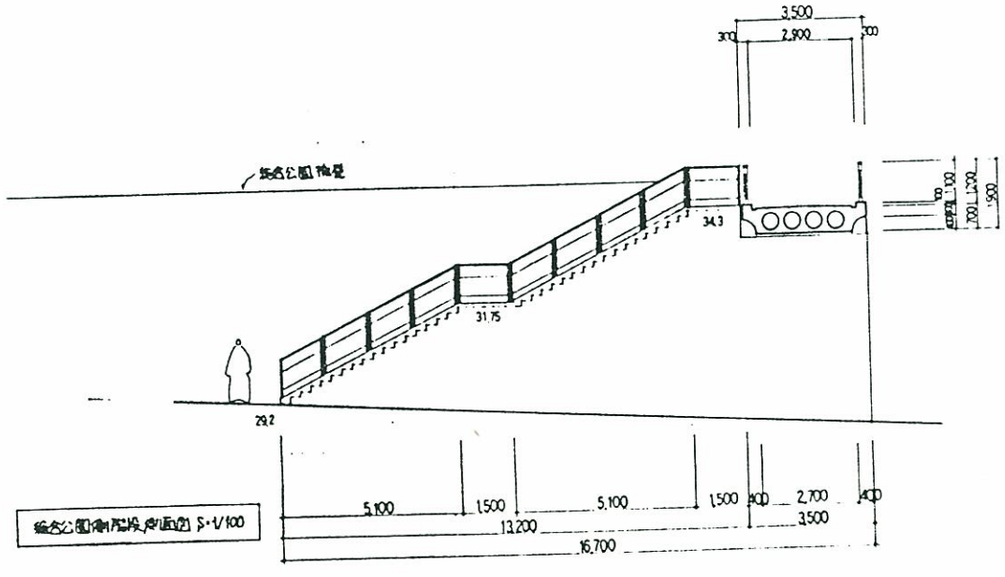
- 業務ゾーンに位置する4橋は、外周の歩専橋と違い、歩専道レベルでの結びつきを強く意識させ、歩専道の連続性を強調するべき歩専橋である。
- P橋は、歩行者の道路レベルへの接続は階段のみとする。



(12) P 橋基本計画　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項







P　橋

●留意事項

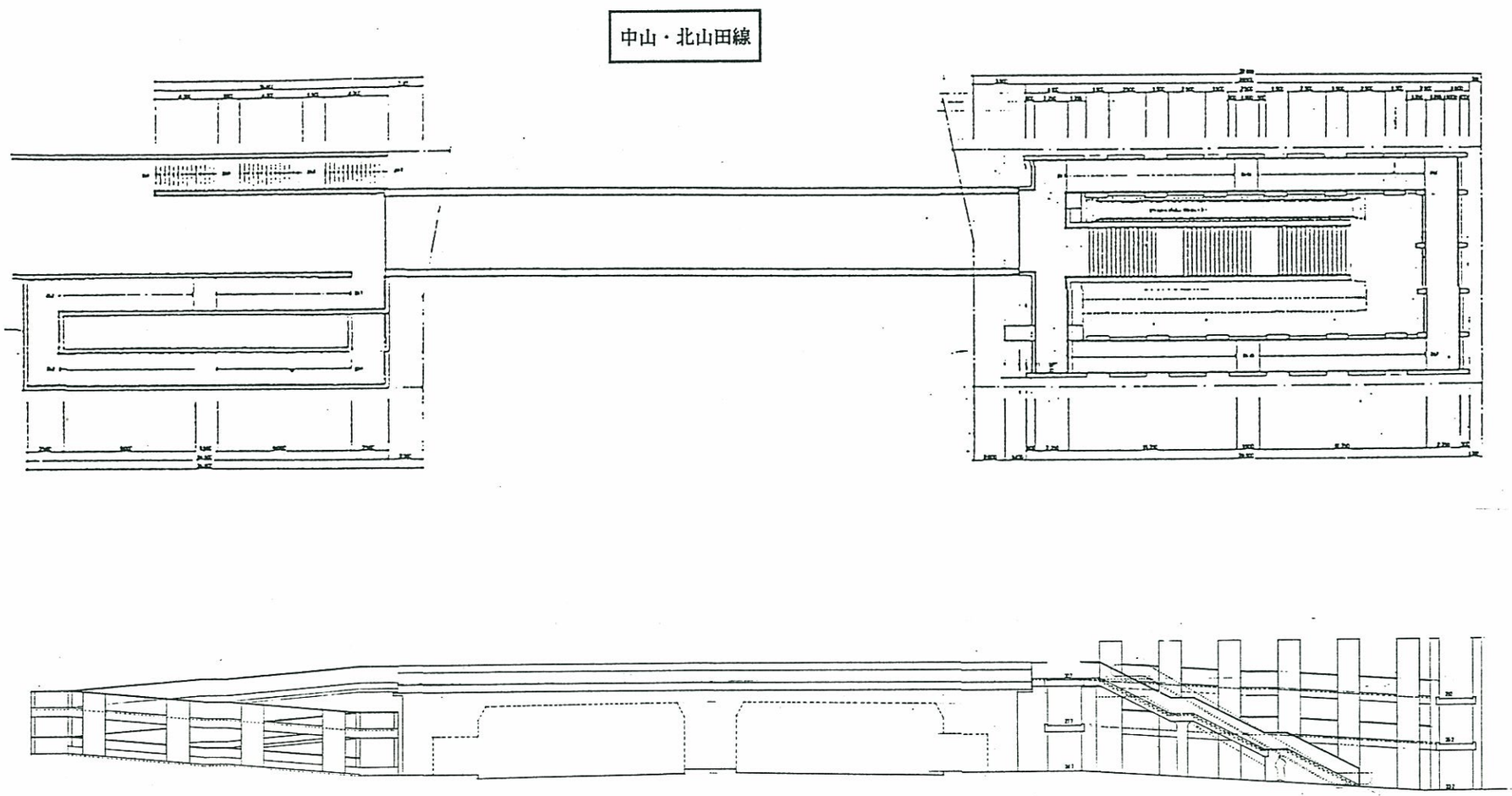
- 橋体の構造はバイプレＰＣ中空床版とし、スレンダーな橋体により、業務ゾーンの都市的なイメージを高める。
- 舗装等仕上げ材は、歩専道の連続性を高めるため歩道と同等の仕上げとする。また、車両の通行に耐えられる材料が使用出来るよう、仕上げ材の厚みに配慮した設計とする。
- 手摺りは、出来る限り目立たないように意匠に留意する。細い材料や透視性の高い材料を使用する。
- 基本計画では管理車両対応としていたが、管理車両導入斜路で対応出来るため、歩行者対応に変更する。
- 総合公園との取付きレベルを調整する必要がある。

(13) Q橋基本計画 （第１案） ① 設計条件

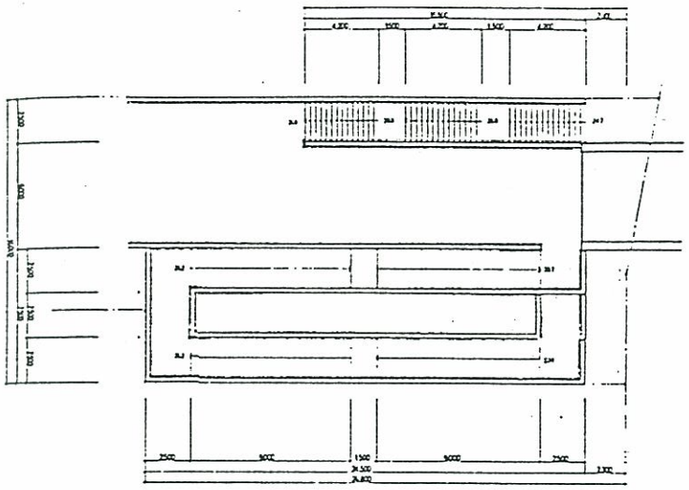
橋梁の位置づけ		●インターミディエイト ・ルート性（中山・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	駅側	・橋脚 ・2ｍ ・直接基礎	ビジネスコア側	・橋台 ・2ｍ ・直接基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・42.6m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/2階段 ・1/15 スロープ （123m） ・エスカレーター対応		・1/2階段 ・1/15 スロープ （100.5m）
	●構造形式		・ﾊﾞｲﾌﾟﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

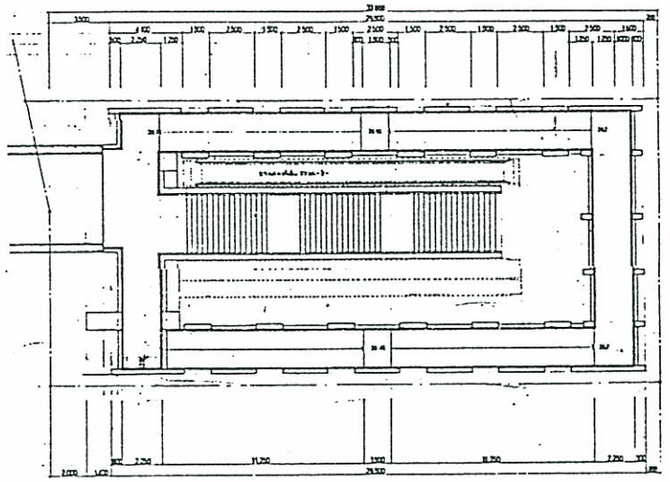
●計画図

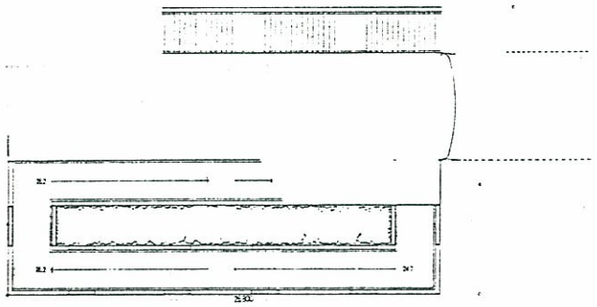
S=1/400

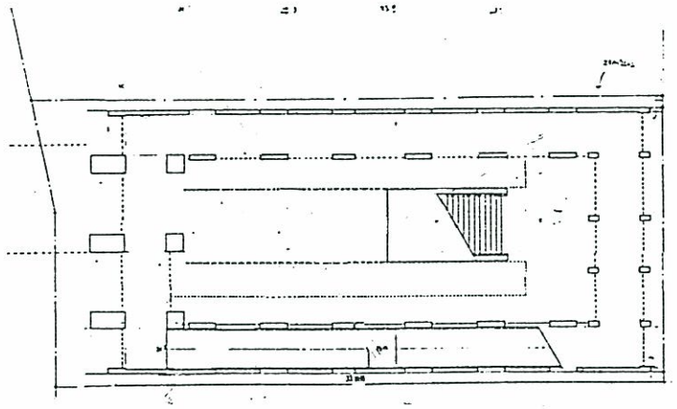


(13) Q橋基本計画　（第１案）②. 設計主旨



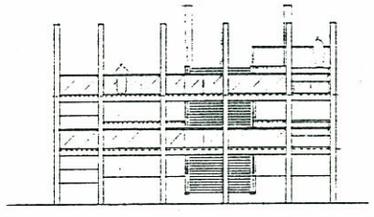






中山・北山田線

ビジネスコア側



Q 橋（第１案）

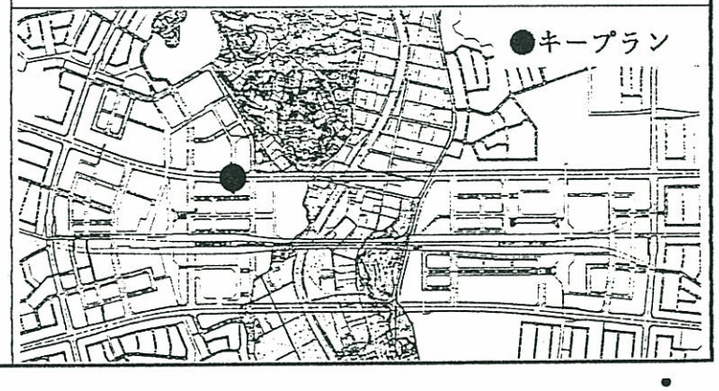
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

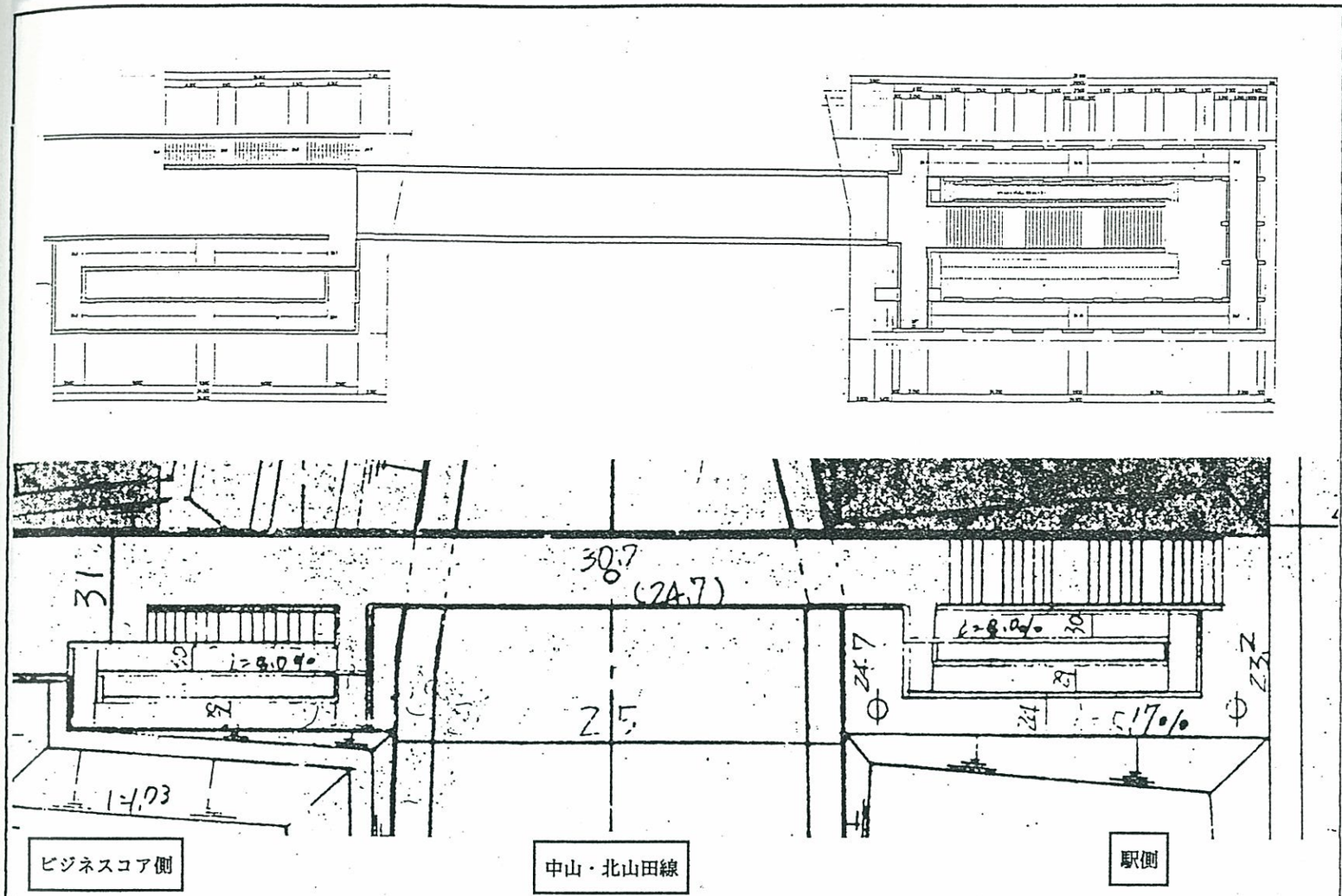
- 中山・北山田線を横断し、南駅とビジネスコアを結ぶ結節点となる。バス停に隣接する。

【設計趣旨】

- 都市軸ではないが、ビジネスコア利用者等かなりの歩行者通行量が予想されるため橋体全幅は６ｍとする。
- また、東側の橋詰には、階段・スロープと合わせて、エスカレーターが設置出来るよう計画する。
- 橋詰のペデ用地がスロープと階段による単なる昇降処理のためだけの場所でなく、都市の中の小広場的な空間とするため、スロープを外周に大きく巡らせた、囲まれた広場を創る。
- スロープを支える構造壁にショーウィンドウを設置し、様々な展示が行えるようにする。
- ビシネスコア側のスロープは、植栽を施した光庭を巡るように設ける。
- 橋体はスレンダーなシルエットとなるバイプレＰＣ中空床版橋とする。



(13) Q橋基本計画（第１案）③ 基本設計、実施設計で特に留意すべき事項　④. 都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



Q 橋（第１案）

●留意事項

- スロープと階段を狭い空間に納めるため、どうしても暗く重苦しい空間になりがちであるので、その雰囲気を感じさせないよう、明るく軽快な空間となるようディテールを検討する必要がある。
特に手摺りの意匠や、スロープ・階段の構造体の端部のデザインには充分留意する。

- ビジネスコア側のスロープは南側に配置し、スロープの取り廻しも、中心の植栽を巡るように計画する。

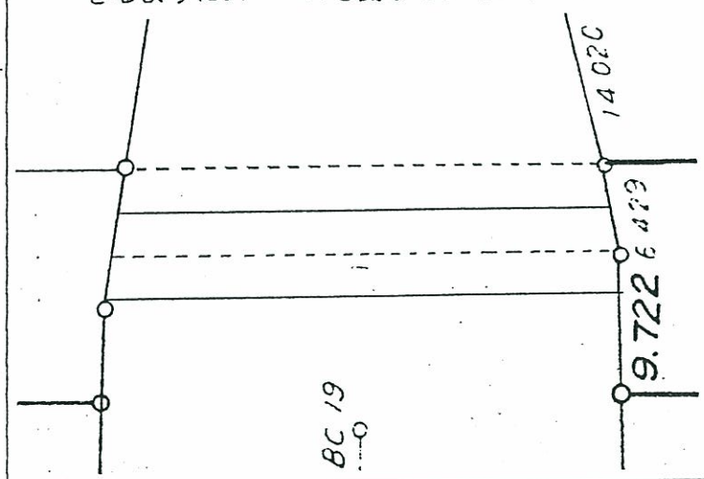
- 東側のスロープは中央の広場を出来るだけ広く取るため、出来れば官民境界一杯に設けたいが、民地側の施設への圧迫感等をするため、民法上問題ない50cmを境界線より離して設けることとする。

- Q橋は南駅とビジネスコアを結ぶ重要な動線上にあり、歩行者通行量も多いものと想定されるためエスカレーター等の機械による昇降装置が設置できるようにスペースを開けておくようにする。

●基本計画の変更理由

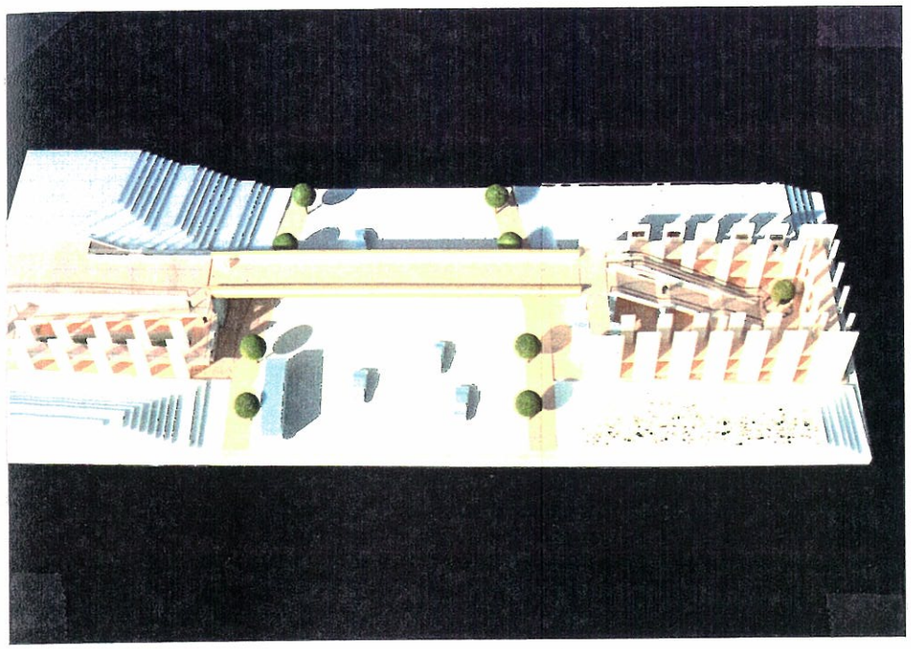
- 南駅側は、橋詰の階段スロープ用地が幅員16mで用意されているが、原案・修正案では有効に利用されていない。昇降のための機能以上の付加機能を持たせ、長大なスロープを行き来することが苦痛とならない計画とする。

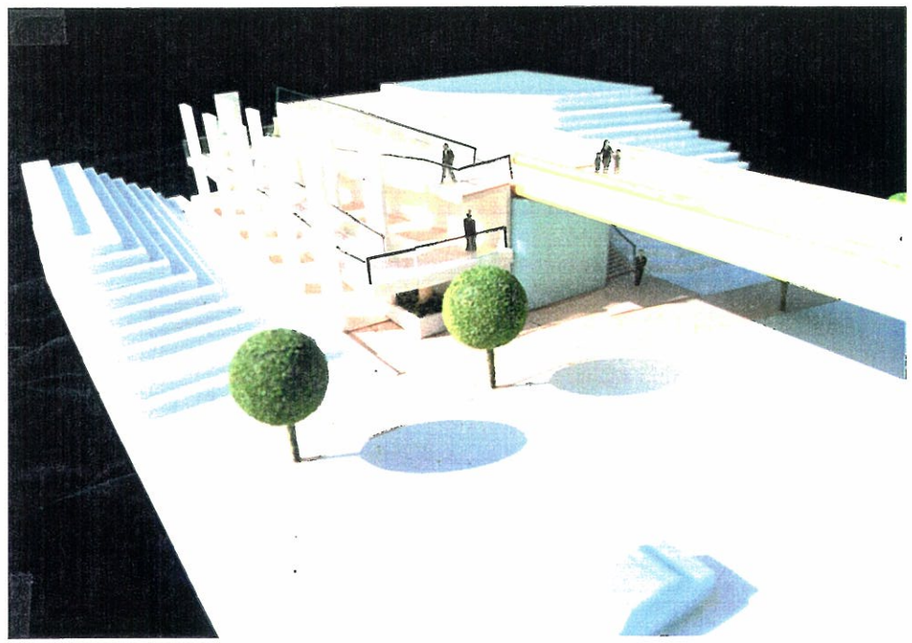
- ビジネスコア側は、階段を北側に移動してスロープと別々に設ける様にした。



凡例
—— 提案変更線
------ 都市計画決定線又はこれまでの計画線

（第１案）



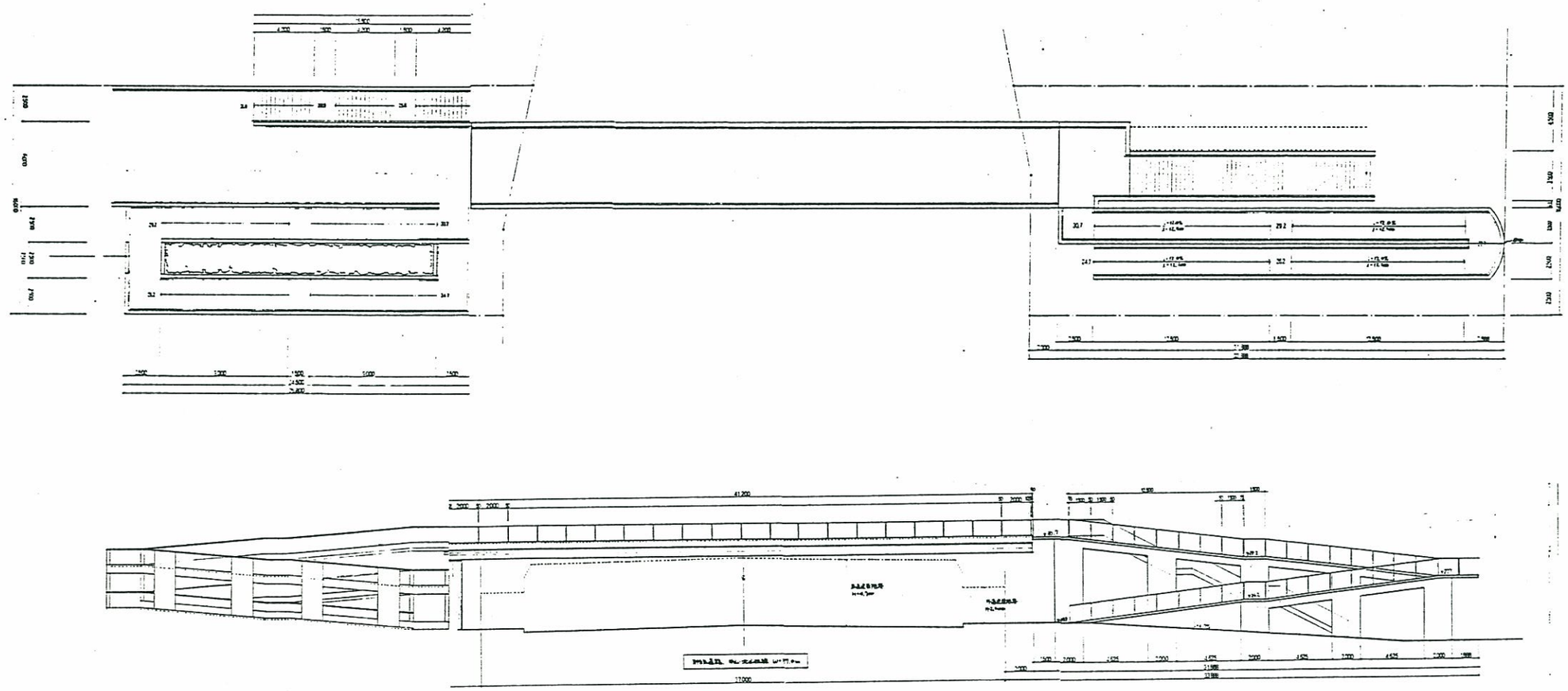


(13) Q橋基本計画　（第２案）　① 設計条件

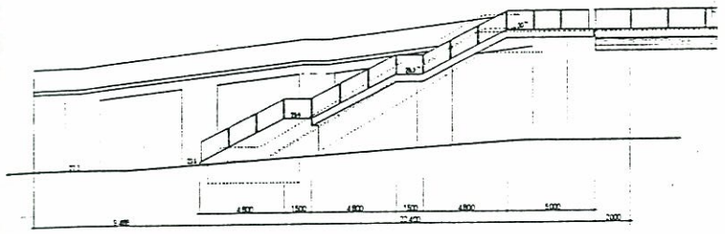
橋梁の位置づけ	●インターミディエイト ・ルート性（中山・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	駅側	・橋台 ・２ｍ ・杭基礎	ビジネスコア側	・橋台 ・２ｍ ・杭基礎
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・42.6m ・6.00m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路		・ 1/2階段 ・ 1/8スロープ　（ 53 m）		・ 1/2階段 ・ 1/15 スロープ　（136m）
●構造形式		・		●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・エスカレーター対応 ・―――		・――― ・―――

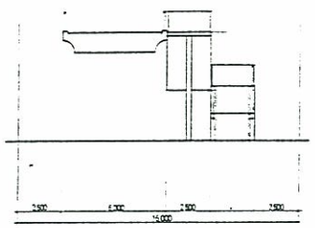
●計画図

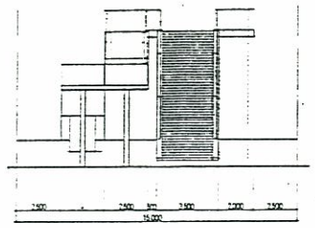
S=1/400

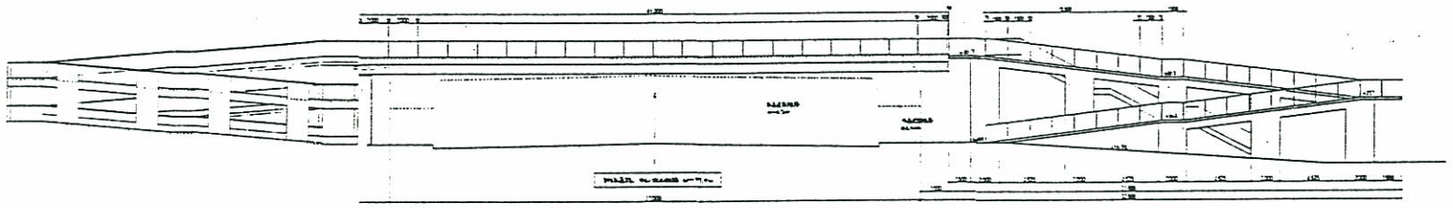


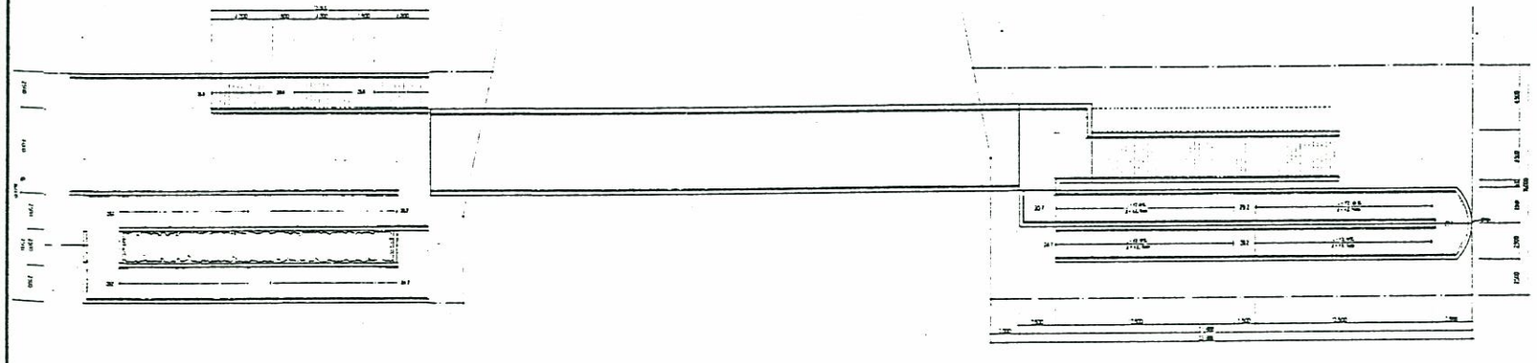
(13) Q橋基本計画（第２案）② 設計趣旨











Q 橋 （第２案）

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 中山・北山田線を横断し、南駅とビジネスコアを結ぶ結節点となる。

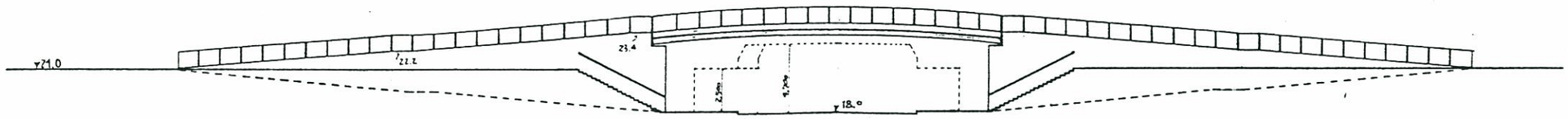
【設計趣旨】

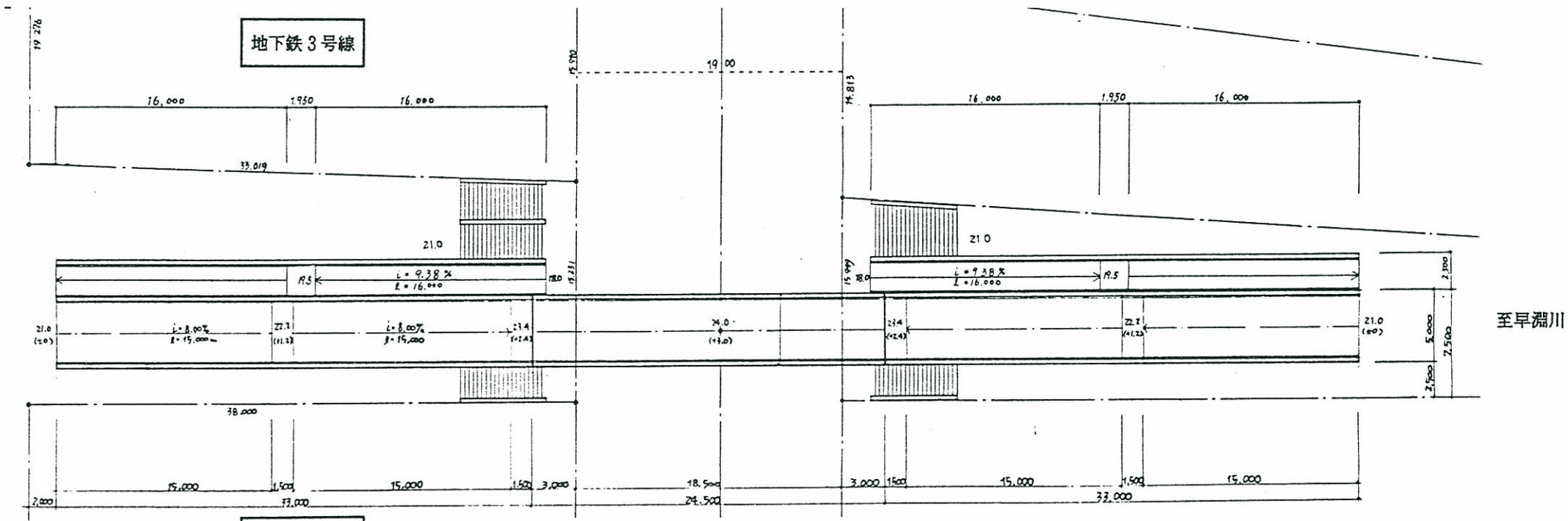
- 橋体の幅員及び位置は、１案と同様にする。
- １案ではスロープ勾配を1/15としたため、２往復する必要があったが、都市軸ではないため最低限度の勾配である12%とし１往復で昇降出来るようにした。
- 歩行者の利用頻度が高く、道路両側で歩専道のレベル差があるため、エスカレーターの設置が出来るよう計画する。
- スロープはＲＣ造でシンプルな構造を見せるようにし、手擦りもシンプルなデザインのものとする。

(14) R橋基本計画　① 設計条件

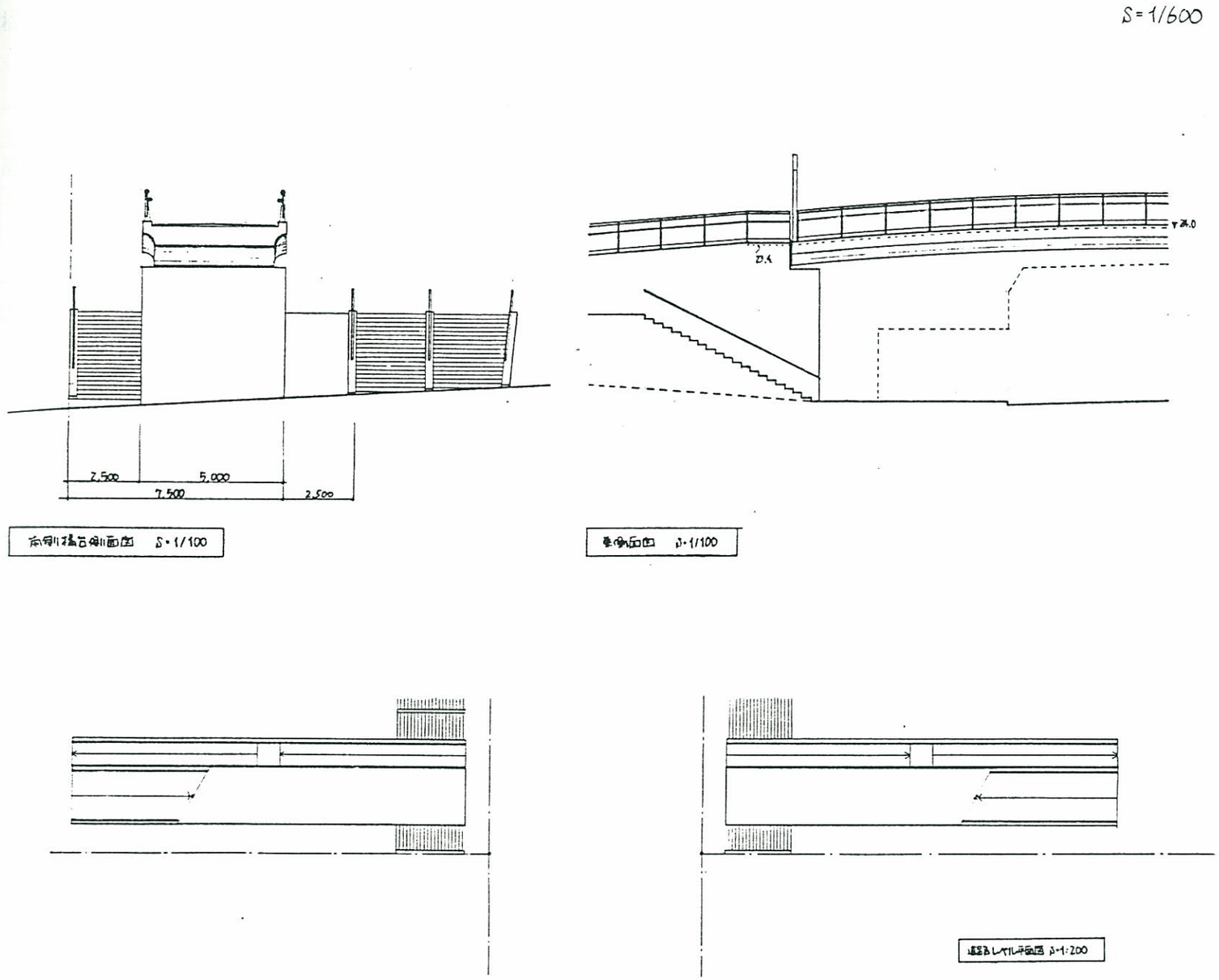
橋梁の位置づけ		●インターミディエイト		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	北側	• 橋台 • 1 m • (杭基礎)		南側	• 橋台 • 1 m • (杭基礎)
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 24.5m • 4.50m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 • 8.00%スロープ (31.5m) • 9.38%スロープ (33.5m) ——— ———			• 1/2階段 • 8.0 %スロープ (31.5m) • 9.38%スロープ (33.5m) ——— ———
	●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾟﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋							

●計画図





(14) R 橋基本計画　②. 設計主旨



R 橋

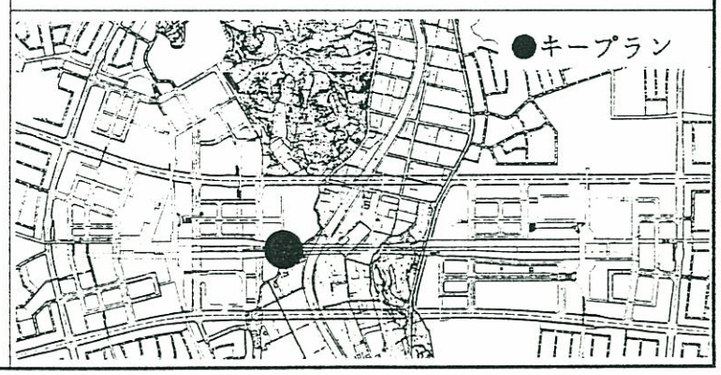
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 第2地区北部の高速3号線と4号線の高架に挟まれた位置にあり、補助幹線道路を横断する歩専橋である。
- 鉄道高架間のペデルートをつなぐ橋であり、将来第1地区とを結ぶ歩行者ルートの一つとなる。
- 南駅北口から第2地区北端の横浜市施設への連絡動線となる。

【設計趣旨】

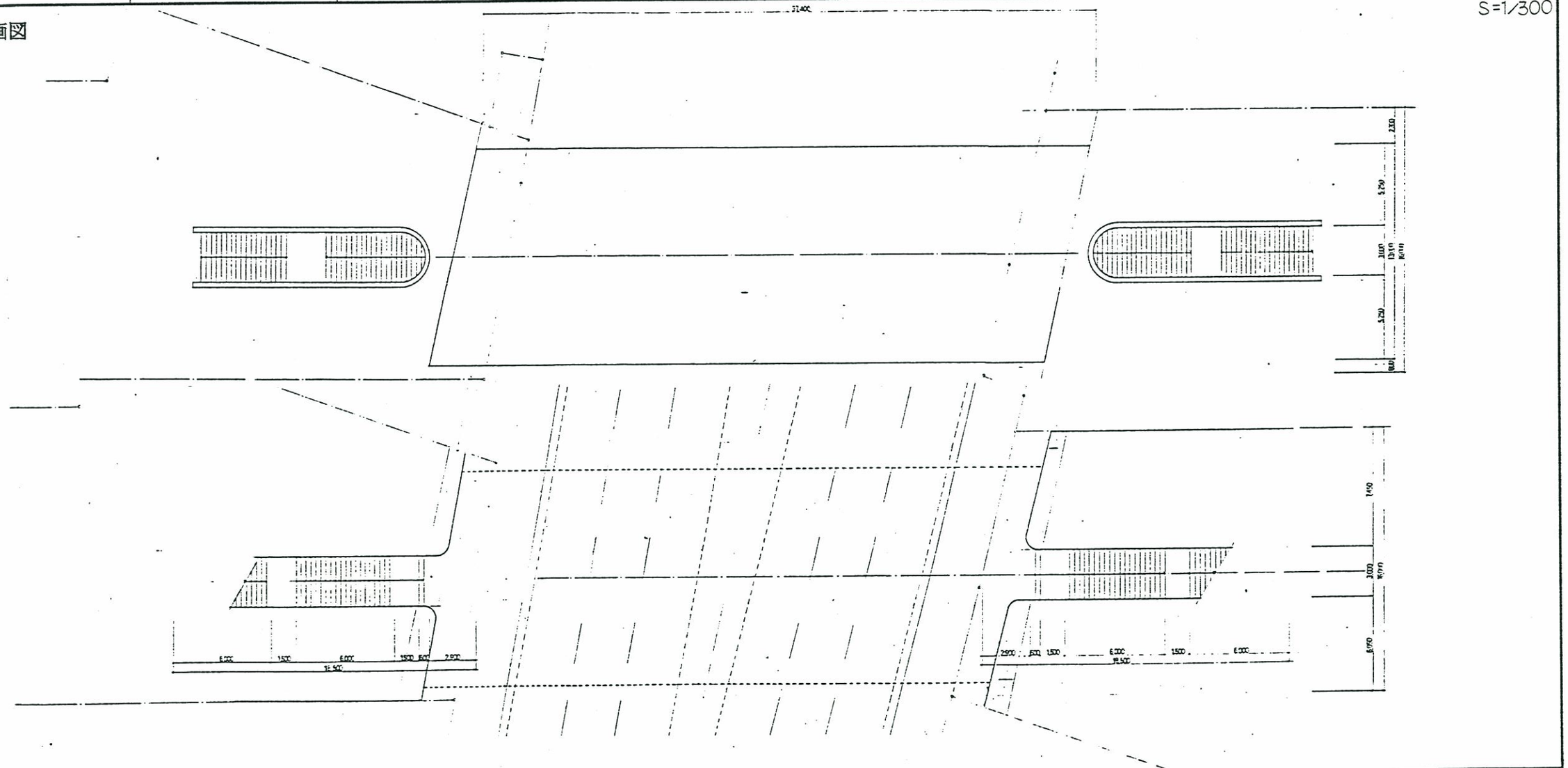
- 歩専道のレベルが道路レベル＋3mであるので、補助幹線道路の横断はスロープで立体横断する、たいこ橋状の歩専橋とする。
- 補助幹線道路への車椅子利用者の往来は、3号線脇の区画道路を経由するものとし、階段処理のみとする。



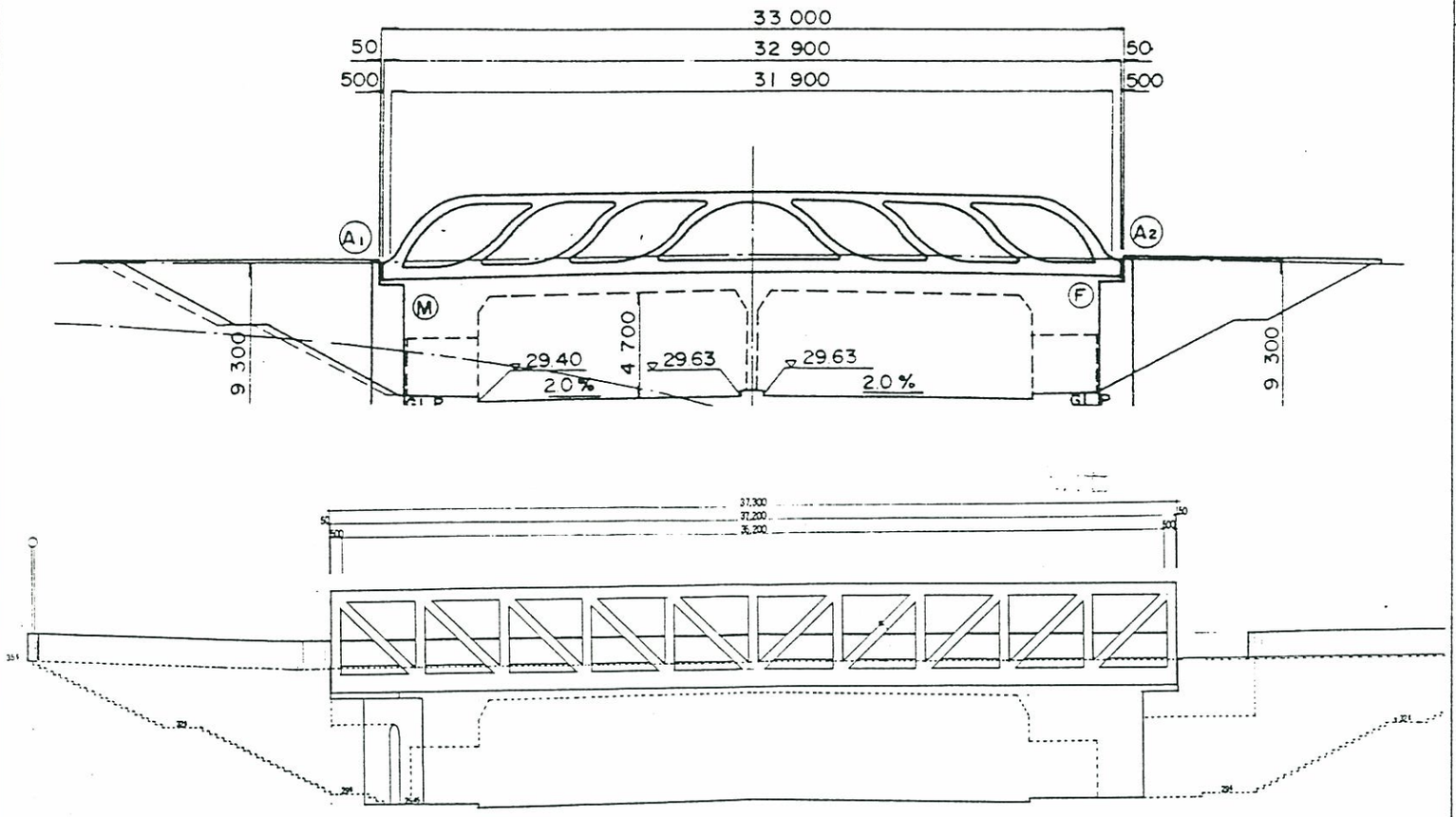
(15) S橋基本計画　　① 設計条件

橋梁の位置づけ		●フォーマル橋　• 都市軸 • ルート性（中山・北山田線） • 副シンボル		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	北側	• 橋台 • 2m • 杭基礎	南側	• 橋台 • 2m • 杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 37.3m • 13.0m • TL＝14	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 • —— • —— • ——		• 1/2階段 • —— • —— • ——
	●構造形式		• トラス橋						

●計画図　　S=1/300



(15) S橋基本計画　　②. 設計主旨　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項



S　橋

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

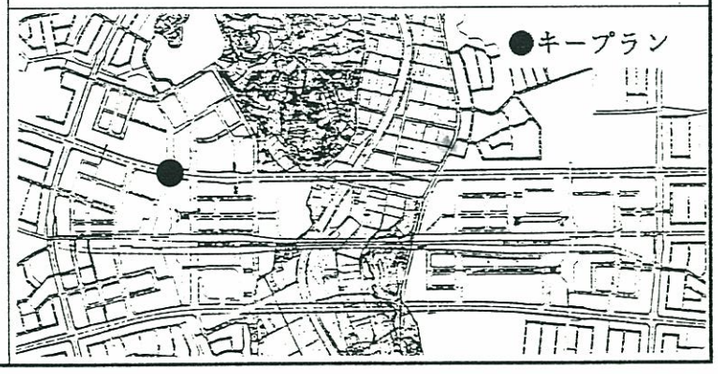
- 中山・北山田線を横断し、南駅南口シンボル広場から西側の行政関連ゾーンに至る主要歩行者動線である都市軸に位置する。
- 核的複合施設、総合公園、行政関連施設等の利用者で賑わう、第2地区で最もアクティビティの高い歩専橋である。

【設計趣旨】

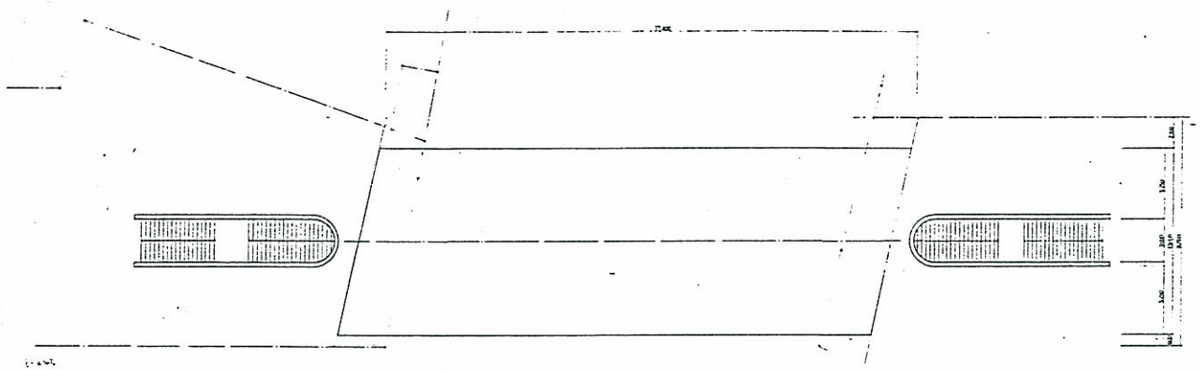
- シンボル広場と区役所前広場を一体的につなげるため、橋体の軸を歩行者動線軸に合わせ、かつ幅員をペデ空間を最大限に生かして確保する。
- ペデと幹線道路レベルを結ぶ階段は中央部に設ける。
- 橋体の構造は、S橋がタウンセンターの歩専橋の中でもシンボル的なものとなるため、構造的な形態を考慮した橋とする。

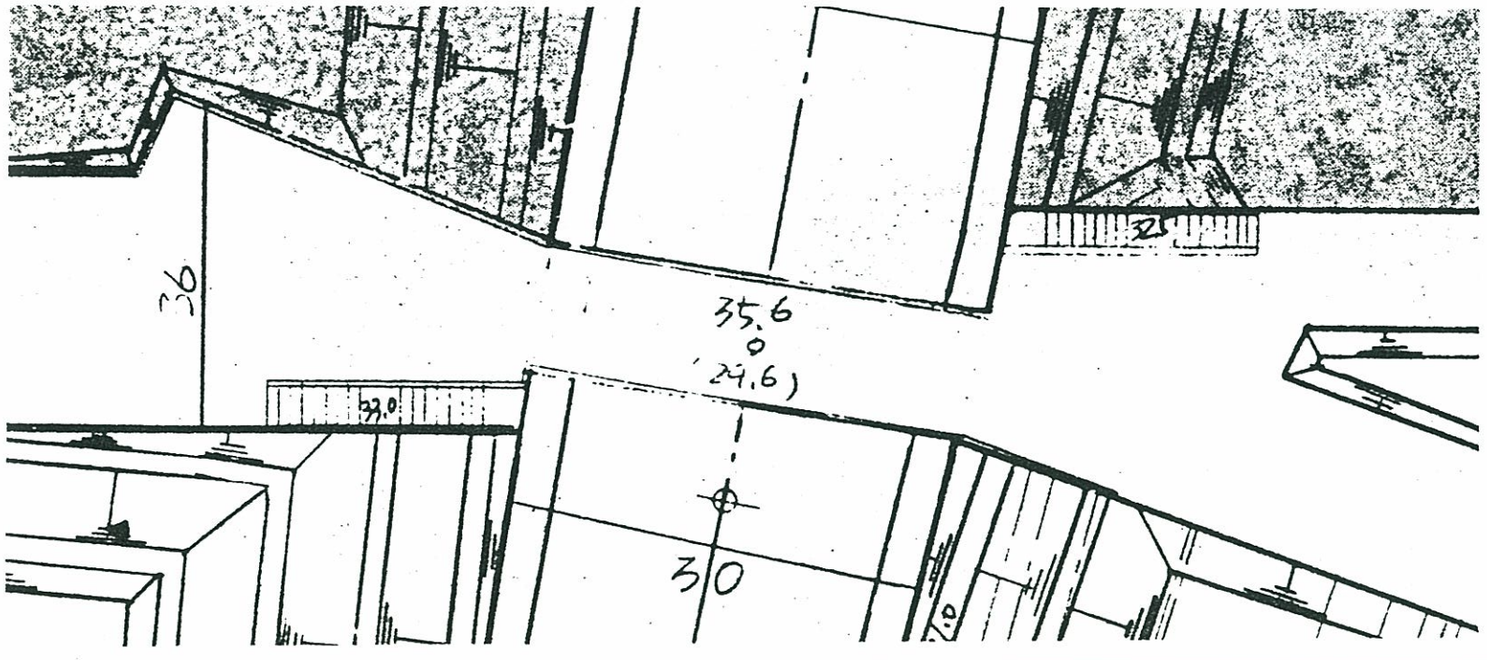
●留意事項

- シンボル広場と区役所前広場を一体的に結び付ける歩専橋であるので、舗装材等の仕上げはシンボル広場、ペデの舗装材と異ならないように調整する。
- 橋体のデザインは、S橋がタウンセンターのシンボル橋としての役割を担う橋であるので、構造がデザインとして主張を持つよう計画する。
- デザインはシンプルで奇抜にならないようにする。



(15) S 橋基本計画　　④. 都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由





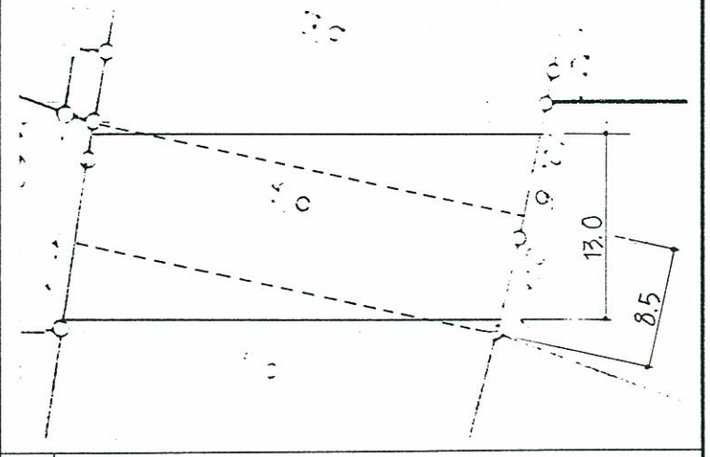
S　橋

●基本計画の変更理由

・基本計画では橋体を架ける方向が中山・北山田線に対してほぼ直角であったため、ペデレベルでは歩行者動線の線形とのずれが生じていたが、シンボル広場から区役所前広場まで一体的な歩行者大通り空間を創出するため、橋体の軸を歩行者動線の方向と一致させ、更に幅員をペデ用地一杯に拡幅する。

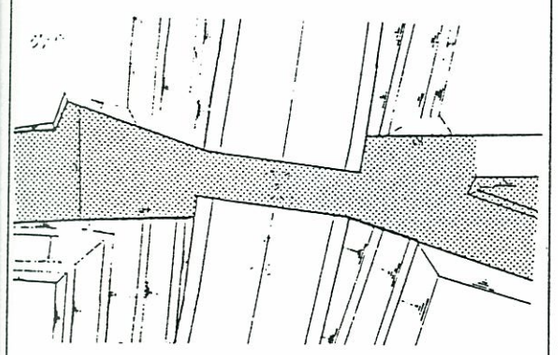
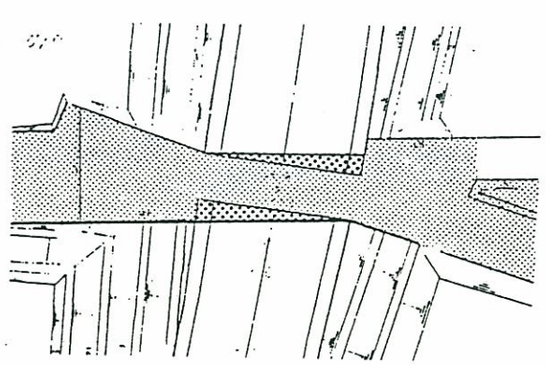
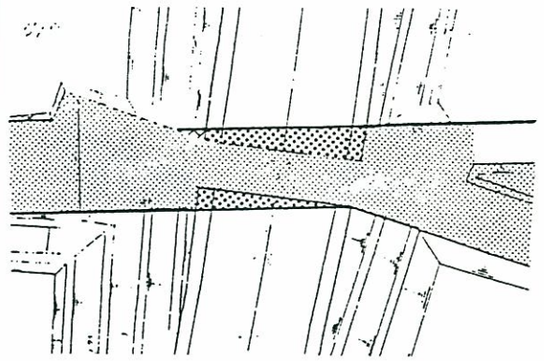
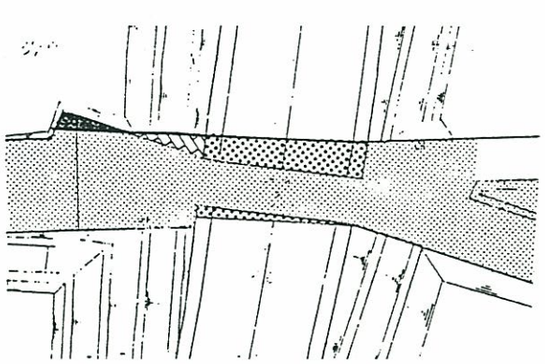
• 橋体の全幅は、最大16mとなるが一部宅地形状の変更が必要となるため、都市計画変更の必要がない13mとする。（次ページ参照）

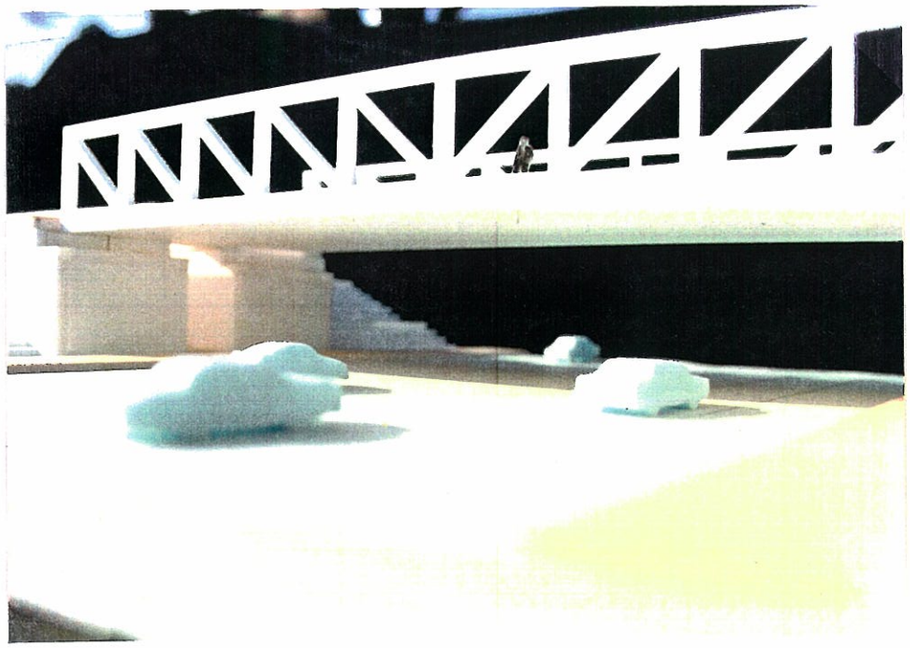
• 橋体の拡幅に伴って、幹線道路への歩行者の連絡はペデ用地の端からペデの中心部分へ移動する。

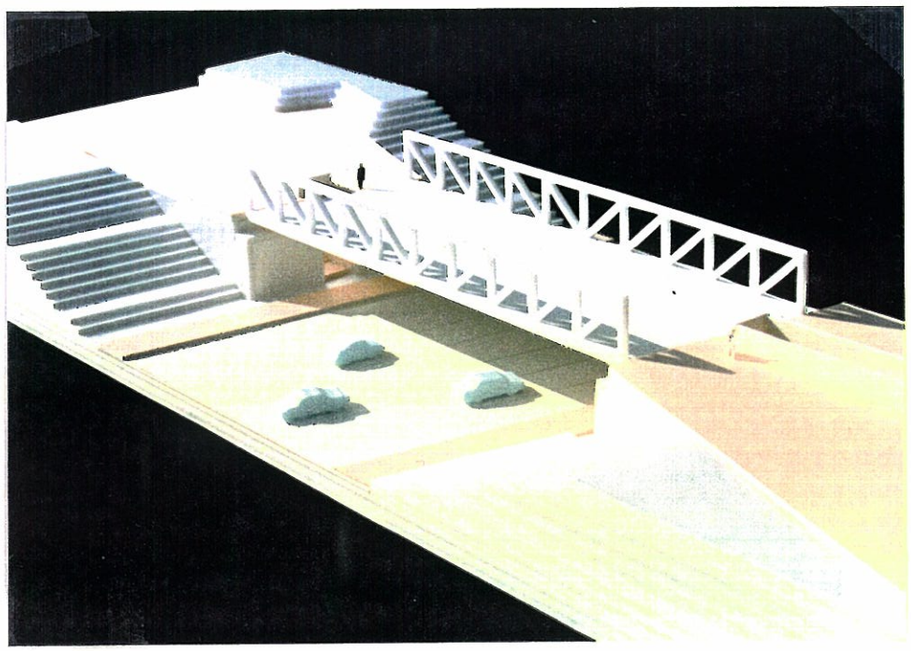


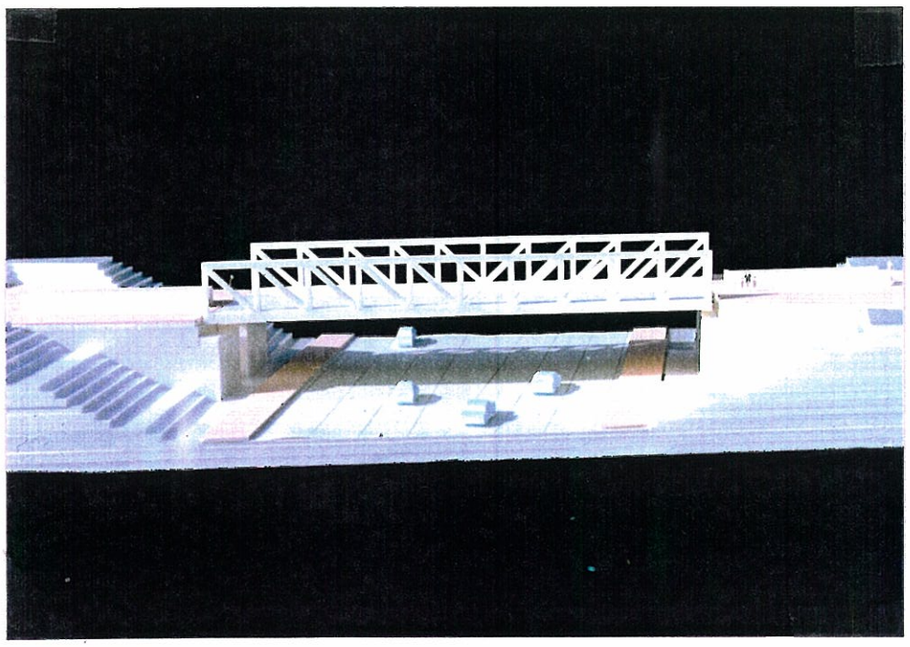
凡例
—— 提案変更線
----- 都市計画決定線又はこれまでの計画線

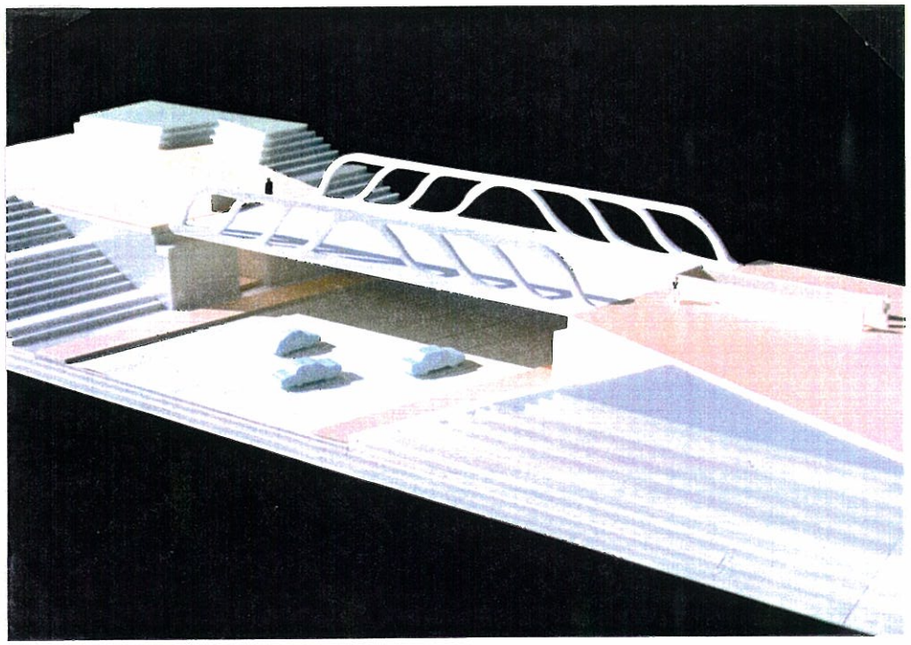
2地区の歩専橋Sについては、歩行者専用道路として都市計画決定されているが、ﾀｳﾝｾﾝﾀｰ 2地区の西地区を結ぶ主要動線であるとともに、中山・北山田線の景観としても重要な位置を占める。これから本歩専橋の設計に入るに当たって以下の点について検討を行った結果、A案とする。

現　計　画	検討案A	検討案B	検討案C
			
中山・北山田線と直橋となっているが，歩行者専用道路としては直線になっていない不自然な形状である。 幅員9Mはタウンセンター間を繋ぐ空間としては狭い。 凡　例 都市計画決定部分 道路空間をペデとして占用 一般宅地をペデ用地へ ペデ用地を一般宅地へ	歩行者専用道路として直線化する。 幅員を拡幅し，13Mとする。 用地の生み出し； 中山・北山田線の道路用地の上部空間を歩行者専用道路として利用。 都市計画決定との関係； 都市計画の変更はしない，補助・管理についての関係を調整する。	歩行者専用道路として直線化する。 幅員を拡幅し，16Mとする。 用地の生み出し； 中山・北山田線の道路用地の上部空間，西側の宅地（公団用地）を公共用地化し歩行者専用道路として利用。 都市計画決定との関係； 都市計画の変更が必要。	歩行者専用道路として直線化する。 幅員を拡幅し，17Mとする。 用地の生み出し； 中山・北山田線の道路用地の上部空間，西側の宅地（公団用地）を公共用地化すると共に，公共用地分に相当する面積を一般宅地化する。〔公共用地と一般宅地の交換〕 都市計画決定との関係； 都市計画の変更が必要。





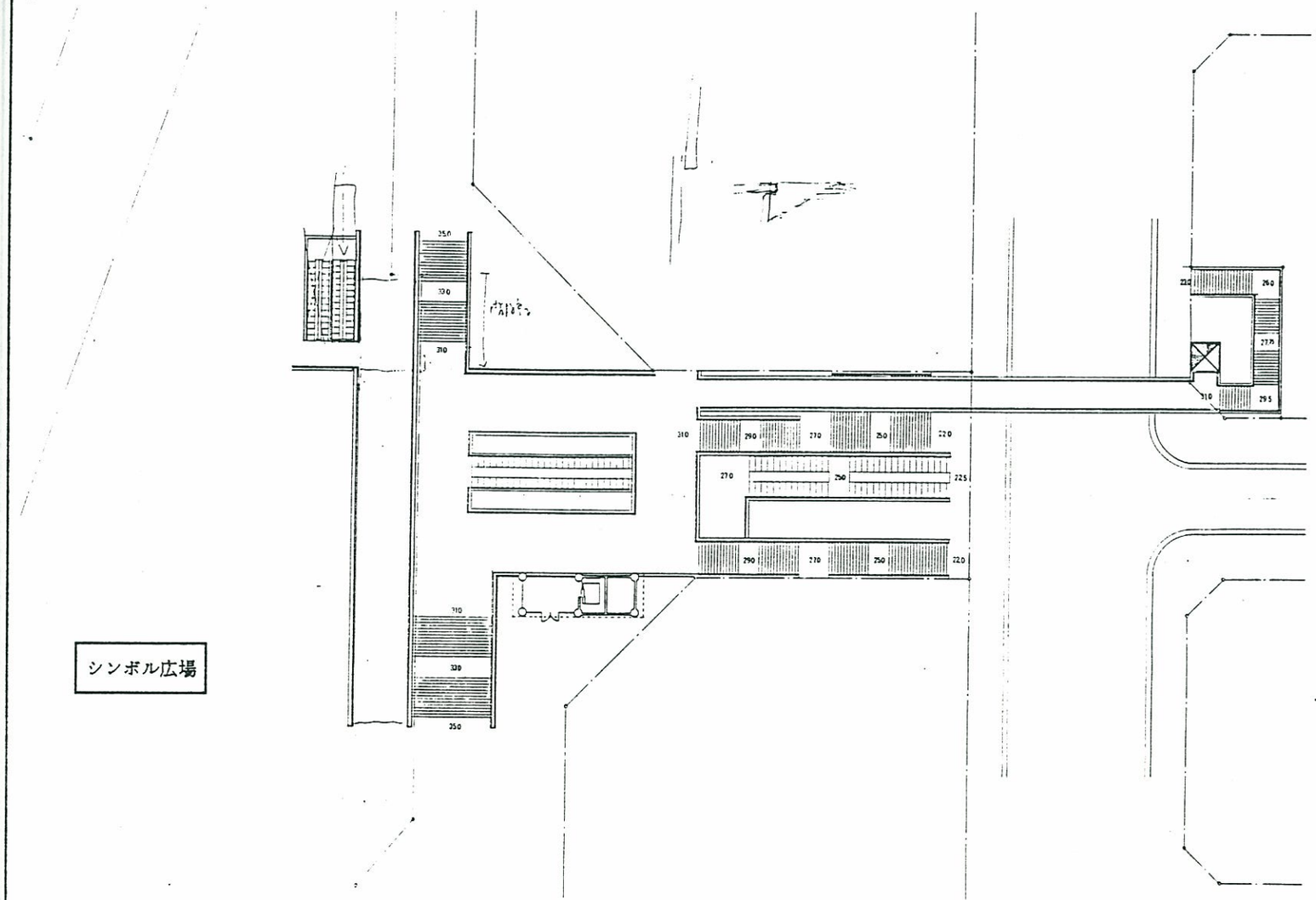


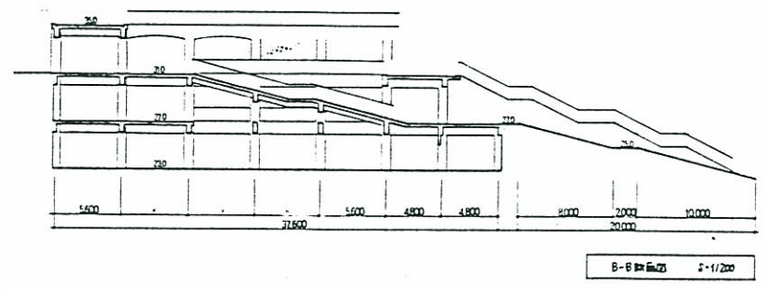


(16) T橋基本計画　　① 設計条件

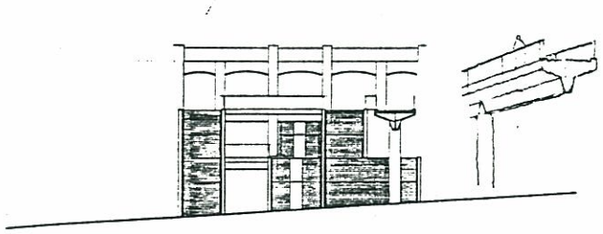
橋梁の位置づけ		●インターミディエイト橋 • 都市軸		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル広場側	• 橋脚 • 1m • (杭基礎)	シンボル道路側	• 橋脚 • 1m • (杭基礎)
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 52.0m • 4.50m • W＝350kg/m²	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV, ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 —— —— ——		• 1/2階段 —— • EV設置検討 ——
	●構造形式		• メタル単純鈑桁橋						

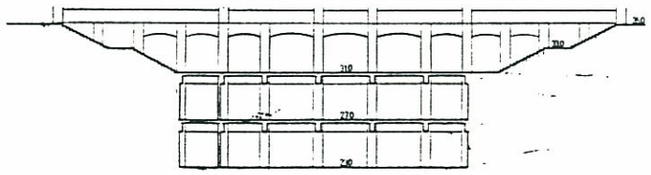
●計画図

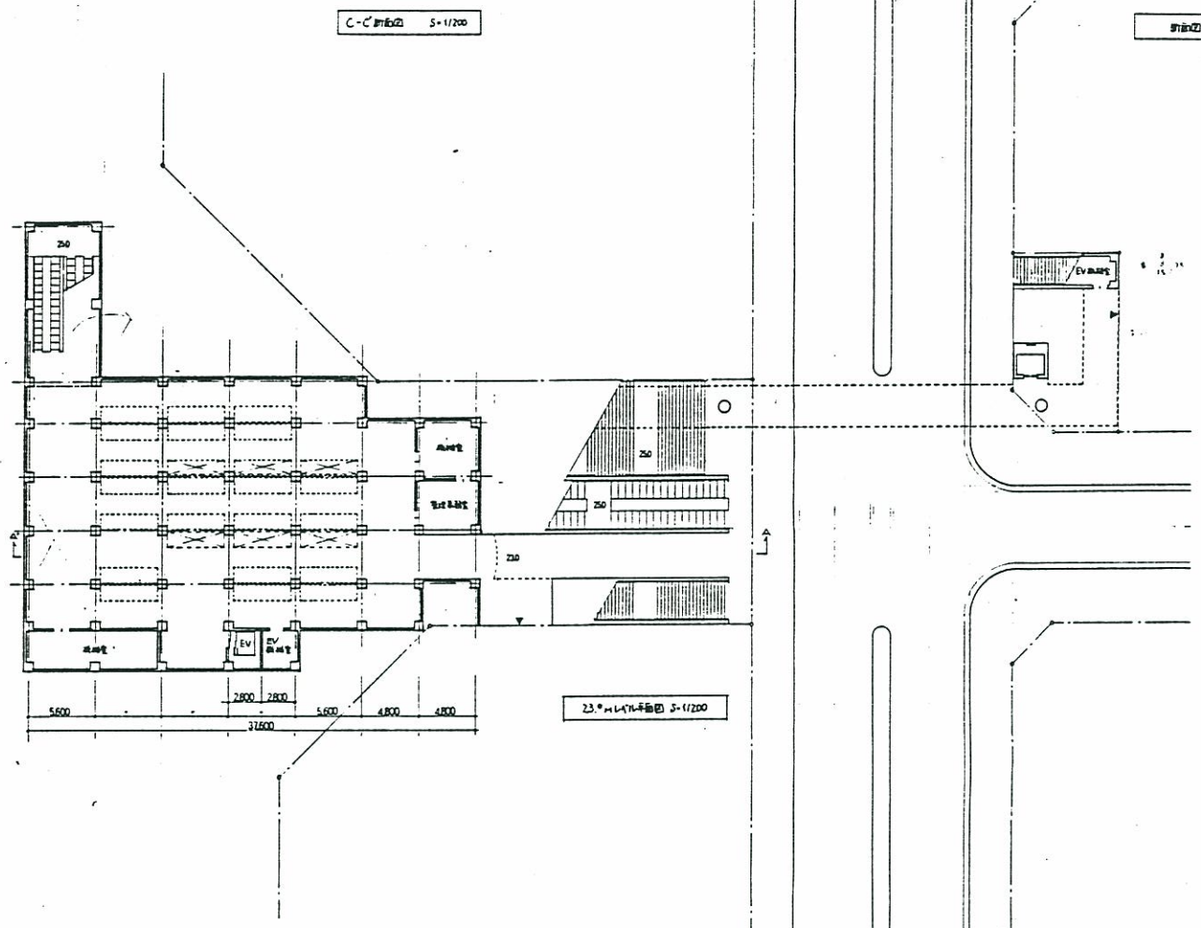




(16) T橋基本計画　　②. 設計主旨







T　橋

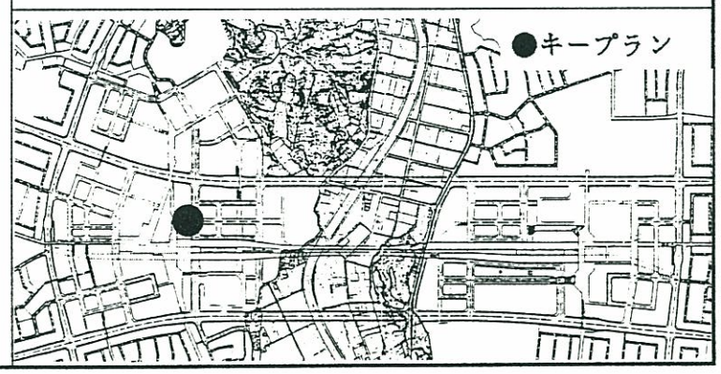
●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 南駅南口シンボル広場とダウンタウンのシンボル道路を結ぶ結節部である。
- 高低差が13mあり、タウンセンターではU橋に次いで大きい。
- シンボル道路からのアイストップとなり、景観上重要な位置にある。

【設計趣旨】

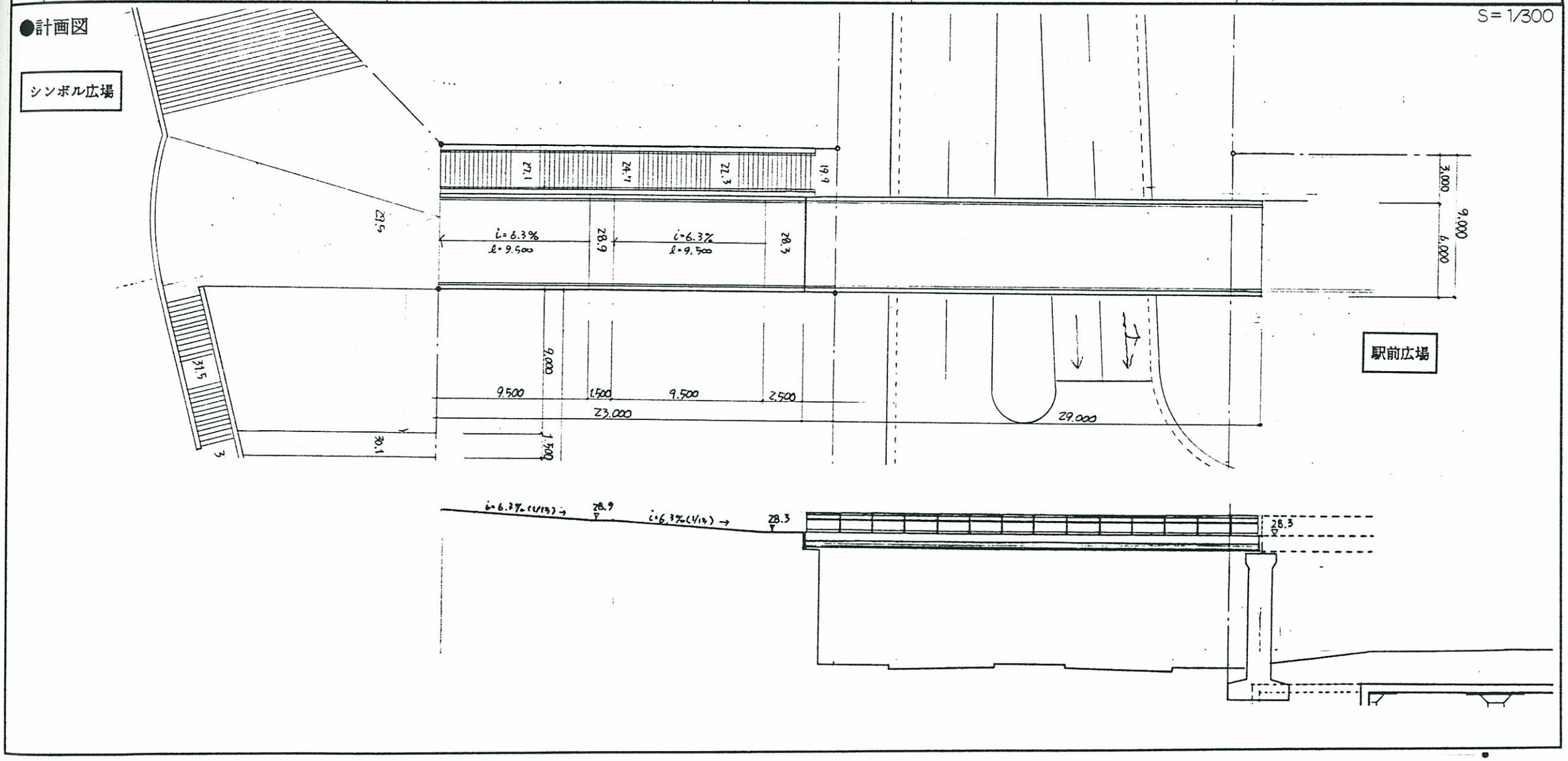
- 階段が中心となるが、自転車での往来も考慮して、1/4スロープ付き階段も併設する。
- 都市緑地を傾斜のある広場とし、これを中間レベル（31.0）とし、都市緑地との往来を可能にする。
- 都市緑地からシンボル道路へのビスタを確保し、見晴らしテラスを設ける。
- 踊り場のレベルは隣接宅地との接続を考慮したレベルとする。
- 階段下に地下の駐輪場を検討する。車椅子の利用者は、駐輪場に併設したエレベーターを利用出来るようにする。
- 駐輪場が出来ない場合は隣接する施設内のエレベーター・エスカレーターを公開の施設として計画するよう要請する必要がある。



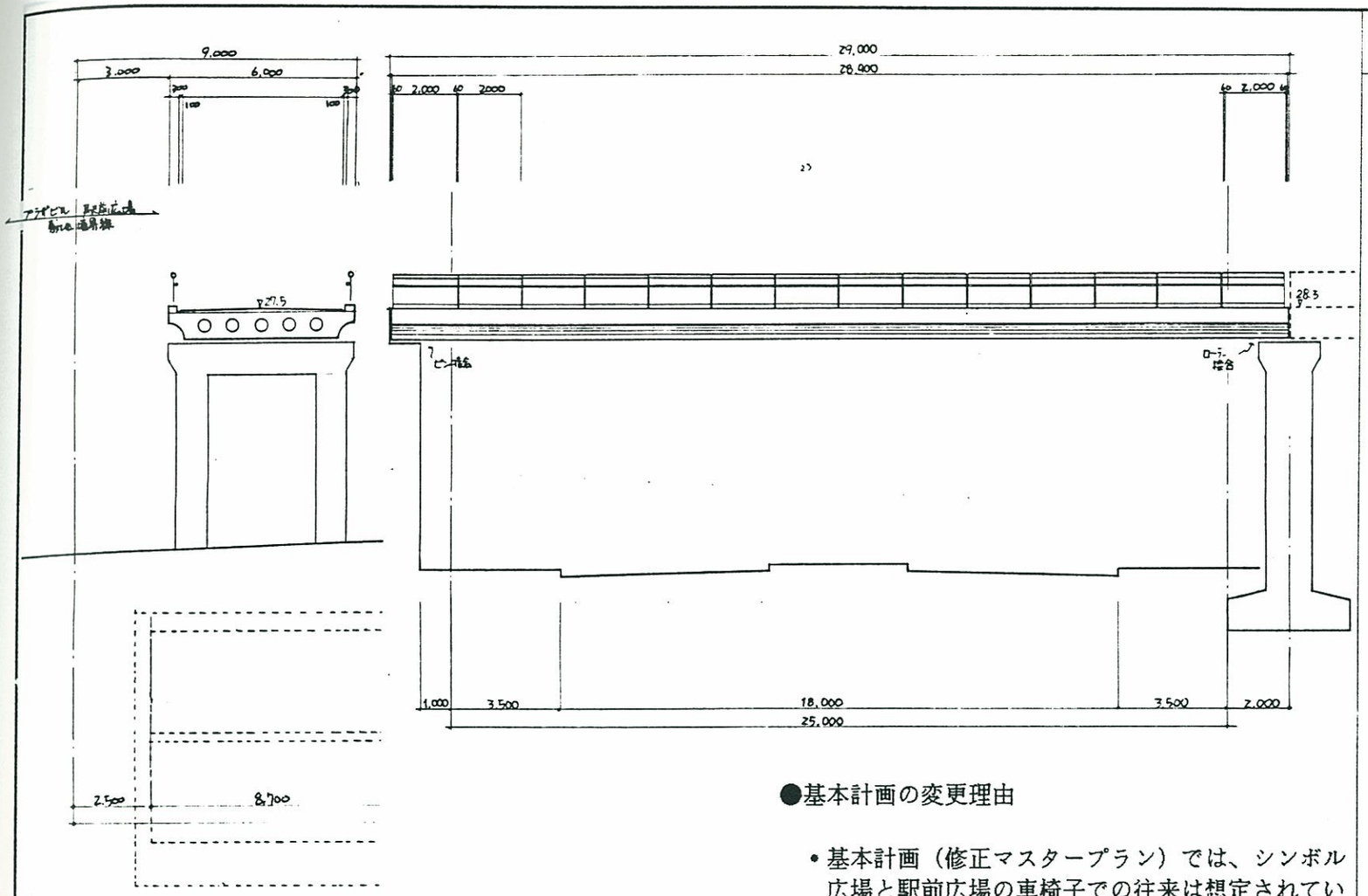
(17) U橋基本計画　　① 設計条件

橋梁の位置づけ	●インターミディエイト橋		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	シンボル広場側	• 橋台 • 1m • 杭基礎	シンボル道路側	• 橋脚 • 1m • 杭基礎
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 28.0m • 6.00m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 —— —— ——		• 駅前広場側で整備 —— • 駅前広場側で整備 ——
●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾞﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

●計画図



(17) U橋基本計画　　②. 設計主旨



U　橋

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

- 2地区駅広とシンボル広場を結ぶ結節点となる。
- 高低差が21mから35mと14mあり、センター最大のレベル差となっている。

【設計趣旨】

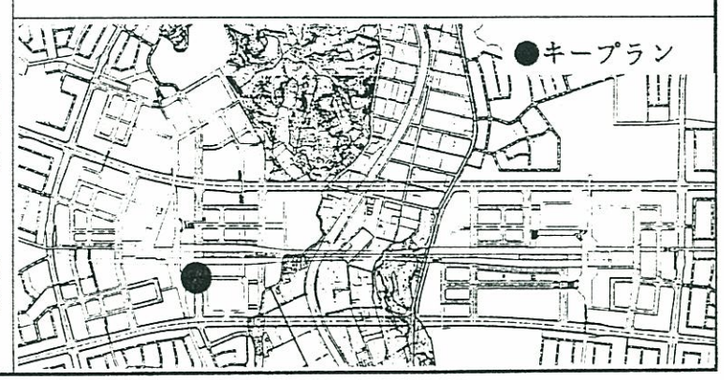
- 14mの高低差を、車椅子使用者や老人をどのように往来させるかが重要な場所である。
- シンボル広場から歩専橋までは階段とスロープにより降ろす。
- 歩専橋自体も緩いスロープとして出来るだけ高低差を稼ぐようにする。
- 駅前広場側の取付きレベルは、道路クリアランスだけを考えて＋6m程度に設定すると、将来プラザビルに接続する場合に、2階と3階の中間レベルとなるため新たな階段・スロープが必要となる。
- よって取付きレベルはプラザビルの3階レベルへの接続を前提に計画する。（詳細は次ページ）
- U橋では自転車の往来には対応していないため、隣接するV橋の階段を 1/4スロープ付き階段に計画変更する。（V橋の項参照）
- 橋体の幅員は 6.0mとする。

●基本計画の変更理由

- 基本計画（修正マスタープラン）では、シンボル広場と駅前広場の車椅子での往来は想定されていなかったが、今回の検討では、駅前広場側にエレベーターを設置することで、車椅子利用者の往来を可能にした。

- これに伴い、シンボル広場側の高低差処理は、東側の低い所からスロープを設けることで歩専橋の橋詰までスロープで処理する。シンボル広場へのショートカット・ルートには、階段を設ける。

- 歩専橋の位置は、プラザビルの敷地に沿って水道の本管が敷設されるため、東側に移動させ、構造物を上に作らない。



(17) U橋基本計画　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項

● シンボル広場と駅前広場間の通行について

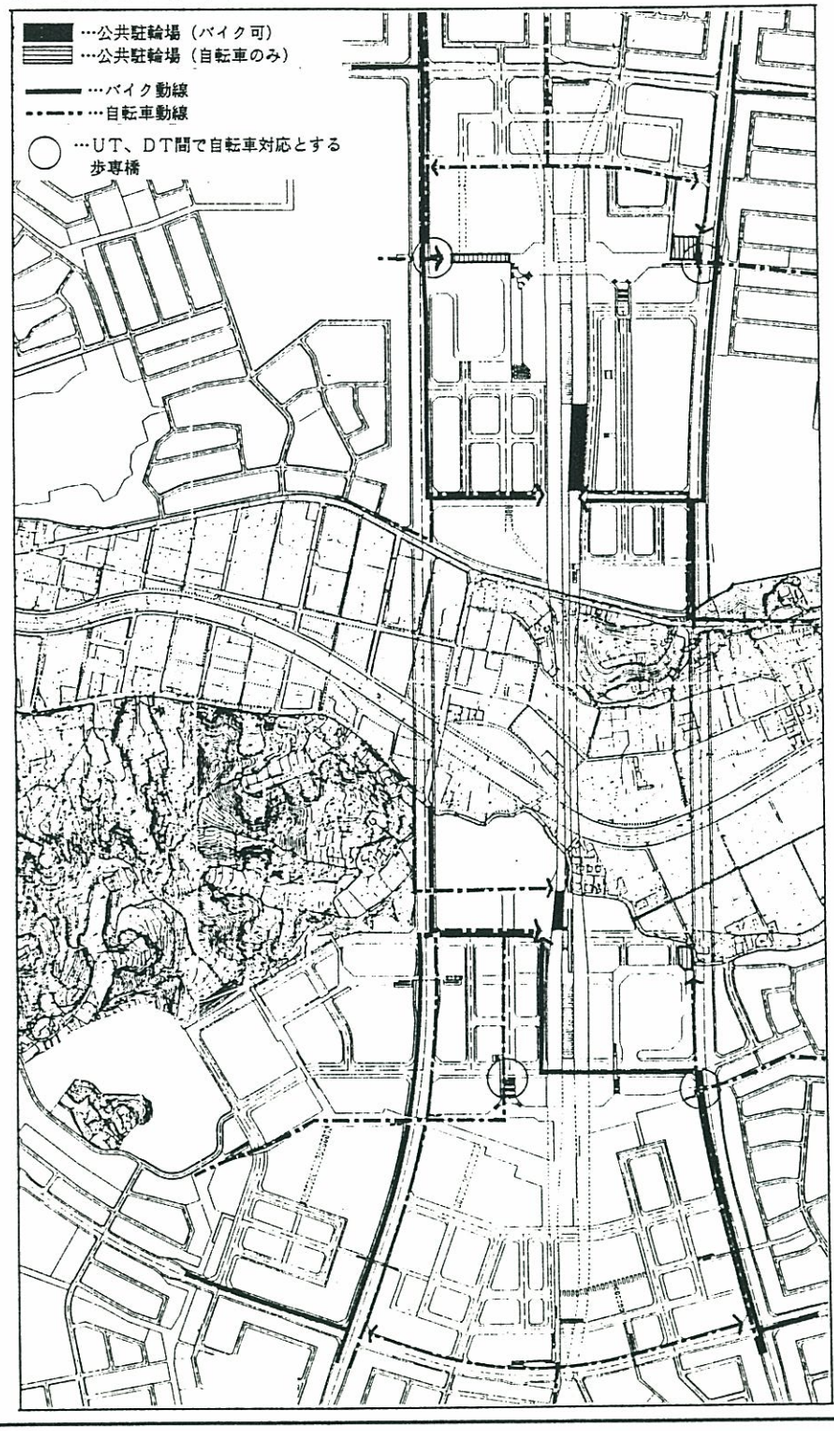
- シンボル広場から駅前広場の間の高低差処理の方法について以下に検討する。
- 中間レベルとして歩専橋のレベルを考え、それぞれの間の処理を検討する。

通行者	シンボル広場 ⇐⇒	歩専橋 ⇐⇒	駅前広場
一般通行者	スロープ 階段	階段 エスカレーター	
車椅子	スロープ	エレベーター	
自転車	スロープ	・基本的に対応しない	

- これまでのタウンセンターの検討の中では、自転車駐輪場のアッパータウンとダウンタウンそれぞれに設けることを前提としてきたが、2地区では地下鉄高架下の駐輪場と駅前広場に隣接する駐輪場で想定台数が確保されるということで、アッパータウン側にはとりあえず駐輪場上は設けない方針である。
- このため、特に東側の住宅地からの自転車利用者をダウンタウンの駐輪場までどのように動線を確保するかの問題が生じた。
- 処理方法と問題点は以下の3案が考えられる。
  - i）U橋で自転車対応する。
    - ・シンボル広場から歩専橋の間は問題ないが、歩専橋から駅前広場へは駅前広場内にスロープを設けなければいけない。
    - ・歩行者通行量の多いペデ橋であり、またバスベイへの連絡デッキに自転車が混入してしまう問題がある。
  - ii）V橋で自転車対応する。
    - ・現在V橋の歩専橋レベルと幹線道路レベルの高低差処理は階段のみで実施設計が完了しており、これからの変更には問題がある。
    - ・しかし、幹線道路の歩行者横断が想定されていないため、歩専橋を渡った後の高低差処理が必要である。
  - iii）地区外の道路を利用し、更に北側のルートを想定する。
    - ・歩専橋の手前で北側にルートを取り、幹線道路の下をパスして駐輪場へ誘導する。
    - ・移動の高低差が大きくなり、利便性が下がる。

- 以上からii案による高低差処理を行うことを第1の方針とする。

図. 駐輪場と自転車ネットワーク



(17) U橋基本計画　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項

● 歩専橋の駅前広場側取付きレベルの設定について

- 駅前広場側への歩専橋の取付きレベルは、駅前広場のデッキ、プラザビルの施設との接続、駅前広場レベルとの高低差処理等の問題を考慮して検討する必要がある。
- 設定する条件により、以下の２通りの駅前広場デッキレベルが想定される。

i）駅前広場デッキレベルを重視した場合（プラザビルとの接続について）

- プラザビルの各階のレベル設定は左の表のデータを考慮し、１階階高 4.5m、２階階高 4.0m（駅前広場とのレベル差 8.5m）と設定出来る。
- ２階レベルでは道路クリアを確保出来ない。３階レベルではシンボル広場側の計画が楽になるが、駅前広場レベルとの高低差が大きすぎ、利用者にとっても使い辛くなる。
- ２階と３階の中間とすれば、プラザビル内にレベル差を吸収する施設（階段エスカレーター等）が必要になるが、デッキからの２階と３階の利用し易さも同じように出来る。

$$27.5\text{m}\ (=\text{駅前広場}21.0\text{m}+\frac{1\text{階階高}\ 4.5\text{m}+\text{中間高さ}\ 2.0\text{m}}{=\ 6.5\text{m}})$$

- この案では、シンボル広場からデッキレベルに下ろすため、歩専橋自体をスロープとして計画した。

ii）シンボル広場側橋詰の敷地条件を重視した場合。

- シンボル広場から駅前停車場線への縦動線を確保するため階段が必要だが、直通階段とした場合、シンボル広場側の橋詰の高さがほぼ28.3m前後となる。
- 橋体自体になるべく縦断勾配を取らないように考慮すると、駅前広場デッキのレベルもシンボル広場側橋詰レベルと合わせるよう考えると28.3m前後に設定される。
- プラザビルにとっては、駅前広場デッキが３階に近づくため、３階の床単価を高く設定できる。

- 以上から、駅前広場デッキのレベルは27.5mまたは28.3mが想定されるが、今回の計画では後者の28.3mを設定する。

表１．百貨店の階高、天井高（平均階高、１階　4.69m、基準階　3.89m）

実　例	柱割り (m)	１階		基準階	
		階　高 (m)	天井高 (m)	階　高 (m)	天井高 (m)
A	8.3 × 7.0	4.5	3.0	3.7	2.65
B	8.5 × 8.5	4.95	3.45	3.65	2.6
C	11.0 × 11.0	4.5	3.0	3.7	2.65
D	11.0 × 6.6	4.5	3.3	3.7	2.7
E	8.1 × 8.1	4.8	3.4	3.85	2.65
F	7.0 × 7.0	5.5	4.0	5.0	3.2
G	6.7 × 12.0	4.45	3.0	3.7	2.7
H	8.2 × 7.0	5.0	3.5	4.02	2.9
I	6.0 × 12.0	4.7	3.2	4.05	2.9
J	8.1 × 8.1	4.2	3.0	3.8	2.6
K	5.5 × 11.0	4.21	2.8	3.91	2.6
L	9.0 × 12.0	5.0	3.9	3.7	2.6

表２．ショッピング・センター の階高、天井高（平均階高、１階　4.74m、基準階　4.17m）

実　例	柱割り (m)	１階		基準階	
		階　高 (m)	天井高 (m)	階　高 (m)	天井高 (m)
A	9.0 × 9.0	6.5	4.0	4.0	2.7
B	8.2 × 8.2	4.8	3.3	4.2	2.7
C	8.5 × 8.5	4.9	3.4	4.0	2.8
D	7.5 × 9.6	4.5	3.0	4.2	2.5
E	6.5 × 6.5	4.4	3.2	4.0	2.8
F	9.3 × 9.3	4.1	2.7	4.0	2.9
G	9.0 × 9.0	4.5	3.0	4.25	2.8
H	9.3 × 9.3	5.2	3.8	4.65	3.25
I	9.0 × 9.0	4.8	3.3	4.5	3.0
J	6.0 × 9.0	4.58	3.5	3.88	2.8

表３．量販店の階高、天井高（平均階高、１階　4.45m、基準階　4.09m）

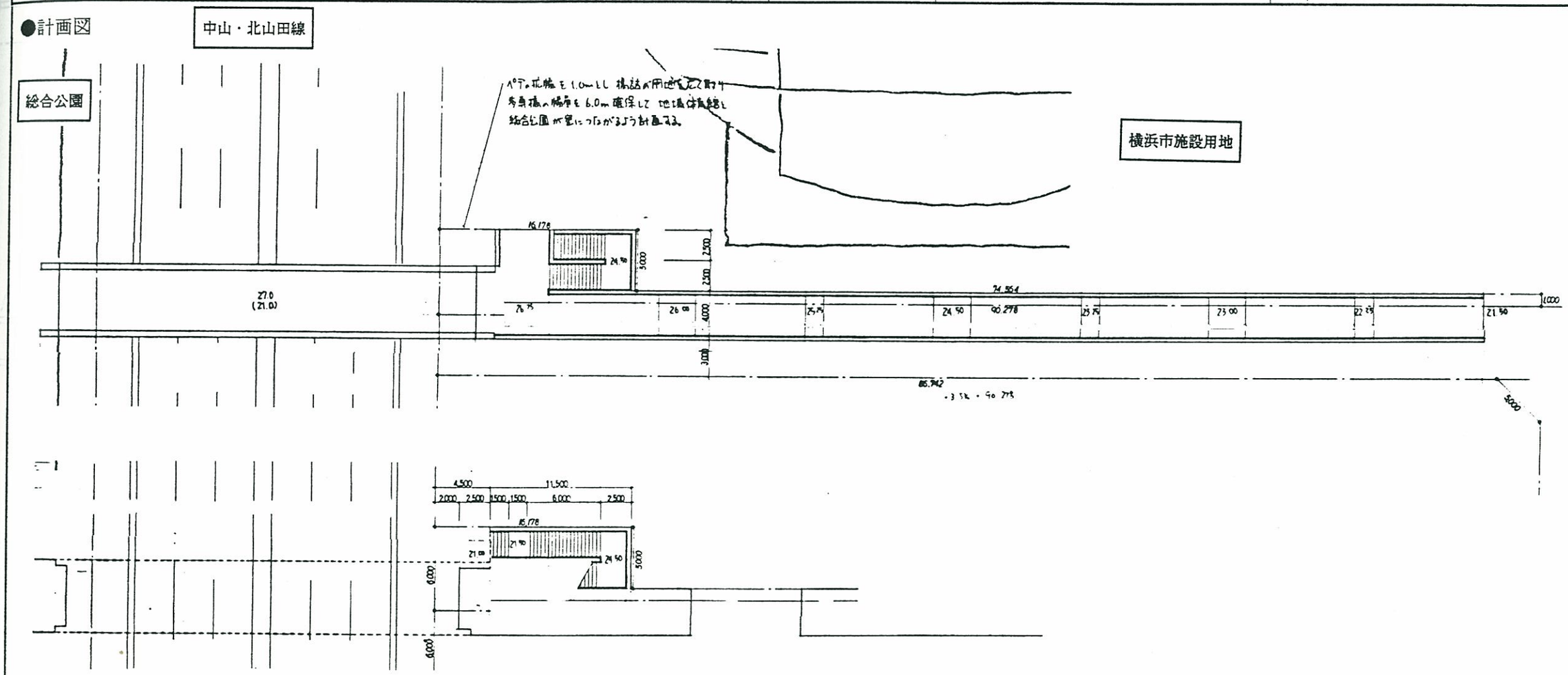
実　例	柱割り (m)	１階		基準階	
		階　高 (m)	天井高 (m)	階　高 (m)	天井高 (m)
A	8.0 × 9.0	4.0	3.0	3.7	2.75
B	8.4 × 8.1	4.05	2.9	4.05	2.9
C	9.0 × 8.8	4.5	3.3	3.9	2.8
D	8.0 × 8.0	4.5	2.9	3.6	2.65
E	9.3 × 6.2	4.7	3.05	4.7	3.05
F	6.0 × 9.0	4.4	3.1	3.85	2.9
G	8.0 × 8.0	4.5	3.0	4.0	2.7
H	9.0 × 8.0	4.7	3.0	4.5	2.8
I	8.0 × 8.0	4.7	3.0	4.5	2.9

(18) W橋基本計画 （第１案） ① 設計条件

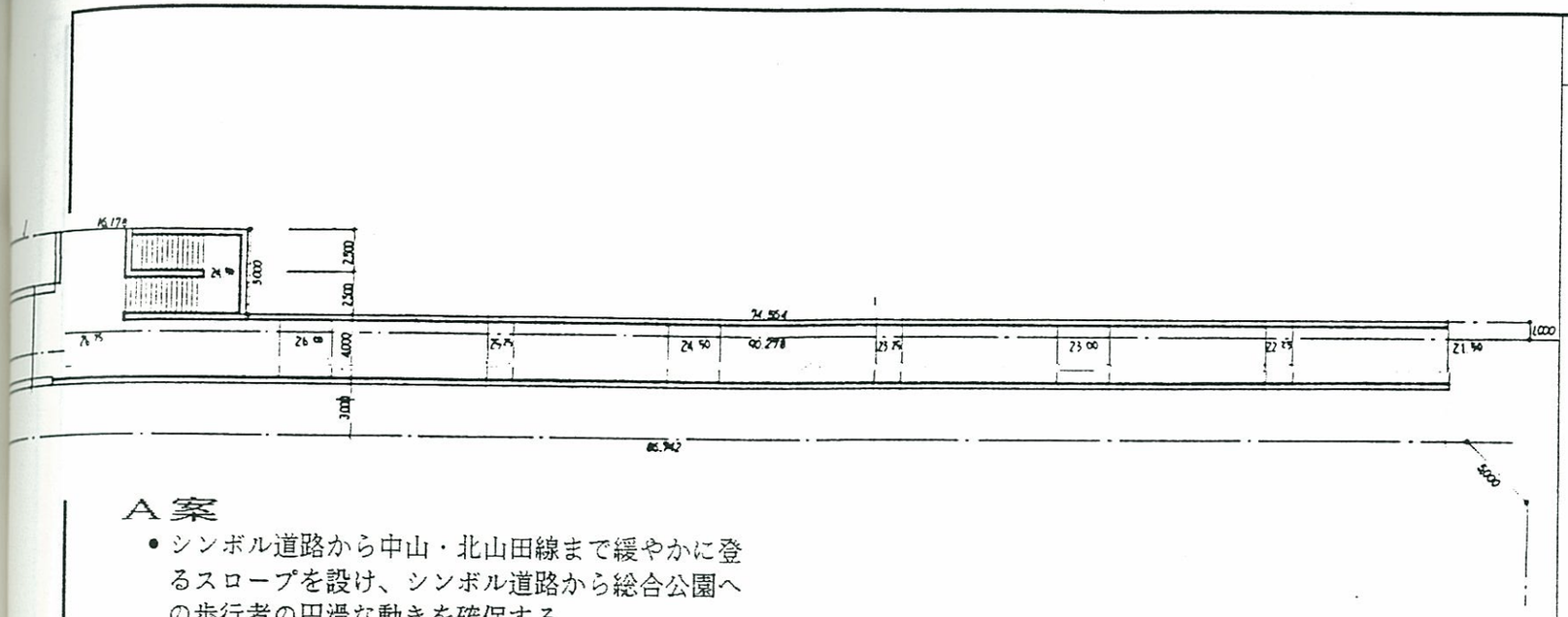
【スロープ・階段用地を確保する案】

橋梁の位置づけ		●インターミディエイト橋 • ルート性（中山・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	横浜市施設用地側	• 橋台 • 2ｍ • （杭基礎）	総合公園側	• 橋第 • 2ｍ • （杭基礎）
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 34.0m • 6.00m • W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段 • 1/12 スロープ 8.3%(76.5m) ——— ———		• 総合公園内で確保 • 総合公園内で確保 • 総合公園内での確保検討 • 総合公園との接続
	●構造形式		• ﾊﾞｲﾌﾞﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

●計画図

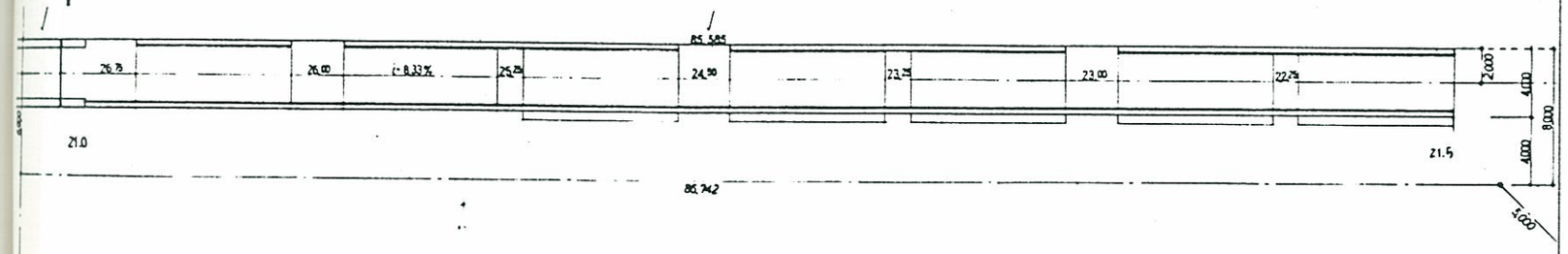


(18) W橋基本計画　　②. 設計主旨



A案

- シンボル道路から中山・北山田線まで緩やかに登るスロープを設け、シンボル道路から総合公園への歩行者の円滑な動きを確保する。
- 中山・北山田線との連絡を確保するため、ペデ用地内で階段を設ける。



B案（比較案）

- スロープの幅員を出来るだけ広く取り、シンボル道路と総合公園とのつながりを強くした案。
- 中山・北山田線との階段をペデ用地内に設けていないため、地域体育館用地内で対応する必要がある。

W　橋

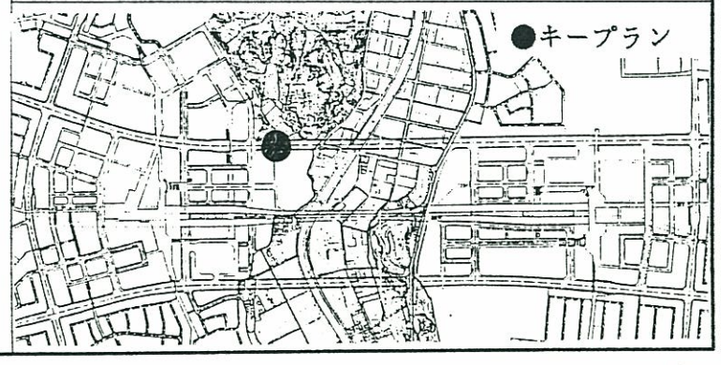
●設計趣旨

【周辺環境・立地条件】

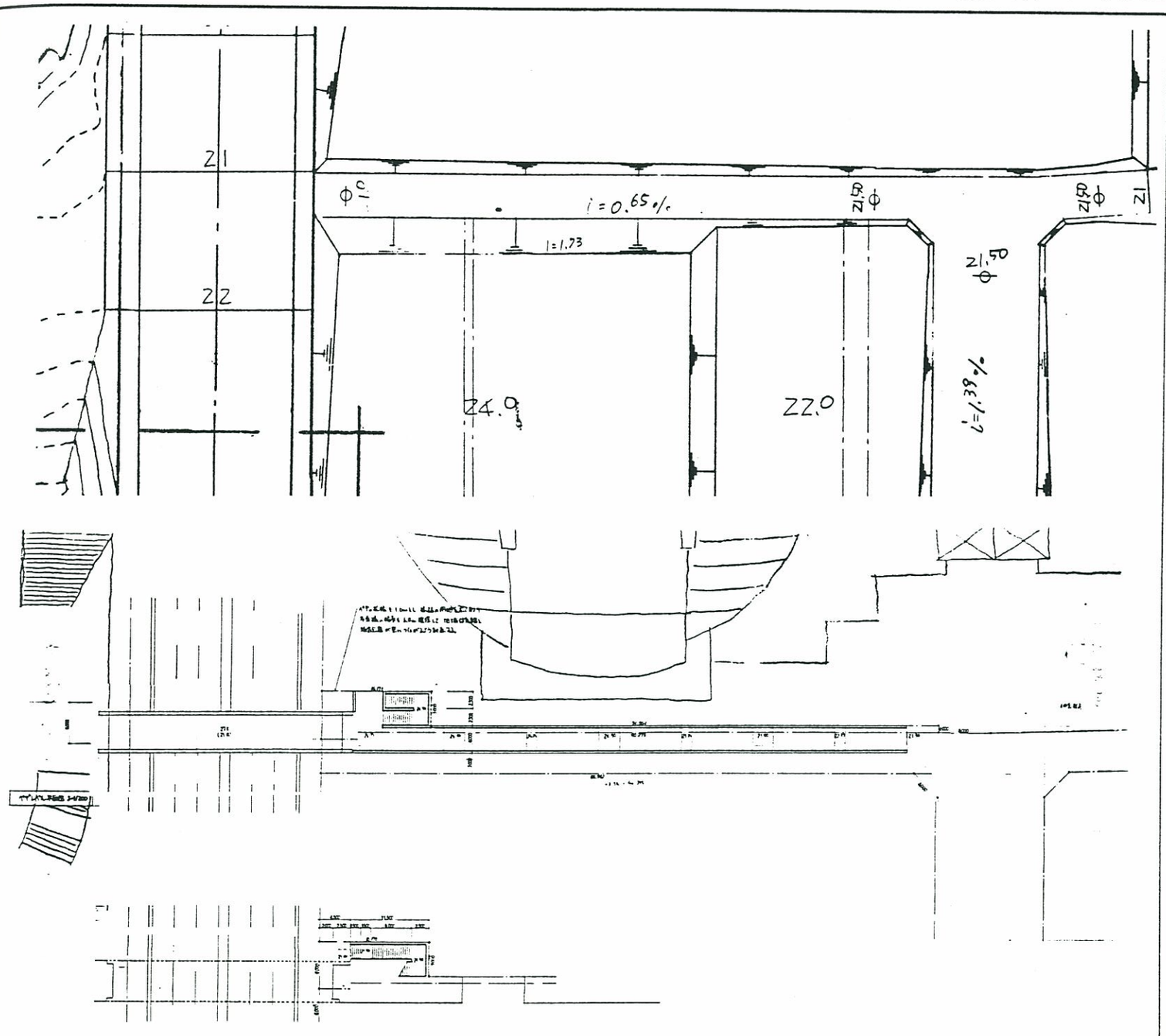
- 中山・北山田線を横断し、総合公園と地域体育館とを結ぶ歩専橋である。
- 修正マスタープランでは歩専橋としては計画されていなかったが、総合公園と地域体育館の一体的な利用を図るためにも、歩専橋としてマスタープランの中に位置づけ、新たに検討するものである。

【設計趣旨】

- J’橋の計画変更に伴い、スロープ用地171.17㎡をW橋のスロープ・階段用地として利用することにより、W橋の利便性を高める。
- 総合公園と、地域体育館・シンボル道路を結びつけ、いかにスムーズに人の動きを誘導するかが大切となるため、シンボル道路側から歩専橋までのスロープを設ける。
- 検討は2案を比較したが、中山・北山田線沿いに階段を設け、幹線道路利用者にとっての利便性を高めたA案を採用する。



(18) W橋基本計画　　③. 基本設計、実施設計で留意すべき事項　　④. 都市計画決定の変更等、従前計画からの変更理由



W　橋

●留意事項

- J’橋の計画変更に伴う171.17㎡の余剰敷地の配置は、スロープの幅員と長さ、階段の位置と幅員等から左図のA案の通りとする。
- 長大なスロープとなるため、地上レベルでの通り抜け、圧迫感の低減に留意する。
- スロープから地域体育館への接続に留意した細部計画を行う。
- スロープの幅員は出来る限り広く取る。

●基本計画の変更理由

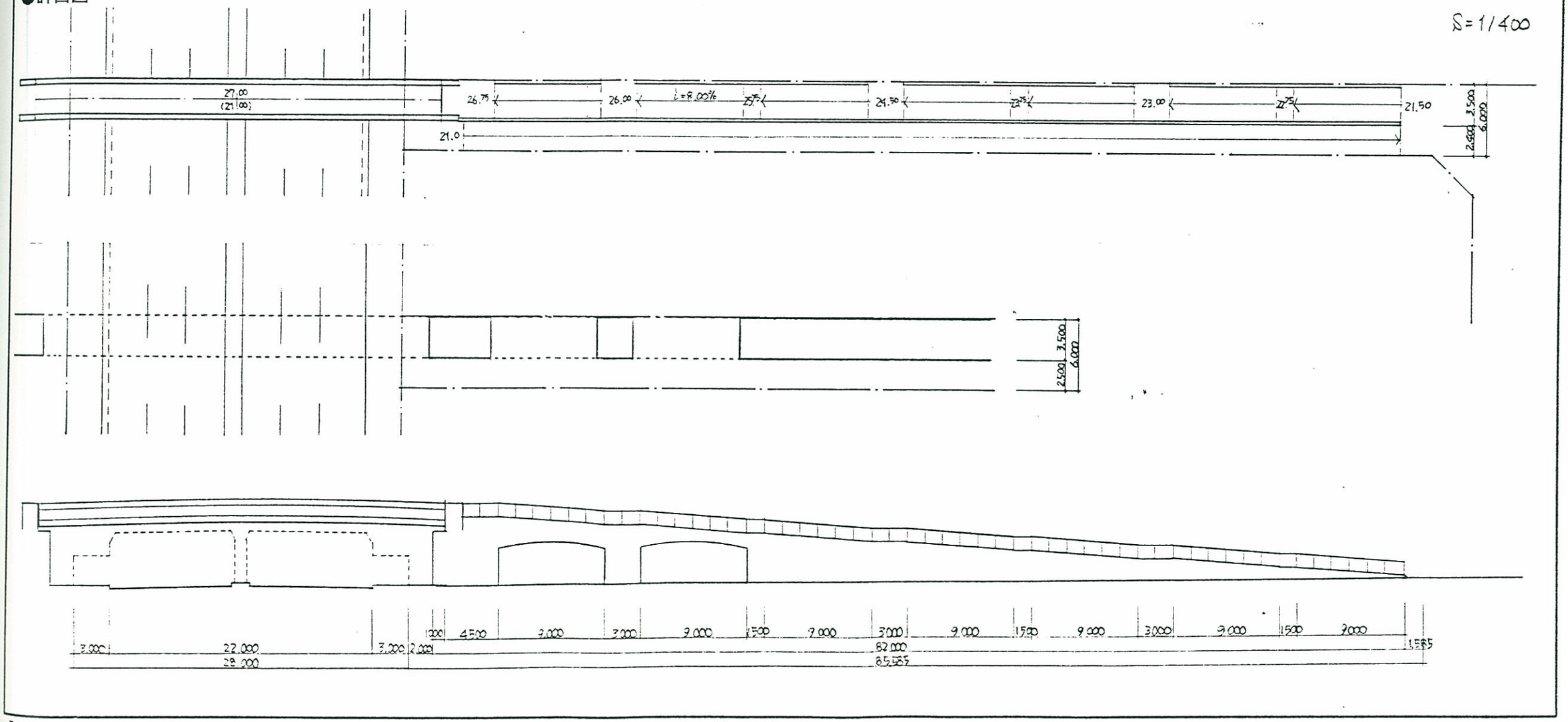
- 修正マスタープランではペデネットワークの一部としての位置づけはされておらず、歩道橋の提案がなされていたが、この位置での幹線道路の横断は、他の歩専橋と比較してもその重要度は高いと判断出来る。
- 修正マスタープランの現況では、歩専橋を設けるためのスロープ・階段を設ける敷地の余裕がないが、J’橋の計画変更に伴い余剰敷地は生じたため、　これをW橋のスロープ・階段用地として活用する。

(18) W橋基本計画 （第２案） ① 設計条件

【スロープ・階段用地を現況ベデ用地内で確保する案】

橋梁の位置づけ	●インターミディエイト橋 ・ルート性（中山・北山田線）		下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	横浜市施設用地側	・橋台 ・２ｍ ・（杭基礎）	総合公園側	・橋第 ・２ｍ ・（杭基礎）
上部工 ●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	・34.0m ・3.50m ・W＝350kg/㎡	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		・1/2階段 ・1/12 スロープ 8.3%(76.5m) ―― ――		・総合公園内で確保 ・総合公園内で確保 ・総合公園内での確保検討 ・総合公園との接続
●構造形式		・ﾊﾞｲﾌﾞﾚｽﾄﾚｯｼﾝｸﾞ ＰＣ中空床板橋						

●計画図



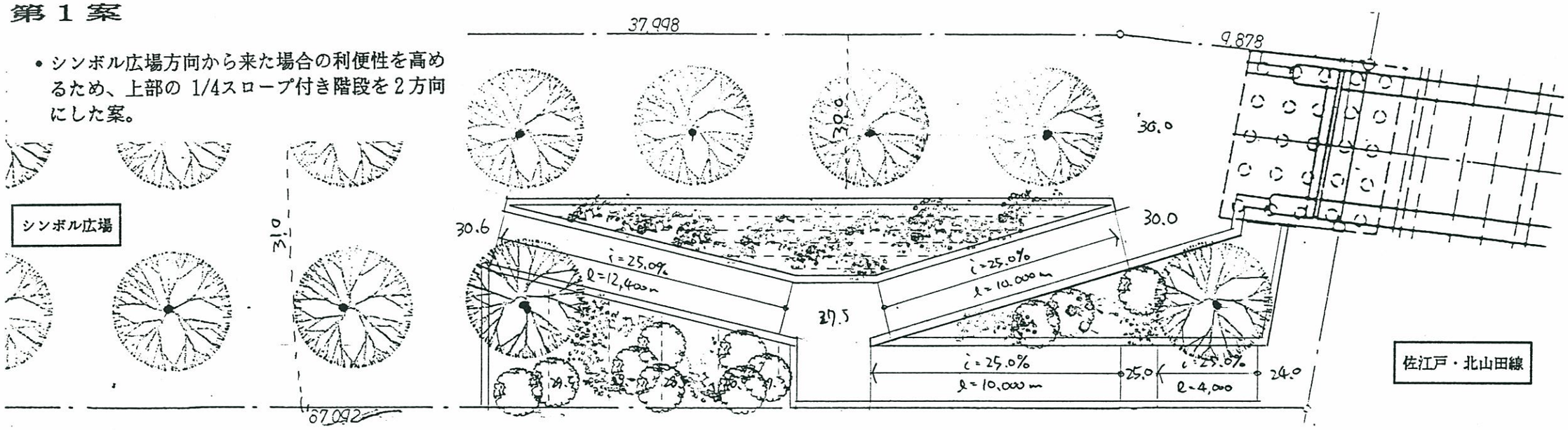
(19) V 橋基本計画　　① 設計条件

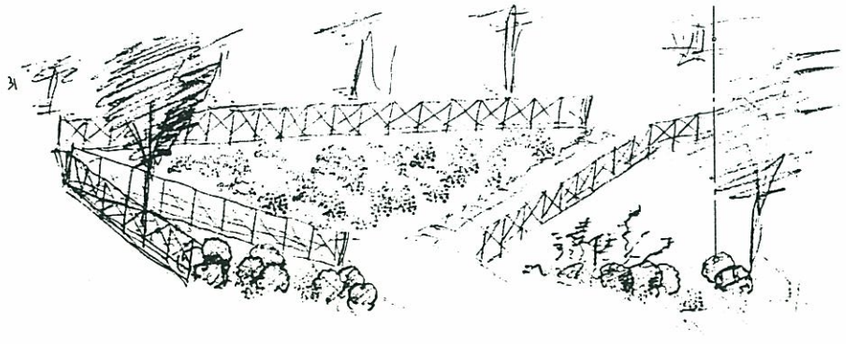
橋梁の位置づけ		●フォーマル橋（既設） • ルート性（佐江戸・北山田線）	●駅前広場サイン橋 • 都市軸	下部工	●構造形式 ●セットバック ●基礎	センター側	• 橋台 • 1m • 杭基礎	外側	• 橋脚 • 1m • 杭基礎
上部工	●橋長 ●幅員（全幅） ●設計荷重	• 34.0m • 6.00m • TL＝14	●橋体	付属構造物	●階段 ●斜路 ●EV,ｴｽｶﾚｰﾀｰ ●その他		• 1/2階段→ 1/4スロープ付階段 • ―― • ―― • ――		• 1/2階段 • ―― • ―― • ――
	●構造形式		•						

●計画図

第１案

• シンボル広場方向から来た場合の利便性を高めるため、上部の 1/4スロープ付き階段を２方向にした案。

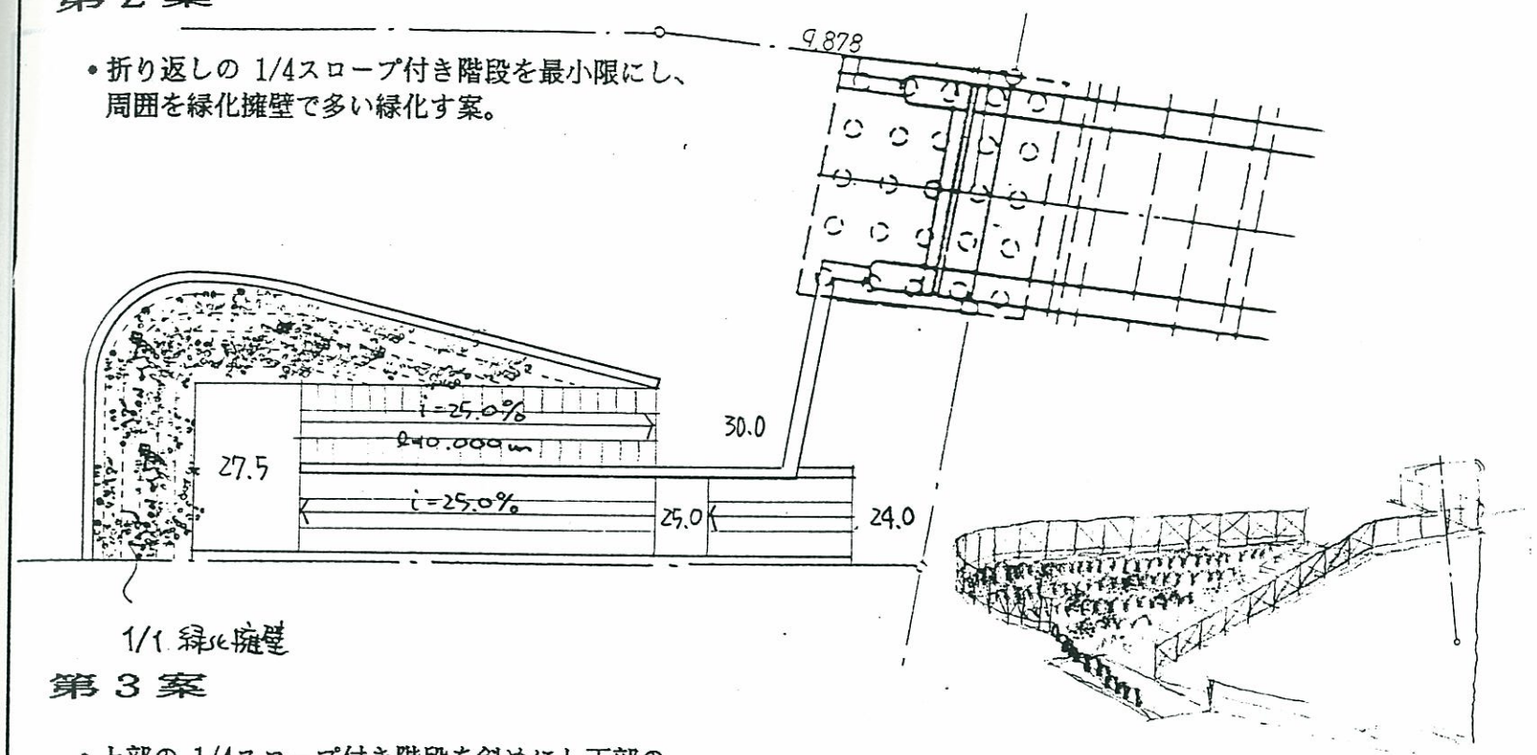




(19) V橋基本計画　　②. 設計主旨

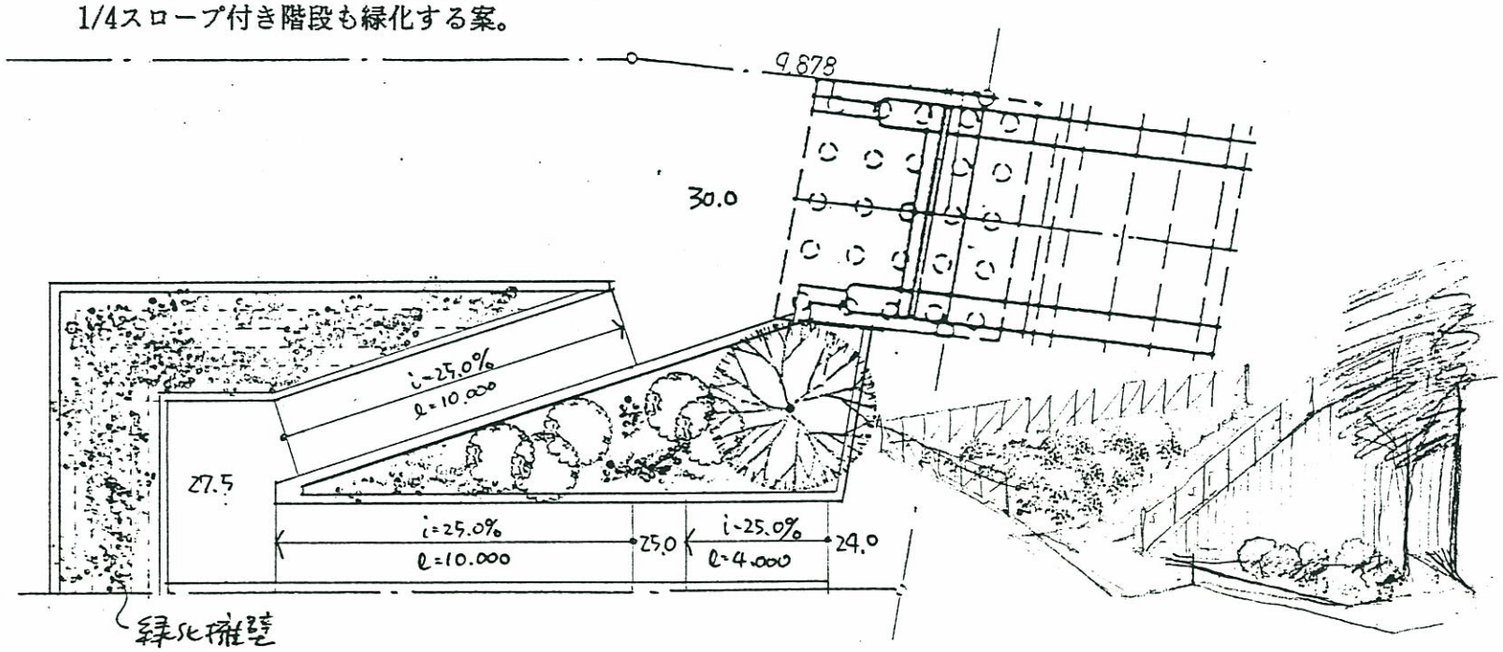
第２案

• 折り返しの 1/4スロープ付き階段を最小限にし、周囲を緑化擁壁で多い緑化す案。



第３案

• 上部の 1/4スロープ付き階段を斜めにし下部の1/4スロープ付き階段も緑化する案。



V　橋

●設計趣旨

【周辺環境・立地特性】

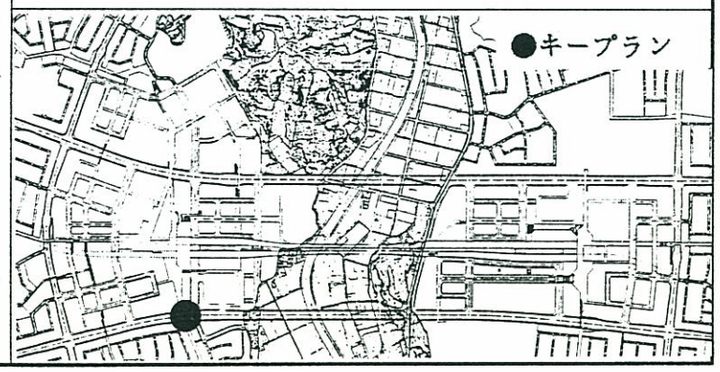
- ２地区南駅南口シンボル広場と西側住宅地を結びタウンセンターへのゲートとなる歩専橋である。
- 北側に駅前広場があり、駅前広場へのサイン橋となる歩専橋でもある。

【設計趣旨】

- V橋は既に実施設計の終了している歩専橋で、橋体、橋台の施工もほぼ終了している。
- 実施設計では道路との高低差処理は階段のみとなっているが、自転車利用者の駐輪場利用に対する利便性を考慮して、これを 1/4スロープ付き階段に変更する。
- これらのスロープ周りは、コンクリートの直擁壁で仕上げるのではなく、緑化擁壁や土破処理として、圧迫感の低減と緑化によるうるおいの形成を図る。
- ここでは３案検討した。
- 第１案：橋方向とシンボル広場方向の両方向との連絡性を高めた案。

  第２案：最もコンパクトに階段を納めた案。

  第３案：折り返し階段の擁壁となる部分を緑化擁壁とし、うるおいを持たせた案。



（4）事例

① 新本牧地区、マイカル本牧前ペデデッキ

【施設概要】
- 道路を挟んで立地する５棟の施設を２階レベルで結びつけるペデネットワーク。
- 施設側のエレベーターをペデデッキの近くに設けさせ、身障者用施設として公共に公開させている。

【経緯・管理等】
- 建物に接するペデは歩行者専用道路の扱いであるが、当初は道路横断部分は道路占用物として考えられていた。しかし、“緑と洋館の巡り道”整備構想に乗せて公共的な施設として位置づけた。
- 費用負担はマイカル本牧が行い、横浜市に移管している。
- エレベーターの公共的な使用を担保するため、横浜市と商業ビル所有者との間で、民法に基づく“使用賃貸契約”を“新本牧センター地区歩行者通行施設に関する契約書”として締結している。（横浜市では最初）

② 桜木町駅←→関内方面ペデ橋

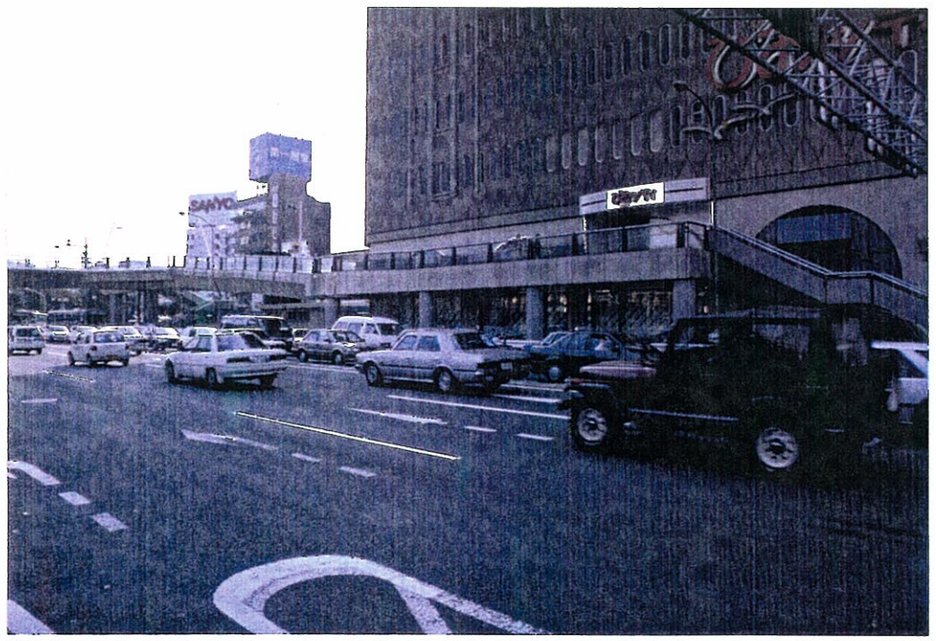
【施設概要】
- 桜木町駅から大岡川を渡り関内方面へ向かうペデ橋の関内側の昇降部。
- 民間の立体駐車場の角に設けられた階段に接続している。

【経緯・管理等】
- 横浜博覧会の開催に合わせて、立体駐車場整備と歩行者動線の確保のため設けられた橋梁である。
- 関内側は歩道にゆとりがなく、道路用地内に階段を設ける余裕がなかったため、駐車場の施設の一部に階段を設ける計画とした。
- 底地は駐車場会社が所有し、階段部分は横浜市の区分地上権を設定している。

③　桜木町駅←→野毛方面ペデ橋

【施設概要】
- 桜木町駅から国道16号線等を横断して野毛方面へ向かうペデ橋。
- 野毛側の取りつきは、ぴおシティビル２階と、ブリーズベイホテル２階公開空地に取りついている。

【経緯・管理等】
- 現在はまだ横浜市に移管されていないが、ぴおシティ、ホテルとの管理上の契約を締結する予定とのこと



④　桜木町駅←→みなとみらい21ランドマークタワー

【施設概要】
- 桜木町駅から21都市内幹線を横断して、みなとみらい21地区内へ向かうペデ橋
- みなとみらい21地区内は、ランドマークタワーのペデデッキに接続している。
- 桜木町駅側にはエスカレーターが３機設けられている。

【経緯・管理等】
- 横浜市が、建設省の新都市拠点整備事業によって施行した、市所有の施設。
- ランドマークタワー側ペデデッキとは道路境界線で所有・管理が分けられている。

〔事例分析〕

1.—② 交通弱者の移動を補助する機器整備の導入

錦糸町駅前エスカレーター付き歩道橋

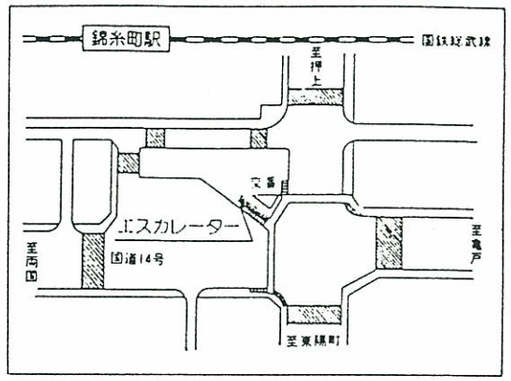
取材先）建設省東京国道工事事務所交通対策課

●施設の概要

＜位　　置＞・墨田区江東橋３丁目。
錦糸町駅前、国道14号上。

＜規　　模＞・エスカレーター上り１機。
既設歩道橋に追加設置。

・長さ	16.64M
・高さ	5.18M
・勾配	30°
・形式	1200型屋外式
・速度	30m／分(標準)
	22m／分(低速)



＜供用開始＞・昭和51年４月

＜運転時間＞・平日：午前7:30～午後8:00
・休日：午前8:00～午後6:00

＜運転方式＞・遠隔制御で起動停止。
大手町の国道工事事務所で制御している。

＜高齢者対応＞・エスカレーターの乗降口の水平移動部分の踏み板を延長して、高齢者、子供、体の不自由な人等が乗りやすいようにした。

＜車椅子・自転車対応＞・考えていない。設置当時は車椅子対応型の機種はなかった。

＜利用状況＞・エスカレーター設置後、歩道橋利用者は1.6 ～３倍増。
平日：2500人⇨4100人
休日：3000人⇨6100人～9300人
・周辺の歩道橋利用者が移行してきたものと思われる。
・会社員・学生一般の利用が多い。

●事業の概要

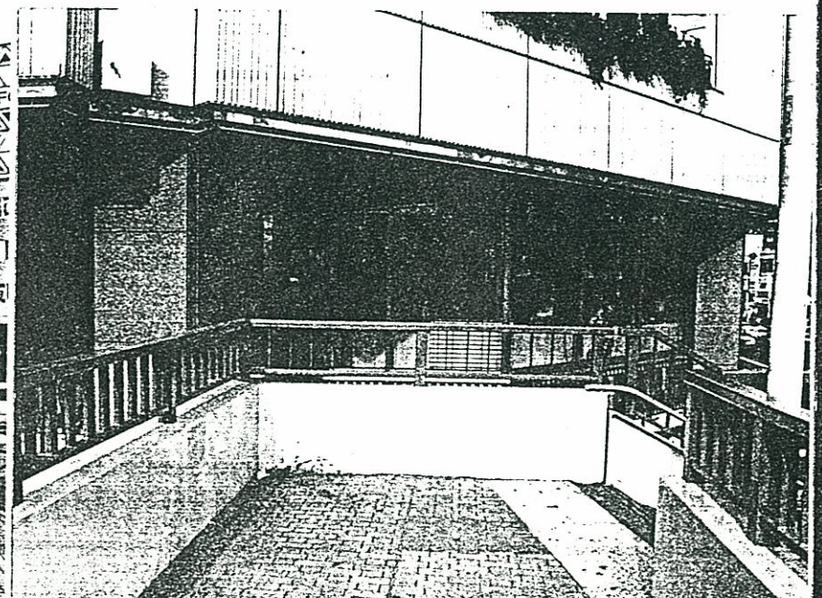
＜設置目的＞・昭和40年代をピークに多くつくられた歩道橋は、高齢者や身障者・子供等に利用しづらい面があることから、その改善のため、昭和51年、建設省が初めて試験的に屋外式エスカレーターを歩道橋に設置した。
・後の計画に役立てるため、機器耐久性・維持管理方法、利用状況を追跡調査している。

＜事業主体＞・建設省東京国道工事事務所

＜権利関係＞・底地・施設とも建設省（国道14号上）

＜事業費＞　・4300万円（エスカレーターのみ）

＜協議等＞　・警察庁協議等。墨田区、地元団体との調整の有無は現在不明。



〔事例分析〕

1.—② 交通弱者の移動を補助する機器整備の導入

錦糸町駅前エスカレーター付き歩道橋

取材先）建設省東京国道工事事務所交通対策課

●管理の体制

＜管理主体＞・建設省東京国道工事事務所

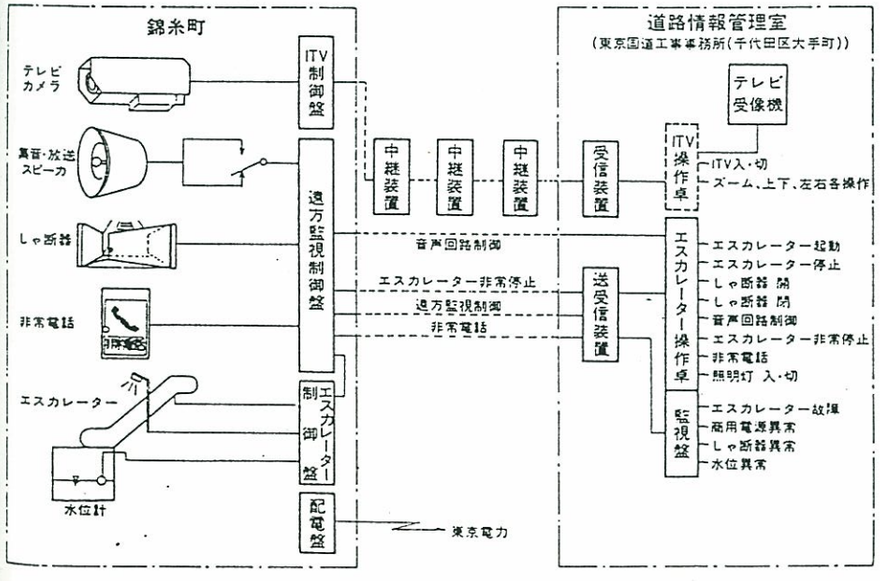
＜管理内容＞・テレビカメラ、集音マイク、スピーカー、非常電話、エスカレーター制御等の機能を大手町の東京国道工事事務所内道路情報管理室に直結し、監視・制御・注意通報を行う。
・警察署、消防署、都交通管理局が管理協力。駅前交番にセンターへの通報や非常時の協力を依頼している。
・設置後現在まで、事故や非常電話による通報はない。
・大雨や風の強い時(8～10m以上）は停止する。

＜機器本体での維持・管理対策＞
・エスカレーター移動手摺の外側に棚を設け、転落防止を図った。
・各種安全スイッチを設けている。
・エスカレーターは屋外用防水型を使用。
・上屋等は、防犯のためつけていない。

＜管理費＞　・機器の補修・清掃に、設置当初で 500万／年かかった。近年は老朽化のため1000万／年かかる。財政的には安くないそうだ。
・人件費は、建設省の業務内で行っているので特別には出ていない。

＜利用者の声＞
・評判は良好だが、上り１機のみなので、下り機や反対側へのエスカレーター増設要望がある。（建設省では今のところ増設は考えていない。）

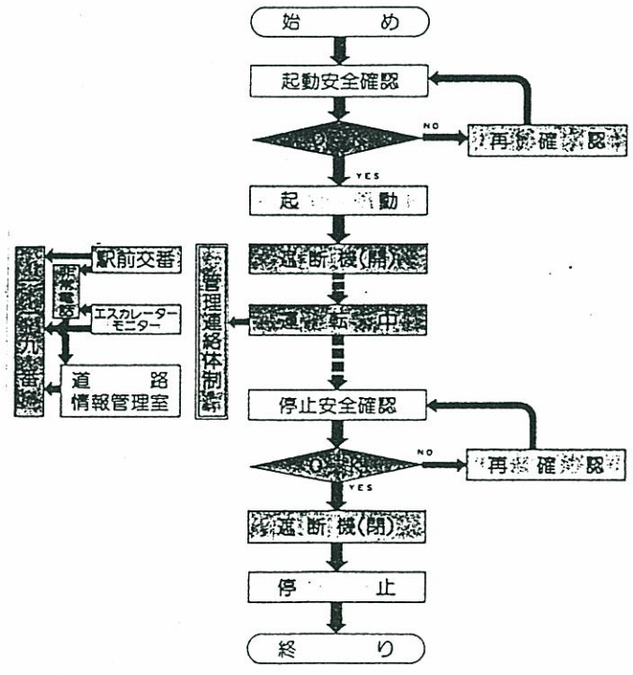
●エスカレーター設備システム構成図



●建設省の今後の屋外エスカレーター・エレベーター設置意向
・建設省単独で設置することはないだろう。地元自治体等と共同での設置は内容によっては考えられる。
・建設省内では維持管理を考えると多くは設置できない。また国なので、特定の場所に優先的につくるわけにはいかない。
・錦糸町西武は後からできたが、歩道橋との連絡路は設けなかった。個別の開発との調整は、地元自治体や事業者から強い要望がでない限り、国としては対応しない。

●考察
・エスカレーター設置後利用者が増えていることから、それまでは遠回りでも横断歩道を使う人が多かったと思われる。利用者の多い場所であり横断需要に応えるかたちになっている。
・上り１機のみで、階段なしの立体横断はできない。車椅子対応、周辺施設との直接ﾈｯﾄﾜｰｸもない。あくまでも試験的設置という位置づけである。
・完全屋外型は、防水面等での老朽化が懸念される。
・今後の屋外昇降機整備は、建設省の単独設置は可能性が薄いが、自治体等との共同設置なら今後も考えられる。

《エスカレーター運転の順序》



〔事例検討〕

1—② 交通弱者の移動を補助する機器の導入
4—① 生活関連施設歩行者動線のネットワーク

新宿西口歩行者デッキ

取材先）東京都第三建設事務所補修課

●施設の概要

＜新宿西口歩行者デッキの概要＞

・昇降施設　全天候型エスカレータ　　３ヶ所　４基
・設置年　　昭和60年６月（第１期）
　その後第２期、第３期事業によって拡張された。

＜周辺施設との関連＞

・歩行者デッキは、小田急百貨店本館前から小田急ハルク、エルタワーを結び、現在は新宿副都心歩道橋に接続している。
・都市計画決定された歩行者デッキは、新宿西口駅前広場を取り囲んで１周している。しかし、今後の整備計画は具体化していない。

●事業の概要

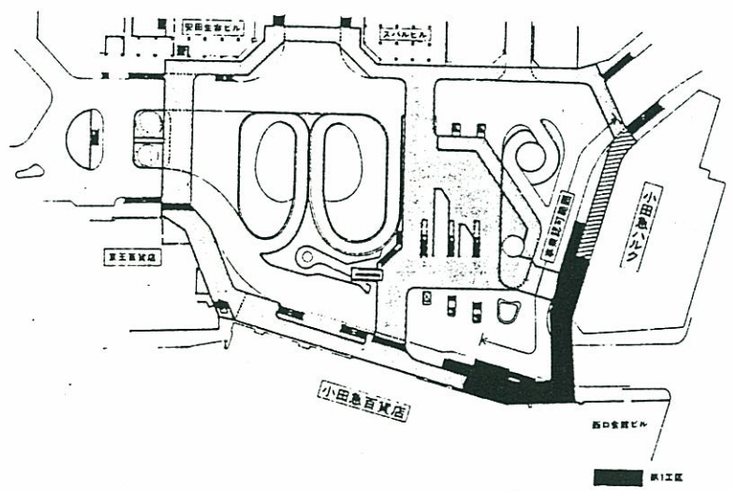
＜事業背景＞・新宿駅西口広場は、地上と地下１、２階の立体広場として昭和41年に完成した。しかし、完成後も歩行者の通行が大幅に増えたため、混雑緩和を図るため地上２階にもう１層の歩行者デッキを巡らせる計画が昭和55年１月に都の都市計画決定をみた（都市計画道路新宿副都心街路第４号線歩行者デッキ）。
・小田急百貨店、京王百貨店、銀行等から構成される地元商店会から歩行者デッキの設置が要望されていた。

＜事業主体＞・東京都

＜権利関係＞・都道上に二重に認定された道路。

＜事業内容＞・第１期事業の概要

●新宿西口歩行者デッキ計画図●（第１期）



＜事業費＞　・第３期事業までで約20億円（小田急が18億円、エルタワーが２億円を負担）。駅前広場完成当時はペデデッキの計画がなかったため、地盤の補強工事に事業費がかさんだ。
・施工は、小田急百貨店が東京都から特別施工者として事業認可を受けて行った。（東京都第三建設事務所管理課に小田急百貨店から自費工事の申請が提出された）

＜利用計画・利用状況＞

・車椅子の利用は２回／月程度。
・エスカレーター利用可能時間は8:30～冬季19:00 、夏季20:00 。
　階段は常時利用できる。

＜車椅子・自転車対応＞

・３ヶ所４基のエスカレータのうち３ヶ所３基が車椅子対応になっている。利用したい場合は、ボタン操作で警備員を呼び、一般の利用を一時封鎖して車椅子を昇降する。
・自転車は利用不可。

●管理の体制

＜管理主体＞・現在は東京都第三建設事務所。
・第１期工事完成後の３～４年間は、小田急百貨店が管理していた。その後高層ビル街区までデッキが延長され公共性が高まったため、管理は都に移管された。ただし、清掃は現在も百貨店の負担で行われている。（ペデデッキは道路であるため、東京都の管理費ではきめ細かな清掃を行うことができない）

＜ﾒﾝﾃﾅﾝｽ者＞・昇降機の運行、メンテナンス、介助は小田急百貨店に委託。
・百貨店本館内の防災センターで、モニターテレビを監視しており、介助の要請がある場合はポケットベルで呼出を受ける。
・１日４時間程度、小田急ハルク正面のエスカレータ付近のペデ上に警備員を常駐させている（現地でヒアリング）。
・定期点検は２回／月。

＜ﾒﾝﾃ 費用＞・警備の費用は百貨店と兼ねているため少ない。

●考察

・高層ビル街区に直接アクセスできるため、利用者が多い。清掃も行き届いて気持ちよく、デッキ上に点在するベンチで話し込む利用者がいたり、百貨店の時計の前が待ち合わせ場所として利用されているなど、デッキが多くの用途に利用されている。
・車椅子利用時に一般客の利用ができなくなることに改善の余地がある。特に、西口前のエスカレータは階段が併設されておらず、車椅子の利用時は不便である。

〔事例検討〕

1—②　交通弱者の移動を補助する機器の導入
4—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

新宿西口歩行者デッキ

取材先）東京都第三建設事務所補修課

■デッキ規模

〔面　　積〕 1,132㎡
〔延　　長〕 97m
〔幅　　員〕 車道横断部8m（有効幅）
〔高　　さ〕 4.6m～6.2m（天井下3.3m～4.9m）

■デッキ構造

〔本　　体〕 鉄骨構造

■昇降設備

〔階　　段〕 2ヵ所
〔エスカレーター〕 3基（ガラス屋根付。うち車椅子ステップ内蔵2基）

■仕上げ

〔　床　〕 磁気質タイル
〔　柱　〕 塗　装
〔側　　桁〕 ホーロー鉄板
〔天　　井〕 アルミスパンドレル

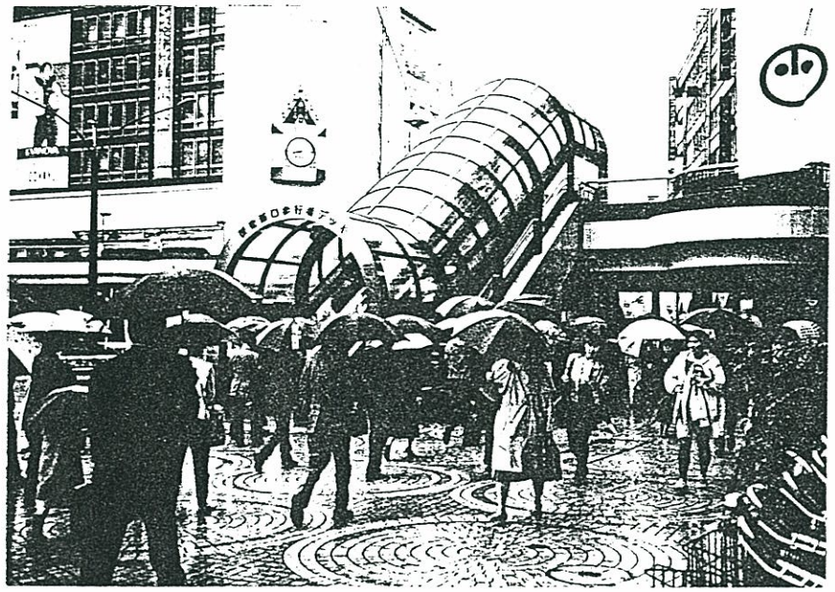
■照明設備

〔デッキ上部〕 屋外ポール灯
〔デッキ下部〕 天井堀込み型

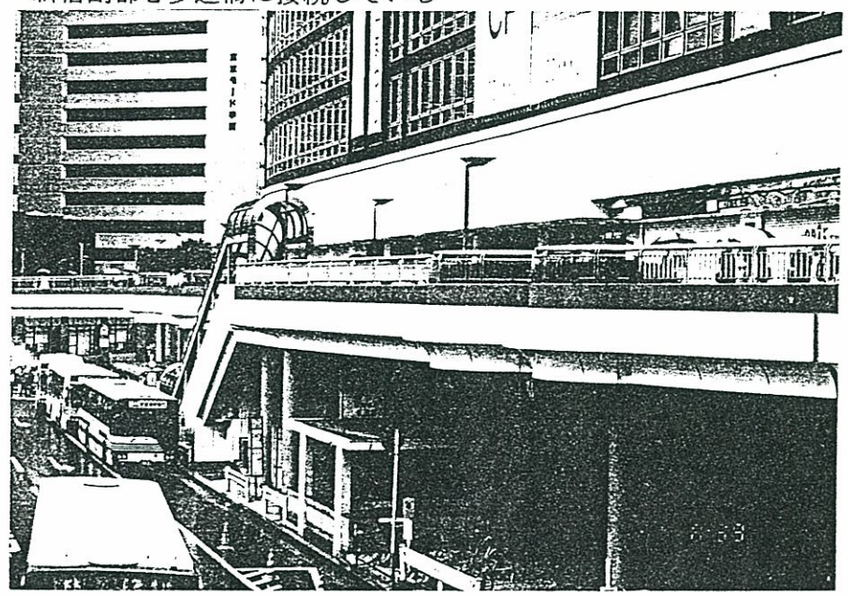
■歩道舗装

本館前京王百貨店境界からハルク前デッキ終端部までカラー舗装
（磁器質タイル）2,300㎡

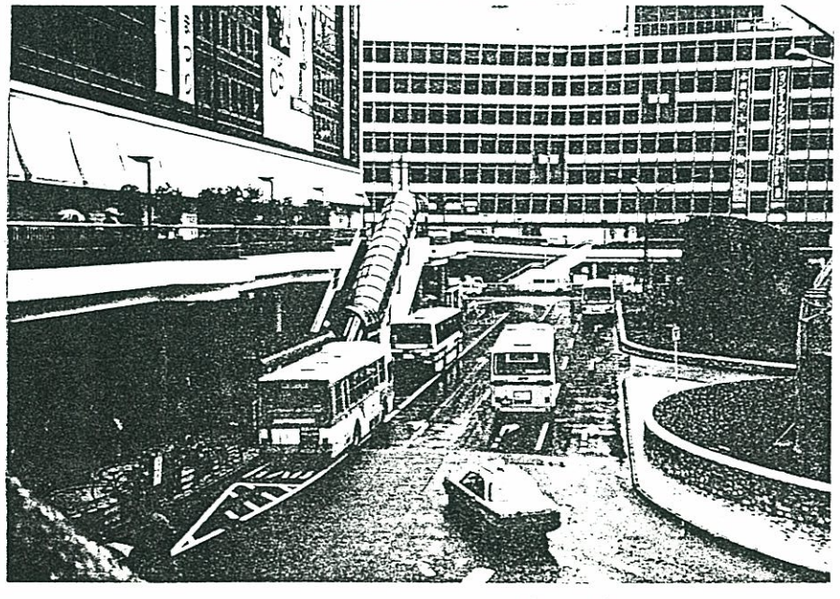
▼西口前の２基のエスカレータ
ここには階段が併設されていない

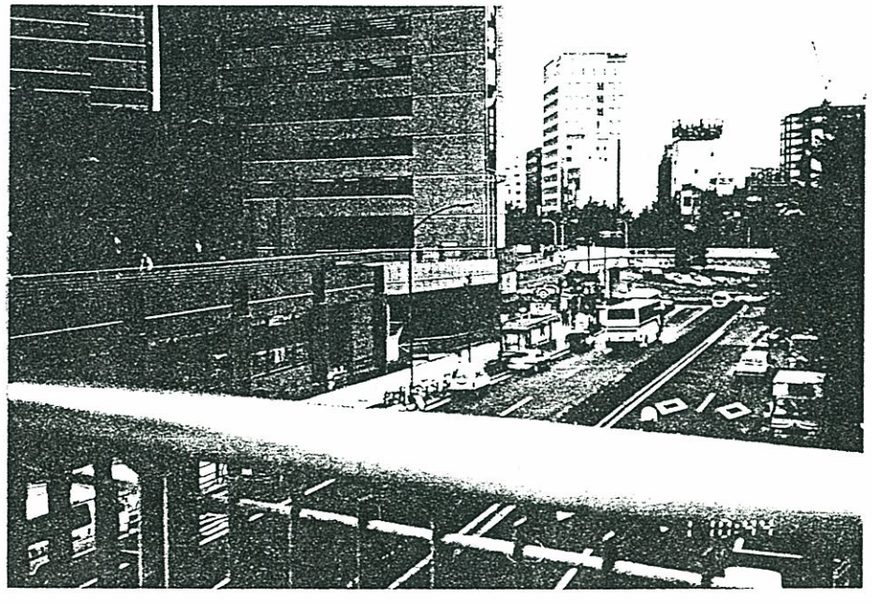


▼ハルク前からエルタワー方面に延伸され、
新宿副都心歩道橋に接続している



▼ハルク前のバスターミナルにも連絡している
階段とエスカレータ１基が設置されている





〔事例分析〕

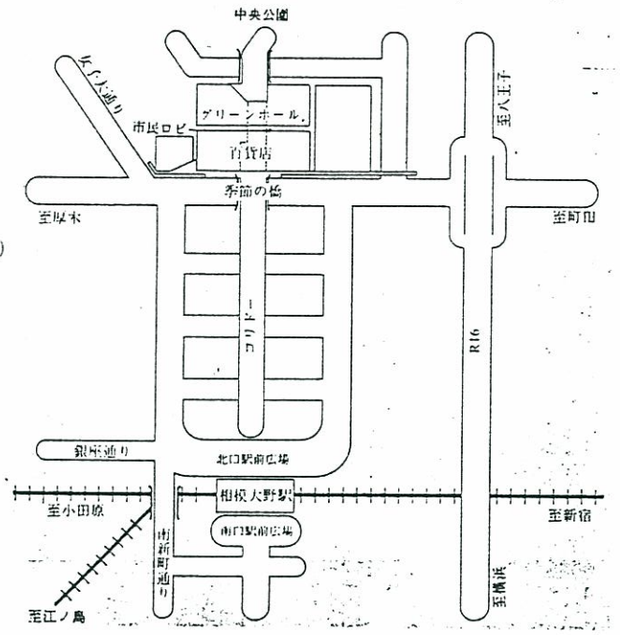
1.—②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入
4.—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

相模大野・季節の橋（エスカレーター付き県道横断ペデデッキ）

取材先）相模原市道路部街路整備課

●施設の概要
＜季節の橋の概要＞

◎事業主体　相模原市
規模　橋長　29.00m
有効幅員　12.85m
面積　460.00m²
桁下　5.00m
昇降施設　全天候型エスカレーター　4基
（うち、車椅子兼用エスカレーター　1基）
修景施設　壁泉（滝）　19.00m×2ヶ所
植栽ポット　樹木12基、花壇6基
主要仕上げ材　1　床部分　御影石
2　柱部分　砂岩貼　タイル貼
3　屋根部分　網入り透明ガラス
4　フェンス　網入り透明ガラス
照明施設　42基
◎総事業費　530,000千円
●供用開始　平成



＜周辺施設との関係＞
・　相模大野駅（駅ビル計画あり）駅前広場から、区画整理区域内の市道駅前通り線（ショッピングモール・コリドー整備済）を通り、県道を渡るペデデッキ（季節の橋）に上下２組４台のエスカレーターを設置。
・　デッキを渡ると、伊勢丹デパート、市民ロビー、グリーンホール（ホール・図書館・メディカルセンターを含む）、立体駐車場、中央公園があり、コリドーとペデデッキは駅と商業・文化施設群をつなぐメインストリートとなっている。
・　駅前広場に３台、駅ビル内１台のエスカレーターが計画されており、これが完成すれば、駅から伊勢丹・グリーンホール・中央公園等の公共公益施設群に階段なしでアクセスできるようになる。

＜利用計画＞
・デパート利用人数がピーク時で 15000人／時なので、9000人／時のエスカレーターとして上下線２組４台を考えた。
・利用時間はAM7:00～PM11:00 。

＜車椅子・自転車対応＞
・県道ペデデッキでは、　1　が車椅子対応。
・駅ビル・駅前広場計画では４台中１台が車椅子対応予定。
・自転車は利用できない。自転車は街区端部の横断歩道を利用させる。

●事業の概要
＜事業背景＞・相模原市では、相模大野駅周辺区域を区画整理事業やﾛﾋﾞｰｼﾃｨ相模大野顔づくり事業」等複数事業により、市の南玄関として整備を行っている。
・季節の橋とコリドー街は、駅ビルと米軍医療センター跡地開発（百貨店・市民ホール・公園・駐車場等を整備）の２核を周辺商業地と連結して街全体の回遊性を高めることを目的に整備された。
＜事業主体＞・相模原市
＜事業内容＞・「中心市街地形成事業」という総合事業で、商業施設誘致、ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞﾓｰﾙ（無電柱化＋ｱｰｹｰﾄﾞ）、ペデデッキ、エスカレーター等を整備。
＜事業費＞　・5.3 億円。うち1.6 億円がエスカレーター(4基) 。
・全天候型車椅子対応エスカレーターは約6000万円／台。
・保守料金は月当たり20万円位。
＜権利関係＞・県道上のペデデッキは、市道を二重認定したうえで設置。
・区画整理区域外で県事業にも含まれないので市単費で整備した。
・伊勢丹側は借地契約。県道にデッキのアバットは入れていない。
＜認可等＞　・ペデデッキに壁泉やアーケード等を付け、建築審査等を受けた。
・車椅子エスカレーターは建設省の個別認定が必要な施設で、行政指導によって介添者がつくこと、車椅子利用時は他の客は使わないようにチェーン封鎖することが義務づけられている。(将来は代わるかもしれない

●管理の体制
＜管理主体＞・相模原市
＜技術管理＞・高圧需電しているので借室あり。管理技術者は保安協会に委託。
＜ﾒﾝﾃﾅﾝｽ者＞・メンテナンス会社に委託。（伊勢丹クリーニング）
＜ﾒﾝﾃ 内容＞・デッキ清掃と車椅子介助（ポケットベルで呼び出される）を目的に、常時（AM7:00～PM11:00）一人の管理人が付近にいるようにする。
・ビデオカメラはいまは取りつけていない。
＜ﾒﾝﾃ 費用＞・1)エスカレーター４基フルメンテ　1000万円／年
2)清掃・車椅子ケア　2000万円／年
3)その他　1000万円／年
合計4000万円／年

●考察
・主要な公共公益施設をつなぐメインルートを階段なしでネットワークさせているので、街に回遊性を持たせる上で効果をあげている。
・車椅子は、管理人を呼ばないと利用できないこと、車椅子利用時は他の一般客が利用できないことに問題がある。
・メンテナンス費用4000万円／年は、財政負担として大きい。

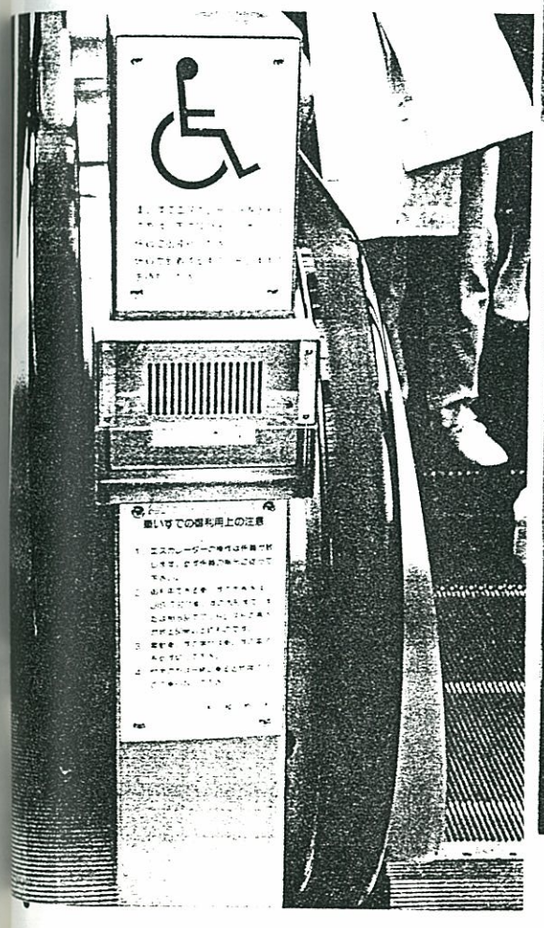
〔事例分析〕

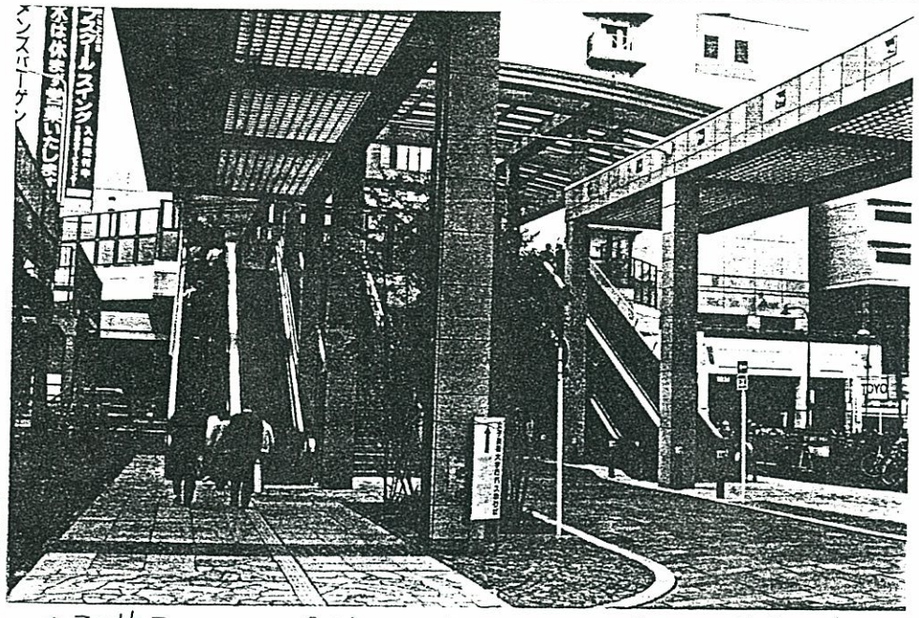
1.—②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入
4.—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

相模大野・季節の橋（エスカレーター付き県道横断ペデデッキ）

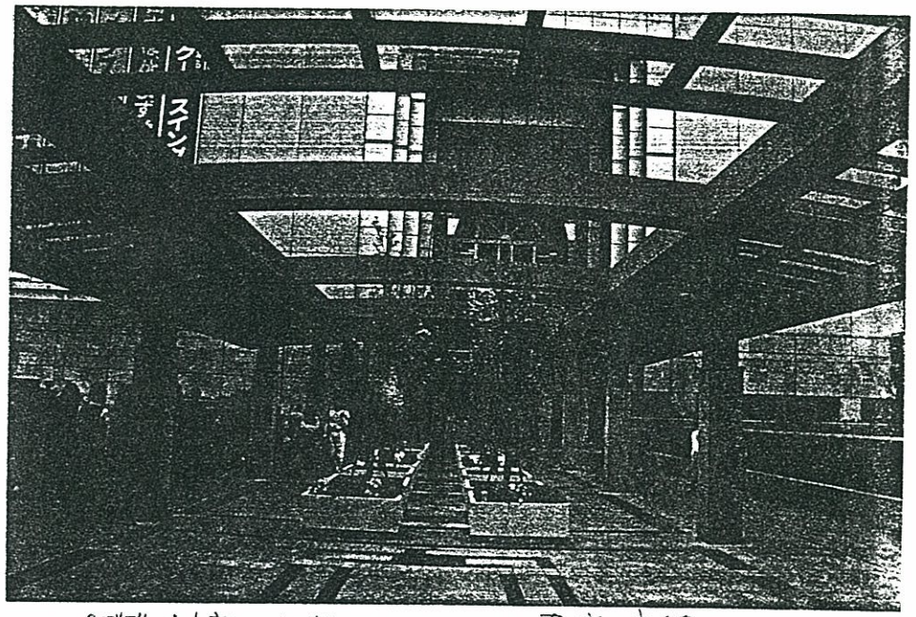
取材先）相模原市道路部街路整備課

上下線エスカレーター2組4機のうち1機が車いす対応。呼び出しボタンで係員をよぶシステムである。

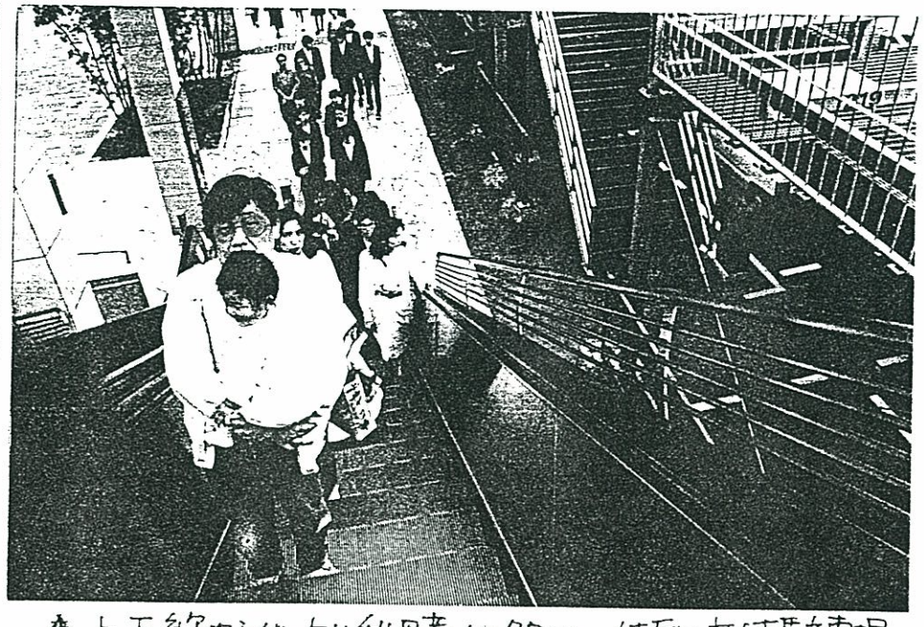




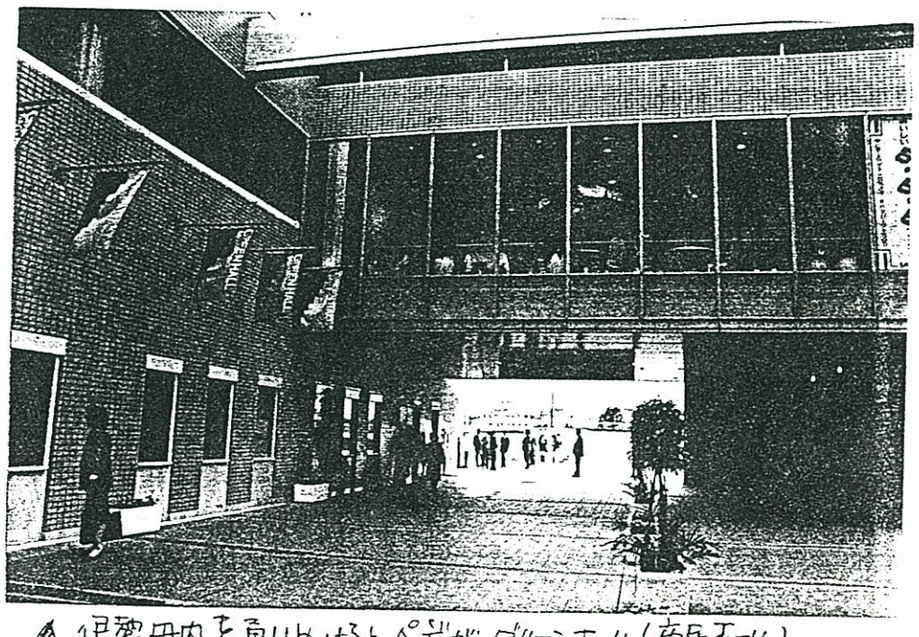
▲駅前通りのショッピングモール「コリドー」の終りに県道を渡るエスカレーター付きペデデッキ「季節の橋」がある。



▲ペデデッキ上部。伊勢丹2Fレベルと直接接続している。動線上には土屋あり。プランターで植栽整備が行われている。



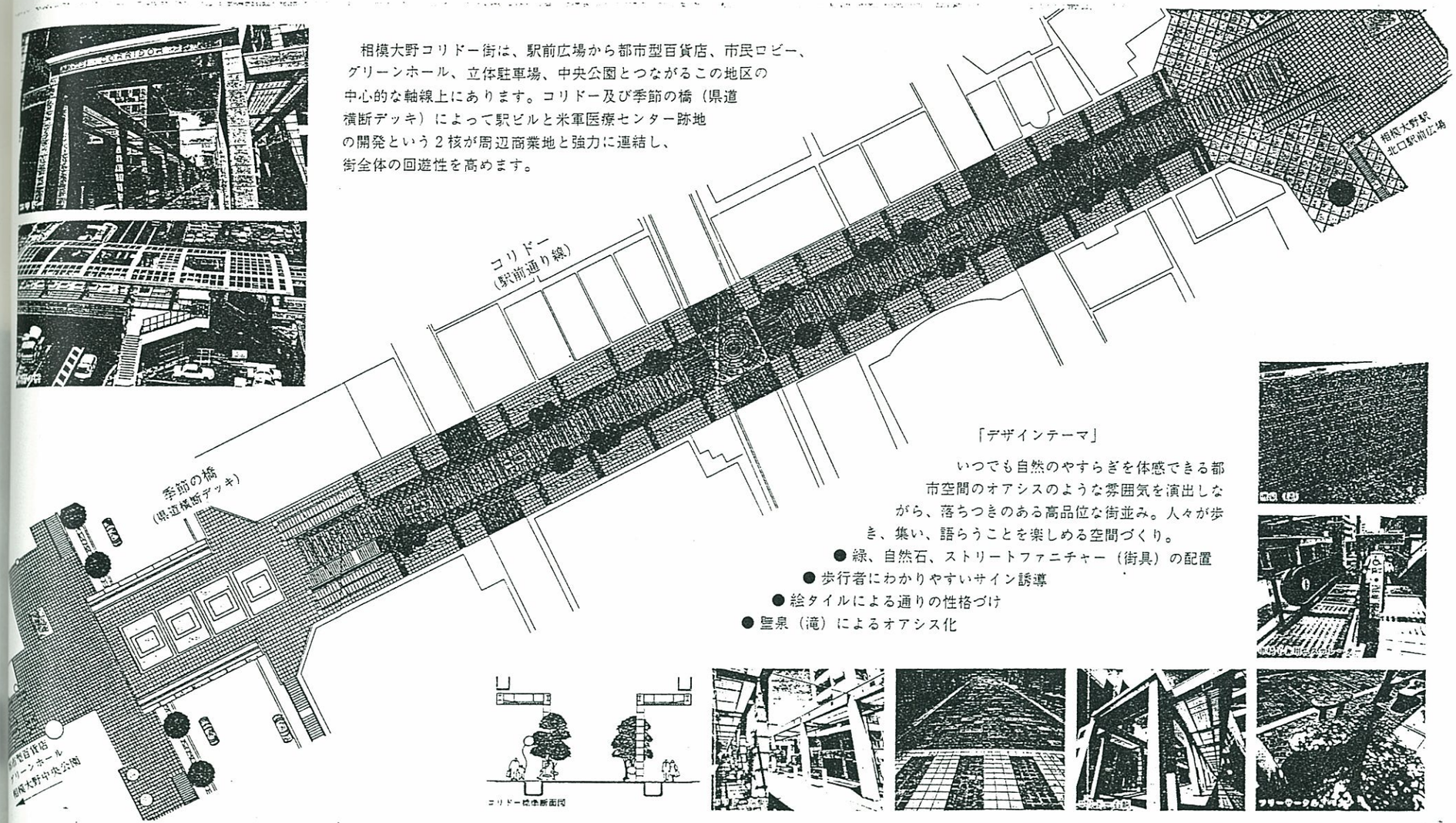
▲上下線あるが上り利用者が多い。付近に立体駐車場も数ヶ所整備されている。



▲伊勢丹内を通りぬけるとペデがグリーンホール（市民ホール）、中央公園へと続いていく。

相模大野コリドー・季節の橋

相模大野コリドー街は、駅前広場から都市型百貨店、市民ロビー、グリーンホール、立体駐車場、中央公園とつながるこの地区の中心的な軸線上にあります。コリドー及び季節の橋（県道横断デッキ）によって駅ビルと米軍医療センター跡地の開発という２核が周辺商業地と強力に連結し、街全体の回遊性を高めます。

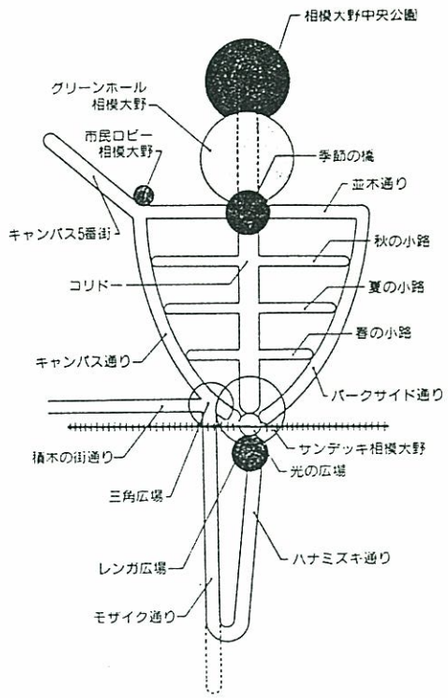


「デザインテーマ」

いつでも自然のやすらぎを体感できる都市空間のオアシスのような雰囲気を演出しながら、落ちつきのある高品位な街並み。人々が歩き、集い、語らうことを楽しめる空間づくり。

- 緑、自然石、ストリートファニチャー（街具）の配置
- 歩行者にわかりやすいサイン誘導
- 絵タイルによる通りの性格づけ
- 噴泉（滝）によるオアシス化

＊コリドーとは日本語で回廊ということです。ここでは通りと建物を結びつける通路を意味しています。



コリドーの概要（ロビーシティ相模大野顔づくり事業）

◎事業主体　相模原市
◎事業場所　相模大野駅前通り線
◎道　路　幅員　16.00m
全長　158.4m
歩行ゾーン　4.00m+4.00m（両側）
修景ゾーン　1.75m+1.75m（両側）
車輌ゾーン　4.50m

舗　装	縁　石
斑　岩	斑　岩
石灰岩	御影石

◎コリドー
規模　建築面積　1,089.29m²
長さ　135.65m
平均高さ　約7m
構造　鉄骨造
主要仕上げ材　1　柱部分　砂岩貼
2　梁部分　セメント板砂岩風吹付
3　屋根部分　網入り透明ガラス
4　天井部分　アルミ製ルーバー
照明施設　242基
◎樹木　38本

種　別	樹　木　名　（本数）	計
落葉樹	シャラノキ10本　ユゴノキ9本 ヒメシャラ　4本	23本
常緑樹	シラカシ　11本　イヌガヤ4本	15本

クサツゲ（低木）500株
コトネアスター（地被類）780本
フイリイボタヌキ77株
◎街具等（ファニチャー）
ベンチ8基、テーブル8基、水飲み2基
灰皿4基、絵タイル14基、プランター11基
ゴミ箱6基、電話台3基
◎総事業費　606,000千円

〔事例検討〕

4－①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク
1－②　交通弱者の移動を補助する機器の導入

みなとみらい21歩道橋（動く歩道等）

取材先）横浜市道路局施設課

●施設の概要

＜みなとみらい２１歩道橋の概要＞

・昇降施設　エスカレータ　　５基
　　エレベータ　　２基
・その他　　トラベータ　　４基
　　（道路上にトラベータを設置した最初の事例）
・設置　　平成元年３月（横浜博覧会の開催にあわせて供用された）

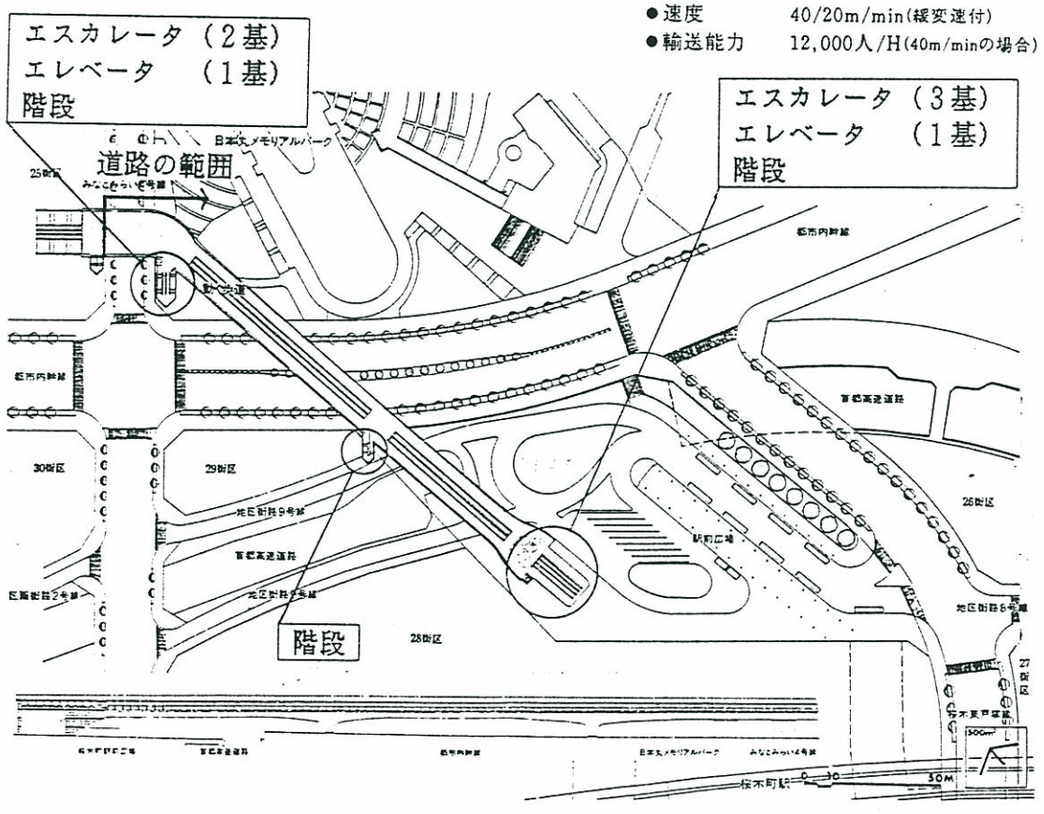
1.歩行者専用道路橋

●延長	約230m
●有効幅員	12m
●標準計画高	約８m
●付帯施設	シェルター(屋根)/階段/エスカレーター・エレベーター

2.動く歩道

歩行者専用道路橋中央部に、延長約60mと約90mの動く歩道を各々２基設置します。

●形式	1600型
●踏み板幅員	1,400mm
●速度	40/20m/min(緩変速付)
●輸送能力	12,000人/H(40m/minの場合)



＜周辺施設との関連＞

・桜木町駅の駅前広場から首都高速横羽線、栄本町線を跨いでに日本丸メモリアルパーク方面にペデデッキが伸びている。現在は25街区のランドマークタワーへ結んでいるが、将来は民地内を含め、ＭＭ２１地区を縦横にネットワークするペデ網に連絡する。

＜利用計画＞・まちが完成する昭和75年には約17万人／日、ピーク時約28,000人／時の利用を見込んでいる。

・トラベータの運行速度は40M/分で計画されているが、降りる時に高齢がつまずきやすいため実際はエスカレータと同じ30M/分で運行される場合がある。イベントの開催時などで利用者が集中する場合は、安全のため運行が中止されることがある。

・利用可能時間は8:00～21:30 。ただし、階段は常時利用できる。

＜車椅子・自転車対応＞

・車椅子はエレベータ（自動運転）を利用する。希望者以外は特に介助していない。トラベータは希望すれば利用できるが、その際はチェーン封鎖するため一般の利用はできない。

・自転車は利用不可。

●事業の概要

＜事業背景＞・ＭＭ２１地区では、歩行者専用道路のネットワークを設置し、一般道路の歩道部分とあわて質の高い歩行者空間をつくりだす計画となっている。特に、みなとみらい２１歩道橋では、動く歩道の設置によって歩行者の徒歩圏の拡大と快適性・安全性の向上を図ることを目的としている。

＜事業主体＞・横浜市

＜権利関係・許認可等＞

：ほとんどが市道上にあり、歩道橋自体も都市計画道路である。

＜事業内容＞・建設省都市局所管の新都市拠点整備事業により、市が施行した。
実施設計、工事は住宅・都市整備公団に委託された。

・昭和62年度に下部工と上部工の一部、昭和63年度に上部工、動く歩道、シェルターが施工された。

＜事業費＞　・20億円（用地費を除く）は全額横浜市が負担。

●管理の体制

＜管理主体＞・横浜市道路局

＜ﾒﾝﾃﾅﾝｽ者＞・機器の点検はメーカー（三菱重工業）に委託（定期点検は２回／月）。

・始動・停止・モニターテレビによる監視は㈱横浜みなとみらい２１に委託。通常２名が桜木町駅側のエレベータの下の管理室に待機している。

〔事例検討〕

4―①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク
1―②　交通弱者の移動を補助する機器の導入

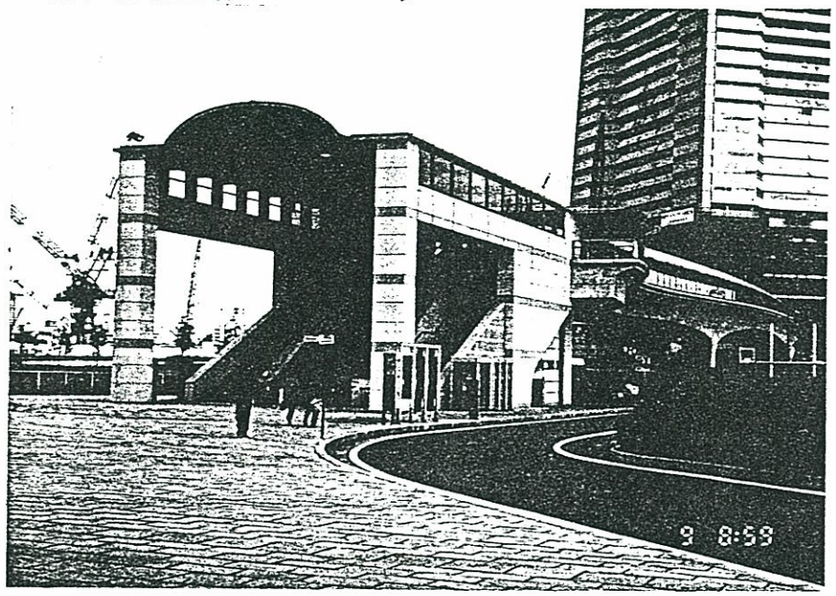
みなとみらい21歩道橋（動く歩道等）

取材先）横浜市道路局施設課

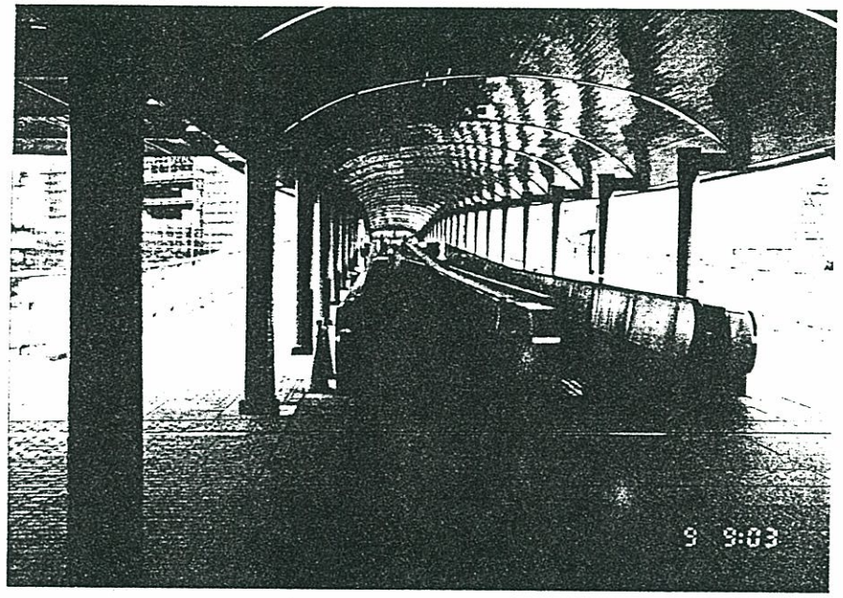
＜管理費＞

・①監視・清掃		1,000万円／年
②電気・電球		1,500万円／年
③その他（事務費込み）		3,500万円／年
計		6,000万円／年

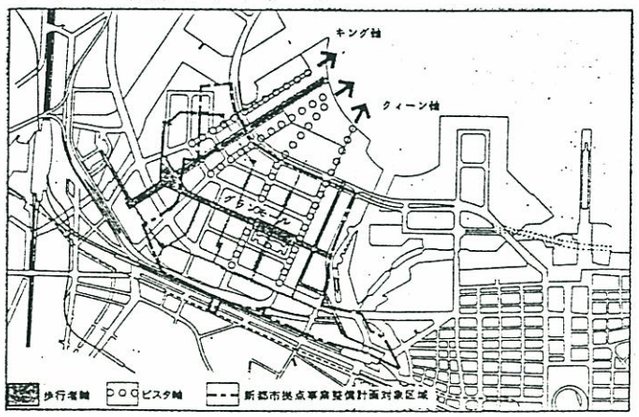
▼桜木町駅前広場のエスカレータ



▼トラベータ



▼ペデデッキの将来ネットワーク



●考察

・現在はまだ直接アプローチできるビルがないため、デッキの両端で昇降しなければならないが、将来建物の内部にデッキから直接アプローチできるようになればさらに便利になる。
・エスカレータとエレベータを併設していることで、車椅子の利用が容易になっている。
・機器の踏板幅員が1400㎜の広幅員タイプを採用しており、障害者が利用しやすいだけでなく、２列での利用が快適である。

〔事例分析〕

1.—②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入
4.—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

幕張新都心スカイウェイ（エスカレーター付き歩道橋）

取材先）千葉県企業庁地域整備部幕張新都心建設課

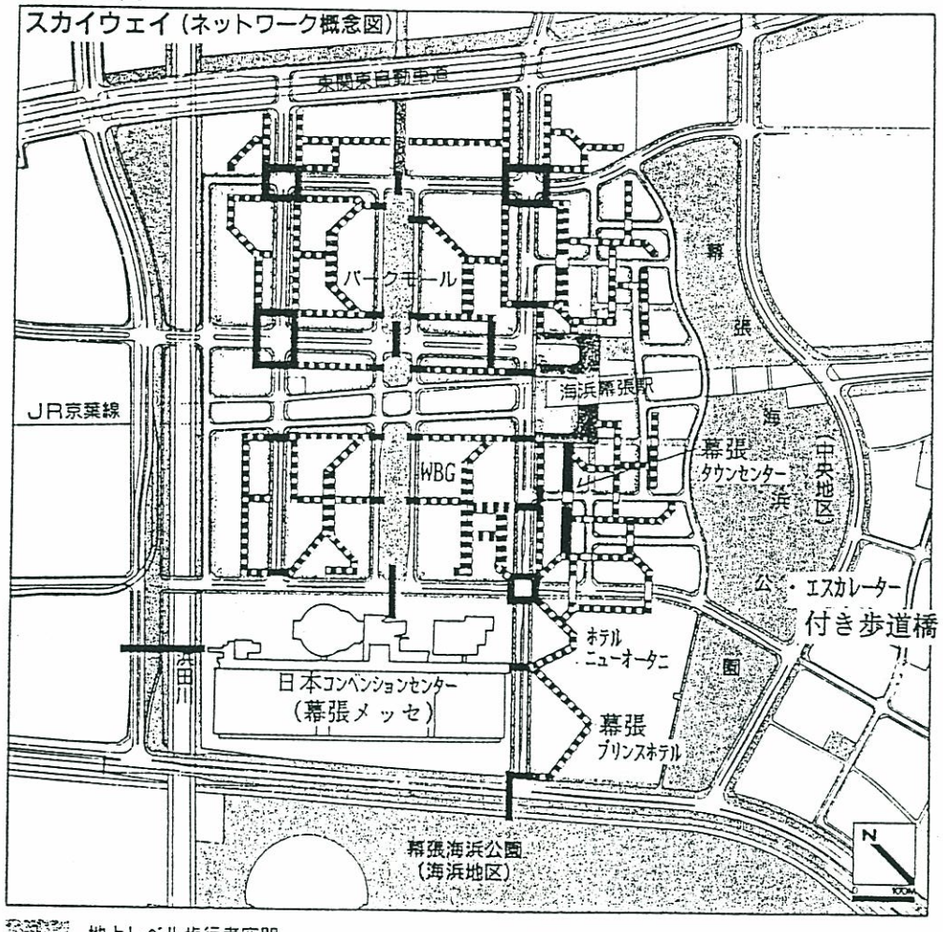
●施設の概要

＜背　　景＞

・　幕張新都心整備では、タウンセンター地区・業務研究地区の商業施設やオフィスビルを２階レベルで結ぶスカイウェイの整備を進めおり、駅・駐車場と各業務・商業施設の立体的ネットワークが計画されている。スカイウェイへのｴｽｶﾚｰﾀｰ・ｴﾚﾍﾞｰﾀｰは一般的には建物の敷地内に設置してもらう計画だが、計画地は幕張メッセへの重要なアクセスポイントであり、利用度が高いことから道路内の公共施設としてエスカレーター付き歩道橋が設置された。

＜位　　置＞

スカイウェイ（ネットワーク概念図）



地上レベル歩行者空間（歩道、公園、緑地）
横断歩道橋（横断歩道橋型スカイウェイ）
駅前広場デッキ（駅前広場のデッキ）
施設間ブリッジ（建築物間を連絡するスカイウェイ）
敷地内通路（建物内又は建物に付属して設ける敷地内歩行者空間）

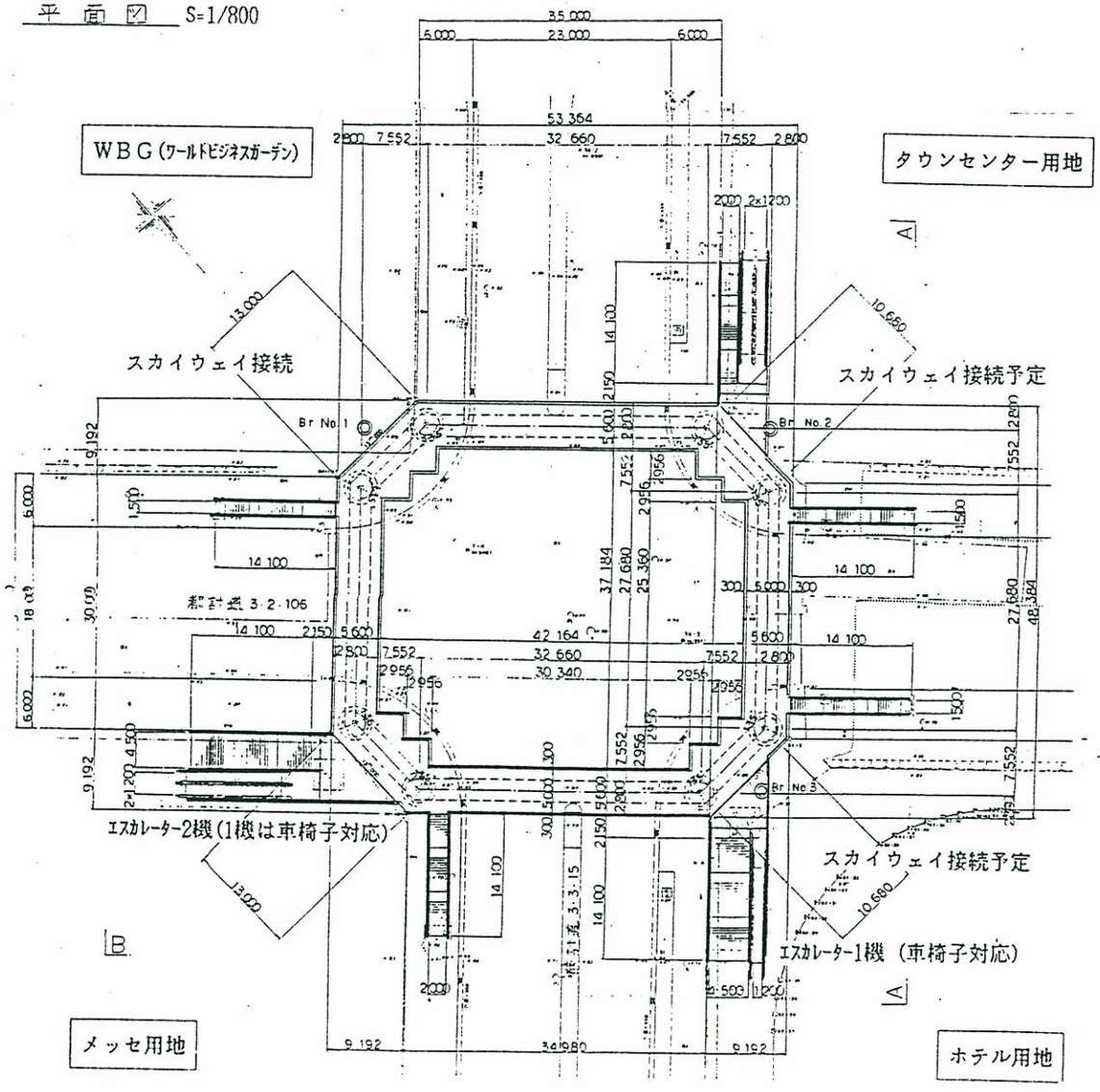
＜規模・形状＞

・口の字型歩道橋
・歩道橋幅員：　5m～ 5.6m　階段幅員：最大 4.5m
・エスカレーター：３か所設置。上下線２組、上りのみ１機。計５機。
　うち３台が車椅子対応。
・外装材：アルミ板（耐久性とデザインのしやすさから決定）
・上屋つき。その他、様々な環境デザインが施されている。

＜運転時間＞

・24時間。センサー付きで、人が来ると動く方式。

平　面　図　S=1/800



〔事例分析〕

1.—②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入
4.—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

幕張新都心スカイウェイ（エスカレーター 付き歩道橋）

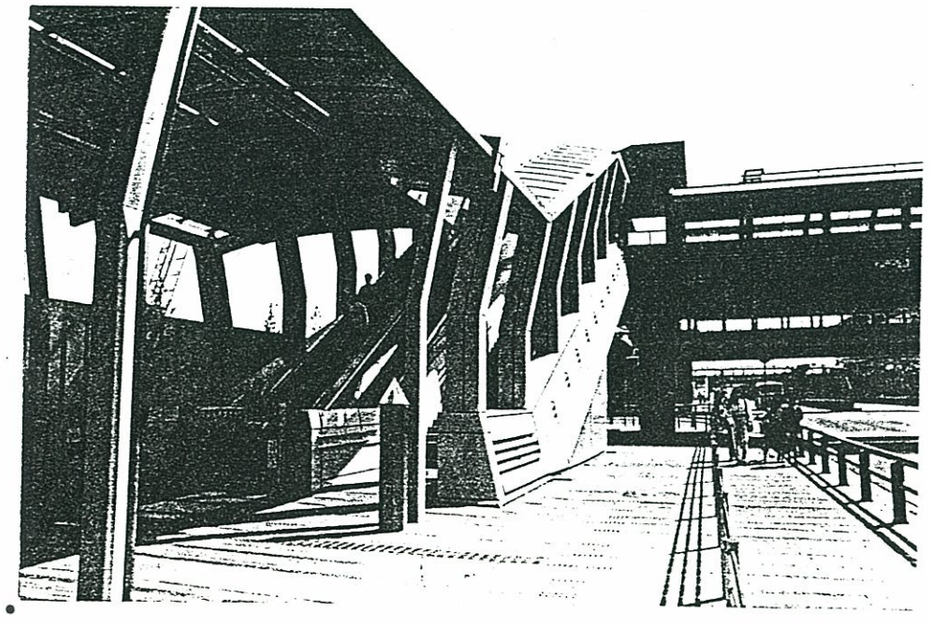
取材先）千葉県企業庁地域整備部幕張新都心建設課

＜周辺施設との関係＞
- 研究業務地区と ﾀｳﾝｾﾝﾀｰ地区を結ぶ交差点にあり、４方は幕張メッセ、ﾜｰﾙﾄﾞﾋﾞｼﾞﾈｽｶﾞｰﾃﾞﾝ（35F建ｵﾌｨｽﾋﾞﾙ、多種多様の ﾚｽﾄﾗﾝ併設）、ﾎﾃﾙﾆｭｰｵｰﾀﾆ用地、ﾀｳﾝｾﾝﾀｰ用地となっている。平成３年10月ﾜｰﾙﾄﾞﾋﾞｼﾞﾈｽｶﾞｰﾃﾞﾝがオープンし、歩道橋とＷＢＧの敷地内スカイウェイがつながれた。
- ﾎﾃﾙ、ﾀｳﾝｾﾝﾀｰ建設に伴い、それぞれのスカイウェイと連結される予定である。
- 幕張メッセとはデッキレベルでは結ばれていない。一旦道路に降りてメッセのｴｽｶﾚｰﾀｰ を昇る。車椅子利用者はメッセモールの地下駐車場とメッセを結ぶブリッジを使う（ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ あり）方が便利である。将来ﾎﾃﾙﾆｭｰｵｰﾀﾆのスカイウェイとつながれば、遠回りだが口字型歩道橋からスカイウェイづたいにメッセに入ることもできる。
- 地上レベルの道路も段差なしで計画されており、駅前から各地区、各施設へ階段なしでアクセスできる体制になっている。
- ただし、JR海浜幕張駅と駅前デッキとの接続に段差がでてしまう。

＜車椅子対応＞
- 車椅子対応型ｴｽｶﾚｰﾀｰ ３機設置。管理人の介助が必要。（呼出しﾎﾞﾀﾝ で対応）
- 原則的には、車椅子はスカイウェイのある施設内のｴﾚﾍﾞｰﾀｰを利用してもらう。ｴﾚﾍﾞｰﾀｰなら介助なしで使用できる。ただし建物の開いている時間しか使えない。

＜自転車対応＞
- 自転車のスカイウェイ利用は考えていない。

＜利用状況＞
- 現在は、幕張メッセ、マリンスタジアム利用者の使用が中心。イベント開催時には容量一杯に利用される。



●事業の概要

＜事業主体＞・千葉県企業庁

＜事業費＞　・約25億円
・うちｴｽｶﾚｰﾀｰ 費用２億５千万円。（車椅子対応２機、標準３機）

＜事業名＞　・臨海地域土地造成事業の一環で行っている。

＜供用開始＞・平成元年１０月。幕張メッセオープンに合わせて造ったデッキのひとつ。

＜権利関係＞・道路敷地上に架設。
・現在は千葉県企業庁の所管。幕張新都心が完成した時点で千葉市に移管。
・歩道橋についてはまだ道路認定していない。千葉市に引き渡す際に認定。

＜関係局等との調整＞
・歩道橋は基盤整備の一部として企業庁でつくった。
・接続するスカイウェイは建物事業者に設置を義務づけている。（環境デザインマニュアルを用い、事前協議を行う）

●管理の体制

＜管理主体＞・千葉県企業庁。新都心完成後は千葉市に移管。

＜管理者　＞・企業庁から地域整備協会（県の外郭団体）に委託。駐車場、デッキ10本、ｴｽｶﾚｰﾀｰ 付き歩道橋の管理を一括して委託している。

＜管理内容＞・TVカメラ３か所と呼出し電話を設置。
・緑道（メッセモール）地下駐車場に管理室を設け、モニター監視。
・呼出しに応じて車椅子のｴｽｶﾚｰﾀｰ 利用を介助。呼出しを受けて現地に着くまで約10分かかる。その間に介添者が車椅子利用者を通常仕様のｴｽｶﾚｰﾀｰ に乗せていってしまっていることが多い。
・デッキ、歩道橋、駐車場の清掃。
・管理時間はAM8:00～PM9:00。

＜管理費用＞・年間約4800万かかる。うち半分以上が監視・介助の人権費である。管理人は 0.5人／日つく計算である。
・清掃費は一括なので歩道橋単独では計上されていない。これを含めて考えれば年5000万以上かかっているだろう。

運転費……	334 万／年
機器点検……	1884 万／年
モニター監視…	2640 万／年
計	4858 万／年

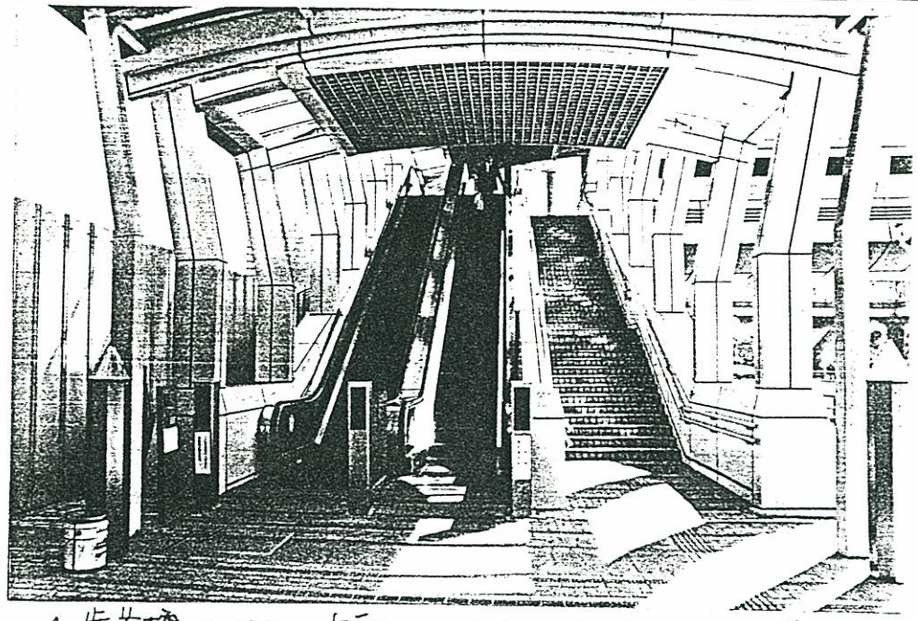
●考察
- 横断需要の多い交差点にかかる歩道橋であり、ｴｽｶﾚｰﾀｰ 付き歩道橋は高齢者・子供等の交通弱者と一般健常者が大量かつ快適に利用するのに適している。
- 車椅子利用者には介助がいらないｴﾚﾍﾞｰﾀｰ利用のｽｶｲｳｪｲのﾈｯﾄﾜｰｸがあり、その方が利用しやすいと思われる。
- 幕張新都心整備は埋立地の土地造成事業で行われており、すべて新規整備なので計画の自由度が高い。
- センサー式で24時間利用できる（車椅子利用は除くが）のは利用者にとって便利。
- ｴｽｶﾚｰﾀｰ 管理費4800万円／年は、自治体にとって負担が大きい。需要の高いところだからできた。一般的な歩道橋に標準的にｴｽｶﾚｰﾀｰ を装備するのは難しいだろう。

〔事例分析〕

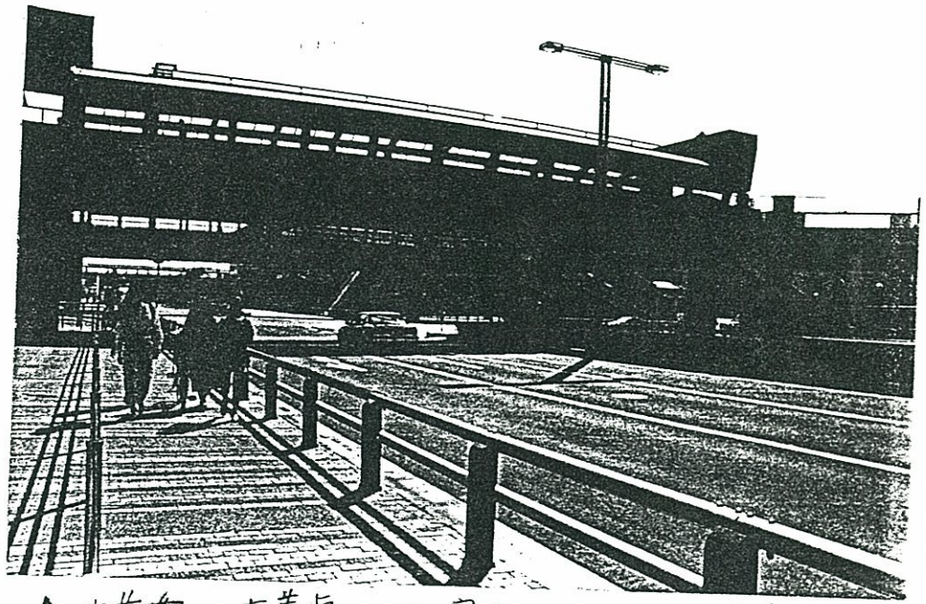
1.—②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入
4.—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

幕張新都心スカイウェイ（エスカレーター付き歩道橋）

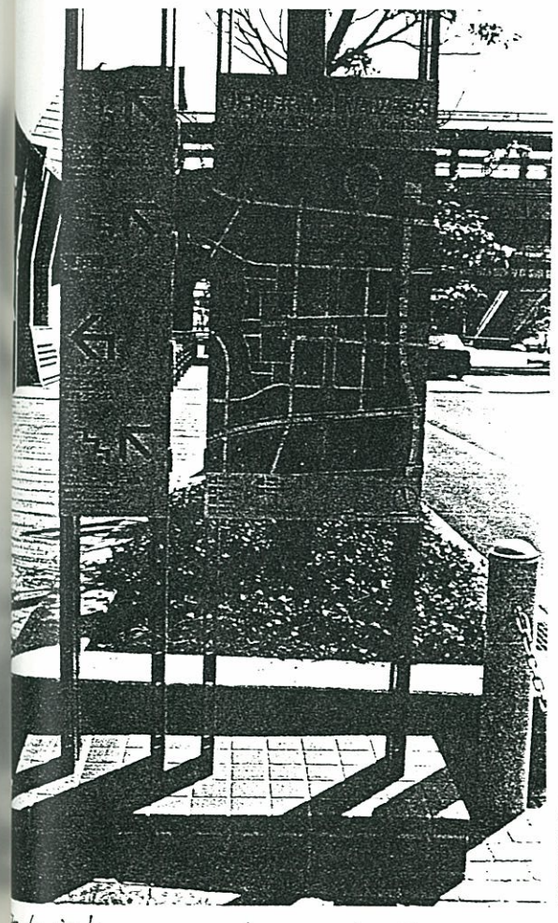
取材先）千葉県企業庁地域整備部幕張新都心建設課



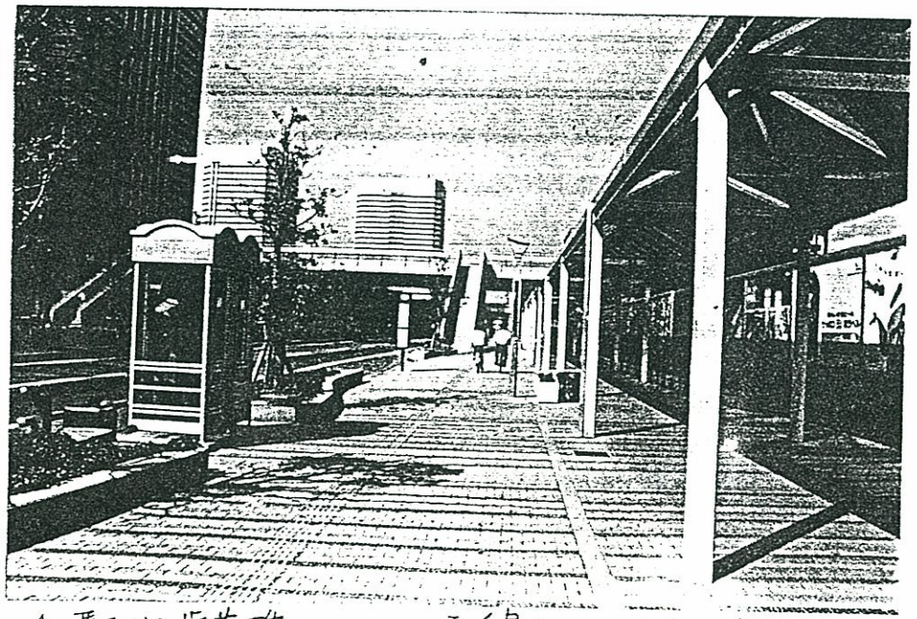
▲歩道橋のメインの方向では上・下エスカレーターと4.5M幅の階段を設置。エスカレーター1機は車椅子対応型。



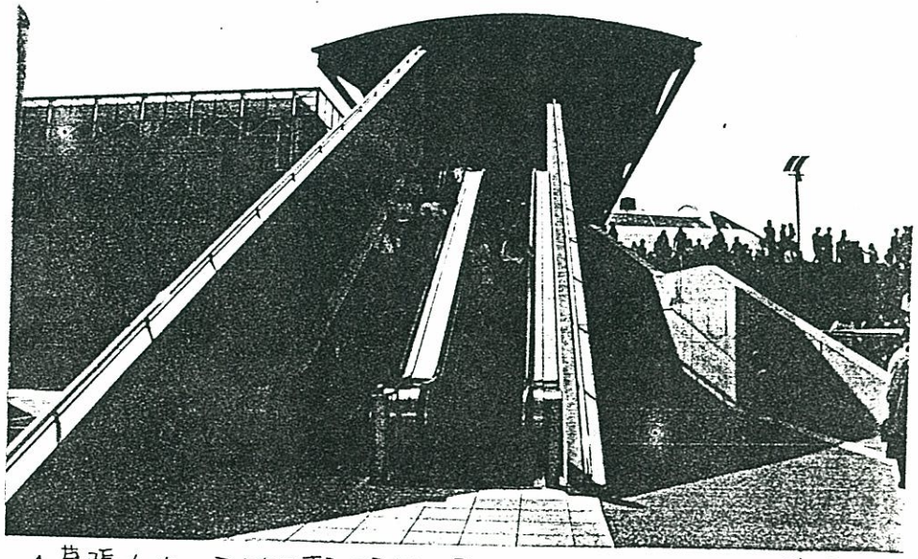
▲歩道橋は交差点に口の字状にまわっており、3方にエスカレーターあり。将来は周辺施設のスカイウェイとネットワークされる。



[illegible]所安所にサイン・案内図も設置されている。



▲駅から歩道橋へのメインの動線上には上屋が設けられている。歩道上のバス停まわりには、ベンチ・植栽・公衆電話ゴミ箱等が設置されている。この部分の歩道幅員は11M。



▲幕張メッセへアクセスするエスカレーター。エスカレーター付き歩道橋からメッセへは、一旦道路におりて、このエスカレーターか階段をのぼる。

〔事例分析〕

1.—②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入
4.—①　生活関連施設歩行者動線のネットワーク

川崎ハーブリッジ（エレベーター付き歩道橋）

取材先）川崎市土木局道路部道路課

●施設の計画概要

＜背景＞

・　既存歩道橋（S.34年築・幅員2.25m）との取り替え。
・　川崎市と競輪場・学校を結ぶ動線で、ピーク時は15,000人／30分が利用。幅員が狭く、飽和状態で歩道橋の下を横断する人が多くあり危険。老朽化も進んでいた。そのため、広幅員で利用しやすく、自転車・高齢者・身障者等が安心して渡れる歩道橋が必要となった。
・　歩道橋がつなぐ市道・市役所通りと富士見通りはモール化済で、歩道橋もこれと整合のとれた景観整備を行う必要があった。

＜ハーブリッジの概要＞（名称は市民公募により決定）

1．位　　置 …… 一般国道１５号（第１京浜）と一般国道１３２号（富士見通り）及び県道川崎府中線（市役所通り）との交差点
2．橋　　長 …… 本体７０ｍ（国道１５号横断最長部），斜路階段３０ｍ（斜路勾配２５％）
3．幅　　員 …… スクランブル部７ｍ（中央部１４ｍ），横断部３．５ｍ，斜路階段３ｍ～４ｍ
4．エレベーター …… ４基（各四角に一基づつ）
5．外装板，高欄，橋面舗装，照明灯等
6．連絡通路橋 …… 幅員１．５ｍ　（１橋）
7．キャブ，歩道舗装，植栽等

＜基本機能の改善＞

・　大勢が安全・快適に渡れるよう、橋部の幅員７ｍ（最大14m）、斜路階段幅員３～４ｍと、広幅員化して交通処理能力をアップする。
・　セミスクランブル方式（X字型）を採用し、どの方向にも行きやすくする。

＜自転車・乳母車対応＞

・　斜路（25%勾配）を階段に併設する。ただし、斜路の両側が階段になっているので自転車転倒時の事故が懸念される。自転車を一旦降りて斜路を使ってもらうよう斜路の上下に迂回棚を設けることを考えている。

＜身障者・高齢者対応＞

・　付添いがいらないエレベーターを設置。車椅子が回転せずに進めるよう二方向扉の機種を特注予定。（建築基準法では不可だが道路構造物なので可能になった。）
・　当初９人乗りで計画したが狭いので１１人乗りに変更。１３人乗りが望ましい。
・　健常者は主対象ではないが、利用制限は考えていない。
・　運営時間はAM6:00～PM11:00 までの予定。（地下道に合わせた）
・　弱視者要求や点字ブロック、音については今後の協議となる。

＜周辺施設とのネットワーク＞

・　敷地が接する川崎区役所へ直結する連絡通路橋を設置。（幅員1.5 m）
・　川崎市の中心部にあり、周辺に駅、市役所等各種公共公益施設が多く需要は高い。

＜景観への配慮＞

・　外装板、高覧、橋面舗装、照明灯、ﾓﾆｭﾒﾝﾄ等、景観に配慮したデザインを採用。
・　歩道橋周辺でも、電線地中化（ｷｬﾌﾞｼｽﾃﾑ）、ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ 舗装、植栽等の環境備を行う。
・　モニュメントはライトアップして、川崎駅前の光のイベントの一部とする。

●事業の概要

＜事業主体＞

・　建設省（横浜国道工事事務所）・川崎市土木局

＜事業費＞

・　総額約17億円（予定）
・　歩道橋の基本構造は建設省が負担。エレベーター、区役所連絡路、景観整備（ﾓﾆｭﾒﾝﾄ･外装板）は市が負担。（約5.5 億円分）

＜権利関係＞

・　道路用地上に架設。国道上は市道と二重認定。
・　ただし、区役所の入るパレルビル（再開発ビル）への連絡通路橋については上空権を市が取得し道路認定。底地は再開発共同組合が所有。

＜事業年・供用年＞

・　平成元年～平成４年事業。　平成４年12月供用開始予定。

＜関係局等との調整＞

・　斜路については25%勾配で通常より長くなるため、消防車アクセスや斜路に面する街区建物へのサービス車アクセスを妨げることが問題となった。
・　消防局とは、自在に曲がる梯子車を使ってもらうということで承諾をとった。
・　福祉担当部局と地元団体とは、これから協議に入る。

●管理の概要

＜管理主体＞

・　建設省横浜国道工事事務所と市の二重管理。財産所管は今後の管理協定による。
・　エレベーター管理は川崎市。歩道橋全体の通常管理も市でやることになるだろう。

＜管理対策＞

・　TVカメラをエレベーター上下出口とゲージ内に設け、近傍（貸しビルか路上小屋に一人か二人常駐させ、監視する。（身障者ケア・ホームレス対策）
・　清掃のために橋上に水道とコンセントを設置。
・　ストリートファニチャー（ベンチ等）はホームレス対策で設けない。
・　管理を受託してくれる団体が見つからずに困っている。

＜管理費用＞

・　人権費と保守費で4000～5000万／年は必要になるだろう。
・　歩道橋周辺についても、電線地中化（ｷｬﾌﾞｼｽﾃﾑ の採用）、ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ 舗装、植栽等の環境整備を行う。

●担当者の声

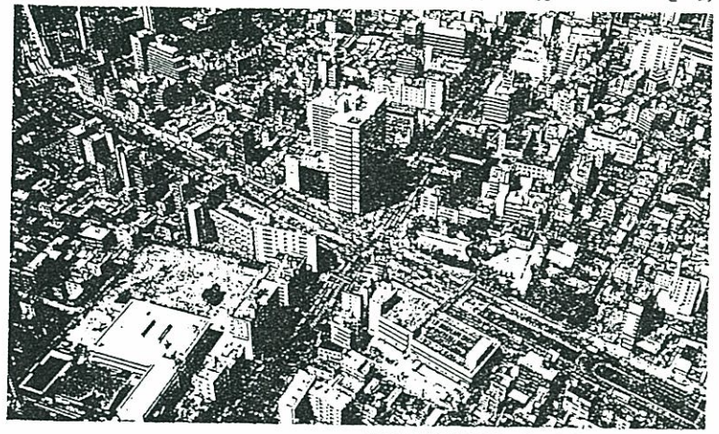
・　管理費用がかかりすぎる。質の高いものを造れば、維持管理の質も高く保ちたい。しかし、行政内部も市民も管理費の出費には抵抗を持っているので、年間5000万は受け入れられにくい。
・　この歩道橋は川崎市で最も需要が多い位置にあるので質を高めたが、今後これ以上のものは造らないだろう。

宮前横断歩道橋
川崎市のいま模様と計画のあらまし

現代の人々の暮しに密接な関係があるクルマ文化。このような時代背景を踏まえ、川崎市では現在、人間都市の育成を目指す"理想の街づくり(2001かわさきプラン)"の礎として、クルマ社会と人間的な安らぎの調和した環境づくりが本格的に行われています。

ここに車の往来が年々激増する一般国道15号（第一京浜）と市役所通り、富士見通りの交差点に設置されていたいままでの宮前横断歩道橋は、川崎駅、市・区役所、各種文化・競技施設が集まる市の中心部での『歩行者の交通の要』であるにも関わらず、イベント等が開催される際は常に利用者で混乱を来し、いままでの歩道橋では多様化する利用ニーズに対してその機能を十分に発揮できない状況です。

そこで現在、宮前横断歩道橋の機能性を高めるため、建設省横浜国道工事事務所と川崎市との共同事業として、平成4年度末完成を目指し掛け換え工事を急ピッチで進めています。


横断歩道橋計画交差点付近　撮影日・平成３年４月20日

心のふれあいをテーマに展開する
ヒューマニティー・ゾーン

機能性を高めるとともに街の印象を一新する、エレベーター付横断歩道橋

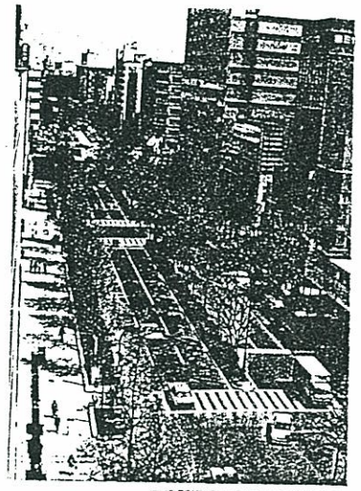
新しく設置される横断歩道橋では、だれもが快適に利用できるよういままでの橋の幅員2.25m(最大14m)まで広げ、スムーズな人の流れ、余裕の歩行空間を実現します。

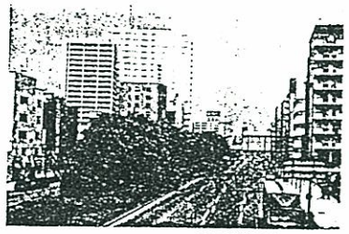
さらに橋の4隅には、お年寄りや車イスの方がより安心して利用できるよう、エレベーターを設けています。

そして昇り降りする部分には自転車や乳母車での利用も考え、斜路付階段を採用しました。

このように歩道橋の随所に「安心・快適」を第一と考えた工夫を施しています。

また現在、進行中の都市モール化事業との調和を考慮し、機能性プラス、市のシンボルとなる近未来的プランに心掛けました。

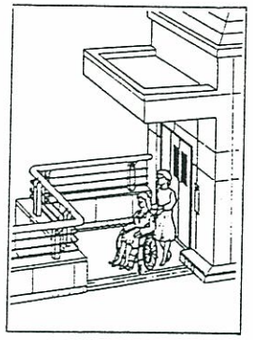

市役所通りから富士見通り方向


一般国道15号線東京方向

一般国道15号線横浜方向

・歩道橋の北西部に位置する川崎区役所（バレール）と直結する連絡橋を設け、暮しに重点を置いた歩道橋の利便性を高めます。

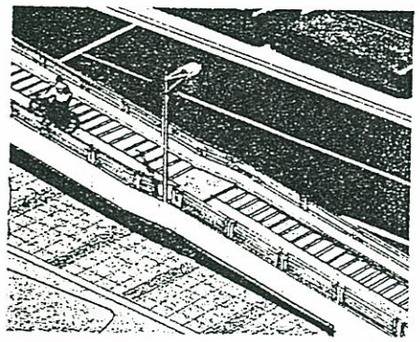
ひとに優しいエレベーター



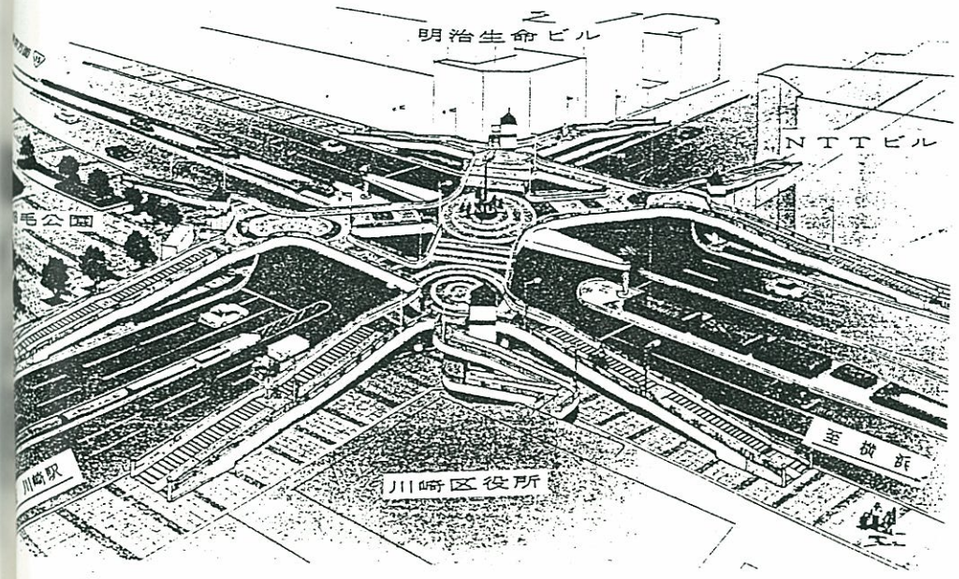
・橋の4ヵ所にエレベーターを設け、お年寄りや身障者の方たちが、周辺街区へのアクセスをゆとりをもって行なえる実用的な環境を創造します。

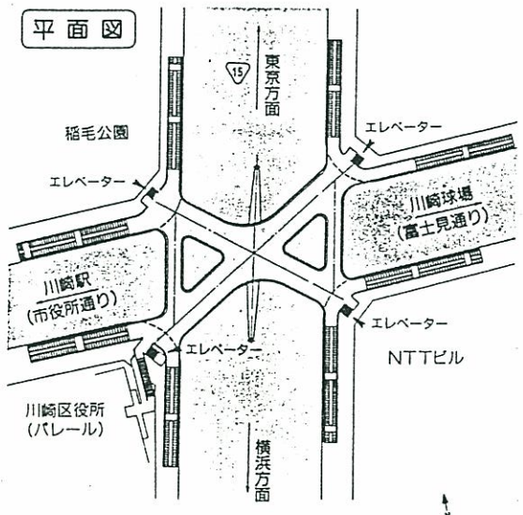
自転車も利用できる斜路付階段

・お年寄りや自転車などを利用される方への配慮として、階段部は緩やかな勾配とし、斜路を設けます。



誰もが親しみを感じる歩道橋をイメージし、全体的にゆったりとした空間に優雅で落ち着きある色・デザ





川崎市宮前歩道橋
川崎駅前国道15号線に事業展開中（詳細は議事録による）

総合テーマである『21世紀に向けて躍進する川崎都心地区のゆとりと触れ合いを基調とし、明るく軽快で人間的な都市環境を創出する』に則し、着々と計画が推進される宮前横断歩道橋。

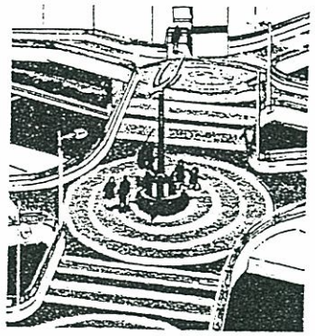
最大の特徴は人間性の尊重を基調とした、秀逸な機能美・造形美を展開しているところにあります。

アメニティ性を尊重する斬新な意匠

どの方向へも自由に行き来できる橋

・歩道橋の形態は十文字型に更に補路を2本設けたセミスクランブル方式を採用し、どの方向へも自由に行き来できるようにします。

出会いの広場



・橋中央部には「最先端都市として発展してゆく人間都市・川崎の中心点として未来に向かう躍動感と強さを象徴」するモニュメントを設置し、この周辺を"出会いの広場"と位置付け、川崎のイメージ、橋の主体性・現代性を強くアピールします。

区役所への連絡

●昇降機器導入の比較検討

・　道路空間での昇降機器導入が行われている場所は、公共性が高く、横断需要が多い場所で、重点整備カ所として整備されている。一般的な場所への設置は今はない。

・　エスカレーターは、高齢者等の交通弱者も一般健常者も利用でき、より多くの人が道路の質の向上を享受できる。しかし、車椅子利用は介助者の呼出しと専用利用が必要であり、自力で外部を移動できるﾉｰﾏﾗｲｾﾞｲｼｮﾝの実現は図られない。実際の利用者も少ないようである。

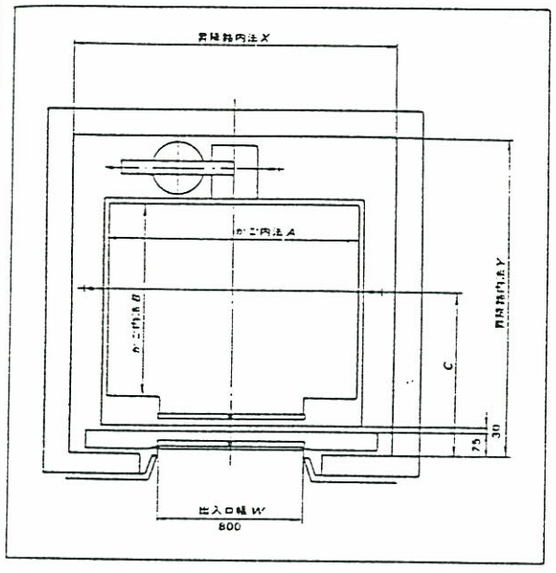
・　エレベーターは、車椅子利用者が自力で利用できる点が評価できる。輸送力は11人乗り程度でエスカレーターより劣る。車椅子・高齢者専用でなく乳母車や荷物の多い健常者等も使えれば設置価値が高まる。防犯上はエスカレーターより問題がある。

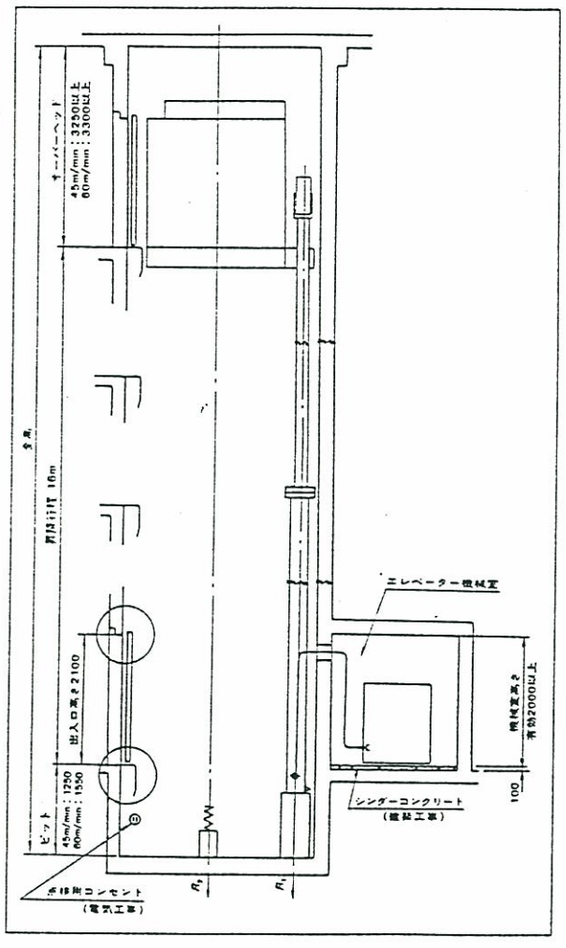
・　昇降機器導入のもっともネックとなるのは約4000～6000万かかる管理費である。建設費は一時のものだが、恒久的にかかる管理費は多くの自治体が負担に感じている。無理のない管理の体制が考えられれば、道路空間でも昇降施設整備の可能性は高い。

施設名	施設の概要					事業の概要					管理の体制		
	供用開始	昇降機器	車椅子対応	ネットワーク	利用状況	事業主体	位置づけ	事業費	権利関係	協議	管理主体	管理内容	管理費
錦糸町駅前歩道橋（エスカレーター付き）	S.51.4	上りｴｽｶﾚｰﾀｰ１機 既設歩道橋に設置	なし	直接はなし	平日4100人 休日6100～9300人 1.6 ～３倍	建設省	試験的設置	4300万円 ｴｽｶﾚｰﾀｰのみ	国道上	不明	建設省	遠隔制御	1000万／年
新宿西口歩行者デッキ（エスカレーター付き）	S.60.6 第一期 その後拡張	ｴｽｶﾚｰﾀｰ ３カ所４機	ｴｽｶﾚｰﾀｰ ３カ所３機 介助者呼出し・専用利用	新宿駅～小田急本館～小田急ﾊﾙｸ ～ ｴﾙﾀﾜｰ ～副都心歩道橋	車椅子は月２階程度 8:30-19:30 夏は 20:30 利用者多し	東京都	西口広場の混雑緩和のため２階レベルにデッキ整備	約20億円 ３機まで 小田急18億 ｴﾙﾀﾜｰ２億負担	都道上に二重認定された道路	小田急 ｴﾙﾀﾜｰ	東京都 当初は小田急 清掃は今も小田急	昇降機の運転・監視・介助 小田急受託	警備費用は百貨店と兼ねているので少ない。
相模大野・季節の橋（エスカレーター付きペデデッキ）	H.1	ｴｽｶﾚｰﾀｰ ２カ所４機 駅前広場に４機予定	ｴｽｶﾚｰﾀｰ1機 駅前にも1機設置予定	駅～ｼｮﾋﾟﾝｸﾞﾓｰﾙ～ﾃﾞﾊﾟｰﾄ・ﾎｰﾙ・公園・駐車場等	ピーク時 9000人/h計画	相模原市	駅と公共公益施設群の接続強化と町の顔づくり	5.3 億円 うち ｴｽｶﾚｰﾀｰ 1.6 億円	県道上に市道を二重認定	県 伊勢丹	相模原市	昇降機の運転・監視・介助 清掃	4000万／年
みなとみらい２１歩道橋（エスカレーター・動く歩道付き）	H.1.3.	ｴｽｶﾚｰﾀｰ 5 ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ 2 ﾄﾗﾍﾞｰﾀｰ 4 （うごく歩道）	ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ利用 ﾄﾗﾍﾞｰﾀｰも可だが専用利用となる	桜木町駅～日本丸ﾒﾓﾘｱﾙﾊﾟｰｸ～ﾗﾝﾄﾞﾏｰｸ・ﾀﾜｰ	ピーク時 28000 人/h計画	横浜市	歩行者の徒歩圏の拡大と快適性・安全性確保	約20億円（用地費を除く）	市道上に市道を二重認定	建設省	横浜市	機器の運転・監視・介助・清掃	6000万／年
幕張新都心スカイウェイ（エスカレーター付き歩道橋）	H.1.10	ｴｽｶﾚｰﾀｰ ３カ所５機	ｴｽｶﾚｰﾀｰ2機 介助者呼出し	新都心内を２階ﾚﾍﾞﾙでﾈｯﾄﾜｰｸするｽｶｲｳｴｲ計画	資料なし ピーク時は容量いっぱい	千葉県	駅と商業業務施設群の接続強化と町の顔づくり	約25億円 うち ｴｽｶﾚｰﾀｰ 2.5 億円	道路上に架設 引渡時点で道路認定	環境ﾃﾞｻﾞｲﾝﾏﾆｭｱﾙに基づく協議	千葉県	昇降機の運転・監視・介助 清掃	4858万／年
川崎ハローブリッジ（エスカレーター付き歩道橋）	H.4.12 予定	ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ 4基	ｴﾚﾍﾞｰﾀｰ利用一般の利用は制限しない予定	川崎市役所、競輪場、学校を結ぶ動線	ピーク時 15000 人/30分現状	建設省・川崎市	歩行者交通量が多い交差点の安全利便確保	約17億円を予定	国道上に市道を二重認定。	消防	建設省と川崎市の２重管理	検討中 身障ケア等	4000～5000万／年

● エレベーター基本データ
- ビル用11人乗用（油圧式）を基本型とする。
  （ガラス入扉他　車椅子対応）
- コスト：45m/s の場合 1600 万円／台
  （材・工、但し RC.EVシャフトは建築工事）
  30m/s は生産中止に各社ともなっているらしく注文生産すると、
  3000万円／台位になる。

2-1 昇降路平面図・縦断面図



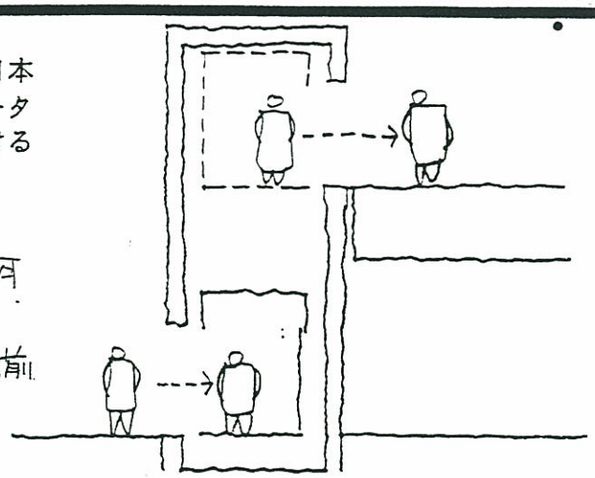


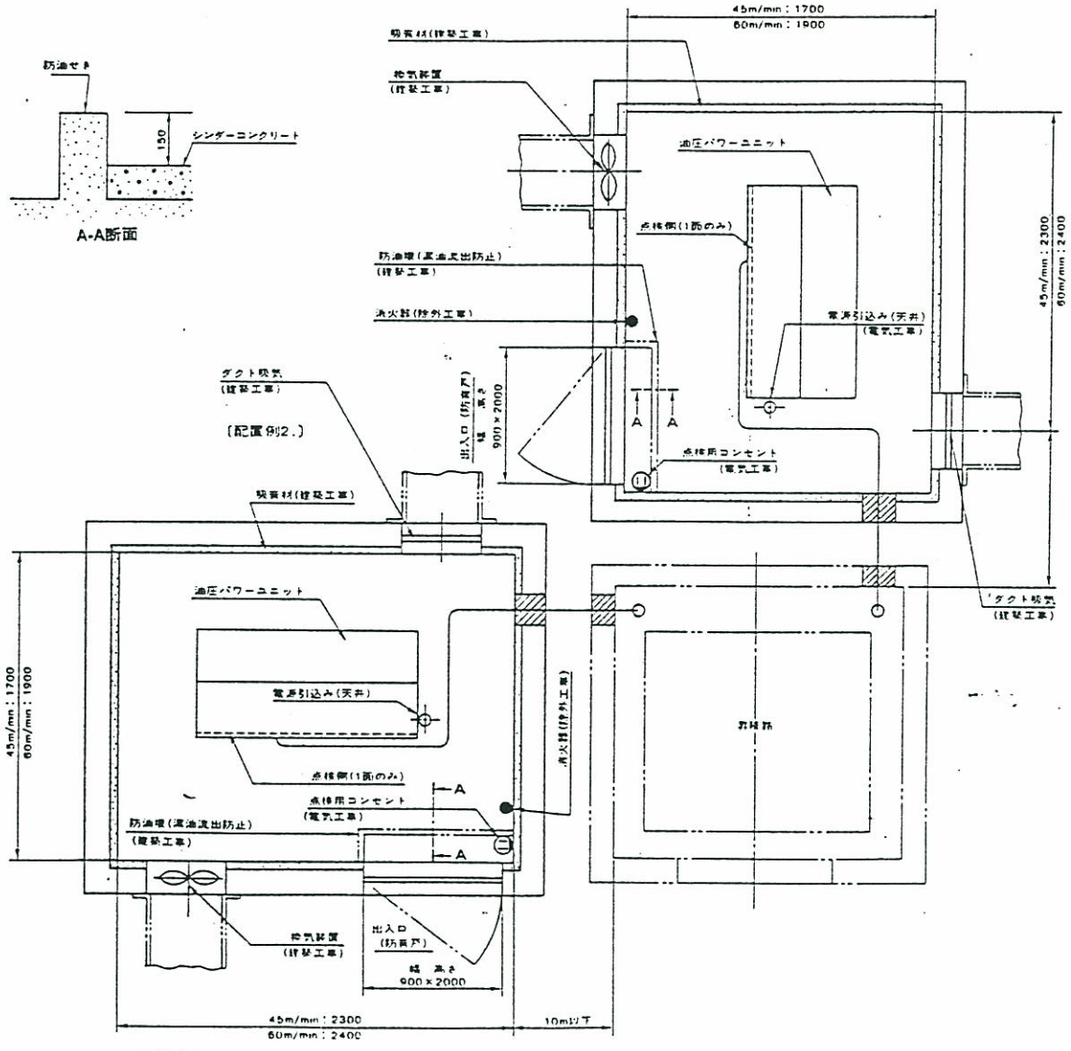
2-2 標準寸法表

（単位 mm）

No.	形　　式	かご内法 A×B	昇降路内法 X×Y	昇降行程	C	反　力　(kg)	
						シリンダ R_1	バッファ R_2
5・6	HPF-11-CO45,60	1400×1350	1900×2150	16000	1140	4450	4200
				20000		4700	5100

- 右図の様な形式はできない。日本では建築基準法によりエレベーターケージに２つの出入口を設けることはできない。
  （荷物用は可能）
- 道路構造物としてなら許可されたケースがある。
  (ex) 福岡県黒崎駅、川崎市宮前





（注）400V電源の場合の機械室寸法は、45m/minのとき2300×2300。

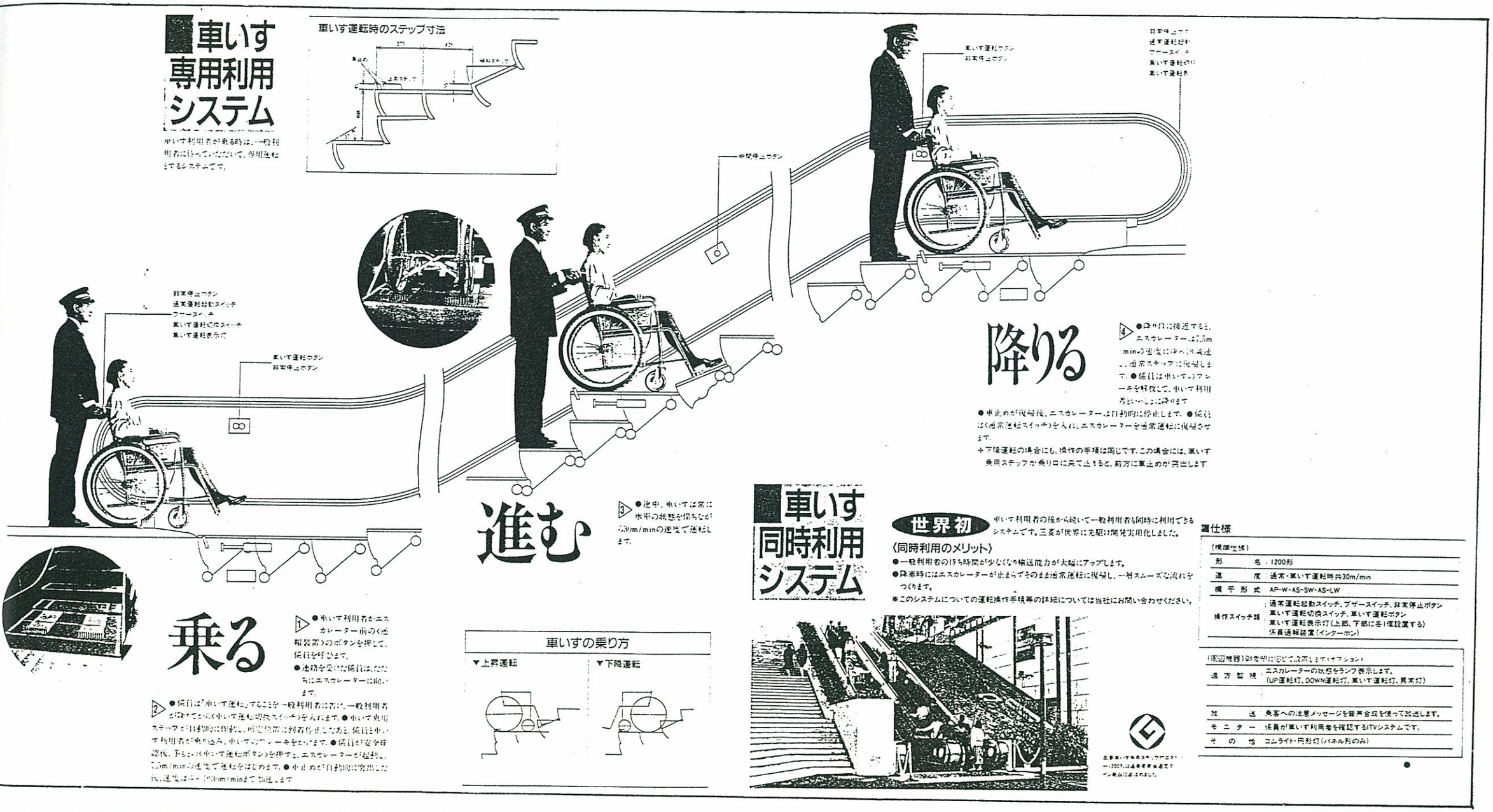
〔事例分析〕

1―②　交通弱者の移動を補助する機器整備の導入

車椅子対応エスカレーター

資料）三菱エレベーターパンフレット

- 通常エスカレーターに車椅子乗用ステップを組み込んだ。
  車椅子対応エスカレーターの導入が進んでいる。
- 呼出ボタンを押すと、係員がきて車椅子利用者が一旦エスカレーターを止め車椅子用運転に切り換え、（車椅子用ステップが出る）利用者とともにエスカレーターに乗り降りするシステムである。
- この間、一般利用者は使えないので、大量輸送が必要な場所では使用が難しい。
- 車椅子のあとに一般利用者が続いて乗れる同時利用システムもあるが、現在は行政指導で専用利用（車椅子利用時のチェーン封鎖）が義務付けられている。



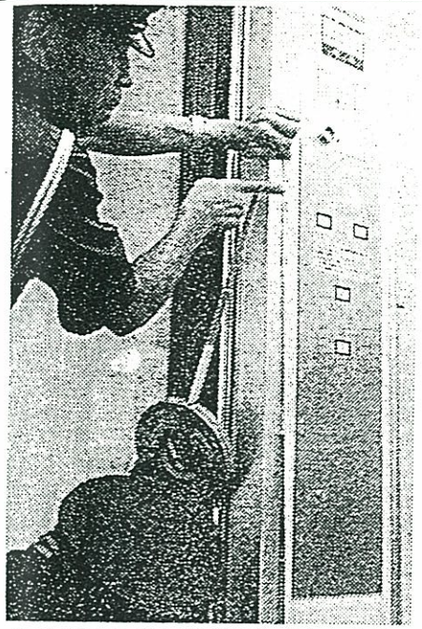
（事例）エレベーター付歩道橋

・駅付設の身障者エレベーターのトラブル。

1991.08.19. 朝日新聞

1991年(平成3年)8月19日　月曜日　朝日新聞

身障者エレベーターに一人きり
車いす女性、一晩缶詰め
警察官が連絡ミス？
JR熊谷駅



車いすの女性が閉じこめられた身障者用のエレベーター。ボタンの高さが1.4㍍あり、手が届かなかった＝埼玉県のJR熊谷駅北口で

埼玉県のJR高崎線熊谷駅で、十八日朝、身障者用エレベーターに十四時間以上閉じ込められていた車いすの女性(三)が、発見された。前夜から捜していた家族の問い合わせで初めて缶詰めになっていることがわかった。普段なら、駅員か、隣接の駅前派出所の警察官が、エレベーターに同乗して扉を開閉するが、この日は、警察官が扉を開けただけで女性を一人で乗せた。女性は一人では扉の開閉が出来なかった。

関係者の話をまとめると、閉じ込められていたのは行田市の下半身が不自由な女性。十七日、熊谷市内で買い物などをした後、帰宅のため午後六時ごろ、タクシーで熊谷駅北口に着いた。タクシーの運転手が車いすをエレベーターまで押し、派出所の警察官がエレベーターの扉のかぎを開けた。ところが、警察官は乗せるまでは手伝ったものの同乗はせず、駅にも連絡しなかった。

駅は改札口が二階にあり、南北それぞれに、かぎつきの身障者用のエレベーターがある。インターホンで頼むと駅員が出迎え、同乗してホームまで介助するのが通例。北口の場合は派出所でかぎを預かっており、求められれば二階まで送り届けることもあったという。

熊谷署によると、この警察官は、手助けしてきた運転手を保護者だと思った。タクシー会社によると、運転手は警察官が送り届けると思ったという。

女性の家族は、知人、タクシー会社など心当たりを未明まで捜し回ったが、見つからず、朝になって父親が、駅に出掛けて問い合わせ、一階に止まったままのエレベーター内に閉じ込められていたことがわかった。

女性は体が小さいうえ、腕の力が弱く、床から一・四㍍のところにある扉の開閉ボタンや非常用ボタンを押すことができなかった。

「外の声は聞こえたので、声を上げたり、車いすをドアにぶつけたりしたがだれも気付いてくれなかった。せめてボタンが低い位置にあるか、ガラスの入った扉になっていれば」と女性は話している。

鈴木保・熊谷署次長の話　配慮を欠いていた。今後は署員の指導を徹底する。

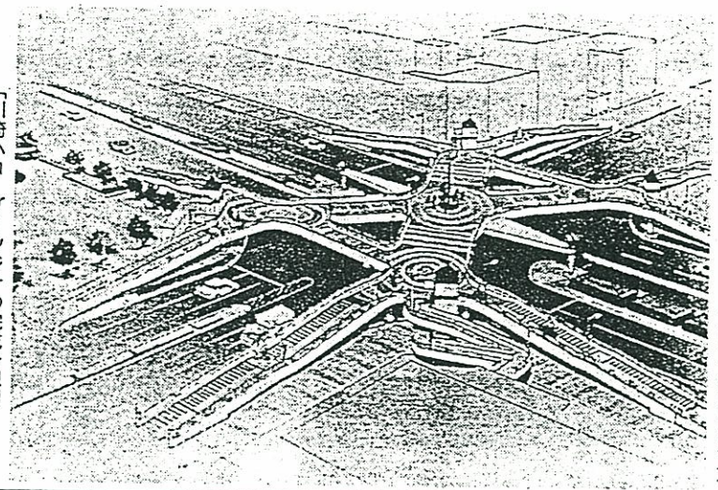
●国庫補助事業による歩道橋のエレベーター設置については川崎市土木部による宮前歩道橋が第一号として進行中である。

エスカレーターの道路設置については、横浜市に於いて実績があり、機械の保守等のハード面の管理を道路局で行っているが、防犯等のソフト面の管理もエレベーター施設の場合には求められる。
こうしたハード・ソフト両面の管理主体の存在が計画の前提条件となる。

1991.07.26. 神奈川新聞

宮前横断歩道橋

愛称「川崎ハローブリッジ」
優しい設計　来年12月完成



「川崎ハローブリッジ」の完成予想図

全国でも初めてのエレベーター付き歩道橋（宮前横断歩道橋）が川崎市川崎区の中心地に建設中だが二十五日、一般から公募していた愛称が「川崎ハローブリッジ」と決まった。

この歩道橋は、川崎駅北口から市役所前を通る市役所通りと国道15号の交差点に架けられる。建設省と川崎市の共同工事。

総額十七億円を投入する新歩道橋は、これまでの橋のイメージを変える最新なもの。橋の長さは七十㍍で幅七㍍とたっぷり。階段はゆるやかなこう配(二五%、長さ三十㍍)で幅も三～四㍍と余裕がある。デザインはセミ・スクランブルのエックス型で、中央部は幅十四㍍と広く、真ん中に川崎の未来を象徴するモニュメント「飛翔」が設置され、新しい「出会いの場」になる。

だれにとっても優しい歩道橋として、身体障害者が利用できるエレベーターや乳母車、自転車のための斜路も設ける。川崎区役所が入居しているパレールには連絡通路橋で二階部分に接続させるという。

完成は平成四年十二月の予定。歩道橋の本体は石川島播磨重工業が呉市で建造中で、ブロック解体して洋上輸送する大掛かりなもの。

この川崎の新名所になる歩道橋にふさわしい愛称を市民から募集していたが、四百十四通の応募があった。この中から、地元の川崎区富士見、市立宮前小六年の引地文人君の作品「川崎ハローブリッジ」が選ばれた。「人と人のふれあいや、あいさつが気軽にできるような橋にしたいから」というのが応募の理由だった。