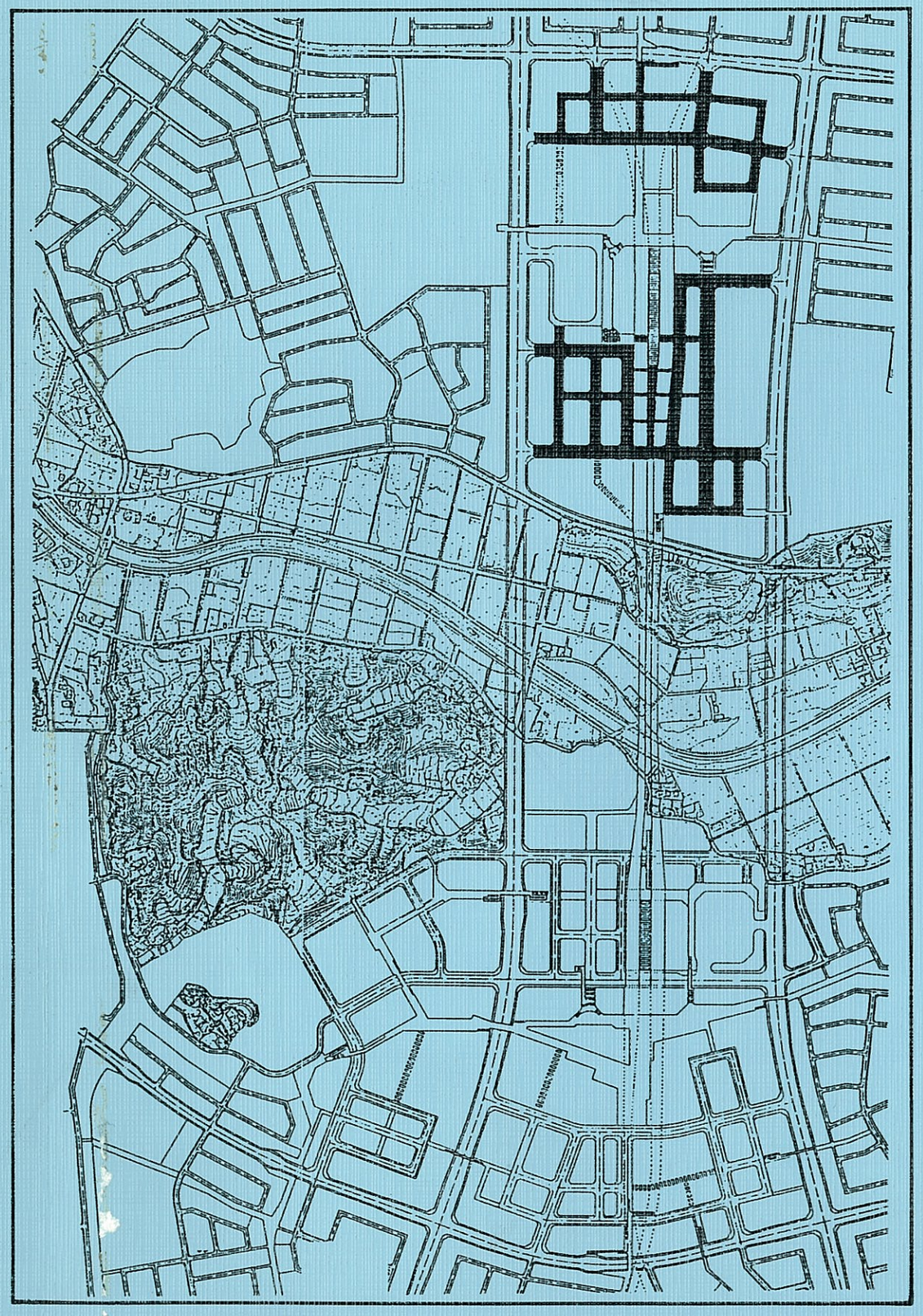
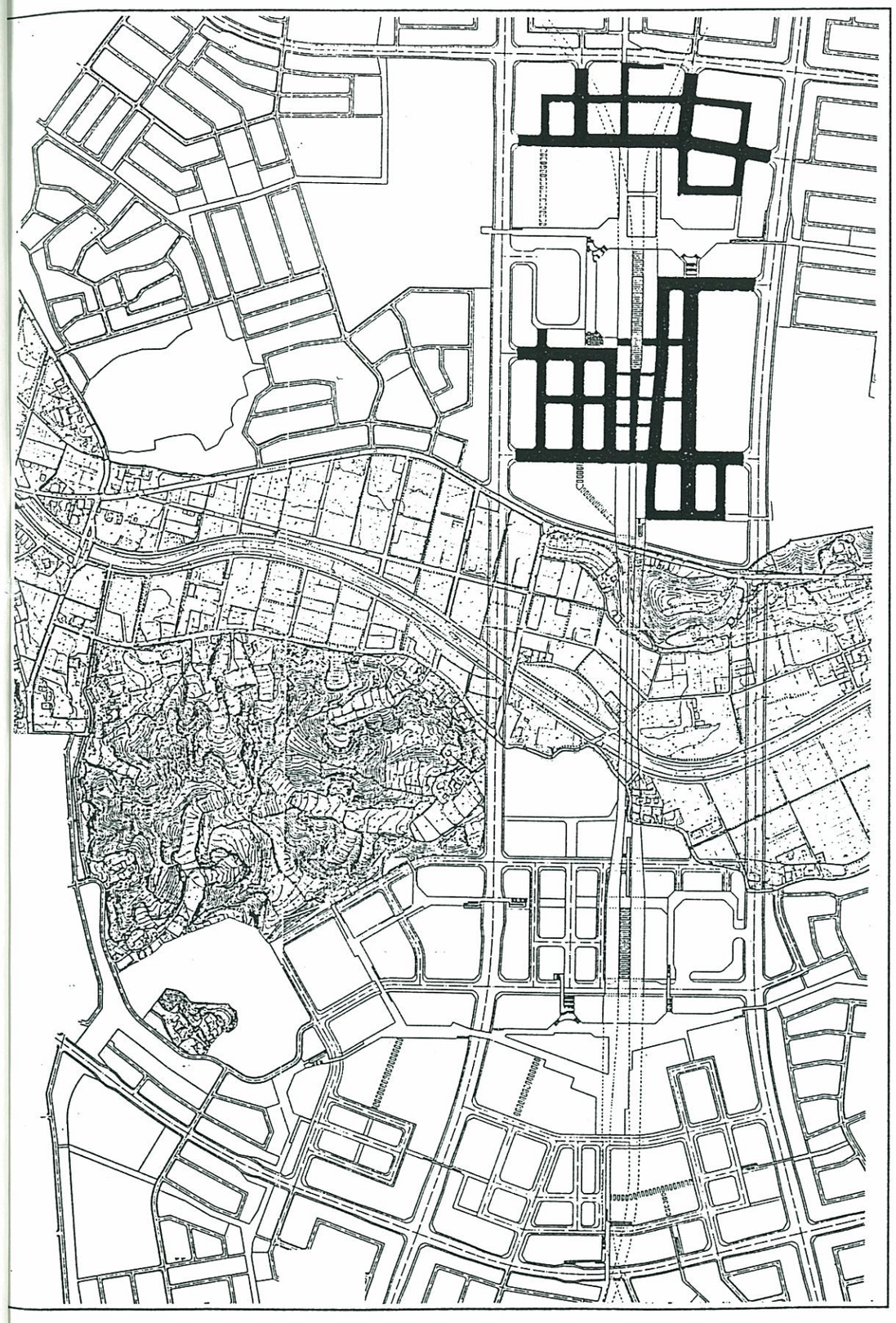


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

平成５年10月

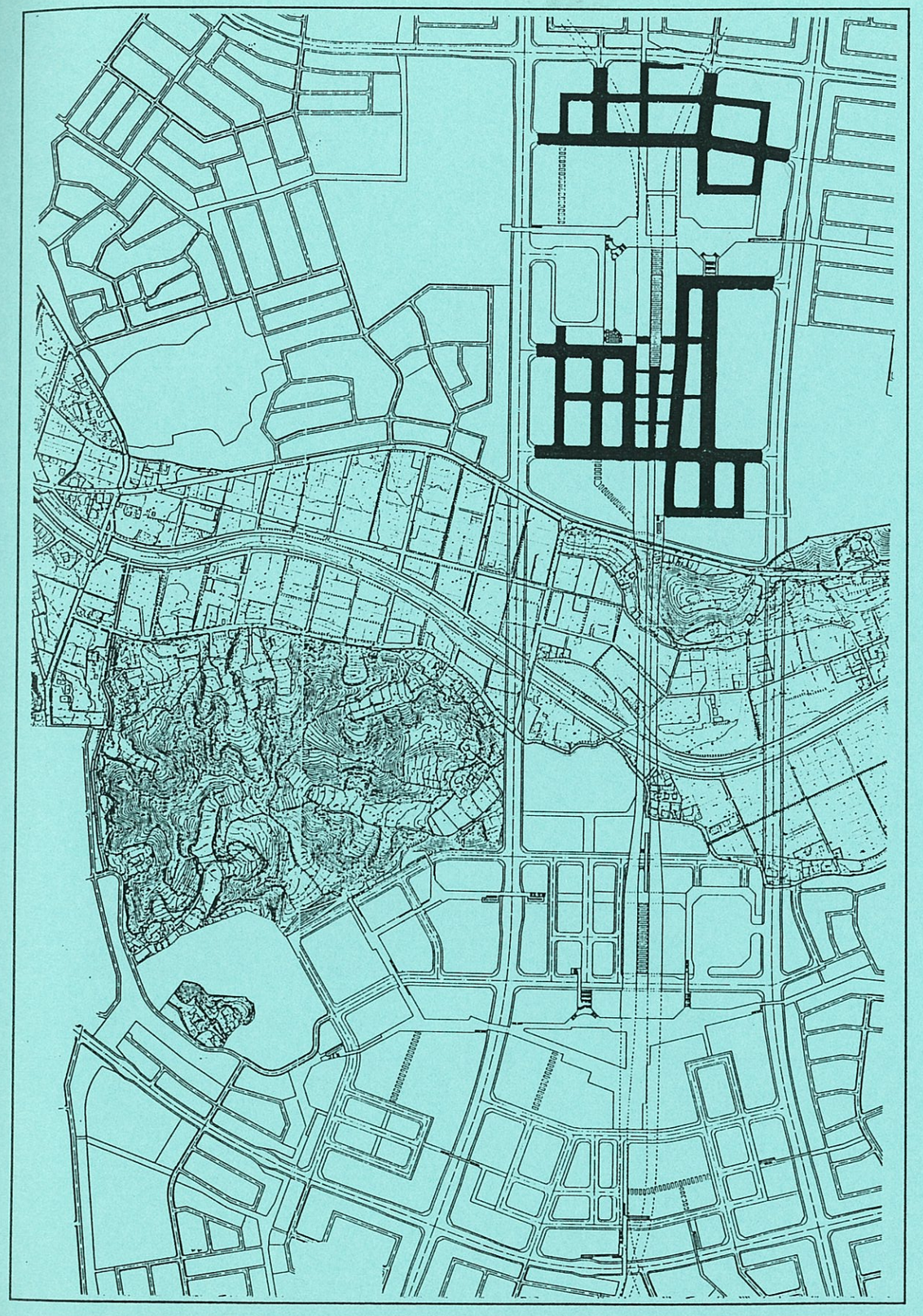
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

平成５年10月

住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



1．設計条件等の整理

1－1．街路システムの整理

1-1-1.　公共空間計画の考え方 …… 1－1

1-1-2.　街路ネットワーク …… 1－8

1-1-3.　道路構造 …… 1－13

1-1-4.　交通管理システム …… 1－15

1－2．先行工事条件の整理

1-2-1.　占用物件及び宅内引込位置 …… 1－19

1．設計条件等の整理

1－1．街路システムの整理　1-1-1.公共空間計画の考え方

（1）タウンセンターの開発理念

港北ニュータウン開発の基本理念

1．乱開発の防止
2．都市農業の確立
3．市民参加のまちづくり

港北ニュータウン・まちづくりの基本方針

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

⇨

● タウンセンターの開発理念

1．多機能複合に基づく広域拠点の形成	●港北ニュータウンは、鉄道網や広域幹線道路網等が近い将来更に充実することにより、横浜市中心部だけでなく東京都心部との関係性が強まり、発展性の高い拠点的地域を形成する可能性が強い。 ●また、センター地区は商業業務集積地区として首都圏でも有数の規模を有していることから、横浜市北部の商業核となるだけでなく、首都圏域まで視野に治めた広域対象の拠点地区の形成を目指す。 ●広域拠点形成のために、商業施設を中心とした単一機能主体型のセンターでなく、業務・文化・住宅等の多様な機能、大小様々な空間・形態が複合する多機能複合型のセンターを目指す。 ●更に、時代の要請である国際化、情報化等についても港北ニュータウンの主張すべき方向であり、センター形成にあたっても積極的に対応する。
2．生活・文化の情報発信拠点の形成	●当センター地区は、良好な住環境のもとに大量に住宅を供給するニュータウン内に立地するため、業務機能を中心とするみなとみらい21地区、新横浜地区とは異なり、あくまでも生活に根差した人間味豊かなセンターづくりを目指す。 ●従来のセンター地区に見られる様な、単なる物的消費生活を支える為だけの生活拠点ではなく、首都圏の中でも文化イメージの非常に高い土地柄や近年の文化教養志向の高まり等を踏まえ、知的・文化的消費を支える生活文化拠点として将来のあるべき生活文化を提案する様な、情報発信性の高い洗練されたセンターを目指す。
3．高度の都心性と自然性を備えたセンターの形成	●道路等の都市基盤施設の整備水準や空間の質を高めると共に、情報系のソフトシステムを充実し、ハード・ソフト両面でバランスのとれた、全体に整備水準の高い都心的魅力のあるセンターを目指す。 ●更に、グリーンマトリックスの拠点としての公園、緑地等の豊富な自然環境を積極的に活用し、都市的アメニティと自然的アメニティの両方を兼ね備えた、これまでの都心にない、ゆったりとして自然が息づく快適なセンターを目指す。
4．個性豊かで自己主張を持つセンターの形成	●高水準な都市サービス、計画的施設立地等を通じて空間、機能等を含めたトータルな面で他の商業業務地との差別化を追求し、ニュータウン内居住者が誇りに思うような個性豊かなセンターを目指す。 ●また、他の広域拠点に対してセンターの存在を広範にアピールし、広域的な来街者を吸引するような自己主張をもつセンターを目指す。

光る都市

● 空間構成のイメージ

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

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

3．自然と調和し融合する街とする。
都市空間の中に統御され、豊かな水や緑の自然を持ち、ガーデンシティの趣をもつ街を創る。

4．豊かなオープンスペースを充分利用できる街とする。
シンボル通りやシンボル広場等の基幹空間を中心とした公共空間と、民地のセミパブリックスペースにより都市空間をつくり出す。

5．ゆとりと風格の感じられる街とする。
混雑した雑踏の街ではなく、軽やかでさわやかな清涼感の大きさとゆとりを感じさせる街並を構成する。

6．文化の香り高い街とする。
落ち着いた本物の美しさ、時が経つにつれて味わいの増す美しさを持つ街をつくる。

● タウンセンターの生活のイメージ

1．時間に追いかけられず流されずマイペースを保ち、緊張の連続でない都心の暮らしが営める。

2．自然と一体化した健やかで安らかな暮らしを楽しめる。

3．ホスピタリティ、対人的アメニティが豊かに用意され、色々な世代の人々が安心して暮らせる。

4．働き・遊び・学び・住むといった暮らしの全ての場面が展開される。

5．経済的繁栄や表面的な華やかさの生活でなく、文化を育ててゆく生活が展開される。

6．住む人・働く人それぞれの立場で協同のコミュニティをつくり、街を運営してゆく自主的な営みが展開される。

● 施設整備のイメージ

1．商業施設を主体として多機能複合型の施設展開を行う。
地域対応型の施設を含めて、多様な来街者の様々な要求に対応する為に、商業系施設を中心にしつつも業務系、文化・芸術系、ｽﾎﾟｰﾂ･ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ 系等の施設を積極的に立地させ、複合センターを形成する。

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

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

4．24時間対応型の施設展開を行う。
ニュータウンの要となるセンターとして、利便性・機能性を高める施設立地を図ることは当然であるが、都心としての付加価値を高める為に、24時間活動するセンターを形成する。

5．自然と調和した施設展開を行う。
来街者に“ゆとり”と“うるおい”を与え、レクリエーショナルな機能を併せ持った自然の要素を導入し、高度な都心性と調和した自然が息づくセンターを形成する。

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

（2） タウンセンターの整備方針
① 全体構成の基本方針

● 全体構成の基本方針

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

- 第１・２地区の構成は、空間的に分離されたそれぞれの地区の商業業務核として独自に機能させるのではなく、広域拠点としてより一層の機能展開を促進する為、各地区住民の生活を支える為に必要かつ充分な機能を持たせることを前提としつつも、各々に独自の特徴を持たせ、相互に機能補完する一体的な構成とする。
- 尚、１・２地区間の地区外部分については、将来的に両地区を連担させる開発が望まれており、開発に当たっては、地域の状況を踏まえた上で、センター地区内立地施設と競合せず、かつセンター地区の開発を補完する施設立地を誘導する必要がある。

2. 極端な駅前集中型でなく回遊型の動線を計画し、街の拡がりを確保する。

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

3. 特徴あるゾーンをつくり、機能の複合化・建物の共同化を図る。

- 広大な拡がりを持つセンターが、画一的な街にならないようゾーン毎に個性を積極的に付与し、その有機的な組合せにより全体としてメリハリのある土地利用構成を図る。
- 特定の機能に特化するゾーンや多様な用途・機能、空間・形態が複合するゾーンを適切に組合せることにより、全体としての個性を創出する。

4. ストリート、核的施設により街の構造を明確にする。

- ニュータウン内の居住者や、来街者にとって親しみ易いセンター地区を実現させる為には、利用面や景観面から分かり易い全体構造を、実現することが重要と思われる。
- そのため、道路、歩行者専用道路そのものに明確な性格を付与し、その沿道にも性格に適した機能を導入する等、それぞれに個性のあるストリートを形成すると共に、人が集まる地点、象徴的な意味を持つ地点、周辺から目立つ地点等、街の拠点的な性格を有する要所に核的施設を配置する。

⇨

●街区構成の基本方針	1．部分的に大規模街区を設定する。 2．沿道利用が可能な街区も設定する。 3．多様な街区を設定する。
●交通計画の基本方針	1．道路ネットワーク等を再編し、車利用への積極的対応を図る。 2．歩車完全立体分離を見直し、変化に富んだ快適な歩行者空間を実現する。 3．駐車場を大量に確保し、適正に配置する。
●施設整備の基本方針	1．商業機能だけではなく多種多様な機能を導入し、かつ複合化をはかる。 2．街全体として整合性を図る為、施設を計画的、戦略的に配置する。
●景観形成の基本方針	1．坂の街である地形を生かした景観構成とする。 2．シンボル空間を積極的に創出する。 3．公共・公益施設により景観形成を誘導する。 4．自然と都市景観の融合を図る。

②. 構成要素の基本方針

● 街区構成の基本方針

1. 部分的に大規模街区を設定する。

- 近年における商業・業務施設開発の傾向の１つとして、大規模複合開発が増えつつある為、部分的に大規模街区を用意し、施設建設上自由度のある魅力的なセンターを実現する。

2. 沿道利用が可能な街区も設定する。

- センター地区外周の幹線道路沿道の街区は、景観上車利用者にとってセンターの顔となる部分であり、利用上もポテンシャルが極めて高いことから、むしろ積極的に沿道利用を推進し、車利用者を吸引する方が、センターにとってメリットが大きいと考えられる。また、センターイメージ、景観上も長大な法面が連続するよりも施設が顔を出す方が望ましいと考える。
- この為、地区外周の街区については、沿道利用が可能なよう考慮する。

3. 多様な街区を設定する。

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

● 交通計画の基本方針

1. 道路ネットワーク等を再編し、車利用への積極的対応を図る。

- 来街者のうち車利用者の割合が最も多く、全体の約６割を占めると推定されており、センター自体が成立する為にもより広域圏からの車利用の来街者を積極的に吸引することが重要である。この為、周辺幹線道路からの動線を確保すると共に、センター内でのネットワークの段階構成を明確にする等、車による来街者がスムーズかつ快適にセンターを利用できるようにする。

2. 歩車完全立体分離等を見直し、変化に富んだ快適な歩行者空間を実現する。

- センター地区全体の骨格となる重要な歩行者動線については、歩行者の安全性、歩行者空間の快適性を目指し完全立体分離を図るが、その他の歩行者動線については歩行者専用道路という形態にこだわらず、車動線と融合させる等柔軟に対応し、歩行者にとって分かり易くかつ快適に利用できるようネットワークを編成する。

3. 駐車場を大量に確保し、適切に配置する。

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

● 施設整備の基本方針

1. 商業機能だけでなく多種多様な機能を導入し、かつ複合化を図る。

- 従来の商業施設を中心とする単一機能主体型の施設構成では、横浜市の副都心として機能しないだけでなく、多様化する消費者ニーズ等にも対応ができず陳腐化してしまう恐れがある。
- それらを避け、更に開発目標である都心的魅力豊かな広域拠点を形成する為に、多様な機能・業種、空間・形態を導入すると共に、それらを積極的に複合させる。

2. 街全体として整合性を図るため、施設を計画的、戦略的に配置する。

- センター完成までの建設期間が長期であり、土地所有の主体も多岐にわたっていることから、地権者の恣意に任せた場合、相互に整合性のない開発が行われる可能性があり、センター全体としては機能的にも景観的にも魅力の乏しいものになってしまう恐れがある。
- 全体として整合性があり、かつ個性あるセンターを実現する為に、以下のような計画的・戦略的施設配置を行う。

① 核的施設の適切な配置

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

② 民有地のとりまとめ、及び公益施設用地、計画建設用地の活用

センター全体計画に極力整合させた施設立地を可能にする為、民有地についても共同化を進め核的施設の導入を図ると共に、公益施設、計画建設用地についても街づくりを誘導し、市街化を促進できるような施設を適切に配置し、センター全体の拡がりと個性の創出を図る。

● 景観形成の基本方針

1. 坂の街である地形を生かした景観構成をする。

- タウンセンターの地形は、南北両端が高く、中央の早淵川に行くに従って低くなる坂の街で、互いに見交わす形になっており、視覚面・景観構成面で１・２地区の一体性の確保に有力であると考えられる。
- このため、基本的にはダウンタウンとアッパータウンによる構成とする等、現況地形を生かした造成を行う。

2. シンボル空間を積極的に創出する。

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

3. 公共・公益施設により景観形成を誘導する。

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

4. 自然と都市景観の融合を図る。

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

（3）タウンセンター公共空間計画の基本方針

①. 公共空間計画の基本方針

1. 車でアクセスし易い公共空間のヒエラルキー体系を確立する。

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

2. タウンセンター内部は、歩行者・自転車に優しい空間づくりを行う。

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

3. シンボル広場を中心とした歩行者空間のネットワーク構成を行う。

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

4. 水と緑の自然を生かした空間づくりを行う。

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

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

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

6. 立体利用により、公共空間の高度利用を図る。

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

②. 公共空間計画の設計方針

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

●公共空間計画の基本方針

1. 車でアクセスし易い公共空間ヒエラルキー体系。

2. タウンセンター内部は、歩行者・自転車にやさしい空間づくり。

3. シンボル広場を中心とした構成。

4. 水と緑の自然を活かした公共空間。

5. 高低差の演出により、眺望やビスタのある奥行きを持った空間づくり。

6. 立体利用により、公共空間の高度利用を図る。

●公共空間計画の設計方針

i) 道路ネットワークシステム
- 明確な段階構成による道路ネットワーク・システムの構築によって、車利用への積極的対応を図り、わかり易く、使い易いタウンセンターづくりを目指す。
- また、歩車融合道路の導入により、歩行者と車が安全に共存出来る道路づくりを目指す。

ii) 歩行者ネットワークシステム
- シンボル広場を中心として、タウンセンター内を巡る歩行者ネットワークを形成する。
- 高低差を生かした空間づくり、高低差が苦にならない施設づくり、水と緑を生かした安全で快適な歩行者空間づくりを目指す。

iii) 交通管理システム
- 道路ネットワーク・システムを混乱なく機能させるための交通管理システムの構築と、タウンセンター利用者の利便性を向上させる駐車場駐輪場の設置、およびタウンセンター内におけるサブトラフィック・システムの検討を行い、利便性の高いタウンセンターを目指す。

iv) 駐車場・駐輪場ネットワークシステム
- 駐車場・駐輪場をタウンセンター内の適切な位置に配置し、センター内の不要な交通を排除して、センター利用者の利便性向上を図る。

v) サイン・案内システム
- 上記各計画を補完し、わかり易く、正確に目的の施設まで到達できるようサイン・案内を整備する。
- タウンセンターの快適性を向上し、タウンセンターのデザインテーマである光・音・風を表現するストリートファニチュアを整備する。

vi) 街並形成計画
- タウンセンター公共空間の利便性・快適性を補完するために、公共空間だけでなく、沿道建築物に対して、景観的誘導、利便施設設置誘導等の誘導を行う。

1-1-2.街路ネットワーク

（1）　道路ネットワーク

①. 道路計画の方針

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

i. わかり易い、明確な道路ネットワーク・システムの構築

- 広域拠点としてのタウンセンターを形成してゆくためには、車利用の不特定多数の来街者にとってわかり易く、使い易い道路ネットワーク・システムの構築が必要である。
- 車両の通行、利用形態によって右表のように4つの道路ヒエラルキーを設定し、車利用者にとって明確に道路の性格が理解できるようにする。

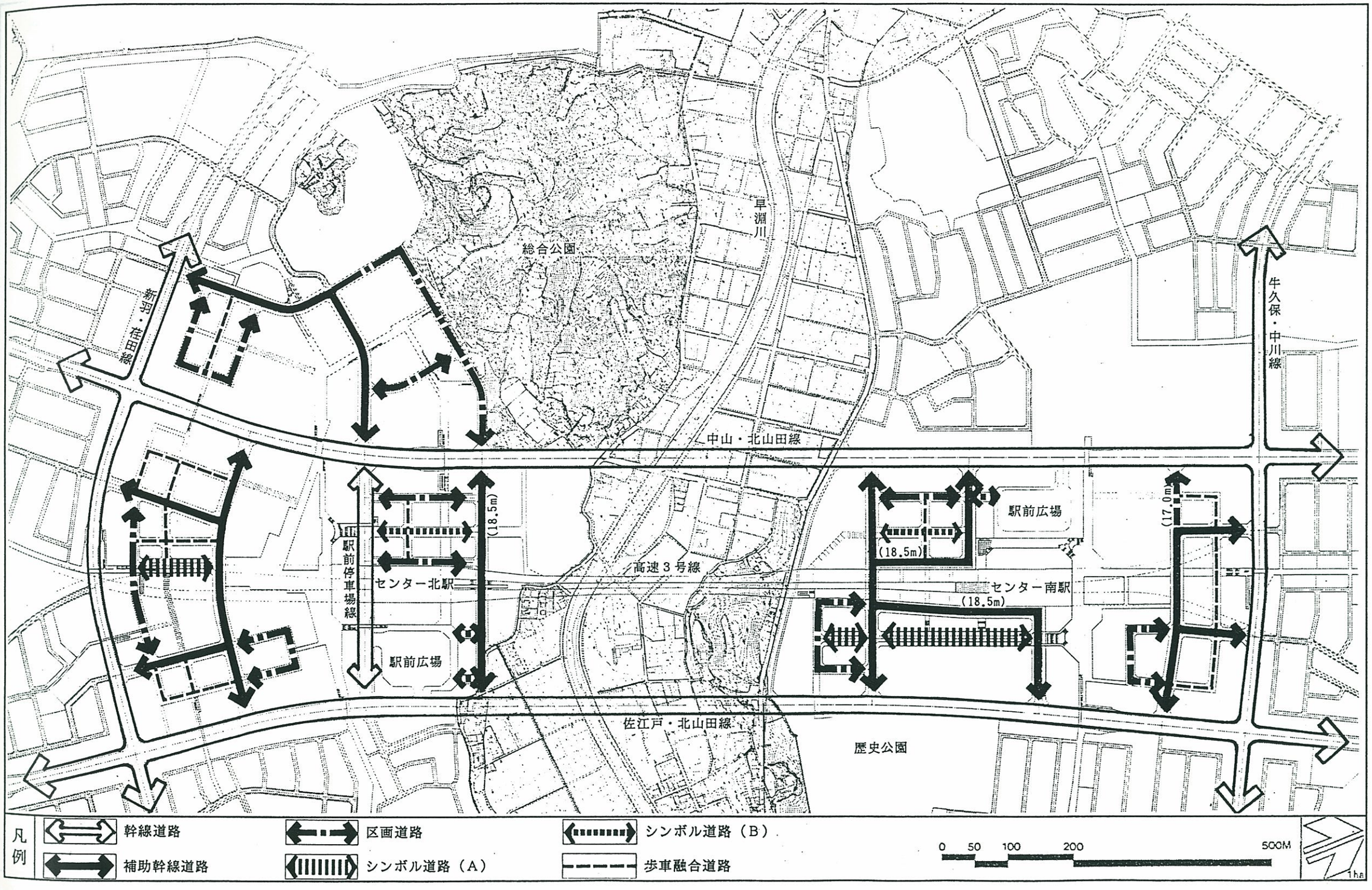
ランク1……幹線道路　　（対面通行4車線）
ランク2……補助幹線道路（対面通行2車線）
ランク3……区画道路　　（対面通行2車線）
ランク4……歩行者優先道路（一方通行1車線又は対面通行2車線）

ii. 豊かで多様な歩行者空間の形成

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

ランク		内　容
ランク1 幹線道路		●タウンセンターアクセスルート ● タウンセンターの外周道路であり、広域からのアクセスルート。 ● 4車線、中央分離帯付。停車帯は設置しない。 対象路線⇨中山・北山田線、左江戸・北山田線、新羽・荏田線、牛久保・中川線
ランク2 補助幹線道路		●タウンセンター進入ルート ● タウンセンターへの来街者、デリバリー等の全ての車動線に対応するタウンセンター内部の骨格となるアクセスルート。 ● タウンセンター内部での車による移動を容易にする。 ● 2車線、対面交通。 対象路線⇨外周道路（ランク1）の間をつなぐラダー状の道路
ランク3 区画道路		●地先サービスルート ● 主に沿道施設の利用、デリバリーのための道路。 ● 2車線、対面交通。 対象路線⇨ランク1・2以外の道路。ランク2道路へ接続する。
ランク4 歩行者優先道路	ランク4－1 シンボル道路	● 歩行者の骨格道路であると同時に、センターの景観軸として機能する道路。 ● 昼間は歩行者中心の道路として機能するよう、車交通は時間規制を考えたい。 ● 沿道宅地へのデリバリー車両、緊急車両のみの通行を原則とし、一般車両は進入規制を行いたい。 ex. 伊勢佐木町モール
	ランク4－2 歩車融合道路	● 主に歩行者空間として機能する道路で、歩行者と車両が安全かつ快適に往来できるように計画する。 ● 一般車両の通行も規制しない。 ● 祝祭日のみシンボル道路同様、昼間の車交通規制を行うことを検討する。 ex. 元町モール

●道路計画図

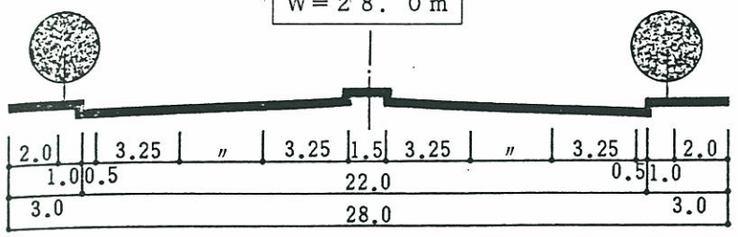

総合公園
早渕川
新羽・荏田線
中山・北山田線
牛久保・中川線
駅前停車場線
(18.5m)
センター北駅
駅前広場
高速３号線
駅前広場
(18.5m)
センター南駅
(18.5m)
(17.0m)
佐江戸・北山田線
歴史公園
凡例
幹線道路
補助幹線道路
区画道路
シンボル道路（A）
シンボル道路（B）
歩車融合道路
0 50 100 200 500M

●標準断面構成

●幹線道路

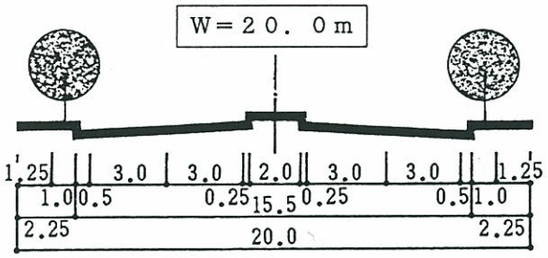
中　山・北山田線
佐江戸・北山田線

W＝２８．０m



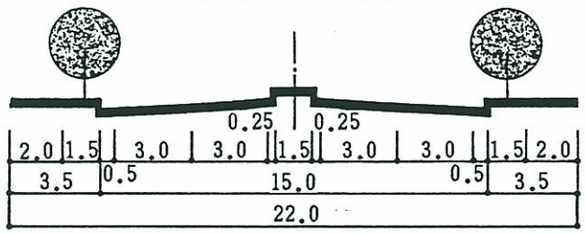
新　羽・荏田線
牛久保・中川線

W＝２０．０m



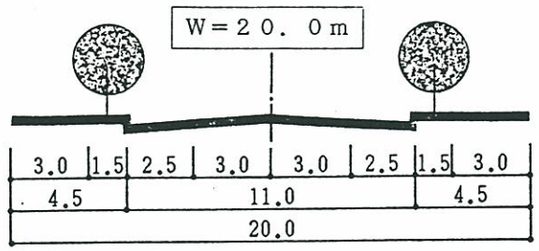
駅前停車場線

W＝２２．０m



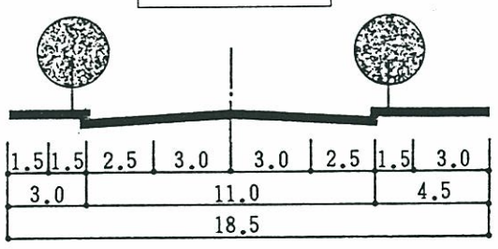
●補助幹線道路

W＝２０．０m



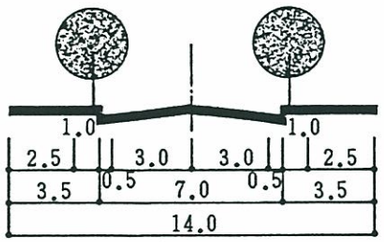
（鉄道高架・地域体育館沿い）

W＝１８．５m



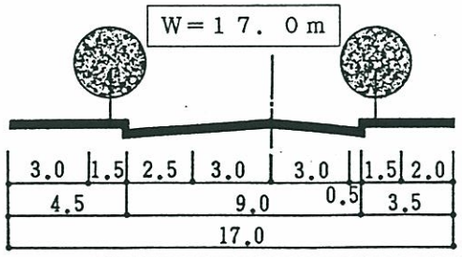
●区画道路

W＝１４．０m



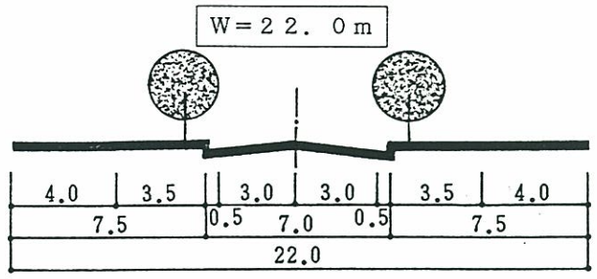
（１地区，中山・北山田線接続部）

W＝１７．０m



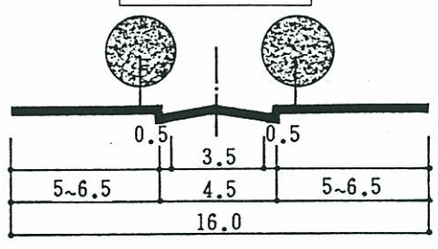
●シンボル道路Ａ

W＝２２．０m



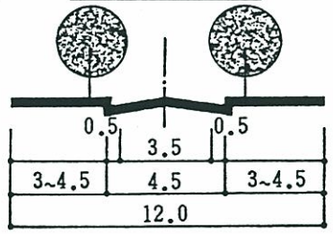
●シンボル道路Ｂ

W＝１６．０m



●歩車融合道路

W＝１２．０m



（2）歩行者ネットワーク

①. 歩行者空間計画の方針

i. シンボル広場を中心とした歩行者ネットワークの形成。

- 修正マスタープランでは、現計画の歩行者専用道路による画一的なネットワークの考え方を改め、第1地区・第2地区それぞれのシンボル広場を中心として、都市軸、回遊軸を設定し、多様な歩行者空間の形成を提案している。
- 本計画でも、この基本的な骨格を踏まえて計画する。

【都市軸】

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

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

【回遊軸】

都市軸を補完する歩行者軸で、ヒューマンな雰囲気を醸す空間形成を目指す。

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

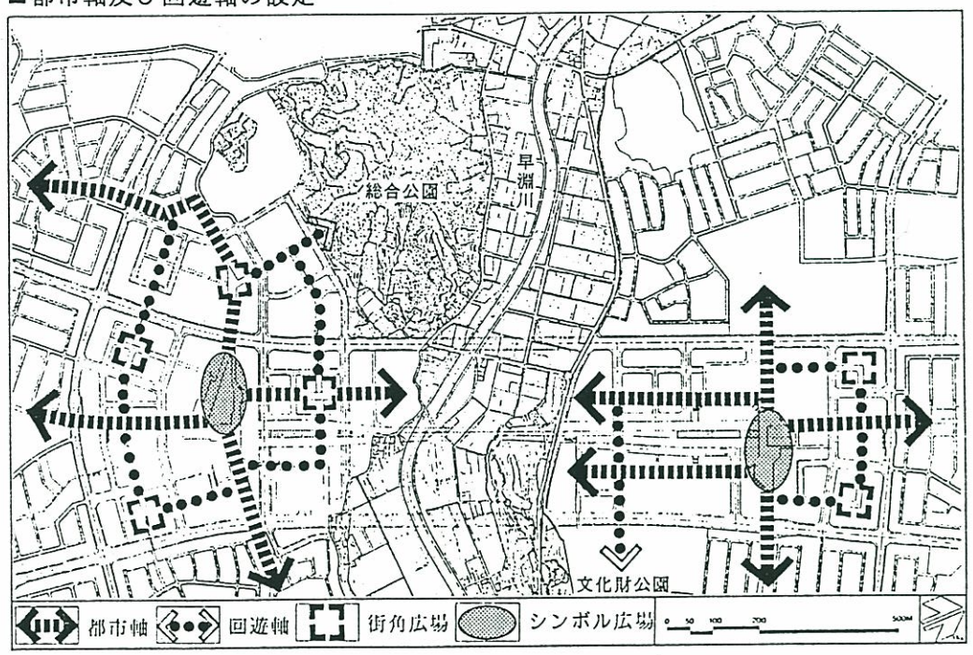
ii. 変化に富んだ快適な歩行者空間の形成。

- 歩行者空間を構成する以下の様な様々な要素の相違点を活かして多様な歩行者空間を形成する。
  - ・都市軸と回遊軸の相違
  - ・道路の機能による相違
  - ・沿道土地利用による相違
  - ・舗装・植栽・ＳＦ等上物整備による相違
- 一般道路部における歩行者系機能の充実を図るため、以下の点に考慮する。
  - ・幹線道路における歩行者系機能を見直し、歩道幅員を 3.0mに拡幅する。
  - ・緑豊かでゆったりとした歩行者空間を形成するため、全ての道路に植栽を施す。

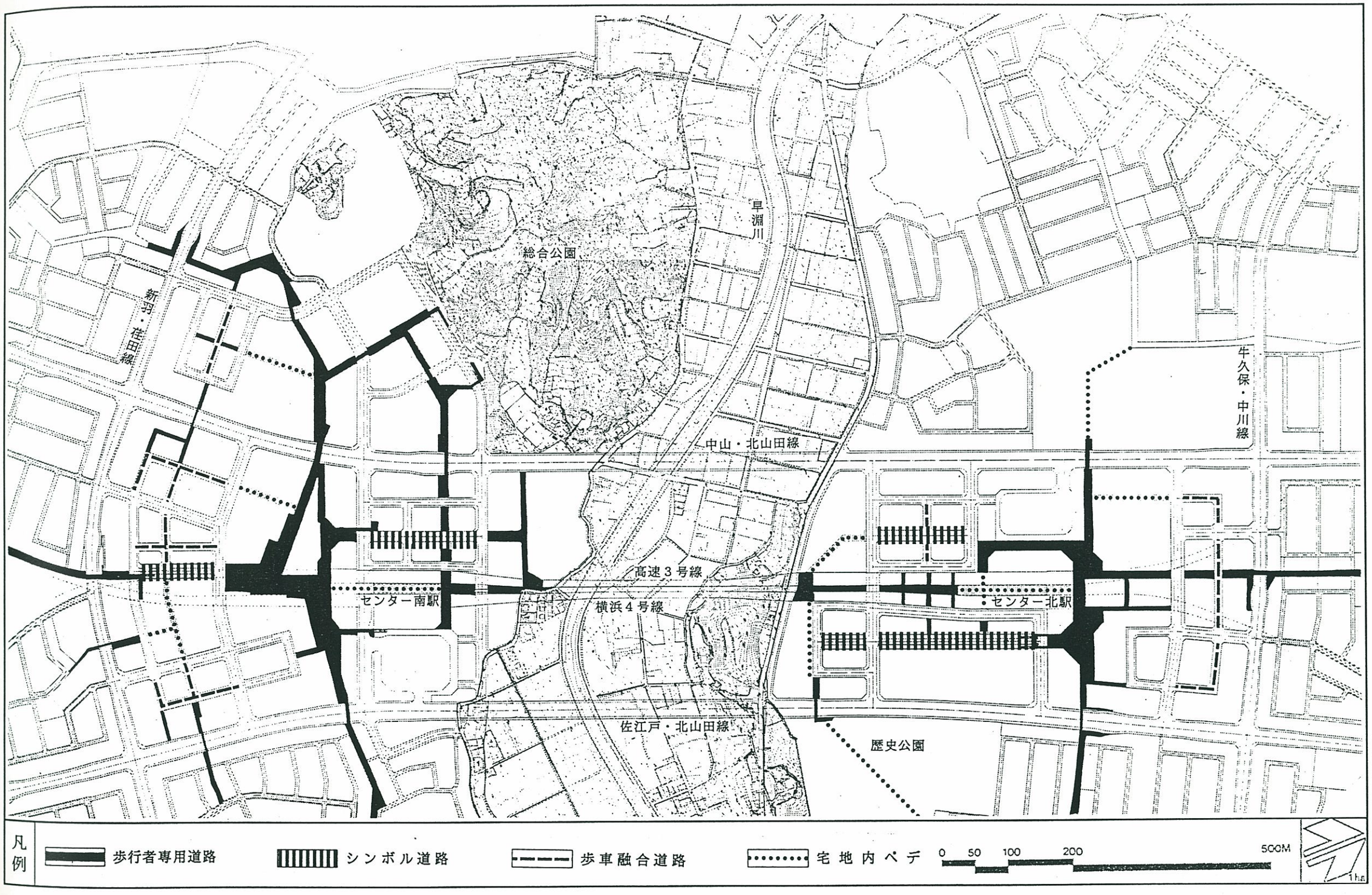
iii. 高低差を活かした空間処理。

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

■都市軸及び回遊軸の設定



●歩行者専用道路及び歩行者系ネットワーク図



1-1-3. 道路構造

（1）道路種別道路構造

道路種別			車線数	道路幅員（m）	車道部（m）				歩道部（m）
					走行帯	分離帯	側帯等	小計	片側・植栽含
車両系道路	幹線道路	中北・佐北線	6	28.0	3.25	1.5	1.0	21.0	3.0
		新荏・牛中線	4	20.0	3.00	2.0	1.0	15.0	2.5
		駅前停車場線	4	22.0	3.00	2.0	1.0	15.0	3.5
	補助幹線道路	一般部	2	20.0	3.00	0	5.0	11.0	4.5
		鉄道高架沿い	2	18.5	3.00	0	5.0	11.0	4.5/3.0
	区画道路	一般部	2	14.0	3.00	0	1.0	7.0	3.5
		核施設沿い	2	17.0	3.00	0	3.0	9.0	4.5/3.5
歩行者系道路	シンボル道路A		2	22.0	3.00	0	1.0	7.0	7.5
	シンボル道路B		1	16.0	3.50	0	1.0	4.5	6.5～5.0
	歩車融合道路		1	12.0	3.50	0	1.0	4.5	3.75
	歩行者専用道路		——	18.0～4.0	—	——	——	—	18.0～4.0

（2）歩車道段差

①. 歩車道段差設定の原則

ⅰ．車両系道路

- 明確な歩車分離をめざすため、歩車道段差の高さは20㎝を基本とする。ただし、間口の狭い宅地が連担する区間は両側とも５㎝とする。

ⅱ．歩行者系道路

- 車両の時間規制等を考慮し歩車道境界を強調しないため、段差高さを２㎝とする。

②. 第１地区での考え方

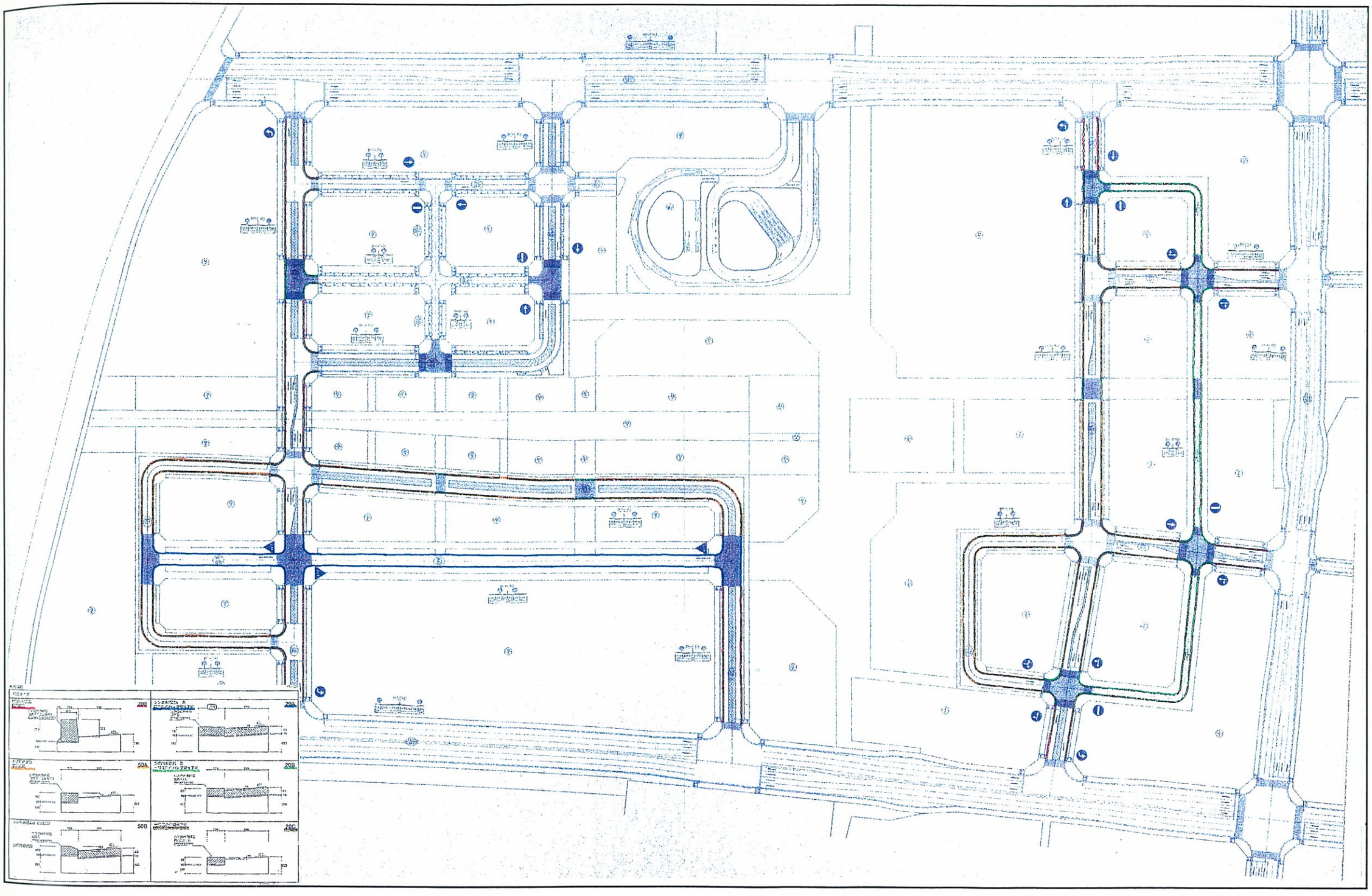
ⅰ．車両系道路

- 第１地区では、周辺幹線道路に接続する補助幹線道路の一部を除いて、沿道宅地の規模が小さい宅地が多いため、歩車道段差の高さを５㎝とする。
- 周辺幹線道路に取りつく一区間は沿道宅地からの出入りがないため、歩車道段差の高さを20㎝とする。

ⅱ．歩行者系道路

- 上記の原則どうり、段差は２㎝とする。

●道路幅員構成・歩車道段差図（第1地区）



1-1-4. 交通管理システム

（1）交通管理システムの考え方

① タウンセンターの将来像を見据えた信号処理システムの設定。

- タウンセンター地区は初期のインフラ整備後も全体のビルトアップまでにはかなりの年月を要するため、信号整備は沿道の施設立地が進み交通量の増加に合わせて行われていくものと考えられる。
- 道路整備と信号整備の時期がずれるため、道路整備段階で配管や信号柱の基礎を設けておき、信号器設置工事による車道・歩道の掘り返しによる仕上げ材の損傷を防ぐ工夫が必要がある。
- そのためにも、初期のインフラ整備までに、将来の信号処理システムを十分検討する必要がある。

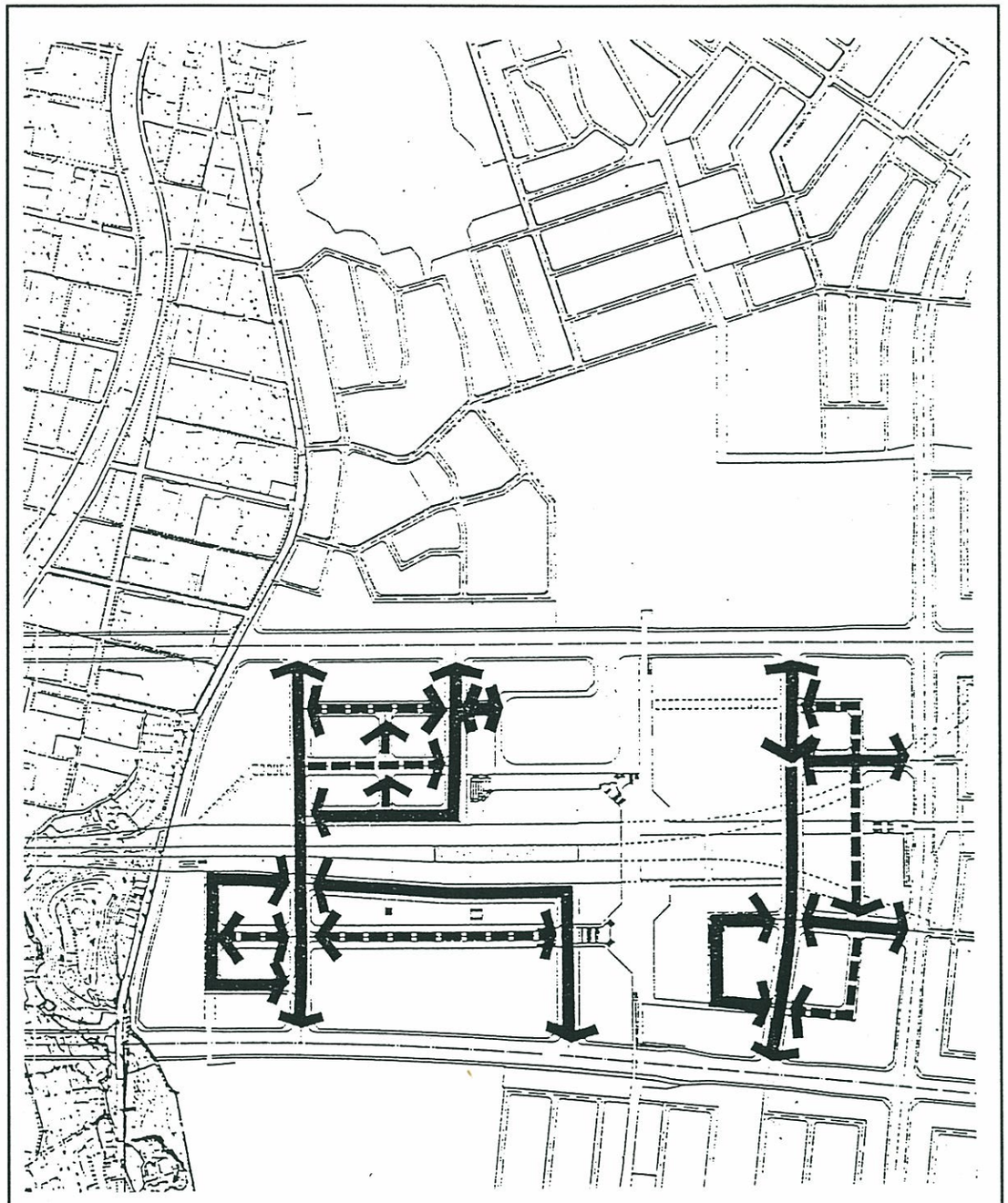
② わかり易く、スムーズな交通処理システムの構築。

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

③ 歩行者の安全性の確保。

- 歩行者軸が横断する補助幹線道路、区画道路の部分は、舗装材を変えるなど、通過車両の速度低減を図り歩行者の安全性を確保する。

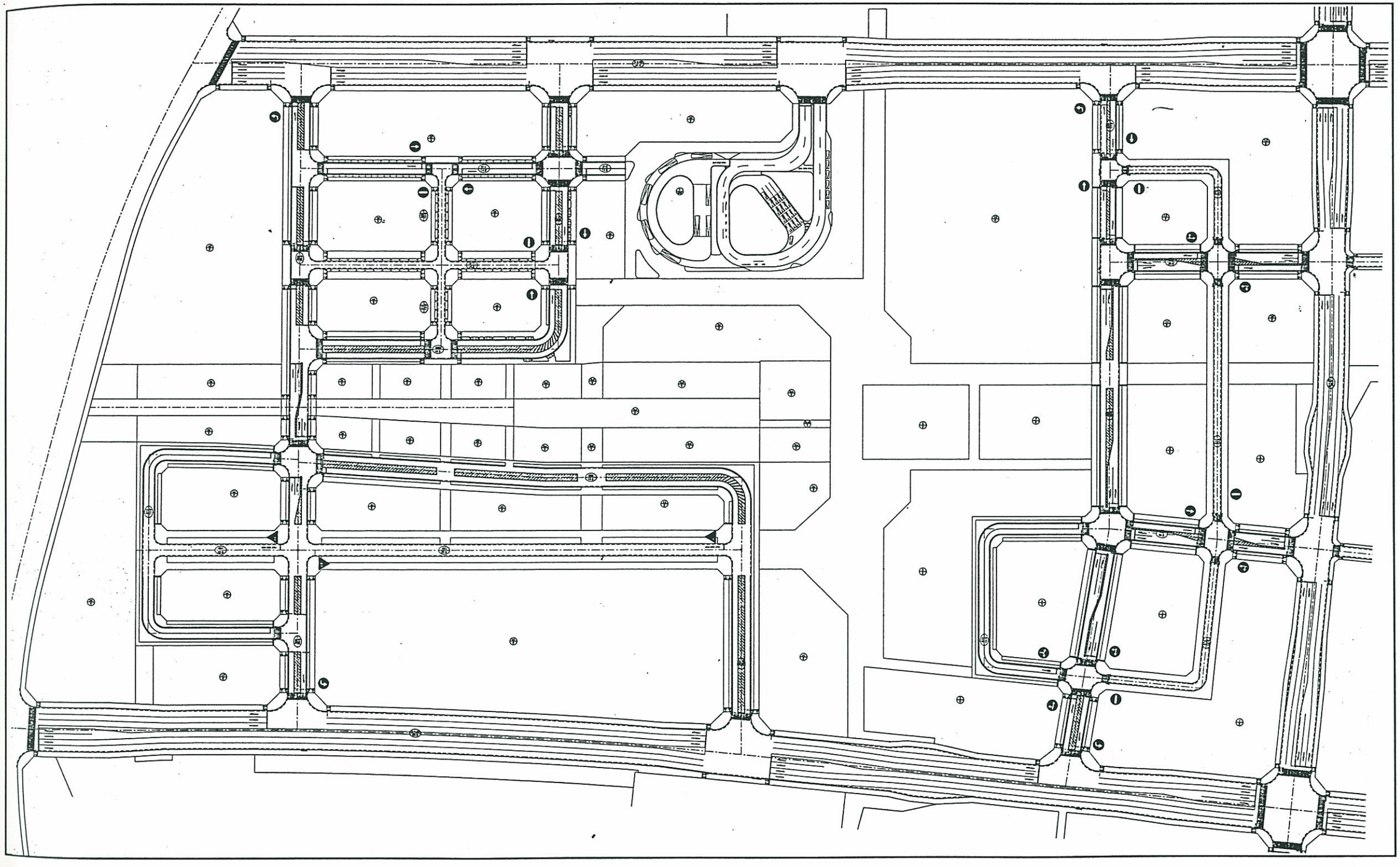
●対面通行・一方通行の設定



（2）車線構成・一方通行・交差点処理

車線構成・一方通行・交差点の最新案は下図のとおりである。

■車線構成・一方通行・交差点の最新案



●信号設置のスケジュール案－1

（1）段階整備の区分
- 段階整備の区分として、以下のように5つのステージを設定する。

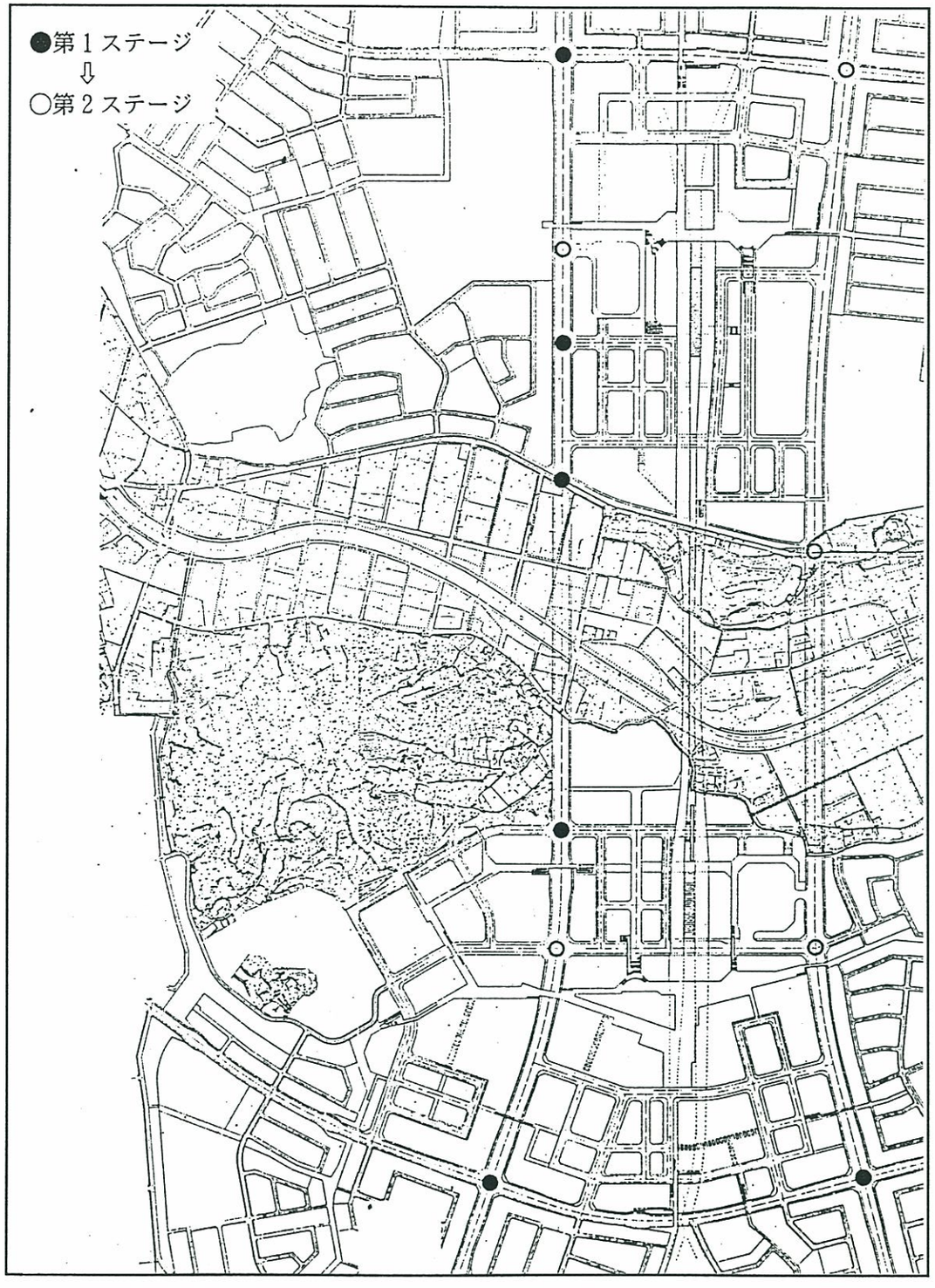
○第1ステージ
- 地下鉄3号線開通時点での信号整備。現況の状態。

○第2ステージ
- 佐江戸・北山田線の開通時点での信号整備。
- 幹線道路どうしの交差点、駅前広場入口の交差点を中心に整備する。

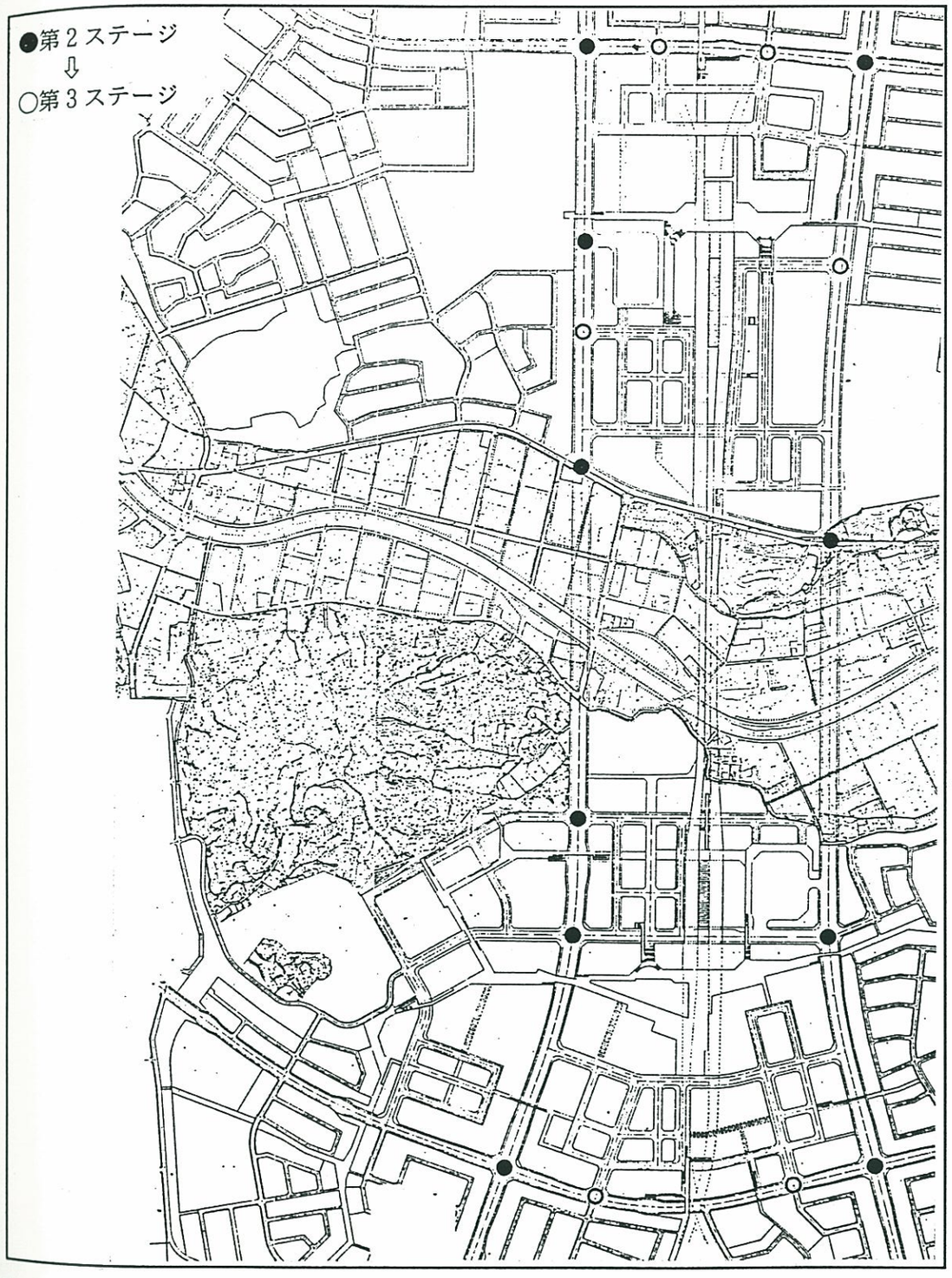
○第3ステージ
- 事業完了段階での信号整備。
- 地区内アクセス道路となる補助幹線の入口となる交差点の交通処理を円滑に行うための信号処理を行う。

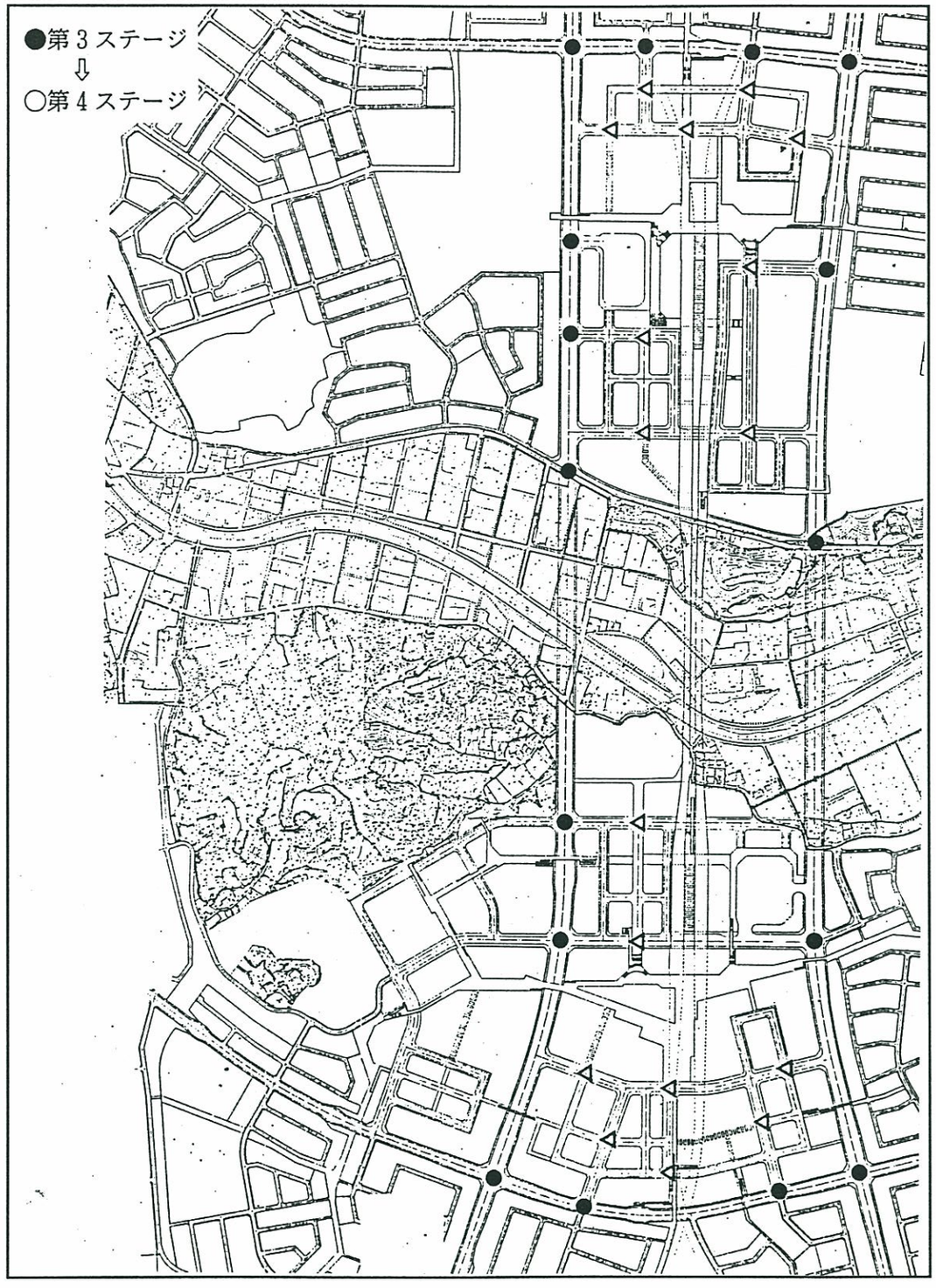
○第4ステージ
- 地区の熟成が進んだ段階での歩行者用信号整備。
- 施設立地が進み、歩行者や車両の往来が多くなり、主要歩行者動線での道路横断が危険を伴うと判断される段階で、歩行者の横断用信号を整備する。

○第5ステージ
- 地区内の交差点で、信号なしでは円滑な交通処理が出来なくなった段階での信号整備。
- この段階では、問題の起こった交差点について随時進行を整備していく。



●信号設置のスケジュール案－2





1－2．先行工事条件の整理　1-2-1. 占用物件及び宅内引込位置

（1）占用位置設定の考え方

①. 基本事項

占用位置の設定にあたっては下記に示す資料を基本とし、タウンセンターの特色を考慮して設定する。

基本準拠資料

ⅰ．横浜市道路占用許可基準（昭和54年３月、市告示）の別表第１に示される「地下埋設物位置基準」

ⅱ．港北地区道路等埋設物占用位置図（昭和55年３月、港北ＮＴ占用物件調整連絡委員会）

タウンセンターの特色

ⅰ．区画道路（幅員14m）を含め全路線において電線類が地中化される。

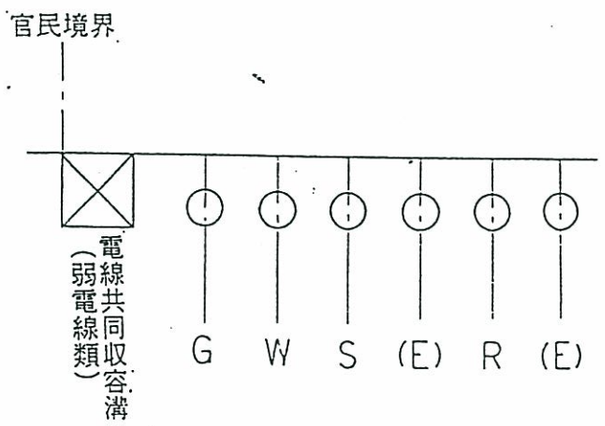
ⅱ．共同溝もしくは電線共同収容溝

②. 占用物件の配列

ⅰ．電線共同収容溝（弱電線類）は官民境界に、地先境界ブロックを兼ねて設置するものとする。

ⅱ．配電用電力管路（Ｅ）は、歩道植栽部に地上機器（変圧器等）設置されるため、歩道の車道寄りに配列する。従って歩道幅員に応じて雨水排水管（Ｒ）等との配列替えを行うものとした。

ⅲ．以上に基づき、占用物件の配列は下図を原則とした。



③. 相互離隔

ⅰ．占用物件相互の純離隔（外－外寸法）は施工スペースを確保するため、原則として 300㎜以上とした。

ⅱ．雨水管と汚水管の相互離隔は、各々の人孔寸法を考慮し「港北ＮＴ下水道設計者の手引き」の規定に準じ下記のとおりとした。

雨水管口径	雨水管・汚水管の相互離隔
φ600 以下	1200㎜以上
φ700 ～ 900	1400㎜以上

但し、占用スペースが狭い場合は、人孔側壁と管外径との離隔を 100㎜以上確保して相互離隔を設定した。

④. 占用位置の設定条件

ⅰ．雨水管・汚水管は取付管長さが5750㎜以下（横浜市下水道基準）となるよう占用位置を設定した。

ⅱ．植栽部下部の占用は原則としてさけた。但し、占用スペースが狭くやむをえず植栽部に占用させた場合も植樹直下への占用はさけた。

また雨水管・汚水管は、植樹根の管路内への進入等問題があるので植栽部への占用はさけた。

ⅲ．共同溝整備道路においては共同溝法の主旨では、車道内に縦断的な占用物件を設置させないことを原則としているが、タウンセンター地区では歩道の幅員が狭いため、やむをえず下水道（雨水）・ガス（中圧）を車道占用とした。

したがって共同溝整備道路指定以前に、車道占用物件の占用許可申請を出させる必要がある。

ⅳ．道路付属物である街路照明用電線の敷設位置は、植栽縁石近くに土被り600㎜ として設定した。

ⅴ．地上機器としては下記のものが想定され、設置位置は歩道植栽部車道寄りを設定した。

・電力地上機器（多回路開閉器、変圧器、低圧分岐装置）

・ＣＡＴＶ地上機器（増幅器収容ペデスタルマウント）

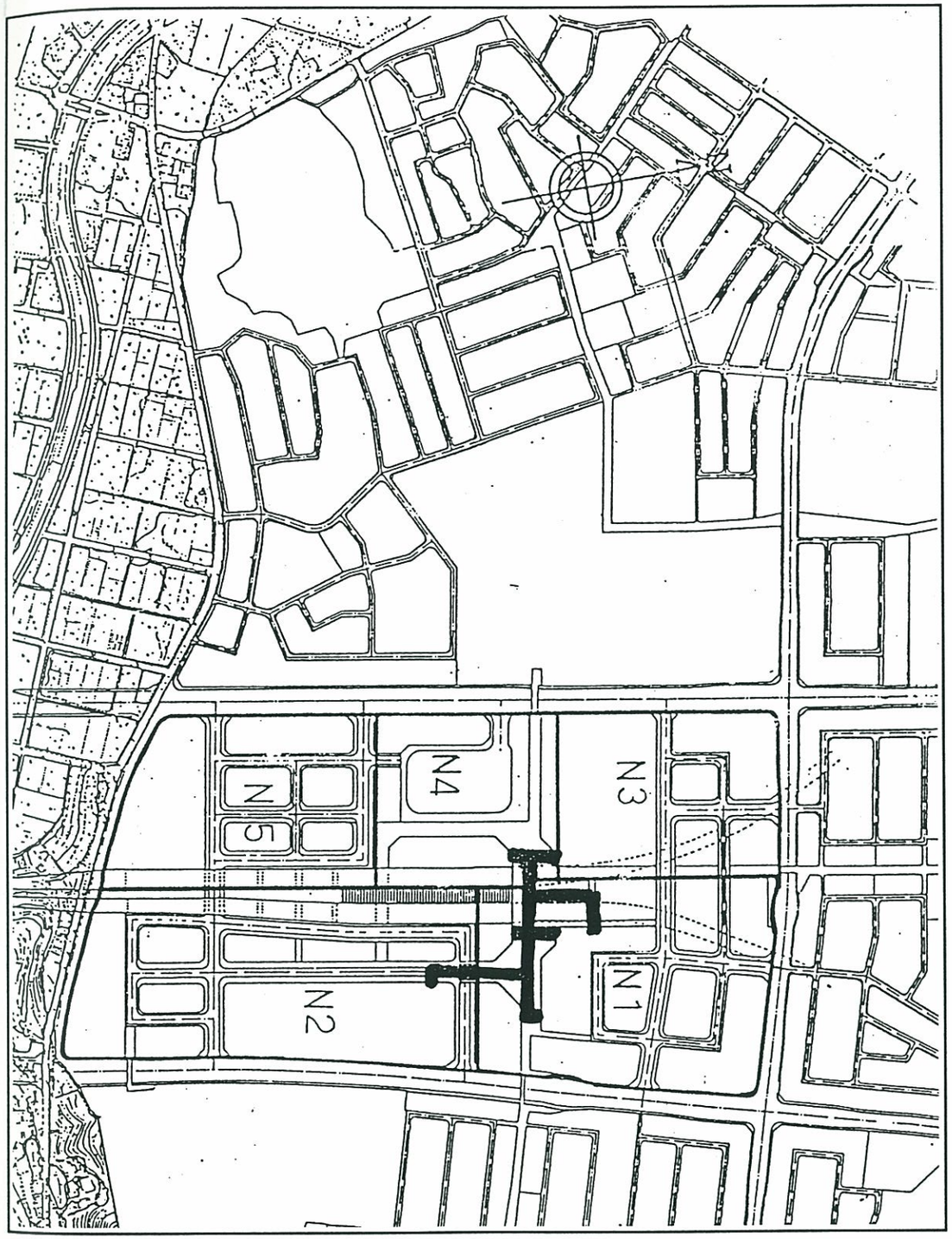
・その他地上機器（街路照明器具、街路照明受配電盤、交通信号盤等）

（2）道路標準占用位置図

■共同溝位置平面図

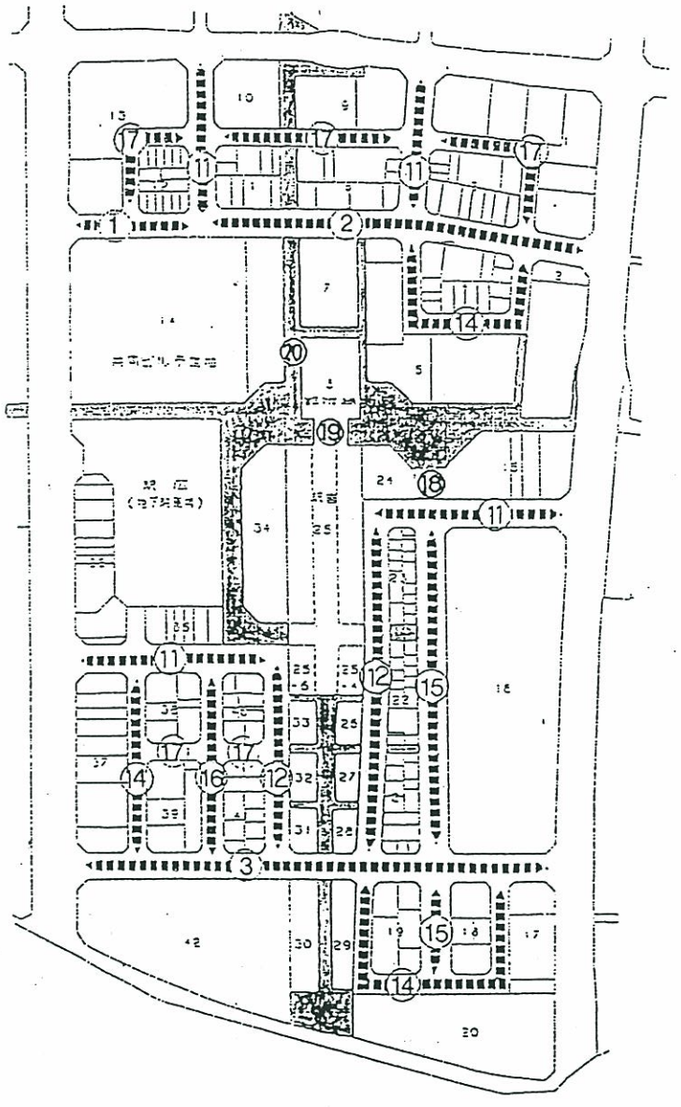
■電線共同収容溝位置平面図

■地冷洞道位置平面図

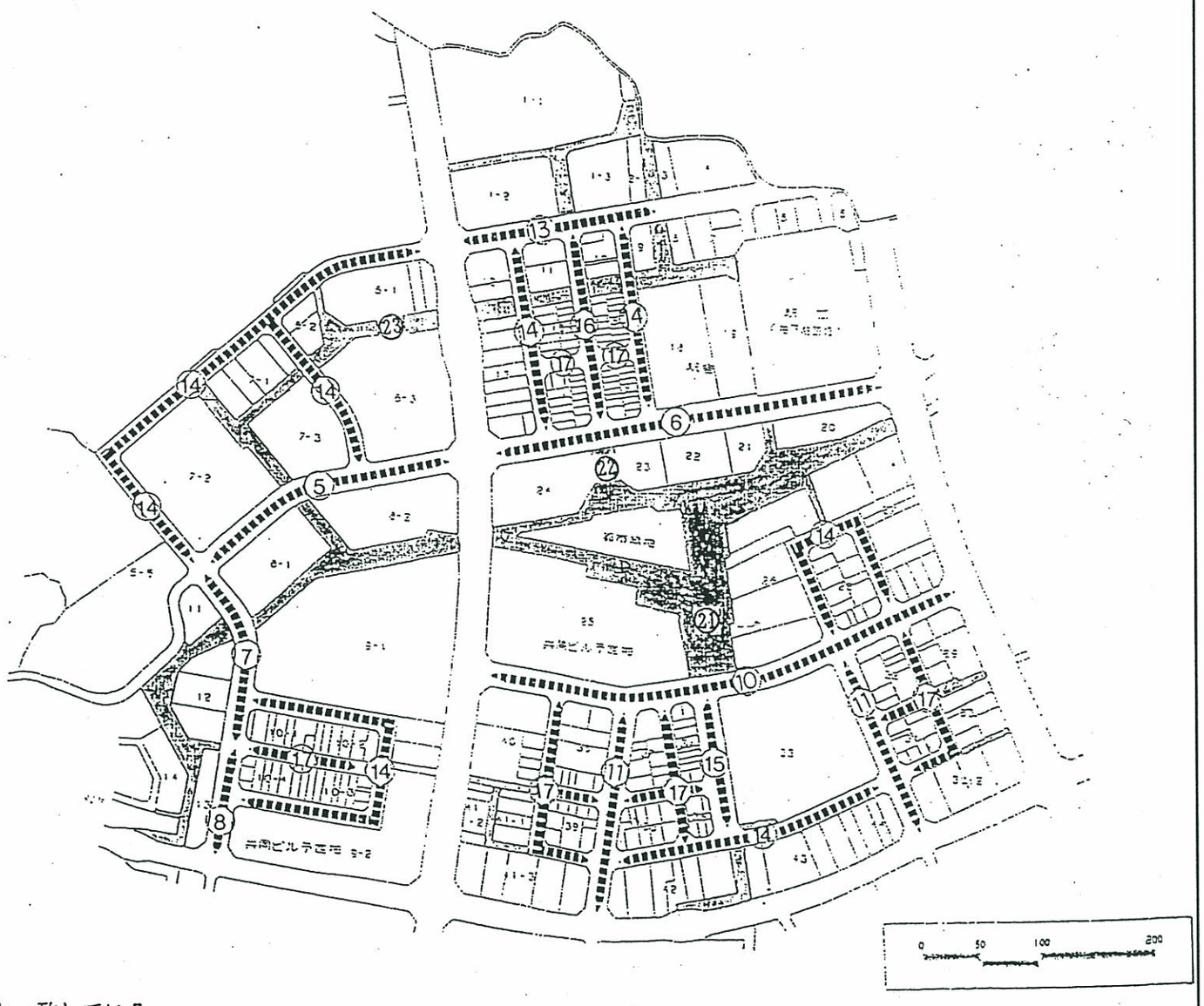


■占用位置別道路分類一覧

（第1地区）



（第2地区）



中の番号は、道路占用位置図の区分を示し、次項以降の標準占用位置図番号と一致している。

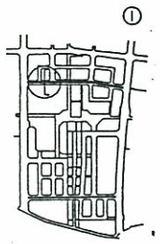
共同溝ルート
- ①区画道路　（共同溝 1Nの幅員17m 部分）
- ②補助幹線道路（共同溝 1N部分）
- ③補助幹線道路（共同溝 1S部分）
- ④補助幹線道路（共同溝 1S出入口部分）
- ⑤補助幹線道路（共同溝 2N部分）
- ⑥駅前停車場線（共同溝 2N部分）
- ⑦補助幹線道路（共同溝 2W北部分）
- ⑧補助幹線道路（共同溝 2W南部分）
- ⑨補助幹線道路（共同溝 2W出入口部分）
- ⑩補助幹線道路（共同溝 2S部分）

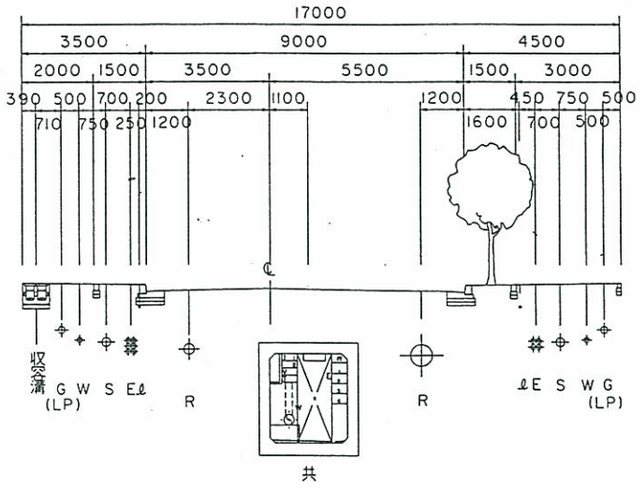
電線共同収容溝ルート
- ⑪補助幹線道路
- ⑫補助幹線道路（第 1地区鉄道高架沿い）
- ⑬補助幹線道路（第 2地区体育館沿い）
- ⑭区画道路
- ⑮シンボル道路A
- ⑯シンボル道路B
- ⑰歩車融合道路

歩行者専用道路
- ⑱～㉓

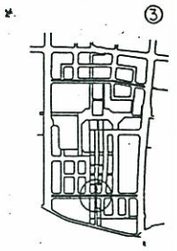
■道路標準占用位置（車両系道路－1）

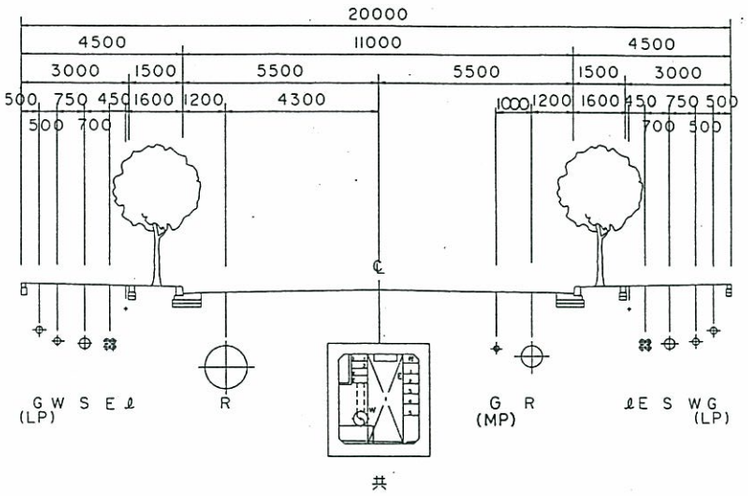
① 区画道路<幅員17m> 標準占用位置図　S=1/100
（共同溝IN部分）



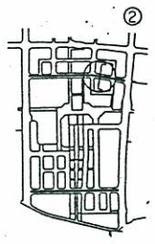


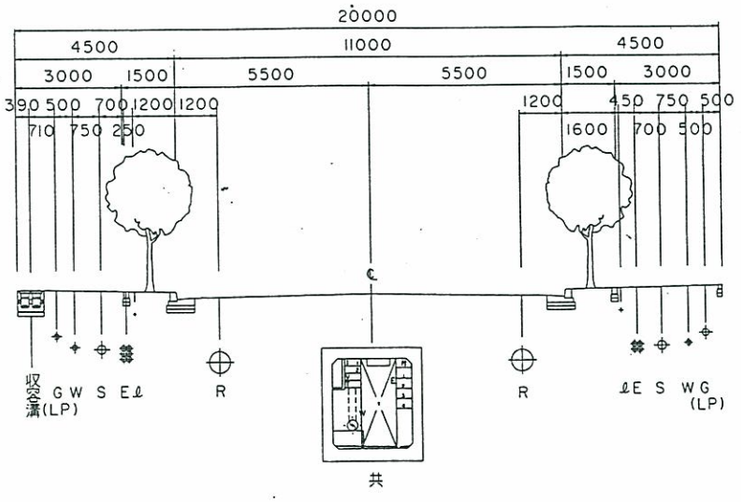
③ 補助幹線道路標準占用位置図　S=1/100
（共同溝IS部分）





② 補助幹線道路標準占用位置図　S=1/100
（共同溝IN部分）



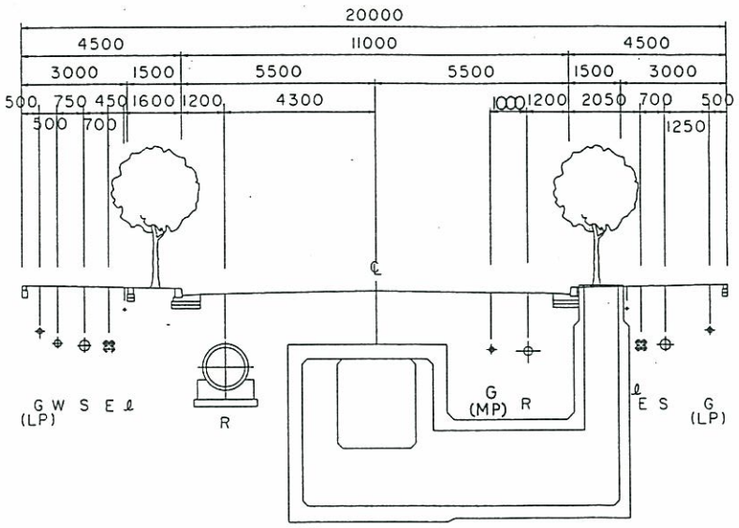


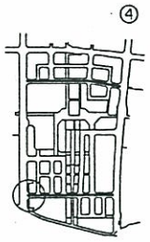
凡例

R -------下水道（雨水）	共-------共同溝
S -------下水道（汚水）	T -------電話
W-------上水道	V ------CATV
GLP-----ガス（低圧）	I -------その他情報
GMP-----ガス（中圧）	
E-------電力	
ℓ-------街灯	

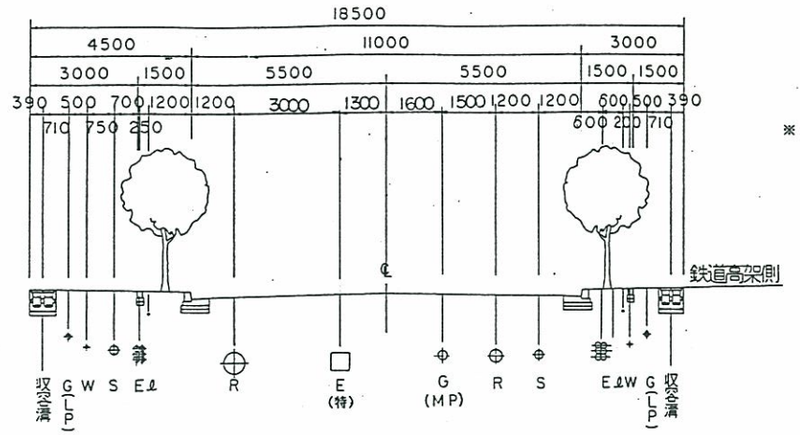
■道路標準占用位置（車両系道路－２）

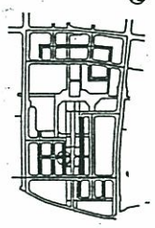
④ 補助幹線道路標準占用位置図　S=1/100
（共同溝ＩＳ出入口部分）





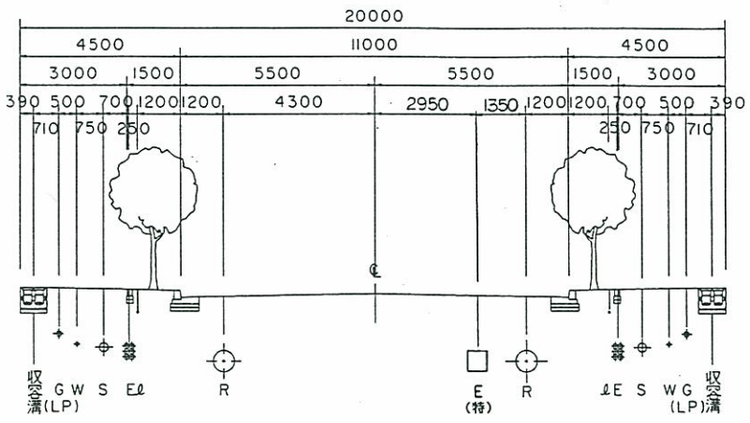
⑫ 補助幹線道路標準占用位置図　S=1/100
（第Ⅰ地区鉄道高架沿い）

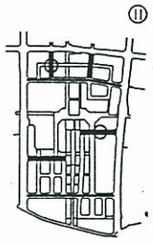




※ ○印はE(特)・G(MP)占用路線

⑪ 補助幹線道路標準占用位置図　S=1/100





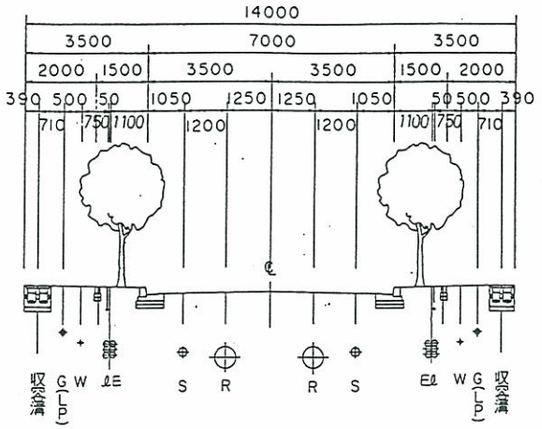
※ ○印はE(特)占用路線

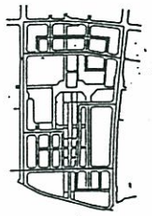
凡例

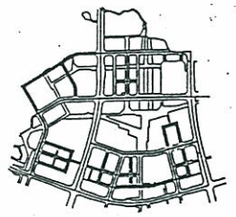
R -------下水道（雨水）	E -------電力
S -------下水道（汚水）	ℓ -------街灯
W-------上水道	共-------共同溝
GLP -----ガス（低圧）	収容溝----電線共同収容溝
GMP -----ガス（中圧）	（弱電線共同）

■道路標準占用位置（車両系道路－３）

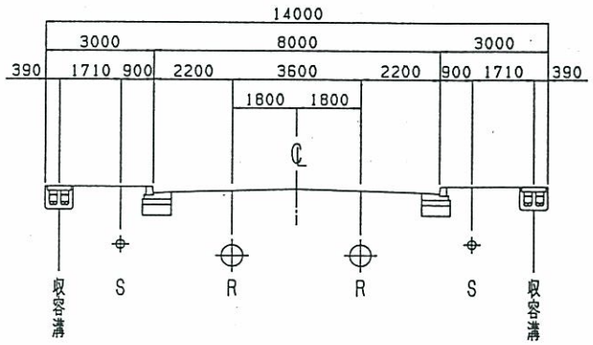
⑭ 区画道路標準占用位置図　S=1/100

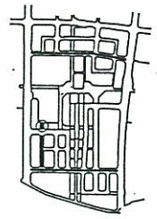




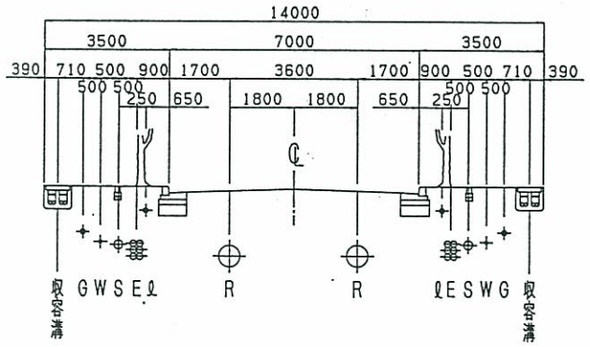


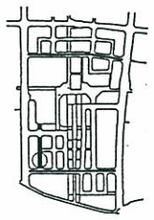
⑭ 区画道路標準占用位置図　S=1/100





⑭ 区画道路標準占用位置図　S=1/100



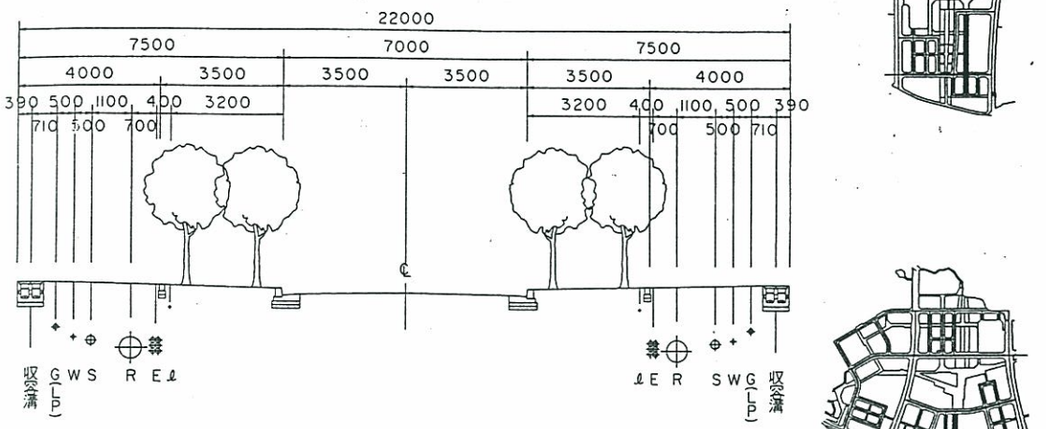


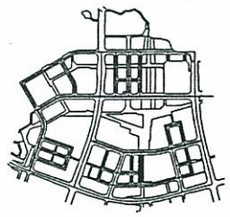
凡例

R -------下水道（雨水）	E -------電力
S -------下水道（汚水）	上-------街灯
W--------上水道	共--------共同溝
GLP -----ガス（低圧）	収容溝----電線共同収容溝（弱電線類）
GMP -----ガス（中圧）	

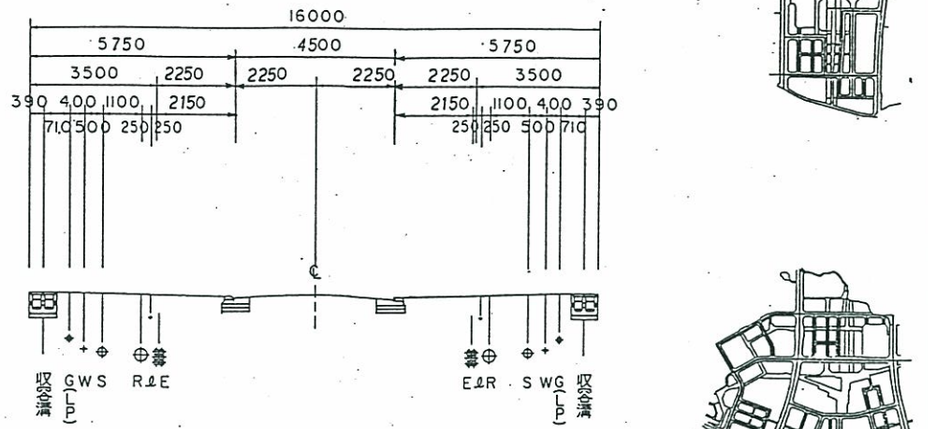
■道路標準占用位置（歩行者系道路－1）

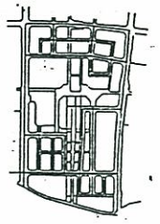
⑮ シンボル道路A標準占用位置図　S=1/100

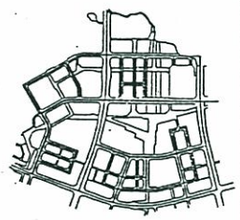




⑯ シンボル道路B標準占用位置図　S=1/100

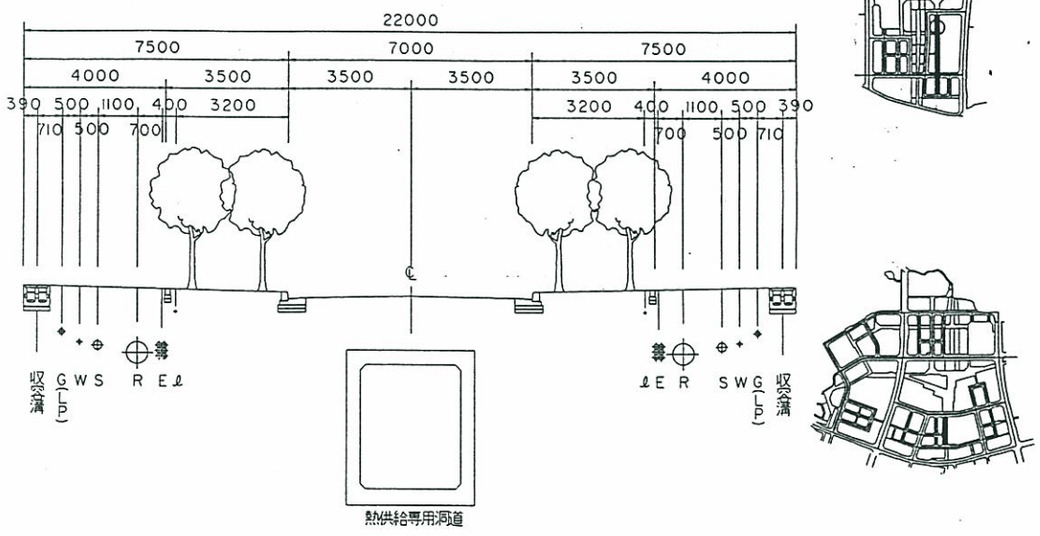


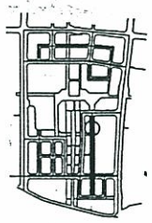




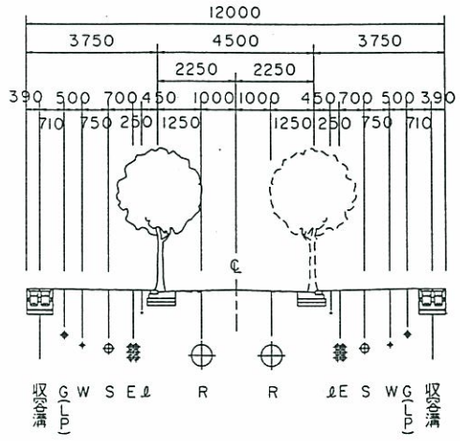
⑮ シンボル道路A標準占用位置図　S=1/100

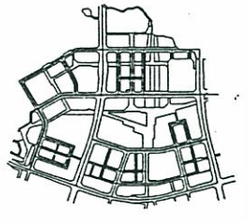
＜熱供給専用洞道設置部分＞



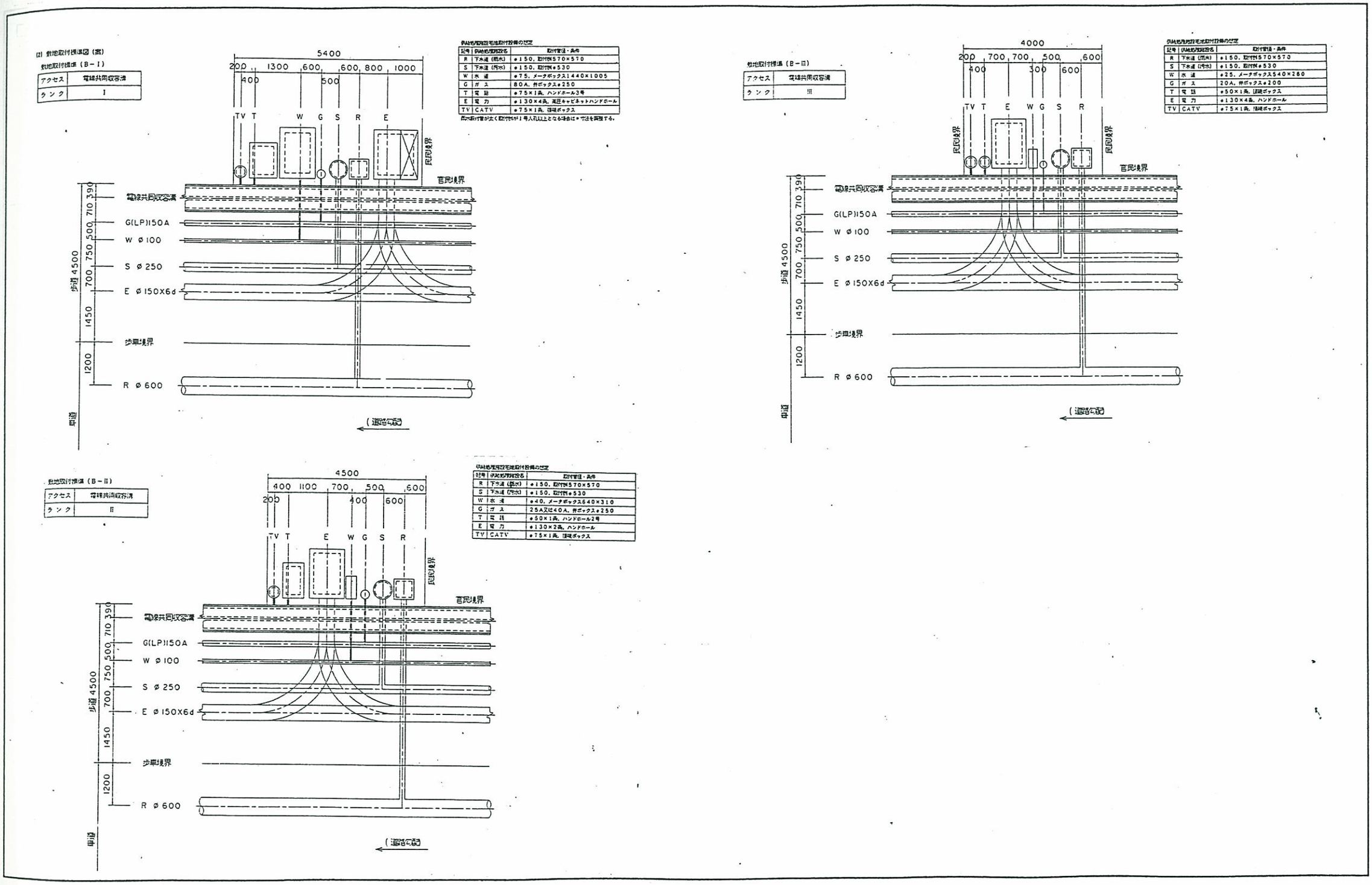


⑰ 歩車融合道路標準占用位置図　S=1/100





■宅内引き込み標準図



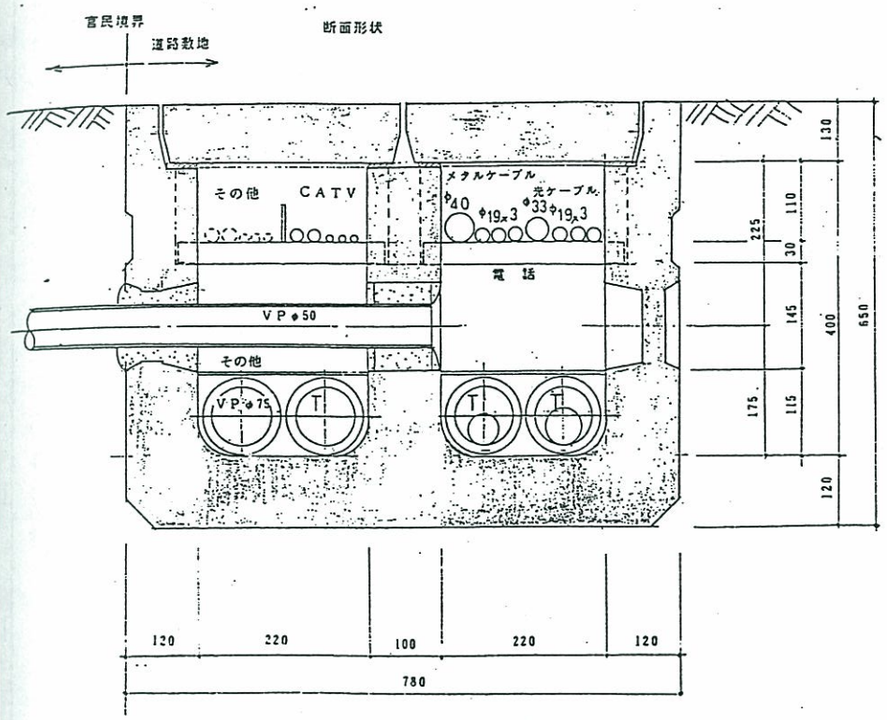
記号	供給処理施設名	取付管径・条件
R	下水道（雨水）	φ150，取付例570×570
S	下水道（汚水）	φ150，取付例φ530
W	水道	φ75，メータボックス1440×1005
G	ガス	80A，弁ボックスφ250
T	電話	φ75×1条，ハンドホール3号
E	電力	φ130×4条，高圧キャビネットハンドホール
TV	CATV	φ75×1条，接続ボックス

記号	供給処理施設名	取付管径・条件
R	下水道（雨水）	φ150，取付例570×570
S	下水道（汚水）	φ150，取付例φ530
W	水道	φ75，メータボックス540×280
G	ガス	20A，弁ボックスφ200
T	電話	φ50×1条，接続ボックス
E	電力	φ130×4条，ハンドホール
TV	CATV	φ75×1条，接続ボックス

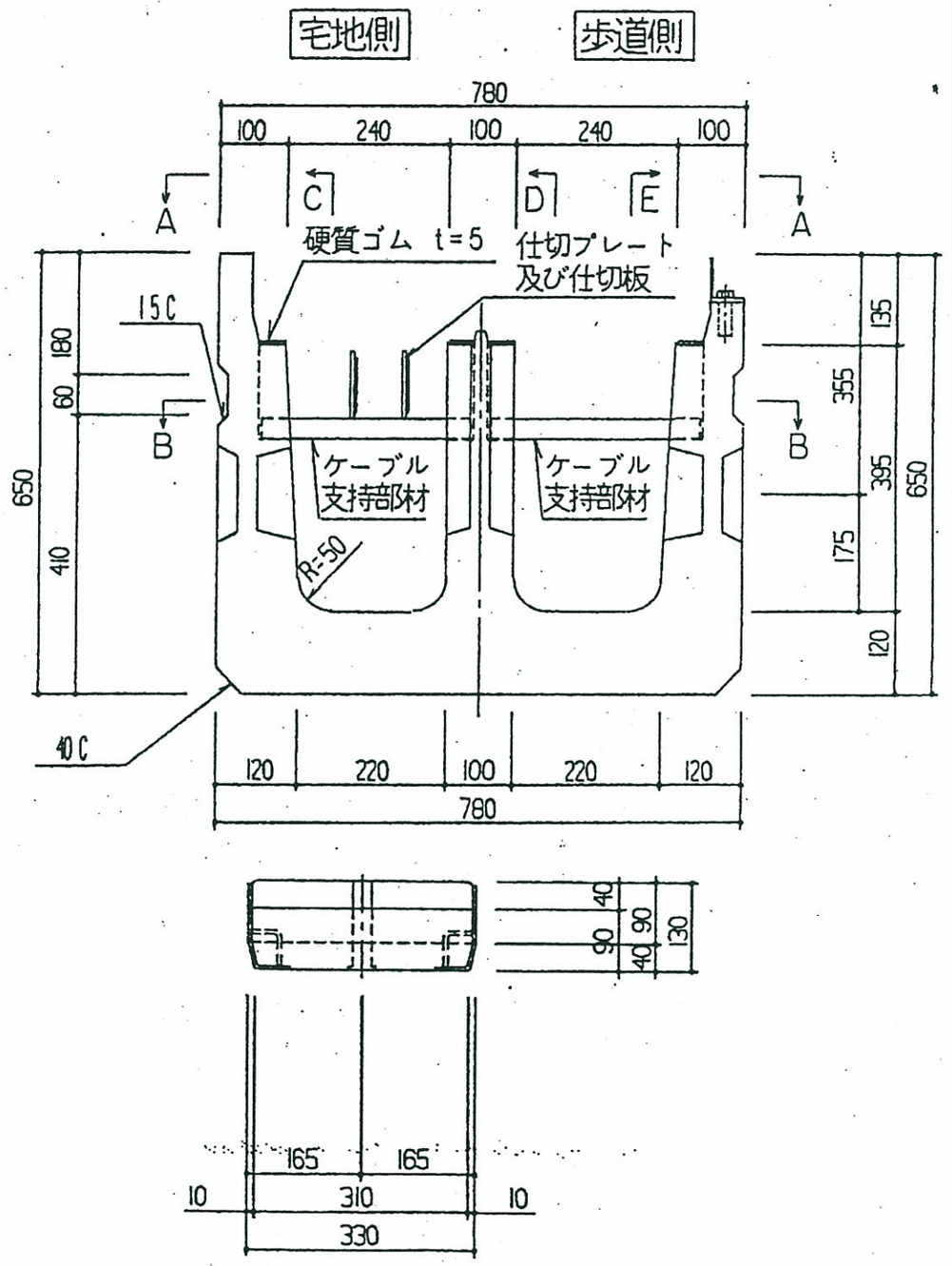
記号	供給処理施設名	取付管径・条件
R	下水道（雨水）	φ150，取付例570×570
S	下水道（汚水）	φ150，取付例φ530
W	水道	φ40，メータボックス640×310
G	ガス	25A又は40A，弁ボックスφ250
T	電話	φ50×1条，ハンドホール2号
E	電力	φ130×2条，ハンドホール
TV	CATV	φ75×1条，接続ボックス

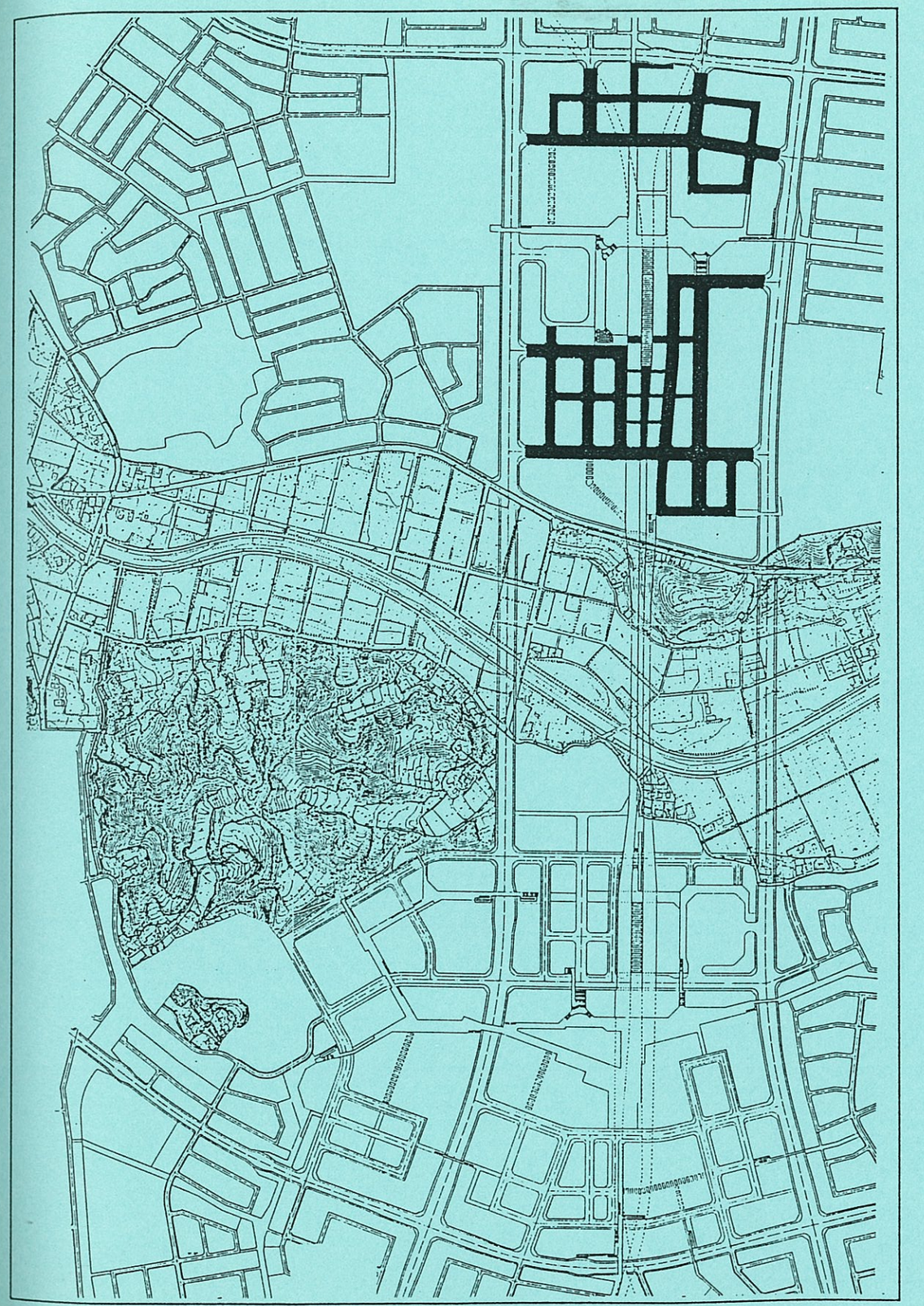
■電線共同収容溝標準詳細

□Aタイプ詳細図（初期エリア整備範囲）



□Bタイプ詳細図（今後整備範囲）





2．設計方針の設定

2－1．基本的考え方 …… 2－1
2－2．舗装計画 …… 2－2
2－3．交差点計画 …… 2－6
2－4．照明計画 …… 2－9
2－5．植栽計画 …… 2－11
2－6．設計条件総括表 …… 2－14

２．設計方針の設定

２－１．基本的考え方

（１）公共空間の役割とデザインテーマ

①．公共空間の役割

港北ニュータウンのタウンセンターにおける公共空間の役割および位置づけは、以下のように設定される。

ⅰ．臨海部横浜のイメージに対して、山の手横浜のイメージを新たに創出し、横浜全体の魅力度をさらに高める個性的な空間であること。
ⅱ．広域拠点として、イベント等の多様な活動の場、休息の場、人々が自由に交流する場として、十分機能出来る豊かな空間であること。
ⅲ．港北ニュータウンのグリーンマトリックスシステムのテーマである自然性と都市性の両方を有する空間であること。
都市性の両方を有する空間であること。
ⅳ．公共空間が上物建設（街並み形成）を誘導するデザインリーダーとしての役割を果たすべきものであること。

②．公共空間のデザインテーマ

公共空間の役割とタウンセンターの個性を考慮してデザインテーマを以下のように設定する。

ⅰ．イベント空間、休息のための空間、日常的な交流の空間などを確保し、シンボリックなデザインを行う。
ⅱ．水、緑、光などをデザインモチーフとし、自然性と都心性を有するデザインを行う。
ⅲ．都市軸・回遊軸の各区間を単位としてメリハリのあるデザインを行うとともに、高低差を生かした見上げ・見下ろしのデザイン演出を行う。
ⅳ．歩行者に快適なきめの細かいデザイン（高低差処理、舗装、サイン、照明等）を行う。

（２）各地区のデザインテーマ

第一地区、第二地区それぞれの土地利用及び公益施設の特徴等を生かした公共空間のデザインテーマを以下のように設定する。

ⅰ．第一地区

「人と自然の調和　～歴史と文化の薫る街～」

～街のイメージ～

- コンパクトなまとまりの中に、シンボル広場・駅前広場・シンボル道路といった大きな空間がダイナミックにネットワークする街。
- 遺跡を抱く歴史公園に隣接し、歴史博物館、市民ホールなどの施設が予定される　市北部の歴史・文化の中心としての雰囲気の漂う街。
- 人間と自然との関わりをメインテーマに、秩序感のある静的な空間イージを持つ街。

ⅱ．第二地区

「人とまちの共鳴　～躍動感あふれる街～」

～街のイメージ～

- 街がいくつかのまとまりで構成され、様々な特徴が複合、融合する可能性を持つ広がりのある街。
- シンボル広場から拡がる歩行者空間に沿って、大規模な総合公園、区の総合庁舎等の行政施設、ビジネスコアを始めとして様々な施設が予定され、多種多様の活動が交流し発展する躍動感のみなぎる街。
- 変化のある動的な空間イメージを持つ街。
- ダウンタウンは小規模宅地が殆どであり、比較的雑然となる可能性を持つ街。

（３）タウンセンター公共空間のデザインの考え方

○ アッパータウンエリア

- シンボル広場の大空間を中心として広がるエリアで、歩車融合道路の回遊動線が全体をネットワークしている。
- 回遊軸を中心に店舗が張り付き、元町のようなスピング街を形成する華やかなイメージを持つ街づくりをめざす。
- 歩車融合道路は回遊軸としてのルート性が明確に演出する。

○ ダウンタウン東エリア

- シンボル広場と歴史博物館を結ぶシンボル道路Ａを中心軸として、地下鉄高架の東側に細長く南北に広がるエリアである。
- 歴史博物館・歴史公園の歴史性と、シンボル道路Ａのシンボリックな空間を大切にして、落ち着きと風格のある街づくりをめざす。

○ ダウンタウン初期エリア

- 十字に交差するシンボル道路Ｂ・歩車融合道路を中心として、駅前広場の南側にスクエアに広がるエリアである。
- 比較的小さくまとまったエリアであり、中小規模の宅地も多いため、面的に賑わいが拡がる都市的イメージを持った街づくりをめざす。
- 十字を中心に面的な等質性を考慮する。

2－2．舗装計画

（1）タウンセンター舗装計画の考え方

①．舗装計画の基本的考え方

- 港北ニュータウンのセンターとして、質の高い街路空間を創出するために、舗装材はグレードの高いものを使用する。特に歩道舗装はタウンセンター内ではインターロッキングブロック以上で整備する。
- 道路のランク・性格に応じて、整備水準のグレード分けを行い、メリハリのある整備を行う。

②．道路別の舗装の考え方

ⅰ．道路ランクによるグレード分け

- 道路ランクの違いによる道路の使われ方、性格の違いに応じて、概ね以下のように舗装材を設定する。

○歩道舗装は、歩行者系の道路としての性格の強い道路からランクを設定して舗装材のグレードを分ける。シンボル道路Aのみ自然石を用い、他の道路はブロックや平板による舗装とする。
○車道舗装は、歩行者優先的性格の強い一方通行道路をインターロッキングブロック舗装、次に歩行者系の性格の強い道路をホットールドアスファルト舗装として車両に対して歩行者系道路であることをアピールして不要な交通の流入を抑制する。

●道路ランク別舗装材一覧

	歩道舗装		車道舗装	
幹線道路	アスファルト舗装（一部ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ ﾌﾞﾛｯｸ舗装）	5	アスファルト舗装	3
補助幹線道路	ブロック・平板舗装	4	アスファルト舗装	3
区画道路	ブロック・平板舗装（中）	3	ﾎｯﾄﾛｰﾙﾄﾞ ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装（一部ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装）	2
歩車融合道路	ブロック・平板舗装（上）	2	ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ ﾌﾞﾛｯｸ舗装	1
シンボル道路B	ブロック・平板舗装（上）	2	ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ ﾌﾞﾛｯｸ舗装	1
シンボル道路A	自然石舗装	1	ﾎｯﾄﾛｰﾙﾄﾞ ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	2

ⅱ．整備目標について

- 道路整備が建築工事に先行して行われているため、工事による損傷の影響の少ない素材、修復の行い易い素材（強度・市場性の高いもの）を用いて設計する。
- シンボル道路Bを中心とした初期整備エリアでは、既に平成4年度工事として歩車道共にアスファルト舗装で工事済であるが、最終的には上記の整備水準で再整備する。
  （既に平成4年度工事としてアスファルト舗装で工事済）
- 車道舗装については、全て将来形で整備する。

③．歩行者専用道路の舗装の考え方

ⅰ．ランクによるグレード分け

ランク	道　路	舗　装
1	シンボル広場	自然石舗装
2	歩行者専用道路A（幹線ルート）	ブロック・平板舗装（上）
3	歩行者専用道路B（一般ルート）	ブロック・平板舗装（中）
4	歩行者専用道路C（地下鉄高架下）	アスファルト舗装

ⅱ．シンボル広場の整備目標について

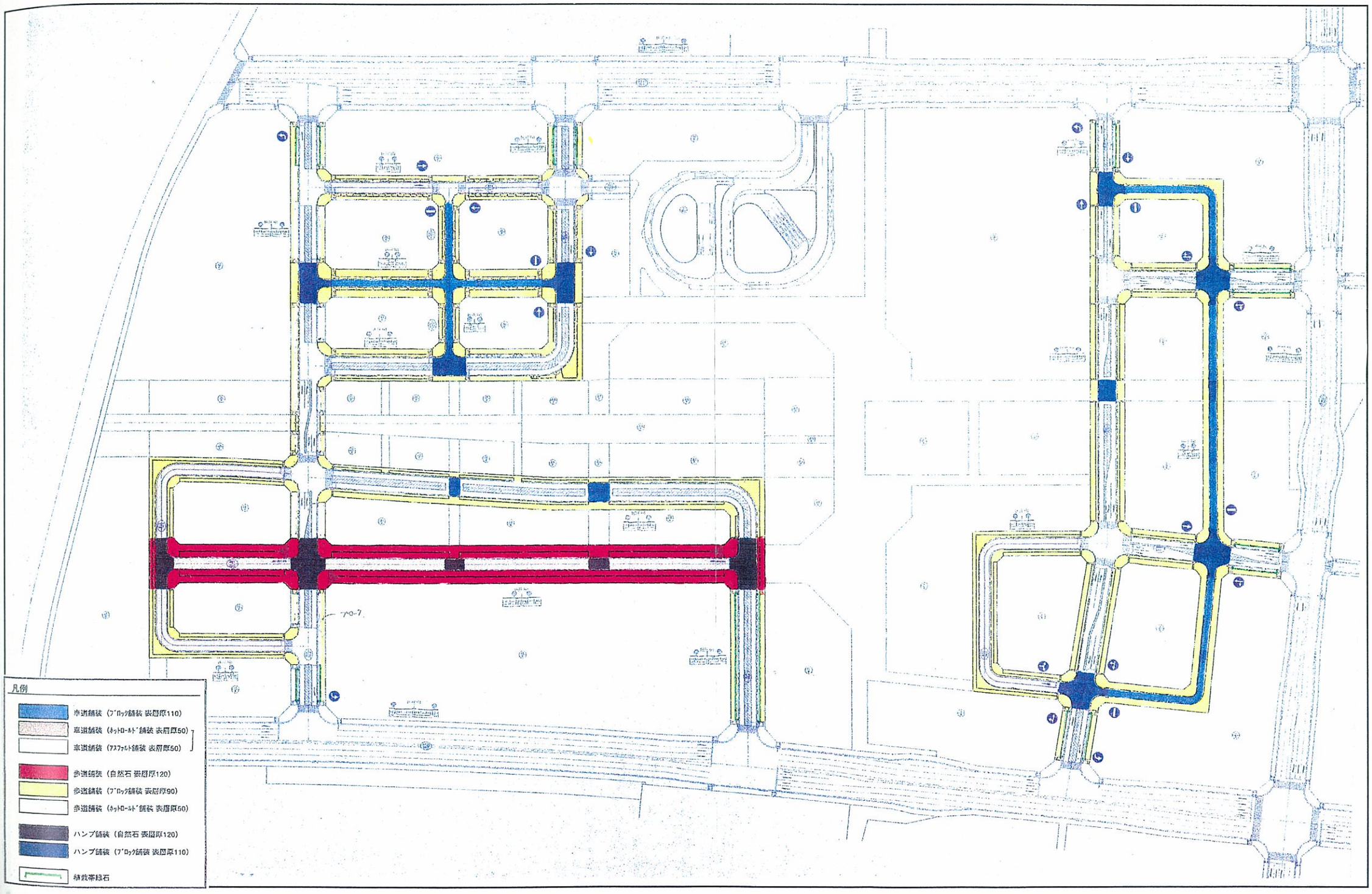
（都市緑地部分）

- 都市緑地は、概ね平成10年を目途にして整備を行う。
- 共同化義務街区の商業施設の計画内容の検討が進むと想定され、これら施設と連動・協調した整備も考慮する。

（歩行者専用道路）

- 歩行者専用道路部分については、原則として平成7年度末までに整備する。
- ただし、核的複合施設と接する部分については、核的複合施設の建設に合わせた整備を検討する。

⑤．整備水準図


凡例
車道舗装（ﾌﾞﾛｯｸ舗装 表層厚110）
車道舗装（ﾎｯﾄﾛｰﾙﾄﾞ舗装 表層厚50）
車道舗装（ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装 表層厚50）
歩道舗装（自然石 表層厚120）
歩道舗装（ﾌﾞﾛｯｸ舗装 表層厚90）
歩道舗装（ﾎｯﾄﾛｰﾙﾄﾞ舗装 表層厚50）
ハンプ舗装（自然石 表層厚120）
ハンプ舗装（ﾌﾞﾛｯｸ舗装 表層厚110）
植栽帯縁石

（２）地区別の舗装計画の考え方

●第一地区、第二地区の基本的な街づくりの方向性から、各地区の舗装計画は以下の方針で行う。

	第一地区	第二地区
素材	●コンクリート、洗い出し、擬石等の自然の風合いを感じさせるものを基本とする。	●コンクリート、レンガ等素材感がシックなものを基本とする。
色彩	●グレーを基調に、自然素材の色彩を感じさせる淡い色彩を使用する。	●コンクリート系舗装材は、素地仕上、グレー系の擬石仕上げを基調としながら部分的にベージュ系を用い、全体としては落ち着いた色彩とする。

（３）第一地区の舗装計画の考え方

第一地区の基本的な街づくりの方向性から、第一地区の舗装計画は以下の方針で行う。

①．第一地区の舗装計画の考え方

	考え方
ⅰ．素材材質	●自然の舗装材、或いは自然の素材感を生かした舗装材を使用する。
ⅱ．表面のﾃｸｽﾁｬｰ	●表面のテクスチャーはツルツルした光沢を持つ素材ではなく、ショットブラスト仕上げや小叩き仕上げなど表面を荒らした仕上げとして、しっとりとした質感を持たせるようにする。
ⅲ．色彩	●グレー又は淡いパステル調の自然素材の色彩を用い、色自体が強く主張しないようにする。 ●地区のエリア毎にテーマカラーを設定する。
ⅳ．収容溝蓋の仕上げ	●収容溝は、ダウンタウン初期エリアの既施工部分が化粧対応の蓋で施工されているためタイル等の薄物の仕上げ材を貼り込むものとする。 ●今後施工する収容溝蓋は、洗い出し又は擬石の工場プレコンとする。またエリア毎に仕上げを揃えて、それぞれのエリアのまとまりを出す。
ⅴ．縁石	●歩車道境界縁石は収容溝等と同様、エリア毎に仕上げを統一する。 ●既に施工されている初期エリアは既存のものとする。

②．エリア別の考え方

- ３つのエリア毎に個性を創り出すため、街路空間を構成するそれぞれの素材の個性を以下のように設定する。

	○　アッパータウンエリア	○　ダウンタウン東エリア	○　ダウンタウン初期エリア
エリアの性格	●シンボル広場の大空間を中心として広がるエリアで、歩車融合道路の回遊動線が全体をネットワークしている。 ●回遊軸を中心に店舗が張り付き、元町のようなスピング街を形成する華やかなイメージを持つ街づくりをめざす。 ●歩車融合道路は回遊軸としてのルート性が明確に演出する。	●シンボル広場と歴史博物館を結ぶシンボル道路Ａを中心軸として、地下鉄高架の東側に細長く南北に広がるエリアである。 ●歴史博物館・歴史公園の歴史性と、シンボル道路Ａのシンボリックな空間を大切にして、落ち着きと風格のある街づくりをめざす。	●十字に交差するシンボル道路Ｂ・歩車融合道路を中心として、駅前広場の南側にスクエアに広がるエリアである。 ●比較的小さくまとまったエリアであり、中小規模の宅地も多いため、面的に賑わいが拡がる都市的イメージを持った街づくりをめざす。
舗装材イメージ	●華やかな街並みづくりを演出するため、淡いパステル調の色彩が散りばめられているような舗装材を使用する。	●自然素材（自然石・洗い出し平板）を使用し、ベージュ、グレー系の色彩でまとめる。	●軽快感のある街路空間を創り出すため、インターロッキングブロック等小さめの材料を中心に使用する。
歩道舗装の考え方	材質：コンクリート系の材料（擬石平板、ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ ）を中心に使用する。 色彩：ベージュ等の薄い茶色にパステル調の淡い色彩を混ぜて使用し、華やかな雰囲気を演出する。 表面：舗装材の表面はショット仕上げ以上の荒らした仕上げとして滑り難く、なじみ易いものとする。	材質：シンボル道路Ａの自然石舗装を核として、洗い出し平板など自然の素材感を感じさせる材料を使用する。 色彩：自然石の色あいを活かして、落ち着いた色彩でまとめる。特にシンボル道路Ａは新区のシンボルとしての風格を持たせる。 表面：自然石は表面仕上げの違いにより舗装パターンを表現するなど控えめにデザインする。	材質：陶器質・磁器質及びコンクリート製のインターロッキングブロックを中心に使用する。 色彩：グレーを中心にモノトーンでまとめ、都市的なイメージを演出する。 表面：比較的平滑なものとするが、滑り難いものとする。
縁石	材質：擬石のプレコン縁石を使用する。 表面：ショット仕上げとして歩道舗装材との仕上げ揃える。	材質：シンボル道路Ａは自然石の縁石を使用する。 その他の道路は 洗い出しのプレコン縁石を使用する	材質：擬石のプレコン縁石を使用する。 表面：ショット仕上げとして歩道舗装材との仕上げ揃える。
収容溝蓋	種類：洗い出しプレコン蓋（今後施工） 表面仕上げ：淡路グレー又は稲田グレー	種類：擬石プレコン蓋（今後施工） 表面仕上げ：安山擬石	種類：化粧対応蓋（施工済） 表面仕上げ：タイルはめ込み

２－３．交差点計画

（１）交差点整備の方針

交差点部分の設計方針を以下のように設定する。

①．交差点形状について

- 交差点の歩道巻き込み半径は、道路のランクに応じて以下のとおり設定する。

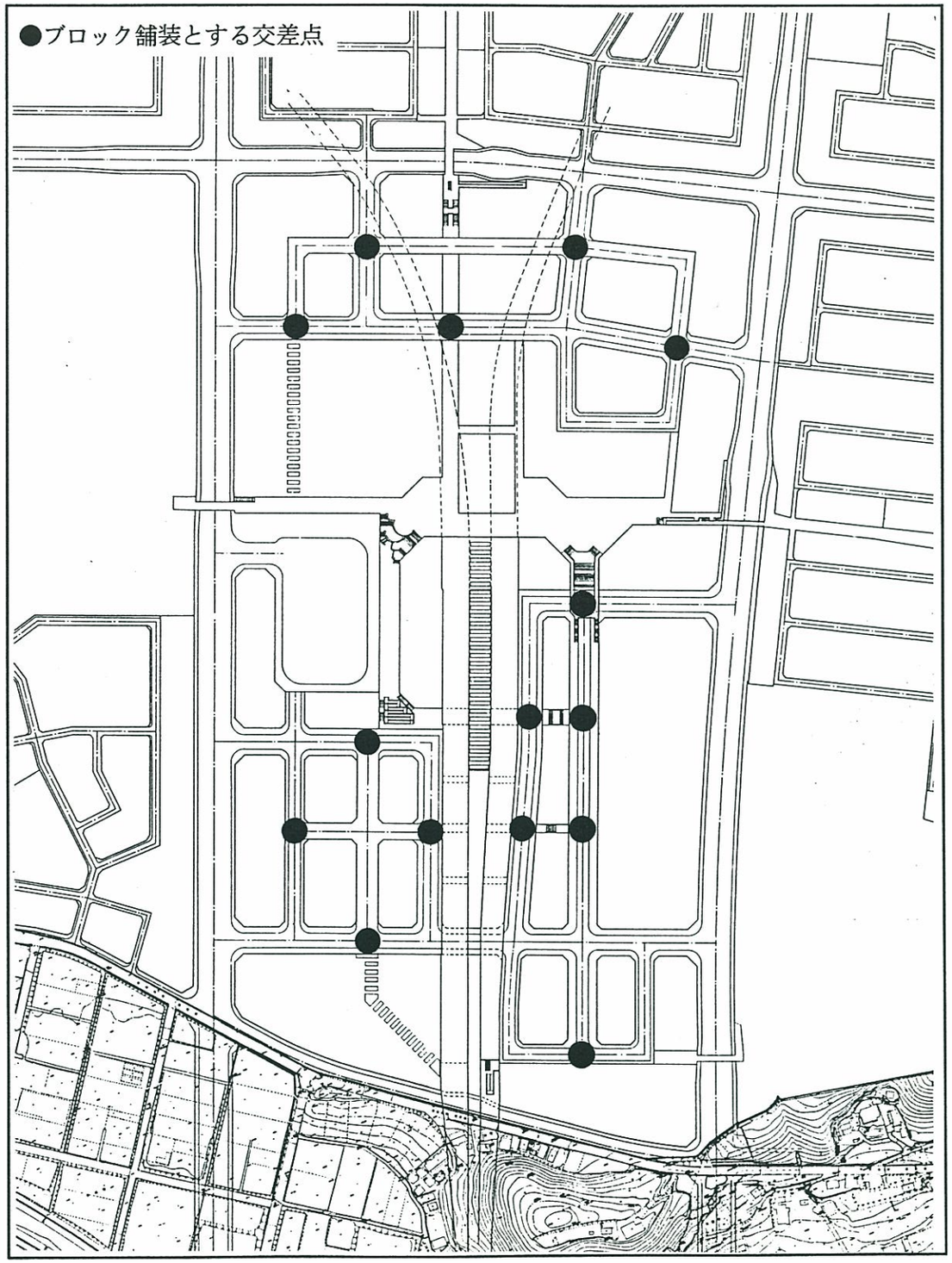
幹線道路　⇨１０ｍ
補助幹線道路　⇨　８ｍ
区画道路　⇨　６ｍ
シンボル道路　⇨　４ｍ　（不要な交通流入が生じないよう半径を小さく設定する。）
歩車融合道路　⇨　４ｍ

②．交差点内の車道舗装について

- タウンセンター内はマスタープランの見直しにより、平面交差を主体とした交差点処理に変更となった。そのため立体横断であった箇所が殆ど平面横断となっている。
- その中で特に、主要な歩行者系道路が車両系道路を横断する部分では、歩行者動線の連続性と歩行者の安全性を確保するため、車道部を歩道と同程度の舗装とする。
- 具体的には、シンボル道路、歩車融合道路、主要歩行者専用道路の横断部について、車道を特殊舗装とする。
- 舗装材は、補修時の容易性を考慮し、インターロッキングブロック舗装とする。

③．横断歩道のマーキングについて

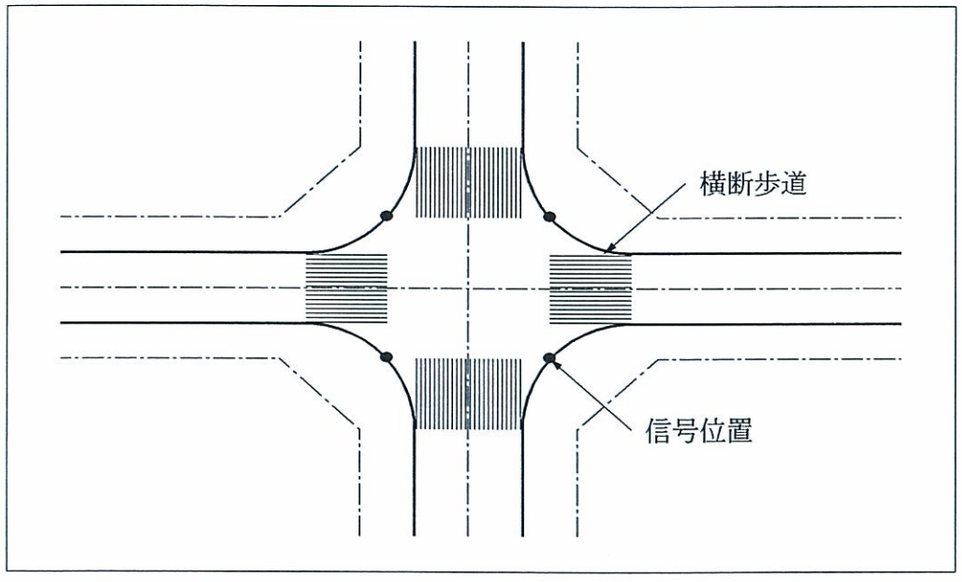
- 横断歩道のマーキングは、『路面表示設置の手引』に則り行うことを原則とする。
- 標準の横断歩道の幅はW＝ 4.3mとし、シンボル道路Ａなど歩道幅員が広い道路の横断歩道では歩道の幅員に合わせるようにする。
- 歩行者専用道路の横断歩道のマーキングは、歩行者専用道路の幅員で行う。
- 原則として隣合う横断歩道と歩車道境界で接するようにして、交差点が小さくなるようにする。
- 停止線の位置は、原則として隅切り角のライン内に収まるように設ける。横断歩道のマーキングと停止線の間隔は原則２ｍとする。
- 車道部をブロック舗装とする交差点の白線表示は、表面にガラスビーズを塗布した白色ブロックを使用する。また、地となる部分は白線部分が目立つように出来るだけ黒いインターロッキングブロックを使用する。



（２）信号設置の考え方

①. 信号整備について
- タウンセンター区域内における信号の設置は、沿道宅地のビルトアップが進む中で段階的に整備されていくことが予想され、道路整備の時期とずれが生じる。
- こういった状況の中で、道路整備段階でも、将来の信号設置を見越して、基礎の事前の施工や空配管の施工を行い、信号設置時点での歩車道縁石や舗装の破損を防ぐ。

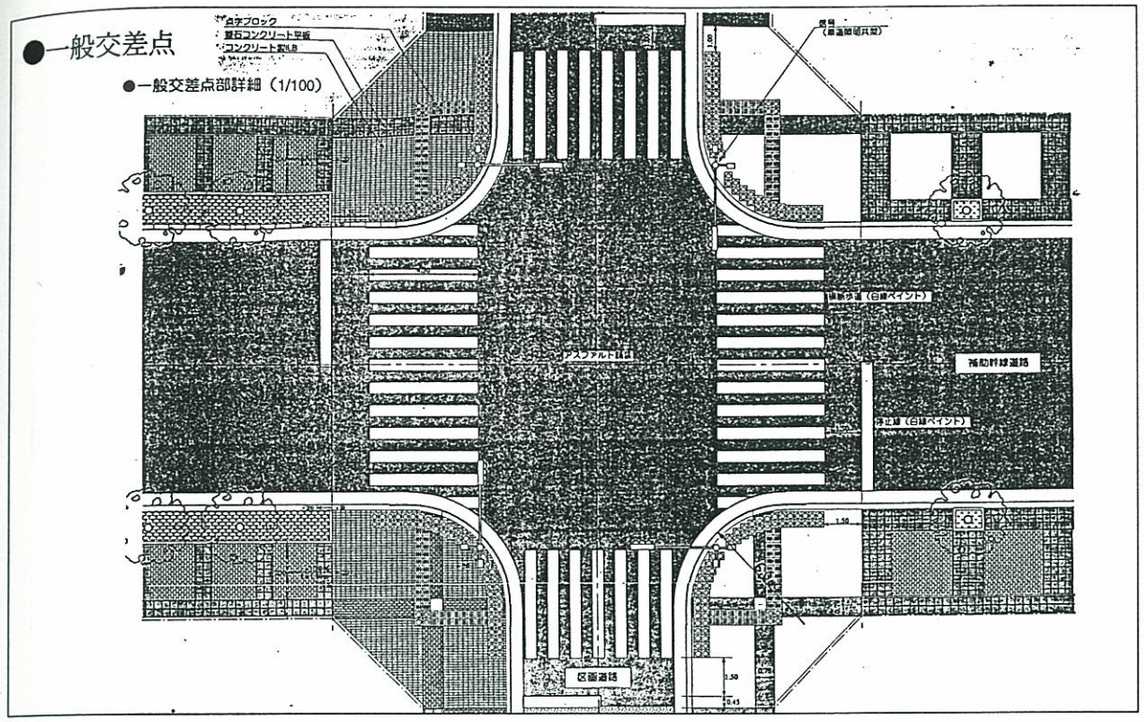
②. 信号の設置位置について
- 信号の設置は、柱の林立を防ぐため、出来るだけ本数を減らす方向で考える。
- そのため、地下埋設物等の支障が無いかぎり、歩道の巻き込み部の横断歩道の間に設けるようにする。



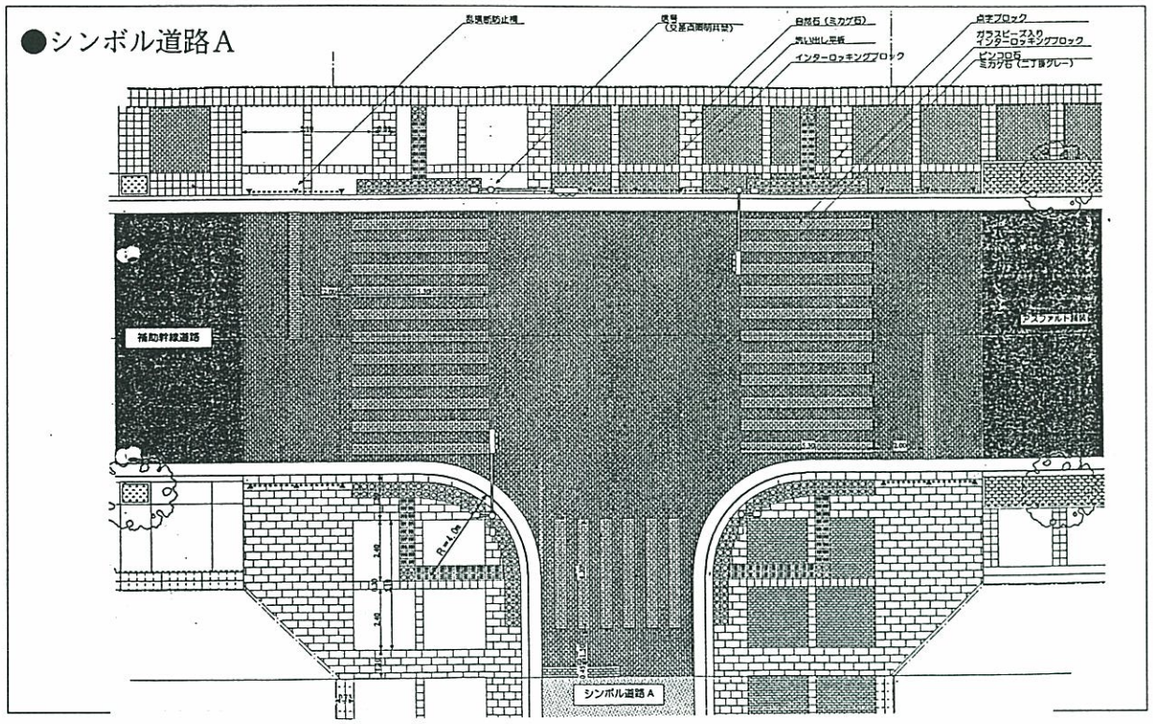
③. 車道照明との共架について
- 交差点部分の照明は、対向車や歩行者に対する視認性を高める為に必要であると同時に、道路への入口のサインともなる。
- しかし、すっきりとした道路景観を創出するため、交差点照明と信号を共架する。

●共架信号柱のイメージ

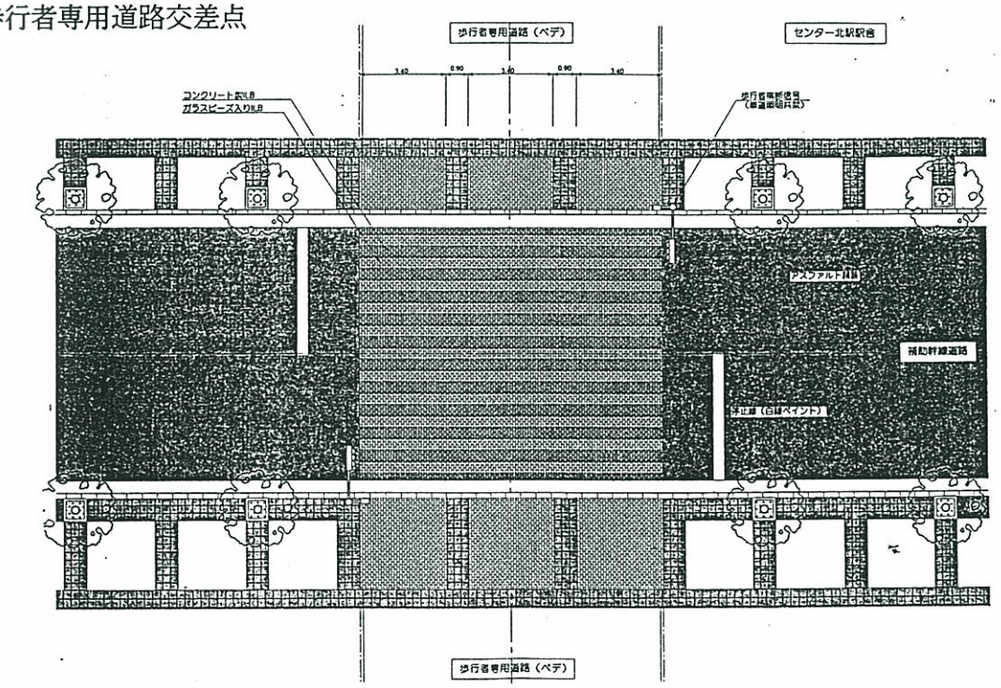
●一般交差点



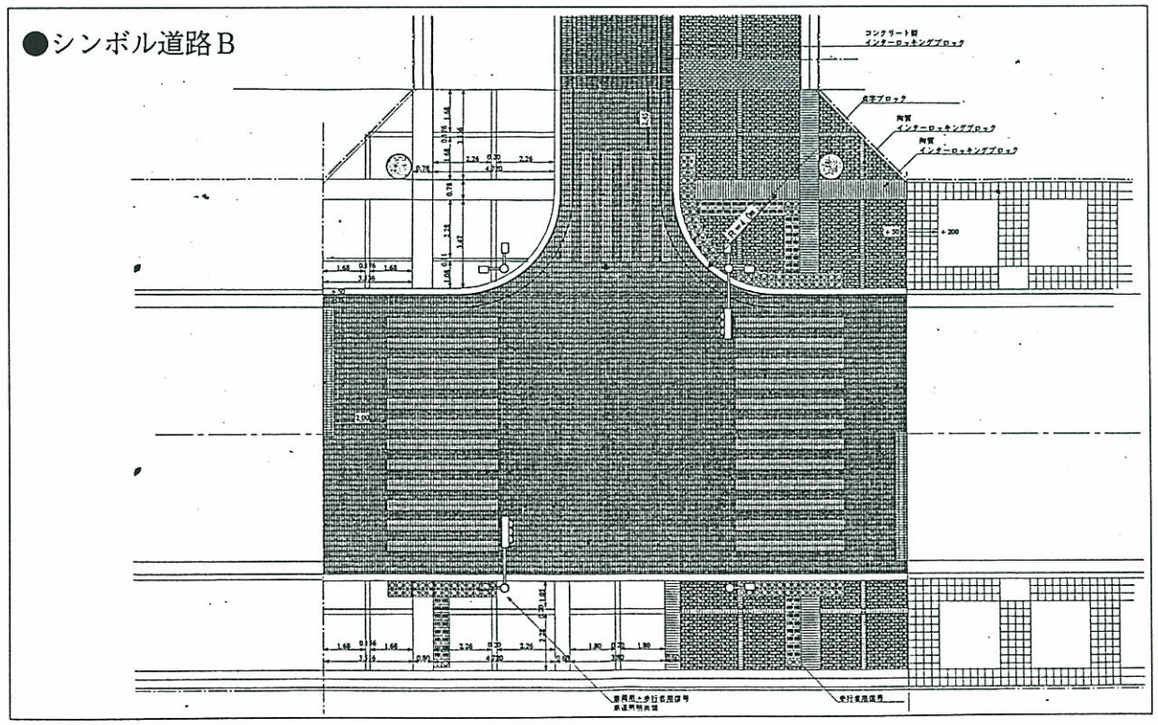
●シンボル道路Ａ



●歩行者専用道路交差点



●シンボル道路Ｂ



２－４．照明計画

（１）照明計画の基本的考え方

港北地区タウンセンターの照明基本理念は、「安全で美しい夜の街をつくる」と設定している。24時間化する都市生活を背景とした今日、都市照明に委ねられた課題は、屋外環境の高度な安全性と共に、歩行者の視点に立った快適性の創造であると考えられる。

このテーマに従って、それを実行するための基本方針を以下の６項目としている。

ⅰ．適切な明るさの分布
（適材適所の照度分布）

ⅱ．街全体に渡る色温度計画
（暖かさの感じられる低い色温度）

ⅲ．不快グレアの除去
（まぶしさのない、眼にやさしい照明）

ⅳ．演色性に対する積極的な配慮
（歩行者及び運転者にとっても快適性、高演色性）

ⅴ．光源の高さについての規定
（高さの序列の設定、１－５－10）

ⅵ．照明器具デザインの統一と簡素化
（厳選された器具とシンプルなデザイン）

（２）道路照明設計の原則

ⅰ．設計照度の原則	●車道照明 ・幹線道路　⇨15 lx ・補助幹線道路　⇨10.5 lx ・シンボル道路　⇨7.5 lx （区画道路・歩車融合道路は交差点・角のみ照明する。） ●歩道照明 ・シンボル道路のみ行い、５～10 lx を基準とする。
ⅱ．光源の選定	●考え方 ・長寿命で高効率なものを選択する。 ・歩行者にとっての快適性を考慮し、温かみがあり（色温度3500ｋ以下）かつ演色性の高い光源を使用する。
ⅲ．光源の高さ	●考え方 ・補助幹線道路以下の車道照明は原則として５ｍ台とする。 ・歩道用照明は１ｍ前後の高さのものとする。

（３）道路ランク別照明設計の考え方

	照明の考え方	設定照度（輝度	ポール灯方式	光源　（演色性）	配置
ⅰ．幹線道路	●車道を均等に照らす連続照明を行う。	１５.０ lx （　１ｃｄ/㎡）	Ｈ＝１０.０m	高圧ナトリウムランプ　NT 180W （Ｒａ２５）	片側１列　２組　３５ｍピッチ
ⅱ．補助幹線道路	●車道を均等に照らす連続照明を行う。	１０.５ lx （0.7 ｃｄ/㎡）	Ｈ＝5.5m	高圧ナトリウムランプ　NH 250W （高演色型）	千鳥配置　　２５ｍピッチ
ⅲ．区画道路	●車道の連続照明は行わず、交差点・曲がり角の局所照明を行う。	１０.５ lx （0.7 ｃｄ/㎡）	Ｈ＝１０.０m	高圧ナトリウムランプ　NH 250W （高演色型）	交差点４隅又は２隅 信号を共架出来るように対応する。
ⅳ．シンボル道路Ａ	●車道の連続照明と、歩道面を照らすフロアウォッシャーライトを併用する。				
	⇨車道照明	１０.５ lx （0.7 ｃｄ/㎡）	Ｈ＝5.5m	高圧ナトリウムランプ　NH 150W （高演色型）	千鳥配置　　１２ｍピッチ
	⇨歩道照明 （堅牢なボラード型ﾌﾛｱｳｫｯｼｬﾗｲﾄ）	5.０ lx	Ｈ＝0.7m	高圧ナトリウムランプ　NH(T) 70W （高演色型）	６ｍピッチ
ⅴ．シンボル道路Ｂ	●車道の連続照明と、フロアウォッシャーライトの一体型照明を設ける。				
	⇨車道照明	１０.５ lx （0.7 ｃｄ/㎡）	Ｈ＝5.5m	高圧ナトリウムランプ　NH 150W （高演色型）	千鳥配置　　１２ｍピッチ ↑ └
	⇨歩道照明（ﾌﾛｱｳｫｯｼｬﾗｲﾄ）	5.０ lx	Ｈ＝0.7m	高圧ナトリウムランプ　NH(T) 70W （高演色型）	
ⅵ．歩車融合道路	●車道の連続照明は行わず、交差点・曲がり角の局所照明を行う。	１０.５ lx （0.7 ｃｄ/㎡）	Ｈ＝5.5m	高圧ナトリウムランプ　NH 250W （高演色型）	交差点４隅又は２隅 信号を共架出来るように対応する。
ⅶ．歩行者専用道路	●立地位置及び隣接公共空間との関係から適切な照明を行う。				
	⇨フロアウォッシャーライト （堅牢なボラード型）	5～１０ lx	Ｈ＝5.5m	高圧ナトリウムランプ　NH 150W （高演色型）	千鳥配置　　１２ｍピッチ
	⇨デザインポール		Ｈ＝0.7m	高圧ナトリウムランプ　NH(T) 70W （高演色型）	６ｍピッチ

２－５．植栽計画

（１）タウンセンターの緑の体系

- タウンセンターは自然環境の豊かな港北ニュータウンのセンターであるので、そのイメージを損なわないように街路空間も出来るだけ多くの緑を配置し、緑溢れる街を創る。
- タウンセンターの中でも街路空間は均質なものではなく、街路のランク等に応じてその役割も異なる。
- そこで以下のように街路の個性や役割に応じてタウンセンターの植栽の考え方を整理する。

ⅰ．ニュータウンの骨格としての緑（幹線道路）
- ニュータウン内をネットワークする幹線道路の個性を創り出す街路樹。
- タウンセンター隣接区間も道路毎の特徴を連続させる。

ⅱ．タウンセンターの拠点となる緑
- シンボル広場、駅前広場等タウンセンターの中核となる大空間の個性を創り出す緑。

ⅲ．タウンセンターをネットワークする緑
- タウンセンター内をネットワークする車両系道路の個性を創り出す街路樹。

ⅳ．シンボリックな軸を形成する緑
- シンボル道路や主要ペデ空間の個性を創り出す緑。

ⅴ．ヒューマンスケールで個性的な界隈を形成する緑。
- 歩車融合道路や区画道路などタウンセンター内の回遊軸を特徴づける緑。

以上の体系から、ⅱを除く各街路を、大きく車両系、歩行者系の空間として区分し、周辺土地利用の性格等を考慮して、候補街路樹を選定する。

（２）第一地区植栽計画

タウンセンター全体の植栽の考え方を踏まえて、タウンセンター第一地区における植栽計画の考え方を以下のように設定する。

ⅰ．ゲート植栽　…タウンセンターへのゲート性を創り出す。
- 周辺幹線道路からタウンセンター内へのアクセス箇所となる補助幹線道路（一部区画道路）の入口区間に植栽帯を設け、ベルト状の灌木の植栽を行い、緑のタウンセンターを印象づける。
- 高木は通常の植栽間隔よりも狭くし（４～６ｍ）、緑の密度感を高める。
- 灌木は、季節の花を咲かせる樹種を選択する。

ⅱ．車両系ルート植栽　…道路のルート性（道路の個性）を創り出す。
- ゲートをくぐった先の車両系道路（補助幹線道路と一部の区画道路）は、緑が豊かで、かつ明るい通りを創るため、落葉高木を列植する。
- 高木の樹種は、青葉の芽吹きや紅葉などによって季節感を感じさせ、かつ陽光を透かす薄い葉を持つ樹種を選択する。
- 高木はパンチング植栽とし、足元には根締めの植栽を行う。

ⅲ．歩行者系ルート植栽　…季節の花の咲く木により、通りの個性を創り出す。
- 歩行者系道路（歩車融合道路、シンボル道路Ｂ、区画道路の一部）は、より人の五感に近い植栽の計画とするため、季節感を強く感じさせる花の咲く樹種を選んで植栽を行う。
- 歩車融合道路・シンボル道路Ｂはランダム植栽にし、ランダムな人の動きを誘発する。区画道路は列植とする。
- 足元はツリーサークルとして植栽の根元を保護する。

ⅳ．シンボル植栽　…タウンセンターのシンボル性を演出する。
- シンボル広場及びシンボル道路Ａはタウンセンターのシンボル空間であり、植栽はそのシンボル性を強調するように樹種を選択する。
- シンボル広場は、広場空間を縁取り、垂直な方向性を持たせるイチョウを２列で植える。
- シンボル道路Ａは、緑豊かな港北ニュータウンのシンボルとしての風格を持たせるため、ケヤキの２列植栽を行う。

（3）植栽計画図

①．車両系街路（ゲート植栽、車両系ルート植栽）

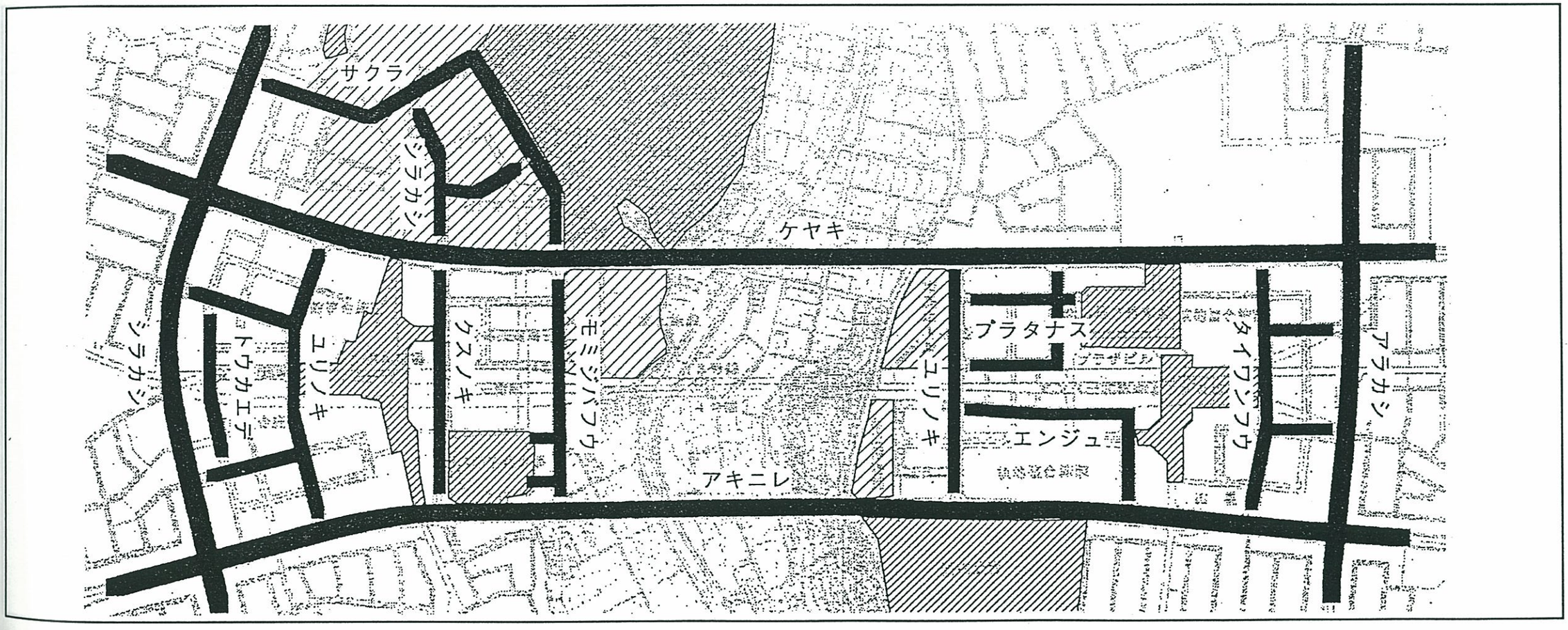
ⅰ．ニュータウンの基調としての緑（幹線道路）
- ・中山・北山田線　　ケヤキ
- ・佐江戸・北山田線　　アキニレ
- ・新羽・荏田線　　シラカシ
- ・牛久保・中山線　　アラカシ

ⅱ．タウンセンターをネットワークする緑（車両系ルート植栽）
- ・アッパタウン　　タイワンフウ
- ・ダウンタウン　　ユリノキ
- ・ダウンタウン東　　エンジュ
- ・ダウンタウン初期　　プラタナス

（造園担当と調整済）

ⅲ．タウンセンターへのゲート性を演出する緑（ゲート植栽）
- ・ツツジ類、
- ・ジンチョウゲ
- ・ユキヤナギ　　等

エリア毎に樹種を統一して、エリアの個性の演出の１つとする。



②. 歩行者系街路（シンボル植栽、車両系ルート植栽）

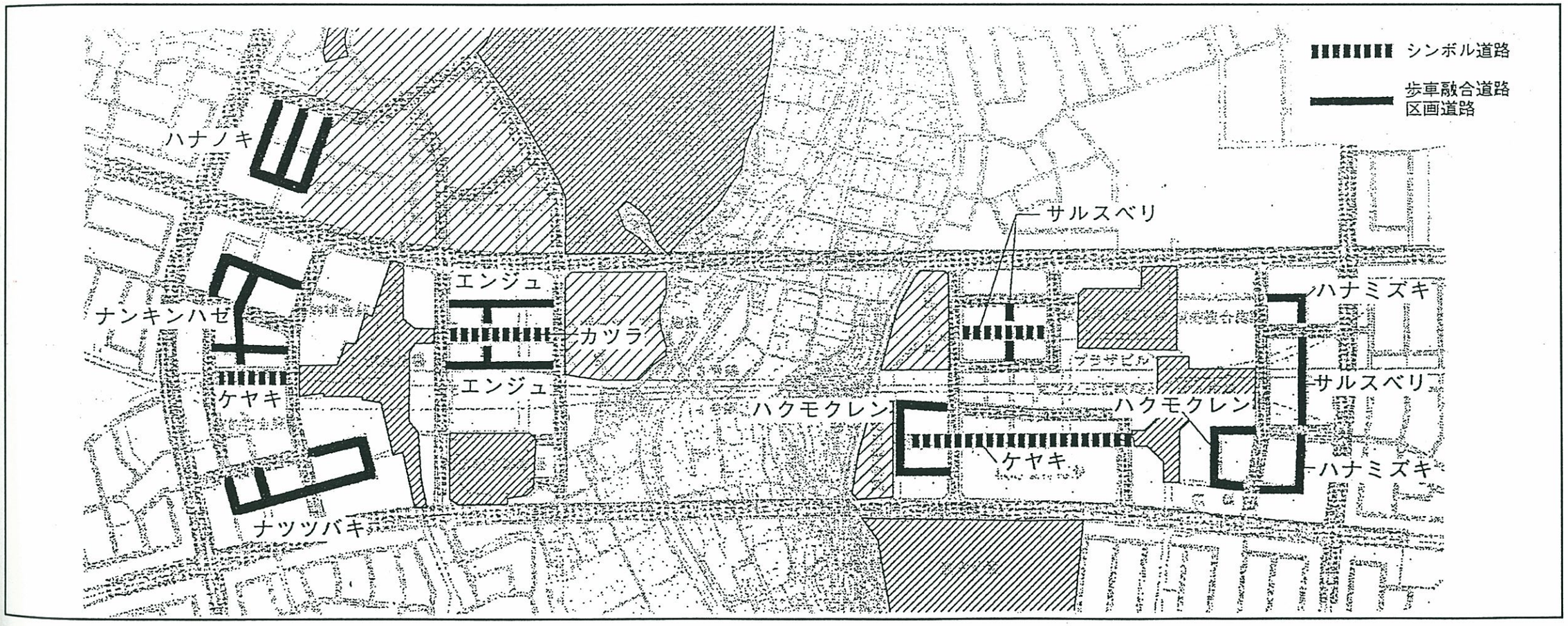
ⅰ．タウンセンターのシンボルとなる緑（シンボル植栽）

・シンボル道路A　ケヤキ
（大きく拡がる枝葉で緑豊かなタウンセンターのシンボルとなる）

・シンボル広場　イチョウ
（真っ直ぐに伸びる幹で、シンボル広場のシンボル性を高める）

ⅱ．歩行者系ルートの個性を創り出す緑（歩行者系ルート植栽）

・アッパータウン歩車融合道路　ハナミズキ、サルスベリ
・アッパータウン区画道路　ハクモクレン
・ダウンタウン東区画道路　ハクモクレン
・ダウンタウン初期エリア　サルスベリ
（造園担当と調整済）



２－６．設計条件総括表

〔1〕一般部の設計内容について

道路種別			車線数	道路幅員（m）	車道部（m） 走行帯	分離帯	側帯等	小計	歩道部（m） 片側・植栽含	歩車道段差（cm）	整備水準（歩道／車道）	歩道の表層材	車道の表層材	道路照明 設定照度（lx）	車止め	その他
車両系道路	幹線道路	中北・佐北線	6	28.0	3.25	1.5	1.0	21.0	3.0	明確な歩車分離を目指すため、歩車道段差の高さは20cmを基本とする。 但し間口の狭い宅地が連担する区間は両側とも5cmとする。	低／低	・アスファルト ・一部ＩＬＢ*1)	・アスファルト	設置する 15.0 lx	*2) 中土木タイプ	
		新荏・牛中線	4	20.0	3.00	2.0	1.0	15.0	2.5							
		駅前停車場線	4	22.0	3.00	2.0	1.0	15.0	3.5							
	補助幹線道路	一般部	2	20.0	3.00	0	5.0	11.0	4.5		中／低	・ＩＬＢ ・平板 ・れんが	・アスファルト	設置する 10.5 lx		車道中央部をマーキング処理し、当面は停車帯を設置しない
		鉄道高架沿い	2	18.5	3.00	0	5.0	11.0	4.5/3.0							
	区画道路	一般部	2	14.0	3.00	0	1.0	7.0	3.5		中／低～中	・ＩＬＢ ・平板 ・れんが	・ﾈｯﾄﾛｰﾙﾄﾞｱｽﾌｧﾙﾄ ・一部ｱｽﾌｧﾙﾄ	設置する 10.5 lx（一部交差点等のみの設置とする）		
		核施設沿い	2	17.0	3.00	0	3.0	9.0	4.5/3.5							
歩行者系道路	シンボル道路Ａ		2	22.0	3.00	0	1.0	7.0	7.5	車両の時間規制等を考慮し歩車道境界を強調しないため段差高さを2cmとする	最高／中	・自然石	・ﾈｯﾄﾛｰﾙﾄﾞｱｽﾌｧﾙﾄ	設置する 7.5 lx	照明と併用	歩道にﾌﾛｱｳｫｯｼｬｰﾗｲﾄを設置
	シンボル道路Ｂ		1	16.0	3.50	0	1.0	4.5	6.5～5.0		高／高	・ＩＬＢ	・ＩＬＢ	設置する 7.5 lx		歩道にﾌﾛｱｳｫｯｼｬｰﾗｲﾄを設置・第２地区は車道ｽﾗｰﾑ
	歩車融合道路		1	12.0	3.50	0	1.0	4.5	3.75		高／高	・ＩＬＢ	・ＩＬＢ	交差点等のみ設置	中土木	
	歩行者専用道路		——	18.0～4.0	—	——	——	—	18.0～4.0	——	低～高／ ——	・自然石～ｱｽﾌｧﾙﾄ	——	設置する		

*1)ＩＬＢ：ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ　*2)中土木タイプ：横浜市ﾍﾞｰｼｯｸｽﾄﾘｰﾄﾌｧﾆﾁｬｰ実施設計による車止め

〔2〕交差点の設計内容について

交差点タイプ	位置	交差点内の車道舗装	横断歩道等路面表示	信号機の設置について	交差点の照明について	点字ブロックの設置	その他
自然石タイプ（A）	シンボル道路Ａの交差点	小舗石	白色ブロック（ガラスビーズ入）	将来信号機を設置できるよう、地下埋設物を予め準備しておく。必要に応じて信号機を設置する。	交差点の照明は、将来信号機を設置する際に照明柱に共架できるような構造としておく。	黄色の標準タイプを設置する	素材の表面を工夫し、イメージハンプとしての機能を持たせる。
ＩＬＢタイプ（B）	都市軸・回遊軸上の交差点	ＩＬＢ					素材の表面を工夫し、イメージハンプとしての機能を持たせる。
一般タイプ（無印）	その他の交差点	アスファルト等	白色ペイント				

〔3〕その他留意事項

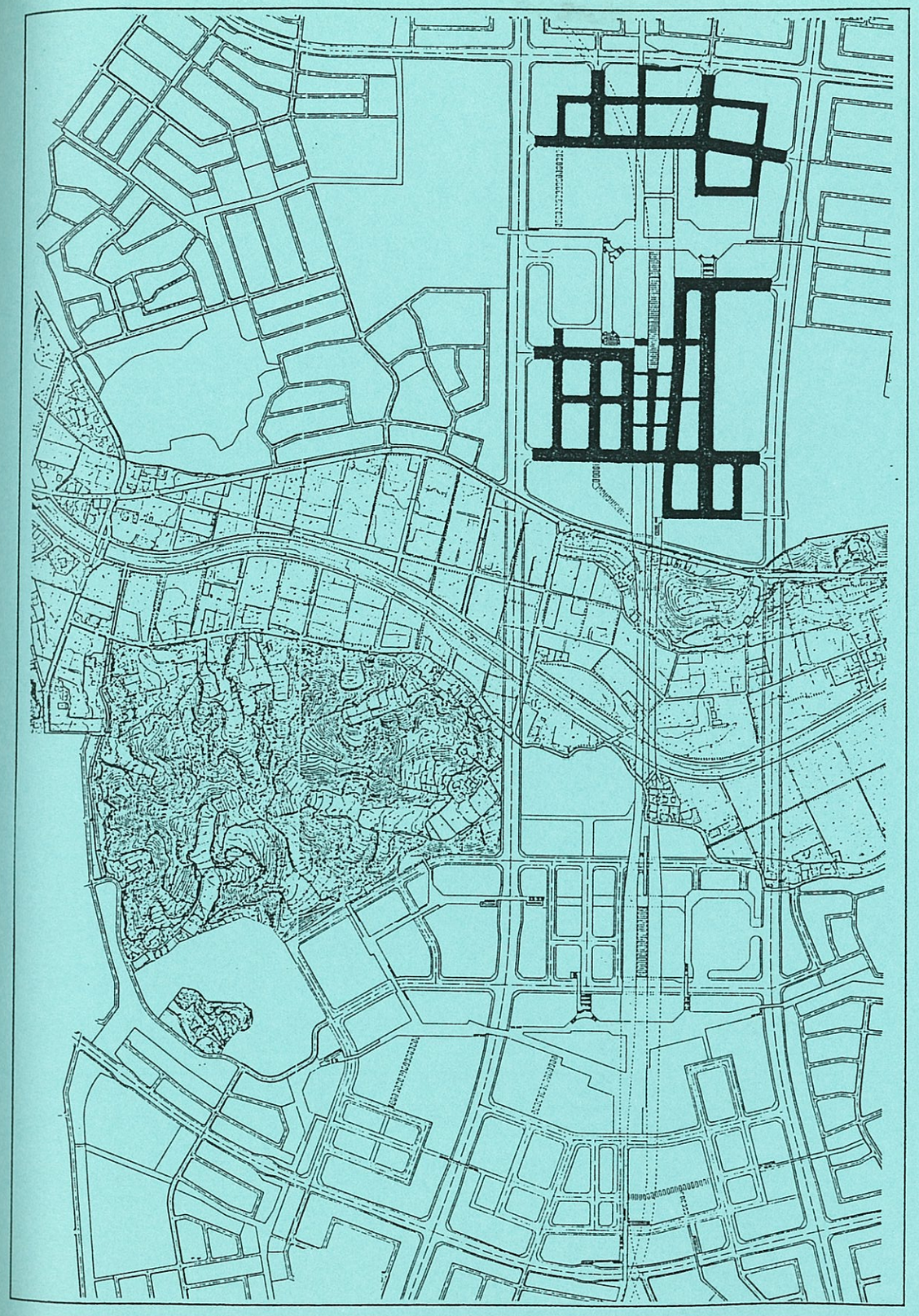
■具体の舗装材選定の方針
- ハイヒール対策として、目地の面取りの小さな舗装材を用いる。
- 滑りにくく、かつ落ちついたテクスチャーとするため、ショットブラスト等の仕上げとする。
- 自然の素材感を生かしたシックな材料を用いる。

■基調となる色彩について
- 第１地区の舗装材は、グレーとパステル調の淡い色彩との組み合わせを基調とする。
- 第２地区の舗装材は、グレーまたはブラウン系の色彩を基調とする。
- 照明柱等についても、舗装材と調和のとれた色彩とする。

■交通規制の表示について
- ＩＬＢ舗装を行う車道については、外側帯等、道路管理者が設置する道路標識も白色ブロック（ガラスビーズ入）で表示する。

■歩車道境界の設計について
- 歩車道段差が小さい（２cm、５cm）区間については、車止め、植栽、照明等を設置して歩道への乗上げを制限する。
- 具体の樹種等、道路植栽計画については、市緑政局と現在協議中。

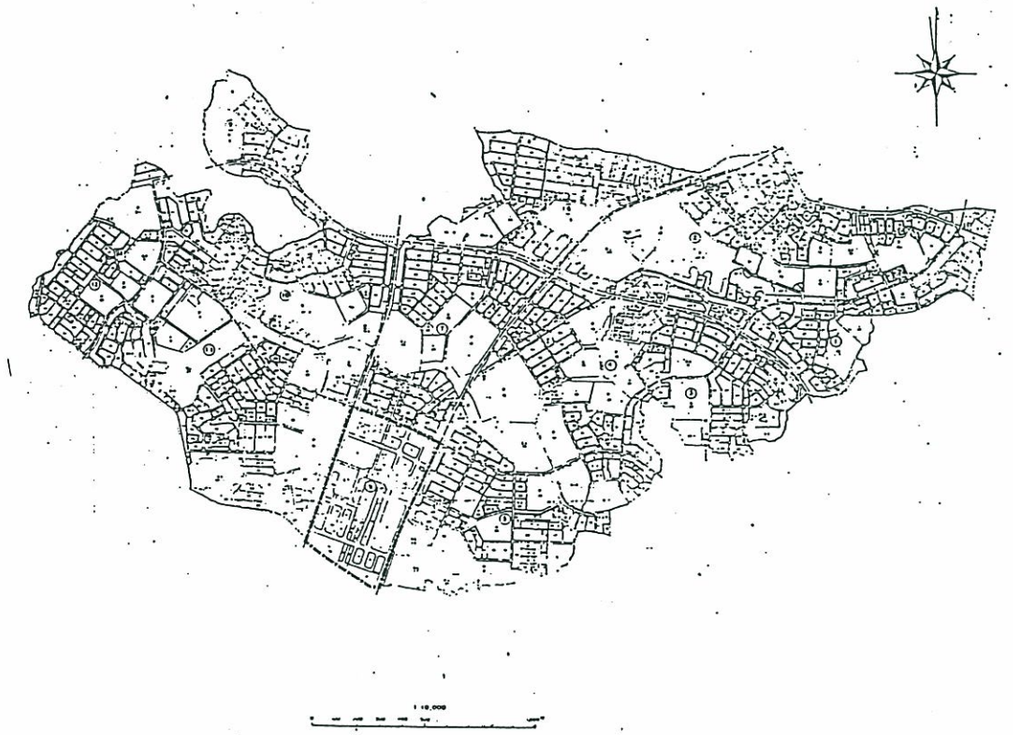
■巻き込み半径について
- 歩行者系道路の交差点は、車両の進入速度を低下させるため、巻き込み半径を４ｍに設定する。



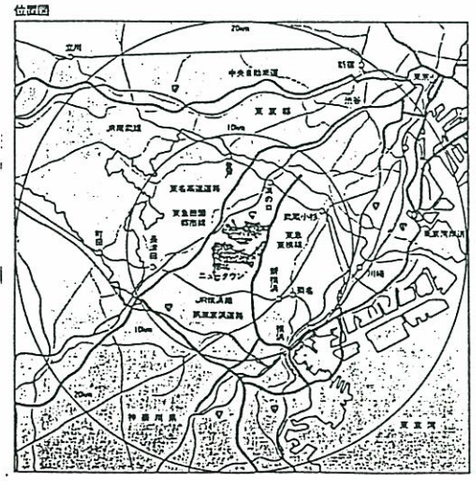
3．基本設計

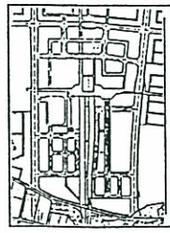
1．全体計画
位置図 …… 3－1
舗装計画図 …… 3－2
植栽計画図 …… 3－3
総合計画図 …… 3－4
施設基本設計図 …… 3－6
植栽基本設計図 …… 3－8
設計条件図 …… 3－10
照明計画図 …… 3－12
交差点詳細図 …… 3－14
2．補助幹線道路
（1）設計仕様一覧 …… 3－16
（2）計画図 …… 3－18
3．区画道路
（1）設計仕様一覧 …… 3－30
（2）計画図 …… 3－31
4．シンボル道路
（1）設計仕様一覧 …… 3－37
（2）計画図 …… 3－38
5．歩車融合道路
（1）設計仕様一覧 …… 3－42
（2）計画図 …… 3－43

位　置　図　縮尺1：10，000



位置図

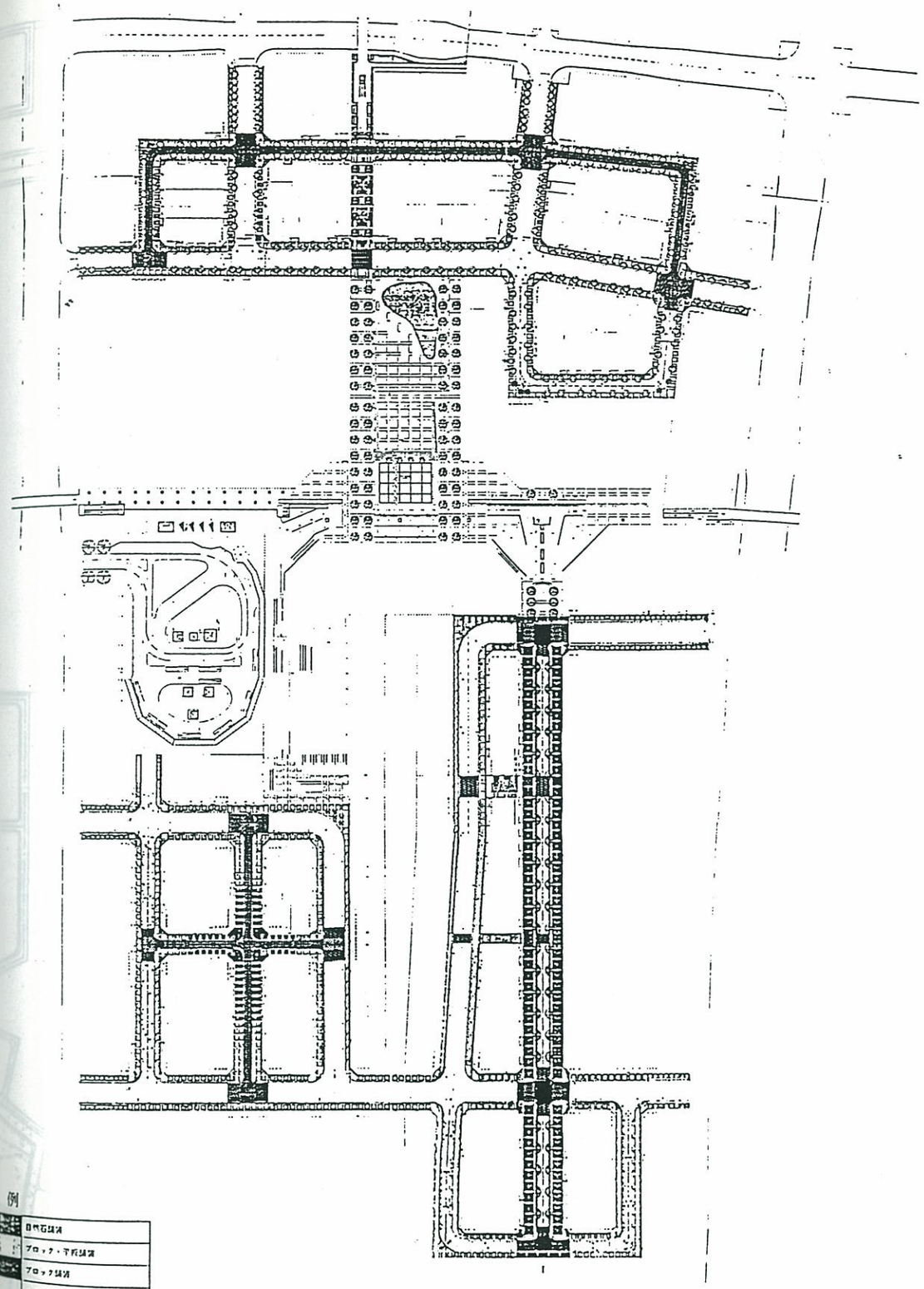




港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

位置図　1

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



凡例

	自然石舗装
	ブロック・平板舗装
	ブロック舗装
	ホットロールドアスファルト舗装
	アスファルト舗装

2－2．舗装計画

（1）第一地区の舗装計画の考え方

第一地区・第二地区の基本的な街づくりの方向性から、第一地区の舗装計画は以下の方針で行う。

i．素材・テクスチャー
- 自然の舗装材、或いは自然の素材感を生かした舗装材を使用する。
- 表面のテクスチャーはツルツルした光沢を持つ素材ではなく、小さな凹凸を持つ素材を使用する。

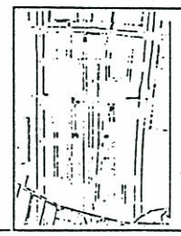
ii．色彩
- グレー又は淡いパステル調の色彩を用い、色自体が主張しないようにする。
- 地区のエリア毎にテーマカラーを設定する。

iii．収容溝蓋の仕上げ
- 収容溝は既発工部分（ダウンタウン初期エリア）はタイル等の薄物の仕上げ材を貼る。
- 今後発工する部分は、洗い出し又は擬石の工場プレコンとする。またエリア毎に仕上げを揃えて、それぞれのまとまりを出す。

iv．縁石
- 歩車道境界縁石は収容溝等と同様、エリア毎に仕上げを統一する。既に施工されている初期エリアは既存のものとする。

（2）エリア別の考え方

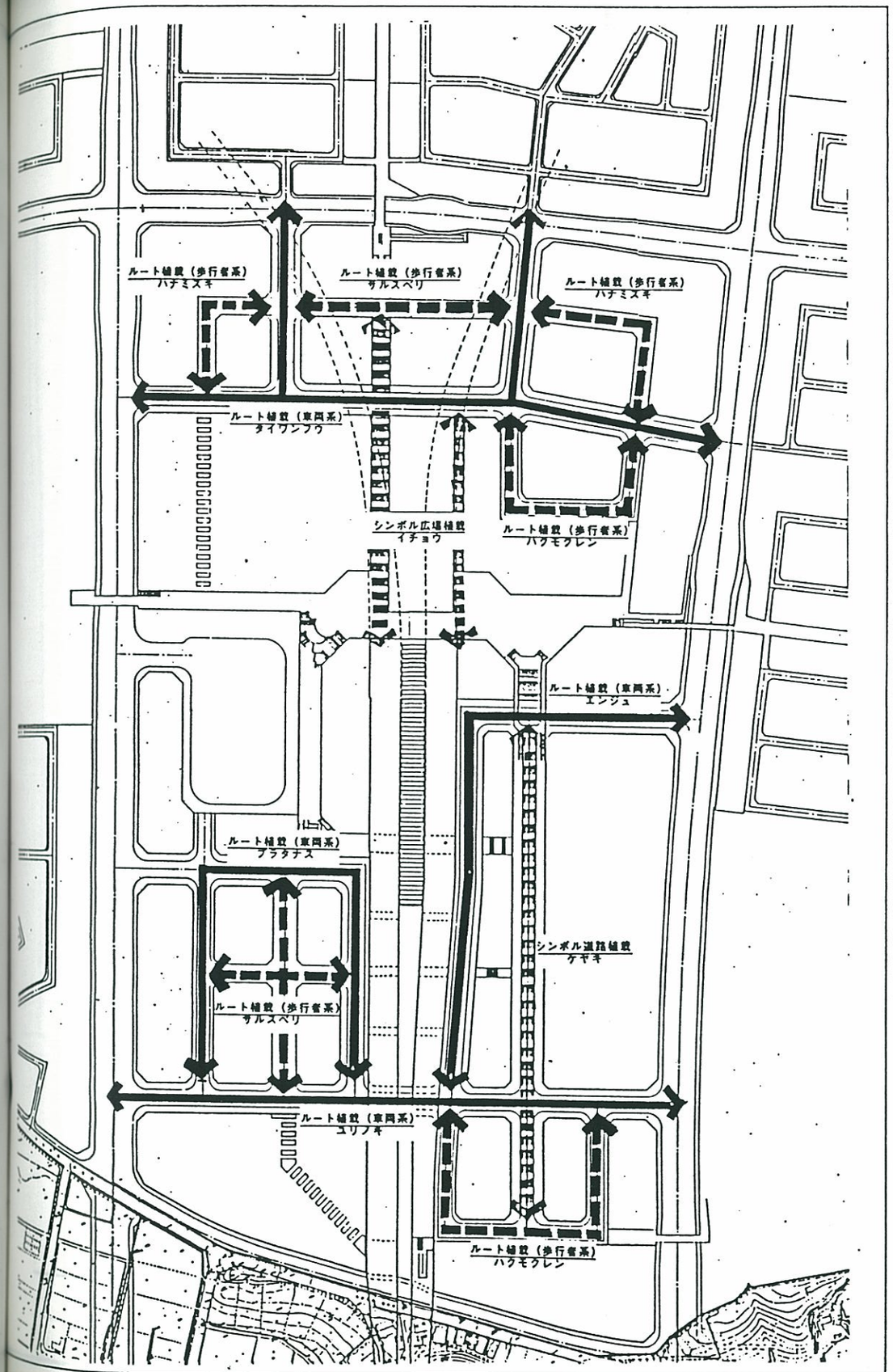
	○ アッパータウンエリア	○ ダウンタウン東エリア	○ ダウンタウン初期エリア
エリアの性格	・歩車融合道路を中心地としたしっとりとした華やかさのある空間。	・シンボル道路Aを中心とした落ち着きのある空間。	・シンボル道路B・歩車融合道路を中心として、面的に賑わいを創り出す空間。
舗装材イメージ	・コンクリート系（インターロッキングブロック）と擬石平板を用い、ベージュから茶色のアースカラーと淡いパステル調の色彩でまとめる。	・自然素材（自然石・洗い出し平板）を使用し、ベージュ、グレー系の色彩でまとめる。	・コンクリート系と磁器質系の（インターロッキングブロック）を中心に使用し、白からグレーの無彩色でまとめる。
歩道舗装の考え方	材質：コンクリート系の材料（擬石平板、インターロッキングブロック）を中心に使用する。 色彩：ベージュ等の薄い茶色にパステル調の淡い色彩を混ぜて使用し、華やかな雰囲気を演出する。 表面：舗装材の表面はショット仕上げ以上の荒らした仕上げとして滑り難く、なじみ易いものとする。	材質：シンボル道路Aの自然石舗装を核として、洗い出し平板など自然の素材感を感じさせる材料を使用する。 色彩：自然石の色あいを活かして、落ち着いた色彩でまとめる。特にシンボル道路Aは新区のシンボルとしての風格を持たせる。 表面：自然石は表面仕上げの違いにより舗装パターンを表現するなど控えめにデザインする。	材質：陶器質・磁器質及びコンクリート製の（インターロッキングブロック）を中心に使用する。 色彩：グレーを中心にモノトーンでまとめ、都市的なイメージを演出する。 表面：比較的平滑なものとするが、滑り難いものとする。
縁石	材質：擬石のプレコン縁石を使用する。 表面：ショット仕上げとして歩道舗装材との仕上げ揃える。	材質：シンボル道路Aは自然石の縁石を使用する。その他の道路は洗い出しのプレコン縁石を使用する	材質：擬石のプレコン縁石を使用する。 表面：ショット仕上げとして歩道舗装材との仕上げ揃える。
収容溝蓋	種類：洗い出しプレコン蓋（今後発工） 表面仕上げ：淡路グレー又は稲田グレー	種類：擬石プレコン蓋（今後発工） 表面仕上げ：安山擬石	種類：化粧対応蓋（発工済） 表面仕上げ：タイルはめ込み



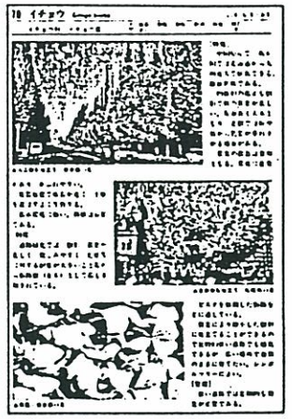
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

舗装計画図　2

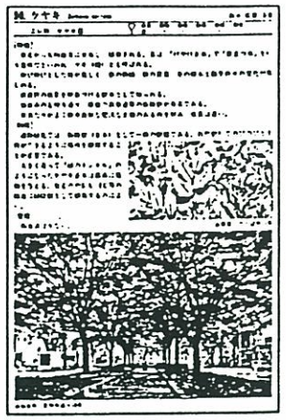
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



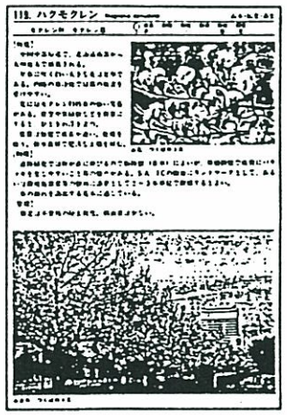
シンボル広場植栽



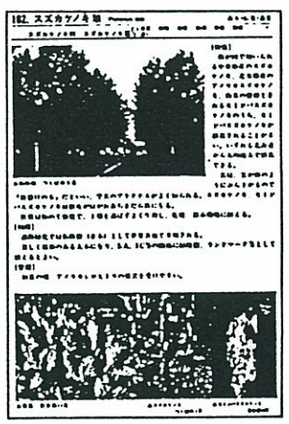
シンボル道路植栽

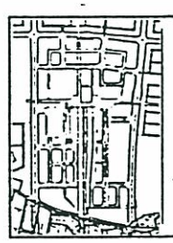


ルート植栽（歩行者系）



ルート植栽（車両系）

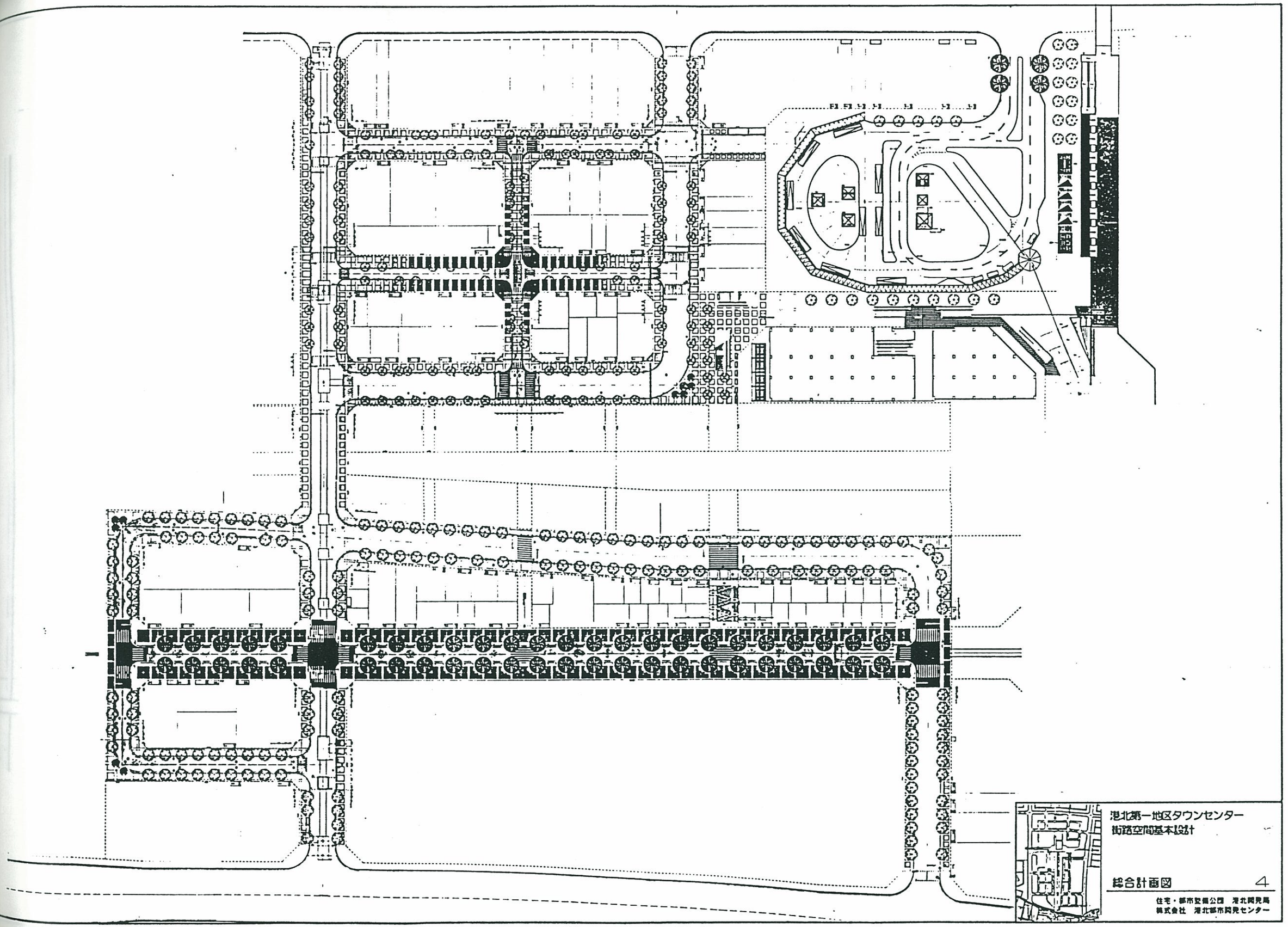




港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

植栽計画図　3

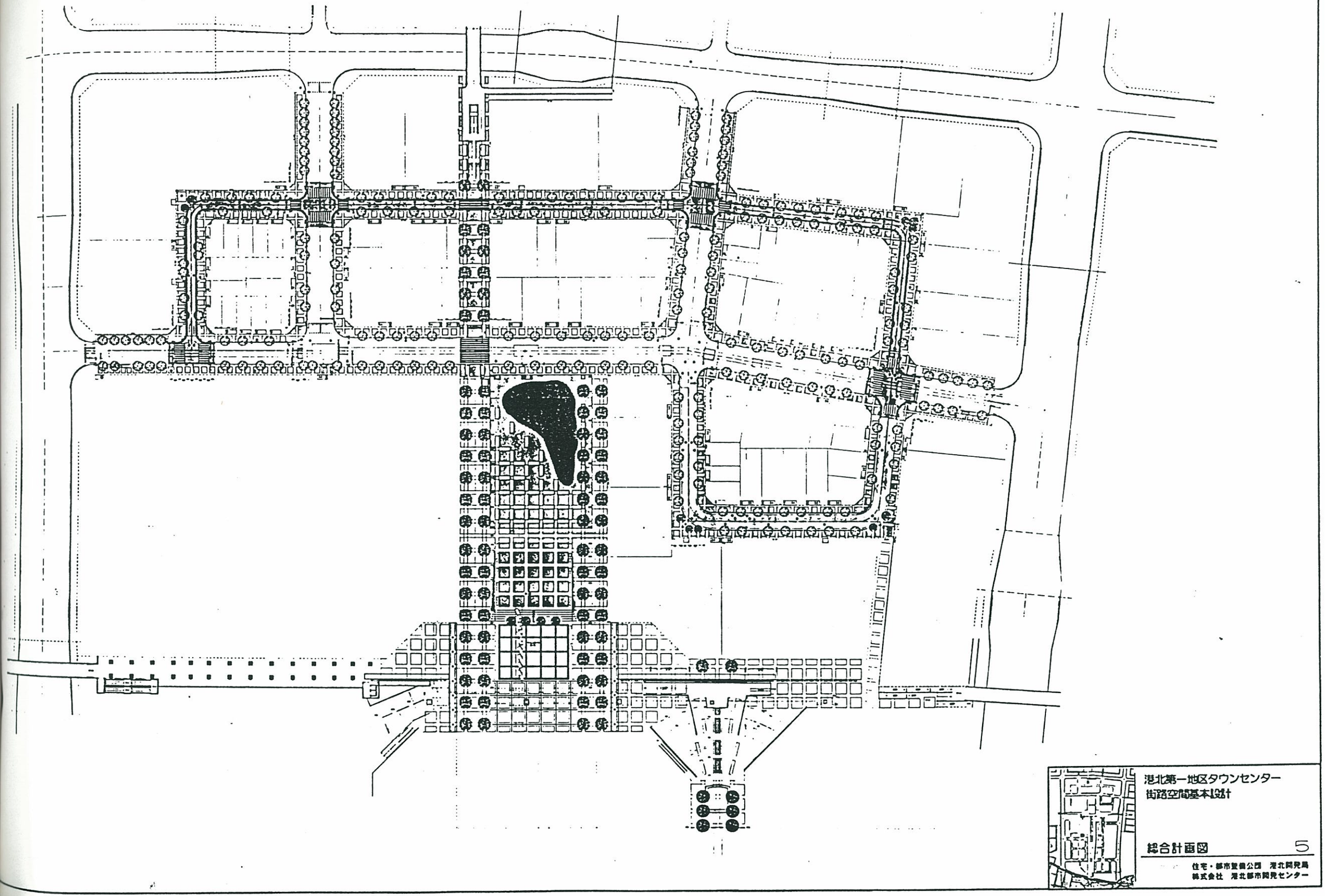
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

総合計画図　4

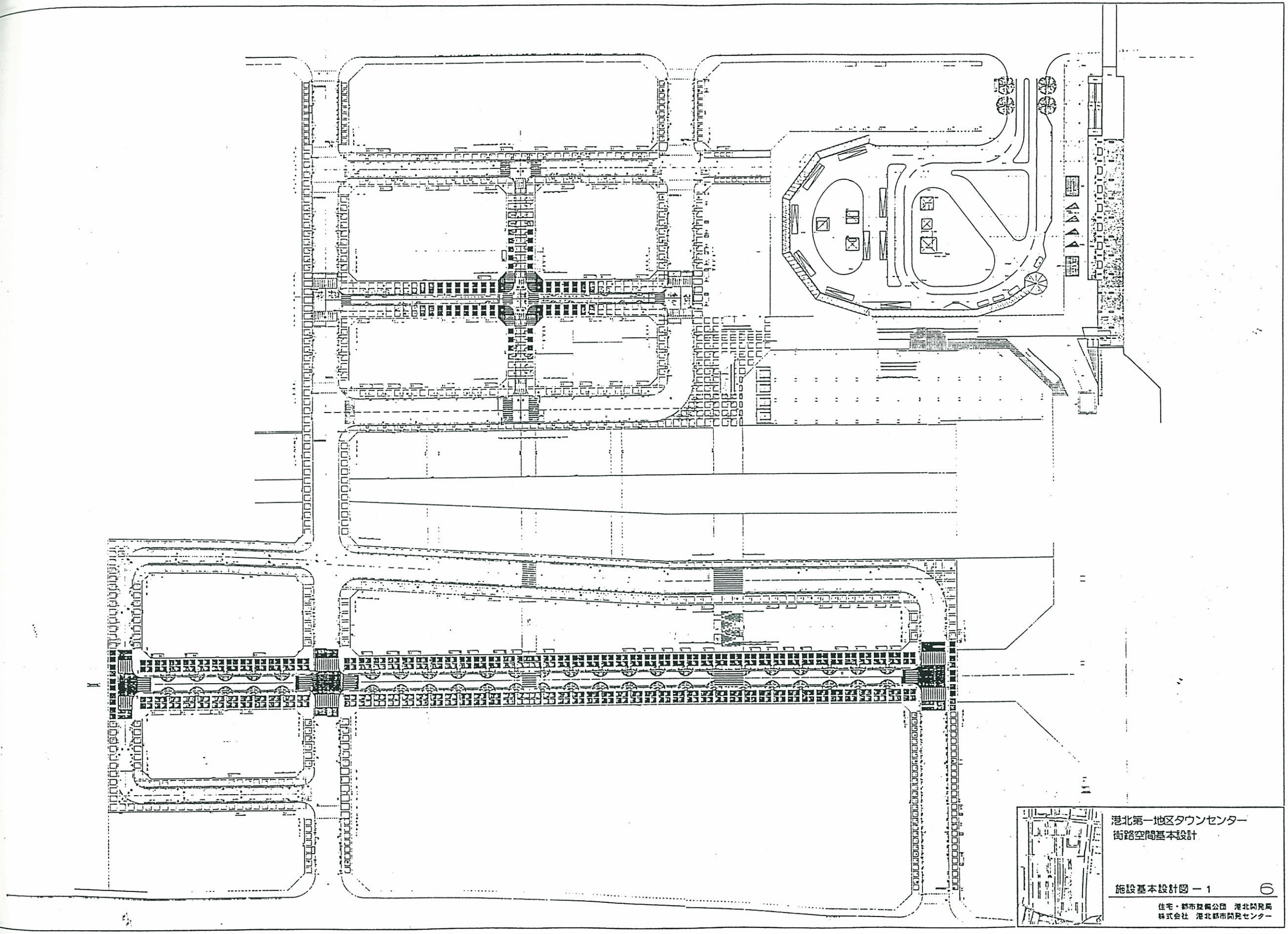
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

総合計画図　5

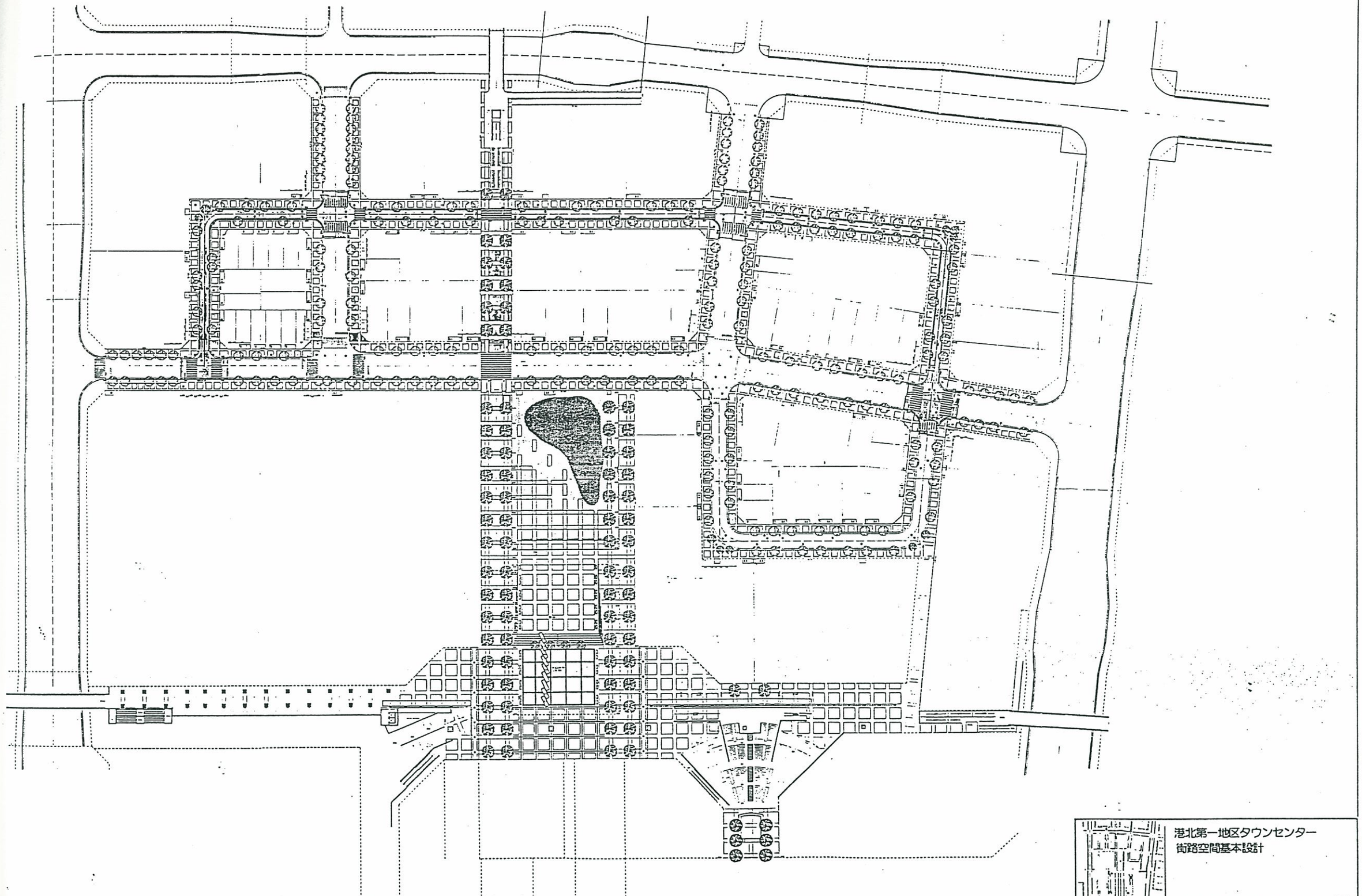
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

施設基本設計図－1　6

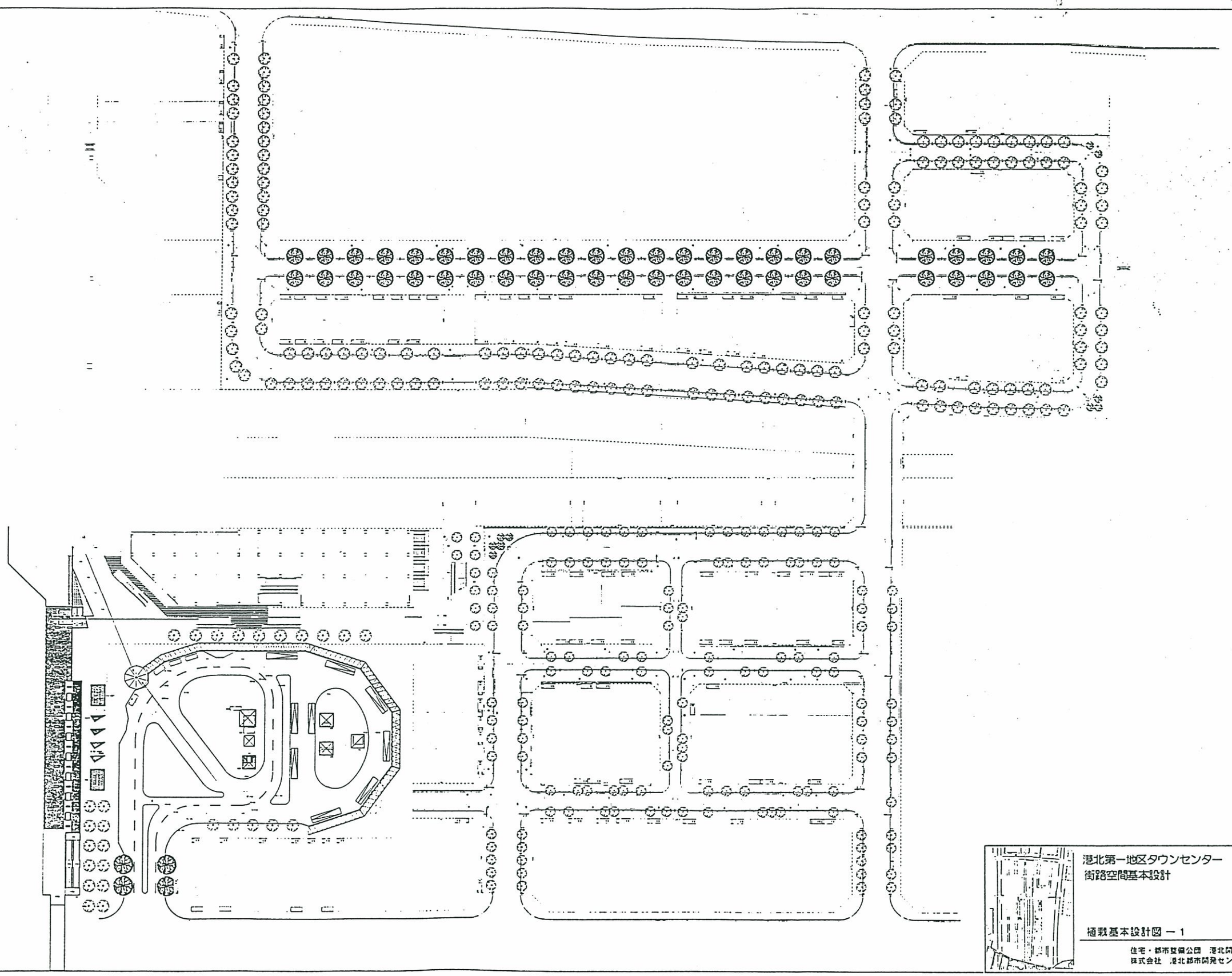
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

施設基本設計図 －2　7

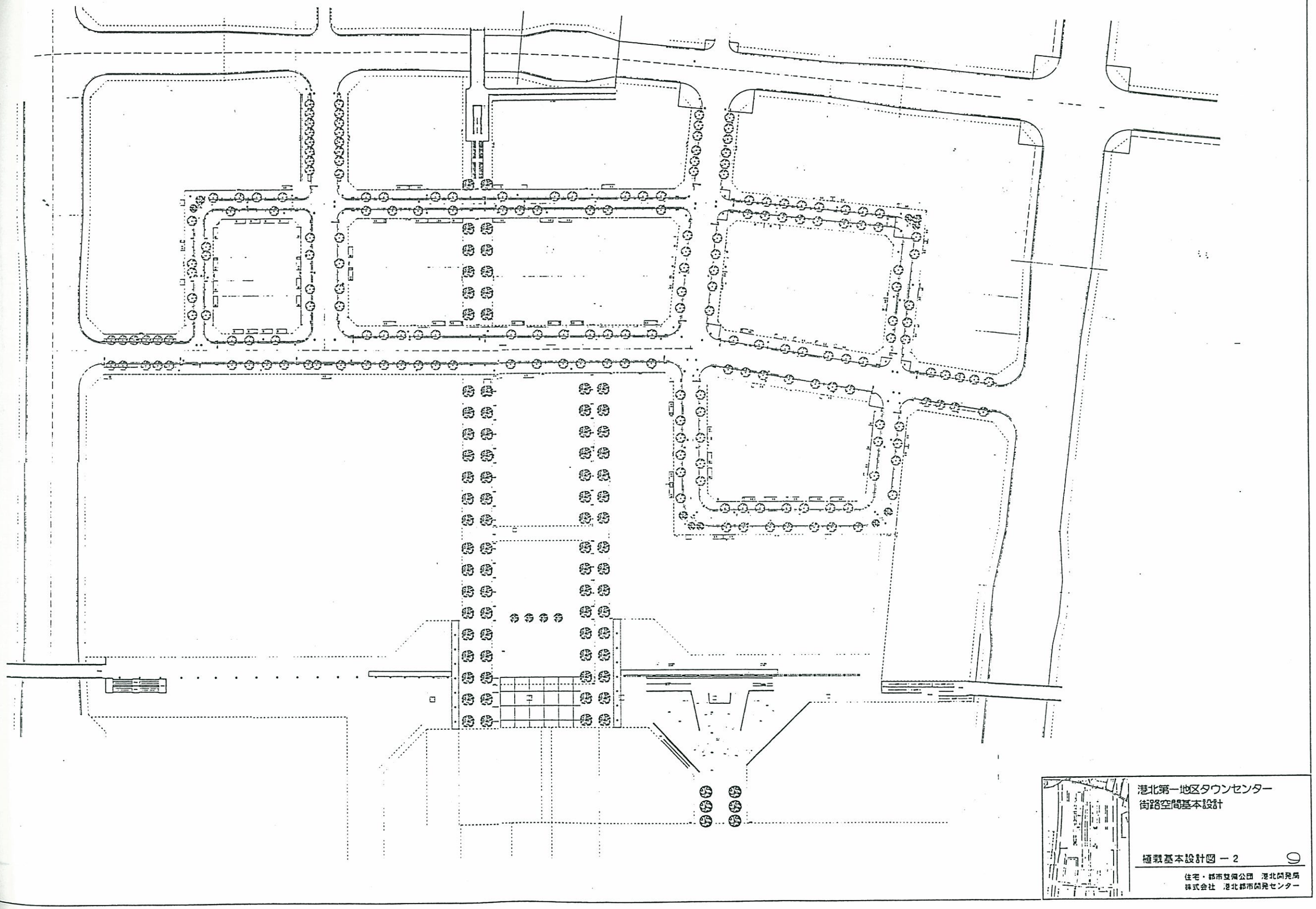
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

植栽基本設計図 －1　8

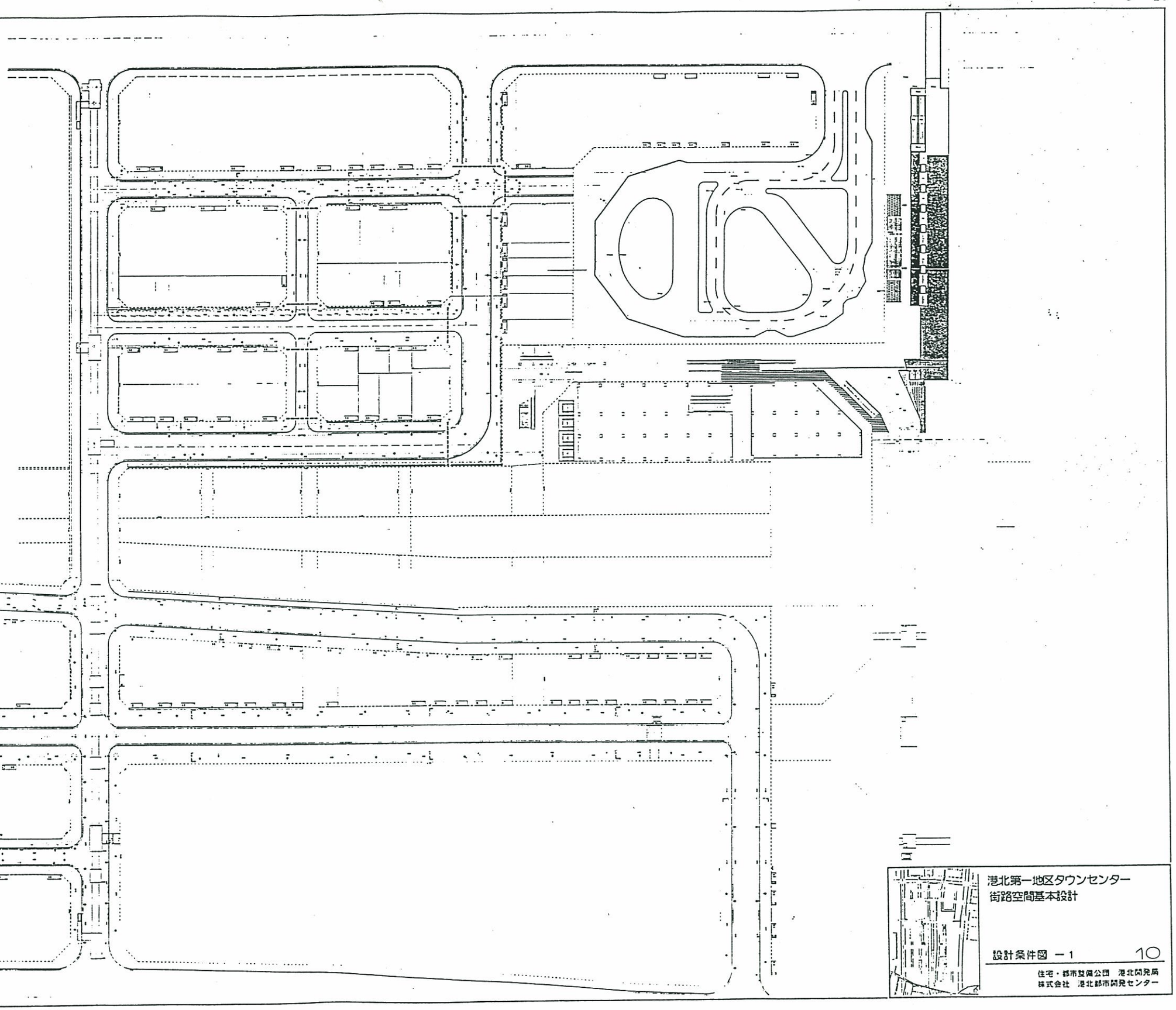
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

植栽基本設計図 － 2　9

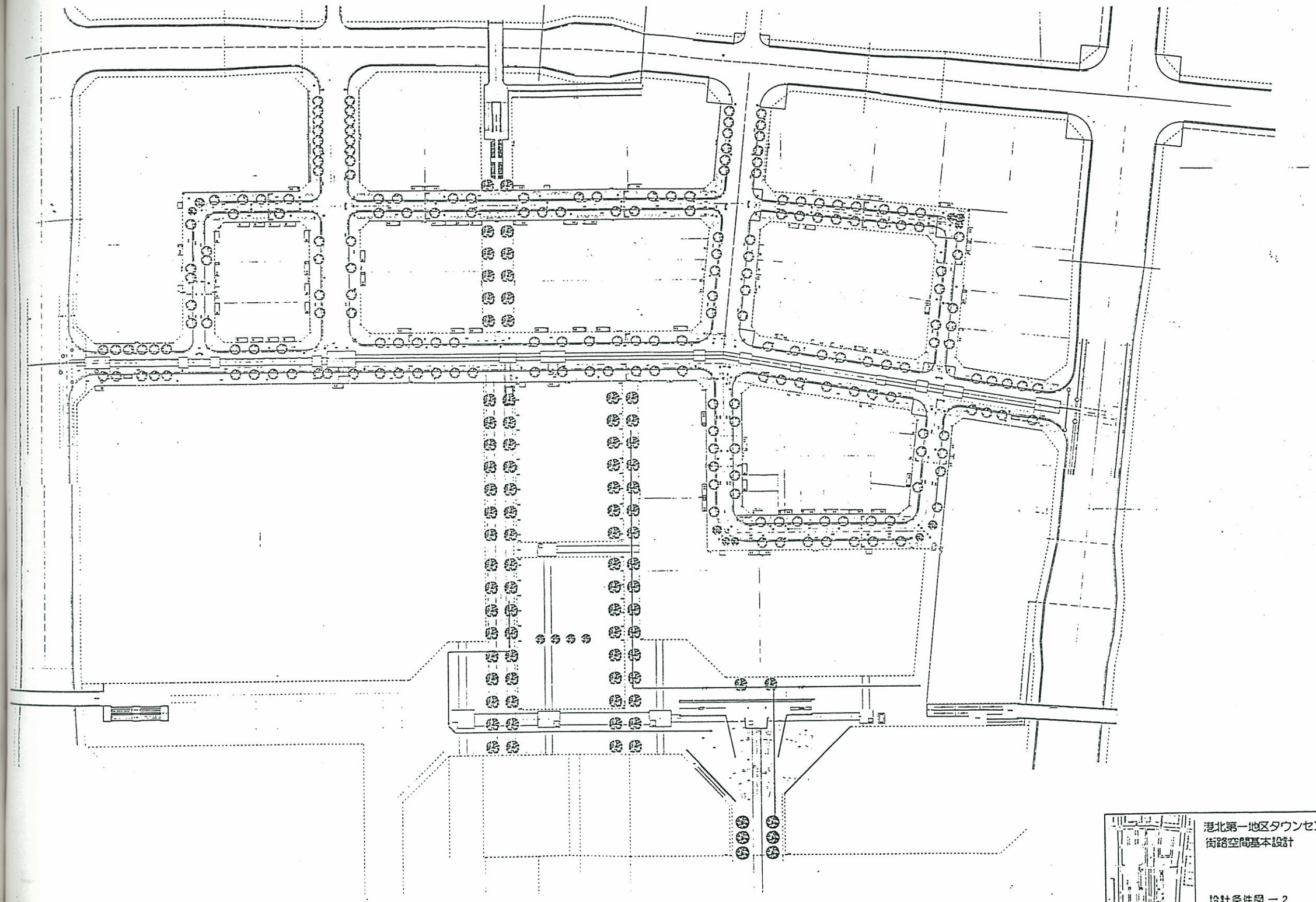
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

設計条件図 －1　10

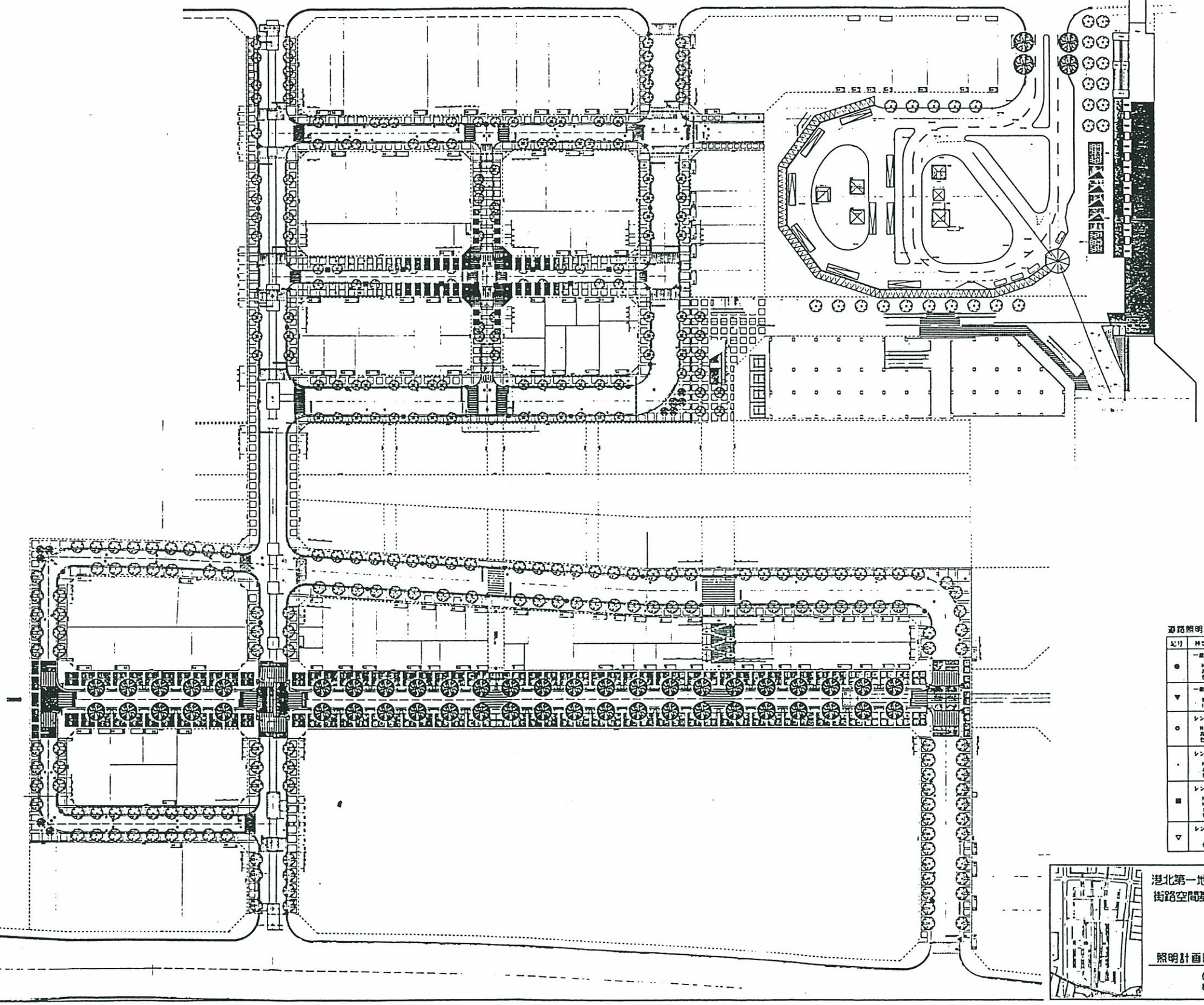
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

設計条件図 －2　11

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



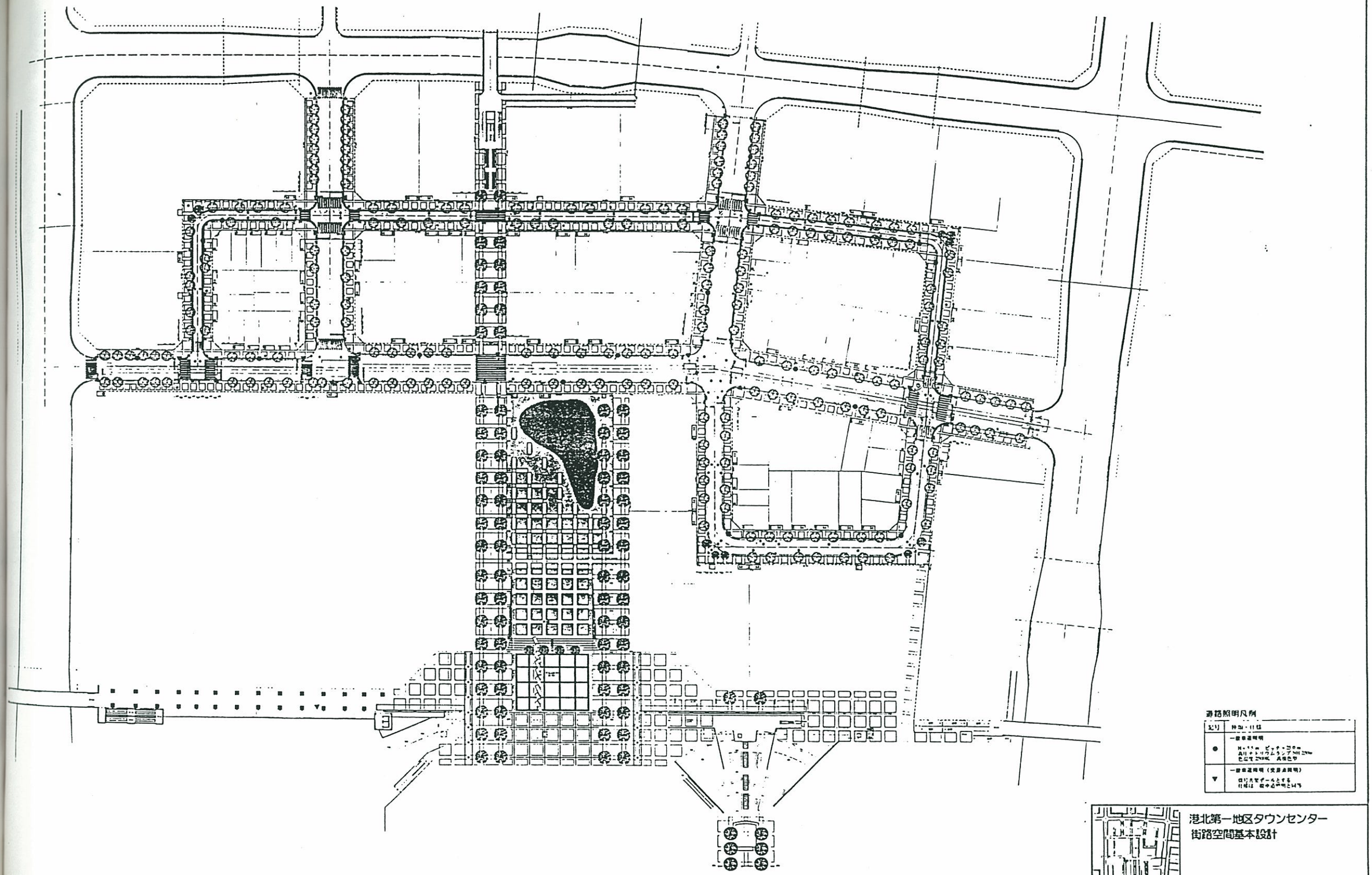
道路照明凡例

記号	種類・仕様
●	一般車道照明 H＝5.5m　ピッチ＝22.0m 高圧ナトリウムランプ NH 250w 色温度 2500K　高演色型
▼	一般車道照明（交差点照明） 信号灯架ポールとする 仕様は一般車道照明と同等
○	シンボル道路A 車道照明 H＝5.5m　ピッチ＝12.0m 高圧ナトリウムランプ NHT 150w 色温度 2500K　高演色型
・	シンボル道路A 歩道照明 H＝0.7m（ボラード型）　ピッチ＝12.0m 高圧ナトリウムランプ NHT 70w 色温度 2500K　高演色型
■	シンボル道路B 歩道照明（一体型） H＝5.5m　高圧ナトリウムランプ NHT 150w H＝0.7m　高圧ナトリウムランプ NHT 70w ピッチ＝14.4m 色温度 2500K　高演色型
▽	シンボル道路交差点照明 （車道照明は共用し信号灯架ポールとする） 仕様はシンボル道路車道照明と同等

港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

照明計画図（1）　12

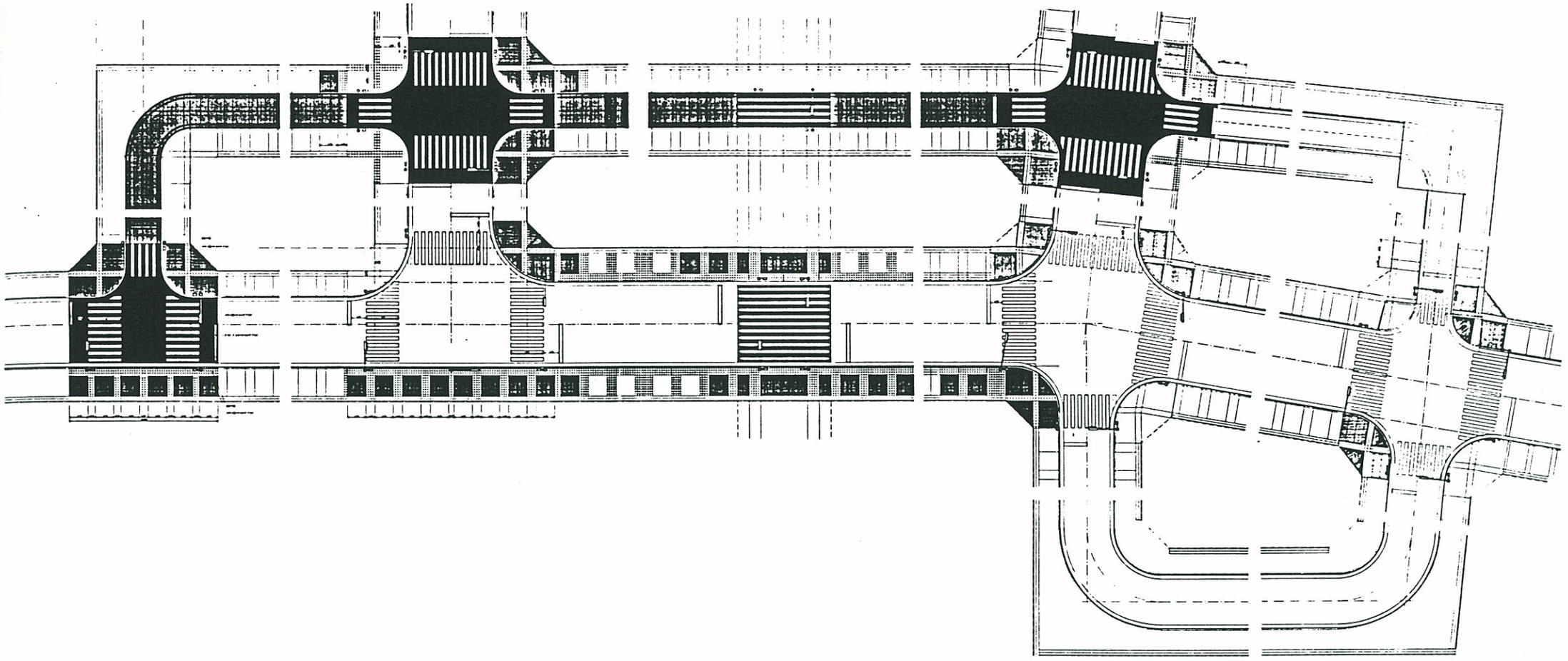
住宅・都市整備公団　港北開発局
株式会社　港北都市開発センター

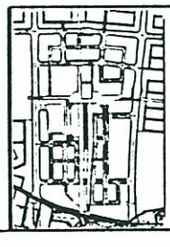


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

照明計画図（2）　13

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

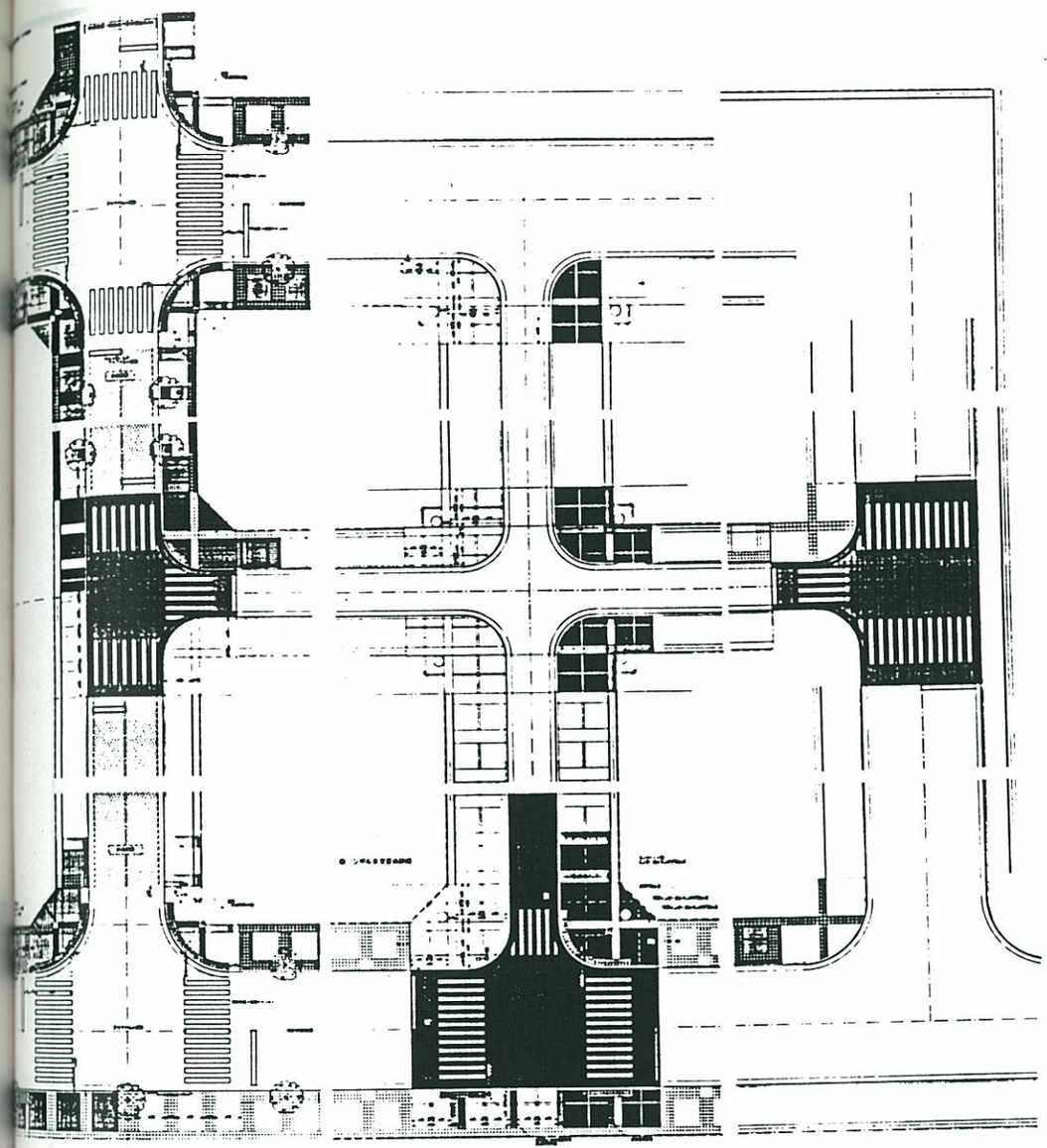


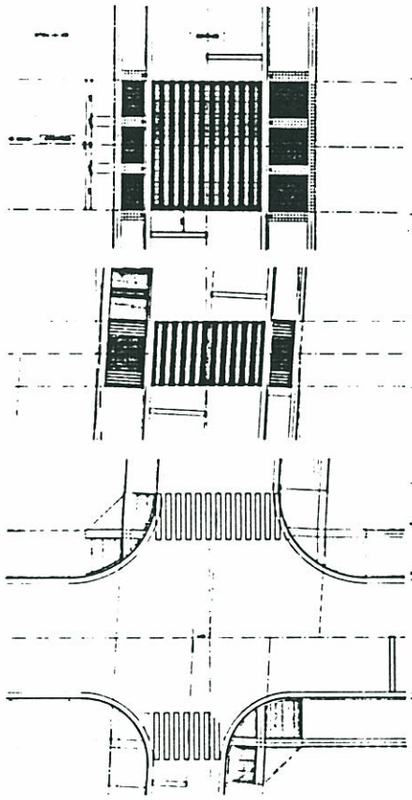


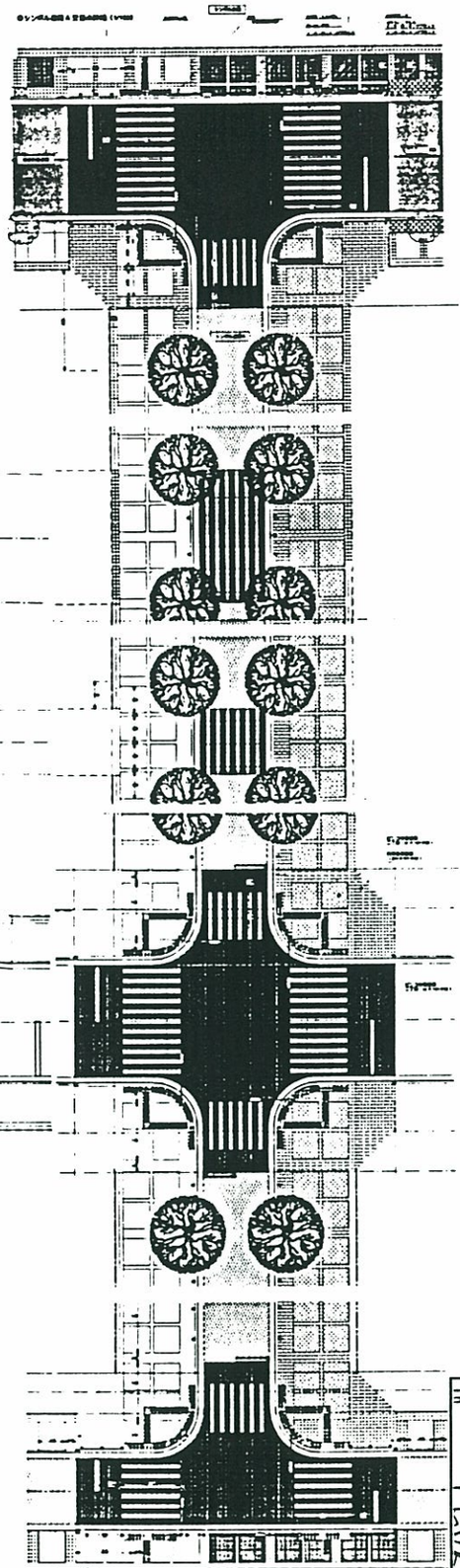
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

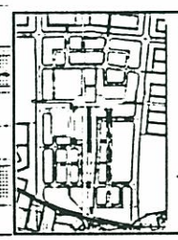
交差点詳細図（1）　14

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









港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計

交差点詳細図（2）　15

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

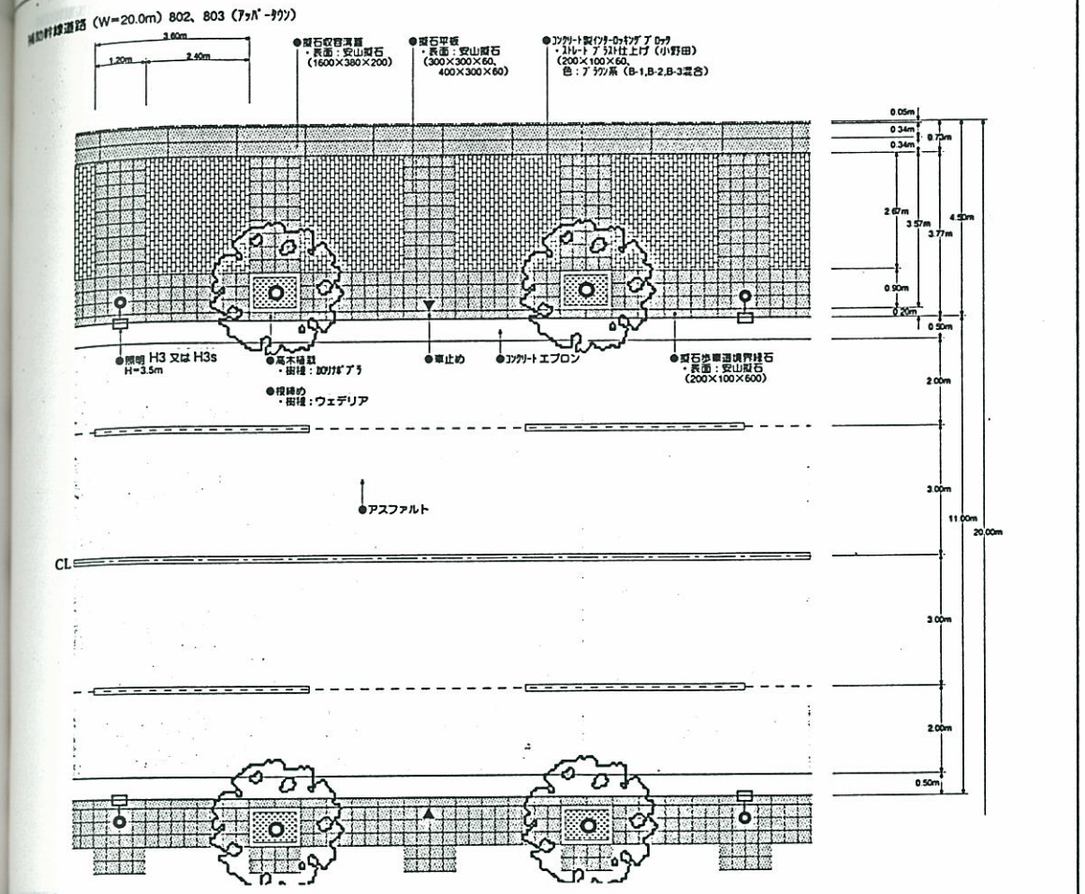
３．基本設計（車両空間編）　３－１．補助幹線道路　（１）設計仕様一覧

路線番号（名称等）	道路区分（種級）	延長	幅員構成（m）				舗装		街築			
			総幅員	車道	歩道	植栽帯	車道舗装	歩道舗装	歩車道境界縁石	エプロン	共同収容溝蓋	官民境界縁石
○８０２（アッパータウン）												
●一般部	４種３級		20.0m	2車線 3.00m	4.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・擬石ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・擬石縁石
●東ゲート部			20.0m	2車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・擬石縁石
●北ゲート部			20.0m	2車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・擬石縁石
○８０３（ ― 〃 ― ）												
●一般部	４種３級		20.0m	2車線 3.00m	4.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・擬石ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・擬石縁石
●ゲート部			20.0m	2車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・擬石縁石
○８０４（ダウンタウン東）												
●一般部	４種３級		20.0m	2車線 3.00m	4.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・洗い出し平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・洗い出しﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石
●ゲート部			20.0m	2車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・洗い出しﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石
○８０５（ ― 〃 ― ）												
●一般部	４種３級		20.0m	2車線 3.00m	4.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・洗い出し平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・洗い出しﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石
●ゲート部			20.0m	2車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・洗い出しﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石
○８０８（ ― 〃 ― ）												
●一般部	４種３級		18.5m	2車線 3.00m	4.50m 3.00m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・洗い出し平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・洗い出しﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石

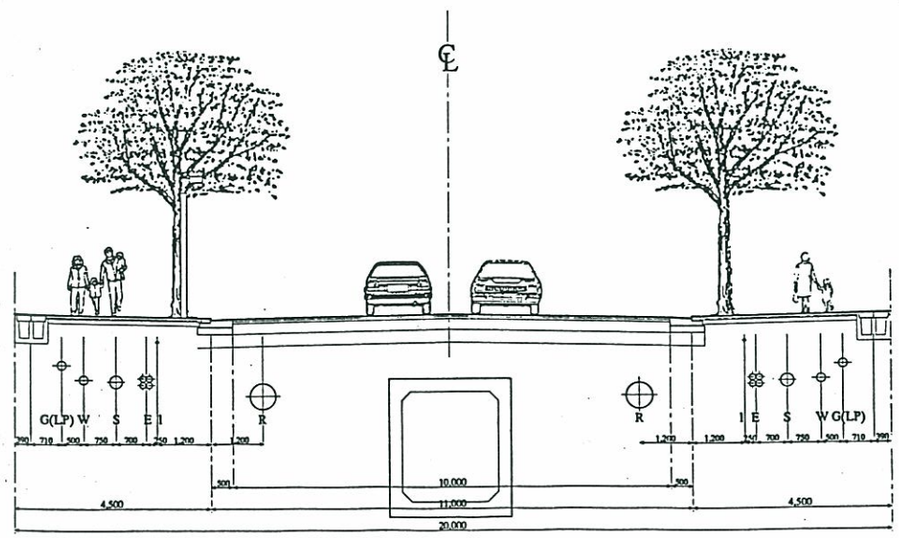
路線番号（名称等）	道路区分（種級）	延長	幅員構成（m）				舗装		街築			
			総幅員	車道	歩道	植栽帯	車道舗装	歩道舗装	歩車道境界縁石	エプロン	共同収容溝蓋	官民境界縁石
○８０６（ダウンタウン初期）												
●一般部	４種３級	約 150m	20.0m	２車線 3.00m	4.50m	―― ・パンチング植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石
●西ゲート部		約 27m	20.0m	２車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石
○８０７（ ― 〃 ― ）												
●一般部	４種３級	約 113m	20.0m	２車線 3.00m	4.50m	―― ・パンチング植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・化粧対応蓋（タイル貼）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石
●ゲート部		約 27m	20.0m	２車線 3.00m	3.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・化粧対応蓋（タイル貼）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石
○８０９（ ― 〃 ― ）												
●一般部	４種３級	約 135m	20.0m	２車線 3.00m	4.50m	―― ・パンチング植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・化粧対応蓋（タイル貼）	・ﾌﾟﾚｺﾝ縁石

路線番号	植栽			照明						備考
	高木	灌木	根締め等	記号	名称	照明灯高	光源	容量W	色温度K	
○８０２（アッパータウン）										
●一般部	・ｶﾛﾘﾅﾎﾟﾌﾟﾗ	——	・ｳｪﾃﾘｱ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●東ゲート部	・ｸﾛｶﾞﾈﾓﾁ	・ｼﾝﾁｮｳｹﾞ	——							
●北ゲート部	・ｸﾛｶﾞﾈﾓﾁ	・ｶﾞｸｱｼﾞｻｲ	——							
○８０３（ 〃 ）										
●一般部	・ｶﾛﾘﾅﾎﾟﾌﾟﾗ	——	・ｳｪﾃﾘｱ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●ゲート部	・ｸﾛｶﾞﾈﾓﾁ	・ｶﾞｸｱｼﾞｻｲ	——							
○８０４（ダウンタウン東）										
●一般部	・ｲﾀﾔｶｴﾃﾞ	——	・ｺｸﾏｻﾞｻ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●ゲート部	・ｸｽﾉｷ	・ｱｾﾋﾞ	——							
○８０５（ 〃 ）										
●一般部	・ﾕﾘﾉｷ	——	・ｺｸﾏｻﾞｻ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●ゲート部	・ｸｽﾉｷ	・ｱｾﾋﾞ	——							
○８０８（ 〃 ）										
●一般部	・ｲﾀﾔｶｴﾃﾞ	——	・ｺｸﾏｻﾞｻ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	

路線番号	植栽			照明						備考
	高木	灌木	根締め等	記号	名称	照明灯高	光源	容量W	色温度K	
○８０６（ダウンタウン初期）										
●一般部	・ﾕﾘﾉｷ	——	・ﾀﾏﾘｭｳ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●西ゲート部	・ｸｽﾉｷ	・ｱｵｷ	——							
○８０７（ — 〃 — ）										
●一般部	・ﾓﾐｼﾞﾊﾌｳ	——	・ﾀﾏﾘｭｳ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●ゲート部	・ｸｽﾉｷ	・ｱｵｷ	——							
○８０９（ — 〃 — ）										
●一般部	・ﾓﾐｼﾞﾊﾌｳ	——	・ﾀﾏﾘｭｳ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	

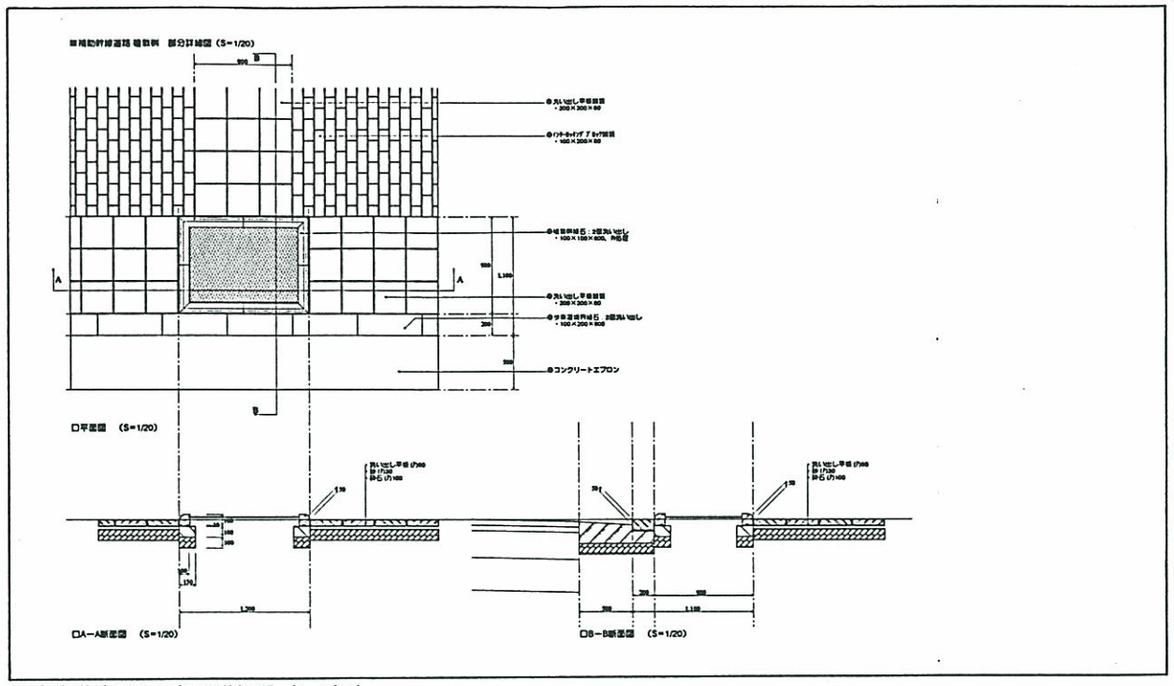


平面図（S=1/50）



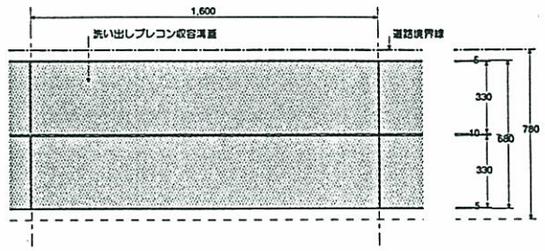
■補助幹線道路（W=20.0m）標準断面図

断面図（S=1/50）

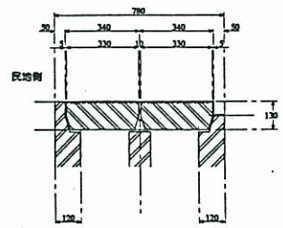


●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

■収容溝蓋 部分詳細図（S=1/10）

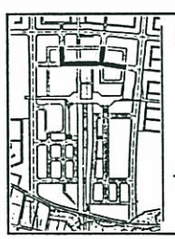


□平面図 （S=1/10）



□A－A断面図 （S=1/10）

●官民境界廻り部分詳細図

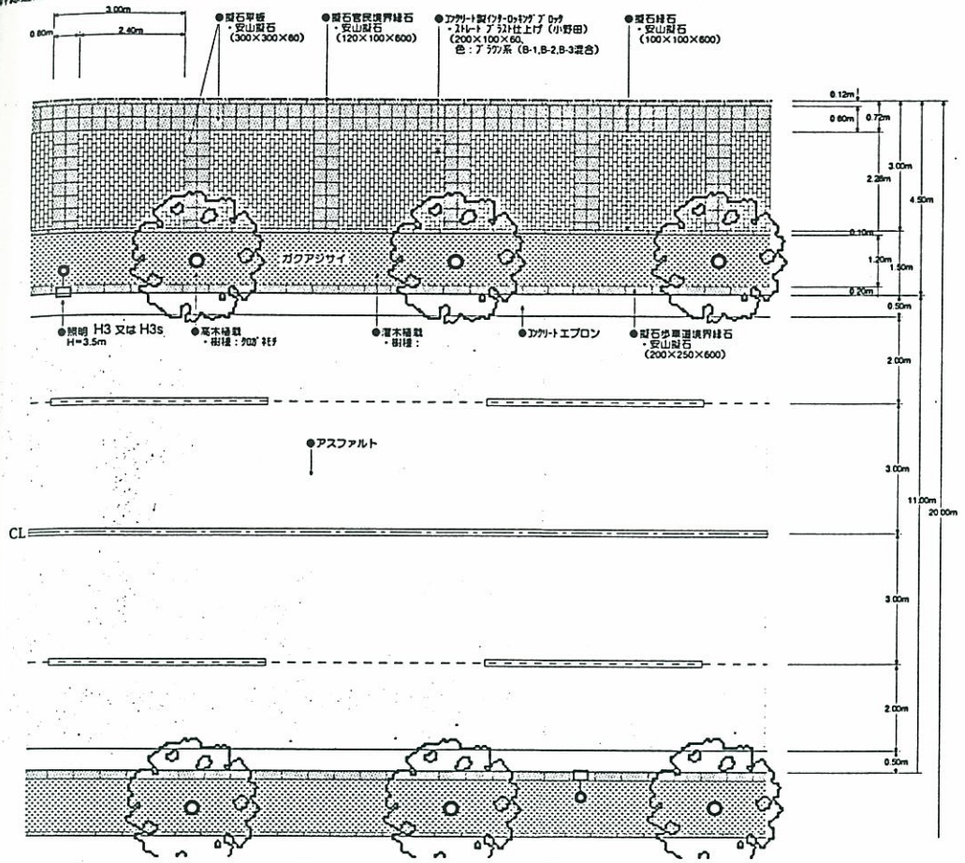


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

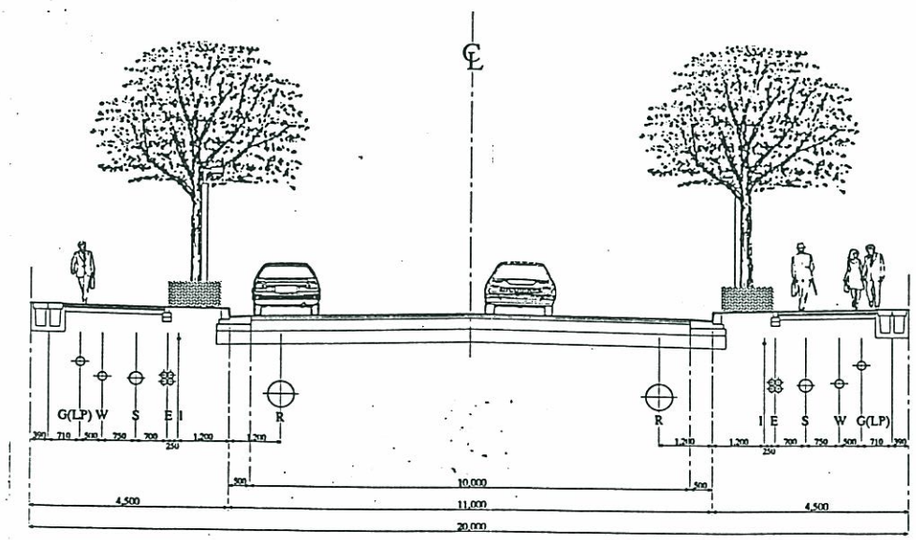
補助幹線道路（802、803）
W=20.0m（アッパータウン 一般部）

03

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

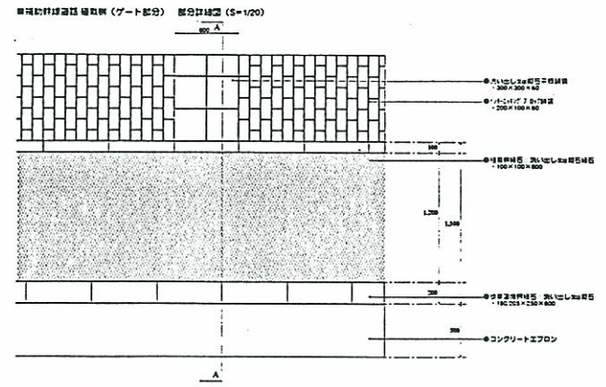


■平面図 (S=1/50)



■補助幹線道路（W=20.0m）ゲート部 標準断面図

■断面図 (S=1/50)

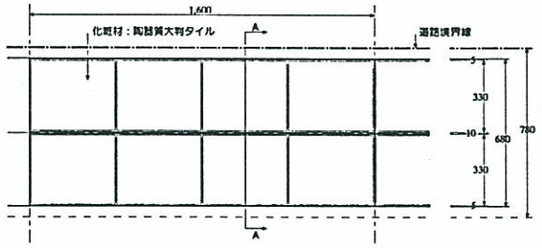


□平面図 (S=1/20)

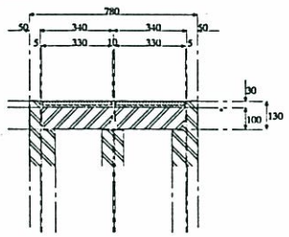
□A－A断面図 (S=1/20)

●歩車道境界廻り部分詳細図 (S=1/20)

■収容溝蓋 部分詳細図（S=1/10）

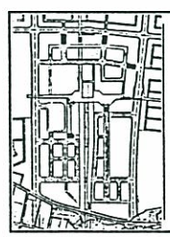


□平面図 (S=1/10)



□A－A断面図 (S=1/10)

●官民境界廻り部分詳細図



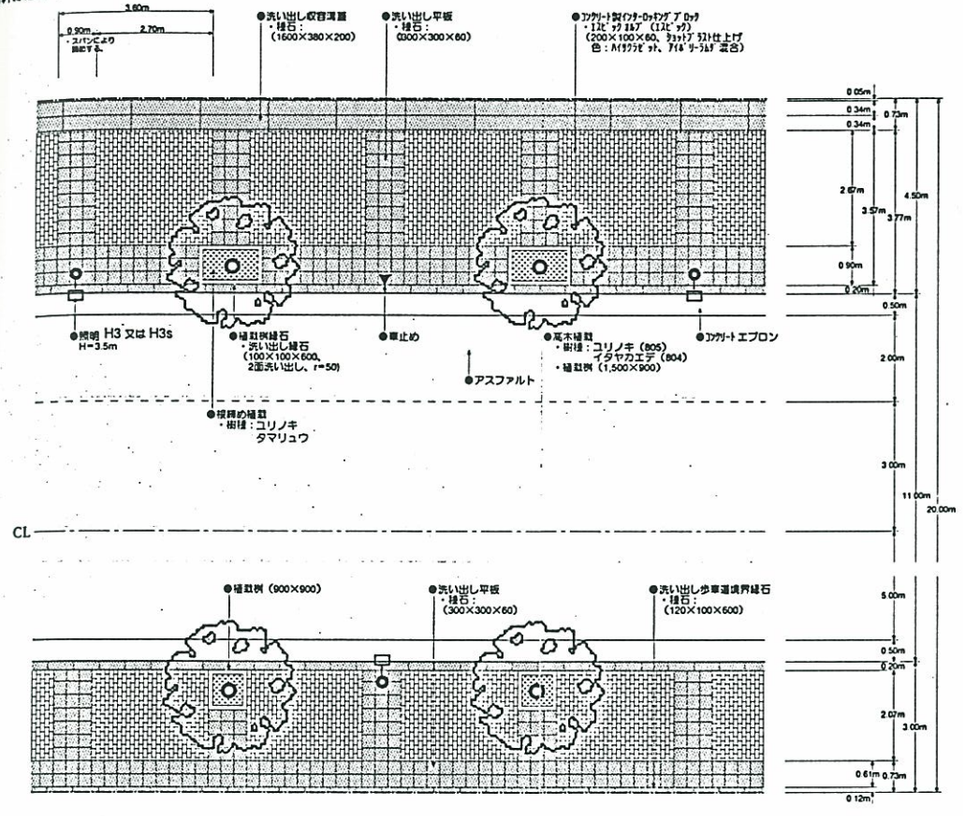
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（802、803）
W=20.0m（アッパータウン ゲート部）

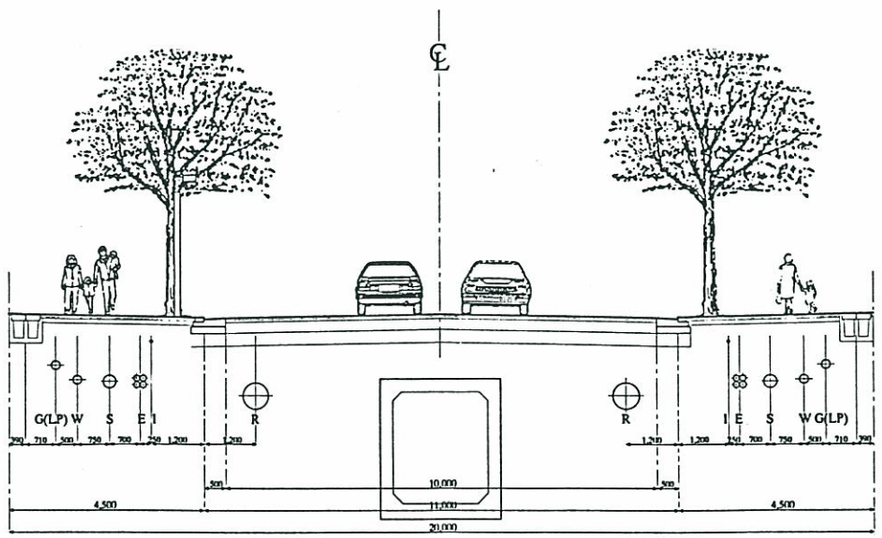
04

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

補助幹線道路（W=20.0m）805（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ東ｴﾘｱ）

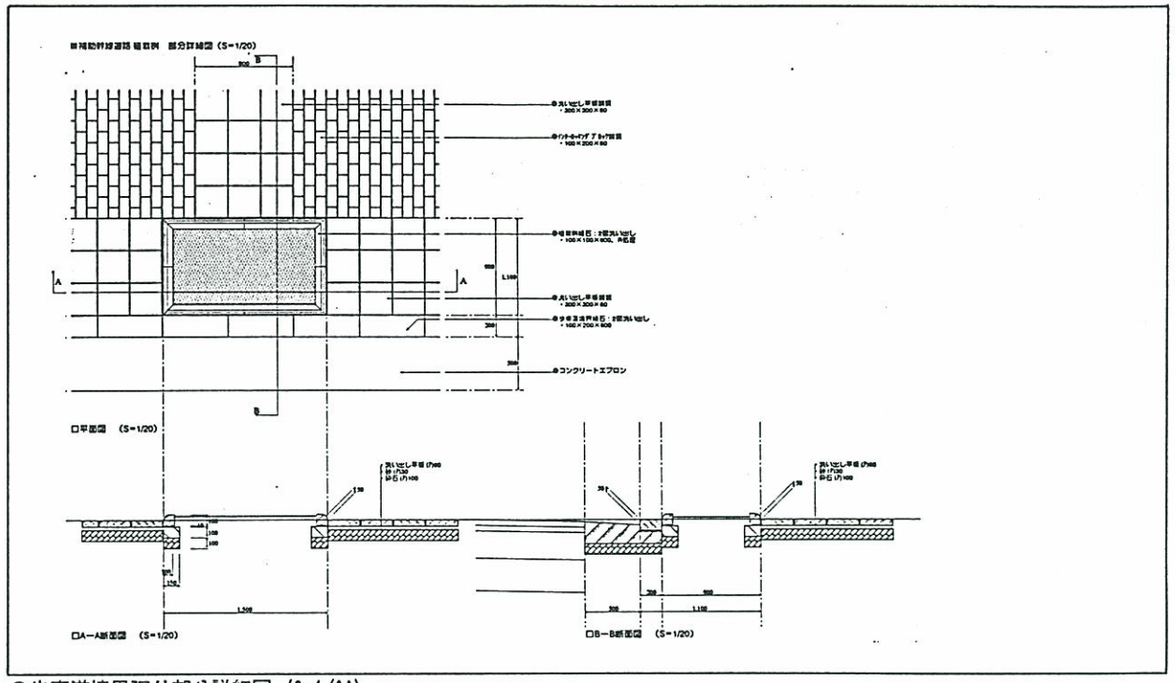


□平面図 (S=1/50)



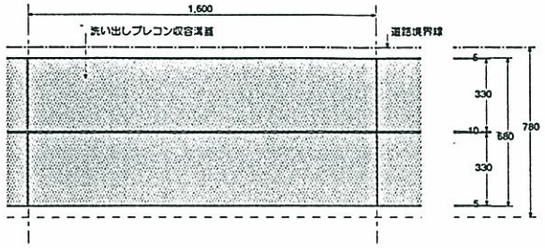
■補助幹線道路（W=20.0m）標準断面図

□断面図 (S=1/50)

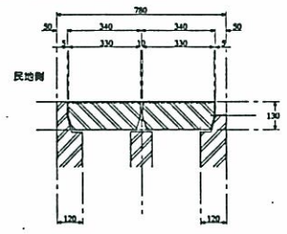


●歩車道境界廻り部分詳細図 (S=1/20)

■収容溝蓋 部分詳細図 (S=1/10)

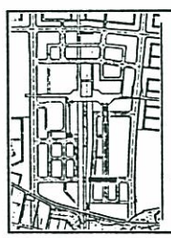


□平面図 (S=1/10)



□A－A断面図 (S=1/10)

●官民境界廻り部分詳細図



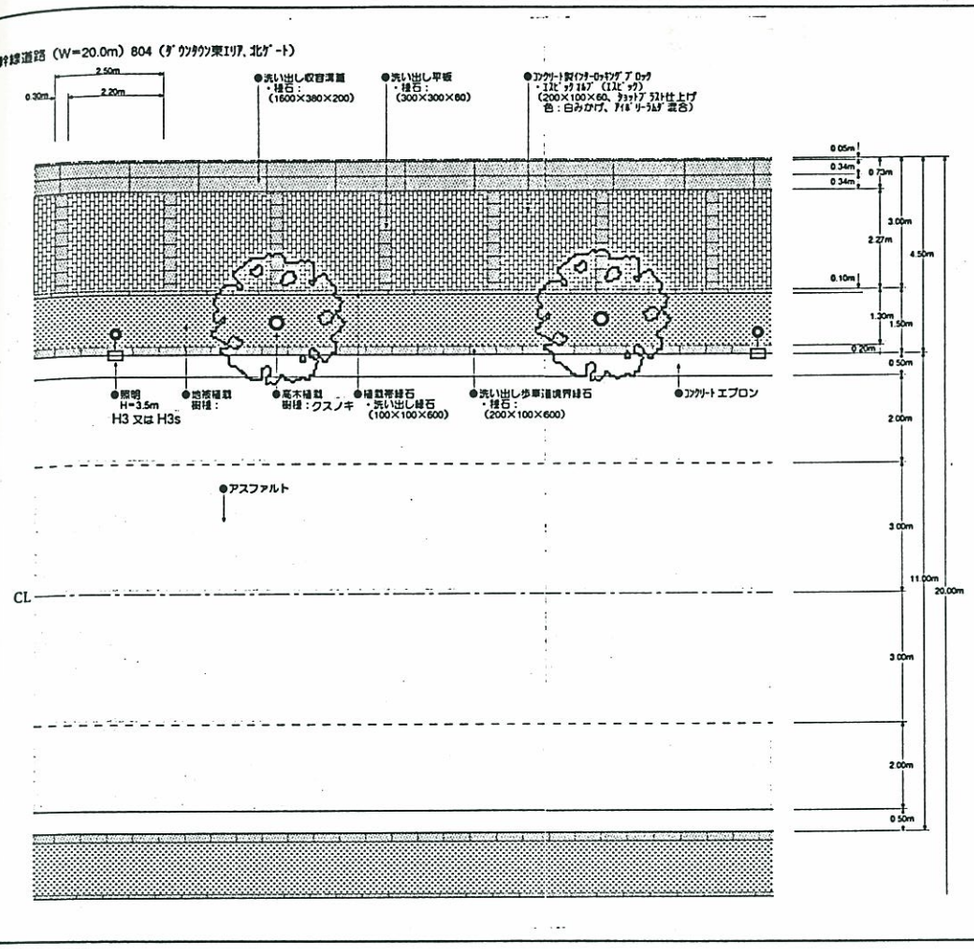
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（804、805）
W=20.0m（ダウンタウン東エリア 一般部）

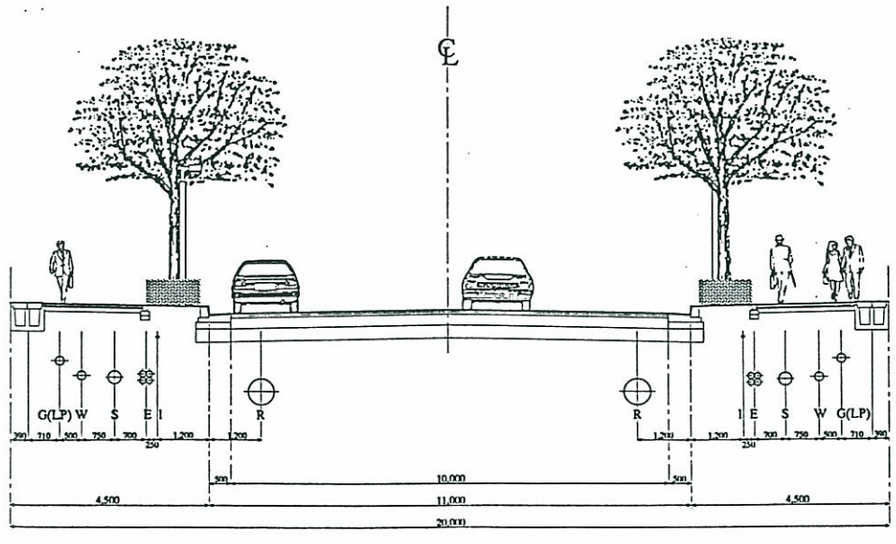
05

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

補助幹線道路（W=20.0m）804（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ東ｴﾘｱ、北ｹﾞｰﾄ）

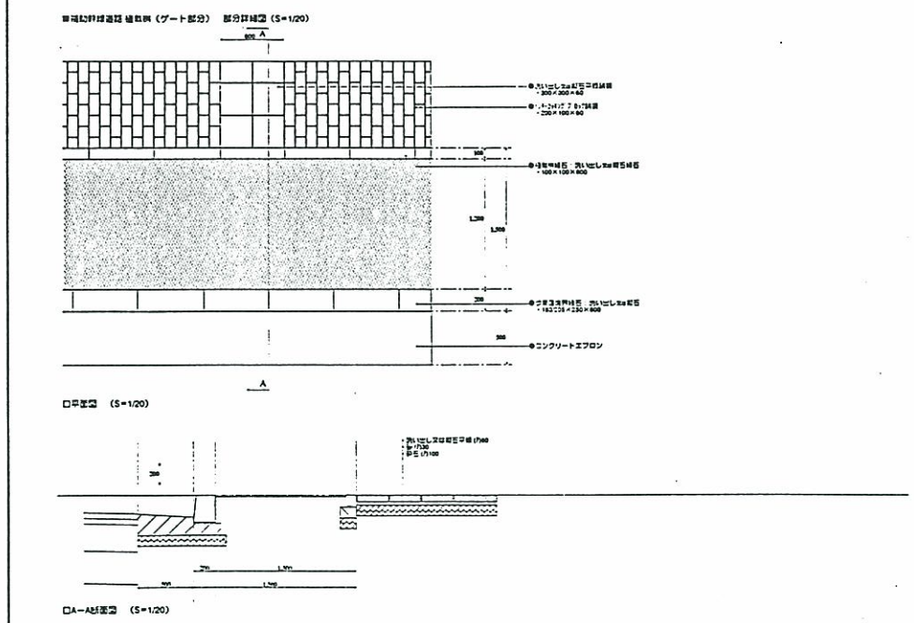


平面図（S=1/50）



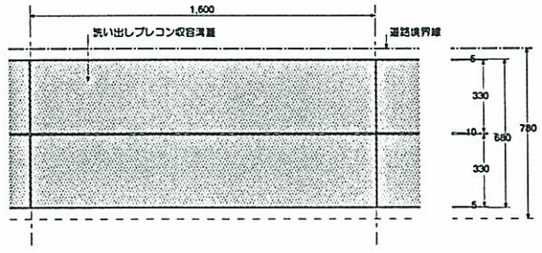
■補助幹線道路（W=20.0m）ゲート部 標準断面図

断面図（S=1/50）

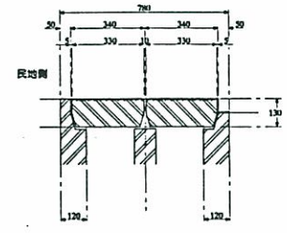


❺歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

■収容溝蓋 部分詳細図（S=1/10）

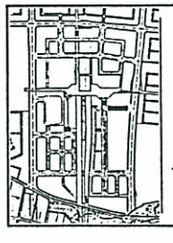


□平面図 （S=1/10）



□A－A断面図 （S=1/10）

❻官民境界廻り部分詳細図

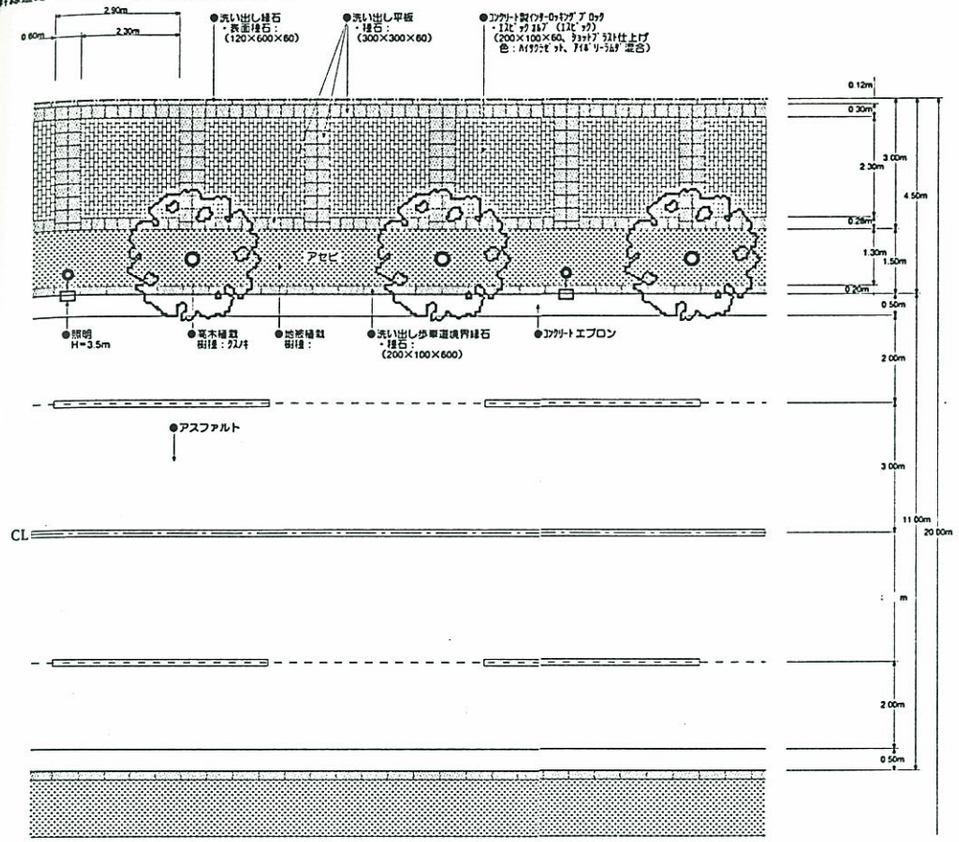


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

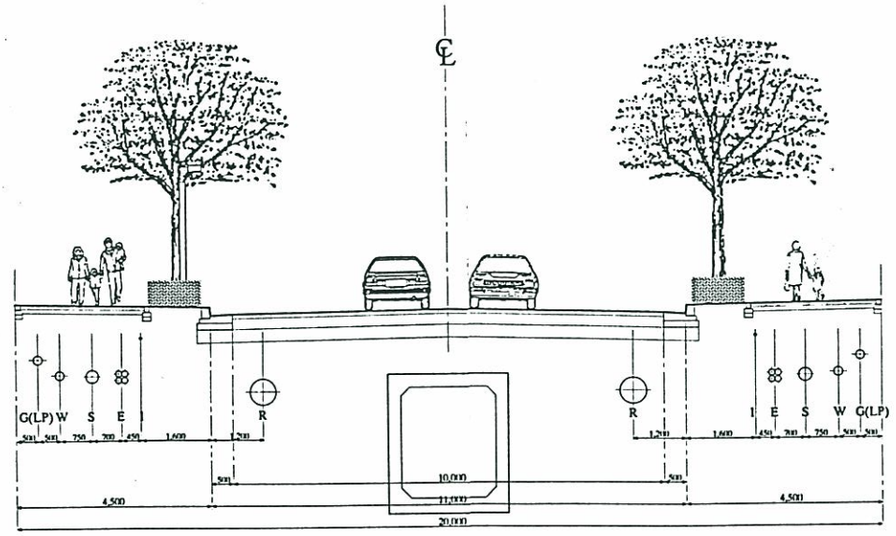
補助幹線道路（804）
W=20.0m（ダウンタウン東エリア ゲート部）

06

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

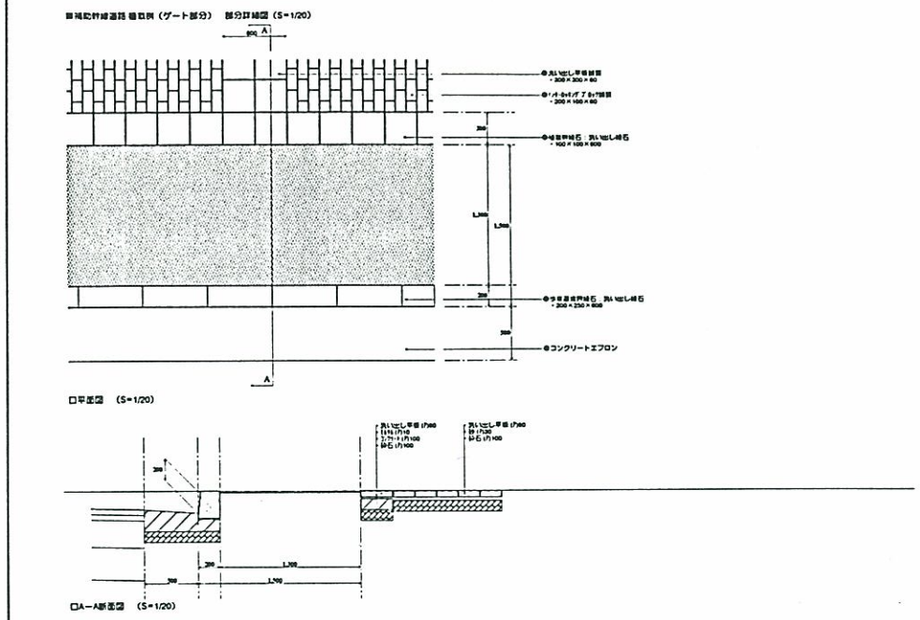


標準平面図（S=1/50）

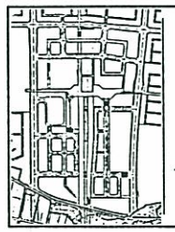


■補助幹線道路（W=20.0m）標準断面図

標準断面図（S=1/50）



●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）



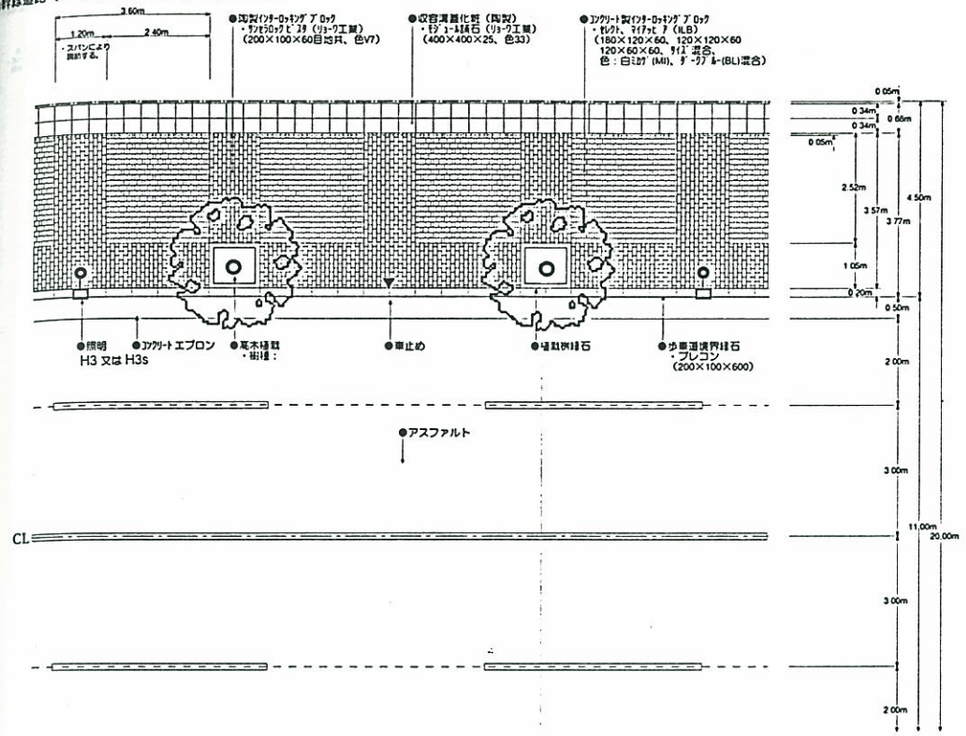
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（805）
W=20.0m（ダウンタウン東エリア ゲート部）

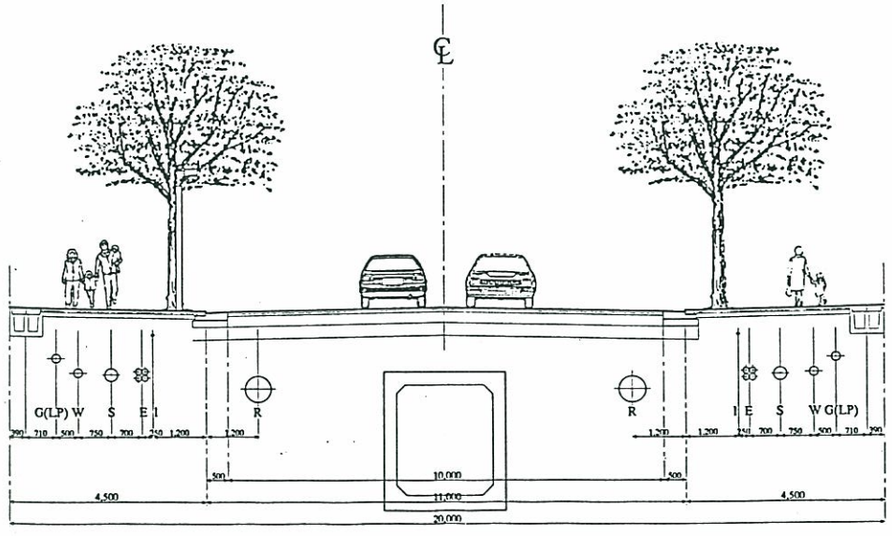
07

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

補助幹線道路（W=20m）806、807（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ初期ｴﾘｱ）

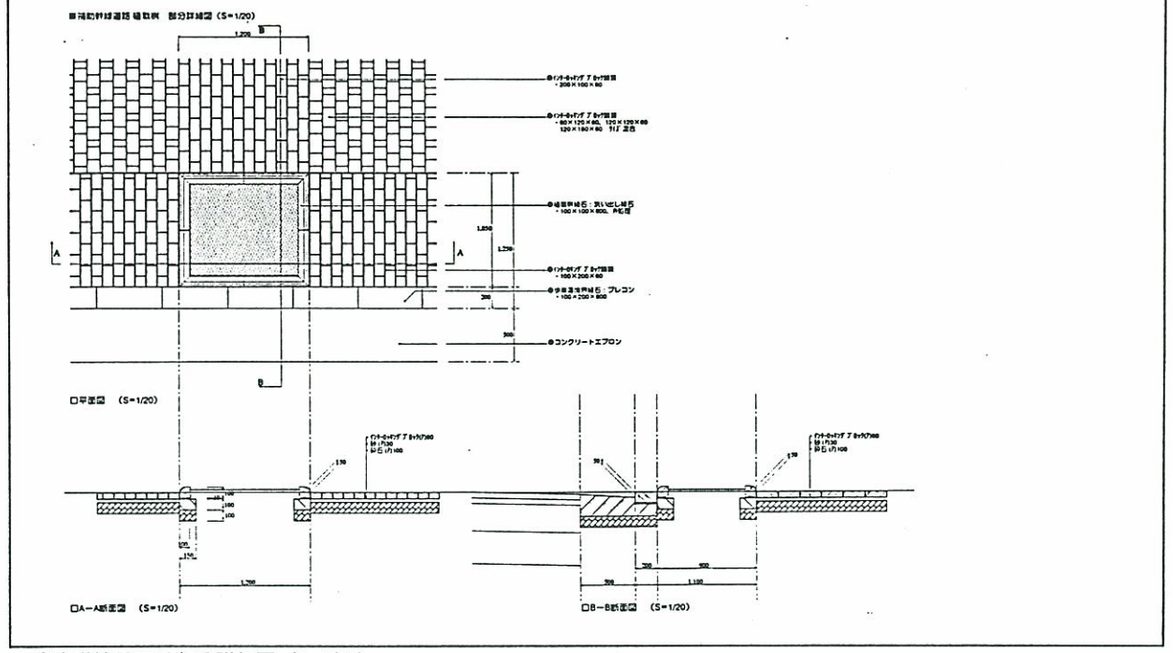


□平面図 (S=1/50)

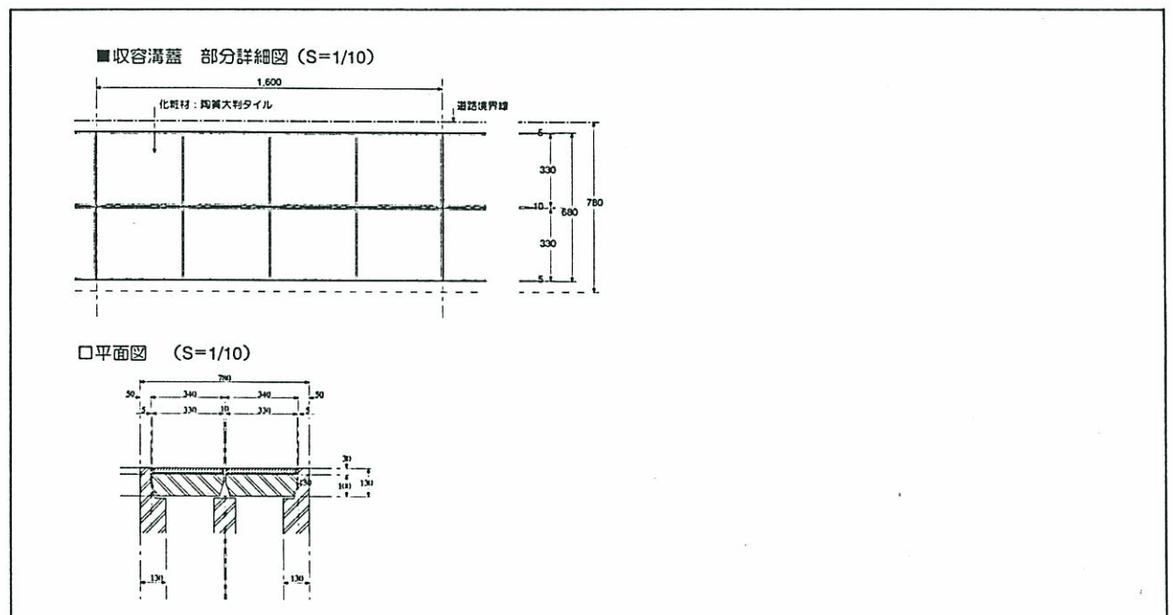


■補助幹線道路（W=20.0m）標準断面図

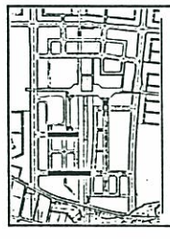
□断面図 (S=1/50)



●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）



●官民境界廻り部分詳細図



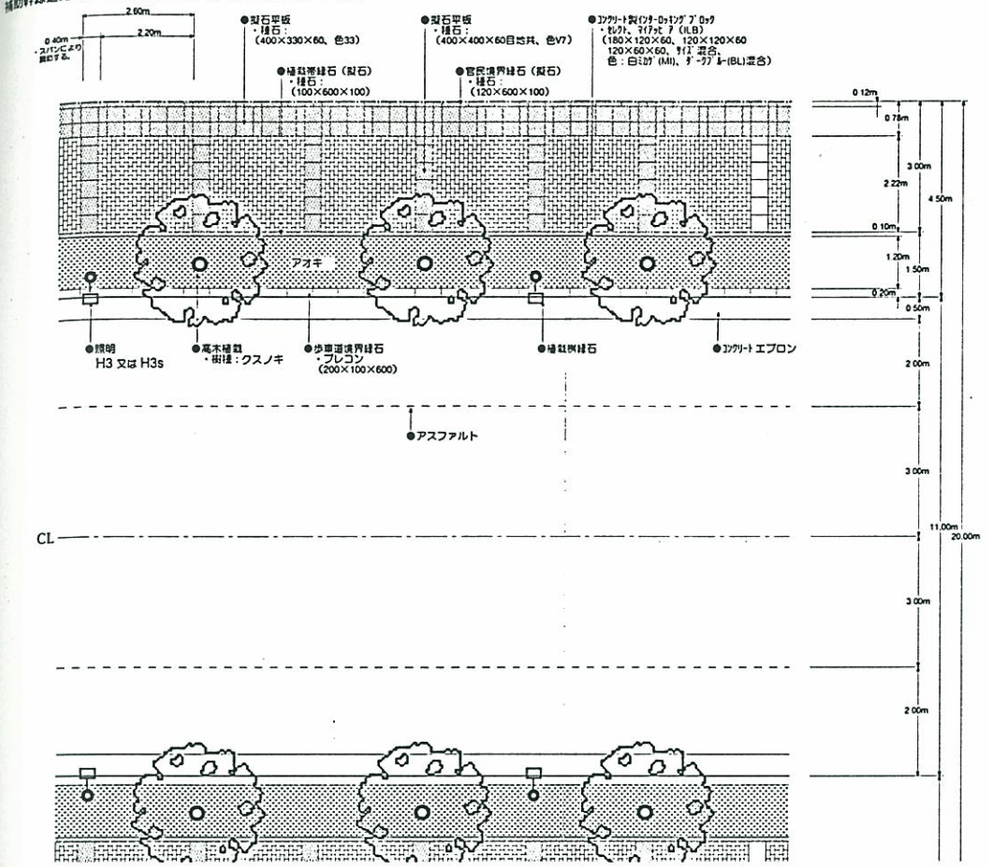
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（806、807）
W=20.0m（ダウンタウン初期エリア 一般部）

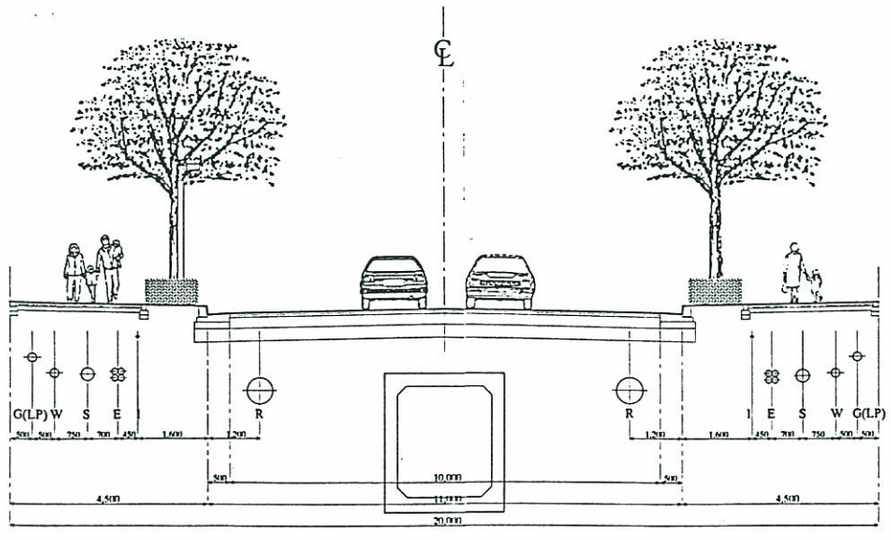
08

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

補助幹線道路（W=20m）806、807（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ初期ｴﾘｱ、ｹﾞｰﾄ部）

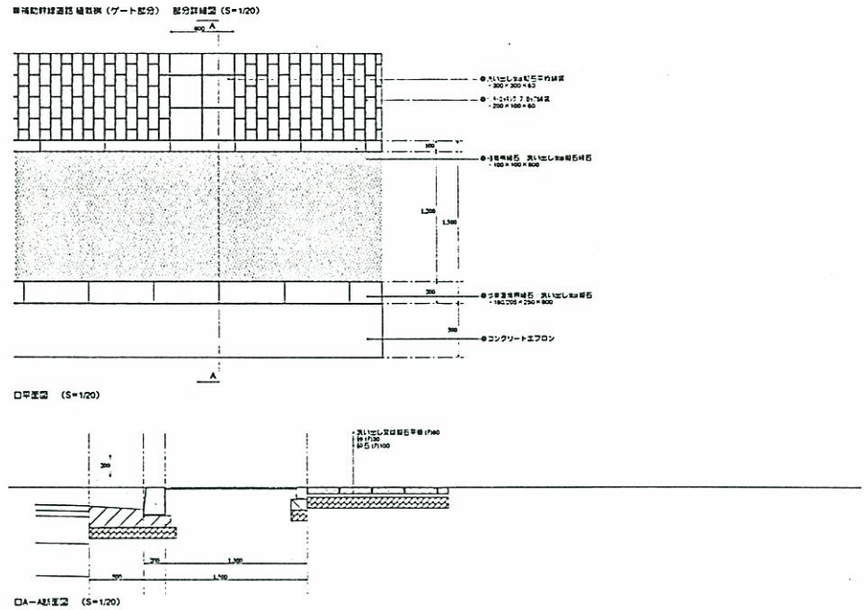


平面図（S=1/50）

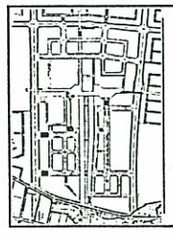


■補助幹線道路（W=20.0m）標準断面図

断面図（S=1/50）



●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）



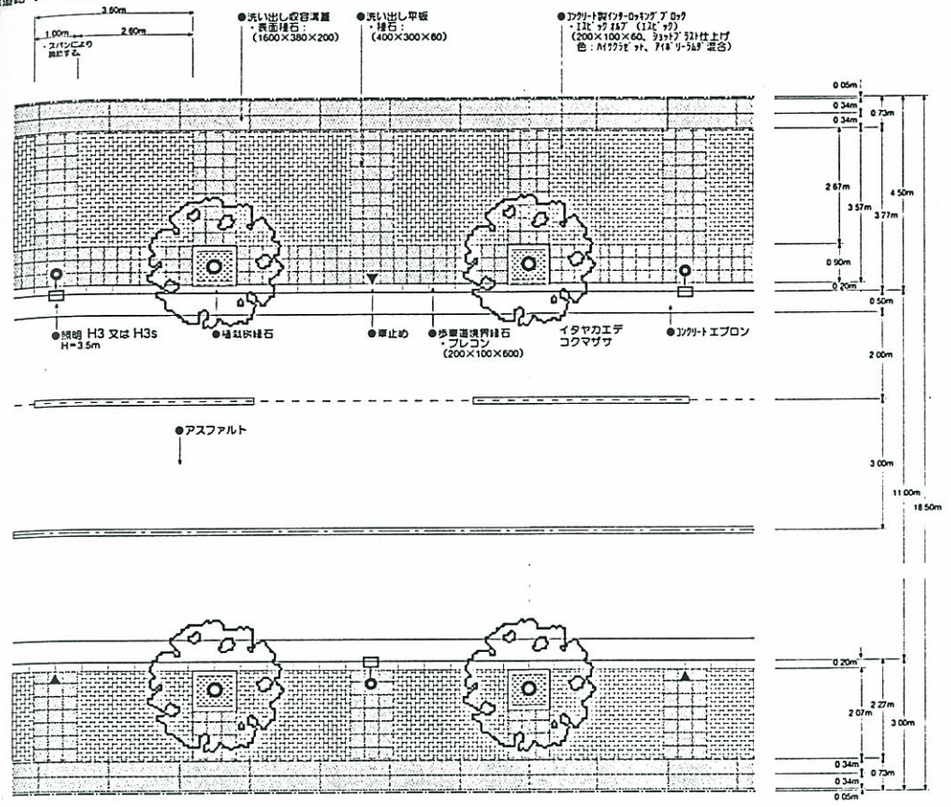
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（806、807）
W=20.0m（ダウンタウン初期エリア ゲート部）

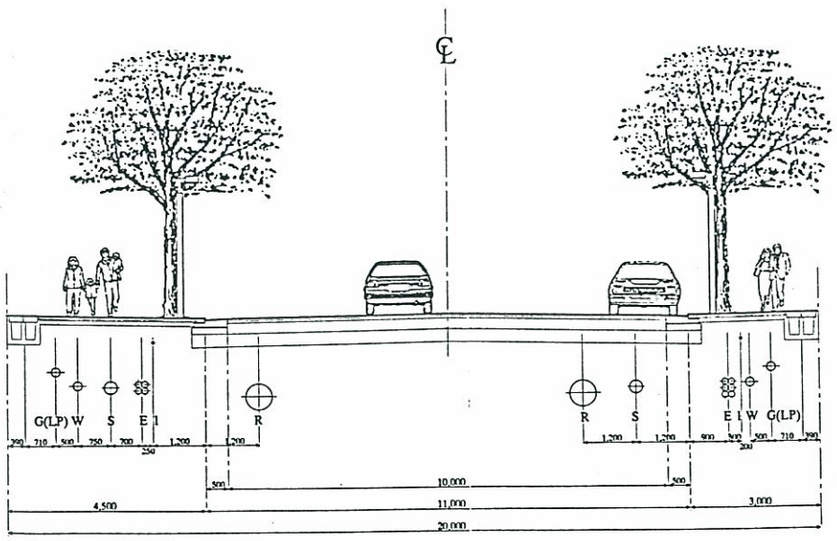
09

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

補助幹線道路（W＝18.5m）808（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ東ｴﾘｱ）

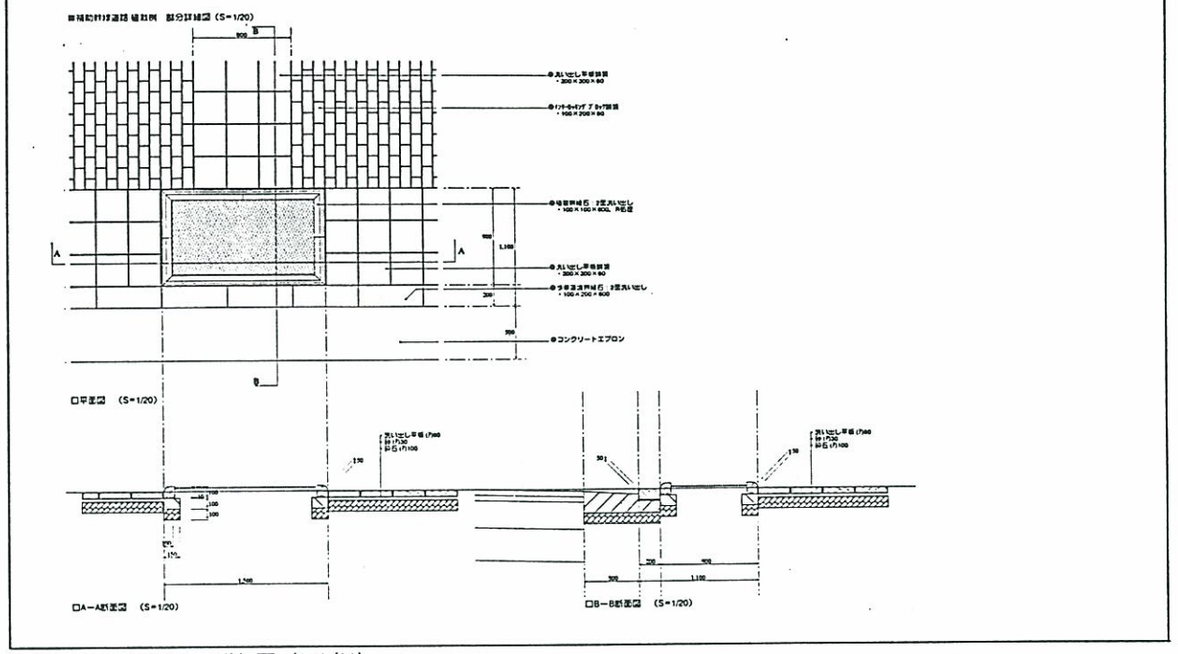


平面図 (S=1/50)



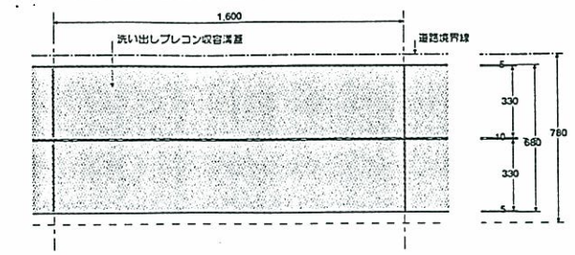
■補助幹線道路（W＝18.5m）標準断面図

断面図 (S=1/50)

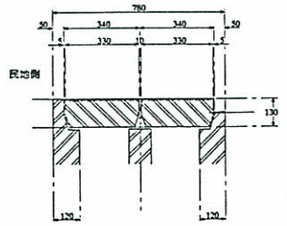


●歩車道境界廻り部分詳細図 (S=1/20)

■収容溝蓋 部分詳細図 (S=1/10)

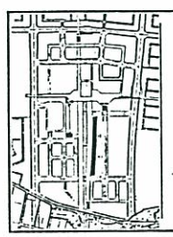


□平面図 (S=1/10)



□A－A断面図 (S=1/10)

●官民境界廻り部分詳細図



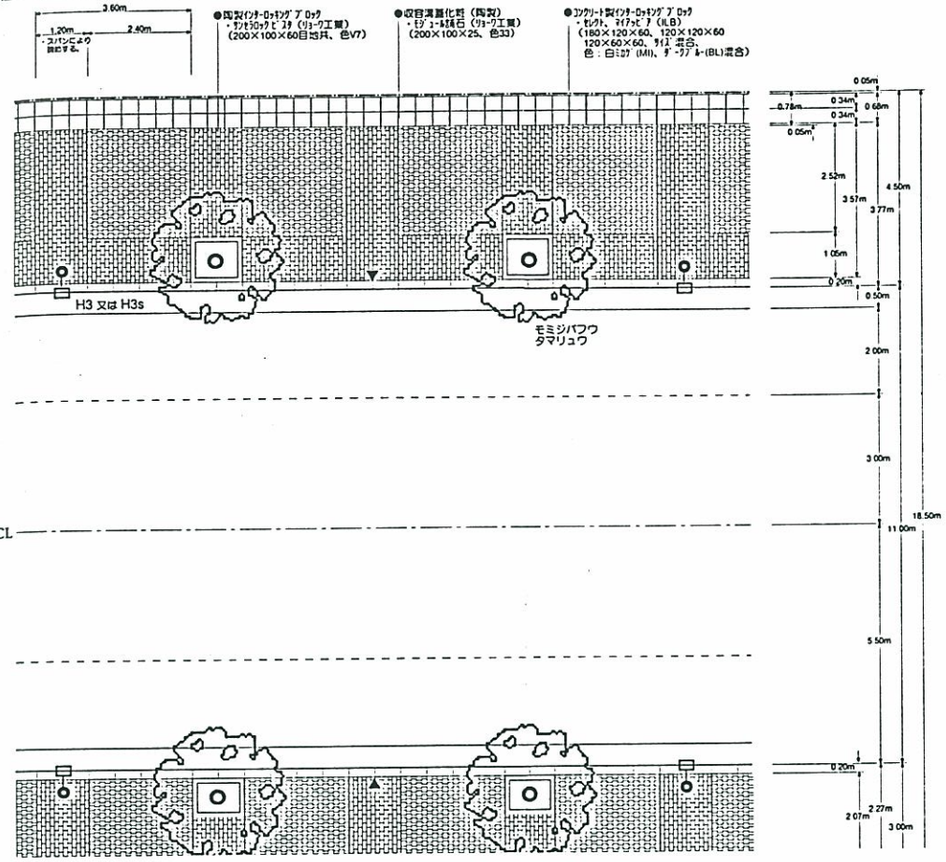
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（808）
W=18.5m（ダウンタウン東エリア）

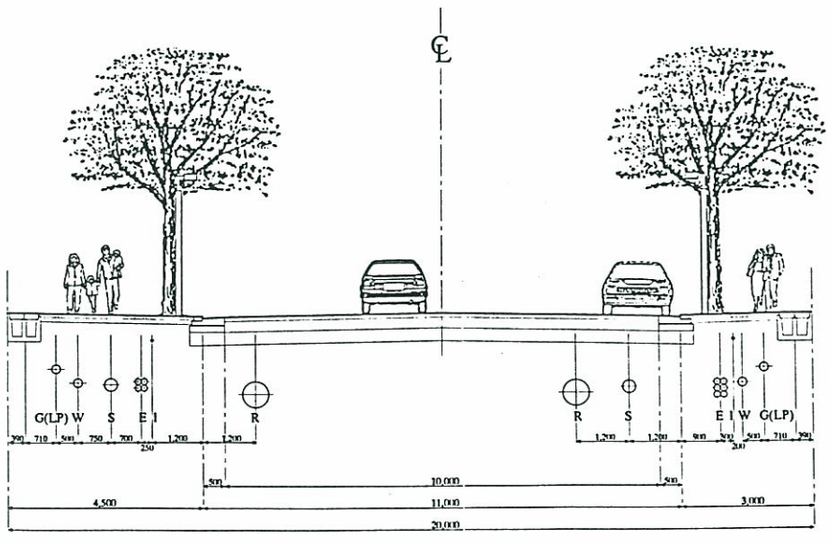
10

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

補助幹線道路（W=18.5m）809（ダウンタウン初期エリア）

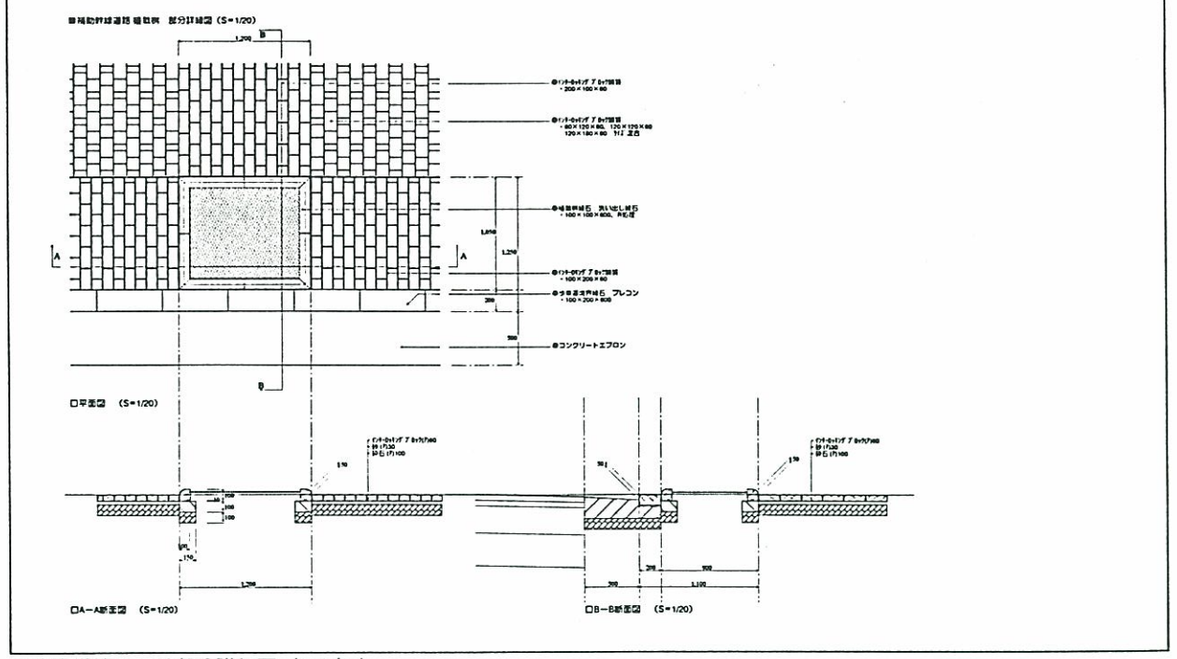


平面図（S=1/50）



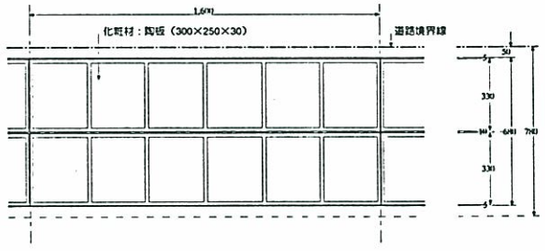
■補助幹線道路（W=18.5m）標準断面図

断面図（S=1/50）

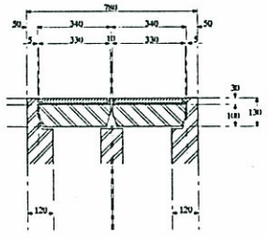


●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

■収容溝蓋 部分詳細図（S=1/10）

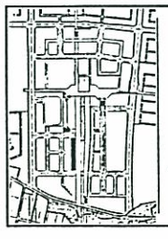


□平面図 （S=1/10）



□A－A断面図 （S=1/10）

●官民境界廻り部分詳細図



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

補助幹線道路（809）
W=18.5m（ダウンタウン初期エリア）

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

●パース１　補助幹線道路

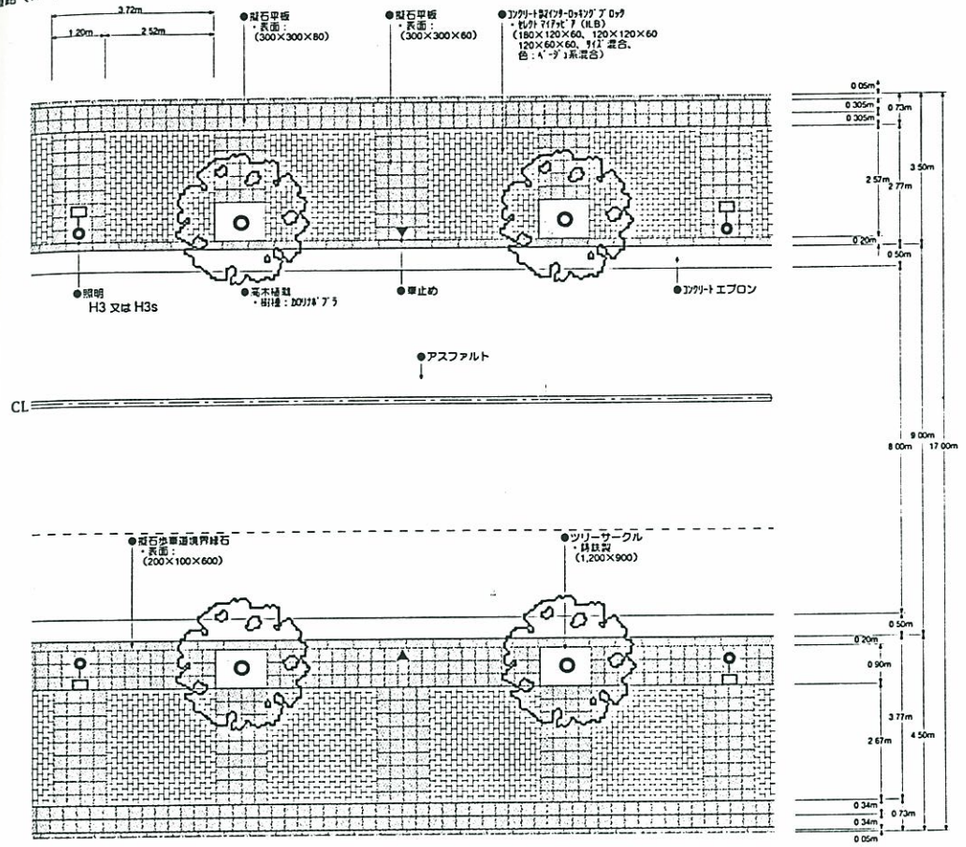
YAMATE PLANNING CABIN

3－2．区画道路　（1）設計仕様一覧

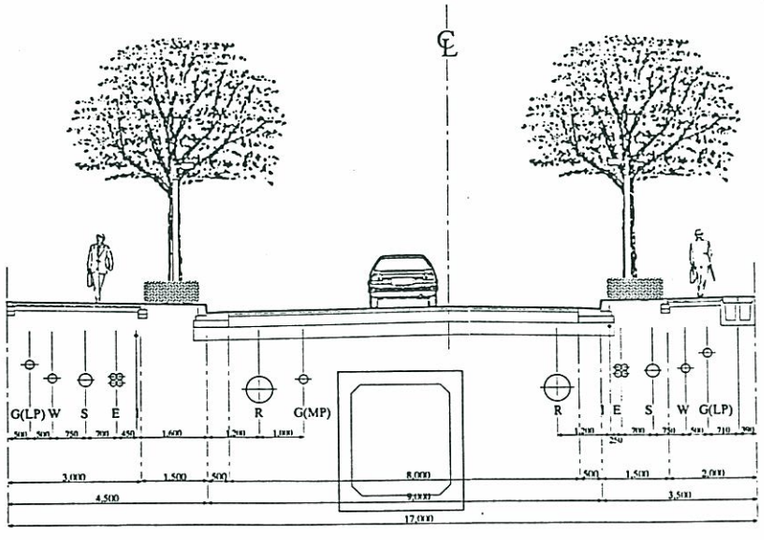
路線番号（名称等）	道路区分（種級）	延長	幅員構成（m）				舗装		街築			
			総幅員	車道	歩道	植栽帯	車道舗装	歩道舗装	歩道境界縁石	エプロン	共同収容溝蓋	官民境界縁石
○810（アッパータウン）												
●一般部	4種3級		17.0m	2車線 3.00m	4.50m / 3.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・擬石縁石
●ゲート部			17.0m	2車線 3.00m	3.00m / 2.00m	1.50m	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝200mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	――	・擬石縁石
○812（アッパータウン）												
●一般部	4種3級		14.0m	2車線 3.00m	3.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・擬石ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・擬石縁石
○813（ダウンタウン東）												
●一般部	4種3級		14.0m	2車線 3.00m	3.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・洗い出し平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・洗い出しﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石
○806（ダウンタウン初期）												
●一般部	4種3級		14.0m	2車線 3.00m	3.50m	―― ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・洗い出し縁石 H＝50mm	・ｺﾝｸﾘｰﾄ（現場打ち）	・化粧対応蓋（タイル貼）	・洗い出し縁石

路線番号	植栽			照明						備考
	高木	灌木	根締め等	記号	名称	照明灯高	光源	容量W	色温度K	
○８１０　（アッパータウン）										
●一般部	・ｶﾛﾘﾅﾎﾟﾌﾟﾗ	——	・ｳｪﾃﾘｱ	Ｈ３	・車道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2100～2500K	
				Ｈ３ｓ	・車道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2100～2500K	
●ゲート部	・ｸﾛｶﾞﾈﾓﾁ	・ｼﾝﾁｮｳｹﾞ	——							
○８１２　（アッパータウン）										
●一般部	・ｷﾜﾀ		・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	
○８１３　（ダウンタウン東）										
●一般部	・ﾊｸﾓｸﾚﾝ	——	・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	
○８１４　（ダウンタウン初期）										
●一般部	・ﾓﾐｼﾞﾊﾌｳ	——	・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	

区画道路（W=17.0m）810（ｱｯﾊﾟｰﾀｳﾝ）

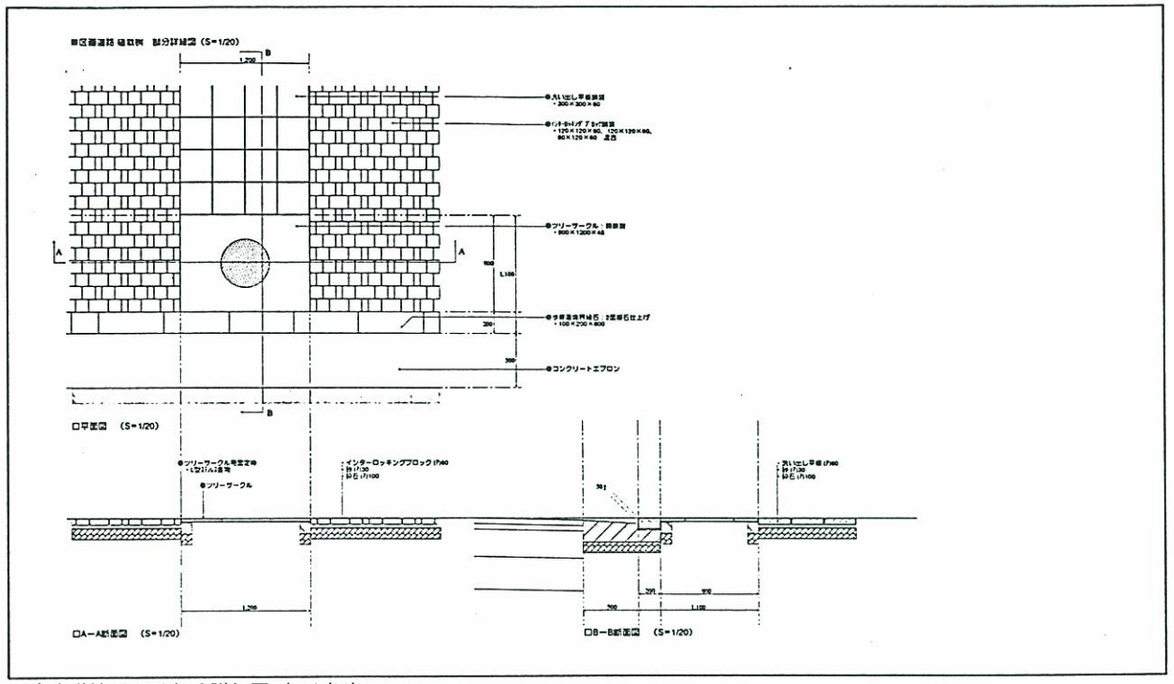


平面図 (S=1/50)

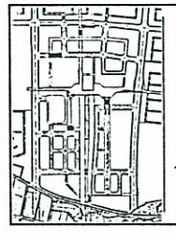


■区画道路（W=17.0m）標準断面図

断面図 (S=1/50)



●歩車道境界廻り部分詳細図 (S=1/20)

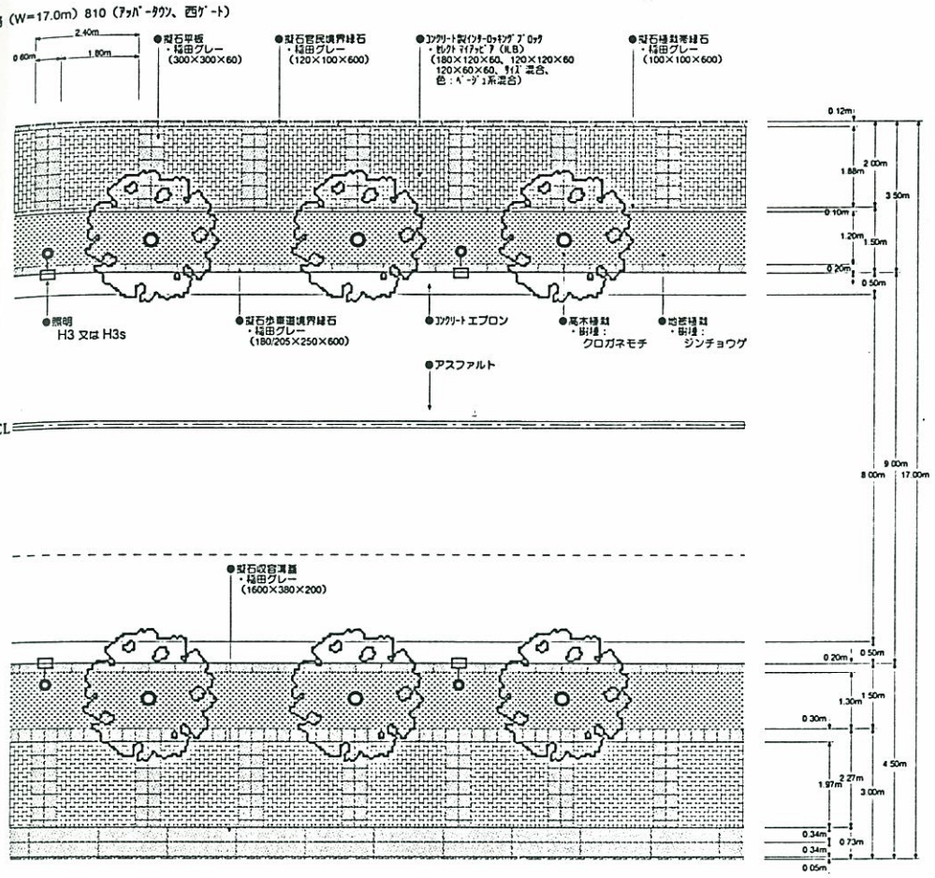


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

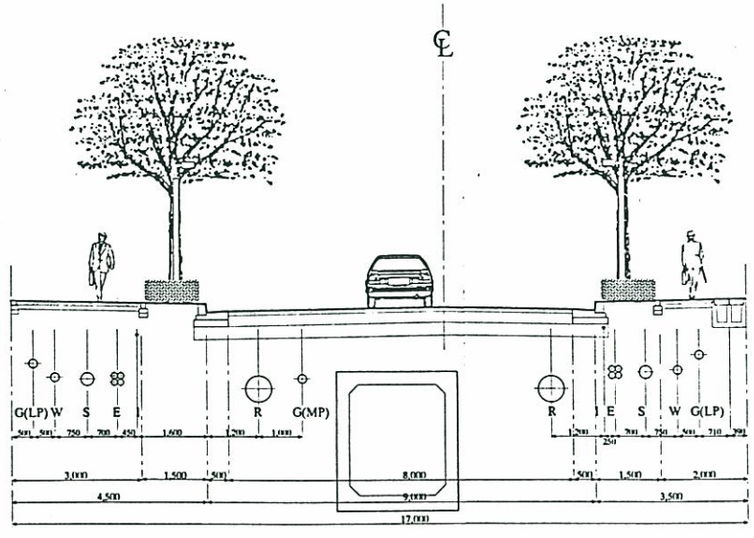
区画道路（810）
W=17.0m（アッパータウン 一般部）

12

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

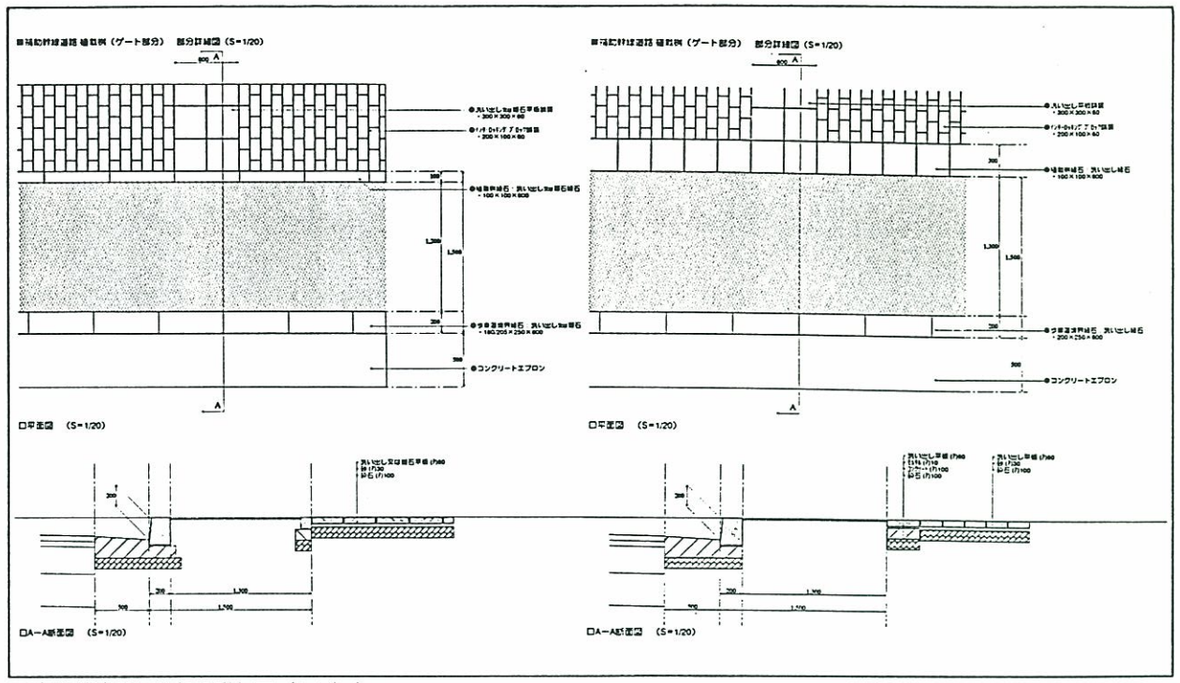


平面図 (S=1/50)



■区画道路（W=17.0m）標準断面図

断面図 (S=1/50)



●歩車道境界廻り部分詳細図 (S=1/20)

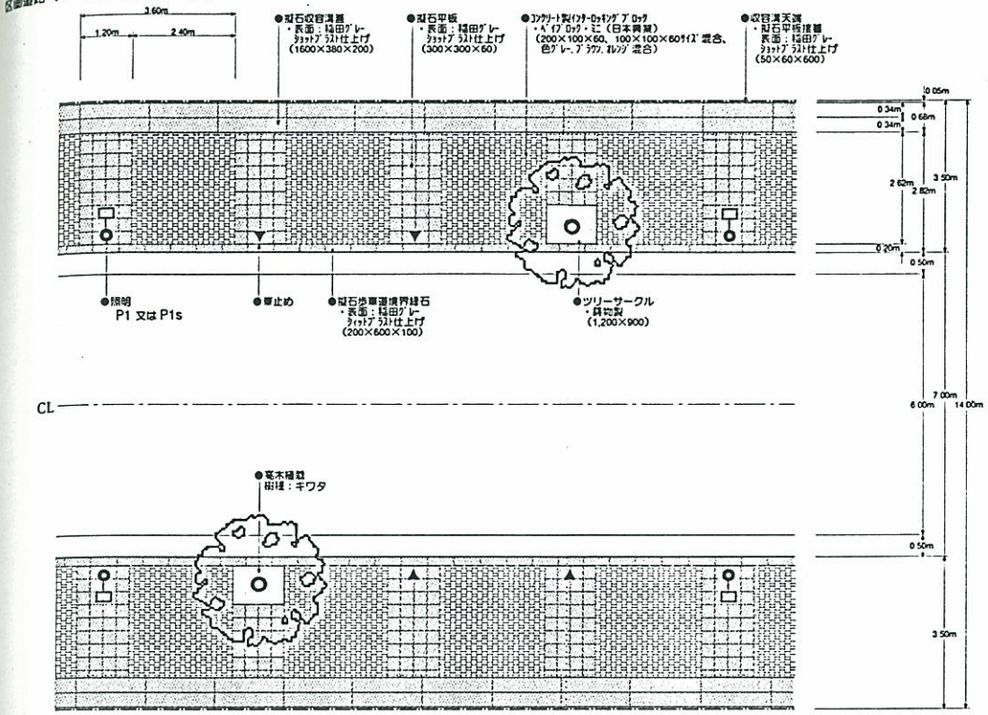
港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

区画道路（810）
W=17.0m（アッパータウン ゲート部）

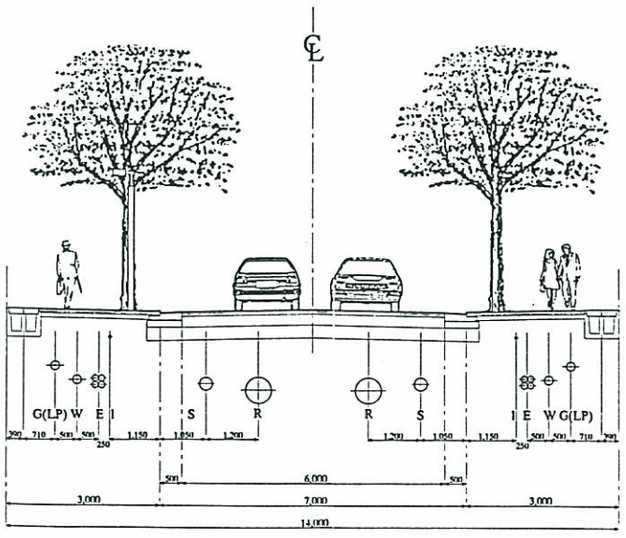
13

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

区画道路（W=14m）812（アッパータウン）

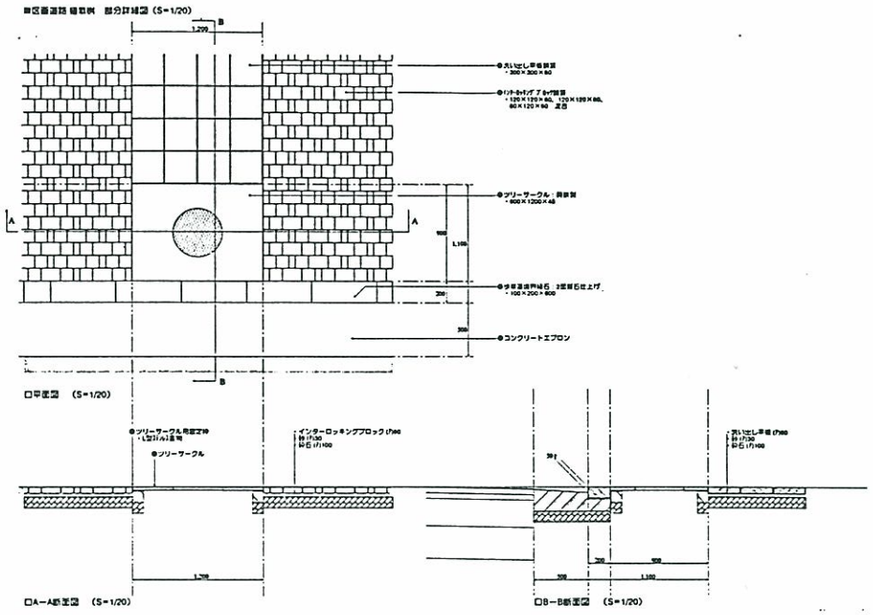


平面図（S=1/50）



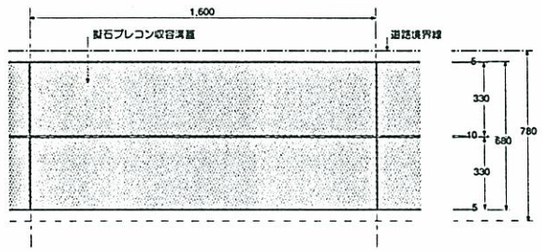
■区画道路（W=14.0m）標準断面図

断面図（S=1/50）

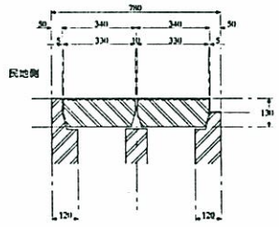


●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

■収容溝蓋　部分詳細図（S=1/10）

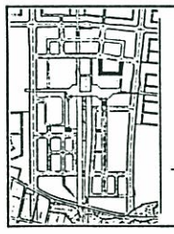


□平面図　（S=1/10）



□A－A断面図　（S=1/10）

●官民境界廻り部分詳細図

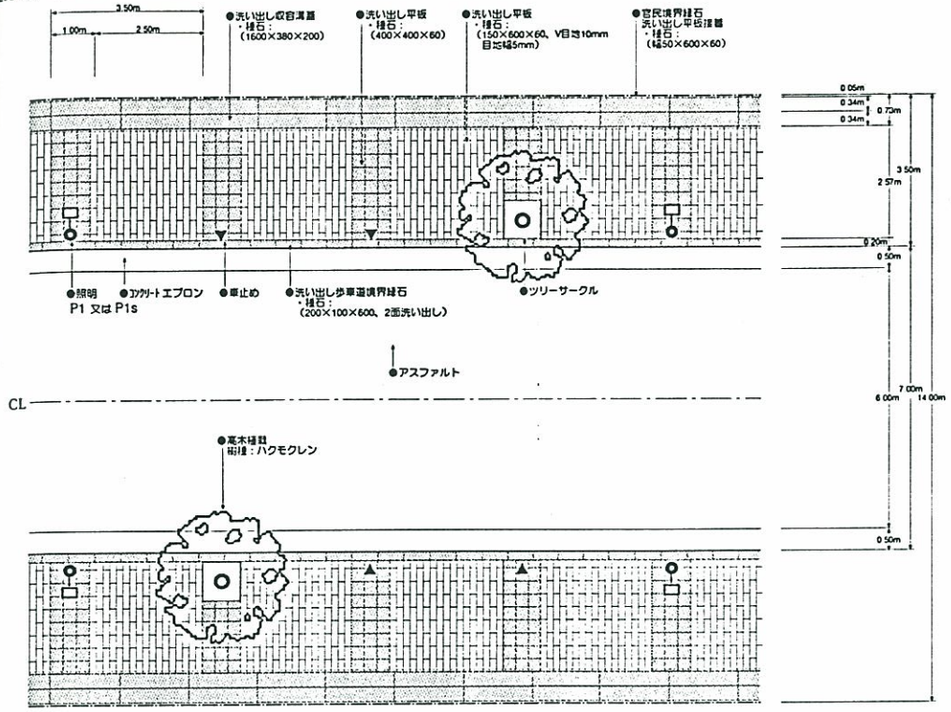


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

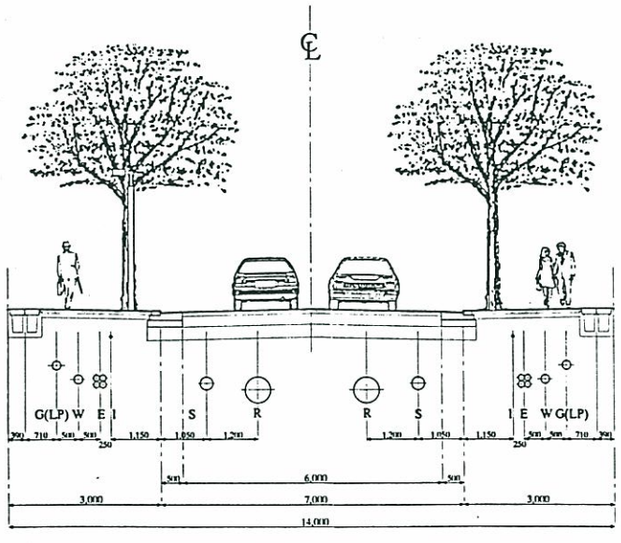
区画道路（812）
W=14.0m（アッパータウン）

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

区画道路（W=14m）813（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ東ｴﾘｱ）

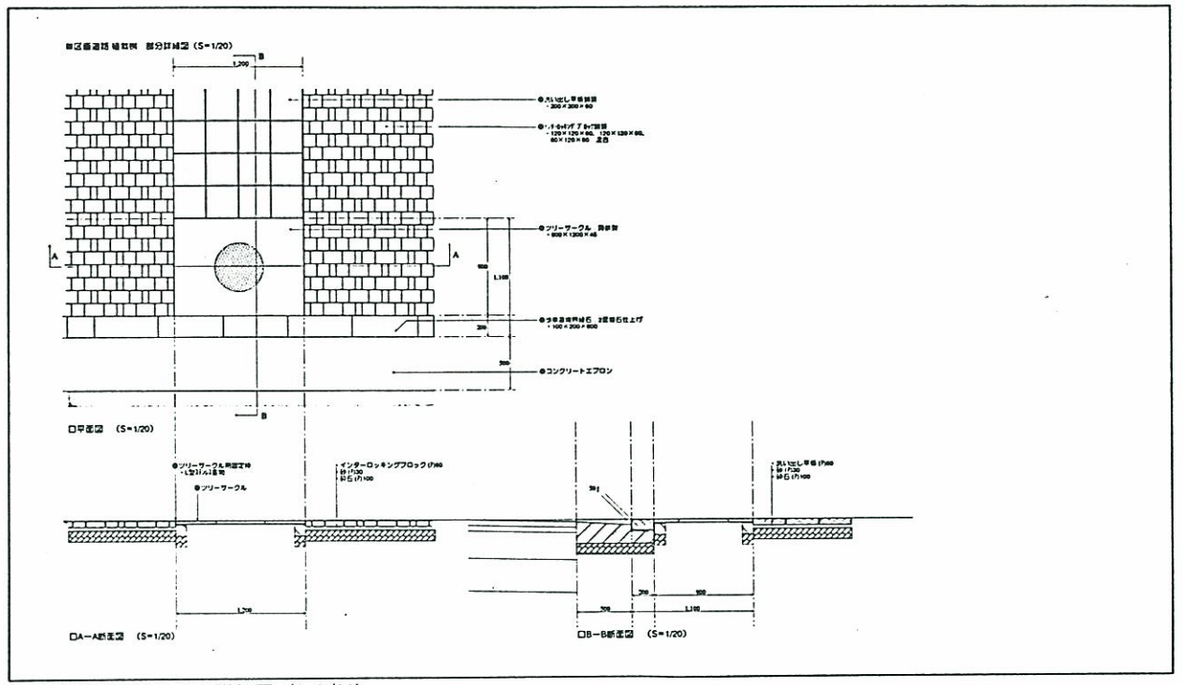


平面図（S=1/50）

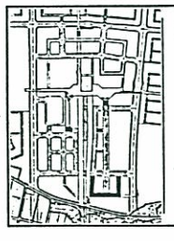


■区画道路（W=14.0m）標準断面図

断面図（S=1/50）



❷歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

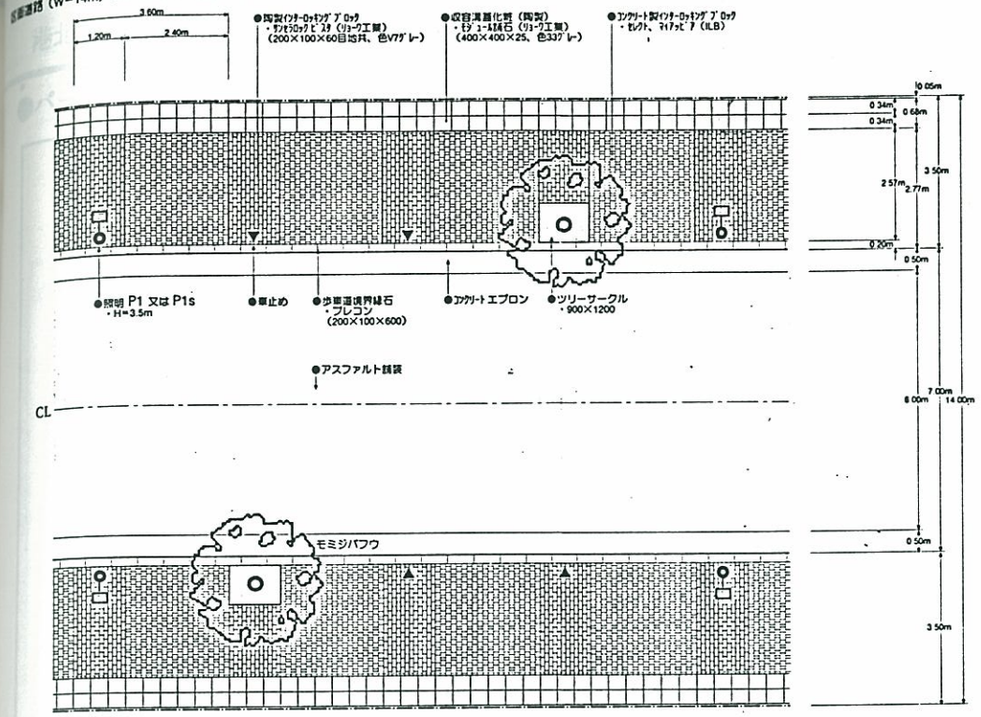


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

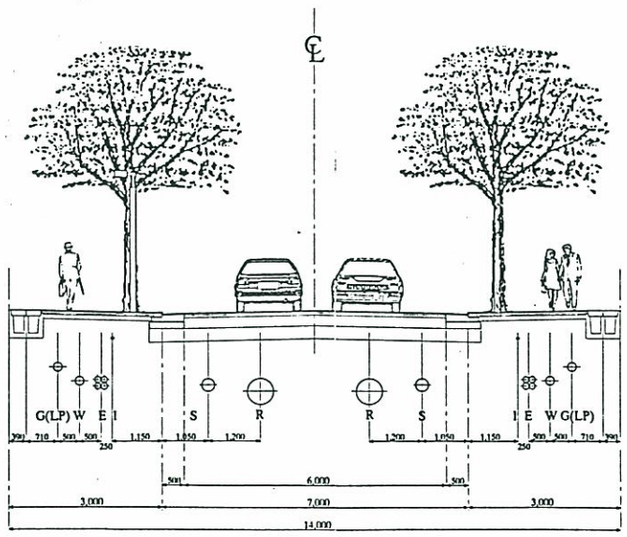
区画道路（813）
W=14.0m（ダウンタウン東エリア）

15

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

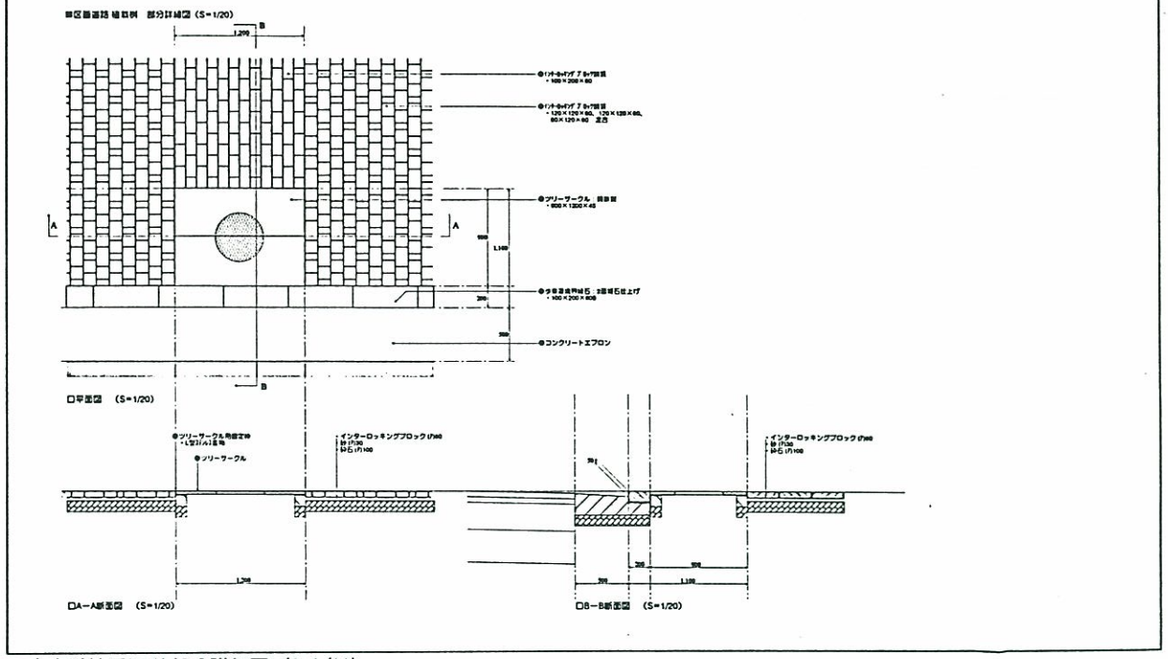


平面図（S=1/50）



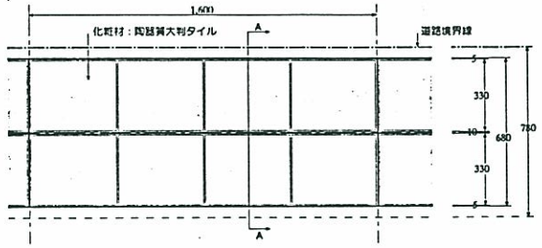
■区画道路（W=14.0m）標準断面図

断面図（S=1/50）

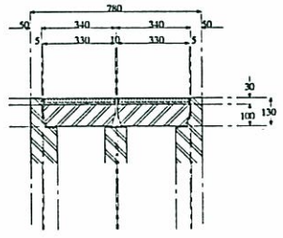


❹歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

■収容溝蓋　部分詳細図（S=1/10）

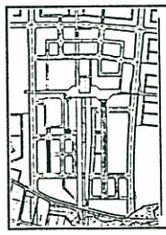


□平面図　(S=1/10)



□A－A断面図　(S=1/10)

❺官民境界廻り部分詳細図（S=1/20）



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（車両空間編）

区画道路（814）
W=14.0m（ダウンタウン初期エリア）

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

●パース２　区画道路

YAMATE PLANNING CABIN

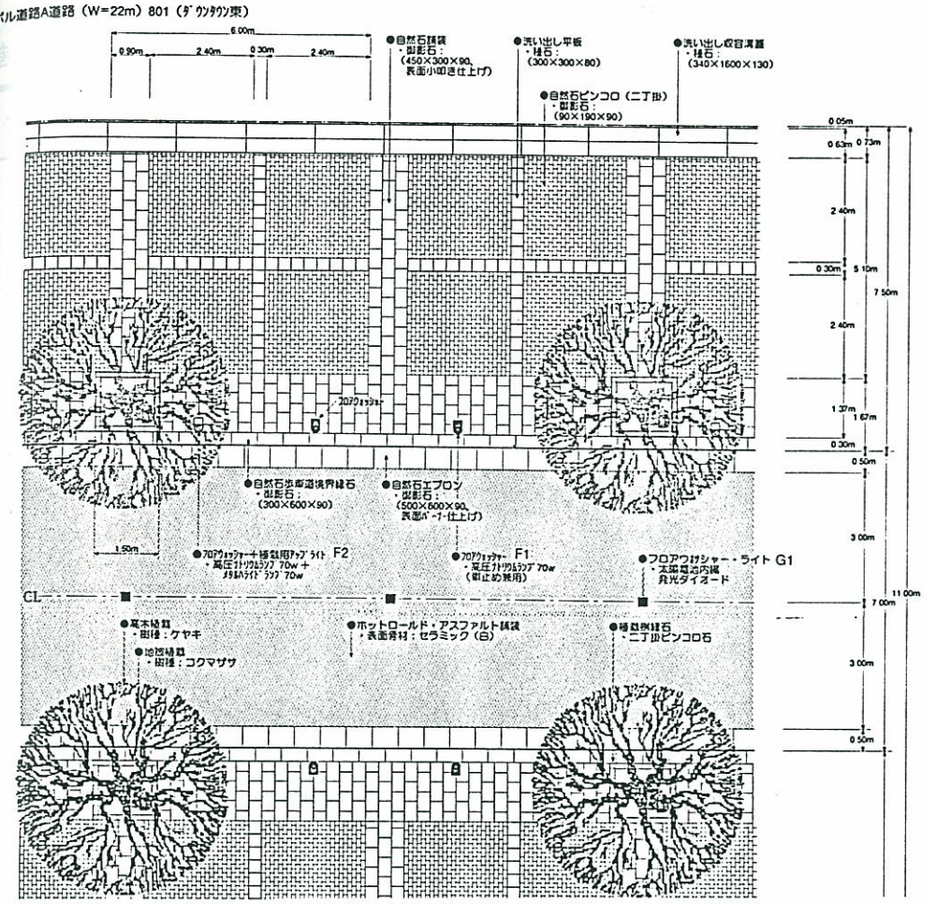
3－1．シンボル道路　　（1）設計仕様一覧

路線番号（名称等）	道路区分（種級）	延長	幅員構成（m）				舗装		街築			
			総幅員	車道	歩道	植栽帯	車道舗装	歩道舗装	歩車道境界縁石	エプロン	共同収容溝蓋	官民境界縁石
○シンボル道路A　801 ●一般部	4種3級		22.0m	2車線 3.00m	7.50m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ﾎｯﾄﾛｰﾙﾄﾞ ｱｽﾌｧﾙﾄ舗装	・自然石 ・洗い出し平板	・自然石縁石 H＝20mm	・自然石ｴﾌﾟﾛﾝ	・洗い出し ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	・洗い出し縁石
○シンボル道路B　811 ●一般部	4種4級		16.0m	1車線 3.50m	5.75m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ （ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ （ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ ﾌﾞﾛｯｸ化粧	・化粧対応蓋 （タイル貼）	——

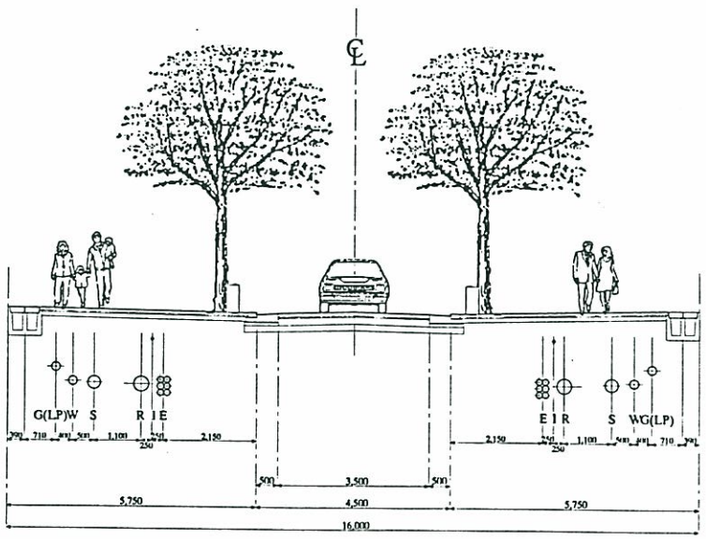
（1）設計仕様一覧

路線番号	植栽			照明						備考
	高木	灌木	根締め等	記号	名称	照明灯高	光源	容量W	色温度K	
○シンボル道路A　８０１										
●一般部	・ケヤキ	——	・ｺｸﾏｻﾞｻ	┌Ｆ１	・ﾌﾛｱｳｫｯｼｬｰ	0.65m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	70W	2500K	
				└Ｆ２	・ﾌﾛｱｳｫｯｼｬｰ（樹木ｱｯﾌﾟﾗｲﾄ付き）	0.65m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・ﾒﾀﾙﾊﾗｲﾄﾞ	70W 70W	2500K 3500K	
				・Ｇ１	・ｲﾝｼﾞｹｰﾀｰ	路面埋込	・発光ﾀﾞｲｵｰﾄﾞ	0W（太陽電池内蔵）		
				・Ｓ４	・ｼﾝﾎﾞﾙｹﾞｰﾄ	10.0m	・ﾒﾀﾙﾊﾗｲﾄﾞ	150W	3500K	・車両信号、歩行者信号を共架する。
○シンボル道路B　８１１										
●一般部	・ｻﾙｽﾍﾞﾘ	——	・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	┌Ｆ１	・ﾌﾛｱｳｫｯｼｬｰ	0.65m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	70W	2500K	
				└Ｆ２	・ﾌﾛｱｳｫｯｼｬｰ（樹木ｱｯﾌﾟﾗｲﾄ付き）	0.65m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・ﾒﾀﾙﾊﾗｲﾄﾞ	70W 70W	2500K 3500K	
				・Ｇ１	・ｲﾝｼﾞｹｰﾀｰ	路面埋込	・発光ﾀﾞｲｵｰﾄﾞ	0W（太陽電池内蔵）		
				・Ｓ４	・ｼﾝﾎﾞﾙｹﾞｰﾄ	10.0m	・ﾒﾀﾙﾊﾗｲﾄﾞ	150W	3500K	・車両信号、歩行者信号を共架する。

シンボル道路A道路（W=22m）801（ﾀﾞｳﾝﾀｳﾝ東）

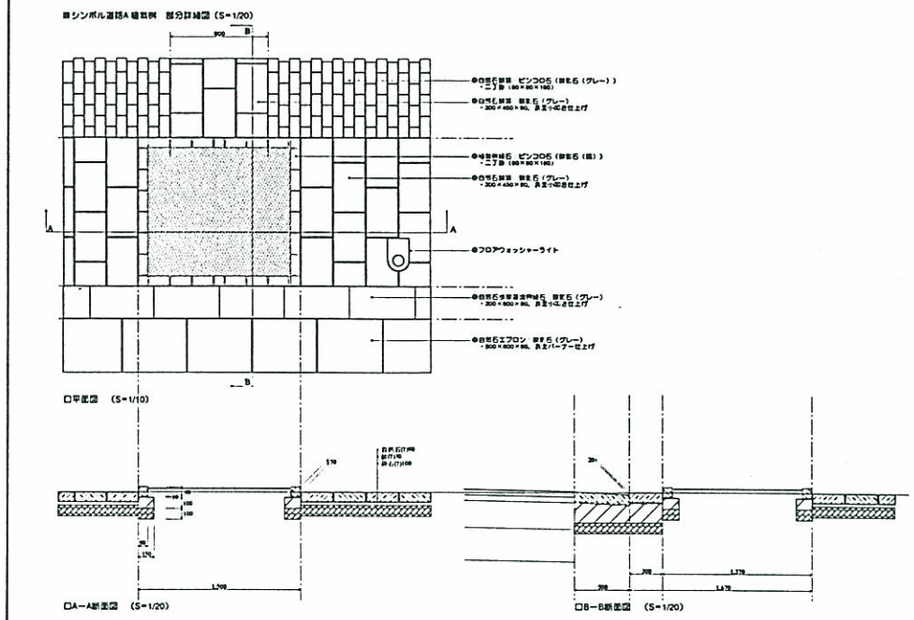


平面図 （S=1/50）



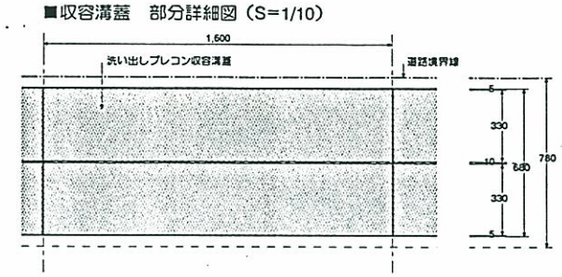
■シンボル道路B（W=16.0m）標準断面図

断面図 （S=1/50）

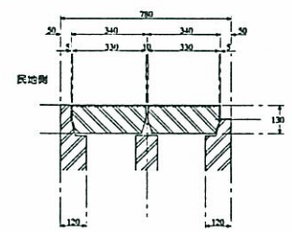


●歩車道境界廻り部分詳細図 （S=1/20）

■収容溝蓋 部分詳細図（S=1/10）

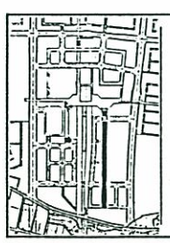


□平面図 （S=1/10）



□A－A断面図 （S=1/10）

●官民境界廻り部分詳細図



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（歩行者空間編）

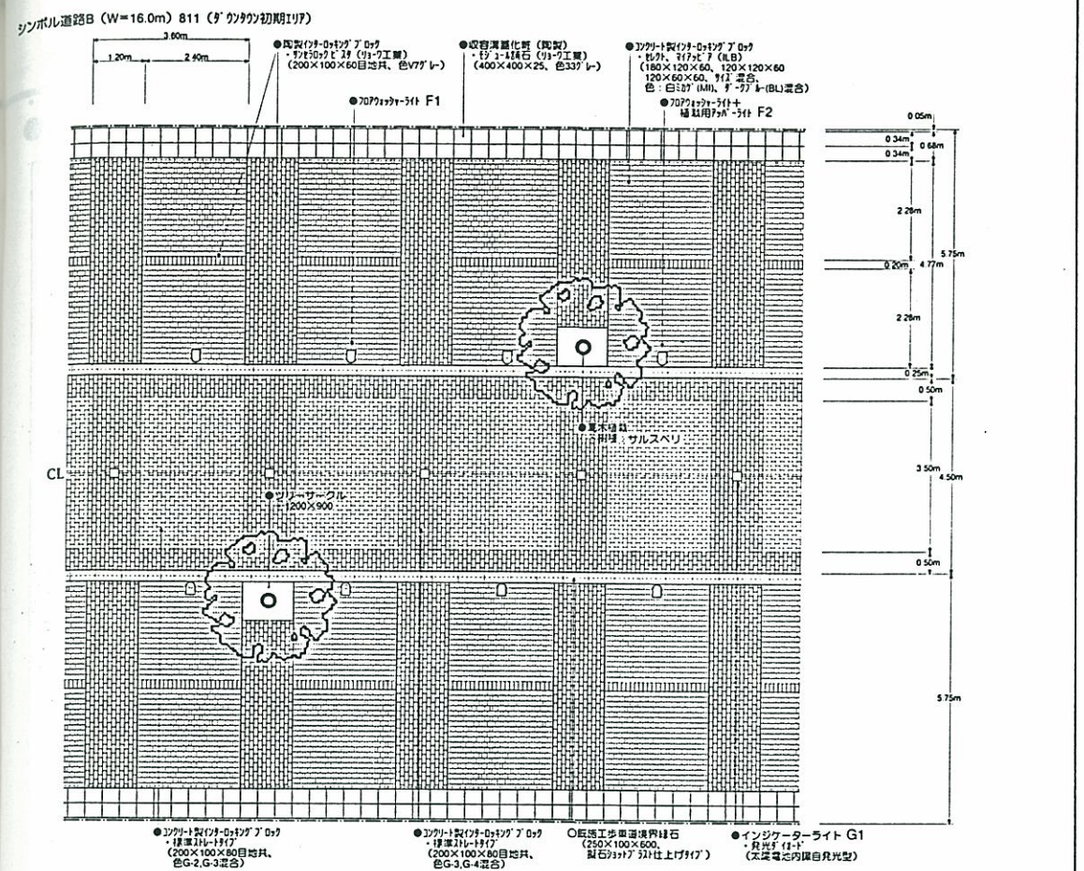
シンボル道路A（801）
W=22.0m（ダウンタウン東エリア）

03

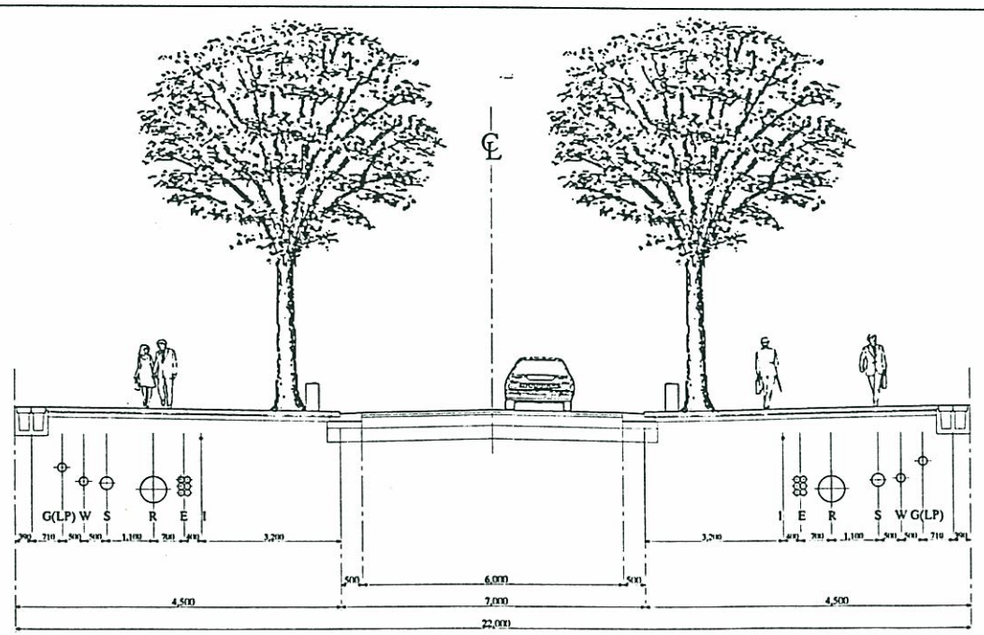
住宅・都市整備公団 港北開発局
株式会社 港北都市開発センター

●パース１　シンボル道路Ａ

YAMATE PLANNING CABIN

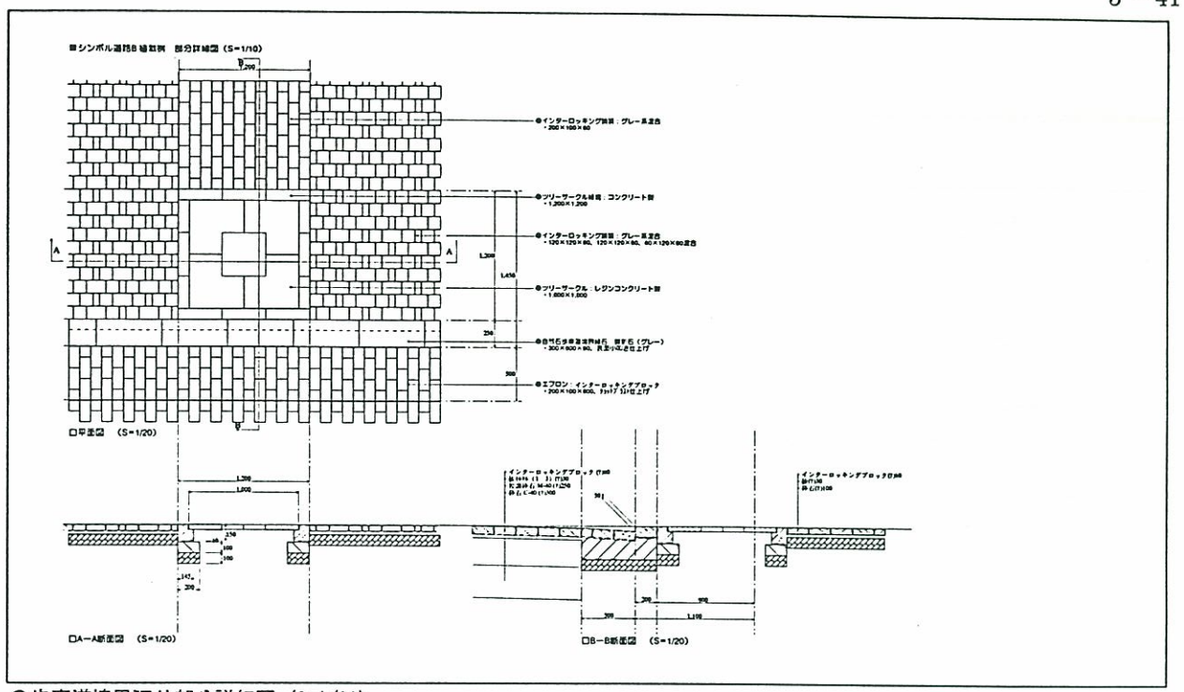


平面図 (S=1/50)

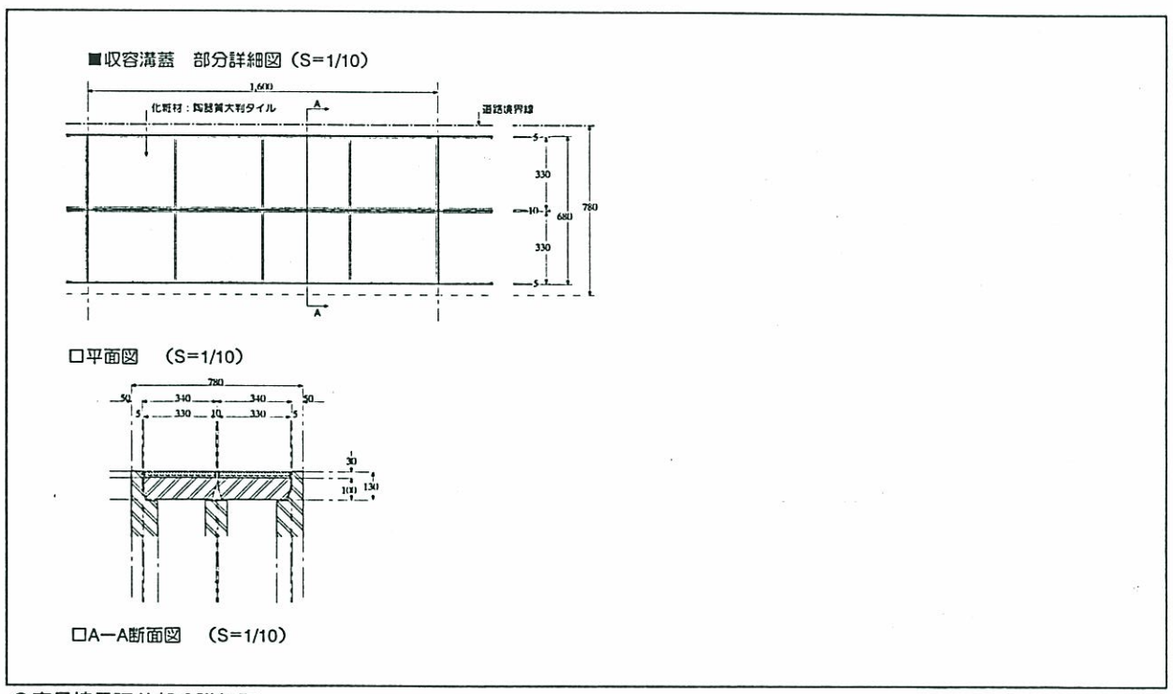


■シンボル道路A（W=22.0m）標準断面図

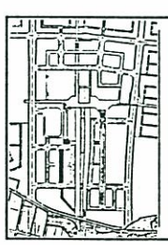
断面図 (S=1/50)



●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）



●官民境界廻り部分詳細図



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（歩行者空間編）

シンボル道路B（811）
W=16.0m（ダウンタウン初期エリア）

04

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

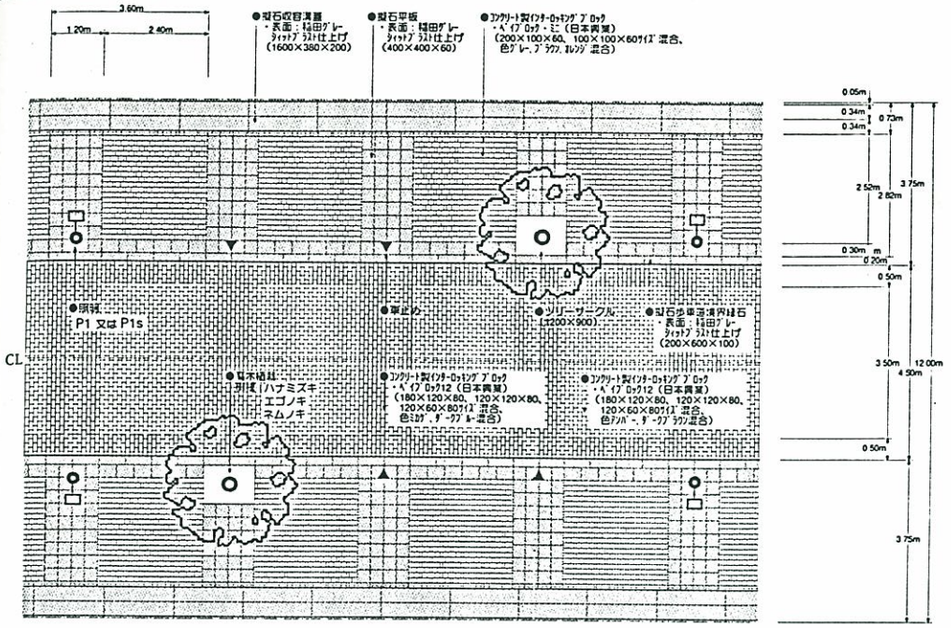
●パース２　シンボル道路Ｂ

３－２．歩車融合道路　　（１）設計仕様一覧

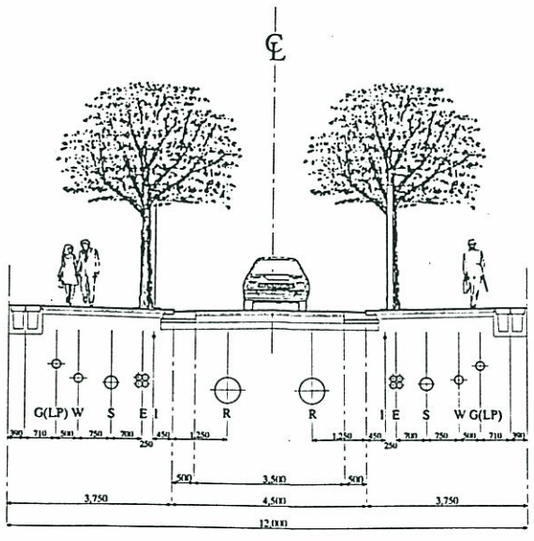
路線番号（名称等）	道路区分（種級）	延長	幅員構成（m）				舗装		街築			
			総幅員	車道	歩道	植栽帯	車道舗装	歩道舗装	歩車道境界縁石	エプロン	共同収容溝蓋	官民境界縁石
○８１６（アッパータウン） ●一般部	4種4級		12.0m	1車線 3.50m	3.75m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ化粧	・擬石ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	——
○８１７（ — 〃 — ） ●一般部	4種4級		12.0m	1車線 3.50m	3.75m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ化粧	・擬石ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	——
○８１８（ — 〃 — ） ●一般部	4種4級		12.0m	1車線 3.50m	3.75m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石平板 ・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ化粧	・擬石ﾌﾟﾚｺﾝ蓋	——
○８１９（ダウンタウン初期） ●一般部	4種4級		12.0m	1車線 3.50m	3.75m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ化粧	——	・プレコン縁石
○８２０（ — 〃 — ） ●一般部	4種4級		12.0m	1車線 3.50m	3.75m	—— ・ﾊﾟﾝﾁﾝｸﾞ植栽	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ（陶器質＋ｺﾝｸﾘｰﾄ系）	・擬石縁石 H＝50mm	・ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞﾌﾞﾛｯｸ化粧	——	・プレコン縁石

路線番号	植栽			照明						備考
	高木	灌木	根締め等	記号	名称	照明灯高	光源	容量W	色温度K	
○８１６（アッパータウン）										
●一般部	・ﾊﾅﾐｽﾞｷ	——	・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	
○８１７（ — 〃 — ）										
●一般部	・ｴｺﾞﾉｷ	——	・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	
○８１８（ — 〃 — ）										
●一般部	・ﾈﾑﾉｷ	——	・ﾂﾘｰｻｰｸﾙ	Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	
○８１９（ダウンタウン初期）										
●一般部	・ｻﾙｽﾍﾞﾘ	——		Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	
○８２０（ — 〃 — ）										
●一般部	・ｻﾙｽﾍﾞﾘ	——		Ｐ１	・歩道用照明	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W	2500～3100K	
				Ｐ１ｓ	・歩道用照明（ｽﾎﾟｯﾄﾗｲﾄ付き）	3.5m	・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ ・高圧ﾅﾄﾘｳﾑ	100W 50W	2500～3100K	

歩車融合道路（W=12m）816、817、818（ｱｯﾊﾟｰﾀｳﾝ）

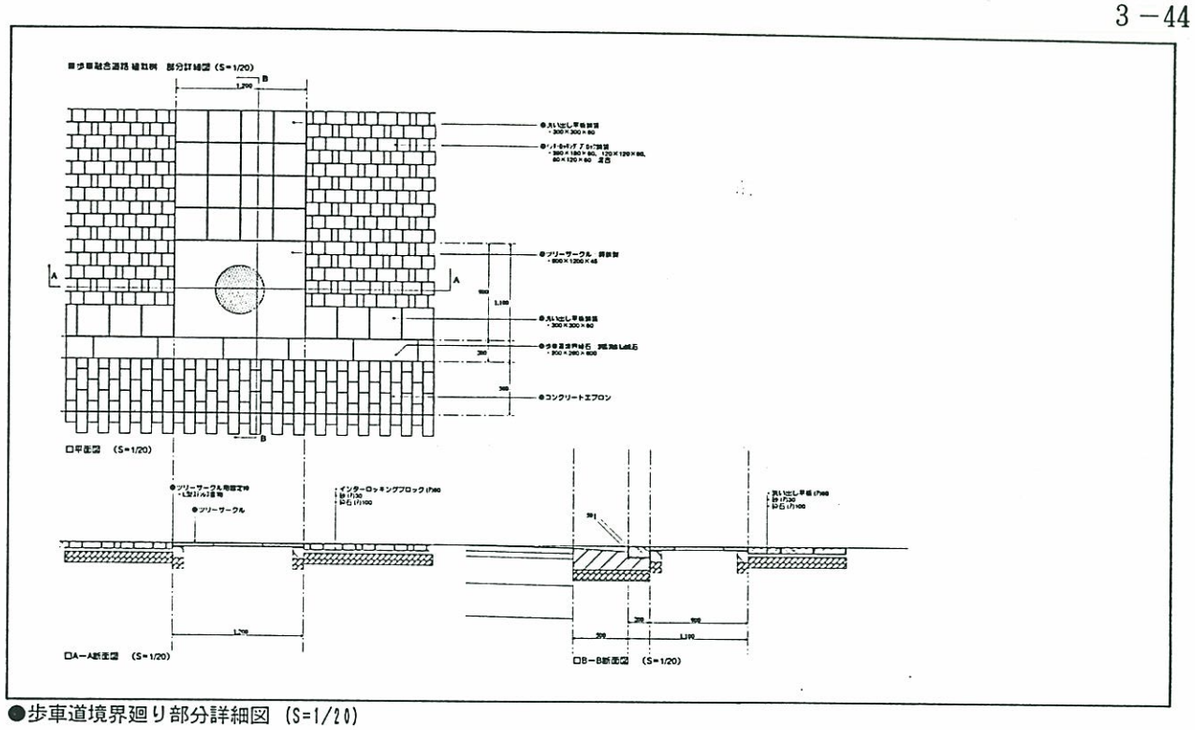


面図（S=1/50）



■歩車融合道路（W=12.0m）標準断面図

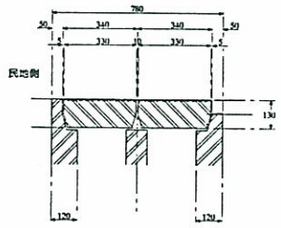
図（S=1/50）



●歩車道境界廻り部分詳細図（S=1/20）

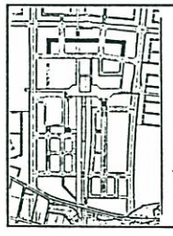
■収容溝蓋　部分詳細図（S=1/10）

□平面図　（S=1/10）



□A－A断面図　（S=1/10）

●官民境界廻り部分詳細図

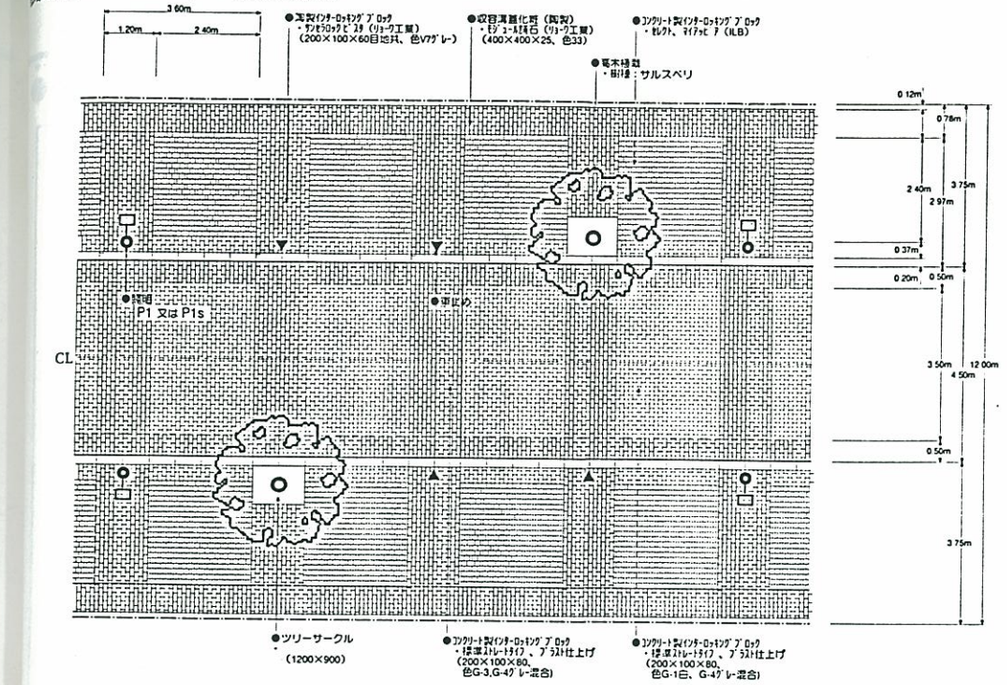


港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（歩行者空間編）

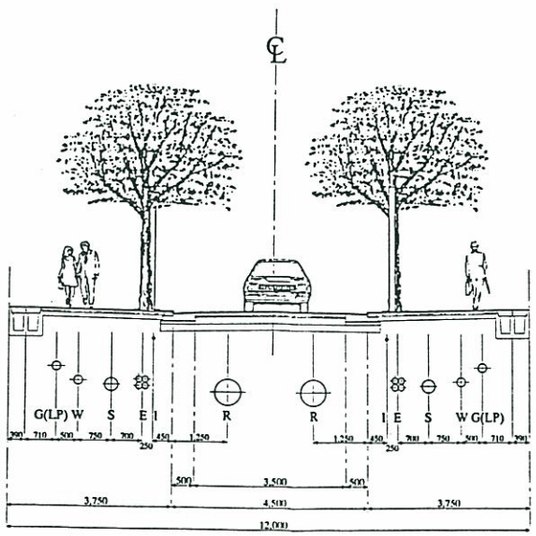
歩車融合道路（816、817、818）
W=12.0m（アッパータウン）

05

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

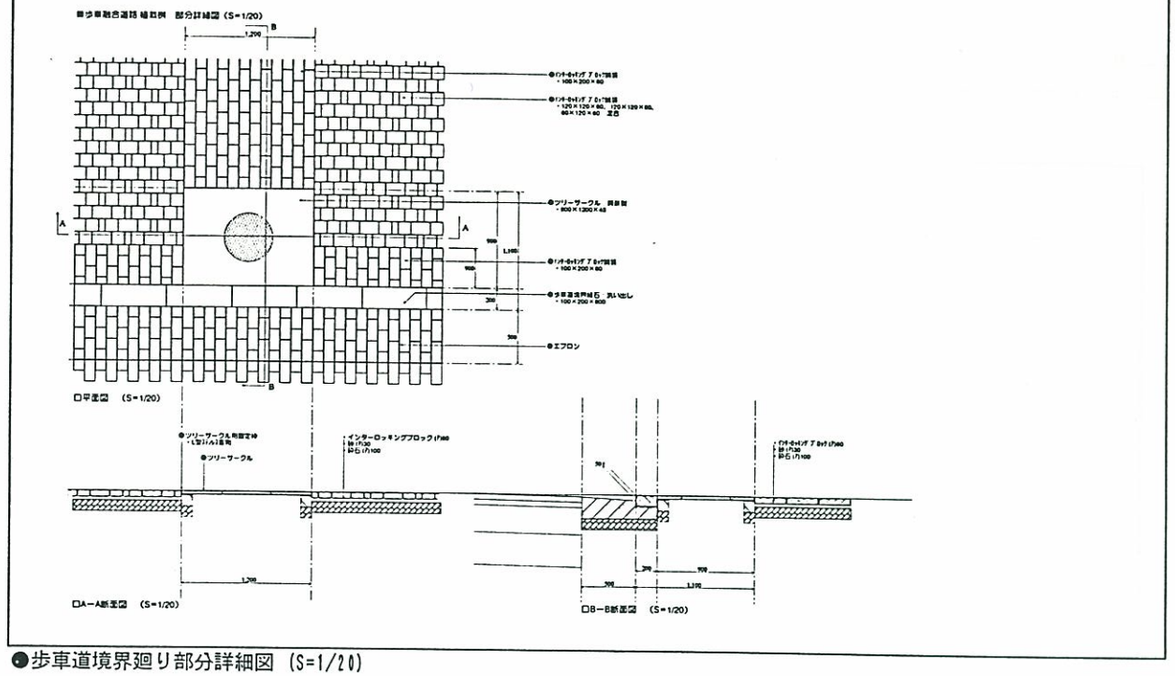


面図 (S=1/50)

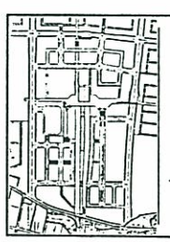


■歩車融合道路（W=12.0m）標準断面図

面図 (S=1/50)



●歩車道境界廻り部分詳細図 (S=1/20)



港北第一地区タウンセンター
街路空間基本設計（歩行者空間編）

歩車融合道路（819、820）
W=12.0m（ダウンタウン初期エリア）

06

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

パース３　歩車融合道路

YAMATE PLANNING CABIN