

港北第二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

目 次

Ī	设計条件等の整理	1
1-1	公共空間計画の考え方	1
1-2	街路システムの整理	6
1-3	道路構造の整理1	3
1 4	先行工事条件の整理2	1
2 =	设計方針の設定 3	Ć
2-1	#+bb# > + 2	
	基本的考え方 3 9	9
2-2	基本的考え方	
2-2 2-3		2
	舗装計画 4 <i>/</i>	2
2-3	舗装計画	2 5 7

3	基本設計	5	5
3 — 1	設計仕様一覧表	. 5	5
3 — 2	総合計画図	5	6
3 — 3	基本設計総合図	5	7
3 — 4	舗装·施設基本設計図	6	2
3 — 5	植栽基本設計図	6	7
3 — 6	設計条件図	7	2
3 — 7	幹線道路 詳細図	7	7
3 — 8	補助幹線道路 詳細図	7	9
3 — 9	区画道路 詳細図	8	5
3 — 1	0 シンボル道路—A 詳細図	9	1
3 — 1	1 シンボル道路―B・歩車融合道路・区画道路(ダウンタウン)詳細図	9 3	3
3 — 1	2 歩車融合道路 詳細図	9 .	4
3 — 1	3 歩行者専用道路 詳細図	8 2	2
3 1	4 交差点 標準詳細図	0 (6

1 設計条件等の整理

1-1 公共空間計画の考え方

タウンセンター地区は、平成2年3月に修正マスタープランが策定され、公共空間に関しては平成2年10月に基本設計がまとめられている。基本設計における公共空間計画の考え 方は以下の通りである。

1-1-1 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さらに充実することにより、横浜市中心部だけでなく東京都心部との関係性が強まり、発展性の高い拠点的 地域を形成する可能性が強い。

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、センター形成にあっても積極的に対応する。

② 生活・文化の情報発信拠点の形成

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

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

③ 高度の都心性と自然性を備えたセンターの形成

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

更に、グリーンマトリックスの拠点としての公園、緑地等の豊富な自然環境を積極 的に活用し、都市的アメニティと自然的アメニティの両方を兼ね備えた、これまでの 都心にない、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。

1-1-2 タウンセンターの整備方針

- (1) 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、相互補完する一体的な構成とする
 - ○第1・2地区の構成は、広域拠点としての機能展開の促進、各地区の生活を支えるに十分な機能を果たすことを前提としながら、それぞれに特徴を持った相互に機能補完する一体的構成とする。

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

○特定部分に賑わいが集中しないよう核施設(核店舗、駐車場等)を分散させるととも に、歩行者ネットワークと有機的関連を持たせて、回遊性を持たせて、拡がりある街 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

- ○ゾーン毎に個性を与え、その有機的な組み合わせによって、全体としてメリハリある土地利用構成とする。
- ○特定の機能に特化するゾーンや多様な用途・機能、空間・形態が複合するゾーン等を 適切に組み合わせることによって、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

- ○親しみやすいセンター地区の実現のため、利用面、景観面からわかりやすい全体構造 を目指す。
- ○そのため、道路、歩行者専用道路に明確な性格を付与するとともに沿道にも適切な機能を導入して、個性あるストリートを形成する。
- ○また、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。

(2) 構成要素の基本方針

- ① 街区構成の基本方針
 - ○部分的に大規模街区を設定する。
 - ○沿道利用が可能な街区を設定する。
 - ○多様な街区を設定する。

② 交通計画の基本方針

- ○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。
- ○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。
- ○駐車場を大量に確保し、適性に配置する。

③ 施設整備の基本方針

- ○商業機能だけではなく多種多様な機能を導入し、かつ複合化を図る。
- ○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。

④ 景観形成の基本方針

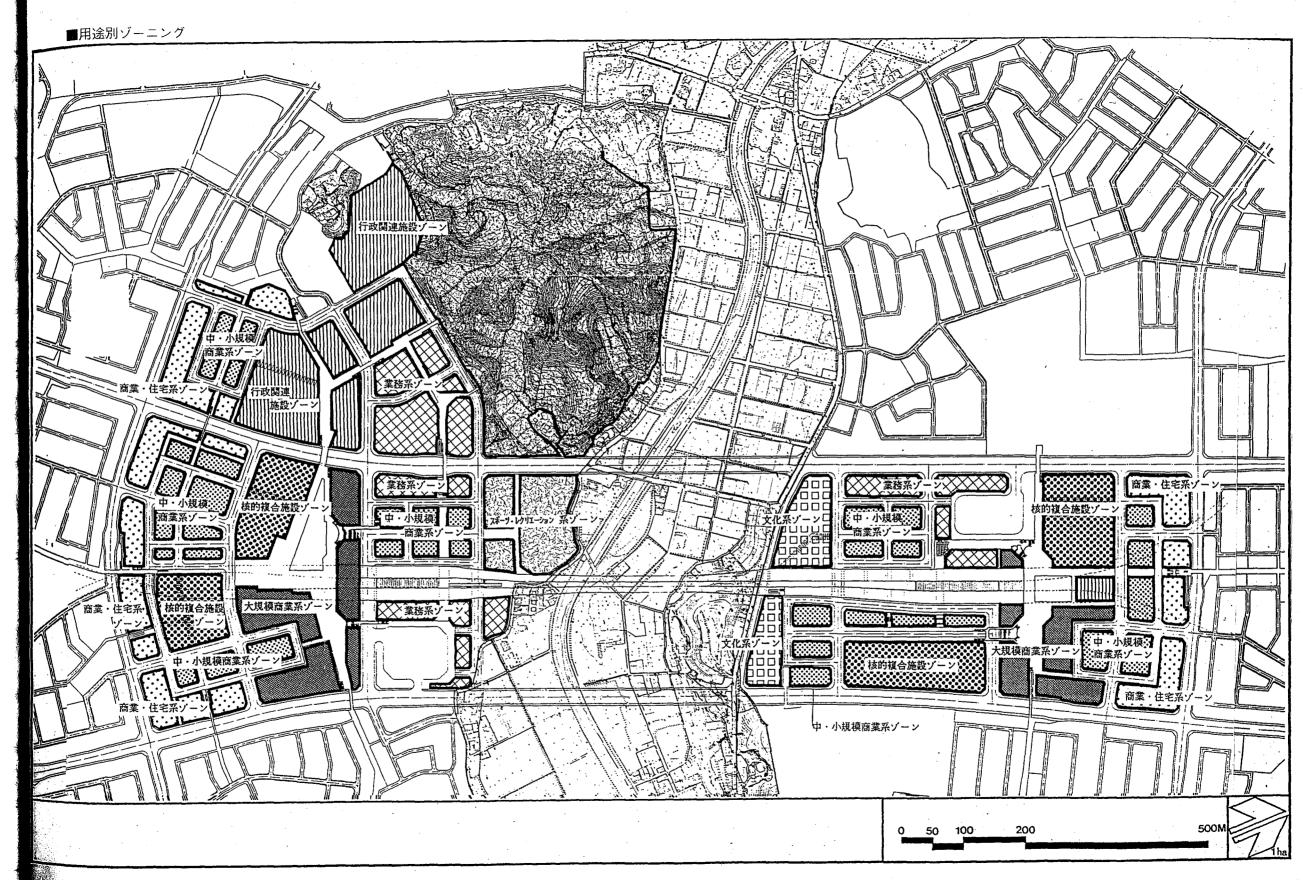
- ○坂の街である地形を生かした景観構成とする。
- ○シンボル空間を積極的に創出する。
- ○公共・公益施設により景観形成を誘導する。
- ○自然と都市景観の融合を図る。

1-1-3 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ヒエラルキー体系を確立する
 - ○広域圏からの車利用の来街者を吸引する。
 - ○道路ネットワークの段階構成を明確にする。
 - ○大規模駐車場の整備を行なう。
- 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なう
 - ○歩行者専用道路、歩者融合道路、時間規制による歩行者空間の充実を図る。
 - ○幹線道路と歩行者動線とは立体交差とする。
 - ○駐輪場等を適性に配置する。
 - ○パラ・トランジット・システムとする。
- ③ シンボル広場を中心とした歩行者空間のネットワーク構成を行なう
- ④ 水と緑の自然を生かした空間づくりを行なう
 - ○自然と共存した都市空間を目指す。
 - ○光・音・風を自然の要素で表現したり、自然と人工の対比を創りだす。
- 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なう
 - ○2つに分れた都心を高低差あるビスタを持った公共空間の軸線でつなぎ合わせる。
 - ○眺望やビスタ、見下ろしや見上げの楽しめる空間づくりを行なう。(橋やテラス)
 - ○昇り降りの場を休息したり、町並みを眺める場としてしつらえる。
 - ○建築的表現にて都心としての歩行者空間を創りだす。
- ⑥ 立体利用により、公共空間の高度利用を図る
 - ○高低差を利用した駐輪場、駐車場の設置による高低差の解消など有効な空間利用を図る。

(2)公共空間計画の設計方針

- (1) 道路ネットワークシステム
 - ○明確かつわかり易い段階構成とする。
 - ○歩者融合道路の導入により、歩行者と車が安全に共存できる道づくりを目指す。
- ② 歩行者ネットワークシステム
 - ○シンボル広場を中心としたタウンセンター内を巡るネットワークを形成する。
 - ○高低さが苦にならず、かつ高低差を生かした歩行者空間とする。
 - ○水と緑による快適な歩行者空間とする。
- ③ 交通管理システム
 - ○わかり易く、スムーズな交通処理システムとする。
 - ○将来像を見据えた信号処理システムとする。
 - ○歩行者の安全性を確保する。
- ○タウンセンター内のサブ・トラフィック・システムを導入する。
- ④ 駐車場・駐輪場ネットワークシステム
 - ○利用し易い駐車場の配置と案内システムを確立する。
 - ○自転車・バイク対応の駐輪場を適切に配置する。
- ⑤ サイン・案内システム
 - ○上記計画を補完するとともに、わかり易いサイン・案内とする。
 - ○光・音・風を表現するストリートファニチャーを整備する。
- ⑥ 街並み形成計画
 - ○沿道建築物に対して、景観的誘導、利便施設の設置誘導等を行なう。



1-2 街路システムの整理

1-2-1 街路ネットワーク

道路および歩行者のネットワークは、「公共空間基本設計(平成2年10月)」にて以下 のような基本方針が設定されている。

(1) 道路ネットワークの方針

- ① わかり易い、明確な道路ネットワーク・システムの構築
 - ○来街者にとってわかり易いネットワーク・システムとする。
 - ○具体的には右表のようなヒエラルキーを設定する。

② 豊かで多様な歩行者空間の形成

- ○歩行者空間を歩行者専用道路に限定することなく、道路の歩道も快適な歩行空間としてしつらえる。
- ○特に、右表ランク4のシンボルロード、歩者融合道路は、歩道幅員にゆとりを持たせ 植栽された快適な歩行空間とする。

③ 路上停車への対応

○サービス車両の停車、駐車場待ち車両への対応として、主に車対応を図る道路については、停車帯を設ける。

■道路のヒエラルキー

		T
	ランク	内 容
1	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
1	アク 2 制幹線道路	●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
٠.	· ク 3 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	_{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

(2) 歩行者ネットワークの方針

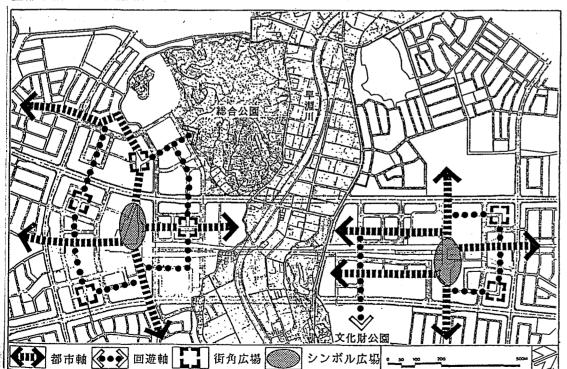
① シンボル広場を中心とした歩行者ネットワークの形成

- ○シンボル広場を中心とした、<都市軸>、<回遊軸>を設定して、多様な歩行者空間を形成する。
 - <都市軸> 基幹的歩行者軸としてフォーマルな空間形成を目指す。
- <回遊軸> 都市軸を補完する歩行者軸でヒューマンな空間形成を目指す。

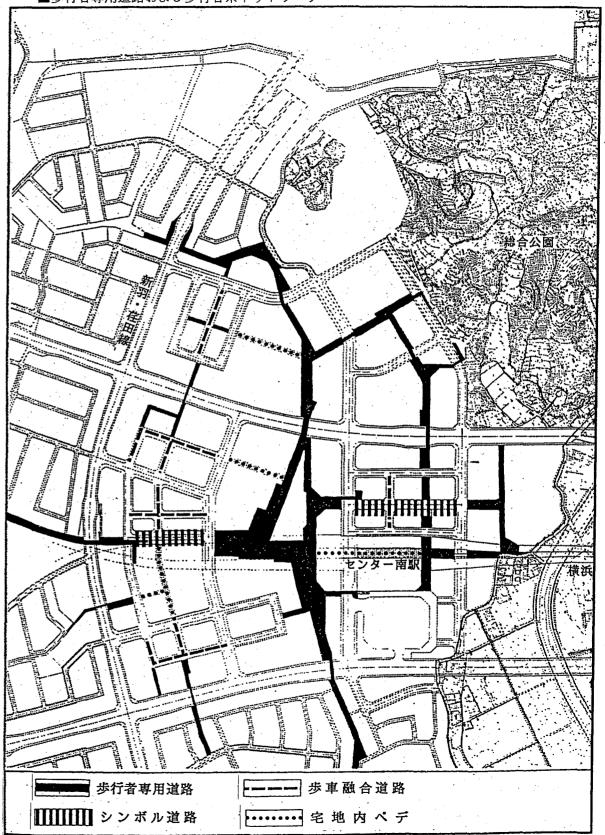
② 変化に富んだ快適な歩行者空間の形成

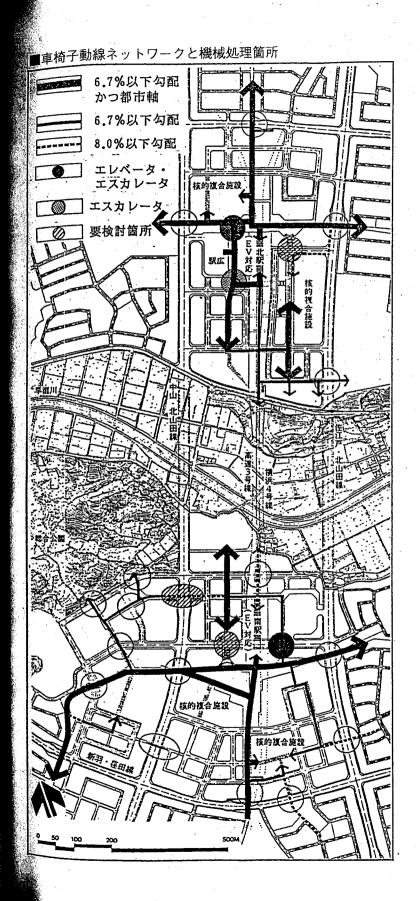
- ○設定される軸、沿道土地利用、道路機能、デザインの具体など様々な相違点を活かし た多様な歩行者空間を形成する。
- ○幹線道路の歩道幅員を3mに拡幅する。
- ○全ての道路に植栽を施す。

■都市軸および回遊軸

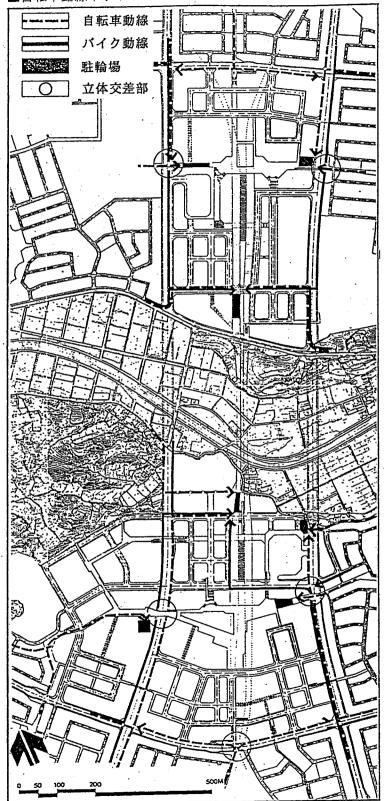


■歩行者専用道路および歩行者系ネットワーク

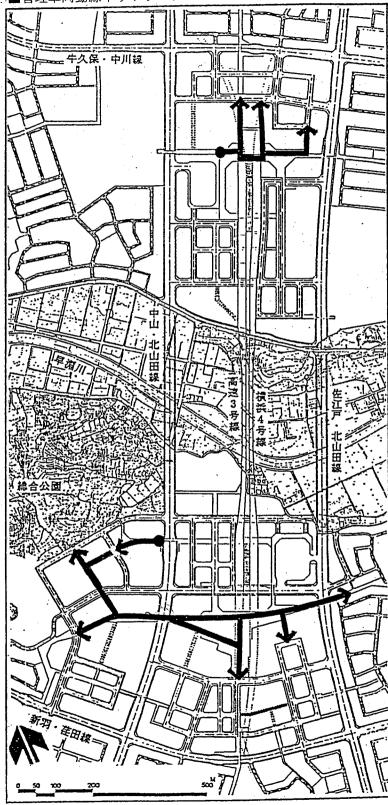




■自転車動線ネットワーク



■管理車両動線ネットワーク



1-2-2 交通管理システム

(1)交通管理システムの考え方

「公共空間基本設計 (平成2年10月)」では、以下のような考え方にて検討がなされている。

① わかり易く、スムーズな交通処理システムの構築

- ○交通滞留を減少させるためできるかぎり右折車線を設ける。
- ○不用交通の流入を防ぐため交差点形状の工夫、一方通行化、時間規制等の導入を図る。
- ○パーキングメーター付き停車帯の確保、駐車場へのわかり易い誘導などにより、滞留を減少させる。

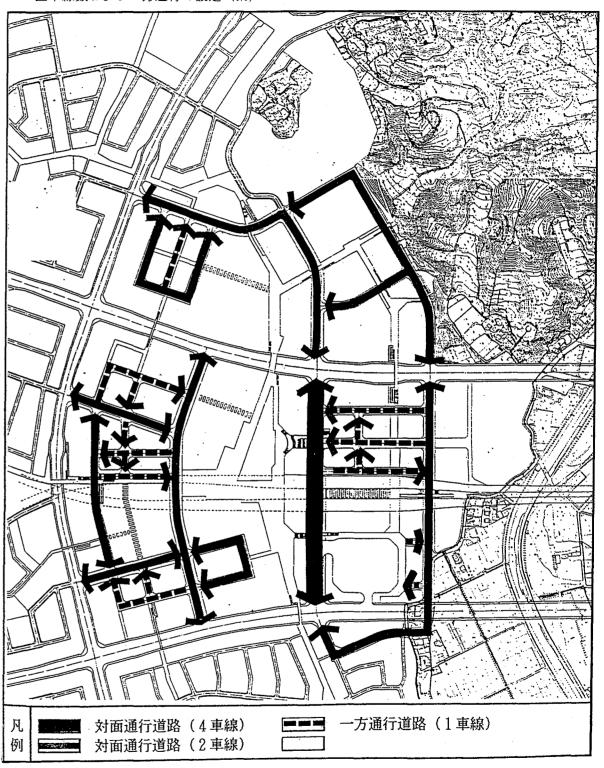
② 将来像を見据えた信号処理システムの設定

- ○街のビルドアップに合わせた暫定的な信号整備が見込まれる。
- ○将来形を見越した信号処理システムを設定し、あらかじめ配管、信号基礎を設置して おいて掘り返しを防止する。

③ 歩行者の安全性の確保

○歩行者軸が横断する部分は、車両の速度低減策を講ずる。

■車線数および一方通行の設定(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

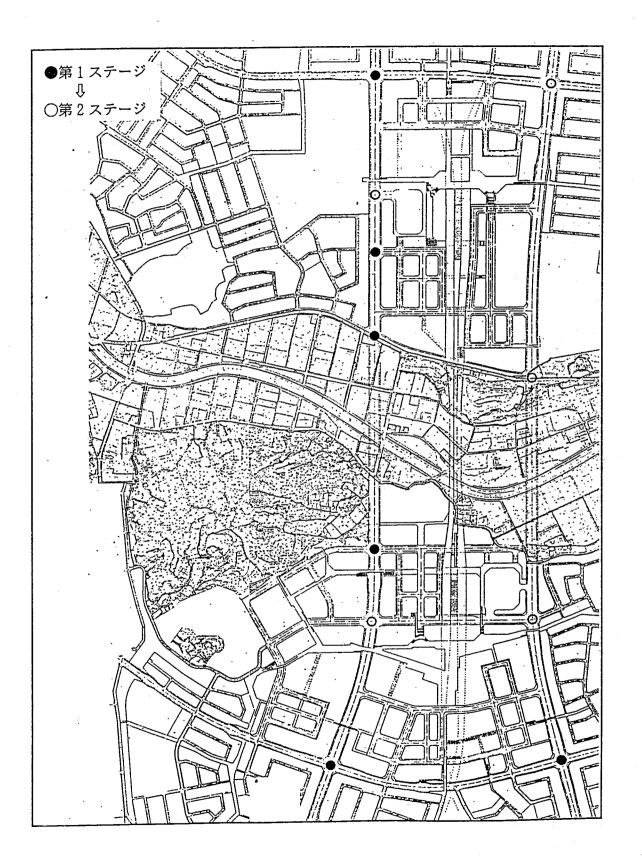
- 事業完了段階での信号整備。
- 地区内アクセス道路となる補助幹線の入口となる交差点の交通処理を円滑に 行うための信号処理を行う。

○第4ステージ

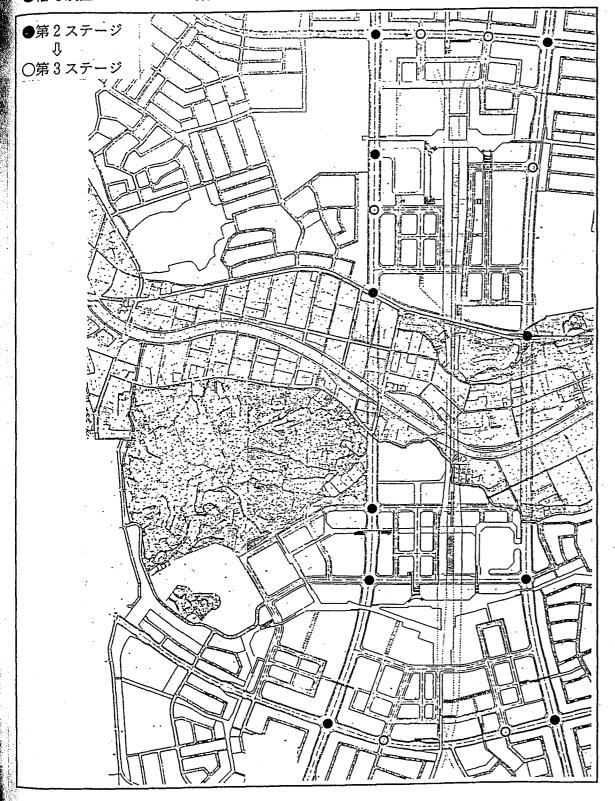
- 地区の熟成が進んだ段階での歩行者用信号整備。
- ●施設立地が進み、歩行者や車両の往来が多くなり、主要歩行者動線での道路 横断が危険を伴うと判断される段階で、歩行者の横断用信号を整備する。

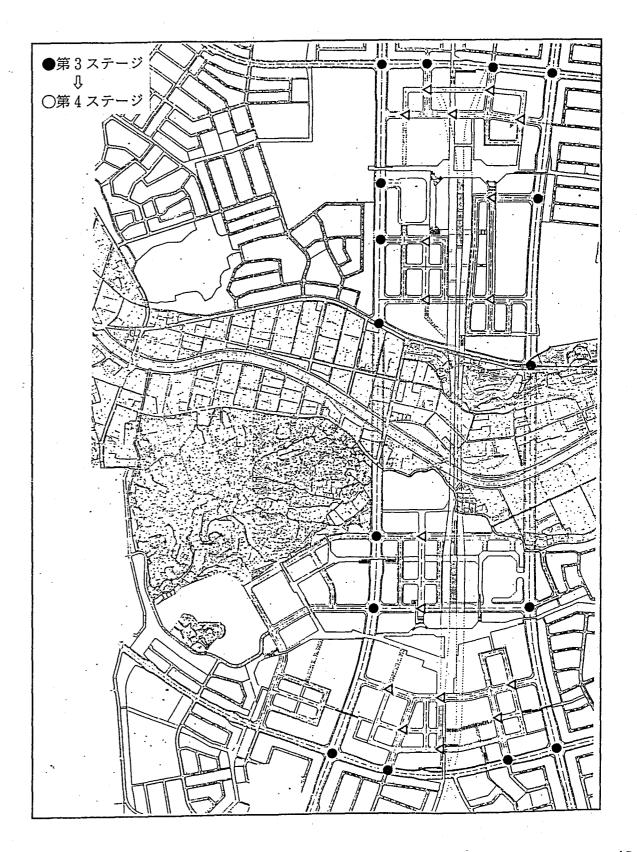
○第5ステージ

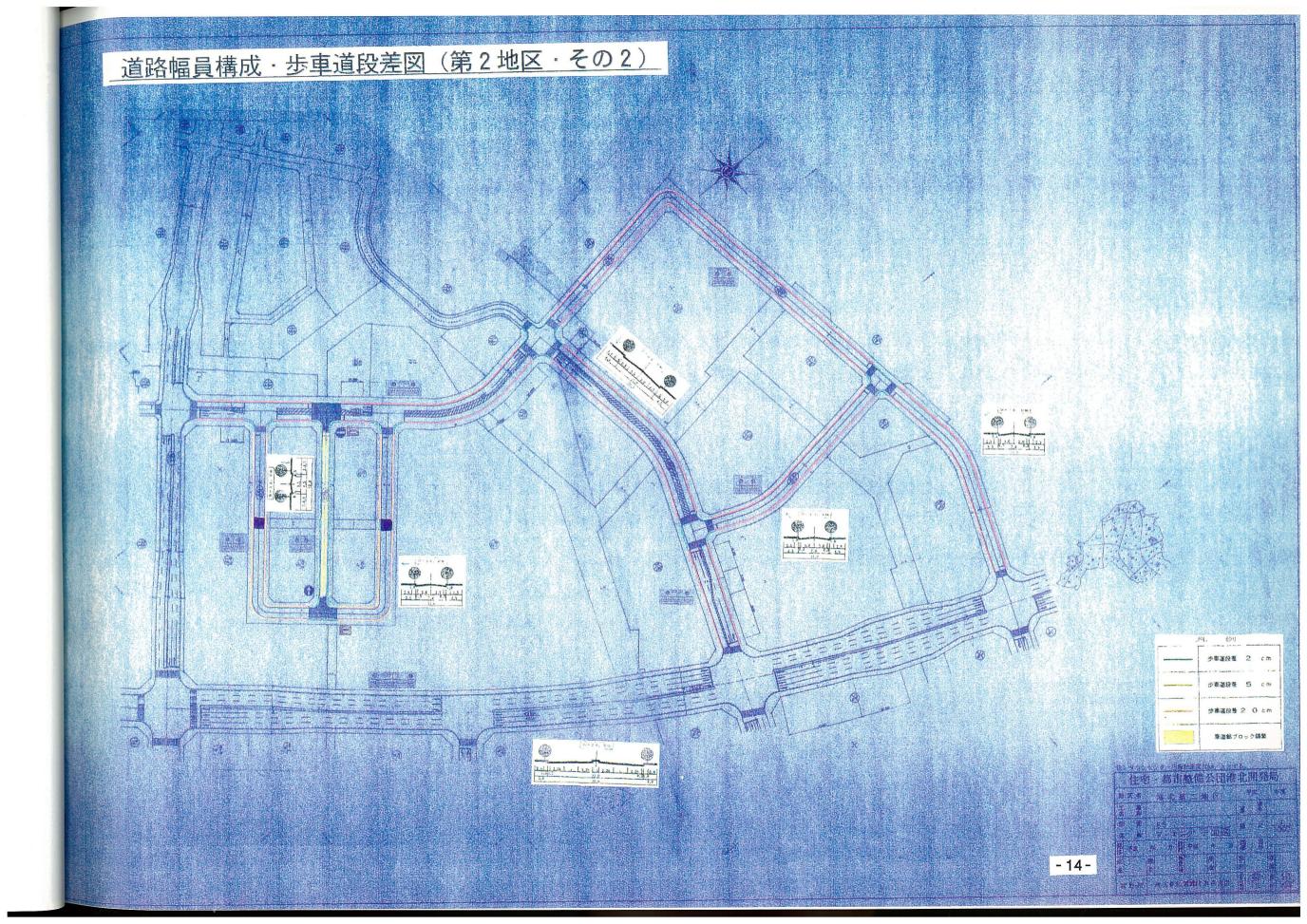
- ◆地区内の交差点で、信号なしでは円滑な交通処理が出来なくなった段階での信号整備。
- ◆この段階では、問題の起こった交差点について随時進行を整備していく。

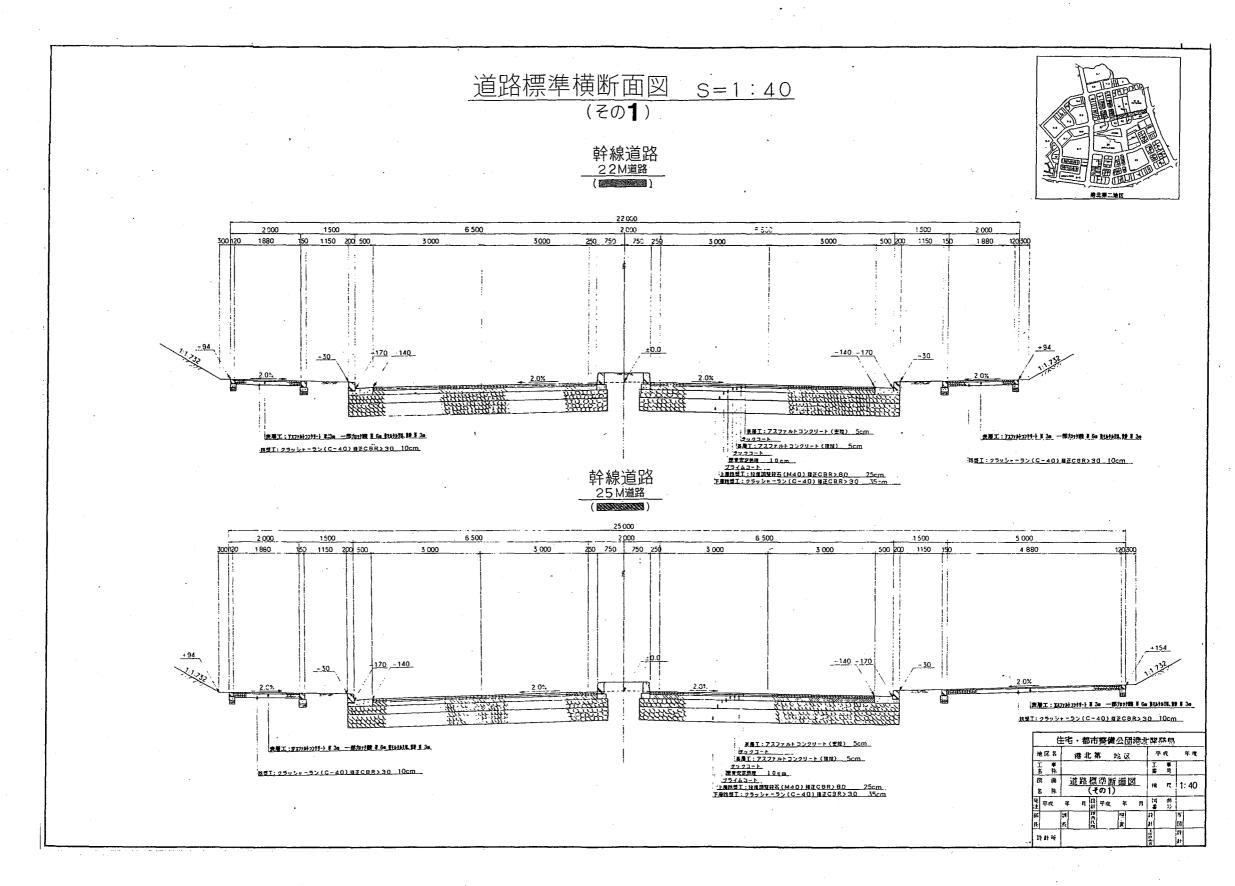


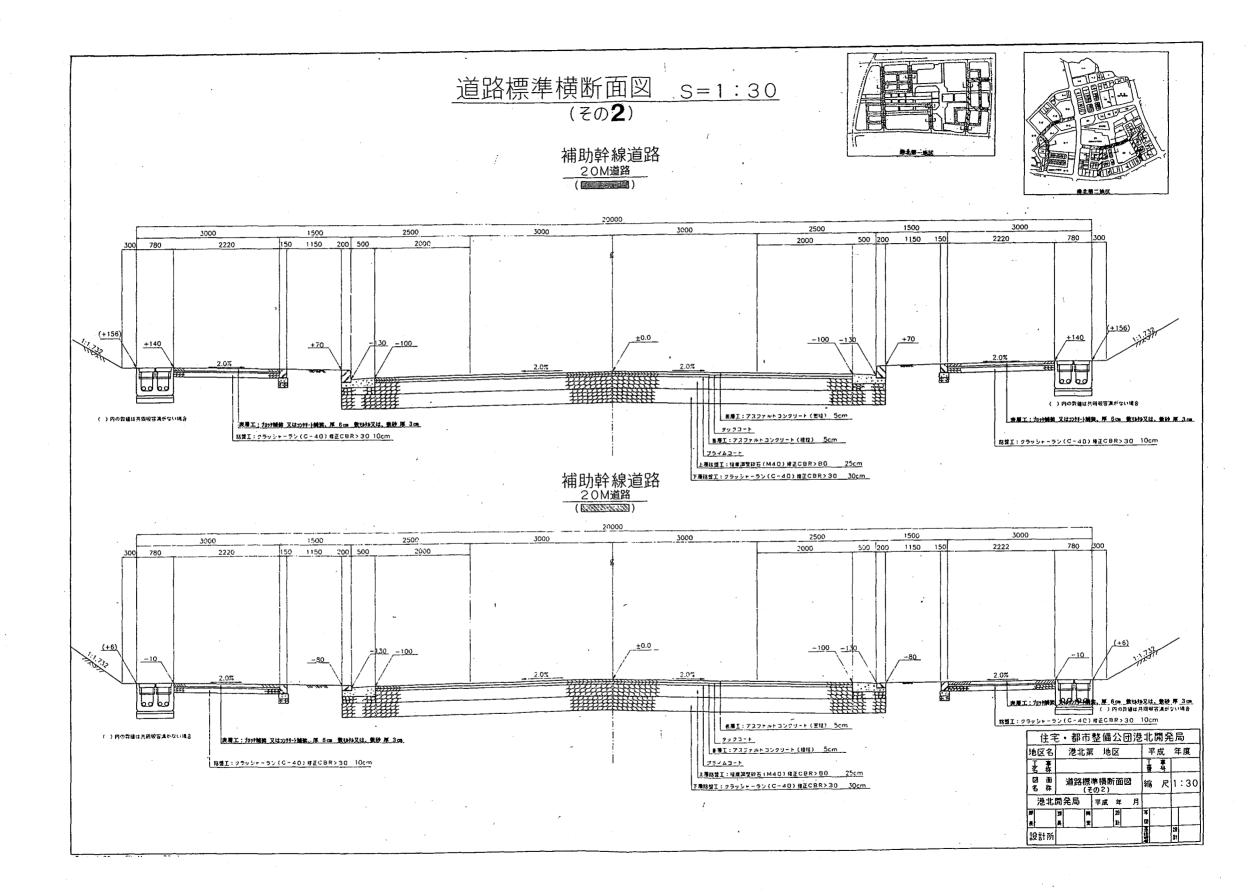
●信号設置のスケジュール案-2

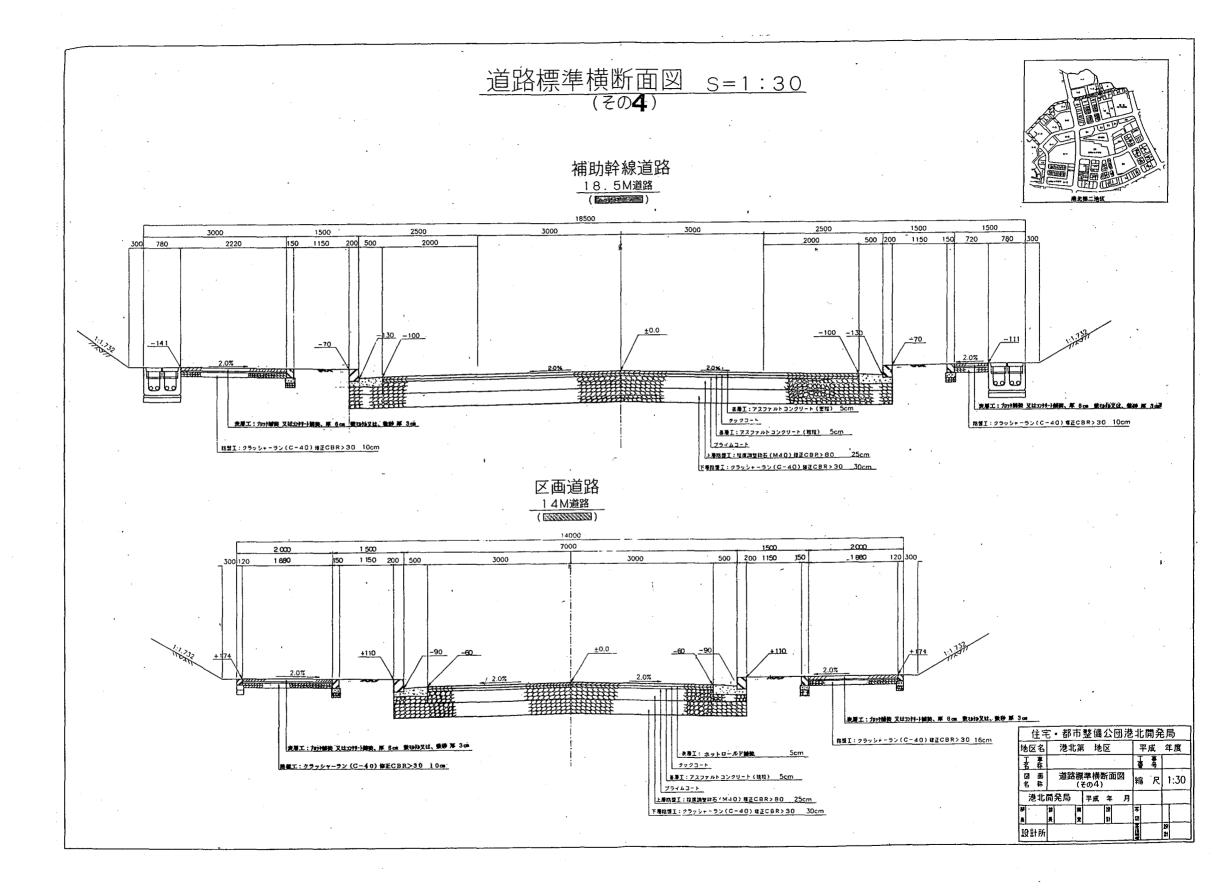


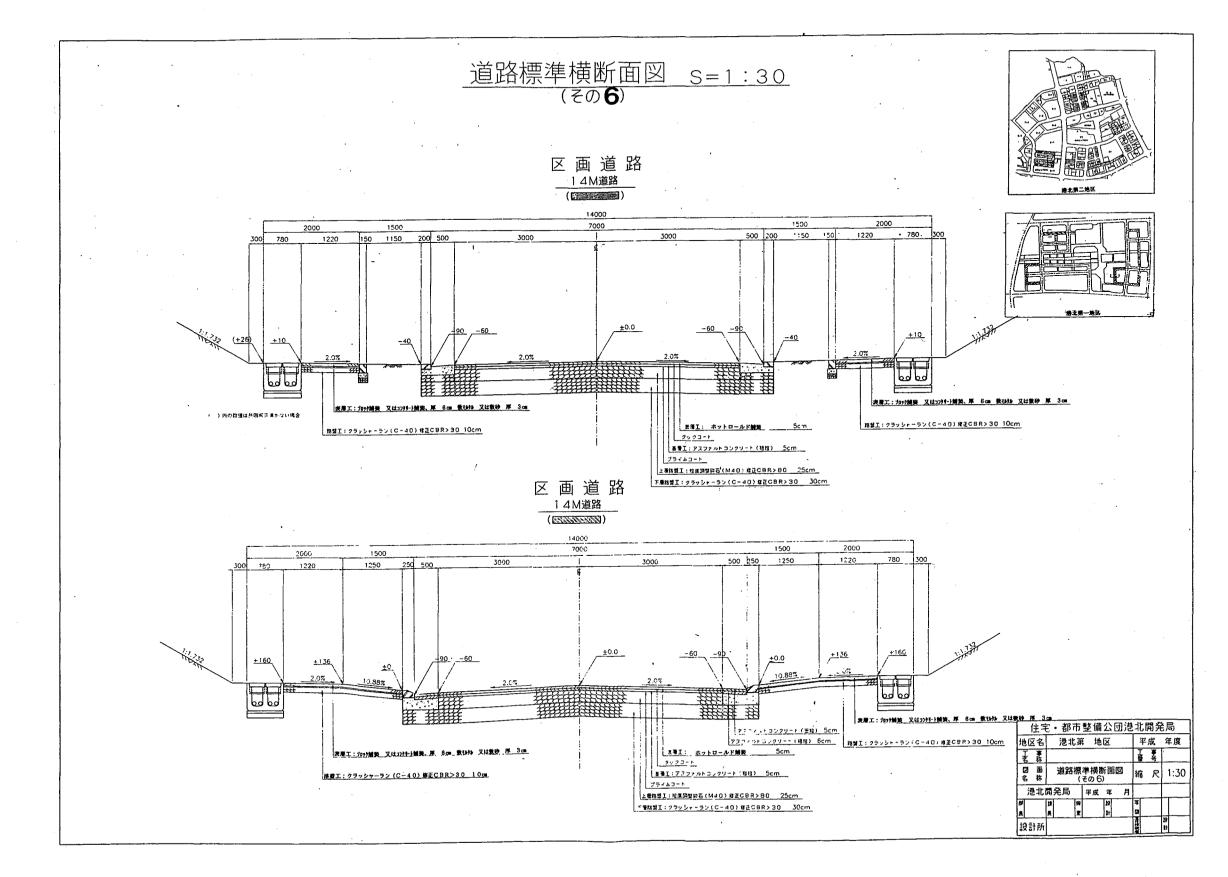


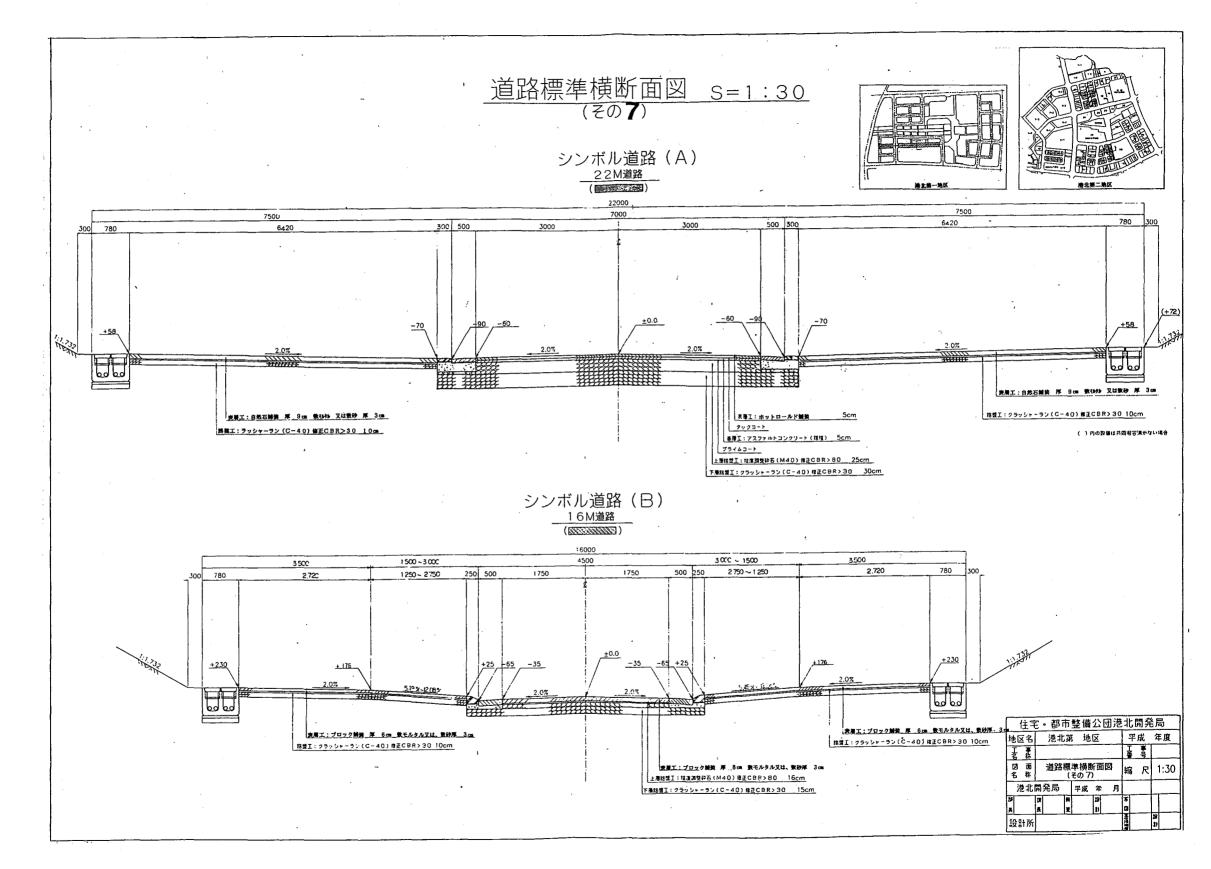


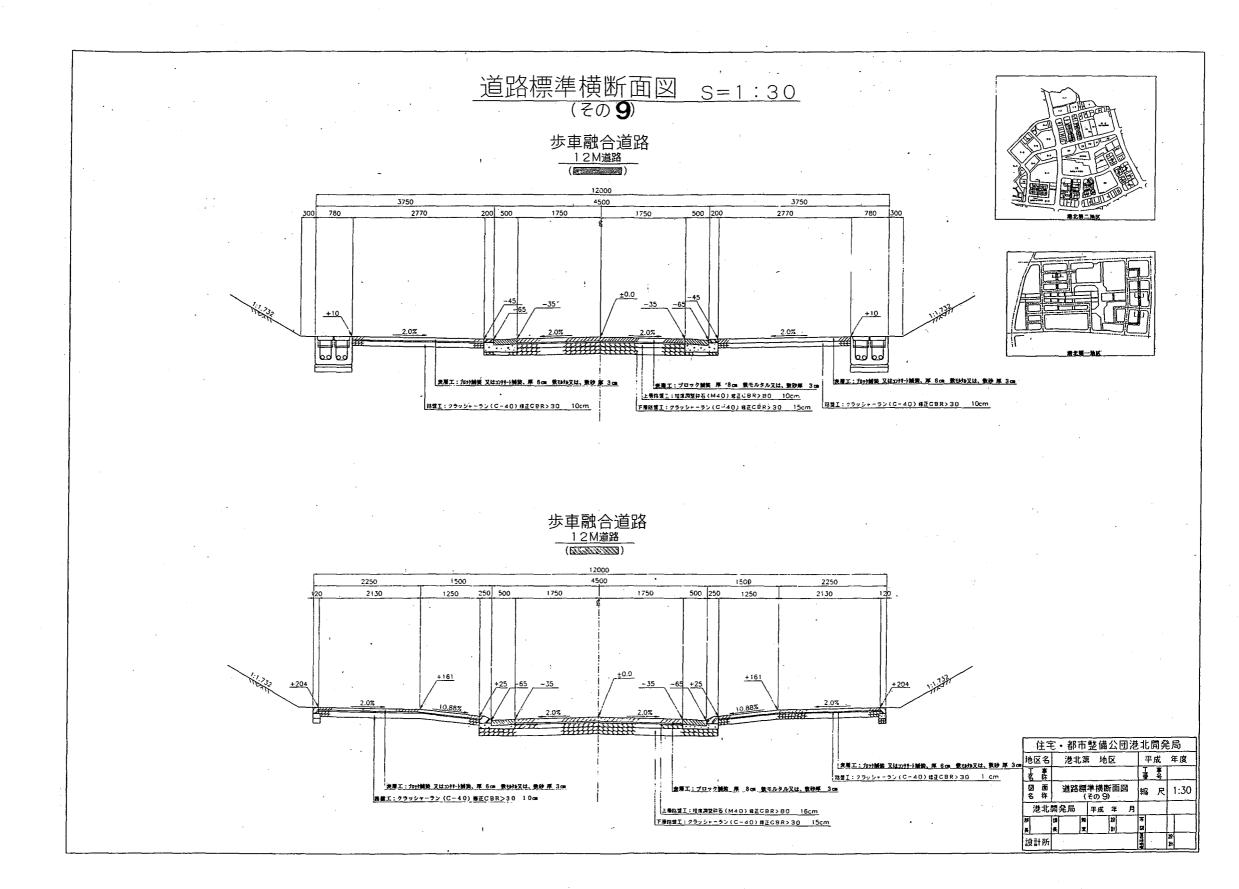












-4 先行工事条件の整理

→ 4 → 1 道路占用物件位置

1) 占用位置設定の考え方

(「港北地区タウンセンター道路等埋設物占用位置図」 <最終版>平成5年11月)

口 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

- a. 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「地下埋設物位置標準」
- b. 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)

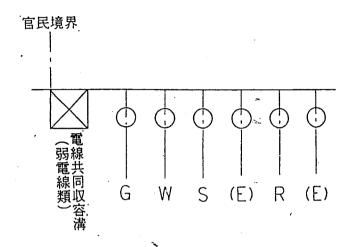
タウンセンターの特色

- ① 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。
- ② 共同溝もしくは電線共同収容溝(弱電線類)が整備される。

口 占用物件の配列

- ① 電線共同収容溝(弱電線類)は官民境界に、地先境界プロックを兼ねて設置するものとした。
- ② 配電用電力管路(E)は、歩道植栽部に地上機器(変圧器等)が設置されるため、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。

③ 以上に基づき、占用物件の配列は下図を原則とした。



□ 相互離隔

- ① 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300mm 以上した。
- ② 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	1200mm 以上
$\phi 700 \sim 900$	1400mm 以上

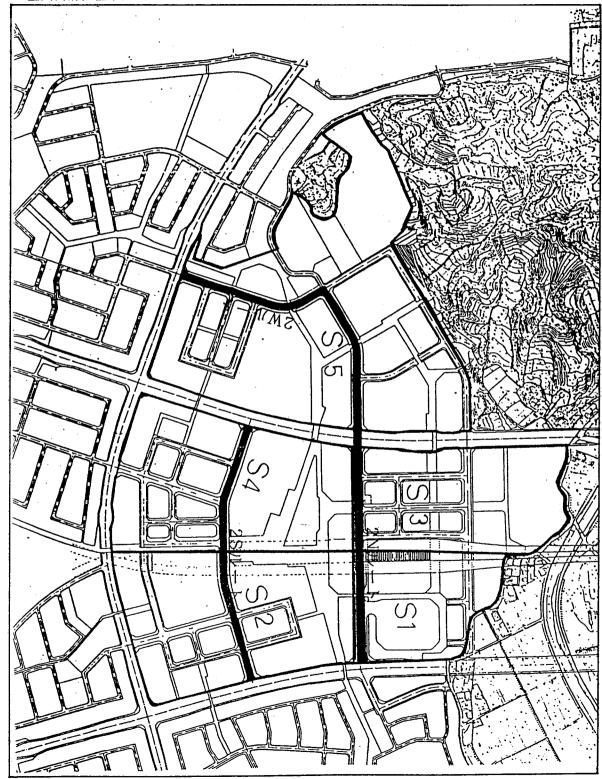
但し、占用スペースが狭い場合は、人孔側壁と管外径との離隔を 100mm以上確保して相互離隔を設定した。

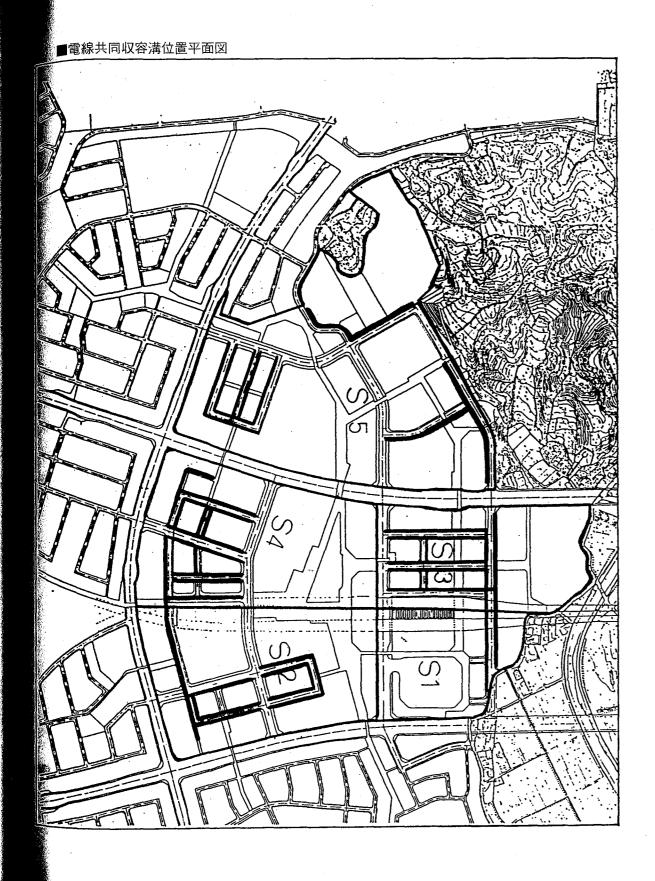
口占用位置の設定要件

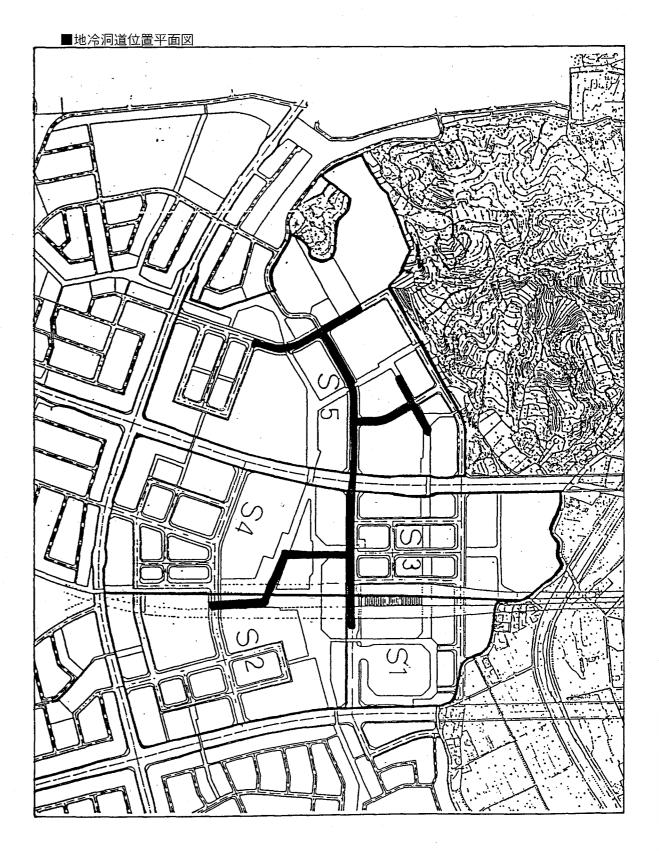
- ① 雨水管・汚水管は取付管長さが5750mm以下(横浜市下水道基準)となるよう占用位置を設定した。
- ② 植栽部下部の占用は原則としてさけた。但し、占用スペースが狭くやむをえず植栽部に占用させた場合も植樹直下への占用はさけた。また雨水管・汚水管は、植樹根の管路内への進入等問題があるので植栽部への占用はさけた。
- ③ 共同溝整備道路においては共同溝法の主旨では、車道内に縦断的な占用物件を設置させないことを原則としているが、タウンセンター地区では歩道の幅員が狭いため、やむをえず下水道(雨水)・ガス(中圧)を車道占用とした。
- ・ したがって共同溝整備道路指定以前に、車道占用物件の占用許可申 請を出させる必要がある。
- ④ 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600mm として設定した。
- ⑤ 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



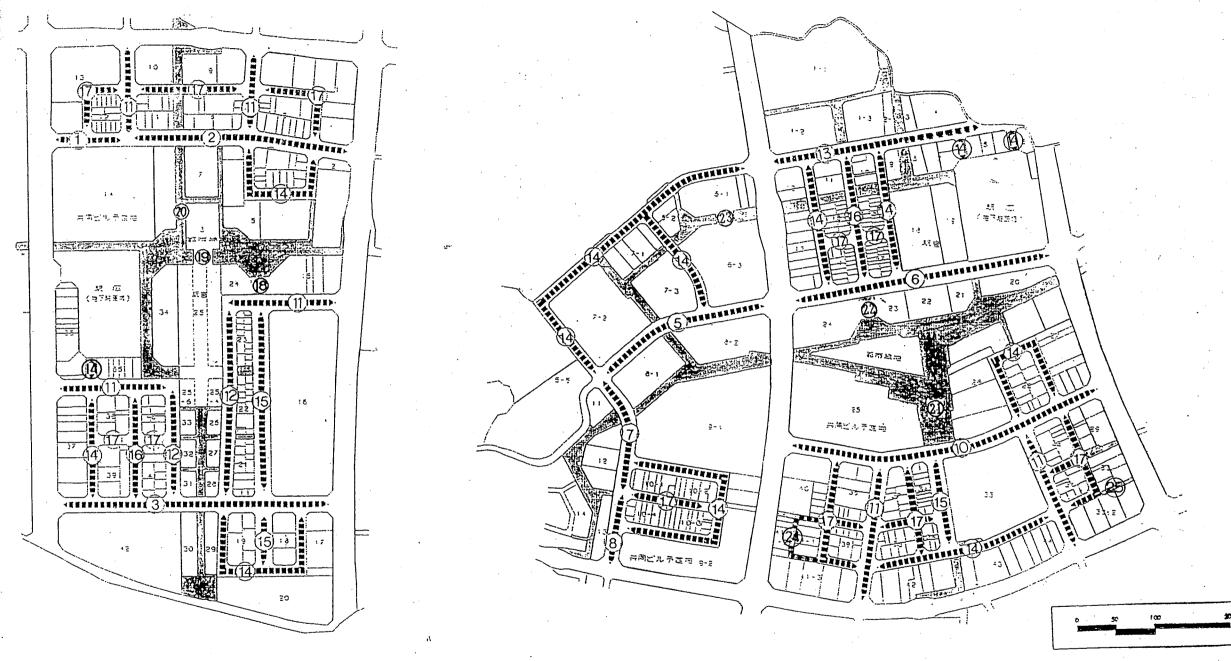




占用位置別道路分類一覧

(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

①補助幹線道路

⑩補助幹線道路 (第 1地区鉄道高架沿い)

⑩補助幹線道路 (第 2地区体育館沿い)

40区画道路

⑮シンボル道路 A

步行者専用道路

⑯シンボル道路 B

①歩車融合道路

18∼8

道路標準占用位置(共同溝ルート)

⑤ 補助幹線道路標準占用位置図 (共同講2N部分)

S=1/100

20000

4500

3000 1500 5500 5500 1500 3000

500 1200 400 1200 500

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

1200 400 1200 700

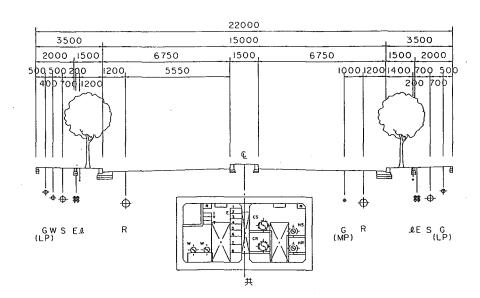
1200 400 1200 700

120



⑥ 駅前停車場線標準占用位置図 (共同溝2N部分)

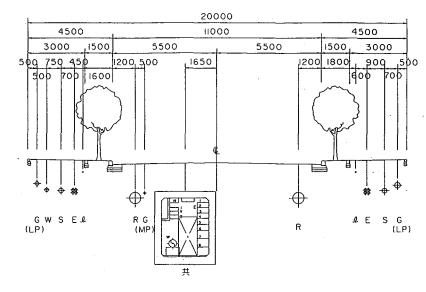
S=1/100





⑦ 補助幹線道路標準占用位置図 (共同溝 2W北部分)

S=1/100

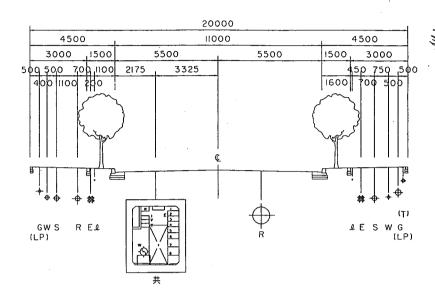


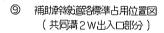


■道路標準占用位置(共同溝ルート)

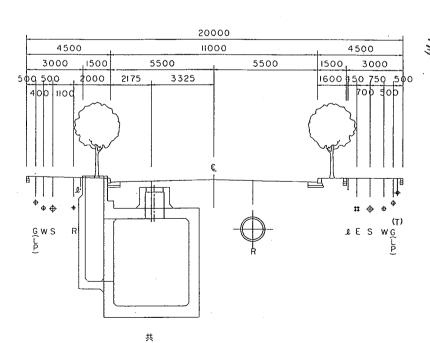
⑧ 補助幹線道路標準占用位置図 (共同溝 2W 南部分)

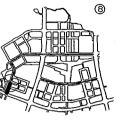
S=1/100





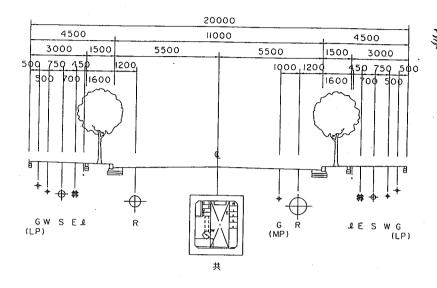
S=1/100

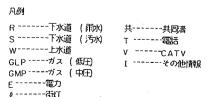




補助幹線道路標準占用位置図 (共同溝 2S部分)

S=1/100





① 補助幹線道路標準占用位置図

S=1/100

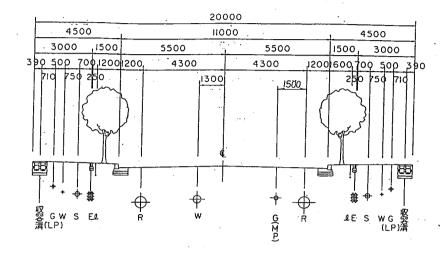
	t.				200	000						
	4500		_	11000			4500					
	3000	1500		5500		5500			1500, 3000		0	
3	90 50p 70	0021,00	1200 _L	4300		2950	, 1350	1200	1200	ορ	50	<u>p</u> 390
	710 750 { { { { { { { { { { { { { { { { { { {	250 # El	P R		(<u>E</u>	E (特)	T E			w (L	710



※ O印はE(特)占用路線



① 福助幹線道路標準占用位置図 S=1 (W (本管)、G (中圧管) かある 場合 >





① 補助幹線道路標準占用位置図

S=1/100

‹W (本管) ある場合)

ļ	2000	0	· .
4500	11000)	4500
3000 1500	5500	5500	1500, 3000.
390 500 700 200 200	4300	4300 120	01600, 700 500 390
710 750 250 以 会 (LP)	1300 Q	R	250 750 71d

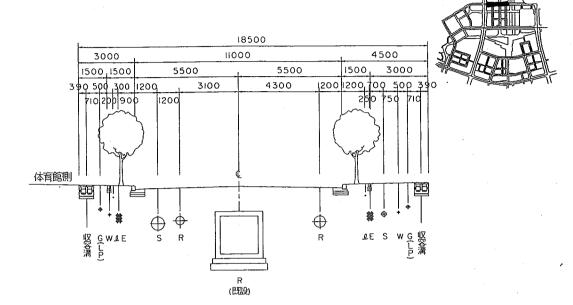




③ 補助幹線道路標準占用位置図 (第2地区体育館沿い)

S=1/100

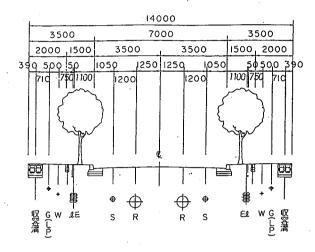
S=1/100



⑷ 区画道路標準占用位置図

(3)

S=1/100







④ 区画道路標準占用位置図

〈熱供給専用洞道設置部分》

	14000							
3500	70	00	3500					
2000 ,1500	3500	3500	1500, 2000					
390 500 50	1050 ,1250	1250, 1050	50 500 390					
750 1100) 200 R S R	#A G (X P)	1100 7日 710 以					

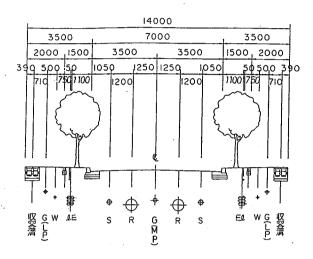




(4) 区面道路標準占用位置図

S=1/100

く G (中圧管) ある場合 >

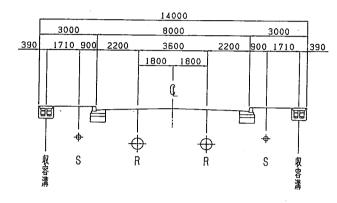




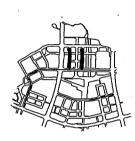


◑ 区画道路標準占用位置図

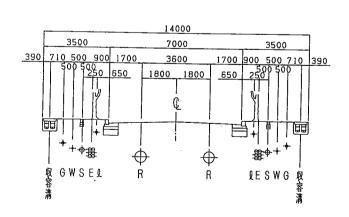
S=1/100



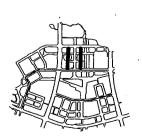




☑ 区画道路標準占用位置図





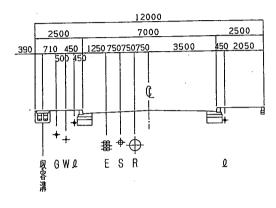


凡例

R・・・・・・・下水道(雨水) S・・・・・・下水道(汚水) 0・・・・・・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) (弱電線類)

(4)

○ 区画道路標準占用位置図 S=1/100





① 区画道路標準占用位置図 S=1/100

		12000			_
2500		7000		2500	1
2050 450	2750	750	3500	50 2050	1
£ 2	·]			Q.	8



 凡 例
 R・・・・・下水道(雨水)
 E・・・・・電力

 S・・・・・下水道(雨水)
 Q・・・・・街灯

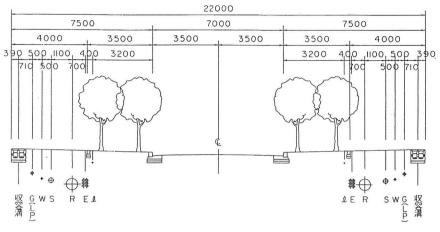
 W・・・・上水道
 共・・・・・共同溝

 GLP・・・・ガス(低圧)
 収容溝・・・・電線共同収容溝

 GMP・・・・ガス(中圧)
 (弱電線類



S=1/100





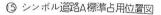


⑤ シンボル道路A標準占用位置図

S=1/100

< 熱供給専用洞道設置部分>

	22000	7500	
7500	7000		
4000 3500	3500 3500	3500 4000	
390 500 1100 400 3200 710 500 700	A)供給専用河道	3200 4d0 1100 500 39 710 500 710	



S=1/100

く G(中圧管)のある場合 >

	220	00		
7500	. , 70	00	75	00
4000 350	3500	3500	3500	4000
3 0 5 5 0 p 1 1 1 0 0 3 2 c 1 1 0 0 1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0			3200 4.00	500 710





GLP ----ガス (低王) 収容溝-GMP ----ガス (中田)

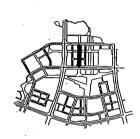
(弱電線類)

⑥ シンボル道路B標準占用位置図

S=1/100

L		160	000		· .
5750		4500			5750
3500	, 2250	2250	2250	2250,	3500
3 9 0 4,00,1100, 71,0 50 0 250	2150 250		-	2150 250	1100, 4,00 390 250 500 710
以 S S S S S S S S S S S S S	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			第 E Ø	





⑦ 歩車融合道路標準占用位置図

S=1/100

	12000					
3750	L 45	00	3750			
	2250	2250				
399 500 7094	50 1000	1000 4	50,700 500 3,90			
710 750 250	1250	1250				
* * * *	1	0				
収 G W S E L 答 P	R	R	# S W G 収容清			





凡例

7.001	
R下水道 (雨水) S下水道 (汚水)	E電力 <i>u</i>
W上水道 (7.00g	共共同潜
GLPガス (低圧)	収容溝電線共同収容溝
GMPガス (中圧)	(弱驅線禁)

■道路標準占用位置(歩行者占用道路)

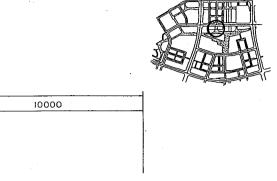
② 歩行者専用道路標準占用位置

S=1/100

20000

〈第2地区〉

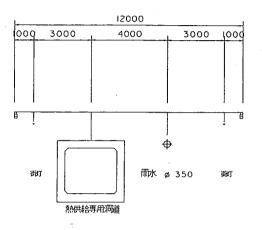
10000



② 步行者専用道路標準占用位置 〈第2地区〉

S=1/100





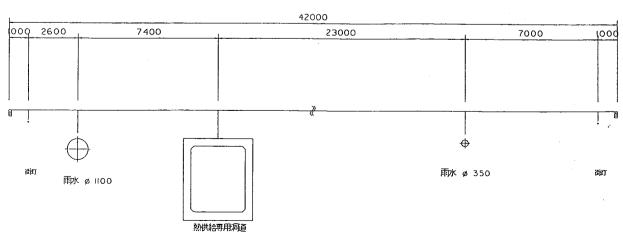
② 步行者専用道路標準占用位置

S=1/100

熱供給專用洞道

〈第2地区>





凡例

R・・・・・・下水道(雨水) S・・・・・・下水道(汚水) W······上水道 GLP・・・・・ガス(低圧)

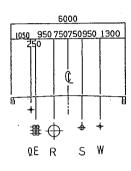
GMP・・・・・ガス (中圧)

共・・・・・・共同溝 収容溝・・・・・電線共同収容溝

(弱電線類)

20

② 歩行者専用道路標準占用位置図 S=1/100 〈第2地区〉



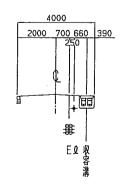
| SOOO | SOO | SO

② 步行者専用道路標準占用位置図 S=1/100

<第2地区>

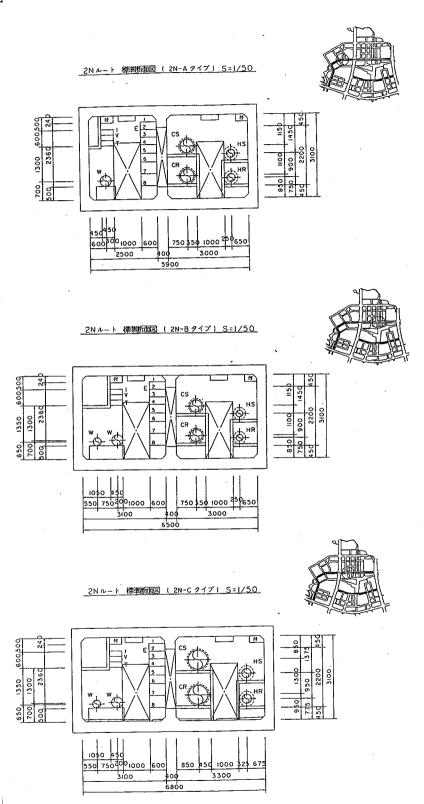


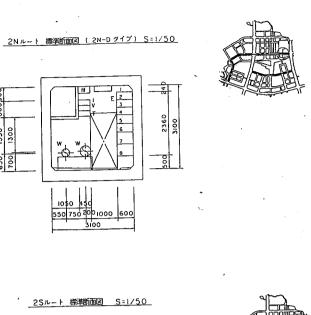
② 歩行者専用道路標準占用位置図 S=1/100 〈第2地区〉

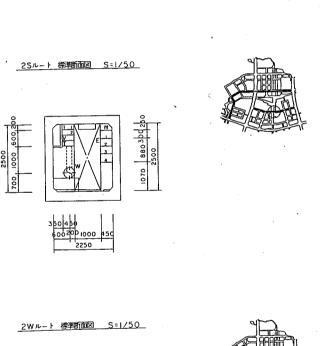


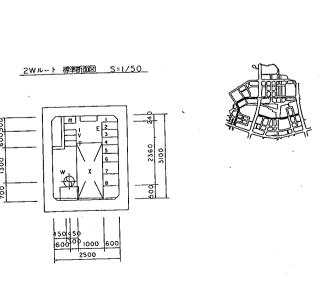


■共同溝標準断面図





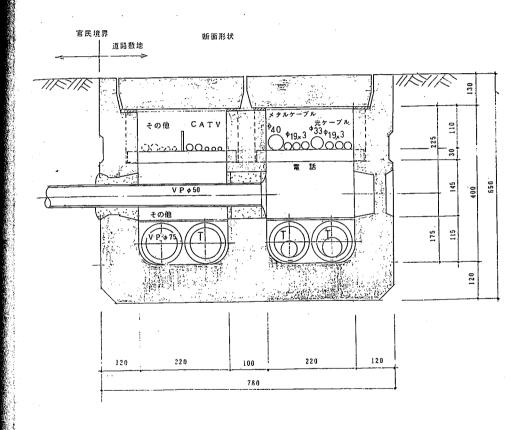




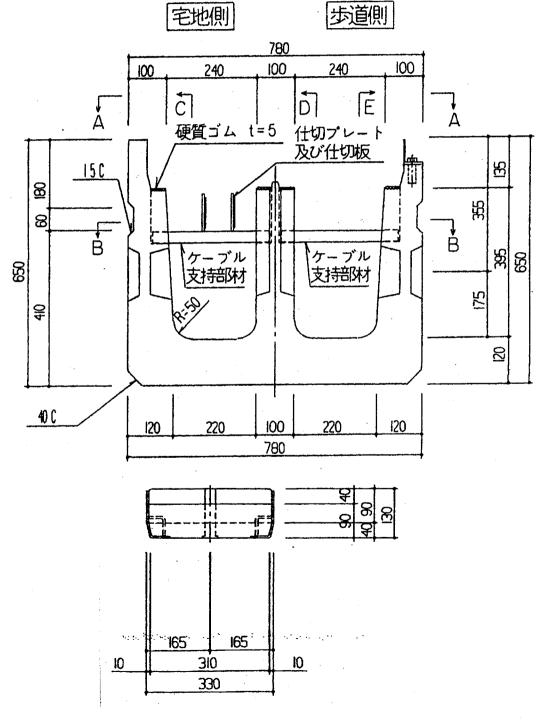
■電線共同収容溝標準詳細図

初期エリアの整備では、下図におけるAタイプが採用されている。今後の整備では、より舗装の一体性を引き出すためBタイプを採用することとする。

□Aタイプ詳細図(初期エリア整備範囲)





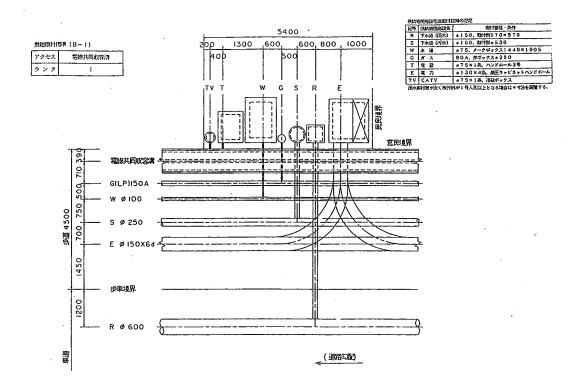


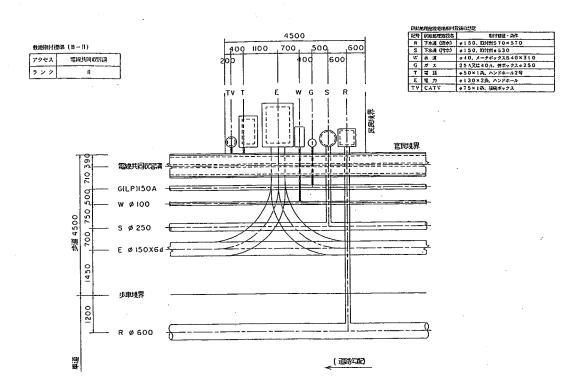
1-4-2 供給処理施設宅内引込

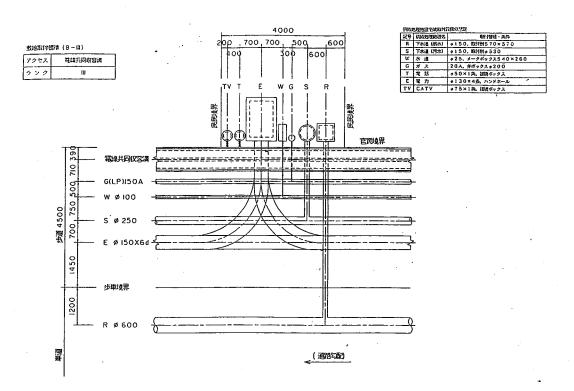
■需要ランク別供給処理施設の想定

ランク	供給処理施設	下 水 道 (雨 水)	下 水 道 (汚 水)	水 道	ガス	電話	電力	C_A T V	その他の弱電ケーフォ
I	需要規模	敷地面積による	同 左	大	大	100対以上	高圧受電 (50KW以上)	幹線ケーブル1条	ケーブル 1 条を想定
	取付設備	取付管φ150 以上 取付桝 570×570	取付管 ø 150 以上 取付桝 ø 530	取付管φ50又はφ75 メーターボックス (φ75 1450×1000) (φ50 1200× 920)	取付管 50A又は80A 弁ボックス φ 250	管路 φ 75 × 2d (1d) 3号ハンドホール (800 × 1400)	萱路 o 130× 4d 高圧キャビネット (1240 × 1240)	管路 © 75 × 1d CATV接続ポックス (@ 340)	CATV取付管路を 兼用する
П	需要規模	敷地回積による	同 左	中	中	数10対	電灯・低圧電力 (50KW未満)	 進幹線ケーブル1条 	ケーブル 1 条を想定
	取付設備	取付管 φ 150 以上 取付辦 570×570	取付管 ¢ 150 以上 取付桝 ¢ 530	取付管 φ 40 メーターボックス (φ 40 640× 310)	取付管 25A又は40A 弁ボックス ¢ 250	管路φ50 × 2d (1d) 2号ハンドホール (600 × 1000)	管路 φ 130× 2d ハンドホール (1000 × 1400)	_ 萱路 φ 75 × 1d CATV接続ボックス (φ 340)	CATV取付管路を 兼用する
III	需要規模	敷地面積による	同 左	45	//\	10対以下	電灯のみ (60A以下)	取付線ケーブル1条	ケーブル1条を想定
	取付設備	取付管φ150 以上 取付牌 570×570	取付管φ150 以上 取付桝φ530	取付管 ø 25 メーターボックス (540 × 260)	取付管 20A 弁ボックス φ 250	管路φ50 × 2d (1d) 電話接続ボックス (φ340)	管路φ130× 1d ハンドホール (1000 × 1400)	電路φ75 × 1d CATV接続ボックス (φ340)	CATV取付管路を 兼用する

■宅内引き込み標準図







2 設計方針の設定

2-1 基本的考え方

2-1-1 公共空間の骨格

①第1地区、第2地区それぞれにアッパータウン、ダウンタウンを形成。

(高低差10m強)

- ②駅に向かい歩行者動線が集中し、その中心にシンボル広場が配置。外周の幹線道 路とは橋梁で立体分離。
- ③街全体の広がりを確保するため都市軸、回遊軸が設定され、回遊型の歩行者空間 を構成。
- ④第2地区には、現況樹林を活かした総合公園が立地。

2-1-2 公共空間の役割

タウンセンターの開発理念に基づき、公共空間には次のような役割が求められる。

- ①港北ニュータウン全体のポテンシャルアップを図る空間であり、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高める個性的な空間。
- ②首都圏全域を視野に入れた広域拠点として、イベント等の多様な活動の場、人々が自由に交流する場、休息の場として機能する豊かな空間。
- ③グリーンマトリクスシステムのテーマである自然性と都心性を有する空間。
- ④魅力ある都市空間づくりのため、上物建設(街並形成)を誘導するデザインリーダーとしての役割を果たす空間。

2-1-3 公共空間のデザインテーマ

- ①イベント空間、日常的な交流の空間、休息のための空間などの場を提供するシン ボリックなデザイン。
- ②水、緑、光などをデザインモチーフとし、自然性と都市性を有するデザイン。

- ③都市軸・回遊軸の各区間を単位としたメリハリのあるデザイン。
- ④歩行者に快適なきめの細かいデザイン(高低差処理、舗装材、サイン、照明等)
- ⑤1地区、2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 デザインテーマを設定。

[各地区のテーマ]

第1地区 「人と自然の共生~歴史と文化の薫るまち」

- ・人と自然のかかわりを比較的コンパクトな地区の中で秩序、リズム などをテーマとして表現。
- ・シンボル広場と駅前広場が一体となっており、これらの空間から延 びるシンボル道路Aの先に歴史博物館、歴史公園がある。またシン ボル道路Bの先には市民ホールなどの施設が予定され、文化的雰囲 気がただよう街。

第2地区 「人とまちとの共鳴~躍動感あふれるまち」

- ・人の活動や交流を、比較的広がりがあり多様な施設が立地する地区 の中で、大胆かつダイナミックに表現。
 - ・シンボル広場から広がる歩行者空間に沿って、区の総合庁舎等の行 政施設、総合病院、ビジネスコア、総合公園等が予定され、多種多 様の活動が交流する街。
 - ・さまざまな特徴が複合、融合する可能性を持つ広がりのある街。

2-1-4 第2地区設計方針

(1) 基本的考え方

●ゾーン

地形、土地利用の用途から以下のようなゾーンを設定し、それぞれのゾーン毎の差異性 を主に植栽によって創りだす。

①シンボル広場ゾーン

自然と都市的活動が融合する緑豊かなシンボル広場とする。 都市軸、回遊軸の中心空間。

②総合公園ゾーン

駅周辺とは中・北線によって隔てられた総合公園に隣接する大規模宅地ゾーン。 宅内緑化の推進を図り、総合公園に連なる緑濃いゾーンとする。

③駅広ゾーン

緑豊かなタウンセンターの顔となる、緑濃い駅前広場とする。

- ④スポーツ・レクレーションゾーン
- ⑤中小規模宅地ゾーン(ダウンタウン)

地形、中・北線、駅舎によって隔てられた独自的なゾーン。 ゾーンとしての差異性とまとまりを強調したしつらえとする。

⑥中小規模宅地ゾーン (アッパータウン)

それぞれ独立した3ケ所の中小規模宅地ゾーン。

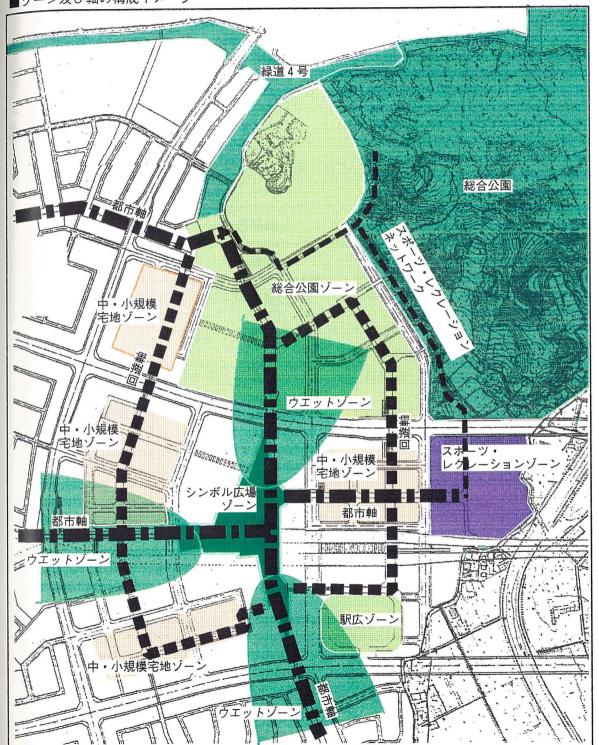
ヒューマンスケールの界隈性を引き出す。

3つのゾーンは、これをくし刺しにする回遊軸によって一体性を引き出すととも に、植栽による独自性を持ったしつらえとする。

●ルート

以上のようなゾーンと軸、街路の歩行者系空間と車両系空間の区分より、各対象空間を 次頁の図のように区分し、これに基づいて設計を進めることとする。

■ゾーン及び軸の構成イメージ



步行者空間 車両空間 シンボル広場・駅広ゾーン 総合公園ゾーン 小規模宅地ゾーン (アッパータウン) 小規模宅地ゾーン (ダウンタウン) 幹線道路 ... その他補助幹線道路

■ルートの性格付け

その他歩行者専用道路 緑道 4号 総合公園 シンボル広場

-2-1 舗装計画の基本的考え方

- i. 基盤整備については、原則的に公団自ら工事を行う。
- ii. 具体の施設の建設状況に照らし、次の二つの時点を節目とした段階整備とする。ただし、基本設計は最終段階の設計を行う。
 - 平成7年度末……全面供用開始時点(宅地への動線確保)
 - 概ね平成10年……共同化義務街区の核的複合施設の完成又は建設工事時点

2-2-2 道路別の舗装の考え方

- ① 道路系施設について
 - 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。

	步道舗装	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グプロック舗装)	アスファルト舗装
補助幹線道路	ブロック・平板舗装	アスファルト舗装
区画道路	ブロック・平板舗装	アスファルトカラー舗装 (ホットロールト 舗装)
歩車融合道路	ブロック・平板舗装	インターロッキング ブロック舗装
シンボル道路B	ブロック・平板舗装	インターロッキング ブロック舗装
シンボル道路A	自然石舗装	アスファルトカラー舗装 (ホットロールド舗装)

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。
- ●歩行者系道路のうち、シンボル道路Bの歩道舗装については、沿道に小宅地が多く共同化等による歩道の掘り返しが多数発生する可能性が高いので区画整理事業としての整備はアスファルト舗装に止める。

(既に平成4年度工事としてアスファルト舗装で工事済)

- シンボル道路 A は、タウンセンターの街づくりの象徴的空間として本設での整備を行う。
- 車道舗装については、全て将来形で整備する。

②. 歩行者専用道路について

i. ランクによるグレード分け

ランク	步道舗装	
シンボル広場	自然石舗装	
歩行者専用道路A (幹線ルート) 歩行者専用道路B (一般ルート) 歩行者専用道路C (地下鉄高架下)	ブロック・平板舗装(上) ブロック・平板舗装(中) 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。

2-2-3 第二地区の舗装計画の考え方

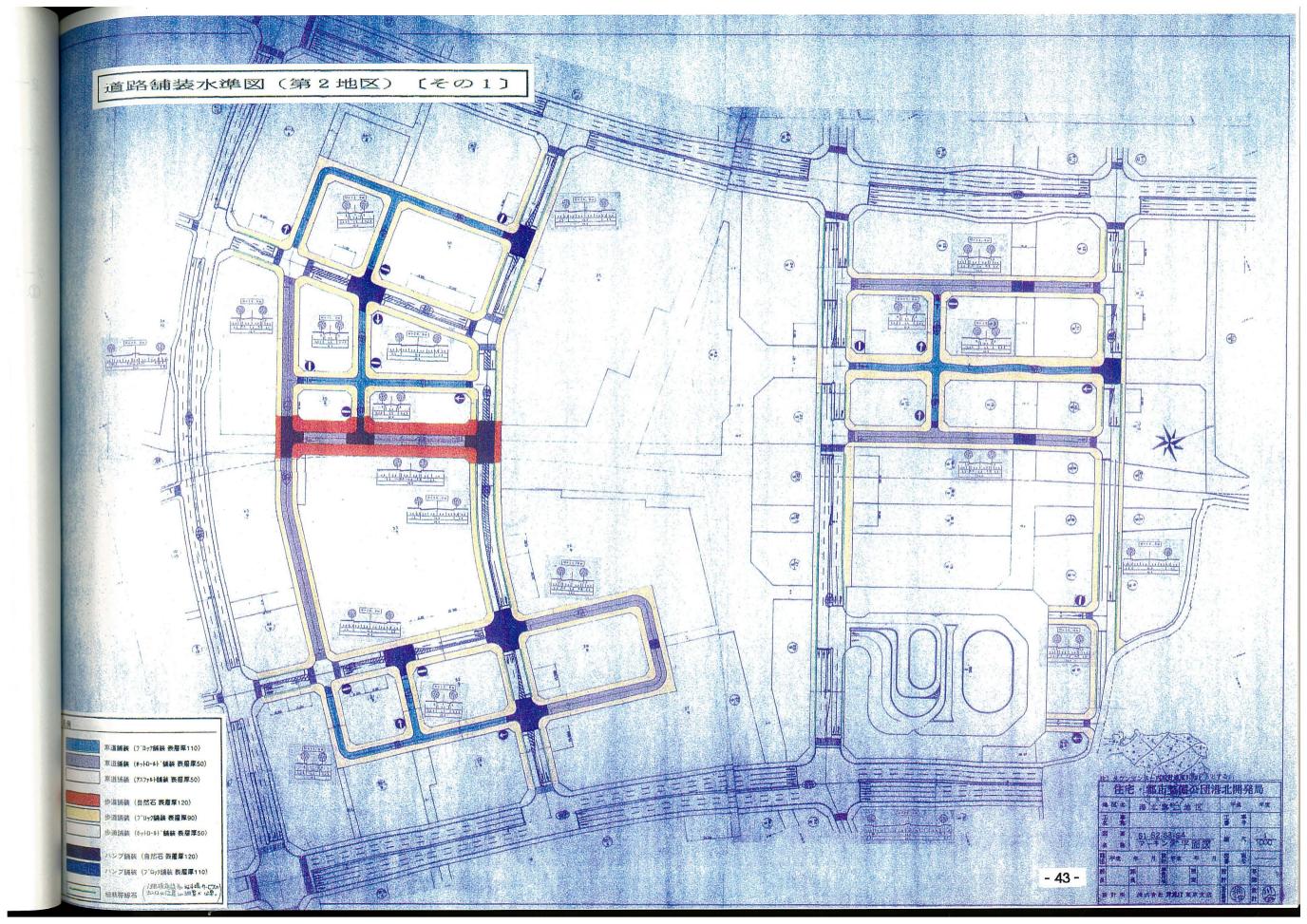
第一地区、第二地区の基本的な街づくりの方向性から、第二地区の舗装計画は以下の方針で行なう。

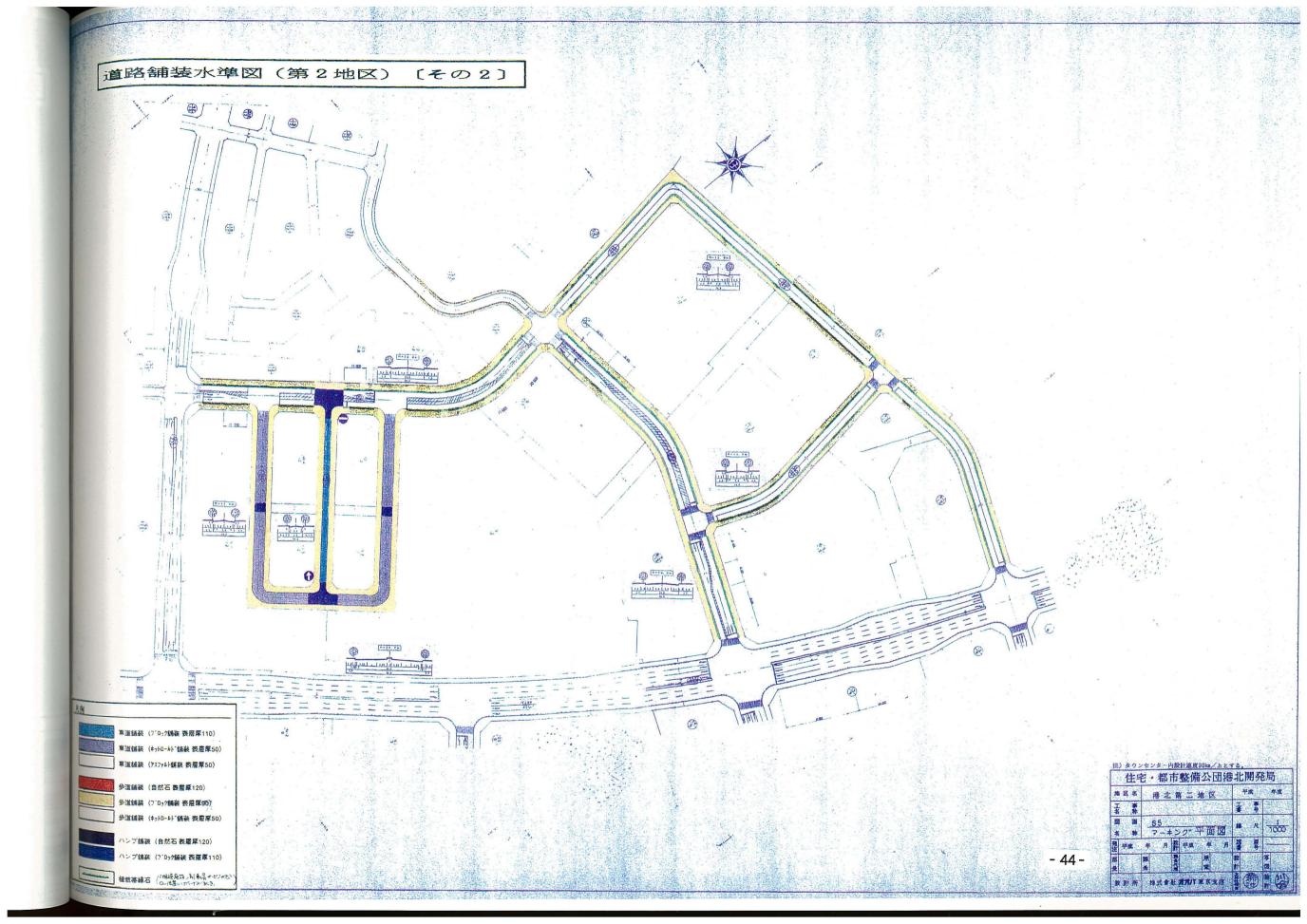
1. 素材

- ・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。
- ・コンクリート系の素材は表面ショットブラスト仕上げ等、落ち着いたテクスチャーか つ滑りにくい仕上げとする。

(2). 色彩

・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 交差点計画

__3 - 1 交差点整備の方針

(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 ⇒ 1 0 m 補助幹線道路 ⇒ 8 m 区画道路 ⇒ 6 m

シンボル道路 ➡ 4 m (不要な交通流入が生じないよう半径を小さ

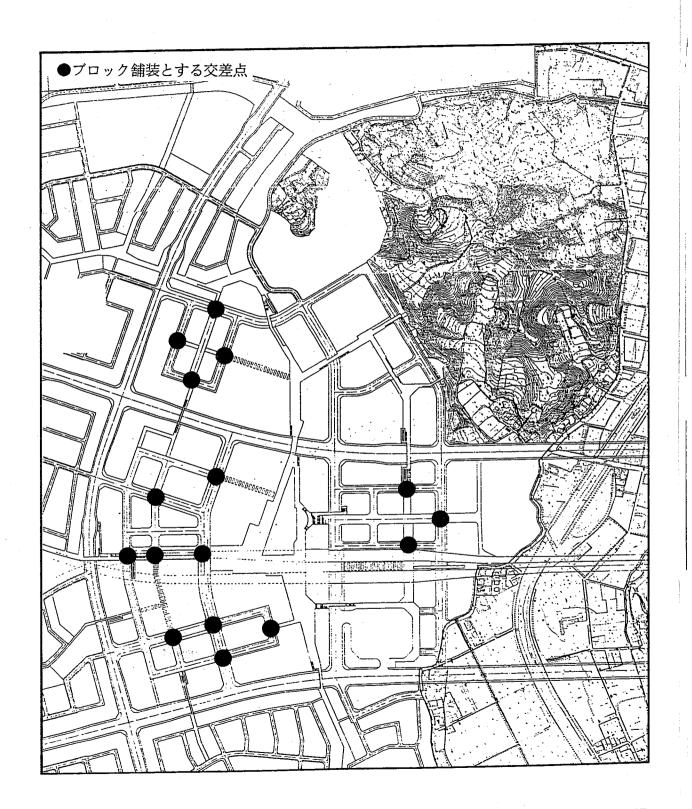
歩車融合道路 ➡ 4 m く設定する。)

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。



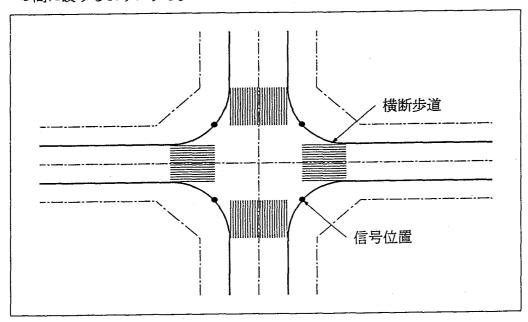
(2) 信号設置の考え方

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。

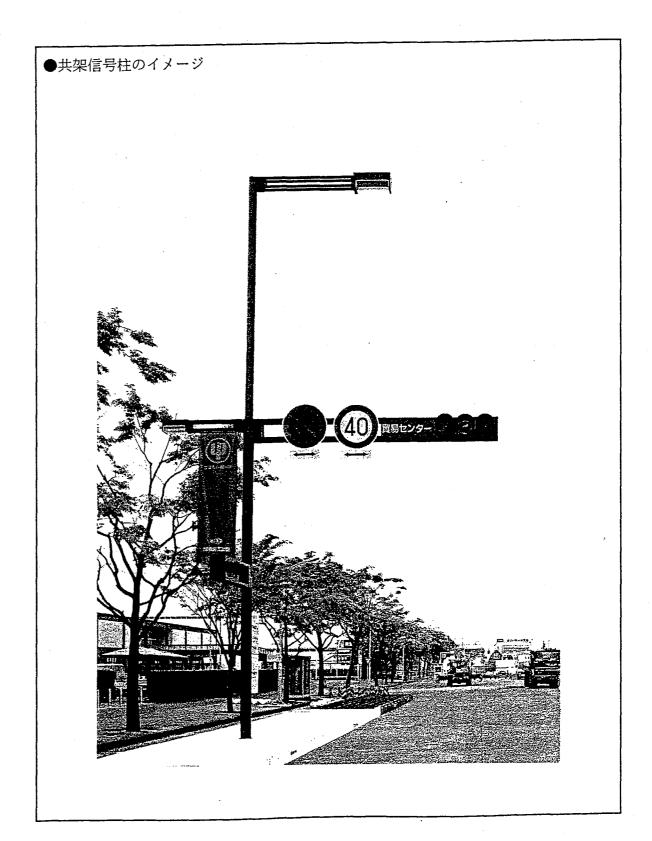
②. 信号の設置位置について

- 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な物であると同時に、道路への入口のサインとなる。
- 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。



∞ 4 照明計画

-4-1 照明計画の基本方針

新しく生まれる街、港北ニュータウンタウンセンターは、そこを利用する人達だけでなく、そこを通過する人達にとっても安らぎある街である必要がある。 照明計画も、単に新しい照明デザインというだけでなく、港北ニュータウン全域に関する光のコンセプトや、照明手法上のルールを反映したものが望まれ、ストーリーを感じさせる光のデザインを目指すために、以下のような照明デザインの基本姿勢が立案された。

人間尺度を大切にした光のデザイン

これまでの都市照明は、車社会の為の道路照明の延長でしかなかった。夜に 街を歩きたくなるような景色を創るために、光のデザインは、もう一度ヒュー マンスケールに立ち戻る必要がある。

- 〇ローブライドネスな光 ………まぶしくない目に優しい照明
- ○暖かさの映える街 ………低い色温度を基調とした照明
- ○低照度でも明るく感じる街並み ……立面輝度をつくる照明
- ○低い位置を大切にした光 ………適度にリズミカルな照明

ii 豊かな自然が感じられる光のデザイン

港北ニュータウンに映える豊かな緑や水や風などを、光のデザインによって 夜間の景色に伝える。また日中の太陽光が、刻々と変化し、時の移ろいを伝えるように、夜間にも計画された光の変化は幾つもの夜の表情を創り出す。

街のストラクチャーを創る光のデザイン

光の都市計画は夜に象徴的な光のルールとして視覚化される。視界を整える 光(官民の一体化)、道路のヒエラルキーに合った光、人の導線の光などに統 一されたルールが必要である。

v. 個性を表現するための光のデザイン

港北ニュータウンの地形や都市計画の特徴を最大に活かし、強調するために 特化された光のデザインが不可欠である。2つの街区などが、光によって個性 化される。

. 地球に優しい光のデザイン

港北ニュータウンでは、特にエコロジカルな照明手法やシステムに強く配慮 している。効率のよいエネルギーの利用は適正光源の選択や洗練された調光シ ステムによって、従来の使用電力を画期的に減少させる。

2-4-2 道路照明計画の考え方

道路 (シンボル道路を除く) の照明計画は、タウンセンター全体を統率する 光のコンセプトやルールに基づき、次のような視点から計画される。

i. タウンセンターを印象づける光のあり方

タウンセンター内の道路で使用される光源の種類(色温度の低い光源)を限 定する。このことにより、タウンセンター全体は統一性のある夜の景観が創ら れる。

ii.フォーカルポイントを考慮した光のあり方

交差点部の床面を照度的に明るくすることにより、交差点部である区切りを 表現する。また、交差点部付近の建物のファサードを多少の輝度を持たせるこ とで、都市的な空間の明るさ感を得ることができる。

iii. 安全性を考慮した光のあり方

幹線道路、補助幹線道路は道路照明設置基準に基づき、必要照度を確保する。 また歩道面に対しては平均照度的な考え方でなく、明るさ感として光の輝度を 分布させる。

iv. 軸を強調した光のあり方

道路の用途、叉は連続した関係の道路において、照明手法を同じにする。また、幹線道路から歩行者中心の歩行者専用道路へ光源の高さを低くしていく。 このことはタウンセンター内における明快な軸線を強調する。

2 − 4 − 3 道路照明設計の原則

(1) 設計照度の原則

●車道照明

- ・幹線道路
- 1.0 cd/m2 = 15.0 lx
- ·補助幹線道路 0.7 cd/m2 = 10.5 lx

- ・シンボル道路 0.5 cd/m2 = 7.5 lx
- ・区画道路、歩車融合道路は交差点と角のみ照明する。

●歩道照明

- ・シンボル道路のみ照明する。 5.0~10.0 lx
- ●歩行者専用道路
 - ・幅員6 m以上のもの 5.0~10.0 lx
 - ・階段等危険性のある場所 20.0 lx

(2) 光源選定

- ●長寿命で高効率なものを選定する。
- ●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。

(3) 光源の高さ

- ●幹線道路 10 m
- ●補助幹線道路以下の車道照明 5 m台
- ●歩道照明 1 m前後

(4) 道路ランク別照明設計の原則

車道幅員 9.75 m×2 ● 幹線道路

設定輝度 1 cd/m²

ポール灯方式 高さ10m

光源 高圧ナトリウムランプ NT180w (Ra25)

配置 片側1列 2組 35Mピッチ

● 補助幹線道路 車道幅員 6 m

設定輝度 0、7 c d/m²

ポール灯方式 高さ5.5 m

光源 高圧ナトリウムランプ NH250w(高演色型)

配置 千鳥配置 25mピッチ

車道幅員 6 m ● 区画道路

車道の連続照明は、行わない。

交差点の局所照明を行うーー一設定輝度 0、7 cd/m² ポール灯方式 高さ10m(信号共架)、 高さ5.5m

光源 高圧ナトリウムランプ NH400W(高演色型)

10mタイプ

NH250W(高演色型)

5.5 m タイプ

配置 交差点4隅

● シンボル道路A

車道幅員 6 m

設定輝度 0、7 c d/m²

ポール灯方式 高さ5.5 m

· 光源 高圧ナトリウムランプ NH(T)7 () w

配置 千鳥配置 9mピッチ

歩道幅員 7.5 m×2

設定照度 5 lx

堅牢なボラード型フロアウォッシャー方式

ピッチ 5.5-7m

光源 高圧ナトリウムランプ NH(T)70w

■ シンボル道路B

車道幅員3.5 m設定輝度0、7 c d/m²ポール灯方式高さ5.5 m光源高圧ナトリウムランプNH150w(高演色型)配置千鳥配置12 mピッチ

歩道幅員 6.5 m×2 設定照度 5 lx コンパクト蛍光ランプFDL27Wを道路照明ポールに内蔵 ピッチ 12 m

● 歩者融合道路

車道の連続照明は、行わない。 交差点の局所照明を行うーー一設定輝度 0、7 cd/m² ポール灯方式 高さ 5.5 m 光源 高圧ナトリウムランプ NH250w(高演色型) 配置 交差点 2箇所又は、4箇所

● 歩行者専用道路

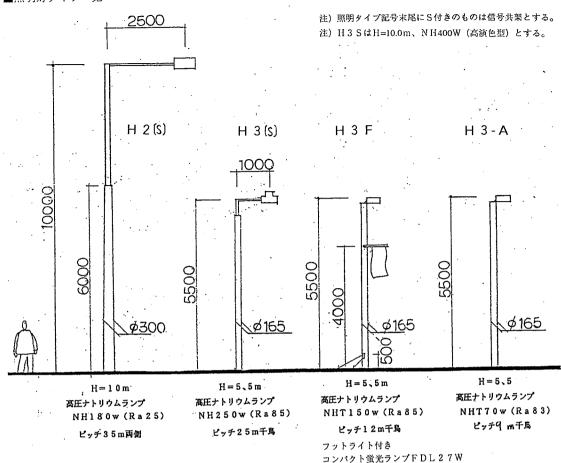
歩道幅員 6 m以上のものは、下記を原則とする 設定照度 5-10 lx(階段部など危険性の高い 場所では、20ルクス)

- A 5.5 m 高ポール灯方式ピッチ 12-15 m光源 高圧ナトリウムランプ NH(T)150 w
- B 堅牢なボラード型フロアウォッシャー方式 ピッチ 7 m両側または片側光源 高圧ナトリウムランプ NH(T) 7 0 w
- C デザインポール灯(高さ $1.5 \,\mathrm{m}$) ピッチ $5-10 \,\mathrm{m}$ 光源 高圧ナトリウムランプNH(T) $50 \,\mathrm{w}$

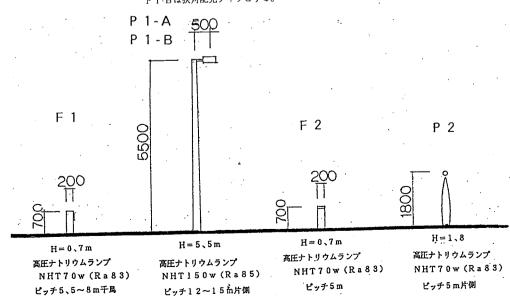
但しシンボル広場との連続する空間は、シンボル 広場との関連により他の照明手法をとることもある。

橋梁部の照明は、歩行者専用道路と一体の空間として 計画する。

■照明灯タイプ一覧



注) P1-Aは広角配光タイプ P1-Bは狭角配光タイプとする。



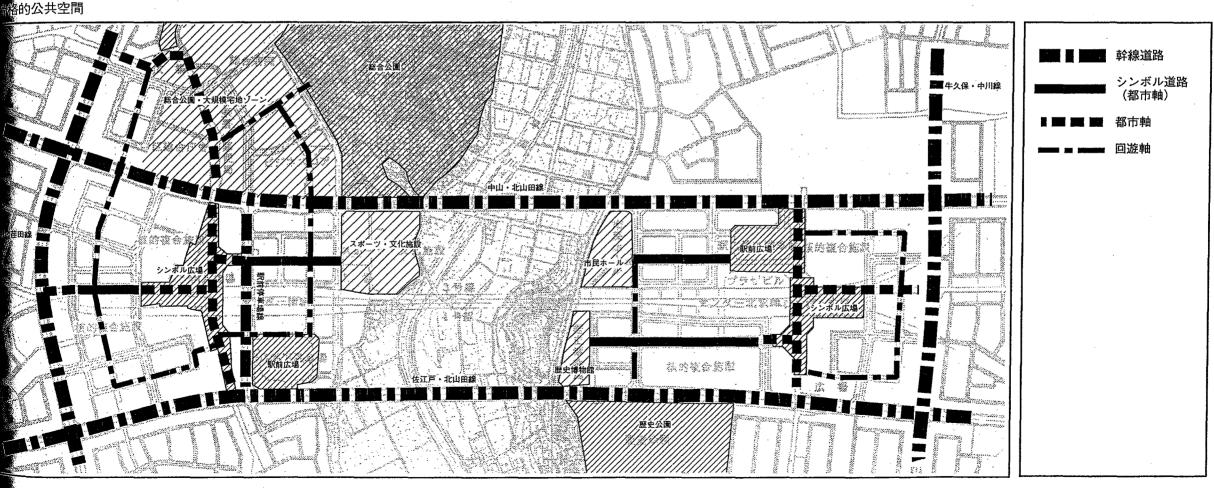
5 植栽計画

5-1 タウンセンターの緑の体系 。
カウンセンターの緑は、以下の5つの空間に体系づけられる。

- (1) ニュータウンの骨格としての緑(幹線道路)
 - ①中山·北山田線
 - ②佐江戸·北山田線
 - ③新羽·荏田線
 - ④牛久保・中川線
- (2) タウンセンターの拠点となる緑
 - ①シンボル広場(都市緑地+歩専道)
 - ②駅前広場
 - ③ (総合公園·歴史公園)

- (3) タウンセンターをネットワークする緑
 - ①駅前停車場線(幹線道路)
 - ②補助幹線道路
 - ③ (一部区画道路)
- (4) シンボリックな軸を形成する緑
 - ①シンボル道路(都市軸)
 - ②一部歩専道(都市軸·回遊軸)
- (5) ヒューマンスケールで個性的な界隈を形成する緑
 - ①区画道路
 - ②歩車融合道路
 - ③一部歩専道(回遊軸その他)

以上の体系から、各街路を車両系、歩行者系の道路と歩専道に3区分し、周辺土地利用の性格 等を考慮の上、候補樹種を選定する。



-5-2 車両系街路候補樹種

(1) ニュータウンの骨格としての緑(幹線道路) 港北の基調となる樹種構成とする。

①中山・北山田線

ケヤキ

②佐江戸・北山田線 アキニレ

③新羽·荏田線

シラカシ

- ④牛久保・中川線
- アラカシ
- (2) タウンセンターをネットワークする緑(補助幹線道路 他) ルートごとに個性ある並木を構成しうる樹種とする。
 - ①第一地区

ユリノキ/タイワンフウ/プラタナス/エンジュ

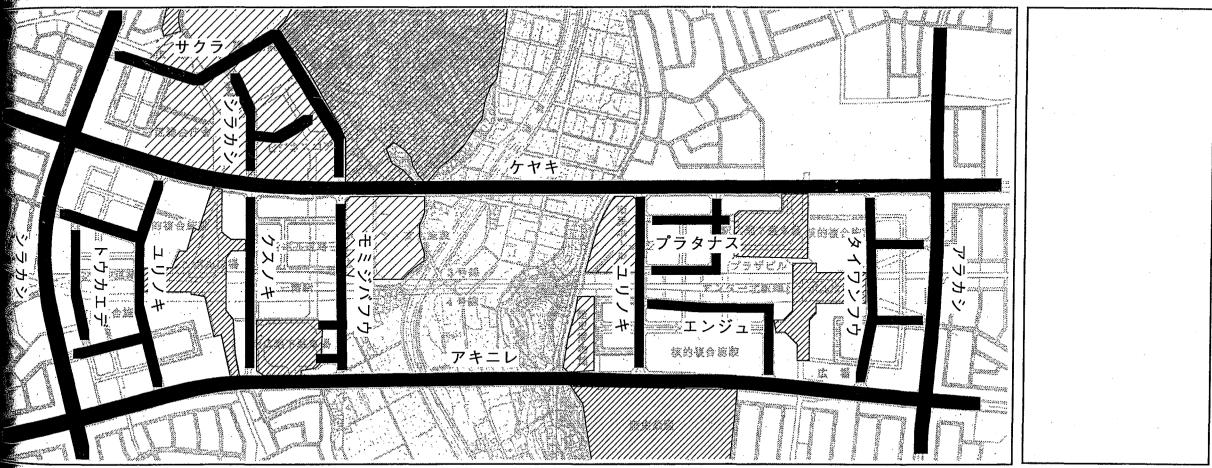
②第二地区

ユリノキ/トウカエデ/クスノキ/モミジバフウ

(3) 第二地区 総合公園・大規模宅地ゾーン 港北の基調となる樹種とする。 総合公園へのアクセスルートとして特徴を持たせる。

サクラ/シラカシ

而系街路 —候補樹種—



2-5-3 歩行者系街路候補樹種

シンボル道路および中小規模商業系ゾーン等ひとまとまりの界隈を形成し ている歩車融合道路、区画道路を歩行者系街路と位置づけ、それぞれに個 性を持たせて、タウンセンター内における歩行者の回遊性を引き出す。

- (1) 第一地区 シンボル道路—A 緑量感がありシンボリックな並木の軸線を形成する。 ケヤキ
- (2) 第一地区 シンボル道路—B、その他 比較的大木にならない花木をベースとしてヒューマンスケールで個性的な界隈 を形成する。

サルスベリ/ハクモクレン/ハナミズキ

(3) 第二地区 シンボル道路—A 緑量感がありシンボリックな並木の軸線を形成する。 ケヤキ

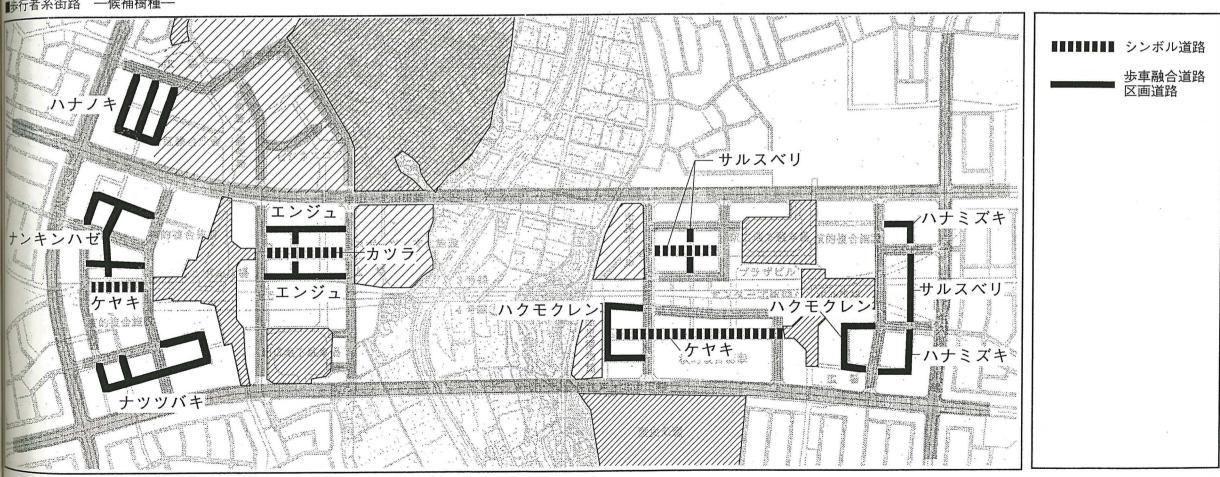
- (4) 第二地区 シンボル道路—B シンボリックな樹木のランダム植栽とする。 ベース:カツラ ポイント:クスノキ・クロガネモチ
- (4) 第二地区 その他

比較的大木にならない花木をベースとしてヒューマンスケールで個性的な界隈を形成する。

ベース :ナンキンハゼ/ナツツバキ/ハナノキ/エンジュ

ポイント:コブシ/イロハモミジ/シラカシ

₩行者系街路 —候補樹種—

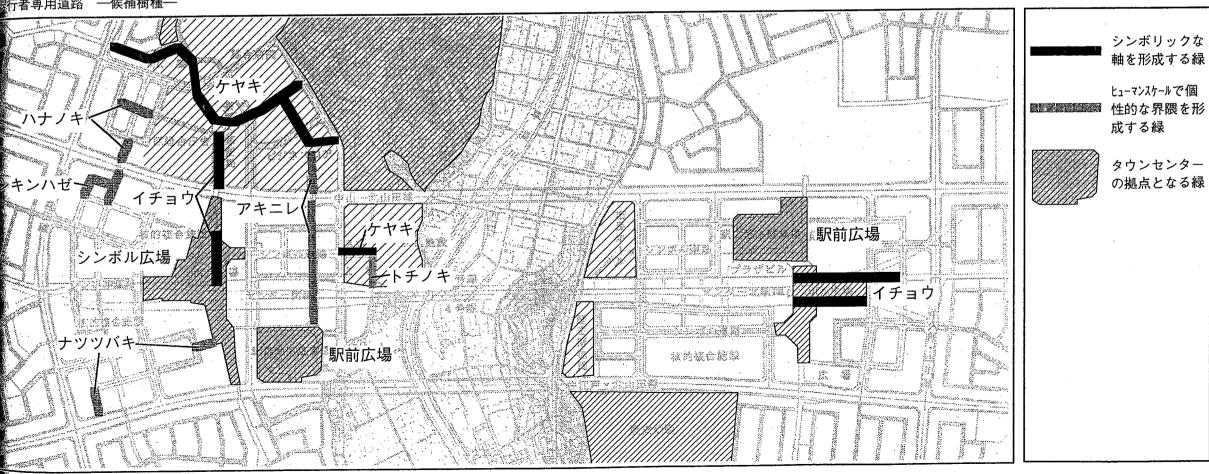


5-4 歩行者専用道路その他候補樹種

- (1) シンボリックな軸を形成する緑 シンボリックな並木を構成しうる樹種とする。
 - ①第一地区 イチョウ
 - ②第二地区 イチョウ/ケヤキ
- (2) ヒューマンスケールで個性的な界隈を形成する緑 比較的大木にならない樹木をベースとして構成する。
 - ①第二地区 ハナノキ/ナンキンハゼ/ナツツバキ アキニレ/トチノキ

- (3) タウンセンターの拠点となる緑 港北の基調となる樹種構成する(ケヤキ、クス等)。
 - ①第一地区駅前広場
 - ②第二地区駅前広場
 - ③第二地区シンボル広場(都市緑地+歩専道)

院行者専用道路 ─候補樹種─



一6 設計条件総括表

一般部の設計内容について

	¥: D⁄r	種別	## (## ##	道路幅員		車道部	(m)		步道部 (m)	15年发仇关	整備水準	歩道の表層材	車道の表層材	道路照明	車止め	その他
New York	追 昭	但 加	半 級数	加斯爾貝 (m)	走行帯	分離帯	側帯等	小計	片側・植栽含	歩車道段差 (cm)	(歩道/車道)	少垣の衣僧的	平坦の衣僧が	設定照度(lx)	単正の	て の 1世
車	幹線道路	中北・佐北線	6	28.0	3. 25	1.5	1.0	21.0	3.0	明確か生ま八番		. 777-11.1		設置する		
両系		新在・牛中線	4	20.0	3.00	2. 0	1.0	15.0	2.5	明確な歩車分離を目指すため、	低/低	・アスファルト	・アスファルト			
系道路		駅前停車場線	4	22. 0	3.00	2, 0	1.0	15.0	3.5	歩車道段差の高 さは20cmを基本		・一部ILB*1)		15. 0 lx	±2)	
	補助幹線道路	一般部	2	20.0	3.00	0	5. 0	11.0	4. 5	とする。	中/低	· I L B	777 11	設置する	中土木タイプ	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	但し間口の狭い宅地が連担する	,	・平板・・れんが	・アスファルト	10.5 lx		
	区画道路	一般部	2	14. 0	3.00	0	1. 0	_ 7. 0	3. 5	区間は両側とも 5 cmとする。	中/低~中	・ILB ・平板	• \$7}U-NF7X77N}	設置する 10.5 lx		
		核施設沿い	2	17. 0	3. 00 ₁	0	3. 0	9.0	4. 5/3. 5		中/低~中	・ 半 板 ・ れんが	・一部7スファルト	(一部交差点等のみの設置とする)		
步行	シンボル道	道路 A	2	22. 0	3. 00	0	1. 0	7. 0	7.5	車両の時間規制	最高/中	・自然石	• \$7}0-ルドアスファルト	設置する 7.5 lx	照明と	歩道にフロアウオォシャーライトを設置
者系	シンボル道	直路 B	1	16.0	3. 50	0	1. 0	4.5	6.5~5.0	等を考慮し歩車道境界を強調しないためのます。	高/高	·ILB	·ILB	設置する 7.5 lx	1 017/13	歩道にフロアウオッシャーライトを設置・第2地区は車道スラローム
	歩車融合道	路	1	12. 0	3. 50	0	1.0	4.5	3. 75	ないため段差高 さを2cmとする	高/高	·ILB	·ILB	交差点等のみ設置	中土木	
	步行者専用	道路	·	18. 0~4: 0	_			-	18.0~4.0		低~高/	・自然石~ウスファルト		設置する		

[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	交差点の照明は、将来 信号機を設置する際に	黄色の標準タイプを設置	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	(ЛЭХС-ХД)	るより、地下生成物を 予め準備しておく。 必要に応じて信号機を	照明柱に共架できるよ	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。
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	必要に応じて信号機を設置する。	うな構造としておく。		

〔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。

*1) I L B : インターロッキングフロック *2)中土木タイプ: 横浜市ペーシックストリートファニテャー実施設計による車止め

- ■歩車道境界の設計について
- ・歩車道段差が小さい (2 cm、5 cm) 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、市緑政局と現在協譲中。

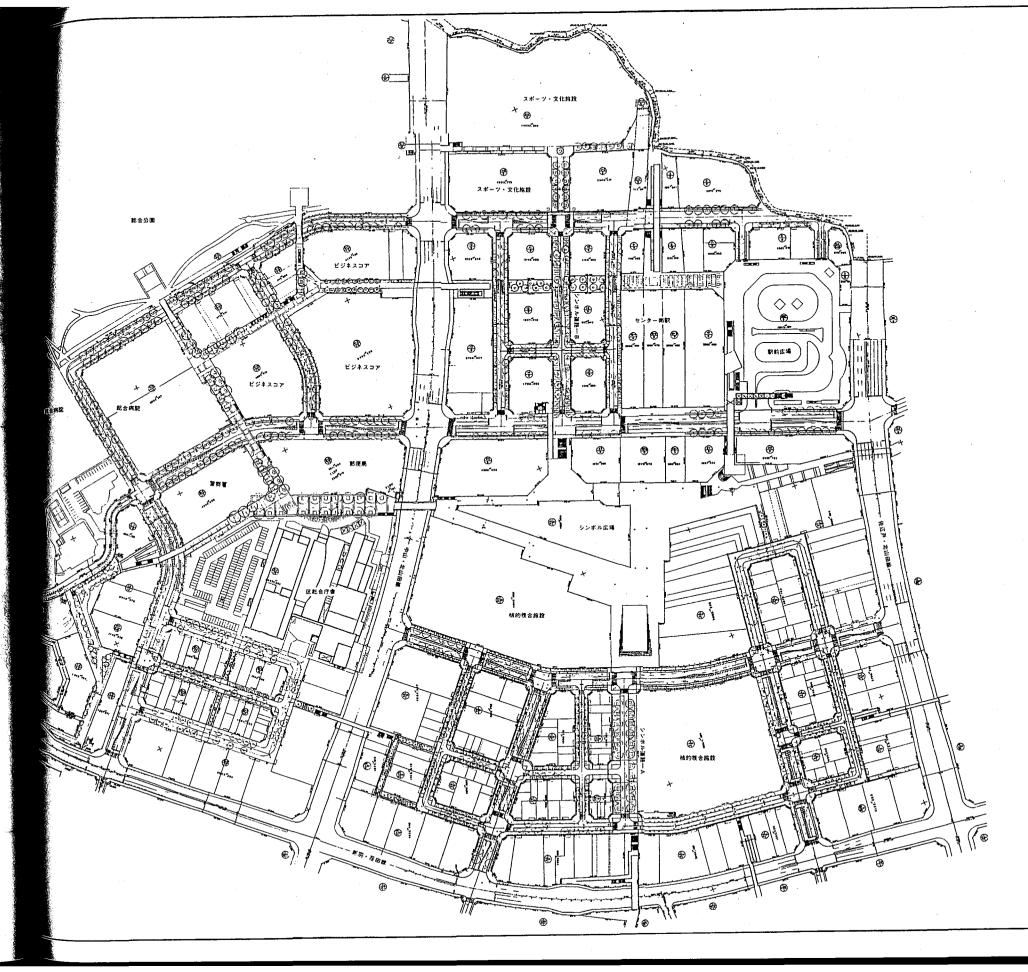
■巻き込み半径について

・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。

基本設計

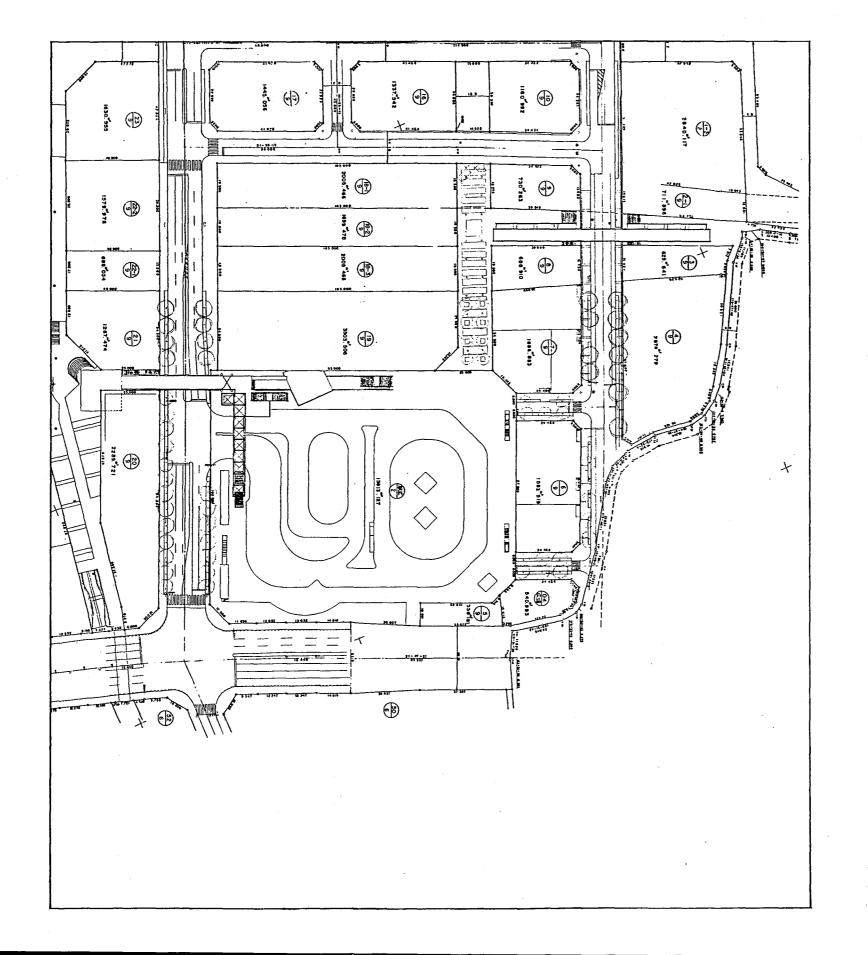
-1 設計仕様一覧表

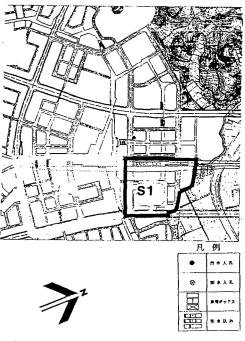
	道路種別	位置	路線番号	歩車道段差	植樹形式	歩道舗装	車道舗装	車止め	照明,
	幹線道路	ダウンタウン	901(駅前停車場線)	20cm	植栽帯	コンクリ平板			H10m,NH180w,@35m,両側
100		アッパータウン東	903 • 904 • 905	20cm · 5cm	植栽帯・植樹桝	レンガ(赤)+コンクリ平板	アスコン		
	補助幹線道路	ダウンタウン	906	5cm	植樹桝	(31) 1 2277 1 712			H5.5m,NH250w,@25m,千鳥
車両		アッパータウン西	1201	20cm	植栽帯	コンクリ平板			
両系道路		アッパータウン	910 · 915 · 1229	5cm	植樹桝	レンガ(赤)	ホトロールト*(ライトク*レー)	市仕様	交差点、角部のみ照明 H5.5m,NH250w
Ŷ,	区画道路	ビジネスコア	1230	20cm	植栽帯	コンケリ平板			H3.5m,NH250W H10m,NH400w(信号共架の場
		ダウンタウン	908 · 909	5cm	植樹桝	ILB(グレー+ベージュ)	アスコン		合)
p		総合公園横	1207	20cm	植栽帯	洗い出し平板(サビ+白ミカゲ)			H5.5m,NH250w,@25m,千鳥
	シンボル道路―A	アッパータウン	902			自然石(グレー系)+レンガ(赤)	ホトロールト*(ライトク*レー)		車道:H5.5m,NH70w,@9m,千鳥 歩道:H0.7m,NH70w,@6m,両側
	シンボル道路―B	ダウンタウン	907	2cm		ILB(グレー +ベージュ)	ILB(グレー)	シンボル道路仕様	H5.5m,NH150w,@12m,千鳥 (歩道照明:コンハ°か蛍光燈27w 内蔵)
<u> </u>	歩車融合道路	アッパータウン	916 · 917 · 918 · 920 · 921 · 922 · 1229-1			レンガ(赤)+ILB(グレー系)	ILB(ライトグレー)		交差点、角部のみ照明 H5.5m,NH250w
长丁奇於首を		ダウンタウン	911 · 912			ILB(グレー+ベージュ)	ILB(グレー)		113.3m,1411230w
に直を		区庁舎前			植樹桝	自然石		-	<一般部>
u		アッパータウン	•		植栽帯・植樹桝	レンガ(赤)+コンクリ平板		-t- /1.+¥	H5.5m,NH150w,@12m,千鳥 <特殊部>
		緑道4号続き			46.4公山 16.50.5.L	ブロック系		市仕様	H1.5m,NH70w,@5m
	歩行者専用道路	シンボル―B周り			植樹桝	ILB(グレー+ベージュ)	_		H0.7m,NH70w,@5m
		駅舎周り			V 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	タイル			
		スポーッ・文化施設周			植栽帯・植樹桝	洗い出し平板+自然石			
		その他			植樹桝	レンガ(赤)			



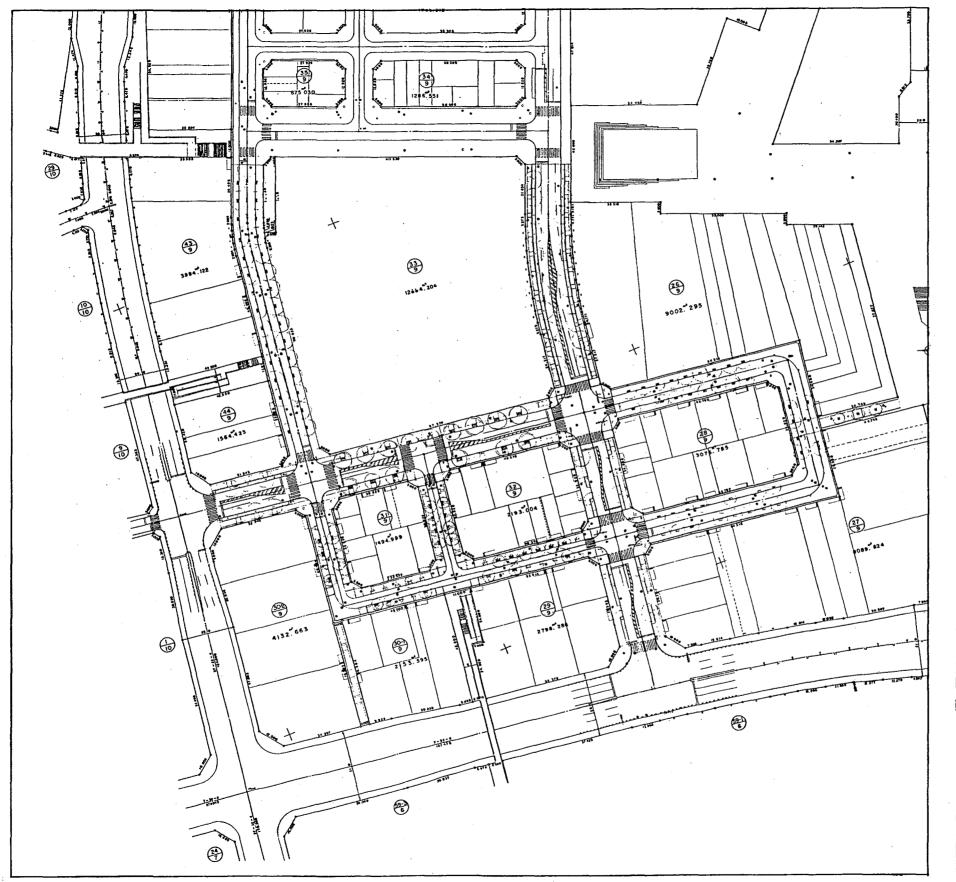


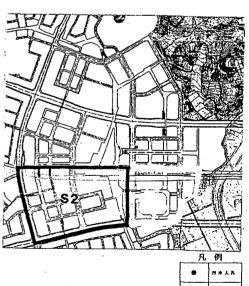
京の名等	靐	合	8+	画	2	m R 1:1,000
H 92 .	都市幕	備 2	2 🖽	港北身	発局	1 /
株式会	21 19 1	P #R	市開	発セン	/ター	1/1





#855	臺	本	设計 総	合 図 - 1	■ R 1:500
生宅	· 都	市製	備公団	港北開発局	4 .
株 式	会 社	港は	18 市路	見発センター	1 1/0

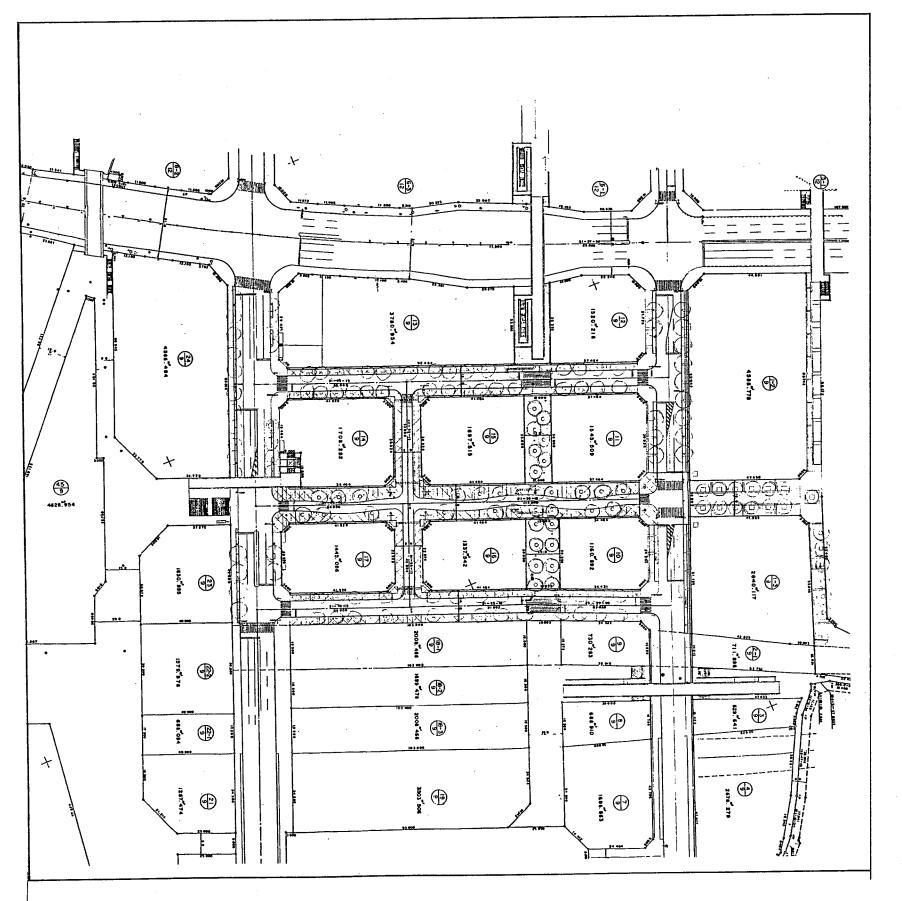


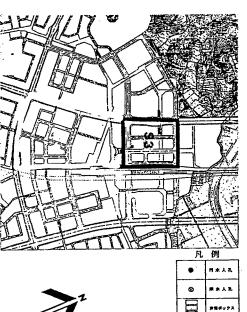




•	污水人孔
8	阿永人扎
	女電ボックス
	可含丝色

2055H	基	本 設	計総	合図 一1	≱ R 1:500
住宅	• 都	市整	第公园	港北開発	周
株式:	会社	港北	都市 第	発センタ	- 2/0

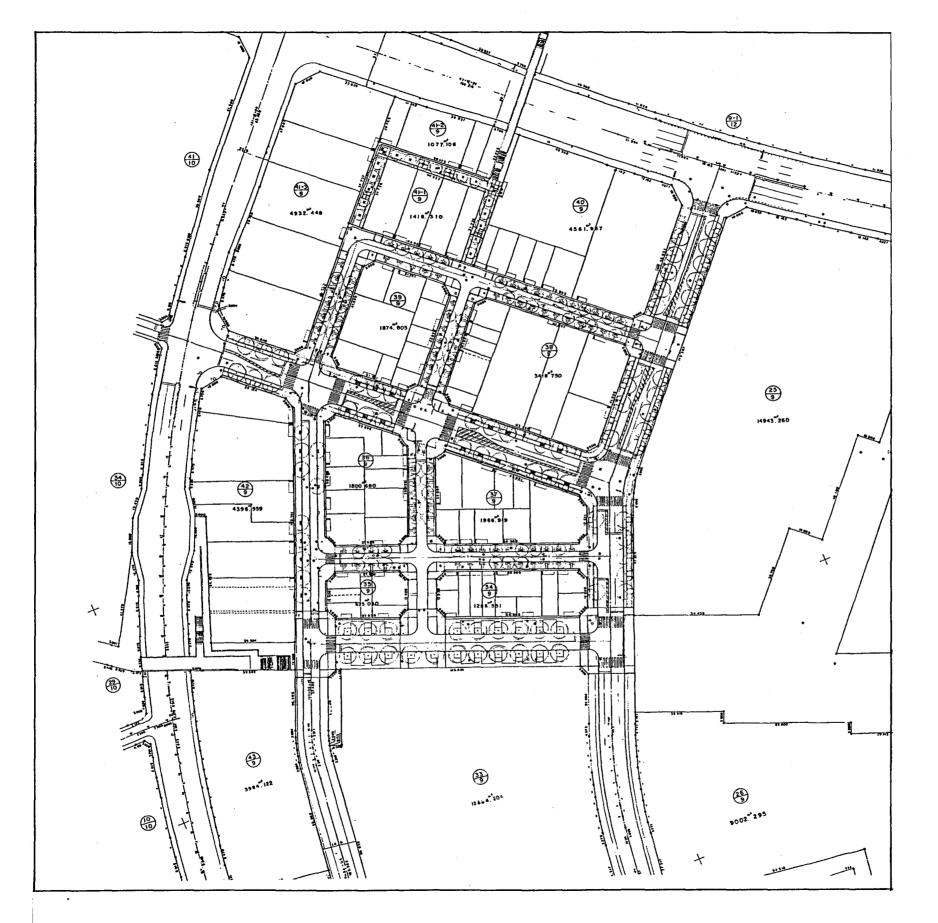


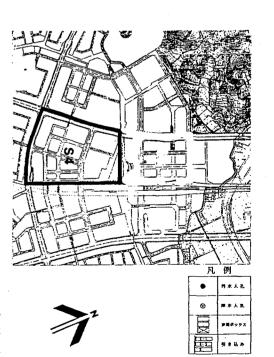




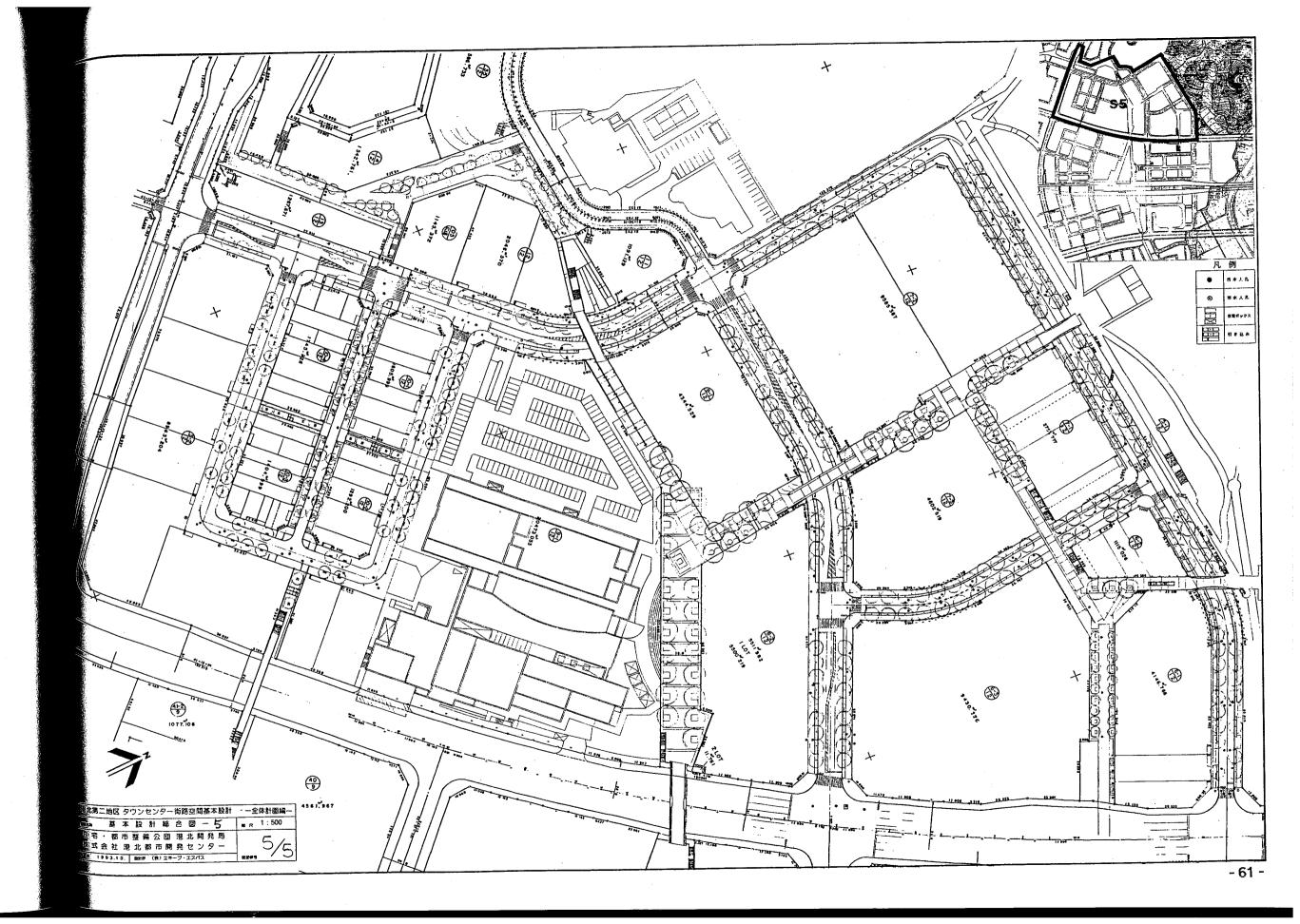
i	MI	食糧ポックス
	層	男會込み
ŧ8t	一全体	計画編一
	≠ R 1	: 500

æ	181	•		基	本	設	8	t	総	合	82	-	-	3	# R	1:500
٦	Ħ	宅	•	都	市	整	備	公	団	港	北	闁	発	周		7 ,
1	侏	式	会	社	港	北	都	市	胃	発	セ	ン	9		ł	J/c
Ŧ	A	٠,	9 9	3.1	c. T	19117		(#)	ī÷.	-7	17	バス	_		2865	. / ~

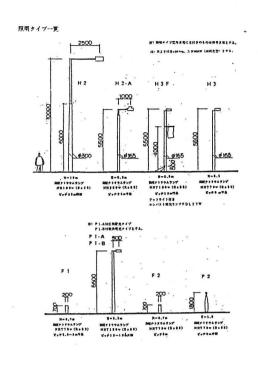


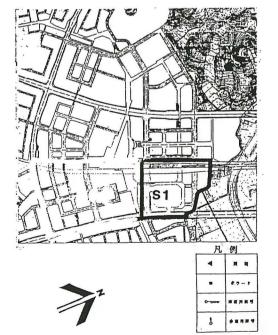


705F		基	本	設	81	窸	含	¥	_	4	■ R	1 ; 500
住宅	; ·	都	市	整備	命公		港	北	開升	局	1	^
株式	会	社	港	北	市階	嗣	発	セ	ンタ			4/

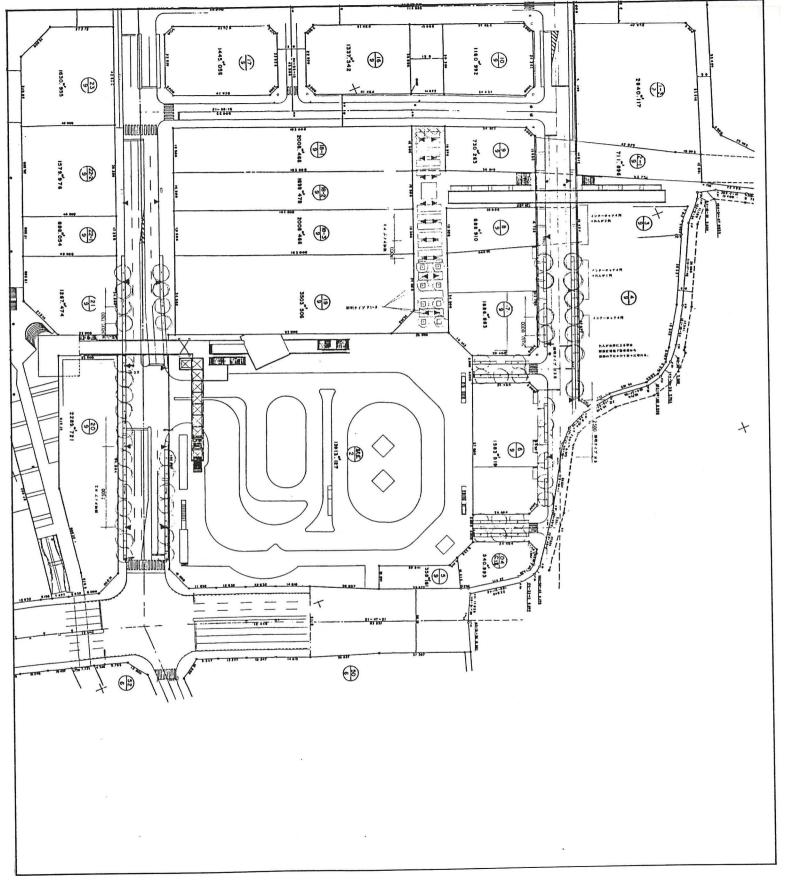


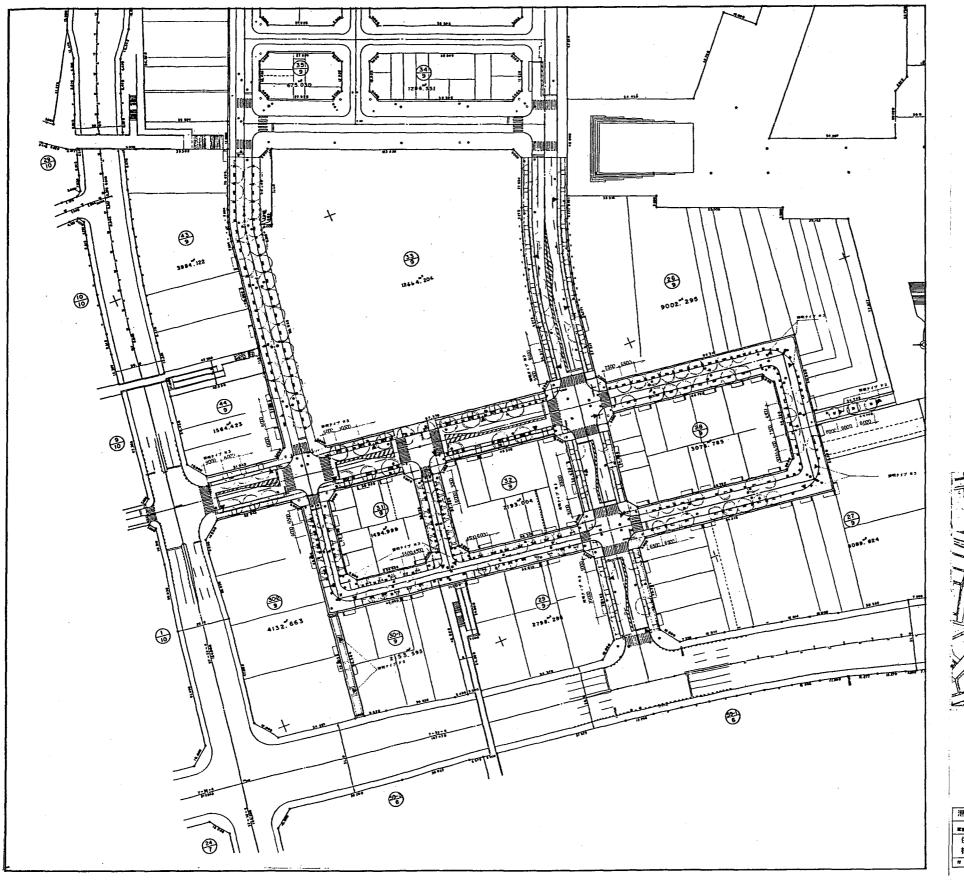
3-4 舗装・施設基本設計図

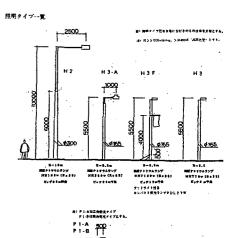


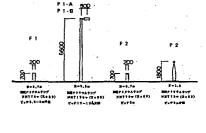


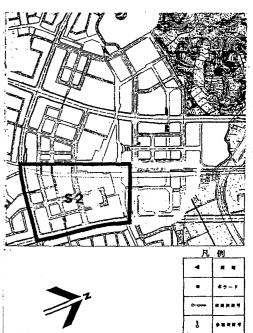
EES!	,	8	有数		施	设制	本	段	81	W	-	1	m R	1:500
住	宅		都	市	整備	公	団	港	北	開	発	周		1 /
株	玩	会	#1	港	北書	市市	問	発	セ	ン	9	_		1/0



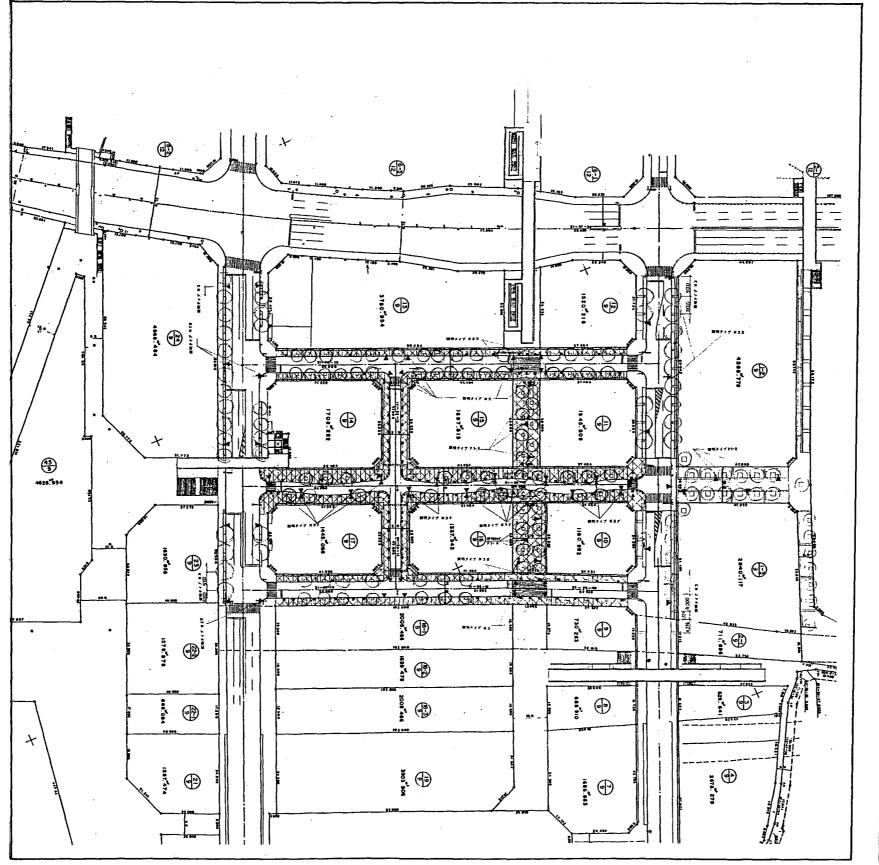


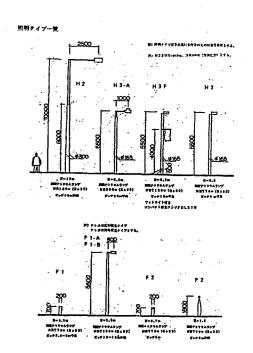


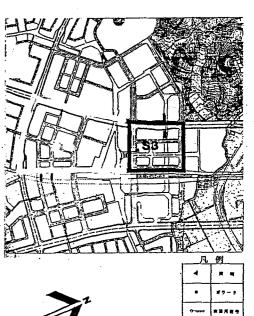




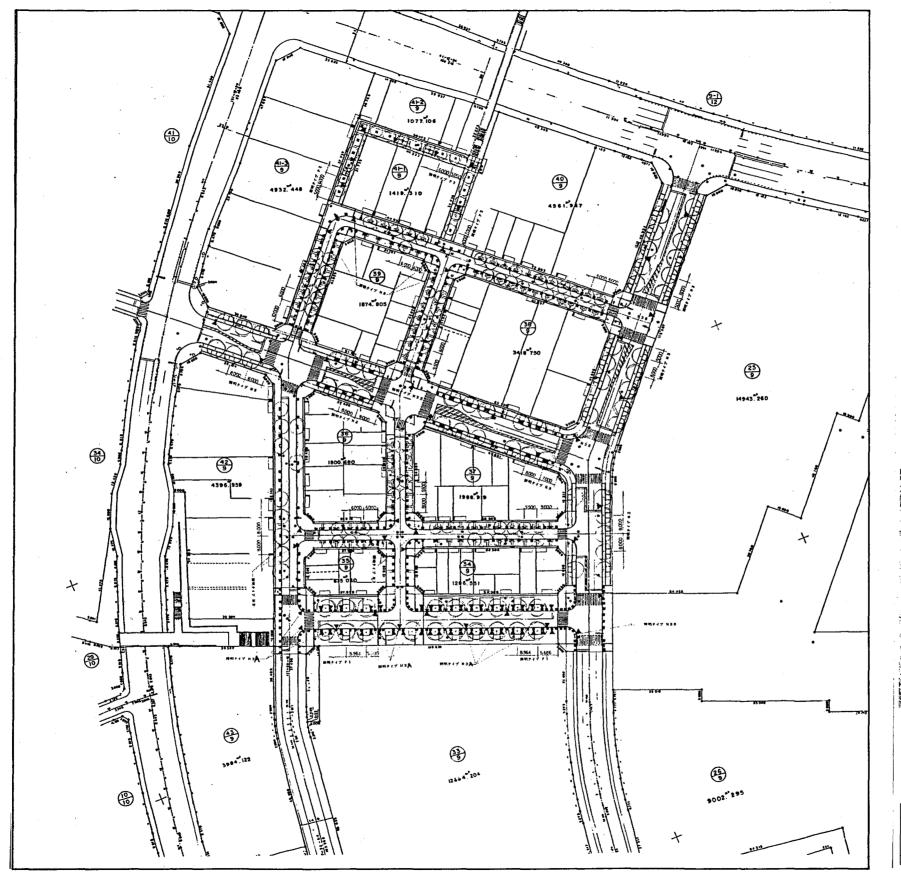
ESSN	舗装・施設	基本設計図-2	m R 1:500
住宅	・都市整備の	団港北開発局	2
株式	会社港北都市	5 開発センター	1 2/

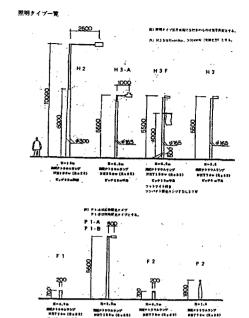


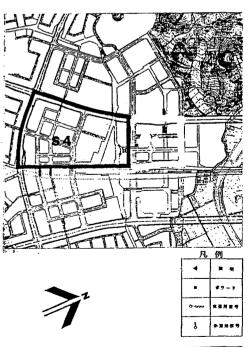




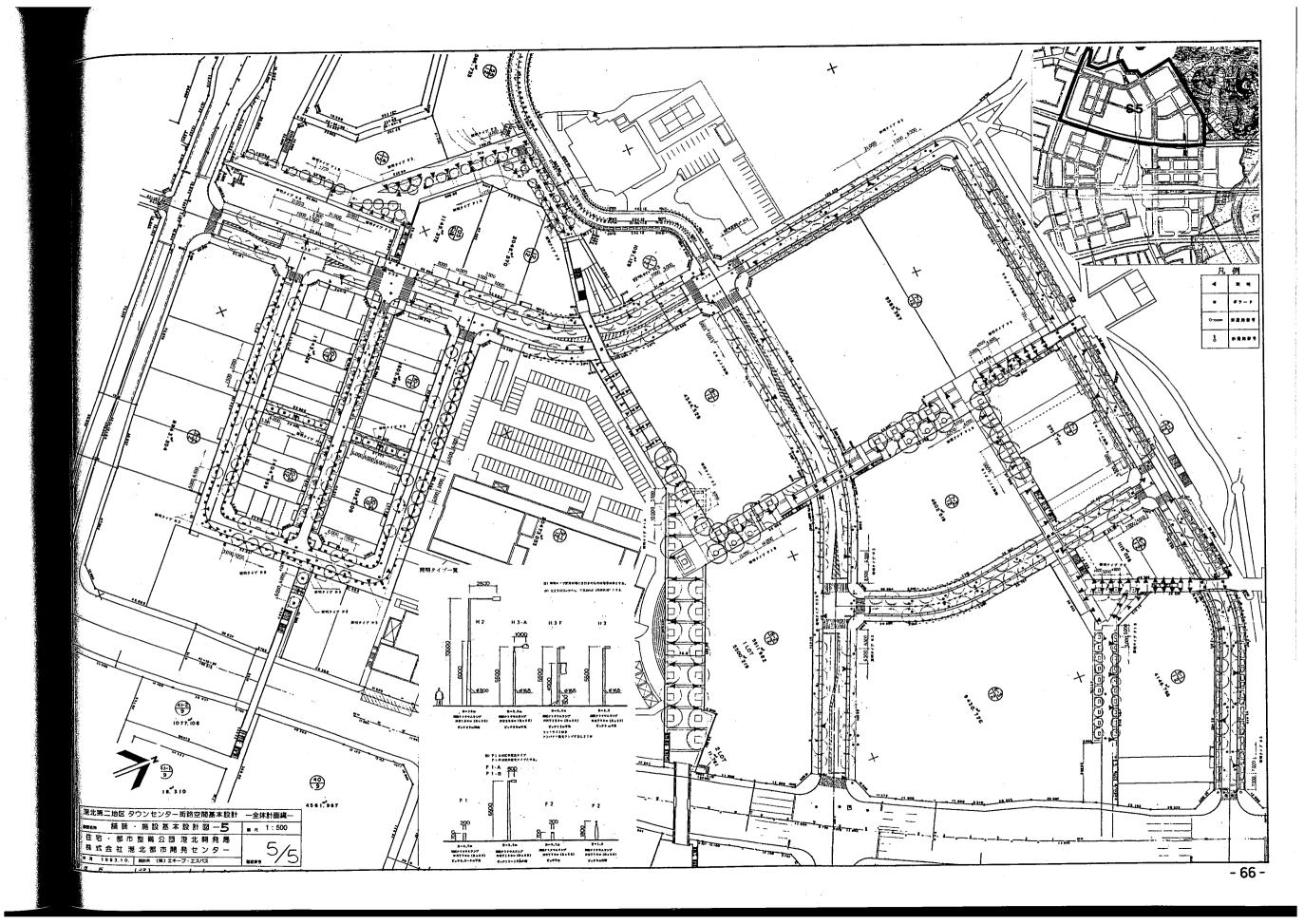
港北第	二地区 タウンセンター街路空間基本設計	一全体計画區
RBSR	籍装·施設基本設計図-3	■ R 1:500
	· 都市整備公面港北朗発局	7 /
株式	会社港北都市開発センター	<i>ڪ/ر</i>



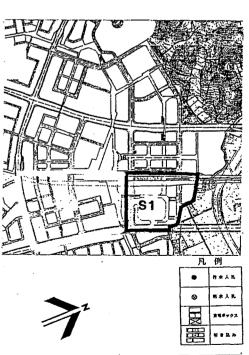




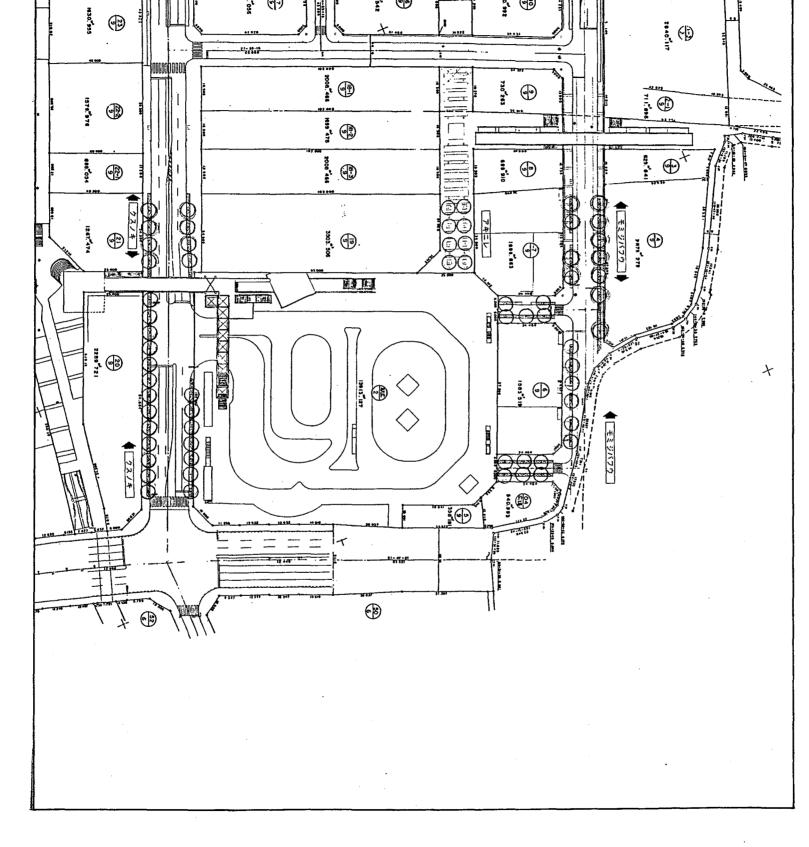
1056¥	舗装·施設基本設計图-4	# R 1:500
住宅	· 都市整備公園 港北開発局	1
株式	会社港北都市開発センター	4/

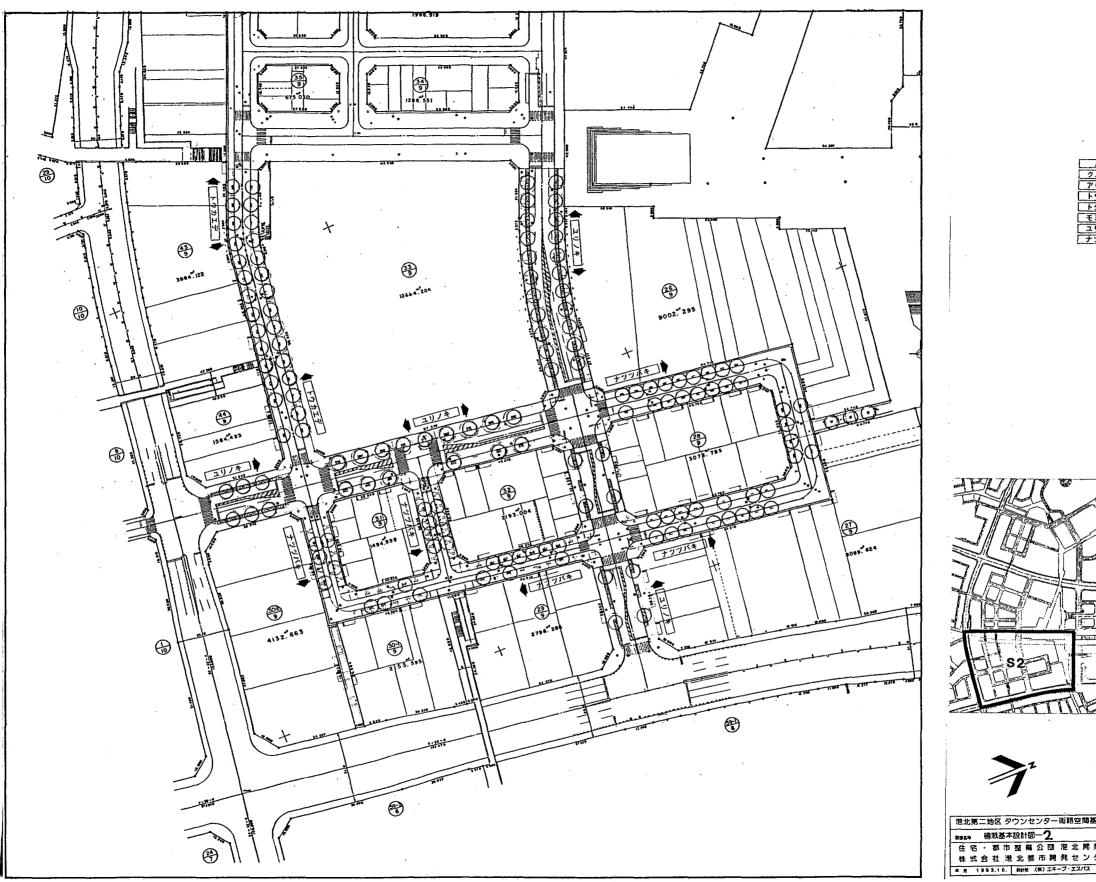


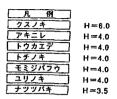


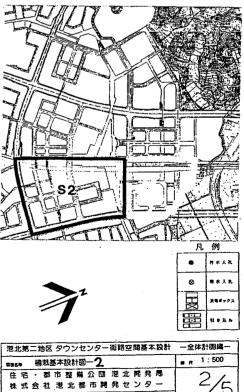


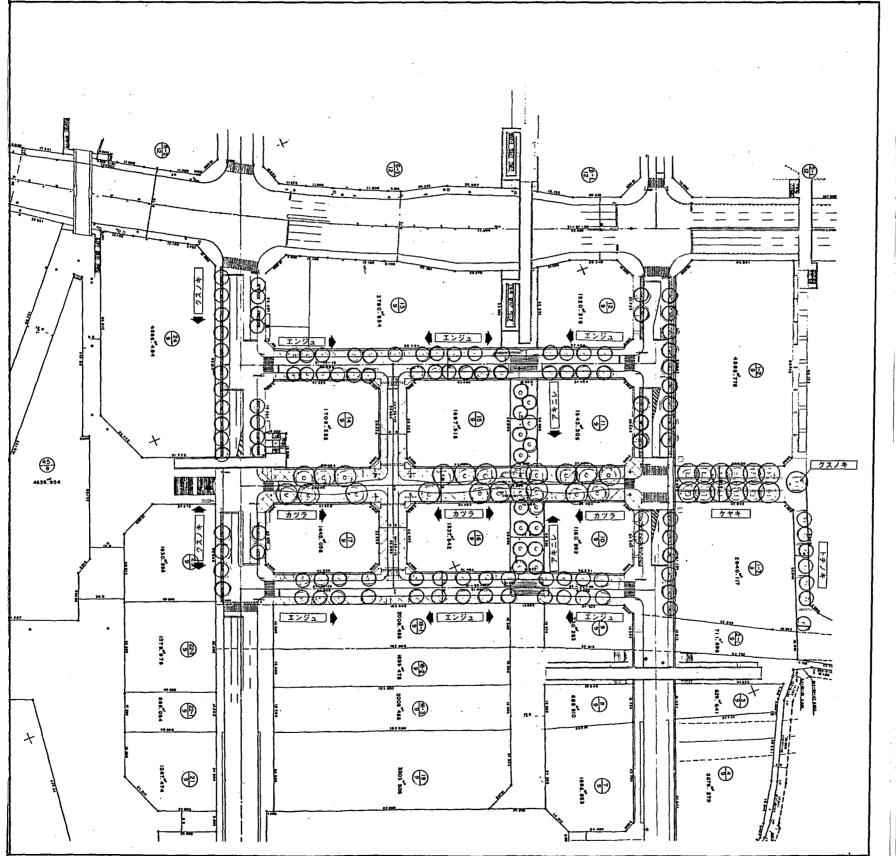
港北第二地区 タウンセンター街路空間基本設計	一全体計團編
mas 植栽基本設計図一 1	m n 1:500
住名・都市整備公団港北開発局	1
株式会社、港北都市開発センター	1/
■ 月 1993.10. 旧計版 (在) エネーブ・エスパス	2079



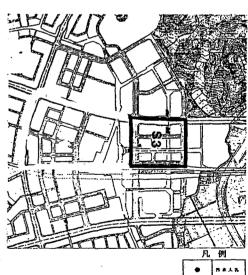






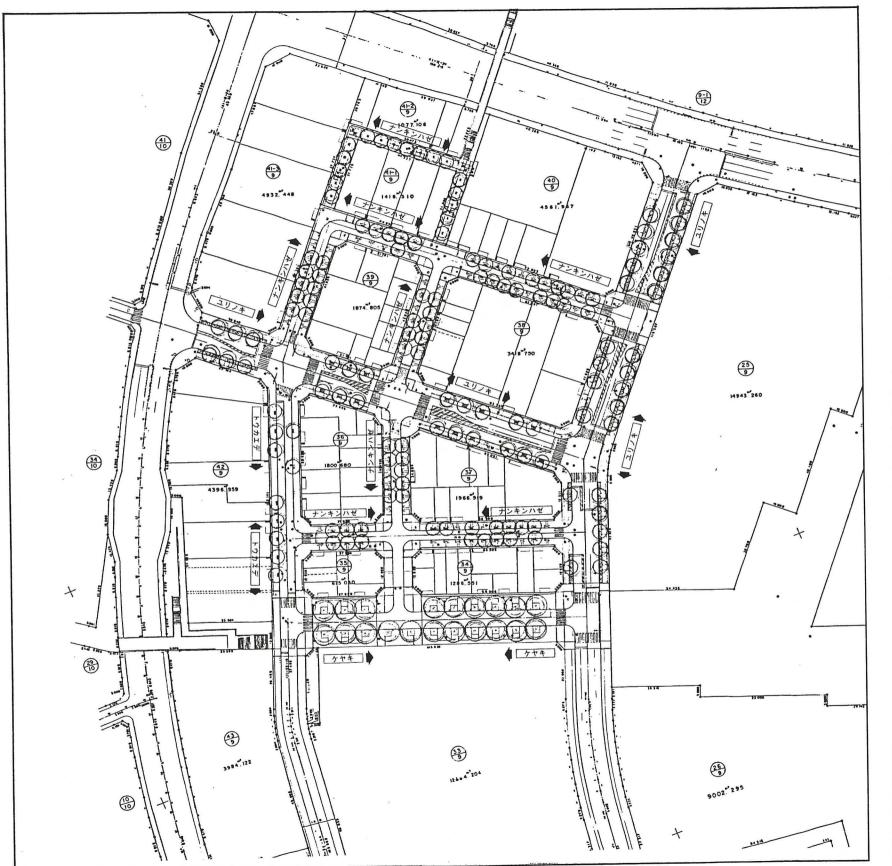




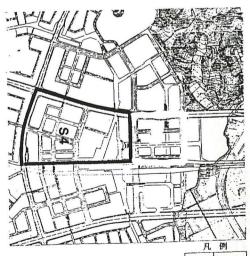


	9 . 2
港北第二地区 タウンセンター街路空間基本設計	一全体計画網一 1:500
住宅・都市整備公団 港北開発局 株式会社 港北都市開発センター	3/5
# 月 1993.10. 粉粉 (株) エキーブ・エスパス	E005

● 用金人品



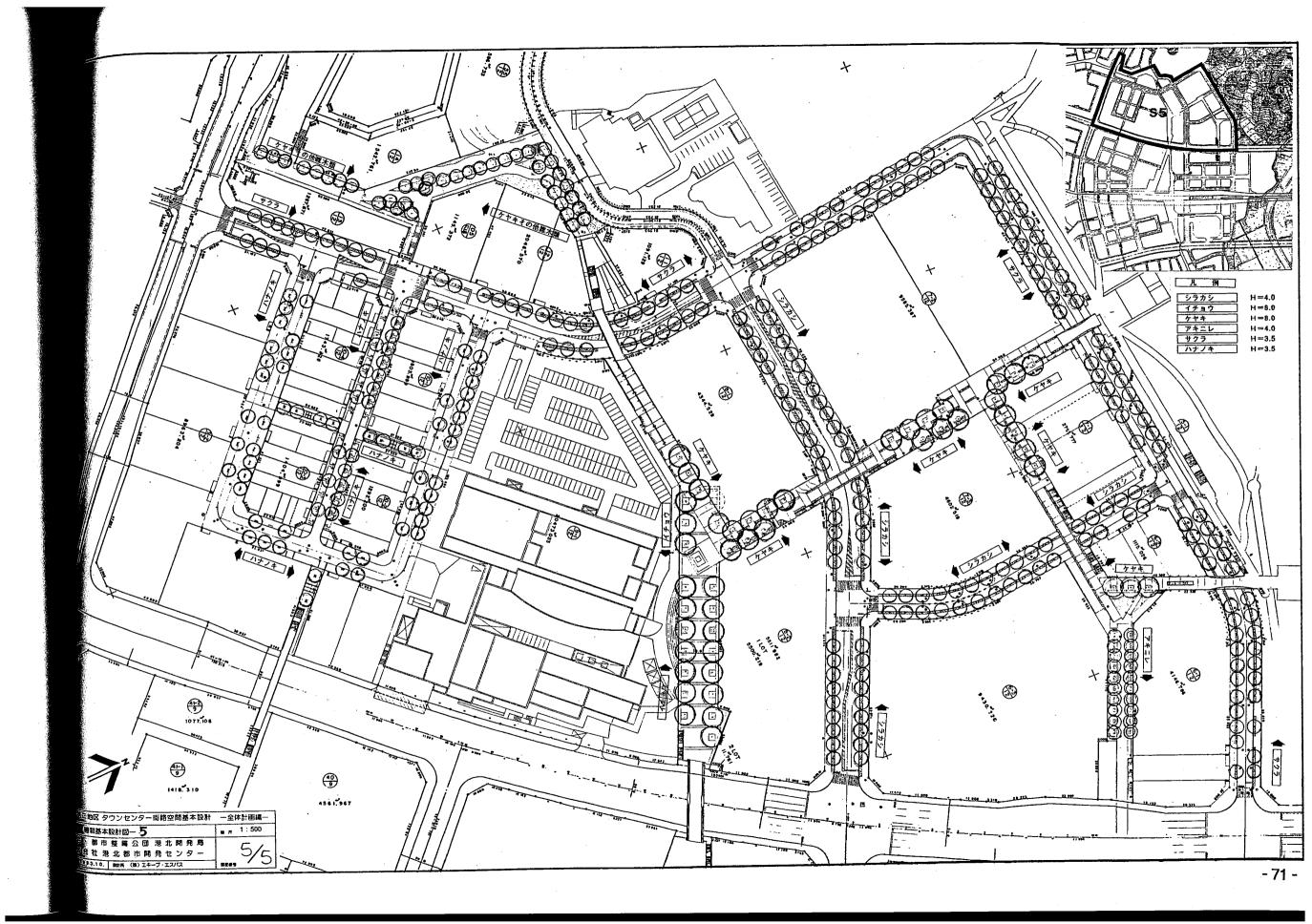


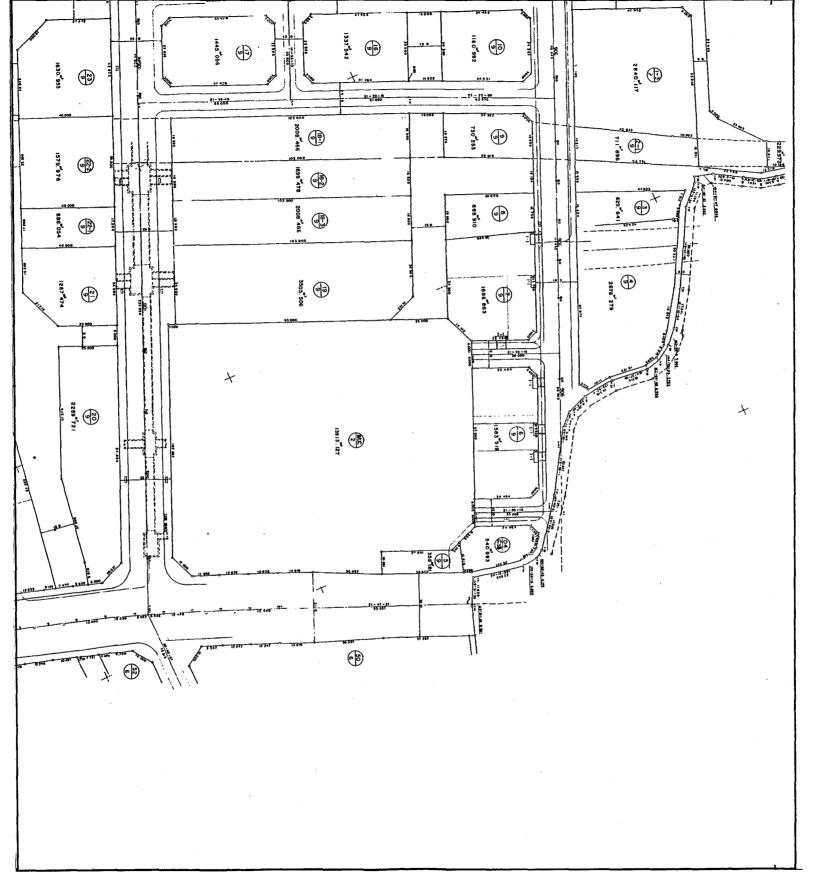


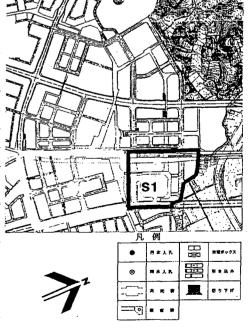


•	书本人子
8	展水人3
显	かなボック
围	51 2 3k

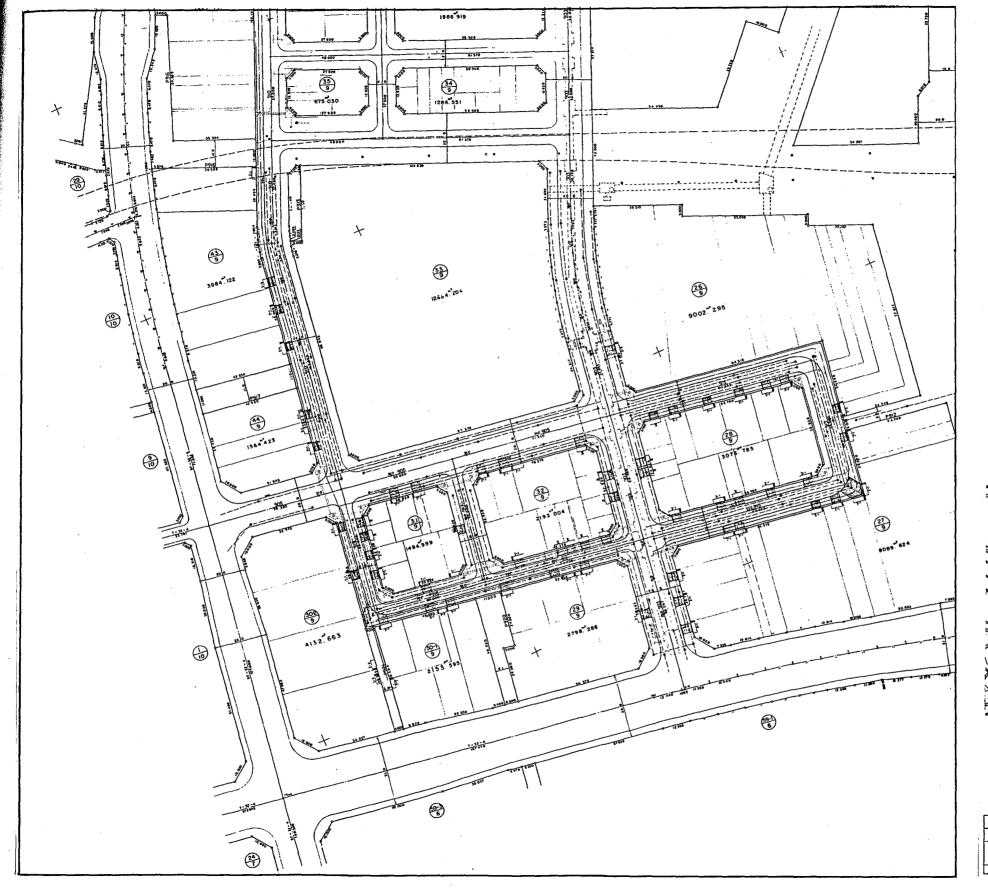
20 5 H	權	栽剔	本	设計	፟	-4	+				- 1 - 1 - 1		■ R 1:50
住宅		都	市	整	備	公	団	港	北	開	発	局	1
株式	4	# 1	港	dt.	都	市	開	発	セ	ン	9	-	4/

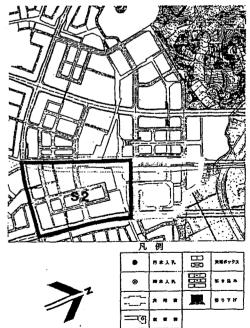




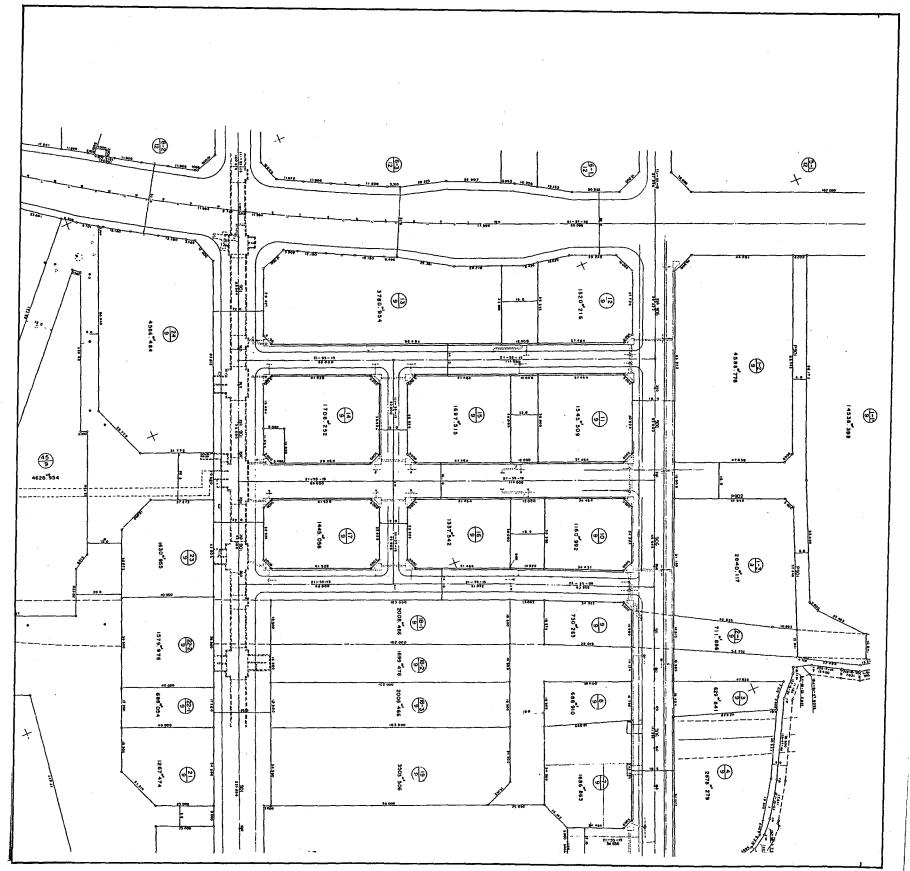


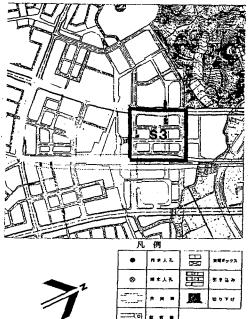
金属名称	100	81	条件	∞ – 1	m R 1:500
住宅	· 都	市整	篇 公 回	港北開発局	4
株式	会 社	港北	都市開	発センター	1 1/



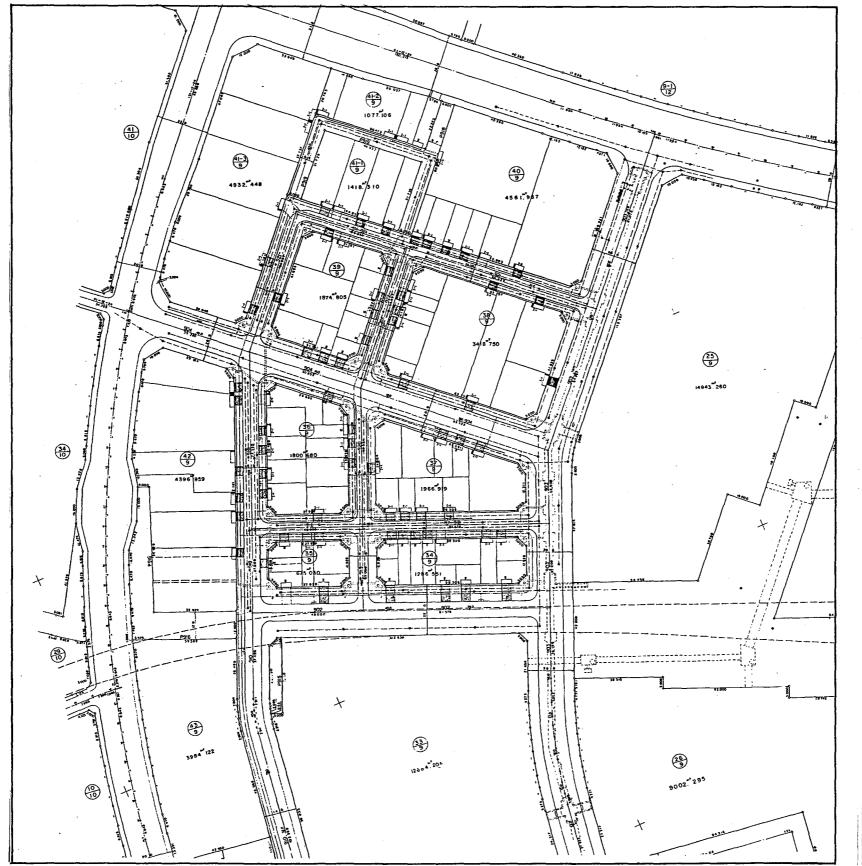


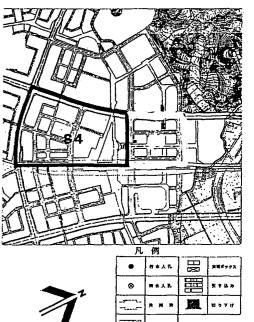
MINE S.H	,		設		H	条	件	竪	-	2	₩ R	1:500
住	8	-	都	市	20 6	1 2	团	港北	羯	発局	\top	$\overline{}$
控	ŦŦ.	₽	21	港	1k i	H #	88	発力	٠,	9 –	1	/



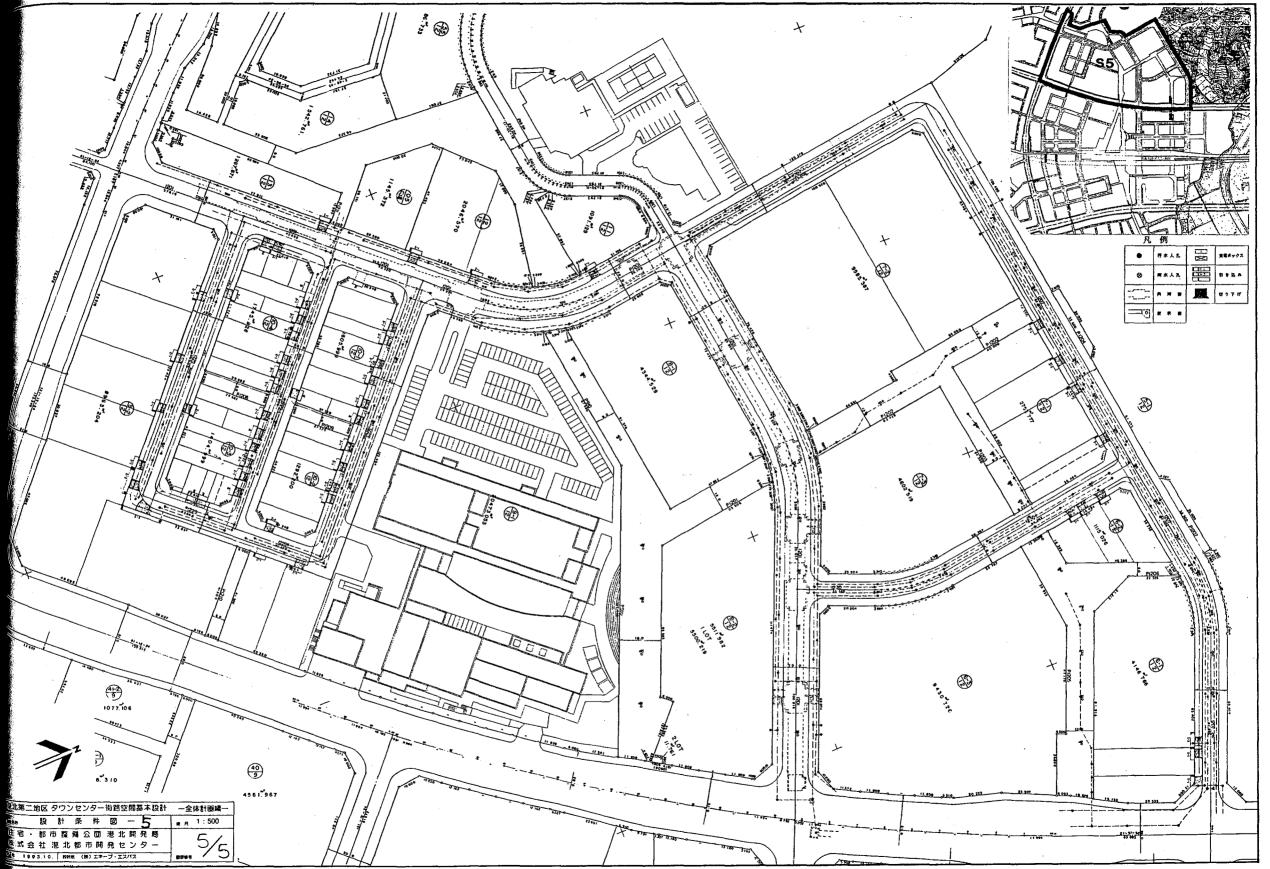


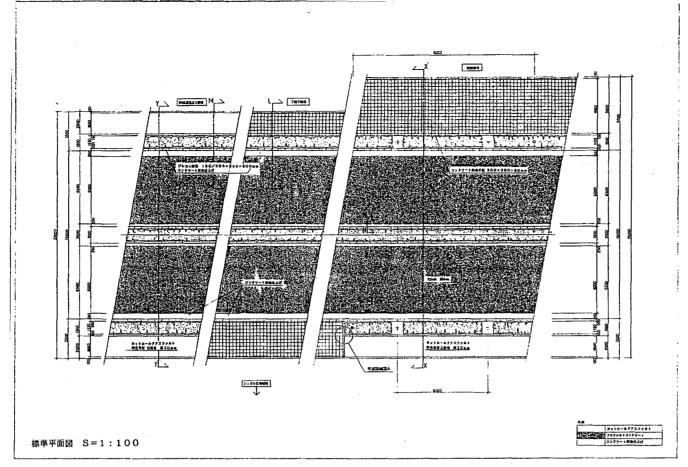
et e			設	81	柔	件	\mathbf{z}	_	3	■ R	1:500
住	宅	•	都	市	変 燐	公団	港ゴ	講	発局	1	
						市開				1	.5 /-

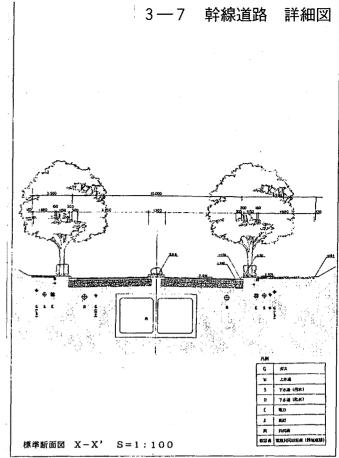


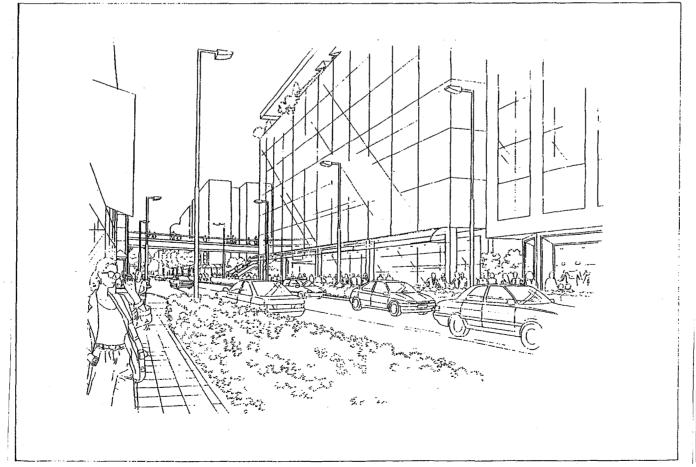


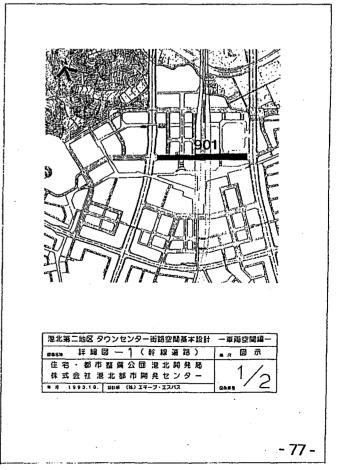
ET S	,		設	1	! †	粲		件	Ŋ,)	_	4	-	# R	1:500
住	ŧ	•	都	市	茲	爝	B	<u>-</u>	港	北	39	発	周		
抹	Æ	会	社	港	北	都	市	38	発	セ	ン	タ	-	ŀ	4/

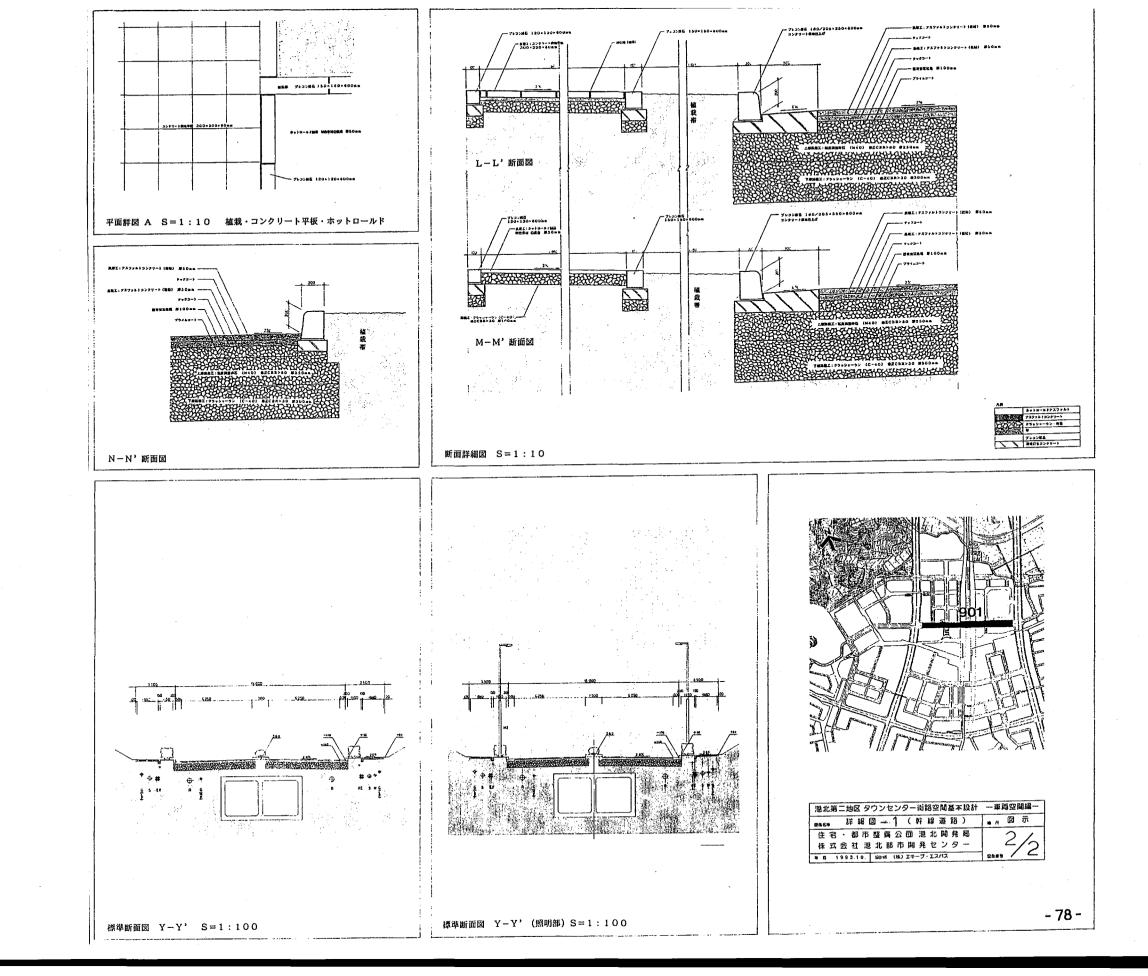


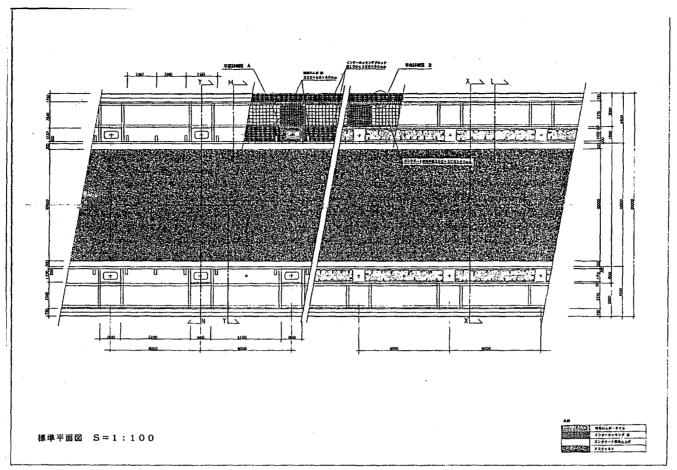


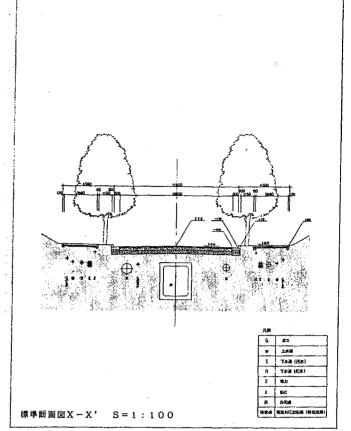




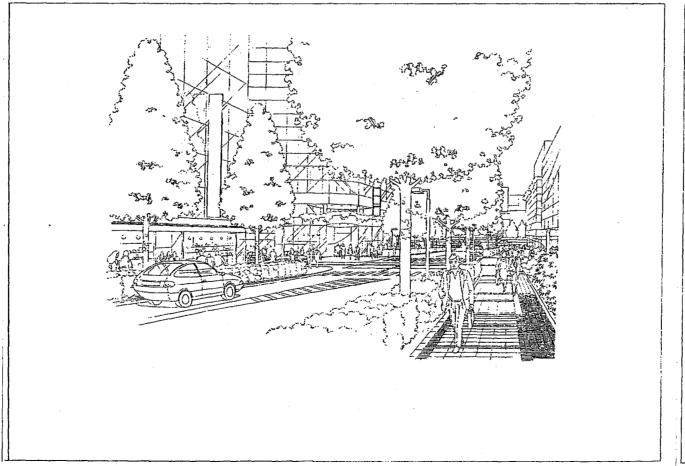


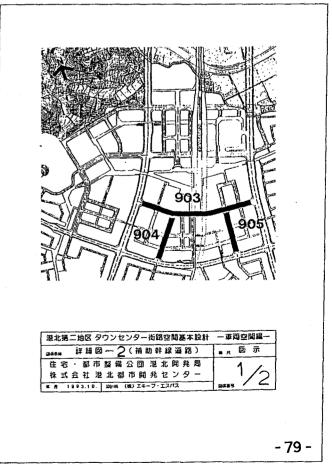


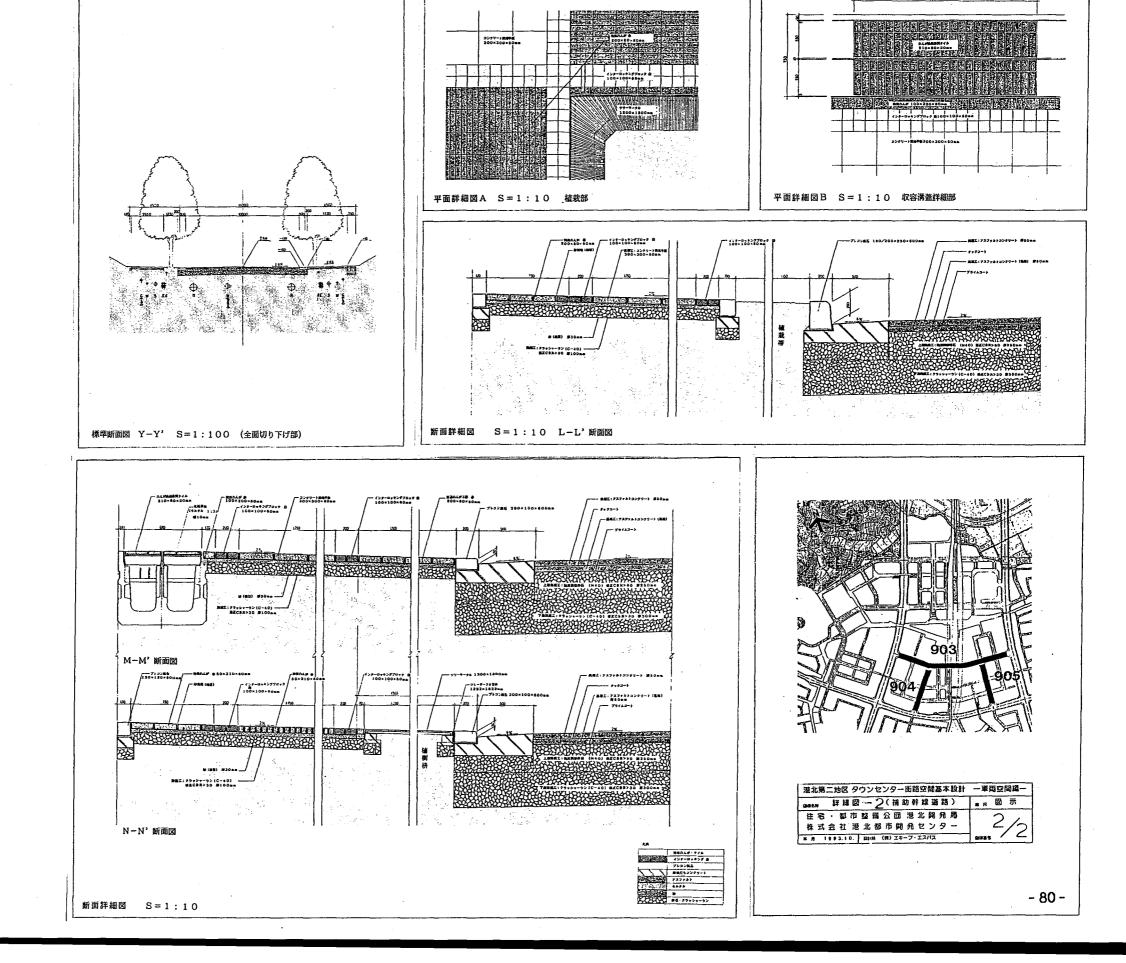


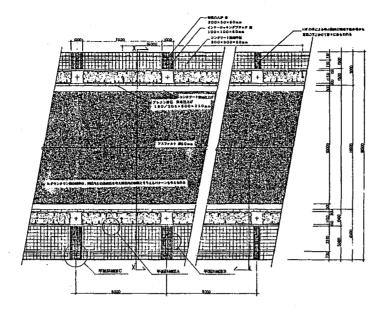


3-8 補助幹線道路 詳細凶

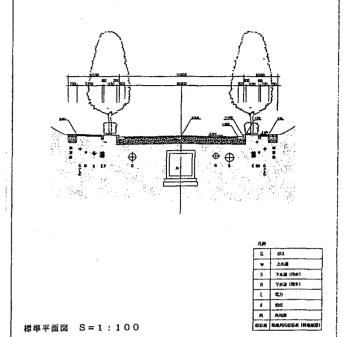


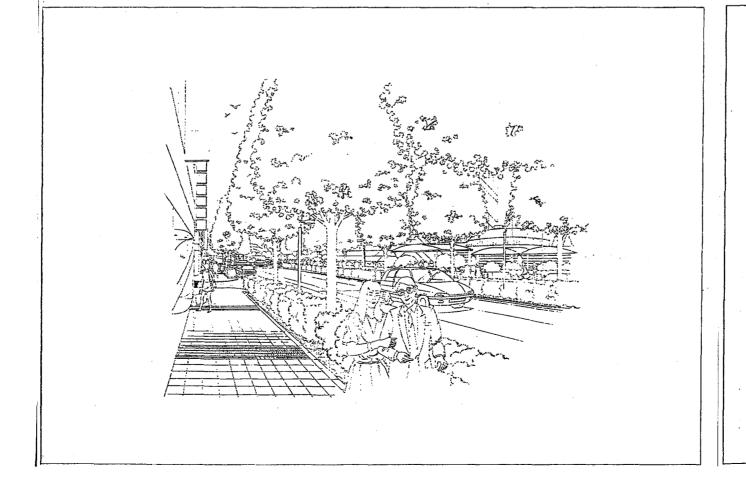


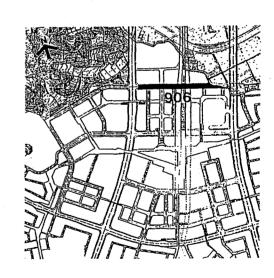




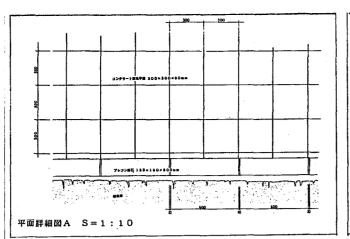
標準平面図 S=1:100

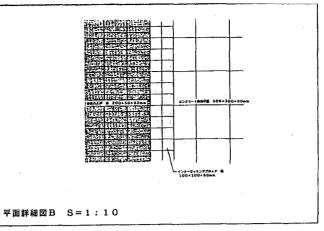


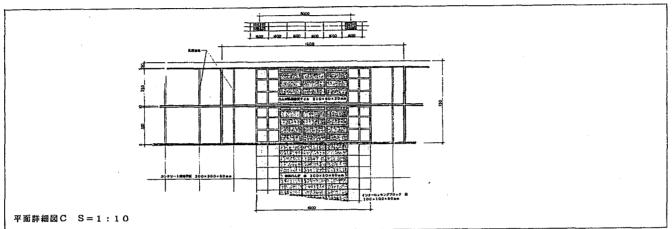


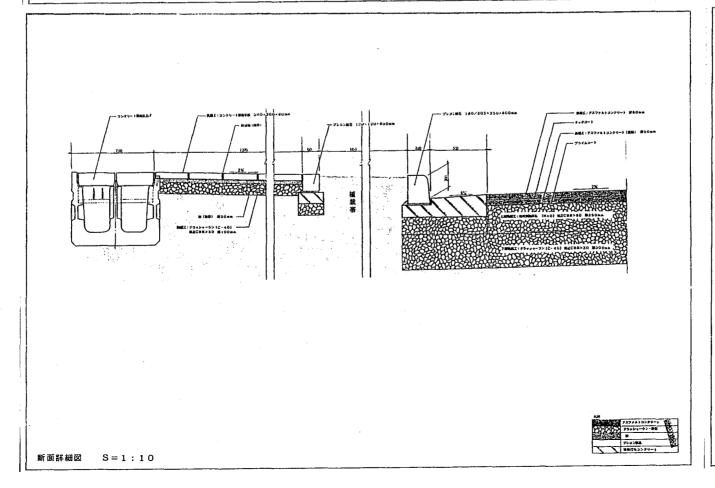


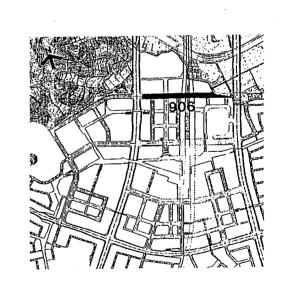
704074	二地区 タウンセンター街路空間基本設計	
2264	詳細图一3(補助幹線道路)	元 図 元
住宅	· 都市整備公园 港北與発局	1 /
珠式	会社港北都市開発センター	1/



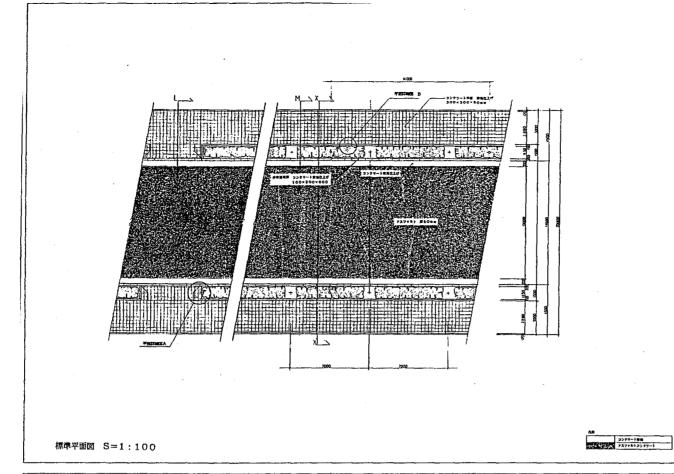


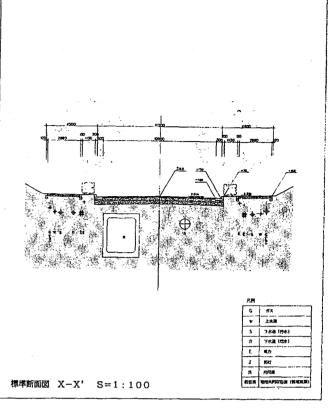


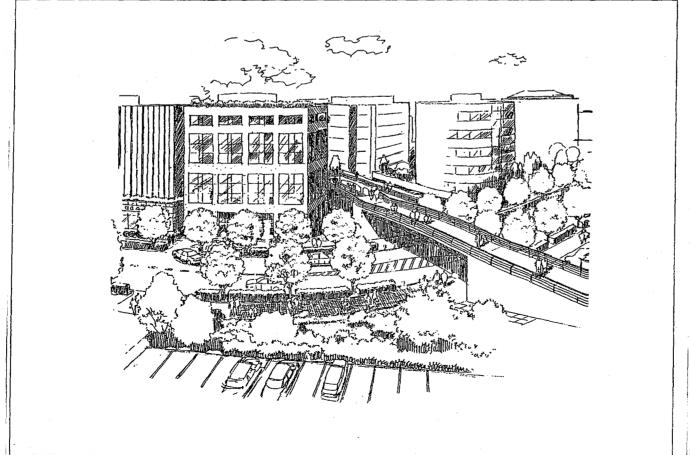




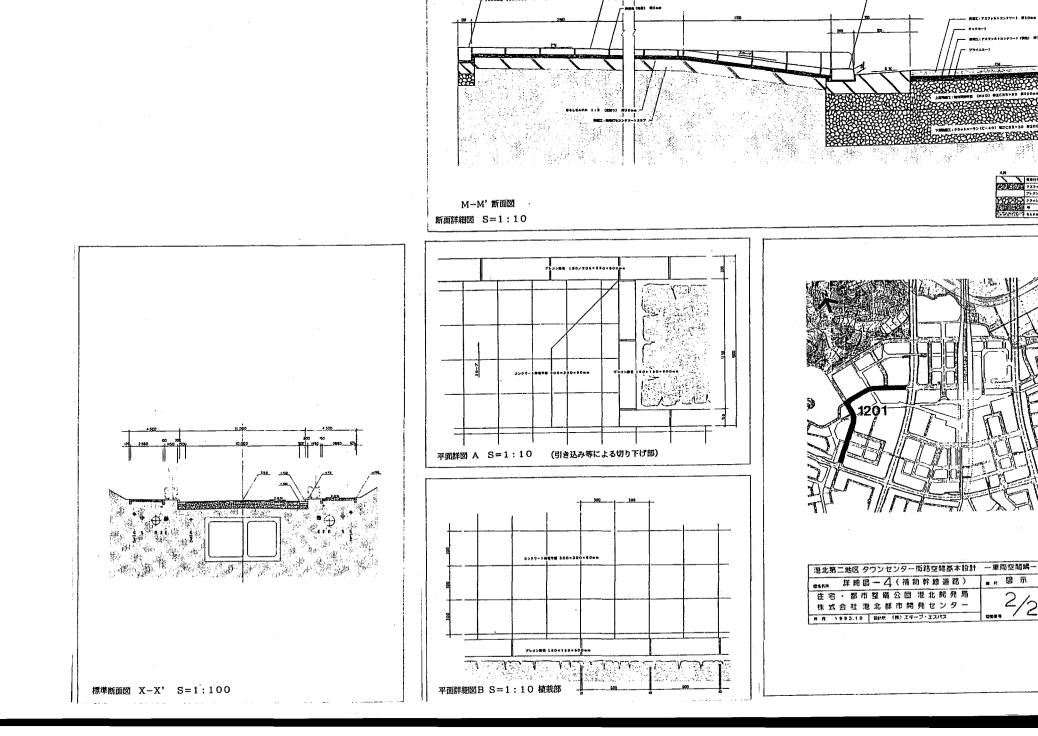
W28#	詳細	図-3(補助	功幹線道路)	<u>⊭ R</u> 23 7
住宅	- 都	5 整篇公园	港北朔発局	2
株式	会社	港北都市開	発センター	-/









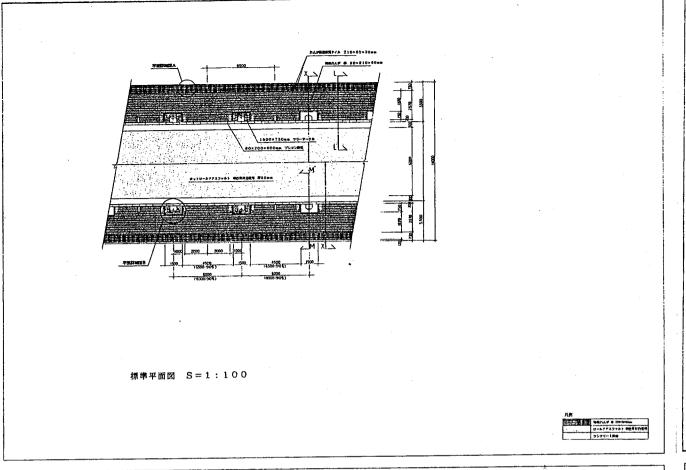


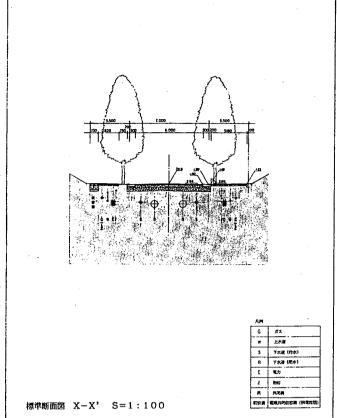
L-L'断面図

/-- 表唱2:よンササート要性を模 310 × 3110 × 617mm __ 74/19-1

・ --- 東田T・マスマッチトコンクサート(学館) 東名の本田

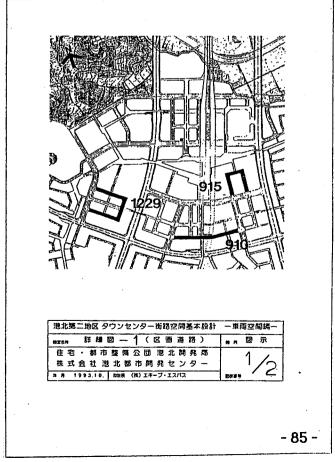
- 84 -

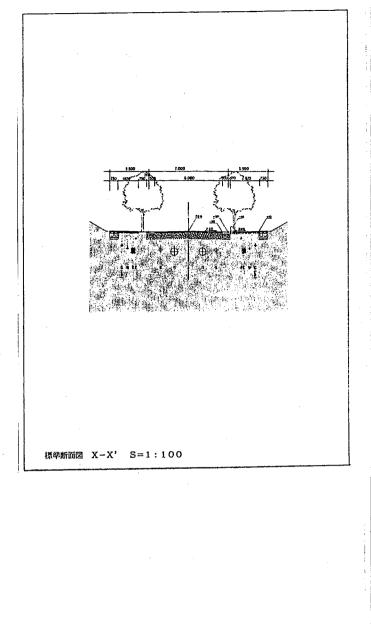


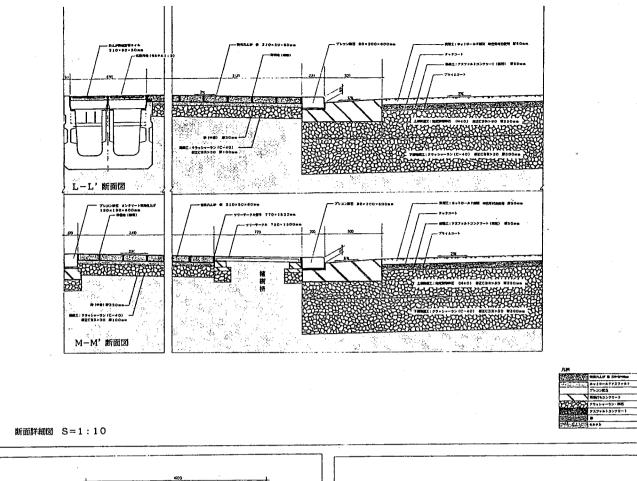


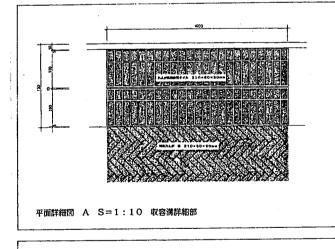
3-9 区画道路 詳細図

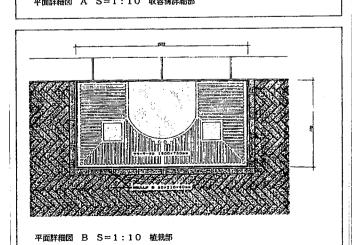


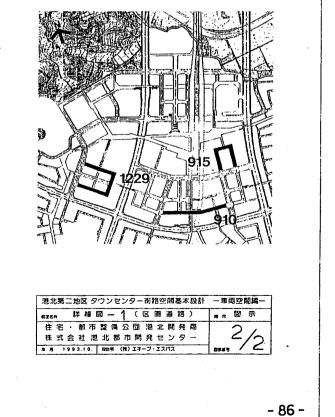


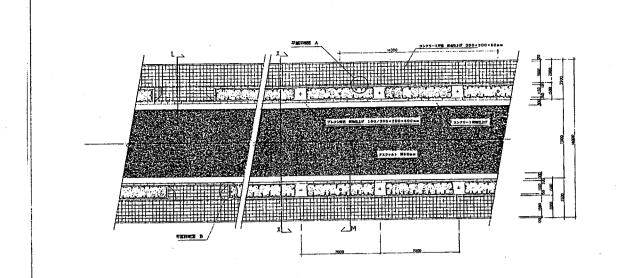




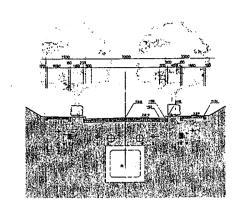






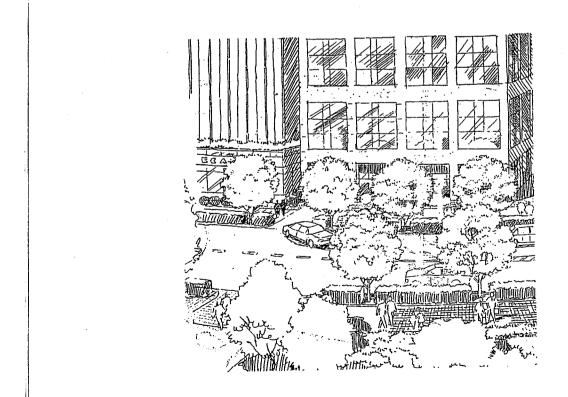


コンクリート発電 フスファルトコンクリート

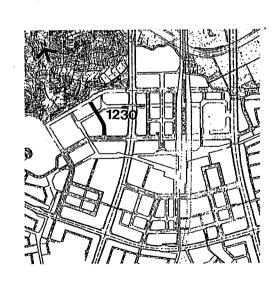


明 上示板 5 下水道 (5年) 日 下水道 (5年) 日 現力 月 前行 美 田元県 取用の収益等 (計算内別)

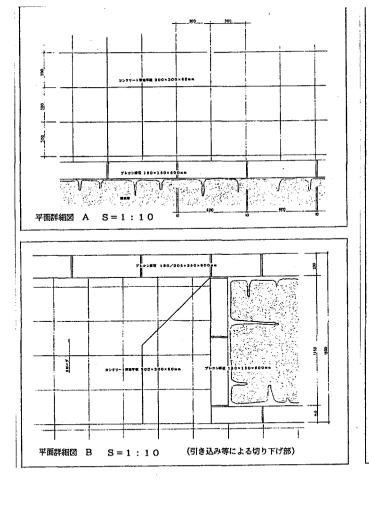
標準断面図 X-X' S=1:100

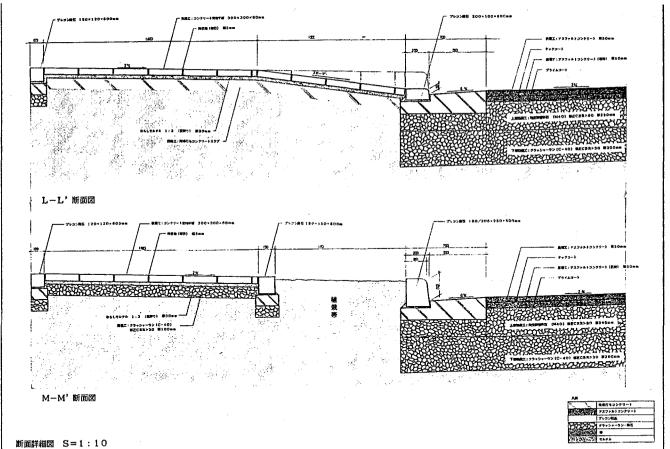


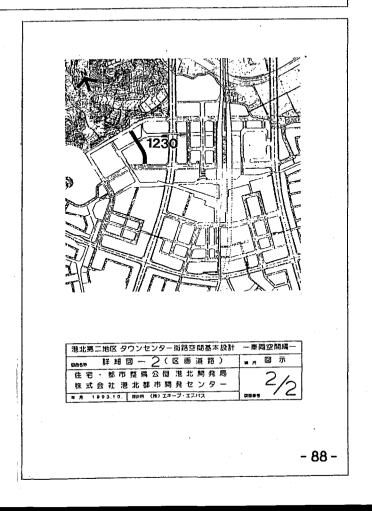
標準平面図 S=1:100

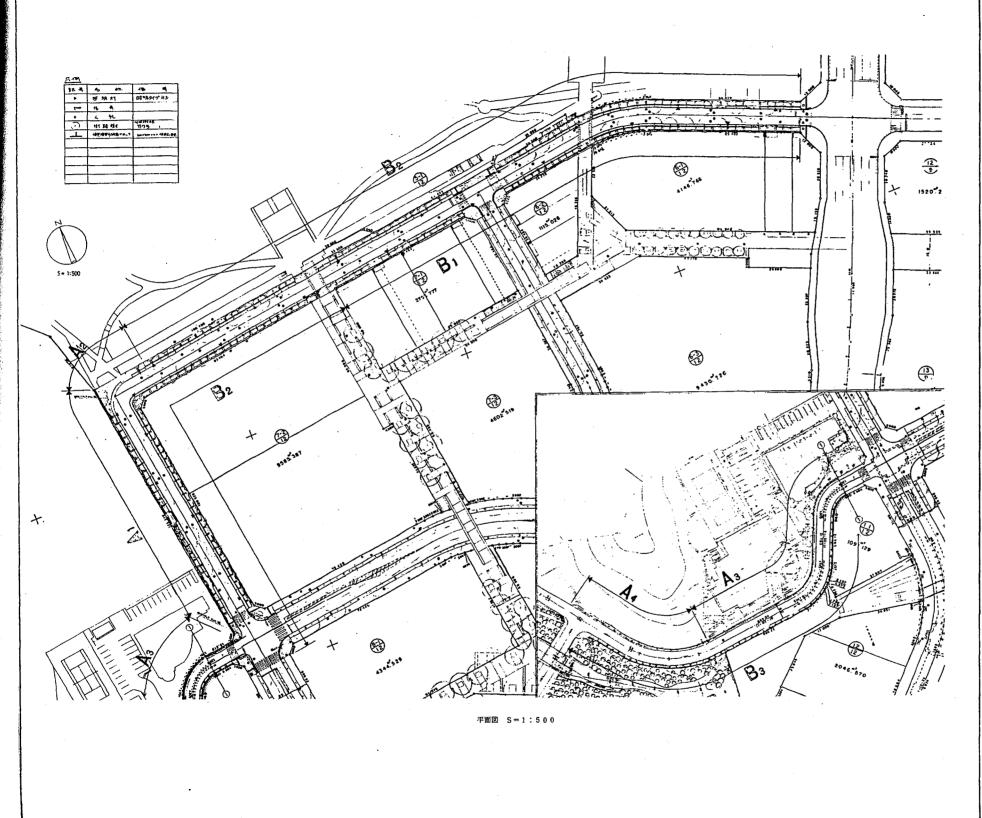


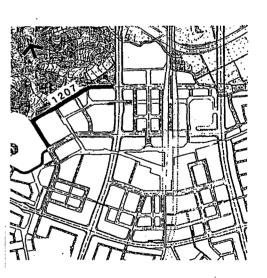
707070	二地区 タウンセンター街路空間基本設計	
2059	詳細図 4 2 (区画道路)	東京 図 示
	· 都市整備公団 港北開発局	1 1
株式	会社 港北都市開発センター	1 /



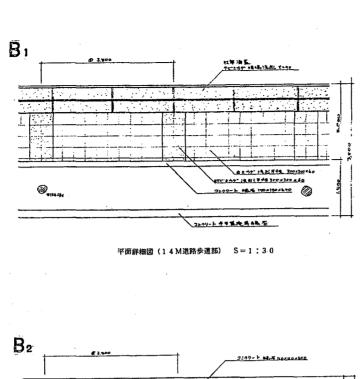


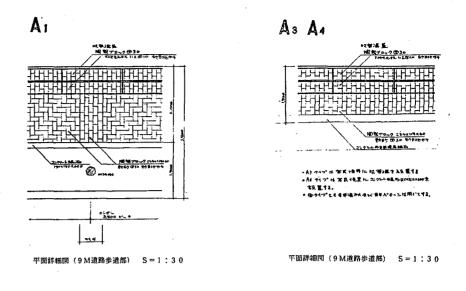


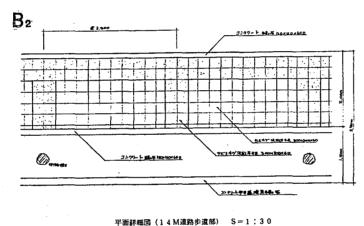


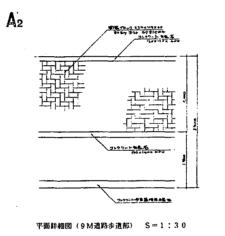


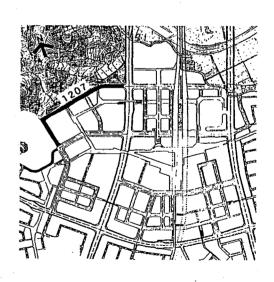
D#87	詳親図	-3.	区 画 道 路)	■ R 図 示
生宅	・都市	整備公回	港北萬発局	1 1
株式	会社港	北都市	8 発センター	1 1/





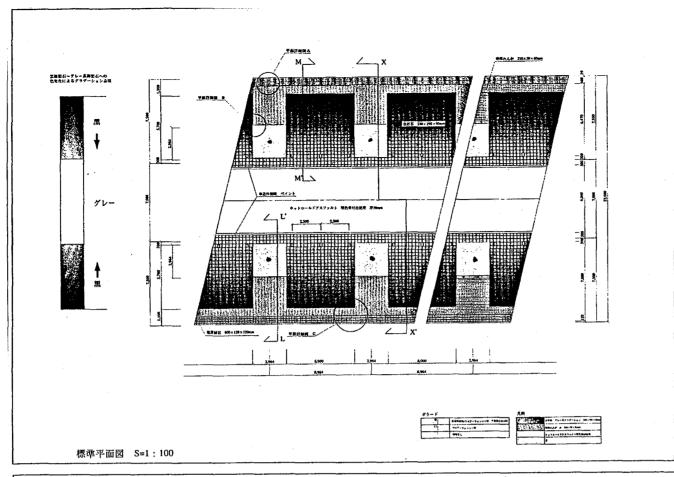


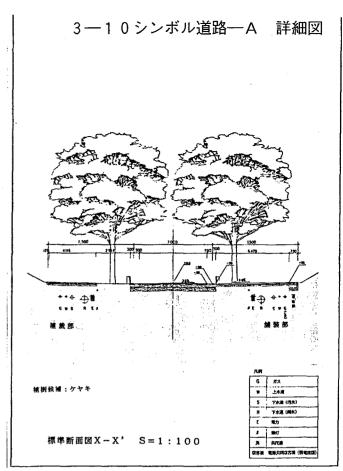


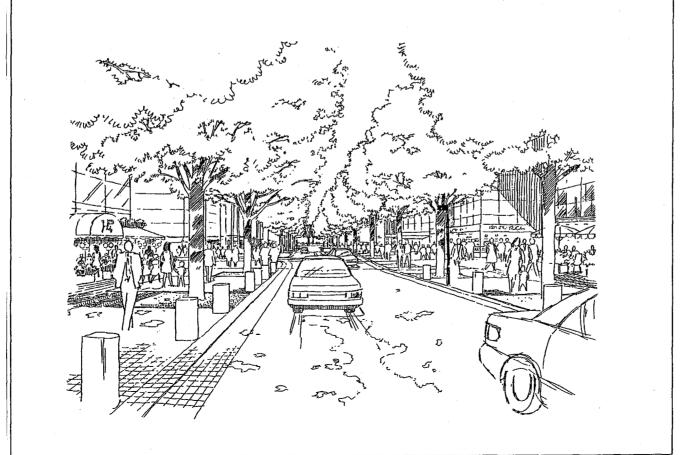


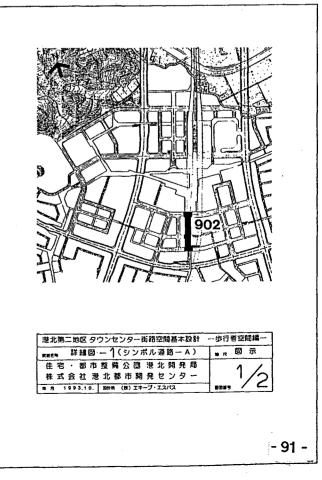
Вз		•
<u> </u>	<u> </u>	4714768/8 49 3401447440 2507-1-14448 1614474140
		9 1-11/-12/2005 buryon in 21-91-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-

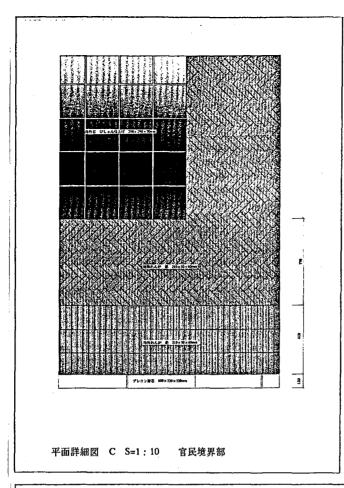
1270	20	86.7	ウンセン	7 - E	的王师	中华伊	201	一東両空間	944
125819	Į	羊細区	J - 3	`(⊵	画	道路)	■ R 🖾	汞
住	€ ·	都市	整 備	200	甚北	開発	周	$\overline{}$	_
株:	式会	社 港	北都	市開	発セ	ンタ		1 2	/-

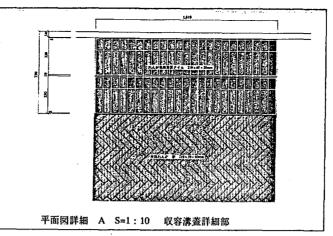


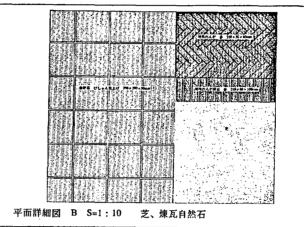


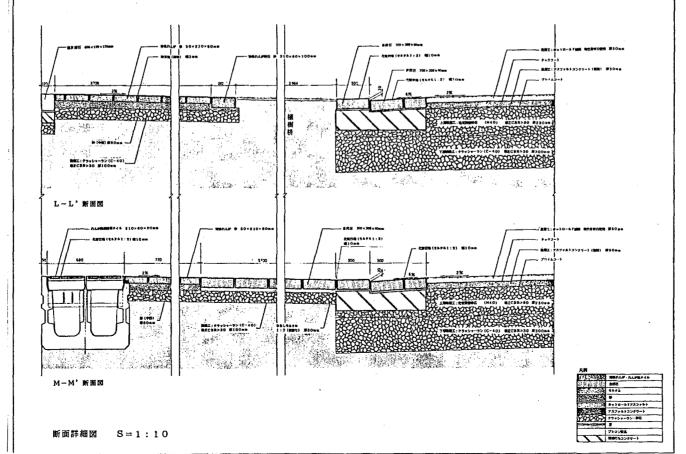


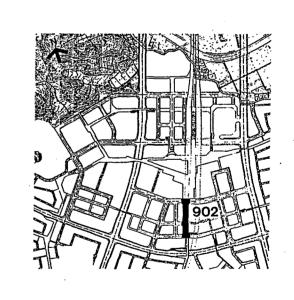




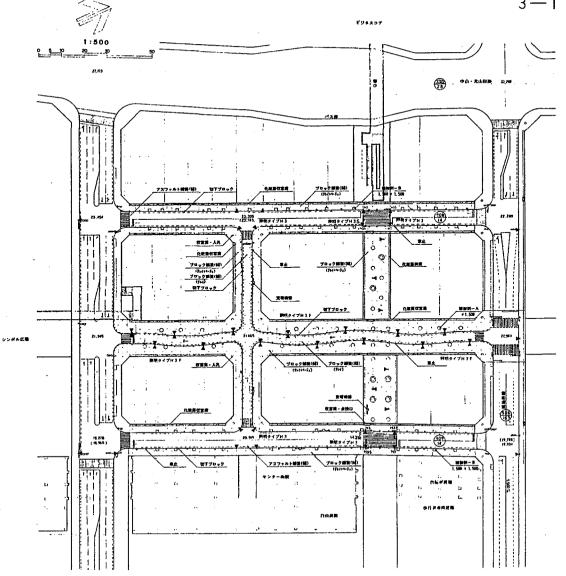




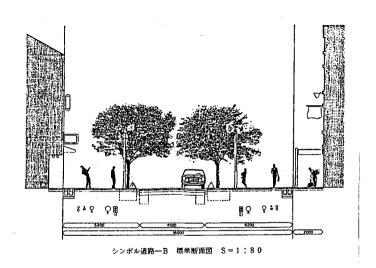


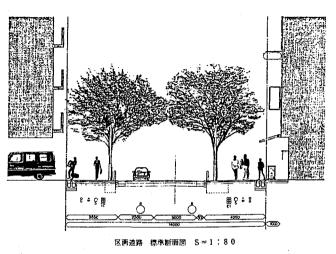


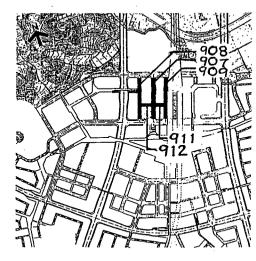
医 图图用		# i			10	ソン	ボル	道	路-	- A	()	* *	図	Ū
# 9	€	• {	33 7	5 22	简复	ED 2	港	北	夠	升	舄		$\overline{}$	
株 :	₹ :	2 1	Ħ:	艺北	都:	市與	発	t	ン	9	-		_	/r



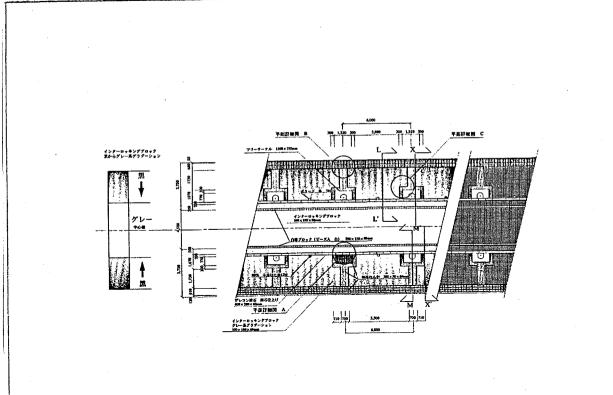
平而図(シンポル道路—B・区画道路) S=1:500





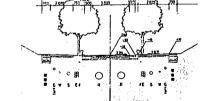


さんあ-	二地区 タウンセンター	可码公间会本设计	一少行名父间模
2559	詳細図 一 1	(ダウンタウン)	■ 尺 図 示
住宅	・都市竪備公団	港北開発局	1 /
株式	会社 港北都市開	発センター	1//



標準平面図 S=1:100





3-12歩車融合道路 詳細図

 G
 ガス

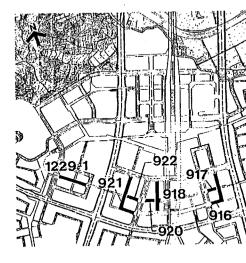
 w
 上水道

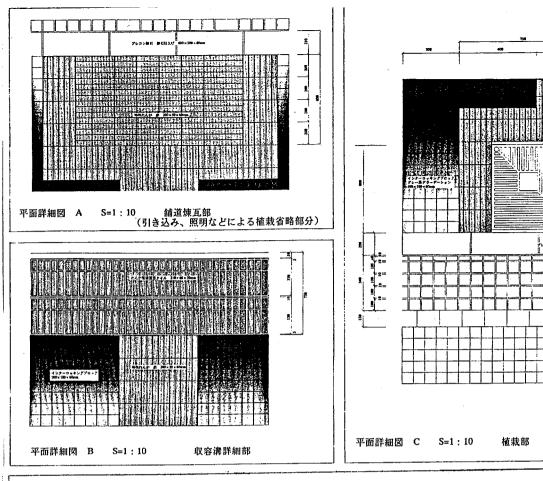
 S
 下水道 (汚水)

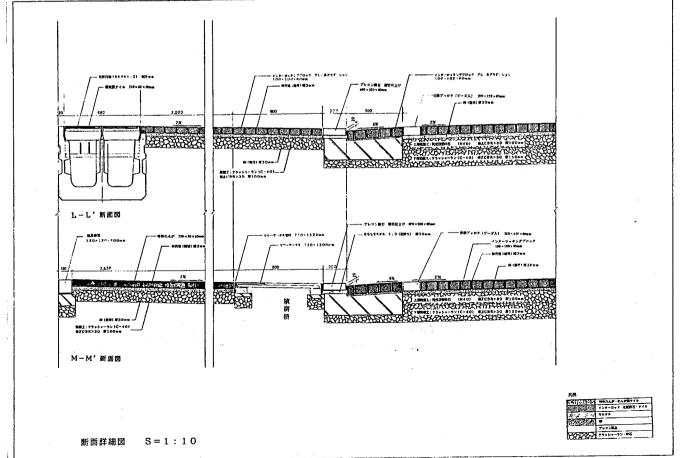
 R
 下水道 (附水)

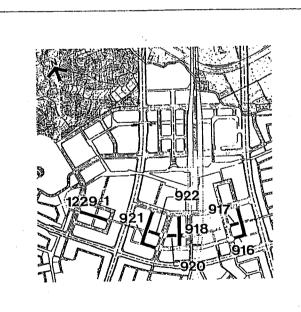
 E
 取力
 標準断面図X-X' S=1:100

# ## ## ##	図一 (歩	車融合道路)	■ R図 示
住宅・部	市整備公団	港北開発局	1
株式会社	港北都市開	発センター	/

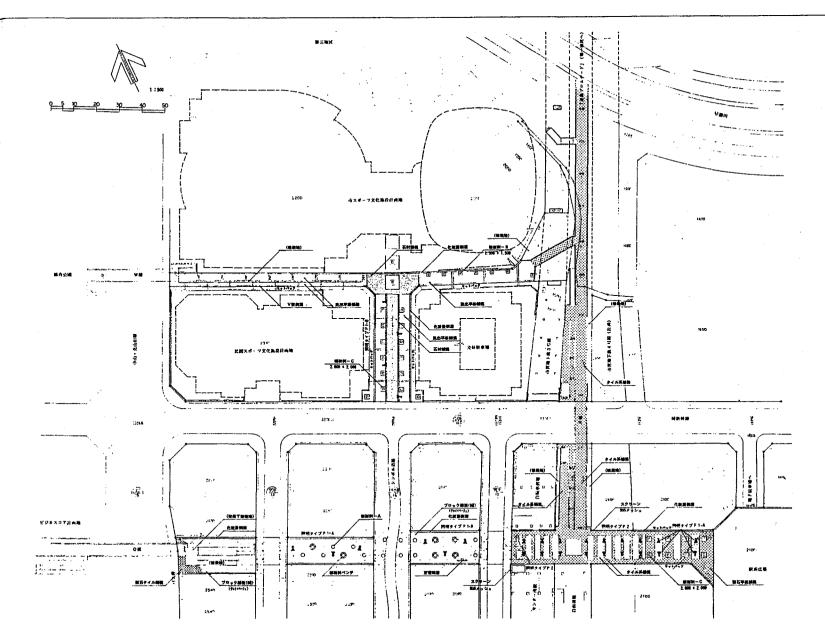




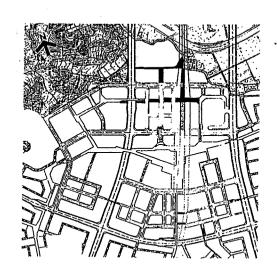




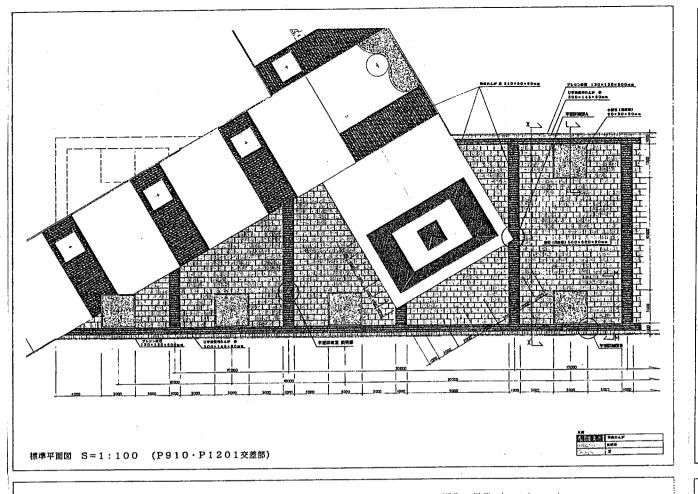
港北第二地区 タウンセンター街路空間基本設計	一步行者空間揭一
## 詳細図 — 1 (歩車融合道路)	■ R図 示
住宅・都市整備公団港北開発局	27
株式会社 港北都市開発センター	-/2
田 月 1993.10、 200年 (株) エキーブ・エスパス	05#3 /

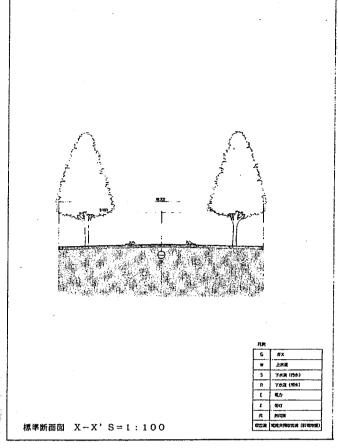


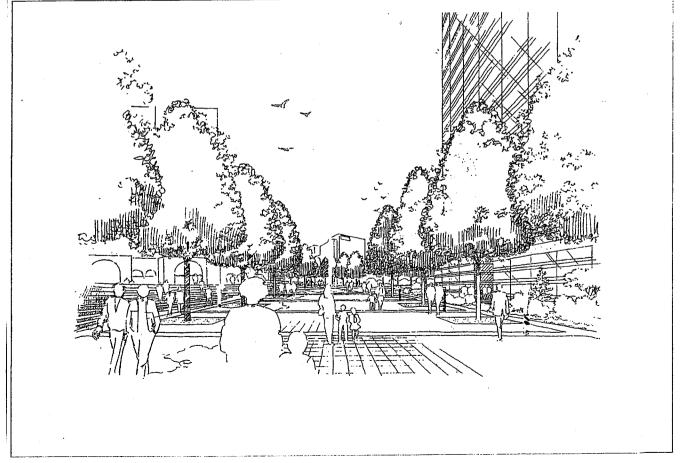
平面図(歩行者専用道路) S=1:500

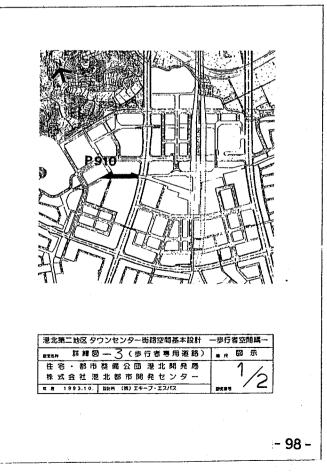


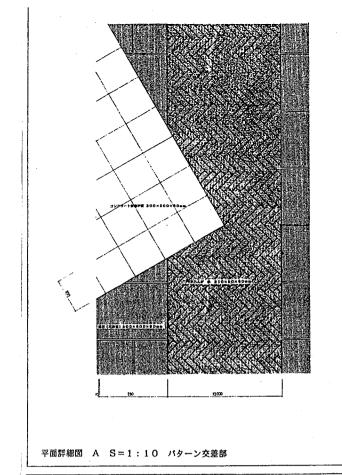
	詳細図ーン	(542.542)	図 示
型面名件	# # B B - Z	(ダウンタウン)	R ES IN
住宅	・都市整備公[団 港 北 開 発 周	1
株 式	会社港北都市	開発センター	/

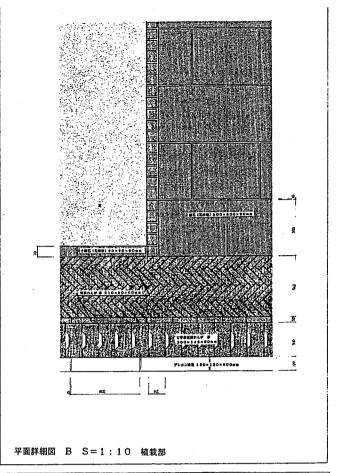


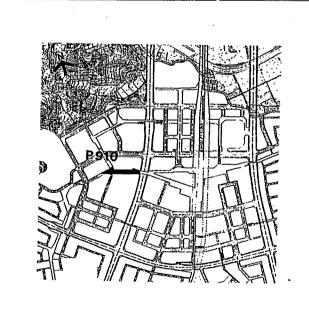






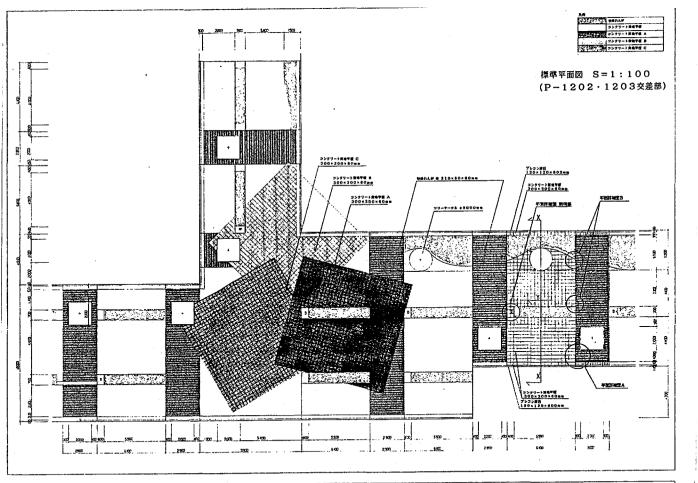


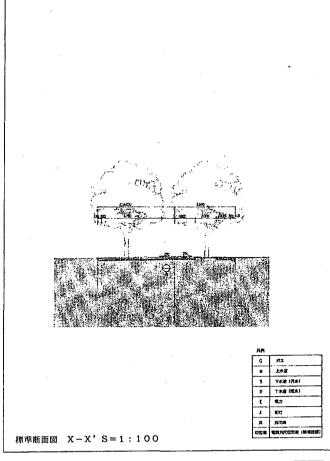


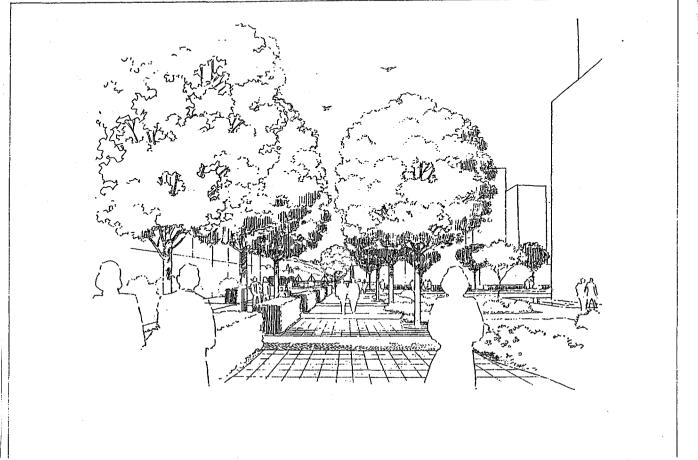


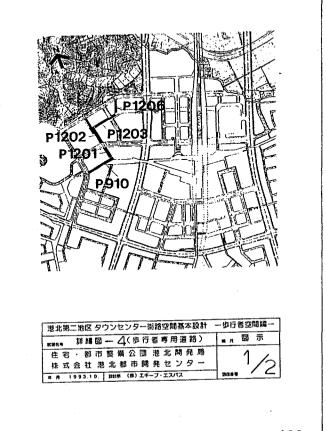
				_	_						3-7-6		一步行		1-c) mm
PIS	15	84	纠	Ŋ	_	3	(步行	耆	專用	道	路)	a R	Z	示
住	8	•	都	市	苔	備	公日	33 %	2 1	比朗	飛	髙	1		
祩	江	盘	社	港	北	部	Τ̈́Þ	辩手	ŧ t	ェン	9	_	1	_	/
5 R	1	99:		$\overline{}$	DW		** 1	C#-7	. . .	7167			┪ ‱ ==	. /	<i>'</i>

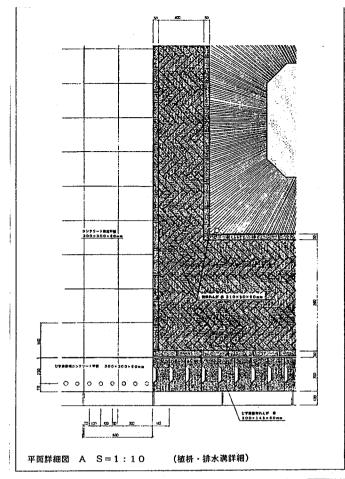
M-M'断面図

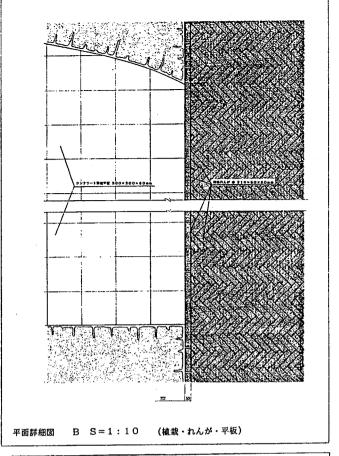


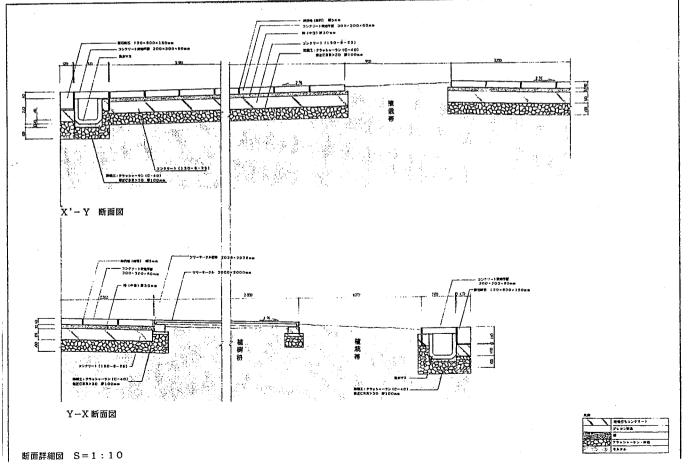


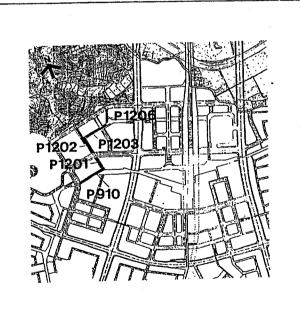




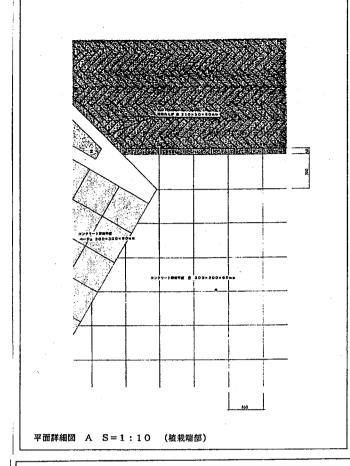


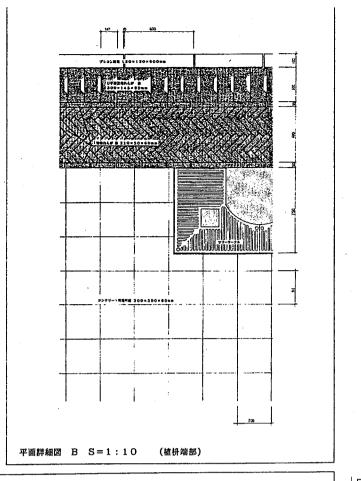


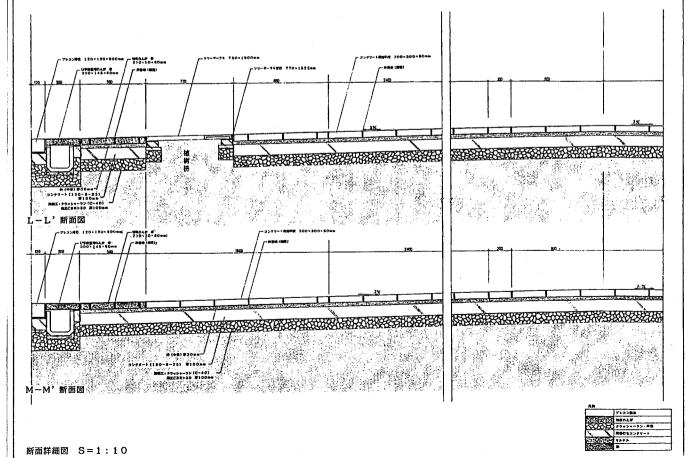


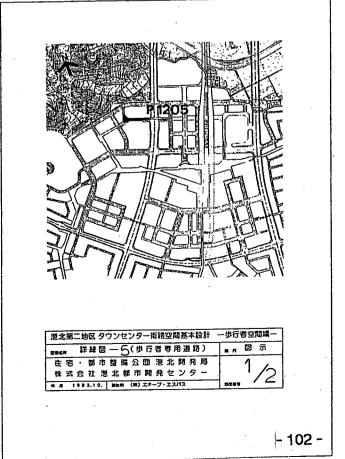


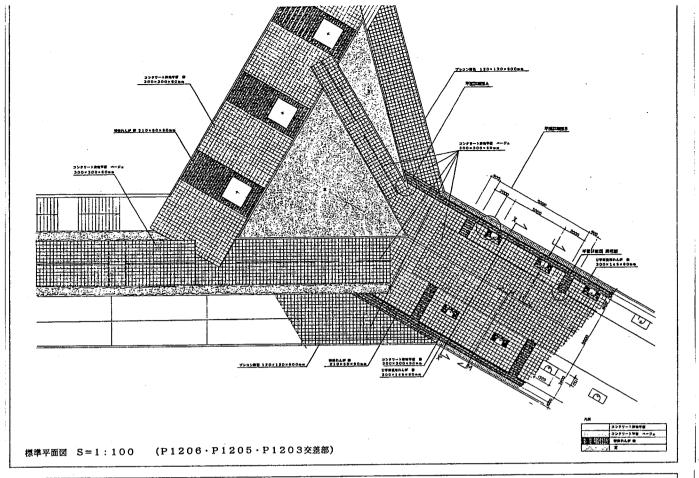
	¥¥	1 2 - Z	(歩行	者專	用道器	3)	18 尺 図 元
11 2	· 30	市黎	黄公团	港北	開発	局	2
te st	<u> </u>	## 1k	都市興	殺セ	ンタ		

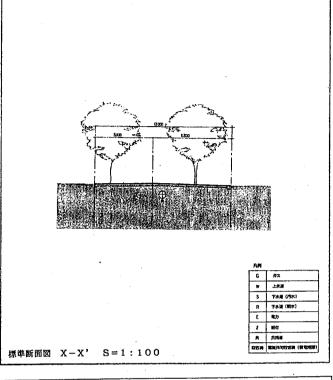


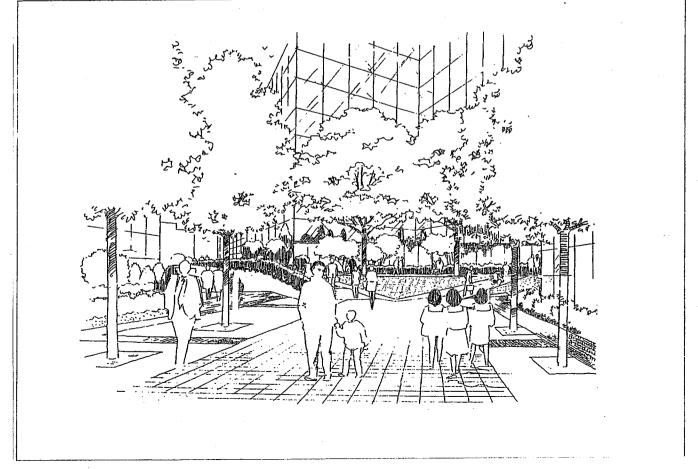


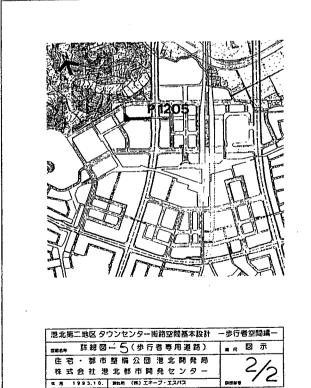


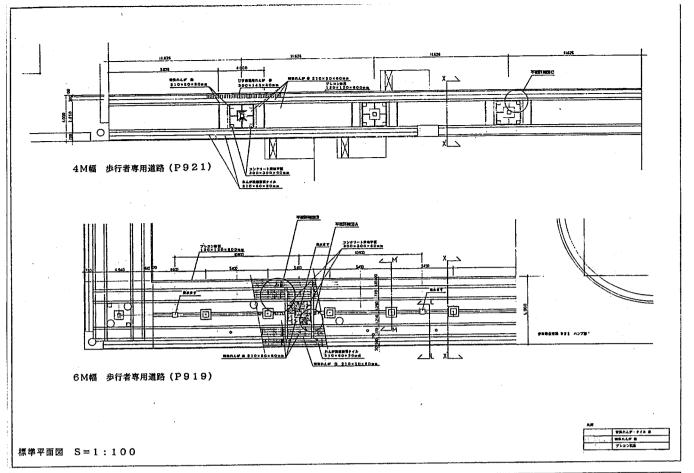


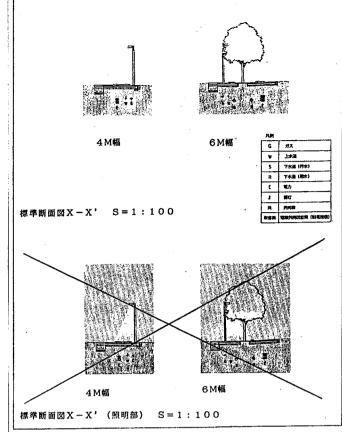


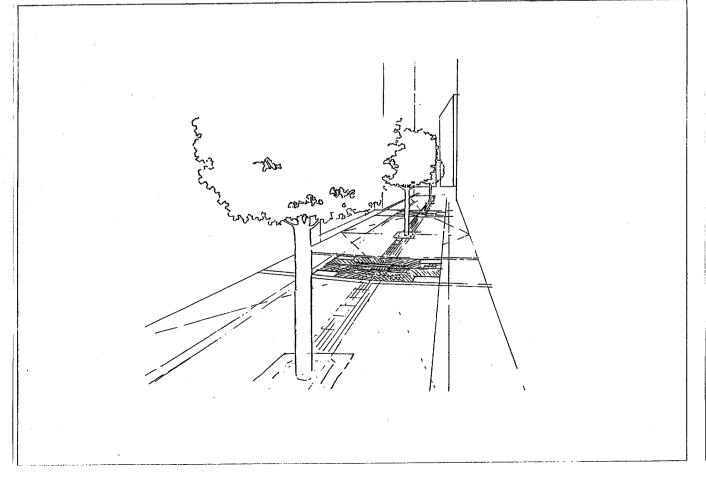


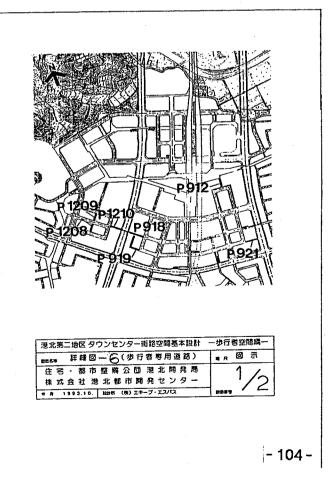


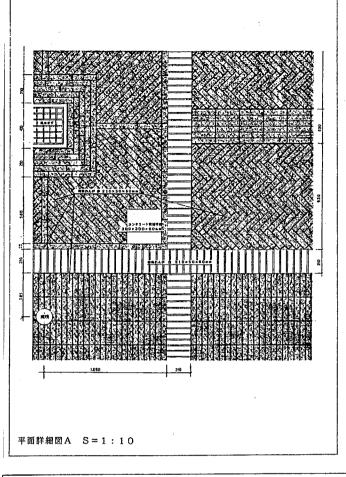


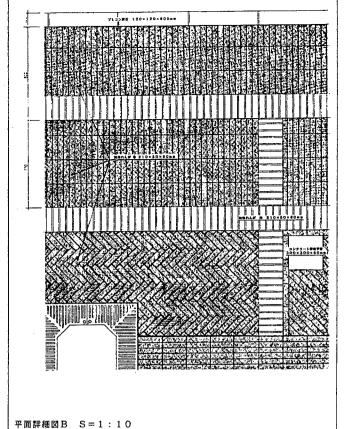


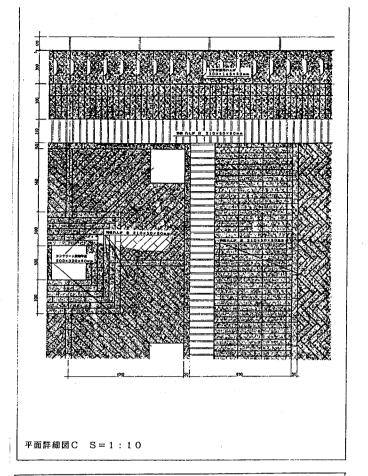


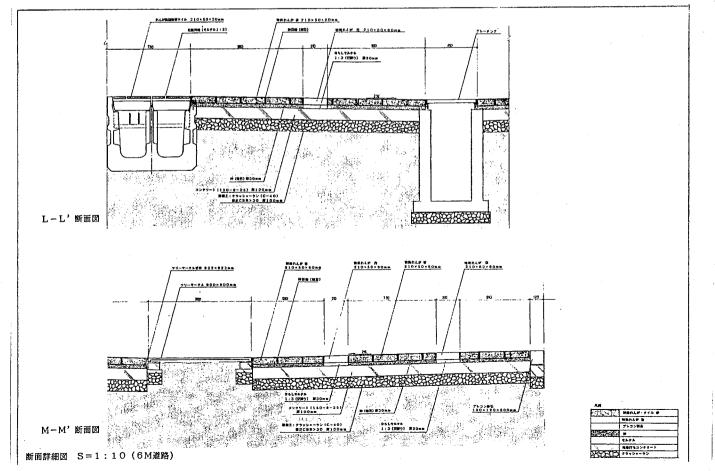














3-14交差点 標準詳細図

