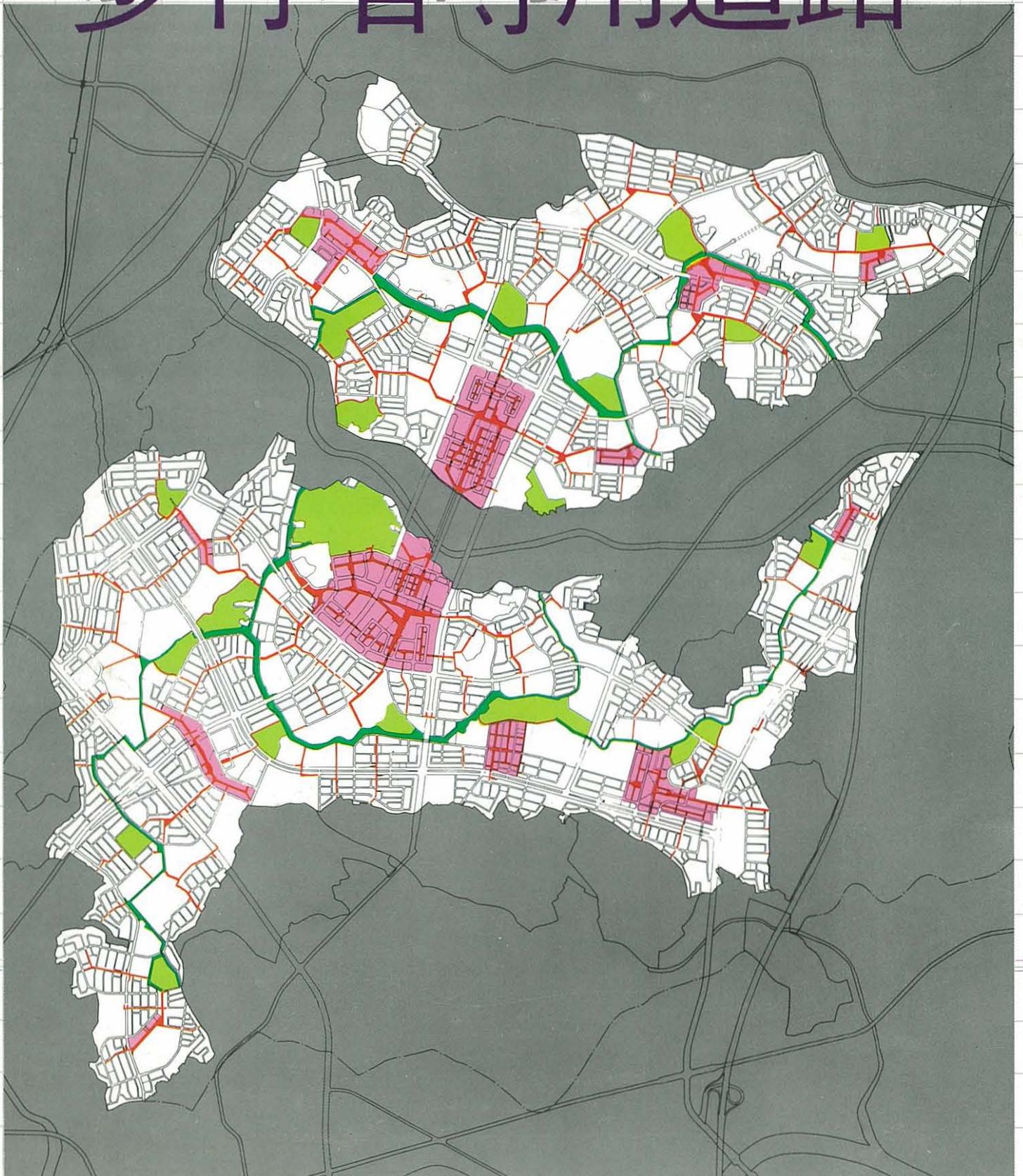




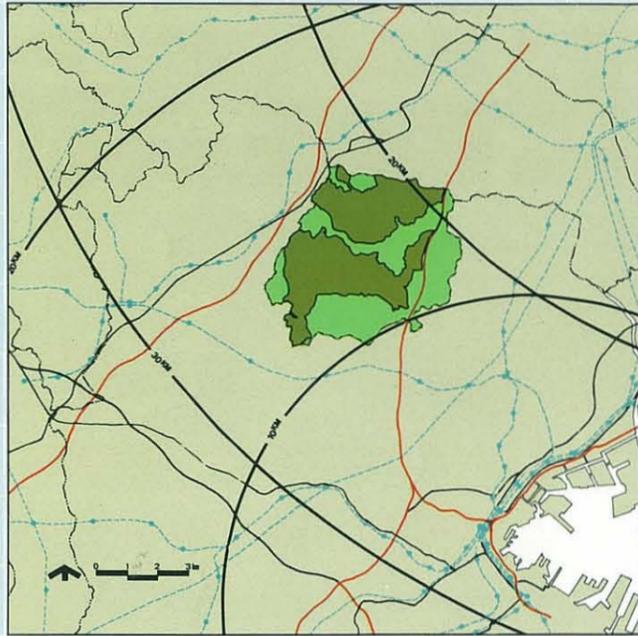
港北ニュータウン

歩行者専用道路



港北ニュータウンの位置

横浜都心から12km、東京都心から約25kmに位置する港北ニュータウンは、立地の優位性と恵まれた自然環境から、首都圏域に残された、天鵞絨(ピロード)のような数少ない貴重な資産とも言うべき地域である。そして、その開発にあたっては、「乱開発の防止」、「市民参加のまちづくり」、「都市農業の確立」を基本理念に、環境の価値をより高めるべく計画が立案されている。



港北ニュータウン歩行空間系システム

グリーンマトリックスシステム

港北ニュータウンの周辺は昭和40年代に入って急速に市街化が進展し、豊かな自然環境が次々と失われていった。このため、当地区のマスタープランでは、アーバンティの追求とあわせて「自然」を、あるいは「より自然的なもの」を地区の中に可能な限り残し、また創出することを意図した。これをニュータウンの中で具現化するため、限られた公共空間としての公園、緑地ばかりでなく、広場、集合運動場、校庭、集合住宅地、文化財保存地、神社、仏閣、屋敷林など、地区内に現存しまた創出されるオープンスペース群をすべて動員し、これらを緑道により結び連続性を保たせ、限られた空間の中で最大限のアクティビティを可能とするしくみを形成している。これにより、「体系化されたオープンスペース」を創出する。この新しい体系を「グリーンマトリックスシステム」とよぶ。

歩行者専用道路システム

港北ニュータウンにおける歩行者専用道路は、緑道とともに、グリーンマトリックスの様々なオープンスペースを相互に結びつけ、自動車交通と分離された快適で安全な歩行者空間として、ニュータウン全体をきめ細かく網羅する。



歩行者専用道路ネットワーク例

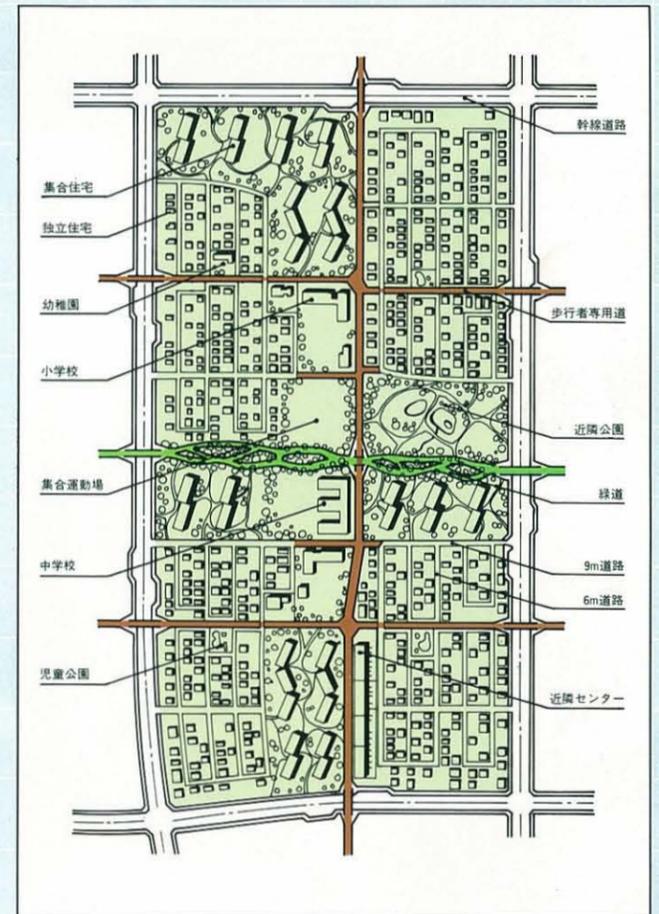
幹線道路によって区切られる住区内道路は、通過交通を排除するU字形パターンを採用したコレクター道路(幅員9.0m)とアプローチ道路(6.0m)で構成し、街区の短辺部分と接する位置には住宅地内歩行者専用道路を配置する。

この歩行者専用道路は、幹線道路との交差部では立体交差し、幹線道路側のバスベイへはスロー

プまたは階段によりアプローチ可能とし、一方、住区内では歩行者専用道路の幹線と接続させる。

歩行者専用道路の幹線部は、ニュータウンの「生活軸」として機能し、近隣センター、小学校、中学校、集合運動場、幼稚園、診療所などの公益的施設はこの歩行者専用道路側を正面にして配置される。

また、タウンセンターや駅前センター内の歩行者専用道路は、建築物と一体化した歩行者空間を創出し、回遊性の確保、賑いの演出、街区ごとの特色づくりなどに寄与するものとする。



住区と歩行者専用道路

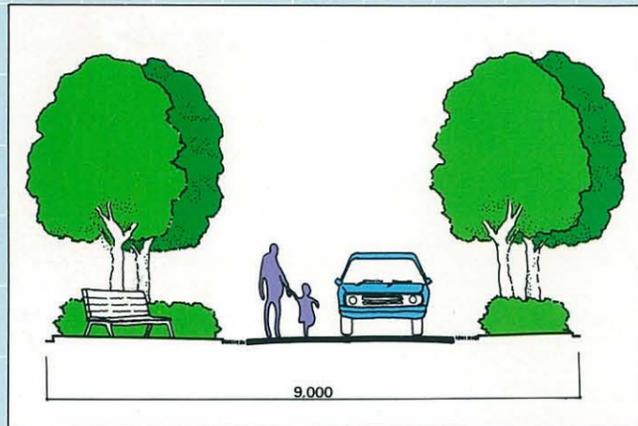
歩行者空間設計の方針

幅員と断面

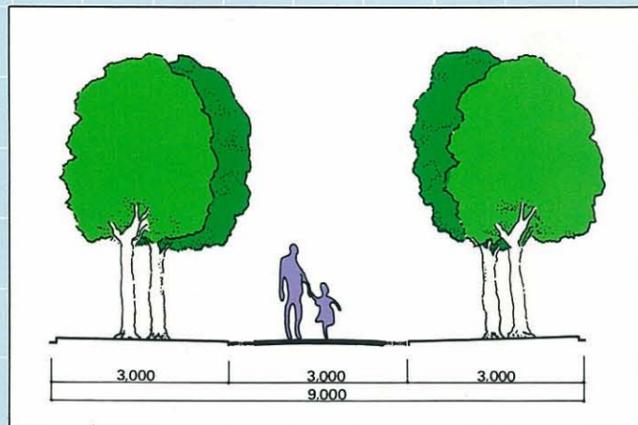
歩行者専用道路の幅員は歩行の多様性と空間のスケールに応じて、次のような基準をもって構成する。

- 住宅地内歩行者専用道路3.0mまたは4.5m
- 住区内幹線歩行者専用道路6.0m～9.0m
- センター内歩行者専用道路(4.5～)12.0～21.0m
- 緑道 基本幅員10.0m、最大30～40m

ただし、幅員、断面構成は、周囲の条件に応じて、植栽部分を十分確保するなど変化と豊かさを与え、また舗装、植栽等についても空間の特質に対応した配慮を行う。



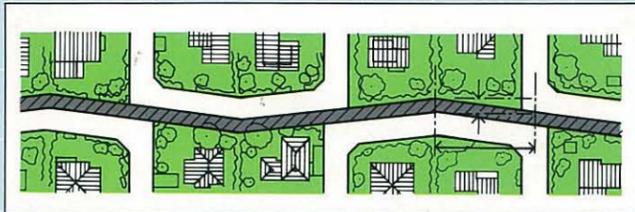
3m+6m(ボンネルフ)



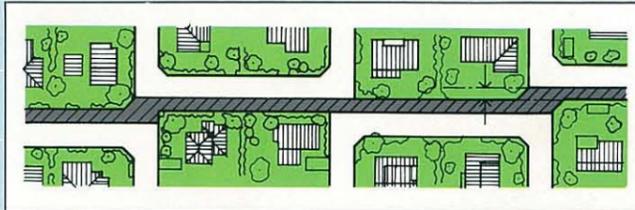
9m(住区内幹線歩行者専用道路)

線形

住宅地内では、6mの区画道路と3mの歩行者専用道路の組み合わせとなり、適宜〈折れまがり〉や〈すみちがい〉などの設計技法を用いて単調さを回避する。



折れまがり
すみちがい



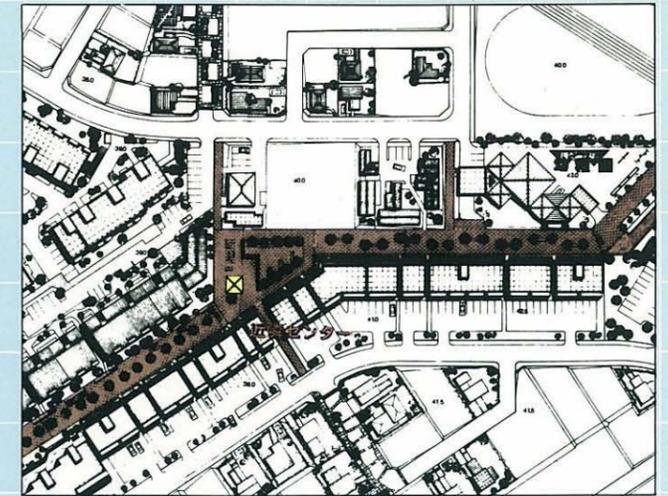
住区内幹線歩行者専用道路については、小・中学校等の公益的施設に対する機能动線の連続性を確保するとともに、土地利用あるいは地形条件に応じて、空間的な変化を生み出すように曲線あるいは折れまがりを入れ、縦断方向にもスロープ、階段、橋梁等を配置し、アクセントをつける。

広場

歩行者専用道路には、単に人の動線としてのリニアな形状のみでなく、溜りとして様々な行為が可能となる広場を設ける。

独立住宅地では、幼児たちの遊び場、主婦の立話といった行為に対して、幅3mの歩行者専用道路を一部拡幅した広場を設け、また住区内幹線歩行者専用道路部分には、お祭、朝市、バザーなど住区単位のイベント等の利用にも配慮し、近隣センター等、公益的施設と一体化した広場を確保する。

タウンセンター地区の一部の広場については、宅地側の公開空地も含めて、周辺の建物と一体となったアーバニティの高い歩行者空間の創出を図り、レベル差をつけ、野外の諸催事などの利用形態に配慮する。



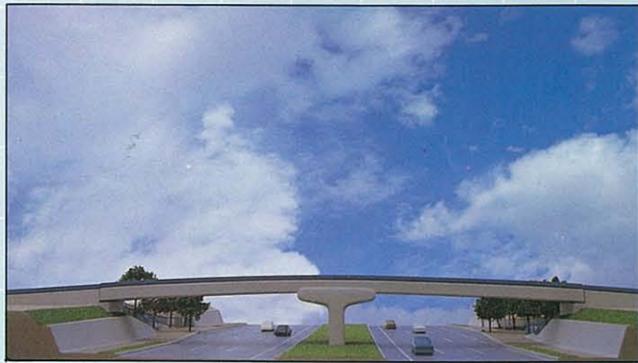
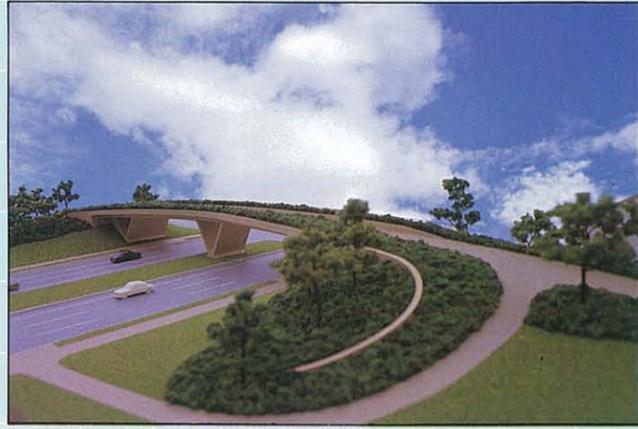
荏田近隣センター部広場



タウンセンター部広場

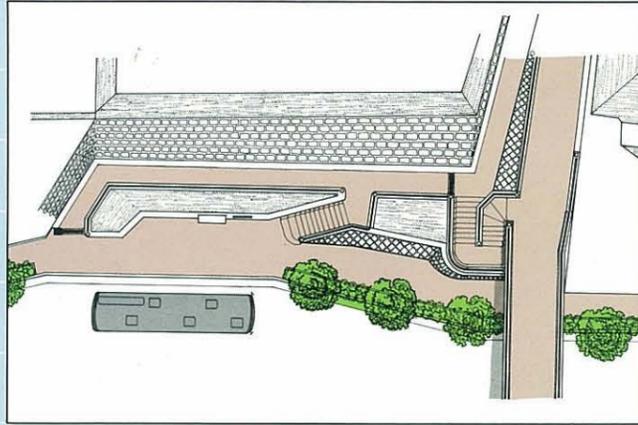
歩道橋

港北ニュータウンでは、第一地区38ヶ所、第二地区60ヶ所の歩道橋・緑道橋を計画している。歩道橋の計画、設計にあたっては、幹線道路の路線ごと、センターなどの地区ごとのトータルプランニング、特色づくりを考慮し、周辺との景観に十分配慮した設計、象徴的な橋梁のデザイン等を計画条件とする。



バスベイと歩行者専用道路

堀割方式による幹線道路沿いに配置するバスベイは、歩行者専用道路からスロープもしくは階段によって容易にアプローチでき、安全で快適なバスサービスを実現していく。



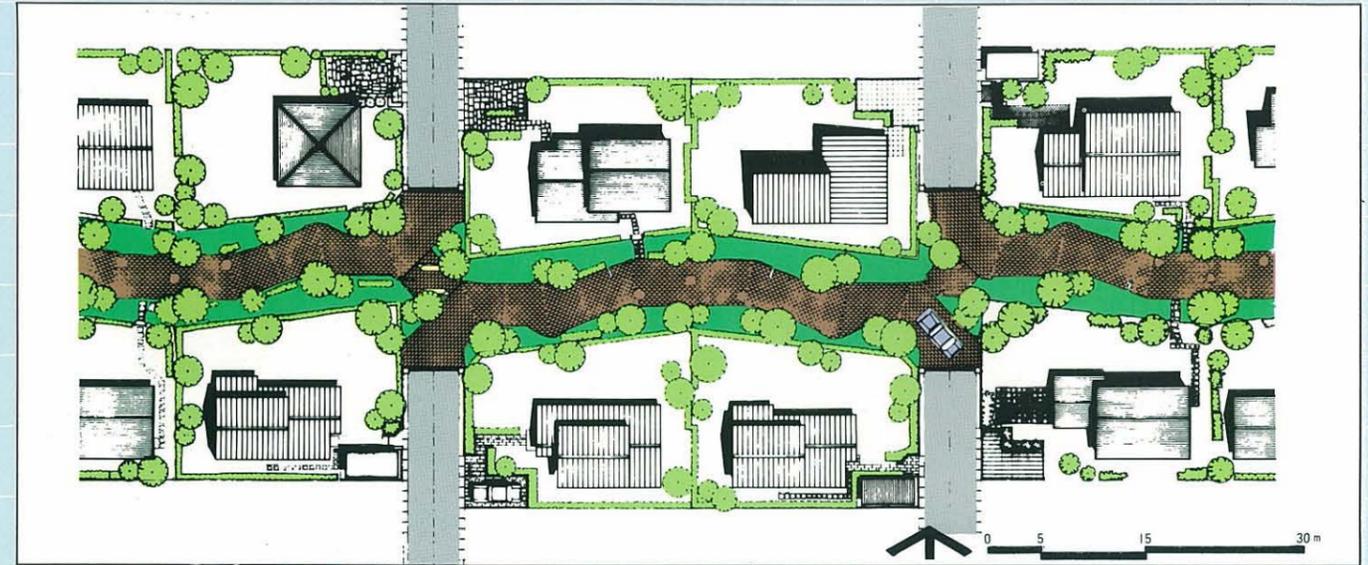
ボンネルフ

人と車の共存空間

港北ニュータウンでは、新しい試みとして、独立住宅地の一部に人と車の共存空間、ボンネルフタイプの住区内道路を導入する。港北ニュータウンのボンネルフは、独立住宅地の街区短辺方向に配置されている歩行者専用道路と区画道路を一体

化し構成する。

街区の長辺方向から進入してくる車輛に対して、この場所で「人の空間」であることを意識させるため、舗装材を変えるほか、舗装部の線形をヒューマンスケールのやわらかみのある曲線で構成し、宅地側には植栽を施して、歩行者優位のみち空間を創出する。





住宅・都市整備公団 港北開発局