

基礎プロジェクト I

最終発表

交通班 安藤 柏 後藤 瀬尾 山本 安富

計画コンセプト

本当に住みよい「横浜」は、海から離れた場所にある。

～誰もが買い物に行きやすいまちづくり、渋滞のないみちづくり～

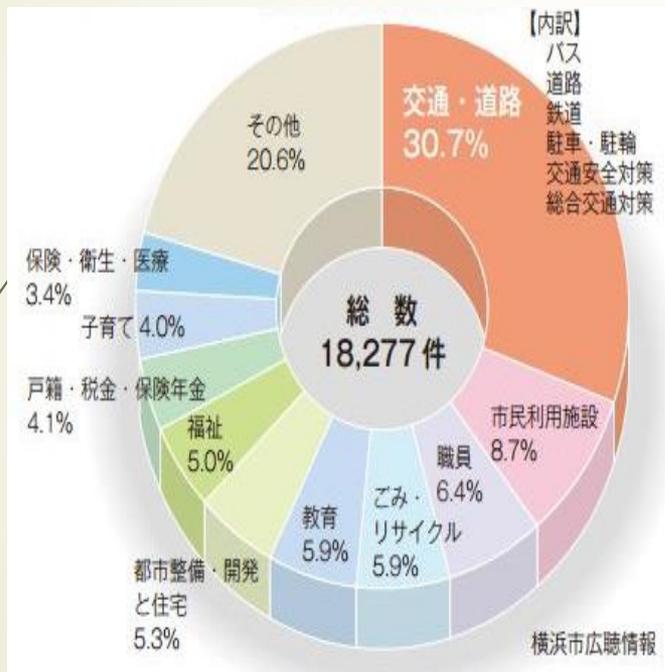


計画対象地域



横浜市の交通現況－ 1

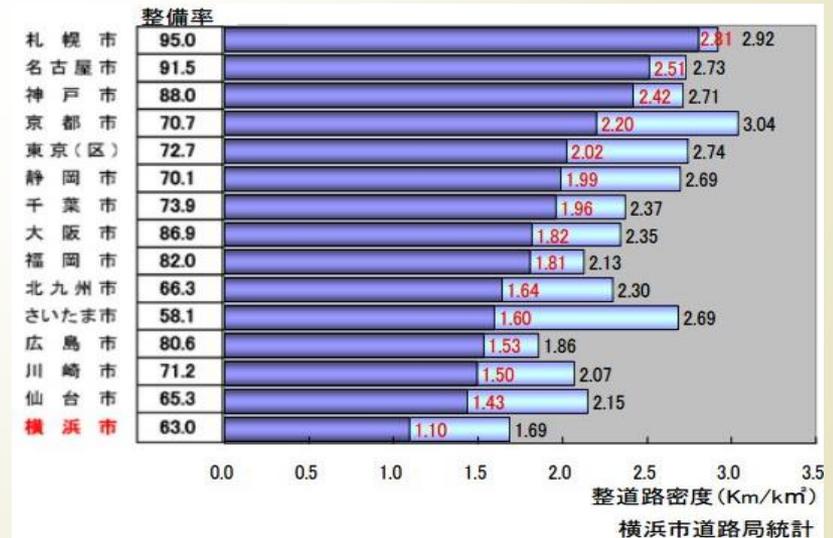
市民要望調査（平成18年）



混雑時旅行速度（平成17年）



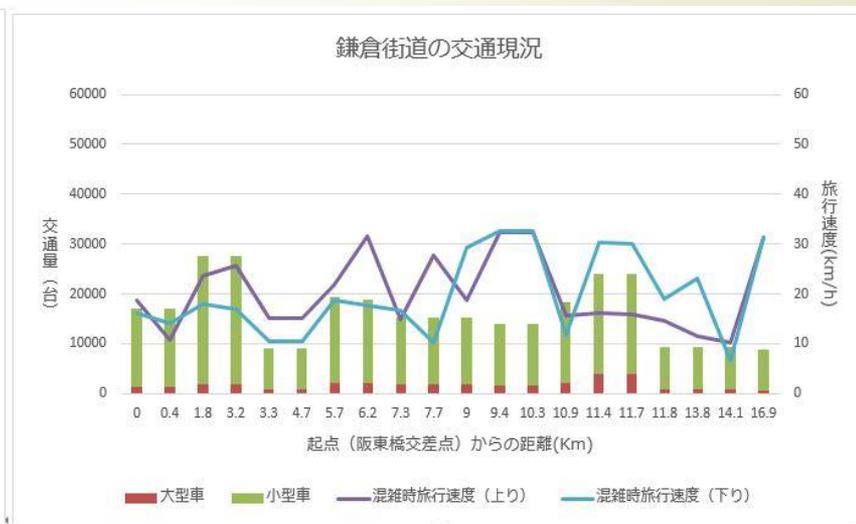
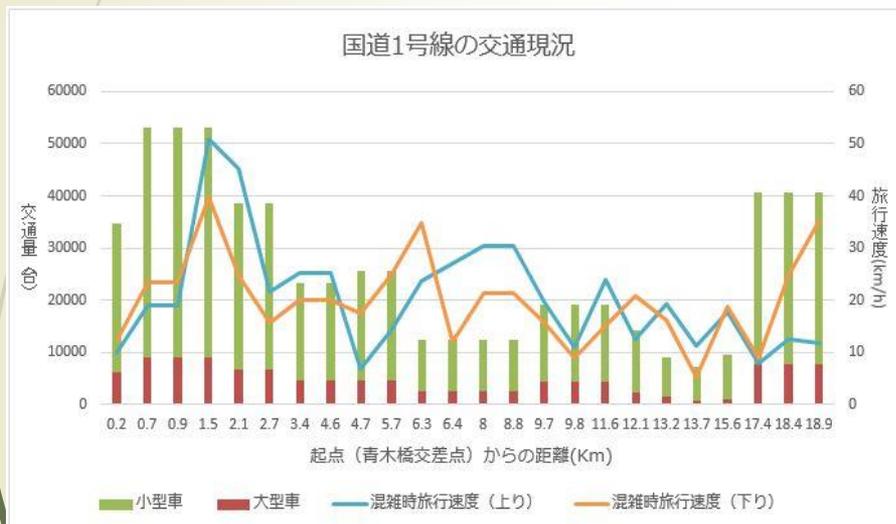
主要都市道路整備率（平成18年）



出展：<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/pamph/download/pamph-h17-03.pdf>
<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/somu/uneihousin/h21/download/housin-03.pdf>

横浜市の交通現況－ 2

国道1号線と鎌倉街道の交通現況（平成22年度交通センサスより）



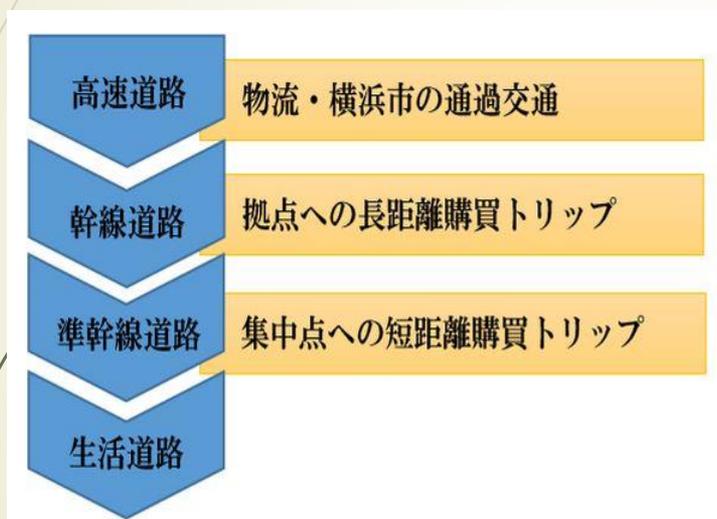
現状の問題点

- ▶ 放射道路の混雑
- ▶ 国道1号線は様々なレベルの交通が混在→渋滞の原因に
- ▶ 放射道路にロードサイド店→道路の役割の曖昧化
- ▶ 対象地域の高齢化進行
- ▶ 「娯楽」目的のトリップは横浜市街地に集中→長距離移動が必要

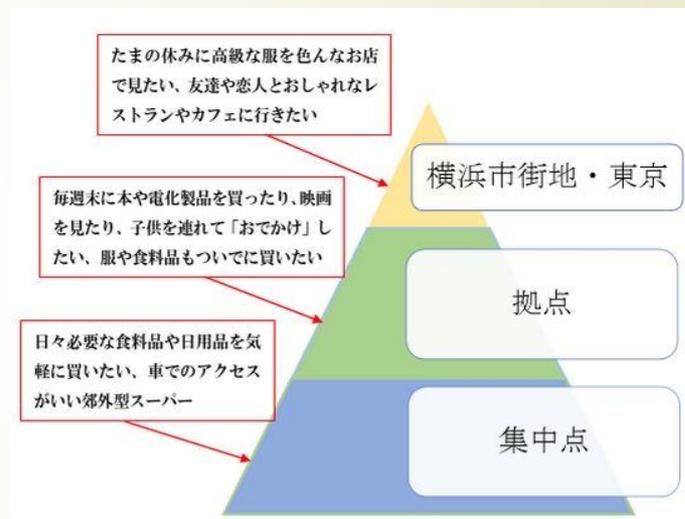
これらの問題を包括的に解決したい...

道路、購買のレベル分け

道路のレベル分け



購買のレベル分け



拠点...日常購買と非日常購買両方を行うことができ、憩いの場ともなりうる空間。文字通り、周辺住民の拠り所、ホームグラウンドとなる。

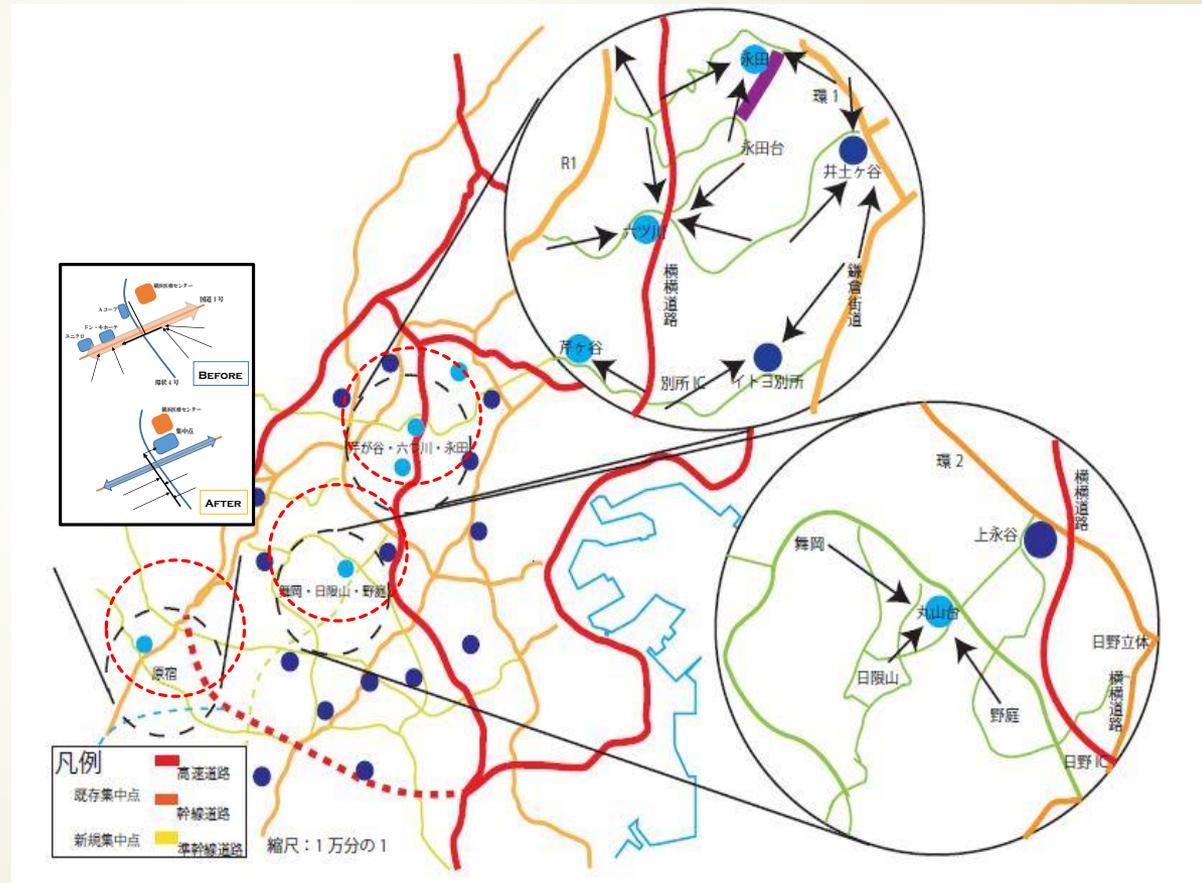
集中点...日常購買を行うことができる場所。近隣の商業機能を集中させることで、1か所で一通りの買い物を済ませることができるようにする。

解決策とその後の展望

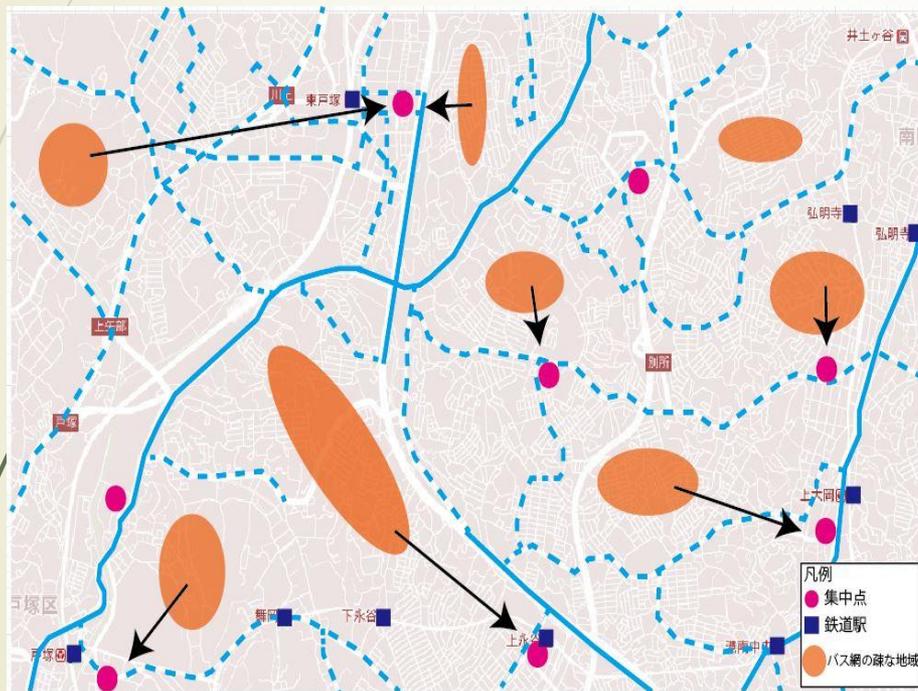
- ▶ 環状道路（準幹線道路）への「集中点」の再配置
- ▶ 戸塚、上大岡の「拠点」としての魅力向上
- ▶ 高速道路建設（すでに計画済み）によって物流交通の分離
- ▶ 自動車による買い物のしやすい街へ

「集中点」再配置計画

- ▶ 原宿...国1沿いの店舗を集積して環4沿いに移転する
- ▶ 丸山台...集中点を主要道沿いに置き、周辺からの日常購買トリップを集中させる
- ▶ 南区...各地域に小規模な商業施設を配置するとともに、接続道路の拡幅や新設を行う



車を運転しないひとのために



横浜市内においても、路線バスや鉄道駅からのアクセスの悪いところが多く存在する。



交通空白地帯の人々の日常購買を集中点に集めたい。



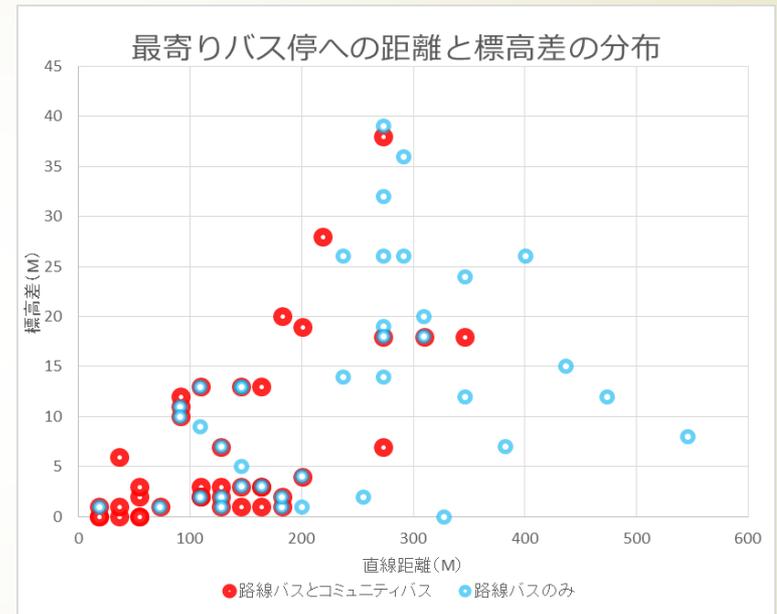
コミュニティバスという提案

コミュニティバス路線の具体例



▶ 利点

- ・一周40分のルートで利便性高める
- ・小型バスを利用し狭路通行可能に
- ・路線バスと競合しない工夫



バス停へのアクセスしやすさが向上！

「拠点」のデザイン例 ～上大岡を例に

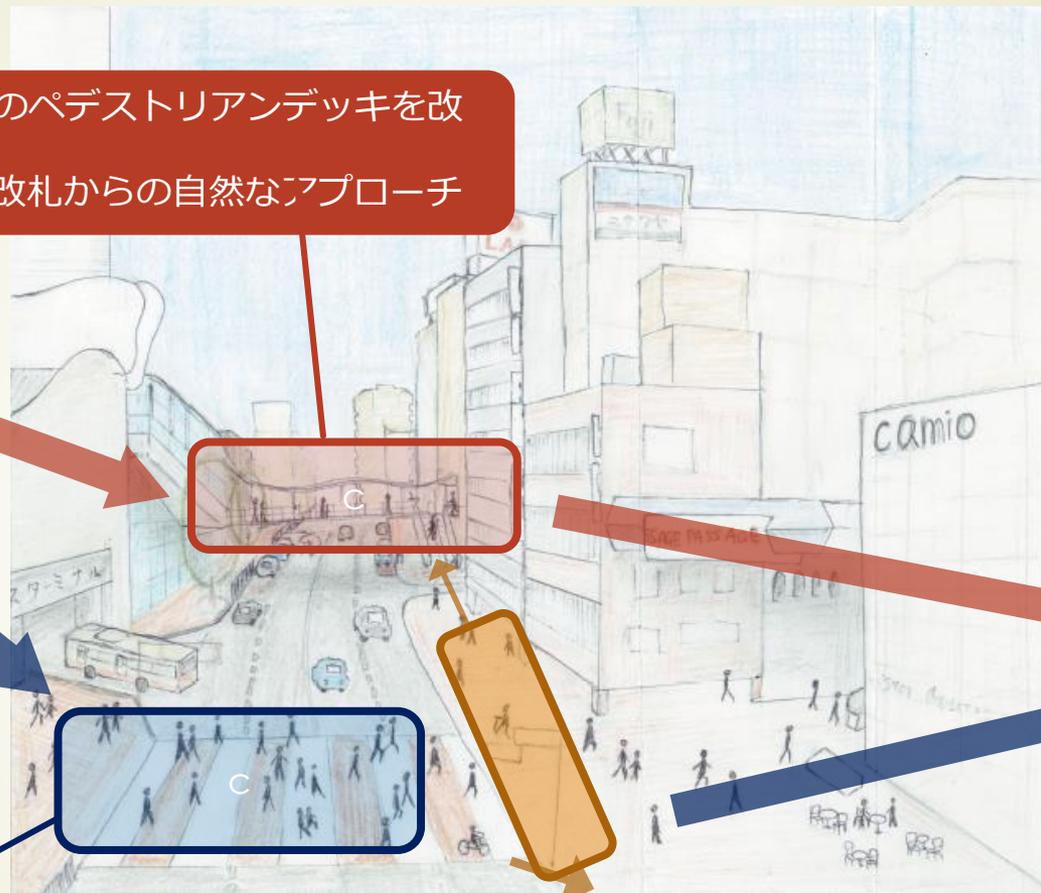
回遊空間を向上させ
「拠点」としての魅力向上

- 従来の街区に大岡川、
大久保まで取り込む
→ 非日常購買のポテンシャル ↑
- 上大岡を通過する交通を
地下のアンダーパスへ
→ 上大岡への駐車場アクセスを確保
「歩きやすい空間」へ



上大岡駅

駅3Fのペデストリアンデッキを改造
→改札からの自然なアプローチ



地下化により地上交通量を制御
→横断歩道の青時間を長時間に

車道を片側1車線化
→回遊に必要な歩行空間

大岡川

提案まとめ

「集中点」の再配置

- ✓ 放射道路（幹線道路）を経由せずに日常購買に行ける
- ✓ 「集中点」新設による買い物不便地帯の解消
- ✓ コミュニティバスを整備し、誰もが日常購買を便利に行えるように



幹線道路の混雑解消、購買難民を未然に防ぐ

「拠点」のデザイン

- ✓ わざわざ横浜市街地に行かなくても、高速化した放射道路を使って「拠点」で非日常購買を行うことができる
- ✓ 「拠点」の魅力を向上させ、ポテンシャルを高めることで郊外の縮小を防ぐ



対象地域の利便性向上、道路交通を活かしたまちの活性化

均衡配分による評価

➤ 現状から予測される30年後の趨勢
VS

➤ 以上の政策を行った場合

➤ 距離抵抗パラメータ

➤ 三次産業人口分布 を調整

➤ 放射 → 混雑率緩和

➤ 環状 → 交通の集中





終

ご清聴ありがとうございました