

小田急沿線街づくり研究会報告書

昭和62年 6 月

世 田 谷 区

小田急沿線街づくり研究会

「超高密度化時代の線増立体化について」

小田急沿線街づくり研究会 委員長 川上秀光

高度成長期を経た現在の東京は、まさに超高密度化時代と呼ぶに相応しい。理由は経済水準、生活水準の上昇によって市街地の密度上昇、いわゆる建てづまりが進行したのである。これは当然、土地の利用と所有の細分化、地価高騰、道路、公園など公共施設の相対的不足を招いたのである。いわば空間価値が貴重となるに伴って居住環境が不安定となり、以前なら問題の無かった建設行為が、近隣社会に予想を超えた著しい波紋を引き起こす状況を指して超高密度化時代と呼ぶ。元来、市街地の高密度化現象は、都市化の過程で貧困者の集住としてもたらされた。18世紀、19世紀の欧州大都市、現在も低開発国に見られるスラムが、その例である。わが国の状況は、都市化の過程で貧困はなく、繁栄と豊饒によってもたらされたので他に類を見ない。

超高密度化時代の連立化に際しては、その構造形式の如何を問わずそれが引き起こす超高密度症候群としての環境問題に対する認識を深めるべきである。

この状況に対して、われわれの研究成果は沿線住民、地方公共団体、鉄道企業が超高密度市街地における連立化に対して持つべき判断材料と常識を提供するものである。

- ① 線増の要因は小田原、藤沢から新宿に至る沿線の広域的な輸送需要増に加えて、多分に電鉄会社の開発者としての営業政策の結果もたらされたものであって、経過地や停車駅の地元公共団体など、都市側と鉄道側の協力関係に新たな問題を投げかけるのである。

そこで、線増を伴う連立化は沿線地区の個々の区間における交通対策はじめ都市計画的な要請もさることながら、全沿線一帯にわたる広域的な要請と鉄道側の開発政策に由来する要因も大きいのである。線増分の用地費および建設コストの負担はもとより、駅前広場、進入路など駅周辺地区整備の負担、とりわけ線増によって各駅の乗降客と車の出入りが増加することに対処する駅前広場については、応分の負担は超高密度化時代の線増連立化を実現しようとする公益企業としての性

格を持つ鉄道事業者の責務と考えるべきである。

加えて、若し、高架化、地下化、何れの場合でも上下空間を利用して店舗などの各種施設が開設されることになり、鉄道駅の集客力が一段と高まり、駅に多数の人と車を吸収するのである。線増連立化に伴う既設駅の広場、進入路の整備問題は、ニュータウンや団地の新設駅、新幹線の請願駅の場合とは訳が違うことを察知すべきである。

- ② 線増が与える沿線地区の環境騒音を考えれば、「技術的に可能である限り」環境騒音と振動の低下にとって必要な手立てはすべて追求すべきである。「他地区へも波及」することを恐れて沿線住民からの要求を拒否し続けることは、将来、当地区だけでなく他地区において連立事業は不可能といった事態をもたらす。積極的に分別のある、合理的な双方受け入れ可能な解決策を見出す努力が必要である。

- ③ 沿線住民としても、複々線化を受け入れ、その便宜を享受する以上、高架、地下の構造形式の如何を問わず、乗降客と出入車両の激増と沿線地区の土地の高度利用が進み、高層建築の出現による建物利用の変化は避けられないことを十分に認める必要がある。このような、いわば地区環境の大いなる変化は、複々線化、連立事業と言う都市構造の強化・拡充がもたらす法則的に避けられない結果である。

下北沢の駅周辺地区は交通結節点として地区機能集積の進行と高次化、したがってこれを受け入れる広場、街路、公園などの市街地基盤の整備と都市再開発事業の施行に踏み切り、土地・建物利用変化、地区環境の変化に秩序をもたらし、変化を制御することを積極的に行わないと、様々な形で地区環境の歪みの発生は免れないのである。

「小田急沿線街づくり研究会」の位置づけ

(1) 背景

小田急線は東京都市計画都市高速鉄道9号線の一部として、代々木上原から喜多見までが昭和39年に、そして喜多見から和泉多摩川までが昭和60年に追加変更され、複々線化で都市計画決定されている。その構造形式は概ね嵩上げ式（以下、高架式という）で、うち下北沢駅付近と成城学園前駅付近だけが地表式となっている。

この小田急線（下北沢～世田谷代田間）の混雑率は、昭和60年には206%に達し、望ましいと言われる150%以下や複々線化が必要と言われる180%を遥かに超えており、この混雑緩和が重要な課題になって来ている。

また、踏切による地域および交通の分断は著しく、東北沢6号踏切でピーク時1時間のうち57分間遮断されるなど住民の生活面、都市活動面などで多くの問題を来しており、早急な対策が望まれている。

そして小田急線の線増立体化はその構造形式により地域の街づくりや沿線環境に及ぼす影響が極めて大きいことから、沿線住民をはじめ各方面から世田谷区に対して数多くの意見や要望が出されている。

(2) 小田急沿線街づくり研究会の目的

本研究会は、前述のような背景のもとで、世田谷区から要請を受け小田急線の線増立体化に伴う街づくりについて調査研究をするものである。したがってこの研究会の目的は建設省マニュアルに従った「連続立体交差事業調査」ではなく、小田急線の線増連立事業を契機にした「街づくり」のあり方を研究し、その成果が世田谷区の判断や方針決定に資することを目的とするものである。

すなわち、本研究会は小田急線の線増立体化の構造形式選択を直接の目的にしているわけではなく、考え得る鉄道構造形式および街づくり案の基本的課題の摘出とそれらの検討を行うものである。

目 次

「超高密化時代の線増立体化について」	i
「小田急沿線街づくり研究会」の位置づけ	iii
第 I 章 鉄道整備形式の検討	1
1. 小田急線（東北沢駅～喜多見駅）の整備形式の検討	1
2. 下北沢駅付近の整備形式の検討	9
(1) 比較構造形式の設定	9
(2) 構造形式別検討結果の概要	11
第 II 章 下北沢駅周辺地区の街づくり の方針	21
1. 下北沢駅周辺の現況と課題	21
(1) 下北沢駅周辺の現在都市構造の認識	21
(2) 上位計画における下北沢駅周辺地区の広域的位置づけ	23
(3) 下北沢駅周辺地区の整備課題	25
2. 下北沢駅周辺地区の街づくりの方針	26
(1) 街づくり方針の体系	26
(2) 下北沢駅周辺地区の将来都市構造と整備の方向	27
(3) 下北沢駅周辺地区の事業手法の検討	35
第 III 章 鉄道整備形式別の比較	39
1. 街づくり観点からの比較	39
(1) 将来都市構造、道路網の比較	39
(2) 鉄道高架下、上部空間の利用形態比較	47
(3) 比較表	53
2. 小田急線の線増連続立体交差事業の費用比較	61
第 IV 章 今後の検討課題	67
資 料 編	
(1) 駅周辺市街地の将来規模想定	69
(2) 駅前広場、駐輪場の規模想定	72

第 I 章 鉄道整備形式の検討

本章においては、まず世田谷区内小田急全線（東北沢駅～喜多見駅）の整備形式の概略検討を行い、次に下北沢駅付近に焦点を絞り鉄道の整備形式を詳細に検討する。

1. 小田急線(東北沢駅～喜多見駅)の整備形式の検討

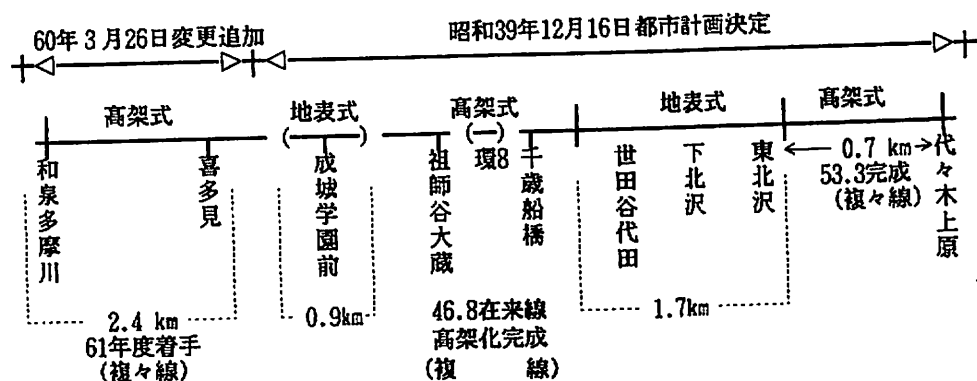
(1) 小田急線にかかわる都市計画

小田急線は、東京都市計画都市高速鉄道9号線の一部として、代々木上原から喜多見までが昭和39年に、そして喜多見から和泉多摩川までが昭和60年に追加変更され、複々線化で都市計画決定されている。その構造形式は概ね高架式で、うち下北沢駅付近と成城学園前駅付近の2区間だけが地表式で計画されている。

現在、環状8号線との交差部は高架式（複線）で昭和46年に完成しており、昭和60年に追加変更された喜多見～和泉多摩川間は昭和61年度に高架式（複々線）で事業認可が下り、着手されている。

なお、運輸政策審議会では昭和60年7月当路線の東北沢～新百合ヶ丘間約18kmについて、複々線化を答申している。

東京都市計画都市高速鉄道第9号線の概要



(2) 与条件の整理

世田谷区内小田急全線における整備形式の検討にあたり、前提条件を以下の通り設定する。

- ① 既に高架式で整備された区間（東北沢～代々木上原、環状8号線周辺）及び高架式で事業化された区間（喜多見～和泉多摩川）については、そのまま固定する。
- ② 鉄道縦断最急勾配については、小田急内部規程 27/1000を地方鉄道建設規程第15条にある 35/1000まで範囲を広げて検討する。
- ③ 現在の駅位置を移動しないことを原則とする。
立体化により現在の駅位置が移動することは、既存の駅前商店街構造の変化、生活環境の変化等地元への影響が極めて大きいものとなる。したがって沿線地区のまちづくりを検討する本研究会としては駅を大幅に移動しないことを原則とする。

線における整備形式の検討にあたり、前提条件を以下の通

された区間（東北沢～代々木上原、環状8号線周辺）及び
た区間（喜多見～和泉多摩川）については、そのまま固定

については、小田急内部規程 27/1000を地方鉄道建設規程
00まで範囲を広げて検討する。

動しないことを原則とする。

の駅位置が移動することは、既存の駅前商店街構造の変化、
元への影響が極めて大きいものとなる。したがって沿線地
討する本研究会としては駅を大幅に移動しないことを原則と

図 I - 1 都市計画決定されている小田急線の構造形式の概要

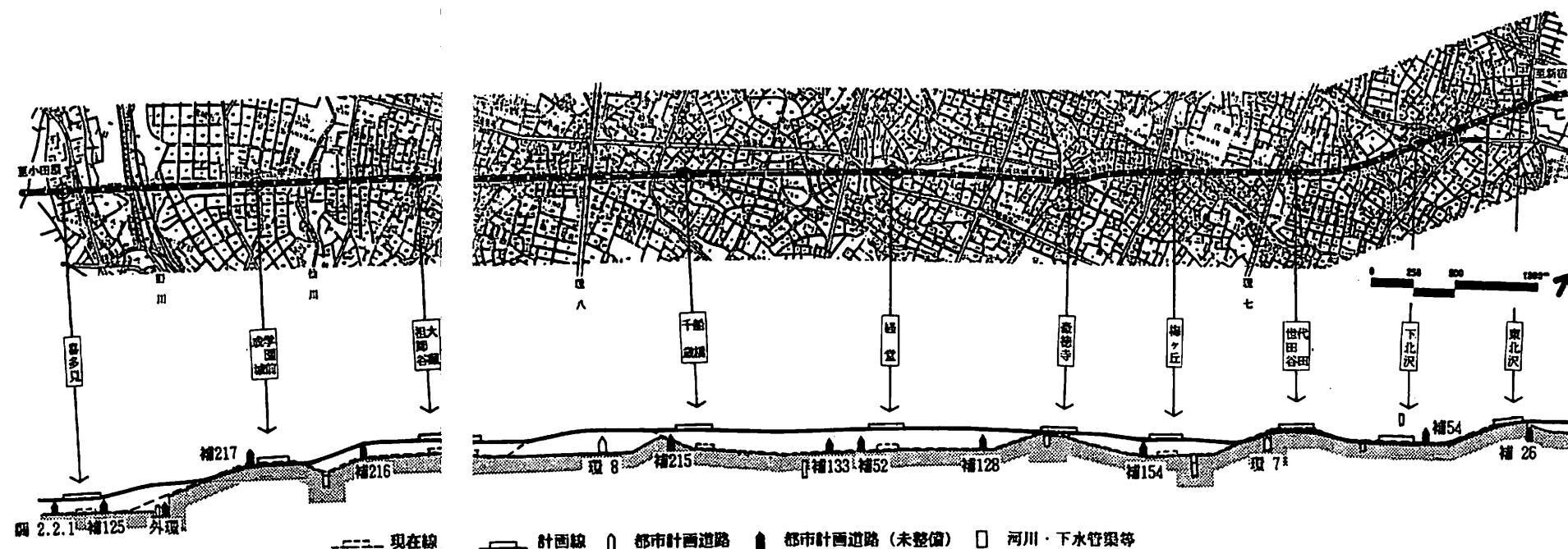
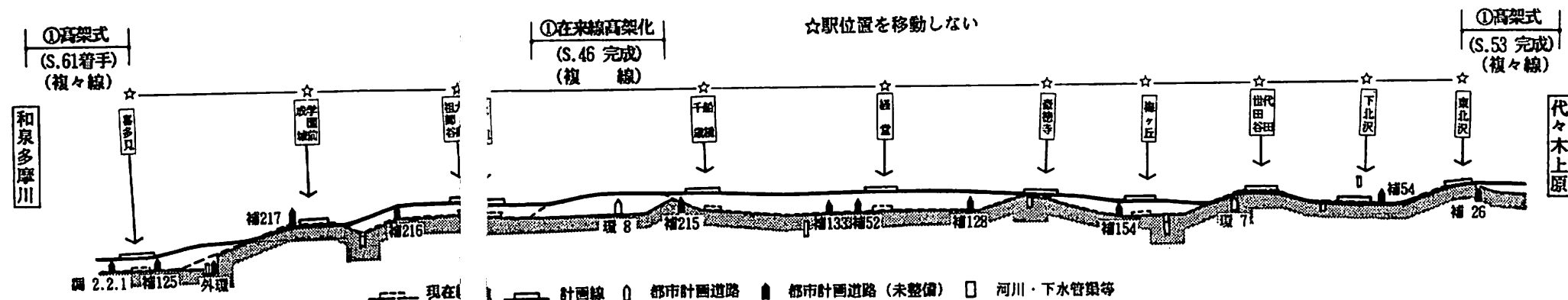


図 I - 2 整備方式検討にあたっての与条件



(3) 小田急線（東北沢駅～喜多見駅）の整備形式の検討

以上の与条件のもとに、小田急線東北沢駅～喜多見駅間の整備形式は現行都市計画を含め以下の4案が考えられる。

なお、成城学園前駅付近は現況地形や街づくりの観点等から、掘割式とすることが妥当と考えられるので、以下の検討においては当該区間を掘割式とする。

- ①現行都市計画：（図Ⅰ－１参照）
- ②高架式案：下北沢駅付近を高架式とし、以西大部分を高架式とする案（図Ⅰ－３参照）。
- ③地下式案－１：下北沢駅から千歳船橋駅付近までを地下式とし、他区間は現行都市計画通り大部分高架式とする案（図Ⅰ－４参照）。
- ④地下式案－２：下北沢駅のみ地下式あるいは掘割式とする案（図Ⅰ－５参照）。

①現行都市計画（図Ⅰ－１）

本案は一部に地表式区間があり、その区間における踏切の除却ができず地域分断の解消が図れないなど、街づくりにとって重大なマイナス要因となる問題を内包している。

②高架式案（図Ⅰ－３）

- 下北沢駅および世田谷代田駅付近を高架式とし、他区間も現行都市計画決定通り大部分高架式（但し、成城学園前駅付近は掘割式）とする案である。
- 下北沢駅では京王井の頭線と交差するため、高架基盤面が現状地盤面より12～15mの高さになり（駅部では駅舎の屋根部分が約23mの高さになる）、周辺市街地環境への影響が大きいものとなる。

参考：首都高速道路で例をとると、三軒茶屋付近では地表からの路面高が約19m、幅員が約16.5mとなっている。

③地下式案-1 (図I-4)

- 東北沢駅以西から下りをはじめて、下北沢駅から千歳船橋駅付近までを地下式とし、他区間は現行都市計画通り大部分高架式（但し、成城学園前駅付近は掘割式）とする案である。
- 小田急線の縦断最急勾配を 35/1000とし、かつ下北沢駅西側下水管を移設すれば下北沢駅は現位置で地下化が可能となる。なお、小田急の規程最急勾配 (27/1000) を遵守し、かつ下北沢駅西側下水管に支障しないように地下化する場合、下北沢駅は現位置より約 400m 世田谷代田寄りに移設せざるを得なくなる。
- 烏山下水函渠をくぐり千歳船橋駅の高架に至る区間の縦断勾配を 35/1000としても、千歳船橋駅は現位置より小田原方向へ移設となってしまう。

④地下式案-2 (図I-5)

- 下北沢駅のみ地下式あるいは掘割式とし、他区間は現行都市計画決定通り大部分高架式（但し、成城学園前駅付近は掘割式）とする案である。
- 下北沢付近において最急勾配を 35/1000とし、かつ下水管を移設すれば、下北沢駅は現位置で地下化が可能となる。
- 世田谷代田駅は地表式となる。



図 I - 4)

ら下りはじめて、下北沢駅から千歳船橋駅付近までを地下式
行都市計画通り大部分高架式(但し、成城学園前駅付近は掘
ある。

最急勾配を 35/1000とし、かつ下北沢駅西側下水管を移設す
位置で地下化が可能となる。なお、小田急の規程最急勾配
し、かつ下北沢駅西側下水管に支障しないように地下化する
現位置より約 400m 世田谷代田寄りに移設せざるを得なくな

くぐり千歳船橋駅の高架に至る区間の縦断勾配を 35/1000と
駅は現位置より小田原方向へ移設となってしまう。

図 I - 5)

下式あるいは掘割式とし、他区間は現行都市計画決定通り大
、成城学園前駅付近は掘割式)とする案である。

いて最急勾配を 35/1000とし、かつ下水管を移設すれば、下
地下化が可能となる。

地表式となる。

図 I - 3 高架式 案

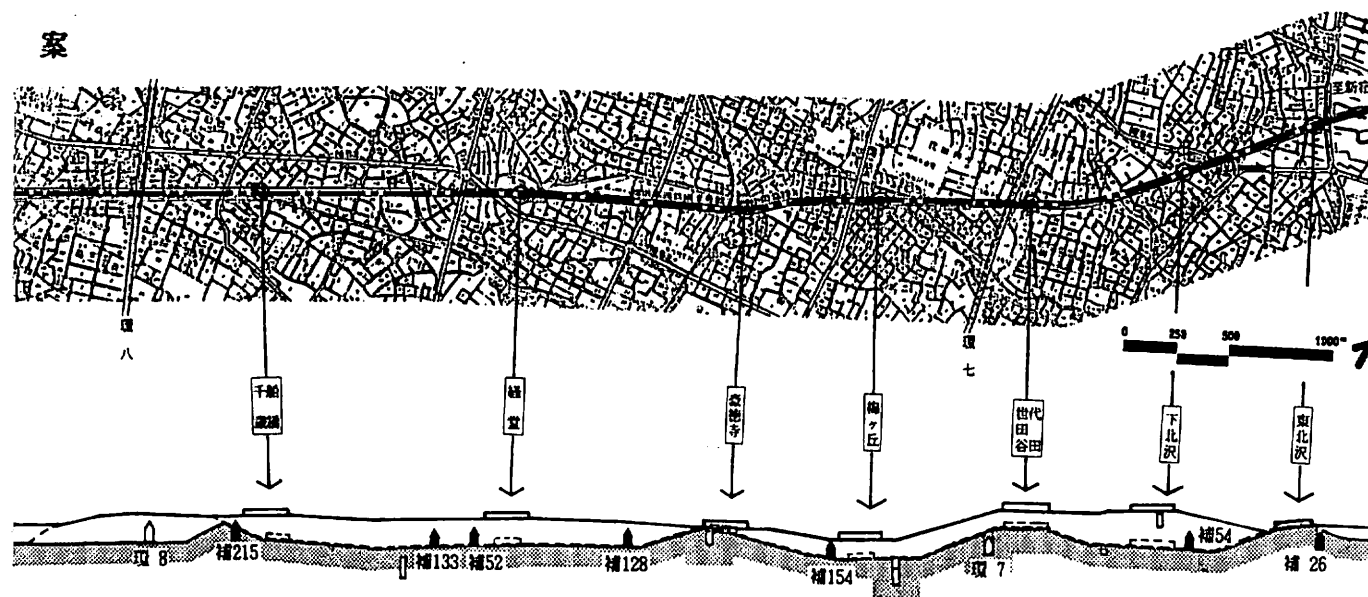
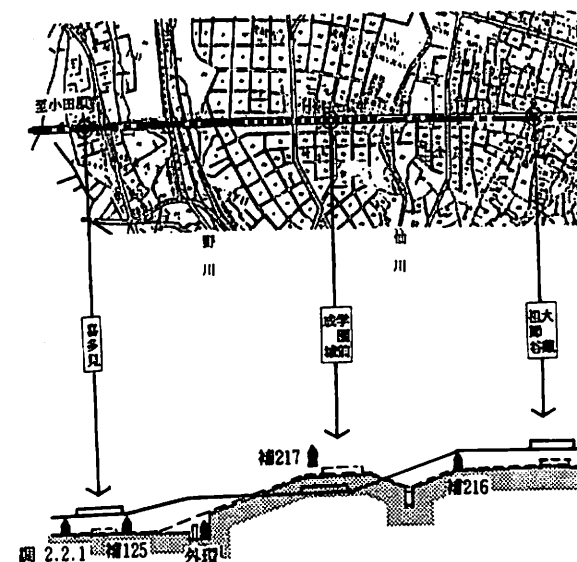


図 I - 4 地下式案-1 (下北沢駅~千歳船橋駅付近までを地下式とする案)

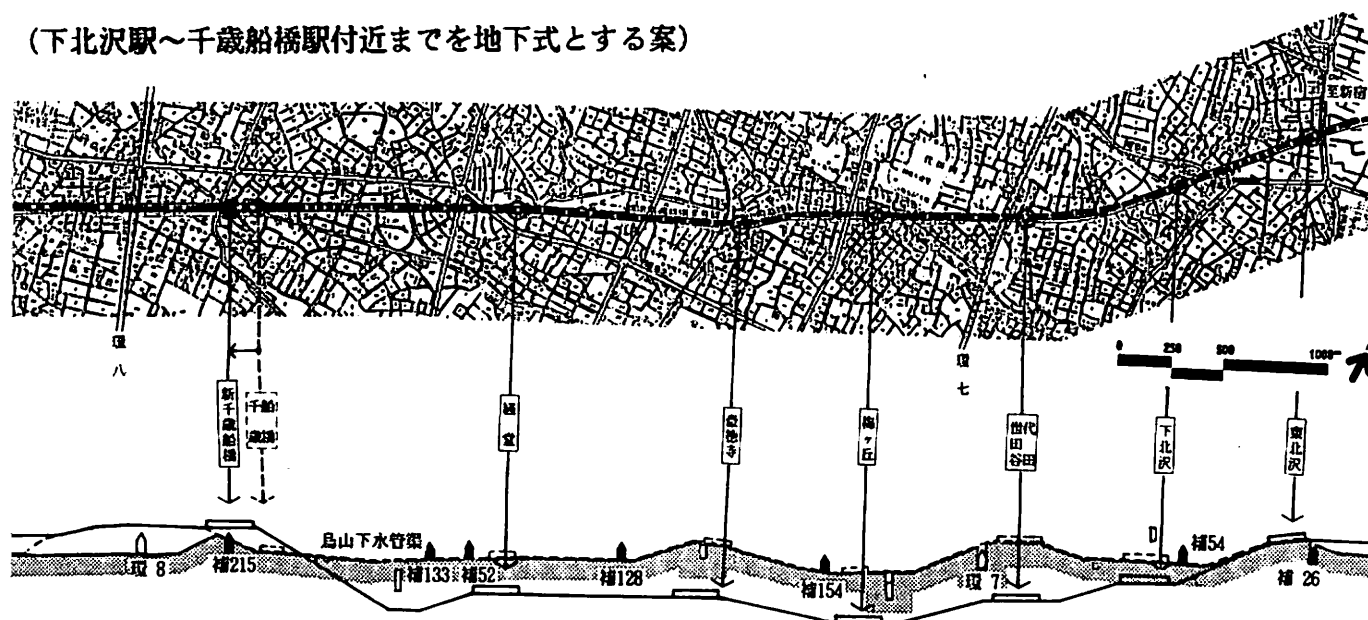
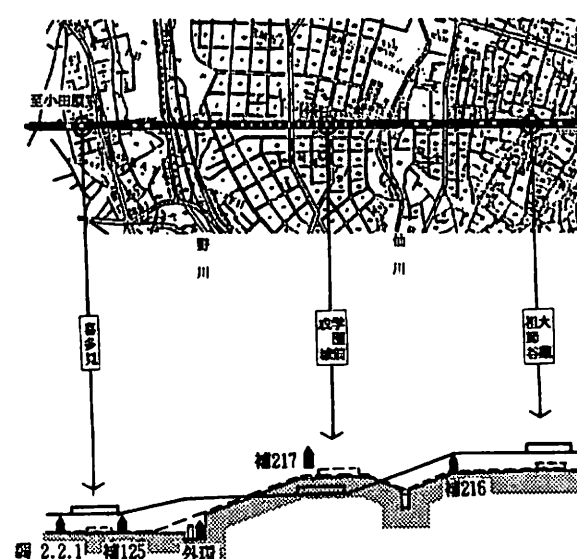
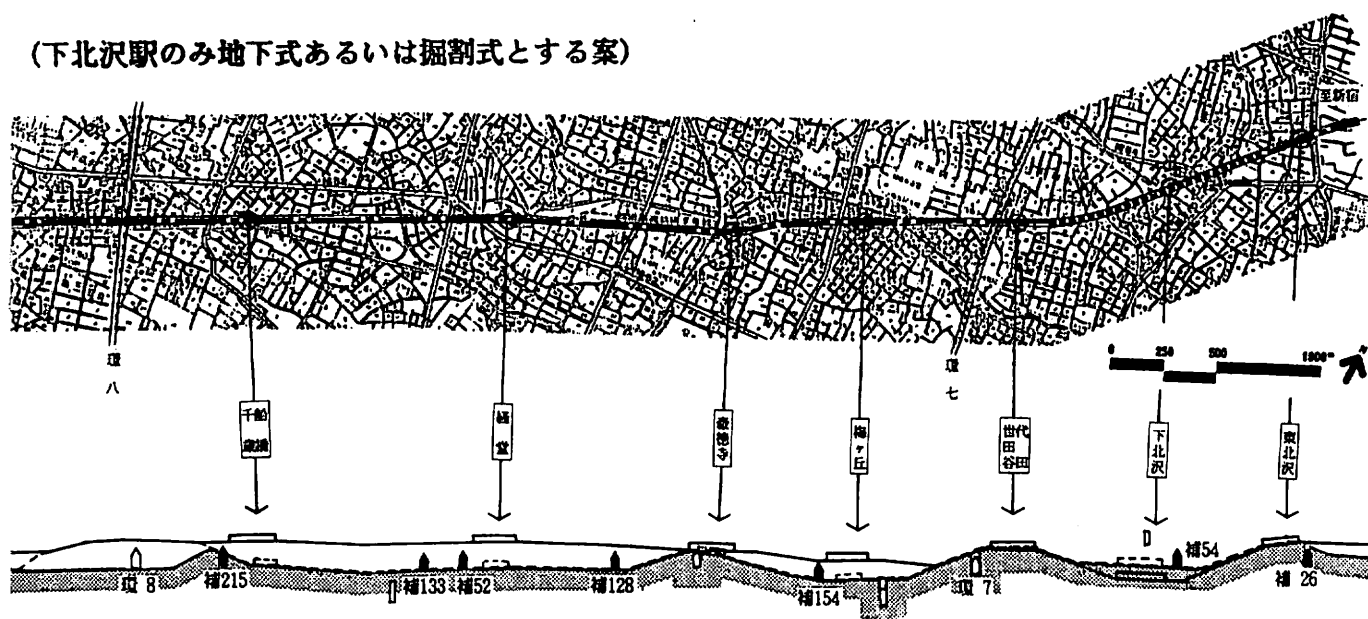
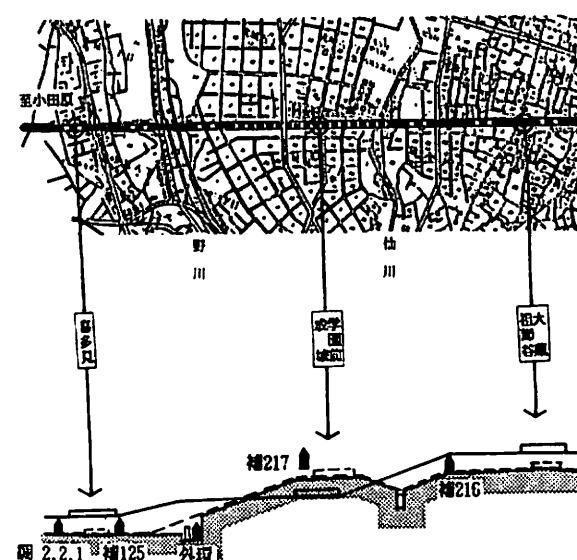


図 I - 5 地下式案-2 (下北沢駅のみ地下式あるいは掘割式とする案)



----- 高架

----- 地下

----- 掘割

----- 現在線

----- 計画線

□ 都市計画道路

■ 都市計画道路(未整備)

□ 河川・下水管渠等

2. 下北沢駅付近の整備形式の検討

前節において小田急線東北沢駅～喜多見駅間の整備形式について概略検討したが、本節ではそのうち特に下北沢駅付近の整備形式について、より詳細な比較案を設定し、各構造形式の問題点等について検討する。

ここで、特に下北沢駅付近をとりあげて検討を進める理由は次の事情による。

- 下北沢区間は地表式で都市計画決定されているため、踏切除却や輸送力増強の展望が開けず、何らかの形式で鉄道と道路の立体交差化が必要である。すなわち、下北沢駅付近は現行都市計画の変更を早急に検討しなければならない特殊事情にある。
- 世田谷区では都市整備方針の中で下北沢を広域生活拠点に位置づけており、世田谷区の拠点の一つとして積極的に街づくりを推進して行く必要がある。
- こうした都市整備方針を踏まえて街づくりの視点から現状を見ると、下北沢駅周辺には商業・業務・文化施設等が集積して稠密混在型都市空間を形成しており、小田急線の線増立体化による影響は特に大きいと考えられる。
- また、下北沢駅付近には鍋底状の地形であることに加えて京王井の頭線との交差があるなど、鉄道縦断線形計画上難しい区間である。

このように下北沢駅付近においては、小田急線の線増立体化構造形式が高架式にしる地下式にしる種々の問題点を抱えていると考えられ、他区間以上に精度の高い検討が必要である。

(1) 比較構造形式の設定

構造形式については、現行都市計画決定通りの地表式、前出の高架式、及び地下式（または掘割式）があげられるが、縦断最急勾配のとり方（27/1000または35/1000）、下北沢駅付近の埋設下水管（西下水管および東下水管：仮称）の移設の有無などを条件とすると、次のような6案が考えられる。

構造形式の案	計 画 条 件		
	縦断最急勾配	西下水管の扱い	計 画 区 間
①地表式	27/1000	移設しない	下北沢駅付近を地表
②高架式	27/1000	移設しない	下北沢駅付近を高架化
③地下式－a	27/1000	移設しない	下北沢駅付近以西を地下化
④地下式－b	35/1000	移設する	下北沢駅付近以西を地下化
⑤地下式－c	35/1000	移設する	下北沢駅だけを地下化
⑥掘割式	35/1000	移設しない	下北沢駅だけを掘割化

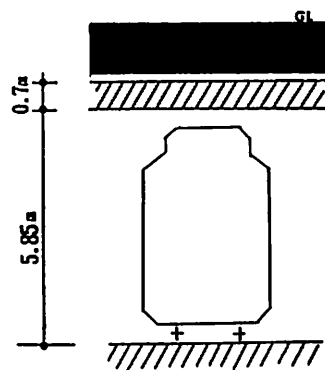
この6案についてそれぞれの問題点や課題について検討を行う。

＊ なお、地下式・掘割式案では下記のような計画条件のもとで、交差する補助54号線（現在オーバブリッジ方式で計画決定）を住宅地への影響を考慮してなるべく地表レベルで鉄道と立体交差化すること、および世田谷代田駅ホームの位置を変えないこと等をコントロールポイントとして検討する。

《計画条件》

縦断最急勾配	:	本線 35/1000 停車場 10/1000
縦曲線最小半径	:	2000 m（勾配変化 10/1000 以上の場合）
ホーム長	:	210 m（10両編成対応）
トンネル断面	:	一般部 W 20 m × H 5.1 m（内径）

図 I - 6 車両の建築限界と軀体構造



(2) 構造形式別検討結果の概要

比較6案についての検討結果は以下の通りである。

①地表式 (図 I - 7)

現行都市計画決定のまま整備する案であり、この形式は踏切や地域分断の解消が図れないという問題を内包しているため、街づくりの観点からこの案を選択するのは妥当ではないと考えられる。

②高架式 (図 I - 8)

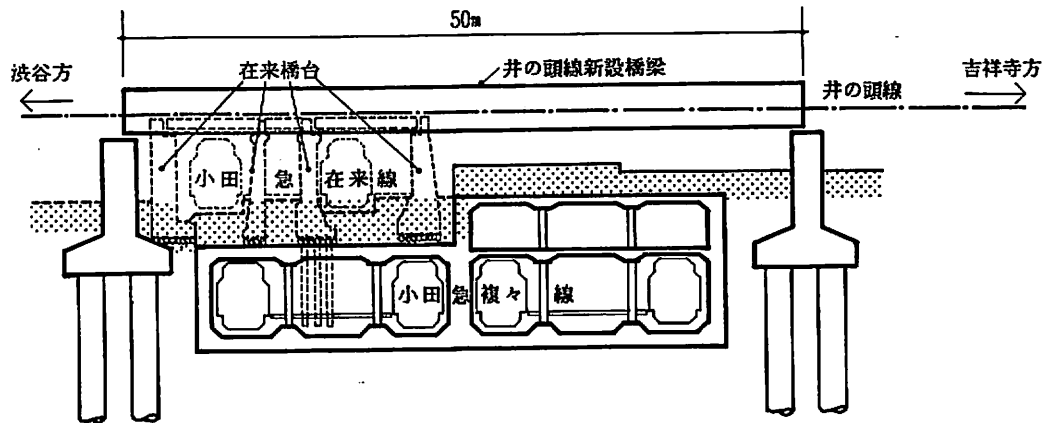
- 地上7～8mの高さに井の頭線が横切っていることから、下北沢駅付近における高架基盤は地盤面から12～15m上空に架構することとなる。
- 高架構造の北側に一般的には幅員6mの環境側道が必要である。さらに、一般的な幅員6mを超える幅員8.5～10mの環境側道が必要になる区間が出てくる。
- 東北沢側に空頭2.5mを確保できない区間が100mできる。
- 当該区間の踏切は、9ヶ所のうち1ヶ所踏切として残るが、地区幹線道路である茶沢通り、地区内集散道路である鎌倉通りおよび世田谷代田駅の西側の通りを含め8ヶ所解消される。
- 補助54号は地表面レベルで、幅員15mで整備できる。

③地下式-a (図 I - 9)

- 現在の東北沢駅から下北沢駅まで勾配27/1000で下り西下水管をクリアし、以西を地下化する案である。この案では下北沢駅が地盤下約20mで、かつ約400m西へずれることになる。
- 井の頭線の橋台、橋脚が小田急線の線増部分に支障するので、井の頭線の橋梁を架替える必要がある。井の頭線の橋梁架替えは、同線の仮線、仮ホームの建設を伴い、このため在来ホームの両脇に多大な面積の借地が必要となる。また井の頭線両側の道路にも支障する。

そして、小田急線が地下線に切替わるまで井の頭線の本線橋梁の工事に着

手できないため、井の頭線は仮線のまま相当期間運行しなければならず、安全管理面や井の頭線利用客に対し多大な負担をかけることになる。また、約50mの長大スパンの橋梁を仮線の狭間で施工するため、困難な作業となる。



- 東北沢駅方で掘割区間が 300m生ずる。
- 踏切は、9ヶ所のうち2ヶ所踏切として残り、地区幹線道路である茶沢通りを含め2ヶ所横断不能となるが、地区内集散道路である鎌倉通りおよび世田谷代田駅の西側の通りを含め5ヶ所解消される。
- 補助54号線は線路上空でオーバブリッジ方式をとらざるをえないことになる。

④地下式-b (図I-10)

- 地下式-a案に対し、下北沢駅を移設せずに下北沢以西を地下化する案である。下北沢駅を移設しないために東北沢駅から勾配 35/1000で下り、以西を地下化する案である。この案では西下水管を西に約 100m移設し、ルートを変更する必要がある。
- また、地下の下北沢駅ホームは約5/1000の勾配となり、地盤下約10mに位置することになる。
- 井の頭線の橋台、橋脚が小田急線の線増部分に支障するので、井の頭線の橋梁を架替える必要がある。井の頭線の橋梁架替えは、同線の仮線、仮ホームの建設を伴い、このため在来ホームの両脇に多大な面積の借地が必要となる。また井の頭線両側の道路にも支障する。

そして、小田急線が地下線に切替わるまで井の頭線の本線橋梁の工事に着手できないため、井の頭線は仮線のまま相当期間運行しなければならず、安全管理面や井の頭線利用客に対し多大な負担をかけることになる。また、約50mの長大スパンの橋梁を仮線の狭間で施工するため、困難な作業となる。

- 地下式-a案同様に、東北沢駅方で掘割区間が300m生ずる。
- 踏切は、9ヶ所のうち1ヶ所踏切として残り、地区幹線道路である茶沢通りを含め2ヶ所横断不能となるが、地区内集散道路である鎌倉通りおよび世田谷代田駅の西側の通りを含め6ヶ所解消される。
- 補助54号は地表面レベルで、幅員15mで整備できる。

⑤地下式-c (図I-11)

- 東北沢駅～下北沢駅の下り勾配および下北沢駅～世田谷代田駅の上り勾配で縦断最急勾配35/1000を採用し、西下水道管を地下式-b同様に移設のうえ、下北沢駅を地下化する案である。この案では下北沢駅位置は変わらない。
- 井の頭線の橋台、橋脚が小田急線の線増部分に支障するので、井の頭線の橋梁を架替える必要がある。井の頭線の橋梁架替えは、同線の仮線、仮ホームの建設を伴い、このため在来ホームの両脇に多大な面積の借地が必要となる。また井の頭線両側の道路にも支障する。

そして、小田急線が地下線に切替わるまで井の頭線の本線橋梁の工事に着手できないため、井の頭線は仮線のまま相当期間運行しなければならず、安全管理面や井の頭線利用客に対し多大な負担をかけることになる。また、約50mの長大スパンの橋梁を仮線の狭間で施工するため、困難な作業となる。

- 地下への進入部となる掘割区間が両端にそれぞれ300mできる。
- 踏切は、9ヶ所のうち地区内集散道路である世田谷代田駅の西側の通りを含め2ヶ所踏切として残り、地区幹線道路である茶沢通り、地区内集散道路である鎌倉通りを含め4ヶ所横断不能となるが、3ヶ所解消される。
- 補助54号は地表面レベルで、幅員15mで整備できる。
- 世田谷代田駅は地表式となる。

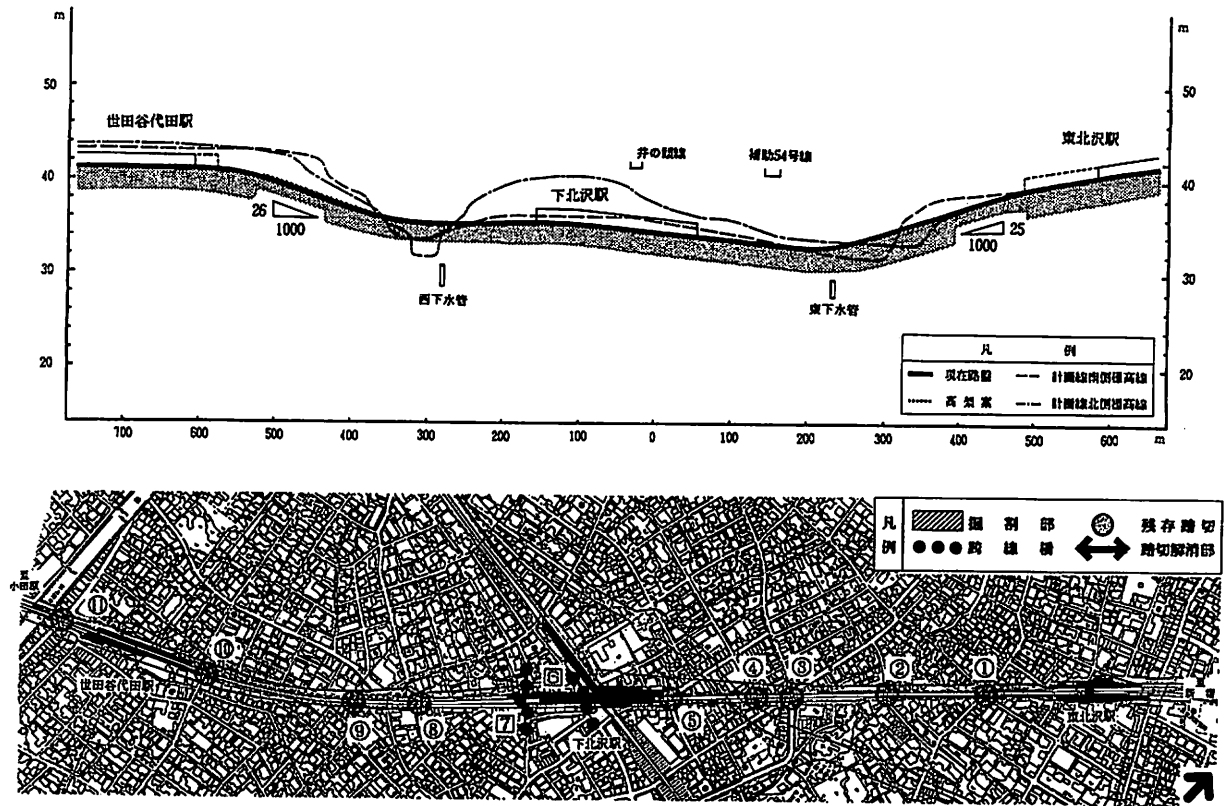
⑥掘削式 (図 I -12)

- 地下式-c案と同様下北沢駅両側区間で縦断最急勾配 35/1000を採用して、掘削式とする案である。地下式に比べて掘削深が浅いことから、西下水管を移設しなくてすむ。
- 井の頭線の橋台、橋脚が小田急線の線増部分に支障するので、井の頭線の橋梁を架替える必要がある。井の頭線の橋梁架替えは、同線の仮線、仮ホームの建設を伴い、このため在来ホームの両脇に多大な面積の借地が必要となる。また井の頭線両側の道路にも支障する。

そして、小田急線が地下線に切替わるまで井の頭線の本線橋梁の工事に着手できないため、井の頭線は仮線のまま相当期間運行しなければならず、安全管理面や井の頭線利用者に対し多大な負担をかけることになる。また、約50mの長大スパンの橋梁を仮線の狭間で施工するため、困難な作業となる。

- 覆蓋できない部分が両端に 300mずつできる。
- 踏切は、9ヶ所のうち地区内集散道路である世田谷代田駅の西側の通りを含め2ヶ所踏切として残り、地区幹線道路である茶沢通り、地区内集散道路である鎌倉通りを含め4ヶ所横断不能となるが、3ヶ所解消される。
- 掘削深が浅いことにより空頭確保上補助54号線を地表から+1mほど嵩上げすることになり、隣接宅地への対策が必要となる。
- 世田谷代田駅は地表式となる。

図I-7 地表式



図I-8 高架式

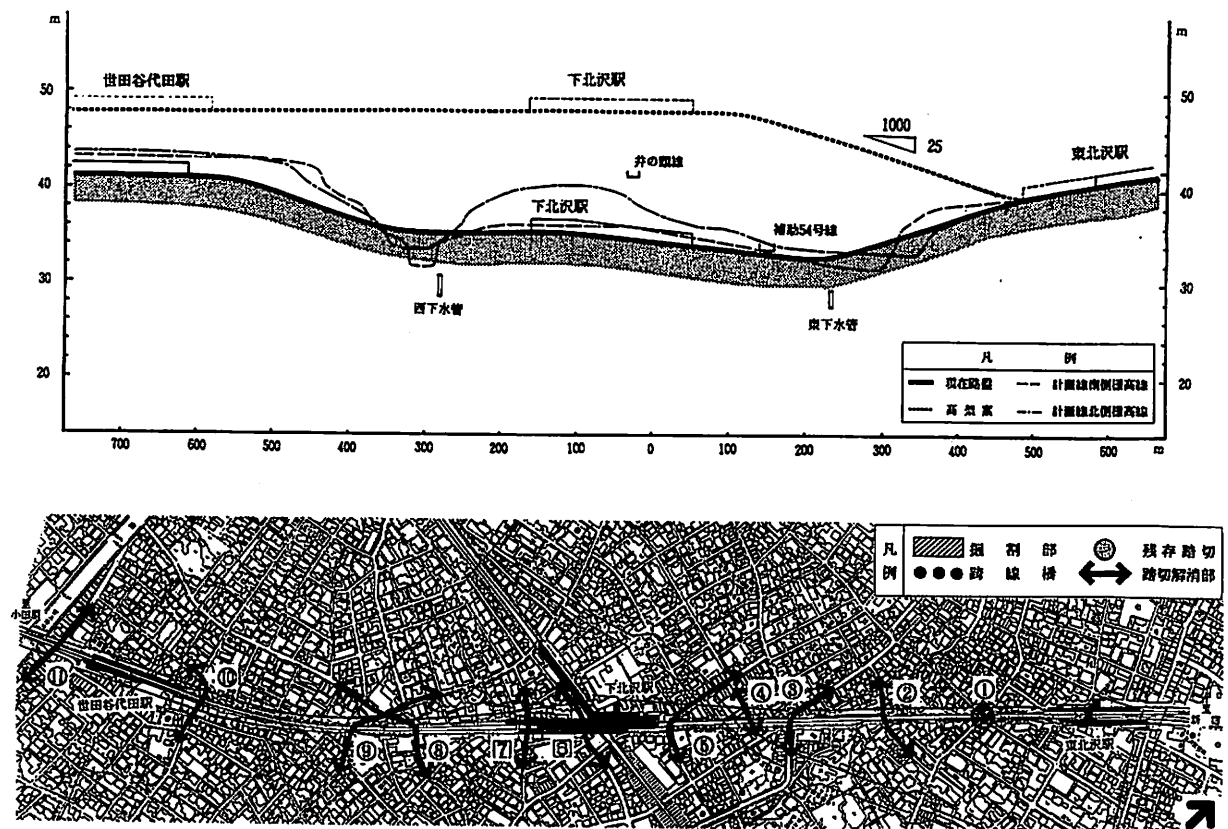


図 I - 9 地下式 - a

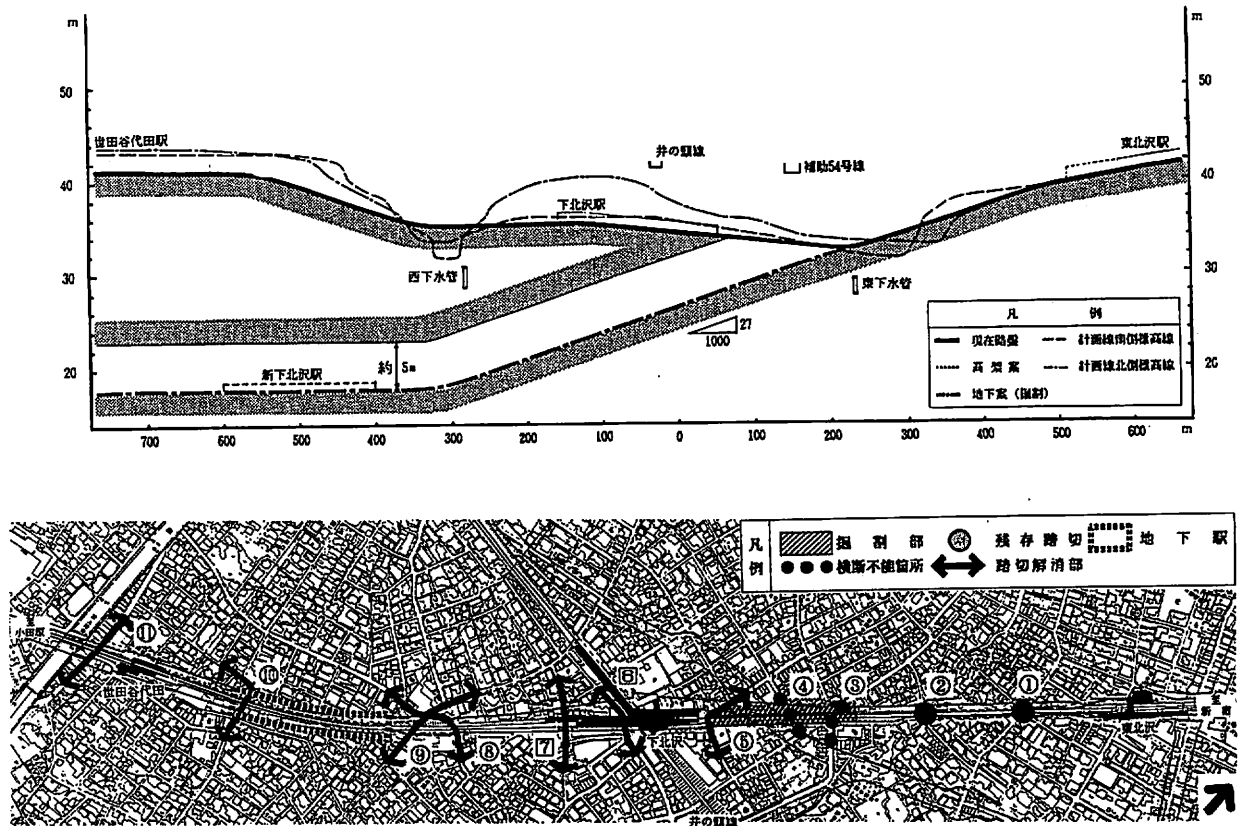


図 I - 10 地下式 - b

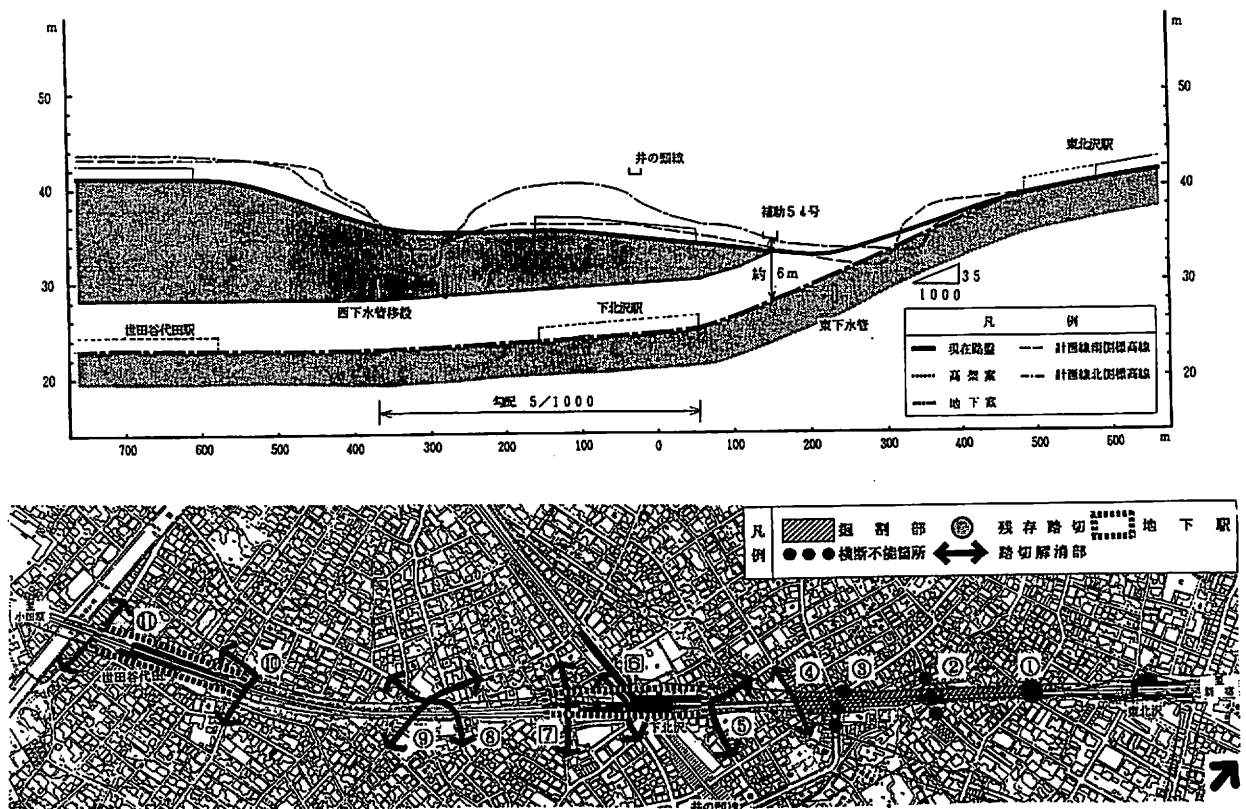


図 I - 11 地下式 - c

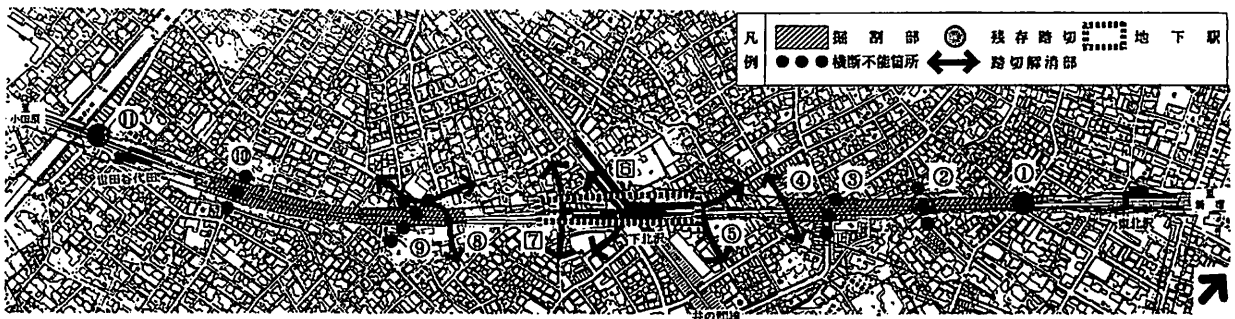
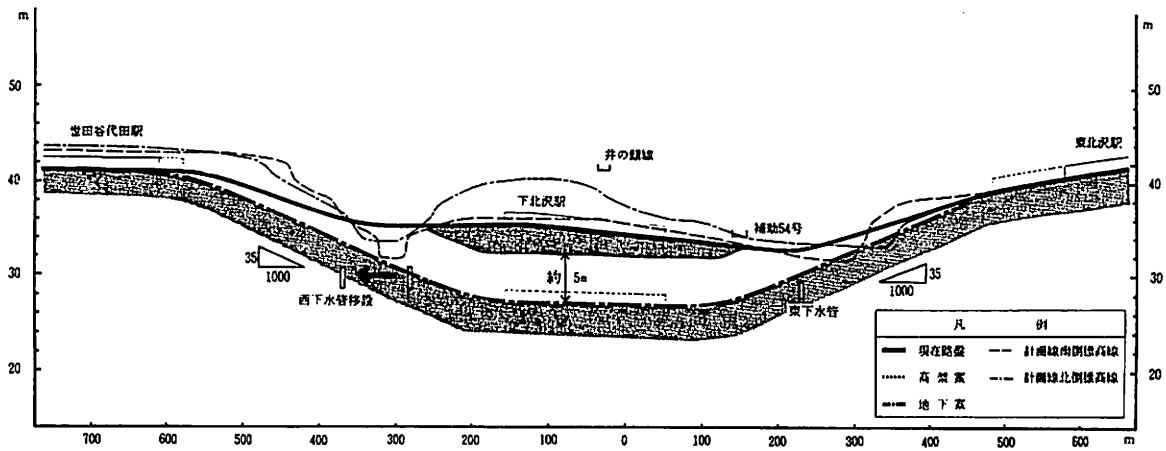
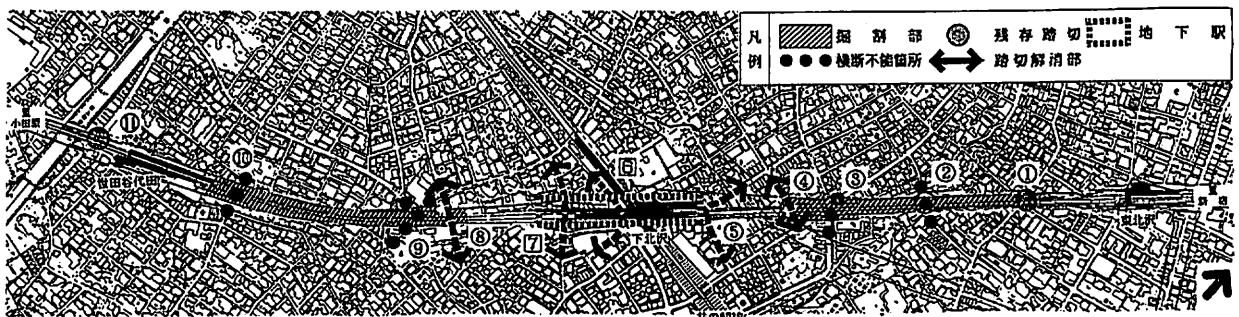
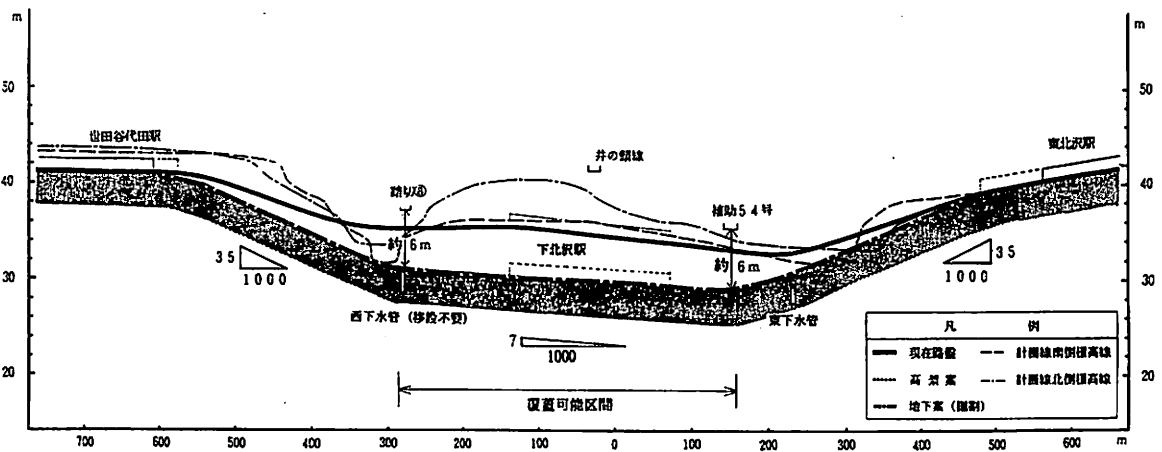


図 I - 12 掘割式



第Ⅱ章 下北沢駅周辺地区の街づくり の方針

下北沢駅周辺地区の広域的位置づけや地区整備課題等を摘出し、今後これらの課題に応じて行くための街づくりの方針を検討する。

1. 下北沢駅周辺の現況と課題

(1) 下北沢駅周辺の現在都市構造の認識

①地域交通構造(図Ⅱ-1)

下北沢駅周辺に計画されている広域幹線道路網は、環状7号線、補助52号(渋谷通り)、補助26号、放射23号(井の頭通り)を骨格としたグリッドパターンとなっており、このうち環状7号線および補助52号が整備済である。

このグリッド内には、東西方向の補助54号と南北方向の補助210号(茶沢通り)が計画されており、補助210号は概成済である。また、都市計画道路ではないが、鎌倉通りが南北方向の補助幹線機能を果している。

②下北沢駅周辺地区商店街構造(図Ⅱ-2)

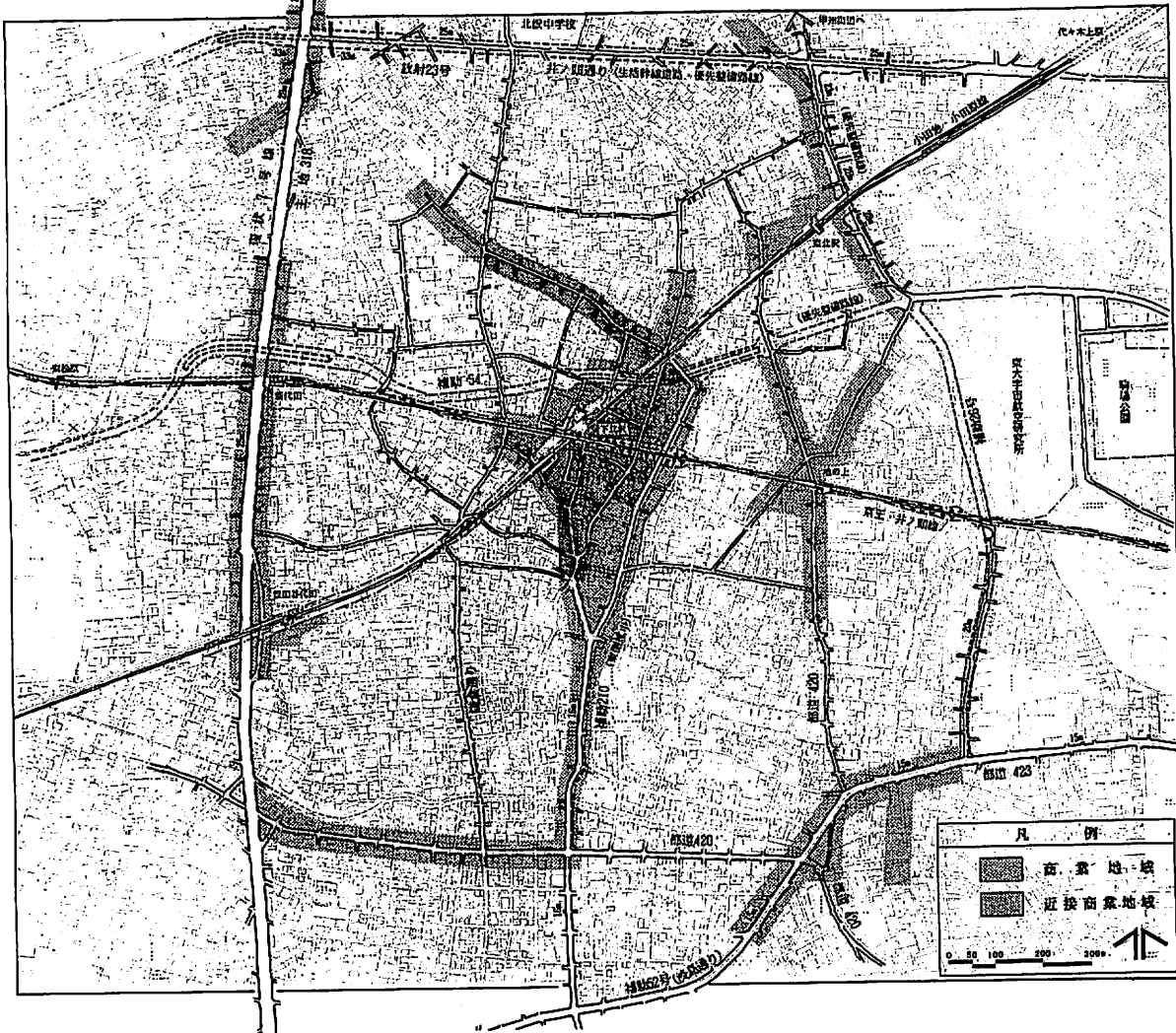
下北沢の商店街は、小田急線を挟んで北側に「下北沢商店街振興組合」「下北沢駅前商店会」、南側に「下北沢南口商店街振興組合」「下北沢東会商店会」の4つに分かれている。

各商店街の特徴は次の通りである。

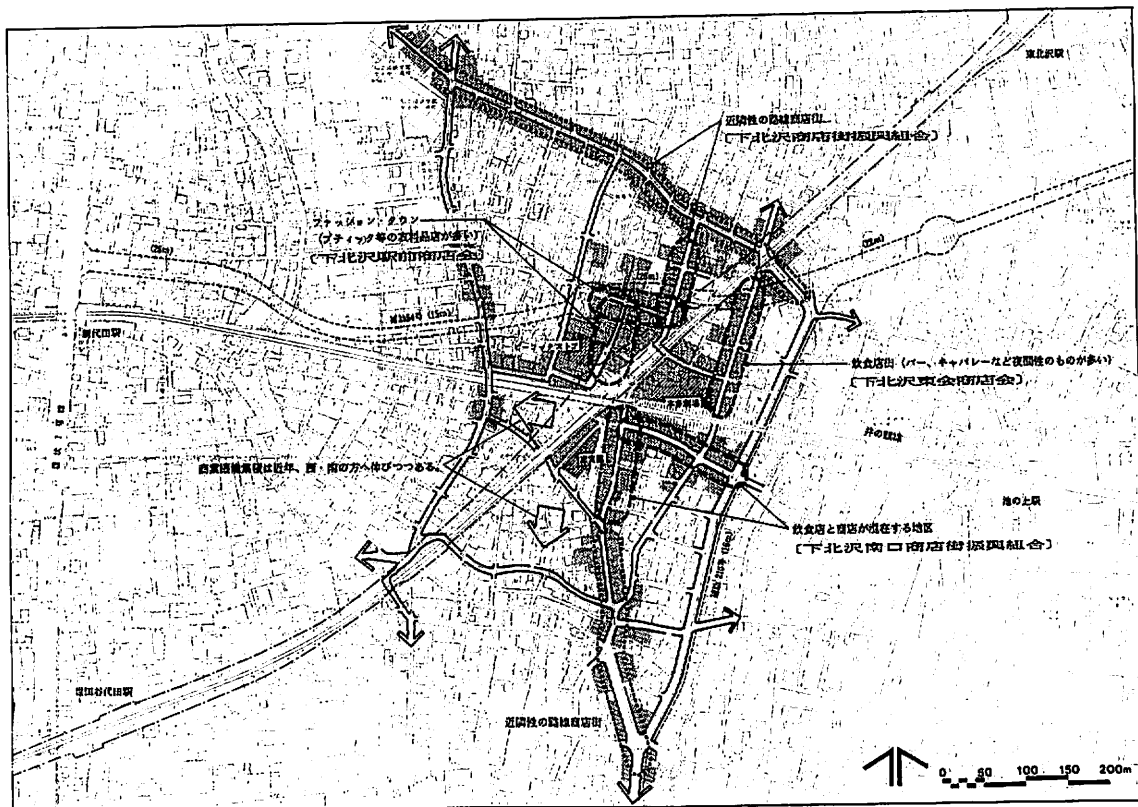
- 下北沢商店街振興組合：食品、日用品がやや多く、住宅併用店舗中心の最寄り商店街の性格が強い。
- 下北沢駅前商店会：食品、衣料品、飲食サービスを主体とし、他の商店街に比して専用物販店が多く、ファッション性が高い。
- 下北沢南口商店街振興組合：第一種大型店が3店立地し、飲食サービスの集積が高い。
- 下北沢東会商店会：住宅併用店舗を主体とした飲食街を形成している。

また、下北沢駅周辺地区の商業機能集積は、駅を中心にして南・西の方へ延びつつある傾向が見られる。

図Ⅱ－１ 地域の交通構造と商業地域の関係



図Ⅱ－２ 駅周辺地区商店街構造

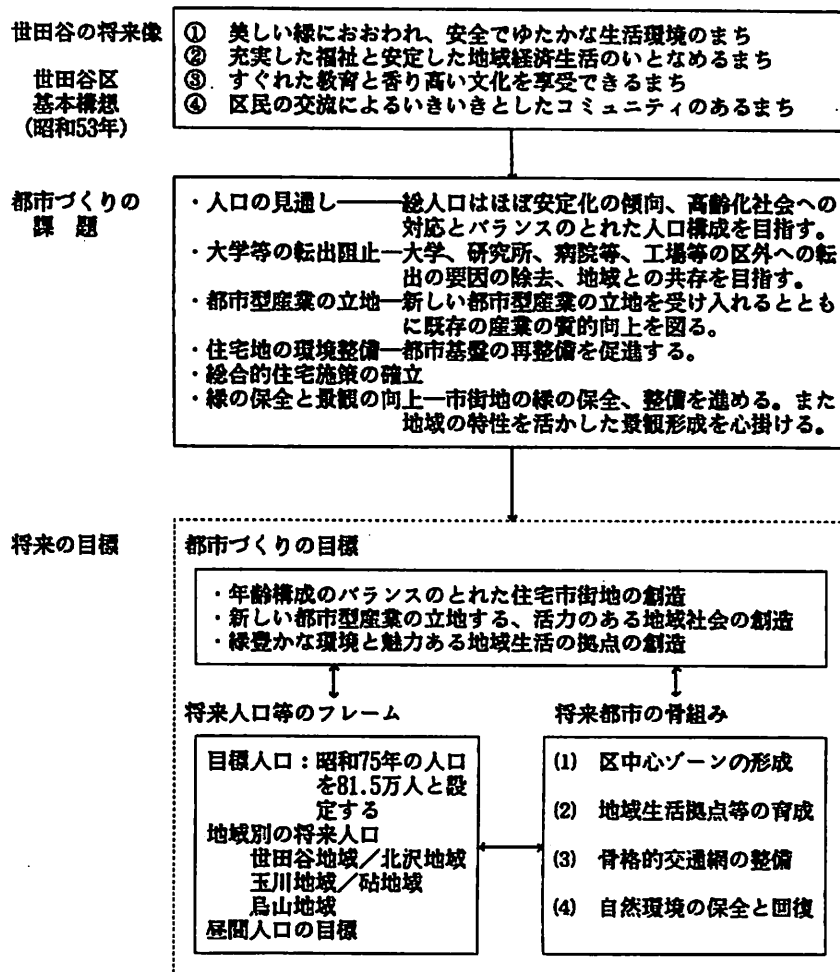


(2) 上位計画における下北沢駅周辺地区の広域的位置づけ

世田谷区の「都市整備方針」（昭和60年／世田谷区）、および「世田谷区新基本計画」（昭和62年／世田谷区）において、下記①のような世田谷区の将来目標の基に、②のような下北沢地区の位置づけがなされている。

① 世田谷区の将来像

世田谷区の将来像、都市づくりの課題および将来目標は下記の通りである。



② 下北沢駅周辺地区の広域的位置づけ

図Ⅱ-3に見られるように、世田谷区の将来骨格都市構造において、下北沢は、三軒茶屋、二子玉川とともに3つの広域生活拠点の一つに位置づけられている。

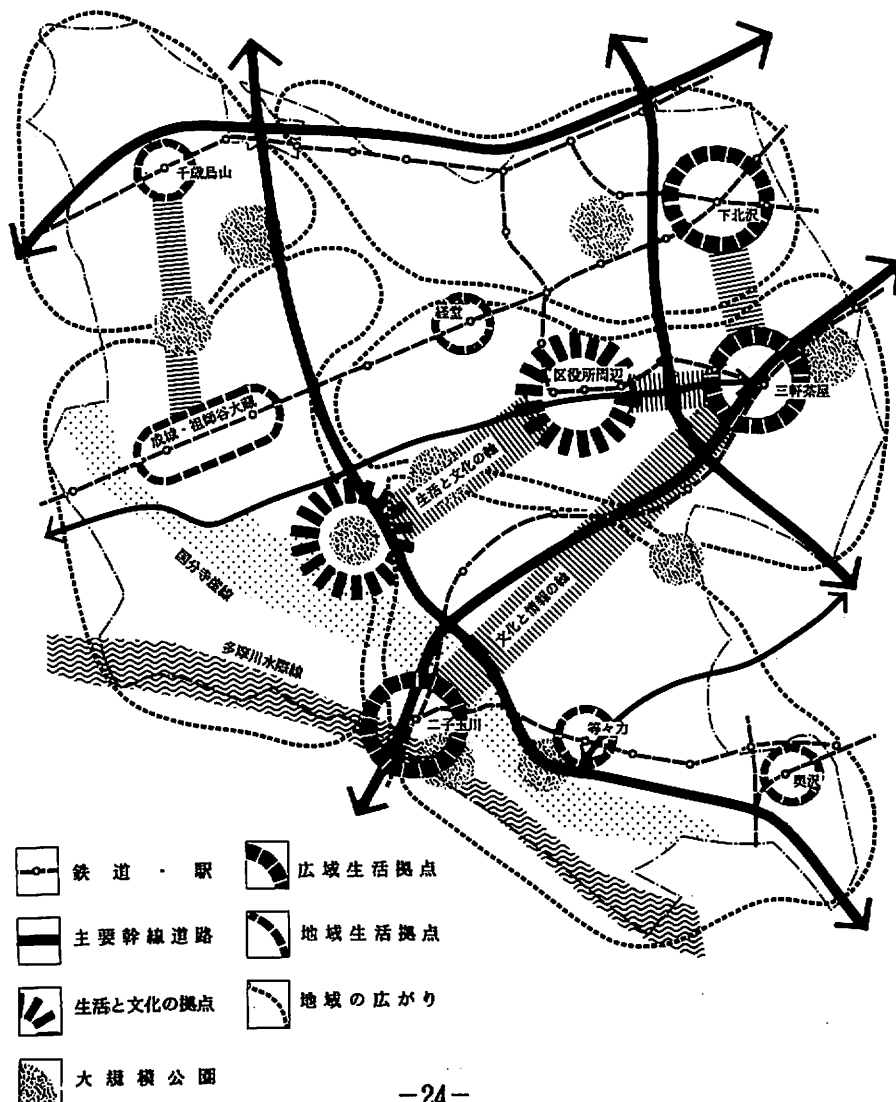
この広域生活拠点においては、世田谷区の中心的な「核」として、広域的な商業・業務機能や文化・情報機能の高度な集積につとめ、広域性をもった都市施設の整備を図っていく。このため再開発等の総合的な街づくりを推進するとともに、拠点間相互の有機的連携強化を図っていくという整備目標が示されている。

また、下北沢駅周辺地区の街づくりについては、「街角にドラマが生まれるまち」をテーマに次のような方向づけがなされている。

- 若者やお年寄りが、世代を超えて出会い、ふれあう地域の交差点を下北沢等の駅周辺につくり、いきいきとした語らいのある街角を創出する。
- ＊下北沢駅周辺が、ファッションや演劇を気軽に楽しめ、買物に便利なまちとして発展するように、再開発を促進する。
- ＊下北沢南口商店街等を対象にショッピングプロムナード整備事業を推進し、活気ある街並み形成を図る。
- ＊地域の人々が相互に交流し、活発な文化活動ができるように、ホール、集会室、ミニギャラリーと合わせて行政サービス機能を一体的に備えたタウンホールを整備する。

図Ⅱ－３ 世田谷区将来骨格都市構造

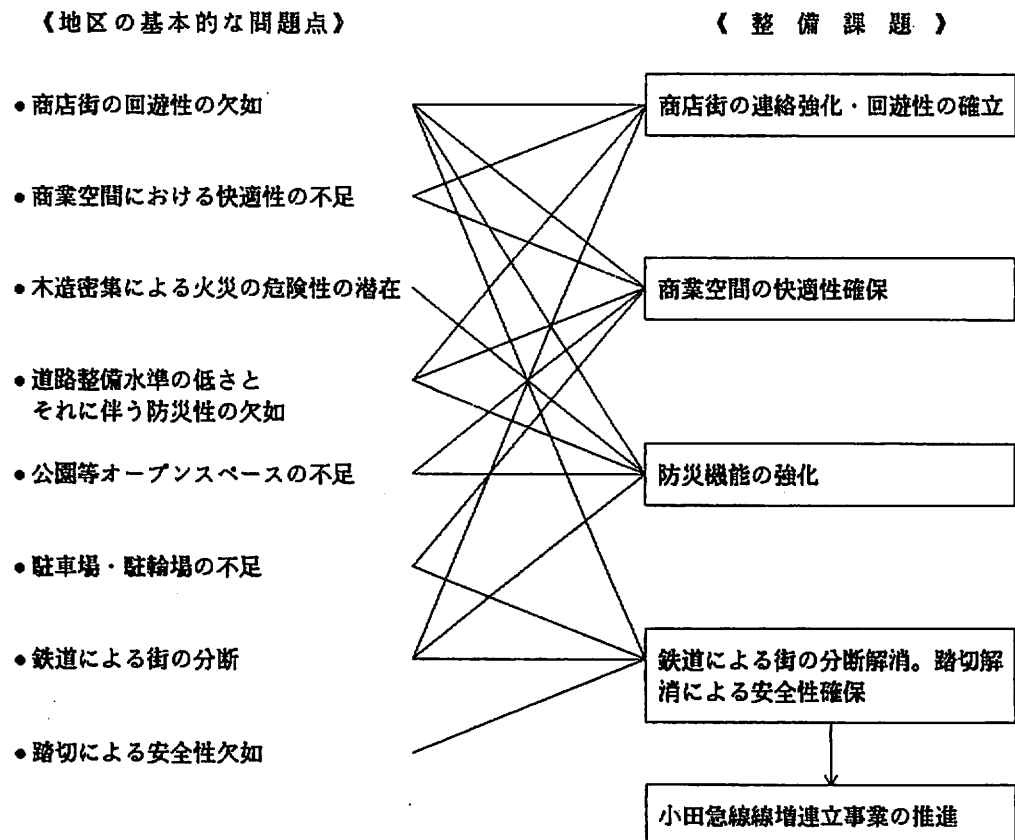
出典：「世田谷区新基本計画」



(3) 下北沢駅周辺地区の整備課題

下北沢駅周辺地区の整備課題は、広域生活拠点としての位置づけに応えるべく広域商業業務、文化機能等の充実を図って行くとともに、下記のような地区の基本的問題点の解消を図っていく必要がある。

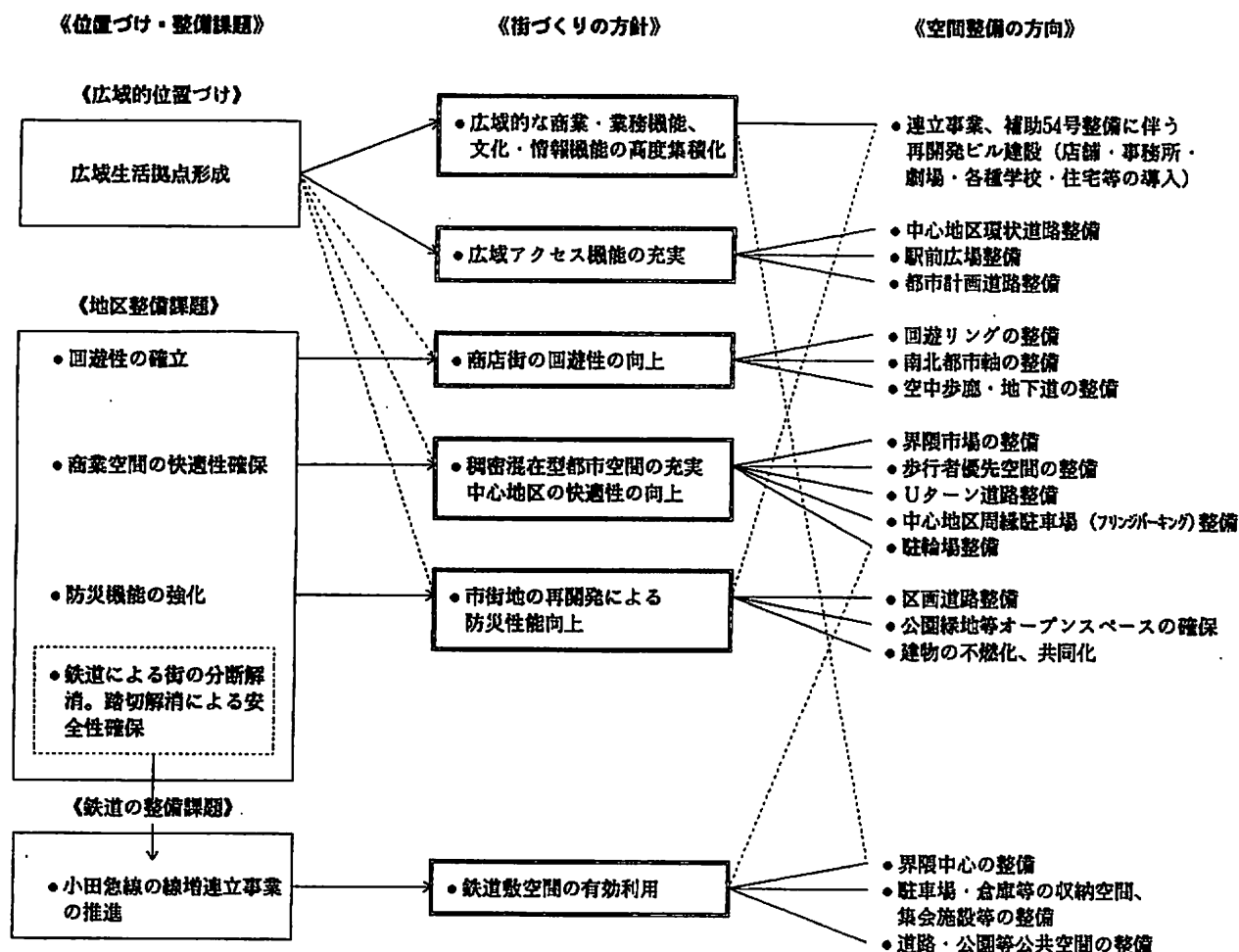
【地区の基本的問題点と整備課題】



2. 下北沢駅周辺地区の街づくりの方針

(1) 街づくり方針の体系

前節で摘出した広域的な位置づけや地区整備課題に応じていくために、下北沢駅周辺地区の街づくりの方針は次のように設定される。



(2) 下北沢駅周辺地区の将来都市構造と整備の方向

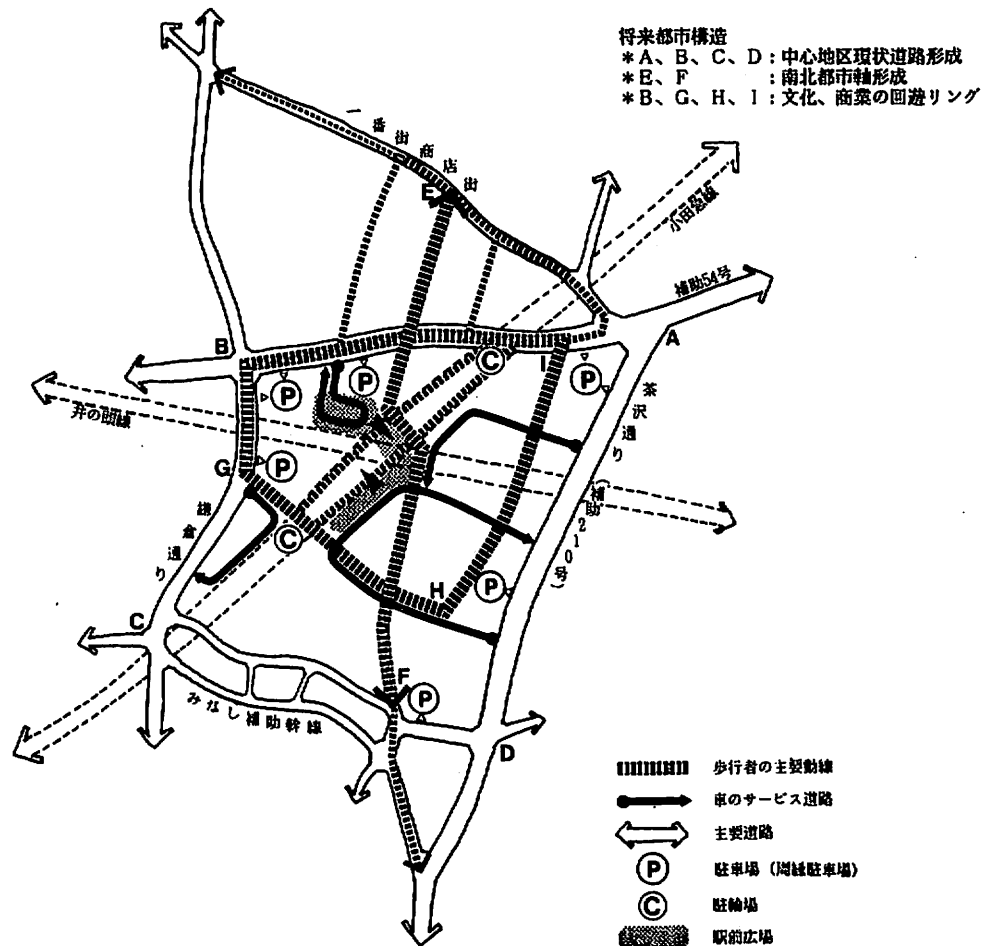
前記の街づくり方針の体系に沿って、下北沢駅周辺地区の将来都市構造は、
図Ⅱ-4のように想定される。

この都市構造を形成するため、次の①～⑧のような整備が必要である。

【下北沢駅周辺地区整備の方向】

- ① 将来骨格構造としての「中心地区環状道路」の形成
- ② 中心地区環状線内「Uターン道路」の整備
- ③ 補助54号の整備
- ④ 中心地区周縁駐車場（フリンジパーキング）の整備
- ⑤ 歩行者優先道路の整備による南北都市軸および商業・文化の回遊リングの形成
- ⑥ 稠密混在型都市空間の魅力の充実
- ⑦ 補助54号整備等に伴う駅周辺地区再開発
- ⑧ 鉄道高架下または上部空間の利用による「界限中心」の創出
- ⑨ 駅前広場、駐輪場等の整備

図Ⅱ-4 下北沢駅周辺地区の将来都市構造



① 将来骨格構造としての「中心地区環状道路」の形成

下北沢駅周辺地区を歩行者中心の街とし、かつ、車による広域からの接近性を高めるために、駅周辺地区を取り巻く環状道路（以下、中心地区環状道路と呼ぶ）を下北沢を支える骨格道路網として形成する必要がある。

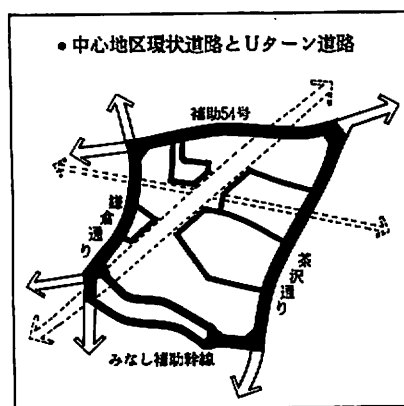
中心地区環状道路の各辺は下記の4本の道路とする。

- 東辺＝茶沢通り（補助 210号）・・・将来、既定計画通り16mに拡幅する。
- 北辺＝補助54号・・・連立事業に合わせて、先ず、茶沢通りから新規に計画する駅前広場までを整備する。次に、街路事業や再開発事業等により順次延伸していく。
- 西辺＝鎌倉通り・・・鉄道高架下または上部を通過して現道線形のまま環状道路としての役割が果たせる。
- 南辺＝みなし補助幹線・現在区画道路である2本の一方通行道路をペアで補助幹線道路の役割を果たせるように、道路の隅切り等の局部改良を行う。二本で「みなし補助幹線」と位置づける。

② 中心地区環状線内「Uターン道路」の整備

中心地区における区画道路網は、小田急線の線増立体化によって格子状パターンに整形することも可能となるが、下北沢特有の小規模商業・文化施設の稠密混在型空間の魅力を継承するためには、歩行者空間優先の考え方に立脚し、中心地区環状線内の通過交通排除を図るUターン型道路網パターンが望ましい。

図Ⅱ－5 中心地区環状道路と
Uターン型道路



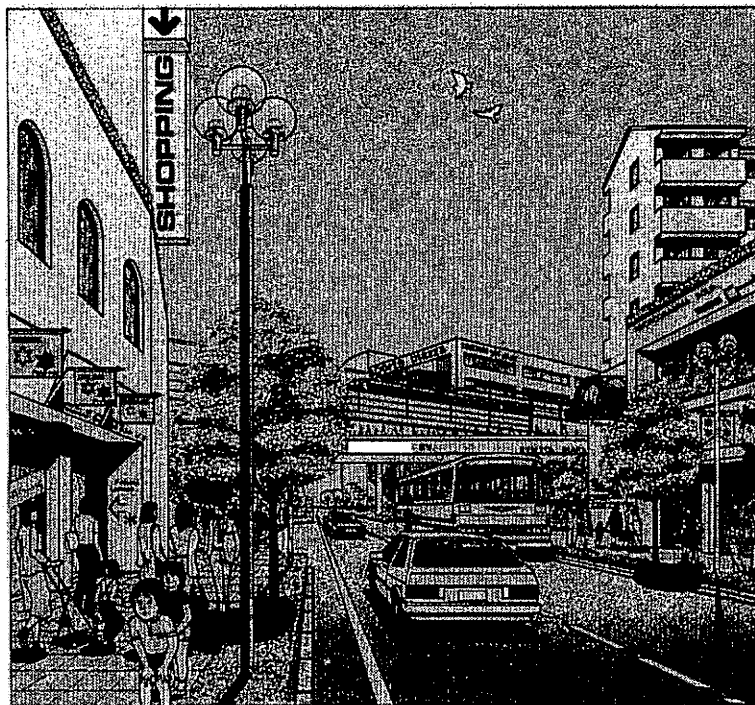
③ 補助54号の整備

補助54号は道路網が脆弱である世田谷区の重要な補助幹線機能を有するとともに、下北沢駅周辺地区にとっては中心地区環状道路の一辺として、また今後

整備すべき駅前広場への接近道路として重要な機能を果たすものである。したがって、この道路の整備は東京都における中長期計画の前期10年に位置づけられていないが、小田急線の線増連立事業を契機に少なくとも茶沢通りと駅前広場を結合する範囲までは整備を優先すべきである。

また、この道路は地区の商業・文化の回遊リングとして、歩行者の主要動線となる道路である。したがって、この道路は広幅員の歩道を確保し、合わせて沿道には再開発等によりポケットパークなどの広場空間を積極的に生み出すなどして、快適な歩行空間、イベント空間として魅力的な空間に仕上げ、現在形成されている稠密混在型界限空間の連続性を分断しないような工夫も必要である。

図Ⅱ－6 補助54号の空間イメージ



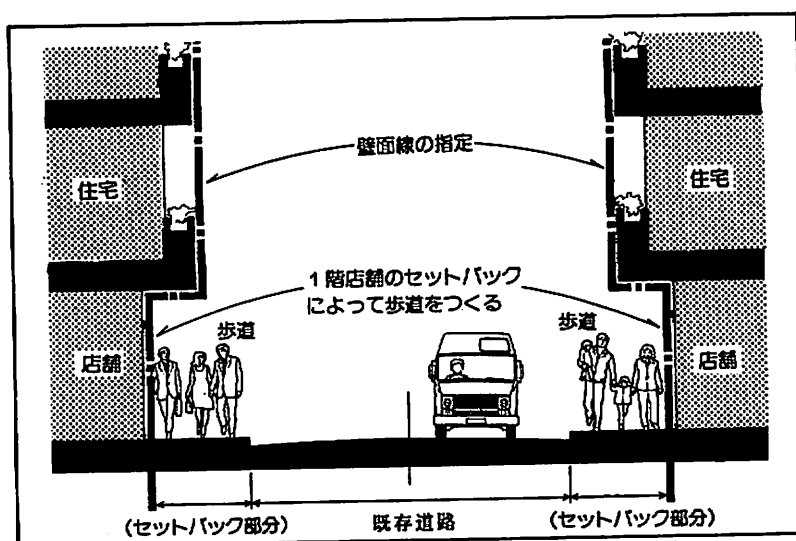
④中心地区周縁駐車場（フリンジパーキング）の整備

中心地区環状道路の形成により車による広域からの接近性を高める一方で、中心地区周縁部となる中心地区環状道路沿道に駐車場（フリンジパーキング）を整備して地区内の通過交通を排除し、稠密混在型空間の魅力を損なわない歩行者優先空間ゾーンを創出する。

⑤ 歩行者優先道路の整備による南北都市軸および商業・文化の回遊リングの形成

歩行者が回遊する駅周辺の道路は極力歩行者優先を配慮した道路形態に整備する。例えば、車の進入が不可欠な地区サービス道路においては、歩車共存道路化（コミュニティ道路等）または沿道建物のセットバック手法等により歩行者空間の充実に図ることや、車の進入の時間規制などにより歩行者の優先化を図ることなどが望まれる。

図Ⅱ-7 セットバック手法による歩行者優先道路の整備イメージ



また、駅舎コンコースから周辺の商店街等へ向けて放射状に空中歩廊や地下道を設けて、補助54号等の地区幹線道路との立体交差を図り、安全で快適な歩行者空間整備も望まれる。これら空中歩廊や地下道は駅周辺地区の再開発により建物と一体的に整備することが考えられる。

とくに駅北口については、南口との地形の高低差を利用して地下道の整備が考えられる。

このような歩行者空間の整備によって、特に、将来都市構造の骨格としての「南北都市軸」および「文化・商業の回遊リング」の形成を図ることが望まれる。

●南北都市軸の形成

既存の南口商店街および北口の一番街商店街（通称）を結びつけるとともに、小田急線の線増連立事業および補助54号整備等を契機とする再開発によって形成される駅前地区の商業・業務空間を結ぶ歩行者動線の主軸を設えることによって、南北方向の都市軸が形成される。

●文化・商業の回遊リングの形成

一方、本多劇場や現在計画中の北沢タウンホールなどの文化機能、および既存の下北沢東会商店街、さらに小田急線の線増連立事業および補助54号整備等を契機とする再開発によって形成される駅前地区の商業・文化・業務機能を結ぶ歩行者の主要回遊動線が環状に設えられる。

⑥稠密混在型都市空間の魅力の充実

下北沢の特色である小規模商業・文化施設の稠密混在型都市空間の魅力を継続させ、一層充実させるためには、小田急線の線増連立事業を契機に道路、駐車場、コミュニティ施設等の施設整備を図り、安全で快適な利便性の高い街に誘導して行く必要がある。

駅周辺の東・西・南ブロックは基本的に現況道路形態をあまり変えずに歩行者空間を充実させていく。北ブロックは都市計画道路補助54号の整備とあいまって市街地再開発事業等を行う必要があるが、そこにおいてもきめ細かい空間づくりで下北沢の魅力を保つ配慮を要する。

⑦補助54号整備等に伴う駅周辺地区再開発

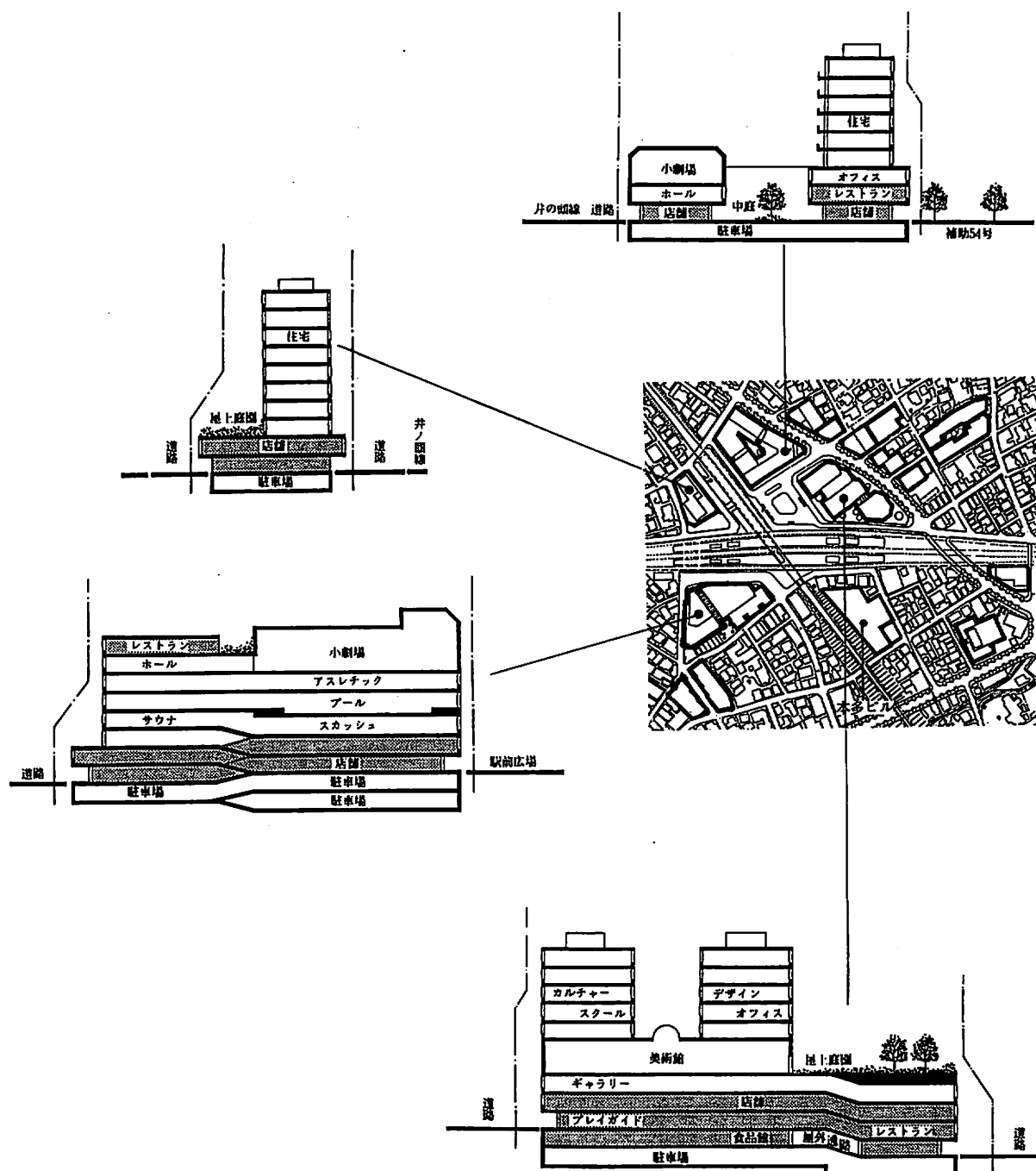
小田急線の線増連立事業を契機とする補助54号、駅前広場等の整備に合わせて、これら公共施設と建物を一体的に整備する市街地再開発事業による駅周辺地区整備が考えられる。但し、当該地区は現在稠密混在型都市空間の魅力を持つ市場等が存在するので新しく更新する再開発ビル形態にもその魅力を継承する工夫が必要である。

こうした再開発による市街地更新は、今後の下北沢駅の乗降客数の増大（現在乗降客数約10万人／日、将来昭和75年には約16万人／日が見込まれる）等を

見込むと、おおよそ6～9棟の大規模建築物の立地（再開発による立替え）が想定される。

また、再開発による立地施設は、1～2階が商業施設、上部はオフィス、住宅、ギャラリー・劇場等の文化施設、各種学校、スポーツ・フィットネス施設等が想定される。そして、地階には中心地区周縁駐車場（フリンジパーキング）整備の一環として大規模駐車場の確保を図ることが望まれる。

図Ⅱ－8 駅周辺市街地の将来想定



㊦ 鉄道高架下または上部空間を利用した「界隈中心」の創出

下北沢区間の鉄道高架下または上部には相当大規模な都市空間を生み出し得る。この空間は一般的には駅舎のほか、商業・業務施設、駐車場、駐輪場等に利用されるが、下北沢地区の施設整備の現状を見ると交通広場や駐車場、駐輪場のほかに、できるだけ下北沢の拠点にふさわしいコミュニティ施設を多く誘致することが望まれる（例えば、情報センター、図書館分室、体育施設、救急センター、官公署出張所、若者集会施設ヤングタウン等）。そして、これらの施設が相互に協調し合い、中心地区環境改善の先導的役割を果たす施設となることが望まれる。

こうした鉄道高架下または上部空間の利用計画においては、街づくり観点から特に次のことに配慮する必要がある。

- 駅前付近の主要地点で地形を克服しつつ南北及び東西の自由通路を設ける。
- 南北駅前広場に面して、それぞれ改札口を設ける。
- その他の空間利用は、商業・業務以外になるべく文化機能、コミュニティ施設機能等を収容出来るように配慮する。

但し、商業施設の導入にあたっては商業ポテンシャルの検証を踏まえて既存の商店街との調和に十分な配慮が必要である。

- 改札口への距離も配慮して駐輪場を設ける。
- 景観的に明るく緑豊かな空間となるよう配慮する。

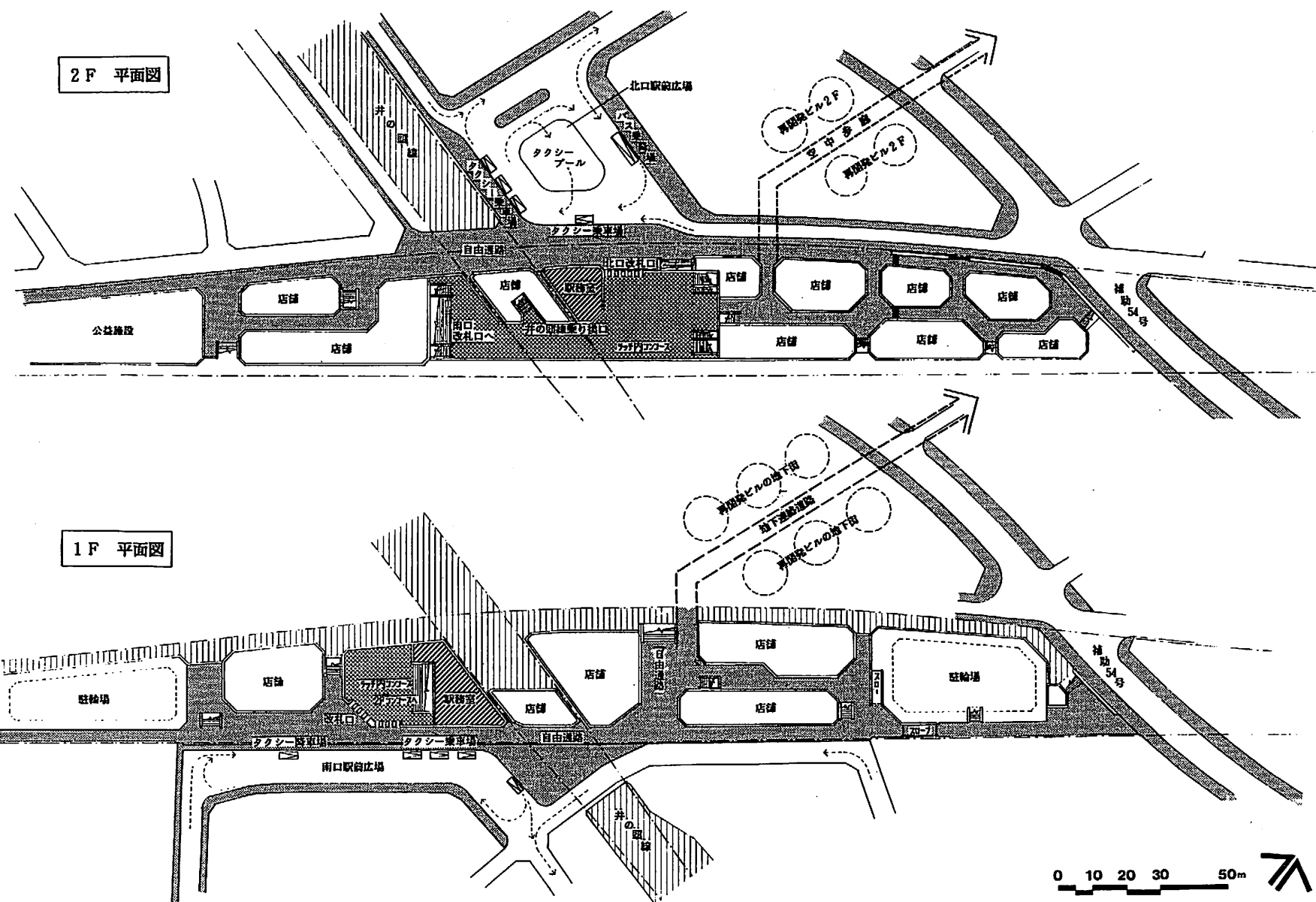
㊧ 駅前広場、駐輪場等の整備

現在下北沢駅にはバスやタクシーの発着できる駅前広場の空間がない。現在乗降客数約10万人／日が将来昭和75年には約16万人／日になると見込まれることから、鉄道駅南北に合計 3,500㎡の駅前広場をそれぞれ設け、自由通路で結ぶようにする必要がある。

北口駅前広場は、補助54号整備、それに伴う駅北口再開発事業等を通じて整備し、補助54号から進入できるようにする。また南口にはUターン型道路を拡幅し、タクシー等の発着ができるサーキュレーション型駅前広場として整備する方法が考えられる。

駐輪場は駅舎近傍の鉄道高架下または上部空間に約 2,000台分を確保する。

図Ⅱ－９ 鉄道高架下、上部空間の利用例



(3) 下北沢駅周辺地区の事業手法の検討

小田急線の線増連立事業を契機に下北沢駅周辺の整備を図る場合に、それぞれ相応しい整備手法を適用するゾーン設定ができる(図Ⅱ-10)。

①再開発による大小規模共同化不燃化ゾーン

当該ゾーンにおいては、街づくりの観点から次の4通りの趣旨での再開発が考えられる。

- A：小田急線の線増連立事業に合わせて、補助54号および駅前広場を捻出する市街地再開発事業
- B：将来交通体系上、道路拡幅整備が必要になる故に必然となる再開発事業
- C：地権者の意向や公共施設整備の必要性から気運の高まっていると判断される再開発事業
- D：将来の中心地区規模想定から必然と思われる再開発事業

②沿道建築物共同化・協調化不燃化ゾーン

下北沢の魅力である小規模商業・文化の稠密混在型都市空間における歩行者の主要動線の環境整備が必要である。こうしたことを踏まえて当該ゾーンでは次の諸目的を持った整備が望まれる。

- 沿道建築物の共同化・協調化による建替えて、道路の若干の拡幅や植樹等沿道の環境改善を図る。
- 個々の建替え時にも1階をセットバックするなどによって、徐々に道路空間の拡大・充実を図る。
- 下北沢中心地区都市構造の一環として商店街近代化事業等によりそれぞれ特色のある歩行者優先空間軸をつくり出す。

③個別建替整序ゾーン

中心地区で駅に近いゾーンは、上記の再開発や沿道建替えにも刺激されて一部土地利用更新も含みつつ個別建替えの進行が予想される。また、駅間部の鉄道沿いのゾーンにおいても、鉄道高架下あるいは上部空間の利用や側道整備等により一部土地利用更新を含みつつ個別建替えの進行が予測される。このような建替活力を適切な土地利用に誘導し、背後に控える住宅地の環境と調和する

ようにする必要がある。

- 地区計画により細街路整備を行い、環境改善、防災対策を図る。
- 住宅地区に関する各種の事業手法を援用して住環境の向上を図る。
- 前面道路空間の修景化により、自然発生する歩行者空間軸の魅力化を図る。

以上① ② ③の各ゾーンの整備のためには、次のような整備手法が適用し得る。

<ゾーン区分>

再開発による大小規模
共同化不燃化ゾーン

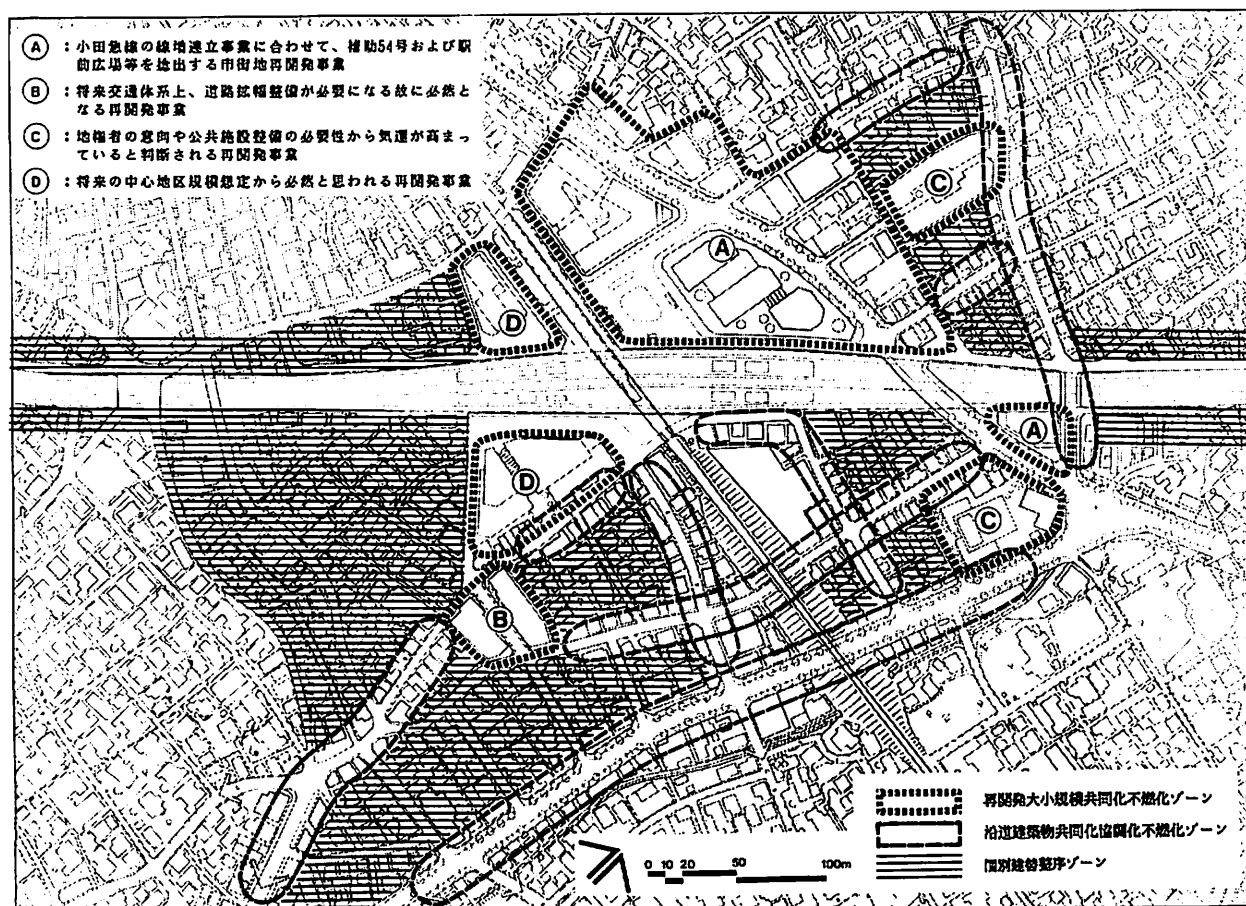
沿道建築物共同化
協調化不燃化ゾーン

個別建替整序ゾーン

<適用し得る整備手法>

- 第1種市街地再開発事業
- 優良再開発建築物整備促進事業
- 地区再開発促進事業
- 居住環境整備事業
- 市街地住宅建設事業
- 木造賃貸住宅総合整備事業
- 地区計画による細街路整備事業
- 地区施設整備事業
- 住宅地区改良事業
- 住環境モデル事業 等

図Ⅱ-10 ゾーン別街づくり整備手法



防災対策を図る。

環境の向上を図る。

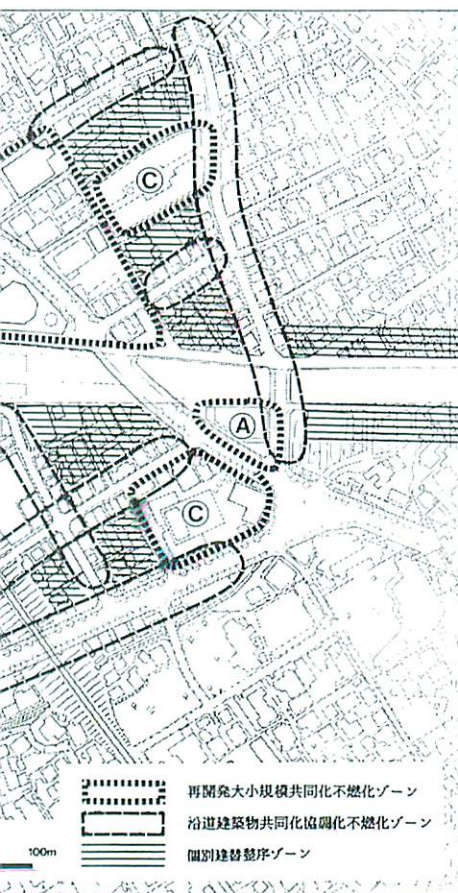
歩行者空間軸の魅力化を図る。

次のような整備手法が適用し

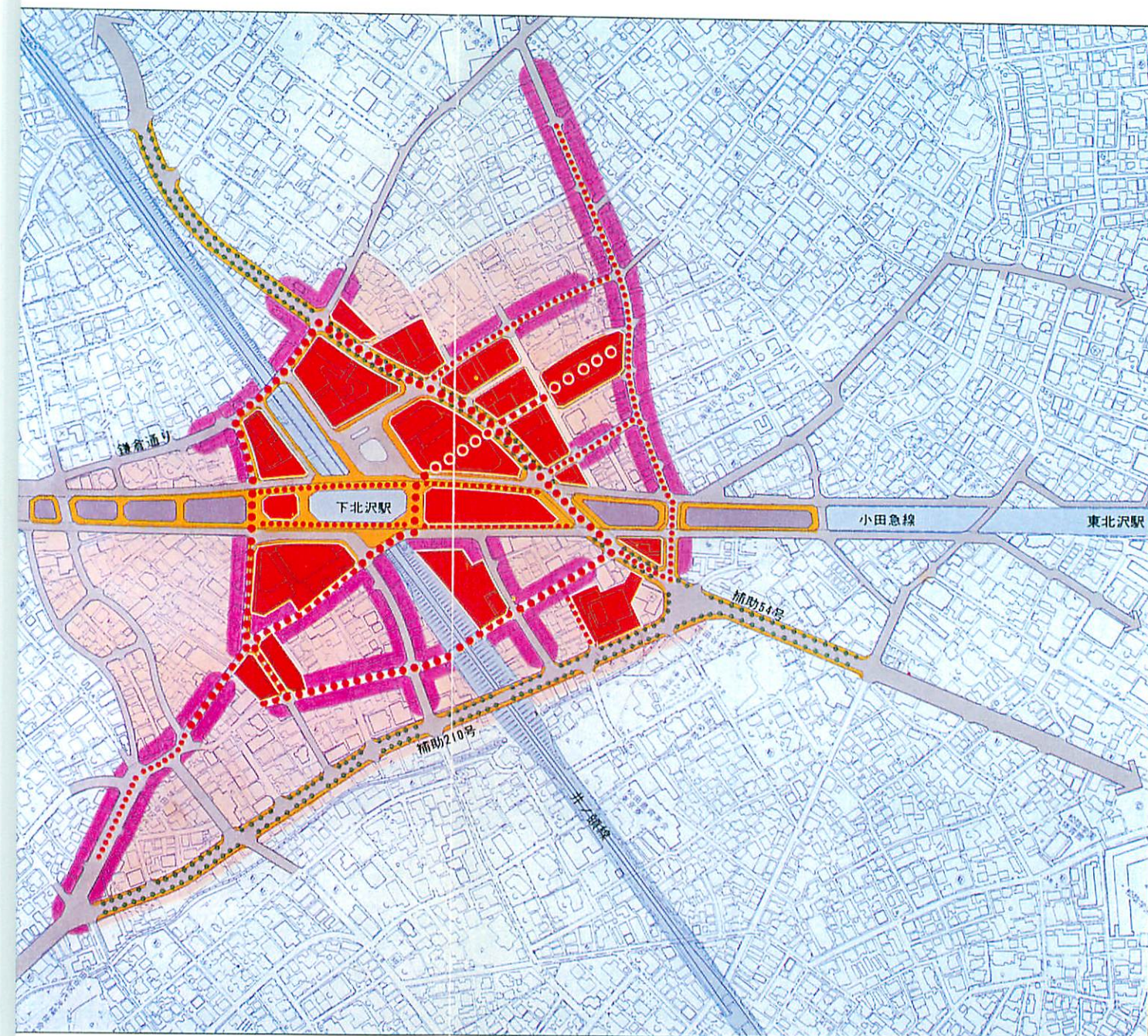
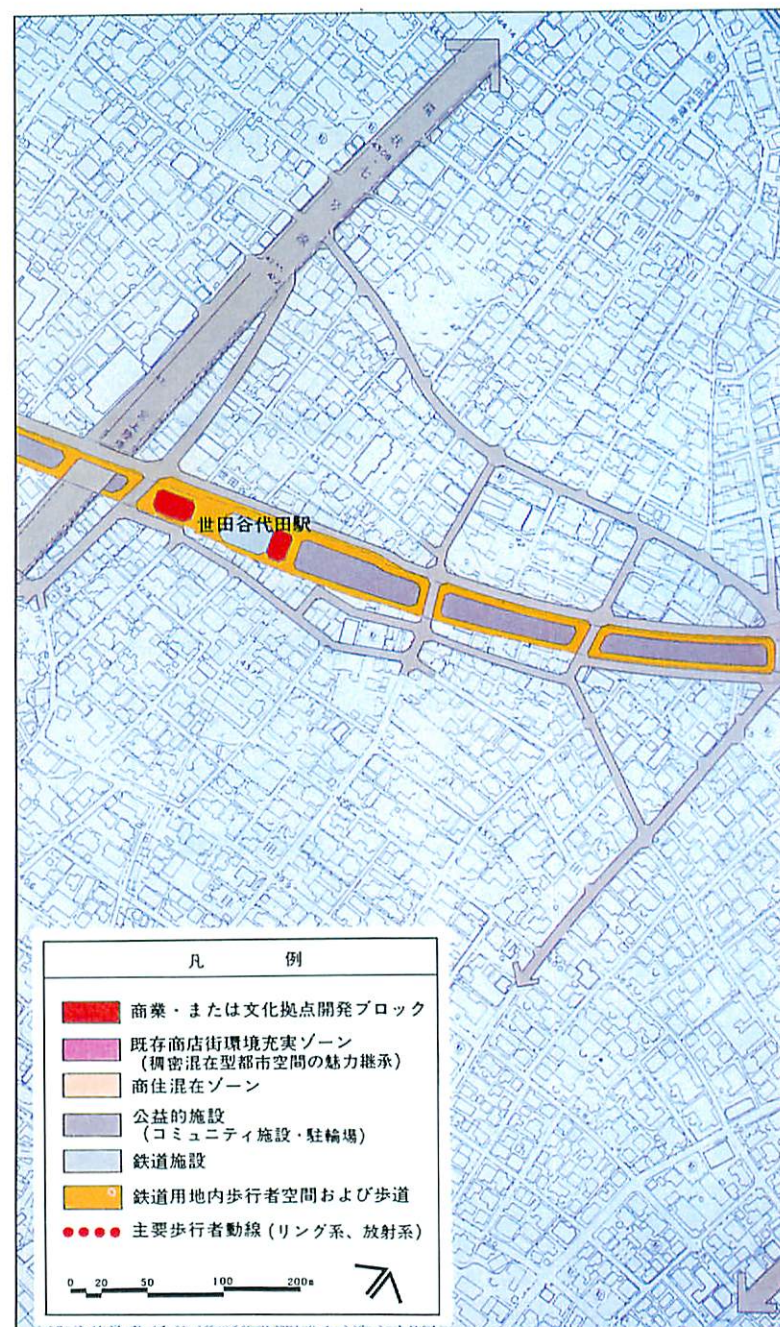
適用し得る整備手法>

種市街地再開発事業
再開発建築物整備促進事業
再開発促進事業
環境整備事業
住宅建設事業
賃貸住宅総合整備事業
計画による細街路整備事業
施設整備事業
地区改良事業
環境モデル事業 等

整備手法



図II-11 下北沢駅周辺地区街づくりイメージ図



第三章 鉄道整備形式別の比較

第Ⅰ章で下北沢駅付近の鉄道整備形式について6案検討したが、踏切や地域分断の解消が図れない地表式の選択は妥当でないと考えられ、したがって代表的には高架式、地下式、掘割式の3形式が選択される。

ここでは、この3形式を選択した場合に下北沢駅周辺地区の都市構造や、居住環境、交通処理、都市空間等の面でどのような得失があるのかを比較するとともに、併せて小田急線の線増連立事業の費用比較を行う。

1. 街づくり観点からの比較

(1) 将来都市構造、道路網の比較

下北沢駅周辺地区の道路網は、第Ⅱ章の街づくり方針に従えば、図Ⅲ-1、Ⅲ-2、Ⅲ-3に見られるように、駅直近部においては鉄道構造形式が高架式であっても地下式、掘割式であっても、結果的にほぼ同じ道路網パターンとなる。

一方、駅間部においては、鉄道整備形式の違いによって、側道の整備形態や踏切除却数、それに鉄道高架下あるいは上部空間の利用形態などが異なり、それに伴う道路網パターンにも違いが出てくる。こうした道路網の違いや鉄道高架下あるいは上部空間の利用形態などの相違は、沿線土地利用の変化へも連動すると考えられるが、それによって都市構造が大きく変わるとは考え難い。

図Ⅲ-1、Ⅲ-2、Ⅲ-3は、第Ⅱ章の街づくりの方針に従って、鉄道整備形式（高架式、地下式、掘割式）別に考え得る道路網を検討したものである。

この中で、側道については、本来街づくり観点から鉄道の両側に確保することが望ましいが、ここでは鉄道整備形式による違いを明確にするため、各鉄道整備形式選択に伴う必要最小限の側道を表現したものである。

* 必要最小限の側道とは、次のような機能補償として必要となる道路である。

- ① 街づくり観点から道路網パターン形成上不可欠な側道位置の道路
- ② 踏切通行不能となる道路の切り回しとしての側道
- ③ 主として鉄道高架下あるいは上部空間の有効利用を図る上で不可欠な接道義務を果たすための側道

これらの図から、鉄道構造形式別の道路網の違いは次のように整理される。

①高架式に伴う道路網（図Ⅲ－１）

【幹線道路について】

第Ⅱ章の街づくりの方針に沿って、全て地表面で円滑に結ばれる。

【側道について】

高架構造の北側は、日照条件確保のため、一般的には幅員 6 m の環境側道が必要である。さらに地形が窪んでいる所においては 8.5～10m の環境側道が必要になる区間が出てくる。

【踏切解消数について】

当該区間における踏切解消数は、9 箇所のうち 8 箇所である。

②地下式に伴う道路網（図Ⅲ－２）

【幹線道路について】

茶沢通りが補助 54 号を介して迂回することになる。

【側道について】

図Ⅲ－２で、小田急線が地下に潜ることになる図中⑨踏切以西の区間においては、在来線の鉄道上部空間を公共側が鉄道事業者から利用権を取得した場合に、単なる側道ではなく補助幹線道路として利用することができる。

【踏切解消数について】

踏切解消数は、9 箇所のうち 6 箇所である。

③掘割式に伴う道路網（図Ⅲ－３）

【幹線道路について】

地下式同様、茶沢通りの迂回のほか、中心地区環状道路として位置づけられる鎌倉通りの迂回が必要となる。

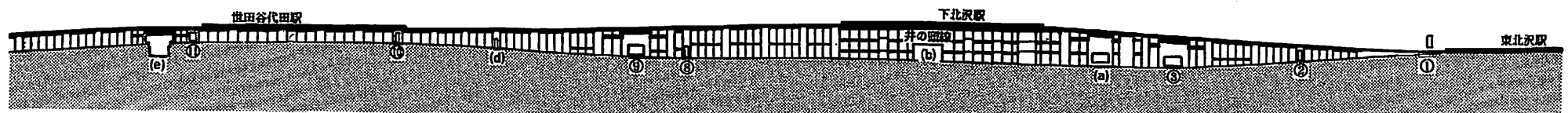
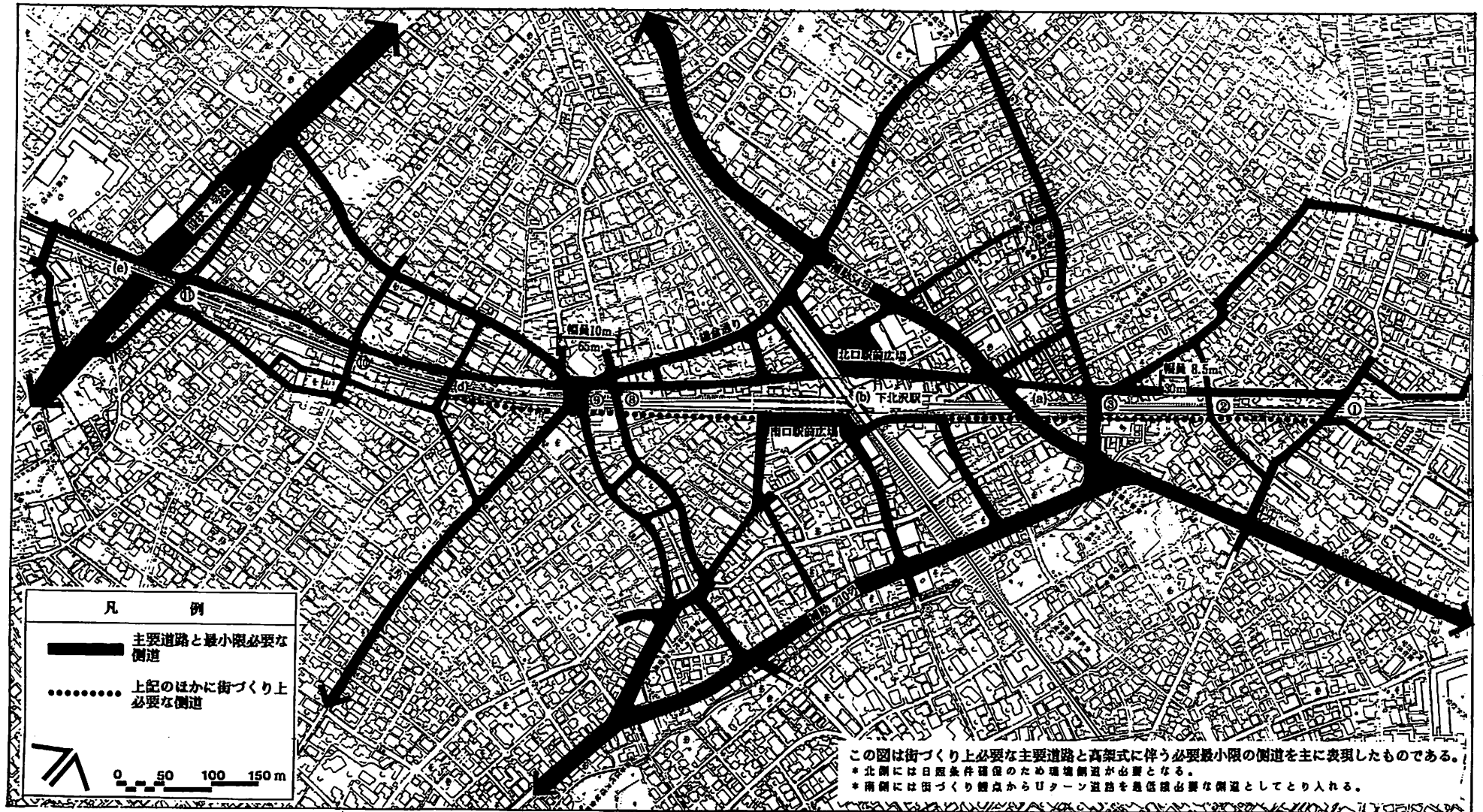
【側道について】

機能補償上必要最小限の側道を南北にそれぞれ確保する。

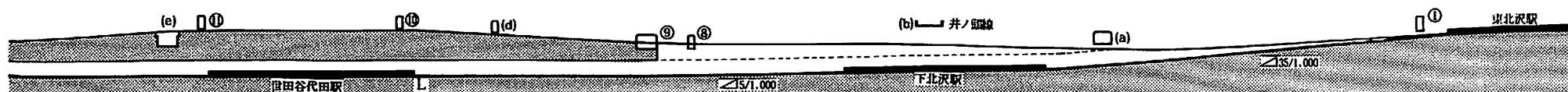
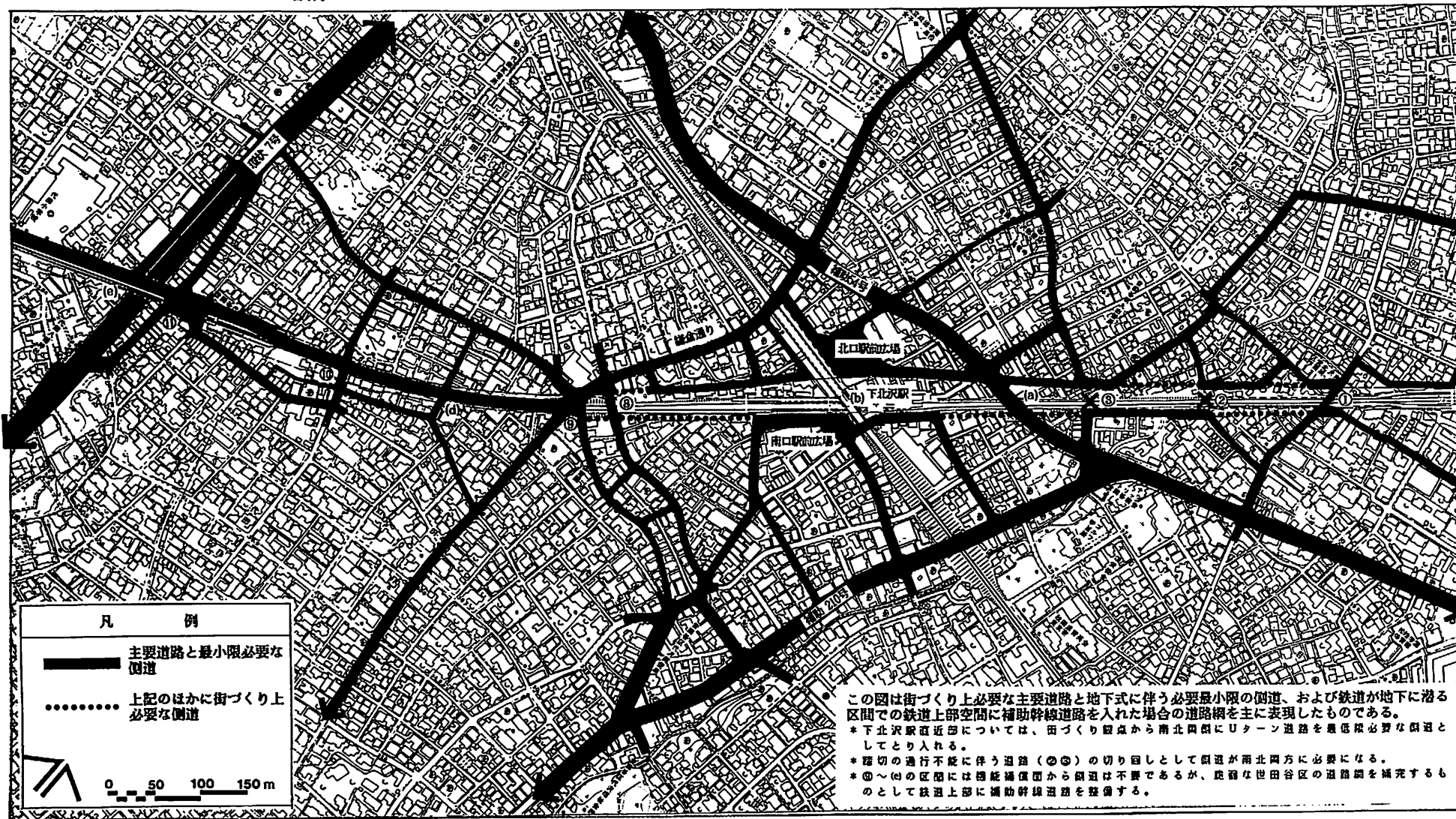
【踏切除却数について】

踏切除却数は、9 箇所のうち 3 箇所である。

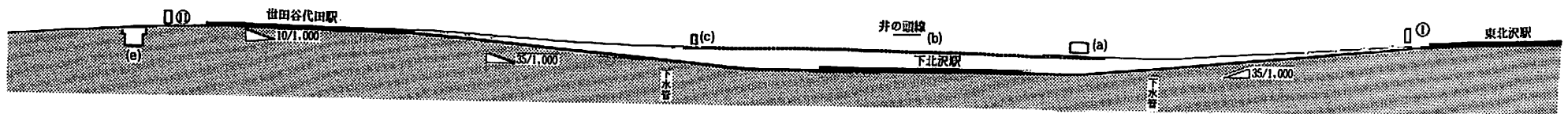
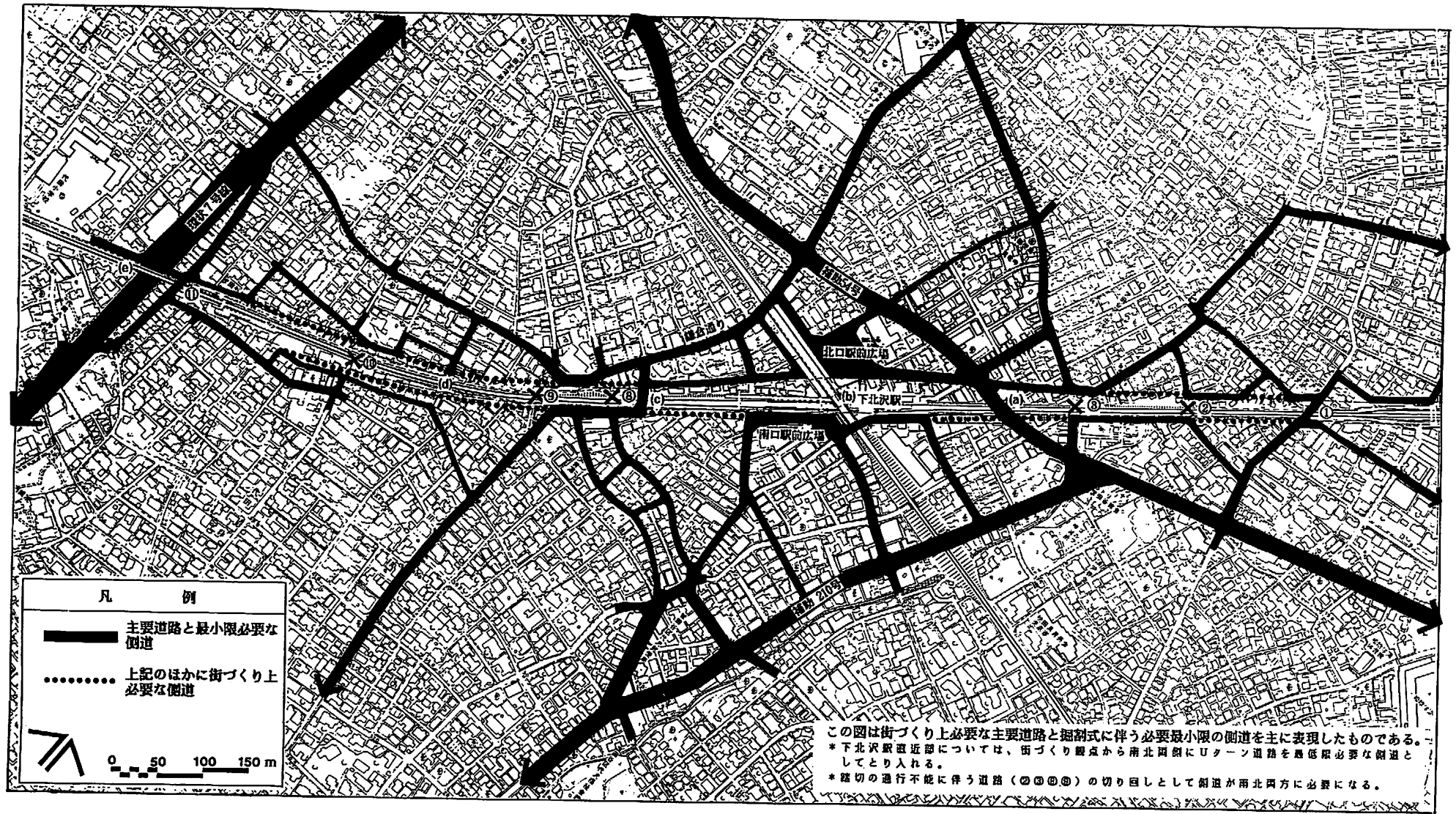
図Ⅲ-1 高架式に伴う道路網



図Ⅲ-2 地下式に伴う道路網



図Ⅲ-3 掘割式に伴う道路網



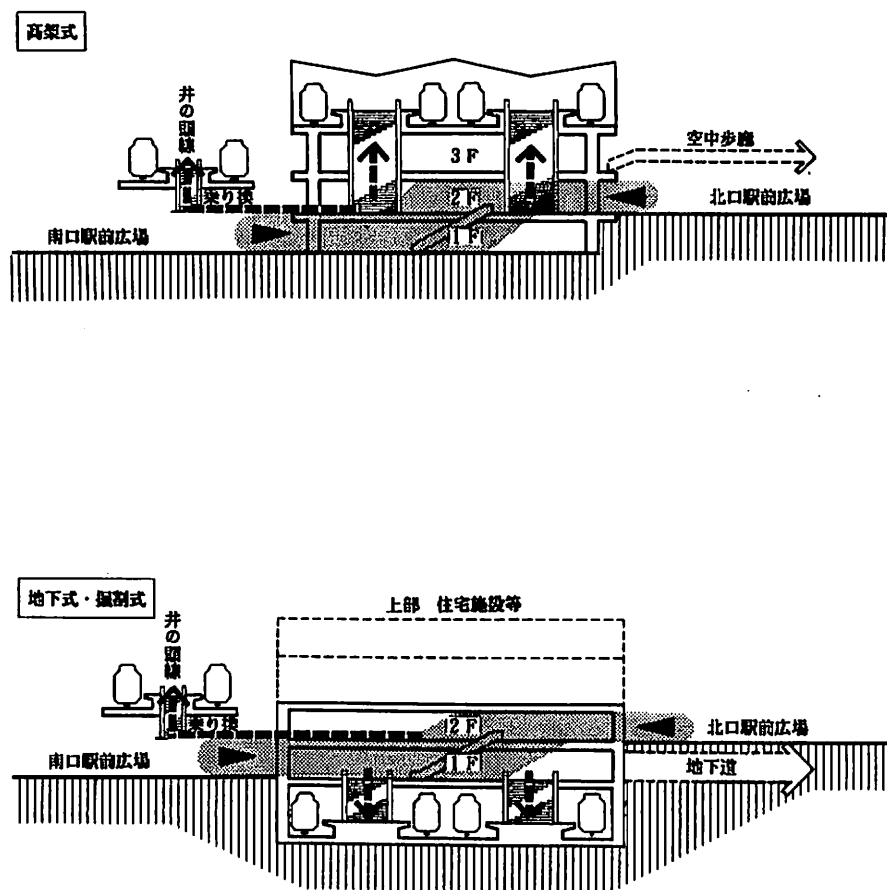
(2) 鉄道高架下、上部空間の利用形態比較

① 駅部の利用形態比較

下北沢駅の駅舎空間を中心とする鉄道敷の1階2階付近の利用形態は、図Ⅲ-4に見られるように鉄道構造形式が高架式であっても、地下式、掘割式であってもほぼ同様の形となる。

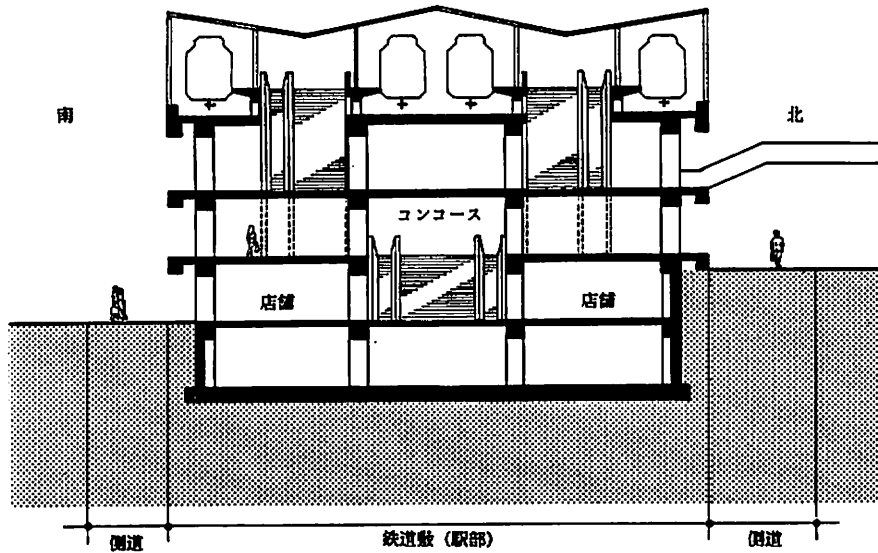
但し、3階以上の利用については、掘割式の場合は、高架式に比べて騒音、振動が少なく、採光、通風条件も良いので、建物の用途は都心直結型の住宅やホテル等の立地可能性もあり、用途の多様さにおいて高架下で確保できるものより更に魅力ある施設とすることができる。

図Ⅲ-4 鉄道高架下、上部空間利用断面図

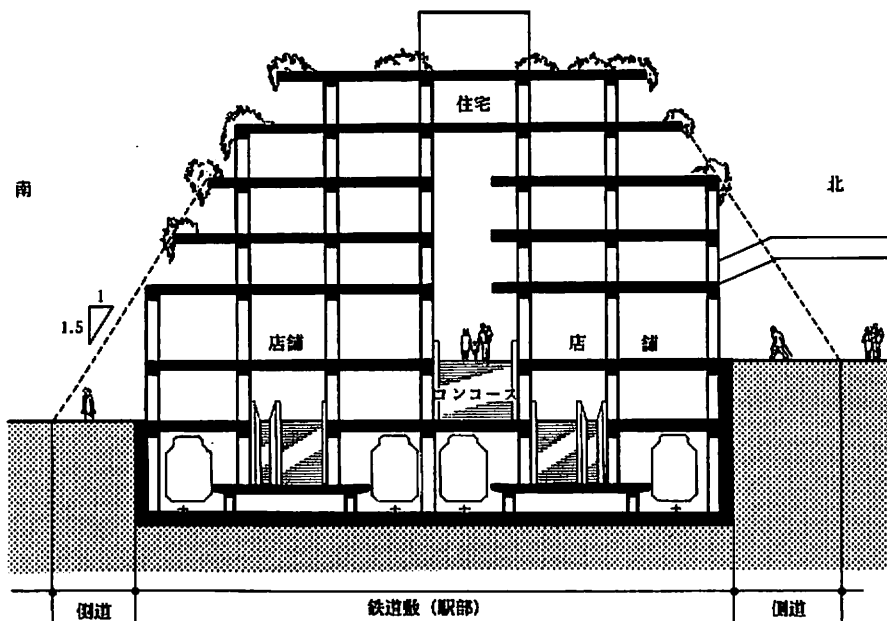


図Ⅲ－5 下北沢駅の鉄道敷空間の利用例

●高架下空間の利用の例



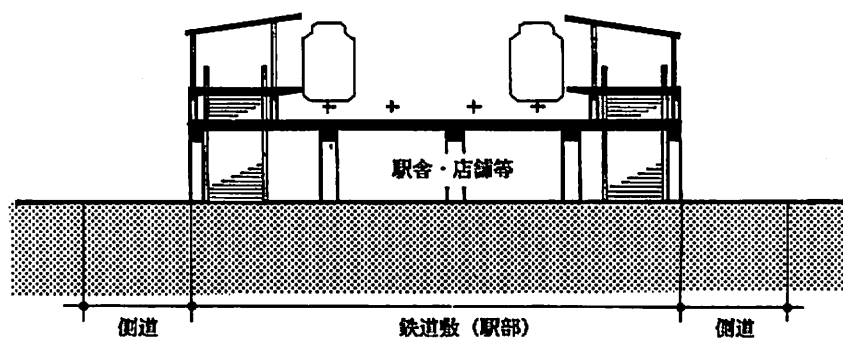
●地下式および掘割式の上部空間利用の例



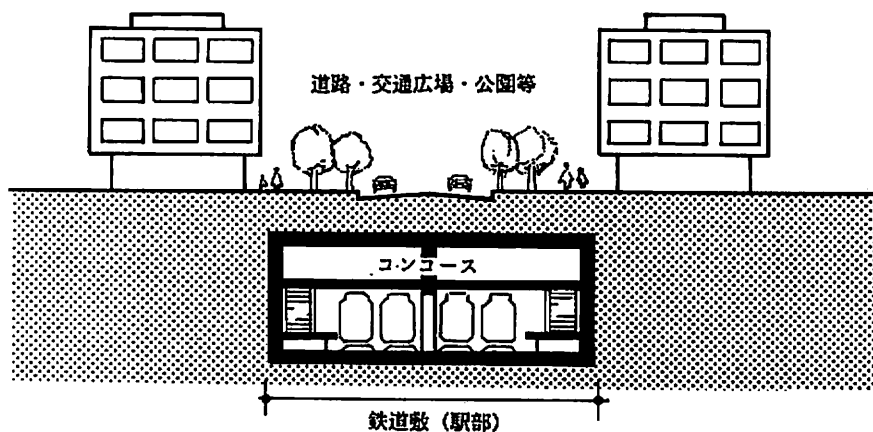
一方、世田谷代田駅においては、地下式の場合、図Ⅲ－6に見られるように上部空間を道路・交通広場等に利用できる可能性がある。

図Ⅲ－6 世田谷代田駅の鉄道敷空間の利用例

●高架下空間の利用の例



●地下式の上部空間利用の例



② 駅間部の利用形態比較

一般に駅間部においては、鉄道構造形式によって、側道を主とする道路網や沿線環境、鉄道高架下あるいは上部空間の利用形態などが異なり、それに伴い沿線土地利用の変化も若干出てくると考えられる。したがって、街づくり観点からは、沿線環境対策や適切な土地利用への誘導等が必要になってくる。東北沢～世田谷代田の駅間部においては、構造形式別に次のような沿線街づくりが必要となろう。

【高架式の場合の街づくり】（図Ⅲ-14、-15）

駅間部には、沿線に居住環境を重視する住宅が多く立地しているので、環境側道を鉄道両側に充分確保する必要がある。さらに、沿線住宅地の利便性の向上に貢献するような、鉄道高架下空間の有効活用を積極的に考えて行く必要がある。

鉄道高架下空間の有効活用として、次のようなものが考えられる。

- 駐車場、駐輪場
- 遊び場、運動場
- 倉庫、トランクルーム等収納空間
- 集会施設、貸スタジオ等

*但し、高架下空間のうち、10%は公租公課分として公共側が取得できるが、それ以外の90%の分については鉄道事業者から利用権を取得する必要がある。

【地下式の場合の街づくり】（図Ⅲ-15）

地下式は高架式の1.6～1.7倍（2,040～2,250億円上昇）の建設費がかかるので、それによって生み出される空間は直接沿線住民のためだけでなく、広く区民に役立つ公共的空間づくりが必要となる。そこで、鉄道を地下化した後に残る地表部について、公共側が鉄道事業者から利用権を取得した場合に、公共空間としての利用が考えられる。その一つの利用形態として、幹線道路網の脆弱な世田谷区の道路網体系を補うものとして補助幹線道路機能を確保し、さ

らに空いている土地には公園・緑地、遊歩道等を設けることが考えられる。

補助幹線道路を設ける場合、沿道は非住宅系土地利用への更新が促進され
と考えられ、したがって、背後の住宅地環境にふさわしい土地利用に誘導して
いくことが重要となる。

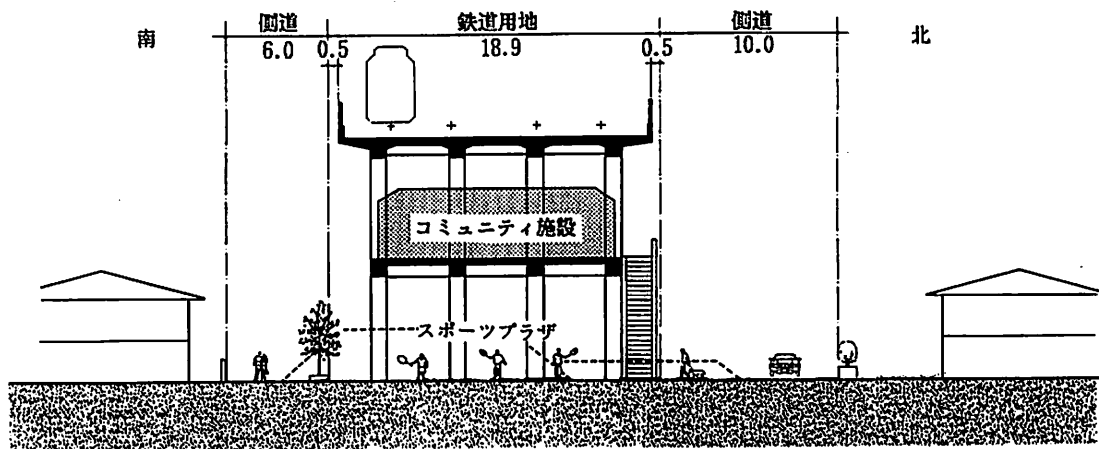
【掘割式の場合の街づくり】（図Ⅲ-15）

東北沢～世田谷代田間および成城学園前駅周辺で掘割空間となる可能性があ
る。

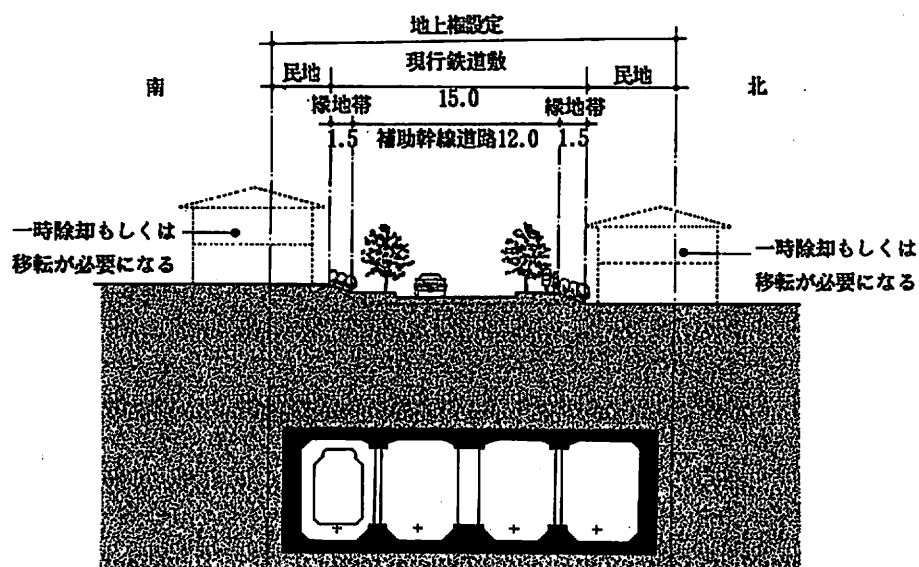
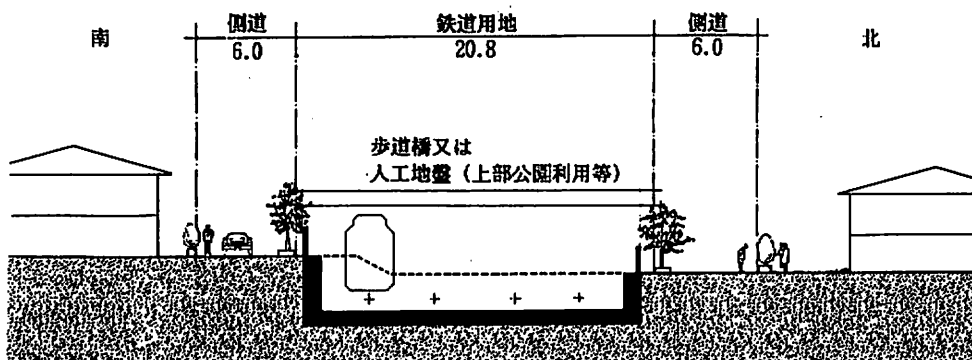
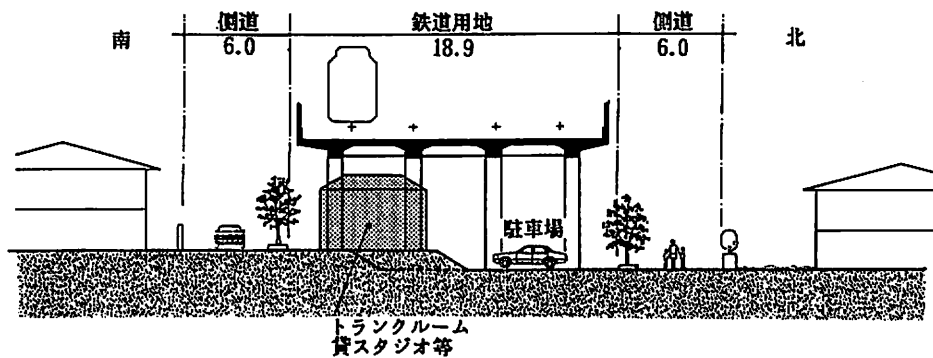
掘割構造区間においては、鉄道上部空間の利用権を公共側が鉄道事業者から
取得した場合に、例えば、掘割上部に人口地盤を形成し、その上に公園を整備
することも考えられる。しかし、沿線土地利用には著しい変化がないと思われ
る。

なお、掘割式は踏切解消数が少ないので、跨線橋を架ける等により地域分断
の克服を図る必要がある。

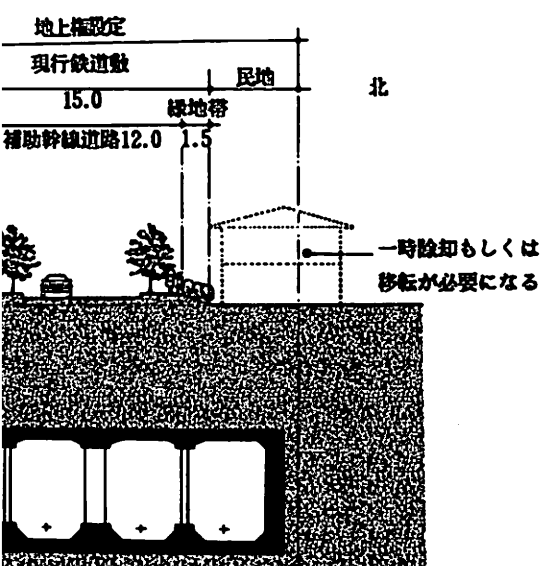
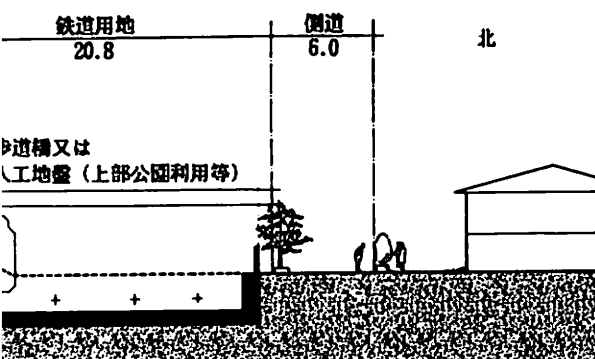
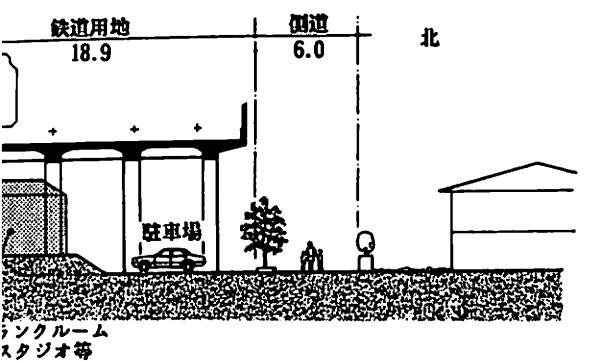
図Ⅲ-14 A-A付近の横断面図



図Ⅲ-15 B-B付近の横断面図



-15 B-B付近の横断面図



(3) 比較表

これまでの検討結果を
3案（高架式、地下式、
掘割式）について、1.市街地環境、2.景観、3.交通処
理、4.都市空間、5.側道
たものを一覧表にまとめ

比較ポイント	
1. 市街地環境	
① 騒音、振動 *沿線居住者にとって	• 騒音 • 鉄
② 日照 *沿線居住者にとって	• 日照 • 一 • を
③ 電波障害 *沿線居住者にとって	• 構 • さ
④ 地下水	
⑤ 地域分断 *歩行者にとって	• 歩
*周辺居住者にとって	• 騒 • さ • 多 • 多

踏まえて、下北沢駅付近における鉄道整備形式の比較
掘割式）について、1.市街地環境、2.景観、3.交通処
と鉄道用地、6.鉄道事業の6つの側面から比較検討し
ると次のようである。

連立構造形式		
高架式	地下式 (b案を中心として)	掘割式
音、振動はある。 直から離れた所まで騒音が届く。	• 騒音は殆どない。振動も相当軽減される。但し、掘割区間での騒音、振動がある。	• 騒音、振動はある。但し蓋かけ状態になる所では軽減される。
影条例の基準に合わせて環境側道が必要となる。 般的な幅員6mを超える10mまでの幅必要とする部分が出てくる。	• 鉄道による日影は問題ない。しかし、鉄道上部の利用の仕方によっては日影問題が生じる。	• 鉄道による日影は問題ない。しかし、鉄道上部の利用の仕方によっては日影問題が生じる。
造物や走行車両による電波障害が予想される。		
	• 既存データによると、下北沢付近の地下水位は現地盤下-0.6m~-6.1mと全体的に浅く、地下水脈分断の可能性がある。	• 既存データによると、下北沢付近の地下水位は現地盤下-0.6m~-6.1mと全体的に浅く、地下水脈分断の可能性がある。
行者にとって横断は楽になる。	• 地下構造区間では歩行者の横断は地表面で自由に行えるが、地下に潜り切るまでの掘割構造区間では横断橋が必要になる。 • 踏切が除却されるので、地域分断は解消される。 • 掘割構造になって円滑に横断できない区間が東北沢~下北沢間に約300mできる (なお、a案では約200m、c案では区間両端に約300mずつできる)。	• 鉄道上部に人工地盤や橋が必要になる。 • 架橋蓋かけにより、地域分断は解消される。 • 円滑に横断出来ない部分が掘割構造区間の端部にそれぞれ約300mずつできる。

比較ポイント		連立構造形式					
		高架式		地下式（b案を中心として）			掘割式
⑥ 踏切解消数	・現在踏切数	9ヶ所		・現在踏切数	9ヶ所	9ヶ所	・現在踏切数 9ヶ所
	・踏切解消数	8ヶ所 (茶沢通り、鎌倉通り、世田谷代田駅の西側の通り、その他)		・踏切解消数	5ヶ所 (鎌倉通り、世田谷代田駅の西側の通り、その他)	6ヶ所 (鎌倉通り、世田谷代田駅の西側の通り、その他)	3ヶ所 (鎌倉通り、世田谷代田駅の西側の通り、その他)
	・踏切残存数	1ヶ所		・踏切残存数	2ヶ所	1ヶ所	2ヶ所 (世田谷代田駅の西側の通り、その他)
	・横断不能箇所数	0ヶ所		・横断不能箇所数	2ヶ所 (茶沢通り、その他)	2ヶ所 (茶沢通り、その他)	4ヶ所 (茶沢通り、鎌倉通り、その他)
⑦ 防災・安全性 *鉄道事業者にとって	・掘割区間の地域分断解消や防災対策上側道が必要となる。	掘割区間の地域分断解消や防災対策上側道が必要となる。		掘割区間の地域分断解消や防災対策上側道が必要となる。			掘割区間の地域分断解消や防災対策上側道が必要となる。
	・車両の不燃化、換気、排水、防災対策のほか、多くの設備が必要になる。	車両の不燃化、換気、排水、防災対策のほか、多くの設備が必要になる。		車両の不燃化、換気、排水、防災対策のほか、多くの設備が必要になる。			地下式同様に車両の不燃化等の対策が必要である。
2. 景観	① 沿道居住者からの景観 *居住者にとって	・階段建て程度の低層の建物からは頭上に建築物が見えることになる。		・鉄道構造物は見えない。			・鉄道構造物は見えない。
	*横断道路から見て	・路上空を横切る構造物が見える。		・鉄道構造物は見えない。			・鉄道構造物は見えない。
	*側道から見て	・高架下利用について景観上の配慮が必要である。		・上部利用について景観上の配慮が必要である。			・上部利用について景観上の配慮が必要である。
	② 鉄道利用者からの景観 *駅舎部	・側壁は壁で囲われるため、見通しがきかない。		・側壁で遮蔽され眺めが悪い。			・側壁で遮蔽され眺めが悪い。
3. 交通処理	*駅間部	・高架鉄道からの眺めは良い。		・車窓からの眺めは全くない。			・掘割式は地下鉄同様に眺めはない。
	① 鉄道の乗客にとって	・小田急線利用者（4割の客）は平均13.5m昇降となるが、乗り換え客にとっては6.5mの移動で済む。		・小田急線利用者は9m、乗り換え客は16mの移動になる。全体の移動量はやや多い。			・小田急線利用者は5m、乗り換え客は12mの移動となり、地下案より移動量がやや少ない。全体の移動量では高架式と大差ない。
		小田急利用 55,300 人×13.5m 井の頭利用 51,400 人×7 m 乗り換え客 81,500 人×6.5m 合 計 (188,200 人)		小田急利用 55,300 人×9 m 井の頭利用 51,400 人×7 m 乗り換え客 81,500 人×16 m 合 計 (188,200 人)			小田急利用 55,300 人×5 m 井の頭利用 51,400 人×7 m 乗り換え客 81,500 人×12 m 合 計 (188,200 人)
		=1,636,100 人・m → 8.69 m/人		=2,161,500 人・m → 11.49 m/人			=1,614,300 人・m → 8.58 m/人

比較ポイント	連立構造形式		
	高架式	地下式（b案を中心として）	掘削式
② 幹線道路	下北沢駅周辺地区を取り巻く中心地区現状道路を整備することにより車の進入が楽になる。	下北沢駅周辺地区を取り巻く中心地区現状道路を整備することにより車の進入が楽になる。	下北沢駅周辺地区を取り巻く中心地区現状道路を整備することにより車の進入が楽になる。但し、一部で不整形となる。
③ 駅前広場	駅前広場を高架下に確保し得る。	駅前広場を鉄道上部（＝地表）に確保し得る。	駅前広場を鉄道上部人工地盤に確保し得る。
④ 歩行環境	歩行者は高架下の施設の間を通ることになる。	歩行者は地下構造上部（＝地表）に整備される道路上を歩くことになる。	歩行者は人工地盤上の施設の間を通ることになる。
⑤ 鉄道との交差部における都市計画道路補助54号の整備形態	地表面レベルで幅員15mで整備できる。	地表面レベルで幅員15mで整備できる（但し、地下式-a案では高架橋となる）。	人工地盤（幅ね+1m）のレベルで、幅員15mで整備できる（但し、道路と沿道宅地との間に高低差ができる）。
4. 都市空間			
① 公共空間（道路・公園等）	高架下に児童公園等が整備できる。	地下構造上部（＝地表）に道路や公園を整備することもできる。	人工地盤の上に公園を整備することもできる。
② 公共公益的施設	- 高架下に市民の用に供することができるスペースが創出できる。 - 高架下利用の一般例は、商店街、自転車・自動車駐車場、子供の遊び場、屋内スポーツ遊戯施設等が考えられる。	- 地下構造上部に重量制限の範囲内であれば自由な施設計画が可能である。下北沢区間は舊地で土被りが薄いため大規模な施設は載せられない。 - 線増部を地上掘設定することにより、現在の沿線施設は一時移転の後、元の位置に残せる。公的施設、都心型住宅の建設も考えられる。	- 人工地盤の上に別途自由な施設計画が可能である。 - 鉄道上空利用で都心型住宅の建設も考えられる。
③ その他施設	公的施設以外は鉄道事業者によって定められる賃料を払っての利用であるから、立地者は地価負担力のある商業施設が主な対象になるが、立地に際しては商調協問題がある。	地上利用は、鉄道事業者によって定められる賃料を払っての利用であるから立地者は地価負担力のある商業施設が主な対象になるが、立地に際しては商調協問題がある。	地上利用は、鉄道事業者によって定められる賃料を払っての利用であるから立地者は地価負担力のある商業施設が主な対象になるが、立地に際しては商調協問題がある。

比較ポイント		連立構造形式		
		高架式	地下式（b案を中心として）	掘割式
5. 側道と鉄道用地				
① 側道	• 高架式の場合、住居の用に供している土が連坦する区間について関連側道の整備が必要とされている。商業地において、また鉄道南側についても環境側道としてその整備が望まれる。	• 地下式は側道を必要としない。但し、下北沢区間は窪地のため地下への進入部となる掘割区間が特に長くなるので、当該区間においては地域分断解消や防災対策上最小限の側道が必要になる。	• 掘割式は環境側道という形では側道を必要としないが、地域分断解消や防災対策上最小限の側道が必要になる。また、鉄道上部の建築のためにその前面道路、サービス道路としても道路が必要である。	
② 鉄道用地 (施工基面幅)	• 高架式の一般部における施工基面幅は約19mである。	• 地下式の一般部における施工基面幅は開削工法の場合約23mである。	• 掘割式の一般部における施工基面幅は約21mである。	
6. 鉄道事業				
① 線路縦断勾配	• 縦断勾配は25/1000。現行の車両が使える。	• 縦断勾配は35/1000。車両の改造が必要になる。	• 縦断勾配は35/1000。車両の改造が必要になる。	
② 維持管理	• 在来線と同様である。新たな問題はない。	• トンネル区間は作業空間が狭いため、軌道等の保守点検作業が夜間作業となる。 また車両維持費や地下駅の特別設備の維持費等ランニングコストが増加する。	• 車両維持費や地下駅の特別設備の維持費等ランニングコストが増加する。	
③ 工事の施工 * 工事期間	• 比較形式3案の中では工期は最も短い。 また場合によっては工事範囲を分割して着手できるため、部分的な開業が可能となる。	• 高架式に比べ工期は相当期間必要となる。 また暫定的な在来線との取り付けが難しいため、全区間の工事が完了しないと開業できない。	• 高架式に比べ工期は相当期間必要となる。	
* 工事中的問題	• 在来線近接施工に対する危険度は地下式、掘割式より少ない。 • 発生土砂が地下式、掘割式に比べて少ないため工事中的環境は地下式、掘割式より悪くはない。	• 在来線に近接して大断面の掘削を行うため十分な安全対策が必要である。 • 大量の土砂を搬出するため工事用道路の確保が必要になる。また沿線地区環境への影響が大きい。	• 在来線に近接して大断面の掘削を行うため十分な安全対策が必要である。 • 大量の土砂を搬出するため工事用道路の確保が必要になる。また沿線地区環境への影響が大きい。	
* 井の頭線交差部	• 井の頭線に支障しない範囲で施工できる。	• 井の頭線の橋台、橋脚が小田急線の線増部分に支障するため、井の頭線の橋梁を架替える大幅な改良工事が必要となる。 井の頭線利用客への影響も大きい。	• 井の頭線の橋台、橋脚が小田急線の線増部分に支障するため、井の頭線の橋梁を架替える大幅な改良工事が必要となる。 井の頭線利用客への影響も大きい。	
* 西下水管	• 移設の必要はない。	• 地下式-b、-c案は下水管の移設を伴う。	• 移設の必要はない。	

2. 小田急線の線増連続立体交差事業の 費用比較

前節において、沿線地区の街づくり観点から、鉄道構造形式選択に伴う居住環境、交通処理、都市空間等の面を構造形式3案について比較したが、ここでは小田急線の線増連立事業にかかる整備費用を概算し比較する。

(1) 事業費算出のケース設定

基本的には前節同様、高架式、地下式、掘割式の3案について比較するものであるが、下記のように、検討区間を下北沢区間と全区間に分けるとともに、側道の整備形態や工法の違いなどを条件に入れて、合計14ケース〔区間別2ケース×構造別3ケース×側道形態別2ケース+工法別（地下式のみ）2ケース〕について算出する。

- ①区間 A：下北沢区間（東北沢～環7間、延長約1.5km）
 B：全区間（東北沢～野川間、延長約8km）
- ②構造別 ●高架式＝下北沢～祖師谷大蔵間は高架式、成城学園前付近は掘割式と設定（図I-3参照）
 ●地下式＝下北沢～経堂西まで地下式、経堂～祖師谷大蔵間は高架式、成城学園前付近は掘割式と設定（図I-4参照）
 ●掘割式＝下北沢～世田谷代田および成城学園前付近は掘割式、梅ヶ丘～祖師谷大蔵間は高架式と設定（図I-5参照）
- ③側道 （イ）南北側道（但し、南側の不必要部分を除く）
 （ロ）側道最小限案（機能補償をする分だけ）、または北側側道のみ
- ④工法 地下式はシールド工法と開削工法を考える。駅部はすべて開削工法

(2) 区間ケース別事業費算出の条件

①両ケースに共通な条件

- 買収する鉄道用地は付替道路用地を含む
- 下北沢南口駅前広場の整備費を計上する。なお下北沢北口駅前広場は別途事業とする。
- 買収用地単価は「東京都地価図」（東京都宅地建物取引業協会昭和61年3月）を2倍にして62年3月の実勢価格とする（都知事による基準地価公示価格がここ1年で約2倍になったことに準じて設定した）。
- 用地買収に伴う各種補償費として、用地費に25%を加算する。すなわち、土地取得費＝用地買収費×(1+0.25)とする。
- 地下区間における地上部在来鉄道用地は、鉄道事業者に対し都市側が地上権を設定して道路等都市側施設として利用するものと仮定し、それに要する土地費用として地価の50%を計上する。
- 高架工事費には、世田谷代田送電線移設（6億円）を含む。
- 地下案工事費には、井の頭線交差部改築（68億円＝工事費40億円＋借地料28億円）、下北沢西下水管切り回し（5億円）、車両改造費（133億円）、車両不燃化対策（7億円）を含む。
- 掘割工事費には、井の頭線交差部改築（68億円）及び車両改造費（133億円）を含む。
- 道路施設費は1万円/㎡と少額なので南北側道の場合を想定して計上する。

②下北沢区間ケースのみの条件

地下式－b案と掘割案共に当区間は開削工法で行い、用地は全面買収とする。ただし、地下式－b案の下北沢以西の在来鉄道用地の地上部は道路等都市側施設として利用すると仮定し、鉄道事業者に対し都市側が地上権を設定するものとして地価の50%を加算する。

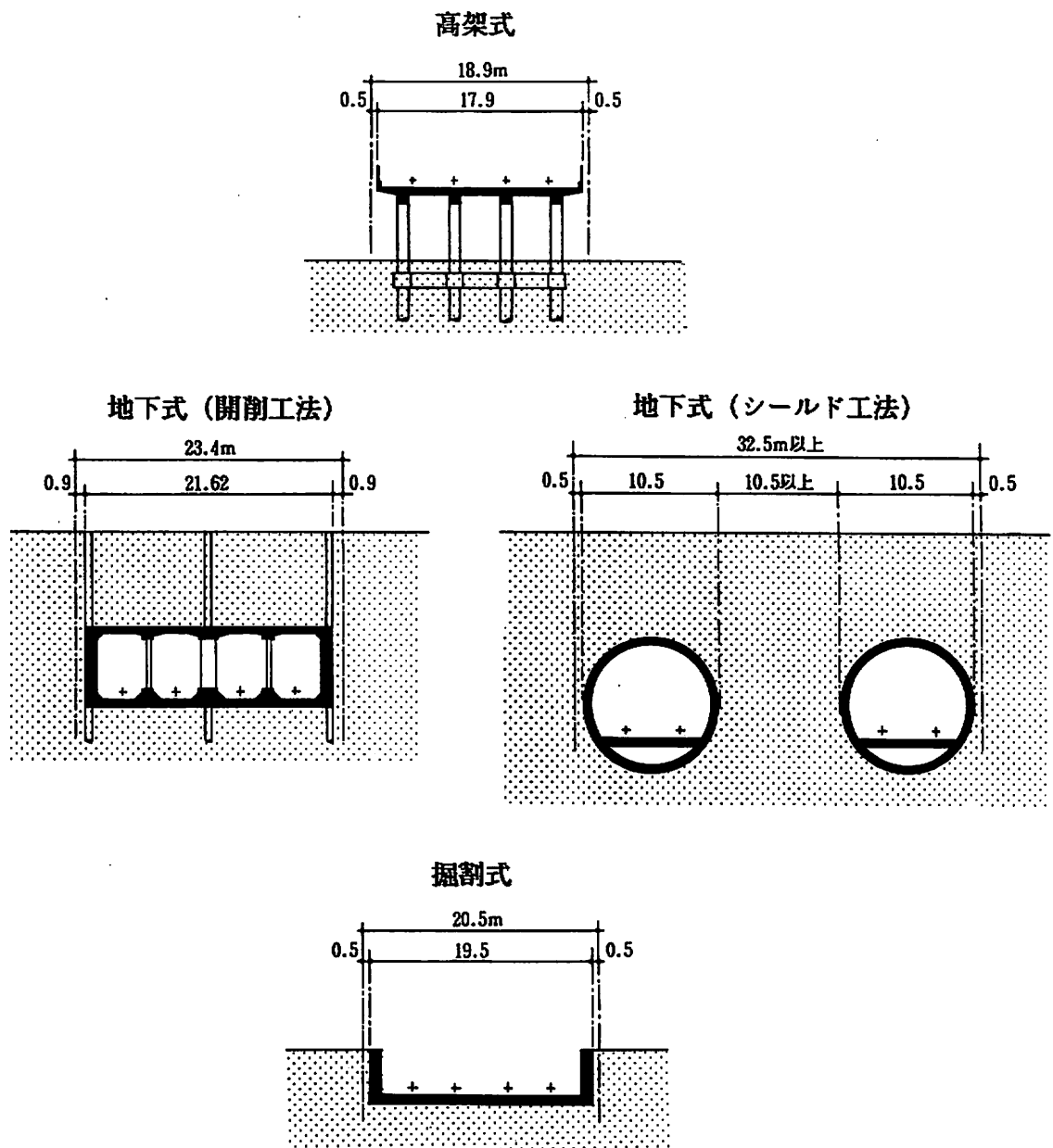
③全区間ケースのみの条件

- 地下案の環7以西豪徳寺までの駅間部分はシールド工法と開削工法の2ケー

スについて事業費を算出する。

- なお、各駅部区間および経堂駅の前後の区間は、構造上の理由から開削工法とする。また、シールド工法の場合は、複線シールドを2本平行させ、構造上両シールドの間隔をシールドの直径分とするものとする。
- シールド工法において支障する民地には地上権を設定する。設定費用は地価の50%とする。
- 地下案工事費には環7交差部増加費（15億円）を含む。

図Ⅲ-16 鉄道の構造・工法別標準断面（一般部）



(3) 下北沢区間事業費

下北沢区間（東北沢～環七間、約 1.5km）の事業費は下表の通りである。

（単位：億円）

		(イ) 南北側道付き			(ロ) 側道最小限		
		用地費	工事費	合 計	用地費	工事費	合 計
事業費	高 架 式	940	230	1,170	870	230	1,100
	地下式－b	960	740	1,700	920	740	1,660
	掘 割 式	990	460	1,450	870	460	1,330
倍 率	地下式－b／高架式	1.02	3.22	1.45	1.06	3.22	1.51
	掘割式／高架式	1.05	2.00	1.24	1.00	2.00	1.21

(4) 全区間事業費

全区間（東北沢～野川間、約 8 km）の事業費は下表の通りである。

（単位：億円）

		(イ) 南北側道付き			(ロ) 北側側道のみ			
		用地費	工事費	合 計	用地費	工事費	合 計	
事業費	高 架 式	2,210	1,250	3,460	1,990	1,250	3,240	
	地下式-b {	シールド工法	2,420	3,550	5,970	2,410	3,550	5,960
		開削工法	2,170	3,330	5,500	2,160	3,330	5,490
	掘 割 式	2,260	1,460	3,720	2,130	1,460	3,590	
倍率	地下式-b／高架式 (シールド工法)	1.10	2.84	1.73	1.21	2.84	1.84	
	地下式-b／高架式 (開削工法)	0.98	2.66	1.59	1.09	2.66	1.69	
	掘割式／高架式	1.02	1.17	1.08	1.07	1.17	1.11	

(5) 事業費算出結果についての考察

- ① 高架式案は全区間で 3,200 億円以上の事業費となる。環境や防災観点から南北側道を設ける場合は、北側側道だけの場合に比べ事業費が約 220 億円（7 %）上昇することになる。
- ② 地下式においてシールド工法は、2 本のシールド間の間隔を取らざるを得ない関係上、用地買収面積が拡大する等の要因で、開削工法より事業費が嵩む。その開削工法であっても高架式に比較して 1.6～1.7 倍の費用（2,040～2,250 億円上昇）になる。
- ③ 掘割式は、高架式に較べ下北沢区間だけが異なる構造形式であり、全体事業費で高架式より 260～350 億円（8～11%上昇）高くなる。それは下北沢区間での両者比較における 230～280 億円の差がほぼそのまま持ち越されたといえる。その場合の高架式との差は、掘割式のために必要となる井の頭線交差部改築費（68 億円）及び車両改造費（133 億円）が大きな要因となっている。

第IV章 今後の検討課題

この報告書はあくまでも限られた期間内に、限られた内容の研究成果をとりまとめたものであり、今後、事業化に向けて、事業者および世田谷区が更に精度の高い比較検討を行う必要がある。

ここでは、本研究会で設定した与件の基に調査研究を行ってきたが、なおその過程で十分な議論を尽くすことのできなかつた事項について、今後の検討課題として列挙する。

(1) 世田谷代田駅以西区間の街づくりについて

本調査は、下北沢駅を中心に東北沢駅～世田谷代田駅の区間について検討したが、今後、世田谷代田駅以西についても、小田急線の線増連立事業に伴う駅付近および駅間部の街づくりについて調査検討を行う必要がある。

(2) 鉄道沿線環境対策について

本調査は鉄道構造形式別の市街地環境について比較しているが、環境アセスメントは行っていない。環境アセスメントは、今後、連立の事業化に向けて、事業者が行う。この結果を踏まえて、沿線市街地の環境対策も含めた街づくりについて検討を深める必要がある。

(3) 鉄道敷空間利用について

鉄道敷空間は街づくり観点から有効に活用することが重要であり、本調査で幾つかの例示をしたが、今後さらに沿線市街地環境に適合する積極的な各種利用形態について検討する必要がある。

(4) 下北沢駅周辺地区における再開発事業の成立性について

第Ⅱ章で行った駅周辺地区の将来市街地想定は、小田急線の線増連立事業や補助54号整備を契機として再開発が進むことを前提としたものであり、規模想定については類似駅周辺地区との比較等から定性的に行ったものである。今後

はより高い精度で成立性をみるため、再開発事業としての事業採算性や、商業、業務、情報、文化等の諸機能立地の可能性等に関する検討を行い、地元のコンセンサスを形成して行く必要がある。

(5) 鉄道構造形式別事業費負担について

高架式に関しては事例も多く一般的なルールがあるが、地下式、掘割式に関しては事例も少なく、一般的なルールが確立されているとは言い難い。したがって、特に地下式、掘割式を採択する場合は、関係諸機関との調整を図る必要がある。

資料編

(1) 駅周辺市街地の将来規模想定

① 類似駅周辺地区における大規模建築物集積度合いの比較

下北沢駅の乗降客数は現在約10万人／日で、将来（昭和75年）約16万人／日に達する（現在の約 1.6倍）と想定される（図－3 参照）。このような乗降客数の今後の増大に加え、小田急線の線増連立事業インパクトによる駅周辺市街地の再開発が促進されることも期待され、将来駅周辺地区の土地利用更新は大いに進むことが予測される。

こうした駅周辺市街地の変容の様子を知るために、下北沢の特色である地域中心性、ヤングの街、鉄道のクロスポイントであること等の点で類似する他の駅中心地区の大規模建築物の集積度合いについて駅乗降客数の伸びとの相関において概略把握してみる。

上記の観点から下北沢の類似地区として、自由ヶ丘、代々木、原宿、吉祥寺の4地区を抽出し、各駅を中心に半径 300m の範囲における商業・業務等非住宅系用途の建築面積約 1,000㎡以上の大規模建築物の集積度合いを、過去2時点比較し、その間における駅乗降客数の伸びとの関係を見ると、大規模建築物の立地と乗降客数との間には概ね相関関係が見られ、図－2に示すように乗降客数が1万人増大する間に大規模建築物は平均1～1.5棟立地している状況が読み取れる。

図－1 類似駅における乗降客数の推移

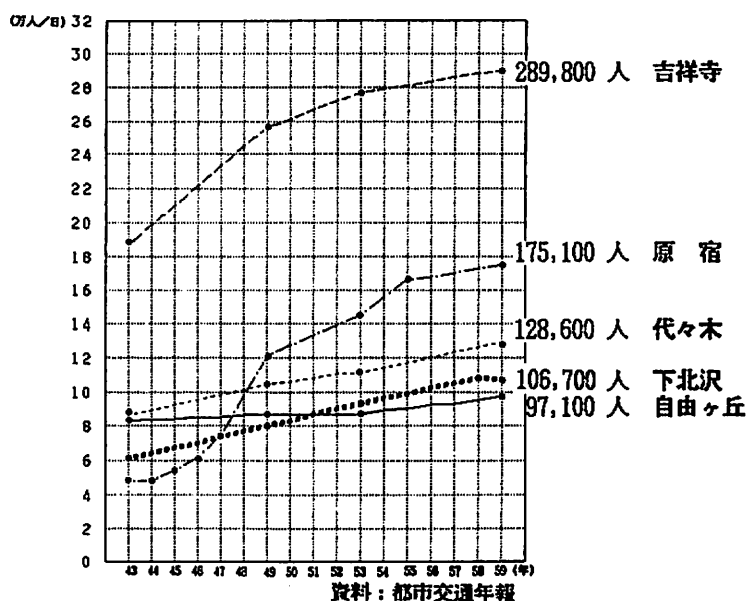
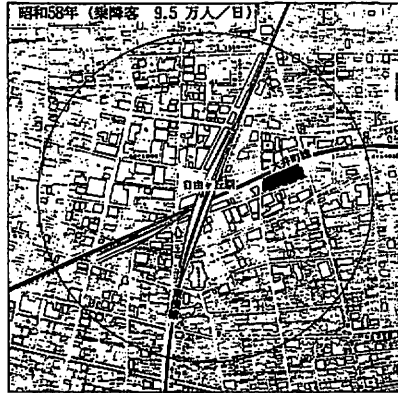
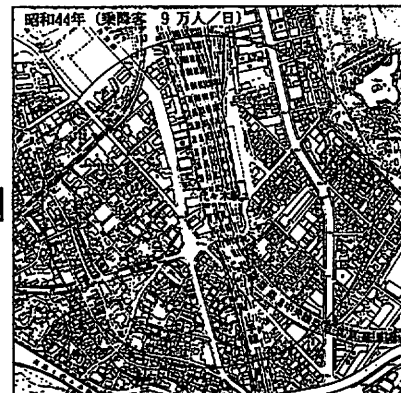
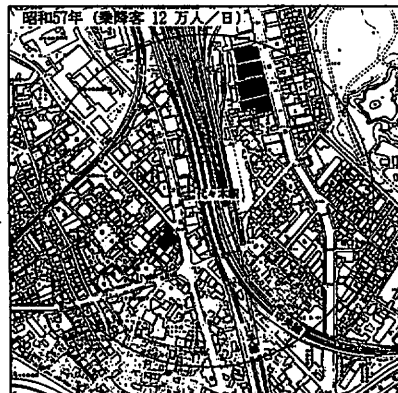


図-2 類似駅周辺地区における大規模建築物集積度合いの比較

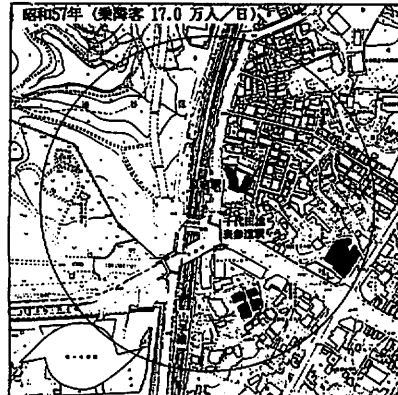
自由ヶ丘駅 (昭和53年～昭和58年)
 (1) 乗降客増分 = 0.8 万人
 (2) 大規模建築物増分 = 1.0 棟
 (3) (2) ÷ (1) = 1.3 棟/万人



代々木駅 (昭和44年～昭和57年)
 (1) 乗降客増分 = 3.0 万人
 (2) 大規模建築物増分 = 5.0 棟
 (3) (2) ÷ (1) = 1.7 棟/万人



原宿駅 (昭和52年～昭和57年)
 (1) 乗降客増分 = 3.0 万人
 (2) 大規模建築物増分 = 3.0 棟
 (3) (2) ÷ (1) = 1.0 棟/万人



吉祥寺駅 (昭和44年～昭和56年)
 (1) 乗降客増分 = 8.5 万人
 (2) 大規模建築物増分 = 12.0 棟
 (3) (2) ÷ (1) = 1.4 棟/万人



■ は、比較2時点の間に増加した大規模建築物



②下北沢駅周辺地区大規模建築集積度合いの想定

下北沢の将来乗降客数は現在より約6万人／日の増大が見込まれることから、上記の類似地区で得られた原単位を適用すれば、下北沢駅周辺には6～9棟の大規模建築物の立地（再開発による立替え等）が見込まれることになる。こうした結果を踏まえて下北沢駅周辺市街地の将来想定をしたものが図Ⅱ－8（第Ⅱ章）である。

中でも駅北口地区は小田急線の線増連立事業および補助54号整備の計画によって街区形態と土地利用形態が大きく変わることが予想され、こうした市街地更新のポテンシャルを街づくりに活かして行くことが重要であり、そのためには、市街地再開発事業等の再開発計画をもって誘導して行く必要がある。

特に、駅北口は駅前広場を捻出する市街地再開発事業を行う可能性も想定できる。ちなみに、このような駅前広場を含めた市街地再開発事業を行う場合、その中に含まれる既存の商業業務床（約6,000㎡）は全て、図Ⅱ－8で想定した建物の中に収容可能である。

大規模建築物の施設イメージは、図Ⅱ－8に見られるように、1～2階が商業施設、上部はオフィス、住宅、ギャラリー・劇場等の文化施設、各種学校、スポーツ・フィットネス施設等が考えられる。

そして、地階には中心地区周縁駐車場（フリンジパーキング）整備の一環として大規模駐車場の確保を図る。

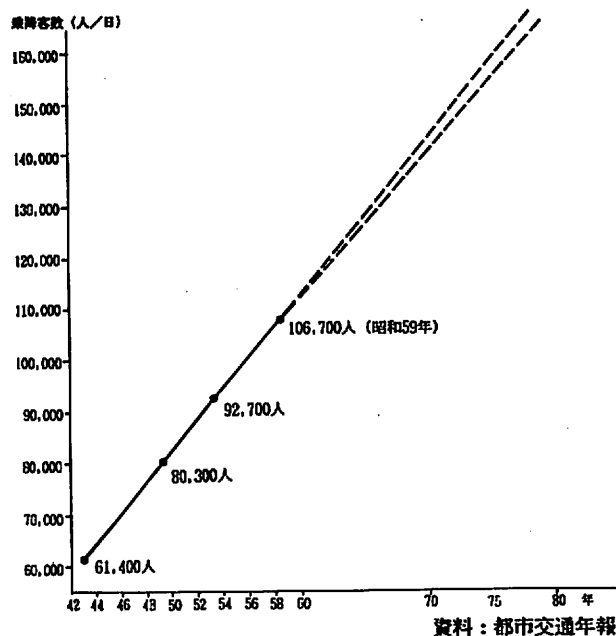
(2) 駅前広場、駐輪場の規模想定

現在下北沢駅にはバスやタクシーの発着できる駅前広場の空間がない。現在一直線に増加し続けている下北沢駅乗降客数から考えて将来然るべき面積の駅前広場の整備が必要である。また、駐輪場は駅舎近傍の鉄道上部または高架下空間に確保する必要がある。これらの必要規模は、次のように想定される。

① 下北沢駅鉄道乗降客数

約15年後を見定めて、現在の 1.6倍 160,000人/日（乗車80,000人/日、降車80,000人/日と考える）

図-3 下北沢駅乗降客数の将来推計



② 当該ゾーン発着の鉄道利用者のピーク時集中率（53年P.T.調査より）

発（8:00～8:59） 16.67% その時の着集中率は 12.9 %

着（18:00～18:59） 14.15% その時の発集中率は 6.5 %

そこで駅前広場計画は8～9時のピーク時に対応できるように諸元を決める。

③ 鉄道端末手段別比率と将来ピーク時駅広利用者数

	駅発着構成比		ピーク時駅広利用者数*		
	駅着	駅発	発	着	合計
徒歩	88.54%	89.36%	11,808人	10,116人	21,924人
自転車	1.18	1.17	157	132	289
オートバイ	0.25	0.25	33	28	61
路線バス	8.53	8.41	1,138	952	2,090
タクシー	0.91	0.67	121	76	197
自家用車	0.59	0.00	79	0	79
他・不明	0.00	0.14	0	16	16
合計	100.00	100.00	13,336	11,320	24,656

* 駅着端末にはピーク時集中率 16.67%、駅発端末には 14.15%がかかっている。

④ 駅前広場面積算定

a. 駅前広場計画委員会式 (28年式)

電車駅 (通勤駅) 乗降客 $x > 73,000$ 人/日ケース

標準	A	=	0.0259	$x + 25.09$	$\sqrt{x}$	=	14,180 m^2
上限	A	=	0.0277	$x + 26.85$	$\sqrt{x}$	=	15,170 m^2
下限	A	=	0.0189	$x + 18.30$	$\sqrt{x}$	=	10,340 m^2

b. 積み上げ方式 (小浪式)

S_p	=	歩行者用面積	=	228 m^2
S_b	=	バス用面積	=	716 m^2
S_t	=	タクシー用面積	=	941 m^2
S_o	=	自家用自動車用面積	=	841 m^2
S_1	=	$S_p + S_b + S_t + S_o$		
S_z	=	一般用公衆の利用部分面積	=	$0.2 \sim 0.3 S_1$
総面積 $S = 1.03 (S_1 + S_z)$				
駅前広場面積				
= 3,370 ~ 3,650 m^2				
= 約 3,500 m^2				

上記より、駅前広場面積は約 3,500 m^2 、望ましくは約 10,000 m^2 必要ということになるが、下北沢駅周辺の道路網やビルトアップ状況から見てあまり広い面積は確保し難い。そこで駅広機能のうち歩行者用空間をなるべく鉄道高架下または上部に確保する工夫が望まれる。

⑤ 駐輪場の必要スペース

駅周辺地区の街路等での放置自転車台数は、午後3時頃がピークであり、昭和59年現在、図-4に示す範囲で1,444台に及ぶ。

過去の調査では昭和56年に1,199台、昭和53年に556台であった。

小田急線の線増連立事業や駅広整備を契機に当面約2,000台分の駐輪スペースを設ける必要がある。

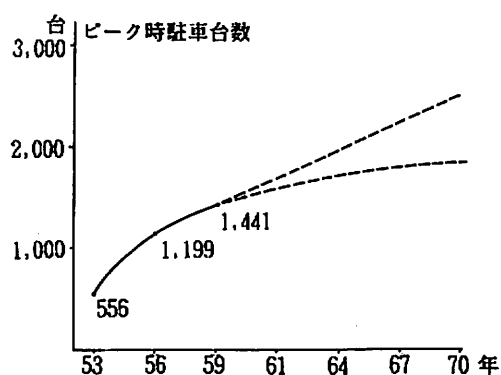
現在Fゾーンに駐輪場が設けられているが、オープン間もないためもあり十分認知されていないためか全く利用がない。またそれは駅からやや遠いことにも由来するので、今後の駐輪場配置場所は近くてわかり易い所を選ばなくてはならない。

なお、2,000台収容の駐輪場面積は1㎡/台と考えると2,000㎡必要である。2層式で1000㎡となる。

図-4 放置自転車台数の調査位置図



図-5 ピーク時自転車駐車台数の推移



印刷物登録番号 都市整備部 第1号
