

## 第72回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

● 日時 : 平成12年9月25日(月)午後7時~9時20分

● 場所 : 北沢タウンホール・2階 集会室

● 議題 : 1. 下北沢駅周辺の街づくりについて

① 駅前広場について

2. その他

● 出席者 : (敬称略)

懇談会会員

- 26名 ( [redacted] (司会) [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted] )

北沢総合支所街づくり部長 - 1名 (竹川)

街づくり課 - 5名 (安水、福田、八重樫、佐藤、高野)

建築指導課 - 1名 (窪松)

世田谷区都市整備部

都市開発課 - 1名 (吉濱)

交通企画課 - 2名 (吉田、竹内)

専門家

- 2名 (前田、若林)

◎ [redacted] 世話人挨拶 :

9月21日、区議会を傍聴したので報告したい。公明党の議員が小田急線問題と下北沢の街づくりに触れ、もはや鉄道の方式にかかわらず早くというのが住民の意向だ、下北沢では国の画一的なものでない小規模な駅前広場を望んでいるとして、区の方針を質した。それに対して濱詰北沢総合支所長が、鉄道計画に遅れないように街づくりを進めたい、駅前広場は都市計画事業として補助金を受けて進めたいとし、下北沢街づくり懇談会のランドデザイン構想図を説明。アンケートでも70%が同様の結果が出ているので、下北沢にふさわしい規模、構想で進めたいとの答弁があった。

◎ 会員異動報告 (事務局)

一番街商店街振興組合の [redacted] 氏、 [redacted] 氏、 [redacted] 氏が新たに会員となった。

## 1. 下北沢駅周辺の街づくりについて

### ◎街づくりに関する区の考え方（街づくり課長）

7月24日、下北沢駅周辺の整備イメージ案をまとめた。区としては、駅前広場については都市計画決定を受けて整備したいと考えているが、大きさ、機能面（バス、タクシー、一般車両の乗り入れ）、歩行者優先、防災上の視点など検討中の段階。懇談会の皆様の協議結果、要望等踏まえ、区案を策定していきたいので、よろしくお願ひしたい。

#### （1）駅前広場の機能について

##### ◎専門家から資料説明

……略……

##### <意見交換>

##### ○駅前広場の交通機能について

- 小田急線の新百合ヶ丘駅では駅前の広場の下に立派なバス施設があり、放置自転車もなく、参考にできないか。街としての顔づくりには、ある程度の規模も必要だろう。

##### ◎専門家から説明：

新百合ヶ丘駅周辺は土地区画整理事業で整備されたもので、駅前広場は南口だけでも約1万㎡と大きく、1階が車のための広場、2階は歩行者のためのデッキで駅の改札口があり、街路樹、噴水などもある立派なものになっている。事業面と規模の面から難しいと考え、割愛させていただいた。

- 下北沢の場合、北口であれば、坂を利用して二段式の広場にすれば広くできるのではないかと。
- 車と歩行者と分けることは可能だと思うが、事業費が膨大なものになる。
- バスの乗降場は駅前には設けないというランドデザイン構想の経緯があったと思うが、バスの乗降場というのは都市計画の必須条件なのか否か。
- 下北沢駅の乗降客数6万人をベースに下限5300㎡と計算したが、これが全部駅前に要るかどうかは別な議論となるが、都市計画決定との絡みでいまは判断できないところもあるが、すでにある施設で必要な機能を満たしているといった説明ができれば、分散も可能だろう。
- 下北沢では、北側の交番から南側のエグザスに至る範囲内の小田急線敷地の活用で機能分担していくしか考えられない。バスは既存系統と新規分で2バスあれば充分だが、補助54号線に通過型のバス停があってもいい。将来的に補助54号線と都市高速鉄道9号線との交差する付近が、都市計画施設の中に包含されて活かせる可能性はあるのかどうか。

##### ◎専門家から説明：

駅前広場の設計は、実際の土地に合わせてやらないと判断しにくく、単純に機能を積み上げていっても数値だけでは表せない部分がある。皆さん、バスは駅前でなくていいとお考えのようなので、そういう考え方を少し積み上げ、その上で、全体としてはこうだというものを別にいただいて、すり合わせをするという流れではいかがか。設計をしてみても議論という気がする。

- 7月に南町会でも議論した。3月の懇談会で構想図についてさんざん話し合った時と同じような意見が出されたことから判断すると、駅前広場に関する町会の考え方は懇談会の提案と同じと考えてよいと思う。
- 鉄道の構造形式はともかく、広場の問題を中心にというのは、砂上の論議とは言わないが理解しがたい。現実に沿った話で討議するほうが、もっと熱の入った議論ができるのではないか。
- 構造形式については現時点では白紙の状態なので、世話人としては街づくりの観点から、皆さんの要望に従って本日はテーマを駅前広場とした。街づくりの一つである駅前広場について方向性を見いだしていければと考えている。

◎ 専門家から説明：

鉄道の構造が高架か地下かで広場の作り方も違うとは思いますが、推測しながら議論してもまとまらないので、形式についてはおいておき、少なくとも地上レベルからは鉄道はなくなり、北と南が一体的になることは可能と考えられるので、その駅前広場に必要な機能はというところに議論を絞っていただければと思っている。

- 他の地域と比較するより、今日の資料をもとに、たとえば地下になった場合にはどのような変わりをするのか、高架の場合はといった具体的な線につながった議論であれば、相当熱の入った議論ができる雰囲気になると思う。標準的・常識的な議論ではなく、北沢住民や商店街として、こうなったらこういう問題が出るという現実合った議論にしていきたいのが強い願いだ。
- 街づくりに関する鉄道・道路・駅前広場の三つの条件のうち、今回はご要望に従い駅前広場を議題にさせていただいた経緯がある。現実を見つめながら意見を出していただいたと理解している。
- 前回、駅前広場について意見がまとまらなかったが、その時点でバスは要らないという意見が多かったと思うので、それではタクシー、乗用車の乗り入れについてはという段階で進められればよかったかと思う。駅前広場の有効利用について、もう少し話し合ったほうがいいのではないか。
- 時間も経過しており、交通機能の四つの問題点、バス、タクシー、一般車送迎用、一般車用の駐車場について、併せてご意見をいただきたい
- バスがどうだといったことは、3月の構想図提出までにさんざん議論したが、行政からは5000㎡と、われわれの考えの3倍以上のものが出てきた。しかし、それで補助を受けてやらないと区に

はお金がないということなので、持ち帰って単会で再検討したが、結論は出なかったというのが現段階だと思う。グランドデザイン構想図に対して行政はどのように調整されようとしているのか、伺いたい。

◎街づくり課長から説明：

駅前広場については都市施設としての整備と考えており、バスであればタウンホールを含めて考えられないかと、基準の中でどう計画を練っていくかは今後の課題だと思う。提言やアンケートに出た地元の方々の思いは、都なり国にも話しているし、その中で構想案を整備していくことになる。そのへんは十分踏まえた中でやっていきたいと考えているので、ご理解いただきたい。

- 構造形式が上でも、経堂の例を見ると下は車は通れない、下になっても都市計画の面積の中に入らないとなると、車は取り付け道路を通らざるを得ないので、タクシーも無理ではないか。

◎専門家から説明：

先ほどの説明でご理解が違うかと思うのは、田園調布や日吉が都市計画決定していないのは、バス会社が専用で使用し、駅前広場として総合的な交通に対応していないためだ。鉄道が下に入った場合、上の空間の使用は可能と理解している。高架の場合も、下を道路として利用している例は少ないが、高架構造との兼ね合いで、鉄道側との交渉次第で可能性はあると考えている。

- 大宮の駅前の都市計画で、アクセス道路が高架で駅前に入っているものがあるが、これも都市計画の一部として国としての指導があるのかどうか、ご存じであれば伺いたい。

◎専門家から説明：

大宮の例は勉強不足だが、下北沢の場合、アクセスルートを考えても、車が上に入ってくることは費用の点からも考えにくいので、それは考えなくてもよいのではないか。

- 勉強会をしたいと思うので、そのへん具体的にお調べいただけないか。
- 部長にお尋ねしたい、駅前広場は都市計画の施設としてのみ考える、それ以外にはないと理解してよろしいのか。その場合、仮に鉄道が地下に入って、浅い部分にコンコースを設け、そこを通じて若干離れた場所に交通広場が設置された場合、基本条件の「駅舎に直結し、一体的に計画されている」にあたるのかどうか。

◎街づくり部長から説明：

世田谷区では下北沢、二子玉川、三軒茶屋を広域生活拠点と位置づけており、下北沢駅にタクシーも入れないのはいかがでしょうかと考えている。検討の結果、要らないならその理由を示す必要がある。

る。バスについてはタウンホール、54号ができたときに通過交通としてのバス停を設けるなどあると思う。ただ、防災面から大型の消防車が入れる程度の施設が要るので、バスを入れる入れないは別として、駅前広場には一定の面積が必要だ。

地下のコンコースを通じて交通広場をつくる点は、一体で都市計画施設として認められないことはないと思う。そうなればアクセス道路が要らない、短くなるなども考えられる。

◎専門家から説明：

少し気になるのは、先ほどの西国分寺の例で、駅南口のいずみホールに隣接して広場がつけられ、交通広場となった。それは駅との間に宅地があるためで、駅の間は市の管理する通路で結ばれているが、強くプッシュしたにもかかわらず、駅と広場が直結していないという理由で最後まで都市計画決定されなかった。それは、国鉄と建設省の申し合わせで補助金が決められており、国鉄の敷地に接していることが要件だったことによる。したがって、下北沢のケースもかなり微妙な部分があり、交渉してみないとわからないとご理解いただいたほうがいいかもしれない。

- 方法論とお金については考えてもどうにもならないので、持ち帰って討議した結果に戻ると、しもきた商店街としては外周道路以外には車は入れたくないという結論だ。駅前に優先順位をつければ、バスは要らない、タクシーは入ってくるものはしかたがない。ただ、ハシゴ車が回れる広場と言われたが、何年に一度の火事のために駅の直近にそれを確保することが必要なのか。もしつくるとすると、放置自転車どころか放置自動車の場所になると思うが、管理は行政がしてくれるのかどうか。

◎街づくり課長から説明：

区としてはいま広場がないので、大型車両が中に入るようなかたちを考えている。そのメンテナンスについては、これから考えたい

- ランドデザイン策定の折、駅前にはなるべく交通は入れないと申し合わせたはずで、われわれの考えは全く無視されているように感じるが

◎専門家から説明：

歩行者主体の街づくりと言う観点では意見の一致を見たが、駅前にタクシーや一般車を入れるかどうかについては、様々な意見が出され意見集約には至らなかった。そうした意味で、歩行者機能の充実とか歩行者利用に主眼をおくと言う表現になったはずである。

- 街づくりには気象の変化にも配慮が必要で、このところのようにいつ何時大災害が起こるとも判らない、電車が止れば人の収容場所が必要となるし、防災上広場は必要不可欠で、立体化してでも

つくるべきである。高齢化すれば車椅子も多くなるし、バスも必要になる。駅前広場は 2 段にして、上段をイベントに活用すれば良い。

- 路線バスだけではなく、観光バスの発着のためのスペースも下北沢には不足していて、必要である。町会の旅行等でバスをチャーターするが、昭和信金の好意で駐車場を使わせてもらって何とか凌いでいる。
- 本日の資料で列挙されている機能は、すべて必要と考える。しかしながら、適切な管理を怠ると不法駐車で使えなくなる。
- 駅前広場については、もう 1 回議論する必要がある。

#### <次回への宿題>

- ①道路が高架で駅前までアクセスしている例として大宮
- ②54 号線～鎌倉通り間の小田急線の計画決定面積

#### <回回のテーマ>

- ①駅前広場について (残った項目について再度)
- ②アクセス道路について

#### <次回懇談会日程>

- ・世話人会で決め、開催通知にて連絡する。

### 3. 添付資料

第 72 回下北沢街づくり懇談会資料

平成 12 年 9 月 25 日

#### ■ 駅前広場に関する討議資料

##### 1. 駅前広場の基礎知識

###### (1) 駅前広場とは

- 駅前広場は、鉄道利用者のバスへの乗換えなどのターミナル交通を処理する「交通空間」としての役割と、買物客や待ち合わせなどの人々の交流や都市景観を形づくるなどの「環境空間」としての役割を担うものである。
- 都市計画決定することの意義：
  - ① 都市計画法に基づく都市施設として位置づけられ、その実現性が確実になる。
  - ② 街づくりを誘導できること。
  - ③ 補助金が導入できること。

###### (2) 駅前広場として都市計画決定するための基本条件

- ① 人と車の総合的な交通に対応した機能と規模を有していること。(駅を挟んで両側等複数の駅前広場が一体的に整備される場合には、機能分担することは可能)
- ② 駅舎に直結し、一体的に計画されていること。
- ③ 都市計画道路に接続していること。(駅と都市計画道路が離れている場合は、途中の取付道路(アクセス道路)部分も都市計画決定する必要がある。)

※通常、都市計画決定を受けられない交通広場の例：

- ① 駅舎と離れた交通広場 (ex.西国分寺駅南口：駅前広場として一定の機能は有している。資料-5⑤参照)
- ② バスターミナルのみ、タクシー乗場のみ等の単一機能の広場で、通常一般車には開放されていないもの(私鉄の駅前などに鉄道用地を利用して整備されたものなどが多い。ex.田園調布駅、日吉駅のバスターミナル)
- ③ 一般車には開放されていても極めて小規模な車寄り付き程度のもの(②同様、私鉄駅前などに多い)
- ④ 歩行者専用の広場

###### (3) 駅前広場の大きさ

- 下北沢に必要とされる駅前広場は、規定の算定方法によれば 5,000 m<sup>2</sup>程度の面積が必要と算出されている。(資料-1参照)
- 一方、懇談会のこれまでの検討結果(グランドデザイン構想図)や地元へのアンケート結果からは、歩行者中心の駅前広場が希望されている。(資料-2参照)
- 駅前広場に一般的に設けられる施設は、資料-3に示すようなものであるが、グランドデザイン構想図に示したように防災機能を持たせるのであれば、消防車等の大型車が回転できる空間が必要となり、これが必要最小面積の一つの目安となろう。(資料-4参照)
- 交通機能として必要とされるもののほかに、その街に必要とされる交通以外の機能をどの程度重ねていくかにより、最終的に必要とされる規模が算出されることになろう。
- 比較参考資料として 2,000 m<sup>2</sup>~6,000 m<sup>2</sup>程度の駅前広場の事例を、下北沢の地図と同スケールで並べてみている。(資料-5参照)

## 2. 下北沢の駅前広場には、どんな機能がどの程度必要か

- 下北沢に必要と思われる機能を考えてみよう。
- 大きく交通機能とそれ以外の機能に分けられるが、これらの中でも絶対に駅前になくてはならないものと、必ずしも駅前でなくてもどこか街の中にあれば済むものがある。ただし、後者の場合は、その空間をどうやって生み出すかが課題となるが。

### ○交通機能

- ① バス施設：乗降場、時間調整のための駐車場（バス路線の起終点や路線数が多い場合に必要となる）
- ② タクシー施設：乗降場、客待ちのための駐車場
- ③ 一般車送迎用乗降場
- ④ 一般車用駐車場（駅に用事のための短時間駐車用。往々にして通勤買物等の長時間駐車に利用されがち）

### ○交通機能以外の機能

- ⑤ イベント広場（専用スペースとして常設する場合と他の交通施設空間を暫定利用する場合がある）
- ⑥ 避難スペース（居住者及び下北沢に来る多くの来訪者のための一時集合場所として）
- ⑦ 耐震性貯水槽（通常、歩道や修景スペースの地下に設けるが、これを設置すれば必然的に大型消防車の回転スペースが必要となる）
- ⑧ その他：交番、公衆トイレ、修景スペース（植栽帯、噴水、彫刻等）その他

## 3. 駅前広場のまとめ

### (1) 機能とつくり方について

### (2) およその面積について



■資料一 1 下北沢駅の駅前広場概略模算定

	下北沢駅	世田谷代田駅	東北沢駅
上限	7,700 m <sup>2</sup>	1,200 m <sup>2</sup>	1,200 m <sup>2</sup>
標準	7,200 m <sup>2</sup>	1,100 m <sup>2</sup>	1,100 m <sup>2</sup>
下限	5,800 m <sup>2</sup>	800 m <sup>2</sup>	800 m <sup>2</sup>
48年式(*)	1,800 m <sup>2</sup>	900 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>
計画施設	バス施設	乗降場：2バス	
	タクシー施設	乗降場：2バス 客待ち駐車場：5台	
	一般車施設	乗降場：2バス	

(\*) 48年式の値は、施設の配置計画等により大幅に変動する。

■資料一 2 アンケート結果からの駅前広場に必要とされる交通機能  
(「アンケート結果集約状況(概要)《平成12年6月23日現在》」より)

(5) 駅前広場に必要交通機能

単位：%

バス乗り場やタクシー乗り場・タクシンの待ちスペースが整備され、送り迎えの一般車も乗り入れられる全ての自動車に対応した駅前広場	東北沢駅	11
	下北沢駅	10
	世田谷代田駅	4
タクシー乗り場・タクシンの待ちスペースと、送り迎えの一般車が乗り入れられる小型車に対応した駅前広場	東北沢駅	7
	下北沢駅	9
	世田谷代田駅	8
歩行者を中心とした駅前広場で、自動車は消防車・救急車などの緊急車両や送り迎えの一般車など、タクシーが車を寄せられる程度の駅前広場	東北沢駅	71
	下北沢駅	69
	世田谷代田駅	75
その他	東北沢駅	11
	下北沢駅	12
	世田谷代田駅	13

【参考】  
駅前広場面積の算定方法一覧

1. 28年式(都市計画協会「駅前広場研究委員会：昭和28年」) 広場面積算定の基準式として、電車駅・汽車駅別に標準式、上段、下段の3つの式が示されている。
2. 原単位法 バス施設、タクシー施設、一般車、通車、通車・回転スペース、歩行者スペース(団体広場、歩行者広場、歩行者通廊)、自転車施設、修業施設、その他の施設ごとに検討し、原単位等から必要面積を算定し、合算する。
3. 積上げ式による方法 3-1. 小遠式(建設省土木研究所小遠氏提案式) 歩行者用面積、バス用面積、タクシー用面積、自家用車用面積を施設ごとに簡略式から算定し、これら合計の2~3割を一般乗客の利用部分面積として加算し、さらに全体の3%を修業等の余裕として加算する。

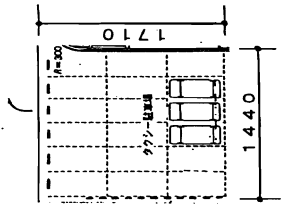
3-2. 48年式(都市計画協会「駅前広場整備計画調査委員会：昭和48年」) 歩道、草道、モーター別乗降停車スペース、駐車場、その他などの面積に分類し、これら各施設の利用者または利用する車両のピーク時の量によって段数を決定し、合算する。 この算定式を使用して面積算定を行うには多くの外生変数(交迎手段別の分担率、乗車率、ピーク率等)を必要とし、検討対象の駅前広場に十分適応した外生変数が得られるかどうかの問題がある。
4. 小面積駅前広場 一般に駅前広場といえるもので、面積が小さく、一番簡単な広場としては、歩道と自動車が行き交うことができる程度のスペースを設けたものである。バスの出入りが可能であるとした場合、駅前広場と街路との関係にもよるが、通常の最小の駅前広場の面積は約1,100~2,000m <sup>2</sup> 程度である。 歩行者のみとか、歩行者とタクシー程度の自動車を対象とする場合についてはさらに小さな面積ですむため、それらについては個々具体的な検討が必要である。

資料-3 駅前広場の一般的な構成要素

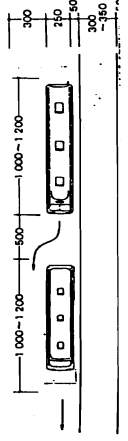
- ・歩道 (通行空間、周辺建物のアクセス空間、照明・案内板・埋設物等の設置空間)
- ・車道 (走行区間)
- ・バス乗降場 (乗降同一、乗降分離)
- ・タクシー乗降場、駐車スペース (タクシープール)
- ・一般乗降場 (キースランドライド)
- ・人の広場 (集会、休憩、避難、救護活動の場等)
- ・植樹帯等
- ・公益施設 (公衆便所、公衆電話、ポスト等)
- ・交通管理施設 (ロータリー、中央分離帯等)
- ・照明施設

□タクシープールの例  
(18台分)

(約246㎡)



□バスバースの例  
(2バスでの平行着発型)



(cm)

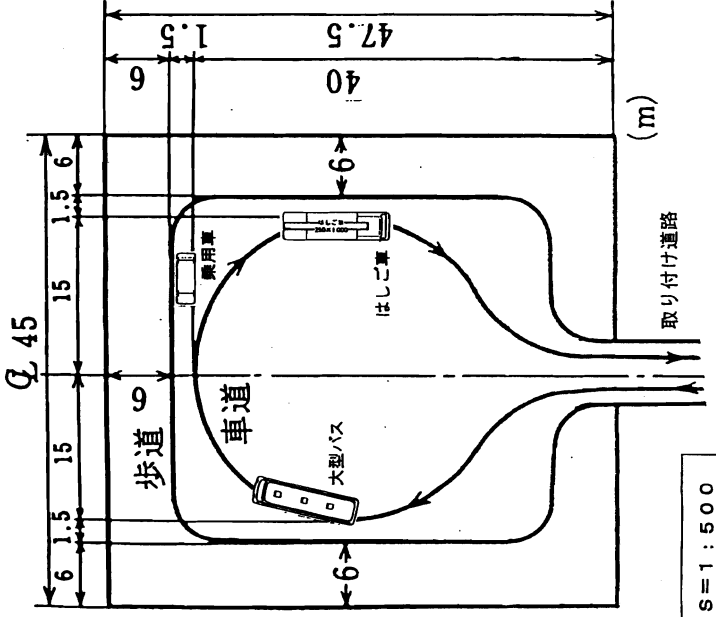
S=1:500

出典：『建築設計資料集成』日本建築学会 編

資料-4 大型車 (バス、消防車等) の回転に配慮した駅前広場の最小設計例

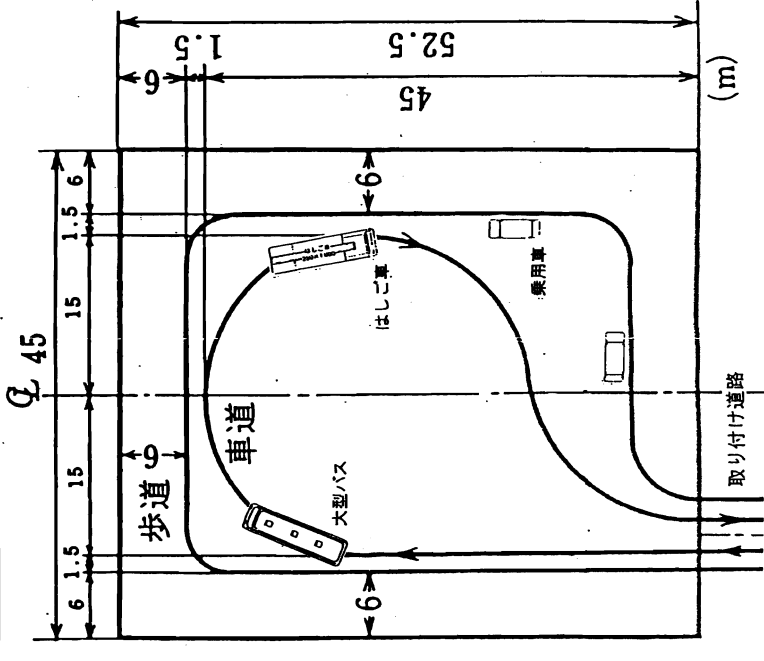
a : 取り付け道路が中央の場合

・ 2,137.5㎡ (横45m×縦47.5m)



b : 取り付け道路が片側に寄った場合

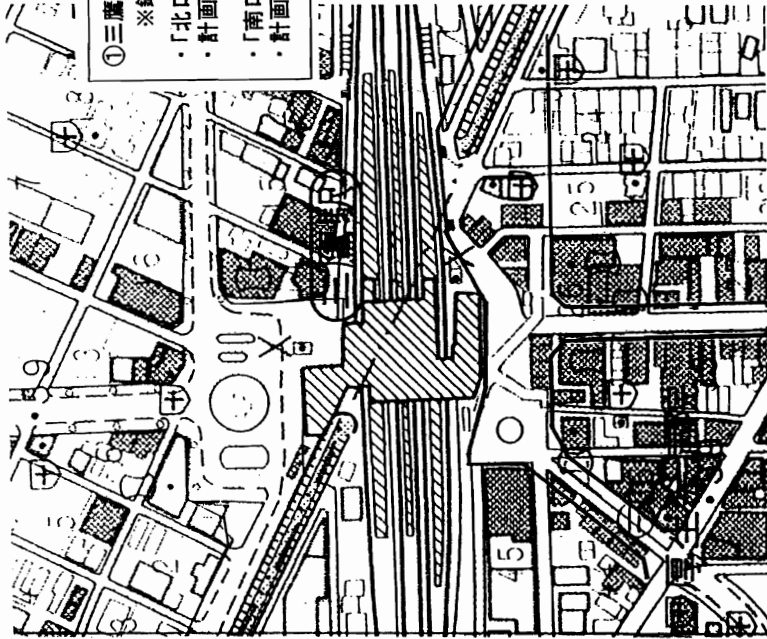
・ 2,362.5㎡ (横45m×縦52.4m)



出典：『交通工学実務双書-6 駅前広場・駐車場とターミナル』  
依田和夫 編著 社団法人交通工学研究会編 昭和61年11月



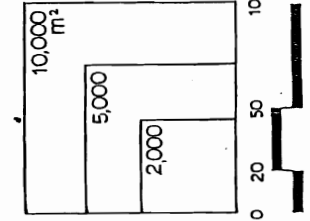
下北沢駅周辺 (S=1:2,500)



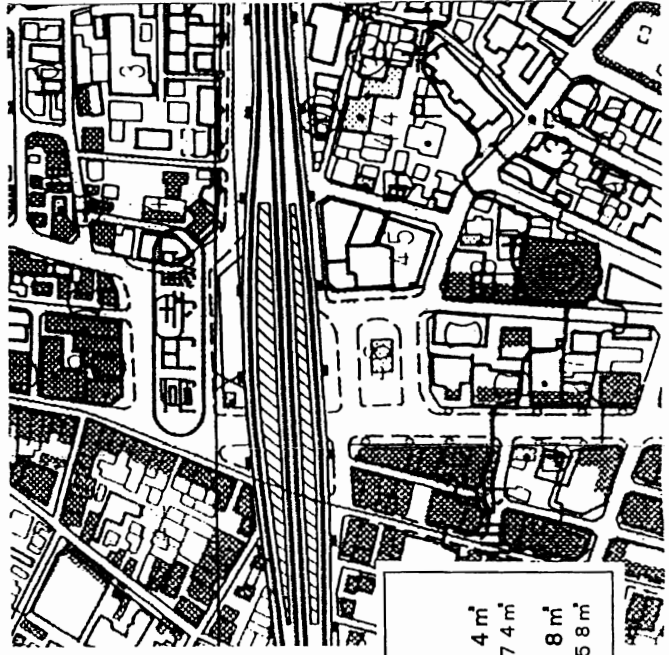
①三鷹駅 (JR中央線) [武蔵野市・三鷹市]  
 ※鉄道乗降客数: 156,457人/日  
 ・「北口」供用面積 : 5,980㎡  
 ・計画面積 (S37.7決定): 6,050㎡  
 ・「南口」供用面積 : 4,000㎡  
 ・計画面積 (S41.7決定): 8,000㎡



③柏江駅 (小田急線) [柏江市]  
 ※鉄道乗降客数: 43,546人/日  
 ・「南口」供用面積 : 2,635㎡  
 ・計画面積 (S39.1決定): 2,635㎡  
 ・「北口」供用面積 : 4,200㎡  
 ・計画面積 (S62.8決定): 4,200㎡



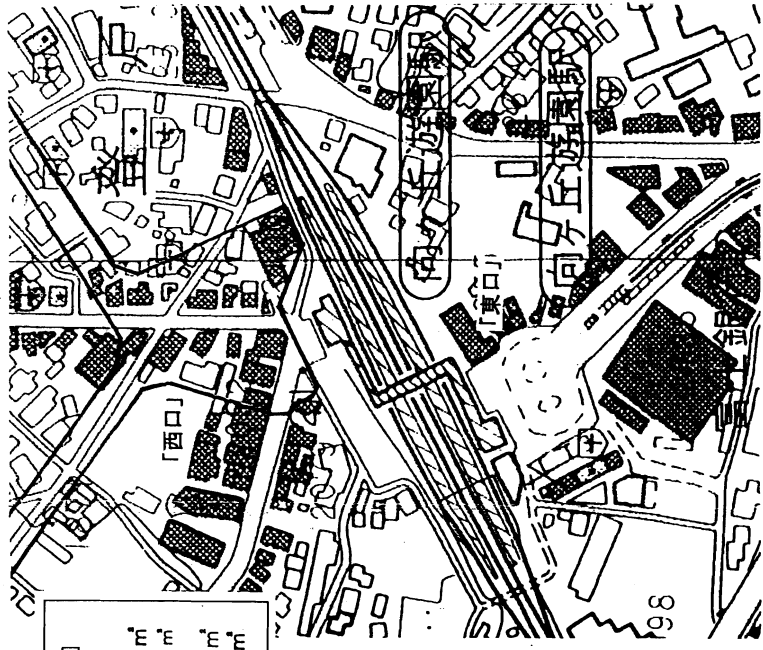
1:2500



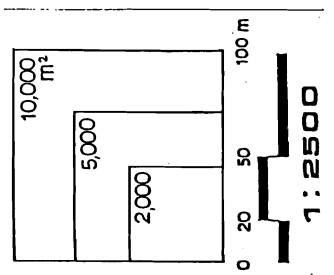
②高円寺駅 (JR中央線) [杉並区]  
 ※鉄道乗降客数: 98,041人/日  
 ・「北口」供用面積 : 3,474㎡  
 ・計画面積 (S38.8決定): 3,474㎡  
 ・「南口」供用面積 : 2,758㎡  
 ・計画面積 (S38.8決定): 2,758㎡



下北沢駅周辺 (S=1:2,500)

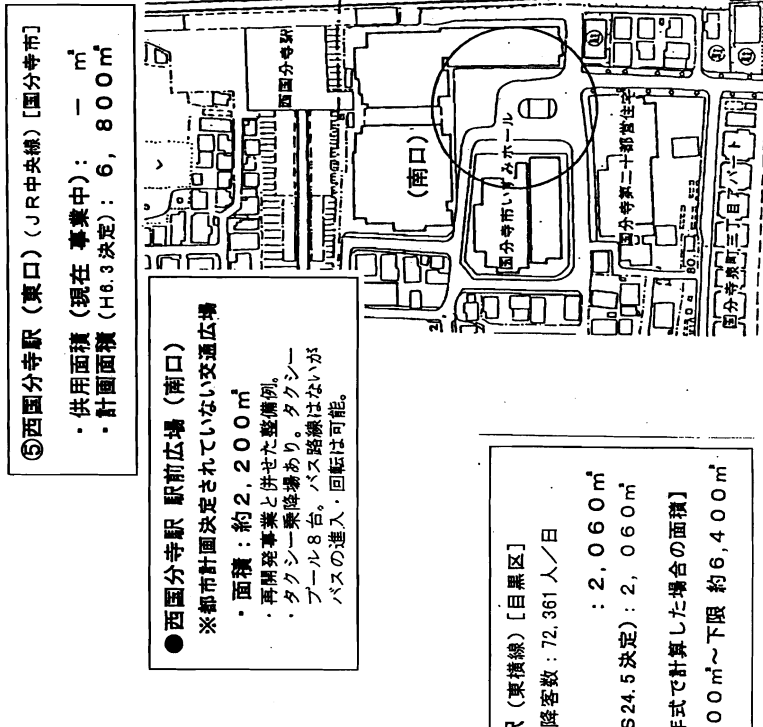


④向ヶ丘遊園駅 (小田急線) [川崎市]  
 ※鉄道乗降客数: 70,790人/日  
 ・「東口」供用面積: 3,000㎡  
 ・計画面積 (S31.9決定): 3,000㎡  
 ・「西口」供用面積: 1㎡  
 ・計画面積 (S39.9決定): 5,400㎡



下北沢駅周辺 (S=1:2,500)

⑥自由ヶ丘駅 (東横線) [目黒区]  
 ※鉄道乗降客数: 72,361人/日  
 ・供用面積: 2,060㎡  
 ・計画面積 (S24.5決定): 2,060㎡  
 【参考: 28年式で計算した場合の面積】  
 上限約9,300㎡~下限約6,400㎡



⑤西面分寺駅 (東口) (JR中央線) [西分寺市]  
 ・供用面積 (現在 事業中): 1㎡  
 ・計画面積 (H8.3決定): 6,800㎡

●西面分寺駅前広場 (南口)  
 ※都市計画決定されていない交通広場  
 ・面積: 約2,200㎡  
 ・再開発事業と併せた整備例。  
 ・タクシー乗降場あり。タクシー  
 プール8台。バス路線はないが  
 バスの進入・回転は可能。