

副本

小田急線（下北沢駅）

近) の街づくりに関する意見交換会資料 (概要版)

— 平成12年11月14日 (火) —

7
7
7
7

·
·

()

()

·
·

北沢の問題点と現行都市計画の課題のフロー	1
北沢の街づくり計画のフロー	2
概念的な現行都市計画の課題図、下北沢駅周辺の現行都市計画の課題	3
東整備方針図、下北沢駅周辺整備方針図	4
西整備計画図（案）	5
下北沢駅周辺市街地の現況	
下北沢の「まちの特色」	6
主要道路の整備状況	8
自動車交通特性の概要	9
下北沢駅周辺地区の問題点と課題と現行都市計画の課題	
地平鉄道による地域分断	10
結節機能の弱さ	11
都市防災機能の弱さ	12
道路施設整備の遅れ	13
現行都市計画の課題	14
下北沢駅周辺地区における連立事業の必要性	15
下北沢駅周辺地区まちづくり整備計画	
道路整備計画	16
駅前広場整備計画	18
歩行者空間整備計画	20
土地利用計画	21
駐車場・駐輪場整備計画	22
防災計画	25
公園・緑地計画	26
検討のまとめ	27

■ 下北沢地区の現状

【交通】

- 鉄道により南北の市街地が分断されている
- 街の骨格となる道路（補54、補210）が未整備である
- 駅におけるバス・タクシー等の結節が弱い
- 駐車場需要は低いが、駐輪場の需要は高い
- 地区内の道路は狭隘である
- 地区への来街は鉄道の利用率が高い

【土地利用・都市活動等】

- 地区内と地区外の土地利用の色分けははっきりしている
- 商店数が多いが大型店は少なく、販売額も比較的小さい
- 20代を中心とした若い世代の街である
- 劇場等による下北沢文化の発信

■ 世田谷区新都市整備方針

(H. 10改訂)

- ・広域生活拠点として、商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点
- ・商業拠点地区として、一層の商業集積と活発化を図る
- ・都市計画道路の整備による避難路網・延焼遮断帯の整備
- ・延焼遅延帯としての主要生活道路（8m）の整備
- ・連続立体交差事業による踏切の解消
- ・都市広場機能・交通結節機能を備えた駅前広場の整備
- ・駐輪場の整備
- ・安全な歩行者空間の整備

■ 住民アンケート調査

(H. 12. 5～6実施)

◆ 駅周辺の街の将来像

- ・日常生活に密着した商店街に元気のある街…66%
- ・高齢者や障害者も安心して住み続けられる…63%
- ・地震や火災などの災害に強く安全な街…54%

◆ 駅前広場に求める機能

- ・緊急車両やタクシーが寄せられる程度の歩行者中心の広場…69%
- ・バス乗車場を含む全自動車に対応した広場…10%
- ・タクシープールを含む小型車に対応した広場…9%

■ 下北沢街づくり懇談会

(H. 12. 3提言)

- ・下北沢らしさの維持・発展
- ・歩行者主体の街づくり
- ・面的に一体となった商業地
- ・緊急車アクセスルートの確保
- ・連続立体交差事業の早期実現
- ・鉄道空間の有効活用
- ・駐輪場の整備

■ 地域住民との意見交換

(H. 12. 4～継続中)

- ・連続立体交差事業の早期実現
- ・井の頭線の盛土部分の有効活用
- ・駅アクセス道路の整備
- ・不特定多数の集まる街での防災面の強化
- ・街の分断解消による商店街の連続的な形成
- ・駐輪場の整備

■ 下北沢

幹

・道路ネットワーク整

・地区内生活道路への

鉄

・地平鉄道による自動

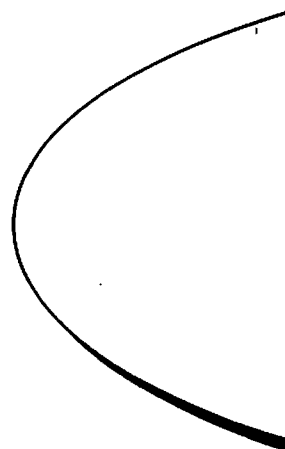
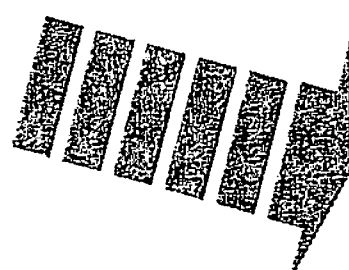
・地平鉄道による歩行

都

・広域避難場所への主

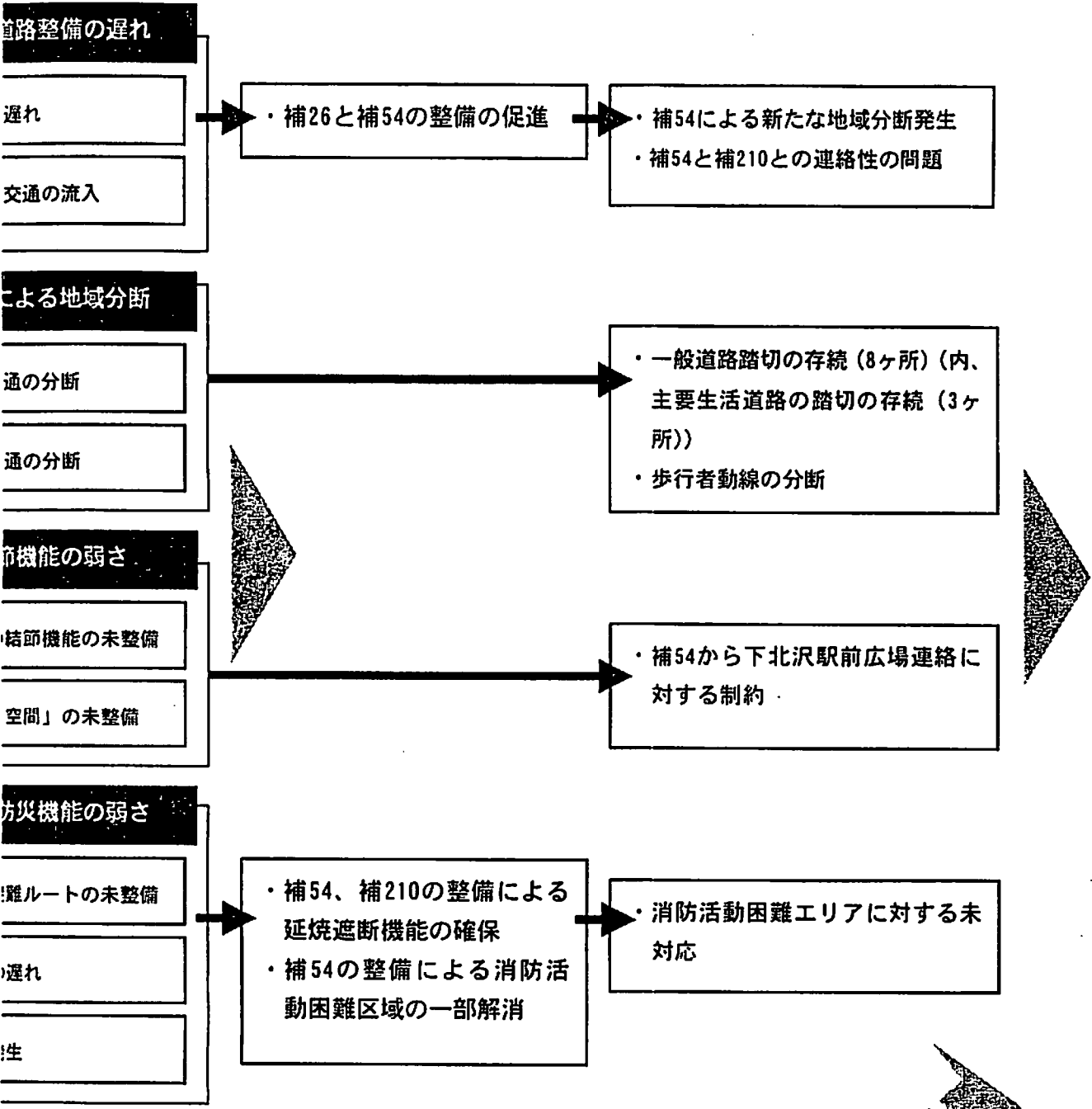
・オープンスペース確

・消防活動困難エリア



鉄道連続立体交差化の必要性

区の問題点
■ 現行都市計画による対応
■ 現行都市計画の課題

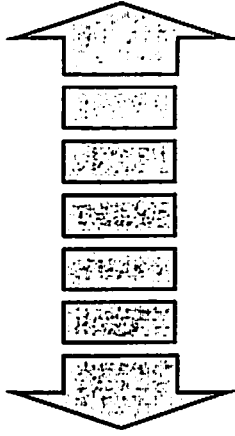


■ 街づくりの基本方針

- 1 鉄道・道路による分断のない一体的な街づくり
- 2 都市機能の向上に向けた都市施設整備
- 3 下北沢の特徴である歩行者の回遊性を活かした歩行者主体の街づくり
- 4 災害時に対応する防災機能の確保
- 5 すべての人にやさしいバリアフリー対策

下北沢の街づくり計画

連立事業及び都市計画道路整備を中心とした総合



■ 下北沢地区の問題点

幹線道路整備の遅れ

鉄道による地域分断

結節機能の弱さ

都市防災機能の弱さ

■ 街づくりの基本方針

- 1 鉄道・道路による分断のない一体的な街づくり
- 2 都市機能の向上に向けた都市施設整備
- 3 下北沢の特徴である歩行者の回遊性を活かした歩行者主体の街づくり
- 4 災害時に対応する防災機能の確保
- 5 すべての人にやさしいバリアフリー対策

① 連絡

② 都市

③ 主要

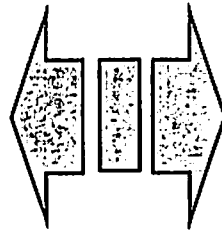
④ 歩行

⑤ オ-

⑥ 土地

⑦ 都市
駐車

⑧ 駅前



町な街づくりの推進

区整備メニュー

立体交差事業

計画道路、駅前広場の整備

生活道路の拡幅整備

歩行者優先の交通規制・誘導

オープンスペースの確保

土地利用の誘導

計画道路沿いにおける駐輪場の整備

駅前における駐輪場の整備

都市計画道路・駅前広場の整備

- 連立事業に合わせて、補助 2 6 及び補助 5 4 を地平道路に計画変更し整備の促進を図ると共に、駅前広場の都市計画決定と整備の促進を図る。

<第 1 ステップ>

- 補助 2 6 の放 23～補 54 区間の整備
- 補助 5 4 の補 26～鎌倉通り区間の整備
- 下北沢駅前広場の整備

<第 2 ステップ>

- 補助 2 6 の補 54～補 52 区間の整備
- 補助 5 4 の鎌倉通り～環 7 区間の整備
- 補 2 1 0 の（歩道）拡幅整備

主要生活道路の拡幅整備

- 主要生活道路を地区計画の地区施設として整備を促進する。
- 主要生活道路整備事業により整備を促進する。

歩行者優先の交通規制・誘導

- 地区内への一般車両の進入に対する規制を交通管理者の協力を得て導入する。
- 地元事業者等の搬入車両の時間規制等により、歩行者の優先性を高める。
- 共同荷捌き場の指定と大規模施設を共同荷捌き場として活用する。
- 歩行者空間の一体化と歩行者の回遊性を確保する。（ex. 井の頭線横断地下通路）

オープンスペースの確保

- 駅前広場整備と補助 5 4 の広幅員部分を活用したオープンスペースの確保
- 街路空間、鉄道空間等の積極的な緑化による緑被率の向上
- 地区計画によるポケットパーク等で空地を確保し、平常時は荷捌き車両用、災害時は緊急車両用としても活用する

土地利用の誘導

- 補 5 4 及び補 2 1 0 沿道において、共同化・協調化を誘導する。
- 都市計画道路の整備に伴ない用途の見直しを図る。（住居系⇒商業系）
- 地区への大規模商業施設の出店については、大店立地法の手続きにおいて行政・地元が一体となって調整していく。

都市計画道路沿いにおける駐車場の整備

- 補助 5 4 及び補助 2 1 0 沿道で公的助成により民間駐車場整備を誘導整備する。
- 公共駐車場の整備については将来の地区駐車需要の動向を見ながら整備を図る。

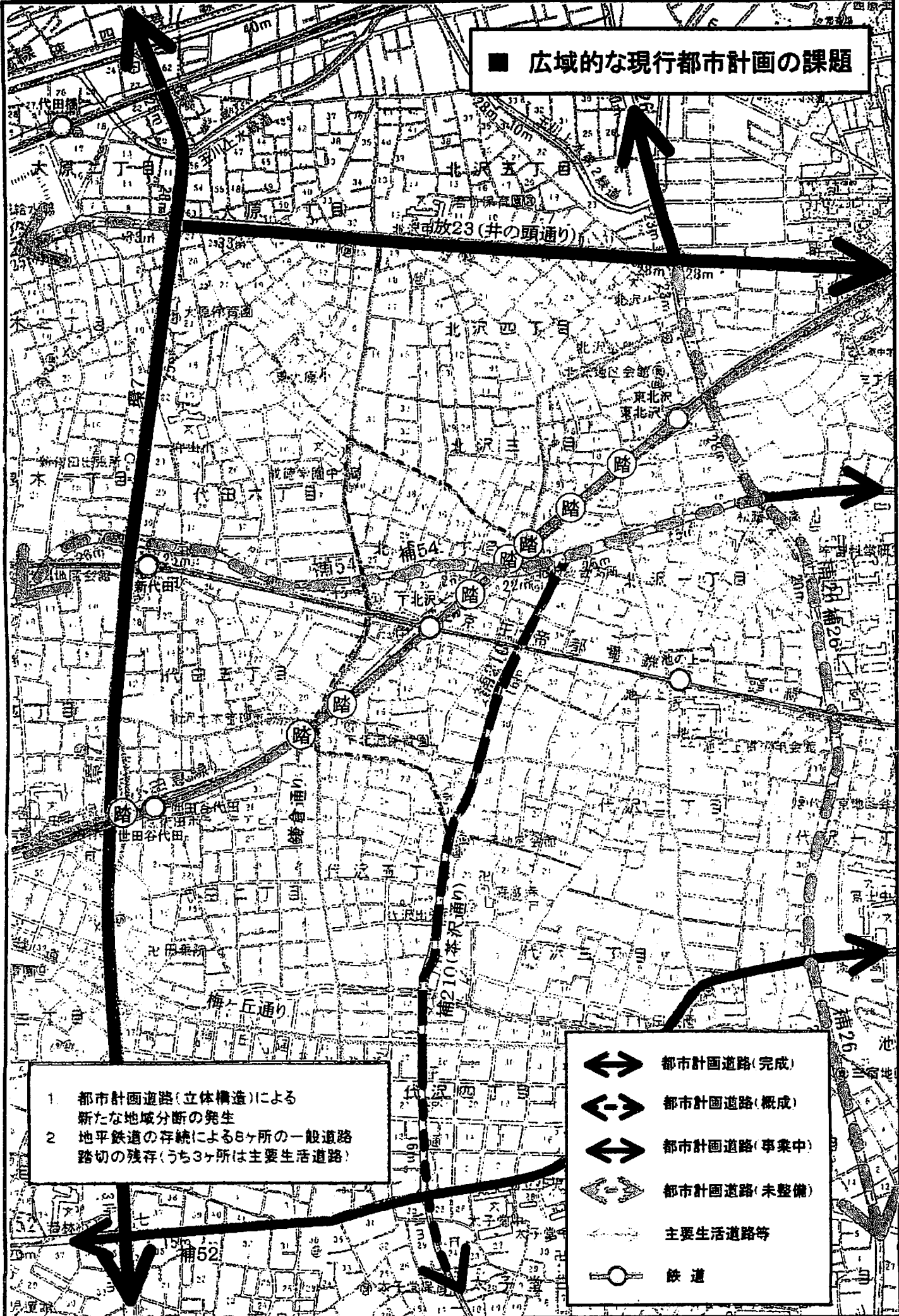
駅前周辺における駐輪場の整備

- 駅前周辺において鉄道空間を利用した駐輪場の整備を促進する。

■ 広域的な現行都市計画の課題

- 1 都市計画道路(立体構造)による新たな地域分断の発生
- 2 地平鉄道の存続による6ヶ所の一般道路踏切の残存(うち3ヶ所は主要生活道路)

- ⇔ 都市計画道路(完成)
- ⇨⇩⇧⇨ 都市計画道路(概成)
- ⇔ 都市計画道路(事業中)
- ⇨⇩⇧⇨ 都市計画道路(未整備)
- ⇨⇩⇧⇨ 主要生活道路等
- 鉄道



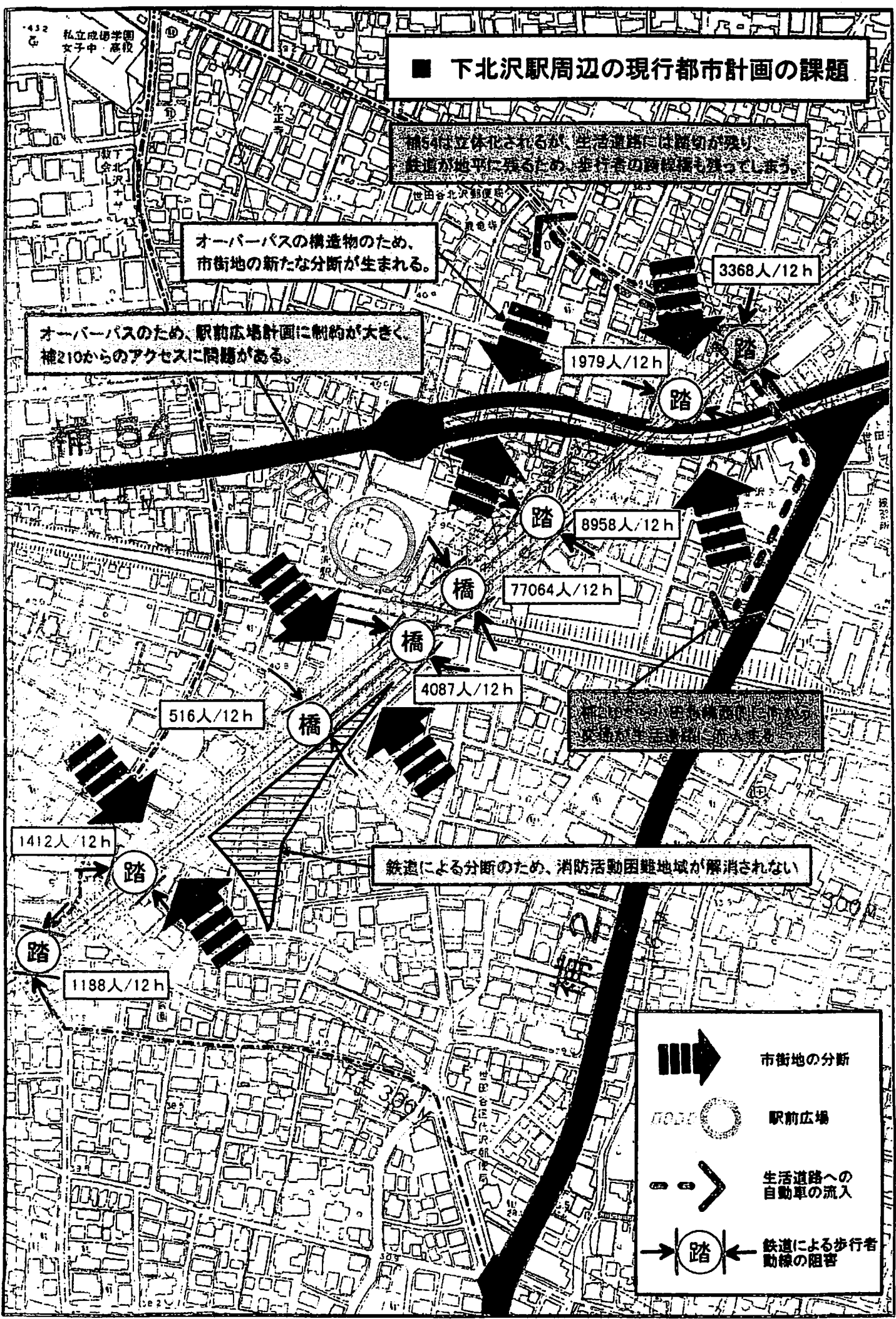
■ 下北沢駅周辺の現行都市計画の課題

幅54m立体化されるが、生活道路には踏切が残り、鉄道が地平に昇るため、歩行者の誘導も残ってしまう。

オーバースの構造物のため、市街地の新たな分断が生まれる。

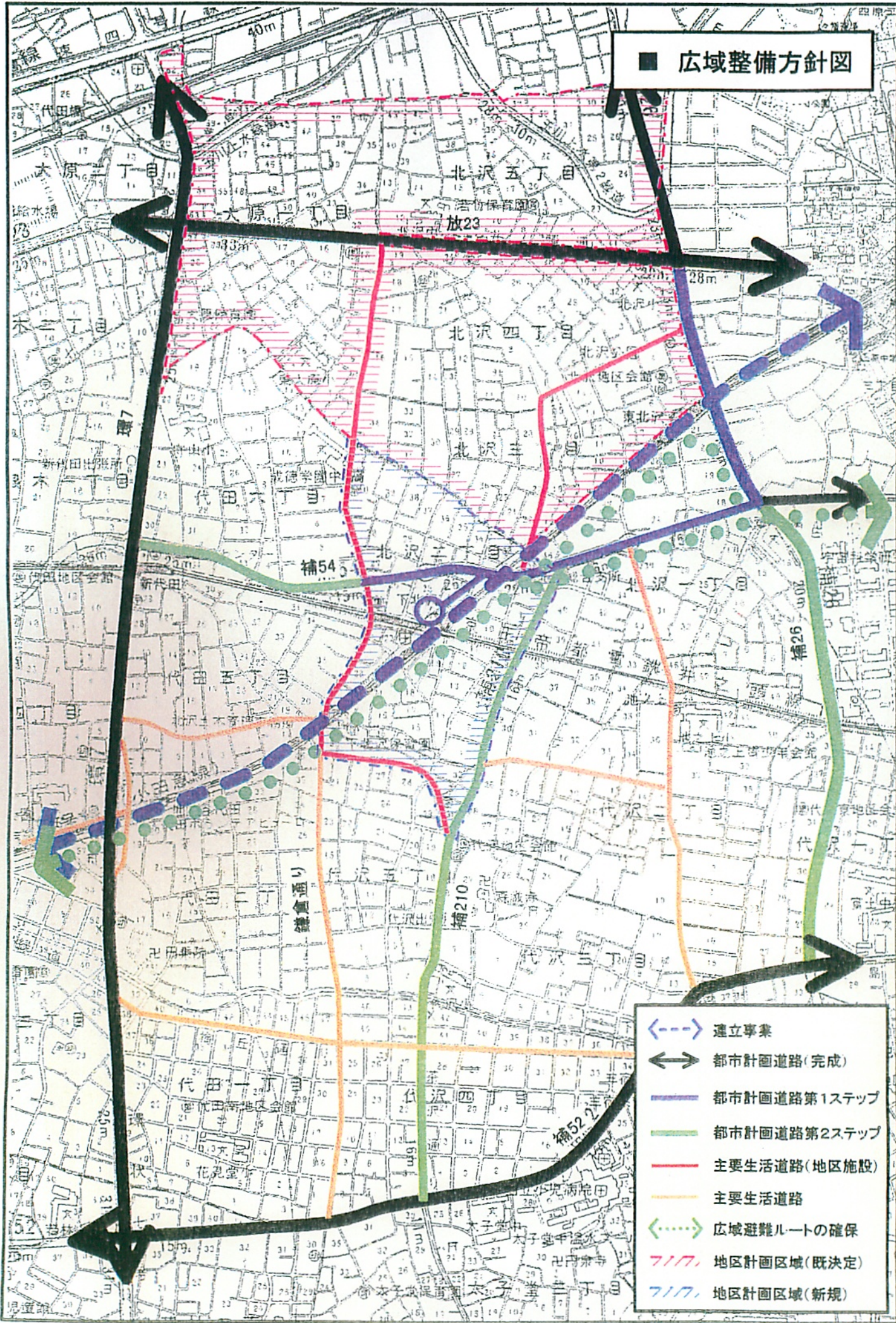
オーバースのため、駅前広場計画に制約が大きく、補210からのアクセスに問題がある。

鉄道による分断のため、消防活動困難地域が解消されない



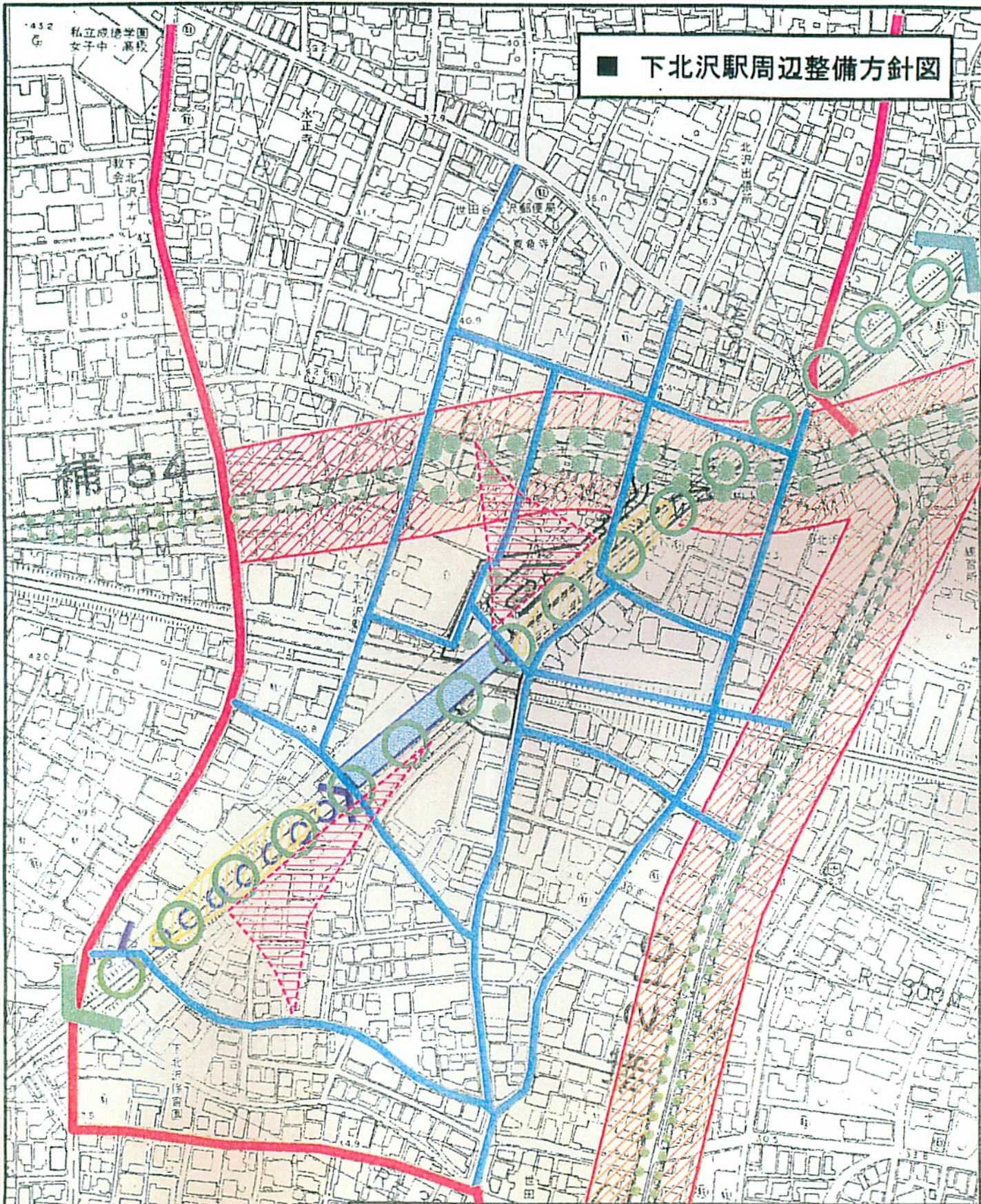
	市街地の分断
	駅前広場
	生活道路への 自動車の流入
	鉄道による歩行者 動線の阻害











■ 広域整備方針図

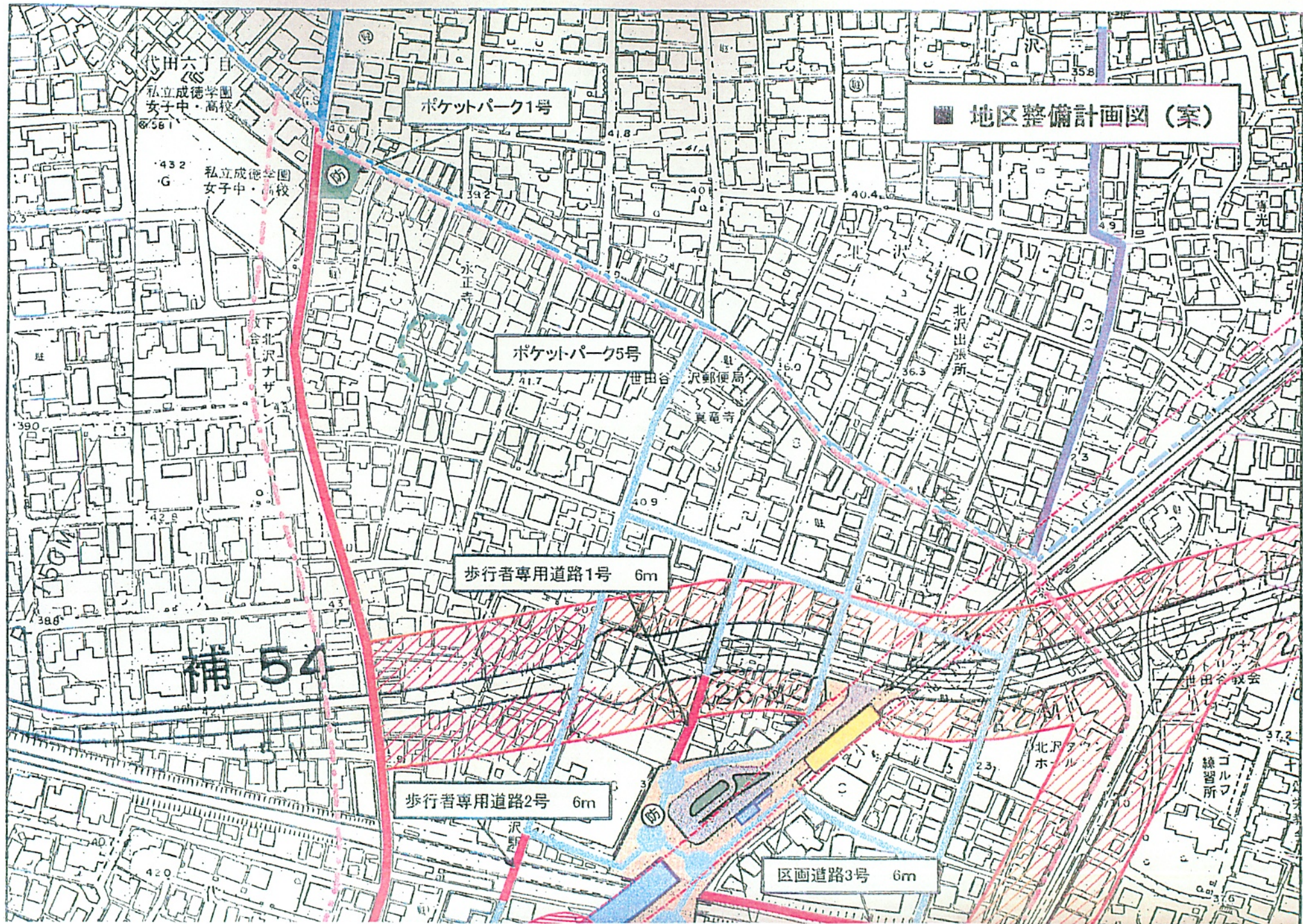


- 連立事業
- 都市計画道路(完成)
- 都市計画道路第1ステップ
- 都市計画道路第2ステップ
- 主要生活道路(地区施設)
- 主要生活道路
- 広域避難ルートの確保
- 地区計画区域(既決定)
- 地区計画区域(新規)

■ 下北沢駅周辺整備方針図



- | | | | |
|---|---------------------|---|---------------------|
|  | 主要生活道路(地区施設) |  | 消防活動困難区域の解消 |
|  | 歩行者を優先するルート |  | 沿道土地利用の高度化と民間駐車場の誘導 |
|  | 街路等の緑化 |  | 商業系用途地域への変更 |
|  | 鉄道空間の緑化
歩行者空間の確保 |  | 駐輪場の整備 |
|  | 緊急車両の動線確保 |  | 電線類の地中線化(北沢2丁目) |



代田六丁目

私立成徳学園
女子中・高校

432

私立成徳学園
女子中・高校

下北沢ナサレ
ビル

ポケットパーク1号

ポケットパーク5号

歩行者専用道路1号 6m

補 54

歩行者専用道路2号 6m

区画道路3号 6m

地区整備計画図 (案)

世田谷
郵便局

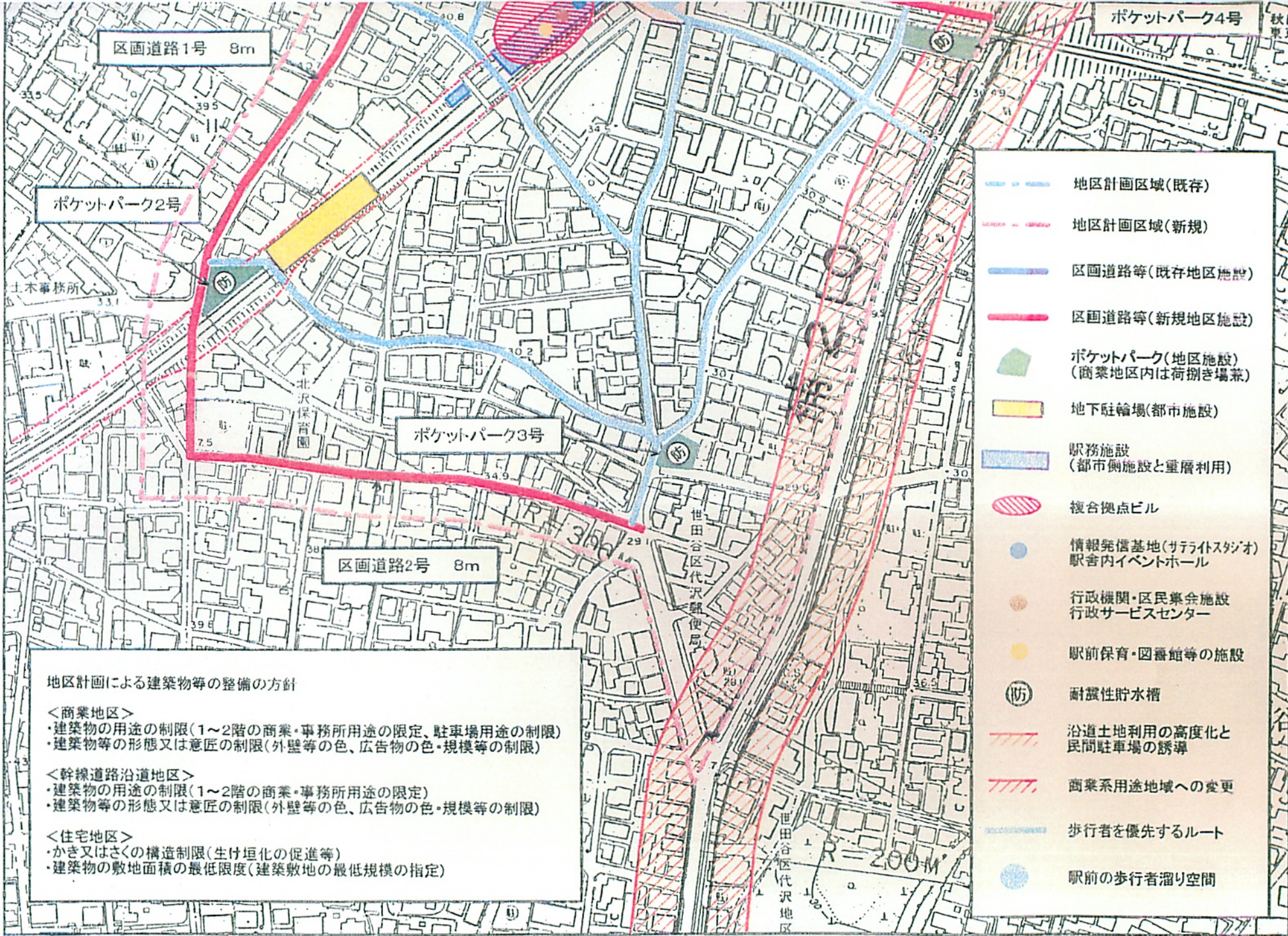
真徳寺

北沢出所

北沢
ホール

世田谷
教会

ゴルフ
練習所



区画道路1号 8m

ポケットパーク2号

ポケットパーク3号

区画道路2号 8m

ポケットパーク4号

- 地区計画区域(既存)
- 地区計画区域(新規)
- 区画道路等(既存地区施設)
- 区画道路等(新規地区施設)
- ポケットパーク(地区施設)
(商業地区内は荷物置き場兼)
- 地下駐輪場(都市施設)
- 駅務施設
(都市側施設と重層利用)
- ▨ 複合拠点ビル
- 情報発信基地(サテライトスタジオ)
駅舎内イベントホール
- 行政機関・区民集會施設
行政サービスセンター
- 駅前保育・図書館等の施設
- 貯 耐震性貯水槽
- ▨ 沿道土地利用の高度化と
民間駐車場の誘導
- ▨ 商業系用途地域への変更
- 歩行者を優先するルート
- 駅前の歩行者溜り空間

地区計画による建築物等の整備の方針

<商業地区>

- ・建築物の用途の制限(1~2階の商業・事務用途の限定、駐車場用途の制限)
- ・建築物等の形態又は意匠の制限(外壁等の色、広告物の色・規模等の制限)

<幹線道路沿道地区>

- ・建築物の用途の制限(1~2階の商業・事務用途の限定)
- ・建築物等の形態又は意匠の制限(外壁等の色、広告物の色・規模等の制限)

<住宅地区>

- ・かき又はさくの構造制限(生け垣化の促進等)
- ・建築物の敷地面積の最低限度(建築敷地の最低規模の指定)

下北沢のまちの特色

① 来街者の特色

- 20代を中心とした若い世代が多い。(10代と20代で 全来街者の約40%)
- 下北沢に来る目的は買い物等が中心である。(全体の約60%)
- 下北沢には鉄道(約40%)による来街が多く、自動車による来街は少ない(10%)
- 下北沢駅を利用する地区の範囲はかなり広い範囲となるが、「買い物等」については駅直近の徒歩圏域に集中している。

② 下北沢の商業特性

- 商店数は多いが年間販売額は小さく、店舗当たりの売上額が小さいことがえる。
- 大規模商業施設は少なく個人商店等が多い。
- 他の商業地と比較した場合、規模・交通特性等で自由が丘・三軒茶屋・高寺に類似した商業特性となっている。

③ 土地利用現況

- 下北沢駅周辺の建物現況を見ると、まちづくりの基本方針で「下北沢駅周辺地区」としている地区にほとんどの商業施設が集中している。
- 地区の北西部と南西部に住宅地がある。
- 「下北沢駅周辺地区」の周辺はほとんどが住宅となっている。

④ まとめ

- ⇒ 下北沢駅周辺のまちは、10~20代を中心とする若者が主体となり、買い物等を目的として来街しているまちである。
- ⇒ 来街の交通手段は鉄道が中心となっている。
- ⇒ 商業地区としての規模は小さいものの「若者の文化拠点」としての拠点性は高い。
- ⇒ 商業の圏域は駅を中心とした比較的狭い区域に集約されており、徒歩圏域にほとんどが集中している。

I 下北沢駅周辺市街地の現況

1. パーソントリップ

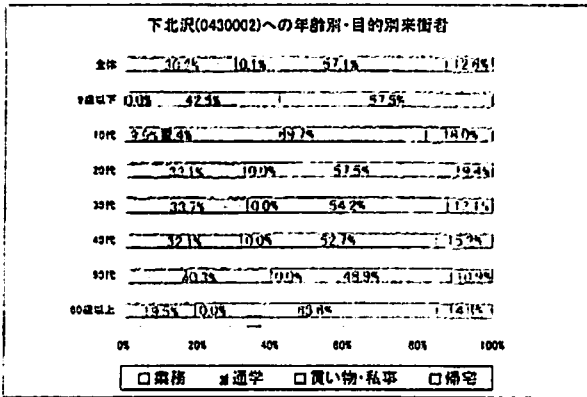
下北沢に來街する人の特性をパーソントリップ調査により把握した。パーソントリップ調査の7カテゴリに属するトリップの年齢構成、目的種別、交通手段種別に集計することにより、以下のような傾向が見られた。

2. パーソントリップ調査7カテゴリ



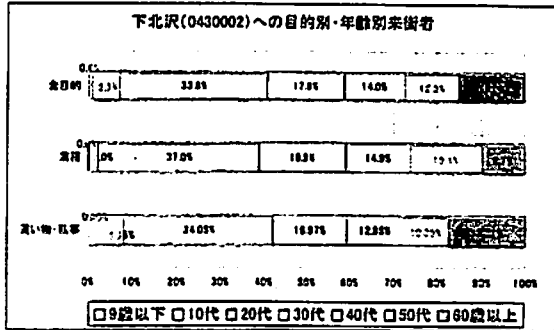
1. 通勤・目的別来街者

- 来街者全体では目的種別が買い物・私事の目的になっており、業務は約3割となっている。
- 帰宅目的も1割推定あり、夜間人口が多いことが伺える。
- 年齢別では、20代の買い物・私事目的が約7割と特によくになっている。



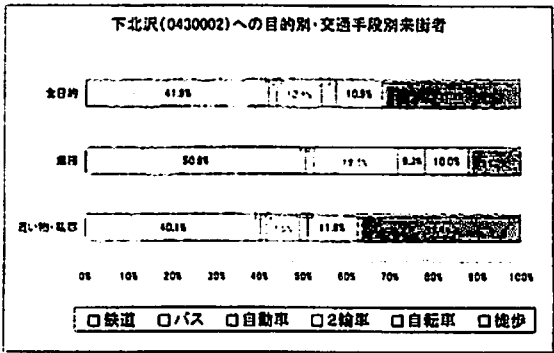
3. 目的別・年齢別来街者

- 全目的の年齢構成では、20代が3割強と多くになっている。
- 業務目的では、さらに20代が4割強と多くなり、30代も約2割と高い。
- 若い世代の増加となっていることが見える。
- 買い物・私事目的でも20代が多い傾向は変わらないが60代以上の高齢者が多くなる。



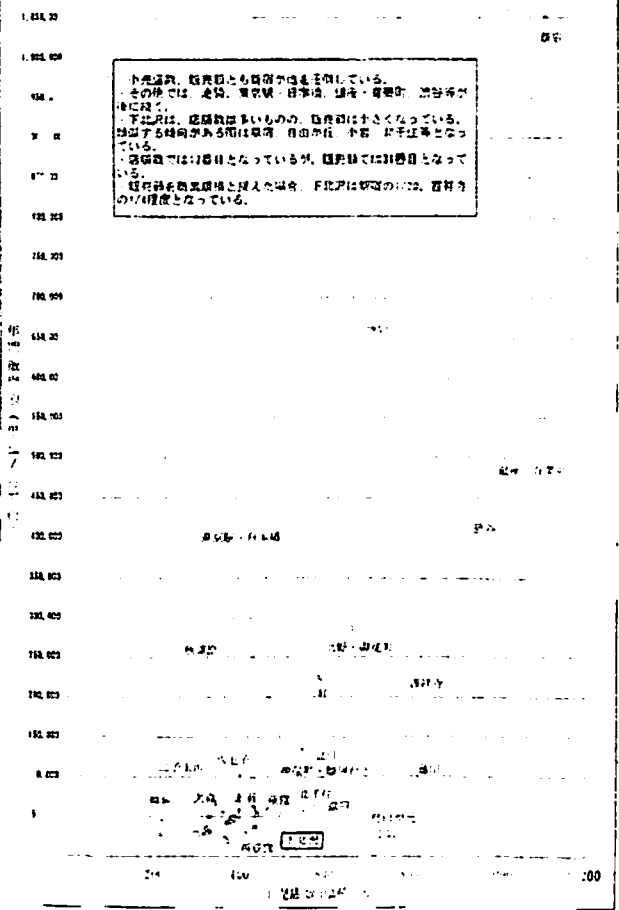
4. 目的別・交通手段別来街者

- 全目的の交通手段割合は、鉄道が4割強と高くなっている。
- 業務目的では、自動車も約2割と高くなっている。
- 買い物・私事目的では自動車割合が低く、徒歩割合が高くなっている。



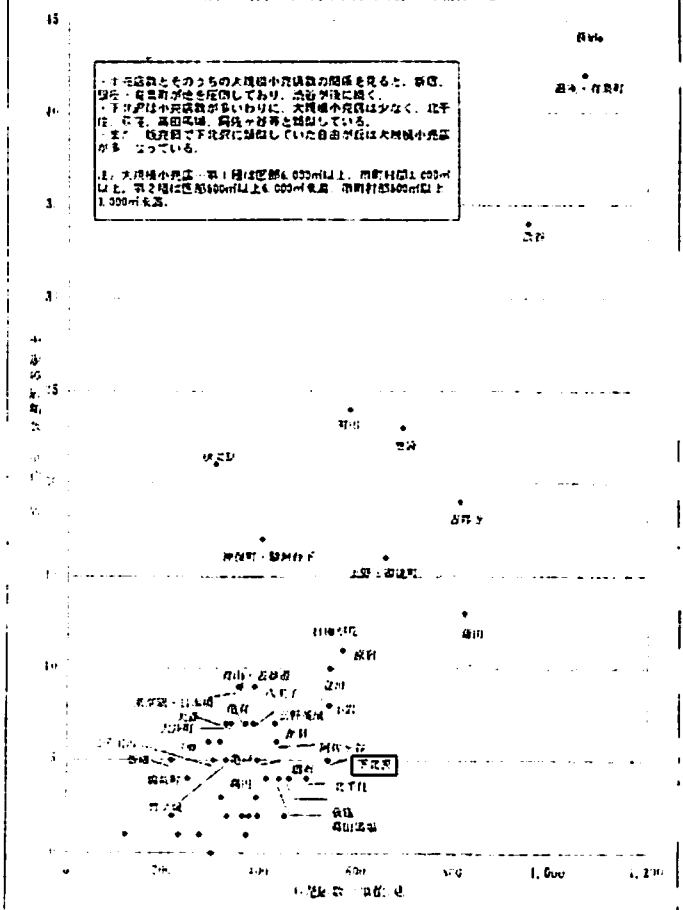
東京の代表的繁華街の小売業店舗・年間販売額

小売店舗、販売額とも高層ビルを併用している。その他では、老舗、東京駅・日本橋・銀座・有明町・豊洲等が中心に集中している。また、店舗数は多いものの、販売額は小さくなっている。増加する傾向があるのは、自由が丘・中野・北千代等となっている。店舗数では目黒区となっているが、販売額では目黒区となっている。目黒区は高層ビルと併用している。下北沢は駅周辺の12、百貨店の増加傾向となっている。



東京の代表的繁華街の小売業店舗数・大規模店舗数

千代田区とその周辺の小規模店舗の増加を見ると、新宿・豊洲・有明町が中心に集中しており、渋谷区に隣接している。下北沢は小規模店舗が多いわりに、大規模店舗は少なく、北千代・有明町・高田馬場・阿佐ヶ谷等と類似している。また、目黒区で下北沢に類似していた百貨店は、大規模小売店舗も増えている。



■ 建物利用現況図

日用雑貨、買い回りを中心とした
地元密着商業エリア

ファッション、雑貨、飲食等の
高密度商業エリア

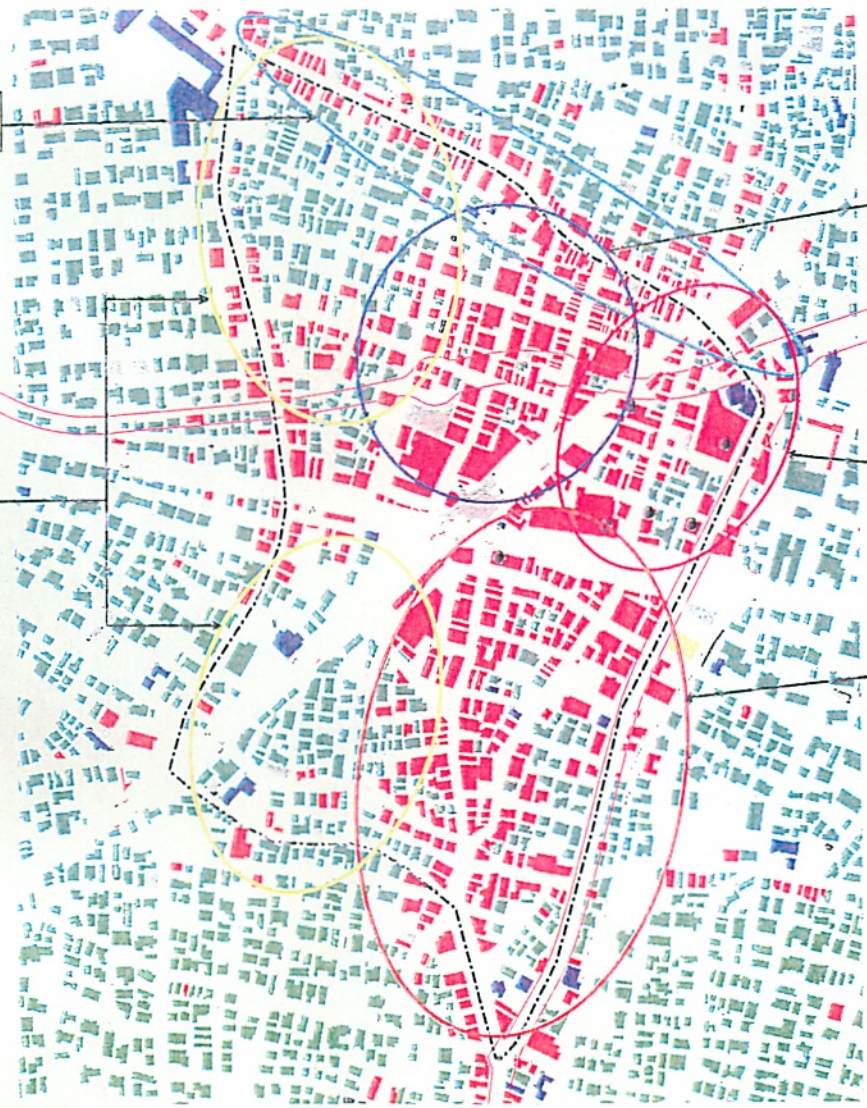
住宅地に小規模店舗が点在する
住商混在エリア

劇場・音楽施設が多く集まる
芸術・文化エリア

飲食を中心に多種多様な
商業展開エリア

● 劇場等

- 公共用地
- 商業用地
- 住宅用地
- 工業・商業
- 空地系
- 交通系
- 用地
- 自然的用地



商業集積地域名：下北沢

小売店舗数：542（うち大規模小売店数 5）

年間販売額：444億円

売場面積：34,318㎡

商圈分類：地域型

特性：

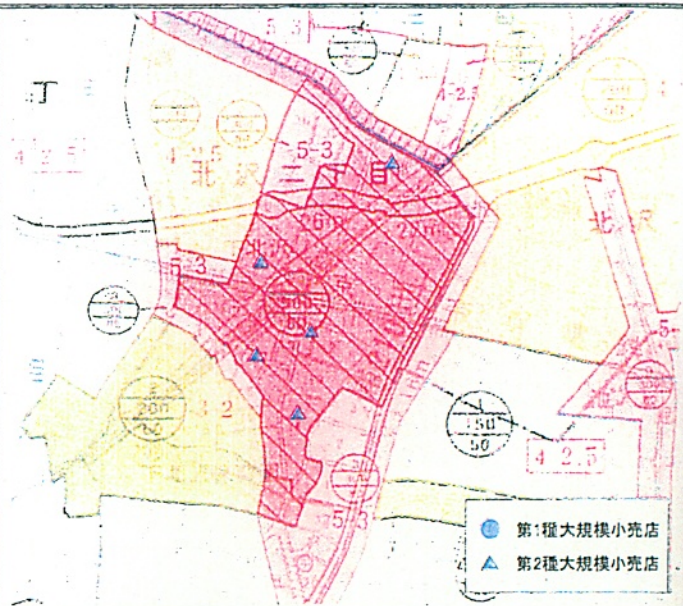
- ・ 商店数は多いが、販売額は低く売り場面積も三軒茶屋と同程度となっている。
- ・ 交通特性としては、鉄道により来街する比率が高く、三軒茶屋とともに自動車による来街比率が低くなっている。

従業員数の構成

従業員数	割合
1~2	43.6%
3~4	31.5%
5~9	18.6%
10~29	5.2%
30~49	0.3%
50~	0.8%

店舗面積の構成

面積(㎡)	割合
1~19	19.6%
20~49	49.4%
50~99	21.8%
100~	6.1%
500~	0.8%
2999	0.3%
3000~	0.3%



■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
4.50%	0.10%	0.23%	0.42%	5.18%	89.56%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
26.87%	2.20%	10.75%	1.40%	19.32%	39.38%

商業集積地域名：自由が丘

小売店舗数：545（うち大規模小売店数 12）

年間販売額：570億円

売場面積：49,548㎡

商圈分類：広域型

特性：

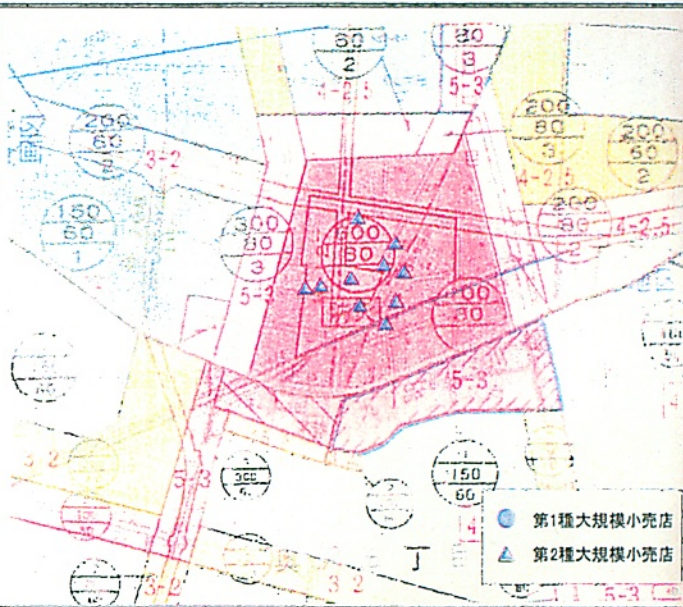
- ・ 自動車による来街比率が比較的高くなっている。
- ・ 駅端末交通としてタクシーの比率が比較的高くなっている。

従業員数の構成

従業員数	割合
1~2	39.4%
3~4	23.3%
5~9	19.6%
10~29	8.8%
30~49	1.3%
50~	0.6%

店舗面積の構成

面積(㎡)	割合
1~19	28.6%
20~49	33.2%
50~99	23.8%
100~	12.5%
499	1.1%
2999	0.6%
3000~	0.6%



■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
5.96%	0.81%	1.67%	0.00%	4.30%	87.27%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
18.29%	3.40%	17.78%	1.05%	19.73%	39.76%

商業集積地域名：二子玉川

小売店舗数：305（うち大規模小売店数 5）

年間販売額：1024億円

売場面積：48,503㎡

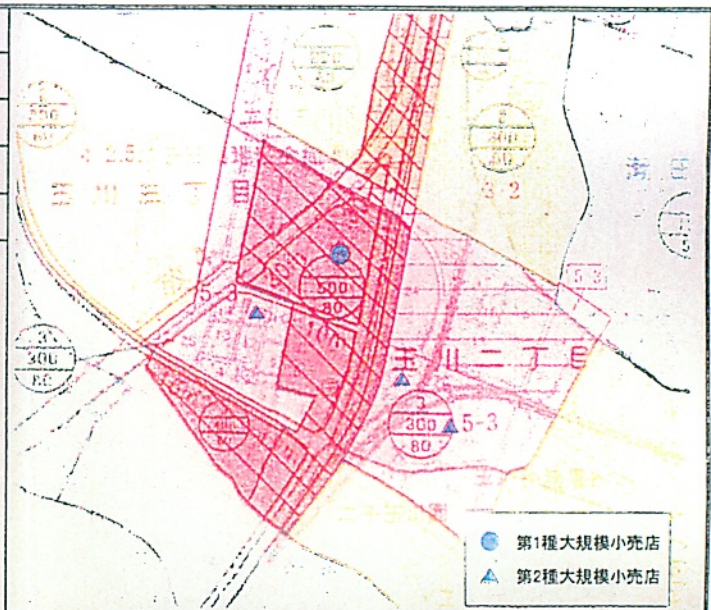
商圈分類：広域型

特性：

- ・商店数は比較的少ないものの販売額は高くなっており、高島屋の影響が強いと考えられる。
- ・自動車による来街比率が高くなっており、鉄道による来街比率が比較的低下している。
- ・駅端末交通手段としては、バスの比率が高くなってきている。

従業員数の構成

店舗面積の構成



■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
14.86%	1.37%	0.79%	0.45%	6.07%	76.46%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
16.61%	3.41%	24.17%	0.94%	21.13%	33.74%

商業集積地域名：三軒茶屋

小売店舗数：387（うち大規模小売店数 7）

年間販売額：416億円

売場面積：34,726㎡

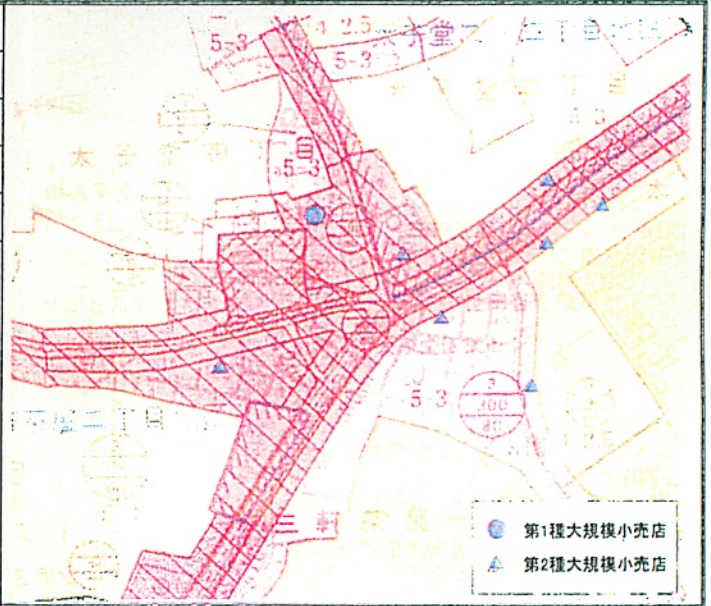
商圈分類：地域型

特性：

- ・商業規模・交通特性とも下北沢に類似している。
- ・但し、来街者の鉄道比率は低く、自動車の比率が高くなってきている。

従業員数の構成

店舗面積の構成



■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
4.27%	0.17%	0.49%	0.61%	6.50%	87.96%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
17.07%	5.25%	12.51%	1.43%	22.25%	41.48%

商業集積地域名：経堂

小売店舗数：366（うち大規模小売店数 2）

年間販売額：252億円

売場面積：24,283㎡

商圈分類：地域型

特性：

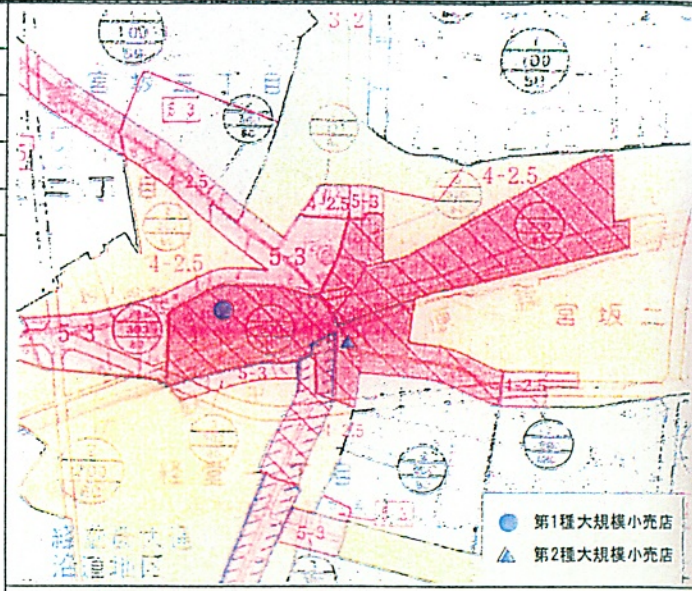
- ・商業規模は下北沢よりもやや小さい。
- ・来街者の鉄道比率は低く、自転車の比率が高くなっている。

従業員数の構成

従業員数	割合
1~2	51.1%
3~4	27.9%
5~9	14.2%
10~19	5.0%
30~49	0.9%
50~	0.9%

店舗面積の構成

面積(㎡)	割合
1~19	21.9%
20~49	47.9%
50~99	21.4%
100~499	5.8%
500~2999	0.5%
3000~	0.5%



■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
0.74%	0.26%	0.00%	0.13%	8.15%	90.72%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
15.43%	3.06%	10.60%	1.12%	29.72%	40.04%

商業集積地域名：高円寺

小売店舗数：414（うち大規模小売店数 4）

年間販売額：323億円

売場面積：22,144㎡

商圈分類：地域型

特性：

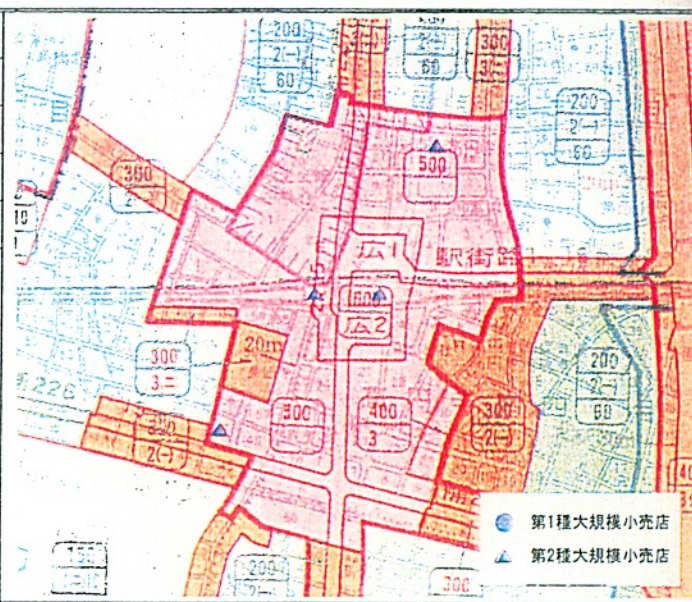
- ・商業規模で下北沢よりやや小さい。
- ・交通特性は下北沢に似ており、自動車の比率が低くなっている。
- ・自転車の来街比率が特に高い。

従業員数の構成

従業員数	割合
1~2	50.3%
3~4	23.4%
5~9	15.8%
10~19	9.2%
30~49	1.8%
50~	0.6%

店舗面積の構成

面積(㎡)	割合
1~19	23.3%
20~49	41.7%
50~99	22.7%
100~499	11.0%
500~2999	1.2%
3000~	0.0%



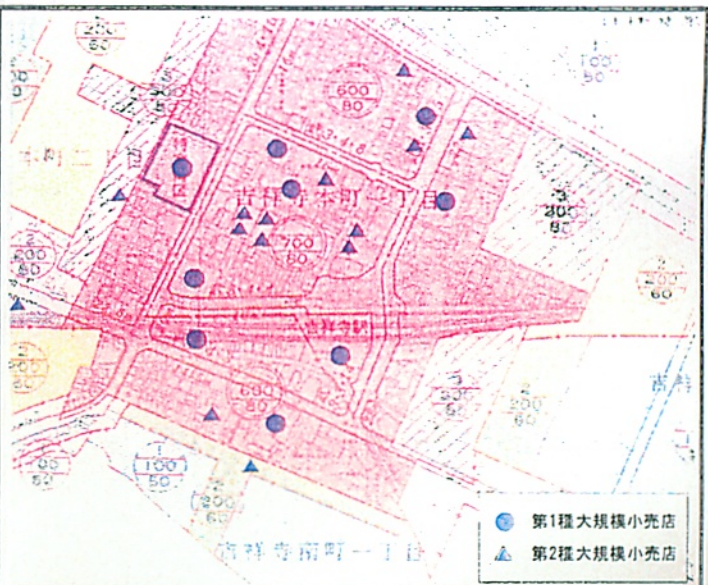
■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
7.03%	0.38%	0.76%	0.19%	9.53%	82.11%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
21.13%	3.27%	7.31%	0.81%	28.26%	39.22%

商業集積地域名：吉祥寺
小売店舗数：814（うち大規模小売店数 19）
年間販売額：2162億円
売場面積：163,379㎡
商圈分類：広域型
特性： <ul style="list-style-type: none"> ・ 商店数・大規模店・販売額ともに二子玉川の2倍以上となっている。 ・ 駅端末交通としてバスの比率が高い。 ・ 自転車による来街比率が高い。
<p>従業員数の構成</p>
<p>店舗面積の構成</p>



■ 駅端末交通手段分担率

バス	自動車	タクシー	二輪	自転車	徒歩
19.39%	0.52%	0.62%	0.21%	8.97%	70.30%

■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）

鉄道	バス	自動車	二輪	自転車	徒歩
20.17%	6.74%	12.04%	1.11%	25.40%	34.49%

出典資料
小売店舗数：東京の商業集積地域（平成9年実績）
年間販売額：同上
売場面積：同上
商圈分類：同上
特性：
東京の商業集積地域（平成9年実績）

世田谷区、目黒区、杉並区、武蔵野市 用途地域図
■ 駅端末交通手段分担率
平成10年東京都市圏パーソントリップ調査
■ 計画基本ゾーン代表交通手段割合（商業目的）
平成10年東京都市圏パーソントリップ調査

主要道路の整備状況

①地区外郭道路：

- 下北沢地区の外郭を形成し、地区を通過する交通を処理する道路として東西方向には北側の放23（井の頭通り）と南側の補52が計画決定されており、この内、補52が完成、放23（井の頭通り）が事業中の状況にある。
- 南北方向の外郭道路は、西側の環状7号と東側の補26が計画決定されており、この内、環状7号が整備済み、補26は未整備の状況にある

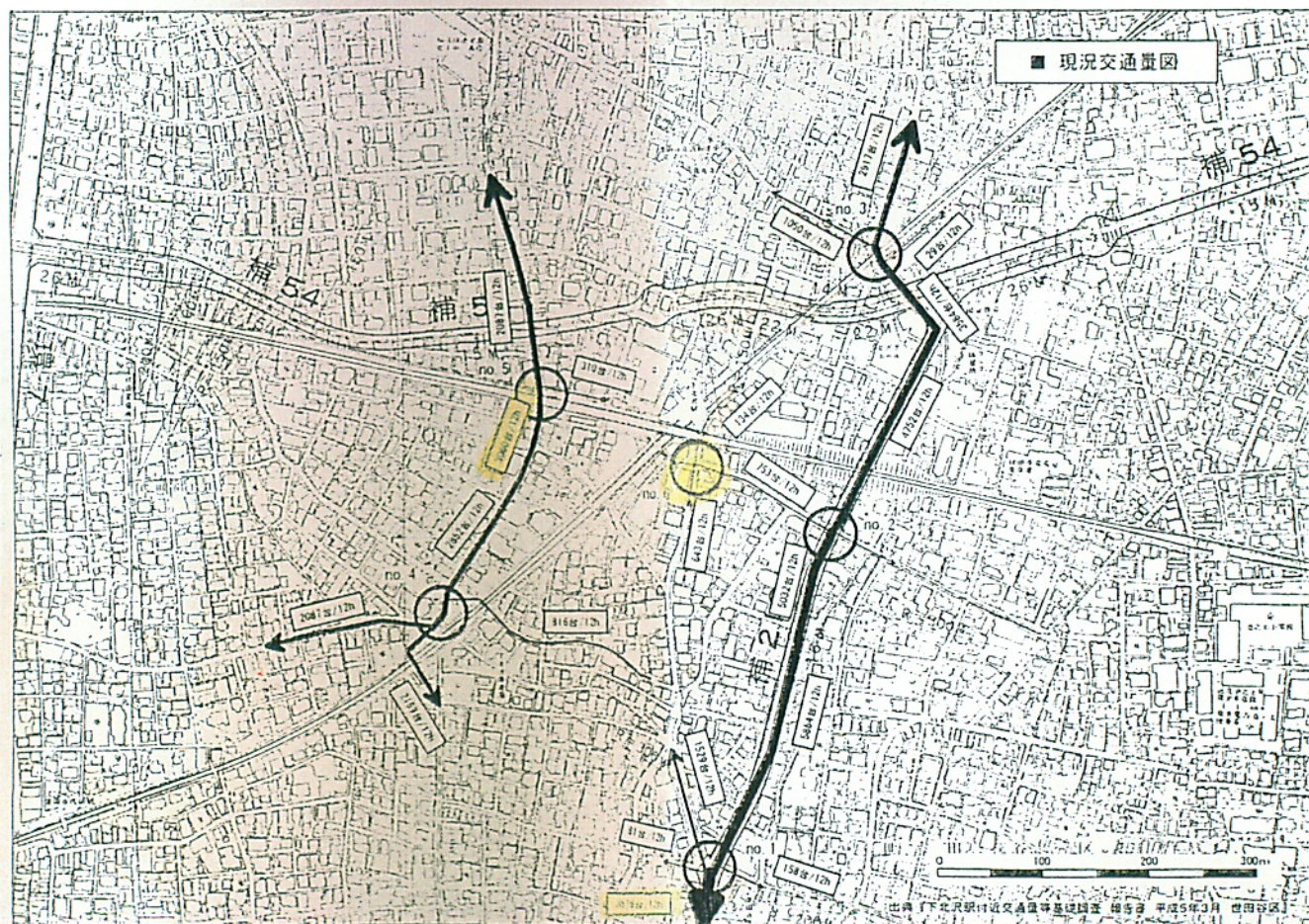
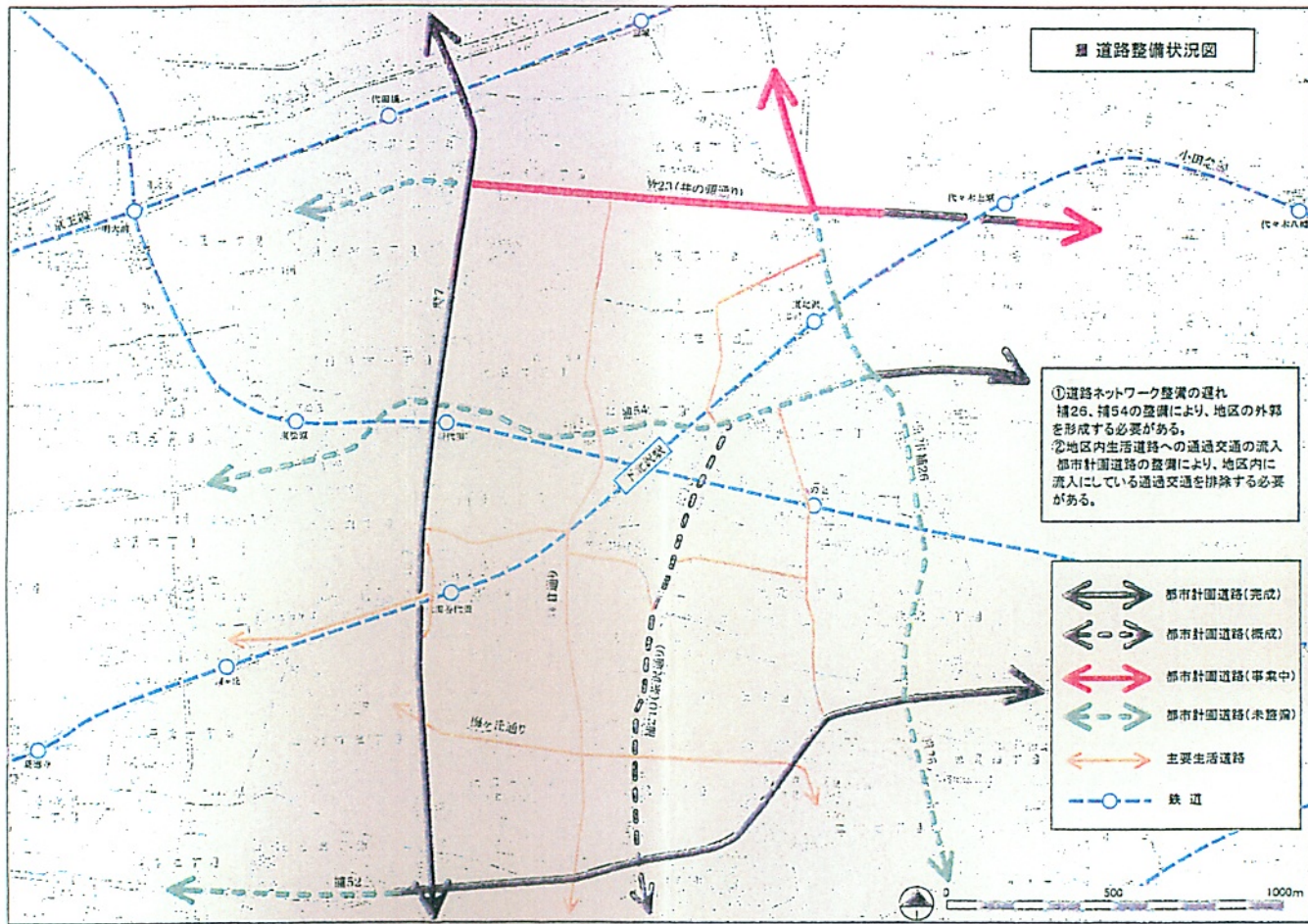
②補助幹線道路：

- 地区内の交通需要を外郭道路へ連絡する補助幹線道路として、東西方向に補54、南北方向に補210（茶沢通り）の2路線が計画決定されており、この内、補210（茶沢通り）が概成、補54が未整備の状況にある。

③地区集散道路（主要生活道路）：

- 外郭道路および補助幹線道路で形成される各街区における主要な地区集散道路を、世田谷区では都市計画としては定めていないものの「都市画道路に準ずる道路～主要生活道路（幅員10m前後を基本）」として位づけており、南北方向の鎌倉通りや東西方向の梅丘通りが指定されている。

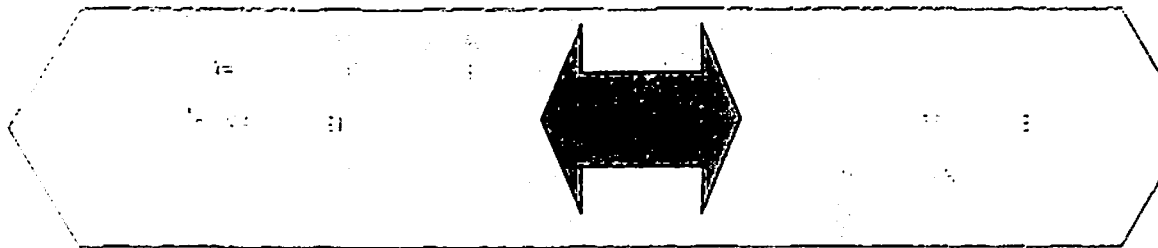
I 下北沢駅周辺市街地の現況



通行性の概要

【 方向性 】

- 現況交通に関する定性的な整理から、下北沢駅周辺地区においては茶沢通り及び鎌倉通りを利用した南北方向の交通が多いこと。また、鎌倉通り西側から多くの交通が出入りしていることや、茶沢通りの断面交通量が側から北側に行くに従って減少傾向にあることが、「地元における経験的な傾向として、地区の細街路を利用して地区東側の補26方面へ連絡しているために減少してる。」であるとのことから、地区を通過する交通は概次の方向性を示しているものと考えられる。



【 時間特性 】

- 交通の時間変動は、昼間から夕方・夜にかけての交通が多く発生しており、通勤流動のような「朝ピーク集中型」の時間変動は示していない。

【 交通内容 】

- 交通内容としては、貨物車が多いことが特徴的であり、時間特性と合わせて、「買い物・私事交通と業務交通」が中心となっているものと考えられる。

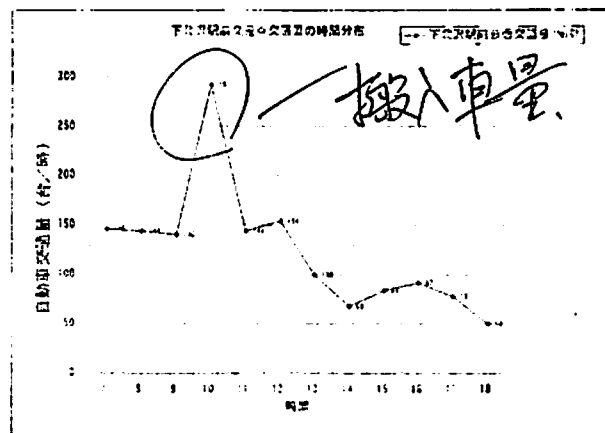
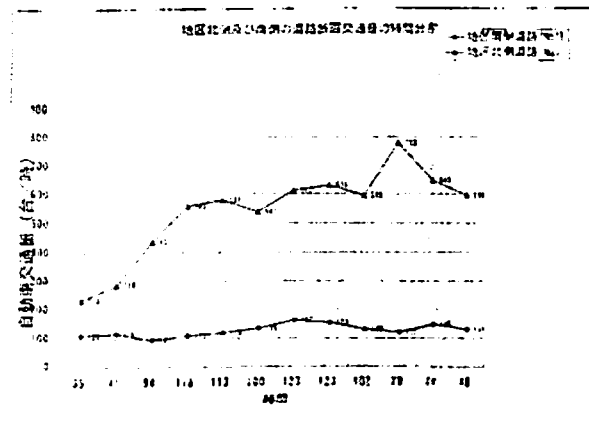
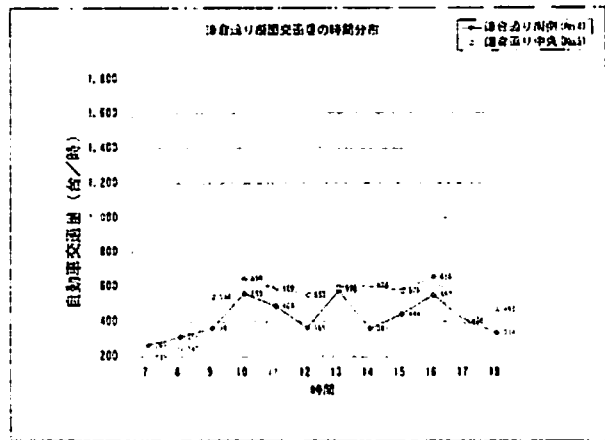
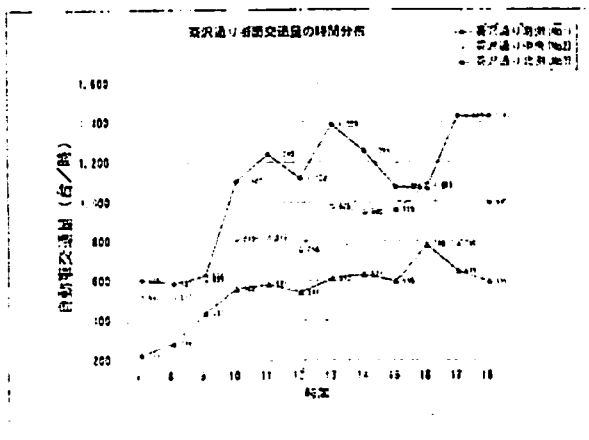
【 将来道路整備による交通量の転換 】

- 以上の地区交通の現況特性から、現在、茶沢通り及び鎌倉通りに流入している交通の多くは地区に目的を持たない「通過交通」であり、これらの通は、東側外周の補26及び地区内の補54の整備によって外周の補2へ転換する交通と考えられる。
- 従って、地区の整備方針より地区内からの通過交通排除のためには補5及び補26の早期整備により、外郭道路ネットワークの形成が必要である。

I 下北沢駅周辺市街地の現況



下北沢駅周辺道路の時間変動



踏切による道路の分断

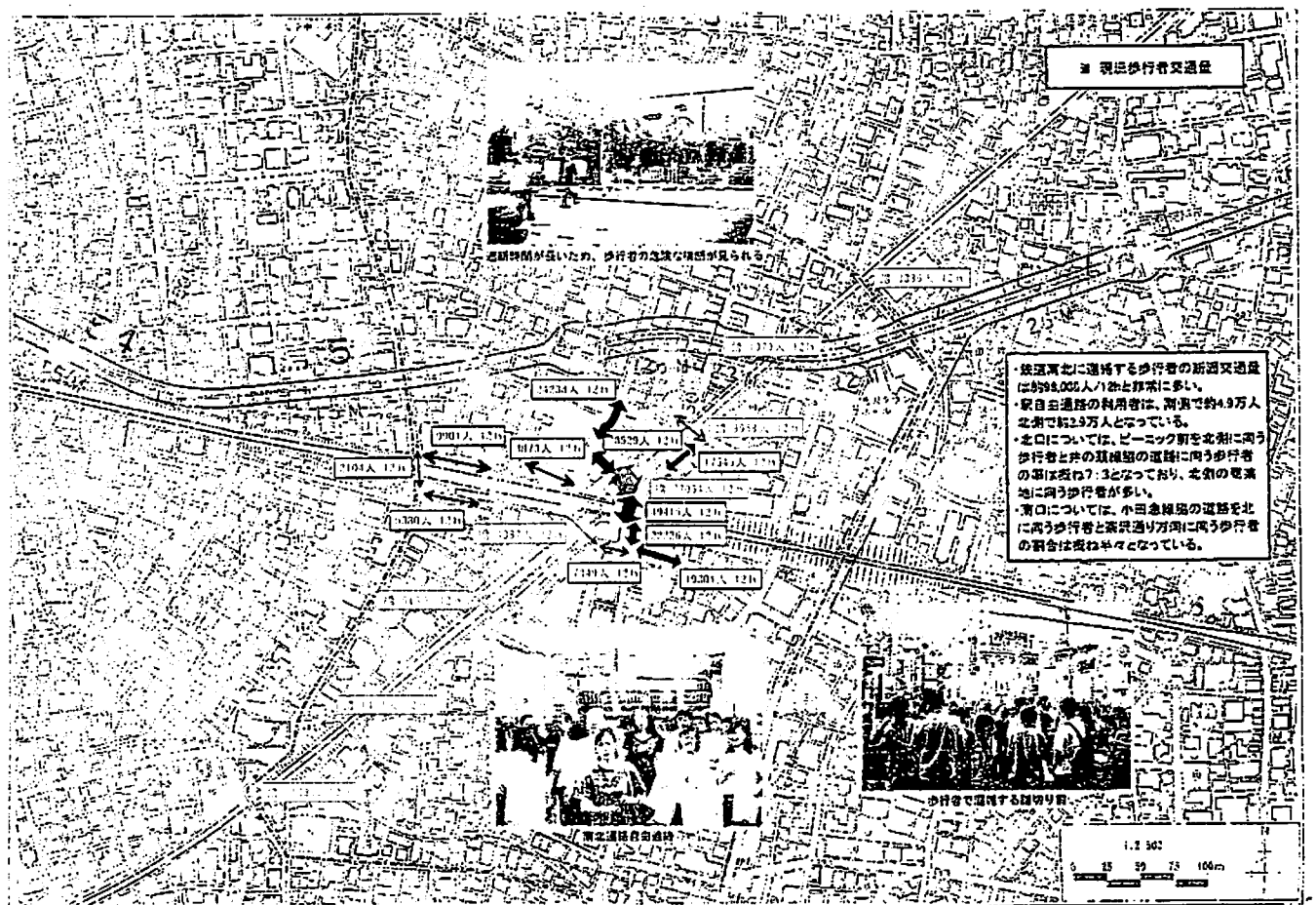
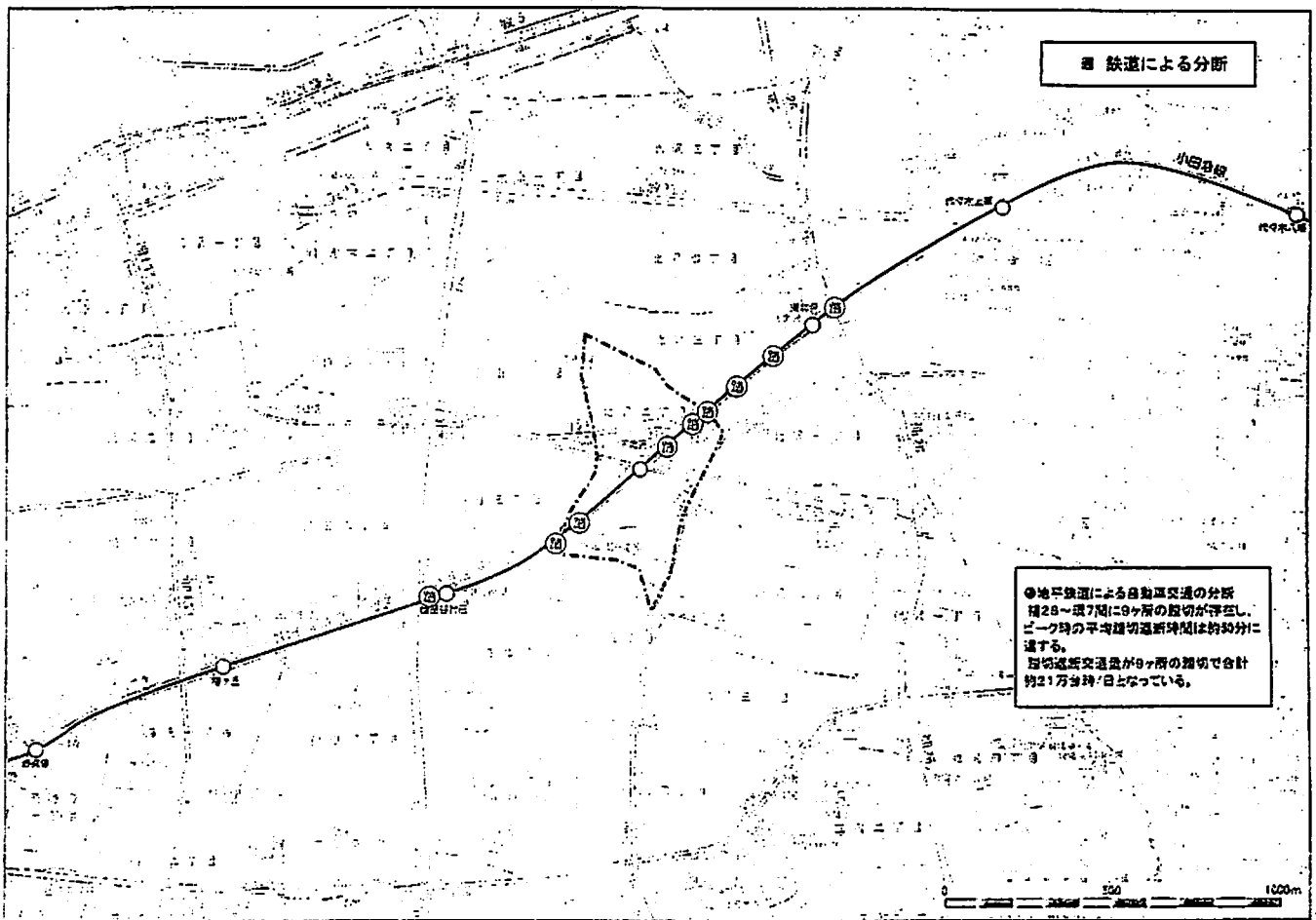
① 地平鉄道による自動車交通の分断

- 下北沢駅周辺地区では小田急線が地区を北東から南西へ斜めに横断しており、地区の南北方向の道路は環7以外、全ての道路が地平鉄道によって分断されている。
- 踏切による遮断時間はピーク1時間で平均約50分にも達しており、踏切遮断交通量は補26～環7間の9ヶ所の踏切で合計約21万台時/日と、慢性的な道路混雑の要因となっている。

② 地平鉄道による歩行者交通の分断

- 下北沢駅周辺地区で鉄道を横断して鉄道南北を連絡する歩行者の横断交通量は約40,000人/12h、駅利用人員を加えた鉄道断面の歩行者交通量は約98,000人/12hrと非常に大きな交通量となっている。
- この内、踏切については、前述の通り遮断時間が長いことから歩行者交通が遮断され、地区南北商業エリア間の回遊の大きな阻害要因となっている。特に、駅東側直近の6号踏切は都内のボトルネック踏切の中で歩行者の遮断状況において都内5番目以内（約14万人時/日）に位置づけられる混雑状況を呈しており、遮断時間の長さから遮断機をくぐり抜けて踏切を横断する歩行者が多数発生するなど、非常に危険な状況にある。

Ⅱ 下北沢駅周辺地区の問題点と現行都市計画の課題



駅前機能の弱さ

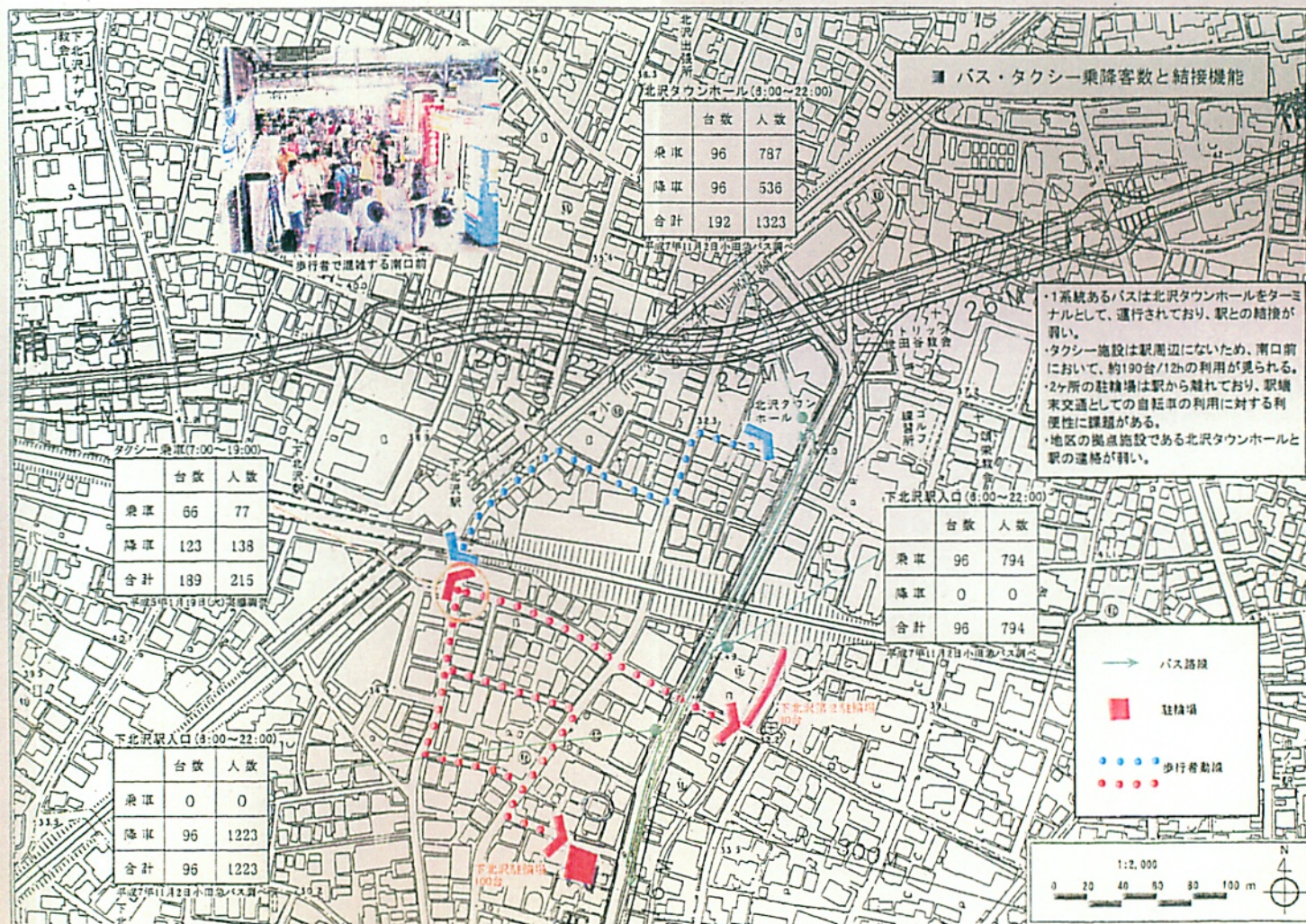
① 鉄道交通道路交通との結節機能の未整備

- 下北沢駅は現況、駅前において鉄道交通と道路交通との乗換え等を担保する交通結節点がなく、駅から離れたタウンホールにバスターミナルが整備されている状況にあるなど、鉄道交通と道路交通との乗換え利便性の確保に大きな問題を抱えている。
- 現在のバス交通は、下北沢から三軒茶屋を連絡する1系統約190本/日しか運行しているが、バスを利用して下北沢駅に連絡する利用者は駅前広場が狭いため補210（茶沢通り）のバス停を利用して駅へ連絡している状況にあり、駅結節機能の未整備が問題となっている。
- タクシー交通についても、交通結節機能が確保されていないため、駅前の先行道路を利用して駅前まで連絡している状況にあり、歩行者交通との混在が問題となっている。

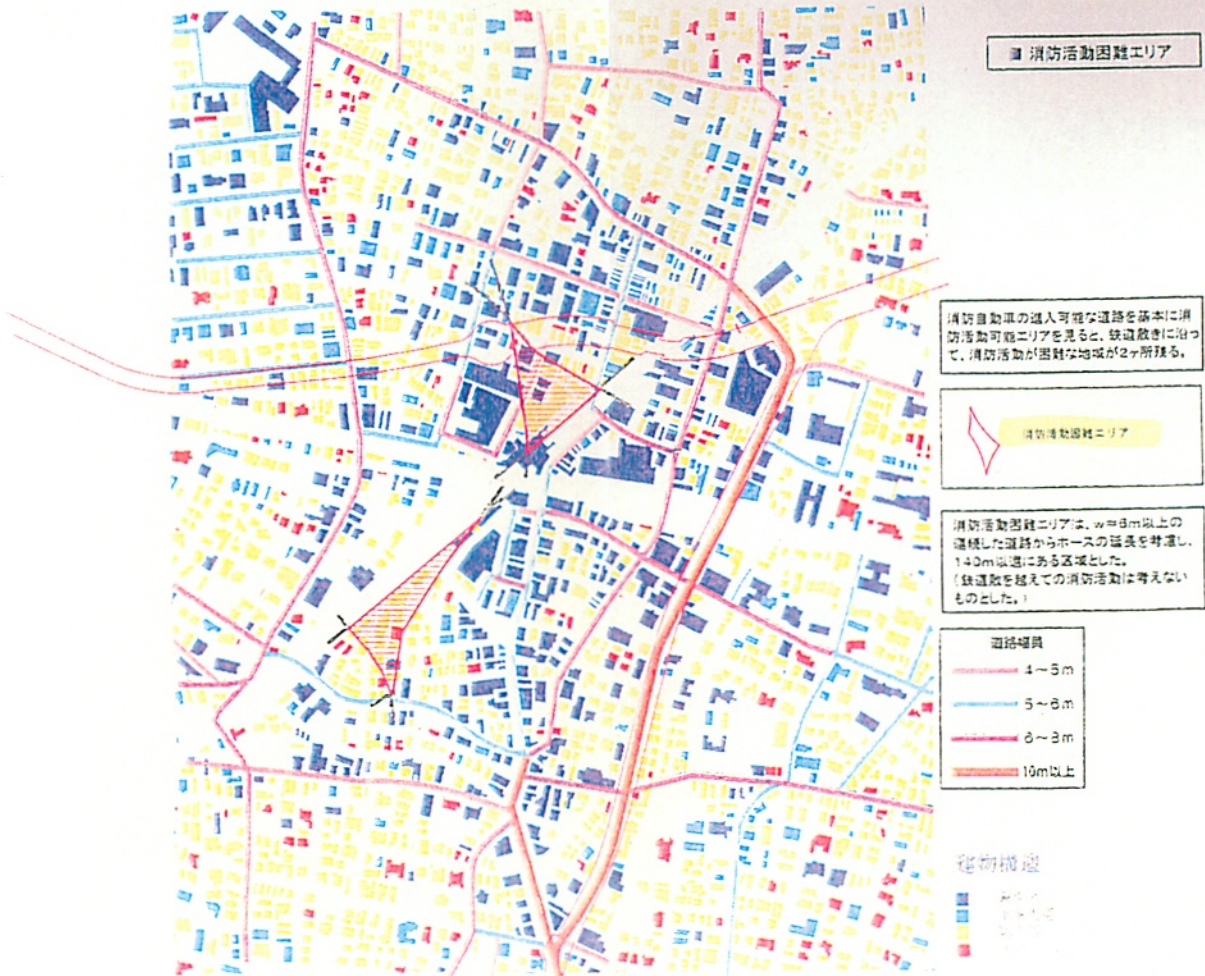
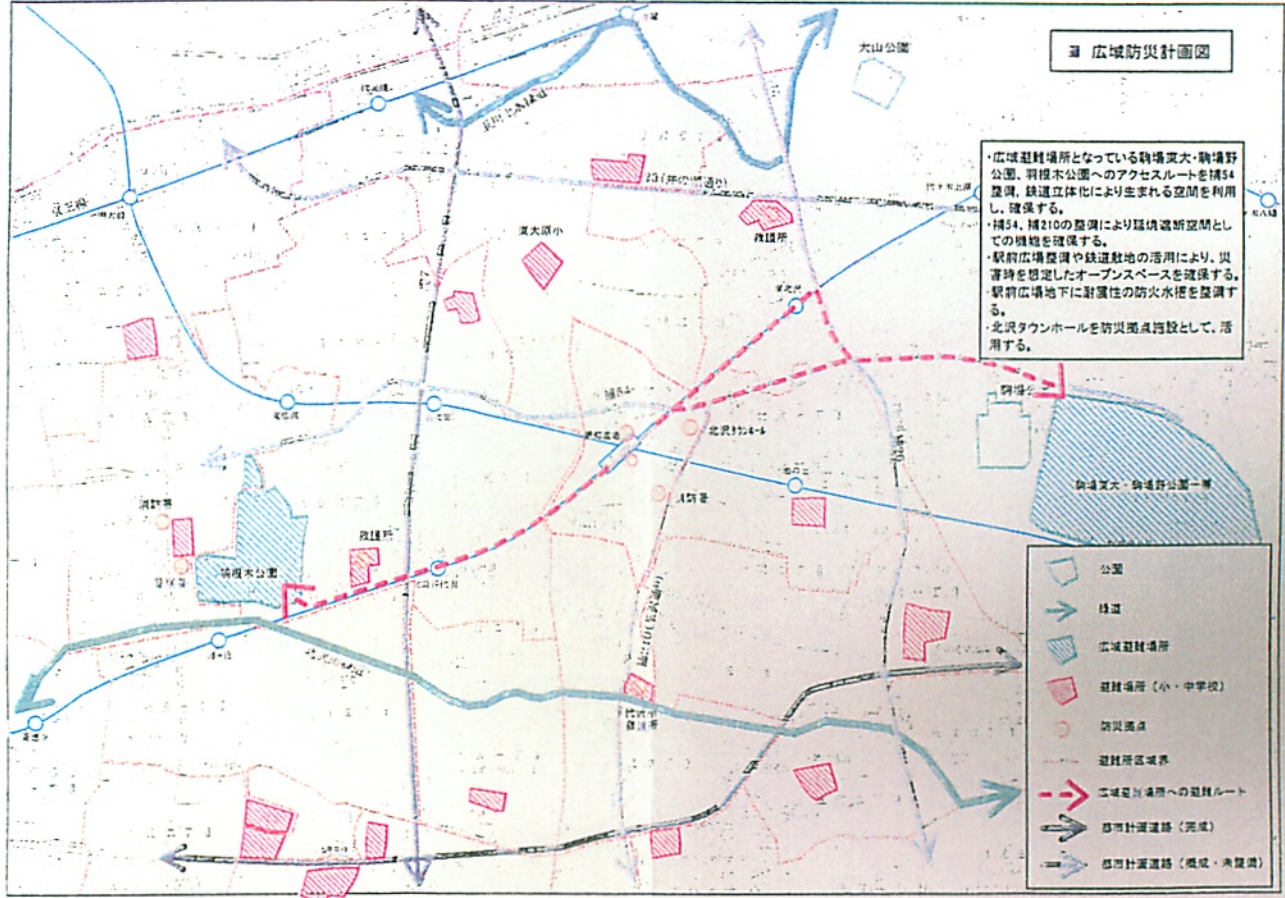
② 駅前における「人の溜り空間」の未整備

- 下北沢地区は鉄道利用による来街が多く、また、駅周辺の商業エリアにおいては歩行者交通が中心となっている。これに対して、駅前には歩行者交通に対する「歩行者の溜り空間」がなく、駅前地区は、常時、待ち合わせ等の人で混雑している。

Ⅱ 下北沢駅周辺地区の問題点と現行都市計画の課題



II 下北沢駅周辺地区の問題点と現行都市計画の課題



防災機能の弱さ

① 防災活動空間の確保

- 地区は耐火構造物が多く建築物の不燃化は進んでいる状況にある。しかしながら、地区内道路については、道路幅員としては6m以上を確保していない。また、電柱や放置自転車、商店物品の占用などにより有効幅員を確保できていない場合があり防災活動空間の確保が重要な課題となっている。

② 広域避難場所への主要避難ルートの未整備

- 下北沢地区周辺には幾つかの広域避難場所が指定されているが、その避難場所に至る主要な連絡ルートが確立されておらず、現状では地区内の生活道路を利用したアクセスしか想定されていない状況であり、災害時における主要な避難ルートの整備・確保が都市防災における緊急の課題となっている。

③ オープンスペース確保の遅れ

- 地区内には都市公園は全く無く、また、災害時における一時的な避難が可能な場所も無い状況にあるため、災害時の一時避難場所として、或は地区の防災拠点であるタウンホールと連携した緊急の救援活動拠点となるようなオープンスペースの確保が必要である。

④ 消防活動困難エリアの発生

- 消防自動車の進入可能な道路を基本とした「消防活動可能エリア」を下北沢駅周辺において検討した場合、地平鉄道は消防活動エリアから除かざるを得ないため、鉄道に沿った一部の地区に消防活動の困難エリアが発生し、対策が必要となっている。

道路施設整備の遅れ

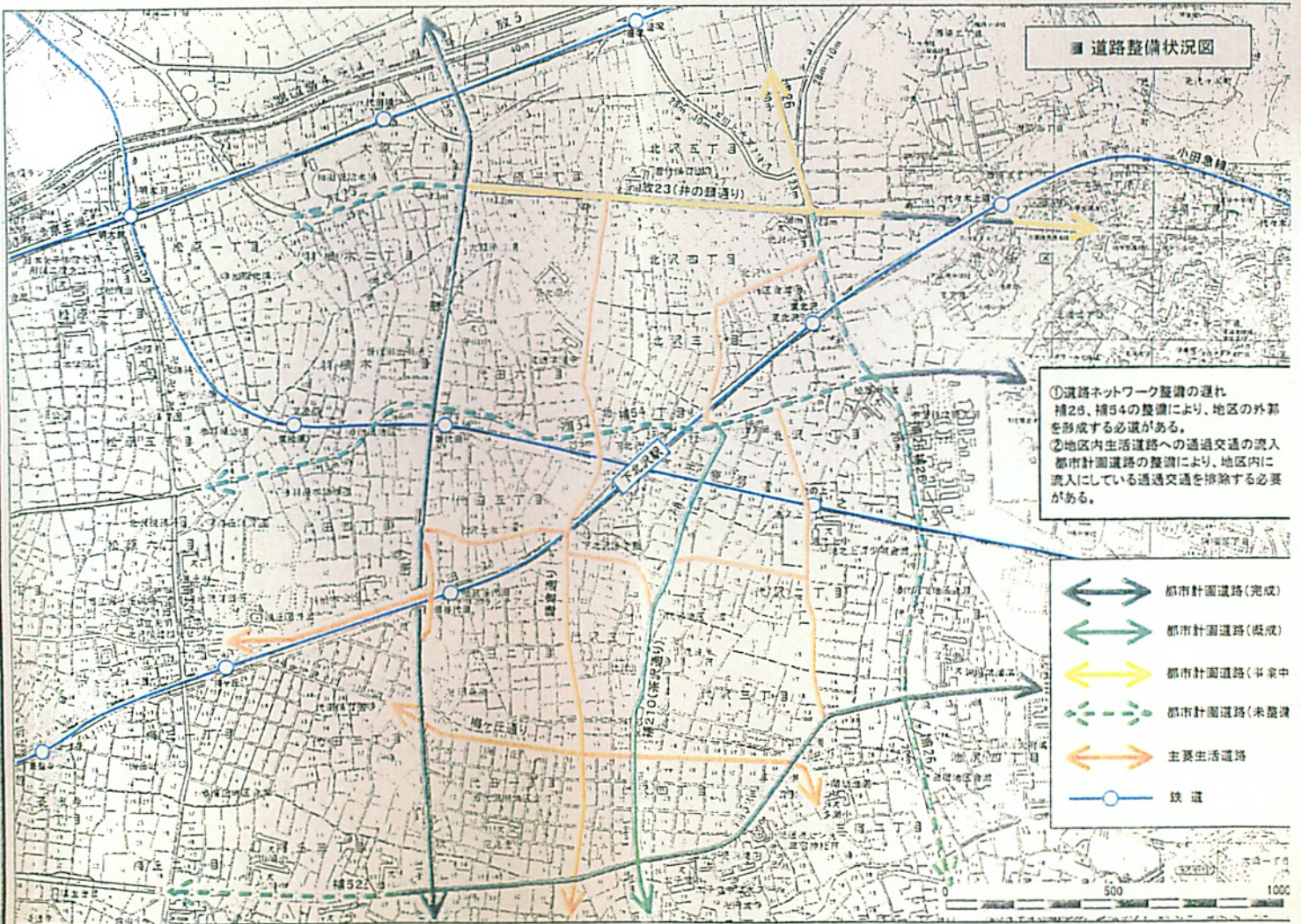
① 道路ネットワーク整備の遅れ

- 下北沢駅周辺の都市計画道路では、下北沢地域の外郭を形成する地区東側補26、地区内にあっては東西方向の補助幹線道路である補54が未整備状況であり道路ネットワーク整備が遅れている。

② 地区内生活道路への通過交通の流入

- 都市計画道路整備の遅れから、本来は地区サービス道路である主要生活道に対して通過交通の流入が見られる。

Ⅱ 下北沢駅周辺地区の問題点と現行都市計画の課題



都市計画の課題

① 地平鉄道による道路分断の存続

- 現行の都市計画では鉄道は「平面4線」で地平のまま残るため、補54及補26の都市計画道路以外の一般道路については踏切が残ることとなる。
- 加えて、鉄道敷地は複線幅員から複々線幅員に拡幅されるため、踏切幅員現行より広くなり踏切部における遮断状況は現状より悪化することが懸念される。

② 補54高架道路の課題

a. 補210(茶沢通り)との連絡性の問題

現行都市計画では補54の鉄道西側と補210の連絡はできない計画となっており、道路ネットワーク形成上の問題や通過交通の生活道路への流入が懸念される。

b. 駅前広場整備に対する課題

下北沢駅の駅前広場については補54からの連絡が考えられるが、補54の地上連絡部が駅前から西側にあること、また、同街路が西側で井の頭線と交差することから、駅前広場への連絡道路の取付け場所として適切な場所を確保することが困難となる。

c. 高架道路による新たな地域分断の懸念

補54は下北沢駅直近で鉄道と交差する計画であり、現行都市計画で整備された場合、地上鉄道に加えてその直近における高架道路が新たな地域分断要因となり、下北沢駅周辺の市街地は市街地としての連続性を寸断されてしまい、まちとしての活力を喪失してしまうことが懸念される。

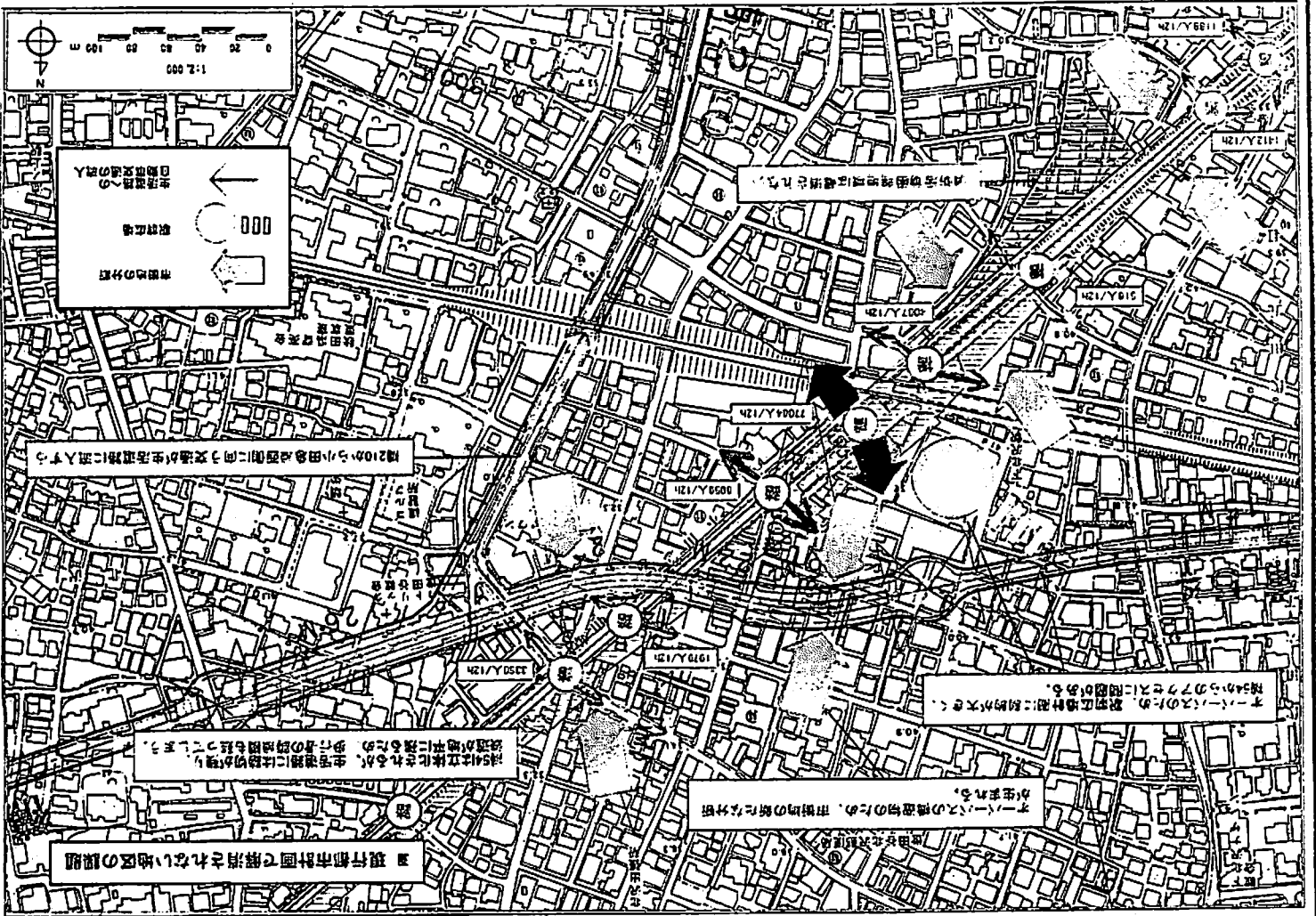
③ 駅前歩行空間の分断

- 現行都市計画の「地平4線」形式の鉄道整備では駅部の幅員は約40m程度の幅員となり、駅前南北に歩行者の溜り空間を整備しても、南北の歩行者空間が一体となった「歩行者交通拠点」の形成には至らず「歩行空間の分断」が残ることとなる。

④ 都市防災に対する課題

- 現況の問題点においても記述した通り、地平鉄道の敷地は消防可能区域としては勘案できないことから都市防災における問題は残ることとなる。

II 下北沢駅周辺地区の問題点と現行都市計画の課題



連立事業の必要性

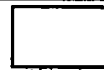
- 以上、下北沢駅周辺地区における現況の問題点とそれに対する現行都市計画の課題をまとめると以下の通りとなる。

■地区の現況の問題点

1. 地平鉄道による地域の分断
2. 結節機能の弱さ
3. 都市防災機能の弱さ
4. 道路施設整備の遅れ

■現行都市計画の課題

- ① 地平鉄道による道路分断が存続してしまう。
- ② 補54高架道路整備による周辺都市施設との不整合が発生する。
 - a. 補210(茶沢通り)との連絡性の問題
 - b. 駅前広場整備に対する課題
 - c. 高架道路による新たな地域分断の懸念
- ③ 地平4線鉄道によって駅前歩行空間が大きく分断される。
- ④ 地平鉄道では消防活動困難エリアの問題が残る。



- 以上の下北沢駅周辺地区の現況の問題点及びそれに対する現行都市計画の課題に対する抜本的な解決には、

地 平 鉄 道 の 立 体 化

が必要であり、鉄道の立体化により以下に示す通り、現行都市計画の課題を解消する事が可能となる。

■ 鉄道の立体化による現行都市計画の課題の解消

- ① 都市計画道路以外の踏切を廃止することが出来る。
- ② 補54を地平道路として整備することが可能となる。
 - a. 補210(茶沢通り)との連絡性が確保される。
 - b. 駅前広場への連絡利便性の確保と鉄道敷を利用した南北一体型の駅前広場整備が可能となる。
 - c. 高架道路による新たな地域分断を回避できる。
- ③ 鉄道による駅前空間の分断はなくなる。
- ④ 鉄道敷地を利用することにより消防活動困難エリアが解消する。

道路整備計画

① 都市計画道路整備による地区道路ネットワーク形成および道路ヒエラルキーの確立

【 地域全体 】

- 地区内の通過交通排除には外郭道路ネットワーク形成が必要であり、未整備となっている補26を早期に整備し外郭道路ネットワークを確立する。
- 外郭道路内においては地区内からの交通需要を外郭道路へ円滑に連絡する必要がある、概成の補210や未整備の補54の早期整備を図る。
- また、「主要生活道路」についても「主要生活道路整備事業」や「地区計画」により整備を進めて行く。

【 駅周辺地区 】

- 下北沢駅周辺においては、地区外郭の補26整備や、補54と補210の補助幹線道路と主要生活道路などの整備を進める。

【 道路整備の各段階における交通状況の概略検討 】

- ① ステップ0：現況
- ② ステップ1：補26整備（放23～補54）
補54整備（補26～鎌倉通り）
- ③ ステップ2：補26整備（補54～補52）
補54整備（鎌倉通り～環7）

■ ステップ0（現況）：

地区の都市計画道路ネットワークが未整備の現況においては、道路整備の少なさから主要生活道路にも多くの通過交通が流入しており、特に、倉通り北側には4,000台/日（実態調査値約3,000台/12hと昼夜率1.4と想定した場合）を越える交通が見られる。

■ ステップ1：

連立事業に合わせた道路整備段階であるステップ1においては、幹線道の補26の一部と補助幹線道路の補54の一部が整備される。この時の地区内の道路状況はステップ0（現況）に比べて概ね改善されるが、鎌倉通りの鉄道北側に設定した3,000台/日を越える箇所が一部残る。

道路整備計画

① 都市計画道路整備による地区道路ネットワーク形成および道路ヒエラルキーの確立

【 地域全体 】

- 地区内の通過交通排除には外郭道路ネットワーク形成が必要であり、未整備となっている補26を早期に整備し外郭道路ネットワークを確立する。
- 外郭道路内においては地区内からの交通需要を外郭道路へ円滑に連絡する必要がある、概成の補210や未整備の補54の早期整備を図る。
- また、「主要生活道路」についても「主要生活道路整備事業」や「地区計画」により整備を進めて行く。

【 駅周辺地区 】

- 下北沢駅周辺においては、地区外郭の補26整備や、補54と補210の補助幹線道路と主要生活道路などの整備を進める。

【 道路整備の各段階における交通状況の概略検討 】

- ① ステップ0：現況
- ② ステップ1：補26整備（放23～補54）
補54整備（補26～鎌倉通り）
- ③ ステップ2：補26整備（補54～補52）
補54整備（鎌倉通り～環7）

■ ステップ0（現況）：

地区の都市計画道路ネットワークが未整備の現況においては、道路整備の少なさから主要生活道路にも多くの通過交通が流入しており、特に、鎌倉通り北側には4,000台/日（実態調査値約3,000台/12hと昼夜率1.4と想定した場合）を越える交通が見られる。

■ ステップ1：

連立事業に合わせた道路整備段階であるステップ1においては、幹線道路の補26の一部と補助幹線道路の補54の一部が整備される。この時の地区内の道路状況はステップ0（現況）に比べて概ね改善されるが、鎌倉通りの鉄道北側に設定した3,000台/日を越える箇所が一部残る。



■ ステップ2：

地区の都市計画道路の完成系であるステップ2においては、補26及び補54がネットワークとして完成するため、地区内の交通環境はステップ1に比べてさらに改善され、ステップ1において交通量が超過していた鎌倉通りについても3000台/日以下に交通量が軽減されるものと想定される。

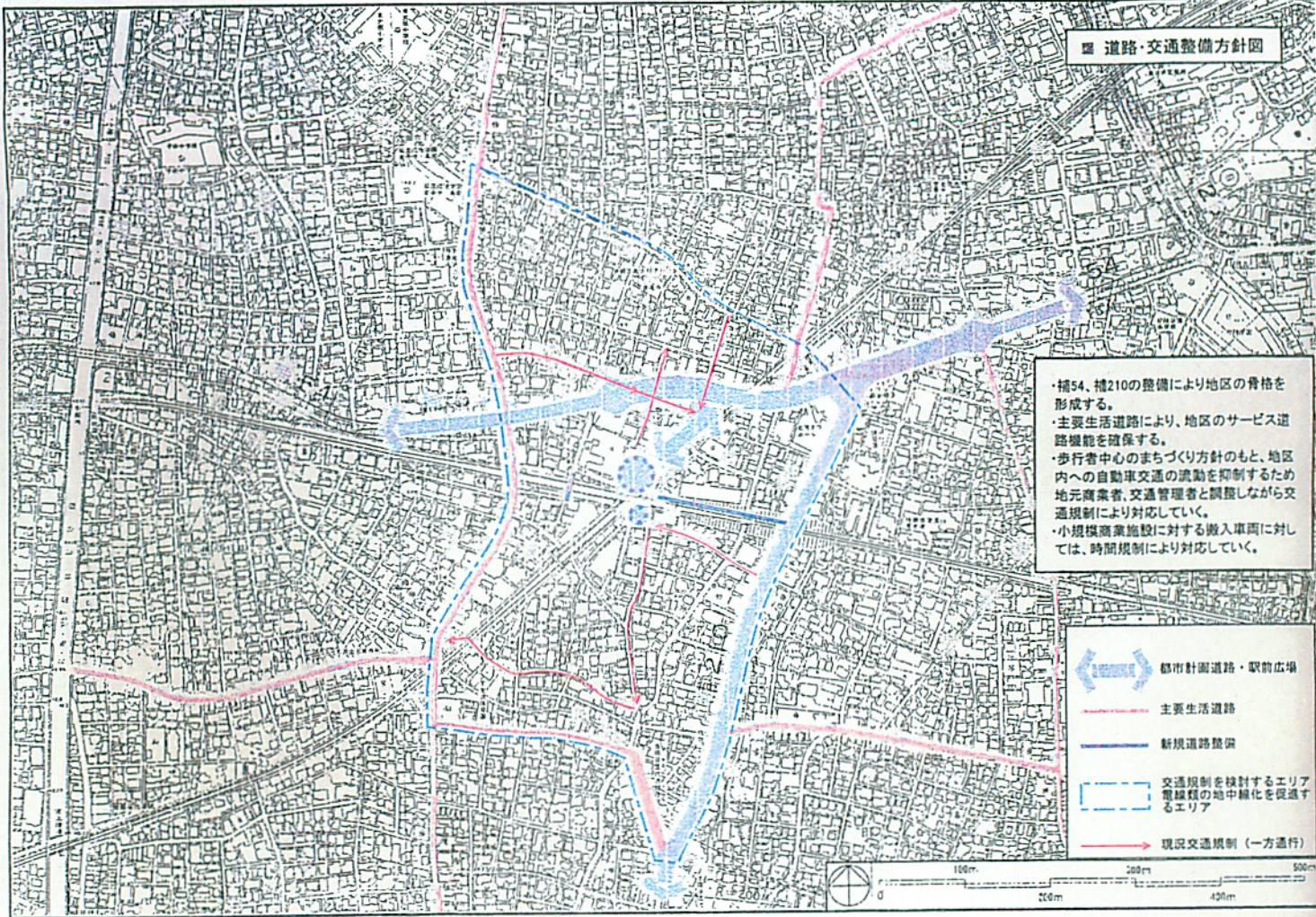
② 下北沢駅周辺地区内における具体的な自動車交通抑制施策

- 補26、補54などの都市計画道路整備を基本として、地区内においては、車両進入の時間規制等による自動車抑制施策などの「ソフト施策」の推進を、地元商店や地元住民及び交通管理者との協力体制により検討する。
- 地区内における4m以下の狭隘道路については、後述する地区防災計画においても問題となるため、世田谷区において進められている「狭あい道路拡幅整備事業」等を活用しながら整備を進めて行く。

③ 下北沢駅周辺の搬入車両に対する対応

- 下北沢駅周辺の小規模商業施設への搬入車両に対しては、地元商店や交通管理者との協力により、搬入車両の地区内進入に対する時間規制を検討する。
- 地区計画で整備されるポケットパークの荷捌きスペースとしての利用を図る。
- また、地区内における比較的大きな商業施設や業務施設の駐車場を「共同の荷捌き場」として活用できるように協力を要請して行く。

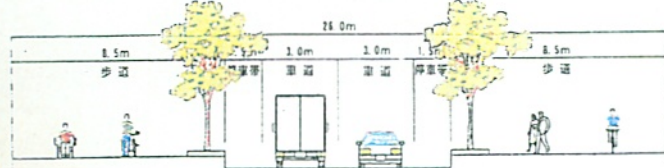
道路・交通整備方針図



補54、補210の整備により地区の骨格を形成する。
 主要生活道路により、地区のサービス道路機能を確保する。
 歩行者中心のまちづくり方針のもと、地区内への自動車交通の流動を抑制するため地元商業者、交通管理者と調整しながら交通規制により対応していく。
 小規模商業施設に対する搬入車両に対しては、時間規制により対応していく。

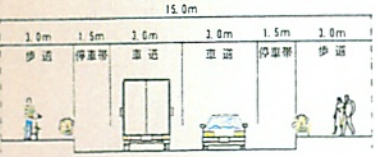
- 都市計画道路・駅前広場
- 主要生活道路
- 新規道路整備
- 交通規制を検討するエリア
電線類の地中線化を促進するエリア
- 現況交通規制（一方通行）

補助54号 断面構成案 (w=26m断面)

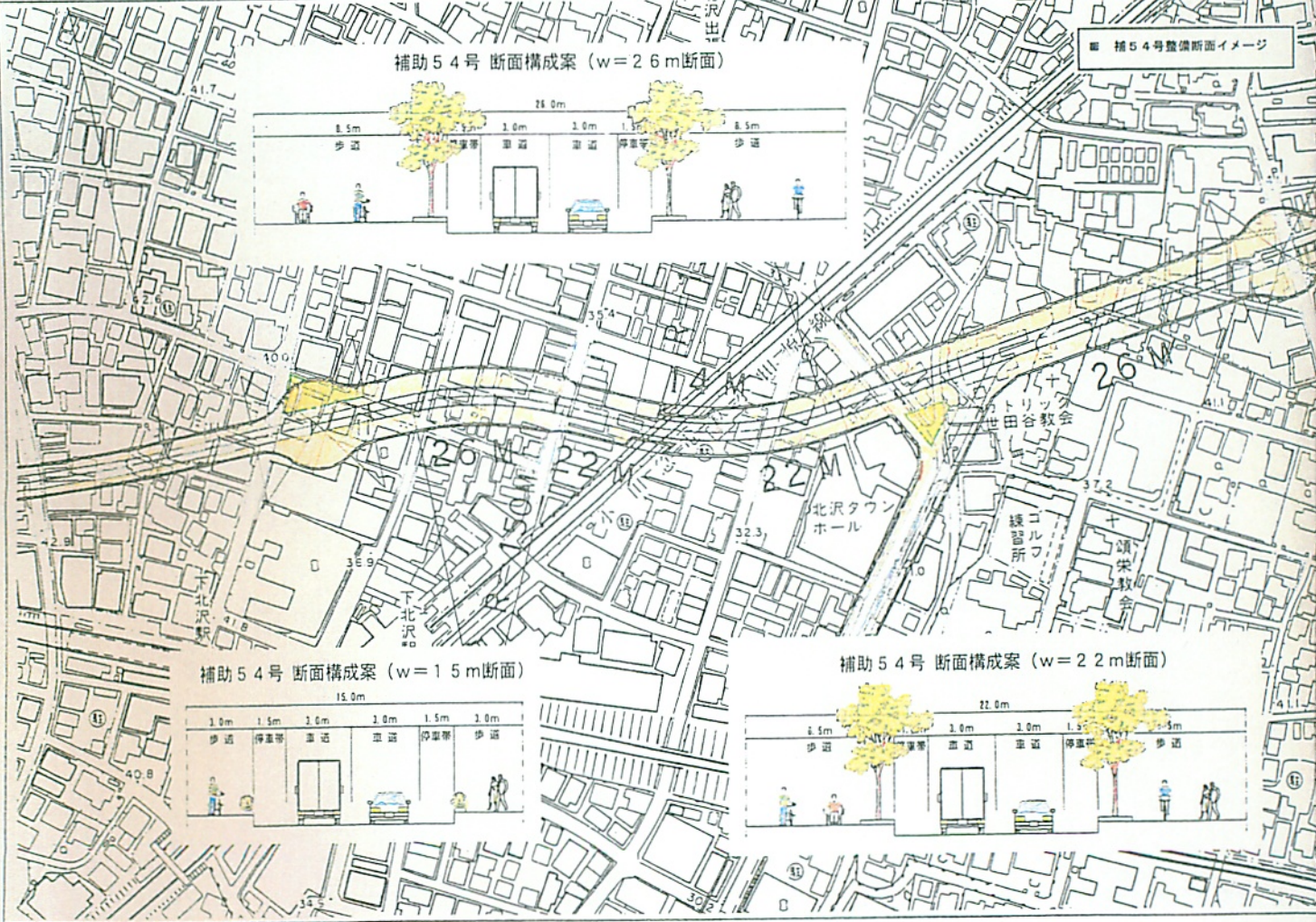
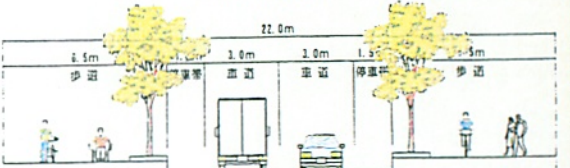


補54号整備断面イメージ

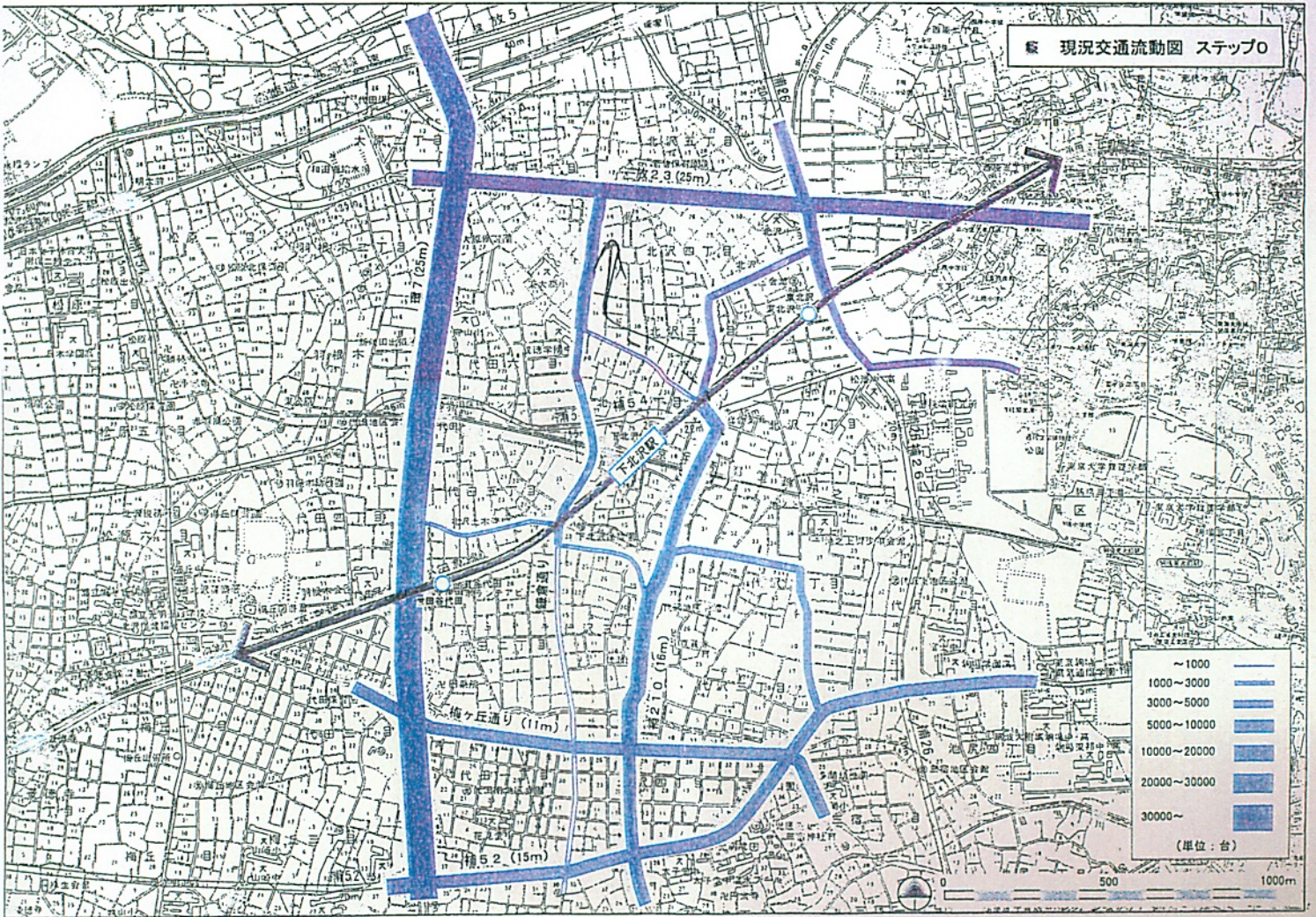
補助54号 断面構成案 (w=15m断面)



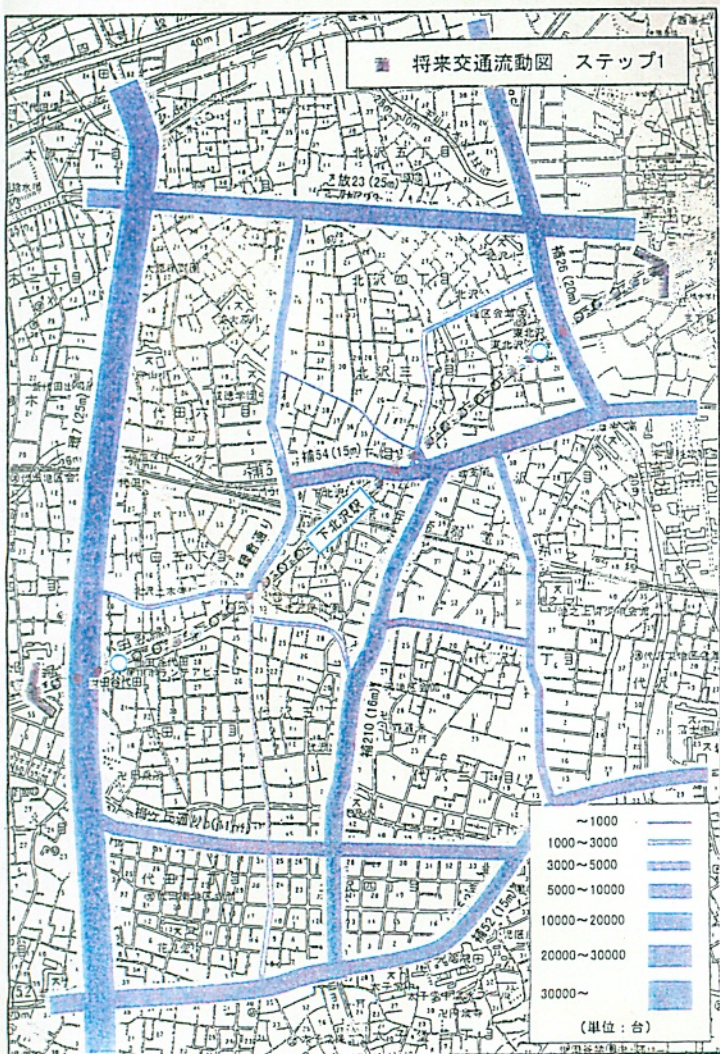
補助54号 断面構成案 (w=22m断面)



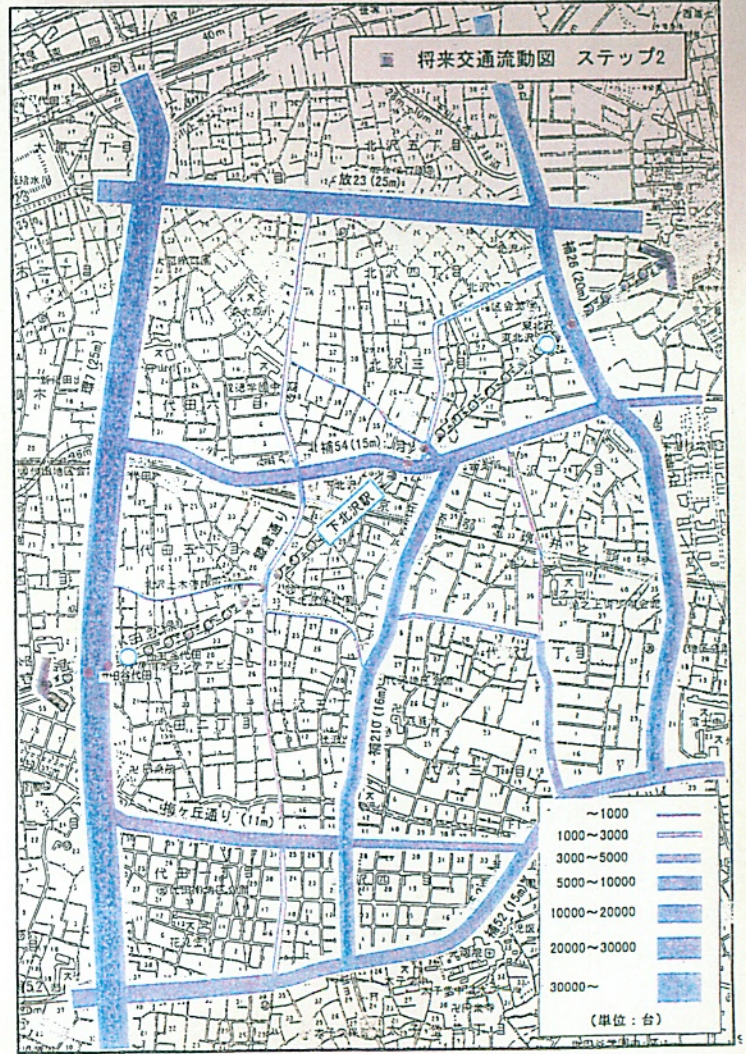
Ⅰ 現況交通流動図 ステップ0



Ⅱ 将来交通流動図 ステップ1



Ⅲ 将来交通流動図 ステップ2



駅前広場整備計画

① 駅前広場整備の基本方針

～円滑な乗換機能の確保～

- 現状、駅から離れたバスターミナルから駅まで徒歩で連絡をさせていた利用者に対しては、駅直近におけるバス乗換機能を確保し利便性の向上を図ると共に、新規バス路線については、周辺地区におけるバス需要に応じて型バスによる運行を視野に入れながら検討していくものとする。
- 小型車の広場利用については、身体障害者用のスペース確保の他、タクシー交通への対応を図る。

～歩行者交通の中心となる空間の確保～

- 鉄道利用による来街が多い地区特性、及び将来も現況と同様に歩行者を中心として、まちづくりを進めること等を考慮して、駅前広場には十分な歩行者空間を確保し、下北沢地区における歩行者交通の”拠点”とする。

～環境空間（防災・景観空間）としての機能確保～

- 防災空間及び景観空間としての機能確保のため、緑化や景観整備にも配慮した駅前広場整備を図る。

～バリアフリー化の促進～

- 交通結節点としての機能確保の他、「人に優しい施設整備～バリアフリー化」を重視しながら整備を進めるものとする。

② 駅前広場の必要規模や駅前広場整備位置

- 下北沢駅の将来端末交通手段の割合は、現況の下北沢駅の端末交通手段を本に、将来の駅前広場整備に伴う端末交通手段の変化を考慮しながら設定する。

下北沢駅の端末交通分担率の設定（％）

	バス	自動車	タクシー	徒歩・二輪
現況	4.5	0.1	0.23	95.17
計画値	5.0	0.5	1.0	93.5



- 下北沢駅の将来乗降人員については、平成5年以降減少傾向にあるが、ここでは計画の安全性を考慮して平成5年当時の乗降人員である、約60,000人を用いて検討を行う。
- 必要面積算定の結果、約1,900㎡～7,700㎡の面積が必要と算定されたが、具体的な整備面積については必要面積を参考としながら地形的な条件や周辺の道路の取り付き状況等を勘案しながら検討する。

駅前広場必要面積	28年式		48年式
	上限式	7,700㎡	1,900㎡
	標準式	7,200㎡	
	下限式	5,300㎡	

③ 駅前広場関連道路整備

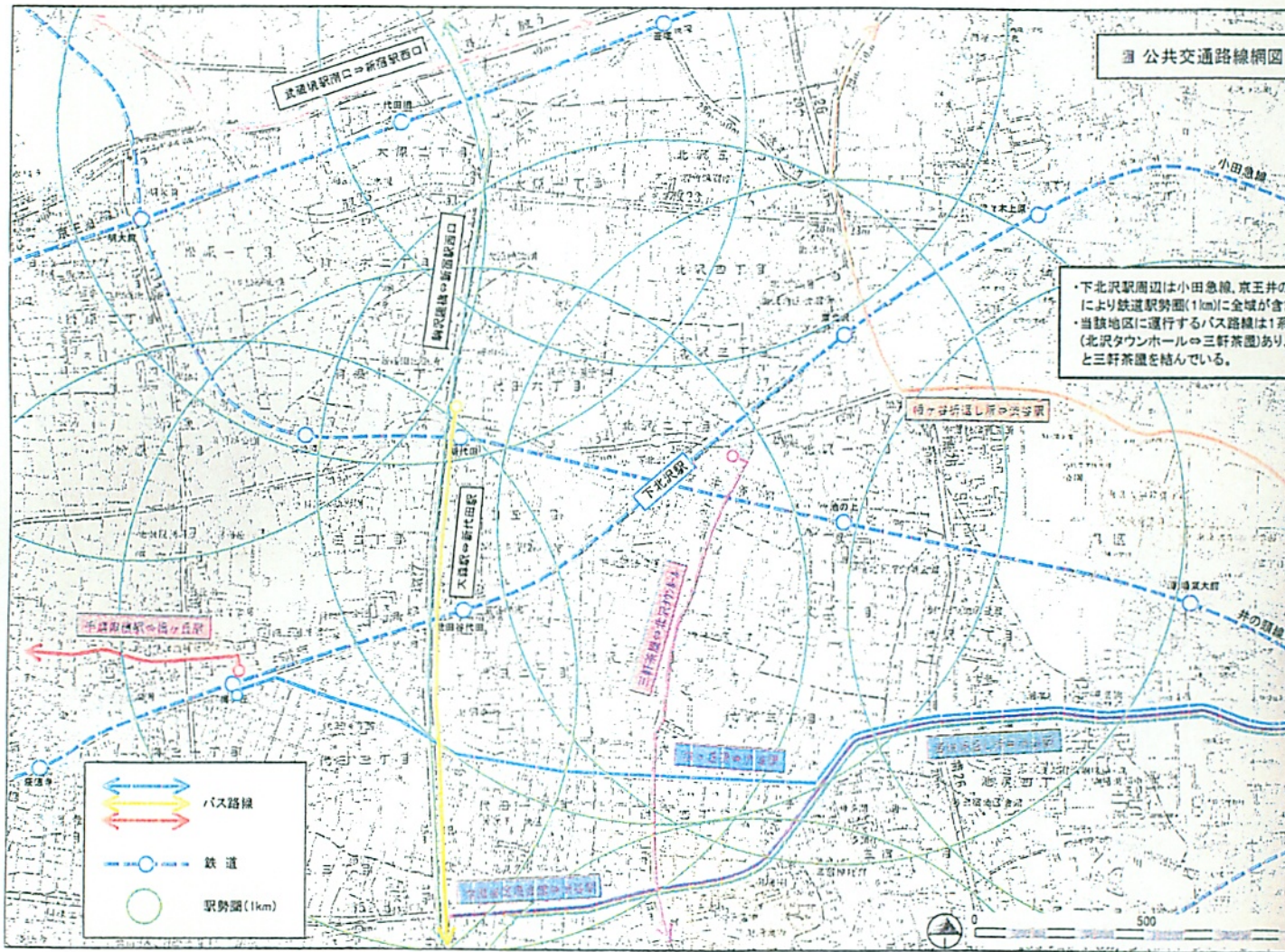
- 補54から駅前広場にいたる都市計画道路整備の他に、地区計画の地区施設として補210から広場南側に連絡する新たな道路を整備する。

駅前広場検討における比較・留意点

	高架案	地下案
駅前広場面積	□ 約5,300㎡	□ 約5,300㎡
交通結節機能	□ 計画される交通施設数は確保できる。	□ 同左
人の溜り空間	□ 鉄道高架下部分については支柱が支障物となる。(具体的な位置等については詳細な検討が必要となる。)	□ 高架案の支柱のような支障施設はなく人の溜り空間を広く確保できる。 □ 但し、換気塔や非常階段の位置等が課題となる。
空間利用効率	□ 支柱を避けて車道をレイアウトする必要があり、広場中央部に大きなデッドスペースができるなど、地下案に比べて空間の利用効率では劣る。	□ レイアウト場の支障物は換気塔・非常階段であり、空間の利用効率は高架案に比べて良い。
環境空間比(※)	□ 約56%(中央部のマッド・アップ部分を除く)	□ 約79%
駅前広場環境	□ 高架下部分が暗くなる。 □ 緑化空間が地下案に比べて少なくなる。	□ 高架案に比べて緑化空間が確保できる。

(※)：環境空間比＝「修景面積を含む歩道面積／駅前広場」

公共交通路線網図

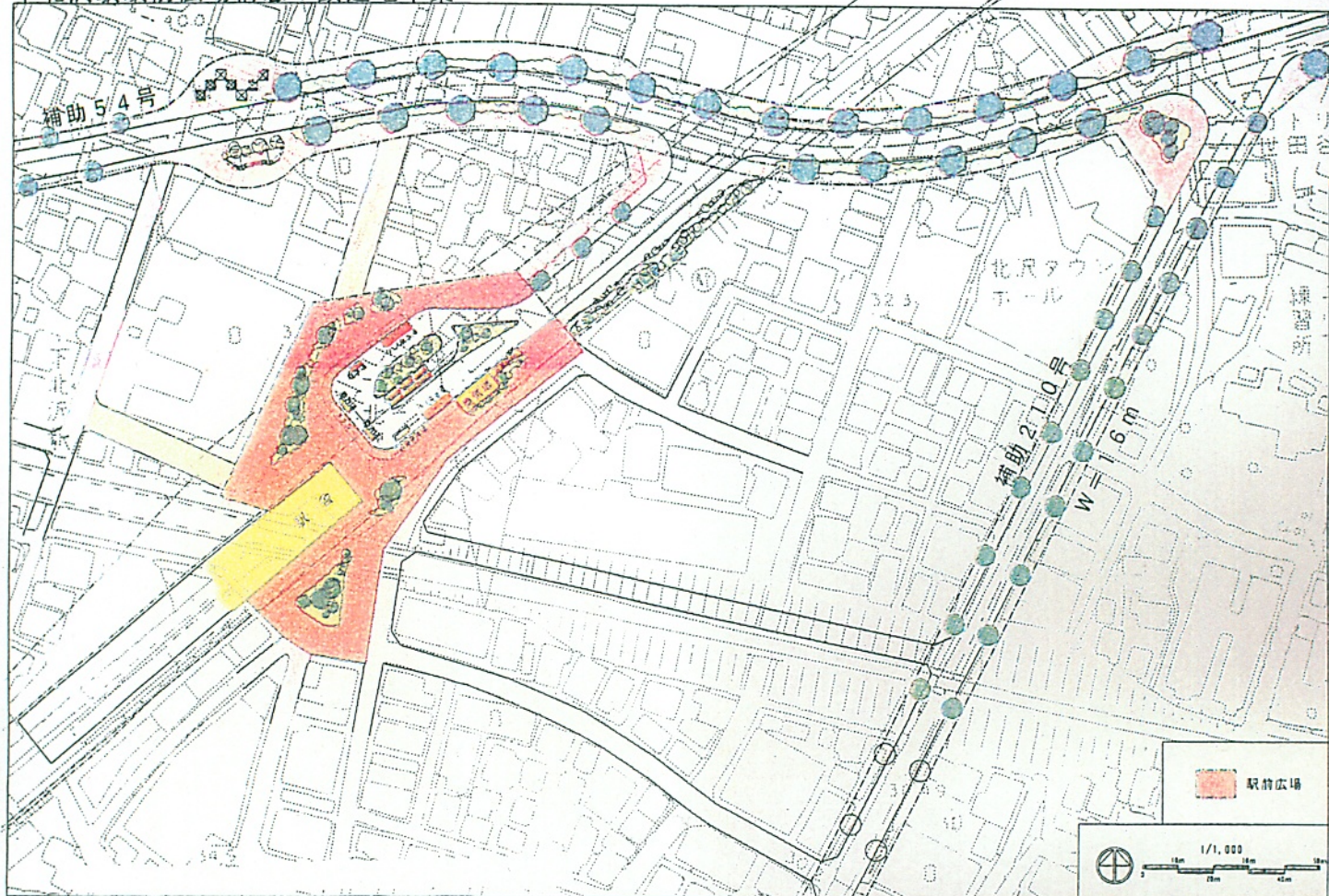


下北沢駅周辺は小田急線、京王井のにより鉄道駅周辺(1km)に全域が含まれる。当該地区に運行するバス路線は1系(北沢タウンホール⇄三軒茶屋)あり、と三軒茶屋を結んでいる。

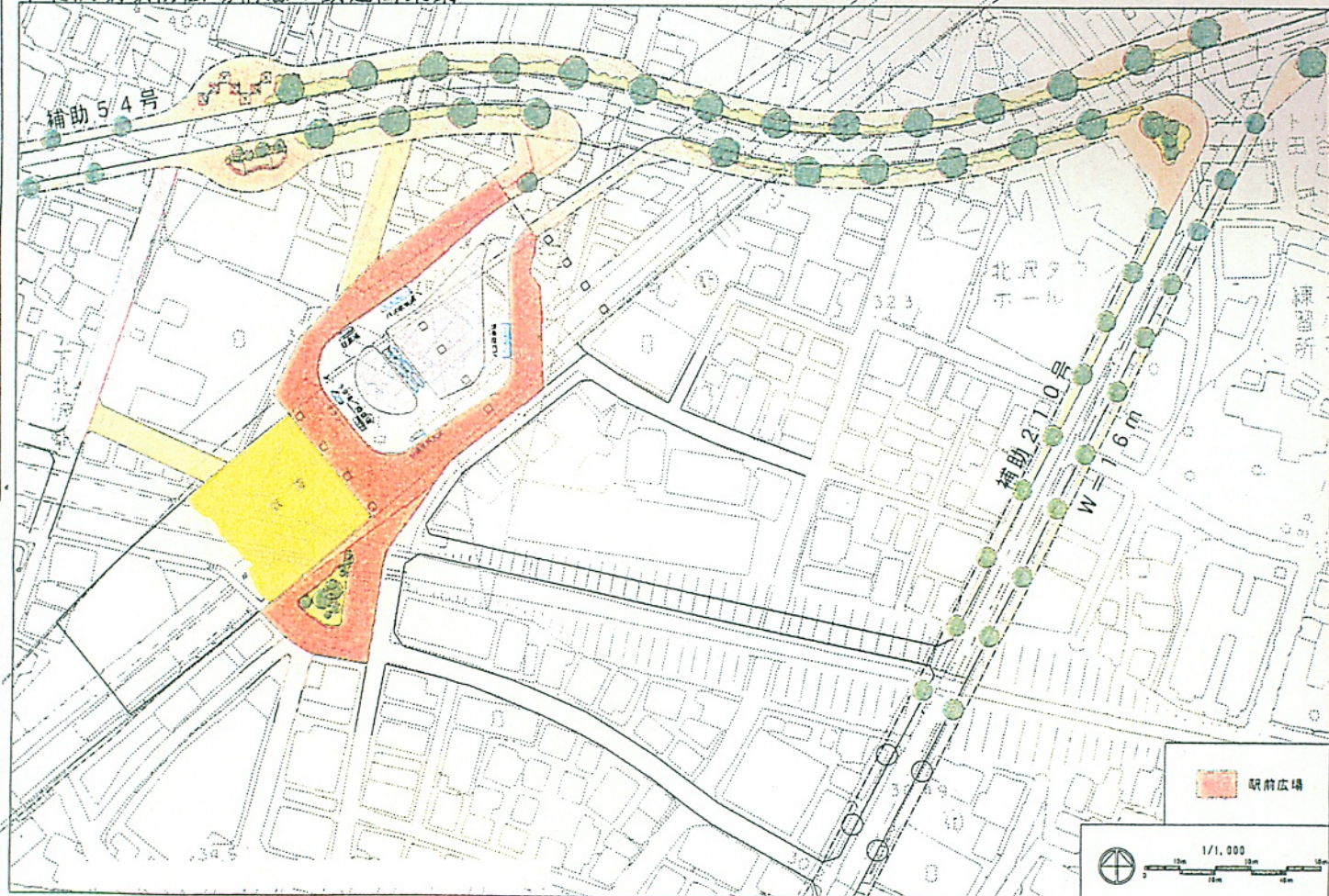
	バス路線
	鉄道
	駅周辺(1km)



下北沢駅駅前広場構想：鉄道地下案



下北沢駅駅前広場構想：鉄道高架案



歩行者空間整備計画

① 歩行者空間整備の基本方針

- 下北沢駅周辺の商業区域においては、自動車の流入を抑制し歩行者中心の交通体系を構築する。

② 補54を利用した新たな歩行軸の形成

- 現状で、一体的な商業エリアを形成する駅北口地区に対して、補54の整備が商業エリアの分断にならないように、補54を「東西歩行者の主軸」として位置付け、同街路の広幅員歩道を利用した歩行者空間を整備すると共に、面的に確保された部分（片側で約400㎡）に歩行者交通の核となる「歩行者広場」等を設置することによって、「駅北口～補54沿道～補54北側」の商業軸の強化を図る。

③ 鉄道敷地を利用した新たな歩行者軸の形成

- 補54と同様に、鉄道敷地についても地区を北東から南西に向けて縦断する重要な歩行者軸として位置付け、2つの歩行の主軸を中心として新たな地区歩行者の回遊を確保する。

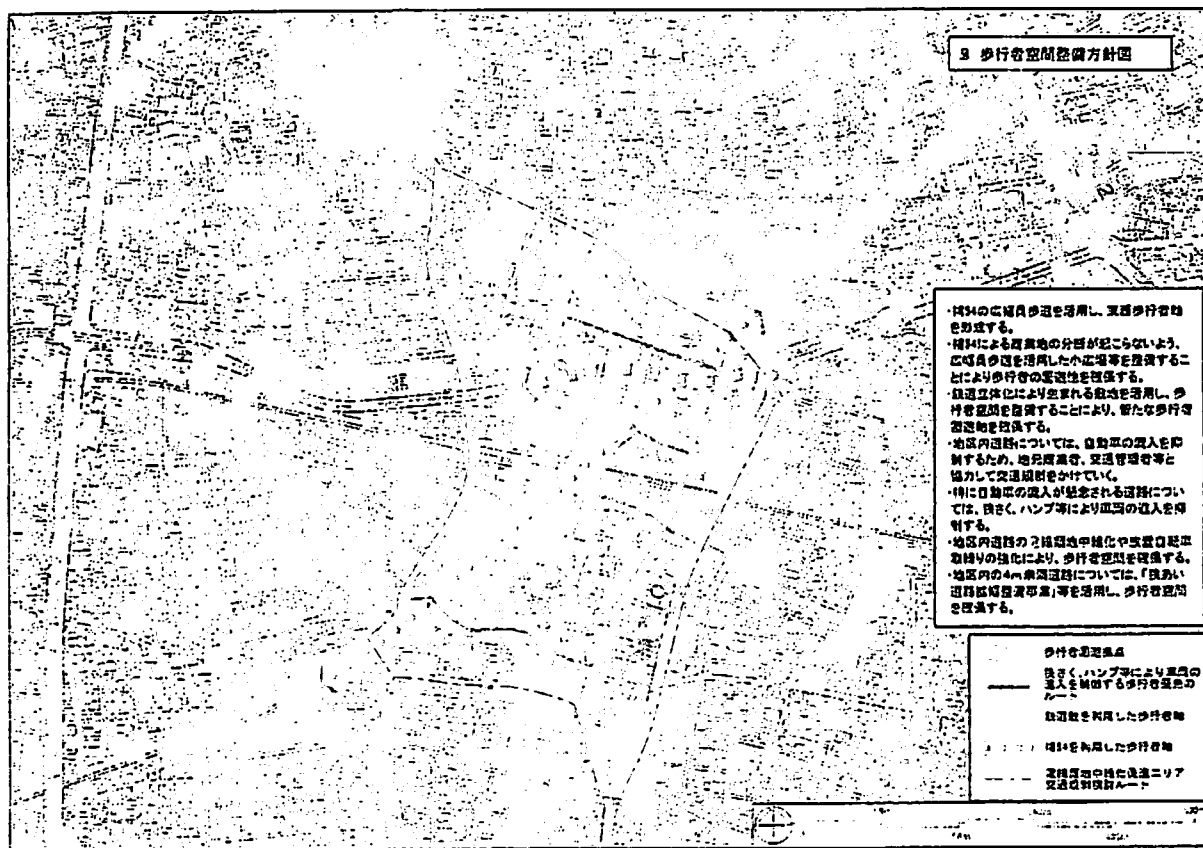
④ 地区内における歩行者空間の確保

- 下北沢駅周辺地区については、地区外郭の幹線道路や補54及び補210（茶沢通り）の補助幹線道路整備を基本とした地区内の通過交通排除（ハード施策と共に、地区内への自動車交通進入の時間規制などの交通規制施策（ソフト施策）を交通管理者等との協力により進めて行く。
- 加えて、地区内において比較的自動車交通の流入が懸念される幾つかの路線については、車両進入規制などの交通施策に加えて、「狭さく」、「ハンプ」などの道路施策等を合わせて施行する。
- 駅前広場を歩行者動線の「核」としながら、駅周辺地区に対しては、地区内道路における電線類の地中線化の促進や、駐輪場整備による放置自転車・バイクの撤去、沿道店舗の物品の道路占用廃止の徹底などにより、地区におけ

IV 下北沢駅周辺地区まちづくり整備計画

る歩行者空間を確保する。

- 地区内における4m以下の狭隘道路については、後述する地区防災計画においても問題となるため、世田谷区において進められている「狭あい道路拡幅整備事業」等を活用しながら歩行者空間を確保する。



土地利用計画

- ① 補54、補210(茶沢通り)の沿道地区で土地の高度利用を進める。
 - 道路整備が概成の状況にある補210(茶沢通り)の沿道は、補210(茶沢通り)の完成に合わせて、沿道地区の高度利用を検討する。
 - 補54の沿道は、現在は道路がないため、高度利用が進んでいないが、道路整備に合わせ、沿道地区においては土地の高度利用を検討する。
 - これらの、都市計画道路沿道地区においては、道路整備による自動車交通の流入や沿道地区の高度化を受け、後述する、駐車場整備と合わせた土地利用を進めていく。
 - 補54沿道で現状は住宅系の用途となっている地区西側の沿道区域については、商業用途への変更を検討し、周辺との一体的な商業利用を促進する。
- ② 補54を駅北側の「東西商業軸」として位置付け、北口駅前から続く商業地区と合わせた新たな商業拠点を形成する。
 - 補54を駅北側地区における東西方向の「商業軸」として位置付け、道路整備に合わせた沿道の高度利用と補54の広幅員歩道を利用した良好な沿道商業ゾーンを形成する。これにより、補54整備による現在の駅北側商業区域の分断が無いようにすると共に、商業地域の連続性と新たな商業拠点の形成による駅北側商業区域の活性化を図る。
 - 地区西側で現在、住居系の用途となっている補54沿道地区については、商業系用途への変更を検討し、周辺沿道地区との一体的な商業利用を促進する。
- ③ 「一番街本通り」沿道や鉄道南側の商業区域等については、現状と同様の商業エリアとして土地利用を誘導して行く。
 - 補54北側の一番街本通り沿道や鉄道南側の商業区域については、現在と同様の商業形態の土地利用を検討する。
 - 現在、商業(500%)及び近隣商業(300%)の区域に対する大規模店舗の出店については「大規模小売店舗立地法」等により、行政及び地元が一体となって調整して行く。
- ④ その他の住居系用途地区については、現在の用途を踏襲して低中



住宅地の土地利用を基本と考える。

- 地区西側で井の頭線の南側の住宅地等については現在の土地利用を踏襲し、低中層の住宅地を中心とした土地利用とする。
 - 但し、補54、補210、鉄道立体化の整備により、商業地が拡大し地区内の住宅地に商業系の土地利用が進んだ場合、住民や周辺施設との整合を図りながら、商業系用途への変更も検討する。
- ⑤ 鉄道立体化による、南北市街地の一体的な土地利用の進展と「面的な歩行者の回遊性」を確保する。
- 地平鉄道と、補54の高架道路整備が現行都市計画となっている現在の下北沢駅周辺地区に対して、鉄道の立体化と補54の地上道路化に合わせて南北市街地の一体化及び商業ゾーンの連続性確保を図る。

駐輪場の整備計画

① 駐車場整備の方針

- 現状の地区においては、地区への自動車を利用した来街は少なく、駐車需要も非常に小さい状況にある。また、地区の街づくりの基本としては、将来に渡って自動車を抑制した歩行者中心の街づくりを目指すものとしている。しかしながら、将来、補54及び補210(茶沢通り)整備により、その沿道は、地の高度利用が進み、これらの沿道地区においては比較的大きな商業施設立地と、それに伴う駐車需要及び駐車場の付置義務が発生してくる可能性があるため、将来の土地利用展開とそれに伴う駐車需要の動向を勘案しながら、先の付置義務駐車場の整備や、民間の駐車場整備を公的助成制度を用いながら誘導して行く。
- また、公共駐車場の整備に対しては、地区の駐車需要や民間駐車場の整備動向を判断しながら、民間駐車場では対応できない駐車需要に対して整備を討する。

② 下北沢駅周辺地区の放置自転車の状況と駐輪場整備の方針

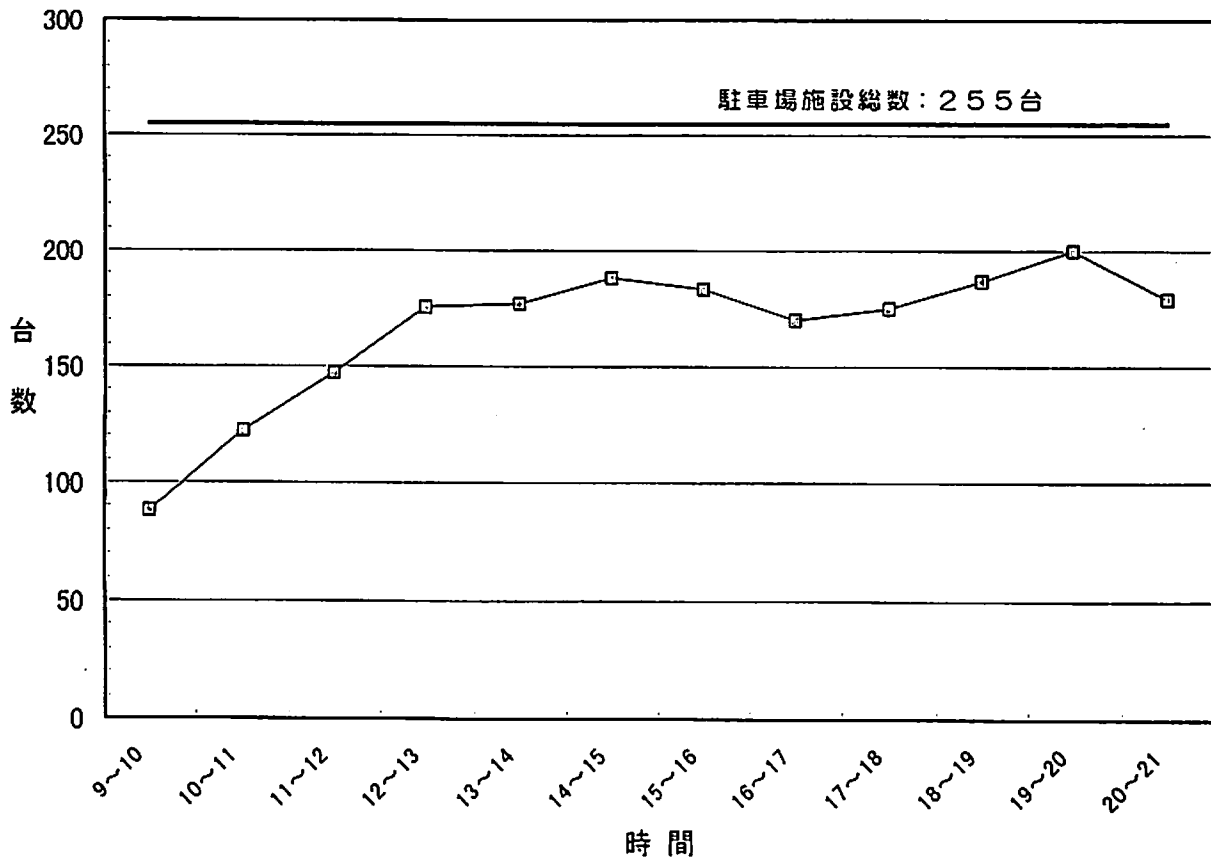
- 下北沢駅の周辺には常時、多くの放置自転車が発生しており、(平成12年9月22日の調査でも午前10時の時点で約660台の自転車・バイクが放置されている。)これらの放置自転車・バイクは道路空間を占有し下北沢が目指す歩行者主体のまちづくりを阻害するばかりでなく、地区景観形成や防災対策においても大きな支障となるため駐輪場の整備を促進する。
- 駐輪場の整備台数については、下北沢駅周辺地区における将来の駐輪需要を踏まえて、約2,600台の整備を図る。
- 具体的には、鉄道の立体化に合わせて鉄道敷地等を利用した駐輪場の整備を推進し、地元居住者の鉄道利用や来街者の駐輪需要に対応する。また、来街者に対しては、地区の外郭にも駐輪場を整備し自転車による地区連絡の利便性の向上を図る。

IV 下北沢駅周辺地区まちづくり整備計画

時間貸し駐車場利用状況（休日）

番号	施設名	収容台数	9～10	10～11	11～12	12～13	13～14	14～15	15～16	16～17	17～18	18～19	19～20	20～21	計
①	タイムズ下北沢	15	7	8	9	11	13	14	13	12	8	11	14	12	132
②	タウンホール	32	6	12	11	9	10	17	24	20	20	24	25	15	193
③	リパーク北沢2丁目	5	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	4	4	53
④	本多劇場	58	8	12	24	42	45	45	40	38	47	47	46	41	435
⑤	ミナミ	34	16	24	28	29	29	34	28	26	33	32	33	31	343
⑥	太郎	32	8	14	16	18	18	16	14	14	16	14	16	14	178
⑦	北沢有料駐車場	31	13	15	18	21	22	17	17	11	9	12	15	17	187
⑧	タイムズ代沢第5	26	15	21	23	24	21	25	25	25	19	23	25	25	271
⑨	トパークキョク	5	2	3	3	5	2	3	3	4	2	2	5	5	39
⑩	東洋興業ビル	17	9	9	11	12	13	12	14	15	17	17	17	15	161
計		255	88	122	147	176	177	188	183	170	175	187	200	179	1992

世田谷区調査：平成12年10月

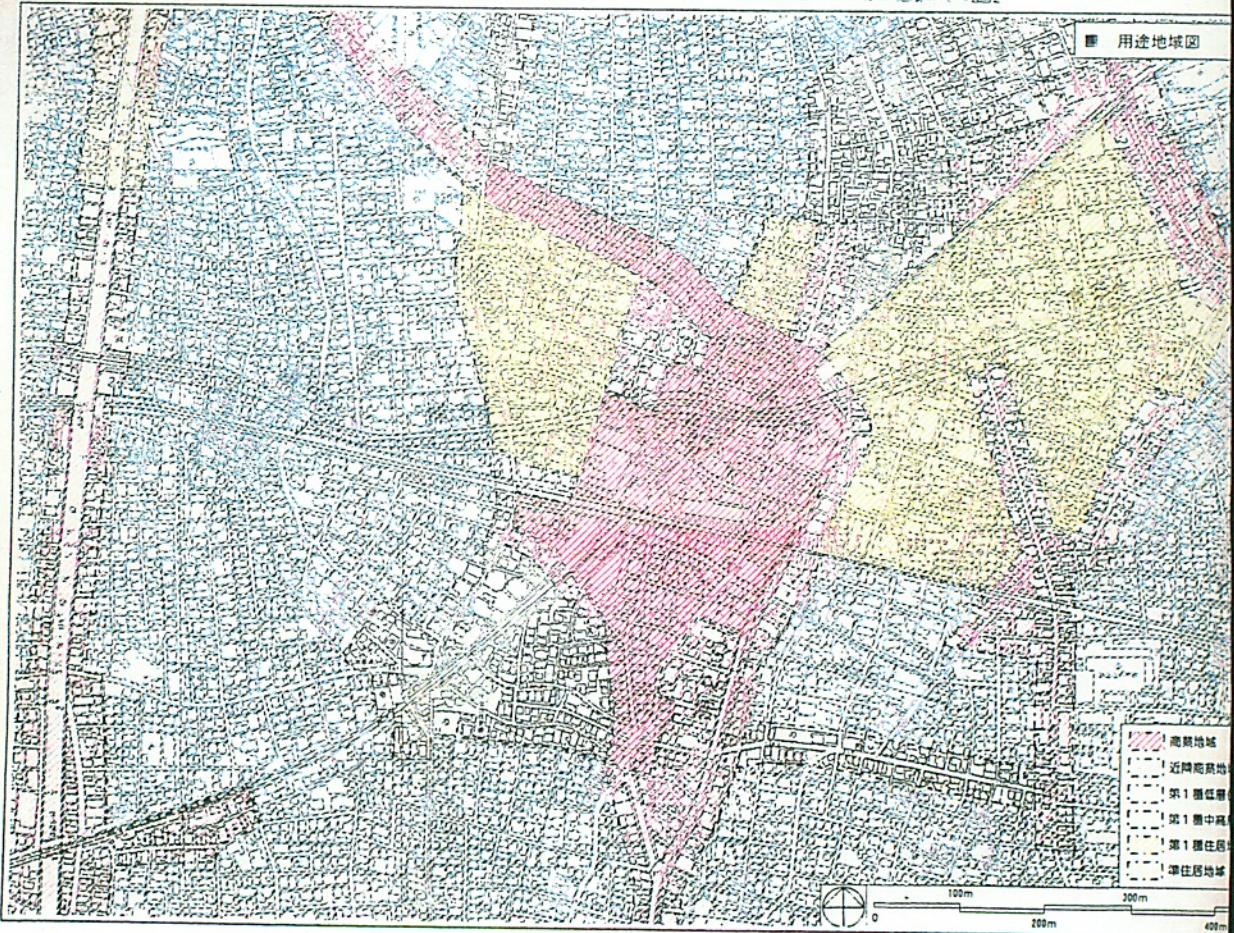




■ 建物利用

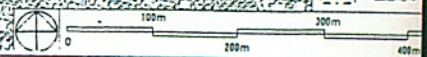
・当該地区内は小規模
集積している。
・地区外は、戸建て
宅地となっている。

- 公共用地
- 商業用地
- 住宅用地
- 工業・農林
- 空地系
- 交通系
- 農用地
- 自然的用地

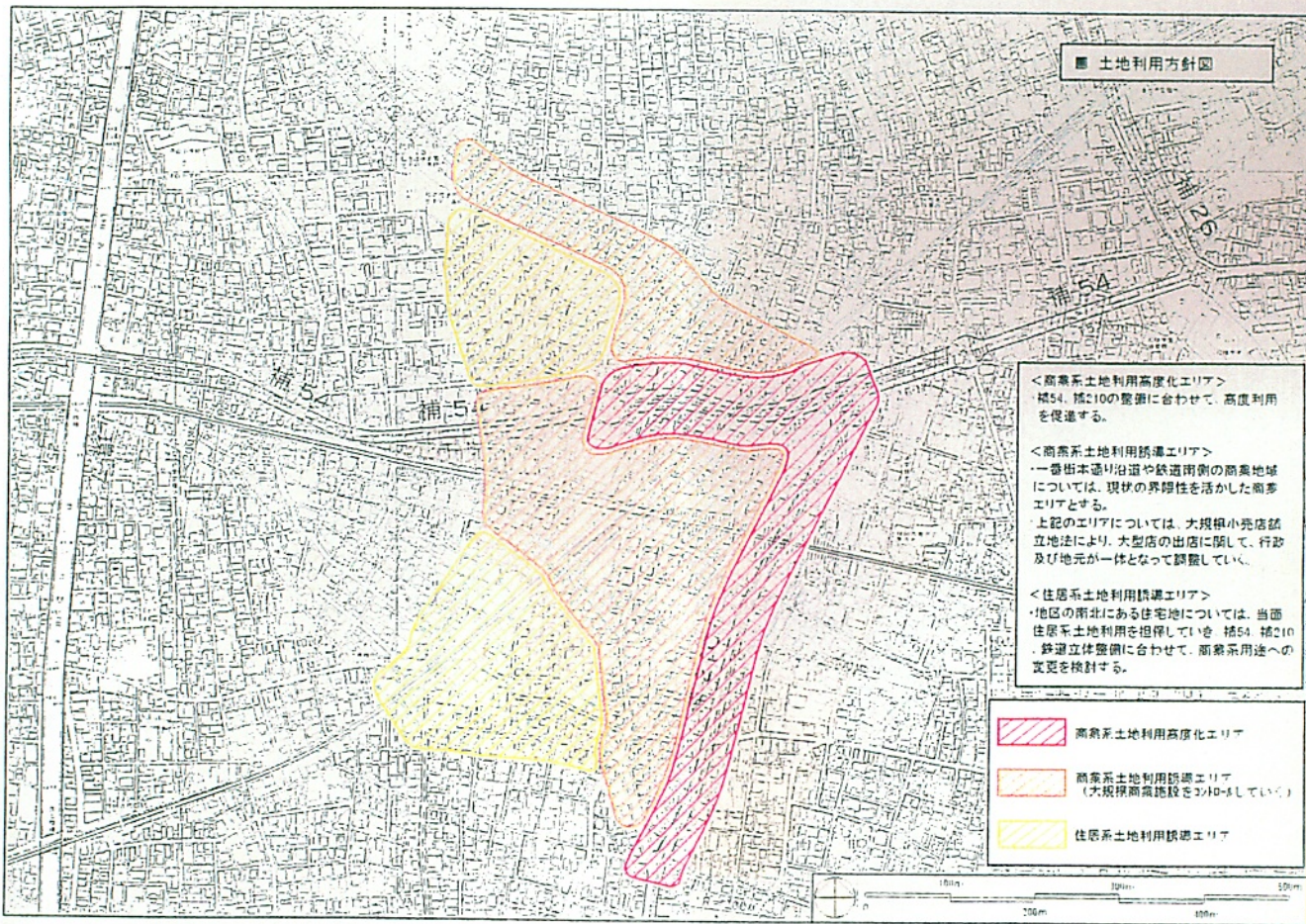


■ 用途地域

- 商業地域
- 近隣商業地
- 第1種低層
- 第1種中層
- 第1種住居
- 準住居地域

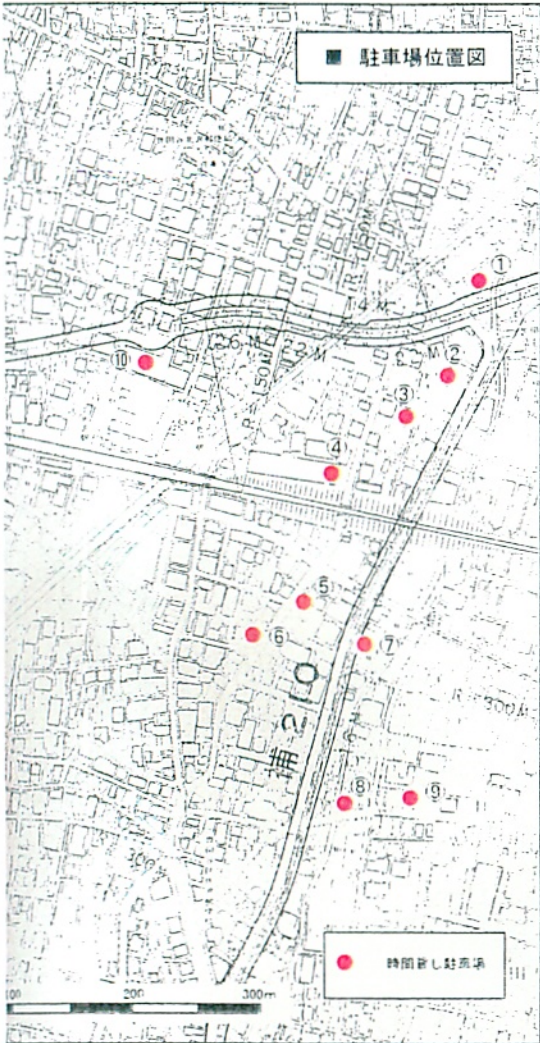


商業施設が
ひとした住



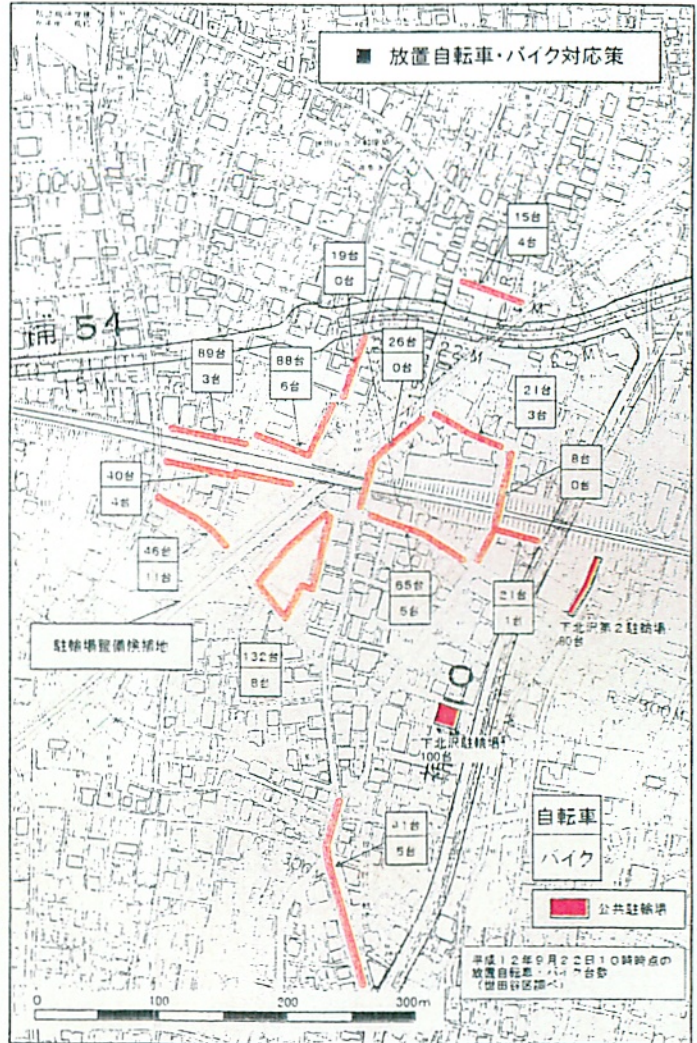
商業専用地域
住居専用地域
500m

■ 駐車場位置図



● 時間貸し駐車場

■ 放置自転車・バイク対応策



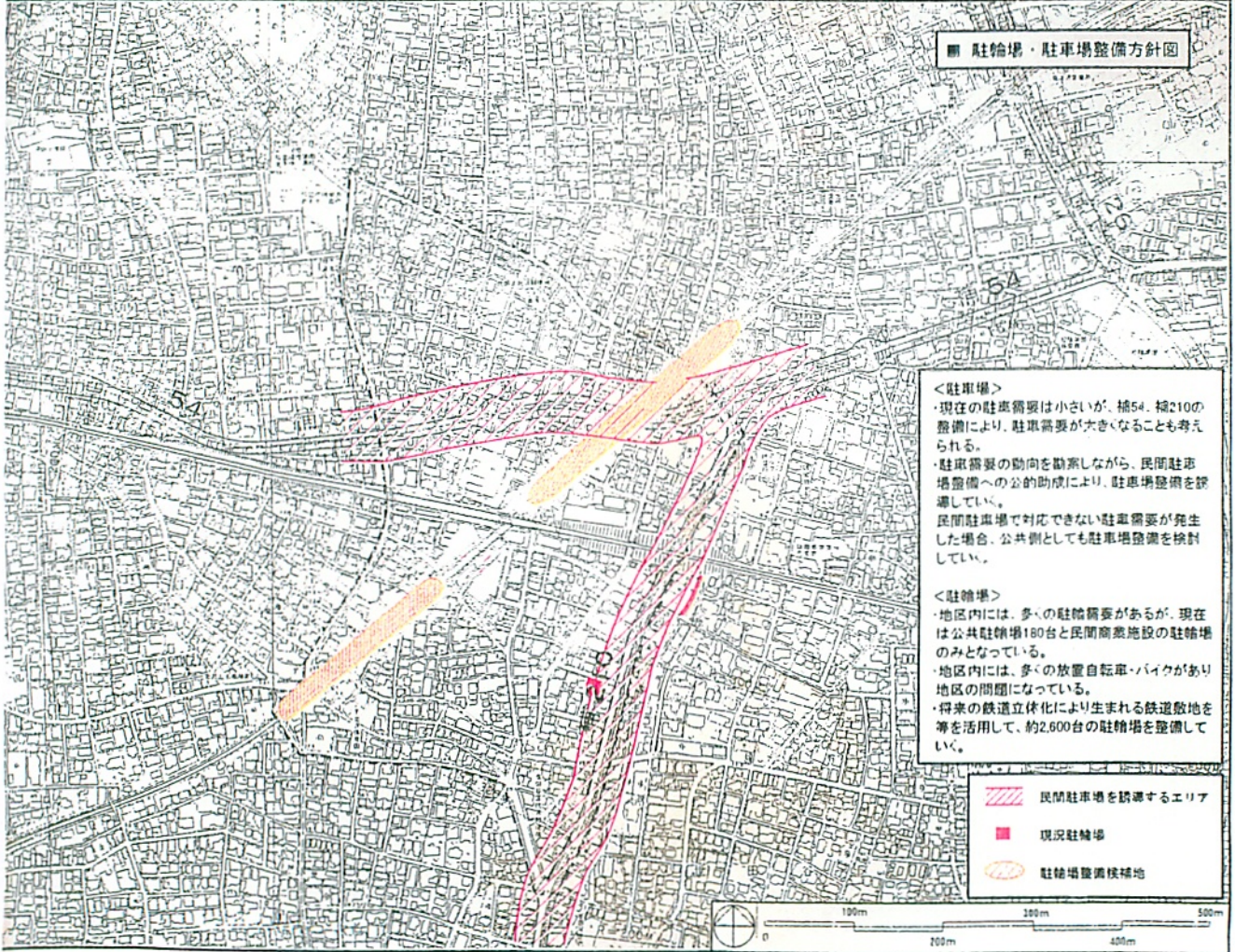
駐輪場整備候補地

自転車
バイク

■ 公共駐輪場

平成12年9月22日10時時点の
放置自転車：117台数
(世田谷区調べ)

■ 駐輪場・駐車場整備方針図



<駐車場>
現在の駐車需要は小さいが、浦54、浦210の整備により、駐車需要が大きくなることも考えられる。
駐車需要の動向を勘案しながら、民間駐車場の整備への公的助成により、駐車場の整備を誘導していく。
民間駐車場で対応できない駐車需要が発生した場合、公共側としても駐車場の整備を検討していく。

<駐輪場>
地区内には、多くの駐輪場があるが、現在は公共駐輪場180台と民間商業施設の駐輪場のみにとなっている。
地区内には、多くの放置自転車・バイクがあり、地区の問題となっている。
将来の鉄道立体化により生まれる鉄道敷地等を活用して、約2,600台の駐輪場を整備していく。

//// 民間駐車場を誘導するエリア
■ 現況駐輪場
○○ 駐輪場整備候補地

防災計画

① 補210（茶沢通り）、補54及び鉄道敷地を利用した広域避難ルートの確立

- 補54（幅員15m～26m）、補210（茶沢通り）（幅員16m）の都市計画道路、及び鉄道立体化後の鉄道敷地空間（20～30m）により、地区周辺に設定されている幾つかの広域避難場所への主要避難ルートを確立する。
- 地区内道路については、道路幅員としては6m以上を確保しているが、電柱や放置自転車、商店物品の占用などにより、有効幅員を確保できていない場合があるため、以下の施策を推進して防災活動に必要な有効幅員の確保を図る。
 - 電柱の地中線化の促進
 - 駐輪場の整備と放置自転車の撤去
 - 商店街に対するルール作りと防災モラルの啓蒙

② 地区オープンスペースの確保

- 地区には都市公園はなく、また災害時における一時的な避難が可能な場所もほとんどない状況にある。
- これらのオープンスペースの不足に対しては、駅前広場及び鉄道立体化後の鉄道敷地空間等のオープンスペースを災害時の一時的な避難場所として確保する。

③ 消防活動困難エリアの解消

- 消防車の進入可能道路幅員については通常4mと言われているが、震災時の悪条件を想定し消防車の進入可能幅員を6mと設定する。また、消防車は、本20mのホースをつなげることにより、200mの範囲で消防活動が可能であるが、区の『防災まちづくり手引き』で整理しているように、ここでは140mとして地区における消防活動可能エリアを確保する。
- 現状では、下北沢駅南側の一部で消防活動が困難な部分が見られるため、補54及び主要生活道路の整備、鉄道敷地の活用、駅南口への連絡道路の整備などにより解消していくものとする。

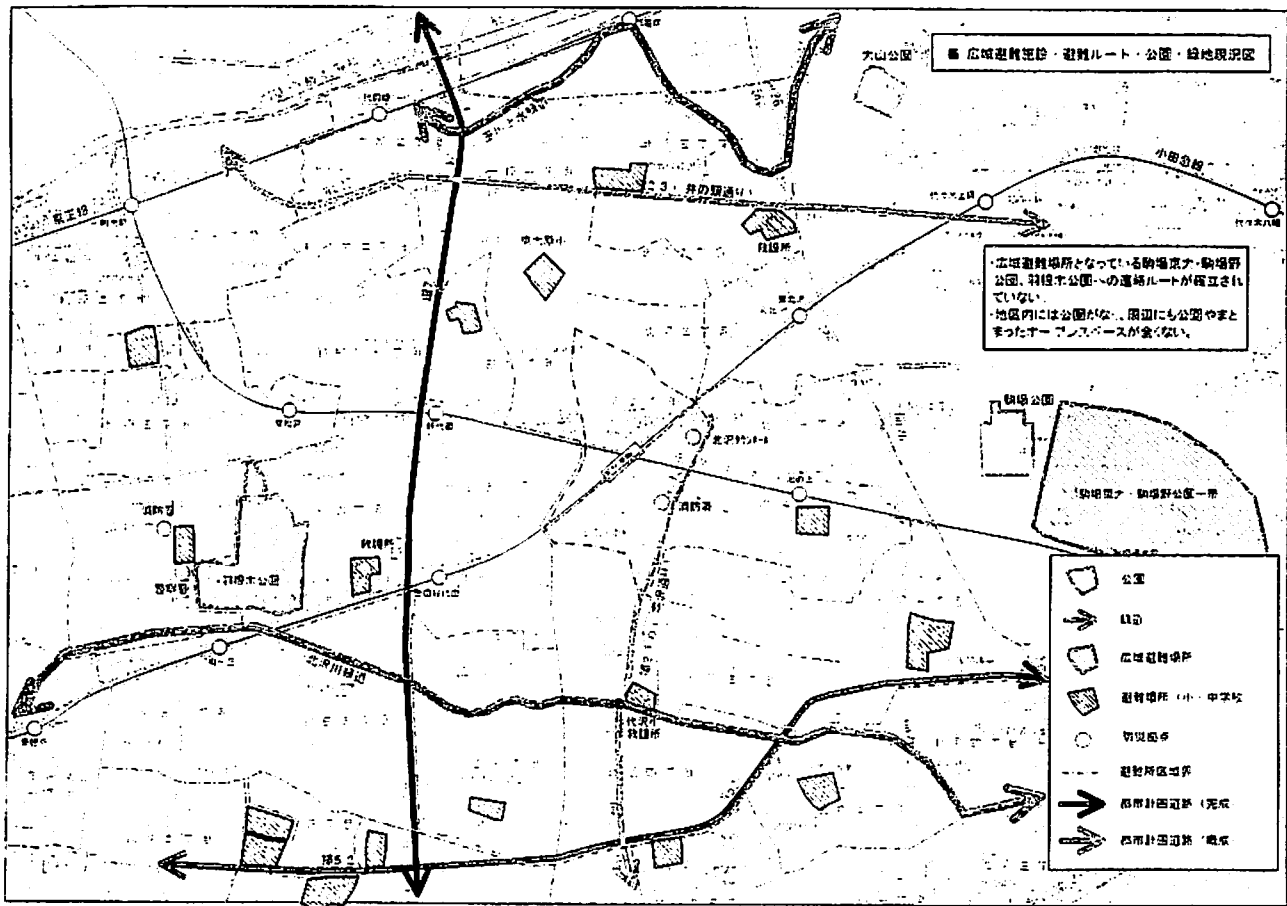
④ 地区緑被率の増進

- 前述の通り、下北沢駅周辺地区（北沢2丁目）の緑被率は非常に低い状況にあるため、公園・緑地の整備により積極的な緑化を進める。
- 具体的には街路・駅前広場の整備に伴う緑化と共に、鉄道敷地についても利用形態と整合を図りながら緑化を推進していく。



⑤ 駅前広場地下への防火貯水槽の整備

- 駅前広場整備に合わせて、広場地下に耐震性の防火貯水槽を整備する。



公園・緑地計画

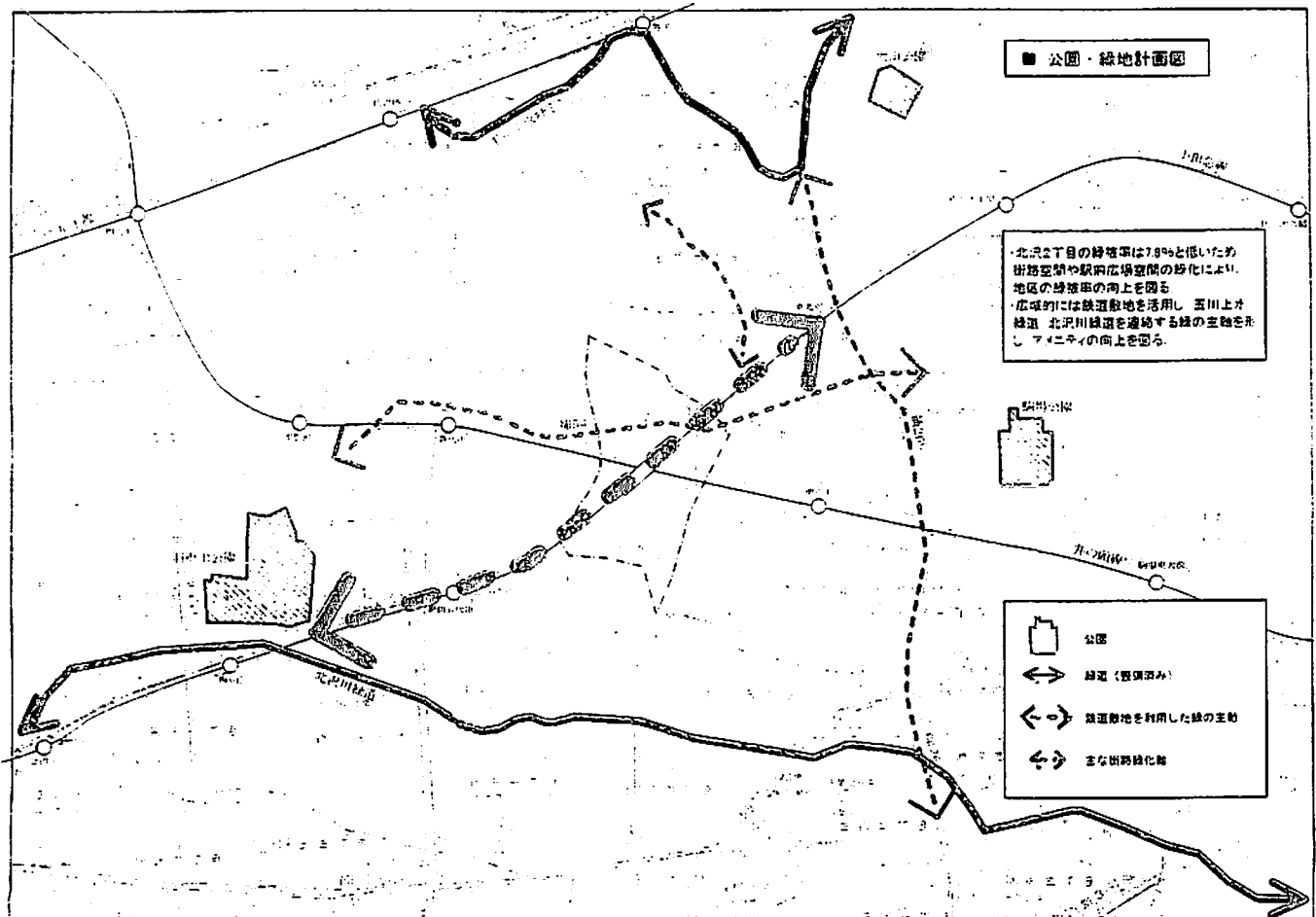
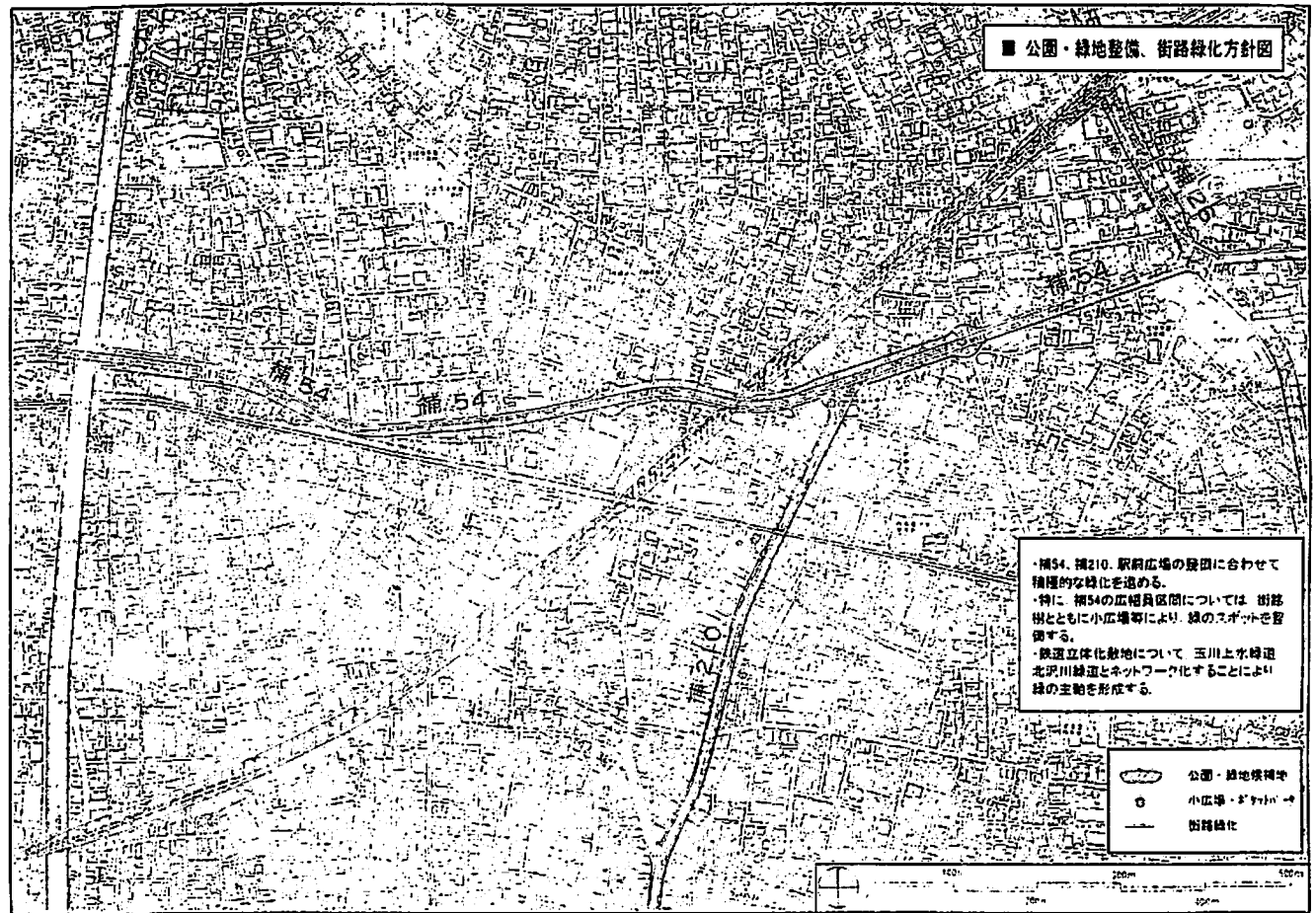
① 地区緑被率の増進

- 下北沢駅周辺地区（北沢2丁目）の緑被率は7.8%となっており、区全体の20.5%を大きく下回っているため、北沢地区の整備目標である15.7%（2025年までの基本計画）を達成するよう積極的な緑化を進める。
- 補54及び補210(茶沢通り)の歩道空間や駅前広場の他、鉄道敷地を緑化・緑道の中心として整備を推進する。

② 周辺地区を含めた「緑のネットワーク化」

- 鉄道敷地を利用した緑地を下北沢駅周辺地区を含む、地域全体の「緑の主軸」として整備し、地区防災面や地区景観の形成及び歩行者空間のアメニティ向上を図る。
- 広域的には、地区北側の王川上水や地区南側のユリの木公園～羽根木公園・北沢川緑道など、下北沢地域周辺に点在する緑化・公園施設を連携する「下北沢緑のネットワーク」を形成する。

IV 下北沢駅周辺地区まちづくり整備計画



下北沢駅周辺まちづくりと軌道立事業

① 下北沢駅周辺地域における市街地分断の解消と道路整備の促進

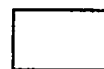
- 都市活動の中心となる道路ネットワーク整備については、補26、補54、補50（茶沢通り）などの都市計画道路整備を促進し、地区道路交通体系の骨格を形成する。
- また、一般道路に対しては踏切の廃止により、自動車交通や歩行者交通の断解消を図るため、鉄道の立体化が必要となる。
- 一般道路の中でも、都市計画道路機能の補完と地区サービスを担保する主要生活道路の整備については「主要生活道路整備事業」及び「地区計画」により整備を促進する。
- 歩行者交通が主体となる、下北沢駅周辺地区においては、鉄道の立体化により南北市街地間における歩行者動線の一体化の確保が必要である。

② 交通結節機能整備と駅前拠点整備の促進

- 駅前における交通結節点整備を促進し、鉄道交通と道路交通の乗換え利便性の向上を図る他、地区歩行者交通の「拠点施設」として整備する。
- 交通結節点に加えて、複合拠点ビルに生活者の利便性や来街者に対する魅力を高める機能を誘導し、駅を中心とした「地区拠点」を形成する。
- 以上の交通結節点整備や駅前拠点整備に対して、地平鉄道ではそれぞれの機能が駅の南北に分断されるため、鉄道の立体化による鉄道敷地を利用した体的な機能整備が必要となる。

③ 補54による新たな地区分断の解消の必要性

- 現行都市計画では、補54は高架形式で鉄道と立体交差している。この道路形態では地区に新たな市街地分断を生ずることとなるため、駅北口商業工場の連続性を確保するためには、鉄道の立体化により補54を地平道路として整備することが必要であり、広幅員の空間を活かした緑豊かな歩行空間の確保など、沿道地区と一体となった整備を進めて行く必要がある。



④ 鉄道敷地を利用した歩行者動線及び緑の主軸の形成

- 地区において鉄道は北東から南西に斜めに地区を横断しており、鉄道敷地を利用した歩行者動線を新たに形成することにより、地区における歩行者の回遊性は大きく向上することが期待される。
- また、著しく緑化空間の少ない当該地区において、鉄道敷地は都市計画道路と共に重要な緑化候補地であり、鉄道敷地を利用した緑化空間を「緑の主軸」として、周辺地域にある公園・緑化施設と連携した広域的な緑のネットワークの形成を図ることが可能となる。

⑤ 都市防災対策における鉄道敷地の活用

- 広域避難場所への避難ルートとして、補54や補210等の都市計画道路と共に鉄道敷地を利用したルート確保が重要である。
- 同様に、災害時における緊急避難場所についても不足している当該地区においては鉄道敷地は災害時の一時避難場所としての活用が図られる。
- また、消防活動困難地区の解消のためには鉄道の立体化により、緊急車両の進入経路や消防活動空間の確保が可能となる。
- 以上の、歩行者の回遊性確保や地区における緑化空間確保の必要性に加えて都市防災対策等から鉄道立体化の必要性は非常に大きいと考えられる。

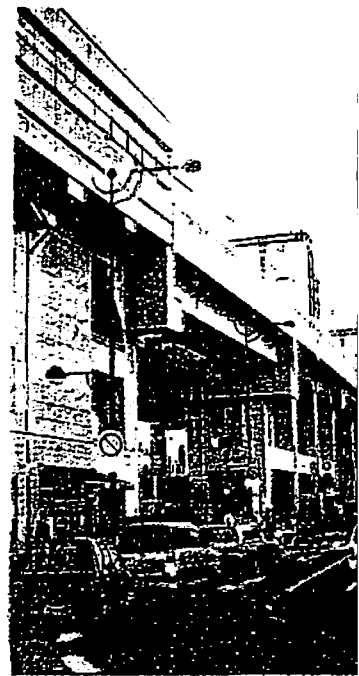
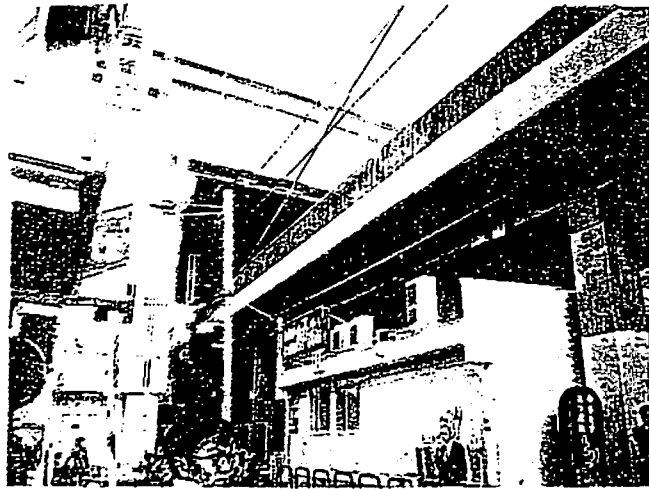
⑥ 下北沢駅周辺地区のまちづくりにおける鉄道立体化の必要性

- 以上、下北沢駅周辺地区において、歩行者交通を中心とした交通の円滑性や鉄道交通と道路交通との円滑な乗り換え機能の確保、不足する緑の空間の創出、あるいは都市防災面における安全性を確保しながら、「下北沢」として特色のあるまちづくりを進めて行くためには、道路整備や拠点施設整備などの「ハード施策」や交通規制などの「ソフト施策」などを総合的に用いたまちづくりが必要である。
- これに対して、現状あるいは現行都市計画における「地平鉄道」は下北沢駅周辺地区のまちづくりの大きな弊害となるため、「まちづくりの根幹的な施策」として鉄道の立体化は重要かつ必須の条件であると考えられる。

1
本
分
要
よ
よ
性
の
機
一
形
ア
整
備

高架方式

イメージ



都市計画道路・駅前広場の整備

〔道路〕

- ・補54を地上道路として整備が可能となる他、補210との連絡性が確保される。

〔駅前広場〕

- ・鉄道の支柱により、歩行者空間やバス・タクシー等の施設レイアウトが制約を受ける。
- ・加えて、車両動線についても制約を受けるなど、広場空間の利用効率は地下案に比べて劣る。
- ・駅前広場の大部分が高架下となるため、広場の緑化が難しく、また、照明施設等の設置のためのランニングコストなど、広場運用に対する費用は地下案より大きくなること懸念される。

歩行者の回遊性

- ・踏切の廃止により交通動線の南北一体化は図られるが、南北市街地間の歩行者の連絡は主に鉄道路路が中心となるため、連続的（面的）な歩行者動線の確保については地下案に比べて劣る。

鉄道敷の利用

- ・高架下を利用する場合については、鉄道の支柱が大きな制約となり、道路・緑道への利用に適した側道を含めた一体的な利用の可能性は大きい。

防災機能確保

- ・鉄道敷の利用により、消防活動可能空間が確保されるため、消防活動困難地区の解消が可能となる。

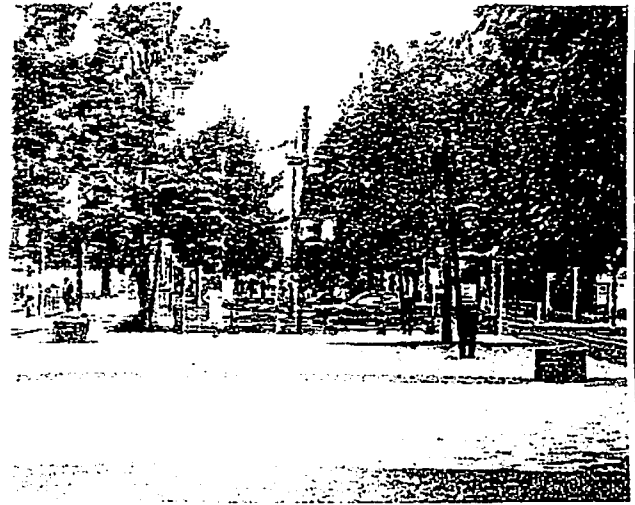
駐輪場の確保

- ・高架下で駐輪場を確保することができる。

景観性

- ・下北沢駅周辺では高さ約30mの高々架構造となり、周辺の街並みとの調和が問題となるなど、地下案より劣る。

地下方式



	<p>〔道路〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同左
費用や、施設	<p>〔駅前広場〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道敷はオープンスペースとして確保されるため、駅前広場レイアウトの自由度は高架案より高い。 ・車両動線に対する制約も少なく、広場空間の利用効率は高架案より高い。 ・緑化等の修景施設も制約を受けず、開放感のある広場空間確保が可能となる。
と交差する道	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道敷のオープンスペースを利用することにより南北市街地の（面的な）一体化が図れる。
さいが、関連	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道敷の利用を制約する構造物等が少ないため、敷地利用に対する自由度は高架案に比べて大きい。
る。	<ul style="list-style-type: none"> ・同左
	<ul style="list-style-type: none"> ・緑道等の機能を確保した上で、地上及び地下に駐輪場の設置が可能となる。
景観性におい	<ul style="list-style-type: none"> ・オープンスペースを利用した良好な景観空間の形成が可能となるなど、景観性において高架案より優れている。