

(1). 駅前広場等（世区街10号線）の整備

下北沢駅の駅前広場は、補助54号線から主として小田急線用地を活用して、駅前に整備する計画である。その具体的な整備計画を以下にまとめる。

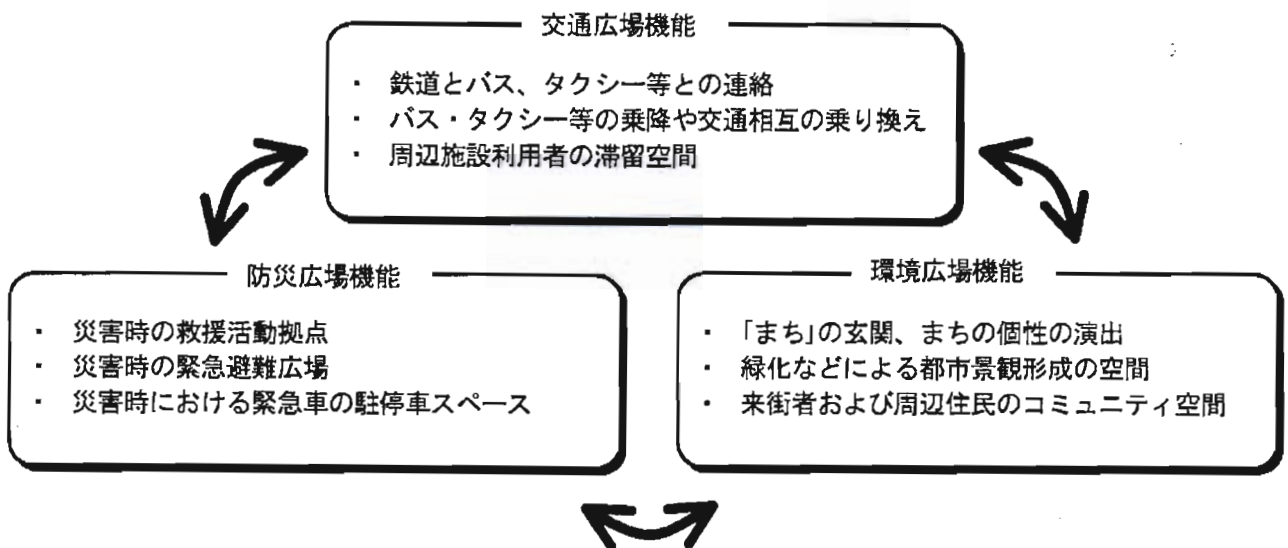
①. 駅前広場整備の基本的な考え方

下北沢駅の駅前広場計画については、平成13年3月の『東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想』で以下のようにまとめている。

- 鉄道敷地を活用し、南北一体的な歩行者の拠点となる広場の整備を基本とする。
- 小田急小田原線と京王井の頭線の交差駅で、各線の急行停車駅という交通の要所にあたることから、高齢者や障害者などの駅利用の利便性の向上、さらに鉄道と他の交通機関との結節強化を図る（バリアフリー化）。
- 商業地における希少かつ貴重な空間として、駅周辺地区の商・住環境の向上、下北沢らしさの魅力を一層高めることをめざして、広域生活拠点としての整備を図る。

<駅前広場に求められる主な機能>

駅前広場に求められる機能としては、主に以下の3つの機能が考えられる。



②. 駅前広場の基本計画

a. 駅前広場規模

駅前広場の面積は、以下のようになる。

ここで用いる下北沢駅の乗降人員（小田急線の南口並びに北口）は、『下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書(平成12年3月)』より約6万人/日と想定し、駅端末交通分担率は、『駅前広場構想案作成調査（世田谷代田駅・下北沢駅・東北沢駅）(平成12年11月)』より、下表のようになっている。

下北沢駅の乗降人員	約60,000人/日
-----------	------------

表 下北沢駅駅端末交通分担率（平成10年パーソントリップ調査）

	バス	タクシー	自動車	徒歩・二輪
駅端末交通分担率	4.42%	0.31%	0.10%	95.16%

駅前広場面積の算定に際しては、多くの場合、28年式または48年式によるものが一般的である。

上記の条件より、48年式で算出された『必要最小限確保すべき広場面積』を基に、乗り換えを含めた駅利用客が一日当たり約13万人にも及ぶ広域生活拠点である下北沢駅周辺の街の特性を踏まえたものとする。具体的には、良好な歩行環境や駅前滞留空間の確保、バリアフリーを考慮した交通施設の配置、自動車や歩行者の動線、防災空間の確保や、緑化などの景観といった駅前広場に求められる機能を満たすため、平成13年3月の『東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想』（以下、『駅前広場整備構想』という）において、整備面積を約5,300㎡としている。

下北沢駅駅前広場整備面積	約5,300㎡
--------------	---------

b. 交通施設

駅前広場内の交通施設の必要規模は、各交通施設の必要規模を積み上げて算出する48年式で算出される施設数を参考に『駅前広場整備構想』で以下の設定がされている。

なお、現在の駅前広場についての考え方では、『駅前広場整備構想』から都市計画決定に向けた検討過程において、新たに1台分のバスバースを確保できるものになっている。

以下に交通施設配置の基本的な考え方を示す。

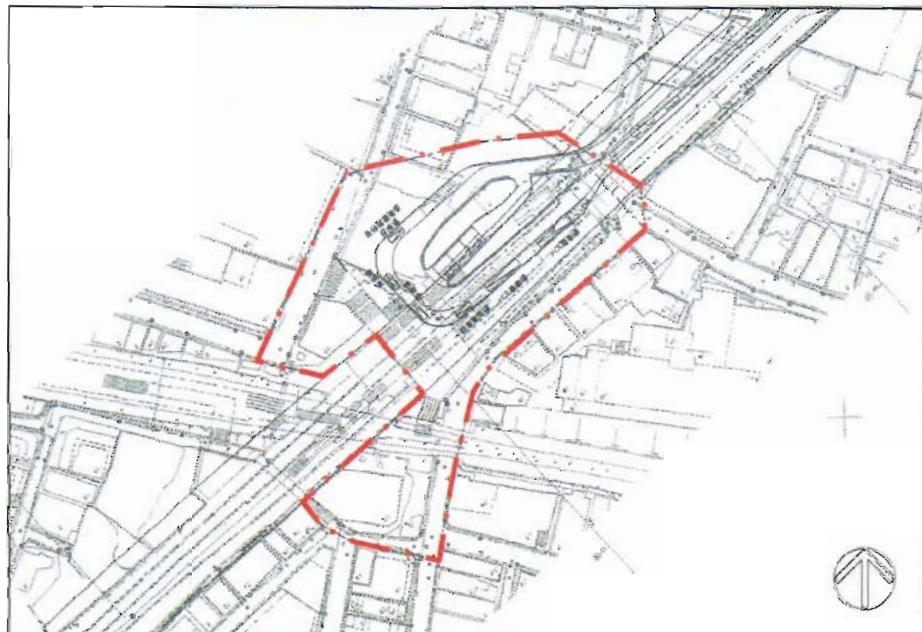
<下北沢駅前広場の交通施設数>

- バスパース：2（乗車場1、降車場1）
- タクシーパース：2（乗車場1、降車場1）
- タクシープール：6（乗車待ち）
- 自家用車パース：2（身障者対応1、一般車1）

<交通施設配置の基本的な考え方>

- ・ 下北沢駅の駅前広場は、その必要面積や小田急線用地の有効活用などの現地に即した特性などから次図の区域で設定した。
- ・ これに基づき、補助54号線からアクセスする形態を想定し、車両回転軌跡を考慮して、ロータリーの長辺にバス施設を配置した。
- ・ さらに、タクシー乗降場は利用者の利便性の観点から駅前に配置し、タクシープールは、自動車動線からロータリー中央部に配置するものとした。
- ・ 身障者用の乗降場は、バスやタクシー交通との動線輻輳を避けるため、北側の駅に近い空間とし、一般車用の乗降場については、南側の余裕空間とした。
- ・ ロータリー北側には、将来の新たなバス路線の設定にも対応できる空間を確保した。

図 下北沢駅交通施設レイアウト



③. 南北の段差解消案の概略検討

a. 前提となる条件の整理

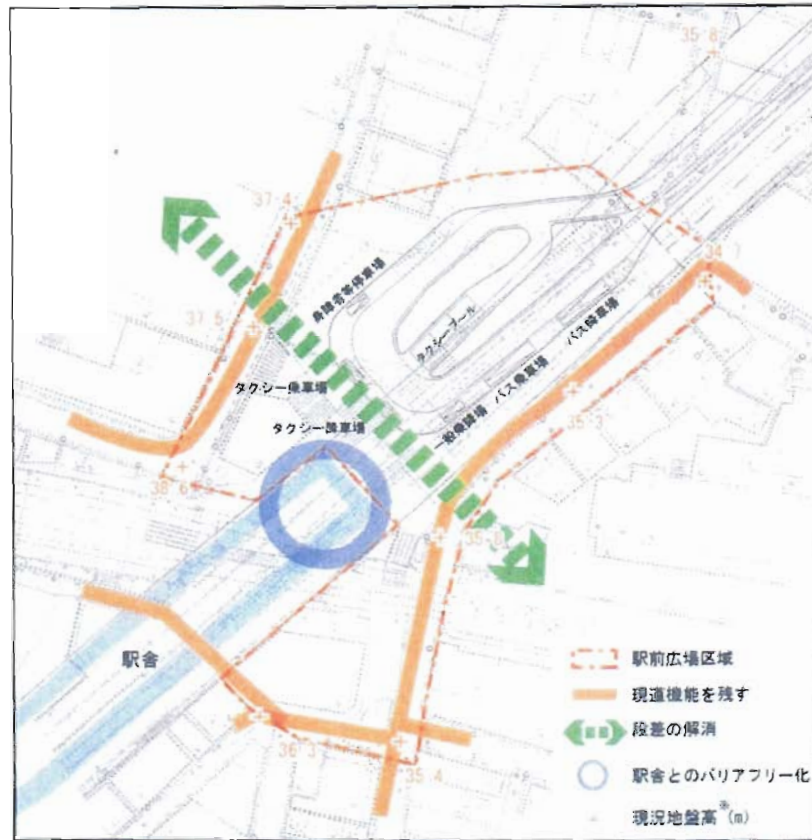
下北沢駅の駅前広場の区域は、南北それぞれに現道を活かす形態となっており、沿道建物の接道を考慮すると、現道の地盤レベルを変えずに計画する必要がある。

大きな前提条件として、次頁の図に示すように南北の道路で1.6~2.8m程度の高低差があり、これを駅前広場内で解消する必要がある。

また、小田急線の駅舎が地上に構築されることが想定されるが、駅コンコースとのバリアフリー化を実現するため、駅舎計画との整合を図る必要がある。

- ア. 南北の現道機能を活かす。
- イ. 南北の現道の高さをコントロールポイントとして、駅前広場内で高低差（1.6~2.8m）を擦り付ける。
- ウ. 南北の現道を中心に、現在の歩行者動線を確保する。
- エ. バリアフリー化のため、スロープによる動線を最低1ルート確保する。
- オ. 駅舎とのバリアフリー化のため、駅舎計画との整合を図る。

図 下北沢駅駅前広場の段差解消の考え方



※下水道マンホールの高さより把握した概略の標高

図 下北沢駅駅前広場の歩行者動線とゾーニング



b. 段差解消案の概略検討

ア. 1ヶ所に集約して段差を解消する案

現在の南側と北側の高低差（1.6～2.8m程度）を段差処理のための空間に余裕のある北側で解消するものとする。

段差解消に際しては、階段とバリアフリー化を考慮したスロープを設置するものとする。

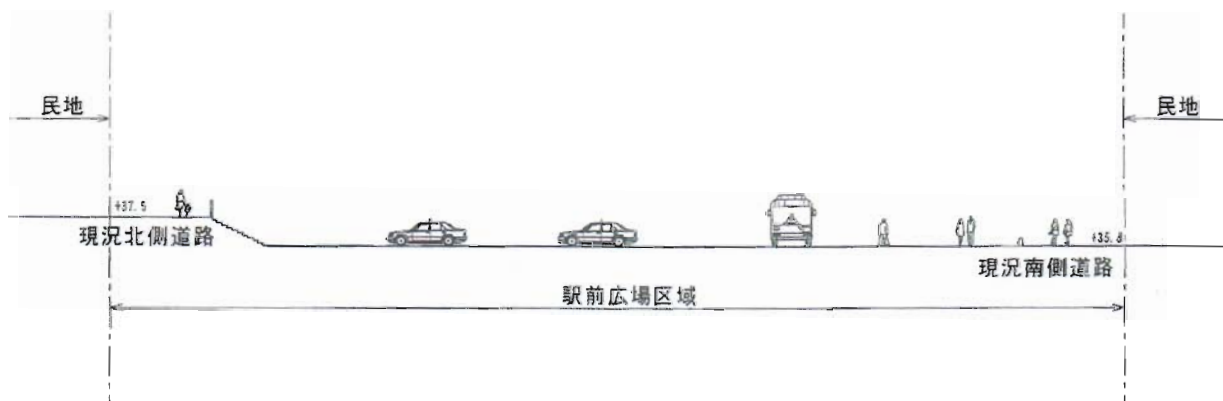
また、階段部分の一部は、修景面や交流空間としての機能を考慮するものとする。

図 段差解消 a 案平面イメージ



※ 図は、平面のイメージであり、詳細は今後の検討となる。

図 段差解消 a 案断面イメージ（a-a' 断面）



イ. 駅前広場全体で段差を解消する案

現在の南側と北側の高低差（1.6～2.8m程度）を駅前広場全体で解消するものとする。

この際の勾配などの基準は、以下に示す『交通バリアフリー法』等の傾斜路の基準を準拠するものとする。

- ・ 縦断勾配は5%以下とする。
- ・ 傾斜路においては、75cmの段差毎に1.5mのレベル区間を設ける。

図に示すように、北側と南側の高低差は、一部を除いて5%以下で擦りつくものの、a-a'断面については、傾斜と動線の関係から、車椅子等の利用に際して課題がある。さらに、小田急線の駅舎計画との整合が難しく、駅舎と広場に段差が生じることも想定される。

図 段差解消b案平面イメージ



※ 図は、平面のイメージであり、詳細は今後の検討となる。

図 段差解消b案断面イメージ（a-a'断面）

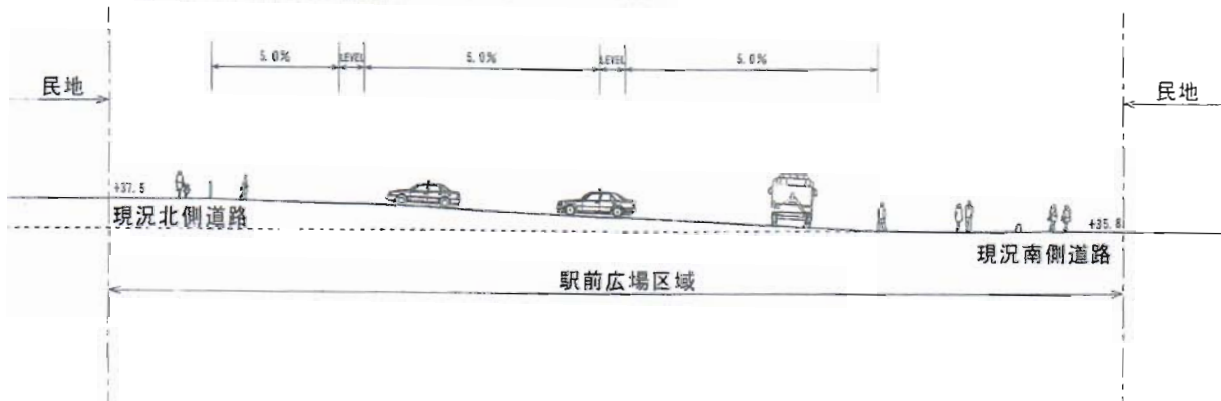


表 下北沢駅駅前広場の段差解消案の比較

	a 案	b 案
歩行者動線	△階段により歩行者の動線はある程度限定される	○歩行者の動線は自由度が高い
バリアフリー	○階段とスロープにより段差処理が可能となる ○駅舎とのバリアフリー化が容易	△階段は少なくなるが、広場全体が坂のため、車椅子利用者などにとっては、むしろ利用しにくい △駅舎とのバリアフリー化が困難 (『世田谷区福祉のいえ・まち推進条例』において、駅前広場は平たんにするよう規定されているため、上記条例との整合が難しい)
自動車交通	○概ね平たんとなり、利用しやすい。	△歩道と同様に勾配が発生するため、運転しにくい
その他	○雨水排水の計画が容易 ○階段などを利用して、景観整備も可能となる	△雨水排水が南口や駅舎内に集まりやすく対策が必要

④. 他駅の駅前広場事例

下北沢駅の駅前広場を検討する上で、下北沢駅と類似点があると思われる他駅の事例を参考資料P. 5-12に掲載する。

⑤. 駅前広場導入路の断面構成

a. 駅前広場導入路整備の基本的な考え方

世区街10号線は駅前広場と補助54号線からの導入路で、駅前地区及び駅周辺地域を連絡する重要な交通動線を形成する街路である。このため、高齢者や身障者などに配慮したバリアフリー化は基より、バスやタクシーなど駅前広場に連絡する交通を円滑に処理する機能を確保する必要がある。

また、世区街10号線は補助54号線と合わせて、駅周辺地区の商業活動の基盤を形成する重要な都市軸を形成するものである。そのため、世区街10号線の整備においては、沿道地区の土地利用の健全な発展を支え、また、駅前から既存商業地への歩行者回遊動線を強化する「安全・快適な歩行者空間の確保」も求められる。

世区街10号線は、車道および歩道を適切に整備することにより、鉄道利用や沿道施設利用などに対する利便性を確保する。また、駅前広場と補助54号線は機能連携することによって、災害時の避難経路や延焼遮断機能など、地区の都市防災性の向上に資する都市施設である。

- バスやタクシーなどの鉄道端末交通との結節強化と交通の円滑な処理
- 災害時の救援活動拠点としての空間や延焼遮断機能など、駅周辺の都市防災機能の確保
- 鉄道利用及び駅周辺の歩行者の安全性・快適性の確保と歩行者ルートのネットワーク化
- 緑化の推進など駅周辺商業地の都市軸としての都市環境の確保
- 沿道土地利用の誘導促進を支える歩行者空間確保
- 沿道施設を含めた道路空間のバリアフリー化

以上の世区街10号線に求められる機能を踏まえ、道路整備としての駅前広場導入路の断面構成を検討する。

b. 駅前広場導入路の道路断面構成の検討

ア. 歩道幅員

駅前広場導入路の沿道土地利用や交通特性、歩行者の回遊軸の確保などを考慮しながら具体的な歩道幅員を検討する。

駅前広場導入路の歩道は、前述の通り、下北沢駅や駅前広場の利用及び駅周辺の回遊の基軸として、快適かつ安全に通行できる空間とする。また、街路景観形成を考慮した緑化空間の確保なども配慮し、以下のように考える。

- 歩行者の通路としての幅員 = 6.0~7.0m
- 緑化幅員 = 2.0m

- 駅前広場導入路の歩道幅員の標準値 = 8.0~9.0m (南側は鉄道敷地との境界で歩道幅員が不規則となるが8.0m以上を確保するように道路線形を確定する)

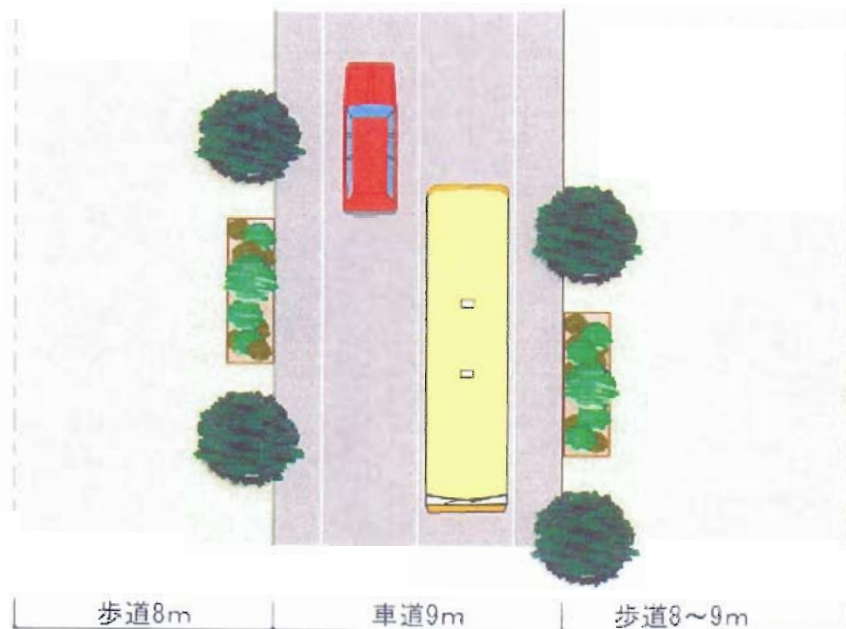
イ. 車道幅員

駅前広場導入路は、鉄道との交通結節機能の強化や円滑な交通処理といった観点から車道断面の検討が必要となる他、沿道地区は駅前の商業施設の集積地区であることを考慮する必要がある。

- 車両の通行に必要な幅員 = $3.0\text{m} \times 2 = 6.0\text{m}$
- 車両の停車帯に必要な幅員 = $1.5\text{m} \times 2 = 3.0\text{m}$

- 駅前広場導入路の車道幅員 = 9.0m

世区街10号線の断面イメージ
(導入路部)



世区街10号線 (導入路部) 標準断面 25~26m

