

副本**丁第 4 号証**

世田谷区 新都市整備方針

-
- 第1部 都市整備の基本方針
 - 第2部 世田谷地域整備方針
 - 第3部 北沢地域整備方針
 - 第4部 玉川地域整備方針
 - 第5部 砧地域整備方針
 - 第6部 烏山地域整備方針

TAMAGAWA

1995年4月
世田谷区

第1部

都市整備の 基本方針

1. 新都市整備方針の目的と性格 5

- 1-1 新都市整備方針の目的と役割 5
- 1-2 新都市整備方針の計画体系上の役割 6
- 1-3 計画の期間、改訂の考え方 8

2. 世田谷区の現状と街づくりの課題 11

- 2-1 世田谷区の都市としての現状 11
- 2-2 街づくりの主要課題 14

3. めざすべき都市のすがた（将来目標） 18

- 3-1 目標とする都市像 18
- 3-2 人口についての考え方 21
- 3-3 都市づくりの骨格プラン 22
- 3-4 住宅地や商業地など土地利用の将来像（土地利用構想） 27
- 3-5 道路・公園・防災施設など都市施設の将来像（都市施設配置構想） 31

4. 将来目標を実現するための基本的方針 (分野別的基本的な整備方針) 38

- 4-1 市街地整備の基本的方針 39
- 4-2 道路・交通体系の基本的整備方針 42
- 4-3 緑と水の基本的整備方針 45
- 4-4 防災および生活環境整備の基本的方針 47
- 4-5 都市景観形成の基本的方針 50

5. 街づくりを実現するための方法 (街づくり推進の基本方向) 52

- 5-1 街づくり推進の体系 52
- 5-2 区民・開発事業者との連携の基本方針 54
- 5-3 地域行政を主体とした庁内組織の強化 56

世
田
谷
区
都
市
整
備
方
針
・
第
1
部

1 新都市整備方針の目的と性格

1-1 新都市整備方針の目的と役割

新都市整備方針は、第1部の都市整備の基本方針で区全体としての将来都市像や各地域に共通する都市づくりの基本方向を示し、第2部以降の各地域整備方針では、各地域それぞれの発想にもとづいて地域の将来像および具体的な街づくり施策を明らかにしたものである。

また、新都市整備方針は、街づくりにおける公共と住民・民間事業者それぞれの主体が適切に役割を分担する中で、区が担うべき役割を明確にするものである。

《新都市整備方針の目的と役割》

地域整備方針

【目的】

- 各地域の個性を生かした身近な街づくりを進めるため、21世紀を展望した地域の将来像、街づくりの基本方向および推進すべき事業を明らかにすること。

【基本的内容】

- 地域の特性に立脚した将来の骨組みおよび土地利用の構想を示す。
- また、将来構想を実現するために、身近な地区の個性に根ざした市街地整備、地域施設整備（道路・公園・緑・防災施設等）、景観形成などの整備方針を示す。

【施策・事業への展開】

- 将来像を実現するにあたって、区が担うべき施策・事業の内容と時期を明らかにする。

都市整備の基本方針

【目的】

- 各地域の整備方針をふまえ、21世紀を展望した世田谷区全体としての将来像や街づくりの基本方針（施策の大綱）および街づくり推進の基本的理念などを明らかにすること。

【基本的内容】

- 世田谷区の都市としての将来の骨組みおよび土地利用、都市施設の基本的な将来構想を示す。
- また、将来構想を実現するための市街地整備、都市施設整備（道路・公園・緑・防災施設等）、景観形成などの基本的考え方を示す。

【施策・事業への展開】

- 将来像を実現するにあたって、公共と民間の役割のあり方を提案し、街づくり推進のプロセスなどの基本の方針を明らかにする。

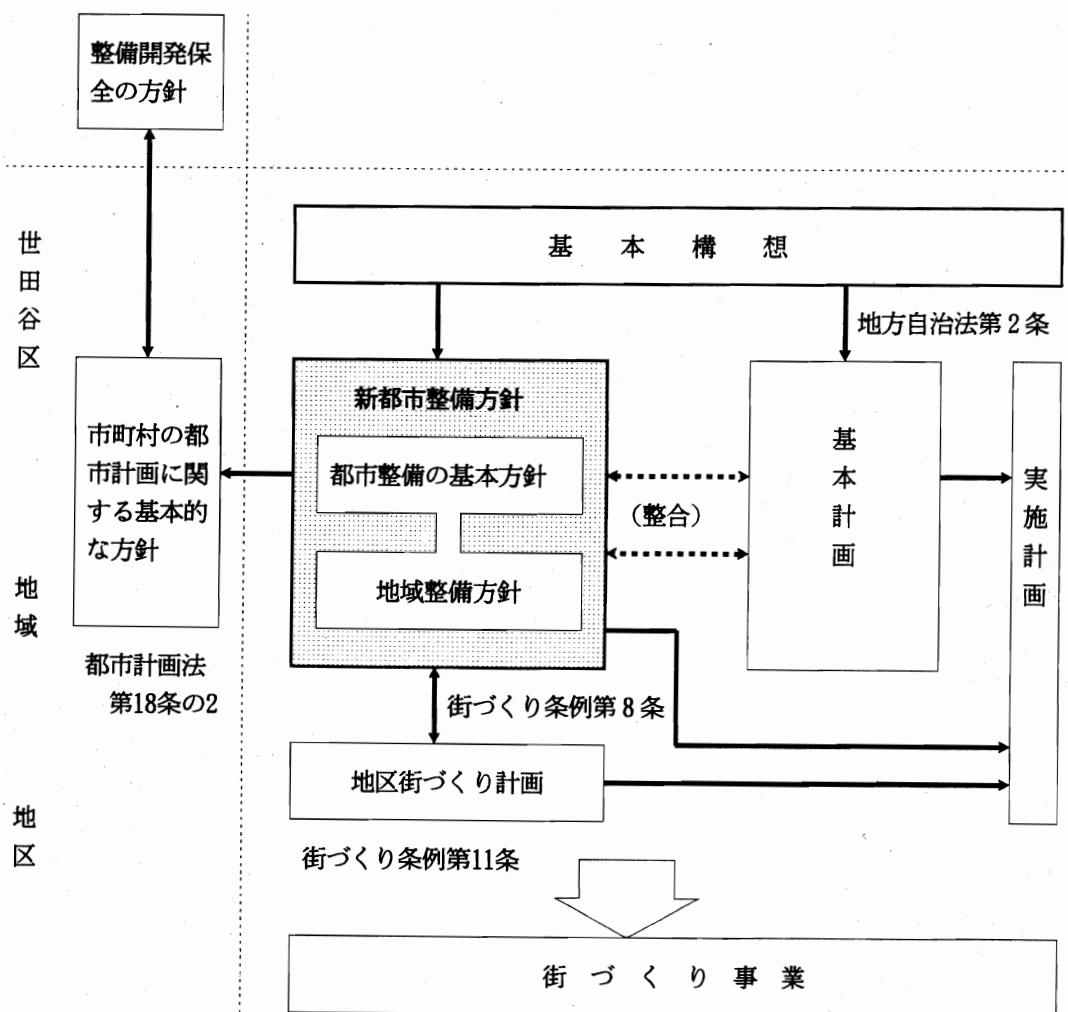
1-2 新都市整備方針の計画体系上の役割

新都市整備方針は「世田谷区街づくり条例」を根拠とし、世田谷区が区民主体の立場で自ら定める都市づくり・街づくりにおける区の総合的方針である。

本方針は、基本構想を基礎とし基本計画や住宅整備方針、道路整備方針などの街づくりに関する分野別の基本方針と整合のとれた都市整備・街づくりに関する総合基本方針であり、安全で豊かな環境を持つ世田谷区を形づくるための指針となるものである。また、今後防災面から街づくりの施策を総合的に見直し、その結果を取り込んでさらなる充実をはかるとともに、平成7年度より検討を開始する（仮称）総合交通計画の策定後その内容と整合をはかって行く性格を持つものである。本書に定められた個々の項目は、地区街づくり計画や実施計画にもとづいて実施されるさまざまな事業等により実現をはかるものである。

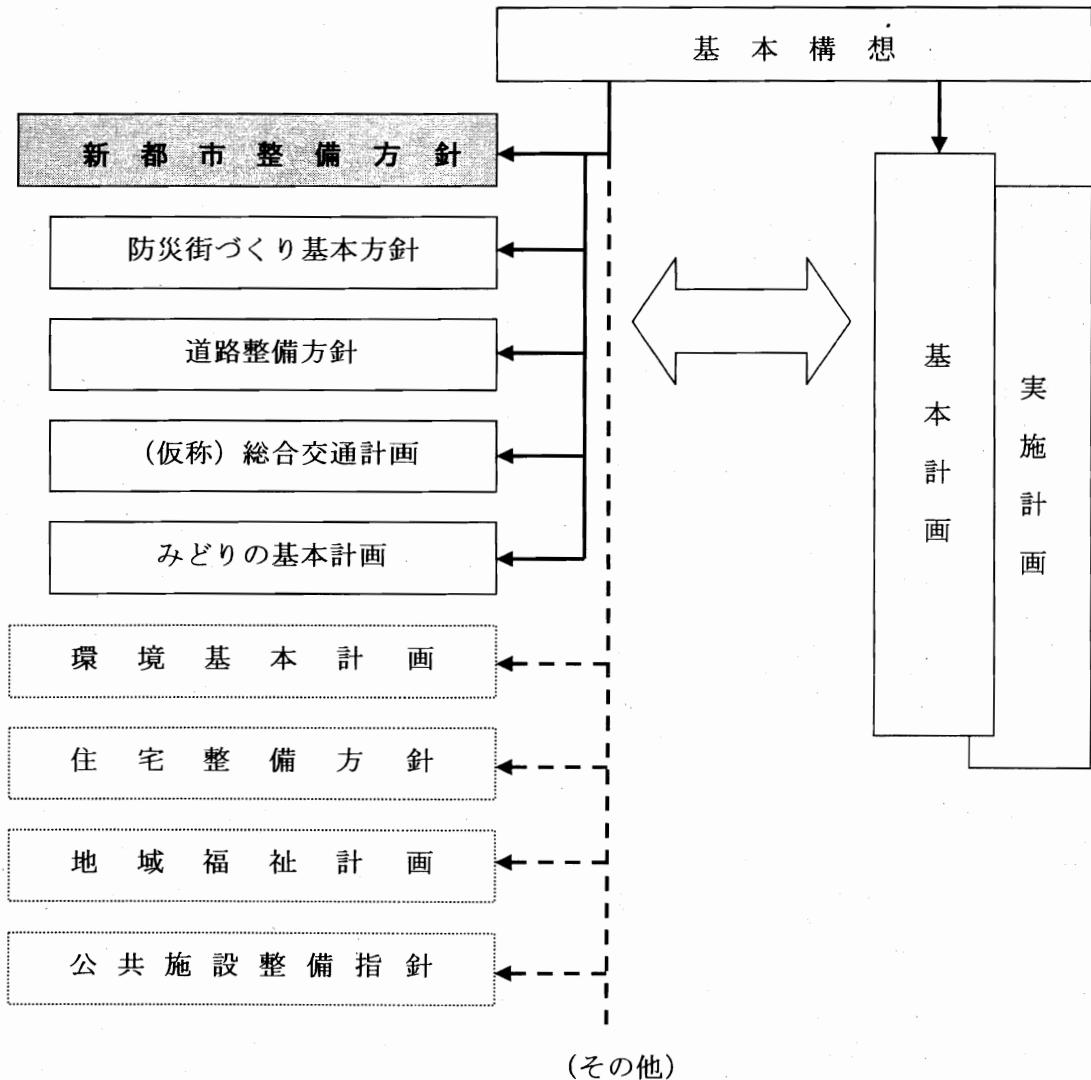
さらに、その内容は、都市計画法により策定が義務づけられた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に反映されるものである。

《都市整備方針の位置づけ》



また、新都市整備方針は、都市整備分野における各分野別の基本方針（今後策定予定のものも含む）を総括するとともに、それぞれの分野別方針ならびに福祉等他の領域の基本方針を都市整備の観点から調整する役割を担うものである。

《都市整備分野における計画体系》



【注1】 本方針における「街づくり事業」は、地区計画の決定などの地区街づくり計画等も含むものである。

【注2】 新都市整備方針と基本計画との関係およびその表記については、本方針がおおむね20年間を見据えた上、都市整備の面からめざすべき将来像やその実現のための基本方針、さらに優先的に着手すべき整備の方向までを含んで体系的に示された総合方針であることに対し、基本計画は、都市整備分野に限らず区政全体の各事業に焦点をあてた10年間のガイドプランとしての性格を持って記述されている計画である。したがって、内容的には相互に整合のとれたものとなっているが、個々の記述そのものは、それぞれの性格や目的に見合った表現となっているものである。

1-3 計画の期間、改訂の考え方

新都市整備方針は、21世紀を展望し、おおむね20年間を見据えた方針である。本方針では、全体を大きくとらえ原則的な区の将来像と整備の基本方針を示したうえで、各地域の実情に見合ったきめの細かい将来像を明らかにしていく。また、その実現のために今後おおむね20年間に行うべき都市整備・街づくり施策の基本的な方向を明らかにするものである。さらに、実施すべき具体的な計画や事業等についても、できる限りその優先度合いを含めて示している。

前段の区全体に共通する街づくりの基本姿勢は第1部「都市整備の基本方針」に記述され、後段のより具体性の強い地域ごとの街づくりの基本方針は、第2部以降の各「地域整備方針」に記述される。したがって、第1部「都市整備の基本方針」は、区をとりまく社会環境が策定時と大きく異なってきたり、区全体に共通する基本的な街づくりの施策が見直されるような場合を除いて安易に変更するものではない。逆に第2部以降の各「地域整備方針」は、各地域の具体的な計画や事業の進捗等に応じて柔軟に修正を行っていくものである。

このような考え方方に立った本方針の計画の期間や改訂の考え方は以下のとおりである。

(1) 都市整備の基本方針

「都市整備の基本方針」は、世田谷区が持ち続けるべき街づくりの基本理念的な内容を示すものであり、定期的な改訂等は行わない。ただし、前述のとおり社会情勢の変化や、区全体に共通する基本的な施策の変更があった場合などは適正に見直しを行う。

(2) 都市整備の基本方針の今後の見直し

「都市整備の基本方針」は、上記のとおり基本的には見直しを行わないものであるが、以下の点については区の基本的な施策の方向を見直す作業に着手することが予定されている。したがって、今後この作業が進んだ段階で、その結果を本方針に反映させて見直しを行うものであることを特に明記するものである。

● 交通に関する項目について

すべての人々が自由に、また安全・快適に移動できることは、豊かな区民生活と円滑な都市活動の基盤となる都市機能である。ところが、長年のとりくみにもかかわらず、多くの地区がかつて急速に市街化した世田谷区にとって、道路・交通の環境はいまだに解決すべき多くの問題をかかえている。本方針は、道路・交通体系に

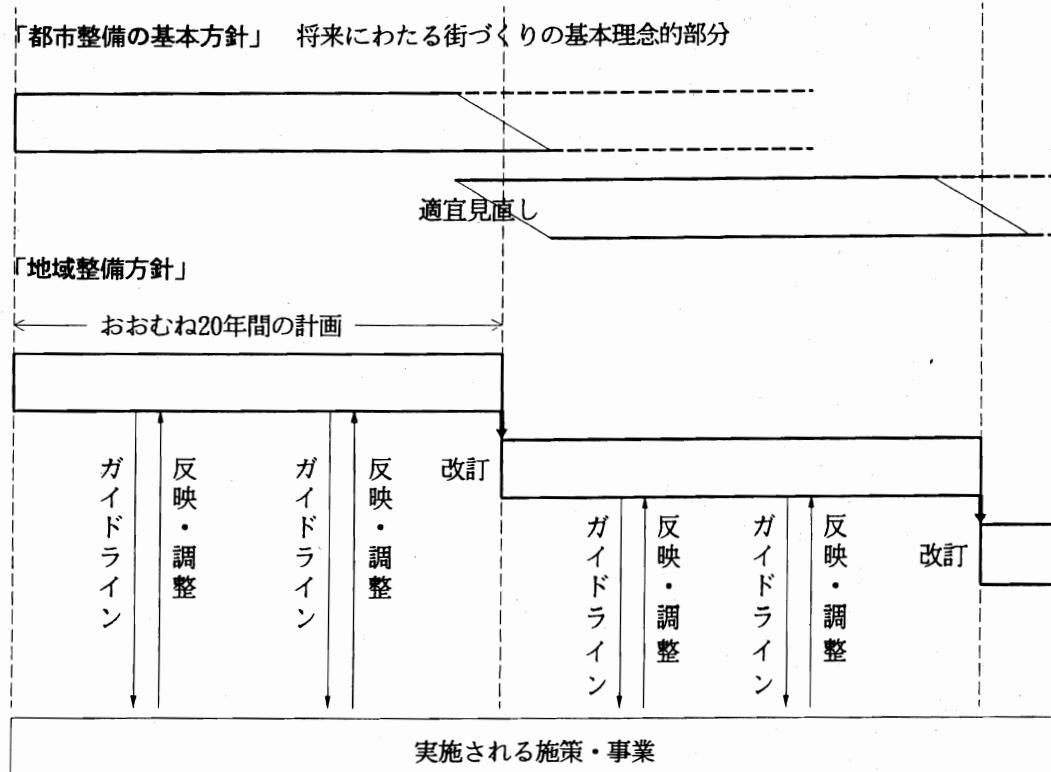
関する項目について、現段階での計画を基礎として今後の整備方針を描いたものである。区は、今後、総合的な交通環境の改善をめざして（仮称）総合交通計画の検討に着手することになるが、この計画が策定された際には、本方針をこれと整合させて見直すこととする。

(3) 第2～6部 各地域整備方針

地域整備方針は、20年を計画期間とする地域の施策の方針を、各地域それぞれの表現で示すものであり、地域住民等の参画を得て具体的な地区の街づくり計画を策定する際の「ガイドライン」となるものである。なお、個別の街づくり施策の計画内容が確定した際には、地域整備方針にフィードバックし、適宜調整・修正を重ねながら、必要により改訂していくものである。

《新都市整備方針の計画期間と改訂の考え方》

平成7年4月



【注】・本方針は上記のとおりおおむね20年間を見据えた方針であるが、この「20年間」とは基本的には通常の事業計画書のように「20年後にここまで完成させる」というゴールを定める性格を持つものではない。むしろ、「今後20年間は、この方向を向いて進む」という施策の方向性や基本姿勢を表すものである。

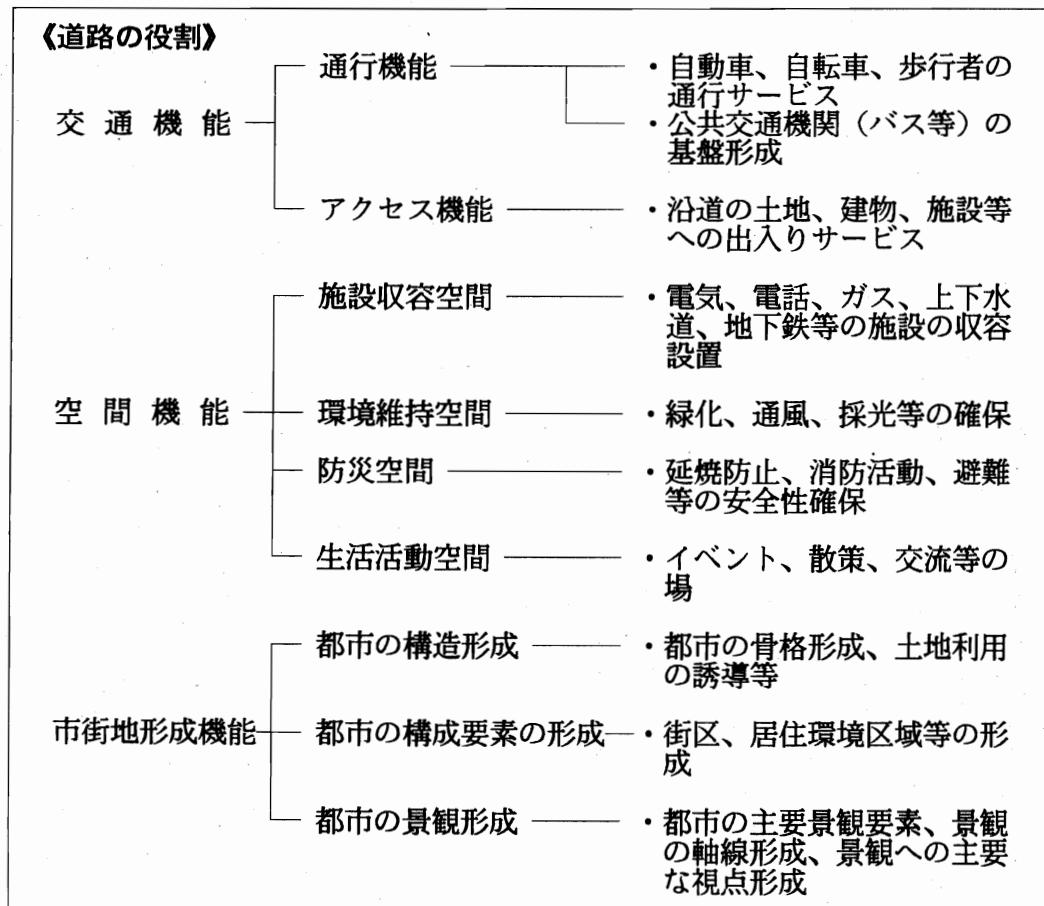
また、第2部以降の各地域の整備方針の中では、計画中の都市施設について次のように取り扱っている。地区幹線道路やその沿道を含めた延焼遮断帯の形成など、その施設そのものについての整備の方針では「20年」を完成年次ととらえることなく、長期的な視点に立って方針を記述している。一方、道路沿道型の土地利用など都市施設自体が実現していることが前提となるような項目については、早期に整備が予定されている施設のみ「20年」以内に完成しているとみなして方針を描いたものである。

3-5 道路・公園・防災施設など都市施設の将来像 (都市施設配置構想)

道路・公園・防災施設など都市施設の将来像については、世田谷区が基本的に住宅都市であることを前提として、安全の確保、生活優先、環境との共生、地域特性の重視を原則とする。そのうえで、それぞれの都市施設については、以下の考え方を基本とする。

(1) 道路

- 1) 道路が担う多様な役割をふまえ、交通空間としてだけでなく、都市空間を構成する重要な要素と位置づけ、その役割に応じた道路整備を推進する。
- 2) 広域的交通は幹線道路・地区幹線道路が担うことを原則とする。地先の道路は、日常生活を最重点に考えた道路体系とともに、多様な形態の駐車施設が適切に配置されることを基本とする。
- 3) 生活の場面では、人と車が共存し、すべての人にやさしい道路づくりを基本とする。
- 4) 歩行者・自転車による交通を積極的に評価し、安全で快適な歩行者空間や自転車空間および自転車駐車場等が適切に配置されることを基本とする。



○道路体系の将来像

幹線道路・地区幹線道路に囲まれた区域を、通過交通が進入せず安全な交通環境が保障される区域（居住環境区域）と設定する。さらに、この区域内において地先道路の交通を集め、幹線道路や地区幹線道路に連絡する道路として、主要生活道路を地域の実情に応じて設定する。

なお、歩行者優先道路あるいは緑道などの歩行者系道路は、上記の道路と重ならないようなネットワークの形成を基本とする。

《道路体系の考え方》



《道路の段階構成の考え方》

幹線道路 (都市計画道路)	<ul style="list-style-type: none"> 都市の骨格を形成し、比較的長い交通を分担するもので、高規格の道路。 幅員 22m以上、4車線以上、歩道 7.5m以上。 		
地区幹線道路 (都市計画道路)	<ul style="list-style-type: none"> 地区の交通、及びバス交通を分担する地域サービス道路で、幹線的な道路としては、最も基本的な最小網単位となる。 幅員 15m以上、2車線以上、歩道 6.0m以上。 		
主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 幹線、地区幹線道路で囲まれた区域内の道路で、地先道路の交通を集め、地区幹線道路に連絡する道路。 幅員 10~12m以上、2車線、歩道 5~6 mで、幅員構成については地域特性をいかす。 		
地 先 道 路	① 6 m以上の 地先道路	<ul style="list-style-type: none"> 各地域に接続する宅地サービス道路で、日常生活の中で利用する最も基本となる道路。 	<ul style="list-style-type: none"> 消防車両の通行及び消防活動が可能で歩行者の安全性の高い道路。幅員 6~8 m以上。
	② 4 m以上 6 m未満の 地先道路		<ul style="list-style-type: none"> 歩車共存が最低限確保できる幅員 4 m以上の道路。
自転車歩行者系 道路		<ul style="list-style-type: none"> 自転車及び歩行者を最優先にした道路で、緑道等の専用道。なお、地先道路も自転車歩行者系の道路の性格を持っている。 幅員は地域により多様。 	

幅員 4 m未満の道路は、幅員 4 m以上の地先道路に整備する。

(2) 鉄道

- 1) 鉄道については、世田谷区の都市構造および区民生活を支える安全な大量輸送機関と位置づけ、その機能の充実をめざす。
- 2) 環状8号線を経路とする新しい公共交通（エイトライナー）については、区内の南北交通の軸として、また広域的には北区方面と羽田空港を結ぶ南北交通の軸として位置づける。
- 3) 鉄道の駅については、駅および駅前地区の持つ次の機能を重視し、区民生活の足場となる拠点として位置づける。

《駅の持つ役割》

駅=まちの交差点 — 駅は様々な交通手段、交通機関の結節点としての役割を持つ、いわば人々が日常的に集まり散じていく「まちの交差点」である。

駅=まちの中心 — 鉄道が人々の日常的な足として成立した時代から、駅は人々の集まる場としてあり、それが故に駅および駅前は人々の出会いと交流の場、商業・情報・文化の中心として発展してきた。駅および駅前はまちの中心である。

駅=まちの顔 —— 多くのまちは、駅の開設を契機として発展してきた。発展の過程で、まちは駅のイメージをつくり、さらにはそれらが集まって、沿線のまちまちは鉄道路線のイメージすら決定づけてきた。駅は、まちのイメージを代表し、まちのシンボルである。

(3) 公園・緑地

公園の持つ次のような多様な役割をふまえ、その規模と機能に応じて体系的に配置される。

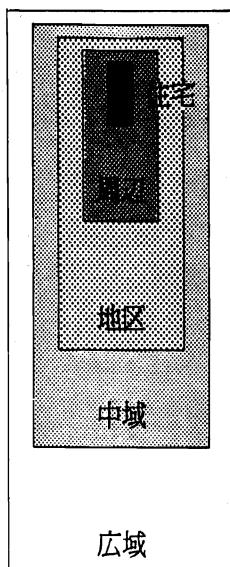
《公園の持つ役割》

- オープンスペース・緑地としての役割
- 憩いの場、幼児・子どもの遊び場としての役割
- 集いと交流の場としての役割（コミュニティ活動やスポーツの場）
- 防災の拠点としての役割
- まちの環境や生活のシンボルとしての役割

まちの中での公園配置の将来像は、次のようなイメージで現される。

- ・まちをちょっと歩くと、そこここにちょっとした緑化スペースがあり、お年寄りが憩え、立ち話ができる小広場がある。
- ・3~5分歩くと、ちょっとした休息ができる小公園がある。
- ・5~10分歩くと、軽いスポーツや、まちのイベントなどコミュニティ活動の舞台となる公園がある。
- ・自宅から5~10分歩くと散策路があり、徒歩や自転車でそこをたどっていいくと、本格的なスポーツなどができる大きな公園に着くことができる。
- ・散策路は、世田谷区の環境資源や公共施設、商業中心などと結ばれており、それをたどりながら世田谷のまちを知ることができる。

《利用形態からみた公園体系のイメージ》



利用のイメージ	公園規模のイメージ	利用圏のイメージ
緑化スペース	家の前的小空地	—
高齢者等の休息 日常的コミュニケーション（立ち話等）	まちかどの小広場	—
幼児の遊び 子どもの遊び 休息・憩い	小公園	100 ~ 400m
集い、コミュニティ活動 軽スポーツ	中程度の公園	200 ~ 800m
スポーツ	大規模公園	1 km~ 5 km
散策	散策路・緑道	

地域の広がりのイメージ

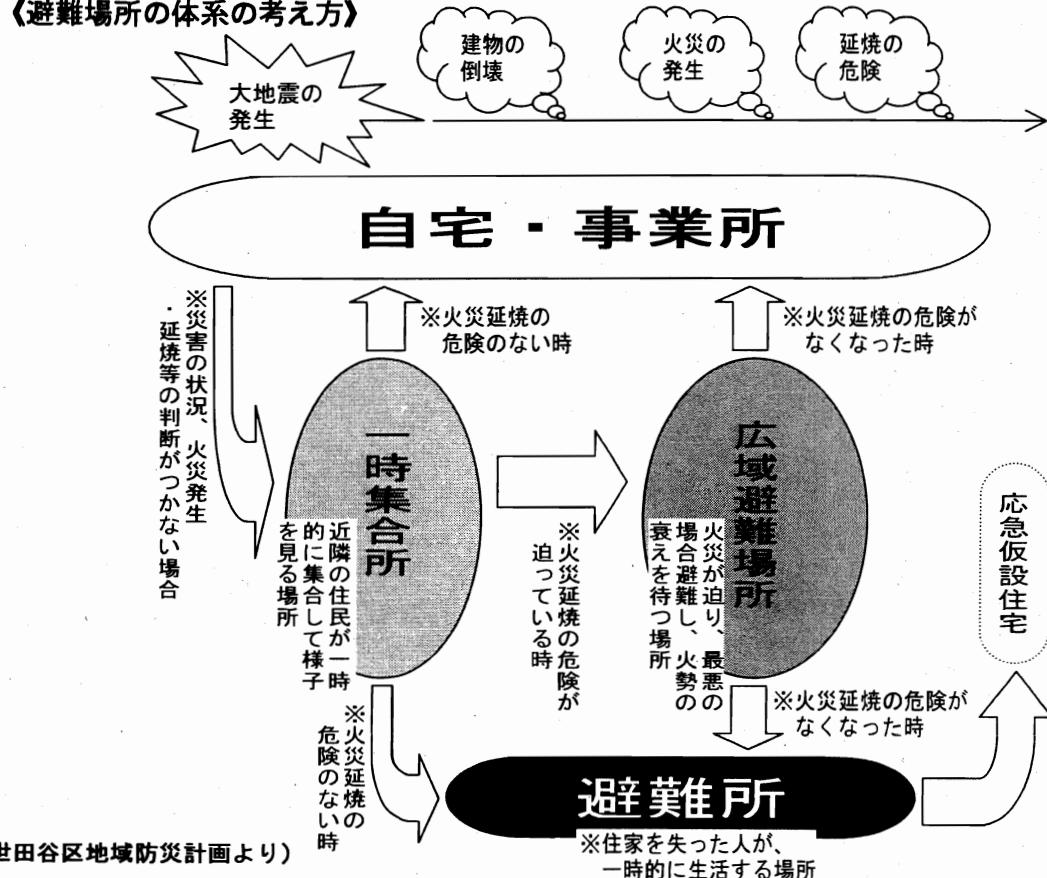
【参考】公園整備の目標値の試算

- ・以上の考え方たって、多様な公園が利用しやすい位置に配置するために、将来の公園（専用公園）の面積を試算すると、現況とあわせて約432haとなる。これは、人口80万人と想定した場合、区民一人当たりの公園面積は5.40m²/人となる。

(4) 防災施設

- 1) 逃げなくてもすむ災害に強い街の形成を基本とするが、災害時には、以下の考え方にもとづいて、充分な防災施設が体系的に配置される。
- 2) このような事態に備えて、すべての区民が安全に避難することを可能とし、いち早く復旧がはかれるような避難道路、避難場所の確保をめざす。

《避難場所の体系の考え方》



(世田谷区地域防災計画より)

(5) 供給処理施設

上下水道、電気、ガス等生活を支える基本的な供給処理施設は、将来ともその機能の維持・改善をはかるとともに、大規模な施設であることを生かし、周辺環境への寄与をはかっていく。

また、人間と自然が共存し、健康で快適な環境の形成をはかるためには、供給処理機能の充足とともに、区民・事業者等これまでの生活や活動あるいは社会のしくみを見直していくことが求められ、環境と共生し、資源循環型社会の実現へ向けてごみの減量・リサイクル等への総合的な取り組みが必要となっている。

ごみ処理施設については、「世田谷方式のリサイクルの推進」をはかるため、回収した資源物を一時保管するためのストックヤードの整備、清掃事業用ステーションの活用等による資源回収物ステーションの確保などを進める。清掃工場および最終処分場の問題については、都区の役割分担にもとづき、責任に応じた適切な対応をはかっていく。

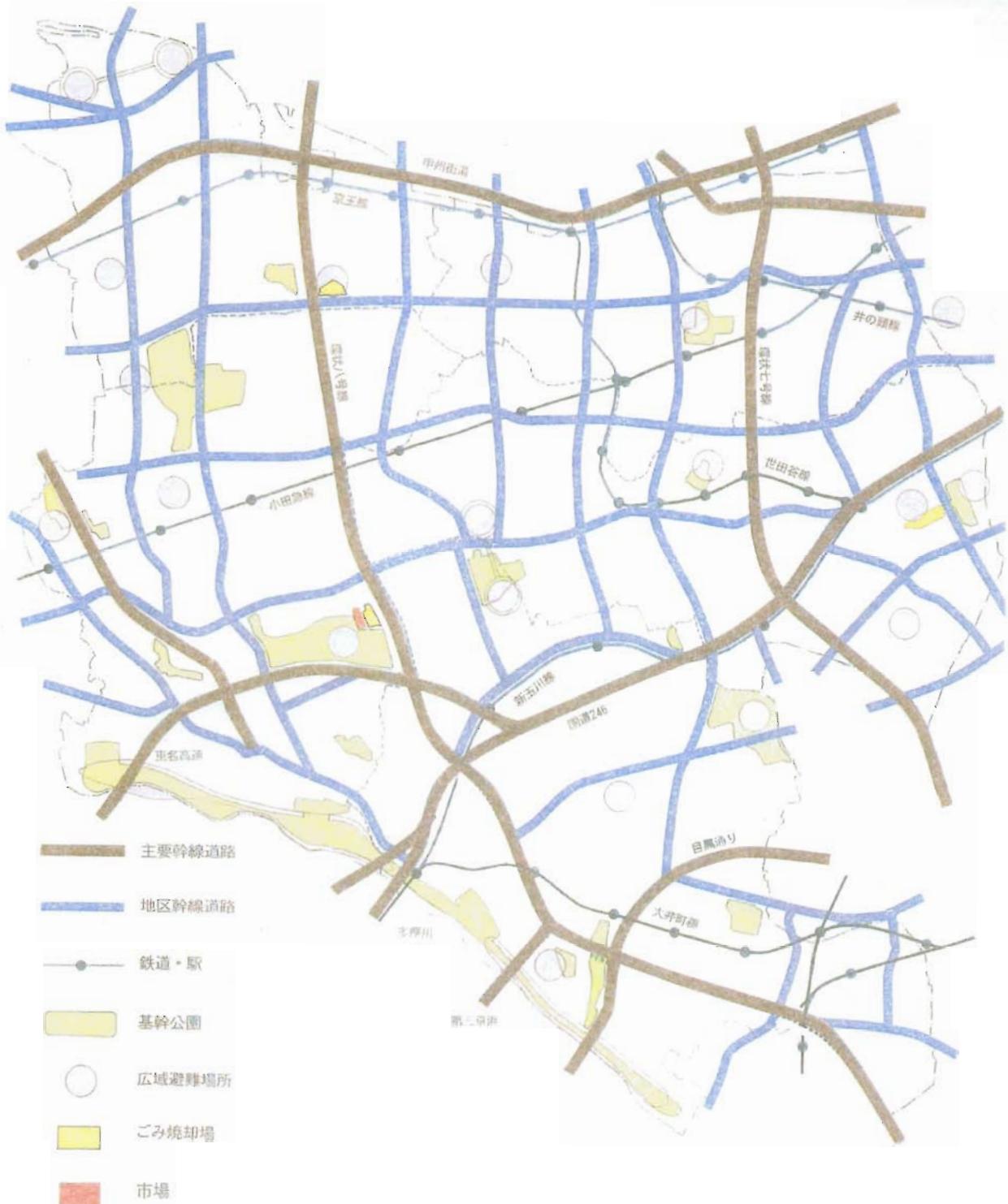
(6) 主な都市施設配置の将来像

主要な都市施設については、前記（1）～（5）の考え方にもとづいて適正に配置する。なお、東京都などの広域計画にもとづく都市施設についても、区として主体的に検討することとする。しかし、区を超えるような計画について区単独での検討・調整は困難であり、また現在は見直しの時期とはなっていないため、区としては、今後とも適切な時期を選んで、主体的な姿勢をもって意見を表明していくものとする。

したがって、本方針では、主な都市施設の将来像およびその配置について、現時点での既定計画を前提として踏襲するものとする。特に、区としての道路・交通体系の基本的将来像については、区が平成7年度より重点的にとりくむ交通体系に関する総合的計画の中で明らかにされるべきものとし、本方針では「（仮称）総合交通計画」の策定後、その内容と整合をはかるものとする。

既定計画にもとづいた主要な道路・公園など

都市施設の配置図



この図は、主として都市計画決定済の主要な都市施設を踏襲して、
全体的な都市施設の配置構想を表したものである。

第3部

北沢地域 整備方針

1. 北沢地域の概況と街づくりの課題 1

1 - 1 地域の概況	1
1 - 2 街づくりの現状	5
1 - 3 街づくりの課題	8

2. 北沢地域の街づくりの主要な目標 11

2 - 1 街づくりのテーマ	11
2 - 2 街づくりの基本目標	15
2 - 3 地域の骨格プラン	16
2 - 4 目標とする土地利用のすがた	20
2 - 5 防災街づくりの目標像	23-2

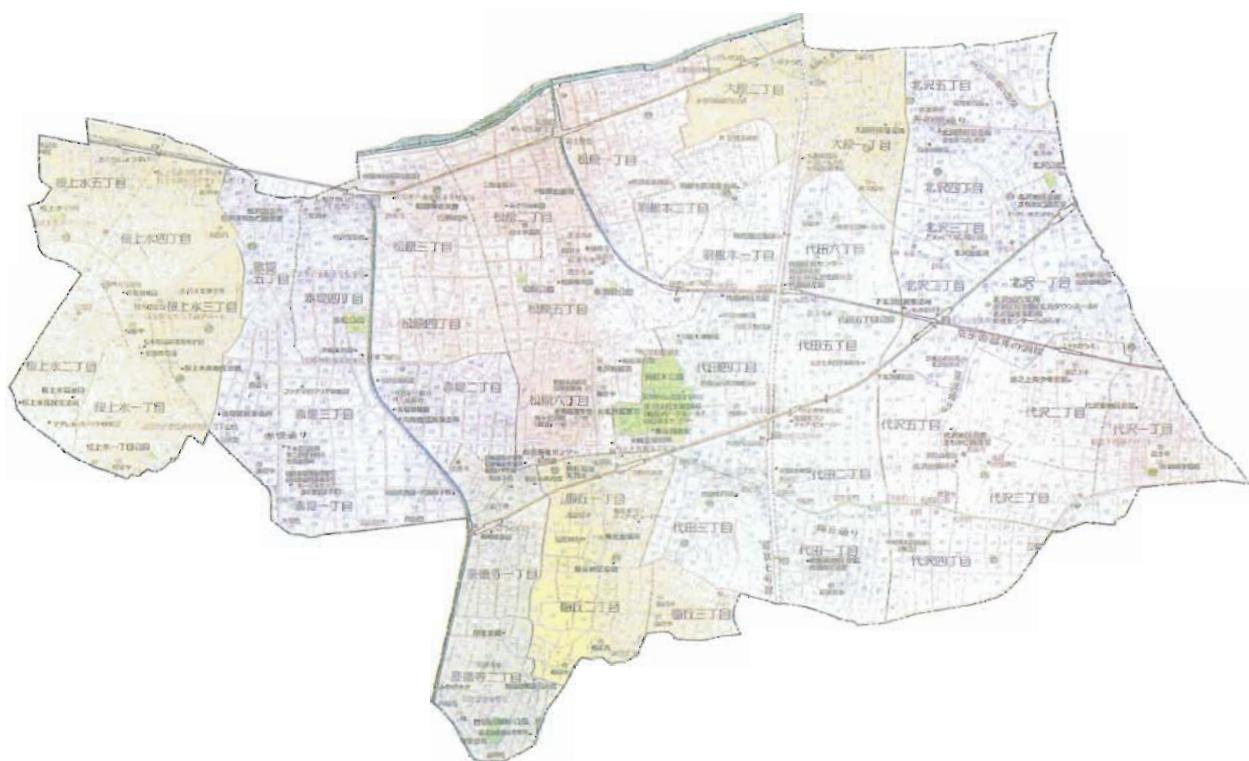
3. 北沢地域の整備方針 24

3 - 1 市街地整備の方針	24
3 - 2 道路・交通体系の整備方針	32
3 - 3 緑と水の整備方針	41
3 - 4 防災および生活環境整備の方針	47
3 - 5 都市景観形成の方針	51

4. 地域整備推進の方針 57

北沢地域案内図

本文中の各方針について、その位置を確かめる際の参照図とされたい。また、本文の「補助〇〇号線」等と表記されている都市計画道路については、6ページの「主要な都市施設の計画図」を参考されたい。



1 | 北沢地域の概況と 街づくりの課題

1-1 地域の概況

(1) 地域の地勢

北沢地域は、世田谷区の北東部に位置し、渋谷、目黒、杉並の各区に隣接している。世田谷区内では、烏山、砧、世田谷の各地域に隣接している。

地域の面積は、約 865haとなっている。

(2) 市街地の歴史、沿革

- 大正2年、北沢地域に京王線が開通する。
- 大正8年、都市計画法及び市街地建築物法が創設され、北沢地域では、主として「建築線制度」と「土地区画整理制度」が導入される。その中でも、「積極的指定建築線」（告示建築線）が指定された北沢地域北西部（旧松沢村を中心とした約400haの地域）では、道路幅員は狭いものの、一応面的な体系をもった地先道路網が出現することになる。
- 大正12年、関東大震災によって、都心居住者の郊外居住化が促され、市街化が一層加速する。
- 大正14年、世田谷線が開通する。
- 昭和2年、小田急線が開通する。
- 昭和8年、井の頭線が開通する。
- 昭和初期、「土地区画整理（旧法）」及び「耕地整理」が、北沢川沿いの低地部を中心に盛んに行われる。この地域にはかなりしっかりした街区体系がつくられる。
- 昭和14年、市街化が進行していない地区は、代田3丁目など限られた範囲となる。これらの地区も戦後間もなく住宅地に変わっていく。
その中で唯一市街化が遅れた地区が、桜上水1～5丁目である。
- 戦後、都市計画道路が建設されるが、北沢地域では環状7号線（昭和21年に都市計画決定）以外は完成していない。

(3) 人口、世帯

北沢地域の人口は、平成7年1月現在で約14万人である。

人口密度は、約161人/haであり、世田谷地域に次いで高くなっている。

世帯数は、人口の約半数にあたる約7万世帯である。

人口の動向としては、昭和60年から平成2年では、約4%の減少となっている。
(表1-1)

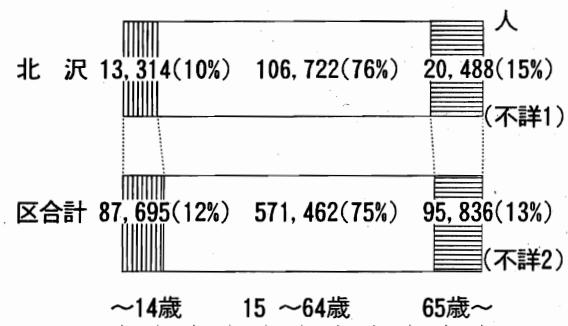
人口構成については、区平均と比較すると、65才以上の高齢者にあたる人口の比率が高く、逆に14才以下の比率が低くなっている。(図1-1)

表1-1 人口動向

地域名	昭和60年	平成2年	平成7年
北 沢	152,649	146,504	139,072
区合計	811,304	789,051	762,007

資料：国勢調査(平成7年は住民基本台帳)

図1-1 年齢階級別人口構成(平成7年1月)



資料：住民基本台帳

(4) 居住形態

住宅の所有関係別世帯数(表1-2)をみると、民営借家の比率が5地域の中で唯一55%を越え、最も多くなっている。その反面、公営借家、給与住宅とも、その占める割合が、5地域の中で最も低い状況となっている。

表1-2 住宅所有関係別世帯数

上段：世帯数 下段：%

地 域 名	世帯総数	持 家	公営借家	民営借家	給与住宅	間借り	借家総数
世田谷地域 (%)	100,007 100.0	36,327 36.3	3,634 3.6	50,681 50.7	7,553 7.6	1,812 1.8	63,680 63.7
北沢地域 (%)	68,674 100.0	24,946 36.3	1,259 1.8	38,078 55.4	3,008 4.4	1,383 2.0	43,728 63.7
玉川地域 (%)	75,972 100.0	32,119 42.3	1,353 1.8	35,700 47.0	5,546 7.3	1,254 1.7	43,853 57.7
砧地域 (%)	48,725 100.0	18,415 37.8	5,732 11.8	21,036 43.2	2,862 5.9	680 1.4	30,310 62.2
烏山地域 (%)	40,898 100.0	15,140 37.0	3,987 9.7	19,338 47.3	1,956 4.8	477 1.2	25,758 63.0
世田谷区 (%)	334,276 100.0	126,947 38.0	15,965 4.8	164,833 49.3	20,925 6.3	5,606 1.7	207,329 62.0

資料：国勢調査(平成2年)

(5) 土地利用、都市基盤の現状

① 土地利用

北沢地域の市街地形成は、鉄道敷設を契機にした結果、日常生活に必要な商店等の機能は駅周辺に集中し、日常生活の中心を形成している。そして、それに近接して住宅地域が広がっている。

一方、昭和30年代から進行した自動車普及により、幹線道路沿道では、ファミリーレストランなどの車利用型の商業施設が目立っている。

北沢地域の宅地のうち、商業併用住宅等を含めた住居の用に供されている宅地は、全体の約85%（公共系宅地を除くと約96%）に達する。また、商業集積地区であっても住居を含まない土地利用に特化した街区はほとんどみられず、北沢地域が居住都市であることを示している。

北沢地域において、道路は全地域面積の約17%を占め、次に続くのは、教育文化施設で約6%である。これらに、公園・緑地系、厚生病院施設系等を合わせて、公共公益系の土地利用とした場合は、全体で247ha（約29%）となる。

緑被率を見てみると、寺社林等が目立つ所もあるが、地域全域では約17%であり、緑の減少が叫ばれる世田谷区の平均（約22%）をさらに下回っている。貴重な緑のひとつである農地については、土地利用現況調査（平成3年度）によると、北沢地域内の農地系土地利用はわずかに9.4ha（うち生産緑地指定農地は5.7ha）である。

表1-3 土地利用現況面積(ha)、生産緑地(ha)、緑被率(%)

地域名	公共系	住居系	商業系	工業系	農業系	空地系	公園系	交通系	河川系
世田谷地域	131.8	636.6	88.5	29.2	0.8	76.4	32.4	222.9	0.4
北沢地域	64.6	495.1	53.4	10.9	0.2	45.8	23.0	156.7	1.8
玉川地域	134.6	702.9	116.8	27.1	1.1	115.7	83.3	295.9	25.3
砧地域	131.6	504.9	67.1	32.2	4.5	87.9	129.8	200.8	30.1
烏山地域	82.8	321.8	36.2	23.9	4.4	64.7	49.8	113.3	6.6
世田谷区	544.8	2,661.3	362.0	123.2	11.0	390.6	318.2	989.4	64.2

地域名	農地系	緑地系	その他	合計
世田谷地域	11.1	2.7	0.0	1,232.7
北沢地域	9.4	0.5	0.0	861.4
玉川地域	48.7	35.3	0.5	1,586.6
砧地域	115.5	52.5	0.2	1,356.9
烏山地域	66.4	1.4	0.0	771.4
世田谷区	251.1	92.5	0.7	5,809.0

資料：土地利用現況調査（平成3年）

地域名	生産緑地	緑被率
世田谷地域	7.2	14.7%
北沢地域	5.7	16.7%
玉川地域	36.8	20.3%
砧地域	61.7	31.1%
烏山地域	36.0	25.3%
世田谷区	147.3	21.8%

資料：平成6年都市計画決定

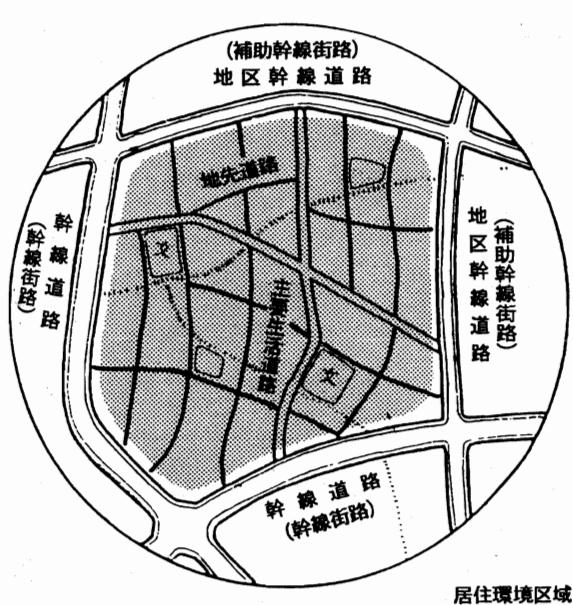
世田谷区みどりの現況調査

② 道路、交通

現在計画されている広域道路網は、都市計画道路を主体にした地区幹線道路網の計画によっているが、整備の現状をみると、平成2年度末で23.9%の概成にとどまっている。そのため主要な交通ネットワークの一部を、主要生活道路でまかなくてはいるが、それでも十分ではない。

一方、地先道路網は、土地区画整理事業（旧法）が行われた低地部では概ね整備された状況にあるが、尾根部（台地部）では「羽根木」「松原南部」「代田東部」など一部を除いて脆弱である。北沢地域の公共交通網は、骨格となる鉄道をバスが補完する体系となっており、鉄道駅まで500m、バス停留所まで250mを一次利用圏と考えると、地域の多くの部分が含まれ便利な状況にある。

道路体系の考え方



幹線道路	都市の骨格を形成し、比較的長い交通を分担するもので、高規格の道路。 (幅員22m以上、4車線以上、歩道7.5m以上)
地区幹線道路	地区の交通、及びバス交通を分担する地域サービス道路で、幹線的な道路としては、最も基本的な最小網単位となる。 (幅員15m以上、2車線以上、歩道7.0m以上)
主要生活道路	幹線、地区幹線道路で囲まれた区域内の道路で、地先道路の交通を集め、地区幹線道路に連絡する道路。 (幅員10~12m以上、2車線、歩道5~6mで、幅員構成については地域特性をいかす。)
地先道路	各宅地に接続する宅地サービス道路で、日常生活の中で利用する最も基本となる道路。（消防車両の通行及び消防活動が可能な幅員6~8m以上の区画道路と、歩車共存が最低確保できる幅員4m以上の狭隘道路に区分される。）

「道路整備方針（主要な生活道路編）」より

③ 公園

羽根木公園は地域のほぼ中央に位置し、誰でも自由に利用できる緑の空間としては地域で最大である。しかし、地域内の身近な公園は不足しており、それを補う潤いの空間として、森厳寺、北沢八幡、豪徳寺、六所神社、代田八幡等の寺社が、山辺を中心に立地している。また、北沢川緑道等の緑道が、かつての川の流れに沿って整備されている。

1-2 街づくりの現状

① 都市施設の計画の現状

1999年3月修正時点での主要な都市施設についての計画は図のとおりである。

② 街づくりの現状

北沢地域では、良好な市街地を目指して、様々な街づくりが展開されている。ここでは、現在その取り組みが進んでいるものを一覧する。

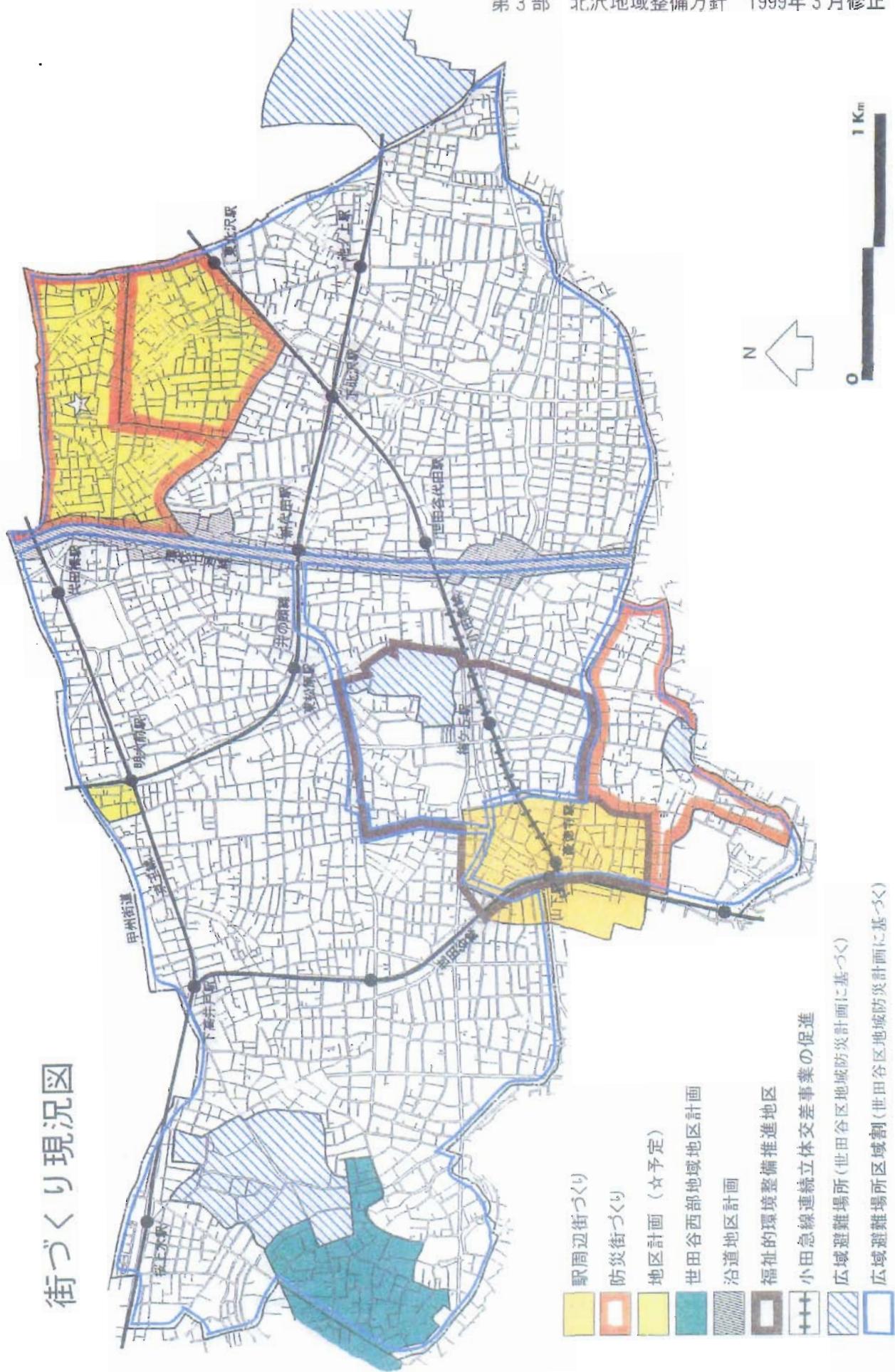
表1-4 街づくり地区一覧

地 区 名	街 づ く り 事 業 名
①北沢3・4丁目地区	防災街づくり、地区計画
②北沢5丁目・大原1丁目地区	防災街づくり、地区計画（予定）
③明大前駅北側地区	地区計画
④世田谷西部地域（桜上水）地区	地区計画
⑤環状7号線沿道地区	環7沿道地区計画
⑥区役所北部地区	防災街づくり（一部世田谷地域）
⑦梅ヶ丘・豪徳寺・山下駅周辺地区 (仮称)	福祉的環境整備推進地区
⑧豪徳寺駅周辺地区	小田急線連続立体交差事業 駅周辺街づくり

主要な都市施設の計画図



街づくり現況図



1-3 街づくりの課題

(1) 街づくりをめぐる問題と動向

① 都市化の進展による地域の都市構造の変化

北沢地域は、戦前に東京郊外の居住地区としての市街化をほぼ終えている。しかも、現在では東京の市街地拡大の影響を受け、地域全体が単なる居住地から商業・業務機能を兼ね備えた都市的環境の中に組み込まれようとしている傾向にある。しかし、こうした傾向にありながら、現在でも地域の中心となる市街地、例えば下北沢周辺であっても、住宅を全く含まない街区はほとんど見当たらない。また、こうした中心地区から伸びる主要な道路沿いでも状況は同様であるうえ、こうした道路や鉄道で結ばれた中心市街地相互の関連性もほとんど見出すことはできない。このことは、地域全体が単なる居住地から、より商業・業務機能が充実した都市的な構造を持つ街へと変化・成熟しつつあるものの、この都市化自体が発展途上にあり、地域全体が進もうとしている将来像が未だはっきりとはしていないことを意味している。

② 耐火集合住宅への建て替わりに伴って市街地整備の困難さが増すという矛盾

北沢地域を象徴する木造アパート密集地域も老朽化が進んだうえ、若年層の減少や居住者の生活様式の変化などによって、今後住宅としてより質の高い耐火造などの集合住宅等への建て替えがより一層進行すると思われる。しかし、このことは、まちとしての防災性は向上するものの、道路などが未整備なままに建物が堅固化していくために、総合的な市街地の整備はますます困難になっていくことを意味している。

③ 広がる日常生活圏域

かつての北沢地域での日常生活圏域のまとめを検証してみると、例えば商店街は半径250m程度の小さな範囲に収まってしまう。また、小学校区も小さな範囲にまとまっている。これらはみな、地形の影響であることが読み取れ、かつての日常生活が市街化されたときからの小さな地形単位の中で収まっていたことがわかる。しかしながら、近年は自動車の普及やその利用の増大、さらに自由時間の増大による生活のゆとり感などから、生活圏域が広がりを見せるようになり、この傾向は今後ますます強まっていくと考えられる。

市街化が早くから進んだ北沢地域では、このような行動範囲を広げつつ多様化した居住者の価値観に対応した機能を一地区に集積することは極めて難しい。このため、地域の中に比較的他と異なった機能の地区を分散するかたちで配置し、それぞれが互いにネットワークしているような状態が求められていく。例えば、子どもたちの遊びの行動範囲は自転車によって相当広域となり遊びの目的によって公園を使い分けているような、日常行動の広域化と多様化した価値観に対応した街づくりを

進めることが必要となる。

④ 農地の宅地化による新たな高密度市街地の形成

北沢地域は、その大部分が市街化を終えているが、桜上水など西部地域はまだ農地が残り、地域の貴重な自然的なオープンスペースとなっている。このような地区的現在の市街地は、全体としてはゆったりとした街並みと感じられる。しかし、現存する約10haの農地のうち、およそ半分が「宅地化農地」とされているうえ、生産緑地についても農業従事者の高齢化などにより、遠くない将来宅地化される可能性が高い。しかも、これらの農地周辺の宅地化された市街地をよく見てみると、全体の印象とは異なり宅地化された部分は、かなり高密度に利用されていることがわかる。このことは、西部の地区では今後の農地の宅地化によって、新たな高密度市街地が形成される可能性が高いということを意味している。

土地が高度に利用されることはあるが、必ずしも否定すべきものではないが、基盤が未整備な農地混在の地域にあっては、適切な高度利用を実現するための誘導や基盤整備が強く求められることになる。

(2) 地域の街づくりの課題

① 安全で快適な街づくりの推進

北沢地域は、道路や公園などの都市基盤施設が未整備なままに高密度な市街化が進んできており、今後も放置すれば、その傾向は一層顕著なものになっていくと想定される。狭い道路をそのままに住宅が建てこむことは、防災性および住環境の面で多くの問題を発生させることになる。特に、市街地の防災性の向上は、北沢地域全般について常に古くて新しい課題である。北沢3・4丁目地区などをはじめ、これまでいくつかの地区で防災街づくりが進められてきたが、今後も災害に強い安全な街づくりを核とした、市街地の総合的住環境整備に取り組んでいく必要がある。

② 適切な市街地の更新の実現

すでに高密度に市街化した北沢地域では、駅前など開発ポテンシャルが高いはずの中心地区ではなかなか更新が進まず、反面、住宅地区として住環境を保全すべき周辺地区で商業業務施設が立地するなど、ややバランスを欠いた用途混在が進行しつつある。

このため、中心地区としての拠点形成をはかることと、その周辺地区での住環境の保全が必要であり、これからは進展する都市化の力を地域の特性に応じて適切に誘導していくことが、これまで以上に求められていくことになる。

③ 地域内環境に配慮した道路体系の整備

地区幹線道路網が事実上ないとも言える状態であるため、地域内の自動車交通においては慢性的な渋滞が発生し、6m前後の生活道路にまで自動車交通が頻繁に進入するなど、歩行者や自転車にとって危険な状況であり、住環境に対しても大き

な影響を及ぼしている状況にある。特に、羽根木、松原南部、代田東部など一部を除いては生活道路の整備は遅れており、交通上だけでなく、防災上においても危険な状況にある地区が多い。

しかし、高密度に市街化した北沢地域では、地区幹線道路や生活道路の整備は、沿道地区の建て替えに連動した整備が不可欠であり、また道路整備が生活の場への新たな交通公害を及ぼすなどの事態を避けるためにも、地区環境を総合的に評価する観点に立った街づくりへの取り組みが必要となっている。

④ 貴重な自然的環境をネットワークしていく必要性

北沢地域には、もはやまとまった自然環境が極めて少なくなっている。残された貴重な緑地や農地などのオープンスペースを積極的に位置づけ、保全・活用していくとともに、これらの環境資産を有機的にネットワークしていく視点が必要である。

2 | 北沢地域の街づくりの 主要な目標

2-1 街づくりのテーマ

地域の現況と課題をふまえ、北沢地域の街づくりを進めていくにあたってのテーマは次のとおりである。

- 1)利便性を生かした街づくりを進めること。
- 2)都市型の居住環境と郊外型の居住環境の共存をはかること。
- 3)自然生態環境にもとづく都市構造を構築すること。
- 4)きめの細かい修復的な街づくりを基本とすること。

(1) 利便性を生かした街づくりを進めること

現在の北沢地域は、鉄道交通の利便性と駅ごとに立地する商業集積によってたいへん便利な街となっている。こうした便利さは北沢地域の最大の特長として今後も維持し、さらに発展させていかなければならない。

そのため、都市的利便性の核となっている駅周辺の拠点地区の機能向上や環境改善をはかり、商業業務機能の活性状況を維持発展させるために、より安全で魅力ある空間を創り出していくことが求められる。また、車、自転車、歩行者の交通環境について、それぞれの特性に即したネットワークの構築と質的向上をはかることが求められる。

(2) 都市型の居住環境と郊外型の居住環境の共存を図ること

北沢地域は当初郊外住宅地として市街化したが、その後新たに都市的市街化の波が押し寄せてきた。その結果、地域の現状としては、異なったライフスタイルと生活意識を持つ二種類の居住者（静かな環境を求める者と便利な環境を求める者）が、ひとつの地域の中でせめぎあっている状態にあると言えよう。好むと好まざるとにかかわらず、今後もこの二種類の居住者は併存することが予想される。そこで二種類の居住者の併存を前提として、居住ゾーンの住み分け的な共存をめざす必要が生じる。

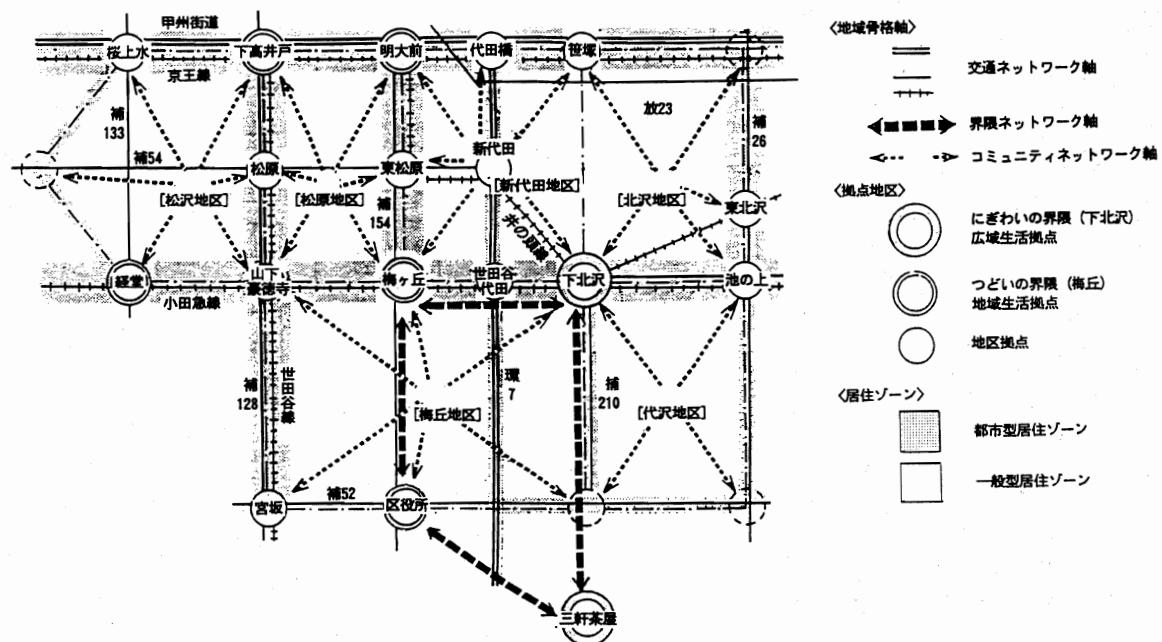
便利な環境を重視する「都市型居住ゾーン」では、若者層や高齢層などの小人数世帯の割合が増加することで、より多様なライフスタイルが混在することになる。殊に若者層と高齢層それぞれが求める環境に適応した都市整備の方向をめざす必要がある。

静かな環境を求める郊外型居住意識に根ざす「一般型居住ゾーン」では、かつての戸建主体の住宅形式から、様々な集合住宅形式との混在化が進んでいる。一戸建

住宅を基本としてつくられてきた街並み環境形成のルールを、集合住宅等との混在を前提としたものに転換させていくことが求められる。

さらには二つの居住ゾーン間のスムーズな連携および相互に補完しあう環境形成の方策も求められる。

都市型居住ゾーンと一般型居住ゾーンの考え方（将来都市構造模式図）



(3) 自然生態環境にもとづく都市構造を構築すること

かつて北沢地域が農村であったころ、地域環境は自然生態的システムが支配していた。そこが一面の住宅地域となり、直接目にする自然環境要素が少なくなってしまった現在も、地域には潜在的に地形が規定する生態的システムが内包されている。都市構造も地形に大きな影響を受け、人々の生活もまた地形の枠組みの中で成立している。

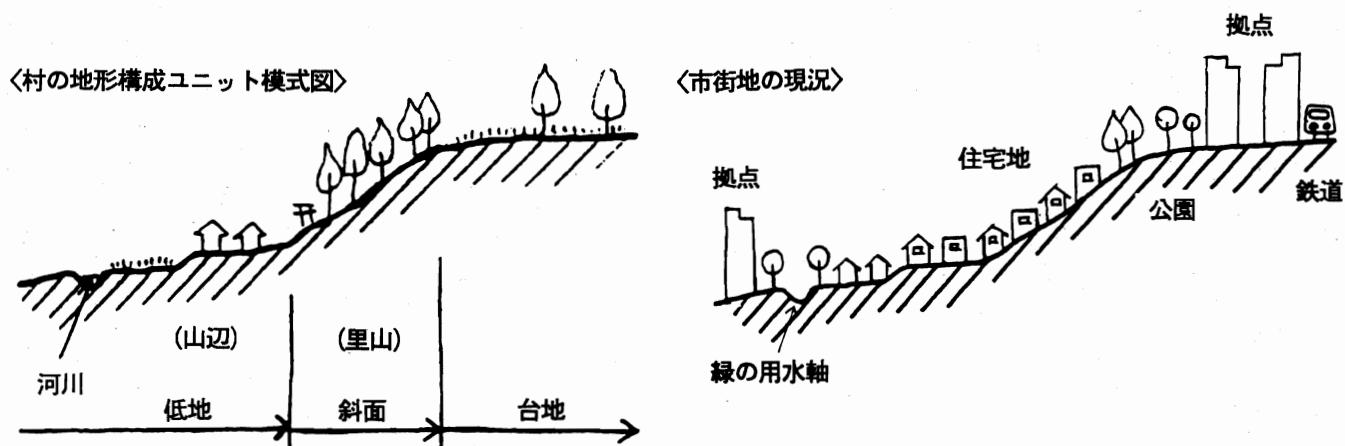
こうした潜在的な土地の生態的システムを手がかりとして、「土地と自然システム」を顕在化することが北沢地域を生態都市化する第一歩となる。

そこでこの地域においては、面的にかつ連続的に自然が卓越した環境をつくりだすことはもはや困難であるが、点在する自然環境要素を意識的に関連づけていくこ

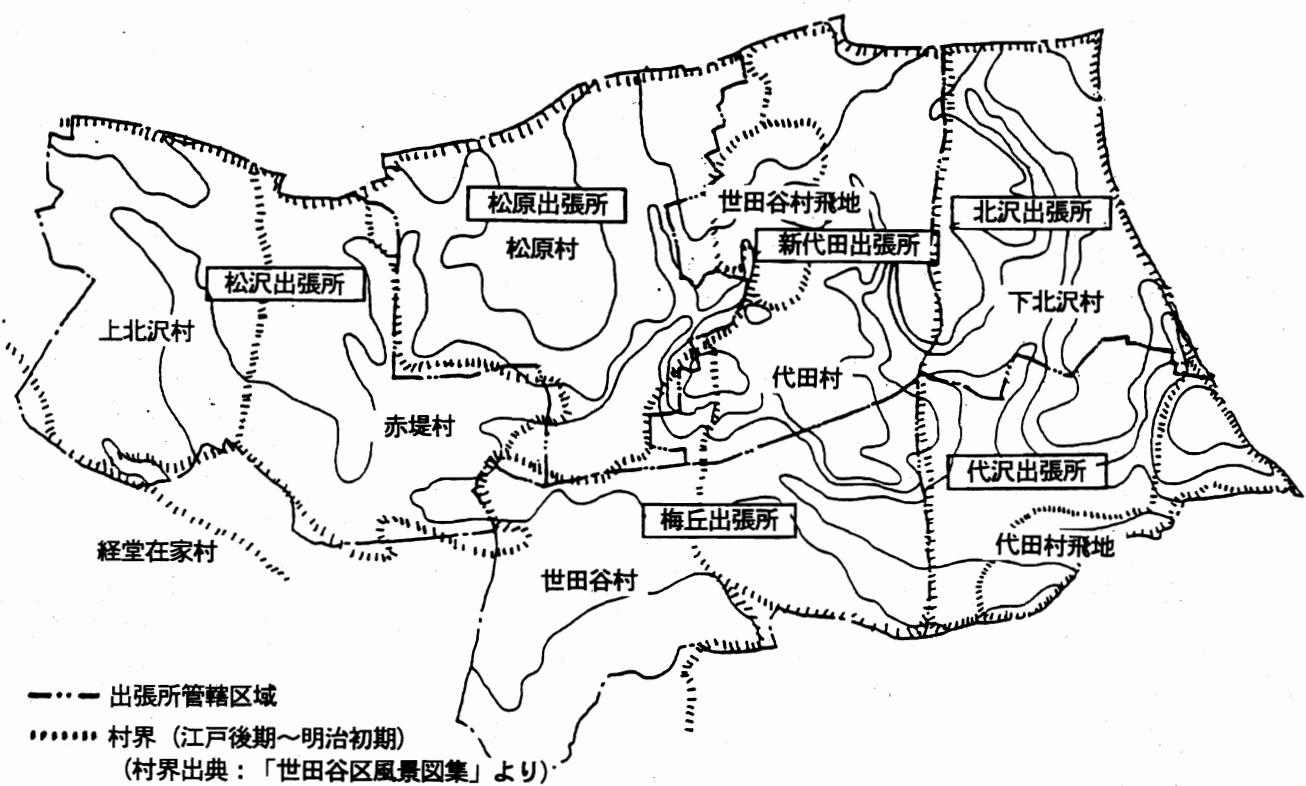
とで、ちょうど鳥が森から森へと渡り歩くように、より生態的な意味を深くすることはできる。

現在ではきわめて限られてしまった緑と水の環境は、北沢地域が今後も居住地域として成り立つ上で必要な自然生態環境による都市構造を築く上で不可欠なものである。これ以上減らしてはならないのである。

かつての農村時代の自然生態的な土地利用が今も見え隠れする



地形に対応したかつての村と現在の出張所区域の対応図



(4) きめの細かい修復的な街づくりを基本とすること

一度低層住宅地としてできあがった北沢地域において、抜本的な都市改造を目指すことは、多くの年月と困難を伴う。また、都市整備上の課題が解決できる反面、地域にとって大切な環境を失う危険性すら持っている。

このような状況下においては、建物の建て替え時に少しづつ街並みを整備していくなどきめの細かい修復を積み重ねていくことが効果的であることが多い。個々の整備の積み重ねは、その相乗効果によってまち全体を改善していくような影響力を持ち得るものである。そのため、たとえ小さな空間の整備であるとしても、まちの中での位置づけを明確にすることが大切である。

こうした整備には、民間事業者も含め、様々な主体がそれぞれ異なる立場で努力していくことが必要であり、そのためには、きめの細かい街づくり推進のルールづくりが求められる。

2-2 街づくりの基本目標

街づくりの基本目標は、「街づくりのテーマ」を基礎とし、地域の街づくりの基本となる整備目標を示したものである。

(1) 機能の充実した環境のよい拠点の形成

北沢地域の利便性を維持・発展させ、地域としての一体感を醸成するため、生活の中心となっている駅周辺の拠点地区の商業業務などの機能を充実し、環境を改善するとともに、安全で魅力的な空間をつくり出していくものとする。

拠点地区は住民にとって身近な存在となるよう分散して配置するものとするが、その広域性や集積性など拠点地区ごとの特性によって、それぞれ個性ある地区として育成していく。

(2) 適切な交通ネットワークの構築

車、自転車、歩行者の交通環境について、それぞれの特性に即したネットワークを構築し、便利で安全で快適な交通環境の実現をはかることとする。

(3) 地区特性に応じた住環境の整備

便利な環境を重視する都市型居住ゾーンと静かな環境を重視する一般型居住ゾーンのそれぞれが調和してバランスよく配置されるよう、地区の特性に応じた土地利用の誘導をはかることを基本とし、防災性や住環境重視の視点から適切な住環境整備を進めることとする。

(4) 農地や低未利用地などの公共的空間の適切な活用

現在の都市環境にあっては、民有地であっても必然的に公共性を持つ土地が存在する。

そのひとつは農地である。市街化が飽和状態に達しつつある現在、都市景観として貴重な緑やオープンスペースである農地は、環境緑地として地域全体で守っていくべきものである。

また大規模な低未利用地もそのひとつである。個人や企業・公的法人の大規模な低未利用地は、街並み形成の側面からは大きな影響を持っている。

このような土地利用は、一定の公共性を持ち、街並みとしては地域住民共有の空間であるとの認識に立ち、できるだけ地域環境に貢献する空間として活用していくよう誘導する。

2-3 地域の骨格プラン

地域の骨格プランは、地域の将来の基本的な都市構造や骨組みであり、地域の拠点的地区の配置と基幹的なネットワークの配置などを示すものである。

(1) 生活拠点

交通ネットワーク軸の交点には、駅を中心とした拠点地区を設定、育成する。また、拠点地区は住民にとって身近な存在となるよう分散して配するが、その広域性、集積性により階層性・特徴をもたせる。

① 広域生活拠点

ア. 下北沢駅周辺地区（にぎわいの界隈）

都市的にぎわいを楽しむ界隈として育成する地区。区全体としては「広域生活拠点」と位置づけられる商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点。都市的な文化、情報を発信するとともに、地域住民の生活の中心としての性格を合わせ持った拠点である。

② 地域生活拠点

ア. 梅ヶ丘駅周辺地区（つどいの界隈）

人々が集い、憩いの時間を楽しむ界隈として育成する地区。高次な医療・福祉関係施設の集積と共に、地域を代表する憩いの空間である羽根木公園が立地する拠点地区。梅ヶ丘駅（小田急線）以外にも山下駅（世田谷線）豪徳寺（小田急線）東松原駅（井の頭線）等からアプローチ可能な地域のへそ的位置にある。

イ. 下高井戸駅周辺地区、明大前駅周辺地区

地域における広域性を有する交通結節点（乗換駅）で、面的に商業が集積し、今後も商業核として育成する拠点地区。明大前駅界隈と下高井戸駅界隈は、ともに大学を背景として成立する街でもある。

③ 地区生活拠点

地区的コミュニティの中心となる身近な生活拠点として育成する地区。駅を中心とした近隣型商業地区9地区を位置づける。（東北沢、池ノ上、代田橋、新代田、世田谷代田、東松原、松原、山下／豪徳寺、桜上水）

(2) 都市活力と交通の都市軸

世田谷区全体の都市軸として位置づけられており、環状7号線と甲州街道が該当する。

① 環状7号線

北沢地域のほぼ中央を南北に走る環状7号線沿道は、既にマンションや都市型サービス産業等が立地しているが、沿道周辺はその多くが密集市街地で広域通過交通によって交通公害が発生している。

交通公害の低減や沿道環境の整備など沿道市街地の街づくりを積極的に進め、都市型産業や中高層の都市型住宅の立地を誘導するとともに、緑化などを推進し、ゆとりのある沿道環境の実現をめざす。

② 甲州街道

北沢地域の北側、杉並区との区境を走っている甲州街道は、首都高速道路の下を併走している。環状7号線沿道と同様に交通公害の低減や沿道環境の整備など沿道市街地の街づくりを積極的に進め、都市型産業や中高層の都市型住宅の立地を誘導するとともに、緑化などを推進し、ゆとりのある沿道環境の実現をめざす。

(3) ネットワーク軸

① 主要生活交通軸

主として地域間交通を担う補助的交通軸として位置づける。

ア. 茶沢通り

茶沢通りは、商業業務施設を中心とした拠点である三軒茶屋と、若者を中心とした文化・商業を中心とした拠点である下北沢のそれぞれの個性を持つ広域生活拠点を結ぶ路線であると同時に、北沢地域と世田谷地域との交流の軸ともなっている。二つの地域間でそれぞれの拠点をつなぐこの路線の役割を重視して、地域の交流を促す交通軸として主要生活交通軸に位置づける。

イ. 都市計画道路補助154号線

都市計画道路補助154号線は、区内を南北に結ぶ貴重な路線で北沢地域では、梅ヶ丘駅の西側を通り明大前駅に至る地域間の生活交通の中心として、主要生活交通軸に位置づける。

② 地域交通ネットワーク軸

都市計画道路網及び鉄道網によって、地域を広域的レベルで結ぶ交通ネットワークの骨格的軸を形成する。

③ コミュニティネットワーク軸

地域の居住地区内には、地区コミュニティの核となる施設や各拠点地区に至る安

全て快適な日常歩行者空間がネットワークされていることとし、これを「コミュニティネットワーク軸」と位置づける。

(4) 緑の拠点と軸

① 緑の6大拠点

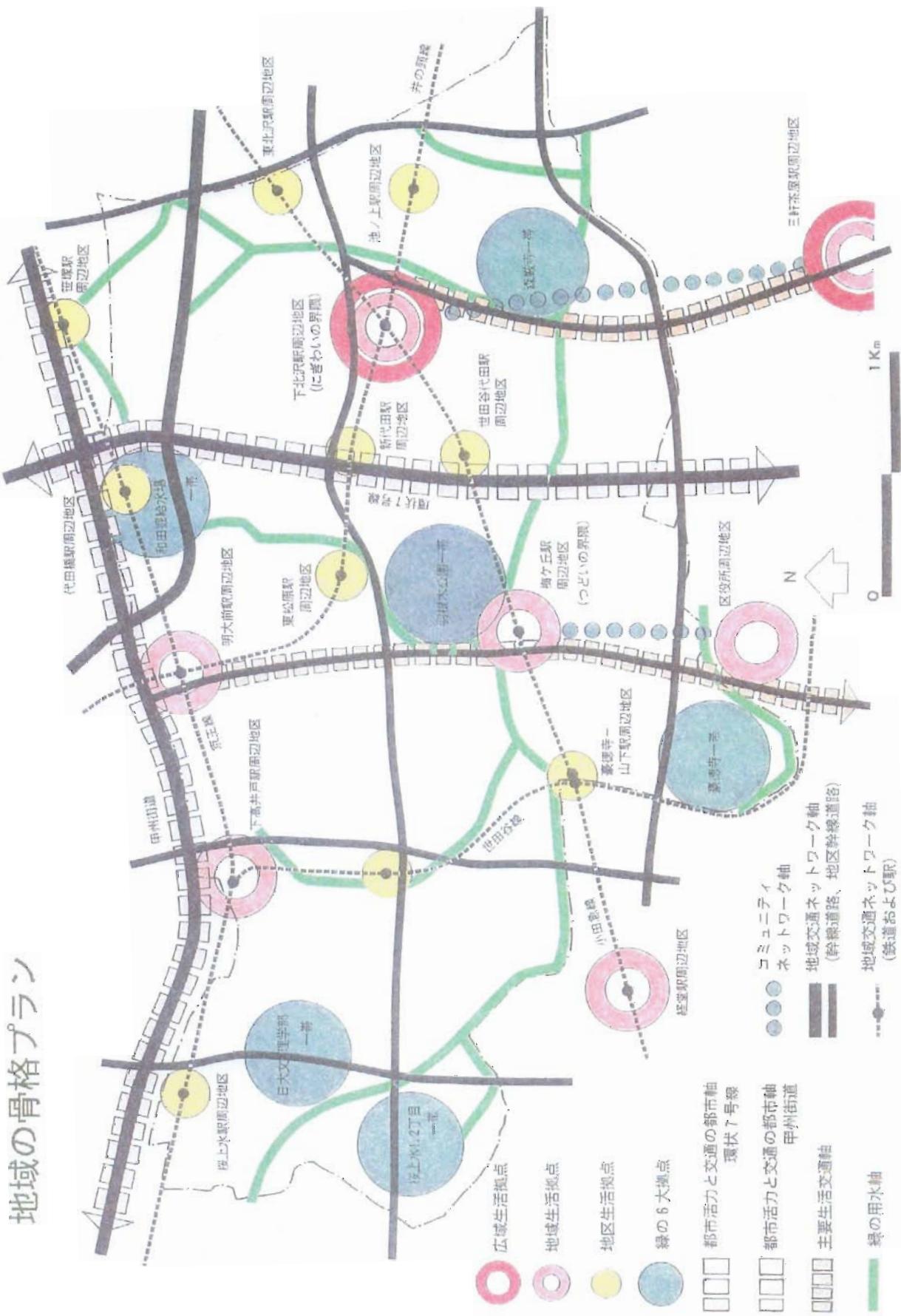
面的広がりをもって自然環境を享受できる地区として、地域内において比較的分散する形で、6つの緑の拠点を設定し、育成する。

② 緑の用水軸

かつての用水を中心に地域をネットワークする広域歩行者系道路を「緑の用水軸」と位置づける。

地域に残された貴重な自然的空间である緑の6大拠点を結び、かつての地域に存在していた自然環境の骨組みが再び感じられるような軸である。

地域の骨格プラン



2-4 目標とする土地利用のすがた

北沢地域において将来目指すべき土地利用のすがたを、地域の骨格プランをもとに次のような考え方により設定する。

① 拠点地区の土地利用

- ・ 広域生活拠点、地域生活拠点は商業拠点地区とし、一層の商業集積と活性化をはかる。
- ・ 梅丘界隈は、地域生活拠点であるがその性格が他の拠点と異なり、広域的な商業集積をはかるものではない。このため、近隣商店街地区とする。
- ・ 地区拠点及び路線型の商店街は近隣商店街地区とし、一層の商業の活性化をはかる。

② 都市型居住ゾーンの土地利用

- ・ 交通ネットワーク軸に位置づけられた道路沿いの地区は比較的高容積の土地利用とする。
- ・ 幹線系道路の沿道は、道路の性格により幹線沿道市街地地区、地区幹線沿道商業・業務共存地区とする。
- ・ 既に密集住宅地となっている地区では、建て替え時に良好な集合住宅への共同化を進めるため、低中層住宅地区とする。

③ 一般型居住ゾーンの土地利用

- ・ 低層住宅が主体の市街地は、低層戸建・集合住宅地区とし、比較的良好な市街地環境を維持する。
- ・ 団地や大規模な社宅が集積する地区は住宅団地とする。
- ・ 一般型居住ゾーンを横断する地区幹線道路沿道は、既にある程度の商業業務の集積や、高度利用が進んでいる場合を除き、低層戸建・集合住宅地区とし、現在の環境維持につとめる。

④ 緑の6大拠点の土地利用

- ・ 公共公益施設が核となっている拠点は、公益施設として周辺住民も利用できるような施設とすることをめざす。
- ・ 農地が多く残る桜上水1・2丁目一帯は、農住地区としオープンスペースの恵まれた土地利用とする。

なお、土地利用の将来像を定める条件として、以下の3点を想定している。

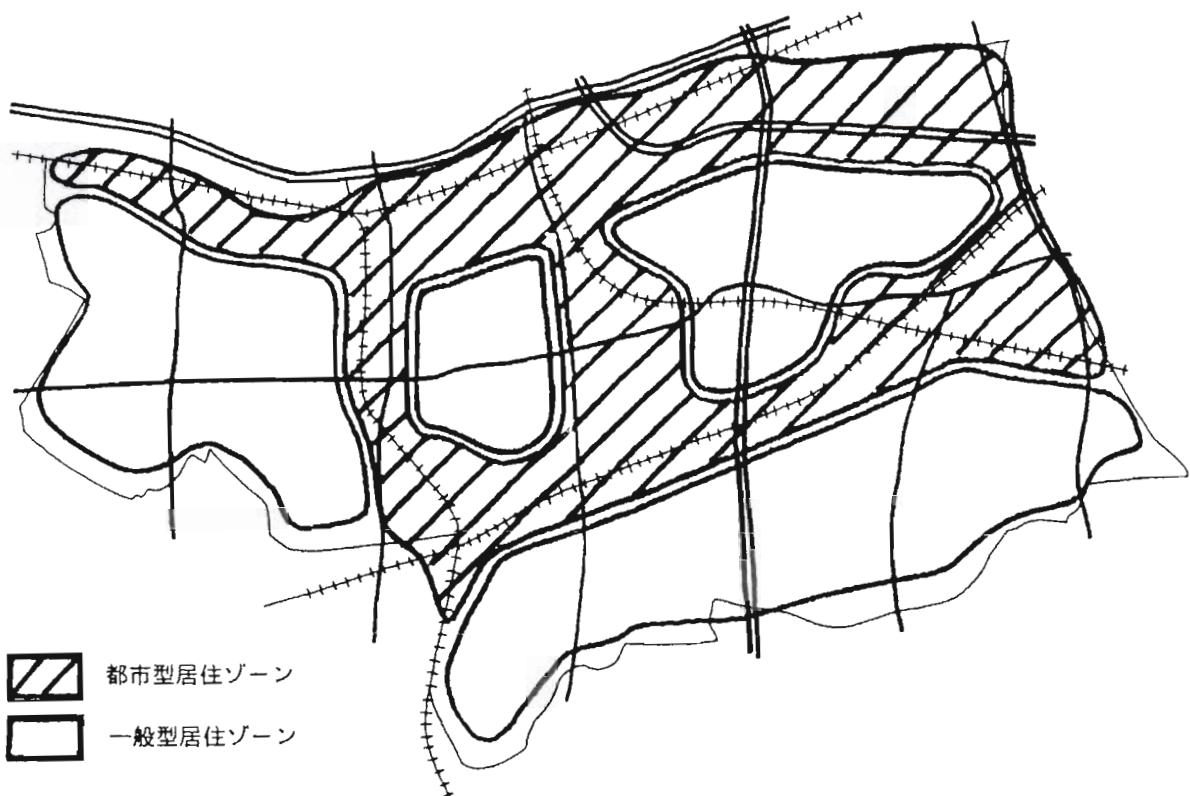
- 都市計画道路は東京都の事業化計画の前期10年路線部分のみが整備されていくこと。
- 将来人口を14万人程度と仮定し、この人口規模に対応した居住床の確保が可

能であること。

- 用途地域指定など建築物の形態制限が現状と大きく異なること。

また、本節で記述された将来土地利用のうち、特に現状より高度な土地利用を目指す場合は基盤整備などの街づくりが進む中ではじめて実現可能なものであることを特に付記しておく。

都市型居住ゾーンと一般型居住ゾーンのゾーニング図



このような考え方を基本とした北沢地域の土地利用の将来像は以下のとおりである。

(1) 農住地区

低層集合住宅を主体にした住宅地の中に、生産緑地及び公共的利用が図られた農地が点在する環境の地区と位置づける。

(2) 低層戸建・集合住宅地区

戸建住宅あるいは3階以下程度のゆとりある集合住宅によって構成される落ち着いた住居専用の地区と位置づける。都市型居住ゾーンに対する一般型居住ゾー

ンとしての性格を持つ。

(3) 低中層住宅地区

3階から5階程度の多種の世帯構成に対応した集合住宅を主体にした住宅地で、拠点地区に程近い便利な環境の住宅地区と位置づける。一般型居住ゾーンに対する都市型居住ゾーンとしての性格を持つ。

(4) 住宅団地

中層の住宅団地（公的団地及び大規模社宅）で、敷地内あるいは隣接して公園等のオープンスペースが充分に確保されている環境の地区と位置づける。

(5) 近隣商店街地区

近隣対応の商業/サービス等の機能が集積する路線型商店街の地区。周辺の地区環境に調和した低層あるいは中層の連続した街並みで、下層は商業・サービス施設、上層は住宅という立体的用途区分をなすことを基本とする。

(6) 地区幹線沿道商業・業務共存地区

地区幹線道路（都市計画道路）沿道に中高層集合住宅と商業業務機能が共存する複合用途環境の地区。

(7) 幹線沿道市街地地区

幹線道路沿道に形成された、大量の車交通がもたらす課題と可能性に対応した複合用途環境。沿道型商業サービス施設や業務施設が立地する地区。

(8) 商業拠点地区

広域性を兼ね備えた商業・サービス等の機能が面的に集積するうえに、様々な住戸形式の集合住宅が立体的な用途区分の中で並存する地域住民の生活拠点となる都市環境の地区と位置づける。

(9) 公共公益施設

概ね4ha以上のまとまりをもち、将来、地域の広域的核空間を目指す公共性の高い敷地が集積する地区。

土地利用構想図



2-5 防災街づくりの目標像

世田谷区としての防災面からみた街づくりの将来像（防災市街地像）は、防災生活圏の形成された市街地である。

この防災生活圏の形成に向けて、防災生活圏およびミニ防災生活圏の外周部を構成する延焼遮断帯および延焼遅延帯の整備をはかり、防災生活圏およびミニ防災生活圏を形成していく。

（1）延焼遮断帯の整備

延焼遮断帯を形成する都市計画道路を優先的に整備・促進する。

延焼遮断効果を高めるために延焼遮断帯に位置づけられる都市計画道路等の沿道の不燃化や緑化あるいは空地の確保を進めるとともに、広域避難の安全性を高めるために歩道の拡充や危険要因の除去をはかる。

小田急線の連続立体交差事業に伴って、環境側道とあわせて延焼遮断帯として機能できるような整備を進める。

（2）延焼遅延帯の整備

延焼遅延帯として重要な役割を担う主要生活道路を優先的に整備・促進し、また、幅員8m以上の幅を持つ、道路、鉄道敷、河川、緑道、大規模施設用地、一団地の住宅施設、公園・運動場、公共施設、不燃化建築群等の既存のストックを活用して、それらをつなげて延焼遅延効果を持つ空間のネットワーク化をはかる。

（3）防災生活圏およびミニ防災生活圏の形成整備

延焼遮断帯の必要性と実現可能性の高い路線から優先的に整備を推進し、防災生活圏の形成に努める。

防災生活圏の形成が困難であったり、より長期化することが予想される地区では、防災生活圏の課題が多い地区から優先的に延焼遅延帯の整備を推進し、ミニ防災生活圏の形成をはかる。

これらの延焼遮断帯および延焼遅延帯は、将来的には両方とも整備することによって、より防災性能の向上が期待されるので、最終的には、防災生活圏とミニ防災生活圏によって構成される防災街づくりを目指す。

防災生活圏、ミニ防災生活圏のイメージ図



3 | 北沢地域の整備方針

3-1 市街地整備の方針

市街地整備の方針では、道路等の基盤整備の状況と街並み（敷地・建物）整備の状況を基本にして3つの整備類型を設定し、さらに将来の土地利用区分も考慮して12の地区を設定し、それぞれの市街地整備の方針を示すものとする。

(1) 農住地区（農地共存基盤整備地区）

- ・ 将来的には土地区画整理事業をめざしながら、当面は上北沢・桜上水・八幡山地区地区計画に基づく建替えに併せて主要生活道路や区画道路を整備し、周辺地区との結びつきを強化する形での都市基盤を整える。
- ・ 農地は、オープンスペースとして保全することで、地区全体の密度を低減するとともに、防災上、都市景観上の観点からも緑豊かな環境を維持する。
- ・ 宅地化等の転用が考えられる農地は、可能な限り、区民農園やクラインガルテン等土に接することができる公共的利用を進める。
- ・ 公共用地として取得可能な農地に関しては、高齢者用の施設など区民利用施設として整備するとともに、農地相互のネットワーク化をはかる。また、民有地でも区が借り上げる等により区民農園等の区民利用を進める。
- ・ 宅地化が免れない農地では、適切に開発を誘導し、上北沢・桜上水・八幡山地区地区計画による区画道路に面したオープンスペースの確保と緑化を基調とした低密感のある環境形成を前提として、ファミリー層や高齢者層等が安心して住み続けられる質の高い3階程度の低層集合住宅地へと導く。

(2) 低層戸建・集合住宅地区（低層住居地区）

戸建を主体につくられてきた、落ち着いた住宅地環境を有する低層住居地区は、地区としてのまとまりを強化しつつ、良好な街並みをめざして、新たな街並み形成のルールづくりをはかる。

そのために、目標となる地区の将来像を住民の合意のもとで定め、その実現に向けて各戸の建築等に対する街並み制御・誘導型の街づくりを展開する。

その際、特に以下の点で合意形成につとめる。

- ・ 宅地内緑化、特に道路をはじめとする公共空間に面する部分での緑化のあり方
- ・ 良質な低層戸建と集合住宅の好ましい混在のあり方
- ・ 質の低い住宅の抑制と改善策
- ・ 建物の配置や高さなど意匠について 等

① 「低層住居街並み保全地区」の整備方針

階数の制限、最小限敷地規模、建物用途、外観、緑化等を盛り込んだ、建築協定、緑化協定等の締結を進め、現在保たれている落ち着いた良好な住宅地環境を維持向上させる。

② 「低層住居街並み改善地区」の整備方針

低層集合住宅への建て替えに際しては、特に敷地周辺のゆとりの確保、緑化、駐車場の適切な配置と処理、建物の素材や色彩等に関して、周辺の住環境の向上に寄与するように適切な指導と支援を行う。

③ 「低層住居基盤整備地区」の整備方針

上述した街並み改善地区と同様の整備に加え、地区計画等により、落ち着いた低層住宅地としての街並みを維持しつつ、脆弱な都市基盤を改善する。

その際、特に以下の点について改善していく。

- ・ 狹隘道路の拡幅
- ・ 不良接道敷地の解消
- ・ 行き止まり道路の解消

また、道路等の都市基盤は脆弱であっても、街並みとしては密度が低いこと等で良好な環境を保っている地区では、街角のランドマークとなっている樹木を保全する等、特にきめの細かい対応に心がける。

(3) 低中層住居地区

都市型居住ゾーンを構成することになる低中層住居地区は、多様なライフスタイルと家族形態による生活が営まれる地区形成に向けて、建築物の更新を進め、低中層集合住宅を主体にした市街地の形成をはかる。

市街地の更新にあたっては、地区ごとの街並みと都市基盤の状況に応じて以下のように整備を進める。

① 「低中層住居街並み改善地区」の整備方針

- ・ 低中層の街並みをつくる上で必要な、ある程度の都市基盤を有する地区では、修復型の街並み改善を行う。
- ・ 木造住宅が密集する地区では不燃化を誘導する。
- ・ 密集市街地では、協調・共同建替えを誘導する。
- ・ 高密な市街地では日照などについて相隣問題が発生しやすい。こうした市街地では問題を発生させずに居住性を向上させるための建て方をさぐるとともに、地区住民同志での建物のあり方についてのルールづくりを進める。

② 「低中層住居基盤整備地区」の整備方針

- ・ 狹隘道路が多くオープンスペースが不足する等、都市基盤が脆弱な地区では、

上記に加え、防災街づくり事業等を活用し、都市基盤整備を進めながら低層集合住宅と中層集合住宅が共存する街並みへと改善する。

- ・ 小田急線の連続立体化事業が行われる地区では、沿線にふさわしい市街地を形成する。

(4) 住宅団地地区

既存住宅の居住水準の向上と新規の住宅供給および周辺地域と一体的な環境づくりをめざし、特に以下の諸点に留意した環境改善整備を進める。

- ・ 現存する良好な緑の環境やオープンスペースを維持しつつ中層を中心とした建替えを誘導する。
- ・ 団地の主動線にコミュニティネットワーク軸を取り込んだり、外周道路で周辺街区と一体となる歩道等の整備を進めることで、周辺地域の公共的な空間の確保を可能な限り進める。

(5) 近隣商店街地区

鉄道駅や地区の主たる区民利用施設が立地し、「地区拠点」と位置づけた近隣商店街地区は、住宅と商業が共存する都市型居住ゾーンと一般型居住ゾーンを結びつけるコミュニティネットワークの主軸をなすものであり、日常生活を支援する大切な空間と認識し、育成する。

この地区は、路線型のまとまりを強化し魅力を高めるため、以下の点に配慮した街づくりを進める。

- ・ ショッピングプロムナード事業等を活用して連続感のある街並みの魅力を高めること
- ・ 各店舗の個性が發揮できる街づくり
- ・ 商店街に面した公共施設（空間）部分は商店街としての街並みの連続性確保と道行く人が利用可能な街角広場等の設置

① 「近隣商店街街並み改善地区」の整備方針

既に軸となる道路整備が概成しているか、道路の拡幅の計画がない地区では、商店街を構成する街並み改善や、より歩き易い路面の改良といった質の向上に重点をおいた整備を進める。

② 「近隣商店街基盤整備地区」の整備方針

軸となる道路に拡幅計画がある地区では、道路整備を契機として、地区的合意の上で街づくり計画を策定し、沿道型の街づくりを進める。

(6) 地区幹線沿道街並み整備地区

地区幹線道路沿道地区では、住宅と商業が立体的に複合した連続感のある街並みを形成する。

この地区は、北沢地域の都市構造上、自動車交通体系および歩行者交通体系の両面で重要な骨格となる。このため、特に次の点に配慮した街づくりを進める。

- ・ 魅力ある歩行者空間としての充実をめざし、必要な幅員とスムーズな歩行が保証される歩道の確保、緑豊かな環境の創出等により歩いて楽しい道路空間をつくる。
- ・ 開発等で公開空地が確保できる場合は、道路と一体となる配置として指導するとともに、公開空地相互の関連性を意識した計画を誘導する。
- ・ 路上駐車を誘発する恐れのある建築物の立地に際しては、敷地内駐車場を確保するよう誘導する。
- ・ 住商共存型の土地利用であり、ある程度の高度利用が行われる地区であるが、背後の住居地区との相隣問題が発生しないように、大規模なものは集合住宅等建設指導要綱で建物の配置および形態について指導する。
- ・ 地区計画、建築協定等の活用により地域にとって不用な用途の混在を抑制する。

(7) 幹線沿道環境整備地区

幹線道路沿道地区は車利用による正負両面の影響を少なからず受けるものであるが、それぞれに対応して沿道環境を向上させる。

振動、騒音、排気ガスといった負の影響に対しては沿道の環境整備計画の推進等によって沿道地区環境を守ると同時に、可能な限り豊かな緑を導入して殺伐として人工的な道路空間のイメージを和らげる。

沿道型商業業務施設の立地を生むといった経済的な面での正の影響に対しては、開発に適した敷地規模となるよう共同化を進め、受け皿としての沿道街区そのものの施設立地ポテンシャルを向上させる。

このため、狭小敷地の多い沿道では、建物の共同化等によって、道路空間に面して緩衝緑地や小広場を設け、ゆとりとうるおいを生み出すとともに、駐車場の整備を進める。

① 環状7号線沿道地区

- ・ 既定の沿道環境整備事業を進める。
- ・ 魅力ある沿道型商業業務施設を立地誘導する。
- ・ 建替えの際に道路際に空地を設けること等により、ゆとりを生み出すことで歩道空間を魅力的にする。代田区民センターや新代田出張所等が立地する新代田駅周辺地区では特にこうした整備を進める。
- ・ 後背地域、特に下北沢周辺との関係づけを強化する。

② 甲州街道沿道地区

- 周辺環境と調和する業務内容や建物の形状を持った商業業務系施設の立地を誘導し、高架道路沿いの道路空間の暗さや圧迫感を払拭する明るさのある街並み空間を形成する。
- 沿道の環境整備計画の策定を検討する。

③ 井の頭通り沿道地区

- 都市計画道路（放射23号線）の建設に伴い、充分な歩道幅員を確保し、快適な歩行者空間とする。
- 周辺地区で進む防災街づくり事業を契機として、沿道街区の街並みを再編する。
- 再編にあたっては、原宿、青山といったハイセンスな都心地区の後背地としてのイメージを生かした街づくりを行う。

(8) 商業拠点形成地区

下北沢、梅ヶ丘、明大前、下高井戸各駅周辺地区は北沢地域における広域性をもつ拠点として、多様な都市活動を可能とする街づくりを進める。

基本的には、大学立地を背景とした若さのある街づくりと高齢者も住みよいやさしい街づくりを進める。

街の骨格をなす公共空間では、街づくりの基軸として歩きやすい道路空間づくり等都市デザインの質を高める整備に重点を置くとともに、以下のような整備を進める。

- 電柱の統合や地中化、公共サインの整理等によりすっきりとした快適な道路整備を行うこと
- 拠点地区とその周辺での回遊性のある歩行者道路の確保と歩きやすい整備
- 拠点を支える接近しやすさの強化

街並みを形成する民有地は、私有地でありその使われ方や建物はさまざまに変化していくものである。この街の活力源となる自由で自発的な活動を尊重しつつ、施設各々が個性のある表情を持ち魅力的なものとして成立するよう以下のような誘導を行う。

- 建物の共同化等を併せた街並み更新の推進
- 商業業務と住宅の立体的な用途複合の維持、推進

大規模施設の進出に際しては、地域と協調した拠点にふさわしい街づくりの視点を大切に、適切に誘導することで、生活感のある街の様相を維持する。

① 下北沢駅周辺地区

- 街づくりに関する具体的なイメージについての地域住民の合意を形成する。
- 三軒茶屋周辺と相互に補完しつつ連携する上で、下北沢の特徴となっている街の機能（例えば小劇場や若者を対象とした商業施設）を維持しつつ、さらに集約立地に向けて開発の機運にあわせて適切に誘導する。

② 梅ヶ丘駅周辺地区

- ・ 小田急線連続立体化事業を契機として土地利用の転換や高度利用化等が考えられる鉄道沿線部の市街地整備を進める。
- ・ 既に進められている「やさしいまちづくり」を更に進めるべく、モデル地区に位置づけ、梅ヶ丘駅を中心に、衛星的に立地する周辺拠点地区（東松原、山下・豪徳寺等）とを有機的に結ぶ歩行者系ネットワークを強化する。
- ・ 区役所周辺と関連して相互に補完し合うような街の機能（例えば、日常的なスポーツ、レクリエーション、健康・体力づくり施設等）を模索し、そうした施設の立地を誘導する。

③ 明大前駅周辺地区

- ・ 既に進められつつある「明大前駅北側地区地区計画」に沿った街づくりを進め、これを契機として周辺地区へ展開し、街並みの表情が整った拠点を形成する。
- ・ 交通結接点としての拠点性をいかし、様々な人々が利用する活気のある良好な商業環境を形成する。

④ 下高井戸駅周辺地区

- ・ いくつかの方向にのびる商業軸毎に特徴を出した街づくり、土の香りがする緑の拠点地区（日大文理学部一帯、桜上水1・2丁目一帯）への表玄関としての街づくりといった視点を手がかりに拠点を形成する。
- ・ 交通結接点としての拠点性をいかし、様々な人々が利用する活気のある良好な商業環境を形成する。

注主：梅ヶ丘駅周辺地区は商業拠点としては位置づけていないが、拠点形成としての観点からここに記述した。

【参考資料】

市街地整備の方針では、都市基盤の整備水準と街並みの環境水準に応じて、市街地整備対策の地区区分を行っている。この対応関係および地区区分の視点は次のとおりである。

《都市基盤・街並みの水準と市街地整備対策区分》

		都市基盤整備水準	
		良 好	不 良
街 並 み 水 準	良 好	保全地区	基盤整備地区
	不 良	街並み 改善地区	

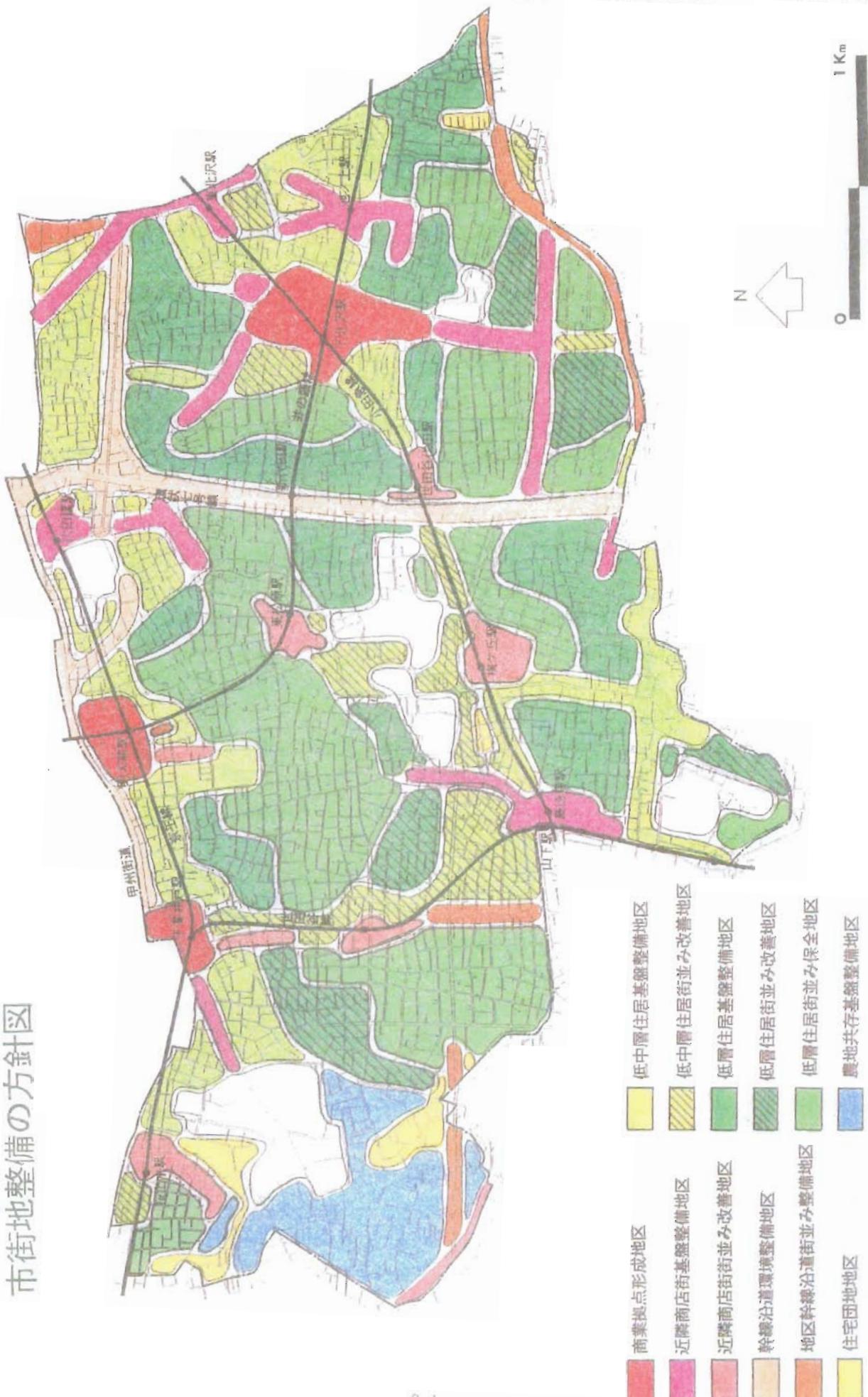
現況の環境評価は、街並みの環境水準を示す指標と都市基盤の整備水準を示す指標をクロスさせて3つの地区としている。

【参考資料】

《市街地整備地区の類型と地区の特性》

市街地整備地区の類型		地区の特性
農地共存基盤整備地区		上北沢、桜上水、八幡山地区地区計画が定められている農地が集積する地区 (主として桜上水1~3丁目)
低層住居地区	低層住居 街並み保全地区	低層住居が比較的多い地区の内、 都市基盤整備済で街並みは、低中密度な地区
	低層住居 街並み改善地区	低層住居が比較的多い地区の内、 都市基盤整備済だが街並みは、高密度な地区
	低層住居 基盤整備地区	低層住居が比較的多い地区の内、都市基盤未整備地区 整備方策としては都市基盤整備を基本とする為、一つの区分としたが、街並みは低中密度と高密度な地区があり、街並み形成に関して細かい対応が必要。
低中層住居地区	低中層住居 街並み改善地区	低中層住居が比較的多い地区の内、 都市基盤整備済で街並み改善が必要な地区
	低中層住居 基盤整備地区	低中層住居が比較的多い地区の内、 都市基盤未整備で街並み改善が必要な地区
住宅団地地区		住宅団地地区全て 良好な現状環境を維持しつつ、各住戸の居住水準を改善すべき地区
地区幹線沿道街並み整備地区		地区幹線沿道に住宅と商業が共存する地区 道路の位置づけとしては、地区幹線道路（都市計画道路）の内、都市型居住ゾーンを形成する部分
幹線沿道環境整備地区		幹線道路沿道を形成する地区 (環状7号線、甲州街道等、各幹線道路沿道地区)
近隣商店街地区	近隣商店街 街並み改善地区	近隣商店街を形成する地区の内、 道路整備計画が概成しているか、拡幅の計画をもたない地区
	近隣商店街 基盤整備地区	近隣商店街を形成する地区の内、 拡幅の道路整備計画（主要生活道路等）を有するか、 後背地が基盤整備の必要な地区である地区
商業拠点形成地区		北沢地域にとっての広域性を有する拠点としての成熟を期待する商業拠点を形成する地区 (下北沢・明大前・下高井戸各駅周辺地区)

市街地整備の方針図



3-2 道路・交通体系の整備方針

(1) 幹線系道路（幹線道路、地区幹線道路）

北沢地域は、鉄道網の面では大変便利であるものの、車社会である現代の自動車利用を支える道路については整備が遅れ、ネットワークが組めない状況にある。同時に、完成部分では環境問題が発生している。したがって、幹線系道路の建設および環境整備を進めることは急務であり、国、都、道路公団等と共にそれぞれの役割分担に応じて積極的にこれを進めるものとする。

① 「幹線道路（環状7号線、甲州街道、井の頭通り）」の整備方針

- ・ 幹線道路では、街路樹などによる積極的な緑化を働きかけ、現在の殺伐とした印象を和らげる。
- ・ 電柱の地中化を進めるとともに、看板類やサイン類の整理および適正なコントロールを徹底して、すっきりとして通行し易い歩道空間へと改善するよう働きかける。
- ・ 特に、これから建設が進む井の頭通りでは、充分な歩道幅員と植樹帯の設置により歩行者や沿道の人々にとっても快適な環境としていく。
- ・ 自転車歩行者道が交わるところでは、例えば立体化するなどによりスムーズに道路が横断できるような整備を進める。
- ・ 幹線道路に面して近隣住民が利用する施設が立地する部分では、車道からの圧迫感を和らげるため歩車道の視覚的な分離を強めるよう働きかけるとともに、沿道建物のセットバックや小広場の設置により歩行空間にゆとりを生みだす。

② 「地区幹線道路（幹線道路以外の都市計画道路）」の整備方針

- ・ 道路は、単に交通の場であるだけでなく、過密な都市での貴重なオープンスペースであるという役割や景観を形づくっている役割を担っていることを重視して、緑化等の道路環境整備を働きかける。
- ・ 整備を進める際には、自動車だけでなく自転車・歩行者の通行の場であることを重視して、充分な幅を持つ歩道の確保や、段差の解消などを行う。
- ・ 沿道に商業施設の立地を進める路線（地区幹線沿道街並み整備地区を構成する地区幹線道路）を新しく造る際には、沿道地区の地先道路としても使われることを考慮した道路として整備するよう働きかける。
- ・ 静かな環境を重視する「一般居住ゾーン」を横切る道路を整備する際には、地域の環境に悪影響を与えることのないように、不要な自動車交通を発生させるような沿道の土地利用を抑制する。また、街路樹などにより道路両側が一体となった景観を形づくり、地域の一体性を損なわないようにしていく。

(2) 主要生活道路

主要生活道路は、幹線系道路の持つ役割を補完する側面と、日常生活主軸としての側面が同時に求められている。主要生活道路の整備にあたっては、以下の点を重視して進める。

- ・ それぞれの道路が担うべき役割に応じ、限られた幅員を有効に使った個性ある整備を行う。
- ・ 古くからの街の中を通る路線が多いため、道路完成後の沿道の街並みについても地域の理解と合意を形成しながら整備を進める。

(3) 地先道路

北沢地域の地先道路は、区画整理事業等により一部分は整備されている地区もあるが、全体的には不十分な状態である。したがって、抜本的な体系的整備を進めるべき地区と、行き止まり路や接道不良敷地を解消したり、隅切りの設置等の整備によりきめ細かく改善する地区などそれぞれ以下のように地区の特性に応じた手法により整備を進める。

なお、地先道路の具体的な位置や整備内容は、地区街づくり事業や地区計画の策定期階で適宜定める。

① 面的整備地区

農地や未利用地が散在する地区で、地区計画や区画整理事業により面的に整備を進める。

② 地区修復型整備地区（高密度地区）

密集した市街地で防災上地先道路の整備が急がれる地区。防災街づくりを進めながら建て替えに合わせてセットバックする等により徐々に整備する。

③ 地区修復型整備地区（低中密度地区）

②と同様に防災上地先道路の整備が必要だが、比較的密集の度合いが低い地区。防災街づくりを進めながら建て替えに合わせてセットバックする等により徐々に整備する。

④ 再開発型整備地区

商業拠点などで地先道路網が不足する地区では、優良建築物等整備促進事業等により街区ごとに現在の道路を少しづつ広げながら整備を進める。

⑤ 道路個別改善型整備地区

主要生活道路の整備事業などにより、部分的な路線整備や、現在の道路の部分的な改良を行い、6m以上の地先道路網を整備する。

⑥ 団地等改善型整備地区

住宅団地や社宅などで、建て替えにあわせて敷地内の道路や外周路（6m以上）等を整備する。

⑦ 大規模施設改善型整備地区

大規模施設の周囲では施設の整備が行われるときなどにあわせて外周路（6m以上）等を整備する。

⑧ 整備済地区**（4）歩行者系道路**

人々が気楽に、そして楽しく街を歩くことができるような、安全で快適な歩行者系道路を目指し、特に以下の点を重視しながら整備を進める。

- ・ 身障者や高齢者等を含めて誰もが楽に行き交える道づくりを行う。
- ・ 草花や樹木を可能な限り導入し、季節感とうるおいのある快適な道づくりを行う。
- ・ 足元を気にせずスムーズに歩くことが可能な路面をつくりだす。
- ・ 公共サイン等の各種情報装置、公衆トイレ等の各種利便施設の適切な設置を行う。

歩行者系道路は、拠点地区での「拠点周辺歩行者ゾーン」、かつての用水軸に沿った広い範囲をカバーする「緑の用水軸」、各地区での日常的に利用する「コミュニティネットワーク軸」の3つの整備を中心にして、地域全体をカバーするネットワークを形成していく。

① 「拠点周辺歩行者ゾーン」の整備方針

拠点地区に位置づけている下北沢、梅ヶ丘、明大前、下高井戸各駅周辺地区では、楽しく安全に歩きまわることができる拠点づくりを目指して「拠点周辺歩行者ゾーン」と位置づけ、以下のような整備を進める。

- ・ ゾーン内への車輌の乗入れを適切にコントロールする。
- ・ 待ち合わせや買物途中に一息入れられる辻広場を整備する。
- ・ 自転車の駐輪対策を徹底するとともに、電柱の統合、地中化や看板類の整理を進め、快適な歩道としていく。

② 「緑の用水軸」の整備方針

旧用水跡は、アップダウンが少ない上、連続して地域内を広く結んでいる。そこで、この用水跡を広域的な歩行者系道路の主軸として「緑の用水軸」と位置づけ、以下の様な整備を進める。

この軸は、自宅と拠点地区を結ぶ歩行者系道路として日常的に利用するだけでなく、のんびりと広い範囲の散策を楽しむ時にも利用される道である。

また、この軸に隣接する公共施設や寺社等と一体的に、祭りやイベントでも使われるなど、単なる道路としてだけではなく、この軸自体が活動の場となるような利用のされ方も想定する。

- ・ 車に邪魔されず、静かで緑の豊富な歩行者系道路のネットワークとして整備する。
- ・ 幹線道路や鉄道を横断する時には、できるだけ途切れてしまわないようにしていく。やむを得ず一旦途切れる場合は、横断歩道の設置や車道部分のカラー舗装によって連続性をもたせる。また、交差する車両に注意を促すなど歩行者の安全に十分配慮する。
- ・ コミュニティネットワーク軸等との接点には、ちょっと立ち止まることのできる広場を確保する。

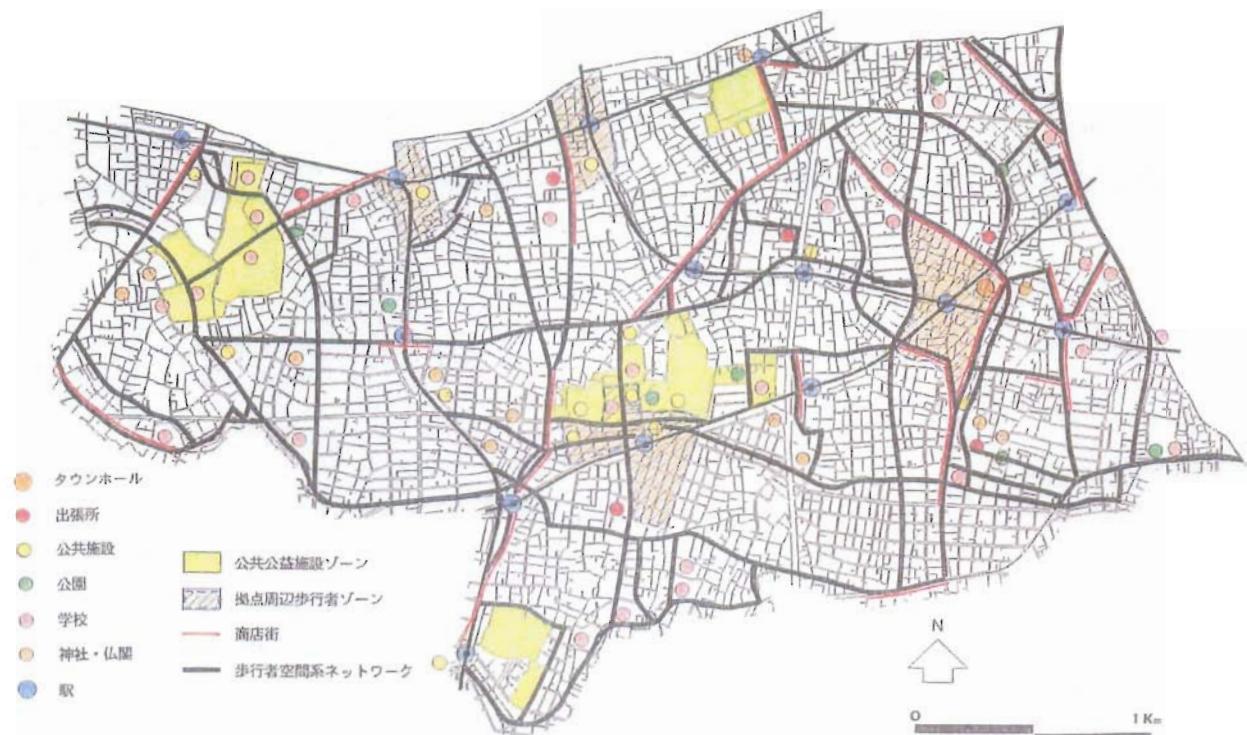
③ 「コミュニティネットワーク軸」の整備方針

幹線系道路の歩道、地域の人々が日常よく利用する道等は、「緑の用水軸」と一体となって、各種施設（区民利用施設、学校、公園、鎮守の森、商店街、駅等）を便利に利用するための歩行者系道路として「コミュニティネットワーク軸」と考え、以下のような整備を進める。

この軸の整備に際しては特に以下の諸点に留意する。

- ・ 既に優れた歩行環境を有する道路では環境資源を保全する。
- ・ 隣接する公共施設敷地（公園、学校、区民利用施設等）とは空間的に一体感のある整備を行う。
- ・ 道路幅員の十分でない商店街等では、沿道の商店等の協力を得ながらセットバックや買物込広場の設置等によりゆとりある買物空間をつくる。
- ・ 歩道と車道の分離ができない道路は、歩行者の安全性と優先性を重視した整備を行う。
- ・ ネットワークの結節点などに込広場を設置する。

【参考】歩行系空間ネットワークの沿道施設図



(5) 鉄道網

地域分断と交通渋滞が問題となっている鉄道（小田急線、京王線）は、早急に連続立体化を働きかける。

連続立体化にあたっては、地域へ与える正負両面の影響を把握し、負の影響は極力これを避ける方策を講じた上で整備にあたるよう働きかける。連続立体化によって生み出される空間は、地区の必要性に応じた公共性の高い利用をはかる。

地域の鉄道として住民に親しまれている井の頭線および世田谷線は、気軽に足として、さらに入々が快適に利用できるように周辺整備を進める。

特に、駅舎および駅周辺では、歩行者空間の連続性向上、安全性強化、魅力的で印象的な場づくりといった方向で、地区の個性に見合った整備を進める。

① 小田急線

- ・連続立体化事業の進捗に併せて、駅周辺整備及び関連する道路などの都市施設、バス広場等の地域利用型施設を充実させる。
- ・梅丘以東についても、踏切部の慢性的な渋滞を解消する上でも、連続立体化の早期実現を関係機関に働きかける。

② 京王線

- ・地域分断の解消、道路交通の環境改善および南北幹線道路網の整備には、京王線の連続立体化が不可欠であり、その実現を関係機関に働きかける。

③ 井の頭線

- ・ 地域の鉄道としての沿線環境および景観が魅力的なものとなるよう整備を進める。特に、土手の緑化や土木構造物の修景を働きかける。

④ 世田谷線

- ・ 地域の鉄道としての沿線環境および景観が魅力的なものとなるよう整備を進める。特に鉄道沿線地域の草花等による緑化や民有地緑化を働きかける。

(6) バス交通

- ・ 地区幹線道路の整備を進めながら、より適切なバス路線のネットワークを形成するよう事業者に働きかける。
- ・ その際、現状では公共交通機関の利用不便地域である補助54号線、補助52号線、放射23号線沿線地域へのバスサービスを充実させるよう働きかける。
- ・ 生活の拠点をネットワークしていくため、下北沢～三軒茶屋～区役所～梅ヶ丘間のシャトルバス等の導入を検討する。
- ・ バス停を快適なものとしていくよう整備を進める。

(7) 自動車交通

自動車交通、特に駐車場整備に関しては公共と民間の適切な役割分担の中で、以下のような整備をはかる。

- ・ 商業系地区での共同駐車場の整備
- ・ 拠点地区（特に地区縁辺部）における駐車場の整備
- ・ 公共公益施設における駐車施設の整備
- ・ 多くの車利用が想定される施設は、敷地内駐車場を確保
- ・ 鉄道高架下を利用した駐車場の整備
- ・ 集合住宅は、敷地内駐車場を確保

(8) 自転車交通

自転車利用を重視した街づくりを進めるために以下のような整備を進める。

- ・ 自転車条例に基づく放置自転車等禁止区域の徹底と大規模店舗等の駐輪場整備の徹底
- ・ 駅前等路上駐輪が多い拠点地区では、鉄道事業主や商店街との協力のもとで駐輪場を整備
- ・ 開発許可、集合住宅等の建設指導要綱等による駐輪場整備の誘導
- ・ レンタサイクルシステム等の推進
- ・ 自転車利用を考慮した「コミュニティネットワーク軸」の整備

【参考資料】

地先道路網の整備方針は次のように、地区の道路状況を分類し、それぞれの地区の特性に応じて定めたものである。

A. 4m道路による地先道路網が存在しない地区

- ①面的整備地区、②地区修復型整備地区（高密度地区）、③地区修復型整備地区（低中密度地区）、④再開発型整備地区

B. かつて区画整理、耕地整理、告示建築線指定等が行われたか、大規模な団地の開発等によりつくられた市街地で、6m以上の道路網は存在しないが、4mの道路網は概ね整備されている（@100mにつき1本程度）地区

- ⑤道路個別改善型整備地区、⑥団地等改善型整備地区、⑦大規模施設改善型整備地区

C. 6m以上の道路網（@250mにつき1本以上）と4m道路網が（@100mにつき1本程度）がおおむね存在する地区

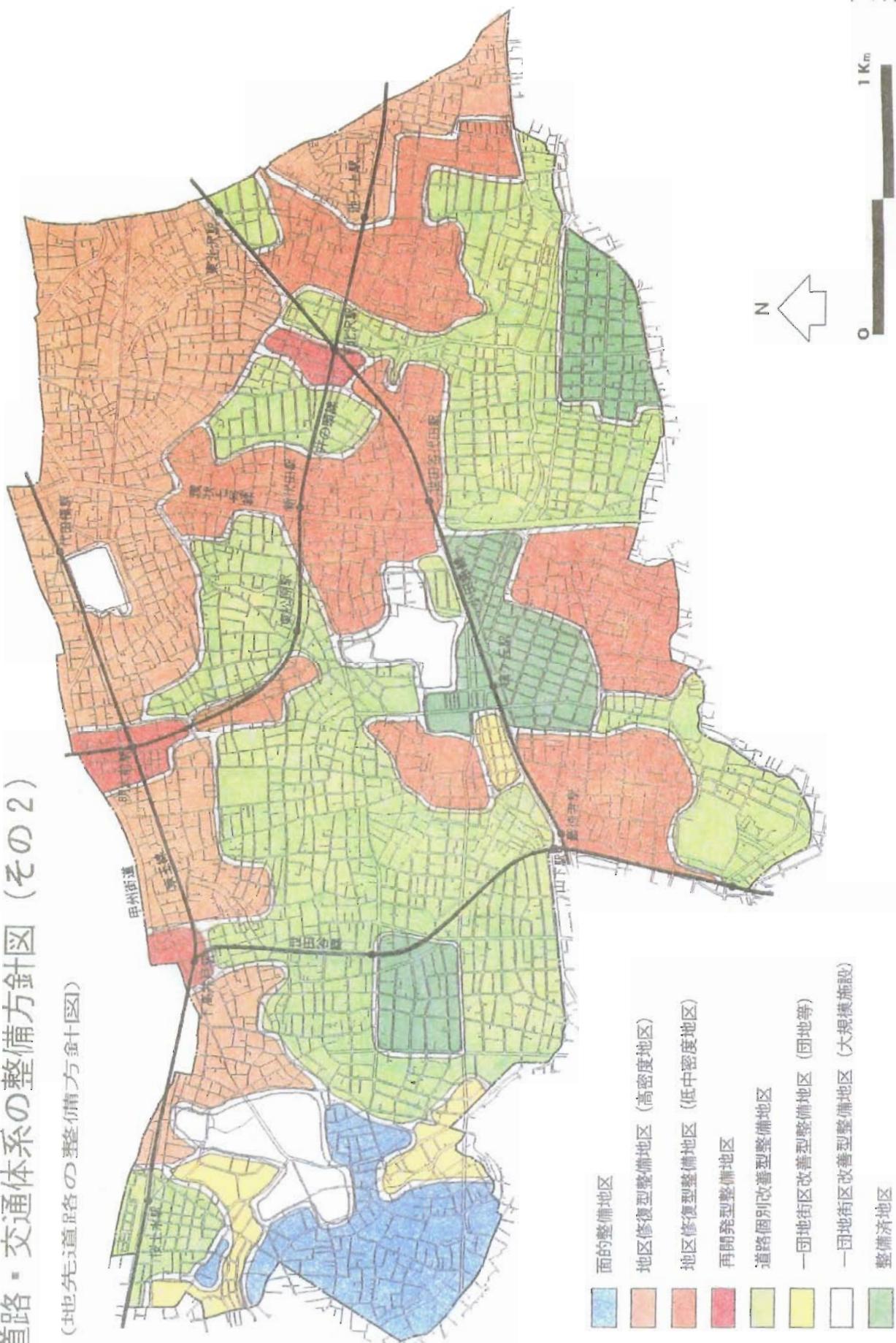
- ⑧整備済地区
-

道路・交通体系の整備方針図（その1）



道路・交通体系の整備方針図（その2）

（地先道各の整備方針図）



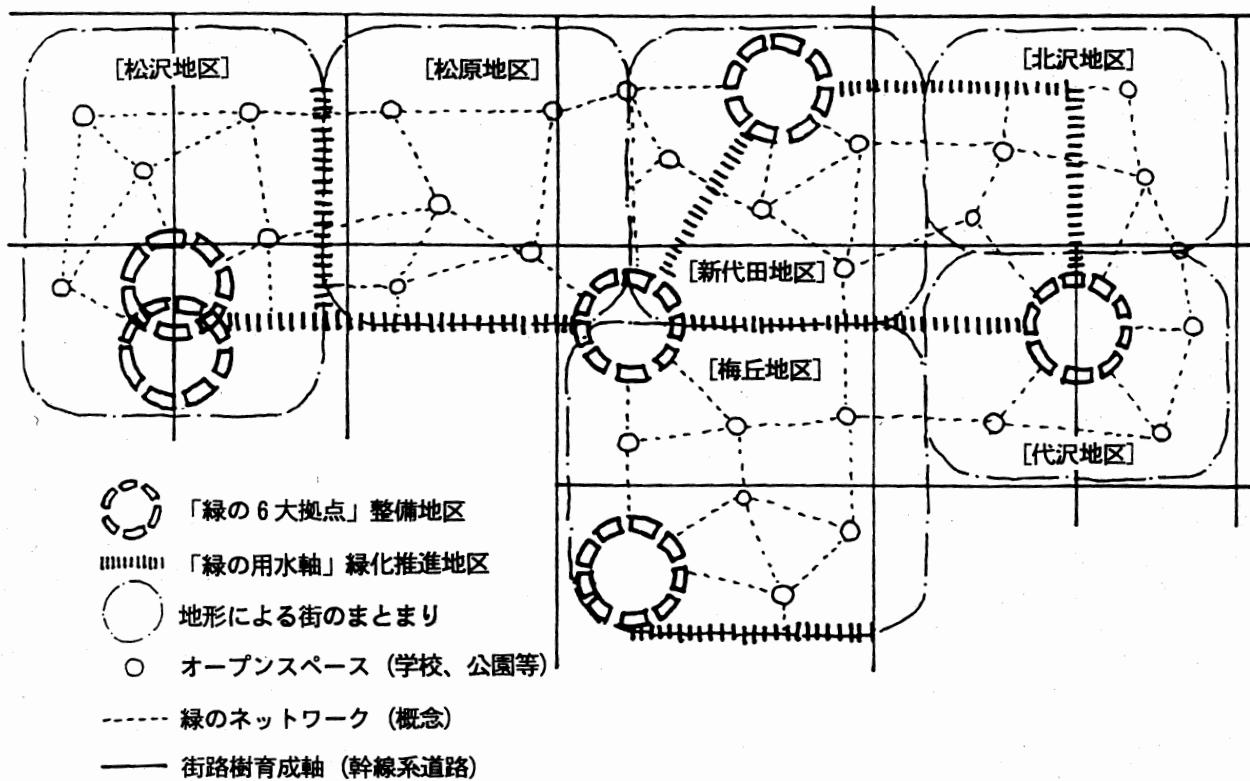
3-3 緑と水の整備方針

北沢地域には、大きくまとまった自然環境はほとんど残っていない。また、これから大きな公園や緑地を整備する余地もほとんど残されていない。しかし、現在の市街地はかつての自然が豊かだったころの地形をほぼそのまま残しており、緑や水に親しめる小さな環境も自然の地形に沿った位置に残されている。こうした小さな環境を生かしながら緑と水の整備を進め、地域全体をかつての自然環境が再び感じられるような「自然生態的環境」のある街としていく。このため、今後とも公園の整備を進めることに加えて、次のような考え方を整備の基本とする。

- ・ 農地、公園、寺社、河川等を活用してまとまった自然的な空間を形づくること
- ・ 公共施設や大規模施設を緑の空間としても生かしていくこと
- ・ 雨水の浸透や湧水の保全、緑化推進等により自然の循環の回復をはかること
- ・ 住宅地の緑を皆で守り育てていくこと

このような考え方を前提として、北沢地域では次の模式図のような体系に基づき、以下に述べる方針で緑と水の整備を進める。

緑と水の整備体系（模式図）



(1) 「緑の6大拠点」の整備

人々が、まとまった規模の自然的環境を感じられる中心地区として、以下に述べる地区一帯を「緑の6大拠点」と位置づけ、それぞれの特徴に応じた方法で整備する。この6つの拠点は(2)に述べる広域歩行者系道路である「緑の用水軸」に沿って配置し、用水軸と拠点を関連させた整備をはかる。

① 羽根木公園一帯

北沢地域を代表する公園である羽根木公園の拡張整備を進めるとともに、周辺の公共施設の緑化を進める。

② 和田堀給水場一帯

独特な形の給水場の施設を景観に生かしていくとともに、一般への開放をめざす。また、周辺の市街地も玉川上水、羽根木神社などを手掛りとして関連づけた緑化を進める。さらに、京王線沿線の緑化による修景を進める。

③ 森巖寺一帯

森巖寺、北沢八幡神社等の歴史ある緑と、出張所や地区会館などの公共施設や、緑に恵まれた良好な住環境の代沢住宅地のある一帯である。緑化協定等により住宅地の緑を保全すると共に、地区内の樹林地や大木を保存する。

④ 豪徳寺一帯

豪徳寺、世田谷城址公園、世田谷八幡神社が持つ豊かな緑とオープンスペースに恵まれ、また、松陰神社一帯の緑と烏山川緑道でつながっている地区である。緑道沿いの教育施設と一体となった緑のオープンスペースとして整備するとともに、境内地を地域へ開かれた鎮守の森とすることをめざす。

⑤ 日大文理学部一帯

豊かな緑が美しい桜上水団地や、日大文理学部をはじめとする緑豊かなゆったりした学校が集まる地区であり、学校や団地のオープンスペースの地域への開放を進め、緑に親しめる地区としていく。

⑥ 桜上水1・2丁目一帯

北沢地域では唯一農地がまとまって残る地区であり、できる限り残していく。また、農地を活用して高齢者や子どもなど地域の住民が土にふれることができるよう拠点としていく。

(2) 「緑の用水軸」の緑化推進

本方針では北沢地域の歩行者系道路の主軸として、北沢川緑道、烏山川緑道、玉川上水緑道等をめぐるルートを「緑の用水軸」と位置づけている。この軸を地域全体を緑と水でネットワークする骨格的な軸とも位置づけ、次のような整備を進める。

- ・緑道とその周辺の公共空間の緑化と再整備を進め、環境だけでなく防災上も有効な緑の帯を形づくり。
- ・周辺の寺社の緑を保全するとともに、「鎮守の森」「お祭りの場」など地域のコミュニティ活動の場としての活用を進める。
- ・湧水を活用するなどにより、かつての自然な川や水をイメージできるような整備を進める。
- ・周辺の大きな樹木を保全するとともに、宅地の緑化を積極的に進める。

(3) 公共公益施設等の緑化推進

① オープンスペースの保全と緑の創出

公園や公共施設だけでなく、農地、神社・仏閣、学校、団地、大規模施設などのオープンスペースは、所有者の協力を得ながら、区民共有の緑の空間としていくことをめざす。こうした場所については、それぞれの事情に見合った方法で緑の環境を守っていくとともに、開発されることとなった場合でも、豊かな自然が感じられるような地区となるよう適切な誘導と支援を行う。

特に、交通のネットワークを支える主な道路や歩行者系道路に接し、宅地への転用が考えられる農地等は、公有化も含め公共的な活用をはかる。

② 公共施設

公共施設は豊かな環境の街づくりを進める先導的な役割を果たすものであり、敷地内にできるだけ緑地を作るとともに、屋上緑化、壁面緑化も進める。さらに、可能な限り水の要素も配し、周辺に清涼感と潤いを与えるようにしていく。

③ 公園・広場等

北沢地域では、限られた公園用地でさまざまな利用者の多様な要求に応えていかねばならない。このため、個性ある公園づくりをすすめるとともに、近隣のいくつかの公園で役割を分担していく。さらに、兼用公園や隣接の公共施設と一緒に整備するなど多様な手法で整備を進める。

また、拠点に位置づけられた地区では歩行者にゆとりをもたらす辻広場を設置していく。このような広場や小公園では、地域の人々に親しめる施設としていくためにも整備や管理に地域の人々の参加を求めていく。

④ 主要な道路の緑化

主要な道路の街路樹は、地域には貴重な連続した軸状の緑である。そこで、四季

を彩る特徴ある街路樹を積極的に増やしていくことにより、自然を感じられる環境を育てていく。

(4) 一般市街地の緑化推進

街全体を緑と潤いのある市街地としていくためには、一人ひとりが身近な緑を守り育てていくことが大切である。生け垣、庭木、窓辺の花など各戸の緑化を進めるために、花のあるまちづくり運動や、みどりのモデル地区、生け垣緑化などの事業を活用するとともに、開発にともなう緑化指導を推進する。また、屋上緑化や壁面緑化を積極的に進める。

このような働きかけを行いながら、次のようなそれぞれの市街地の特性に見合った方針により地域全体を豊かな緑と水の環境をもつ地域としていくことをめざす。

① 農地活用型整備地区

農地を保全するともに活用し、土に接する機会に恵まれた緑と水の豊かな地区を形成する。

② 保全育成型整備地区

現存する緑と水の環境を保全し、さらに育成していく。

③ スポット修復型整備地区

修復型の街づくりを進めるなかで、小広場などスポット的なオープンスペースをつくり出していく。

④ 開発型整備地区

道路の整備により建て替える場合や開発をきっかけとして、周囲と一体となった公開空地や道路緑化を進める。

⑤ 団地更新型整備地区

団地の建て替えにあわせて、地域に開かれた緑と水の空間を整備する。

⑥ 施設改善型整備地区

地域住民が利用可能な兼用公園としていくなどの施設改善を進める。羽根木公園は、拡張整備や施設の充実をはかる。

⑦ 地域拠点型整備地区

にぎわいの中に緑と水の小広場などをつくりだす。



)

緑と水の整備方針図（その2）

(市街地の緑の整備方針図)



3-4 防災および生活環境整備の方針

北沢地域は、道路基盤が未整備なまま市街化した地区が多く、地域全体として防災上の問題を抱えている。また、土地の高度利用が徐々に進み、市街地の密度が高まるにつれて居住環境上の問題も増加している。さらに、防災や環境の問題は街づくりを進める様々な場面で、常に念頭に置かなければならない問題でもある。

したがって、次の3点を基本的な考え方とした上で、以下に述べる方針に従って安全で快適な北沢地域を形づくっていく。

- ・ 建物1軒1軒のレベルから、地域全体のレベルまでそれぞれに見合った方策を講じ、防災生活圏を形づくるとともに、人々が防災意識を継続して持つような啓発を行うこと。
- ・ 騒音・振動・大気汚染などの公害対策に引き続き取り組むとともに、自然的な環境を取り戻していくこと。
- ・ 日照、通風などの生活環境に配慮するとともに、市街地の特徴に見合った街並みをつくることができるようなルールづくりにつとめること。

(1) 火災・震災に対する整備の方針

① 防災街づくりの推進

- ・ 区役所周辺地区や地域北部の甲州街道・京王線沿線地区等、都市基盤が未整備で防災上の問題を抱える地区では、老朽家屋の建て替えと合わせて建物の不燃化、共同化を進める。同時に、地先道路の整備、防災上有効な空地の確保、行き止まりの解消、各敷地の接道状況の改善等を図ることにより安全で快適な市街地の形成を行う。
- ・ 建築物が高密度に集積する拠点地区等では特に不燃化を進める。

② 沿道等不燃化の推進

甲州街道、環状7号線の沿道、小田急線、京王線の沿線、さらに防災街づくりを推進する地区を通過する幹線道路沿道では、延焼遮断帯としての防火性能を確保していくため、周辺の建築物の不燃化を進める。

③ 一時集合所等の防災施設の整備

地域の防災活動の拠点である一時集合所として、公園等のオープンスペースの確保、避難所の整備、大型防火貯水槽等の消防水利施設の整備等災害に対する備えを充実し、地域の防災性能を向上させる。

④ 避難路網・延焼遮断帯の形成

都市計画道路や緑道は避難路、延焼遮断帯の2つの面で重要な役割をはたす。こ

のため地域の防災の面から都市計画道路等の整備を進めるとともに、あわせて周辺の不燃化をはかる。

⑤ がけ、ブロック塀等の安全対策の推進

がけや擁壁、ブロック塀等については補強などの安全対策を進めるとともに、がけ地での建築や開発に対しては、適切な指導を強化する。また、ブロック塀等の生け垣化、フェンス化などによる安全な街づくりを進める。

⑥ 公共施設の防災性能の向上

災害の際の防災活動の拠点となる公共施設の耐震耐火性など防災性能を向上させる。また、生活関連施設についても耐震耐火性の強化の整備を関係機関に働きかける。

（2）浸水対策に関する整備の方針

北沢地域の雨水はすべて下水により処理されているが、現状では豪雨時には処理能力を上回る流入で水害が懸念されるうえ、環境の面からもすべてを下水により処理することは好ましいとはいえない。したがって、下水への負荷を軽減するとともに、雨水の流出を抑制する観点から次のような整備を進める。

① 雨水貯留、浸透装置の普及

地域全体に広く雨水の貯留及び浸透装置の普及をはかる。特に公共公益施設には先導的に設置を進める。

② オープンスペースの保全

雨水の自然な地下浸透を進めるため自然地、オープンスペースを治水の観点からも積極的に保全する。

（3）公害や日照等に関する整備の方針

騒音、振動、大気汚染などの公害や日照等、生活環境の整備に関して、地域レベルで都市整備の面から進める整備の方針は次のとおりである。

① 沿道環境の整備

多量の自動車交通がもたらす幹線道路沿道の公害対策を進める。特に自動車交通量の多い環状7号線については、現在の環7沿道地区計画に基づく事業を推進するとともに、甲州街道に関しても、新たな沿道環境整備を検討していく。

② 小田急線沿線の街づくり

連続立体交差事業（および複々線化事業）が進められている小田急線沿線では、

沿線としての地区特性に見合った市街地を形成することをめざして沿線の街づくりを進める。

また、鉄道構造物自体にも安全性の徹底と景観的な配慮を求めていく。

③ 日照等の調整

東西方向の主な道路沿いでは、道路沿いの大きな建物と、これに接する住宅との間で日照や圧迫感などの生活環境に関する調整が必要である。これらの地区では両者の街並みについてきめ細かいルールを作るなどにより、お互いが適切に調和した市街地の形成をめざす。

(4) 街並み形成のルールづくり

北沢地域に限らず我が国においては、都市に高密度に集合して生活しながら、全体として快適な市街地をつくっていくというルールはまだ定着していないのが現状である。ひとりよがりの建物が林立した街では、安全で豊かな市街地環境を築くことはできない。したがって、これからは地域を形づくる住民一人ひとりが公共的視点に立った街づくりを進めていくよう、街並み形成のルールづくりをめざした支援方策を講じるとともに、建築協定などの制度の活用を進める。

防災及び生活環境整備の方針図



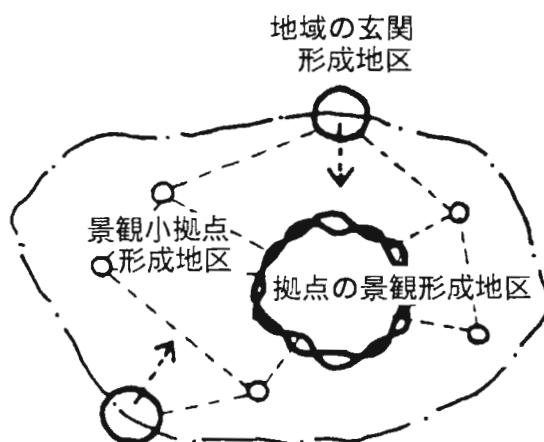
3-5 都市景観形成の方針

北沢地域の景観については殺風景で混乱した感覚を与える地区も多いのが現状である。今後、様々な街づくり事業を行う際には常によりよい景観をつくるよう配慮していくかねばならない。地区全体の景観とイメージを向上させていくために、特に拠点や軸となるような地区での景観づくりを進めるとともに、埋もれてしまった地域の景観資源を発掘しながら地域住民が誇りを持てる景観をめざすものとする。

(1) 「景観拠点」の形成の方針

下北沢など地域の中心地や商店街一帯を「拠点の景観形成」地区、せたがや百景に指定された地区などを「景観小拠点形成」地区、代沢十字路周辺など外部から北沢地域へ入るときに最初に目にふれる地区を「地域の玄関形成」地区という3つの「景観拠点」を考える。北沢地域ではこの3つの種類の景観拠点地区についてそれぞれにふさわしい景観を形成することによって地域全体の景観を向上させていく。

「景観拠点」の形成のイメージ



① 拠点の景観形成

地域の中心市街地であり広域生活拠点や地域生活拠点として位置づけられている下北沢、梅ヶ丘、明大前、下高井戸の各駅周辺一帯や商店街を「拠点の景観形成」を行う地区とし、次のような整備を進めることによって、それぞれの街の特徴を表すようなまとまりのある景観を形づくっていく。

- ・ 現状では道路などの公共空間に電柱、看板、ネオン等が乱雑に配置されており、これらを整理しながら秩序だてていくことにより、安心して楽しく歩くことができる快適な道としていく。
- ・ 商店街では、街を歩くときに歩行者の目にとまる1～2階部分がきれいに整備されていることが重要である。このため、特に建物の低い階の部分について、それぞれの個性を發揮した質の高いものとしていき、それにより街並み全体の景観

が向上していくよう商店街等に働きかけていく。

- ・ 道路と建物の境界部分は半公共的な性格を持っている。このため、住宅であれば緑化、商店であればセットバックなどにより魅力的な空間として拡充していくように、建築などの機会を捉えて誘導していく。

② 景観小拠点の形成

せたがや百景やせたがや界隈賞を受賞した地区、あるいは歴史的建造物、名木百選に選定された樹木など地域の景観に個性を生み出しているポイントを、「景観小拠点形成」地区と考えて周辺整備をあわせて進めることにより地域全体の景観向上に生かしていく。

- ・ これらの小拠点は地域にとって大切な資源といえるものでありその保全をはかるとともに、多くの人々の目にふれることができるような整備を進める。
- ・ 特に、公共施設と隣接しているときは、景観を向上させる意味からも公共施設と一緒に整備する。
- ・ これらの小拠点間を道路・交通体系の整備方針で述べた「コミュニティーネットワーク軸」などで結び、身近な景観のポイントを快適に歩いて廻れるようにしていく。

③ 地域の玄関の景観形成

地域の拠点である下北沢や明大前には杉並区、渋谷区や世田谷地域など他の地域から多くの人々が訪れている。これらの拠点へ通じる主要な道路とその周辺を「地域の玄関形成」地区と考え、拠点へ通じる地域の顔としてふさわしいような景観形成につとめる。

- ・ この地区は自動車で各拠点へ向かう際に地域の玄関となる地区である。そこで、目的地である拠点のイメージを向上させる意味からも、特に緑豊かな景観をつくり出すとともに、それぞれの拠点の個性を感じさせるような景観づくりをめざす。
- ・ 整備を行うときは自動車の車窓から見た街並みや景観づくりを重視していく。
- ・ 今後、新た各拠点へつながる道路の整備が行われる場合にも、地域の境界部分ではこの考え方を即した景観整備を行っていく。

【注】 せたがや百景 : 1984年区内の風景のポイントを投票により100カ所選定したもの。
せたがや界隈賞: 1984年から魅力的な街並みを表彰しているもの。現在まで22地区
が受賞している。

(2) 骨格的な軸線沿いの景観形成の方針

世田谷線と井の頭線という2本の鉄道、主な道路、主要な歩行者系道路と位置づけた緑の用水軸は、それぞれ北沢地域の景観をつくるうえで背骨となるような骨格的な軸である。そこで、この3つの軸及びその周辺を、優先的に景観形成をはかり地域全体の景観のイメージを向上させていくための骨格的な地区であると位置づけ、次のような方針で先導的に整備を進めていくものとする。

① 世田谷線・井の頭線沿線の景観形成

地域の身近な足として親しまれている世田谷線・井の頭線沿線では、草花を増やしたり、個性ある庭木の緑を街の景観としても生かしていくことで、親しみを持てる市街地の雰囲気をつくる。この沿線では特に電車の車窓や沿線の道路から見た街並みを重視した景観整備を進める。

② 主な道路沿道の景観形成

地域を南北に走る環状7号線と東西方向の井の頭通り・補助54号線及び下北沢に至る茶沢通りそれぞれの沿道は、歩道を通行する歩行者と、車道を通行する車からの両者の視点を重視した景観形成を行う。

- ・ 住宅地の沿道では、周辺の環境を守りながら、良好な住環境を感じ取ることができるような景観を形成する。
- ・ 商業地では、例えば看板の乱立などがないような調和のとれた、それでいて、にぎわいのある魅力的な空間を演出していく。

③ 緑の用水軸沿道の景観形成

緑の用水軸は、歩行者系の道路であるが地域をこえた広い範囲の人々が利用する役割も担っている。このような多くの人々が利用する道路が、誰もが楽しく歩ける魅力的な施設となっていることは、北沢地域全体にとっても重要なことである。このため、緑の用水軸とその周辺の景観整備を進めるものとする。

- ・ 緑の用水軸周辺では、地域の住民自らが守り育てる緑の景観づくりを行う。
- ・ 整備を行うときは、多くの部分が静かな住宅地を通っていることから、特に周辺住宅のプライバシーの保護と、静かな環境を損なうことのないように注意する。

(3) 市街地景観形成の方針

北沢地域の市街地は「第2章 街づくりのテーマ」で定義したように利便性を重視する「都市型居住ゾーン」と静かな環境を重視する「一般型居住ゾーン」の2つに大別される。北沢地域では、この2つのゾーンの特性に見合った考え方で市街地の景観を整備していかねばならない。

「都市型居住ゾーン」では、現状では必ずしも調和のとれた街並みとはなっていない地区が多い。

ない地区が多い。

そこで、今後は街並みの連続性や統一感が感じられるように、敷地や建物の形状などに関して地域のルールができるように街並み整備のガイドラインづくりなどを誘導していく。

「一般型居住ゾーン」では、おおむね良好な居住地景観が形成されているため現状の保全を基本としながら、寺社の縁など地区の個性となるようなさまざまな風景を生かしていくことで、よりよい景観を形づくっていく。

こうした考えを基本として、市街地をその特徴別に種類分けしたうえで、それぞれの景観形成の方針を以下の通りとする。なお、以下には一部本節の上記(1)(2)で述べた項目も含まれる。また、()内は主に対応する土地利用構想や市街地整備の方針での地区の分類を表す。

① 拠点の景観形成（商業拠点地区・近隣商店街地区）

道路の景観整備と、店舗の個性ある表情づくりにより、歩いて楽しいにぎわいのある魅力的な景観を形成する。

② 一般型居住ゾーンのうち保全・活用型地区（農地共存地区、住宅団地地区、低層住居街並み保全地区、公共公益施設地区）

これらの地区は全体として良好な景観を形成しており、基本的に現在の景観を保全していくとともに、地区内にある景観のポイントを際立たせることによって、一層魅力的な景観を形成する。

③ 一般型居住ゾーンのうち修復・改善型地区（低層住居基盤整備地区、低層住居街並み改善地区）

これらの地区は都市基盤が不十分で市街地の改善が必要な地区である。このため、きめの細かい修復型の街づくりに合わせて、地区内にある景観のポイントを際立たせることによって、街並みの景観を改善していく。

④ 都市型居住ゾーンのうち改善・創出型地区（低中層住居地区）

土地をより有効利用する方向で街並みの更新をめざす地区であり、建て替えや再開発などに合わせて、整った景観の街並みをつくり出していく。

(4) 居住景観ゾーンの形成の方針

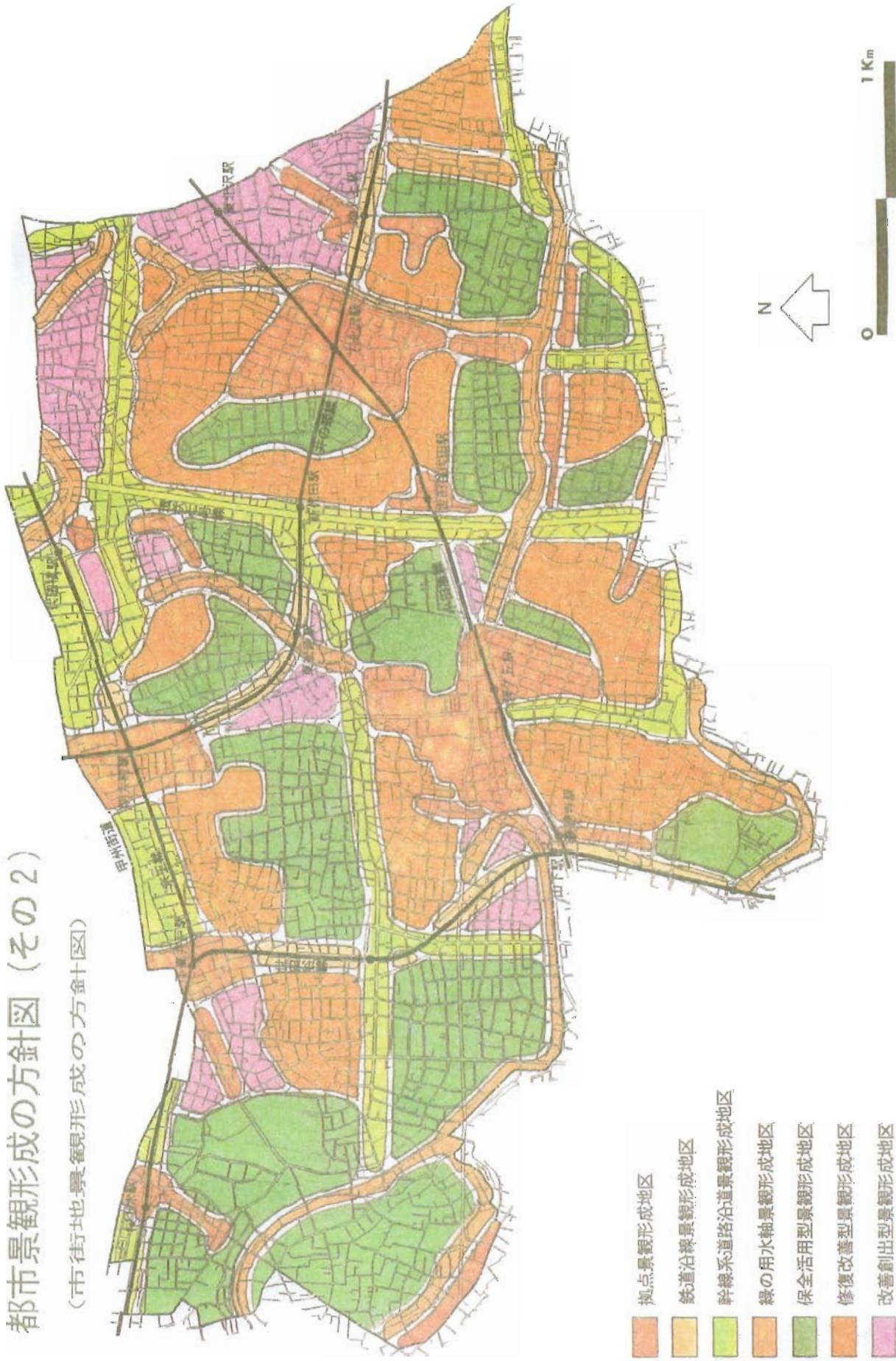
代沢地区は森巖寺や代沢八幡神社などの「せたがや百景」や緑の多い良好な街並みが特徴となっている。また、桜上水1・2丁目地区は、農地が残り住宅団地内の空地と合わせてオープンスペースに恵まれた地区である。これらの地区では、今後土地利用の変化や開発が進むと予想されるため、現状の低密度の環境を生かした、整然とした街並みの景観づくりを進めるモデルとして「居住景観ゾーン」と位置づけ先導的な保全・整備をはかる。

都市景観形成の方針図（その1）



都市景観形成の方針図（その2）

（市街地景観形成の方針図）



4 地域整備推進の方針

本方針に示された地域の将来像を実現するために、優先的・重点的に取り組むべき事業化地区を設定し、整備を進める。

事業化地区は、その優先度により、以下の2つに区分する。

事業化重点地区	地域整備にあたっての重要性・総合性・緊急性等の条件を総合的に考慮し今後おおむね6年以内に、完成あるいは着手すべきもの。 既に事業中のものはこの位置づけとする。
事業化誘導地区	事業の優先性は、事業化重点地区に準ずるか、あるいは、計画遂行のための前提条件が整っておらず早期実現性の判断がつけられないもの。 今後おおむね16年以内に、完成あるいは着手するもの。

事業化地区ごとの整備の方向や事業の方向等は次のとおりである。

《事業化重点地区》

① 市街地整備

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備考
梅ヶ丘・豪徳寺・山下駅周辺地区	・福祉、行政サービス等生活拠点の形成（福祉的環境整備推進地区）	・やさしい街づくり整備 ・小田急線連続立体交差事業を契機とした整備	（福祉的環境整備推進地区）
下北沢駅周辺地区	・商業と文化の拠点の形成	・共同化・不燃化 ・建物と敷地に関する誘導 ・小田急線連続立体交差事業を契機とした整備	
明大前駅周辺地区（北側地区）	・地域生活拠点としての商業環境の形成 ・補助154号線の整備に併せた街づくり	・駅前商業地の魅力ある街並みの誘導 ・建物用途の制限 ・共同化、不燃化	・明大前駅北側地区地区計画
豪徳寺駅周辺地区	・地区生活拠点としての環境整備 ・住環境の改善（駅周辺街づくり）	・小田急線連続立体交差事業を契機とした整備 ・建物と敷地に関する誘導 ・共同化、不燃化	・駅周辺街づくり
北沢3・4丁目地区	・住環境の改善（防災街づくり）	・建物用途の制限 ・建物の道路からの壁面後退 ・最低敷地規模制限 ・共同化・不燃化	・北沢3・4丁目地区地区計画 ・防災再開発促進地区

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備 考
北沢5丁目・大原1丁目地区	・住環境の改善（防災街づくり）	・建物用途の制限 ・建物の道路からの壁面後退 ・最低敷地規模制限 ・共同化・不燃化	・地区計画（予定） ・防災再開発促進地区
桜上水1・2丁目地区	・住宅と農地の共存 ・基盤整備	・緑住区画整理の誘導 ・区画道路の整備誘導 ・かき・さくの制限	・西部地域地区計画

② 道路・交通体系の整備

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備 考
都市計画道路前期事業化路線	・地区幹線道路の整備	・道路整備に併せた沿道環境の整備	・道路整備方針による
主要生活道路	・主要生活道路の整備	・道路整備に併せた沿道環境の整備	・道路整備方針による
歩行者系道路	・歩行者系道路の整備		・道路環境整備事業による
下北沢駅周辺地区	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
明大前駅周辺地区（北側地区）	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
梅ヶ丘・豪徳寺・山下駅周辺地区	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
世田谷代田駅周辺地区	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
小田急線沿線（梅ヶ丘駅以西）	・踏切による交通渋滞の解消	・連続立体交差事業の推進	

③ 緑と水の整備

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備 考
羽根木公園一帯地区	・みどりの拠点の整備	・羽根木公園の拡張整備 ・みどりの充実整備 ・公共施設等の緑化推進	
和田堀給水場一帯地区	・みどりの拠点の整備	・敷地の区民利用化 ・鉄道沿線の修景緑化 ・緑道と周辺の連続化 ・放射23号線計画との整合	広域避難場所として要望中
桜上水1・2丁目地区	・みどりの拠点の整備	・オープンスペースの確保と公共的活用の促進	
緑の用水軸と緑化推進地区	・用水軸の緑化と歩道整備 ・沿道宅地緑化	・地域の特色ある植栽と歩道整備 ・苗木の配布	
公共施設緑化	・公共施設の緑化整備		

(4) 防災・生活環境整備

事業化地区名	整備の方向(方針)	事業化の方向	備考
井の頭通り沿道地区	・防災避難路の整備	・建築物の不燃化の誘導 ・建築物の最低高度の制限	
環状7号線沿道地区	・道路沿道の環境整備 ・防災避難路の整備	・防音構造の推進 ・緑化推進・保全 ・かき・さくの制限 ・建築物の最低高度、形態制限 ・沿道の不燃化促進	
北沢3・4丁目地区	・防災街づくり (地区計画)	・地区サービス道路の整備 ・公園等の整備 ・建築物の不燃化の誘導 ・かき・さくの構造制限	・防災街づくり事業中 ・防災再開発促進地区
北沢5丁目・大原1丁目地区	・防災街づくり (地区計画予定)	・地区サービス道路の整備 ・公園等の整備 ・建築物の不燃化の誘導 ・かき・さくの構造制限	・防災街づくり事業中 ・防災再開発促進地区
豪徳寺駅周辺地区	・駅周辺街づくりおよび 防災街づくり	・地区サービス道路の整備 ・公園等の整備 ・建築物の不燃化の誘導 ・かき・さくの構造制限	・防災街づくり事業中

(5) 都市景観の形成

事業化地区名	整備の方向(方針)	事業化の方向	備考
下北沢駅周辺地区	・広域生活拠点としての 景観整備	・無秩序な看板の制限 ・無電柱化 ・公共サインの整備 ・魅力ある駅前広場の整備	
梅ヶ丘駅周辺地区	・拠点周辺景観の形成	・公共サインの整備 ・公共施設の緑化増進 ・落ち着いた街並みの誘導	
豪徳寺駅周辺地区	・拠点周辺景観の形成	・公共サインの整備 ・無秩序な看板の制限 ・魅力ある駅前の整備	
明大前駅周辺地区 (北側地区)	・拠点周辺景観の形成	・補助154号線の整備に 併せた商店街の街並み を誘導 ・公共サインの整備 ・無秩序な看板の制限 ・魅力ある駅間の整備	・地区計画事業中
世田谷線沿線	・沿道の景観形成	・沿道の緑化誘導	
井の頭線沿線	・沿道の景観形成	・沿道の緑化誘導	

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備 考
環状7号線沿道 補助154号線沿道 茶沢通り沿道	・沿道の景観形成	・緑を取り入れ建築計画 ・道路からの壁面後退 (1階)等明るい空間の誘導 ・無秩序な看板の制限	

《事業化誘導地区》**① 市街地整備**

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備 考
明大前駅周辺地区 (地区計画区域以外)	・地域生活拠点としての商業環境の形成 ・補助154号線の整備にあわせた街づくり	・駅前商業地の魅力ある街並みの誘導 ・建物用途の制限 ・共同化	
桜上水駅周辺地区	・地区生活拠点としての環境整備	・道路の整備 ・建物と敷地に関する制限	
下高井戸駅周辺地区	・地区生活拠点としての環境整備	・商店街の買物道路整備 ・建物と敷地に関する制限	
低層住居街並み保全地区	・低層住宅地の街並み保全	・建築協定・地区計画の誘導	

② 道路・交通体系の整備

事業化地区名	整備の方向（方針）	事業化の方向	備 考
都市計画道路前期事業化路線以外	・地区幹線道路の整備	・道路整備にあわせた沿道環境の整備	・道路整備方針による
主要生活道路	・主要生活道路の整備	・道路整備にあわせた沿道環境の整備	・道路整備方針による
歩行者系道路	・歩行者系道路の整備		・道路環境整備事業の計画による
桜上水駅周辺地区	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
下高井戸駅周辺地区	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
松原駅周辺地区	・駐輪場の整備 ・安全な歩行者空間整備	・段差の解消等歩道整備	
小田急線沿線 (梅ヶ丘駅以東)	・踏切による交通渋滞の解消	・連続立体交差事業の推進	
京王線沿線	・踏切による交通渋滞の解消	・連続立体交差事業の推進	

③ 緑と水の整備

事業化地区名	整備の方向(方針)	事業化の方向	備考
森嚴寺一帯地区	・みどりの拠点の整備	・樹林地や大径木の保存 ・緑道とのネットワーク ・緑化協定等の締結 ・街並み保全	・保存樹木指定
豪徳寺一帯地区	・みどりの拠点の整備	・境内地の公園化と地域開放 ・緑道とのネットワーク化	
日大文理学部一帯地区	・みどりの拠点の整備	・学校や団地敷地の地域開放化 ・大規模敷地内の公園化 ・緑道空間とのネットワーク化	

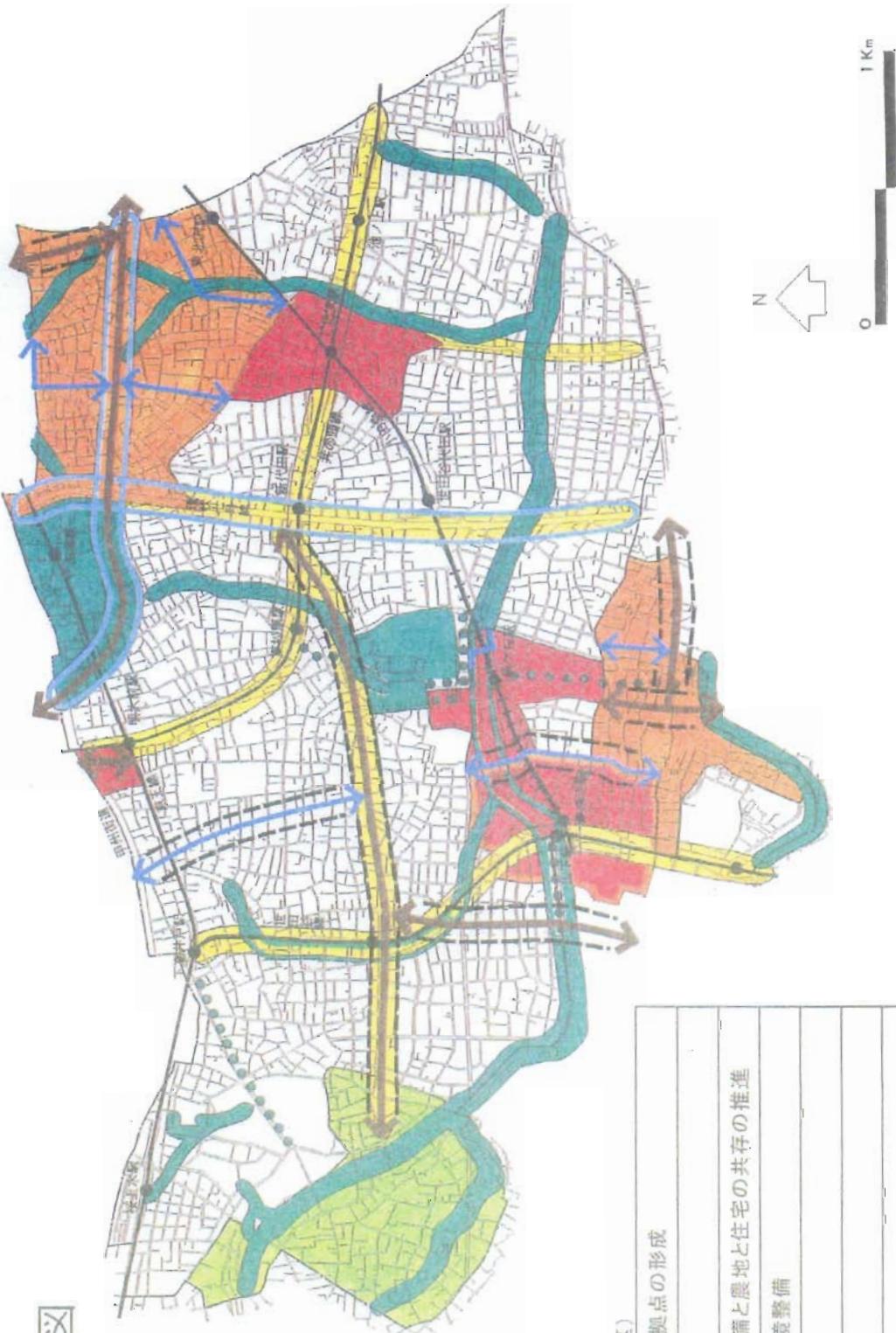
④ 防災・生活環境整備

事業化地区名	整備の方向(方針)	事業化の方向	備考
甲州街道沿道地区	・防災避難路の整備 ・道路沿道の環境整備	・沿道の不燃化促進 ・建替え時に1階セットバックの誘導	
大原2・松原1丁目地区	・防災街づくり	・地区サービス道路の整備 ・建築物の不燃化誘導 ・かき・さくの構造制限	
松原2・3丁目地区	・防災街づくり	・地区サービス道路の整備 ・建築物の不燃化誘導 ・かき・さくの構造制限	
赤堤4・5丁目地区	・防災街づくり	・地区サービス道路の整備 ・建築物の不燃化誘導 ・かき・さくの構造制限	
代沢1・北沢1丁目地区	・防災街づくり	・地区サービス道路の整備 ・建築物の不燃化誘導 ・かき・さくの構造制限	

⑤ 都市景観の形成

事業化地区名	整備の方向(方針)	事業化の方向	備考
下高井戸駅周辺地区	・拠点周辺景観の形成	・公共サインの整備 ・無秩序な看板の制限 ・魅力ある駅前の整備	
地域の玄関景観形成地区	・地域の玄関としての景観整備	・緑化を基本に個性ある建物の誘導	・絵タイル、サイン整備
みどりの用水軸地区	・魅力的な景観形成	・楽しく歩く道づくり ・魅力的な施設整備	
明大前駅周辺地区 (地区計画区域以外)	・地域生活拠点としての商業環境の形成 ・補助154号線の整備にあわせた街づくり	・補助154号線の事業を契機に整備	

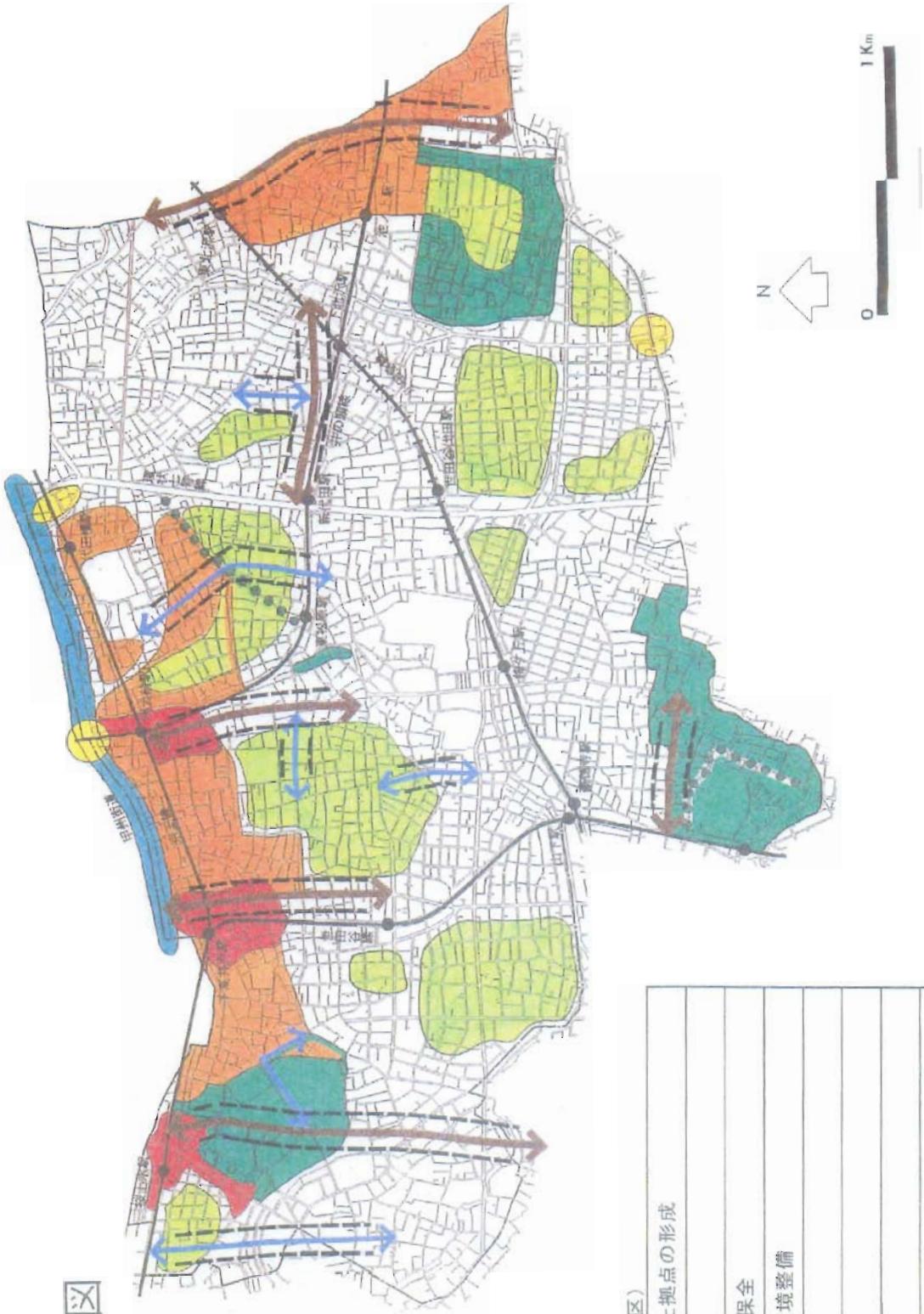
事業化重点地区図



《北沢地域》（事業化重点地区）

駅周辺の個性を生かした拠点の形成
防災街づくりの推進
緑の拠点としての基盤整備と農地と住宅の共存の推進
道路整備を主体とした環境整備
都市計画道路の整備
主要生活道路の整備
歩行者系道路の整備
緑の拠点、用水軸の整備
沿道環境の整備と防災性能の向上
鉄道や幹線道路沿いの景観整備
小田急線連続立体交差事業の促進

事業化誘導地区図



《北沢地域》（事業化誘導地区）

駅周辺の個性を生かした拠点の形成
防災街づくりの推進
低層住宅地の街並みの保全
道路整備を主体とした環境整備
都市計画道路の整備
主要生活道路の整備
歩行者系道路の整備
緑の拠点、用水軸の整備
沿道環境の整備と防災性能の向上
地域の玄関としての景観整備
小田急線連続立体交差事業の促進