

平成13年3月

東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想

世田谷区では、小田急線連続立体交差事業を契機として、各駅周辺の地区特性と実際に応じた街づくりを推進している。特に、下北沢においては、地元の「下北沢街づくり懇談会」から、平成10年7月と平成12年3月の2度にわたり、下北沢の街づくりに関する提言が為されている。こうした背景から、地元アンケートを含む「駅前広場構想案作成調査（世田谷代田・下北沢・東北沢）」や、地元区民等との意見交換を行ってきた。

駅前広場構想案の作成に際しては、小田急線の構造形式等が不明なため、駅前広場およびその周辺整備の考え方の具体的な絞り込みが難しい状況にあった。したがって、鉄道が地表から無くなることを大前提に、高架の場合と地下の場合を想定して検討を行ってきた。しかし、平成13年2月の都議会での質疑を踏まえて、鉄道の構造については地下の場合を前提とすることとした。

今後、東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅（以下「3駅」という。）各駅周辺の地域整備を推進するにあたり、駅前広場構想案作成調査の結果などを基にして、地域整備の核である駅前広場の整備の方針を定める。

1. 市街地としての位置付け（世田谷区新都市整備方針）

(1) 下北沢駅周辺地区（広域生活拠点）

主として商業業務機能および都市的市民文化情報発信機能が集積し、世田谷の中心的「核」であると同時に世田谷区を越えた広域的生活拠点

(2) 東北沢駅周辺地区および世田谷代田駅周辺地区（地区生活拠点）

地区のコミュニティの中心となる身近な生活拠点

2. 地域整備推進の方針（世田谷区新都市整備方針）

(1) 下北沢駅周辺地区

① 市街地整備：商業と文化の拠点の形成

② 道路・交通体系の整備：踏み切りによる交通渋滞の解消、駐輪場の整備、安全な歩行者空間整備

③ 都市景観の形成：広域生活拠点としての景観整備

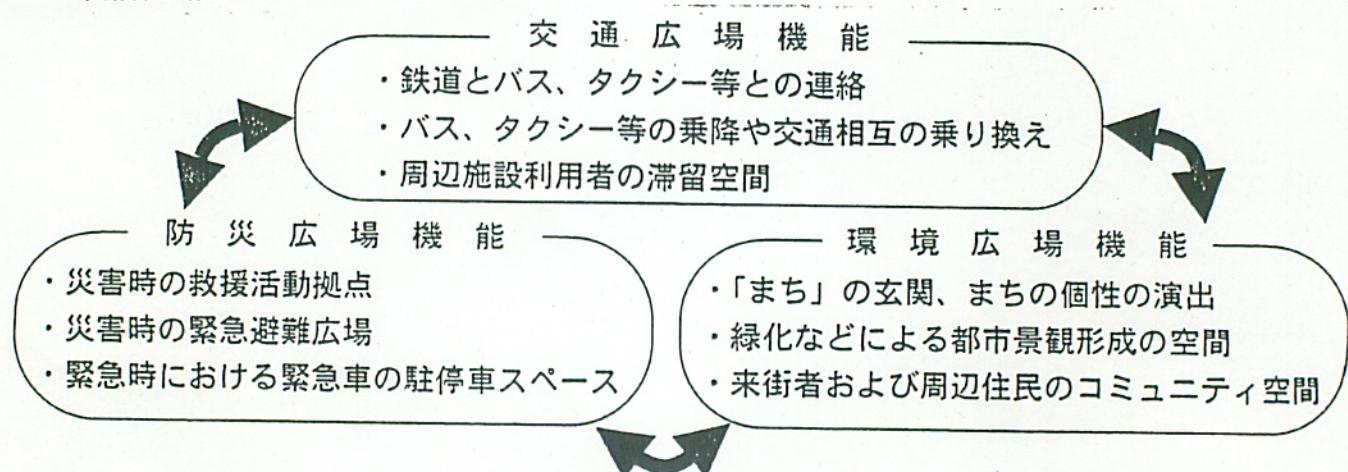
(2) 東北沢駅周辺地区

① 道路・交通体系の整備：踏み切りによる交通渋滞の解消

(3) 世田谷代田駅周辺地区

① 道路・交通体系の整備：踏み切りによる交通渋滞の解消、駐輪場の整備、安全な歩行者空間整備

3. 駅前広場に求められる主な機能



4. 駅前広場整備の基本的な方針（3駅共通）

(1) 歩行者優先の広場

駅端末交通手段としては、徒步・自転車等に特化しているため、“歩行者を最優先に考えた駅前広場”とする。

(2) 防災性の向上

街づくりの重要課題である防災性の向上の観点から、地域特性や立地特性に応じた防災機能を備える。

(3) バリアフリー対策

高齢者や障害者など誰でもが安心して利用できるよう、バリアフリー対策には充分に配慮する。

(4) 景観と地区コミュニティ形成空間

みどりや街並みに配慮し、地区周辺住民や来街者の憩いの空間となるような整備を図る。

(5) 鉄道敷地の有効活用

既存市街地特性を活かして街づくりを効率的に進めるため、小田急線の連続立体交差化事業により生み出される用地を有効に活用する。

(6) 参加の街づくりの推進

地元区民や商業者、企業者、行政が、それぞれの責任と負担を明らかにしたうえで、一体となって地域の維持・発展に貢献し得る整備を図る。

(7) その他

駅前広場の整備に合わせて、自転車等駐車場の確保を図る。

5. 東北沢駅駅前広場の整備の方針（別紙、『東北沢駅駅前広場整備構想』を参照）

(1) 駅前広場の整備の方向性

鉄道敷地を活用した南北一体的な歩行者中心の広場を基本として、駅周辺地区的住環境の向上、高齢者や障害者などの駅利用を考慮した小型車への対応など、地区生活拠点としての整備を図る。

(2) 整備面積

約1,700m²

(3) 交通施設

小型車対応のバース：2

(4) 整備手法

鉄道敷地の範囲内で必要面積を満たすことから、都市計画施設として整備するのではなく、鉄道事業者の協力を求めながら、道路整備事業として行う。

6. 下北沢駅駅前広場の整備の方針（別紙、『下北沢駅駅前広場整備構想』を参照）

(1) 駅前広場の整備の方向性

- ① 鉄道敷地を活用し、南北一体的に歩行者の拠点となる広場を基本とする。
- ② 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）。
- ③ 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。

(2) 整備面積

約 5,300 m²

(3) 交通施設

- | | |
|----------------------|-------------|
| ① バスバース：2（乗車場1、降車場1） | ② タクシーバース：2 |
| ③ タクシープール：6 | ④ 自家用車バース：2 |

(4) 整備手法

都市計画決定（世田谷区画街路）を受けて、都市計画施設として整備を図る。

(5) その他

① 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第54号線

市街地の防災性の向上や駅前広場の整備を行ううえで、補助54号線の整備は不可欠である。2車線を基本として、緑化や広幅員歩道の整備など歩行者主体の下北沢の街づくりに貢献できるような道路整備に努める。

② 鉄道事業者への働きかけ

ア. 下北沢は小田急小田原線と京王井の頭線の交差駅である。駅周辺街づくりを進めるにあたっては、小田急電鉄の協力を求めるのみならず、京王井の頭線の盛土部分の活用を始めとして京王電鉄へも協力を求めていく。

イ. 小田急小田原線と京王井の頭線の乗り換えについて、鉄道利用者の利便性を確保するよう、電鉄両社に強く求めていく。

7. 世田谷代田駅駅前広場の整備の方針（別紙、『世田谷代田駅駅前広場整備構想』を参照）

(1) 駅前広場の整備の方向性

鉄道敷地を活用した南北一体的な歩行者中心の広場を基本として、駅周辺地区の住環境の向上、高齢者や障害者などの駅利用を考慮した小型車への対応など、地区生活拠点としての整備を図る。

(2) 整備面積

約 1,400 m²

(3) 交通施設

小型車対応のバース：2

(4) 整備手法

鉄道敷地の範囲内で必要面積を満たすことから、都市計画施設として整備するのではなく、鉄道事業者の協力を求めながら、道路整備事業として行う。

8. 今後の進め方

(1) 鉄道の構造形式について

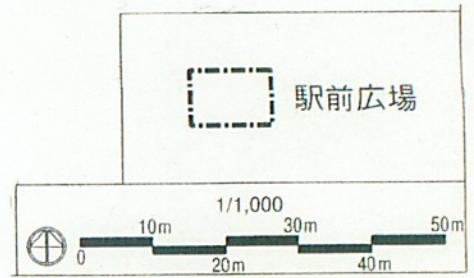
駅前広場の整備にあたって、鉄道の構造形式は、重要であり必要不可欠な要素である。東京都は、小田急小田原線の構造について地下方式が最適であると判断しているとのことである。しかし、その形式については依然として不明であり、引き続き、東京都に構造形式の発表を求めていく。

(2) 駅前広場整備構想の位置付け

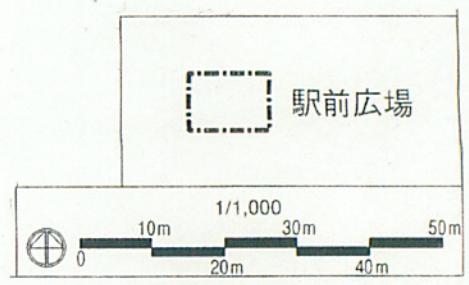
駅前広場整備構想は、小田急線連続立体交差事業を契機として、東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の各駅周辺街づくりを進めるため、その核となる駅前広場の整備の方針を定めるものである。

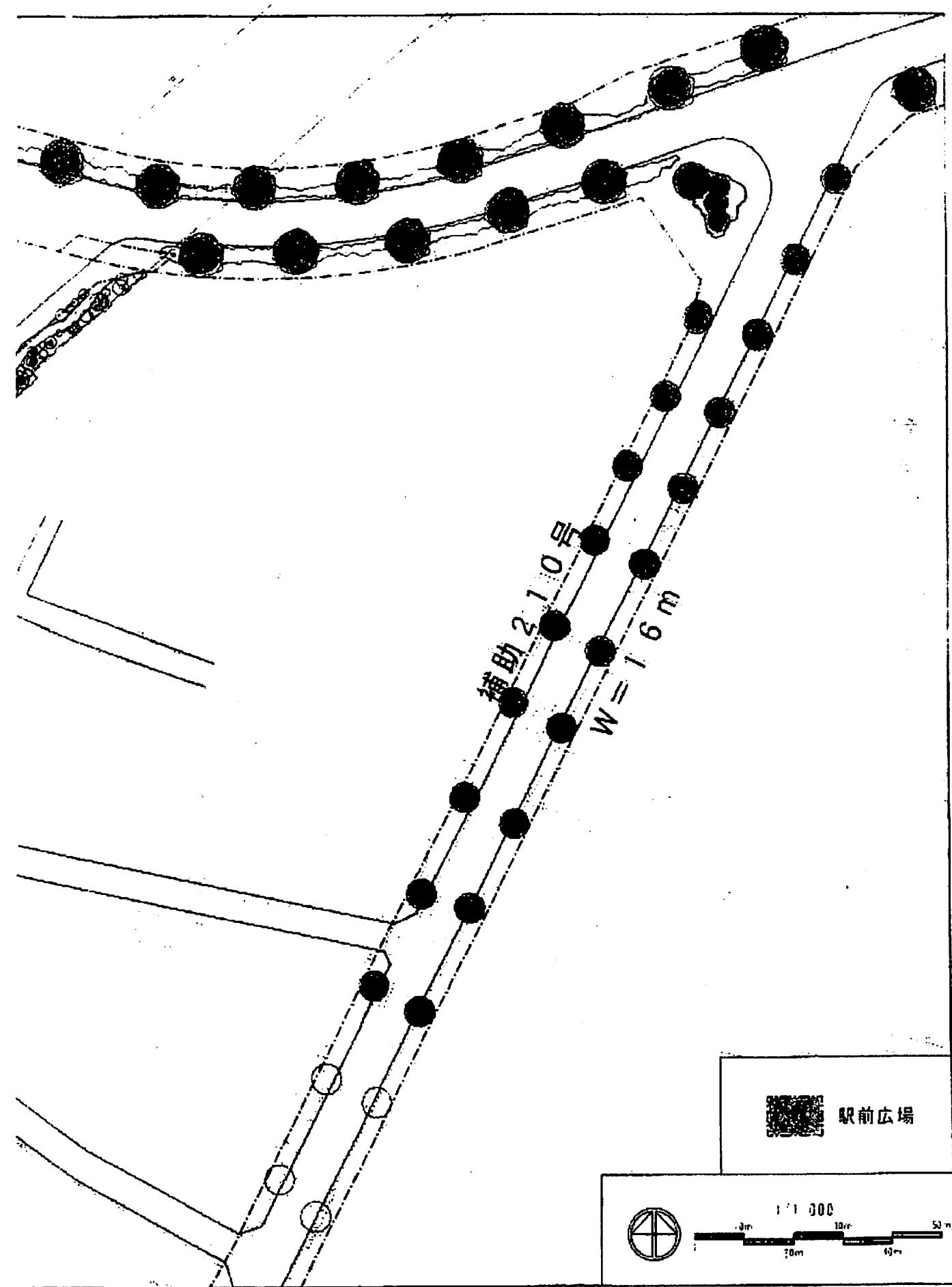
今後は、駅前広場整備構想を基に、地域の個性に応じた身近な街づくりの一層の発展のため、地域住民等と十分な意見交換を行いながら、駅周辺市街地環境整備の基本計画の作成に着手する。

東北沢駅駅前広場整備構想



世田谷代田駅駅前広場整備構想





下北沢駅駅前広場整備構想

