

小田急電鉄小田原線(代々木上原駅~梅ヶ丘駅間)における  
道路および駅前広場の都市計画案について



東 京 都  
世 田 谷 区

# 計画のあらまし

この素案は、小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差化および複々線化の計画にあわせて、鉄道と交差する2本の都市計画道路（補助26号線・補助54号線）の構造や区域について都市計画の変更を行うとともに、下北沢駅の駅前広場等を新たに都市施設として計画するものです。

## 都市計画道路

都市計画道路は、さまざまな機能を有し、日常生活における都市基盤として、その果たすべき役割は重要です。

- 円滑な道路交通を促す交通ネットワークを形成し、生活道路への通過交通の進入を防ぎ、地域の安全性や快適性が向上します。
- 災害時に避難路や延焼遮断帯となり、地域の防災性が向上します。
- 緑化などの空間として良好な環境空間が形成されます。

## 下北沢駅の駅前広場等

将来の都市像や街づくりの基本方針などを定めた世田谷区都市整備方針において、下北沢駅の周辺は、商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点として、区全体あるいは区を越える地域から大勢の人々が集まる「広域生活拠点」に位置づけられています。

駅前広場については、連続立体交差事業によって生じる空間を最大限活用することにより、**交通広場空間・防災広場空間・環境広場空間**などの創出を図ります。歩行者が主人公となって街を巡る拠点として、下北沢の魅力を活かした駅前広場の創出をめざします。

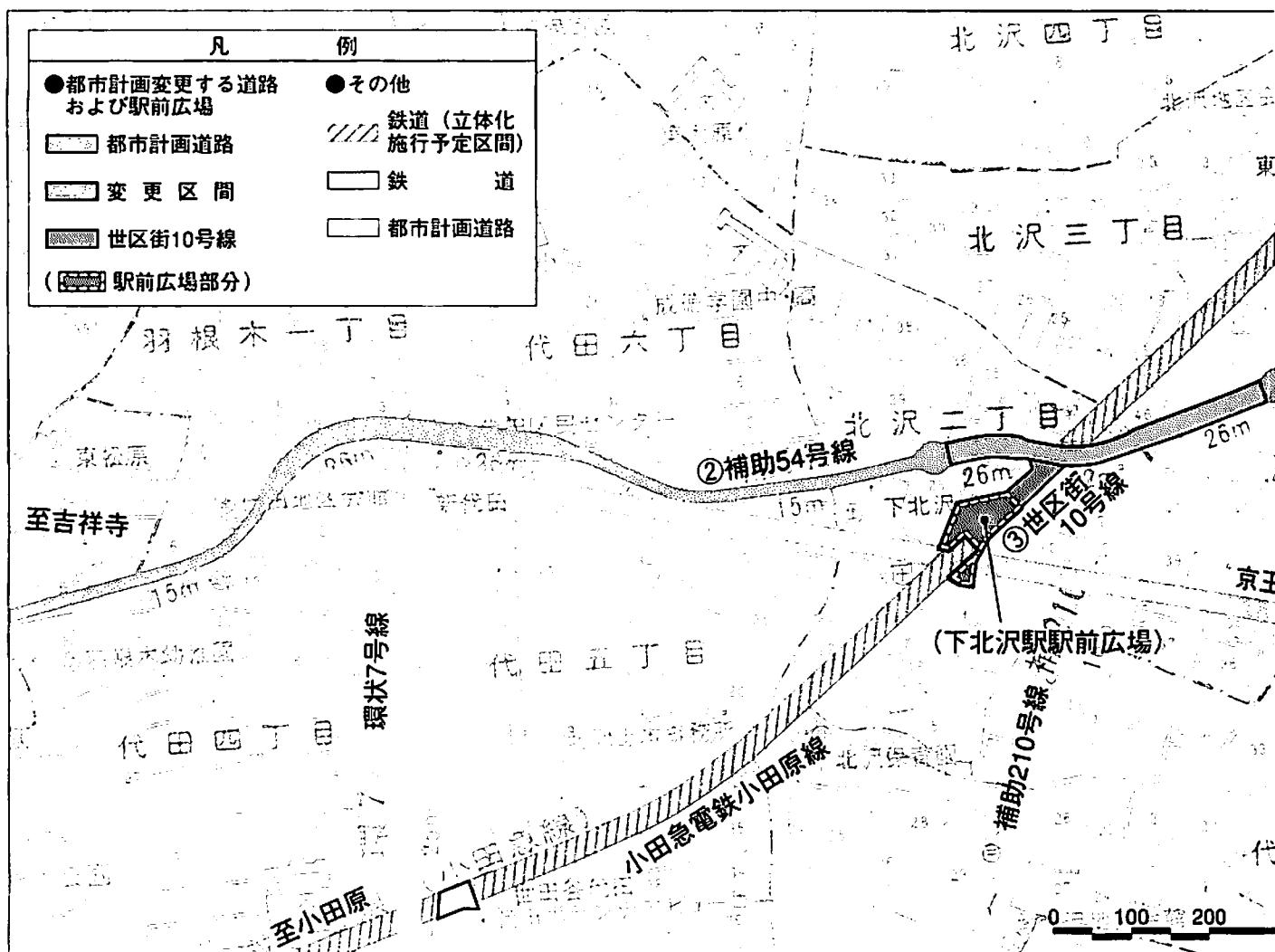
今後も皆様方からご意見をいただきながら、道路や駅周辺におけるバリアフリー化など、人にやさしい街づくりの実現をめざしていきます。

本計画に対しまして、ご理解とご協力を願いいたします。

# 道路計画図 下北沢駅前広場

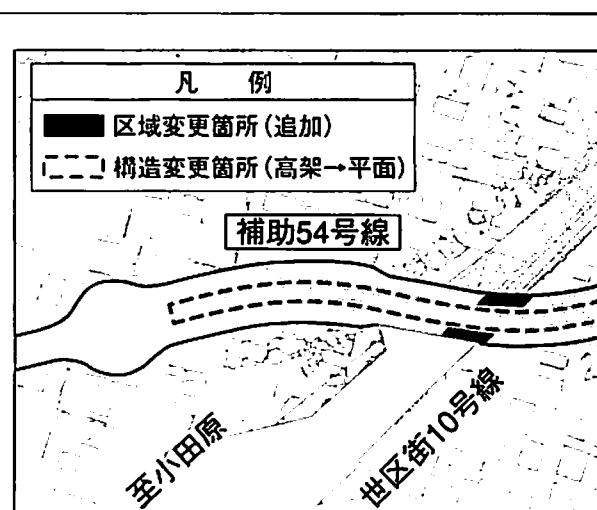
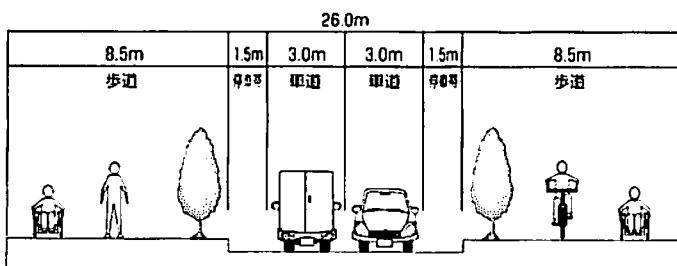
## 計画全体図

東京都市計画道路幹線街路補助線街路第26号線、東京都市計画道路幹線街路補  
および東京都市計画道路世田谷区画街路第10号線(世区街10号線:下北沢駅駅



## ②東京都計画道路幹線街路 補助線街路第54号線

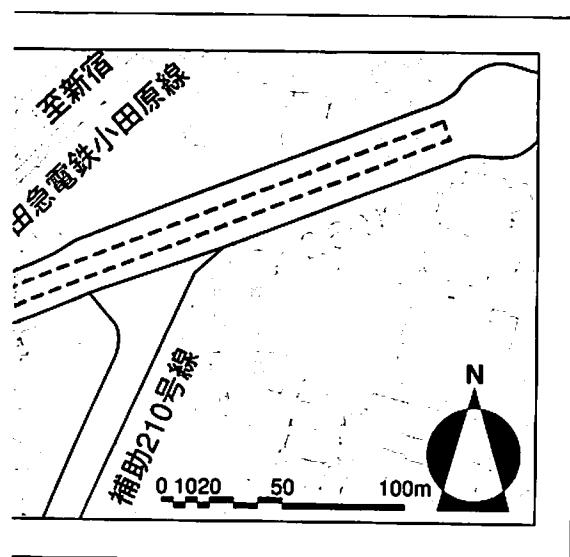
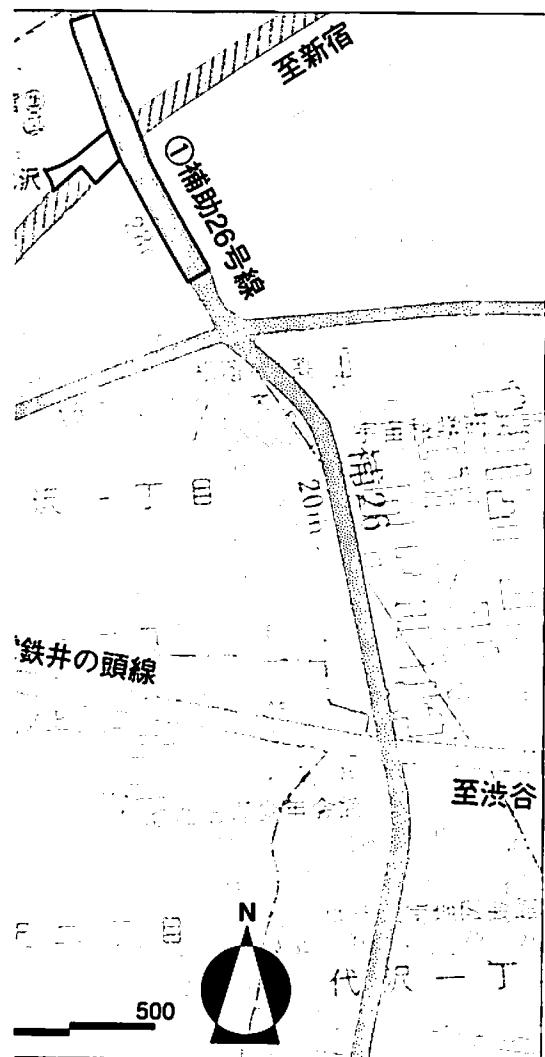
補助54号線 駅付近断面構成 (W=26m断面)



# 都市計画案

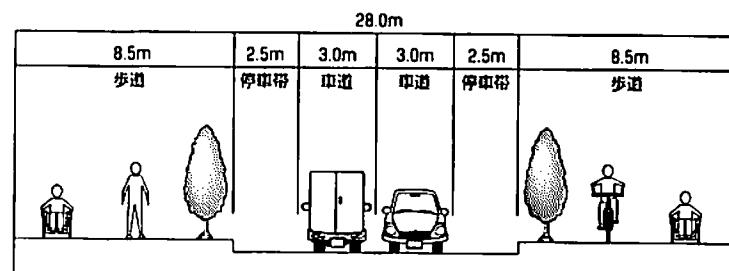
について

線街路第54号線の計画変更  
(広場)について計画します。



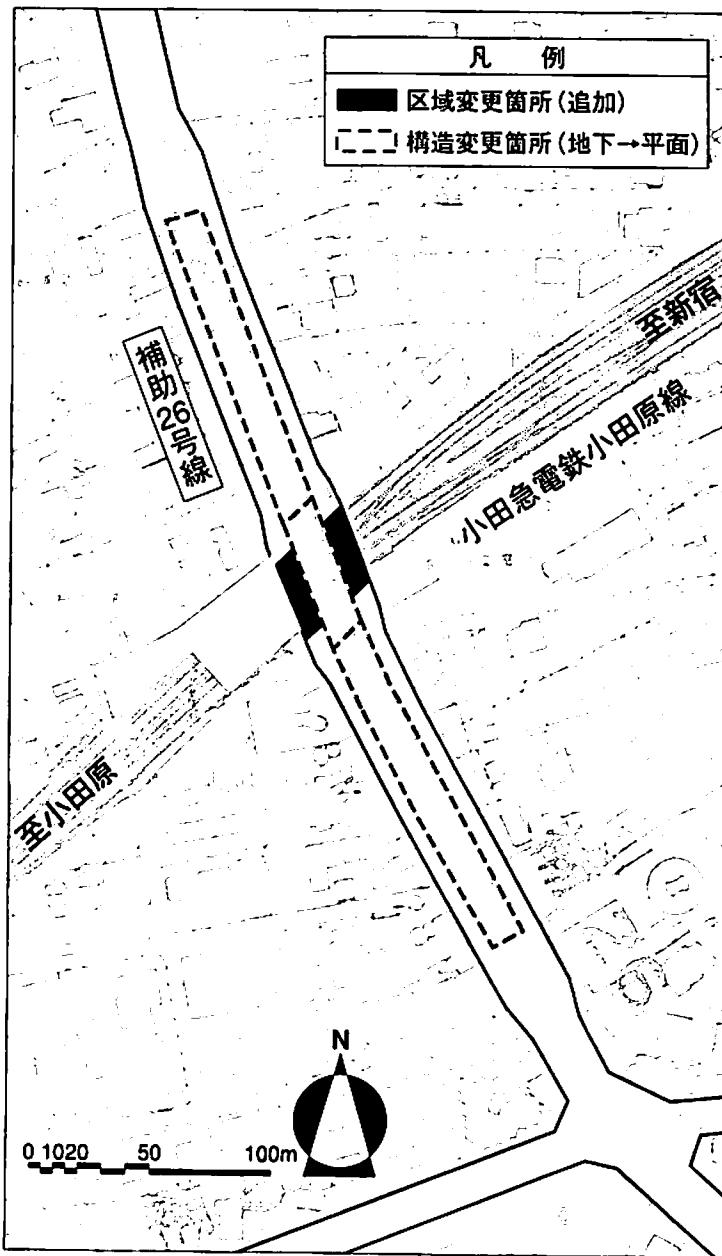
## ①東京都計画道路幹線街路 補助線街路第26号線

補助26号線 駅付近断面構成 (W=28m断面)

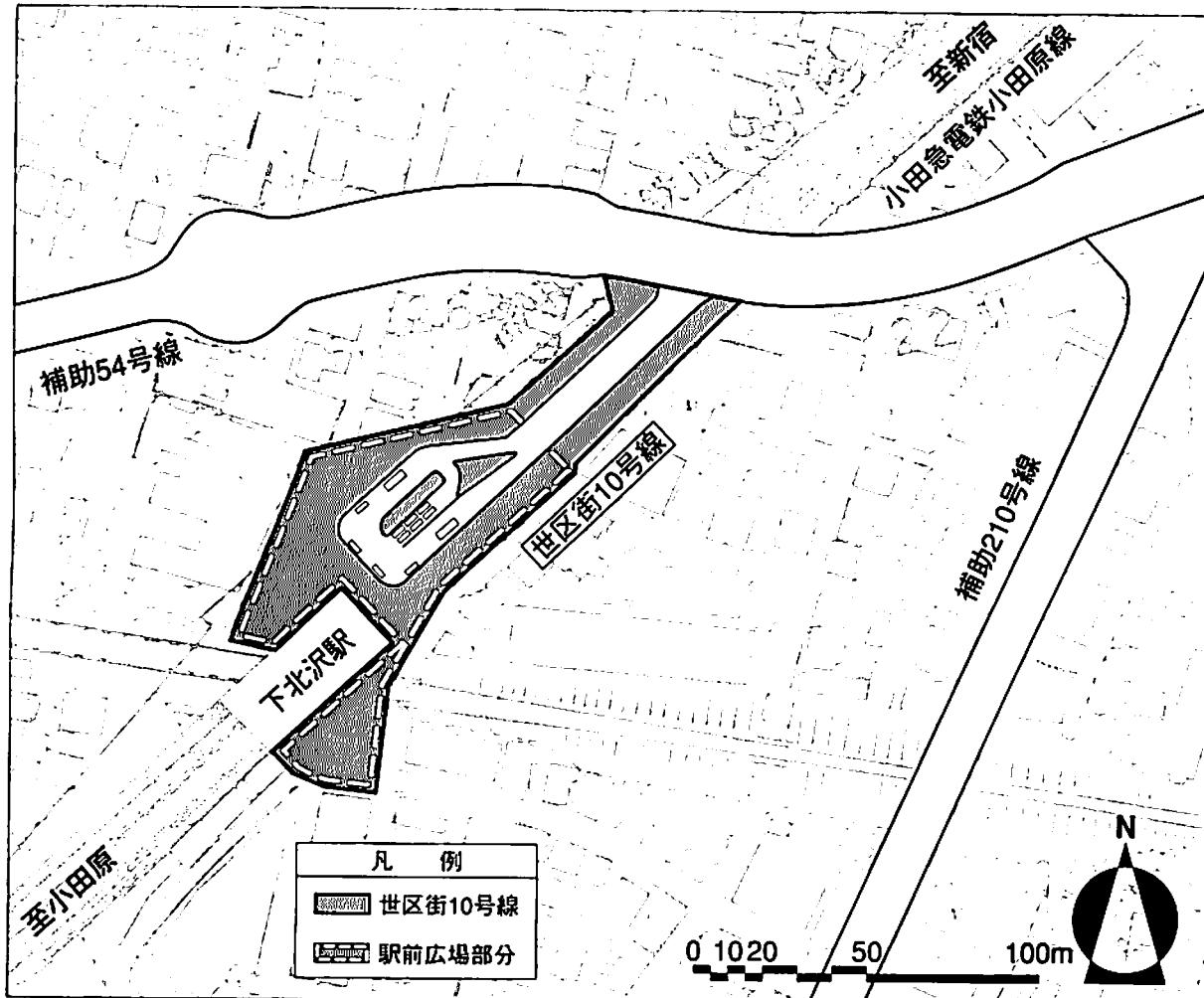


凡例

- 区域変更箇所(追加)
- 構造変更箇所(地下→平面)



③東京都計画道路世田谷区画街路第10号線  
(下北沢駅駅前広場および駅前広場導入路)



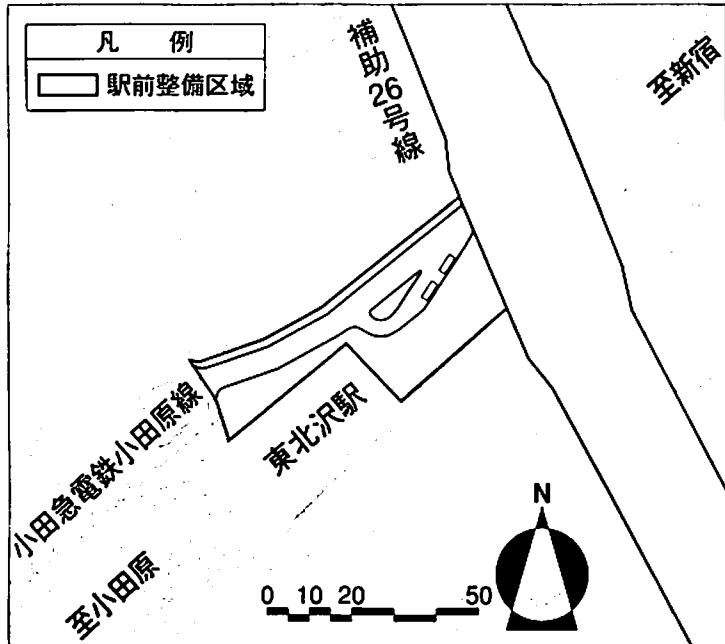
下北沢駅駅前広場

東京都計画道路世田谷区画街路第10号線(世区街10号線:下北沢駅駅前広場および駅前広場導入路)について計画します。

駅前広場は、南北一体型で、鉄道と他の交通機関との交通結節機能の強化や、バリアフリー化を図ります。また、商業地の貴重な空間であり、下北沢らしさの維持・発展のため、歩行者の回遊の拠点化や、防災性の向上、みどりの創出などを考慮した世田谷区の広域生活拠点の核として整備していきます。

# 東北沢駅・世田谷代田駅の駅前の構想について

## 東北沢駅前の整備

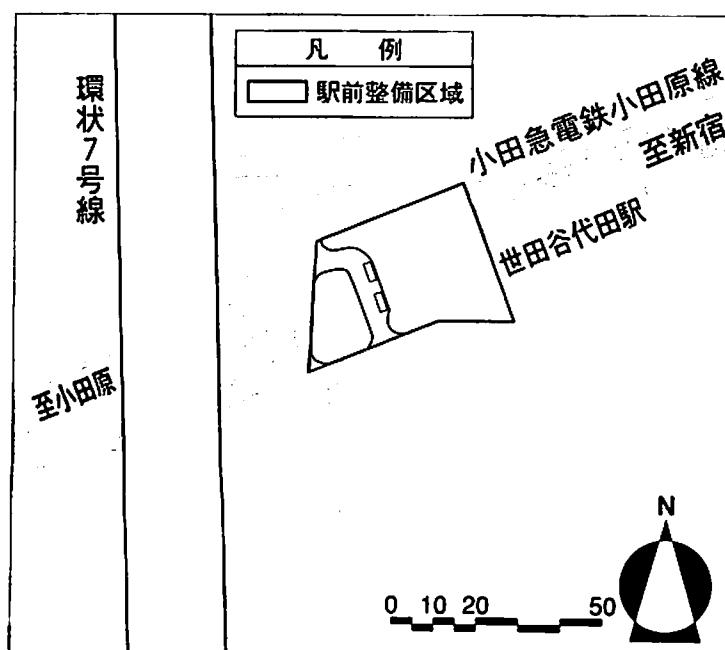


## 駅前の整備

小田急線の連続立体交差化および複々線化にあわせて駅前の整備を進めます。

駅前は、鉄道敷地を活用して街の南北が一体となる歩行者中心の空間として、駅周辺地区の防災性の向上や憩い空間の創出、バリアフリー化など、地区生活拠点にふさわしい整備を図ります。

## 世田谷代田駅前の整備



## 駅前整備区域

東北沢駅前

約1,700m<sup>2</sup>

世田谷代田駅前

約1,400m<sup>2</sup>

# 都 市 計 画 の 内 容

道路および駅前広場

名 称	計画幅員 車 線	内 容	備 考
東京都市計画道路幹線街路 補助線街路第26号線	20m (33m) 2車線	●区域の変更 ●鉄道との交差 構造の変更 (地下→平面)	
東京都市計画道路幹線街路 補助線街路第54号線	15m (22m) 2車線	●区域の変更 ●鉄道との交差 構造の変更 (高架→平面)	
東京都市計画道路 世田谷区画街路第10号線	24.5m 2車線	●新規追加 ●駅前広場の新設	延長:約60m 下北沢駅駅前広場: 約5,300m <sup>2</sup>

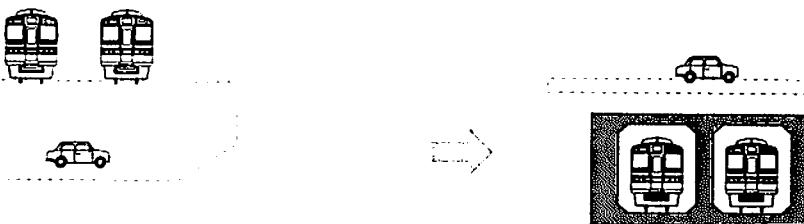
※計画幅員は代表幅員。( )内は鉄道との交差区間の幅員。

## 都市計画道路の構造変更概要

### 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第26号線

※図は交差部の一般的な  
イメージを示したものです。

東北沢駅付近:鉄道との交差部において、地下構造を平面構造にします



### 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第54号線

下北沢駅付近:鉄道との交差部において、高架構造を平面構造にします



## 今後の進め方

都市計画案説明会

都市計画案の説明会

都市計画審議会

都市計画決定

用地測量等説明会

都市計画事業認可

用地補償説明会  
工事説明会

事業着手

上記の手順は、小田急線の連続立体交差化および複々線化計画の手続きにあわせて進めます。

### お問い合わせ先

- 東京都都市計画局施設計画部街路計画課 TEL:03(5388)3291(ダイヤルイン)
- 世田谷区北沢総合支所 街づくり部 街づくり課 TEL:03(5478)8031(ダイヤルイン)



No.128338

# 副本

G

私立成徳学園  
女子中・高校

水正寺

教會北沢

ナサ

世田谷北沢郵便局

真童寺

北沢出張所

補 54

15M

車庫

20M

車庫

22M

車庫

タウン

ホール

下北沢駅

下北沢駅

下北沢保育園

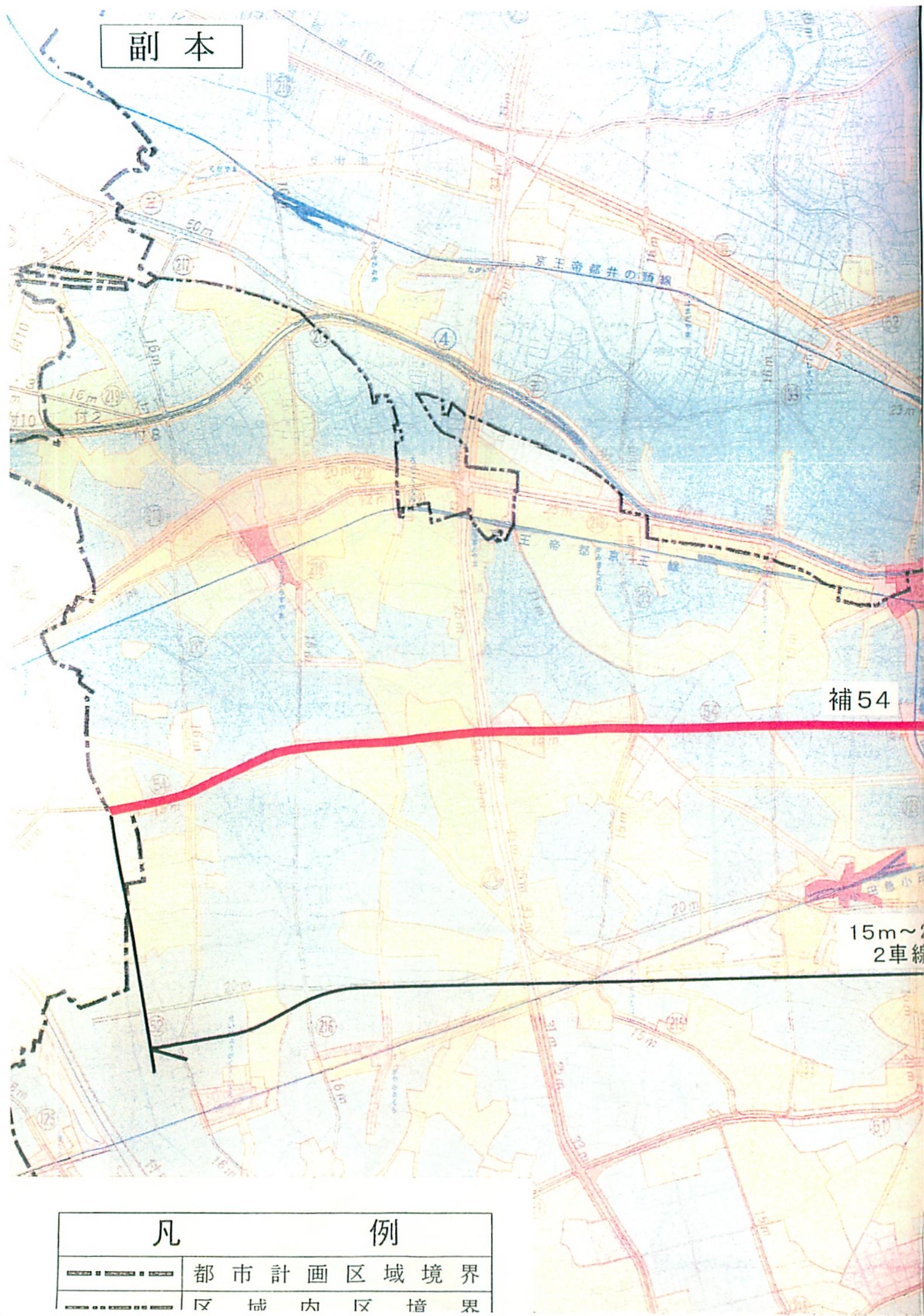
21  
補

22  
補



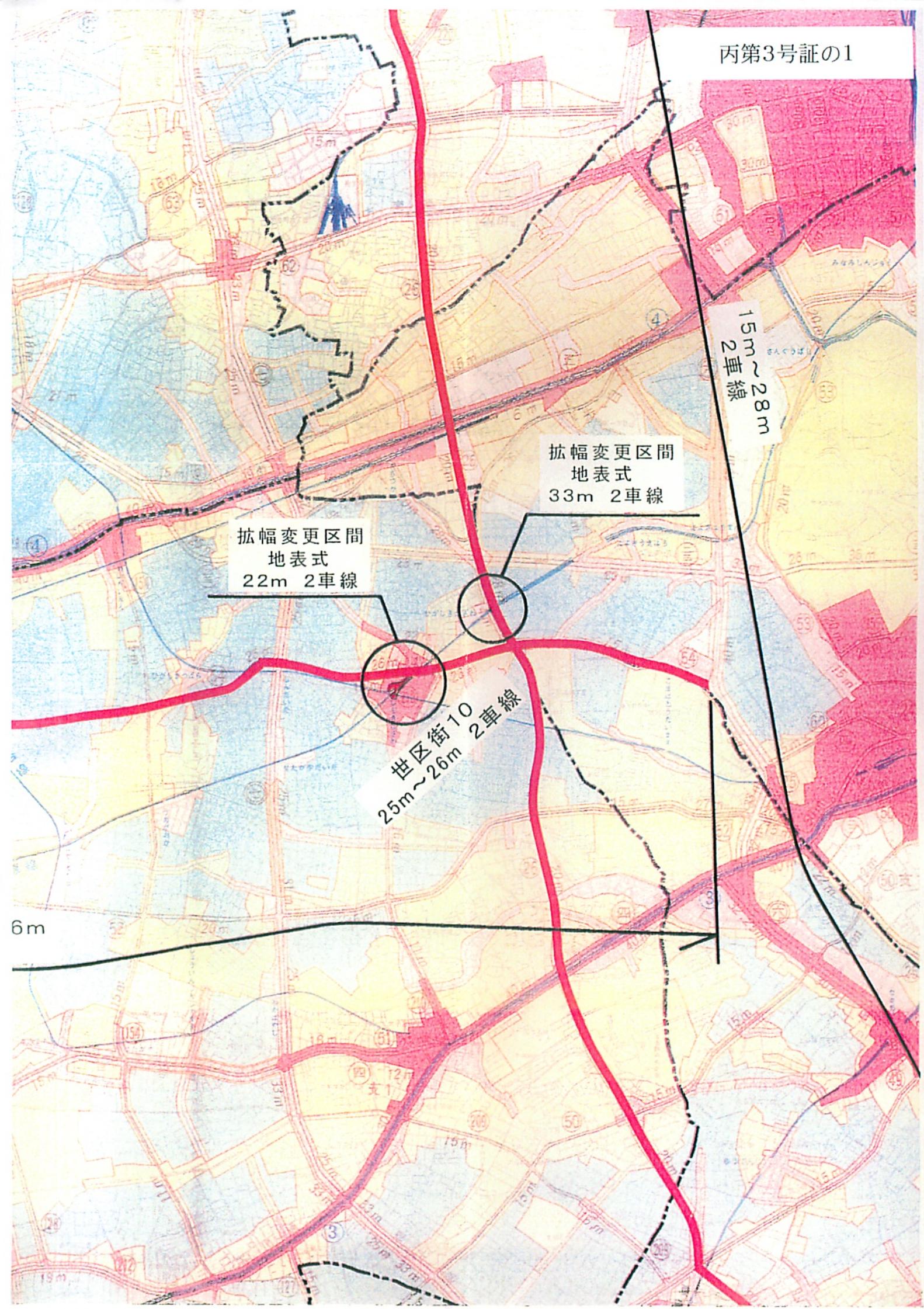
# 副本

補54



## 凡 例

-----	都 市 計 画 区 域 界
-----	区 域 内 反 境 界



住みよい街づくりをめざして

# 東京の道路

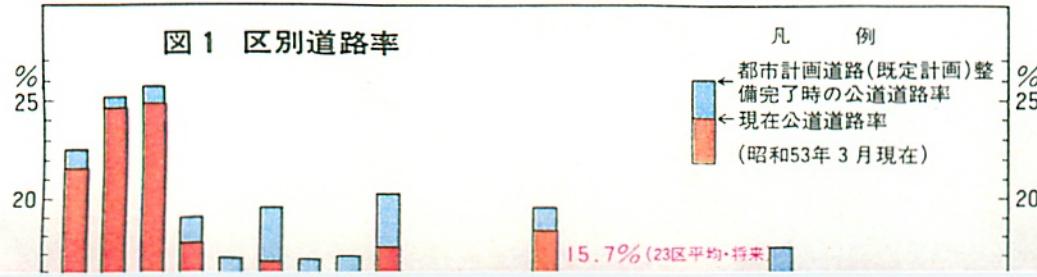
《23区都市計画道路見直しの素案》

東京都都市計画局

副本



図1 区別道路率



## 道路の役割

道路は、物の輸送や通勤・通学・買物など交通のための空間としての役割を持っているだけでなく、災害時の避難や消防活動など防災面でも大切な役割を持っています。一方、ガス、水道管等の埋設空間として、また、日照、通風など、私たちの日常生活と深くかかわっています。

都市計画道路は区画道路などと組み合わされて、私たちの街の骨格となるものです。

東京における道路率(総面積に占める道路面積の割合)は、昭和53年3月現在、区部で13.5%と、道路本来の様々な役割を果すためには、決して高いレベルにあるとはいえません(図1)。現在、23区内の都市計画道路は、総延長1,646kmが決まっていて、このうち約48%、784kmが完成、約7%が事業中、残り45%は未着手となっています。

## 都市計画道路の見直し

現在の都市計画道路は、昭和39年及び41年に再検討が行われたものですが、その後の社会・経済情勢の変化や地域の環境の移り変りなどにともない都では、改めて見直しを行うことにしました。このため、昭和47年から各種の調査をしてきました。

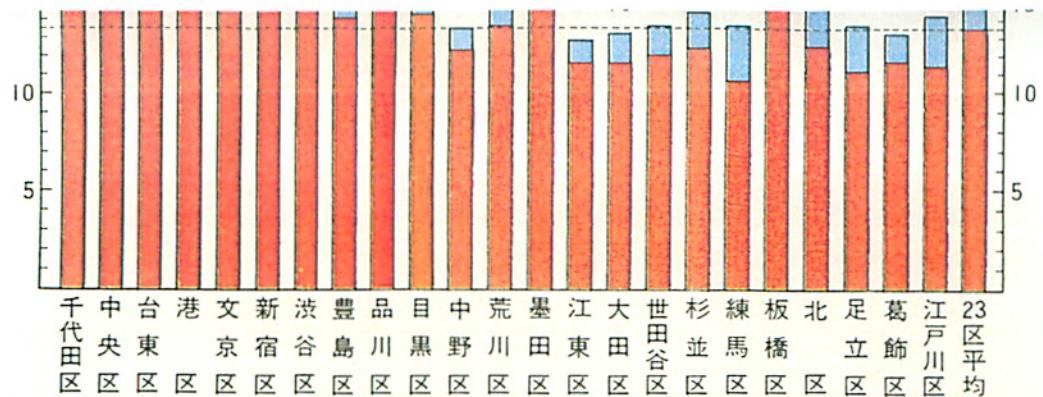
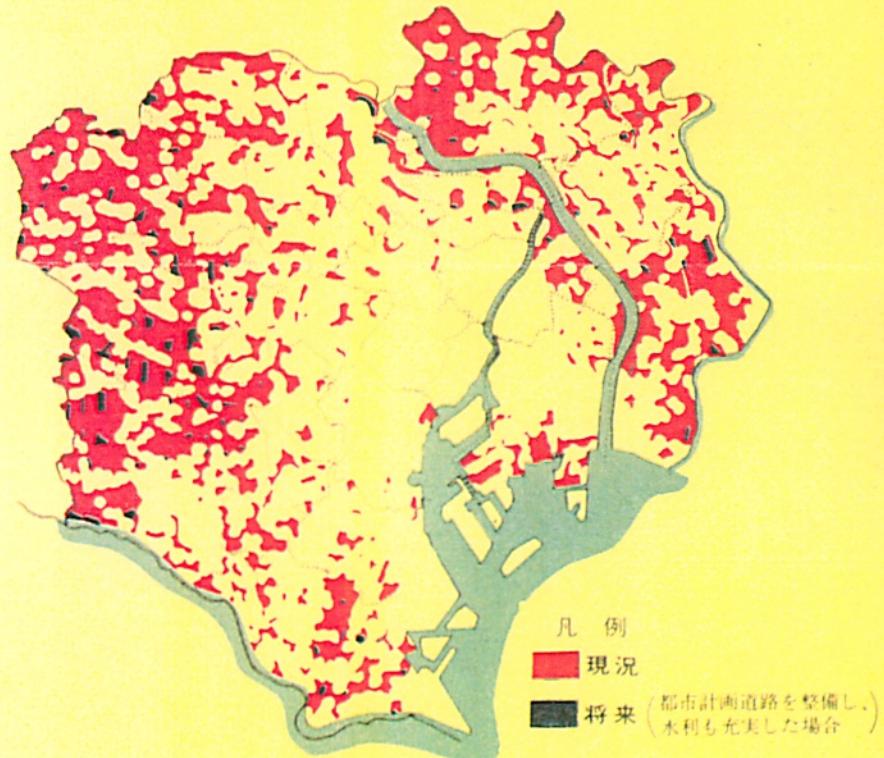


図2 震災時消防活動困難区域



「震災時消防活動困難区域」とは、防火水槽やプールなどのうち震災時でも使える水利から消防車のホースの届かない区域をいいます。

調査特別委員会が設置され、見直しにあたっての「ものさし」となる「基本方針及び基準」や、これに基づいての「素案」について、審議が行われてきましたが、昭和54年12月その結論が都市計画地方審議会から知事に答申されました。

東京都では、これらをもとに見直しの素案を作成しましたのでそのあらましを紹介します。

## ●見直しにあたっての基本目標

見直しにあたっては、次の四つの基本目標の達成をめざしました。

- ① 都市防災の強化
- ② 都市機能の確保
- ③ 地域環境の保全
- ④ 都市空間の確保

## ●素案のあらまし

### ■消防車が通れる道を

「都市防災の強化」の観点から、震災時等における「緊急車用幹線道路」（緊急車がすれ違いできる規格の道路）として、車道幅員9m以上の道路を、できる限り1,000~1,500m間隔に配置するようにしました。また、現在、区部の周辺部に多く分布している「震災時消防活動困難区域」（図2）を、できるだけ解消するよう道路網の配置を考えました。この結果、現在、区部の約30%を占めている「震災時消防活動困難区域」は、都市計画道路が整備されると、消防水利の充実とあいまって、ほとんど解消することになります。

さらに、震災時等における避難の安全性を考えて道路網の配置を検討するとともに、道路による「焼け止まり」を考え、幅員20m以上の道路をできるだけ配置するようにしました。

図3 歩行者道・自転車道ネットワーク構想図

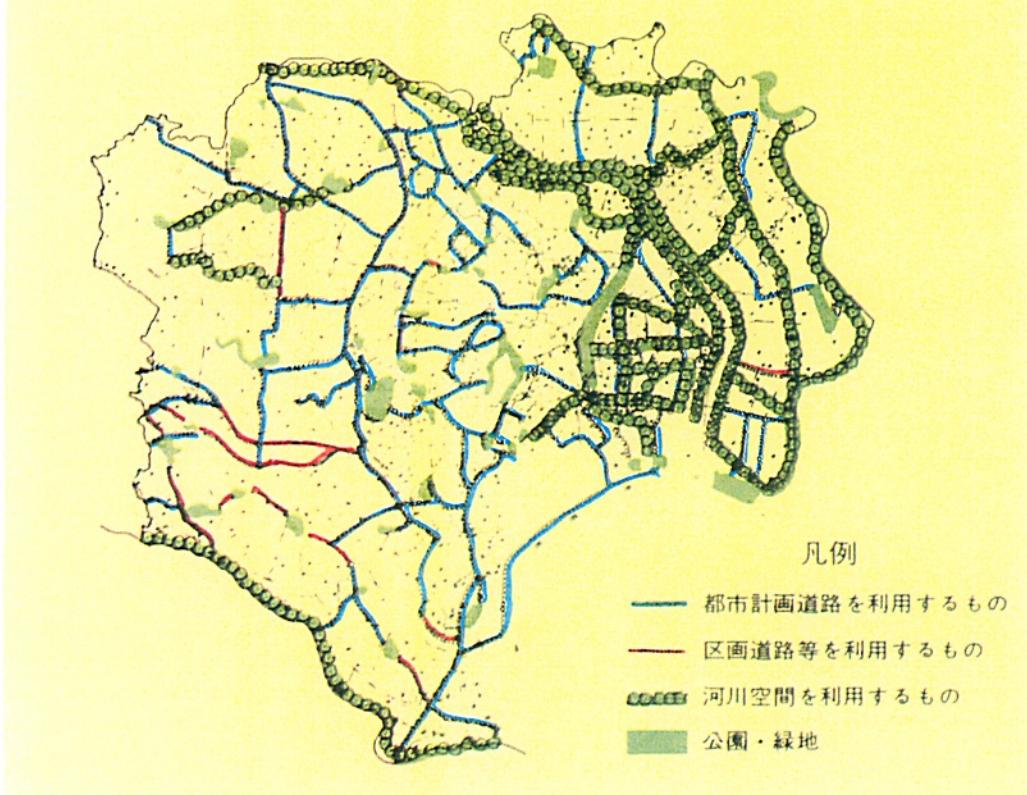


図4 新旧横断構成の比較（標準的な例）

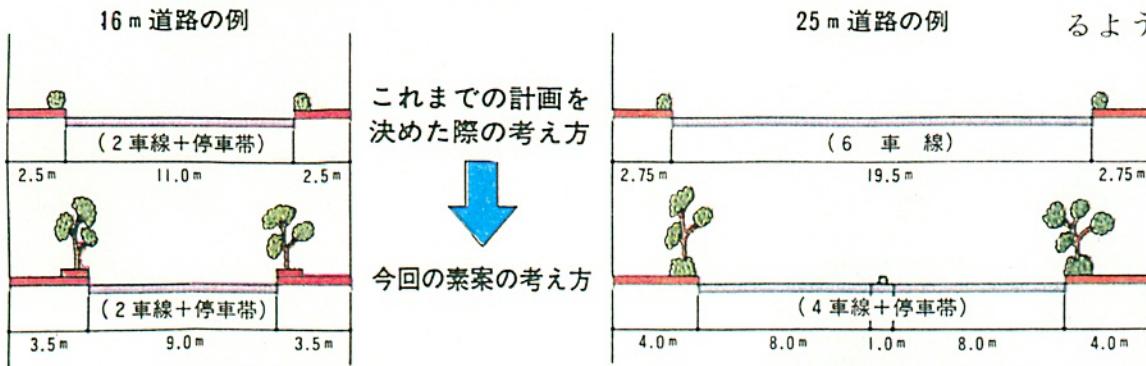
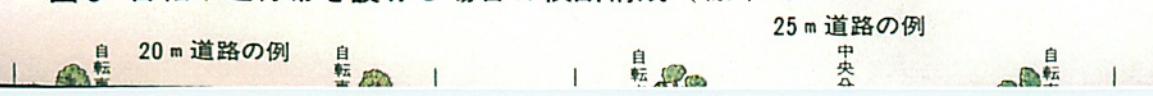


図5 自転車通行帯を設ける場合の横断構成（標準的な例）



### ■人や自転車のために

道路は人や自転車が安全で快適に通れるようと緑のあることが必要です。

そこで、素案では、道路の幅員について、車の交通量を考えながらも、車道はできるだけおさえ、歩道ができるだけ広くとるように心がけました（図4）。

また、大きな公園・緑地や河川を相互に結ぶ歩行者道・自転車道を配置するように努めました（図3）。

### ■生活物資の輸送や都市活動を維持するために

私たちの日常生活に必要な物資は膨大な量になっています。23区の貨物車交通量のうち、生活物資の運搬のための交通量が、約60%を占めている、という調査結果があります（東京都市圏物資流動調査）。

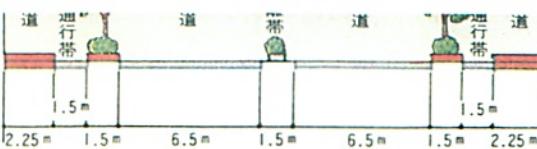
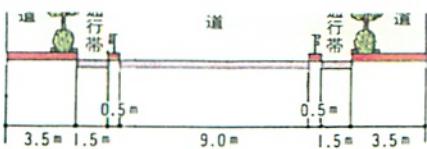
また、区部の自動車交通は業務及び営業（タクシー等）に使用される割合が、もっとも多くなっています。

素案では、このような生活物資の円滑な流通や、都市活動の維持を配慮した自動車交通量の見通しに基づいて、道路幅員を検討しました。その際、地下鉄をはじめとする鉄道網の整備など公共交通体系の充実をふまえ、自動車交通量のいたずらな増加を抑制するよう配慮しました。

### ■歩道のあるバス通りを

バスは、鉄道網を補完しながら、通勤・通学・買物などに利用され、都民の足として不可欠であるばかりでなく、自動車交通量の抑制にも役立っています。

現在、周辺区部には歩道のないバス通りやバス道路網の間隔が広い区域が多く分布しています（図6）。



### ■ 地域環境保全のために

現在、住居系の地域などで、地区内の区画道路に、通過交通が入りこんで、交通事故が発生するなど、地域の環境がおびやかされています。

そこで、素案では、居住環境区域の考え方を新たにとり入れ(図7)、地域の状況に応じて、居住環境区域を形成するように、都市計画道路の配置を考えました。たとえば、山手線周辺の住居系の地域では500~700m間隔、周辺区部の住居系の地域では1,000~1,300m間隔、中間地帯では700~900m間隔で居住環境区域を囲むような都市計画道路を配置するように心がけました。

### ■ 都市空間確保のために

生活水準の高度化にともなって、上下水道、ガス、電力、通信、地下鉄など、道路空間を利用するいろいろな都市施設の量がふえてきています。

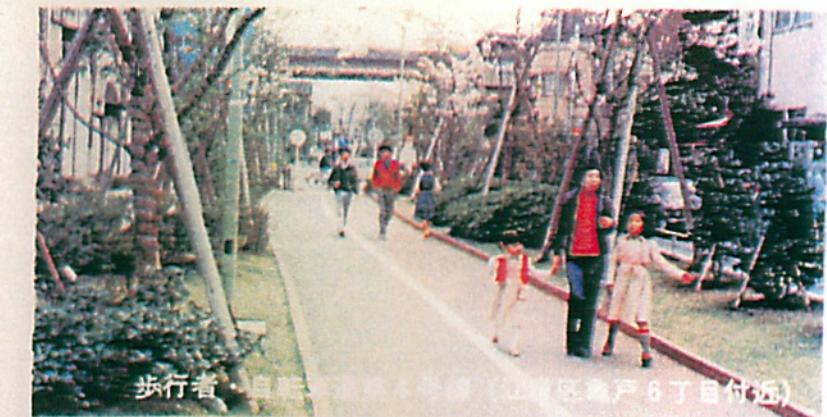
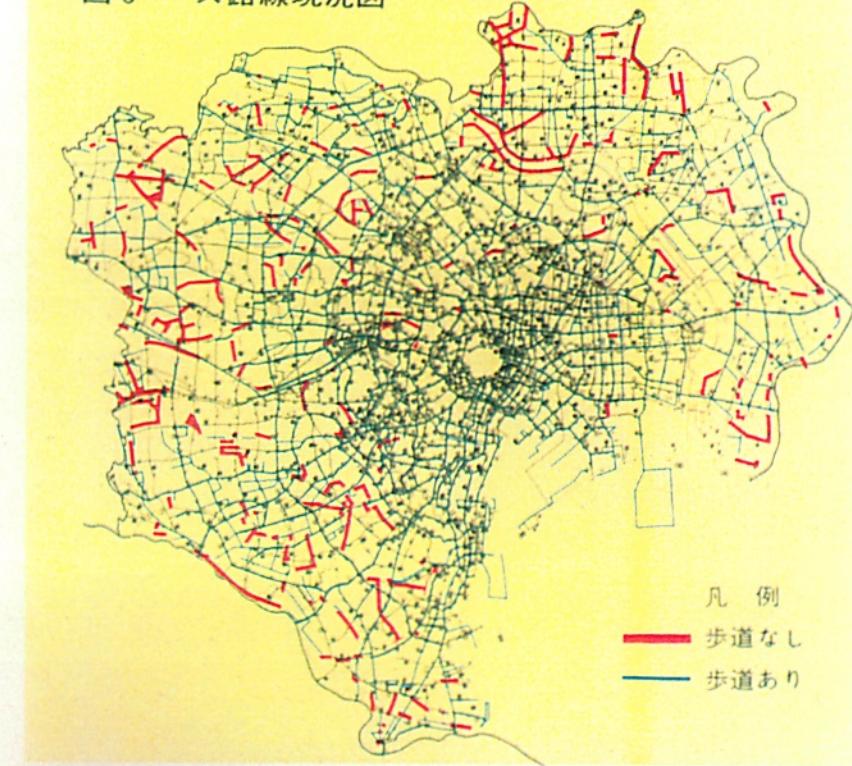
そこで、地下鉄や下水道幹線など大規模な都市施設の予定路線については、それらの設置に必要な道路幅員を、できるだけ確保するようにしました。

また、都市景観の点から、上で述べたように、歩道をできるだけ広くすることや、植樹を豊かにすることなどに心がけました。

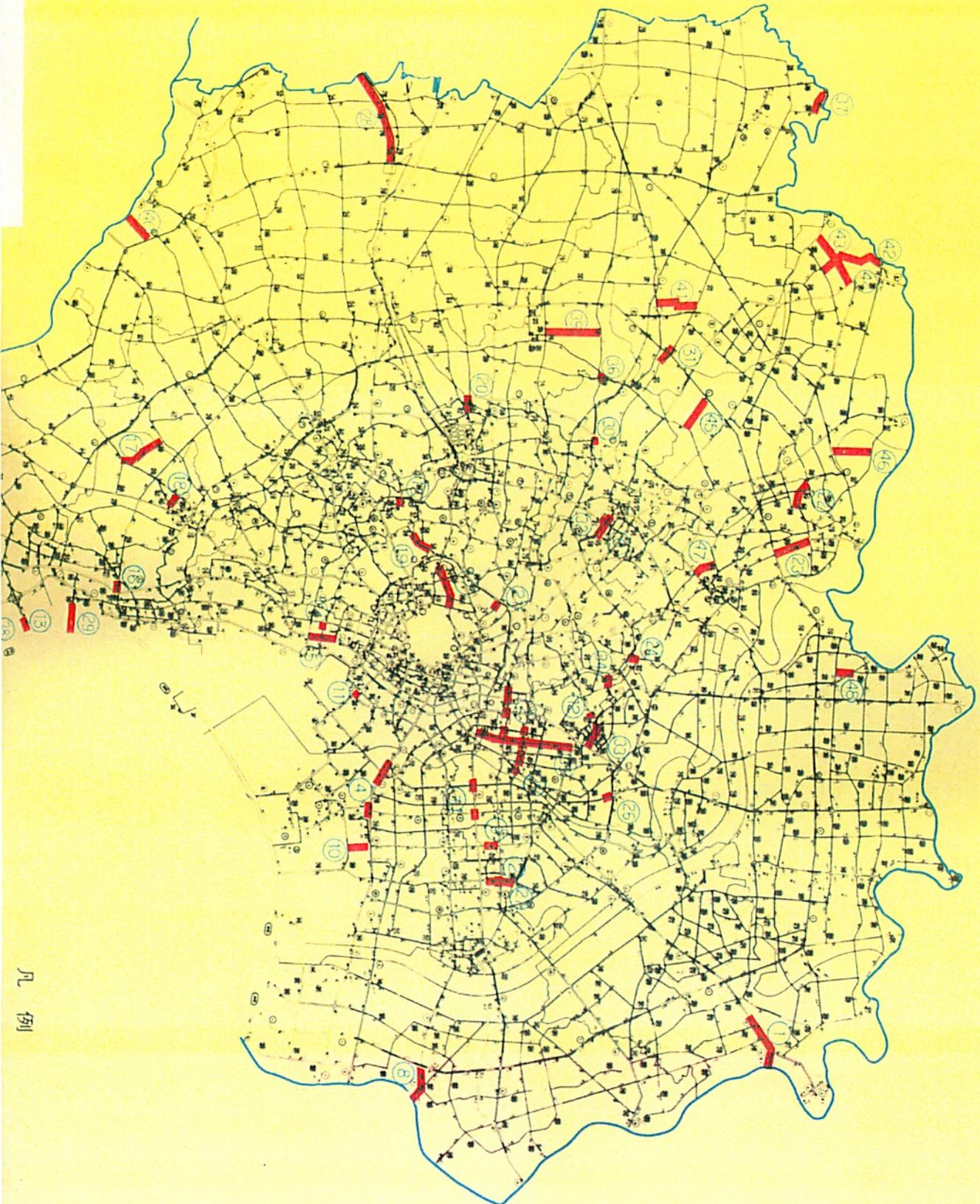
留所まで歩く距離が400~500mですむように、また、バス道路には歩道が設けられるように都市計画道路の配置や幅員を検討しました。



図6 バス路線現況図



## 図8 再検討素案概要図



凡例

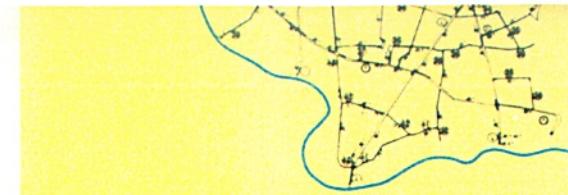
以上のような考え方で、道路のあるべき姿を検討した結果、現在の都市計画道路のほとんどが必要ということになりました。道路を追加したり、計画を変更したりすることが必要とされたのは、図8及び表1に示すとおりです。

これらを種類ごとにみると次のとおりです。

△拡幅すべき路線 = 6路線 約3.2km  
 △縮小すべき路線 = 20路線、約15.5km  
 △廃止すべき路線 = 1路線、約0.7km  
 △新しく追加すべき路線 = 11路線、約11km

△延伸すべき路線 = 2路線、約1.3km  
 △短縮すべき路線 = 6路線、約1.6km  
 △線形または区域の変更等をすべき路線 = 2路線、約1.4kmです。

この結果、既定計画の505路線、延長約1,646kmに対し、見直しの結果515路線、延長約1,656kmとなります。これを種類ごとにみると、完成約797km(既定計画約784km)事業中約114km(同約113km)、未着手約745km(同、約749km)ということになります。



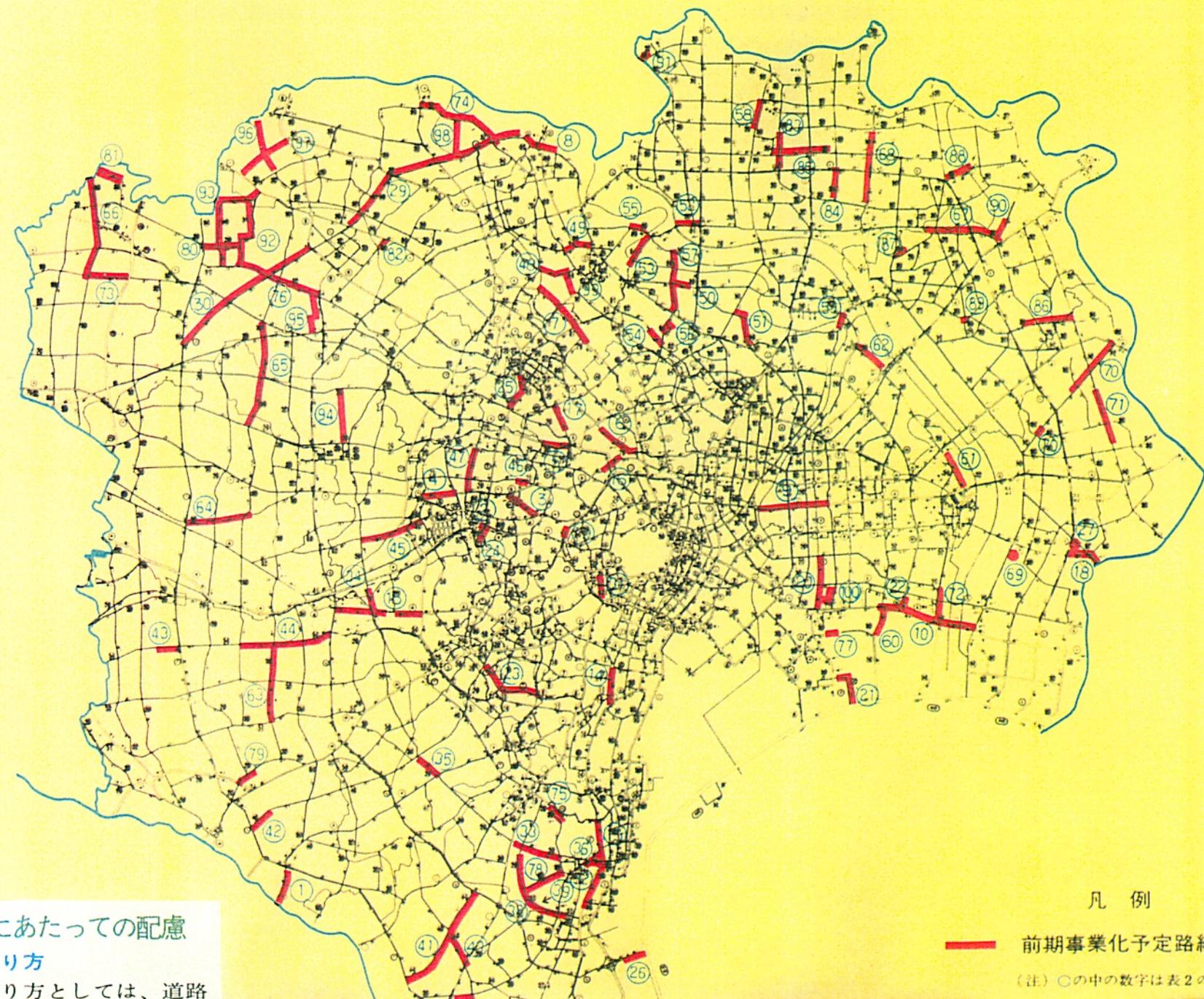
(注) ◎の中の数字は表1の番号に対応。

表1 変更予定箇所調書

番号	路線名	区間	延長	所在区	変更内容	番号	路線名	区間	延長	所在区	変更内容
1	放13及び放13支2	補282付近~都県境	約m 1,100	葛飾	立体交差の追加及び幅員の変更 (20→33.5m, 30→38m)	25	補102	補186、補195、補187、放30、補108付近	800	台東	幅員の変更(25→22m) (風車の廃止)
2	放14	補94、放28、放12、補186、補116付近	850	千代田 台東 江東	幅員の変更(30→27m) (風車の廃止)	26	補108	環4付近	70	台東	" (25→22m) (風車の廃止)
3	放15	補110、環3付近	650	墨田	立体交差の廃止	27	補116	補103~亀戸駅付近	750	江東	幅員の変更(25→23.5m)
4	放16	放29、補110、環3付近	1,050	江東	立体交差の廃止及び幅員の変更(35→33m)	28	補129	補218~区部境	2,450	世田谷 杉並	" (15→12m)
5	放19	補3~環3付近	580	港	幅員の変更(42→36m)	29	補145	補146~湾環	700	品川	起点・延長の変更(延伸700m増)
6	放26	補81付近~環5の1	490	豊島	" (30→27m)	30	補170	補76~環6	150	豊島	終点・延長の変更(短縮150m減)
7	放27	環1~放5	1,130	千代田	" (25→16m)	31	補172	環7付近	500	練馬	立体交差の廃止及び幅員の変更(30→16m)
8	放31	環7~都県境	670	江戸川	" (18, 26→34m, 17→22.5~32.5m, 35.5→30.5m, 25→32.5m)	32	補175	放26~補81	160	豊島	起点・延長の変更(短縮160m減)
9	放32	放14~放15付近	450	墨田	" (35→27m)	33	補183	補100~放12	690	荒川 台東	廃止
10	放32	放16~補198	620	江東	起点・延長の変更(延伸620m増)	34	補188	補92~補94	320	文京 台東 荒川	起点・延長の変更(短縮320m減)
11	放34	補153支1~放31	150	中央	幅員の変更(38→36m)	35	補195	放15~環3	2,670	中央 千代田 台東	幅員の変更(20→15m)
12	環3	山手線陸橋部	60	台東	" (20→27m)	36	補220	補76~補26	230	中野 新宿	起点・延長の変更(短縮230m減)
13	環7	大井埠頭内	300	大田	" (60→68.5m)	37	補233	朝霞キャンプ付近	800	練馬	幅員・区域の変更(18→25m)
14	補4	放19付近~放20	190	港	" (27→20m)	38	補303	放18~湾環	1,030	大田	新規追加(幅員14.5~20m)
15	補24	環4付近	190	新宿	" (34→20m) (交差点構造の変更)	39	補304	補74~補76	1,550	中野	" (幅員20m)
16	補26	補28~放19	240	品川	構造形式及び幅員の変更(15→15~21m)	40	世区街1	環8~多摩川	700	世田谷	" (幅員12m)
17	補30	放2~補46	1,250	品川 目黒	幅員の変更(16→11m)	41	練区街1,2	補172~補229	1,140	練馬	" (幅員12, 15, 16m)
18	補45	放2~補152	290	品川	終点・延長の変更(短縮290m減)	42	板区街2	補203~板区街4	1,400	板橋	" (幅員11, 13m)
19	補56	環2付近~環3付近	600	新宿 港	幅員の変更(20→17~20m)	43	同3	放8~放35	1,560	"	" (幅員11, 12m)
20	補63	新副街13~環6	480	新宿 中野 渋谷	起点・延長の変更(短縮480m減)	44	同4	補202~板区街2	480	"	" (幅員11m)
21	補74	環2付近	70	千代田	幅員の変更(15→12m)	45	同6	環7~補26	1,030	"	" (幅員11m)
22	補86	補243~補245	700	北	経過位置及び延長の変更(短縮300m減)	46	北区街1	環8~補157	1,050	北 板橋	" (幅員12m)
23	補89	環7~補86	1,000	北	幅員の変更(30→25m)	47	北区街2	環5の1~補84	670	北	" (幅員15m)
24	補93	環4~補92	250	文京	" (20→15m)	48	足区街1	補258~補251	440	足立	" (幅員15m)

(注) 1、「風車」とは、交差点部の右左折車線設置のための拡幅部分をいう。  
 2、「放」は放射線、「環」は環状線、「補」は補助線、「区街」は区画街路の略。

図9 前期事業化予定路線図



買収による方式が中心になりますが、今後は、地域の状況に応じて、土地区画整理事業、市街地再開発事業など面開発の手法を積極的におりこんで、街づくりと合わせて道路の整備を進めていくことにしています。

### ■事業の時期

素案では、事業の実施時期の目安をたてています。避難道路の整備など事業の緊急度に基づいて、おおむね前期10か年間に都市計画道路事業として実施すべき路線を図9及び表2のとおり選びました。これ以外にも、防災対策、地区計画、地域の方々の要望などを考え、前期に実施することになる路線も考えられますが、これについては、今後の状況をみながら検討していくことにします。

### ■地域環境の保全

居住環境区域を囲む都市計画道路の整備の際には、その道路の性格や沿道の状況などに応じて環境施設帯(バッファーゾーン)を設けるなどして、沿道の環境保全に努めることにしています。また、これと合わせて区域内では、通過交通が入り込まないで、歩行者が安心して通れるよう、環境の改善を図っていくことにしています。



表2 前期(おおむね昭和65年)に完成もしくは着手すべき路線

番号	路線名	区間	延長	番号	路線名	区間	延長	番号	路線名	区間	延長	番号	路線名	区間	延長
1	放3	環8～多摩川	約820m	27	環7	春江駅広	(5,470) <sup>m</sup>	54	補92	山手線付近～補93	約750m	80	補230	グランツハイツ付近	約980m
2	放5	環5の1～環5の1支1	130	28	環8	萩中2丁目～放17	約700m	55	補93	補88～豊島橋	400	81	補233	キャンプ朝霞付近	700
3	放6	放24～放25	900	29	環8	放8～放10支1	6,000	56	補93	田端大橋付近	400	82	補234	放8～城北公園	300
4	放6	補73～放24	1,000	30	環8	補134～放35	4,380	57	補93	環5の2～補118	1,690	83	補255	補259～環7	1,000
5	放7	江戸川橋付近 (放26付近～補168付近)	700	31	補21	環2～中官街7	690	58	補100	赤山街道～補260付近	900	84	補256	補138～環7	850
				32	補26	放19～補28	350	59	補109	鶴田川架橋(補119～補189)	400	85	補258	補259～補256付近	1,550
6	放8	補29～環3付近	1,150	33	補26	補163～放1	1,400	60	補116	放16～補198	800	86	補264	中川付近～補143	1,500
7	放9	赤羽線～果鴉駅付近	2,100	34	補26	放23～放5付近	600	61	補120	總武線～放15	1,000	87	補267	補109～西亀有2丁目	400
8	放10	補246～放10支1	600	35	補26	放3～補49	800	62	補120	補119～放13	950	88	補269	環7～中川	800
9	放15	補114～隅田川	1,750	36	補28	補27～放19	700	63	補128	補51～補54	2,100	89	補274	補268～補264	200
10	放16	補116付近～補140	2,800	37	補28	放1～補43	560	64	補130	補133付近～環8	1,900	90	補276	放13～金町4丁目	650
11	放17	放19付近～環8	2,200	38	補29	田園都市線～補31	1,370	65	補133	放7～補74	3,000	91	補295	新芝川運河付近	350
12	放19	補34付近～環8付近	1,400	39	補31	補29～東海道線	1,100	66	補135	補156付近～都県境	2,700	92	補301	グランツハイツ	2,500
13	放19	環6～補145付近	2,500	40	補43	補44～放1	960	67	補136	常磐線～補276	1,900	93	補302	*	2,630
14	放21	放19～環3付近	960	41	補44	環7～環8	3,010	68	補140	補259付近～補138	1,950	94	補304	補74～補76	1,550
15	放23	環6～環7	2,100	42	補49	深沢7丁目～環8	1,000	69	補140	船堀駅広	(3,840) <sup>m</sup>	95	緑区街1.2	補229～補172	1,140
16	放25	放7付近	600	43	補54	環8付近	500	70	補142	補284～放14(環7付近除く)	2,330	96	板区街2	補203～板区街4	1,400
17	放26	補76付近～環4	750	44	補54	環7～補133	2,500	71	補143	扇子田橋～都道470	1,600	97	板区街3	放8～放35	1,560
18	放31	今井橋～環7	800	45	補62	新綱街13～補26	1,800	72	補144	放16～補111	900	98	板区街5	環8～補157	1,050
19	環2	本塙町付近	400	46	補71	医療センター前	340	73	補156	補135～外環	1,100	99	北区街2	環5の1～補84	670
20	環3	放16～補111	1,450	47	補72	放6～補74	1,250	74	補157	環8付近～放9	2,540	100	江区街7	環3～補114	560
21	環3支4	環3～清環	1,050	48	補84	補73～北区街2	800	75	補163	環6～百反通り	580				
22	環4	放16付近	300	49	補85	放10～補83	900	76	補172	補301～放35	2,300				
23	環5の1	環4～補20	1,900	50	補90	補93～放11付近	500	77	補198	塩浜二丁目付近	250				
24	環5の1	放5～環5支1付近	800	51	補90	補100～環4	1,200	78	補205	補163～補29	1,200				
25	環5の1	補76～放26	1,000	52	補91	江北橋～放11	700	79	補212	玉川用賀二丁目付近 (補215付近～高3付2)	520				
26	環7	モノレール～清環	500	53	補91	補93～堀船3丁目	1,100								

(注)1.「前期に完成もしくは着手すべき路線」としては、以上のほか、土地区画整理事業、市街地再開発事業等によるものもある。

2.「放」は放射線、「環」は環状線、「補」は補助線、「区画」は区画街路、「高3付2」は高速3号線付属街路第2号線の略。

### ●今後の進め方

都では、今後、この素案をもとに、区と協議し、また関係の方々の御意見をお聞きしたうえ都案を作成し、変更決定の手続をとる予定です。

■窓口 都庁：都市計画局施設計画部道路再検討対策室 TEL(03)212-5111 (内)25305, 25307  
区：各区役所道路再検討担当課（都市計画課、計画課、土木課など）