

副本

丁第 17 号証

諮 問 第 72 号

平成 14 年 10 月 30 日

世田谷区都市計画審議会 様

世田谷区長 大 場 啓



東京都市計画道路の変更について（諮問）

都市計画法第 21 条第 2 項において準用する同法第 19 条第 1 項の規定により、東京都市計画道路（世田谷区画街路第 10 号線）を変更したいので、同法第 77 条の 2 第 1 項の規定に基づき諮問します。

東京都市計画道路の変更（世田谷区決定）

東京都市計画道路に、区画街路世田谷区画街路第10号線を次のように追加する。

種別	名称		位置		区域	構造			備考	
	番号	路線名	起点	終点		主な経過地	延長	構造形式		車線の数
区画街路	世田谷区画街路第10号線	世田谷区北沢二丁目	世田谷区北沢二丁目	世田谷区北沢二丁目		約60m	地表式	2車線	25m ~26m	幹線街路と平面交差1箇所
	その他	なお、世田谷区北沢二丁目地内に交通広場を設ける。							面積 約5,300㎡	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

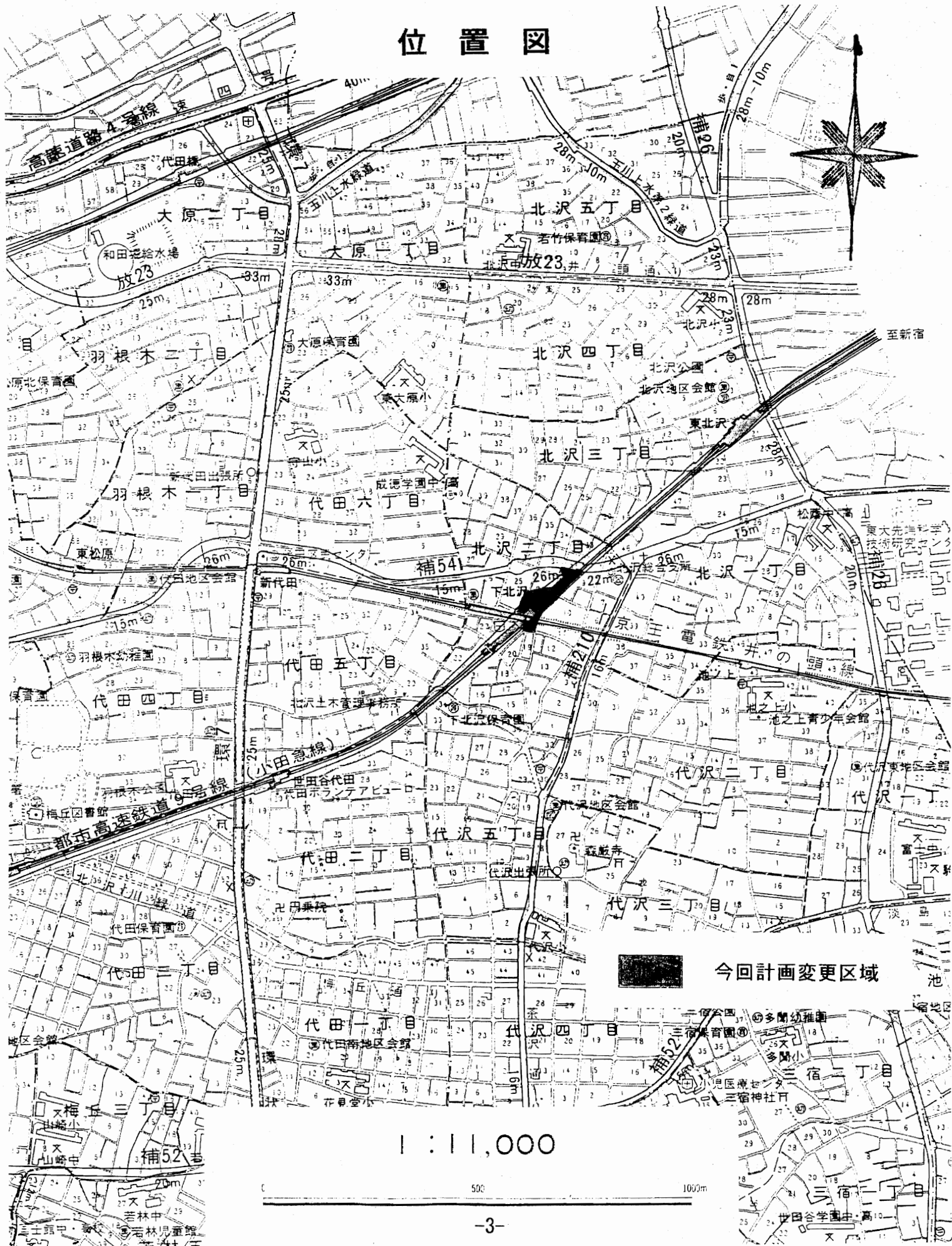
理由：下北沢駅周辺の交通の円滑化を図り、健全な市街地の形成に寄与するため新規追加する。

変更概要

名称	変更事項
世田谷区画街路第10号線	<p>1. 新規追加 (延長 約60m、車線の数 2車線、幅員 25m～26m)</p> <p>2. 世田谷区北沢二丁目地内に面積約5,300㎡の交通広場を設ける。</p>

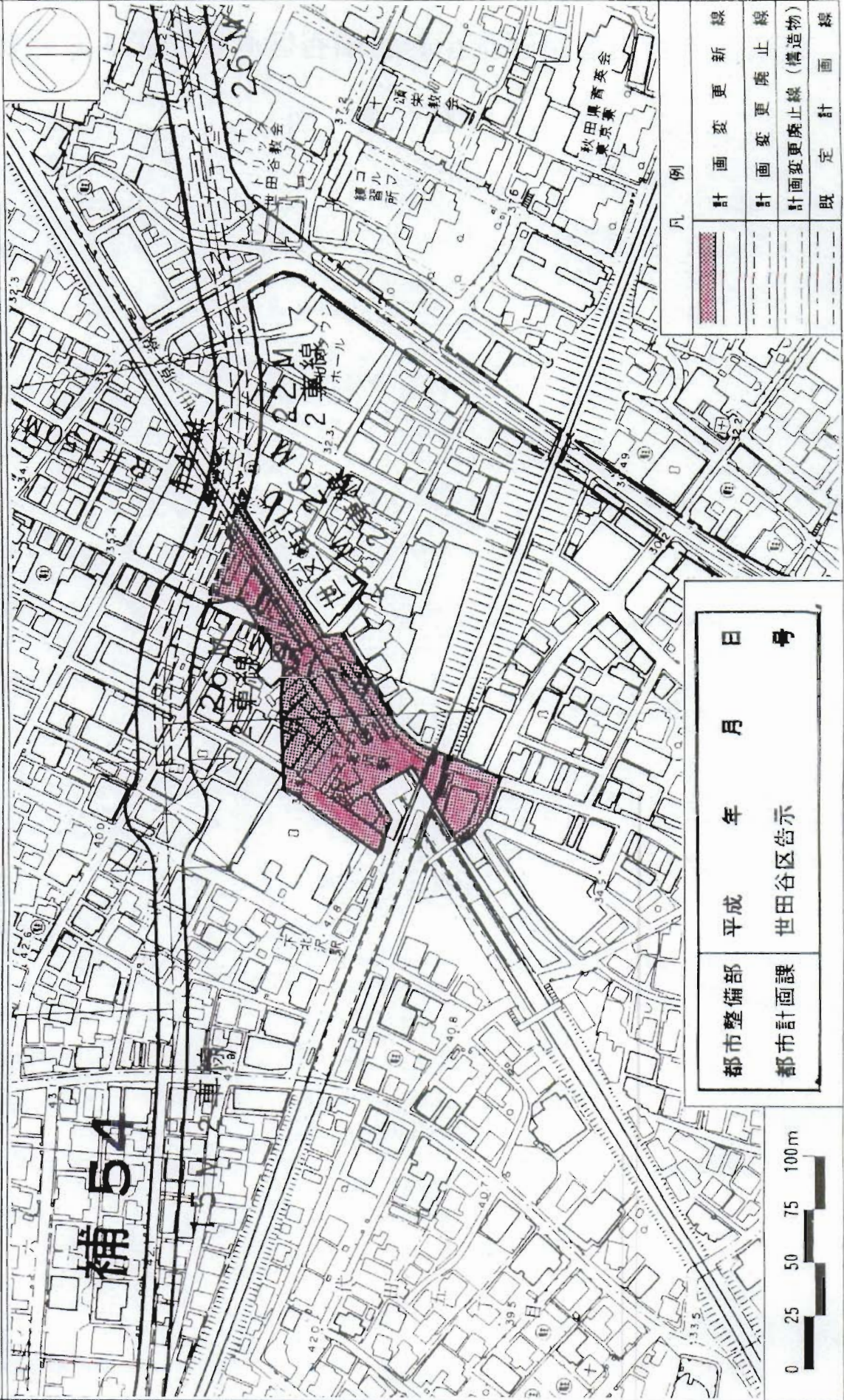
# 東京都市計画道路区画街路世田谷区画街路第10号線

## 位置図



東京都市計画道路区画街路世田谷区画街路第10号線 (世田谷区決定) 計画図

(参考) 東京都市計画道路幹線街路補助線第54号線 (東京都決定) 計画図



凡例

	計画変更新線
	計画変更廃止線
	計画変更廃止線(構造物)
	既定計画線

都市整備部  
都市計画課

平成 年 月 日  
世田谷区告示

号



## 都市計画の案の理由書

### 1 種類・名称

東京都市計画道路 区画街路世田谷区画街路第10号線

### 2 理由

下北沢駅周辺地区は、世田谷区都市整備方針（都市計画マスタープラン）の中で、都市的にぎわいを楽しむ界隈として育成する地区、商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点等として、世田谷区の広域生活拠点に位置付けられている。同方針では、当該地区の市街地整備について、快適な道路整備、回遊性のある歩行者道路の整備、接近しやすさの強化等、公共空間としての質を高める整備に重点を置き、小田急線の連続立体交差事業を契機として、建築物の共同化・協調化などを適切に支援、誘導することとしている。

また、世田谷区では地元の下北沢街づくり懇談会からの提言等を踏まえ、駅前広場整備構想を平成13年3月に策定した。その中で下北沢駅駅前広場の整備の方向を、「①鉄道敷地を活用した南北一体的な歩行者の拠点となる広場を基本とする。」「②小田急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、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す。」とし、広域生活拠点整備の中核施設として、都市計画決定することとした。

以上により、下北沢駅について、小田急線の鉄道敷地を活用し、交通機能、防災機能、環境機能を考慮に入れた駅前整備を行うため、幅員25～26mで補助54号線に接続する道路と面積約5,300㎡の駅前広場を、世田谷区画街路第10号線として新規追加しようとするものである。

東京都市計画道路の変更について（世田谷区画街路第10号線）

1. 趣旨

世田谷区画街路第10号線（下北沢駅の駅前広場等）については、小田急線の連続立体交差化（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）に合わせて整備する。ついては、世田谷区画街路第10号線の都市計画案について諮問する。

2. これまでの経緯

- 平成13年3月中旬 ・ 駅前広場整備構想（世田谷代田・下北沢・東北沢）並びに下北沢駅の駅前広場等の都市計画素案を策定
- 4月中旬 ・ 都市計画素案説明会  
（東京都：都市高速鉄道9号線（小田急線）、補助26号線、補助54号線）  
（世田谷区：世田谷区画街路第10号線）
- 平成14年1月23日 ・ 世田谷区都市計画審議会で世田谷区画街路第10号線（下北沢駅の駅前広場等）の都市計画案を口頭報告
- 平成14年2月12日 ・ 都市計画法第17条に基づく都市計画案の公告、縦覧  
～ 26日
- 平成14年2月19日 ・ 都市計画案説明会  
～ 21日  
（東京都：都市高速鉄道9号線（小田急線）、補助26号線、補助54号線の都市計画案並びに都市高速鉄道9号線（小田急線）の環境影響評価書案）  
（世田谷区：世田谷区画街路第10号線の都市計画案）
- 平成14年2月21日 ・ 世田谷区都市計画審議会で世田谷区画街路第10号線（下北沢駅の駅前広場等）の都市計画案を報告

3. 都市計画案の内容等

下北沢駅の駅前広場については、平成13年3月に策定した「駅前広場整備構想」並びにその後の街づくりの基本計画案の検討を踏まえて都市計画案とした。

（1）整備の方針

- ① 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を基本とする。
- ② 小田急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目指して、広域生活拠点としての整備を図る。

(2) 駅前広場の機能

交通機能、防災機能、環境機能等を考慮に入れた施設整備を行う。

(3) 駅前広場等の規模（都市計画案の範囲）

補助54号線から駅舎部までの小田急線の鉄道敷地を活用し、幅員25～26mの区画道路と面積約5,300㎡の駅前広場について世田谷区画街路第10号線とする。

4. スケジュール（予定）

平成15年1月～2月 都市計画決定、告示

都市計画決定後、おおよそ1～2年後を目途に事業認可、事業着手。



## 意見書の要旨

東京都市計画道路区画街路世田谷区画街路第10号線に係る都市計画の案を平成14年2月12日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第2項の規定により、10通(411名2団体)の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名 称	意見書の要旨	世田谷区の見解
<p>東京都市計画道路 区画街路 世田谷区画街路 第10号線</p>	<p>1、小田急線跡地を道路にすれば、現計画案の駅前広場への不自然な道路がすっきりする。</p> <p>2、現在の下北沢の街の雰囲気を守るために、一般車両、バス、タクシーの駅前への導入を極力避けるべきであり、駅前広場にロータリー的なものは下北沢の魅力を大きく壊す。 歩行者が車両に煩わされずに利用できる駅前広場の計画を要望する。 バス、タクシー乗り場は茶沢通りと小田急線の交差点付近から駅に向かって線状に設け、バス待機はタウンホールとする。</p> <p>3、駅舎、駅前広場について、公募型設計コンペを開催すべきである。</p>	<p>1、現計画案の駅前広場は小田急線の鉄道敷地を最大限に活用したものであり、接続する補助54号線との交差についても、隅切りにより、見通しを確保しており、合理性がある。</p> <p>2、下北沢駅は6万人/日が改札口を利用する駅であり、鉄道交通と他の交通手段との乗り換え駅として、高齢社会に対応し、交通弱者に配慮したバリアフリーの視点を重視した交通結節機能強化は不可欠である。 したがって、鉄道とバス、タクシー等が出来る限り近接することが望ましく、駅舎に近接したロータリーの整備は必要である。 なお、この度提示したロータリーの形状は参考であり、今後、バス乗降場等の交通施設の配置等も具体的に勘案しながら、歩行者空間を豊かに確保していきたい。 また、駅前広場は防災の視点からも、地域住民のみならず、街に来訪する大勢の買い物客等の災害時の一時的な集合場所や災害救援活動の拠点として、貴重な空間となる。 さらに、緑豊かな整備により街の顔となり、地域コミュニティの核として、また、商業活動の更なる活発化に資する空間に育っていくことも期待できる。</p> <p>3、駅舎については、小田急電鉄が設計・工事を行うことになるので、意見として伝える。 駅前広場については、世田谷区の施</p>

	<p>4、都市計画案はバス・タクシーを最優先した計画案であり、賛成できない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅直近に利用者のためのくつろぎの空間となる憩いの広場を設置。</li> <li>・茶沢通りと小田急線の交差する地点の内側にバス・タクシー等の乗り場等の広場を設置。</li> <li>・鎌倉通りと小田急線の交差する地点の内側にもバス・タクシー等の乗り場等の広場を設置。</li> </ul> <p>5、下北沢の商店街地域を分割する世区街10は反対であり、構造、ルートの再考を求める。</p>	<p>行であるが、現都市計画案については、下北沢に必要な駅前広場機能を考慮し、関係機関（東京都、警視庁、小田急電鉄等）と調整を重ねて作成したものである。</p> <p>設計にあたっては地元意見は伺うが、公募型設計コンペを行う考えはない。</p> <p>4、都市計画案は、バス・タクシーの交通計画を優先したのではなく、地元アンケート調査の結果や、地元の街づくり懇談会からの提言を踏まえたものである。</p> <p>例えば、人に優しいという視点から、駅舎にできる限り近接したところにバス・タクシー乗降場を設け、高齢者や障害者等にとっての利便性を向上させるものであり、バリアフリー化の具現となる。</p> <p>また、歩行者主体という視点では、補助54号線から駅前広場までの導入路に8m程度の歩道を両側に設け、歩行環境・回遊性の向上を図るものである。</p> <p>駅前広場の機能としては、人々が集い、憩い、語らう場としての役割を果たすことも重要である。駅舎からロータリーの間や駅前広場の南北の部分は、人の滞留スペースとしての利用も可能であり、現計画案は利用者のためのくつろぎの空間として、十分に機能できる。</p> <p>5、下北沢駅周辺では、駅周辺商業地を構成する個々の商店街の特色から、各商店街を回遊して楽しむ歩行者で、駅周辺が一体となった賑わいを見せている。</p> <p>世区街10号線の駅前広場部分は、駅周辺の回遊の起終点であり、回遊の交点でもある。また、導入路部分の広幅員歩道は回遊を支える歩行者動線の軸の一つである。</p> <p>世区街10号線は、現在、鉄道により市街地が南北に分断されている状況</p>
--	---	--

	<p>6、今後の計画決定に至るプロセスの中に、住民の意見を十分に反映できるように、まちづくりを含めた道路の計画案を考える協議会等を組織化し、東京都都市計画審議会が開かれる以前に十分な検討の機会がもたれるようなスケジュールの再検討を要請する。</p>	<p>を、大きく改善するものである。駅周辺の商業地の一体的な発展に寄与するものであり、歩行者の回遊性を確保・向上させるためにも、構造については地表式とする。</p> <p>また、市街化が進んでいる下北沢において、新たに駅前広場の用地を確保することは極めて困難であるため、小田急線地下化後の鉄道用地は、たいへん貴重な空間である。</p> <p>世区街10号線については、この鉄道用地を最大限に有効活用することを基本として、交通広場機能・防災広場機能・環境広場機能などの必要な機能を確保していく観点から、現都市計画案の位置が最適である。</p> <p>6、世区街10号線（駅前広場等）の検討にあたっては、平成12年3月に地元街づくり懇談会からの提言を契機に、同提言や地元アンケート調査、地元の方々との意見交換等を踏まえて、駅前広場整備構想を策定し、平成13年4月には都市計画素案として説明会を開催した。</p> <p>その後、素案についての地元意見等を踏まえながら、さらに検討を加え都市計画案を策定した。</p> <p>都市計画案については、広く案の内容を住民及び利害関係人に知ってもらうとともに、その意見を都市計画決定に反映させるため、都市計画法に基づく公告・縦覧、意見書の提出の手続きを行った。加えて、縦覧期間中には、案の説明会を開催し、その後も、随時、担当部署で住民等の意見を伺っている。</p> <p>世区街10号線の都市計画は鉄道や補助線街路の都市計画と相互に密接に関わっているため、同時決定案件である。</p> <p>計画決定に至るまでのスケジュールは、基本的に東京都と同時進行であり、平成14年度中の都市計画決定を目標としている。</p>
--	--	--

7、小田急線成城駅・梅ヶ丘駅間の高架事業は違法であり、これを前提とした都市計画案は違法・不当である。関連するすべての都市計画案は撤回すべきである。

また、地方自治体の責任者でもあり、都市計画事業の一部を受け持つ世田谷区長は、住民の意を戴して都市計画の見直しに尽力すべきである。

8、街を分断せず、住民歩行者にとってよりよい街づくりとするため次の意見あり。

- ① 北沢商業地域内を緊急車サービス車以外の車が入らない歩行者専用エリアとし、小田急線駅両端部周辺道路の2ヶ所に最小限のバス、タクシー乗り場を設ける。
- ② 開放された区間の高速鉄道9号線の地上部分は公園緑地、防災用オープンスペースなど公共目的に供し、駅前広場は車の入らない歩行者専用広場とすることで地域の一体化を図る。

7、小田急連続立体交差事業認可処分取消請求事件について、被告である国は、1審の判定を不服として、平成13年10月12日に控訴している。これにより、判決は確定せず、東京高裁で争われている。

区としては、小田急線の連続立体交差事業を契機として、駅周辺街づくりを推進することとしており、下北沢駅周辺については、駅前広場等が必要であると認識している。

健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保し、そのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用を図ることは、都市計画の理念であり、都市計画の適切な遂行に努めることは区の責務である。区としては現都市計画案を撤回する考えはない。

8、

① 高齢社会に対応し、交通弱者に配慮したバリアフリーの視点から、交通結節の強化は駅前広場として必要不可欠な機能である。したがって、鉄道とバス、タクシー等が出来る限り近接するのが望ましく、駅舎に近接した交通施設の配置が必要である。

② 駅周辺では、駅周辺商業地を構成する個々の商店街の特色から、各商店街を回遊して楽しむ歩行者で、駅周辺が一体となった賑わいを見せている。世区街10号線の駅前広場部分は、駅周辺の回遊の起終点であり、回遊の交点である。

また、導入路部分の広幅員歩道は回遊を支える歩行者動線の軸の一つである。世区街10号線は、交通結節機能を果たし、駅周辺の商業地の一体的な発展に寄与するものであり、歩行者の回遊性を確保・向上させるためのものである。