

第76回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

● 日時 : 平成13年3月10日(土) 午後7時~9時30分

● 場所 : 北沢タウンホール・11階 研修室3・4

● 議題 : 1. 下北沢駅前広場について

○ まとめ

○ 区のお考え方

2. その他

● 出席者 : (敬称略)

懇談会会員

- 26名 ((司会)、

北沢総合支所街づくり部長 - 1名 (竹川)

街づくり課 - 6名 (安水、福田、八重樫、高野、佐藤、井澤)

都市整備部 建築指導課 - 1名 (窪松)

都市計画課 - 1名 (板垣)

交通企画課 - 1名 (吉田)

専門家 - 2名 (前田、若林)

◎会員異動

しもきた商店街振興組合・氏が新会員として参加。

◎世話人挨拶 :

2月27日、都議会において鉄道形式は「地下方式」との答弁がなされたので、都議会、区議会の経緯と区のお考え方を伺い、前回積み残しになった駅前計画のまとめを進めたい。

1. 下北沢駅前広場について

◎竹川街づくり部長から説明 :

2月27日、都議会で自民党の代表質問に答えるかたちで、「構造形式については地下方式が最適と判断する」旨の発表があった。翌28日の一般質問で、公明党の議員の方の質問に対し、「補助54号線について、連立と併せて関連する道路を整備することは、地域交通の円滑化のために重要なので、下北沢駅付近の54号線をはじめとする道路整備は、地元区が進めることとなっているが、都も適切な支援を行う」との答弁があった。街づくりに関しても連立事業計画と併せて支援するとし、地元説明会は本年4月を目途に都市計画素案の説明会を開催したいとの答弁がなされた。

区議会では、3月1日に下北沢駅周辺の緑化について、2日には3駅の街づくりについての答弁があった。昨日は小田急線整備方針検討会が開催された。

また、5日の区議会では街づくりの進め方についての質問に、「昨年3月、下北沢街づくり懇談会から提言のあった下北沢グランドデザイン構想図、地元区民などへのアンケート調査、および意見交換を踏まえて、駅前広場整備構想の原案をまとめた」と八頭司助役が答弁している。6日には都市整備常任委員会があり、今日ご報告する内容を説明した。

区としては今後、鉄道敷の幅はどうかなど東京都から取り寄せながら、今日ご説明する図面等含め、修正していくかたちになるだろうと考えている。

- 5日の区議会で、井の頭線の盛土部分について区がされた答弁と、改正自転車法についての質問に対し、鉄道事業者が負担うんぬんとのやり取りがあったやに記憶するが、そのへんを伺いたい。

◎竹川街づくり部長から説明：

盛土部分をアクセス道路として使えないかとの質問に、北沢総合支所長が、「地元懇談会のグランドデザイン構想図や、区・都・京王電鉄本社への要請などで、地元の要望は十分理解している。国や都の支援を仰ぎつつ、貴重な空間として積極的に鉄道事業者に働きかけていく」と答弁。駐輪場については小田急電鉄経営で、台数についても区の要望を入れてもらうとの方針で進める。

◎「今年度の懇談会の意見取りまとめ案」について専門家から説明：

……略……

- 下北沢街づくり懇談会の存在が認められ、注目度も大きいので、懇談会の意見の取りまとめ作業を専門家にしていただいたが、これについてご意見があれば伺いたい。
- 基礎的な質問だが、出された意見というのは懇談会会員だけのものか。専門家、行政の方の意見も含むのか。もし含むのであれば、どちらの意見かがわかるかたちにしていただければと思う。
- これまでの話し合い等、さまざまな要素が総合され、その人の意見としてこの場で出されたものと私は解釈している。

◎専門家から説明：

同趣旨のご意見をまとめるなどはしているが、基本的には皆様のご発言のみを整理したものだ。

- ケース1で駅前に交通広場機能を想定したのなら、ケース2では外周道路沿いの案を描いていただくのが理想かと思うが、なぜ両案とも駅前に交通広場機能となっているのか。

◎専門家から説明：

前回、駅前に交通広場を設けた案としてたたき台にいただいたが、基本として

は駅前に歩行者機能と一体的に交通広場を整備する意見が主流であろうと整理できるかと思う。まとめにも「外周道路にとの意見と並立している」というかたちで書かせていただいた。

- たたき台であれば、ケース1、2が違うものなら比べられるが、これだと誘導されているように感じる。これは専門家の方のお考えで、区から出される資料とは違うものと理解してよいか。
- 並立しているなら、もう一方の案のケースもあってしかるべき。もしも描きにくいのであれば、私ども（しもきた商店街振興組合）で練り上げてきた絵があるので、逆提案としてお見せしたいが。まとめるためには資料不足というのが実感なので。
- その提案をお預かりし、説明も今後十分お聞きしたい。今日は時間の関係で、区が作業を進め、たたき台を作成されたので、そのお話を伺いたい。
- その前に、取りまとめ（案）の項は、今年度出された意見、過去に出された意見、グランドデザイン構想図から素直に導き出されるものかどうか。恣意的な部分があるのではないか。

◎専門家から説明：

グランドデザインの段階で「駅をはさんで広場を設置、南北一体化した駅前の拠点にしていく」と言うことで構想図が作成され、すでに了解いただいている。それに基づき今回のケーススタディを描いた。ただ、意見が完全には統一されていない旨を、「外周部分に別途整備する」ということで併記させていただいた。

- グランドデザインでは「歩行者利用に主眼をおく」としており、交通広場主体にという行政とのイメージの違いを感じる。
- 当初は歩行者優先というのが大方の意見だったが、区より都市計画事業にしないと国から補助金が出ないということがあり、そのための条件として面積、機能などの説明があつて現在に至っている。まとめるにはもう少し作業が必要かと思うので、次回に回させていただきたい。次に、行政より区の考え方についてお願いしたい。

◎吉田交通企画課長から説明：

昨日、世田谷区と渋谷区と小田急電鉄が東京都に呼ばれ、四者検討会で東京都から正式に小田急線の下北沢付近の整備方針について、今後、地下方式という方針の下に関係所管と協議していきたい、4月を目途に都市計画の素案の説明会を行うなどの話が正式にあった。

構造形式を絵でご説明すると、昭和39年に平面4線で都市計画決定され、これが現在も生きている。平成10年12月に都議会で、線増線（急行）については地下化していくとの表明があり、この時点で4線並列高架案はなくなった。その後、4線並列地下、2線高架・2線地下、2線2層地下の3案が生きてきている。今回、2月27日に地下方式が最適として地下を表明しているので、2線高架・2線地下もなくな

り、現在は4線並列地下、2線2層地下が残っており、どちらにするかの表明はまだない。その他についても、都議会と同じような内容の説明だった。

◎「東北沢・下北沢・世田谷代田駅の駅前広場整備構想(原案)」について安水街づくり課長から説明：

……略……

●①駅前広場に関するアンケートは中間報告を受けただけなので、ご報告願いたい。

②東北沢駅は地下駅になるのか。

③駅前広場構想の図で破線外にはみ出した部分は、区が買収を考えておられるのか。

◎質問①に対する回答（安水街づくり課長から説明）：

4月から行っている調査の一環であるアンケート結果などを受けて、調査結果が区に報告され、それを踏まえて、たたき台として原案を今日お出ししている。

◎質問①の補足回答及び質問②に対する回答（事務局から説明）：

駅前広場整備構想をまとめる上で、皆様のランドデザインも参考にさせていただくとともに、一方法としてアンケートを取り、既に昨年7月に集計結果をお示しした。「中間報告」とは全体の調査の中間段階という意味である。アンケート結果は整備構想原案に生きているとお考えいただきたい。東北沢駅についてだが、東北沢、下北沢、世田谷代田の3駅が地下方式と聞いている。

◎質問③に対する回答（質問③に対する回答が、他の質問に対する回答と前後するなど、議事録にとりまとめると意味が把握しづらいため、専門家から区に再確認を行なった上で、発言順にこだわらず一括した回答要旨としてまとめた）：

1) 図の破線は昭和39年決定の都市計画線で、現在、生きている線である。しかし、4線並列地表式を前提とした計画線なので、地下式の構造が確定すれば、それに合わせて変更される可能性もある。

2) 将来の鉄道計画線から駅前広場等の計画線がはみ出る部分がある場合、必要な用地については区が買収することになると思う。

●54号線は昭和6年当時の案では違うルートを通っていた。現ルートにいつの時点で、なぜ変わったのか。今後の街の整備計画の中で、変えられる可能性の有無を知りたい。これを逃すと、既定路線として決まってしまう恐れがあると思うので、確認したい。

◎安水街づくり課長から説明：

補助54号線は昭和21年、戦災復興院告示で幅員15mで告示され、昭和39年、小田急線との交差部が道路で立体化ということで、道路が高架式となっている。昭和41年には環7の交差部が都市計画変更されている。今回、鉄道が地下になるので、立体交差部の変更などが想定されるが、道路のルートの変更については、都市計画道路として決定されているので難しいだろう。都が計画決定し、区は整備を担当する

のが役割である。どう整備するかについては皆さんの要望も聞いて行きたい。

◎竹川街づくり部長から説明：

都の昔の都市計画で、500m程度の間隔で道路を設けていく細網計画があったが、戦後アメリカの指導の下、大幅に変更を加え、現在約1000m間隔の計画になっている。今後は補強・強化の微修正はあっても、大きな変更はないと考えられる。

●仮に2線2層式になった場合、原案を大幅に見直すことになるのか。

◎事務局から説明：

鉄道については、この程度は道路として使えるのではという区の思いだ。駅広の形だが、調査をかける中で、5300 m²がどれくらいの大きさになるかをつかみたかったので絵にしたもので、まだ決定したものではない。これから原案を区の中でもたたき、将来的にどうするかは地元の方々との意見交換をしていきたい。

●金子葬儀店さんから公衆便所までが広場となっているが、これは買収計画があるわけではなく、5000 m²の広さを表しただけと解釈してよいか。この紙が出回ると誤解を招く部分があるので伺いたい。

◎安水街づくり課長から説明：

そのとおりで、駅前広場構想の時点では決まってくるが、現段階ではあくまでたたき台的なものだ。

●5300 m²を形にするところで、ここを必要としているのではないという解釈は誤りか。

◎安水街づくり課長から説明：

線路敷を有効活用した中で図に落とすところになったということで、今後検討していくことになる。これで決定とするつもりはない。

●地下の並列4線になれば、この図面の灰色部分は少し上にずれると考えてよいか。

◎事務局から説明：

鉄道が実際にどうなるのかを踏まえないと、いまは申し上げられない。

●お答えに「アンケートの結果」というのが多用されたが、あのアンケート自身、誘導的な部分があるということで非常にもめた。それが修正されないまま、民意を反映するものとされているのではないか。

◎安水街づくり課長から説明：

都市施設としての駅前広場なので、本来ならもっと広くなるところを、皆様方のご意見を入れてこういう配置になったとご理解いただきたい。

●今日いただいた図面が独り歩きして誤解を生じないように、皆さんも慎重に扱っていただきたい。わからないところはわからないと答えるしかないのでは。

●確認だが、2線2層の地下になった場合、もっと細長くもなり得ると理解してよいか。

◎事務局から説明：

この図は地面に線路がなくなると仮定して、この程度の道路は必要ということで

描いたもので、線が細くなったらどうかといったことではない。

●線路敷をはみ出して都市計画決定をする可能性があると認識して描かれたということか。

◎事務局から説明：

いまある鉄道敷の上を基本にして、これぐらいはつくっていききたいという絵になっている。

●線路敷以外にも駅前広場を整備する可能性もあるということか。

◎事務局から説明：

線の内側は昭和 39 年の都市計画決定以来、制限されている。そこで、なるべく多くの方にこれ以上制限がかからないようにということで、いまある線を前提として行政の今後の整備への夢部分を語ったものだ。

●この絵はこの場で回収したらどうか。

●これは原案だと説明があれば、われわれはこれがベースだと取るので深刻になる。こういうビジュアルなものは鮮明にイメージに残るので、よほど注意して提出しないとダメだ。これは全く自由に勝手に描いた絵だという発言がきちっとあれば、一つのプランと受け取れるが。

◎竹川街づくり部長から説明：

本日の資料は構造が不明の段階で描いたもので、4月から行なった調査報告から抜き出したものであり、つい先日、一般の方も区政情報コーナーで見ることができるようになってある。今後、修正されるものとお考えいただきたいが、極端に変わるということはないと思う。

●今日初めて目にした資料なので、ご質問、ご意見もあろうが、第 77 回懇談会を至急設定し、しもきた商店街から提案のある資料も検討する場をつくりたい。

◎閉会挨拶（ 世話人）

やっとスタートラインに立てたのではないかとつくづく感じた。区から出された駅前広場整備構想原案によると、歩行者主体の街づくりという文言が多々見受けられるが、最後に大変熱いご意見になったように、ケース 1 の図面はちょっと違うのではと感じている。紆余曲折あるかと思うが、今日のように万障繰り合わせて大勢ご出席いただき、ご意見をいただければありがたい。都市計画のための原案づくりを基本に進んでいきたい。よろしくお願ひします。

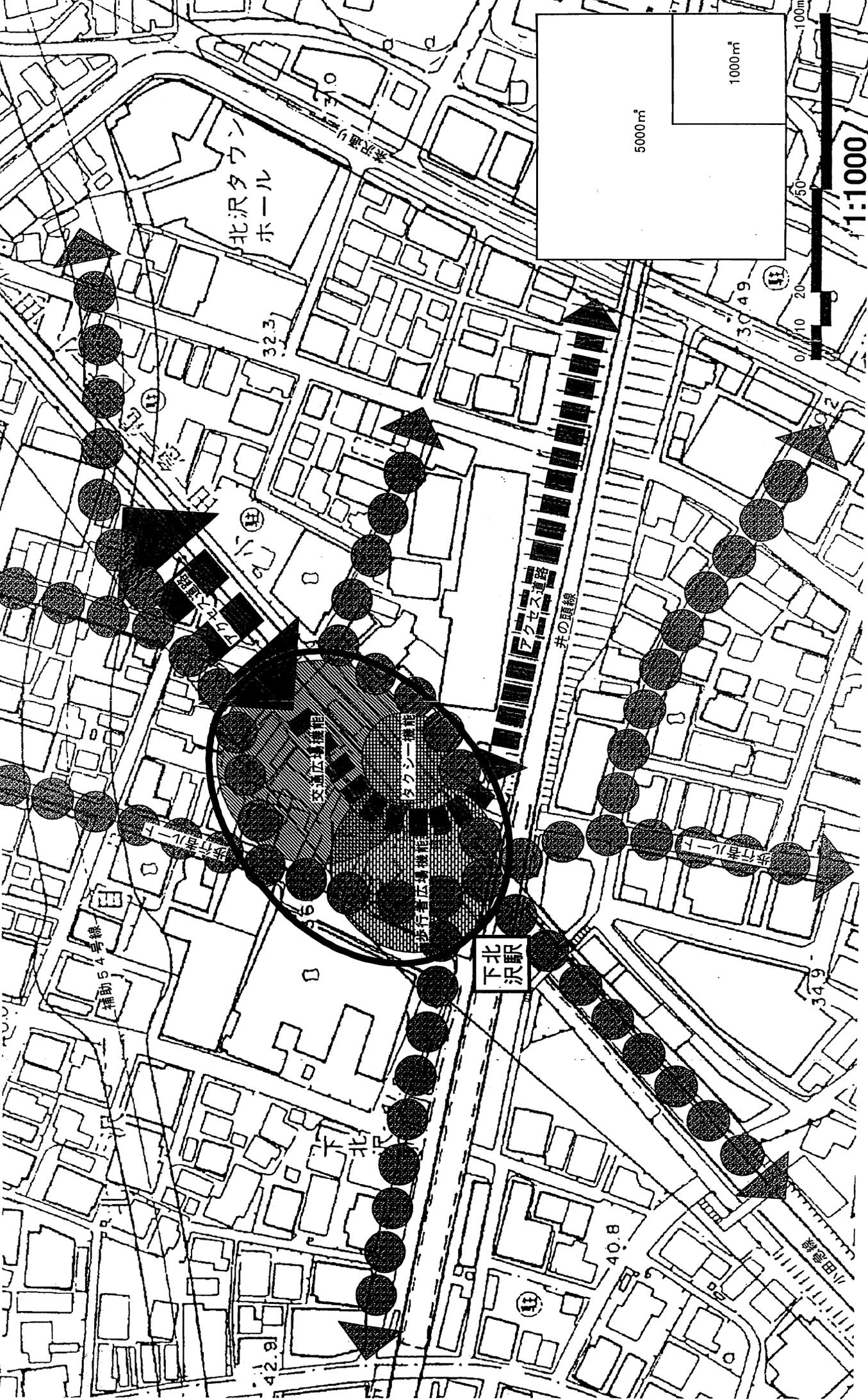
■ 駅前広場、アクセス道路に関して今までに出された意見と今年度の懇談会の意見取りまとめ（案）

駅前広場の位置・性格	グラウンドデザイン構想図	過去の懇談会で出された意見	今年度の懇談会で出された意見	懇談会としての意見の取りまとめ（案）
<p>・ 鉄道2線が交差する付近に、駅を採んで広場を設置、南北が一体化した駅前の拠点</p> <p>・ 歩行者利用に主眼をおく</p>	<p>・ 南北連絡強化</p> <p>・ 歩行者機能の充実、南北交流、防災、イベント性、憩いの広場等包括的な機能を持たせる</p> <p>・ 日常的な必要交通と緊急車を処理できる交通広場とする</p>	<p>・ 街の顔としてある程度の規模が必要</p> <p>・ 災害時に鉄道客も避難可能な大きな広場が必要</p> <p>・ 面積5000㎡（28年式による）は我々の考えの3倍以上</p> <p>・ 2層式は歩行者広場も考えられよ（用賀にあるサンクン広場等）</p> <p>・ 駅前は2段式の広場があればよく、交通拠点としての広場は外周部に整備する（茶沢通り・小田急線・補助54号線に囲まれた三角地帯、南側のエグザス前の隣切り付近）</p> <p>・ 駅から離れた交通広場に地下コンコースで連絡する考えもある</p> <p>・ 小田急敷地の活用を図る（補助54号と小田急の交差点付近）</p> <p>・ 南北で形態（方式）に違いがあっても、全体として調和がとれていれば良い</p> <p>・ 広場は単独用途ではなく、多目的な利用を図るようにする</p> <p>・ 跨線橋が渡むので、待ち合わせのしやれた広場が欲しい</p> <p>・ パス、タクシードルで受け止めて、車に阻害されず買物ができる、弱者に優しい街づくりに転換していきたい</p> <p>・ パスは現状ターミナル（タウンホール1階）の活用を図る</p> <p>・ 既存系統と新規分2バスあれば十分だが、補助54号線に通型バス停があってもよい</p> <p>・ バス停は駅から近くに欲しい</p> <p>・ 高齢化すれば車椅子も多くなるし、バスも必要になる</p> <p>・ 観光バス発着スペースが地区内には必要である</p> <p>・ タクシーは駅前に入れてもよい</p> <p>・ タクシーは入ってくるものは仕方がない</p> <p>・ パス、タクシードルで受け止めて、車に阻害されず買物ができる、弱者に優しい街づくりに転換していきたい</p> <p>・ 弱者への配慮は必要</p>	<p>・ 下北沢駅周辺に必要とする広場機能は、歩行者利用に主眼を置き、南北市街地の連絡、防災、イベント、待合わせ等及び必要規模の交通広場からなる多様な機能を備えたものとする</p> <p>・ 歩行者広場機能は、鉄道2線が交差する駅前に整備する</p> <p>・ 交通広場機能は、駅前広場に歩行者機能と一体に整備することを基本とするが、「外周部分に別途整備する」という意見も出されている</p> <p>・ これらの広場機能の整備には、小田急線用地を活用し周辺市街地への影響を最小限にする</p>	<p>・ パス機能は、「駅前に必要」と「外周道路で受け止める」という意見が並立している</p> <p>・ 今後のバス需要に総合支所バスターミナルと54号線バス停で対応できるならば、駅前にバスターミナルは設置せず、総合支所バスターミナルまでの歩行者動線の充実を図る</p> <p>・ 但し、高齢化対応や将来のバス需要の増加に配慮して、駅前には必要最小限のバス停を設ける</p> <p>・ 同様に、高齢社会を前提にすると、タクシーが駅前に寄り着くことは重要であり、最小限のタクシー施設を整備する</p> <p>・ 一般車は原則として駅前への進入を制限するが、高齢者・障害者等の車は駅前広場に入れるものとし、乗降場等の必要な施設は設置する（車種制限の方法等、運用が今後の課題）</p>
①バス施設		<p>・ パス、タクシーも外周部で受止める</p> <p>・ パリアフリーの面からは、バス・タクシー等も中まで入れて欲しい</p>		
②タクシー施設		<p>・ 通院等に不便、駅前に乗場が欲しい</p> <p>・ 高齢化進展で、タクシーは必需品。駅からすぐ乗れる位置に必要</p> <p>・ 茶沢通り、鎌倉通り、代次通りで拾えば不便はない</p>		
③一般車送迎用乗降場		<p>・ 高齢化、パリアフリーへの対応から駅前に車は入れた方がいい</p> <p>・ 周辺住宅地からの利用にも配慮すべき</p> <p>・ 外周道路で受け止める</p>		
④一般車用駐車場	<p>・ 極力地区幹線道路や主要生活道路に近い位置に設置し、商店街や住宅地内部に、来街車両が侵入するのを防ぐ</p>	<p>・ 商店街の共同駐車場整備を検討すべき</p>	<p>・ 納品車両は外周部の内側に入れるようにする</p> <p>・ 外周部分にトラックが停まれる場所があるといよい（54号線のふくらんだ所等）</p>	

	グラウンドデザイン構想図	過去の懇談会で出された意見	今年度の懇談会で出された意見	懇談会としての意見の取りまとめ(案)
交通以外	<ul style="list-style-type: none"> ⑤イベント広場 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者が憩える空間として、待ち合わせやイベントに活用 ⑥避難スペース <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の一時避難場所として位置づけ、住民や来街者の避難・集合場所とする 	<ul style="list-style-type: none"> ・南北交流空間が必要、イベントの共同開催 ・下北沢に道了第一ヶ所ではとても足りない 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベントの場所がないので道路許可で苦勞しており、イベント広場はぜひ欲しい ・コンコース等の利用も一つの方法だろう ・大災害に備えた防災広場は必要不可欠 	<ul style="list-style-type: none"> ・下北沢のシンボルとして、イベント会場に利用できる規模と構造(交通規制、歩行者優先等に配慮)を備えた広場とする ・平常時には待ち合わせや憩いの場となり、災害時には緊急車両の活動スペースや避難スペースとして機能する、下北沢のオアシス空間として整備する
機能	<ul style="list-style-type: none"> ⑦耐震性貯水槽、緊急車活動スペース <ul style="list-style-type: none"> ・駅前拠点広場ないしはその周辺で、災害用貯水槽の設置を図っていく ・緊急車の活動拠点として機能させる ⑧その他(交番、公衆トイレ、修果スペース等) <ul style="list-style-type: none"> ・街の中心に位置する広場として、下北沢のシンボルとなる「へそ空間」の演出を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・下北沢にも100トン規模のものが必要 ・駅前に交番が欲しい。現位置から駅前に移すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・何年に一度の火事のために駅前にハシゴ車の回転広場が必要だろうか、放置自転車の管理が問題になる ・緊急車両への配慮は必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・このため、駅前広場では放置自転車を厳しく管理するとともに、適切な位置に充実した駐輪場を整備していく ・駅前への交番設置に強く働き掛けていくものとする
アクセシビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・茶沢通り、鎌倉通りから駅に4方向からアクセスする道路を整備(道路の負担を分散し、広幅員化を避ける) ・小田急は運立後の鉄道敷、井の頭線は高架土手構造を変更して活用 ・駅への歩行者ルート、沿道部や駅前への緊急車ルート、広域避難場所への避難路とする。このため、駅南北それぞれに2方向アクセスを確保する ・道路景観への配慮、街路樹・舗装・電線地中化等の整備に努める 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間のかかり、周辺住民に影響が大きい新たな買収をせずにできる方法(井の頭土手の活用等)を検討すべし 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主体の街づくり、アクセシビリティは必要なのだろうか ・4方向からのアクセシビリティではなく、全て外周道路で受止められるかを考えるべき。ただし、井の頭線土手用地の活用が可能なら茶沢通りからのアクセシビリティは整備してもいい(タクシヤ等付き等) ・井の頭線の盛土土手構造を変更するアクセシビリティについては、街路事業に位置づける等、必要最低限の事業を考えて欲しい ・井の頭線の現状構造の変更、敷地活用ためには、灰土電線側のメリットも織り込み、計画に巻き込んでいく必要がある ・小田急線路敷を活用して世田谷代田方面へ羽根木公園に至る歩行者路を整備してはどうか ・補助54号線は浅深度地下方式とし、歩行者中心の街を分断しないようにする ・補助54号線の小田急線との交差部付近は連立事業との同時施行で、平面路となると理解している 	<ul style="list-style-type: none"> ・下北沢駅前にアクセスする道路を、補助54号線と茶沢通りからの2方向から整備する ・これらのアクセシビリティは、小田急線、井の頭線の用地を活用して整備する ・アクセシビリティは、駅前へのサービスマン等の通行や人の避難ルートとするほか、災害時には緊急車の通行や人の避難ルートとしても機能する ・アクセシビリティは、駅周辺の主要な歩行者交通を分断しないように配慮した整備をおこない、沿道の街並みに調和した道路環境の形成に努める ・小田急線用地を活用して歩行者ルートを整備し、隣接する駅や大規模公園等との歩行者ネットワークの形成をめざす ・これらには並木やベンチなどを整備し、楽しく歩けるみちづくりをめざしていくものとする

下北沢駅前広場概念図 ケース1

(懇談会によるケーススタディ)



東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想（原案）

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態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」と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

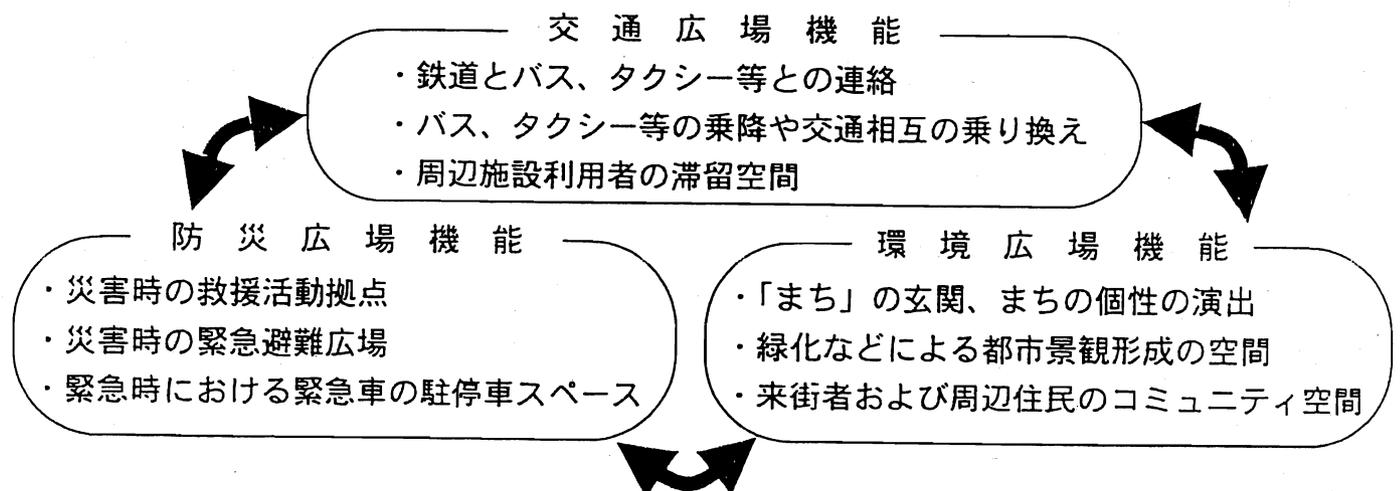
(2) 東北沢駅周辺地区

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、徒歩・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十分に配慮する。

（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、構想図1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、高齢者や身体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2,220㎡

（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、構想図2を参照）

（1）駅前広場の整備の方向性

- ① 鉄道敷地を活用した南北一体的な歩行者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、高齢者や身体障害者などの駅利用も考慮して、さらに鉄道と他の交通機関との結節強化を図る。
- ③ 商業地における希少かつ貴重な空間として、駅周辺地区の住環境の向上、下北沢らしさの維持・一層の発展をめざして、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バスターース：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：1

⑤自家用車プール：1

(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。小田急電鉄はもとより京王電鉄についても、京王井の頭線の盛土部分の活用を初めとした街づくりへの協力を求めている。

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る。

7. 世田谷代田駅駅前広場の整備の方針（別紙、構想図3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、高齢者や身体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 1,460 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

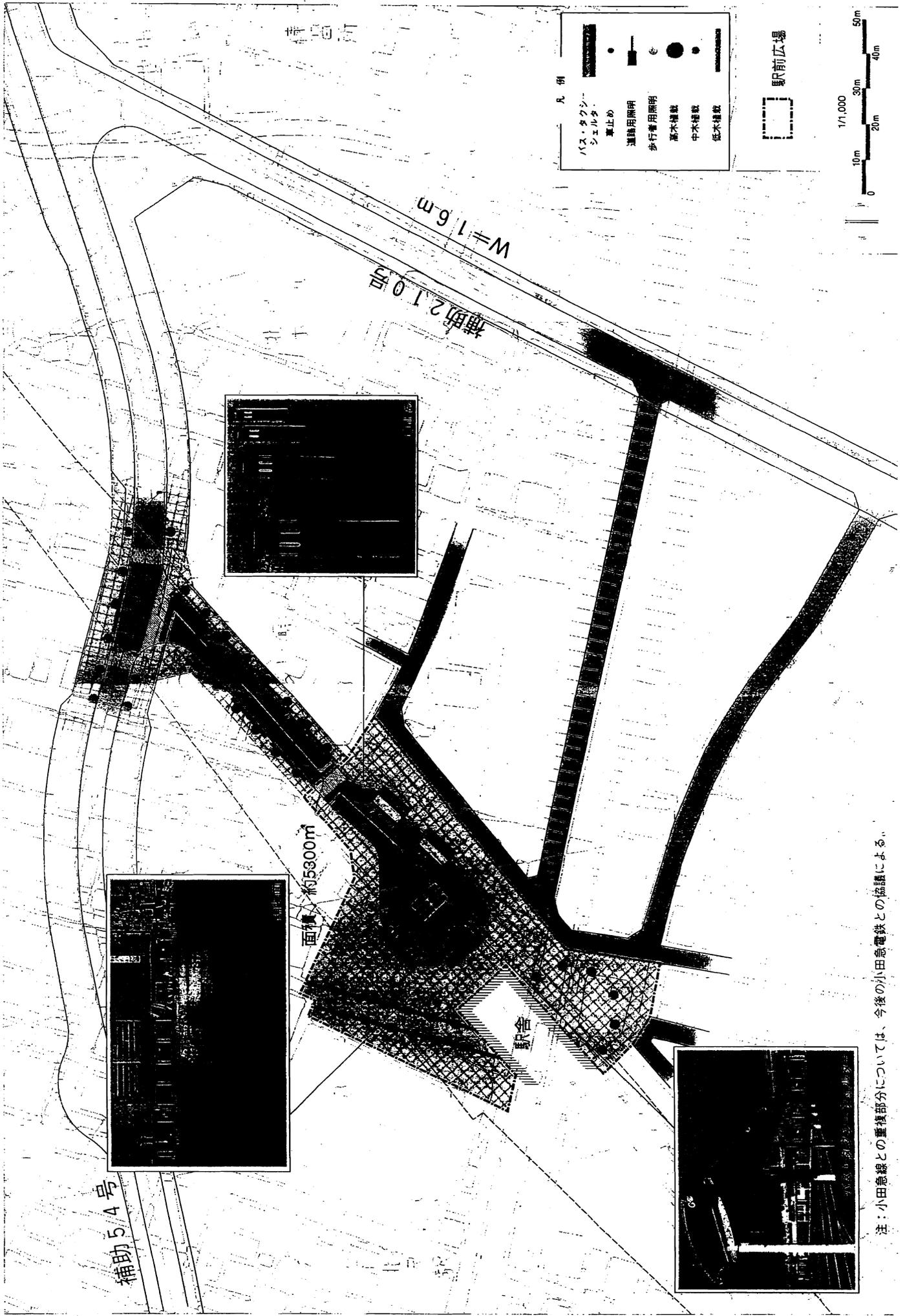
駅前広場の整備にあたって、鉄道の構造形式は、重要であり必要不可欠な要素である。東京都は、小田急小田原線の構造について地下方式が最適であると判断しているとのことである。しかし、その形式については依然として不明であり、引き続き、東京都に構造形式の発表を求めている。

(2) 駅前広場整備構想の位置付け

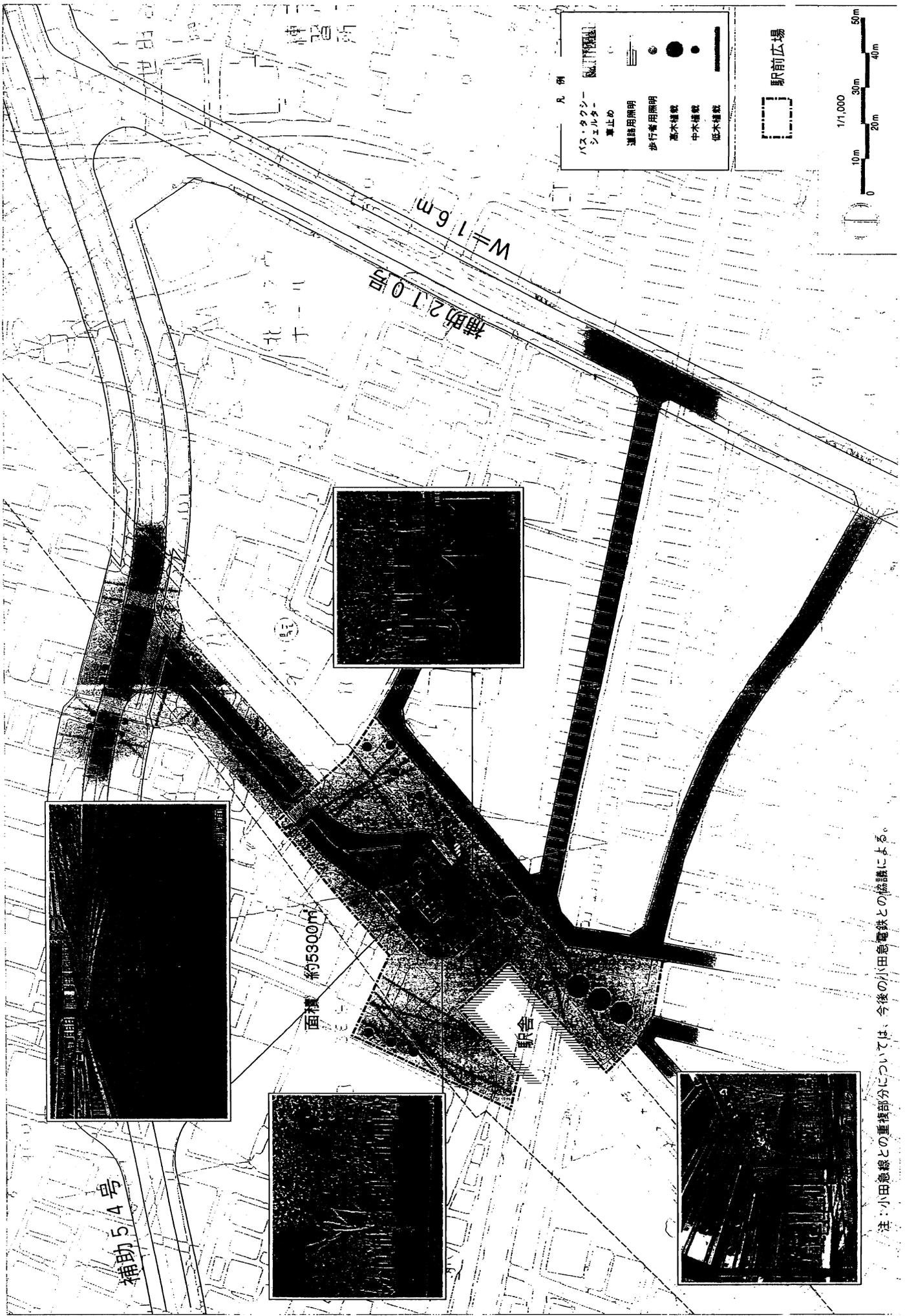
駅前広場整備構想は、小田急線連続立体交差事業を契機として、東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の各駅周辺街づくりを進めるため、その核となる駅前広場の整備の方針を定めるものである。

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。

下北沢駅前広場構想：ケース1（地下案）



下北沢駅前広場構想：ケース2（高架案）



注：小田急線との重複部分については、今後の小田急電鉄との協議による。