



令和7年9月3日(水)・6日(土)

千歳烏山駅前広場南側地区 市街地再開発事業に関する 都市計画(素案)説明会



世田谷区 烏山総合支所 駅周辺整備担当課

本日の次第

1

開会挨拶

2

出席者紹介

3

説明事項

(1)千歳烏山駅周辺の街づくりの経過

(2)千歳烏山駅前広場南側地区の街づくり

【準備組合の検討内容】

(3)都市計画の素案

(4)今後のスケジュール

4

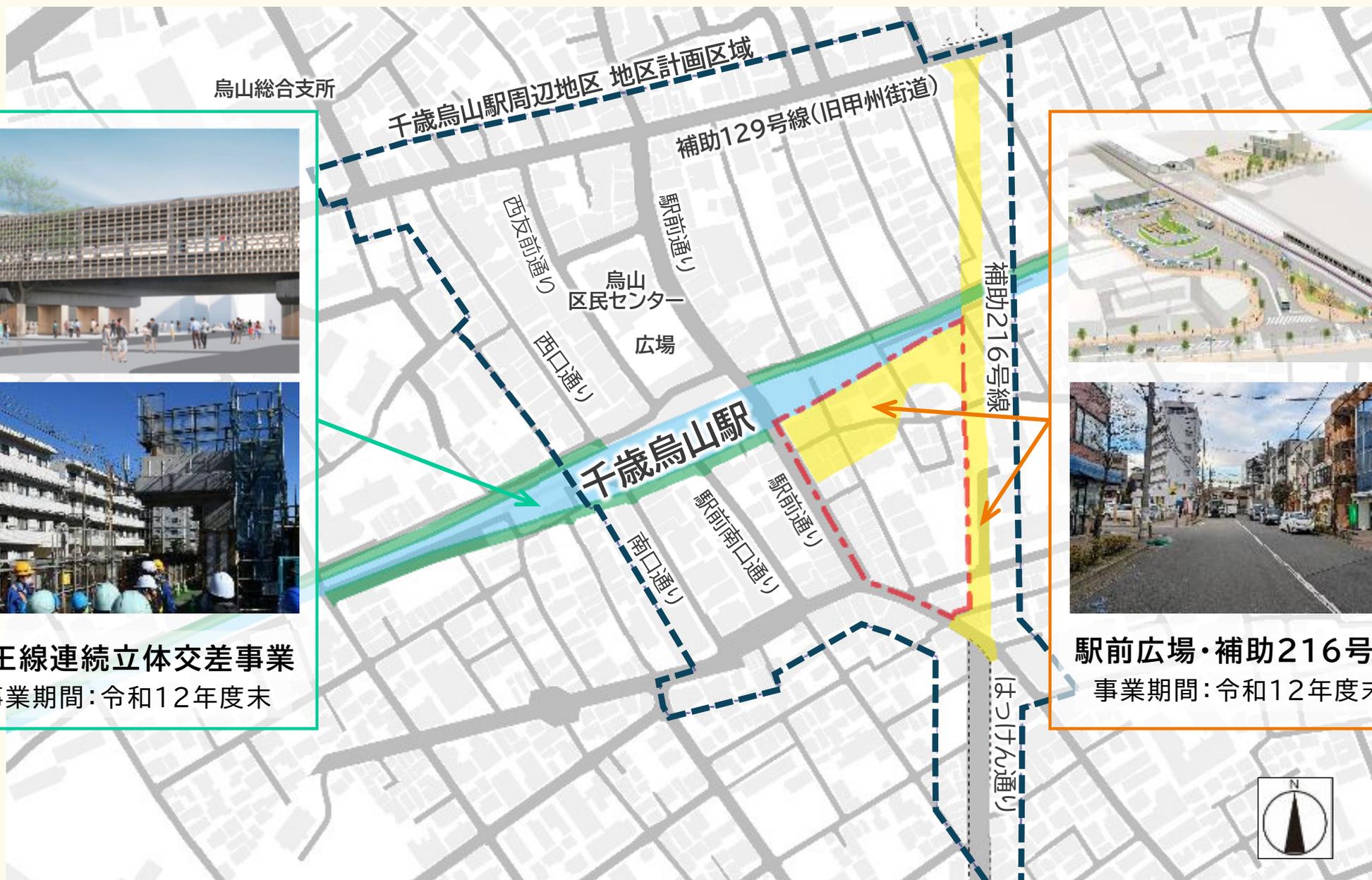
質疑応答

Chapter 1



千歳烏山駅周辺の街づくりの経過

千歳烏山駅周辺の街づくりの状況について



千歳烏山駅周辺の街づくりの経緯について

- 昭和41年 (1966年) 補助216号 都市計画決定
- 昭和44年 (1969年) 京王線連続立体交差事業 都市計画決定
- 平成19年 (2007年) 駅周辺地区街づくり協議会 設立
- 平成23年 (2011年) 協議会が地区街づくり計画(原案)を区へ提出
連続立体交差事業 都市計画決定(変更)
- 平成24年 (2012年) 駅前広場 都市計画決定
- 平成26年 (2014年) 駅前広場・補助216号線・連続立体交差事業 事業認可
駅周辺地区街づくり構想 策定
- 平成30年 (2018年) 連続立体交差事業 工事着手(一部の工区)
- 令和3年 (2021年) 地区計画及び関連都市計画 決定
地区街づくり計画 決定



街づくりについての意見交換の様子



地区計画



地区街づくり計画

千歳烏山駅前広場南側地区について

千歳烏山駅周辺地区街づくり構想

Ⅲ. 駅前広場南側

駅前広場に相応しい新しい拠点整備

- ①防災力の強化
- ②南側の新たな商業拠点としての活性化
- ③街区の再編(土地利用の促進、共同化・再開発の検討)

千歳烏山駅周辺地区地区計画 千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画

地区計画・地区街づくり計画の目標
「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」

地区の特性に応じて土地利用の方針を定めている
駅前広場南側地区 商業地区(B1、B2、B3)の方針

補助216号線及び駅前広場の整備にあわせ、魅力ある駅前商業地の形成及び建築物の敷地の統合を促進し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る

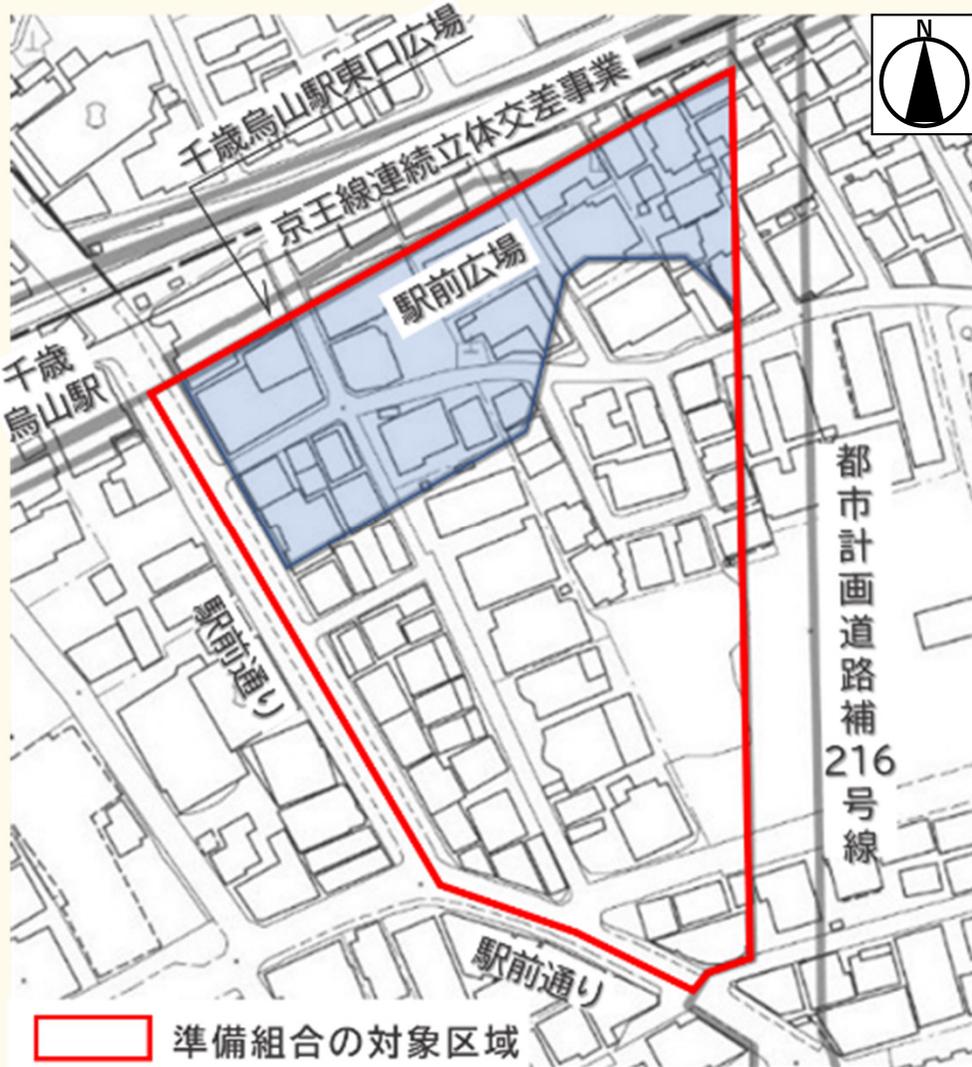
Chapter 2



千歳烏山駅前広場南側地区の街づくり 【準備組合の検討内容】

駅前広場南側地区の街づくり

駅前広場南側地区では、地権者により、再開発事業を活用した街づくりの検討が進められています。



平成27年 地権者ヒアリング等実施
(2015年)

平成27年 まちづくり勉強会設立
(2015年)

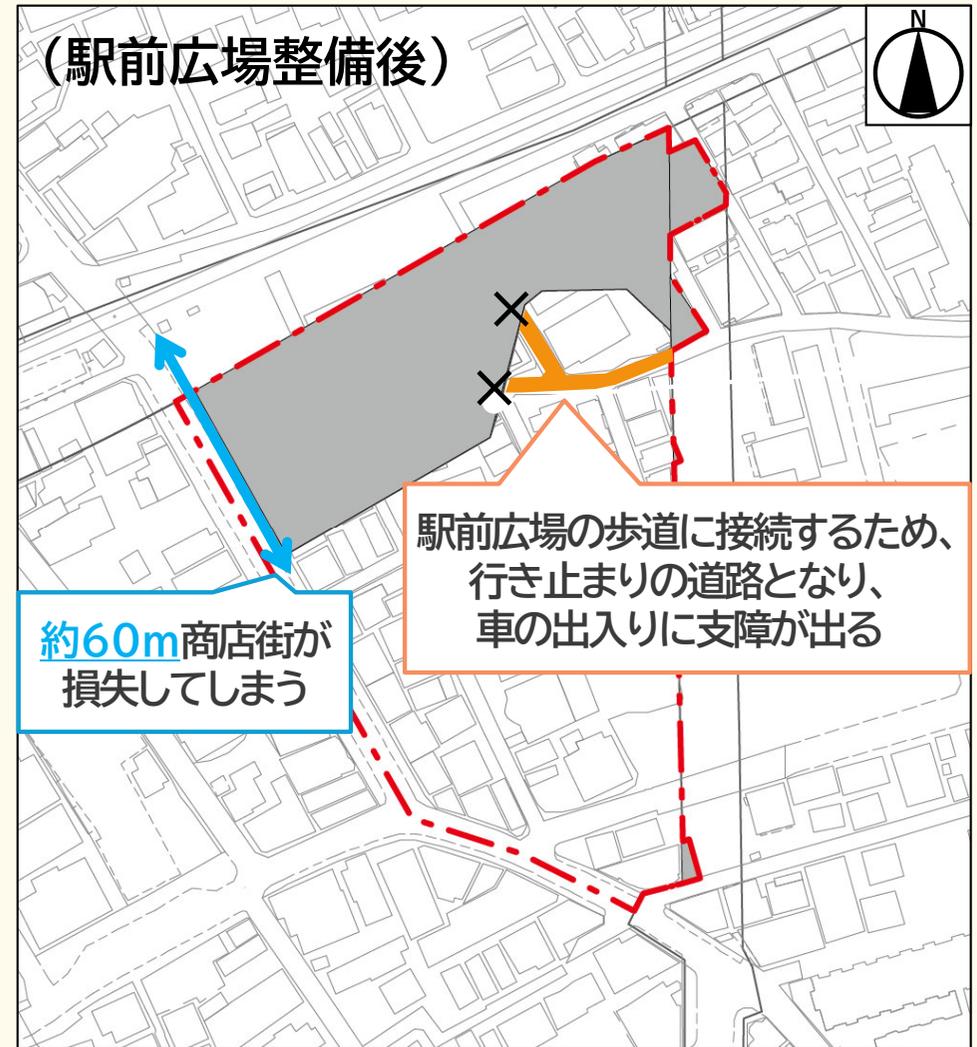
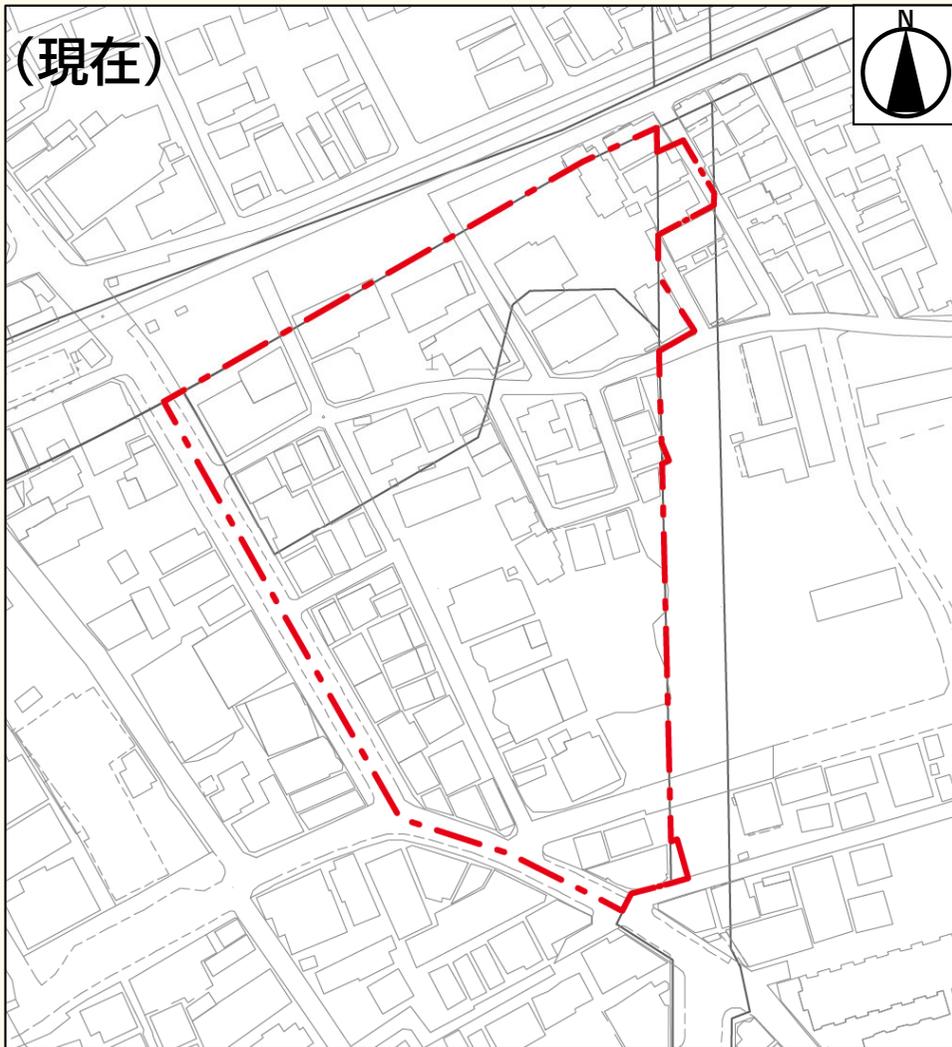
令和 2年 まちづくり準備会設立
(2020年)

令和 4年 再開発準備組合設立
(2022年)



令和 7年 世田谷区へ都市計画(準備組合案)を提出
(2025年)

駅前広場南側地区の課題 (駅前広場整備による影響)



駅前広場の歩道に接続するため、
行き止まりの道路となり、
車の出入りに支障が出る

約60m商店街が
損失してしまう

■ 施行区域(約1.5ha)
※補助216号線にまたがる場合は区域に含む

駅前広場南側地区の課題(建物状況)

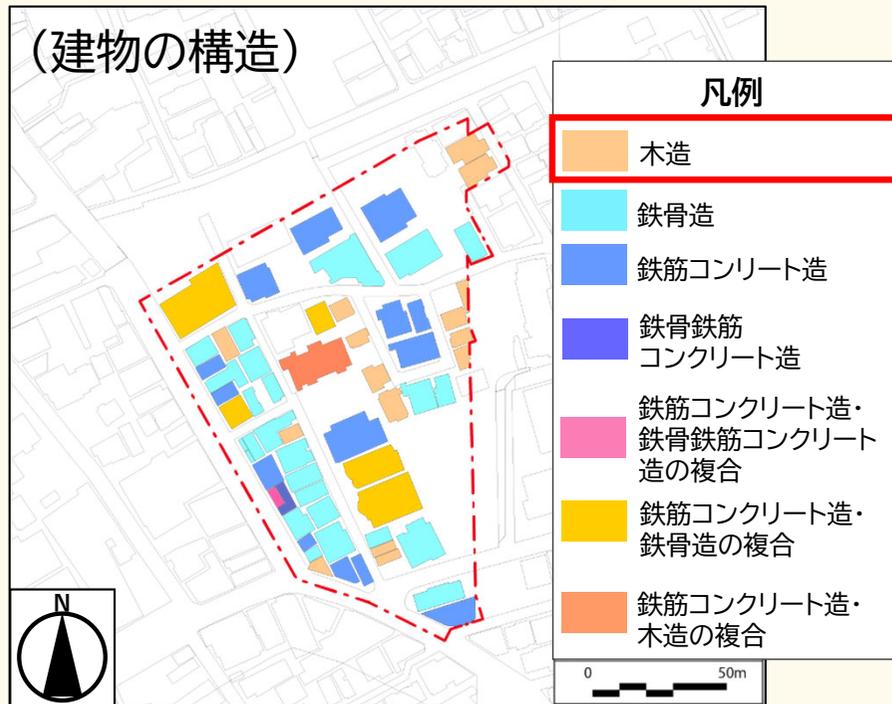
建物の構造

構造	棟数	割合	延べ床面積	割合
木造	15棟	24.2%	1,291.64㎡	7.7%
鉄骨造	25棟	40.3%	6,213.10㎡	37.0%
鉄筋コンクリート造	14棟	22.6%	4,850.08㎡	28.9%
鉄骨鉄筋コンクリート造	1棟	1.6%	172.22㎡	1.0%
複合している構造	7棟	11.3%	4,270.52㎡	25.4%
計	62棟	100.0%	16,797.56㎡	100.0%

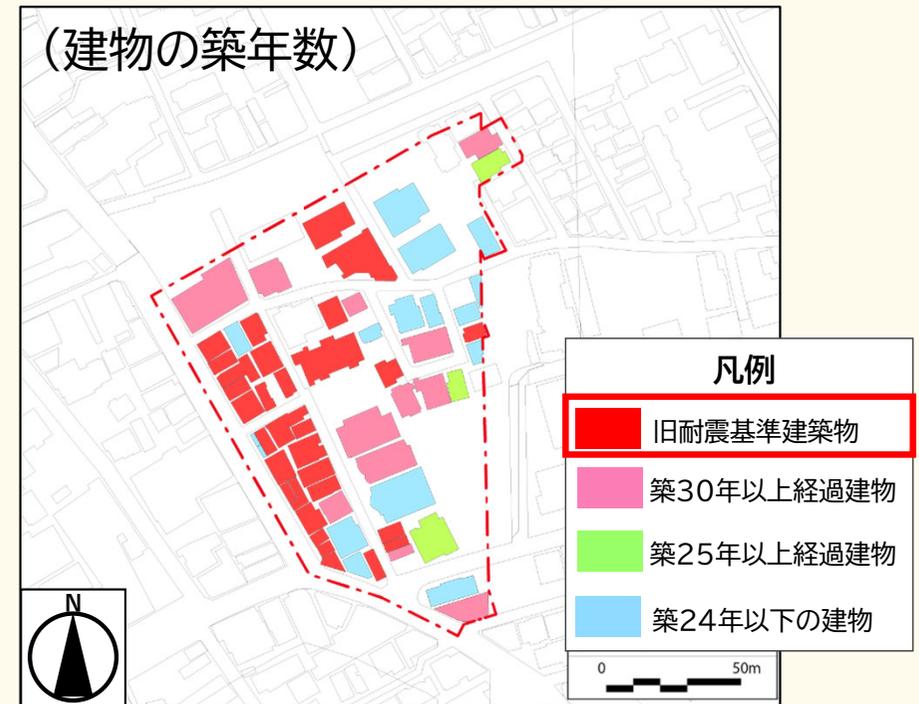
建物の築年数

築年数	棟数	割合	延べ床面積	割合
旧耐震基準建築物	30棟	48.4%	6,387.26㎡	36.8%
築30年以上経過建物	13棟	21.0%	5,457.91㎡	34.8%
築25年以上経過建物	3棟	4.8%	939.15㎡	5.4%
築24年以下の建物	16棟	25.8%	4,013.24㎡	23.1%
計	62棟	100.0%	16,797.56㎡	100.0%

(建物の構造)



(建物の築年数)



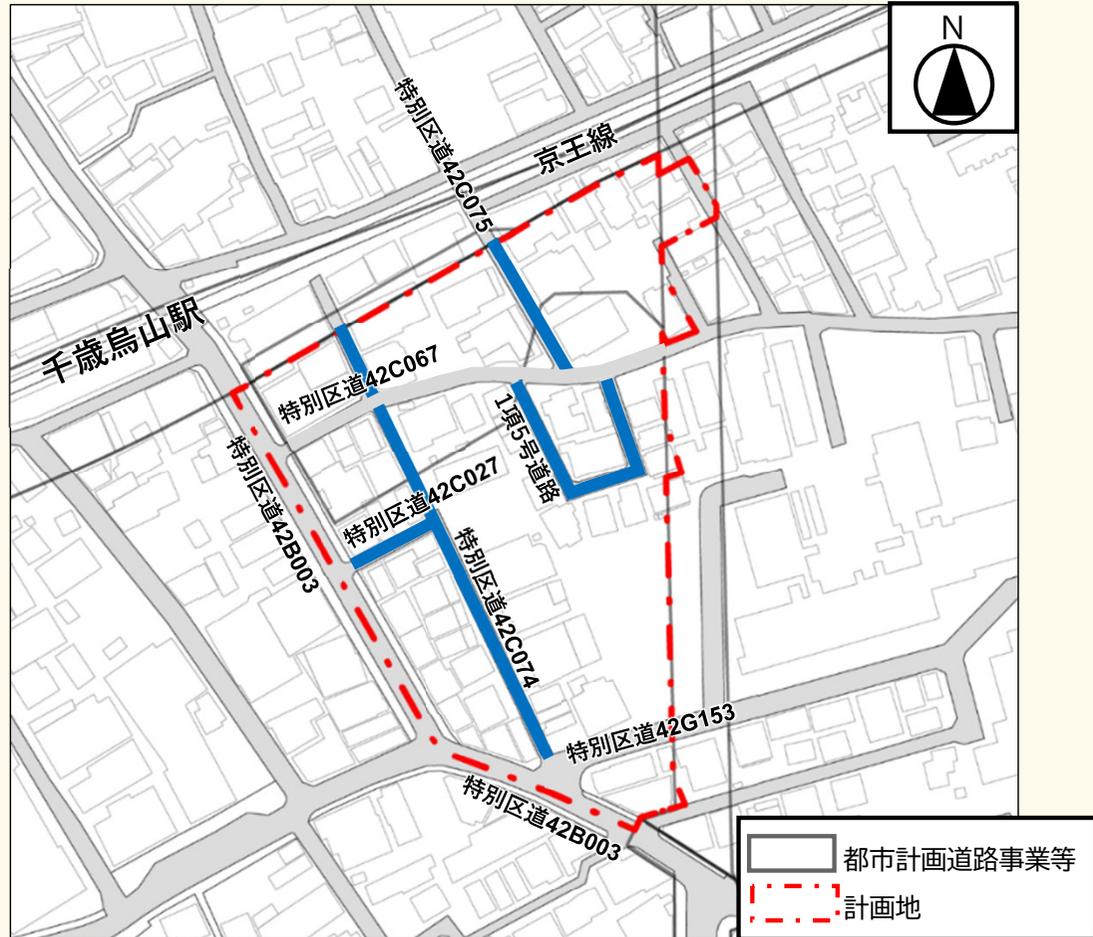
駅前広場南側地区の課題(道路状況)

道路幅員

種類	名称	現況幅員
区道	特別区道42B003	約12.0m
区道	特別区道42C027	約3.6m
区道	特別区道42C067	約4.0m
区道	特別区道42C074	約3.5m
区道	特別区道42C075	約3.8m
区道	特別区道42G153	約6.7m
位置指定道路	1項5号道路	約3.7m



道路が狭いと、救急車や消防車が入りにくい



※出典: 令和3年度土地利用現況調査を元に作成

駅前広場南側地区の課題(全体的なまとめ)

- 駅前広場だけが整備されると**交通状況に支障**が出る
- 建物の老朽化**が進んでいる
- 道路幅員が狭く**、土地活用や災害時に支障が出る
- 駅前に面している商業施設の減少に伴う**にぎわいの減少**



バス通りの歩行者空間



地区内の狭あい道路

再開発事業を活用する主な目的

- ① 権利者が主体となった地域課題の解決に向けた魅力的な駅前の実現
 - ▶ にぎわい・みどりを創出する広場の整備
 - ▶ 壁面後退による歩行者空間の安全性向上
- ② 権利者の営業・居住を継続することが可能(生活再建)

千歳烏山の魅力向上に
つながる地域貢献



「再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方」を基に作成

目指すまちづくり(方向性)

- 活気がある駅前にしたい
- 安全で歩きやすい歩道整備
- 楽しく過ごせる施設整備
- 商店街の魅力を上げたい
- 便利な駅前に住み続けたい
- 資産を有効に活用したい



活気ある駅前イメージ



安全で歩きやすい歩道イメージ



楽しく過ごせる施設イメージ

「再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方」を基に作成

計画案の考え方(動線)

- ・ 駅南側に新たな賑わいの拠点形成を図るとともに、回遊性の高い、歩いて楽しいまちづくりを実現するために、**低層部の商業施設、広場、歩行者動線等が一体となって賑わい形成を図る計画**とします。
- ・ 駅前通りに面して商業施設を配置し、**既存商店街と一体となった賑わい軸を形成**するとともに、**駅からの人の流れを敷地内に導く動線を確保し、駅前の滞留空間を形成**します。



現時点でのイメージです。今後の協議等で変更する可能性があります。



<店舗と一体となったにぎわい空間>



計画案の考え方(広場)

駅北側と比べて、駅南側には広場が少ない状況にあるため、再開発敷地内に広場を設けることにより、待合せやイベント利用等を行える滞留空間の充実を図ります。



「賑わいのある北側広場」

- ・賑わいの核となる滞留広場
- ・施設内の店舗と一体となった、街の玄関にふさわしい活気と賑わい
- ・マルシェ・オープンカフェ等のイベント利用が可能な広場
- ・駅前広場と一体的な空間



「落ち着きのある緑豊かな南側広場」

- ・落ち着きある緑豊かな空間
- ・歩行者のための安全な滞留空間
- ・休憩スペース等としての憩いの空間
- ・緑豊かな街並み景観を形成 ・災害時の防災空間



計画案の考え方(壁面後退)

駅南側では歩行者空間が狭い等の課題があることから、敷地側に壁面を後退することで安全で歩いて楽しい空間を形成します。



「駅前通り側」

- ・歩道と一体となった歩行者空間
- ・テラス席等の店舗利用が可能な空間
- ・街に開けた商業施設を計画



「補助216号線側」

- ・歩行者空間と緑地帯
- ・歩行者が安全かつ快適に回遊できる空間
- ・潤いを感じることができる歩行者環境



「バス通り側」

- ・安全で安心して歩ける歩行者空間を形成

計画案の考え方(地域貢献・活用イメージ)

◆ 賑わいを生み出す広場

駅やまちに開けた賑わいイベントの実施が可能な空間を整備

◆ 駅前広場の機能を補完

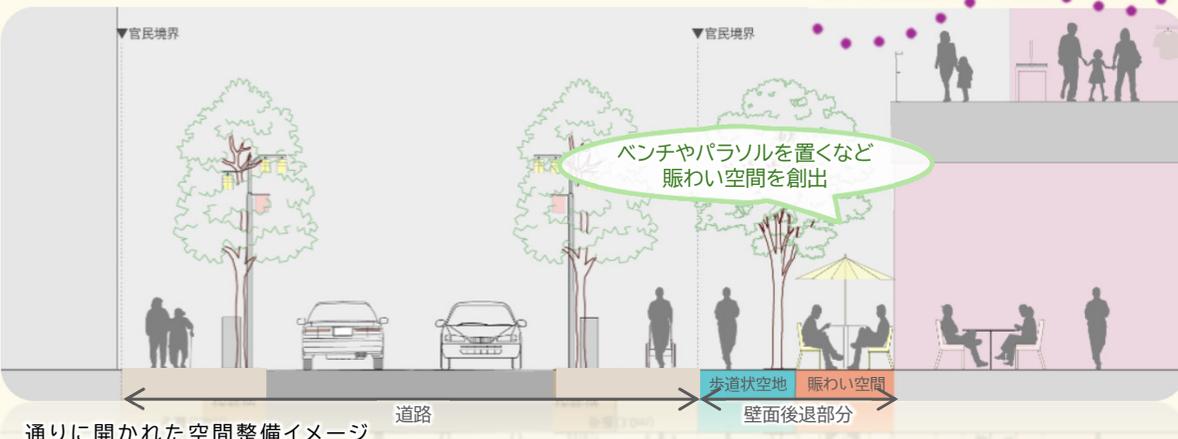
駅前広場の整備に合わせて待合せ等に利用可能なゆとりある空間を整備



◆ 安全で快適な歩行者のための空間 (バス通り・補216)



◆ ゆとりある歩行者・滞在空間



※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

計画案の考え方(地域貢献・活用イメージ)

◆区民センター広場と連携したイベント開催



季節のイベントやマルシェ等、
北広場と連携し街全体のイベント開催

◆北側広場活用による駅周辺全体の賑わいの強化

地域イベントのサテライト会場や
小規模イベントの会場として活用



にぎわいをつなぐ
南北が連携して地域一体で賑わいを形成



◆回遊性の高い歩行者空間の整備

バスや車とすれ違うことなく
安全に歩ける空間



◆駅周辺 滞留空間の整備

みどりが溢れた空間で
ちょっと休憩



※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

計画案の考え方(地域貢献・活用イメージ)



 ふれあいの広場



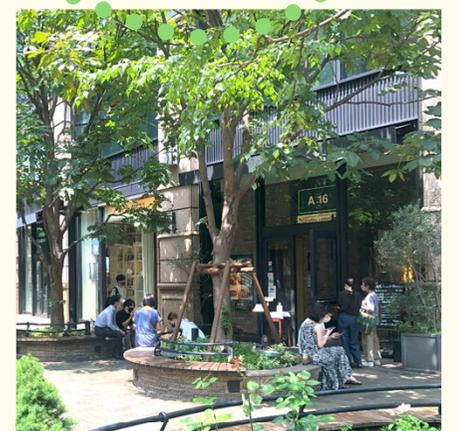
 お祭りのにぎわい



 いつもの商店街



 通りに面したテラス席

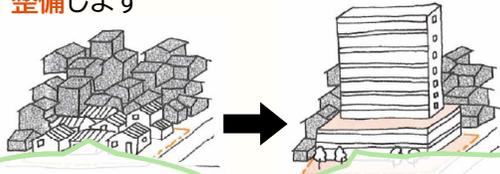


 休憩できるベンチ

計画案の考え方(地域貢献・防災)

◆災害に強い施設建築物

- 耐震化・不燃化された、**災害に強い建築を整備**します

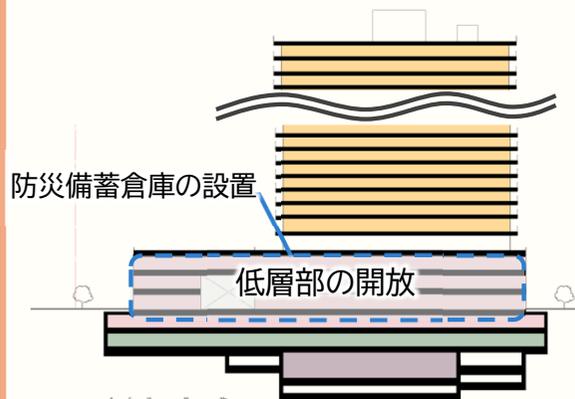


地震・火災時に大きな被害を受ける可能性

オープンスペースの確保された災害に強い建物

◆自立性が高く、地域の防災力を高める施設建築物の整備

- 災害時に居住者や従業員が建物内に留まることのできる**自立性の高い建物を整備**します
- 帰宅困難者や地域住民も受け入れられるよう**建物低層部の開放等の対策を検討**します



イメージ写真



◆災害時における駅前広場との連携

- 災害時の情報、物資、ボランティアの拠点として、**発災時には駅前広場と連携可能な広場空間を整備**します

災害時の拠点として炊き出しなどの実施

避難所や復旧状況などの情報を発信



イメージ写真

- 広場にマンホールトイレ、かまどベンチ等の設置し、**防災機能の強化**を図ります

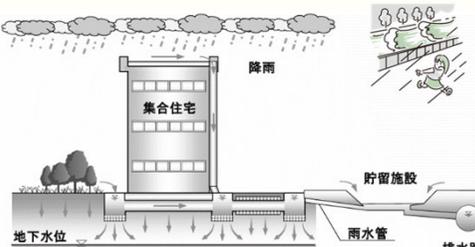
駅前広場と一体的に防災機能を強化



イメージ写真

◆水害対策

- 下水道や河川への負担を軽減するため、雨水を一時的に貯留する、**雨水流出抑制施設の計画・検討**します



◆一時滞在空間の整備

- 来街者が一時的に滞在し、**身の安全を確保できる空間を整備**します

北広場や低層部施設内などの利用を検討



イメージ写真

※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

計画案の考え方(建物規模)

“東京都の都市開発諸制度活用方針及び世田谷区の上位計画による位置づけ”や“拠点形成によるにぎわいの維持・創出”、“権利者の生活再建”などの観点を踏まえ容積率を検討

<都や区の上位計画による位置づけ>

連続立体交差事業や駅前広場、補助第216号線の整備にあわせて、土地の高度利用と防災性の向上を図るとともに、商業、サービス、交流などの都市機能が充実した区北西部の中心となるにぎわいの拠点形成を図る地区として位置づけられている

<にぎわいの維持・創出、権利者の生活再建>

地域の課題解決として、広場や歩行者空間を整備します。また、区域の約1/3が公共施設となるため、再開発後の敷地に機能を集約しにぎわいの維持増進を図るとともに権利者が生活再建できる受け皿とする

東京都方針・世田谷区上位計画による位置づけやにぎわいの維持・創出等を踏まえ、

割増容積率200%

建物規模(計画容積率700%)で計画

指定容積率(500%) + 割増容積率(200%)を想定

計画案の考え方(建物形状)

周辺市街地との一体的なにぎわい形成や、周辺市街地環境への配慮等も踏まえた建物形状とします。

■ 建物形状の検討フロー

<建物規模の考え方>

東京都や世田谷区の上位・関連計画での位置づけや
にぎわい創出、権利者の生活再建などの観点を踏まえ、
700%の計画容積率とする

<用途構成>

商店街と一体的なにぎわいを形成するために
地下1階から地上3階に商業等を配置し、地上4階から
居住継続や新たな駅前居住の受け皿となる住宅を配置

<地域貢献>

公共性の高い地域貢献として、
魅力的な空間を創出するため、建築面積を抑えて、
広場の整備・壁面後退を行い、
回遊性の高い、歩いて楽しいまちづくりを実現

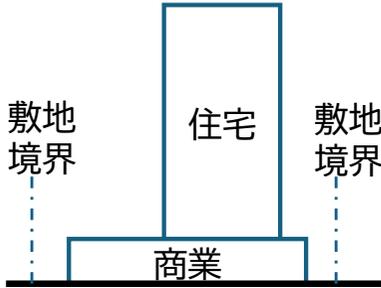
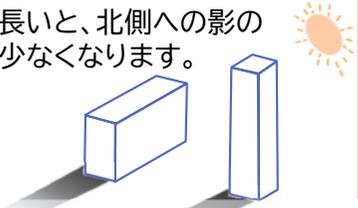
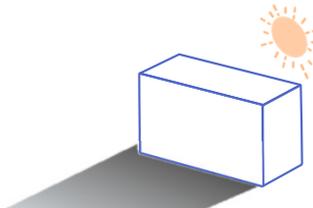
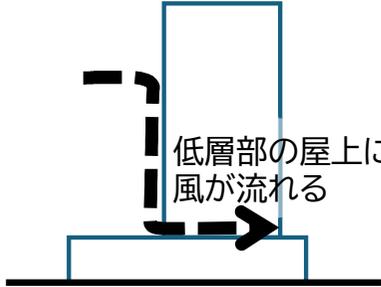
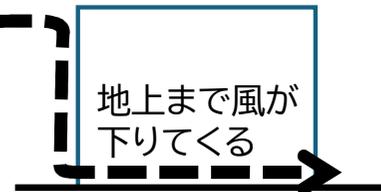
<周辺環境への配慮>

景観や日影、風環境など
再開発ビルの建設による周辺環境への影響に対する
最大限の配慮

<建物形状の決定>

計画可能な範囲で、低層部はフロア面積を広く確保し、
その上にセットバックした高層棟が配置された形状とする

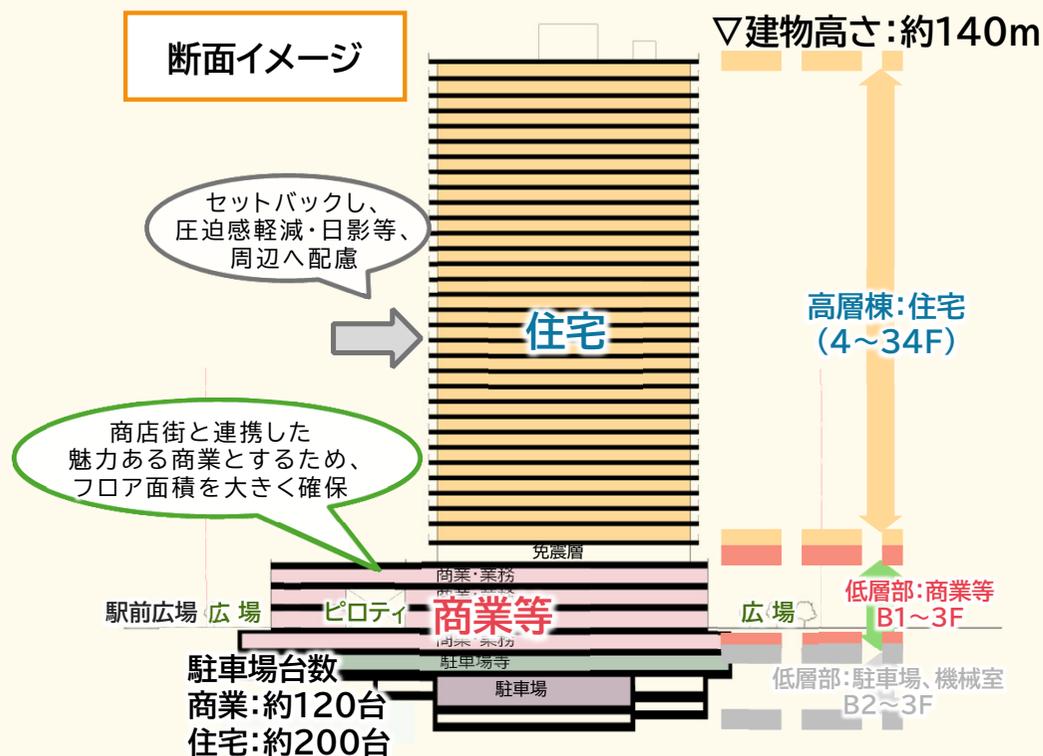
計画案の考え方(建物形状)

同じ規模の建物の場合	本計画(細く高い建物)	高層部を太く低くした場合
<p>景観</p>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 高層部をセットバックさせることで、周辺市街地に対する圧迫感を軽減 	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺への圧迫感が大きくなる 
<p>日影</p>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 長い影が落ちる 日影になる時間が短い <p>建物が南北に長いと、北側への影の影響は比較的少なくなります。</p>  <p>細長い建物は影も細く長くなります。影の先の方は、太陽の光が拡散する(まわり込む)ため建物の根元の方より薄くなります。</p>	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> 影の長さは短くなる 日影になる時間が長くなる  <p>建物の横幅が東西に長いと、北側への影の影響は大きくなります。</p>
<p>風環境</p>	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 基壇部を大きく確保することで地上部の歩行空間における風の吹き降ろしの影響を減少 	<p>×</p> <ul style="list-style-type: none"> 風を受ける面が大きくなる 歩行空間における風の吹き降ろしの影響が大きい 
<p>電波障害</p>	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害予測範囲の距離が延びる 	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害予測範囲の幅が大きくなる

計画案の考え方(建物形状)

- < 低層部 >
- ・商店街等と連携した魅力ある商業空間にするため、フロア面積を大きく確保
 - ・壁面を後退させ、商業の滲み出しを感じられる空間を整備
 - ・高さを周辺建物と同規模の約20mとし、周辺市街地と調和した街並みを形成

- < 高層部 >
- ・区北西部の中心となるにぎわいの拠点としてシンボルとなる景観を形成
 - ・低層部からセットバックさせ、周辺市街地への圧迫感の軽減など、周辺環境(景観・日影・風等)に配慮



計画案の考え方(イメージパース)

北側広場



駅前通り・バス通り



事業スケジュール

事業の流れ	STEP1 勉強・検討	STEP2 都市計画決定 に向けた取り組み	STEP3 組合設立 に向けた取り組み	STEP4 権利変換 に向けた取り組み	STEP5 工事～竣工
組織	準備会	再開発準備組合		再開発組合	
主な動き	まちづくり準備会 準備組合	都市計画決定	事業計画・組合設立認可	権利変換計画認可	除却工事 新築工事着工 竣工・引き渡し
スケジュール (目安)		令和8年度の (2026年度) 都市計画決定を 目指して活動中	令和16年度(2034年度)の建物完成を目指して活動中		

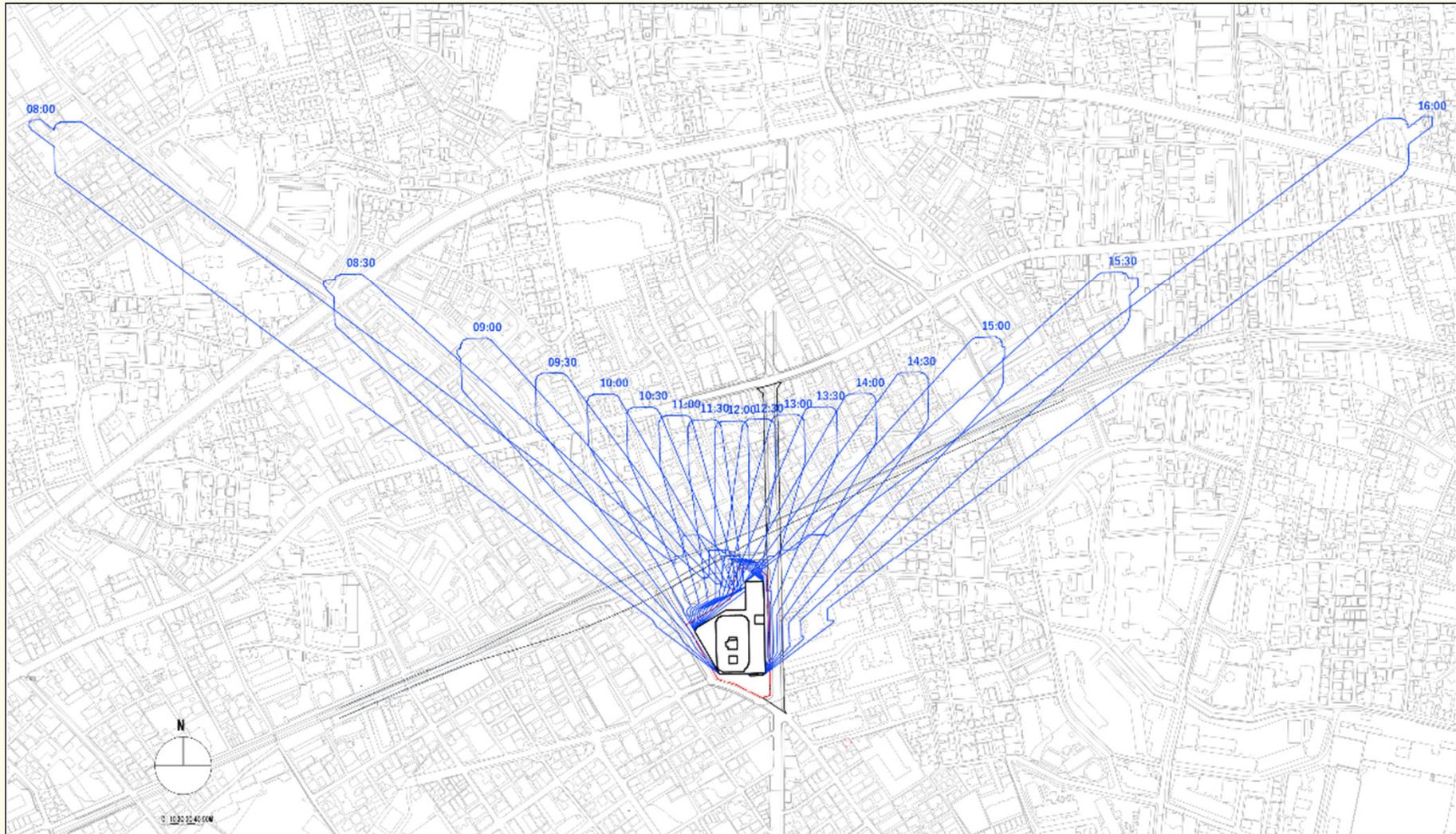
【参考資料】



【参考】周辺環境への影響調査結果について

周辺への影響 ～日影～

同規模の建物の場合、建物を太くすると日影となる時間が増えるため、細い形状とすることにより影の移動速度が速くなり、日影となる時間を低減するように配慮しています。



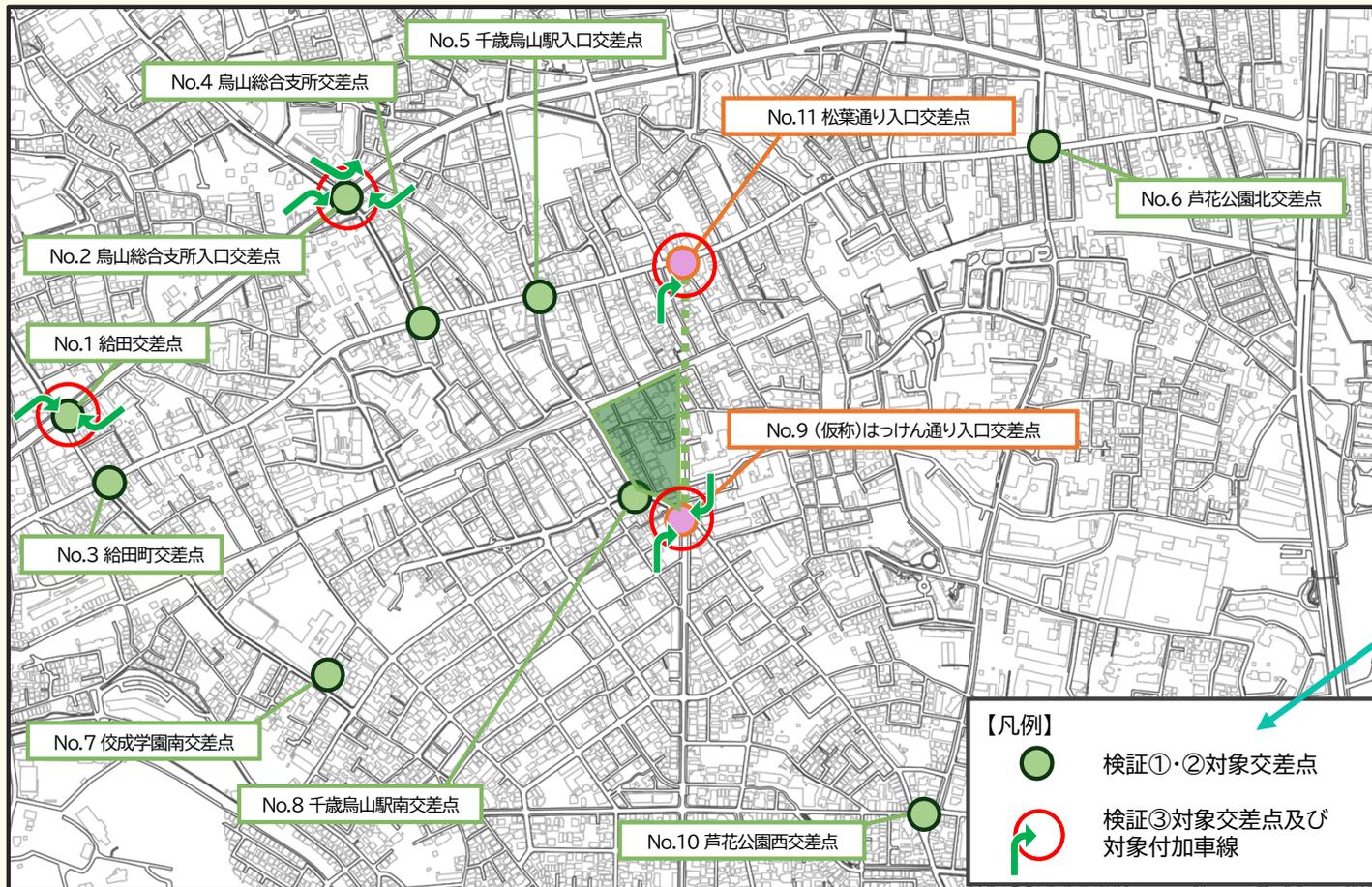
図：時刻日影図(冬至・測定面 地盤面から4m)

周辺への影響 ～自動車～

■ **現況の交通量※1に再開発ビルができることで生じる交通量※2を合算し、周辺道路の混雑等の交通への影響について確認しました**

※1 現況交通量：周辺交差点において交通量調査を実施(令和6年5月26日(日)、28日(火))の2日間

※2 再開発ビルにより発生する交通量：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(国土交通省)等に基づき算出



左図の地点において、調査結果を踏まえ推計した将来交通量をもとに、平日朝方・夕方、休日夕方のピーク時の交差点解析を行なった結果

いずれも渋滞発生など交通影響上の問題がないことを確認

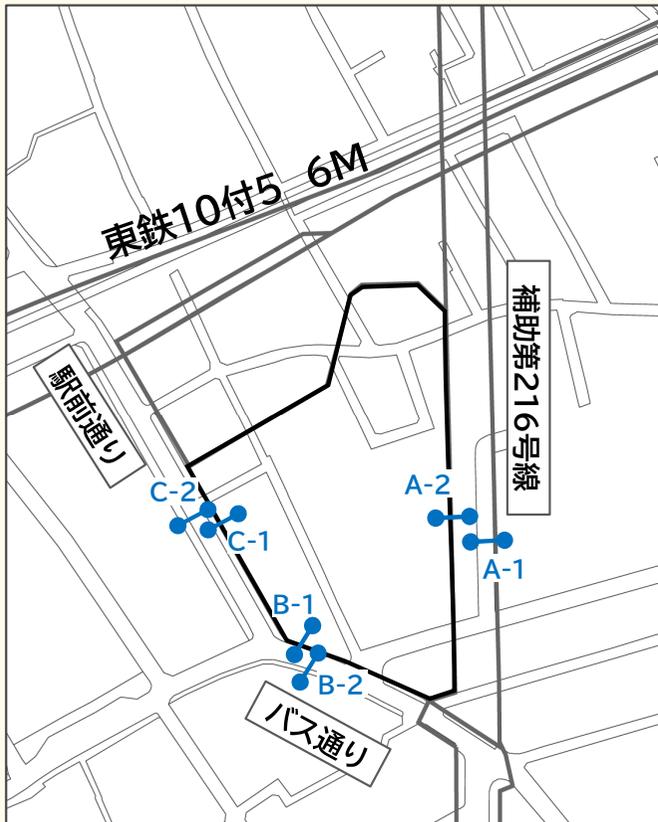
交通影響の検討

1. 発生集中交通量の推計
2. 将来交通量の推計
3. 交通影響の検証
 - ①交差点需要率
⇒各交差点で交通を捌けるか検証
 - ②車線別交通容量比
⇒各車線で通行できる上限値を上回らないか検証
 - ③滞留長
⇒青信号時における後続車両の滞留等の影響を検証

周辺への影響 ～歩行者～

- 駅前通り、バス通り、補助第216号線における将来歩行者交通量の予測を行いました
- 駅前通りでは、24時間当たり平日で約28,500人、夕方ピーク時で約2,700人（1時間当たり）の交通量が発生する予測結果となりました ※駅前通りの現況交通量(平日24時間):約14,300人
- **敷地内に整備予定の歩道状空地などを踏まえ、いずれも歩行速度や追い抜きに制約がない歩行空間が確保できることを確認しました(歩行者サービス水準A)**

<調査地点>



<調査結果>

No.	時間帯	1分間交通量(人/分)	有効幅員(m)	歩行者流量(人/m・分)	サービス水準※
A-1 補助216 東側	平日朝	7.2	2.5	2.9	A
	平日昼	11.3		4.5	A
	平日夕	14.5		5.8	A
	休日夕	11.6		4.6	A
A-2 補助216 西側	平日朝	7.3	4.5	1.6	A
	平日昼	12.5		2.8	A
	平日夕	16		3.6	A
	休日夕	13.8		3.1	A
B-1 バス通り 北側	平日朝	27.5	2.0	13.8	A
	平日昼	22.8		11.4	A
	平日夕	31.4		15.7	A
	休日夕	24.8		12.4	A
B-2 バス通り 南側	平日朝	2.4	0.75	3.2	A
	平日昼	3.1		4.1	A
	平日夕	6.1		8.1	A
	休日夕	5.1		6.8	A
C-1 駅前通り 東側	平日朝	14.6	4.1	3.6	A
	平日昼	18.3		4.5	A
	平日夕	25.4		6.2	A
	休日夕	18.5		4.5	A
C-2 駅前通り 西側	平日朝	22.1	1.9	11.6	A
	平日昼	21.8		11.5	A
	平日夕	25.2		13.3	A
	休日夕	21.7		11.4	A

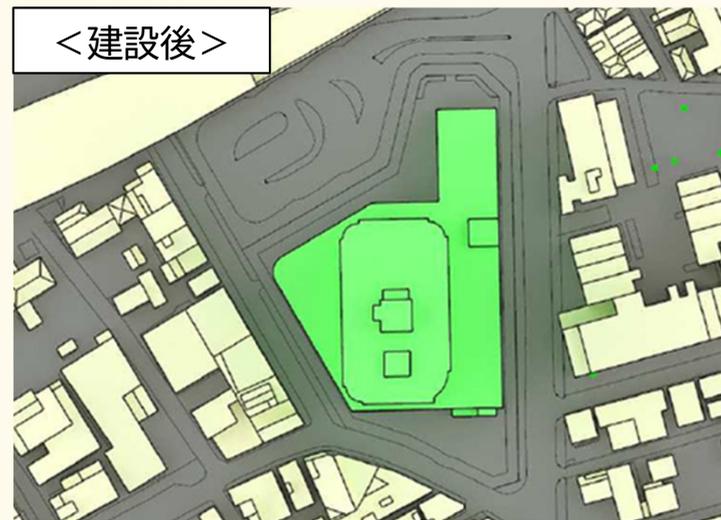
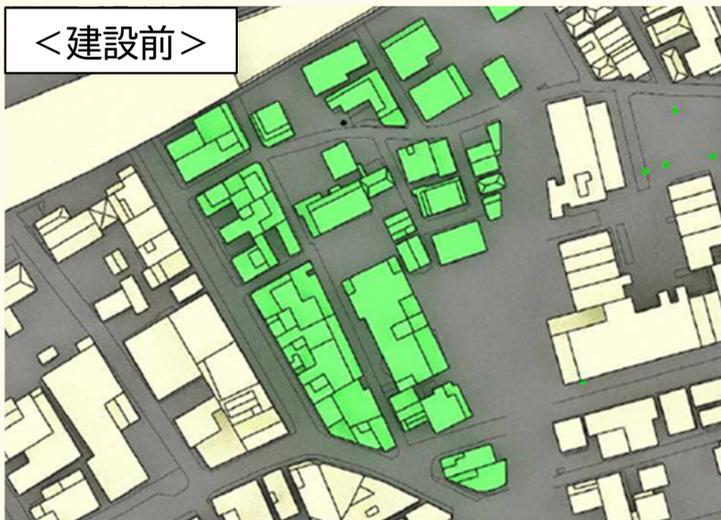
※サービス水準

大規模開発地区は、大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版(国土交通省)を参考にサービスを水準Aを目指すことが望ましいとされています

サービス水準		歩行者流量
A	自由歩行	～27人/m・分
B	やや制約	27～51人/m・分
C	やや困難	51～71人/m・分
D	困難	71～87人/m・分
E	ほとんど不可能	87～100人/m・分

周辺への影響 ～風環境～

再開発ビルの建設前・後の街の状況をコンピューター上に再現し、再開発ビルの建設による風環境の変化に関する評価を行いました（手法：流体数値解析）



評価指標(領域区分※)				年平均風速相当	日最大風速の年平均相当
●	領域A	住宅地相当	住宅地で見られる風環境	≦1.2(m/s)	≦2.9(m/s)
●	領域B	低中層市街地相当	住宅とオフィスビルが混在する市街地で見られる風環境	≦1.8(m/s)	≦4.3(m/s)
●	領域C	中高層市街地相当	オフィス街で見られる風環境	≦2.3(m/s)	≦5.6(m/s)
●	領域D	強風地域相当	一般に好ましくない風環境	>2.3(m/s)	>5.6(m/s)

風環境の評価では、周辺の建物の状況等により、4つの領域に区分しています。
 千歳烏山駅周辺の風環境としては、住宅地相当の領域Aと低中層市街地相当の領域Bに該当します。

※風工学研究所の評価尺度による

周辺への影響 ～風環境～

現状は領域Aが主となる風環境ですが、再開発ビル建設後のシミュレーションでは、敷地の西側に1箇所、領域Cとなる観測点が見られました。

<建設前>



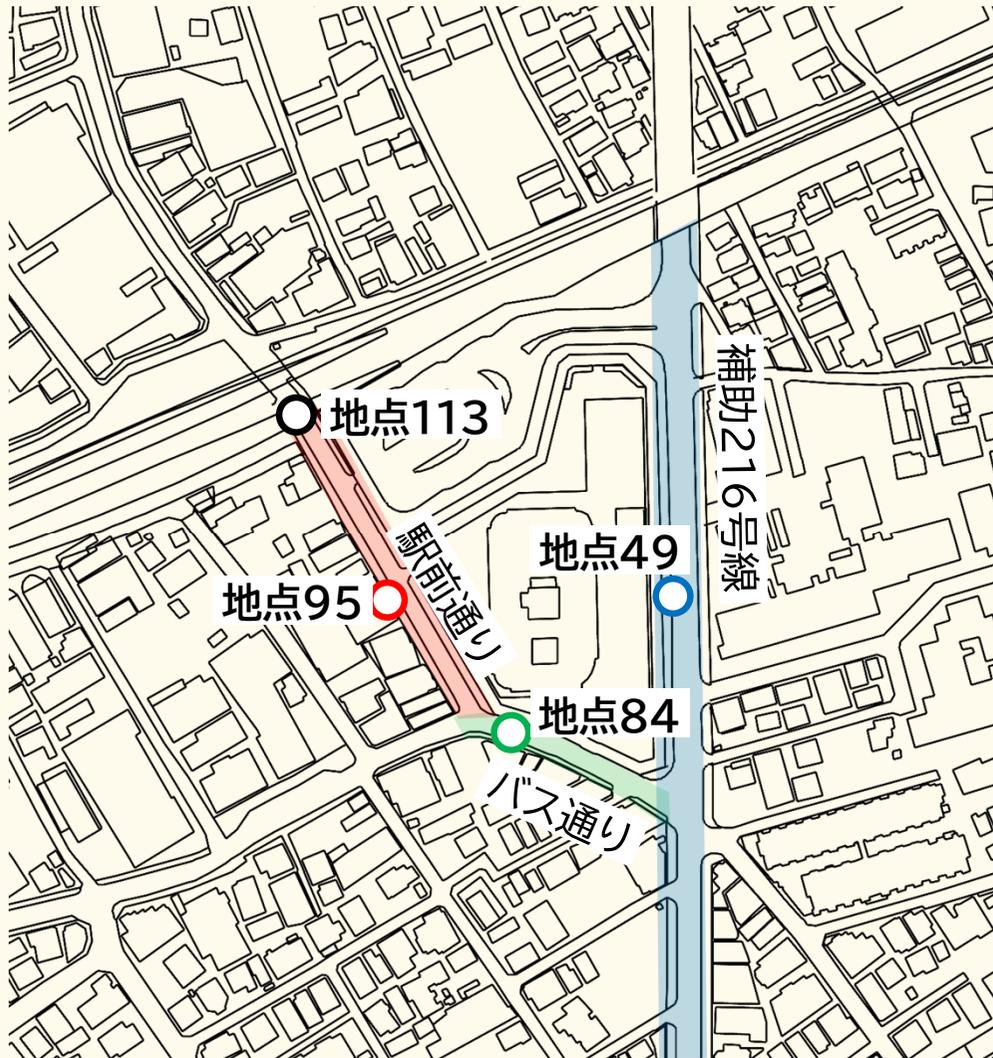
<建設後>



周辺への影響 ～風環境～

各通りごとの建設前・建設後の風速の予測結果については、次のようになります。

(単位:m/s)



	建設前		建設後	
	年平均風速相当	日最大風速の年平均相当	年平均風速相当	日最大風速の年平均相当
補助216号線 (地点49)	1.2	3.0	1.6	3.7
駅前通り (地点95)	0.5	1.2	1.9	4.3
バス通り (地点84)	0.5	1.2	1.7	4.1
駅入口 (地点113)	0.4	1.0	0.5	1.5

領域B ≤ 1.8 ≤ 4.3

周辺への影響 ～風環境～

防風植栽の配置による防風対策を施すことにより、低中層市街地に相当する領域Bの風環境となる予測結果になっています。

<対策の概要>



<対策後>



	年平均風速相当		日最大風速の年平均相当	
	建設後 (対策前)	対策後	建設後 (対策前)	対策後
駅前通り(地点95)	1.9	1.7	4.3	3.7

領域B ≤ 1.8

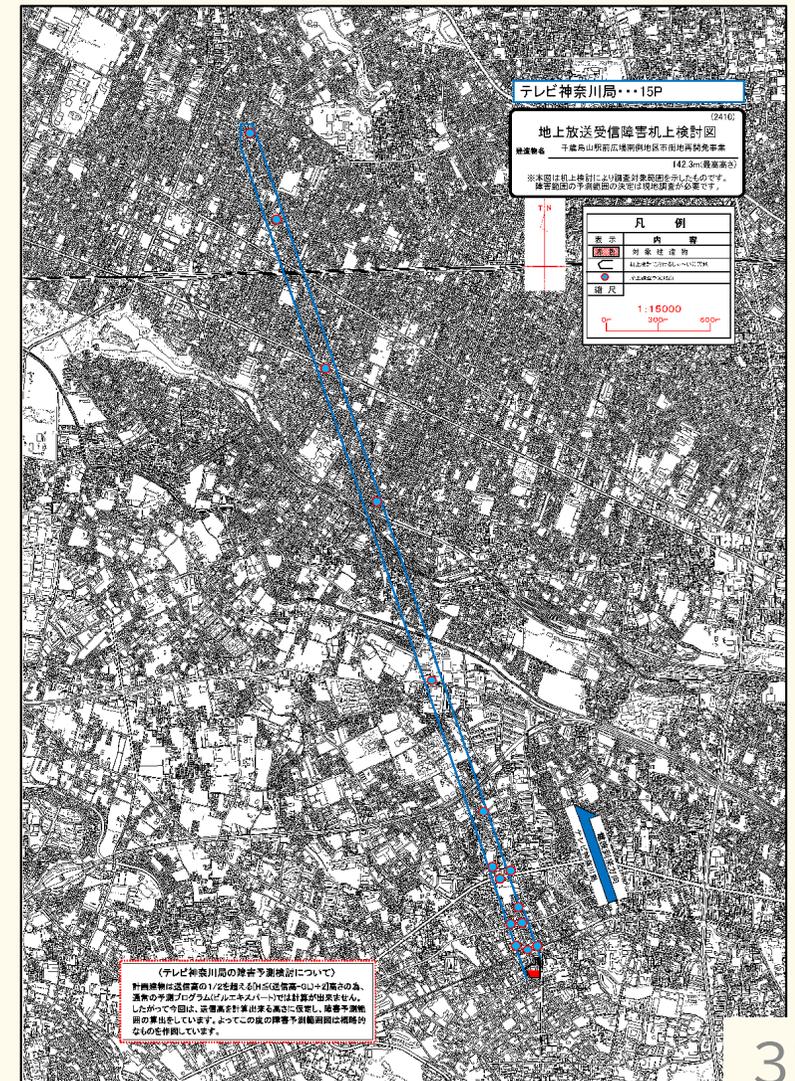
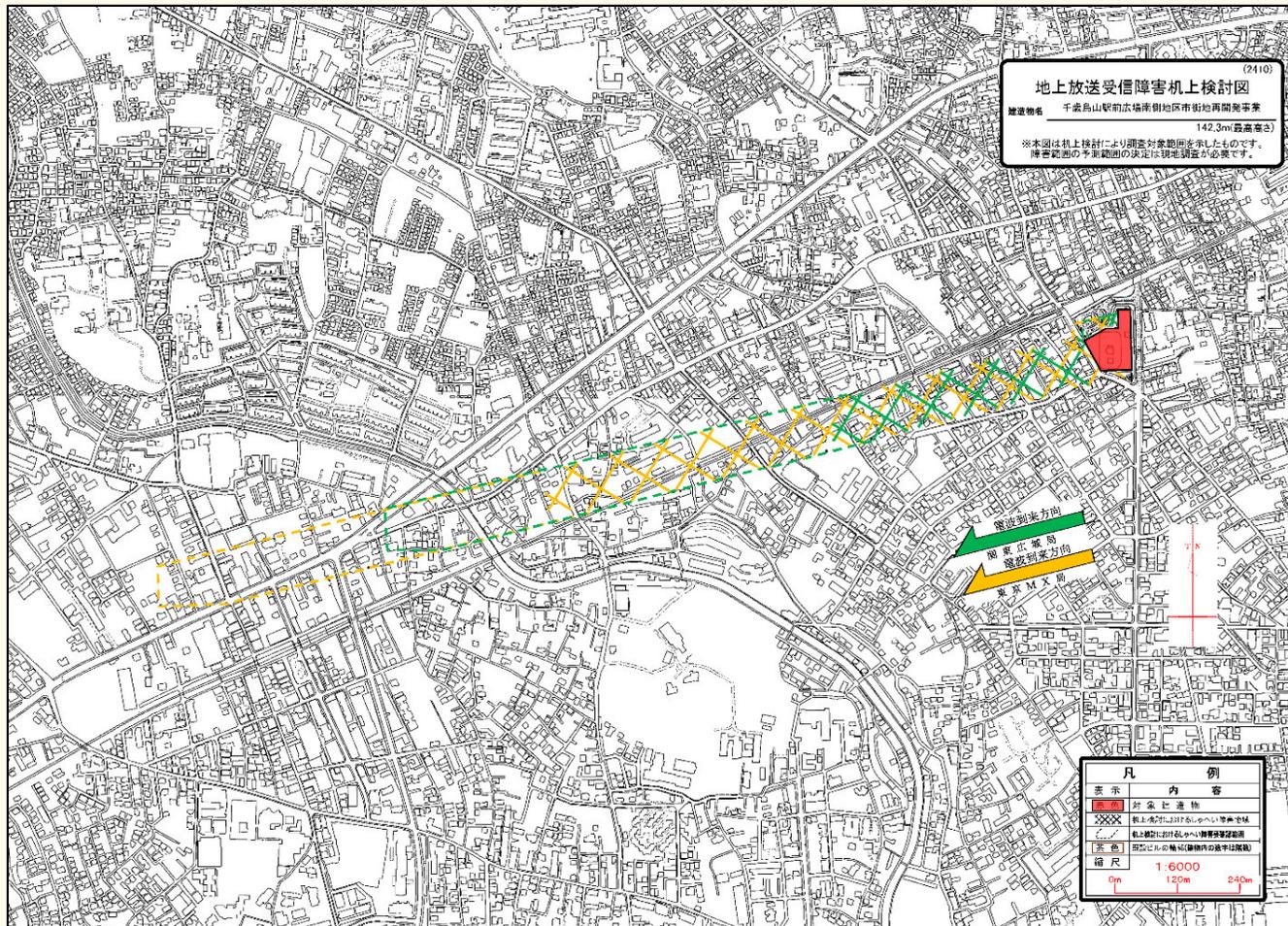
≤ 4.3

周辺への影響 ～テレビ電波～

再開発ビルの建設により、電波受信に障害が出る可能性がある範囲を机上調査により予測しました。今後、事業進捗に応じ具体的な調査、対応を実施します。(※衛星放送も予測済)

②テレビ神奈川局

①関東広域局・東京MX局



Chapter 3



都市計画の素案

都市計画(素案)作成の経緯

【準備組合】
(令和7年4月)

世田谷区へ都市計画(準備組合案)を提出

【世田谷区】

世田谷区の上位計画等への整合の確認

【世田谷区】
(令和7年6, 7月)

・説明会の開催(準備組合連携)
・オープンハウスの開催(準備組合連携)

【世田谷区】
(令和7年9月)

都市計画(素案)の作成

都市整備方針



千歳烏山駅周辺地区の位置づけ

主要な地域生活拠点

商業・サービス、交流等の機能の充実
区北西部の中心となるにぎわいの拠点

を目指しています

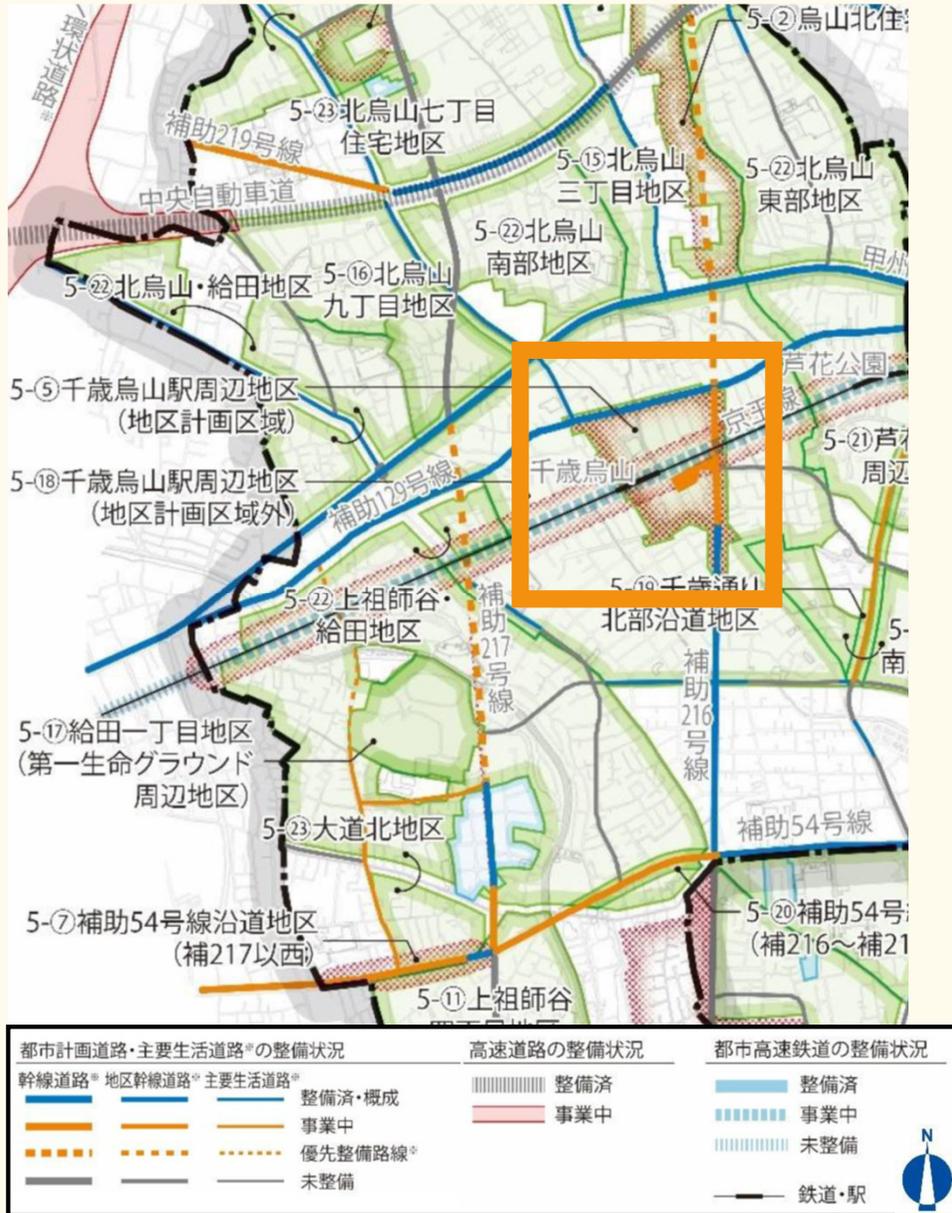
地域整備方針 (2025年) (令和7年7月改定)

千歳烏山駅周辺地区(地区計画区域)の位置づけ

街づくりを進めていく地区 (アクションエリア)

方針

- ・ 駅周辺の整備とあわせ、商店街への通過交通の流入を抑制し、歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップを図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めます。
- ・ 整備を進める都市計画道路補助216号線と駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により整備を進め、**地権者の生活再建**と、まちの玄関口として**防災力や交通結節機能の強化**を図り、京王線の連続立体交差事業を契機とした南北の回遊性向上の拠点として、歩行者空間や広場を創出し、主要な地域生活拠点にふさわしい活気に**にぎわいづくり**を進めます。
- ・ 安全で快適な歩行者空間の整備とともに、人々の交流のため、駅周辺の公共施設の再編等、施設の充実も図った街づくりを進めます。



千歳烏山駅周辺地区街づくり構想 (2014年) (平成26年5月策定)

基本目標: 主要な地域生活拠点として更なる発展

VII. 西友前通り

楽しく歩ける交流空間づくり

- ①壁面セットバックによる整った街並みとゆったり空間の演出
- ②東西通路による回遊性、歩く自由度
- ③店舗敷地に自転車を止められる店づくり
- ④区民センター・広場との連携



壁面をセットバックした商店街のイメージ (横浜元町)

VI. 西口通り・南口通り

楽しく歩け憩える通りづくり

- ①壁面セットバックによる整った街並みとゆったり空間の演出
- ②東西通路による回遊性、歩く自由度
- ③店舗敷地に自転車を止められる店づくり
- ④敷地の共同化によるエレベーターの設置など、ユニバーサルデザインの施設づくり



壁面をセットバックした商店街のイメージ (横浜元町)

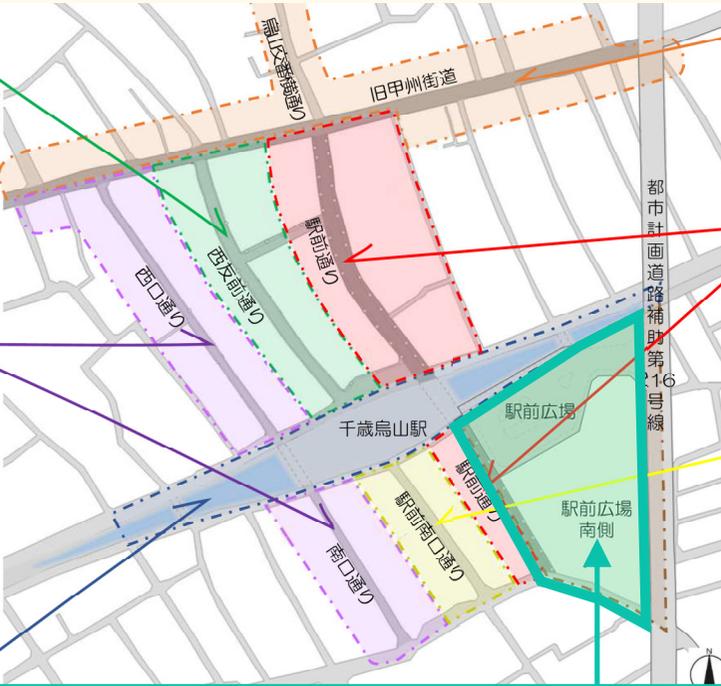
V. 京王線高架下

高架下の地域貢献の促進

- ①駅前周辺商業との連携
- ②鉄道高架下利用の要望整理



高架下利用のイメージ (駐輪場の事例: 大田区靴谷)



I. 旧甲州街道・烏山交番横通り

安全に歩ける道づくり

- ①安心して歩ける安全な環境整備
- ②寺町への玄関口としての機能



幅員12m道路の整備イメージ (補68: 新宿区牛込中央通り)

II. 駅前通り

安心して歩ける道路環境づくり

- ①通過交通の抑制
- ②自転車駐輪の適正化
- ③時間を過ごせるスペースの工夫



道路空間の活用イメージ (新宿モア四番街)

IV. 駅前南口通り

駅前に相応しい商業・業務機能の集積

- ①商業地としての土地利用の促進
- ②壁面セットバックによる整った街並とゆったり空間の演出
- ③東西通路の整備
- ④南口の駐輪場の街づくりへの転換



店舗での暫定利用のイメージ (代々木VILLAGE)

III. 駅前広場南側

駅前広場に相応しい新しい拠点整備

- ①防災力の強化
- ②南側の新たな商業拠点としての活性化
- ③街区の再編(土地利用の促進、共同化・再開発の検討)



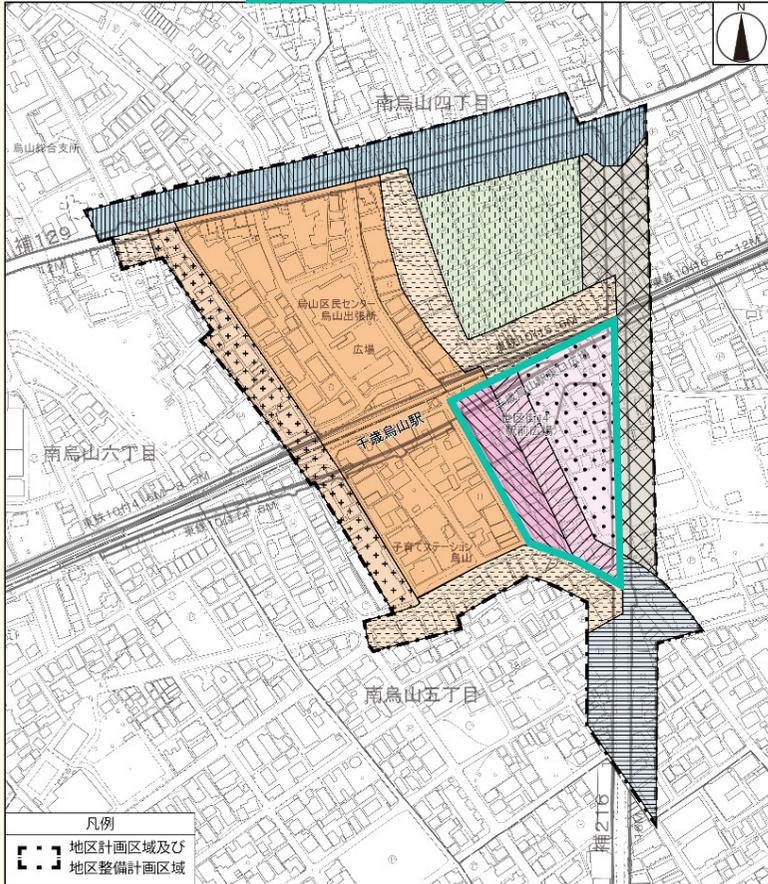
千歳烏山駅前広場のイメージ

千歳烏山駅周辺地区地区計画 (2021年) (令和3年6月策定)

千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画 (2021年) (令和3年6月策定)

地区区分		住宅共存地区
商業地区A1	商業地区B1	沿道商業地区A
商業地区A2	商業地区B2	沿道商業地区B
商業地区A3	商業地区B3	沿道地区

地区計画・地区街づくり計画の目標
「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」



地区の特性に応じて土地利用の方針を定めている

駅前広場南側地区商業地区(B1、B2、B3)の方針

補助216号線及び駅前広場の整備にあわせ、魅力ある駅前商業地の形成及び建築物の敷地の統合を促進し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る

前回説明会での主なご意見等(区・準備組合連携)

- ・なぜ高さを140mに設定したのか説明してほしい。
- ・10年後の烏山の再開発楽しみにしております。
- ・再開発ビルの高さを低階層・中階層くらいの高さにしてほしい。
- ・タワーマンションを建てることは反対です。
- ・地区の周りの方々の意見をどのように吸い上げていくのか。
- ・前回の説明会よりかなり具体的な説明で概要をかなり理解できた。
- ・建物ができることによって周辺への影響が心配。
- ・説明会の周知を工夫して欲しい。
- ・人口増加した場合、行政、教育、地域のあり方をどう考えているのか。
- ・事業スケジュールをどのように考えているのか、駅前広場や補助216号線のスケジュールも知りたい。

前回説明会の様子



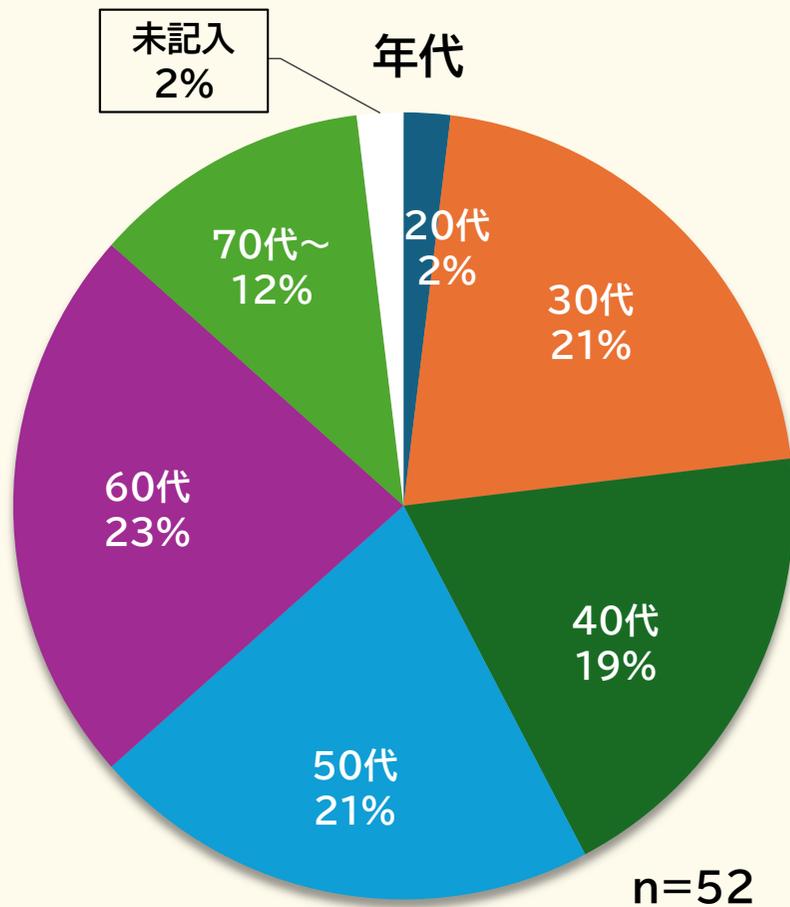
6月14日(土)参加者:53名



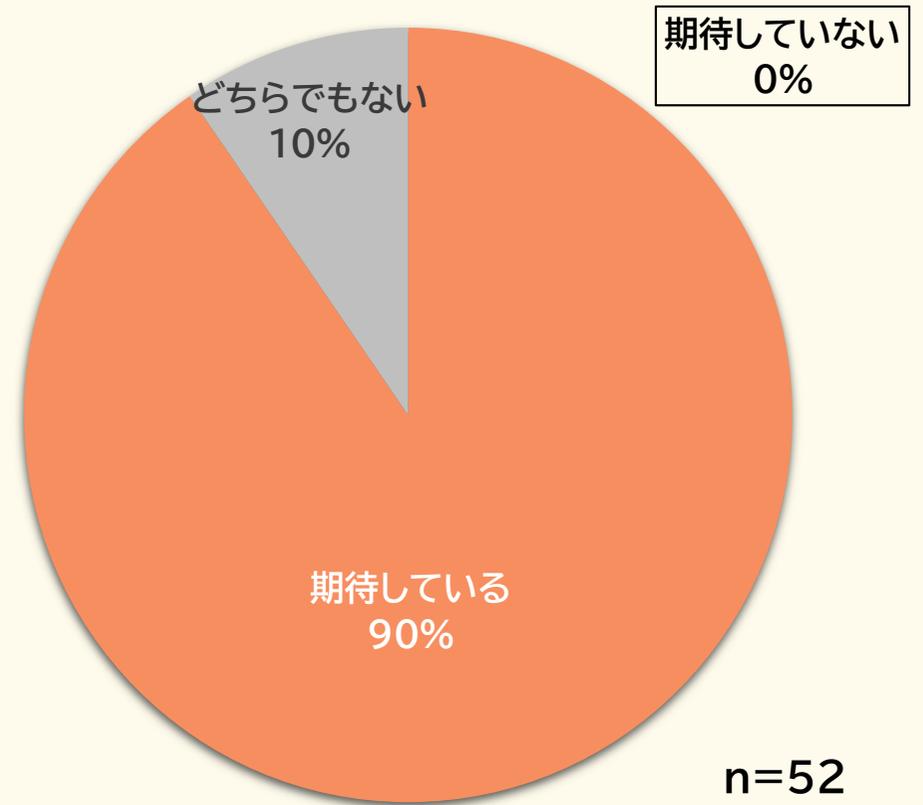
6月19日(木)参加者:47名

オープンハウス開催結果① (区・準備組合連携)

- ・駅前広場南側地区再開発の検討状況等をパネル展示し、スタッフ等で紹介しました
- ・7月28日から8月2日:「ちとからプラザ」
- ・来場者数:約80名、アンケート回答数:52通



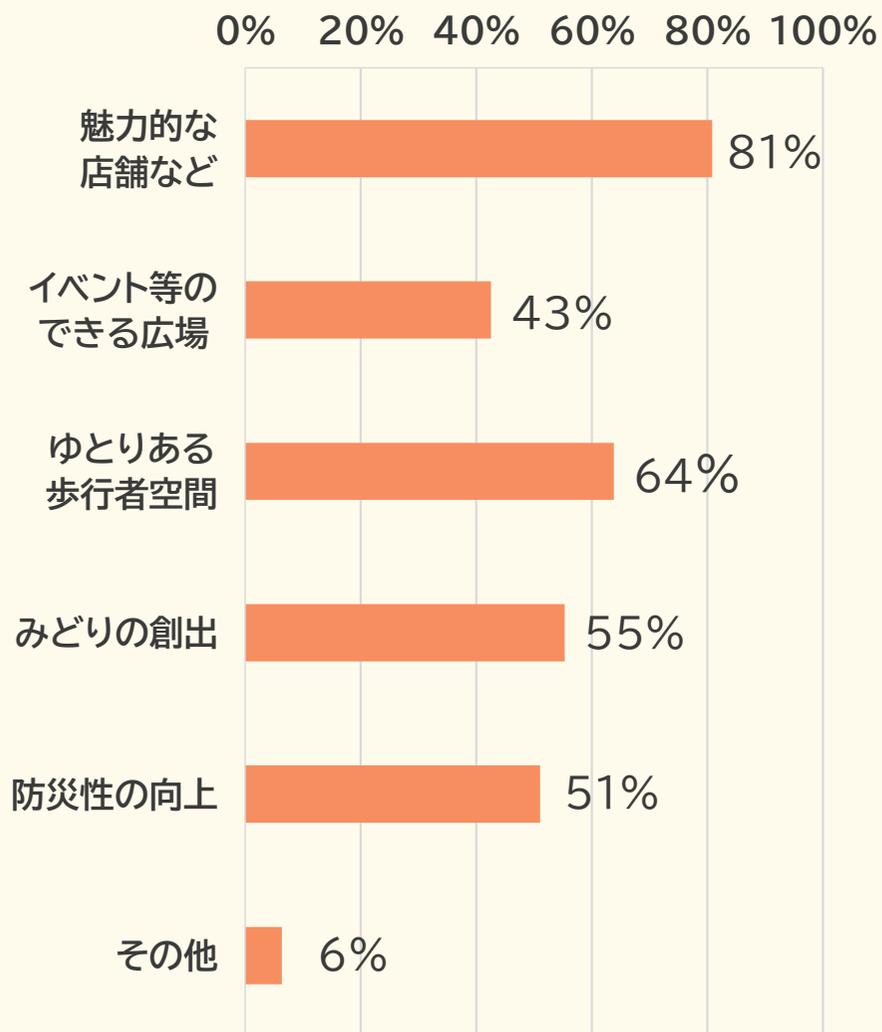
準備組合の活動(再開発)に期待していますか？



下記の3点でお聞きしました
■期待している ■どちらでもない ■期待していない

オープンハウス開催結果② (区・準備組合連携)

期待していること



n=47
(複数回答)

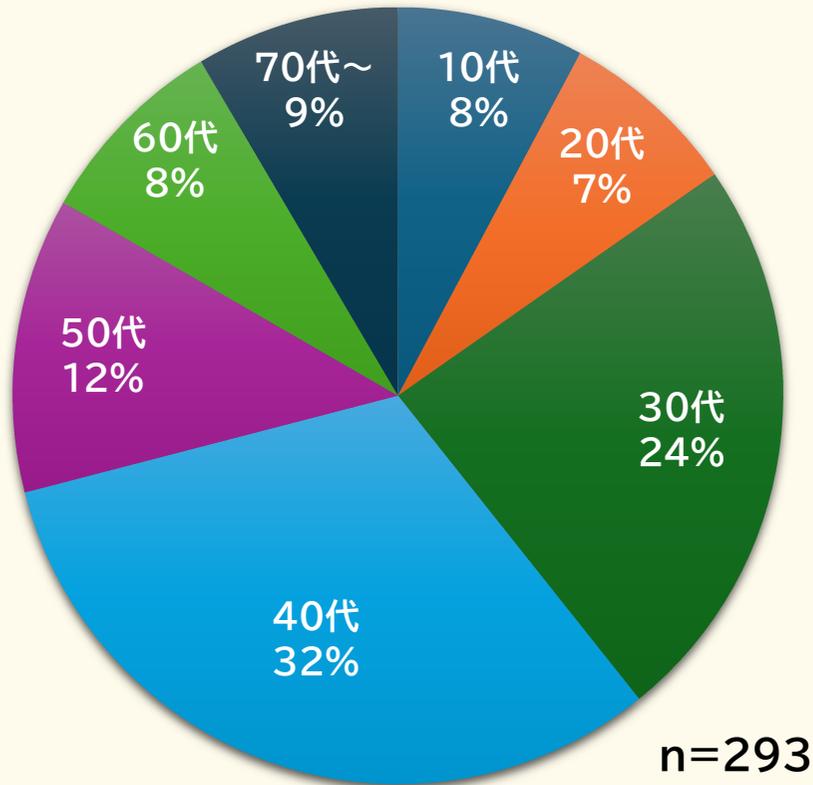
自由意見(一部抜粋)

- ・住民の方が住みやすい街になることを期待しています。
- ・商店街の方々が協力して街を魅力あるものにして欲しい。毎月イベントをやったりにぎやかな街(活力のある街)。高層ビルのビル風対策はして欲しい。
- ・活気がある、お店ができる様に期待しています。
- ・緑あふれるすてきな駅前空間に期待が持てます。時間はかかると思いますが、完成を楽しみにしています。
- ・魅力的な街になってほしいが、果たして千歳烏山にタワマンは必要かどうかと思いました。
- ・烏山の良さ、魅力を上手く残したアップデートに期待しています。
- ・開発の意義は何か、誰のため、何のためか。
- ・子育て中なので、駅前環境がどう変わるか楽しみにしています。

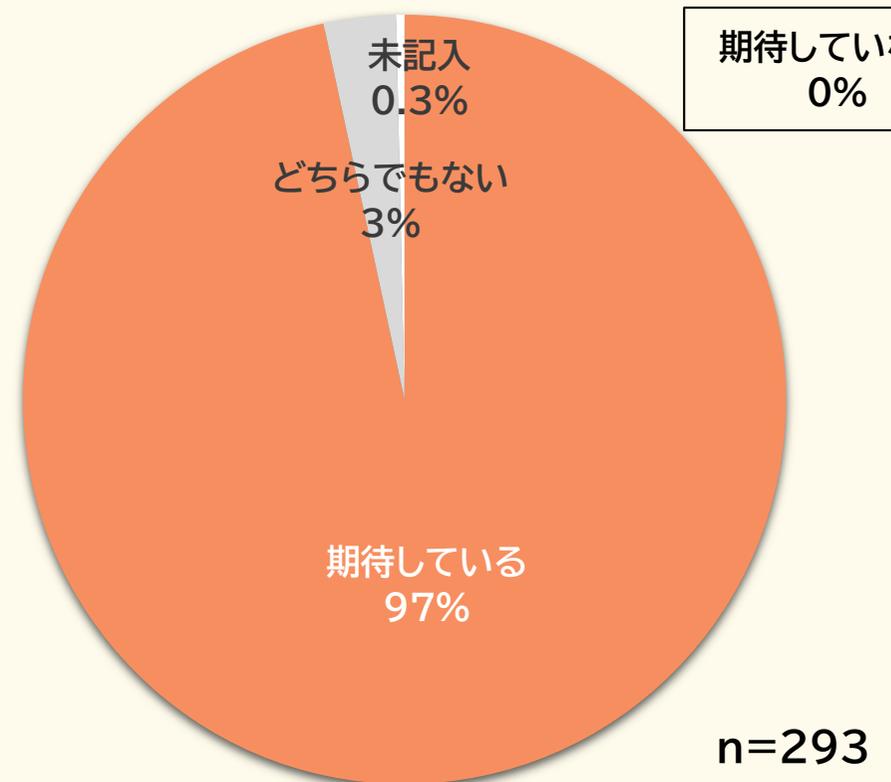
【参考】夏祭りブース出展等の結果① (準備組合)

- ・再開発の検討状況等を夏祭りでブース出展(パネル展示)、スタッフ等で紹介しました
- ・8月1日から8月2日(区民センター前広場及びちとからプラザ)
- ・アンケート回答数:293通

年代



準備組合の活動(再開発)に期待していますか？



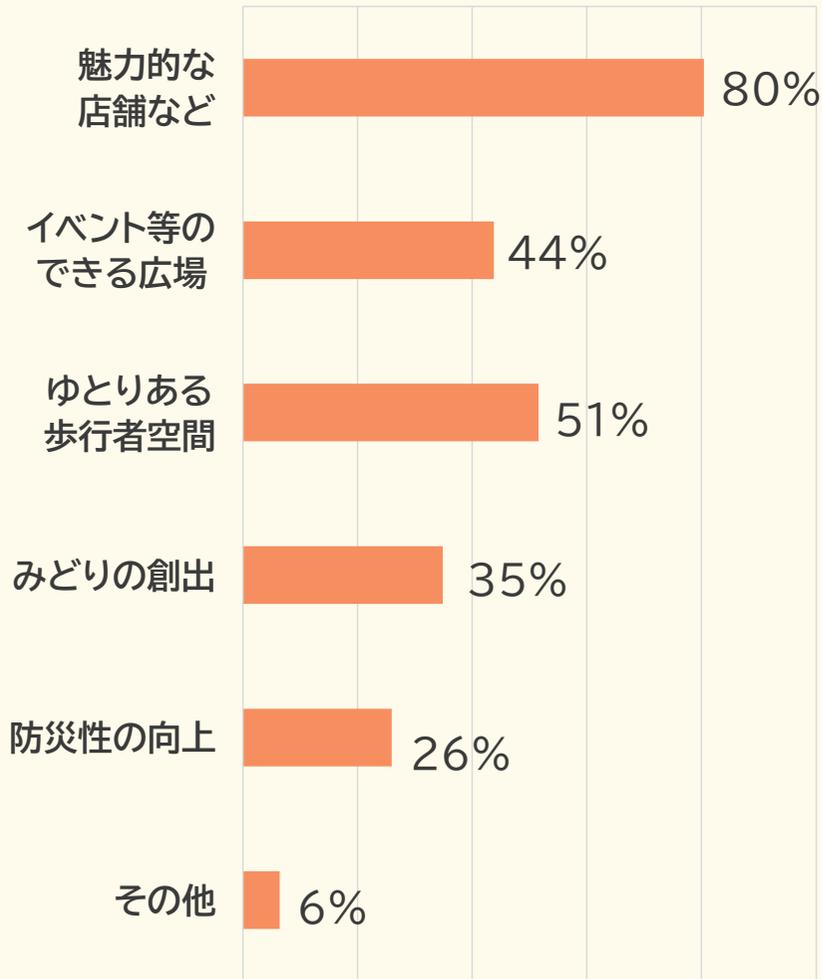
下記の3点でお聞きしました

■期待している ■どちらでもない ■期待していない

【参考】夏祭りブース出展等の結果② (準備組合)

期待していること

0% 20% 40% 60% 80% 100%



n=282
(複数回答)

自由意見(一部抜粋)

- ・とてもきれいな駅前になりそうでワクワクしています。
- ・今だと子供と来てもあまりゆっくり出来るお店が無いが、カフェなどでテラス席も出来ると子供とランチなどしやすくて良い。あと交通量が、人、自転車、車が多いので子供をつれてゆっくり歩けるようになるのは嬉しい。
- ・どこにでもあるタワマン+スタバ+αの町ではなく烏山らしさを追求してほしい。
- ・周りが低い建物なので高すぎる建物はどうかと思います。地上はゆとりある空間を作り防災性向上させることは賛成です。
- ・子どもの暮らしやすい街づくりをお願い致します。
- ・千歳烏山は何もないので、象徴的な建物が出来るのは良いと思う。せっかく特急も止まるのにぎわって欲しい。大きい複合型施設が出来るのは嬉しい。
- ・高層マンション建設には反対します。
- ・街がより住みやすくなると思った。

南側地区の街づくりに関する区の主な考え

市街地再開発事業によって生み出されるもの

○駅前広場を再開発事業と一体的に行うことによる交通結節機能の充実・強化



○壁面後退による安全な歩行者空間とにぎわい空間の創出



○建物の共同化(不燃化・耐震化)による区域全体の防災性の向上



○広場の整備やみどりの創出、商業空間を新たに整備することによるにぎわいの創出

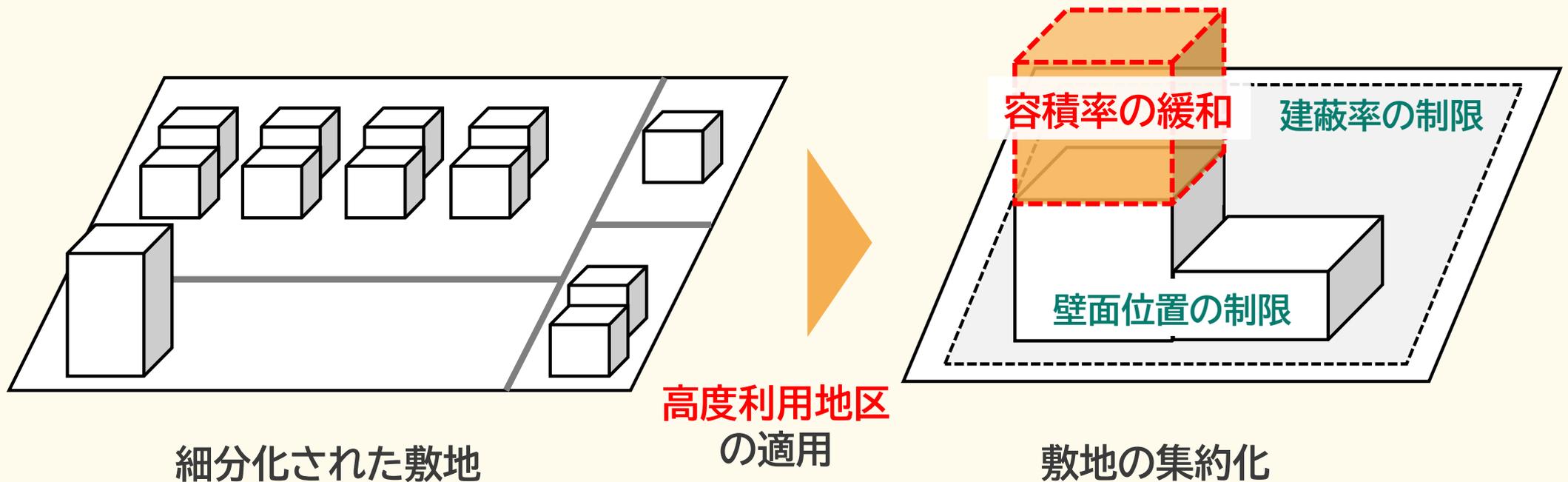


市街地再開発事業を推進することで、防災力や交通結節機能の強化や、歩行者空間や広場の創出により、まちの玄関口として、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気とにぎわいを創出します。また、南北の回遊性向上の拠点として、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成に繋がると思います。

高度利用地区とは

高度利用地区とは、用途地域内の市街地における防災性の向上や土地の合理的で健全な高度利用を図ることを目的として指定される地区を示します。

具体的には、建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度並びに壁面の位置を定めます。

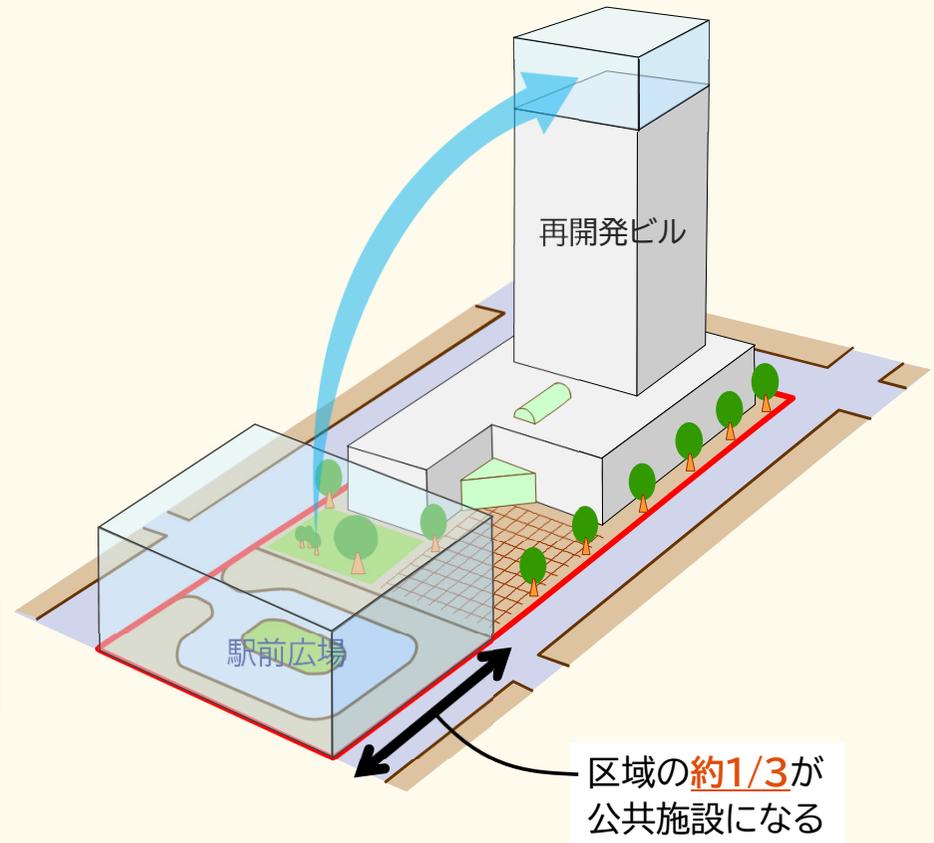


高度利用地区(変更)～緩和(割増し)容積率の考え方～

容積率緩和のための要件

緩和(割増し)容積率		緩和(割増し)するための要件		
		建ぺい率減	壁面後退	広場
200%	(1)	-30%	2m	30%
	(2)	-30%	3m	25%
	(3)	-30%	4m	20%

東京都高度利用地区指定方針及び指定基準を基に作成

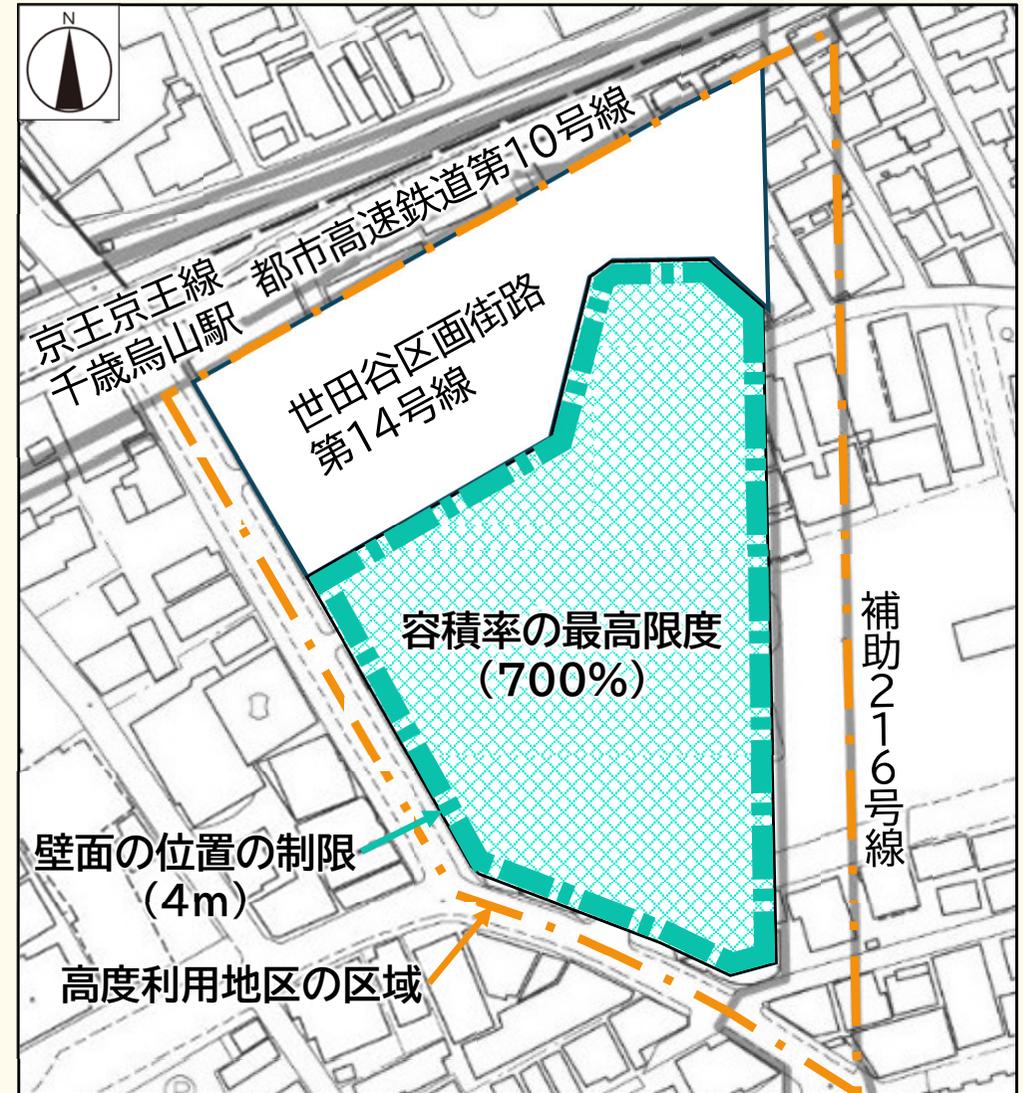


区域の1/3が公共施設となり、地域のにぎわいの維持・創出等が求められることから、東京都高度利用地区指定方針及び指定基準に定める広場や歩行者空間を整備することにより、緩和(割増し)容積率を200%とする

高度利用地区(変更内容)

面積	約1.8ha
容積率の最高限度	700%
容積率の最低限度	200%
建蔽率の最高限度	50%※
建築面積の最低限度	200㎡
壁面の位置の制限	4m

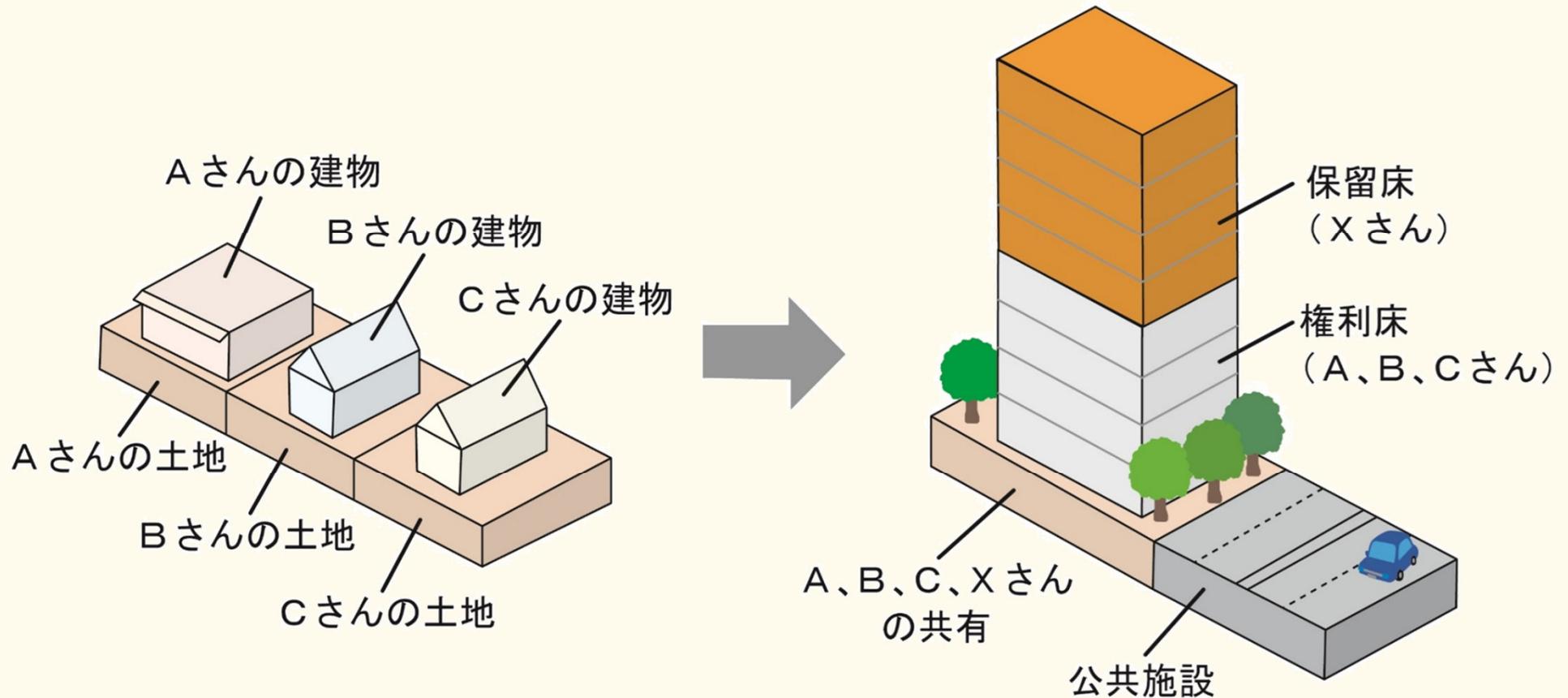
※建築基準法第53条第6項第1号に該当する建築物については、建蔽率の最高限度を70%とする。



高度利用地区の区域(予定)

第一種市街地再開発事業とは

- 敷地等を共同化し高度利用することにより、公共施設用地を生み出す
- 従前権利者の権利は、等価で新しい再開発ビルの床に置き換えられる(権利床)
- 高度利用によって新たに生み出された床(保留床)を処分して事業費に充てる



第一種市街地再開発事業(新規)

施行区域面積	約1.5ha
公共施設の配置 及び規模	都市計画道路補助第216号線:幅員16m
	世田谷区画街路第14号線:幅員19.5m、延長約31m、 交通広場約4,000㎡含む
	区画道路7号(駅前通り)
	区画道路8号(バス通り)
建築敷地面積	約8,900㎡
建築面積	約5,700㎡
延べ面積	約88,600㎡
主要用途	商業・業務、住宅、駐車場
建物の高さの限度	140m

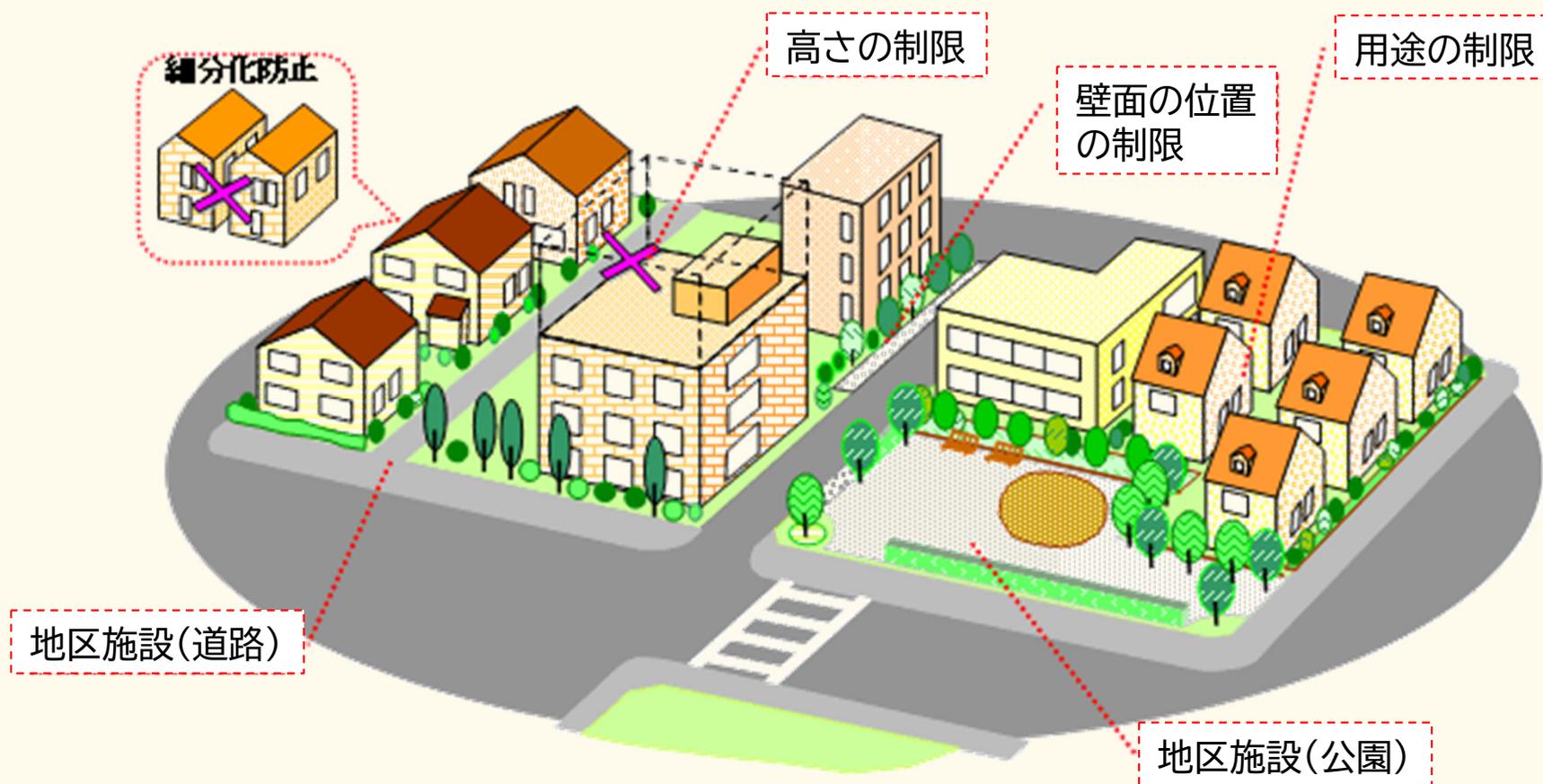


市街地再開発事業の都市計画区域(予定)

※道路事業重複者については、別途調整予定

地区計画とは

地区計画とは、地区の課題や特徴を踏まえ、地区住民と行政が連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、その実現に向けて街づくりを進めていく手法です。



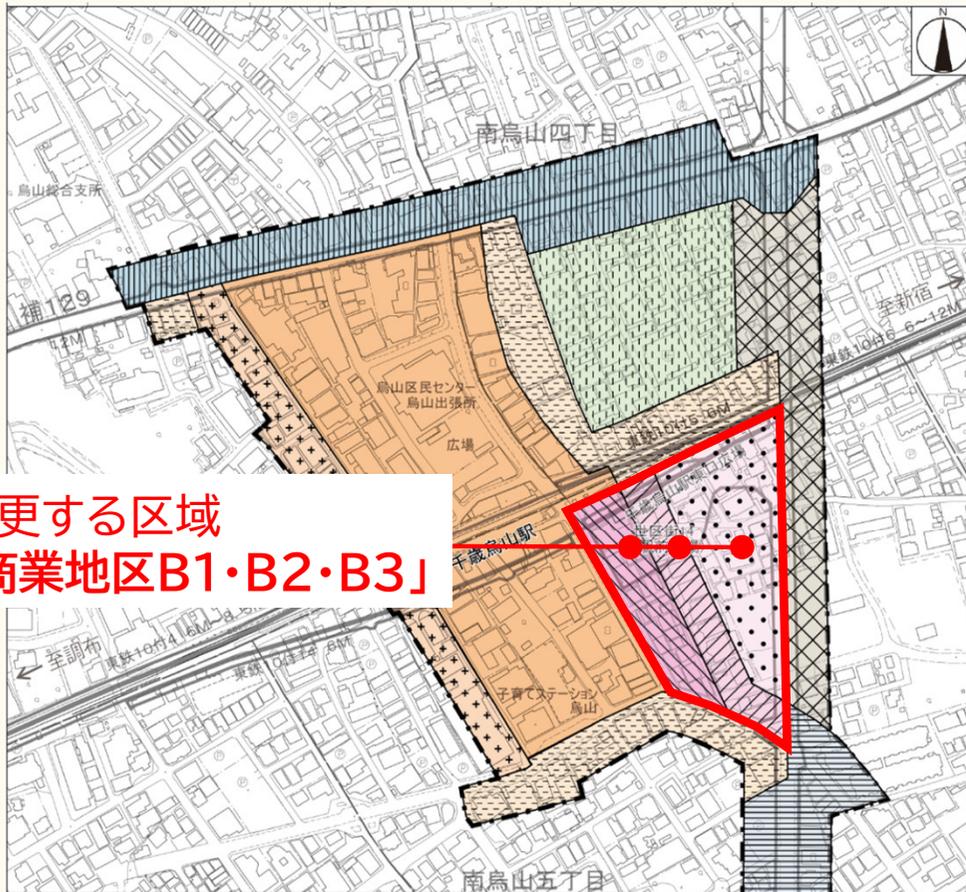
千歳烏山駅周辺地区地区計画(変更内容)

<地区計画の目標>

- 本地区では、都市高速鉄道第10号線(京王線)の連続立体交差事業、補助216号線、世田谷区画街路第14号線及び千歳烏山駅東口広場(以下「駅前広場」と総称する。)等の事業が進められており、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められている。
- 千歳烏山駅前広場南側地区においては、補助216号線及び駅前広場の整備にあわせ、市街地再開発事業を推進することで、防災力や交通結節機能の強化と市街地整備に取り組み、まちの玄関口として、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気とにぎわいを創出する。
- 地区特性や状況を踏まえ、合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざす。

千歳烏山駅周辺地区地区計画(変更内容)

<地区区分の変更>



変更する区域
「商業地区B1・B2・B3」

地区区分		住宅共存地区
商業地区A1	商業地区B1	沿道商業地区A
商業地区A2	商業地区B2	沿道商業地区B
商業地区A3	商業地区B3	沿道地区

【現行】

地区区分	容積率の最高限度	高さの最高限度
商業地区B1	500%	—
商業地区B2	500% (300%※)	—
商業地区B3	500% (200%※)	— (45m※)

※敷地面積2000㎡未満の場合



【変更】

地区区分	容積率の最高限度	高さの最高限度
商業地区B	500%※	140m

※高度利用地区により、700%まで可能となります

千歳烏山駅周辺地区地区計画(変更内容)

<区域の整備、開発及び保全に関する方針>

■ 土地利用の方針:商業地区B

補助216号線及び駅前広場の整備にあわせ、市街地再開発事業により、住宅施設と商業・業務施設が調和した魅力ある駅前商業地の形成及び建築物の敷地の統合を促進し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る。

■ 地区施設の整備の方針

商業地区Bにおいては、「主要な地域生活拠点」にふさわしい魅力とゆとりある空間を形成するため、駅前広場や補助216号線に隣接して広場を配置する。また、安全で快適な歩行者ネットワーク形成を図るため、歩道状空地を配置する。

■ 建築物等の整備の方針

商業地区Bにおいては、防災性の向上と魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図るため、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定める。商業地区Bに整備する建築物等においては、商店街との連続性や周辺の街並みとの調和を図るため、商業施設配置や低層部のデザイン並びに敷地内の緑化整備などの工夫により、周辺の市街地環境への配慮に努める。

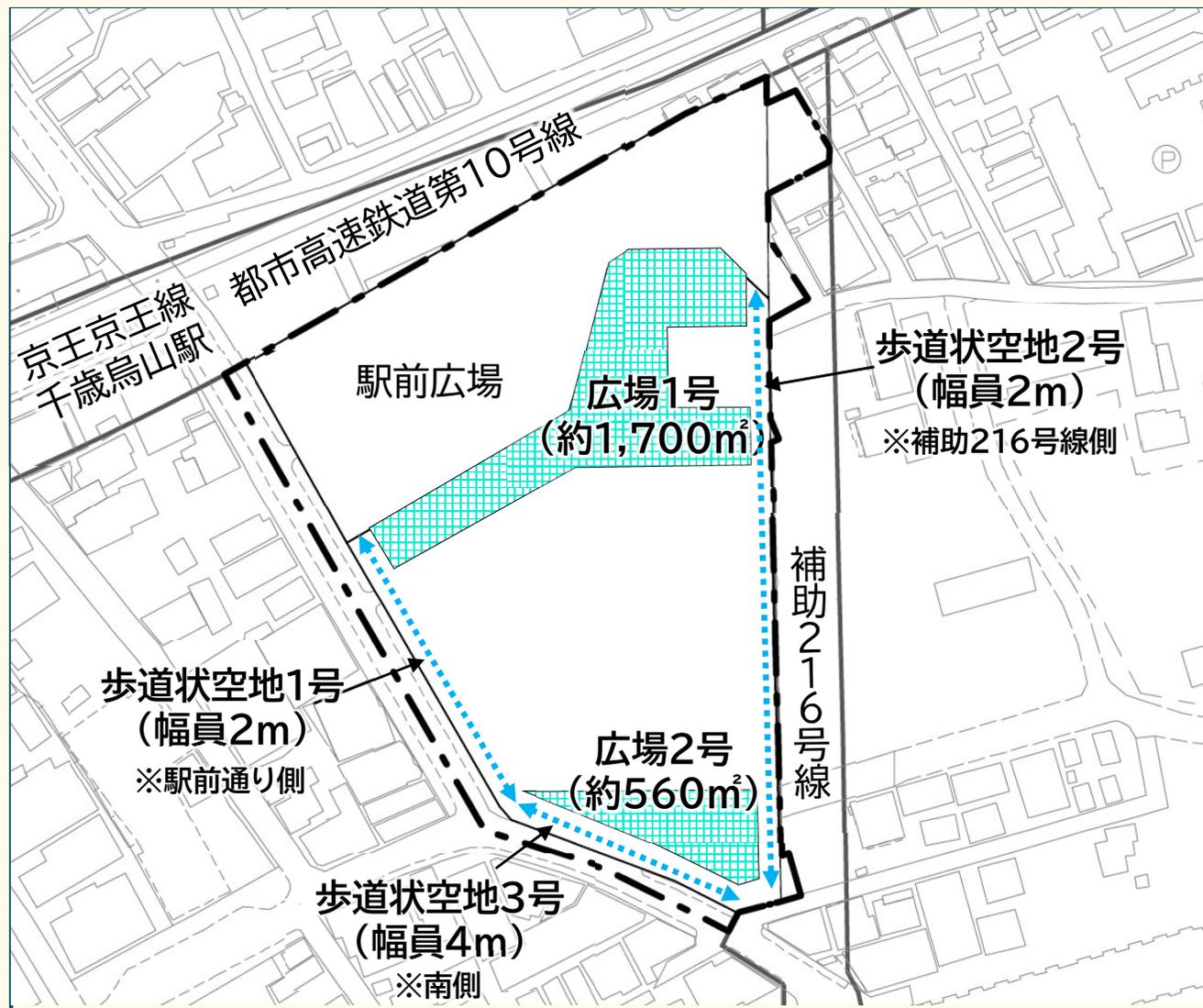
※その他の地区については、現行の地区計画のとおり

千歳烏山駅周辺地区地区計画(変更内容)

<地区施設の新設>

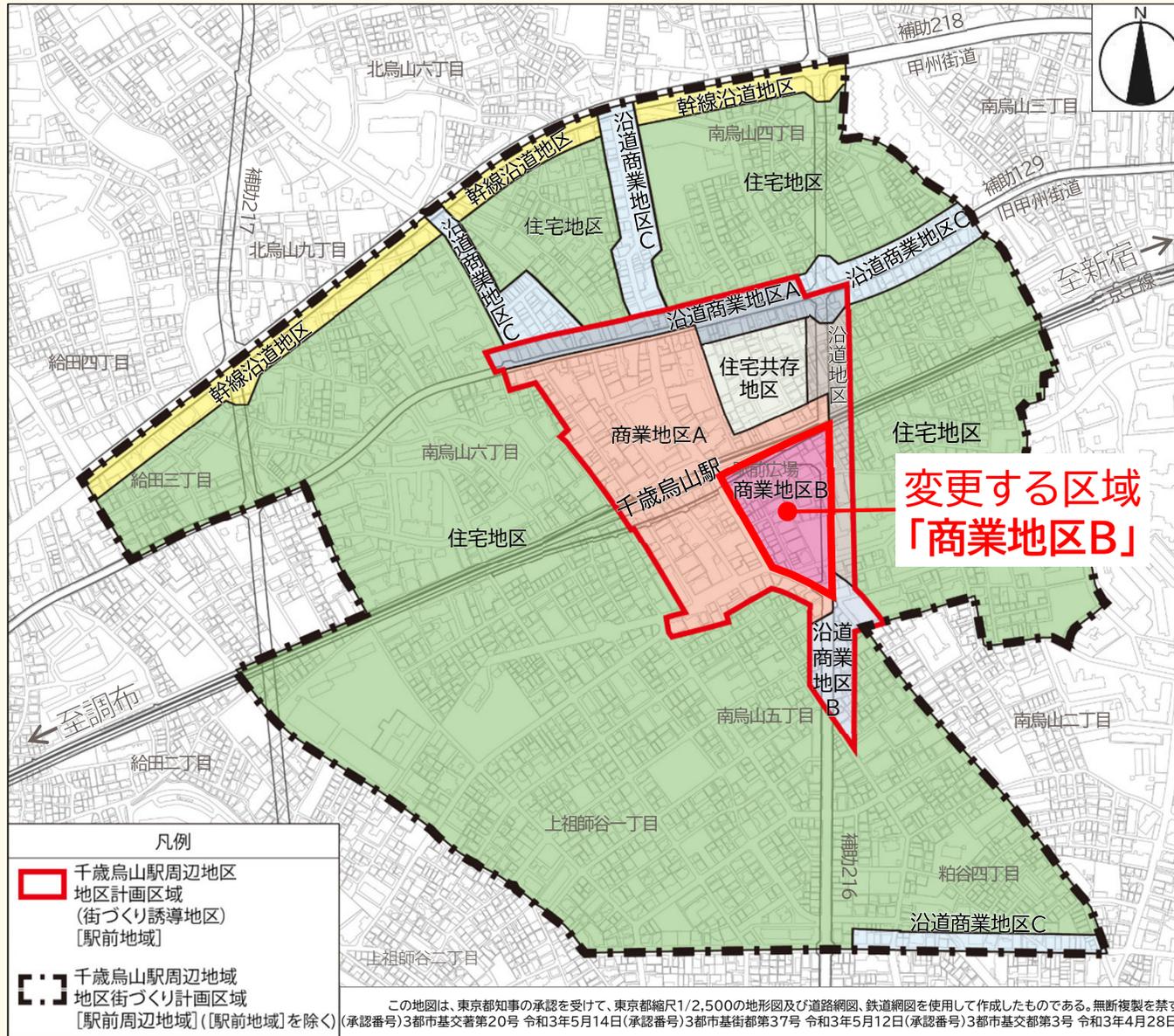
広場	
広場1号(北側):	約1,700㎡
広場2号(南側):	約560㎡

歩道状空地	
歩道状空地1号:	幅員2m
歩道状空地2号:	幅員2m
歩道状空地3号:	幅員4m



千歳烏山駅周辺地域 地区街づくり計画(変更内容)

※変更は、地区計画区域の
商業地区Bのみ



Chapter 4



今後のスケジュール

今後の流れ

都市計画決定に向けた手続き

