

準備組合案

再開発準備組合事務所のご紹介 ちとからプラザ (南烏山5-11-6)



営業時間：平日 10時～16時

※市街地再開発事業の検討状況等について
パネルや模型を展示しています

※準備組合のスタッフが常駐しています



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

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。
今後の協議等に変更する
可能性があります。



駅からのイメージ

<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

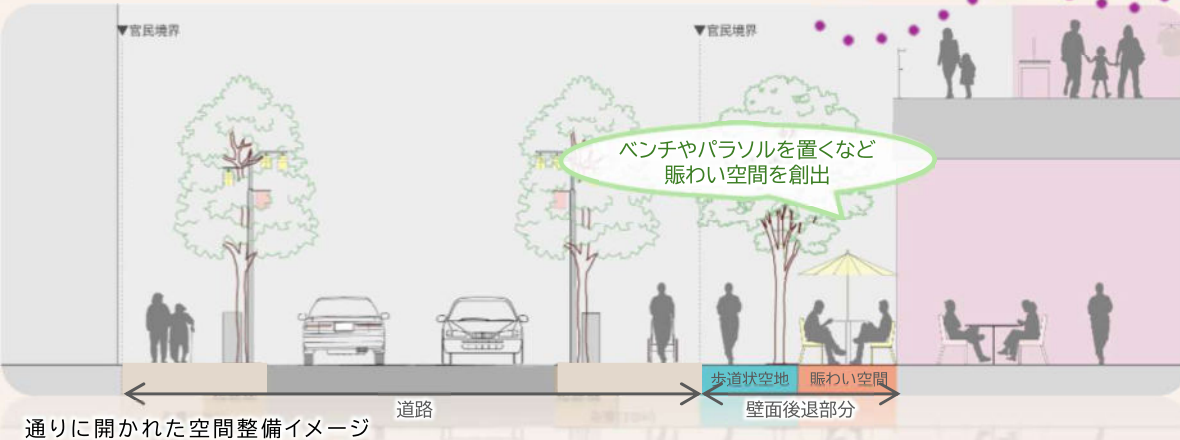


◆ 駅前広場の機能を補完

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

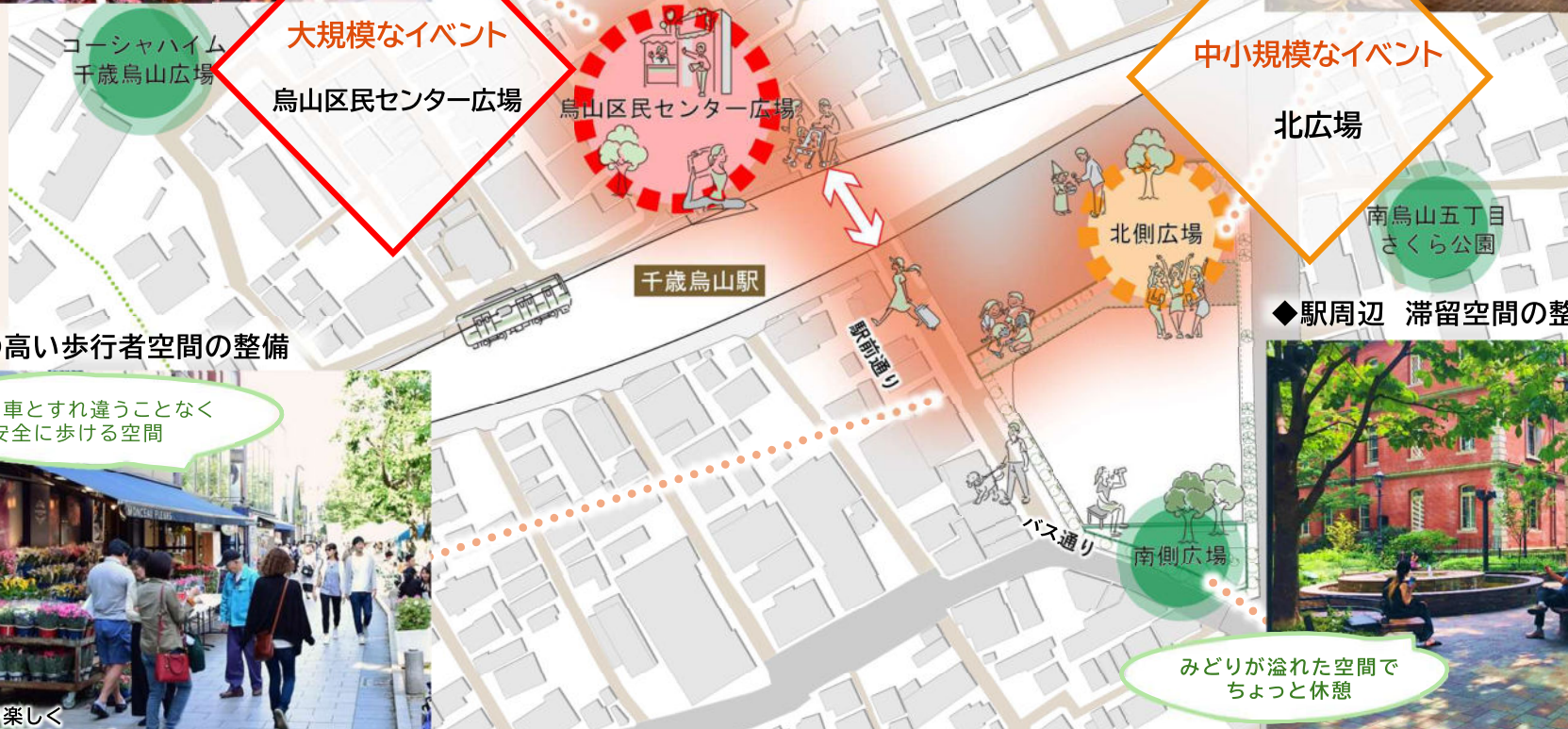
◆北側広場活用による駅周辺全体の賑わいの強化

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

補助第216号線



◆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)




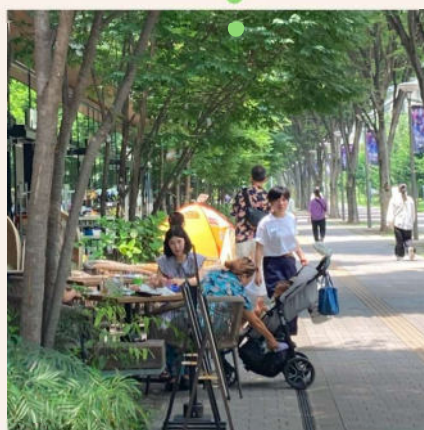
 ふれあいの広場




 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

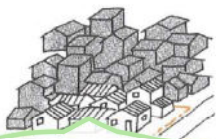


 休憩できるベンチ

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



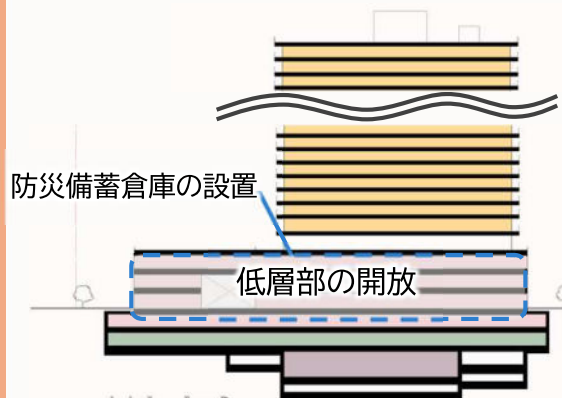
地震・火災時に大きな被害を受ける可能性



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



帰宅困難者を受入れることを想定した避難訓練

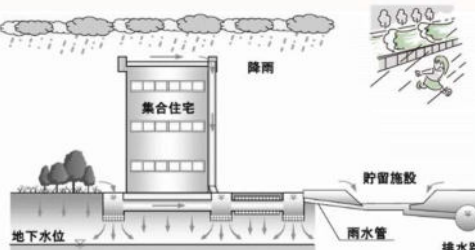
一時滞在スペース等の確保

防災備蓄倉庫

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

一時滞在が可能な空間

一時滞在が可能な空間

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



災害時における拠点



災害時における拠点

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



防災機能のある広場



マンホールトイレ

かまどベンチ

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

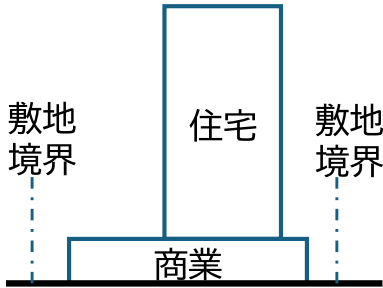
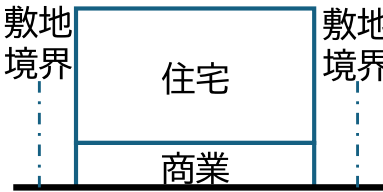
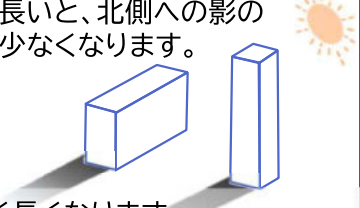
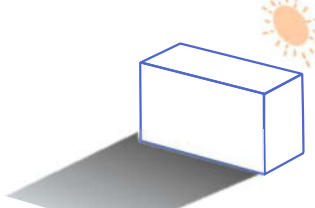
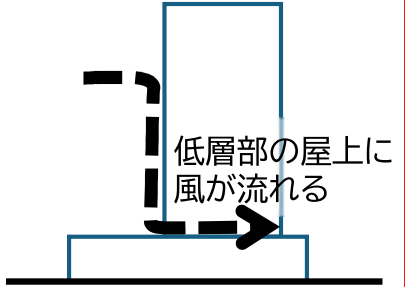
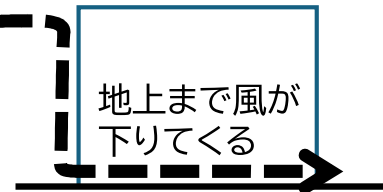
<周辺環境への配慮>

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>低層部の屋上に風が流れる</p> 	<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>地上まで風が下りてくる</p> 
<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(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		

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。

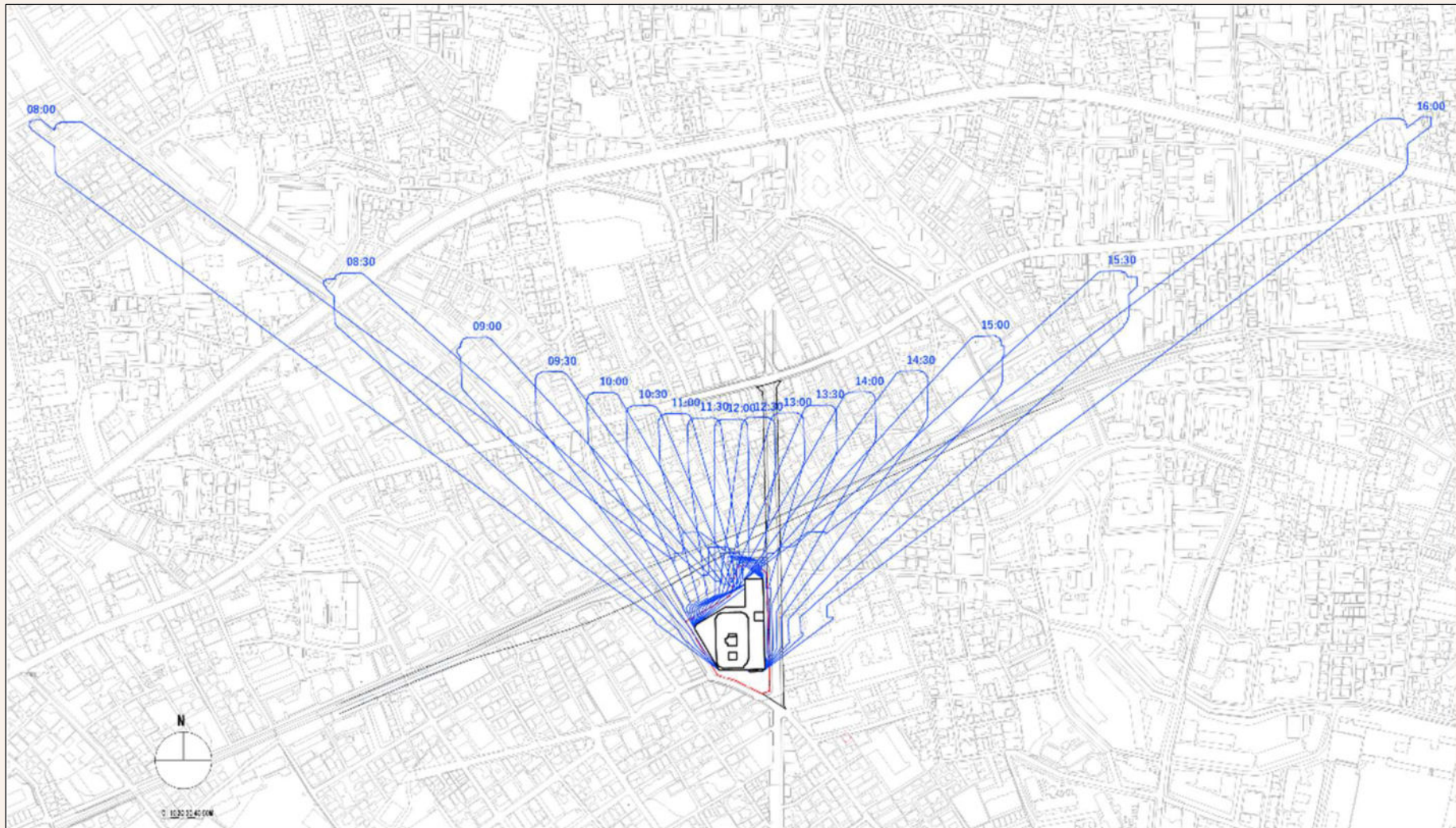


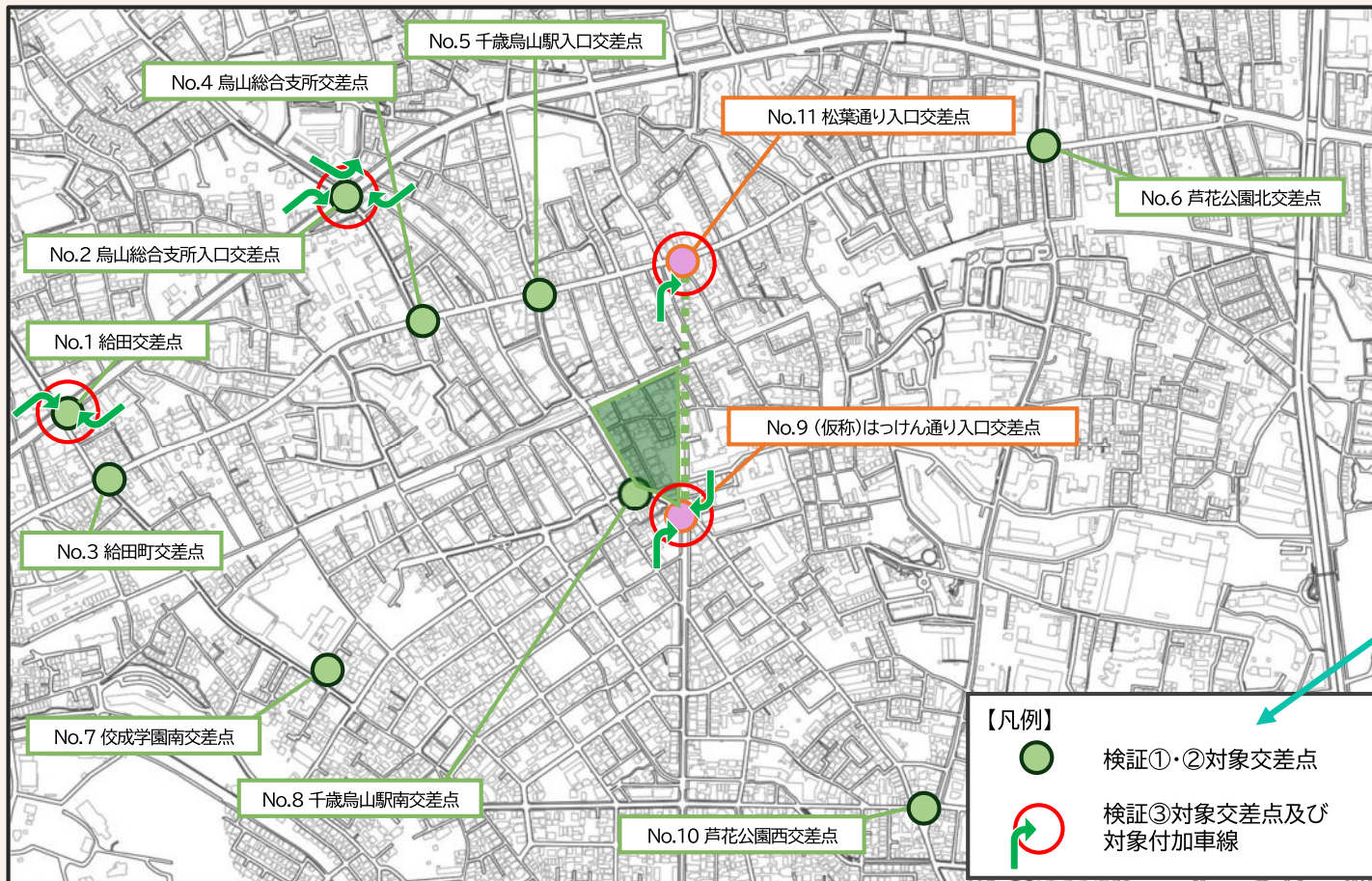
図:時刻日影図(冬至・測定面 地盤面から4m)

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

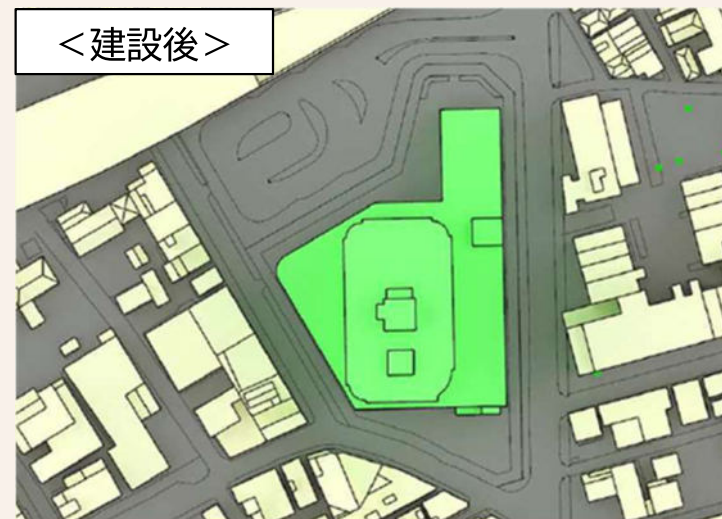
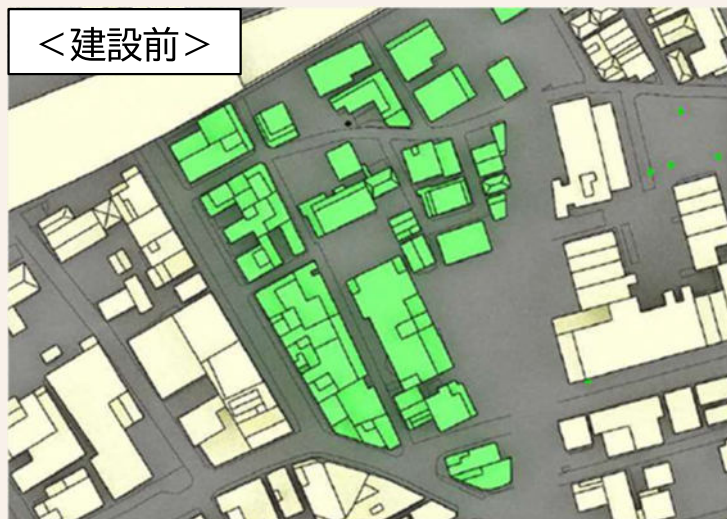
※サービス水準

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>



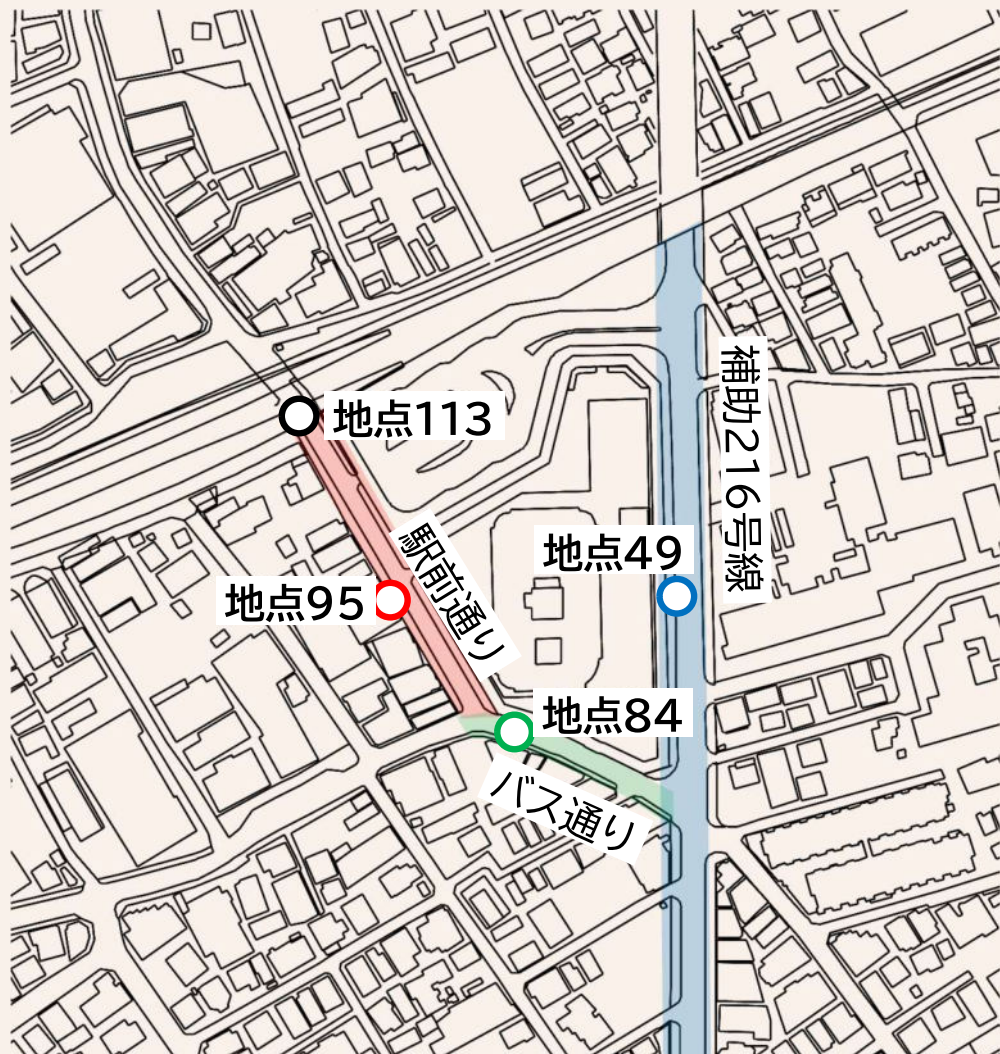
<建設後>



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

