

千歳烏山駅周辺の街づくり

千歳烏山駅周辺では、京王線連続立体交差事業や都市計画道路事業等を契機に、街づくりが活発に進められています



構想・計画

街づくりの動き

地区計画・地区街づくり計画

平成19年度

駅周辺街づくり協議会設立



平成23年度

地区街づくり計画（原案）提出



平成26年度

千歳烏山駅周辺街づくり構想



令和3年度

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



連続立体交差事業

昭和44年度

連続立体交差事業
都市計画決定

：

平成21年度

京王線街づくり基本方針
京王線沿線駅前広場基本構想



平成26年

連続立体交差事業
事業認可

平成30年度

工事着手（一部の工区）



都市計画道路

昭和41年度

補助216号線
都市計画決定

：

平成24年度

駅前広場都市計画決定



平成26年

駅前広場・補助216号線
事業認可

地元の街づくり活動

■都市計画事業

- 鉄道の高架化事業では、開かずの踏切解消のため、千歳烏山駅付近においても工事が進められています。
- 区内を南北に通る都市計画道路補助第216号線、千歳烏山駅の交通結節機能の強化等を備えた駅前広場の整備を行っています。

→詳しくはパネル①へ

■商店街連合会の街づくり

- 駅周辺の5つの商店街で構成する商店街連合会に設置された街づくり委員会では、目指すまちの姿を「ちとから・まちづくりデザイン」として取りまとめ、実現に向けた活動が進められています。

→詳しくはパネル②へ

■ちとからまちづくり フォーラム

- 千歳烏山駅周辺において、より魅力的で暮らしやすい「まち」をめざし、駅周辺の住民やまちづくり団体等参加のもと、まちづくりの情報共有・意見交換等を行う場として「ちとからまちづくりフォーラム」を設置しました。

→詳しくはパネル③へ

平成27年度

まちづくり準備会設立



令和元年度

商店街連合会
街づくり委員会設立

令和4年度

「ちとから・まちづくりデザイン」とりまとめ



令和4年度

千歳烏山駅前広場南側地区
市街地再開発準備組合設立



令和6年度

ちとからまちづくりフォーラム（第1回）



千歳烏山駅周辺の街づくり
について区HPで発信しています



1

京王線連続立体交差事業・都市計画道路補助第216号線・世田谷区画街路第14号線



■京王線連続立体交差事業

京王線の連続立体交差事業は、沿線約7.2kmの区間について鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。これにより、沿線25箇所(世田谷区内23箇所)の踏切が除却され、踏切での慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、踏切事故が無くなり道路と鉄道それぞれの安全性が向上します。

また、鉄道により分断されていた市街地の一体化が図られることから、区では、駅周辺の街づくりを進め、安全で快適な街の実現を目指します。

平成26年に事業認可を取得し、現在、千歳烏山駅付近においても工事が進められています。

「Keio高架Information」
京王電鉄では連立工事の進捗状況をお知らせしています



「京王線沿線まちづくり通信」
区ではこの間の経過や進捗についてお知らせしています



千歳烏山駅舎イメージ



高架化工事状況

■都市計画道路補助第216号線・世田谷区画街路第14号線



補助第216号線

区内を南北に通る都市計画道路補助第216号線は都市整備方針において「主要生活交通軸」に位置付けており、「世田谷区道路整備の方針の調整計画」では「優先整備路線」に位置づけています。



整備済み区間(はっけん通り)

世田谷区画街路第14号線(駅前広場)

駅周辺のバス路線を駅前広場に集約し、タクシーや身障車用車両停車スペースの整備等による交通結節機能の強化を図ります。また、現在の商店街通りの賑わいを維持し、災害時の防災拠点や賑わい集うことのできる地域のシンボルとしての機能を確保します。



整備イメージ(千歳烏山駅前広場)

2 千歳烏山商店街連合会の街づくり



■千歳烏山商店街連合会「街づくり委員会」

ちとから・まちづくりデザイン

京王線の高架化事業や駅前広場整備事業等により、街が大きく変わる機会を捉え、千歳烏山商店街連合会では、世田谷区と連携しながらまちづくりに取り組むため、「街づくり委員会」を設置し、2022年4月には地区の特性を踏まえた目指すまちの姿を「ちとから・まちづくりデザイン」として、取りまとめました。

目標の実現に向け、2022年12月には「活力部会」及び「安全・安心部会」を立ち上げ、具体的な取り組みについて検討を進めています。



ちとから・まちづくりデザイン

◆ちとから・まちづくりデザインの目的

千歳烏山駅周辺は国主線建設・文京事業や駅前広場整備等により、まちが大きく変わらうとする機会を捉えて、2022年（令和3年）6月に地区計画が策定され、同時に周辺地区のまちづくりが図られています。

一方、駅周辺の商店街で構成する商店街連合会では、街づくり委員会を置き、地区の特性を踏まえた目指すまちの姿を「ちとから・まちづくりデザイン」として、取りまとめました。今後は、このまちづくりデザインをもとに、行政や様々な主体と連携しながら「住む人にとって、商売を営む人にとって、まちを訪れる人」にとって安心して過ごせる魅力ある駅周辺のまちづくりに取り組んでいきます。

◆駅周辺のまちづくりの取組イメージ

千歳烏山駅周辺のまちづくり

【駅前広場】駅前広場の整備により、まちの顔となる駅前広場の魅力を高める。また、駅前広場の整備により、まちの顔となる駅前広場の魅力を高める。

【商店街】商店街の活性化を図る。また、商店街の活性化を図る。

【駅前広場】駅前広場の整備により、まちの顔となる駅前広場の魅力を高める。また、駅前広場の整備により、まちの顔となる駅前広場の魅力を高める。

【商店街】商店街の活性化を図る。また、商店街の活性化を図る。

【駅前広場】駅前広場の整備により、まちの顔となる駅前広場の魅力を高める。また、駅前広場の整備により、まちの顔となる駅前広場の魅力を高める。

【商店街】商店街の活性化を図る。また、商店街の活性化を図る。

ちとから・まちづくりデザイン

◆地区の現状

千歳烏山駅周辺は、2022年にかけて人口は増加しており、駅前周辺人口は約1万人に達しています。また、駅前周辺の人口は約1万人に達しています。また、駅前周辺の人口は約1万人に達しています。

◆地区の現状

千歳烏山駅周辺は、2022年にかけて人口は増加しており、駅前周辺人口は約1万人に達しています。また、駅前周辺の人口は約1万人に達しています。また、駅前周辺の人口は約1万人に達しています。

◆地区の現状

千歳烏山駅周辺は、2022年にかけて人口は増加しており、駅前周辺人口は約1万人に達しています。また、駅前周辺の人口は約1万人に達しています。また、駅前周辺の人口は約1万人に達しています。

あいたいまちの姿

居心地の良い活気に満ちたまち『ちとせからすやま』

住む人 商売を営む人 まちを訪れる人
誰もが安心して 過ごせる 魅力あるまち

◆まちづくりの方針

方針1 歩いて楽しく、ゆたかに過ごせるまち

方針2 にぎわい、憩う魅力的なまち

方針3 多様なライフスタイルに合わせた安全安心なまち

◆今後の取組みに向けて

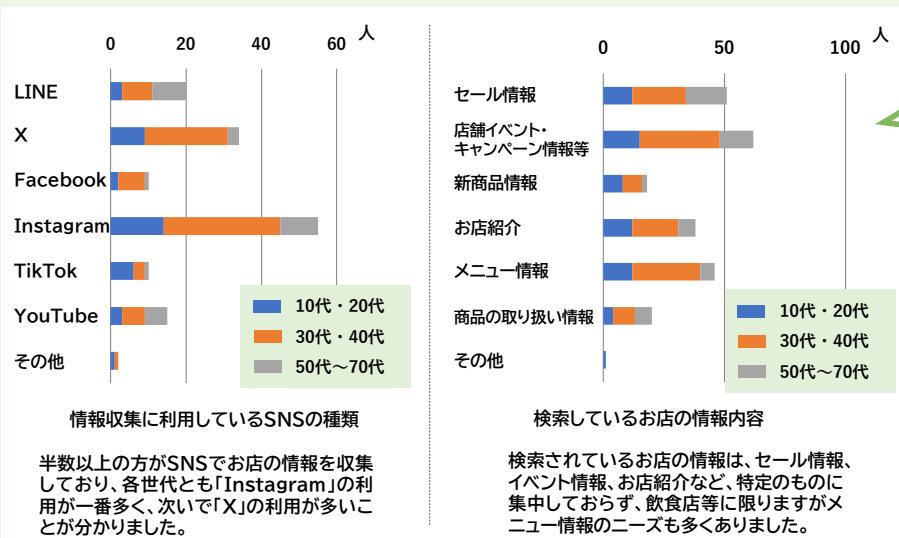
街づくり委員会では、千歳烏山の特性を活かしながら「ちとから・まちづくりデザイン」の実現に向けて具体的な活動を行うため、まちづくりの方針で示したアクションプランの理念を踏まえて活動の計画を検討し、安全で活気ある魅力的な駅周辺に繋げる取り組みを行います。

◆活動フロー

まちづくり委員会では、千歳烏山の特性を活かしながら「ちとから・まちづくりデザイン」の実現に向けて具体的な活動を行うため、まちづくりの方針で示したアクションプランの理念を踏まえて活動の計画を検討し、安全で活気ある魅力的な駅周辺に繋げる取り組みを行います。

■活力部会の活動【情報発信に関するアンケート調査結果】

烏山駅南口商店会主催の「ちとからクリスマスマーケット2024」（R6.12.15）にて、商店街利用者の情報収集の利用媒体や検索内容について把握するためのアンケート調査を実施しました。10代から70代までの幅広い世代（121名）からご意見をいただきました。



街づくり委員会
SNS開設♪



Instagram



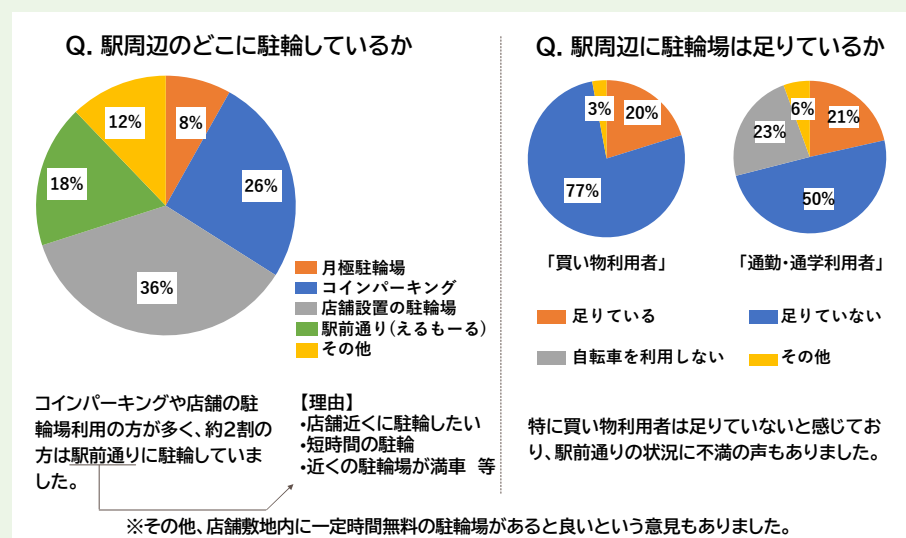
Twitter / X



Facebook

■安全・安心部会の活動【自転車の利用に関するアンケート調査結果】

商店街のイルミネーション点灯イベント（R6.11.23）に出展し、駅周辺の自転車の利用に関するアンケート調査を実施しました。多くの方（186名）からご意見をいただきました。回答者の6割は買い物目的で駅周辺に自転車で来られている方でした。



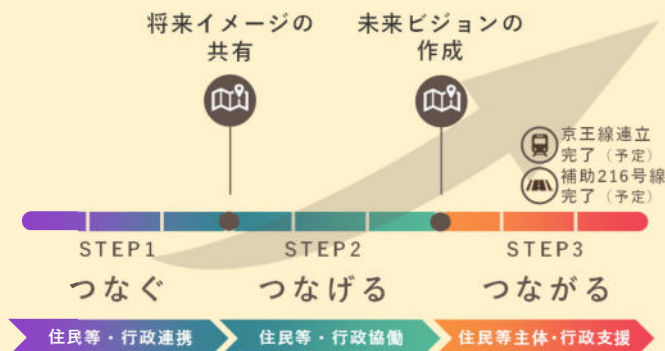
3 ちとからまちづくりフォーラム



ちとからまちづくりフォーラムとは！？

千歳烏山駅周辺において、主要な地域生活拠点として、より魅力的で暮らしやすい「まち」をめざし、駅周辺の住民やまちづくり団体等参加のもと、まちづくりの情報共有・意見交換等を行う場として「ちとからまちづくりフォーラム」を設置しました。

まちづくりの進捗や取組み状況等を踏まえ、参加と協働により「まち」の未来を考えていきます！



ちとからまちづくりフォーラムの進め方(イメージ)



フォーラムの構成



～2025.2.15～
第1回ちとからまちづくりフォーラム



[趣旨説明の様子]



[まちづくり団体の紹介]

[模型]



[意見交換の様子]

ちとからまちづくりフォーラムの情報

[まちづくりに関するメルマガ配信中]



フォーラムに関するワークショップ等の開催案内やまちづくり活動に関する情報を配信します



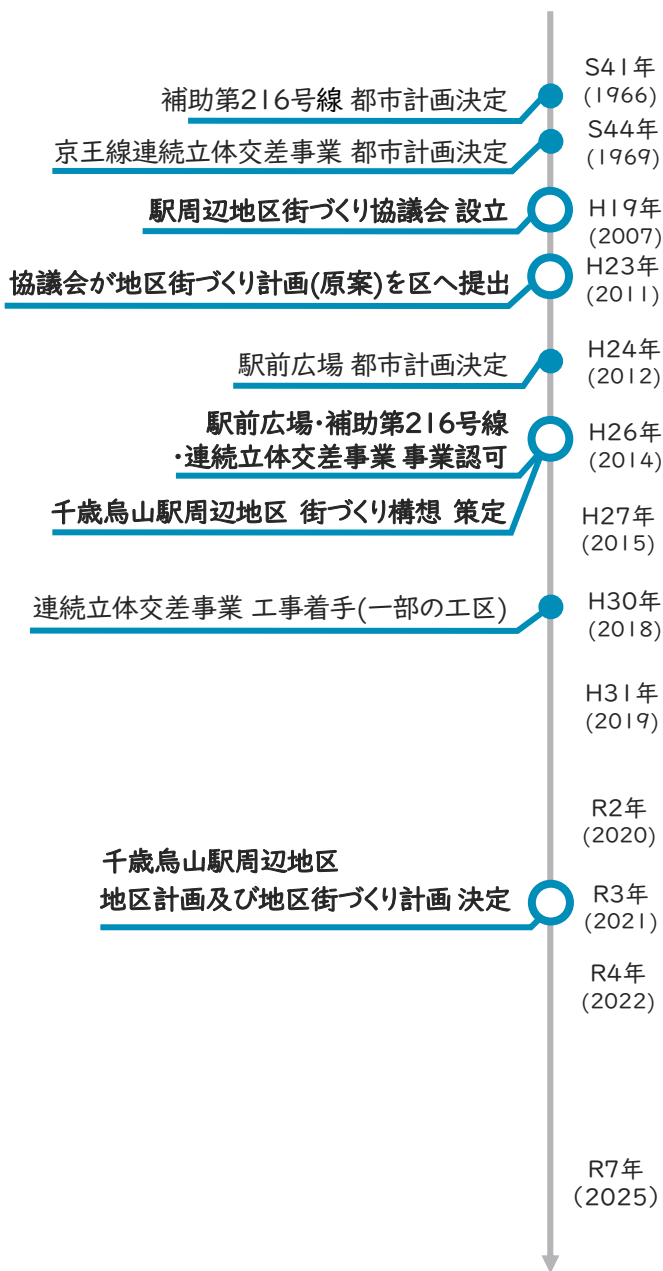
第1回フォーラムの配布資料等はこちら世田谷区HP ページID [20764]



千歳烏山駅前広場南側地区 街づくりの経緯

パネル①

駅周辺における街づくりの動向

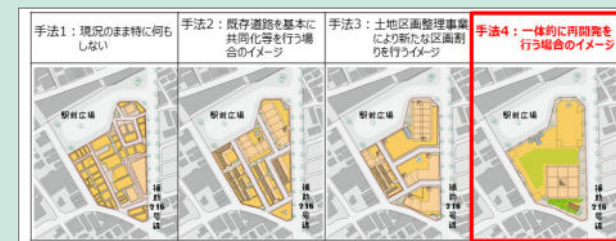


駅前広場南側地区における検討

権利者アンケート、ヒアリングの実施(平成26年)

- ・街づくり構想の検討
- ・南側地区における街づくりの手法等の検討
- ・**権利者アンケート、ヒアリングの実施**

ヒアリングにて一番興味がある手法として
約半数の権利者が「一体的に再開発を行う」を選択



まちづくり勉強会(世話人会)設立(平成28年～)

- ・**権利者が中心となり再開発事業の仕組みや特徴等について検討**
- ・街の課題等を踏まえた街づくりの方向性を検討
- ・調布や府中の再開発事業事例視察、調査

駅前広場を含む再開発事業を活用したまちづくりの検討へ進めていく



まちづくり準備会設立(令和2年～)

- ・駅前広場を含む一体の区域で駅前拠点整備に向けたまちづくりの方向性を検討
- ・**再開発事業を活用した千歳烏山駅前のまちづくり方針、整備の方向性、機能イメージなどを検討**

「再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方」を策定



再開発準備組合設立(令和4年～)

- ・権利者主体の準備組合が円滑に活動できるように事業協力者を選定
- ・**都市計画に向けた基本計画案の検討**
- ・本組合設立に向けた検討



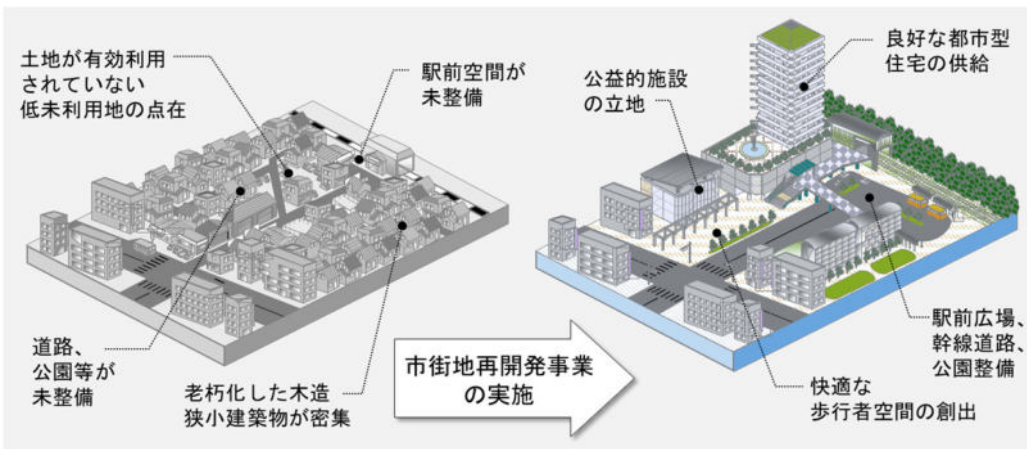
都市計画(準備組合案)の提出

再開発事業とは

- ◆ 市街地再開発事業は、都市再開発法に則り行われる都市計画事業です
- ◆ 「都市環境の改善」「防災性の向上」を目的とした公共性の高い事業です

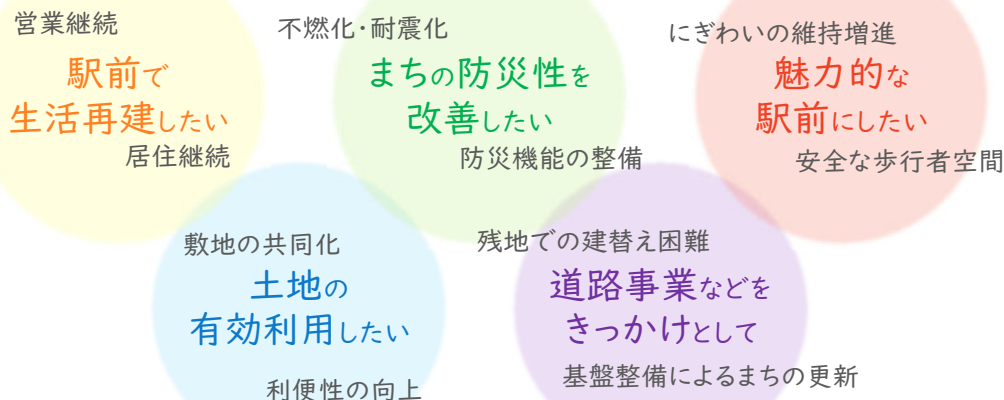
事業の目的（都市再開発法1条）

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る



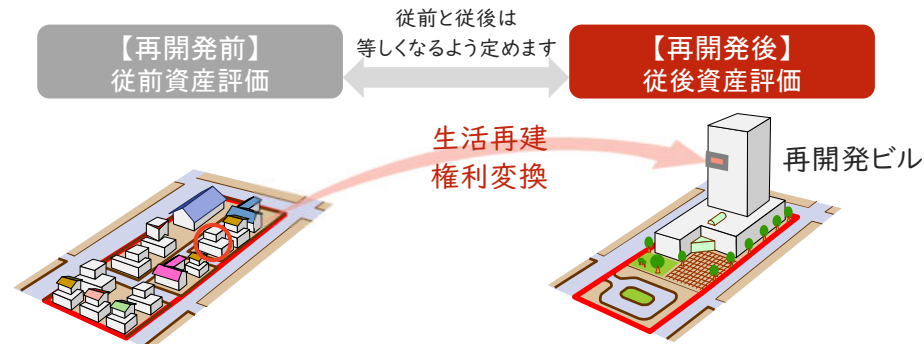
出典：国土交通省HP

再開発事業を活用する主な動機やきっかけ（例）



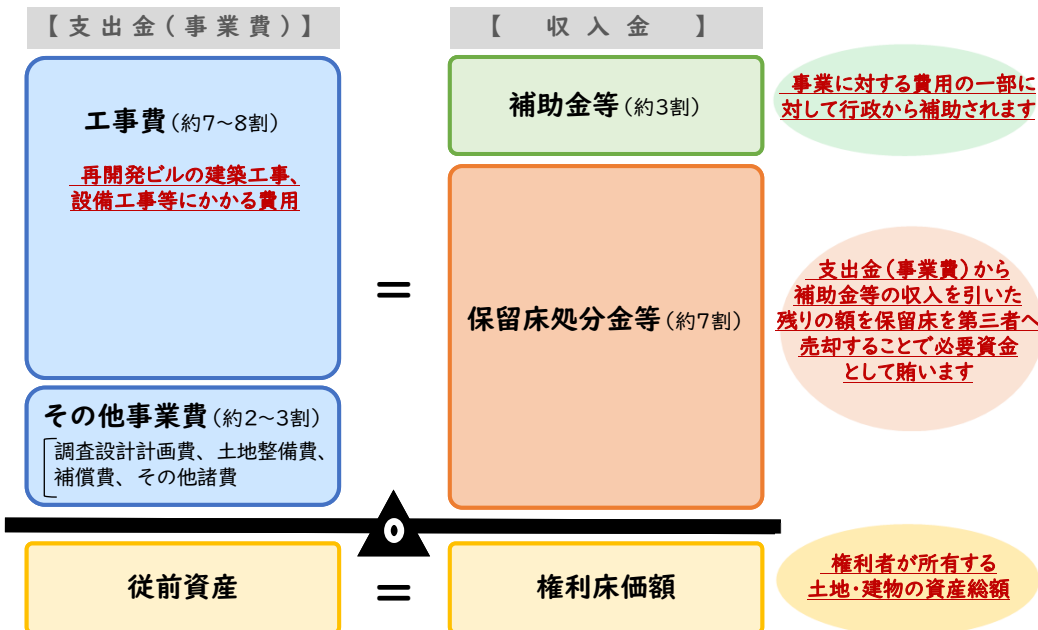
権利変換とは

- ◆ 都市再開発法に基づき、土地建物所有者の「再開発前の資産額」に応じて、新しく建築される建物の床（土地建物）を取得します



事業収支の考え方

- ◆ 事業に必要な費用（事業費）に対し、行政からの補助金や保留床処分金を収入源とし、収支のバランスを取ります



都市計画(準備組合案)の計画概要

パネル③

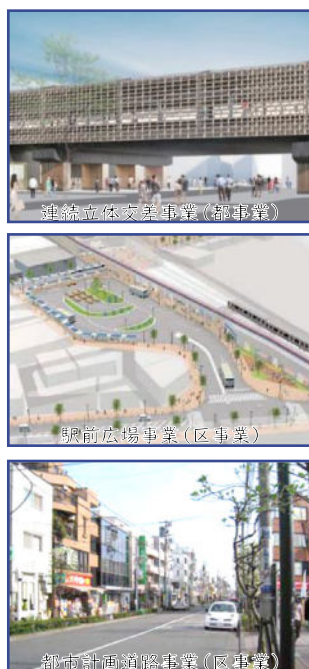
1. 位置



4. 計画条件の整理



2. 周辺の都市基盤



3. 建物や広場の配置方針



5. イメージパース

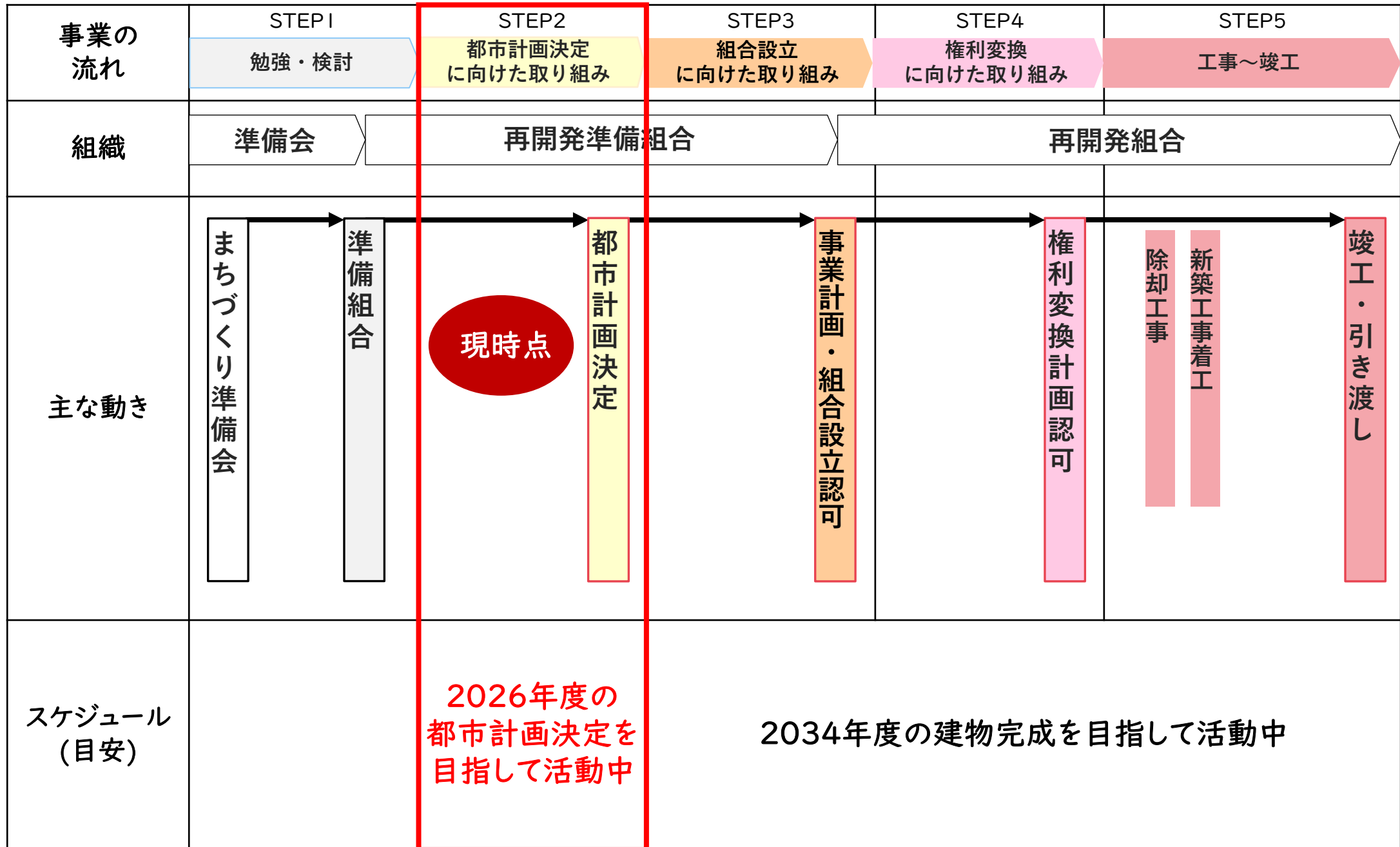


※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発準備組合

事業スケジュールについて

パネル④



検討中のものであり、決定したものではありません。

※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発準備組合

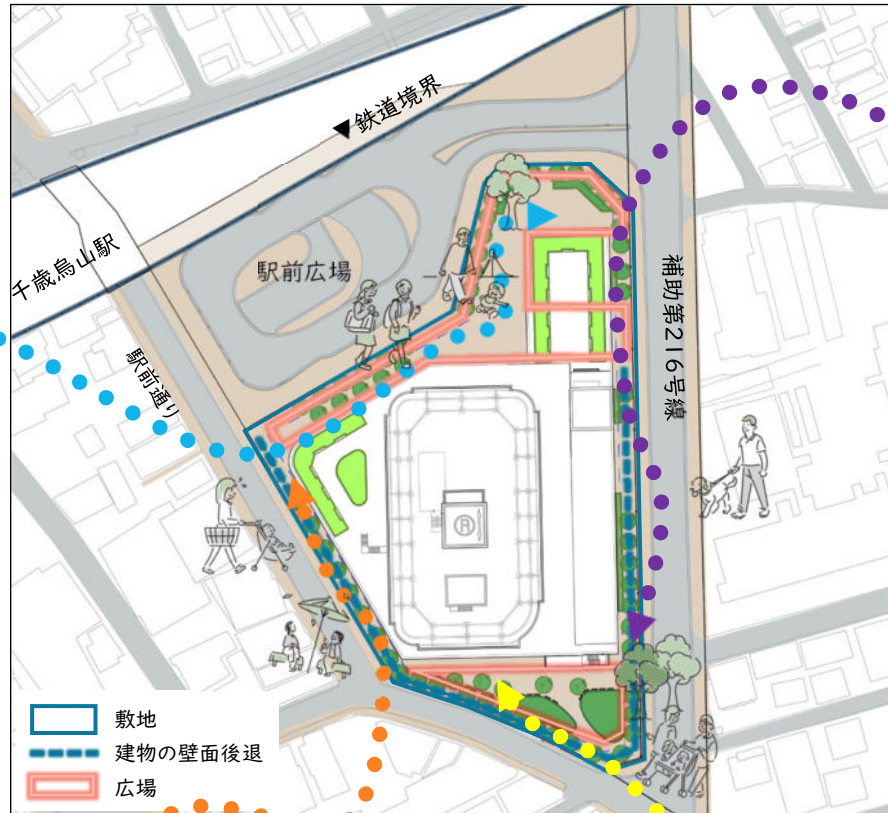
<再開発事業による地域貢献(広場・壁面後退)>

◆ 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・補助216)



◆ ゆとりある歩行者・滞在空間



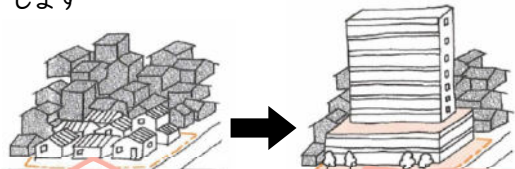
検討中のものであり、決定したものではありません。

※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

< 再開発事業による地域貢献(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

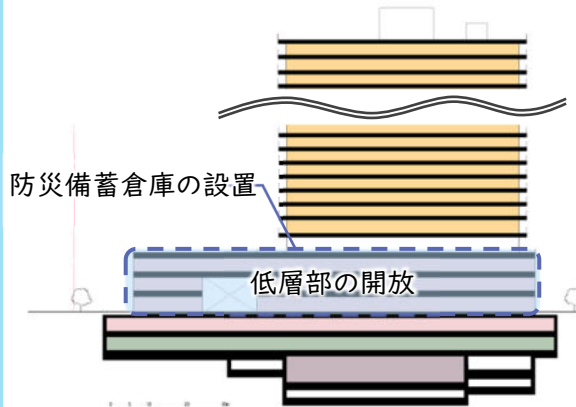


地震・火災時に大きな被害を受ける可能性

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

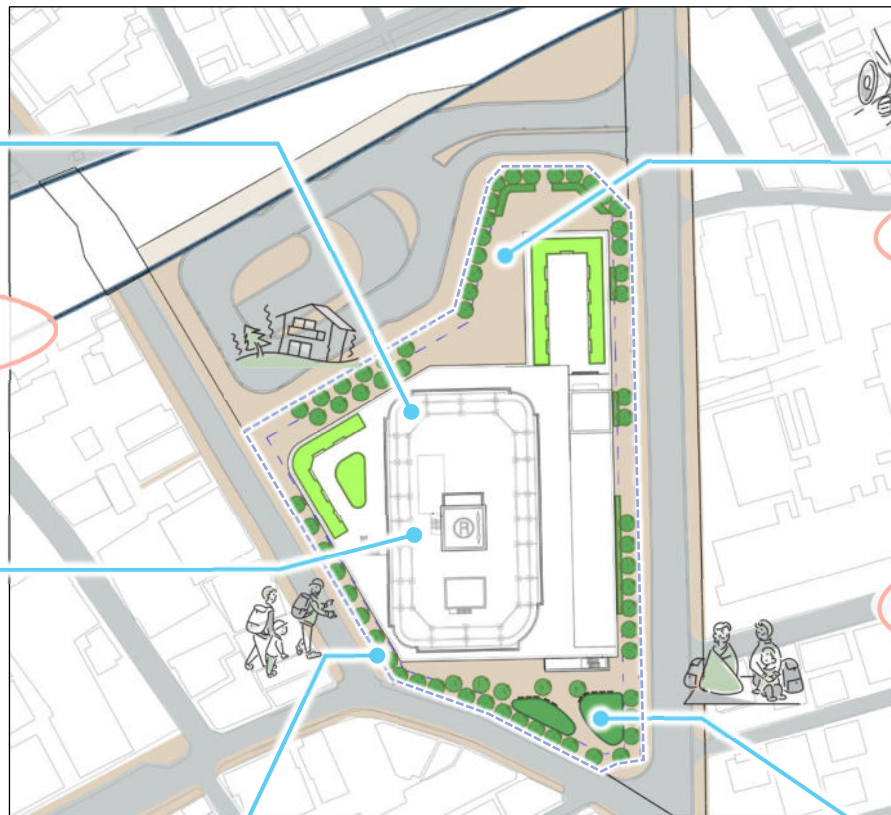


帰宅困難者を受け入れることを想定した避難訓練

一時滞在スペース等の確保

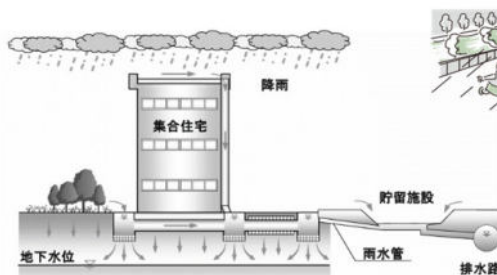
防災備蓄倉庫

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



◆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

イメージ写真

◆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

※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

検討中のものであり、決定したものではありません。

<千歳烏山駅周辺における南側地区の役割>

◆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、
北広場と連携し街一体のイベント開催

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

◆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



大規模なイベント

烏山区民センター広場

中小規模なイベント

北広場

南烏山五丁目
さくら公園

◆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、決定したものではありません。

※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発準備組合

<駅や街に開けた、にぎわい空間>

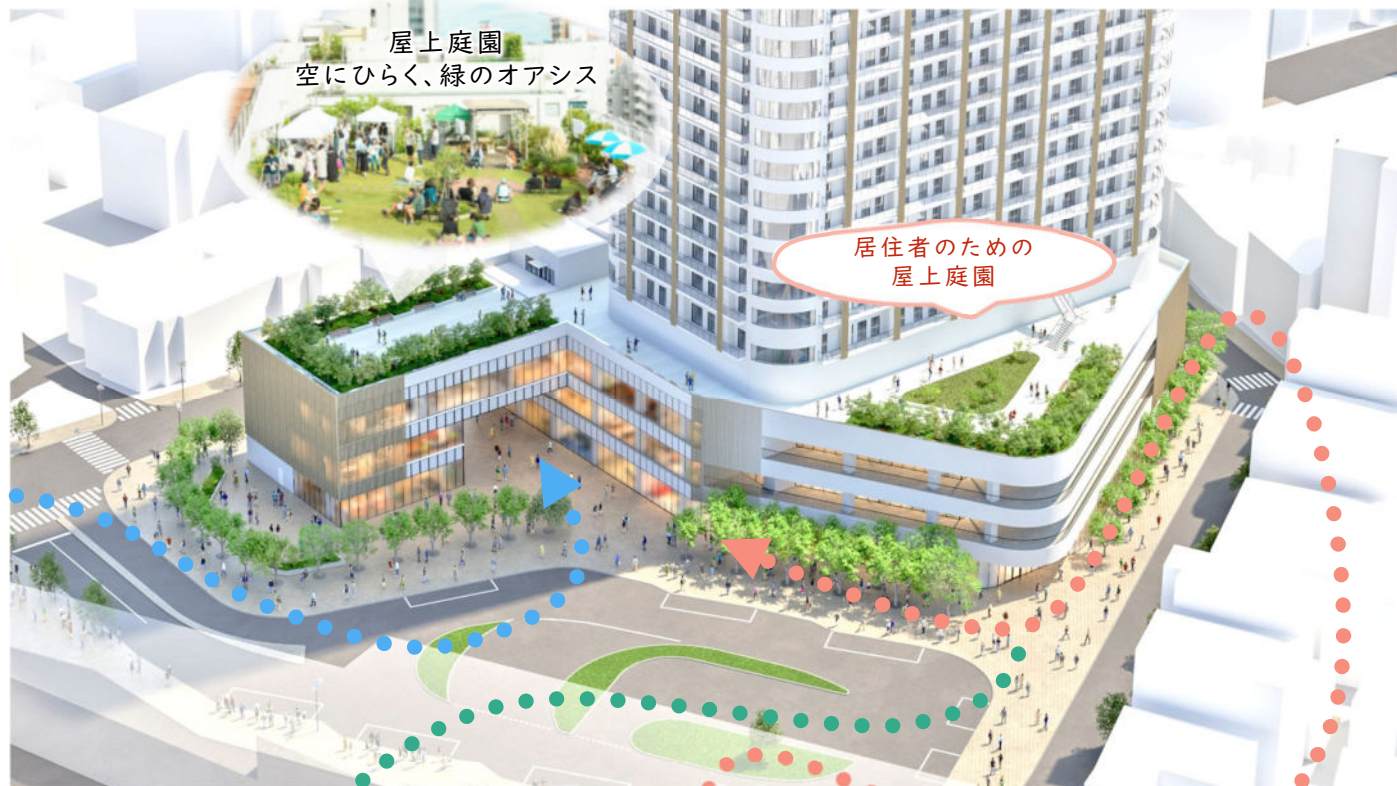


ふれあいの広場



お祭りのにぎわい

検討中のものであり、決定したものではありません。



屋上庭園
空にひらく、緑のオアシス

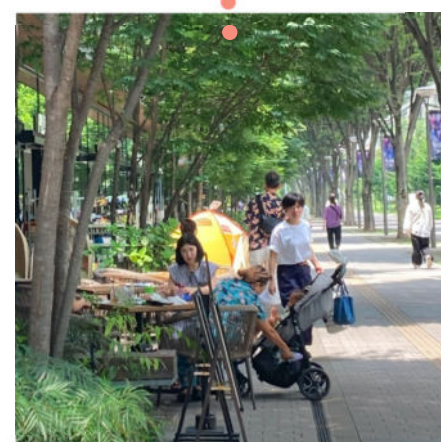
居住者のための
屋上庭園



全景イメージパース



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

<建物形状検討の流れ>

STEP①

地区の位置づけ

STEP②

規模の検討

STEP③

用途の検討

STEP④

形状の検討

STEP⑤

建物形状の決定

STEP① 地区の位置づけ

<世田谷区都市整備方針>

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
目指す

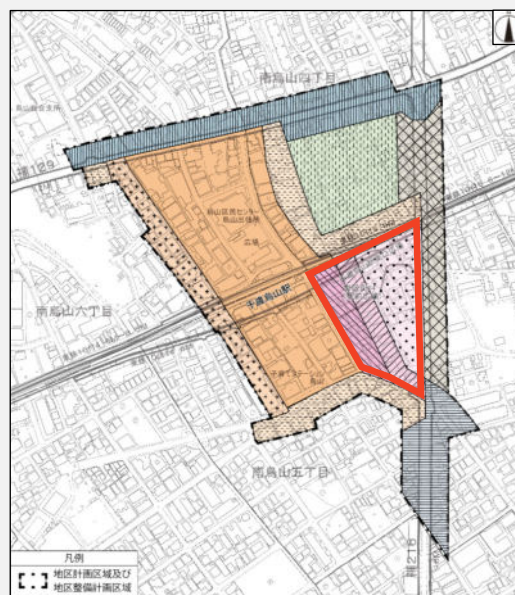


<千歳烏山駅周辺地区地区計画>

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」

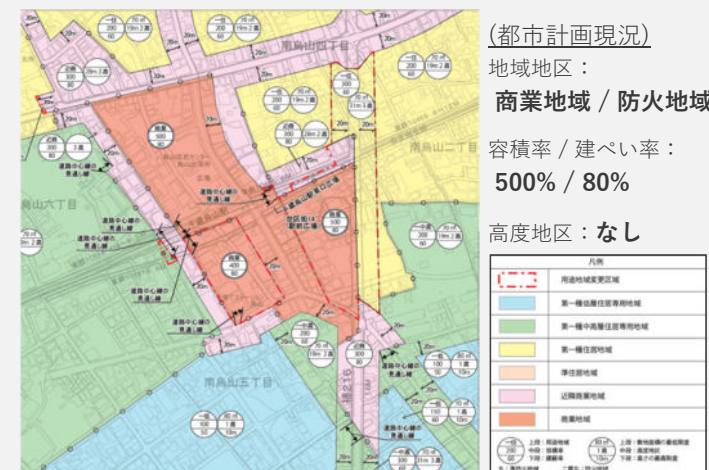
地区の特性に応じて土地利用の方針を定めている

□ 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



地区区分			
商業地区 A1	商業地区 B1	沿道商業地区 A	住宅共存地区
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	

<用途地域の指定状況>



・区では建築物の高さの最高限度を定めていますが、商業地域においては地域の核となる拠点形成を図る土地利用を誘導するため、高さ制限を定めていません

<絶対高さ制限を定める区域>



<建物形状検討の流れ>

STEP①

地区の位置づけ

STEP②

規模の検討

STEP③

用途の検討

STEP④

形状の検討

STEP⑤

建物形状の決定

STEP① 規模の検討

◆ 上位計画を踏まえた再開発の目的

拠点形成

東京都や世田谷区の上位計画による位置づけを踏まえた拠点形成を図る

主要な地域生活拠点

商業・サービス、交流機能の充実

区北西部の中心となるにぎわい拠点

魅力ある駅前商業地の形成

▶ パネル⑨へ

生活再建

権利者が生活再建できる受け皿として再開発後の敷地に機能を集約

区域の約1/3が駅前広場等の公共施設

営業の継続 居住の継続

にぎわいの維持・増進

便利な駅前で住み続けられる住宅

▶ パネル②へ

地域貢献

公共性の高い事業であるため周辺地域への貢献となる施設を整備

賑わいを創出する広場空間

安全で快適な歩行者空間

緑あふれる空間

災害に強い建物

ゆとりある滞留空間

災害時の拠点機能

駅周辺全体と連携

▶ パネル⑤～⑧へ

- ・ 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』拠点形成によるにぎわいの維持創出』及び『駅前広場区域等の地権者の営業の継続、居住の継続』などの観点を踏まえ緩和容積率を検討

(参考) 空地の確保による緩和要件 (抜粋)

緩和容積率	緩和するための要件		
	建ぺい率減	壁面後退	広場
200%	-30%	-2m	+30%
	-30%	-3m	+25%
	-30%	-4m	+20%



東京都基準・世田谷区上位計画による位置づけ

当地区の割増容積率 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

<建物形状検討の流れ>

STEP①

地区の位置づけ

STEP②

規模の検討

STEP③

用途の検討

STEP④

形状の検討

STEP⑤

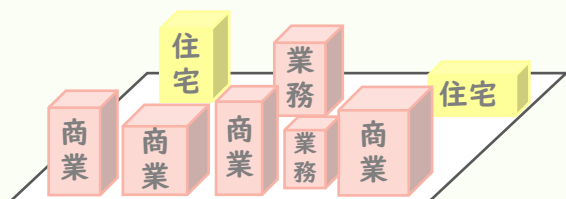
建物形状の決定

STEP② 用途の検討

- 事業目的である“権利者の生活再建”が実現できる用途構成

□ 従前建物用途

- 駅前の商店街に位置しており、商業や業務用途が多い
- 一方で戸建て住宅やアパートなども点在



□ 従後（再開発ビル）用途

高層部

- 居住継続のできる住宅
- 新たな駅前居住の受け皿

低層部

- 営業継続可能な商業・業務
- 商店街と一体的な賑わい形成

STEP③ 形状の検討

- 容積率700%を前提として、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して最大限に配慮した建物形状

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
景観	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	周辺への圧迫感が大きくなる
日影	- 長い影が落ちる - 日影になる時間が短い 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。細長い建物は建物が細く長くなります。影の先の方は、太陽の光が広がる（まわり込む）ため建物の根元の方より薄くなります。	- 影の長さは短くなる - 日影になる時間が長くなる 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。
風環境	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	- 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
電波障害	障害予測範囲の距離が延びる	障害予測範囲の幅が大きくなる

STEP④ 建物形状の決定

- STEP①～③を踏まえ、建物形状を決定

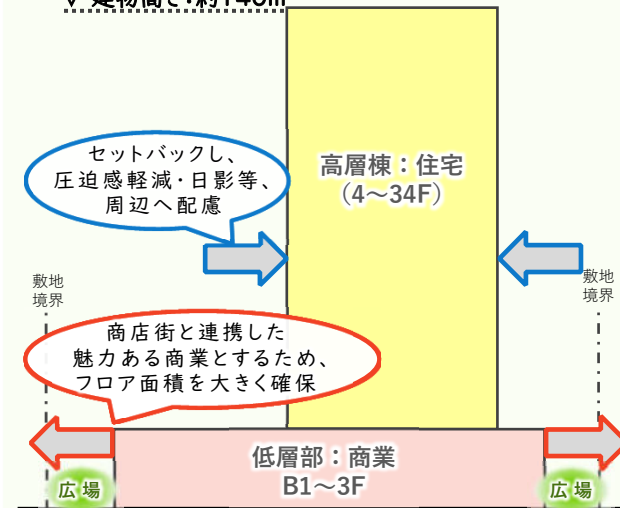
<低層部>

- 商店街等と連携した魅力ある商業にするため、フロア面積を大きく確保
- 壁面を後退させ商業のしみ出しを感じられる空間を整備
- 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>

- 区北西部において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

▽ 建物高さ：約140m



※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

検討中のものであり、決定したものではありません。

駅前通り



北側広場



駅前通り・バス通り



補助216号線



南側広場



検討中のものであり、決定したものではありません。

※検討中のものであり、今後変更する可能性があります。

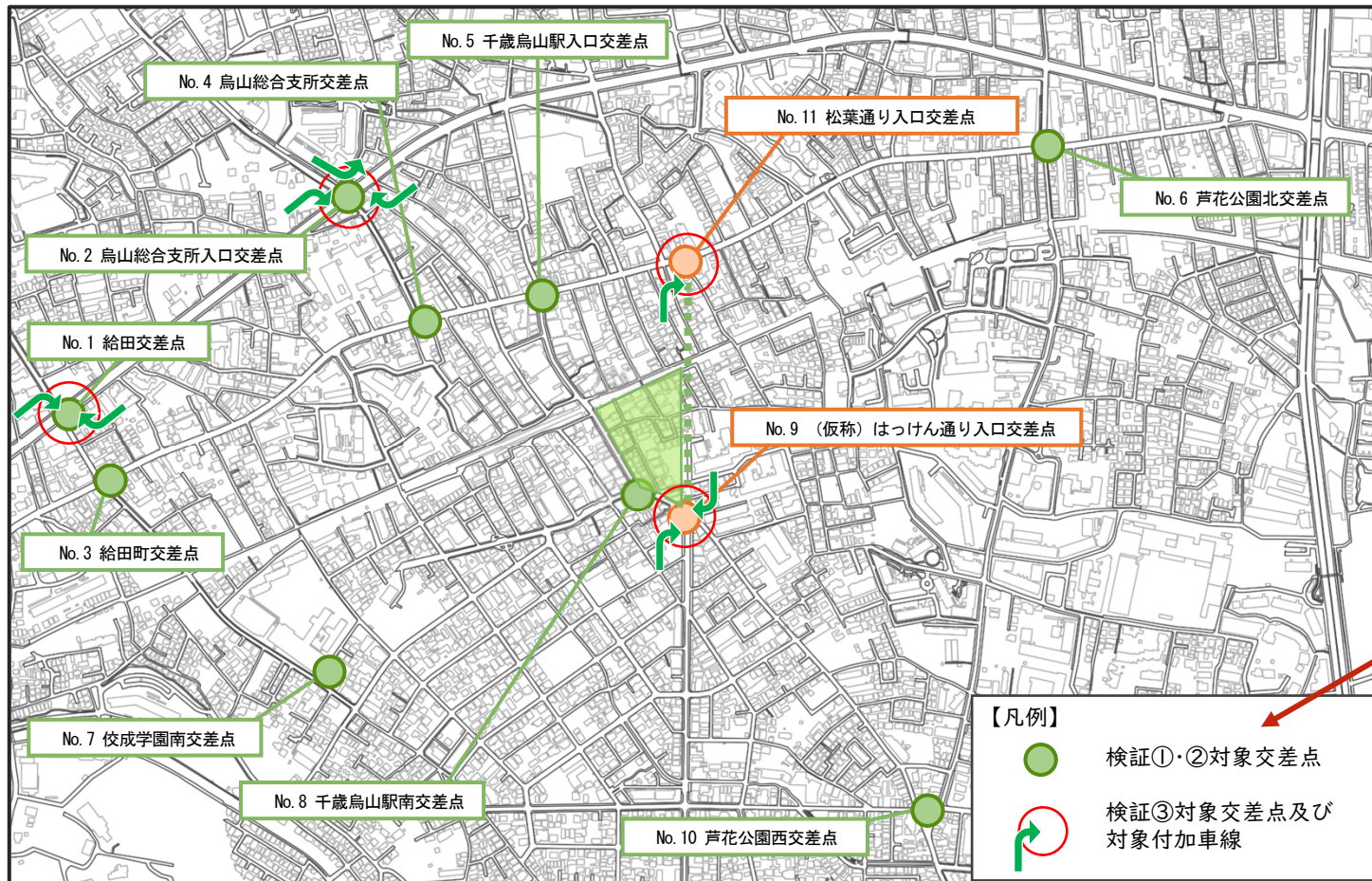
千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発準備組合

<周辺交通(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

検討中のものであり、決定したものではありません。

<周辺交通(自動車)>

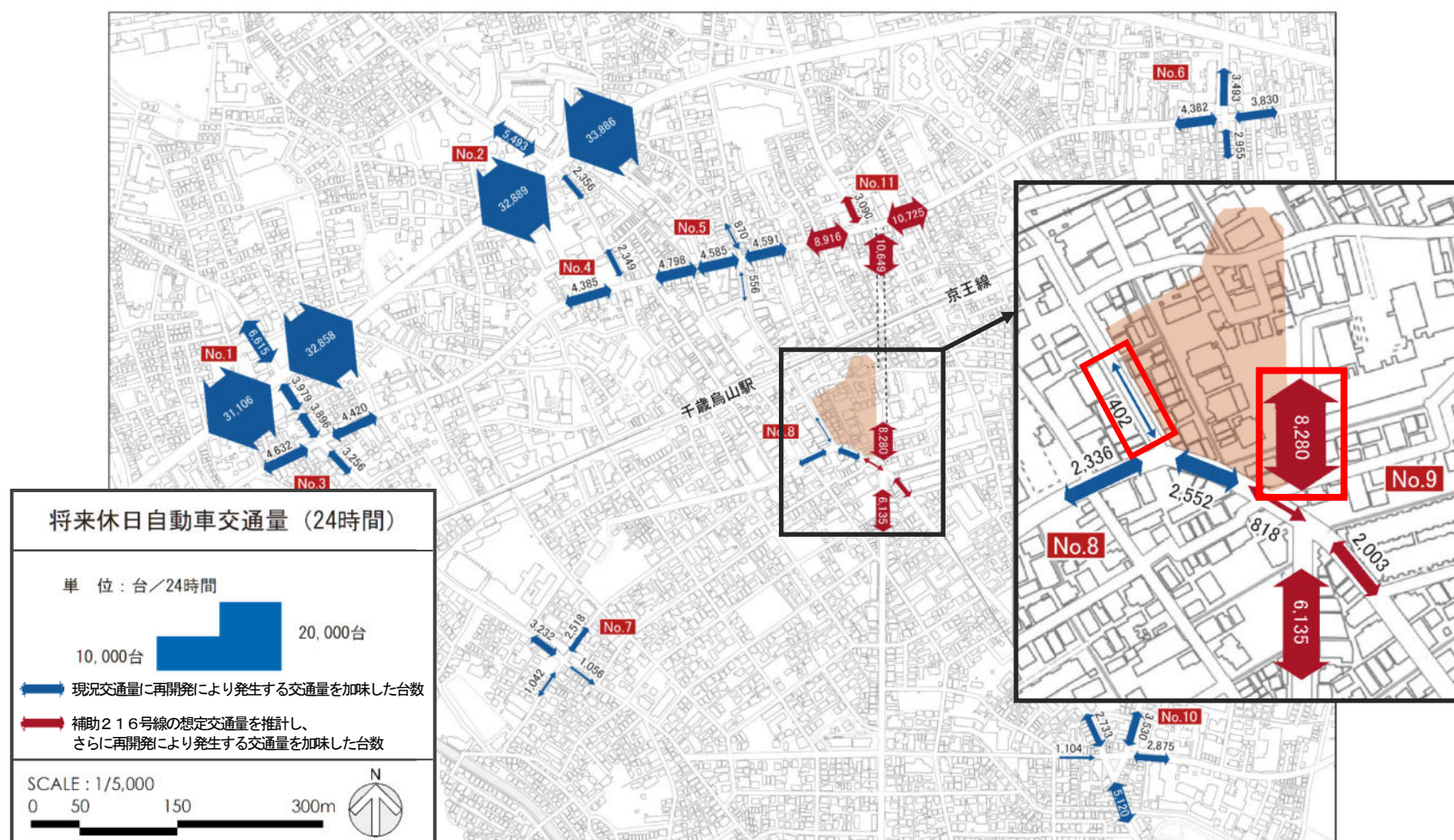
- 駅前広場南側地区の周辺交差点においても渋滞発生など交通影響上の問題がないことを確認しました
- 駐車場についても、出入口付近では渋滞が発生しないことを検証しています

<将来自動車交通量>

休日

駅前通り: 約400台

補助第216号線: 約6,000~11,000台

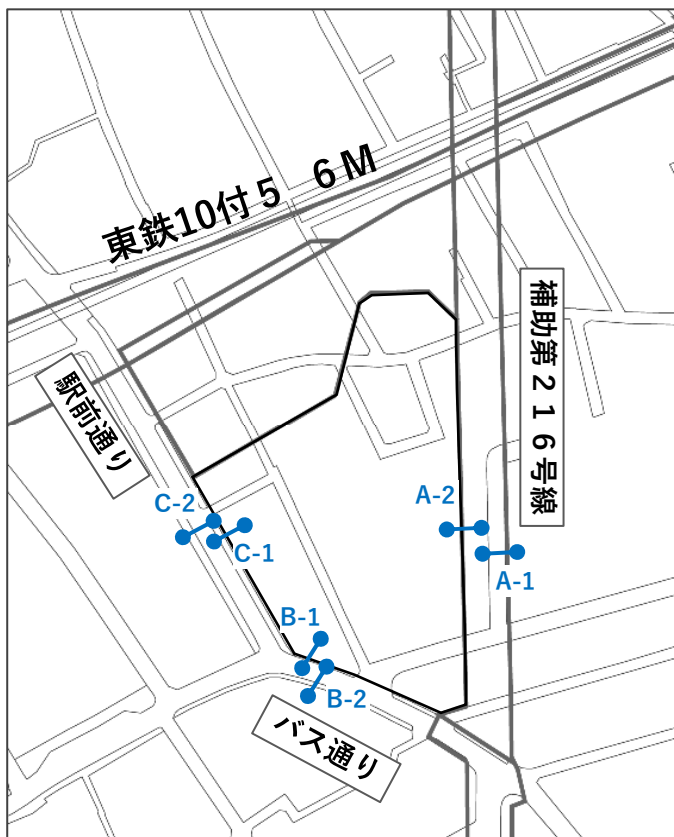


検討中のものであり、決定したものではありません。

<周辺交通(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

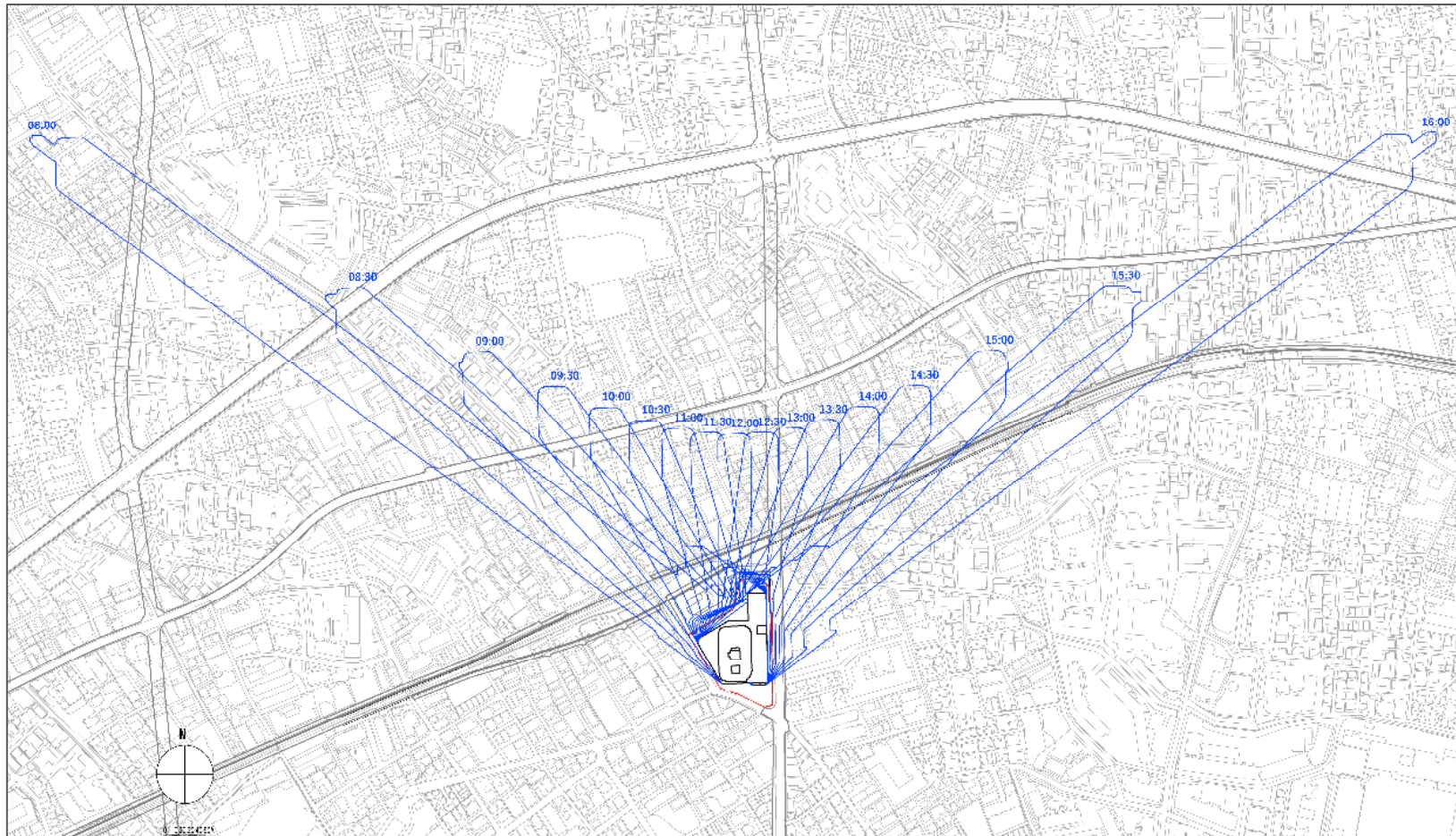
サービス水準		歩行者流量
A	自由歩行	~27人/m・分
B	やや制約	27~51人/m・分
C	やや困難	51~71人/m・分
D	困難	71~87人/m・分
E	ほとんど不可能	87~100人/m・分

検討中のものであり、決定したものではありません。

<日影>

- 影が最も大きくなる冬至の8:00～16:00までの30分ごとの日影を検証しました
- 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日影となる時間を低減するよう配慮しています

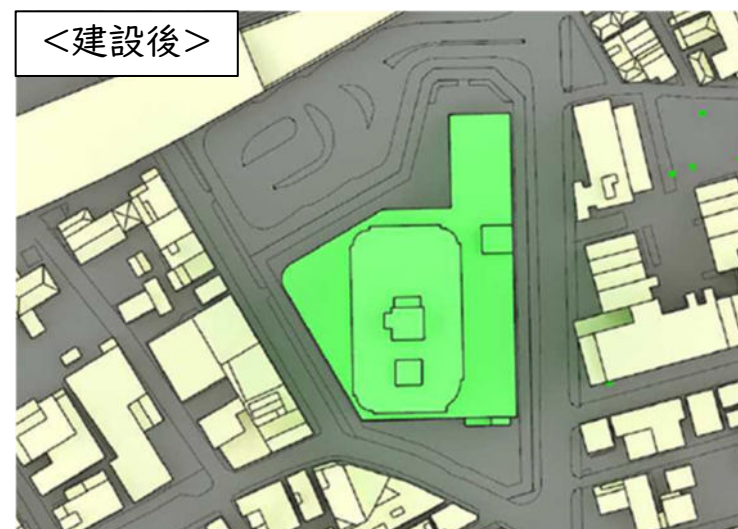
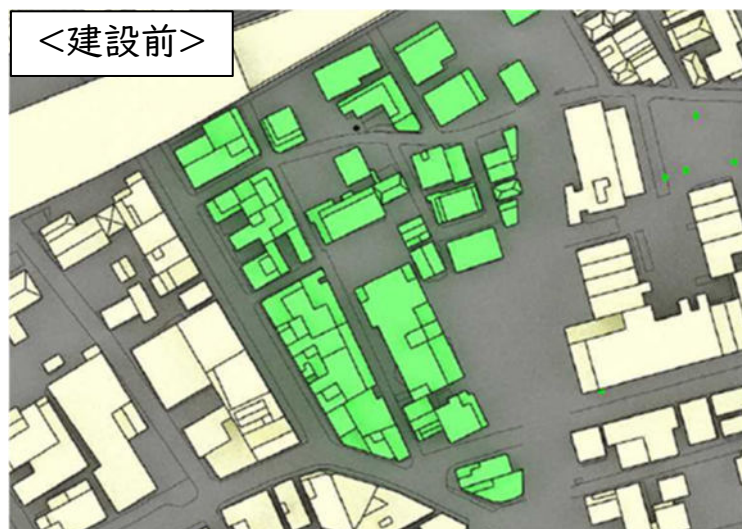
※周辺の用途地域に定められている日影規制に適合する計画としています



図：時刻日影図（冬至・測定面 地盤面から4m）

<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	$\leq 1.2(\text{m/s})$	$\leq 2.9(\text{m/s})$
○	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ような市街地で見られる風環境	$\leq 1.8(\text{m/s})$	$\leq 4.3(\text{m/s})$
○	領域C	中高層市街地相当	オフィス街で見られる風環境	$\leq 2.3(\text{m/s})$	$\leq 5.6(\text{m/s})$
○	領域D	強風地域相当	一般に好ましくない風環境	$> 2.3(\text{m/s})$	$> 5.6(\text{m/s})$

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

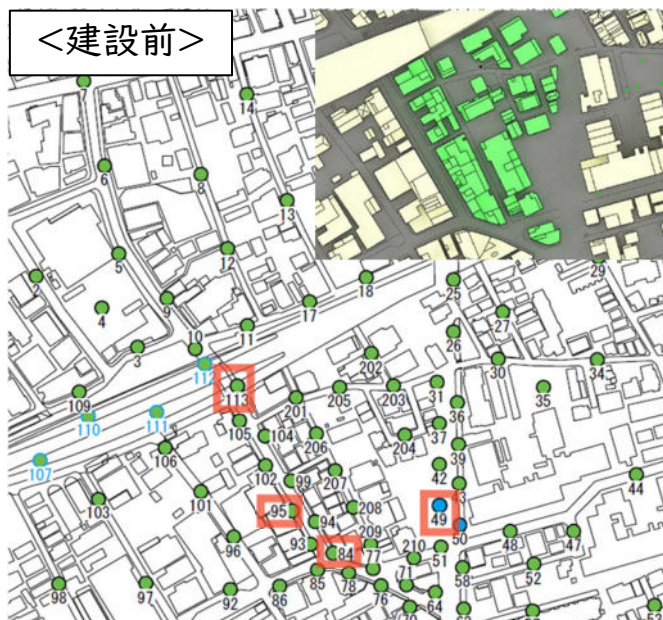
検討中のものであり、決定したものではありません。

千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発準備組合

<風環境>

- 建設前は領域A（住宅地で見られる風環境）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（地点95）**が見られました
- そのため、**防風植栽を配置することで、低中層市街地に相当する領域Bの風環境となるよう対策**を図りました

※実際には敷地全体で植栽計画をしていくため、今後、具体的に検討を進めていながら、適切な防風対策を実施いたします



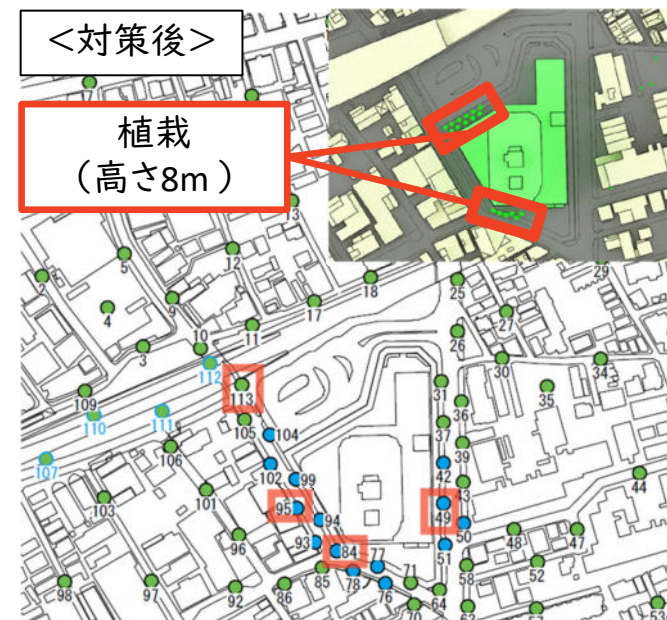
地点	年平均風速相当	日最大風速の年平均相当
	建設前	建設前
駅前通り(地点95)	0.5	1.2
補助216(地点49)	1.2	3.0
バス通り(地点84)	0.5	1.2
駅入口(地点113)	0.4	1.0

領域B ≤1.8 ≤4.3



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

領域B ≤1.8 ≤4.3



地点	年平均風速相当	日最大風速の年平均相当
	建設後（対策後）	建設後（対策後）
駅前通り(地点95)	1.7	3.7
補助216(地点49)	1.6	3.7
バス通り(地点84)	1.3	3.5
駅入口(地点113)	0.5	1.6

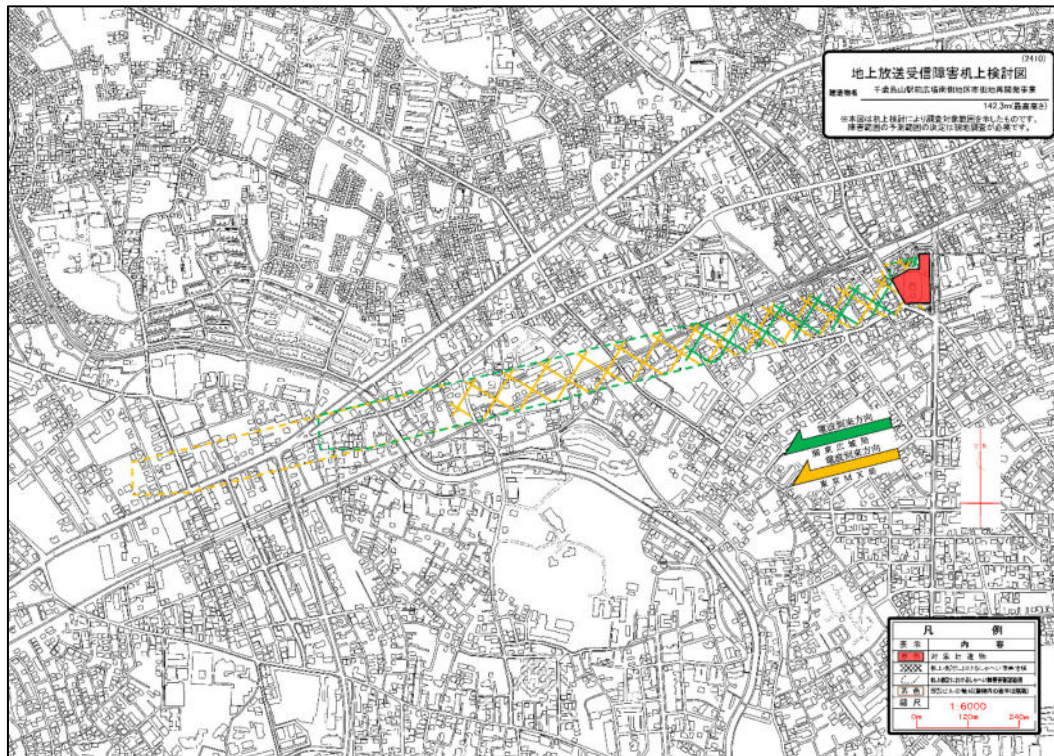
領域B ≤1.8 ≤4.3

検討中のものであり、決定したものではありません。

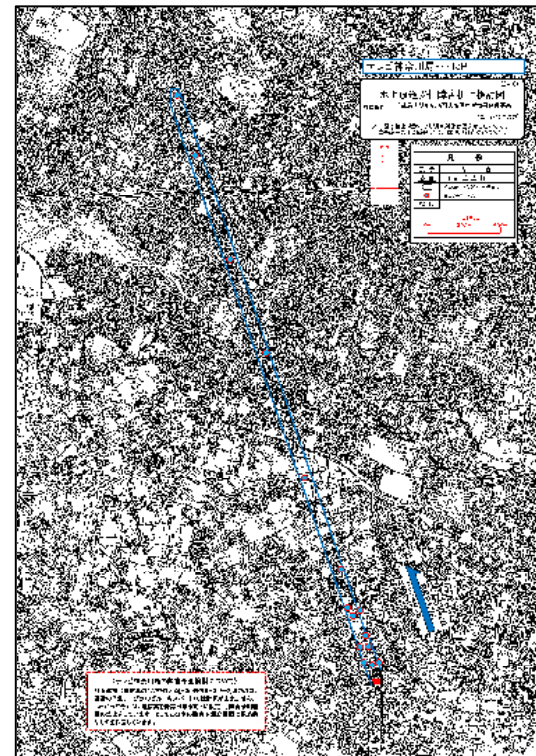
<電波障害>

- 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

①関東広域局・東京MX局



②テレビ神奈川局



③衛星放送

