



小田急線 上部利用 通信 No.5

平成22年5月

発行：世田谷区生活拠点整備担当部拠点整備第一課

世田谷区では、小田急線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)連続立体交差事業および複々線化事業による鉄道地下化に伴い生じる線路跡地(以下「上部」という)の利用について検討を進めています。

「小田急線上部利用通信」で上部利用に関わる情報をお知らせしていきます。

代々木上原駅

東北沢駅

下北沢駅

【お問い合わせ先】

世田谷区

生活拠点整備担当部 拠点整備第一課

〒154-8504 世田谷区世田谷4-21-27

電話：03-5432-2624 FAX：03-5432-3107

ホームページアドレス (<http://www.city.setagaya.tokyo.jp/>)

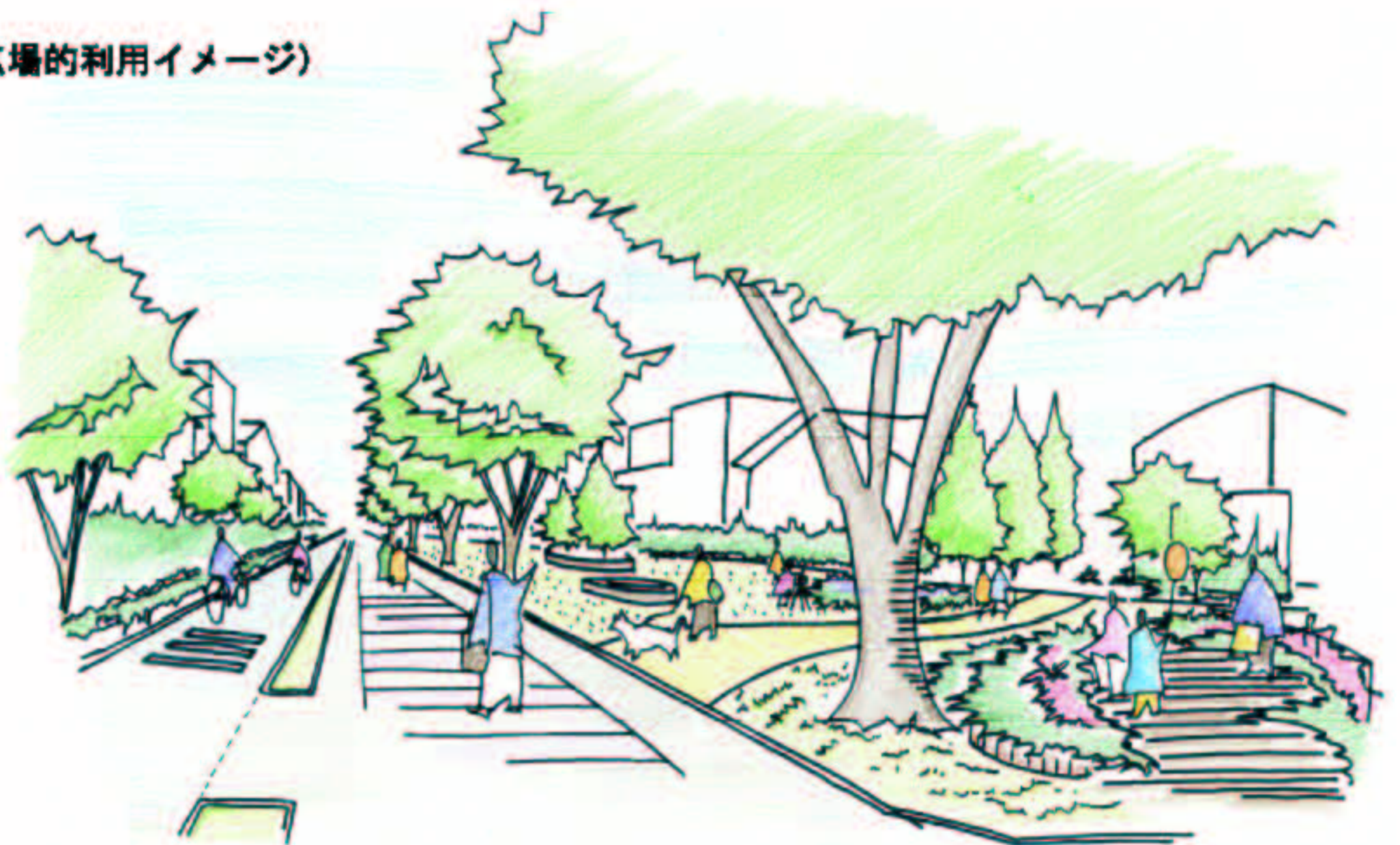
梅ヶ丘駅 世田谷代田駅



検討委員会における「検討の取りまとめ」をお知らせします

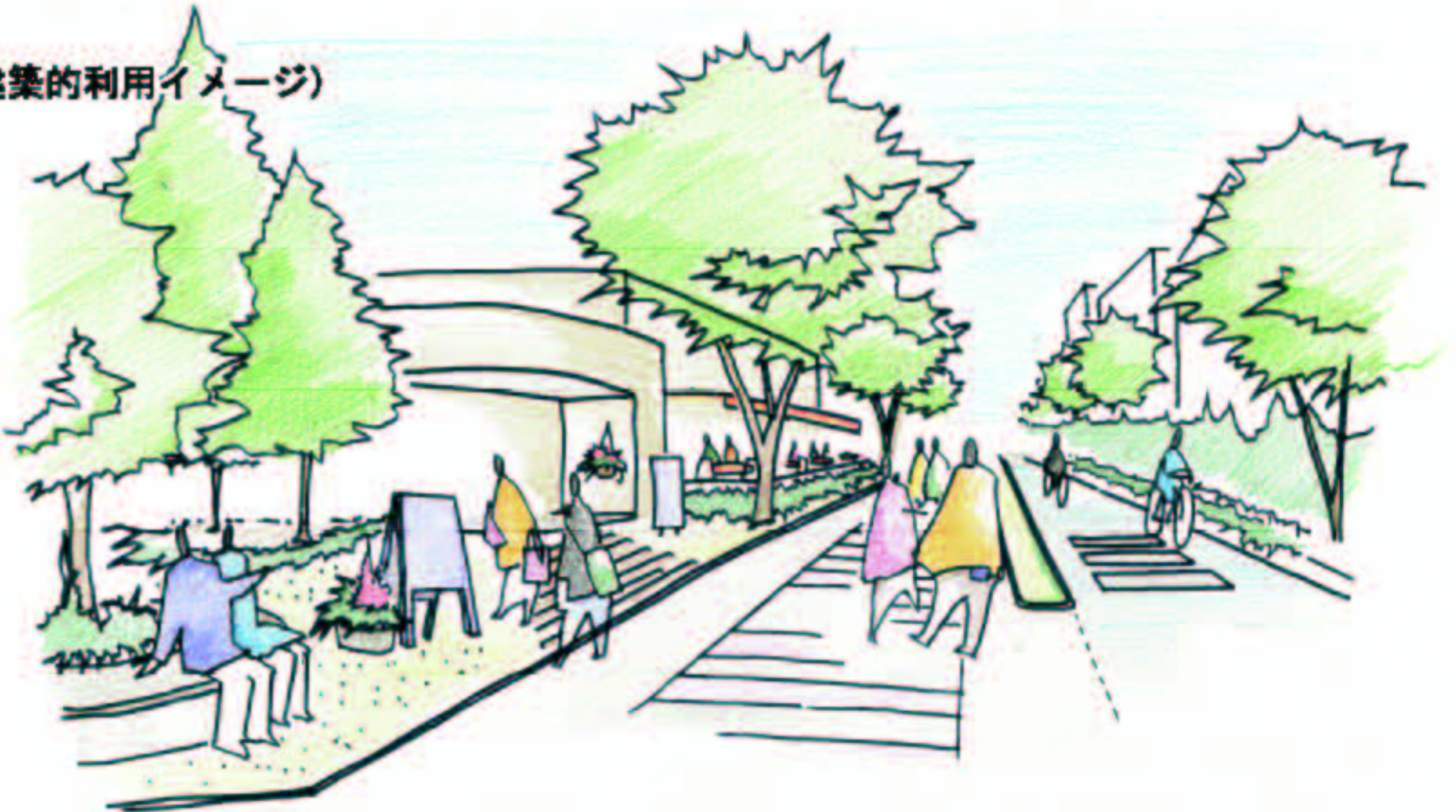
小田急線上部利用検討委員会(以下「検討委員会」という。)では、平成20年8月から10月にかけて募集した「区民アイデア」や平成21年10月に公表した中間まとめに対する「区民意見」を受けて、専門的見地から検討、整理してきました。(区民アイデアの概要は、上部利用通信No.2に掲載)

(広場的利用イメージ)



この程、区が上部利用計画(区案)を策定する際に配慮すべき鉄道跡地の望ましい利用のあり方(本誌P4~9)について、取りまとまりましたのでお知らせします。

(建築的利用イメージ)



検討委員会では、「上部全線に共通する基本的な考え方」や「ゾーン別の上部利用イメージ」を公表しました。これに対する区民意見（106件）と委員会の見解を整理しました。

主な区民意見の概要

	通路機能	みどり	施設	
上部全線に共通する基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者用通路と自転車通路を分離 連続性を確保 災害時の避難や緊急車両の通路 	<ul style="list-style-type: none"> グリーンベルトに見立てた緑地的利用 		
ゾーン別	Aゾーン (環状七号線西側)	<ul style="list-style-type: none"> 上部利用により赤堤通りの歩行者、自転車の安全な通行確保 歩行者通路 環状七号線を神輿が安全に渡れるように 	<ul style="list-style-type: none"> グリーンベルト 住宅地に配慮した公園の様な緑道 代田八幡神社との緑の関連性を考慮 	<ul style="list-style-type: none"> 富士山の眺望に配慮
	Bゾーン (世田谷代田駅周辺東側)	<ul style="list-style-type: none"> 通路を整備する場合には周辺環境に配慮 歩行者通路 駅北側は既存道路があるので通路不要 一般車両も通行可能な道 	<ul style="list-style-type: none"> グリーンベルト 住宅の近くは公園の様な緑道 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の雰囲気を変えないスケール 小規模な店舗 駐輪場は不要、レンタサイクル
	Cゾーン (鎌倉通り～下北沢駅西側)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者通路 	<ul style="list-style-type: none"> グリーンベルト 集い憩う広場空間 貸し農園 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設、図書館等 駐輪場は、地形を利用して目立たないように 自動二輪車駐車場、レンタサイクル
	Dゾーン (下北沢駅周辺東側～茶沢通り)	<ul style="list-style-type: none"> 自転車用通路 緑豊かな遊歩道 緊急車両の通行は補助54号線の完成まで時間がかかるため、駅舎部分に確保 	<ul style="list-style-type: none"> 公園 貸し農園 子供の遊び場等 	<ul style="list-style-type: none"> 日照、眺望等に配慮 広場的利用として、野外劇場、ステージのあるイベント広場、建築的利用として、商業施設、図書館、映画撮影に使える建物等 使用目的や立地を考えたデザイン 駐輪台数の十分な確保、位置や構造の検討、自動二輪車駐車場、レンタサイクル、地下駐輪場を駅前広場も含めて検討
	Eゾーン (東北沢駅周辺西側)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者通路と自転車用通路を分離 周辺地域の防犯、交通等の環境に配慮 上部に隣接する行き止まり道路の解消 	<ul style="list-style-type: none"> 貸し農園 子供の遊び場等 	<ul style="list-style-type: none"> 建築的利用の場合は小規模な施設 レンタサイクル

※その他の意見として、上部と近隣との関係、防災性、地域に寄与する機能の考慮などがありました。

区民意見の検討整理

○ 上部全線に共通する基本的な考え方について

歩行者・自転車通路については、区民意見のとおり、連続性を確保し分離を原則とすることで再確認しました。緊急車両の通路については、災害時の避難と併わせて通路を確保すべきとの意見があり、原則、上部で確保することとしました。下北沢駅付近では駅西側まで進入を可能としましたが、更に、駅近傍の既存道路等による通過を検討する必要性を確認しました。

みどりについては、緑地的利用を要望する意見が見られました。可能な限りみどりを確保することが望ましいが、更に、レクリエーション機能や連続性などについても検討する必要性を確認しました。

その他として、近隣への配慮等を要望する意見が見られ、近接地との関係や防災性等、地域に寄与する機能の検討の必要性を確認しました。

○ ゾーンごとの考え方について

Aゾーン 地域コミュニティを育む緑地ゾーン（環状七号線西側）

通路機能については、赤堤通りの安全性の確保と環状7号線の横断機能の強化に対する意見がありました。中間まとめでは、自転車通行は赤堤通りで担うことを想定しましたが、より安全な通路の検討が必要なことを確認しました。また、環状7号線の横断機能はAゾーンの利用方法に合わせ、今後検討すべきとしました。

みどりについては、公園、緑道や代田八幡神社のみどりに関連する意見があり、近隣のみどりを意識した検討の必要性を確認しました。

施設については、駅前広場からの富士山の眺望についての意見があり、配慮の必要性を確認しました。

Bゾーン 周辺宅地と調和した施設と緑地ゾーン（世田谷代田駅周辺東側）

通路機能については、整備にあたり周辺環境への配慮を要望する意見があり、住宅に隣接する場合などの配慮の必要性を確認しました。

みどりについては、住宅の近くでは公園、緑道とする意見があり、みどり豊かな街角広場等で住環境を維持増進する考え方を再確認しました。

施設については、自転車等駐車場は不要とする意見も見られましたが、必要台数を検証し適切な規模で駅周辺に設置すべきことを確認しました。

Cゾーン 地形を生かして緑を確保した利便施設ゾーン（鎌倉通り～下北沢駅西側）

通路機能については、歩行者通路、グリーンベルトとすべきとの意見があり、駅西側の歩行者・自転車等のアプローチの必要性を再確認しました。

みどりについては、集いや憩いの場とする意見があり、みどりのシンボリック空間とその機能について検討の必要性を再確認しました。

施設については、自転車等駐車場を目立たせないようにすべきとの意見があり、適切な規模、配置等の検討の必要性を再確認しました。

Dゾーン 賑わいの拠点となる施設ゾーン（下北沢駅周辺東側～茶沢通り）

通路機能については、補助54号線が完成するまでの間があるため緊急車両の通行は駅舎部分で確保すべきとの意見がありました。駅舎付近まで進入した緊急車両が駅近傍の既存道路等の利用により通過できる可能性を検討する必要性を確認しました。

みどりについては、公園、農園等とする意見もあり、建築的利用の場合でも屋上等の緑化で街の賑わいに溶け込むようなみどりの必要性を再確認しました。

施設については、建築的または広場的な利用とする両者の意見が見られ、いずれも賑わいの演出に資するものであることを確認しました。自転車等駐車場は鉄道構造物の土被りが浅く地下設置が困難なため、今後区が上部以外の設置の可能性も検討すべきことを確認しました。

Eゾーン 賑わいをつなげ周辺住宅地とも調和した施設と緑の融合ゾーン（東北沢駅周辺西側）

通路機能については、上部に隣接する行き止まり通路の解消や交通等の環境に配慮すべきとの意見がありました。行き止まり通路については他のゾーンも含め、沿道権利者の意向を確認しつつ上部の通路と接続するなど、周辺住環境に応じた通路の整備方法を検討する必要性を確認しました。

みどりについては、農園、子供の遊び場等とする意見があり、土被りが浅い部分の緑化を検討する必要性を確認しました。

施設については、小規模なものとする意見があり、賑わいの連続性を意識した小規模店舗等の配置が望ましいことを再確認しました。

小田急線鉄道跡地の望ましい上部利用のあり方

上部利用については、区民意見の中でも「歩行者が安全・快適に通行できる空間」「みどりで彩る空間」「交流・賑わいが生まれる空間」や「安心・安全に住み続けられる街」などに関連する多様な提案が見られました。通路機能やみどりの機能などの上部利用全線に求められる機能について、その基本的な考え方を整理しました。

上部利用全線に求められる機能

連続する通路

通路に求められる機能は、歩行者、自転車通行等の区民の日常的な利用や、災害時の防災活動における利用など、多様な活用が求められる。

○求められる機能

歩行者、自転車及び災害時の緊急車両の通行機能に種別し、機能区分ごとに次のとおりとする。

歩行者の通行：通勤通学をはじめとする日常的な利用や災害時の避難を考慮し、連続して確保する。

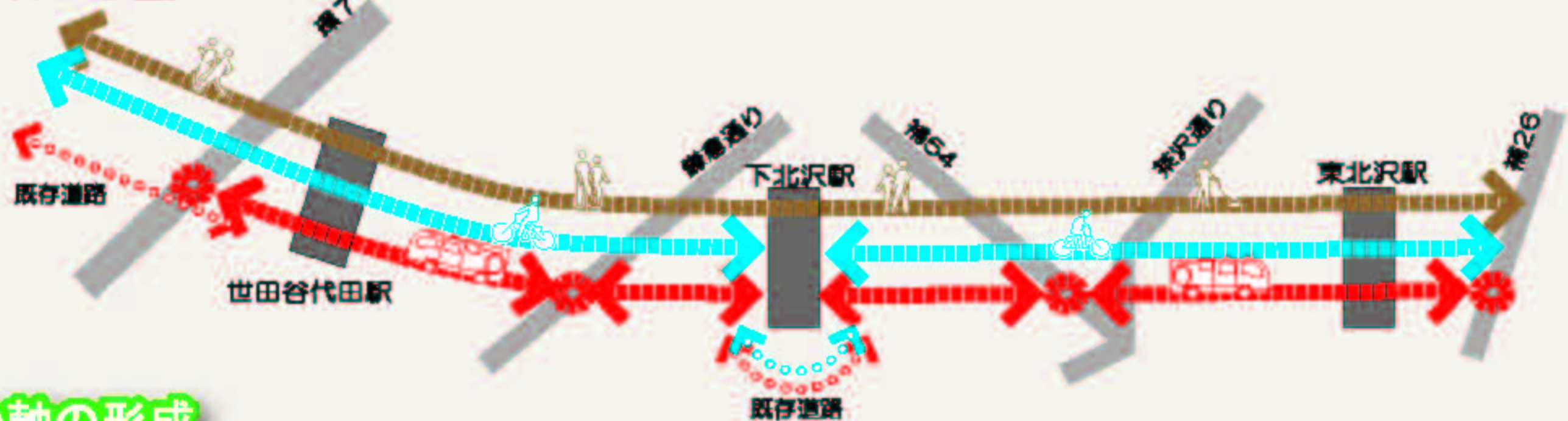
自転車の通行：歩行者の安全確保などの課題があるが、原則として連続して確保する。

緊急車両の通行：細街路が多く上部利用による緊急車両通行帯の必要性が高いことから、その通行を可能とし、災害時の消防活動の向上を目指す。各駅付近では上部以外の駅近傍の通路等により、連続性を確保する。

○整備のあり方

- ・原則、歩行者と自転車の通行は分離する。
- ・住宅に隣接して整備する場合には、原則、緩衝緑地を設け、住環境を保全する。
- ・道路との交差部では、歩行者と自転車の通行の安全性を確保する。
- ・緊急車両は、近傍の区道や鉄道事業者所有地を利用した通行も想定できる。整備にあたっては、近接する交差道路も合わせ通常時の使い勝手を考慮する。
- ・上部に隣接する行き止まり通路と上部利用の通路との接続を検討する。

(通路機能イメージ図)



みどりの軸の形成

区では「みどり33」の実現に向けた街づくりに取り組んでいる。みどり率が低い北沢地域では、みどりの創出への区民の期待は大きく地域特性に応じた整備が求められる。

○求められる機能

- ・市街地におけるみどりの空間確保により、良好な都市環境や景観を形成し、災害時の防災機能の一助を担う。
- ・地域住民の集いの場の提供や維持管理への参加により地域のコミュニケーション機能を活発化する。
- ・広がりのあるみどりの空間整備によりレクリエーション機能を高めるなど、人々の憩い、健康増進に寄与する。

○整備のあり方

- ・全線を通じてみどり率33%以上を確保し、みどりの軸を形成する。
- ・地域特性に応じたみどりを創出する。下北沢駅周辺では屋上や壁面緑化などにより、賑わいと調和を目指す。
- ・上部に隣接して住宅が立地する区間は、緩衝帯としてのみどりを配置する。
- ・周辺との高低差や上部の土被りに配慮して、中高木を配置するなど質、量共に豊かなみどりとする。



生活を支える施設

通路やみどりの機能と相互に関連する施設として、人々が集う施設や主に駅利用者のための自転車等駐車場について考え方を整理した。

1.人々が集う施設

○求められる機能

- ・人々の憩いや余暇を楽しむ施設をみどりの中に配置し、公園、広場等のレクリエーション機能の向上を図る。
- ・文化性、娯楽性等を備える施設の配置により、賑わいの機能の拠点を形成する。なお、賑わいの施設配置に伴い自動車駐車場等を整備する場合は、アクセス道路の安全性や、場内の緑化など周辺環境に配慮する。

○整備のあり方

- ・建築物として配置する場合には、周辺土地利用にふさわしい設えとする。
- ・みどりを重視すべきゾーンでは、出来るだけ小規模な施設とし、周辺のみどりに溶け込む様な設えとする。

2.自転車等駐車場

○求められる機能

- ・駅周辺の自転車の放置を防止し、歩行者等の通行環境の維持、増進を図る。
- ・駅周辺に配置することで、自転車利用者の利便性の向上を図る。
- ・自動二輪車への対応を図る。

○整備のあり方

- ・各駅周辺に適切な台数の自転車等駐車場を配置する。
- ・住宅地に近接して配置する場合は、植栽等による目隠しを設置するなど、プライバシーや住環境に配慮する。
- ・周辺が商業地などで、賑わいの連続性を確保する場合には、目立たない工夫をする。

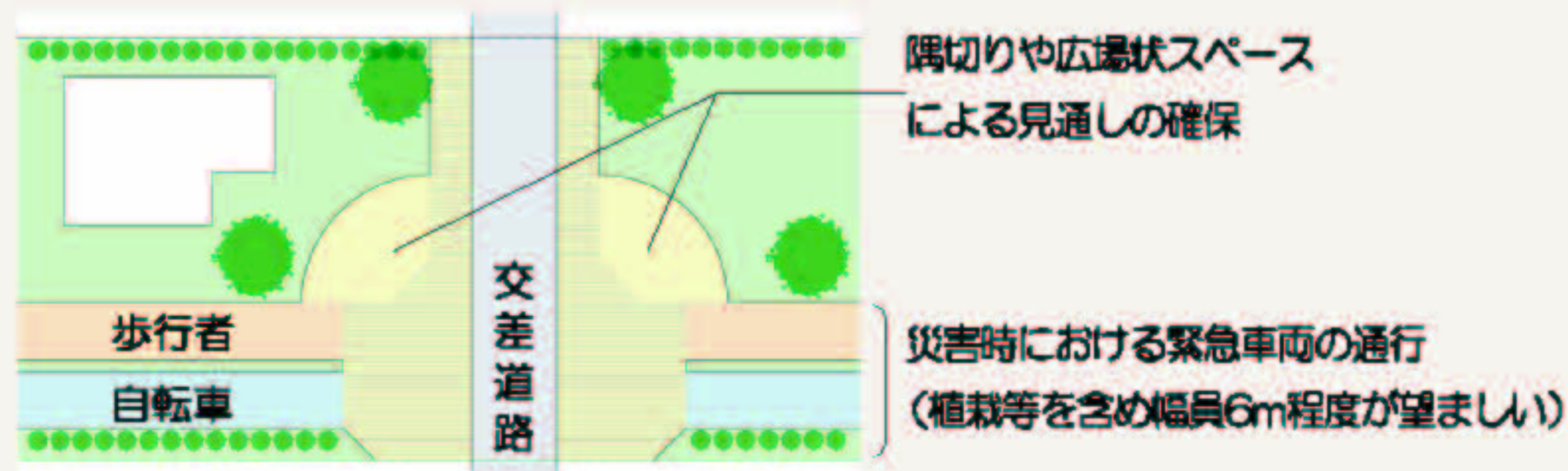
歩行者・自転車通路および自転車等駐車場の配置のあり方

上部利用の公共的施設のひとつである通路と自転車等駐車場の配置の基本的な考え方を整理しました。

○通路

- ・歩行者、自転車の通行の安全性や防犯性に配慮するとともに、災害時の緊急車両の通行を考慮した線形とし、緊急車両の通行が可能な通路幅員を確保する。鉄道施設や地形条件により通路を曲げる場合には、有効幅員を確保しつつ緩やかな曲がりとする。
- ・上部利用の効率性などに配慮して配置するとともに、並行する既存道路がある場合などにおいては機能の連携、分担などにより安全性、快適性の向上を図る。
- ・歩行者通路は、上部を施設等で利用する敷地に隣接するよう配置し、歩行者と自転車の通行の安全性を確保する。
- ・道路との交差部は安全に横断できる配置とし、接続部分においては、歩行者と自転車の通行の安全性を確保するとともに、緊急車両の円滑な進入、通行など消防活動にも配慮した隅切りや広場状のスペースを設ける。

(通路配置の基本的な考え方)

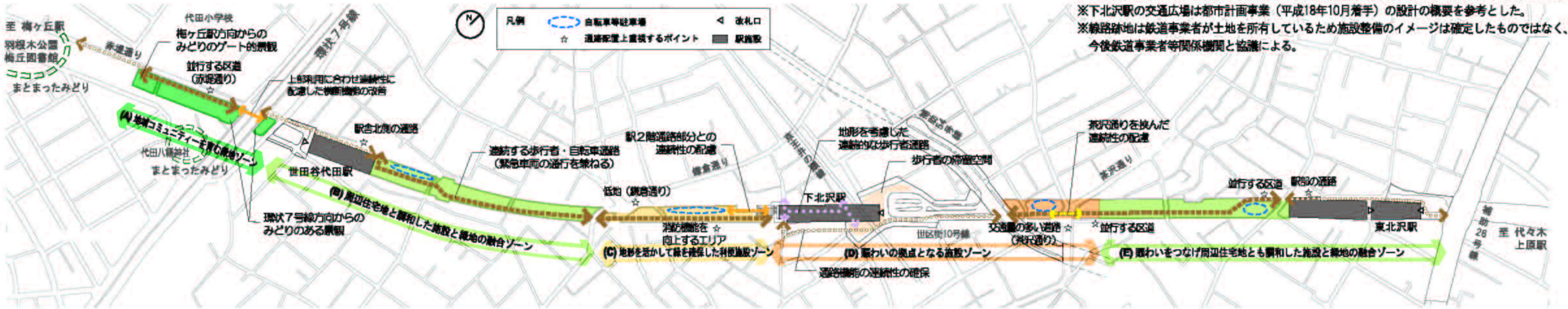


○自転車等駐車場

- ・駅周辺に自転車等駐車場を配置する。
- ・通路利用者の通行の安全性を確保するため、自転車等駐車場の出入口については歩行者や自転車の動線を考慮した配置とする。

ゾーン別の上部利用イメージ

上部沿線地域を、その地域特性に応じて5つのゾーンに区分し、ゾーンごとの上部利用の考え方を整理しました。



※世田谷代田駅及び東北沢駅の駅前広場は駅前広場整備計画（平成22年3月決定）を参考とした。
 ※下北沢駅の交通広場は都市計画事業（平成18年10月着手）の設計の概要を参考とした。
 ※線路跡地は鉄道事業者が土地を所有しているため施設整備のイメージは確定したのではなく、今後鉄道事業者等関係機関と協議による。

(A) 地域コミュニティを育む緑地ゾーン

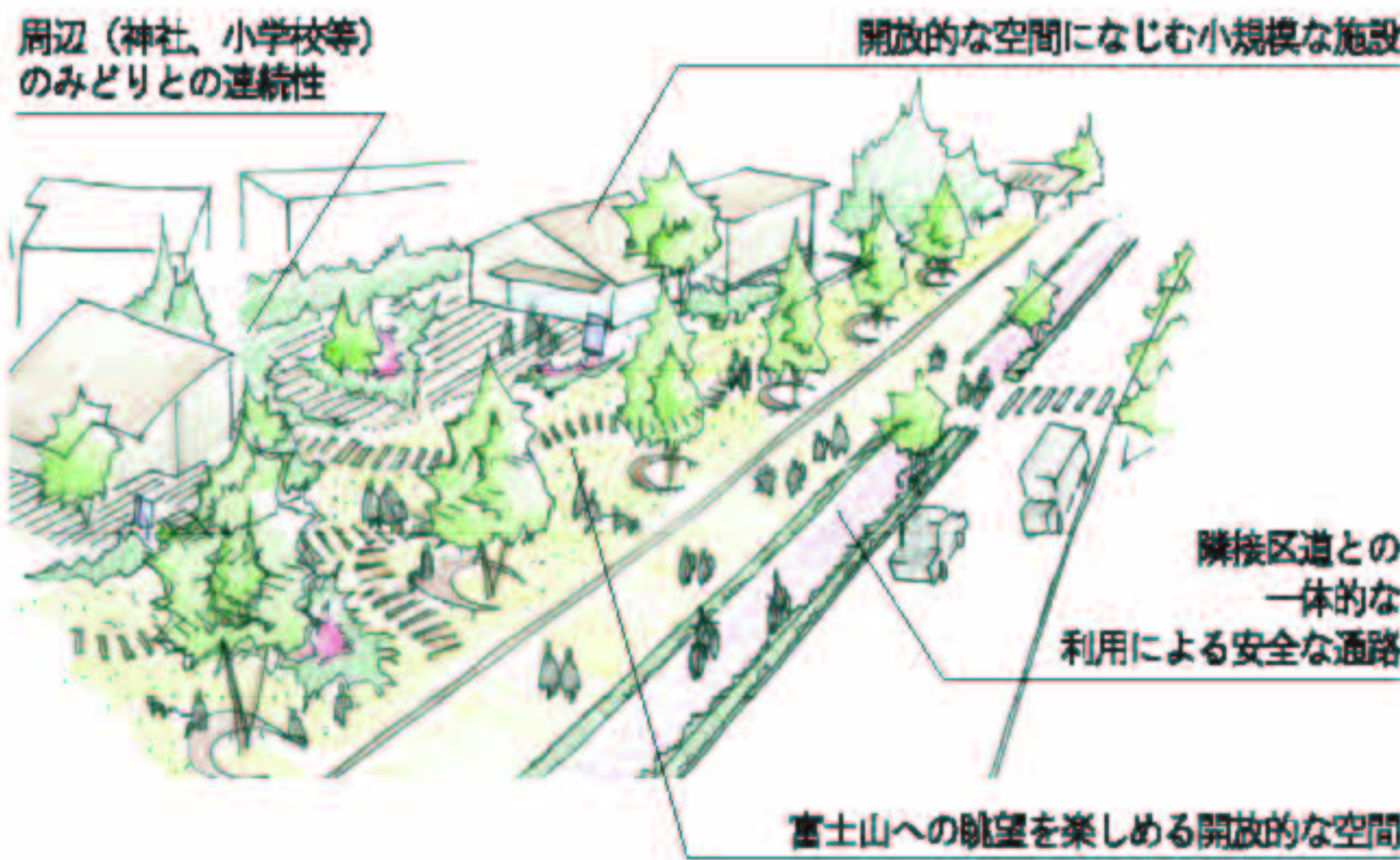
①整備のあり方

当該地域は、世田谷代田駅方向への緩やかな上り斜面となっている。また、鉄道地下化区間の起点となることから、梅ヶ丘駅方向からのみどりのゲートの景観を形成する。隣接する赤堤通りに並行して通路を設けることで、通学児童等の歩行者と自転車の安全性を確保すると共に、まとまりのある空を生み出すことによりみどり豊かな開放感のある利用を目指す。

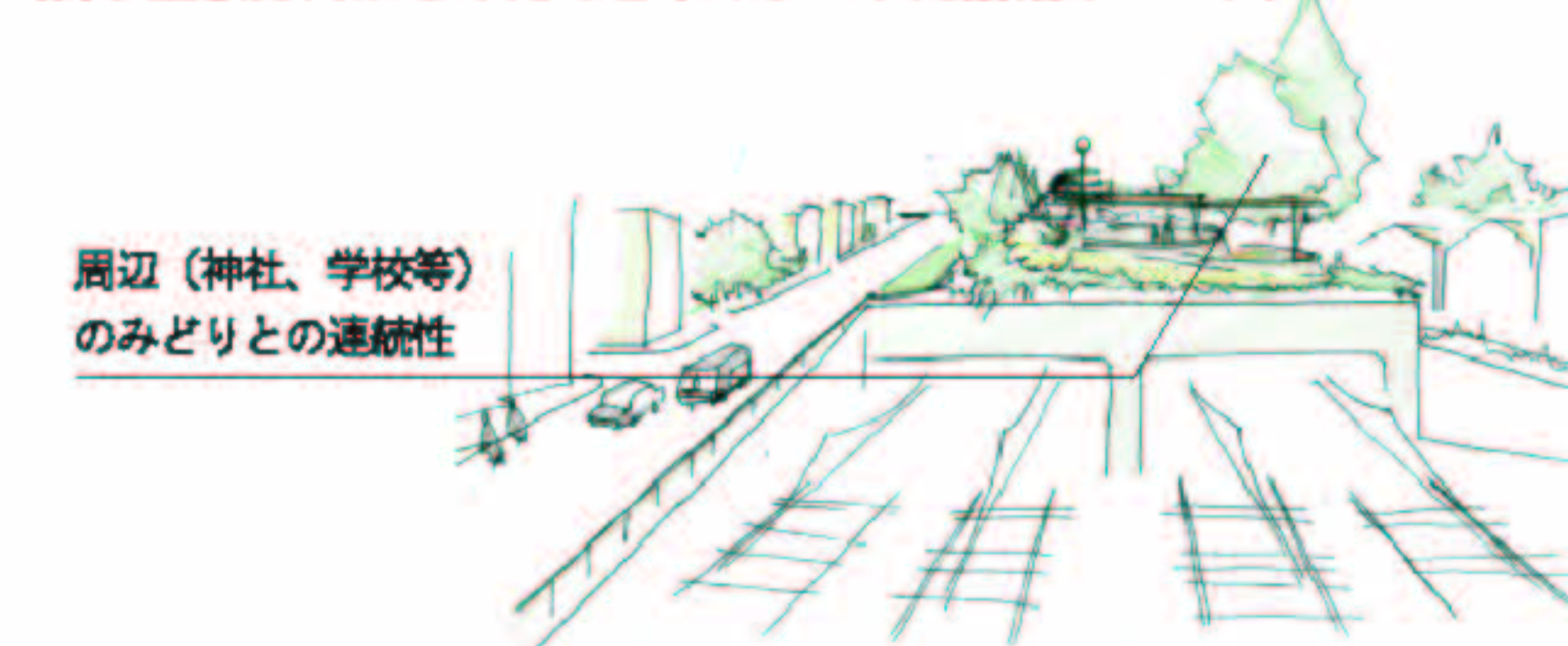
②施設ごとの整備イメージ

- 通路
 - ・上部に歩行者、自転車通路を整備することにより赤堤通りの通学児童や自転車通行の安全を確保する。
 - ・上部利用に合わせ、連続性に配慮した環状7号線横断機能を検討する必要がある。
- みどり
 - ・代田八幡神社や代田小学校のみどりと連携を図る。
 - ・梅ヶ丘駅方面からのみどりのゲートの景観を形成する。
 - ・環状7号線交差部では、環状7号線方向から見える壁面緑化や植栽等により、みどりのある景観形成を目指す。
- 建築物など
 - ・建築的な利用の場合は、配置、規模について富士山への眺望に配慮する。

(建築的利用イメージ)



(梅ヶ丘駅方向からみたみどりのゲートの景観イメージ)



(B) 周辺住宅地と調和した施設と緑地の融合ゾーン

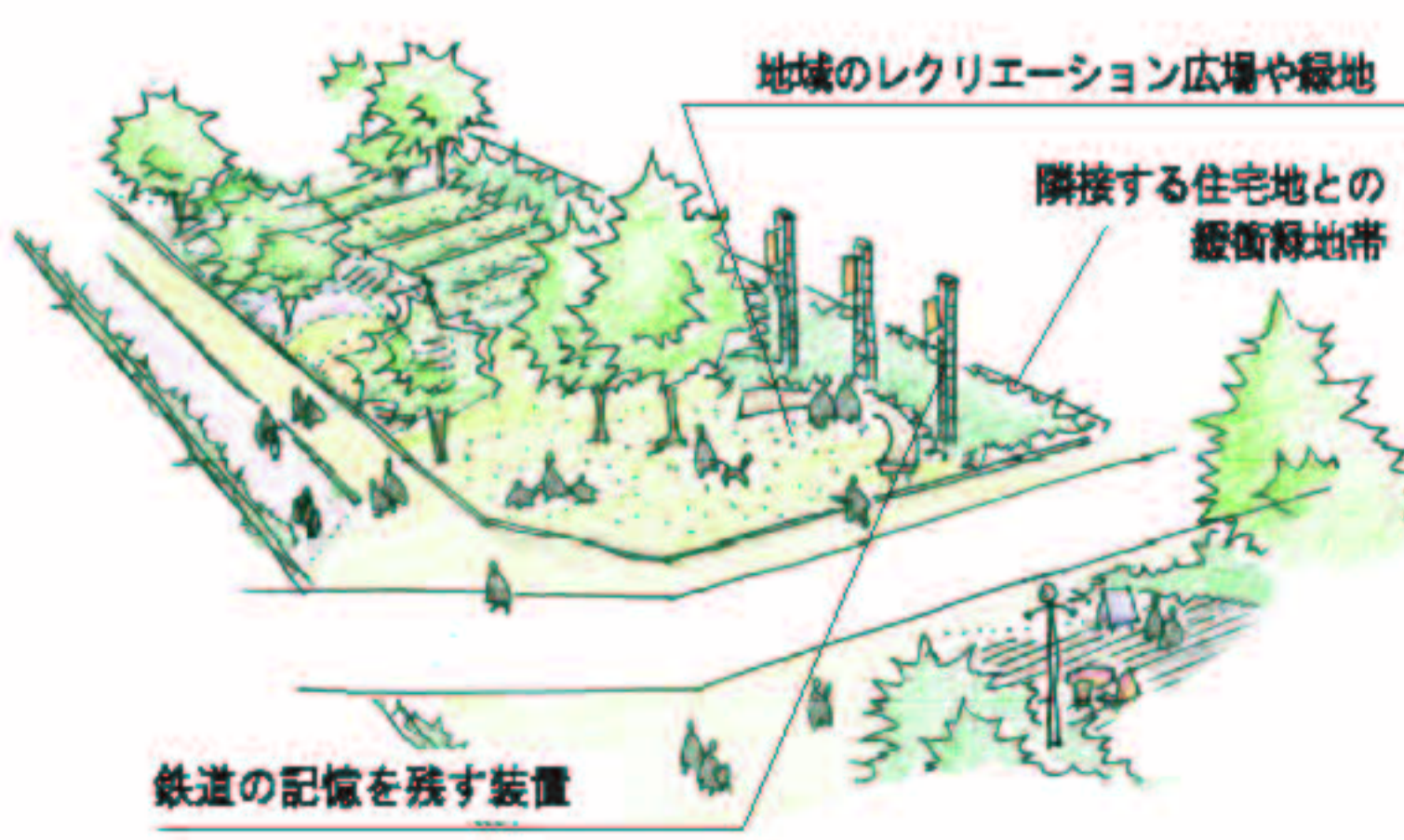
①整備のあり方

当該地域沿線は専用住宅を中心とした住居系市街地であることから、周辺住環境の維持増進に寄与するみどり豊かな利用とする。上部と交差する道路付近に広場状のオープンスペースを確保するなど、地域における余暇活動等の場の形成を目指す。

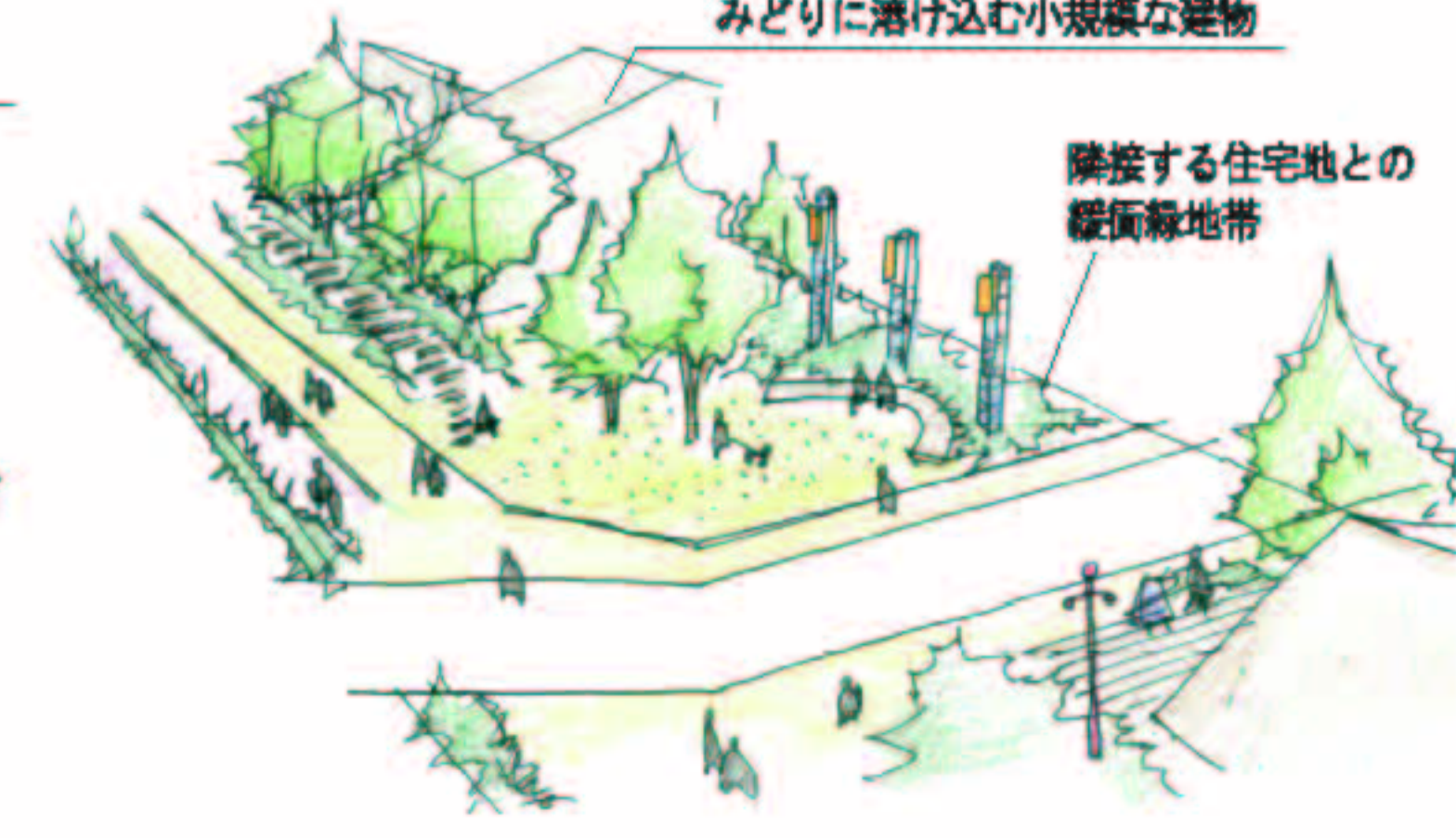
②施設ごとの整備イメージ

- 通路
 - ・世田谷代田駅付近では、上部以外の北側鉄道事業者用地の利用により連続性を確保する。
 - ・上部に隣接して住宅が立地する区間は、プライバシーや騒音、防犯などに配慮した配置、構造とする。
- みどり
 - ・レクリエーション機能のあるみどり豊かな街角広場等による地域コミュニケーションの場を形成するなどにより、周辺住環境の維持増進に寄与する。
- 建築物など
 - ・建築的な利用の場合は、周辺住宅地と調和する用途とし、みどりを重視した小規模な建物とする。
- その他の施設
 - ・駅周辺には、適切な規模の自転車等駐車場を配置する。

(広場的利用イメージ)



(建築的利用イメージ)



(C) 地形を活かして緑を確保した利便施設ゾーン

①整備のあり方

下北沢駅西側の地域では通路を整備することにより、駅に向かう歩行者、自転車を中心とした新たな動線を創出する。駅に近い立地条件と上部を挟み南北の高低差の大きい地形特性を活かし、利便施設の立地や屋上緑化、壁面緑化などの立体的なみどりを確保する。また、鎌倉通り交差点付近は駅西側の玄関口になることから、人々が集い憩うみどりのシンボリック空間形成を目指す。

②施設ごとの整備イメージ

○通路

・下北沢駅へのアプローチに相應しい、安全で快適な歩行者、自転車通路を整備する。

○みどり

・鎌倉通り付近では、広場・緑地的利用または、施設の場合は屋上緑化、壁面緑化などによりみどりの拠点を確保すると共に、開放的な空間とすることでレクリエーションの場を形成する。

○建築物など

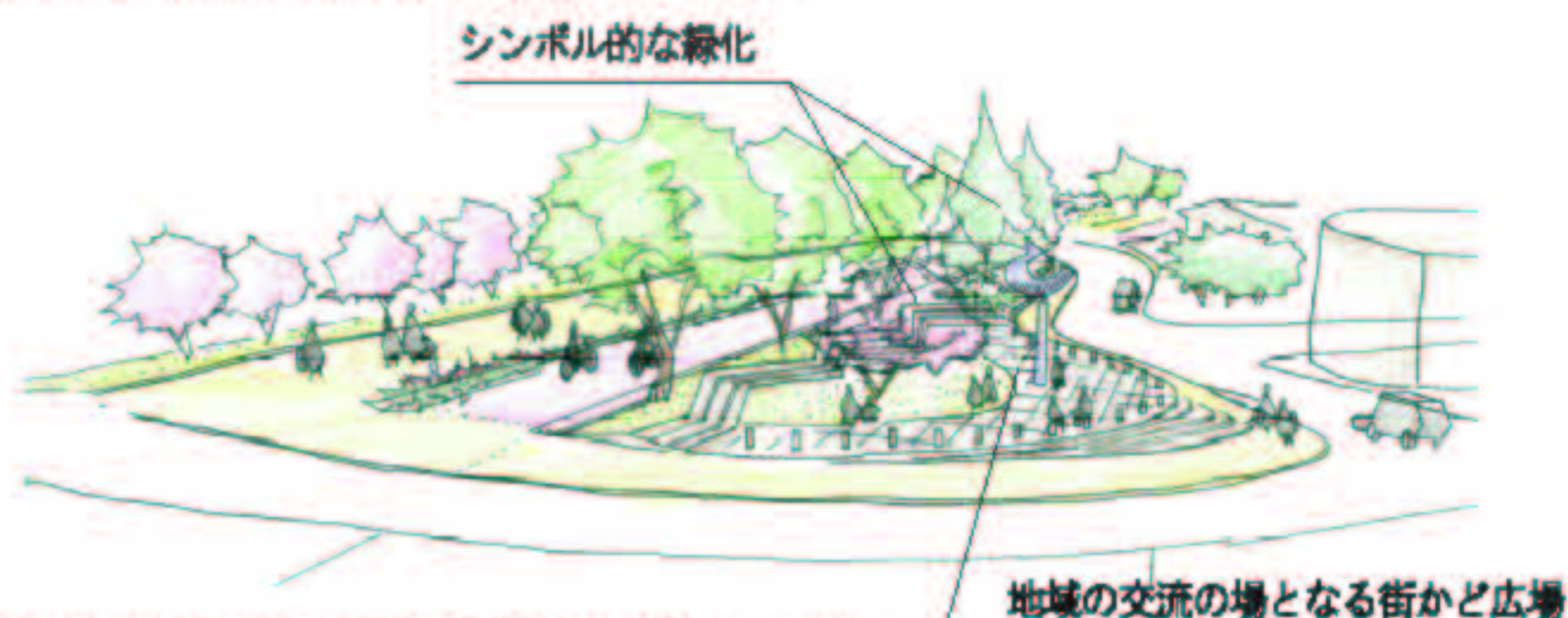
・鎌倉通り付近は、人が集うことが期待されることから、建築的利用の場合はポケットパークとしての機能を合せ持つ利便施設の立地により人々が集い憩う空間を形成する。

○その他の施設

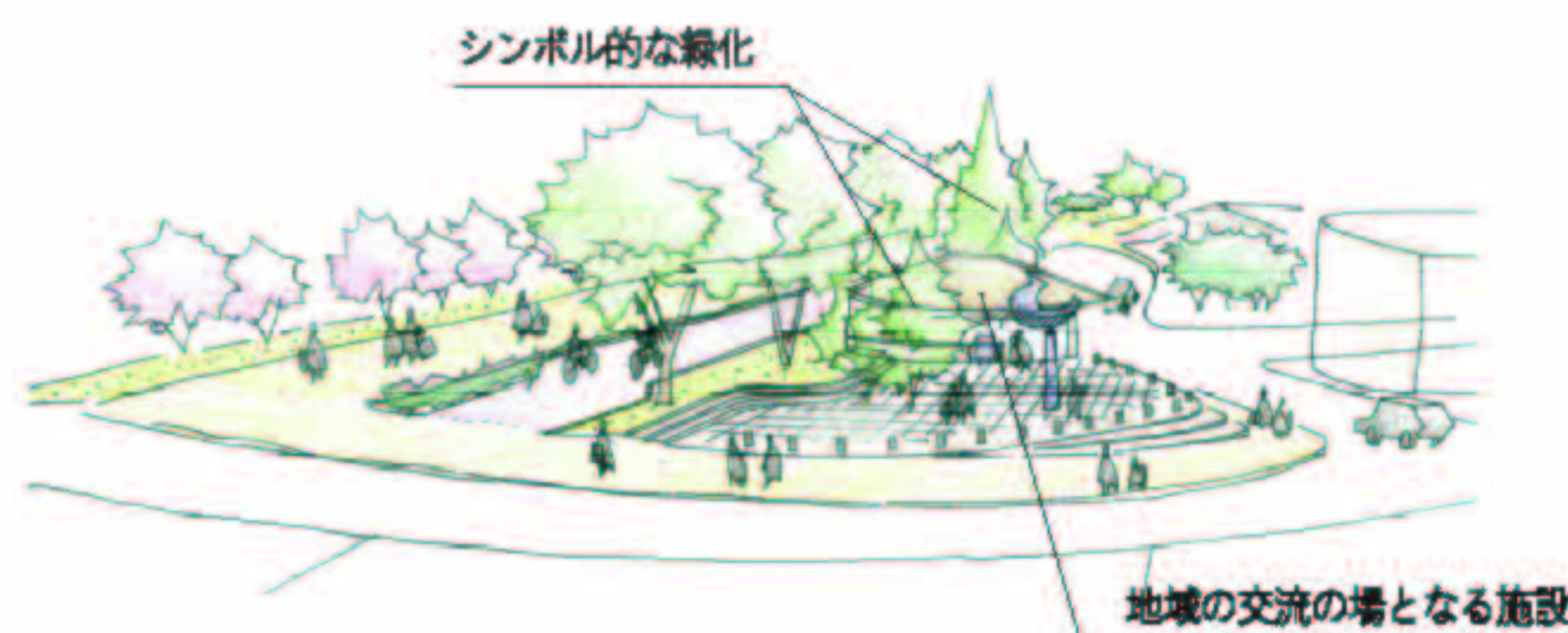
・駅周辺には、適切な規模の自転車等駐車を配置する。



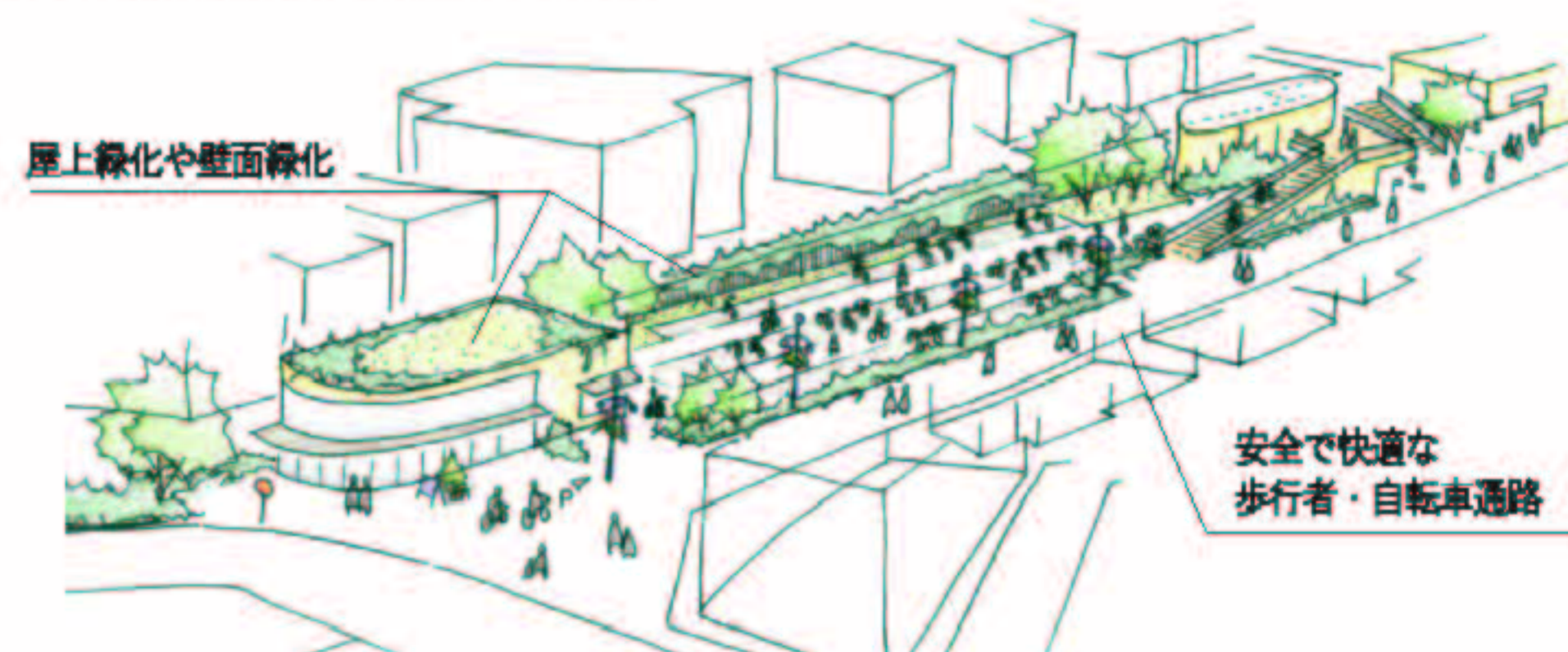
(鎌倉通り交差点付近の広場的利用イメージ)



(鎌倉通り交差点付近の建築的利用イメージ)



(下北沢駅西側付近のイメージ)



(E) 賑わいをつなげ周辺住宅地とも調和した施設と緑地の融合ゾーン

①整備のあり方

当該地域は賑わいの拠点となる施設ゾーンに隣接し、今後の発展が期待される。上部の利用にあたっては、隣接する住宅に配慮しつつ穏やかな賑わいの連続性をつなぐ利用とするなどして、生き生きとした空間の形成を目指す。

②施設ごとの整備イメージ

○通路

・東北沢駅付近では、既存区道と一部駅舎部の通路を利用する。
・上部に隣接する敷地との高低差が大きい部分では、防犯やプライバシーに配慮した整備とする。

○みどり

・土被りに配慮しながら、東北沢駅方面に上る緩やかな斜面を活かした緑化とする。

○建築物など

・建築的な利用の場合は、小規模商業施設の配置などにより、賑わいの連続性の確保を目指す。

○その他の施設

・駅周辺には、適切な規模の自転車等駐車を配置する。

(D) 賑わいの拠点となる施設ゾーン

①整備のあり方

下北沢駅周辺は、都市的な賑わいを楽しむ界隈として発展してきた。今後も商業業務機能や都市的文化情報発信機能を育成し、駅周辺街づくりと一体となり、広域的な集客力を持つ世田谷の「核」を形成するため、新たな賑わいの拠点の創出を目指す。



②施設ごとの整備イメージ

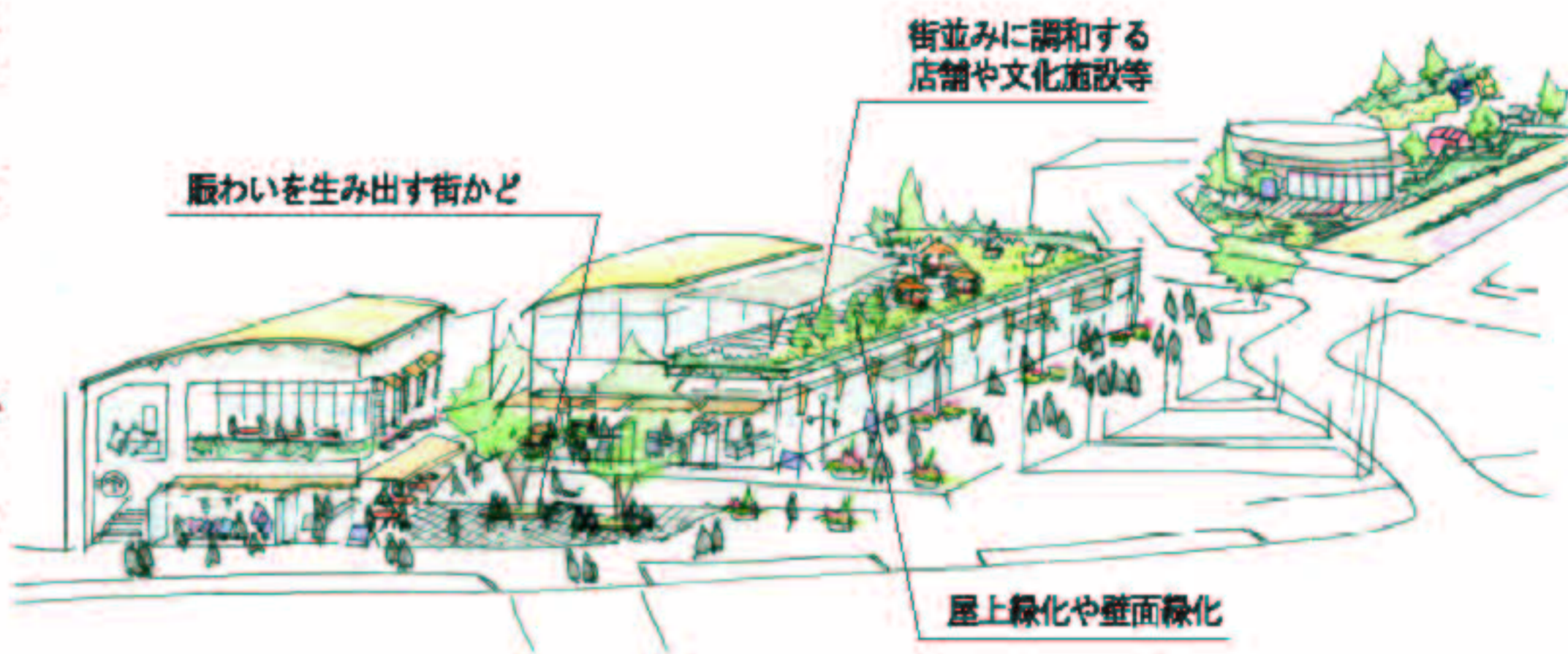
○通路

- ・下北沢駅は、南北の地形の高低差を考慮し、歩行者通路を駅舎2階部分で、自転車通路は駅南側既存道路を利用する。
- ・緊急車両の通行は、駅近傍の既存区道等の活用を検討する必要がある。

（賑わいを演出する施設の立地イメージ（補助54号線～茶沢通り間））

○みどり

- ・広場的利用では中高木を含めた緑化、建築的利用では屋上・壁面緑化により、街の賑わいに溶け込むようなみどりを形成する。



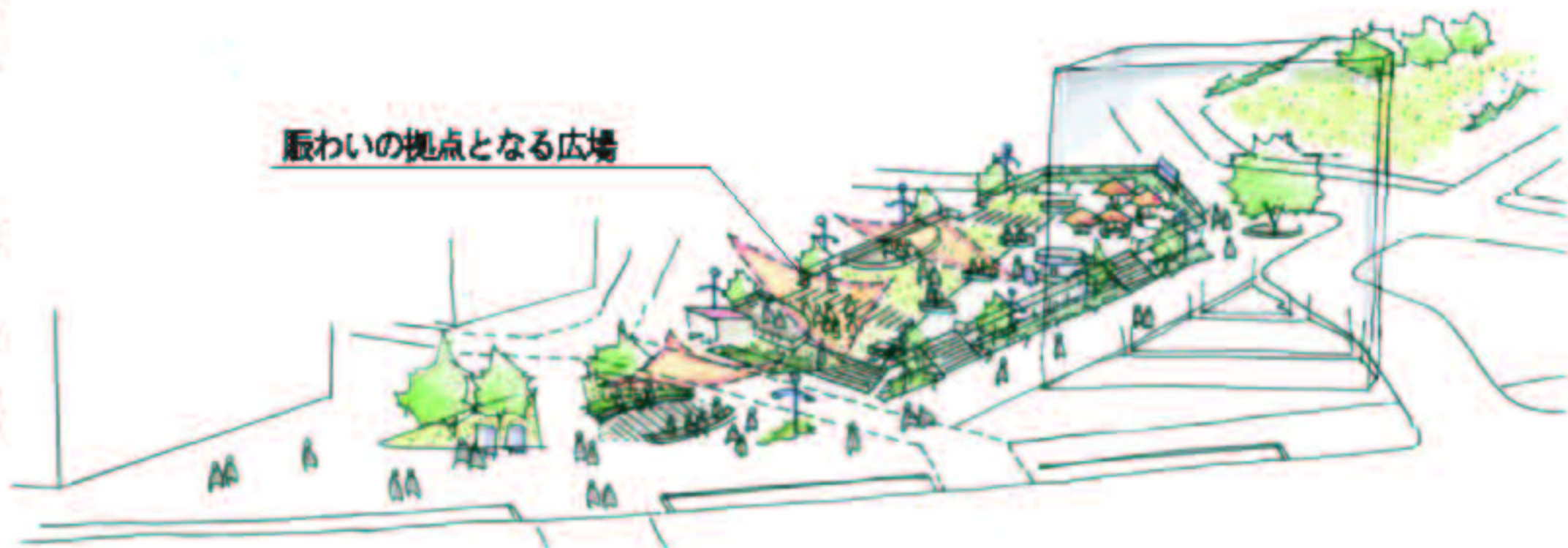
○建築物など

- ・建築的利用の場合は、駅改札口からのアイストップに位置することから、隣接地に配慮しつつ賑わいを演出する施設とし、既存商店街との連続性を確保するなどして新たな回遊拠点を形成する。

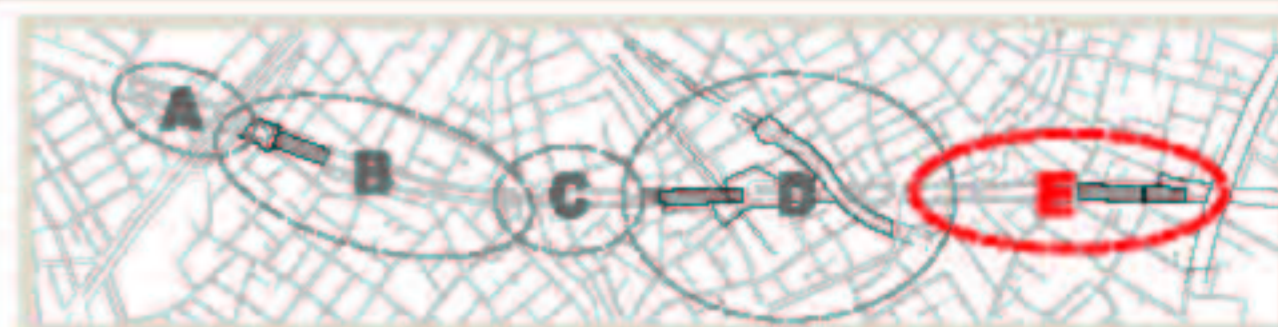
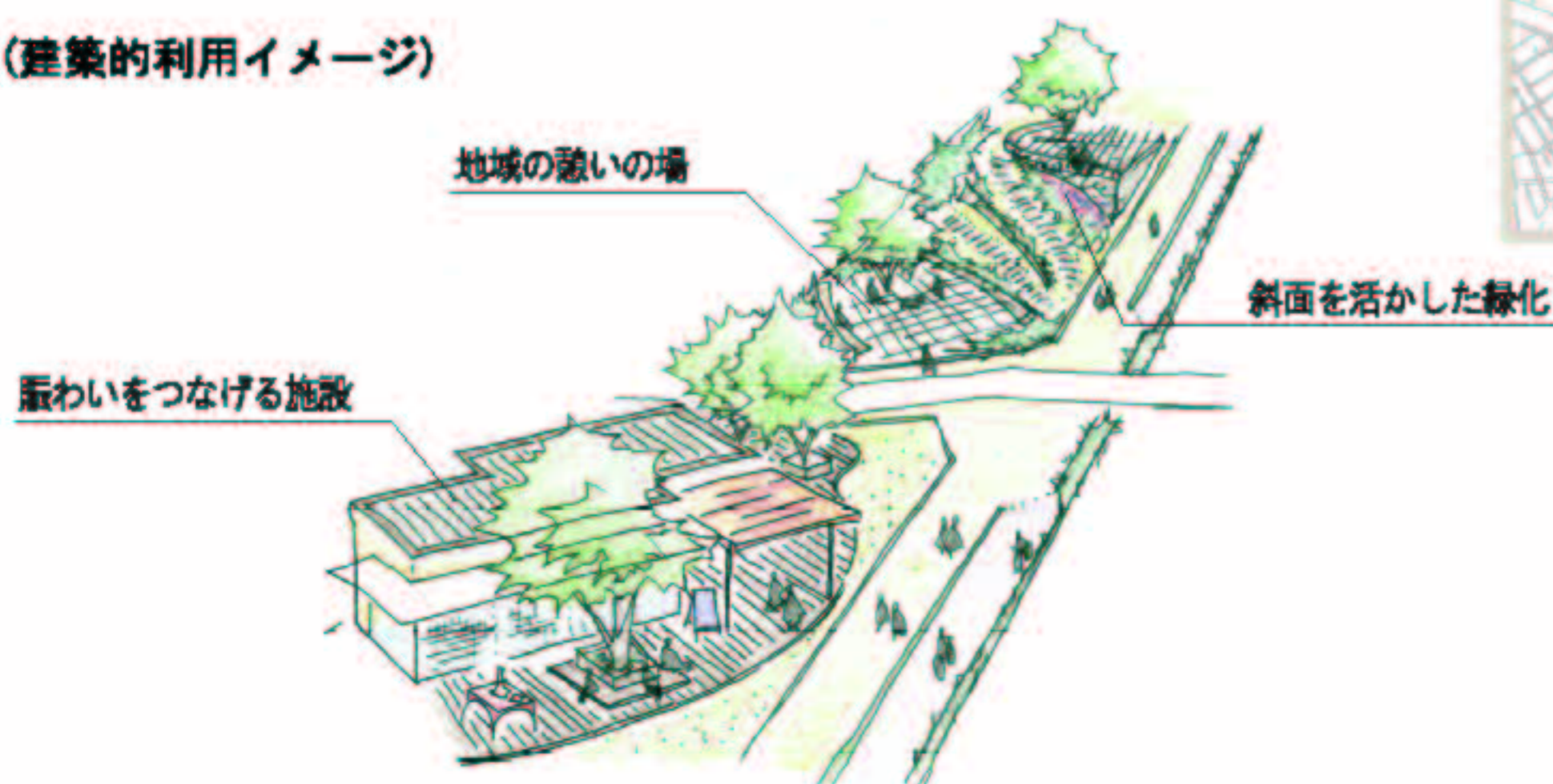
（周辺街づくりを誘導し、まちづくりのコア施設としてイベントなどが開催できる多目的広場の利用イメージ（補助54号線～茶沢通り間））

○その他の施設

- ・目立たないよう配慮しつつ、適切な規模の自転車等駐車場を配置する。
- ・広場的利用の場合はイベントなどが開催できる多目的広場とし、周辺の賑わいづくりのコア施設とする。



(建築的利用イメージ)



今後の検討事項

区民アイデアや意見には、募集対象区域以外についても街づくりにつながる貴重な提案がありました。検討委員会では上部と一体的に検討すべき利用について確認し、鉄道事業者の利用も含め上部利用を契機とした周辺街づくりを進めるため、今後、更に検討すべき事項が示されました。

◎上部利用イメージの具体化

今後、区は事業手法、財源など実現性を検討していくこととなる。この際には、検討委員会の取りまとめの広場的、建築的利用イメージについて、区民意見や地域特性などを十分考慮し、ゾーン毎に、広場的、あるいは建築的利用の選択、または両者共存、融合による利用など、さらに上部利用イメージを具体化していく必要がある。

◎区民アイデア募集対象外とした施設と上部利用の関係

○駅舎等鉄道事業施設と交通広場

連続性の配慮など駅舎等鉄道事業施設や交通広場と上部利用の関係を大切にしつつ、今後さらに立体的な利用の可能性や周辺隣接地との関係なども十分考慮した検討が必要である。

○交差道路

ユニバーサルデザインに基づき整備するとともに、交通管理者等と協議を行い、上部を利用する歩行者、自転車通行の安全の確保が求められる。特に車両の交通量の多い部分では、安全な横断に向けて上部の活用による広い歩道の確保や周辺道路も含めた検討などが必要である。

◎施設の整備、運営・管理における配慮事項

○整備における配慮事項

緊急車両の通行

鉄道上部の荷重限度は場所により異なることから緊急車両の通行については、鉄道事業者と協議の上、地下の鉄道構造物への影響を考慮した通路整備が求められる。合わせて、車両の大きさ、重量や高さなど東京消防庁等との確認、協議が必要である。

防災施設

地域の防災環境向上の視点から、緊急車両の通行可能な通路の確保とともに上部利用の施設整備に併せた隣接地の活用も含め、雨水流出抑制施設、防火貯水槽や防災倉庫等の防災施設の設置を検討することが求められる。

環境配慮

上部利用施設の整備にあたっては地域の生活環境やみどりの環境に配慮し、屋上、壁面緑化や太陽光発電、雨水利用などを検討する必要がある。

歴史・文化の継承

区民アイデアの中には踏切、線路等の鉄道施設の記憶を残すモニュメント等の設置に関する提案が見られた。地域の歴史を後世に伝える仕掛け作りの手法の一つとして、既存鉄道施設の活用を検討することが望ましい。

○運営・管理段階における配慮事項

鉄道上部の施設の管理、運営について、区民アイデアで地域住民やNPO団体等の主体的な参加、参画が提案された。公園、広場等の地域住民による花植えなど施設種別や運営内容によってはより望ましい管理、運営方法も考えられるため、地域コミュニティの活性化などを視点とした検討が求められる。

◎上部以外も含めた検討

○自転車等駐車場

各駅周辺の上部に配置する旨示したが、下北沢駅では交通広場を隔てた配置となるなどの課題も残った。下北沢駅周辺は鉄道利用者以外の駐輪も多数想定されるため、街全体としての検討が望まれる。このため、地下利用や上部以外の場所の整備も視野に入れ、レンタサイクル等の新たな手法も含めた総合的な検討が求められる。合わせて、自動二輪車駐車場についても考慮することが望ましい。

○自動車駐車場

下北沢駅周辺等では検討すべき施設と考えられるが、上部利用に合わせ周辺街づくりを進める中で商店街の更なる活性化の視点から自動車駐車場の整備のあり方を検討することが望ましい。

○隣接地との一体的利用

上部利用と合わせて隣接する公有地との一体的な整備や鉄道事業者用地を有効活用することにより、周辺住環境の改善や新たな賑わいの創出につなげるなど、街づくりに活用していくことが求められる。

小田急線上部利用区民意見検討委員会

第7回委員会の概要

平成21年10月21日（水）開催

議事内容：上部利用重点箇所の検討など

◎主な意見

○緩衝緑地帯について

- ・鉄道跡地と宅地が接する部分は基本的に緩衝緑地帯が必要である。

○茶沢通りの安全な横断機能の確保について

- ・鉄道跡地と茶沢通りの交差部においては、安全な横断機能の確保に向けて、周辺の既存道路や鉄道跡地に隣接する鉄道事業者所有地も含めて一体的に検討する必要がある。

○自転車等駐車場について

- ・自転車利用は増えるものとして考えるべきである。
- ・Dゾーンでは賑わい機能の確保を優先しながら、Cゾーンに予定する自転車等駐車場の駐車容量や鉄道跡地以外での設置、レンタサイクル導入など多角的に検討した上で、必要台数を確保していく必要がある。

○緑のシンボリック空間について

- ・Cゾーンの鎌倉通り東側部分は、区の上部利用方針でポケットパークに位置付けていることから、建築的利用の場合も小規模な建築物とするなど、ある程度まとまった緑地を確保するイメージである。

○環状7号線の安全な横断機能について

- ・環状七号線の既存鉄道橋の活用が困難であることが分った。今後は、Aゾーンの具体的な上部利用との関連性から、考えていくべき課題である。

○今後の検討について

- ・場所によっては、必要とされる機能や内容などの具体的な検討が必要ではないか。例えば、賑わい施設の機能として、どんな店舗が望ましいのか、またはどんな機能をもった広場なのか。緑のシンボリック空間は景観以外にも憩える空間なのかなど考慮する必要がある。
- ・委員会における検討を受けて、区として鉄道事業者が整備する場合の配慮事項をまとめておいてはどうか。

第8回委員会の概要

平成21年12月8日（火）開催

議事内容：中間まとめに対する区民意見募集結果の確認と整理

◎主な意見

○全線に共通する基本的な考え方について

- ・みどりについては、量だけでなく遊歩道や公園などレクリエーション的機能のイメージも加えるべきである。
- ・鉄道跡地の土地利用に際しては、沿線住民のプライバシー確保の視点も加えるべきである。
- ・防災性能の向上については区民意見が少ないが見解に加えるべきテーマである。

○各ゾーンについて

- ・「歩行者と自転車は通路を分離し、連続性を確保」との意見がある。各ゾーンの通路は、原則、歩行者と自転車は分離とすべきである。
- ・Aゾーンについて「代田小学校前の赤堤通りは上部利用により歩行者、自転車が安全に通行できるよう整備すべき」との意見がある。より安全な自転車通路を検討する必要がある。
- ・Bゾーンについて「一般の車も通行可能な道路を設置」との意見があったが、歩行者の安全性、快適性の確保、交流、賑わいの創出等の視点から車道の設置は馴染まない。
- ・C、Dゾーンについて、自動二輪車駐車場の配置も検討する必要がある。
- ・Dゾーンでは、緊急車両通路について「下北沢駅駅舎部分の連続性の確保」に関する意見が多い。既存道路等による交通広場方面への通過の可能性について、検証しておく必要があるのではないかと。
- ・Cゾーン下北沢駅駅舎西側の交差道路部分は、鉄道隣接地の南北の高低差が大きいため、身障者等への特段の配慮が必要である。

小田急線上部利用区民意見検討委員会

第9回委員会の概要

平成22年2月1日（月）開催

議事内容：上部利用のあり方の検討

◎主な意見

○まとめについて

- ・区民意見の整理などの検討経過と今後区が上部利用計画（区案）を策定する際に配慮すべき線路跡地の望ましい利用のあり方を取りまとめたものとする。

○上部利用の考え方について

- ・通路の整備にあたっては、緊急車両の通行を考慮した配置や幅員構成、交差道路部分の隅切りの確保などを考慮する。
- ・事業手法や権利形態について、委員会で検討していないため、上部利用イメージは中間まとめのレベルとするが、通路と自転車等駐車場などの公共的施設については、配置方針として整理する。
- ・みどりにについては、全線を通じてみどり率33%以上を確保し、みどりの軸を形成することを明記する。
- ・建築物とその他施設については、項目を分けてそれぞれ整理したほうがよい。
- ・整備主体は未定であるが、自転車等駐車場などの鉄道事業者に求めていく公共的施設も上部利用に含まれている。

○区における今後の検討事項について

- ・委員会では上部利用と区民アイデア募集対象外とした施設との関係を大切にすることを提案したが、今後、区が上部利用計画（区案）を作成する際に関連性を十分考慮しながら検討すべきである。
- ・自転車等駐車場や自動車駐車場の整備や、鉄道跡地と隣接地との一体的利用などについては、上部利用以外も含め、周辺街づくりを考慮しながら、今後区として総合的に検討する必要がある。
- ・区民からの提案には、上部利用施設の設計段階での配慮事項や整備後の管理、運営段階での配慮事項などのアイデアも見受けられ、委員会の検討においては今後の検討事項として整理した。

第10回委員会の概要

平成22年3月18日（木）開催

議事内容：上部利用のあり方（取りまとめ）

◎主な意見

○通路配置のあり方について

- ・上部の通路幅員を記載したほうがよい。緊急車両の通行を考慮すると、歩行者通路、自転車通路、植栽を含め6m程度確保することが望ましいのではないかと。
- ・交差道路との接続部分には、歩行者、自転車の通行の安全性を確保するとともに、緊急車両の円滑な進入、通行など消防活動にも配慮した広場状のスペースを設ける必要がある。

○今後の検討事項について

- ・今後、区は事業手法、財源などを検討することとなるが、この際にも、区民意見や地域特性などを十分考慮し、ゾーン毎に、広場的、あるいは建築的な利用の選択、または両者共存、融合による利用などの新たな上部利用イメージを具体化していく必要がある。
- ・上部の歩行者・自転車通路と道路が交差する部分については、交通安全の観点から交通管理者等との協議など交差道路も含めた検討が必要である。
- ・上部利用と合わせ隣接地などとの一体的な整備を進めることにより、周辺住環境の改善や新たな賑わいの創出につなげるなどの街づくりに活用していくことが求められる。



今後の取組

区では、検討委員会の取りまとめをもとに、さらに詳細な調査、検討を行い、上部利用計画（区案）づくりに取り組んでいきます。

区案策定後は、これを基に連続立体交差事業等の進捗に合わせ、適切な時期に上部利用計画が決定するよう鉄道事業者等の関係機関と協議を進めていきます。