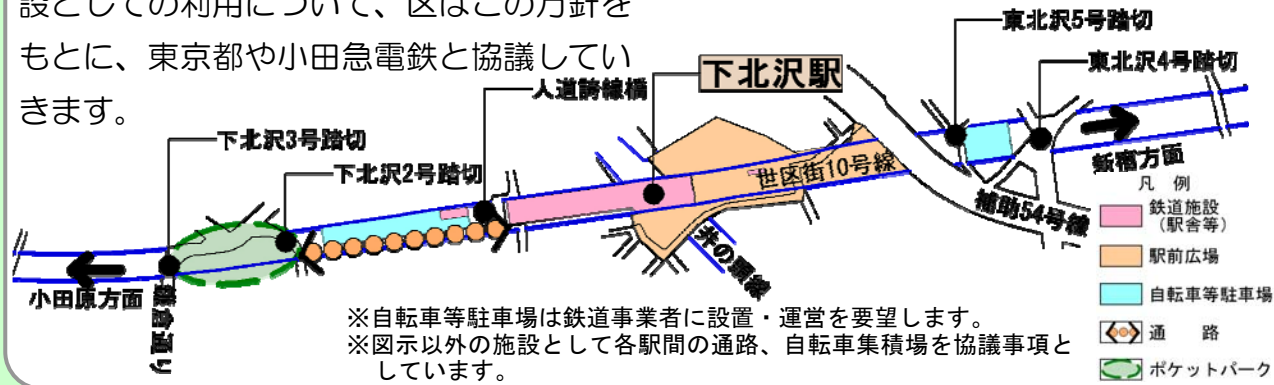


## ◆その他の関連事業

これまで説明してきたこと以外に、次のようなことを検討、実施していくことも必要と考えています。

### 小田急線上部利用方針[H17.3区決定]

小田急線の地下化後に生じる土地の公共施設としての利用について、区はこの方針をもとに、東京都や小田急電鉄と協議していきます。



### 京王井の頭線盛土部分の活用方針

茶沢通りと駅前の連結強化を図るために、井の頭線盛土部分を活用した駅前広場へのアクセス道路、およびポケットパーク整備に向けて東京都、京王電鉄との協議を進めていきます。



### 歩行者優先の交通環境づくりの検討

歩行者主体の街づくりを進めていくために、交通規制などのルールづくりの検討を進めていきます。

### その他検討事項

- |                      |                                       |
|----------------------|---------------------------------------|
| ◎駅舎のデザイン             | ◎井の頭線踏み切りの拡幅                          |
| ◎公共公益施設（交番、トイレなど）整備  | ◎防火貯水槽の設置                             |
| ◎立て看板、商品の路上はみ出しの規制強化 | ◎路上駐車、放置自転車の規制強化                      |
| ◎都市基盤施設整備のしかた        | ◎都市計画道路事業にかかわる権利者に対する支援（情報提供、アドバイスなど） |

お問い合わせ先

世田谷区北沢総合支所街づくり部街づくり課（下北沢担当）  
住所：〒155-8666 世田谷区北沢2-8-18 窓口：北沢タウンホール7階  
電話：03-5478-8074・8031（直通） FAX：03-5478-8019  
ホームページ：区のホームページ（<http://www.city.setagaya.tokyo.jp>）からもご覧になれます  
直接のアドレスは、<http://www.city.setagaya.tokyo.jp/topics/kitazawa/machidukurika>



# きたざわ 街づくり

平成17年12月

発行：世田谷区北沢総合支所街づくり部街づくり課

Vol. 13

## 下北沢駅周辺地区では、小田急線の連立事業等を契機として総合的な街づくりを進めています！！

下北沢駅周辺地区は、個々の魅力的な商店や劇場に代表される個性的な文化が形成され、住宅地と調和しながら発展してきました。一方、道路・公園など都市基盤の整備が不十分のため、歩行者の安全、快適な買い物空間、合理的な土地利用や防災上の課題を抱えた街でもあります。

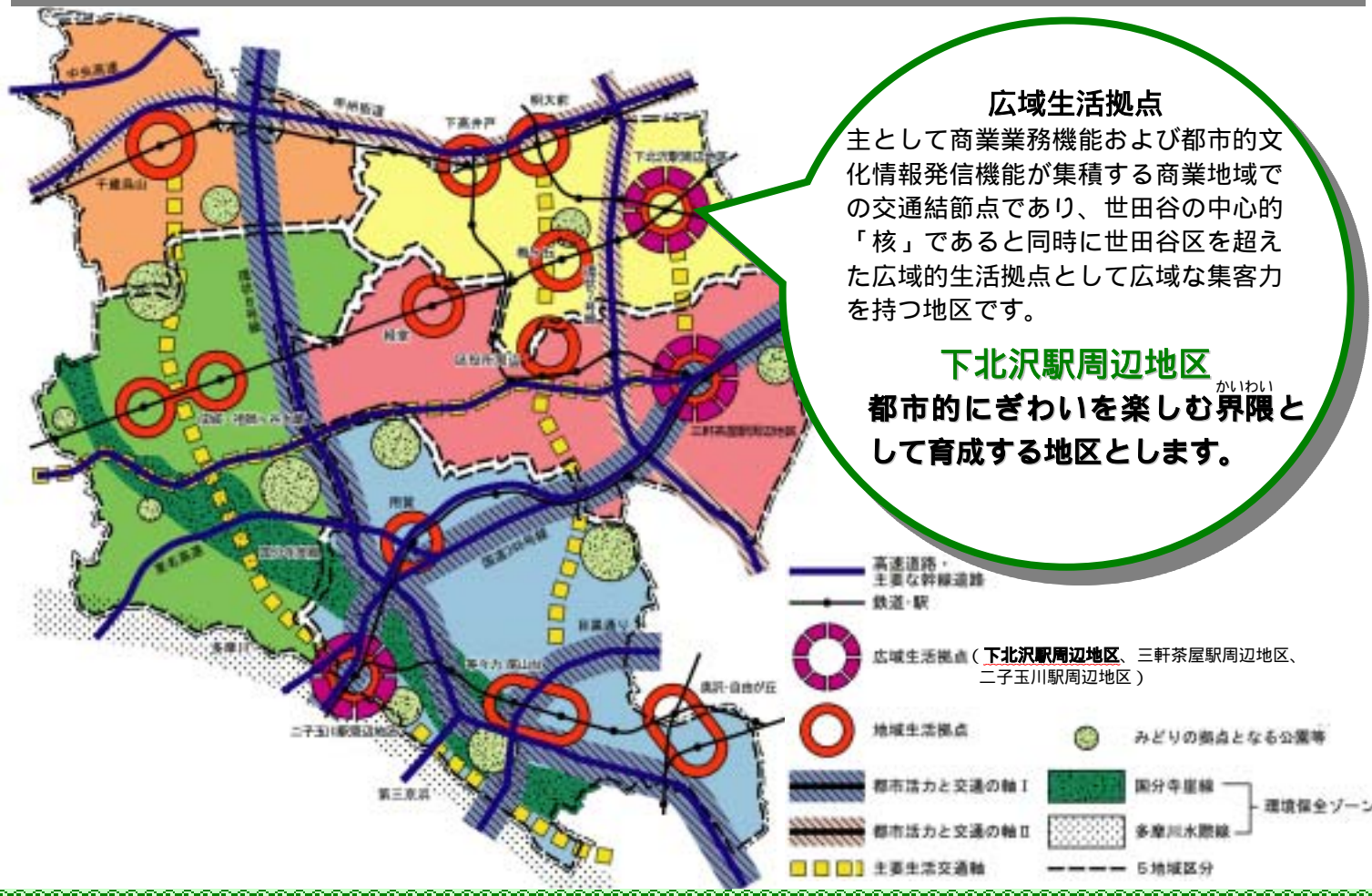
区は、こうした街の特性やこれまでの地元の皆様との意見交換等を踏まえ、小田急線連続立体交差事業等（鉄道の地下化）の平成25年度（2013年度）完成にあわせて、現在の下北沢の魅力を継承しながら、より安全で安心な賑わいと交流の街として大きく発展するよう、鉄道・道路・駅前広場等の整備や「地区計画」などにより、総合的な街づくりを推進していきます。

今回の「きたざわ街づくり」では、当地区の街づくりについて、一層理解を深めていただくため、おおよそ20年後の街のイメージを示しながら説明します。

\*掲載した図は、街づくりを進める上で目標とする将来市街地像をイメージしたものです。下北沢では、個々の建物の更新に伴う修復型の街づくりの実現を目指しており、実際に建築される建物の形態等は、イメージとは異なります。



このお知らせは、対象地区にお住まいの方、土地・建物を所有されている方や周辺の方などにお届けしています。



《街の課題を解決しながら現在の界隈性を大事にした商業地の将来イメージ》



広幅員歩道の街づくりへの活用

茶沢通りからサークル(西側)の部分は、幅員が6.5m~8.5mの広幅員の歩道が設置(車道は、両側で2車線、9m)されます。広い歩道は、商業の活性化や環境の向上などの視点で、街づくりに積極的に活用していきます。

歩行者回遊軸の形成

沿道の街並みづくりとともに、歩行者、車椅子、自転車などが共存した歩行者回遊軸を形成し、駅前と補助54号線北側の商店街の一体化を図ります。

街の潤いづくりへの貢献

歩道には植栽帯を設置し、街に潤いを与える環境空間としていきます。

商業活動への貢献

駐車帯の設置や歩道の一部を荷捌き場とすることで、商店街内部への搬入車両の流入を減らし、快適な買い物空間を確保していきます。

地域コミュニティへの貢献

ちょっとした溜まり空間となるポケットパークを設け、快適な買い物や地域コミュニティの向上を図ります。

《補助54号線整備イメージ》



《補助54号歩行者空間の活用イメージ》



次のような考え方で整備をしていきます！！

**交通機能の確保**

道路交通ネットワークの構築により、周辺道路の慢性的な渋滞が解消されます。地区内生活道路への通過交通が減り、安全な交通環境が得られます。駅周辺の歩行者、自転車の安全性と快適性の確保による歩行者ネットワークを形成します。地区内から環状七号線等の骨格的な幹線道路へのアクセスルートとなります。

**防災機能の確保**

延焼遮断帯の機能を持つため、災害の拡大防止に貢献します。地域の広域避難場所である駒場東大への安全で分かりやすい避難路となります。災害時の救援・消防などの主な活動空間となります。また、復興活動も迅速に行うための基盤にもなります。

**居住環境機能の確保**

道路緑化、電線類の地中化の推進などの景観に配慮した商業・居住環境を確保します。

**広域生活拠点としての基盤整備**

沿道の有効かつ効率的な土地活用が促進されます。交通アクセスが向上することによって、人と物の流れが活発になり、地域の発展に貢献します。

**地区計画などとの連携**

建築行為に対するルール（地区計画）とあわせることにより、新たな街の顔づくりを行うための都市基盤となります。

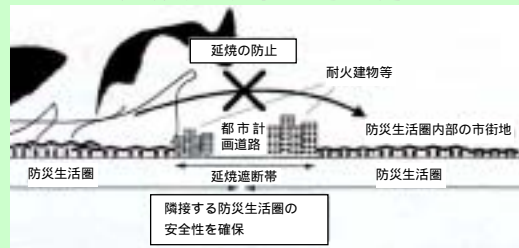
**福祉的環境整備の促進**

公共交通機関の結節点である駅前広場への、誰でも安心してスムーズに利用できるアクセスルートとなります。

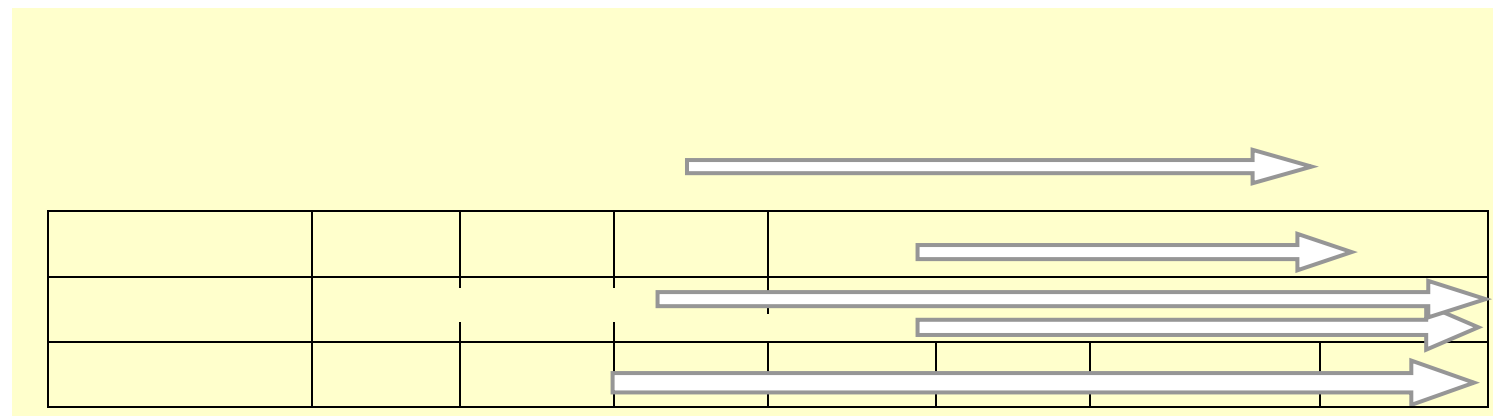
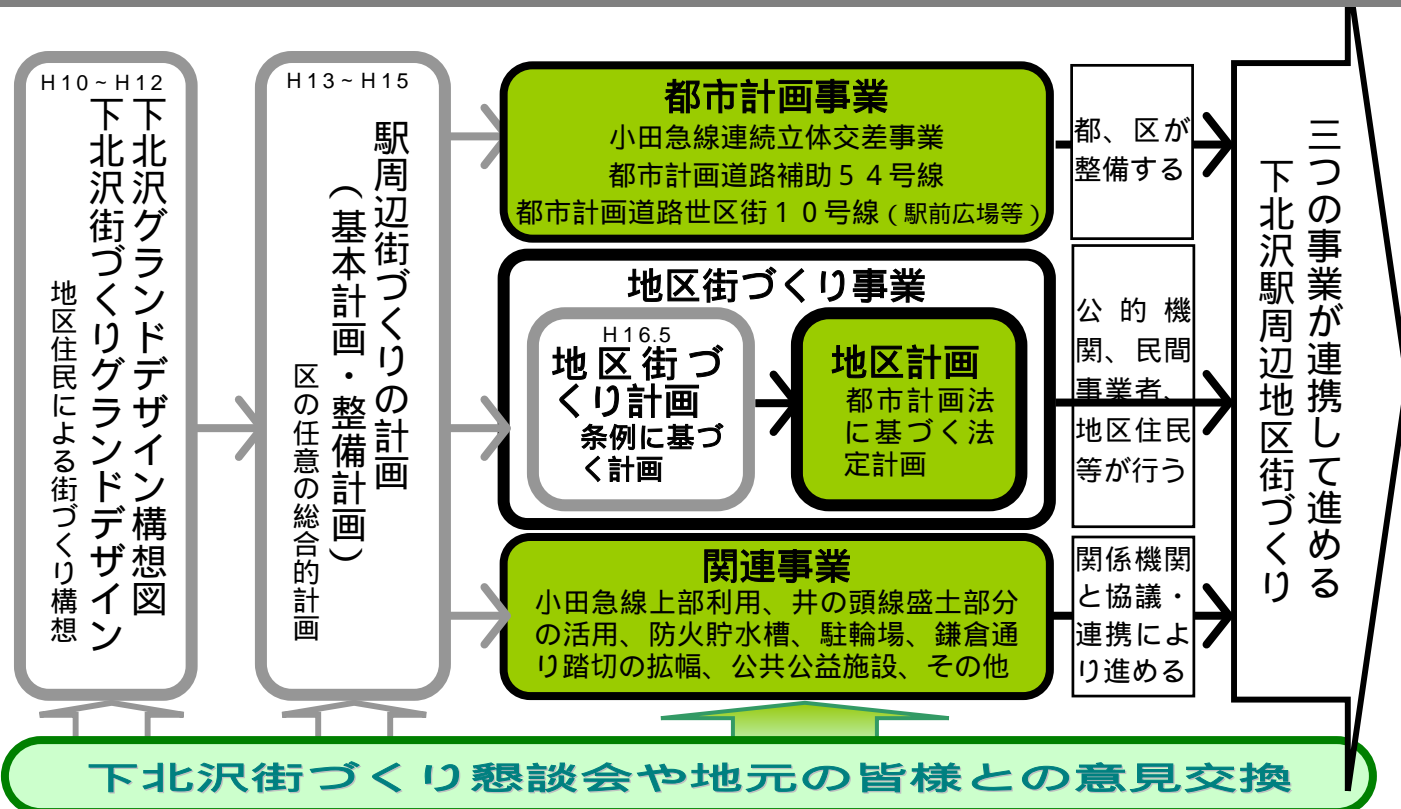
道路は車が通るためだけのものではなく、こんなにいろんな役割があるとは気づかなかったなあ！！



《延焼遮断帯の考え方》



《下北沢駅周辺の道路網及び広域避難場所》



下北沢駅周辺地区街づくりの基本的な考え方（「地区街づくり計画」(H16年5月策定)より）

《街づくりの目標》

下北沢駅周辺地区は、小田急線と井の頭線が交差する交通の要衝にあり、古くから北沢地域の商業の中心の街として栄え、区の都市整備方針においても広域生活拠点に位置付けられている。また、個々の魅力的な商店街や劇場に代表される下北沢の文化が形成され、それらが住宅地と調和しながら発展してきている。小田急線の連続立体交差事業などを契機に、街全体が持っている魅力を一層引き出し、さらに発展させ、下北沢の特徴や地域資源を活かした『生活と文化を育み、地域の“心(しん)”となる安全で住みよい賑わいの街』の実現をめざす。

《街づくりの基本方針》

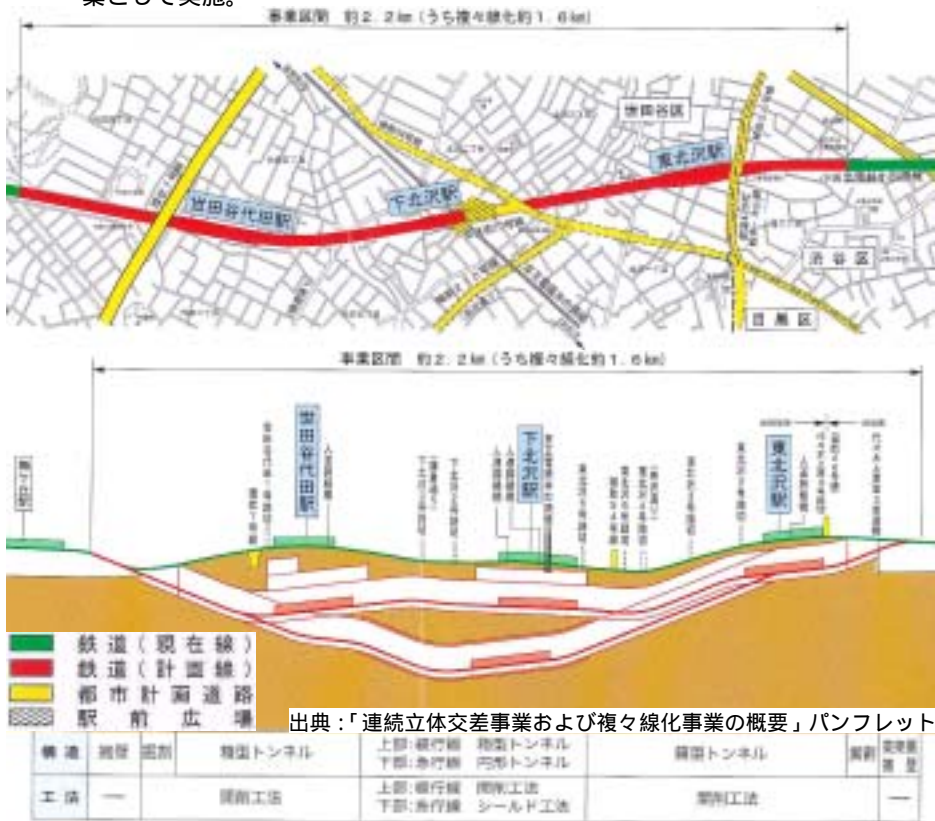
- 鉄道の整備に伴う市街地が一体化する街づくり
- 一体的な商業地として全体をつないでいく、歩行者主体の街づくり
- 街並み景観の誘導と緑化の推進による、魅力ある街づくり
- 防災・治安などへの配慮とバリアフリー化の推進による、安全安心の街づくり
- 住民、事業者、行政などが役割と分担に応じて、相互に連携・協力した街づくり

# 連続立体交差事業及び複々線化事業（小田急線の地下化）

## 事業のあらまし

踏切での慢性的な交通渋滞の解消を目的とし、小田急電鉄小田原線の代々木上原駅から梅ヶ丘駅付近までの約2.2kmにおいて、道路と鉄道を連続立体交差化するとともに、あわせて抜本的な輸送サービスの改善を目的とし、東北沢駅付近から梅ヶ丘駅付近までの約1.6kmにおいて、鉄道の複々線化を行うものです。

「連続立体交差事業」は、道路整備の一環として国土交通省の国庫補助により、東京都が都市計画事業として実施。「複々線化事業」は、小田急電鉄が鉄道事業として実施。



## 事業の効果

### 交通の円滑化

茶沢通りなど9箇所のボトルネック踏切がなくなり、交通渋滞が解消され、緊急時の活動等の迅速化が図られます。

### 安全性の向上

踏切事故がなくなり、道路・鉄道それぞれの安全性が向上します。

### 地域の発展

鉄道で分断されていた市街地の一体化が図られ、歩行者の回遊性が向上し、さらに魅力ある街となります。本事業にあわせて、都市計画道路や駅前広場などが整備され、鉄道とバスなど交通機関相互の乗継ぎ利便性が向上します。

### 鉄道の利便性の向上

ラッシュ時の混雑緩和が図られるとともに、さらなる所要時間の短縮が実現し、輸送サービスが抜本的に改善されます。各駅にエレベーター、エスカレーターを設置するなど、駅施設のバリアフリー化が図られ、誰もが快適に利用できる駅になります。

## 駅前広場整備の概要

### 駅前広場面積

約5,300㎡  
（参考：経堂駅6300㎡、成城学園前駅5000㎡）

### 交通施設配置などの基本的な考え方

ロータリー（車道）は、補助54号線以外の、他の道路との接続はしないものとし、駅を利用する車以外は入らない構造とします。歩行者は、駅前広場周辺の各道路と自由に行き来ができるようにします。また、バリアフリーの徹底により、全ての方が快適に移動できるように配慮します。バス・タクシー・乗用車の乗降場は、利用者の利便性の観点から駅前に配置します。

詳細な設計や地域要望施設（交番、トイレなど）の設置、イベント時の利用方法等については、皆様のご意見をお聞きしながら、関係機関と協議をして進めていきます。

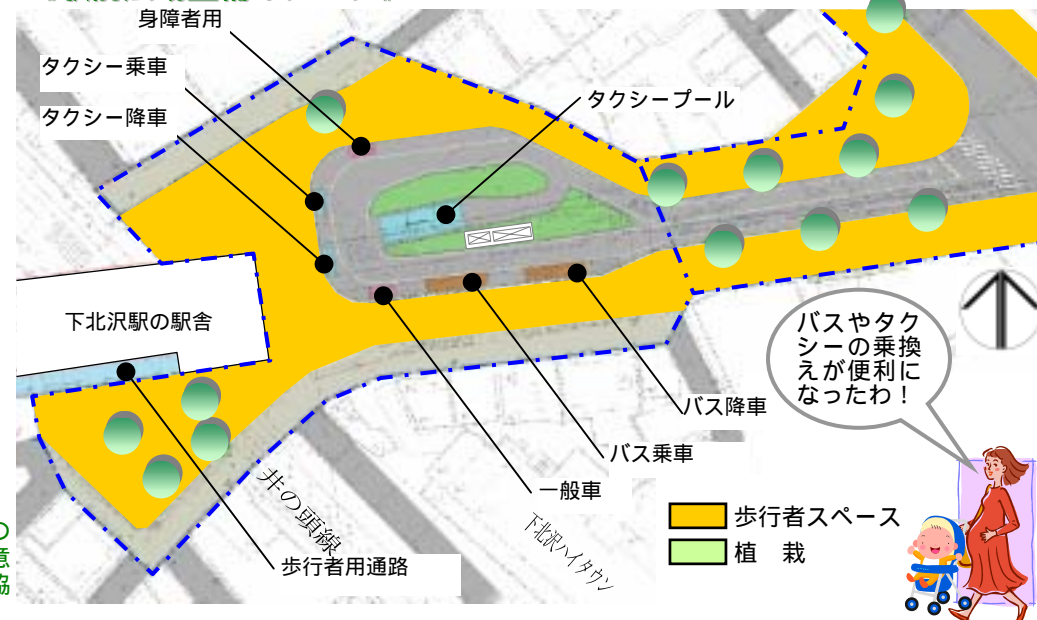


私達でも駅が利用しやすくなるし、災害時も安心だね！

### 交通施設数（案）

- バスバース：2（乗車場1、降車場1）
- タクシーバース：2（乗車場1、降車場1）
- タクシープール：6（乗車待ち）
- 乗用車バース：2（身障者対応1、一般車1）

### 《駅前広場整備イメージ》



《駅前広場南側の将来イメージ》



《鎌倉通り沿道の将来イメージ》



# 街づくりのルール（地区計画）

## 街づくりのルール策定の目的

都市計画道路などの街の骨格となる基盤づくりとともに、個々の建物の建て方や土地利用について、下北沢の特性に応じたルール（地区計画）を決めて、“街づくりの基本方針”（3頁参照）に沿った総合的な街づくりを進めます。

### 《地区区分》



凡 例	
	地区計画区域及び地区整備区域
	商業地区 A
	商業地区 B
	商業地区 C
	商業地区 D
	茶沢通り等沿道地区
	鎌倉通り沿道地区 A
	鎌倉通り沿道地区 B
	住商共存・協調地区 A
	住商共存・協調地区 B

地区を9つに細区分し、それぞれの地区特性に応じた制限、基準を定めます。

## 街づくりのルールの概要

規制と緩和を組み合わせた「街並み誘導型地区計画」を適用することにより、建物の形態や景観に配慮した建物への建替えを誘導し、安全で安心な市街地環境と魅力ある街並みの実現を目指します。

### 5つのルール

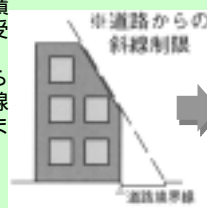
建築物の高さ制限  
壁面の位置の制限  
壁面後退部における工作物の設置制限  
敷地面積の最低限度  
容積率の最高限度

### 2つの緩和されるルール

前面道路幅員による容積率制限の緩和  
道路斜線制限などの緩和  
\*「認定」の手続きを経ることが必要です。

### <適用前>

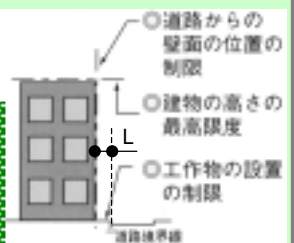
- 前面道路幅員による容積率制限を受けます。
- 前面道路からの道路斜線がかかります。



### <適用後>

- 容積率の最高限度  
敷地の最低面積

前面道路による容積率制限と道路斜線制限が緩和されます。



この他に、「建築物等の用途の制限」、「垣又はさくの構造の制限」も定めます。

地区計画についての詳しい内容は、「きたざわ街づくり」Vol.11,12 をご覧ください。また、区のホームページからもご覧になれます。（ホームページのアドレスは10頁に掲載しています。）

### 《住宅地の将来イメージ》



歩行者を主人公とした街の拠点とすることを前提としながら、次のような考え方で整備をしていきます！！

## 地域の一体化

鉄道敷地を有効に活用しながら、小田急線の南北地域が一体となる、歩行者の拠点としての広場整備を基本とします。

## 公共交通の乗換え利便性の向上

バリアフリーの推進により、高齢者や障害者など、だれもが利用しやすい施設とし、鉄道、バス、タクシー等の公共交通相互の乗換え利便性の向上を図ります。

## 街の拠点づくり

商業活動や歩行者の拠点としてだけでなく、防火貯水槽の設置、災害時の活動スペースとしての活用、イベントスペースとしての活用など様々な機能を持った街の拠点とし、これらの機能が十分満たされるスペースを確保していきます。

## 《駅前広場に求められる主な機能》

### 交通広場機能

鉄道とバス、タクシーとの  
連絡  
バス、タクシー等の乗降や  
交通相互の乗り換え  
周辺施設利用者の滞留空間

### 防災広場機能

災害時の救援活動拠点  
災害時の緊急避難広場  
緊急時における緊急車の駐  
停車スペース

### 環境広場機能

「まち」の玄関、まちの個性の演出  
緑化などによる都市景観形成の空間  
来街者および周辺住民のコミュニティ空間

