

③ 沿線街づくりトピックス

京王線沿線各駅周辺地区街づくり協議会から「地区街づくり計画の原案」が提案されました

■上北沢駅周辺地区まちづくり協議会から平成24年1月10日に「地区街づくり計画の原案」が区長に提案されました。

平成21年7月に発足した上北沢駅周辺地区まちづくり協議会は、上北沢三丁目全域、一丁目と四丁目のそれぞれ一部および杉並区下高井戸一丁目の一部をエリアとして、上北沢駅周辺地区一帯の街づくりを検討してきました。このたび、2年余りにわたる検討のまとめとして、世田谷区長に「上北沢駅周辺地区地区街づくり計画の原案」が提案されました。杉並区にも同様の提案がなされています。

連絡先：協議会 03-3378-1960 区（烏山総合支所街づくり課）03-3326-9618



区に原案を提案する、協議会会長・事務局長（右側）

■明大前駅周辺地区街づくり協議会から平成24年2月14日に「地区街づくり計画の原案」が区長に提案されました。

平成18年12月に発足した明大前駅周辺地区街づくり協議会は、松原一丁目、二丁目の全域および五丁目の一部をエリアとして、明大前駅周辺地区一帯の街づくりを検討してきました。このたび、5年余りにわたる検討のまとめとして、世田谷区長に「明大前駅周辺地区地区街づくり計画の原案」が提案されました。

連絡先：協議会 <http://www.meidaimaemachizukuri.org>

区（鉄道立体・街づくり調整担当課）03-5432-2545（北沢総合支所街づくり課）03-5478-8031

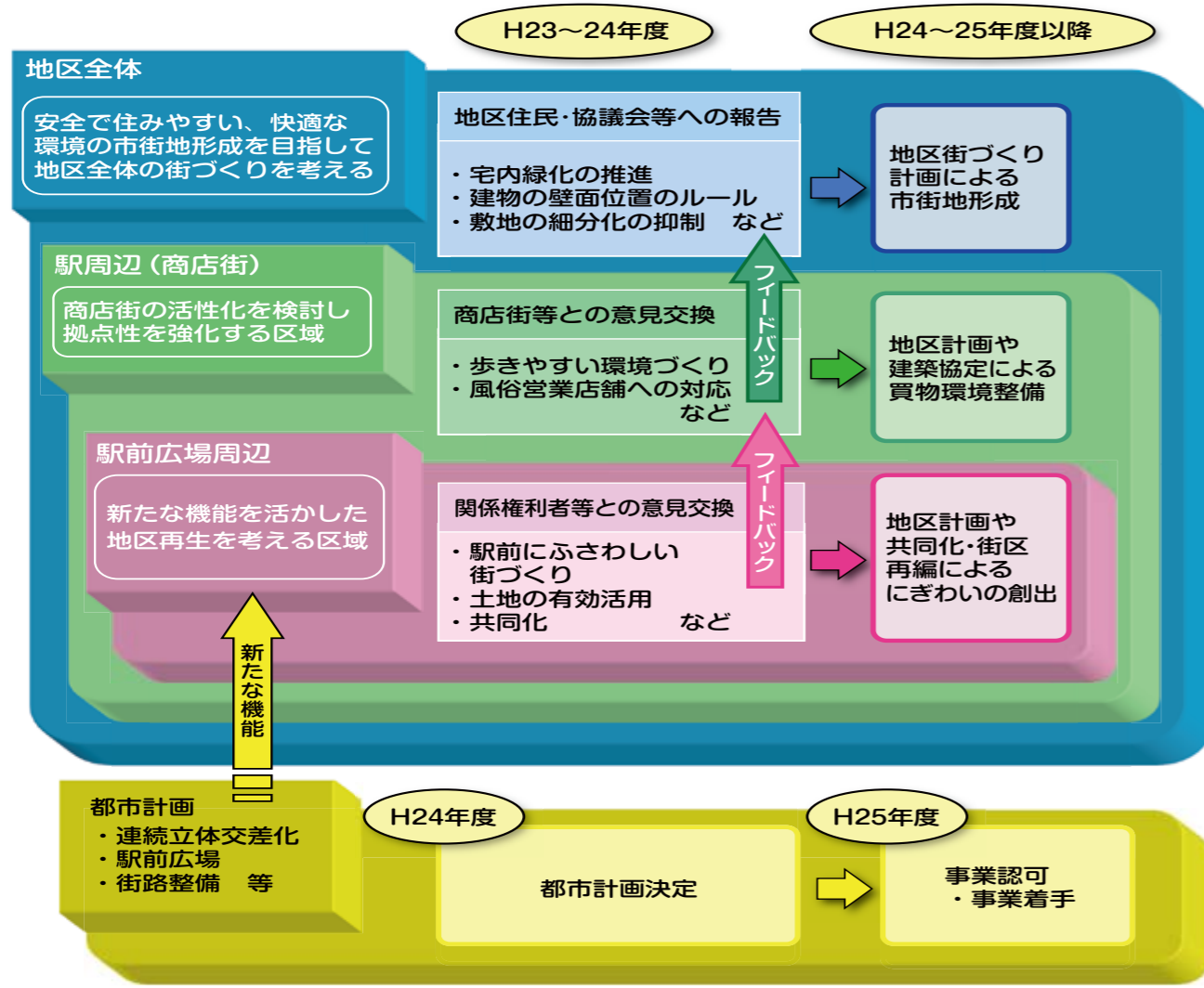


区に原案を提案する、協議会会長・副会長（右側）

下高井戸駅、桜上水駅、千歳烏山駅の各駅周辺地区街づくり協議会からは、すでに「地区街づくり計画の原案」が提案されています。芦花公園、代田橋の各駅周辺街づくり協議会では、街づくりの提案をまとめる検討が進められています。

④ 街づくりの今後の進め方(明大前・千歳烏山)

駅前広場整備とあわせた街づくりの概要です。



～明大前駅・千歳烏山駅の駅前広場都市計画案説明会を開催しました～

第11号

京王線沿線まちづくり通信

発行：2012年6月 世田谷区交通政策担当部鉄道立体・街づくり調整担当課

- 2・3面 ▶ ①明大前駅・千歳烏山駅の駅前広場都市計画案の概要
- ②説明会における主な質問・意見および区の考え方・回答要旨
- 4面 ▶ ③沿線街づくりトピックス ④街づくりの今後の進め方(明大前・千歳烏山)

区では、開かずの踏切解消を図る道路と鉄道の立体交差化を契機として、京王線沿線の明大前駅と千歳烏山駅の駅前広場計画について検討してきました。

平成21年10月、京王線沿線街づくり基本方針に基づき駅前広場基本構想をとりまとめ、翌年12月には、駅前広場都市計画案の説明会を開催しました。

その後、平成23年9月から11月にかけて、関係権利者や商店街の皆さんと懇談会や意見交換会を行い、様々なご意見をいただきました。そのほか、都市計画相談コーナーを実施するなど、区民の皆さんの声をうかがってきました。

これまでいただいたご意見を踏まえて、素案の内容を新たな視点で検討し、明大前駅、千歳烏山駅の駅前広場都市計画案をとりまとめ、平成24年4月13～15日に説明会を開催しました。

今回のまちづくり通信では、都市計画案の概要と説明会でいただいたご質問などをお知らせします。



明大前駅駅前広場都市計画案説明会

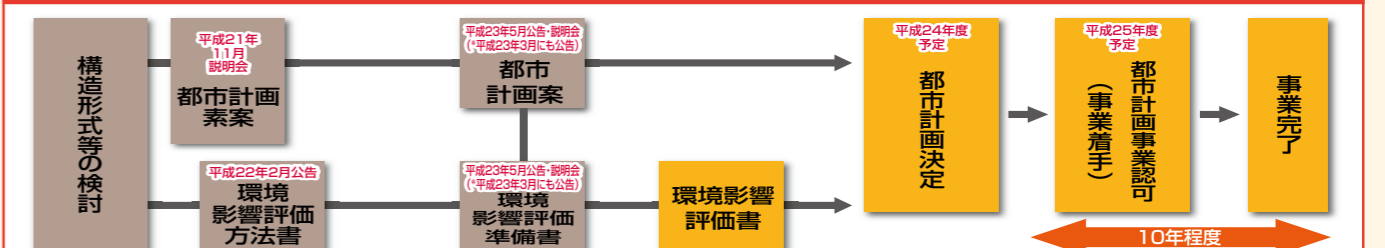
4月13日（金）
午後6時30分～
参加者：97名
4月15日（日）
午後2時30分～
参加者：62名

千歳烏山駅駅前広場都市計画案説明会

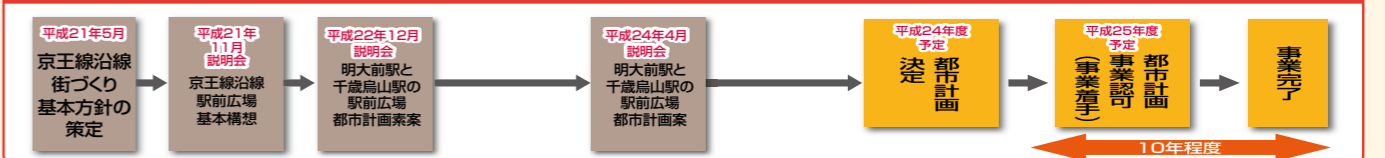
4月14日（土）
午後2時30分～
参加者：121名
午後6時30分～
参加者：64名



● 連続立体交差事業の概ねの流れ(東京都)



● 駅前広場整備の概ねの流れ(世田谷区)



① 明大前駅・千歳烏山駅の駅前広場都市計画案の概要

明大前駅、千歳烏山駅の各駅周辺地区は、区の都市計画マスタープランである「世田谷区都市整備方針」において「地域生活拠点」と位置づけられています。また「世田谷区交通まちづくり基本計画」では、連続立体交差事業とあわせて交通ネットワークを充実させていく地域、道路整備にあわせてバス路線の導入等により、南北の交通ネットワークを充実させていく地域とされています。

区では、これらの上位計画や「京王沿線街づくり基本方針」、「京王線沿線駅前広場基本構想」および東京都の京王線連続立体交差化・複々線の都市計画案を踏まえ、明大前駅・千歳烏山駅の駅前広場計画を都市計画として策定するものです。

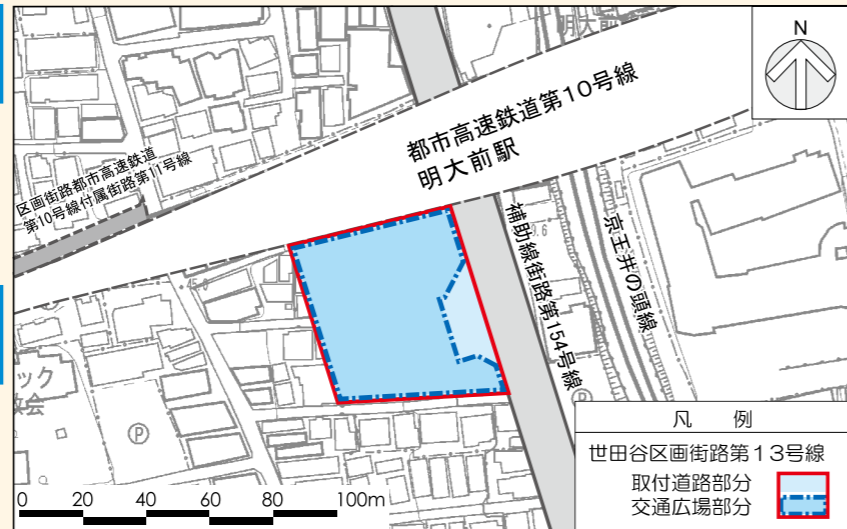
世田谷区画街路第13号線

京王線沿線街づくり基本方針に基づく考え方

駅前街区の再編・合理的かつ健全な土地利用の誘導等による商業・サービス機能の集積を図り、地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいを創出します。

駅前広場の機能

区内南北交通の強化を図る新規バス路線の導入、タクシーや身障者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、災害時の防災拠点や地域の交流の場としての機能を確保します。



名称		東京都市計画道路区画街路世田谷区画街路第13号線
規模	取付道路部分	延長:約10m、幅員:21m、2車線 (面積:約300㎡)
	交通広場部分	面積:約2,700㎡

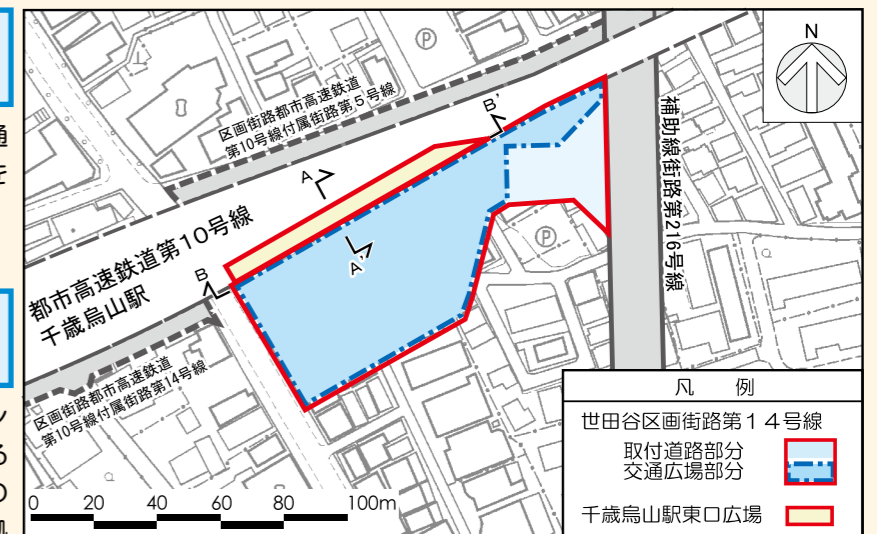
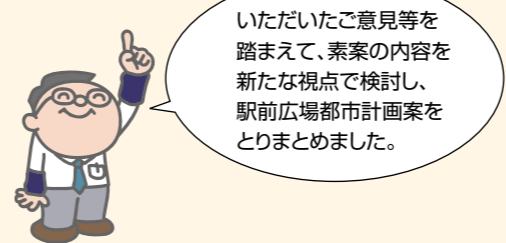
世田谷区画街路第14号線・千歳烏山駅東口広場

京王線沿線街づくり基本方針に基づく考え方

既存商店街への交通流入に配慮した公共交通系「駅前広場」を整備し、交通結節機能の強化を図ります。

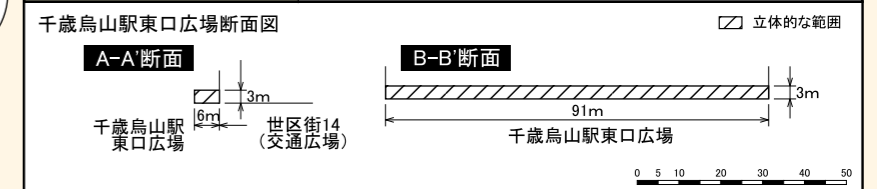
駅前広場の機能

駅周辺のバス路線を駅前広場に集約し、タクシーや身障者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ができる地域のシンボルとしての機能を確保します。



名称		東京都市計画道路区画街路世田谷区画街路第14号線
規模	取付道路部分	延長:約30m、幅員:19.5m、2車線 (面積:約760㎡)
	交通広場部分	面積:約4,000㎡

名称		東京都市計画交通広場千歳烏山駅東口広場(立体都市計画)
規模	面積:約500㎡	



② 説明会における主な質問・意見および区の考え方・回答要旨

説明会における主な質問要旨	区の考え方・回答要旨	説明会における主な質問要旨	区の考え方・回答要旨
★駅前広場計画について			
共通	Q1.駅前広場は必要なのですか。	A1.駅前広場は、誰もが鉄道からバス・タクシー等に駅直近で円滑に乗り継ぎができる利便性の向上や、災害時の拠点となる防災・減災機能の強化、安全で快適な歩行空間をはじめとする環境整備の充実など、様々な役割があり、必要な施設であると考えます。駅前広場は街の玄関口にふさわしく、地域のイベント開催など文化の発信源としても利用できるよう、整備の際は皆様のご意見を伺っていきたくと考えています。	明大前
	Q2.まだ都市計画決定していない鉄道の都市計画案を前提とした駅前広場計画案は法的に問題ないのですか。連続立体交差事業と駅前広場の整備は一体事業になるのですか。	A2.本件は、鉄道(連続立体交差事業)と駅前広場という相互に関連する都市計画を、それぞれの決定権者が同時に都市計画決定するものです。互いの計画内容の整合も図られており、それぞれ都市計画法の手続きに従い進めることについては、法的に何の問題もありません。両者の事業を同時期に進めることで、事業効果の早期発現と事業の早期完了による街の負担軽減を図っていく考えです。	
	Q3.都市計画法では必要であれば公聴会を開催すると思いますが、開催しないのですか。	A3.都市計画法第16条1項において「都市計画案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする」としています。このため区では、素案段階から案を公表し、説明会(各駅2回)を開催するとともに、都市計画相談コーナー(各駅2回)、懇談会・意見交換会(延22回)などを開催し、お聞きしたご意見を反映させて今回の都市計画案をお示したものです。	
千歳烏山	Q4.高架下を利用した駅前広場計画はできないのですか。	A4.鉄道の高架下は、構造物支柱が一定間隔で配置されるため、利用にあたっては、バスの回転に必要な大きさ、バスやタクシーが滞留するスペースを考慮する必要があり、一定規模以上の平面的な空間が必要となります。また、高架下周辺の高低差など地形的な制約もあり、一概に全ての駅で高架下空間に駅前広場を整備することが適切とは限りません。今回の計画においても検討いたしました。既存道路との取り付け状況やアクセス性、利便性などを総合的に判断し、今回の都市計画案を最適案とさせていただきます。	千歳烏山
	Q5.駅前広場の計画区域は、洪水ハザード区域となっていますが、どのような対策をされるのですか。また、対策費用は計画の比較検討に含めたのですか。	A5.区では、洪水ハザード区域の解消に向け、世田谷区豪雨対策基本方針に基づき、雨水貯留・浸透等を駅前広場及び補助154号線の整備時に検討していきます。また、駅前広場の位置については、事業的条件、地理的条件、交通条件、街づくり条件の4つの観点から比較検討しており、浸水対策に係る費用は含めていませんが、総合的に判断した結果、現在の位置を最適案としています。	
千歳烏山	Q6.駅前広場の計画は広すぎると感じます。現在のバス停を拡充する対応はできないのでしょうか。	A6.現在、駅の南北には7系統のバスが1日約430便運行しています。交通広場の計画策定にあたりましては、ユニバーサルデザインの観点からもお体の不自由な方や高齢の方、小さなお子様を連れた方など誰もが、鉄道とバス、タクシー等に駅直近で円滑に乗り継ぎができる利便性の向上や、良好な歩行環境や滞留空間、防災空間、広場周囲の現道との接続状況など様々な検討を行ってきたものです。なお、現在のバス停は中間のバス停として機能させていきたいと思います。	
★住民の意見について			
Q7.街づくり協議会の提案は、駅前広場を求めています。	A7.駅前広場は、区が責任を持って整備しなければならない都市施設です。この度、お示している駅前広場の都市計画案は、懇談会や意見交換会など地域の方々のご意見等を踏まえ取りまとめたものとなっています。また、地区街づくり計画の作成にあたっては、世田谷区都市整備方針と街づくり協議会からご提案いただいた地区街づくり計画(原案)を精査し、協議会をはじめとした皆様のご意見を伺いながらまとめていきたいと思います。	★補助線街路について	
Q8.反対意見が多ければ、駅前広場計画案は中止されるのですか。	A8.区は最適案として都市計画審議会に諮ってまいりますが、提出された意見書は審議会においてひとつの資料となります。なお、審議は意見書の件数で判断されるものではありません。	Q9.補助第154号線を、一部地下で計画することはできないのですか。	A9.都市計画道路は、道路網の形成による交通の円滑化が図られるだけでなく、災害時の延焼遮断帯、避難路、緊急車両の通行や支援物資の輸送路などの大変重要な機能も担っており、道路を地上・平面で整備することは、これらの機能を十分に発揮できるものと考えています。
★周辺街づくりについて		Q10.補助第216号線整備の説明会はいつ頃になりますか。	A10.補助第216号線は、区の道路整備方針において優先整備路線として位置づけられています。今後、連続立体交差事業や駅前広場の進捗状況を踏まえ、説明会や測量等を行っていく予定です。
★事業予算について		Q11.駅前広場計画の周辺の区域は、再開発を行うのですか。	A11.新たな都市施設を活かした街づくりを進めるにあたり、土地の有効活用や共同化など地区再生について権利者等の皆様のご意見を伺いながら街づくりを進めてまいります。
		Q12.駅前広場計画の積算根拠と事業費を教えてください。	A12.事業費の算出にあたっては、用地費と補償費が主な項目となります。事業化までには価格の変動もありますので、現段階においてお示しできるものではありませんのでご理解ください。