

# 下北沢再開発の『見直し』意見書

2015年12月25日

下北沢再開発の『見直し』オルタナティブ専門委員会

委員長 福川裕一

(千葉大学名誉教授・全国町並み保存連盟理事長)

## 0. はじめに：下北沢再開発の『見直し』

### (1) 世界的に評価されるシモキタ

海外からのインバウンドを増やす「クールジャパン」が政府の重点施策となって数年を経た。しかし、そのような政府の旗振りとは無関係に、言わば草の根的に、日本の魅力的な町や場所が海外に紹介され、多くの外国人が訪れるようになってきている。「シモキタ」もそのひとつである。例えば、2015年のギド・ブルー（フランス・ブルーガイド）の次の紹介は、シモキタの魅力を的確に言い当てている：

渋谷の高層ビル街から3キロほど離れた、木造建築の家が建ち並ぶ町。ここは都心で最もエキゾチックな町と言えるだろう、原宿よりも商業的な空気を感じさせずのんびりとくつろげる。古着や有名ブランドを扱うリサイクルショップが多く、価格も安いと評判である。小さな駅の周辺はにぎやかな迷路のよう。そこに入り込めば、工芸職人や学生や定年後の人々のみならず、アーティストや芸能人にもしばしば出会える。というのも、劇場やジャズクラブや居酒屋があちこちにあり、小さな村のような趣のある下北沢に惹かれて、住居を構えるセレブや芸能人が多いのだ。夜になると通りやバーでは、有名人と一般人がごく自然に隣り合って過ごしている。

それは、この訴訟の訴状（2006年）の冒頭の記述とピッタリ重なる：

下北沢 — 東京都世田谷区にあるこの街は、人間の人間的な営みを可能にする本来の「街」を体現している。もっとも、「下北沢」という地名があるわけではない。しかしながら、そこに住み、集い、生活を営んでいる人々は、小田急線及び井の頭線下北沢駅を中心に発展し、その外延を今も広げつつあるこの街の総体を「下北沢」と認識し、愛着をこめて「シモキタ」と呼んでいる。

下北沢は、歩いて楽しめる街であり、路地的界隈性の中に多様性に富んだ店舗の連なる街であり、なによりも賑わいのある楽しい街である。

また、下北沢は、演劇、音楽等を含む新しい文化を絶えず発信する場所であるとともに、歴史によって育まれてきた街並みや古くからの伝統を伝える神社仏閣が今も存在する貴重な地域である。

さらに、下北沢は、都内でも有数の良好な住環境を有する住宅地であり、独特の魅力を持つ商業地と住宅地が融合した街である。

訴状は「さまざまな顔を持ち、奥行を持つこの街が、いま愚かな都市計画事業によって破壊されようとしている。行政の愚行によって、多様かつ重要な価値を有する街が破壊されていくのを座視することはできない。」としたが、ギド・ブルーも「しかし、残念なことに、この和やかな風景に暗い雲が迫りつつある。この地域に大道路と高層ビル建設の計

画があり、沿道や周辺の住人の反対にもかかわらず、着々と進められているのだ。それが実現すれば、パリにとっての「サン・ジェルマン・デ・プレ」がなくなるように、魅力あふれる今の下北沢の町は東京から消えてしまうだろう。」と強い懸念を表明している。「クールジャパン」を標榜する政府が率先して壊そうとしている街が「クールジャパン」として外国人に評価されているのは滑稽というほかない。

パリは、1962年のいわゆるマルロー法のもとマレー地区をはじめとする歴史的街区の保全へ都市政策を転じた。マルロー法は、地区固有の性格を守り育てることを重視するその後世界各国で展開する都市政策の転機となった。わが国でも、地区計画、伝統的建造物群保存地区制度、景観法などの制度がつくられてきた。このような時代の変化にもかかわらず、70年近く前の1946年に定めた道路の建設が強行されようとしている。守るべきは明らかにシモキタの性格を一変させるために。

## (2) 幅広い市民・専門家による異議申立て

外国人に再評価されるまでもなく、市民はシモキタの価値と政策の矛盾にすっかり気がついていて、補助54号線の事業認可が迫り、世田谷区が同線を前提にした地区計画を住民に働きかけ始めた2002年以来、幅広い市民・専門家が異議を申し立ててきた。2006年4月代沢小学校講堂で開催された「下北沢シンポジウム Vol.2：シモキタらしさを守り育てる」には、在京の大学の都市計画を専門とする教員が勢ぞろいし、「私たち専門家の集いは、住民の意向を反映し、下北沢在住の専門家が中心となって作成した「代替案」について、下北沢の特性を活かし、現代都市計画の考え方に沿ったものであるため、支持いたします」という緊急アピールを発表している。「下北沢地区 地区計画」を審議していた世田谷区都市計画審議会では、その進め方を巡って学識経験者委員が辞職した（2006年10月）。2007年以来毎年夏に開催される「SHIMOKITA VOICE」は、幅広いゲストを迎えてこの問題を討議し、毎回沢山の参加者を得ている。狂っているのは、このような街路事業を当初の計画通り貫徹しようとする日本のシステムである。「まもれシモキタ」行政訴訟は、その矛盾を摘出してきた。

問題点は多い。たとえば、戦災復興院が幅16mで決定（その後ドッジラインにより15mに変更）した補助54号線は、1966年に小田急線を超えるため、高架式に変更され、高架の前後500mについて、幅員を22～26mとし、両端の着地点に直径40mの車回しのサークルを設ける構造に変更された。しかし小田急線が地下へもぐることが決まり、このような道路構造の意味がなくなった後も幅員は変更されることなく、そのまま都市計画変更決定され（2003年）建設されようとしている。この道路は、もっともシモキタらしい「しもきた商店街振興組合」のエリアを暴力的に破壊し（とくに同組合がおちゃめ通り<sup>1</sup>と名付けている部分を直撃する）、下北沢一番街商店街への駅からのアクセスを分断する。直接的な破壊だけでなく、高層ビルを誘発し（地区計画で規制されているとはいえ、その高さは60m（17階）である）、せいぜい数階建ての周辺の町並みは圧倒されるだろう。本来の15mであれば、その影響はかなり軽減されるはずだ。しかし、高架を前提とした道路構造を維持する理由はまったく明らかにされていない。

<sup>1</sup> 資料1 しもきた商店街振興組合「しもきた商店街の通り名」

### (3) 保坂区長の再選と和解に向けた動き

このほか、駅前広場の大きさなど、多くの論点を残したまま、最初の提訴から9年が過ぎようとしている。この間、小田急線地下化の工事は進み、一部では上部利用の工事も行われている。一方、保坂展人・世田谷区長は、2015年4月の選挙で補助54号線の二期、三期の事業の凍結を検討する「下北沢まちづくりビジョン」を表明し、二期目の当選を果たした。このような中、裁判長からは和解の意向が示された(10月30日)。それに対し弁護団も「生きた街を守るため、協力はやぶさかでない」と応じた。

この間、一連の下北沢問題に関して、世田谷区はワークショップなど数多くの「住民参加」を試みてきた。とくに2011年に選出された保坂区長以降、上部利用と道路について精力的にワークショップ等が繰り返されている。しかし、それらはきわめて表面的で問題の本質を問うものになっていない。道路のしつらえは俎上にのせるが、道路と交通広場の新設・拡幅でひきおこされる高層開発についてはなんら議論されていない。上部利用では、小田急の領分を避け、世田谷区が整備を行う箇所についてのみ、狭義のデザインが議論されるばかりである。話し合いに当たって、私たちはこのレベルを越え、問題の本質に肉薄する「見直し」を求めたい。

以下、訴訟の対象となっている三項目について具体的に展開しよう。

## 1. 小田急線跡地上部利用：「緑の回廊」の原点へもどろう

### (1) 市民を失望させた跡地利用案

上部利用について、地下にもぐる小田急線の上に、私たちを含め「緑の回廊」を夢見ていた人々にとってはとてもがっかりする結果となった。「小田急は地下に！ 地上は緑に！」が私たちのスローガンであったし、別のグループの「世界に発信できるグリーンライン」「2.2kmのエコロジカルパーク」という意見も多くの人々の共感を得ていた。

2008年7月の「上部利用たたき台」以降、長い時間をかけ、2013年11月に小田急と世田谷区から示された「ゾーニング案」<sup>2</sup>は、「たたき台」と代わり映えのしない内容で、地面から植物が生えているという本来の意味の緑地はきわめてわずかである。2.2kmは、新宿寄りから、文化発信ゾーン、ショッピングゾーン、ライフ発信ゾーンに区分されるが、それぞれのゾーンには建物が並び、少し緑の多いショッピング・モールの趣である。特にライフ発信ゾーンは、要するに庭のない戸建住宅地である。歩道である幅員数メートルの通路が続くが、全体の幅は20~30mであるから、かなり窮屈である。そのイメージは、率直に言って、密集した住宅地と変わらない。

ニューヨークのハイラインをモデルにしたと言われる空中歩廊が、下北沢駅の西に300mにわたって駐輪場と駐車場の上に設けられ「立体緑地」と名付けられている(後に範囲を縮小)。しかし歴史的な産業遺産を活用し、国際コンペでデザインが選ばれたハイラインとは似て非なるものである。駐輪場と駐車場を増やすための苦肉の策と忖度されるが、都市の貴重な空気をどのように使うべきかという理念を欠いた結果と言わざるを得ない。

数字でももう少し詳しく見よう。補助26号線から環状7号線の西側までの2.2kmの区間

<sup>2</sup> 資料2 「小田急線上部利用通信 No9」

に全部で 39000 m<sup>2</sup>ある上部面積のうち、現在の案では、交差する道路が 6000 m<sup>2</sup>、駅施設が 6000 m<sup>2</sup>、駅前広場が約 10000 m<sup>2</sup>。いろいろ工夫できる余地は 15000 m<sup>2</sup>である。あまり広い面積ではない。それが、上記 3 つのゾーンと「立体緑地」のある駐車場・駐輪場の 4 ゾーンに区分される。まっとうな緑地が顔を出す余地はない。

(2) 公共的空間としての小田急線跡地

この点については、ふたつの反論があるだろう。ひとつ、線路がもぐったらその上が緑地になるというのは言わば勝手な思い込みあるいは願望で、その決定は第一義的に土地所有者である小田急に委ねられる。第二は緑地のありかたについて。つまり、現在の案でも緑は十分に確保されている。

第一の論点に関しては、いわゆる公租公課部分以外に関しても、市民の意見が反映されるべきだと言えよう。<sup>3</sup> そこでは市民の付託を受けた世田谷区の判断が重要になる。世田谷区に聞けば、計画通りに進めていますというであろう。したがって「素案」にも掲載されている実施計画の「みどりの基軸となる人間優先の空間づくり」が、小田急の土地も含めて基本方針とならなければならない。ここには明確に「みどりの基軸」がうたわれている。「地上は緑」「グリーンライン」が決して、一部市民の思い込みや願望でないことは明らかである。密集市街地で、線路が地下に潜ればその上が緑豊かなオープンスペースになってほしいと思うのはきわめて自然な発想である。多くの人が、従来の公園や緑地とは異なる魅力を、鉄道敷という細く長い緑の回廊に直感した。ある緑地がサービスする面積は、周長に比例するから、線形の緑地は、同じ面積の四角い緑地よりも、アクセスできる人の数が圧倒的に増える。回廊は、いろいろな地区を結びつけることができる。「みどりの基軸」はそれを上手に言い当てている。とすれば、問題は、現在の計画が「みどりの基軸」に整合しているかどうかである。そこで論点は第二、つまり冒頭の指摘にもどる。

(3) 「みどりの基軸」から導かれる上部利用

「みどりの基軸」から誰でも思い浮かぶのは、小田急上部がいわばみどりの大動脈で、そこから周辺の町へみどりの動脈が枝分かれしていく姿である。周辺の町を静脈に見立てれば、「みどりの基軸」の役割は、賑わう市街地に対し静穏の構造 (Quiet Backs) を作ること、人工的な市街地に自然を提供すること、密集した町並みに開放的空間を用意することであろう。重要なのは、賑わいと静穏、人工と自然、囲みと開放の対比である。それは、密集市街地であるこの沿線の、必要かつ切実な要請であるはずだ。

一般に、密集市街地の改善に有効な手法は、そこにオープンスペースの穴を開けていくことである。都市デザインの成功で知られるスペインのバルセロナでは、この作業を「スポンジ化」と呼んでおり、戦後一貫してこの政策が続けられ「バルセロナ・モデル」として世界に知られるようになった。密集市街地に大小さまざま穴をあけ、それぞれ時代の最先端のデザインがほどこされ、公共空間を豊かにしていった。誤解してはならない。この穴は暴力的に開けるのではなく、あくまでも既存の町並み (都市の織物 urban fabric) を

<sup>3</sup> 国または地方公共団体が跡地を利用する場合には、利用可能面積の 15%までは公租公課相当額で利用でき、それ以上の面積については使用料を支払うことにより利用できるとされ、鉄道事業者は公共利用の協議に必ず応じなければならないとされている。(都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱第 10 条、同細目要綱第 16 条)

存続させるための措置として、歴史的な文脈の中で行われる必要がある。長年にわたって周辺市街地と共存してきた小田急の鉄道敷は、「穴」としてまさにうってつけと言えよう。そこが、シモキタの性格を決定的に変えかねない補助 54 号線と決定的に異なるところである。

このように考えるなら、小田急上部は、できるかぎり空地として保持し、適切な緑化をほどこすということが基本方針なるはずである。このような方針こそが、「みどりの基軸」からごく自然に導かれる「小田急上部利用」であろう。対して、現行案は、あきらかに「建物が主、緑地が従」であって、この貴重な空地を開発し尽くす発想に見える。現行案は、少し緑は多いが周辺と同様の街をつくっているにすぎない。これを、空地であることを貴重な資源と捉え「緑地が主、建物が従」の土地利用に変換するのが王道であろう。できる限り、本来の地形を生かすことが基本となるべきであろう。

(4) 私的利用ではなく公共的利用を

緑地のありようは多様であるから、植栽された緑道が建物の間を縫う緑のプロムナードも悪くないという意見もあるだろう。私たちも、店舗や文化施設が適切に配置され、一定の賑わいや快適さが生み出される場所があってもよいと思う。しかし住宅はどうだろうか。上に述べたように限られた幅員の中につくられた住宅の部分は快適な「緑道」とは到底なり得ない。さらに、法律的には小田急の所有地だとしても、多額の公金を投入して生まれた土地が、個人的な利用に帰することは納得できない。<sup>4</sup>

世田谷区が開催したデザイン会議では、ここに述べたことと同様の意見があった。同時に、駐車場やさまざまな施設を要望する声もあった。おそらく、各方面からの要望をただ足し算しただけでは、敷地を大きくはみ出るであろう。必要な都市的施設を盛り込んでいけば、現行案のように緑地は「立体緑地」だけになってしまう。そこに、都市計画（公共施設）の「高規格志向、大規模志向、整形志向」が貫徹されると、地域性は破壊され、魅力のない画一的な空間しか生まれえない（道路と駅前広場を見よ）。デザイン会議やワークショップは、そのような中で、もっとも重要な方針を確認し、なすべきことを選び取る作業である。誤解を恐れずに言えば、「とんがった方針」ができなければ（奇抜なデザインという意味ではない）、せっかくのチャンスはいかされないのである。

(5) 以上を踏まえて、小田急上部利用については、以下の観点から見直しを行うべきである。

- ① 世田谷区は、素案にあった「みどりの基軸となる人間優先の空間づくり」の原点に戻って上部利用計画を見直すべきである。すなわち、緑地としての整備が住宅、駐車場などよりも優先されるべきである。
- ② 世田谷区は、検討の対象を小田急の敷地にも広げ、上部空間が全体として「みどりの基軸」となる人間優先の空間づくりを実現できるよう、指導力を発揮すべきである。
- ③ 「みどりの基軸」は、できるかぎり、本来の自然を生かして実現されるべきである。
- ④ 施設のうち、個人の利用に帰する住宅としての利用は、「みどりの基軸」の観点から見ても、多額の公的資金を投じて造成された土地であるという観点から見ても、見直し

<sup>4</sup> 連続立体交差事業によって生じた跡地は公共的性質を有する土地である。鉄道事業者は、連続立体交差事業によって取得した土地を関係地方公共団体が必要とする場合には、自らが必要とするときを除き、優先的に譲渡しなければならないとされている（前掲要綱第9条）。

れるべきである。

## 2. 道路・交通広場計画：計画が起こす影響へあらゆる手当てが必要だ

### (1) 路地の街並みを壊す補助 54 号線、区画街路 10 号線（第一期工区）

本来、周辺への影響が大きい公共施設（道路）を建設する際は、その道路が起こすであろう影響の実態を克明に追求し、それに対して可能な限り全部手当てすることが必要である。道路を一本ひくことは、環境に与える影響がきわめて多様で総合的であるから、総合的な対応をしなければならない

補助 54 号線、区画街路 10 号線（第一期工区）を現在の計画通りに下北沢に建設した場合の影響としては、以下のものが考えられる。

- ① ヒューマン・スケールが何よりも魅力である下北沢において、幅 26m の道路（補助 54 号線）と 5400 m<sup>2</sup>の交通広場（区画街路 10 号線）は、下北沢の空間的親密性を破壊し、下北沢のもっとも古い商店街である一番街商店街への歩行者のアクセスが分断されてしまう。
- ② 自動車の通行（特に幹線道路としての通過交通）により、歩行者が安心して歩けた環境に激変（危険）が生じる。
- ③ 補助 54 号線、区画街路 10 号線に沿って、高層の建物が建てられることになり、日照環境が悪くなり、三次元的にも、ヒューマン・スケールが損なわれる。
- ④ バスなどの交通機関との結節機能が改善されることも考えられるが、現在バス路線はひとつしかなく、乗換需要は必ずしも高いとはいえない。
- ⑤ 一般論として防災力がアップするが、北沢 2 丁目（第一期工区）は、世田谷区の中でも燃焼危険度が低い地域であり、補助 54 号線及び区画街路 10 号線の事業地と重なる小田急線跡地利用が防災の観点からも検討されるのであれば、前述した下北沢の街と地域の特性をふまえた総合的な評価を行わなければならない、そこから言えば防災機能が高いとはいえないことがよく分かるのである。

### (2) 都市に関する世界的潮流

ここで都市に関する世界的潮流、特に道路と都市の関係に目を向けてみたい。世界的に評価されるシモキタの都市計画を検討するにあたっては、グローバルな視点が不可欠である。20 世紀後半から現在に至る世界の都市の変化の特徴は、いくつかのキーワードによって浮き彫りになる。

#### ① グローバル化

グローバル化が世界規模で展開していく中、「経済大国といわれる今日の日本に何よりも必要なことは、土地に根付いた文化が育ち得る土壌をつくることに、国民の一人一人が関心を持つことである」。<sup>5</sup>

下北沢は東京でも数少ない地域文化を育むことができる地域である。また、東京では数少ないオーセンティシティを有する都市観光地でもある。海外でも東京の観光地とし

<sup>5</sup> 池田武邦「大地に建つ」（1998）

て紹介され<sup>6</sup>、近年、若者を中心とした外国人の観光客が増えている。下北沢の都市観光地としての魅力の源泉は、「アーバン・ビレッジのような迷路のような都市空間（北沢二丁目には信号機が1つもない!）」、「個人経営の店舗がつくり出す個性」、「サブカルチャー的な活動の集積」である。

## ② 脱自動車化

世界中の都市で自動車が人々の生活環境に与えるダメージを最小限に抑えようとする動きが展開している。1961年に都心部から自動車を排除したコペンハーゲンに続いて、ドイツ、オランダ、スイス、スウェーデン等北欧諸国の諸都市も都心部を人々のものに取り戻す施策を進め、さらにイギリス、アイルランド、そして最近になってスペイン、フランス、イタリアでもその流れを追従する動きが見られる。このトレンドはヨーロッパだけに留まるものではなく、1972年に都心部から自動車を排除して歩行者専用空間にしたブラジルのクリチバをモデルとした諸都市（ケープタウン、サンチャゴ、コルドバ、リオデジャネイロ等）、韓国のソウル、自動車大国のアメリカの都市（ニューヨーク、シアトルなど）にも広がっている。世界中で、自動車の排除により都市を人間的な空間として再生させることが実践され、多くの成果が得られている。<sup>7</sup>

## ③ 経済の成熟化

経済が成熟化している中、新しい価値を創造するインキュベーターのような機能が都市には求められている。このインキュベーター的な機能を担っているのが、下北沢のように集積度が高い商店街である。実際、下北沢から成長していった企業は、コーヒー卸しの株式会社キャメル珈琲（Kaldiの店舗で知られる）、眼鏡屋のZoff、美容室MINX、居酒屋魚真、など数多い。これら成功した企業も、最初の店を開業する機会を得るのには苦労したであろう。一号店を開店する機会を提供する下北沢のような商店街は、経済が成熟化している中、極めて貴重であり、再開発により空間の大企業支配が強まることは、地域経済にとっては決して好ましくない。

## ④ 創造都市への期待（クリエイティブ・クラス）

成熟化した都市において、文化を創造する都市の機能が注目されている。アメリカの学者リチャード・フロリダが2002年に著した「クリエイティブ・クラス」は、欧米、日本で注目を浴び、自治体運営の目標の1つとして重要な位置づけを持つようになっている（日本では、大阪市、横浜市などが積極的に取り組んでいる）。彼らが指向するのは、都市的な刺激に富んだ寛容性の高い、多様性のある地区であるが、東京では、下北沢がまさにこのような要素を最も有している地区である。

## ⑤ 商店街への注目の高まり

最近、魅力ある商店街の価値を再発見する動きが世界各地で見られる。世界的に知られるアメリカの社会学者であるシャロン・ズーキン氏が中心となり、世界の大都市の商店街を著した本「Global Cities, Local Streets」が2015年に出版された。<sup>8</sup> ここでは

<sup>6</sup> 前掲「ギド・ブルー」以外にも、「Lonely Planet」（英語による旅行ガイドブック・シェア世界一）や「ミシュラン」（フランス）など

<sup>7</sup> 資料3 世界の都市における脱自動車化の事例

<sup>8</sup> Sharon Zukin, Philip Kasinitz, and Xiangming Chen, 2015, Routledge

ニューヨーク、ベルリン、アムステルダム、上海、トロント、東京の6都市が取り上げられたが、東京の商店街として紹介されたのは下北沢であった。下北沢は東京という都市としても、もはや貴重な資産であるというのが、世界的な観点からも認められるようになってきているのである。

(3) 二期、三期工区が優先整備路線から外れることの意味

前述のように、保坂展人世田谷区長が、2015年4月の選挙で補助54号線の二期、三期工区の事業の凍結を検討する「下北沢まちづくりビジョン」を表明し、二期目の当選を果たした。具体的には、現在優先整備路線とされている補助54号線の二期、三期工区を2016年4月からの「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、優先整備路線から外すというものである。

そして、東京都が2015年12月18日に発表した「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（案）」によれば、補助54号線の二期、三期工区は優先整備路線から外されることとなった。第四次事業化計画が上記案どおりに決まれば、当分の間、補助54号線の二期、三期工区は建設されないことになる。

もともと補助54号線は、幹線道路である環状七号線（環七）、補助26号線（中野通り）とつながることにより、自動車交通の円滑化を図ることを名目として優先整備路線とされていた道路であった。しかし、二期、三期工区が優先整備路線から外れることになれば、下北沢の補助54号線は、今後当分の間、幹線道路とつながることはない。そして、補助54号線が幹線道路とつながらないのであれば、現在事業認可決定されている第一期工区（補助54号線と区画街路10号線（駅前広場））の事業が進んだとしても、幹線道路からの自動車が通過する道路とは性質の異なる、ほとんど自動車の通ることのない公共的な空間が下北沢の駅前に生まれることになる。

世田谷区は、補助54号線と区画街路10号線について、「下北沢駅周辺都市計画道路整備ワークショップ」を行っている（2014.11.16～2016.2.20）。住民の意見を聞こうという姿勢は評価できるが、二期、三期工区も含めて当初の計画通り建設される道路であることを前提とし、道路敷地内だけを対象にした狭義のデザインワークショップで、道路建設によりシモキタが直面する問題の解決につながらない。まして、二期、三期を実施しないとすれば、検討の前提は大きく崩れることになる。

なお、補助54号線の二期、三期工区については、平成15年の都市計画変更決定から相当の時間が経過していること、上部利用の方法によっては二期、三期工区の位置づけ・性質が変わることから、改めて都市計画決定自体の見直しが必要である。上部利用が防災の観点から計画され、緑の回廊ができるのであれば、少なくとも、二期工区の延焼遮断帯としての広幅員道路、歩行者の憩いの空間としての直径40mのサークルは必要ないであろう。

(4) 街の分断を回避しつつ「みどりの基軸」とつながる歩行者中心の街づくりを

補助54号線と区画街路10号線（第一期工区）が建設されることによる下北沢への悪影響をできるだけ回避するためには、道路敷地内を、交通機能を主とせず、緑地または広場として主に使う措置をとること、南北を分断しない駅舎の設計・デザインにより、「みどりの基軸となる人間優先の空間づくり」を進めることが重要である。

また、第一期工区のうち、区画街路 10 号線の多くの部分は小田急線の跡地を利用して建設されるものであり、上部利用予定地と区画街路 10 号線予定地はもともと小田急線の線路敷地として一体の土地であったこと考えると、第一期工区は、小田急線跡地と有機的につながる駅前の公共的空間としての意味を帯びてくることになる。

第一期工区を「みどりの基軸」としての上部と有機的につなげて利用することができるようになれば、シモキタの魅力を損なわない駅前の公共的空間として整備できる可能性が見えてくる。具体的に検討してみよう。

#### ① オープンスペース、公園としての道路・広場

下北沢において特徴的な間口 5m くらいのヒューマン・スケールの店舗群の中に、突如、スケール感がマッチしない幅 26m の道路、5400 m<sup>2</sup> の交通広場という空間が出現することによってヒューマン・スケールの文脈が分断されてしまうことに対しては、道路上にオープンカフェなどの店舗を置く、キオスクを設置する、子供が遊べるような噴水を設置する、子供が遊べるテーブルを置く、また花壇などの植栽を図る、ベンチを置くなどの工夫をすることで、茫漠としたアウト・オブ・スケールの空間をヒューマン・スケールへと近づけるような都市デザインを行う。<sup>9</sup>

#### ② 歩行者専用あるいは歩行者優先の道路・広場

自動車が通ることによって、歩行者にとって極めて安全性が高く、快適性に富んでいた歩行空間が、危険で安心できないものへと変容することに対しては、自動車を通さない、あるいは自動車の交通を極力制限するようにすればよい。

バスとの結節に関しては、現在工事が行われている井の頭線の土手改良工事によって生まれる空間と新設のアクセス道路によって、十分に対応が可能である。<sup>10</sup>

また、自動車アクセスのコントロールについては、ボラード<sup>11</sup>の設置等により、きめ細やかな対応が十分に可能である。欧米諸国において普通に行われていることが日本においてできないわけではない。

#### (5) 現行の法制度でも可能な歩行者中心の街づくり

上記の具体的方策は、決して外国での事例を単に紹介したというものではない。現在の日本の法制度においてもこれに近い方策を採ることは十分に可能である。

2011 年に都市再生特別措置法の一部を改正する法律等が施行され、道路空間を活用して、まちのにぎわい創出等に資するための道路占用許可の特例制度が創設された。特例の対象施設には、オープンカフェ、キオスクなどの食事施設、購買施設が含まれ、実際に、東京都においては大手町・丸の内・有楽町地区や新宿、他県においても札幌市、高崎市、豊田市、福岡市など各地で運用が始まっている。<sup>12 13 14</sup>

<sup>9</sup> 資料 4 オープンスペース、公園としての道路の利用例

<sup>10</sup> 資料 5 下北沢駅付近改良工事の概要

<sup>11</sup> 道路や広場などに設置して自動車の進入を阻止する目的で設置される、地面から突き出した可動式の杭

<sup>12</sup> 資料 6 国土交通省「道路占用許可の特例について」

<sup>13</sup> 資料 7 丸の内における道路占用事業

<sup>14</sup> 資料 8 東京新聞 2015 年 10 月 24 日「西新宿『歩道にぎわい特区』都庁のお膝元にキッチンカーなど並ぶ」

この道路占用許可の特例制度は、下北沢においてこそ有効に実践されるべき制度である。

### 3. 高層化等商業地開発：60メートルの地区計画は高すぎる

#### (1) 反対を押し切って決定された地区計画

世田谷区は、道路拡幅後に建物が乱杭歯のよう建ち並ぶのを防ぐという理由で、2006年、第一期工区（補助54号線、区画街路10号線）の事業認可と同じ時期に街並み誘導型地区計画を定めた。駅周辺の建物の高さは一定の敷地条件を満たした場合には60mまで許容されることとなった。都市計画審議会では、この地区計画の決定時に学識経験者委員が辞任した。

地区計画については素案の段階から住民の反対が多く、世田谷区が行った意見募集でも反対が賛成を大きく上回った。

#### (2) 商店街は中低層の街並みであるべき

連続性ある商店街のにぎわいと活力を維持するためには、商店街は中低層の街並みであるべきである。

下北沢が現在のにぎわいと商店街としての魅力を備えているのは、中低層の街並みを維持しつつ発展してきたからである。この中低層の街並みは下北沢のアイデンティティといっても過言ではない。

下北沢の街づくりとしては、この中低層の街並みの魅力を生かすことにこそ精力が注がれるべきであり、中低層の街並みの維持は、緑の基軸としての跡地利用及び歩行者中心の駅前空間との有機的な結びつきを考える上でも重要である。

#### (3) 地区計画の見直しを検討するべき

下北沢においては、いわゆる「Towers in Space型」ではなく、中低層の建物が町並みを作り、道路等公共空間を囲む「町並み型」が原則となるべきある。後者の場合、 $D/H = 1/1 \sim 1/1.2$ （道路の幅に対する建物の高さの比が1～1.2）というヨーロッパで一般的な基準から言えば、新設道路沿いの建物の高さとして60mは高すぎる。せいぜい25～30mとすべきであろう。

高さ制限の変更には、地区計画の見直しが必要となる。しかしながら、現時点において、まだ地区計画を前提とした高さ60mの建物が建設されていないこと、現在の地区計画の策定過程における住民の意向として中低層の町並みを求める意見が多数を占めていたことからすれば、世田谷区がイニシアティブをとって取り組めば、地区計画の見直しはそれほど困難ではないはずである。

総合的な街づくりの観点からも、第一期工区、上部利用と合わせて検討されるべき課題である。

以上