

第71回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

- 日時 : 平成12年7月24日(月)午後7時~9時
- 場所 : 北沢タウンホール・11階 研修室
- 議題 : 1. 下北沢周辺の街づくりについて
 - (1) 駅前広場に関するアンケート調査の集約状況について
 - (2) 下北沢駅周辺整備イメージ案について

- 出席者 : (敬称略)

懇談会会員 - 16名 ([] (司会)、 [])

北沢総合支所街づくり部長 - 1名 (竹川)

街づくり課 - 6名 (安水、福田、八重樫、佐藤、高野、井澤)

世田谷区都市整備部

都市計画課 - 2名 (板垣、内田)

都市開発課 - 1名 (吉濱)

交通企画課 - 1名 (吉田)

専門家 - 2名 (前田、若林)

◎ [] 世話人挨拶 :

アンケート結果も出、そろそろ現実味を帯びてきた。利害が絡むと皆さん真剣になり、盛り上がってくると思う。活発なご討議をお願いしたい。

◎ 会員異動報告 (事務局)

北沢2丁目協和会・ [] さんから [] さんに、下北沢南口商店街振興組合の [] さんから [] さんに代わり、新たに北沢2丁目南町会に [] さんが会員となった。

1. 下北沢周辺の街づくりについて

(1) 駅前広場に関するアンケート調査の集約状況について (事務局)

区が下北沢・東北沢・世田谷代田の3駅周辺で3000人を抽出して行ったアンケート結果概要を報告。

(2) 下北沢駅周辺整備イメージ案について (事務局)

下北沢周辺の街づくりについて、下北沢グランドデザイン構想図とアンケート結果や地元の意見などから街の現状を捉え、「課題」「今後の進め方」を説明。続いて、下北沢駅周辺整備イメージ案(1)、(2)について説明。

イメージ案の前提 : 鉄道構造は未定であるが「地表からはなくなるもの」とする。

駅前広場の位置付け : 都市施設(都市計画決定する)とする。都と国と協議して決める。

駅前広場の規模 : 歩行者中心の駅前広場で、自動車は緊急車両や送迎の一般車など、タクシーは寄り付き程度の駅前広場というアンケートの回答が多かった。最終的な規模・内容は、あくまで都と国との協議による。

線路敷の扱い : 駅前広場、アクセス道路、避難ルート、駐輪場、多目的広場等のオープンスペースとして活用する。今後、鉄道事業者と協議していく。

補助54号線 : 広い歩道、街路樹を設けるなど、街を分断しないよう新たな商業空間

として捉えていく。2車線道路とし、残りは歩行者空間とするなど
つくり方を工夫していく。現都市計画線は変更せず、荷捌き空間等
に活用していきたい。

今年度中に3駅についての駅周辺整備の方針となる整備構想をまとめ、次の年度で基本計画、14
年度には整備計画をまとめていきたい。

●構想をまとめるスケジュールについて説明があったが、そこへ到達するためには、

- ①街づくり懇談会の日ごろの討論、構想図
- ②先ほど報告があったアンケート
- ③地域住民との意見交換
- ④行政の下北沢への視点

以上の主に四つのファクターをベースにして、これから先、行政としてどのように考えを整理しま
とめていくかということだと思う。

その中で、①の点はどのくらいの位置づけになるのか。四つの要素のうちの単なる一つなのか、あ
るいは街の代表の声として相当重きを置いて扱っていくのか。それによって今後、行政が進めるも
のに対して我々がどのように発言したり、検討を加えていくかが決まってしまう。この点について
もう少し補足的に説明が欲しい。

●今年度は構想を作成し区として決定する。進め方としては、イメージ案があり、広く皆さんの意見
を集め、それを踏まえたたき台の構想案を作成する。それを受けて、今度は駅前広場の位置等の詳
細な計画を作成する。構想案については懇談会に提示し、意見を踏まえて案を成案化していくとい
う手順になると思う。具体的なスケジュールは、また早い時期に説明したい。そういう流れの中で、
懇談会が当然一番相談するところだと思っている。

●今後の懇談会の進め方については再度意見交換をしたいと思うので、まずは、いままでの報告や説
明に対して質問をいただきたい。

●アンケート調査の結果報告があったが、これは派遣専門家の方で調査したわけではないのか。また、
今日報告があった内容だけではないだろうし、今後まとまってくるものは、懇談会に提出できるよ
うになるのか。

●このアンケート調査は、街づくり専門家とは別のコンサルタント会社に委託している。、アンケ
ートを取ることだけが目的ではなく、それをどう分析するかまで委託しており、その分析はまだ完全
には終わっていないので、いま出すことは難しい。その仕事が完了したら、出せるようにしてい
きたいと思っている。10月末までの契約なので、もう少し時間をいただきたい。

本日の資料に「集約状況の概要」とわざわざ書いたのは、単純に数字を出すことが目的ではなく、
この数値から何をどう読むかというところを別に考えている。

ちなみに、明日の朝刊に折り込まれる区の広報紙に、今日配布したものよりも少ない量だが、ご協
力ありがとうございますという記事を載せているので、見ていただければと思う。

●整備計画を策定するという話だが、イメージ案の1図、2図を見ると、それぞれ3月に提示された
面積か何かから割り出されている様なイメージだと思う。この中には、立ち退きという問題も含め
て計画されるのだと思うが、そういうことを踏まえて、今後我々は論議をしなければならないとい
うことか。

●補助54号については都市計画決定しているので、大幅な見直しをする予定はない。新たに計画す
る駅前広場については、正直言って線路敷きだけでは足りないと思う。そこを区として責任を持っ
て計画をするということは、そこにかかる方々については買収なりの様々な事例を見て方策を講じ
ていくことになると思う。それについてはまた相談というか、区として責任を持って計画してい

たいと思っている。

- 都議会で知事が、小田急線に絡んで地元と相談しながら街づくりをしていくと発表をしているが、それを受けて区行政として今回の一連の対応を始めたという認識で、いまの話を聞いてよろしいか。
- 3月の議会答弁の中に、連立事業と線増事業及び街づくりは一体だという中で、区と一緒に街づくり計画というような発言があった。そういう三者一体化した事業という中で、区としてもまだイメージ案しか出せないのは、構造形式などいろいろ明らかになっていない部分があるからで、といって何もやらないわけではなく、3月には懇談会からも、あとは「区としての計画を」と言われているわけですから、我々としてもできるだけ進めている。ですから、街づくりについては区も都も一緒になってやる、その一環として区としてできることはやるということだ。
- 本日の資料を見たが、これはあくまでもイメージであって、構造が未定だとこの程度にしかかなり得ない、何となくわかるようでわからないすっきりしないものと理解した。強いて提案するなら、構造形式を仮定した検討ならば、もっと具体化した絵になるのではないかと思う。
むしろそれより、我が家も対象となったアンケート調査で、基本的に駅前広場というテーマで設問されていたが、構造が決まらないで駅前広場というものを、受け取った側がどう認識したのか。はたしてきちんとイメージできるのだろうか。実は私ではなくて家内に来たもので、期日まで思い悩んで検討し、私が多少示唆した部分もあるが、そんなことから、先ほどから言われている要素の一つ（アンケートからの意見）とされることの危険性を少し感じている。それと、3000 票中 700 という低回答率は、それだけ答えられなかった人が多かったのではないだろうか思う。
- 先ほど、構想を段階的に詰めていくという説明があったが、計画としては、かなり年度ごとの具体性を狙った提案だろうと思う。行政としては街に語りかけて、街からの意見を吸い上げてまとめていくのか。3年後にはまとめたいたいということだが、その進め方をもう少し具体的に説明いただければ、我々もいろんな意見を出していけるのではないかと思うのだが。
- 今後、具体的に絵を描くのは、駅前広場、井の頭線用地の有効活用、54号線の詳細計画（断面構成をどうするか）で、今後の構想案のたたき台になる。それを懇談会及び住民の皆さんに説明する。そんな作業を今年度の予定として進めていきたい。そのときに、54号は平面だというのがあがるが、鉄道は高架、地下という動きも見ざるを得ない。そこは都の仕事だから、区としては構想案づくりを今年度はやっていく。街づくりの担当は区だが、都なり国の動きによってそのへんは左右されるというのが正直なところである。今年度中の事業計画の中では構想策定が区の命題であり、これは進めていく。あと来年度、再来年度については、都との協議の中で進め方を決めていくが、基本構想、基本計画、実施となるのが一般的な進め方であり、それでいくのが基本的な考え方だと思う。
- これからの進め方の点で行政の考えを確認したい。我々の意見集約として下北沢街づくりグランドデザイン及び構想図を昨年、今年の2ヶ年で区に提出した。それを受けて区では現在様々な検討を加えており、その一環に今回の駅前広場をテーマにしたアンケートがあると思う。
我々としては、考えを区へ提出し、あとはボールが返るまで手をこまねいていて良いのか。ボールを受け取った行政側は、さらにアンケート等で検討を重ね、イメージ案を作成するという。しかし、今度のアンケートは主に広場がテーマだが、関連する周辺のこともありこのようになった。ボールが返されたときに意見を言えば良いのか、返される前に我々から次々ボールを投げ込んだ方が良いのか。そこをこれからどう進めていったらいいのか。我々とすればどうすれば自分達の構想を少しでも多く入れていけるか。対峙する行政としてではなく協力して物事をつくっていく仲間として、その辺りの考え、ざっくりばらんな意見を聞かせて欲しい。

●街づくりについては、下北沢だけではなくて世田谷代田から東北沢まで3駅を対象にするというのが、国・都とも同じ考えである。世田谷代田、東北沢は、駅近辺以上の大きな街づくりは考えにくく、駅前広場の大きさが最大のテーマになると考えられる。この両駅には街づくりを考える専門組織がないので、一般住民に呼びかけたり自治会長に説明をし、駅前広場中心のアンケートを行なった。下北沢についても、駅前広場は面積、位置等は未定だが必要であると位置づけはされている。先ほどの住民と懇談会のどちらを重視するのかという質問への答えだが、やはり区としては、住民の中で懇談会が一番先に相談すべきものと考えている。ただ、懇談会に入っていない住民もいるので、一般の意見も聞いてみるということで、今回下北沢駅についてもアンケートとなった。

今日のイメージ案も、皆さんからのランドデザイン構想図に描かれているものがほとんどである。先ほど話があったように、構造形式をいくつか想定して具体的な図面を提案すれば、結果が出るかなとは思っているが、都から構造形式がなかなか出てこない状況で、あまり出なければ、想定で具体的な図面を書かないと、いつまでも区の考え方を皆さんに提案できないと思っている。都の様子を見ながら、我々も少し足踏みしている状態である。

行政とのキャッチボールについては、新たに懇談会から提言されないと動けないという状況ではないので、アンケートと既に提出されている懇談会からの提案、それに地元の町会からの意見等で、具体的な図面にしてもう一回提案するような動きですから、もう少し待っていただきたい。もちろん、ランドデザインで提案されたこと以外の新たな要望・提案なら、いくらでも受けて今後の考え方に入れていきたいと考えている。

なお、補助 54 号線は既に都市計画決定されており、下北沢の駅前広場についても、国や都からの補助金を必要とする。国や都は、都市計画施設として都市計画決定を受けられる規模のものにしろという考えである。世田谷代田、東北沢については、都市計画決定を受けるまでもなく単なる地区施設とすればいいだろうと言っているの、下北沢は都市計画施設としての駅前広場とせざるを得ない。そうすると、他の都市計画施設につなげる必要があり、54 号線とつなげるとその間も都市計画道路の一部になり、駅広と 54 号線を結ぶルートがどこかに必要となってくる。

都も国も小田急線の敷地をフルに使えと言ってくれている。もちろん駅前広場も、鉄道敷地を最大限使って必要面積を確保する訳だが、肝心の電鉄側がどこまで使わせるか、これからのやり取りもある。ところが、構造形式が明らかでないので利用可能面積の見当もつかず、想定でも絵が書きにくい。いまのところ高架、地下、あるいは南北に駅前広場を置いた場合で考えているが、構造が変わればまた変わりますよという段階で、いろいろな準備をしているという段階である。

- わかりました。では、これからの進め方について、少し意見交換をしたい。行政に対する質問でも、我々の意見交換でもかまわない、何かあれば。
- 基本的にその辺りの問題は、いまの説明の 54 号線との一体事業ということに集約される。我々は終始一貫して、下北沢の街を分断しない構造というものを提案している。その構造とは、地表面で可能か、いわゆる浅深度地下方式が鉄道の地下構造と結合して十分可能性があるものなのか考えている。鉄道構造の問題同様に、一体化事業として進んでいくであろう 54 号線の構造というものについても、行政側で公式に検討願えればと思う。
- アンケート調査で、駅前広場と問われれば、車は入ってこないような歩行者主体の広場にしたいとなるだろうが、果たして皆本当に交通広場というものは要らないと考えているのか。おそらく「タクシーがつかまる場所が欲しい」とか、「バス停は駅前には要らないが、別のところには欲しい」といった考え方は出てくるのではないかと。うちの商店街の中でも分けてアンケート調査をしたとこ

ろ、やはり如実にそれが結果として表れた。

広場が三つできると金が3倍かかってしまうという話だと思うが、交通広場、駅前広場、イベントに使える広場、災害の際に避難できる広場、様々な形の広場が様々なところであってかまわないと思う。それを全部駅前に持って来れば、歩行者主体の駅前広場になってしまうのではないか。そこがイメージ案には全然出されてないし、それでいいのだろうか。

そう考えていった場合に、先ほどの54号線は必ず連立事業と一体化してやるといった場合に出てくる小田急線跡地との接点部分が、必然的に車にとっては非常に有効な場所になってきたりもする。今年度中に整備構想ということなので、それまでにそういったことを54号線も含め、懇談会の中でもう少し検討したらと考えている。

- 広場に関して、いま“都市計画施設としての駅広”という言葉が使われたが、都市計画に組み込まれた場合、駅広の広さというのは規定があるものなのか。
- 前回も話したが、駅前広場については大きく28年式と48年式という計算式があり、28年下限式と48年式で算出した面積の大きいほうを一つの目安とすると一般的にされている。それを下北沢に当てはめると、概ね5000㎡少し超える数字となる。だが、そんな大きなものは要らないという懇談会の意見もあり、アンケート等の意見も踏まえると、駅前広場機能として何が必要か、どういうかたちで整備していくのかについては、これから丁寧に詰めていかなければいけない問題である。いまはあくまでも一つの基準、イメージということで、限界に近いものだが、具体のかたちに少しずつ近づけていく作業をこれからしていかなければいけないと思っている。
- いまの説明でわかることはわかるが、都市計画事業で補助金を使う場合、最低面積とかいう網はかけられてこないのか。そんな広い広場は要らないといった場合、それでは都市計画の予算から外すよと言われるようなことはないのか。
- 都市計画の駅前広場となると、当然都なり国と協議していく。その基準となるのが、いま言った28年式、48年式になるが、アンケート結果等踏まえて区としての考えがあるわけで、いろいろ工夫しながら、下北沢ではどうするかということになる。線路敷きを有効に活用する中で面積を確保するとか、そのへんを都なり国に区の考えをぶつける中で協議していく。標準式はあるが、それにかっちはまらなくてはいけないというものでもないと聞いているので、あとは国なり都との今後の協議だと思う。
- 5000㎡という話が出たが、アンケートでもそんなには要らないという意見になっており、過去に少なくなった例はあるのか。それとも、下北沢が先例としてやっていくのか。
- 標準値としては標準式が基本になり、あとは駅前広場と位置づけるところを、ここを含めてどうだとかいうしのぎ合いになる。
- あくまでも目安を出す式なので、「下北沢については皆さんがあまり要らないと言っている」という言い方だけでは少し難しいが、たとえばバスを駅前まで持ってこなくても、タウンホールにあるからそこでいい、それなら少し削ってもいいとか、あるいはタクシーでも、5、6台待ち合いができればいい、近くに10台待ち合いをするようなところをつくるというような言い方をしていけば、またそれで少し削れる。そんな中で少しずつ攻防していく。ただ、そういったもので認めてくれるのか。バスについては、タウンホールにあるものを、わざわざ駅前まで持ってこいという強い言い方はしないとは思いますが。
- そうすると、基準面積はあるが、単純にその値だけが尺度ではなくて、そこにおける様々な機能も含んでいく。都市計画の補助の対象になり得る要素は、まだ多少はあるという解釈でよろしいのか。

- 可能性はあるということになる。標準式の範囲に収まれば一番いいのだが。
- もう一つ、先ほどの意見のように、1ヶ所ではなくて、目的別の複数の広場を別々に新設し、それを合計すると、基準面積よりも上回るというような考え方が採用される可能性はあるか。
- 駅前広場というのは、交通広場という概念である。従って、多目的広場とかイベント系の広場だとかを、ここで考えられるのは、54号線が20数メートルもの広い幅員は必要なく、たとえば2車線の車道をどちらかに寄せて、片側に広く歩道をつくれれば、多目的広場になるが、この広場を加えて合計で5000㎡あるから、それでいいということにはならないと思う。交通広場としての機能を一定程度果たしているかどうかであるので、たとえば先ほど言ったように、バスは駅前に誘導しないということを理解されれば良く、タクシー等についても、このへんはほとんど電車で来るとか、駅前まで来なくてもごく近いところで一定の面積取れるから、タクシーを寄せる台数はそんなになくていいという説明になるということである。
- 先ほどの鉄道敷きの活用というのは、広場としてこれだけ必要になるものを、地元はそんなに大きく欲しくないといえ、地下になるか高架になるかわからないが、小田急の敷地に食い込むということも可能だということか。
- その通り、線路敷きも含んでになる。
- 現在、計画線として認識しているのは補助54号線であり、新しく広場をつくるというと、その共益者に対して降って湧いた新たな問題が生じてくる。これからはしばらくの間は、駅前広場とはどういうものが必要なのか、そこにターゲットを絞って意見交換したらと思う。あくまでも地元の事情はこうだから、鉄道敷地内に食い込んだ広場が地元の意見なのだという言い方をしてはどうか。それと、54号線のふくらんだ部分の使い方の話があったが、現在、宅配便でも、歩行者天国の時間があるので、ある地域に停めて、そこで積み込んで配達するようになってきている。そういう意味では、外周部分にトラックが停まれるようなところができればいい。しばらくの間は広場ということにテーマを絞ってやったらと思う。
- このイメージ案がアンケート調査の結果も反映されてつくられたものであるならば、駅前広場は交通広場で5000㎡必要で、バスもタクシーも入ってこられるという概念の中で、わざわざ小田急線の跡地以外のところまで線を引いて駅前広場を丸く表現しているというのは、全くアンケート調査の結果とは反しているのではないか。
- これはあくまでイメージだから。
- イメージならば、アンケート調査を反映して丸が小さくなるならわかるが、わざわざ鉄道敷を越えてまで大きくしているということは、ここの広場がいくら歩行者主体の駅前広場イコール交通広場だと言われても、相当量の車が入ってくると想定せざるを得ない。
- それは考えすぎで、イメージ図に描かれている丸の大きさは、概ね1500㎡ぐらいだ。アンケート結果と構想図の中で、歩行者主体の街づくりなので大きな広場は要らないという意見があったので、先ほど一つの基準として5000㎡必要と言ったが、地元の声としては単純に基準面積のものを欲しがっているわけではない、ということをお願いしたいがためにイメージ図には小さく表現している。
- とすると都市計画決定は諦めたほうが早いのでは。
- 最終的には諦めることになるかもしれないが、補助金のことを考えると都市計画決定というのは非常に魅力もあり、地元の声というのも区にとっては十分大切なので、その中でこれからどうかたちで工夫して都と相談して認めてもらえるのか、それを課題としていまやっているという話だ。
- 提案だが、町会、商店街は立場によって広場の要望というのは違うと思うので、各単会に持ち帰り、

そこで互いに提案を出し合うことで話を進めたらどうか。それを全体的にまとめて、行政に聞いてもらい、それで全体の計画に合ったかたちで進められるかどうか。そんな感じがするが、いかがか。

- 駅前広場は地上でなく二層につくれというのが私の主張だ。北口はピーコック、井の頭線を越えた外科病院のところ、南口はダイエーのところ、出入りはビルの窓からすればいい。それを囲んだ、イベントも防災もすべてひっくるめ、災害時には鉄道客もある程度一時避難ができるような大きな広場をつくるべきだ。

- 今日以降もう一度世話人会で協議して、これから先の進め方の方向づけをしたい。先ほども話があったように、広場にある程度限定して論議をもう少ししたい。そしてそれまでの過程に、提案があったように、それぞれの単会で話し合う場をできるだけつくってもらい、そこでの意見を集約して、懇談会の場でまた話し合いたいと思う。次の懇談会の日程等も含めて世話人会のほうに預けていただき、基本的にはそのような考え方で進めたいと思う。前回の懇談会でも「検討テーマの優先順位は、駅前広場がまず第一で、次にアクセス道路であり……」と方向づけがされ、今日が開催されており、進め方はひとつお任せ願いたい。

今日、説明を聞き、我々が解釈していたのと若干違う部分も出てきており、まだまだこれからもあるかと思う。それと先ほどの 5000 m²という一つの基準は、我々が構想図の中で提言している、ほどほどの広場と比べてあまりにも掛け離れており、次回改めてまた広場に関して、討論してみたい。

- 南口と北口の段差とかいろいろなことを考えながら、駅前の交通広場については大きさも含めて様々な案を出して、一つのものにターゲットを絞って進んでいかないと、いつまでたってもまとまらないのではないかと思う。地下か高架か決まらなないと検討できないとは、もう言っていられない。地元ではこれ以上の面積は要らないというもので武装して、区、都にあたらなければいけない。

- イメージ案の図面の中に、「多目的広場」「荷さばき場」「演劇のまち下北沢を廻る劇場空間のみち」というようなゾーンの名称が付けられているが、これはどこから出てきたのか。ランドデザインその他にはなく、初めて出てきた言葉ではないかと思うが。

- これについては、一字一句違わずこの名前をうたっているかということはあるが、ランドデザイン構想図の土地利用の方針の中に、各ゾーンごとの性格を記載している部分があり、その辺りから引用している部分が多い。たしかに、「何とかのみち」とは表現されてないが、下北沢というのは歩く街だというイメージの中から“みち”という言葉を使った。下北沢は個々の商店街なりエリアが個性を持った街として発展していき、街全体として歩行者主体の街としてより発展するのだ、という懇談会の中での議論・表現があるので、それをこういうかたちで整理したと理解して欲しい。

- 本日出席の専門家二人から今日の議論に対する意見・感想を。

- 今日の話聞いて、行政も地元の意見に対して非常に柔軟に対応しようとしていることを感じた。要は街をこうしたいと思っていることに対して、皆でいろいろ工夫して考えを持ち寄れば、意外と道が見つかるのではないかと、少し高い希望を持たたような感じがある。これしか出来ないではなく、そこに少し工夫を入れることが大事で、そんな視点で議論していったらいいのではないか。駅前広場に焦点を絞って議論することも非常に重要なので、そんな進め方でいいと思う。

- 駅前広場ともう一つ大事な論点は、先ほども話があったが、地元として駅前は大きなテーマであるが、地域全体を見渡したときには、別の役割のスペースも重要な話になる。駅前で何が達成できるかということは、駅前広場を小さくすればするほど、逆に達成できないものも出てくる。それらには町場の中で引き受けるべき役割というものもあるかもしれない。駅前から発想するが地域全体を見渡していくと、最終的には行政の役割、地元としての役割が少し見えてくる。そんなつながりで議

論していくと、いま話したような行政と地域が協力する街づくりの一つの形が見えてくると思う。
我々もその部分で協力できればと思う。

2. その他

(1) 「下北沢グランドデザイン構想図」の公開について

- 「下北沢グランドデザイン構想図」を懇談会会員以外に渡す件について、4月の懇談会の時点では「見せるのはいいが、懇談会の会員にもまだ行き渡っていないので、写しを渡すのはちょっと待ってくれ」との話であったが、その後も構想図の写しが欲しいという話がある。区のほうで一度提言されたものについて、一般から欲しいと言われたときに、理由なくして拒否するのはなかなか難しい部分があり、次のように対処したいと考えている。構想図の写しを要求された場合には、構想図に記載してある会員全員の名前と世話人4人の印影、これらについてはプライバシーという観点から非公開とし、それ以外は単会の名称と世話人の名前を含め、写しを渡すこととする。これについて、先ほど世話人会に諮り、皆さんの了解を得るよという話があったので、以上のような対応でいかがか。
- それは公開したほうがいい。
- 我々が内緒でつくったものではないので構わない。
- それによりまた意見も出してもらえと思う。
- それでは、先ほどの段取りで希望者には写しを渡していくこととしたい。
- 写しを請求する側も身分を明らかにするようにしてほしい。

(2) 区の人事異動（交通企画課長）

◎吉田交通企画課長挨拶：

4月1日に交通企画課長に着任しました吉田です。懇談会にも出させていただき、皆さんの意見を聞きたいと思っております。仕事は連立事業の区の窓口ということで、いま梅ヶ丘から成城学園をやっています。よろしくお願いします。

- それでは定刻も近づいたので、先ほど述べたように、世話人会でもう一度、今後のスケジュールと方向を整理するので、今日はこれをもって閉会としたい。
- 最後に一つだけ。これからの懇談会の検討の方向が駅前広場等を中心にやっというこことあり、区としても一番問題になるところだろうとは思っている。補助54号は都市計画決定された幅員があるので、あとはどうつくるかだけで、現在検討中である。ただ、今後の参考として聞いて欲しいが、世田谷区内の小田急線では、経堂も都市計画決定を予定しており5000㎡弱になると聞いており、成城学園も現在進めている。下北沢も都市計画決定するよう指導を受けており、国・東京都に言わせると、“日本全国の下北沢”でタクシーが2、3台寄る程度の駅広では承知できないということらしい。経堂、成城ともほぼ標準式に相当するものを計画しており、私どもも非常に心苦しいが、ぜひ寛大な気持ちでいざれ出される将来の下北沢の駅前構想を受けとめて頂きたいと思っている。これからもっと厳しい具体的な数値を出さなければいけない時期になるので、その節はいろいろ意見をいただきたい。

◎閉会挨拶（ 世話人）

駅前広場についても一回集中して話し合いをしたいと思う。そうすると、また違いかたちの大事なものが見えてくるかもしれない。行政の方には、どうぞこの懇談会を無駄にしないように、よろしくお願いします。次回の日程は、後日通知します。

アンケート結果集約状況（概要）《平成12年6月23日現在》

1. アンケート調査の対象

(1) 対象範囲

- ①. 東は都市計画道路補助26号線、西は都市計画道路環状7号線、南は都市計画道路補助52号線（淡島通り）、北は都市計画道路放射23号線（井の頭通り）に囲まれた地域
 - ②. 下北沢駅を中心に概ね半径800mの円の中、東北沢駅並びに世田谷代田駅を中心に概ね半径400mの円の中の範囲
- ※ 上記①の地域のうち、②の範囲が、調査の対象範囲

(2) 対象者

上記(1)の対象範囲の区民で、15歳以上の方々から無作為抽出。
 なお、でき得る限り多くのご意見等を求める意図から、設問によっては家族内での相談を可としたため、同一世帯内に複数の対象者が生じないこととした。

2. 回答状況

- (1) アンケート発送件数 3,000件
- (2) 回答件数 736件（回答率24.53%（=736/3,000））

3. 設問に対する回答状況

(1) ふだん利用している駅

東北沢駅	下北沢駅	世田谷代田駅	回答数合計
125件 (17%)	530件 (72%)	81件 (11%)	736件 (100%)

(2) 小田急線の主な利用目的（複数回答含む） 単位：%

	東北沢駅	下北沢駅	世田谷代田駅
通勤・通学	45	35	36
買い物等	42	49	48
その他	13	16	16

(3) 駅までの主な交通手段 単位：%

	東北沢駅	下北沢駅	世田谷代田駅
徒歩	95.2	93.0	97.5
自転車	4.0	5.9	0.0
バス	0.0	0.6	0.0
タクシー	0.0	0.2	1.3
自家用車での送迎	0.8	0.4	1.3

(4) 現在の駅周辺のイメージ（複数回答を含む、絶対評価） 単位：%

		東 北 沢 駅	下 北 沢 駅	世 田 谷 代 田 駅
回答 の 上位	1	静 か (68)	若者が多い (87)	静 か (81)
	2	住 宅 地 (44)	混 雑 (84)	住 宅 地 (46)
	3	住商が混在 (20)	にぎやか (72)	歩きやすい (23)
回 答 の 下 位		混 雑 (9)	静 か (2)	にぎやか (4)
		にぎやか (6)	住 宅 地 (2)	若者が多い (4)
		商 業 地 (6)	歩きやすい (1)	商 業 地 (4)

(5) 駅前広場に必要な交通機能 単位：%

バス乗り場やタクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースが整備され、送り迎えの一般車も乗り入れられる全ての自動車に対応した駅前広場	東 北 沢 駅	11
	下 北 沢 駅	10
	世 田 谷 代 田 駅	4
タクシー乗り場・タクシーの客待ちスペースと、送り迎えの一般車が乗り入れられる小型車に対応した駅前広場	東 北 沢 駅	7
	下 北 沢 駅	9
	世 田 谷 代 田 駅	8
歩行者を中心とした駅前広場で、自動車は消防車・救急車などの緊急車両や送り迎えの一般車などと、タクシーが車を寄せられる程度の駅前広場	東 北 沢 駅	71
	下 北 沢 駅	69
	世 田 谷 代 田 駅	75
そ の 他	東 北 沢 駅	11
	下 北 沢 駅	12
	世 田 谷 代 田 駅	13

(6) 駅前広場および駅周辺に必要な施設（回答は5つまで、絶対評価） 単位：%

	東 北 沢 駅	下 北 沢 駅	世 田 谷 代 田 駅
1	駐 輪 場 (44)	交 番 (47)	郵便ポスト (46)
2	郵便ポスト (43)	駐 輪 場 (44)	花壇・植栽 (41)
3	ベンチ (37)	公衆トイレ (39)	ベンチ (40)
4	時 計 (36)	時 計 (31)	駐 輪 場 (39)
5	公衆トイレ (35)	ベンチ (30)	公衆電話 (38)
	交 番 (35)	段差のない歩道 (30)	

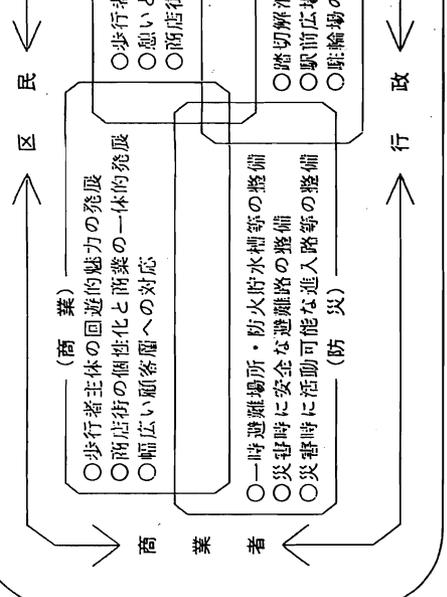
(7) 駅周辺の街の将来像 (回答は3つまで、絶対評価)

単位：%

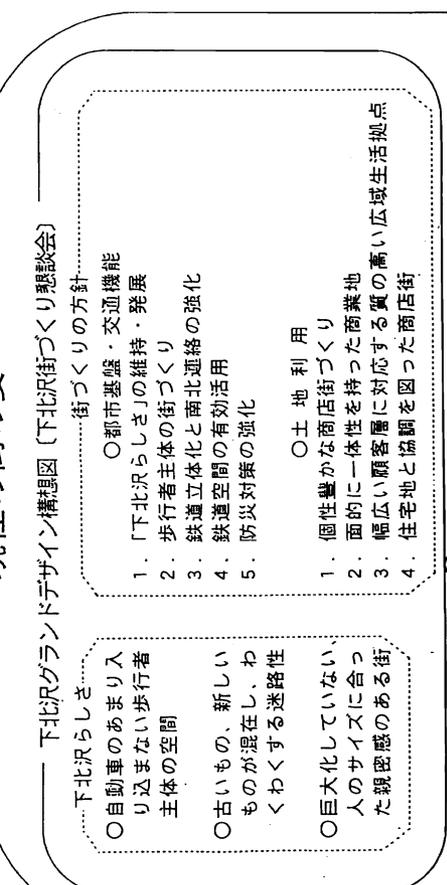
	東 北 沢 駅	下 北 沢 駅	世 田 谷 代 田 駅
1	日常生活に密着した商店街に元気のある街 (65) ----- 高齢者や障害者も安心して住み続けられる街 (65)	日常生活に密着した商店街に元気のある街 (66)	高齢者や障害者も安心して住み続けられる街 (78)
2	緑豊かで潤いのある、住宅を中心とした街 (56)	高齢者や障害者も安心して住み続けられる街 (63)	緑豊かで潤いのある、住宅を中心とした街 (66)
3	地震や火災などの災害に強く安全な街 (53)	地震や火災などの災害に強く安全な街 (54)	地震や火災などの災害に強く安全な街 (53)
4	業務・商業施設が充実した、活気とにぎわいのある街 (11)	緑豊かで潤いのある、住宅を中心とした街 (33)	日常生活に密着した商店街に元気のある街 (48)
5	今のままで充分である (10)	業務・商業施設が充実した、活気とにぎわいのある街 (30)	業務・商業施設が充実した、活気とにぎわいのある街 (10)
6	_____	今のままで充分である (6)	今のままで充分である (8)
—	そ の 他 (3)	そ の 他 (6)	そ の 他 (4)

下北沢駅周辺の街づくり

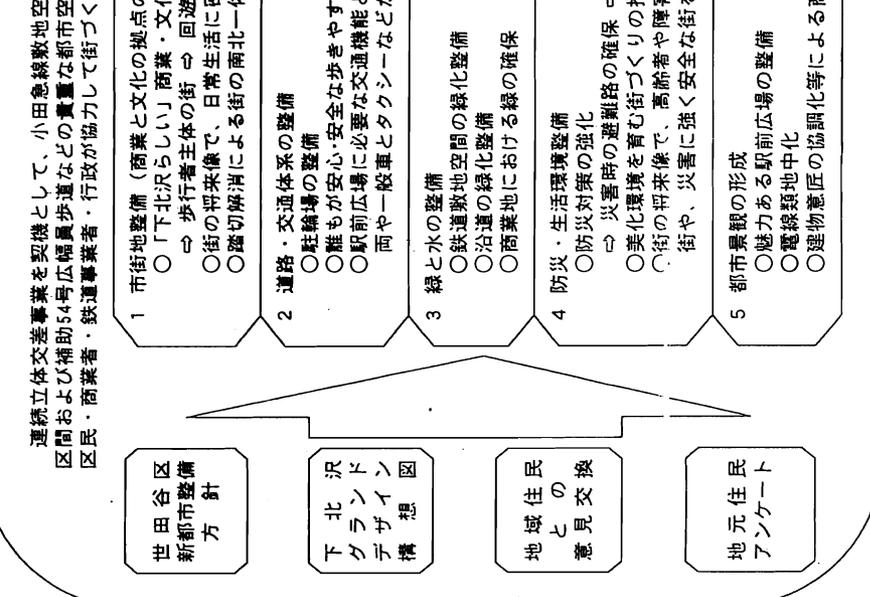
課題



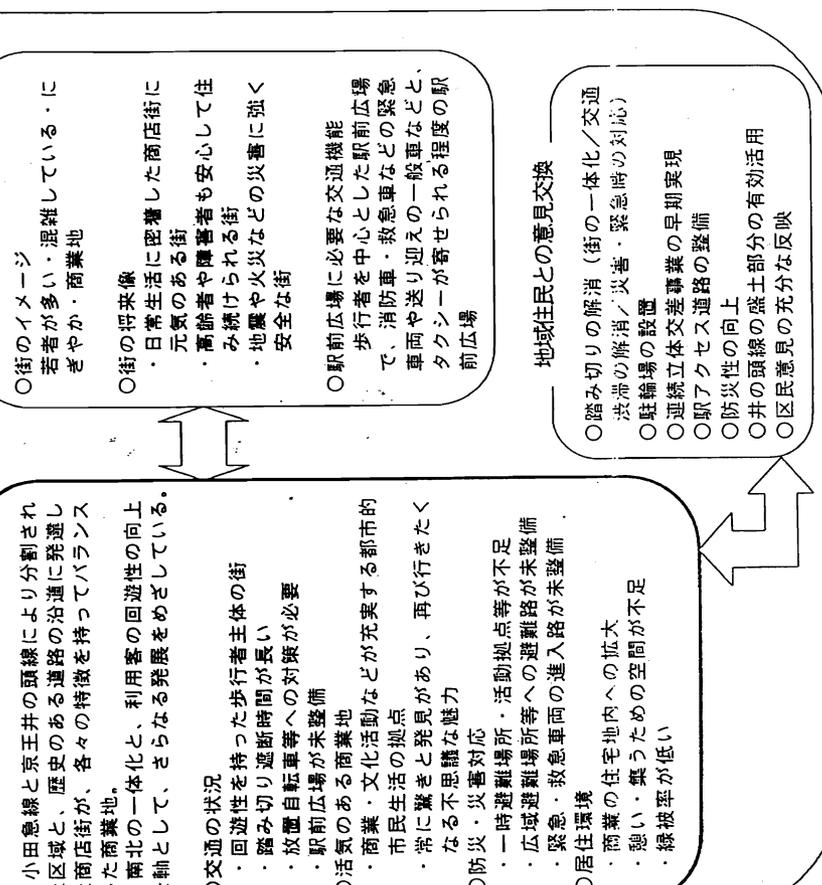
現在の街の姿



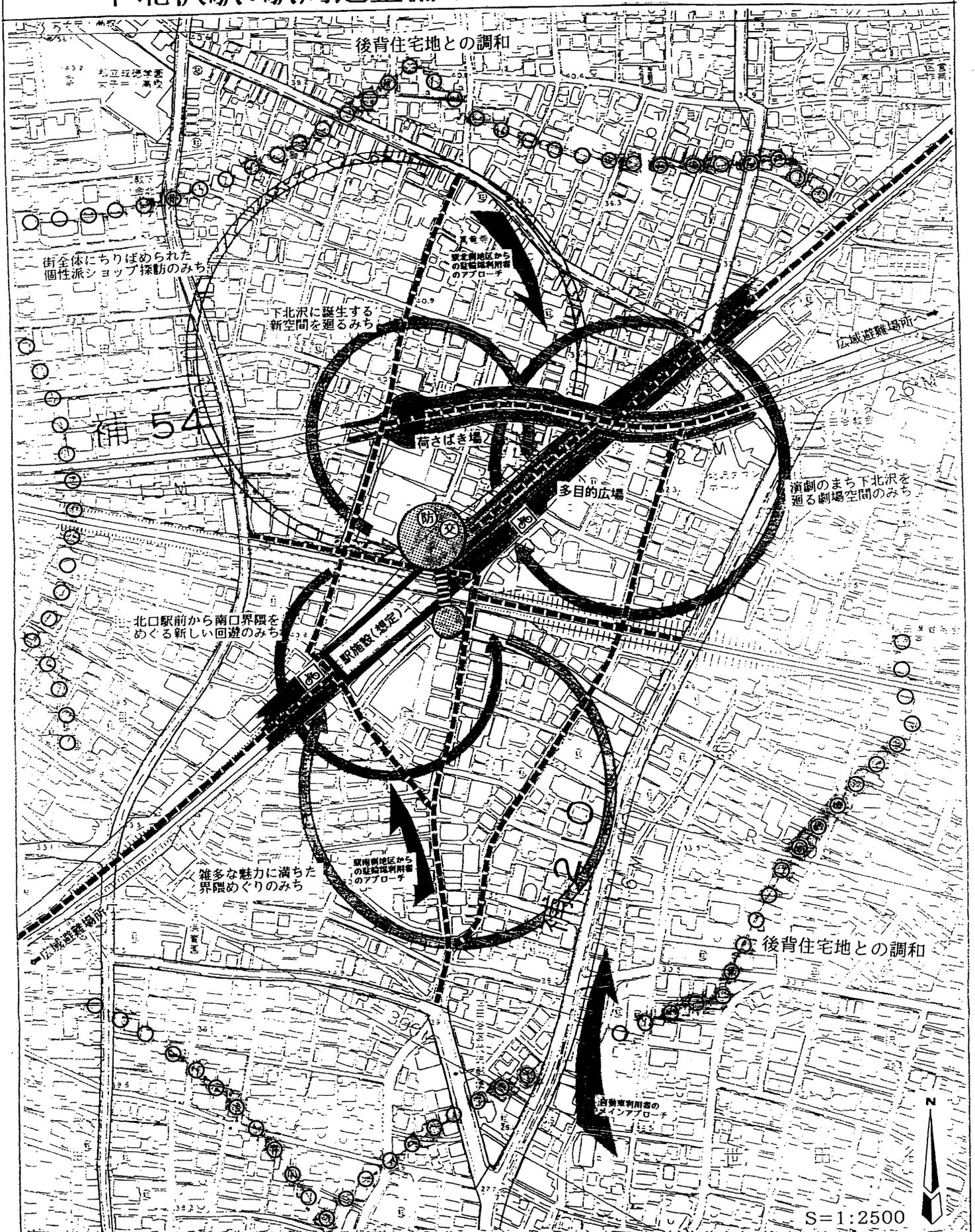
今後の進め方



調査結果



下北沢駅: 駅周辺整備イメージ案(2)



- | | | | |
|--|--|---|---|
|  駅前広場 |  耐震性貯水槽 |  街のメインストリート
(商業活性と回遊の軸) |  広幅員の歩行空間と、建物の協調化等による下北沢らしい都市空間の創出を図る。 |
|  駐輪場 |  交番 |  密集市街地の貴重な都市空間として防災性の向上を考慮し、南北商業地の連結強化を図る。 | |