

第73回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

- 日時 : 平成12年11月2日(木) 午後7時~9時
- 場所 : 北沢タウンホール・3階 ミーティングルーム
- 議題 : 1. 下北沢駅周辺の街づくりについて
 - 駅前広場(前回懇談会で残った項目について)
 - アクセス道路
- 2. その他
- 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課 - 5名 (安水、八重樫、佐藤、高野、井澤)

建築指導課 - 1名 (窪松)

専門家 - 2名 (前田、若林)

◎ [] 世話人挨拶 :

世田谷区街づくり意見交換会に10月30日、[] 世話人と出席した。区内の約20団体が参加。板垣都市計画課長が、「今後は協調の時代だ。行政もパラリンピックの伴走者の立場で街づくりをしていきたい」と挨拶された。地方分権の推進で都市計画に関する区の権限が拡大したため、都市計画法に基づき区が策定した「都市整備方針(都市計画マスタープラン)」の素案の説明と、意見交換が行われた。北沢地区に関しては12月7日に説明会が開催されるので、ぜひご出席いただき、ご意見をいただきたい。

1. 下北沢駅周辺の街づくりについて

○駅前広場

前回は駅前広場の交通機能として、バス、タクシーについて意見交換した。今日はその他、一般車両の送迎や買い物、イベント広場として、災害時の避難、貯水槽、交番、トイレ等々について論議したい。前回の[]さんのご要望、大宮駅前の調査については、事前にご本人に説明、了解を得ている。ランドデザイン構想図で描いたものと、都市計画の手法採用上でのギャップ(面積等)に当面しての話し合いということを前提に、議論をお願いしたい。

◎専門家から説明：

……略……

<意見交換>

- 今の説明の中に、アンケート調査の結果、タクシー乗り場が必要とあったが、なぜそうなったのか。歩行者中心の駅前広場、自動車は緊急車両や送り迎えの一般車というのが一番だと思うが。
- タクシーを入れることについて、二番目も三番目も基本的には受け入れるとの考えが出ているので、大方の意向ととらえた。設問の仕方の不備かもしれない。
- 先日、ある政治家の集会で、小田急線は梅ヶ丘から環7をくぐって東北沢付近まで地下という決定が内々でされていると聞いた。すぐ先に具体的な問題として迫っており、南口商店街も南町会も非常に危機感を感じている。そのへんについて先生方のご意見を伺いたい。
- 構造形式についてはいろいろわさが飛び交っているが、懇談会では構造形式には関与せず、街づくりの意見としてまとめることで進んでおり、今後ともその方針でいきたい。
- 昨年の12月過ぎだったか、志村都市計画課長から、鉄道の立体化方式について4方式の説明があり、前提条件として駅の位置は変えないというお話があったと記憶している。公式な懇談会の場での発言であり、それを信じたい。
- 現在、井の頭線の駅下に橋桁が三つあるが、立体化に伴い、それは動かすことはできるのか。

◎安水街づくり課長の説明：

都と京王電鉄の話し合いは知らないが、井の頭線については都市計画もなく、何も聞いていない。

◎専門家から説明：

消防車が回転するには2000㎡程度、一時避難場所としては、機械的に出された数字で一人1～2㎡が必要とされている。区で出された5300㎡だと5000人程度となる。イベント広場としては、渋谷のハチ公広場が約2500㎡と考えていただければいいと思う。

- 区としては大型車両が入れる広場をとのことだったが、どの程度の面積をお考えか。また広場は平面的なものでなく、用賀にあるサンクン広場的な、立体的に活用できるものを提案したい。

◎安水街づくり課長の説明：

区としてはハシゴ車を想定しており、最低でも2000㎡程度は必要ではないか。

- グランドデザインの中で、街づくりに高層建築は不要としているが、ハシゴ車は必要なのか。

◎安水街づくり課長の説明：

事務所や店舗は1階が4m程度あるので、4、5階建てでは必要だろう。広場は区としては平

面との考えで、地下広場となるとなかなか検討が進まないで、ご提案として受けさせていただきたい。

- 3月の構想段階では、都市計画の補助事業云々は考えになかったので、驚いたのが実態だ。仮に大きな広場は不必要との結論が出た場合はどうなるのか。小田急線の地上の線路が撤去された場合、分断されたかたちでの5000㎡でもよいのか。小田急の敷地はタダで使えると認識していたが、そうでない場合は行政が負担してくれるのか。以上をお尋ねしたい。

◎安水街づくり課長の説明：

区で6月にイメージ案を作成、検討する中で、下北沢は広域生活拠点であり、イベント関係などでそれなりの広さになると、区単独事業では対応できないので、都市施設と位置づけ、補助を受けて整備する手法を探ろうということだ。線路敷きを利用してということになるが、ある程度の費用で借りることになる。今後の交渉事だが、公租公課分15%の中で何とか対応できればと考えている。

- 15%をオーバーして鉄道敷きを使うことになった場合、それは誰が負担するのか。

◎安水街づくり課長の説明：

駅前広場は区が整備するので、小田急との契約で区が負担することになる。

- 現状の消火栓では一度に4台、5台のポンプ車が来ても、水圧が下がって使えないので、そういうことのケア（防火水槽など）をお願いしたい。また、課長は世田谷区だけではできないと言われたが、逆に世田谷区でできることはどれだけお考えになったのか、伺いたい。

◎事務局から説明：

駅前広場には相当な金額がかかるが、限られた財源なので、国なり東京都なりの補助金を有効に活用し、区のお金も合わせてつくっていききたいということだ。公租公課については、鉄道の立体化のため梅ヶ丘以西の高架橋がある部分については、建設省との協定で都市が負担して連立事業を進めているが、そこから生まれる高架下の空地については、面積の15%は都市側で使ってもよいということで、有料で使わせていただいている。15%を超えるものは、公益的な施設であれば区が小田急と契約し、民間の事業者の方が必要であればその方にご契約いただくことになる。地下になった場合は、何らかの取り決めが必要となる。また、駅前広場に必要なアクセス道路については区の負担となる。

- 小田急線と相鉄線が交差する大和駅の再開発で、相鉄線が地下になったが、上の部分は将来的には大和市がコミュニティーマートのようなものをつくる構想で全部買い上げた、もしくは借り上げた。これは都市計画決定をして、県なり国なりから助成を得ての再開発か。

◎事務局から説明：

大和市の相鉄線の上は、たしか遊歩道的に整備されたと思う。相鉄さんと大和市さんとの話し合いで、歩道部分の2次管理を市でやるとか、いくつかの約束事の中で、億単位の永代使用料を払って市が使えるかたちになっている。県からもかなり金が出たようだ。

- 地下の場合、ゼロということはないと思うが、100の場合もなきにしもあらずと考えられるか。

◎事務局から説明：

ゼロということはないだろうが、地下なのか高架なのか自体がわからないので、それについて調整する局面になかなか至らないのが現状だ。

- 前々回、「鉄道計画に遅れずに駅前広場の構想を進める。平成12年11月までに構想案の素案作成、13年3月ころまでに構想案策定ということで動いている」とのご説明があった。その作業は、どの程度遅れているのか、またどれくらい遅れるのか伺いたい。というのは、仮に3カ月、半年遅れるのなら、まだわれわれの話し合いが間に合うわけなので、知りたかったわけだ。

◎安水街づくり課長の説明：

今年度中に駅前広場構想案策定は変わらない。ただ、構造形式が決まらないため、なかなか進まないのが現状なので、早く発表をと東京都に要請している。

- イベント広場については、商店会で議論になっていることは？
- 何のイベントをやるにも場所がなく、道路を使わざるを得ないため、許可を取るなど大変なので、地上・地下を問わず、とにかく大いばりで使える場所が欲しいというのが共通した願望だと思う。コンコースなども一つの方法か。では、どんな広場が欲しいか、ご意見を伺いたい。
- 規模はとにかく、イベント広場はぜひ欲しい。また、跨線橋の上に人が一杯で通れない状況なので、待ち合わせのためのしゃれた広場も欲しい。木陰にベンチといった場所があればベターだろう。ただ、その場合、その維持・管理について考えておく必要はある。
- イベントは天狗まつりと音楽祭、しもきた商店街の青年部で夏の縁日をやっている。音楽祭も道路使用許可で苦労したし、みんなが悩まずに盛り上がるイベントができる広場が欲しいと思う。
- 天狗まつりに集まる人数は？
- はっきりした数字はつかんでいないが、3日間にわたる祭りで、メインイベントの天狗道中の日には5、6年前で14.5万人ぐらいだったと聞いている。

○アクセス道路

- アクセス道路について。下北沢らしさ、歩行者主体の街づくりを考えると、アクセス道路は必要なのだろうか。タクシー、バスは外周道路で受け止める方向で考えていただきたい。車に阻害される

ことなく、安心して買い物できる、弱者にやさしい街づくりに転換していけないか。

- 今日、出たさまざまな意見は、慎重に取り扱っていただくことを行政にお願いしたい。
- 「駅前拠点広場にアクセスする道路を4方向から整備する」と決まったが、井の頭線の「高架土手構造を変更して」アクセス道路にすることは小田急線の連続立体化事業には含まれないが、工事用の搬入路としての活用に供するために、行政には必要最低限の事業を考えていただきたい。また、世田谷区の街づくりの一環としてアクセス道路として活用するため、街路事業を認定していただき、東京都、建設省に働きかけていただければと考えるので、よろしくをお願いしたい。

2. その他

◎「都市整備方針」地域別説明会について（安水街づくり課長）

都市計画に基づいたマスタープランの説明会（「都市整備方針」地域別説明会）が地域別にもたれる。北沢地域は12月7日（木）7時から8時半まで、タウンホールで行われる。見直しは10年ごとで今回は平成17年だが、ご意見等伺う中で進めていきたいので、どなたでもぜひご出席いただきたい。

◎窪松建築指導課長挨拶：

以前、街づくり課長としてお世話になった窪松です。私がやっていたころ、12月に構造形式の一部発表があり、皆さんの関心が高まったが、その後、遅々として進まないのが残念だ。街づくりは住民の方の参加を得てこそできる。今後とも地道な活動を続けていただき、いい街をつくってきたいので、よろしくをお願いしたい。

◎閉会挨拶（ 世話人）

皆様のご意見をまとめた「下北沢グランドデザイン構想図」が、12月に開催される世田谷区の都市整備方針の中にどの程度組み入れられるか、注目したい。懇談会に休まずにご出席いただき、活発に意見を戦わすことが、下北沢の街づくりにいい結果をもたらすと思うので、今後ともご出席をよろしくをお願いしたい。

☆次回懇談会日程は世話人会で協議の上、ご案内する

■駅前広場に関する資料

1. 「下北沢における街づくりについての提言書（平成12年3月9日）」の抜粋資料

1 都市基盤・交通機能の方針

下北沢は道路等の都市基盤が弱く、それゆえ商業地としても大規模な開発があまり進まず、低層主体の街なみが形成されてきた。それは交通的に見ると自動車のあまり入り込まない歩行者主体の空間となっており、防災的な問題はあるものの、非常に親密かつ独特の空間や文化を育んできており、それが下北沢の魅力となっている。この魅力を活かしていくことが当地の街づくりとして求められていくものであろう。全面的な基盤整備は、この不思議な魅力空間を一掃しかねず、必要とされる防災的措置と利便性の確保は行ないつつ、保全すべきものは残していく慎重な対応が必要とされよう。また、鉄道による南北分断解消は長年来の街の悲願であり、立体化を契機にした強力な南北連絡構造の形成は、基盤整備の最大の柱となるものである。

このような観点を念頭におき、都市基盤及び交通機能の方針を次のように定める。

1. 「下北沢らしさ」の維持・発展

- 下北沢の良さを壊しかねない商店街や住宅地の内部への自動車等の流入は極力避ける。
- 小さな路地空間を大事にし、迷路性の存続を図る。
- 人と人とのふれあいを大切にした身の丈サイズに合った街なみを目指す。

2. 歩行者主体の街づくり

- 商店街は基本的に歩行者優先とし、人と車のすみわけを図る。また、高齢者や障害者等の交通弱者に配慮した「人にやさしい街づくり」を推進していく。
- 自動車交通は、極力地区幹線道路、主要生活道路等で受止めるものとし、不要な通過交通等が住宅地や商店街の内部に入り込まないようにする。

3. 鉄道立体化と南北連絡の強化

- 小田急線については連続立体化事業により地表面より線路をなくし、分断されていた南北市街地の一体化を図っていく。
- 駅付近での地表レベルでの自由な南北連絡通路を設け、駅南口と北口の連絡を強化する。
- 駅舎は小田急線と井の頭線の交差する付近に設け、駅出入口は現状を尊重した位置とする。駅の動線処理等には、人にやさしい街づくりを十分に配慮したものとする。
- 駅舎のデザインは、新しい街のシンボルとなるような下北沢らしい個性的なものとしていく。

4. 鉄道空間の有効活用

- 小田急線の立体化跡地空間や井の頭線の盛土区間については、道路や駐輪場その他の都市空間として活用を図っていく。

5. 道路

(1) 地区幹線道路

- 茶沢通り（補助210号：計画幅員16m、概成11m）
補助54号（計画幅員15m、22～26m、未整備）
- 広い歩道や豊かな街路樹等を整備して、新たな歩行者空間、商業空間として機能させ、地区分断が生じないようにする。
- 電線を地中化して、都市景観や消火活動の妨げにならないように努める。

(2) 主要生活道路

- 鎌倉通り、茶沢通り（補 54 号以北）、代沢通り他
- 日常生活上の主軸として、特に歩行者の安全性に配慮した構造としていく。

(3) 駅前アクセス路

- 茶沢通り、鎌倉通りから駅前拠点広場にアクセスする道路を 4 方向から整備する。
- 2 本の鉄道に沿って設けるものとする。小田急線は連立後の鉄道敷を、井の頭線茶沢通りからのルートは高架土手構造を変更して生み出された用地をそれぞれ活用して新設する。また、井の頭線鎌倉通りからのルートは、鉄道沿いの既存道路を利用する。
- 各方面からアクセスさせることにより、外周道路への負担を分散させると共に、アクセス道路自体が新たな地区分断要素とならぬよう、一点集中による広幅員化を避け分散化を図る。
- 歩行空間としても充実を図り、周辺地区から駅への歩行者ルートとして活用していく。
- 新生下北沢駅へのアプローチとして道路景観にも配慮し、街路樹・舗装・電線地中化等の整備に努める。
- この道路は沿道部及び駅前への緊急車両のアクセスルートとして、また広域避難場所への避難路としても機能させ、災害時に備えるものとする。そのため、これらの機能を十分に発揮できるように、駅の北側及び南側市街地に対してそれぞれ 2 方向からのルートを確保する。(2 方向アクセス及び 2 方向避難)

(4) 電線、電柱の少ない街づくり

- 商店街や幹線道路等においては、電線の地中化や電柱の集約化を図り、都市景観と防災性能を向上させた街づくりをめざす。

6. 駅前拠点広場

- 鉄道 2 線が交差する付近に、駅を挟んで広場を設置し、南北が一体化した駅前の拠点とする。街の中心に位置する広場として、下北沢のシンボルとなる「へそ空間」の演出を図る。
- 歩行者利用に主眼をおき商業空間としての賑わいを阻害しないようなつくりとし、歩行者が憩い集える空間として、待ち合わせやイベントに活用していく。
- 災害時には、緊急車の活動拠点として、また、住民や来街者の一時避難場所として機能させる。

7. 歩行者交通

(1) 歩行者優先ゾーン

- 商業エリアを中心に、歩行者優先ゾーンを設定する。
- 地区への自動車の発生集中交通は、原則として地区幹線道路、主要生活道路及び駅前アクセス道路により処理するものとし、それらに囲まれた区域を歩行者優先ゾーンと位置づけ、各種交通規制等を駆使して不要な自動車交通が内部に侵入するのを防止する。
- 商店街内の回遊ルートは、原則的に歩行者専用とし、店舗への商品配送車等は時間限定やルート限定等の工夫を行なう。

(2) 歩行者回遊ルートと街かど小拠点

- 商業エリアは面的回遊ゾーンとして快適な買物が出来るよう、道づくりや賑わい空間の演出等を図っていく。
- 各商店街を巡る回遊路を既存商店街を中心に設定し、それに沿って、要所々にベン

チ等を設けた小広場を整備し、買物客が休憩できるようにする。これは来街者が街を回遊する際の足がかりとなると同時に、これからの高齢化社会には不可欠なものである。

8. 駐輪、駐車

(1) 駐輪場

- 駅から比較的近い位置に鉄道用地等を活用して使い勝手の良い駐輪場を整備し、鉄道利用者や買物客等の駐輪需要に対応させ、下北沢地区からの放置自転車の一掃をめざしていく。
- そのほか、主に買物客を対象とする小規模なものを商店街内に整備し、各店舗においても、建替等の際して店舗前駐輪スペースの確保に努め、また、大規模店には客向け駐輪場の併設を義務づけるなど、買い回りしやすい環境づくりに努める。

(2) 駐車場

- 極力地区幹線道路や主要生活道路に近い位置に設置し、商店街や住宅地内部に来街車両が侵入するのを防止する。

9. 生活基盤の整備ゾーン

(1) 通過交通の防止

- 住宅地内に不要な通過交通等が侵入しないよう、交通規制等を行なう。
- 細街路を拡幅整備する際には、車が侵入しにくい構造にするなど工夫を行なう。

(2) 小公園等の整備

- 住宅地内の空地や鉄道拡幅に伴い生じる残地等を活用して、ポケットパークや小公園等の設置に努めるものとする。
- 可能なものには防火水槽や資材倉庫等を併設する。

10. 防災対策

(1) 緊急車アクセスルートの確保

- 地区全体の防災性能を向上させるため、鉄道沿いの駅前アクセス道路を南北各2方向からの緊急車ルートとして活用し、消火活動困難区域の解消や救急活動の円滑化を図る。

(2) 一時避難場所の確保

- 既設の道了尊の他に駅前拠点広場を一時避難場所と位置づけ、災害時の一時避難や集合場所として活用していく。
- 更に街の構造に疎い来街者が速やかに避難できるよう、駅前拠点広場につながる歩行者回遊路の整備に努める。

(3) 広域避難場所への避難路の確保

- 震災時等に駅前拠点広場から広域避難場所である東大駒場キャンパスへの避難路として、駅前アクセス道路を活用する。

(4) 防火水槽等の整備

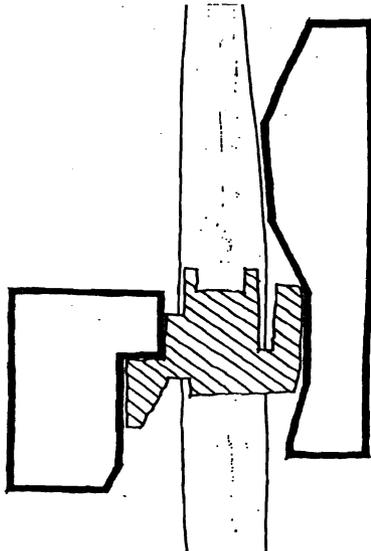
- 駅前拠点広場ないしはその周辺で、災害用貯水槽(*)の設置を図っていく。
- 新たに立地するビル等には防火水槽の設置を要請していく。
- 住宅地内の小公園や商店街の街かど小拠点には、可能な限り防火水槽等の防災施設の設置に努める。

(*)：容量100t以上、消防水利としてばかりでなく、震災時等の飲料用にも対応する。

2. 駅前広場の事例と下北沢駅とのスケール比較 (前回資料から再度引用)

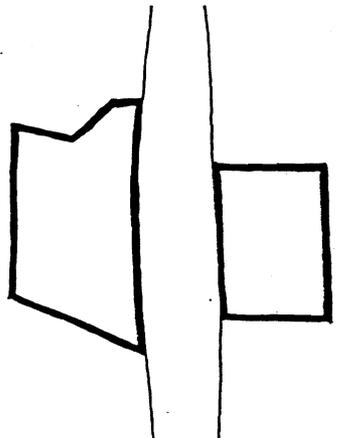
①三鷹駅 (JR中央線) [武蔵野市・三鷹市]

- ※鉄道乗降客数: 156,457人/日
- ・「北口」供用面積 : 5,980m²
 - ・計画面積 (S37.7決定) : 6,050m²
 - ・「南口」供用面積 : 4,000m²
 - ・計画面積 (S41.7決定) : 8,000m²

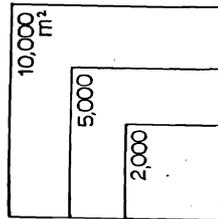
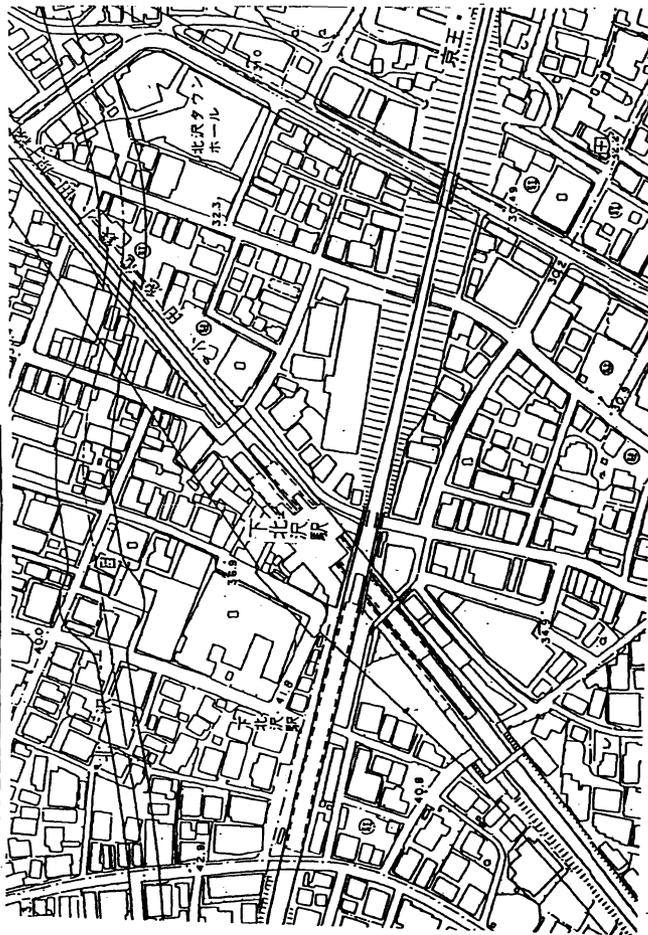


②高円寺駅 (JR中央線) [杉並区]

- ※鉄道乗降客数: 98,041人/日
- ・「北口」供用面積 : 3,474m²
 - ・計画面積 (S38.8決定) : 3,474m²
 - ・「南口」供用面積 : 2,758m²
 - ・計画面積 (S38.8決定) : 2,758m²

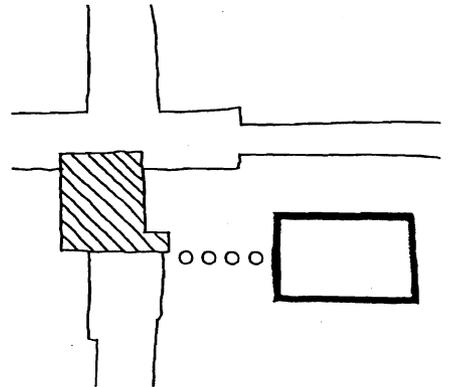


下北沢駅周辺 (S=1:2,500)



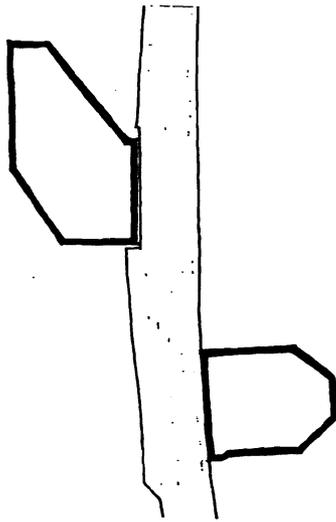
●西国分寺駅 駅前広場 (南口)

- ※都市計画決定されていない交通広場
- ・面積: 約2,200m²
 - ・再開発事業と併せた整備例。
 - ・タクシー乗降場あり。タクシープール8台。バス路線はないがバスの進入・回転は可能。



③狛江駅 (小田急線) [狛江市]

- ※鉄道乗降客数: 43,546人/日
- ・「南口」供用面積 : 2,635m²
 - ・計画面積 (S39.1決定) : 2,635m²
 - ・「北口」供用面積 : 4,200m²
 - ・計画面積 (S82.8決定) : 4,200m²



④自由ヶ丘駅 (東横線) [目黒区]

- ※鉄道乗降客数: 72,361人/日
- ・供用面積 : 2,060m²
 - ・計画面積 (S24.5決定) : 2,060m²
- 【参考: 28年式で計算した場合の面積】
上限 約9,300m²~下限 約6,400m²

