

第75回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

● 日時 : 平成13年2月14日(水) 午後7時15分～9時00分

● 場所 : 北沢タウンホール・3階 ミーティングルーム

● 議題 : 1. 下北沢駅前広場について

○使い方

○交通処理

○利便性と歩行者環境

○規模

2. その他

● 出席者 : (敬称略)

懇談会会員

- 11名 ((司会)、

北沢総合支所街づくり部 - 1名 (竹川)

街づくり課 - 6名 (安水、福田、八重樫、佐藤、高野、井澤)

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)

専門家 - 2名 (前田、若林)

◎ 世話人挨拶 :

前回宿題となっていた駅前広場について、「交通の利便性」、「外周道路使用の場合」、「6万人の乗降客がある街が歩行者優先でよいか」の3点から議論していきたい。

1. 下北沢駅前広場について

◎ 専門家から配布資料説明 :

……略……

● 都市計画事業にするには、アクセス道路はUターンして戻るのではなく、別方向へ抜けるものでないといけないのか。

● 街づくりという同じ目的に向かう仲間として、実現するための手法等の問題から、行政としてはこうしたいという構想があると思うので、まずそれを伺ってから議論してはどうか。

◎安水街づくり課長から説明：

駅前広場を都市施設として整備したい方針に変わりはない。都市計画決定を受けるためには一定の基準があり、駅前広場までの道路は線路敷を最大限利用して確保したい。広域生活拠点にふさわしい駅前広場を整備すべく、都なり国と詰めていきたいというのが区の基本方針だ。

◎竹川街づくり部長から説明：

アクセス道路は駅前交通の煩雑化を防ぐため、大きな道路から入りロータリーを通過して大きな道路に戻る、ポケットのような形態が望ましい。4方向から入り、好きな方向に出ていく方式にはならないだろう。歩行者主体の街づくりというご提言は尊重したいが、国の連立事業認可にあたっての整合性ということもあり、苦慮している。どこまで車が入ってくる状態なら許せるのか、今後の検討が必要。

- 概念図によると、駅前広場が北と東に偏りすぎているのではないかと。また世田谷代田方面へのアクセス道路がないが、仮に地上面が空けば、羽根木公園に通ずる歩行者道路として桜並木などにすれば楽しいと思う。

◎専門家から説明：

本日の資料で表現しているアクセス道路とは車のアクセス道路のことで、歩行者ルートは、いまある商店街の主要なルートは駅でどうつないでいくかというものを示している。おっしゃるようなルートは、連立化との絡みで可能性はあると思う。車のアクセス道路としては、補助 54 号線からと茶沢通りからの 2 ルートを想定している。

- 茶沢通りからのアクセス道路は、京王電鉄、区、都、国の費用分担の問題はともかく、わりに見えるものだ。もう 1 本の小田急跡地のもは、54 号線ができあがらないことには機能しないが、用地買収などの問題で実現が非常に困難な中、全く意味のないものになることもあり得るのではないかと。

- ただ、補助 54 号線は都市計画に則り、同時にやる意向と聞いているが、そのへんはいかがか。

◎竹川街づくり部長から説明：

補助 54 号線は全体を見ると、西のほうでは希望ヶ丘ですでにでき、桜上水 3 丁目では区の事業として現在 492m の用地買収をしている。当地は連続立体事業と並行して行わないと難しいので、短く区切って集中した用地買収により、茶沢通りから線路を越えた付近までを第 1 期として事業化することは不可能ではない。環 7 まで通すとなると気の遠くなるような話だが。

- アクセス道路は鉄道用地を最大限利用することが前提であれば、交通広場機能を補助 54 号線に接するように設け、歩行者広場機能の部分は駅寄りとしてはどうか。

◎専門家から説明：

そういう細長い敷地で、必要とする交通機能、広場機能を収められるかが問題。上下2車線と右折帯、車椅子にも対応する歩道、植栽帯等考えると、幅員が20m程度必要だ。そこに更に広場機能としてバス、タクシーのレーンを収めるのは難しいのではないかと。交通機能のうちタクシー機能を切り離して別のアクセス道路として考えたのがケース2だが、この場合のアクセス道路はあくまで補助的なもので、タクシーが出入りする程度しか確保できないだろう。

- 基本的には都市計画に基づくものであり、ケース1、2は行政の意見であると私は理解している。私どもしもきた商店街では、歩行者空間を第一にという信念を持っている。補助54号線で危惧しているのは、三角橋から茶沢通りに至る部分は、北沢地域の平成17年度までの整備方針には一切盛り込まれていないので、順々にということが当てはまるのかどうか。いずれにしても、アクセス道路なしに計画は成り立たないということか。我々は数年の検討の結果、補助54号線は浅深度の地下方式というのを提案しているが、構造が決まってしまうと、それを覆すことは不可能だと思われる。説明を伺うと、54号線は地表式との考えに立っているようなので、街を分断するという我々が最も避けたい状況にならざるを得ない。この点について考えを伺いたい。また、我々は緊急車両、弱者に対するもの、商業への配送（要時間的制約）以外、一般車両の自由な流入には反対で、外周の部分で何とか解決できないかと考えている。そこで、茶沢通りから54号線が斜めに小田急線にぶつかる、そこに説明ではアクセス道路がつながっているが、その上の三角に残された部分の有効活用が交通広場として一番よいのではないかと。オデヨン座のあった場所は一種の窪地なので、ペDESTリアンデッキではないが、避難の意味も含めた歩行者の通路としてつながるのではないかと。南側はエグザスから踏切を入った内側のところに、駐車場を伴ったタクシーや一般車両がターンできる広場が取れれば、あとは井の頭線の問題だけに絞られると理解している。京王側にメリットのある商業施設や乗降口の提案をすることで、この計画の輪に加わっていただければ、盛土の部分のことも含め、地下の利用も考えられるので、茶沢通りから駅のそばまでタクシー等が乗り入れられる構造も考えられるのではないかと。そういうことにも一歩踏み込んでいただけないものかどうかが伺いたい。

◎安水街づくり課長から説明：

下北沢駅周辺の整備は、駅前広場、54号線含め、区の道路整備方針にまだ明確に位置づけられていない。54号線については都が事業化の時期を明確にしていないので、今回の都市整備方針にはうたい込めないのと、小田急線が高架になった場合の検討も必要である。ランドデザイン構想図でも、基本は歩行者優先、身の丈サイズとされており、区としては車はできるだけ外

周道路沿いで処理し、専門家の提案も含めて今後の街づくりの計画面に生かしていきたい。井の頭線の土手については、支所として協議に入る段階ではないが、本所の都市整備部のほうで京王電鉄と会う機会には伝えているし、具体的に計画案が動いていく中では支所としても協議に入っていきたい。

◎竹川街づくり部長から説明：

54号線の道路整備方針にこの区間が載っていないのは、意識して載せていない。小田急電鉄の立体化のかたちが決まった時点で道路整備方針を変更するとの一文も入れて、道路の実施計画からは除いているということだ。浅深度地下方式は大変すばらしい案だが、非常に金がかかることと、ゆったり下がって、ゆったり出ていくので、かなり長い距離が掘割または地下となる。すると、その間は枝道から一切中には入れず、かえって分断が起これと考えられる。研究はさせていただくが、その心配はある。また浅深度なので、地表に個人の地上権を設定することはできず、広場的な使い方しかできないだろう。区内では全く例がなく、具体化できるかどうか不明だが、駅前を避ける努力、お気持ちはごもっともだと思うので、検討はさせていただく。

- 地下・高架が未決定で、仮定での話なので、非常に難しいが、駅前広場と補助54号線の問題は北側にとっては大問題で、駅前商店街が完全に分断されてしまう。われわれは昭和12年から線を引かれた下にいるので、早く計画を実行してほしいという人もいる。利害関係が相反して、いろいろ難しい問題だ。現段階では54号線はこの区間は小田急と同時にやり、平面路ということかと思う。

◎専門家から説明：

駅から少し離れたところに駅前広場もしくは一部の機能をという話は、街の大きな構造をどうするかということと大きく関わってくるだろう。その三角の場所は駅前から150～200m程度離れているので、都市施設としての駅前広場と考えるのは難しい。駅前広場をつくるということでは、テクニカルな意味で少し広げざるを得ないということで、周りに及ぼす影響にはここでは配慮していない。駅周辺の道路沿いに駐車場を設け、中はできるだけ歩行者系の空間として開放するというので、先ほどドイツの事例を参考にお話ししたが、一本裏通りにはサービス車は入ってきており、100～200mごとに駐車場があり、3000台といった大規模なものを分散的に配置している。ドイツの場合は周りの道路がしっかりしているので安易に当てはめられないが、街区なり、鉄道とアクセス道路に囲まれた一つのエリアの皆さんの話し合いの中で進めていくような、合意形成の一つのふさわしい単位があるかもしれない。車はできるだけ入れないという姿勢は堅持していくが、その方法論については宿題としておく。それは駅前広場をどうするという議論の中でもう少し見えてくるかもしれない。ルートやセルの大きさを少し小

さくしていくと、実現性が出るところもあるかもしれない。いまの議論の中でまとめるという作業は、なかなか難しいというのが正直なところなので、よろしくご配慮を。

- 先ほど言葉足らずだったが、仮に道路が浅い地下に入った場合、第一義には緑ある空間を考えている。また、三角の交通広場までの距離感だが、あくまで地下構造の鉄道を前提にしているので、地下と地表の間にコンコースを設けることで100mにならない距離感になる。
- エッセンの例で黒い道の部分は、車は一切入れないという考えか。もう一つ、こういう街をどういう手法で実現したのか、わかる範囲で教えていただきたい。

◎専門家から説明：

元の資料には“共存”という言葉は一切出てこないで、基本的に歩行者専用と理解している。緊急車などについてはわからない。図中の曲がった矢印は周りからのサービスルートで、裏側からサービスをするような形態の街区が並んでいるという構造で、駐車場が整備されている。周辺のしっかりした道路から一方通行で迂回してサービスをするという構造だと理解している。手法だが、特定の何々事業という名称は出ていないので、行政と住民の話し合いの中で一方通行化やセルの大きさが決められ、駐車場や舗装は国と市と地域住民が費用を分担して整備を進めてきているのではないか。道路空間そのものは昔からあったものだと思う。

- 今日はほかの会合等で出席が少なく、意見が少なかったが、今日の資料をたたき台に考えていただき、次回も引き続きこれを中心にご意見をいただきたい。

◎閉会挨拶（ 世話人）

少ないご出席だったが、大変いい資料をいただき、次回、また中身の濃い討議をさせていただきたい。お疲れさまでした。

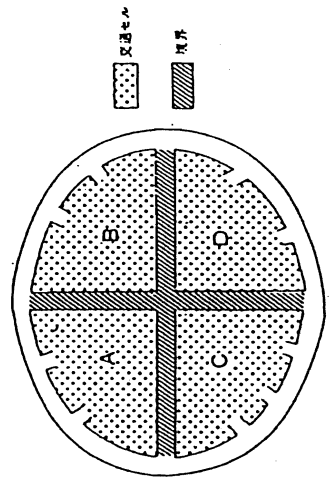
参考資料1：ドイツの歩行者区域設定の考え方

1. 「交通セル」による都心の区分

交通セルは図-1のように都市の交通を歩行者道を基軸として区分化したもので、その内容は次のような骨子からなる。

- ① 市街地をいくつかの地区(セル—細胞の意)に分ける。
- ② 各交通セル間の通行はできないようにする。
- ③ 各交通セル内の交通は一方通行や行き止まり等の通行規制によりループ化する。
- ④ 各交通セル間の交通は、迂回路(環状道路等)によってのみ可能とする。
- ⑤ 各交通セル間の境界を歩行者道路とする。従って、周辺道路のいくつかの限られた入口から入った車は、一方通行や行き止まりによって誘導され、決まった出口から周辺道路に誘導される仕組みになっている。別のセルに行くには、一旦周辺道路に出て、改めて決まった入口から入らなければならない。実質的に通り抜けはできないことになる。但し、セルを区分する中心の歩行者道路が、区画の役目を果たして一校軍両の通行を妨げていても、歩行者だけがその細胞膜を通して各セルを自由に通行できる仕組みになっている。

図-1 交通セルの図式的形態



2. 「交通セル」の規模

交通セルの適正な規模を決める要因の最も重要なものは、歩行距離である。許容歩行距離についてはいろいろな数値が提案されているが、駐車場や公共交通機関の停車場から最初の目的地までの歩行距離の平均値を200mとすると、交通セルの規模の基準として駐車場等からセルの境界である歩行者道路までの歩行距離が200m程度が望ましく、400m以上になってはならないと書える。ごく大ざっぱに

書いならば、駐車場等がセルの中心にあるとすると、半径200mの円の面積(12.6ha)ないし一辺400mの正方形の面積(16ha)を超えない程度が適当である。しかしそれは土地利用、セルの形態によっても歩行距離が変わってくるから、一概には述べられないが、一応3~20haの範囲であれば、その機能を果し得ると書える。

図-2 交通セルの形態比較

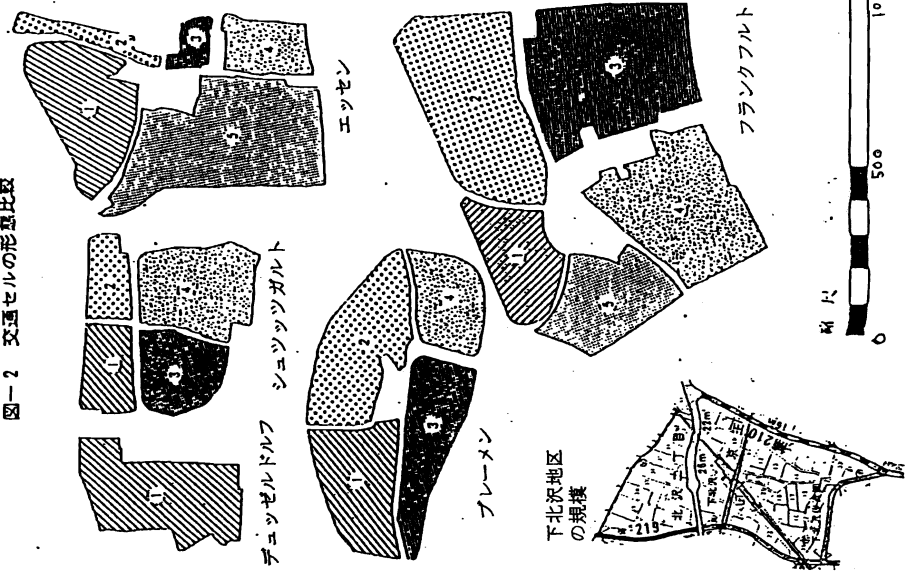
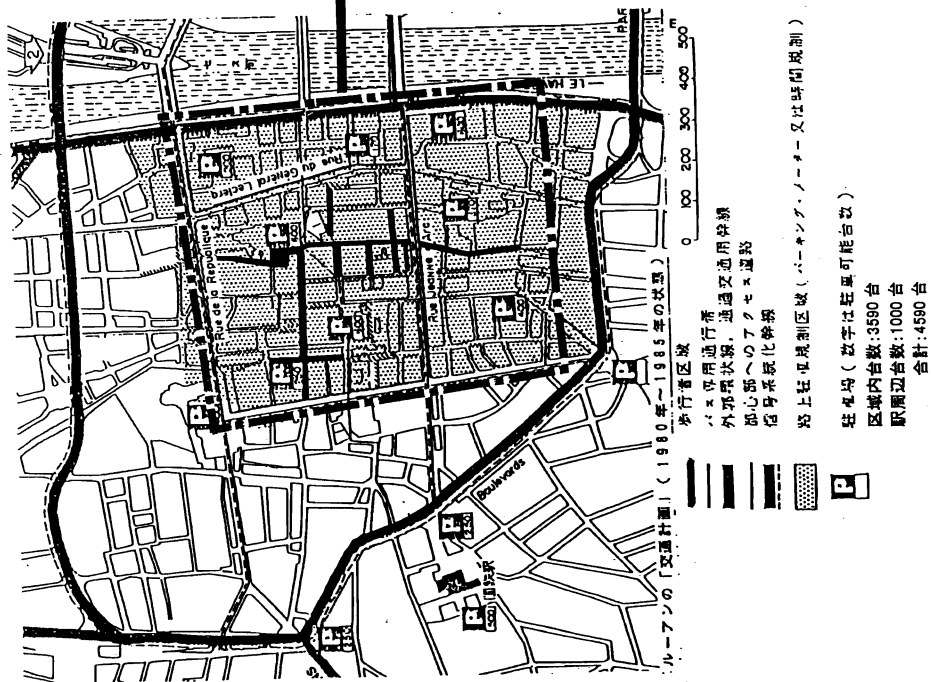


表-2 各都市の交通セル

都市名	区域番号	面積 (ha)	平均
1. デュッセルドルフ	①	13.6	13.6
	②	4.9	6.3
	③	3.6	
	④	6.6	
3. プレーメン	①	9.3	8.6
	②	10.5	
	③	8.6	
	④	6.1	
4. フランクフルト	①	8.8	16.8
	②	22.3	
	③	24.1	
	④	19.1	
	⑤	9.6	
5. エッセン	①	12.4	8.7
	②	2.7	
	③	1.9	
	④	5.0	
	⑤	21.5	

参考資料3：ルーアン（フランス）の歩行者区域



1/2500 拡大図
(一点鎖線区域内)

