

みんなで考えた

地域整備方針(区民提案)

世田谷区都市整備方針

地域整備方針提案検討会議 (最終報告)



平成16年2月

地域整備方針提案検討会議 事務局

## はじめに（地域整備方針提案検討会議「最終報告」について）

### ①都市整備方針は計画期間の中間点で見直しを行います。

区では、平成7年度に20年後を見据えて「世田谷区都市整備方針（都市計画マスタープラン）」を定め、この方針に基づいて都市づくり・街づくりを進めています。

その中で、街づくりの状況や社会環境の変化を踏まえ、中間点である平成16年度までに見直しを行うこととしました。

### ②見直しにあたっては、地域ごとの住民で構成する「地域整備方針提案検討会議」からの提案を、広く地域の皆さんの意見を反映しつつ、区へ提案していただくことにしました。

平成15年5月から5地域（世田谷・北沢・玉川・砧・烏山）で、区民の皆さんに応募いただき、「地域整備方針提案検討会議」（5地域全体で約150名が参加）を開催してきました。

「地域整備方針提案検討会議」には、広く地域の皆さんの意見を反映しながら、今後の街づくりのあり方や地域整備方針見直しの具体的な提案を区へ提案していただくことにしました。

「提案検討会議」は、それぞれの地域で、グループ名称は異なりますが、「まち」・「みち」・「みどり」のテーマ（キーワード）を中心とした3つのグループに分かれて提案検討を進めました。

### ③地域整備方針提案検討会議「最終報告」は、「中間報告」への地域の皆さんのご意見・ご提案を踏まえてまとめられ、区に提案されました。

平成15年10月には、地域ごとに地域整備方針見直し内容等について、「地域整備方針提案検討会議」から区への提案の方向性を明らかにした「中間報告」がまとめられました。

この「中間報告」は、次のような方法により地域の皆さんからご意見・ご提案をいただきました。

ア. 閲覧期間 平成15年10月22日（水）～11月4日（火）

イ. 閲覧場所 総合支所街づくり課、都市計画課

※区のホームページでも公開。

ウ. 意見等提出先 総合支所街づくり課、都市計画課

地域整備方針提案検討会議「最終報告」は、「中間報告」への地域の皆さんのご意見・ご提案を踏まえてまとめられ、区に提案されました。

### ④提案された「最終報告」については、「地域整備方針提案検討会議」参加者との意見交換を踏まえて、「最終報告」に対する「区の方針」を明らかにしたうえで、「世田谷区都市整備方針（都市計画マスタープラン）」素案を作成していきます。

### ⑤「世田谷区都市整備方針（都市計画マスタープラン）」素案は、平成16年度秋頃に公表し、地元説明会などにより区として改めて区民の皆さんのご意見をお伺いしながら策定していきます。

地域整備方針提案検討会議「最終報告」 目次

はじめに（地域整備方針提案検討会議「最終報告」について）

1. 世田谷地域整備方針提案検討会議「最終報告」	1
(1)「みどり、景観」グループ	1
(2)「みち、交通」グループ	14
(3)「まち」グループ	24
2. 北沢地域整備方針提案検討会議「最終報告」	41
(1)「まち」グループ	41
(2)「みち」グループ	69
(3)「みどり」グループ	94
3. 玉川地域整備方針提案検討会議「最終報告」	113
(1)「住環境」グループ	113
(2)「道路交通」グループ	167
(3)「自然環境（緑・水）」グループ	176
4. 砧地域整備方針提案検討会議「最終報告」	193
(1)「みどり・水」グループ	193
(2)「みち」グループ	209
(3)「住宅地」グループ	217
5. 烏山地域整備方針提案検討会議「最終報告」	269
(1)「市街地整備・防災・生活環境」グループ	269
(2)「道路・交通」グループ	278
(3)「緑と水・景観」グループ	296
(資料)「地域整備方針提案検討会議」参加者リスト	309

## 2. 北沢地域整備方針提案検討会議「最終報告」

### (1)「まち」グループ

#### 【提案のあらまし】

「まち」グループでは、「歩く生活、歩いて楽しい街」を基本理念とし、電柱などの景観づくり、若者や高齢者等地域に密着した生活への配慮、道路交通対策、防災・防犯対策などについて検討を行いました。

私たちは、主に以下の点について提案します(詳細は次ページ以降です)。

#### 1章 まちづくりの基本的な方針について

1章では、次のテーマについて、その基本的な考え方、まちづくりの方策などについて提案しています。

##### 1. 地域全体のまちづくりについて

「歩く生活、歩いて楽しい街」の実現を基本理念としてまちづくりを進めるべきことを提案しています。

##### 2. 住宅地のまちづくり

ミニ集合住宅が多い現実をふまえ、生活上のルール、建設のルールなどを普及していく必要があること、また誰もが安全に住むことができるよう、防犯・防災まちづくりのあり方について提案しています。

##### 3. 駅周辺のまちづくり

「歩けるまち」をキーワードにした下北沢駅周辺のまちづくりのあり方、商店街の空き店舗の活用などについて提案しています。

##### 4. 生活道路の整備について

生活道路整備のあり方、特に電柱・電線の地下化の重要性や方策について、また幹線道路整備のあり方について提案しています。

#### 2章 地域整備方針の具体的修正について

1章の検討結果をふまえ、「都市整備の基本方針」「北沢地域整備方針」における現行の記述について、具体的修正提案等をまとめています。

#### (参考) 検討経過(日程)

定例会：第1回 5/22、第2回 6/19、第3回 7/17、第4回 8/21、第5回 9/18、  
第6回 10/16、第7回 11/20、第8回 12/18

街歩き：第1回 8/16

## 検討・提案の前提条件として

1. 「都市整備の基本方針」は原則変更しないとしているが、この7年の社会情勢の変化は大きく(今後の変化予測はさらに困難と思われる)、検討を進めた結果、必然的に基本方針に踏み込まざるを得ない部分があり、修正は必須であること。
2. 国や都などの広域的既定計画との整合性をはかる、とされているが、来年3月に、都の都市計画道路の見直しの発表があるが、それとどのようにして、整合性をとるのか。
3. 「都市整備方針」はおおむね20年を見すえた方針とあるが、都市化が進行した世田谷区に於いては、一つの都市施設が出来上がるまでだけでも20年以上を経過している。20年ではなく、50年、100年の単位で方針を定めるべきである。
4. 限られた人数で、限られた時間内での検討であり、検討していない部分の方が多い事を理解して、今後の具体的な継続の対応体制を望みたい。
5. 検討会議はこの12月18日(2003年)で最終回となるが、提案がどう採用され、またなぜ採用にならなかったかの説明と再検討、再議論の機会が必要である。
6. 7年前の提案会議では、区民の最終提案は1冊の冊子にまとめて公表されたが、その後どう提案を反映したかの説明もなかった。

提案を受けてからそれが修正案として決定する過程が重要である。今回の提案会議では、中間報告後の時間が十分でなく、どう最終案をまとめればいいのか、議論と検討がこれから必要である。区民提案を具体性あるものとするためには、この検討会議の継続が必要である。

# 1章 まちづくりの基本的な方針について

## 1. 地域全体のまちづくりについて

### (1)街づくりの基本的考え方 ~「歩く生活」を基本としたまちづくりを~

#### さまざまな世代にわたって、歩く生活を前提としたまちづくりの推進を

歩く生活、歩いて楽しい街を基本理念とすることで、電柱など景観づくり、若者や高齢者の生活等地域に密着した生活への配慮、道路交通対策、防災・防犯対策など、総合的に実現するべきである。

北沢地域は、高齢者の割合が高く、子どもの人口は減少傾向にあり、全体として高齢化が進んでいる。これは居住者の移動が少なく（定住性が高いのは住みやすいと言う事かも知れない）、街自体の変化が比較的少ないのではないと思われる。また一方で、ミニ集合住宅に住む若者層も多い。都市としては道路が狭く、身近な生活道路での車と歩行者・自転車の問題をはじめ、密集した住宅地であることによる防災・防犯の問題の顕在化など、生活環境として多くの問題をかかえている。

さまざまな世代が生き生きと生活できる地域にしていくためには「歩く生活」をキーワードに、あらゆる人々が「歩いて生活を楽しめる街」を基本にまちづくりを進めていくべきである。

街が時代と共に周辺地域に無造作に広がり、徒歩圏内では日常生活に必要な要素が欠けてきている現状を、もう一度見直していく必要があるのではないか。

### (2)土地利用構想と現実の用途地域規制のギャップの解消を

地域整備方針における土地利用構想を実現するため、現実の用途地域規制などの状況を区民に分かりやすく知らせることが、まず必要である。

- ・商業系地域であるが、商店街の衰退により現在は実質的に住宅地化している地域に、高容積率と日影規制の緩やかさのために高密度のマンションが建ってしまう。
- ・用途地域（商業系と住宅系）が、細い道で区切られているケースが多い（低層の住宅の隣に高層の集合住宅が建つ。）

→ 路線式の用途地域による問題点がある。道路に沿った商店街のため沿道に沿って商業系地域を設定したために、第一種低層住居専用地域に侵入する細長い商業系地域が存在する地域が、北沢地区を含めいくつかで見られる。そして異なる用途区域にまたがって建物が建つ場合があり、「第一種低層住居専用地域」の目的である低層住宅の良好な環境を損なう現実が引き起こされる。

平成4年の都市計画法改正により、住居系の用途地域が細分化され、第一種、第二種住

居専用地域が設けられている。こうした商店街は、商業系の地域ではなく、上記の住宅系地域とする方が現実的で適切な対応（見直し）となるのではないかと。

- ・地域整備方針における土地利用構想では「低中層住宅地」となっている区域が、現実の用途地域規制では高さに関する規制がないために、高層建築が建ってしまう。また、公園を借景とするように、公園の周囲に高層建物が建っている現実がある。
- ・第一種低層住居専用地域において、一定の要件を満たせば12mまでの高さが認められる場合がある。これは第一種低層住居専用地域の目的とは相反するものと思われる、**低層住宅の定義**を明確にし（3階建までとすべきと思われる）、低層と中層の地域をはっきりと分ける必要があると思われる。

\*\*\*\*区の「建築ガイド」P.25には、「低層（一般的には2～4階建）」と記されている。

また「中高層建築物等の条例」では、「中高層建築物とは「...階数が3階以上の...」とあり、矛盾した定義となっている。

こうした事実を区民に分かりやすく知らせ、問題点の解消をはかる必要がある。

〔今後の方向〕

- ・商業系地域と住宅系地域ははっきり整理すべきである。特に第一種低層住居専用地域は戸建住宅の保護のために、商業系地域に接するべきではないと思われる。
- ・地域整備方針の土地利用構想と現実の土地利用規制の整合（地域整備方針の土地利用構想に示された将来像に対して、現実の用途地域指定にはかなりのギャップがある。）をはかる。
- ・都市計画公園に接する周辺区域は「公園の環境」を守り、その空地性、景観を保全するために容積率／建ぺい率／高さ制限を設けるべきである。
- ・公園には住居系の用途地域が設定されており、その容積率／建ぺい率／高さ制限は、一般住宅地と変わらないが、公園は「永久空地」であるという性格からそれらの制限を低く設定されるべきである。
- ・また、建て売り住宅等のミニ開発の際にも、事前に業者が「建築工事協定書」を地元住民と取り交わすための条例等をつくり、話し合いの場を必ず持つ必要がある。

### (3)土地利用や建築物の規制について～まず、区民へ分かりやすい情報を～

#### **建築物の規制：地区住民によるルールづくりのための情報周知を**

現行の規制や地区住民によるルールづくりの必要性について、区は分かりやすい情報を周知すべきである

建築物の規制については、住民による地区計画、建築協定等のルールづくりが必要と言われるが、住民自身による取り組みは、通常はたいへん難しく（地域に対する愛着が薄れていること、建築紛争などで住民間の関係がぎくしゃくしてしまうこと、リーダーがなかなか生まれないことなど）、地域住民の合意が難しい。

しかし、建築基準法等の法律は最低限の規制をしているに過ぎず、住環境を守るには住民自らがより強い規制をつくる必要があるため、区は、区民が理解しやすい情報を提供し、ルールづくりを手助けすべきである。

### 都市整備方針のありかたについて

- ・地域整備方針の記述は、全体としてわかりにくいので、誰にも分かりやすいものとする。
- ・低層建物、中層建物、高層建物、などの言葉の定義を明確にする。
  - 区全体の土地利用と公共施設の配置・各地域の土地利用構想・用途地域等、それぞれが一目でわかる地図等が必要である。
  - 矛盾のない方針の策定を
- ・土地利用構想では居住の基本として、「都市型居住ゾーン」「一般型居住ゾーン」に分類している。主に第一種低層住居専用地域を「一般型居住ゾーン」とし、「低層戸建・集合住宅地区」と位置付けしているが、集合住宅は都市型居住の形態であり、一般型居住としては世田谷においては、低層戸建ではないだろうか。集合住宅と戸建住宅の混在は様々な意味での混乱を招き、戸建住宅の快適性が脅かされる。  
集合住宅に建て変わって行く現状の変化の中では、戸建住宅を守って行く地域が必要と思われる。

## (4)まちづくり実現の手法について

### 借地により土地の生み出しを

地域に必要な施設（ゴミ置場、駐輪場、C.Cボックス用地など）用地を、借地によって生み出していく施策が必要である。

### 公共施設の活用について

現行の地域整備方針では、学校施設や通学路の整備について具体的にふれていないが、教育施設関係は他の公共施設と切り離されて存在する訳ではない。少子化や子どもの数の地域による変動を考慮しながら、学校校舎の活用等を含めた公共施設を、高齢者や障害者を含めた福祉・社会活動等の用途に活用できるようにする必要がある。

（人口構成の変化に応じて、利用方法、利用形態を柔軟に対応できるように）

## 2. 住宅地の街づくり

### (1)まちに安心して住める「しくみ」をつくる

#### 住み方のルールとシステム

「ハード」の整備とともに、住み方のルールや安心して住めるしくみづくりが必要である。

公共街路空間の不足している住宅密集地ではハード面の整備は時間がかかることもあり、現状の中でどうしたら快適に住んでいけるか、生活上の工夫やモラルの問題を含めてのソフト面での対策が必要であり、「都市に住むルールづくり」が必要である。



## (2) ミニ集合住宅（小規模アパートなど）について

### ミニ集合住宅や居住者に対する対策の充実を

ミニ集合住宅が多い現実をふまえ、単身層の生活を支えるインフラの充実や生活上のルール等の普及をはかっていく必要がある。

北沢地域は、単身層が住むミニ集合住宅が多い。これらの集合住宅は、ともすると地域にとってマイナス要素としてとらえられ、これまで対策が講じられてこなかったともいえる。家族の関係が希薄になり、家族が個別化し、高齢化が進んでいる現在、こうしたミニ集合住宅に住むのは若い単身者のみならず高齢者も含まれて行くことが予想され、ミニ集合住宅の生活を支えるインフラ整備や、孤立化しやすい単身層の生活を支えるしくみ、マナーの普及などを積極的に進める必要がある。（銭湯などの確保、ゴミ出しや回覧板など生活の管理の問題に積極的  
手立てが必要である。）

→ 現在コンビニが商品を売るだけでなく、多用途・多機能な「サービスセンター」化して来ていることを生かし、単身者の生活センターとしての利用を模索するのほひとつの方法と思われる。

〔具体的方向や対策〕

- ・ゴミ出しのマナーの指導
- ・駐輪場の設置
- ・外国人居住者に対して、生活様式の違いを教えるなど
- ・高齢者を含めた単身者の生活や安否をサポートできる複数のシステムを整備し、孤独にならず生活できるシステムをつくる。これは単に安否の確認にとどまらず、高齢者等が様々な社会活動に参加できるようにしていくことまで考えていくべきである。

## (3) 集合住宅の建て替えについて

集合住宅の建替えとまちづくり（周辺地域との関係等）の問題を今後重点課題として考えるべき

古くなり地震や火災時に危険な集合住宅の建替えが今後増えてくると思われ、集合住宅とまちづくりとの問題は重点課題となる。基本的には、戸建て住宅と集合住宅は混在しない方が望ましく（物理的な大きさの差や住む人の意識が異なる事、戸建て住宅が上から見下ろされるなど）、集合住宅の建て方について検討していく必要がある。

〔具体的方向や対策〕

- ・集合住宅建替えにあたっては、道路との関係、ゴミ、自転車の問題も考えるべき。（モラル、基準をつくる必要がある）
- ・将来「スラム化」しない集合住宅をつくるべき。

### ミニ集合住宅建設の際の新たなルールの必要性

#### ミニ集合住宅の建築に関する新たなルール化が必要

上記の対策と並行して、ミニ集合住宅の建築、建替えなどにあたって、駐輪場やゴミ置き場設置、管理責任者の明記などを義務づける新たな規制を検討する必要がある。(ミニ集合住宅に居住する住民が多い現実をふまえ、さらに集合住宅化は進むことが予想されるので、条例や要綱など新たな対策が必要)

〔制度化を検討すべき内容例〕

- ・ 駐輪場の設置：集合住宅の規模を問わず、設置を義務付ける



道路拡幅部はバイク置場



ポケットパークは駐輪防止に自衛

\*\*\*\*\*ミニ集合住宅住民の自転車だけでなく、至る所に置かれる「自転車等の規制が必要」になってきていると思われる。  
自転車置場の設置と、駐輪のルールづくりを。

- ・ 管理責任者の明記(標識等の掲示)に留まらず、すぐに連絡がつけられる方法を模索する。
- ・ ゴミ置き場の設置：集合住宅の規模を問わず、設置を義務付ける
- ・ 共用施設の設置(複数のアパート建替えの際には、居住者用の共用施設(銭湯や小広場、たまり場等)の設置も考慮すべき)

## (4)防犯まちづくりについて

みんなが外に出て歩きたくなる街、歩いて気持ちが良い街をつくることが、防犯まちづくりの基本となる。

北沢地域は、区内でも特に犯罪が多い地域となっている。特に、侵入盗(空き巣狙い等)については、下北沢駅周辺を中心とした地域が特に多い(警視庁データによる)。これは個々の住宅での防犯対策のみでは限界があり、地域のまちづくりとして取り組まなければならない課題である。

住宅地における建て混みの進行や、ブロック塀等によってまちに「死角」が多くなり、犯罪者がまちに隠れやすい状況をつくっていることにも問題がある。

具体的な手立てを講ずる必要があるが、老若男女を問わずみんなが外を出歩いて気持ちのよいまち(例えば、電柱がない、不要な塀がない、空がきれいなまち)をつくることが、防犯にも役立つものとする。

〔具体的方向や対策〕

- ・ 住宅開発に伴う「袋小路」ができないようにする

→ ミニ宅地造成に伴う道路位置指定申請では、行き止りの私道新設が容易にできるが、この道路は公共性がほとんどなく、この道路に面する宅地の専用使用スペース化しているのが現実である。行き止り道路は認めない形に改めていくべきである。

- ・隣どうしの住宅の壁の距離を広くとって、見通しがきくようにする（防災面でも、窓から避難できるなどのメリットがある）
- ・電柱やエアコンの室外機等住宅のまわりにあるものが足掛かりにならないようにする。
- ・ブロック塀を低くする、なくす。
- ・交番、消防署の配置の充実を検討する（無人化している交番は防犯上不安である）。

## (5)防災まちづくりについて

道路によって延焼を遮断する考え方（延焼遮断帯）だけでなく、住宅の密集対策として住宅相互の壁を離すなどの対策が必要である

個々の住宅の建て方については、私権の侵害との兼ね合いが難しいが、阪神・淡路大震災等を教訓に、防災対策として、個々の住宅の建て方の改善を積み重ねていく考え方が重要である。  
〔その他の検討課題〕

- ・広域避難場所の有効性について、見直しが必要（例えば、日大文理学部付近は大学施設が増えており、周囲も塀等で囲われており、開放性が低く、避難場所として、また避難ルートの安全性などの観点からみて適切かどうかを判断していくべきである。）。
- ・広域避難場所の安全性を高めるために、周辺を含めての無電柱化を進める検討があってもいいのではないか。

## 3. 駅周辺のまちづくり

### (1)下北沢駅周辺のまちづくりのあり方

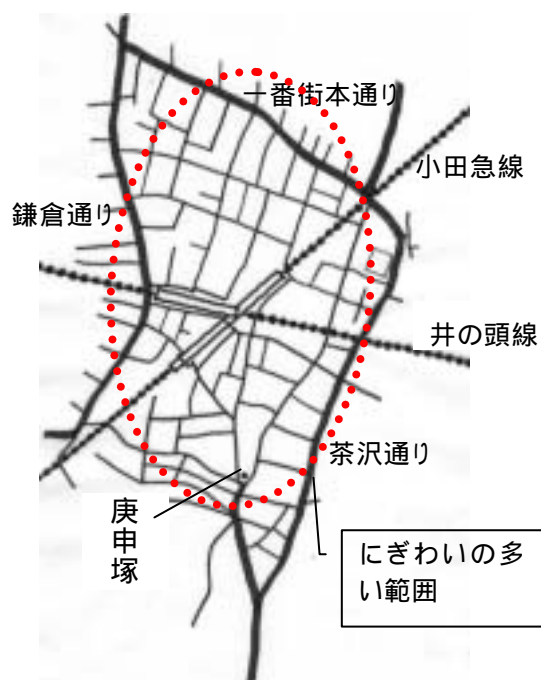
キーワード「歩けるまち」を基本に、現在の良さを生かしたまちづくりを進めるべきである。

下北沢駅周辺のまちの魅力を、整理してみる。

- ・若者に人気のあるまち（若者の住みたいまちベスト3に入っている）。
- ・細い路地に小さいしゃれた店がいっぱい（狭い道が魅力をつくっている、密度の高さ）
- ・都心に近いわりに良い環境に恵まれている（住宅地に囲まれている）。
- ・車が入ってこない。（歩いて安全）
- ・変化しつつも、今までの街の歴史が見える（街の構造があまり変わっていない）安心感・親近感。
- ・歩ける範囲で街の広がり成り立っている（広すぎない）。
- ・街に個性（特徴）と文化がある：5つの小劇場群、骨董品（古着、家具、レコード、玩具）の店。

### 現状分析

駅周辺の「はんか街」は、一番街本通り・鎌倉通り・茶沢通り（そして南は庚申塚だろうか？）に囲まれた南北、東西とも約500mに満たない範囲の中の、主として東側に位置し、その中を小田急線と井の頭線が田の字に横切っている。茶沢通りの一部に歩道があるがこれらの道路は狭く、この「はんか街」の内部の街路はいずれもさらに狭く、車の進入が困難である。この「歩者エリア」となった境界が、「はんか街」の中心部となっている。密度の高さ、建物が大きくなくスケール感に違和感が少ない、地形の緩やかな高低差、直線ではない変化のある道路という土地の記憶と、世田谷では古くから開けた時間性が、魅力となっているのではないだろうか。



沿道型の商店街である一番街本通りは、歴史があり生活に密着した商店街にも係わらず現在では、空き店舗が発生している。また、駅周辺の自転車やバイクの放置や止め方の乱雑さ、壁面の落書きの多さも問題である。

#### 〔具体的な方向や対策〕

- ・「人が集まる楽しさ」や「そぞろ歩ける」ことを大事にしたまちづくりが必要である。
- ・今後も車が入って来ない街づくりを進めていくべき。（駅前には必要な車の進入のみとし（タクシー、緊急車など）、バス停留所は「ターミナル」にはしない（停車のみとしたバス停）。タクシープールはつくらないなどの工夫をすべきである。
- ・小田急電鉄に駐輪場を設置させると共に、商店街としても駐輪場を設置していく。
- ・都市計画事業である小田急地下化に伴う線路跡地は、都市計画として公共用地として利用できるよう手続きを進めるべきである。
- ・小田急線の地下化により線路がなくなることで、線路の北側と南側の地区の関係を密にし、連続した空間となるよう計画する。

## (2) 商店街の空き店舗の活用

### 地域の生活に役立つ空き店舗対策を

- ・北沢地域の商店街では、地域密着の小売店が減っており、「歩いてどこへでも行ける生活」のためのインフラの欠如として大きな問題（銭湯、日用品店等）となってきている。
- ・商店街に空き店舗が増えている。空き店舗（空き地）を積極的に活用する方策が必要である。

#### 〔具体的な方向や対策〕

- 1) 外部からも出店やアイデアを募り、地域の生活に役立つ店舗を企画する。
- 2) 空き店舗スペース・空き地を商店街の核に変化させる。

- ・通常は商店街利用のための駐輪場として利用し、イベント・祭り・大売出し・学童の通学の集合場所、テンポラリーな露店スペース等に多様に活用して、このオープンスペースが商店街の核となるように仕組んで行く。また、その収益を地域に活用する。  
(地区計画等で住宅地に出来たポケットパークの商店街バージョン)

## 4. 生活道路の整備について

### (1) 電柱・電線の地下化

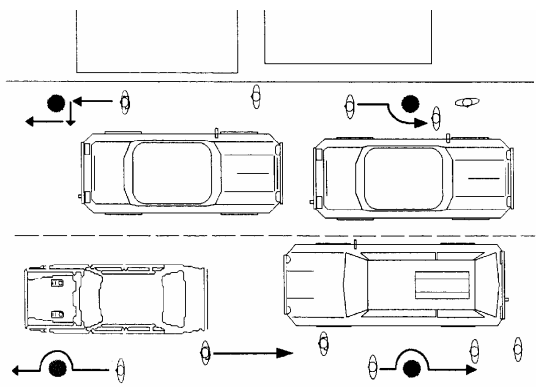
生活道路における電柱・電線の地下化は、今後のまちづくりの重点事項として、優先順位を決めて実施していくべきである。

現状の生活道路において、電柱が歩行者の安全を確保しているとの認識は改めるべきである。(歩行者が電柱をよけて車道側に大きくはみ出して歩く実情は、非常に危険である。)

- ・住宅地の生活道路の電柱・電線(東電、NTT、ケーブルテレビ等々)は、歩行者の交通安全、防犯のみならず、空を眺めるにも邪魔になるなど街の景観上の問題も大きい。
- ・新設等の広幅員の道路で実現させて行くのはもちろんであるが、狭い生活道路の電柱・電線の地下化の問題は高齢化の進行と車社会へさらに移行する中で、今まで以上に差し迫った問題となっている。さらに高層ビルによる電波障害が増えたために、ケーブルテレビ化も進行し、電線が減ることはない。
- ・道路沿いの建物の前面を電柱と電線が被いつくすことから、建物の外観を見上げる邪魔になり、外観がどうであるか、つまりごく普通の建物の外観を評価することに関心が無くなり、街並みに魅力が無くなってきている。
- ・生活道路の電柱・電線将来の地下化は、まちづくりの基本条件として、主要な生活道路から優先順位を決めて順次実施していくべきである。

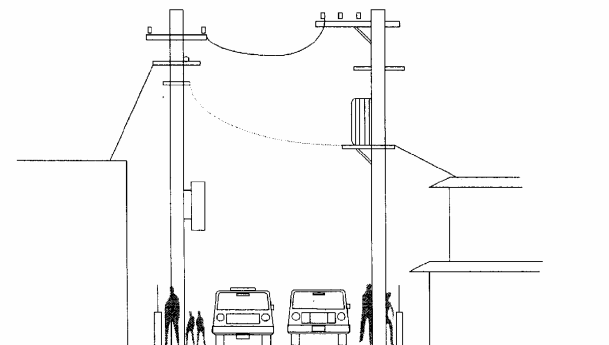


電柱をかわすには車道側へ大きくはみ出す怖さがある

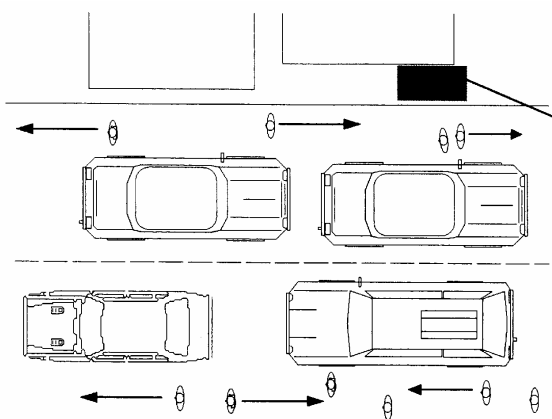
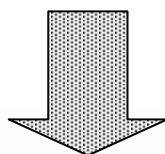


電柱

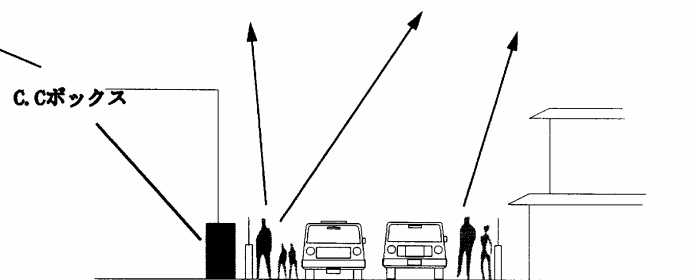
電柱が出っ張っているため、人にとって歩きにくいみちになっている



電柱・電線が空を被って、美しくない



電柱が地下化されることによって、歩きやすくなる



C.Cボックス

空を眺めることができ、すっきりした印象となる

〔具体的な方向や対策〕

- ・地域の主要な生活道路であり、交通量が多く、商店が点在し、歩行者が多いなど、通行の安全性に問題のある道路から実施していくべきである。

○候補・鎌倉通り

・茶沢通り

〔実現にあたっての課題〕

- ・地下化には、地上にC.Cボックスが必要（土地がないため、住宅敷地内への設置が必要。住民の協力が必要となる。）。

川越の蔵造りの街並みでは、民地にC.Cボックスを設置して、電線の地下化を実現させた。

## (2)生活道路整備のあり方

生活道路の整備には、拡幅などハードな整備とともに、今できる工夫を進めていく必要がある。

生活道路の拡幅には時間がかかる。住民と区が協力して、現状の道路の中での工夫が必要である。

〔具体的な方向や対策〕

- 1)道路の質を変える：車が進入しにくい。スピードを落とす仕組みを工夫する（道路の色彩や舗装の材質を変える、ハンプやサインを設置する）。道路を安全に横断できる方法を工夫する。
- 2)ところどころに緊急停車帯をつくり、利便性をはかる。  
ごみ収集車のきめ細かいごみの収集や、高齢者の介護のための送迎等、今後住宅地の細街路での「停車スペース」の必要性はさらに増えてくる。

## (3)幹線道路整備について

### 小田急線の地下化と幹線道路整備

- ・ 幹線道路、地区幹線道路（補助154号線、補助54号線など）都市計画道路の整備が進んでいないが、これらの道路計画は計画決定されてから、かなりの年数が経過しており、計画を再考する必要がある。
- ・ 補助54号線は下北沢の「はにか街」の北部を横断するが、この補助54号線の道路形態を工夫しても、現在の街のかいわいを分断し、一番街本通りが孤立化してしまう恐れがある。まちの地理的な広がりや賑わいを無視した形での幹線道路や地区幹線道路計画は現在のまちの構成を破壊してしまう。道路が整備されていない地域とはいえ、その問題点は大きい。
- ・ ここは「拠点周辺歩行者ゾーン」と位置付けられ、区内ではそれがもっとも実現されている区域である。この区域を分断してしまう補助54号線は、計画の再考が必要である。
- ・ 下北沢周辺の小田急線複々線立体交差化事業によって出来る線路跡地を活用して、補助54号線の計画路線変更の道路整備などを含めた公共空間目的に活用すべきである。



この事業は都市計画事業であり、線路跡地の土地利用は基本的には公共目的とすべきと思われる。駅前広場、道路、自転車置場、駐車場等の交通要素に利用すると同時に、ミニ集会場や社会福祉関連の施設などを計画し、駅舎と一体の複合施設として整備し、まちのあずま屋のような空間としながら、現在の駅前の狭さを解消し、駅付近の繁華街の魅力の特徴づける利用方法を検討すべきである。

下北沢の場合、歩行者空間の中にある駅舎は、まちのインフォメーションセンターとして重要である。

### 幹線道路の街路樹について ~井の頭通りを素材に~

幹線道路の街路樹は充実すべきであり、歩道空間の充実（植樹スペースの充実）その他、樹木が生育しやすい環境づくりをするべきである。

- ・北沢地域は公園面積、公園の数共に他地域に比して少なく、地域内の公共の緑は少ないために、道路の植樹帯は重要である。緑はうるおいや景観上等の有効性と同時に、自然の生態系の要素のひとつとして、私達に気象の異常さや環境の変化を伝えてくれる、都市の中では自然を感じられる部分が非常に少ないがために、自然環境の変化を知る機会が少なく、街路樹や公園の緑は、そうした意味でも重要な要素である。都市のヒートアイランド現象や大気汚染に関して、都市の緑は確実にその変化と危惧を示してくれる。
- ・大きく成長した樹木は、街のアイストップやサインとなり、住む人々の記憶に残っていく。北沢中学の南側にあった並木が、井の頭通りの拡幅のために無くなり、この場所の目印であった風景が変わってしまった。この場所の歩道の整備に当たっては大きく成長する街路樹を植えるべきと思われる（鎌倉通りを南方向から進んできたときのアイストップであった）。
- ・街路樹の樹種は、管理のしやすさや排気ガスに強いなどの単純な条件で選ばれてしまう傾向があるが、出来るだけ多様な樹種を豊富に植えることが都市のうるおいとなると共に、私たちへの多様なメッセージとなる。



## 2章 地域整備方針の具体的修正について

2章は、1章に記した基本的方針に沿って、現行都市整備方針の修正に関する提案および修正のあり方に関する意見をまとめたものである。

以下、次のように示している。

地域方針原文に対する具体的修正意見（太字・下線は修正部分）

地域整備方針の記述に対する意見

### 第1部 都市整備の基本方針

#### 1.3 計画の期間、改訂の考え方

(1) 都市整備の基本方針 [ p8 ]

ただし、前述のとおり社会情勢の変化や、区全体に共通する基本的な施策の変更があった場合などは適正に見直しを行う。

原文にうしろに追加

ただし、前述のとおりこうした基本方針の決定方法は行政による事前裁量から透明なルールによる事後チェック型へと社会情勢が変わってきており、区全体に共通する基本的な施策の変更があった場合などは適宜、適正に見直しを行う。

#### 2.2 街づくりの主要課題

(2) 区と区民・事業者が共につくる街づくりの一層の充実 [ p14 ]

最終行目以降を修正・追加

都市づくり・街づくりは、区のみで可能となるわけではないので、区は都や国に積極的に働きかけをして行き、世田谷区としての街の地域特性を打ちだす必要がある。

また、区と区民そして個々の建築行為や開発行為に携わる民間事業者と適切な協力・連携を取りながら、区・区民・民間事業者など誰が主人公となるべきか考えながら、三者の連携による街づくりを推進していく必要がある。

具体的な方策としては、地区計画、街づくり条例、各種要綱を整備し、尊重していく。

\*\*\*\*\* (解説)1. この方針の中では、民間事業者を別扱いし、「区」優位の視点が何箇所かで見られるが、区民が民間事業者である場合、区民が依頼した民間事業者である場合もある。また、住宅の開発・整備の面では民間事業者の手にゆだねたまま具体的な方策を取らなかった経緯もあり、今後、区は民間事業者との協力体制を確立すべきである。

2. 「地区計画」は、現状の制度の中では、広域な都市計画（都市計画道路や用途地域等）と個々の建物の建築規制との中間の街区単位で街づくりを行い、地域の特性を活かした内容や規制に対し拘束力を持ち、住民の参加を反映しやすい制度と思われるが、その意図が区民によく理解されていないので、区は地区計画の活用等に関して説明していく必要がある。

建築に際しての各種の条例・要綱が現在でも各担当課ごとにあり、設計者や建築主に負担となっている反面、遵守されずに「街づくり」に有効に働いていない部分もあり、街づくりへの寄与を検討しながら整備する必要がある。

#### (7) 総合的・計画的都市づくりシステムの確立の必要性 [ p17 ]

5 行目以降を修正・追加

今後の都市整備行政の展開にあたっては、一層の総合的・計画的とりくみが求められている、と同時に都市とは公共性であり、都市に住むためには、ルールや仕組みづくりの確立が必須であることをはっきりと認識する必要がある。すなわち、都市づくり・街づくりにおける区民・民間事業者と区の相互協力の中で、区としてとりくむ施策・事業の推進方法や時期を明らかにし、かつ、都市づくり・街づくりの現状の区民と区の評価システムを確立していく必要がある。

\*\*\*\*\* (解説) 都市のハードな整備は都市計画道路や二項道路の整備を見ても分かるように遅々としている。都市は「人が住み・歩く場」であるので、ハードな施設がありながらも生態学的な存在である。施設の整備を展開していくと同時に、それ以上にソフトな住み方（都市に住むお互いの付き合い方のようなさりげないものから、具体的な規制や拘束力を持つものまで、その範囲は非常に広い）を拡充していくべきである。

### 3.3 都市づくりの骨格プラン

#### (1) 生活拠点

広域生活拠点 [ p22 ]

5 行目に追加

しかも、それぞれの地区の固有の場所性や、独自の個性がある。

### 4.4 防災および生活環境整備の基本的方針

#### (2) 学校の防災活動拠点化 [ p49 ]

学校は防災活動の拠点として貴重なストックである。したがって、区立の小中学校をはじめとした学校施設を、防災生活圈単位における地域の防災活動拠点と位置づけ、学校施設の改善とともに、周辺建築物の不燃化、緑化、アクセス道路の整備など、近隣住民の参加による周辺住民の街づくりを推進する。

(2) 全体を修正

(2) 学校の生活と防災の活動拠点化

学校は防災活動の拠点としてばかりでなく、孤立になりやすい都市住民の生活サービスの拠点として貴重なストックである。少子化や学童の変動により、余裕の出来た区立の小中学校をはじめとした学校施設を、防災生活圈単位における地域の生活と防災の活動拠点と位置づけ、学校施設を改善しながら、地区住民の社会活動参加のセンターとして公開性を高めていく。

\*\*\*\*\* (解説) 少子化と単身世帯の増加により、学校とのつながりが希薄になっているがあるが、学校区という地域単位、学校の施設・備品を有効に活用しながら防災以外にも学校を身近にしていくことにより、生涯学習・世代間の交流とともに、単身者の地域の中でのつながりを持っていく。

## 第3部 北沢地域整備方針

### 地域整備方針の表現について

方針書全体として、記述内容が理解しやすいように、写真等を活用すべきである。

#### 1.3 街づくりの課題

##### (2) 地域の街づくりの課題

P9(2) 安全で快適な街づくりの推進

語句を修正

本文3行目「防災性および住環境」を「防災性、防犯性および住環境」に改める。

語句を修正

本文6行目「今後も災害に強い安全な・・・」を「今後も防災や防犯に強い安全な・・・」に改める。

#### 2.1 街づくりのテーマ

##### 〔街づくりのテーマ、各項目のタイトル修正について〕

現行地域整備方針のタイトル

修正

→1) 利便性を生かした街づくりを進めること。

修正

→2) 都市型の居住環境と郊外型の居住環境の共存をはかること。

意見

→3) 自然生態環境にもとづく都市構造を構築すること。

4) きめの細かい修復的な街づくりを基本とすること

1)のタイトルを修正

1) 生活の場としてやさしさのある街づくりを進めること。

・街づくりの基本的考え方～「歩く生活」を基本としたまちづくりを

\*\*\*\*\* (解説) 近代以降の思想は、機能優先であり、実態より機能やシステムが優先されたが、都市に住む重要な意味は、人と人との触れ合いの生活感である。

2)のタイトルを修正

2) 都市型の集合住宅の居住環境とミニ集合住宅や一戸建て住宅の居住環境の共存をはかると同時に、一戸建て住宅の居住環境の保護や秩序を形成すること。

\*\*\*\*\* (解説) 都市型の定義は用語解説にあるが、郊外型や一般型はない。また、定義はなくとも「郊外型」という用語は適切でなくなっている。

3)のタイトルについての意見

3) 自然生態環境にもとづく都市構造を構築すること。

\*\*\*\*\* (解説)これをテーマに掲げるのであれば、地形や現状の街の広がりを無視した、地先道路、主要生活道路、地区幹線道路、幹線道路という段階的構成で地域をグリッドに分割しての機械的な道路網は「自然生態環境」を無視した机上の計画上として、矛盾の極である。従って都市計画道路網の再考が必要である。

〔街づくりのテーマ各項目の内容修正について〕

(1) 利便性を生かした街づくりを進めること(現行タイトル)

(1) 生活の場としてやさしさのある街づくりを進めること。(原文「利便性を生かした街づくりを進めること」)[ p11 ]

原文のうしろに追加

〔その際求められる事〕

- ・都市的利便性の核となっている駅周辺の拠点地区の機能向上や住環境改善をはかり、生活の場としての商業業務機能の活性状況を維持発展させるために、より安全で魅力ある空間を創り出していく。
- ・歩くことは都市生活の基本であり、ほとんどの地域のコミュニケーションは道を媒体にして行われている。これは人が歩くことから発生する。人が歩くことから生活としての場が成立する。
- ・まちを歩くことで新たな発見や驚きがあり、この事により新たな都市活動を誘う。車を気にせず安心して気持ちよく歩き回れる歩行者空間ネットワークの構造を構築する。
- ・歩行者、車、自転車、の交通環境について、それぞれの特性に即したネットワークの連携と質的向上をはかる。

(2) 都市型の居住環境と郊外型の居住環境の共存を図ること(現行タイトル)

(2) 都市型の集合住宅の居住環境とミニ集合住宅や一戸建て住宅の居住環境の共存をはかると同時に、一戸建て住宅の居住環境の保護や秩序を形成すること。(原文「都市型の居住環境と郊外型の居住環境の共存を図ること」)[ p11 ]に追加・削除する。

用語修正意見

都市型、郊外型とあるが、この言葉の使い方の意味がはっきりしない。集合住宅型と個住型の意味で使うなら、そのように改める方が望ましい。一般的でない用語は使用にあたって明確に定義すべきと思う。

原文の修正(追加、削除)

北沢地域は、当初郊外住宅地として市街化した~~が~~、その後新たに都市的市街化の波が押し寄せてきた。その結果、地域の現状としては、異なったライフスタイルと生活意識を持つ二種類の居住者(静かな住環境を求める者と便利で活気のある住環境を求める者)が、ひとつの地域の中に混在している状態である。そこで二種類の居住者が居住ゾーンの住み分けをしながら共存すると同時に、一戸建住宅地として保護し、秩序を構築する必要が生じている。

「都市型居住ゾーン」では、家族の個別化の進行と共に幅広い年齢層に渡り小人数世帯の割

合が増加することで、多様な生活意識の違いが混在することになる。それぞれの世代層が求める環境に適応した多様な都市整備の方向をめざす必要がある

静かな環境を求める一戸建居住意識に根ざす「戸建住宅居住ゾーン」では、かつての戸建主体の住宅形式から、ミニ集合住宅や様々な集合住宅形式との混在化が進んでいる。

一戸建の戸建住宅を基本としてつくられてきた街並み環境形成のルールを、集合住宅等との混在を前提としたものに転換させていくことと同時に、一戸建て住宅を守りその秩序を構築する施策が求められる。

\*\*\*\*\* (解説) 「ミニ集合住宅」言葉の定義が必要である。若者・高齢者と世代によっての区別が難しくなっているため、表現を改める。

注釈等を追加：「ミニ集合住宅」の定義を追加（注釈等として）

ミニ集合住宅：今までの集合住宅、ワンルームマンション、木賃アパートという言葉等では包括できない建物タイプが出てきている。集合住宅の指導要綱やワンルームマンションの指導要綱には該当しない小規模の集合住宅が登場している。また、土地の有効活用から自宅に数戸の賃貸部分を併設する住宅も出てきている。

戸建住宅特有の問題と集合住宅特有の問題は異なり、規模が小さい集合住宅とは言え 戸建住宅地の中に集合住宅が増えてくることは新しい問題が発生してくる。

今までの集合住宅の概念では包括できない小規模の集合住宅をミニ集合住宅と定義する。

### (3) 自然生態環境にもとづく都市構造を構築すること [ p12 ]

\*\*\*\*\* (解説) ここでは、自然生態環境を狭義に解釈しての考察しかなされていないが、世田谷の地形（広域に東京の山の手の地形）は台地と河川による河岸段丘の高低差のある地形の中にたくさんの集落がその土地土地に相応した形態で成立してきた。従って、道も尾根道と谷道が、そしてそれをつなぐ坂道がある。集落も丘の上にあるもの、谷にあるもの、斜面にあるものとその成立過程は様々であるが、かつての都市構造は地理的な条件を備えての形であった。都市化の進行の中で「自然生態系」の水・緑・生物類が非常に見えにくくなってきている現状の都市の中で、「自然生態環境」を形として見せてくれるのは街の成り立ちと形、昔からの道などの都市構造それ自身である。

原文のうしろに追加

昔からの都市構造は、地理的・地形的な自然環境に沿って成り立っており、そうした歴史的な都市構造を生かしながら、地域の活性化を進める必要がある。

人が生活していく空間は、機能や経済効率だけで成立するものではない、歴史的な都市構造は、人々の「記憶」を刻み込んでおり、建物や街の古さはやすらぎと親しみやすさ、ひいては住みやすさにつながっている。

また、都市や街の傷みや設備的な不都合を補修して、その寿命を延ばすことは、地球環境の負担の低減ともなる。建物や街を造ることや壊すことは多大なエネルギーの消費である。

#### (4) きめの細かい修復的な街づくりを基本とすること

原文に追加

・ P 1 4 ( 4 ) きめの細かい修復的街づくりを基本とすること

本文 2 項の終りに、「借地などの手法により、空地を有効活用する施策が必要である。」を加える。

原文を修正

・ 本文 9 行目の「こうした整備には民間業者・・・」とあるが、「行政や地域住民を主体とし、関係民間業者を含め、それぞれが異なる立場で努力していくことが必要であり」に改める。あくまで、民間業者のためでなく、地域住民や行政の施策に沿うことを明確にすべきである。

2 行目から修正

また、都市整備上の課題が解決できる反面、その地域の時間的な積み重ねによる街の形成過程や、住んでいる人々の人間関係や記憶などの大切な住環境を失う危険性がある。

こうした整備には、区および民間事業者、区民の、様々な主体がそれぞれ異なる立場で協力していくことが必要であり、街に住む視点からの、きめの細かい街づくりの概念・秩序・ルールづくりが求められる。

\*\*\*\*\* (解説) 国は戦後、集合住宅の建設・供給を公の施策とし、一戸建住宅は、ある意味では民間に頼ることとなった。その結果個々の住宅の無秩序な乱立で低層住宅地が埋められていった。民間は自分で獲得した権利を最大限行使しようとし、官は官の部分で断固として開放してこなかった。個々の家だけでは良好な住宅地は成立しない、大きな視点が必要である。

## 2-2 街づくりの基本目標

### (1) 機能の充実した環境のよい拠点の形成 [ p 15 ]

上 3 行を修正

北沢地域の生活の場としての活気を維持・発展させ、地域としての一体感を醸成するため、生活の中心となっている駅周辺の拠点地区の商業業務などの機能を充実し、環境を改善するとともに、歩いて生活できる、安全で魅力的な空間をつくり出していくものとする。

### (2) 適切な交通ネットワークの構築 [ p 15 ]

車、自転車、歩行者の交通環境について、それぞれの特性に即したネットワークを構築し、便利で安全で快適な交通環境の実現をはかることとする。

原文を修正

街を安心して楽しく歩ける歩行者空間のネットワークを構築し、ぶらぶらと歩行可能な範囲の中で生活ができる形にまちを構成する。その歩行系ネットワークに連続して車、自転車の特

性に応じたそれぞれのネットワークを構築し、安全で快適、かつ便利な交通環境の実現をはかることとする。

### (3) 地区特性に応じた住環境の整備 [ p15 ]

原文のうしろに追加

便利な環境を重視する都市型居住ゾーンと静かな環境を重視する一戸建居住ゾーンのそれぞれが調和してバランスよく配置されるよう、地区の特性に応じた土地利用の誘導をはかることを基本とし、や住環境重視の視点から適切な防災性、防犯性を備えた住環境整備を進めることとする。

## 2-3 地域の骨格プラン

### (1) 生活拠点

広域生活拠点

#### ア. 下北沢駅周辺地区(にぎわいの界限) [ p16 ]

原文を修正

都市的にぎわいを楽しむ拠点として育成する地区。区全体としては「広域生活拠点」と位置づけられる商業・文化活動などが充実する都市的市民生活の拠点。都市的な文化、情報を発信するとともに、独自の個性と、庶民的な地域住民の生活の場としての性格を合わせ持った拠点である。

#### P 16 イ 下高井戸駅周辺地区、明大前駅周辺地区

意見

いずれも大学を背景として成り立っている街であるが、風俗営業などの何らかの規制が必要である。用途別の規制で明確に出来ないか。

### (2) 都市活力と交通の都市軸

環状7号線、甲州街道 [ p17 ]

・・・緑化などを推進し・・・

原文を修正

・・・多様な街路緑化などを推進し・・・

### (3) ネットワーク軸

地域交通ネットワーク軸 [ p17 ]

原文を修正

再検討すべき都市計画道路網及び鉄道網によって、地域を広域的レベルで結ぶ交通ネットワークの骨格的軸を形成する。



## 2.4 目標とする土地利用のすがた

### 意見

整備方針の実現に沿うよう、用途地域指定を見直して頂きたい。例えば、梅ヶ丘地区の通称羽根木公園は「永久空地」の性格であることを理解し、「第1種中高層住居専用地域、第1種高度地区」となっているが、「第1種低層住居専用地域、第1種高度地区」にすべきと思う。

- ・土地利用構想と現実の用途地域規制のギャップの解消を
- ・公園への隣地等からの日影の影響を出来るだけ少なくする必要がある。

### 意見

低層戸建、中層、高層と随所に記述されているが、概念だけで、具体的でない。低層戸建とは、高さ何メートルという風に具体的に記述出来ないのか。

都市型、郊外型についても、上記と同様わかり易く表現するか、はっきり定義づけるのが好ましい。方針作成時には、理解できても今日では、理解が異なる事態になっていると思われる。

- ・土地利用や建築物の規制について～まず、区民にわかりやすい情報を～

### 都市型居住ゾーンの土地利用 [ p20 ]

上2行を修正

交通ネットワーク軸に位置づけられた道路沿いの地区は比較的高容積の土地利用とするが、沿道景観の形成のために、高さ制限を設ける。

### 一般型居住ゾーンの土地利用 [ p20 ]

タイトル、上2行を修正

#### 戸建住宅居住ゾーンの土地利用

・低層戸建住宅が主体の市街地は、低層戸建・集合住宅地区とし、比較的良好な市街地環境を維持する。その中で特に一戸建住宅の多い地域は、戸建住宅の住環境を守る地域とする。

[ p21 ] 上から3行目に1項目追記。

3行目に追加

この土地利用の姿が現況の用途地域と対応しない区域は、用途地域の変更を早急に進めるものとする。

## (2) 低層戸建・集合住宅地区

### 意見

・P21(2)低層戸建・集合住宅地区の項で、住居専用地域と位置づけているが、一般型居住ゾーンに戸建と集合住宅の混在は、防犯・防災・日常生活の観点からも、好ましくない。地域の区分を明確にすべきである。

戸建住宅あるいは3階以下程度のゆとりある集合住宅によって構成される落ち着いた  
語句の削除

戸建住宅あるいは3階以下のゆとりある集合住宅によって構成される落ち着いた

「程度」というあいまいな語句を削除する

\*\*\*\*\*」低層住宅の定義が必要である：3階建以下とする

#### (5) 近隣商店街地区 [ p22 ]

近隣対応の商業/サービス等の機能が集積する路線型商店街の地区。周辺の地区環境に調和した低層あるいは中層の連続した街並みで、下層は商業・サービス施設、上層は住宅という立体的用途区分をなすことを基本とする。

原文を修正

近隣対応の商業/サービス等の機能が集積する路線型商店街の地区。周辺の地区環境に調和した低層あるいは中層の連続した街並みとし、下層は商業・サービス施設、上層は住宅という立体的用途区分をなすことを基本とするために、居住環境が要求される。

従って、商業系の用途地域から住居系の用途地域へと、用途変更していく地区である。

#### 〔土地利用構想図〕

意見

P 2 3 土地利用構想図は現状に合っていない。全面的に見直しをして頂きたい。  
さきの用途地域見直しで、高度地区と敷地面積の最低限度が規定されたが、高度(45m、30m)の問題が住宅地に及ぶことを周知し、地域における住環境への影響を考慮し、取り組んで頂きたい。また、そのためには、「街づくり」「地区計画」などの聞き慣れない言葉の説明を各地域で住民に充分に行うことが望まれる。

「地区計画」による用途地域変更に対しては、「地区街づくり計画」を必ずふまえ、住民の意志を公平に十分に反映させるべきである。

### 3.1 市街地整備の方針

#### (1) 農住地区(農地共存基盤整備地区)

用語に対する意見

P 2 6 (1) 本文6行目 可能な限り 区民農園やクラインガルテンなどとある。「クラインガルテン」とは何か。他の表現に出来ないか。誰でもが理解出来る言葉を使ってほしい。

#### (2) 低層戸建・集合住宅地区(低層住居地区) [ p26 ]

上3行を修正・追加

戸建を主体につくられてきた、落ち着いた住宅地環境を有する低層住居地区ではあるが、ミニ集合住宅を始めとした集合住宅が増えてきている。・・・ルールづくりをはかる。

同時に、この地区に一戸建住宅の住環境を保護すべき地区を設定する。一戸建住宅と共用部

分として諸施設やオープンスペースを持つ集合住宅はその性格が全く異なり、一戸建住宅地の場合、道や公園そして公共施設等は、さらにきめ細かく配置する必要がある。

- ・良質な低層戸建と集合住宅の好ましい混在のありかた [ p 26 ]

原文を修正

- ・一戸建住宅と集合住宅は混在しない方が望ましく、良質な戸建住宅地としてのありかた。  
(道路境界に面する障壁、門、塀、外灯、カーポート、門扉、擁壁の造り方等)

「低層住居街並み保全地区」の整備方針 [ p 27 ]

階数の制限、最小限敷地規模.....

見出しの修正、1行目はじめを修正

「低層一戸建住居街並み保全地区」の整備方針

2階建てを基調とした階数制限、10m以下の高さ制限、最小限敷地規模.....

「低層住居街並み改善地区」の整備方針

修正意見

「10m以下の高さ制限」を加える

\*\*\*\*\* (解説) 1種低層住居専用地域では、12Mの高さの緩和は認めない。

(5) 近隣商店街地区 [ p 28 ]

11行目のうしろに追加

- ・既存の商店街の空き店舗、空地を有効活用し、商店街の活性化や再生、地域への貢献をはかる。

(7) 幹線沿道環境整備地区

用語に対する意見

P 2 9 ( 7 ) 本文 8 行目 施設立地ポテンシャルを向上させるとあるが、ポテンシャルとは何か。他の表現に出来ないか。

(8) 商業拠点形成地区

用語に対する意見

P 3 0 ( 8 ) 本文 8 行目 電柱の統合や地下化、公共サイン・・・とあるが、公共サインは標識などのわかり易い言葉に変えられないか。

下北沢周辺地区 [ p 30 ]

- ・歩行者主体の街として活況のある下北沢の街の機能（例えば小劇場や若者を対象とした商業機能）の維持、一層の街の発展をめざし、小田急線の立体交差事業を契機として、建築物の共同・協調化など地元の機運にあわせた適切な誘導を図る。

原文を修正

・歩行者主体の街として活況のある下北沢の街の魅力(小劇場群や骨董・ファッション・飲食関係の多様な小店舗群の文化・商業機能)や構造(車の進入しない変化に富んだ路地に店が建ち並んでいる)を維持し、一掃された駅前マーケットや昔ながらの商店街やその周辺地域を含めて歩行者空間を連続させ、一層の街の発展をめざす。

\*\*\*\*\*小田急線の立体交差事業による線路地下化を契機として 以下は項目を分ける。

原文に追加

・小田急線の連続立体交差事業(地下化)を契機として、線路敷跡地を公共空間(歩行者空間、駅前広場、自転車置場、街のインフォメーションセンターのような公共施設、道路)として利用する。

\*\*\*\*\* (解説) 下北沢駅周辺街づくりに伴う駅前広場の整備に伴って、既存の商店街が失われる事を最小限にするために、この線路敷きを有効に利用する。駅舎は最小限にとどめ、街のインフォメーションセンターと複合させ、駅前広場に至る新設道路はこの線路敷きを利用する。自転車置場は景観上・利用の利便さからも分散配置し、駅前から設置する。

原文に追加

・小田急線の北側と南側の地区の関係が密になるように、駅周辺は、連続した都市空間として整備する。そのためには、駅前広場を最小限にするバス・タクシー等の交通機能計画とする。  
・建築物の共同・協調化など地元の機運にあわせた適切な誘導を図りながら、商店街の自転車置場の整備、荷捌きの自動車の通行などの対処を図ってゆく。  
・地区内に計画されている補助54号線に関しては、下北沢の商業的な境界の集積を分断し、小さな商店群が失われてしまい、下北沢の魅力・活気をそぐ原因となるため、計画の中止を遂行する。

明大前駅周辺地区 [ p31 ]

・交通結接点としての拠点性をいかし、様々な人々が利用する活気のある良好な商業環境を形成する。

原文を修正

・甲州街道が近接した鉄道交通結接点に商店街がコンパクトにまとまり、隣接して大学がある。地形の変化を生かしながら、様々な人々が利用する活気のある良好な商業・文化環境を形成する。

下高井戸駅周辺地区 [ p31 ]

・交通結接点としての拠点性をいかし、様々な人々が利用する活気のある良好な商業環境を形成する。

原文を修正

・甲州街道が近接した鉄道交通結接点としての拠点性を生かすと同時に、大学までのアプローチのある商店街として、様々な人々が利用する活気と落ち着きのある良好な商業(市場がある)  
・文化環境を形成する。

### 3.2 道路・交通体系の整備方針 [p34 ~ p42]

#### (1) 幹線系道路(幹線道路、地区幹線道路) [p34]

主文のあとに追加

とはいえ、補助 154 号線、補助 54 号線の道路計画は計画決定されてから、かなりの年数が経過しており、旧来の計画がいまや現在のまちづくりの要望から乖離したものになってはないか。例えば補助 54 号線は現在の繁華街を分断し、一番街本通りを孤立化させるなど、地域へ与える負の影響は大きい。

地域住民や事業者から反対の多い道路計画は再考すべきである。

「幹線道路(環状 7 号線、甲州街道、井の頭通り)」の整備方針[p34]

幹線道路では、街路樹などによる積極的な緑化を働きかけ...の項目に続けて追加

・大きく成長した樹木は、街のアイストップやサインとなり、住民の記憶に残る。  
北沢中学の南側にあった並木は道路拡張で無くなったが、このように場所の目印になり得る大きく成長する街路樹を植えるべきである。  
街路樹の樹種は、管理面の都合だけで選ぶことなく、多様な樹種を選定すべきである。

地区幹線道路(幹線道路以外の都市計画道路)の整備方針[p34]

項目追加

・道路脇の電柱は歩行者の交通安全上邪魔な存在であり、また頭上の空間を覆いつくす電線は街の景観を損なう存在である。電柱・電線の地中化を道路に優先順位を順次実施する。

#### (2) 主要生活道路[p35]

項目追加

・住宅地の生活道路の電柱は歩行者の安全には邪魔な存在で、また防犯上侵入者の足掛かりにもなる懸念がある。  
頭上の空間を覆う電線は建物の外観や街の景観をそこない街並みに魅力を失う。  
電柱・電線の地中化をまちづくりの基本条件として、道路に優先順位を決めて順次実施する。  
・生活道路の整備(例えば拡幅)には時間がかかる。住民と区が協力して今できる工夫を進めていく必要がある。  
(例)道路の色彩、舗装材質、ハンブ、サイン、緊急停車帯等々

#### (3) 地先道路[p35]

主文のあとに追加

・住宅地の地先道路の電柱は歩行者には邪魔な存在で、また防犯上侵入者の足掛かりにもなる懸念がある。  
頭上の空間を覆う電線は建物の外観や街の景観をそこない街並みに魅力を失う。  
電柱・電線の地中化をまちづくりの基本条件として、可能なところから順次実施する。

(4) 歩行者系道路 [p36]

「拠点周辺歩行者ゾーン」の整備方針

3 番目の項目を修正

自転車の駐輪対策を徹底するとともに、電柱の統合、地中化や・・・とあるのを統合を削除して...電柱の地中化や...に修正する。

(5) 鉄道網 [p38]

主文を変更

地域分断と交通渋滞となっている鉄道(小田急、京王線)は、小田急線については連続立体化が確定し将来の展望が開けたが、今後京王線の立体化をも働きかける。

連続立体化にあたっては、地域へ与える正負両面の影響を把握し、負の影響は極力これを避ける方を講じた上で整備にあたるよう働きかける。

連続立体化によって生み出される空間は、地区の必要性に応じた公共性の高い利用をはかる。駅前広場、道路、自転車置場、駐車場等の交通要素に利用すると同時に、ミニ集会場や社会福祉関連の施設などを計画し、併せて駅舎の存在と機能が周辺繁華街の魅力特徴づける推進力になるよう検討すべきである。

特に地下化される下北沢駅の場合、同時に計画されている補助 54 号線道路は繁華街を南北に分断し、一番街本通りを孤立化させてしまう。

地区住民や事業者からの反対が多い補助 54 号線計画の再考が必要である。

鉄道地下化によって生じた線路跡地の一部を、補助 54 号線の計画路線変更の道路整備に活用するのの一計である。

小田急線 38 頁

2 項目(梅丘以东についても... )を修正

・世田谷代田駅、下北沢駅、東北沢駅の地下化が決定されたが、各々駅周辺整備については周辺店舗や住民の利便と要望に沿った方向で開発をはかる。

(6) バス交通 [ p 39 ]

1 項目目に一部語句挿入

・地区幹線道路の整備を進めながら、より適切なバス路線のネットワーク形成と利用しやすい料金体系をつくるよう事業者に働きかける。

(8) 自転車交通 [ p 39 ] 一部語句挿入

自転車利用を重視した街づくりを進めるために以下のような整備を進める。

上 1 行を修正

放置自転車が氾濫する状態を解消しながら、「歩けるまち」を実現させて行くために、自転車に対して一定の規制をしながら、以下のような整備を進める。

駅前等路上駐輪が多い拠点地区では、鉄道事業主や商店街との協力のもとで駐輪場を整備

原文を修正

・駅前等路上駐輪が多い拠点地区では、鉄道事業主や商店街に対し、駐輪場の整備を義務づける。

### 3.4 防災および生活環境整備の方針

(1) 火災・震災に対する整備の方針 [p49]

P 49 (1) 防災街づくりの推進

原文に追加

本文 4 行目 接道状況の改善等の次に「の他に隣地との境界線と建物の壁面距離の確保などを」を挿入する。

(4) 町並み形成のルールづくり [ p51 ]

原文を修正

北沢地域に限らず我が国においては、都市に高密度に集合して生活しながら、全体として快適な市街地をつくっていくというルールは定着していないのが現状である。(ひとりよがりな……以降一部削除) しかも住宅の集積が先行し、道路や公園、公共施設などの物的環境が未成熟な状態で都市化しており、それら物的環境が整備されるまでには長い時間が必要と言わねばならない。従って、良好かつ、安全で豊かな市街地の住環境は自分たちで守り、自主的に管理して行く「都市に住むルール」が必要となる。よい住環境が社会的な価値となるためにも。

行政は、街並み形成のルールづくりをめざした支援方策を講じるとともに、建築協定や地区計画などの制度の充実と活用を進める。

## 附 事業化重点地区・誘導地区

《事業化重点地区》

意見

道路・交通体系の整備、都市景観の観点から、「電柱・電線の地中化」を区内全域を対象にした重点事業に位置づけして頂きたい。

## (2) 「みち」グループ

### 【提案のあらまし】

グループとしては、新規の整備が進みにくい現状と、自動車交通の需要追求型社会から自動車交通の需要抑制型社会へという社会情勢の変化をふまえ、既定の道路計画を見直すこと、今ある道路を充実していくことを基本に据えながら、話し合いを進めてきました。

50年以上も前に都市計画決定され、その後建設に至らずそのまま放置されている都市計画道路などを再検討し、また、生活道路はどうあるべきかなどを中心に検討してきました。

とくに、未着手の都市計画道路については、会議期間中に、東京都と23区合同で見直し検討中の「区部における都市計画道路の整備方針」について、方針の策定主体である東京都都市計画局都市基盤部街路計画課及び世田谷区建設・住宅部土木調整課へ意見書を11月に提出しました。（「意見書」を最後に添付しています。）

私たちは、主に以下の内容について提案します（詳細は次ページ以降です。）。

#### 0. はじめに

ここでは、今後の道路・交通環境づくりを進めていくにあたっての基本的な考え方を整理しています。

#### 1. 都市計画道路について

地域内の未着手の都市計画道路についての柔軟な対応への取り組みや、既定の計画道路の投資効果及び整備効果などの検討手法の確立の必要性を提案しています。また、未着手の個別路線について、問題提起をしています。

#### 2. 生活道路等について

建物が密集した地域における地先道路（とくに幅4m以下）の整備の進め方、歩行者・自転車にとって快適なみちとするための方策、また、バリアフリー化の推進、震災時に備えた避難経路の充実の必要性などについて提案しています。

#### 3. これからの計画・事業の取り組み方について（5地域共通）

今後のまちづくりに関わる計画・事業については、早い段階から住民の意見・意向を採り入れていく合意形成のしくみを実践していくことなどを提案しています。

#### 4. 「交通まちづくり基本計画」について（5地域共通）

都市整備方針及び地域整備方針の内容を、平成14年9月に新たに策定された「交通まちづくり基本計画」と整合を図るべきことなどを指摘しています。

#### 5. 区民意見のとりこみかたの具体化へ（5地域共通）

地域整備方針への区民提案をふくめ、まちづくりに関わる区民意見・意向などのとり入れかたのルール化及び実施体制の確立を提起しています。

<添付資料> 「東京都及び世田谷区への意見書」

### （参考）検討経過（日程）

定例会：第1回 5/22、第2回 6/19、第3回 7/17、第4回 8/21、  
第5回 9/18、第6回 10/16、第7回 11/20、第8回 12/18



0. はじめに ~ これからの道路・交通環境づくりにおいて基本とすべき考え方 ~

(1) 北沢地域のバス・鉄道等の公共交通網は便利な状況にあり、地域住民の交通需要からは新規の道路整備が望ましいとは考えにくい。高密度に市街化した北沢地域では、道路整備が生活の場への新たな交通公害を及ぼす事態を避け、地域にとって大切な環境を守るため、地区環境を総合的に評価する観点に立ち、きめの細かい修復的な街づくりを基本とすべきである。

< 現行の地域整備方針より >

- ・ (北沢地域 p4)  
北沢地域の公共交通網は、骨格となる鉄道をバスが補完する体系となっており、鉄道駅まで 500m、バス停留所まで 250m を一次利用圏と考えると、地域の多くの部分が含まれ便利な状況にある。
- ・ (北沢地域 p10)  
高密度に市街化した北沢地域では、地区幹線道路や生活道路の整備は、沿道地区の建て替えに連動した整備が不可欠であり、また道路整備が生活の場への新たな交通公害を及ぼすなどの事態を避けるためにも、地区環境を総合的に評価する観点に立った街づくりへの取り組みが必要となっている。
- ・ (北沢地域 p14)  
一度低層住宅地としてできあがった北沢地域において、抜本的な都市改造を目指すことは、多くの年月と困難を伴う。また、都市整備上の課題が解決できる反面、地域にとって大切な環境を失う危険性すら持っている。  
このような状況下においては、建物の建て替え時に少しずつ街並みを整備していくなどきめの細かい修復を積み重ねていくことが効果的であることが多い。個々の整備の積み重ねは、その相乗効果によってまち全体を改善していくような影響力を持ち得るものである。そのため、たとえ小さな空間の整備であるとしても、まちの中での位置づけを明確にすることが大切である。  
こうした整備には、民間事業者も含め、様々な主体がそれぞれ異なる立場で努力していくことが必要であり、そのためには、きめの細かい街づくり推進のルールづくりが求められる。

< グループ意見より >

- ・ バス・鉄道等の公共交通を日常的に利用しているなかでは、不便は感じていない。

(2) これからの道路・交通環境づくりは、限られた資源や既存のストックをうまく使いながら、財政面、環境面、社会資本投資の効率性等の観点から、「環境や人間にやさしい交通のあり方」を区民とともに目指す。

< 世田谷区「交通まちづくり基本計画」(平成 14 年 9 月)より >

- ・ (2-1 「交通まちづくり基本計画」とは何か)  
・・・私たちは 21 世紀を迎えると同時に、これまでの交通に対する考え方の大幅な転換を迫られています。例えば、道路等の交通基盤を供給する行政等には、限られた道路等の空間や資源をいかに有効に活用するか、限られた財政の下、いかに効率的に投資を行っていくかが求められており、自動車や公共交通機関、自転車等の利用者は、環境やコストに配慮した利用の仕方を工夫することが求められているのではないのでしょうか。
- ・ (2-2 これからの交通行政のあり方)  
・・・これまでの交通行政は、高度成長とともに急増した交通需要の伸びに対応するため、不足している道路等の交通基盤の量を増やすという需要対応型の交通政策が進められてきており、世田谷区においても道路政策の大きなテーマの一つは「いかに道路をつくるか」でした。・・・市街化がある程度進展してしまった東京都区部等では、道路整備のための用地取得等に多大な時間と費用を費やしています。・・・財政面、環境面、社会資本投資の効率性等の観点から交通問題を捉えなおし、「環境や人間にやさしい交通のあり方」を区民とともに目指すべき時にきています。  
東京都や他の自治体においても、TDM(交通需要マネジメント)という概念のもと、過度の自動車利用の抑制や効率的な利用等を促して「交通需要の調整」を図るような施策や社会実験が行われており、一定の成果を上げています。  
世田谷区においても、より区民の視点に近い立場から自動車利用のあり方を見つめ直し、過度の自動車依存から脱却し、都市交通協調型社会の形成を目指していきます。

1. 都市計画道路について

(1) 都市計画道路整備の長期化に伴う問題点

ここでは、地域整備方針の方針書自体への意見・提案と、都・区の道路計画への意見・提案であることを示しています。

38～58年前に都市計画決定され、その後4回にわたる計画の見直しにもかかわらず建設に至らなかった都市計画道路については、計画線の見直し・変更・一旦白紙化・廃止など柔軟性のある対応を検討すべきである。

都・区の道路計画について

「区部における都市計画道路の整備方針(中間のまとめ)」(東京都)本文 p11 より

図表 2-2-1 区部の都市計画道路 見直しの経緯

	計画延長
<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和21年 戦災復興計画</li> </ul>	1,040km
<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和25年 シャウプ勧告による計画縮小                             <ul style="list-style-type: none"> <li>実現可能性を考慮した幅員の大幅縮小</li> </ul> </li> </ul>	経緯変更はほとんどなし
<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和39・41年 道路再検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>細断路網の廃止(約1,000路線、約1,400kmの大部分を廃止)</li> <li>立体交差化の取り入れ、線形や幅員の見直し</li> </ul> </li> </ul>	1,501km
<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和56年 道路再検討                             <ul style="list-style-type: none"> <li>①都市機能の確保 ②都市防災の強化 ③地域環境の保全 ④都市空間の確保 の視点から道路計画見直し</li> </ul> </li> </ul>	1,658km
<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和56年 第一次事業化計画 (S56-H2)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一期事業化路線 (98km)</li> </ul> </li> <li>平成3年 第二次事業化計画 (H3-H15)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>一期事業化路線 (179km)</li> </ul> </li> </ul>	1,769km (H13年度末)

図表 2-2-2 都市計画決定からの経過年数



図には経過年数 30 年以上のものを示しています。

73 頁には、世田谷区北沢地域の各都市計画道路と計画決定年次の図を掲載しています。

(提案の背景となった意見など)

- ・昭和20年代に計画決定当時と異なり、現在では計画線上及びその周辺は、建物が建ち並び、市街地が形成されている。
- ・そうした既成市街地において幅広・長区間の用地買収による整備は、莫大な財政負担を要する。
- ・昭和30～40年代には、首都東京にとって自動車道路の整備に高いニーズがあったと思われるが、現在ではこれ以上自動車道路をつくらねばならない必然性があるとは思われない。道路を増やただけで交通量、渋滞、事故も増えると考えられる。
- ・近年の都市整備の進捗状況からみれば、メッシュ状に計画されている都市計画道路の実現は極めて困難と考えられる。
- ・昭和21年に計画決定したもの等、長期間の建築制限を受けてきた地権者が多数存在しており、その生活への影響は小さくない。
- ・憲法にうたう居住の自由を奪うに足るだけの道路建設の公共性・公益性を改めて問われることになるだろう。
- ・立ち退きを強いられる人々は居住の変更や財産利用の不自由、人間関係の断絶などの経済的・社会的損失という人権問題を抱える。
- ・計画線にかかる地権者や周辺地域住民の私権が、公共性によって制限されることには異議はない。しかし、住民が計画の公共性そのものについての評価とその意義についての協議に参加し、また、地域住民や立ち退きを迫られる住民にとっての利益・不利益も明らかにし、合意を得ることが前提となる。
- ・東京都及び世田谷区では、38～58年前に計画決定し、長期間整備されてこなかった都市計画道路について、計画線の見直し・変更・一旦白紙化・廃止などに柔軟に取り組むことが必要である。
- ・都市計画道路を一旦すべて白紙に戻して新しい観点に立つべきではないか。現在では自動車道路建設よりも、公共性の観点からは、美しい街並みづくり、広い歩道や自転車道の整備などが優先課題である。

整備後の交通量変化や渋滞解消の可能性と投資効果の観点からの検討手法を確立し、それに基づいた新規の道路計画の検討、既定計画道路の必要性の再検討を行うべき。

都・区の道路計画について

(提案の背景となった意見など)

- ・建物が建ち並び、市街地が高密度に形成されている場所をつぶしてまで今後整備を行っていく必要性・効果は果たしてあるのだろうか。
- ・未着手の都市計画道路について、費用対効果について十分な検証がなされているか。
- ・事業費用に対してどれだけの交通量変化や渋滞解消への効果があるのか、検討手法を確立し、今後の道路計画や整備の優先順位、必要性の検討に際して導入されるべきである。



(2) 都市計画道路の各路線の必要性の検証等

都・区の道路計画について

ここでの検証は、東京都及び23区合同で進められている「区部における都市計画道路の整備方針～中間まとめ～」の「今後の検討の方向性」(p3)中にあるように、「区部におけるすべての都市計画道路を対象」とした都市計画道路の必要性の検証を行い、その検証にあたっては、広域的観点とともに、「地元住民の意向をふまえた地域のまちづくりの観点を踏まえて、路線ごとに必要性を検証していく」という指針に基づいた検証である。

・ 1 放射 23 号線（環状七号線～甲州街道）・昭和 21 年計画決定

・ 全て未着手である。

以下の理由から、道路計画の再考を提起する。

- ・ 計画線は和田堀給水場敷地を 25m幅で貫くが、震災等の大規模災害時では貴重な水の供給源となる場所である（区内応急給水施設の保有水量 20,300m<sup>3</sup> は区内一）。防災上、現在の環境をこれ以上悪化させるべきではない。
- ・ 当地一帯は豊富な緑を有し、北沢地域の「緑の拠点」に位置づけられている。
- ・ 300m×600m程度の範囲に広域幹線道路が3路線（甲州街道、環状七号線、この放射 23 号線）存在する必然性はあるのだろうか。結局は、広域的な通過交通処理の役割を果たすだけでしかないのではないか。道路密度の観点からは不適切ではないか。
- ・ 幹線道路としては急カーブな線形であり、交通安全上、適切な形態とはいえない。

・ 2 放射 23 号線（環状七号線以東）・現在事業中

- ・ 現状では用地買収が未完のため整備には至っておらず、買収済の部分については未利用な状態となっている。道路空間を有効に利用する観点から、駐車場として暫定活用することで、僅かながら財政収入となるのではないか。

補助 154 号線・昭和 21 年決定

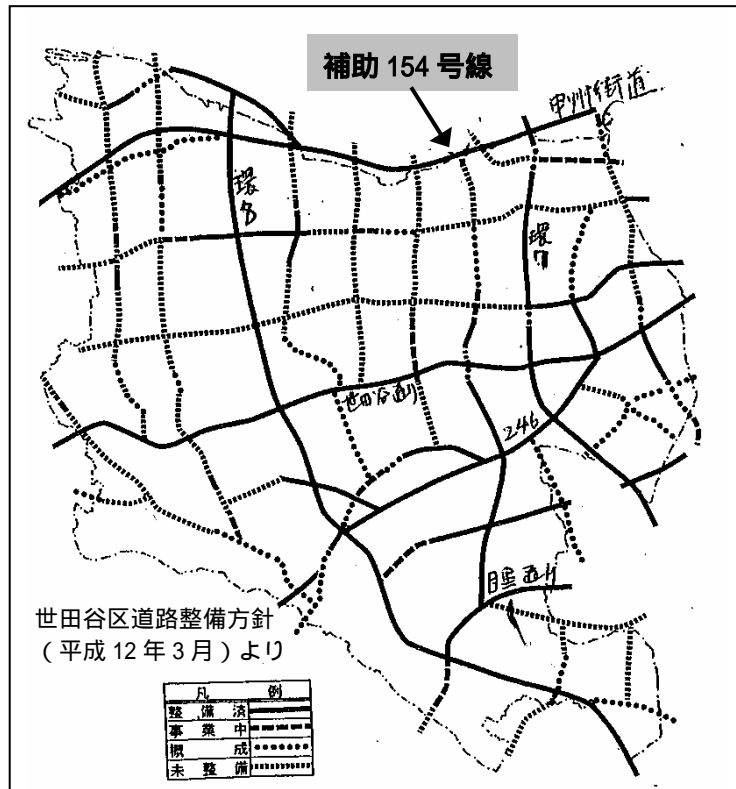
- ・ 起点：世田谷区等々力 3 丁目～終点：世田谷区松原 2 丁目

以下の理由から、道路計画の再考を提起する。

1) 広域通過交通処理が主目的となる可能性

- ・ 「都市計画道路補助 154 号線は、区内を南北に結ぶ貴重な路線で北沢地域では、梅ヶ丘駅の西側を通り明大前駅に至る地域間の生活交通の中心として、主要生活交通軸に位置づける。」と現北沢地域整備方針(1995年4月)p17にある。しかし、梅ヶ丘駅と明大前駅を結ぶ北沢地域の貴重な南北道路の目的に整備されたとしても、結果的には、環状七号線近くの甲州街道から環状 8 号線の等々力まで、いわば環 7 と環 8 を斜めに結ぶ広域通過交通処理の道路となる可能性が高い。(次頁図を参照)

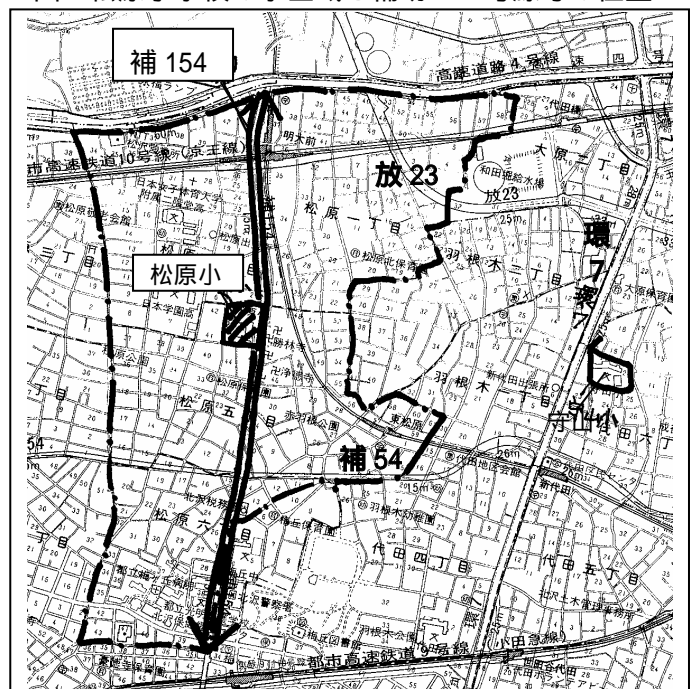
図：補助 154 号線の位置  
環状七号線に並行し、かつ、甲州街道（松原）、世田谷通り（世田谷）、国道 246 号線（駒沢）、目黒通り（等々力）などの幹線道路と交差し、環状 8 号線（等々力）に抜ける）



2) 区立松原小学校の学区を分断する補助 154 号線の問題点

- ・梅ヶ丘駅から明大前駅に至る補助 154 号線の計画線は、松原小学校の東側を南北にかすめ、現在の区立松原小学校の学区（松原 1, 2, 5 丁目全域及び 6 丁目 11～43）を分断する線形である。
- ・世田谷区教育委員会の資料によると、世田谷区の小中学校の学区は「通学上の安全に配慮する」（道路網に配慮するという意味）、「生徒の生活圏との整合性に配慮する」という観点に基づいて決定されている。
- ・しかし、補助 154 号線ができることによって、松原小学校の学区自体の「安全性」「生活圏との整合」という条件を満たせなくなる可能性がきわめて高い。他にも放射 23 号線(25m 幅)、補助 54 号線(15m 幅)がある。
- ・6～12 歳の学童が登下校時、放課後の友達との交流や習い事などの生活時のたびに車道横断による危険にさらされるという問題は、地元住民、松原小保護者など、地域全体で考えなければならない問題である。
- ・現在でも松原 1 丁目と 5 丁目の学童は登下校時に井の頭線の踏切を渡ることの危険負荷があり、154 号線完成時には、それに加え広域通過交通処理道を横断する危険負荷が課せられる。

図：松原小学校の学区と補助 154 号線等の位置



補助 128 号線 昭和 22 年計画決定

- ・ 起点：新町 2 丁目～ 終点：杉並区阿佐ヶ谷北 5 丁目（全長約 9km）
- ・ 世田谷区内約 4km のうち約 75%が未着手である。（杉並区約 5km も全て未着手）

以下の理由から、道路計画の再考を提起する。

- ・ 城山通り以北 2 km の手付かずの計画線は既成住宅地を 20m 幅で貫く。「南北道路の交通網の充実・道路ネットワークの観点から、都に早期整備を働きかける」（世田谷地域整備方針 p30<1995.4>）とあるが、57 年前決定の都市計画道路計画線の一部を借りての道路新設は、真に必要性があるだろうか。

補助 133 号線・昭和 41 年計画決定

- ・ 起点：桜丘 1 丁目～ 終点：板橋区下赤塚 6 丁目（全長約 15km）
- ・ 世田谷区内は全て未着手である。（杉並区、練馬区、板橋区も未着手部分が圧倒的に多い）

以下の理由から、道路計画の再考を提起する。

- ・ 「小田急線の中心的な拠点である経堂から南側へ連絡する主要ルートとして農大通り及び将来的には補助 133 号線を位置づけ、馬事公苑へのネットワークを形づくる」（世田谷地域整備方針 p16<1995.4>）とある。全長 15km にも及び、かつ、世田谷区内 3.2km の手付かずの計画線はすべて既成市街地を貫く状況のなかで、38 年前の都市計画道路の一部を借りての道路新設は真に必要性があるだろうか。
- ・ 計画線は北沢地域の広域避難場所であり「みどりの拠点」の一つである「日大文理学部一帯」を 1 km 近くに渡り貫く。緑被率、1 人当たり公園面積、広域避難場所がもともと少ない北沢地域においては、緑の面積をますます少なくする道路の新設には疑問である。

補助 26 号線・昭和 21 年計画決定

- ・ 起点：品川区東大井 1 丁目～ 終点：板橋区永井町（全長約 22km）
- ・ 世田谷区内では井の頭通り以南、246 号線手前までの約 2km が未着手。そのうち約 1.3km が既成住宅地を貫く。さらに大拡幅に伴うかなりの立ち退きが予想される。井の頭通りと補助 54 号線（未着手）間の目黒区との境部分は道路の幅が 28～33m と大道路計画となっている。

以下の理由から、道路計画の再考を提起する。

- ・ 「いかに道路をつくるか」という時代の産物（「高度成長とともに急増した交通需要の伸びに対応するため、不足している道路等の交通基盤の量を増やすという需要対応型の交通政策が進められてきた」（交通まちづくり基本計画 p9 より））として、品川区から板橋区まで全長 22km の虫食い状態のまま現在に至っている。

- ・環6と環7の間であって、地域の生活道路網というよりは、両路線の裏道、抜け道となる巨大通過交通網を目指すことは、「交通まちづくり基本計画」の趣旨に合わないのではないだろうか。現地は都心に近いわりには静かな環境である。いったん失われた環境は2度と戻らないという観点から、「財政面、環境面、社会資本投資の効率性の観点から交通問題をとらえなおし、「環境や人間にやさしい交通のあり方」を区民とともに目指すべき時に来ています。」(交通まちづくり基本計画 p9)という原点に立ち帰り、再考されるべきではないか。
- ・事業の進んでいる井の頭通り・甲州街道間については、東京都施行であるが、整備効果の検証を行い、その有効性を評価し、整備によるプラス面マイナス面を区民に明らかにして、その結果を行政、区民、利用者、交通管理者、交通事業者の共通の財産として次のまちづくりに生かされるようにすべきである。

北沢地域の南北道路の計画線(補154,補128,補133,補26)については、補助154号線でも検証したように、いったんできてしまえば、地域交通、生活交通とならず、広域交通の抜け道、裏道、広域交通処理道となる可能性が大きいと考えられる。

補助52号線・昭和21年計画決定・

- ・起点：目黒区青葉台4丁目～終点：世田谷区成城4丁目
- ・環七以西(全体の約70%)部分が未着手 30%は既存の淡島通り

以下の理由から、道路計画の再考を提起する。

- ・全体の70%を占める未着手6.2km全てが既成市街地を貫く20m幅の計画線である。これほど長い距離に渡って既成市街地を貫く計画線は世田谷一である。当該路線は小田急線やバスなど公共交通の便利な地域であるにもかかわらず、果たして投資効果はあるのだろうか。また、終点は成城4丁目の国分寺崖線の手前の幅員の狭い道路であり、完成時に混乱を生じる可能性がある。
- ・この52号線の環七以西880mを国土舘大学一帯の広域避難場所へのルート確保のために整備しようとする動きがあるが、付近には2小学校2中学校があり、一時集合所が全くない地域ではない。58年前決定の都市計画道路計画線の一部を借りての道路新設は、真に必要性があるだろうか。
- ・さらにそれら学童、学生通学地域への20m幅の道路新設は、児童・生徒の交通安全の観点から望ましくないのではないか。
- ・もともと環七に面した若林、梅ヶ丘は環七の大気汚染、騒音にさらされてきた地域であり、20m道路新設による更なる環境悪化が懸念される。



補助 54 号線・昭和 21 年計画決定

- ・ 起点：渋谷区富ヶ谷 2 丁目～ 終点：上祖師谷 5 丁目（全長約 9km）
- ・ 北沢地域の実施計画では、
  - 平成 15 年 補助 54 号と世区街 10 の現況測量、概略設計、用地測量
  - 16 年 補助 54 号と世区街 10 の新規着手 となっている。

補助 54 号線関連の事業については、以下に示すように、「交通まちづくり基本計画」に照らし合わせて検証する。

「交通まちづくり基本計画」中の施策、事業の実現に向けての取り組み方（p77）について

- ・ 「計画の早い段階から、計画の必要性等の情報を提供し、さらにホームページなどを活用して広く周知を図ることに努めます。」  
なされていない。一部分をしていたとしても、我々は広く周知されていない。
- ・ 「そのように構想段階から住民参加、参加の手法をとり入れて」  
していない。例えば区の広報などで下北沢構想が発表され、広く区民のアイデアなどを募ったことがあるだろうか。
- ・ 「計画策定過程から、広く区民や N P O 等の意見意向を把握しながら」  
していないのだから、区では把握していない。
- ・ 「それぞれの過程で、段階的な合意形成を行う仕組みの導入を検討していきます」  
ということが、平成 14 年 9 月に「交通まちづくり基本計画」で発表されたなら、当然、平成 15 年 2 月に都市計画決定された補助 54 号関連の下北沢構想についても、情報公開の必要性や構想段階、計画の早い段階やそれぞれの過程での段階的な合意形成のしくみの導入を検討すべきはずだが、  
していない

しかし現在（平成 15 年末）、補助 54 号線の区の事業は、  
1 期 茶沢通りから商業地のサークルまで  
2 期 茶沢通りから補助 26 号線まで  
3 期 商業地のサークルの西端から環状 7 号線まで  
という事業化区分を行い、事業推進中である

また、当路線の計画は、7,500 台 / 日の交通量が推計（「駅周辺街づくりの基本計画案作成調査」世田谷区 平成 14 年 3 月）されており、この数値を使用して一区民が利用交通の経済的便益と概算事業費を推計して比較分析したところ、-4.4 %という低い内部収益率を算出した。このマイナスの値は経済的効果・便益が初期投資に比べて小さく、到底フィジビリティ（経済的妥当性）がないことを示している。事業として投資すべきではないのではないか。

世田谷線と補助 54、128、52、154 号線との交差部分についての問題点

上記の4本の地区幹線道路の計画線が世田谷線の駅の3区間(松原～世田谷間)内で交差する。

松原駅・山下駅間に補助 54 号線(15m)及び128号線(20m)

山下駅・宮坂間に 52 号線(20m)

上町・世田谷間に 154 号線(15m)

この場合、どのように交差させるのだろうか。

踏切の場合には、新たな渋滞発生の可能性とともに排ガスによる付近の住環境への影響が生ずる恐れがある。また、立体交差(地上または地下)の場合には、歩行者・自転車の快適な通行に支障をもたらし、とくに高齢者や障害者の移動の負担が大きくなることが懸念される。



現在世田谷線は、田園都市線(三軒茶屋駅)、小田急線(豪徳寺駅)、京王線(下高井戸駅)を結ぶ地域間の貴重な公共交通である。公害も段差もほとんどなく、環境にも高齢化社会にもやさしいバリアフリーの地上交通として、沿線の学校、行政機関、医院を利用する人々に親しまれている。

世田谷区交通まちづくり基本計画の目的(p8)「個別の交通問題を総合的に捉え直し、限られた資源や既存のストックをうまく使いながら、区民にとって実効性のある交通まちづくりを進めることを目的とします。」に立ち帰り、各路線の計画について再考すべきと考える。

## 2. 生活道路等について

### (1) 地先道路(とくに幅員4m未満の道路)の整備のあり方

まちの防災性向上のために住宅等の密集した場所では、消防自動車が通行でき、円滑に消防活動が行えるよう地先道路の整備が重要となる。幅4m未満の道路沿いの宅地では、建築基準法上、建替え時に道路中心線から2m以上後退する義務があるのだが、一部の箇所では塀などの工作物が後退せずに設置されている。道路としての機能(幅員)を早期に確保していくために、所有者は適切な敷地利用を行うようにするとともに、行政は必要に応じ指導を行っていく取り組みが必要である。

p35 3-2 道路・交通体系の整備方針(3)地先道路

#### (提案の背景となった意見など)

- ・道路の片側の家々では後退済みで、もう片側ではまばらだった時期に火災が起こり、消防活動が遅れた。
- ・例えば、後退の進んだ片側だけでも、暫定的に整備する方法もとれるのではないか。
- ・後退のまばらな状況では、道路としても街並みとしても、なかなか良くならないので、ある程度進んだ段階で、道路整備を行うことはできないか。

### (2) 歩行者・自転車の安全性の確保

- ・歩行者・自転車が安全に通行できる環境整備を重点的に行っていくべきである。
- ・電柱が歩道の中央付近にあり、歩行や自転車通行の支障となる場所がある。できる所から、電柱の移設や地中化を進めていくべきである。

p34~37 3-2 道路・交通体系の整備方針

#### (提案の背景となった意見など)

(1)幹線系道路、(2)主要生活道路、(4)歩行者系道路

- ・歩道の真ん中に電柱があり、歩行や自転車通行の支障となる。電柱の地中化、移設はできないか。あるいは電線や水道などインフラを共同溝のように一体にできないか。
- ・通学路の安全性の向上を図っていくべき。
- ・商店の看板や商品のはみ出し、ゴミ出しマナーの悪い(路上にゴミが広がっている)場所では、歩行や自転車通行に支障となるため、何らかの措置が必要と考える。

### (3) 駅周辺での路上駐輪対策の充実

駅周辺では歩道上に自転車を駐輪しており、歩行者や自転車の通行を妨げている場所が多くある。そのような路上駐輪、放置自転車への対策を充実していく必要がある。駅周辺の必要な場所では、駐輪場の整備を行っていくべきである。

p36、39 3-2 道路・交通体系の整備方針

#### (提案の背景となった意見など)

(4)歩行者系道路 (8)自転車交通

- ・駅周辺では路上駐輪のために通行しにくい状況がある。そのための対策を充実していく必要がある。

- ・下北沢などの駅周辺では駐輪場を整備すべきである。

#### (4) 商店街で安心・快適に買い物ができる環境づくり

商店街では、商品や看板の路上へのはみ出しや自転車の路上駐輪への対策や、自転車やバイクの通行を規制するなど、安心して買い物できる環境をつくっていくために、場所の状況に応じた適切な対策を講じるべきである。

p36 3-2 道路・交通体系の整備方針

(4)歩行者系道路

(提案の背景となった意見など)

- ・商店街の通りは、商品や看板の路上へのはみ出しや放置自転車などの障害物、そして自転車やバイクが頻繁に通行し、安心して快適に歩くことのできない所がある。そのような場所について、規制力の強い方策を立てる必要がある。
- ・自転車での買い物を規制している商店街があるが、そのような場所では駐輪場を確保することはできないか。

#### (5) バリアフリーのみちづくり

車椅子やベビーカーなども安全に通行ができるように、歩道のバリアフリー化への整備を進めていく必要がある。

p36 3-2 道路・交通体系の整備方針

(4)歩行者系道路

(提案の背景となった意見など)

- ・車椅子やベビーカーなど誰もが安全に通行できるよう、バリアフリー化を進めていくべき。

#### (6) 震災時に備えた一時集合所に至る避難経路の充実

一時集合所に至る避難経路となる道路については、震災時にも安全に避難できる空間となるよう、今ある道路を充実させていく必要がある。

p49、50 3-4 防災および生活環境整備の方針

(1)火災・震災に対する整備方針

(提案の背景となった意見など)

- ・北沢地域内に広域避難場所は2か所(羽根木公園一帯、日本大学文理学部一帯)であり、多くの人々は区外や他地域など遠距離の避難が必要となる。
- ・したがって、一時集合所(学校、公園、広場、運動場、緑道などが指定:区内約400か所、うち北沢地域内95か所)への避難経路の安全性を特に高めていくことが有効と考えられる。

広域避難場所、一時集合所について

一時集合所...一時的に災害の状況を見る場所。町会・自治会単位で避難するために集まる場所。

広域避難場所...大災害などにより、延焼が広がっているときに避難する場所

災害発生後、先ず一時集合所に避難し、その後広域避難場所へ移動します。

### (7) 生け垣化の推進

各敷地の外構は、防災上、防犯上の効果の観点から、生け垣化を推進すべきである。

p50 3-4 防災および生活環境整備の方針

(提案の背景となった意見など)

(1)火災・震災に対する整備方針

- ・外構をブロック塀でなく生け垣とすることで、防災上(大地震時にブロックが路上に崩れ通行の障害となる。生け垣とすれば植栽による延焼遮断の効果がある。)、防犯上(塀とは異なり乗り越えにくい。)も有効である。
- ・生け垣化への積極的な推進策は考えられないか。

### 3. これからの計画・事業の取り組み方について(5 地域共通)

構想段階から住民参加・参画の手法を採り入れて、計画策定過程から広く区民等の意見・意向を把握しながら、それぞれの過程で段階的な合意形成を行うべきである。

第1部 都市整備方針 p57

5-2 区民・開発事業者との連携の基本方針

(2)区民の参画を基本とした街づくりの推進

(提案の背景となった意見など)

- ・地域住民、関係権利者への説明を十分に行った上で、計画を検討すべきである。
- ・計画線にかかる地権者及び周辺の地域住民がその計画道路の必要性や有効性について協議し、合意された考え方に基づいて計画を立てたり、整備を進めたり、あるいは計画の変更・廃止が可能となるしくみの確立が必要である。
- ・(世田谷区「交通まちづくり基本計画」6-1 施策・事業の実現に向けての取り組み方 より)「交通まちづくりに基づく施策・事業を誰にもわかりやすく、納得できるものにしていくために、計画の早い段階から、計画の必要性等の情報を提供し、さらにホームページなどを活用して、広く周知を図ることに努めます。そのように、構想段階から住民参加・参画の手法を採り入れて、計画策定過程から、広く区民やNPO等の意見・意向を把握しながら、それぞれの過程で段階的な合意形成をおこなう仕組みの導入を検討していきます。」

#### 4. 交通まちづくり基本計画について(5地域共通)

##### (1) 地域整備方針 道路交通に関する修正点(5地域共通)

交通に関する項目(都市整備方針 p8)と道路・交通体系の基本的将来像(都市整備方針 p36)については、「世田谷区交通まちづくり基本計画(2002年9月策定)の内容と整合をはかり見直す。

##### (2) 「世田谷区交通まちづくり基本計画」の修正点(5地域共通)

都市整備方針、地域整備方針と整合を図る分野別整備方針である「世田谷区交通まちづくり基本計画」についての修正点を記す。

施策目標「円滑な自動車交通の確保」(p48)と

” 「自動車による環境負荷の軽減」(p51)

を達成するための「施策・事業のあり方」が

広域幹線道路の整備促進

地区幹線道路、主要生活道路の整備

というように全く同じ施策・事業なのは、どういうことか。矛盾に満ちた施策・事業のあり方である。

4区、4市に隣接している都心西部の世田谷区にとっては渋滞を解消しようとして広域幹線道路をつくっても新たな広域ぬけ道、広域裏道となり、本当に渋滞が解消されるのか。さらに、大型車がスピードを出してすれちがう環境がなぜ環境負荷の軽減なのか。

また、世田谷住民の地域、生活に役立つ道路をつくろうと地区幹線道路、生活道路を整備したとしても、ひとたび道路ができ、地図に載り、カーナビに映れば、またたくまに広域通過交通のための処理道と化してしまうのである。以下の文面と矛盾のない施策・事業を考えるべき。

(p13) 「世田谷区は幹線道路が区内を通り、自動車による大気汚染等の問題が顕在化している地域も多くなっています。今後、地球温暖化の防止のための温暖化ガスの抑制を進めるとともに、排出ガスや騒音等から区民の健康を保持するための対策が望まれています。」

## 5. 区民意見のとりこみかたの具体化へ(5地域共通)

地域整備方針への区民提案、実際の計画・整備にあたっての区民の意見・意向・提案をできるだけ反映できるよう、区民との意見交流を行いながら、提案のとりいれかたをルール化した実施体制を早い時期に具現化していくことが望ましい。

第1部 都市整備方針 p55

5. 街づくりを実現するための方法

### (提案の背景)

- ・「この会議はガス抜きで、区民の提案を聞くだけで終わるのではないか？」など、区は参加者より出された批判や、検討された提案にどう応えるのかを明示していない。
- ・第1部 都市整備の基本方針のあちこちに住民参加を積極的に取り入れるという意味の表現がある。とくに、「5. 街づくりを実現するための方法」のなかには計画策定過程への参加、意見の反映、合意形成、区民への公表等が住民参加の基本的な考え方として示されている。
- ・具体的に区民意見をどのようにとり入れるかは全く書かれていない。行き当たりばったりの説明会を開くのか、ある手順に従ってルール化された手順を決めて積極的に区民の意見を政策にとり入れようとしているのか、構想や計画の原案などを大胆に修正する意思が区にあるのか、などが全く不明である。
- ・こういう点の是正がないと、単に説明会や検討会を開いたという日程の消化だけで終わるなど、意見は聞き置くだけの区政と区民の意見のすれ違いが残る。従来のやり方と変わらないのかという疑問と諦めが強くなる。住民自治・行政への住民参加という言葉が空虚に感じられる。

### (具体的なイメージ)

#### 地域の問題を地域調整会議で

総合支所長は、その地域住民代表数人を選出して、定期的に会合を持つ。これを地域調整会議と仮称しよう。テーマは「世田谷区都市整備方針」にあるような地域や地区の街づくりに関するもので長期的な整備の構想・計画・事業化それぞれの問題をどのように整理し、どのような方法で実施するかを住民に説明し、意見を聞き決める。会はその案件の説明手順・内容を所長に勧告する。所長は勧告に従いその手順を踏んで準備し、しかるべき説明会なり討論会を開き住民の意向を確かめる。住民意向の採択の可否は理由を明記して公表する。

また、地域住民の総意を確かめるための方法として、住民投票・アンケート調査等の実施の可能性なども議論し、原案を作成する。さらに所長と会議の意見対立があった場合の処置も明記する。例えばその対立意見を区報に載せる、委員が総辞職して対立点を区報などで区民に問うなどがある。

#### 区としての問題を区調整会議で

整備方針に関する問題の中には、区全体又は地域をまたいで検討する必要のあるケースがある。それは区調整会議(仮称)を地域の場合と同様に構成してその会議が区民との意見交流・採り入れ方を区長に勧告する。区長がこれを受けて、関係者と協議して実行する。一連の動きは地域の場合と同じ手順を踏む。

### 調整会議について

ここに述べた提案は暫定的なものであり、他の参加者や区当局との議論もしていない。参加者からは既に色々な提案もある(例:北沢地域「みどり」グループによる区民参加の組織づくりの提案など)。区はこれらの提案を整理して、具体的な対応策をまとめ、区民意見のとりいれ方をルール化した実施体制が組まれるべきである。

できるなら、提案検討会議の終わる12月以降も参加者のうちの代表者らと区がこの調整会議(仮称)のようないくつかの提案について住民の意向をとりこんだ対策や組織づくりをまとめ、公開して、実行されることが望ましいと考える。

### 中間報告に対して寄せられたご意見について

当グループの中間報告に対して、区民の方々より多くのご意見(36件)がありました。とくに、未整備の都市計画道路に対しては、私たちと同じ考えのご意見を多数いただき、大変心強く感じました。ありがとうございました。



<添付資料> 「東京都及び世田谷区への意見書」

平成15年 11月  
世田谷区都市整備方針、区民提案検討会議  
北沢地域 みち グループ

世田谷区 都市整備方針 のうち 北沢地域の道路交通体系の整備計画  
に対する区民提案検討会議より

## 東京都が作業中の「区部における都市計画道路の整備方針」の 策定検討会議(中間のまとめ)への提案

都は都市計画局が検討中の「区部における都市計画道路の整備方針(中間のまとめ)への意見募集はH15・5・31に締めきられた。しかし世田谷区内5地域別整備方針 提案検討会議は 締めきり後であっても世田谷区は、進行中の地域別提案検討会議のいくつかから でてくる意見を 都の「区部における都市計画道路の整備方針」(中間のまとめ) 策定検討会議に提出するとの約束を得た(H15.6.19)。

世田谷区が現在すすめている 5地域別 地域整備方針 提案検討会のうち 北沢地域は 平成15年5月 10月にかけて6回の提案検討会議で議論し そのなかより 都の都市計画道路のありかた についての意見を緊急に次の様にまとめた。

以下に都への意見と提案を述べる。

平成15年11月

## 東京都や世田谷区内の道路計画 に対する提案

東京都は「区部における都市計画道路の整備方針」策定検討会議を設けて、平成15年度内に道路ネットワークの検討・必要性の検証を行う事としている。検証に当たっては、次のことを考慮されたい。

### 1. 需要予測、交通政策の変化等

#### 1(1) 登録台数増加傾向の鈍化

都の自動車類は保有状況が飽和点に近づき、その年々の増加傾向は鈍化している。都の登録数の統計では乗用車、MC、トラック等の合計は1990・95の5年間に452.9万台より461.7万台へ8.8万台の増加を示した。年平均の伸び率では0.4%となる。さらにその後2001までの6年間は合計台数の増加分が7千台で年平均の増加率は僅かに0.03%であった(都統計年鑑「各年」)。登録台数は飽和点にほぼ達してきたようである。今後は人口の漸減等と相俟ってこの規模のレベルを保つか、減少に転ずると考えられよう。

#### 1(2) 自動車走行台キロの漸減見通し

国土交通省道路局企画課は{交通需要推計検討資料}(平14.11)に道路交通の将来需要を全国一括で乗用車台キロと貨物車台キロの合計で示している。新しい全国合計台キロは2000(H12)より2010(H22)まで10年間に1.072倍に増え、2010より2020までは1.043倍と増えて、その後は漸減する予測である。

当然、地域毎の伸びは固有の理由でこの値の上下に散らばるが、昭和の時代の押しなべての右肩上がりの傾向ではない事が明確になってきた。つまり保有台数や走行台キロというデータでみると道路交通は総体的に混んではいるものの、混雑度や混雑区間が年々広がる時期は過ぎた。総体的に自動車交通量は増えないで、横這い傾向を示す時期に入り、近い将来には減少し始めるだろうということを示している。

#### 1(3) 総合的な交通政策の強調(東京都のTDM行動プランより)

丁度、交通量増加傾向の鈍化が認識されてきた時期に同じく、東京都はTDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン(平成12年、2000)を発表した。大都市の交通体系の建設・整備は道路のみでなく、自動車の利用方法の規制、鉄道・バスの利用促進、更に賦課金・税金・料金をも含めた総合的政策で当たることを主張している。このプランは都市機能の効率化を阻害し自動車排ガス等による環境悪化を阻止するために総合的に交通体系の整備計画を進めるとした。この統括された政策は「自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など交通行動の変更」を促す。そして発生交通量の抑制や集中の平準化など「交通需要の調整」も図る。東京都全体または地域レベルの道路交通混雑を緩和して行く取り組みプ

ランである。総合的な整備となると当然 役所の縦割り行政システムを崩して諸分野を総合・調整して計画を作成、事業化を進めることになる。

#### 1(4) 東京の道路整備の課題

##### 1) 都の動き

近い将来交通需要が伸び悩みさらに減少に転ずるという需要予測や TDM プランに沿った動きに併せて平成 15 年 3 月 都は「区部における計画道路の整備方針策定検討会議」を設けて道路ネットワークの検討・必要性の検証を行う事とした。

##### 2) 道路計画の見直し

終戦直後や 50 年以上も前に決定され 実現せずに放置してきたいくつかの区内道路計画路線は 当然見直されることになる。需要交通量の予測が変わった事態では いまさら 事業化しても無駄な投資になるのもある筈だ。計画区間の白紙化や代替案への切り替えを含めて 真の必要性のあるものを選択すべき時期にあると考えて、そのための提案を以下に述べる。以下 2. において 世田谷区北沢地区内の都・区道計画路線の一部を例として挙げつつ 3 計画の評価に含ませて欲しい点 の提言 において都の計画の問題点を指摘し、評価手法の抜本的な改善へ向けた柔軟な対応を求めたい。

## 2. 世田谷区内 重点事業

### 2.(1) 事業の遅れ

平成 7 年に策定した世田谷区の「新都市整備方針」に盛り込まれた案件は、その後の区の事業化重点地区評価レポート(2003.3)によると、今日に至る間に完成・実現した度合いが小さい。また 計画決定が 40 年 50 年 も古い昔であって その後、計画決定線の追認、さらに関係する規制が残り 今日に至っている区間もいくつかある。それにつれて 直接影響を受ける住民にとっての 色々な弊害も深く 長期にわたり 存在しているのが現実である。

### 2.(2) 既存の道路計画の欠点

戦後 東京では都市が拡大して 住居・商店・事業所 等が密集して立地し市街化が展開し、道路等の交通体系の建設は遅れをとってきた。そのため 道路網のメッシュ化計画をもとに作成された 50 年以上も昔の計画が 無策のまま放置され、展開した市街地の中に 計画線だけが残る状況になった。北沢地区内の都市計画道路として線引きされて まだ実現しない計画道路を 後尾に図に纏めている。その 2・3 の例を次に述べる。

#### 1) 放射 2 3 号線 (井の頭通り) 環状 7 号線 甲州街道の区間

- ・ 当該区間は昭和 21 年度に計画決定され 未着手のままである。
- ・ 計画線は和田掘給水場を貫くが、震災等の大規模災害時では貴重な水

の供給源となる場所であり、かつ、当地一帯は豊富な緑を有し、北沢地区の「緑の拠点」に位置づけられている。

- ・ 300mx600m 程度の範囲に幹線道路が3本（甲州街道、環状7号線、当該区間）存在する必然性はあるのだろうか。結局は、広域的な通過交通処理の役割を果すだけではないか。
- ・ 幹線道路としては急カーブな線形であり、交通安全上、適切な形態とはいえないのではないか。

環状7号線以東（現在整備中の区間）

- ・ 現状では用地買収が未完のため整備に至っていない箇所あり。買収済の部分については道路として未利用の状態となっている。道路空間を有効に利用する視点では、駐車場として暫定活用することで、僅かながらも財政収入となるだろう。

2) 補助54号、環7・松陰高校の横までの区間、1.4km

既存道路の拡幅というより、既存の商店街・住宅地を立ち退かせての事実上の新設区間となる。計画決定は昭和21年。この計画に対して1区民が交通量推計や費用便益分析をして必要性がないとしたことを後述3で具体的に述べている。周辺道路の整備も進み、建設の投資効果は全く少なく、税金の無駄使いになる。当区間の計画の白紙化を要求。

3) その他の路線の未着手区間は既存市街地を用地に当てるために取得する必要ということや 永年の放置状態に置いてきたこと等の共通点あり。これらの路線位置は最後ページの図に示される。補助計画線の計画決定年は以下の通り。

昭和21年計画決定は 補26号、補52号、

昭和22年計画決定は 補128号

昭和36年計画決定は 補154号

昭和41年計画決定は 補133号

これらの白紙化を含む抜本的見直しを要求したい。

今 これらの計画をそのままに実現を推進すると次のようになるだろう。

- A 建設の総費用は膨大になる。財源の確保は明示されない。区民・国民の税負担が一層増える。
- B 利用交通量は把握できないままに、古い計画を踏襲したものとなる。道路が造られるとしても最新の推計利用量に見合った計画かどうかという観点からの必要性が検証できない。税金浪費の投資事業になる可能性がある。
- C 交通需要の増え方が変わるなかで新しい予測交通量が算出されないと計画の効果を環境面・社会経済面で検討出来ない。事業の効果が抽象的・観念

的な叙述になり 客観的に 必要性や優先順位を決められない。

D 既存計画やその根拠に納得しない直接影響を受ける人々の反対は強く残る。用地取得は難しいままの状況が続く。

E 道路計画の永年にわたる放置は人権問題として解決を迫られるだろう。

なお、北沢支所管区内の重点次事業化計画やその他の問題に対しては今後議論を重ねて 区に意見を具申する予定である。

### 2(3) 評価手法に欠けている諸点

都市計画的観点から 重要な交通軸の形成、道路ネットワーク・メッシュ構築 に必要、さらに防災的必要性、等という事で計画路線が提案されていることは 今までの道路計画の背景にあった筈である。しかしこれらで十分というものではない。

推計交通量の算出値が示されないと車線数や用地規模の把握が出来ない筈である。

推計交通量に基づき算出される 大気汚染等環境負荷の増減度合いの評価も当然 示されるべきである。

また 投資効果を 経済的な 費用・効果〔便益〕分析 で示すことも評価手法に含まれるべきである。

評価を数字で示せば複数案の比較・優先順位の検討に役立つ。このような柔軟性をもった 検討・評価手法を構築するにあたって重きをおいてほしい点を以下の 3 計画の評価に含ませて欲しい点 に述べる。

## **3 計画の評価に含ませて欲しい点**

### 3.(1) 需要量の推計

都や区の道路計画には 推計交通量が示されない。このことは推計をしないで計画を決めた古くからの習慣を踏襲しているからだと思う。需要量が推計されて はじめて車線数が決まるし 必要な用地も決まる。

一般的に 投資をする人や企業は その案件への需要量・利用量を何らかの方法で推計してその効果を推計して、投資の決定をするのが常道で、そういう事を忌避しての道路計画が存在する事には驚くばかりである。世銀・アジア開発銀行・日本の JICA・JBIC 等は途上国援助に含まれる道路計画では需要量推計を分析の中に入れていている。当該道路を造らない場合の交通量流動図と造った場合の流動図ができてこそ 比較検討ができる。

例えば、世田谷区は平成 14 年 3 月に「駅周辺街づくりの基本計画案作成調査」をトウニチコンサルタンツに委託して作成。その中に北沢地区内の道路網(補 54 号、補 26 号計画を含む場合と含まない現状のままのネット、2 ケース)での推計を行っている。推計量は補 54 号の環 7・松陰高校の横

までの区間 1.4 km で H 11 年時で 7 5 0 0 台 / 日とある。しかし都はこの分析を無視して補助 5 4 号線の計画を進めて H14.12 月に都計審に説明、計画変更の承認を得た。新しいコンサルタントの調査に基づく将来の交通量や通過交通量の規模、これに基づく道路建設の必要性は都・区のどこでも議論されていない。

### 3 ( 2 ) 経済的費用・便益分析

世銀・アジア開銀・日本の JICA・JBIC 等は途上国援助に含まれる多くの道路計画調査では経済的 費用・便益推計(Cost Benefit Analysis)を含んだフイージビリティ調査を行い、その結果を 内部収益率、費用便益比率 等で示している。これ等を 投資・融資の判断の拠り所のひとつにしている。

環境負荷の増減分析を含むにせよ、別に扱うにせよ、経済的費用・便益推計(Economic Cost Benefit Analysis)という 世界的に一般化された手法での分析を避けての計画決定に 都や区が固執するのは納得できない。勉強不足か、役所の先決踏襲の旧習の残りか、又は Planner/Engineer の Economist べっ視の風潮かと見られる。

例えば補 5 4 号計画は先述のように日当たり 7 5 0 0 台の交通量が推計された。これを使用して 1 区民が 利用交通の経済的便益と 概算事業費を推計して 比較分析したところ ・ 4 . 4 % という低い内部収益率を算出した。このマイナスの値は経済的 効果・便益が初期投資に比べて小さくて 到底フイージビリティ〔経済的妥当性〕がないことを示している。事業として投資すべきではない。税金の浪費である。このことを都の都市計画局と区に申し入れ(H14.9) 計画の無駄、税金投入の無駄となるからと計画の白紙化・撤回をもとめたが 単に聞き置くだけに終わった。

### 3 ( 3 ) 巾広い評価方法と結果の開示

都は 世界で一般的に行なわれている経済的評価手法をも採り入れて柔軟に計画検討をするようにして欲しい。環境面での評価値や交通量推計値 等一連のデータと共に費用・便益分析結果も公表し 優先順位と建設の必要性を示すもの 全てを 影響圏の人々や実施官庁の関係者に巾広く説明するべきである。

必要性のない事を示す低い数値が出たら、計画を白紙化するか 規模等を含めた代替案を考えて見直しをする勇断を持って欲しい。

## **4 事業実施の影響を受ける人々の巾広い意見聴取**

### 4 ( 1 ) 地元の人々との合意

移転対象の人々、家屋建て直しの人々、買物・医者に通う人々、通勤通学の人々等 道路の新設・整備に伴い ルートの変更と生活行動に変化を強いら

れる人々が当然現れて来る。彼等の賛否意見を確かめるべきで、単に商店街の代表だけでいいというものではない。

例えば、小田急の地下化計画では 関連する 下北沢街づくり懇談会と協議して提案を受けたとあるが 彼等は駅の直接周辺に住む人々の集まりで、通勤に駅を利用するその外側の広範囲の人や 買物に駅周辺に来る人は含んでいない。懇談会も区も都もそういう人との意見交換もしていない。駅の地下化に伴う諸計画の地元説明会を都・区がH13・H14に行い 意見を求めたことがあった。そこでの説明では その懇談会の提案したグランドデザイン構想(H12・3)の中にもあった補54号計画に賛成意見を述べた人はいなかった。更に都が書類で意見を求めたら 補54号計画に対して 419名反対、賛成0となった(H14・2 都計審資料)。2年前にグランドデザイン構想を作った懇談会は沈黙を守ったままである。今は 補54号建設賛成はすくなく、今のままの街、道路網でいい。小田急の地下化だけを希望するという人々が多いことがわかる。

しかし都は H14.12 に原案のまま、最新の事態のもとでの反対意見も無視して計画を都計審に提出し、承認を受けた。(もちろん 上述3にある交通量推計や経済的費用・便益分析もしないままである)

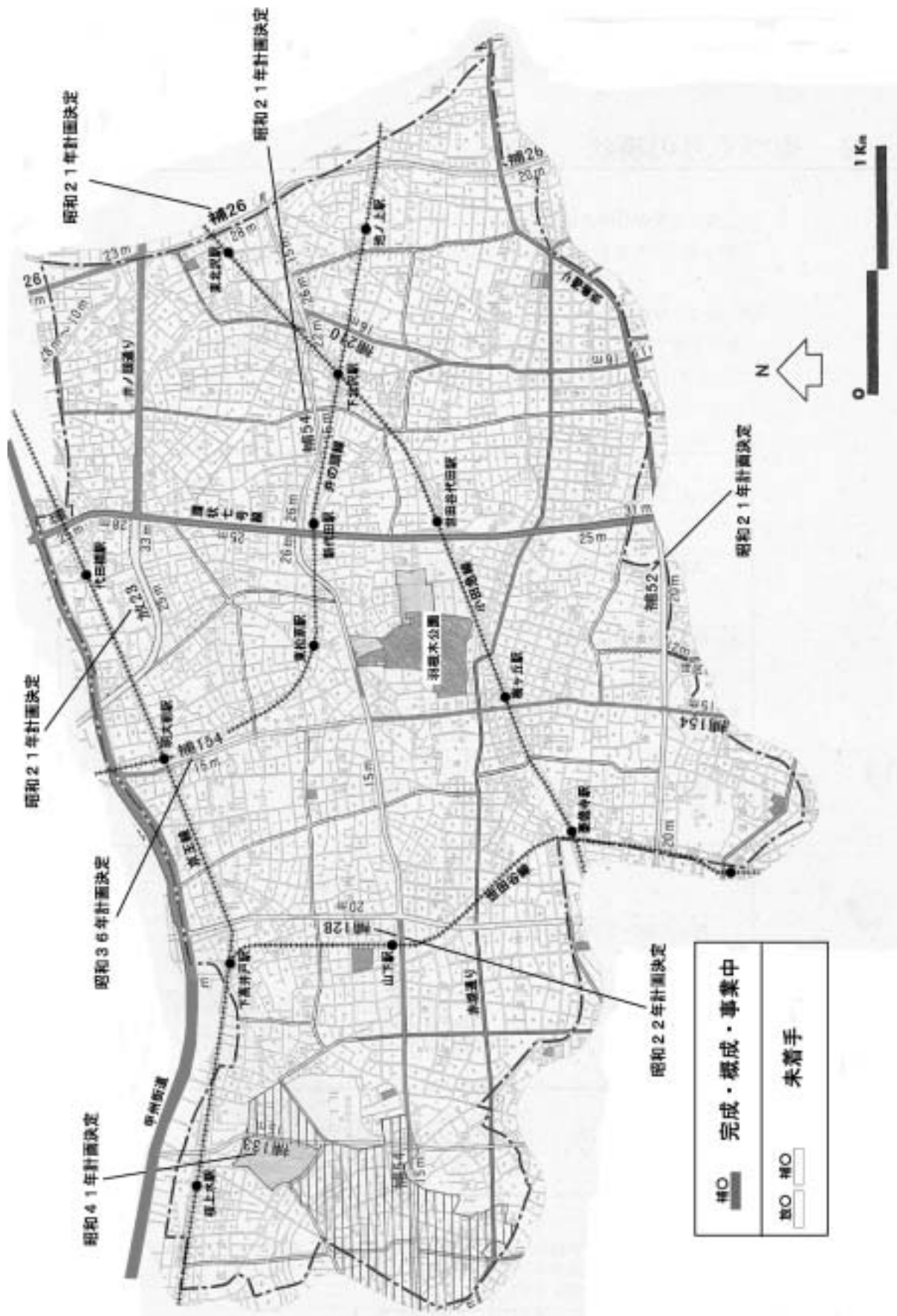
この例の様に 道路計画を 一部の地元の人々ではなくて、直接・間接に影響を受ける多くの人々との十分な討議にかけることを行っていない。そのための方法も、アンケート、十分な時間をかけた説明会、住民投票等がある。どういう方法がいいか良く考え直して欲しい。上記・3 の内容、グランドデザイン構想のようなもの、都の計画と根拠、それに対する反論も全て公示して、その上で賛否の意見を求める様にするべきである。単に2時間で終わる云いっぱなし、聞くだけの地元説明会のやり方は駄目。新しい住民との時間をかけた接点を考えて、そこでは 経緯と結果をオープンにして、納得を得た上で 道路計画を決める様にして欲しい。

#### **4(2) 立ち退きと人権問題**

- ・ 地権者という言葉は立ち退きの本質を 見えにくくしている。立ち退きを強いられる人々は居住の変更や財産利用の不自由、人間関係の断絶・更新に対する不安、経済的社会的損失の回復の難しさ等人権問題を抱える。
- ・ 憲法にうたう居住の自由を奪うに足るだけの道路建設の公益性、公共性が改めて問われることになるだろう。
- ・ こういう観点からも行政当局・都議会・区議会が 事業計画をチェックされる事を望む。

以上

図 北沢地域 7本の都市計画道路と計画決定年次





### (3) 「みどり」グループ

#### 【提案のあらまし】

みどりグループでは、主に以下の内容を提案します（詳細は次ページ以降です）。

#### 1. 民地のみどりの保全・育成

緑豊かな、住みよい世田谷北沢の街を取り戻し、景観的にバランスのとれた街づくりをするという観点から、今ある「みどり」をいかに保全し、これからの「みどり」を育てていくかを提案します。

#### 2. みどりの個性を育てる

北沢には、北沢川等の用水を中心とした用水軸や、大小公園、お寺や神社、保存林等が散在しています。これらの点を結びつけ、地域に馴染んだ形での「みどり」のベルト地帯を整備するとともに、点と点を結びつけた総合的「みどり」づくりを提案します。

また、北沢のみどりの特徴を整理し、みどりの個性を育てていくことを提案します。

#### 3. 公共公益施設等の緑化推進

公共公益施設等の緑化は区の緑化推進の先駆的役割を担うものです。そのため、積極的な緑化推進を図る方策を新たに提案します。

#### 4. 良い風景、景観を育てる

区が定める風景づくり条例との連携を提案します。また、低層住宅の隣地や周辺に高層住宅やビルが建設されるという、景観的に違和感のある状況や日照等の住環境の著しい悪化を解決する、あらたなルールづくりを提案します。

#### 5. 区民参加のシステムづくり

現在、一般区民には表に見えにくい、かつバラバラのように見える世田谷区内の「みどり」の活動を見直し、わかりやすく、機動的に働くようネットワーク化を提案します。

また、みどり・風景づくりに、その地区の住民が気楽に参加発言できる仕組みや、地区の課題発見、まちづくりの提案ができる仕組みなどを提案します。

最後に、区民提案の反映、まちの向上に向けての区民の支援体制についての仕組みを提案します（地域整備方針実行委員会）。

#### （参考）検討経過（日程）

定例会：第1回 5/22、第2回 6/19、第3回 7/17、第4回 8/21、  
第5回 9/18、第6回 10/16、第7回 11/20、第8回 12/18

臨時会：第1回 12/9

街歩き：第1回 8/2

## 見直し提案(1) 民地のみどりの保全育成について

現在の北沢地域整備方針「緑と水の整備方針」のなかで、民地のみどりについて取り扱っているのは「一般市街地の緑化推進」の項目です。現行方針の内容は概ね以下の通りです。

一般市街地の緑化推進「北沢地域整備方針より」(番号): 内容の変更を提案する箇所です。

街全体を緑と潤いのある市街地としていくためには、一人ひとりが身近な緑を守り育てていくことが大切である。生け垣、庭木、窓辺の花など各戸の緑化を進めるために、花のあるまちづくり運動や、みどりのモデル地区、(1)生け垣緑化などの事業を活用するとともに、開発にともなう緑化誘導を推進する。また、屋上緑化や壁面緑化を積極的に進める。

このような働きかけを行いながら、次のようなそれぞれの市街地の特性に見合った方針により地域全体を豊かな緑と水の環境を持つ地域としていくことをめざす。(2追加)

農地活用型整備地区: 農地を保全するとともに活用し、土に接する機会に恵まれた緑と水の豊かな地区を形成する。

保全育成型整備地区: 現存する緑と水の環境を保全し、さらに育成していく。

スポット修復型整備地区: 修復型の街づくりを進めるなかで、小広場などのスポット的なオープンスペースをつくり出していく。

開発型整備地区: 道路の整備により建て替える場合や開発をきっかけとして、周囲と一体となった公園空地や道路緑化を進める。

団地更新型整備地区: 団地の建て替えにあわせて、地域に開かれた緑と水の空間を整備する。

施設改善型整備地区: 地域住民が利用可能な兼用公園としていくなどの施設改善を進める。羽根木公園は、拡張整備や施設の充実をはかる。

地域拠点型整備地区: にぎわいの中に緑と水の小広場などをつくりだす。

### 1) 民地のみどりの保全育成

北沢地域におけるみどりの保全育成(上記 ~ 地区毎)には、「緑の6大拠点」ならび周辺の民地との連携が大変重要です。これは個人の努力に頼るのではなく、民地のみどりの保全育成を組織的に支援育成するシステムが必要になると思います。これを踏まえて、以下の箇所についての修正を提案します。

また、方針自体には具体的に示すことが出来ないことも考えられるが、みどりグループとして検討した視点について以下に示します。

#### 提案(変更箇所(1))

生け垣、庭木、窓辺の花など各戸の緑化を進めるために、花のあるまちづくり運動や、みどりのモデル地区、生垣緑化などの事業を活用すると共に、これらの推進運動を効果的にすすめるためにも、各機関のネットワークを強化し、開発に伴う緑化指導を推進する。

#### みどりグループで検討した具体的手段

- ・民地のみどりの保全のためには、みどりの公益信託やみどりのミニアセス制度のような支援制度を新たに定めることが必要である。
- ・民地のみどりの育成のためには、緑化活動のネットワーク化といったソフトな仕組みや、さらなる屋上・壁面緑化支援等が必要である。また世田谷優良企業マークの設定(エコ企業)といった支援制度を新たに定めることも効果的である。

【みどりグループで検討した具体的手段】

(手段1) みどりの公益信託

従来の公益信託事業から一歩踏みだし、緑そのものを財産と見なし、その維持から活用までを管理する信託組織を検討する。みどりを守るために基金を設立する区民参加型公益信託が効果的ではないか(世田谷まちづくりファンドの活用も視野に入れる)。

問題意識: 民地として大きなケヤキや良好な緑地残っている。個人で手入れするのは大変で建て替え等の際にみどりが減少する傾向にある。保存樹林に対する支援制度はあるが、3年に一度ぐらい剪定してもらえるのみ。民地の太径木が無くならないよう、支援策の位置づけが必要と感じている。

(手段2) みどりのミニアセス制度

ただ緑化すればよしとするのではなく、その質を維持し、充実した緑を実現させるための評価組織が必要。

問題意識: 私有地のみどりの減少に意見することは出来ない。自己犠牲に頼り、みどりを守るのは難しいのが現実である。よいみどりを守るために、よいみどりを評価する仕組みをつくるとともに、それを残す努力に対する支援が必要ではないかと感じている。

(手段3) 緑化活動のネットワーク化

今まで活発に活動してきている緑化の組織を十分に活用するためにも、大きなネットワークでつなぎ、それぞれ培ってきたノウハウや問題点を共有する事により、より有意義な活動に繋がられる。

問題意識: 同じ考えで活動する人々の横の繋がりがや気軽に地域の人が活動情報を知り、参加できる仕組みが必要ではないかと感じている。



写真: 北沢みどりの再生プロジェクト

(手段4) 世田谷優良企業マーク(エコ企業)

行政と区民だけに留まらず、緑化推進に民間企業が参加する事により、より一層の効果を望むことが出来る。緑化推進に協力的な企業に対して、エコマークを交付し、税制面などの優遇を与えることにより、企業にとってイメージや業績アップにも繋がる利点がある。

問題意識: 民間開発はとかく利益・効率に縛られる。このため新たなみどりの創出が難しいのが現実である。よいみどりを創出するために、開発事業者の意識啓発と努力に対する支援が必要ではないかと感じている。

(手段5) 敷地分割の制限

みどり豊かな敷地からみどりが消えることがないように、敷地分割の制限が必要ではないか(少なくとも最低敷地面積100㎡は必要ではないか)。

問題意識: 相続その他土地売却等により、敷地細分化により民地のみどりの減少が顕著であり、これは特に民地の太径木の喪失につながっている。

(手段6) 建ぺい率・容積率の考え方

現行の建ぺい率、容積率指定を、民地のみどりを保全育成する視点から考えられないか。

問題意識: 最近の新築物件のなかには建築面積いっぱい建物に建てられているように見受けられる。これによりみどりが減少している。

(手段7) 生垣条例の必要性

道路沿道のコンクリートブロック等を生垣に変更することを積極的に進める条例を導入すべきである。また、現在、生垣助成があるがその助成対象をフェンスの緑化や花壇などに拡大する。

問題意識: みどりの育成とともに防災の観点からも、道路沿道のみどりを増やす方法が必要である。

2) 「緑の6大拠点」の保全育成

まとまった規模の自然的環境を感じられる中心地区としての「緑の6大拠点」と周辺の民地のみどりの保全育成との連携を進めることを提案します。

また、「緑の6大拠点」周辺や大規模なみどり周辺での道路計画など、民地のみどりとの連携を妨げることが予想されるものについては、「緑の6大拠点」の保全育成に配慮することを提案します。

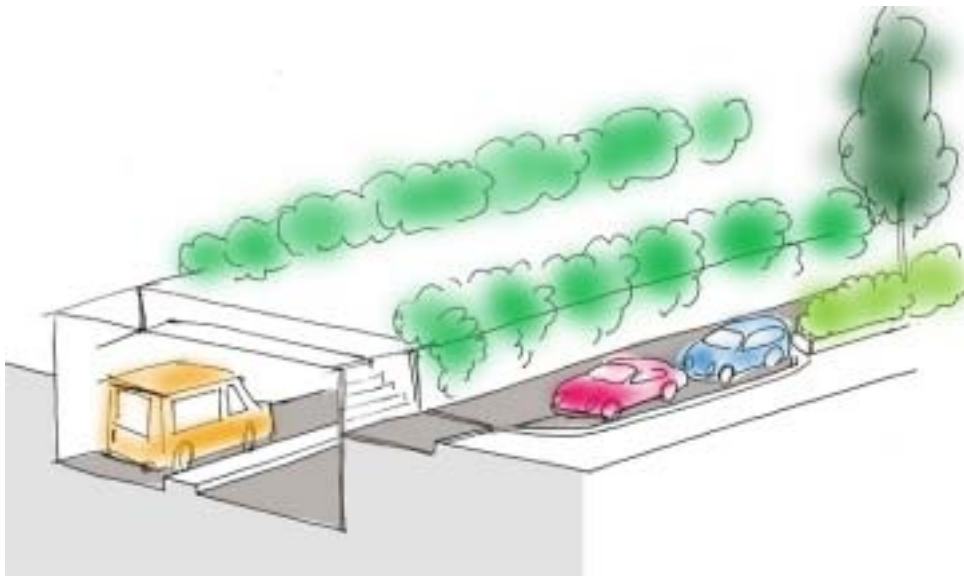
一つのアイディアとしてみどりグループで検討したイメージを以下に示します。

**提案** (新規追加( 2追加))

(「緑の6大拠点」と周辺の民地のみどりの保全育成との連携を進めることを提案します。)

みどりグループで検討した具体的手段

例えば、広幅員道路を、切り堀式の道路にして上部を緑化する。また、側道を設け、駐車スペースを含む遊歩道とすることで、車でも緑を楽しむことが出来る空間を演出する。また、反対側への横断部分にも、小さな緑スペースを設けることで、道路により分断された「線のみどり」から、道路の両側に渡る「連続したみどり」を作り出す。



(イメージ)

## 見直し提案(2)みどりの個性を育てる

現在の北沢地域整備方針「緑と水の整備方針」のなかで、みどりの個性について取り扱っているのは「緑の用水軸の緑化推進」の項目です。現行方針の内容は概ね以下の通りです。

( 1 ) 「緑の用水軸」の緑化推進「北沢地域整備方針より」 ( 番号 ) : 内容の変更を提案する箇所です。

本方針では北沢地域の歩行者系道路の主軸として、北沢川緑道、烏山川緑道、玉川上水緑道等をめぐるルートを「緑の用水軸」と位置づけている。この軸が地域全体を緑と水でネットワークする骨格的な軸とも位置づけ、次のような整備を進める。( 2 追加 )

- ・緑道とその周辺の公共空間の緑化と再整備を進め、環境だけでなく防災上も有効な緑の帯を形づくる。
- ・周辺の寺社の緑を保全するとともに、「鎮守の森」「お祭りの場」など地域のコミュニティ活動の場としての活用を進める。
- ・湧水を活用するなどにより、かつての自然な川や水をイメージできるような整備を進める。
- ・周辺の大きな樹林を保全するとともに、宅地の緑化を積極的に進める。( 3 追加 )

### 1) みどりの歴史性・原風景(用水軸)の遵守

みどりの個性としてまず大切にすべきなのはみどりの歴史性・原風景であると考えます。北沢地域の原風景は、標高 40m 前後の台地とそこに貫入する水路(標高 25m 前後)により構成されてきました。かつて台地には農地、水路沿いには水田、その間には斜面林(雑木を主に)の広がる豊かな自然環境を有する地域でした。周辺を歩いてみると当時の面影が残っているところもあります。(羽根木、池尻)



<原風景のイメージ図>



原風景から見る北沢地域のみどりの特徴は、用水路のみどり・農地のみどり・林のみどりが挙げられ、生活・文化との関りのある身近なみどりでした。

地域性、文化の視点からは、公園や緑道・学校・公共施設の周りや神社仏閣には区の木であるケヤキやイチョウ・桜等が多く見られます。大径木も多くあります。また住宅地にはみどりも多くこれらは地域の大きな魅力にもなっています。この「みどりの歴史性・原風景」を生かす提案を次頁に示します。また、みどりグループで検討した具体的手段を示します。

提案

(変更箇所(1))

(みどりの個性育成の推進(みどりの個性を育てる))

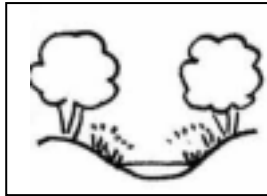
(追加箇所(2))

<北沢地域のみどりの歴史性と原風景を以下の4つの特徴で分類します>

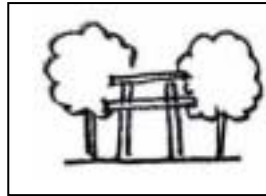
住宅地



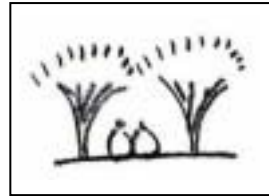
用水路



歴史・文化



並木(道路沿道)



<4つの特徴を踏まえた方向性>

民地の大径木等を大切にす

用水軸を中心としたみどりづくり(用水路の復活。玉川上水、北沢川緑道等のみどり強化)

拠点地域の個性化とサブ拠点の増大(地域性と場の提供)

道路沿道のみどりの質の強化

みどりグループで検討した具体的手段

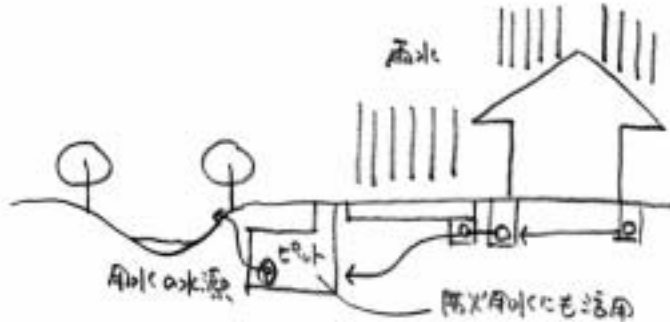
・みどりの原風景の4つの特徴を生かし、育てていくための方針を検討しました(次頁参照)。

【みどりグループで検討した具体的手段】

(手段1) 用水軸を中心としたみどりづくり

- ・北沢地域のみどりの個性は用水軸の整備が重要
- ・雨水の活用による用水路の復活(水源を確保)
- ・道路や宅内雨水の集水・浸透を促進(雨水浸透助成)

<用水軸を中心としたみどりづくりのイメージ>



(手段2) 6大拠点の個性化とサブ拠点の設置

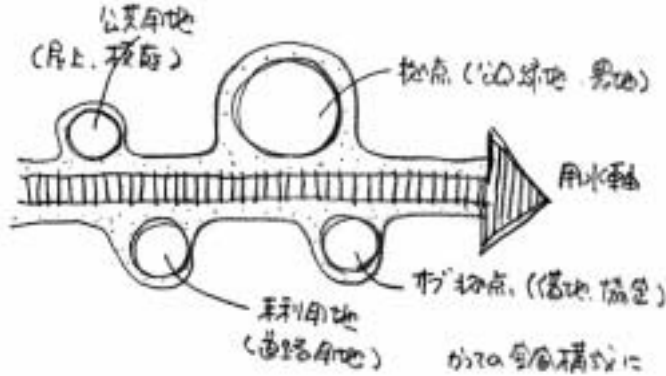
緑の6大拠点を中心地区として、北沢地域の個性あるみどり作りを提案します。

- ・みどりによる原風景の再生や地域の骨格をつくる用水軸との連携。
- ・緑の6大拠点の機能を補完するサブ拠点の設置

(6大拠点と用水軸との連携を強化するために公共施設や未利用地、民地のみどり(借地)を活用したサブ拠点を設けます。)

- ・サブ拠点は用水軸と民地の緑をつなぐ役目も持ちます。(地域の意見を取り入れた緑のデザイン・みどり活動の場の提供など)

・自然な十を少し、でも懐かす丁木(身近な自然環境の再生)



(手段3) 道路沿道のみどりの質の強化(みどり構造令など)

- ・道路沿道の樹種が画一的。沿道のみどりは道路構造設計の一部としか考えられていない。みどり主体の道路設計の考え方があってもよいのではないか。
- ・新たな道路の整備については、日常利用の快適さ・地域の魅力アップ・自然環境の向上を目的とした緑地帯を設置するため、街路樹を植栽できる広幅員の歩道を確保することも検討する。(これは道としての安心と安全の確保や災害時の避難路、復旧路の確保等にも繋がります。)

<個性的な拠点(用水軸の原風景)>



<サブ拠点イメージ>



<個性的なみどりイメージ>



羽根木公園

クヌギ、コナラ、シラカシ、イヌシデ、エゴノキ、ミズキ、ヤマザクラ、コブシなど公園整備により桜や梅が植えられているが梅林の斜面の一部にクヌギ、シラカシ、コナラ、イヌシデの大径木が残っている。斜面地の一部は保全区域になっている。

2) 質でみどりを守る

近年、開発事業等により北沢で増えたみどりについて、認識できる質が良いものであるか疑問がある。そこで量はもちろんであるが、良質なみどりを残す努力すること必要であると考えます。これを踏まえ、以下の内容を提案します。また、みどりグループで検討した具体的な方策についても以下に示します。

**提案**

(追加箇所(3))

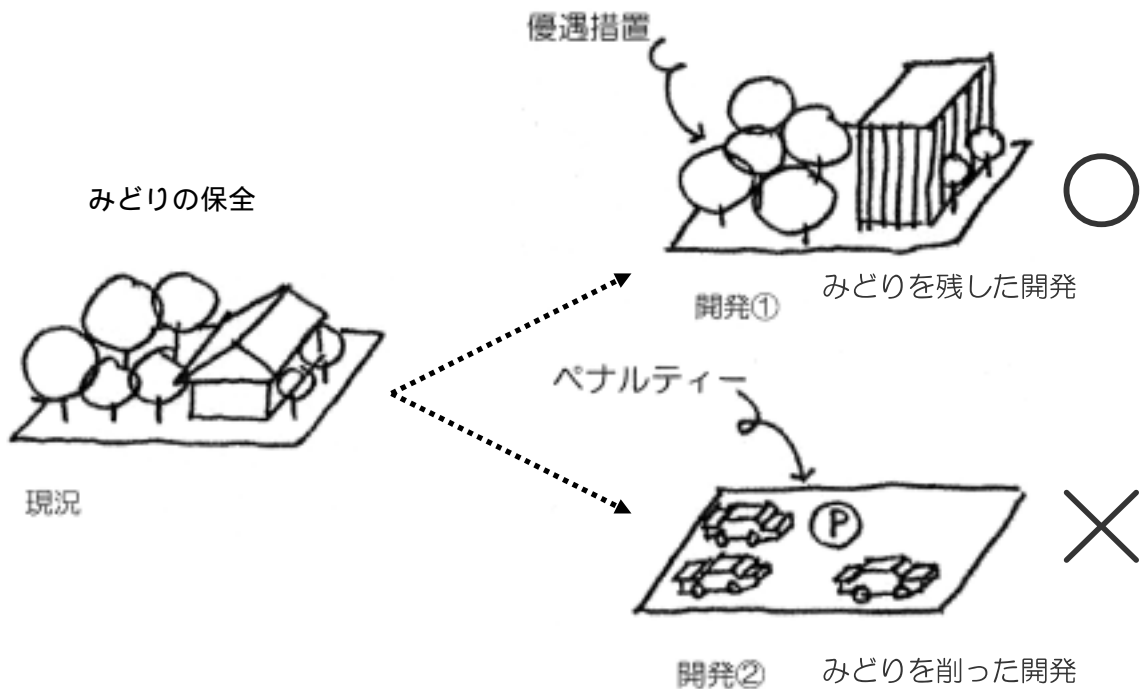
住宅地や民地に残る既存のみどりの保全を最優先し、一定規模以上の開発事業等を行う際、良質なみどりを保全する視点でのチェック体制を位置づける(提案1に示したみどりのミニアセス制度など)。

みどりグループで検討した具体的手段

- ・ 質でみどりを守るための手段を検討しました。

**【みどりグループで検討した具体的手段】**

- ・ 質の良いみどりを守る開発を優遇し、減らす開発へのペナルティを課す。
- ・ 既存制度を再度見直す(規模、規格、税制、評価)
- ・ 保全の視点でのチェック体制の確立(開発誘導)





## 見直し提案(3) 公共公益施設等の緑化推進

現在の北沢地域整備方針「緑と水の整備方針」のなかの「公共公益施設等の緑化推進」の項目について、現行方針の内容は概ね以下の通りです。

公共公益施設等の緑化推進「北沢地域整備方針より」(番号): 内容の変更を提案する箇所です。

オープンスペースの保全と緑の創出

公園や公共施設だけでなく、農地、寺社・仏閣、学校、団地、大規模施設などのオープンスペースは、(1) 所有者の協力を得ながら、区民共有の緑の空間としていくことをめざす。 こうした場所については、それぞれの事情に見合った方法で緑の環境を守っていくとともに、開発されることとなった場合でも、豊かな自然が感じられるような地区となるよう適切な誘導と支援を行う。

特に、交通のネットワークを支える主な道路や歩行者系道路に接し、宅地への転用が考えられる農地等は、公有化も含め公共的な活用をはかる。(2追加)

公共施設

公共施設は豊かな環境の街づくりを進める先導的な役割を果たすものであり、敷地内にできるだけ緑地を作るとともに、屋上緑化、壁面緑化(3追加)も進める。さらに、可能な限り水の要素も配し、周辺に清涼感と潤いを与えるようにしていく。

公園・広場等

北沢地域では、限られた公園用地でさまざまな利用者の多様な要求に応えていかなければならない。このため、個性ある公園づくりをすすめるとともに、近隣のいくつかの公園で役割を分担しあっていく。さらに、兼用公園や隣接の公共施設と一体的に整備するなど多様な手法で整備を進める。

また、拠点に位置づけられた地区では歩行者にゆとりをもたらず広場(4追加)を設置していく。このような広場や小公園では、地域の人々に親しめる施設としていくためにも整備や管理に地域の人々の参加を求めていく。

主要な道路の緑化

主要な道路の街路樹は、地域には貴重な連続した軸上の緑である。そこで、(5) 四季を彩る特徴ある街路樹を積極的に増やしていくことにより、自然を感じられる環境を育てていく。

(6~10追加)

### 公共公益施設等の緑化推進

公共公益施設は、その緑化の推進の「先導的役割を担う」と唱われているので、さらに一步踏み込んだ内容の記述が必要と思われる。そのためには、その場所そのものの緑化も重要ながら、周辺地域を含んだ計画が特に必要である。これを踏まえて、以下の箇所についての修正を提案します。

#### 提案

(変更箇所(1))

公園や公共施設だけでなく、農地、寺社・仏閣、学校、団地、大規模施設などのオープンスペースは、所有者と協力しながら、区民共有の緑の空間としていくことをめざす。

(追加箇所(2))

また未利用地、道路残地の暫定的な緑化を行い地区の緑量の増大を図る。

(追加箇所(3))

公共施設は豊かな環境の街づくりを進める先導的な役割を果たすものであり、敷地内にできるだけ緑地を作るとともに、屋上緑化、壁面緑化、校庭のグリーン化も進める。

(追加箇所(4))

また、拠点に位置づけられた地区では歩行者にゆとりをもたらす辻広場や身近な自然環境の回復を目指したビオトープを設置していく。

<ビオトープとは>

ビオトープとは動植物の生息に適した自然的な水辺や緑地を指します。

(追加箇所(5))

四季を彩る、地域特性にあった樹木を積極的に増やしていくことにより、地域の個性を感じられる環境を育てていく。また既存の道路で街路樹のない箇所については小規模な植樹帯の設置やガードレールの緑化などを行い、緑量の増大を図る。

(追加箇所(6))

また、道路予定地、未利用地など暫定的な空き地に対しても積極的に緑化を推進する。(補助5号線暫定緑化)

(追加箇所(7))

また、この公共施設を中心に周辺の緑との関連性や、緑地の解放など、地域との連携を計るものとする。

(追加箇所(8))

さらに、整備管理に留まらず、緑化運動の中心となる場の提供や、活動拠点としての役割を担う。

(追加箇所(9))

さらには、交わる小さな道や周辺住宅に対しても、そのバランスや、緑の広がりなども考慮に入れる。

(追加箇所(10))

現在計画中の道路に対して、みどりの破壊をくい止めるだけでなく、可能な限り周辺緑化の推進を様々な分野の人間が提案できるような機会を検討する。

## 見直し提案(4) 良い風景、景観を育てる

現在の北沢地域整備方針「都市景観形成の方針」のなかで、みどりグループが検討を行った「良い風景、景観を育てる」に係わる項目について、現行方針の内容は概ね以下の通りです。

「景観拠点」の形成方針「北沢地域整備方針より」(番号): 内容の変更を提案する箇所です。

(1) 下北沢など地域の中心地や商店街一帯を「拠点の景観形成」地区、せたがや百景に指定された地区などを「景観小拠点形成」地区、代沢十字路周辺など外部から北沢地域へ入るときに最初に目にふれる地区を「地域の玄関形成」地区という3つの「景観拠点」を考える。北沢地域ではこの3つの種類の景観拠点地区についてそれぞれにふさわしい景観を形成することによって地域全体の景観を向上させていく。

### 拠点の景観形成

地域の中心市街地であり広域生活拠点や地域生活拠点として位置づけられている下北沢、梅が丘、明大前、下高井戸の各駅周辺一帯や商店街を「拠点の景観形成」を行う地区とし、次のような整備を進めることによって、それぞれの街の特徴を表すようなまとまりのある景観を形づくっていく。(2追加)

- ・現状では道路などの公共空間に電柱、看板、ネオン等が乱雑に配置されており、これらを整理しながら秩序だてていくことにより、安心して楽しく歩くことができる快適な道としていく。
- ・商店街では、街を歩くときに歩行者の目にとまる1~2階部分がきれいに整備されていることが重要である。このため、特に建物の低い階の部分について、それぞれの個性を發揮した質の高いものとしていき、それにより街並み全体の景観が向上していくように商店街などに働きかけていく。
- ・道路と建物の境界部分は半公共的な性格を持っている。このため、住宅であれば緑化、商店であればセットバックなどにより魅力的な空間として拡充していくように、建築などの機会を捉えて指導していく。

### 景観小拠点の形成

(3) せたがや百景やせたがや界隈賞を受賞した地区、あるいは歴史的建造物、名木百選に選定された樹木など地域の景観に個性を生み出しているポイントを、「景観小拠点形成」地区と考えて周辺整備をあわせて進めることにより地域全体の景観向上に生かしていく。

- ・これらの小拠点は地域にとって大切な資源といえるものでありその保全をはかるとともに、多くの人々の目にふれることができるような整備を進める。
- ・特に、公共施設と隣接しているときは、景観を向上させる意味からも公共施設と一体的に整備する。
- ・これらの小拠点間を道路・交通体系の整備方針で述べた「コミュニティーネットワーク軸」などで結び、身近な景観のポイントを快適に歩いて廻れるようにしていく。

### 地域の玄関の景観形成(4)

地域の拠点である下北沢や明大前には杉並区、渋谷区や世田谷地域など他の地域から多くの人々が訪れている。これらの拠点へ通じる主要な道路とその周辺を「地域の玄関形成」地区と考え、拠点へ通じる地域の顔としてふさわしいような景観形成につとめる。

- ・この地区は自動車で各拠点へ向かう際に地域の玄関となる地区である。そこで目的地である拠点のイメージを向上させる意味からも、特に緑豊かな景観をつくり出すとともに、それぞれの拠点の個性を感じさせるような景観づくりをめざす。
- ・整備を行うときは自動車の車窓から見た街並みや景観づくりを重視していく。
- ・今後、新たな各拠点へとつながる道路の整備が行われる場合にも、地域の境界部分では考え方に即した景観整備を行っていく。

骨格的な軸線沿いの景観形成の方針(番号): 内容の変更を提案する箇所です。

世田谷線と井の頭線という2本の鉄道、主な道路、主要な歩行者系道路と位置づけた緑の用水軸は、それぞれ北沢地域の景観をつくるうえで背景となるような骨格的な軸である。そこで、この3つの軸及びその周辺を、優先的に景観形成をはかり地域全体の景観のイメージを向上させていくための骨格的な地区であると位置づけ、次のような方針で先導的に整備を進めていくものとする。

### 世田谷線・井の頭線沿線の景観形成

(5) 地域の身近な足として親しまれている世田谷線・井の頭線沿線では、草花を増やしたり、個性ある庭木

緑を街の景観としても生かしていくことで、親しみを持てる市街地の雰囲気をつくる。この沿線では特に電車の車窓や沿線の道路から見た街なみを重視した景観整備を進める。

主な道路沿道の景観形成

地域を南北に走る環状7号線と東西方向の井の頭通り・補助54号線及び下北沢に至る茶沢通りそれぞれの沿道は、歩道を通行する歩行者と、車道を通行する車からの両者の視点を重視した景観形成を行う。

- ・住宅地の沿道では、周辺の環境を守りながら、良好な住環境を感じ取ることができるような景観を形成する。
- ・商店街では、例えば看板の乱立などがないような調和のとれた、それでいて、にぎわいのある魅力的な空間を演出していく。

緑の用水軸沿道の景観形成

緑の用水軸は、歩行者系の道路であるが地域をこえた広い範囲の人々が利用する役割も担っている。このような多くの人々が利用する道路が、誰もが楽しく歩ける魅力的な施設となっていることは、北沢地域全体にとっても重要なことである。このため、緑の用水軸とその周辺の景観整備を進めるものとする。

- ・緑の用水軸周辺では、地域の住民自らが守り育てる緑の景観づくりを行う。
- ・整備を行うときは、多くの部分が静かな住宅地を通過していることから、特に周辺住宅のプライバシーの保護と、静かな環境を損なうことのないように注意する。

市街地景観形成の方針「北沢地域整備方針より」( 番号 ): 内容の変更を提案する箇所です。

北沢地域の市街地は「第2章 街づくりのテーマ」で定義したように利便性を重視する「都市型居住ゾーン」と静かな環境を重視する「一般型居住ゾーン」の2つに大別される。北沢地域では、この2つのゾーンの特性に見合った考え方で市街地の景観を整備していかなければならない。

「都市型居住ゾーン」では、現状では必ずしも調和のとれた街並みとはなっていない地区が多い。そこで、今後の街並みの連続性や統一感が感じられるように、敷地や建物の形状などに関して地域のルールができるように街並み整備のガイドラインづくりなど誘導していく。

「一般型居住ゾーン」では、おおむね良好な居住地景観が形成されているため現状の保全を基本としながら、寺社の緑など地区の個性となるようなさまざまな風景を生かしていくことで、よりよい景観を形づくっていく。

こうした考えを基本として、市街地をその特徴別に種類分けしたうえで、それぞれの景観形成の方針を以下の通りとする。なお、以下には一部本節の上記12で述べた項目も含まれる。また、( )内は主に対応する土地利用構想や市街地整備の方針での地区の分類を表す。

拠点の景観形成(商業拠点地区・近隣商店街地区)

道路の景観整備と、店舗の個性ある表情づくりにより、歩いて楽しいにぎわいのある魅力的な景観を形成する。一般型居住ゾーンのうち保全・活用型地区(農地共存地区、住宅団地地区、低層住居街並み保全地区、公共公益施設地区)

( 6 ) これらの地区は全体として良好な景観を形成しており、基本的に現在の景観を保全していくとともに、地区内のある景観のポイントを際立たせることによって、一層魅力的な景観を形成する。

一般型居住ゾーンのうち修復・改善型地区(低層住居基盤整備地区・低層住居街並み改善地区)

( 7 ) これらの地区は都市基盤が不十分で市街地の改善が必要な地区である。このため、きめの細かい修復型の街づくりに合わせて、地区内にある景観ポイントを際立たせることによって、街並みの景観を改善していく。

都市型居住ゾーンのうち改善・創出型地区(低中層住居地区)

土地をより有効利用する方向で街並みの更新をめざす地区であり、建て替えや再開発などに合わせて、整った景観の街並みをつくり出していく。

居住景観ゾーン形成の方針「北沢地域整備方針より」( 番号 ): 内容の変更を提案する箇所です。

代沢地区は森巖寺や代沢八幡神社などの「せたがや百景」や緑の多い良好な街並みが特徴となっている。また、桜上水1・2丁目地区は、農地が残り住宅団地内の空地と合わせてオープンスペースに恵まれた地区である。これらの地区では、今後土地利用の変化や開発が進むと予想されるため、現状の低密度の環境を生かした、整然とした街並みの景観づくりを進めるモデルとして「居住景観ゾーン」と位置づけ先導的な保全・整備をはかる。

1) 良い風景を守り育てる

「景観」と「風景」の言葉の使い分けが必要だと考えます。【ハード：景観、人・自然などソフトとのかかわりがあるもの：風景】。また、残したい風景を市民が発言して積極的に守り育てていくことを明言したい。風景づくり条例により指定される地域風景資産は、現在北沢地域で3ヶ所指定されている。しかしまだまだよい風景が多くあると感じています。

また、新たな風景づくりの推進にも力を入れることが必要と考えています。これらを踏まえて、以下の箇所についての修正を提案します。

**提案**

(変更箇所(1))

下北沢などの地域の中心地や商店街一帯を「拠点の景観形成」地区、せたがや百景、風景づくり条例で定める地域風景資産に指定された地区などを「景観小拠点形成」地区とし、主要な景観拠頭に位置づける。

(追加箇所(2))

下北沢駅周辺のまちは、賑わいのある魅力あるまちになっているが、みどり・景観からはまだ不十分です。

・下北沢周辺の公共建物、公園、寺院、学校等にみどり豊かな景観をつくる。

(変更箇所(3))

せたがや百景やせたがや界限賞を受賞した地区、風景づくり条例で定める地域風景資産や界限宣言地点、あるいは歴史的建造物、名木百選に選定された樹木など地域の風景に個性を生み出しているポイントを、「景観小拠点形成」地区と考えて周辺整備をあわせて進めることにより地域全体の景観向上に生かしていく。

(変更箇所(4))

削除(自動車以北沢地域へ入る場合の玄関を位置づける必要はないと考えました。)

(変更箇所(5))

世田谷区都市整備方針事業化重点地区評価によると世田谷線沿線沿道の緑化誘導については、平成17年見直し後は事業化重点地区としないこととなっている。しかし、世田谷線は単なる都市交通機関であるのみならず沿線住民にとって親しみのある存在で、北沢地域の代表的な風景であることを考えると、民間鉄道業者に任せるということではなく、区と事業者と住民が協力して整備を続けていくべきである。区道と鉄道敷きが接しているところでは三者の協力により新たな風景づくりが要望される。

2) 街並み保全地区の見直し

北沢地域整備方針「市街地整備の方針図」は、基盤整備なし地区を「街並み改善地区」としてしています。格子状に道路が整備されていない旧農道のようなところにまちとしての風景の魅力があると感じています。これを踏まえた、以下の内容を提案します。

**提案**

(変更箇所(6))

街並み保全地区の見直しを行う(基盤整備済み地区=街並み保全地区の位置づけを変更する)

(変更箇所(7))

基盤整備水準不良 = 悪という捕らえ方を見直す。防災の観点からすると「悪」と地域整備方針で捕らえられている戦前の木造の建物が作っている街並みについて、それらのものは生活に潤いを与え、美しい風景を形成しているという観点に立ち、古いものも許容する社会にすることが望ましい。

3) 低層住宅地の街並み保全

景観とは、どこの場所においても、街づくりで常に念頭に置かれなければならないことである。商店街には商店街の趣があり、住宅地は住宅地のたたずまいがある。

そこで景観についての考え方、景観を守るための手段として以下の内容を提案します。

#### 提案

(変更箇所(7))

均一な景観をやぶるものには「高さが著しく目立つもの」や「周りにとけ込まない色調のもの」などがあります。反対に均一でさえあれば美しい景観かという決してそうではなく、建物の個性も美しい景観の重要な要素です。そこで、「統一のなかの多様性」を柱とした、魅力的な景観形成に努めます。

住宅市街地では、違和感のない建物の高さを誘導するため、区が定めようとしている絶対高さ制限のみならず、区と協働で地区計画制度を積極的に活用することにより、地域の実情にあった制限を決めることを推進します。

## 見直し提案(5) 区民参加のシステムづくり

現在の北沢地域整備方針のなかで、みどりグループが検討を行った「区民参加のシステムづくり」に係わる内容が明確に位置づけられている項目はありません。そこで、以下の内容を新たに盛り込むことを提案します。

### 1) みどりや風景に係わる活動のネットワークづくり

様々な組織がみどりや風景に係わる活動を行っています。しかし、実際に興味があっても、どこでどのような組織が何をしているのか、一般区民が把握することは難しいのが現状です。

そこで、区民活動などの情報を共有化する仕組みをつくることを提案します。

新たな仕組みが出来れば、区民参加による提案は様々にされると思います。区民は自分の住んでいる所や地域がみどりゆたかでよい景観であることはだれもが希望することであり、提案が具体的そして参加しやすいものであればより多くの区民が活動に加わると思います。その結果、民地のみどりや景観・風景を守ることに繋がると考えられます。

#### 提案(新規追加)

(区民情報ネットワークの充実)

区内には様々な組織がみどり、都市景観に係る活動をしています。そしてそのようなことに参加したいと思っている人々も多くいます。気軽に参加出来るシステム作り及び情報を提供出来るためのネットワーク作りを提案します。

(システムづくり)

実際に活動するとなると、人、資金、資料などが必要であり、特に中心となる人材が必要です。幸いにして区内には多くの組織や専門家もいますので、そのような人々が中心となり、行政がバックアップすることにより、現在よりも、よりよいシステムが作られると思います。

### 2) 区民提案が生かされる仕組み

本会議では、北沢地域整備方針の見直しに向けて、「みち」「まち」「みどり」の各分野について、北沢地域をより良いまちにするための提案を、居住者・利用者の視点から検討しました。

本提案が今後の北沢地域整備方針策定に反映されることを切に願います。その一方で、これらの提案が北沢地域のみならず、広く都市計画的な視点から考えた際の妥当性や、区民一人ひとりに賛同して頂ける内容であるか等、客観的な判断も必要であると考えられます。

また、見直し提案のなかで挙げた具体的手段を例にとると、世田谷区の行政戦略上、早急に実現が難しい意見もあるかと思えます。

こうしたなか、北沢地域整備方針検討会議の区民提案が、単に採否ではなく、受け入れられた意見の具体化にむけての支援、受け入れられなかった提案の課題を話し合うなど、今後の北沢のまちの向上に向けての仕組みづくりが必要だと考えます。これを踏まえてみどりグループでは以下の提案をします。

提案(新規追加)

(提案が生かされる仕組みの必要性)

時代の変化に柔軟に対応するためのシステムと区民による具体化支援体制の確立にむけて、「地域整備方針実行委員会」を位置づけることを提案します。

3) 課題発見の仕組みづくり

本会議は、区民代表と行政の支援により検討が進められていますが、理解が不十分なものや、区民一人ひとりに賛同して頂けるか判断が難しい課題もあります。

例えば、高齢者や障害者への配慮として、景観や植栽を優先するのではなく、少しの配慮で、誰でも使いやすく、なお景観も維持することは可能であると考えていますが、具体的な使いづらさなどは日常生活で不便を感じている方の意見を頂くのが最も良いと思います。

また、建物の高さを低層に抑えるべきという制限に、ほとんどの方が賛同して頂ける地区があるかどうか、区民代表では判断が難しい内容もあります。これは該当する地区の区民が主体となり意見を投げかけることが最も良いと考えます。

こうした課題発見に繋がる提案を集める仕組みが必要であると考えます。みどりグループではこれを踏まえて以下の提案をします。

提案(新規追加)

(課題発見の仕組みづくりの必要性)

(身近な課題を把握する仕組み、地区の都市計画について提案する仕組みづくりを提案します。)



見直し提案(補足)「緑と水」、「都市景観形成」の課題と方針

みどりグループで検討を進めた結果を見直し提案(1)~(5)としてまとめました。これらの見直し提案を受けて、北沢地域整備方針の「緑と水の整備方針」、「都市景観形成の方針」の課題等の再整理箇所を提案します。

「緑と水の整備方針」「北沢地域整備方針より」(番号): 内容の変更を提案する箇所です。

北沢地域には、大きくまとまった自然環境はほとんど残っていない。また、これから大きな公園や緑地を整備する余地もほとんど残されていない。しかし、現在の市街地はかつての自然が豊かだったころの地形をほぼそのまま残しており、緑や水に親しめる小さな環境も自然の地形に沿った位置に残されている。こうした小さな環境を生かしながら緑と水の(1追加)整備を進め、地域全体をかつての自然環境が再び感じられるような「自然生態的環境」のある街としていく。このため、今後とも公園の(2追加)整備を進めることに加えて、次のような考え方を整備の基本とする。

- ・(3) 農地、公園、寺社、河川等を活用してまとまった自然的な空間を形づくること
- ・(4) 公共施設や大規模施設を緑の空間として生かしていくこと
  - ・雨水の浸透や湧水の保全、緑化推進等により自然の循環の回復をはかること
- ・(5) 住宅地の緑を皆で守り育てていくこと

提案

(追加箇所 1)

こうした小さな環境を生かしながら緑と水の復元と整備を進め、地域全体をかつての自然環境が再び感じられるような「自然生態的環境」のある街としていく。

(追加箇所 2)

このため、今後とも公園の改善と整備を進めることに加えて、次のような考え方を整備の基本とする。

(変更箇所 3)

農地、公園、寺社、河川等を活用して街としてまとまった自然的な空間を形づくること

(変更箇所 4)

公共施設や大規模施設が緑化の中心的役割を担うこと

(変更箇所 5)

住宅地の緑をみなで守り育てるために、関係各機関が協力すること

「都市景観形成の方針」「北沢地域整備方針より」(番号): 内容の変更を提案する箇所です。

(1) 北沢地域の景観については殺風景で混乱した感覚を与える地区も多いのが現状である。今後、様々な街づくり事業を行う際には常によりよい(2)景観をつくるよう配慮していかねばならない。(3)地区全体の景観とイメージを向上させていくために、特に拠点や軸となるような地区での景観づくりを進めるとともに、埋もれてしまった地域の景観資源を発掘しながら地域住民が誇りを持てる景観をめざすものとする。(4~5追加)

提案

(変更箇所 1)

北沢地域の風景は下北沢を代表とする繁華街においては殺風景で混乱した感覚を与える地区が多いという印象を与えているかもしれないが、地域全体としては豊かな住宅街で構成されている。

(変更箇所 2)

今後、様々な街づくり事業を行う際には風景づくり条例の趣旨を踏まえ、常によりよい風景をつくるよう配慮していかねばならない。

(変更箇所 3)

地区全体の風景とイメージを向上させていくために、特に拠点や軸となるような地区での景観づくりを進めるとともに、埋もれてしまった地域の地域風景資産を発掘しながら地域住民が誇りを持つ風景づくりをめざすものとする。

(追加箇所 4)

特に拠点や軸となる拠点での風景づくりを進める。

(追加箇所 5)

「( ) 地域風景資産」を追加。内容は以下の通り。  
『風景づくり条例では、地域の歴史や文化を伝える大切や風景資産を守り、生かしていくことを目的に地域風景資産が定められている。この地域風景資産を風景づくりの拠点として捉える』

みんなで考えた地域整備方針(区民提案)  
— 世田谷区都市整備方針 —  
地域整備方針提案検討会議(最終報告)

平成16年2月 発行

地域整備方針提案検討会議 事務局  
(世田谷区都市整備部都市計画課)

〒154-8504 世田谷区世田谷 4-21-27

電話(代表) 5432-1111



No.51



この冊子は再生紙を使用しています。