

丁第 7 号証

副本

下北沢における街づくりに関する提言書

〔下北沢グランドデザイン構想図〕

平成12年3月9日

下北沢街づくり懇談会

は　じ　め　に

私たち「下北沢街づくり懇談会」は、下北沢の街づくりの諸問題に対し、意見の交換を行ない、共通の認識と相互の理解を図るとともに、今後の下北沢の街づくりを検討すること目的として、昭和 59 年 12 月に地元の 2 町会・4 商店街の会員によって発足いたしました。その後、新たに結成された商業団体も参加し、世田谷区の協力も得て、足掛け 16 年にわたり街づくりに関しての様々な活動を続けてまいりました。

その取組みが評価され、区議会等におきましても他の街づくり協議会と同等との認識を受けるに至っております。

平成 10 年 6 月に、これまで 14 年間の活動の集大成として「下北沢街づくりグランドデザイン」を作成し、世田谷区長に提言させて頂いたところであります。その後グランドデザインを具体的な構想図として組み立てるべく約 1 年半の歳月をかけて討議を行ない、このたび、『下北沢グランドデザイン構想図』としてまとめ上げた次第であります。

先のグランドデザインが街づくりに取り組む姿勢と基本方針（街づくりの目標・理念と方向性）を示しているのに対し、本構想図ではそれに基づく具体策を示しており、両者が一体となって『下北沢地区街づくり基本構想』を構成していくものであります。

本日、この構想図を私ども下北沢街づくり懇談会の総意として、ここに提言させていただきます。

なお、構想図と一緒に「下北沢街づくりグランドデザイン」につきましても再度添付いたします。

下北沢グランドデザイン構想図

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。

下北沢グランドデザイン構想図

(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、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、要所々々にベン

下北沢グランドデザイン構想図

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、これからの中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、建替等に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

- 既設の道了専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。

下北沢グランドデザイン構想図

2 土地利用の方針

下北沢の土地利用の特徴は、低層住宅地の中に広がる商業地であり、住宅と店舗が空間の質やスケール感という面で非常に親密な関係を保っている点にあり、これが下北沢商業の魅力の一つにもなっている。住宅地はかつて都心近郊の良好な戸建住宅地として発展してきたものが、今もその雰囲気を残しつつ落ち着いた環境を形成しており、商業地も路線的に延びていく形態は少なく、駅を中心に面的に緻密な広がりを持って広がっている。この両者の親密な関係も、商業地の住宅地内への拡大や質的な変化という動きの中で、その関係が崩れつつあり、静かな居住環境への軋轢が生じ出しているのも事実である。今、商業地としての発展を図りつつ、緑豊かな住宅地の環境保全にも配慮し、かつての親密な関係を取り戻していくことが求められている。

また、下北沢は世田谷区の地域整備方針の中で広域生活拠点に位置づけられており、広範囲な地域の「心」への成長・発展が求められている。そのため、各商店街がそれぞれの特色を活かした成長を図りながら、全体としては一つのまとまりを持ち、地域間競争に打ち勝っていく、格調高く個性的な商業地として発展していくことが必要とされよう。

以上のような点に配慮しつつ、地区の土地利用の方針を次のように定める。

1. 商業地の土地利用

(1) 全体の方針

- 鉄道利用客にも地域住民にも魅力ある、幅広い顧客層に対応する質の高い広域生活拠点の形成
広域商業から近隣商業まで、若者から高齢者まで、地域密着から国際化への対応まで図った多彩でハイ・クオリティな商業地の形成をめざす。
- 各商店街やゾーンの性格の違いを活かした個性豊かな商店街づくり
それら性格の違う商店街が相互に連携し、面的に一体性を持った一つの商業地として機能させていく。
- 住宅地と協調を図った商店街の環境整備
住宅地と一体的な商業地であることに配慮し、居住環境と調和し安心して買物や遊べる商店街づくりを図っていく。(業種構成、防犯、ゴミ出し、騒音、営業時間等)
- 下北沢らしさを失わない商店街の街なみづくり
迷路性の魅力溢れる裏路地空間の保全活用
中層建築物を主体とするヒューマンスケールな街なみの形成

(2) 個別ゾーンの方針

① 駅北口ゾーン

- 下北沢の北口の顔となる商店街
地域の拠点としてハイセンスな生活情報を発信していく。
- 広域性と近隣性を兼ね備えた商店街
大人の雰囲気を持ったファッショナブル・タウン(気品と落ち着きのある街なみづくり)
日常生活を支える市場機能の確保(駅前食品マーケットの再生)

② 駅南口ゾーン

- 多様な商業が展開され不思議な魅力を持った南口の顔となる商店街
演劇を中心とする若者文化が結集し、エネルギーッシュな創造性が發揮されていく。
街が劇場空間化し、来街者自ら参加し情報発信し交流が図られる。
- 活力に溢れる変化ある街なみづくり

下北沢グランドデザイン構想図

③ あづま通り沿い一帯

- 安心できる大人の夜の街
飲み屋等の飲食店が多く集まる商店街
- ほっとする馴染みの店が息づく街

④ 一番街本通り沿い

- 地域に密着し暮らしのコミュニケーションが図れる商店街
住宅地の日常生活を支える商店街として下北沢地区と周辺住宅地を結びつける。
売り手と買い手のコミュニケーションが息づく商店街
- 一本道を活かした連続性のある街なみの演出

⑤ 鎌倉通り沿い

- 下北沢の北側からのエントランスづくり
新しい性格を持った商店街として成長しつつあり、長期的展望に立った商店街の形成をめざす。
- 駅周辺はヤングカジュアル・タウン
- 後背住宅地を対象とする商店街

2. 住宅地の土地利用

- 都市型生活ゾーンの形成（暮らしの保全と商業との調整）
住宅地としての街なみづくりを基本として、無秩序な商業立地は抑制しつつ、生活の豊かさを高める店舗と一体になった利便性の高い街を形成する。
- 幅広い世代が住める住宅の確保
- 緑豊かな街なみの保全

以上が提言の内容であります。この構想図は、懇談会会員の活発な意見交換の中から生み出されてきたものであり、長年にわたる私どもの活動の成果そのものであります。本構想図を地元街づくり組織の総意と受け止めていただき、グランドデザインの精神を踏まえつつ、下北沢の街づくりが最良のものとなるよう検討されることを期待いたしております。

<下北沢街づくり懇談会 会員>

○北沢地区町会連合会
○北沢 2 丁目南町会

○北沢 2 丁目協和会

○下北沢一番街商店街
振興組合

○しもきた商店街振興組合

○下北沢東会

○下北沢南口商店街
振興組合

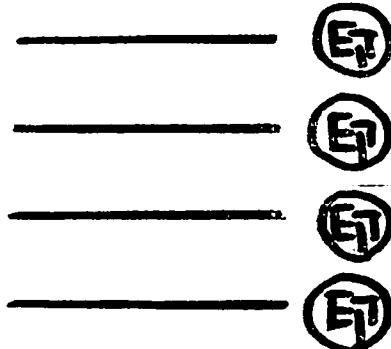
○下北沢西口クラブ連合会



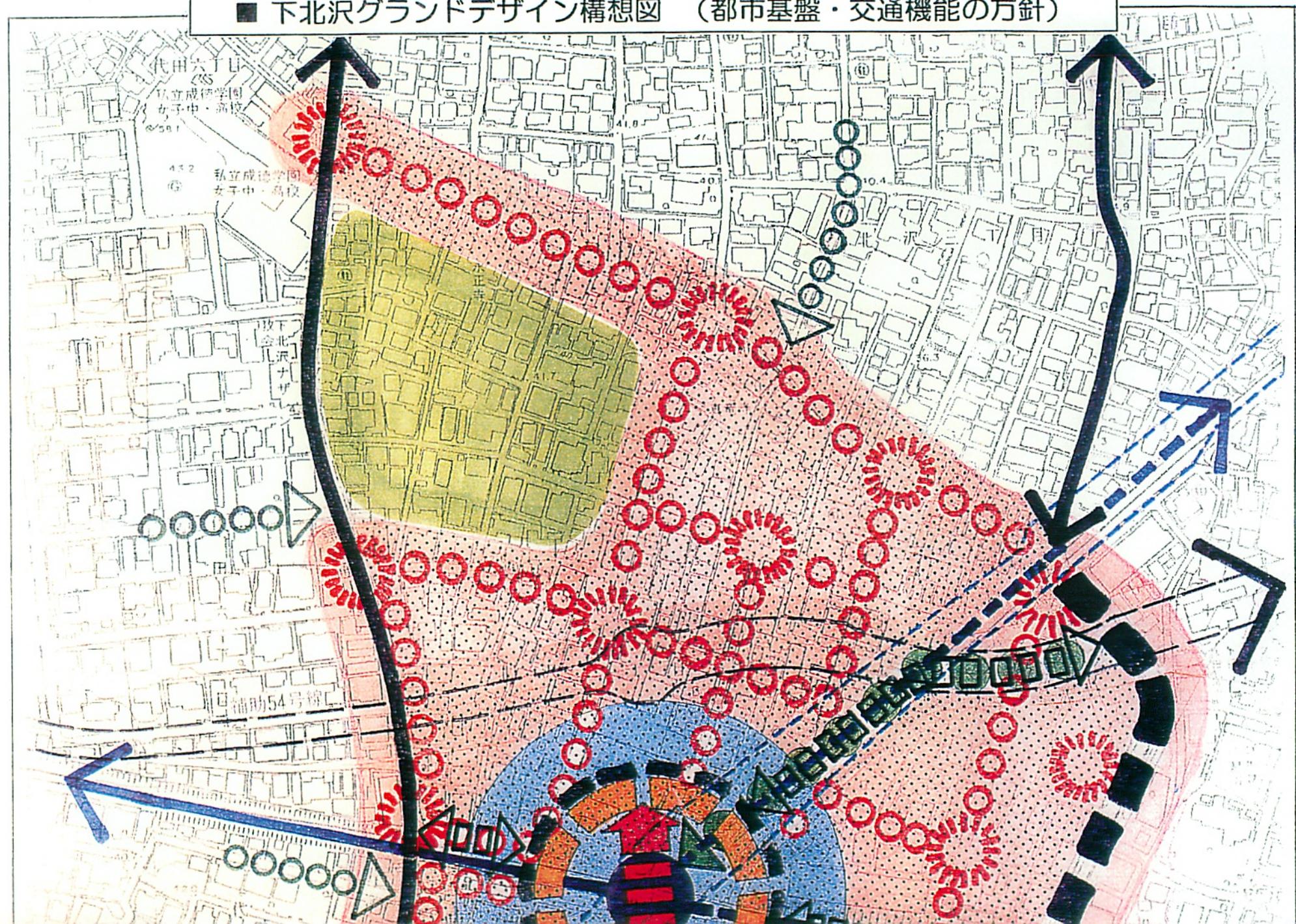
(平成 12 年 3 月 9 日現在)

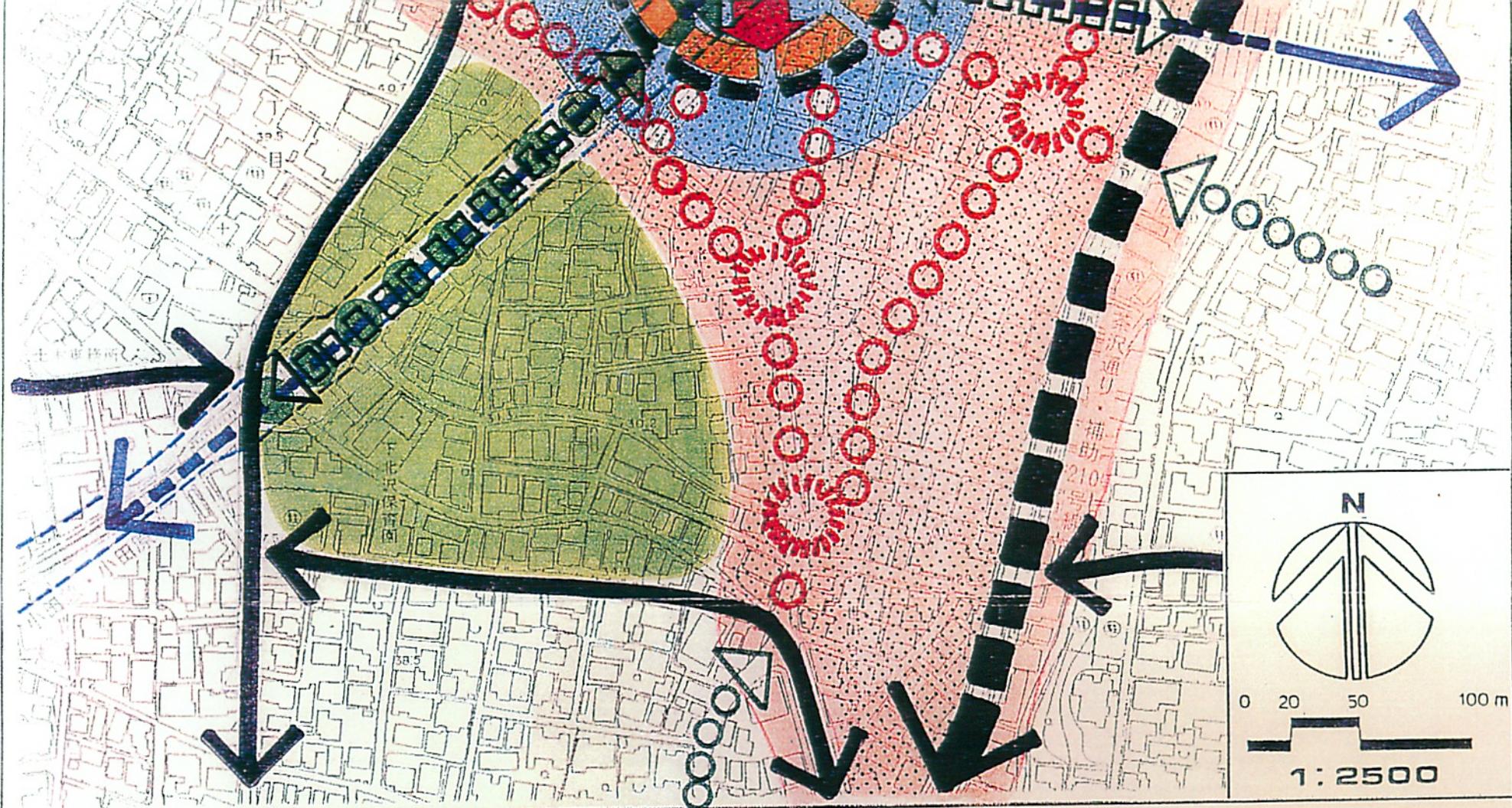
平成 12 年 3 月 9 日

下北沢街づくり懇談会



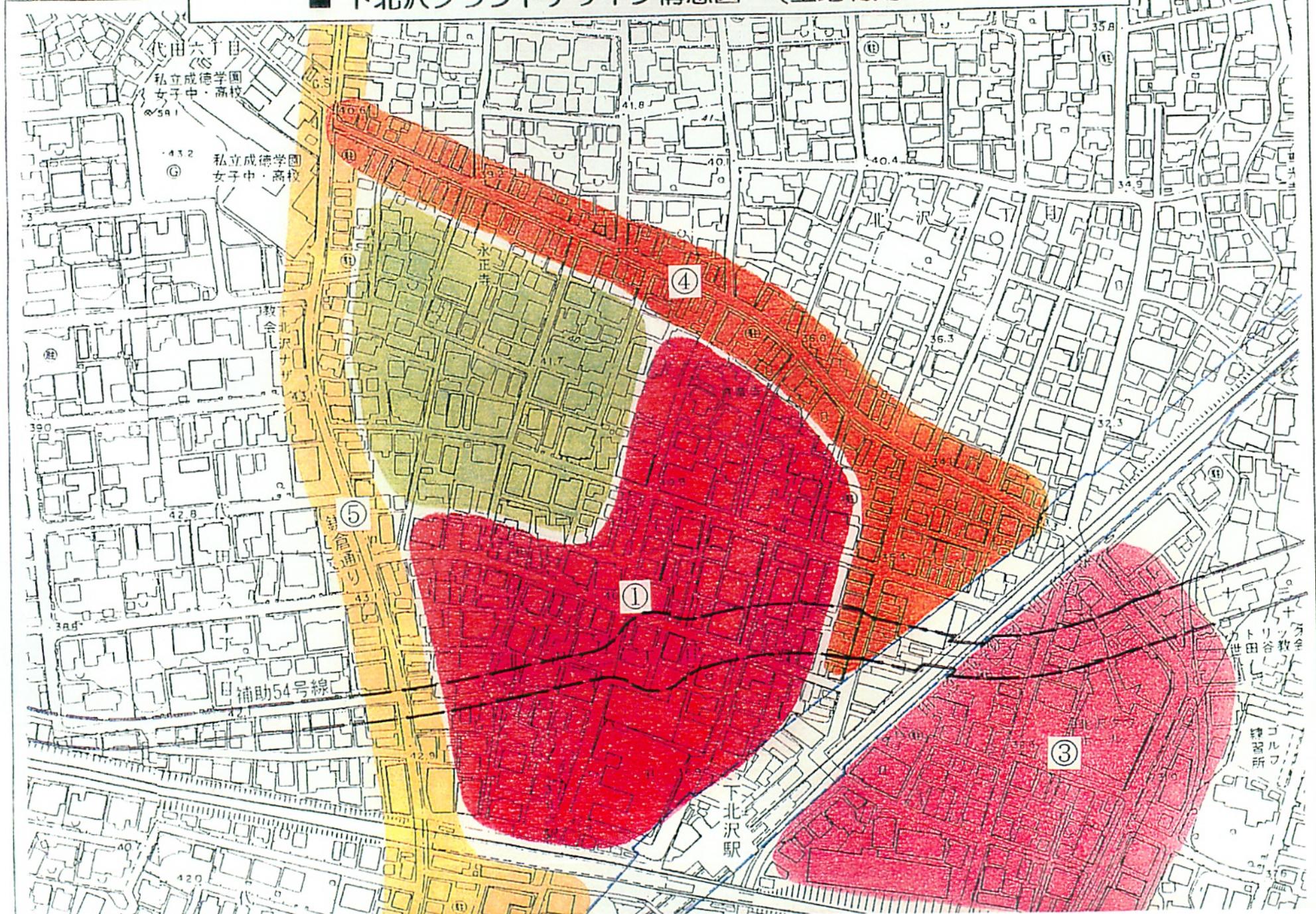
■ 下北沢グランドデザイン構想図（都市基盤・交通機能の方針）

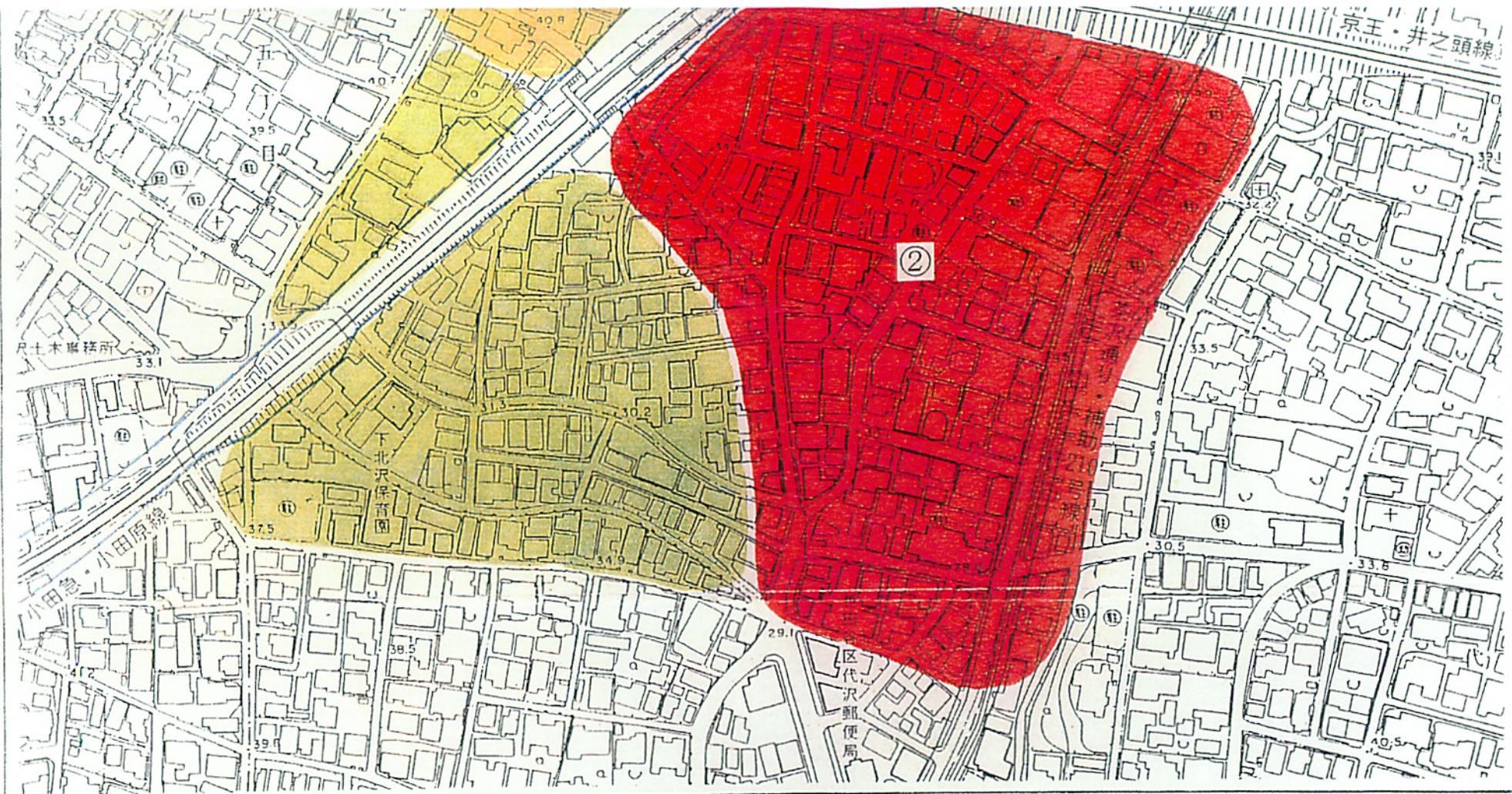




	地区幹線道路(概成区間)		駅前拠点広場		鉄道利用者向け駐輪場整備ゾーン 防火水槽等の整備		周辺地区からの主な歩行者動線
	地区幹線道路(計画区間)		地表レベルでの自由な南北連絡		面的回遊ゾーン		新たな歩行者ルート (広域避難場所への避難路ともなる)
	主要生活道路		駅前交通を処理するゾーン		歩行者優先ゾーン		街かど小拠点
	鉄道・駅舎 (破線は立体化区間)		駅前アクセス路		主な歩行者回遊ルート		生活基盤の整備ゾーン (通過交通の防止、小公園等の整備、防火水槽等の設置 等)
	都市高速鉄道9号線(小田急線)計画線						

■ 下北沢グランドデザイン構想図（土地利用の方針）





N



0 20 50 100 m

1:2500

商業ゾーン

- ① 駅北ロゾーン
- ② 駅南ロゾーン
- ③ あづま通り沿い一帯

住宅ゾーン

- ④ 一番街本通り沿い
- ⑤ 鎌倉通り沿い
- 都市型生活ゾーン