

第74回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

- 日時 : 平成12年12月20日(水) 午後7時~9時25分
- 場所 : 北沢タウンホール・11階 研修室3・4
- 議題 : 1. 下北沢駅周辺の街づくりについて(懇談会意見の取りまとめ)
 - 駅前広場について
 - アクセス道路について
- 2. その他
- 出席者 : (敬称略)

懇談会会員 - 16名 ([redacted] (司会)、 [redacted])

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)

都市計画課 - 1名 (板垣)

都市開発課 - 1名 (吉濱)

建築指導課 - 1名 (窪松)

専門家 - 2名 (前田、若林)

◎ [redacted] 世話人挨拶 :

駅前広場を都市計画事業でやる場合、われわれの構想図と規模、機能などについてギャップが生じるため、再考し調整していきたいので、活発な意見交換をお願いしたい。

1. 下北沢駅周辺の街づくりについて

◎ 専門家から説明 :

…… (20分) 略……

○ 駅前広場について

これまでの取りまとめの中で、構想図の交通機能、①バス施設、②タクシー施設、③一般車送迎用乗降場の欄が空欄となっている。懇談会としての意見をまとめたいので、よろしく願いしたい。

●バスは現状のターミナルを活用し、タクシーについては駅前に入れてもいい。

●今日は出席者が少なく残念だが、商人にとっては歳暮商戦の真っ最中で、出席は非常に困難なこと

をご理解いただきたい。これまでの議論の最重要点は、下北沢が歩いて楽しめるユニークな楽しい街であることだ。交通の拠点としての駅前広場は要らない。4方向からのアクセス道路などの案には不安を覚える。すべてを外周道路で受け止める態勢を考えるべきではないか。ただ、井の頭線の盛土部分の活用が可能なら、茶沢通りからのアクセス道路は考えられよう。補助 54 号線は浅い地下方式とし、歩行者の通路を分断しない街づくりを最優先すべきと考えている。

- 南北で形態の違いがあっても、全体的に調和がとれていければいい。たとえばタクシー乗り場は南側にとか、周辺の生活者、商業者の意見をできるだけ広く吸収したまとめ方も可能ではないか。困難だとは思いますが、50 年後、100 年後の姿も考えていく必要がある。
- 下北沢の魅力を考えた街づくりが必要。助成金を受けるには、基準に合った事業でなければならない。広場は単独の用途でなく、多目的な利用を図るべき。バス停はできれば近くに欲しい。
- 井の頭線の件で京王電鉄と交渉しても、実現には数年が予想されるので、その間の街づくりも必要。小田急が地下になった場合、地上は小田急のものとして使われやすい。高架の場合、代々木上原を見ても、橋脚が相当スペースを取るのので、道路は実現可能なのかどうか心配だ。

◎専門家から説明：

6 m 道路に植栽帯、歩道をつけたものが取れるかどうか何とも言えないが、高架の下そのものを道路に使うとすれば、空間的には決してリッチなものにはならないだろう。

- 懇談会に何十回も参加しているが、街のためにいつ、どのようなかたちで具体化するのかが全然見えてこない。夢を追うのも結構だが、京王電鉄を巻き込むなり作戦を考え、政治家の先生方の力も借りて、具体的なものにしていただきたい。
- 懇談会の強い意見が小田急や行政を動かすと考えているので、さらにご意見をいただきたい。
- 私のところの商店会で、京王電鉄に「こうしたいから使わせてほしい」という具体的なプランを持っていくべきという意見があった。それと、行政に失礼かもしれないが、区長なりのお立場の方が神輿を上げて、どうしてもここが必要だという熱意を見せることも必要ではないか。
- 「小田急の事業計画の中で、どうしても協力していただきたいと街と行政が京王に持っていけば、京王ものまざるを得ない」といったことを京王の人が言われていた。小田急もおだてながら、京王をうまく乗せていく雰囲気づくりが必要だと思う。
- 緊急車両や弱者への配慮、納品車両の必要性は認めるが、駅前にバスを乗り入れることは難しいのではないかと。南口の方には負荷はかかっているかもしれないが、鉄道との一体事業として補助 54 号線の事業があるので……。
- 私は南口だが、北口にうちのビルがあり、54 号線が入るとその向こう側になってしまうので、大

反対だ。

- 鉄道と一体事業ということなので、補助 54 号線も真剣にとらえておかなければと思い、つい口が滑ってしまった。私もあくまでも反対だが、それでは街づくりが成り立たないならと、一步下がって浅深度地下方式を第 1 案としたわけだが、いずれにしても街を切り裂かないでいただきたい。
- 本日の議題は駅前広場とアクセス道路なので、駅前広場について行政はどの程度の広さを必要とお考えかを伺った上で協議していきたい。

◎安水街づくり課長から説明：

都市施設と位置づけての整備には補助金が出るが、そのためには 5300 m²が必要。下北沢は、広域生活拠点として、それにふさわしい駅前広場との指導が都なり国からなされている。どの方式になっても線路敷きは使えると考えているので、できるだけ線路敷きを使った広場、アクセス道路を考えたい。

◎専門家から説明：

私どもが作業をしていてわからない点が 3 点ある。まず、街のよさを守ることと駅前広場の規模、シンボルだから大きいほうがいい、大きくなると下北沢のよさがなくなってしまう、さまざまご意見がある。次にどういう交通を入れるか、利便性とのバランスの問題。最後に“分断”という言葉。南北が歩行者ルートとしてつながっている場合、分断と言うのかどうなのか。この 3 点が整理できていないので、お考えをお聞かせいただければありがたい。

- 時間がないので、宿題とさせていただきますどうか。
- 役所としては北沢地区の住環境として見ているという。私は下北沢に来て 49 年になるが、当時は人も少なく住みよい住宅地だったが、いまは肩触れ合って歩いている。それは大きな店舗ができたこと、原宿－渋谷－下北沢－吉祥寺という若者のルートができたこと、本多劇場ができたことで、集客力のある魅力ある街になってきた。北沢は“おもちゃ箱をひっくり返したような街”で、それが一つの魅力にもなっている。専門家の方を中心に勉強会をしていたらありがたい。

◎安水街づくり課長から説明：

地域整備方針の中でも駅を中心とした拠点整備ということで、下北沢は世田谷で三つある広域生活拠点の一つ。都市計画法上の商業地域、防火地域として商業が集積しているという位置づけの中で、いい街づくりをしていきたいと考えている。

- 3 回連続で駅前広場についての話し合いをしているが、バス、タクシー、一般車両、いずれも意見が一本化されていないので、十分ご議論いただきたい。最終的には皆さんが決めた意見を助成事業にできるのか、それとも区と商店街で費用を出し合っやるのかということになるかと思うが、

駅前広場についてどうするか、もう少しお話しいただきたいと思う。

- 専門家から再度三つの条件についてお話しいただき、5300 m²の広場が下北沢に必要なか否かとともに、次回への宿題とさせていただきたい。

◎専門家から説明：

駅前広場の空間を使い方と大きさを分けて議論できないか。交通については、バスを入れるか入れないか。外周道路でとなった場合、200mほど歩くという実感も含めて、もう少しご議論いただいたほうがいいかと思う。6万人の乗降客のある駅の周辺を、歩行者優先型の車を入れないゾーンにするのは、テクニックとして難しいと考えている。ドイツなどでは、歩行者空間をつくって商店街の活性化に成功した例も多い。交通という点では、利便性との関係、処理の関係などがある。最後に分断の問題。南北の交通の主軸は分断しないというのが大事な視点であるなら、そういう交通の組み方があると思う。以上のような点がもう少し議論できると、もう少しまとまったものになると思う。

- 先ほど、補助事業として採択されるかされないかと申し上げたが、これだけ壮大な改造をやるのに、予算の話抜きにしての議論は無意味ではないか。小田急の線路敷きを駅前広場の一部としてカウントするという話もあったが、そういうものが広場と言えるのかどうか。先立つものはお金であって、補助金をいただけないような計画を立てても、実行できるのかどうかを考える必要がある。

2. その他

○下北沢駅での昇降機の設置について

◎窪松建築指導課長から説明：

小田急電鉄より、車椅子専用のエスカレーター（使用しない場合はたたんで収納）の建築の確認申請があった。ホームの上り方面、下り方面と、南口、北口に設置。北口のもは一部階段になるが、インターホンで呼んでもらえば駅員が上げて昇降機に乗せるということだ。工事は年明けに始め、3月までに完成の予定。

- 南口の階段の幅をざっと計算すると、空間が2900mmしかない。いま目一杯乗降客が通っているが、うまく事故なくできるのか。

◎窪松建築指導課長から説明：

この昇降機は駅員がつかないと動かない。現在は車椅子を4、5人の駅員の方が運んでいるそうで、そのときには同じように階段が狭くなっている。安全で便利にということで、設置していただくことになっている。

- 駅の改造を先送りする手段ではないのか。(笑)

◎窪松建築指導課長から説明：

それは全然違う。

○「世田谷区都市整備方針」について

◎板垣都市計画課長から説明：

…… (27分) 略……

- 説明会でいただいた北沢地域整備方針の中に、事業化重点地区として、「方針策定より概ね10年以内に完成あるいは着手すべきもの」とあるが、どこからスタートした10年以内か。ここにある平成7年と理解してよいのか。
- 新都市整備方針の策定された平成7年を起点とした10年ということだ。
- ここで、市街地整備では商業と文化の拠点、建物の敷地に関する誘導、小田急立体交差事業を契機とした整備等々、道路・交通体系では駐輪場の整備と安全な歩行者空間、都市景観では生活拠点としての景観整備等うたわれているが、これから平成17年までに完成もしくは着手と理解してよいのか。
- そうだ。計画状況など不確かな部分もあるが、目標としてはそのように設定している。
- もし小田急の構造が北沢地域整備方針と不具合が生じたときは、それに合った修正はされるのか。
- 平成17年の見直し時期には当然見直しをしていきたい。
- 整備方針の5ページ、「街づくりの現状」の部分に、「街づくり地区一覧」として団体と街づくり事業の名称が出ている。当懇談会は15年もの間、熱心に活動してきたにもかかわらず、載っていないのはなぜか。理由を伺いたい。
- 提言を受けて世田谷区が計画案をつくり、都市計画決定を受けて予算が出て、現在事業を進めているところが掲載されている。
- 今後、懇談会として事業名等を具体化しなければいけないということか。
- どういう事業にするかは今後、行政のほうで考えていく。

◎閉会挨拶 (世話人)

広場についての議論は3回目だが、どうしても集中して討議ができない。専門家から提案のあった、「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点ぐらいに絞っていくと集中できるのではないか。遅くまでありがとうございました。

■ 駅前広場、アクセス道路に関して今までに出された意見とその取りまとめ(案)

	プランデザイン構想図	過去の懇談会で出された意見	第72・73回の懇談会で出された意見	意見の取りまとめ(案)
駅前広場の位置・性格	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道2線が交差する付近に、駅を挟んで広場を設け、南北が一体化した駅前の拠点 ・歩行者利用に主眼をおく 	<p>過去の懇談会で出された意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北連絡強化 ・歩行者機能の充実、南北交流、防災、イベント性、憩いの広場等包括的な機能を持たせる ・日常的な必要交通と緊急車を処理できる交通広場とする ・バス、タクシーも外周部で受止める ・バリアフリーの面からは、バス、タクシー等も中まで入れて欲しい 	<p>第72・73回の懇談会で出された意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・街の顔としてある程度の規模が必要 ・面積5000㎡(28年式による)は我々の考えの3倍以上 ・2段式の広場も考えられる(用賀にあるサンクン広場等) ・駅から離れた駅前に地下コンコースで連絡する考えもある ・小田急敷地の活用を図る(補助54号と小田急の交差点付近) ・跨線橋が混むのを、待ち合わせのしやれた広場が欲しい 	<p>意見の取りまとめ(案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者利用に主眼を置き、南北の連絡、防災、イベント、待合わせ等、多様な機能を持たせる ・鉄道2線が交差する付近に整備する ・小田急用地を活用して、周辺市街地への影響を最小限にする
交通機能	<ul style="list-style-type: none"> ①バス施設 ②タクシー施設 ③一般車送迎用乗降場 ④一般車用駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシーも外周部で受止める ・バリアフリーの面からは、バス、タクシー等も中まで入れて欲しい ・通院等に不便、駅前に乗場が欲しい ・高齢化進展で、タクシーは必需品。駅からすぐ乗れる位置に必要 ・茶沢通り、鎌倉通り、代沢通りで拾えば不便はない ・高齢化、バリアフリーへの対応から駅前に車は入れた方がいい ・周辺住宅地からの利用にも配慮すべき ・外周道路で受け止める ・商店街の共同駐車場整備を検討すべき ・外周部分にトラックが停まれる場所がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存系統と新規分で2バスあれば十分だが、補助54号線に通道型バス停があってもよい ・バス、タクシーは外周道路で受け止めて、車に阻害されず買物ができる、弱者に優しい街づくりに転換していきたい ・高齢化すれば車椅子も多くなるし、バスも必要になる ・観光バス発着スペースが地区内には必要である ・タクシーは入ってくるものは仕方ない ・バス、タクシーは外周道路で受け止めて、車に阻害されず買物ができる、弱者に優しい街づくりに転換していきたい 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス機能は、「駅前に必要」と「外周道路で受け止める」という意見が並立 ・今後のバス需要に総合支所バスターミナルと54号線バス停で対応できるならば、駅前にバスターミナルは設置せず、総合支所バスターミナルまでの歩行者動線の充実を図る ・但し、高齢化対応や将来のバス需要の増加に配慮して、駅前には必要最小限のバス停を設ける ・同様に、高齢社会を前提にすると、タクシーが駅前に寄り着くことは重要でクシシーが駅前のタクシースペースを確保する ・一般車は原則として駅前への進入を制限し、乗降場、駐車場は設置しないが、高齢者・障害者の車は駅広に入れるものとする
交通以外	<ul style="list-style-type: none"> ⑤イベント広場 ⑥避難スペース ⑦耐震性貯水槽、緊急車活動スペース ⑧その他(交番、公衆トイレ、修業スペース等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・南北交流空間が必要、イベントの共同開催 ・下北沢に道了算一ヶ所ではとも足りない ・下北沢にも100トン規模のものが必要 ・駅前に交番が欲しい。現位置から駅前に移すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベントの場所がないので道路許可で苦勞しており、イベント広場はぜひ欲しい ・コンコース等も一つの方法だろう ・大災害に備えた防災広場は必要不可欠 ・何年に一度の火事のために駅前にハジゴ車の回転広場が必要だろうか、放置自転車管理の問題になる 	<ul style="list-style-type: none"> ・下北沢のシンボルとして、イベント会場に利用できる規模と構造(交通規制、歩行者優先等に配慮)を備えた広場とする ・平常時には待ち合わせや憩いの場となり、災害時には緊急車両の活動スペースや避難スペースとして機能する ・このため、駅前広場では放置自転車を厳しく管理するとともに、適切な位置に充塞した駐輪場を整備していく ・駅前交番等の設置に努める
アクセス道路	<ul style="list-style-type: none"> ・茶沢通り、鎌倉通りから駅に4方向からアクセスする道路を整備(道路の負担を分散し、広幅員化を避ける) ・小田急は連立後の鉄道敷、井の頭線は高架土手構造を変更して活用 ・駅への歩行者ルート、沿道部や駅前への緊急車ルート、広域避難場所への避難路とする。このため、駅南北それぞれに2方向アクセスを確保する ・道路京報への配慮、街路樹・舗装・電線地中化等の整備に努める 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間のかかり、周辺住民に影響が大きい新たな買収をせずにできる方法(井の頭土手の活用等)を検討すべし 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主体の街づくりに、アクセス道路は必要なのだろうか ・井の頭線の高架土手構造を改良するアクセス道路については、街路事業に位置づける等、必要最低限の事業を考えた欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・小田急、井の頭線の用地を活用してアクセス道路を整備する ・アクセス道路が、駅周辺の主要な歩行者交通を分断しないものとする ・緊急車の通行、避難ルートとなる道路とするが車道幅員は必要最小限とし、沿道の街並みに調和した道路環境の形成に努める