

交通企画課長に堀川氏が就任。都市開発課が街づくり調整課と組織改正され、峯田氏が課長に就任（本日は欠席）。

(3) 専門家派遣の更新について

前年度に引き続き 13 年度も、専門家としてユーマック・前田氏が派遣される。

2. 平成 12 年度検討結果のまとめについて

◎専門家から説明：

……略……

- 専門家派遣の報告書としてまとめ（案）を提出するので、活発な討議を願いたい。
- 議事録に「基本的には皆様のご意見のみを整理したもの」とあるが、行政も含まれるのか。まとめ（案）に、「交通広場機能は駅前に歩行者広場機能と一体に整備することを基本」、「外周部分に別途整備の意見もある」とある。これは都市計画事業にしないと国から補助金が出ないため、半ば誘導されたもので、行政の意見であり、われわれの意見ではない気がする。駅前へのアクセス道路についても、12 年度の検討結果と結び付かない。専門家の価値判断があるのではないのか。過去の資料を見ると、アクセス道路という言葉自体、専門家から出た言葉で、ランドデザインに疑問もある。
- 世話人として申し上げますと、“皆様”とは懇談会の会員と解釈している。駅前広場とアクセス道路について項目に趣旨が相反する部分があるのは、報告書としてまとめる必要から、A意見、B意見として列記したもの。アクセス道路という言葉は専門家から出たにしても、われわれとして駅前広場への道路が必要との認識は以前からあり、誘導されたものではない。
- アクセス道路を設けることが問題だということか。
- 交通広場が外周部に設置されれば、アクセス道路は不要なわけだ。懇談会で出された意見は、歩行者主体の街であり、4方向からのアクセス道路でなく、すべて外周道路で受け止めるべき。井の頭線土手用地の借用が可能なら、茶沢通りから整備してもよい。補助 54 号線は浅深度地下方式とし、街を分断しない。小田急線との交差部は連立事業との同時施工で、平面路と理解している、というものだ。意見が対立していてまとめにならないなら、並列して挙げればいい。
- 12 年度のまとめとしてあるが、ランドデザインも含めた総まとめと考えて欲しい。意見が集約しきれていない部分は最大公約数として出しているが、ランドデザインで4方向としていたアクセス道路は、皆さんの意見も踏まえ2方向と修正している。
- 今日は 12 年度の検討結果をまとめる会議ではないのか。
- その前提としてランドデザイン構想図があるので、その上で 12 年度に出された意見をまとめ、総まとめとして出したものとご理解いただきたい。
- 時間的な制約があるので、ほかの方の意見も聞いてまとめないと進まない。
- しもきた商店街の意見として述べるならば、本日のまとめ案の 1 の③、④は議論中の問題なので、「検討を行う」と訂正願いたい。2 の①のバス機能は「交通機能」に。③の将来を配慮して整備というのは、路上駐車場にならないよう、要注意。すべてアクセス道路をつくる前提での書き方なので、後ほど、うちの商店街として改めて修正を提案したい。
- タクシーは駅前まで入ったほうがいい。補助 54 号線により街が分断されないようにしてほしい。

- 北側と南側の商店街では条件が違うので、併記してまとめを作らなければならないということで、文章の作成は大変だと思う。ある程度譲歩し合う必要があろう。
- まとめは出さないといけないのか。
- 駅前広場の位置・性格も駅前に必要と考える交通機能も、専門家の方の主観が入っていると思うので、もう少し考えなければならない点があると思う。
- ウエートのかけ方がちょっと違うのではないか。
- 駅前に必要と考える交通機能の文案を、しもきたの[]さんをお願いするのはどうか。
- ご意見があれば後日出していただき、説明会後の第1回目の会合なので、説明会の後の感触など具体的にお聞かせ願えれば、懇談会が生きてくると思うが。
- 行政の異動もあり、専門家の再派遣もお願いしているので、1年間のまとめを提出する必要がある。そのへんの事情をおくみ取りいただきたい。
- では、[]さんに修正案をお願いします。
- 専門家に代わってまとめを作り直す訳には行かないので、あくまでも出された文章について直すということだ。

3. しもきた商店街振興組合からの提案について ([]氏)

私どもは約10年をかけて、21世紀を見据え、“しもきたらしさ”のさらなる発展の原動力となるようにとの思い入れで議論を重ね、[]のご協力のもと、「しもきた街づくり構想」をまとめた。大きな痛手を被る組合員が最も多い商店街なので、よい街につくり替え、そこで商業者として生活していこうという意欲に燃えている。

◇下北沢のまちづくりコンセプト

しもきたモール、二つの極をもつ交通広場、車の入らない歩行者優先のリング、計画道路の四つのリングに分けている。外周にA（エグザス周辺）、B（セントラルフィットネスクラブ付近）の交通広場を設け、小田急線と井の頭線の交差部分はオープンスペースとして南北の自由な交流を図る。駅舎は地下のコンコースというかたちで処理する。オープンスペースはサンクン広場（へそ広場）として、イベント等にも利用しうる大規模なものを考えている。

◇下北沢駅立体化空間構成の考え方

井の頭線の位置は変わらない。地表はオープンにし、地下にコンコース、その下に小田急線。交通広場への動線としても有効。初期の段階で描かれた図面。

◇しもきたモール縦断面構想図

交通広場A、Bへの動線を含めた断面図。浅い地下には商業施設（ニューマート）が、地上面の商業施設と一体化して考えられるのではないかと発想。ここを通り、A、Bの交通広場に水平面で行ける。地下には駐車場などもゆったり取れる。このためには並列4線の地下方式が求められる。

◇しもきたのまち構想

地表面とニューマートのレベルを対比させた絵。歩行者優先の特例として、緊急車両や弱者の

ための一般車両の進入路を確保している。四角で囲まれた絵は高低差のイメージを表したもの。

◇下北モール地下アクセス広場C・タクシープール

地表面、下北モールの下の地下コンコースで、井の頭線との乗り換え、改札など、駅施設を主体としたフロア。茶沢通りから井の頭線の土手下を地下道路で、地下コンコースと水平面でつなげたい。タクシープール、駐車場なども考えられる。補助 54 号線との位置関係は図のとおり。

◇土地の高低差

右端が池ノ上方面、左端が環 7 通りに接する直前。茶沢通り、補助 54 号線、小田急交差点、鎌倉通りなどの高度を示している。補助 54 号線について浅深度地下方式を提案してきたが、難しいけれども、日本のモデルケースになるかもしれない歩行者優先の方式としては、これしかないのではないかと。これはまた、街を分断させない、下北沢らしさを守りたいための切なる願いでもある。

◇しもきた構想報告書

以上の考え方にに基づき、平成 12 年 3 月にまとめ上げた構想。ご検討いただき、いい案であれば、くみ上げていただくようご理解をいただきたい。都市計画決定済みだからという単純な答えの出し方でなく、地域住民がどういうことを願っているか、もっと深く考えていただきたい。そのためにはレベルアップして、街づくり協議会を結成することも重要かもしれない。これからでも遅くないと思う。

- 資料をご検討いただき、次回にご質問、ご意見をいただければありがたい。

4. その他

○都市計画素案説明会の報告について

◎安水街づくり課長から報告：

まず、本日のしもきた商店街からの提案は、基礎資料がなかなかない中、立派な構想を作られたと思う。街づくりの考え方をまとめていくにあたり、検討し機会があればコメントさせていただきたい。立派な構想をありがとうございました。

素案説明会には多くの方にお越しいただき、お礼申し上げたい。4 月 10 日（火）には区立の東大原小学校で実施し、680 名が参加、11 日（水）には代田小学校で 508 名、12 日には渋谷区立上原中学校で 327 名、合計 1515 名が参加された。以下の三つの都市計画について素案の説明が行われた。

- ①小田急小田原線について、連続立体交差化・複々線化の計画に合わせた構造・区域の変更。
- ②東北沢駅東側の補助 26 号線と 54 号線の区域と鉄道との交差構造の変更。
- ③区画街路 10 号線の駅前広場とアクセス道路。

- 素案説明会の資料に事業の進め方のダイアグラムがあったが、どこまでが何年あるいはい何カ月かかるのか。それから、代田の場合と下北沢、東北沢で駅の地表での入口（改札）のかたちがどうなるのか。下北沢駅では急行と各駅停車のホームが上下に分かれているが、同一方向を同一ホーム

になぜできないのか。以上3点について伺いたい。

◎堀川交通企画課長から説明：

スケジュールについては、今回は素案で、正式に手続きに入るのは都市計画案だが、この説明会は1年ぐらい先。都市計画の変更が決定されるまでがさらに1年。その1～2年後に事業着手したいとのこと。事業全体で10年間、これは工事の始まりから終わりまでなので、早いところは早く地下に潜ることになる。素案説明からだと言業が完了するまで14年程度かかるというのが東京都からの説明だった。

◎安水街づくり課長から説明：

都や小田急の説明では、下北沢駅の改札は、地下にコンコースが取れないので地表面にできるということだったと思う。なぜ急行が下なのかだが、勾配など、構造的なことから各駅停車が上になるのではないのか。

- 急行線はシールド工法でつくり、地上の線路がその中に入り、上は掘ってつくってフタをする。そのため、構造的に同一方向、同一ホームというのは技術的に難しいという説明だったと思う。すると新宿から梅ヶ丘へ行く人は、下北沢でなく代々木上原で乗り換えるのではないのか。そうすると、下北沢の乗降客が変わってくるのではないかと心配する声もある。なぜやれないのか、本当にやれないのか、聞いてみてほしいという声が商店街の中からあったので質問した。

- 4線並列であれば、というようなことも含んでいるのか。

- 東北沢では各駅停車が浅い地下で、下北沢との間で入り乱れるので、工法的に難しいという説明だったのかと思った。そのへん、機会があったら、そういう街の疑問もあるということでお尋ねいただければと思う。

◎堀川交通企画課長から説明：

下北沢が2線2層となったのは、都市計画区域の拡大する面積を少なくするとの説明だったが、なぜ、急行が下なのかの件、次回にご説明できるようにしたい。

- 懇談会の意見は尊重していただけるということだが、地元の意見として方向性も示されていない中、区がなぜ素案として先行して発表されたのか伺いたい。

◎安水街づくり課長から説明：

懇談会からの提言をいただき、駅前広場は必要とされていると認識している。区としてはアクティブに受け止め、懇談会の意見、アンケート、町会との意見交換をする中で、7月には駅前広場のイメージ案をお示しし、そのへんの意見も踏まえた。下北沢には都市計画決定を受けた駅前広場を整備したい、そのためには5,300㎡が必要だとの原案を、3月にお示しした。交通広場機能の具体的内容については皆様方と相談しながら考えていくが、最終的には交通広場としての判断をしていきたい。素案は、区域と面積について発表し説明したものということでお願いしたい。

◎事務局から説明：

今回の都市計画素案説明会の性格だが、正式な都市計画法上の手続きではなく、東京都が独自の制度として都市計画案をつくる前に、初めて事前に住民の方に発表したもの。今後は都市計

画法上の手続きに入り、ご意見を伺いながら都市計画案をつくっていききたいということだ。

- 時間がなく、質疑も満足にできなかったが、計画案までの1年はわれわれにとっても非常に重要な期間ととらえ、自分たちの公的な権利とか利益などで心配なことがあれば、文書で質問して答えをいただき、納得できなければさらに質問するという繰り返しをすべきではないか。

◎事務局から説明：

下北沢については、グランドデザイン構想図は今回の素案の中に生きていると思う。ただ行政としては、懇談会だけではなくよその方のご意見も伺いながら都市計画を決めていかなければいけないので、素案説明会のかたちをとった。時間が短かったというご指摘はおっしゃるとおりで、パンフレットの問い合わせ先にお問い合わせいただければと思う。都市計画案ができて都市計画決定されるまでの約1年間は、都市計画法第16条や、また17条で公告縦覧、意見書の提出という定めがあり、関係の資料を見ていただく期間、文書でご意見なりをいただく期間が法的に確保される。

- このへんで閉会としたいが、次回の日程が未定なので、世話人会にお預けいただきたい。

◎閉会挨拶（ 世話人）

素案説明会のとき、コンコースができないと説明があったが、あれは駅の改札口を移動させないためではないかと理解した。素案をうのみにするのではなく、今日出された提案などとも併せて検討していく余地があるのでは。違う意見が出されたのは非常にいいことだと思う。次回も活発に意見を出していただき、行政主導で動いているのではないことを表したい。今日はどうもありがとうございました。

3. 添付資料

〔第 77 回下北沢街づくり懇談会資料〕

■ 下北沢街づくり懇談会の 12 年度検討結果のまとめ（案）

駅前広場、アクセス道路に関する下北沢街づくり懇談会の意見

下北沢街づくり懇談会では、平成 12 年 3 月に『下北沢グランドデザイン構想図』を街づくりに関する提言として世田谷区長に提出し、更に昨年度は、駅前広場やアクセス道路などに焦点を絞り、意見交換を行ってきた。今年度引き続きの検討事項も残っているものの、現段階で概ねの意見集約は図られたことから、区が進めている駅周辺街づくりに対して提案を行っていくものである。

平成 13 年 5 月 10 日

下北沢街づくり懇談会

1. 駅前広場の位置・性格について

- ① 下北沢駅周辺に必要とする広場機能は、歩行者利用に主眼を置き、南北市街地の連絡、防災、イベント、待合わせ等及び必要規模の交通広場からなる多様な機能を備えたものとする。
- ② 歩行者広場機能は、鉄道 2 線が交差する駅前に整備する。
- ③ 交通広場機能は、駅前広場に歩行者広場機能と一体に整備することを基本とする。
- ④ 一方、「交通広場機能は、外周部分に別途整備する」という意見も出されており、そこでの提案事項については 13 年度に引き続き検討を行っていく。
- ⑤ これらの広場機能の整備には、小田急線用地を活用し周辺市街地への影響を最小限にする。

2. 駅前に必要と考える交通機能

（バス施設、タクシー施設、一般車施設（送迎車のみ））

- ① バス機能は、「駅前に必要」と「外周道路で受け止める」という意見が並立している。
- ② 今後のバス需要に対して、現状の総合支所バスターミナルと将来補助 54 号線に整備されるであろう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。
- ③ 但し、高齢化への対応や将来のバス需要の増加に配慮して、駅前にはバスの回転が可能な道路整備と乗降に必要なバス停の設置余地を設けておく。
- ④ 同様に、高齢社会を前提にすると、タクシーが駅前に寄りつくことは重要であり、円滑な乗降を行なえるタクシー施設を整備する。
- ⑤ 一般車は原則として駅前への進入を制限するが、高齢者・障害者等の車は駅前広場に入れるものとし、乗降場等の必要な施設は設置する。（車種制限の方法等、道路の運用が今後の課題である。）

3. 駅前必要と考える交通以外の機能

(イベント広場、避難スペース、耐震性貯水槽、緊急車活動スペース、その他)

- ① 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。
- ② 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ような、下北沢のオアシス空間として整備する。
- ③ 駅前広場では放置自転車を厳しく管理するとともに、適切な位置に充実した駐輪場を整備していく。
- ④ 駅前への交番設置を強く働き掛けていく。

4. 駅前へのアクセス道路等

- ① 下北沢駅前にアクセスする道路を、補助 54 号線と茶沢通りからの 2 方向から整備する。
- ② これらのアクセス道路は、小田急線、井の頭線の用地を活用して整備する。
- ③ アクセス道路は、駅前へのサービス車両の寄付きルートとするほか、災害時における緊急車の通行や人の避難ルートとしても機能させる。
- ④ アクセス道路は、駅周辺の主要な歩行者交通や商店街の連続性に配慮した整備をおこない、沿道の街並みに調和した道路環境の形成に努める。
- ⑤ 小田急線用地を活用して歩行者ルートを整備し、隣接する駅や大規模公園等との歩行者ネットワークの形成をめざす。
- ⑥ これらには並木やベンチなどを設け、良好な歩行環境を整備していくものとする。

以上の考え方に基づく駅前広場及びアクセス道路の整備方針を概念的に示した案を 2 ケース、別添図に提案する。

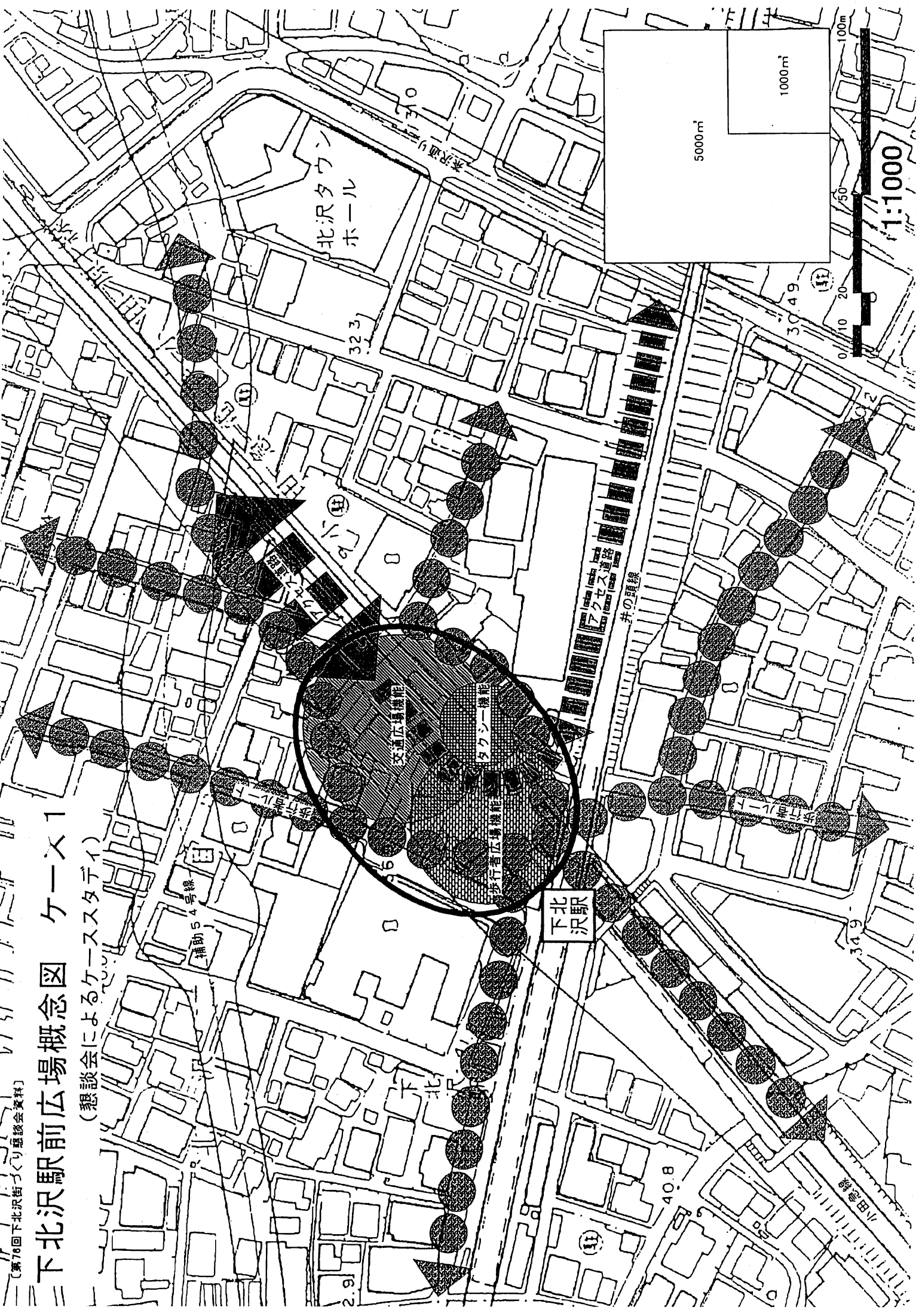
ケース 1 : 必要な機能を井の頭線の北側に集約して整備する案

ケース 2 : 歩行者広場機能の一部を井の頭線の南側にも確保し、南北一体で必要な機能整備をしていく案

以上

下北沢駅前広場概念図 ケース1

(懇談会によるケーススタディ)



下北沢駅前広場概念図 ケーハ2

(懇談会によるケーススタディ)

40.0

補助54号線

歩行者広場機能

交通広場機能

タクシースタンド

歩行者広場機能

歩行者広場機能

歩行者広場機能

歩行者広場機能

歩行者広場機能

歩行者広場機能

歩行者広場機能

歩行者広場機能

北沢タウン
ホール

32.3

36

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

40.8

1:1000

5000m²

1000m²

0 10 20 30 40 50 100m

