

## 第78回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

- 日時 : 平成13年6月18日(月) 午後7時～9時
- 場所 : 北沢タウンホール・11階 研修室3・4
- 議題 : 1. 平成12年度検討の経緯について  
2. しもきた商店街振興組合からの提案についての意見交換  
3. 都市計画素案についての意見交換  
4. その他

- 出席者 : (敬称略)

懇談会会員

－19名 ( (司会)、  
(  
)

北沢総合支所街づくり部長－1名 (竹川)

街づくり課 －5名 (安水、八重樫、笹嶋、佐藤、高野)

建築指導課 －1名 (窪松)

都市整備部街づくり調整課－1名 (峯田)

専門家 －2名 (前田、若林)

### ◎ 世話人挨拶 :

今日も活発な意見をお願いしたい。

### ◎ 会員の異動について (事務局)

下北沢南口商店街振興組合の 氏に代わり、 氏が新会員として参加。

### ◎ 議事録の修正について (事務局)

前回議事録の5ページ、真ん中より下、堀川交通企画課長の説明中、「工法の件」を、わかりやすく「なぜ、急行が下なのかの件」に修正。下から3行目の「堀川交通企画課長から説明」を「事務局から説明」に訂正。

### 1. 平成12年度検討の経緯について

### ◎ 専門家から説明 :

タイトルを「平成12年度検討結果のまとめ」から、まだ意見が並立し、まとまっていないとの声もあるので、「検討の経緯」と変更し、懇談会の中で出された区の考え方も織り込みながら書き直した。

…… 以下資料説明（略） ……

- これは最終まとめでなく通過ポイントなので、あまりこだわるより、13 年度に進める内容に時間を割きたいが、ご承認いただけるか。
- 私の修正提案については十分盛り込んでいただけた。今回、世田谷区の考え方も盛り込まれたのは、ある意味誘導された部分もあるのでいいと思う。ただ、たとえば2ページの最初のバス機能だが、高齢化を考えれば駅前に必要というのは当然で、我々もそれを否定する訳ではないが、あくまでも「下北沢らしさの維持・発展のために」を前提にすると、現状で充分であるということだ。
- 今回の一部修正はあるが、前回のまとめの域を出ていないと思う。やはり誘導されている部分がある。また図面でケース1、2とあるが、駅前に駅前広場を作ると言う考え方に基づく2つの案にすぎない。対案をこの段階で図示できないなら文章のみにし、懇談会として意見が統一したかのように捉えられかねない目に見える絵は、今回は省略すべきではないか。
- 世田谷区が4月10日に素案を発表したので、人はそれをもとに考えるのではないか。
- 小田急が2線2層のプランを車内を始め各方面に堂々と出している。あの素案はたたき台と理解していたが、絵で示されると独り歩きする危険性がある。絵とはそういう性質のものではないか。
- 私は違う解釈で、都と小田急から発表されたものは（あまり変更の余地のない）計画案であり、区がやる駅周辺の事業が素案で、そこにわれわれの意向が反映される余地があるのではないかと解釈していたが、いかがか。

◎安水街づくり課長から説明：

駅前広場の大きさについては 5300 m<sup>2</sup>、交通結節点に三つの機能を持つ駅前広場を整備したいという基本点の変更は考えていないが、整備のしかた、バス乗り入れ等については、まだ余地があるう。

- 鉄道形式に関しては、すでに決定されたことなのか。

◎安水街づくり課長から説明：

地下、2線2層を基本として都市計画に向けていくと思うので、駅前広場についても申し訳ないが基本的なところは変えるつもりはない。

- 司会の不手際で違う問題に触れてしまったが、図面まで要るか要らないかについてはどうか。
- この図面が街づくり懇談会の案として出されると、区の図面とほとんどズレがないので、区の案の裏付けの要素になってしまい、誤解が生じる恐れがあるので、外したほうがいいのではないか。
- 過去3年間のやり方からいくと、この懇談会ではこの絵の域を出ないはずだ。あの議論の方法は、最終的に出す図面は全員一致のものというプロセスを踏むものだが、それをわからないでやっていると、こういう経過になったとき、「なぜだろう」となってしまう。これが何かの裏付けになってしまう

うことはないと思う。

◎専門家から説明：

皆さんが絵は出さない方が良いとするならそれでも良いが、これが誤解を招くとしたら、文章の書き方が悪かったか。「別添図に提案する」と言う表現は、懇談会としてまとまったように取られるおそれがあるので、出すのであれば、「……整備方針を概念的に示すと別添図のようになる」と、一つのプロセスとしての出し方をするのはいかがか。

- これまでにない方法だが、多数決で処理したいと思うが、ご異議は？
- 専門家は出す出さないには別にこだわらないと言われたが。
- ただ、付けたい人もいるかもしれないので。
- 前回、地図の説明のとき、「奇しくも区の方針の広さと同じようになりました」と言われたと思う。  
その考えで書かれたのであれば、これを載せることはいまは得策ではないのではないか。
- 多数決は今後いろいろな項目で問題が出てきた場合、一つの前例になることをご理解の上でなら。
- 多数決というのは前例がないと思うが、付ける付けないはそれほど重要ではなく、これからの問題が重要ではないかと思ったので提案したわけだ。ケース・バイ・ケースだろう。出し方を変えて添付するというのはいかがか。
- 変わらないのではないか。
- では、司会の独断で処理させていただき、添付してもいい方と省くべきという方、それぞれ挙手願いたい。差し支えないという方が多いので、添付することとし、誤解のないよう、いまのさまざまな意見を頭に入れておくことで扱いたい。
- 専門家の言われた文言に変えるという前提で。
- 新入会員の■■■さんが来られたので、紹介したい。
- です。よろしくお願いします。
- 先ほど、素案の駅前広場に関するお答えで、「ほとんど変わりません」と言われた。建設省のノウハウはすばらしいが、われわれは十何年間、しもきたらしさとは何かを語り尽くしてきた。補助金の問題等、重々わかっているが、駅前広場は全国一律の金太郎飴にならないよう、下北沢らしさを忘れないで考えてほしい。難しいとは思いながらも、ここで再度提言しておきたい。

2. しもきた商店街振興組合からの提案についての意見交換

◎■■■氏から説明：

私どもの商店街の定時総会の折、先日の資料をダイジェスト版で出版した。多少余部があるので、皆さんにお渡ししたい。

- ここに示されたものは、ほとんど小田急の軌道敷の上を使うようだが、そう簡単に使えるものなのか。

また、これだけのものをつくるには相当額かかるが、都市計画事業に該当するかどうか。これまでの懇談会としての意見と、これがどうリンクしているか。以上を伺いたい。

◎ 氏から説明：

あくまでもこうあったら、しもきたらしさがいま以上のレベルになるのではとの純粋なものだ。費用については、われわれが捻出できるものではないが、都市計画として汲み上げられる部分が多ければとの思いがある。ただ、私どもの同業の組合が汐留の再開発にバッティングしており、区画整理事業に関わったが、都は事業を推進していく場合、予算を大きく出すので、もし都市計画が動き出せば、それなりのものがある。懇談会案との関係だが、並立している案もあるので、12年度、13年度で討議された内容とのすり合わせもしていきたい。

◎ 竹川街づくり部長から説明：

構造形式に関して、東京都はかなりの時間をかけ、相当研究して素案をつくったと思う。私どもは区の財政能力からしても、鉄道敷を主に使うのが常道であろうと考え、いまのようなものを出している。国から相当な補助がないと実現しないので、最低の条件的なものは守っていかなければということをつくったものなので、簡単に変えられる状況ではないが、それに代わる大きな問題等出てくれば、変更せざるを得ないだろう。実現性の高いものかどうかで決まるのだろうが、下北沢付近では2線2層という案で、深さの関係から立体的な駅前広場はなかなか難しいと思う。このような研究をされたことに心から敬意を表するが、この中から使える要素はできるだけすくい上げていきたいと考えている。それから、しもきた商店街さんにお考えいただいたものは、かなり立体的なものなので、いま東京都が出している案では難しいかと思う。

- 補助 54 号線は平面でということだが、私どもは商店街と鎌倉通りまでの山側について、地表での分断を避けるため、浅深度の地下道路を提案している。南側と北側では条件が違うが、これについて皆さんのご意見を伺いたい。
- 道路が平面でなく、少し下がることについてはいいと思うが、道路をこうしたいので、小田急の地下の計画をもっと深くしてくれといった話になるのか。
- 小田急の計画に間に合うかどうか問題だ。
- 逆に、だからその道路に合わせた地下の計画の変更をお願いできないか、というかたちになると思う。それほど地域にとっては重要な問題だ。
- そういう意見が懇談会の大勢を占めた場合、区がそういう意見を都や小田急に持っていける可能性はあるか。

◎ 竹川街づくり部長から説明：

もともとは東京都がやることになっていたのですが、街の人の意見として申し出ることはできるが、

小田急自体の深さを変えさせられるかどうかは、区としては言える状態ではないと思う。鎌倉通りと連結しない地下化は考えにくいだろう。54 号線レベルの道路では、崖地以外のトンネル化はどこもしていないので、費用は全部区持ちになるだろう。言ったとしても相手にされないのではないか。

- 私どもの提案の標高の数字を見ていただくと、小田急線のところは 27m。素案説明会でなされた小田急線の高さと大差ないものと思う。また鎌倉通りとの接点だが、地表面だと連絡はよくなるかもしれないが、井の頭線の踏切の問題と、アンナ・ミラーズのあたりに出てくる道路に生ずる信号での混雑をどう想定されるか。利便性は増すかもしれないが、小さな道でも主要道路との交差部分の混雑は考えなければならない。それについてはいかがか。

◎竹川街づくり部長から説明：

将来の街を考えると、しもきたのよさを残しながらも、やはり利便性は追求すべきだろう。鎌倉通りの短い区間での信号待ちまで想定していなかったが、鎌倉通りとの連係のない都市計画道路の築造は難しいだろう。

- 利便性というのは車中心の社会での利便性であり、歩行者にとってはそうは言えない。歩行者優先やバリアフリーの流れと逆行すると思うが、いかがお考えか。

◎安水街づくり課長から説明：

茶沢通りや 54 号線沿いでは、通過する車と同時に地区内の方の利便性もある。また、駅周辺への車の進入を防ぐこと、54 号線沿いでの荷さばき所や防災上の視点からも、平面でいきたいと考えている。

- 結論の出る問題ではないので、ポイントを絞ってこれからも継続して話し合っていきたい。

### 3. 都市計画素案についての意見交換案

- 前回、3 点質問し、東京都に聞いてきていただきをお願いしておいた問題がある。同一方向の各駅停車と急行がなぜ同じレベルのホームでないのか。また改札口のレベルは地上なのかどうか。

◎安水街づくり課長から説明：

堀川交通企画課長からファックスが届いているので、私から説明したい。急行線が 2 層の下になる理由は、下北沢駅で各駅停車を 2 層の下に走らせると、勾配の制限から東北沢駅を深くしなければならない。すると、東北沢一代々木上原間で踏切が生じたり、高架橋の取り壊しが必要となるため。

- 質問は、各駅停車と急行がなぜ同じホームにならないのかということで、急行はシールド工法で削り、各駅はあとで上から掘り、つくってフタをするので、一つ入れ替えなければならないから大変だとの説明だったが、そのへんをご説明いただきたいということ。それと、下北沢は地表が即改札口の

レベル、B1が各駅停車、B2が急行のレベルだが、世田谷代田はB1が改札口、B2が各駅停車のレベル、急行は少し低いところを通るとの説明があった。下北沢の場合は混乱していて説明がなかったもので、少し説明していただきたかったということだが、いまのご説明でおわかりかと思う。

- 2線2層式というのは利用者には非常に不便ではないか。いったんつくられると何十年、100年後までそのままということになる。費用の問題はあろうが、反対署名運動などが起こった場合、区としては旗振りの先頭に立つようなお気持ちはないか。
- 世田谷代田で同じような質問があり、東京都の答えは、人の気持ちを大事にということで、土地を失う人を少しでも少なくしたいということだった。小田急の人は、用地の取得が思うようにいかないで、スケジュールが間に合わない。それで、用地の取得分と工事の費用の加算分……。
- 話が矛盾している。
- 第三者的な発言だ。昭和39年から制限をかけられていて、要らなくなったからかわいそうだから要らないよという自分がいい子になる発言によって、私たちはいい者ですと言われても、じゃあ30年間の規制は何だったのかということになる。
- 話を戻して、先ほどのことを伺いたい。

◎安水街づくり課長から説明：

小田急は、素案に至る検討の中では4線並列地下の方法もあり、結果として2線2層地下となったと言っている。同方向の乗り換えの問題については、バリアフリー法の中でエスカレーター等の施設整備により解決すると言っていた。構造形式の変更要望と要請行動について、区として受け止めて都に伝えるのか、先頭に立つのか、今はちょっと言えない。

- 最初、環状7号線の下には大きい下水が通っているので高架にする、それと1000分の35の登攀力がないので地下にはできないと言っていた。十何年前には全く不可能だった技術的問題が、いともたやすく解決しているわけだ。乗客の利便性を考えてもう一度考え直していただけないか。100年に1回起きるか起きないかの地震について考えるなら、そのへんも考えていただきたい。
- 区は懇談会に情報をもっとたくさん提供していただきたい。4月10日にいただいたパンフレットに、小田急の運輸計画部がお問い合わせ先としてあるので、ここに来ていただき、とくにご説明願うというのはいかがか。
- 当初計画どおりに拡幅するのであれば、一部の土地買収ができず、署名運動が起きても嫌だと言う人はいると思う。以前、皆で議論していたころ、区の人に強制代執行するかと聞いたら、しないと答えていた。それをやらずに話し合いで解決していくのであれば、事業は進まず延々と続くと思う。
- この場への都、小田急の出席の要望があったとき、世田谷区はセッティングをしていただけるか。

◎安水街づくり課長から説明：

懇談会としてそういう要請があるということで、できるだけ働き掛けてみる。

- 世話人会で相談し、場合によっては要望するかもしれない。区の素案に関するご質問、ご意見に話を絞りたい。
- 区にもっと情報を出していただきたい。環境アセスメントも動き始めているようで、環境影響評価調査計画というものを都がまず民意を問いたいということで公開されていたようだが、知らない間に意見書の受付期限が過ぎてしまった。懇談会るとき、来月はこういうスケジュールが組まれているといった情報を提供していただけると、よりよい懇談会にもなり、民意も反映されると思うので、ぜひお願いしたい。それと、この環境影響評価は小田急小田原線の代々木上原―梅ヶ丘間のみだが、補助 54 号線は環境影響評価はされないのか。
- 前半の分については、世話人としてももっと突っ込んだ配慮が必要だったので、反省材料としたい。

◎安水街づくり課長から説明：

情報が遅くなり申し訳ない。今後、そういう情報が入ったら、早めにお知らせしたい。54 号線は環境アセスにかからないのかとのご質問だが、対象事業かどうかがあり、4 車線以上でかつ 1000 m 以上が環境アセスの対象事業となる。54 号線については、片側 1 車線の 2 車線なので対象事業ではないということだ。ただ、世田谷区の環境基本条例というのがあり、2 車線でも 500m 以上なら、環境基本条例に則った事業かどうかということから、環境計画書を出すことになる。それだけでなく、世田谷区としては、環境基本条例に基づいてできるだけ調査し、環境配慮をしたいというのが基本的な立場だ。

- 事業区間についてだが、高架でオーバースで計画されていたものが、平面でその区間だけ変更されたが、この範囲だけを事業区間とするのか。世田谷区の都市整備方針の修正資料には、工事区間は茶沢通りから環 7 まで色が塗ってあるが、それをすべて含めて世田谷区の条例に基づいたものをしていただけるのか。住宅街の中を通過し、夕方は常に渋滞状態なので、環境影響評価に類するものをきちっとして対策をとっていただきたい。

◎竹川街づくり部長から説明：

区の条例で行なうのは、計画アセスではなく工事アセスなので、工事する区間のみが対象となり 500 m を基準としているが、実際には区間延長に関わらず、ミニアセスメント的に交通量の予測調査などを行ってきている。

◎閉会挨拶（世話人）：

しもきた商店街から補助 54 号線の浅深度道路について出されたが、補助 54 号線についてはこれからじっくり研究していくのが本年度の課題かと思う。本日はどうもありがとうございました。

■ 下北沢街づくり懇談会の 12 年度検討の経緯 (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における意見

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たことを踏まえ、12 年度には駅前広場やアクセス道路などに焦点を絞り、駅周辺の街づくりに対する意見交換を行ってきた。その中では、行政としての考え方や課題も示され、それらも含めて懇談会の考え方として収斂させるべく議論を行ってきたが、すべてについて意見集約を図るには至っていない。主要な点について並立する考え方のまま終了しており、今年度引き続きの検討が必要である。ここに今年度のスタートラインとすべく、12 年度の経緯をまとめるものである。

平成 13 年 6 月 18 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目的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 交通機能については、「駅前広場に歩行者広場機能と一体に整備する」という意見と「外周部分に別途整備する」とする意見が出されており、世田谷区から「都市施設としての駅前広場とは総合的な交通機能を持った広場でそれなりの面積が必要であり、歩行者広場のみの場合には補助金が出ない」との都市施設としての整備条件が示され、これについては「そんな大きなものは必要ない」とする意見と「防災上も街の顔づくりのためにもある程度の広さは必要」とする意見が出された。「外周部分に別途整備する」の考えに基づく街づくり構想の提案は 12 年度末に懇談会に出されたが、それも含め 13 年度に引き続き検討を行っていく。
- ④ 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 交通機能については、「駅前まで入れる」と「外周道路で受け止める」という二つ意見が出されているが、世田谷区からは懇談会以外の住民意見も踏まえたものとして「駅前に交通機能を備えた駅前広場を設置する」と「駅前広場は都市施設として整備する」という方向性が示された。



- ② バス機能は、「現状で充分である」とする意見が多いが、「高齢化していけば駅前に必要」「駅前に観光バス等が乗降できるスペースが欲しい」という意見も出されている。
- ③ 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。
- ④ 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ことが考えられる。
- ⑤ 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。一方、外周道路部で処理するという考え方も出されている。
- ⑥ 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、違法駐車への対応等、道路の運用も今後の課題である。）

### 3. 駅前に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 方向から整備することが考えられる。一方、アクセス道路は不要であるとする意見も出されている。世田谷区からは補助 54 号線からアクセスする考え方が示されている。
- 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に交通機能を整備した場合の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。

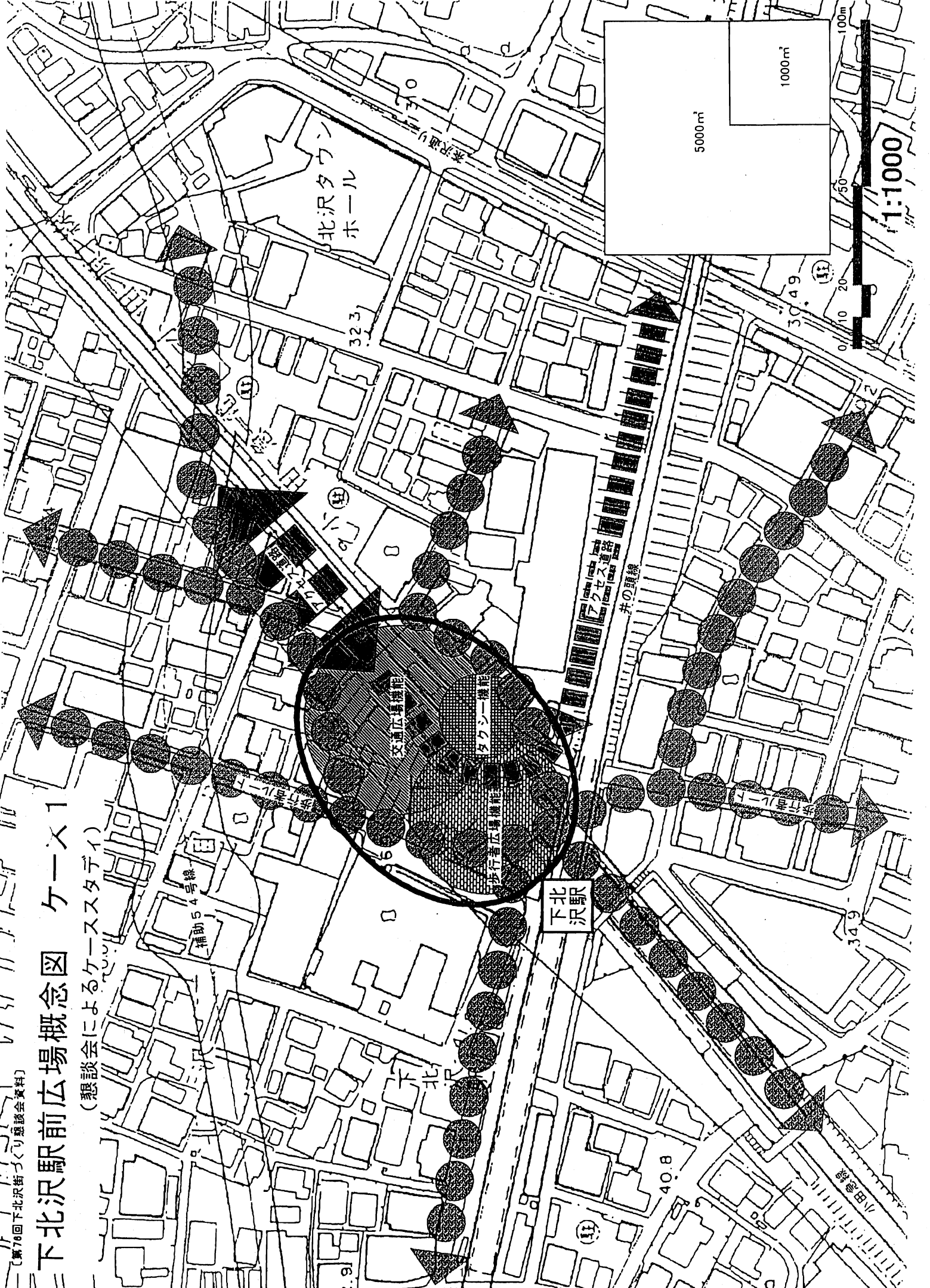
ケース1：必要な機能を井の頭線の北側に集約して整備する案

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 ケース2

(懇談会によるケーススタディ)

