

第79回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

- 日時 : 平成13年7月23日(月) 午後7時~8時30分
- 場所 : 北沢タウンホール・11階 研修室4
- 議題 : 1. 平成12年度検討の経緯の配布について
2. 下北沢駅周辺整備に関する南側に於ける意見書の説明について
3. 東京都との勉強会について
4. その他

- 出席者 : (敬称略)

懇談会会員 - 20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)

都市整備部都市計画課 - 1名 (水津)

交通企画課 - 1名 (堀川)

専門家 - 2名 (前田、若林)

◎ [] 世話人挨拶 :

今日は駅周辺整備についての南口商店街振興組合の意見書をご説明いただく。短い時間でも中身の濃い議論になるよう、よろしくお願ひしたい。

1. 平成12年度検討の経緯の配布について

◎ 専門家から説明 :

前回の討議に基づく世話人会での修正箇所は次のとおり。バス機能について、「下北沢の維持発展のためには」のフレーズを挿入。概念図については添付することで、「駅前に交通機能を整備した場合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すと別添図のようになる」とコメントを変更。図のタイトルを「北口集約型」、「南北協調型」とした。

2. 下北沢駅周辺整備に関する南側における意見書の説明について

◎ 素案の説明を受け、3団体で検討してまとめた意見書を説明 ([] 氏)

- ①鉄道形式の評価
- ②駅前広場計画素案について
- ③駅前（駅周辺）に必要な施設
- ④新駅舎について
- ⑤アクセス道路の必要について
- ⑥工事中の迷惑対策について
- ⑦その他について

●意見書の提出先を懇談会としたのは、あくまで懇談会が街の声を代表する唯一の機関との認識に立つので、持ち帰って検討され、懇談会での討論素材としていただきたい。

3. 東京都との勉強会について

前回、東京都の話を知りたいとの意見で、区に確認を願ったところ、都より承諾があり、できれば8月の懇談会に招き意見交換をしたいが、皆さんのご意見をいただきたい。

- やったほうがいいと思う。
 - 説明会で説明された内容でなく、その先の疑問点などを議論していくのがいいのではないか。
 - 説明会で十分でなかった点を都に直接確認し、その後先へ進むというかたちがいいのではないか。
 - 素案では計画の部分部分が示されたわけだが、全体像がつかめていないので、都の考え方を伺えれば非常に役に立つと思う。
 - 勉強会には賛成だが、その場ですぐ質問できる状況にはないのではないか。
 - その件については皆さんに質問を出していただき、世話人会で検討・整理する方法はどうか。
 - われわれも都や小田急に協力するが、地域住民の意見もできるだけ吸い上げてもらえるような取り計らいを、世話人さんにしていただければありがたい。
 - 都や区の役割分担についても、明快に判別できるのではないかと思う。
 - 私は欠席していたので、勉強会にぜひ参加したいと思っている。
 - これからがスタートなので、ぜひご出席の上、きたんのないご意見をいただきたい。
- 全員の拍手にて勉強会開催を決定—
- 世話人会で整理したいが、質問したい問題があれば伺いたい。
 - 質疑で感情的になっても困るので、まず小田急と都の話を知り、それをリストアップして懇談会としての意見をまとめ、再び出ていただく方法がいいのではないか。
 - まず都だけを呼ぶのは、都と同席すると小田急は何も言えないのではとの判断からだ。
 - 駅舎の問題を都に聞いても差し支えないので、疑問点を都にぶつけたいと思う。

- 駅舎については井の頭線も関係してくるので、横の関係も考えてやっていただきたい。
- 井の頭線についても、都にどんどん質問していいのではないかと。言わなければ始まらない。
- ただ、会社の目的は儲けることにあるので、自分にマイナスのことには強力で反対するだろう。
- 大倉山でも駐輪場をつくったが、どうしてもアクセス道路が必要だと訴えていくことが必要だ。
- 都から電鉄事業者に言っていただくよう、勉強会を盛り上げていただければありがたい。利用客 13 万人中の 7 割近くが乗換客なので、利便性の高い、より多く街に降りて買い物していただける設備になるよう、意見を出していきたい。
- 代々木上原始発の千代田線を下北沢まで持ってこられないか。ホームも違うので実に不便だ。
- 下北沢はなぜあのような構造になるのかも都に聞いてみたい。
- 都の方だけを呼ぶのは、鉄道事業者がやるべき事柄を指導してもらうということか。
- おっしゃるとおりだ。
- これまでの討議結果一切なしで、その場で意見を言うことになるのか。
- これからの質問を羅列していこうと考えている。
- 南口の意見、グランドデザインの内容等、全部兼ねたものか。
- そのとおり。その上で回答をいただく。懇談会 15 年の歴史と街の意見は尊重しなければいけない。
- 15 年はかかると言う工事期間中、踏切が開かない問題等、仮設工事で改善できないか。また交番の移設はできるのかどうか伺いたい。
- 梅ヶ丘は高架になるが、仮設で地下道をつくってからやっているのだから、可能なのではないかと。
- エスカレーター等が欲しいとの意見があるので、お金のかかる話だがお願いしたい。
- 駅の出入口の数、場所についてもぜひ聞きたい。
- 補助 54 号線は絶対に変更にならないのに、今回の小田急の計画では一番街の部分が知らぬ間に全部変更され、補償問題の段階で初めて知った。そのへんも聞くべきだろう。
- 道路計画の主体者は東京都だと思うので、商業者の立場としては、小田急は下北沢地区への商業展開をどう考えているのかも都を介してぜひ聞きたいと思っている。
- 都としては下北沢の街づくりについてどう考えているのか質したい。井の頭線で来た人が新宿に行くのに、不便になれば明大前で乗り換えるだろう。人の集中を分散させる意図があるのか。道路も補助 54 号線で周辺の混雑を減らす考えなのか。総体として下北沢をどう位置づけていくのか。都として公共の福祉の観点で大所高所から見たプラン、将来像をまず話していただき、個々の案件について説明いただき、それに対してどう思うという展開が望ましい。できれば複数回お願いしたい。

- 地下なので災害時を考え、出入口は現在の南、北のほかにも東西南北、たくさんつくるべきだ。
- 南口でも8回会合をした中で数回、その問題は出たが、改札口が幸い地表であることが納得した最大の理由だ。早く地上に出て商店街を歩いてほしい。たまたま計画案がそれに合致していたので触れなかったわけだが、それも要望として提起する必要があるだろう。
- 素案説明会のとき、コンコースをつくる余裕はないと言われたが、災害時のためにももう少し突っ込んでみてはどうか。
- 地下になるので鉄道敷地は100%利用できるかという点、まだ不確定なので、そのへんも都に聞いてみたい。
- それは世田谷区がどこまで借地の金を出せるかにも絡むと思うので、区はどこまで利用しようとしているのか尋ねたい。
- お金を絡めると質問の内容が消えてしまうので、できるだけしないほうがいい。
- 南北の横断が非常に不便なので、工事期間中、横断が簡単にできるようお願いしたい。それと茶沢通りから駅までのアクセス道路（井の頭線の盛土部）は6m幅とのことだが、緑の植樹ができるのかどうか。
- ぶしつげな質問で申し訳ないが、私は企業で長いこと会議を取り仕切ってきたが、懇談会で15年もかかった原因を教えてください。
- 小田急線の構造形式で住民の対立が起き、議論が堂々巡りしてしまったことが大きい。
- 下北沢では構造形式の話はタブーで、街づくりを考えるには両方を考えざるを得なかったため話がまとまらず、延々とやっていた。商店街の運営にまで影響するので、非常にやりにくい面があったが、やっと地下と決まり、ここにきてやっと堂々と反対意見も言えるようになったところだ。
- われわれは世話人になって日が浅く、4代目になるかと思う。
- 私のビルのテナントからも質問を受けたので、ぶしつげな質問をしたが、よくわかった。ありがとうございました。
- 都の方が来られるなら、駅よりも、分断されるので補助54号線のほうが問題ではないか。駅については、どこからどこまでを小田急がやるのか、東京都は駅舎のどこまで口を出せるのかを聞きたい。
- 小田急の地下と補助54号線と街づくりを本当に一緒にやれるのか。それと2線2層になったのは、4線だと立ち退いてもらう方が多く、経費がかかるためだというのが、そのへんを再度確認したい。出入口は3カ所でも4カ所でも数多くつくるべきではないか。
- 構造形式の4案中、残ったのが2線2層式ということだが、私も同じ疑問を持っている。

- 本来都の仕事だった補助 54 号線を、区がやるようになった経緯を伺いたい。また玉電松原―松原―代田 4 丁目の住宅街を貫通し、環 7 を越え、代田 6 丁目の住宅街を貫通してこちらに来る道路が、本当に実現可能と考えておられるのか。
- 私は単会へ戻らないと、軽々に言える立場にないので、少し時間をいただきたい。
- 後ほど世話人なり事務局に、口頭でも文書でもご意見をいただきたい。
- 4 月から 8 月までの経緯を説明していただき、質問もたくさん出ているので、9 月、10 月と東京都の方にぜひ来ていただきたい。都としての駅前広場や補助 54 号線との交差部分についての考え方を、平面図や立体的なもので具体的に説明していただきたい。
- 皆さんの熱気を都の方にじかに見せたいので、次回はぜひ大勢ご出席いただきたい。日程は月遅れのお盆前を考えているので、区には調整をお願いしたい。

2. その他

◎竹川街づくり部長から説明：

都から、下北沢の街づくり懇談会には何回でも行きたいと言っていた。ただ、すぐには答えられないこともあるので、質問の骨子のメモを事前にいただきたいとのことだ。小田急への質問と思われることを聞いてもいいと思う。素案の段階なので、説明されたら納得しなければいけないということではないと思うが、都としても全体の中で検討してくるものなので、そう簡単には変えられないと思う。きたんのないご質問はしたほうがいいだろう。

◎安水街づくり課長から説明：

東京都には都市計画局と建設局があり、担当も都市計画専門、道路専門といろいろあり、出席するメンバーの選択もあるので、質問の骨子をいただきたいということだ。

- 東京都の担当部署はどちらか。

◎安水街づくり課長から説明：

都市計画局は都市計画素案関係の窓口は交通企画課、道路関係については街路計画課になる。建設局は関連事業課の中に鉄道立体担当副参事というのがおり、そこが担当となっている。また道路事業は計画課が担当している。ご質問によってメンバーを決めるとのことなので、よろしくお願ひしたい。

―日程については世話人会に一任することを拍手で確認―

- 前回のまとめ（議事録）について質問したい。環境影響評価のところ補助 54 号線のことで、竹川部長から「計画アセスでなく工事アセスなので」という言葉が出ているが、意味を教えてください。

◎竹川街づくり部長から説明：

新たに都市計画を立てるとき、そういう計画でいいかどうか影響評価をするのが計画アセスだが、すでに都市計画決定されている補助 54 号線については、事業をするときに事業上問題がないかどうかを検討するアセスメントの方式になっている。築造は世田谷区ということで、区が何らかの配慮をしていくことになる。

●工事期間や工事についての工法でなく、開通後の交通量の問題なども含めてと了解していいか。

◎竹川街づくり部長から説明：

交通量については当然将来予測をする。

◎閉会挨拶（ 世話人）：

短いが充実した内容だったと思う。都の方が来られたとき、われわれの要望の強さを示すには、多くの人の出席が必要だ。細部の意見の違いはあっても、将来を考慮した街づくりを早くしたいのだという統一された基本的な姿勢を感じてもらえれば、一つの成果だと思う。次回は誘い合わせて一人でも多く出席され、まとまった熱意を感じてほしいと思っている。ありがとうございました。

■ 下北沢街づくり懇談会の 1 2 年度検討の経緯

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 1 2 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、1 2 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、1 2 年度の経緯をまとめるものである。

平成 1 3 年 7 月 1 1 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 1 2 年度末に懇談会に出されたが、それも含め 1 3 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、下北沢の維持発展のためには「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。

駅前に交通機能を整備した場合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すと別添図のようになる。

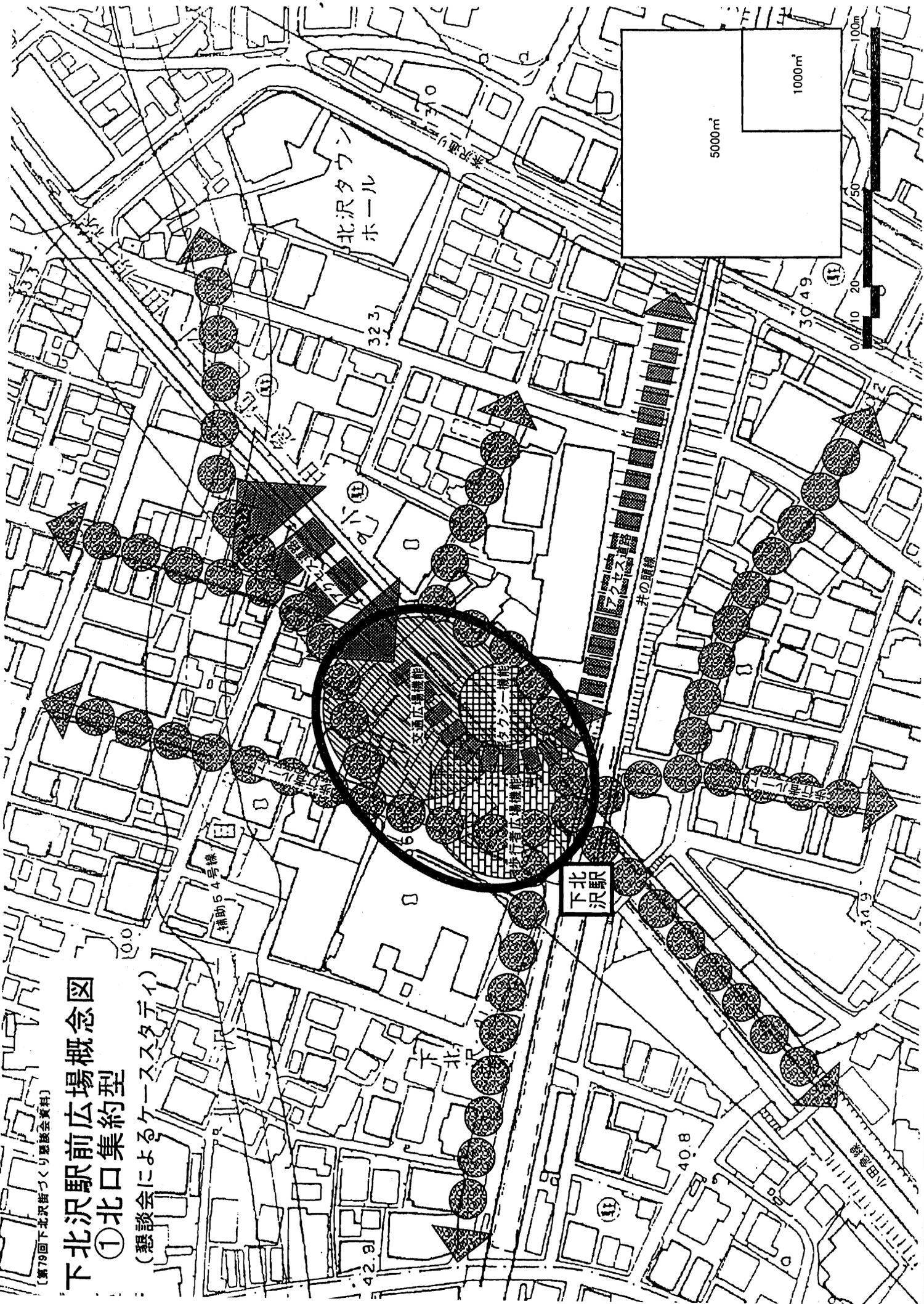
- ①北口集約型：必要な機能を井の頭線の北側に集約して整備する案
- ②南北協調型：歩行者広場機能の一部を井の頭線の南側にも確保し、南北一体で必要な機能整備をしていく案

以上

下北沢駅前広場概念図

①北口集約型

(懇談会によるケーススタディ)



(第79回下北沢街づくり懇談会資料)

下北沢駅前広場概念図

②南北協調型

(懇談会によるケーススタディ)

