

建設環境委員会視察報告概要

- 1 視察日時 令和6年4月22日（月）
午前9時30分から午前12時まで
- 2 視察先及び視察事項
 - ・視察先 東京都世田谷区
 - ・視察事項 「下北沢駅周辺地区の街づくりの取組について」
- 3 参加委員
委員長 大舘 隆行 副委員長 亀山 恭子
末吉 美帆子 小林 澄子 秋田 孝 荻野 泰男 松本 明信
前田 浩昭

4 視察の目的

世田谷区では、下北沢駅周辺地区において、古くから商業中心の街として栄えてきた北沢地域の特徴や地域資源を活かした「生活と文化を育み、地域の心となる安全で住みよい賑わいの街」の実現をめざす取組をされていることから、委員会として今後の審査の参考とするため視察を行った。

5 視察の概要

北沢タウンホール（北沢区民会館）において、下北沢駅周辺地区の街づくりへの取組に関する概要説明および質疑応答の後、整備された駅周辺を実際に視察しながら詳細な説明を受けた。

6 概要説明

【下北沢駅周辺地区の特徴】

都心部から10km程度離れたところに位置する世田谷区は、都心のベットタウンとして発展してきたため、全体の約90%が住居系の用途地域となっている。

その中でも下北沢は、古くから演劇や音楽、古着などで知られており、近年でも様々な若者文化が根付く町である。

しかし、小田急線と京王井の頭線が交差していることから「開かずの踏切」としても有名であり、線路によって街が分断されてしまっていた。加えて、下北沢の駅前には、戦前からの木造建築物が密集しており、防災上の観点からも問題を多く抱えていた。

【小田急線の地下化と線路跡地の利用について】

2013年3月に小田急線の3駅が連続立体交差事業により地下化されたことで、下北沢駅を中心とする北沢地域内では9か所の踏切が解消され、線路跡地の再開発が行われるようになった。この線路跡地は小田急電鉄と世田谷区が地権者であり、大枠の施設

配置（ゾーニング構想）を決定したうえで、官民一体となって開発を進めている。

この3駅間は遊歩道で結ばれており、線路跡地利用については大きな建物を建てるのではなく、周りのスケールと調和するような再開発を目指している。

また、建物が密集しており、緊急車両の立ち入りが困難だった駅前に関しても広場化を進めている。

【住民参加の取組について】

連続立体交差事業により北沢地域全体に大きな変化がもたらされてきたが、この事業を進めるには地域住民の意向を反映することが基本となっている。

そのため、ゾーニング構想については小田急電鉄と世田谷区で策定したが、具体的なデザインに関しては、実際にまち歩きをしたり意見交換をしたりしながらコンセプトを固めていった。このワークショップには定員を超える応募があり大変熱い議論となった。

このワークショップでは、東京大学 出口教授のアドバイスの元、「つなぐ」を事業の根幹として据え、事業全体の方針を固めた「デザインガイド」を作成した。これは、事業が逐次・長期間にわたって行われたとしても、このデザインガイドを軸に整備が継続されることで、それぞれの場所や込められた思い同士をつなぎ、調和のとれた開発を目指したものである。

そのうえで具体的なデザインとしては、小田急電鉄が走っていたという電車の記憶を舗装材やベンチなどで表現したり、地名の由来となったダイダラボッチの足跡を駅前広場に表現したりするなど「地域の歴史」を今につなぐようなデザインを意識している。加えて、植栽等についても官民境の空間が一体的となり、視覚的に連続的な風景となるよう、植栽の種類をそろえたり、遊歩道をあえて蛇行させたりするなど工夫を凝らしている。また、計画段階から住民が関わることで、整備が終了した後の維持管理や地域活動にも主体的に参加してもらえるようになっている。

【住民参加と情報公開】

当初、整備を進めていく過程で、今後のまちがどう変わっていくかわからないとの声や情報が少なく困っているとの声が住民からあがっていた。

そのため、区は「北沢デザイン会議」を年1、2回程度開催し、整備の状況を発表しながら、住民と意見交換を行ってきている。この会議の内容は「北沢デザイン通信」として地域に積極的に発信されている。

また、整備事業が進み施設が出来上がってくると、その活用方法や地域活動につなげていくことが課題となってきた。そこで、「北沢PR戦略会議（現：シモキタリングまちづくり会議）」にて、住民・区長・職員・専門家が一緒になって検討を重ねていった。

そこでの活動の成果として、「下北沢リンク・パーク」があげられる。

駅周辺には都市計画道路の予定地が点在しており、商業地域の中に空き地が存在してしまっている。商業地域内に空き地が存在すると、地域のにぎわいが損なわれるため、ここに青い椅子を置き、誰でも自由に利用できる空間を創出した。その結果として、自由にイベントが開かれたり、椅子に座りながら町の魅力を語り合ったりできるなど、生活者や来街者にとっての有効なパブリックスペースとして機能している。

また、住民が中心となって活動されている「シモキタ園藝部」も上記会議体から生まれたもので、小田急電鉄から委託を受けて植栽の管理を担っており、2023年には、第43回みどりの都市賞で内閣総理大臣賞を受賞するなど精力的に活動がされている。

7 質疑応答

質疑：線路跡地の商業施設について参考にした自治体はあるのか。

応答：商業施設については、小田急電鉄が開発しているため詳細は不明だが、「支援型開発」というものを行ったと聞いている。地域住民と密にコミュニケーションをとった結果、地域住民は大きな店舗ではなく地域に溶け込むような小店舗の誘致を求めている。そこで「BONUS TRACK（ボーナスストラック）」という施設において、起業したい個人を応援するため家賃を下げ、下北沢の雰囲気合った個性的な店舗の定着を目指した取組を行っているという。

質疑：小田急電鉄は子供の運賃を一律50円とするなど、移住者を増やそうとする取組を行っているようだが、世田谷区に対して何か要望などはあったのか。

応答：商業施設へ誘導しやすい遊歩道の整備程度で、特段強い要望は受けていない。

質疑：線路の幅員はどの程度だったのか。

応答：元々は上下2線の線路幅のため、13m程度だと思われる。

質疑：計画の一つには、地下化ではなく代々木上原駅から高架化される案もあったかと思うが、代田富士356（みごろ）広場から環状七号線までが高台のため地下化したのか。また、地下化したことにより上部利用に制限はあるのか。

応答：地名に「沢」とつくように、北沢地区はすり鉢状の低地となっている。そのため、地下化することへの技術的な難しさは存在したが、交差する京王井の頭線が先に高架化してしまったため、小田急線を地下化したものとなる。上部利用に関しては、小田急電鉄施工の建築物がほとんどであるが、やはり荷重制限があり大体は2階建てとなっている。

質疑：都市計画道路予定地をリンク・パークとして利用しているとのことだが、事業完了見込みはどうなっているのか。また、なぜ線路跡地開発と一体で事業を行わなかったのか。

応答：事業期間としては令和10年度中の完了を見込んではあるが、用地取得率が現状6割程度にとどまっているため実現は難しく思える。また、線路跡地開発では、地下部分を含め小田急電鉄の所有部分のため用地取得の問題は生じないが、都市計画道路は地上部分のため、やはり用地取得の問題が生じてしまう。そのため、先行して取得できた駅前広場部分の整備などから順次着手している。

質疑：小田急線の地下化に伴い、用途地域の変更や道路の幅員を広げるなどといった、周辺のまちづくりについてはどう対応したのか。

応答：平成18年に下北沢駅周辺地区の地区計画を定め、これとほぼ同時に連続立体交差事業の認可が終了している。下北沢のまちづくりにおいては、連続立体交差事業が大きな関心事となっていたため、この事業と都市計画道路を絡めた地区計画を定め事業を展開している。

質疑：住民参加を基に事業を進めていったことによって、住民自身のまちとして意識し

てもらえていると思うが、北沢デザイン会議などの住民参加の取組で苦勞したことはあるか。

応答：北沢デザイン会議を始めた時期は、連続立体交差事業に対する反対運動も続いており、ワークショップ自体の存続も危ぶまれた。その一方で、ワークショップに肯定的な住民が声をあげてくれたことで、地域住民同士の対話が生まれ、双方の理解が深められていった経緯がある。そのため区は、会議のサポート役として会議の運営・調整を行ってきたが、会議に参加している方々の声を広く集めるのには苦勞した。また、会議時間や日程などに関しては、行政が行う会議のやり方とは異なるため苦勞が多かった。

質疑：下北沢駅は小田急線と京王井の頭線が交差する場所であり、商業施設の誘致に関しては、デパートなどの大きな店舗の要望はなかったのか。

応答：小田急電鉄側の当初の検討の中ではあったのかもしれないが、大きな店舗や高層建築物は下北沢のまちには馴染まないとして、地域住民からは求められていなかったのではないかと。また、駅前にあった市場の用地買収をした際も、時代の流れとして大型開発をという声も聞いたが、古くから商売をやっている住民の中では、「顔が見える中での商売」を求める声が多くあった。

質疑：今回の事業では、施設の整備などのハード面と地域コミュニティなどのソフト面の融合がうまくできていると感じたがその秘訣はあるのか。また世田谷区役所の組織としての工夫はあるのか。

応答：世田谷区では、古くから住民参加のまちづくりを行ってきた。そのため、今回の事業を進めていくにも、ワークショップなど住民と対話を行うことを基本の考え方としていた。加えて、区長より、住民としっかり対話を重ねるようにとの指示もあったため、期限までに整備を進めるだけでなく対話を重視した。

また、今回のプロジェクトでは、北沢総合支所内に拠点整備担当課を置き、計画（ソフト面）から設計（ハード面）までを担っていることから、住民の思いを直接聞き、それを一緒になって実現しようとしたことがソフト面とハード面の融合ができた一つの要因ではないか。

質疑：各種団体の充て職の人や自治会長などに声をかけて会議体を作ることはよく行われるが、そうした場合だと活発な意見が出ないことが多い。今回の会議体の人選は、経歴など関係なく公募で行ったのか。

応答：自治会や商店街には事前に企画についての話はしているが、人選については公募で行った。そのため、ワークショップの中では、地元の人と外部の人の意見が対立することもあったが、活発な意見交換の場となった。

質疑：整備地の官民境を目立たせなくする取組を行っているということだが、工事の発注・施工は小田急電鉄と世田谷区で別々に行ったのか。

応答：先に工事が行われた東北沢方面は、世田谷区と小田急電鉄の整備時期が別々だったため、植栽を合わせるなどの工夫はしているものの官民境が直線的なつくりになっている。その一方で、世田谷代田方面は、通路部分と建物部分の整備時期が同時期であったことから、小田急電鉄側で一体的に発注・施工している。また、小田急電鉄所有の土地にも遊歩道を蛇行させるなど、より一体的なつながりとな

るよう工夫を凝らしている。

質疑：街づくりの基本方針に「街なみ景観の誘導と緑化の推進による、魅力ある街づくり」とあるが住民の反応と実効性はいかがか。また、具体的な緑化のルールは定めているのか。

応答：地区計画の項目に、「壁面の位置の制限」及び「垣又はさくの構造の制限」を規定し実行性を持たせております。「垣又はさくの構造の制限」について、これら設ける場合は「生垣又は緑化したフェンスとする」こととし緑化を規定しております。

質疑：まちづくりの基本方針に「住民、事業者、行政などが役割と分担に応じて、相互に協力・連携した街づくり」とあるが、住民の意見や要望をどのようにくみ取り、取り入れたのか。

応答：連続連立交差事業では、鉄道事業者と地元の町会及び商店街の代表、行政が参加する会議を設け、情報共有を図りながら事業を進めてきております。

また、世田谷区では各施設整備にあたり周辺住民とワークショップの開催や北沢デザイン会議等で意見交換、情報共有を行っております。

質疑：移転や換地はスムーズに進行したのか。また、鉄道事業者、東京都との調整や協議内容についてどうなっているのか。

応答：線路上部の跡地利用については、平成25年11月「小田急線上部利用の施設配置（ゾーニング構想）」を公表、平成27年8月「世田谷区小田急線（代々木上原～梅ヶ丘間）上部利用計画」を策定し、これをもとに土地の所有者である鉄道事業者と土地の使用に関する協議調整を進めてきております。

質疑：国、都からの補助金の割合等についてはどうなっているのか。

応答：例えば、駅前広場整備については、区が事業施行者として用地取得及び築造工事を進めております。財源の一部に国の補助事業を活用し、社会資本整備総合交付金より補助率50%の国費の交付を受けております。

質疑：土地利用の方針で、「②住商共存・協調地区（住宅地と店舗が一定のルールの下に共存する、住みやすい都市型居住ゾーンの形成を図る）」とあるが、具体的にどのようなルールを設けているのか

応答：地区計画及び地区街づくり計画において用途の制限を導入しております。

質疑：まちづくりと鉄道会社との連携について、鉄道会社との交渉はどのような経緯で進められたのか。また、いつ頃からどのような交渉を行ってきたのか。

応答：線路上部の利用につきまして、これまでの経過として、平成15年度に連続立体交差事業着手より、区では上部利用検討とベースとなる上部利用方針を平成16年度に策定し、その後、区民アイデア募集、区民意見募集、庁内検討委員会など段階的に検討のステップを踏み、連続立体交差事業協議会（東京都、鉄道事業者、渋谷区、世田谷区）に提案する世田谷区案を平成23年2月にまとめております。その直後の3月11日の東日本大震災の発生を受け、地域防災等の視点から追加・修正を進め、修正した世田谷区案を連続立体交差事業協議会に諮り、東京都、鉄道事業者との協議調整を踏まえ、平成25年11月に、小田急線上部利用の施設配置（ゾーニング構想）公表に至っております。

その後の施設整備については、連続立体交差事業の進捗を踏まえ、鉄道事業者と連携し、例えば区が整備する通路と鉄道事業者が整備する施設の境界をシームレスな設えにするなど上部利用施設の一体感を創出できるよう設計調整を密に行っております。

質疑：長期にわたる事業であったと思われるが、このプロジェクト担当者（職員）の配置や引継ぎ等はどのように行われていったのか。

応答：デザインの指針となるデザインガイドを作成し、担当者が変わっても継承しやすくしております。また、庁内関係課が横断的に連携して進めております。

質疑：今後の課題はあるのか。

応答：地域活性を図るための駅前広場の活用や治安、清掃など良好な施設の維持管理などの課題があります。地元町会及び商店街と連携した従来の街づくり活動、さらにはエリアマネジメント制度を活用した組織的な街づくり活動に向け、地域と連携した街づくりを進めていきたいと考えております。

8 委員長所感

世田谷区職員の丁寧な対応に大変感謝申し上げます。当日は、北沢タウンホールにて事業概要を説明していただき、その後は、小雨が降る中、下北沢駅を中心に2駅に渡り歩きながら小田急電鉄との官民連携の成果について丁寧な説明をいただいた。地元の町会、商店街の代表及び行政が情報共有を図り独りよがりではない、そして世田谷区が整備する土地と小田急電鉄が整備する施設との境界を感じさせない一体利用の相互協力体制の成果を視察させていただき、大変参考となるものとなった。