

下高井戸駅周辺地区
『地区街づくり計画』についての提案

平成22年7月8日

下高井戸駅周辺地区街づくり協議会

【目次】

I. 下高井戸駅周辺地区について -----	1
1. 下高井戸駅周辺地区とは	1
2. 街づくり協議会とは	1
II. 京王線連続立体交差事業について -----	3
1. 京王線立体化が地域にもたらすもの	3
2. 京王線立体化に際して望むこと	3
III. 街づくりに関する提案 -----	6
1. 下高井戸駅周辺地区の特性や課題	6
1) データからみた地区の姿 (6)	
2) 協議会会員の意識 (15)	
3) 街歩きで見つけた『街のよいところ、改善したいところ』 (16)	
4) 地区の特性や課題 (18)	
2. 街づくりに関する提案	21
1) 街の将来像と街づくりの基本的考え方 (21)	
2) 街づくりのテーマ (21)	
3) 項目別街づくり構想 (22)	
(1) みちづくり構想 (22)	
(2) 公園・広場・緑地づくり構想 (30)	
(3) 住宅地や商店街での建替えのルールについて (37)	
(4) 絆(コミュニティ)づくりについて (46)	
(5) 鉄道立体化に伴って必要な整備について (47)	
(6) 駅周辺でのさらなる賑わいづくり (48)	

I. 下高井戸駅周辺地区について

1. 下高井戸駅周辺地区とは

- 私たちが住む下高井戸駅周辺地区は京王線下高井戸駅を中心とし、世田谷区と杉並区にまたがる東西約1 km、南北約0.5 kmの区域で、面積は約50 haです。
- 世田谷区の区域は松原三・四丁目、赤堤四・五丁目の区域で、下高井戸駅前から東西に延びる日大通り、南に延びる公園通りには商店街が形成され、その後背地には住宅が密集して建ち並ぶ住宅市街地が広がっています。
- 杉並区の区域は京王線と甲州街道に挟まれた下高井戸一丁目の区域で、駅前通りから甲州街道に向かって延びるレンガ通りなどには商店街が形成され、その西側には低層住宅やアパートなどが密集して建ち並ぶ住宅市街地となっています。
- 地区内の中心を通る日大通りに沿って建て替えられたばかりの世田谷区立松沢小学校があるほか、地区の西側には都立松原高校、日本大学文理学部もあり、地区内は老若男女でいつもにぎわっています。



2. 街づくり協議会とは

- 京王線連続立体交差事業（昭和44年5月20日都市計画決定）の事業化検討が東京都、世田谷区、杉並区、京王電鉄(株)で始められたことを契機とし、下高井戸商店街振興組合が発起人となり、世田谷区の区域での地元住民や関係権利者等から構成される「下高井戸駅周辺地区街づくり協議会」が平成18年10月に発足し、世田谷区街づくり条例に基づく街づくり協議会としての活動が始まりました。
- 平成19年11月には杉並区下高井戸一丁目の区域も協議会の区域に含めることとして会則を変更し、同区域の住民や関係権利者も会員として活動の幅を広げています。

●街づくり協議会のこれまでの経緯等

【協議会発足以来の経緯等】

- 平成17年 9月 下高井戸駅周辺地区街づくり協議会準備会が発足
- 平成17年10月 世田谷区専門家派遣事業で街づくり専門家が派遣され、勉強会を開始
- 平成18年10月 「下高井戸駅周辺地区街づくり協議会」発足
- 平成19年 9月 街づくり計画の内容検討を開始
- 12月 杉並区域で協議会会員募集開始
- 平成20年 3月 杉並区が下高井戸駅周辺地区街づくり協議会の認定手続きを開始
- 平成20年 4月 世田谷区・杉並区両区の区域から構成される協議会として再出発
(会員数約100名)



【具体的な取り組み（平成18年10月から平成22年3月末まで）】

種類	対象	実績	備考
総会	協議会会員（全員）	計 5回	毎年1回以上
運営委員会	運営委員（総会にて承認）	計 34回	原則毎月第3木曜日
街づくり計画検討会	検討委員（自由参加）	計 26回	原則毎月第4木曜日



協議会設立総会(平成18年10月)



経堂地区視察会(平成19年4月)



街歩きによる地区点検(平成19年10月)



Ⅱ．京王線連続立体交差事業について

1. 京王線立体化が地域にもたらすもの

- 昭和43（1968）年12月に都市高速鉄道10号線として都市計画決定された京王線の連続立体交差事業は、それから約40年経った平成20（2008）年5月、代田橋～八幡山の区間においてようやく着工準備採択されました。
- 京王線立体化により、鉄道による「開かずの踏切」や踏切事故の解消、南北市街地の分断解消、道路網の整備などのほか、立体化により生み出される新たな空間を活用した駐輪場整備や公的施設の建設、駅周辺商店街での賑わいの再生、密集した周辺住宅地での防災性の向上や住環境の改善など、様々な形で街づくりが進みだすことに大きな期待が寄せられます。しかし一方で、立体化の計画線内に、あるいはそこに近接して居住する人々や仕事をする人々にとっては、立ち退きや引越を余儀なくされること、同じ場所で仕事を続けられなくなること等、大きく、現実的な問題をもたらします。加えて、立ち退きや引越が周辺で起こったため、それまでは鉄道から離れていた敷地や建物が新たに鉄道と直接面するようになり、環境が大きく変わることもあります。
- また、平成21年11月に示された連続立体交差事業・複々線化事業の都市計画素案では、現在は地上を走っている鉄道（在来線）は高架構造になるとされています。駅や高架橋という高架構造物により、日照や騒音、景観、新たな遮断要素といった様々な環境への影響が生じることも懸念されます。
- さらに、鉄道という大規模なインフラの造り替えに伴い、特に駅周辺の街の構造や環境が変わる（例えば高架下の空間が生まれる）ことに対して適切に活用できない場合、駅周辺の街づくりに影響が生じる可能性もあります。

2. 京王線立体化に際して望むこと

- 京王線立体化も公共事業の一つであり、公共の福祉を目的として実施されるものですが、この事業により生活や財産、あるいは仕事上の影響を受ける全ての人々の事情を考慮し、思いやりと誠意ある対応が行われることが最も重要で、事業者である東京都と京王電鉄にはこの点を強く望みます。また、地元区である世田谷区と杉並区は、地元の事情や意向などを事業者伝える役割、事業者と地元との間を取り持って調整する役割等を担っていることから、それをしっかり果たすことを望みます。
- この点は鉄道立体化事業のみにとどまらず、これにあわせて実施されるであろう都市計画道路整備等の他の公共事業についても同様です。また、例えば立体化により生み出される空間の利用などについては、地域の事情や住民要望をきめ細かく反映させて検討することを事業者や世田谷・杉並両区に強く望みます。
- 鉄道の立体化による環境への影響について、これまでの鉄道立体化事業においても環境影響評価（アセスメント）が実施されており、高架化の場合と地下化の場合のそれ

それぞれについて、下表に示すような項目についての調査、予測、評価が行われています。京王線の立体化事業に関する環境影響評価は平成22年2月の「方法書の縦覧」により始まりましたが、今後、適切な調査、予測、評価とそれに基づいた対策が行われることを事業者に望みます。平成21年11月に示された連続立体交差事業・複々線化事業の都市計画素案で示されたように在来線が高架になるとした場合、大きな構造物の出現により景観等数値に表れない様々な影響が生じるものと思われまます。それらへの評価や対策については、よりわかりやすい形で示されることを強く望みます。

○さらに、駅や駅周辺の街の構造や環境が変わることにより生じる影響として、街づくり協議会での話し合いにおいては次頁表に示す項目が出されました。これらは環境影響評価の対象にならないと思われまますが、地域の環境を左右するものとしてとても重要です。それらの影響を未然に防ぐ、あるいは最小限にとどめるための取り組みを事業者や地元自治体に望みます。

○鉄道立体化事業やこれに関連する事業に際し、最も重要なことは情報公開を徹底し、その上で関係区民の意見や要望を真摯に受け止め、事業実施に反映させることです。事業者や自治体には、このことが住民との協働・連携の基礎であることを肝に銘じて取り組んでもらうことを強く要望します。

表 鉄道立体化に関するこれまでの環境影響評価における主な評価項目

	高架化の場合	地下化の場合
環境影響評価項目	<ul style="list-style-type: none"> ○騒音 ○振動 ○地盤沈下 ○地形・地質 ○史跡・文化財 ○廃棄物 ○温室効果ガス 	<p style="text-align: center;">高架化と地下化の両方に共通</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○日照障害 ○電波障害 ○景観 	

※おおむね過去20年の都内の立体化に伴う環境影響評価評価書の内容を参考に作成

表 環境影響評価の対象項目以外で想定される「環境への影響」や要改善点

- 踏切除去により下高井戸駅周辺地区を通過する南北方向の通過交通が増大すること（本地区周辺では南北方向の道路が限られているため）
- 高架化に伴う側道に甲州街道の渋滞を避ける東西方向の通過交通が進入すること
- 首都高速道路と京王線の二つの高架橋に挟まれた地域で総合的に環境の悪化すること（道路と鉄道の両方からの騒音、二つの高架橋での音の反射や複雑に変化する風、二つの高架橋に挟まれる閉塞感、電車車窓からの見下ろされ感等）
- 京王線と世田谷線の乗換階段の狭さ
- 危険な「カーブした駅ホーム」（見通しの悪さ、電車とホームの間隙間）
- 風が強く、雨が吹き込む駅ホーム（高架になった後）
- 暗く、陰になりがちな高架下空間（ゴミ捨て場になったり犯罪が起きる危険性）

Ⅲ．街づくりに関する提案

1. 下高井戸駅周辺地区の特性や課題

1) データからみた地区の姿

(1) 人口や世帯数

○世田谷区、杉並区全体の人口密度は140～150人/haであるのに対し、これらの町丁では 200人/haを超えるところもあり、かなり人口密度が高い密集市街地となっており、下高井戸駅周辺地区の平均では約 190人/haとなっています。

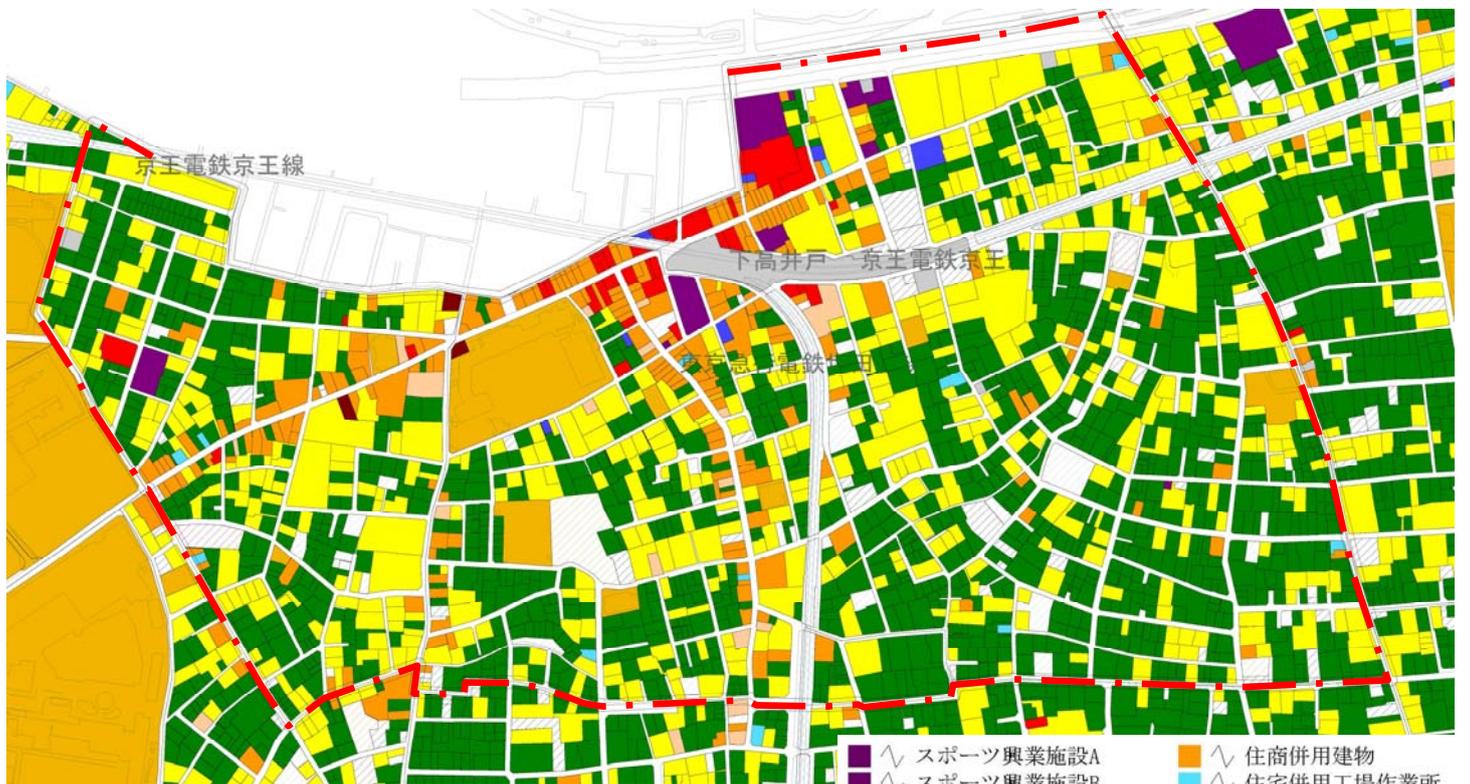
○平均世帯人員は駅から遠い松原四丁目はやや多いものの、他の町丁は区平均よりもかなり少なくなっています。

表 下高井戸駅周辺での人口・世帯数等（平成22年1月現在）

	世帯数 (世帯)	人口 (人)	平均世帯人員 (人/世帯)	区域面積 (ha)	人口密度 (人/ha)	
世田谷区	松原三丁目	2,769	4,819	1.74	21.7	222.1
	松原四丁目	1,658	3,238	1.95	18.3	176.9
	赤堤四丁目	2,247	3,913	1.74	21.2	184.6
	赤堤五丁目	2,068	3,639	1.76	17.8	204.4
	小計	8,742	15,609	1.79	79.0	197.6
杉並区	下高井戸一丁目	2,819	4,249	1.51	25.6	166.0
	小計	2,819	4,249	1.51	25.6	166.0
下高井戸駅周辺地区計		11,561	19,858	1.72	104.6	189.8
世田谷区全体		432,941	831,654	1.92	5,808.4	143.2
杉並区全体		291,990	527,158	1.81	3,402.0	155.0

(2) 土地利用の状況

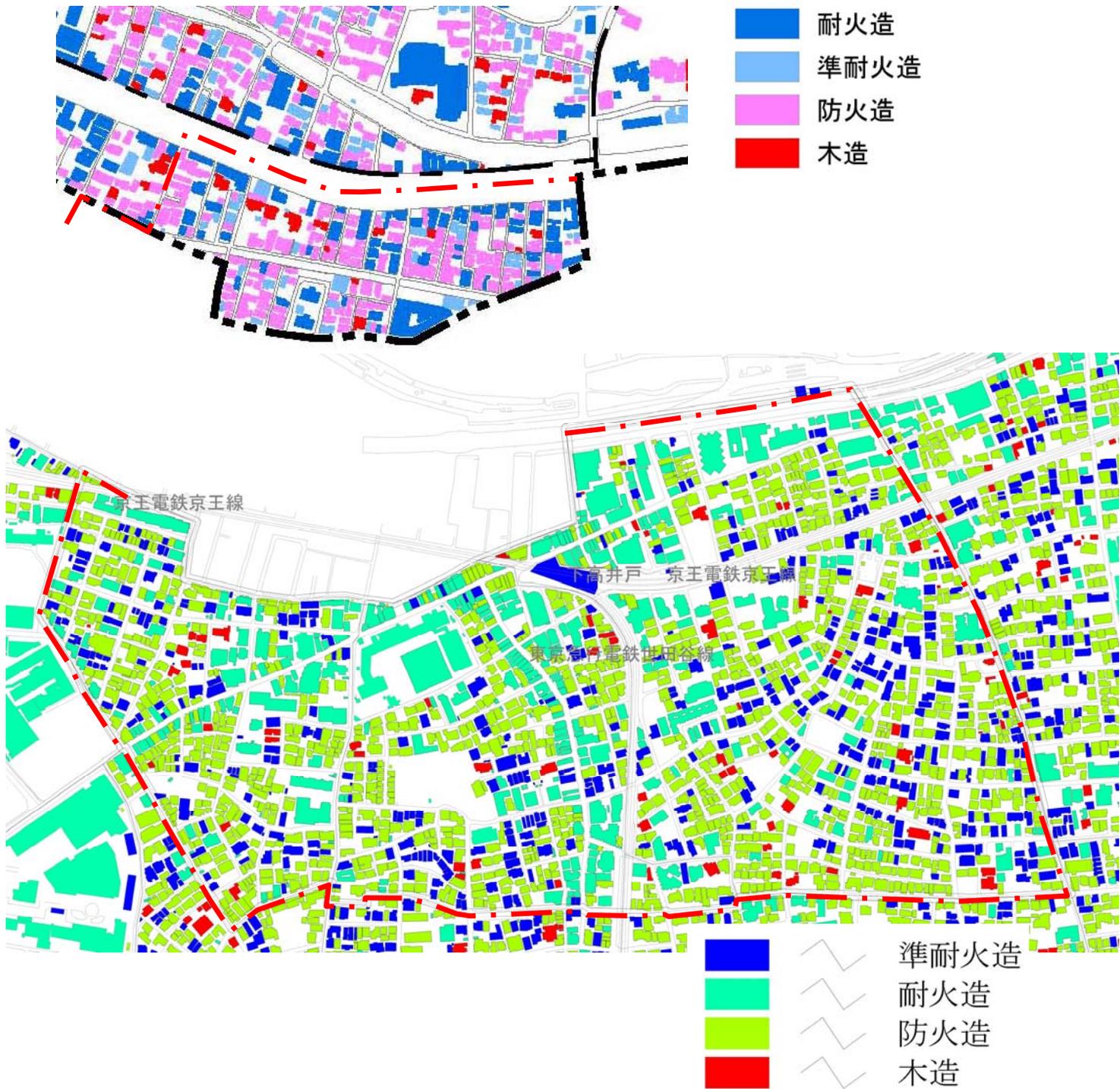
○当地区の土地利用は、駅周辺と甲州街道沿いは商業系（商業、業務等）の利用が、その周辺は戸建住宅と集合住宅が混在する住宅地となっています。



- | | | |
|------|------------|------------|
| スポンジ | スポーツ興業施設A | 住商併用建物 |
| スポンジ | スポーツ興業施設B | 住宅併用工場作業所 |
| スポンジ | その他 | 宿泊・遊興施設A |
| スポンジ | 屋外利用地、仮設建物 | 宿泊・遊興施設B |
| スポンジ | 官公庁施設 | 森林 |
| スポンジ | 供給処理施設A | 水面・河川・水路 |
| スポンジ | 供給処理施設B | 専用工場・作業所 |
| スポンジ | 教育文化施設A | 専用商業施設A |
| スポンジ | 教育文化施設B | 専用商業施設B |
| スポンジ | 教育文化施設C | 専用独立住宅 |
| スポンジ | 原野 | 倉庫運輸関係施設A |
| スポンジ | 公園・運動場等 | 倉庫運輸関係施設B |
| スポンジ | 厚生医療施設A | 鉄道・港湾等 |
| スポンジ | 厚生医療施設B | 田 |
| スポンジ | 事務所建物 | 農林漁業施設 |
| スポンジ | 樹園地 | 畑 |
| スポンジ | 集合住宅 | 未利用地、用途改変中 |

(3) 構造別建物の状況

○当地区の建物構造は、駅周辺や甲州街道沿いに耐火造が多く、その周辺には準耐火造や防火造が広く分布しています。



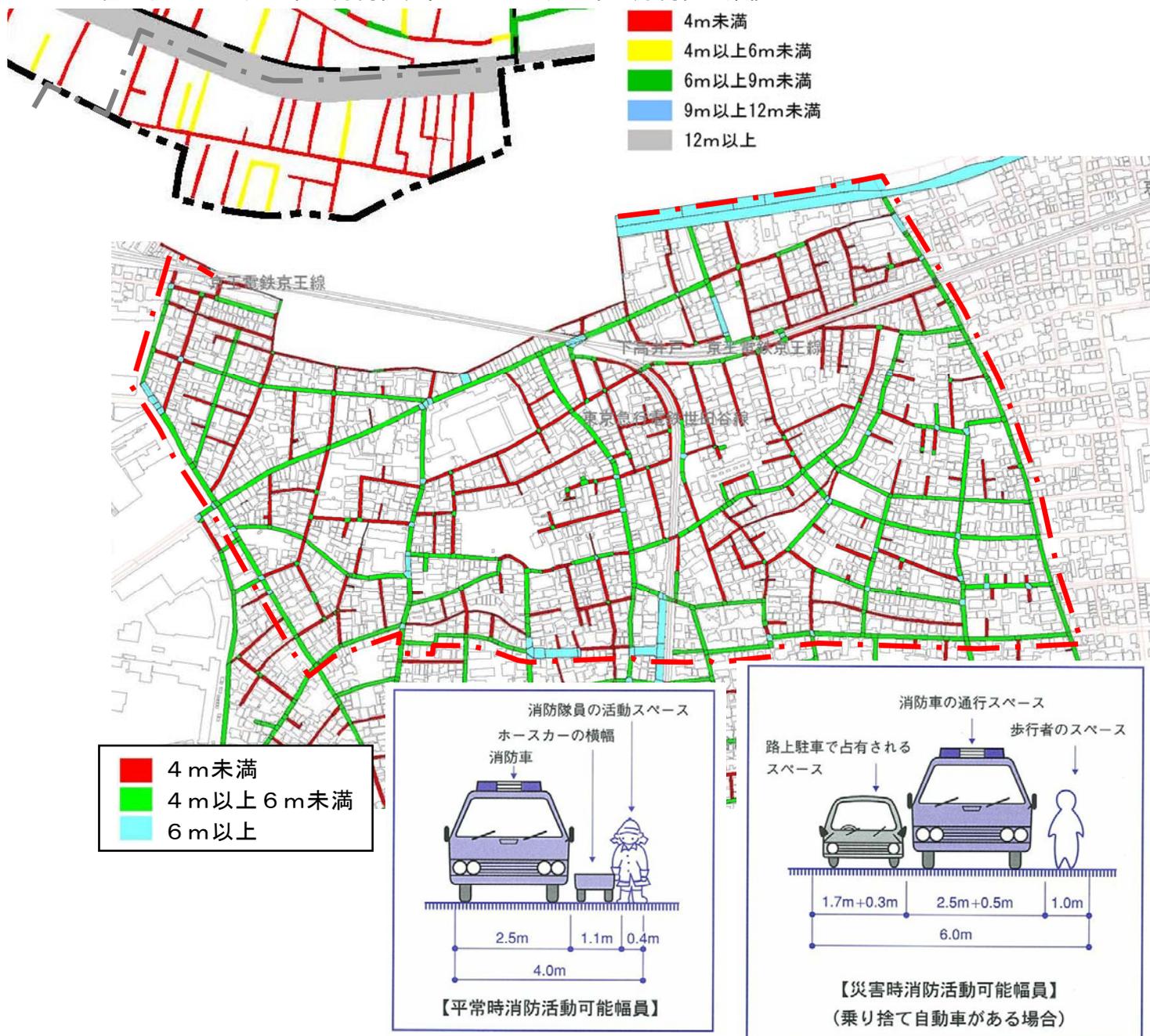
(4) 道路の状況

- 道路率（面積比）は世田谷区、杉並区ともに13～14%程度です。
- 道路延長密度は杉並区のほうが少し高くなっています。
- 平常時に消防活動を行うためには幅員4 m以上が、災害時には建物の倒壊や車両の乗り捨て等があるため幅員6 m以上の道路が必要だとされていますが、地区内には幅員6 m以上の道路はほとんどありません。

表 両区の道路の状況

	道路延長 (m) ①	道路面積 (㎡) ②	区域面積 (ha) ③	道路率(%) ②/③	道路延長密度 (m/ha) ①/③
世田谷区	1,165,852	7,764,020	5,808.4	13.4%	200.7
杉並区	751,850	4,726,614	3,402.0	13.9%	221.0

※世田谷区は平成19年4月現在、杉並区は平成20年4月現在の数値



(5) 公園

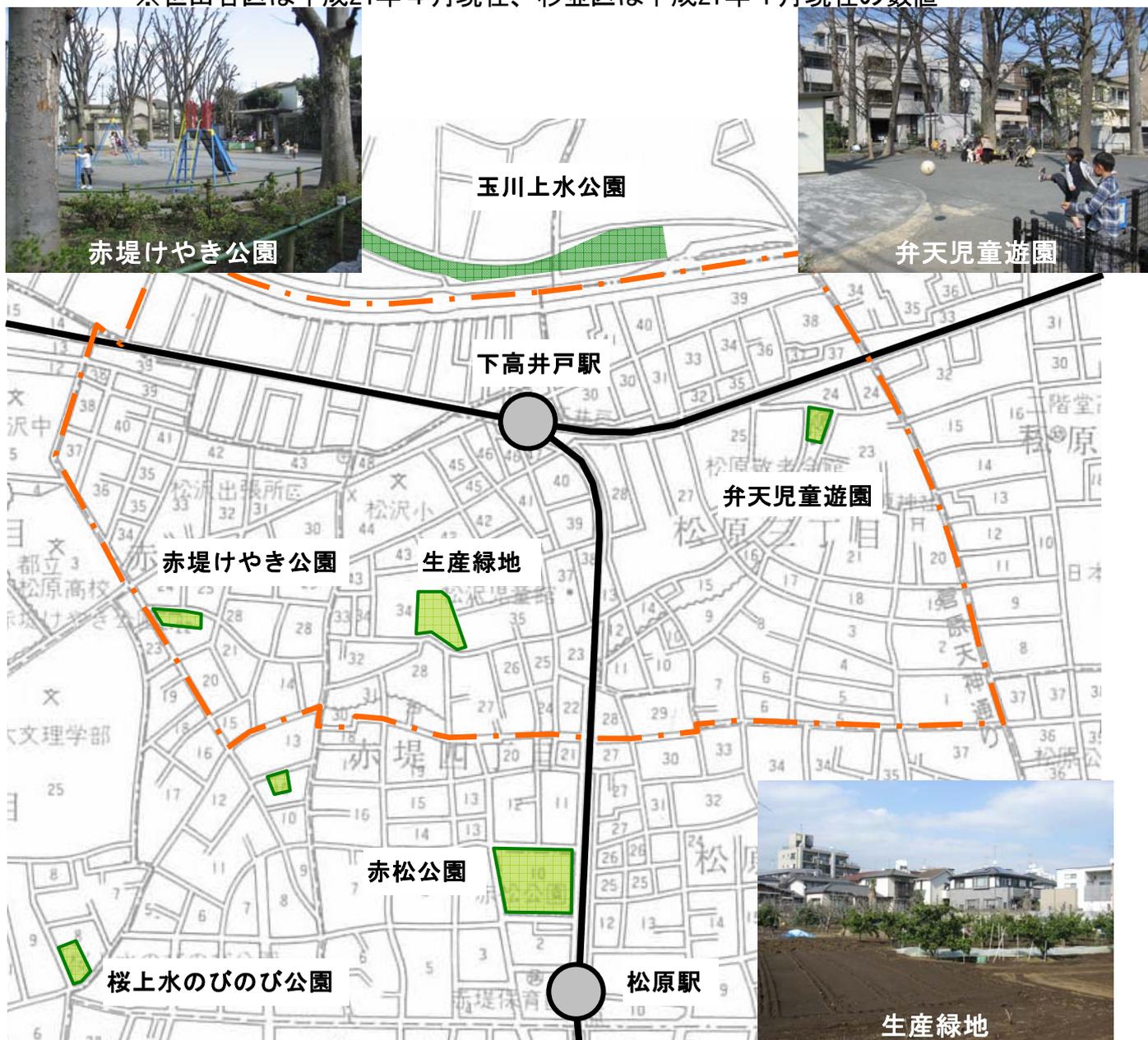
○一人当たり公園面積は世田谷区のほうがかなり高く、 $1\text{ m}^2/\text{人}$ 程度の差があります。北沢地域の一人当たり公園面積は世田谷区内で最も少なく、 $1.14\text{ m}^2/\text{人}$ となっています。また、杉並区の中で方南・和泉地域の一人当たり公園面積は $0.83\text{ m}^2/\text{人}$ となっています。

○地区内の公園は赤堤げやき公園と弁天児童遊園の2ヶ所でいずれも世田谷区の区域にあり、杉並区の区域（下高井戸一丁目）には公園はありません。

表 両区の公園の状況

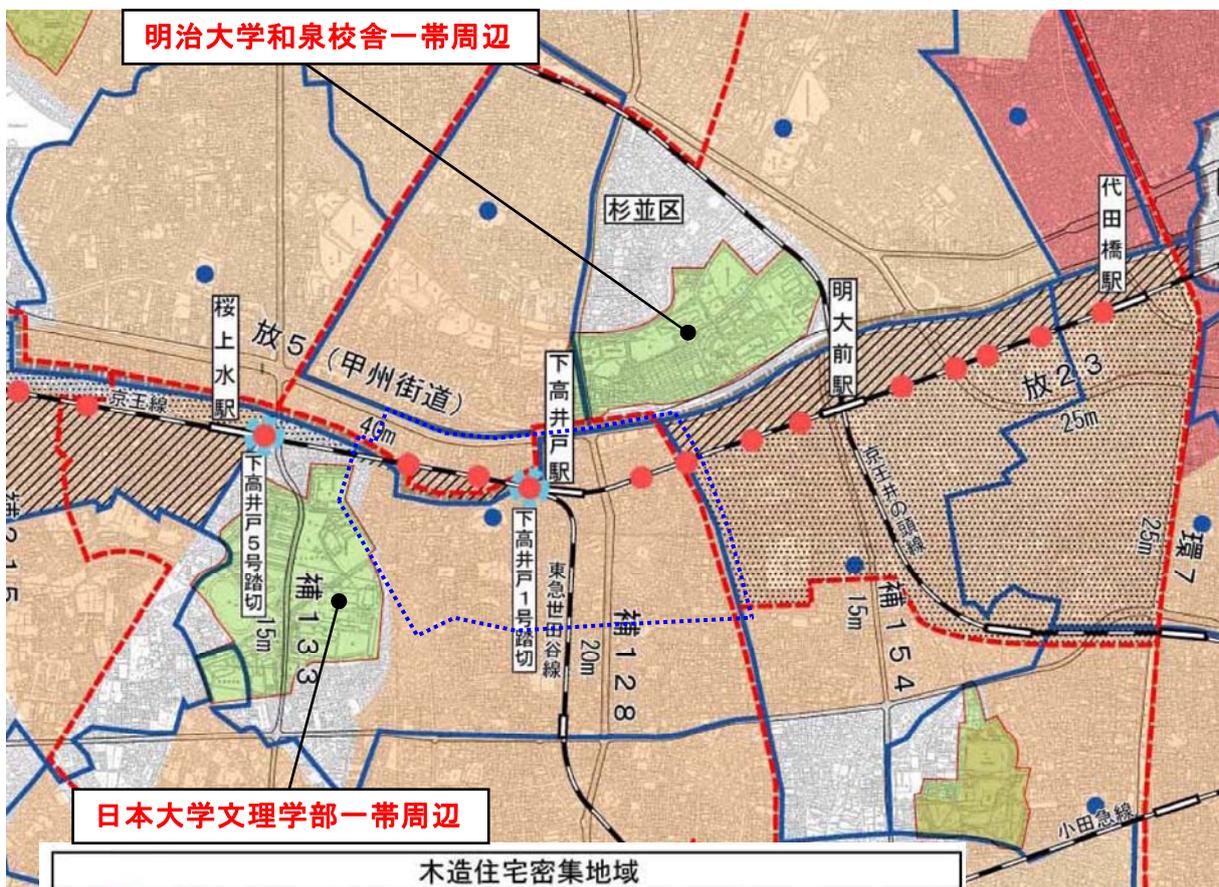
	公園箇所数 (箇所)	公園面積 (m^2) ②	人口 (人) ②	一人当たり面積 ($\text{m}^2/\text{人}$) ①/③
世田谷区	500	2,487,702	831,224	2.99
杉並区	306	995,928	537,519	1.85

※世田谷区は平成21年4月現在、杉並区は平成21年1月現在の数値



(6) 市街地の状況

- 下高井戸駅周辺地区を含めて、京王線沿線地域一帯は「木造住宅密集地域(※)」です。
- 協議会の区域のうち、世田谷区エリアの広域避難場所は「日本大学文理学部一帯周辺」、杉並区エリアは「明治大学和泉校舎一帯周辺」となっています。



木造住宅密集地域		
	木造住宅密集地域	出典：木造住宅密集地域整備プログラム (H16.3) (東京都)
	木造住宅密集地域 (早急に整備すべき市街地)	

小学校区	
	小学校
	小学校区
	鉄道で分断される学校区
	通学路となっている踏切

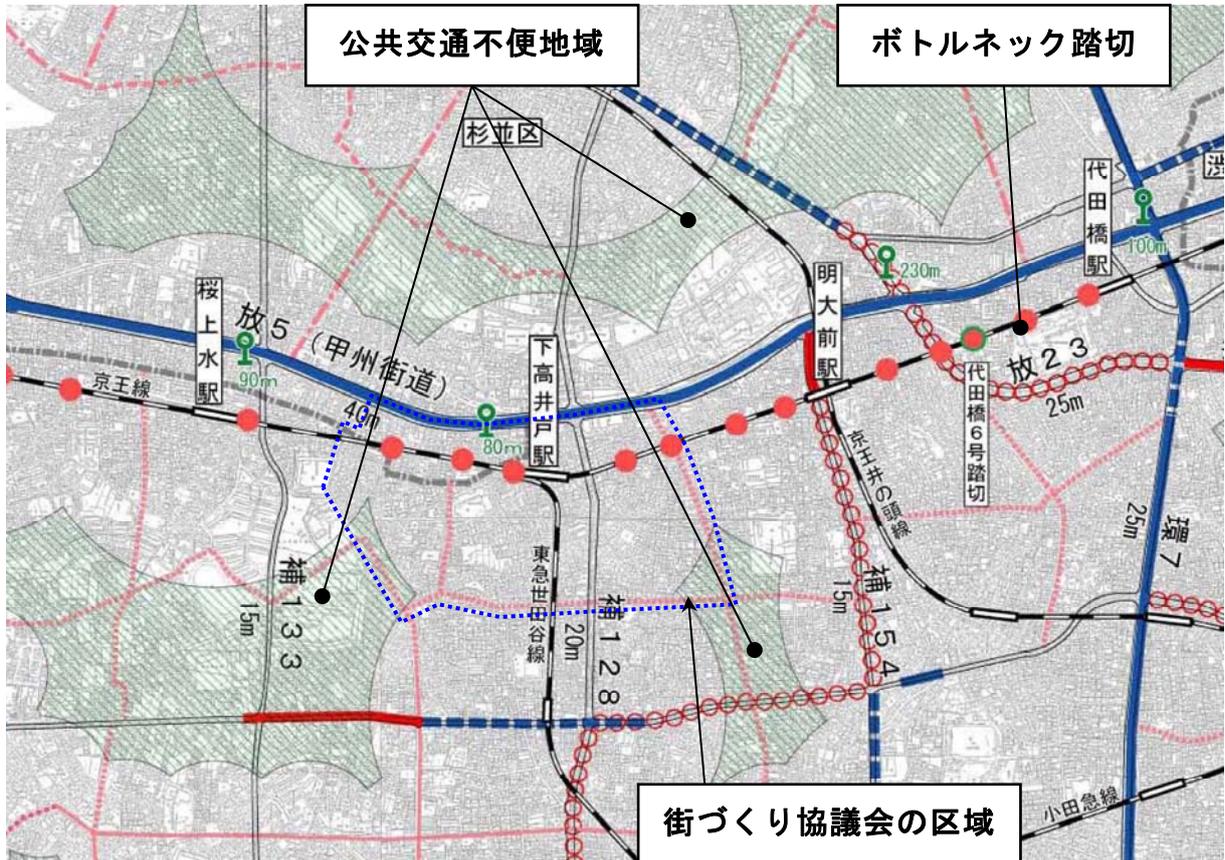
広域避難場所	
	広域避難場所
	避難圏域境界
	避難区域が分断されている地区

	踏切
	区市界

■「木造住宅密集地域」の定義
 東京都が防災都市づくりの観点から策定した計画において、木造建物棟数率、住宅戸数密度等の基準から抽出したエリア

(7) 交通

- 下高井戸駅周辺地区には公共交通不便地域（鉄道駅より500m以上、バス停より200m以上）はほとんどなく、比較的便利な街です。
- 駅から最も近いバス停までの距離は約80mです。
- 京王線の踏切はいずれもボトルネック踏切（ピーク1時間うちの遮断時間が40分以上）です。



(8) 各駅の乗降客数、放置自転車の状況、商店の状況

○代田橋から千歳烏山駅までのうち、駅乗降客数が最も多いのは千歳烏山駅の約72千人／日で、次いで明大前駅の約65千人／日、下高井戸駅の約46千人／日です。

(下高井戸駅の世田谷線の乗降客数は含まない)

○乗降客の駅への交通手段は約93%が徒歩、約4%が自転車です。自転車利用者の割合が高い(10%以上)のは千歳烏山駅(約18%)、桜上水駅(約15%)、八幡山駅(約14%)です。

○下高井戸駅周辺の商店数は約260店、従業員数は約1,200人で、減少傾向にあります。

表 京王線沿線各駅の状況(都心側4駅)

駅名	桜上水	下高井戸	明大前	代田橋
停車駅 特急 ● 急行 ● 快速 ● 普通 ●				
乗降客数 端末交通手段別構成比	35,575人/日	45,475人/日(※2)	64,718人/日(※1)	19,851人/日
放置自転車数 自転車等 駐車場 整備台数 放置自転車 台数 ※3	1,822台 100台未満	781台 100台未満	901台 124台	521台 100台未満
商店集積 H11 H14 商店数 従業員数	H11: 79店 H14: 74店 従業員: 436人, 440人	H11: 212店 H14: 199店 従業員: 1,230人, 1,158人	H11: 134店 H14: 123店 従業員: 704人, 665人	H11: 148店 H14: 122店 従業員: 678人, 564人

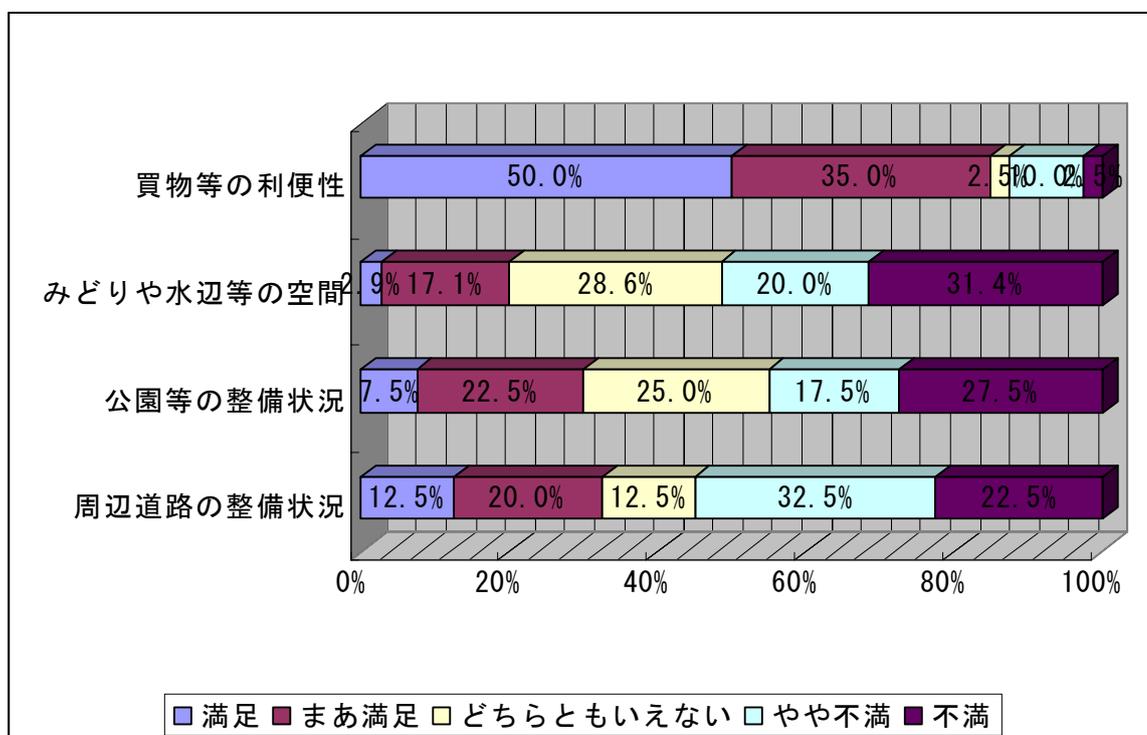
表 京王線沿線各駅の状況（多摩地域側4駅）

駅名	千歳烏山	芦花公園	八幡山	上北沢
停車駅 特急 ● 急行 ● 快速 ● 普通 ●				
乗降客数 端末交通手段別構成比	71,991 人/日	12,206 人/日	35,639 人/日	15,978 人/日
放置自転車数 	5,228 台	200 台	1,113 台	200 台
商店集積 	309 店 290 店 1,823 人 1,812 人	115 店 98 店 652 人 568 人	155 店 140 店 1,433 人 1,122 人	54 店 56 店 297 人 320 人

2) 協議会会員の意識（平成19年9月に当時の会員97名を対象に世田谷区が実施）

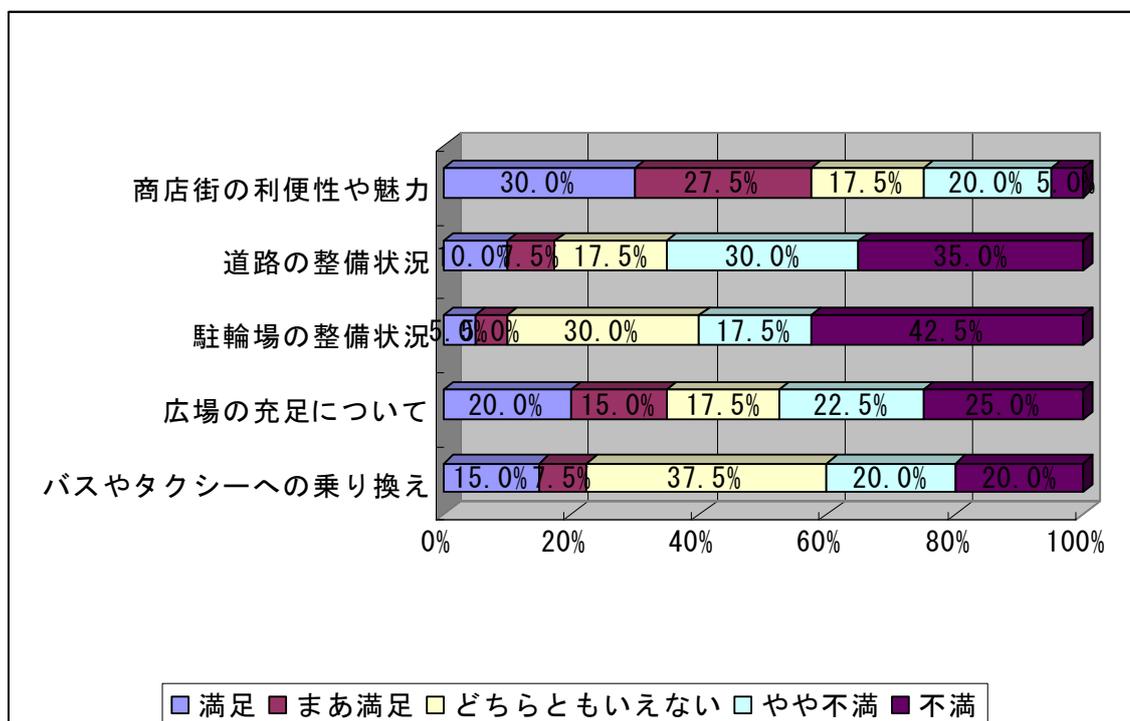
(1) お住まい周辺の現在の住環境について

○「買物等の利便性」については「満足」、「やや満足」の回答が多くなっていますが、その他の項目についてはいずれも「不満」や「やや不満」の回答が多くなっています。



(2) よく利用する駅周辺の状況について

○「商店街の利便性や魅力」については「満足」、「まあ満足」の回答が多くなっていますが、その他の項目については「不満」、「やや不満」の回答が多く、特に駐輪場の整備状況については4割以上の回答者が「不満」と回答しています。



3) 街歩きで見つけた『街のよいところ、改善したいところ』（平成19年10月実施）

○私たちは街歩きで地区内の点検を行い、『街の好きなよいところや改善したいところ』を確認しました。

■街の良いところ

【住宅地として】

- ・ 駅周辺の商店街を取り巻く住宅地は緑も多く、良い住宅地である
- ・ 神社は地域の憩いの場として生かしたい
- ・ 松沢小学校第2運動場の横に貴重な緑である生産緑地がある
- ・ 生垣が連なった路地は安全であり、歩いていても気持ちがいい
- ・ 世田谷線沿線は快適な空間、景観が続いている
- ・ 住宅地の中古井戸など、これからも残したい風景がある

【商店街として】

- ・ 駅周辺の道路は狭いが、人通りが多く、にぎわいを感じる
- ・ 下高井戸市場は利用者が多く、また、生鮮三品は下高井戸の命である
- ・ 趣がある古い建物の商店もある
- ・ 日大前の桜並木は下高井戸が誇る財産



生垣が連なった路地



世田谷線沿いの快適な空間



菅原神社は地域の貴重な「資源」

■街の改善したいところ

【住宅地として】

- ・京王線北側区域は道路が狭い上、木造建物が多く、公園もない。火災が怖い
- ・ワンルームアパートが増加中で、周囲と不調和な感じ
- ・住宅地では整備された道路と整備されていない道路がまちまち
- ・甲州街道から松原高校・日大方面に下ってくる道路、松沢小学校西側から甲州街道に出て行く道路等は自動車の通行が多い
- ・甲州街道に出て行く道路では新宿方面に右折できない
- ・全体的に公園が少ない
- ・公園にバイク等の駐輪があり、災害の時には危険である
- ・ブロック塀が何軒も連なっているところがあり、危険である

【商店街として】

- ・商店街付近の道路も一方通行が多く、自動車通行には不便。そのような場所にも通過交通が入り込んできて、その処理が課題
- ・駅西側には公共駐輪場がなく、松沢小学校前の通りが駐輪場の状態
- ・商店街でははみ出し陳列する店、立て看板を出しっぱなしの店多い
- ・交番前五叉路が鋭角交差点で、見通しが悪い。危険
- ・商店街にはシャッターが閉まったままの店が多くなり、街並みが暗い感じ。また、生鮮品を売る店も少なくなってきた



松沢小学校前は駐輪場状態



見通しの悪い五叉路



道路が狭い上に電柱がじゃま

4) 地区の特性や課題

■住宅地としての特性

- ・京王線沿線一帯は「木造住宅密集地域」であり、災害に強い街としていくことや住環境をさらに良くしていくことが重要である
- ・下高井戸駅周辺は商店街のまわりに住宅地が広がり、さらに近くには大学や高校もある。住民、買い物客、家族連れや若い学生など多くの人々で賑わっていて、他の地域にはない魅力がある
- ・世田谷線沿線や菅原神社付近など、趣が感じられる景観や空間が広がっている
- ・この地域全体として公園等は不足しており、緑も少ない
- ・都内では数少ない路面電車が発着し、走る街である
- ・北側に幹線道路の甲州街道が通っているが、周辺の道路ネットワークが良くな_く、自動車利用には不便さを感じる
- ・地区内には細い道路が多いため、災害時の緊急車の進入や通行は困難で、不安を感じる
- ・現在は京王線踏切があって通過交通の抑止効果があるが、立体化されて踏切が解消されると通過交通の流入が予想され、細い道路では特に歩行者の安全性が脅かされる

■商店街としての特性

- ・下高井戸商店街は生鮮三品に代表される特徴のある商店街であり、利便性も高い
- ・買い物客はお年寄りも若者もいて、賑わいと親しみが感じられる
- ・下高井戸市場を含めて建物は老朽化が進んでいる。そのため趣はあるが、建替えの時期を迎えているものも多い。また、経営者も高齢化が進んでいる
- ・道路が狭いために賑わいを感じる反面、自動車利用には向いておらず、また一方通行も多いために駅へのアクセス性は良くない。そのため、来街者は不便さも感じている
- ・駅前には駐輪場がないため、日大通りなどでの放置自転車が多い
- ・10年前に比べて集客力が落ちており、商業環境の変化にも対応できていない

5) 下高井戸駅周辺地区での街づくりを進めていく上での課題

- 下高井戸駅周辺地区には「改善したいところ」も多くありますが、これからも守っていきたい「良いところ」もたくさんあります。
- 「良いところ、好きなところ」を今後も守り育てながら、街の改善を進めていく必要があります。
- 以上のことから、街づくりを進めていく上での課題を以下のように設定しますが、特に災害に強い街づくりを進めていくことは大きなテーマだと考えます。

《街づくりを進めていく上での課題》

	住宅地として	駅前・商店街として
保全・育成して いくべき地区の 環境	<p>★良好な住環境の維持・向上 ⇒住環境をさらに良くするような 土地の利用や建物の建て方</p> <p>★緑豊かで美しく、うるおいのあ る街並み ⇒さらに緑を増やす ⇒街並み景観の演出</p>	<p>★賑わいのある街並み ⇒下高井戸の知名度や魅力をさら に向上させるための装置や演出 ⇒向上させた知名度や魅力のPR</p> <p>★品揃えが豊富で親しみや特徴の ある商店街 ⇒各商店の品揃えのさらなる充実</p> <p>★地区の『目玉・ウリ』 ⇒立体化を契機に新しくなる駅舎 ⇒新たな魅力の中心となる核とな る施設（店舗等）</p>
改善していくべ き地区の環境	<p>★地震や火災に対する安全性の向上・確保 ⇒燃えにくい構造の建物への建替え ⇒緊急時に役立つ道路網の形成 ⇒緊急時に役立つ広場等の公共空間の確保</p> <p>★交通面での安全性の確保 ⇒通過交通の抑制対策（単なる鉄道立体化だけでは通過交通は増大す る可能性大） ⇒日常の安全な歩行者空間の確保</p> <p>★交通面での利便性の向上 ⇒安全な自動車通行に役立つ主要な道路網</p>	
	<p>★住環境悪化の抑止 ⇒密集市街地化の防止（これ以上 敷地細分化を進めない等）</p>	<p>★買い物客へのサービスの向上 ⇒駅付近や商店街での駐車場・駐 輪場</p> <p>★街並みの環境面での改善 ⇒はみ出し展示や看板をやめる</p>

2. 街づくりに関する提案

1) 街の将来像と街づくりの基本的考え方

★街の将来像★

- ・住宅地⇒『駅に近くて便利で、尚かつ環境にも恵まれた住み心地の良い住宅地』
- ・商店街⇒『日常生活感を重視した交流や賑わいと活気あふれる商店街』

★街づくりの基本的考え方★

- ・暮らしやすい、仕事をしやすい良好な環境を育て、守り、次の世代に伝えていく。
- ・安全で安心して暮らし続ける、仕事を続けるために必要な都市基盤施設（*3）の整備を進めていく。（*3：主として道路や公園等の公共施設）

2) 街づくりのテーマ

【住宅地での街づくりのテーマ】

★ふれあいがある街

⇒誇りと愛着が持てる住宅地、住まいづくりで気持ち相通い合うコミュニティ形成

★歴史と文化がある街

⇒日大等との連携による新たな文化性の確立、発信

★安全・安心がある街

⇒災害に強い住宅地形成の道路・公園等公共施設の整備や家づくり

★ゆとりがある街

⇒密集市街地において確保された貴重な公園やオープンスペース

⇒緑豊かで潤いのある住環境形成、親しみの感じられる良好な街並み景観

【商店街での街づくりのテーマ】

★賑わいがある街

⇒生鮮市場を新たな賑わいのシンボル施設として再構築

★食の豊かな街

⇒生鮮品店の豊かさや飲食店の多さを生かした他の商業地との差別化

★ふれあいのある街

⇒今も残る「どことなくゆったりとした雰囲気」

★歴史と文化がある街

⇒街中に集積する多くの歴史や文化的なものでの特徴づくり

★安全・安心がある街

⇒駅周辺街づくりでは特に安全・安心の実現を目指す

★ゆとりがある街

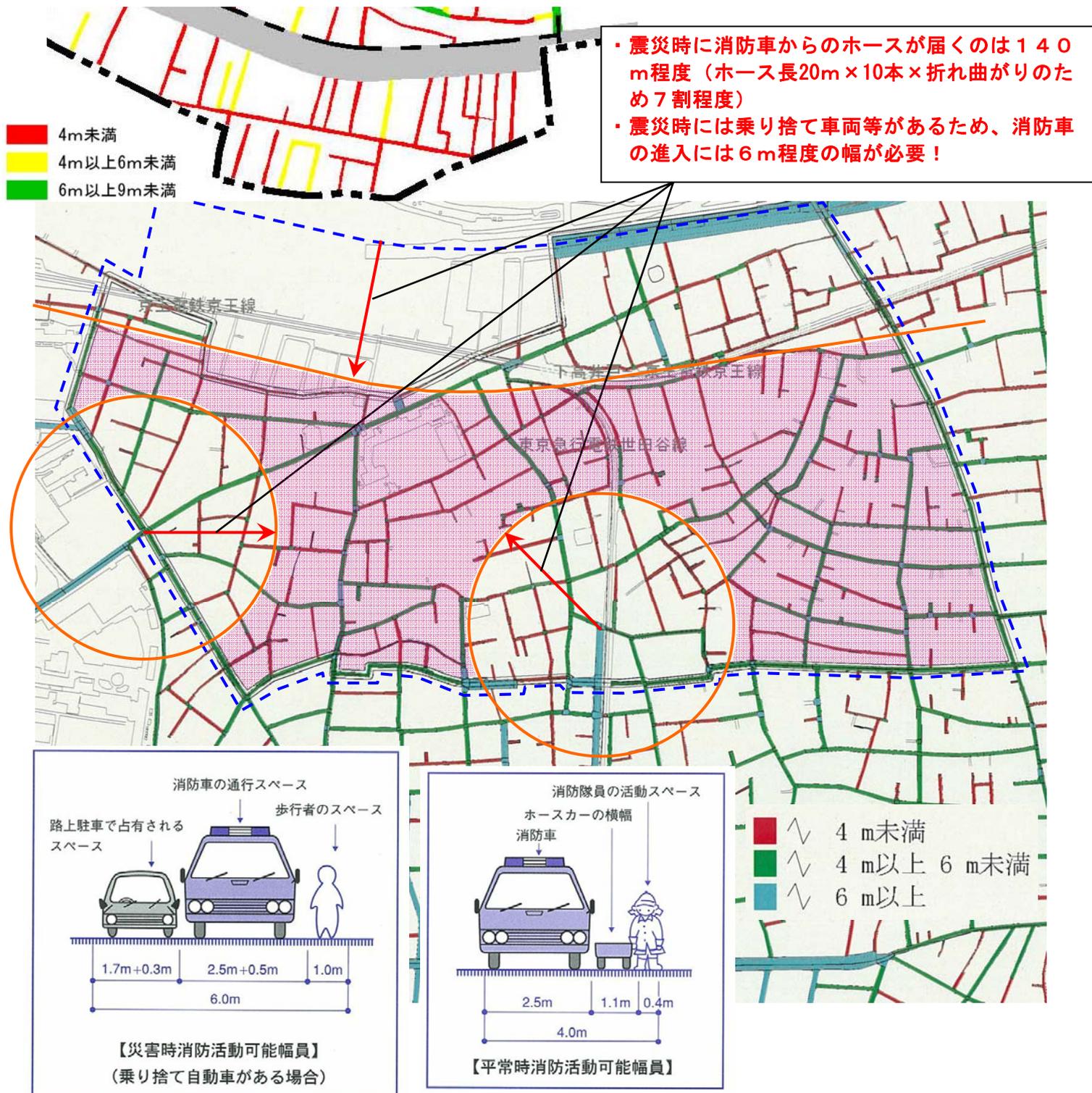
⇒駅前広場の整備を貴重なうるおいやオープンスペースづくりに生かす

3) 項目別街づくり構想

(1) みちづくり構想

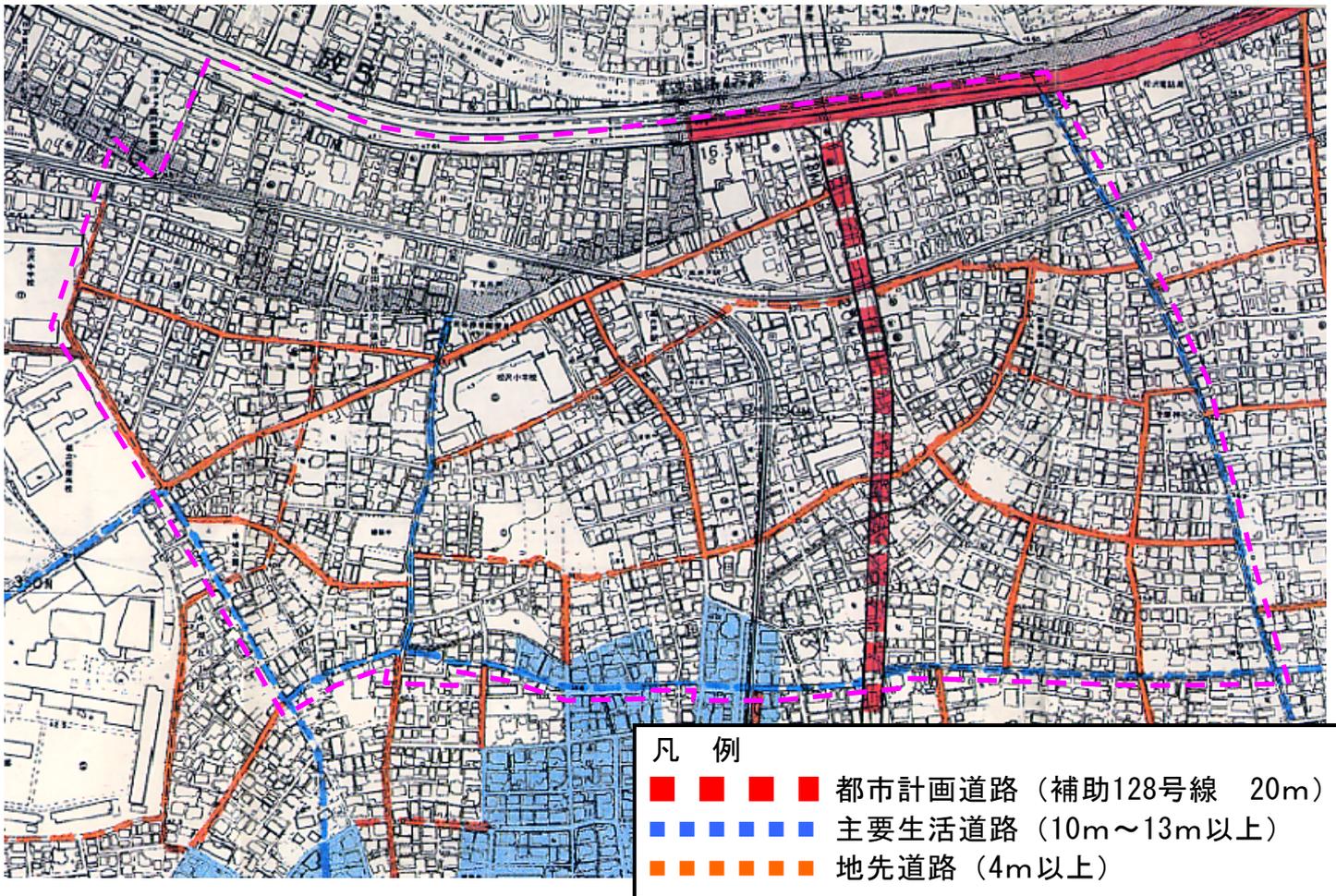
① 地区内の道路の幅員

- ・ 地区内で幅員 6 m 以上の区間はほとんどありません。
- ・ 震災時に消防ホースが届く範囲（幅員 6 m 以上の道路から 140 m 以内）はかなり限定されます。



② 世田谷区の道路整備の方針

○生活に密着した道路網の整備方針として「主要生活道路」と「地先道路」があり、以下のように設定されています。

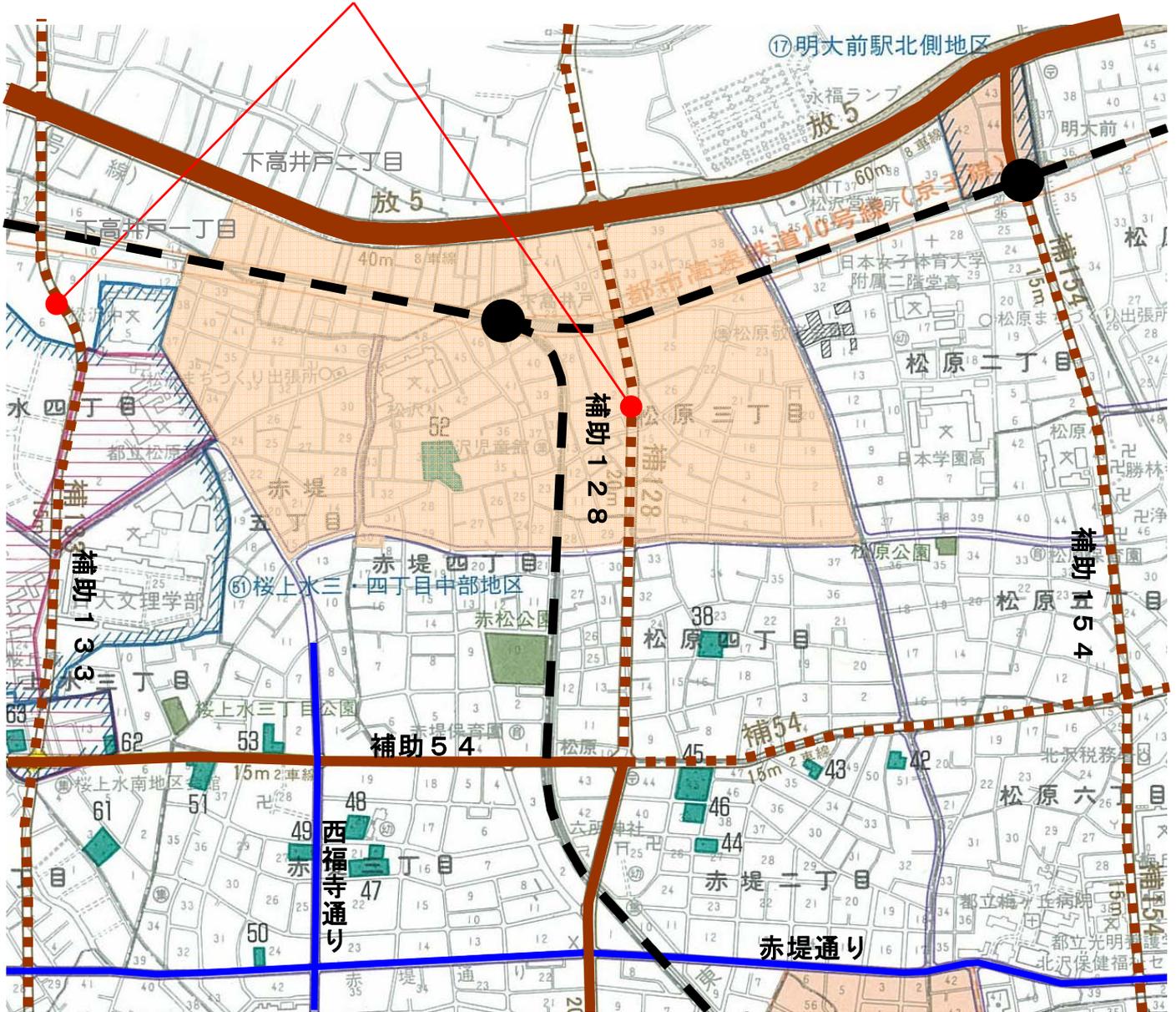


分類と代表例	機能	幅員
幹線道路 ・環7、環8	・都市の骨格を形成し、比較的長い交通を分担するもので、高規格な道路	・幅員22m以上で4車線以上 ・歩道 7.5m以上
地区幹線道路 ・世田谷通り ・駒沢通り	・地区の交通及びバス交通を分担する地域サービス道路で、幹線的な道路としては最も基本的な最小単位となる	・幅員15m以上（例外あり） ・2車線 ・歩道 6.0m以上
主要生活道路 ・赤堤通り ・城山通り	・幹線、地区幹線道路で囲まれた区域内の道路で地先道路の交通を集め、地区幹線道路に連絡する道路	・幅員10～13m以上 ・2車線 ・歩道 4.0m以上
地先道路	・各宅地に接続する宅地サービス道路で、日常生活の中で利用する基本となる道路	・消防車の通行及び消防活動が可能な6～8m以上道路
6m以上		・歩車共存が最低確保できる幅員4m以上の道路
4～6m		

③ 想定される広域的な道路ネットワーク

〇おおむね10年後に整備されている可能性がある広幅員道路としては、都市計画道路補助128号線がありますが、現時点では東京都の「優先整備路線」には位置づけられていないため、整備実現化の時期は明確にはなっていません。

補助128と補助133は現時点で優先整備路線ではないため、整備時期は未確定



凡例	整備済	事業中	未整備
都市計画道路	———	- - - - -
主要生活道路	———		

主要生活道路は整備済区間のみ表示
都市計画道路の整備済には「概成区間」も含む

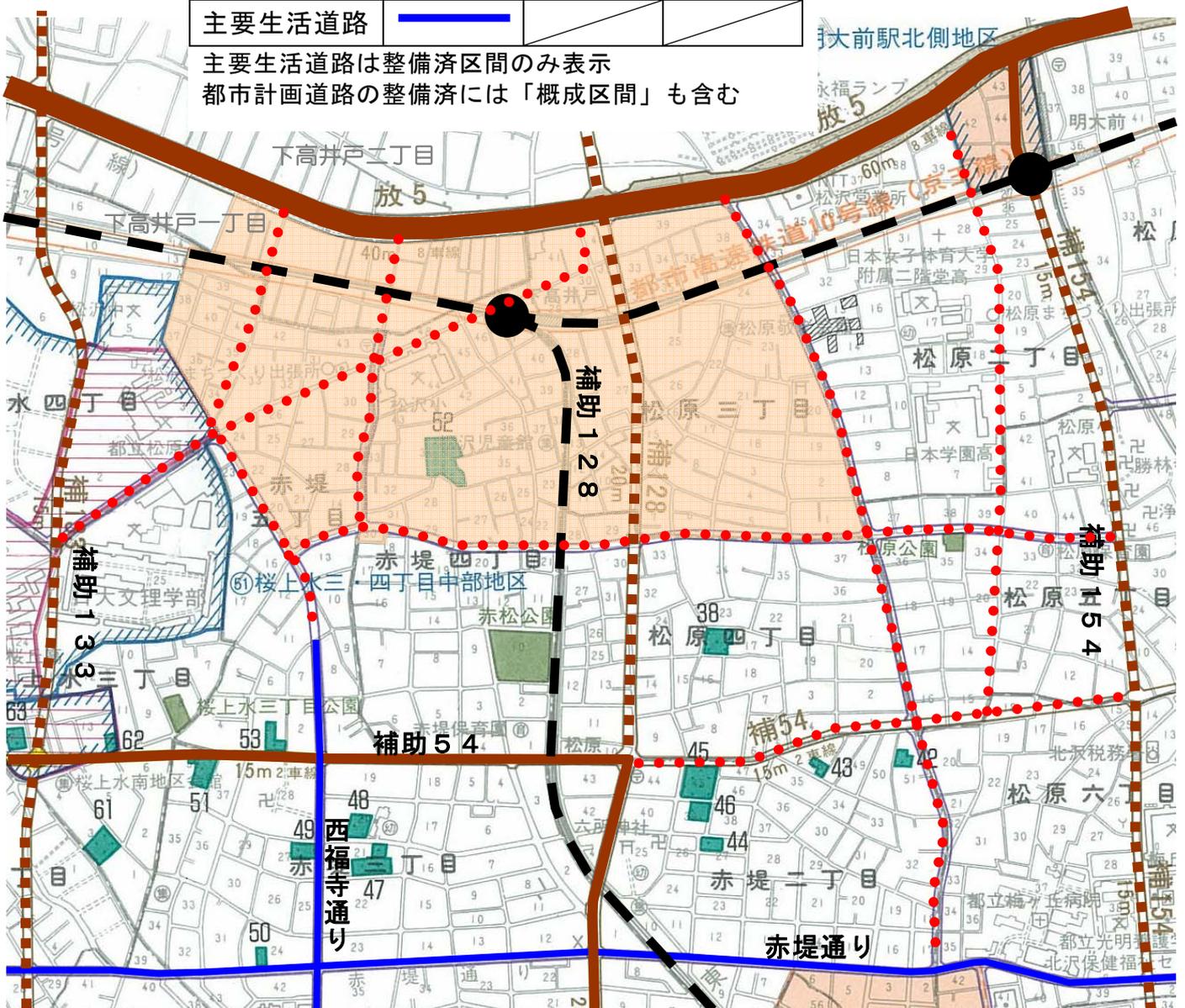
④ 都市計画道路、主要生活道路を結ぶ『地区にとって重要な道路網』

○補助128号線の整備時期は明確ではありませんが、地区の生活を脅かさないような自動車通行を認めるならば、以下のような考え方が必要だと考えます。

- 1) 鉄道立体化により踏切解消された後、甲州街道とこの地域を行き来する通過交通が地区内の生活道路に入り込まないよう、補助128号線の整備と他の都市計画道路等の広幅員道路ネットワーク実現が重要です。
- 2) その場合、甲州街道、補助128号線、補助54号線、西福寺通り等の広幅員道路にネットワークする主要な道路網を想定します。実現性を考慮すると、現在でも自動車通行がある道路を基本に考えるのが妥当だと考えられます。

凡例	整備済	事業中	未整備
都市計画道路			
主要生活道路			

主要生活道路は整備済区間のみ表示
都市計画道路の整備済には「概成区間」も含む



●●●●● 想定される「広幅員道路にネットワークする主要な道路網」

⑤ みちづくり構想のまとめ

ア. 現状の道路についての認識

- ・東京都が防災都市づくり推進計画において『木造住宅密集地域』として位置づける下高井戸駅周辺地区は、地区内を南北に縦断する都市計画道路補助128号線が未整備であり、またその他の道路も幅員は狭いものが多く、防災上、住環境上問題があります。
- ・地区が甲州街道に接しているため、自動車交通は主として甲州街道を経ることになり、これらの交通は踏切のある数本の道路に集中する傾向がある。このことで、歩行者や自転車の安全な通行が脅かされています。また、沿道での騒音や排気ガスの影響が懸念されています。
- ・京王線の立体化に併せた街づくりにおいて、このような低い水準の道路網の抜本的な改善を図ることが重要な課題です。一方で、京王線の立体化により踏切が解消されることで、逆に地区内の通過交通が増えないような手段を講じることが重要です。

イ. 基本的な考え方

【総論・広域的観点からの考え方】

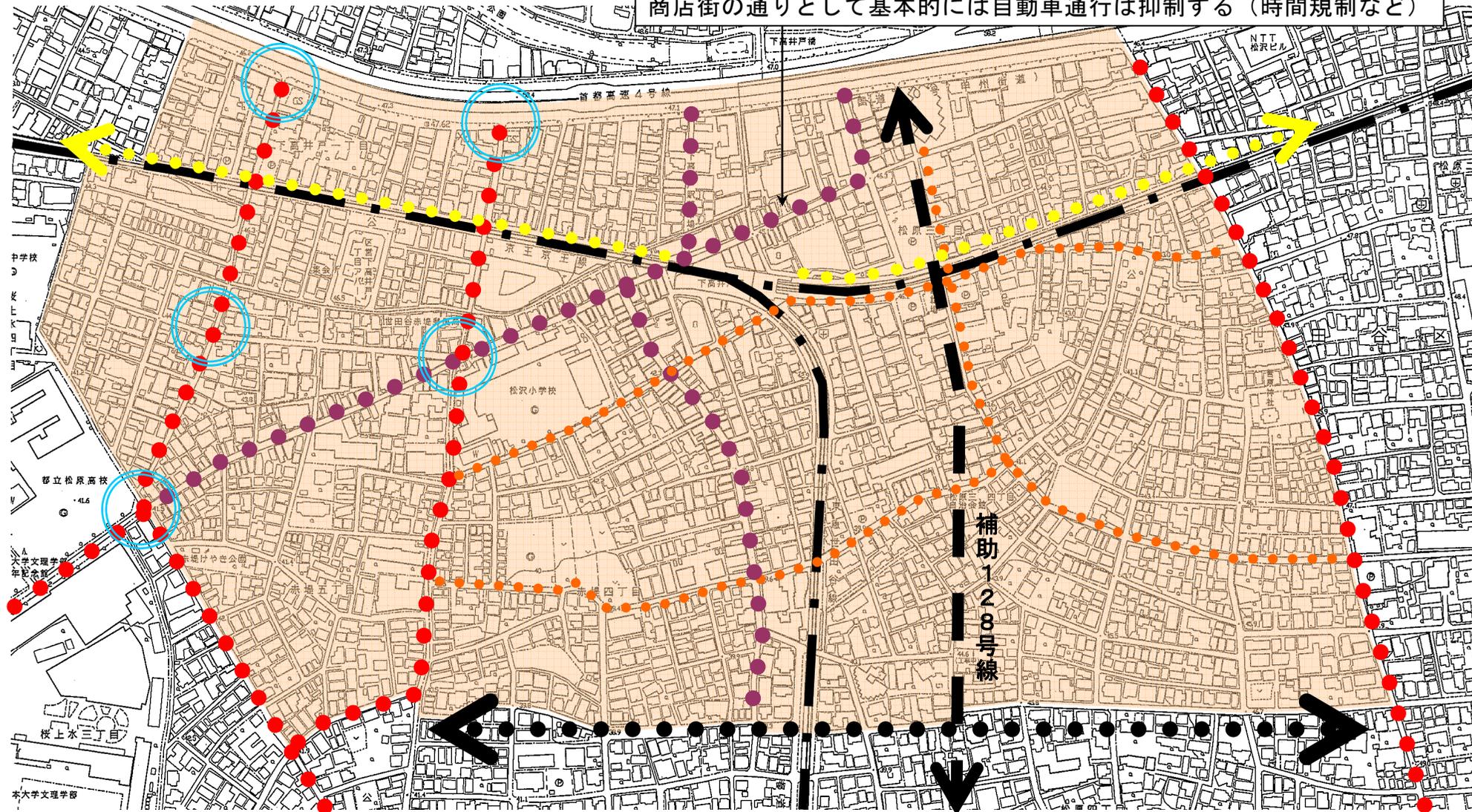
- ・京王線の立体化を契機として、「木造住宅密集地域」である沿線市街地全体での街づくりにより、道路水準を高めていくことが望めます。
- ・その際、それぞれの道路が担うべき機能や性格を考慮し、広域的な通過交通を担う幹線道路網、鉄道駅へのアクセス道路、地区内の生活道路等の適切なネットワーク形成を図ることが望めます。

【具体論・身近な観点からの考え方】

- ・下高井戸駅周辺地区では補助128号線の整備が実現しないまま京王線が立体化された場合、単に踏切だけが解消されて南北方向の通過交通が特定の道路に集中する恐れがあるため、京王線立体化と補助128号線の同時事業化が不可欠です。
- ・日常生活の安全性や快適性を向上させるため、狭あい道路や商店街の道路、交差点の改良等が必要です。特に自動車交通が集中する甲州街道に接する道路等については、歩行者・自転車の安全通行の確保のため、必要な対策を講じることが必要です。
- ・地区の防災性の向上を図るため、緊急車の通行可能な道路ネットワークの形成が急務です。
- ・地区内の居住者、買い物客、来街者、学生等の皆が生活を楽しめるような道づくりが望めます。特に、多数の歩行者が通行する商店街の通り等では、バリアフリー化、ユニバーサルデザインの徹底が望めます。

- ・ 鉄道立体化に伴って側道や付け替え道路が設けられる場合には、新たな通過交通を呼び込まないことや駅へのアクセス性等に資するよう、そのネットワーク形成に十分に配慮することが必要です。
- ウ. 主に私たちが取り組むもの**
- ・ 通行の障害となっている道路上（隅切り部分を含む）のプランターや立て看板、自転車などの片付けの徹底
 - ・ 幅員 4 m 未満の狭あい道路のセットバック（道路中心から 2 m 後退）について意識を高め、実践
- エ. 主に私たちが行政や関係機関に働きかけるもの**
- ・ 都市計画道路補助 1 2 8 号線の鉄道立体化との同時事業化
 - ・ 自動車交通が集中する甲州街道に接する道路での歩行者・自転車の安全通行確保のための対策
 - ・ 側道や付け替え道路の適切な整備（新たな通過交通を呼び込まない、駅前へのアクセス性確保等）
 - ・ 地区外の幹線道路へつながる道路など地区の防災上重要な道路の整備
 - ・ 狭あい道路の改善が積極的に図られるよう、助成制度の運用や積極的な P R
 - ・ 電線類の地下埋設や電柱の適切な移設
 - ・ 高齢者や車椅子、ベビーカーを含めて誰でもが通行しやすいような路面への改善（ユニバーサルデザイン）
 - ・ 通過交通抑制のための交通規制
 - ・ 駅に近い場所での駐輪場の確保（通勤・通学者用のものと買い物客用のもの）
- オ. 主に私たちと行政が協働で取り組むもの**
- ・ 行き止まり道路の解消についての検討
 - ・ 商店街の通り等の魅力づくりに関する検討
 - ・ 公的施設の整備にあわせた駐車場・駐輪場の確保についての検討
 - ・ 鉄道立体化により生み出される空間の駐車場・駐輪場としての有効活用の検討

商店街の通りとして基本的には自動車通行は抑制する（時間規制など）



- 自動車通行がある程度想定されるため歩行者・自転車の安全性を最大限確保する必要がある道路（主要生活道路級）
- 商店街の通りとして平常時は自動車通行を抑制したい道路
- 地区内の東西方向移動に資する道路
- 上記道路を補完する道路（主要区画道路級）
- 側道・付替道路
- 危険な交差点の改良等

※路面改善の事例

1) 「ハンプ」について

- ・道路の整備手法のひとつで、通過する自動車のスピードを抑えるために、街路の車道部分を盛り上げて舗装した部分。「hump」は「こぶ、起伏、土地の隆起」の意味。路上の横断方向に幅3～5m、高さ10～15cm程度の出っ張りを付けることで、運転者にスピードの低下を促す。（写真①、②）
- ・路面に物理的な凹凸をつけず、舗装の色や素材を変えて、運転者の注意を引いて心理的な効果を狙うタイプを「イメージハンプ」という。（写真③）
- ・品川区内では路面の車道部分で連続的に凹凸を設けている例もある。



写真① ハンプの例



写真② ハンプの例



写真③ イメージハンプ

車道に連続的に凹凸を設けた事例
(品川区旗の台六丁目付近)



2) 「段差のない道路」について

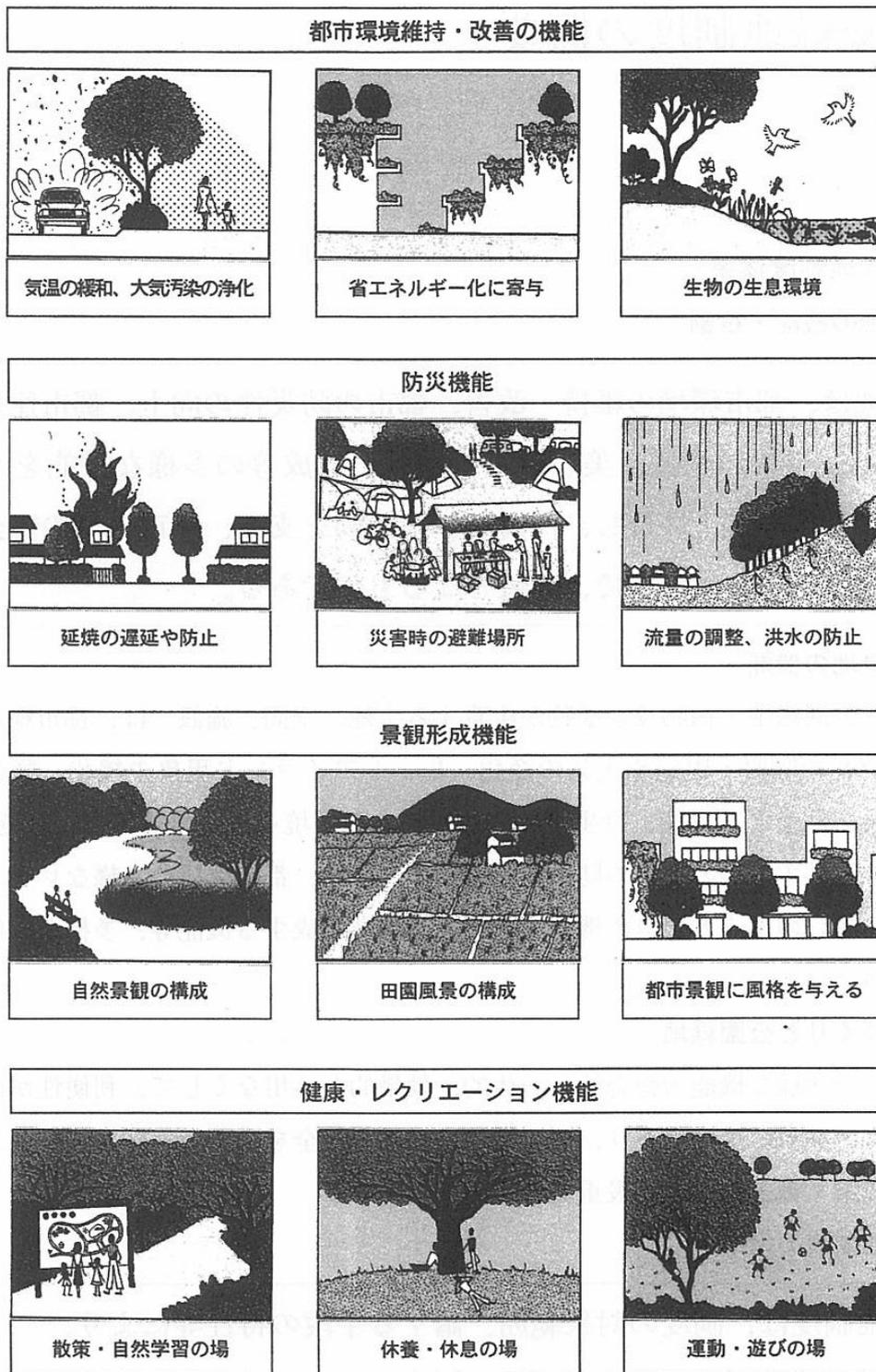
- ・世田谷区内の松陰神社通り商店街では、一般の道路とは逆に道路中央に排水溝を設け、道路と沿道店舗の段差解消を行っている。



(2) 公園・広場・緑地づくり構想

① 公園・広場・緑地の果たす機能・役割

- 公園・広場・緑地は、都市環境の維持・改善、都市の防災性向上、都市住民のレクリエーション空間の確保、美しい都市景観の形成等の多様な機能を持っています。
- 良好な都市環境を保持し、円滑な都市活動を支え、都市生活の安全性・利便性・快適性を確保する上での基盤となるものです。

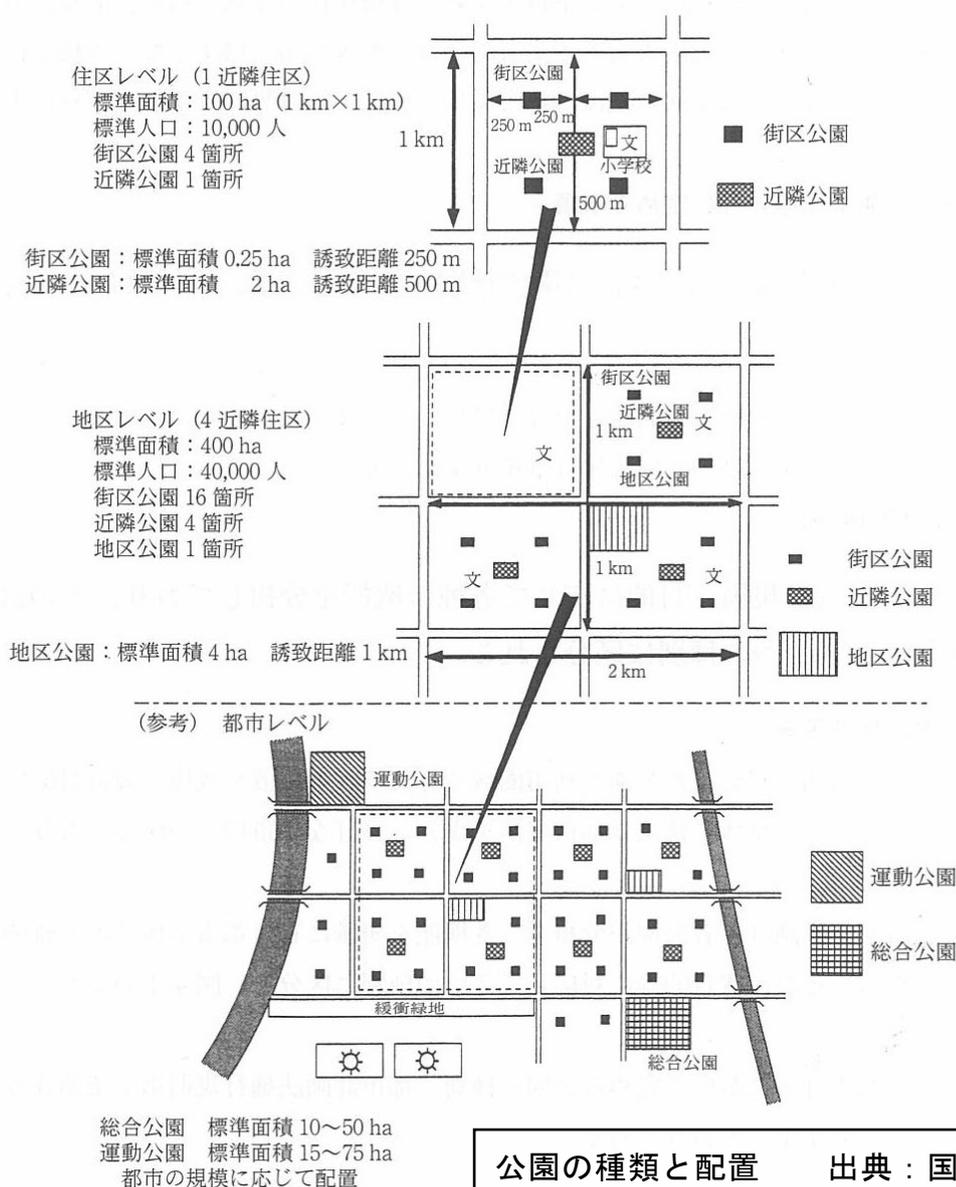


公園・緑地の機能 出典：神戸市緑の基本計画

② 公園の種類と配置

○公園は、位置、規模、目的に応じて各種の機能を分担しており、その設置目的等に対応して7つの種別に区分されます。

種別	設置目的
街区公園	主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園
近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園
地区公園	主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的とする公園
総合公園	主として一の市町村の区域内に居住する者の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園
運動公園	主として運動の用に供することを目的とする公園
広域公園	一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とし、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園
特殊公園	ア) 主として風致の享受の用に供することを目的とする公園 イ) 動物公園、植物公園、歴史公園その他特殊な利用を目的とする公園



③ 世田谷区・杉並区での公園

○世田谷区での公園面積は下記のとおりで、下高井戸駅周辺地区が属する北沢地域の区民一人あたり面積は1.14㎡/人で、区内で最も小さくなっています。

○杉並区での公園面積は次頁表のとおりで、下高井戸一丁目属する方南・和泉地域の区民一人あたり面積は0.83㎡/人で、区内で二番目に小さくなっています。

表 世田谷区都市公園等面積総括表（上段：箇所数、下段：面積㎡）

種別		地域						
		世田谷地域	北沢地域	玉川地域	砧地域	烏山地域	全区	
公園	街区公園	80 76,132.84	37 30,096.71	55 45,588.72	70 78,098.68	44 43,134.98	286 273,052.01	
	近隣公園	2 33,718.51	0 0.00	1 14,829.25	1 18,656.95	0 0.00	4 67,204.71	
	地区公園	1 78,957.18	1 79,650.71	1 38,544.98	0 0.00	0 0.00	3 197,152.87	
	運動公園	0 0.00	0 0.00	0 0.00	3 321,617.44	0 0.00	3 321,617.44	
	基幹公園	83 188,808.53	38 109,747.42	57 98,962.95	74 418,373.07	44 43,134.98	296 859,026.95	
	風致公園	0 0.00	0 0.00	7 246,907.01	5 71,774.58	0 0.00	12 318,681.59	
	歴史公園	0 0.00	1 3,835.72	0 0.00	0 0.00	0 0.00	1 3,835.72	
	その他の特殊公園	0 0.00	0 0.00	1 5,305.91	0 0.00	0 0.00	1 5,305.91	
	特殊公園	0 0.00	1 3,835.72	8 252,212.92	5 71,774.58	0 0.00	14 327,823.22	
	都市林	1 932.81	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	1 932.81	
	都市緑地	4 16,620.02	1 128.75	10 4,997.70	14 65,980.71	6 6,126.05	35 93,853.23	
	緑道	3 73,446.45	3 36,638.81	3 13,579.38	7 30,076.71	0 0.00	16 153,741.35	
	(A) 区立都市公園	91 279,807.81	43 150,350.70	78 369,752.95	100 586,205.07	50 49,261.03	362 1,435,377.56	区民一人当り面積 1.73
(B) 身近な広場(条例別表)	43 18,634.67	27 11,449.54	23 28,109.91	24 68,678.88	17 10,751.82	134 137,624.82	区民一人当り面積 0.17	
(C) 身近な広場(規則別表)	13 15,815.71	9 3,092.12	15 24,665.31	14 15,093.78	9 11,091.10	60 69,758.02	区民一人当り面積 0.08	
区立都市公園、身近な広場(条例別表) (A) + (B)	134 298,442.48	70 161,800.24	101 397,862.86	124 654,883.95	67 60,012.85	496 1,573,002.38	区民一人当り面積 1.89	
区立都市公園、身近な広場(条例別表、規則別表) (A) + (B) + (C)	147 314,258.19	79 164,892.36	116 422,528.17	138 669,977.73	76 71,103.95	556 1,642,760.40	区民一人当り面積 1.98	
(a) 都立都市公園	0 0.00	0 0.00	1 356,254.05	1 391,777.35	2 166,668.14	4 914,699.54	区民一人当り面積 1.10	
都市公園(区立・都立) (A) + (a)	91 279,807.81	43 150,350.70	79 726,007.00	101 977,982.42	52 215,929.17	366 2,350,077.10	区民一人当り面積 2.83	
都市公園(区立・都立)、身近な広場(条例別表) (A) + (a) + (B)	134 298,442.48	70 161,800.24	102 754,116.91	125 1,046,661.30	69 223,680.99	500 2,487,701.92	区民一人当り面積 2.99	
人口(住民基本台帳)	228,857人	142,343人	203,630人	148,213人	108,181人	831,224人		
区民一人当りの公園面積	1.30㎡/人	1.14㎡/人	3.70㎡/人	7.06㎡/人	2.10㎡/人	2.99㎡/人		

注1. 地域区分は公園管理事務所の管轄区域に拠った。

注2. 烏山川緑道は世田谷地域に、北沢川緑道は北沢地域に箇所数1を計上。ただし面積は各地域別に計上。

注3. 世田谷区面積 5,808.4ha。都市公園・身近な広場(条例別表)面積率4.28%。

注4. 2009年(平成21年)4月1日現在人口831,224人(住民基本台帳)

表 杉並区の公園（上段：箇所数、下段：面積m²）

種別	地域	井草地域	西荻地域	荻窪地域	阿佐ヶ谷地域	高円寺地域	高井戸地域	方南・和泉地域	全区	
		26	26	38	35	33	50	19	227	
	街 区 公 園	24,604.98	23,078.18	42,534.50	44,465.53	28,248.01	53,593.50	26,515.73	243,040.43	
	近 隣 公 園	1	0	1	0	2	1	0	5	
	地 区 公 園	39,503.80	0.00	12,444.22	0.00	46,408.09	28,700.67	0.00	127,056.78	
	運 動 公 園	0	0	0	0	0	1	0	1	
	運 動 公 園	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	43,458.30	0.00	43,458.30	
	運 動 公 園	0	0	0	0	0	0	0	0	
	運 動 公 園	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	住 区 基 幹 公 園	27	26	39	35	35	52	19	233	
	住 区 基 幹 公 園	64,108.78	23,078.18	54,978.72	44,465.53	74,656.10	125,752.47	26,515.73	413,555.51	
	運 動 公 園	0	0	0	1	1	0	1	3	
	運 動 公 園	0.00	0.00	0.00	27,573.54	639.91	0.00	6,520.63	34,734.08	
	運 動 公 園	0	0	0	0	0	0	0	0	
	運 動 公 園	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	都 市 基 幹 公 園	0	0	0	1	1	0	1	3	
	都 市 基 幹 公 園	0.00	0.00	0.00	27,573.54	639.91	0.00	6,520.63	34,734.08	
	風 致 公 園	0	0	0	0	0	0	0	0	
	風 致 公 園	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	特 殊 公 園	0	0	0	0	0	0	0	0	
	特 殊 公 園	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	広 域 公 園	0	0	0	0	0	0	0	0	
	広 域 公 園	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	都 市 緑 地	0	0	1	0	0	2	7	10	
	都 市 緑 地	0.00	0.00	8,972.31	0.00	0.00	13,865.04	26,716.36	49,553.71	
	緑 道	0	0	0	0	1	0	0	1	
	緑 道	0.00	0.00	0.00	0.00	8,948.97	0.00	0.00	8,948.97	
	緑 地	0	0	1	0	1	2	7	11	
	緑 地	0.00	0.00	8,972.31	0.00	8,948.97	13,865.04	26,716.36	58,502.68	
	区 立 都 市 公 園	27	26	40	36	37	54	27	247	区民一人当たり面積 0.94
	区 立 都 市 公 園	64,108.78	23,078.18	63,951.03	72,039.07	84,244.98	139,617.51	59,752.72	506,792.27	
	区 立 都 市 公 園 以 外 の 公 園	4	9	6	17	6	7	7	56	区民一人当たり面積 0.05
	区 立 都 市 公 園 以 外 の 公 園	4,185.57	3,008.48	2,258.45	8,135.14	2,235.81	4,834.10	1,837.70	26,495.25	
	区 立 公 園	31	35	46	53	43	61	34	303	区民一人当たり面積 0.99
	区 立 公 園	68,294.35	26,086.66	66,209.48	80,174.21	86,480.79	144,451.61	61,590.42	533,287.52	
	都 立 都 市 公 園	0	1	0	2	0	0	0	3	区民一人当たり面積 0.86
	都 立 都 市 公 園	0.00	78,622.03	0.00	384,018.63	0.00	0.00	0.00	462,640.66	
	区 立 公 園 + 都 市 都 立 公 園	31	36	46	55	43	61	34	306	区民一人当たり面積 1.85
	区 立 公 園 + 都 市 都 立 公 園	68,294.35	104,708.69	66,209.48	464,192.84	86,480.79	144,451.61	61,590.42	995,928.18	
	人 口 (住 民 基 本 台 帳 + 外 国 人 登 録)	43,840	73,075	86,570	92,322	84,367	83,502	73,843	537,519	
	区 民 一 人 当 り 公 園 面 積	1.56	1.43	0.76	5.03	1.03	1.73	0.83	1.85	

公園箇所数・公園面積：平成21年1月1日現在
人口：平成21年1月1日現在の住民基本台帳及び外国人登録人口

④ 密集市街地でのポケットパーク（小公園・小広場）の整備事例

○「ポケットパーク」とは、ポケットほどの小さな公園の意味で、都市生活の中での潤いや休憩のために整備された比較的小規模な空間のことを指します。

（自治体によってはまちかど広場、辻広場、プチテラスといった名前もあり）

○ポケットパークの主な機能として、次のことが挙げられます。

★まちの中のアクセント、憩いの休憩スポット

- ・まちの景観形成に役立つとともに、憩いの場、散歩途中の休憩スポットとして活用することができます。近隣の方々のコミュニティ形成にも役立ちます。

さくら一休 面積39.8㎡
（墨田区京島地区）



★まちのゆとり空間・うるおい空間

- ・密集したまちの中でポケットパークを整備することにより、日照・通風を確保する空間として機能します。また、緑化によってまちにうるおいを与えます。

ばんじんまちかどプチテラス 面積約20㎡
（足立区足立一・二・三丁目地区）



★交通の安全性を高める空間

- ・交差点部にポケットパークを整備することで見通しがよくなり、交通の安全性を高める機能を果たします。

くすのき広場 面積約273㎡
（世田谷区北沢三・四丁目地区）



★延焼火災の抑制空間

- ・大規模地震によって延焼火災が発生した場合、ポケットパークの空間が延焼を抑制する効果を発揮します。

★防火水槽の設置等によるミニ防災活動拠点

- ・防火水槽やかまどベンチなど災害時の地域住民の応急活動に役立つ設備を配置することによって、ミニ防災活動拠点としての役割を果たします。また、災害時に近隣の方々が安否確認を行う「一時集合場所」として機能します。

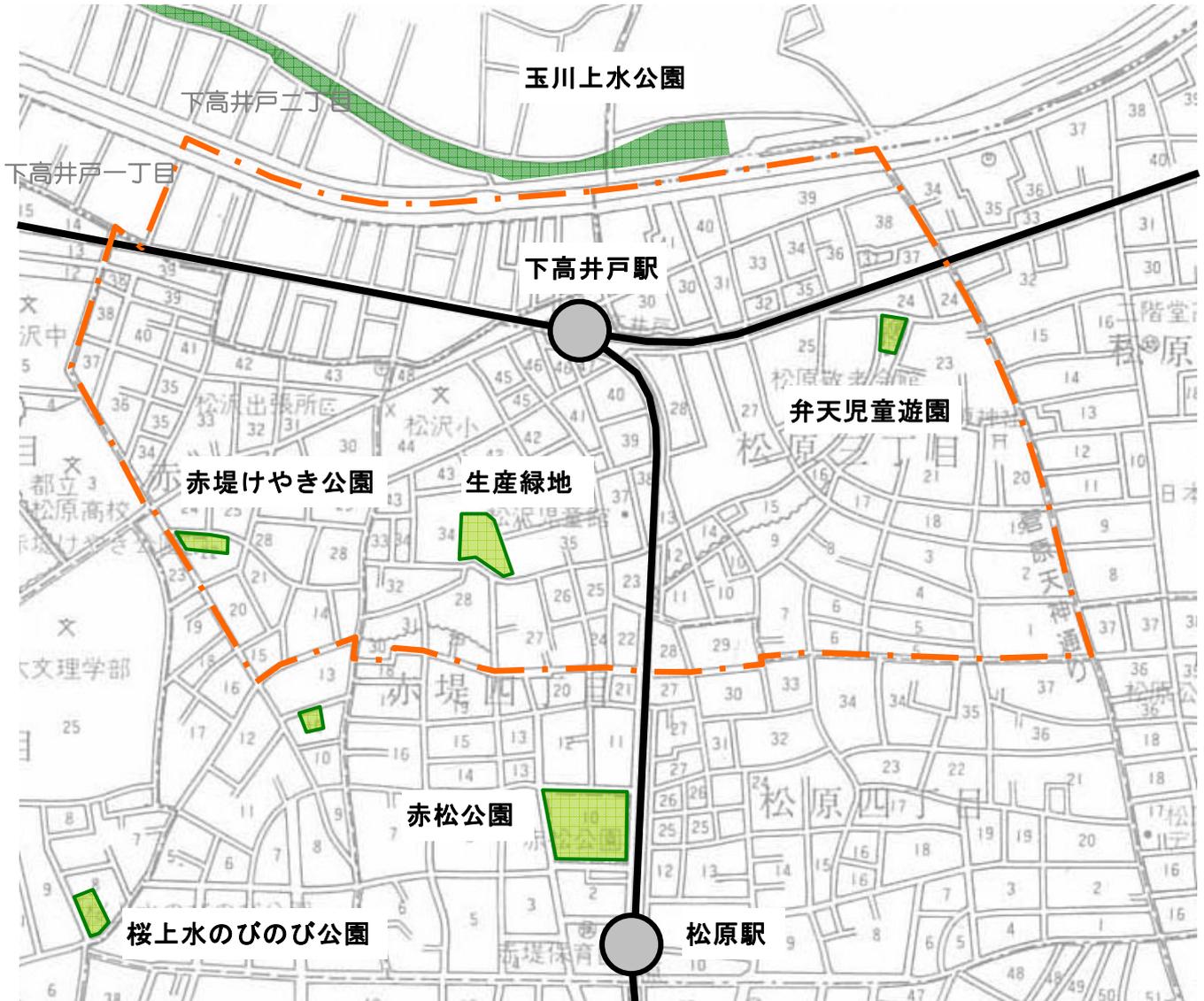


岩淵かっぱ広場（面積約120㎡）に設置されている「かまどベンチ」（北区志茂地区）

⑤ 下高井戸駅周辺地区とその周辺での公園・緑地の状況

○地区内だけでみると、地区内の公園面積は約 1,172m²で、地区の人口一人当たりの面積は0.12m²/人となります。

○これは、世田谷区内で最も小さな北沢地域の値のおよそ1/10、杉並区内で二番目に小さな方南・和泉地域の値のおよそ1/7の水準です。



・地区内の公園面積

⇒弁天児童遊園約 750m² + 赤堤けやき公園約 422m² = 約 1,172m²

・地区内の人口

⇒地区内の平均人口密度 190人/ha × 50ha = 9,500人

・地区内の一人当たり公園面積

⇒1,172m² / 9,500人 = 0.12m²/人

(北沢地域平均値1.14m²/人の1/10、方南・和泉地域の0.83m²/人の1/7)

⑥ 公園・広場・緑地の確保についての考え方

ア. 現状の公園・広場・緑地等についての認識

- ・この地域の一人当たり公園面積は世田谷区、杉並区の中にあって最も少ない水準にあります。
- ・日大前の桜並木などはこの地域にとっての財産ですが、みどりや水辺等の空間や公園の整備状況に対する地域住民の満足度は低くなっています。（平成19年9月に協議会会員を対象に行ったアンケート調査結果より）

イ. 基本的な考え方

- ・下高井戸駅周辺地区及びその周辺は公園整備水準が世田谷区、杉並区のいずれにおいても極めて低いことから、地区内の防災性や住環境の向上のため、公園・広場・緑地等を積極的に整備することが望まれます。

ウ. 主に私たちが取り組むもの

- ・公園や広場のモラルを守った使い方、楽しみ方の心掛け（赤堤けやき公園や弁天児童遊園、赤松公園、玉川上水公園は地区内及び地区周辺では貴重な公園）
- ・敷地内の植樹等の緑化や接道部の緑化（生垣や緑化フェンス等）の努力

エ. 行政や関係機関に働きかけるもの

- ・公園・広場等の用地の積極的な取得
- ・京王線が地下化された場合にはその上部を公園、広場、緑地・緑道として活用
（平成21年11月に示された連続立体交差事業・複々線化事業の都市計画素案では在来線高架化と線増線地下化の併用方式が示されているが、仮にこれが変更になって京王線が地下化された場合には、その上部には広く、連続した空間が出現するため）
- ・鉄道と自動車、バスとの乗り換え利便性の他、豊かな緑の確保、イベント開催等に対応した設え（しつらえ）の駅前広場の整備（駅周辺の道路が狭いこと等もあり、これまでは駅近くへの自動車の進入は困難であったが、京王線の立体化により駅前広場の整備が期待される）
- ・小規模な街かど広場（ポケットパーク）の整備（密集市街地としての防災性の向上、住環境の改善、交差点での見通しの確保による安全性向上等に効果的であると考えられる場合）
- ・学校等の大規模敷地内での植樹、緑化グラウンド、建物の屋上緑化等積極的な緑化

オ. 主に私たちと行政が協働で取り組むもの

- ・地区内の貴重な緑である神社境内や宅地内の緑の保全のあり方、生産緑地の維持や公園への転用等についての検討など

(3) 住宅地や商店街での建替えのルールについて

① 街が発展していく上での心配事

○街は時間の経過とともに建物の建替えなどにより発展していきますが、その反面、環境への悪影響など心配なことも少なくありません。



② 『地区計画制度』について

- 『地区計画制度』とは、用途地域等による建築物に関する用途、構造、形態、意匠等に関する制限を基に、さらにきめ細かなルールや、道路や公園・広場等に関する計画を定めるものです。
- 地区計画が決定した後、その区域で新築や建替え等を行う場合、地区計画制度による制限を満たした建築計画としなければ建築できません。
- 地区計画では、「地区計画の方針」と「地区整備計画」の二つを都市計画法に基づいて定めませんが、このうち、「地区整備計画」が具体的な街づくりのルールになります。

地区計画

●地区計画の方針（街づくりの目標や方針など）

●地区整備計画（具体的な街づくりのルール）

○地区の住民等が利用する施設の計画

⇒身近な道路や公園の計画

○建築物等に関する事項

⇒建物の用途や構造、形態、デザイン等の規制

○土地の利用に関する事項

⇒樹林地等の保全、緑化の推進等の計画

③ 地区計画によるルールの活用イメージ

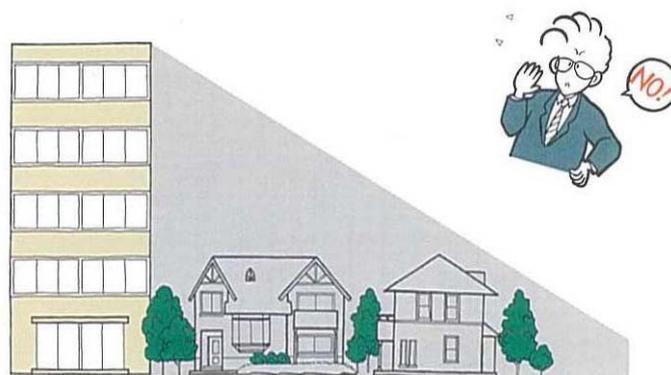
ア. 住宅地の環境を守りたい！ ⇒ 建築物の用途の制限

☆例：住宅以外の用途の建物は建てられないようにする



イ. 低層の落ち着いた住宅地にしたい！ ⇒ 建築物の高さの制限

☆例：（例えば）5階建て以上の建物は建てられないようにする



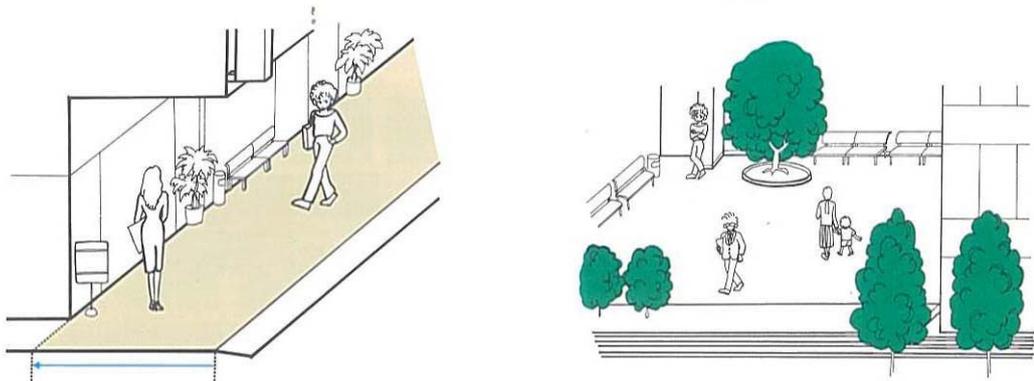
ウ. 住宅地でゆとりのある空間を維持したい！ ⇒ 壁面後退や緑の確保等

- ☆例 : 道路や隣の敷地から一定の距離で壁を後退する
- ☆例 : 生垣にしたり敷地内に空間を確保する



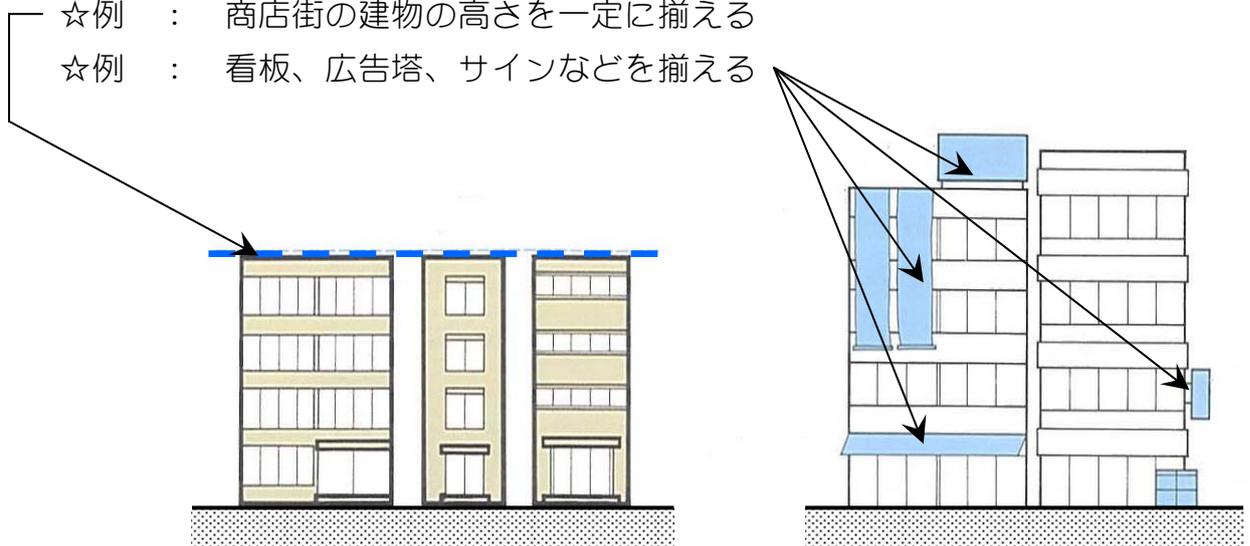
エ. 商店街でゆっくり買物ができる空間が欲しい！ ⇒ 壁面後退や小広場の確保等

- ☆例 : 店舗の1階部分の壁を後退させて歩行者空間確保
- ☆例 : 商業地の中に小広場を確保する



オ. 商店街の街なみを美しくしたい！ ⇒ 高さの最高限度や意匠・デザイン統一等

- ☆例 : 商店街の建物の高さを一定に揃える
- ☆例 : 看板、広告塔、サインなどを揃える



④ 地区計画によるルールの特用例

ア. ブロック塀の倒壊から子供たちを守るために…

- 杉並区「蚕糸試験場跡地周辺地区」では、昭和53年におきた宮城県沖地震で小さな子どもたちやお年寄りがブロック塀の倒壊によって亡くなったことを教訓として、ブロック塀や石塀などの高さを1m（※）以下とすることを、地区計画に決めました。（昭和58年9月杉並区決定告示）。
※ 4才児の平均身長は概ね1m



杉並区蚕糸試験場跡地周辺地区の塀

- 足立区「足立一・二・三丁目地区」ではブロック塀による被害を防止するとともに住環境の向上を図るため、ブロック塀の高さを60cm以下に制限して、生垣または透視可能なフェンスとすることを決めました。（平成17年6月足立区決定告示）



足立区足立一・二・三丁目地区の塀

イ. 安全でみどり豊かなまちなみづくりのために…

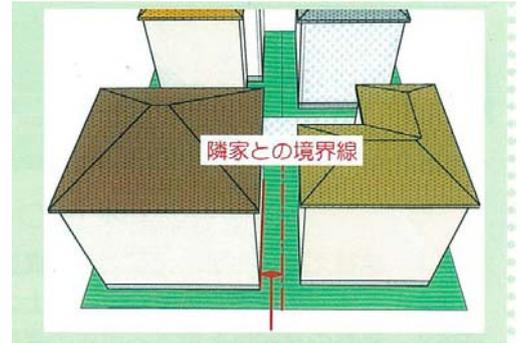
- 世田谷区「経堂駅東地区」では、面積125㎡以上の敷地において、道路に接する長さの3/10以上を緑化（接道部緑化）することに努めることを地区計画に決めました。（平成20年1月決定告示）



道路に接する長さの3/10以上緑化

ウ. 建物周囲のゆとり空間を確保して風通しのよいまちするために…

- 北区「上十条三・四丁目地区」では、密集した市街地に少しでもゆとりを確保していくために、隣地境界線から40cm以上離して建物を建てるルール（壁面の位置の制限）を地区計画に決めました。
（平成20年6月北区決定告示）

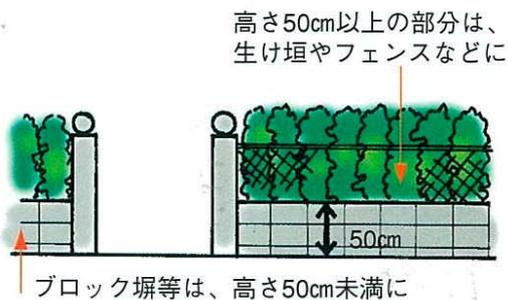


隣家との境界線から建物の外壁を40cm以上離して建築する（庇や出窓は除く）

- 世田谷区「北沢三・四丁目地区」では、道路に面するブロック塀などの制限とあわせて建物の壁面の後退を地区計画に定め、火災の延焼抑止と日照・通風の確保、景観形成を図っています。（平成4年1月世田谷区決定告示）

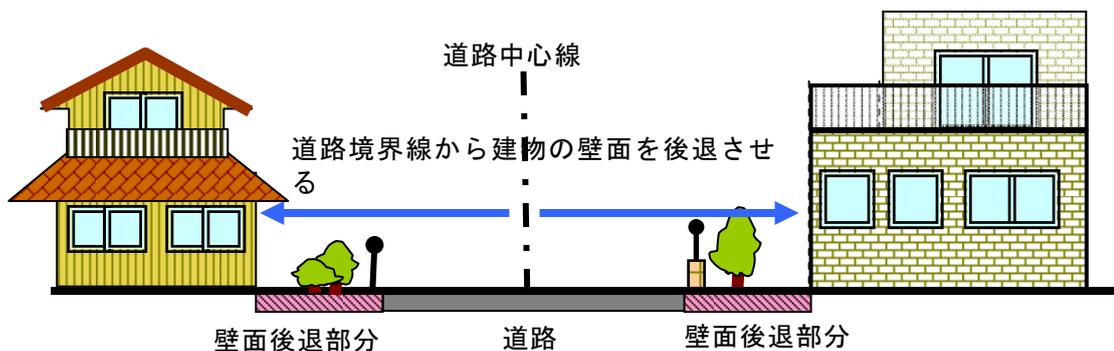
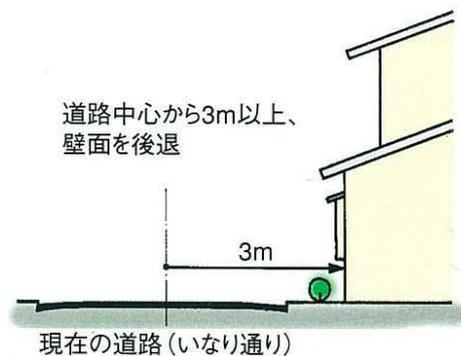
2 塀の種類や高さの制限

背の高いブロック塀等は、地震の際の倒壊の危険が多いとされています。そのため、「商業地区」以外の区域について新たにつくる場合は、高さ50cm未満と定めています。それ以上の部分に塀をつくる場合は、フェンス、生け垣等にしてください。



4 壁面の位置の制限

延焼防止のため、いなり通りでは、建物の外壁を道路中心線から3m後退して建てることになります。



エ. まちの高密化を防ぐために…

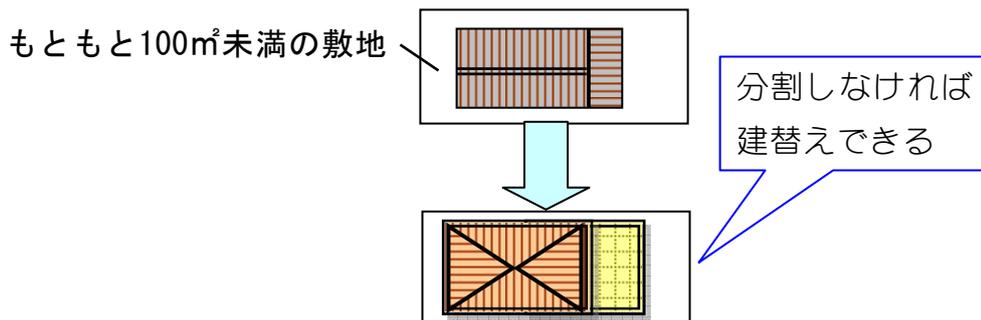
○敷地の細分化を防止して良好な住宅地に誘導するために、「敷地面積の最低限度」を地区計画に定めている地区が多くあります。

【「敷地面積の最低限度」による制限のかかり方】

例えば、敷地の最低限度を 100m^2 とすると、

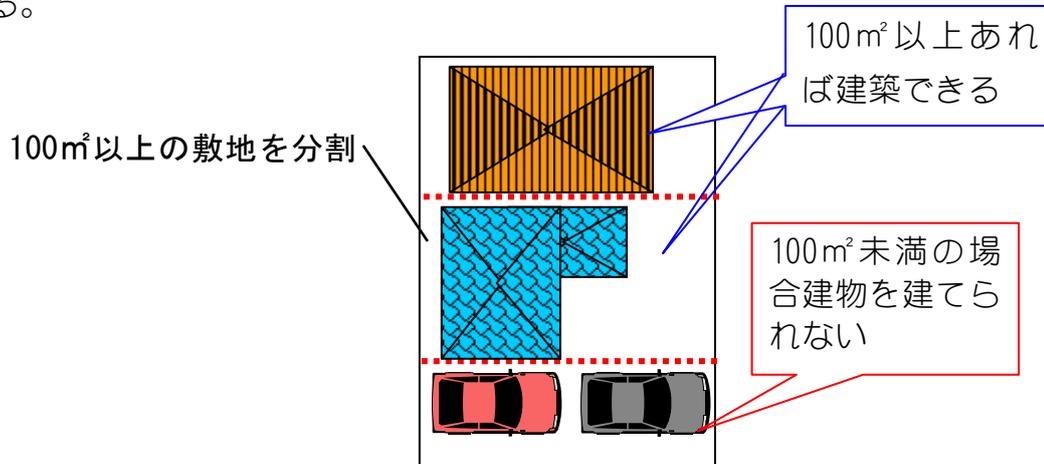
a) 現在、 100m^2 未満の敷地：

⇒敷地を分割しなければ、建替えを行うことができる。



b) 現在、 100m^2 以上の敷地：

⇒ 100m^2 未満に敷地を分割すると、その敷地では建物を建てることができなくなる。



⑤ 下高井戸駅周辺地区での街づくりルールの考え方

ア. 現状の土地や建物に対する認識

- ・本地区では、駅周辺とそこから延びる商店街沿い、甲州街道沿いは商業系（商業、業務等）の利用が多くなっており、その周辺では戸建住宅と集合住宅が混在する住宅地となっています。
- ・駅周辺や甲州街道沿いには耐火造の中高層建物が多いですが、周辺住宅地では準耐火造や防火造の建物が多く、全体的に密集した市街地です。また、道路が狭い、公園等のオープンスペースが少ない等のため、多くの方が災害時の安全性に不安を感じています。
- ・商店街、住宅地ともに老朽化が進みつつある建物がかなり多くみられ、今後、鉄道立体化に伴って建替えが活発になると考えられます。

イ. 基本的な考え方

- ・今後、鉄道の立体化をきっかけとして建物の建替えや新築が活発になると考えられますが、もし仮に「我先に…、自分の好きなように…」という建替えが行われると、街の環境への悪影響が生じることが懸念されます。
- ・具体的には、密集市街地だとされるこの地域でさらに建て詰まりが進む、高い建物により周辺へ日影や圧迫感を生じさせる、震災時に危険なブロック塀が減らない、緑が減って街の潤いが欠けていくことなどです。また、商店街で風俗関係の店舗など環境に馴染まない店舗が立地する、店舗の連続性が欠けて活気が失われることなども心配です。
- ・このようなことから、まずは災害に強い街としていくために建物は火事や地震に強い構造にしていくことが必要で、さらに今後は地区計画制度（※）等建替えの際のルールを定め、それに沿った良好な建替えが行われることで、地区の望ましい環境が形成されることが期待されます。（※：法律に基づいて建物等の用途や構造、形態などについてのルールを定める制度）

ウ. 主にわたしたちが取り組むもの

- ・地域全体での災害時の安全性を高めるための建物の耐火化・耐震化への意識啓発や可能な範囲での具体的な取り組み（耐震補強を行う等）

エ. 行政や関係機関に働きかけるもの

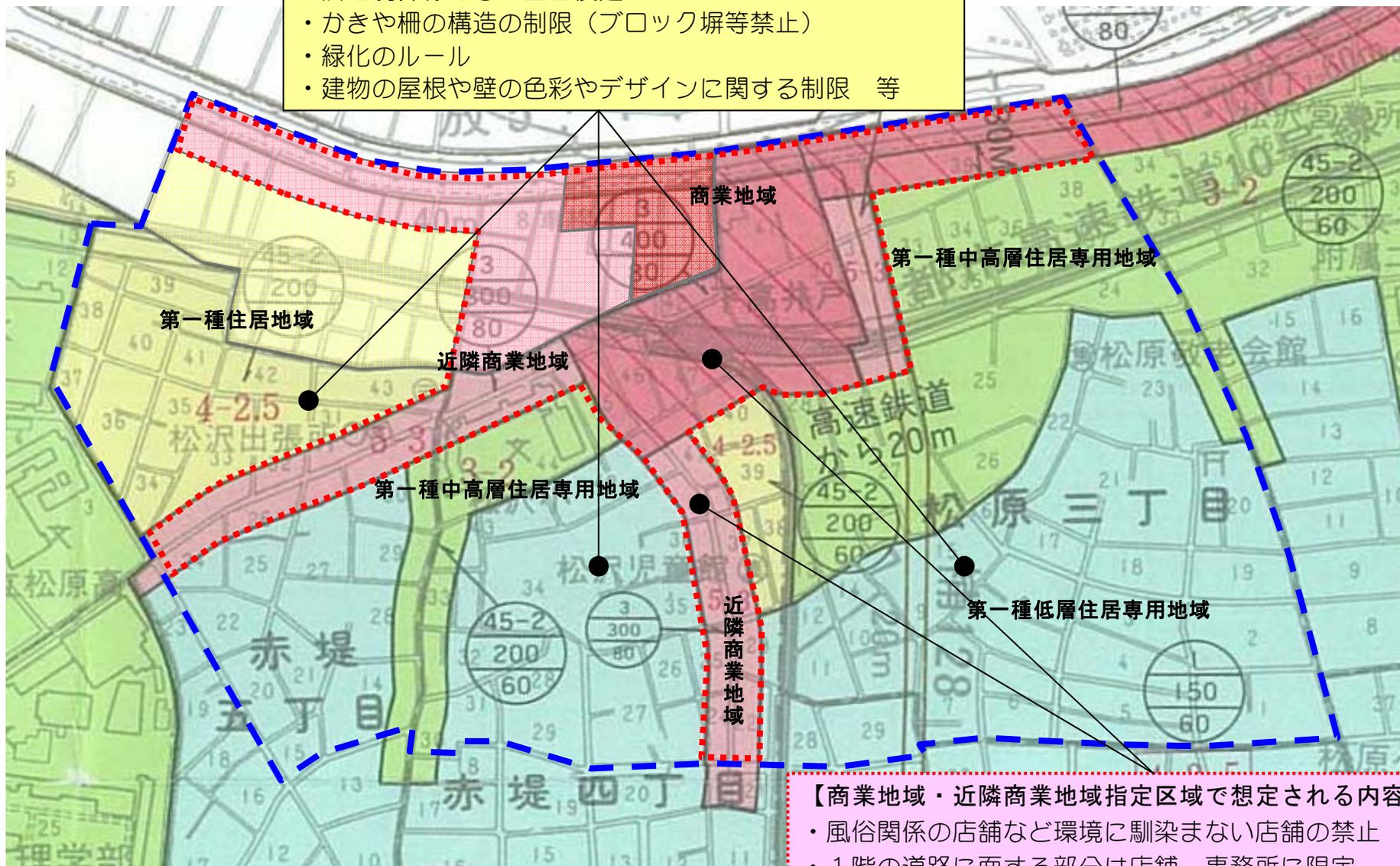
- ・火災や地震に強い建物への建替えが促進されるような支援制度の導入、充実
- ・違反建築の防止対策の強化
- ・地区内で行われる開発事業や大規模建築に対する適切かつ迅速な指導等の対応

オ. 主に私たちと行政が協働で取り組むもの

- ・地区計画制度等良好な建替えや街並み形成実現のための方策の検討

【住居地域・住居専用地域指定区域で想定される内容】

- ・敷地面積の最低限度
- ・隣地境界線からの壁面後退
- ・かきや柵の構造の制限（ブロック塀等禁止）
- ・緑化のルール
- ・建物の屋根や壁の色彩やデザインに関する制限 等



【商業地域・近隣商業地域指定区域で想定される内容】

- ・風俗関係の店舗など環境に馴染まない店舗の禁止
- ・1階の道路に面する部分は店舗、事務所に限定
- ・店舗の1階部分の壁面後退
- ・屋外広告物に関する制限（材質、大きさ、色合い等） 等

(4) 地域の絆（コミュニティ）づくりについて

① 現状の地域コミュニティに対する認識

- この地域では、町会や商店会等既存の地域団体が活発に活動しています。
- また、世田谷区立松沢小学校、松原中学校、都立松原高校、日本大学文理学部があつて学校関係者やPTA関係者なども多数いるため、様々なコミュニティ活動が営まれています。

② 基本的考え方

- 今後、下高井戸駅周辺地区において継続的に街づくりを実現するため、住民、行政、学校や企業等の地元団体が協力しながら様々な取り組みを進めていきます。
- 住民同士や行政、学校や企業等との交流を深め、日頃からの相互理解と協力の仕組みを築くようにします。そのため、地域のお祭りやイベントに積極的に参加するようにします。
- このような取り組みにより、この地域の「安全・安心街づくり」を実現していきます。

③ 主に私たちが取り組むもの

- 日頃からの相互理解と協力のための仕組みづくり（住民同士や行政、学校や企業等との交流を深めるための機会づくり、地域のお祭りやイベントへの積極的な参加など）
- 街づくりに関する知識や意欲の向上（行政や教育機関主催の講演会、社会人研修への積極的な参加など）
- 「安全・安心街づくり」のために既に行っている地域でのパトロール等の取り組みについては今後も継続
- 地元住民意向や地域の課題等についての行政への的確な情報提供（行政に的確に街づくりの事業に取り組んでもらうため）

④ 行政や関係機関に働きかけるもの

- 地域住民による街づくりの取り組みについての技術面や資金面、情報面等での継続的なサポート
- 街づくりを進める上での各種支援制度（補助金制度、税制優遇制度等）の適切な適用

⑤ 主に私たちと行政が協働で取り組むもの

- 街づくりをより強く進めていくための区と地元が共同で行うイベント等についての検討

⑥ 街づくり協議会の役割

- 街づくり協議会の役割は、第一義的には「地区街づくり計画(まちづくり構想)

の検討と区への提案」ですが、今回の提案を最終ゴールとはせず、今後も街づくりの実現のための様々な取り組み等を継続していきます。

○行政や地元住民、町会や商店会等地元団体の相互理解、協力の一助となるような役割を担っていきます。

(5) 鉄道立体化に伴って必要な整備等について

○鉄道の立体化事業が行われると、駅周辺や沿線では様々な動きが出てくることが考えられ、適切な整備が望まれます。

① 道路等の公共施設の整備

○前述のように、下高井戸駅周辺地区では補助128号線の整備が実現しないまま京王線が立体化された場合、単に踏切だけが解消されて南北方向の通過交通が特定の道路に集中する恐れがあるため、京王線立体化と補助128号線の同時事業化が不可欠です。

○以上のほか、鉄道立体化に伴って駅へのアクセス道路、側道や付け替え道路等、駅周辺での公共施設の整備が行われる場合には、地区内の交通上の利便性のみではなく、防災性向上や「歩いて楽しい街」としての設え（しつらえ）等について配慮されることが重要です。

○また、平成21年11月に示された連続立体交差事業・複々線化事業の都市計画素案で示されているように在来線が高架となった場合、その高架下には広く、連続した空間が出現します。効果的な利用が期待される反面、「暗い」、「陰になりがち」といったようなマイナス面も指摘されるため、そのようなことのないような効果的な整備が必要です。

② 駅前広場の整備

○駅前広場整備の際には、以下のような点を考慮して整備されることが望まれます。

ア. 交通アクセスの利便性向上（周辺道路とのネットワークや接続）

- ・下高井戸への自動車やバスでのアクセス利便性向上、鉄道と他の交通手段の乗り換え利便性、その他の付加価値向上のために駅近くに駅前広場を整備
- ・鉄道とバス、自動車、自転車等の乗り換えが容易となるよう、バス乗り場やタクシー乗り場、自家用車乗降場等を適切に設置。駐輪場、駐車場も設置
- ・駅前広場整備を機にコミュニティバス等も導入

イ. 街のシンボル

- ・歩行者が憩え、くつろげる豊かな歩行者空間を確保
- ・また、密集市街地での貴重なオープンスペースとして豊かな緑等を配置

ウ. 防災性の向上（緊急避難と延焼防止）

- ・ 緊急時の避難空間、防災拠点として活用できるようにするとともに、防火貯水槽を設置して消火活動にも活用

エ. 情報の発信

- ・ 案内板、モニターＴＶ（マルチビジョン）等を配置して 情報発信

オ. 地域交流の広場

- ・ イベント広場として利用できる設え

③ 駅舎の整備

○下高井戸駅は単に鉄道乗降を行う施設であるのみならず、本地区の中心に位置する公共性の高い施設です。そのため、鉄道乗降という基本的な機能面において十分な水準を備えるとともに、情報発信、地域交流や集客、地域のイメージアップ等の面においても優れた施設であることが望まれます。また、災害時には災害対策拠点としての機能を担うことも強く望まれます。

○京王線立体化に伴って新設される下高井戸駅は、駅と周辺市街地とのつながりがよく駅利用者にとって使いやすいものであるとともに、京王線と世田谷線の乗換が安全、便利で快適に行えることが望まれます。

○駅舎全体にユニバーサルデザインを採り入れ、誰もが使いやすいものであることが望まれます。

○この地域のシンボルとなるよう、駅舎のデザイン等について配慮されることが望まれます。また、仮に鉄道が高架となる場合にはその高架橋のデザイン等についても配慮されることが望まれます。

④ 下高井戸の魅力のPR

○鉄道立体化に伴って新設される下高井戸駅、モール化が進められる商店街や商店街の中核施設、世田谷線という魅力的な乗り物、その沿線の趣のある風景等、下高井戸駅周辺地区の魅力を強くアピールされることが望まれます。

(6) 駅周辺でのさらなる賑わいづくり

① 商店街の中核施設

○駅周辺の土地の有効・高度利用を進め、賑わいの中核施設、商店街のシンボルとなる施設として、下高井戸商店街の特徴であった生鮮三品市場などの再生を目指します。下高井戸のウリとなるよう 「豊かな食」を主要テーマとした店舗構成を検討します。

○商店街の中核施設と整備にあわせ、駅周辺街区については駅前広場の整備を図ります。

○商店街中核施設は、駅前広場整備等により 移転を余儀なくされる人たちのため

の「受け皿(※)」としても活用します。(※「受け皿」とは、移転や立ち退きが必要となる方々が再度店舗や住まいを確保することを意味しています)

○商店街中核施設や駅前広場の整備等の実現のため、市街地再開発事業等の共同建替えの手法の活用について検討するとともに、関係権利者の合意形成を目指した慎重な取り組みを進めます。

② 商店街モールの整備

○日大通り、駅前通り、北口レンガ通り、公園通り等駅を中心に広がる商店街の通りは、歩行者が主体となるモール(遊歩道)として整備します。これらを相互にネットワークすることにより、商店街の回遊性を高めます。

○通り全体のバリアフリー化、電線類の地下化、カラー舗装化等により、安全、快適に歩いて楽しい通りとします。

○通りに面した店舗は景観に配慮した色彩やデザインとします。

③ 商店街の諸活動

○商店街では中核施設や商店街モールの整備とあわせ、地域諸団体との連携等により、地域ブランドの開発、交流イベントの実施、生活支援等幅広い活動を進めます。

④ コミュニティ交流等新たな付加価値のための施設

○世田谷、杉並両区の区界に位置する特徴を生かし、両区の行政施設、文化・交流施設、高齢者支援施設、子育て支援施設等を導入します。

○さらに「学生の街」としての特徴を生かし、ホール・劇場・ライブスタジオ等の文化施設、図書館等の教育施設なども導入します。鉄道立体化により生み出される空間は、施設整備のための有効活用が望まれます。

○新たな起業支援のための仕組みづくりも進めながら、ビジネス関連施設等の導入も検討します。

