

世田谷区長 殿

「下北沢駅周辺地区地区計画」に対する都市計画法第17条に基づく意見書

平成 18 年 9 月 28 日
東京工業大学大学院社会理工学研究科
教授 中井 検裕
〒152-8552 目黒区大岡山 2-12-1 W9-84
TEL 03-5734-2653 FAX 03-5734-2654

意見

以下の理由により、下北沢駅周辺地区地区計画（案）に反対します。

1. 下北沢が、東京でも数少ない個性的な地域として、全国的にも極めて高い評価を得ていることは誰もが認めるところです。個々の魅力的な店舗に、音楽、演劇に代表される文化性が重なり、それらが周辺の住宅と呼応しあうことによって「シモキタ文化」が醸成され、老若男女を問わず日常的な賑わいがもたらされている稀有な地域です。私がここ数年専門家として関わってきている中心市街地活性化の観点からすれば、多くの衰退した地方都市にとって、下北沢はまさに目指すべき持続可能な地域のモデルです。

しかしながら、今回の地区計画（案）およびその前提となっている都市計画道路補助54号線、おなじく世区街10号線の建設は、このように持続可能な地域モデルとしての下北沢の先進性を根本から否定するものと考えます。

そもそも商業地としての下北沢の特徴は、いわゆる裏路地に流行を先取りするような魅力的な店舗、飲食店が多く立地し、しかもそれらが比較的短期間で入れ替わることによって、街の新陳代謝が保たれている点にあります。雑誌等に取り上げられることで全国に下北沢の情報を発信する店舗が裏路地に多く立地し、これらの店舗が吸引力となることによって、下北沢全体の歩行者回遊性を高めていることは、下北沢の街路ネットワークを定量的に分析した論文(注1、参考として添付)において明らかにされています。その背景には、下北沢においては、街路ネットワークの複雑性によって駅から至近であるにもかかわらず多くの裏路地が存在しており、それらの裏路地にある店舗、飲食店の物件は比較的家賃が安く、従って、資本力には乏しいが進取の気性に富んだ商業者がそのような物件を利用しているという事実があります。言い換えれば、はじめに述べたような下北沢の商業地としての特長は、現在の街路ネットワークがあるからこその特長なのであり、地区計画（案）の計画図2にあるように、ただ地図の上に点線で「歩行者回遊軸」と書き込んだだけでそれが実現するような単純なものではありません。

補助54号線および世区街10号線の建設によって街路ネットワークが大きく変化し、情報発信店舗を多く受け入れてきた裏路地が減少することによって、現在の下北沢の魅力が低減することは同論文において明らかにされたとおりです。補助54号線および世区街10号線の建設は、幅員22～26mという道路構造自体による歩行者動線の分断に加え、下北沢の歩行者回遊性を支えている魅力ある店舗が多く立地している裏路地の減少をもたらし、結果として、下北沢の商業地としての優れた特質である高い歩行者回遊性の喪失に繋がることは明らかです。よってこれら道路の建設を前提とした本地区計画（案）では、地区計画の目標にある「回遊性のある魅力的な商業空間の形成」を実現し、「当地区の特徴や資源を活かし街の魅力をさらに発展させ」ることは不可能であると考えます。

(注1) 高山幸太郎・中井検裕・村木美貴「商業集積地における空間の「奥行」に関する研究：下北沢を対象として」日本都市計画学会学術研究論文集37号、2002年

2. 本地区計画（案）は、「街並み誘導型」地区計画を採用し、また地区計画の目標に「秩序ある景観のそろった街並みの形成をめざす」とあることから、良好な景観形成の意図を有したものと考えられますが、地区整備計画の内容、とりわけ建築物の高さの最高限度のうち別表1に規定された緩和規定は明らかにこの意図に反するものです。

そもそも「街並み誘導型」地区計画の趣旨は、道路幅員による容積率逡減と道路斜線の代わりに、建築物の壁面位置と高さの限度を定めることによって、壁面と高さの連続した街並みを形成しようとするものであって、公開空地を設けることによって容積や高さの緩和を行う「総合設計」型の緩和規定は、明らかにこの趣旨と矛盾するものです。

また本地区計画（案）の緩和規定においては、敷地面積に応じて高さの最高限度の緩和が定められていますが、このような方式では、既に一定規模に達している大規模敷地と、たまたま敷地が統合されることによって一定規模に達した敷地だけで高さの緩和が行われるため、建築物の高さの連続性を事前に予想することが極めて困難です。補助54号線および世区街10号線沿いでは高さ22m、45m、60mの建築物が、場当たりで不連続に、また何の脈絡もなく唐突に出現することは明らかであり、およそ「秩序ある景観のそろった街並み」とは程遠い不揃いの街並みとなることが容易に予想されます。

加えて、既に十分に広幅員歩道が確保されることとされている補助54号線および世区街10号線沿いにおいて、さらに公開空地を設けることの公共性が全く説明されておらず、従って公開空地による高さの緩和にも全く合理性がないと言わざるを得ません。

3. 本地区計画（案）については、その決定の手続きにも問題があります。下北沢フォーラム（代表小林正美氏）によって行われた住民アンケート調査結果を一顧だにすることなく、また、世田谷区都市計画審議会において、複数委員から「ラウンドテーブルなど意見交換をする場の設置」が要望として出されたにもかかわらず、なんの対応も行われていません。さらに聞くところによれば、世田谷区当局から17条縦覧にあたって、「意見書の提出手順」として「私は下北沢駅周辺地区地区計画案に賛成です」とだけ書かれ、「反対」の欄が存在しない書面が住民に配布されているようですが、およそ都市計画法の立法者が17条縦覧にあたって想定していない不適切な行為であり、世田谷区当局の主張するような「粛々と法律の手続きにのっとった」状況とは考えられないと言わざるを得ません。

4. 以上より、本地区計画（案）は、都市計画の拠って立つ専門的合理性の点からも、また同じく民主的決定の点からも適切な案とは言えず、その決定に強く反対いたします。

都市計画の先進自治体と言われた世田谷区が、日本の都市計画を20年以上時計を逆に戻した稀代の悪例の当事者となることなく、本地区の地区計画及び道路を含めた都市計画について、より広汎な区民等の意見を取り入れ、時間をかけた見直しを行うことを希望します。

以上