

「下北沢フォーラム」代表 小林正美

Masami Kobayashi

下北沢再開発問題で考える、 町は誰のものなのか？

現在、下北沢では、小田急線の連続立体交差事業による地下化に伴い、世田谷区の主導により、駅前の再開発計画と都市計画道路の工事計画が、二〇一三年までの完成をめどに進められています。具体的には、小田急線跡地を含む駅前ロータリー広場の整備と、補助五四号線の一期工事として、北口の商店街や住宅地を東西に約二五〇メートル貫く道路計画が区の方針として提示され、さらにそれに伴った新しい「地区計画」がまとめられようとしています。

これらの計画により、下北沢の北口マーケットや商店街、路地が消え、下北沢の町並みが変わることを懸念して、在住者、在勤のまちづくり専門家らで作る「下北沢フォーラム」から、計画の代替案が提出されようとしています。この駅前再開発計画の問題点とは何でしょうか。

小林 今まで「下北沢フォーラム」は、住民の方々と勉強会を重ねて意見をうかがってきま

したが、その過程をふまえてようやく代替案の構想や枠組みができてきました。まず、駅前広場は災害時の避難やイベント用の空間として町の活性化にもつながるので、住民の念願でもあります。問題は大型バスが乗り入れ可能な巨大なロータリーを造ることです。道路財源ばかりに軸足を置いたまちづくりが、コミュニティの分断につながることをそろそろ考え直すべきです。現在、下北沢の駅前に大型バスは乗り入れていませんが、そのおかげで、下北沢の魅力であるヒューマンスケールで雑多な空間が守られているとも考えられます。もちろん高齢者がバスやタクシーを利用する基本的な交通機能は重要ですので、代替案としては、いかにして、駅前広場からロータリー機能を回避させ、最低の交通機能を満足さ



にぎわいを見せる
下北沢南口商店街

地区計画策定により予測される
約30年後の下北沢のイメージ



せるかということを考えています。たとえば、京王井の頭線の土手部分を削って新しい道路を作り、駅前広場から茶沢通りへ抜けられるようにする、駅の出入口を移動させて、従来の大型バスではなく、地区内の住宅街も走れるような小型のコミュニティバスの乗り場を考える、などの案を考えています。

補助五四号線そのものも大きな問題ですが、区が二〇〇五年三月に発表した「地区計画」案も大きな問題をはらんでいます。まず、五四号線と駅前広場に接する建物に限っては、最高六〇メートル（およそ十七階）までのビル建設が可能とし、茶沢通り沿いも最高四五メートルまでのビル建設が可能としたところが大きな問題です。これらの高層ビルを建てるには、敷地規模がある基準面積以上あることが条件なので、実際には高層ビルが乱立するようにはならないと、区側は説明していますが、二十年、三十年後は予測できません。路線価が上がり、大手開発業者などによる地

