

第46回自由が丘のまち運営会議議事録

日 時 : 平成23年(2011年) 11月24日(木)
18:30~20:40

場 所 : 自由が丘会館3階

出 席 者 : 別紙の通り

議 題

- (報告事項) :
- ① 東急プラザビル前 上屋掛け替えの件(東急電鉄株)
 - ② 街並み形成指針 運用状況
 - ③ 自由が丘交通ビジョンについて

(株)ジェイ・スピリット渡邊取締役より挨拶

本日の議長は木村氏

◆議題・・・ 東急プラザビル前 上屋掛け替えの件(東急電鉄株)

東急電鉄より説明

<質疑応答>

(議長)古い屋根よりは少し下にくるのですか？

→そうです。

(議長)タクシーの所とつなぐのですか？

→具体的なことは検討中です。

(委員)統一感はとれている感じですか？

→素材、色は昨年度作ったものと合わせているので統一感はあると思います。

(議長)広場側にといを設けると聞きましたが？

→広場側に雨どいを設けます。

(議長)工事の時間帯は決まっていますか？

→まだ時間帯は決まっていますが、昼間の作業は限られたものになります。基本的には人通りの少ない夜間(終電後)に行います。

(委員)雪の重みには耐えられますか？

→雪が降った際の加重の計算をしています。雨どいに入っても大丈夫です。大雪が降った際には除雪作業が必要になると思います。

◆議題・・・街並み形成指針 運用状況

林氏より報告。別紙資料のとおり

<質疑応答>

(議長)実際、街並形成委員会にかかってくる建物は何%位あるのですか？

→昨年度は5割～6割です。今までは長屋、アパート系の建物が多かったのですが、最近、商業系の建て替えが多いです。商業系につきましてはなるべく地元の商店会の方も入ってお話をさせて頂く形をとるようにしています。設計者が相談にくるケースが多いのですが、我々はまちの立場で行っておりどういう人がどういう風に使うのかという事が知りたいので、建築主や事業者とできるだけ会話をしていこうと思っています。是非、今後計画がある方はよろしく願います。

(委員)資料の一番後ろにある「目黒区景観計画などとの連携」についてですが、目黒区には景観法に基づく景観条例及び景観計画というものがあり、目黒通りを特定区域にして独自の景観をつくりましょう、という事になりました。自由が丘は民間レベルですでに街並形成指針がありますが、特定区域の話もできました。景観というものは皆のものですから、まちでお願いすることと行政側が合致することが大きいです。で

できれば自由が丘の繁華街は特定区域とし、区と共同して作った指針があればもっと強力になることがわかっています。是非、この自由が丘の特定区域を進めていきたいと思うので皆さんにご報告しご意見を頂ければと思います。

(議長)自由が丘の特定区域でも、A・B・Cと区域によって違うものになるのですか？

→そうです。

(林氏)自由が丘の街並形成指針は目黒区の景観計画が施行する前にスタートし成功しました。使えるものは使っていこうといた事で3年間はまちで独自にやってきましたが「お願い」としか言えない部分がありますのでもう少し確実な仕組みにしていく事が必要です。それには特定区域にしていく事も1つには考えられると検討に入っている所です。もう少し先が見えてきたら皆さんに議論して頂けたらと思っています。

(議長)資料の上から2番目カラオケ店は目印となる看板が派手でどう調整していくか？というのが課題になっています。もう少し緑がほしい、もう少し駐車場がほしい等それなりに出てきますがお互いに意見を言い合って収めていくというのが現状です。

(委員)街並形成指針があるということが周知徹底されていないということがあるので、任意であったとしても申請をどんどん出して頂けるようにPRして頂きたいと思います。

◆議題・・・自由が丘交通ビジョンについて

小原氏より報告

<質疑応答>

(議長)アンダーパスというのは大丈夫なのですか？

→現実的かどうかは別として感想として皆さんの意見をお聞きしたいです。

(委員)アンダーパスという意見を聞くのは2回目ですが、これは良いのではないかと思います。46号線はどうにもならない状態で止まっていますので商店会もセットバックしなくてすむので良いと思います。

→セットバックはします。

(委員)セットバックするのであればアンダーパスしなくても良いのでは？

→今8m位しかないので中にもぐれません、20m位は道路が必要です。

(委員)両方するというのは難しいのではないですか？

→20mよりもっと狭くしてアンダーパスするという意見はあります。

(議長)127号線の方もアンダーパスがありうるのですか？

→これはありません。

(委員)私が20年前にコミュニティマート構想を1年かけてお手伝いし46号線や127号線をこのようにしたら、このようにバスが通りますよ、と図を描こうとした時に「人の土地に勝手にかくな」と地権者の方に徹底的に怒られました。この神話的な伝統が自由が丘にあるのは確かです。この神話的な伝統は何かというと商店街の中に通過交通が入ると商店街がつぶれるという一方では事実であり、他方では神話です。とこ

ろが、自由が丘の商店街は歩行者中心に頑張ってきたのに歩道が一つもありません。20m道路ならば最低5mずつ位が歩道、15mであれば3mか4mの歩道を作って頂ければかなり商業環境が良くなるというのが我々のスタッフの中での考え方です。お客様のうち5~10%しか車を使わないにしても車の物資の出し入れについて考えても46号線以外の都市計画道路は通過交通型ではないので、今度は行政にも頑張ってもらって理論として商店街は通過交通を減ぼすという所から1歩進んで歩道のある道路を作り、300m圏内全体を歩行者圏にして皆さんの痛みをなるべく少なくするという事で地下道の図を書いたわけです。大体、補助幹線道路は地下道を作るとアクセルをふみますからその両側で渋滞が起きてしまい必ずしも良いこととは限りません。しかし、なるべく地元の人に痛みが少ないような都市計画道路を作りましょう、という考え方をしていることを知って頂きたいと思います。「自由が丘を歩行者のまちにしていこう」という論点であり、今までの単純な「都市計画道路反対の論点」から変わって頂き議論して頂きたいと思います。

(委員)20年以上も前から言っていますが、この地図のページの部分の通りを車は1階、歩行者は2階と2層にして下さい。そうすれば、全部が歩行者の通りになり道の問題も踏み切りの問題も解決します。小手先でやっているようでは自由が丘は良くなりません。お店は2階になるので作り直さなければいけません。

→品川区と大田区の所でそういう構想があります。通称、おけら通りと言います。大森駅から立体道路を作ろうというものです。なかなか難しいと思いますが。

→半分くらいのお店がなくなる可能性はありますが、荷捌き所もできますし全て解決します。

→よく駅から商業施設に直接入れるようにしたという所はありますが、まち全体をそういう風にするというのは自由が丘以外にはないと思います。

(委員)全く別のまちを作るという発想ですね。1つ質問したかったのですが127号線は上だと言われていましたがアンダーパスで交差するのではないのですか？

→15m道路なので地下は46号線だけです。127号線は地下駐車場に入る事はできると思います。

(議長)先ほどの2層式の提案についてのご意見はいかがですか？

→資金がかなりかかると思います。

→区にはありませんが都にはお金があります。

→都市計画道路は必要ないのでしょうか？

→上に歩道があれば影響は無い。道路拡幅しても土地を失わないですみます。

→車道が上の方が良いのでは？

→自由が丘はやばたと言いつ水が出ます。商店街は2階の方が良いです。人間作ってしまえば何とかあります。困るのはテナントさんだけでしょうね。テナントさんは2階に移ってきます。

→まちの方がやりましょうよ、と言え20年かけても30年かけても検討してできますね。

(議長)自由通りは東横線が高架になった場合どうなるのですか？

→東横線が高架になり、踏み切りをなくしていくという事になります。

(委員)ひかり街の所のガードは2mか3m通りが下がり、線路が2mか3mあがることになっています。そうすると、大体4.5m位のトンネルができると聞いています。

(委員)今日の交通ビジョンは今までになかったビジョンで非常に結構なことだと思います。1つ私の仮定も聞いて頂きたいと思います。自由が丘は低層の商店街であるという事をもっと広めて交通が集中しない自由が丘1丁目～3丁目を全部商店街にしてしまうという事です。自由が丘にはにじみ出しというものがあり、嫌われているけれど人気があります。都市計画道路の問題は自由が丘の人達が土地利用をどうしたいかという問題です。容積率600%と裏打ちされていますがまちの中心に商店街を集中して作るという土地の利用を計画し、都市計画道路を計画したらと思います皆さんいかがでしょうか？極論ですが自由が丘全体を併用住宅の物販のテーマパークにしてしまうのか、歩行圏内…駅から歩いて行ける範囲である程度集中したまちをめざしていくのか、という土地利用の問題から都市計画道路の問題は出ていると思います。田舎や目黒通りのようにバラして車で行くという考え方もあります。駅周辺をどのようにしていくのかということと交通ビジョンは関係があると私は考えます。

(小原氏)多くの方は自由が丘のまちが今後大きく変化すると思っていました。都市計画道路の計画線がひかれ建物に制限がかけられ不自由する状態が永久に続くのかということになりました。都市計画道路がなくてもやっていけるのかということを試してみてもよいかもしれませんね。

(委員)都市計画道路の赤の点線の道は将来なくなる可能性はあるのですか？

→今まで例えば昭和22年、昭和41年等、東京都は計画した道路を消したことはありません。今後は分かりませんが。計画として2桁の計画道路は環状線とか放射線とか通過交通として重きをおいている路線です。ですので東京都がこの線を消す可能性は少ないと思います。そのかわり作ることもないと思います。こういう状態が10年続いています。今東京都が計画した線はたくさんありますがそのうち50%位はできているのですが残り50%位ができていません。

(委員)車の交通量、歩行者の交通量から将来的にこれはどうなるか、道はどうなるか、そういうことから考えられませんか？

→(委員)住民の方はとにかく歩みにくいというのが現状です。このまちは将来高齢者も多くなるし高齢者がまちにきて楽しめるという道を作れないかということは何年も前からきいています。

→平成6年位の自動車交通の資料がありますが、あまり変化はないようです。

(委員)先ほど都市計画道路は消えたことがないとの話でしたが、実は127号線は途中から消えています。三井住友銀行より少し南、踏み切りの手前から消えています。127号線は最初計画が出来た時には目黒通りから環八に通りぬけられる線が引かれていました。それが昭和三十何年か四十何年に突如踏み切りの南側が消えました。消えた所をどのように補うかということで考えられたのが208号線です。どういう理由がありそうなったかは分かりませんが無理やりそうしたため矛盾をはらんだ結果になっています。無理やり書いた線だと私はすごく思います。そうして無理やり引かれた線にどうしてこんなに囚われなければならないかとすごく考えます。お金はかかることなので線に囚われないで「まちとしてはこうやりたい」というものを作ってしまっただろうかと思います。都が引こうが私達が引こうが痛みを負うのは私達なのでまちの

みんなで考えたらと思います。以前行政に言われていたのは今ある線にイエスカノーかどちらかだということ。どうせノーならば、ここまで抜本的に考えてしまってもと思います。

(委員)私も今の意見に賛成です。ただ私も考えてみました。私は行政ではありません。皆さんのまちを見えています。本当なのかは分かりませんが127号線は利権者の反対でそうなったという話もありますが真相は謎の中です。ただ私がこの都市計画道路が100点満点でないにしろ良いだろうと思っているのは、1つは環八から目黒通りに向かって通過交通を緩和している点です。もしかしたら政治的な問題や利権の問題があったかもしれませんが結果的にはそう読めます。では、もっと格好良い都市計画道路はないかと小原さん達と考えてみました。その通し方は100とおりも1000とおりもあります。この60年間ないしは40年間、その近辺の人が全部建築制限を受けてやってきました。またちょうど30年前位にまちに対するメリハリをつけようということで容積率制度ができ今に至っています。これをゼロにしてやろうと言っても結局は混乱するだけです。ですから、私は非常にまずい都市計画道路であれば良くありませんが50点~70点であればまあ良いのかなと思います。だからと言ってそこに住んでおられる方で数mもとられてしまう方についてどうするかということは別問題です。最低限の都市計画道路は必要と皆さんがおっしゃって頂けるのならそれが出発だと思います。いろいろな方法があり、これをまっさらにして考えても混乱するだけだと私は思います。46号線は補助幹線でも強いですから道路の幅の二乗位で交通量が発生しますから確かに恐ろしいです。ただ、それにも増してなるべく歩道の幅を広げて将来は地下にするのも良いでしょうし歩道だけになるかもしれません。ともかく最低限必要だという原点でやって頂ければ方法はいくらでもあると思います。各論で非常にまずいことが起きるわけですがだから今の都市計画道路を考え直そうというのは反対です。

(小原氏)新しく路線を考えるということもありますし多くの方が考えているのは、これだけの幅が必要なだろうな、ということです。都市計画道路のプロの方は変えることが難しいという意見があると思いますが、まちで考えるならばそういう意見があっても良いのではないかと思います。

(委員)かつて卯月先生と一緒に模型を作っているいろいろと考えましたが、突然行政から駅前広場の改修をするという話がきて立ち消えになってしまいました。

→(議長)経過を行政の方からお話し下さい。

→(板垣地区整備事業課長)詳細な経過については分かりません。今日のご意見を聞かせて頂いた感想としては良くも悪くも夢のような話だということです。ただこういうことに関して地元の中で意見を交わして議論して頂くというのはまち全体の活性化というところに波及してくると思います。本日の提案内容について良いか悪いかのコメントは今日は致しませんので、皆さんでいろいろと議論して頂ければと思います。

→(議長)暖かい目で見守って下さい。

(委員)大井町線が地下化されて上があくという想定で全面的に道路にした場合、心配なのは車もぐっていくスペースがあり自由が丘の中で段差ができます。まちの景観からすると暗渠の部分が出来てくるので見た目が悪くなるのではないかと思います。そこで自由が丘のまちを一方通行に制限したらどうでしょうか。

→(議長)分かりました。今日はそういう意見があるということをお聞きしておきます。石川先生に208号線についてのご意見をうかがいたいです。

→私が皆さんに共有して頂きたいのは、車をなるべく制御しながら最低限の交通を作りましょうというご提案であると受け止めて頂くことです。

(議長)分かりました。この中で127号線を最初にどのようにするかということは考えていないのですか？

→行政は127号線から整備したいのだと思います。

(議長)小原さんの意見では127号線は両方向で周りに歩道というのがまず1案ですね。

→(小原氏)都市計画道路以外でまちを整備する方法としては地区計画があります。どういう方法でどういうまちにするかということだと思います。

(議長)道路を作ることによりマイナスになる人達への手当てをどこがどのように議論していくかということもあると思います。

→(委員)地権者を呼んで、こういう場で検討したら良いと思います。

→(議長)地権者が集まったら反対するでしょう。

→(小原氏)反対しても良いのです。反対したらどういうことがおきるかということです。ずっと今のままで良いのか。また何かやりようがあるのか。

→(議長)地権者にこういう手当てがありますよ、ということが提案できれば良いのですが。

→(委員)都市計画道路については都や区など行政が提案しないと難しいです。

(小原氏)自分達が考えてやる意思があるのならば挑戦してみたら良いと思います。サポートは我々もできます。

(渡邊取締役)理想的なお話も良いのですが、現実的にならないと難しいですね。127号線ができなくなってしまったのは、あそこで商売する人の場所がなくなってしまうからです。何とか手当てしたら考えるよ、ということでしょう。そのへんを含めて地域の皆さんと地権者の皆さんで話を進めていく必要があるでしょう。

(委員)私の会社は46号線に面した所にあります。土地を購入した時に話を聞いていますので、その際はセットバックします。

(委員)いつも心外なのですが、127号線の再開発については地権者が反対してできなかったと言われます。実はそうではなく、地権者と行政の話しあいがありました。面的な整備ですが、どちらかという再開発の部分で難航しました。最終的には再開発面的整備で三井住友銀行がその話にのりません、といった時点でできないことになったのです。それが127号線の一部の再開発ができなかった原因です。127号線について全面的に賛成だったのは半数位だとは思いますが道路の話でだめになったのではありません。その辺をすごく誤解されています。まち運営会議の場では正しく理解して頂きたいと思います。議事録等できちんと回して下さい。蜂の屋さんから北の方に関しては全く話がありませんでした。

(板垣地区整備事業課長)蜂の屋さんから北も含めて、127号線の整備について説明会をやっています。

(小原氏)北地区は具体的な相談はまだなく、西地区は相談があったがこういう結果になったということですね。

(委員)ちょっと違う話ですが、フルーツマルトさんの踏み切りですが、引込み線の分の踏切を短くしてもらったら踏切が短くなるのではないのでしょうか。

→(議長)それは以前、東急の人に説明にきてもらい聞いた所、東急の重要なケーブルがあり、踏切を動かすとそこが公道になり、その下の埋設物について区と東急でとりきめが必要になるのでそれから進んではおりません。

→(委員)まちとしては、お金をかけても高齢化社会になるので行うべきだと思います。

→(小原氏)4年前に強かに東急電鉄にお願いはしましたが、「地下化が遅れますよ」という意見にまでなりました。地元はだまっていたわけではありません。

(議長)中途半端になりましたが今日はこれでおしまいにさせていただきます。ありがとうございました。