

序：駅周辺商業系市街地の問題整理（中心市街地規模、交差鉄道・連立、都計道、地区計画→比較検討）

- 狭い道路と狭い間口の街並、複雑な規制、高い容積率…によって老朽化した建物群が更新されない街。
- ↓
- 都市の商業系中間市街地では修復型街づくり対処の為、都計道・区画整理等公共整備の代わりに地区計画等が存在する。
- ↓
- 従来地区計画の用途規制や壁面後退のみでは街並空間の修復・更新が有効でなく、平成期に多くの街で街並誘導型が試され、他の手法もあわせ各地で緩やかに進行している。 ↓
- 自由が丘駅周辺では1994～地区計画が始まり、2000年代から街並み誘導型が散発的に施行されている。
- ↓
- 下北沢駅周辺では2006に25haの地区計画と都計道・連立事業を組合わせて地区整備計画を開始。
- ↓
- 四半世紀が経過して自由が丘や下北沢でどのような変化が出ているかの概説を試みる。

自由が丘駅周辺の過去・現状



容積率400%でも道路幅で3階からの斜線ビルしかなかった。街並誘導型導入でセトリックで高層もできるはずが？

細街路では道際で2階（6m高）であった。道幅制限で240%容積に制限（基準は600%）

狭い道路と計画道路2階制限で容積率600%地区で360%以下(後述)屋上広告でビルの高さと広告料を稼ぐことになっていた。計画道路がなければ鉛筆ビル・剃刀ビルは建つと言われた。

狭い間口解消の協調建替も駐車場附置義務で建替え困難。電線地中化されたが広告看板のコントロールもイマイチ。

●老朽化→更新停滞→地区整備計画不在だった。一解決策は細街路をない大型再開発！？

●地区整備計画充実で再開発だけでなく共同建替えも可だった？

●地元努力と地区整備計画充実が更なる効果を生じるか？

I. 下北沢の都市計画の特徴と自由が丘駅前の参考比較(2006年頃・構造と都市計画)

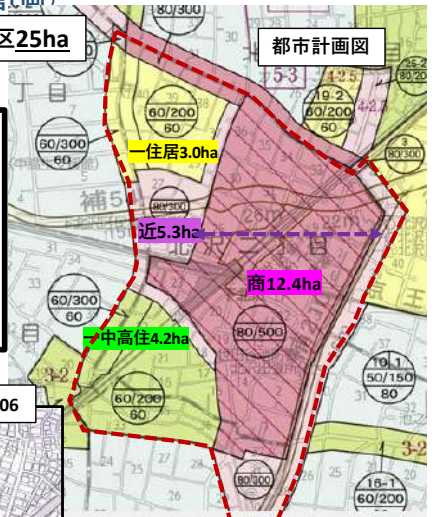
自由ヶ丘/商・近商地域 18.2ha、21ha(+奥沢)

下北沢駅周辺地区：商業+住商地区25ha

道路幅別容積率地区	800%地区	400%地区	600%地区	200%地区	平均容積率312%
欄内に奥沢近商含まず	西北・美観街	南口・ガット他	自由・学園通	妻・サセット・緑	
600 建床	13,743				
600 後退	12,491				
400	0	42,284			
360 6m接道	12,204	38,411			
300			154,141		
240 6m接道	6,411	32,472			
200				50,129	
地区別延床	44,848	113,167	154,141	50,129	362,285
地区別容積	17,220	46,313	73,583	29,481	166,597
地区別容積率	260	244	209	170	217
地区別面積	20,965	54,995	75,230	30,360	18,214
地区別容積率	214	206	205	165	
最大可能延床	103,320	185,252	138,939	92,626	520,137
縮減利用率	43.3	61.0	69.7	85.0	69.7

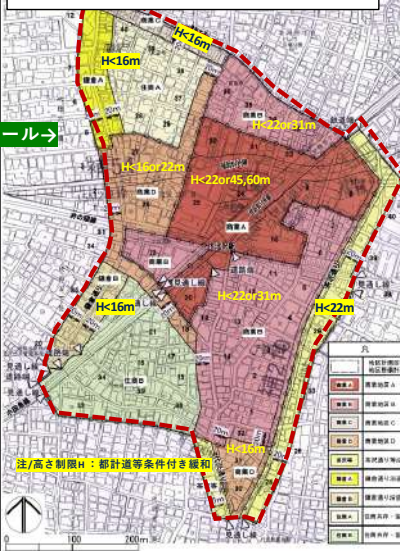
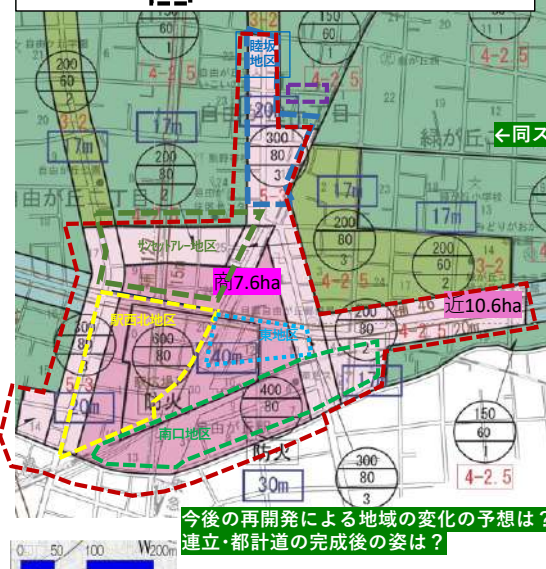
商・近地域別地区面積・延床面積36ha 利用容積率217% 2006石川調査

- 類似点**
1. 乗換駅周辺広域商業地
 2. 土地細分化と高容積低利用
 2. 商業系地域規模→≒18ha(同様)
 3. 都計道路と鉄道連立事業
- 相違点**
1. 客層・業態・雰囲気・地元取組み
 2. 地区計画手法やプロセス
 3. 諸計画事業タイミングと速度



都市計画 + 1~3haの地区計画5か所 1994-2022

25ha一括街並み誘導型地区計画 2006



地区面積(商業系17.7ha)
延床面積33.6ha(2006)→ 39.4ha(2016)
利用容積162%(2006)→ 188%(2016)

地区計画による建替えが進んだ。
2028都計道完成に事業変更 → 建替と再開発の入り混じった姿？

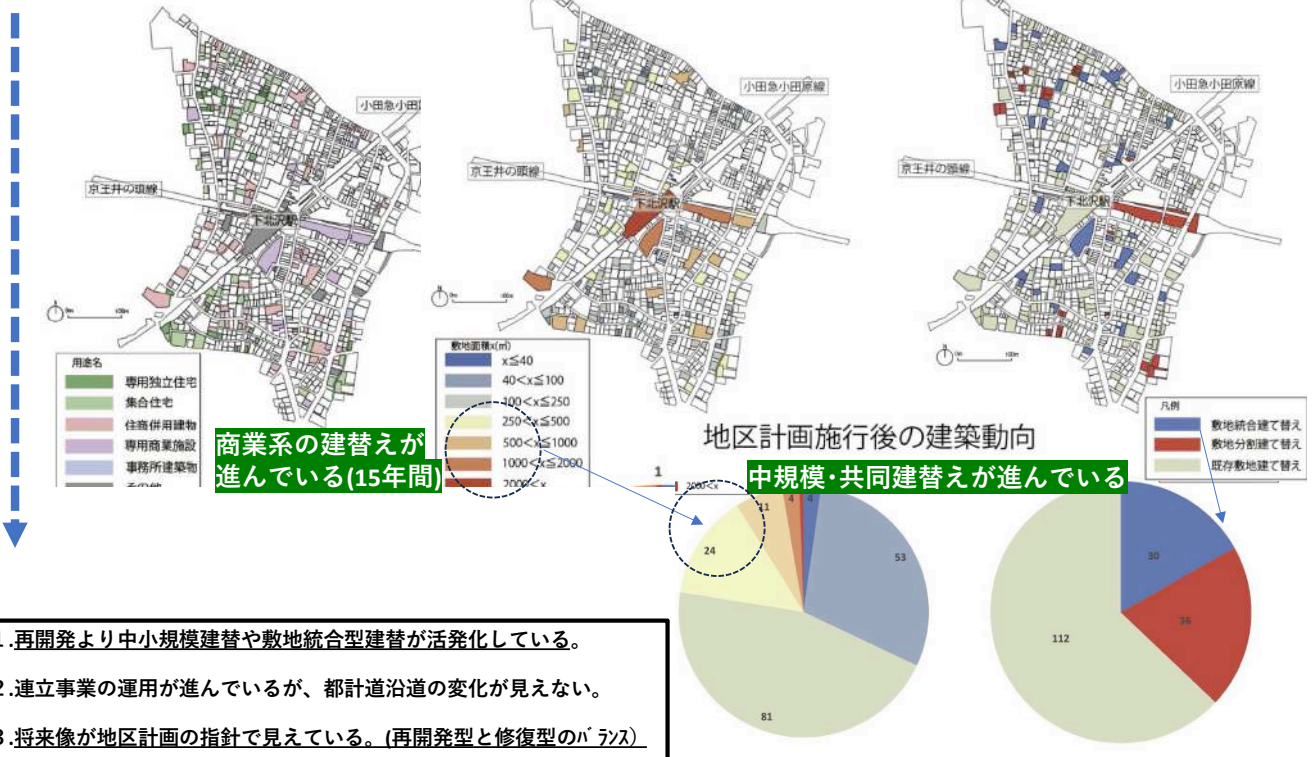
今後の再開発による地域の変化の予想は？
連立・都計道の完成後の姿は？

II. 下北沢駅周辺地区/街並誘導型地区計画による都市空間の変化 (2021都立大修士論文の読み込み)

下北沢駅前地区(北沢2丁目に相当)の街並
 ・道路の狭い地区(北沢地区道路率17%、内細街路43%)
 ・見通しの無い街並み:目抜き通りorパースペクティブがない
 ・歴史的街並みはないが若者文化や独自コンテンツがある。

下北沢まちづくり沿革 (行政主導と地域住民・文化人活動)
 ・1998 グランドデザイン 2001駅前広場整備構想
 ・2006都計道補54、区画街路10事業認定 2004-19 連立事業

2003駅周辺街づくり整備計画 2004-06誘導地区・地区計画



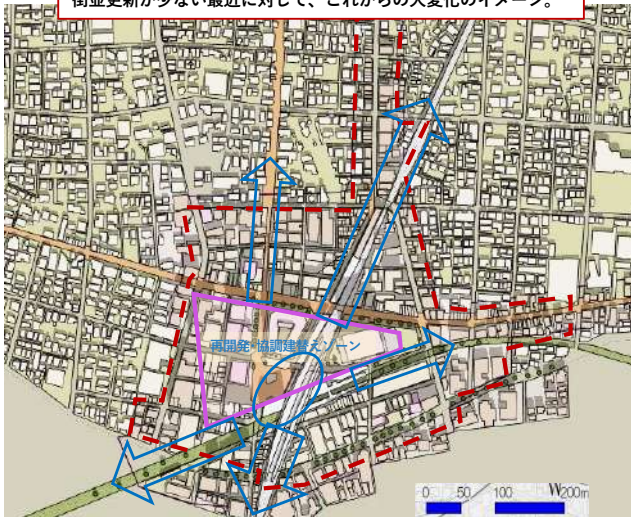
本修論では主に2006~2016の建築建替えの数値的考察で、この考察では誘導型による街並の変化等は現地調査2024/9/25で追加した。

III. 地区計画15年・連立事業完了後2年でどの程度の建替があったか?

1.下北沢では連立が機能し始めた2016年から都計道沿道を除き建替が増えている。駅周辺はインフラ完成待ち。
 2.自由が丘駅周辺では2026完成の46000㎡の再開発ビルとそれを上回る東地区再開発の準備が進んでいる。第2の波は連立の事業認可に鉄道隣接地で予想される変化である。

自由ヶ丘;ここ15年で大きな変化はないが(商業環境・施設更新)
 1.修復型街づくりから再開発機運に切り替わった。
 2.インフラ整備機運が進むが総合ロードマップが未完。
 3.再開発周辺に大影響が想定。特に連立沿い(コンパクトイメージ)

商業系地区での建替:過去15年(2021まで)で30棟程度?
 街並更新が少ない最近に対して、これからの大変化のイメージ。



下北:インフラ整備や街づくり方針が先行し、住民運動が活発化。
 1.再開発より中小規模建替や敷地統合型建替が活発化している。
 2.連立事業の運用が進んでいるが、都計道沿道の変化が見えない。
 3.将来像が地区計画の指針で見えている。(再開発型と修復型のバランス)

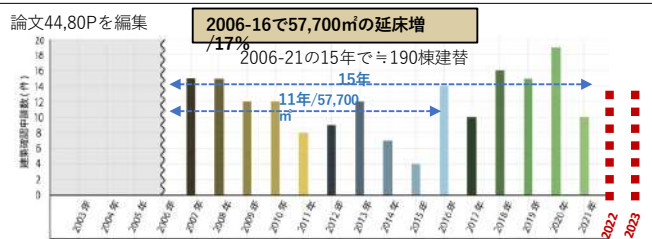
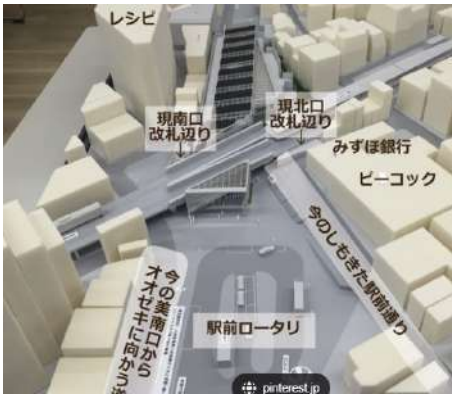


図 3-3-1 地区計画施行後の年別建築確認申請数とその立地

IV. 下北沢駅周辺地区/都市計画道路・連立立体化による都市空間の変化 (

1. 駅周辺は連立事業完了2019以降の建替えが多い。(大規模は少ない) 2. 京王線上部整備は進んでいる。(シモキタ園芸部等)
 3. 東口広場と世区街10号は暫定利用 4. 補助46は過半が未買収 都計道が機能する時期は? ●2028完成を目指し再認可を受けた。



小田急地下化後、周囲地形に合わせた散策路に再生特に、緑道内に店舗、飲食、イベント広場・・・と多彩

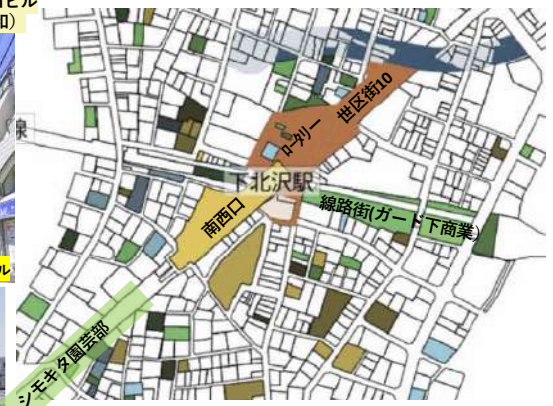
4m道路に囲まれ2mセットバックで建つ30mビル(高さ制限と道幅容積制限240%を共に緩和)



C 南口広場と高層ビル



E. 東口駅舎↑



連立完成後の建替(駅廻りに再開発はない)



ツバメアーキテクトツ - TSUBAME ARCHITECTS >> 下北線路街シモキタ園芸部 こやのほら



歩行者だけの駅広。小田急改札からのみの駅広は残念!

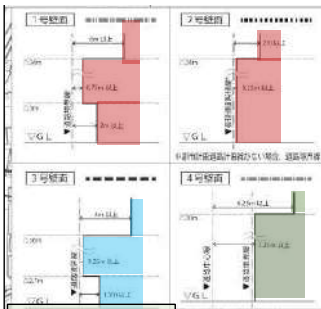


D 線路街(井の頭線ガード)洒落た2階建商業)

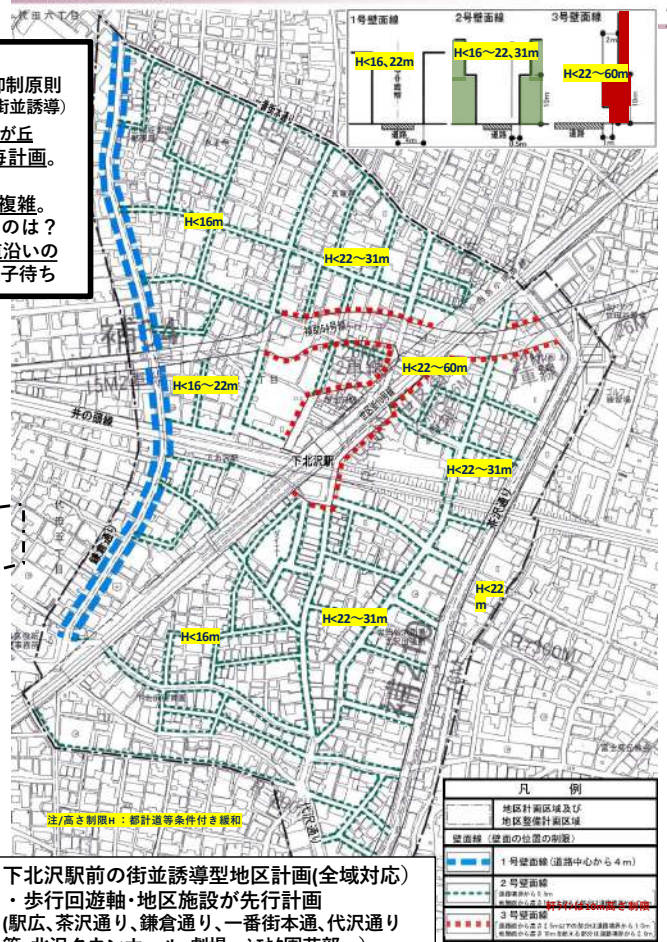
駅の東・南・西側のインフラは確定しており再開発は必要要件ではない。北側の補助54では街区が激変するので将来再開発・共同建替発生の可能性大。

V. 下北沢の街並誘導型地区計画の考え方と自由が丘参考

計画図3 > 壁面線

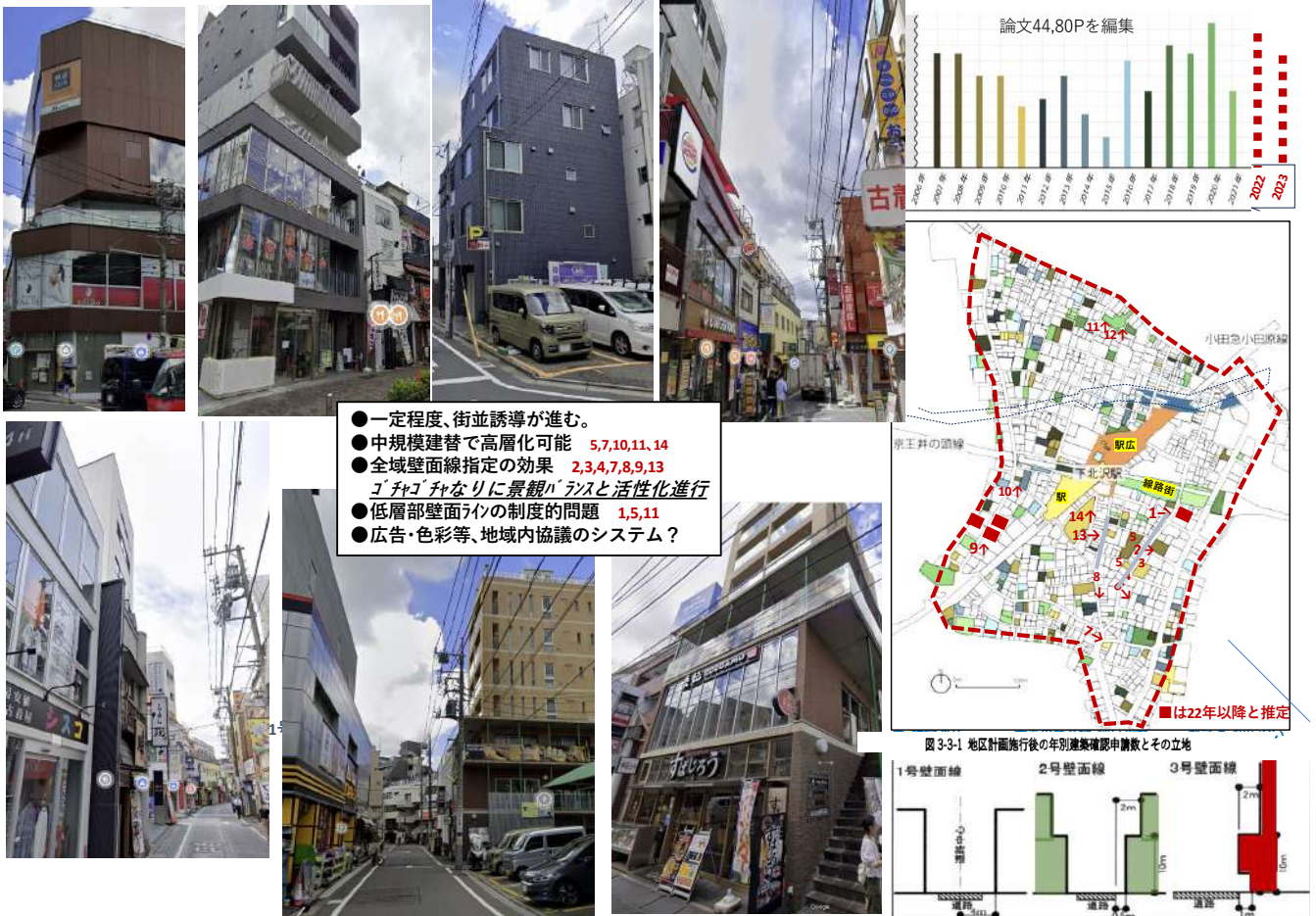


- 類似点**
 1. 2段セットバックによる軒高抑制原則(狭い道路で高層を和らげる街並誘導)
相違点 下北沢⇄自由が丘
 1. 地区全体計画⇄ブロック毎計画。
 2. 軒高10m⇄高い。セットバック50cm⇄雁木⇄複雑。小中建替に対応し易いのは?
 3. 自由が丘: 都計道・鉄道沿いの壁面線未定箇所多く、様子待ち



自由が丘商業地区地区計画 (個別ブロック対応方式/一部街並誘導型)
 ・軒高7mやセットバックは各地区で数種類ある。(利点・問題点/46・学園・自由)
 ・地区全体で街並み誘導未定の通りが半数。(歩行ネットワークが見えない)
 ・駅広、鉄道・都計道沿いのゾーンの計画が急務。(全体構想、結節点ブラ)

下北沢駅前の街並誘導型地区計画(全域対応)
 ・歩行回遊軸・地区施設が先行計画(駅広、茶沢通り、鎌倉通り、一番街本通、代沢通り等、北沢タウンホール、劇場、シモキタ園芸部)



2号壁面線(下北南口商店街/4.5m道幅) 低層部0.5m、高層部2mの重層セットバックで斜線制限なし。この商店街は容積500%で建替への促進になっている。

Ⅶ.参考：自由が丘の街づくり概要

1. 「自由が丘らしさ」の変貌

- 30数年のまちづくり一部定着。(南口、サセト…)
- 老朽化・歩行空間の問題で方向転換の要請
- 課題・再開発と従来街区の「パラス」役割分担
- 早急な全体計画の必要性



自由ヶ丘周辺地区(自由が丘1,2,3丁目と商業系地区に相当)の街並

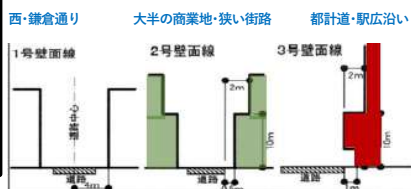
- ・道路の狭い地区 (道路率20%、細街路)
- ・目抜き通り/付加補127,学園,自由,マクレール,サセト…)
- 自由ヶ丘まちづくり沿革 (連商振組活動と行政サポート)
- ・1988コミュニティマート構想・1994-2020/4地区の地区計画計画告示・変更
- 2002-3ジェイ・シティ,TMO構想・2011-12駅前広場整備・景観大賞
- 2016 JS都市再生推進法人化 2020 グランドデザイン策定
- 2022 都計道補助127号事業認可 2020-駅北地区・東地区再開発



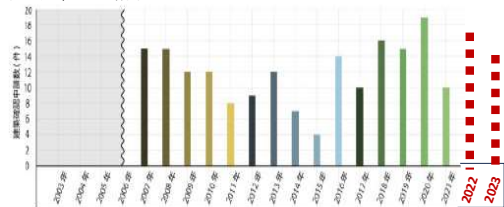
VI. 下北沢の街並づくり考察

2. 地区全域で一定の建替えがなされている!?

- 一定程度、街並誘導が進む。
- 中規模建替で高層化可能 5,7,10,11,14
- 全域壁面線指定の効果 2,3,4,7,8,9,13
- ゴチャゴチャなりに景観ハラスと活性化進行
- 低層部壁面ラインの制度的問題 1,5,11
- 広告・色彩等、地域内協議のシステム?



論文44,80Pを編集



11. 2020 商店街裏 高層化



12. 10と同建物/住商混濁



13. 2011 軒ライ協調



14. 外周は2号壁面線に面しているがこの先の駅広が3号壁面線で、敷地2000㎡以上では、30m高さビルになる(容積制限は広場で500%まで行ける)

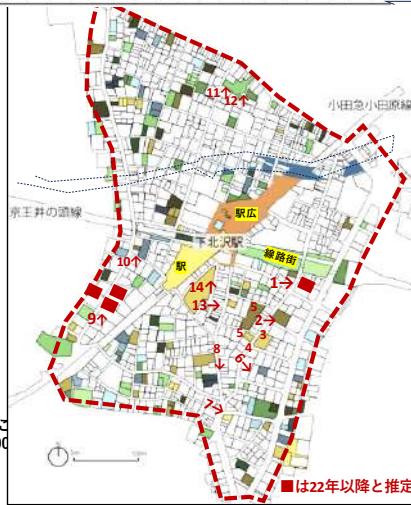


図3-3-1 地区計画施行後の年別建築確認申請数とその立地



8. 2011 高層化しつつ協調 2号壁面線



9. 2021以降 路の両側4m幅の1号壁面線 鎌倉通り/芯4mバック



10. 2018 地区計画利用で高層化



1. 2023 重層レイトアップ不採用例



2. 2009 高層部同色で後退感少



3. 2011 重層レイトアップ例 斜線制限なし



4. 2011 重層レイトアップ例



5. 2009 重層レイトアップ無視



6. 2018 高層部同色



7. 2011 高層化しつつ協調

2号壁面線(下北南口商店街/4.5m道幅) 低層部0.5m、高層部2mの重層レイトアップで斜線制限なし。この商店街は容積500%で建替えの促進になっている

VI. 下北沢の街並づくり考察

1. 街づくり沿革と駅周辺変貌

- 未完だがここ10年で大きな変化
- 交通事業者と地元の議論で新たな展開。修復型整備
- 現況では再開発は見られない。
- 駅周辺の歩行者空間は確保されている。
- 都計道廻りの街並は未知数

小田急地下化後、周囲地形に合わせた散策路に再生
 その他、緑道内に店舗、飲食、イベント広場・・・と多彩



ツバメアーキテクト・TSUBAME ARCHITECTS >>
 下北線路街 シモキタ園芸部 こやのほら

A シモキタ園芸部



D 線路街(井の頭線ガード):洒落た2階建商業



← 駅前高層商業ビル2010 →

E. 東口駅舎 ↑



小田急改札からのみの駅広は残念!

B 新駅南西口(歩行者専用の貴重な駅広)



工事中や暫定利用でまだすっきりしない

↑ E. 近い将来の駅広模型



C 南口広場と高層ビル
 4 m道路に囲まれ2 mセットバックで建つ30mビル
 (高さ制限と道幅容積制限240%を共に緩和)



下北沢駅前地区(北沢2丁目に相当)の街並

- ・ 道路の狭い地区(北沢地区道路率17%、内細街路43%)
- ・ 見通しの無い街並み:目抜き通りorパースペクティブがない
- ・ 歴史的街並みはないが若者文化や独自コンテンツがある。

下北沢まちづくり沿革 (行政主導と地域住民・文化人活動)

- ・ 1998 グランドデザイン 2001駅前広場整備構想
- ・ 2003駅周辺街づくり整備計画 2004-06誘導地区・地区計画
- ・ 2006都計道補54、区画街路10事業認定 2004-19 連立事業