

下高井戸駅周辺地区
第3回 街づくり懇談会の振り返り

【要旨】

1.	第3回街づくり懇談会の開催概要	1
2.	意見交換	4
3.	アンケートの概要	17
4.	区からの回答	21

令和6年2月29日
世田谷区・杉並区

1. 第3回街づくり懇談会の開催概要

開催概要

【日時】令和5年12月15日（金） 18時30分～ 20時15分

【会場】松沢小学校 体育館 【参加者】32人



【内容】 商店街沿道では、街並み誘導型地区計画で定めるルールの説明を行い、歩行者空間の幅、にぎわい空間の幅や活用方法、建物の最高高さや上部の後退について意見交換を行いました。補助128号線沿道では、都市計画上の位置付けや地区の現況、これまでの地域の方々からの主な意見を説明し、街の将来像の案について意見交換を行いました。

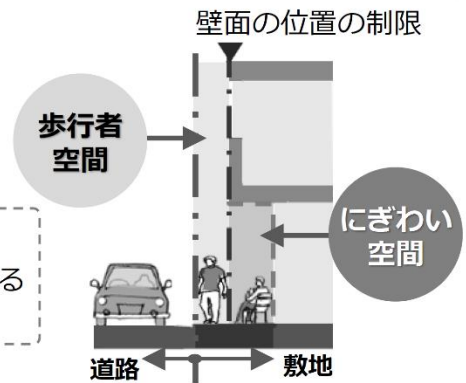
1. 商店街沿道

● 街並み誘導型地区計画で検討するルール

- 壁面の位置の制限
- 容積率の最高限度
- 工作物の設置の制限
- 敷地面積の最低限度
- 建物の高さの最高限度
- ※ ■ 必ず定めるルール

□ にぎわい空間（選択制）

にぎわい空間を設けて地域貢献した場合は、高さを緩和することを検討



● 歩行者空間（主な意見の要旨）

- ・70cm程度あれば荷物があっても歩ける。
- ・車椅子や傘差しを想定すると70cmでは狭い。
- ・人の行き違いを考慮すると80cmが良い。
- ・車椅子やベビーカーが通れば、様々な立場の人が歩きやすくなる。
- ・安全性の観点から必要だ。
- ・現在の延床面積を下回らないように。
- ・歩行者空間より無電柱化が先ではないか。
- ・歩ける街を目指すなら歩行者天国で良い。
- ・狭い歩行者空間をつくるなら歩行者専用道にするのが良い。



● にぎわい空間（主な意見の要旨）

- ・圧迫感のない十分な広さがあれば良い。
- ・歩行者空間と合わせて2mが良い。
- ・イスを出して座れる幅の1mがよい。
- ・シェアサイクルや商品置場など自由に使いたい。
- ・買い物をする人がベンチでひと休みする場所をつくることできる。
- ・看板や植木、商品は置きたい。
- ・にぎわい空間は個々の判断に任せれば良い。
- ・あまり必要性を感じない。
- ・連続して設けられないと必要性が低い。
- ・にぎわい空間を確保しても、条件によっては高い建物が建てられないので不要。
- ・店の前で長時間立ち話をされたり自転車を置かれると困る。



● 建物の最高高さや上部の後退（主な意見の要旨）

- にぎわい空間を提供した分を床面積で補填することは事業的にも必要だと思う。
- 後背地の陽当たりなどを考慮する必要がある。
- 4階以上を壁面後退させると容積率400%を使える高さにしてほしい。
- 7階建てが建てられるようにしてほしい。
- にぎわい空間がある場合は7階建て、ない場合は5階建てが良い。
- 土地が狭いと高く建てることのできないので4階程度が良い。
- 5階程度が妥当な高さ。
- 高く建てられてもその分、建設費用が増えるので判断が難しい。
- にぎわい空間を提供する代わりに階数が増えなくても、1階と上階では価値が違う。
- 日大通りは道路の北と南で建てられる高さが異なり不公平ではないか。
- 建物が高くなると空が見えなくなり、音が反響してうるさくなりそう。



2. 補助128号線沿道

- 将来像の案 ① 商店街とのつながりやにぎわいのある良好な市街地
- ② 建物の不燃化、耐震化が進み、災害に強い街並み
- ③ みどり豊かなうるおいのある街並みの形成
- ④ 安心して歩くことのできる、安全性と快適性に配慮した道路



● 地区計画（主な意見の要旨）

- 住宅がマンション等に建て替わることで宅地内の緑が減ってしまうことが課題。
- 京王線高架下を下高井戸の街づくりと調和した下高井戸スタイルを確立してほしい。
- 駅前通りと補助128号線の結び目周辺の1階に、店舗など街に出たくなる施設があると良い。
- お年寄りが気軽に集まれる溜まり場があると良い。

主なご意見や質問に対する区からの回答

Q 地区計画ができれば、歩行者空間は必ずつくる必要がある？

A 地区計画策定後に壁面線が定められた敷地で建替え等をする際には、歩行者空間をつくる必要があります。

Q 歩行者空間についての所有権や維持管理は、どうなる？

A 所有権はこれまで通り変わらないため、維持管理も引き続き行っていただきます。

Q 無電柱化にできない？

A 地区計画で無電柱化を定めることはできません。また、幅員8m未満の生活道路の多くは、地上機器の設置場所と電線埋設位置の確保の課題があり、実施までに至っておりません。

街づくりアドバイザー

あいぼ しん
饗庭 伸 教授
(東京都立大学)



壁面後退を考える場合、自分の建物への影響を考えますが、それだけでなく、歩行者空間やにぎわい空間がある街全体の将来の姿を思い描きながら、次回の議論をしていただければと思います。

下高井戸の街のように、歩いて人々が会話をしている街はとても貴重で、失うと二度とつくることできません。歩く環境を意識的に大事にしたいです。これは街の一番の財産だと思います。

※第3回街づくり懇談会でいただいたご意見やご質問に対する回答は、区のホームページ【4ページURL記載】に掲載しています。次回、第4回街づくり懇談会においても配布します。

街づくり懇談会の範囲



この街づくり懇談会は、下高井戸駅周辺の商業系の用途地域(商業地域と近隣商業地域の一部)及び都市計画道路補助128号線の沿道から20mの範囲とそれらの周囲10mの範囲にお住まいの方や土地や建物を所有する方に、配布・郵送して開催しています。

街づくりの対象範囲図



商店街沿道地区

▼
駅周辺の
商業系の用途地域

補助128号線沿道地区

▼
補助128号線の沿道20m

- ・商店街沿道地区は、街並み誘導型の地区計画を検討します。
- ・補助128号線沿道地区は、広幅員道路の沿道にふさわしい街並みを検討します。

2. 意見交換

A～Eの5つのグループに分かれて意見交換を行い、A～Dグループは街並み誘導型地区計画の「歩行者空間の幅や指定路線」や「にぎわい空間の幅や活用方法」、「最高高さや上部の後退」について、Eグループは「補助128号線沿道地区の将来像(案)」についてご意見やご質問を伺い、各グループの意見交換の内容を公表し、参加者全員で共有しました。

(1) Aグループ(主な意見等)

街の方向性	<ul style="list-style-type: none"> この街は、「にぎわい」を核に駅中心の発展を考えるのがよいと思う。路面だけでなく、上階で商売できるようにしていく必要があると思う。街の発展を自分たちの代だけでなく、50年、100年と次の代に渡していくことを考える必要があるのではないかな。
地区計画	<ul style="list-style-type: none"> 今の経済状況やネット通販など買い物の仕方も変わってきている。建て替え時に歩行者空間やにぎわい空間など収益につながらない空間が増えれば、その分、賃貸人や消費者の負担が増えることになると思うので、必要ないのではないかな。
	<ul style="list-style-type: none"> 住宅と商店が混在する場合、住宅は道路後退しないので道路に対して凸凹してしまい、見栄えが悪くなってしまうと思う。歩行者空間やにぎわい空間は必要ないのではないかな。
	<歩行者空間の幅>
	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間より電柱地中化が先ではないかな。せっかく歩行者空間をつくっても、電柱が今のままでは通行障害になってしまうと思う。
	<ul style="list-style-type: none"> 歩ける街を目指すなら、歩行者空間を取るよりも、歩行者天国にしてしまえば解決するのではないかな。
	<ul style="list-style-type: none"> セットバックすることで現在の条件より収益が下回らないようなルールにすることが大切だと思う。
	<ul style="list-style-type: none"> 建蔽率と容積率の合算で、現在の延床面積を下回らないような歩行者空間のセットバックにして欲しい。
	<ul style="list-style-type: none"> 今は道の真ん中を歩いているが、左右に歩行者空間があれば、そこを歩けるし、70cm程度あれば荷物があっても安心して買い物ができると思う。
	<ul style="list-style-type: none"> 将来のことを考えると、にぎわいつくりが必要だと思うので、1m～1.5mがよいと思う。それが難しいなら、狭い歩行者空間を作るよりは、歩行者専用道路にするのがよいと思う。
	<ul style="list-style-type: none"> 車椅子やベビーカーが通れば、いろいろな立場の人が歩きやすくなるのではないかな。
	<にぎわい空間の幅や活用方法>
	<ul style="list-style-type: none"> にぎわい空間があることで、買い物をする人たちがベンチなどひと休みできる場所がつけられるのではないかな。
<ul style="list-style-type: none"> にぎわい空間は圧迫感のない十分な広さがあればよいと思う。 	

	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい空間は個々の判断に任せればよいと思う。 ・にぎわい空間の有効性は、各店舗同じではないので、個々の判断でよいと思う。個人的にはあまり必要性を感じない。
	<p>〈最高高さや上部の後退〉</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・最高高さについては、にぎわい空間がある場合は7階建て。にぎわい空間がない場合は5階建てがよいのではないかと。にぎわい空間を提供した分を床面積で補填することは事業的にも必要だと思う。 ・最高高さや上部後退は、敷地の状況によるのではないかと。7階建てとした時、上部は住居としての活用が可能だが、小さい敷地でエレベータが必要になると、住居面積があまり取れず、かつ、エレベータの維持管理費を考えると事業的に厳しいのではないかと。 ・最高高さを決めても、裏側（道路と反対側）隣地への陽当たりなどを考慮し、柔軟な活用が必要ではないかと。

■ファシリテーターの感想

- ・初めて参加の方が半分いらしたので、前回と同じような質問もありました。皆さん気になる所は同じと感じます。
- ・電柱地中化をおっしゃる方が何人かいらっしゃいました。難しさなどを丁寧に説明する機会が必要ではないかと感じます。
- ・地区計画がかかることによって、今後の事業計画に対して今より不利になるのではないかと懸念が出されていました。これらの懸念に、丁寧な対応は必要ではないかと感じます。
- ・懸念がある方々は、街の将来のイメージにも違うものがあるように思います。これまで協議会にあまり関わっていない方々なのかもしれませんが、そういった方々の将来のイメージ、そこにある期待や懸念、そして今の課題などを、懇談会以外のオープンハウスの場などでお聞きし、共有しておく必要もあるのではないのでしょうか。

■当日取りまとめた内容

【商店街沿道地区Aグループ】

令和5年12月15日

1 歩行者空間の幅

無意味化

今の時代、モノや物が、消費者個人が、勝手に持ち帰る。

① 歩行者空間の幅を確保する
② 歩行者空間の幅を確保する
③ 歩行者空間の幅を確保する

・セトリアンには、歩行者空間を確保する必要がある。

歩行者空間の確保は、歩行者空間の確保である。

セトリアンには、歩行者空間を確保する必要がある。

70cm x 5 荷物がある安心(できる)

車道幅は、歩行者空間を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

2 にぎわい空間の幅や活用方法

任意と任意が、歩行者空間を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

3 建物高さ(最高高さ)

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

歩行者空間の幅を確保する必要がある。

(2)B グループ(主な意見等)

項目	内容
地区計画	<歩行者空間の幅 >
	・ 70cm でよい
	・ 人の肩幅70cm、両側で140cm が妥当ではないか。
	・ 車が入ってくるのであれば車椅子や傘などを想定すれば70cm では狭いのでは。
	・ 70cm では行き違い時に使いにくい。80cm がよい。
	・ 歩行者空間は70cm、または要らない。電柱が一番歩行しにくい。
	<にぎわい空間の幅や活用方法>
	・ 歩行者空間と合わせて2m がよい。
	・ 歩行者空間と合わせて考えるべきだ。にぎわい空間としては椅子を出して座れる幅の1m がよい。
	・ にぎわい空間の最低高さを設定する必要がある。
	・ 連続して設置できないのであれば、必要性は低いのでは。
	・ シェアサイクルで利用したり、本などの商品を置いて出しやすくしたり、自由に使う。
	・ 看板、植木は置きたい。
	・ 商品や看板を置きたい。
	・ にぎわい空間の設定で階数が増やせるように設定してほしい。
	<最高高さや上部の後退>
	・ 街並み誘導型を入れるのであれば容積率を400%使える高さにしてほしい。7階まで O K にしてほしい。
	・ 4階以上を壁面後退するなら、容積率400%の利用を可としたい。
・ 現在5階建てで、1階はセットバックしていて、4階の手すりもセットバックしている。当面建て替えの予定はない。	

■ファシリテーターの感想

- ・ 沿道の権利者が10人集まり、しもたかブックの目的と個人の建物の建て替えの可能性を高めるという目的を両立させる方向性で話し合いができました。
- ・ 建て替えを準備している人は事業性を考え、容積率400%が使えるように希望しています。そのためには各種斜線制限の緩和が必要ということも理解されています。歩行者空間とにぎわい空間を設けることで制限の緩和がある街並み誘導型地区計画は理解されてきました。

■当日取りまとめた内容

令和5年12月15日

【商店街沿道地区Bグループ】

① 歩行者空間の幅

70cmで良い 70cmでOK

歩行者空間は
40cmに合わせて
道路幅を合わせる
必要はない

① 70cm
or 110cm
幅や高さを
許すにいい

② 70cm 10m高止
道路幅が70cm
以下だといい

70cm ~ 80cm

② にぎわい空間の幅や活用方法

70m = 1.5m ~ 2.0m

① 70cm OK
② 最高高さ
が幅を縮めると
上は設定は
ない

③ にぎわい空間
の高さ制限
最低

④ 400cmに
なると幅70cm
に余裕がなくなる
幅2m

⑤ 高さ
を上げた
い。歩行者
に不利

⑥ 歩行者
の幅を
確保

③ 建物高さ(最高高さ)

5F + α

7F

これが「あけいん」

7F

歩行者の幅を
確保する500%
確保した上で
にぎわい。
7FはOKに。

400% 確保

7F以上
推進する場合は
400%が利用可能

④ 建物の高さ
制限は、歩行者の
幅を確保する
必要はない

(3)C グループ(主な意見等)

項目	内容
街の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・今はスーパーやインターネットで買い物をすることが多いので、個店でにぎわいを生み出すのは難しいのではないかと。にぎわいと言っても、昔の商店街のイメージではないのかもしれない。
	<ul style="list-style-type: none"> ・個々の建物を建て替えるのではなく、街区内で建物をまとめて共同化する方が現実的ではないか。
	<ul style="list-style-type: none"> ・自由が丘や横浜の元町のように、個店が多く並び、街のイメージが元々確立されているところは、街並み誘導型地区計画をやりやすいと思う。街並み誘導型地区計画をかけるのであれば、自由が丘等のように、下高井戸といえばこのような街だというイメージが必要だ。街並み誘導型地区計画により建物が建て替わったときの街の将来イメージの共有が、今のままでは難しいと思う。
	<ul style="list-style-type: none"> ・自由が丘等の街ほどの確たるイメージはないが、川崎市元住吉のブレイメン通りも参考になるのではないかと。
	<ul style="list-style-type: none"> ・これまである程度将来をイメージしながら生活してきたなかで、街並み誘導型地区計画で個々に建て替えるにしても、共同化で建て替えるにしても、人生が大きく変わることもあるので、どちらが良いとは答えられない。
地区計画	<p>〈歩行者空間の幅〉</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・道路に電柱があると歩きづらいので、歩行者空間が70cmでは狭い感じもするが、幅を広くするとその分自分の建物の面積が減ってしまうので、適切な幅を決めるのは難しい。
	<p>〈にぎわい空間の幅や活用方法〉</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわい空間を提供する代わりに階数を増やして建てられるようにするといっても、道路に面したにぎわい空間と、6～7階の上の階とでは価値が異なるので、等価交換ではないのではないかと。
	<p>〈最高高さや上部の後退〉</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・土地が狭いと7階など高く建てることはなく、4階程度ではないか。
	<ul style="list-style-type: none"> ・高く建てられてもその分費用がかかるので、判断が難しい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・5階というのは妥当な高さかもしれない。
<p>〈建物用途〉</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわいを生むために用途規制をかけられるのは良いことだと思う。 	

■ファシリテーターの感想

- ・共同化という選択肢もある街区であるためか、これから求められるにぎわいとどのようなものか、地区外の人たちにも思い浮かぶような街の将来イメージはどのようなものなのかということが話題に挙がりました。街並み誘導型地区計画の概要は理解していただけていると思いますが、地区計画の各項目の議論だけでなく、街の方向性の共有が必要な印象を受けました。

■ 当日取りまとめた内容

【商店街沿道地区 Cグループ】

令和5年12月15日

① 歩行者空間の幅

見通しと
歩きやすさ
70cmは狭い
って感じが

でも自分の敷地
は減らして...

用途

にぎわいのために
用途規制が
必要なのは

将来像

にぎわい
とは?

スーパー(コンビニ)など
↓
個店にぎわいの
促進...

昔の商店街の
にぎわいのイメージではない

② にぎわい空間の幅や活用方法

1階ににぎわい
空間を設けると
上階の賃金価値
UP

上に建てることも...

↓

街にまとまり
異質化して
賑わいは減る

③ 建物高さ(最高高さ)

土地の価値
高(7階位)
1階は
4階程度

高く建たせれば
高くなる
利権が
利権が

⇒ 5階程度

自由な
用途規制
の緩和
イメージが
必要

街並み誘導型
のイメージ
維持
イメージ

完全な
イメージ
の共有
が難しい

街並み誘導型
をすすめる
将来イメージが
必要

元住居の
7-11など

(4)Dグループ(主な意見等)

項目	内容
地区計画	<歩行者空間の幅>
	・安全性の観点から必要。
	・広ければ広い方が良いが、70cmで良い。
	<にぎわい空間の幅や活用方法>
	・にぎわい空間を確保しても高い建物は建てられない(日大通り北側)ので不要。それよりも電柱をなくして欲しい。
	・夜に学生が騒いで眠れないという話を聞いたりするので、にぎわい空間を確保するとよけいにうるさくなりそう。
	・現状で、お店の前で立ち話をする人や自転車を置かれたりしてしまうと店内が見えなくなってしまう。短い時間なら気にしないが30~40分と長時間になる場合がある。にぎわい空間を確保することで、それらのことが助長されないか心配。
	<最高高さや上部の後退>
	・建物が高くなりすぎると空が見えなくなるし音が反響してうるさくなりそう。
	・大きな敷地は最高高さを4階程度に抑えても事業的に十分成り立つが、20~30坪の敷地だと上に建てないと収益的に厳しい。
・日大通り北側の敷地は4階がほぼ限界なのに、南側だけ5階以上の高さ制限で良いのか。(不公平ではないか)	
・3階以上の建物だとエレベーターがないと入居する人がいなさそうだけど、それで収益が成り立つのかバランスが難しい。	

■ファシリテーターの感想

- ・歩行者空間については、概ね確保することに違和感を持っている方はいないと感じましたが、にぎわい空間は、特に北側敷地など、地区計画策定後も5階以上の建物を建てるのが難しい敷地の方にとってはメリットを感じにくいのだと思いました。
- ・建物高さは、北側と合わせて4階にするのか、事業性を優先して5階以上にしておくのかは結論が出ませんでした。商店街としての共通の価値をどう考えるのか、にぎわい空間も合わせて継続して議論していく事が必要のように思いました。

■当日取りまとめた内容

【商店街沿道地区 グループ】

1 歩行者空間の幅

広げれば広い方がよいが、70cmでよい。

安全性の観点から必要

Q: 現状の道幅は変わるの?

令和5年10月15日

歩行者専用空間はどのようになる?

電柱は残りあるの? 明子さま? (10/15/21)

歩道の広さ

2 にぎわい空間の幅や活用方法

夜通学生が通る道は、歩行者専用空間にする。

夜通学生が通る道は、歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

立ち寄りや一時の滞在スペースの確保は必要か?

大きな空間で囲まれると店の目外れになる

Q: (成功している)事例を知りたい。

歩行者専用空間は、歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

3 建物高さ(最高高さ)

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

Q: 決定時期は?

地区計画の地区下は10mか? 金鹿町は20mか?

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

歩行者専用空間にする。

5)E グループ(主な意見等)

項目	内容
街の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経堂駅は「駅＋駐輪場」というひと世代前のつくり方。下北沢は緑が加わり駅や周辺の建物のデザインコードが導入された新しい手法。下高井戸は、京王線の高架下のまちづくりを下高井戸のまちづくりと調和した「下高井戸スタイル」を確立してほしい。
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助 128 号線と駅前通りの「結び目」を駅まで広場と同じくらいの広さにしてほしい。(現在開催している夏祭りなどができるくらいの広さ) ・ 交通系駅前広場に、国道20号線及び南方面の双方から進入できる路線バスの停留所を設置してほしい。 ・ 交通系駅前広場に進入するバス車両の動線と、補助128号線の歩行者の動線を分けて、歩行者の安全に配慮していただきたい。例えば、歩道は同一平面とし、(ちょっと無理だとは思いますが)バスが地下を通るという方法も考えられる。
地区計画	<みどり>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅がマンションや共同住宅に建て替わることで、宅地内の緑が減ってしまうことが課題である。街路樹を充実してもらいたい。
	<店舗・コミュニティ施設>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「結び目」の周辺には、個人が事業所を開くような形態でもよい ・ 「結び目」の周辺には1階部分に店舗などの街に出やすい施設があるとよい。高齢者は街に出なくなっていくのが困る。 ・ お年寄りが気軽に集まれるたまり場があるとよい。 ・ 現在は沿道にマンションや住宅が建ち並ぶ住宅地になっているが、かつては貸本屋、パン屋をはじめ、和菓子屋、床屋、事業所などが連なる商店街があった。 ・ 住宅街になったことは、よかったと思う。
補助128号線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助 128 号線は新しく整備される道なので、交通系広場の周囲に災害時の緊急避難場所が計画的に配置されるとよい。特に防災用設備(照明器具とその電源)が点在する幹線になるとよい。防犯カメラなども設置されると心強い。 ・ 補助128号線は南北をつなぐには大切なかもしれないが、交通量が飛躍的に増えるため、東西を分断することになることが懸念される。 ・ 交差点に信号ができるとうい。 ・ 歩行者の安全を図るために、補助128号線は地下化すると良い。 ・ 幅員 20m になると並木はできるのか？ ・ 補助 128 号線の交通量が増えると、安全面の心配が大きくなる。 ・ 補助 128 号線はいつ南の方までつながるのか？ ・ 補助 128 号線ができると、自由に横断ができなくなるのか？その場合、歩道橋が必要となるのだろうか？

	<ul style="list-style-type: none"> ・交通広場はどのような位置づけなのか？ ・交通広場に駅の改札または駅舎への入口を設けることは可能なのか？
京王線高架事業	<ul style="list-style-type: none"> ・補助128号線から駅の改札レベルまでエレベーターなどで上がり、高架で駅へアクセスできると便利である。 ・世田谷線の駅舎は京王線の高架柱に干渉してしまうように思われるが、位置の変更計画の情報は役所で把握しているのか？
その他	<p><問題点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンビニ前に30代の外国人労働者の方々がたむろしてお酒を飲んでるのは心配である。ゴミを捨てていくのも困る。

■グループの発表のまとめ

①駅前商店街とのつながり方

- ・補助 128 号線の東西が分断されることになるので、東側にも小規模な店舗、ちょっとしたたまり場になるような施設があるとよい。特に高齢者は家にこもりがちなので、外出する機会を増やしたい。

②補助 128 号線への期待と懸念

- ・新たな道づくりなので、防災上の拠点が各所に設置され、補助 128 号線と言えば「被災時に頼りになる道」というような特徴を備えると良い。
- ・交通系広場への車両の進入が増えることが予想されるので、歩行者の安全性を確保してもらいたい。

③交通系駅前広場の機能

- ・電車と車をつなぐという意味で、駅と交通系駅前広場はセットで交通の結節点ということができる。交通系広場と高架レベルをエレベーターで行き来できるようにして、駅舎への利便性を高めてほしい。

■ファシリテーターの感想

- ・今回は、現在の広場やコンビニの使われ方、道路幅員や公共交通の将来像および懸念される問題点、補助 128 号線により地域コミュニティが分断されること、その対策として補助 128 号線の東側に身近な店舗や集う場所が必要であること、高架下の活用を下高井戸スタイルにしてほしいという最近の潮流を意識した提案、さらにかつての商店街があったことなども振り返りながら、多様な意見が出されました。これにより、環境の変化をありありと捉えることができました。
- ・「結び目」「分断」「地域のたまり場」「下高井戸スタイル」「防災拠点が点在する幹線」など、特徴的なキーワードが出されました。

補助128号線沿道地区

ご意見

ご質問

128号線

E

【補助128号線沿道地区 Eグループ】

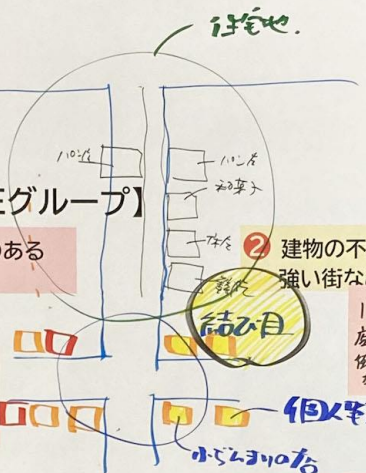
令和5年12

1 商店街とのつながりやにぎわいのある
良好な市街地が形成されている

2 建物の不燃化、耐震化が進み、災害に
強い街なみが形成されている

コンビニ前には24時間営業のコンビニも
30代〜40代
コンビニ前
コンビニ前
コンビニ前

補助128号線と
駅前通りとの接点
駅前通りと目
並みに近い



1F 飲食店
2F 住宅
3F 店舗
4F 店舗

お年寄りが
大勢集まる
大規模な
ビル

128号線の
沿道地区

照明器具
防犯カメラ
防犯カメラ
防犯カメラ

3 みどり豊かなうるおいのある
街なみが形成されている

128号線の
交通量増加
対策

128号線
の
交通量

128号線の
交通量増加
対策

歩道幅が
狭い
歩道

歩道幅が
狭い
歩道

幅員20mに
100mは
ない

全体的に
歩道の
幅員

緑化

歩道の
幅員

歩道の
幅員

歩道の
幅員

甲
交通量増加
対策

乙
交通量増加
対策

丙
交通量増加
対策

高層

駅前
通り

駅前
通り

駅前
通り

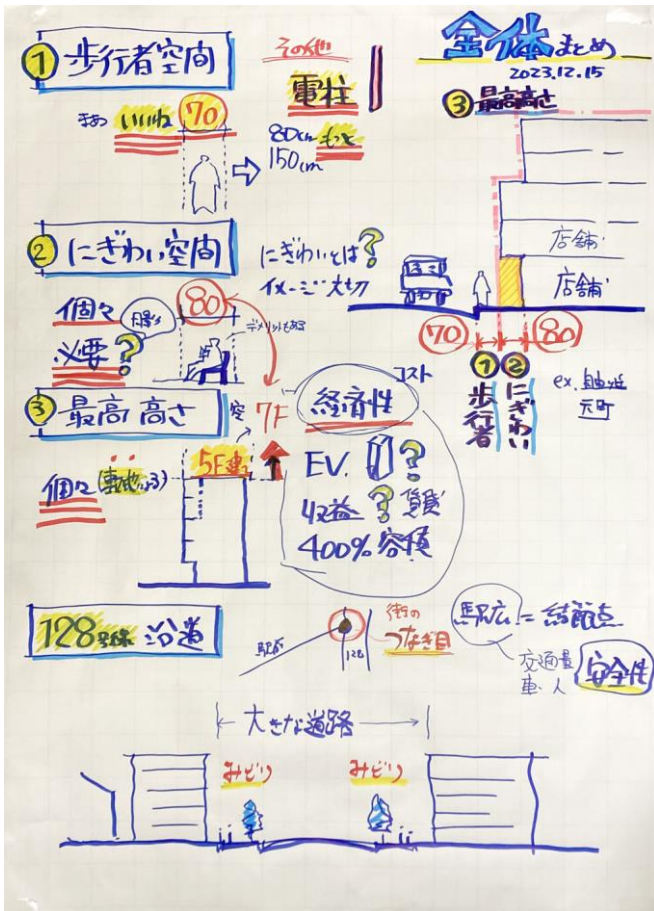
駅前
通り

駅前
通り

駅前
通り

5) 当日取りまとめた内容

《 全体のまとめ 》



① 歩行者空間

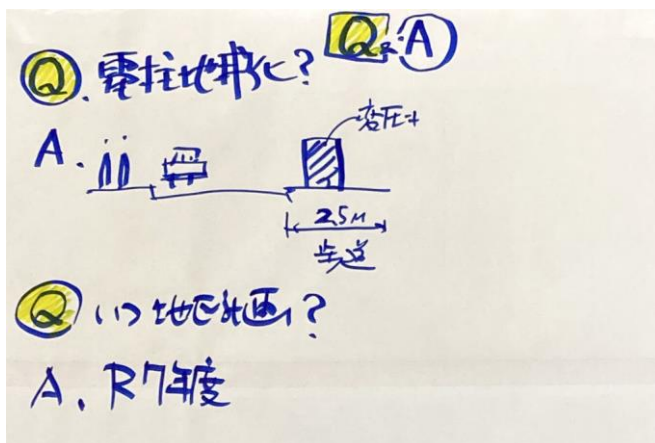
- 「歩行者空間の幅は70cmくらいか、それ以上が良い」という多くの意見がありました。
- 「電柱があるのなら、道路から下がる意味がないのではないか、無電柱化はできないのか」という意見もありました。実際は歩道がある大きな道路などは無電柱化が進められていますが、道路幅員が5.3m程度の下高井戸の道路状況では無電柱化は厳しい現状です。そのため、電柱は残す形で考えていくことになると思います。

② にぎわい空間

- 「日影規制の影響によって大きな建物を建てられない敷地もあるので、そもそも必要なのか」という意見もありました。
- 「にぎわい空間は個々の敷地で条件が変わってくるので、幅員80cmの議論の前に条件整理が必要ではないか」という意見もありました。

③ 最高高さ

「自分の敷地が容積率400%を使うためにはどうすればいいのか。4階建、5階建、7階建、エレベーター、1、2階は店舗にして収益はどれくらいになるのか」という多くの意見もありました。もちろん、このような意見も大事な視点ではありますが、街並みとしてどの程度の規模の建物が建てられるのかは、個々の敷地状況や計画により建てられる規模は異なってきます。街全体の将来の姿を思い描きながら、下高井戸の街並みを考える視点も大切です。



○ 128号線沿道

駅前通りと128号線の交点は街のつなぎ目となるので、つなげ方が大切になると思います。「商店街や駅と大きな道路がどうつながるのか、安全性はもちろん重要だが、みどり豊かな道路にしてほしい」という意見がありました。

3. アンケートの概要

出席者32人のうち、14人の方がアンケートに記入してくださいました。内容は次の通りです。

(1) 街づくり懇談会について

意見・感想	<ul style="list-style-type: none">・ 3回目にして少し理解が進みました。・ 話し合いの場が持てる事が良い。・ よくわかりました。ありがとうございました。・ 時間が足りない。・ 毎回出席できるわけではないので、欠席の際のフォローが欲しい。・ 参加しないと情報が入りませんし、他店の方の考え・意見が聞けて良いと思います。イメージが見えてきます。ただし、自分の都合はよく考えなければならないと改めて感じました。すでに決定している事と、居住者の意見が通る部分とよく理解していないといけないなと思っています。・ いままではレンガ通りのグループ内での話し合いでしたが、今回は下高井戸商店街全体の会合ということで街としての生まれ変わりがすでに始動しているのだなという気持ちになりました。私としても仕事を持っているので毎回出席するのは難しいとは思いますが、最低限やり遂げるつもりです。 <p>◀前回までの街づくり懇談会の振り返り▶</p> <ul style="list-style-type: none">・ 毎回出席していたので、自分の振り返りができた。
開催方法	<ul style="list-style-type: none">・ 時間が足りない。平日でない方が良い。・ 開催の間隔をもっと短く3ヶ月くらいにして、皆の熱がさめないようにして欲しい。(区役所とコンサルの方々の準備は大変になるとは思いますが)

(2) 街の現状、課題、将来像について

街づくりの方向性	<ul style="list-style-type: none">・ 車より歩行者優先を考え、車の規制を前提とすべき。回遊性を考えた時の京王の下高井戸駅の青写真を明確にさせるべき。大前提としての人の集いをどうするかが重要。・ 会合でもお話しましたが、たとえば下北沢／横浜元町／自由が丘のような、街として誰もが連想できるイメージを“作る”作業が必要になるのではと思います。ほかの方から「下高井戸らしさはすでにある」という趣旨のお話も出ていましたが、それは我々地元民だから理解できていることであって、他地域にお住まいの方やニューカマーの方たちには伝わっていないはず。ただ、そうした馴染みの薄い人たちに訴求する街づくりが重要とは言っても、その結果地元の方々の利便性が失われてしまっは元も子もなく……難しいです。 <p>本来ある“らしさ”を押し出してもいいですし、新たなものをゼロから作り上げてもいいとは思いますが、どちらにしても困難な作業になると思います。私の推す後者であれば、たとえば元住吉のブレーメン通りがどのよう</p>
----------	--

にできたのかなど、いろんなケースを参考にして、統一感(テーマ感)のある商店街の最大公約数を突き詰めたその先にある新たな“らしさ”を探していけば失敗は少ないのかなと考えています。祖師ヶ谷大蔵のウルトラマンみたいに最初からコレ！という要素があればいいのですが、それがなければ、欧州ふうの雰囲気など、テーマとなる柱を作る必要があるのではと。たいして知識もないのに、フラッシュアイデアばかりですいません。それができれば苦労ないですよね……

- ・京王線高架化とともに駅前の整備(災害安全性、障害者の社会参加を含めた利便性)、補助128号の整備は納得できる。これについてはぜひ実行すべきと考える。

日用品や重量物だけでなく、生鮮食品に至るまでインターネットによる購入が日常となった昨今、一般に商店街の需要は以前に比べて低くなっている。高齢者等ネットユーザーでない人も一度に何でも揃う大型店舗を利用する傾向にある。さらに、諸地域での戦争等の影響による価格上昇、進むネット購入化、少子高齢化、日本の経済が低調で今後経済成長が見込めない世相を考えると、今は「しもたかブック」に記載されているような、日大通りや公園通りのほとんどすべてに渡る大規模な地区計画を策定すべき時期にない。

セットバック(建て替え含む)にかかる費用は地権者が負担するのである以上、貸店舗、自身が所有する店舗いずれの場合においても商品の値上げや、空き物件の増加が必然的に生じ、商店街全体としての価値、競争力は著しく低下する。即ち、広々とした道路や立派な建物ができたとしてもシャッター通りとなることが十分考えられる。ここに〇〇、〇〇等の優良大型店舗や、パチンコ店や違法な風俗店等が進出すれば下高井戸商店街の機能は完全に失われる。

ここで今一度、下高井戸商店街の良さや、商店街は住民のために存在することを認識すべきである。即ち、昭和の雰囲気が残る、非常に個性ある現在の下高井戸商店街を如何に充実させるかを考えることが重要である。現在の商店街の環境下では大型店舗が入る余地は少なく、いわゆる「商店街」が機能している。丁度良いサイズ感で個性あふれる商店、商店で働く人の人柄、住民の一体感がネット購入や大型店舗では得られない活気や高揚感を作り出し、商店街の活性化につながっていることを忘れてはならない。従って、再開発は駅前に限定すべきである。必要に応じて個々の商店主が店舗を建て替えたり、顧客との談笑空間を作る等の判断をすればよいのであって、初めから地権者に負担を強いる大規模な地区計画を策定するのは不合理である。

他方、地区計画に道路の拡幅や、建物の高さの規制緩和が書かれているが、電柱を地中化すれば実効的に道幅は広くなり、地権者に負担を強いるセットバック(建て替え含む)の必要はなくなる。これは地権者に

	<p>強い安心感を与え、下高井戸商店街が将来、時代に即して少しずつ変わってゆく機会を与える効果がある。将来予想される南海トラフ地震に代表される大地震や、昨今散見される台風の巨大化による電柱の倒壊が起きれば道路拡幅は意味をなさず、道路機能は麻痺する。また、電柱の地中化は体の不自由な方や、車いす生活を余儀なくされている方の通行、及び避難経路の確保にも大きく寄与する。このように電柱地中化の効果は極めて大きい。</p> <p>以上、下高井戸商店街を愛するがゆえに上記意見を述べた。地区計画は駅前の整備、128号線の整備、電柱地下化に限定して進めるのが良いと考える。</p>
街並み	<ul style="list-style-type: none"> 日大通り、駅前通り、駅前広場、補助128号全てに統一された道路照明灯、街路灯を設置して町の雰囲気揃えたい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 本日、東急世田谷線・松陰神社前の駅前商店街でかつてお店を開いていた方とお話する機会がありました。たいへんにぎわいのある商店街だったのですが、メディアでたくさん取り上げられた結果、さびれてしまったそうです。 <p>意味がよくわからなかったので詳しく聞くと、活気を増す商店街に気をよくしたテナント主の多くが、月々の賃料を大幅に引き上げ。その結果、既存のお店が立ち退き、地元の方々からすれば使い勝手の悪いカフェのようなお店が乱立し、魅力ある商店が減ったためさびれてしまったと話しておられました。建物のオーナーからすれば賃料アップは望ましいですが、それが原因で活気が失われることもあるのだなど。</p> <p>私たちは活気ある商店街を作ろうとしているのですが、それを成し遂げた先にも問題は起こるのかと遠い目に。そして何より、商店街のにぎわいはけっきょく個々の店の使い勝手と質が左右するのだなど実感した次第です。</p>

(3) 地区計画について

内容・感想	<ul style="list-style-type: none"> 建替を検討しています。早期実現を期待しています。 参考とすべき街並があれば紹介戴きたい。 大阪万博の例にある様に、長期に亘る地区開発等のプロジェクトが現在の(将来も)物価高騰時代に於いて何の補償もなく、いかに危険であるかの認識が乏しく、夢の様なバーチャル論が先行している。 具体的地区計画(セットバック等)と無電柱化の議論が噛み合わず空転している。
-------	---

(4) その他

補助128号線	<ul style="list-style-type: none">都道128号の件、現実味が感じられてきました。もっと同じマンションの人とかに周知して、身近なことと思ってもらいたいと感じました。
無電柱化	<ul style="list-style-type: none">無電柱化の件、現状では道幅が足りなく、地下化等は技術的に困難な事が多くあるとのことであるが、電話、光ファイバー等通信インフラも電力と一つのケーブルにまとめ地下化する等各地で技術開発も進みつつあり、この機会にぜひ都とも再度掛け合って頂きたい。その結果、もしこの数十年の間では可能性がないということであれば懇談会でご説明して頂き、結論として頂きたい。これ迄も今回の懇談会でも各グループでこの件の言及が多かった。都、区の方針知らない方が多数いる様で、この件ここで明らかにしておかないと当街づくり計画の議論が噛み合ないので。京王線高架化に伴う、駅前中心部の地区開発整備は誰も反対しない。ただこれにより新たに特急や急行がとまるようになることもなく、相変わらず現状ローカル駅のままであることも認識し、街づくり計画を立案すべきである。それ以外の地域は無電柱化が何とか可能であれば、莫大なコスト増が予測される街づくりそのものよりも、毎年確実に迫りつつある大震災、台風はもとより国防安全保証の面からも人の命の方がはるかに大事であることは誰もが分かっていることであり、切望していることと思う。電柱地中化などは1000年たっても実現しないとの発言も聞こえたが、これは行政府に対し、大変失礼なことである。事実が知りたい。

4. 区からの回答

(1) 駅周辺街づくり(→: 区の回答)

無電柱化

- ・ 目的から言うと電柱対策を計画すべきではないか？
- ・ 道路の電柱は残るのか。電柱の地中化はしないのか。
- ・ この機会にぜひ都とも再度掛け合って頂きたい。その結果、もしこの数十年の間では可能性がないということであれば懇談会でご説明して頂き、結論として頂きたい。
- ・ 電柱地中化などは1000年たっても実現しないとの発言も聞こえたが、これは行政府に対し、大変失礼なことである。事実が知りたい。

→ 世田谷区では、無電柱化計画を策定して計画的に無電柱化に取り組んでいます。
下高井戸商店街のような歩道が無い既存道路も検討を進めていますが、既存道路の無電柱化では、既に上下水道管やガス管などが埋設されている道路の地下空間に、新たに電力線や通信線などの電線類を埋設する必要があります。そのため、幅員 8m未満の生活道路では、地上機器の設置場所と電線埋設位置の確保などの課題があり、無電柱化の実施までには至っておりません。
区としては、激甚化する風水害や大規模地震などによる電柱倒壊対策として、まずは、災害時における緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である緊急輸送道路など、必要性の高い路線から無電柱化を進めております。

商店街

- ・ 街路灯の明るさは今後も変わらないのか。

→ 区が管理する道路の街路灯の設置につきましては、警視庁「安全・安心まちづくり推進要綱」や公益社団法人日本防犯設備協会の防犯灯の照度基準などを参考に、4 m先の人の挙動や姿勢等が識別できる明るさ（照度：概ね3ルクス以上）となるよう器具の選定や配置をしております。

交通系駅前広場

- ・ 交通系駅前広場はどのような位置づけなのか？

→ 都市計画事業である駅前広場とは違い、タクシーや駅までの送迎の車が寄せられる小規模な駅前広場を想定しています。

- ・ 交通系駅前広場に駅の改札または駅舎への入口を設けることは可能なのか？

→ 将来の駅出入口(改札)の位置は、既成市街地の人の流れを考慮し、現在の駅出入口(改札)の位置を基本として検討していると京王電鉄から伺っております。

(2) 交通(→: 区の回答)

規制
<ul style="list-style-type: none">歩行者専用の時間帯規制はどうなるのか。車両の入場制限の強化について、問題点等を知りたい。
→ 場所によって違いがありますが商店街を中心に、平日は朝と夕方、土日祝日は昼から夕方までの交通規制がかかっています。車両の入場制限することにより沿道を利用する方が車等の通行に不便が出るなどの課題があります。

(3) 街並み誘導型地区計画(→: 区の回答)

歩行者空間
<ul style="list-style-type: none">歩行者空間の所有権は地権者か？歩行者空間で起きた事故は公道扱い？それとも私有地扱いか？歩行者空間の設置に対して強制力はあるのか？歩行者空間のセットバックにより建ぺい率は変化するのか？住宅と商店が混在する場合、住宅は道路後退しないので道路に対して凸凹してしまい、見栄えが悪くなってしまうと思う。歩行者空間やにぎわい空間は必要ないのではないか
→ 街並み誘導型地区計画による壁面線の指定は道路を広げる訳ではなく、建物を道路から少し下げて建築いただくルールですので、その後退部分を区が土地を購入することはありません。壁面後退部分は建物を建てる時の敷地に含めることができ、維持・管理等も引き続きその土地の所有者の方となります。地区計画策定後は歩行者空間の確保は必要となり、建ぺい率の変更はありません。

建築条件の緩和
<ul style="list-style-type: none">容積率が400%になるように下がればいいのか？容積率400%が使えるようになるには70cmか？
→ 街並み誘導型地区計画では壁面後退することにより、容積率を検討する際の幅員を広くするなどの緩和が可能となります。下高井戸においては、安全な歩行者空間を確保するための後退幅を検討していますので、しっかりと皆様と話し合いながら進めてまいります。 街並み誘導型地区計画の緩和による容積率の算定は、(道路幅員+壁面後退×2)×6/10で計算し、都市計画で定められている指定容積率(商業地域400%)と比較し、小さい方の値で建築計画を検討することになります。 例: 〈商業地域、道路幅員5.3mで街並み誘導型の地区計画で0.7m後退した場合〉 (道路幅員5.3m+壁面後退0.7m×2(道路の両側))×(6/10)×100=402% 指定容積率400%(商業地域)<道路幅員による402% →※容積率400% 道路幅員により変わりますので一概に言えませんが、0.7m後退いただければ道路幅員による容積率の算定は400%を概ね利用できます。 ※容積率は他の要件により最大限使えないこともあるので、敷地の条件により異なります。
<ul style="list-style-type: none">4階以上を後退するなら、400%の利用を可としたい。
→ 4階以上の後退につきましては、「現状の商店街のイメージを残し、空を感じられる商店街を

継続維持したい」との懇談会参加者のご意見を参考に検討しています。現状の建物が3、4階の街並みから高層化された街並みとなることで、商店街の利用者が圧迫感を強く感じるものが考えられます。そのため、容積率の緩和(道路幅員による)だけでなく、圧迫感を軽減させることも重要だと考えています。そうした中で、現状で容積率400%が活用できない敷地が多い現状を踏まえながら、総合的に下高井戸駅周辺の商店街の将来像を見据えて、地区計画の検討を進めていきますので、ご理解ご協力をお願いいたします。

- ・ 日大通り北側の敷地は4階がほぼ限界なのに、南側だけ5階以上の高さ制限で良いのか。(不公平ではないか)

→ 日大通りについては、現状においても道路の北側と南側の敷地において建築する際の設計条件(日影規制や高度斜線等)が異なるため、建てられる建物の規模が異なります。そのような中、下高井戸駅周辺のより魅力的な商店街の将来像を実現するために、どのような街づくりのルールづくりがよいのか皆さんのご意見を伺うための街づくり懇談会を開催し、進めていきますので、ご理解ご協力をお願いいたします。

地区計画による影響

- ・ 今の建物はどうなるのか(地区計画で決定された内容の影響を受けるのか)

→ 建替えなどをしなければ、現状のまま問題ありません。地区計画の策定後に建て替えを行う際には、地区計画に定められた内容を守っていただく必要があります。

- ・ 最高高さを決めても、裏側(道路と反対側)隣地への陽当たりなどを考慮し、柔軟な活用が必要ではないか
- ・ 高度地区が緩和されても日影規制があり建てられないのではないか?

→ 地区計画策定範囲外の建築基準法の日影制限については、従来通りの基準を順守する必要があります。多くの敷地では現状よりも容積が効果的に利用できるようになりますが、敷地条件や計画内容によっては現状と同等程度となる可能性もあります。

策定期期

- ・ 街並み誘導はいつ頃実施されるのか?
- ・ 地区計画が決定されるのは、いつ頃の予定なのか。

→ 地区計画の策定は令和7年度頃を想定していますが、意見交換の進捗次第では令和8年度以降になる可能性もあります。しっかりと皆様と話し合いながら進めてまいります。

街並み誘導型地区計画の事例

- ・ 歩行者空間の幅やにぎわい空間の街の成功事例を知りたい(都心や大都市ではなく、下高井戸と同じぐらいの規模の街で道路幅が6mぐらいの事例)

→ 区内の商店街に街並み誘導型地区計画を策定した事例としては、千歳烏山駅周辺地区地区計画や下北沢駅周辺地区地区計画などがあります。

【世田谷区 千歳烏山駅周辺地区地区計画】(主に商業地域、過半の道路幅員4m~6m)
千歳烏山では令和3年度に地区計画を策定しました。目標として「合理的な土地利用、安全

で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などの誘導をすることで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図ること」を定め、街づくり形成を目指しています。

【世田谷区 下北沢駅周辺地区地区計画】(主に商業地域、主に道路幅員4m～6m程度)
下北沢では平成18年に地区計画を策定しました。基本方針として「歩行者が主体の安全・快適で、回遊性のある魅力的な商業空間の形成、住み続けられる居住環境の整備、調和のとれた街づくりなどの実現」を定め、目標で定めた街の実現のためのルールとして地区計画を定めています。一部の道路幅員は同程度になります。

【目黒区 自由が丘サンセットエリア地区計画(女神通り)】(6m程度 一方通行)
にぎわい空間の参考事例です。自由が丘では、「細街路に立ち並ぶ店舗の自由で個性的な演出の工夫が活きる魅力的な街並みの創造」することを目標に定めています。

街並み誘導型地区計画の制度は、平成7年につくられ比較的新しい地区計画の手法であるため、多くの地域で街並み形成の途中段階にあります。紹介した地区以外にも多くの地域で街並み誘導型の地区計画を定めており、どの街の街並み誘導型地区計画もその地域の個性を活かした地区計画として、方針や目標、将来像の実現に向けて街づくりのルール(地区整備計画)を定めて取り組んでいます。下高井戸駅周辺地区においても、下高井戸らしいルールづくりのために意見交換などを行い、魅力的な地区計画にするために検討させていただきます。

(4) 補助128号線(→: 区の回答)

整備内容	
・ 幅員20mになると並木はできるのか？	→ 歩道には植樹帯を設け、街路樹を植える予定です。樹種や本数などは、今後検討してまいります。
・ 補助128号線はいつ南の方までつながるのか？	→ 補助第128号線は、幹線道路である甲州街道と桜新町周辺を結ぶ地区幹線道路です。世田谷区内の整備状況については、世田谷通りから南へ約70mの区間が整備済み、世田谷通りから北へユリの木通りまでの約1,500mの区間を東京都で事業を進めております。残りの区間は未着手となっており、整備時期については未定です。
・ 補助128号線ができると、自由に横断ができなくなるのか？その場合、歩道橋が必要となるのだろうか？	→ 補助128号線の横断歩道等の場所などについては、道路事業を進める中で交通管理者である警察と協議してまいります。
・ 補助128号線の交通量が増えると、安全面の心配が大きくなる。	→ 歩車道を分離し、連続した歩道を設置することで歩行者などの安全性も確保し、避難路、緊急輸送路の確保や消防活動の円滑化など災害時における防災性の向上も図れると考えて

います。

(5)京王線高架事業(→:区の回答)

- ・ 交通系駅前広場から下高井戸駅舎に上がるエレベーターを区で設置して欲しい。
- ・ 京王線の高架下との上部活用も一体的に検討して欲しい。

→ 高架下の利用方法については、現時点で未定です。高架下の施設整備に着手できるのが高架化完了後であること、今後の社会需要の変化なども想定されることから、事業の終盤に事業主体である東京都や地元区などの関係者間で検討会を設置し、利用方法を協議していくこととなります。下高井戸駅構内のエレベーターについては、鉄道事業者である京王電鉄が検討すると聞いています。

(6)その他(→:区の回答)

- ・ 世田谷線の駅舎は京王線の高架柱に干渉してしまうように思われるが、位置の変更計画の情報は役所で把握しているのか？

→ 現在、下高井戸駅における世田谷線との交差部については調整中と聞いております。