

明大前駅周辺地区街づくり計画案 —増補版—

明大前駅周辺地区街づくり協議会作成

平成 27 年（2015 年）1 月 25 日

はじめに (明大前駅周辺地区街づくり計画原案の増補版を作成するにあたって)

明大前駅周辺地区街づくり協議会は、2011年12月17日付で「明大前駅周辺地区街づくり計画原案」(以下、「原案」)を作成し、翌2012年2月14日に世田谷区長保坂展人氏に提出しました。

2011年12月から今日(2015年1月)に至る3か年の間に、様々な分野において大きな変化が見られました。その変化および事情変更の中で、我々の「原案」に影響を及ぼすと思われる事項は多々あります。また、世田谷区北沢総合支所街づくり課(以下、街づくり課)が2013年～14年の2か年に亘って開校した「明大前街づくり学校」で、我々は多くを学びました。講師陣のご指導の下、街づくりに対する考え方が深く耕され、私達の問題意識にいい意味での化学反応が起きました。これらについては、後述の「2. 付録 2011年12月17日以降に起こった変化・事情変更」にまとめました。

私達は、こうした変化・事情変更を踏まえて、3年前に策定した「原案」の基本的な考え方はあくまでも変更せずに、「改訂」ではない「増補」をすべきではないかとの意見で一致し、今般、「1. 明大前駅周辺地区街づくり計画案 増補版」を作成するに至りました。増補版作成に当たっては以下の方針を採用しました。

1. 初版発行以降、都市計画決定がなされたなど諸般の状況の変化はあるが、一方、街づくり協議会の検討経緯およびその成果物である初版は住民の意見意思の結晶であるのでそれを尊重し、第2章地区街づくり計画の増補改訂を行い、第1章、第3章は初版のままとする。
2. 第2章街づくり計画の記述に際しては、都市計画決定と住民の意思、意見との相違がもしあればそれも一つの事実であるので、整合性に過度にとらわれることなく記述する。
3. 記述量的に本来、第1章や第3章に記述したほうが適切と思われる個所もあるが、街づくり課にとっては、住民の考えを知ることが一番重要であるとの都市計画コンサルタントのアドバイスを受け、第2章内にそれらも記述する。
4. 改めて初版を読み直すと、当地域には各種「道路」が通っている、あるいは通ろうとしているので、「基本方針を実現するための取組み」においては、「交通機能」に「道路」を契機とした、商業街、住宅街の各種課題も記載されていることが分かる。本来「交通機能」には狭義の「交通機能」を記し、商業街、住宅街の各種課題は、地域あるいはゾーンとして細分してとらえて記述したほうが分かりやすいという意見もあったが、初版との継続性を優先し、基本フォーマットは初版フォーマットを採用する。
5. 記述中の「案①、案②・・・」のような記述はいろいろな構想や考え方を案として記載している。各案は排反を意味しないので案の中の1つを選ばなくてはならないという意味ではない。最終的にその中の1つを実施することもでも良いし、その中の複数、あるいは全部を実施することも可能であるという意味している。(5項は本増補版が承認された2015年1月25日臨時総会で読み上げられた留意事項を再録)

以上により作成した明大前駅周辺地区街づくり計画案の増補版は2015年1月25日の当街づくり協議会総会にて満場一致で採択されました。本書の構成は以下となります。

はじめに
(明大前駅周辺地区街づくり計画原案の増補版を作成するにあたって)

【本書の構成】

はじめに (明大前駅周辺地区街づくり計画原案の増補版を作成するにあたって)
(新規加筆：本ページ)

1. 明大前駅周辺地区街づくり計画案 増補版

第1章 明大前 駅周辺地区の地区街づくり計画が目指すもの (初版と変更なし)

第2章 地区街づくり計画 (案) 増補版 **(【今回増補】：初版の第2章において今回手を加えた箇所は下線付き太字体にて記載しました。)**

第3章 補足説明 (初版と変更なし)

2. 付録 2011年12月17日以降に起こった変化・事情変更 (新規追加)

従って、増補改訂後の、明大前地区まちづくり計画 (案) は 1. 明大前駅周辺地区街づくり計画案 増補版 第2章 地区街づくり計画 (案) 増補版 に記されています。増補改訂後の計画 (案) を急ぎ把握される場合はこの章を参照ください。

本書各ページ下には、「増補版で加筆」「初版と同一」の識別を入れ、増補版で加筆されたページ範囲が分かるようにしました。

2015年1月現在、街づくり課において世田谷区としての「街づくり計画案」を策定しつつあると聞いております。私達は、この増補版が街づくり計画案に反映し、より良い街づくりの一助となることを祈念します。

以上

目次

はじめに（明大前駅周辺地区街づくり計画原案の増補版を作成するにあたって）	1
目次	3
1. 明大前駅周辺地区街づくり計画案 増補版	4
第1章 明大前 駅周辺地区の地区街づくり計画が目指すもの	4
1-0 地区街づくり計画案を今、この時期に提出する意義	4
1-1 京王線立体化が地域にもたらすもの	4
1-2 京王線立体化に際して行政に望むこと	5
1-3 東日本大震災をふまえ、京王線の連続立体化方式の再考を望む	9
1-4 明大前駅周辺地区の防災街づくり	12
1-5 明大前駅周辺地区の地区街づくり計画が目指すもの	12
第2章 地区街づくり計画（案）増補版	14
2-1 地区の概要（名称、位置、面積）	14
2-2 目標	14
2-3 街づくりの基本方針	14
2-4 基本方針を実現するための取組み	15
第3章 補足説明	34
3-1 様々な公共事業計画が集中	34
3-2 和田堀給水所と都市計画道路放射 23 号線（井の頭通り）	34
3-3 都市計画道路 1 5 4 号線	36
3-4 その他の計画	36
添付図	38
添付図 1 地区街づくり計画の図面	38
添付図 2 松原大山通り 街並み誘導型地区計画の検討	39
添付図 3 放射 2 3 号線（井の頭街道）の地下化検討	40
2. 補足 2011 年 12 月 17 日以降に起こった変化・事情変更	41
1. 京王線連続立体交差化事業	41
2. 補助 154 号線および駅前広場	41
3. 世田谷区がめざすまちづくり像	42
4. 世田谷みどり 33	43
5. 世田谷区主催の「街づくり学校」の成果	43
6. 生活道路で多発する交通事故	45
7. 東京の地震被害想定	46
8. 「無電柱化推進法案」（仮称）	47
9. 多発するゲリラ豪雨	48
10. 守山小学校・東大原小学校・北沢小学校の統合	48
11. 和田堀給水所の配水池建設工事の進捗	48
12. 井の頭通りの移設工事計画	49
13. 東京都市計画道路事業幹線街路放射 23 号線計画	49
索引	51

1. 明大前駅周辺地区街づくり計画案 増補版

作成：明大前駅周辺地区街づくり協議会

初版：平成23年（2011年）12月17日

増補版：平成26年（2015年）1月25日

(注)記述は下記のようになっています。

第1章 明大前 駅周辺地区の地区街づくり計画が目指すもの (初版と変更なし)

第2章 地区街づくり計画 (案) 増補版 (**【今回増補】：初版の第2章において
今回手を加えた箇所は下線付き太字体にて記載しました。**)

第3章 補足説明 (初版と変更なし)

第1章は初版と同一です。変更はありません。

第1章 明大前 駅周辺地区の地区街づくり計画が目指すもの

1-0 地区街づくり計画案を今、この時期に提出する意義

明大前駅周辺の地区街づくり計画案を今この時期に提出することは大変に意義深いものであると考えます。何故ならば、ほんの1年前までは、仮定の話、未定の話であった様々な条件を、実際の条件として盛り込むことが可能となったからです。すなわち、「もし大地震が起きたら・・・」という仮定の条件も実際に3月11日の大震災を体験し、M9.0も想定内であることが分かりました。帰宅難民が実際に発生し、甲州街道を延々と歩く大勢の人々を目撃し、自動車の大渋滞も体験しました。また、環境影響評価については、事業段階でのアセスメントでは意味が薄く、計画策定段階からのアセスメントにすべきと言われていた点を大幅に取り入れる形での法改正が実現し、平成23年4月27日に公布されました。さらに、平成23年6月には、4haという広大な敷地を持つ和田堀給水所の施設の耐震建替えの方針が東京都から公表されました。以上のような最新の情勢を踏まえ、新しい法律の趣旨に沿った形での街づくり計画を作成し提案することは、この時代に生きる私たちの責務であると同時に、大変に意義深いことであると考えます。

1-1 京王線立体化が地域にもたらすもの

- (1) 昭和43（1968）年12月に都市高速鉄道10号線として都市計画決定された京王線の連続立体交差事業は、その後40年の年月を経て、平成20（2008）年5月、代田橋駅～八幡山駅の区間においてようやく着工準備採択となりました。そして、平成21年11月には、笹塚駅～つじヶ丘駅間における連続立体交差化・複々線化事業として都市計画素案が発表され、今日に至っています。
- (2) 京王線の連続立体交差化は、「開かずの踏切」による交通渋滞の解消や踏切事故の根絶、南北市街地の分断解消、道路網の整備などのほか、立体化により新たに創出される空間を活用した公的施設の建設、駅周辺商店街での賑わいの再生、密集した周辺住宅地での防災性の向上や住環境の改善など、様々な形で街づくりが進みだすことに大きな期待が寄せられ

ます。

- (3) 一方で、立体化の計画線内に、あるいはそこに近接して居住する人々や仕事をする人々にとっては、立ち退きや引越を余儀なくされること、同じ場所で仕事を続けられなくなること等、大きく、現実的な問題をもたらします。加えて、立ち退きや引越が周辺で起こったため、それまでは鉄道から離れていた敷地や建物が新たに鉄道と直接面するようになり、環境が大きく変わることもあります。また、平成21年11月に示された、現在の都市計画素案では、線増線は地下方式ですが、在来線は高架構造になるとされています。これでは、南北市街地の分断が解消されないだけでなく、高架駅や高架橋という高架構造物により、騒音や振動、日照や景観、新たな遮断要素による様々な環境への影響が生じることも懸念されます。
- (4) このように、京王線の連続立体化事業やそれに付随するいくつかの事業は、地域社会や経済にとって大きなメリットをもたらす可能性を持っている一方で、その内容によっては地域社会やそこに住む人達にとって大きな環境の変化をもたらすものであることがわかります。
- (5) 世田谷区は「世田谷区都市整備方針（2005年3月）」において「北沢地域整備方針」の中の「街づくりの主要な目標」では「きめの細かい修復的な街づくりを基本とすること」と記述していて、それは「北沢地区の高密度に市街化した地区では、地域にとって大切なその地域が時間的な積み重ねで養ってきた環境を保全しながら、きめ細かく、建物の建て替え時に少しずつ街並み整備していく事が効果的である」としています。問題点として、抜本的な都市改造は地域の時間的な積み重ねによる街の形成過程や記憶などの大切な環境を失う事とも表記されています。さらに、北沢地区では極めて限定されたしまった緑と水の環境はこれ以上減らしてはならないとまで踏み込んだ方針を謳っています。これらの方針については明大前駅周辺街づくり協議会員も望むところです。

1-2 京王線立体化に際して行政に望むこと

1-2-1 計画の立案に関する基本的な姿勢について

- (1) 京王線立体化は公共事業の一つであり、公共の福祉を目的として実施されるものですが、この事業により生活や財産、あるいは仕事上の影響を受ける全ての人々の事情を考慮し、思いやりと誠意ある対応が行われることが最も重要で、事業者である東京都と京王電鉄にはこの点を強く望みます。また、地元区である世田谷区は、地元の事情や意向などを事業者に伝える役割、事業者と地元との間を取り持って調整する役割等を担っていることから、それをしっかり果たすことを望みます。例えば立体化により生み出される空間の利用などについては、地域の事情や住民要望をきめ細かく反映させて検討することを事業者や世田谷区に強く望みます。
- (2) この点は鉄道立体化事業のみにとどまらず、これにあわせて実施される都市計画道路整備や、

その他の都市施設の改良整備等、他の公共事業についても都市計画法の精神（注記1）に基づいた健康で文化的な都市生活を確保し、土地の合理的な利用を図る、住民のための事業として、行政の縦割り組織を超えた広い視野のもとに実施されることを強く望みます。道路整備においても地域の事情や住民要望をきめ細かく反映させて検討することを事業実施主体である東京都と世田谷区に強く望みます。

注記1：「都市計画法の精神」・・・都市計画法第1条「目的」及び第2条「基本理念」参照。

（目的）

第一条 この法律は、都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（都市計画の基本理念）

第二条 都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

- (3) 現在計画中の鉄道立体化事業は、京王線の複々線化事業を前提にして考えられています。確かに、京王線の複々線化事業は都市決定されていますが、首都圏の鉄道網整備のマスタープランである2000年の「運輸政策審議会 答申第18号」では、「笹塚―調布間の複々線化」は「今後整備について検討すべき路線（沿線の開発プロジェクトの進捗状況、輸送需要動向、投資能力などを踏まえつつ、整備の必要性、整備方策などについて検討すべき路線）」（B項目）となっています。2009年時点で、目標年次（2015年）までに整備を推進すべき路線（A項目）は大部分が完成あるいは着工されていますが、B項目事業の大部分は、開業の目処さえ立っていない路線です。複々線化事業の推進は京王電鉄に決定権がありますが、複々線化事業の実現を前提に鉄道立体化事業の構造形式を決めるのであれば、複々線化事業の実現を担保するための枠組みを京王電鉄とともに構築するよう、事業実施主体である東京都に強く望みます。もしも、この枠組みが構築できないようであれば、複線のままでの立体化事業の構造形式比較も追加して検討するように、事業実施主体である東京都に強く望みます。また世田谷区には、東京都からの意見照会の際に、以上の点に関して東京都に要望するように強く望みます。

1-2-2 環境影響評価に「戦略的アセスメント」の適用や「対案との比較評価」を望む

- (1) 京王線の立体化事業に関する環境影響評価は、平成23年3月7日から「京王線の連続立体交差化・複々線化、関連側道計画等の都市計画案および環境影響評価準備書の縦覧」が始まりました。これらの資料に関する説明会は、もともとのスケジュールでは、統一地方選挙や都知事選挙を控えた3月16日～28日にかけて開催されるはずだったのですが、3月11日に発生した東日本大震災の影響でスケジュールが変更となり、5月16日～25日に説明会が行われました。実はこの間の、平成23年4月27日に、ある法律が公布されました。この法律は「環境影響評価法の一部を改正する法律」と言われるもので、従来の環境影響評価法（以下「旧法」と表記）にくらべて、早期の段階から、より広範囲な環境配慮が行える仕組みや対案との比較を含む検討を行う「戦略的環境アセスメント」を制度化するもので、これまでの環境影響評価法では不足があったと指摘されてきた点を是正するものであるとされています（注記2）。この改正後の法律（以下「新法」と表記）の実際の施行は、公布の日から2年を超えない範囲で政令により定める日から施行されるのですが、環境アセスメントの考え方は国全体としてこの制度の方向に向かうことがはっきりしました。現実には、相模原市内に駅ができるとされているリニア中央新幹線は、新法に沿って環境影響評価を行うということがJR東海から発表されてい

ます。一方で、5月に行われた京王線の連続立体化計画に関する環境影響評価書の準備書に関する説明会では、説明会に先立って4月27日に環境影響評価法の改正内容が公布されたことは一言も説明がありませんでした。今回の調査が、新法の公布によって時代遅れとなった旧法に従った調査や評価であることについても言及はありませんでした。条例により、東京都に関わる計画は平成15年度から計画段階のアセスメントをやることになっていますが（以降「都アセス」と呼ぶ）、本事業は対象区間の長さ等の解釈の問題で、国が実施するアセスメント（国アセス）を実施することになったという経緯があります。ところが現在は国アセスでも環境影響評価の方法について、従来の「事業アセスメント」から「計画アセスメント」となる法律が公布されているわけです。法律の施行前とはいえ国アセスでも「計画アセス」の実施を定めている状況では、元々が条例で「計画アセス」の実施を定めている東京都は、「計画アセス」の追加実施をすべきであると考えます。また、世田谷区は東京都に対してこれを強く求めるように望みます。

注記2

- ① 今回の環境影響評価法の一部改正にあたって環境省からは、これまでの事業アセスメントの限界について以下の趣旨が発表されている。
 - (1) 「事業アセスメント」が実施される段階では、すでに様々な意思決定が行われていて、柔軟な対応が困難であること。
 - (2) 「事業アセスメント」では、個別の事業に対する影響が累積して発生する問題に対応できないこと。
 - (3) 経済全体の持続可能性の確保といった、新しい問題に対応しがたいこと。
 - ② これらの検討課題を受け、従来の「事業アセスメント」から「計画アセスメント」へと環境影響評価の考え方を変更し、法令の内容もその趣旨に沿ったものに変更する。
- (2) 今回の環境影響評価準備書は、行政の提案している「高架2線+線増線地下2線」という素案一つだけを対象とした調査、予測、評価です。しかし前項で記述したように環境影響評価の主流となりつつある対案との比較（たとえば八幡山駅付近も含めた完全地下の案）はありません。今後、対案である完全地下4線の案との比較も含めた適切な調査、予測、評価とそれに基づいた対策が行われることを事業者に望みます。

1-2-3 都市計画道路

鉄道の立体化はその後に続く都市計画道路の整備が主たる目的とされる大規模な交通インフラの整備事業です。

明大前駅周辺地区では補助154号線と放射23号線が計画されています。両計画はともに50年以上前に都市計画決定されたものであり、現在の価値観とは隔たりがあります。両計画には以下に述べるいくつかの懸念があるので、両計画の必要性の再検証を求めます。また、これらの道路予定地は住宅地、寺社、墓地、公園となっていることから、これらを立ち退きさせてまで、道路を新しく建設しなければならない理由について説明を求めたい。

(1) 補助154号線についての懸念

補助154号線計画案は環八の等々力から明大前駅北の甲州街道に突き当たる全長約7kmの南北道路です。これは環七、環八間に唯一の南北道路となり、現在は無い大量の交通の流入が予想されています。さらにこの南北道路が交差する目黒通り、駒沢通り、246号線、世田谷通り、赤堤通りからの進入もあるために交通量の増大は図り知れません。補助154号線は地域の唯一

の小学校である松原小学校の横に接して計画されているので、地域分断の回避および登下校時の交通安全確保の面からも見直しを求めます。さらに、この補助154号線計画案は欠陥道路として指摘されています。甲州街道に突き当たる箇所では、右折のできない、左折専用道路として計画されているからです。このような主幹道路と位置付けられるような道路が甲州街道の側道に連結される構造は理解できません。以上の観点から補助154号線については地下化にして地域の分断の回避、学童の安全を確保し、かつ、甲州街道に交差点を設けて右折できる構造にさせていただくか、それが不可能な場合には道路の計画案の廃案を提案したい。

(2) 放射23号線についての懸念

放射23号線は渋谷からの井の頭通りと呼ばれる通りで、計画案は環状七号線の大原2丁目交差点と甲州街道の松原交差点までの1.3kmを結ぶ新設道路計画です。現在の井の頭通りは和田掘給水場を迂回していますが、これを25m～33mの幅員で半径250mの曲線道路を新たに住宅地の真ん中に作る計画です。東京都は「区部における都市計画道路の整備方針」（平成16年3月）において放射23号線は渋滞解消のために必要としています。京王線の立体化事業で踏切を解消することによってこの渋滞については緩和可能と考えます。幅25m～33m道路で半径250mの曲線道路は通過交通の速度を考えればかなり窮屈と言わざるをえません。さらに住宅地への新設道路の建設は大型交通車両（タンクローリー、大型トレーラー、大型ダンプカー）の通行に伴う振動・騒音・大気汚染を閑静な住宅地に持ち込むこととなり、大きな環境変化を憂えるものです。また、本年6月、東京都水道局は和田掘給水所の大規模な改造を計画中であると発表しました。都市計画という大局から見れば、この際、給水所改造計画と合わせて放射23号線計画を練り直すことは、経済的観点から見ても至極妥当なことであると指摘したい。以上の観点から放射23号線の計画については和田掘給水場の全面改修計画と連動させて、計画全線を地下化にして地域の環境保全と交通渋滞緩和の一举解決を図っていただきたい。

- (3) 平成21年11月に明大前駅周辺街づくり協議会が実施した住民へのアンケート調査(587人の回答)ではこの二つの新設道路(補助154号線と放射23号線)計画に対して「騒音、大気汚染、交通安全に不安」と言う意見が多数を占めました。このような住民意見について行政が真摯に受け止めて耳を傾けていただきたい。

1-2-4 駅前広場が洪水ハザードの危険がある場所に設定されている件について

世田谷区は平成22年12月に明大前駅の駅前広場都市計画素案を発表しています。ここに示されている駅前広場の予定地は、世田谷区発行の洪水ハザードマップにおいて「浸水予想区域」に該当しています。明大前駅周辺街づくり協議会の合同部会で世田谷区に確認したところ、このハザードマップでの浸水予想区域に指定されている事について検討しておらず、雨水貯蔵施設、下水道管の再整備の中で、今後の課題として、下水道局とも協議し、対応を検討しますとの回答を得ています。駅前広場都市計画素案での駅前広場の位置を確認してみると、明大前駅南側に位置しています。この南側から松原5丁目、梅が丘中学までは下り坂になり、松原5丁目辺りが低地となっています。これまでの世田谷区の水害被害記録を見てみると平成元年から22年までの間だけでもこの地域で浸水被害が発生している事が確認できます。この際の雨量については40～100mm/時間と記録されています。今、明大前駅前広場が当該区域に建造された場合には、大規模な平面に降り注いだ雨によ

って下流の松原5丁目に甚大な被害が予想されます。これを防ぐ対策としては大規模な貯水槽と下水道網の大掛かりな改善が必要になります。たとえば駅前広場の広さが3000平方メートルと仮定した場合には、集中豪雨としての想定で雨量100mm/時間の集中豪雨では300トン/時間、総降水量500mmでは25mプール5個に相当します。このような集中豪雨に対する大規模の貯水設備を設けることについての費用についての検討が駅前広場の選定の際に欠如していることは大きな問題であり、再考すべきであると考えます。

1-3 東日本大震災をふまえ、京王線の連続立体化方式の再考を望む

1-3-1 建設コストの視点から

- (1) 平成21年11月に行政が公表した素案によれば、京王線の笹塚～つつじヶ丘間の連続立体化事業は、まず高架2線を作りその後線増線として地下2線を作り、結果として複々線化する というものであります。(以下これを「素案」または「2線高架+2線地下案」と呼びます。)
- (2) 一方、住民の側からは4線とも地下にしてほしいという強い要望が出されています。行政側は、現在の素案(2線高架+2線地下案)を選んだ理由として、事業費が安いことと、工期が短いことを挙げています。素案では2200億円に対して、八幡山駅の付近の高架橋を再利用した形での行政側の地下化の案では3000億円かかるというのがその理由です。
- (3) しかしこれは、以下の各点においてコストの評価の方法として見落としがあるのではないかと危惧いたします。
 - ① 行政が比較の対象として検討した「地下化の案」は、八幡駅付近の築40年の高架橋を再利用する計画です。このため地下から高架の上までのスロープを新たに建設するなどのコストが含まれています。いわゆる「完全地下案」と称される八幡山駅付近も含めて全部地下にするという案ならば、このようなスロープを作らずに済みますが、残念ながら行政のご説明の中では、八幡山駅付近も含めて全部地下にするという案は比較の中に入れておりませんでした。完全に地下にする方が、八幡山駅付近のスロープのコストがかからないので、行政の説明する「地下化の案」よりもさらに安くなる可能性も考えられます。
 - ② 駅前広場や環境側道など、「区」の事業として行われる費用が含まれていません。鉄道を地下化して、その上部にあたる地上部分を利用すれば、駅前広場をつくる場合の買収面積を小さくできる可能性があります。(これは高架の場合にその下に駅前広場を計画することも同じ) 既存の建て物の立ち退き・解体工事に伴う膨大な量の建築廃棄物も大幅に減らすことができます。さらに地上の構造物による影ができないので、環境側道は不要となり環境側道を作るために必要だった土地の買収費用も節約できる気がします。このような考え方を取り入れれば、行政側の素案よりも総事業費が安くなる可能性も出てくると思いますので是非とも検討していただければと考えます。
 - ③ 連続立体化を行うことによって生じる便益の部分を考慮に入れていません。行政の説明する「高架の方が安いから」というのは、建設にかかる最初の費用によって比較しています。上記の②で記述したような用地買収にかかる土地代や人件費、あるいはそれにかかる期間などは計算に入れていませんし、逆に地下化することによって上部が利用できるようなプラスの部分(便益の部分)には言及されていません。鉄道や高速道路が地下化された

部分では、その上部は緑道や交通広場、あるいはレンタル菜園など、ほぼ例外なく住民に歓迎される施設が作られています。世田谷区内のように地価が高い場所で、これだけまとまった土地が利用可能になる機会は極めて稀で、鉄道は地下化した方が安上がりであると言えます。

- ④ 現在の行政側が行った環境影響評価では、高架案と地下案の環境影響に関する直接比較を避けているようにも見えます。完全地下の案において環境負荷が少ないことは、平成元年に東京都が行ったこの地域の鉄道連続立体化に関する調査報告書（注記3）に記述されています。この平成元年の東京都の報告書に関しては、素案の説明会に始まった一連の行政の説明においては一度も言及されませんでした。この調査内容と結果を踏まえれば、平成元年当時提案された完全4線地下方式のいくつかの案のうちのどれか1つや、それから派生した地下化の案が、環境影響が小さいとして有力な選択肢の1つとして浮上してきたはずだと思います。

注記3：「京王線連続立体交差事業調査 報告書 京王帝都電鉄京王線（笹塚～上北沢間）」
平成元年3月 東京都

- (4) このような点で、行政の説明では、行政側の選択した「素案」（2線高架＋線増線2線地下の案）がもっとも安く、早く工事が完了すると説明されていますが、いますこし他の案も比較対象として検討して、本当にどの案がコスト削減や工期短縮の観点から有利であるのかを確かめる必要があると考えます。

1-3-2 防災の視点から

- (1) 前述の「環境影響評価準備書の縦覧」の間に開催された説明会では、近隣住民から東日本大震災の経験を踏まえ、今後起こりうる首都圏大地震を想定して、防災面からの配慮に注力すること、そのためには、地震に強い地下鉄道の利点に着目して、高架地下併用方式を全面地下方式に変更することを検討してほしいとの要望が寄せられました。この意見に対して、事業者からは検討する用意はないとの回答がありましたが、今後100年といった長期的視点に立って、事業者には再考を望みます。
- (2) すなわち、京王線の立体化に当たっては、中央防災会議が想定している東京湾北部プレート型地震を考慮して、その場合に想定される震度に対応することを前提にして、構造物の耐震設計をやり直し、高架と地下の比較分析を改めて行うこと、そしてその情報を開示することを事業者に対して強く要望します。
- (3) 平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、東北新幹線の高架橋が百数か所、東北本線などの在来線高架柱が120か所損傷を受けました。仙台の地下鉄南北線では、全17駅のうち14駅が地下にあり、深刻な被害はなく震災から3日後の3月14日に復旧したこととは対照的に、同線の地上部分の泉中央、八乙女、および黒松の3駅間の高架橋は50か所も損傷し、復旧は震災から約50日後の4月29日でした。高架橋ではこのほかにも橋梁接受部損傷6か所、アンカーボルト46本中17本破損などが報告されており、高架橋の地震に対する脆弱さが数値となって現れました。この事実を指摘するまでもなく、地下方式は高架方式よりも地震に対する抵抗力や耐震性の面で数段優れていることを多くの事例が証明

- しています。また阪神淡路大震災では阪急鉄道伊丹駅をはじめ高架下構造物において多くの死傷者が出たことに加えて、破損や倒壊の危険が発生した高架構造物が直下の道路交通の妨げになり、避難や救助、あるいは災害復旧の大きな支障になったことも思い起こされます。高架方式と地下方式の比較分析にあたり、これらの事実を真剣に直視してほしいと思います。
- (4) なお、前述の都市計画素案によれば、線増部分の地下鉄道には調布から笹塚までの間、駅が全く存在しない計画となっていますが、災害時の乗客の避難に支障があるのではないかとの懸念の声が協議会の中からも聞こえます。万全の対策を講じ、住民および京王線利用者に対して説明することを望みます。

1-3-3 公害の視点から

京王線の立体化に伴う公害は、住民の負担の観点から考えると、建設工事期間中の公害と工事完成後の運行中の公害の二つがあります。前者については、前述の都市計画素案は、高架による立体化工事終了後に地下による複々線化に着手するという計画で、全体の建設工事期間が15年を超える長期間になっています。建設工事期間を短縮して住民の負担を軽減することを事業者強く求めます。また、後者については、高架と地下との比較において騒音や振動などの公害がより少ない方式とすることを同時に要望します。

1-3-4 防犯の視点から

- (1) 京王線の在来線が高架となる場合は、駅近くの高架下は駐輪場、店舗、公共・公益施設となるようですが、駅から離れた住宅街に近い場所では高架下や高架橋の治安・安全に不安があります。治安に配慮して夜間の明かりを増やすなどの対策が考えられますが、高架下はホームレスなどがたまりやすいのも事実で、このたびの街づくり協議会の検討中でも幡ヶ谷駅～笹塚駅間の高架下に住むホームレスの状況などの写真が報告されました。
- (2) 教育機関が集積する明大前駅周辺のこの地域には少年少女が多く集まります。良好な治安・環境を守るという観点からは、夜間の高架下および高架橋に対する住民の不安は拭い去ることができません。これを解決する唯一の方法は、高架をなくすこと、すなわち、京王線の地下化に計画変更することではないかと考えています。

1-3-5 これまでの行政の検討

- (1) 1970年（昭和45年）と1973年（昭和48年）の2度にわたり、世田谷区議会は世田谷区のような大都会の場所での高速鉄道は地下方式で整備すべきという決議を全会派一致で行い、国や東京都に申し入れております。この決議を覆す決議は行われていないため、現在でもこの決議は有効であると考えます。すでに40年前の時点で採択された世田谷区議会での決議の通り、京王線は地下方式で整備することを東京都や関係各方面に世田谷区として要望することが妥当であると考えます。その上で、鉄道を地下化したことによってできる地上の空間を、街づくりや街の活性化、乗客や住民の災害対応力の強化や、利便性向上のために利用してゆきたいと考えます。
- (2) 東京都が作成した平成元年の「京王線連続立体交差事業調査 京王線（笹塚～上北沢間）」の報告書を持ち出すまでもなく、鉄道などの地下化技術の進歩した現在においては、事業コスト

全体とそこから得られる便益や環境への負荷の低減効果を考慮すれば、鉄道は地下化した方が
良いという結論が出る可能性が高いと考えられます。

1-4 明大前駅周辺地区の防災街づくり

「首都直下地震」に対して震災時に想定される事態をいろいろと想定し、どう避難をするかを
検討した上で防災街づくりを進めます。現在は最も大きな被害が予測される「震災発生直後の
大規模火災」を想定した「一時集合場所→広域避難所→避難所」という避難計画に基づいて「災
害応急対策」を整備しています。勿論これは第一に整備すべきですが、大規模火災は起きなく
とも、交通網、ライフライン等のインフラに打撃を受けた時の対応策も考えるべきです。

これに関して、中央防災会議の「首都直下地震避難対策等専門調査会報告」（平成20年10
月27日発表）では、現状について以下の10の課題があることを指摘しています。

【避難者及び応急住宅需要に関する課題】

1. 膨大な数の避難者・避難所生活者の発生
2. 被災地域内での避難所の不足
3. 必要物資等の供給支障
4. 避難者が必要とする情報の不足
5. 応急住宅の不足

【帰宅困難者に関する課題】

6. 発災直後の一斉帰宅による混乱等の発生
7. 都心部等での大量の滞留者の発生
8. 駅周辺での混乱の発生

【避難者と帰宅困難者に共通する課題】

9. トイレ、休憩場所等の不足
10. 避難場所の運営等の混乱

上記の帰宅困難者に関する課題は、平成23年3月11日の東日本大震災における都内の混乱状
況を見事に予測していましたが、行政の準備や対応は課題を解決しているとは言えない状況で
あり、課題への対応は急務です。「明大前駅周辺街づくり」だけで全ての課題に対応できるわけ
ではありませんが、貢献できる部分も多いはずで、明大前駅周辺地区には現在でも「避難場所」
に指定されている1つの小学校と2つの私立高校があります。現在の防災計画に定められた「避
難所」の機能を再検討し、大規模火災の発生／予測状況によっては発災後数時間以内から「避
難所」の開設できるように整備していけば、上記課題の内の2、3、4、8、9、10に関し
ては貢献できます。加えて、明大前駅において震災後の交通網の被害状況や近隣の避難場所・
休憩場所の設営状況を情報発信できれば、さらに効果的な対応が可能です。地区街づくり計画
においては、以上の考え方に基づいて防災街づくりを計画します。

1-5 明大前駅周辺地区の地区街づくり計画が目指すもの

- (1) 明大前駅周辺地区は、京王線・井の頭線により、新宿へ6分、渋谷へ7分と2つのターミナル駅に短時間で往ける、通勤・通学に極めて便利な地区であり、このアクセス性の高さから、住宅地となりました。一方、商店街は、年々、日常の買い回りの店が減少し学生相手の規模が比較的小さい商店が多くなりました。商店街の範囲も限られ、日常の買い回りに便利な店が不足しているのが現状です。
- (2) わたしたち明大前駅周辺地区街づくり協議会は、京王線連続立体交差化事業が推進されるにあたり、にぎわうところはにぎわい、静かなところは静かなまま保つことを求めます。「静かな環境を確保するために鉄道や道路などの公共交通機能は地下化を推進して欲しいと希望する一方で、賑わいや街の活性化を促進するために、容積率などについてはある程度の緩和措置を行うことを望みます。「容積率の緩和に伴って公共機関や文化的施設を誘致し、明大前地域が人の集まる一つの中核としたいと考えます。
- 具体的な方策の例としては
- ① 駅の周辺地域で容積率を緩和し、土地利用区分を再考すると同時に1階と2階には商店を入れるという取り決めにして、通り沿いの賑わいを確保する、
 - ② 容積率緩和の条件として、一定割合以上の住宅の設置をルール化する、あるいは
 - ③ 集会場をはじめ図書館や児童館といった施設が明大前駅では不足しているので、容積率が上積みされた場所ではこれらの都市施設の拡充を目指す、
- などの取組が考えられます。
- (3) 住宅地に重点を置くこの街を、緑豊かな静なところとして保全し、世田谷区が推進する「みどり33」運動に呼応して、さらに緑を創生していきたい。そして都市計画道路放射23号線・補助154号線の整備にあたって、その必要性を検証した上で、交通安全と環境保護を尊重した計画とし、特に通過交通の住宅地への流入を抑制する必要があると考えます。
- (4) 一方、商業地は、まとまった範囲で大いに、にぎわってほしい。日常買い回りに便利な店を増やし、駅前広場は可能な限りコンパクトにし、自動車の交通機能より、防災機能や歩行者・自転車利用者の快適を重視して計画すべきだと考えます。
- (5) 明大前駅周辺の多くの方は、京王線の「開かずの踏切」の早期解消を強く望んでおります。しかし、京王線連続立体交差化事業にあたって、今後100年、200年の長い将来も考えると、京王線を地下化し、その上部を有効活用することがこの街にとって最も重要なことであると考えます。
- (6) 明大前駅周辺には明治大学をはじめとして、松原小学校、日本学園、日本女子体育大学付属二階堂高校、幼稚園等が立地し、住宅地と教育施設が一体となって、この地区の特徴を形成しています。この街に生活するわたしたちとここへやってくる若い人達が安全で快適に過ごせる街を目指した計画を提案いたします。

第2章 地区街づくり計画（案）増補版

2-1 地区の概要（名称、位置、面積）

初版の第2章に今回手を加え増補版
としています。加筆箇所は下線付き
太字体にて記載しました。

名 称	明大前駅周辺地区街づくり計画
位 置	松原一丁目、松原二丁目、 松原五丁目18～20番、34～39番、41～43番 各地内
面 積	約60ha

2-2 目標

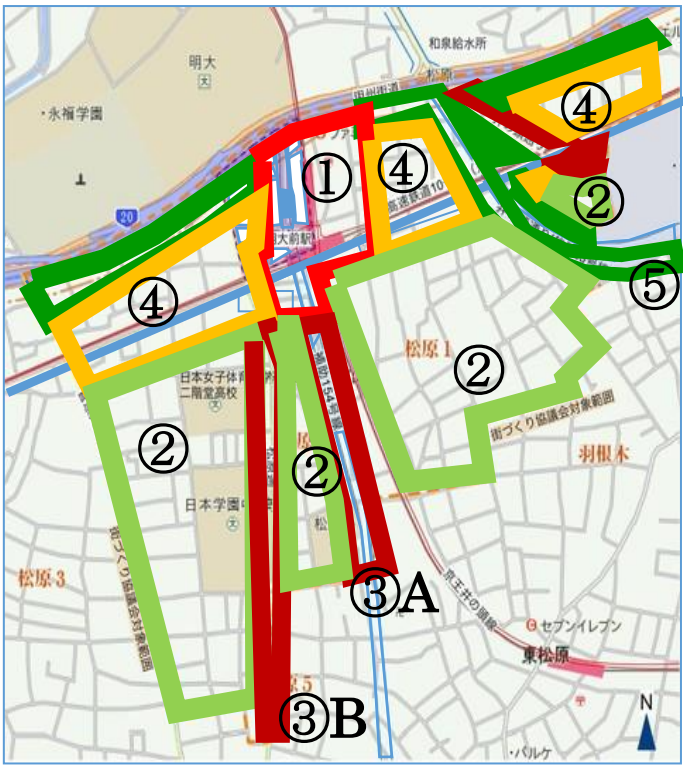
街 づ く り の 目 標	<p>「地区街づくり計画」の提案意図に基づく、街づくりの目標は以下の通りとする。</p> <p>① にぎわうところはにぎわい、静かなところは静かなまま保つ。</p> <p>② 鉄道整備を契機として商店街の活性化をはかる。</p> <p>③ 教育機関が多いことを一つの特徴として活かす。</p> <p>④ うるおいのある緑豊かな住環境を保全するとともに、新たな緑を創出する。</p> <p>⑤ 防犯や防災に十分対応できる安全で安心な街づくりを進める。</p> <p>⑥ 高齢者や障がい者が安心して暮らせる街づくりを進める。</p> <p>⑦ <u>鉄道や道路網の整備にあたっては住宅街への影響が最小限になるような方法とする。</u></p> <p>⑧ <u>住宅地と駅が近く、交通至便である地域特性を生かす。</u></p>
---------------------------------	---

2-3 街づくりの基本方針

街 づ く り の 基 本 方 針	<p>上記目標を達成するために、次の基本方針に基づき街づくりを進める。</p> <p>① 土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業地区は既存の商店街等を中心として、住宅地区側への拡張は必要最小限とする。 ・ 住宅地区は原則として既存の住居系用途地域を継承する。 <p>② 交通機能（地区全体、駅周辺の交通体系と周辺設備）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の交通体系を整備し、商店街の歩行者回遊性を高めるとともに、秩序ある自転車利用を促進し、現在の商圈を拡大させる。 ・ 連立事業に関連して駅施設、駅前広場を整備し、商店街との関連性を高める。 ・ 公共交通施設、道路、公園などはユニバーサルデザインの視点で街づくりを進める。 ・ 教育機関への通学者の安全のために、歩行者空間の質と量の両面に配慮する。 <p><u>通学路の安全の強化のため、学校の周辺においては車と歩行者が完全に分離となる構造の道路を促進する。</u></p> <p>③ 防災機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏大震災に対応できる街づくりを進める。 ・ <u>要所要所で電線の地中化をおこない、大震災の際に電柱が倒れて道路が閉塞状態になることを防止する。</u>
---	--

街づくりの基本方針	<p>④ 商店街づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物をする為の利便性を高め集客力を高める。 ・ 教育機関の多さに鑑み、青少年の健全な育成に配慮した商店街を目指す。 ・ <u>鉄道の北側にも、南側にも、両方の地域の振興に配慮したまちづくりを目指す</u> <p>⑤ 住宅街づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各住宅地内の既存の緑を保全し、建物の建て替え時には、さらなる緑化を推進する。 ・ <u>鉄道の連続立体化に伴う明大前駅の改造計画や補助154号線、放射23号線が住宅街の環境を侵食しないようにする。</u> <p>⑥ その他街づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 子どもや女性が一人でも歩けるよう防犯対策を行う。 ・ 環境へ配慮した街づくり。
-----------	---

2-4 基本方針を実現するための取組み

基本方針を実現するための取組み	土地利用	<p><u>地図：以下の土地利用及び交通機能、商店街づくり、住宅街づくり、その他街づくりの記述における場所の確認用地図</u></p> 	<p>【本地区を確認に使用している個所一覧】</p> <p><u>土地利用</u></p> <p>① 商業地区の地区別方針(地図 ①)</p> <p>② 住宅地区の地区別方針(地図 ②④)</p> <p><u>交通機能</u></p> <p>④ 駅前の広場(地図 ①)</p> <p>⑤ 駅前商店街(地図 ①)</p> <p>⑥ 松原大山通り (大山通り商店街) (地図 ③B)</p> <p>⑦ 都市計画道路放射23号線(井の頭通り) (地図 ⑤)</p> <p>⑧ 都市計画道路154号線(地図 ③A)</p> <p>⑨ 地先道路の整備(主に地図 ②)</p> <p>⑩ その他南北の道路 (地図 ②)</p> <p>⑪ <u>連続立体化と、都市計画道路の整備が住宅街に影響しない街づくりを目指す。(地図 ②、④)</u></p> <p><u>商店街づくり(地図 ①)</u></p> <p>ただし、<u>松原まちづくり出張所移転(地図 ②から①へ)と松原2丁目会館への転用(地図 ③Aから②へ)</u></p> <p><u>住宅街づくり(地図 ②)</u></p> <p><u>その他街づくり</u></p> <p>③ <u>教育機関が多いことを1つの特徴として活かす(地図 ②)</u></p>
		<p>① 商業地区の地区別方針(P15 地図 場所の確認用地図 ①)に</p>	

基本方針を実現するための取組み

土地利用

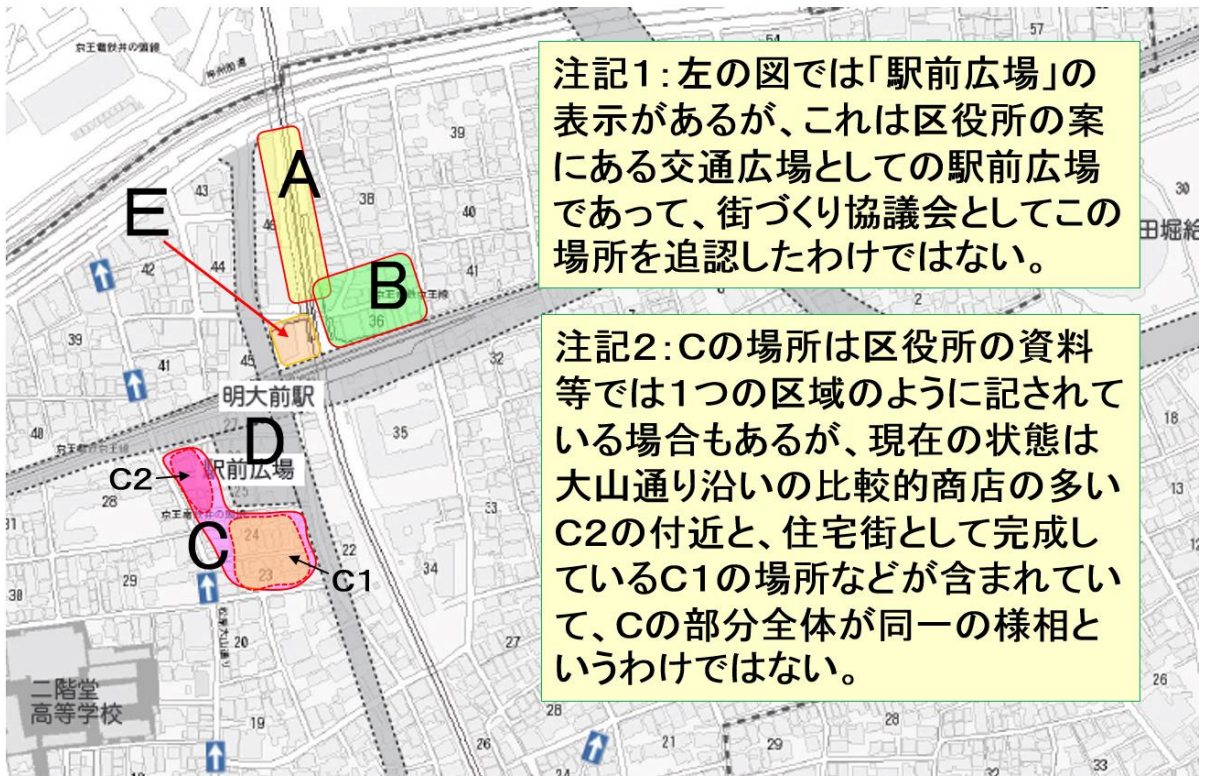


- ・ 既存の商店街ごとにゾーン分けしてその街の特徴にあった建物高さや、しつらえ、看板等の調和を検討し、地域の歴史や個性を生かした商店街をつくる。
- ・ 駅周辺を以下の3つにわけて土地利用や商業振興を考える
 - (a) 北西側・・・154号線の甲州街道に接続する部分までの区間で、すでに整備が完了している。
 - (b) 北東側・・・古い建物と商店が立ち並ぶ地区である。しかし来街者は多く、合意がもし形成できれば、耐震性などの安全性に配慮した整備や建て替え促進の可能性を検討し引き続き商業空間としての発展をはかる。
 - (c) 南西側・・・現在の京王線沿いの商店街は鉄道敷の幅によりなくなってしまふ。大山通り沿いなど残った商業空間の利用効率を高める工夫を行なうとともに、歩行者の安全を図ることによって来街者の増加をはかる。
- ・ 建物の建て替え時や共同化する際には、セットバック等により1階廻りのオープンスペースを確保して歩行者空間を広げ、安全で快適な商業環境を創る。
- ・ 容積率、道路幅員、壁面線、そして必要に応じて最高高さ等を検討する。
- ・ 1階には店舗等を誘導し、24時間、明かりと人の見守りを豊かにしていく。
- ・ 「明大前駅前広場周辺地域」についての考え方
 - 街づくりの目標①「にぎわうところはにぎわい、静かなところは静かなまま保つ」に即して考えると、現在計画されている駅前の広場は南西側に偏っている。駅前の広場と明大前駅前広場周辺地域の近い関係を考えると南西側以外にも下記のようにいくつか案も考えられ、これらも含めて交通広場、人の広場、明大前駅前広場周辺地域はどれが良いか、どれとどれをやるかを検討すべきである。
 - 以下に考えられる案をいくつか図示して例示する。

基本方針を実現するための取組み

土地利用

駅前広場と明大前駅前広場周辺地域の案



【案①】

現行計画の駅前広場Dを立体的に利用しそこに近接するC1とC2の付近は静かな住宅は現状の住宅地のままとする案

駅前広場の立体的利用は地方都市などではよくある。

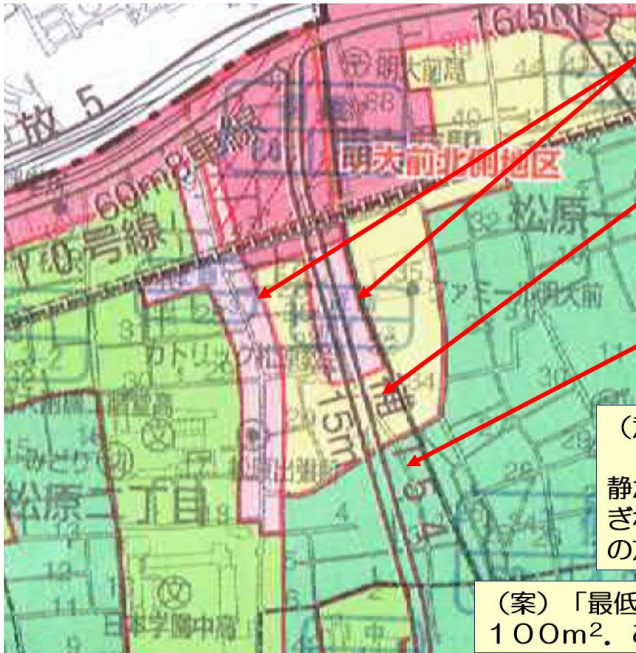
駅前広場Dが立体化された場合はもちろん、仮に立体化されない場合も含め、駅前広場Dの立体化の有無にかかわらず、C1、C2の区域は、冒頭街づくりの目標①の通り「静かな住宅は静かに、にぎわうところはにぎわう」ように検討する。

【案②】

駅前広場の役割として交通広場ではなく防災広場がほしいという声がある。よってAやBの場所を併せて防災目的を果たす工夫が必要である。

【案③：駅前のビルに北東側Bの利用】

このパターンでは上が住宅で下が駅ビルという形式も考えられる。

基本方針を実現するための取組み	土地利用	<p>② 住宅地区の地区別方針(P15 地図 場所の確認用地図 ②④に該当)</p>  <div data-bbox="911 331 1477 443"> <p>近隣商業地域(ピンク色) (おおむね80%/300%) ⇒ (意見) 広げない。</p> </div> <div data-bbox="911 443 1477 622"> <p>第1種住居地域(きいろ) (おおむね60%/200%) ⇒ (意見) ここは変えないが、このままだと高度max4.5mなので何か規制をかけてはどうか</p> </div> <div data-bbox="911 622 1477 734"> <p>第1種低層住居専用地域(緑色) (おおむね60%/150%) ⇒ (意見) ここは変えない。</p> </div> <div data-bbox="874 734 1477 898"> <p>(意見) 緑の色のところは変えない。 3階建ては今でも一応は可能。 静かなところは静かなまま、にぎわうところにはにぎわうようにする という初版の街づくり計画案の方針を維持する。</p> </div> <div data-bbox="751 898 1477 981"> <p>(案) 「最低限敷地面積」をいれてはどうか? 具体的には100m²。この制度を入れる場合には住民説明会が必要。</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の住居系用途地域を継承する。 ・ 緑の保全に努める。 ・ 既存の静かな環境を保全する。 ・ 都市計画道路沿道等の高層化の恐れがある地区では最高高さ制限等を検討する。 ・ <u>駅と住宅街が近いというこの地区の特性を維持する。</u>
		<p>③ 地区全域にわたる風俗営業等の規制。</p> <p>地区全域にわたり、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第二条第一項第一号から第六号各号、七項から十項、又は十一号各号に関する営業の用に供する建築物の建設は禁止する。</p> <p>いわゆるラブホテルは禁止する。また通常のホテル・旅館については、学校や教育施設などが利用するようなレセプションや講演会等に利用可能な施設・会議室、および厨房と配膳室を備えたものとする。</p>
交通機能	<p>① 地区全体の交通機能の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全性、快適性を確保した歩行者優先の交通環境づくりを推進する。自転車に関しては、自転車リテラシーの教育活動を前提に、歩行者の安全を脅かさないように共存できる環境を整える。 ・ 地域の暮らしを優先した交通機能を整備する。 ・ 住宅地への自動車の通過交通を抑制する交通規制や構造を、周辺の交通体系とあわせて検討する。(コミュニティゾーン、くらしの道ゾーン、<u>ゾーン30</u>等) ・ 都市計画道路は地下化等を積極的に検討する。 <p><u>下記2案が考えられる。(特に松原小学校付近は具体化が必須)</u></p> <p><u>(a) 新たに計画されている都市計画道路を地下化、半地下化、あるいは一部を掘割り化などとして、通過交通はバイパスを設けることによって地上の交通の安全と、道路公害の抑制をはかる。</u></p> <p><u>(b) 幹線道路からの自動車交通のにじみだしを抑えるため、ハンプやブロック舗装などを多用し、通</u></p>	

基本方針を実現するための取組み	交通機能	<p>過する自動車が通りにくいようにして流入交通を抑制する</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路の幅員を補うために、沿道の店舗等のセットバックを誘導しつつ、街並みを整える。 歩道がある道路は電線地中化を進める。また、歩道がない道路でも電線地中化が必要な道路では、共用FA方式など次世代型地下埋設方式で電線地中化を進める。
	② 自転車利用促進（自転車王国明大前）	<ul style="list-style-type: none"> 自転車リテラシー（自転車を使いこなす力）の教育活動を前提に、自転車の利便性を高める。 「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」の重点施策の駅として立候補する。 井の頭線上部（駅の北側）を蓋掛して大型駐輪場を設置する。目標総数5000台。 京王線の連立事業にあわせて京王線敷地を活用した東西方向の歩行者、自転車専用路を確保する。 駅の周囲に自転車迂回路を整備する。 商店街に入る手前に駐輪場を設置して、商店街では降りて通行することをルール化する。 駅周辺を通り抜けるバイパス的な自転車通路は整備し、商店街に自転車が流入しないようにする 放置自転車禁止地区を広め、取り締まりを強化する。 甲州街道に自転車レーンを設ける。 主要な道路に自転車専用レーンを整備し、歩行者・自転車・車の共存道路とする。 甲州街道松原交差点では、交差点の車線の回転半径を小さくして、車の速度を落とし、周辺の構造物を整理して視認性を高めること等により、自転車・歩行者の安全対策を強化する。
	③ ユニバーサルデザインによる街づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> 区のユニバーサルデザイン推進地区に立候補する。 公共交通施設、道路、公園などはユニバーサルデザインの視点で街づくりを進める。 駅や駅前広場、都市計画道路の整備に当たっては、高齢者や障がい者でもその周辺の建物や敷地と円滑な移動が出来るように調整、計画し、官民が協調して整備を行う。 <u>地域内の地形には高低差があり、住宅街や学校から電車に乗るための動線において不必要な坂、階段、勾配のある道路の移動を避けるために明大前駅に新たな改札口を設置する。</u> 子供や高齢者、障がい者が安心して生活できるよう、歩行安全エリアを設定する。 歩道を充分にとれない道路では、沿道の建物のセットバックや無電柱化により歩行者の安全性を高める。 歩車道段差を解消する。 車いす同士がすれ違えるように、路地、通路、歩道の有効幅員を確保する。 高齢者や車いすとその付き添いの方が休憩できるような場所を、駅や公園、道路などの公共空間又は私有地に確保する。 <u>回遊性に配慮した道を考える。朝と夕方は通学路としても使えるが、日中は高齢者のリハビリや散歩の道としても使えるように配慮する。またこれらの歩行者に配慮した道路の連続性も考慮し、回遊性のある道路としてのつながりを持たせる。ところどころに誰でもトイレを設置し、散歩している人の健康の急変などにも対処できる安心できる道にする。</u> <u>回遊性に配慮した道路においては、この地域にある史跡や神社、お地藏さんなどが連続するように考慮する。</u>
	④ 駅前の広場（「交通広場（いわゆる駅前広場）」と、「人の広場」の2つを考える。（P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当）	

<p>基本方針を実現するための取組み</p>	<p>交通機能</p>	<p><u>(a)交通広場としての広場（従来の検討において「駅前広場」と言われていたもの）</u> <u>交通結節機能をもつ一方で、広場周辺への機能の「にじみだし」を極力抑え、周囲の住宅環境などの変化を引き起こさないようにする。また騒音防止や防災面にも配慮する。</u></p> <p><u>(b)人の広場としての広場</u> <u>常時歩行者が使える広場とする。駅前に歩行者専用の広場としての多目的広場を設置する。広場の周囲には、歩いて立ち寄ることのできる店舗を作ることや、建物の景観に配慮して広場にいる人から見える景観に配慮する（従来の日本の街にあるような雑然とした風景にならないように規制・協定をおこなう）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の起伏のある地形を活かし、井の頭線の上部を利用するとともに駅の立体的な利用を図る。 ・ 買い物客や通勤通学者の利便性を優先させる広場計画とする。 ・ 現在の駅舎の位置または鉄道敷地上に駅前広場を整備する。 ・ 駅周辺の地形が複雑であること及び地価が高いことを考慮し、駅前広場などの駅周辺施設では地下を含めた重層的な施設形態を考慮する。 ・ 鉄道が地下になった際にはB 1 F レベルの場所を活用して交通広場をつくる。高架化の場合は高架下を駅前広場とするなど、重層的に土地を効率よく利用する。交通広場を地下に設置した場合には地上部を緑地にしたり、歩行者専用の駅前広場にすることを検討する。 ・ 井の頭線の上部を利用し甲州街道から直接自転車が利用できる駅前広場を検討する。 ・ バスターミナルの整備に当たっては十分な需要調査を行って、路線数、バスの大きさ、ピーク時の発車間隔を見積もり、必要以上の広さはとらず、過大ではない適切な広さにする。大型バスではなくミニバスが望ましい。 ・ 交通安全の観点から、バスやタクシーなどの公共交通の利用者や京王線の利用者が154号線を横断することが無いような構造を考える。タクシー・バスと歩行者・自転車等の動線が交錯せずに駅前までタクシーやバスが寄りつけること。 ・ 燃料電池バスなどの環境配慮型バスを導入する。
------------------------	-------------	---

⑤ 駅前商店街 (P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当)

(a) 北東側商店街



(写真の説明： 駅の北東側の商店街。いずれの道路も自動車を通る。混雑時には自動車と歩行者や自転車の接触が懸念される。また空中の電線は震災時には電柱が倒壊して電線が道路を閉塞する懸念がある。いずれの場所も通学路でもある。)

- ・ 北西側は、すでに154号線の整備などを通じて完成している。
- ・ しかし154号線の全通が行われた場合には、現在とは比較にならないほど自動車の交通量が激増し、ここを通学路としている明治大学の学生などが道路を横断したり、信号待ちをするにも事欠くような事態になることが予想される。
- ・ この状況を回避するために、すずらん通りなど、明大前と甲州街道・杉並区方面をつなぐ道路や経路を複数用意し、歩行者が154号線の横断に集中しないような街の構造を実現する。

(b) 商店街全般

- ・ 駅周辺は歩行者天国等の導入により、買い物客の利便性を高め買い物客を呼び込み商業の活性化を図る。(すずらん通り、東西駅前通り)
- ・ 駅の周囲に東西や南北の歩行者通路を確保し商店街との回遊性を高める。
- ・ 共用の荷捌き場、駐車スペースを確保する。
- ・ 井の頭線上部に蓋かけし、一部に荷捌き場を確保する。
- ・ 駅東西をつなぐ歩行者専用路を整備する。
- ・ 青少年が通学のために通過する際に、有害な誘惑に遭遇しない街づくりを進める。

⑥ 松原大山通り (大山通り商店街) (P15 地図 場所の確認用地図 ③Bに該当)

児童・学生にやさしい道にする。(自転車、歩行者) 特に、みどり幼稚園など、自転車の前後に幼児を乗せて来街する人が多いことに配慮し、歩道の拡充とともに、車道とも歩行者とも接触しないような自転車の通行できる道をめざす。

- ・ 松原大山通りを歩行者優先の道にしていく。
- ・ 通勤、通学者の多いこの道は同時に地域の商店街でもある。連続立体化や154号線の整備を契機に通過交通を抑制して、歩行者や自転車優先とし、カラー舗装や街灯の整備等の商店街のモール化を図り、沿道の商店の活性化を目指す。

⑦ 都市計画道路放射23号線(井の頭通り) (P15 地図 場所の確認用地図 ⑤に該当)

基本方針を実現するための取組み

交通機能



- ・ 現在の都市計画にある、大きくカーブする半径 250m、緩和曲線区間の無い道路線形は、交通事故の多発を招きかねない構造であるので、根本的にこの道路線形をみなおす。
- ・ 水道局の敷地及び現在の井の頭通りの敷地を利用することにより、直線的な道路線形や買収必要面積の低減が可能となる複数の案が考えられる。また道路構造も、地下化、半地下化などの選択肢を考慮し、これらの工夫によって新規の買収面積を更に減らしたり、同じ道路面積でも地上における歩行者に提供できる面積を増やす工夫を行なう。
- ・ 井の頭通り（放射 23 号線）は渋谷方面から環七までは片側 2 車線である。しかし当該区間は片側 1 車線、往復 2 車線の計画である。したがって、渋谷から片側 2 車線で走ってきた車は、環七を超えると急に片側 1 車線に車線が減少することになる。井の頭通りと環七が交わる大原 2 丁目交差点で渋滞や混乱は起きないのか懸念される。また、上記の通り当該区間には半径 250m の急カーブがあり、行政の説明では車の速度を落とさせて危険性を無くすとしているが、スピードを減速することによる追突事故、衝突事故や慢性的な渋滞が起きないのか懸念される。
- ・ 地下化を検討する。
- ・ 新たな立ち退き対象者が発生しない範囲で、路線の変更を検討する。
- ・ 地下化、路線の変更が実現しなければ計画を廃止する。
- ・ 無電柱化を行い、並木を整備する。
- ・ 前項路線変更の検討においては、現在計画されている和田堀給水所の耐震建替え工事との整合を図り、給水施設は地下化、2 3 号線は給水所敷地（地下も含む）を最大限有効利用して線形のよい路線に変更する。給水所敷地はみどりの多い公園とする。

⑧ 都市計画道路補助 1 5 4 号線（松原 2 丁目～5 丁目、お地蔵さんの場所から駅付近までの区間について、

<p>基本方針を実現するための取組み</p>	<p>交通機能</p>	<p>図 「1、地区街づくり計画の図面」参照) <u>(P15 地図 場所の確認用地図 ③Aに該当)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>この区間の半地下ないし地下化を検討する。この場合、地下化した道路部分も接面道路とカウントし、地上部分も歩行者を優先した道路とする。</u> ・ <u>補助 154 号線は第一種低層住居専用地域をとるので、154 号線沿線の用途変更は、慎重に検討する必要がある。とくに、高さや容積率の変更は、住宅街の景観を大きく変えることになる。また敷地面積の比較的大きな住宅が集まることで、緑豊かな良好な住宅街を形成しているので、小住宅の密集を防ぐ為にも、最低敷地面積等の規制を設ける。(ミニ開発防止)</u> ・ <u>補助 154 号線を北上してきた自動車が、甲州街道で右折できない問題がかねてから指摘されている課題である。京王線の連続立体化が行われた場合(それが高架であっても地下であっても)北東側商店街に沿って新しい道を作り、駅の北東側にある環境側道に接続して補助 154 号線から井の頭通り方面に抜ける経路の可能性を考える。</u> ・ 地下化が出来ない場合でも、騒音・振動・安全環境等に配慮した住民が安心して生活できる道路とする。具体的には松原小学校付近は蓋かけをしてその上を校庭として使うとか、生活者優先の信号設備を設ける等、ソフト面・運用面での充実をはかる。 ・ 無電柱化を行い、並木を整備する。 ・ 甲州街道との交差点において、平面的な道路構造で右折ができるようにする。 <p>⑨ <u>地先道路の整備(P15 地図 場所の確認用地図 ②、④に該当)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>明大前駅周辺地区街づくり協議会が 2013 年 10 月に実施した交通実態調査の結果、南からやってきて井の頭通りで東の方に向かう自動車が多いことが分かった。補助 154 号線の全通による通過交通や交通環境の悪化を避けるために、右折問題の解決をはかる。</u> ・ <u>地先道路は歩車共存の道路である。自動車が 20 km/h 以下の速度になるような路面の工夫を行い、歩行者の安全を図る。</u> ・ 事故多発地点では、安全対策に加え隅きりやセットバックなどを行い交差点周辺の歩行者空間を確保する。(図 「1、地区街づくり計画の図面」参照。この図の中にある○印の交差点は、特に優先して改良することとする。) ・ 地先道路では通過交通の流入を抑制する一方通行等の交通規制やハンプや狭さく等の道路構造を検討する。 ・ 高齢者や障がい者に使いやすいユニバーサルデザインを導入する。 <p>⑩ <u>その他南北の道路(P15 地図 場所の確認用地図 ②に該当)←図との対応付け付加</u></p> <p>(a) <u>菅原天神通り</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>児童・学生にやさしい道にする。歩行者、自転車、特に、みどり幼稚園などへの送迎のため、自転車の前後に幼児を乗せて来街する人が多いことに配慮し、歩道の拡充とともに、車道とも歩行者とも接触しないような自転車の通行できる道をめざす。</u> ・ <u>菅原天神通りを歩行者優先の道にしていく。</u> ・ <u>通勤、通学者の多いこの道は、補助 154 号線の整備を契機に通過交通を抑制して、歩行者および自転車優先を徹底させる。</u> <p>(b) <u>日本学園裏通り(仮称：大山通りと菅原天神通りの中間を走る南北方向の道路を指す)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>児童・学生にやさしい道にする。歩行者、自転車、特に、みどり幼稚園などへの送迎のため、自転車</u>
------------------------	-------------	--

<p>基本方針を実現するための取組み</p>	<p><u>の前後に幼児を乗せて来街する人が多いことに配慮し、歩道の拡充とともに、車道とも歩行者とも接触しないような自転車の通行できる道をめざす。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>日本学園裏通りは、大山通りや菅原天神通りとは異なり、両側通行であるため、自動車の擦れ違いの際に歩行者・自転車の安全が脅かされていることに配慮し、北沢警察署とともに、歩行者・自転車に安全な道にしていく。</u> ・<u>通勤、通学者の多いこの道は、京王線連続立体化や補助154号線の整備を契機に通過交通を抑制して、歩行者および自転車優先を徹底させる。</u> <p>⑪ <u>連続立体化(工事の最中も完成後も)と、都市計画道路の整備が住宅街に影響しない街づくりを目指す。(P15 地図 場所の確認用地図 ②、④に該当)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>電車騒音の拡散を抑制するために防音壁を全体にわたって設置することを検討する。</u> ・<u>電車の乗客から住宅地が覗き見されることのないように、乗客の視線を遮る工夫を行なう。</u> ・<u>深夜の道路騒音を抑制するために、新規に整備する都市計画道路は、地下化や半地下化をするなどの工夫を行なう。</u> ・<u>新規に整備する道路が地域分断を招かないように、道路を渡る方向の交通に支障が出ないような構造にする。</u> ・<u>行政との情報共有化を密に行い工事中の事故を防ぐと共に住宅街への車の進入を抑える様にする。</u>
------------------------	--

基本方針を実現するための取組み

防災機能

① 首都圏大震災に対応できる街づくりを進める。(増補改訂に際し初版の各項目を a, b, c, d 順に並び替えています)

(a) 避難所の量的確保

- ・ 医療救護所が地区内に無い。松原小学校等を医療救護所として整備する。
- ・ 地域の医師や薬局との連携、救護所に適した場所の確保なども記載する。
- ・ 地域防災倉庫の整備を検討する。
- ・ 水の確保。井戸ポンプ(手押し)を常時使えるようにする。
- ・ 初期消火用の設備スタンドパイプ等を常備し、常時使えるようにする。
- ・ 立体道路制度や立体公園制度を活用し、道路上部空間の利用や鉄道敷の上部の利用、あるいは民間施設の上部空間の賃借を通じて早急な防災緑地の量的な確保を行なう。
- ・ 北沢地区の広域避難場所は 5 か所のうち 2 か所を他区の杉並区と目黒区に依存せざるをえないほど不足している。明大前駅周辺住民の広域避難場所も甲州街道を超えた杉並区の明大和泉一帯が指定されている。北沢地域の地域住民一人当たり公園面積は後述の住宅街づくりに記すように 1.12m²と不足している。同じような状況の中野区(1人当たりの公園面積 1.27m²、広域避難場所が新宿区に依存している地域もある)では、2014年に104億円余りを費やして区内5か所に防災のための大規模公園用地を取得し開設するとの事である。
広域避難場所が圧倒的に不足している北沢地域においては、世田谷区は中野区同様に防災機能を持つ公園用地を積極的に取得しなければならない。しかし現実には用地の新規の取得は大変に困難で、財源の制約も厳しい。制度として定着している立体道路制度や、立体公園制度を活用し、道路や公共の建物の上部の利用や鉄道を地下化した場所の上部の利用、あるいは民間施設の上部空間の公園への賃借などを通じて防災緑地の確保を推進すべきである。

(b) 避難所の質的向上

- ・ 防災無線は震災時や緊急時に有効な情報伝達手段である。現在不足している箇所や音声が充分聞き取れない箇所に関しては、商店街の放送設備、学校等の野外放送設備などの利用も検討したうえで、既存形式の防災無線の増設を考える。
- ・ 地区内の学校の協力を得て、避難場所としての安全性や機能性を高めてもらう。
- ・ 学校(松原小学校、日本女子体育大学二階堂高校、日本学園高校・中学)の防災性能を高めていく。
- ・ 避難場所において電気(あかりの提供と電話の充電等)、水 および情報の提供ができるようにする(テレビ画面での情報の提供～公共回線等を通じたメール環境の維持～スマホのデータ通信まで。)

(c) 避難所への動線の確保

- ・ 既存の広域避難場所である明治大学への避難安全性を高める。
- ・ 広域避難場所である明治大学への避難路(甲州街道横断部等)の安全性を高める。そのため甲州街道にもう1本歩道橋をつくる。(現在の1つの歩道橋は時間帯によっては階段待ちとなっている)
- ・ 一時避難場所や広域避難場所に行くにあたって、踏切の閉塞や電柱の倒壊、渋滞する自動車、あるいは高架橋の損傷による道路閉塞が起きないような安心なルートを最低1か所は設け、どんな場合でも鉄道や高架橋あるいは電線によって災害時に松原1丁目2丁目の各地区が分断されたり孤立化したりすることがないようにする。
- ・ 車が使えない場合の自転車活用を考慮する。

基本方針を実現するための取組み	防災機能	<p><u>(d) 来街避難者への対応（通過する帰宅困難者含む）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 連立事業に合わせて駅周辺を、大災害に対応した、明大前駅の乗降客や昼間人口のための避難情報発信拠点に整備する。 ・ 明大前駅及びその周辺を避難情報発信場所として整備する。（自家発電機、衛星電話、スピーカー等の整備を行う。） ・ <u>防災機能の充実のために道路の整備を行なう場合、それが平時には流入交通・通過交通を誘発して交通事故の増加を招かないよう、防災の観点からの道路整備には平時の交通安全にも配慮した形とする。</u> <p>② <u>洪水ハザードの解消を行なう。</u> <u>一時貯留槽、北沢川方面への放水路の確保などの実現に努める</u></p> <p>③ <u>電線地中化</u> <u>防災の観点からも電線地中化を進める。</u></p>
	商店街づくり	<p>① 駅周辺に公共公益施設を誘致し駅周辺地区の機能性を高める。<u>(P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当)</u></p> <p>② <u>新しく街づくりによってできるスペースに以下のような公共機関あるいは公益法人を誘致する。(P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の松原まちづくり出張所を明大前駅の直近に移転させるとともに、現行要員の範囲内で提供すべきサービスを再検討する。<u>(P15 地図 場所の確認用地図 ②から①へに該当)</u> ・ 保育所、幼稚園、子供園 ・ 図書館 ・ 区民センター ・ 銀行、郵便局 <p>③ <u>現在の松原まちづくり出張所を明大前駅の直近に移転(P15 地図 場所の確認用地図 ②から①へに該当)した後の建物は、松原2丁目会館に転用する。(P15 地図 場所の確認用地図 ③Aから②へに該当)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路 補助 154 号線にあたっている松原2丁目町内会の事務室 <p>④ 商店街の無電柱化、看板や街路灯等整理を行い、歩きやすく買い物のしやすい商店街整備を推進する。<u>(P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当)</u></p> <p>⑤ 日常の買い物に便利な商業施設を誘致する。<u>(P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当)</u></p> <p>⑥ <u>障がい者が働ける場所を考える</u></p>

基本方針を実現するための取組み	住宅街づくり	<p>① 緑化の推進 (P15 地図 場所の確認用地図 ②に該当)</p> <p><u>世田谷区は世田谷みどり33で2032年にみどり率を33%とすることを目指しているが、2015年度から施行予定の世田谷区都市整備方針を策定する目的でパブリックコメントに付された『第二部「地域整備方針」素案』のデータによれば、2011年のみどり率は、世田谷区平均が24.6%であるのに対し、北沢地域は17.1%で、世田谷地域に次いで低い状況にある。しかも2008年との比較で1.6ポイント低下しており、北沢地域のみどり率は減少の傾向にある。また、地域住民一人当たり公園面積は、世田谷区平均が2.96m²であるのに対し、北沢地域は1.12m²で、世田谷区5地域の中で最も小さい。みどり率と一人当たり公園面積を向上させる新たな公園の確保が望まれる。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並木や緑地帯、公園等を整備する。 ・ うるおいのある緑豊かな住環境を保全するとともに、新たな緑を創出する。 ・ 各住宅地内の緑を保全する。 ・ 並木や緑地帯、公園等を整備する。 ・ 街づくり協定や緑化協定を締結することなどにより、建物の建て替え時に緑化を推進する。 ・ 緑化協定においては、土地の売買時には更地にするという商慣行を改め、長い年月その地に生育してきた樹木は土地取引の際に伐採しない方が所有者に有利になるような仕組みを検討する。 ・ 道路の並木を整備する。 ・ 京王線と都市計画道路を地下化して、地上部を緑化する。 ・ 民地をセットバックして拡張した道路では、歩行者道路を確保した上で緑化する。 ・ 住宅地のブロック塀等を規制し、生け垣など緑の壁を拡大する。 ・ 屋上緑化や壁面緑化を進める。 ・ <u>交差点の出会いがしらの事故を避けるために、子どもの目線を持って、塀の形状や高さ、および素材に配慮する。</u> ・ <u>都市計画道路の整備により、深夜まで道路騒音が悪化することがないように道路構造を工夫する。</u> ・ <u>守山小学校の廃校に伴い、羽根木方面から松原小学校に通学する児童が増加すると予想されるので、この面での安全対策を強化する。</u>
-----------------	--------	---

基本方針を実現するための取組み	<p>その他街づくり</p> <p>① 子供や女性、高齢者が安全に生活できる環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 子どもや女性が一人でも歩けるよう防犯対策を行う。通学時間帯や買い物時間帯の歩行者天国を検討する。LED照明などを多用し、電気代と維持費用が極めて安い形で外灯・防犯灯を追加し、夜道を明るくする。 ・ 店舗前のセットバックを誘導する。 ・ 保育施設、高齢者施設が充実するよう施策を打つ。 <p>② 環境へ配慮した街づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 保水性舗装などによるヒートアイランド対策に努める。 ・ 透水性舗装や宅内浸透枡の設置により雨水を土に浸透させる。 <p>③ 教育機関が多いことを1つの特徴として活かす(P15 地図 場所の確認用地図 ①に該当)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の教育機関（公立・私立の各学校や保育園、学習塾など）に安心して子供達が通学できる環境を維持整備する。 ・ 新たな教育機関を誘致できるような環境を整える。生涯学習や国際化に配慮し、成人以降の年齢層を対象とした教育機関も考慮する。 ・ 文教地区ともいえる地域特性を維持・発展させるために、文教地区に準じた措置を講ずる。 ・ 登下校時など、一時的に歩行者や自転車の交通量がピークを打つような事情に配慮し、これらのピーク時の交通量にあわせた道路計画にする。通学時間帯には歩行者専用とすることができるよう、迂回路を確保できるような計画とする。 ・ 冬季の夕方や夜間の暗い時間帯でも、子供達が安心して通行可能とするように、塾などの下校時刻までは特に街灯を明るくするなどの施策を検討する。通学路沿いの一般家庭には門燈の点灯を奨励したり「あんしん家」の整備を促進する。 ・ 歩道や歩行者空間に配慮した部分が、全体として連続した形になるように配慮する ・ 鉄道の連続立体化が完成した後のことの検討の他に、連続立体化工事の途中（約10年間と予想されている）においても、児童・生徒の登下校を含めた交通の安全が必要である。 <p>④ 長期にわたる都市計画工事期間への考慮(工事箇所(15 地図 所の確認用地図①、③A、④、⑤)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の生活に配慮し工事騒音、振動、工事車両通過を極力抑制する施策や法的規制を行う <p>⑤ 都市計画事業完成後も補助154号線が未開通な事に対する現実的対処(15 地図 所の確認用地図③A)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の都市計画が完成してもなお補助154号線は全線開通ではなく南北間を結ぶバスの運行も考えられない。補助154号線全線開通までの駅前広場の有効活用として防災広場兼用の歩行者専用広場に暫定的にするなどの方策を検討する。
-----------------	--

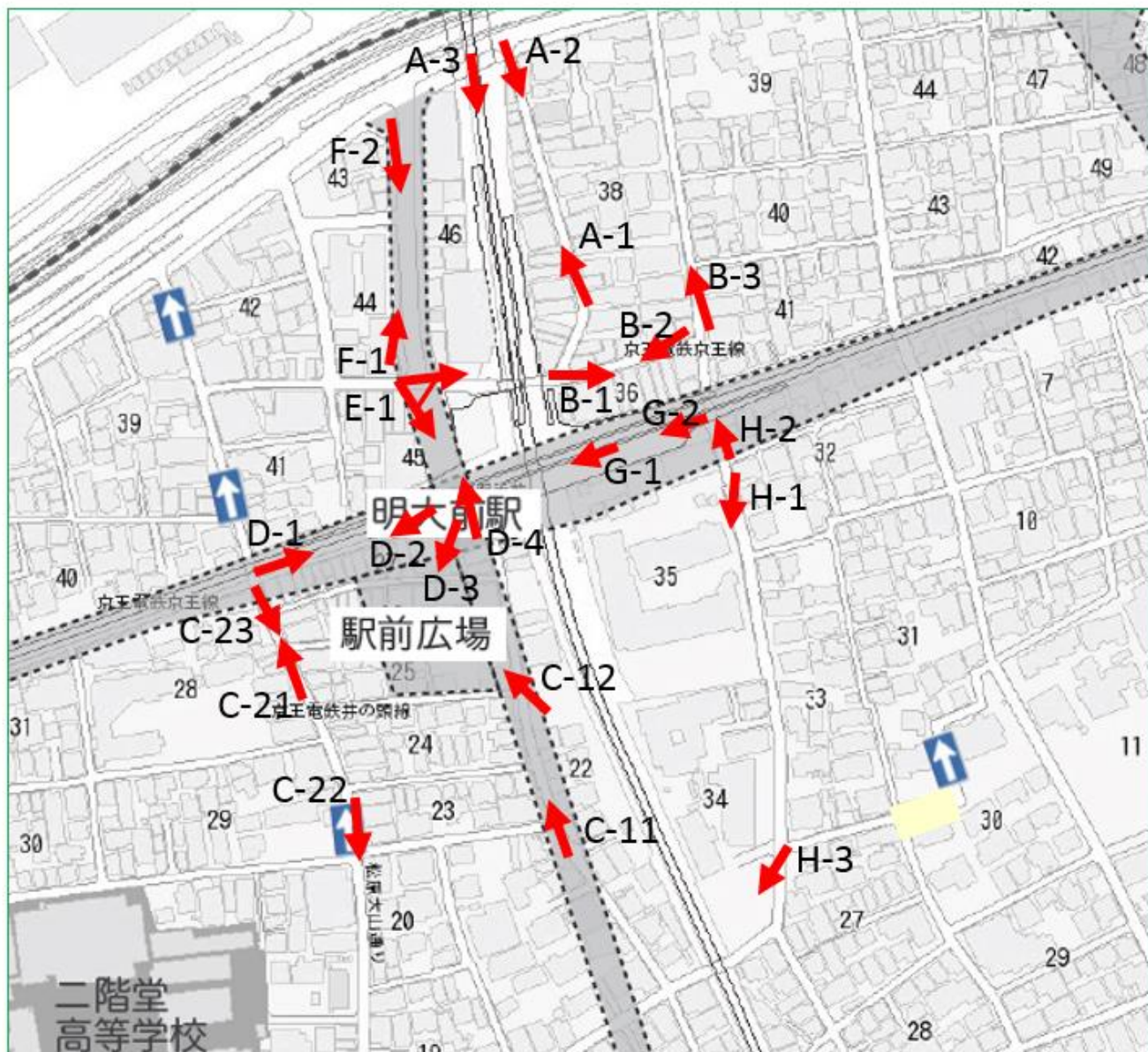
参照図面：

添付図1. 「地区街づくり計画の図面」

添付図2. 「松原大山通り 街並み誘導型地区計画の検討」。

2章 補足. 明大前駅周辺の写真

明大前駅周辺地区街づくり計画の提案書増補版作成の過程で、商店街をはじめとした駅周辺の現在の状況の写真を掲載したいという要望が多数出ましたので、平成26年12月に撮影されました各地の写真を下に掲載いたします。



注記： 写真は、上記の地図にあります⇒の場所から、矢印の方向に向かって撮影したものです。
 灰色で示された京王線は、連続立体化をされた後の京王線の線路や明大前駅の区域をしめています。
 (なお、上記の説明図の中に、「駅前広場」という記載がありますが、これは平成26年12月現在で都市計画決定されている行政側の駅前広場の位置の案です。街づくり協議会としてこの位置に駅前広場を作ることを追認したわけではありません。)

すずらん通り商店街など



写真A-1



写真A-2



写真A-3



写真B-1



写真B-2



写真B-3

駅の南西側 154号線予定地など



写真C-11



写真C-12

大山通り商店街



富士見通り商店街



明大前駅改札口を出てすぐ南側のアンダーパスをくぐった付近



現在の明大前駅改札口前



明大前駅北側の、既に完成している補助154号線。甲州街道との間の区間



「富士見橋」・・・松原1丁目側から改札口に向かう近道。上は京王線の下り線のホーム。



そのほか (マンションの前の歩道、京王線のアンダーパス、井の頭線の踏切)



第3章 補足説明

第3章は初版と同一です。変更はありません。

3-1 様々な公共事業計画が集中

- (1) 明大前駅周辺地区は、他の駅周辺地区に比べて、この狭い面積の中および周辺に公共事業の計画が集中しているという現状の特徴があります。すなわち、京王線の連続立体化事業に続いて、放射23号線、補助154号線、駅前広場の整備、和田堀給水所の改築等大規模な公共事業が陸續と予定されています。しかし、これら5つの整備事業は、縦割り行政の中で各々別個に計画され進められようとしています。
- (2) 例えば、放射23号線のルートは和田堀給水所の二つの給水タンクを回避することを所与の前提として計画されていますが、この給水タンクを廃棄・新設するという計画が浮上してきている状況ですので、新給水タンクの建設計画と放射23号線の整備計画を総合的に検討し、総合計画として策定することに変更することが重要と考えています。こうした観点から、わたしたちの街づくり協議会は、各計画の事業実施者に情報公開を求め、各計画の総合性を高める意見を構築していく母体となって、必要に応じて計画の見直しを含めて要望していきたいと考えます。

3-2 和田堀給水所と都市計画道路放射23号線（井の頭通り）

東京都水道局より近隣住民に対して、和田堀給水所の建て替え工事が行われるという通知がありました。建て替えの理由は、①築80年が過ぎ、施設の老朽化が進み耐震性も十分でないため、②配水池の容量拡大により安定した給水を行うため、とのことです。この建て替え計画に対して、平成23年6月22日付で世田谷区北沢支所街づくり課が「和田堀給水所建替えに伴う誘導指針」を東京都水道局に提出しています。それによると、「世田谷都市整備方針」に定めた地域の特色を反映した街づくりを進めるため、次のことを東京都に申し入れています。

- ① 当該敷地は築後80年を経て樹木が生長し地域の貴重な緑の拠点として位置づけられている。建て替え時においても、現在の良好な自然環境を継承し、建物の屋上緑化なども合わせて実施すること。
- ② 当該敷地は周辺地区の災害時の一時集合所及び給水拠点に位置付けられている。災害時の防災、給水拠点として利用可能なオープンスペースを設けるなど、地域の防災性の向上に配慮すること。

また、これとは別に、上述の「都市整備方針」において、世田谷区は東京都に対して広域避難場所の設定を要望しています。

以上のとおり、世田谷区から東京都水道局に対して申し入れた「緑の拠点」「給水施設の充実」「広域避難場所の設定」という要望は、地域住民にとっても是非実現したい事項です。これに、放射23号線の計画と合わせて考えますと、以下のようなアイデアがあります。

3-2-1 和田堀給水所関連

- (1) 建てかえ後の和田堀給水所の水道タンクは、おそらくは半地下か、地上に構築しても地上3階部分程度の高さにとどまると推定されます。よってこの敷地の上部を公園として地域社会や、小中学生が使えるような運動施設にしてほしいと考えます。もし余裕があるならば公式試合にも使えるようなグラウンドを一部に設置して近隣の小中学生に運動をする場として提供して頂きたいと思えます。
- (2) さらに、付近を通過することになる京王線と放射23号線はこの敷地の地下に通すことによって、公園やグラウンドなどとして利用できる上部空間が増加します（注記4）。

注記4：大阪市水道局長居配水場、咲洲配水場、および泉尾配水場はいずれもタンクを地下とし、上部を公園としている。

都内では光が丘公園（練馬給水所）の上部をスポーツ施設として利用している事例がある。

- (3) 整備にあたっては単に公園やスポーツのできるグラウンドを整備するだけでなく、今ある緑をなるべく残し、大災害への対応などの拠点としても活用できるよう、一部に屋根を付けることなども考えられます。
- (4) 井の頭通りや甲州街道を避難してきた人達を一時的に受け入れることができる施設となる可能性があります。今回の東日本大震災当日は、それほど寒くもなく雨も雪も降っていませんでしたが、次回このようなことが起きた場合には、今回のような平穏な天候であるとは限りません。そのような場合にも、帰宅困難者を受け入れることができる可能性があります。
- (5) 世田谷区の運動施設としては、砧公園や大蔵スポーツ公園などがありますが、区の北東部では羽根木公園があるくらいです。東京都水道局との調整は必要かと思えますが、250m四方の広大な運動公園／緑地公園が新たに出現する可能性がある場所は、広い世田谷区といっても非常に貴重です。この機会を逃すことなく、緑地公園プラス運動場の検討をしていただければ幸いです。

3-2-2 放射23号線関係

- (1) 和田堀給水所付近は、世田谷区内でも有数の高台となっています。放射23号線のルートを観察すると、環状七号線の都心側からは北沢中学校付近を底として、坂道を登ってきて和田堀給水所付近に達する形となっています。一方、西側では、甲州街道と交差したあたりは、神田川に向かって比較的急こう配の坂道を下る形になっています。
- (2) 環状七号線の東側あたりから地下に入り、環状七号線や和田堀給水所、あるいは甲州街道の地下を通り、神田川に向かって地形が下ってくるあたりで地上に出てくるようなラインが取れれば、この付近の放射23号線の本線は完全に地下で整備することができるように考えます。
- (3) 都内の例では、板橋区内の環状八号線や、御苑トンネルのように、本線車道の上下4車線を地下化した事例もあります（側道に相当する道路は地上にあるので地上の走行も可能）。また完全地下でなくても、新宿高校付近の明治通りの整備の事例のように、道路を2層構造とし、片方を地下にすることによって、道路に必要とされる面積（道路幅）を大幅に削減した事例などもあります。放射23号線は都道ですので、東京都建設局との調整となると思えますが、上述のように道路を地下化するための地形的に有利な条件も整ってい

ますし、地下に潜る場所と出てくる場所も幅3.5m程度の道路幅が確保されているようですから、地下を有効に使った整備計画に修正することを期待しています（注記5）。

注記5：添付図3 「放射23号線（井の頭街道）の地下化検討」 参照。

3-3 都市計画道路154号線

- (1) 補助154号線が甲州街道と出会う場所で、右折できないことは、警察などに聞きますと、非常に大きな問題として認識されているそうです。この認識は住民も同じで、住宅街への流入交通の増大を招く危険もありますし、同交差部では全ての車両が左折することとなりますから、甲州街道の下り線側道の渋滞が慢性化して、地域の大气汚染などが深刻化する懸念もあります。
- (2) この154号線を北上してきた自動車が、甲州街道で右折できるようにするためのアイデアはいくつか出されました。ここで右折できることが、かえって流入交通を増やしてしまうのではないかと懸念の声もありますが、154号線を一部／全部地下化するというアイデアとあわせて、以下を検討いただけないものかという意見が検討中には出ました。
 - ① 甲州街道に出たところで、地上で平面的に交差して右折できるようにする。水道管などの甲州街道の埋設物が障害となって右折はできないらしいという情報がありましたが、行政側からは明確な回答はありませんでした。当該の現場を観察すると、右折のための場所は取れそうな印象もあります。3トン以下限定の右折という形でも良いかと思えます。
 - ② 井の頭線とともに甲州街道の下を通り、甲州街道の北側でらせん状に上って甲州街道の上り線側道に合流する。井の頭線の甲州街道のアンダーパスには、線路以外に両脇に1車線分程度の余裕があります。これを利用して、北へ向かう1車線で良いので、154号線を北上してきた車が、井の頭線の西脇を並んで通り、甲州街道の北側に出ることができないだろうかというアイデアです。
 - ③ 甲州街道と首都高速4号線の高架の間に、もう1層道路をクロスさせて、ここを通すことによって、上り線とつながります。154号線を北上してきた自動車が、明大前駅の改札のあたりで少し右に曲がり、現在の井の頭線の上のあたりで駅前広場に入ります（ここに小さい駅前広場をつくる）。ここから北に向かって上昇する車路を作り、甲州街道と首都高速4号線の間に甲州街道をまたぐ自動車専用の通路を作り、ここで右に曲がって甲州街道の上り線の側道に合流するという案です。首都高速4号線の構造に付された防音板の下端までは、甲州街道の道路面上から1.0mほどありますので、高さ3m程度までの車両に限定した通路にすれば、高さ的には十分に構築は可能であると思われまます。

3-4 その他の計画

3-4-1 世田谷線を明大前まで延伸する案

明大前駅の交通結節機能をさらに充実させるために、世田谷線を明大前駅まで延伸して

はどうか という意見がありました。

3-4-2 子育てでする家族が積極的に住みたくなるような町を目指すこと

- (1) 通学などで、子供だけで外出することがあっても、犯罪の被害に遭わない安全な町であることが必要です。さらには、家で一人で両親の帰宅を待つのではなく、学童保育や延長保育と連携した支援体制を充実することも視野に入れる必要があります。
- (2) 地区街づくり計画の議論は、どうしてもハードウェアの議論が中心となる傾向がありますが、学童の放課後対策は各施設の整備のみでは実現が難しく、これら施設の運用や各種制度とあわせた総合的な議論が必要な項目の1つかと考えます。またこれとは反対に、制度があっても、学童を預かる施設的な制約から制度が十分に活用されないこともあります。小学1年生から4年生くらいまでの児童が、放課後も両親の帰宅まで充実した安全な生活ができるような施設・制度の構築が必要です。

以上

放射23号線（井の頭街道）の地下化検討

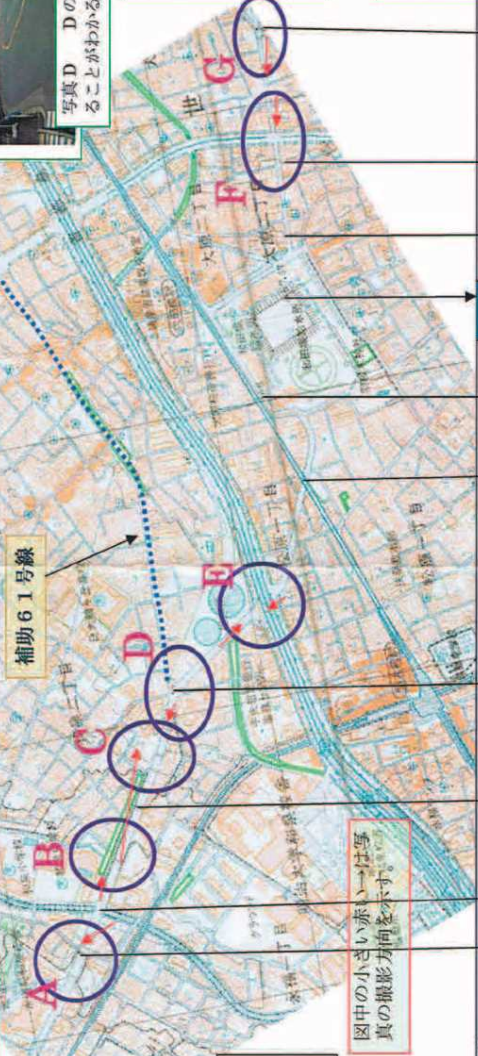
明大前駅周辺街づくり協議会 作業グループC
明大前駅のアクセス改善検討 平成23年（2011年）2月22日



神田川の橋

A 部写真。井の頭通りの北東側の道路用地？は神田川を超えて永福町側まで続いている。

B 部写真。緑地帯まで含めると道路幅は35m前後である。写真右手に見える既存の4車線道路（井の頭通り）の車道の幅は約12m。



補助61号線



C 部遠景写真 下はその拡大

神田川の橋付近から奥の土手まで距離距離約250m。立体化するにはあたる地下に渡る歩道区間としては十分な長さがある。



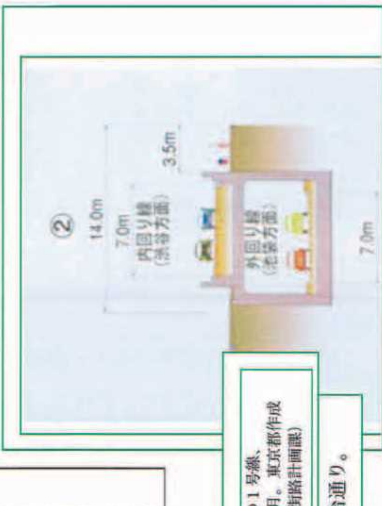
高低差約7.2m

C 部の遠景の拡大
左に見える芝の土手の上部との高低差を計測したところ、約7.2mであった。地形図の数値と一致する。つまり、このままの高さで編組んでゆけば、路面は水平のままでもそのまま地下にもぐることができる。左の草地などを含めれば、敷地幅は32m～35mあり、立体化の側道を作ることができると考えられる。右手奥に見える背番号は、D 部の交差点の信号で、これが将来補助61号線との分岐となる。

図中の小さい赤い矢印は写真の撮影方向を示す。

5.6m (標高)
5.4
5.2
5.0
4.8
4.6
4.4
4.2
4.0
3.8
3.6
3.4

地下化された場合の鉄道のトンネル(標高3.2m～3.8m付近と推定される。)



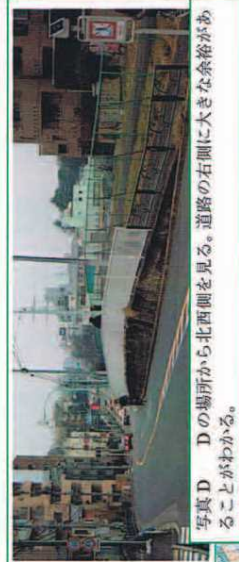
出典：「都市計画案のあらまし 東京都計画道路 幹線街路環状第5の1号線、東京都計画公園 第8・6・12号新宿御苑」平成16年12月。東京都作成
(東京都都市整備局 都市基盤部 街路計画課)

参考資料：コンパクトに地下化した事例、新宿御苑付近の明治通り。

距離や高度差の測定はすべてニココンレーザ距離計 550AS を使用した。



写真E 井の頭通りと甲州街道の交差点：松原交差点。この交差点での右折やU-ターンのしやすさが、明大前駅へのアクセス性に大きく影響する。



写真D Dの場所から北西側を見る。道路の右側に大きな余裕があることがわかる。



写真F 立体化（高架か地下か未定）が決まっている井の頭通りと環状七号線の交差点。計測したところ、歩道も含めた道路幅は約35mだった。



写真G F方向を見る。道路が側道のために拡張される点から交差点まで約22.5m。

- (1) 京王電鉄が立体化（高架または地下）されると、23号線の交通量が増える。
- (2) 松原交差点の井の頭通りの直進車両が増加し、現在のように右左折や、U-ターンの車のために割り当てられている信号の時間が少なくなってしまう懸念がある。
- (3) 明大前のアクセス性の向上のためには、松原交差点でのU-ターンのための信号の時間は、むしろ延長してほしいくらいである。
- (4) このため、京王電鉄が高架または地下になった場合には、松原交差点では、右折や左折、およびU-ターンの車のための信号の時間を確保するようにすべきである。
- (5) 杉並区側に計画されている「補助61号線」は、水道タンク北側の交差点でY字に合流する形であるが、現在のままでは平面交差点で合流する形となる。23号線を地下化して、神田川に下る斜面で地上に出る形にすれば、この補助61号線とのY字の合流も同時に立体化されることとなり（23号線の側道と合流する形となる）、交通混雑の解消や交通安全など大きなメリットがある。

2. 補足

2011年12月17日以降に起こった変化・事情変更

1. 京王線連続立体交差化事業

- 2012年9月4日、東京都都市計画審議会にて、京王線連続立体交差化事業が都市計画決定される。(審議会の質疑で、意見書2838通中2394通が高架化に反対であった事が明らかになった。)
- 2014年2月28日、東京都が計画する「京王線笹塚駅～仙川駅間高架化事業」に反対する沿線住民が、国に対し、事業を差し止めるよう求め、東京地裁に訴えを起す。
- 同日(2014年2月28日)、国土交通省が京王線連続立体交差事業を事業認可。

これに伴い、沿線住民の事業認可差し止め訴訟は事業認可取り消し訴訟に変更され、現在裁判進行中。

【事実確認 1-1】 東京都・世田谷区・京王電鉄(株)を事業実施主体とする京王線高架化計画が着手される一方、京王線高架化事業認可取り消し裁判が始まった。

《新たな課題 1-1》京王線高架化に伴う弊害の除去を最重点課題とする。

《新たな課題 1-2》京王線高架化計画において京王線が南側にシフトすることに伴い、明大前駅南側に現存する富士見橋とそれに通じる歩道(京王線の敷地内)が消滅する。これを代替する新富士見橋と新歩道が整備されないと、井の頭線を跨ぐ東西の移動性が悪化し、通常の通行の便のみならず、災害時の避難に大きな支障をもたらすことになる。また、松原1丁目から駅前広場へのアクセスも阻害される。京王電鉄(株)には代替の施設の整備を期待する。

《新たな課題 1-3》京王線が地下化に変更となる場合も想定して、街づくりを考える。

2. 補助154号線および駅前広場

- 2012年8月1日、第71回世田谷区都市計画審議会にて、明大前駅前関係計画案を審議。計画案どおりに承認された。
- 2014年6月20日、世田谷区は、区のお知らせ「都市計画道路補助第154号線(明大前駅付近)・明大前駅駅前広場の事業着手について」において、「当該路線について、東京都知事から2014年2月28日付(東京都告示第204号)で都市計画事業の認可を取得し、事業を実施いたしますのでお知らせします」と発表。

【事実確認 2-1】 補助154号線は、未整備の延長約930mのうち、明大前駅付近の延長約206mを先行的に事業着手することとなった。

【事実確認 2-2】 駅前広場は京王線南西側に総面積約3,000平方m(=交通広場部分約2,700平方m+取り付け道路部分約300平方m)となることが明らかになった。

《新たな課題 2-1》補助154号線の先行工事地区は松原小学校、日本学園および日本女子体育

3 世田谷区がめざすまちづくり像

大学体育学部附属二階堂高校と附属緑幼稚園の主な通学・通園路である。補助 154 号線に並行している大山通りは交通量も多く、道幅が狭いので、代替通学・通園路としては不適切である。事故が起きてしまったからでは遅い。工事期間中の安全な通学・通園路の確保は必要不可欠である。

《新たな課題 2-2》補助 154 号線の最頂点箇所を先行して完成させることから、2 丁目 22 番地以南の低位地域の洪水対策に細心の注意を払うことが重要となる。

《新たな課題 2-3》松原 2 丁目 22 番地から同 11 番地（お地藏様）までの間の工事着工時期は不明だが、松原小学校付近の道路仕様は児童の通学の安全に大きな影響をもたらすので、先送りすることなく、検討を加えておくことが重要である。

《新たな課題 2-4》補助 154 号線の完全開通までの間は、駅前広場の必要はない。むしろ、空き地の期間が長いことの方が、治安上、景観上の問題が生じる可能性があるので、その対策が必要となる。

3. 世田谷区がめざすまちづくり像

○2014 年 3 月、世田谷区は「世田谷区基本計画（2014 年度～2023 年度）」を発表し、その中で（p. 32～33）、「世田谷区がめざすまちづくり像」が明らかになった。

世田谷区内の街は、

- ①広域生活・文化拠点（三軒茶屋、下北沢、二子玉川の 3 地区）、
- ②主要な地域生活拠点（成城学園前と千歳烏山駅周辺地区）、
- ③地域生活拠点

の三つに分類され、明大前は、下高井戸、梅ヶ丘と並んで③地域生活拠点に位置付けられた。

（注）3 拠点のそれぞれの定義は以下のとおり。

- ①広域生活・文化拠点：主として商業業務機能及び文化情報発信機能が集積し、全区的な「核」とあると同時に、世田谷区を超えた広域的な交流の場。
- ②主要な地域生活拠点：広域生活・文化拠点に次いで商業・行政サービス等が多様に集積し、区民の交流の「核」となっていると同時に、地域間をつなぐ主要な交通結節機能を有し、バス交通や自転車利用等により、地域外に居住する区民も多く利用する拠点。
- ③地域生活拠点：区民の日常生活における商業・行政サービス等が集積し、地域の「核」となる区民の身近な交流の場。（明大前、下高井戸、梅ヶ丘のほか、経堂、区役所、用賀、等々力、尾山台、奥沢、自由ヶ丘、祖師ヶ谷大蔵が列挙されている。）

【事実確認 3-1】明大前駅周辺地区の地域生活拠点としての守備範囲は、たかだか 500m×700m の区域に過ぎないことが確認された。

《新たな課題 3-1》地域生活拠点としての位置づけに相応な街づくりとして、日常生活に身近な商業とこれまでの「閑静な住宅地」を維持し、安心・安全を第一に考える街づくりを

目指す。

4. 世田谷みどり 33

○世田谷区は、区制100周年を迎える2032年（平成44年）に「みどり率」を33%とすることを
目指す「世田谷みどり33」を進めるため、2008年から2017年の計画となる「世田谷区みどり
とみずの基本計画」を策定し、2008年4月1日から施行している。

○現行の地域整備方針は2015年3月31日までの計画期間としている。次期の地域整備方針素案
は、2014年11月12日から12月3日までの間、区民意見提出手続（パブリックコメント）に
付された。その素案の中に「みどり率」等に関する現況データが公表された。

【事実確認4-1】上記素案のデータによれば、2011年のみどり率は、世田谷区平均が24.6%であ
るのに対し、北沢地域は17.1%で、世田谷地域に次いで低い状況にある。

しかも2008年との比較で1.6ポイント低下しており、北沢地域のみどり率は減少の傾向に
ある。また、地域住民一人当たり公園面積は、世田谷区平均が2.96平米であるのに対し、北
沢地域は1.12平米で、世田谷区5地域の中で最も小さく、新たな公園の確保が望まれてい
る。

《新たな課題4-1》世田谷区平均よりも劣後するみどり率と地域住民一人当たり公園面積を向
上させる施策を検討することが必要である。

5. 世田谷区主催の「街づくり学校」の成果

○2013年9月8日～2014年3月2日、平成25年度明大前 街づくり学校として、「交通計画」、
「商業計画」、「地区街づくり」の3ゼミが世田谷区北沢総合支所街づくり課の主催で開催され
た。

○2014年6月21日～2015年1月24日、平成26年度明大前 街づくり学校が前年度と同じ3ゼ
ミ体制で開催。同年度は、3ゼミの他に、「防災特別ゼミ」（12月6日）を開催した。

【事実確認5-1】2か年に亘る「街づくり学校」で以下のことを学び、発見した。

[交通計画ゼミ]

① 京王線の踏切が撤去されることにより、南北の交通の便が良くなるというメリットと引き
換えに、通過交通量が増え、且つ生活道路への侵入も多くなることから、安全な通学路と
静かな住宅地を犠牲にすることになる。ゾーン30規制を導入し、自動車のスピード制限
を課すことにより、流入する通過交通量を抑制する手段を講じなければならない。

特に子供の交通安全を確保するために、通学路はもとより、放課後によく使う道について
も仔細に調査し、対策を講じることが必要である。

② 松原小学校付近の道路設計は極めて重要である。整備することが既定方針となっている補
助154号線について、現計画一部変更案（平面案）、ラウンドアバウト方式案（平面案）、
歩道橋案、ペDESTリアンデッキ案、ブリッジ案（半地下案）、車道一部地下案、車道広
域地下案を検討した。

今後、補助 154 号線の貫通計画が策定される前に、各案を十分に検討し、関係当局に働きかけることが重要である。その際、補助 154 号線を北上する自動車のスピードを制限し交通量を抑制する手段として松原 2 丁目 11 番地付近をラウンドアバウト方式とすることが有効である。

- ③ 補助 154 号線の西側に並行して南北方向に走る松原大山通り、日本学園裏通り（仮称）、菅原天神通りの 3 道路も交通量が増えるため、道路の交通計画を明確にすることが大切である。
- ④ 補助 154 号線の東側は、補助 154 号線や放射 23 号線が整備された際の抜け道となる公算が高く、その対策として、地区内にゾーン規制をかけることが必須である。
- ⑤ 自転車を補助 154 号線に誘導するか、街の中で歩行者と上手く共存させるのかを考える必要がある。

[商業計画ゼミ]

- ⑥ 明大前のイメージアンケートの結果と明大前ブランド戦略を検討した結果、以下のことが分かった。

- ・明大前の商業は近隣に比して小規模であり、活発でない。将来的にも大規模商業集積を目指すのではなく、住民に密着したこぢんまりとした商業が活性化することが期待されている。
- ・明確なイメージも存在しないので、新たにブランドを作らなければならない。
- ・「安全・安心を守り続ける『学び』の街」「誰にとっても『安全・安心』のまちづくり」がキャッチコピー、キーワードとして採択された。
- ・これが内包するものは、「交通、防犯上の安全」「災害時にも安全」「食の安全」「生涯学べる街」等々。
- ・これらのイメージを広めていくためには、様々な主体で構成される、意見交換・知り合う「場」の創出が必要。

[地区街づくりゼミ]

- ⑦ 明大前駅南側に位置する駅前広場周辺地区について、街の模型を使って自由に意見交換を行い、具体的な空間像を検討した。検討した空間像は、以下の 3 案。

A：高容積化案（人口増加を重視し、大規模商業施設や集合住宅などが入る可能性を追求する案。建物は 15 階建てを上限としたもの。）

B：中容積化案（住み続ける、商いを続けることを重視し、駅前広場と補助 154 号線の整備に伴う街の変化を地区内で受け止める案。建物は 7 階建てを上限としたもの。）

C：現在の容積のまま案（落ち着いた住宅地という環境の維持を重視し、駅前広場と補助 154 号線の整備に伴う街の変化を最小化する案。建物は 3 階建てを上限としたもの。）

- ⑧ 検討の結果、C 案が圧倒的多数の支持を得た。
- ⑨ また、明大前駅南側よりも、明大前駅北東側の開発の方を優先すべきという意見が多数を占めた。

[防災特別ゼミ]

- ⑩ 大震災時の行動の基本は、自宅で待機すること。家屋崩壊等により自宅にとどまることができない場合に、一時集合所・避難所や広域避難場所に移動する。
- ⑪ 松原2丁目は学校が多く、一時集合所・避難所に恵まれており、徒歩での移動に特段の支障はない。
- ⑫ 松原1丁目には、一時集合所が松原つみき公園と和田堀給水所前路上にあるのみ。しかも、松原つみき公園は、放射23号線計画が完成した場合、一部が取り潰されるので、避難住民が行き場を失う可能性が大きい。
- ⑬ したがって、松原1丁目に一時集合所・避難所を確保しなければならない。そのためには、和田堀給水所、松原北保育園、私設駐車場等への協力要請を街づくり課とともに行うことが重要である。
- ⑭ 京王線の北側には一時集合所・避難所は皆無。
- ⑮ 広域避難場所である明大和泉校舎一帯に移動するためには、京王線高架下の通行が可能であること、首都高速4号線が崩壊していないこと、甲州街道に架かる歩道橋が使用可能なことが前提となる。この前提のいずれかが崩れることを想定すると、和田堀給水所の非常時の開放が重要である。

《新たな課題5-1》交通計画ゼミ、商業計画ゼミ、地区街づくりゼミ、防災特別ゼミで
学んだことを街づくり課とともに実現に向けて行動することが重要である。

6. 生活道路で多発する交通事故

- 2012年4月に京都府亀岡市で発生した、登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を始め、登下校中の児童などが死傷する事故が連続して発生。
これを受けて、同年5月30日、文部科学省、国土交通省および警察庁が連携して、全国の公立小学校の通学路について、交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施する取り組みを開始した。
- 2013年3月23日、小田急線の代々木上原～梅ヶ丘間の連続立体化が完成し、梅ヶ丘駅付近の踏切が撤去された。
- 2014年6月24日の池袋での危険ドラッグ自動車暴走事故以降、各地で同種の事故多発。
- 2014年9月17日午後1時半ごろ、世田谷区代沢2丁目の都道で、小学3年生の女児3人が軽トラックにはねられた。警視庁によると、9歳の女児が意識不明の重体（のちに死亡）となり、8歳と9歳の女児が重軽傷を負った。
- 2014年11月25日、世田谷区代沢の通学路に父兄が立ち、自動車運転者に対して登下校時のスピードダウンを呼びかけた。
とりわけ幹線道路が複数本走る地域では、幹線道路が交差する交差点での信号待ちを回避する自動車が、通学路を抜け道として利用するケースが多く、しかもスピードを出して走行するた

7 東京の地震被害想定

めに、登下校児童が交通事故に巻き込まれる危険性が高いことが、同父兄から指摘された（情報源：2014年11月25日夜のNHKニュース）。

○2014年12月8日、松原小学校・同PTA・世田谷区教育委員会事務局学校健康推進課・北沢警察署交通規制課が大山通りと菅原天神通りの中間を走る南北道路「日本学園裏通り」（仮称）の交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施。

【事実確認 6-1】緊急合同点検の結果、日本学園裏通りの幅員が狭いにもかかわらず両面通行となっており、児童の交通安全上危険であることが指摘された。何らかの対応が必要である。

【事実確認 6-2】梅ヶ丘駅周辺の踏切が撤去されて以来、自動車が滞りなく大山通りを北上してくるようになり、京王線の踏切渋滞に拍車をかけている。特に朝夕の混雑時の渋滞は深刻である。

踏切をめがけて速度を上げる車も少なくなく、緩いカーブでの事故が数件起きている。2014年後半に入り松原2丁目17番地「まいばすけっと」付近で3件の事故が発生。周辺住民からは、大山通りは危険な道路になりつつあるとの声が上がっている。

【事実確認 6-3】これまで、明大前地区は京王線と井の頭線の踏切が存在することにより、半ば歩行者天国状態であったが、踏切が撤去されると、通過交通量が増加し、他地域と同様に、生活道路の交通安全が脅かされることが懸念される。

《新たな課題 6-1》通学路の交通安全は急務である。また、小学生の交通事故のうち登下校以外の外出時の事故も80%以上に上るという調査結果（2011年度警視庁交通事故統計）もあるので、通学路以外の生活道路における安全対策も重要である。特に、甲州街道、環状七号線、補助154号線（これから工事）、放射23号線（これから工事）が集積する地域であるので、通学路が大量且つ高スピードの通過交通の抜け道となる危険が高ことから、通学路を含むかなり広域に亘りゾーン30規制を導入するなど、綿密な検討が必要である。

《新たな課題 6-2》補助154号線、大山通り、日本学園裏通り、および菅原天神通りの通行量を抑制することと、生活道路に流入出する箇所の道路設計が重要となる。住宅地の私道も抜け道に使われることを所与の条件としてゾーン30規制を検討することが喫緊の課題となる。

《新たな課題 6-3》住民の長寿化がさらに進むことを考慮して、高齢者に配慮し、また、身体障がい者にも優しい、歩道のバリアフリー化を推進する。

7. 東京の地震被害想定

○2012年4月18日、東京都が「首都直下地震等による東京の被害想定」を公表。

○2013年5月14日、東京都が「南海トラフ巨大地震等による東京の被害想定」を公表。

○2014年4月1日、国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部が「首都直下地震対策計画」を発表。

【事実確認 7-1】今後30年以内に震度6弱以上の地震が発生する確率は東京で70%と非常に高くなっている。世田谷区都市整備部は、マグニチュード7.3の首都直下地震が起こることを前提として被害想定し、「必ず起きる大地震！」との注意喚起のもとに建物の耐震診断と補強を促すキャンペーンを始めた。

最早、マグニチュード7以上の大地震が首都圏を襲うと考えることが絵空事ではなく、それを考慮しないことの方が非現実的であることが分かった。また、消防署も、「大地震発災後3日間は消防車も救急車も来ないことを前提として、その3日間は自助・共助で生き延びることが大事である」と明言している（2014年11月9日開催の防災訓練（@松原小学校）における消防署からのメッセージ）。

【事実確認 7-2】東京都都市整備局が2012年1月に発表した「『木密地域不燃化10年プロジェクト』実施方針」によれば、幸い、明大前地区には、いわゆる「木造住宅密集地域」はないが、駅北東部の商業地域には新耐震基準（1981年）に適合しない建物がかかり存在する。

《新たな課題 7-1》駅北東部の商業地区の道路は狭く、電柱が立ち、電線が張り巡らされている。震災時に電柱の倒壊・電線の垂れ下がりが起こる可能性が高く、感電の危険性があり、火災の原因になることや、避難経路を塞ぐことが危惧される。ここは近隣住民にとって唯一の地元の買物の場所となるので、早急に対策を講じなければならない。

8. 「無電柱化推進法案」(仮称)

○2014年10月16日、自民党（無電柱化小委員会＝委員長・小池百合子元環境相）は「無電柱化推進法案」(仮称)の骨子をまとめた。これは、電柱新設の抑制のほか、国土交通省や都道府県・市町村による無電柱化推進計画の策定を盛り込んだ法案。同党は2015年4月施行を目指し、各党と調整した上で議員立法として今国会に提出したい考え。（以上、2014年11月3日付け毎日新聞の報道）

【事実確認 8-1】国土交通省は、電柱地中化により次の4点が向上すると指摘する。

- ①安全で快適な通行空間の確保、
- ②都市景観の向上、
- ③都市災害の防止、
- ④情報通信ネットワークの信頼性の向上。

このうち、①は、電柱がなくなることで歩道が幅広く取れるという利点を指す。

③は、台風や大地震などがあつた場合、電柱が倒れる、電線が切れるなどの二次被害が起こる可能性があるが、それを未然に防ぐほか、緊急車両の通行を妨げることもなくすることが期待される。

同じく④は、災害時の情報通信回線の被害を軽減させることをいう。因みに、阪神淡路大震災時のケーブル被災状況を見ると、架空線の被災率は地中化の被災率の80倍に及んだ（出典：国土交通省の資料「無電柱化の目的と効果」）と指摘されている。

《新たな課題 8-1》上記7.の防災対策として、まずは、北東部商業地区の無電柱化を早急に

推進し、続いて、地区内のすべての道路に無電柱化を拡大することを検討する。

9. 多発するゲリラ豪雨

○2014年6月29日16:00頃、ゲリラ豪雨で、井の頭線明大前駅構内の線路が冠水のため、渋谷―永福町間の上下線で運転見合わせ（17:00過ぎに運転再開）たほか、松原2丁目23番～24番地付近で床下浸水の被害があった。

【事実確認 9-1】日本の気象の亜熱帯化は着実に進行しており、「今後もいつどこで集中豪雨が起きるか分からない」状況にある。

《新たな課題 9-1》既存の洪水ハザードマップを適宜見直すとともに、補助154号線および駅前広場の建設（上記2.参照）が洪水リスクを助長することのないよう、透水性舗装や雨水排水路の整備など万全の対策が必要である。

10. 守山小学校・東大原小学校・北沢小学校の統合

○2013年2月24日、世田谷区教育委員会は「世田谷区立小・中学校の適正規模化・適正配置に関する具体的な方策（第2ステップ）」を策定。守山小学校・東大原小学校・北沢小学校を統合することを決めた。

○2014年9月発行の「新校準備会だより 第3号」において、新校準備会が①3小学校の新名称を「下北沢小学校」とすることと、②現在は守山小学校の通学区域である「羽根木1丁目31、32番と羽根木2丁目27～41番」を2016年4月1日より松原小学校の通学区域に変更する案を取りまとめ、教育委員会に提案することを決めたと報じられた。

【事実確認 10-1】松原小学校の生徒の通学の安全を確保する（上記6.）うえで、松原小学校の通学区域に新たに編入される旧守山小学校の生徒も含めて検討する必要がある。

《新たな課題 10-1》旧守山小学校の通学区域の生徒は、環状7号線などの幹線道路を横断することはないが、比較的交通量の多い羽根木通りと生活道路を通学路とすることとなるので、その交通安全を確保しなければならない。

11. 和田堀給水所の配水池建設工事の進捗

○和田堀給水所の配水池建設工事は、2012年4月1日着工～2022年3月31日完了の予定（出典：同給水所堀に掲げられている東京都水道局西部建設事務所工事第二課工事第二係の掲示板）。

○現在、既存第2号配水池の撤去工事（2014年3月～2015年9月）が行われている。その細目は以下のとおり。

- ・ 防音壁設置工事：2014年7月～9月＝＝＝＝＝＝＝＝＝既に完了
- ・ 2号配水池撤去土工事：2014年9月～2015年8月
- ・ 2号配水池解体工事（コンクリート造）：2014年11月～2015年7月
＝＝＝＝＝2014年12月から開始の予定

- ・ 送水ポンプ棟解体工事：2015年5月～8月
- ・ その他工事：2014年5月～2015年9月

また、木竹の伐採・撤去（樹木34本の伐採、擁壁の撤去、防音壁の設置、出入口の設置）は、2014年11月下旬～12月上旬の予定。

【事実確認 11-1】工事期間中のダンプ走行は7:00～15:30（1時間当たり10台の目処）、工事は昼間施工（8:00～18:00）で行われる。

《新たな課題 11-1》既存第2号配水池の撤去工事完了後は、新第2号配水池の建設→既存第1号配水池の撤去→新第1号配水池の建設、と工事が進行するものと見られるが、全期間に亘って、近隣道路におけるダンプ走行の交通安全が確保されるよう注視する必要がある。

《新たな課題 11-2》2011年7月に世田谷区が策定した「和田堀給水所 街づくり誘導指針」によれば、①既存の緑の保全、②防災・給水拠点として利用可能なオープンスペース等の確保、③歩行者空間の確保（敷地の周囲）、④放射23号線沿道の緑化推進による良好な沿道環境の実現等が、北沢総合支所街づくり課として誘導すべき基本的事項として示されている。しかし、このうち①については、2014年11月下旬から34本の樹木が伐採される予定であり、誘導指針とは異なる方向で事業が進められている。今後、世田谷区とともに、①～④が実現するよう東京都水道局に強く働き掛けていかなければならない。

1.2. 井の頭通りの移設工事計画

○2014年2月28日に国土交通省が認可した京王線連続立体交差事業計画（上記1. 参照）によれば、鉄道の位置が南側にずれ、井の頭通りに掛かることから、道路（＝井の頭通り）を和田堀給水所の敷地（北側）内に付替えることになる。

【事実確認 12-1】この道路付替えは、現在の道路幅員で整備されるとのことだが、計画の詳細については、目下、事業者である東京都が交通管理者や水道局等の関係者と協議中とのこと。

《新たな課題 12-1》井の頭通りの付替え道路の建設期間中、近隣道路におけるダンプ走行の交通安全が確保されるよう注視する必要がある。

1.3. 東京都市計画道路事業幹線街路放射23号線計画

○都心から環状7号線交差点までの区間の放射23号線（1946年3月26日に都市計画決定）については、道路幅員（幅員36m）がほぼ終了した。他方、環状7号線交差点から甲州街道までの区間については、東京都と特別区で策定した「区部における都市計画道路の整備方針（2004年3月）」の中で、第三次事業化計画優先整備路線に位置づけられており、2015年度までに優先的に事業をすすめる路線とされている。

○2014年12月12日、東京都第二建設事務所は、環状7号線交差点から甲州街道までの区間の放射第23号線に係る「事業概要及び測量説明会と環境配慮の方策に関する説明会」を開催した。

【事実確認 13-1】この説明会における東京都建設局道路建設部の説明によって分かったことは、以下のとおり。

- ・ 環状 7 号線交差点から甲州街道までの区間の放射 23 号線の都市計画決定は 1966 年である。
- ・ 同区間の放射 23 号線の幅員は 25m の平面道路。自動車走行空間は片側 1 車線の往復 2 車線【(片側 1 車線+停車道路帯) × 2】で、想定自動車交通量は 1 万 3000 台/日。
- ・ 自動車走行空間の左右にはそれぞれ幅の広い歩行者自転車空間を設ける。
- ・ 車道は低騒音舗装、歩道は透水性歩道とする。
- ・ 歩道を緑化するほか、その地下に電線共同溝を整備し、無電柱化を実施する。

東京都は 2014 年 12 月から 2015 年 3 月までの間に現況測量および用地測量を実施し、2015 年度内に国土交通省の事業認可を受け、事業着手にこぎつけた意向。

【事実確認 13-2】一方、この説明会において、住民から、放射 23 号線整備の必要性、半径 250 m の急カーブの危険性(注)、甲州街道・首都高速 4 号新宿線・京王線高架化に放射 23 号線が加わることによる住環境のさらなる悪化等について問題提起があり、東京都側との間で質疑応答が行われた。

(注) 東京都の提示する 23 号線には半径 250m の急カーブがある。他道路の事故事例を見ると、半径 250m 前後の急カーブが原因の一因であるケースがあることに鑑み、今回計画道路の 250m 急カーブは危険なのではないか? との指摘。

これに対して、説明会において、東京都建設局道路建設部計画課細見氏より「車の速度に依るので一概に危険とは言えない、今後警察庁ともよく相談していく」との答弁があった。しかし自動車のドライバー任せの安全性担保には引き続き懸念が残る。

《新たな課題 13-1》今後、以下の点を検討し、街づくり課とともに東京都に対して働

きかける必要がある。

- ① 放射 23 号線を井の頭通りの付替え道路で代替することはできないか?
- ② 放射 23 号線のルートを変更して、和田堀給水所敷地内に建設することはできないか?
- ③ 環境配慮項目および沿道環境(騒音・振動・大気質)が適切に具現化されているか?
- ④ 工事中の公害対策(粉塵・騒音・振動)が適切にとられているか? また、近隣道路におけるダンプ走行の交通安全が確保されているか?

以上

索引 (図番内文字は含まず)

1

1 5 4号線, 15, 16, 20, 21, 23,
30, 32, 34, 36

2

2 3号線, 15, 22, 34, 35, 36, 40
2線高架, 9, 10
2線地下, 9, 10

4

4線, 7, 9
4線地下, 10

あ

開かずの踏切, 4, 13
アクセス, 4, 7
アクセスメント, 4, 6
案, 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11,
13, 14, 16, 17, 18, 22, 27, 29,
36, 37, 41, 43, 44, 47, 48, 56
安心, 14, 19, 23, 25, 28, 42, 44
安全, 8, 11, 13, 14, 16, 18, 19,
23, 24, 25, 27, 28, 37, 42, 43,
44, 46, 47, 48, 50
アンダーパス, 33, 36

い

一時集合場所, 12
井の頭線, 13, 19, 20, 21, 33, 36,
41, 48

井の頭通り, 8, 22, 23, 34, 35,
49, 50

う

右折, 8, 23, 36

え

駅, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,
14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23,
25, 26, 29, 30, 31, 32, 36, 37,
41, 44, 45, 47, 48
駅周辺, 2, 4, 5, 8, 11, 12, 13, 14,
16, 19, 20, 21, 26, 29, 34, 42,
46
駅ビル, 17
駅前, 8, 9, 13, 17, 20, 21, 29, 36,
41
駅前商店街, 21
駅前の広場, 16, 20
駅前広場, 8, 9, 14, 16, 17, 19,
20, 28, 29, 34, 36, 41, 42, 44,
48

お

大原2丁目交差点, 8, 22
大山通り, 16, 21, 23, 24, 28, 31,
39, 42, 44, 46
お地藏様, 42
お地藏さん, 19, 23

か

カーブ, 22, 46, 50

改札, 32, 33
買い物客, 20, 21
回遊性, 19, 21
学生, 13, 21, 23, 24, 35, 46
拡幅, 16, 49
学校, 8, 12, 14, 18, 19, 25, 28,
35, 45, 48
環境, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,
15, 16, 18, 20, 23, 25, 28, 34,
44, 47, 49, 50
環境影響評価, 4, 6, 7, 10
環境影響評価準備書, 7, 10
環境側道, 9, 23
環境保護, 13
環状七号線, 8, 35, 46
閑静な住宅地, 42
環七, 7, 22
緩和, 8, 13, 22

き

北側, 15, 19, 32, 36, 45, 49
帰宅難民, 4
北沢地域整備方針, 5
北沢地区, 5, 25
基本方針, 1, 14, 15
教育, 18, 19, 28, 48
教育機関, 11, 14, 15, 28
協議会, 1, 11, 29, 34
行政, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 22,
24, 29, 34, 36, 42
協定, 20, 27

く

車いす, 19

け

京王線, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12,
13, 16, 19, 20, 23, 24, 27, 29,
33, 34, 35, 41, 43, 45, 46, 49,
50
京王線立体化, 4, 5
京王電鉄, 6, 41
計画アクセス, 7
計画アクセスメント, 7
計画案, 2, 4, 7, 8, 41
計画策定段階, 4
計画段階, 7
景観, 5, 20, 23, 42, 47
ゲリラ豪雨, 48
原案, 1, 2
建設, 4, 7, 8, 9, 11, 18, 34, 48,
49, 50

こ

広域避難所, 12
豪雨, 9
公園, 7, 14, 19, 22, 25, 27, 35,
43, 45
高架, 5, 9, 10, 11, 20, 23, 25, 36,
41, 50
高架2線, 7, 9
高架案, 10
公害, 11, 18, 50
高架橋, 5, 9, 10, 11, 25
高架構造物, 5, 11
高架下, 11, 20, 45
公共, 5, 6, 11, 13, 19, 25, 26, 34
公共交通, 13, 14, 19, 20
公共事業, 5, 6, 34
交差点, 8, 19, 23, 27, 45, 49, 50
工事, 9, 10, 11, 22, 24, 28, 34,
41, 42, 46, 48, 49, 50

甲州街道, 4, 8, 16, 19, 20, 23,
25, 32, 35, 36, 45, 46, 49, 50
洪水ハザード, 8, 26, 48
構造形式, 6
交通安全, 8, 13, 20, 26, 43, 45,
46, 48, 49, 50
交通インフラ, 7
交通機能, 1, 13, 14, 15, 18
交通計画ゼミ, 43, 45
交通結節, 20, 37, 42
交通事故, 22, 26, 45, 46
交通広場, 10, 16, 17, 20, 41
交通量, 8, 21, 28, 42, 43, 44, 48,
50
高齢者, 14, 19, 23, 28, 46
コスト, 9, 10, 12
子ども, 15, 27, 28
子供, 19, 26, 28, 37, 43

さ

災害, 11, 12, 25, 26, 34, 35, 41,
44, 47
最高高さ, 16, 18
最低敷地面積, 23
裁判, 41
在来線, 5, 10, 11

し

事業アクセスメント, 7
事業者, 5, 7, 10, 11, 49
事業段階, 4
地震, 10, 11, 46, 47
静か, 13, 14, 16, 17, 18, 43
施設, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 18,
19, 20, 22, 25, 26, 28, 34, 35,
37, 41, 44
自転車, 13, 18, 19, 20, 21, 23,
24, 25, 28, 42, 44, 50

児童, 13, 21, 23, 24, 27, 28, 37,
45, 46
自動車, 4, 13, 18, 19, 21, 23, 24,
25, 36, 43, 44, 45, 46, 50
車線, 19, 22, 35, 36, 50
住環境, 4, 14, 27, 50
渋滞, 4, 8, 22, 25, 36, 46
住宅, 1, 8, 12, 13, 14, 17, 20, 23,
44, 46, 47
住宅街, 1, 11, 15, 18, 19, 23, 24,
36
住宅地, 4, 7, 8, 13, 14, 15, 17,
18, 24, 27, 43, 44
住宅地区, 14, 18
集中豪雨, 9, 48
住民, 1, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 23,
25, 27, 28, 34, 36, 41, 43, 44,
45, 46, 47, 50
首都, 36, 46
首都圏, 6, 10, 14, 25, 47
首都高速, 36, 45, 50
首都直下地震, 12, 46
障がい者, 14, 19, 23, 26, 46
商業街, 1
商業計画ゼミ, 44, 45
商業地, 13, 14, 47
商業地区, 16, 47
商店, 4, 13, 14, 15, 16, 19, 21,
23, 25, 26, 29, 30, 31
女性, 15, 28
震災, 10, 12, 21, 47
振動, 5, 8, 23, 28, 50

す

菅原天神通り, 23, 24, 44, 46
杉並区, 21, 25
すずらん通り, 21, 30

せ

生活者優先, 23
 生活道路, 43, 45, 46, 48
 整備, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14,
 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24,
 25, 26, 27, 28, 34, 35, 41, 43,
 44, 47, 48, 49, 50
 世田谷区, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11,
 13, 19, 25, 27, 34, 35, 41, 42,
 43, 45, 46, 48, 49, 56
 世田谷区がめざすまちづくり像,
 42
 世田谷区議会, 11
 世田谷区都市整備方針, 5, 27
 世田谷都市整備方針, 34
 セットバック, 16, 19, 23, 27, 28
 説明会, 6, 10, 49, 50
 線増, 11
 線増線, 5, 7, 9, 10
 戦略的アセスメント, 6
 戦略的環境アセスメント, 6

そ

素案, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 27, 43
 騒音, 5, 8, 11, 20, 23, 24, 27, 50
 増補, 1, 2, 4, 14, 25, 29, 56
 増補版, 1, 2, 4, 14, 29, 56
 ゾーン, 1, 16, 18, 43, 44, 46

た

第一種低層住居専用地域, 23
 大気汚染, 8
 大地震, 4, 10, 46, 47
 耐震, 10, 11, 16, 22, 34, 47
 耐震基準, 47
 大震災, 4, 11, 14, 25, 45, 47

タクシー, 20
 建て替え, 5, 15, 16, 27, 34
 建替え, 4, 34

ち

地域, 1, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14,
 15, 16, 17, 18, 19, 21, 25, 27,
 34, 35, 36, 42, 43, 45, 46, 47
 地域生活拠点, 42
 地域特性, 14, 28
 地域分断, 8, 24
 地下, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 19, 20,
 22, 23, 35, 41, 43, 50
 地下2線, 7, 9
 地下案, 9, 10, 43
 地下化, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 18,
 22, 23, 24, 25, 27, 35, 36, 40
 地区街づくりゼミ, 44, 45
 地先道路, 23
 地中化, 14, 19, 47
 駐輪場, 11, 19

つ

通学者, 14, 20, 21, 23, 24
 通学路, 14, 19, 21, 28, 43, 45,
 46, 48
 通過交通, 8, 13, 18, 21, 23, 24,
 26, 43, 46
 通勤, 13, 20, 21, 23, 24

て

鉄道, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13,
 14, 15, 20, 25, 28, 49
 鉄道敷, 16, 20, 25
 電車, 19, 24
 電線, 14, 19, 21, 25, 47, 50

電線地中化, 19, 26
 電柱, 14, 21, 25, 47
 店舗, 11, 16, 19, 20, 28

と

トイレ, 12, 19
 倒壊, 11, 21, 25, 47
 東京都, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 34,
 35, 41, 46, 47, 48, 49, 50
 登下校, 8, 28, 45, 46
 東西, 19, 21, 41
 動線, 20, 25
 道路, 1, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14,
 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26,
 27, 28, 35, 36, 41, 42, 44, 45,
 46, 47, 48, 49, 50
 道路幅員, 16, 49
 道路網, 4, 14
 都市計画, 1, 4, 5, 6, 8, 11, 22, 28,
 41
 都市計画決定, 1, 7, 29, 41, 49,
 50
 都市計画道路, 5, 7, 8, 13, 18, 19,
 22, 23, 24, 26, 27, 34, 36, 41,
 49
 都市高速鉄道10号線, 4
 都市整備方針, 34
 土地利用, 13, 14, 15, 16

な

南西側, 16, 30, 41
 南北, 4, 5, 7, 10, 21, 23, 28, 43,
 44
 南北道路, 7, 46

索引

に

にぎわい, 13, 14, 16
賑わい, 4, 13
にぎわう, 13, 14, 16, 17
にじみだし, 19, 20
日照, 5
日本学園, 13, 25, 41
日本学園裏通り, 23, 24, 44, 46
日本女子体育大学付属二階堂高
校, 13

は

買収, 9, 10, 22
バイパス, 18, 19
ハザード, 8
バス, 20, 42
半地下, 23, 35, 43
半地下化, 18, 22, 24
ハンブ, 19, 23

ひ

東日本大震災, 6, 10, 12, 35
人の広場, 16, 20
避難, 11, 12, 25, 26, 35, 41, 45
避難経路, 47
避難者, 12
避難所, 12, 25, 45
避難場所, 12, 25, 34, 45
広場, 8, 9, 16, 17, 20, 28, 29, 36

ふ

風景, 20
風俗営業, 18
複々線化, 4, 6, 9, 11
富士見通り, 31

富士見橋, 33, 41
踏切, 8, 25, 33, 43, 45, 46

へ

閉塞, 14, 21, 25

ほ

防災, 4, 10, 12, 13, 14, 17, 20,
25, 26, 34, 47, 49
防災倉庫, 25
防災特別ゼミ, 43, 44, 45
防災広場, 17, 28
防災街づくり, 12
放射23号線, 7, 8, 22, 34, 44, 45,
46, 49, 50
防犯, 11, 14, 15, 28, 44
北西側, 16, 21
北東側, 16, 21, 23, 44
歩行者, 13, 14, 16, 18, 19, 20,
21, 22, 23, 24, 27, 28, 44, 46,
49, 50
歩行者優先, 18, 21, 23
補助154号線, 7, 8, 23, 26, 28,
41, 42, 43, 44, 46, 48
歩道橋, 25, 43

ま

街づくり, 1, 2, 4, 5, 11, 12, 13,
14, 15, 16, 17, 19, 21, 23, 24,
25, 26, 27, 28, 29, 34, 37, 38,
41, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 56
街づくり課, 1, 2, 34, 43, 45, 49,
50
街づくり学校, 1, 43
街づくり協議会, 1, 4, 5, 8, 11,
13, 23, 29, 34, 56

街づくり計画, 1, 2, 4, 12, 13, 14,
23, 28, 29, 37, 38, 56
街づくりの基本方針, 14
街並み, 5, 19, 28, 39
松原1丁目, 25, 33, 41, 45
松原5丁目, 8
松原交差点, 8
松原小学校, 8, 13, 18, 23, 25,
27, 41, 42, 43, 46, 47, 48
松原まちづくり出張所, 26
守山小学校, 27, 48

み

みどり, 22, 27, 43
みどり33, 13, 27
緑, 5, 10, 13, 14, 15, 18, 23, 27,
34, 35, 42, 49
みどり幼稚園, 21, 23, 24
南側, 8, 15, 41, 49

む

無電柱化, 22, 23, 26, 47, 50

め

明大前, 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 12,
13, 15, 16, 17, 19, 21, 25, 26,
29, 31, 32, 36, 37, 41, 42, 43,
44, 46, 47, 48
明大前駅, 1, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 13,
15, 16, 17, 19, 25, 26, 29, 31,
32, 34, 36, 37, 41, 42, 44, 48
明大前駅周辺地区, 1, 2, 4, 7, 12,
13, 14, 23, 29, 34, 42, 56
明大前駅周辺地区街づくり協議
会, 1, 4, 13, 23, 56
明大前駅周辺地区街づくり計画,

1, 2, 4, 14, 29, 56
明大前街づくり学校, 1

ゆ

ユニバーサルデザイン, 14, 19,
23

よ

幼児, 21, 23, 24
容積率, 13, 16, 23
幼稚園, 13, 26, 42

ら

来街避難者, 26

り

立体化, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 15,
17, 21, 23, 24, 28, 29, 34, 45
立体的, 17, 20
リテラシー, 18, 19
リニア, 7
流入交通, 19, 26, 36

緑化, 15, 27, 34, 49, 50
緑地, 20, 25, 27, 35

れ

連続立体交差化, 4, 6, 13, 41
連続立体交差事業, 4, 10, 12, 41,
49

わ

和田堀給水所, 4, 22, 34, 35, 45,
48, 49, 50

初版奥付 再録 (ただし増補版発行に際し“2. 付録”が付加されたので、冒頭“本書は”は“本書の「1. 地区街づくり計画(案)」は”と補足追記)

本書の「1. 地区街づくり計画(案)」は、三つの章から構成されています。世田谷区長に対する答申・提案の形の部分はそのうちの第2章の部分ですが、昨年3月11日に発生した東日本大震災など、社会資本に大きな影響のある災害や事故が多発した直後であったことや、6月に東京都水道局が和田堀給水所の建て替え計画を発表したことから、第2章に書ききれない討議内容について第1章と第3章に記載しました。この中には、従来の縦割り行政では対応が難しい要望も多々含まれております。

また、当計画案を決定した平成23年12月17日に開催された街づくり協議会の臨時総会において以下の3点が付帯決議されました。

1. 世田谷区役所が今後作成する地区街づくり計画の文書には、当計画案の文書を全文補足資料の形で必ず添付し、区役所の作成した案とどこがどう違うのかも一覧表として載せることを、当協議会として求める。
2. 当計画案の文書を、世田谷区のホームページで公開し、広く区民に閲覧できるようにしてほしいと、当協議会として求める。
3. 世田谷区役所によって、お役所に都合の良い部分だけを抜き出して行政側の街づくり案を作成するような、文書の「いいとこどり」つまりは協議会で話し合われた時の意図とは異なる趣旨での引用を避けるために、当計画案の文書には、当協議会の著作権を主張するマーク(いわゆる©マーク)を記載し、本来の意図とは異なる形での引用や改変を極力防止する。

(注記#1) 地区街づくり協議会は、世田谷区街づくり条例(以下、条例)に基づいて組織された団体です。条例の第3条第6項に「都市計画法第12条第1項の地区街づくり計画の原案の作成及び第11条第1項の規定により策定された地区街づくり計画の実現に向けた自主的な街づくり活動を行うことを目的として地区住民等を主たる構成員として組織された団体をいう。」と定義されています。当該地域に住んでいたり、その地区内に土地を所有していたりすれば誰でも参加できる団体です。

(注記#2) 条例第12条第1項に「地域住民等及び地区街づくり協議会は、地区街づくり計画の案となるべき事項(以下「地区街づくり計画の原案」という。)を区長に対し、提案することができる。」と定められています。

同条第3項:「区長は、第1項の規定による提案が行われたときは、当該提案を尊重し、当該提案に係る地区街づくり計画の原案の内容の全部又は一部を実現することとなる地区街づくり計画(以下「提案を踏まえた地区街づくり計画」という。)の策定をする必要があるかどうかを遅滞なく判断し、当該提案を踏まえた地区街づくり計画の策定をする必要があると認めるときは、その案を作成しなければならない。」

同条第4項:「区長は、提案を踏まえた地区街づくり計画を策定する必要がないと判断したときは、遅滞なく、その旨及びその理由を、当該提案をした者に通知しなければならない。」

明大前駅周辺地区街づくり計画案—増補版—

平成23年(2011年)12月17日 初版発行

平成27年(2015年)1月25日 増補版発行

作成・編集・発行: 明大前駅周辺地区街づくり協議会
会長 甲斐健二郎

連絡先 〒156-0043 世田谷区松原1-1-15

電話: 03-3321-0467, fax: 03-3321-0647

<http://www.meidaimaemachizukuri.org/>

本書の意図がきちんと伝わりますように引用する際には十分にご注意の上、必要に応じて

作成者にご相談くださいますようお願い申し上げます。

©2015、明大前駅周辺地区街づくり協議会

明大前駅周辺地区街づくり計画案—増補版—

平成27年（2015年）1月25日発行

作成・編集・発行： 明大前駅周辺地区街づくり協議会