

明大前駅周辺地区街づくり計画（案） 第8.4稿

平成23年11月10日 明大前駅周辺地区街づくり協議会

目次

- 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
 - 1-1 京王線立体化が地域にもたらすもの
 - 1-2 京王線立体化に際して行政に望むこと
 - 1-3 京王線の全面地下化を要望する
 - 1-4 明大前駅周辺地区の防災街づくり
 - 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

- 第2章 地区街づくり計画案
 - 2-1 地区の概要（名称、位置、面積）
 - 2-2 目標
 - 2-3 街づくりの基本方針
 - 2-4 基本方針を実現するための取り組み

- 第3章 補足説明
 - 3-1 様々な公共事業計画が集中
 - 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）
 - 3-3 都市計画道路154号線
 - 3-4 その他の計画

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、4 ha 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、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」としている。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る。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る。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ある。

1-2 京王線立体化に際して行政に望むこと

1-2-1 計画の立案に関しての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（*）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。
- (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1）。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年から計画段階のアセス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。

- ① 注記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. (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. (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. (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 の南北道路である。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る。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るが、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が、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 25~33m 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 線を作りその後に線増線として地下 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)を選択した理由として、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っていないし、逆に地下化することによって上部が利用できるようになるプラスの部分（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 2 *）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 2：「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に強く求めます。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脇の治安・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、高架下は浮浪者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脇に対する住民は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います。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. 震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震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、地区街づくり計画におい

では、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行ける、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、日本女子体育大学附属二階堂高校、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す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）

2-1 地区の概要（名称、位置、面積）

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 高齢者や障害者が安心して暮らせる街づくりを進める。</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>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。 <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。 <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。 <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>① 商業地区の地区別方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺及び駅と甲州街道の間の地区は商業の利便性を高める。 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。 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。
		<p>② 住宅地区の地区別方針</p> <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。
		<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><u>【総会決議事項：建築基準法別表第二（に）項第四号に規定するホテル又は旅館の建設は禁止する。】</u></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、くらしの道ゾーン等） 都市計画道路は地下化等を積極的に検討する。 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。
	<p>③ ユニバーサルデザインによる街づくりの推進</p> <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、高齢者や障害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。 ・ 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。
	<p>④ 駅前広場</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。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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が154号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。
	<p>⑤ 駅前商店街</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
	<p>⑥ 松原大山通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
	<p>⑦ 都市計画道路放射 2 3 号線 (井の頭通り)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、23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。
	<p>⑧ 都市計画道路 1 5 4 号線 (松原 2 丁目～5 丁目、お地藏さんの場所から駅付近までの区間について、 図 「1、地区街づくり計画の図面」 参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ この区間の地下化を検討する。この場合、地下化した道路部分も接面道路とカウ

		<p>トし、地上部分も歩行者を優先した道路とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 地先道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>防災機能</p>		<p>⑩ 首都圏大震災に対応できる街づくりを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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、）の防災性を高めていく。 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。 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。） 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。 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要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。

<p>商店街づくり</p>	<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。</p> <p>② 京王線の高架、あるいは地下化によって新しく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。</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。 ・ 保育所、幼稚園、子供園 ・ 図書館 ・ 区民センタ ・ 銀行、郵便局 <p>③ 現在の松原まちづくり出張所を明大前駅の直近に移転した後の建物は、松原 2 丁目会館に転用する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路 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。</p> <p>⑤ 日常の買い物に便利な商業施設を誘致する。</p>
<p>住宅街づくり</p>	<p>① 緑化の推進（世田谷区みどり33に共感）</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。

<p>その他街づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 子供や女性が安全に生活できる環境の整備 <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。《北沢警察署管内での現在の防犯上の課題は空き巣とひったくりだが、これを考慮した内容にする》 ・ 通学時間帯や買い物時間帯の歩行者天国を検討する。 ・ 店舗前のセットバックを誘導する。 ② 環境へ配慮した街づくり <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。 ③ 教育機関が多いことを 1 つの特徴として活かす <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。
----------------	---

第3章 補足説明

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続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。放射23号線の計画とあわせて考えますと、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*。

*：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いますが、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るようお願いをいたします。

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とは、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8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は思いますが、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35m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。

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号線の一部／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 10m 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。