

再開発が進むまちにおける「らしさ」の再構築に関する研究

18-3A375 橋本寿音
指導教員：西村亮彦

既成市街地では都市のデザイン・まちの計画にあたり土地の機能や記憶の伝承のため、そのまち「らしさ」を踏まえた内容とすることが求められている。下北沢駅周辺では、2018年の小田急線地中化を契機として、小田急線の線路跡地や井の頭線の高架下の再開発が進む中、市民の反対運動などの経緯も踏まえて、「シモキタらしさ」を意識した様々な計画・デザイン上の工夫がなされてきた。本研究では、下北沢のまち構成とその変化を把握し、まちの再開発においての経緯を把握した上で、事業者の感じ取った下北沢「らしさ」をレビューし、再開発の変化に対して市民の感じる下北沢「らしさ」との比較を行い、以上から市民と事業者での感じるまち「らしさ」のギャップを読み取った。

キーワード:らしさ, イメージ, 印象, 再開発, 下北沢

1. はじめに

(1) 研究の背景と位置づけ

既成市街地では都市のデザインやまちの計画にあたり、その土地の機能や記憶を継承するため、そのまちの「らしさ」を踏まえた内容とすることが求められる。しかしながら、近年加速する駅周辺の再開発では、効率重視の画一的な開発手法により、どこも没個性で同じような風景へと変化してしまい、市民の愛着や記憶が失われているのではないかと考えられる。

下北沢駅周辺も、再開発により街の風景が大きく変化したエリアの一つである。2013年に始まる小田急線の地中化では反対の声が多く上がり、200回もの話し合いと賛否両論・紆余曲折の末、2020年4月から線路跡地に様々な工夫がなされた「下北線路街」が順次オープンし、完成に近づいている。また、京王電鉄でも井の頭線の高架下と沿道が一体となった再開発「ミカン」を2022年3月にオープンした。

一連の再開発において、開発事業者は下北沢「らしさ」をどのように解釈し、どのように空間のデザインに落とし込んだのだろうか。また、開発によるまちの変化を地域住民や来街者はどのように捉えているのだろうか。再開発が進むまちにおいて、市民が感じるまちの「らしさ」と事業者が解釈したまちの「らしさ」のギャップとその変化を読み取り、両者の関係性を明らかにすることは、今後の再開発のあり方を考える上で有意義な試みである。

人々のまちに対する「イメージ」や「印象」に関する研究は多く存在する一方、「らしさ」に関する研究は少ない。大阪の街の「らしさ」を分析した杉本ら¹⁾や、震災復興におけるらしさの継承を分析した石田ら²⁾など、景観要素とその印象に着目した研究は散見されるものの、市民と事業者の2つの立場に着目し、らし

さのギャップや再構築プロセスを分析した研究は見られない。

(2) 研究の目的

本研究では、①下北沢のまち構成とその変化を把握し、②まちの再開発の経緯を把握した上で、③事業者の感じ取った下北沢「らしさ」をレビューし、④再開発の変化に対して市民の感じる下北沢「らしさ」との比較を行い、⑤以上から市民と事業者での感じるまち「らしさ」のギャップを読み取ることを目的とする。

(3) 研究の対象

本研究は、世田谷区の下北沢駅周辺における再開発地区（下北線路街・MIKAN）を対象とする（図-1）。



BONUS TRACK (線路街)



ミカン



空き地(線路街)



reload (線路街)

図-1 再開発エリアの様子

(4) 研究の方法

まず、航空写真・地図情報の経年比較により、下北沢駅周辺のまちの変化を明らかにする（2章）。その後、関連書籍や行政資料を用いた情報収集を行い、まちの

2020年度まちづくり学系卒業研究概要書

主な出来事と再開発についての経緯を整理する(3章)。また、インターネットや雑誌を用いた情報収集により、事業者・設計者の感じ取った下北沢「らしさ」とその計画へのフィードバックを調査する(4章)。その上で、SNSでの調査を通じて市民の感じる下北沢「らしさ」を把握する(5章)。これらを踏まえて、開発前後の市民、及び事業者が抱く「らしさ」を比較し、下北沢「らしさ」の生成・変化の過程を明らかにする(6章)。

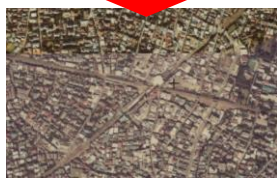
2. 下北沢駅周辺のまちの変化

下北沢の1936年～現在までの国土地理院・空中写真を比較し、下北沢の街路・街区構成の変遷を経年で整理した(図-2)。

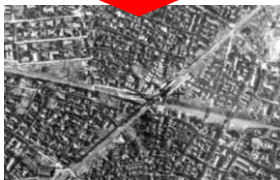
1936年～1942年と1945年～1950年の航空写真で駅の中心部だけに住宅街が広がっていたものが、畑部分も住宅街になり大きく変化している。また1945年～1950年と1961年～1969年の航空写真を比較すると更に畑がなくなり、緑が少なくなっている。しかし、まちの区画に大きな変化は見られず、小田急線地中化は下北沢にとってとても大きな出来事だったというのが分かる。また下北沢の「らしさ」を構成する要素の一つとして、入り組んだ細い路地が昔のまま残されていることが挙げられていると考えた。



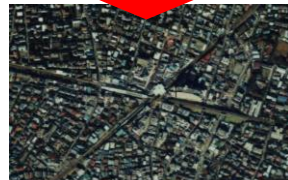
1936年～1942年の下北沢周辺



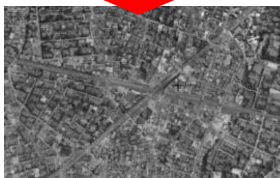
1979年～1983年の下北沢周辺



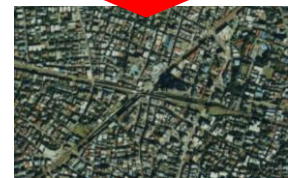
1945年～1950年の下北沢周辺



1984年～1986年の下北沢周辺



1961年～1969年の下北沢周辺



1987年～1990年の下北沢周辺



1974年～1978年の下北沢周辺



現在の下北沢周辺

図-2 年代別の下北沢周辺の航空写真

3. 再開発についての経緯

下北沢で過去に起こった道路工事や鉄道地中化等、まちづくり上の出来事について、参考図書を元に調べ、大きく背景・構想・計画・実施の4つに分けてまとめ、更に年表としてエクセルにまとめた(表-1)。

経緯の整理によって、賛成・反対などの意見が出てきているが、最終的に世田谷区が改めて細かく丁寧に説明をすることで、再開発を実現できたことが分かった。また、年表から1985年に古着屋「シカゴ」、1991年に有名なライブハウス「SHELTER」がオープンしていることから、1990年前後から下北沢「らしさ」にあたる古着・ライブの印象が創られていると考えられた。

(1) 構想段階

1時間に50分以上は遮断され交通渋滞を引き起こしていた「開かずの踏切」問題解決のため、地中化もしくは高架化の構想が考えられた。これは多くの住人や商店も望んでおり、踏切がなくなることも受け入れられていた。しかし踏切がなくなることによって新しい道路が整備されることになり問題視された。戦後復興都市計画の元、計画されていたが、この道路によって盛り場が二分されることになってしまうということで60年もの間進んでいなかった。

(2) 計画段階

1984年地元2町会と5商店会の会長から選出された会員、北沢地区町会連合会会長で「下北沢街づくり懇談会」発足。1998年「生活と文化を育み、地域の心(しん)となる安全ですみよいにぎわいの街」を目標とした街づくりに関する提言「下北沢グランドデザイン」を世田谷区長へ提出。2004年説明会、窓口などによる地元の意見を踏まえて、更に計画案を見直し策定。商業地区で商店街ごとの個性を發揮した建築の誘導や主要な回遊軸沿いなどにおいて建築物の高さや壁面などをそろえた街並みの誘導を図るとした。

(3) 実施段階

世田谷代田駅～喜多見駅の区間は2004年に複々線が完成した。世田谷代田～和泉多摩川駅の区間は高架化され、踏切の廃止により周辺道路の渋滞が緩和された。同区間内の駅や高架下が整備されるなど沿線の利便性が大きく向上した。一部の沿線住民から高架化に反対の声があがり、住民の要求を退けようとしていた東京都を尻目に問題はこじれて訴訟へと発展した。判決では住民の言い分が通り、下北沢駅の前後は高架でなく地下化され、立体交差することになった。こうして小田急線の立体交差区間には高架と入り混じる区間が誕生した。

2020年度 まちづくり学系 卒業研究概要書

その後、2019年9月には下北線路街空地、2020年4月にBONUS TRACK、2021年6月にreload、2022年3月にミカン下北がオープンした。

表-1 下北沢の主な出来事

背景	1923年	関東大震災の際は農村だった。
	1927年	小田急線開通 第二次世界大戦でも奇跡的に被害がなかった。
	1961年	井の頭線が3両編成になり下北沢駅のホームが延長 この頃映画館が閉館するなど街にも変化が起こる
	1971年	下北沢一番街での歩行者天国が始まる
	1981年	本多劇場がオープン、若者の街として広がる
構想	1984年	「下北沢街づくり懇談会」発足 様々な検討を始める
	1985年	南口に古着屋シカゴがオープン
	1991年	伝説のライブハウスSHELTERオープン
	1993年	古着ブームが始まる
	1998年	「下北沢グランドデザイン」を世田谷区長へ提出
	2000年	「下北沢グランドデザイン構想図」を世田谷区長へ提出 ごみ問題や自転車の放置問題が発生
	2001年	「駅前広場整備構想」を策定 都議会の質疑を踏まえ鉄道の地下化を前提として駅前広場の整備についての方針を立てた。
	2002年	「駅周辺街づくりの基本計画」策定 自動車交通量、歩行者流動状況の調査結果、地元住民との意見交換を行う
	2003年	「Save the 下北沢」結成 彼らは社会的属性に限りなくまちを分断する道路（補助54号線）に反対する人を集めた。 インターネット上でも呼びかけをし、一定の共同性がある下北沢だったので人も集まっていた。
	計画	2004年
		「下北沢フォーラム」結成
2005年		「商業者協議会」結成
2006年		「下北沢駅周辺地区地区計画」策定 都市計画法に基づくルールを策定した。 「まもれ！シモキタ行政訴訟の会」結成 第1回公判が開かれる（東京地裁）
2007年		「あとの会」結成
2015年		「北沢デザインガイド」が完成 素案を公表し、アンケートを実施した。オープンハウスを開催、素案を展示した。
2016年		国土交通省「東京圏における主要区間の混雑率」によると世田谷代田～下北沢駅における混雑率192%
2018年		東北沢～世田谷代田の線路地中化が起こる 下北沢の小田急と井の頭の改札が分離される。
2019年		「混雑率」が緩和され、158%になる。車内でスマホや新聞購読が可能になった。 下北線路街 空地 オープン
2020年		BONUS TRCK オープン
2022年	ミカン下北 オープン	

4. 事業者・設計者による「らしさ」の解釈/再編

再開発に携わった設計者、事業者の声を雑誌・ネットを使ってどのような下北沢「らしさ」を感じて再開発に至ったのか、またどのように実際の空間のデザインに落とし込んだのかを整理した。

(1) 事業者の声

決定事項を押し付けるような開発はせずに、個の集団を大切にしていって、地域と意見交換をしながら開発の方向性を決めていった。若者たちが感じる下北沢らしさとは、小さなお店がたくさんあって、なんだかワクワクする街であり続けることだ。

道路にはみ出しているカフェの客席や外に並んだ古着屋の什器等、商いが通りに顔を出している姿である。画一的ではなく、一つ一つの店が醸し出す雰囲気や空気感を大切にしていって変化に柔軟に対応できるようにコンセプトを「未完成」に設定した。

このコンセプトを表現しながら、記憶に残る施設の顔として計画した場所の一つが、駅の改札口側から見た風景である。テナントの内装が見えるようにデザインされていて、「ミカン」はどういうところか一見

してわかるようになっている。

駅の顔である改札から近いこの施設に入っているテナントを想像することは、施設を想像することに繋がり、それが街全体を想像することに広がっていく。これが街全体に良い影響を与える商業施設の環境デザインであると考えられている。（京王電鉄）

京王電鉄の声から、彼らを読み取った下北沢「らしさ」は「小さなお店がたくさんあって、なんだかワクワクする街であり続けること」であることが分かった。しかし、施設には入っているテナントはどれも下北沢にとっては新しいお店ばかりで、中年から高齢者が望むような昔ながらの懐かしさは消えているのではないかと考察した。

小田急線の地下化による鉄道跡地として、下北沢周辺の1.7kmにわたって創出された開発エリア「下北線路街」。「BE YOU シモキタらしく。ジブンらしく。」の開発コンセプトのもと、緑化や回遊性を高める空間づくりを進めた。

オンラインがもっと便利になり、働き方もさらに多様化して自宅で働く人が増えると、自宅周辺での活動時間が増える。それなら、自宅から徒歩20分圏内くらいの生活をもっと豊かにすることが、我々ができる沿線の街づくりだろうと仮説を立て、その一環で、ふらっと立ち寄れる「お店+散歩道」のような場所を考えた。

まさに徒歩圏内の充実を求めて、近隣の方々がたくさん下北沢線路街に立ち寄ってくれた。それが結果的に、まず地元のみならずと関係

を築くことにつながり、受け入れられる場所になったと思う。建築中から住民を内部に招き、誘致するテナントやエリアを通り抜ける動線などについて意見を聞いており、敷地内の植栽にも希望が反映されている。そのことが住民に受け入れられている理由なのではないかと思う。（小田急電鉄）

小田急電鉄の声から、過去にあった下北沢の緑を復活させることと、市民の生活環境を良くするための散歩道をイメージしていることから、来街者ではなく、住人目線で再開発に臨んでいたことが読み取れた。

(2) 設計者の声

i) ミカン

下北沢は、「未完成の街」であるとの考えの基、他にはない固有の文化を生み出してきた下北沢が、今後も独自の発展を繰り返していくイメージから着想し、不完全の中に秘めた無限の可能性をデザインした。

進化途中の勢いを象徴するように、荒々しくも自由に積み上げられた鉄骨と融合するコンテナの建築が施設全体に豊かな起伏と表情を加えている。エントランスから高架下を繋ぐ通路には、吊り電球を採用し、異国情緒あふれる店舗の連なりやネオンサインと相まって、カオスかつ人が生み出す賑わいを演出している。

建築全体を構成しコンテナの積み上がりを支える鉄骨はあえて剥き出しにして簡素なコンクリートに対して無骨なたくましさ表現し、変化に柔軟に対応できるプラットフォームとなる建築物を目指した。

下北沢がより深く、より新しく、そしてより成熟された価値を持つ街として、絶えず進化し続けるためのデザインとなった。（DRAFT Inc.：ミカン設計）

DRAFT Inc. の声から、京王電鉄が考えているコンセプトのままに、どのようにデザインとして落とし込んでいるのかが分かった。コンテナや剥き出しの鉄骨、吊り電球が今の下北沢「らしさ」であると感じているように読み取れた。

ii) Reload

この街独自のカルチャーを継承し発信していく店主の顔が見える新しい商店街を生み出すこととした。極端に細長い敷地のため、単一の建物にせず、小ささまざまなサイズのテナント区画ごとに分解しずらし重ね合わせて対比させ、既存の周辺環境と調整を行いながら設計した。（ジェネラルデザイン：Reload設計）

感度の高い大人層を戦略ターゲットに設定している。茶沢通りを隔てて他の商店街から孤立しているのを従来の下北沢にない独自の価値を持つ施設を敢えて作り代々木上原や三軒茶屋に行っていた大人を誘

ジェネラルデザイン・GREENING の声から、設計では下北沢の独自のカルチャーを継承し既存の周辺環境との調節を行っているが、企画ではエリアに浮かぶ孤島をイメージしていることから、ズレが生じていることが分かった。またここでは敢えて下北沢「らしさ」から離れたデザインがなされていることが読み取れた。

iii) BONUS TRACK

下北沢の街並みを引き継ぎ新築の商店街をコンセプトに地下化した小田急線の線路跡地に建つ「BONUS TRACK」は、個人が小商いを始めやすい環境を生み出した。このエリアはかねてより、不足している緑を増やすことが地域住民から求められていた。そこで雑木林の中の商店街をコンセプトに、緑をふんだんに配した外部空間を大きく設けた。この外部空間にはリースラインを設けていないため、各店舗が自由に家具やサインを設置できる。入居者にとっては小さな内部空間を補完する共用の庭であり、近隣の人々にとっては、民間の鉄道会社の土地でありながら、公園のような役割も持っている。(ツバメアーキテクト: BONUS TRACK設計)

ツバメアーキテクトの声から、下北沢の街並みを引き継ぎながら空き地を活用して、住民の声から挙げられた緑の増加にも力を加えてことが読み取れた。

iv) 下北線路街空き地

青みがかったグレーのコンテナや土管、ステージなど用いて公共的空間が立ち上がる下地を作っている。その下地に人々が色付けし、自分たちの手垢を付けていく、そんなイメージで空間を構築した。一般的な公園では、公によって提供されたスペースをどのようにトラブルを回避しながら活用していくか、という意味で「禁止事項」の側面が注目されがちだ。キャッチボール禁止・歌禁止・パフォーマンス禁止など様々なバツ印が付いているのも目にするようになってきた。そういった場所で過ごしていると、お行儀良くすることが公共だ、と刷り込まれているような気持ちにさえなってくる。この場所では、逆のアプローチで様々なレイヤーにおける実践の積み重ねによって住宅地の中に公共的空間を作り、自由な場所となるように考えた。ソフト的にもハード的にも“触れる”ようにすることが、自由さを伴う公共空間の実装に今必要なのではないか。(ツバメアーキテクト: 線路街空き地設計・デザイン監修)

ツバメアーキテクトの声から、住宅街の中につくる公共空間は、場所の完成だけではなく、その後住人に触れられながら作られていくことという考えが読み取れた。また BONUS TRACK の設計時と同じように住民が色付けしていくようなまちが下北沢「らしさ」であると考えていることが読み取れた。

5. 市民の感じる「らしさ」の分析

Twitterを利用して下北沢線路街が完成した2022年3月～現在2023年1月までの“下北沢 変わった”というワードでツイート(計224件)されている内容と写真、投稿者の属性を収集して人々が再開発をどのように捉えているかをグラフに集計した(図-3～7)。

再開発後の現在の下北沢についてマイナスの印象を持っている人がプラスの印象を持っている人を上回っているということであった(図-3)。更にそれぞれの印象の内容を見比べると、プラスの印象では各々で感じ取っている感想にばらつきがある(図-4)のに対して、マイナスの印象では多くの人が「変わりすぎ」という意見をもっている(図-5)ことが分かった。

更に多くの人が良くも悪くも言えないが、下北沢に対して変わったという印象をもって(図-6)おり、その変化を新しくなった街並みの写真と共に投稿している(図-7)ことも分かった。

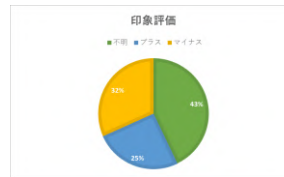


図-3 印象評価

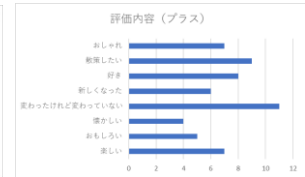


図-4 印象内容 (プラス)

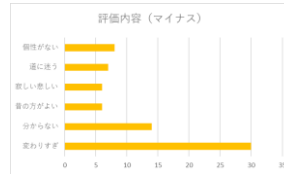


図-5 印象内容 (マイナス)

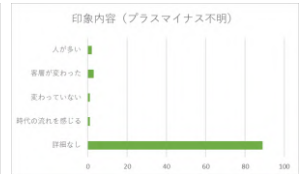


図-6 印象内容 (プラスマイナス不明)

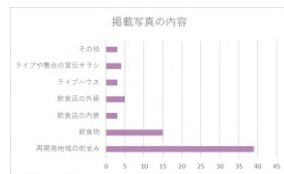


図-7 掲載写真の内容

6. まとめ・考察

下北沢のような昔から変化のなかったまちの区画に大きな変化が生まれることは、必ずしも市民にプラスの印象を与える訳ではないということが分かった。

また、いかに事業者が下北沢「らしさ」を意識して他のまちとは違う個性を反映したつもりでも、実際に利用する市民にとっては「変わりすぎている」という意見が多かった。中には「個性がなくなった」・「何が何だか分からない」というような下北沢「らしさ」が逆に失われているという意見も出てきてしまっており、市民と事業者の間で下北沢「らしさ」のギャップが生まれていることが分かった。

今後のまちづくりでは更に深く意見交換をし、細かにデザインに凝るのだけではなく、新しくなる場所が元々あったまちにどのような印象をもたらす、そのまちの市民の考える「らしさ」にうまくあてはまるのかを重視したまちの再開発が求められていると感じる。

参考文献

- 1) 杉本 真莉, 下村 泰彦: 主要ターミナル周辺の景観特性比較から捉えた大阪らしさに関する考察, 日本都市計画学会 関西支部研究発表会講演概要集, 14巻, p56-60
- 2) 石田 紘之, 斉藤 庸平: 復興まちづくり事業における地域らしさの確保と緑に関する研究, ランドスケープ研究 69巻 5号, p803-806