

下北沢における迷路性に関する形態学的分析 —既存街路と再開発による計画街路の比較について—

宇野研究室

4105072 八箇 舞子

1. 研究背景と目的

都心にありながらも住と商が入り組み、コンパクトな地域に細密化した街路がひしめく下北沢は、渋谷や新宿といった大都市近郊にありながらも今なおにぎわいのある地域である。現在下北沢では再開発の一環として道路の拡張・新設計画がなされており、歩行者主体の街づくりがすすめられている^{註1)}。しかし駅前商店街の建て壊しや住宅街を貫く都市計画道路の策定によって下北沢の魅力が失われるという懸念が広がり、行政側と住民側の対立が深まっている現状がある^{註2)}。

本研究では、下北沢の既存街路の魅力の特徴を下記の①～③の要素を用いて、迷路性と定義する(図-1)。

- ①大きなランドマークが存在しないこと
- ②街全体としてスケール感が揃っていること
- ③大きな見通しが得られないこと

これらの要素を元に、下北沢の既存街路と再開発による計画街路を形態学的な視点から分析する。分析結果より再開発前後における迷路性の変化を考察することを目的とする。

2. 研究方法

下北沢駅を中心とし、主要道路に囲まれ連続した歩行空間をもつ世田谷区代沢2丁目(図-2)を対象とする。定義①に対して土地利用現況図・現況調査^{註3)}と再開発計画図による比較、定義②に対して地図^{註4)}により測定した^{註5)}道路幅に対する分析、定義③に対して同じく地図により測定した分岐点の見通しに対する分析を行った。

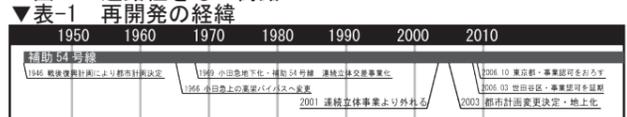
3. 下北沢の概要

3-1. 下北沢の歴史

元々水田地区であった現下北沢駅に1927年に小田急鉄道が、1933年に現京王電鉄が開業し、駅南側を中心に商業地区の発達が盛んに起こった。それに伴い駅周囲には急速な宅地化が進んだが、公共スペースの整備が追いつかず狭小な街路が目立つ街並みとなった。終戦直後は駅前を中心に闇市が広がり、駅北側には今もその面影のある商店街が残されている^{註6)}。



▲図-2 代沢2丁目



▲図-1 迷路性をもつ街路

▼表-1 再開発の経緯



3-2. 再開発の経緯(表-1)

終戦直後の1946年、米国占領下の戦後復興計画として国は、渋谷区と世田谷区を東西に結ぶ東京都市計画道路幹線街路補助線街路第54号線(以後54号線)を計画した。その後計画は滞っていたが1969年、小田急線の連続立体交差事業が計画されたことから、54号線の計画は再び進められることとなった^{註7)}。しかし2000年に連続立体交差事業の採択基準変更^{註8)}により54号線は事業から外されたが、世田谷区により都市計画変更がなされ、2006年には東京都より事業認可がおろされている。また2003年に駅前の広場型道路として、駅前広場と共に新たに区画街路10号線(以後10号線)が計画された。この経緯において世田谷区は一部の商店街・町内会代表により構成された「下北沢街づくり懇談会^{註9)}」との話し合いを行っていた。しかし会議が開鎖的であったことや計画地の住民に説明がなかったこと、計画に疑問点が多いことなどから^{註10)}周辺住民による複数の団体が世田谷区長に要望書を提出し、現在も反対運動を続けている。

4. 既存街路と計画街路の比較

4-1. 現況図による分析

4-1-1. 既存街路 土地利用現況図・調査および再開発計画図(図-3)より、代沢2丁目内では住商併用住宅が65%にのぼる。一番街通りおよび駅から代沢三叉路まで下る通りに並んでいるのが顕著でありほぼ3~5階建である。専用商業地域は駅から同心円状に分布しており5階程度に収まっている。12階建の北沢タウンホールと10階建の本多劇場を除いては低層の建物が広く分布しており大きなランドマークを感じない街並といえる。北西地域と南西地域には独立住宅と集合住宅が混在しており静かな住宅地となっている。また北沢地域は幅員が4m以下である細街路が45.6%と他地域よりも抜きん出ている。

4-1-2. 計画街路 都市計画道路街路では、一定の高さ制限のもとに高度利用をはかる計画がある。駅前の高さ最高限度は60mと計画されている。同時に補助54号線沿線では魅力ある商業空間を創るゾーンとして住宅や集合住宅等について用途制限がなされ、高さ最高限度は45mと計画されている。駅前を中心として商業地区が形成されることによって、中心性をもつ特徴的なランドマークが生じると考えら

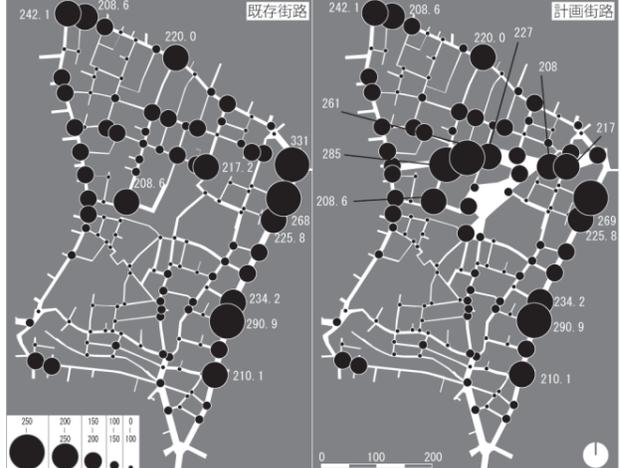
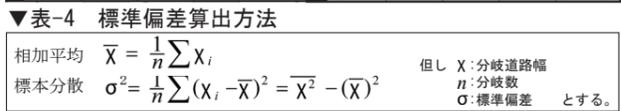
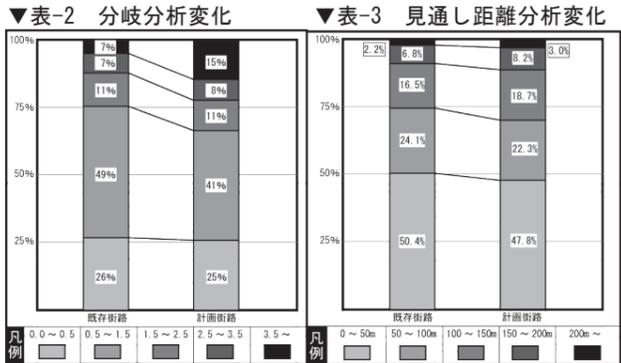


▲図-3 土地利用現況図・再開発計画図

4-2. 交差点の分岐分析(図-4)

4-2-1. 既存街路 各交差点の分岐道路幅を測定し、統計学において用いられる標本分散の計算式(表-4)によって標準偏差、すなわち非均整率を求める。同じような道路幅の分岐をもちスケール感の変化のない分岐点においては非均整率は0に近づき、道路幅の差異が大きくスケール感の変化が大きい分岐になるほど値も大きくなるため、非均整率はスケール感の差異の大きさと言えることができる。茶沢通りは対面交通が確保された幅員11m程の道路であり幅員5m前後の路地と交差する地点ではスケール感が揃わない。同様に鎌倉通りは幅員6m程の道路に幅員3m前後の路地が交差しているためスケール感の差異が大きくなる。南端地域では茶沢三叉路から分岐した道路がのびており、そこに幅員の小さい街路が集中しているためスケール感の差異が生じている。車通りが少なく歩行者の多い駅前周辺は幅員4m未満の街路が複雑に分岐しているため非均整率は1.5以下に納まっており、スケール感の揃った街並みといえる。

4-2-2. 計画街路 各既存街路から駅前広場、54号線と10号線にぶつかる全ての交差点において非均整率が3.5を越え、対象敷地全体でみると3.5を越えるものが2倍以上に増えている(表-2)。再開発によってスケール感の急激な変化が多く発生し、特に54号線沿線においては街が分断されたような印象を受けることが考えられる。



▲図-4 交差点の分岐分析結果

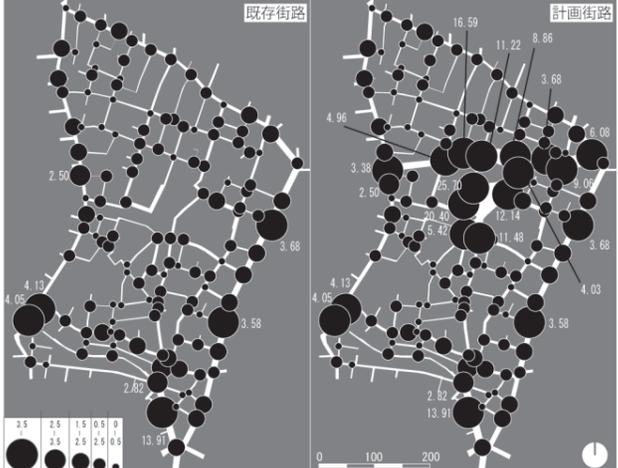
4-3. 見通し分析(図-5)

4-3-1. 既存街路 各交差点の交差中心から直線で最長の見通しを得る長さを見通し距離とし、全体の分布を調査する。既存街路においては見通しのきく地点が茶沢通り沿いに分布している。両側に歩道の整備された道幅の広い直線状の道路であることに起因すると考えられる。南側の街路の多くは細く交差角度が一定でないため、見通しは小さくなる。自動車からの見通しがきかないことから歩行時の安心感や居心地のよさがうまれ、人の往来が盛んである現状となったと考えられる。北側の街路は直行交差が多いため南側より大きな値となるが、道が細いため茶沢通りよりは小さくなる。見通しは道幅と角度の影響を受けると考えられる。

4-3-2. 計画街路 細街路と54号線との交差点の見通し距離は200~300m前後となる。道幅が他街路に比べて圧倒的に広いことから街区全体としての見通しのきく中心的な街路となると考えられる。茶沢通りを軸とした南北方向の流れが、54号線を軸とした東西方向の流れに変化することは、地域住民の生活に大きな影響を与えるであろう。

5. 結論

本研究では迷路性をもつ街路の3つの要素について再開発前後における比較をし、次のことが明らかになった。
①既存街路においては用途の混在、低層建物の分布により大きなランドマークが存在しない街並である。しかし計画街路は駅前を中心として高層建物が増加し、用途制限がなされるために街並にランドマークが生じる。
②既存街路では駅を中心として交差点においてスケール感の差異のない街路が広く分布している。しかし54号線と10号線に交わる新たな交差点においてはスケール感の大幅な差異がうまれる。
③既存街路では茶沢通り・一番街通り・鎌倉通りといった丁境界線上の交差点見通しが大きくなり、通り沿いに大きな流れをもつ。計画街路により街の中心を東西方向に貫く大きな見通しをもつ、新たな流れが生じる。
上記3つの結果より、再開発によって街路の迷路性は大きく失われることがいえる。それによって街としての統一感が失われ、地域住民の生活や、来訪者の歩行時のイメージに大きな変化をもたらすと考えられる。本研究で定義した迷路性の3要素は、お互いにそれぞれに影響を及ぼしあう要素といえる。その相互関係性を調査することが今後の課題である。



▲図-5 見通し距離分析結果

脚注: 1) (文献1) vol.15, P.2より 2) IP「Save the 下北沢 (http://www.stsk.net/)」より 3) 【建物階層別】【土地・建物用途別】の2種類および(文献5)による。 4) 高精度ベクター地図ソフトウェア「東京Vマップ(ムーエス株式会社、2005/03更新)」による。 5) VectorWorksの直線描写機能を使用し交差直前の道路幅を測定した。 6) IP「Save the 下北沢」より 7) 連続立体交差事業は特定道路財源で一部を賄われるため、事業を行う際に同時に都市計画道路を新設しなければならないという旧建設省と旧運輸省との「建運協定」に基づく。また「2本以上の幹線道路が鉄道に交差していること」という採択基準を満たすため、新たに1本の都市計画道路を作る必要があった。 8) 変更後は建運協定は解消され、「ピーク時に40分以上遮断される踏切がある場合は1本以上」となった。 9) 1984年12月発足 10) IP「Save the 下北沢」より 参考文献: 1) 「きたざわ街づくり vol.1-15」世田谷区生活拠点整備担当部 1998/07-2006/09 2) 「戦災復興期東京一方向の地形成図集」柏書房 1988/4 3) 「下北沢駅周辺地区街づくり調査報告書」株式会社トニーコンサルタント 2000/03 4) 「駅周辺(東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅)街づくりの整備計画書」世田谷区 2003/04 5) 「平成18年度世田谷区土地利用現況調査報告書」世田谷区 2007/03 6) 横文彦他「見えがくれする都市」鹿島出版社 1980/06 7) 奥平耕造「都市工学読本」彰国社 1976 8) 松平聡「都市空間における経路の迷路性についての研究」日本建築学会学術講演梗概集 2006/03