

- 企画趣旨 下北沢は駅前広場や広い道路がない迷路的空間とサブカルチャーなど独自の個性が魅力の街です。小田急電鉄の東北沢～下北沢～世田谷代田の区間が地下化され、それまでの線路空間が小田急電鉄によって「下北線路街」として再生されつつあります。3駅の間 1.7 kmに13の施設が並びますが、チェーン店を入れず個人経営の店を入れるなど、通常の開発とは一味違ったものになっています。今回は、下北線路街と小田急地下化による駅舎更新、駅前広場や道路整備によって大きく変貌する下北沢駅周辺を歩き、これからの下北沢について考えたいと思います。
- 日 時 企画説明 2021年10月30日(土) 20:00～22:00(オンライン)
歩く期間 2021年10月31日(日)～11月30日(火)
- 標準コース 世田谷代田駅⇒下北沢線路街≪世田谷代田エリア⇒下北沢エリア⇒東北沢エリア≫⇒東北沢駅
- 評価対象 下北線路街【全体、世田谷代田エリア、下北沢エリア、東北沢エリア】
下北沢駅周辺の広場及び道路整備
- 評価提出 井手幸人、大竹 亮、片桐拓朗、加藤仁美、重永真理子、原 久子、藤井正男、藤井幹也、古里 実、栗原 徹（コーディネーター） 合計 10名

1 下北線路街全体

評価 5.00 (AAAAAAAAAA)

- A：鉄道線路の地下化による地上空間の利用方法として、緑道と施設をセットで計画しているのが非常に興味深い（複々線の幅があるから可能なのだが）。全体を通して駅から駅へと歩けるようになってるのがいいし（途中の駐車場は雰囲気は損なってるが）、小さな駅にも遊歩道からすぐに入れる改札口（裏口）も出来て便利。建物のデザイン水準も高く、低層で周辺の住宅地と調和し、緑道の舗装や植栽が工夫されて楽しい散歩道になっていた。店舗も工夫されていて非常に面白いが、駅前ではないので人の流れが確保できるかやや心配。
- A：複々線計画で二転三転した結果、この区間だけ地下線路になったが、跡地の利用の形が新しいと思う。東北沢や世田谷代田の駅は今まであまり注目されない駅であったが、これからは線路街の入口としてお客が増えればよいと思う。地元の人、もともと線路を挟む形での行き来は少なかったと思うが、線路街は比較的左右の行き来ができるので人の往来が変わるかも知れない。
- A：前回の目黒線に比べて地下化スペースの幅が広く、歩道の整備と併せて周辺の住宅地や商店と調和した低層での建物利用ができている。建物のコンセプトも下北沢の地元商店となじむ若者起業家向けのものが多く好感がもてる。小田急の新しい駅舎が線路方向の東西口からフラットでまっすぐに見渡せ、動線が明快になっていることも地下化の効果だと感じた。
- A：線路跡地空間の小田急による開発だが、商業施設や温泉旅館、保育園やホテルなど非常に多様性があり、周辺の街との調和も良く考えられている。
- A：通行する人が多く、周辺住宅地と下北沢駅を結ぶ利便性、快適さと楽しさがあり「必要とされていた歩行者空間」なのだと思います。

BONUS TRACK

reload



- A：細い敷地を、それぞれ工夫して、快適な空間を形成している。日曜日の午後に訪問したが、多くの人がそぞろ歩きを楽しんでいた。廃線活用では、単なる駅への緑道のような感じになるケースがあるが、この一帯は、目的がなくても散策したくなる施設群や暫定利用空間になっている。
- A：歩くのが楽しい空間。近隣とのつながりもあり、かつ、建物による変化もあり、四季も感じられ、楽しく歩ける空間になっている。線路上であることを忘れてしまう。
- A：歩いたのが日曜日だったせいか歩いたすべてのエリアで人出が多く人気の高い再開発地域でした。我々と同じく線路沿いに複数駅に渡り散歩する人も見られ、この区間では駅のエリアというよりは、一つの動線として認識されている事もある様だった。
- A：全体を通して歩けるようになると評価も変わるとは思いますが、エリアごとでも十分楽しめる線路街でした。住宅街の施設は周辺の住民の方と協定など結んでいるのかは気になりました。
- A：小田急線地下化の上部が線状の公共空間になったことで、周辺市街地に大きなインパクトを与えている。お年寄りや子供たちが散歩したり遊んだり、日常生活を大きく変えたのではないかな。今後、沿線（沿道？）の様子（空地や小さな店舗等）とのネットワークがひろがっていく可能性を感じた。

2 下北線路街《世田谷代田エリア》

評価 5.00 (AAAAAAAAAA)

- A：全体に植栽が良く作り込まれ、緑豊かな心地よい散歩道だった。代田富士 356 広場からの見晴らしが素晴らしく（富士山も少し見えていた）、多くの人が日向ぼっこしていた。代田キャンパスも楽しそうだし、由縁別邸は道の両側に施設があって温泉観光地のようなだった。BONUS-TRACK は店に囲まれたテラスカフェや2階の本屋が魅力的な雰囲気。
- A：周辺の古い邸宅や緑、坂道と調和している。由縁別邸建物は和風木造風の建物が既存の活用かな？と思わせ、そうだったら「すばらしい」のひとつことだけど、実際は？
BONUS TRACK のシェアオフィスや保育園などは、住宅地にほしい施設をうまくはめ込んでいる。ちょっとした居場所がありそうでよい。
緑がかなり入念にデザインされたものと思われ、今後の維持管理が気になった。
- A：由縁別邸周辺は、緑の修景デザインが良い。周りにも緑地が残り、相乗効果が見られる。旅館なので、少し高級感があり、入りにくいのは仕方がないか。BONUS TRACK は、戸建のスケール感があり、若い人のお店も多く外部空間がつながり、歩道側にも開いていて入りやすく親しみやすい。代田ふじみ橋からは雨上がりの空に富士山がきれいに見えた。
- A：由縁別邸あたりは緑が生かされていてとてもよかったです。すぐ近くに古くからある庭の広い地主さんの家？（※カフェ白髭）があり、周辺の緑のエリアのイメージのエッセンスが残されている。代田駅の裏側の改札に向かう小道がとても素敵で、こんな駅へのアプローチは今までに見たことがなく感動。
- A：駅を降りてビックリ、地方の歴史的な観光地のような通り。その先にはちょっとした広場で親子が食事をとっている。少しあるくとカッコいい幼稚園等・・・住宅街に埋め込まれたこの通りの今後に期待。線路跡地にできた新しいタイプの商店街 BONUS TRACK はいろいろと変化していくんでしょうね。

由縁別邸



BONUS TRACK



- A : BONUS TRACK のヒューマンスケールな空間も良いが、由縁別邸の前の通りの落ち着いた雰囲気は、都心とは思えない風情ある空間になっている。
- A : BONUS TRACK は、細街路空間の楽しさを演出しており、軽い作りや店舗構成も相まって、非常に心地よい場所となっている。
- A : 地元向けの保育園や野菜の直売をしている代田キャンパスは地域に溶け込んでいる。由縁別邸は日本旅館風の和風ホテルで、意外な場所ではあるが、閑静で宿泊には適しているかも。
- A : 農大の施設ではイベントを開催していて大勢の学生で賑わっていた。駅前のベンチではお年寄りが留まって話をしてるのが見られ、いい場所が提供出来ていました。
- A : とくに BONUS TRACK に下北らしさを感じた。B&B 書店（駅近くから移転）・ラウンジの独特の静かな空間と露店の賑やかさが魅力。若者の人気スポットになりそう。ポケットパーク風の空間には子ども連れの家族。仁愛保育園は地域に開く保育方針で絵の展覧会などを催していた。これも期待できそう。

3 下北線路街《下北沢エリア》

評価 4.00 (AAAAABBBBB)

- A : シモキタエキウエは今風にモダンで本来の「下北沢」と一線を画す施設だった。一方の「空き地」周辺はコンサートイベントや古着市などをやっていて従来の「下北沢」と融合した使われ方。この地域はこの二面性が活きていて魅力ある場所となっていた。
- A : 人の密度が一番高かったのが「下北線路街空き地」いろいろな店舗が出て、下北の匂いのする空間でした。シモキタエキウエの壁、柱に描かれたいろいろな人物と写真をとる若い方を見て、こうやって活用するんだ・・・勉強になりました。
- A : 鎌倉通り側からシモキタエキノウエに入りましたが、いろいろな人の流れが作りだされて鎌倉通りにも人が流れて活性化するのはと思われた。
駅広と都計道の整備は今までの発想を転換してほしい——線路街空き地はそのための実験場、たくさんの人が参加して自由に使って、にぎわい・盛り上がりの姿
- A : シモキタエキウエは駅の上にいたはずが、外に出ると井の頭線の地面と同じ高さにいるところが不思議。線路街空き地は平日でもワゴンなどが出ていて自由な空間がよい。
- A : 「空き地」は下北沢らしいコンサートイベントや古着市などをやっていて、参加者が自由に使える雰囲気を残しているのがとてもよかった。なくなるといいが、
- B : シモキタエキウエは鉄道で分断されていた地域をつなぐ機能もあり、上から駅構内を眺められるのもなかなか面白い。工事中の商業施設や未整備エリアが出来上がると、さらに良くなると思う。
- B : シモキタエキウエは、建物を低層に抑えてつくり上階の通路から地下空間が見下ろせ、駅舎としての一体感がある。下北線路街空き地は、暫定利用の仮設感あふれる懐かしいデザインで好感がもてるが、駅側から入りにくく開き方に難がある。未整備地区の今後の展開に期待したい。
- B : シモキタエキウエは、吹抜けを有効に使い、駅上ながら楽しい飲食街になっている。線路街空き地は、シトロエンのイベント期間中で、自動車の販促でありながら、多くの人で賑わう広場となっていた。

シモキタエキウエ



下北線路街空き地



B：新しい下北沢の駅舎としてのインパクトに乏しい。エキウエの吹き抜けも見通しはいいが、空間構成にもう少し工夫が欲しい。広場以外の路地と駅とのつながり方が、どうにも中途半端。線路街空き地は暫定利用として面白い。駅前広場の工事個所の閉鎖が長引いているのは良くないが、当日は一部でミニイベント（テントや屋台）をやっていたのは良い試み。

B：駅上の商店で駅の雰囲気は明るくなったがアクセスがわかりにくく残念。下北沢路街空き地は、若者らしい自由な使い方がされて楽しそう。周辺道路や通過交通との関係がやや心配。

4 下北線路街《東北沢エリア》

評価 3.80 (AAAABBBBBB)

A：道の片側に建物が並ぶスタイルで、全体としては都会風の整った遊歩道だった。Reload の中庭や通り抜け、2階テラスなどはヒューマンスケールで、非常に居心地がいい空間。ホテルの大階段の上のカフェも都会的な雰囲気です。

A：reload は建物を細かく分節し、路地や中庭、屋上テラスなど、とても変化に富んだ空間を生み出しており、各々の店舗にも強いこだわりが感じられる。

A：路地的でモダンでかつリズムミカル。通路、2階テラスからいろいろな方向からの視線が楽しめる。建物が低いので空を感じてよかった。側道との関わりもうまくできている

A：reload は現時点で全店舗が揃っていない為に活気という点でイマイチでしたが、建物自体はとても魅力的で、内部を回っていると通路、階段もまるでラビリンスの様なワクワクが有った。二階部分には空の見えるオープンスペースが有り明るくて魅力的。テナント料が高い？

B：reload は建物を分節化して変化を付け、ショップも特徴があって面白い。一瞬、ヒルサイドテラスまでとはいかないが、似た印象を持った。ただ、MUSTARD HOTEL もそうだが、歩行者空間への表情が乏しいのが気になった。

B：reload は横からも通路に入れるので開放的で、小さな独立店舗がたくさんあるように見える。MUSTARD HOTEL は都区内では珍しい 2F 建てホテルだが 60 室もあることは外観からは想像できない。正面入口がカフェとフロントの融合になっており、外からも見える不思議な構造。

B：建物の作り方、店の見せ方など代官山のヒルサイドみたいな感じがしました。

B：おしゃれでかつ「みんなが好きな路地風」でよい。Reload は建物内の店舗の顔が緑道側にもみせてほしい気がした。

B：歩道部分が直線で長く、そこへ reload の建物なども分棟にはなっているが、歩道側への開き方が少ないので単調に感じた。中の通路はこれからお店が開いてくると楽しく歩けるのかもしれない。

B：reload はしゃれたデザインのお店が外から見えにくいのが難点。中庭型の空間づくりは高級感と面白さがあるが、下北らしさは感じられなかった。MUSTARD HOTEL の緑道側に開かれた階段状デッキがいい。都市型ホテルとは、感じられない雰囲気がある。

Reload



MUSTARD HOTEL SHIMOKITAZAWA



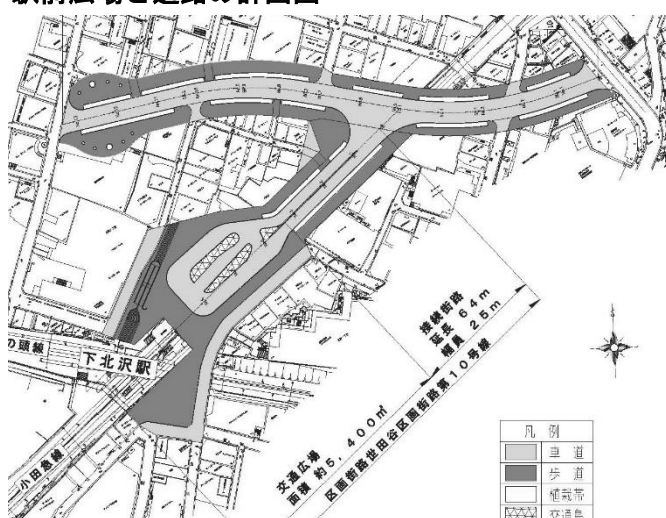
5 下北沢駅周辺の広場や道路整備についてどう思いますか (自由記入)

- ◎ 現在の下北沢は自動車アクセスが困難で、鉄道でやって来て駅を出たらすぐ迷路のような路地を徒歩で歩き回るといふ(テーマパークのような)稀有な街だった。その魅力的な特性を保つためには、広場や道路にはバスやタクシー乗入れをできるだけ制限して(送迎車は東北沢を利用するなど)、歩行者主体の多目的空間として憩いのスペースや屋台イベントなどに活用すべき。そして、駅と街との一体性を損なわない連続的な空間構成(吉祥寺駅北口のような)をどこまでも追求すべき。
- ◎ 現在のご時世、車道との関わりは必要かと思います。つながりによって、ヒューマンにも機能だけにもなりそう、まさに計画次第かと。線路街などの実績を見てもよいものができそうで、期待できる。
- ◎ 車のための交通広場が必要なのかどうかで判断がわかれるのかと思う。下北沢のまちが歩行者中心で成り立っているように見えるので、基本は公共交通の車両のみを入れて、それ以外は歩行者のための空間として整備すべきと思う。
- ◎ 元々下北沢は車の文化とは無縁な街というイメージ。(それも下北沢の魅力かも)環七以外に近くに大きな通りが無く道路のアクセスに関しては×。今回の駅前ロータリーへ通じる道路整備で「空き地」は無くなりそうですがバスの発着等の利便性が改善されるのは安全上にも意義がありそう。
- ◎ 都市計画道路はなぜ嫌われ者なのだろう、とずっと思ってきました。
魅力的な繁華街を貫く広い幅員の道路、繁華街の魅力を高めるものでなくてはならないと思います。私は、自分も今まで言っていた「街を分断する道路に反対」という言い方をやめることにしました。都市計画道路や交通広場も、街を結びつけ、人の流れを受け止めて溶かし込む新たな空間に変えることができるのでは?都市計画家や建築家は知恵を出せるのでは?きっかけはバルセロナのランブラス通りです。
- ◎ 駅前広場の空間については、駅前食品市場が無くなったのは大変残念だが、それ以外の大半は鉄道用地だったところなので、そこに広場を整備するのはトータルとしては悪くないと思う。しかし、北側の道路部分はその部分だけ整備しても何の意味も無く、下北沢で最も賑わう地区を潰す価値があるとは思えない。
- ◎ 日曜日の午後で、下北の街なかには若い人でごった返していた。駅広はまだしも、斜めに市街地に入る部分は、市街地環境の破壊でしかないように思える。
- ◎ 今まで、駅前広場といった概念がなかったので、駅を降りたときに違う駅にいるように感じる。広場と広い道路は、緊急車両やバスの乗り入れを考えると重要だとは思いますが、そこへつながる道路が貧弱なのでどの程度活用できるのか。
- ◎ ちょっとしたポケットパークの作り込みはとても気に入りました。通りの椅子の足に使われていたのは小田急線のレール?
- ◎ 歩いてみてよかった。地域に開かれて線状のオープンスペース(緑道・散歩道)の良さを実感した。やや密集した市街地に大きなインパクトを与えたのではないか。

下北沢駅前広場(未整備)



駅前広場と道路の計画図



6 今回の企画に対する感想など（自由記入）

- ◎ 下北沢駅などは既存の商店街とのつながりを重視していたし、世田谷代田駅など線路街との切り替えをうまくやっていた。うまく作り込むもんですね。はやくみんなで歩いて一杯やりながら語りたいですね。（I Y）
- ◎ 今まで見たことがないようなとても面白い空間が出来ていました。まだ一部工事中でしたが（役所の部分は工事が遅い？）、全体が完成してつながるのが楽しみです。高架化だったら殺風景な柱が林立して暗くなるところ（梅ヶ丘駅～代田富士 356 広場間）、地下化で快適な緑の散歩道になりました。今後の鉄道連続立体化事業では、事業後の空間利用の効果も評価して、基本的には地下化にしてもらいたいと強く思いました。栗原さん、ユニークな事例をご紹介下さり、ありがとうございます。（O R）
- ◎ この区間は複々線が開通する前から地下化はされていたので、地上の整備はそれなりの時間をかけて出来上がったと思う。世田谷代田駅の自転車置場前の大きなシャッターは、地下線路からの避難経路の出口になっていて地下 1F・2F の両方とつながっていることは知られていない（開通直前に見学会あり）。梅ヶ丘から西の区間は高架だが、高架下の使い方とはちがう形になっており興味深い。3 駅とも上り側下り側の両方に改札ができていたため、どの施設へ行くにも各駅の改札から 5 分以内で着くので便利（普通は 1 つの改札を通過した先で 2 カ所の出口になるので、改札から遠い場所もできる）。歩く道に置かれたベンチの一部が古レールを使ったもので、線路跡を主張している。旧下北沢駅は、ホームからすぐに外に出られたので、途中下車するのも非常に便利だったが、地下駅になってから途中下車のハードルが高くなった。久しぶりに駅に降りたが、駅付近は“ちがう下北沢”にしているように感じた。駅前から離れれば普通のシモキタに戻る感じ。（K T a）
- ◎ 市街地に埋め込まれた緑道がどう使われていくか、今後が楽しみ。代官山の閉鎖的な緑道（ログロード）とつい比較してしまいました。（K H）
- ◎ 周辺も含めて魅力を感じていた下北沢の変容に驚きました。楽しく歩いてウキウキできる企画でした。（余談）東北沢駅の駅広の向かい側は渋谷区みはらし公園。新宿方面の景色を見て不思議な感覚を感じました。都市計画道路補 26 号も整備中で空地が広がり、地上に上がる小田急の線路と電車、正面前方にイスラム教モスク？らしき建物。上空には羽田に着陸する飛行機が低空で 2 列に並んで（2 機は距離（見える大きさ）と視界に入る時間差がありますが）、数分間隔で飛来します。近くに見える方は航空会社のマークが確認できます。電車、車、飛行機・・・音の区別がつかなかった。新たな都心風景。（S M）
- ◎ 下北沢の整備はどうなってしまうのかネガティブな思いでしたが、予想以上に良かったです。今までの下北沢文化と融合しつつ新しい下北沢文化が生まれてくるのだらうと。地下化によるお手本を見た思いで、勉強になる企画でした。小田急がきめ細かな配慮をして計画をしているのがよくわかる。ランドスケープ（植栽計画）がうまい、樹々が紅葉が美しく、たぶん新緑の時期もよい感じではないかと。」子どもたちのことを考えても四季折々を感じる計画は重要なことと思います。（H H）
- ◎ 渋谷～代官山のログロードと比べると、下北の方がつくりが細やかで、楽しく演出されていると感じた。下北が持つ路地的な街の雰囲気、コンセプトにも反映されたのであろうか。沿道の市街地の特徴、人の流れや客層によって、違いが出ていたいへん興味深い企画でした。（F Ma）
- ◎ 今までの下北沢を良く知らないので比較は出来ないのですが、今回の再開発は小田急がかなり力を入れて取り組んだ事が良く判り、そしてかなり上手くいった例と言えるのではと思います。あちこちの線路に沿った再開発を見てきましたがそこに集う人種、規模に合った開発が必要と感じました。目黒線の上にこれが有っても成立しないですね。（F Mi）
- ◎ 連続立体交差事業が高架化でなく地下化で進んでいる地区での生み出された空地の活用の先進事例を見て廻れる、とても興味深い企画でした。また、ひとり TEKU-TEKU で歩くのにちょうど良い距離と分かりやすいコースでもありました。栗原さん、どうもありがとうございました。（H M）

【コーディネーターより】

- ◎ TEKU-TEKUの本「まち歩きガイド東京+」を出した時点から 13 年経過しているので、そこで取り上げた下北沢のポイントをチェックしてみました。街全体としては下北沢らしさが失われておらず、スズナリや本多劇場、東洋百貨店なども健在でしたが、駅前食品市場は取り壊され、井の頭線ガードは更新されて下に商業施設を建設中。アパートメントストアの建物は残っていますが閉じられており、桜の木のあるビルは桜が無くなっていました。街は変化し続けることも魅力なので、下北線路街や駅前広場の整備によってどう変わっていくのか。これからも下北沢から目が離せません。

井の頭線ガード



桜が無くなったビル

