

下高井戸駅周辺地区
第5回 街づくり懇談会の振り返り

【要旨】

- | | | |
|----|-----------------|----|
| 1. | 第5回街づくり懇談会の開催概要 | 1 |
| 2. | 意見交換 | 2 |
| 3. | アンケートの概要 | 13 |

令和6年12月7日
世田谷区・杉並区

1. 第5回街づくり懇談会の開催概要

開催概要

【日時】令和6年10月5日(土) 10時～12時30分
【会場】松沢小学校 体育館 【参加者】25人



これまでの検討を踏まえ、区から「街づくりのルールたたき台」を説明しました。その内容についてご意見・ご質問をいただき、意見交換を行いました。

街づくりアドバイザー

あいば しん
響庭 伸 教授
(東京都立大学)



地区計画は区が策定するものですが、地域の方々の様々な意見を出発点として、都市計画を変えてみましようということで区が地区計画を検討しています。どのようにしてまちの質を上げていくか、皆さまの意見を踏まえて街づくりのルールを煮詰めていくのがこの懇談会です。

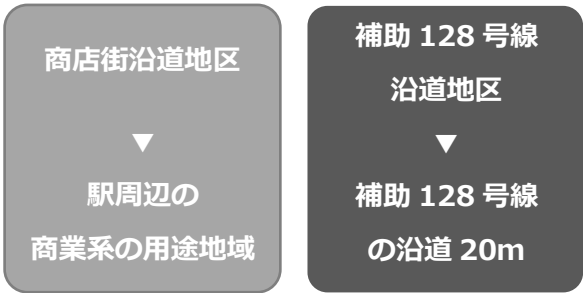
具体的な内容になると、自分の土地と重ねあわせて様々なことに気づき始めると思います。何度も修正して最終案をつくっていくことになるので、ご近所の方々とも話をし、意見や質問を区に出していただきたいです。

街づくり懇談会の範囲



この街づくり懇談会は、下高井戸駅周辺の商業系の用途地域(商業地域と近隣商業地域の一部)及び都市計画道路補助128号線の沿道から20mの範囲とそれらの周囲10mの範囲にお住まいの方や土地や建物を所有する方に、配布・郵送して開催しています。

街づくりの対象範囲図



- ・商店街沿道地区は、街並み誘導型の地区計画を検討します。
- ・補助128号線沿道地区は、広幅員道路の沿道にふさわしい街並みを検討します。

2. 意見交換

商店街沿道地区の街並み誘導型地区計画と補助128号線沿道地区の地区計画に分けて意見交換を行いました。商店街沿道地区の方は、街並み誘導型地区計画の「建物の用途」「壁面の位置の制限・工作物設置の制限」「高さの最高限度」などについて、補助128号線沿道地区の方も「建物の用途」をはじめ地区計画の各項目についてご意見やご質問をいただき、その内容を参加者全員で共有しました。

(1) 商店街沿道地区(意見・質問、→:回答)

①建物の用途
・ 場所により道路幅・自分の土地の広さが違うので個別に相談できる窓口など考えてほしい。 → 世田谷区や杉並区に個別にご相談ください。
<建物の用途>
・ アパートの一室で風俗営業関連での使用がある場合、条例でも制限できるのか？ → 地区計画において店舗型の風俗営業を制限予定です。また、東京都では風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(風営法)においても、無店舗型性風俗特殊営業などは制限されます。
・ 現在下高井戸駅周辺に何店舗かあるガールズバーは今後規制対象となるのか？ ・ ガールズバーが多くて困っている。なくしてほしい。どうすればよいか。 ・ ガールズバーを規制してほしい。店前及び駅前で客引きしているの。 → ガールズバーは建築基準法又は風営法においても飲食店扱いとなり、現状では制限することが難しいです。
<1階の用途>
・ 公園通りの方は1階部分を共同住宅にすることを可能にしてほしい。5階建てだとエレベーターが必要になり、スペースやコストが増大する。 ・ ビルのオーナー用の駐車場設置は可能としてほしい。 ・ 用途の制限は新規出店のみなのか？(すでにある店はそのまま？) → 建替えや用途変更などをしなければ、現状のままで問題ありません。地区計画の策定後に建て替えを行う際には、地区計画に定められた内容を守っていただく必要があります。
・ 地下駐車場の設置は可能か？ → 可能です。道路に面して、地下駐車場への入口などは設置できます。
・ マンションの計画が商業施設に変更になったという場所はどこですか？ → しもたかステーションの周辺です。元々はマンションの計画でしたが、地区街づくり計画での制限やしもたかブックの将来像を説明し、商業ビルに変更になりました。
②容積率の最高限度
・ 立地によっては容積率のメリットが受けられないと説明があり、日照が関係していると思うが、そのあたりを詳しく説明してほしい。 → 日影規制や高度地区の影響などが考えられます。日影規制については街並み誘導型地区計画の範囲内の日影規制がなくなりますが、地区計画範囲外への日影規制は残ります。個別の敷地での影響については、個別にご相談ください。

<ul style="list-style-type: none"> ・ マンションだらけにならないか。大手デベロッパーばかりになるのか心配。どうすれば良い？ <p>→ 商店街のにぎわいを創出するために、道路に面する 1 階部分は店舗にさせていただくルールを提案しています。土地の有効活用により、上層部のマンションによる居住者の増加が見込まれるかもしれませんが、安心して歩ける歩行者空間の確保やにぎわいや憩いの空間の創出、防災性の向上などにより良好な市街地の形成を目指しています。</p>
<p>③壁面の位置の制限・工作物設置の制限</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ セットバックの話はいつ、どこで決まった話なのか。今回はじめてセットバックのことが資料にあったので懇談会に来たが、会場に来ている人も少なくびっくりした。 <p>→ 壁面後退の話は昨年度の懇談会から提案させていただいています。その幅をどの程度にするのがよいのかを検討するために、第2回街づくり懇談会では実際にまち歩き等を行っていただいた上でご意見を聞かせていただきました。地権者の方には懇談会のお知らせや懇談会の検討内容をまとめた街づくり通信を配布してきましたが、今後も丁寧に周知していきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 広がるありき(壁面後退)で話が進んでいるという印象があり、どのように決まっているのか、意見はどのように取り入れられるのか。資料は見えていたが、広がるという話は初めてで、昨年から話していたというが、大事なことがどこに記載してあったのか、もっと大々的に知らせるべきだったのではないかとと思う。 <p>→ 地区内に配布するだけでなく、土地や建物をお持ちの地権者を調べ、1700名程度に街づくり通信を配布しています。現在、街づくり通信は第6号まで発行しており、街づくり通信第2号から壁面後退についてはお知らせしております。壁面後退の幅については懇談会でのご意見をご紹介しておりましたが、今回、配布しております街づくり通信第6号で今までのご意見を踏まえたルールの案として掲載しております。</p>
<p><指定路線の範囲></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 壁面後退の範囲はもう少し狭くてもいいのではないかと。日大通りは松沢小学校まで、公園通りは商業地区まで。 ・ 駅から遠いエリアはこのルールを対象外にしてはどうか。 ・ 70cmの壁面後退は個人的には賛成ではない。あまり現実味がない。商店(駅)に近い方は必要だと思う。
<p><後退幅></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公園通りの壁面後退の幅は70cmでは広すぎる。 ・ 歩行者空間は70cmでは大きな変化は感じられない。 <p>→ 壁面後退幅に関してはこれまで議論を重ね、商店街は人通りも多く、安心して人と自転車がすれ違える幅として70cmを提案しています。</p>
<p><緩和規定></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 回遊軸の壁面線が2辺ある敷地は、地権者がどちらか選択できるのでしょうか？ <p>→ 回遊軸の壁面線が2辺ある敷地については、より敷地への影響の大きい長辺方向の壁面後退の緩和を検討しています。</p>

<歩行者空間(壁面後退区域)>
<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーンの切り替えは、舗装の塗り替えなどで行うのか？
→ 舗装の塗り替えなどを必ず行う必要はありません。地区計画以外のガイドラインなどを商店街や街独自のルールとして作成している団体などもあります。
<ul style="list-style-type: none"> ・70cm 下がるとしても、当面はデコボコになる。途中段階での施策が必要なのか？
→ 地区計画は建て替えにあわせて守っていただくルールですので、少しずつ街が変わっていくことになります。地区計画は街づくりのひとつのツールであり、地区計画以外にも看板の色のルールを決めるなど、色々なことが合わさることで街並みが形成されていきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・店の前に既にたくさん物があるところは、ルールとしてどのように守れば良い？
→ 移動が可能な商品やベンチ等は、にぎわい空間には設置できるように考えております。建て替えの際には、にぎわい空間の設置をご検討ください。
<ul style="list-style-type: none"> ・住宅として使用しているが、セットバックした際に駐車場はどうなるのか？
→ 商業地区では、壁面線に面して駐車場は設置できませんが、駐車場への通路等は設置できます。また、近隣商業地区では住宅の駐車場については設置できます。
<壁面後退区域上層部>
<ul style="list-style-type: none"> ・建物上層部の空間と電線の高さが被らないようにしたい。
<工作物の設置>
<ul style="list-style-type: none"> ・栃木県那須町のように看板や建物の色味を、地区のテーマカラーを決めて統一してほしい。 ・街路灯には照明器具だけでなくデジタルサイネージや交通、気象情報表示装置等も付加した多機能型を区、都共に意匠を合わせて設置してほしい。
⑤高さの最高限度
<ul style="list-style-type: none"> ・高い建物(5階、6階など)はいらない。 ・高さが高い建物ばかりになると、圧迫感があると思う。 ・景観や日当たりの点で、京王線の北側は高くても良いが南側は低い方が良い。 ・我が家は敷地が狭いので、例えば5階建てにするとエレベーターのスペースが確保できないなどメリットが小さい。 ・セットバックというが、高さの緩和といっても狭い土地の場合はそんなに上に建てられないのではないのか？
→ 敷地条件により5～6階建てが効果的でない敷地もあります。5階建てを建てるようにというルールではなく、土地利用の選択肢を増やすルールです。
<ul style="list-style-type: none"> ・商店街の中に9階建てのマンションがあるが、地区計画が決定していたら建てられなかったのか？
→ にぎわい空間を設けますと、敷地面積が 500 m ² 以上の場合、高さの最高限度を 25m に緩和して、高度地区の制限を緩和します。現在の建物より少し高さが低くなることもあるかもしれませんが、現在の建物と同等以上の床面積が確保できるように検証していきます。
<ul style="list-style-type: none"> ・甲州街道沿いはもっと建物が大きくても良いのではないのか。
→ 甲州街道沿いの建物は制限がほとんどないため、現在でも10階以上の建物が建っています。現状と同等の建物が建築できるように検討を進めていきます。

<にぎわい空間>
<ul style="list-style-type: none"> ・ にぎわい空間に客の自転車を置けないか？ ・ にぎわい空間に地下の入口を含めることができるか？
→ 駐輪場や出入口部分にはにぎわい空間に含めず、にぎわいに寄与する店主とやり取りができる溜まり場や会話・交流が生まれるような空間の確保を誘導していきたいと考えております。
<ul style="list-style-type: none"> ・ にぎわい空間にベンチを置くというが、昼間は良いかもしれないが、夜のことは考えているのか？ 現状をどう考えているのか？
→ 地域貢献による制限の緩和の基準となっていることを考えると、閉鎖することは好ましくないと考えますが、夜間の管理の問題もあるので、透過性の高いシャッターは設置可能とすることを検討しております。皆様のご意見を聞かせていただければと思います。
⑥形態・色彩・意匠の制限
<ul style="list-style-type: none"> ・ 制限の基準はあるのか？ ・ 街並みの色合いを統一するため、赤がスクールカラーの日本大学もこの会に入って一緒に統一した色を決めていきたい。
→ 地区街づくり計画にも同様に制限がございますが、何色は認めないなどの基準はなく、調和しないと思われるものについては色を再検討してもらっている状況です。一定規模以上の建物の色彩等については、世田谷区風景づくり条例で具体的に色彩基準を定めていますが、これを戸建住宅等にそのまま適用するのは難しいと考えています。色や看板のデザインなどは横浜の元町のように、地区計画ではなく、街独自のガイドラインの中で検討していくのがよいと考えております。
⑧環境への配慮
<ul style="list-style-type: none"> ・ 緑化やペット可など、やさしい感じになるルールをつくる。 ・ ソーラーパネルを設置する場合のルールは地区計画の中では必要ですか？
→ 東京都では来年度から大手ハウスメーカー等が供給する新築住宅等への太陽光発電設置義務化に関する新たな制度が始まります。地区計画では地区の方針として、位置付けることはできます。
その他
<地区計画策定の時期>
<ul style="list-style-type: none"> ・ ルール策定までの具体的な時期、理想とする街並みの実現・完成するまで約何年ほど要するのか知りたい。
→ 地区計画の策定は手続き等に1年ほどかかるので、令和7年度末頃を想定していますが、意見交換の進捗次第では令和8年度以降になります。いつまでに決めなければならないということはありませんので、しっかりと皆様と話あった上で進めていきたいと考えています。また、地区計画は建て替えを行う際のルールであるため、全ての建物が建て替わるまでは何十年と時間はかかります。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区計画が決まるまでの建築について制限はないですか？(アドバイスもない？)
→ 策定までは地区計画における制限等はありません。

<地区計画全般>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の人口減を考えると、街が小さくなるので、中心部に集まるようにしてはどうか。 ・ 商業区域外ですが、前面道路(私道)が区域内になりそう。制限や影響があるのか。
→ 場所により条件が異なりますので、個別にご相談ください。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 街並み誘導型地区計画とそれ以外の地区計画をつくることは可能か？
→ 商店街沿道地区は街並み誘導型地区計画で、補助128号線沿道地区は一般型と呼ばれる地区計画です。地区の特性や目標に応じて検討しております。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前通り、日大通り、公園通りで、その地域の特徴に応じてさらにルールを再分化する予定はありますか？
→ 地区計画の範囲や地区区分などについては、ご意見を踏まえて今後検討していきます。
<無電柱化>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩きやすさを本当に確保するには無電柱化が必要だが、実現の目処はあるのか。 ・ 商店街道路の電柱の地中化の計画はあるのか？
→ 世田谷区では、無電柱化計画を策定して計画的に無電柱化に取り組んでいます。下高井商店街のような歩道が無い既存道路も検討を進めていますが、既存道路の無電柱化では、既に上下水道管やガス管などが埋設されている道路の地下空間に、新たに電力線や通信線などの電線類を埋設する必要があります。そのため、幅員 8m未満の生活道路では、地上機器の設置場所と電線埋設位置の確保などの課題があり、無電柱化の実施までには至っておりません。区としては、激甚化する風水害や大規模地震などによる電柱倒壊対策として、まずは、災害時における緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である緊急輸送道路など、必要性の高い路線から無電柱化を進めております。なお、都や区では新たにつくる都市計画道路では無電柱化する方針のため、補助 128 号線については無電柱化されません。
<交通への影響>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 商店街の道路への車両通行をもっと規制できないのか？ ・ 今でも深夜に家が揺れるほどのスピードを出してトラックが走るのに、道路を広げることによって、昼間でもそのようなことが起こるのではないか？その辺はどのように考える？ ・ 道路の幅員が広がるとした場合、深夜にその道を通る車両がスピードを出す心配があり、騒音や、事故などの恐れはないか。 ・ 道路を広げるのであれば、自転車、スクーターの交通ルールが大事ではないか。
→ 街並み誘導型地区計画による壁面線の指定は道路を後退する訳ではなく、建物を道路から少し下げて建築いただくルールですので、道路幅員は広くなりません。人が安全に通れる歩行者スペースの確保により、交通事故のリスクは低減すると予想されます。
<駐停車、駐輪>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 商店街店舗に納品のある車両が安心して荷捌きができるような作業スペースを設置して、路上駐車しなくても良い道路環境を整備してほしい。 ・ 街全体として駐輪場と駐車場を行政の方と計画していきたい。
→ 駅周辺の駐車場や駐輪場については、今後、連続立体交差事業が進む中で、路上駐車やごみの問題を含め、駐輪需要に応じた規模や配置等を検討し、鉄道事業者とも連携して取り組んでまいります。

■当日取りまとめた内容

商店街沿道

① 建物の用途

- ① 場所に合わせた用途
- ② 1Fは店舗、2Fは住居
- ③ 地下駐車場の設置可否?

500㎡~E=25㎡OK!

● 500㎡に1Fは反対!!

② 容積率の最高限度

日景規制はOK!!

500㎡以上で大型のMSの可能性

御意見は必ずお寄せください!!

③ 敷地面積の最低限度

壁面の位置の制限

④ 壁面の位置の制限

・工作物設置の制限

高さの制限

範囲

⑤ 高さの最高限度

高さの制限

敷地面積の削減効果?

⑥ 形態・色彩・意匠の制限

小規模な建物の場合、100㎡の色と高さの影響が大きい

→ 2F以上の建物の意匠と色を統一させる

・地権者1500人、NCL2号、[壁面規制]

⑧ 環境への配慮

⑩ その他

⑧ 緑地を確保し、環境に配慮したまちづくりを推進する。

⑨ 緑地を確保し、環境に配慮したまちづくりを推進する。

⑩ 歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

⑪ 歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

⑫ 歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

⑬ 歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

⑭ 歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

⑮ 歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

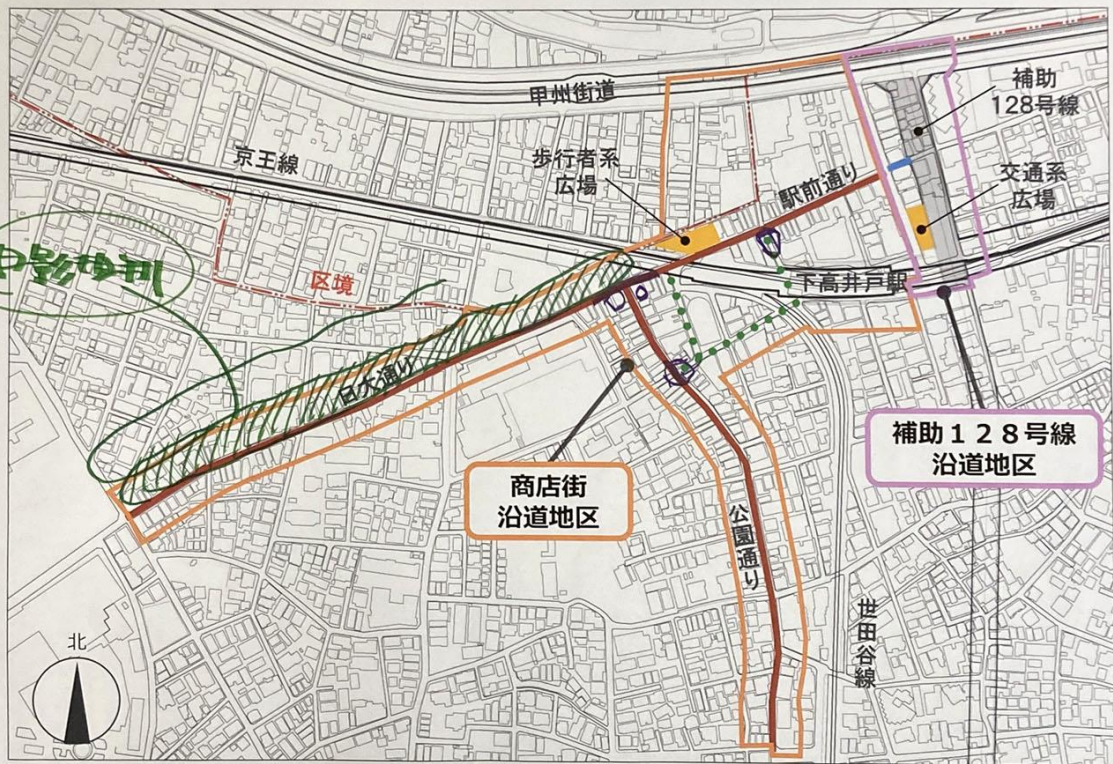
歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

歩行者にとって安全で快適な歩行環境を確保する。

高層ビルを誘致する

128号線沿道地区



(2) 補助128号線沿道地区(意見・質問、→:回答)

①建物の用途	
<用途地域の変更>	
・	将来の下高井戸東側入口と考えたら道路東側も近隣商業地域や商業地域が良いのでは。
・	第二種中高層住居専用地域への変更には反対。現状のままで良い。近くに住宅として住んでいるので、静かに暮らしたいと多くの方が思っている。一度変えてしまうと制限は益々緩くなっていくと思うので、少しだから用途を変更しても良いというのではなく、住宅地として今のままにしてほしい。高い建物が困るというのではなく、静かに暮らしたいので、用途地域は変更しないしてほしい。
・	大手スーパーなどが来て商店街がダメージを受けるのが心配。ダメージのない業態に来てほしい。
・	用途変更により既存地権者はどのような影響を受けますか？税制面でもわかりやすい比較がほしいです。
→	用途地域変更により、固定資産税の評価額が変わる可能性があります。税制面については都税事務所にお問合せ下さい。
・	商業地域へ変更した場合、規制対象外のガールズバーなどができることはないか。
→	用途変更の有無に関わらず、ガールズバーは飲食店扱いのため、制限することは難しいです。
<建物の用途の制限>	
・	1階、2階など商業を行うようにしてにぎわいをつくってほしい。高いマンションのみにはしてほしいくないです。
④壁面の位置の制限・工作物設置の制限	
・	128号線で東西が分断しないようにするため、セブンイレブンから東に延びる道と京王線の北側を良くしてください。
・	結び目軸は何m道路になるのか？駅前通りと同じか。
→	現在は約4.5mの道路です。商店街沿道と同様に建物を道路から少し下げて建築いただくルールですので、道路幅員は広くなりません。駅前通りについては現在約5.3mです。
・	防災性の高い建物の制限はいつから始まるのか？
→	地区計画策定後となります。
その他	
<街の将来像>	
・	北は甲州街道、南は京王線高架化→128号線より東が住みにくい→ビルなど思い切って開発してはどうか。
・	安全に人がにぎわい行き交う街並みにしてほしい。
・	踏切がなくなり商店街の来客の増加が見込まれ、昔のにぎわいがある街を目指したい。商店街との連続性やつながりを創出してほしい。
・	128号線沿道地域の発展に伴い、駅東側にも改札口ができるはず。現在の商店街のにぎわいに影響しそう。
・	イメージ図があると分かりやすい。

<地区計画>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区計画開始後の用地買収に何年くらいかかると見込んでいるのか？
→ 地区計画により、用地買収を行うことはありません。
<補助128号線>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 補助128号線の道路幅は何mで何車線ですか？
→ 幅員は約20mで、片側1車線の2車線です。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在一方通行ですが、20m幅になり両方で通行可能になると、他の道路の通行ルールは変わるのでしょうか？ ・ 128号線全体の計画(ルートなど)と全体の完成時期が知りたいです。 ・ 128号線は具体的に現在のどこに通るのか(今ある施設は何ですか？)
→ 補助128号線が整備されても周辺道路の交通規制は基本的には変わりません。今後、地域の皆さんのご意見を取りいれて警察と協議して変更する可能性はあります。事業期間は令和13年3月までとなっており、それまでに用地買収を進めて道路を整備していきます。位置は、松原3丁目31付近の現在駐輪場や駐車場となっているところになります。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路幅が広がるので、こちらこそ無電柱化を進めると同時に歩道も無電柱化と一緒に進めてほしい。
→ 補助128号線は無電柱化されます。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 128号線の南北ができるまで車は大して入らないので、歩行者天国やイベントで色々使えるようにしてほしい ・ 道路を拡張した場合、一時的な避難エリアとして防災上の利用は可能ですか？
→ 補助128号線は交通系広場で人を降ろして甲州街道に戻る利用が多くなると思います。商店街や町会等が道路を閉鎖してイベントを開催することは、区の許可を取って行う可能性はありますが、地域の協力なしにはできません。防災上の利用も含め、地元の方々と検討していければと思います。
<駐車場・駐輪場>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場が歩行者エリアに近接した場所に必要だと思います。 ・ 交通系駅前広場にも納品車両の荷捌きスペースを設置してほしい。 ・ 駅前に区で管理する駐輪場の設営の予定はありますか？
→ 駅周辺の駐車場や駐輪場については、今後、連続立体交差事業が進む中で、路上駐車やごみの問題をふくめ駐輪需要に応じた規模や配置等を検討し、鉄道事業者とも連携して取り組んでまいります。
<交通>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前まで車が入れて雨の日など迎えに行けるようになるといい。 ・ 交通系広場の用途→駅への主要なアクセス→改札口新設とアクセス道路の整備 ・ 結び目軸から駅前通りに通じている道路に、スピードハンプを設置して、ドライバーに知らせるのはどうでしょうか。

3. アンケートの概要

出席者25人のうち、16人の方がアンケートに記入してくださいました。内容は次の通りです。

(1) 街づくり懇談会について

	意見・感想
意見・感想	<ul style="list-style-type: none"> ・ 質疑応答の時間が足りなかったように思います。情報発信も大切。意見のひろいあげも大切。街づくりの対話が活発に行われるよう、これからも期待しています。運営された行政の皆様、ありがとうございます。 ・ 意見聴取の時間が沢山あって良かった。 ・ やはり個人により土地の広さ、道路幅、お金の問題など違うので、皆の意見を聞きながら慎重に決めてほしい。個人でメリットがあれば賛成するだろうし、デメリットであれば反対と思う。共通していることは、街がさらに、にぎわってほしいと思っていることだと確認出来ました。 ・ 様々な意見がある中で調整を繰り返しながらまちづくりをおこなって行くことの重要性を感じました。 ・ お話にもありましたが、具体化してくると難色を示される方が増えてくるかと思いますが、効果的な周知や丁寧な説明を重ねて将来のまちのルールが確立される日が来ることを一住民として願っています。 ・ 杉並街区の全体共同化(タワーマンション)の構想も、世田谷街区の地権者の方々にお話したほうがいいのかなどと思いました。 ・ 下高井戸より先に地区計画がされている街があれば、ビフォーアフターで紹介していただくと、より具体的にイメージ出来ると思う。 ・ 商店街沿道は段々と具体化した話に入ってきてイメージがしやすくなってきた。128号線沿道はまだイメージしづらい部分があった。128号の具体的な街並み図とかがあればイメージしやすいかも。 ・ 地図が小さく色をつけているので、具体的にどこの場所なのかわかりづらいです。(老眼なのでよけいに見えません) ・ 一步一步着実に進んできていると感じている。長年かけて進めてきているので今後も丁寧に懇談会を開いてほしい。しもたかブックの成果は大きいと感じている。100年先を目指してより良い街づくりに努力していく。 ・ ひとつひとつの質問に答えてくれ、共有もできた。 ・ 色々な立場の方から様々な意見を聞くことができた。 ・ 計画の詳細、様々な意見交換ができて勉強になりました。ありがとうございます。 ・ まちなみ誘導型地区計画について、制限の内容については協議中だがよく理解できた。 <p>〈今後の進め方〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 民意をどのようにどこまで汲みとっていくのか。懇談会は良い機会だが、本当に参加者の限られる懇談会のみで十分なのか。地権者や利害関

係者に限定した住民投票を実施して民意を最大限汲みとった方がよいのではないか。

- ・ 現在というより、将来性まで考えないといけないので(次世代の息子達にも関わることなので)、関わる世帯、オーナーにアンケートを取るなり、理解していない人、納得できない人(困った問題)など、不満の声を聞くべきであると思います。
- ・ 懇談会を zoom、YouTube で配信してチャットなどで会場に来られない人も参加できるようにしてほしい。
- ・ 京王線高架化に伴い、世田谷線が干渉すると思うので、京王電鉄、東急電鉄の関係者も参加して駅舎の位置とその周辺整備をこの会で一緒に考えていく事が肝要かと思います。

〈懇談会の周知〉

- ・ しかし、周知の難しさを感じた。
- ・ 街づくり通信を配る範囲がせまいのではないかと感じる。もう少し範囲を広げて、多くの人に街づくり懇談会に参加できるようにしてほしい。
- ・ すべて、個人の住宅、商店のオーナーの権利を提供することになるので、もっと慎重に話し合いというより、もっと区の方から個別訪問する等、理解をしてもらえるようにしていますか？会に出ていない人、個人住宅、オーナーさんにもっと出て欲しい。近くの人で、知らない人が多い。(自分ごととして考えていない人がまだ沢山いると思う) 会場からもご意見があったと思いますが、前回から参加して同じ様に感じました。
- ・ 今回の参加者の方々も前回とほぼ同様な顔ぶれに思えました。街づくり、再開発に興味がない、参加する気のない地権者に今後どのように周知していくのが課題でしょうか。地権者(ステークホルダー)として下高井戸商店街の価値を高めることは絶対に必要です。今後も、社会貢献の意味を込めて関わっていきたいと思います。
- ・ 今頃になって70cm?という話が出てびっくりした。当該者であれば、もっと早くから関心をもってほしい。
- ・ 発表された意見もあったが、京王の高架もからむので、京王にも同席して欲しい。

〈前回までの街づくり懇談会の振り返り〉

- ・ 前回出席しているので、流れや学んだことと整理ができた。
- ・ 毎回出席しているので、よく知っています。
- ・ これまでの経緯を踏まえ、検討状況がよく理解できた。
- ・ 説明の仕方が丁寧。且つ都度振り返りをしてくれるのでだいたい理解できた。
- ・ 実際に参加していないとよく理解することは難しいと感じた。

(2) 地区計画について

<p>商店街沿道： 壁面の位置 の制限 〈適用範囲〉</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 壁面後退をもう少し狭い地域で適用したらいいのではないか。 ・ 70cmセットバックの必要性を感じない。商店が多い場所には必要だと感じる。駅からは離れている個人住宅の場合はルールを変えられないか？ ・ セットバックの功罪：日大通り、公園通りともに基本的にはセットバックは不要と考えるが、敢えて実施するなら、日大通りは駅前から約 2/3 まで、公園通りはセブンイレブン店辺りまでが良いと思う。少子高齢化が確実に進む今後、それ以外の地区は商店街としての発展は期待できない。京王高架に伴う駅前開発が進むと、客はそちらに吸い寄せられ、空洞化、シャッター通り化が進むことは必至である。おこぼれ頂戴的発想は事業者として禁物である。特に公園通りは南側にゆるやかな下り坂になっており、商店街としての立地は真逆であり、不適であること。この道のプロであれば誰でも分かっていることである。商業立地は一部の例外を除きダウンタウンと言われる所以である。この通りはやはり駅前周辺、日大通り商店街への物資補給、通勤・通学、災害避難用としての重要生活路として捉えるべきである。各種医院、学習塾、税理士事務所、美容院等もあり地域住民の重要な生活基盤になっている。道路幅拡張なしのセットバックはこれ迄も多数の方から指摘されてきた様に、特に車の運転者から見れば視界が広くなり、暴走、違法駐車横行、激化必至である。これは通行規制だけでは解決できない。特に通学時の児童の多さから見て、安全性が懸念される。それでも敢えてセットバックをするなら 50cm までが限界と考える。これで歩行者空間も最低限確保されると思う。
<p>商店街沿道： 建物の用途の 制限</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少子高齢化が地域内商店街に与える影響：この件、既に各種事業環境で影響が出ており、労働人口の減少に伴い、人出不足が深刻化している。政府も外国人の人材活用にやっきになっているが、日本では欧米の様に外国人の移民受け入れは困難である。人との触れ合いがより重要な介護の分野でも深刻で、やむを得ず外国人労働者に頼っている現状である。コンビニ業界でもローソンは人出不足で、より AI 自動化、少力化のため全く異業種の KDDI の資本を入れ、セブン&I ホールディングスもヨーカ堂等のスーパーを切り離し、コンビニだけにし、最終的にデジタル化、少力化を目指す外資に売却を検討し、生き残りを図っている。当地区の商店も将来この様な大手と競わねばならず、同様の事態に直面すること必至である。店主、店員と客との触れ合いを主張する昭和回顧調の方もおられるが、デジタルネイティブと呼ばれる最近の若者達は SNS での交流、ネットショッピング、スマホ決済に慣れ親しみ、店主、店員との会話等の接触は避ける傾向にあり、これが日本を含む世界の流れである。確かに店員のロボット化が進み、ショッピングに

	<p>味気なさも感じるが、世の中はこの方向に急速に進んでおり、この流れを変えるのは不可能である。当地区計画でも“ふれ合い空間”の確保が強調されているが、この点ここで一度再考してみることも必要かと思う。東京も本格的な少子高齢化は30～50年先と言われているが、労働参加人口減は既に始まっており、待ったなしの状況にあると考える。共同住宅の意義：平成26年に“建物の用途の制限”が規定されているが、その中で共同住宅が特別規制されており、よそ者扱いされている様だが、共同住宅住民は分譲住民でも、賃借住民でもその地区にとり大半が善良な消費者であり、納税者でもある街の活性維持に不可欠の方々である。先述の様に駅前センターコア部を除く日大通り、公園通りは優良共同住宅建設は促進、優遇されるべきであり、可能であればこのような規制は改められるべきである。共同住宅経営も一般商店経営と変わらず、建築費、メンテナンス費の高騰、人材不足(入居者減含む)に直面しており、当地区計画も夢物語ではなく、将来の成行きを見通した身の丈に合ったものにしたい。当方も現在の共同住宅(賃貸マンション)を建て替える時には現在の戸建て住宅から一家で共同住宅に移住も考えているが、セットバックに伴う高層化については現状建築費(エレベーター等の新設含)、メンテナンス費の急騰、ローン金利アップ、入居人口減等を考えた場合、高層化はあり得ないと判断している。セットバックによる高層化ができたとした場合、家主の方々は多額な投資コスト回収に見合う高層階の活用をどの様に考えておられるのだろうか。(賃貸マンション、分譲マンション以外に)京王高架化に伴う駅前センターコア部、128号線沿道の開発は基本的に現行計画に賛成です。日大通り、公園通りに関しては今後上記3点十分御検討の上、進めて頂ければ幸いです。</p>
128号線沿道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時の128号線の活用(一時避難場所)等、従来と異なる環境が防災上のプラスになると計画の意味も伝えやすくなるのではないかと。

(3) その他

京王線高架事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京王には、明大前側にも出口を作って欲しい(小さくても良いので)
---------	---

(4) 区からの回答

交通	
<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー乗り場は(下高井戸駅周辺)出来るのですか？お年寄りが多いのであると便利。 	
→補助128号線沿道にタクシーや送迎の車が寄せられる小規模な駅前広場を予定しています。	
地区計画策定の影響	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来、土地・建物を売却する場合、デメリットはないか？ 	
→敷地条件によりますので、個別にご相談ください。	