

都市(街)探訪シリーズ 第八回 下北沢

東京都市圏における『10 km～20 km圏エリア』にある街を探訪する。その魅力は？

マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男 2015/12/24

大東京都市圏をつくってきた都心と郊外は、地域の若年人口動向や高齢化などの問題で大きく揺れ動いているが、人口増エリアとして注目が集まっているのが東京 10 km～20 km圏のエリアだ。高度経済成長期のマイカー普及期以前に発展した住宅居住地をベースとして、駅前の整備や業務・商業地化がほどほどに進み、最近ではマンションの建設が盛んだ。そしてこのエリアにある街々に 2000 年代からの都心や郊外拠点都市での大再開発プロジェクト施工の波が波及してきた。今後これらの街々の駅前を中心とする開発が進むと、都心や郊外の居住にも大きな影響を与えることは間違いない。この変化は、20 世紀の「職住分離」という東京都市の生活スタイルを大きく変える起爆剤となりそうだ。

東京 10 km～20 km圏の街がなぜ活性化しているのか？本探訪シリーズでは、今まで「自由が丘」「三軒茶屋」「北千住」「中野」「赤羽」「蒲田」をレポートしてきた。今回は東京の近郊で新宿と渋谷に隣接する世田谷の「下北沢」を取り上げた。

70 年代 80 年代と渋谷街づくりが盛んで多くの若者が渋谷に集まったが、下北沢は大きな副都心に対抗するがごとく小劇場やライブハウス、アメリカンカジュアルファッションが下北沢駅前に集中出店し、狭いながらも密度のある若者の街として人気を呼んだ。それから約 30 年を過ぎようとする中、狭小でせまい街の形は今でも変わらない。

80 年代ノスタルジアを醸し出すが、道路の不備により商店街全体の回遊性もままならない状態にあり、多くの人に楽しんでもらうショッピング環境としては、きわめて劣悪である。念願であった小田急線の駅の地下化が実現したものの駅前再開発は頓挫したままだ。2020 年へ向け東京の都心部・副都心部が華麗なる変身を遂げ始める中、下北沢は、いまのままでいられるわけではない。再開発推進で大揺れする下北沢が新しく生まれ変わることができるのか。変われるパワーや素材が下北沢の街にあるのかどうか探ってみた。

都市(街)探訪シリーズ第八回 下北沢

駅前広場の整備の遅れで下北沢商店街に陰りが・・・。

街の視点 ポイントⅠ—個性ある商店街がバラバラに混在。それが「しもきた」の魅力？ <p.2>

街の視点 ポイントⅡ—大ピンチの『しもきた』の動員力。下降続く下北沢駅の乗降客数 <p.5>

街の視点 ポイントⅢ—念願の小田急線下北沢駅地下化が実現。

しかし、大揺れする下北沢の街づくり <p.7>

街の視点 ポイントⅣ—下北沢の魅力度 レーダーチャート <p.8>

執筆者 マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

■流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案／

都市・消費・世代に関するマーケティング情報収集と分析

■現ハイライフ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザースタッフ

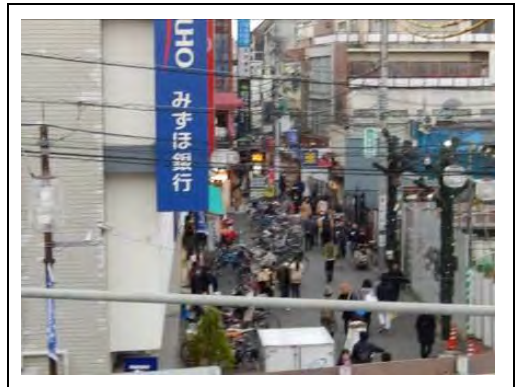
■元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか

駅前広場の整備の遅れで下北沢商店街に陰りが・・・。

下北沢の街・ワンポイント

- ・下北沢は、東京都世田谷区の北東部に位置する。北に渋谷区笹塚・幡ヶ谷、東に同区大山・上原・目黒区駒場等、南に世田谷区池尻・太子堂、西に同区代田・大原に接する。
- ・交通は京王井の頭線・小田急小田原線が走っており、下北沢駅が乗換駅となっている。京王井の頭線及び小田急線の利用で渋谷・新宿へ十数分でアクセスでき、利便性が高い。
- ・道路は、茶沢通りの他に東京都道 420 号鮫洲大山線や井の頭通りが通るものの、自動車は元より、休日には自転車の相互通行もままならない様な幅員 2m 程度の狭小路地が多く、下北沢駅前の商店街などではそれら狭小路による安全上の問題が数十年前から指摘されている。
- ・下北沢はメディアで取り上げられ続けているが「駅前」のイメージが強い。駅前周辺 500 メートル以遠では一部に近隣商業又は路線商業地域が形成されているものの、概ね住宅地で、中小規模の共同住宅、木造等の戸建住宅が多い地域となっている。

元々水田地域であった処に小田急線「下北沢駅」が開業(1927年)した後、商業地が形成された。商業地以外は帝都線(現:井の頭線)の開通や池ノ上などの集落の形成を経て、宅地化が急速に進んでいった。宅地化の進む過程で、企業が厚生施設や研修所などを設ける例も散見されたが、近年、急速にこれらの施設の廃止が進んでいる。国士舘大学世田谷・梅ヶ丘キャンパス、明治大学和泉キャンパス、東京大学駒場キャンパスなどが近いため、学生の訪問も多い。下北沢は、急速な宅地化に街路など公共スペースの整備が追いつかずに狭小な街路が目立つ街並みとなり、宅地化後は全体的に大きな変化はなく推移してきている。



街の視点 ポイント・1 個性ある商店街がバラバラに混在。それが「しもきた」の魅力？

1) 若者に人気があり、話題となるが、80年代の街が色濃く残る下北沢

下北沢は、テレビや雑誌などで吉祥寺・三軒茶屋・自由が丘・中目黒・代官山などと並んで若者の街・ファッションの街に加えて小劇場の求心的な地域として紹介される事が多い。下北沢商業の中心である「駅」は、小高い丘を挟んで位置し、南口は低く、西口周辺は高い位置にあり、狭隘な街路が入り組むといった地域特性がある。

下北沢の商業の実際を見ると、商業集積地は小田急線の線路(現在は地下化)により概ね4つに区分された状態にあり、回遊性に乏しい。若者向きの商店街が南方向に向かって広がる一方で、周辺住民を対象とした雑貨屋・古着屋・生地屋などが古くから存在している。



かつて、80年代ではあるが、下北沢がコットン・タウンと呼ばれ脚光を浴びた時期もある。いくつかの店舗名にコットンを付けたものがある事で当時の名残りが偲ばれる。北口の駅前には「下北沢北口駅前食品市場」という戦後の闇市の名残りの場所もあった。現在は、取り壊され再開発中である。

2) 下北沢の商業は都内繁華街に中では低位。商業規模は小さく、販売パワーは弱体化

下北沢の駅前を中心とする商業集積地は、新しい店舗の多くは最近のメディアなどで集まる客を相手にしながらも昔ながらの店舗も残っている。新旧が混在している雑多な街であり、それが魅力でもある。しかし、下北沢の商業集積地である駅前の商業エリアの販売額は、年間で約 2,700 億円(平成 19 年度)であり、近隣の「三軒茶屋駅前商業集積地」の約 4,000 億円に較べると約 7 割である。下北沢の商業集積地の年間販売額は、東京の他の有名な繁華街のそれと較べてもかなり低レベルにある。商店数も大型店舗も少なく、小ぶりの専門店や飲食店が多くごちゃごちゃしており、人気がある割に商業販売額は少ない。そのわけは、商業地が鉄道で4分断され、駅前広場がなく、道路は狭く地域住民さえ街中に入りにくい状況が半世紀以上改善されていないことだ。地域ナンバーワンの大型店であったダイエーもピーコックも現在は食品スーパー営業に切り替わり、大型小売店舗はスーパーオオゼキがあるだけでファミリーなど地域住民を吸収できていない。若者中心に店舗が展開されているが大きな売上に結びついていない。

劇場の街との評価も高い下北沢だが、最近は陰りを見せ始めている。下北沢は、1970 年代からはライブハウスが誕生し、80 年代には「本多劇場」や小劇場がつくれ、音楽と演劇の街、若者の街として全国的に知られるようになり、若者たちが集う店が多く、それが独特の空気を育んできたが、現在の下北沢は少子化が進む中、若者パワーに陰りが見られる。

●劇場 本多劇場グループ

ミニシアター・KYO、しもきた空間リパティ、アレイホール、映画館・ミニシアター、短編映画館トリウッド

●ライブハウス shimokitazawa GARDEN(500 人)、下北沢 CLUB 251(400 人)、下北沢 Era(300 人)、下北沢 MOSAiC(300 人)

他にも無数のライブハウスが存在

●ラジオ局 下北 FM(SFM ホール「スタジオペイド下北沢店」内)



	事業所 (数)	就業者数 (人)	販売額 (百万円)	大規模 店舗
下北沢駅北口	272	1,257	16,686	1
下北沢駅南口	121	836	10,390	2
計	393	2,093	27,076	3
三軒茶屋	273	2,613	40,142	5
玉川高島屋SC	219	4,001	82,271	1

レベル	集積地	年間販売額
レベル 1	立川駅周辺、吉祥寺駅周辺、町田駅周辺計 約各2千億円前後	
レベル 2	二子玉川駅周辺	88,844
	錦糸町駅周辺計	88,130
	蒲田駅周辺計	82,816
	中野駅周辺計	79,039
レベル 3	中野坂上駅周辺計	71,268
	自由ヶ丘駅周辺	65,387
	大井町駅周辺計	59,857
レベル 4	亀有駅周辺計	49,704
	赤羽駅周辺計	43,451
	荻窪駅周辺計	41,719
	北千住駅周辺計	40,413
レベル 5	三軒茶屋駅周辺	40,142
	大泉学園駅周辺計	35,872
	亀戸駅周辺計	35,138
	大森駅周辺計	34,968
レベル 6	小岩駅周辺計	31,109
	下北沢駅前	27,076

3) 下北沢商店街アラカルト 駅中心に広がる6つの商店街

下北沢駅周辺にはおよそ6つの商店街があり、下北沢駅を挟んで各々の商店街エリアでそれぞれ雰囲気が異なり、その雰囲気にあったお店が出店している。そのため、下北沢を訪れた人にとっては一度で複数回異なる雰囲気を楽しめることのできる町だ。2013年3月には小田急線の地下化が実施され、今後の大規模な都市計画道路の整備の進展により駅前を中心とした高層再開発型の都市計画が推進される予定だ。以下で、振興組合ホームページを参考にして各商店街の概況を見てみる。



ピーコックストア

1) 下北沢一番街商店街振興組合 古くからの地元住民に愛される

当商店街は、小田急線・京王井の頭線下北沢駅北口に位置し、1939年に設立され、当初から「店員道場」と言った職業訓練施設を設置するなど、先進的な取組を行ってきている。地元住民に愛される商店街。老舗が多く存在し、昔ながらの温かみがある一方で、近年ではカフェ、飲食店をはじめとして、オリジナリティあふれる店が増えている。

2) しもきた商店街振興組合 地域住民とピーコックストア

小田急線・京王井の頭線下北沢駅北口を中心に広がる商店街。飲食やファッション、美容など様々な店舗があり、多くの若者で賑わうが、地域住民に古くから愛される商店街で、地域住民の利便性の向上と地域住民の声による店舗誘致、地域住民と商店街が協働でまちづくりを進めている。現在、小田急線の地下化に伴う工事が長年続いており、都市計画道路の建設予定での土地買収によるランドマーク店舗の移転などが続いている。平成30年(予定)に新しい駅舎が完成し、新たな賑わいと魅力向上が期待されている。<ピーコックストア(スーパー&テナント)、無印良品>

3) 下北沢南口商店街振興組合 若者で賑わう特異なゾーン

下北沢駅南口に隣接する商店街。昼夜を通じ若者たちの来街が多く「特異な賑わいの街」として全国的に知られている。他の商店街に見られる「空き店舗対策・大型店対策」が必要なく、数少ない大型店とも共存関係・波及効果利用関係を保っている。小田急線の地下化に伴う工事が長年続いており、今後の駅舎、都市計画道路の整備の早期完了が待たれる。<ダイエーフューディアム(スーパー & テナント)>

4) 下北沢東会 劇場と特徴ある飲食店が並ぶ通り

下北沢駅南口から北方向に広がる地域で、商業集積度が高く、昼夜間問わず非常に活気に溢れたエリア。特に、本多劇場を中心に、小劇場ライブハウスなどの若者にとって魅力ある施設が多数存在。その周囲には様々な特徴ある飲食店が建ち並ぶなど、若者を中心として、多くの来街者がある。近年、駅周辺の再開発が進められており、まち全体が大きく変貌しようとしている。<本多劇場、オオゼキ(スーパー)>



スーパーオオゼキ

5) 下北沢南口ピュアロード新栄商店会 **ノスタルジックな雰囲気演出**

街のイメージというものを重視する商店街。個性的な店が多く、それでいて全体としてみれば、どこことなく昔懐かしい香りのする通りに合わせて、平成4年に設置された街路灯が、街のノスタルジックな雰囲気を引き立たせている。

通りのシンボルは街路灯アーチ。

6) 代沢通り共栄会 **若者向け新店舗が増えはじめた商店街**

当商店街は、昭和50～60年代まではごく普通の商店街。ここ十数年来「下北沢=若者の街」と言われるようになり、その影響は濃くなってきている。従来の既存の地域密着型店舗は減る一方で、これに代わって若者向けの物品販売店、ミュージック関係、飲食店、大型系列の店舗などが増えている。



街の視点 **ポイント・II**

大ピンチの『しもきた』の動員力。下降続く「下北沢駅」の乗降客数

■駅の乗降客数の前年比は両線ともに記録的な減少

東京近郊で古くから郊外電車として発展してきた両線の下北沢駅の利用状況を見ると、京王電鉄の2014年度の1日平均乗降人員は114,056人で、小田急電の2014年度の1日平均乗降人員は114,669人である。

下北沢駅は、入線する京王電鉄・小田急電鉄の鉄道2路線の沿線各駅の乗降客数の中では、両線とも路線駅の中で乗降客数が上位に入り、両線で主要駅の一つとなっている。しかし、両線ともに下北沢の乗降客数は減り続けており、2013年度と2014年度は対比では、下北沢駅の地下化工事がとその後の未整備で、京王、小田急ともに記録的な減少を記録した。

**▼小田急下北沢駅は路線では第10位
だが減少率は最大**

	駅名	乗降人員 2014年	前年比 (%)
1位	新宿	488,021	-1.2
2位	町田	289,013	-1.3
3位	代々木上原	243,222	1.1
4位	登戸	159,445	-0.6
5位	藤沢・江ノ島線	159,074	-0.9
6位	本厚木	147,887	0.6
7位	海老名	135,861	-0.6
8位	相模大野	126,479	-1.2
9位	新百合ヶ丘	123,894	-0.5
10位	下北沢	114,669	-5.2

**▼京王井の頭線の下沢駅は
渋谷、吉祥煮に次ぐ乗降客数**

駅名	2014年度	前比
渋谷	336,805	0.0
下北沢	114,056	-4.1
明大前	38,141	10.4
吉祥寺	140,880	0.9



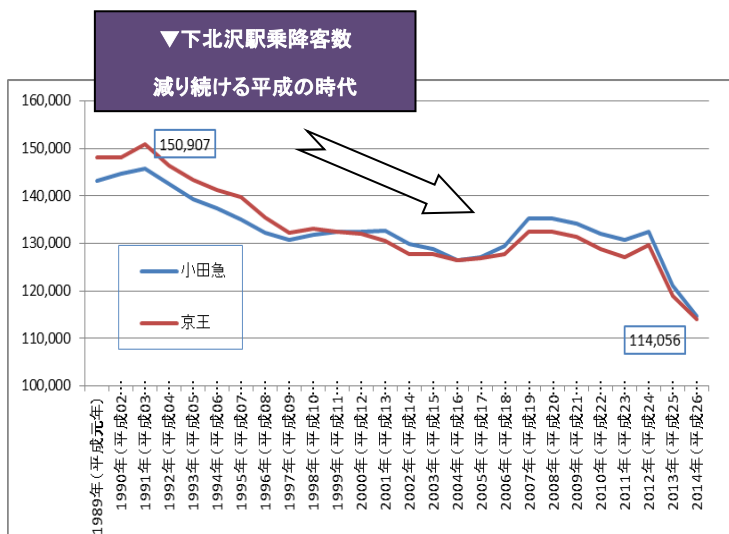
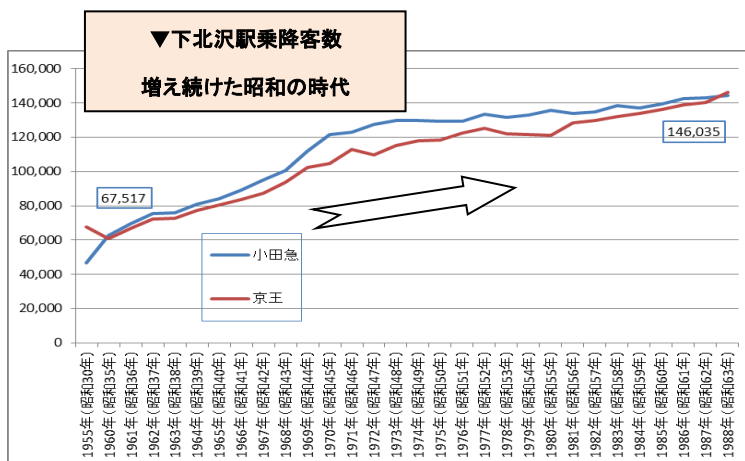
■下北沢駅乗降客数の長期推移 1990年に入ってから減少が続く乗降客数。大問題だ

昭和の時代から平成26年までの下北沢駅の乗降客数の長期推移を見ると、バブル経済到来までの乗降客数は確実に増え続けた。

しかし、バブル崩壊とともに乗降客数は下降を続けている。リカバリーもないまま現在に至っている。このような乗降客トレンドを見せる駅は珍しい。街によほどの事が無い限りありえない話だが、下北沢にはその理由がある。それは、駅前の道路や広場の状態が昔のまま変わらなかったことに原因がありそうだ。

下北沢の街の中核拠点であり最大の動員力でもある「下北沢駅」は、駅の地下化や駅前広場の整備の遅れ、また、駅前及び駅周辺道路の狭さによる車の渋滞など下北沢駅周辺の道路状況は最悪である。しかし、これは今に始まったことではない。街行政の話では、駅および駅周辺の環境整備は30年からの懸案事項であったようだ。

東京の通勤電車の沿線にある各駅前の殆んど整備され、バスや自動車の乗り入れも便利になっているが、こと下北沢駅前となると全くの手付かずだ。広場も全く整備されずにいる。駅前の交通の混雑渋滞は商売や事業立地を悪化させた。駅前整備の遅れは、下北沢商店街全体の顧客の動員力・吸収力を弱めたといつてよいだろう。



街の視点 ポイント・III

念願の小田急線下北沢駅地下化が実現。しかし、大播れする下北沢の街づくり

I 一下北沢駅周辺地区街づくり

—地域住民もそっぽを向く

東京都と小田急電鉄は、小田急線の複々線化及び連続立体交差事業(地下化)事業を進めている。以前から下北沢駅周辺の市街地整備について地元商店街や町内会などの要望(日用品を求める地域住民等買物客の回遊性や安全性の向上)もあり、世田谷区が2006年に策定した地区計画である。

計画の主な内容

- ① 建築物の斜線制限を緩和することと引き替えに壁面線の指定や高さを規制すること、風俗系の用途の制限などを通じた街なみ景観の誘導等
- ② 建築物の壁面後退等を進め、補助54号線や世田谷区画街路10号線の新規整備にも整合させた、防災・防犯性、歩行者回遊性の向上

▼地区計画についての見解

地区計画見直しを求める主張	計画を推進する側の主張
一部の地域住民・文化人・来街者やそれを対象にした商店主等が主体	主に行政・一部の商店街の団体・地域住民やそれを対象にした商店が主等。
<ol style="list-style-type: none"> 1) 補助54号線、区画街路10号線が、北側の商業地を背後の住宅地ごと分断し、商店の集客に係る環境を悪化させる。 2) 防災に関しては、小田急線が地下化した跡地を緑道とする事で十分なものである。 3) 鉄道と路線バス等の連携を理由としたロータリーの設置は、バス停等を駅から離れた場所に分散させた方がよく、不要である。 4) 幹線道路や駅前ロータリー、連続立体化・複々線化は、高層化等と一体のもので、共に集客環境悪化、文化の破壊を進める。 	<ol style="list-style-type: none"> 1) 過密した商店街や、幅員が狭い道路は高齢者など周辺住民の買物の支障にもなっている。 2) また、見通しが悪く、非常時には緊急車などの進入や緊急避難の妨げにもなり、周辺住宅地に延焼などの混乱が波及する恐れが強く、防災・防犯上の問題がある。 3) 2つの私鉄の急行停車駅である下北沢駅には、バス・タクシーなどのアクセスを考慮した駅前広場及び、アクセス道路(区画街路10号線)が必要である。 4) 商店街に隣接する住宅地の居住環境への悪影響があり、都市計画の面からの対応が必要である。

II 一駅前広場建設—世田谷区画街路10号線整備計画

下北沢駅には、北口、南口、西口に改札があるが、いずれも駅前のスペースが狭小で駅前広場が整備されておらず、駅に近接する位置に自動車が乗り入れにくい構造となっている。そのため、路線バスの停留所は駅から離れた位置に設置せざるを得ないなど、バス・タクシーなど他の公共交通との結節機能が脆弱な環境下にある。

現在、小田急小田原線の地下化及び京王井の頭線の高架橋改築に合わせ、世田谷区は駅前広場の整備を予定している。これは地下化後の小田急線の鉄道敷地跡を活用して、駅南北の一体的な歩行者の拠点となるスペースを設けるもので、商業地における希少かつ貴重な空間として、駅周辺地区の商・住空間の向上、下北沢らしさの魅力を一層高めることを目指し、当駅周辺を広域生活拠点として整備する旨を目的としている。

Ⅲ－その他の街づくり

・北沢三・四丁目地区 地区計画

下北沢駅周辺地区 地区計画の区域と隣接。狭い道路が入り組み、木造住宅が建て並ぶ地域であり、財団法人東京都防災・建築まちづくりセンターが「震災復興まちづくり模擬訓練」を実施するなど、防災・防犯上の対策が特に求められている状況にある。

・北沢五丁目・大原一丁目地区 防災街区整備地区計画

区域内には中小規模の戸建住宅や共同住宅が多いが、一部に近隣商業地なども見られる。

街の視点 ポイント・Ⅳ 下北沢の魅力度 レーダーチャート

<1980年代の街。大きく遅れ続ける駅前再開発。地域住民もそっぽを再起不能の可能性も>

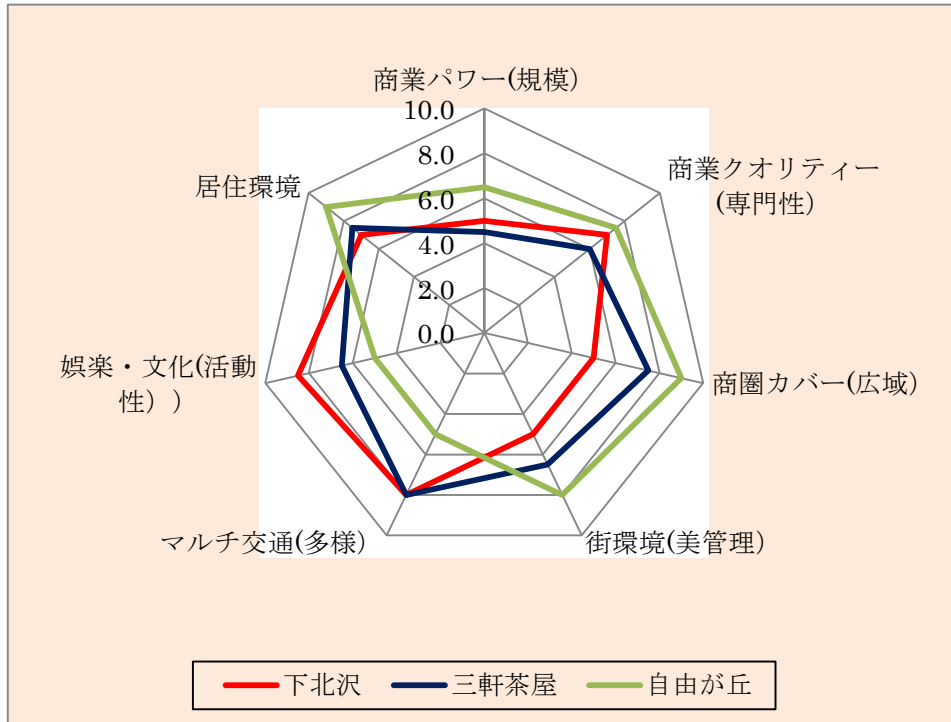
▼下北沢の魅力度各因子コメント

魅力度各因子	下北沢	コメント
i. 商業パワー(規模)	5.0	小店舗で密集する商店街。大型店がすくない。多様化しすぎる
ii. 商業クオリティー(専門性)	7.0	高校生・ヤングは充実。雑貨とゲームセンターとファーストフード
iii. 商圏カバー(広域)	5.0	若者は広域商圏から。近隣住民徒歩客。渋谷・新宿との競合力無し
iv. 街環境(美管理)	5.0	駅前含め商店街は狭小で身動きできない。再開発で大揺れ遅延
v. マルチ交通(多様)	8.0	新宿・渋谷へのアクセスは便利だが、車利用に難がある
vi. 娯楽・文化(活動性)	8.5	劇場、ライブハウスなど多種多様にある。ゲームセンターが多い
vii. 居住環境	7.0	古い住宅が多い。アパート・ワンルーム等単身世帯が多い

■街の魅力度 レーダーチャートチェック項目評価点(各項目 10点満点)■

魅力項目	チェック要素	備考
I・商業パワー(規模)	小売販売額、大型店舗出店	活動的であり、多様性に富んだ商業・サービス
II・商業クオリティー(専門性)	専門化、多種多様、個性化	創造的才能にあふれた店舗・事業所
III・商圏カバー(広域)	鉄道乗降客・非定期比率	他県からの来街、若者動員
IV・街環境(管理)	清潔・保守・運営	店舗の街並み、道路整備状況、商店街組合
V・マルチ交通(多様)	鉄道網、バス路線、駐車場	近隣の交通動線、回遊性
VI・娯楽・文化(活動性)	パチスロ・ゲーム・シネマ・アート施設	大人のレジャー・文化活動
VII・居住環境	一戸建て、マンション、買い物、医療	地域社会の充実、人々の帰属性が高い

▼下北沢の魅力度レーダーチャート



▼都市探訪した街の魅力チャート比較

	魅力度各因子	下北沢	三軒茶屋	自由が丘	蒲田	赤羽	北千住
i	商業パワー(規模)	5.0	4.5	6.5	8.0	8.0	8.0
ii	商業クオリティー(専門性)	7.0	6.0	7.5	6.0	6.0	6.5
iii	商圈カバー(広域)	5.0	7.5	9.0	6.0	7.0	8.0
iv	街環境(美管理)	5.0	6.5	8.0	6.0	7.0	5.5
v	マルチ交通(多様)	8.0	8.0	5.0	9.0	8.0	9.0
vi	娯楽・文化(活動性))	8.5	6.5	5.0	6.5	7.0	5.0
vii	居住環境	7.0	7.5	9.0	7.0	7.5	7.0

都市探訪第8回「下北沢」了