

# 不易流行な、街の拠点

## 一下高井戸駅前 再興計画一

古くから街を支えたコンテンツが町から無くなろうとしているとき

鉄道の高架事業により馴染みの風景が大きく変わろうとしているとき

突然のコロナウイルスにより生活様式の変化を感じているとき

そんな転換期にある下高井戸駅前を次の時代に継ぐ提案です。



普段着のまま、日常をほんのすこし豊かにする商店街。

人を介さず商売ができる時代に対面販売というアナログな選択で

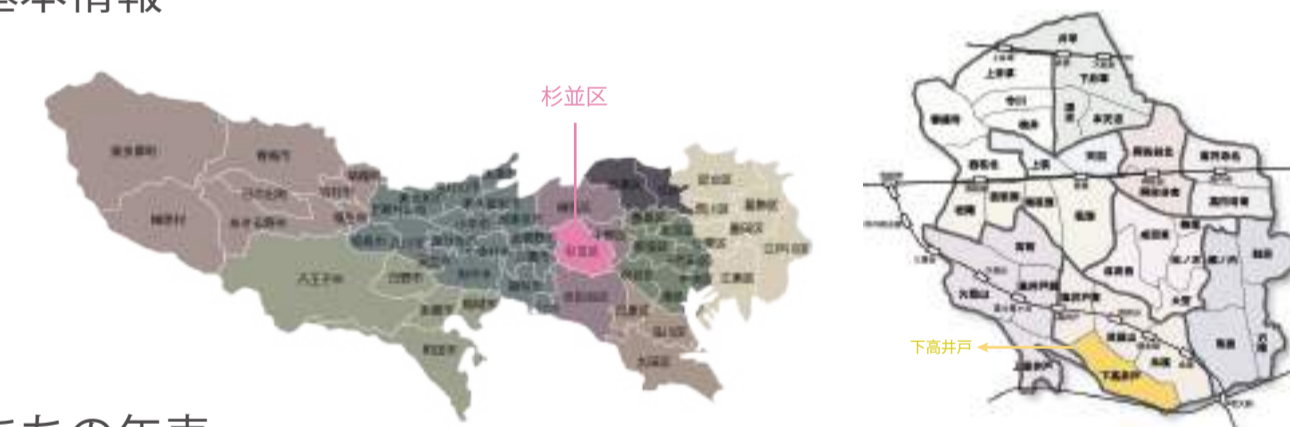
生まれるコミュニティの場

## 1 敷地分析 ①下高井戸商店街 下高井戸の歴史は1603年、甲州街道の1つの宿場町として開かれたことに始まる。

京王線と世田谷線が停車する下高井戸。駅前には、色褪せた看板や、統一感のない雑多な佇まいが懐かしさを感じる独特の雰囲気を作っている。駅を中心に放射状に延びる商店街は、一日中活気に溢れ、かつて大型スーパーの侵入すらも撤退させた、地に根付いた文化や魅力がそこにはある。商店街には小学校もあり学生から、お年寄りまで幅広い年齢層が共に共存している素敵な街だ。4つの通り（北口れんが通り・駅前通り・日大通り・公園通り）で構成され、それらの交点には古き良き駅前市場があり街のシンボルになっている。

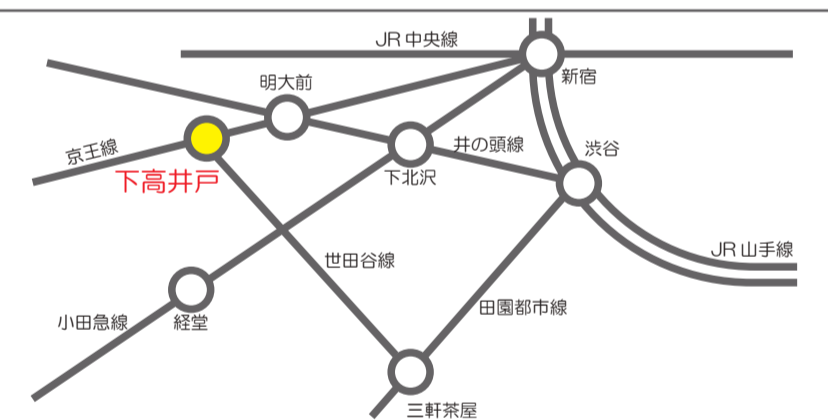


### ■基本情報



### ■アクセス

新宿駅から京王線で約10分  
 渋谷駅から約15分  
 三軒茶屋から世田谷線で約20分



### ■まちの年表



1923年関東大震災後の人口増加に比例し、商店も増加し生鮮の市場が増えた。その後も着々と住宅街が発展していき、それに比例し商店も増えていった。戦後も、郊外の住宅地として発展し人口、生鮮三品の店、近隣の街からの来客も増えていった。

### ■生鮮三品のまち

下高井戸は昔からの商店街の発展により、生鮮三品が魅力の街を独自に発展させてきた。特に駅の北側では今でも昔ながらの商店が「いらっしゃい」という声を掛け、対面販売で商売を続けている。



### ■商店街の魅力

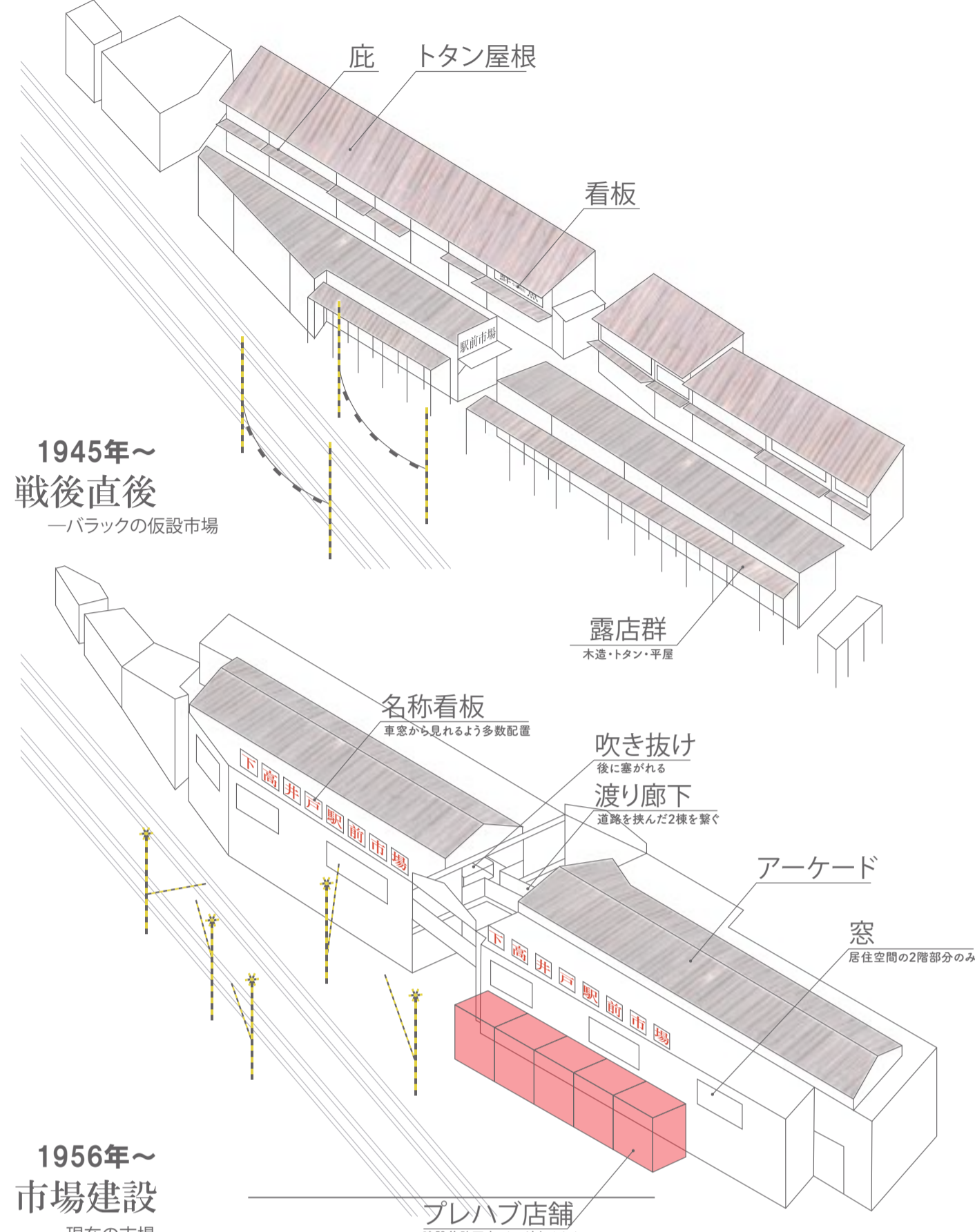
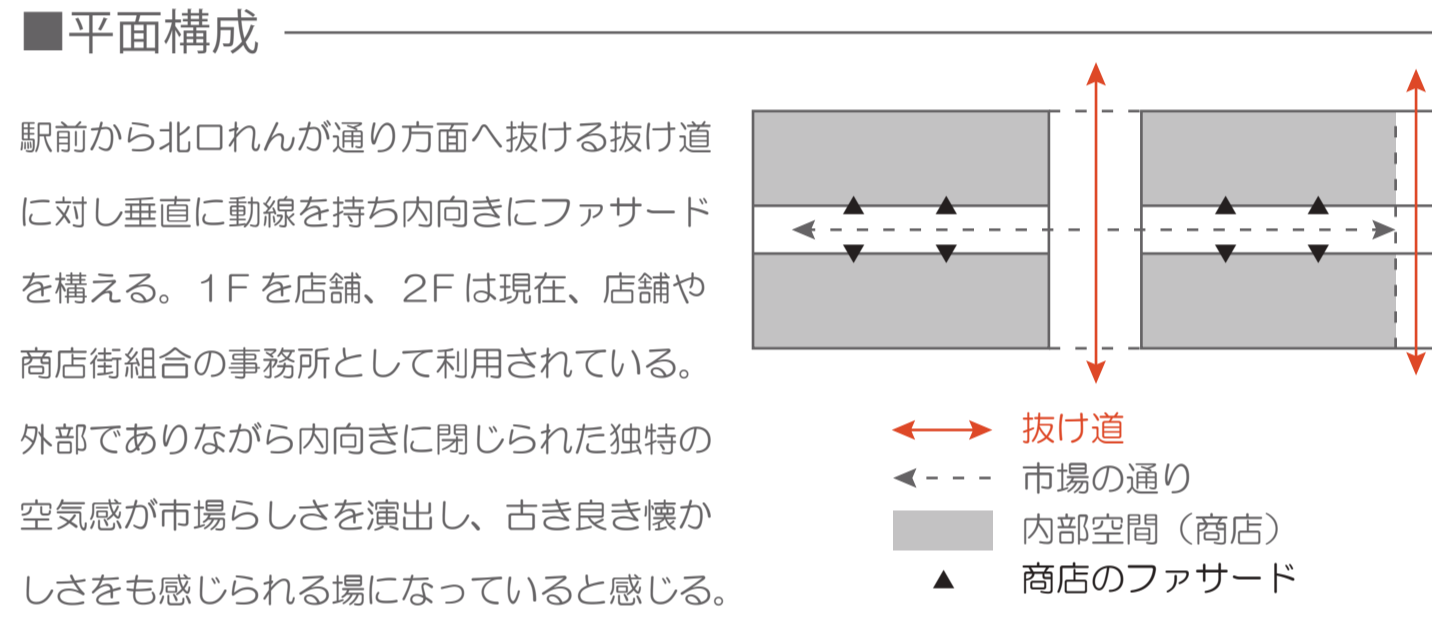
賑わい 生鮮三品を中心に商品が店先に溢れ出すような店構えは、人を誘い賑わいを創出している。  
 くつろぎ 買い物や散歩中に休憩できる場所が増えている。店の雰囲気通りに伝わってくる。  
 ふれあい 店主や地域の人たちとのやりとりがあちこちで生まれている。地域では多世代の交流がある。  
 連なり 地域に根ざした小さな店舗が今も昔も軒を連ね多くの人で賑わっている。  
 懐かしさ 今も昔懐かしい面影を残す歴史ある建物やお店がある。



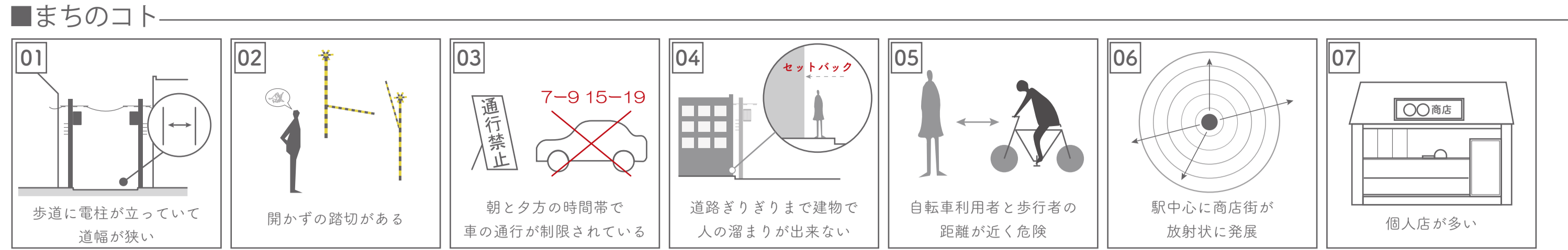


# 1 敷地分析 ②下高井戸駅前市場

下高井戸のまちに魅力を与え、多くの人の豊かな食や生活を支えてきた下高井戸駅前市場。  
下高井戸を最寄りとする住人だけでなく、電車に乗って近隣からわざわざ食材を買いに来る利用者や、飲食店の買い出しの場などとして利用されている。初代は、昭和初期に私設小売市場として誕生。しかし、第二次世界大戦の戦中期に疎開空地として取り壊されてしまう。その後、戦後復興期にバラックで仮の市場が建てられた。その後1956年に建て替えられ、現在のコンクリートブロック造の駅前市場が誕生。

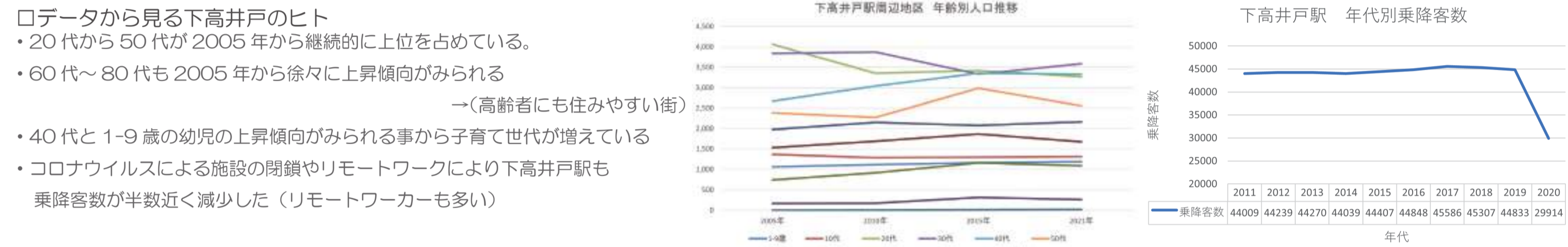
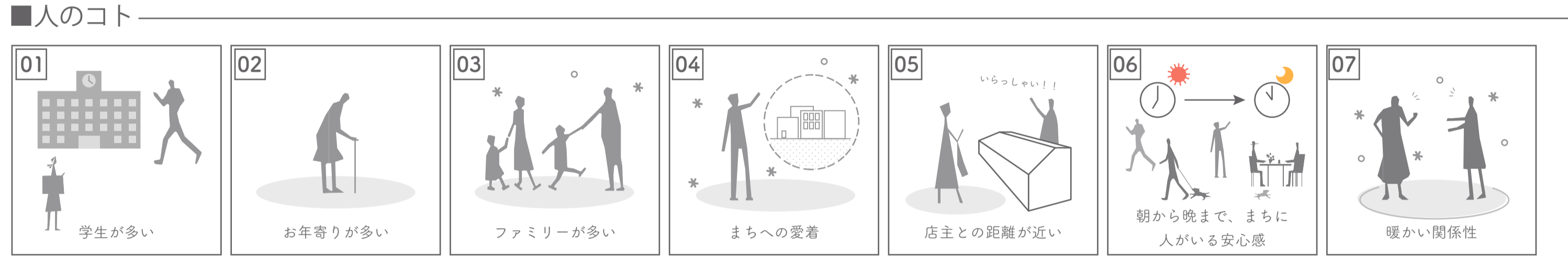


# 2 まちの現状



□自動車利用には向いていない街  
道幅が狭いことや、日中は車止めにより一般車両の侵入を規制していることから車での利用は難しい。

□歩行者の安全性  
現在、商店街内を走行する自転車が多い事や、狭い路上での違法駐輪が至る所で見られる。歩行者に優しい商店街にするため、駅を中心とする商店街において、中心部への自転車の乗り入れを減らし安全性を確保すると共に、放置自転車の件数を減少させる工夫が必要。



□学生の街 下高井戸  
下高井戸駅を最寄りとする教育施設は、松沢小学校、緑丘中学校、松沢中学校、松原高等学校、日本大学櫻ヶ丘高等学校、日本大学文理学部と、とても多い。遠方から下高井戸駅を利用し、登下校する高校生、大学生がいるにも関わらず、現状は商店街との関りは薄い。

# 3 問題点

■京王線連続立体交差事業

京王線の笹塚駅～仙川駅間約7.2kmの区画を高架化することにより25箇所の踏切を踏切を除去するとともに7箇所の都市計画道路を一体化し、あわせて側道を整備する事業。下高井戸駅も対象とされ、駅前広場などの整備も行われることから、街づくりの転換期となっている。

問題点:  
 ・『開かずの踏切』や踏切事故の解消、南北の市街地の分断解消、道路網の整備などのほか、立体化により生み出される新たな空間を活用した駐輪場整備や公的施設の建設、駅周辺の商店街での賑わいの再生、密集した周辺住宅地での防災性の向上や住環境の改善など、様々な形で街づくりが進み出す期待が寄せられている。  
 ・立体化の計画線内や、近隣に居住する人々や職場のある人々にとっては、立ち退きや引っ越しを余儀なくされる点や、鉄道から離れた敷地や建物が新たに鉄道と直接面するようになり、環境が大きく変わることも同時に懸念される。他にも、日照や騒音、街の景観など、新たな変遷要素の出現で、環境変化も予測される。

□シンボルの解体と駅前広場化  
京王線の連続立体交差事業による周辺まちづくりにより、駅前市場の老朽化による解体や、跡地の広場化が計画されている。街のシンボルでもある市場を解体し、今まで下高井戸駅前にはなかった広場という新しい機能への変化は果たして正しいのか。第2期の市場が出来た戦後復興期(1945年～1954年)から1960年代半ばまで市場・マーケットが全面に現れたが、それ以前から下高井戸には市場がある。古くからこの下高井戸に根付き、対面販売で街の人々とコミュニケーションが生まれ豊かな魅力を生んでいた。すなわち、下高井戸ならではのオリジナリティであり今後も下高井戸の強みとして残すべき魅力であり、古い文化を継承するため、これからの時代にフィットする新しい工夫を盛り込むことで提案に繋げる。

1 昭和初期に建設された最初の下高井戸駅前市場  
 2 戦後復興期に再建されたバラックの下高井戸駅前市場  
 3 1956年に建て替えられたコンクリートブロック造の現在の下高井戸駅前市場

□駅前広場の道路整備  
京王線の連続立体交差事業により歩行的に計画されている都市計画道路補助128号線の整備に伴い、駅前広場を歩行者系・交通系の2種に分けて計画されている。

駅前広場(交通系)を整備検討  
 都市計画道路補助128号線整備に伴う駅前広場のあり方の検討を行っている。

駅前広場(歩行者系)を整備予定

下高井戸まちづくり協議会による計画案

□コロナ後のライフスタイルの変化  
コロナウイルスによるリモート化が加速し、自宅時間が増えた人が多い。下高井戸でもその影響は多く出ている。京王電鉄の乗降者数を見ると、2019年まで1日45000人程度いたが、2020年には30000人近くまで減少している。やはり、リモート化により通勤通学での電車の利用者の減少が影響していると考えられる。自宅にいる時間が増え、以前以上に地元の商店街を散歩する人が増えたように感じるが、彼らを受け止められる場は少ない。また、今まで主にプライベートな環境だった住宅内が突然オフィスという機能変化に対応するのが難しくなったという声も少なくないだろう。その為家でもなくオフィスでもない、コワーキングスペースという環境に需要があると考える。下高井戸は学生の街でもあり、下高井戸駅を最寄りとする学生や、近隣の大学生の単身者も多い事から、コロナ終息後も学生層に継続的な需要がある。

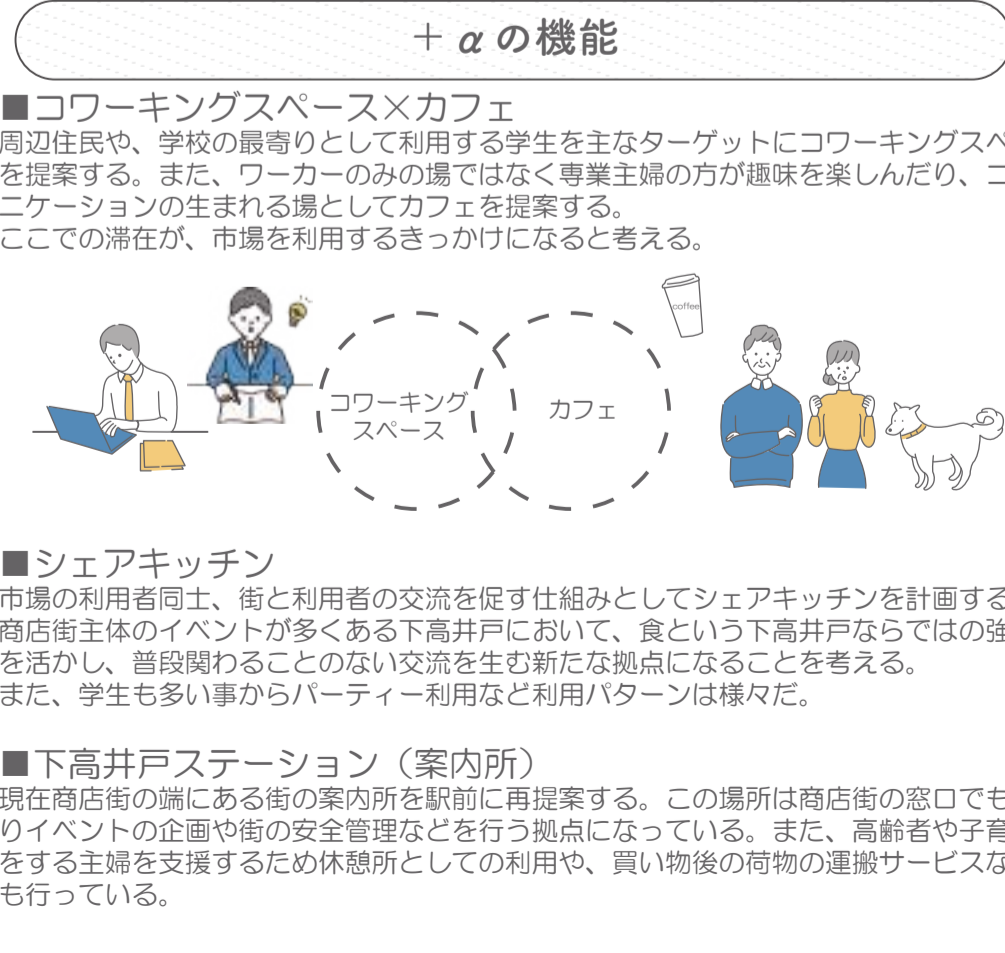
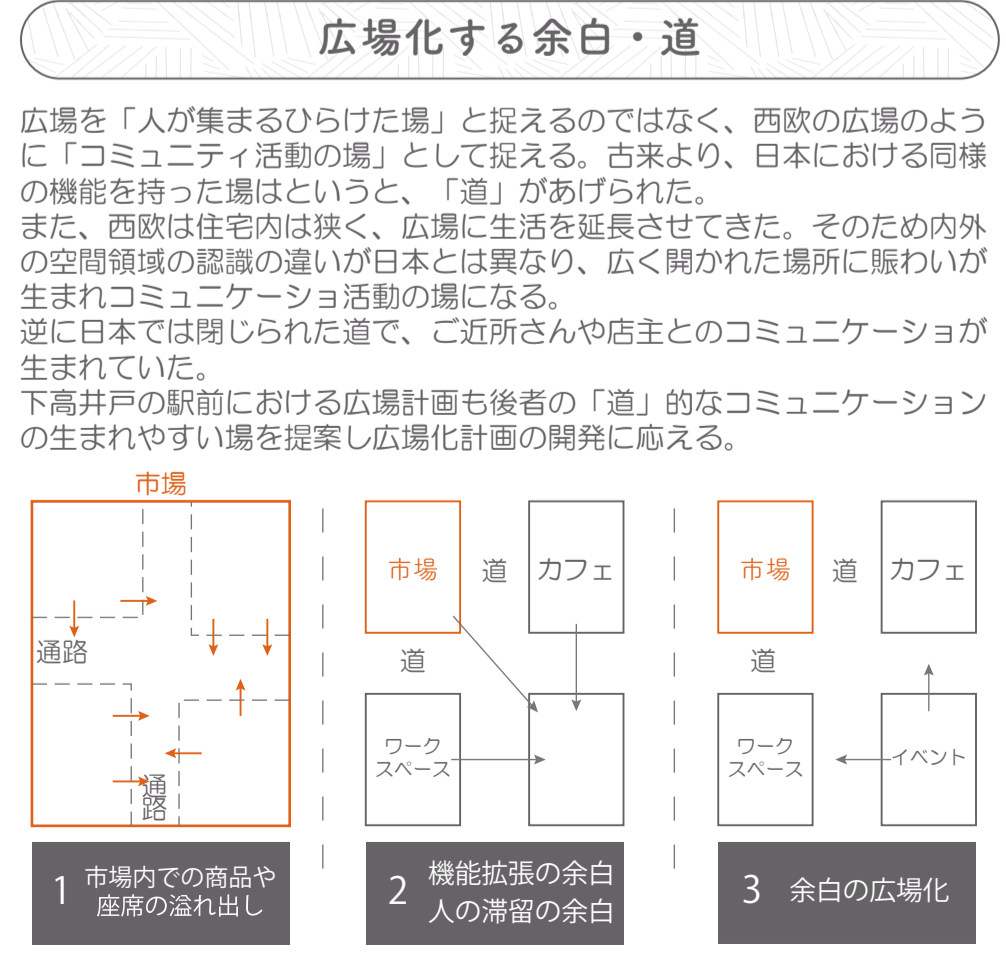
下高井戸駅 年代別乗降客数

リモート化によるワークスペースの変化

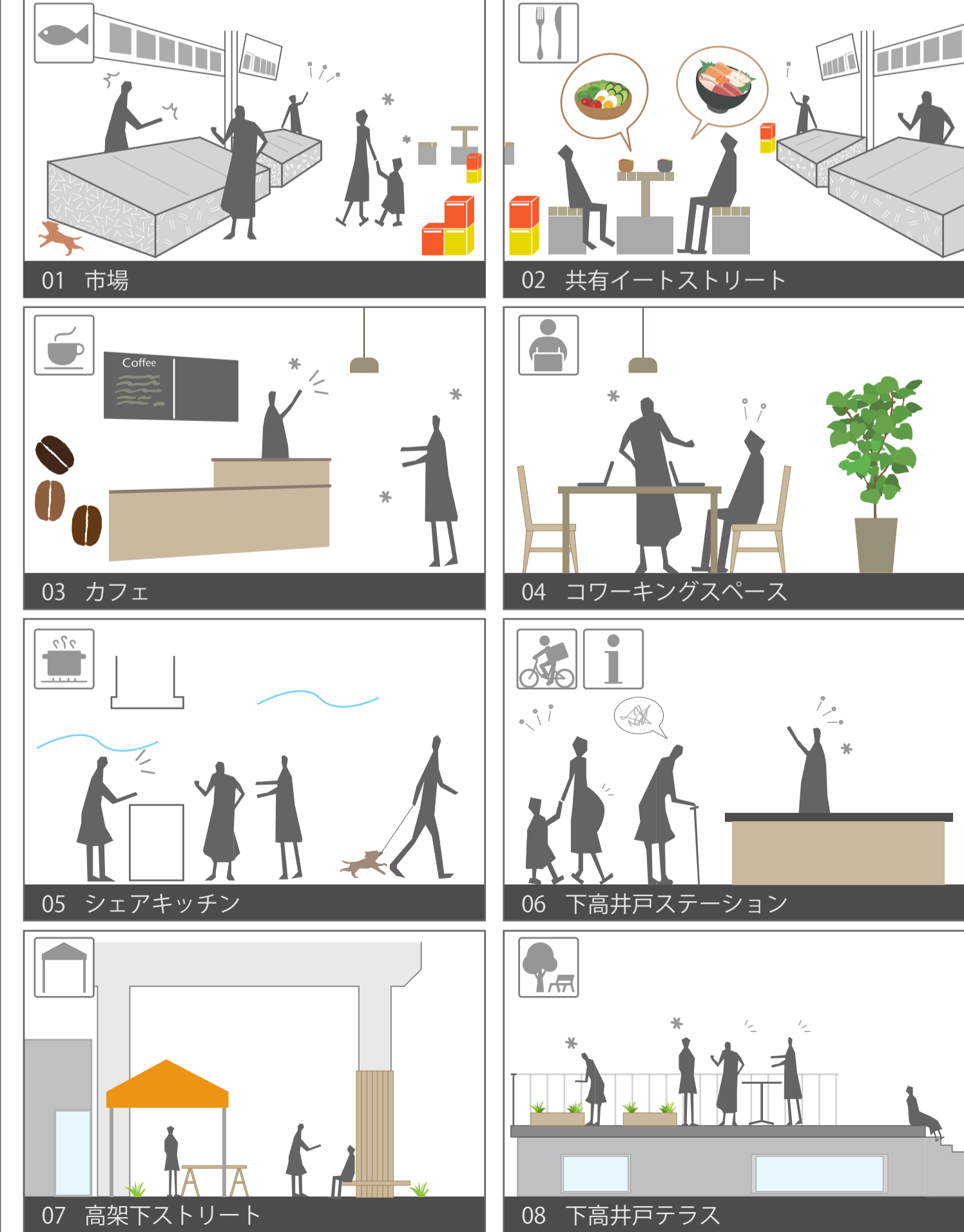
# 4 提案



京王線の鉄道高架化やコロナウイルスによる生活様式の変化、街のシンボルの解体と広場化という現状を、街の大きな転機と捉え、高架後の街の姿を提案する。

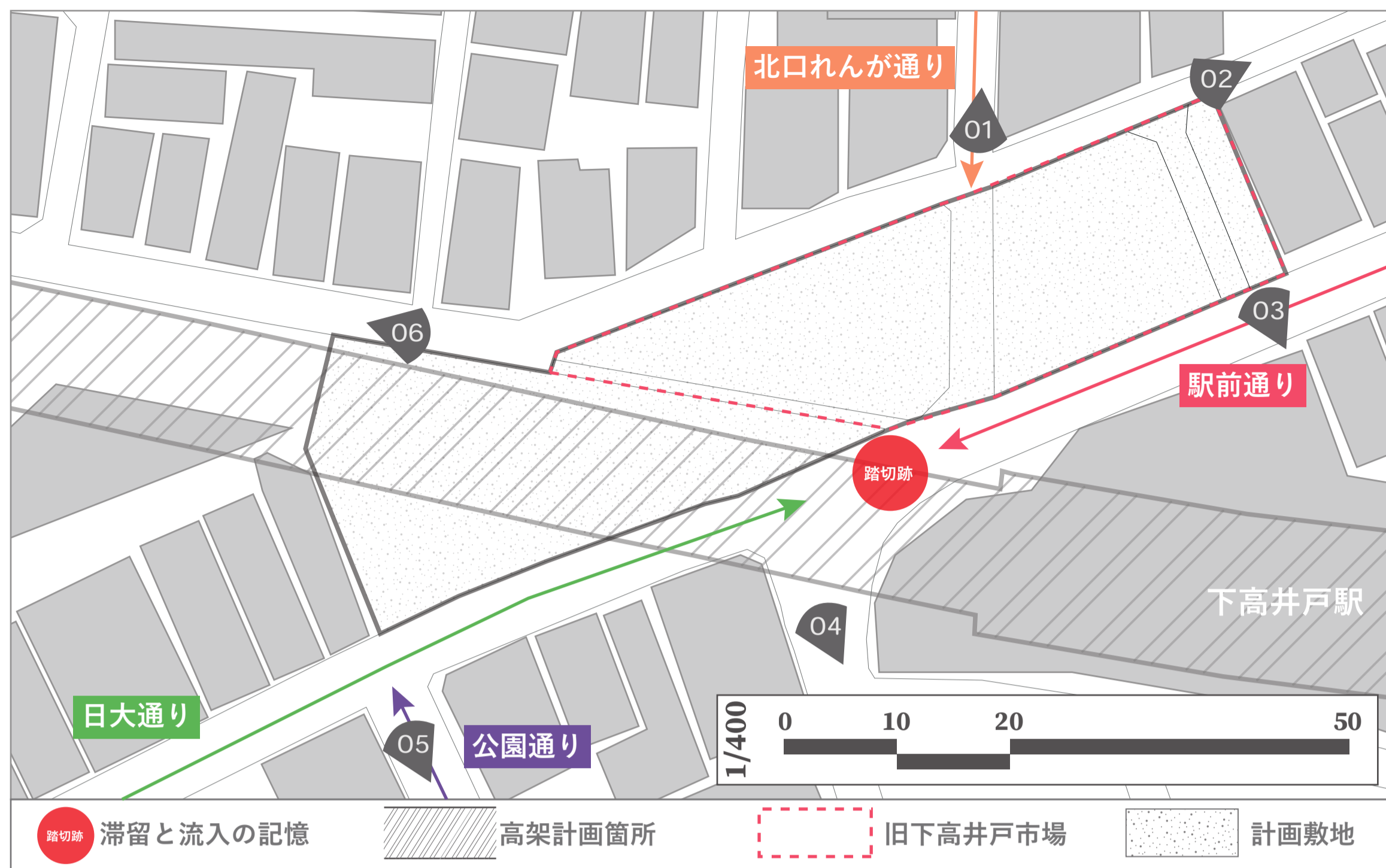


# 5 コンテンツ

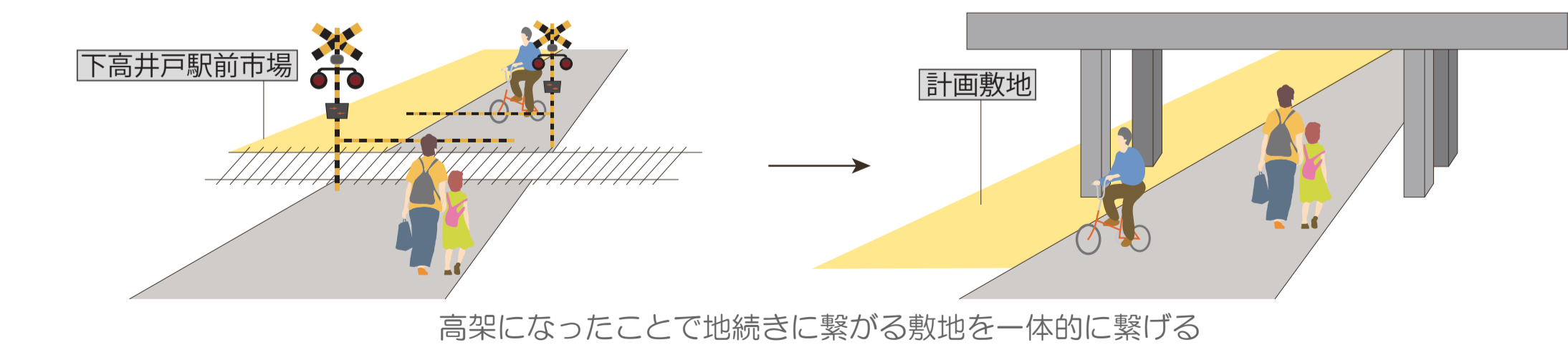




## 6 敷地



**敷地選定理由**  
 下高井戸駅前市場というシンボル跡地から、高架下になる新しい土地にまたがるように敷地を選定。1603年に甲州街道の宿場町として街が出来、徐々に魅力を形成し、個人店が連なり店主との距離が近く、古き良き商店街の風景を形成してきた。そんな下高井戸に鉄道高架という新たな巨大人工物が貫き街の風景が大きく変わる転換期に、高架下という新たな場と商店街の結節点という事から、この場所を選定した。また、商店街の4つのメイン通りの結節点であり、駅前というポテンシャルの高さから街の中心であり街の魅力を伝える計画敷地に相応しいと考える。

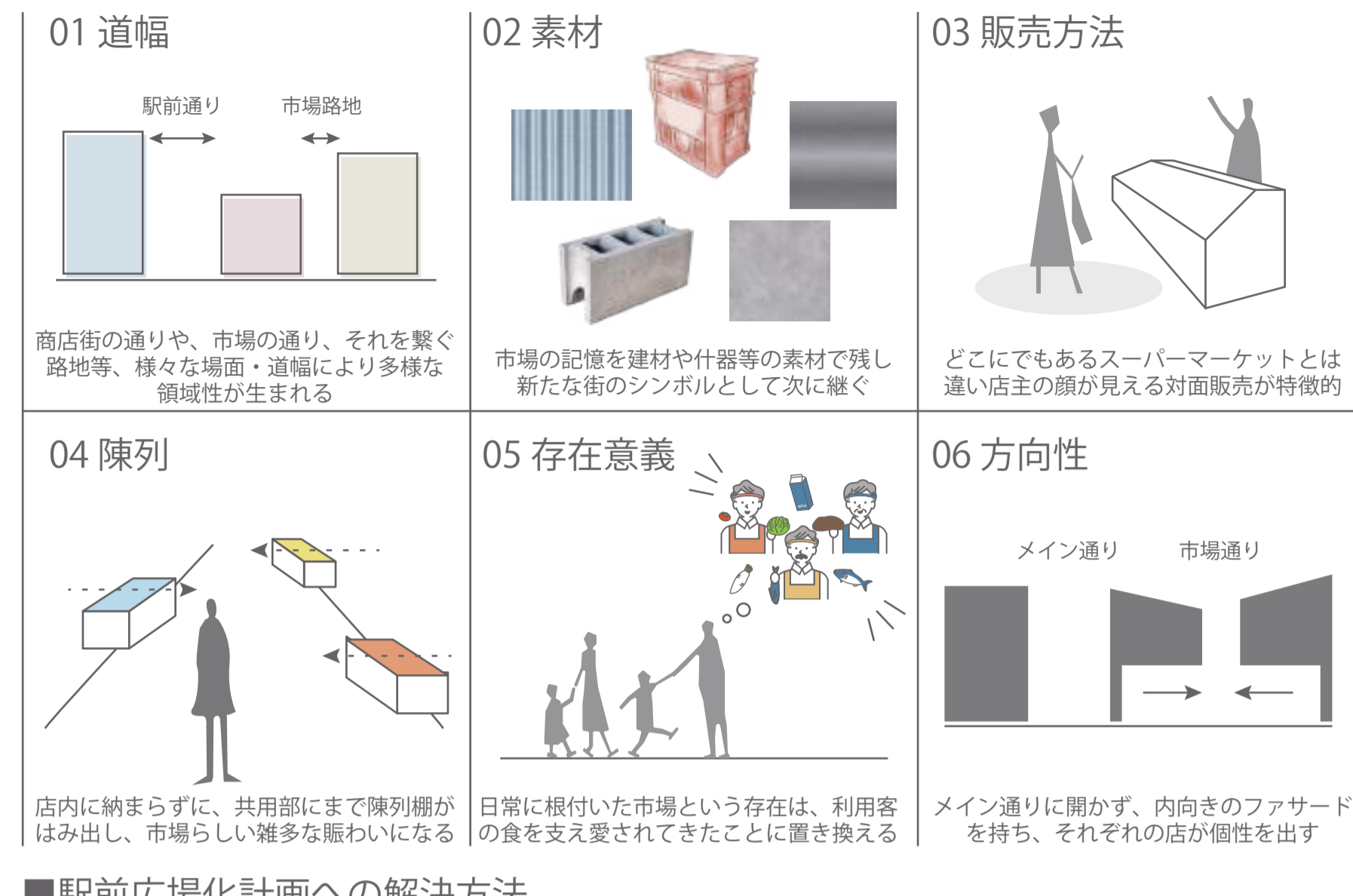


○駅周辺の4つの通りの結節点や、踏切跡地という滞留の記憶  
 下高井戸商店街を構成する、4つの通りの交差点であり、商店街利用者、駅利用者のほとんどの人が利用する。また、元々踏切が存在した場であり高架後もその滞留と流入の記憶はどこに残るものかと考える。

○駅前敷地というポテンシャルの高さ  
 ①駅利用者が集まるという必然性や、②今後の少子高齢化や、新型コロナで加速するコンパクトシティの動きなどを考えると、今最もポテンシャルの高いエリアであるといえる。魅力がなくても、駅利用者は嫌でも通行し目に入る場所

## 7 プログラム

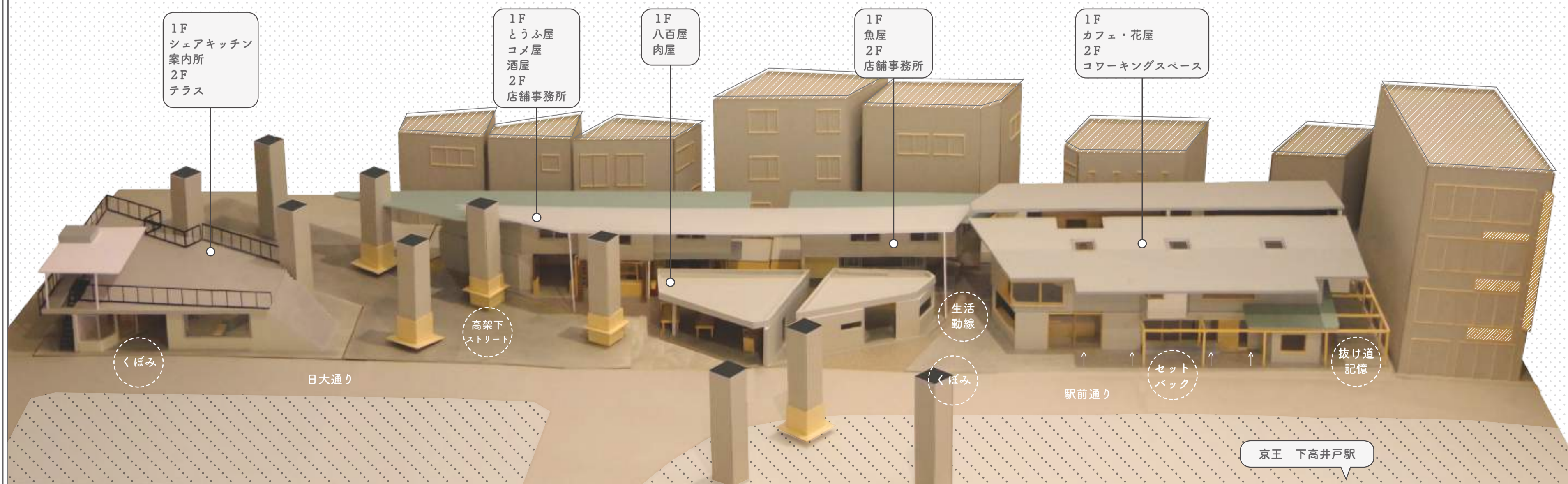
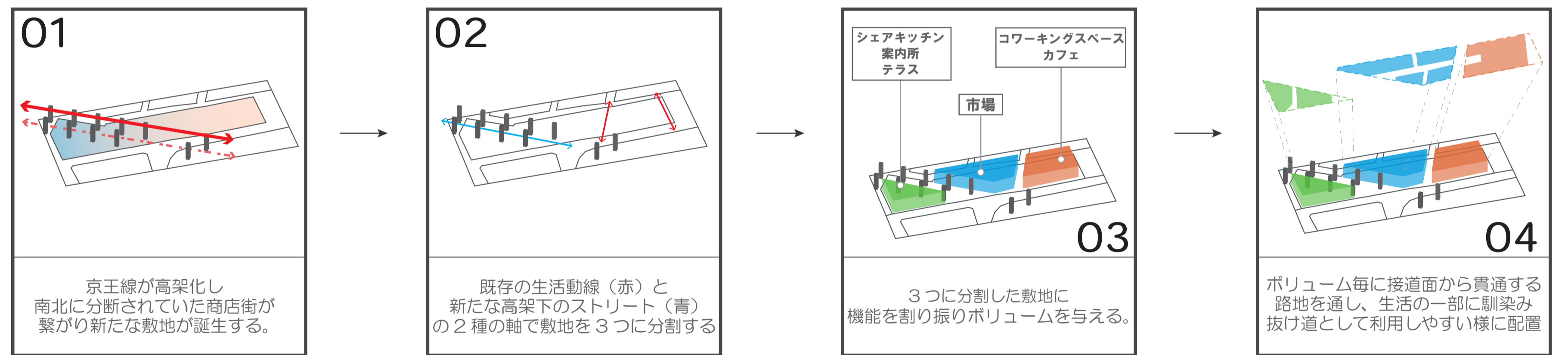
■元市場の要素を継ぐ



■駅前広場化計画への解決方法



## 8 ダイアグラム



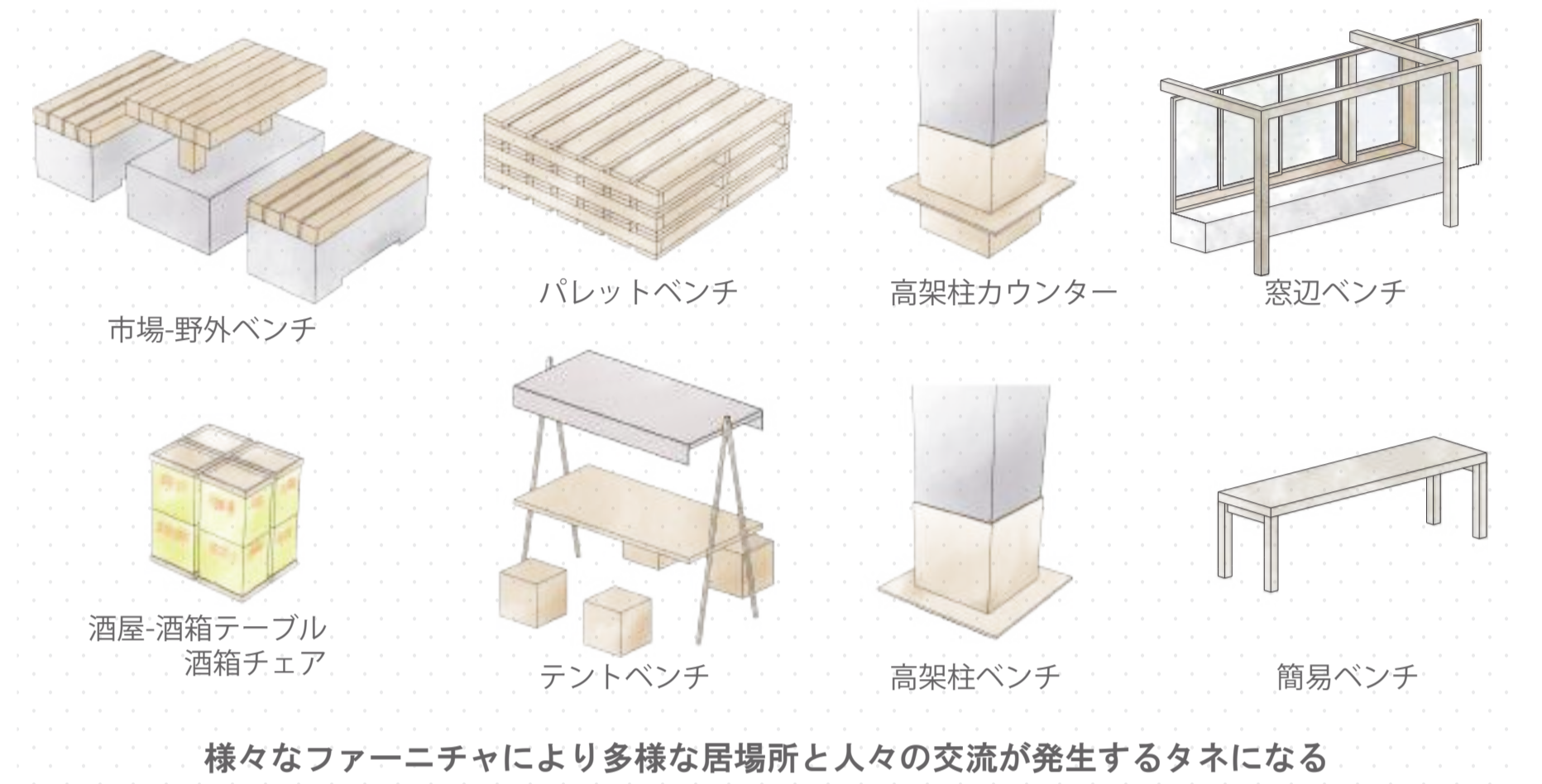
### ■道の操作

鉄道が高架化され、南北の分断が解消されひと繋ぎになると、既存の生活動線を残し計画することで、街の記憶を残すことを考える。また、それらの記憶と新たな高架下のストリート空間を貫入させつなぎ合わせる。



商店街の通りの軸からの人流の受けとして、交差点をくぼませたり、建築をセットバックさせる事で道幅が拡張され人流のよどみを生み出し、コミュニケーションが取りやすい場が生まれる。また、その余白的な空間は内部機能の拡張の場としても活躍し、外部からも内部からも影響し合う環境になる。

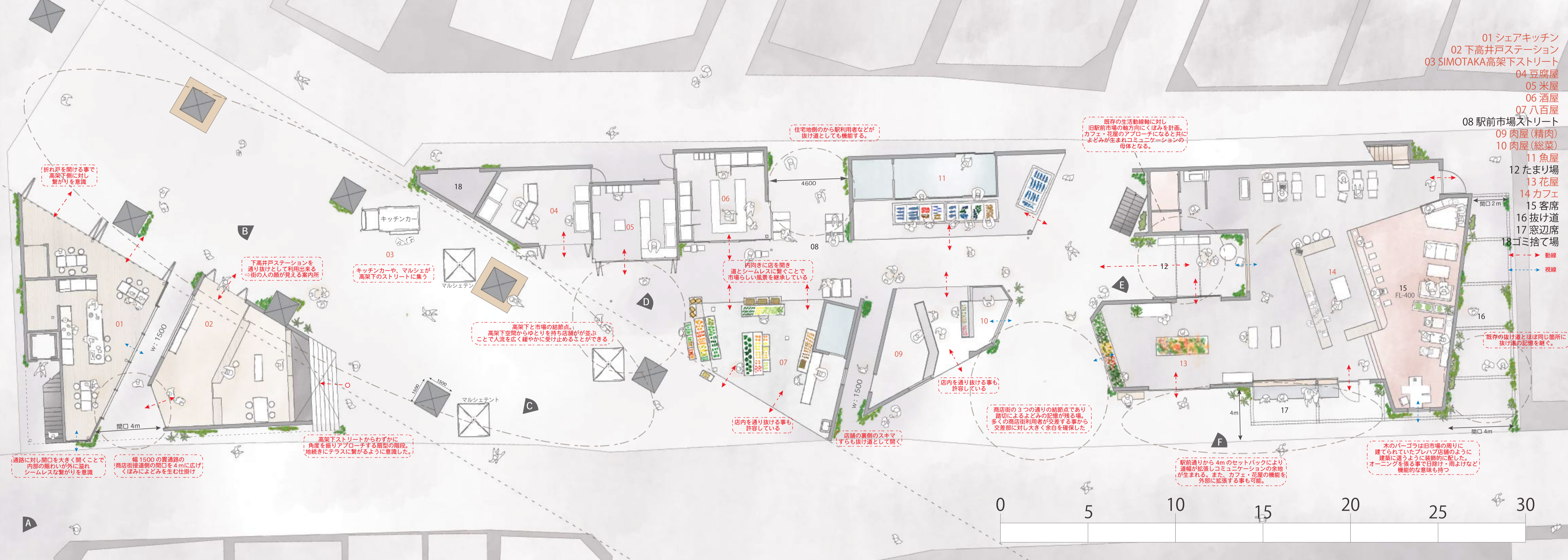
### ■余白を彩る、ストリートファニチャー



様々なファニチャーにより多様な居場所と人々の交流が発生するタネになる

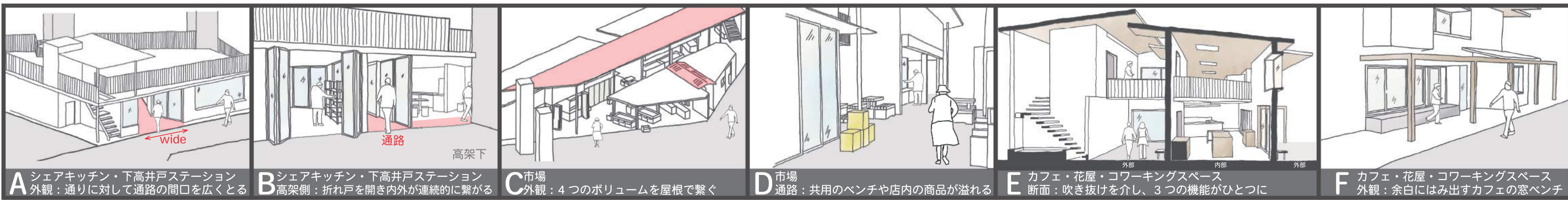


9 PLAN 1F



- 01 シェアキッチン
- 02 下高井戸ステーション
- 03 SIMOTAKA高架下ストリート
- 04 豆腐屋
- 05 米屋
- 06 酒屋
- 07 八百屋
- 08 駅前市場ストリート
- 09 肉屋 (精肉)
- 10 肉屋 (総菜)
- 11 魚屋
- 12 たまり場
- 13 花屋
- 14 カフェ
- 15 客席
- 16 抜け道
- 17 窓辺席
- 18 ゴミ捨て場

11 パース

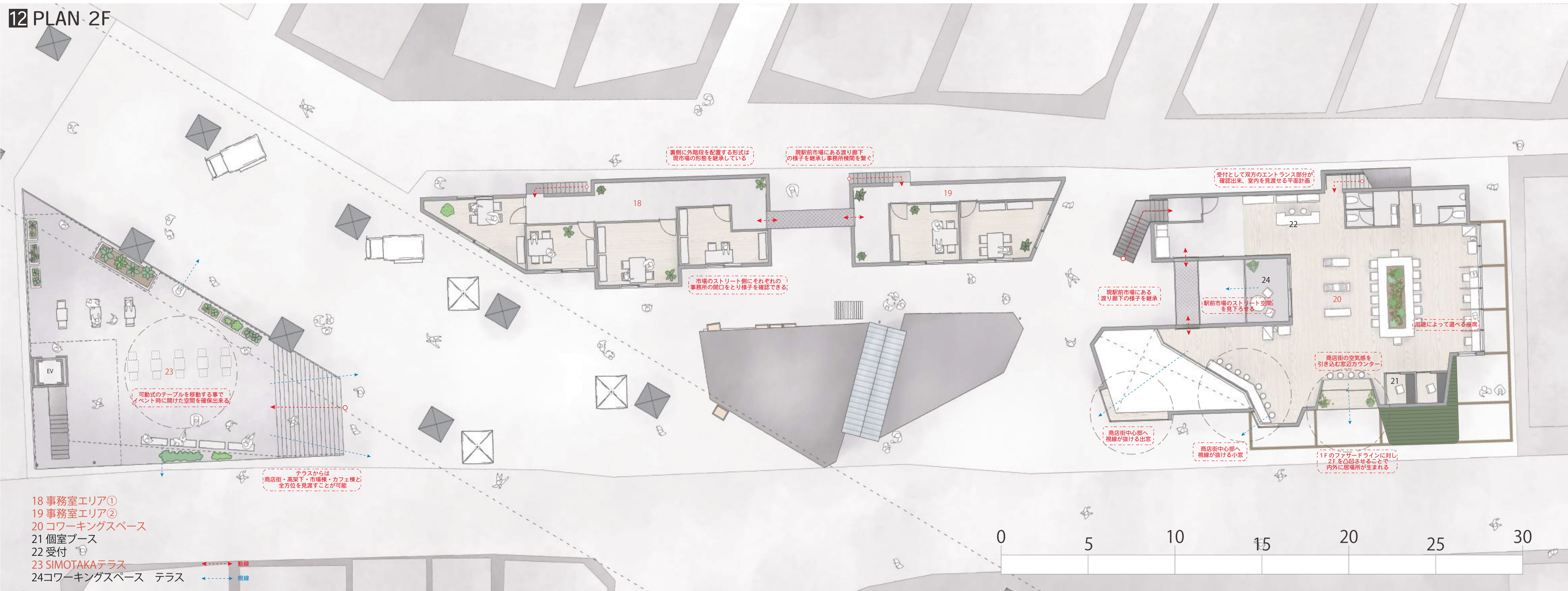


10 断面図



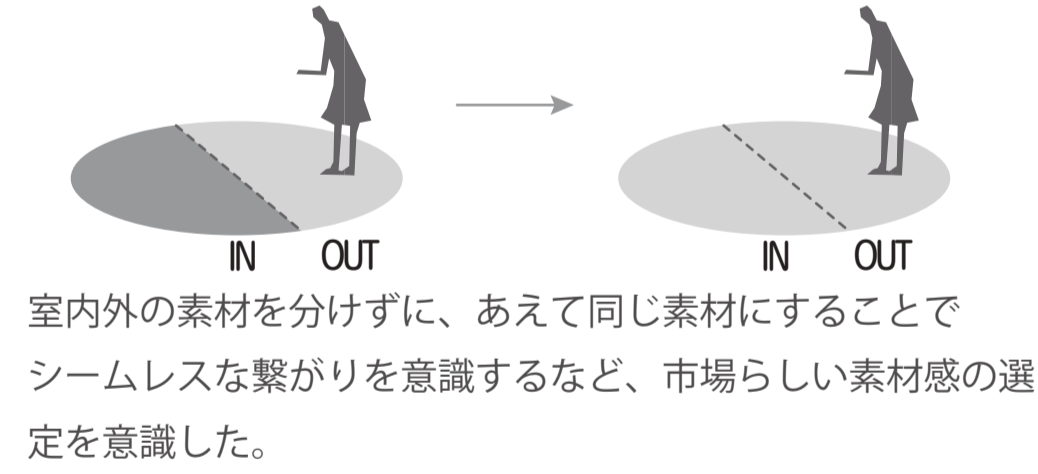


# 12 PLAN 2F



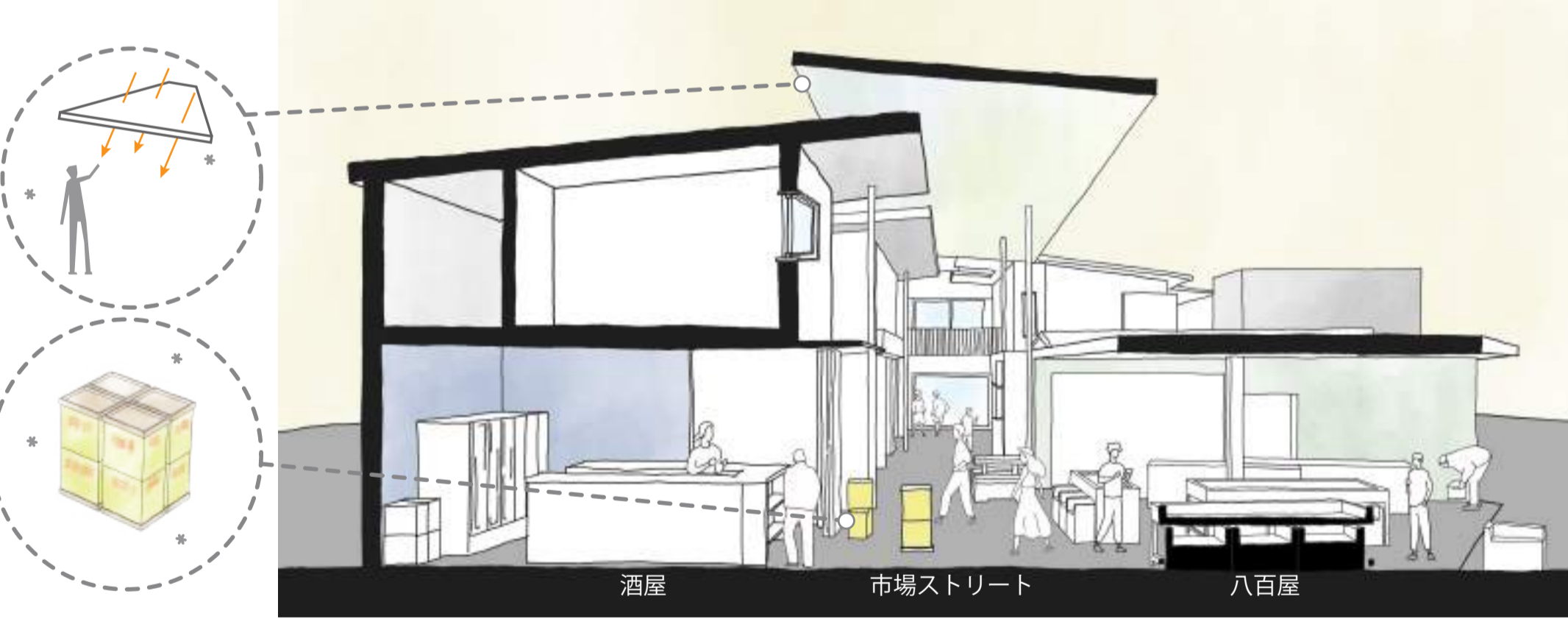
# 13 マテリアル

「不易流行な街の拠点」として、旧市場の雰囲気や継承を意識したテクスチャや、懐かしさを意識するインダストリアルなテクスチャを選定。



コンクリート	アルミ
合板	タイル
左官	ガルバリウム

# 14 パース



# ■窓辺がつくる余白空間



# 15 断面図

