

軌道線駅を中心としたまちづくりの研究
ー東急世田谷線を対象としてー

首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 都市システム科学域

15887408 荒川 夏輝

指導教員 饗庭 伸

目次

第1章 序論	1
1.1 研究背景	2
1.2 研究目的	2
1.3 研究方法	3
1.3.1 用語の定義	3
1.3.2 研究構成	3
1.3.3 調査手法	4
1.3.4 既往研究	4
第2章 全国の軌道線の実態	7
2.1 全国の軌道線の概要	8
2.2 全国の軌道線における世田谷線の位置づけ	9
第3章 世田谷線の実態	11
3.1 世田谷線の沿革	12
3.1.1 玉川線	12
3.1.2 世田谷線	13
3.2 世田谷線駅を中心としたまちづくり	14
第4章 世田谷線駅を中心としたまちづくりの人や組織の関係	19
4.1 界限づくりコンペ	20
4.1.1 界限づくりコンペの概要	21
4.1.2 界限づくりコンペ運営事務局の動向	22
4.1.3 宮坂市民グループ結成までの経緯	24
4.1.4 界限づくりコンペ後の人の動き	25
4.1.5 小括	25
4.2 2001年以降の活動	26
4.2.1 2001年以降の活動に関わる市民団体の変遷	26
4.2.2 2001年以降の活動に関わる市民団体の構成と事業	28
4.2.3 小括	30
4.3 本章のまとめ	31
第5章 世田谷線駅を中心としたまちづくりで作られた空間	33
5.1 宮坂区民センター	34
5.2 ガーデントラム山下・たまでんカフェ山下	39

5.3 本章のまとめ	40
第 6 章 まとめ	43
6.1 総括	44
6.2 結論と今後の課題	45
< 謝辞 >	47
< 参考文献一覧 >	49
< 参考資料一覧 >	53

第 1 章 序論

序論

1.1 研究背景

一般に路面電車と呼ばれる軌道線が日本で運行され始めたのは明治時代半ば頃である。道路上に安価に敷設できたため、大都市から小都市まで全国各地に導入されたが、第二次世界大戦後、都市の拡大に路線網の整備が追いつかず、地下鉄やバスに役割を代替されていった。その結果、軌道線は昭和初期に最盛期を迎えたのち、昭和 30 年頃から大都市を中心に廃止が進み、縮小の一途を辿っている。そのため、現在日本で運行している軌道線も他の公共交通と比べて旅客輸送量はとても小さく、都市内交通としての役割は現状、限定的である。しかし近年、環境面への配慮、高齢者のモビリティ確保等の観点から再び軌道線の評価が高まっている。軌道線はその外観や低速で運行することから親しみが持たれやすく、軌道線をシンボルにして沿線地域の魅力づけをすることも期待できる。

本研究で対象とする東急世田谷線（以下世田谷線）は 80 年代より世田谷区や事業者である東急電鉄、沿線の商店街、NPO などの市民団体による駅周辺の空間整備や沿線の緑化活動、ウォークラリー等の沿線行事が行われてきた路線であり、軌道線駅を中心としたまちづくりの蓄積がある。そのため、世田谷線沿線における様々な主体の協働による活動についてまとめ、その成立過程について明らかにすることは今後他地域で同様の活動を行う際の参考になると考える。

1.2 研究目的

そこで本研究は世田谷線を対象に軌道線駅を中心としたまちづくりを整理したうえで事例調査を行い、人や組織の関係と空間の二つの観点からその成立過程を明らかにすることで国内を運行する軌道線や、今後新たに LRT¹⁾ 等の軌道系公共交通機関が導入された際の軌道線駅を中心としたまちづくりの成立に寄与することを目的とする。

1) Light Rail Transit の略で、国土交通省 (http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/lrt/lrt_index.html#2) によれば「低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム」と定義されている。

1.3 研究方法

1.3.1 用語の定義

本研究で用いる用語について、以下のように定義する。

「軌道線」：軌道法⁽²⁾に則り運行している公共交通機関のうち、地下や高架を走行する交通機関（地下鉄とモノレール）を除いたもの。

「軌道線駅を中心としたまちづくり」：軌道線に隣接する公共施設や駅前で自治体や軌道事業者、商店街、NPOなどの市民団体が協力して行っている活動。

1.3.2 研究構成

研究の構成については図1の通りである。第2章では日本で運行している軌道線の運営状況についてまとめた上で、その中における世田谷線の位置づけを把握する。第3章では世田谷線の沿革と世田谷線駅を中心としたまちづくりの事例についてまとめる。第4章では特徴的な事例について関係者へのヒアリング調査を行い、世田谷線駅を中心としたまちづくりの人や組織の関係について考察する。第5章では第4章で取り上げた事例によって作られた空間についてヒアリング調査と図面を基に考察する。

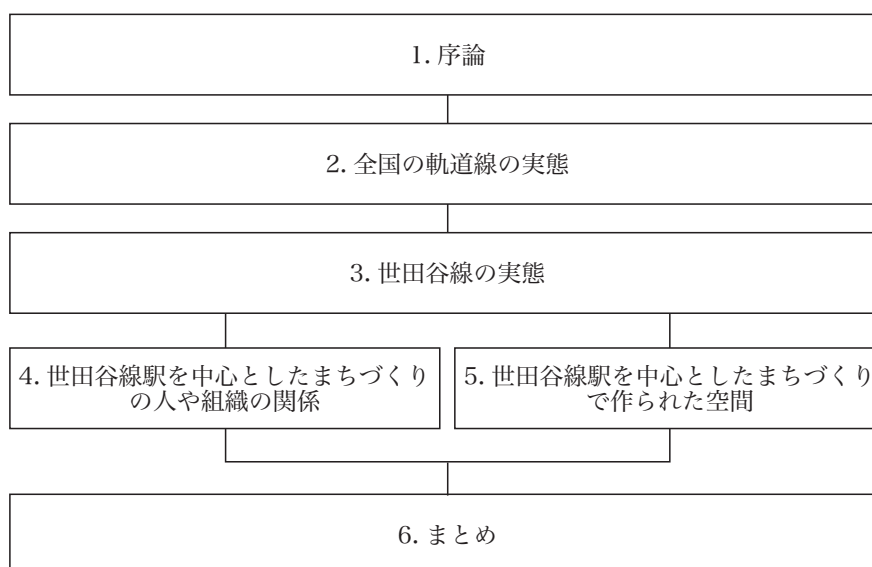


図1 研究構成

2) 一般公衆（公共）の運輸事業を目的とする道路に敷設される鉄道に適用される日本の法律。1921年（大正10年）4月14日公布、1924年（大正13年）1月1日施行。但し本研究では鉄道との区分経理が不明確な福井鉄道市内線と軌道法に基づいて建設されたものの、鉄道線と同じ大型の電車が運行している名古屋鉄道豊川線は対象外とした。

1. 序論

1.3.3 調査方法

世田谷線駅を中心としたまちづくりの事例を文献調査により抽出し、特徴的な事例について関係者へのヒアリング調査とその事例によって作られた空間の図面から分析を行う。

1.3.4 既往研究

以下に本研究に関連する既往研究を分類し、示す。

複数の主体による駅前空間を活用したまちづくりに関する研究は、宋ら³⁾(2011)の、つくばエクスプレス柏の葉キャンパス駅を対象として市民へのヒアリング調査、アンケート調査、ワークショップを行い、駅前空間整備に対するニーズの抽出、空間整備の方向性を示すまでの経過をまとめた研究や、泉山ら⁴⁾(2012)の、山陽本線姫路駅を対象として駅前広場整備の実施設計段階における市民参加の仕組みについてまとめた研究がある。いずれも積極的な情報発信による市民の啓発、様々な団体と連携しつつ長期的にまちづくりを担う組織、市民を巻き込む媒介としての学生の存在や中立的な立場で意見集約を行う専門家の存在が事業を行う上で重要であると述べている。上記のような市民や大学の協働による駅を中心としたまちづくりの研究は散見されるが、鉄軌道事業者のまちづくりへの参加や役割について明確に述べられているものは少ない。

中小鉄道事業者の行う沿線活性化を目的とした支援策に関する研究には、山本ら⁵⁾(2009)の京都府を走る京福電鉄を対象に、市民団体による事業者へのヒアリングによって課題を抽出し、支援策の提案までの過程をまとめた研究や、坂本ら⁶⁾(2013)の岐阜県を走る樽見鉄道を対象に、事業者が行う支援策への沿線住民の参加意向を分析した研究やがあるが、事業者と市民が共同で実施した事業について役割の違いや関係性について具体的に述べた研究は少ない。鳩山ら⁷⁾(2005)は世田谷線沿線に着目して市民団体と自治体や事業者、専門家らの協働によるまちづくりの手法を提案し、ケーススタディを通じた評価を行っているが、その後にどんな事業が実施されたのかについては言及していない。

3) 開発進行地区における駅前空間の段階的な整備・活用に関する研究：柏の葉キャンパス駅周辺における市民・大学参画型の取り組み

学術講演梗概集, 1055-1056, 2011.7.20 宋俊煥, 金令牙, 高橋玄, 関谷進吾, 三牧浩也, 清水亮, 出口敦

4) 市民参加型の都市デザイン及びマネジメントに関する研究 その2：姫路北駅前周辺整備計画の実施設計デザインクオリティ及びエリアマネジメント検討プロセスの検証

学術講演梗概集, 239-240, 2012.9.12 泉山壘威, 村中奈々, 古跡匡, 小林正美, 小池博

5) 「嵐電」をケーススタディとした持続可能な中小鉄道の活性化計画

土木計画学研究講演集 No.39(CD-ROM), 149, 2009 山本信弘, 土井勉, 後藤正明, 宮崎秀夫, 土屋樹一, 塩土圭介

6) 地方鉄道の再生・活性化に向けた支援活動への住民の参加意向に関する調査分析：樽見鉄道を事例として

都市計画論文集 48(3), 183-188, 2013 坂本淳, 山岡俊一, 藤田素弘

7) 世田谷線沿線地域を対象とした継続的な協働型まちづくり手法の提案とその試み

都市計画論文集 (40), 295-300, 2005 鳩山紀一郎, 藤原裕樹, 岩永陽

軌道線を活用した空間整備に関する研究は、吉田ら⁸⁾(2004)の、東京を除く軌道線を保有する都市を対象として、アンケート調査によって空間整備事業の現状把握を行い、都市の人口規模や他の鉄道路線数等の条件をもとに適する事業手法を示した研究や、川鍋ら⁹⁾(2012)の、中心市街地において軌道線が主要な交通手段となっている広島市を対象として、アンケート調査によって軌道線利用者の行動特性を分析し、中心市街地の空間構成との関係から、空間整備事業のための指針を示した研究がある。しかし、世田谷線を対象とした沿線整備に関する研究は見られなかった。

そこで本研究では軌道線駅を中心としたまちづくりを自治体や事業者、沿線商店街、NPOなどの市民団体の人や組織の関係とそれによって作られた空間の2つの観点から考察する。

8) 路面電車活用の街づくりに関する研究 - 路面電車路線の保有都市を対象とした調査・分析 -

日本建築学会関東支部研究報告書, 293-296, 2004 吉田このみ, 坪井善道

9) 路面電車利用者の中心商業地区における回遊行動に関する研究: 広島市における路面電車利用者の行動特性と中心商業地区の空間構成に着目して

都市計画論文集 47(2), 168-174, 2012.10.25 川鍋充範, 川島和彦

第 2 章 全国の軌道線の実態

第2章

2.1 全国の軌道線の概要

全国の軌道線の概要を表1に示す。事業者区分には公設公営、民設民営、第三セクター方式が存在する。路線形態は、自動車との併用軌道比率が高く、全線が併用軌道となっている路線が5つ(札幌市、函館市、豊橋鉄道、富山地方鉄道、岡山電気軌道)ある。世田谷線のみ全線が新設軌道であり、その他の路線は両方の区間を走行する。路線長は平均12kmと短く、地方都市の都市内輸送や大都市の補完的輸送を担っている。

また、公営5者を除いた事業者のうち、万葉線、阪堺電気軌道および長崎電気軌道の3社は鉄道やバスを手がけていない専業事業者であり、民営大手の東急電鉄、京阪電鉄に加え、富山地方鉄道、豊橋鉄道、広島電鉄、伊予鉄道の6社は鉄道事業を兼営している。これに岡山電気軌道、とさでん交通、富山ライトレールを加えた計9社はバス事業を兼営している。残る京福電鉄は、ケーブルカーとロープウェイ事業を兼営している。次に図2⁽¹⁰⁾の平均通過人員に着目すると世田谷線が突出して高く、全軌道線のなかで1日1kmあたり最も多くの人を輸送していることになる。また、18路線のうち17路線で定期外利用者の割合が5割を超えており、主に沿線住民の日常生活や沿線外から訪れる人々の観光のために利用されていると考えられる。

表1 全国の軌道線の概要

所在地	事業者名	区分	路線	開業年	路線長 (km)	停留所数	運賃 (大人・円)
北海道	札幌市交通局	公営	一条・山鼻軌道線	1910	8.5	25	200
	函館市企業局交通部	公営	函館市内軌道線	1897	10.9	26	区間制 210~250
富山県	富山地方鉄道	民営	富山市内軌道線	1913	7.6	25	200
	富山ライトレール	第三セクター	富山港線	2006	7.6	13	200
	万葉線株式会社	第三セクター	万葉線	1948	12.9	18	区間制 150~350
東京都	東急電鉄	民営	世田谷線	1907	5	10	150
	東京都交通局	公営	荒川線	1882	12.2	30	170
愛知県	豊橋鉄道	民営	東田本線	1925	5.4	14	150
京都府・ 滋賀県	京阪電気鉄道	民営	大津線	1912	21.6	28	区間制 170~320
大阪府	阪堺電気軌道	民営	大阪・堺市内線	1900	18.7	42	210
京都府	京福電気鉄道	民営	嵐山軌道線	1910	11	23	220
岡山県	岡山電気軌道	民営	岡山市内軌道線	1912	4.7	18	区間制 100~140
広島県	広島電鉄	民営	広島市内軌道線	1912	19	62	180
高知県	とさでん交通	民営	高知市他軌道線	1904	25.3	77	区間制 120~460
愛媛県	伊予鉄道	民営	松山市内軌道線	1895	9.6	23	160
長崎県	長崎電気軌道	民営	長崎市内軌道線	1915	11.5	43	120
熊本県	熊本市交通局	公営	熊本市内軌道線	1924	12.1	39	170
鹿児島県	鹿児島市交通局	公営	鹿児島市内軌道線	1914	13.1	39	170

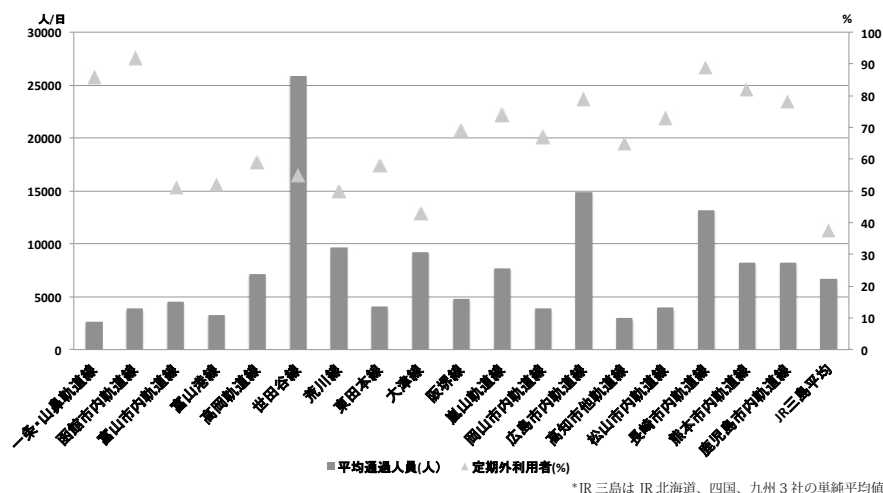


図 2 H26 年度路線別軌道線の平均通過人員

図 3 に事業者別軌道線の営業損益を示す。軌道線は鉄道に比べて輸送単位あたりの収入が低く、運行コストが高いことから、大半の事業者が恒常的赤字経営であり、黒字基調の路線は広島市内軌道線や富山市内軌道線などわずかである。大津線を経営する京阪電鉄など、鉄道事業を主力としている事業者では他路線の収益によって損失を補填していると考えられる。

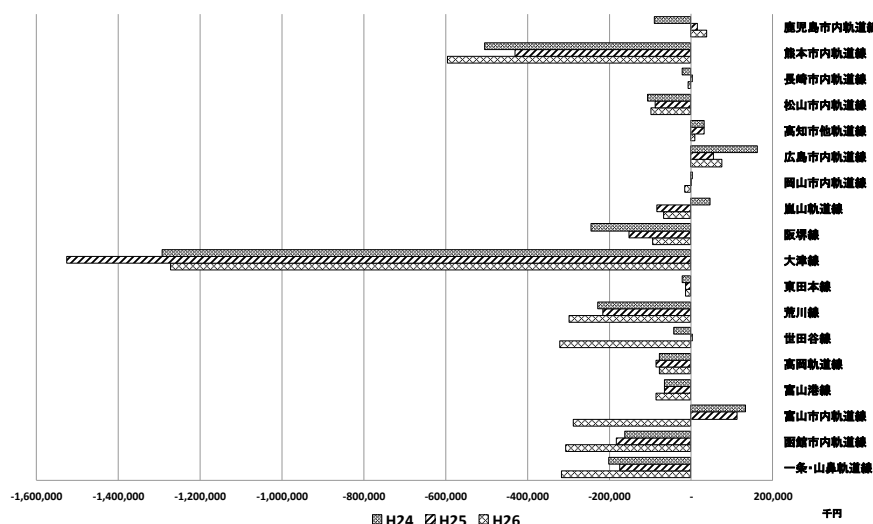


図 3 路線別軌道線営業損益

2.2 全国の軌道線における世田谷線の位置づけ

世田谷線は唯一全線が新設軌道であり、路線長は岡山市内軌道線の次に短く、均一料金制を取る路線の中では長崎市内軌道線の次に運賃が安い。また、平均輸送人員は最も多く、同じく東京都 23 区内を運行する荒川線と比較しても 2 倍以上多い。このことから、全国の軌道線の中でも短い距離を多くの人を乗せてダイヤに正確な運行が可能であり、それによって低い乗車料金が維持されている路線だと言える。

10) H26 年度鉄道統計年報 (http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000038.html) より作成

第 3 章 世田谷線の実態

第3章

3.1 世田谷線の沿革

3.1.1 玉川線

世田谷線の前身は1907年に玉川電気鉄道が開通させた渋谷と二子玉川を結ぶ玉川線である(図4)。玉川線の当初の目的は多摩川の砂利運搬であったが、玉川電気鉄道と京王電鉄が密接な関係にあったことと、京王電鉄が下高井戸周辺一帯の土地開発に乗り出していたことから玉川線を下高井戸に連絡することとし、1925年に三軒茶屋～下高井戸間が開通した。1927年には小田急線豪徳寺駅が開業し、以後玉川線は市民の日常生活を支える公共交通としての役割を果たすようになる。その後1969年に道路面積の逼迫と地下鉄新玉川線(現東急田園都市線)の建設を理由に玉川線は廃止されたが、ほぼ新設軌道であったことと、並行道路の整備がうまくいかなかったことにより下高井戸～三軒茶屋間の支線のみが残り、世田谷線として残っている。

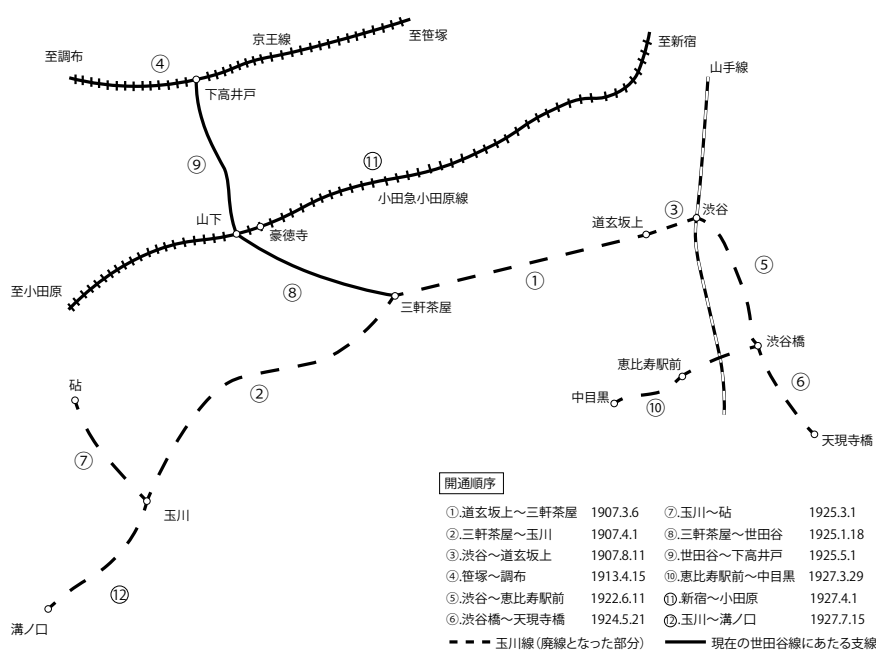


図4 玉川線とその他の路線の開通順序

3.1.2 世田谷線

世田谷線の路線図を図5に示す。総駅数10駅で下高井戸～三軒茶屋駅を約17分で結ぶ世田谷区内を走る軌道線であり、下高井戸駅で京王線と、山下駅で小田急小田原線と、三軒茶屋駅で東急田園都市線と連絡している。東京都内の軌道線は、この世田谷線と荒川区から新宿区にかけて運行する荒川線の2路線のみである。下高井戸駅・三軒茶屋駅での乗車と三軒茶屋駅行きの上町駅での乗車を除いては、乗車時に車内で運賃を清算するシステムとなっている。次に、1992年から2015年までの一日あたりの平均輸送人員の推移を図6¹¹⁾に示す。1999年以降年々増加しており、2008年以降は増減を繰り返しながらも50000人/日以上を維持している。また、沿線の大半が住居専用地域ないし住居地域に指定されており、定期利用者の割合は安定して推移している。

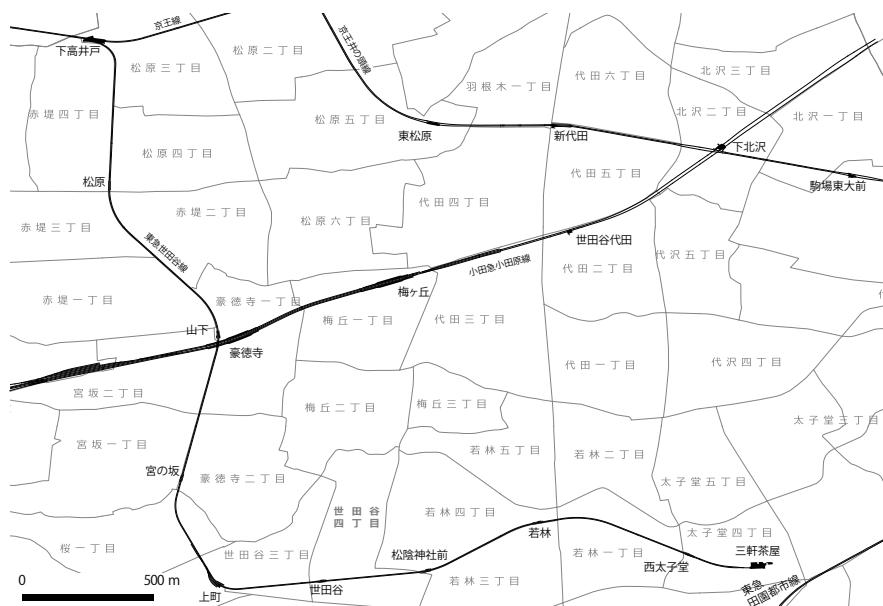


図5 世田谷線路線図

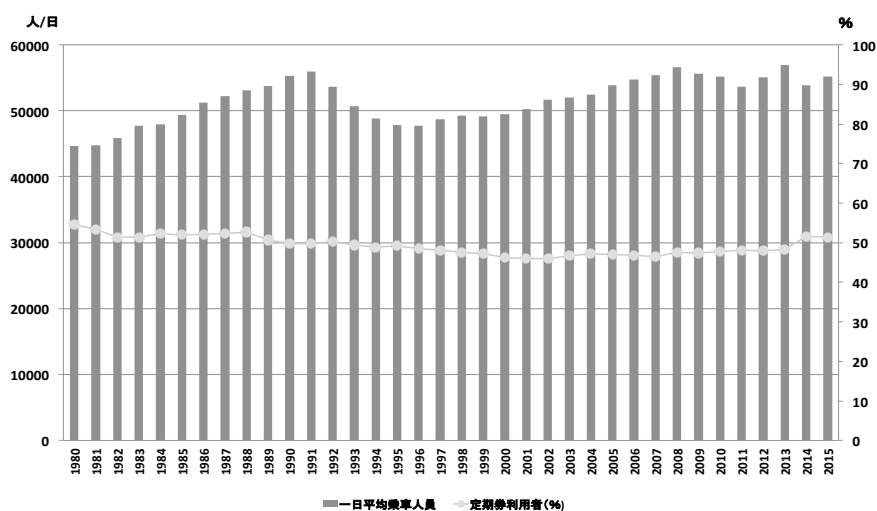


図6 世田谷線乗車人員の推移

11) 東京都統計年鑑 (<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tenkan/tn-index.htm>) より作成

3.2 世田谷線駅を中心としたまちづくり事業

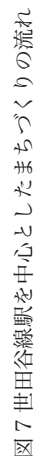
文献資料⁽¹²⁾を基に抽出した1985年以降の世田谷線駅を中心としたまちづくり事業の一覧を表2に示す。それらを年代と場所ごとにそれぞれ示したものが図7、図8である。実施年に着目すると、2001年以降頻繁に事業が実施されていることが分かる。主催団体と主催団体分類に着目すると28の事業が13の団体によって主催されており、うち9つが市民団体である。事業の数も市民団体によるものが19件と最も多く、2007年の玉川線開通100周年事業以降特に活発に行われている。また、世田谷区による「世田谷線宮の坂駅界隈づくりコンペ」(以下界隈づくりコンペ)が1986年から1987年にかけて行われているが、80年代後半から90年代前半は世田谷区が市民からも案を募る公募コンペ型公共空間整備事業に力を入れていた時期であり、界隈づくりコンペはその初期の事業であることが分かる。また、事業が行われた場所に着目すると、三軒茶屋駅に隣接する施設内にある生活文化情報センター生活工房でシンポジウムや世田谷線の写真・模型展示が多く行われており、啓発やプロモーションを行う場として定着していることが分かる。

12) 文献資料一覧

- ・世田谷線宮の坂駅界隈づくりコンペ結果のあらまし
世田谷区都市整備部都市計画課, 世田谷区, 1987
- ・まち学習 三軒茶屋での実践等と「模型で見る世田谷の鉄道展」への協力 -- まちづくりにおける信頼関係と担い手育成のきっかけづくりとして
「住まい・まち学習」実践報告・論文集, 2000, 長尾剛
- ・LRT・路面電車を活用した都市再生の可能性 -- 世田谷線の事例を通じて
運輸政策研究機構 7(3), 30-40, 2004 太田 雅文
- ・世田谷線の車窓から
東京急行電鉄株式会社, (財) 世田谷区都市整備公社まちづくりセンター 共著 学芸出版社
2004.10.20
- ・世田谷線と沿線の活性化に向けたまちづくり
TRI-VIEW Vol.19, No.4, 33-38 2005.3 奥村令子
- ・世田谷線と沿線まちづくり
都市計画 Vol.58, No.5 53-56 2009.10 大田雅文

表2 世田谷線駅を中心としたまちづくり事業一覧

No.	事業名	実施年	主催団体	主催団体 分類	場所	内容		
1	世田谷線宮の坂駅界隈づくりコンペ	1986/11 -1987/4	世田谷区	自治体	宮の坂駅隣接区有地	世田谷線宮の坂駅の隣接地に建設が予定されている地区会館などのコミュニティ施設等とそれを含めた駅前空間の設計、およびその周辺地区のまちづくりについて生活と文化の拠点にふさわしい魅力ある界隈づくりのアイデアを専門家や一般市民から広く求めた公募コンペ型公共空間整備事業		
2	玉電の両サイドを花で飾る運動	1992	さくらの会	市民団体	世田谷線	世田谷まちづくりファンドの助成を受けた住民グループによる、世田谷線の軌道線敷地内に花を植える運動。松原-山下間に百合の球根を試植などしたが、東急の許可が下りず、本格的な活動には至らなかった。		
3	再開発展	1995/8	(財)世田谷区都市整備公社	財団法人	三軒茶屋	三軒茶屋二丁目地区における再開発事業をより多くの人に認知してもらうための展示。街の歴史に親しみを持ってもらうため、昔の三軒茶屋を思い起こす資料として玉川線の走る交差点の模型や写真が展示された。		
4	三軒茶屋歴史展	1998/11						
5	世田谷線フラワリング	2001/5- 2003/5	東急電鉄	事業者	世田谷線	東急電鉄社内と世田谷線沿線地域の住民からボランティアを募り、三軒茶屋駅-山下駅間の軌道線敷地内空きスペースを活用して草花の植栽を行った。		
6	駅ごと瓦版せたがやLOVE	2001- 2004	いい・こみゆにてい世田谷	市民団体	-	世田谷区市民活動推進課の補助事業として行われたいい・こみゆにてい世田谷線の沿線情報誌。一方的に情報を発信するのではなく、沿線住民からの投稿も掲載した。リタイアした団塊の世代に地域活動に参加してもらうのが狙い。		
7	駅と商店街のコラボレート・クリーン大作戦	2003-	世田谷ポイント協議会	市民団体	世田谷線各駅前商店街	沿線の商店街での清掃活動。3ヶ月に一回のペースで行われている。一般市民も参加することができ、参加すると沿線商店街で使える地域通貨がもらえる。		
8	「世田谷線の車窓から」アイデアコンクール	2003/11	東急電鉄	事業者	宮坂区民センター	上町-山下間の軌道線敷地内の空きスペースの活用案を募集したコンクール。		
9	信号/踏切待ちアイドリングストップ・イベントin世田谷線	2004/10	(財)省エネルギーセンター	財団法人	世田谷線	世田谷線の若林踏切を利用して電車の通過待ちをする車にアイドリングストップを呼びかける運動。60人以上のボランティアが参加した。		
10	世田谷線開業80周年記念シンポジウム「世田谷線とまちづくりについて考える」	2005/01	世田谷線とせたがやを良くする会	市民団体	世田谷文化生活情報センター生活工房	世田谷線沿線の活性化、環境改善に向け鉄道事業者、世田谷区、沿線商店街、NPO法人、企業、大学などと連携して行った第一回目のシンポジウム。		
11	鉄道模型に見る東急たまでん物語	2005/12	カルタゴ・サロン、T-trak Network	市民団体	世田谷文化生活情報センター生活工房	玉川線沿線の街並みを再現した立体模型を背景に、玉川線の鉄道模型を走らせた展示。		
12	ガーデントラム山下	2007-	世田谷線とせたがやを良くする会	市民団体	山下駅	東急電鉄が所有する山下駅南側の遊休地を、2007年の玉川線開通100周年を機に、花壇として整備したもの。		
13	写真展「玉電時代、あの頃の風景」	2007/02 -03	玉電100周年記念イベント実行委員会	市民団体	世田谷文化生活情報センター生活工房	玉川線の駅や沿線風景などの写真、玉電の秘蔵映像などを展示・上映した。		
14	鉄道模型に見る東急たまでん物語II				世田谷文化生活情報センター生活工房	玉川線沿線の街並みを再現した立体模型を背景に、玉川線の鉄道模型を走らせた。		
15	玉電ウォーキング	2007/03			世田谷線	世田谷線の車両を貸し切り、運行する電車の中で同線沿線風景を描いた山本幸久氏の小説「はなうた日和」(集英社刊)の朗読ライブを行った。		
16	世田谷線貸切朗読ライブ	2007/03			世田谷線各駅前商店街	田園都市線と世田谷線の沿線商店街で清掃活動を行った。		
17	沿線商店街とのコラボレート・クリーン大作戦	2007/03			世田谷文化生活情報センター生活工房	明治から昭和にかけて運行した玉川線を通して未来の軌道線と世田谷のまちづくりについて考えたシンポジウム。		
18	玉川線100周年・新玉川線30周年記念シンポジウム	2007-	世田谷区商店街振興組合連合会	市民団体	世田谷線各駅前商店街	参加者に無料で試食を提供するイベント。11商店街にある90の店舗から10店舗を選んでつまみぐいができる、定員制の行事。		
19	世田谷線つまみぐいウォーキング	2008/3	エコ&スローラインせたがや検討会	市民団体	世田谷文化生活情報センター生活工房	東急電鉄を中心に世田谷線とせたがやを良くする会、大学、町会、商店街、世田谷区などが一体となって立ち上げたエコ&スローラインせたがや検討会によるシンポジウム		
20	世田谷のまちづくりシンポジウム「世田谷線とエコ&スローな暮らし方」	2008/07	昭和女子大学杉浦久子研究室	大学	豪徳寺商店街空き店舗	敷地周辺で発掘された縄文時代の桜木遺跡から着想し、実物大の遺跡の住居跡を空き店舗内に再現したインスタレーション。		
21	イセキのミチ	2008/09	NPO法人まちこぼら	市民団体	山下駅	40年の歴史を振り返る写真や、沿線の小学生が描いた世田谷線のイラスト、世田谷線の鉄道模型を展示した。		
22	イセキのミセ	2009/04 -05			世田谷文化生活情報センター生活工房	貸切電車に乗って植栽ポイントの説明を受けてから、沿線の4か所に花を植えるツアー。「世田谷線独立50年」に向けた沿線緑化を推進していくキックオフのイベント。		
23	世田谷線独立40周年記念写真・模型展	2009/05			世田谷線	貸切電車に乗って、車窓からの街並みをガイドするツアー。電車を降りて沿線の名所旧跡も散策した。		
24	世田谷線沿線フラワリングツアー	2010/9-	世田谷区	自治体	世田谷線各駅前商店街	地域のサークル活動のための活動場所として貸し出したり、世田谷線グッズの販売などを行っている交流拠点。NPO法人まちこぼらの事務所も兼ねている。		
25	世田谷線沿線まちづくりツアー	2010-	東急電鉄	事業者	-	東急世田谷線全線が乗り降り自由となる世田谷線散策きつぷを購入するともらえる沿線商店や名所を紹介したガイドブック。切符と一緒に合わせて提示すると、店舗などで割引サービスが受けられる。		
26	世田谷線沿線散策ガイド	2010-	東急電鉄	事業者	-	2001年から沿線の各商店街が連携して開催している「世田谷線沿線イベント」に併せて行われた、ワークライフ・バランスを推進するキャンペーン。親子で楽しめるブースを設け、世田谷区の様々なイベントを巡るスタンプラリーを行う。地域のイベントに参加し、子どもとのコミュニケーションや家族で過ごす時間を見直すきっかけとなることを意図したもの。		
27	地域で遊ぼう！ファミリーデー★キャンペーン	2010-	世田谷区	自治体	世田谷線各駅前商店街			



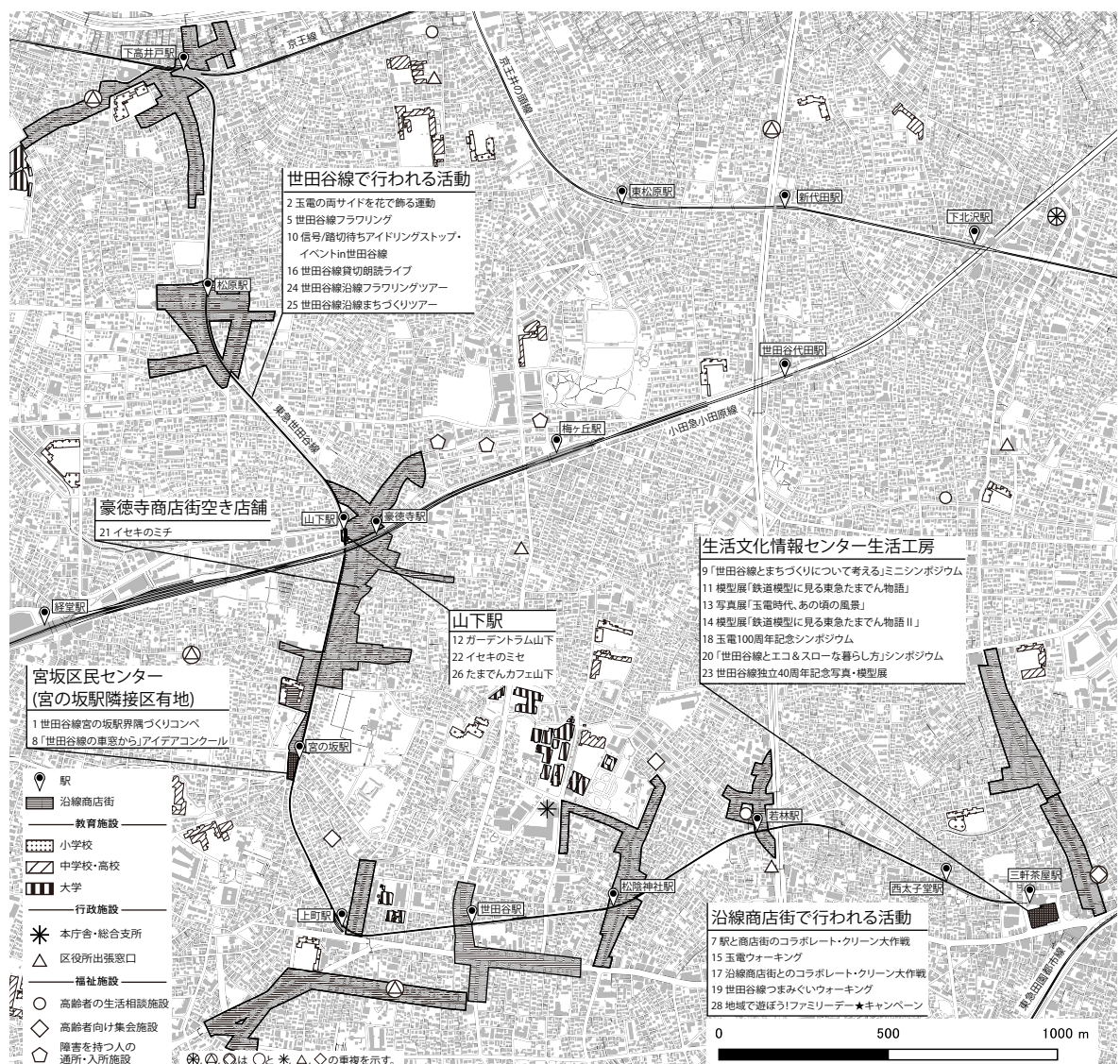


図8 世田谷線駅を中心としたまちづくりの分布

第4章 世田谷線駅を中心とした まちづくりの人や組織の関係

第4章

本章では3章-表2にある世田谷線駅を中心としたまちづくりのうち、界限づくりコンペと、財団法人と大学による活動(表2-No.9, No.21, No.22)を除いた2001年から現在までの事例(2001年以降の活動)を対象に、自治体や軌道事業者、商店街、NPOなどの市民団体がどのように活動を展開していったのかについて明らかにする。図9にその位置づけを示す。界限づくりコンペは確認できた世田谷線駅を中心としたまちづくりのなかでは最も古い事例であり、世田谷区が東急電鉄の協力を得て主催した事業に市民団体が参加した構図であるのに対し、2001年以降の活動は2001年から現在まで断続的に行われている事例であり、市民団体を中心として複数の組織が主催する事業に市民が参加する構図である点で対比的である。また、表2の中で駅舎の改修などの空間整備を含むものは界限づくりコンペと2001年以降の活動のみであり、その点において、全ての世田谷線駅を中心としたまちづくりの中でも特徴的な事例と言える。

上記の理由から界限づくりコンペと2001年以降の活動を調査対象とする。

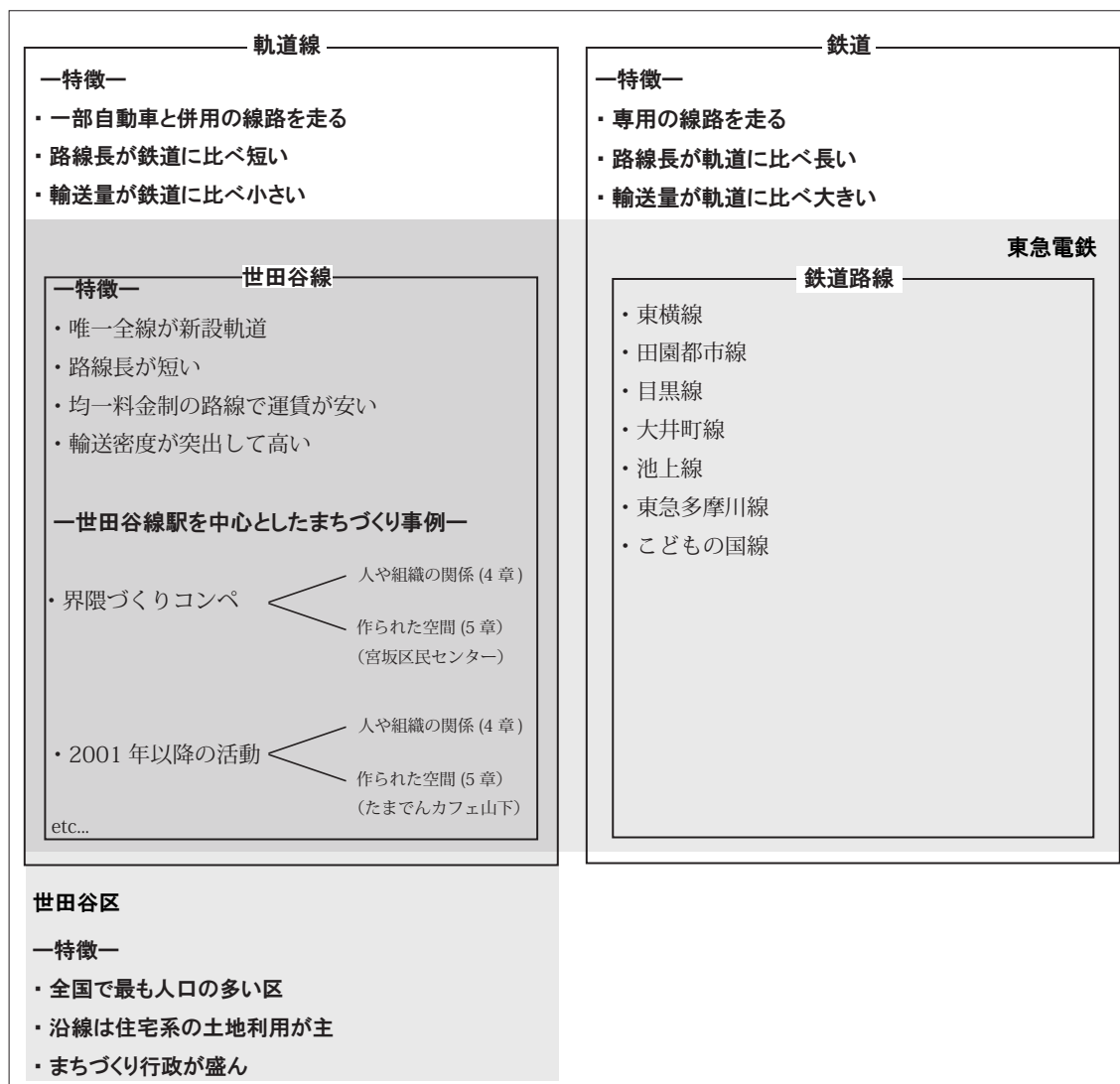


図9 世田谷線駅を中心としたまちづくり事例の位置づけ

4.1 界限づくりコンペ

界限づくりコンペについて表3の関係者にヒアリングを行った。K氏は世田谷区宮坂一丁目にある世田谷区役所第6出張所（現経堂出張所）で活動していたむつみ会というボランティアグループ（月に一度、一人暮らしの高齢者を対象に会食形式で昼食を提供し、外出するきっかけを作ろうという主旨の会）の中心人物であり、I氏は3人からなる建築家FAG205のメンバーの一人である。I氏をはじめとしたむつみ会の有志、FAG205のメンバーは界限づくりコンペに唯一市民と専門家の連名（本研究ではこれを宮坂市民グループと呼称する。）で応募しており、市民の意見をもとに形を作っていく提案のプロセスが評価され、コンペでは特別賞を受賞している。H氏は当時世田谷区の基本計画策定などに専門委員として関わっており、コンペ後のシンポジウムで司会を担当した人物である。N氏は界限づくりコンペで一等を取り宮坂区民センターを設計した人物であり、I氏とも親交がある。

表3 界限づくりコンペ関係者

匿名	所属	界限づくりコンペでの位置づけ
K氏	老人給食むつみ会(1987年当時)	宮坂市民グループとしてコンペに応募・区長賞受賞
I氏	FAG205(1987年当時)	シンポジウム司会者
H氏	計画技術研究所	コンペに応募・第一席に入選
N氏	設計事務所主宰	

4.1.1 界限づくりコンペの概要

界限づくりコンペの概要を表4に示す。界限づくりコンペとは、世田谷線宮の坂駅の隣接地に建設が予定されていた地区会館などの公共施設とそれを含めた駅前空間の設計、およびその周辺地区のまちづくりについて専門家だけでなく一般市民からも広く提案を求めた公募コンペ型公共空間整備事業である。当時、世田谷区内には京王、小田急、東急の各私鉄駅が計40（現在は41）存在しており、世田谷区はこれらの駅周辺整備計画を作成するにあたり、事業者も巻き込んだ準公共的な整備を行うモデル事業として、すでに計画のあった、世田谷線宮の坂駅に隣接する区有地に区民施設（現宮坂区民センター）を建てる事業を利用した。また、公募コンペ方式をとった要因としては、この区有地だけでは敷地の有効利用が難しいため隣接する世田谷線宮の坂駅を含めた整備を行いたかったこと、行政の縦割りの体制を崩して部署間の連携を図り、施設を総合的に管理したかったこと、区民が使う施設なのでより利用しやすくなるアイデアを行政外から幅広く募りたかったこと、公共施設コンペのノウハウをもった人が庁内にいたことがあげられる。

表4 界限づくりコンペ概要

主催	世田谷区
事務局	世田谷区都市整備部都市計画課
登録開始	1986年11月1日
設計図書受付期間	1987年3月2日～3月10日
登録数	1160件
提出作品数	242件
賞金総額	300万円

4.1.2 界限づくりコンペ運営事務局の動向

コンペ運営事務局と宮坂市民グループの活動経過を図 10 に示す。応募要項作成や経過報告にあたり、区は市民の意向や意見・要望をコンペの応募要項に反映させるために宮の坂駅から半径 300m 内の全世帯および半径 500m 内（図 11 参照）に居住している世田谷区に登録のある市民団体の代表者にアンケート調査の実施や、「まちづくり通信」という広報誌を作成してコンペの前後で計 3 回市民への配布を行っている。K 氏によれば、当時宮坂一、二丁目地区における唯一の公的な集会施設は第 6 出張所のみであり、地域の変化に関心のある人々の意見を拾うには登録の有無に関わらず、第六出張所で活動している市民団体もアンケートの配布対象とすべきだったと指摘している。また、コンペに応募はしたいがそのための手法を持たない人々を支援する方策として、運営事務局では要請に応じて専門家を派遣する「まちづくり専門家派遣制度」という既存の制度を用いようと検討していたが、適用される地区が限られており、宮坂地区が適用外であったことや所轄している課が異なるといった理由で適用されていない。世田谷区がコンペを行った理由の一つに部署間の連携があったことを考えると、外部に対してだけでなく庁内でも界限づくりコンペの情報共有が必要だったのではないかと考えられる。

一方で、アイデアコンペかつ実施コンペであるという相反する性質をもっていたが故に応募要項の諸室の種類・規模をどの程度詳細に定めるかについては多くの時間が割かれている。世田谷線の利用に関して、世田谷区と東急電鉄の折衝の過程で軌道敷上空も活用して小さな駅ビルを建てることが検討されたが、管理や区分所有に関して折り合いがつかず実現されなかった。しかし、既存の駅売店用地の敷地への取り込み、宮の坂駅ホーム、屋根等の改造移転、連絡橋設置の提案については合意形成がなされたため提案の自由度が増し、駅を含めた一体的な施設計画案を募るというコンペの主旨はかろうじて保たれた。また、コンペには想定していた 400 を大きく上回る 1160 件の登録があり、多くの質疑書が寄せられ、その回答の送付に予定より一週間以上の時間要している。回答は「です・ます」調とし、威圧的にならないよう配慮がなされた。審査委員は庁内調整が難航することを見越して市民を加えず、専門家のみで構成された。

年代	1986 年												1987 年							
	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月		
	応募要項の編集・印刷～質疑回答書の作成と発送																			
世田谷線宮の坂駅隣でつくろへく事務局						・応募要項、設計条件の検討				・応募要項等の配布 約 1800 冊			・表彰式会場の予約	・応募作品の受付			・作品集の内容構成の検討、編集	・作品集の製本		
								・応募要項、設計競技資料の編集印刷				・家の近所周辺地区まちづくり通信の地域への配布	・入選者へ事前連絡	・審査結果通知書を作成提出者全員に発送						
											・質疑書、応募登録の受付				・作品審査					
								・ポスターデザイン、イラストの検討と印刷												
							・作品展示ハネル予約													

図 10 界隈づくりコンペ経過

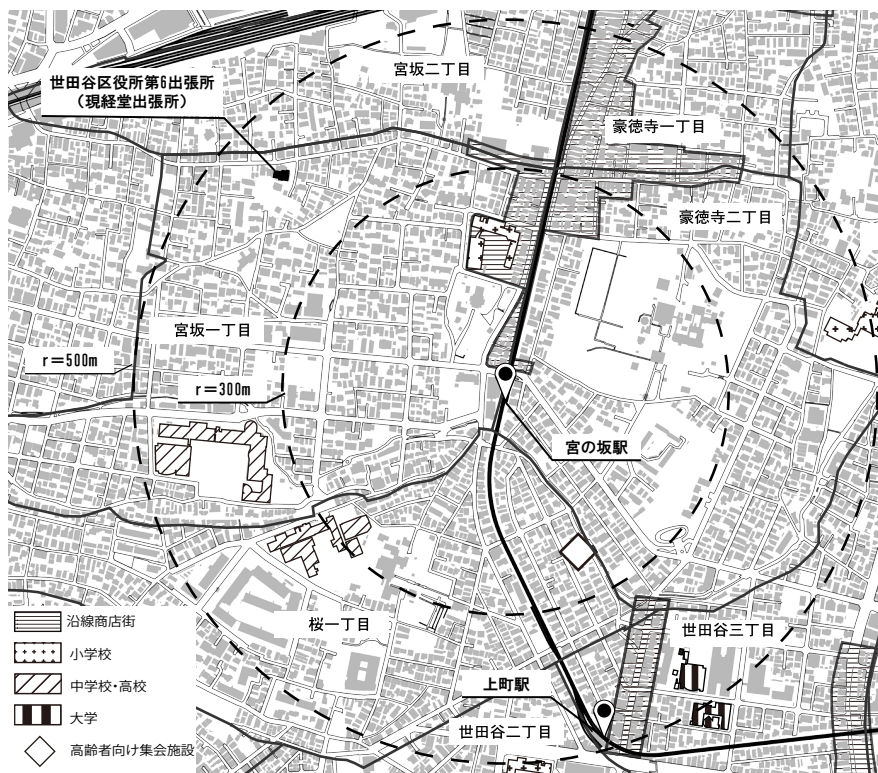


図 11 宮の坂駅を中心に半径 500m の範囲

4.1.3 宮坂市民グループ結成までの経緯

コンペ終了までの宮坂市民グループ、世田谷区、東急電鉄の関係を図 12 に示す。宮坂市民グループが組まれた経緯は、宮坂地区で公開コンペがあることを知ったむつみ会の K 氏が、当時ボランティア活動を行っていた第 6 出張所の洗い場が狭く食事会の後片付けが大変だったためより快適に活動できる場所を探していたこと、会の友人達と何かに挑戦したいという強い気持ちを持っていたことから、コンペへ応募することを決意したところから始まる。その後、K 氏は建築の専門的な知識や技術のない市民がコンペに応募するための手立てを模索する中で、区報に掲載されていた世田谷区地域振興課の主催する街づくり講座の存在を知り、何か手がかりがつかめるかもしれないの思いからこの講座に出席している。そこで講師を務めていた都市計画学者 O 氏が FAG205 に K 氏を紹介したことが両者の最初の接点となった。FAG205 のメンバーは当時、参加者や市民の意見が十分に反映されずに一等案以外は切り捨てられる既存のコンペの在り方を変えたいとの考えがあり、意見はあるが提案するための手法を持たない市民らと志を共有できていたこと、FAG205 の I 氏らが K 氏らの意見を汲み設計に反映させる手法を持ち、それが有効に機能したことが、宮坂市民グループが、案の提出まで完遂した大きな要因として考えられる。

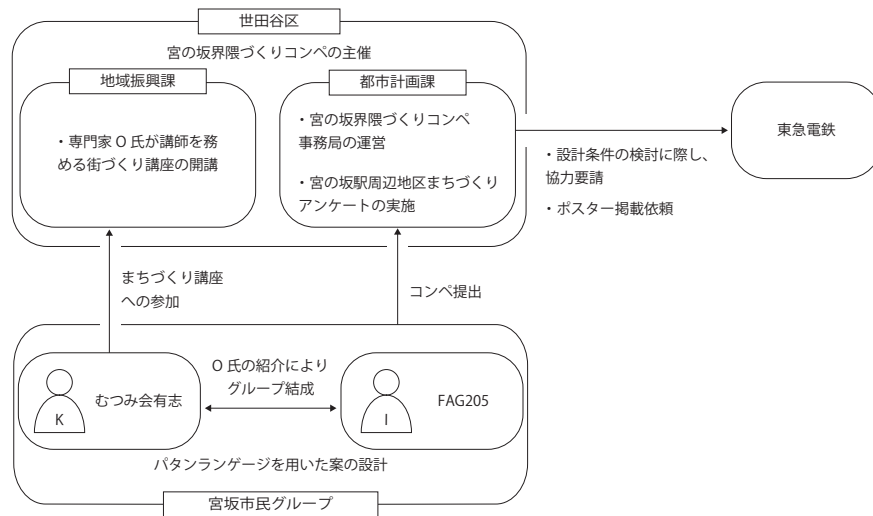


図 12 宮坂市民グループ、世田谷区、東急電鉄の関係図

4.1.4 界限づくりコンペ後の人の動き

授賞式を兼ねたシンポジウムが行われたり、コンペの経過や応募作品が冊子にまとめられるなど、丁寧な振り返りがなされた。

このシンポジウムがきっかけとなってI氏とH氏は親交を深め、NPO 法人玉川まちづくりハウスやまちづくりセンターといった市民のまちづくりを支援する組織を設立している。また、建設される施設の運営は区民から構成される運営協議会が自主的な運営を行うという計画が世田谷区にあり、宮坂市民グループからも数名がこの協議会に参加することが検討されたが、それぞれに家庭や仕事が忙しいという理由から実現せず、別途運営委員が公募されている。

4.1.5 小括

界限づくりコンペは世田谷線駅を中心としたまちづくりの最も古い事例であり、世田谷区がこのコンペが行われた80年代後半から90年代前半にかけて他の地域でも積極的に公募コンペをおこなっていたことから、公共空間整備に関する市民の提案を積極的に集めようとしていたと考えられる。

コンペ時の世田谷区と東急電鉄の関係についてみると、世田谷区がコンペを主催するにあたり、東急電鉄に敷地条件設定への協力を打診し、東急電鉄がそれについて検討するという関係にあった。宮坂市民グループと東急電鉄の間には特に関係は認められなかった。また、世田谷区と宮坂市民グループの関係を見ると、まず世田谷区はアイデアコンペでありながら実際に建てることを

前提として案を募集しており、市民からの応募を支援する体制を十分に整えていたとは必ずしも言えないが、応募者の参加資格に実績などの条件は設けておらず、多くの人に対して門戸を開いた挑戦的な取組を行ったと言える。そこに、意欲と行動力を持った市民が、区の開講するまちづくり講座で講師を務める専門家からの紹介を受けて市民との協働に理解のある建築家と組み、宮坂市民グループとして共同で案を応募しており、この応募があったことが世田谷区が公募コンペを行った意義をより大きなものになっている。また、コンペ後の展開については、このコンペがきっかけとして行われた世田谷線駅を中心としたまちづくりの活動は確認できなかったが、このコンペを通して親しくなった人々が世田谷区の別の地域でまちづくり活動を展開した事例があり、区内のまちづくりを推進する役割を果たしたと言える。

4.2 2001 年以降の活動

2001 年以降の活動について表 5 の関係者にヒアリングを行った。2001 年以降の活動とは市民団体を中心に、世田谷区、東急電鉄、商店街が断続的に行ってきた世田谷線沿線で行われる緑化活動や、清掃活動、ウォークラリー等の事業群を指す。S 氏は 2001 年以降の活動において各種事業の事務局運営を担うなど中心的な役割を果たしている市民団体 NPO 法人まちこらぼ（以下まちこらぼ）の代表理事である。2001 年以前は世田谷区の公共施設の広報誌を編集する区民スタッフを務めていた。T 氏は 2001 年以降の活動のきっかけとなったアイデアアクション会議を提案した、2001 年当時の世田谷区市民活動推進課の課長である。A 氏は世田谷駅前商店街と、沿線商店街が加盟する世田谷ポイント協議会の代表である。O 氏は 2001 年当時に東急電鉄が所有する路線のエリアマネジメント業務を担当しており、世田谷線を利用した事業の実施や、後述する世田谷線とせたがやを良くする会の立ち上げに関わった人物である。尚、上記の 4 氏はアイデアアクション会議で初めて面会している。

表 5 2001 年以降の活動関係者

匿名	所属
S氏	NPO法人まちこらぼ
T氏	世田谷区市民活動推進課(2001年当時)
A氏	世田谷駅前商店街
O氏	東急電鉄

4.2.1 2001 年以降の活動に関わる市民団体の変遷

図 13 に 2001 年以降の活動に関わる会の変遷を示す。アイデアアクション会議は世田谷区の市民活動推進課が主催した、退職する団塊世代の地域参加を促すための提案を行政内外を問わず広く募集した会議であり、いいこみゆにてい世田谷はアイデアアクション会議で出た案を実行するための組織である。当時区民スタッフの任期を終え、女性向け情報誌の自費出版を行っていた S 氏はこの会議への参加を機に、いいこみゆにてい世田谷での世田谷線沿線情報誌の発行に携わっている。

その一方で、アイデアアクション会議に世田谷線のエリアマネジメント業務の一環として参加していた O 氏の計らいにより、2002 年頃から沿線商店街の代表や近隣に住む市民が集まる会が数ヶ月に一度の頻度で開かれるようになる。当初は東急電鉄や世田谷区に対して駅の設備を新しくしてほしいと訴えるような陳情会議の様相を呈しており、協働で事業を行える水平な関係を築けていなかったが、2004 年に世田谷線とせたがやを良くする会を立ち上げてからは誰でも自由に参加できるサロン形式の会としたことで世田谷線を生活の足として利用する沿線住民だけでなく、電車好きの市民や学者も参加するようになり、事業者対市民という構図ではない各個人が世田谷線に関する前向きな提案を自由に行える場が形成されていった。2008 年にはこの会に民間企業や大学が加わり、世田谷線の延伸や電車の回生電力の有効利用の可能性を検討するエコ&スローラインせたがや検討会も発足している。この会は国に補助金を申請し、検討した案を事業化することを目的としていたが、計画が具体化する段階で責任の所在が曖昧になり 2010 年に解散している。

また、世田谷線とせたがやを良くする会のまとめ役を S 氏が担っていたことや、2006 年の玉川線開通 100 周年を記念した行事を世田谷線とせたがやを良くする会の会員が中心となって主催（玉川線 100 周年行事事務局）するにあたり、協賛企業からの寄付金を管理する法人格の団体が必要だったことから事務局を法人化し、S 氏を代表とするまちこらぼが設立された。まちこらぼはその後 2010 年に貸しスペースと事務所を兼ねた、たまでんカフェ山下を山下駅構内に開店している。

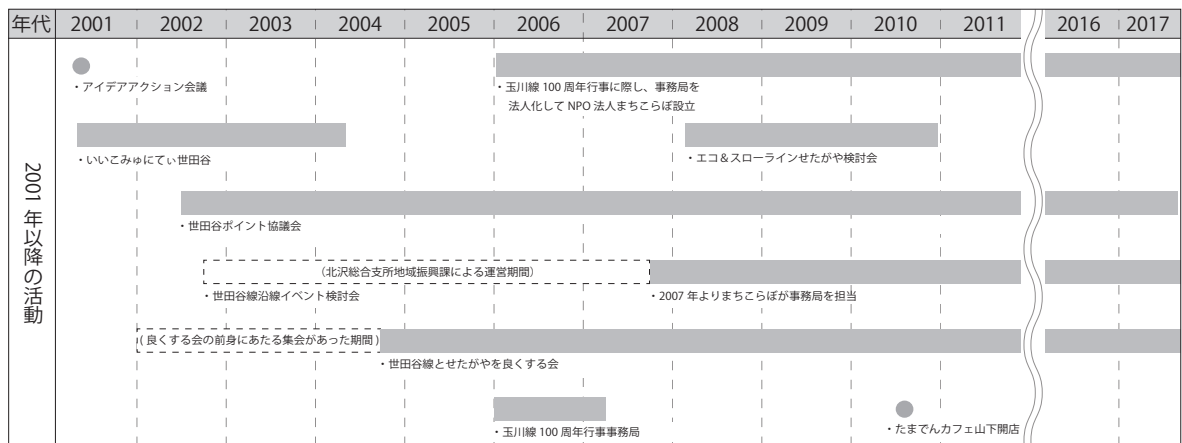


図 13 2001 年以降の活動に関わる市民団体の変遷

4. 世田谷線駅を中心としたまちづくりの人や組織の関係

4.2.2 2001 年以降の活動に関わる市民団体の構成と事業

図 14 に 2001 年以降の活動において、現在まで存続している 3 つの市民団体 (世田谷線とせたがやを良くする会、世田谷線沿線イベント検討会、せたがやポイント協議会) の構成と、現在まで継続している事業の委託・受託、金銭的援助の関係を示す。

「世田谷ポイント協議会」は東急電鉄が 2002 年に試験的に導入した世田谷線専用 IC 乗車券に蓄積されるポイント¹³と沿線商店街が発行するポイント券の互換利用を検討する目的で発足した市民団体で、世田谷線沿線 11 個の商店街、東急電鉄、世田谷区商店街連合会事務局で構成されている。また、会議に出席して発言はするが、事案の決定権は持たない傍聴者として世田谷区産業政策部商業課と世田谷区産業振興公社が参加している。

「世田谷線沿線イベント検討会」は毎年 10 月下旬から 11 月上旬にかけて行われる沿線商店街や大学の催事を世田谷線沿線イベントという名称で統一して主催する会で、世田谷線沿線 6 つの商店街、近隣の 3 つの大学、東急電鉄で構成されている。

「世田谷線とせたがやを良くする会」は図中の S,T,O,A 氏を中心となって発足した、誰でも自由に参加し、意見交換のできるサロン形式の市民団体である。

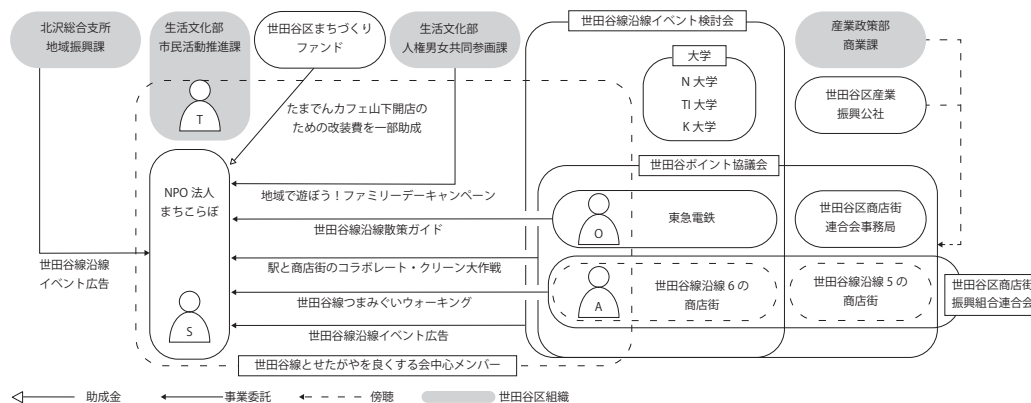


図 14 2001 年以降の活動に関わる市民団体の構成と事業の関係図

13) 複数種類ある既存の回数乗車券の割引分をポイントとして IC 乗車券に自動的に付与する仕組み。利用に応じてポイントが蓄積され、チャージ時に還元される。

図 14 に個別の事業の流れを示す。

「世田谷線沿線イベント広告」は 2002 年より始まった事業で、毎年 10 月下旬から 11 月上旬にかけて沿線商店街が個別に行っていた催事をまとめて世田谷線沿線イベントという名称で統一し、その告知用ポスターやチラシを制作している。北沢総合支所地域振興課と世田谷線沿線イベント検討会がまちこらぼに制作を委託し、まちこらぼが近隣施設への掲載を依頼している。また、世田谷線車両への掲出は東急電鉄が無償で行っている。

「駅と商店街のコラボレート・クリーン大作戦」は 2003 年より始まった事業で、三ヶ月に一度行われている。商店街の清掃活動と引き換えに参加者に商店街のポイント券を配布している。世田谷区産業制作部商業課と世田谷区産業振興公社の後援（当日の運営手伝いなど）を得て世田谷ポイント協議会が主催し、まちこらぼがボランティアとして当日の業務を担当している。

「世田谷線つまみ食いウォーキング」は 2007 年より始まった事業で、毎年 9 月または 10 月に行われている。世田谷ポイント協議会に加盟している世田谷線沿線 11 の商店街の商店が参加者に無料で試供品を提供している。東京都と世田谷区からの補助金を得て世田谷区商店街連合会事務局が主催し、まちこらぼが事務局（各商店街との交渉、経費の管理、当日の運営など）を担当している。

「地域で遊ぼう！ファミリーデーキャンペーン」は 2010 年より始まった事業で、子供と親との時間の過ごし方を見直すきっかけとなることを意図し、毎年世田谷線沿線イベントに併せて親子で楽しめるブースを開いている。世田谷区生活文化部人権男女共同参画課が主催し、まちこらぼが事務局（出展者の募集、当日の運営など）を担当している。

「世田谷線沿線散策ガイド」は 2010 年より始まった事業で、東急世田谷線全線が乗り降り自由となる世田谷線散策きっぷの購入者に配布する沿線の商店や名所を紹介したガイドブックを制作している。東急電鉄がまちこらぼに制作を委託している。

4. 世田谷線駅を中心としたまちづくりの人や組織の関係

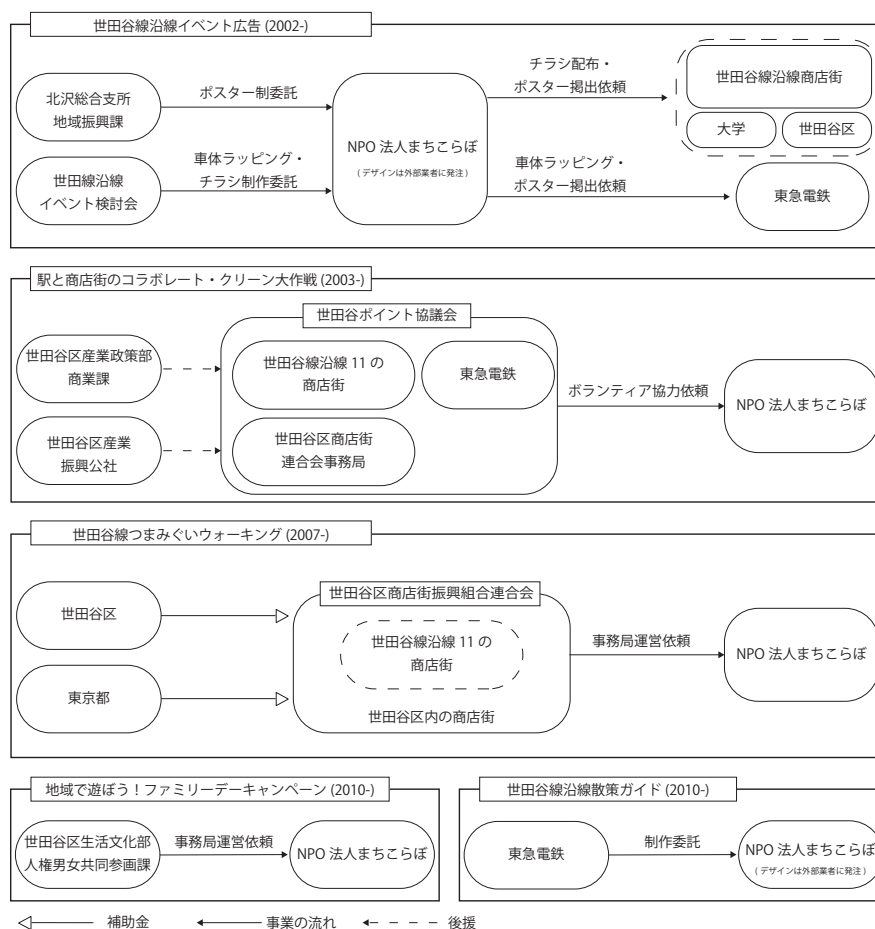


図 15 個別の事業の流れ

4.2.3 小括

2001 年以降の活動は世田谷区の主催する会議に出席した人々が東急電鉄 O 氏の働きかけによって定期的に集まることが契機となって始まり、現在まで断続的に行われている活動である。

2001 年以降の活動の事業に着目すると、世田谷区や東急電鉄、商店街が所属する複数の市民団体が主催する事業と世田谷区や東急電鉄、商店街が市民団体を介さず主催する事業が並列して存在する。中には 10 年以上継続して行われているものも見受けられるが、主催者が異なる場合であっても全てまちこらぼが中心となって受託して運営を行っており、ノウハウや関係組織との人脈が一つの組織に蓄積されていることが要因だと考えられる。また、玉川線 100 周年記念事業など市民団体が主催する事業に際し、東急電鉄が市民団体の一員として参加しながらも、事業者としての立場を活かし企業からの協賛を募るといった支援が行われていることも 2001 年以降の活動を支えている。

4.3 本章のまとめ

4章では世田谷線駅を中心としたまちづくりの事例のうち、界限づくりコンペと2001年以降の活動を対象として、それらがどのような人々、手順に依って行われているのかを明らかにした。2つの事例を比較すると、両者ともまちづくり講座やアイデアアクション会議といった世田谷区が提供する市民と専門家や事業者が接点を持つ場が、市民がまちづくりに関わるきっかけとなった点では共通している。一方、界限づくりコンペは世田谷区が東急電鉄の協力を得て主催した事業に市民団体が参加し、市民団体と事業者の間に接点が無かったのに対し、2001年以降の活動は世田谷区や東急電鉄、商店街が所属する複数の市民団体が主催する事業と世田谷区や東急電鉄、商店街が市民団体を介さず主催する事業が並列して存在し、それらの運営を一つの市民団体が一手に担っている。このことから、前者よりも後者の方がより多くの組織が主催者として世田谷線駅を中心としたまちづくりに関わっていることが分かる。これは界限づくりコンペが公共施設の建設を目的としているのに対し、2001年以降の活動の目的は沿線の美化や商店街の宣伝が主であり、比較的容易に実施しやすいことが要因だと考えられる。

また、両者とも世田谷線駅を対象としたまちづくりではあるが、2つの事例の間に関連性は認められなかった。

第5章 世田谷線駅を中心とした まちづくりで作られた空間

第 5 章

本章では界限づくりコンペと 2001 年以降の活動のによって作られた空間について考察する。

5.1 宮坂区民センター

図 16 に界限づくりコンペ時の敷地条件を、図 17 に宮坂区民センターの配置図を、図 17 に宮坂区民センターの平面図を示す。宮坂区民センターはさきの界限づくりコンペで一等となった N 氏の主催する設計事務所が設計を担当した建物である。当初世田谷区の所有する倉庫があった場所にコンペ実施から約 4 年後の 1990 年 5 月に建設された。建物用途は世田谷区の管理する地区会館と体育室、シルバー人材センターという高齢者への職業斡旋を主な業務とする世田谷区の外郭団体が管理する諸室、民間企業の管理する喫茶室で構成されている。また、市民からの要望を受け、厨房が組み込まれている。配置の特徴としては建物を 2 棟に分け、間に連絡通路(図 18 参照)を設けることで通勤通学者の駅までの動線を確保していること、建設時に駅の位置を一部ずらし、もともと駅のホームがあった場所と駅売店があった場所は広場とし、敷地の管理がしやすいよう配慮がなされていることがあげられる。

広場に関してコンペ当選案から変更のあった箇所は大きく 2 点ある。広場と駅のホームを覆う一体的な屋根を掛ける提案と、広場に引き込んだ軌道線に動態保存された車両を設置し、博物館のような仕掛けを設ける提案である。一点目は世田谷区の予算の都合により実現していない。二点目の案も法規の制約により実現しなかったものの、代わりに玉川線廃線後に現小田急グループの江ノ島電鉄線で使用されていた旧車両が広場に展示され、博物館というコンセプトは実現された。また、広場には軌道線を引き込む案の名残として電車の架線を通すための構造を模した架構が掛かっている(図 19 参照)。東急電鉄も当時世田谷線に投資する予定はなかったものの区民センター側の駅舎の改修を行っており、界限づくりコンペに協力的であったことが分かる。

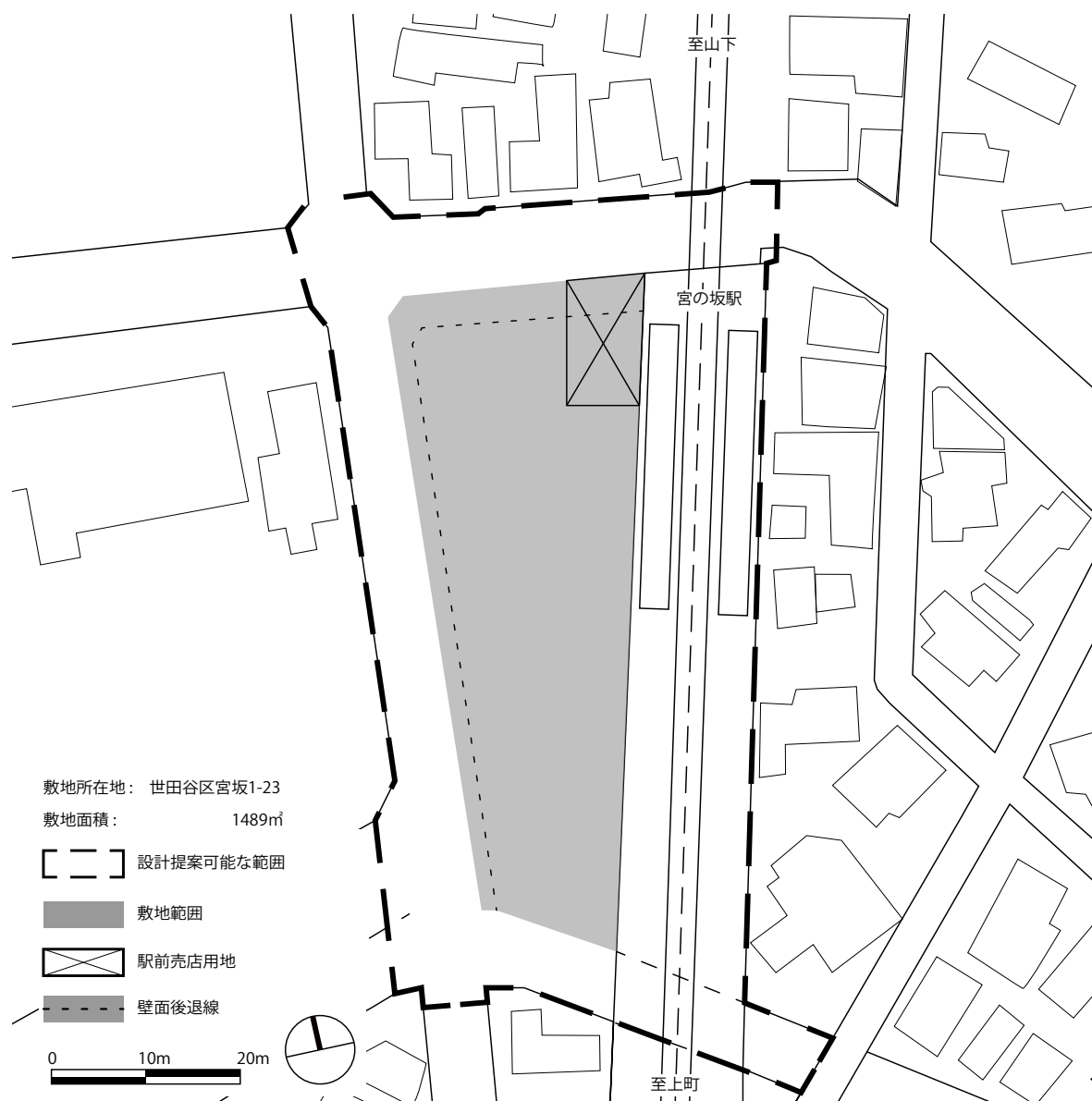


図 16 界限づくりコンベ敷地



図 17 宮坂区民センター配置図



図 18 宮坂区民センター平面図

5. 世田谷線駅を中心としたまちづくりで作られた空間



図 19 駅側から見た連絡通路



図 20 広場にかかる架構と車両展示の様子

図 17, 図 18 は筆者撮影（撮影年月日：図 17_2018.1.8, 図 18_2017.12.8）

5.2 ガーデントラム山下・たまでんカフェ山下

図 21¹⁴ にガーデントラム山下の様子を、図 22, 図 23 に山下駅の配置図とたまでんカフェ山下の平面図を示す。

ガーデントラム山下は東急電鉄が所有する山下駅西側の遊休地を、2007 年の玉川線 100 周年記念行事に際し花壇として整備したもので、現在は世田谷線とせたがやを良くする会の有志とまちらばが月に一度草むしりなどの手入れを行い、管理している。



図 21 駅西側から見たガーデントラム山下

たまでんカフェ山下は 2002 年の小田急小田原線の連続立体交差事業に伴う豪徳寺駅移転の影響を受けて 8 年間空き店舗となっていた世田谷線山下駅構内の敷地に 2010 年に開設された交流拠点である。前面道路は豪徳寺駅への乗り換えや山下商店街を訪れる際の通り道となっているうえ、人の溜まることのできるピロティもあり、視認性は高い。また、たまでんカフェ山下を運営する S 氏によれば、近隣にある障害を持つ人のための通所施設に通う人々のうち、電車に興味のある子供達がしばしば訪れることがあり、駅構内という好立地の場所に民間企業の経営する店舗ではなく、NPO という準公共的な主体が運営する空間があることが、人が多く集まる場所やコミュニケーションが苦手な人々の拠り所としても機能している様子が伺えた。建物用途は会員制貸し出しスペース、世田谷線のグッズ販売、まちらばの事務作業スペースで構成されている。授乳スペースは利用者が少なく、現在は物置となっている。貸し出しスペースは入会費 500 円と年会費 500 円を払って会員になったうえで 500 円/h で借りることができ、商店街の会議や NPO、趣味の集まりの活動場所として利用されている。

開店にあたっては、まちらばを中心に山下・豪徳寺の各商店街、東急電鉄などで構成された山下・豪徳寺地域情報発信基地設立準備会が世田谷まちづくりファンド¹⁵から改装費として約 500

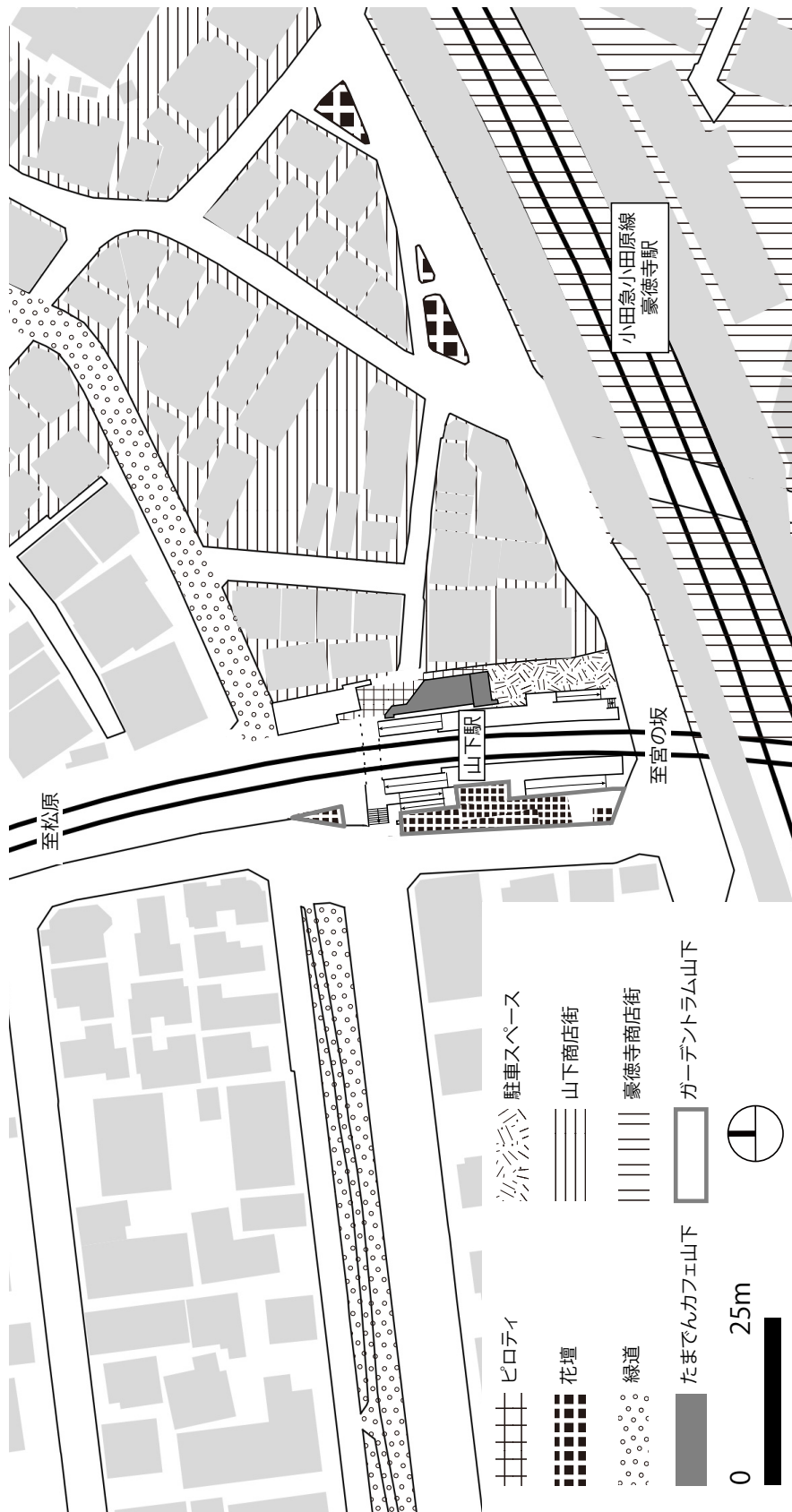
14) google street view (<https://www.google.co.jp/maps/@35.6539506,139.6463483,3a,75y,129.57h,93.97t/data=!3m6!1e1!3m4!1srr2Y9JI0KXkqpP8PQPzLw!2e0!7i13312!8i6656?hl=ja>, 撮影年月：2016.3)

万円の助成を受けている。この助成は椅子などの備品が対象にならないため事務作業スペースの机・棚は造り付けにして改装の一環にするなどして自己負担分を抑える工夫をしている。賃料は民間企業が入居するよりも低額に設定されている。2階部分は開店から現在まで使用されておらず、東急電鉄でもシェアオフィスや保育所としての利用が検討されたが、二方向避難が出来ない、改修維持に多額の費用が掛かるといった問題があり、実現には至っていない。

5.3 本章のまとめ

5章では界限づくりコンペと2001年以降の活動によって作られた宮坂区民センターとたまでんカフェ山下及びガーデントラムの成り立ち及びその空間的な特徴について明らかにした。2つの事例を比較すると、世田谷区や東急電鉄の所有する軌道線に隣接した低未利用地の活用していること、施設の建設及び運営に際し、東急電鉄が駅舎の改修や賃料の優遇という形で協力していることが共通点として挙げられる。

15) 世田谷区都市整備公社（現（財）世田谷トラストまちづくり）が1991年に設定した市民主体のまちづくり活動に助成事業を行う基金。



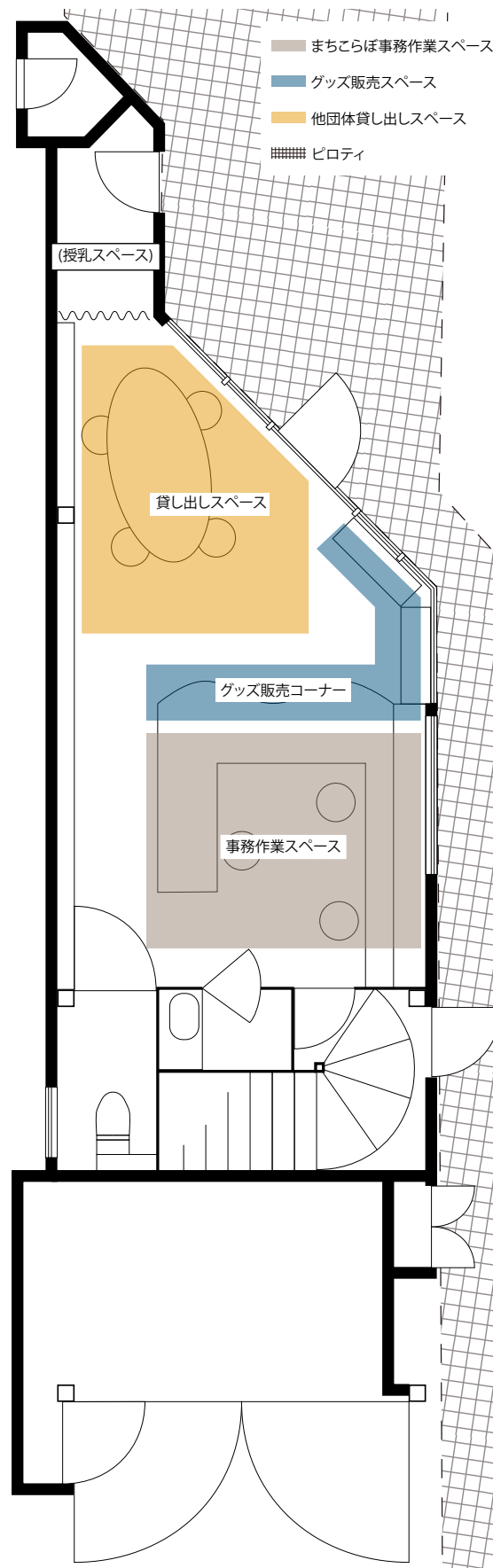


図 23 たまでんカフェ山下平面図

第6章 まとめ

第 6 章

6.1 総括

本研究の目的は世田谷線を対象に軌道線駅を中心としたまちづくりの事例を整理し、人や組織の関係と空間の二つの観点から事例調査を行い、その成立過程を明らかにすることで国内で運行している軌道線や今後新たに LRT 等が導入された際の軌道線駅を中心としたまちづくりの成立に寄与することであった。

2 章では全国の軌道線の路線長や輸送量、営業損益についてまとめ、その中における世田谷線の位置づけを明らかにした。世田谷線は全国の軌道線の中で唯一全線が新設軌道であり、路線長は二番目に短く、均一料金制を取る路線の中では二番目に運賃が安い。また、平均輸送人員は最も多く、同じく東京都 23 区内を運行する荒川線と比較しても 2 倍以上多い。このことから、全国の軌道線の中でも短い距離を多くの人を乗せてダイヤに正確な運行が可能であり、それによって低い乗車料金が維持されている路線だと言える。

3 章では世田谷線の前身である玉川線時代からの沿革と 1980 年代後半以降に見られた世田谷線駅を中心としたまちづくりの事例についてまとめた。世田谷線は砂利運搬を目的として渋谷 - 二子玉川間を運行していた玉川線の支線が残ったものである。沿線の大半は住居専用地域ないし住居地域に指定された住宅地であり、3 つの鉄道路線と連絡し、一日あたり 5 万人以上の輸送量を継続的に維持していることから、都市内公共交通として一定の役割を果たしていると言える。世田谷線駅を中心としたまちづくりの事例について、主催団体と主催団体分類に着目すると、28 の事業が 13 の団体によって主催されており、うち 9 つが市民団体である。事業の数も市民団体によるものが 19 件と最も多く、2007 年の玉川線開通 100 周年事業以降特に活発に行われている。

また、事業が行われた場所に着目すると、三軒茶屋駅に隣接する施設内にある生活文化情報センター生活工房で行われているものが多く、その内容がシンポジウムや世田谷線の写真・模型展示であることから、啓発やプロモーションを行う場として定着していることが分かった。

4章では世田谷線駅を中心としたまちづくりの事例のうち、界限づくりコンペと2001年以降の活動を対象として、それらがどのような人々、手順に依って行われているのかを明らかにした。

2つの事例を比較すると、両者ともまちづくり講座やアイデアアクション会議といった世田谷区が提供する市民と専門家や事業者が接点を持つ場が、市民がまちづくりに関わるきっかけとなった点では共通している。一方、界限づくりコンペは世田谷区が東急電鉄の協力を得て主催した事業に市民団体が参加し、市民団体と事業者の間に接点が無かったのに対し、2001年以降の活動は世田谷区や東急電鉄、商店街が所属する複数の市民団体が主催する事業と世田谷区や東急電鉄、商店街が市民団体を介さず主催する事業が並列して存在し、それらの運営を一つの市民団体が一手に担っている。このことから、前者よりも後者の方がより多くの組織が主催者として世田谷線駅を中心としたまちづくりに関わっていることが分かる。これは界限づくりコンペが公共施設の建設を目的としているのに対し、2001年以降の活動の目的は沿線の美化や商店街の宣伝が主であり、比較的容易に実施しやすいことが要因だと考えられる。

5章では界限づくりコンペと2001年以降の活動によって作られた宮坂区民センターとたまだんカフェ山下及びガーデントラムの成り立ち及びその空間的な特徴について明らかにした。2つの事例を比較すると、世田谷区や東急電鉄の所有する軌道線に隣接した低未利用地の活用していること、施設の建設及び運営に際し、東急電鉄が駅舎の改修や賃料の優遇という形で協力していることが共通点として挙げられる。

6.2 結論と今後の課題

世田谷線を対象に軌道線駅を中心としたまちづくりについて人や組織の関係と空間の二つの観点からその成立過程を明らかにした。その結果、軌道線駅を中心としたまちづくりの成立には人や組織の関係については意欲をもった市民がいること、自治体が市民と専門家や事業者の接する機会を設けること、複数の組織が関わる事業であっても一つの組織が継続して運営を担うことが必要であり、空間については自治体や事業者の所有する低未利用地の活用、事業者の駅舎改修や公共的な空間利用への理解が必要であることが分かった。また、2001年以降の活動ではたまだんカフェ山下という拠点駅構内に作られたことで継続的な運営が容易になっており、界限づくりコンペでは市民が意見書などではなく専門家とともに作品を提出したことによって市民の要望がより明快に伝わり、実際の設計にも反映されており、人や組織のつながりと空間が相互に作用していることがわかった。

また、本研究で対象とした世田谷線は全国の軌道線の中でも唯一全線が新設軌道である点や、平均輸送人員が他の軌道線のそれを大幅に上回っている点など特異な箇所が見られる路線のため、今後は他の軌道線駅を中心としたまちづくりについても調査し、比較検討する必要がある。

謝辭

本研究の執筆にあたり、非常に多くの方々に御協力頂いたことに感謝致します。

研究調査では非常に多くの方々にお世話になりました。界限コンペづくりや 2001 年以降の活動についてヒアリングにご協力いただいた方々をはじめ、世田谷線沿線で活動をされている市民団体の方や、商店街の方からお話をお伺いし、世田谷におけるまちづくり行政の歴史や世田谷沿線という特定の地域の特徴について知ることができました。

また、口頭試問での副査を担当して頂いた伊藤史子先生、小根山裕之先生をはじめ、都市システム科学域の先生方には、都市ゼミや懇親会を通して多くのご指摘・ご助言を頂き、本研究の道筋となりました。心より感謝致します。

そして、本研究の執筆及び研究室のプロジェクト、留学等の様々な面で御指導して頂いた饗庭伸先生に深く感謝致します。学部 4 年生に饗庭研究室に配属され、休学期間も含めた 4 年間、先生の本質を突いたアドバイスにははっとさせられ、考えさせられ、多くのことを教えていただきました。

最後に、今日に至るまで学生生活を様々な面から援助して頂き、いつも暖かく見守って頂いた両親に深く感謝の意を表します。

2018 年 2 月 15 日

荒川 夏輝

参考文献一覽

<参考文献一覧>

第1章

- ・路面電車活用の街づくりに関する研究 - 路面電車路線の保有都市を対象とした調査・分析 -
日本建築学会関東支部研究報告書, 293-296, 2004 吉田このみ, 坪井善道
- ・世田谷線沿線地域を対象とした継続的な協働型まちづくり手法の提案とその試み
都市計画論文集 (40), 295-300, 2005 鳩山紀一郎, 藤原裕樹, 岩永陽
- ・「嵐電」をケーススタディとした持続可能な中小鉄道の活性化計画
土木計画学研究講演集 No.39(CD-ROM), 149, 2009 山本信弘, 土井勉, 後藤正明, 宮崎秀夫, 土屋樹一, 塩土圭介
- ・開発進行地区における駅前空間の段階的な整備・活用に関する研究: 柏の葉キャンパス駅周辺における市民・大学参画型の取り組み
学術講演梗概集, 1055-1056, 2011.7.20 宋俊煥, 金令牙, 高橋玄, 関谷進吾, 三牧浩也, 清水亮, 出口敦
- ・市民参加型の都市デザイン及びマネジメントに関する研究 その2: 姫路北駅前周辺整備計画の実施設計デザインクオリティ及びエリアマネジメント検討プロセスの検証
学術講演梗概集, 239-240, 2012.9.12 泉山埜威, 村中奈々, 古跡匡, 小林正美, 小池博
- ・路面電車利用者の中心商業地区における回遊行動に関する研究: 広島市における路面電車利用者の行動特性と中心商業地区の空間構成に着目して
都市計画論文集 47(2), 168-174, 2012.10.25 川鍋充範, 川島和彦
- ・地方鉄道の再生・活性化に向けた支援活動への住民の参加意向に関する調査分析: 樽見鉄道を事例として
都市計画論文集 48(3), 183-188, 2013 坂本淳, 山岡俊一, 藤田素弘

第2章

- ・路面電車とまちづくり: 人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして
RACDA 編著, 学芸出版社, 1999.5.25
- ・日本の都市と路面公共交通
西村幸格著, 学芸出版社, 2006.12.30
- ・路面電車事業の活性化に関する調査研究
2008.03 社団法人公営交通事業協会
- ・H26 年度鉄道統計年報
http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000038.html

第3章

- ・東京急行電鉄 50 年史
東京急行電鉄株式会社社史編纂委員会, 1973.4
- ・世田谷線宮の坂駅界隈づくりコンペ結果のあらまし
世田谷区都市整備部都市計画課, 世田谷区, 1987
- ・世田谷区における公共空間整備を中心とした都市デザイン施策の展開
日本建築学会計画系論文集 64(523), 219-226, 1999 卯月盛夫
- ・まち学習 三軒茶屋での実践等と「模型で見る世田谷の鉄道展」への協力 -- まちづくりにおける信頼関係と担い手育成のきっかけづくりとして
「住まい・まち学習」実践報告・論文集, 2000, 長尾剛
- ・LRT・路面電車を活用した都市再生の可能性 -- 世田谷線の事例を通じて
運輸政策研究機構 7(3), 30-40, 2004 太田 雅文
- ・世田谷線の車窓から
東京急行電鉄株式会社, (財) 世田谷区都市整備公社まちづくりセンター 共著 学芸出版社 2004.10.20
- ・世田谷線と沿線の活性化に向けたまちづくり

TRI-VIEW Vol.19, No.4, 33-38 2005.3 奥村令子

・世田谷線と沿線まちづくり

都市計画 Vol.58, No.5 53-56 2009.10 大田雅文

・都市をデザインする

世田谷区都市整備政策部都市デザイン課, 2016.4

・東京都統計年鑑

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/tn-index.html>

・世田谷区まちづくり年表 (1975-2017)

<http://www.hitomachi.npo-jp.net/03teiankenkyu/hitomachicafe/>

・東急電鉄年譜

<http://www.tokyu.co.jp/company/outline/history.html>

・東京都

<http://www.metro.tokyo.jp/tosei/tokyoto/profile/gaiyo/nenpyo.html>

第4章

・世田谷線宮の坂駅界限づくりコンペ結果のあらまし

世田谷区都市整備部都市計画課, 世田谷区, 1987.12

・NPO 法人まちはらば HP

<http://machicollabo.net/index.php>

第5章

・世田谷線宮の坂駅・界限づくりコンペ応募作品集

首都圏総合計画研究所編, 世田谷区都市整備部都市計画課 1987.8

・新建築 1990 年 11 月号, 368-372

新建築社, 1990.11

参考資料一覧

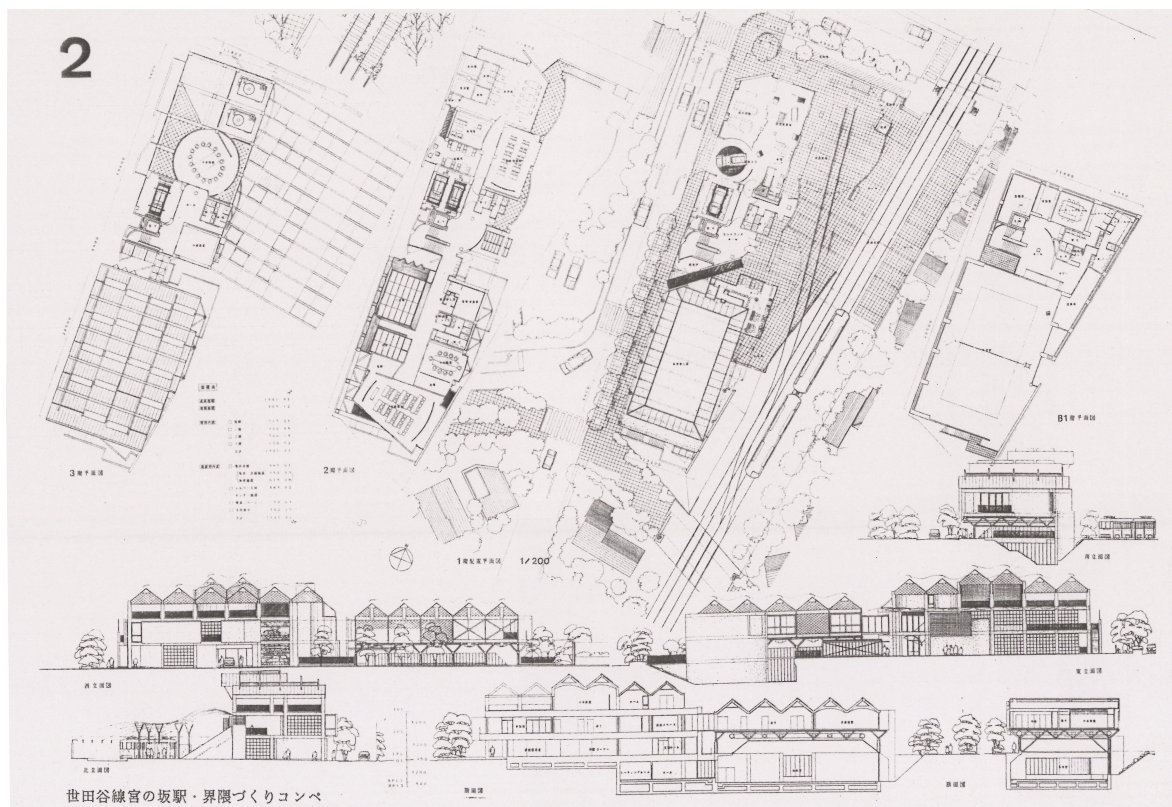
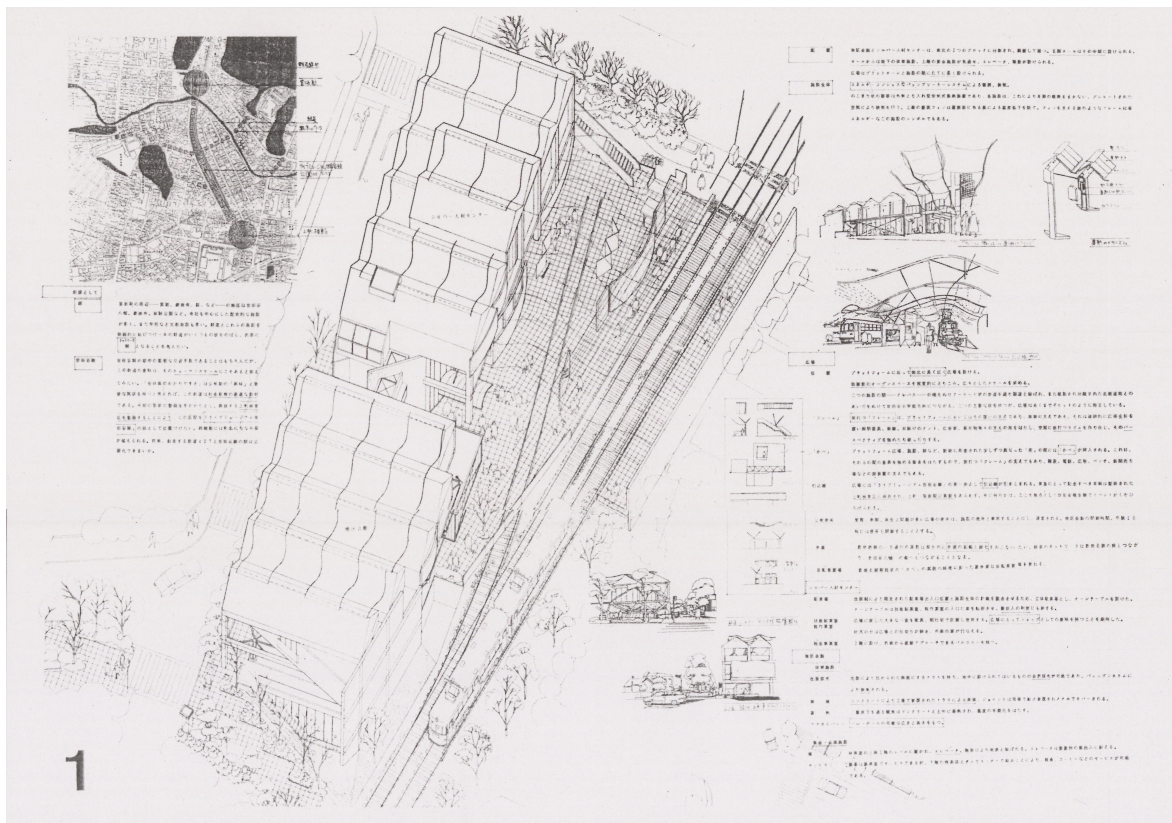
参考資料 1 軌道線別平均通過人員及び営業損益

路線名	平均通過 人員(人)	定期外利 用者(%)	軌道業営業損益(千円)		
			H26	H25	H24
一条・山鼻軌道線	2622	86	-315,823	-173,235	-200,851
函館市内軌道線	3880	92	-306,908	-183,010	-162,665
富山市内軌道線	4,564	51	-288,046	113,555	133,345
富山港線	3,291	52	-86,207	-65,886	-65,817
高岡軌道線	7,142	59	-77,617	-85,136	-78,255
世田谷線	25,835	55	-320,266	3,349	-41,508
荒川線	9,643	50	-297,422	-216,286	-228,487
東田本線	4,108	58	-13,350	-12,816	-21,778
大津線	9232	43	-1,271,570	-1,525,476	-1,292,648
阪堺線	4,821	69	-93,176	-151,333	-244,069
嵐山軌道線	7,685	74	-66,554	-82,787	47,452
岡山市内軌道線	3,907	67	-14,641	739	2,246
広島市内軌道線	14875	79	76,081	55,761	162,630
高知市他軌道線	2962	65	8,850	31,747	32,600
松山市内軌道線	3952	73	-98,492	-87,715	-106,923
長崎市内軌道線	13169	89	-6,230	3,787	-21,891
熊本市内軌道線	8240	82	-595,912	-430,223	-505,281
鹿児島市内軌道線	8195	78	39,308	16,582	-89,355
JR三島平均	6725	38	-22,356,542	-22,125,125	-18,392,020

参考資料 2 世田谷線乗車人員と人口の推移

年	一日平均乗車人員	定期券利用者(%)	定期1日利用者数(人)	北沢・世田谷地域(人)
1980	44647	54	24326	385661
1981	44789	53	23948	383646
1982	45811	51	23584	386269
1983	47729	51	24512	389826
1984	47901	52	25066	391381
1985	49425	52	25658	395193
1986	51214	52	26677	395291
1987	52214	52	27293	391400
1988	53066	53	27929	386384
1989	53742	51	27260	367972
1990	55258	50	27485	379681
1991	55975	50	27827	361531
1992	53666	50	26984	358594
1993	50707	49	25003	355710
1994	48844	49	23830	354692
1995	47822	49	23507	354634
1996	47682	48	23123	354892
1997	48732	48	23400	355829
1998	49225	47	23373	356085
1999	49140	47	23233	357073
2000	49468	46	22921	357987
2001	50227	46	23096	360161
2002	51688	46	23773	362263
2003	51981	47	24268	362325
2004	52490	47	24773	363699
2005	53915	47	25345	364827
2006	54696	47	25660	368103
2007	55455	46	25753	370089
2008	56589	47	26866	371073
2009	55671	47	26381	370363
2010	55230	48	26340	369966
2011	53655	48	25786	370706
2012	55058	48	26378	380068
2013	56959	48	27548	382155
2014	53830	51	27718	385090
2015	55211	51	28375	390356

参考資料3 世田谷線宮の坂駅界隈づくりコンペ 1等案



出典：世田谷線宮の坂駅・界隈づくりコンペ応募作品集首都圏総合計画研究所編，世田谷区都市整備部都市計画課 1987.8

