

第6回 分倍河原駅周辺地区 地区計画等検討会 (両区域合同) 議事要旨

- 1 日 時 令和3年12月23日(木) 午後6時30分～8時30分
- 2 場 所 片町文化センター3階講堂
- 3 出席者 都市整備部地区整備課 職員4名
参加住民 14名(北西6名、商店街8名)
分倍河原駅周辺まちづくり協議会会員 2名
傍聴 1名
(株)首都圏総合計画研究所(コンサルタント) 3名

- 4 資 料 【次第】
【資料1】第6回分倍河原駅周辺地区地区計画等検討会
【資料2-1】模造紙縮小資料(北西側住宅区域)
【資料2-2】模造紙縮小資料(商店街区域)
オープンハウス開催案内

5 内 容

(1) これまでのまちづくりの経過

- ・資料1に基づき、コンサルタントより説明があった。

(2) まちづくりの将来像

- ・資料1に基づき、コンサルタントより説明があった。

(3) グループでの意見交換

(・意見、→市・コンサルタントからの回答・説明)

<北西側住宅区域>

(1) 自己紹介等

- ・駅へのアクセス路の近くに住んでいるので、用地が買収されるのか心配で今日は出席した。(参加者)
- ・昨年検討会区域内に引っ越してきた。自由通路やアクセス路の整備が具体的にどこまで進んでいるのか知りたい。現在の建築規制について教えて欲しい。(参加者)
- ・65年間分倍河原駅周辺の地域に住んでいる。借家住まいだが、駅舎がどのように変わるのか知りたくて参加した。(参加者)
- ・分梅通りの近くに住んでいるが、通学時には第4中学校に通う生徒さんが多く危険な状況であった。歩道幅員を狭めていた樹木を伐採することになり、今後の推移を見守りたい。(参加者)

(2) 道路について

- ・地区内の道路が狭いのが問題だが、どのようなルールを考えていけばよいのか。(参

加者)

→狭い道路を4mに広げるとは建築基準法で定められているので、建て替えがあれば4mになる。4m未満の道路沿いで壁面後退する際に奨励金を出す条例が策定されることとなり、そうした制度を周知して協力いただける方を増やしていきたい。

(コンサルタント)

- ・北山町方面の総合医療センター周辺のように、電柱を地中化すると道路が広がり景観も良くなる。(参加者)
- ・分梅通りは、植栽の伐採に動き出してくれて良かった。まちづくりは、実際に動き出すと、全体が協力するようになる。(参加者)

(3) 建物や工作物(塀や柵など)について

- ・70坪前後の土地が2~4区画に分割されている。最低敷地規模のルールを望んでいる。(参加者)
- ・ここで提案されているルールはだいたい良いが、法的に規制ができるように落とし込んでいかないと意味がないのではないかと。(参加者)
- ・隣の建物との間隔がほとんどない建物が建ってきている。建売の場合それが多い。(参加者)

- ・国立駅の近くの住宅地でも細分化が進んでいる。分倍河原駅周辺でもそのようになる前に早くルールをつくっておくべきである。(参加者)
- ・地区計画等検討会での話し合いが進むと、これらのルールは将来的には地区計画になるのか。(参加者)

→まちづくり誘導計画で大筋が決まった後、こまかい数値を検討し、地区計画に落とし込んでいく場合が多く、この地区でも賛同が得られればそのように進んでいく。

(コンサルタント)

- ・地震の時に危険なので、ブロック塀は無くしていきたい。(参加者)

(4) 居住環境・歴史的景観について

- ・分倍河原駅周辺は交通が便利で緑が多い。特に緑道が市内に張り巡らされており良い環境である。(参加者)
- ・分梅町には借地の公園が多いが、最近どんどん建売が建てられ、緑が減っている。このような事態を防ぐ手立てはないのか。(参加者)

→借地は個人の所有物なので開発されることは避けられない。敷地の最低限度を定めて、緑の多いゆとりある住宅地を誘導していくほかないのではないかと。(コンサルタント)

- ・旧甲州街道の歴史的景観とは具体的にどのようなことをしていけばよいのか。分倍河原駅周辺には様々な時代の資源があるが、特にこの時代をクローズアップしたいといった狙いはあるのか。(参加者)

→旧甲州街道沿いの景観配慮事項については、景観ガイドラインに定められている。

- ・参加メンバーに宮大工の方がいるので、その方に頼めば、歴史に配慮した建物にな

るのではないか。（参加者）

- ・分倍河原駅周辺は、奈良時代や平安時代の資源が豊富なのではないか。（参加者）
- ・この地区で色彩が問題になったことはあるのか、教えて欲しい。（参加者）

→地区内の建物の色彩については、現在は問題ないが、将来、派手な色彩の建物が建たないように規制していくことが必要だと思う。（コンサルタント）

（5）今後の進め方

- ・隣棟間隔の確保やゆとりある敷地規模については、利害関係が絡むので合意形成が大変である。今後どのように進めていくのか。（参加者）
- ・総論は賛成でも、各論になると反対が出る。それをどうやって乗り越えていくのか。（参加者）

→今後検討会以外にもオープンハウスやアンケートにより地域の皆さんのご意見を聞きながらまちづくり誘導計画を定め、まず総論について共有していく。そのあと具体的な地区計画のルールづくりを考えている。（コンサルタント）

- ・各論に入る時は、その人その人の立場に応じて、デメリット・メリットについて説明できるようにすると良い。（参加者）
- ・総論の賛成がなされ、具体的に地区計画等で進めていく際には、電柱の地中化等財政的に可能か等の判断を市で行い、市でもできることを提示してほしい。（参加者）

<商店街区域>

（1）商店街の将来像と店舗の誘導について

●共栄会通りの利用者と商店街のターゲット層のイメージについて

- ・テナント経営をしているが、市はどのような店舗を誘導する方向なのか。現状ではインテリジェントパークへの通勤をターゲットにした店舗にしている。地域からは買い物のできる商店街の要望があるが、まちとしてどのようなお客様を狙うのか。店舗を貸す立場からすれば、店舗を借りてくれる居酒屋等に貸すことになるが、個人店の経営は厳しい環境になっている。個人店のご意見を聞く必要があるのではないか。（参加者）
- ・地域から肉屋や魚屋という要望があっても、スーパーに負けてしまう。インテリジェントパークや東芝などへの通勤者が帰りに飲食する、あるいは都心に出かけて地域に帰ってくる2種類のターゲット層があると思うが、ここへわざわざ買い物に来る人はそれほどいない。本当は物販店に入ってきてほしいが、それでは成り立たない。花屋とか理想論を言っても成り立たない。分倍河原に行けば居酒屋があるということで来てくれる人も多い。需要を考えると、無理にこういう業種を入れたいといっても無理だと思う。（参加者）
- ・「…店舗を誘導する」というのは、具体的にどのようにやるのかが分からない。かなり難しい問題だと認識しているので、これから話し合っていく中で整理していきたい。（参加者）

(2) 商店街通りの将来像と自動車、自転車への対応について

●店舗の搬入車両への対応について

- ・車両の時間帯規制という主旨は良いと思うが、物販をしていると、いろいろな荷物の搬入車に来てもらう現状があるので、現実的にどのように考えるのか。コンビニなどが入れば、年がら年中、搬入車が入ってくることになる。歩行者中心の通りという主旨は良いが、搬入車への対応を考えてもらわないと難しい。(参加者)
- よくある対応策として、業種により荷物の搬入時間帯が異なると思うが、搬入車の入る時間帯をなるべく絞る、あるいは搬入車両用の駐車場を商店街で確保する、といったことがある。(コンサルタント)
- ・それであれば、荷捌き場をどのように確保していくのか、ということが詰めていけばよい。(参加者)
- ・遊技場という特殊な業種のため、毎週日曜日に2トントラックが入替台を持ってくるが、機械台は相当重量が重いので、自動車が入れないとなると厳しい。本来であれば4トントラックが望ましいが、入れないので2トントラックで何とか対応しているが、道路が狭いのでUターンもできず苦勞している。(参加者)

●共栄会通りの自転車利用の状況と将来イメージ、具体的な対応のあり方について

- ・なるべく自転車で走行しないようにしたいという方向だと、自転車を置けるようにセットバックをするという考え方は、相反するのではないか。そもそも、商店街としては、これまで自転車の乗り入れ禁止で、周りの駐輪場に止めて歩いてきてほしいという方向に動いてきたので、セットバックして自転車を置けるようにするのは、いかがなものかと感じる。(参加者)
- ・買い物の場合は重い荷物もあるので、やはり自転車で店の前に止めたいというのが一般的ではないか。(参加者)
- ・子供を連れて買い物に行くことを考えると、自転車が止められるところに行く。自転車置き場がないと行かない。(参加者)
- ・駅前のパチンコ屋周辺に放置自転車が多い。商店街を利用する人ではなく、駅利用者がほとんどで、女性が多い。放置して持っていかれてもいいという感じで置いている。(参加者)
- ・パチンコ店のお客様以外の方が止める場合もあるので、カラーコーンで止められないようにしているが、店で取り締まれる状況でもない。週1回程度、撤去していただいているが、減る状況にはない。以前から張り紙などで駐輪場に止めるようお願いをしているが、なかなか改善されない。(参加者)
- ・これまで自転車をどうするのかという方向も決まらずに来ていた。世の中の流れとしては、駐輪場を確保して1時間まで無料というようにして、店の前には自転車を勝手に置かないようにする方向だ。分倍河原駅周辺では南武線の前に自転車置き場がある。こうした駅前の商店街を利用する方の自転車置き場が線路を渡らずに行ける近場でできるとよいのではないか。線路を渡ったところにある駐輪場は平屋なので、立体化して収容量を増やすことも検討が必要ではないか。(参加者)

●通勤者の自転車駐車場と商店街利用者の駐輪スペース確保への対応について

- ・放置自転車が多いということは、自転車置き場が足りないということかも知れないが、市として月極駐輪場を増やす検討はされているのか。（参加者）
 - 現段階で、北口に新しく駐輪場をつくるという計画はない。駅の改良や南北自由通路を整備する際に工事をする場所がないため、南側にある駐輪場を別の場所に移して、現在の駐輪場の場所を活用する計画はある。（市）
 - ・移設場所は決まっているのか。（参加者）
 - 移設先の具体的な場所は、まだ、決まっていないが、分倍河原駅周辺地区の中で確保する考えはある。現在、移設先を選定している段階である。北側については、京王線の西側に駐輪場があるので、その利用で対応できると考えており、新たにつくる考えはない。ただ、話に出ていた荷捌き駐車場の確保という考え方もあり、場所の確保の課題があるが、そうした荷捌き駐車場とあわせて商店街を利用する方の一時的な駐輪スペースの確保も検討する必要があるように思う。（市）
 - ・駐輪場はつくってもすぐに満杯になってしまう。駐輪場を広げれば広げるほど自転車で来る人が増える。駅から歩いて5分、10分というところから自転車で来る方が多いので、近くに住む人は少し我慢をしてもらって、遠くから来る方が利用できるような仕組みができないか。（参加者）
 - ・商店街の利用者についても、本来は、子どもを連れて買い物に来た方が10～15分ほど自転車を置けるようにできればよいが、マッサージだと30分～1時間、居酒屋に来る人は2～3時間となるので、そうすると困る。（参加者）
 - 分倍河原駅南口の駐輪場は、コロナ禍前の状況では定期利用で半年待ちの状況で、中河原方面から利用される方も多し。そうした自転車で来られる方を商店街に呼び込むためにも、近くでちょっと自転車を止められるスペースが確保できると、にぎわいをつくることにもつながるかとも思う。（市）
 - ・ミナノでは1時間まで無料というような駐輪スペースがある。北口のパチンコ屋のところもそうなればと思うが、パチンコ屋の周りは道路なので、駐輪スペースにするのは難しいのか。（参加者）
 - 南側の駅前広場のところも道路であるが、一部を駐輪スペースにしている。広い広場や道路であれば部分的にそうしたものをつくることは可能だが、通行の妨げになるようなところでは難しい。（市）
 - ・現状では、パチンコ屋の周りあたりでしか思いつかない。コインパーキングの一部をそうした駐輪スペースにするようなことも考えられるが、採算が合わない。（参加者）
- ### ●無電柱化や標識類の整理について
- ・電柱の地中化という話もあった。かなり難しい課題だと思うが、そうすれば道路の通行空間が広がると思うが、交通標識や街路灯などどのようにすればよいか、話し合う必要があるのではないかと。歩行者の通りやすい道という観点からは、看板などと一緒にそのようなものの対策を検討する必要があるのではないかと。（参加者）
- ### ●防犯上のまちの灯り（照明）について

- ・緊急事態宣言の時は午後8時に照明を消すようにしていたが、現状は午後10時まで点灯している。裏通りはどうしても真っ暗になってしまうので、夜間照明の問題もある。(参加者)

(3) 商店街通りの沿道建物のセットバックの目的と方向性について

●建物のセットバックの目的と後退空間の利用イメージについて

- ・どのような目的でセットバックをやるのか、これまで何度も市に訊ねてきたがあいまいな状況だ。市の最初の説明では明らかに人が歩く「歩道」であり、現状を見ると、歩道と車道を分けるほど危ない道路なのか疑問に感じる。どの程度の交通量があって、交通事故がどれだけ起こっているのかといった情報を知りたい。自動車を通すような方向で歩車道を分離すると、おそらく、今よりも交通事故が増える。本日の資料の絵をみると、歩道というよりも看板などを置くスペースになっている。現在、受動喫煙防止条例により店内で喫煙ができないことから、外で喫煙するような状況になっているため、対応を考える必要もある。そうした場所としてセットバックによる空間を考えるのであれば、今後、皆さんと検討していく必要があると思う。看板を置くスペースと考えるとせいぜい50cm程度でよいかもしれないが、自転車置き場と考えると50cmでは置けない。私のところも1m程度下がっているが、自転車を置くには狭い。敷地が狭いので、店前に1m程度の空間をつくることは許容できるが、2、3mの歩道にするのは無理だ。(参加者)
 - ・以前、市の方でセットバックすると、高さの規制が緩和されるという話があったが、セットバックの幅が50cmでも2mでも同じように緩和されるのかを伺いたい。(参加者)
 - ・まちづくり誘導計画の案の表現は、どうしても「歩道」にするというように捉えられる。地区計画等検討会でのこれまでの意見でも、セットバックの話は出ていないので、まちづくり誘導計画の最初にそうした話が記載されているのはおかしい。そのあたりの表現は、これからも見直しの機会があるということなので、その時に検討したい。(参加者)
 - ・歩道にするのか、看板の置き場所にするのか、どちらなのか。最初の市の「歩行者空間」という説明からすると、祖師ヶ谷大蔵のような「歩道」と考えてしまう。祖師ヶ谷大蔵は相互通行で道路を広げることで発展の方向があるが、分倍河原の場合は状況が違う。歩道にするのであれば、だれが整備をするのか、また、そこで事故が起こった時には誰が責任を負うのかという疑問がある。(参加者)
 - ・5年、10年で広場ができたとしても、セットバックの方は強制力がないと、結局できないのではないかと。(参加者)
- 地区計画は法律に基づく方法で、それに基づき決めたルールは、確認申請の前提条件になる等、強制力は生じる。(市)
- ・30坪、40坪の土地で1.5mとかセットバックをすると採算が合わなくなる。(参加者)
 - ・市の検討会の意見のまとめで「セットバックすると営業利益が減ります」という意見のまとめ方をしているが、仮に1.5mセットバックをすると500万円ぐらいの土

地を提供して、かつ、提供した土地を歩道にするのであれば、歩道として仕上げを揃えないといけないが、誰が整備するのか。また、歩道状にして万が一事故が起きたときに、所有者の責任になるということまできちんと説明してほしい。（参加者）

（４）たまり広場など駅前整備について

●「たまり広場」のイメージについて

- ・議題の中に駅前広場のことが入っていないが、駅前広場のことは商店街の中心的な課題で、パチンコ屋さんも来られているが、まったく考えなくてよいのか。つくらないから話をしないのか。駅前広場についても自転車やタクシーをどうするのかといったことを考えなくても良いのか。（参加者）

→駅前広場とは、まちづくり基本計画で「たまり空間」としている場所のことで、歩行者のための広場としたいと考えているが、災害時などに緊急車両が入ってきても消防活動などを行う場所がないため、非常時には緊急車両が入って来られるような形にしたい。（市）

- ・緊急車両は入れるが、タクシーとか一般車は入れないということだ。（参加者）
- ・セットバックといういつできるかわからないことよりも、それまでどうするかということをお話し合わないといけないのではないかと。まず、人が中心の駅前広場ができるのか。そのために、自動車があまり速度を出しにくいよう路面をブロック舗装にするなど、場合によってはシケイン等をつくってスピードを出さないようにする。緊急車両が入ってきても自動車が転回できる広場と人の広場は、相容れないので別に考えないといけないのではないかと。自動車の入って来られる時間を制限したとしても、転回できる広場にすると一般車が入ってくるようになるのではないかと。（参加者）

→そうしたことが両立する形を検討している。（市）

●駅前整備の情報提供について

- ・どういう検討をしているのか、出してみたらどうか。（参加者）

→まだ検討途中で、具体的な形をお出しできない。（市）

- ・協議会員でもなく、商店会員でもないが、生まれ育ったまちなので、何とか悪いまちにはしたくないので毎回出てきているが、何年やっても、どのような駅舎にするためにどういう交渉をしているのか、そうしたことが示されなくて地区計画を検討するというのはおかしい。駅前が変わることを踏まえて商店街などのまちづくりを考えるとということであれば、どのように駅前を変えようとしているのかが分からないと検討のしようがない。駅前広場や自転車置き場もどうなるかわからない、こ線橋や東西自由通路もどうなるかわからない。そうしたことが、わからない中で、なかなか検討するのも難しいのではないかと。（参加者）

→駅の改良や駅前の道路整備等について鉄道事業者と協力して、具体的な検討を進めており、まだ、鉄道事業者との合意に至っていない。（市）

- ・例えば、商店街のセットバックが完了するのは何年後になるのか。（参加者）

→建替えの時に下がってもらえるルールとなるので、それぞれの建替え時期になる。（市）

- ・鉄筋コンクリートの建物を建て替えるのは、何年先になるのか。計画の期間は、お

およそ 10 年先をにらんだものという話だったが、セットバックの話は 10 年よりも先の話。計画の年度内に終わる話ではない。そうした話よりも駅前広場をつくることの方が重要との認識だ。救急車や大型車も一方通行であればある程度対応できる、時間制限にすればできる、自転車問題も手押しにしてもらって、駐輪場を確保すればある程度問題は解決できる。そうした考え方を示していけば、みんな、ある程度の納得が得られる。今日の資料の出し方を見ると、駅前広場に緊急性がないようにみえる。(参加者)

→まちづくり基本計画でも短期、中期、長期に取り組みを分けている。たまり広場や自由通路などハード面の整備については、市が短期・中期の中でやっつけようとしている。まちづくりのルールは、短期・中期でやっていく事業と併せて、先を見据えて、どのような周辺のまちづくりをしていけばよいのか、今から検討していきませんかということで、検討会を行ってきている。(市)

・それにしても、短期・中期のハード整備の内容が見えなさ過ぎて、その上で長期のことを話せと言われても言えない。途中経過でも何か出せるものはないのか。(参加者)

→皆さんが知りたいことは重々理解しているが、市だけで進めている検討ではなく鉄道事業者もいて、地権者の協力も必要なので、そうした方々の理解をいただいたうえで、皆さんに計画をお示ししたい。(市)

・鉄道事業者との話し合いがまとまってから、地区計画の検討をすればどうなのか。検討会も 6 回目になっていて、そうした情報が全く出てこない。(参加者)

→まちづくりはルールをつくって、長い時間をかけてできていくものなので、ルールはできるだけ早い時期に作成して、建替えの時に徐々にまちができるよう考えている。(市)

・地区計画ができてセットバックするのは、私のところでも何十年先になるかもわからない。市のセットバックの考え方も揺れ動いてきている。(参加者)

→歩行者中心のまちづくりを進めているので、最初の提案としては、現在の道路は路側帯という歩行者が歩く空間は狭いので、少しでもセットバックしてもらうことで歩行者がより安全に歩けるようにしたいと考えた。(市)

・現在は幅 5.5m を歩行者が使っている状況で、自動車が遠慮してスピードを落としているので事故が少ない。また、駅で行き止まりなので、店舗の搬入車以外は余計な自動車が入ってこない。そうしたことを踏まえて提案してきているのか。(参加者)

・狭い土地をセットバックで提供することは、難しい問題があるということだが、セットバックをすることでどのようなメリット、デメリットがあるのか、どこまで議論したのか。(参加者)

・地権者との協議状況は個人情報があるので出せないということは理解できるが、鉄道事業者との話は、何かしらの情報が出せるのではないのか。そうでないと、この検討会の議論の前提がよくわからない。(参加者)

・今日の議論も広場の話が入っていないが、広場や自由通路ができて、その残りの商

店街の範囲をどうしたらよいかということなので、広場ができるまでの間に、商店街をより良くするにはどうすればよいかという、近い将来のことを考えて努力するというのであれば、それはわかる。（参加者）

（５）今後の進め方について

- ・ 検討会の参加人数が少ないし、アンケートの回収率も 20%程度なので、隣の地権者が何を考えているのかもわからない。あまりにも参加者が少ないので、もう少し、商店街の方々の意見が知りたい。（参加者）
 - ・ 鉄道事業者との話し合いも、京王と JR が絡んでいるので、時間がかかるのであれば、鉄道事業者との協議ができてから地区計画の検討を始めればよいと思う。ただ、それが決まる前にもできることはあるので、そうしたことは商店会との話し合いで進めていけばよいように思う。多くの人の考え方を聞くべきではないか。（参加者）
- 声掛けをしてもなかなか来られる方が少ないので、ひとつの方法として、オープンハウス等の方法を取り入れながら、商店街の方々の意見を把握する環境はつくっていききたい。（市）
- ・ 下北沢の再開発では小田急電鉄は積極的に毎回説明会に来てくれたが、京王電鉄の様子がよくわからない。にぎわいづくりといっても、誰が主体となる取組なのかもよくわからない。商店街が中心になるのか、京王が参加するのか、具体的なことがよく見えない。京王が来るのであれば意見交換ができるが。（参加者）
 - ・ そもそも商店街通りは今のまま自動車を通したうえで、歩道をつけて買い物をしてもらうためセットバックしようとしているのか、今の状態のまま、何十年かかけて建替えの時に随時下がってもらう方針なのか、目的等がわからない。（参加者）
- セットバックというルールは地区計画で定めることで法的な位置付けができる。どこまで下げるのか、後退した空間をどのように使うのか、そうしたことは権利者の皆さんと一緒に考えていきたいところである。一つの考え方として、少しでも下がって歩行者空間として使えるようにしたらどうかということを最初に市が説明した。（市）
- ・ 歩行者空間は歩道ではないのか。（参加者）
- 下がって空間を作るということである。皆さんの土地の中で下がっていただいて、塀などを作らずに、人が歩けるだけの空間を作ると考えである。他の考えとしては、まちづくり提案書では、駐輪場として使うことも提案として頂いている。セットバックする・しない含めてどのような使い方をするか検討していきたい。（市）
- 道路を広げるわけではないということである。（コンサルタント）
- ・ 「…セットバック等」や「…駐輪スペース等」という表現があり、「等」という表現では、道路を拡張するという意味に捉えられてしまう。（参加者）
- まちづくり提案書に、こうしたことも記載されている。それを踏まえて、商店街をどうしようかということである。（市）
- ・ 地区計画等検討会ということで始まったが、なぜ、地区計画からまちづくり誘導計画に代わってきたのか。地区計画等検討会でセットバックをしようという話など出

てこなかったのに、なぜ、「歩行者空間」のためのセットバックという話が最初に出てくるのか理解できない。今後、まちづくり誘導計画という形で検討する際も、それぞれもう少しきちんと話し合っ決めていく必要がある。検討会を何回やったからということで決めます、ということはやめていただきたい。（参加者）

→市の壁面後退の考え方も変わってきているという話があったが、皆さん方から頂いた意見を踏まえたまとめをしてきていることと、壁面後退に賛成の意見がなかったという話だが、アンケート調査では賛成意見もあるので、そのあたりはご理解いただきたい。（市）

（４）全体での意見交換

- ・商店街区域と北西側住宅区域の検討会を同時に開催したので、駅舎改良によりどのように人の流れが変わるのか話し合いたかった。（参加者（北西側住宅区域））
- ・検討会に初めて参加し、皆さんが様々な懸念を抱えていることがわかった。ニュースや開催案内にはネガティブな意見も掲載してほしい。（参加者（商店街区域））
- ・検討会に参加する人がもっと増えるとよいので、今回の開催案内の中にあるふちゅこまのセリフのように、工夫して、初めての方が参加しやすいようにハードルを下げてください。（参加者（北西側住宅区域））

以上