

## 上井草駅周辺のまちづくりについて

上井草駅周辺のまちづくりについて、「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」を策定するとともに、同計画に基づく駅前広場等に関する都市計画素案を作成し、説明会を開催しましたので、下記のとおりご報告いたします。

### 1 上井草駅周辺道路・交通施設整備計画について

区は、これまで上井草駅周辺の交通利便性や安全性の向上など、道路・交通面での課題解決に向けたまちづくりについて検討を進めてきた。これらの課題を解決するため、オープンハウスや意見募集などにより住民の方々などからいただいたご意見を踏まえ、「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」を本年7月に策定した。

#### (1) 意見募集等の実施状況

##### ① オープンハウスの実施

開催日：令和元年6月21日（金）、22日（土）

会場：区立井草中学校2階 大会議室

来場者：121名（2日間延べ）

##### ② 意見募集の実施

募集期間：令和元年6月14日（金）～7月5日（金）

実施方法：上記①のオープンハウス、区公式ホームページ、まちづくりニュースにより周知し、オープンハウスの会場及び窓口持参（市街地整備課、井草地域区民センター、四宮区民集会所）、郵送、FAX、電子メール等で意見募集を行った。

意見募集実績：総数47件（個人45件、団体2件） 延べ130項目

（オープンハウス・持参33件、郵送2件、FAX5件、電子メール・HP7件）

意見募集の結果：[資料1](#)

#### (2) 整備計画の概要 [資料2](#)

##### ① 駅前広場の整備

駅前広場は、バス・タクシー等の乗降場を集約し、駅北側に整備。

安全な連続性のある歩行者空間を確保するため、駅前広場、バス通り、側道等を一体的に整備。

##### ② 警察通りの整備

千川通りから上井草駅付近の警察通りは、必要な道路幅員を確保し、両側に歩道を整備。

③ 側道等の整備

連続性のある安全な歩行者・自転車空間を整備。

側道と旧井草川遊歩道を活かしたみどりあふれる歩行者空間を整備。

## 2 駅前広場等に関する都市計画素案について

「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」に基づき、駅前広場計画等に関する都市計画素案を作成し、説明会を実施した。

(1) 都市計画素案の概要（杉並区決定）資料3

① 東京都市計画道路 区画街路 杉並区画街路第3号線

規模：警察通り（杉並区画街路第3号線道路部分）

延長 約120m、幅員15m、2車線

駅前広場（杉並区画街路第3号線広場部分）

面積 約3,100㎡

② 東京都市計画道路 区画街路 都市高速鉄道西武鉄道新宿線  
附属街路第10号線及び第11号線

規模：警察通り 第10号線 延長約30m、幅員12～14m

側道部分 第11号線 延長約90m、幅員19～20m

(2) 都市計画素案説明会の開催

開催日時：令和元年8月9日（金） 午後7時～午後8時30分

会場：区立井草中学校 体育館

来場者数：122名

主な質疑概要：資料4

## 3 今後のスケジュール（予定）

令和元年度 都市計画案の公告・縦覧及び説明会

令和2年度 都市計画決定

令和3年度以降 都市計画事業認可取得

## 4 添付資料

- ・上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（案）意見募集の結果・・・資料1
- ・上井草駅周辺道路・交通施設整備計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料2
- ・上井草駅周辺の駅前広場等について・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料3
- ・都市計画素案説明会における主な質疑概要・・・・・・・・・・・・・・・・資料4

## 上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（案） 意見募集の結果

○意見募集期間 令和元年6月14日（金）～7月5日（金）

○意見提出件数 47件（延べ130項目）

## ○主なご意見の概要と区の考え方

No.	項目	ご意見の概要	区の考え方
1	計画（案） 全般	立体交差に伴う変化の計画全体を一度に説明頂ける機会をもっと多く設定してもらえると良かったと感じた。個人的には、現状に大きな不満は持っていない。今回の説明に、ほとんど数字の入った話がなかったが、数字によって賛成・反対の意見が変わる方もいるのではないか。	「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（以下、整備計画）」は、駅前広場を北側に配置することや、バス通り（警察通り）の両側への歩道設置と必要な道路幅員を確保すること等を、整備に向けた基本的な考え方としています。
2	計画（案） 全般	計画の明細が必要。具体的にどのくらいの道路幅、流れ、範囲等が全くわからないため、意見は出せない。	今後、整備計画を策定した上で、道路・交通施設整備の具体的な内容について都市計画素案として取りまとめ次第、地域の皆様にご説明する予定です。
3	計画（案） 全般	上井草駅周辺道路・交通施設の整備等については賛成だ。西武線の立体化着手の前に、可能な限り、早期に着手されることを期待している。【同趣旨ほか3件】	また、今後も説明会の開催等により区のご意見をお示しするとともに、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、整備に向けた取組を進めていきます。
4	計画（案） 全般	新旧のまちづくりを念頭に住みやすい街を作っていただきたい。完成までの期間が長すぎるため、開発のスピードを上げて検討してもらいたい。	
5	計画（案） 全般	上井草駅の駅利用者や、踏切を待つ人の滞留に関する課題についても触れており、鉄道の連続立体化により課題が解決されることが計画から伝わった。計画が滞りなく進められることを期待している。	
6	計画（案） 全般	井荻では地下道が出来、きれいになったと感じるが、浮浪者がいたりするため負の側面もあることも否めない。今回検討される整備が過剰な整備となり、負の側面が現れることのないよう、十分に検討して頂きたい。	頂いたご意見は、今後、上井草駅周辺の道路・交通施設の整備を進める上で参考とさせていただきます。
7	計画（案） 全般	駅に降りたらワンストップでいろいろとできるようにしてほしい。	
8	計画（案） 全般	きれいな街にして頂きたい。	
9	計画（案） 全般	計画案は実現可能か。	駅周辺の道路・交通面の課題解決のため、整備計画に基づき、着実に取り組んでいきます。

10	計画（案） 全般	整備計画（案）の「3-1. 上井草駅周辺の現況」における記載について、高校生は生徒と呼び大学生は学生と呼ぶので「生徒・学生」と表記した方が良い。また、「3-4. 道路・交通現況（一般車両）」における記載について、主要生活道路の井草中通りの東西の北側に住宅が増え、歩行者も増えている。この通りは通過交通が現在でも非常に多いため、その旨表記願いたい。	整備計画の「3-1. 上井草駅周辺の現況」及び「3-4 道路・交通現況（一般車両）」において、いただいたご意見を踏まえた内容を修正・追記いたします。
11	計画（案） 全般	整備計画（案）の「7. 今後の流れ」において、計画におおよその日程を追記願いたい。それが分からないと立ち退き準備など住民の将来設計が出来ない。【同趣旨ほか2件】	上井草駅周辺の道路・交通施設整備につきましては、都市計画の手続きに沿って進める予定ですが、具体的な時期や事業費の分担は未定となっております。
12	計画（案） 全般	まちづくりの流れの中の今後の予定について、年度を入れるなど具体的に教えてほしい。事業費の分担についても知りたい。	今後、具体的な内容が定まり次第、地域の皆様にお知らせし、ご説明いたします。
13	駅前広場	上井草駅周辺の開発は難しいと考えるが、未来に対して、駅周辺の発達や道路も広げることも必要と考える。	上井草駅周辺は、「バスやタクシーの乗換えが不便」「道路は歩行者の安全性が低い」など道路・交通面でさまざまな課題があり、平成28年策定の「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針」において、駅周辺の交通結節点機能を強化するとともに、鉄道による地区の分断を解消し、一体的なまちづくりを進めることとしております。  これらを踏まえ、区としましては、駅周辺に駅前広場を設け、バス、タクシー等の乗降場を集約することによる乗換え利便性の向上や、歩行者の安全性の確保、人々が憩い、集うことができる交流機能を備えることが必要と考えております。駅前広場の規模・配置については、高架構造による北側側道との一体的な整備や、千川通り側からの歩行者交通量、駅周辺の交通ネットワーク等の視点から、駅に接した北側に配置することが最適と考えております。  今後は、広場の規模やバスやタクシーの交通施設等について検討を進め、事業化に向けた取組みを進めていきます。  また、南側の広場は西武鉄道の敷地とな
14	駅前広場	駅前広場をバスロータリーのような形で整備するのであれば、広めに作ってバス路線を増やしてほしい。	
15	駅前広場	この整備計画は非常に良いことであるため、応援する。  駅周辺すべてを計画用地とし、バスのターミナルと憩いの広場、1階2階を商業スペースとした大型マンションを建築する再開発と道路拡幅を一緒にお願したい。	
16	駅前広場	駅前広場の整備等の件は大賛成であるため、一日も早く、すばらしい上井草に変わることを楽しみにしている。	
17	駅前広場	石神井公園から上井草間のバス停留所が駅から遠く不便である。	
18	駅前広場	高架となり日影となれば人が集う場所にはならない。人口減少の中、必要であるのか疑問。	
19	駅前広場	バス通りの整備があるとはいえ、混雑して通り抜けが大変になりそうだと感じたため、また、北口の既存の商店がなくなると終電で帰ってきた際に困るため、駅前広場の整備はどちらかという反対である。	

20	駅前広場	駅前広場計画は出来上がったから、どこの駅前も同じような個性のない姿になり、残念に思うことが多い。このエリアの特徴や良さを壊すことなく、安全や利便性を考えることを希望する。	<p>っているため、土地の利用については、今後、西武鉄道で計画されることとなりますが、まちづくりの観点から区としても必要な働きかけを行っていきます。</p>
21	駅前広場	40年間上井草で暮らしていて、駅周辺の整備は長年の悲願だったが、急行の止まらないマイナーなこの街に対し、これだけの投資を受ける意義が、人口、生産性の面でやや疑問を感じるが、基本的には応援したい。	
22	駅前広場	駅前広場は具体的な設計図面を作らないとイメージがわからない。早く案を示してもらいたい。	
23	駅前広場	南口広場と周辺、北口広場を機能分担する形で整備してほしい。	
24	駅前広場	待ち合わせスペース等、北側に入らなかった施設や機能を駅やロータリー南側で補うよう整備してほしい。	
25	駅前広場	駅前広場を南側にできないか。	
26	駅前広場	上井草駅南口は昭和40～50年代初頭までは、小さいながらも駅前広場があり、小学生の遠足などで集合することができる場所だった。そんな余裕のある駅前広場に突如、店舗が建設されて広場がなくなってしまった。まずは、その店舗をなくし、小さいながらも駅前広場をつくってはどうか。	<p>区では駅前の交通環境を改善し、鉄道・バスやタクシー相互の乗換え利便性を向上させるため、バス、タクシー等の乗降場を集約し、駅とバス通り（警察通り）に接する北側に駅前広場の整備を行うことが最適と考えております。</p>
27	駅前広場	拡幅しても狭い片側一車線の道路で右折を要するバスの動線から考えると、広場は一箇所に集約すべきか疑問である。現在、警察通りにある踏切の北に上り下りのバスが停まれるよう、道路を拡幅してバスベイを作ってはどうか。	
28	駅前広場	安全を確保するため、上井草駅北西部付近でのバスの乗降も検討してもらいたい。	
29	バス通り	上井草駅周辺を混んでいる時間帯に利用することが少なく、あまり不便を感じる機会がない。	<p>バス通り（警察通り）は、特に朝夕のピーク時には踏切に車両と歩行者・自転車が集中し、踏切の遮断時間も増え、交通利用環境が著しく低下している状況です。</p> <p>このため、区では整備計画に基づき、駅から千川通りにかけて両側への歩道設置や必要な道路幅員の確保による、歩行者等の安全性の確保を図ることとしております。</p>

30	バス通り	バス通りにある停留所（荻窪方面行き）はバス待ちの人が多く、通行人が車線に出ざるをえないため危ない。	バス通り（警察通り）は車道の両側で車道・歩道が分離されておらず、歩行空間も十分に確保されていません。さらに、荻窪方面行の上井草駅バス停留所に十分なスペースが設けられていないため、歩行者等にとって危険な状況となっております。 このため、整備計画では、歩行者等の安全性の向上を図るため、バスやタクシー乗降場の集約や両側への歩道設置、必要な道路幅員の確保を目的としています。
31	バス通り	歩行者が安全に歩行できるようにしてもらいたい。【同趣旨ほか1件】	
32	バス通り	連立事業完了までの期間が長いため、上井草駅前の踏切は、車両、人（自転車）などにとって非常に危険である現状に対する改善が早急に必要である。	
33	バス通り	駅周辺に学習塾や眼科があるため、小学生くらいの子が多く利用するが、歩道・車道がきちんと整備されていないため危険である。 杉並区として美しい街を目指し、きちんと整備して行ってほしいと強く願う。	上井草駅周辺地区は昭和初期に完了した井荻町土地区画整理事業により周辺道路が基盤の目状に整備され、歩行者の安全性確保の観点から、一方通行等の交通規制を導入し、交通ネットワークを形成しております。整備計画では、すでに形成されている交通ネットワークや交通規制など、地域への影響を与えないことを前提に、駅北側のバス通り（警察通り）の拡幅や両側への歩道設置により歩行者等の安全を確保する計画としています。 また、バス通り（警察通り）における電線類等の無電柱化の実施についてはまだ定まっておりますが、拡幅を伴う道路整備の際には、あわせて無電柱化を行うことで、より道路整備効果の向上が見込まれると考えておりますので、今後、関係部署と検討を図っていきます。
34	バス通り	バス通りのみ無電柱化して十分な歩道を確保し、一方通行化して上下を別通りとするといった方策はとれないのか。過剰な開発・整備は止め、今ある雰囲気に対し少し手を加えて魅力的にする工夫を考えてはどうか。【同趣旨ほか1件】	
35	バス通り	地域住民として、あらゆる時間帯に駅周辺を利用するが、通勤・通学のピーク時以外は人も車も多いわけではなく、よそから人が集まる街でもない。周辺道路も歩行者は住民中心で車や放置自転車等も少ないため、大きな問題は感じない。バス通りの道幅の狭さは電柱の地中化などで解消できるのでは。	
36	バス通り	「開かずの踏切」よりも、開いている踏切をスムーズに通過する車列のため、バス通りを渡れずに困ることの方が多い。	
37	バス通り	上井草駅から千川通りの「上井草駅入口信号」までの道路は、人と車が同じ道を使い、大変危険であるとともに、劣悪な環境である。その解消のため「1車線の一方通行路」としての整備を希望する。 空いた1車線分を歩道として利用できれば、道路を拡幅せずとも現在のまま歩道の拡幅が可能である。 上井草駅の西側（上石神井寄り）の通りは大変余裕があるため、「井草中前信号」から上井草スポーツセンターを通り上井草駅、千川通りに抜けるまでの道路を「バス通りとして整備」し、上井草駅の両端をバスが通るよう改善してはどうか。上井草スポ	

		ーツセンターから上井草駅までの道は、バス通りとして利用しても、歩道には十分余裕がある。	
38	バス通り	バス通りを一方通行にするとともに歩道のガードパイプを道路の両側に設置して、税金をかけずに安全の確保を図ってほしい。	
39	バス通り	整備にあたっては電柱を地中化してほしい。【同趣旨ほか1件】	
40	バス通り	駅南側のバス通りの拡幅の計画もあると思うが、その情報も細めに発信しながら、なるべく早く進めてほしい。	バス通り（警察通り）のうち、早稲田通りより北の路線については、平成29年策定の「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において、計画幅員12mの主要生活道路に、また、井草中通りより北の路線については、現状の道路幅員において早期に安全対策を行う必要性が高い安全対策路線に位置付けております。拡幅を伴う整備については現時点で具体化されておりましたが、まずは交通安全に対する効果を早期に実現するため、令和元年度中に交通安全対策工事を実施し、整備効果について検証を行っていきます。
41	バス通り	上井草駅から南のバス通りの拡幅を今回は見合わせるようだが、将来は拡幅をする計画があるのかわからないのが明確でない。南側の利用者は狭い片側歩道で、歩行者同士のすれ違いもままならないため、計画に盛り込んで表記してもらいたい。	
42	バス通り	石神井公園行きの井草中学校バス停は、ベビーカーで降りると、車道にはみ出て、逃げ道がないまま交差点の横断歩道まで歩く必要がある。バスから降りた後は、乗客やベビーカーが、マンション私有地まで避難し、バス発車までマンション内に侵入している状況となっている。また、すぐ横を車やバスが通りぬけ、かなり危い状況である。雨の日に傘をさしているとさらに危険になるため、南側の警察通りの歩道・バス停を整備して、暮らしやすい街を形成し、街を活性化させてほしい。	
43	バス通り	南側のバス通りも道幅を広くするとともに、歩道を確保してほしい。南側の住民は交通環境が悪いままになってしまう。【同趣旨ほか2件】	
44	バス通り	バス通りの駅より南側を利用する歩行者のために、ガードレール(ガードパイプ)を道路両側に設置して歩道を確保して頂きたい。そのためには、高	

		張力鋼を使用したガードパイプを採用することで、歩道幅が広くできるので検討願いたい。	
45	バス通り	バス通りの整備は何mに広げるのか知りたい。	整備計画は、バス通り（警察通り）の両側への歩道設置と必要な道路幅員を確保することを、整備に向けた基本的な考え方としています。今後、整備計画を策定し、道路・交通施設整備の具体的な内容を取りまとめ、地域の皆様にご説明する予定です。
46	側道	線路沿いは特に交通量も多いわけではなく、今のままで十分である。	整備計画（案）でお示した側道は、駅周辺の利便性や回遊性の向上を図り、連続性のある歩行者・自転車空間の創出、鉄道の高架化に伴う日影等の住環境に与える影響の緩和を目的として新設されます。側道の機能等については、今後の都市計画手続きのなかで地域の皆様のご意見を伺いながら、検討を進めていきます。
47	側道	すでに線路沿いに一本道の道路が通っていることと、コンクリートの下は寒々しく、暗い雰囲気になりがちで、印象が悪いため、側道の整備には反対である。どうしても側道を整備が必要であれば、レンガ造りや木造などにするか、ガンダムの基地内部風のデザインにするなど、コンクリート特有の寒々しさを感じさせないものにしてもらいたい。	区内では西武新宿線を挟んで東西方向に2本の区道が整備されており、車両交通が十分処理されているため、側道の交通処理については、すでに形成されている交通ネットワークや交通規制など、地域への影響を与えないことを前提に計画していきます。 また、連続性のある歩行者・自転車空間の創出を整備に向けた基本的な考え方としており、整備にあたっては、必要箇所に隅切りを配置するなど、歩行者等の通行の安全に配慮していきます。
48	側道	回遊性のあるみどりのネットワーク作りは評価出来るが、側道機能の単一化による弊害が心配である。側道の通行者が増えれば、並行する東通り商店街の利用者が減るという懸念がある。これまで関係住民は、商店街に回遊性をもたせる努力をして来た。まして東通りは、井荻方面で遊歩道と接続している事実がある。むしろ買い物・飲食客の回遊性を高める意味で、商店街・東西通りの無電柱化・緑化・緑地整備等を今回の計画に加えて頂きたい。 側道については、バス通り以東を東方向への一方通行とし、商店街・東通りの自動車通行を減らすためのバイパスとした方が利点も多いと思われる。	



49	側道	計画案において、側道の必要性がよく分からない。人の通行が多いのは南側ではないのか。調査結果をきちんと示してもらいたい。	
50	側道	側道を「歩行者・自転車専用」とした場合、南北方向の道の車両交通との出会いがしらの事故も心配されるが、何か対策を講じているのか。	
51	側道	線路北側の自転車道はマンホール等による凸凹の少ない走りやすいものにしてほしい。	
52	側道	現在、存在している線路北側に並行している西向きの一方通行路（区道 2111-1 号線）は広場を貫通するのか、歩行者道路になるのか不明であるため、詳しい説明を追記願いたい。また、引き続き西方向への車の通行は可能となるのか知りたい。	<p>上井草駅周辺では昭和初期に完了した井荻町土地区画整理事業により、周辺道路が碁盤の目状に整備され、歩行者の安全性確保の観点から、一方通行等の交通規制を導入し、交通ネットワークを形成しております。</p> <p>駅前広場内や広場西側の特別区道第 2111-1 号線の交通処理につきましては、すでに形成されている交通ネットワークに極力影響を与えない交通処理を、今後検討していきます。</p>
53	その他道路交通	踏切による自動車の遮断は環八経由にすれば今でも問題はない。	<p>上井草駅周辺地区は、東西方向の通過交通を担う都市計画道路である早稲田通り、千川通りがあり、特に千川通りと西武新宿線が交差する踏切がクランク状で未整備であるため、練馬区側に右折ができないことや、踏切を避けて車両が走行する傾向があることから、井草中通りに通過交通が流入している状況があります。</p>
54	その他道路交通	上井草駅周辺は道路が狭く、踏切もあるため車の渋滞が少しも改善されてない。歩行者、バス利用者、西武線利用者にとって住みよい街になってほしい。	<p>将来、西武新宿線の立体化が実現すると、西武新宿線と交差する千川通りと補助 132 号線（井草高通り）の交差部の改善や、東西方向の通過交通を担う千川通りの交通機能の向上により、通過交通を適切に処理することが期待できます。また、鉄道の連続立体化により多くの踏切が除去されると、交通ルートを選択肢が大幅に増えるため、これまで東西方向の通過交通が流入していた井草中通りの負担が軽減され、交通量の減少が期待できると認識しています。</p>
55	その他道路交通	上井草駅付近だけではなく外環との兼ね合い等、広域的に考えてほしい。	

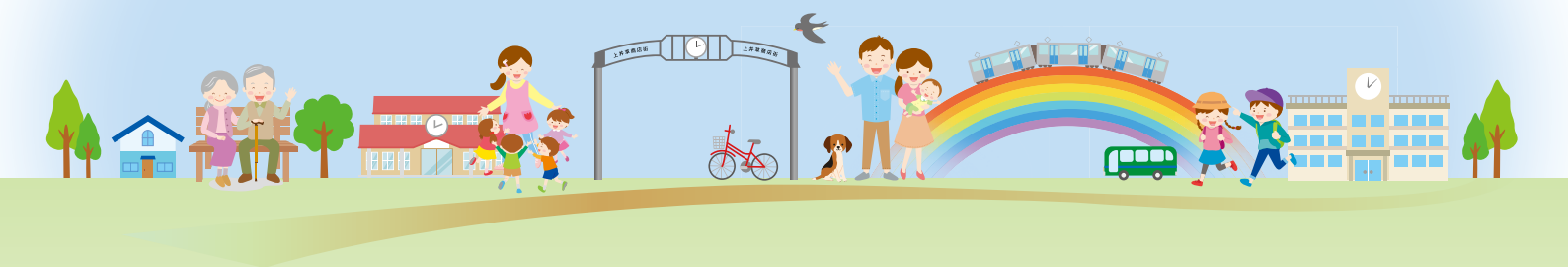
			<p>このように新たな道路ネットワークが形成されると、広域的な自動車交通を円滑に処理する幹線道路と、地区内の身近な交通が中心となる生活道路など、それぞれの道路の役割が明確になり、地区内へ流入する通過交通が抑制され、地域の住環境の向上につながるものと考えています。</p>
56	その他道路交通	<p>すぎ丸、コミュニティバスを阿佐ヶ谷駅、上井草駅まで運行してもらいたい。荻窪駅行きを減らして阿佐ヶ谷駅行きの本数を増やしてほしい。</p>	<p>コミュニティバスは、交通不便地域の解消等を目的に運行しております。開設にあたっては交通状況や需要などを見極め判断していきます。また、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
57	その他道路交通	<p>杉並区のコミュニティバスも通るようになると便利になる。特に吉祥寺駅など、現在つながっていない駅とつなげてほしい。</p>	
58	その他道路交通	<p>上井草駅から警察通りを南下し、早稲田通りを右折後、吉祥寺駅まで運行する「すぎ丸」を走らせてほしい。</p>	
59	その他道路交通	<p>井草中通り北側の路側帯には、電柱が歩行をすこぶる危険にしている箇所があるため、外環道完成前に電柱の地中化、ガードパイプ両側設置を緊急に検討願いたい。</p>	<p>井草中通りについては、平成29年策定の「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において安全対策路線に位置付けており、平成30年度に交通安全対策工事を実施いたしました。今後整備効果について検証を行っていきます。</p>
60	その他道路交通	<p>この機会に、上井草駅北側バス通り、側道を含め、今回整備される地域全域で「電柱の地中化」をお願いしたい。</p>	<p>バス通り及び周辺道路における電線類等の無電柱化の実施についてはまだ定まっておりませんが、今後、必要に応じ、関係部署と検討を図っていきます。</p>
61	その他道路交通	<p>旧井草川は歩行者専用から自転車専用に変更してもらいたい。</p>	<p>旧井草川の遊歩道は、緑道としての機能を持つため、植樹帯のスペースを確保する必要があり、自転車専用道として必要な幅員の確保が困難であることから、現時点において、旧井草川の遊歩道を歩行者専用道路から自転車専用道に変更する考えはございません。</p>
62	その他道路交通	<p>旧井草川遊歩道の線路下に通路を設けてほしい。</p>	<p>旧井草川遊歩道の鉄道との交差部は、単独での立体交差化を行った場合、今後実施される西武鉄道新宿線連続立体交差事業の支障となるため、連続立体交差事業前の整備は考えておりません。</p>

63	商業にぎわい	お年寄り、若い人達、子供達と一緒に何か をできる実際の広場、スペース等の場を是非計画 の中に入れてほしい。将来町を挙げて一緒に作り 上げるイベントができるような上井草になってほ しい。	商業施設等の誘致など、駅周辺のにぎわ いと利便性の向上は今後まちづくりを進め る上で重要な課題と認識しております。 また、駅周辺の土地や建物の利用につい ては、平成 28 年策定の「西武新宿線沿線 各駅周辺地区まちづくり方針」において、 みどり豊かでゆとりある住環境を維持・向 上するため、現在の土地利用を維持すると ともに、駅周辺の商業地や幹線道路の沿道 地域と周辺住宅地が調和した魅力あるまち なみ形成を図ることとしています。 いただいたご意見につきましては、今後 のまちづくりの参考とさせていただきます。
64	商業にぎわい	商店街の活性化と高層ビルを建てる環境を作っ てほしい。	
65	商業にぎわい	商業施設の誘致をしてほしい。【同趣旨ほか 1 件】	
66	商業にぎわい	スーパー、ドラッグストア、本屋など、駅前に日 用品を買い揃える主要店舗がなく、かなり不便で あるため、西武新宿線側に人が集まらず、高齢化で街 はくたびれていく一方である。さらに南北が分断さ れており、南側の人ほとんど北側に行かず、北側 の人はわざわざ南側に買い物にいかない状況となっ ている。	
67	商業にぎわい	駅前広場の周辺の土地利用計画はどうなるのか。 例えば広場の回りに商店は作れるのか。	
68	商業にぎわい	駅周辺の店舗の誘致や選択に関して、地域の特色 やテーマに沿った街づくりをしてほしい。	
69	みどり	環境面で癒しになり、シンボルにもなる屋敷林を 保存してほしい。コンクリートばかりだと井草の良 さが失なわれるため、現状維持を目標に計画をして ほしい。【同趣旨ほか 3 件】	区では駅周辺におけるみどりの保全是必 要と認識しており、みどりの保全・育成を 図るため、みどりあふれる歩行者空間の確 保を整備の目標として検討を進めてきまし た。整備計画では、側道の整備に伴う、み どりあふれる歩行者空間の形成や、駅周辺 のみどりの空間の確保を整備の視点として います。 また、平成 28 年策定の「西武新宿線各 駅周辺地区まちづくり方針」において、公 園・遊歩道・屋敷林・農地などの保全や建 築物の屋上・壁面・接道部の緑化及び生け 垣化の促進により、身近な緑を増やし、み どりの風景の形成を進めるとしておりま す。 今後のまちづくりを進める際には、地域 の皆様のご意見を参考にしながら、上井草 駅周辺地域のみどりの確保等に努めていき ます。
70	みどり	上井草に居住して 2 年程であるが、東京 2 3 区内 で希にみるローカルな景観がある場所なので、でき る限り緑の木々と現状を残してほしい。	
71	みどり	駅前広場及びバス通りは、歩行者の安全を最優先 すると共に緑を多くしてほしい。	

72	用地	生活プランを確定したいため、できるだけ早く用地測量の段階まで進めてほしい。	<p>用地測量の具体的な時期につきましては、原則、都市計画決定後、必要な準備や手続きが整い次第実施することとなります。現時点において具体的な実施時期は未定となっておりますが、時期が定まり次第、権利者の皆様に対しお知らせいたします。</p> <p>また、用地の取得につきましては、お譲りいただく土地の調査、建物等の物件調査を行い、移転に係る補償額を算定させていただいたのち、権利者の皆様に補償に関する説明等、十分に話し合いをさせていただき、ご納得いただいた上で土地をお譲りいただくことが原則と考えております。</p>
73	用地	今後の用地買収など大変だと思うが、早く着工できるようがんばってほしい。	
74	用地	駅前広場や側道の買収は進むのか。	
75	用地	立ち退きになる方には丁寧に説明をした上で、用地を取得してほしい。	
76	用地	現在、駅前広場、及びバス通りには、商店やテナントビル、マンションなどが林立しているが、用地買収する場合は、その代替地、代替商業施設の用意をしてほしい。また北側側道対象地域に住む対象者を含め、用地買収される方たちに不安や不利益が無いように、準備と説明を十分に徹底してほしい。	
77	用地	北側側道の買収について、所有者の残地利用が困難になるため、全部買収する等対策や買収後の対応について考慮が必要。【同趣旨ほか1件】	

※このほか、鉄道の高架化など、整備計画（案）に係る事業以外に対するご意見等がありましたが、これらにつきましては、東京都や鉄道事業者など関係機関にお伝えいたします。

# 上井草駅周辺 道路・交通施設整備計画



令和元年7月  
杉並区

1	はじめに	••••	1
2	道路・交通施設整備計画の位置付け	••••	2
3-1	上井草駅周辺の現況	••••	3
3-2	道路・交通現況（バス・タクシー）	••••	4
3-3	道路・交通現況（自転車・歩行者）	••••	5
3-4	道路・交通現況（一般車両）	••••	6
3-5	道路・交通面の課題	••••	7
4-1	道路・交通施設整備の目標	••••	8
4-2	駅前広場の機能	••••	9
	駅前広場の整備	••••	10
4-3	バス通り（警察通り）の整備	••••	11
4-4	側道等の整備	••••	12
5	道路・交通施設整備計画	••••	13
6	安全で利便性の高いまちづくりに向けて	••••	14
7	今後の流れ	••••	14

# 1 はじめに

西武新宿線沿線地域では、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針（平成28年1月）」において、「交通体系」「土地・建物利用」「住環境」の三つの分野別方針を定め、地域住民等と連携・協働して「人と人とをつなぐ、みどり豊かな便利で快適なまち」の実現を目指し、西武新宿線立体化の早期実現と地区の一体的なまちづくりを進めてきました。

沿線3駅のうち、上井草駅周辺については「バスやタクシーなどの乗換えが不便」「道路は歩行者等の安全性が低い」「駅南北の連絡通路がない」など道路・交通面で大きな課題があり、区で調査・検討を行ってきました。

平成30年11月に実施した上井草駅周辺のまちづくりに関するオープンハウスでは、「踏切の除却や鉄道連続立体交差化の早期実現」「バス通りの安全対策や道路整備」「駅前広場の設置」など、駅周辺の利便性、安全性の向上について、多くのご意見をいただきました。

こうした意見を踏まえ区では、上井草駅周辺が抱える道路・交通面での課題の整理とともに、道路・交通施設について検討を進め、整備の方向性を示した、「上井草駅周辺まちづくり計画（中間まとめ）」を平成31年2月に公表しました。

一方、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差化計画について、本年2月、東京都から鉄道立体化の構造形式は「高架方式」が最適であり、鉄道沿線北側に側道を整備する都市計画素案が示されました。

駅周辺の道路・交通施設の整備を、鉄道の立体化計画と一体となって進めることで、よりよいまちづくりの実現につながることから、区ではこの度、駅前広場と接続する道路の拡幅整備等を骨子とした「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（以下整備計画という）」を策定しました。



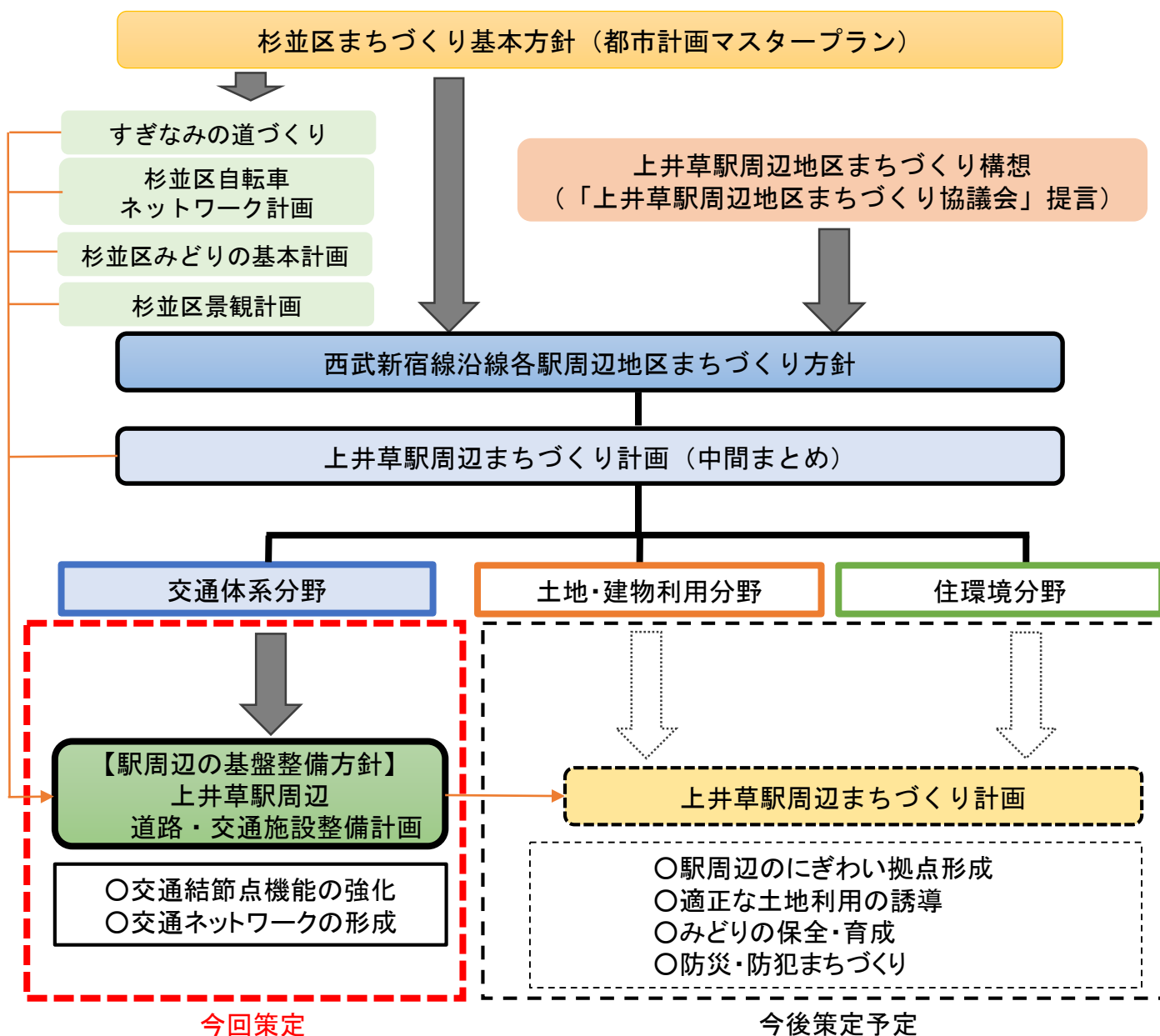
上井草駅周辺の状況

## 2 道路・交通施設整備計画の位置付け

道路・交通施設整備計画は、平成27年度策定の「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針（以下「まちづくり方針」という。）」で掲げた「交通体系分野」の方針に基づき策定する計画です。また、本整備計画は、まちづくり方針において、道路・交通面に関して鉄道立体化事業が具体化された場合に検討することとしている「駅周辺の基盤整備方針」に当たるものです。

なお、上井草駅周辺については「杉並区まちづくり基本方針」において、身近な生活拠点としての育成を図ることとしており、道路・交通施設整備計画を踏まえた周辺住宅地と調したまちなみの検討が必要となります。このため、まちづくり方針に掲げている「土地・建物利用分野」及び「住環境分野」についても、地域の皆さまのご意見を伺い、今後、本計画と整合を図りながら検討を進めていきます。

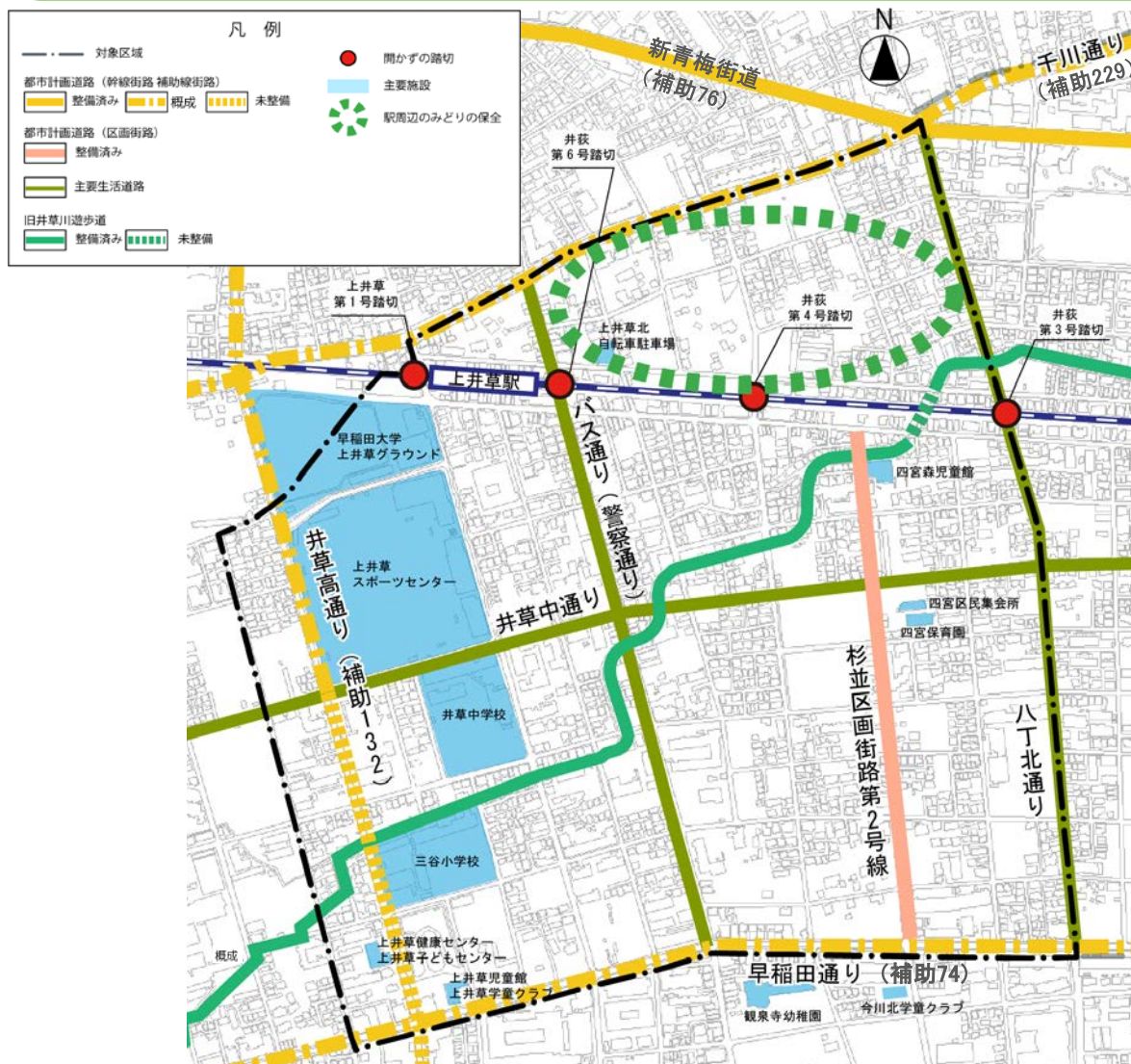
### 〈本整備計画の位置づけ〉





# 3-1 上井草駅周辺の現況

- 上井草駅周辺は、みどり豊かでゆとりある住環境に加え、駅近傍に総合スポーツ施設や早稲田大学の上井草グラウンド、4つの高校が立地し、生徒・学生が多いまちです。
- 都市計画道路、主要生活道路等の道路網がバランスよく配置されており、それぞれの役割分担が明確化されています。
- 昭和初期に完了した井荻町土地区画整理事業により周辺道路が碁盤の目状に整備され、歩行者の安全性確保の観点から、一方通行等の交通規制を導入し、交通ネットワークを形成しています。
- 駅北側の地区は、杉並らしいみどりの保全地区に指定されている箇所もあり、生産緑地も多く、みどりあふれる街区を形成しています。
- 西武新宿線上下線のホーム間を移動できる連絡通路がないため、駅周辺の踏切を渡る必要があります（通勤等の駅利用者は往路、又は帰路で必ず踏切を渡ることとなります）。
- 地区内にある4箇所の踏切が「踏切対策基本方針（平成16年、東京都）」における、道路渋滞の発生や踏切事故の危険性がある「重点踏切」に指定されており、いずれもピーク時に1時間あたり40分以上遮断する「開かずの踏切」となっています。
- 特に朝夕のピーク時は、駅直近のバス通り（警察通り）と踏切に車両と歩行者・自転車が集積し踏切の遮断時間も増え、交通利用環境が著しく低下しています。

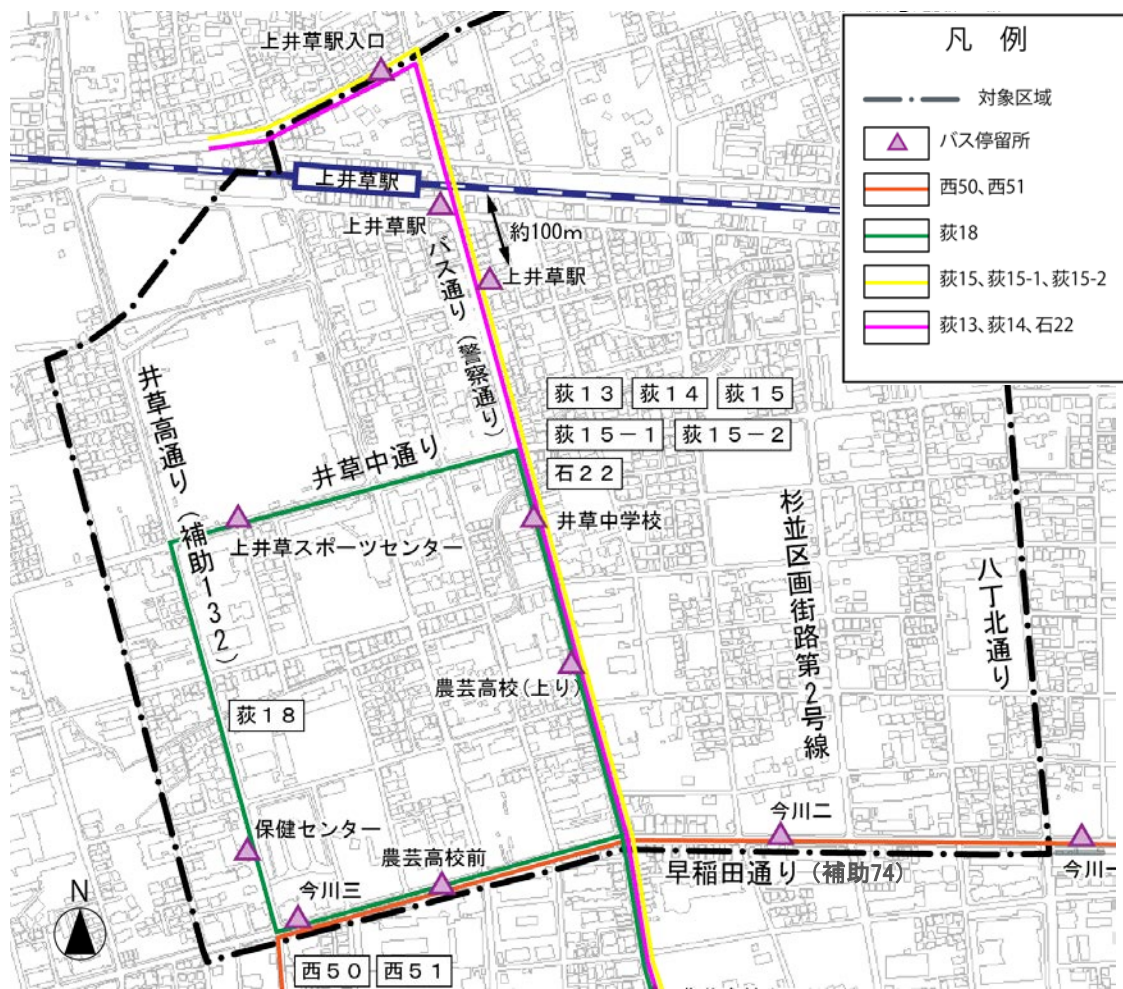


## 3-2 道路・交通現況（バス・タクシー）

- 荻窪駅方面のバス停留所が駅から約100m離れており、鉄道とバスの乗換えが不便です。
- バス停留所が狭い歩道上に設置されているため、人があふれ、通行等に支障があります。
- 南口改札前の道路にタクシーが停車していることがありますが、乗降施設はありません。

○井草中通り以北のバス通り（警察通り）及び井草中通りは、平成29年3月策定の「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において、主要生活道路※の安全対策路線に位置づけられています。

※主要生活道路：身近な交通を担う道路で、上井草駅周辺地区ではバス通り（警察通り）と井草中通りが該当しています。



分散設置されているバス停留所



駅改札前に停車しているタクシー





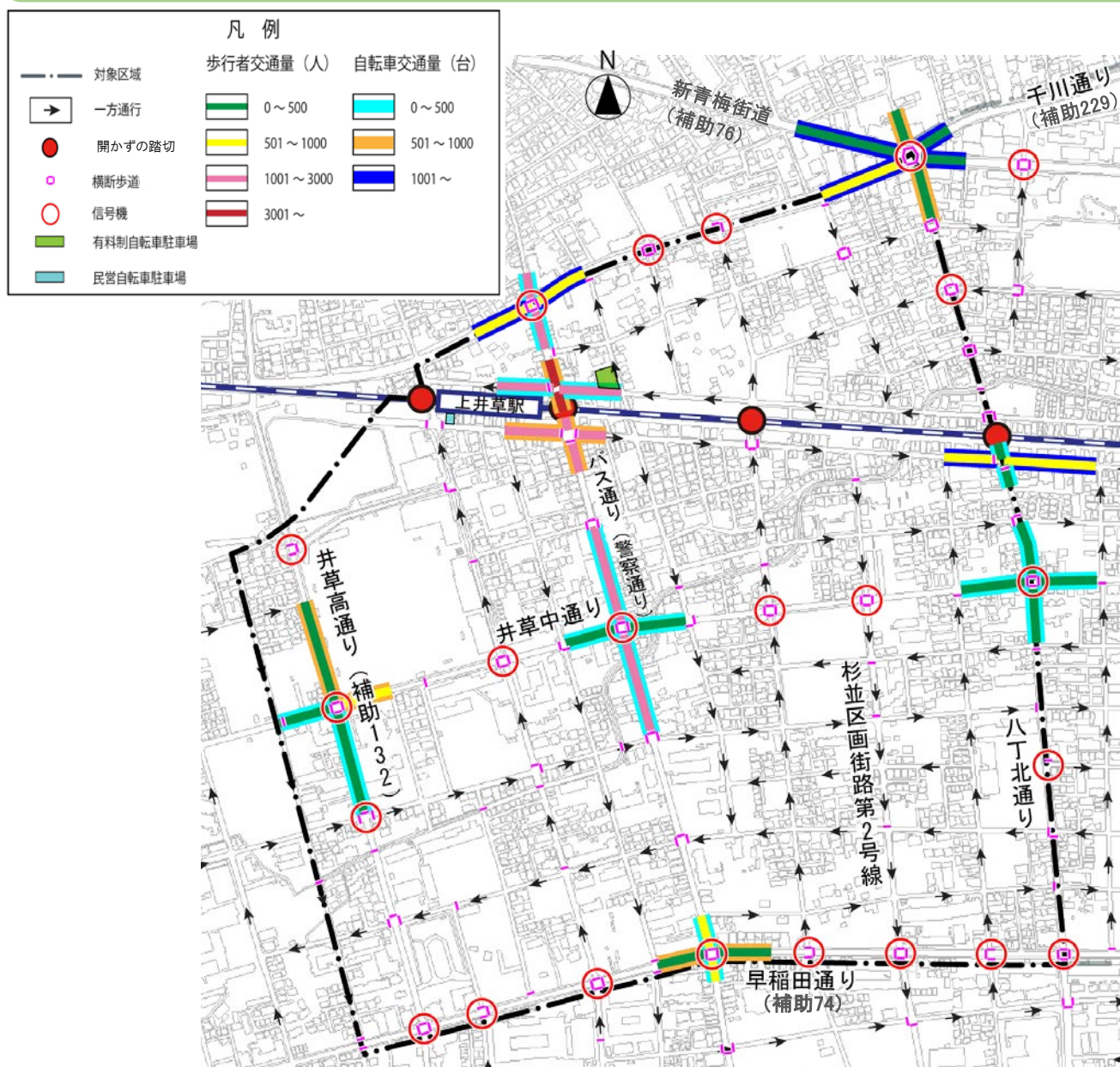
### 3-3 道路・交通現況（自転車・歩行者）

#### 【自転車】

- 自転車の通行量は、千川通りや西武新宿線沿いの区道に多く、駅周辺では、東西方向の自転車交通量が多くなっています。
- 上井草駅周辺には区営と民営の自転車駐車が整備され、自転車の放置は現状ほとんど見られませんが、自転車駐車が分散設置されています。

#### 【歩行者】

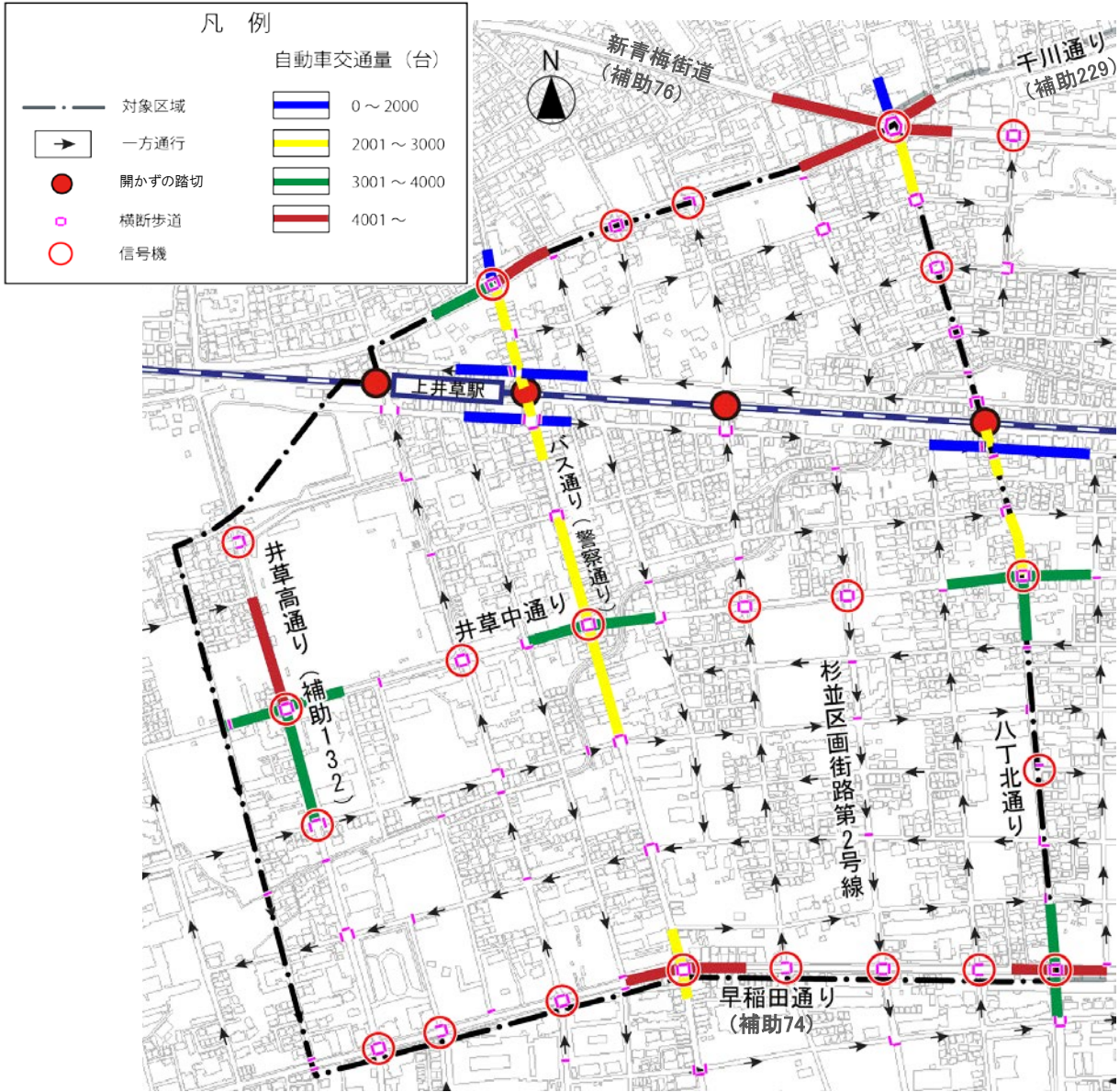
- 歩行者交通量は、駅に向かう地域の主動線であるバス通り(警察通り)に集中しています。
- バス通り（警察通り）は歩道の幅員が片側で約1.5mと狭い上に、朝夕のピーク時間帯は踏切の遮断時間が長く歩行者が集中し滞留しています。
- 駅周辺や商店街では、バス通り（警察通り）に限らず東西方向に伸びる道路でも自動車と歩行者・自転車の動線が重なり、危険な箇所があります。
- 駅周辺歩行者の待合せや休憩スペースが少ない状況となっています。





### 3-4 道路・交通現況（一般車両）

- 地区内の主要生活道路としては南北に縦断するバス通り（警察通り）及び八丁北通りと東西に横断する井草中通りの3つの路線があり、いずれの路線も通り抜け道路となっています。
- 鉄道沿いに東西方向に道路が整備されており、歩行者安全性の確保のため、一方通行等の交通規制が行われています。
- 開かずの踏切が、自動車等の通行に重大な支障となっています。
- 駅周辺に一般車両乗降施設が整備されていないため、駐停車車両が交通を妨げています。



一方通行規制

踏切渋滞



### <交通利便性の向上>

- バス停が駅から離れているなど、円滑な乗換えができないため、駅直近にバス・タクシー等の乗降施設を整備する必要があります。
- 駐停車車両により道路が塞がれており、交通の円滑化を図るため、車両等の乗降場を駅周辺に設置する必要があります。

### <歩行者・自転車の安全性の確保>

- バス通り（警察通り）や駅周辺の道路は、車道・歩道が分離されておらず、また、歩行空間も十分に確保されていないため、歩行者等の安全性の向上を図る必要があります。
- 駅周辺には待合せや休憩スペースがないことなどから、まちの玄関口としてゆとりを確保する必要があります。

### <みどりあふれる歩行者空間の確保>

- みどり豊かな地域環境を継承するため、快適で魅力的な回遊性のある、みどりのネットワークづくりを進める必要があります。

道を塞ぐ駐停車車両



駅から離れて設置されているバス停



滞留スペースのない駅前



道幅の狭いバス通り





## 4-1 道路・交通施設整備の目標

道路・交通面の課題解決に向け、次のとおり整備の目標を定め、駅周辺のまちづくりを進めます。

### 【整備の目標】

#### ①交通結節点※機能の強化

駅前の交通環境を改善し、鉄道・バス・タクシー相互の乗換え利便性を向上

#### ②安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

歩行者・自転車が安心して通行できる道路空間の形成

#### ③みどりあふれる歩行者空間の確保

駅周辺の回遊性の確保と旧井草川遊歩道を活かした快適で魅力的な回遊性のある、みどりのネットワークづくりを進める

※ 交通結節点：交通機関の乗換え、乗降施設で具体的には、鉄道駅、駅前広場等が挙げられます。



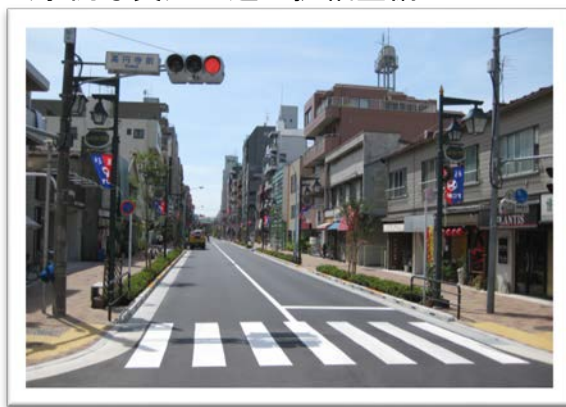
### 【目標の実現に向けて】

- ◎交通結節点機能の強化と安全で快適な歩行者・自転車空間の確保を図るため、駅前広場の整備とバス通り（警察通り）等の整備を進めます。
- ◎駅周辺の回遊性・アクセス性を高め、鉄道の高架化に伴う日影の影響など環境に与える影響を緩和するため、側道の整備を進めます。
- ◎事業効果を高めるため、鉄道連続立体交差化にあわせ、これらの整備を進めます。

（事例写真）駅前広場のイメージ



（事例写真）区道の拡幅整備のイメージ



## 4-2 駅前広場の機能

バス、タクシー等の乗降場を集約し、駅とバス通り（警察通り）に接した配置となる駅前広場の整備を計画します。



### <交通広場としての整備の視点>

- バス、タクシー等の乗降場を集約し、駅からの移動距離を短くすることにより乗換え利便性を向上します。
- 歩行者の安全性を高めるため、駅と駅前広場、バス通り（警察通り）が互いに接する配置とします。
- 鉄道、バスの乗降客数、運行状況等を考慮した適切な規模を確保します。

### <都市の広場としての整備の視点>

- みどりあふれるゆとりのある空間を確保します。
- 地域のシンボルとなるよう、美観や象徴性に配慮します。
- 災害時にも活用できる空間を確保します。

### 交通広場

鉄道・バス・タクシー等の  
便利な乗換え機能



### 都市の広場

人々が憩い・集う交流機能  
一時的に避難できる防災機能

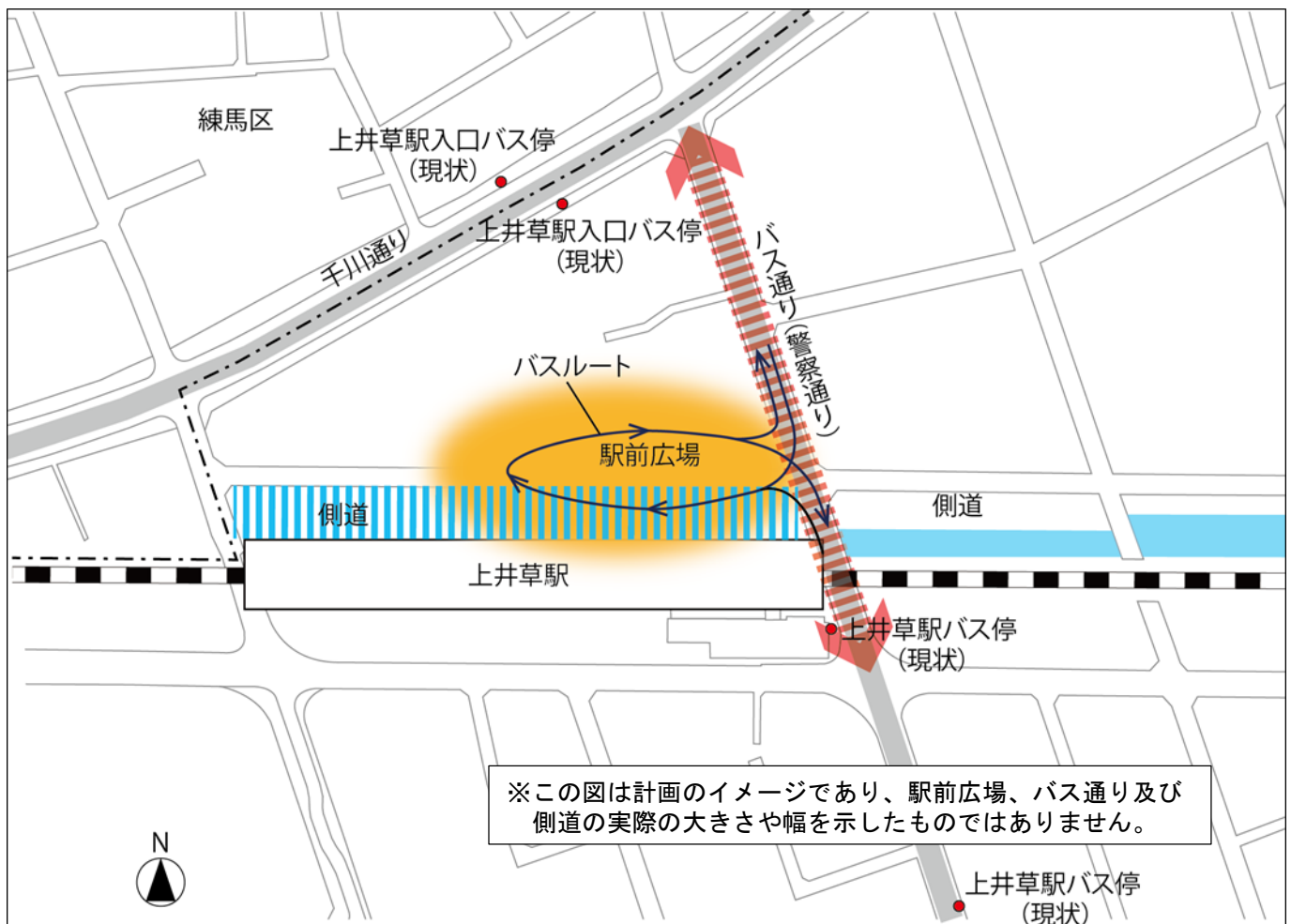


## 4-2 駅前広場の整備

駅周辺の利便性及び安全性の向上を図るため、駅に接する北側に駅前広場の整備を計画します。



- 側道部分と連続し、一体となった駅前広場を整備することにより、効率的な土地利用や回遊性および利便性の向上を図ることができます。
- バス乗降場、タクシー乗降場等を広場に集約することにより、乗換え利便性の向上を図ることができます。
- 駅前広場とバス通り（警察通り）の整備を一体的に行うことにより、安全な歩行者空間を確保することができます。
- 交通施設を駅北側に集約することにより、交通利用環境の向上や駅周辺の道路・交通の機能向上を図ることができます。





## 4-3 バス通り（警察通り）の整備

千川通りから上井草駅付近のバス通り（警察通り）において、歩行者・自転車等の安全性を高め、安心して通行できる道路の整備を計画します。



### <整備の視点>

- 歩行者の安全性向上を図るため、十分な幅員が確保された歩道を整備するとともに、安全でスムーズな歩行者動線を確保します。
- バス及び自動車、自転車の通行の安全性を向上するために、十分な車道幅員を確保します。
- 道路拡幅等による延焼遮断機能の向上を図ります。

○バス通り（警察通り）については、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において、主要生活道路の安全対策路線に位置づけられており、特に千川通り方面からの歩行者通行量が多いため、駅前広場の整備にあわせて、千川通りから駅前広場までの区間において新たに道路の拡幅整備を計画します。



現在のバス通り



拡幅整備後のイメージ



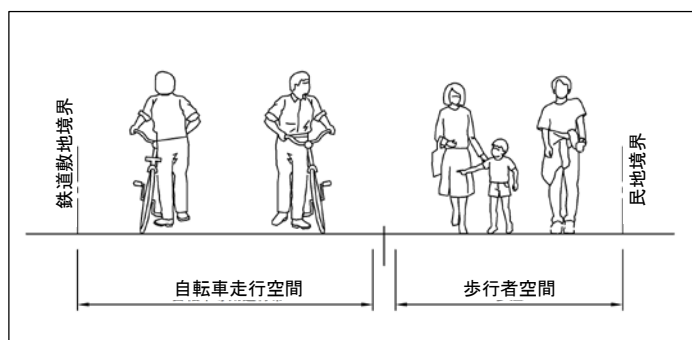
## 4-4 側道等の整備

駅周辺の利便性や回遊性の向上を図り、連続性のある歩行者・自転車空間を創出するとともに、鉄道の高架化に伴う日影等の住環境に与える影響を緩和することを目的とした側道の整備を計画します。

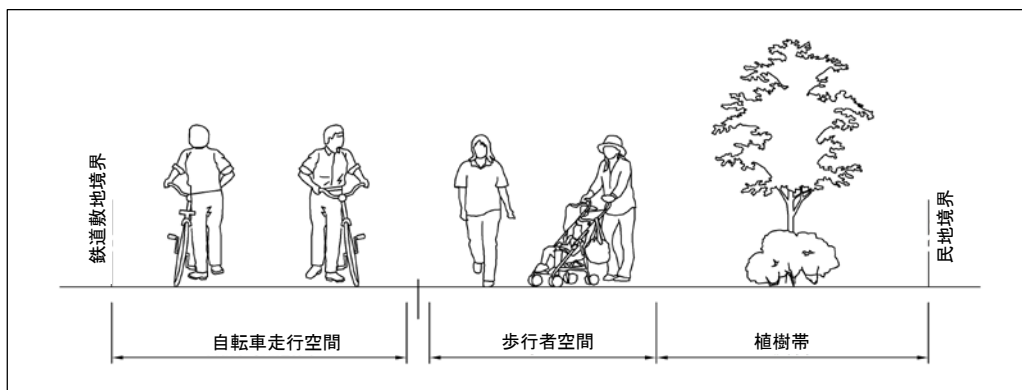


### <整備の視点>

- 十分に幅員が確保された側道を整備し、駅周辺における東西方向の歩行者・自転車の安全性の向上を図ります。
- 駅周辺の回遊性の確保と旧井草川遊歩道を活かしたみどりあふれる歩行者・自転車空間ネットワークの形成を図ります。
- 延焼遮断機能や避難路としての防災性の向上を図ります。



側道の断面構成イメージ（幅員6mの場合）



側道の断面構成イメージ（幅員9mの場合）

## 5 道路・交通施設整備計画

駅前広場の整備は、バス、タクシー等の乗降場を集約することで乗換え利便性が大幅に向上すること、また、鉄道北側に新たに整備する側道や駅周辺の道路と一体となった広場とすることが最適であることから、駅に接する北側に配置する計画とします。

また、千川通りから上井草駅付近のバス通り（警察通り）は、駅前広場の整備とあわせ、歩行者の安全性や駅へのアクセスの向上を図るため、拡幅により両側への歩道設置と必要な道路幅員を確保する計画とします。

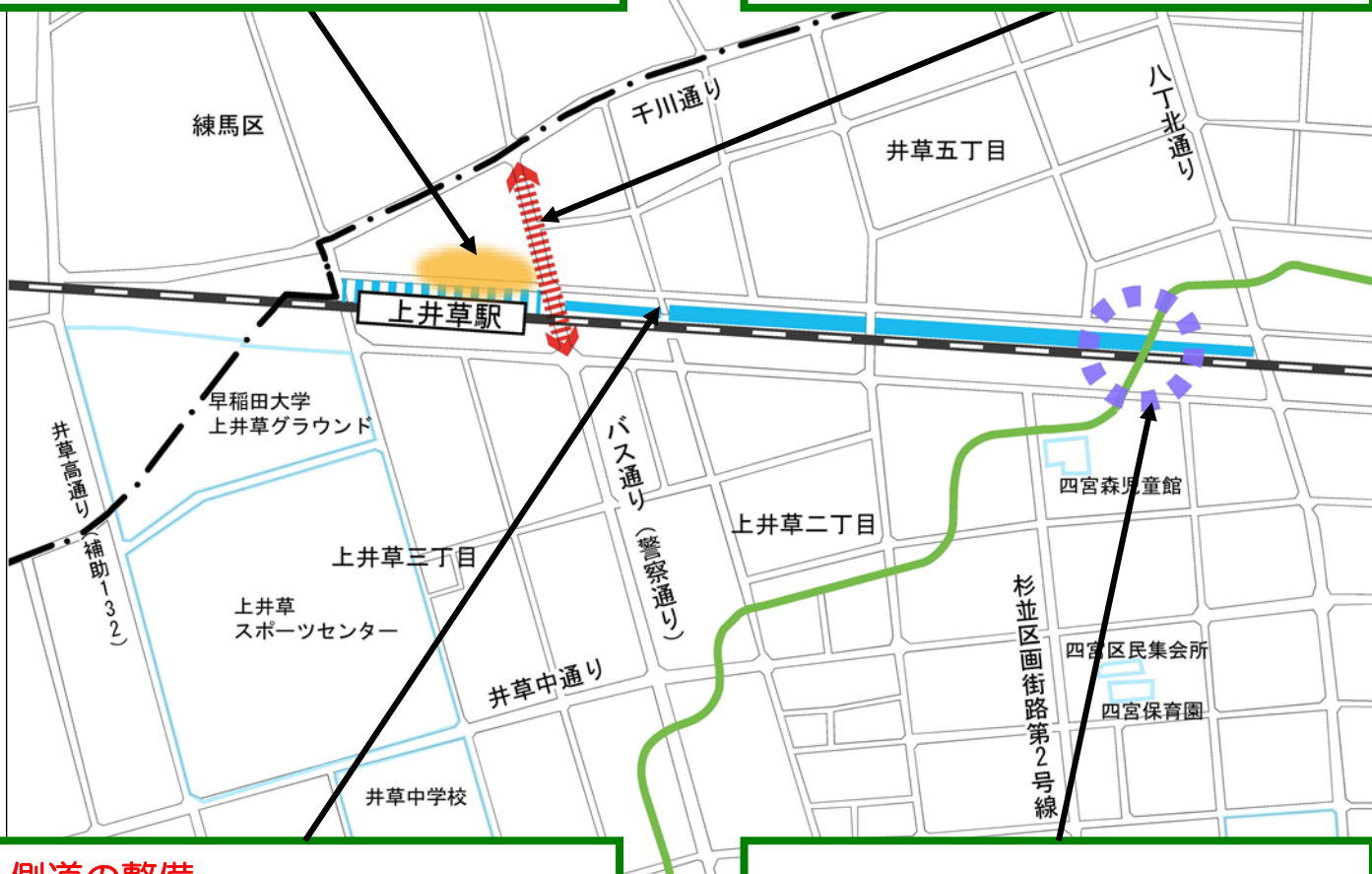
### 上井草駅周辺道路・交通施設整備計画図

#### 駅前広場の整備

- ・ 駅周辺の利便性の向上
- ・ 駅前の交通環境の改善

#### バス通り（警察通り）の整備

- ・ 安全な歩行者空間の確保
- ・ 駅前広場へのアクセス動線の確保



#### 側道の整備

- ・ 駅周辺の利便性や回遊性の向上
- ・ 歩行者空間のネットワーク形成

#### 旧井草川遊歩道の整備

- ・ 回遊性の向上

※この図は計画のイメージであり、駅前広場、バス通り及び側道の実際の大きさや幅を示したものではありません。

## 6 安全で利便性の高いまちづくりに向けて

駅前広場やバス通り（警察通り）等の整備にあたっては、まちづくり方針で掲げる、土地・建物の適正利用や住環境の維持・向上などの視点も踏まえ、周辺住宅地と調和した魅力あるまちなみの向上を図ります。

また、「まちづくりニュース」や区ホームページ等で区の考え方をお知らせするとともに、引き続き地域の皆さまや関係機関と連携・協力し、利便性の高い快適な駅周辺のまちづくりの具体化に向けた取組を進めます。

### 土地・建物利用

～まちづくり方針より～

#### <駅周辺のにぎわい拠点形成>

- ・駅周辺に広がる商店街では、店舗等の連続性を確保し、にぎわいの向上を図ります。

#### <適正な土地利用の誘導>

- ・現在の土地利用を維持するとともに、駅周辺の商業地や幹線道路の沿道区域と周辺住宅地が調和した魅力あるまちなみ形成を図ります。
- ・杉並区景観計画や建築物、広告物等のデザインのルール化を通して、良好な景観形成を促進します。

### 住環境

#### <みどりの保全・育成>

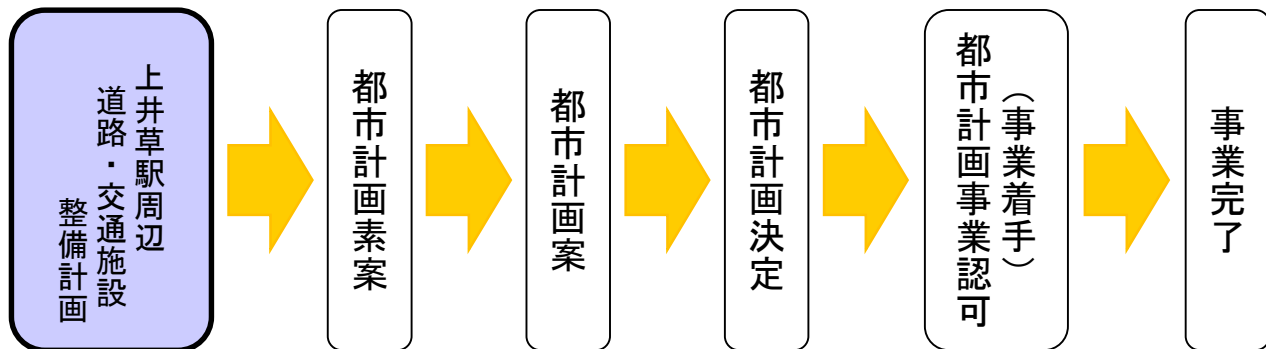
- ・旧井草川の遊歩道などの回遊性を活かして、遊歩道に隣接する公園・広場の個性づくりやみどりの拠点形成を進め、緑のネットワークづくりを推進します。

#### <防災・防犯まちづくり>

- ・幹線道路や補助幹線道路の延焼遮断帯の形成や避難路機能の強化を進めるとともに、建築物の不燃化・耐震化を通して、災害に強いまちづくりを進めます。

## 7 今後の流れ

今後は、以下の流れに沿って上井草駅周辺の道路・交通施設の整備を進めます。



杉並区 都市整備部 市街地整備課 鉄道立体係  
〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目15番1号  
電話 03 (3312) 2111 内線3379 FAX 03 (3312) 2907



# 上井草駅周辺の駅前広場等について (杉並区画街路第 3 号線) (鉄道付属街路第 10 号線・第 11 号線)

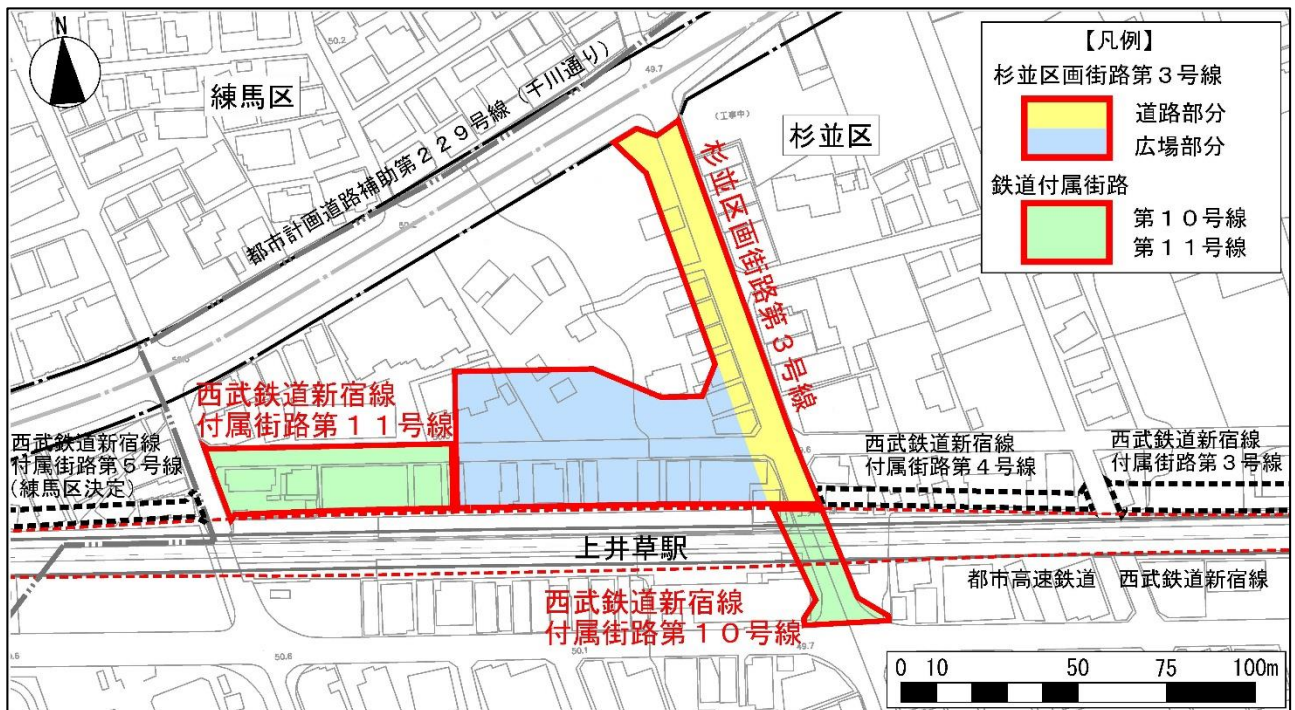
## ●計画のあらまし

杉並区では、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針（平成28年 1 月）」に基づき、沿線各駅周辺のまちづくりの検討を行ってきました。

その中で上井草駅周辺は、警察通りの歩道が狭く歩行者の安全性が低いことや、駅と最寄りのバス停・タクシー乗り場が分散している等、安全面や利便性で大きな課題があります。

これらの課題解決に向け策定した、「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（令和元年 7 月）」に基づき、駅前広場や周辺道路の整備等を都市計画で定め、安全で利便性の高いまちづくりを進めていきます。

## ●都市計画素案の概要

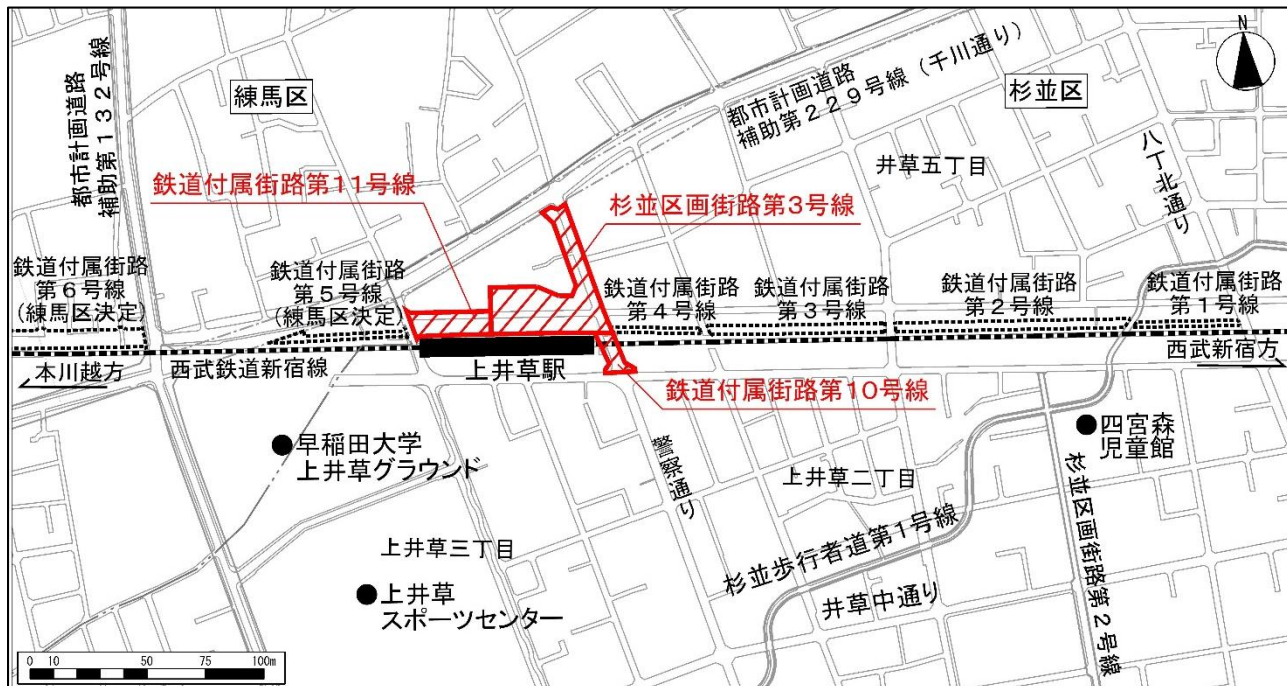


(承認番号) 31都市基街第51号、令和元年6月13日

この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号) 31都市基交著第2号

名称	東京都市計画道路 区画街路 杉並区画街路第 3 号線	
規模	道路部分	延長 約 120m、幅員 15m、2車線
	広場部分	面積 約 3,100㎡
名称	東京都市計画道路 区画街路 都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路	
	第 10 号線	第 11 号線
規模	延長 約 30m、幅員 12~14m	延長 約 90m、幅員 19~20m

## ●位置図



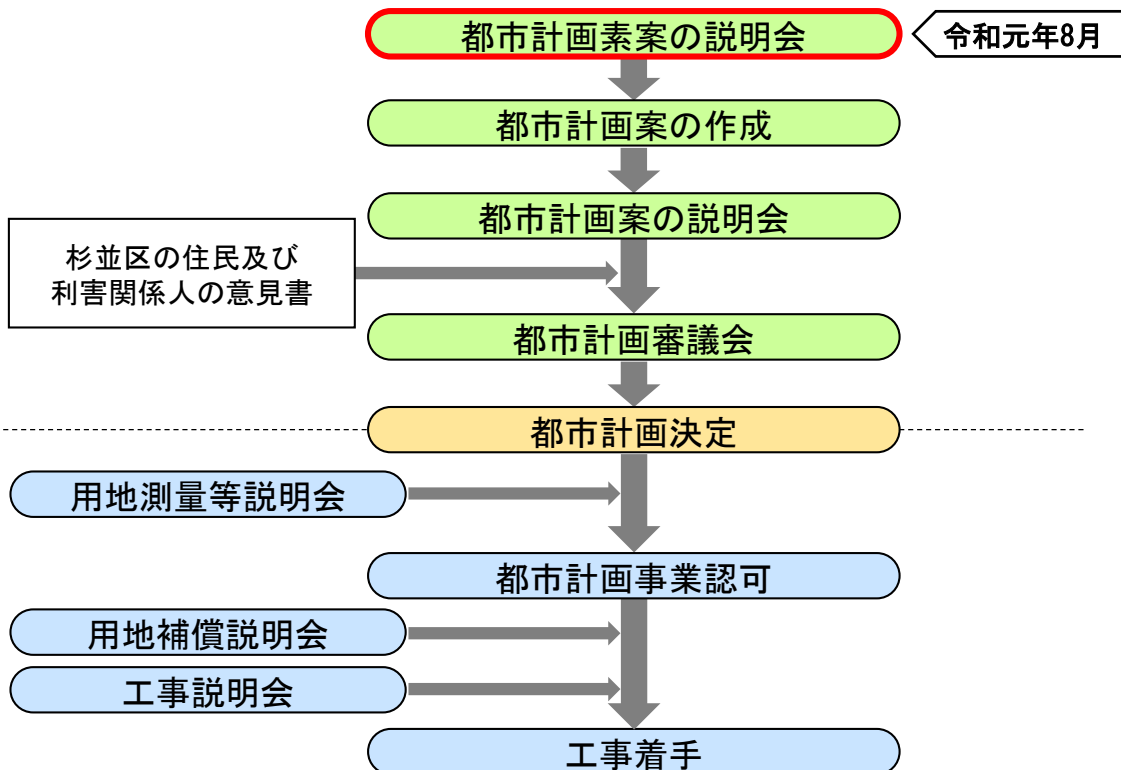
(承認番号) 31都市基街第51号、令和元年6月13日

この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号) 31都市基交著第2号

## ●工事着手までの流れ

都市計画手続の流れ

工事着手までの流れ



※これらの流れは、西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差化計画にあわせて進めていきます。

### 【お問い合わせ】

杉並区 都市整備部 市街地整備課 鉄道立体係  
 〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目15番1号  
 電話 03-3312-2111 (内線3379)  
 F A X 03-3312-2907  
 Email tetsuritsu-t@city.suginami.lg.jp

## 都市計画素案説明会における主な質疑概要

令和元年 8 月 9 日（金）に開催した、上井草駅周辺の駅前広場等に関する都市計画素案説明会における主な質疑の概要は以下の通りです。

## &lt;主な質疑概要&gt;

	ご意見	区の回答
<b>&lt;計画の進め方について&gt;</b>		
1	「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」（案）に関する意見募集の結果やオープンハウスでの意見はどう反映しているのか。	昨年 11 月と本年 6 月のオープンハウスでは、駅前広場の整備やバス通りの拡幅について、多くの方からご理解を頂くとともに、意見募集では、用地補償や整備時期に関するご意見を多く頂いた。 これらで頂いたご意見を踏まえ、「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」を策定している。
2	まちづくり協議会がどう関わっているのかわからない。	今回の都市計画素案は、上井草駅周辺地区まちづくり協議会から提案のあった「まちづくり構想」や、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針」を踏まえ、「交通体系分野」について地域の皆様のご意見をいただいて策定した「上井草駅周辺の道路・交通施設整備計画」に基づき作成したものである。 今後も、まちづくり協議会を含めた地域の皆様のご意見を伺いながら、検討を進めていく。
3	いつ工事が着工されるのか。	今後、都市計画決定、事業認可の取得後、事業を進めていく予定となるが、具体的な工事の着工時期については未定である。
<b>&lt;駅前広場、側道について&gt;</b>		
4	駅前広場はどうしてこの形なのか。	駅改札口に近く、現在のバス停 2 つを広場内に集約するとともに、タクシーや身体障害者・高齢者のための乗降場等の設置を想定している。 広場と一体的な整備を予定している鉄道附属街路第 11 号線の利用とあわせて、今後、地域の皆様のご意見を伺いながら検討を進めていく。
5	警察通り（バス通り）の駅前広場の入口に信号機は設置され	駅前広場入口交差点については、千川通り交差点との距離が近いため、信号機が設置できないことも

	るのか。	想定されるが、今後、交通管理者との協議を進めていく。
6	鉄道附属街路第 11 号線の計画区域内にある区道はどうなるのか。	<p>鉄道附属街路 11 号線については、西側への一方通行はそのままとし、車道の両側に歩道の整備を想定している。</p> <p>鉄道附属街路第 1～4 号線と同様に、歩行者や自転車の駅へのアクセス性や駅周辺の回遊性の向上も図っていく。</p>
7	駅前広場や側道等の用地買収はどこが行うのか。	杉並区画街路第 3 号線、鉄道附属街路第 10 号線及び第 11 号線は、区が事業主体となる予定だが、鉄道附属街路第 1～4 号線も含め、今後、都と協議を行った上で決定する。
<b>&lt;その他&gt;</b>		
8	高架下の利用について決まっているのか。	鉄道連続立体交差事業のルールにより、貸付可能面積のうち原則 15%は自治体側で使用できるとされており、具体的な利用形態は、今後、地域のご意見を伺いながら、関係者間で検討していく。
9	駅北側のマンションや商店等がなくなるが、商店の移転先を建設するなどして商売を続けられるようにしてほしい。	現時点では、区による駅周辺での移転施設の確保や開発等は考えていないが、今後、地域で開発等の動きがあれば必要な支援はしていきたい。