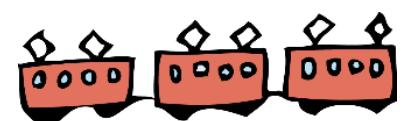
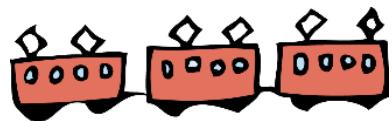


第6回 下井草駅周辺地区まちづくり オープンハウス



道路・交通基盤をはじめとするまちの課題解決に向け、令和4年12月から『下井草駅周辺まちづくりワークショップ』を6回開催してきました。

今回のオープンハウスでは、過去6回のワークショップでいただいた意見を共有するとともに、課題解決に向けた「道路・交通施設整備計画（たたき台）」についてパネル展示を行い、地域の皆様のご意見を伺います。



これまでの取組み



平成23年

地域住民による「下井草駅周辺地区まちづくり協議会」の設立

平成26年

まちづくり協議会による「下井草駅周辺地区まちづくり構想」の提案

平成28年

区による「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針」の策定

令和4年3月・8月
令和5年6月・8月・10月

下井草駅周辺まちづくりに関するオープンハウス

令和4年12月
令和5年5月・6月
7月・9月
令和6年1月

下井草駅周辺まちづくりワークショップ

現在

下井草駅周辺まちづくりオープンハウス

上位計画による位置づけ

東京都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(都市計画区域マスタープラン)

杉並区基本構想
○杉並区総合計画 ○杉並区実行計画

交通拠点である駅を中心に、地域の特性を生かした商業の活性化や生活利便性の向上を図り、にぎわいと多彩な魅力あるまちづくりを進める。

杉並区まちづくり基本方針
(杉並区都市計画マスタープラン)

地域別方針

井草地域

西荻地域

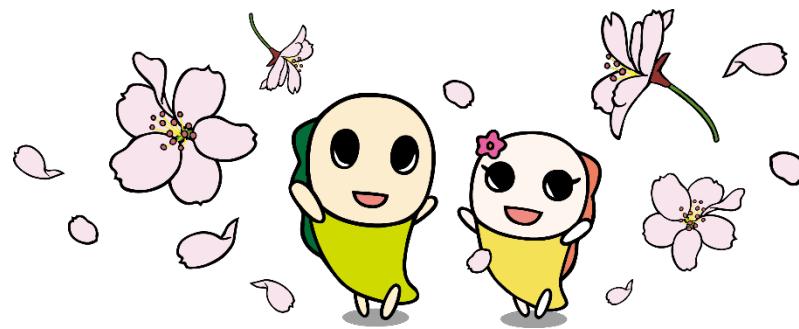
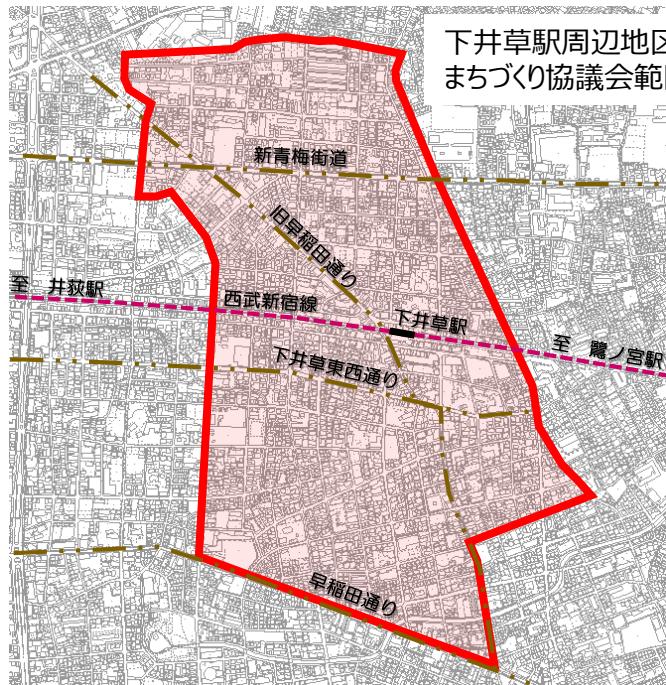
荻窪地域

阿佐谷地域

高円寺地域

高井戸地域

方南・和泉地域



沿線地域の
まちづくり目標

人と人をつなぐ、みどり豊かな
便利で快適なまち

西武新宿線沿線各駅周辺地区
まちづくり方針



まちづくり方針（概要）



地域住民や関係機関と連携・協働を行い、まちづくりの目標である

「人と人をつなぐ、みどり豊かな便利で快適なまち」の実現を目指します。

分野別方針の基本的な考え方

交通体系分野 (道路・交通)

- 交通結節点機能の強化
- 交通ネットワークの形成

土地・建物利用分野 (商業・にぎわい)

- 駅周辺のにぎわい拠点形成
- 適正な土地利用の誘導

住環境分野 (住環境・みどり)

- みどりの保全・育成
- 防災・防犯まちづくり

下井草駅周辺地区のまちの将来像

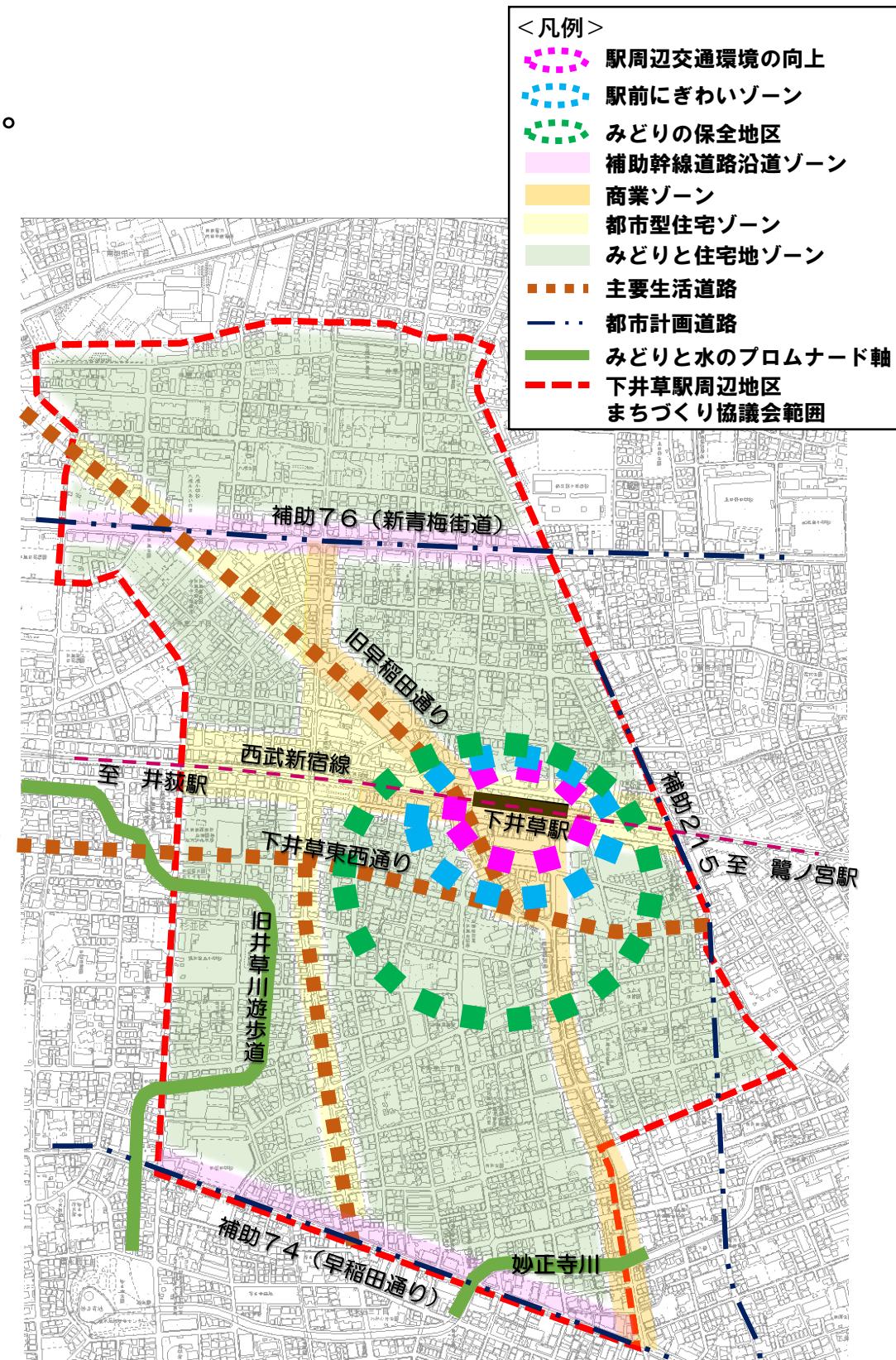
にぎわいと良好な住環境が調和した、安心して住み続けられるまち

◆ 駅周辺に魅力的なにぎわいのあるまちづくり

- ▶ まちの顔となる駅周辺の環境整備、商店街の景観整備を通じて、にぎわいのある拠点形成を図る。
- ▶ イベントやマルシェなどの開催等商店街の魅力を高め、地域主導の商店街活性化の取り組みを進める
- ▶ 駅周辺の商店街では、買い物客の一時的な自転車置き場や休憩スペースとして利用できるよう、建築物の配置を工夫する。

◆ このまちらしさを活かした、安心して魅力的なまちづくり

- ▶ 駅前にあるサクラ（シンボルツリー）の保全や遊歩道・公園、屋敷林・農地などのみどり豊かな環境を維持し、魅力的な景観形成を図る。
- ▶ 防災・防犯活動や地域の行事などを通して、人と人がつながる地域コミュニティづくりを進める。





■まちづくりワークショップとは

道路・交通面の課題解決を中心に地域の方々と意見交換を行う場です。公募等で参加いただいた地域の方々との意見交換を通して、まちづくり方針で掲げた「道路・交通分野」の方針に基づき、「道路・交通施設整備計画」の策定を予定しております。

※オープンハウスとは、ワークショップで行った内容について多くの方から意見を聴くために開催しているもので、パネルを展示し区職員が来場者に直接説明し意見を聴いています。

令和4年12月

第1回まちづくりワークショップ

- テーマ：**下井草駅周辺まちづくりの経過と現状**
- 実施内容：参加者に自分達が住むまちの特徴を知っていただくため、まちの魅力や課題等についてグループごとに意見交換を行いました。

令和5年5月

第2回まちづくりワークショップ

- テーマ：**まち及び下井草駅周辺の将来イメージ**
- 実施内容：第1回まちづくりワークショップを踏まえ、道路・交通分野を中心とした駅周辺のイメージや求める機能について意見交換を行いました。

令和5年6月

第3回まちづくりワークショップ

- テーマ：**駅周辺の将来イメージを考える**
- 実施内容：駅周辺のイメージ案として、第2回まちづくりワークショップでいただいた意見を整理した駅周辺機能図4案について、グループごとに意見交換を行いました。

第3回まちづくりオープンハウス 令和5年6月

第1～3回ワークショップの内容について紹介するとともに、駅周辺機能図についてはワークショップで出た意見第5案も合わせて示し、来場者の方からご意見を伺いました。

令和5年7月

第4回まちづくりワークショップ

- テーマ：**将来の交通のありかた（案）の検討**
- 実施内容：将来の交通のありかたを検討するうえで、区が考慮する事項や基本的な考え方を参加者と共有したのち、今までいただいた意見を整理し、選定した駅周辺機能図3案について意見交換を行いました。

第4回まちづくりオープンハウス 令和5年8月

第4回ワークショップの内容について紹介し、来場者の方からご意見を伺いました。

令和5年9月

第5回まちづくりワークショップ

- テーマ：**道路・交通施設整備計画（たたき台）の確認**
- 実施内容：ワークショップやオープンハウスでいただいた意見を踏まえて区で作成した道路・交通施設整備計画（たたき台）について、グループごとにご意見を伺いました。

第5回まちづくりオープンハウス 令和5年10月

第5回ワークショップの内容について紹介し、来場者の方からご意見を伺いました。

令和6年1月

第6回まちづくりワークショップ

- テーマ：**道路・交通施設整備計画（たたき台No.2）の確認**
- 実施内容：第5回まちづくりワークショップでいただいた意見をもとに、道路・交通施設整備計画図（たたき台）を修正した道路・交通施設整備計画図（たたき台No.2）について、参加者と意見交換を行いました。

これまでのオープンハウス・ワークショップの振り返り（いただいた主な意見）

第1回まちづくりワークショップ・第3回まちづくりオープンハウス

自分たちが住むまちの魅力や課題について、ご意見を伺いました。

◆まちの魅力

- 多方面へバスルートが通じているため、毎日の買い物に便利である。
- こじんまりした地元感がある。
- 個人のお宅のお庭のみどりが豊かで、散歩して楽しい。
- みどりが多く、静かで子育てにとっても良い。
- 井草川には遊歩道があり、桜がきれい。
- 低層の住宅街のゆったりした街並みが良い。
- 住宅地として住みやすいので、開発等や大きな建物ができなくても良い。
- 新しく住み始めた人も増えているように感じる。
- 人情味あふれる人が多い。
- 「舌べろ餅」や「どんど焼」など都市部では少なくなったイベントやお祭りがある。

◆まちの課題

- 旧早稲田通りの歩道が狭く歩きづらいう上に危険で、バス停の部分も狭く降りづらい。
- 旧早稲田通りは、バス停でバスが止まると渋滞になる。
- 早稲田通りは、幅員が狭いうえに電柱が歩道上にあるため、車椅子も通れない。
- 駅前の交通環境が悪い。バスや買い物客などで混雑する。
- タクシープールが駅にないため、タクシーを拾うことができない。
- 連続立体交差事業で開かずの踏切や南北分断を解消して欲しい。
- 若者向けのカフェやレストラン、ファッションの店が欲しい。
- 買い物に行きたいが、休める場所がまちなかにないため、高齢者は外出機会が減ってしまっている。
- 駅周辺に広場ができると盆踊りとか祭りなどが復活できるのでは。
- 散歩道をもっと増やして欲しい。
- 人が集まれる、ちょっと休める場所が欲しい。

第2回まちづくりワークショップ・第3回まちづくりオープンハウス

道路・交通分野を中心とした駅周辺のイメージや求める機能についてご意見を伺いました。

【道路・交通】

- 旧早稲田通りの安全性の確保（一方通行・歩道拡幅整備・電柱の地中化）
- 交通拠点であるが駅前の混雑が非常に多い
- タクシープールの確保（タクシー乗り場がなく不便）
- 安心安全な道路空間の確保（歩行者優先として交通規制を設ける等）

【商業・にぎわい】

- にぎわいの拡充（若者が集まる場所や地域イベント、太鼓祭りなど）
- 荻窪ほどのにぎわいは望まないが、住んでいる人の利便が図れるにぎわいの創出は必要

【住環境・みどり】

- 地域交流スペースの確保（まちなかでくつろげるベンチや空間、多世代交流拠点等）
- 防災機能の強化（核シェルターや備蓄倉庫等）

【交通機能】

- 北側：車両機能の集約（バス停留所、タクシープールや朝夕の送迎車乗降等）
- 南側：交流スペース（歩行者系広場・バリアフリー化）

第3回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウス

第3回まちづくりワークショップでは、これまでいただいた意見を整理した駅周辺機能図案①～案④を提示し、参加者と意見交換を行いました。その後、第3回まちづくりワークショップでいただいたご意見をもとに新たに案⑤を追加し、5つの案について第3回まちづくりオープンハウスでご意見を伺いました。



- 歩行者空間が確保できる。
- 駅の顔となる広場の整備ができそう。
- 駅北側の活性化につながる。
- 歩行者と車両を分けた案はなかなかよい。
- 人との交差が生じる。（通学路があるため）
- 視点的分断が生じる可能性がある。
- 交通系広場ができれば、内部に車両が入ることがないので良い。
- 駅北側の活性化につながる。
- 地域の協力のもとまとまった敷地が必要。
- 視認性の部分で分断が生じる可能性がある。
- 北側の静かな住環境が乱される。
- 駅前にバスが通ることにより環境が悪化する恐れがある。
- 歩いて楽しむという視点的の欠如。
- 駅から広場までの距離が遠い。
- 北側の衰退が加速する。
- 人と広場が一体的で視認性もあり現実的。
- 駅の顔となる広場の整備ができそう。
- 人と広場の動線が近接することによる危険性が増える。
- 北側のにぎわいが置き去りにされる。
- 誘致した商店街がこの街になじむか疑問。
- 旧早稲田通りを何とかしなければという観点から、迂回路、交通規制、無電中化等を積極的に進めてもらいたい。

第4回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウス

これまでいただいた意見等をもとに区から将来交通のあり方を示し、ご意見を伺いました。なお、駅機能図については、いただいたご意見と「区が考慮すべき事項」をもとに5案から3案に絞ってご意見を伺いました。

オープンハウス及びワークショップでいただいた意見

考慮すべき事項

- ◇道路管理者との協議・承諾
- ◇道路法や道路構造令の遵守
- ◇予算
- ◇交通管理者との協議・承諾
- ◇都市計画法に基づく位置づけ

◇将来交通のあり方（案）

○基本的な考え方

- ◇交通機能の集約化
- ◇安全な歩行空間の確保
- ◇人が集い留まれる空間の創出
- ◇人中心の魅力ある賑わいの空間
- ◇買収面積の最小化

- 人優先の安全・安心な街の形成
- みどりの創出も大事
- こじんまりとした閑静な住宅地
- 歩行者空間の確保を住民の声で実現させたい
- 駅南西を中心ににぎわいの形成

○駅周辺機能図（案）



- 西荻のようなこじんまりとしたバスロータリーが作れば良いと思う。
- 皆の賛同がとりやすいと思いました。
- 安心して歩ける商店街づくりに必須だと思います。北口の活性化につながる可能性も。



- 北側のスーパーは残してほしい
- 案1より北側の環境が変わる。車による送迎が増え、その渋滞影響が心配。
- 駅に向かう歩行者が遠回りにならない配慮が必要と思う



- 南側に大きな広場を作るとなると街の構成が今とがらっと変わってしまうか心配がある
- 既存の商店街への影響が大きい。

第5回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウス

第4回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウスでのご意見をふまえ、今後策定していく道路・交通施設整備計画の内容（整備目標・整備計画）について議論するためのたたき台を示し、ご意見を伺いました。

◇道路・交通施設整備計画（たたき台）

○整備目標

整備目標（3つの柱）

1. コンパクトな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利便性の向上を図る。

2. 歩行者の安全性確保

・車中心から人中心の空間へと転換し、安心して通行できる道路空間を形成する。

3. みどり豊かなにぎわい空間の創出（集い溜まれる・みどり豊かな場所）

・人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる空間を創出する。
・にぎわいを演出するみどりの空間を形成する。

<全体について>

- 目標としては、分かりやすく、よくまとまっている。
- 目標として否定するつもりはないが一般的な内容で「下井草らしさ」が出ていない。

<コンパクトな交通結節点機能の強化について>

- 駅前の交通環境が改善されることで、渋滞が解消されることを期待している。
- タクシーアプリが普及し、駅前にタクシープールは、それほどいらない。
- 鉄道・バス・タクシーを利用できるように高齢者、障害者などを送迎する寄り付きもできると良い。
- バリアフリー、ユニバーサルデザインの視点が重要。

<歩行者の安全性確保について>

- 「車中心から人中心の空間」の部分は、人によって捉え方が違うと思うため、もう少し具体的に書いた方が良い。
- 歩行者の安全は地域の課題であったので、安全性という文言が入ったことはよかった。

<みどり豊かなにぎわい空間の創出について>

- 「善福寺緑地の整備のように、区が大きな敷地を買って公園や緑地などにする施策を進めて欲しい。
- 農福連携事業などにより下井草らしい地域の店が入って欲しい。
- 多世代が暮らす街をイメージできるよう、「人々」でなく「広い世代の人々」してはどうか。

<その他>

- 「南北の往来がしやすくなる」ことを入れる。
- 今後は、電動キックボードや電動自転車等、新しいモビリティにも対応が必要になっていくと思うので、そのことも加えてほしい。

○整備計画図



<北側の交通結節点機能について>

- 北側の交通結節点機能が道路沿いだけになっており、機能としては少し狭いのではないか。
- 広場からバスが早稲田通りへの出入り口で南へ回るときに交差が危険であり、そこに歩行者系広場があり問題である。

<用地買収について>

- 現道があるので土地の買収を最小化できるというが、それでも買収対象がなくなるわけではないと思うので、住民、商店への配慮が必要だと思う。
- 住民の土地を買収するのではなく、西武の土地を買収することはできないのだろうか。

<歩行者が安全安心に回遊できる道路空間について>

- 南側商店街は、バスを除けば、商品搬入、子どもの送り迎え、病院への送り迎えの車ぐらいいかないので計画は実現できそうに思う。
- 北側の旧早稲田通り沿いにもお店があるので、そちらにも「歩行者が安全安心に回遊できる道路空間」エリアを広げてほしい。

<旧早稲田通りの安全性の向上について>

- 旧早稲田通りが生活している住民からすると駅周辺で最も危ない。この改善することが最優先課題。
- 旧早稲田通りは、生活道路であり地域の記憶を継承する地域資源でもある。拡幅ではない解決策を探るべき。
- 整備計画図の駅南側の旧早稲田通り沿道がオレンジになっているが、この部分は何か安全性向上の整備をするのか。
- すぐにできないことはわかるが、それも入れて駅前広場を計画すべきだと思う。

<道路と鉄道の連続立体交差事業>

- 高架か地下の検討状況はどうなっていて、いつ決まるのか。

<その他>

- 影響範囲を小さくするにはバスを小さくする。

第6回まちづくりワークショップ

第5回まちづくりワークショップ及びオープンハウスでいただいたご意見をもとに道路・交通施設整備計画（たたき台）を修正し、道路・交通施設整備計画（たたき台No2）整備目標及び整備計画図を示し、参加者からご意見を伺いました。

整備目標（たたき台No2）

1. コンパクトな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利便性の向上を図る。
- 新しいモビリティの導入を図る。

2. 歩行者の安全性確保

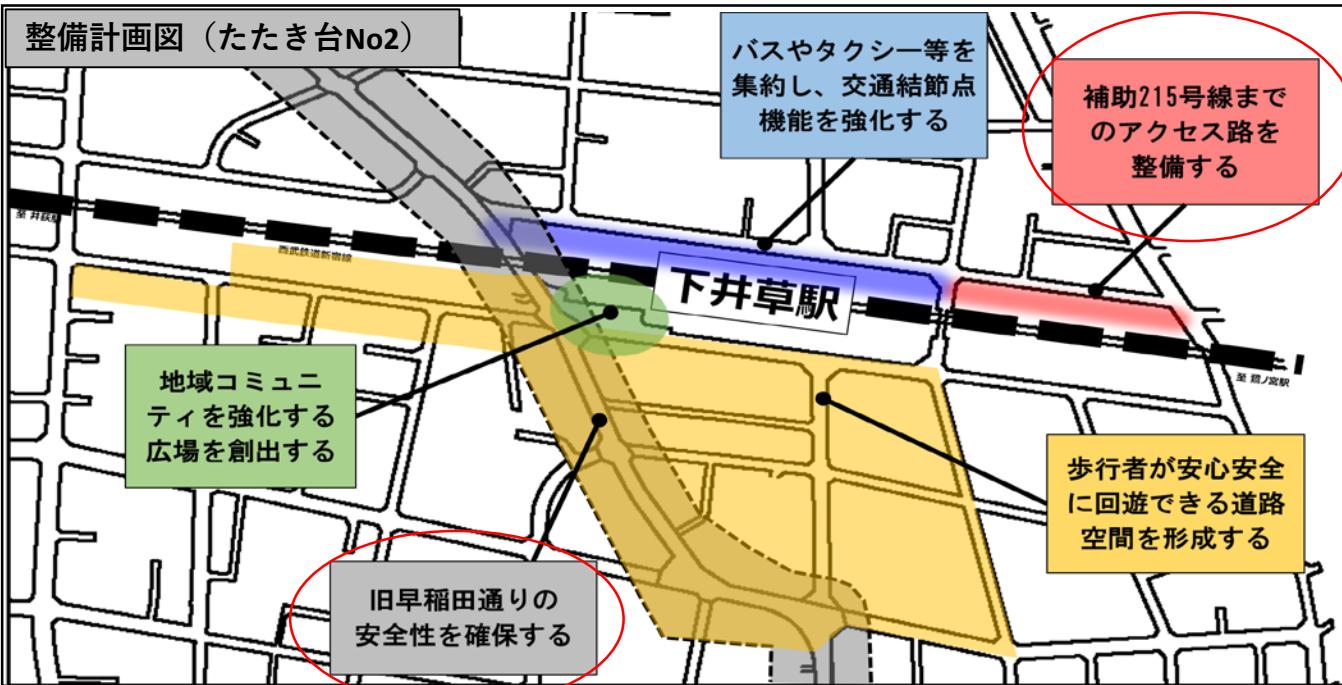
- 車中心から人中心の空間へと転換し、安心して通行できる道路空間を形成する。
- 誰もが安心して快適に利用できるよう、歩行者空間のユニバーサルデザインを導入する。

3. みどり豊かなにぎわい空間の創出（集い溜まれる・みどり豊かな場所）

- 様々な人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる空間を創出する。
- にぎわいを演出するみどりの空間を形成する。

・整備目標（たたき台No2）は、第5回まちづくりワークショップで示したたたき台から、左図の赤字下線の部分を変更しました。

整備計画図（たたき台No2）



・整備計画図（たたき台No2）は、第5回まちづくりワークショップで示したたたき台から、左図の赤丸で囲った部分を変更しました。

○この会は、修正した整備目標・整備計画図について、いただいた意見・質問に直接回答いたしました。主な内容については、以下のとおりです。

- Q：アクセス路を伸ばしたのはなぜか。その先の都市計画道路が拡幅される予定がないのではないか。
- A：補助215号線は「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」における「優先整備路線」になっていませんが、将来の交通ネットワークを見据えて計画に盛り込みました。
- Q：旧早稲田通りの拡張なしで渋滞解消はできないのではないか。
- A：連続立体交差事業で踏切が解消されることで渋滞は大きく解消されます。さらに、バス停を旧早稲田通り以外に確保することも有効と考えます。
- Q：交通計画の動線がわからないので意見が言えない。
- A：バスやタクシーなどの車両は北側になります。旧早稲田通りから入り、事例※で示したターンテーブルやラウンドアバウトで転回して、再び旧早稲田通りに戻ることを想定しています。今回の計画は、イメージですので、今後検討してまいります。

- Q：整備計画図を実現するまでのスパンはどれくらい？
- A：時期は未定です。他の事例によると、20年以上かかると推定されます。
- Q：バスルートとしては旧早稲田通りを一方通行にした方が良さそう。
- A：一方通行にするには、現在旧早稲田通りを通行している車両（バス等）を代替ルートに転換しなければなりません。代替ルートを選定するにあたっては、バス路線となるので、現状のままの道路構造では通行できないことから、道路構造の整備やバスが通行することによる住民の合意形成、歩行者専用道路などの交通規制を管轄している警視庁との協議が必要となります。以上のことから旧早稲田通りを一方通行化するハードルは高いと思われます。
- Q：青いエリアの人に買収で立ち退きをしてもらうのは心が痛む。本当に買収できるのか？
- A：駅周辺の課題を解決するためには、西武鉄道も含む地権者の方々のご理解ご協力は欠かせません。今後、整備に必要な範囲が明確になった際に、地権者の方のご理解ご協力が得られるよう丁寧に進めてまいります。

※ 駅北側でバス等の車両を転回するための事例



←
【事例1】
聖蹟桜ヶ丘
ラウンドアバウト



←
【事例2】
南善福寺
バスターンテーブル

各回のいただいた意見はこちらからご覧いただけます。



二次元コード

下井草駅周辺まちづくり

検索

アンケート結果（小・中学生）

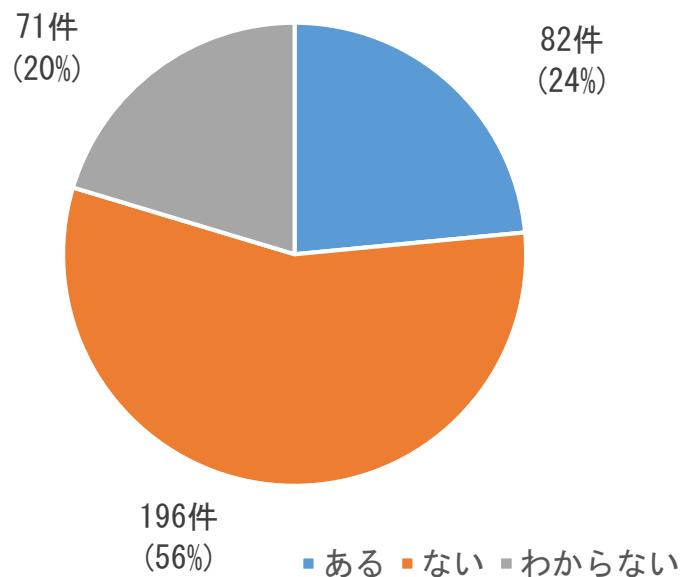
アンケート調査の概要

対象者：小学生・中学生 回答総数：349件

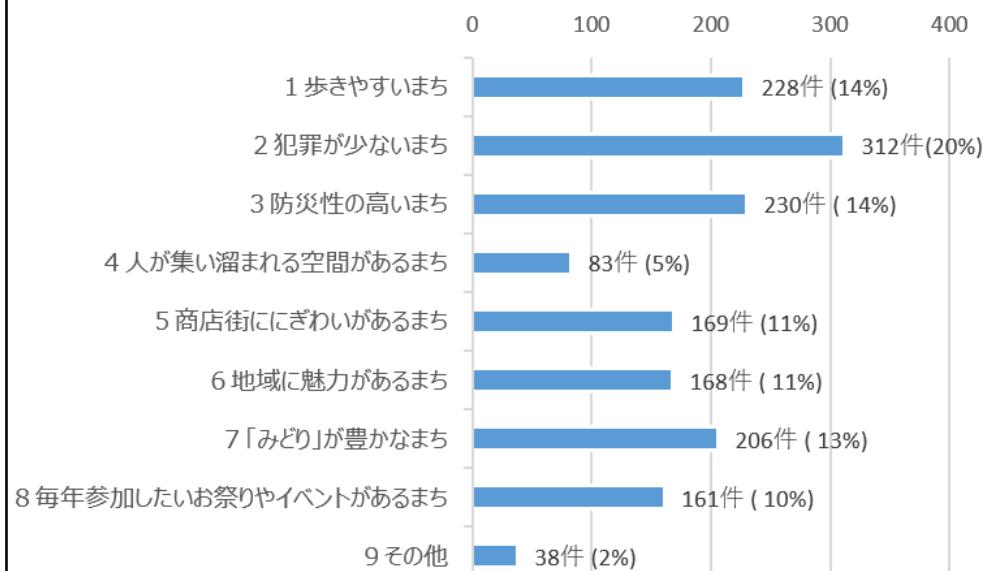
ご回答いただいたアンケートの項目及び集計結果につきましては、後日、区公式ホームページに掲載予定です。



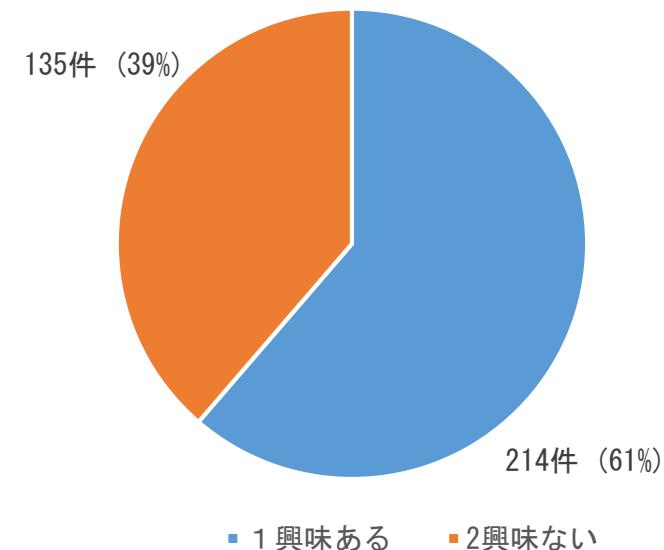
Q4 通学路で危険だと感じる場所はありますか



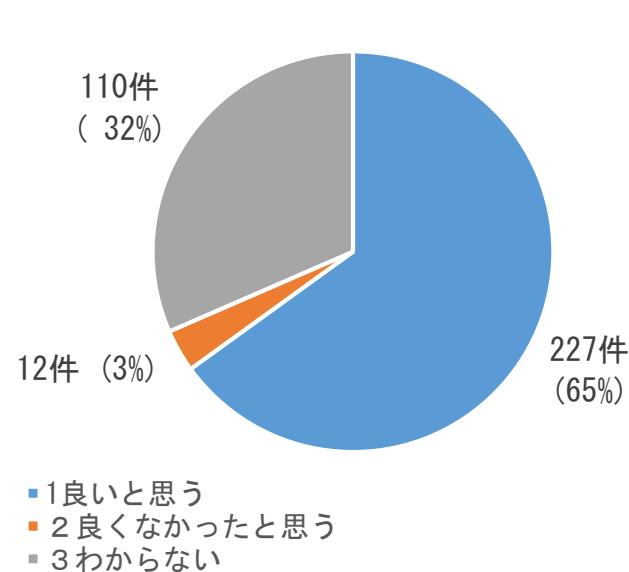
Q13 どのようなまちに住みたいです



Q15 まちづくりに興味ありますか



Q21 「下井草駅周辺道路・交通施設整備計画（たたき台）」にある「整備目標【3つの柱】」の内容についてあなたが感じたことを教えてください



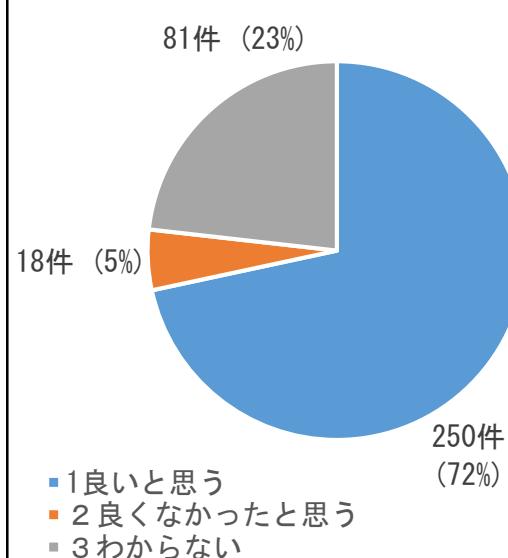
良いと思う主な意見

- 交通結節点の整備は住みやすい街づくりの模範である。
- 近年、緑が減ってきているのと、横断歩道や信号が設けられていなくて危ないと思った。
- 歩行者の安全確保はありがたい。
- 街に活気が出ていいと思う。

良くないと思う主な意見

- 特に困っていることがなく、バスで荻窪駅や阿佐ヶ谷駅に行けるから無理に変える必要はないと思う。

Q23 「下井草駅周辺道路・交通施設整備計画（たたき台）」にある「整備計画図」の内容について、あなたが感じたことを教えてください



良いと思う主な意見

- 車で送迎をしてもらうときに、車を一時停止する場所がなくて困っていたから。
- 渋滞などの問題がなくなると同時に、歩行者も運転者も気持ちよく町で過ごすことができるから。
- 交流が増えたり、より交通に便利な場所になったら利用したいと思うから。

良くないと思う主な意見

- 南側のバス停の位置は変えなくて良いと思う。

■ 整備目標【3つの柱】（たたき台No.2）

道路・交通施設整備計画整備目標（たたき台No.2）について、ご意見をお聞かせください。

整備目標

1. コンパクトな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利便性の向上を図る。
- 新しいモビリティの導入を図る。

2. 歩行者の安全性確保

- 車中心から人中心の空間へと転換し、安心して通行できる道路空間を形成する。
- 誰もが安心して快適に利用できるよう、歩行者空間のユニバーサルデザインを導入する。

3. みどり豊かなにぎわい空間の創出 （集い溜まれる・みどり豊かな場所）

- 様々な人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる空間を創出する。
- にぎわいを演出するみどりの空間を形成する。

回答欄

とても良いと思う

やや良いと思う

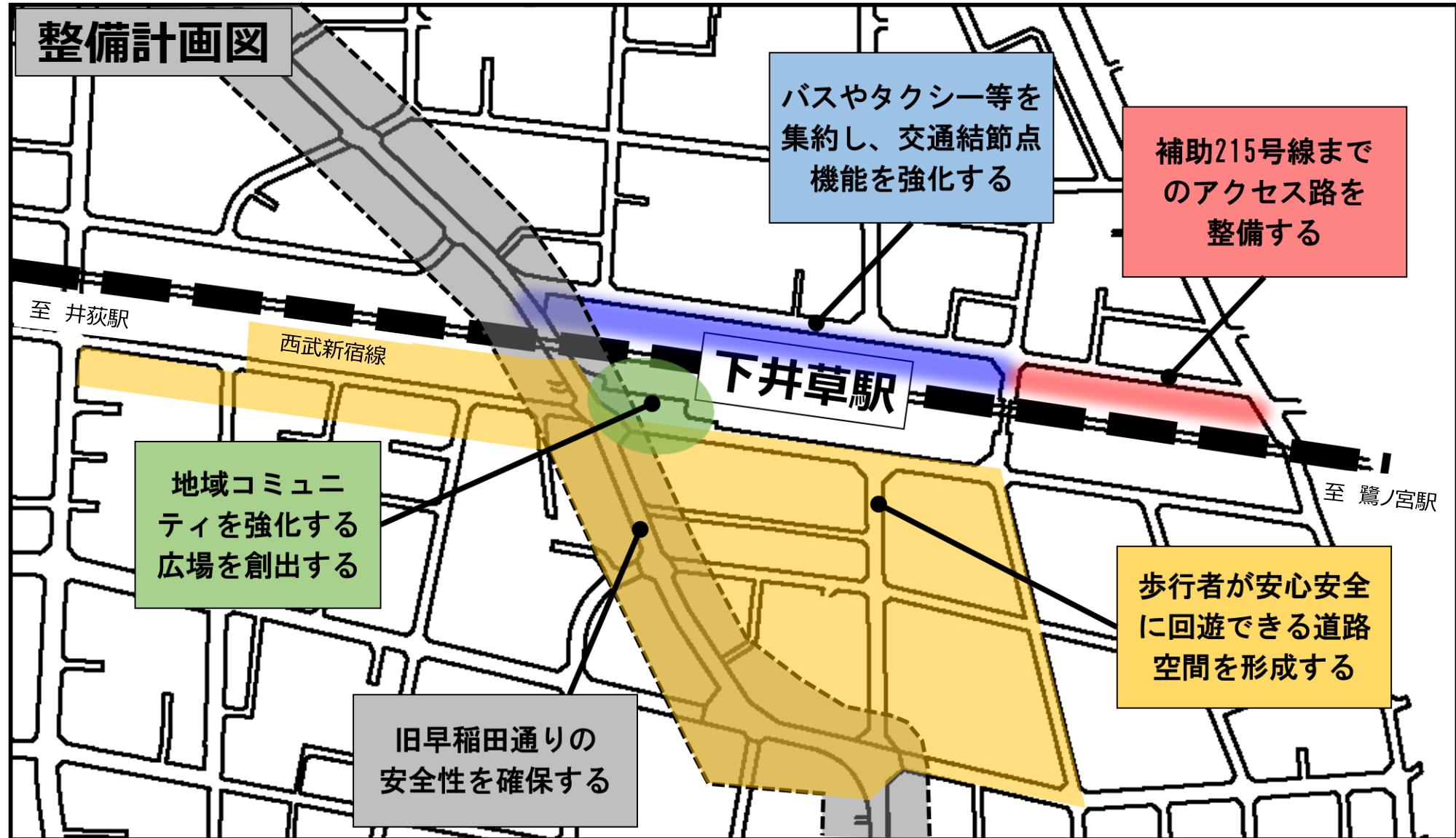
あまり良いと
思わない

良いと思わない

--	--	--	--

■ 整備計画図（たたき台No.2）

道路・交通施設整備計画図（たたき台No.2）について、ご意見をお聞かせください。



回答欄

とても良いと思う

やや良いと思う

あまり良いと思わない

良いと思わない

--	--	--	--

道路・交通施設整備計画策定までの予定

道路・交通に関する計画の検討 (交通体系分野)

