

第5回ワークショップでいただいたご意見のまとめ (○：オープンハウスでいただいたご意見)

【資料1】

整備目標について

■整備目標全体として

- ・目標としては、わかりやすくよくまとまっている。
- ・目標としては否定する内容ではないが、どこの街でも使えてしまう内容だ。「下井草」らしさが出ているとは言い難い。
- 異論なし。
- 当然の内容で皆が納得できるもの。
- 目標としてあたり前すぎ（少子化や高齢化を見据えて先手を打つようなアイデアを！）
- 違うと思うものはないが、どこでも当てはまる感じ。具体的なイメージや下井草の特色につながりにくい。
- 軸が不足している（生活環境・店舗環境・街づくり全体の評価が足りない）

【1. コンパクトな交通結節点機能の強化】

- ・結節点機能に送迎の寄り付きを加えてほしい。
- ・タクシーアプリが普及し駅前にタクシープールは不要になっていくと思うが、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よいと思う。

●「駅前の交通環境を改善し」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、バスの運行がスムーズになることを期待している。

●新たなモビリティの視点

- ・今後は、電動キックボード、電動自転車、ライドシェアなど乗り方の変化もあると思う。新しいモビリティが増えそのような変化も踏まえた書き方が必要ではないか。

【2. 歩行者の安全性確保】

- ・タイトルの表現が弱いので、「人中心の～」という言葉が明確に入れてほしい。
- ・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。
- ・子どもの通学路も多くあるので、「子どもの安全」も加えてほしい。

(目標の解説文)

●「車中心から人中心」について

- ・電車やバスが使いやすくなることで人が動きやすくなるという意味で、「人中心」ということならよいと思うが、この表現だと人によって捉え方が違うと思うので、後になって受け止め方が違っていったということにならないように、もう少し具体的にかいた方がよいと思う。
- ・車完全排除ではなく、歩車分離ぐらいでもよいのではないか。

●「やさしい配慮」といった文言の追加について

- ・「車いす利用者や視覚障がい者など歩行困難者の移動への対応として、ユニバーサルデザインの導入」
- ・タクシーは今やスマホから呼べるのでタクシーベイはそれほどいらぬのでは。
- ・車椅子利用者やダブルのベビーカーが利用できるようにするために、後ろ乗りの車を想定したゆりのある乗り場が必要。もちろん駅から屋根付きの通路が必要。

●南北のつながりについて

- ・「南北の往来がしやすくなる」 ことを入れる

【3. みどり豊かにぎわい空間の創出】

- ・緑のある街にしたかったので、「みどり豊かな」が入ったのはよかった。

(目標の解説文)

●「みどりの空間」について

- ・駅前の桜や桜並木など、街のシンボルツリーである桜も増やしていきたい。
- ・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。前区長は熱心だったので、今の区長にもがんばって欲しい！

●下井草の資源を活かしたにぎわい

- ・にぎわい空間について、「地域資源を活かした」という文言を入れる。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

●「人々が集い、憩い、多様な活動を」について

- ・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。

整備計画図について

■整備計画図全体として

- 駅南側のごちゃごちゃは危険だと日々感じていたので、少しでも解消されることを期待している。
- バスが通る場所が現在狭く少しでも安全になるとよい。
- しっかりまとまっていてイメージが沸いた。
- 道路の狭さやバスと歩行者の距離の安全に配慮されていてよい。都市の集約により安心・安全なまちができると嬉しい。
- 歩道が非常に狭いので、改善されるのであれば嬉しい。
- 南側にバスが通るのが嫌だから北側にもっていくという考えはやめてほしい。
- 静かに生活したいので北側への車の流入には賛成しかねる。
- 道路が狭いので、歩行者の安全性が確保されるのか心配。

○北口は7時から9時は一般車両通行止めになっているが交通量が増えることにどう対処するのか。また駐輪場もあるが、イメージしにくくそのあたりはどのように考えるのか。

○行政サイドのたたき台のようで、参加者の意見が反映されているとは思わない。時間を区切ったタイムスケジュールで計画図を作るべきではない。

■交通結節点機能について

●北側の交通結節点機能

- ・ 駅舎部分がどうなっているかはわからないが、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。
- ・ 北側の交通結節点機能だが、図をみる限り他の2案より広いのではないか。コンパクトではないように感じるのに案1になっていることに疑問を感じる。

●交通機能の実現性

- ・ 青色で塗られている範囲では、バスが転回できないのではないか。ロータリーを作ろうとすると北側敷地にも影響が出るのではないか。
- ・ 現場を見てから案を作るべき。北側の通りは一方通行である。
- ・ バスが北側の道に入ってきて回転できるスペースはない。
- ・ 北側のバスの流れがイメージしにくい。このまま東へ抜けるのか、どこかで折り返すのかがわからない。折り返すのであればもっと広さが必要ではないか。

●駅北側広場

- ・ 広場からバスが旧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。

■その他

●用地買収における課題

- ・ 北側の交通結節点のひと皮の範囲は、面積として他の2案とそんなに変わらないように見える。かなりの数の土地を買収しないとイケない。本当に実現できるのか。
- ・ 影響範囲を小さくするにはバスを小さくする。
- ・ 北側に住んでいる人のことも考えてほしい。
- ・ 北側には既に4階建程度の建物が立ち並んでいる。それらを買収するのは費用的にどうか？
- ・ 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。地権者が1者であるということ、住民に負担がかからないこと、西武鉄道の駅前整備なので企業として協力すべき。
- ・ 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。
- ・ 駅前で人の動きやベンチでの滞留状況など実態調査を行った上で、歩行者系広場の位置やその空間構成（ベンチなどの滞留空間のボリュームや配置など）を検討する根拠にしてはどうか。エスカレーター降りたところやバス停の前に長期的にベンチをおいて試験的に人の流れを調べてみてはどうか。近々、下井草駅南口にある「合傘」の隣に「赤い椅子」を設置する予定。

●歩行者が安全安心に回遊できる道路空間

- ・ 南側商店街の「歩行者が安全安心に回遊できる道路空間」エリアは、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しかないので計画は実現できそうに思う。
- ・ 南側商店街の「歩行者が安全安心に回遊できる道路空間」エリアに居住しているが、車が多い印象はない。通り抜けできる道ではないし、バスがティップネスのところを曲がることぐらいしか気にならず、他はあまり困ってないのが実情である。
- ・ 人優先はもっと狭いエリア（公園程度の広さ）をイメージしていたので少し広いと感じた。
- ・ 車の乗り入れをどの範囲にするのかも考えないといけないのではないか。
- ・ 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」エリアを広げる必要があるのでは。

その他

■計画案の選定過程について

- ・ 3案比較しているが、それほど大きな差はないように感じる。
 - ・ 元々5案だったものが3案になった経緯の説明が前回、法律や同意が取れないという理由で3案になった。制約条件を出すのが遅い。
 - ・ 星取りのマトリックスで考えれば、この案になるのだろうが、目標の視点に「住んでいる人を守る。商店街を守る」という内容を入れて考えればこの案ではなく、他の案になるのではないか？
- 意見を言った人が自分の意見を反映してくれたと感じるような決定が必要だと感じているが、どれかに決める時の判断基準は何か知りたい。

■旧早稲田通りの取り扱い

- ・ 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。ここの改善を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すべき。
 - ・ 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、この部分は歩道を広げるなど、安全性向上のための整備をするのか。
 - ・ 5回ワークショップをしてきたがもやもやしている。旧早稲田通りの危険性や対策をさまざま議論してきたが、それが入っていない。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。
- 具体的な交通の流れの想定はあるのか。北側に車を追いやっただけの印象。危険なのは旧早稲田通りであり、南側は困ってない。
- 旧早稲田通りに関してあまり触れられていない。
- 旧早稲田通り沿いは、南北共通して危険。
- 旧早稲田通りは、歩道が狭く、ベビーカーや傘を使うときにとても不便を感じている。駅周辺のまちづくりと同時に電柱の地中化なども進めてほしい。

■代替案

- ・北側の買収が難しいのであれば、西友周辺の空地を活用するなどの可能性もあるのではないかな。
- ・バスが転回するスペースが取れないので、都市計画道路補助 215 号線や西友横の道路を経由したルートが可能性あるのではないかな。それにより旧早稲田通りを通らないようにできる。

■道路と鉄道の連続立体交差事業について

- ・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。
- ・他の駅の事例もあるように、鉄道用地の跡地も考慮に入れて計画を立てるべきである。
- 踏切を無くしてほしい。
- 西武線の高架化が必要。
- 駅を地下にするのか高架にするのかで大きく変わる。この方針がでない以上、無駄な議論になるのでは。
- 都と鉄道会社で決められるのか。
- 西武線がどうなるのか決まらなると何も決められない。
- 西武新宿線の地下化を待っているのは 30 年先になってしまう。今すぐできることを考慮すべき
- 東口にも改札を設けてほしい。

■長期的な視点

- ・都市計画は夢。完成までに長く時間がかかることでも、検討の場ではやりたい事を言うべきである。
- ・新たに整備する道路は、道の幅員やバリアフリー対応などの規格をしっかりとしたものにして、100 年を見据えた計画として欲しい。
- 将来どういう家族構成をイメージしているのか。計画には、短期／長期の計画をしてほしい。
- 長期的な目線での計画の重要性が理解できた。

■エリアマネジメントについて

- ・まちづくり協議会の運営(配布等)で苦勞した。今回唐突にエリアマネジメントという話が出てきたがどのようなことを考えているか知りたい。
- 今後エリマネ等を検討する流れになるのであれば、商店街・このまちで働く人等を巻き込む方法を検討してもらいたい。

■その他

- オープンハウスでまちづくりに関われる場があるのは非常にうれしい。リタイア世代中心の意見にならないようにしてほしい。
- 今できること・やっていることなどもあれば教えてもらう機会があると嬉しいし、できそうなことから実施してほしい。
- 地域の意見の地域とは、区が開催するこのような会に参加してくれる興味ある方だけでなく、興味を持っていないまたは忙しくて参加できない人も対象にすべきだ。区民が集まる場に職員が出張して話してはどうか。

- 大学生などまちづくりをしているグループの意見を聞くなどしてみたらどうか。
- 静かなまちを望む。
- 商業施設の誘致なども進めてほしい。
- 住んでいる者として「自分事」として疑問や思っていることを表明していくことが大事
- 北口の整備が必要。
- 実地、実態を見ての議論があるよい。
- 安全性が確保された上で駅前に集まれる空間があるとよい。
- 杉並区の会合で環状七号線の外側は、人口減少・高齢化・空き家が増加すると聞いている。駅周辺の発展は願うが、駅前道路の改善に対する杉並区等のコストに疑問を感じる。

下井草駅周辺道路・交通施設整備計画

(たたき台NO.2)

日時：令和6年1月17日（水）

18時30分～20時30分

会場：区立八成区民集会所 第2・3・4集会室



開会あいさつ

- 1) まちづくりワークショップ開催の目的について
- 2) 第5回ワークショップの振り返り
- 3) 道路・交通施設整備計画（たたき台No.2）等
について
- 4) グループワーク
- 5) 全体取りまとめ
- 6) アンケート記入

閉会あいさつ

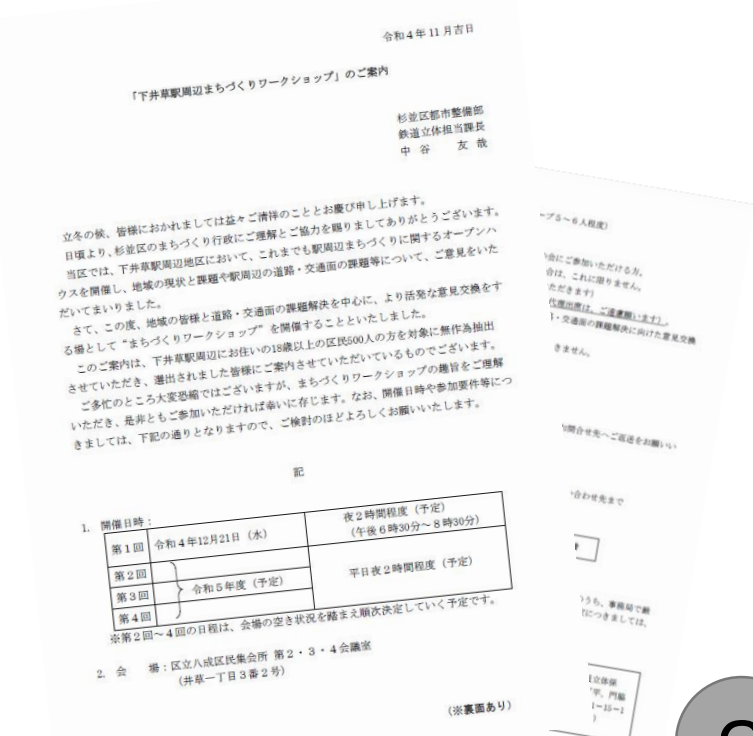
■ まちづくりワークショップ開催の目的

【ワークショップの目的】

案内通知より転記

○西武新宿線下井草駅周辺地区において、これまでも駅周辺まちづくりに関するオープンハウスを開催し、地域の現状と課題や駅周辺の道路・交通面の課題等についてご意見をいただいております。

○本ワークショップは、第1回ワークショップ開催通知にも記載しているとおり地域の皆様と道路・交通面の課題解決を中心に、より活発な意見を交換をする場として“まちづくりワークショップ”を開催してまいりました。



【本日のワークショップの目的】

- (1) これまでの意見を踏まえ
道路・交通施設整備計画（たたき台No.2）
を確認する。

(確認事項)

- 整備目標
- 整備計画図

第5回ワークショップの振り返り

道路・交通施設整備計画

整備目標（たたき台No.2）について

■ 駅周辺における交通機能の基本的な考え方

第4回WS
おさらい

- 交通機能の集約化
- 安全な歩行空間の確保
- 人が集い溜まれる空間の創出
- 人中心の魅力あるにぎわい空間の創出
- 買収面積の最小化

+

- みどりの創出 (第4回WS及びオープンハウスで頂いた意見)

■ 整備目標【3つの柱】（たたき台No.2）

これまでご意見を踏まえ、たたき台No.2として改めて整備目標を整理しました。

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。

別紙Q&A
1 ページ
「6」参照

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。

別紙Q&A
2 ページ
「3」「11」
参照

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。

別紙Q&A
3 ページ
「18」参照

道路・交通施設整備計画

整備計画図（たたき台No.2）について

整備計画図（たたき台） 選定経緯

第3回のワークショップでは、これまでいただいた意見を整理し案①～案④を提示しました。その際、新たに案⑤の意見を頂いたので、5つの案を以って令和5年6月のオープンハウスにて地域の方に意見を伺いました。

第3回WS及びオープンハウス再掲



【案①】



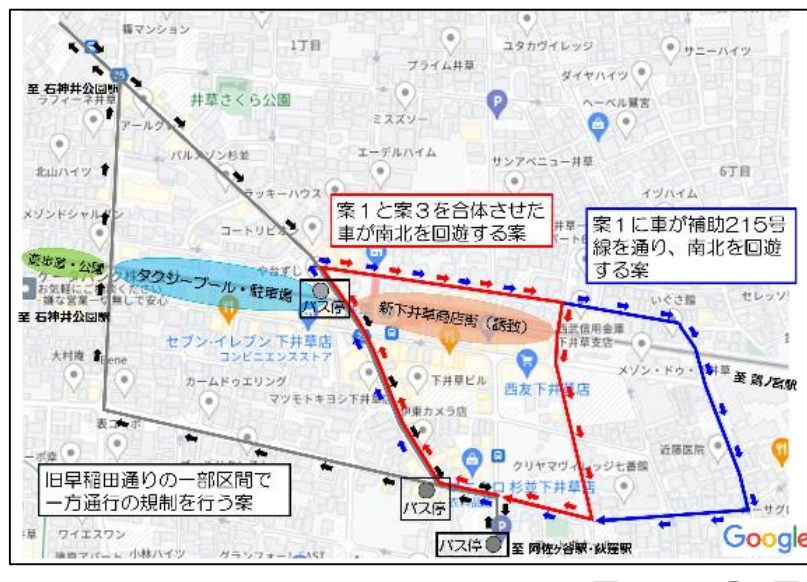
【案②】



【案③】



【案④】



【案⑤】

■ 整備計画図（たたき台）の考え方

第3回オープンハウスにて5つの案を周知し、そこでいただいたご意見と整備計画を策定する際の最低条件である『考慮すべき事項』を基に下井草駅周辺道路・交通施設整備計画図を3案選定しました。

第3回オープンハウス

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

第4回WS再掲

道路管理者
との協議・承諾

交通管理者
との協議・承諾

道路法や
道路構造令
の遵守

都市計画法に
基づく位置づけ

予算

第4回
WS提示

『下井草駅周辺道路・交通施設整備計画図』

※3案に選定

第5回
WS提示

『下井草駅周辺道路

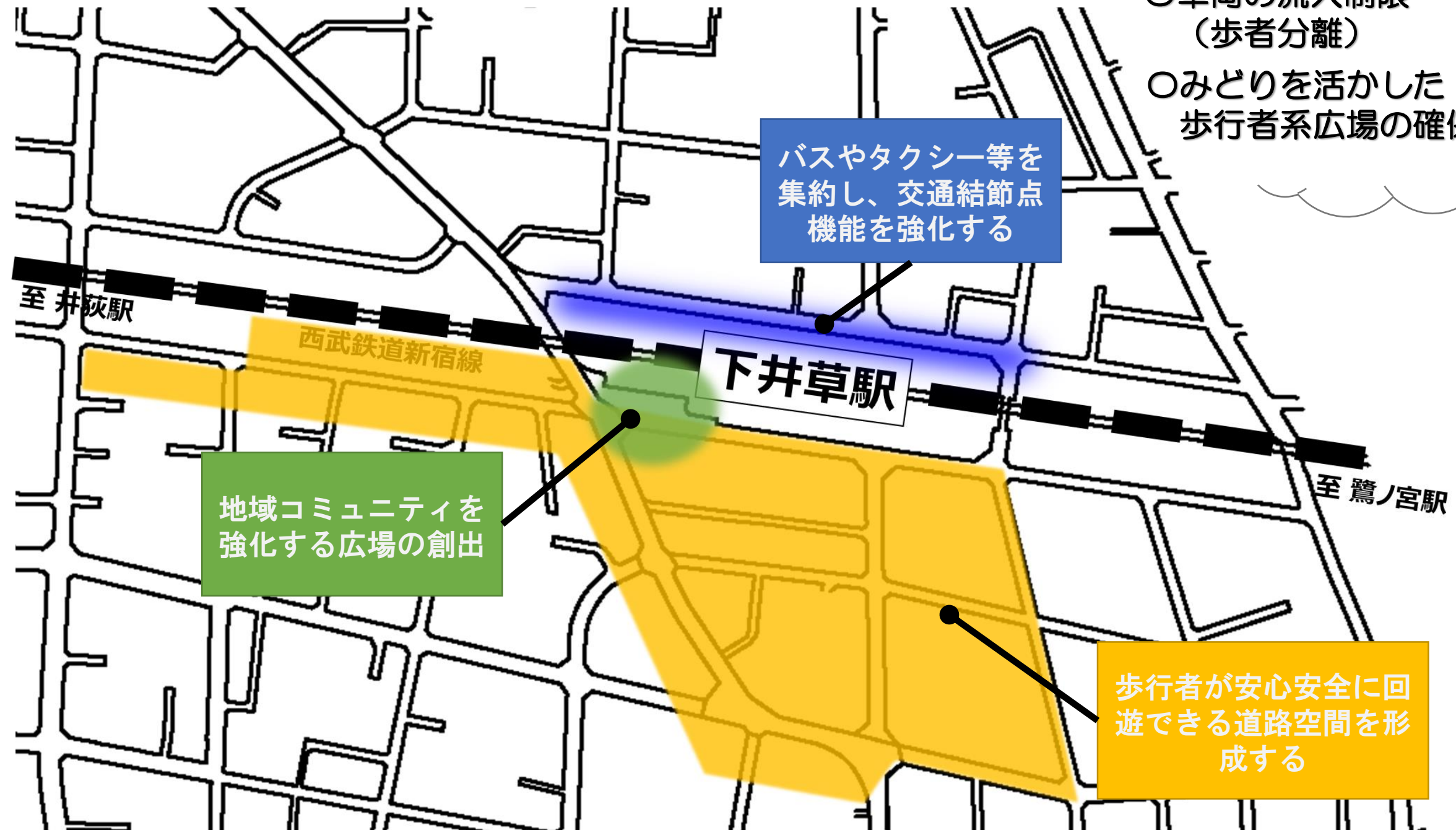
・交通施設整備計画図（たたき台）』

2-6) 整備計画図 (たたき台)

- コンパクトな交通結節点機能の強化
- 歩行者の安全性確保
- みどり豊かなにぎわい空間の創出 (集い溜まれる・みどり豊富な場所)

目標を実現するために

- バスやタクシー等の乗降場確保
- 駐輪場の確保
- 歩行者優先エリアづくり (空間の確保)
- 車両の流入制限 (歩者分離)
- みどりを活かした歩行者系広場の確保

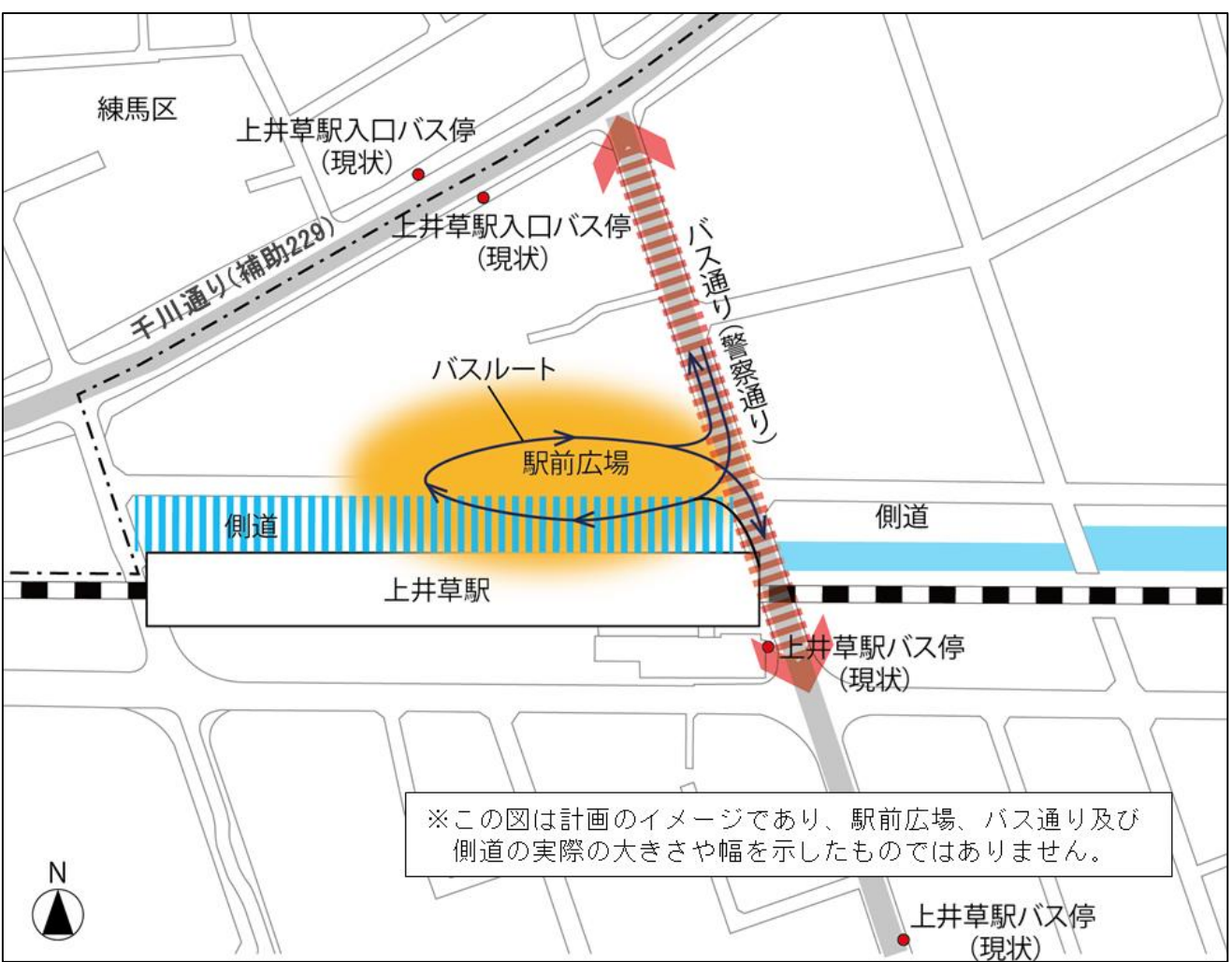


■例：上井草について

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。**

駅前広場整備計画



上井草駅周辺道路・交通施設整備計画図


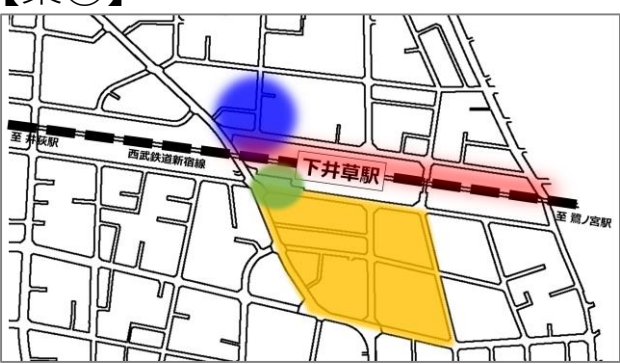
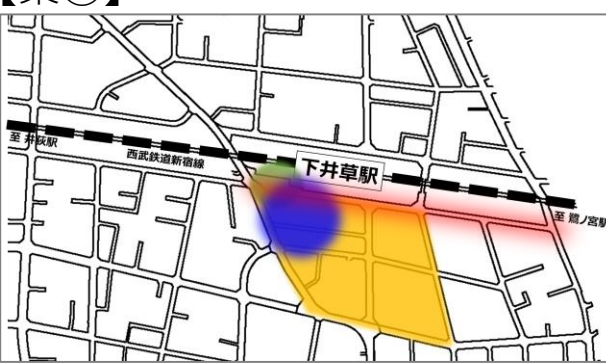


■ 整備計画図（たたき台No.2）の整理

以下のとおり、整備目標を実現できる計画図（たたき台）を整理しました。

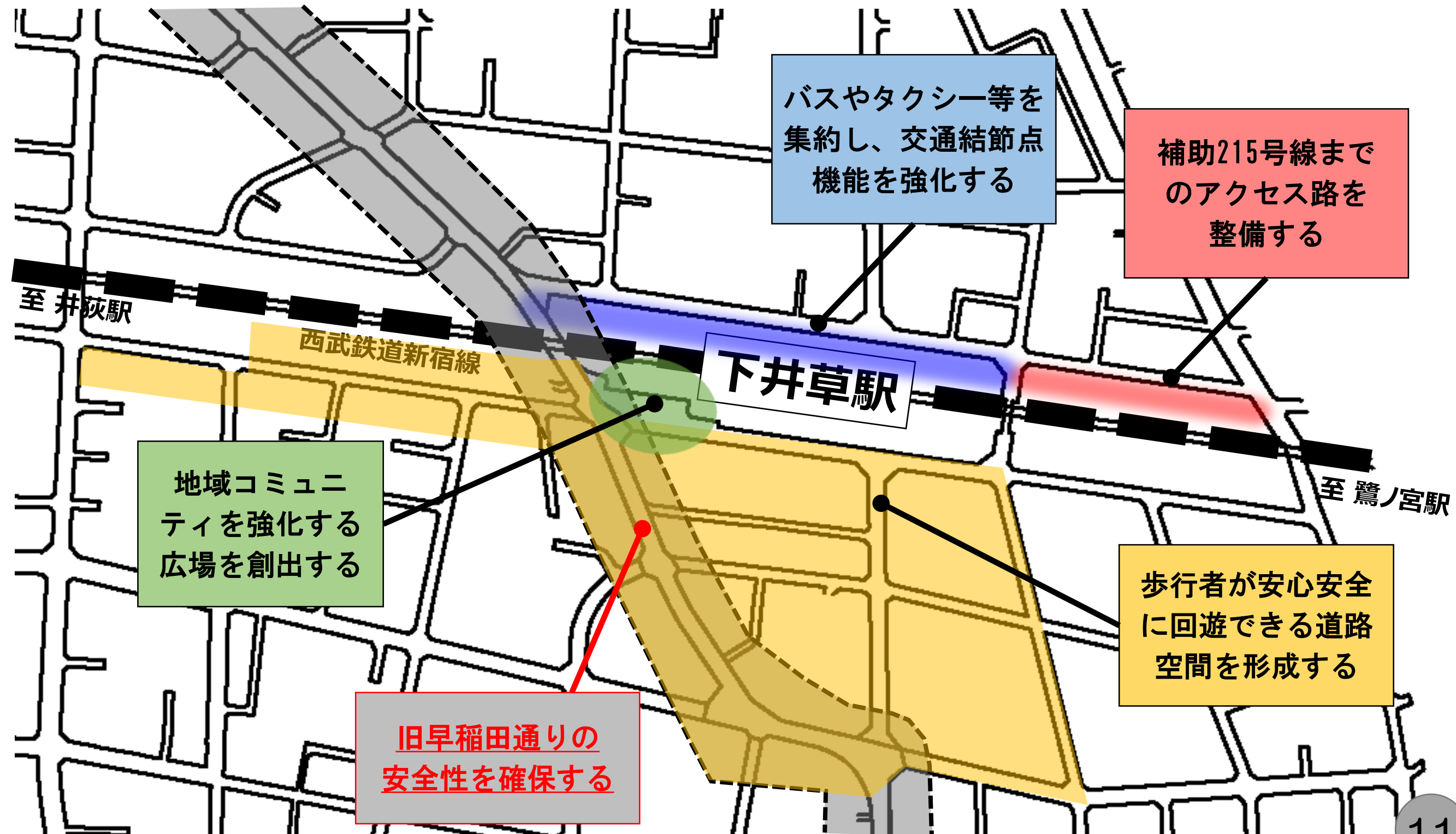
凡例

- 道路・交通機能
- 歩行者系広場機能
- 歩行者優先機能
- アクセス機能

<p>整備計画（案）</p> <p>整備目標</p>	<p>【案①】</p> 	<p>【案②】</p> 	<p>【案③】</p> 
<p>コンパクトな交通結節点機能の強化</p>	<p>点在しているバス停留所やタクシー乗降場をコンパクトに整備し、交通機能を集約することが可能</p>	<p>交通系広場を整備し、交通機能を集約することが可能だが、案1と比べてコンパクトな整備は難しい</p>	<p>交通系広場を整備し、交通機能を集約することが可能だが、案1と比べてコンパクトな整備は難しい</p>
<p>歩行者の安全性確保</p>	<p>自動車と歩行者の空間を分けることが可能だが、駅から北側に横断する場合に車両と歩行者が交錯する可能性がある</p>	<p>自動車と歩行者の空間を分けることが可能だが、一部横断時に車両と歩行者が交錯する可能性がある</p>	<p>車両と歩行者が交錯する可能性がある</p>
<p>みどり豊かにぎわい空間の創出 （集い溜まれる ・みどり豊富な場所）</p>	<p>バス停留所付近や商店街内等交通機能やにぎわい空間にみどりを創出することが可能</p>	<p>バス停留所付近や商店街内等交通機能やにぎわい空間にみどりを創出することが可能</p>	<p>バス停留所付近や商店街内が近接するため交通機能やにぎわい空間の形成に課題あり</p>

■ 整備計画図（たたき台No.2）

整備目標（たたき台No.2）に掲げる目標の実現及び考慮すべき事項を踏まえ以下のとおり整備計画図（たたき台No.2）として決めました。



今後の下井草駅周辺まちづくりについて (ロードマップ)

杉並区まちづくり基本方針 (都市計画マスタープラン)

- 杉並区のみちづくり
- 杉並区自転車ネットワーク計画
- 杉並区みどりの基本計画
- 杉並区景観計画

下井草駅周辺のまちづくり構想の提言 (下井草駅周辺地区まちづくり協議会作成)

- まちづくりの3つの提案(重点課題)
- ◎西武新宿線の連続立体交差事業*の促進
 - ・区や関係機関と連携し、都や鉄道事業者へ働きかけをする
 - ◎電線の地中化等による旧早稲田通りの安全確保
 - ◎駅周辺の商店街の活性化



西武新宿線沿線各駅周辺まちづくり方針 ▶下井草駅周辺地区のまちづくり方針

「交通体系」「土地・建物利用」「住環境」の3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た。

分野別方針の基本的な考え方

交通体系分野 (道路・交通)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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して、にぎわいの拠点形成を図る。
 - 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。

交通系分野

【駅周辺の整備方針】

下井草駅周辺道路・交通施設整備計画

- 交通結節点機能の強化
- 歩行者の安全性の確保
- みどり豊かなにぎわい空間の創出(集い溜まれる・みどり豊富な場所)

土地・建物利用分野

- ・用途規制・壁面の位置等 ▶ **駅周辺の賑わいの拠点形成**
- ・用途規制・壁面の位置等 ▶ **適正な土地利用の誘導**
- ・かき柵の構造や緑化の割合等 ▶ **みどりの保全・育成**
- ・建物の構造など ▶ **防災・防犯の強化**

下井草駅周辺まちづくり計画(仮)

住環境分野

地域住民検討

歩行者空間の緑化の管理

豊かなみどりを守り育てたい

地域コミュニティを活性化に必要なこと等

管理は誰がする? その育成や管理方法等

手続きや各関係者との調整等

イベント企画や下井草らしいにぎわいの検討等

道路空間でイベントがしたい

どのように運営していく? 組織をつくる?等

“ちっちゃくそこそこの街”の運営

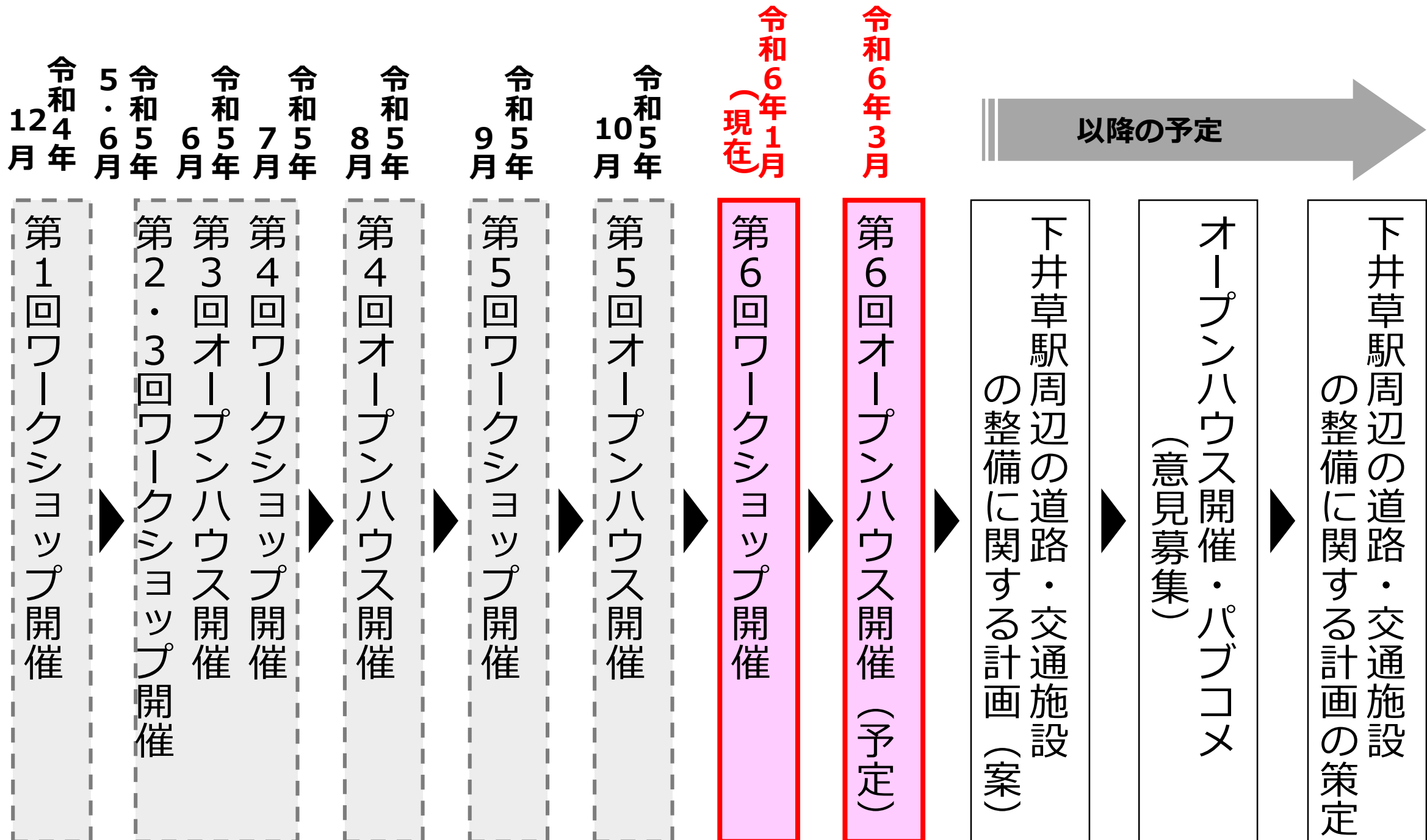
エリアマネジメント

地元・事業者・地権者等による自発的・主体的取組み組織の検討・人材育成



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)



道路・交通施設整備計画策定後の予定

上井草参考

「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」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ます。

道路交通施設整備計画策定

都市計画手続き

都市計画素案の説明会

都市計画案の作成

都市計画案の説明会

関係区市町村の住民及び利害関係人の意見書

都市計画審議会

都市計画決定

用地測量等説明会

都市計画事業認可

用地補償説明会

工事説明会

工事着手

東京都市計画道路の変更（杉並区決定）

東京都市計画道路に、区画街路杉並区画街路第3号線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
区画街路	杉並街3	杉並区画街路第3号線	杉並区井草五丁目	杉並区井草五丁目	—	約120m	地表式	2車線	15m	幹線街路と平面交差1箇所	面積約2,900㎡
		その他	なお、杉並区井草五丁目地内に交通広場を設ける。								

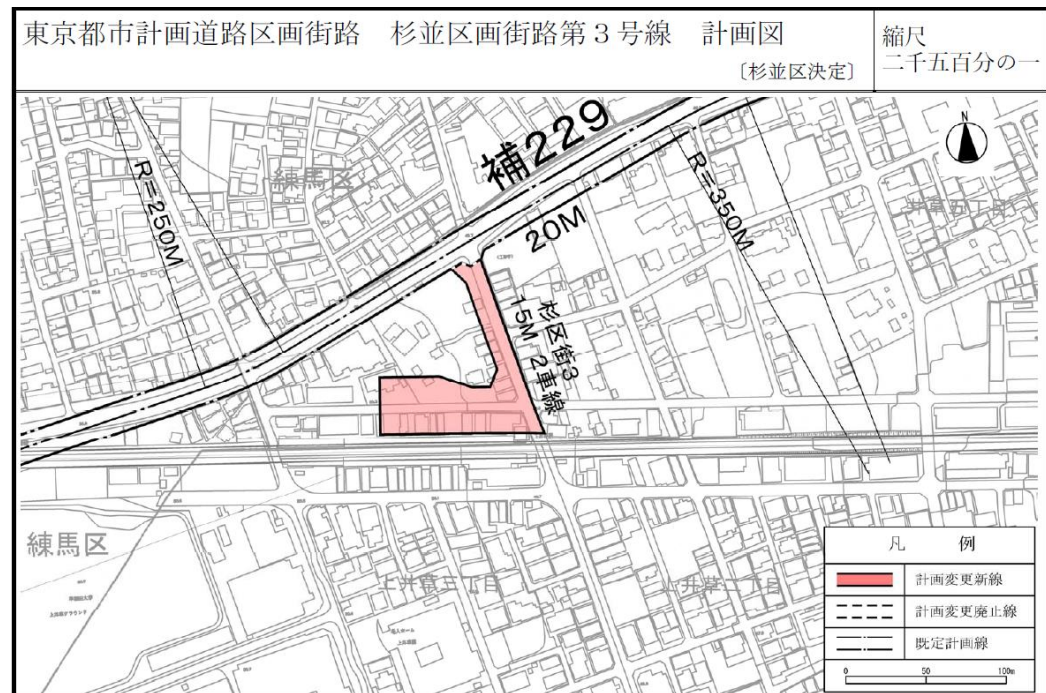
「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

理由

上井草駅周辺の交通結節点機能の強化や歩行者空間の安全性・快適性の向上を図るため、追加する。

変更概要

名称	変更事項
杉並区画街路第3号線	1. 新規追加 2. 交通広場の設置 面積約2,900㎡（杉並区井草五丁目地内）



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都市基交第2号、平成31年4月8日。ただし、計画線は、都市計画道路の計画図から転記したものである。（承認番号）31都市基街第51号、令和元年6月13日。無断複製を禁ずる。

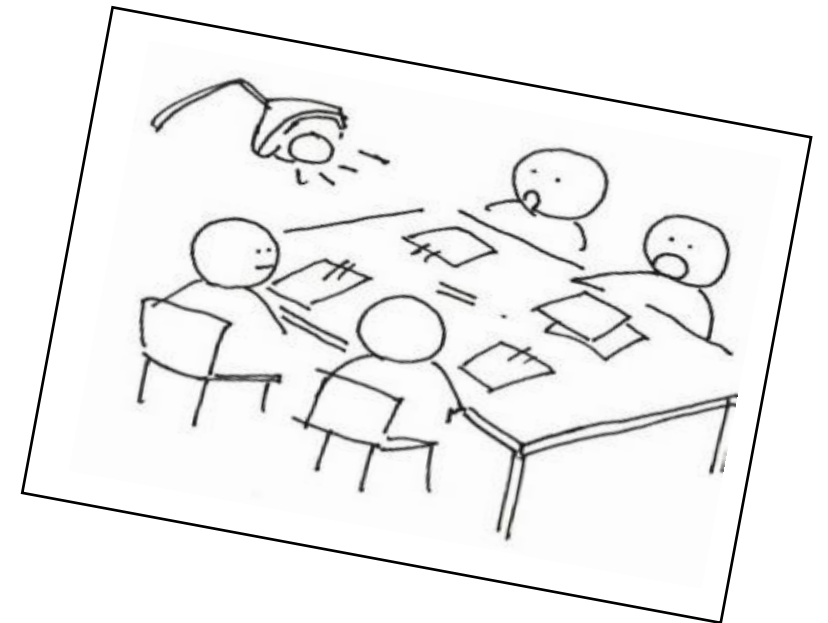
確認事項の進め方

1 各テーブルでグループワーク

説明会方式にて3つのグループにて道路・交通施設整備計画（たたき台No.2）について確認させていただきます。
気軽に発言いただければと思います。

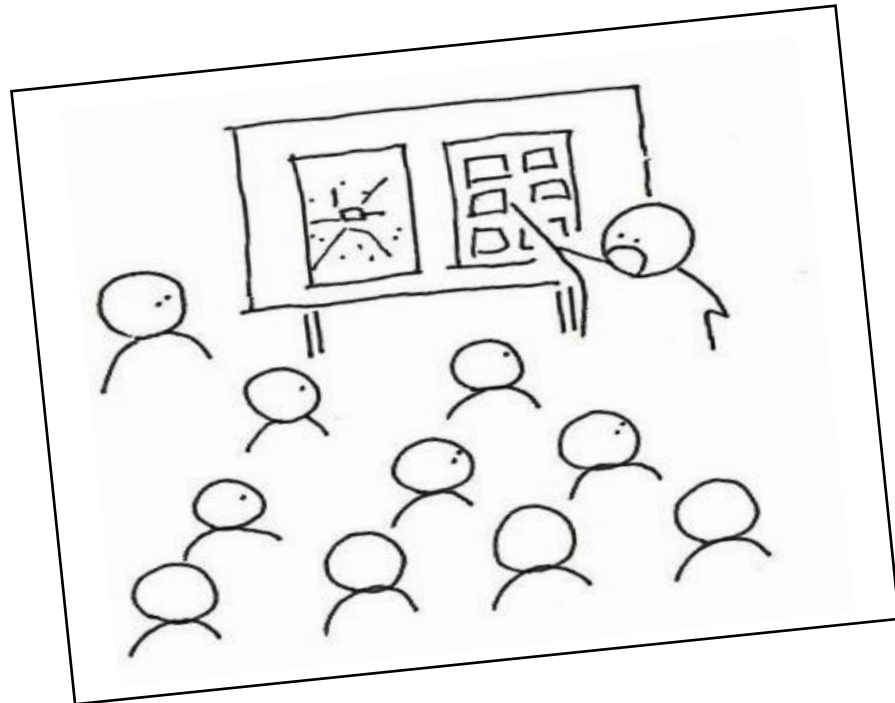
【確認事項①】

- 整備目標
（たたき台No.2）の確認



【確認事項②】

- 整備計画図
（たたき台No.2）の確認



2 各テーブルの意見を全体で共有

各テーブル（3グループ）で出た質問等をコンサルタントがまとめ、全体で共有させていただきます。（各グループ5分程度）



3 各テーブルの意見の全体とりまとめ

各テーブル（3グループ）で出た質問等をとりまとめ全体で共有させていただきます。

下井草駅周辺まちづくりワークショップ Q&A

杉並区都市整備部市街地整備課

令和6年1月 17 日(水)

※現時点での考えのもと回答しています。

項目	No.	質問	区からの回答	
(1) 整備目標(コンパクト)	1. 整備目標全体として	1	<ul style="list-style-type: none"> ・目標としては、わかりやすくよくまとまっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップやオープンハウスで地域の皆様よりいただいたご意見を3つの目標としてまとめています。
		2	<ul style="list-style-type: none"> ・目標としては否定する内容ではないが、どこの街でも使えてしまう内容だ。「下井草」らしさが出ているとは言い難い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップやオープンハウスで地域の皆様よりいただいたご意見から、コンパクトな交通結節点機能の強化やみどり豊かなにぎわい空間の創出等を取り入れたことが下井草らしいと考えています。下井草らしいにぎわいなど具体的な内容については、今後、地域の皆様と考える項目のひとつです。
	2. コンパクトな交通結節点機能の強化	3	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点機能に、ユニバーサルデザインにも考慮した送迎の寄り付きを加えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「ユニバーサルデザインの導入」を追記しました。計画の具体的な内容については、今後、地域の皆様の意見を聴きながら取り組んでまいります。
		4	<ul style="list-style-type: none"> ・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よいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・(1)の2の3に同じ
		5	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の交通環境が改善されることで、渋滞が解消され、バスの運行がスムーズになることを期待している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の具体的な内容については、今後、バス事業者等の関係機関と調整しながら取り組んでまいります。
		6	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は、電動キックボード、電動自転車、ライドシェアなど乗り方の変化もあると思う。新しいモビリティやライドシェアが増えていくので、そのような変化も踏まえた書き方が必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「新しいモビリティ」を追記しました。
	3. 歩行者の安全性の確保	7	<ul style="list-style-type: none"> ・電車やバスが使いやすくなることで人が動きやすくなるという意味で、「人中心」ということならよいと思うが、この表現だと人によって捉え方が違うと思うので、後になって受け止め方が違っていかないように、もう少し具体的に書いた方がよいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・人中心は、電車やバスが使いやすくなるということ及び人が安全安心に歩きやすいという意味もあります。具体的な内容については、今後、地域の皆様と考える項目のひとつです。
		8	<ul style="list-style-type: none"> ・車中心から「人中心」について 	<ul style="list-style-type: none"> ・(1)の3の7に同じ
		9	<ul style="list-style-type: none"> ・タイトルの表現が弱いので、「人中心の～」という言葉を確認に入れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・(1)の3の7に同じ

		10	・車完全排除ではなく、歩車分離ぐらいいもよいのではないか。	・(1)の3の7に同じ
		11	・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。子どもの通学路も多くあるので、「子どもの安全」も加えてほしい。	・歩行者の安全性は、子どもの安全も含めています。すべての世代の安全性を考えてまいりますので、「ユニバーサルデザインの導入」を追記しました。
		12	・車いす利用者や視覚障がい者などへの対応として、ユニバーサルデザインの導入も考慮すべき。	・(1)の3の11に同じ
	4. みどり豊かなにぎわい空間の創出	13	・タクシーは今やスマホから呼べるのでタクシーベイはいらないのでは。	・現状では、タクシーが乗降する場所もないので、ある程度の規模のタクシーベイは必要だと考えています。
		14	・「南北の往来がしやすくなる」ことを入れてほしい。	・計画の本編の中で「南北の往来のしやすさ」について記載をしております。
		15	・みどりのある街にしたかったので、「みどり豊かな」が入ったのはよかった。	・今後、みどり豊かな具体策を地域の皆様と考えてまいります。
		16	・駅前の桜や桜並木など、街のシンボルツリーである桜も増やしていきたい。	・(1)の4の15に同じ
		17	・にぎわい空間について、「地域資源を活かした」という文言を入れる。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。	・具体的な内容については、今後、地域の皆様と考える項目のひとつです。
		18	・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。	・「様々な人々」と目標の解説文を変更しました。
		19	・北側の交通結節点機能だが、図をみる限り他の2案より広いのではないか。コンパクトではないのにこれになっていることに疑問を感じる。	・他の2案と比較するとコンパクトな案になっています。交通結節点の機能を果たせるようなまとまった面積はある程度必要となります。
(2) 整備計画図について	1. 交通結節点機能	20	・駅舎部分がどうなっているかはわからないが、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。	・交通結節点の機能を果たせるような必要な幅員を今後検討してまいります。
		21	・現場を見てから案を作るべき。北側の通りは一方通行である。	・(2)の1の20に同じ

■交通動線の実現性について		
22	<ul style="list-style-type: none"> 青色で塗られている範囲ではバスが転回できないのではないかと。ロータリーを作ろうとすると北側敷地にも影響が出るのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> バスが転回するには、ラウンドアバウトやターンテーブルなどが必要になります。その大きさについては、今後検討してまいります。
23	<ul style="list-style-type: none"> 北側のバスの流れがイメージしにくい。このまま東へ抜けるのか、どこかで折り返すのかわからない。折り返すのであればもっと広さが必要ではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)の1の22に同じ
24	<ul style="list-style-type: none"> バスが転回するスペースが取れないので、都市計画道路補助215号線や西友横の道路を経由したルートが可能性あるのではないかと。それにより旧早稲田通りを通らないようにできる。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)の1の22に同じ
■駅北側広場について		
25	<ul style="list-style-type: none"> バスが旧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。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、計画をするときに安全を確保するよう検討してまいります。
26	<ul style="list-style-type: none"> 人の動きやベンチでの滞留状況など実態調査を行った上で、歩行者系広場の位置やその空間構成(ベンチなどの滞留空間のボリュームや配置など)を検討する根拠にしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)の1の25に同じ
■用地買収における課題		
27	<ul style="list-style-type: none"> 北側の土地の買収や、交通機能を集めることで騒音や振動が発生することが考えられる。北側に住んでいる人のことも考えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 土地の買収については、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。また、騒音や振動については、離隔距離等で変わります。具体的な計画を立てる時に考慮してまいります。
28	<ul style="list-style-type: none"> 住民に負担させるのではなく西武鉄道の土地だけで整備すればよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。合意形成が図れるように丁寧に進めてまいります。
29	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)の1の28に同じ
■代替案		
30	<ul style="list-style-type: none"> 北側の買収が難しいのであれば、西友周辺の駐車場を活用するなどの可能性もあるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 西友の駐車場に交通機能を集中させると現状の商店街の危険性が増す等課題が多く困難です。(第3回ワークショップ資料参照)

■歩行者が安全安心に回遊できる道路空間		
31	<ul style="list-style-type: none"> 南側商店街の「歩行者が安全安心に回遊できる道路空間」エリアは、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しかないので計画は実現できそうに思う。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)の1の25に同じ
32	<ul style="list-style-type: none"> 南側商店街の「歩行者が安全安心に回遊できる道路空間」エリアに居住しているが、車が多い印象はない。通り抜けできる道ではないし、バスがティップネスのところを曲がることぐらいしか気にならず、他はあまり困ってないのが実情である。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、具体的な計画をするときの参考とさせていただきます。
33	<ul style="list-style-type: none"> 人優先はもっと狭いエリア(公園程度の広さ)をイメージしていたので少し広いと感じた。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の商業地域を人が優先して歩ける範囲として位置づけています。なお、旧早稲田通り西側も人優先として位置付けて欲しいとのご意見がありましたので今回お示した範囲となっております。
34	<ul style="list-style-type: none"> 車の乗り入れをどの範囲にするのかも考えないといけないのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な計画をするときに警察等関係機関と協議してまいります。
35	<ul style="list-style-type: none"> 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」エリアを広げる必要があるのでは。 	<ul style="list-style-type: none"> これまでのご意見を基に今回の整備計画図たたき台 No.2 では、北側の旧早稲田通り沿いまで「安全性を確保するエリア」として位置づけをいたしました。
■計画案の選定過程について		
36	<ul style="list-style-type: none"> 3案比較しているが、それほど大きな差はないように感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の計画(たたき台)では、駅前ロータリーではなく、こじんまりとした下井草らしい駅前空間を創出するために、バス停、タクシーや自家用車両の乗降場スペースをなるべくコンパクトとなるように考えています。
37	<ul style="list-style-type: none"> 元々5案だったものが3案になった経緯の説明が前回、法律や同意が取れないという理由で3案になった。制約条件を出すのが遅い。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の皆様からフラットな感覚で様々な意見を出してほしかったため、制約条件をはじめからは提示しませんでした。
38	<ul style="list-style-type: none"> 星取りのマトリックスで考えれば、この案1になるのだろうが、目標の視点に「住んでいる人を守る。商店街を守る」という内容を入れて考えればこの案ではなく、他の案になるのではないかと？ 	<ul style="list-style-type: none"> 将来を見据えて、住民の安全性の確保や、下井草らしいにぎわい空間の創出等を図るため、本案をたたき台としてお示しいたしました。

(3) 道路と鉄道の連続立体交差

1. 構造形式

39	<ul style="list-style-type: none">野方駅～井荻駅間の鉄道の高架または地下(構造形式)が決まらなるとこれからのことは考えられないのでは。	<ul style="list-style-type: none">鉄道の構造形式にかかわらず、現在の「駅周辺の交通課題の解決」を考えるものです。
40	<ul style="list-style-type: none">西武新宿線が、高架か地下かで街の作りが違ってくるので、これは、高架を前提につくっているのでしょうか。	<ul style="list-style-type: none">(3)の1の39に同じ
41	<ul style="list-style-type: none">構造形式が確定しなければ、私たちはまちづくりのイメージやどこに何を配置するということを決められない。	<ul style="list-style-type: none">(3)の1の39に同じ
42	<ul style="list-style-type: none">鉄道は地下化にして、その上を歩く環境をつくりたい。	<ul style="list-style-type: none">地下か高架(鉄道の構造形式)にかかわらず、その跡地の検討は、他事例によると、その時の状況を反映させるために鉄道事業の完成の数年前に始めていることが多いです。 高架となった場合でも側道ができますので、歩く環境を整備することができます。
43	<ul style="list-style-type: none">地下化になって上部が緑道になると良い。	<ul style="list-style-type: none">(3)の1の42に同じ 近年の例を見ると高架下でも緑道としての整備を実施している場所もあります。 (例:流山おおたかの森駅)
44	<ul style="list-style-type: none">高架だと、どうしても下が薄暗くなってしまう。	<ul style="list-style-type: none">(3)の1の42に同じ 高架になると薄暗いイメージがありますが、近年の例を見ると雨でも利用できる公園利用となっている場所もあります。 (例:武蔵野市中央高架下公園)
45	<ul style="list-style-type: none">地上のにぎわい創出のためには、鉄道の地下化が望ましい。	<ul style="list-style-type: none">鉄道の構造形式(地下か高架)にかかわらず、下井草らしいにぎわいを創出できると考えています。

		46	<ul style="list-style-type: none"> 地下のほうが用地買収面積も少なく、高架による既存住宅への影響も考えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 西武新宿線(井荻駅～西武柳沢駅間)の例をみると高架になったとしても既存住宅への日影や騒音などへの配慮がされて計画されています。その部分は、用地買収していく必要があるため面積は多くなります。上井草駅では、地権者の方にご協力いただき、駅周辺の交通課題を解決するために駅前広場を整備します。駅周辺や環境などを考えると、高架、地下にかかわらず現在の区や西武鉄道が所有している土地だけでは整備ができないため、地権者の方々には、ご負担をかけることになってしまいますが、ご理解ご協力いただき、合意形成を図りながら丁寧に進めていきたいと考えています。
		47	<ul style="list-style-type: none"> 建造物の耐用年数が高架だと100年、地下だと200年なので地下のほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の構造形式にかかわらず、建造物が長寿命になるよう整備し、その後のメンテナンスを行っていくと聞いています。
2. 踏切の解消		48	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の地下化もしくは高架化により踏切を無くしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の解消、道路と鉄道のそれぞれの安全性の向上、鉄道により分断されていた地域が一体化され、安全で快適なまちづくりの実現を目指し、踏切の解消に向けて、東京都など関係団体と共に取り組んでまいります。
		49	<ul style="list-style-type: none"> 現在の踏切部は、線路と道路が斜めに交差しているため自転車が転倒するなど危険。 	<ul style="list-style-type: none"> (3)の2の48に同じ
		50	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の高架化により、踏切の解消を早期に進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 構造形式にかかわらず、早期の踏切の解消に向けて、東京都など関係団体と共に取り組んでまいります。
3. 南北分断		51	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の連続立体化によるまちの分断が心配。 	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業は、鉄道により分断されていた市街地の一体化に寄与する事業です。
		52	<ul style="list-style-type: none"> 壁による分断でまちのにぎわいが減少することが心配。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)3の51に同じ

4. その他	53	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業に合わせて都市計画道路補助 215 号線と駅西側の通りを整備し、旧早稲田通りの危険性を排除し、駅周辺と旧早稲田通りを歩行者優先の空間にしたい 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路補助 215 号線については、令和7年度までに優先的に整備すべき路線(第 4 次事業化計画)にはなっていない。 駅西側の通りについては、すぎなみの道づくり(道路整備方針)として主要区画道路と位置づけています。現況で主要区画道路の幅員のイメージは確保されておりますので、拡幅整備することは難しいと考えております。
	54	<ul style="list-style-type: none"> 下井草駅で降り、バスに乗り換えるニーズはあまり多くはないと思われる。地域住民にとってバス停の位置がわかりやすく、車椅子やベビーカーもアクセスしやすければ、駅前にバス停を集約する必要はない。駅前には人が歩いてまちを楽しむなどにぎわいの場と考え、バス停は別にしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 東京都市圏交通計画協議会の平成 30 年度のパーソントリップ調査によると、下井草駅利用者は、23, 435 人の内 945 人がバス利用者で、7 時台と 19 時台に集中しています。この時間帯の対策を考える上で駅のそばにバス停など整備する必要があると考えています。しかし、人が歩いてまちを楽しむ等のにぎわいは、大切ですので、バス停などを北側に、人が歩きにぎわいの場を駅南側中心に考えております。
(4)道路・交通	1. 旧早稲田通り	■歩道拡幅	
	55	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用道路にできるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用道路にすることにより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沿道住民の合意形成、歩行者専用道路等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。以上のことから実現するハードルは高いと思われます。
	56	<ul style="list-style-type: none"> 100 年かかっても旧早稲田通りを拡げ、歩行者も歩けるように考えてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 旧早稲田通りについては、拡幅の計画はありません。道路として、広げるのではなくまちづくりのルール(地区計画等)で歩行者空間を確保するなど今後地域の方々と考えていきたい項目のひとつです。
57	<ul style="list-style-type: none"> 民地をセットバックして歩道を確保できるとよいが、地主の意向もあり実現は難しいと推測。旧早稲田通りは都道なので、区だけで整備は難しいと思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路は広げられないがまちづくりのルール(地区計画等)で歩行者空間を確保するなど今後地域の方々と考えていきたい項目のひとつです。 	

58	<ul style="list-style-type: none"> 旧早稲田通りの歩道はなくし、白線の内側をカラー化すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道無くし、白線を引いてカラー化すると、歩道があることによりタイヤを止めていた機能がなくなり安全性が低くなってしまいます。
59	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業に合わせて都市計画道路補助 215 号線と駅西側の通りを整備し、旧早稲田通りの危険性を排除し、駅周辺と旧早稲田通りを歩行者優先の空間にしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (2)4の 53に同じ
■道路拡幅		
60	<ul style="list-style-type: none"> 旧早稲田通りをバス路線とするなら、100年かかっても旧早稲田通りを拡げ、歩行者も歩けるように考えてはどうか。 	(4)の1の 56 と同じ
61	<ul style="list-style-type: none"> バス道路を広げて歩道の幅を広くしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在マウントアップ構造になっており、歩道無くしてフラット構造にすると、歩車道との境界にブロックを設置する必要があり、有効幅員が減少してしまいます。
62	<ul style="list-style-type: none"> 旧早稲田通りは歴史のある道なので、拡幅するのではなく現状幅員のなかで解決することはできないか。 	(4)の1の 56 と同じ
■一方通行化		
63	<ul style="list-style-type: none"> 道幅を広げるのは現実的ではないため一方通行化にして歩道を広げバスを停車しやすくする。 	(4)の1の 55 と同じ
■電柱の地中化		
64	<ul style="list-style-type: none"> 旧早稲田通りは幅員が狭い上に電柱が歩道上にあるため、ベビーカーや車椅子が通れない。 	<ul style="list-style-type: none"> 東京都では、計画幅員で完成した歩道幅員 2.5m 以上の都道を整備対象に、東京都無電柱化計画に基づいて無電柱化事業を進めています。この計画の中で、防災性の向上に資する第一次緊急輸送道路や環状七号線の内側エリアなどで無電柱化を優先的に取り組むとしております。
■段差解消		
65	<ul style="list-style-type: none"> 電線地中化は、歩道が狭く、現実的でない。時間もかかるし、まずは、歩道の段差をなくした方が良いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> (4)の1の 61 に同じ

	■バス路線		
	66	<ul style="list-style-type: none"> 旧早稲田通りをバス路線とし、旧早稲田通り以東にバスを入れないことで、“歩いて楽しめるまち”下井草らしい適度なにぎわいが実現できるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 北側にバス停の機能を集約させることで、駅南側の既存商店街へのバス流入を無くし、歩行者の安全性を向上させることができます。なお、下井草らしいにぎわいについては、今後地域の皆様と考えていきたい項目のひとつです。
	67	<ul style="list-style-type: none"> 下井草駅東方面に計画されている都市計画道路(中野区との区境)は、用地買収の難しさを考えると実現は厳しいのではないかと。今後も旧早稲田通りをバス路線と考える方が現実的だと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路補助 215 号線については、令和7年度までに優先的に整備すべき路線(第 4 次事業化計画)にはなっていません。バス路線については、事業の進捗に合わせてバス事業者と協議してまいります。
2. 駅前広場	68	<ul style="list-style-type: none"> 一般車が回転できるロータリーができるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回の計画(たたき台)では、駅前ロータリーではなく、こじんまりとした下井草らしい駅前空間を創出するために、バス停、タクシーや自家用車両の乗降場スペースをなるべくコンパクトとなるように考えています。駅前空間の具体的な利用については、高架下または地上部の利用の検討と合わせて、地域の皆様の意見を聴くとともに東京都や鉄道事業者と協議してまいります。
	69	<ul style="list-style-type: none"> 人の送り迎えなど車が停まれる場所、待機場所があるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> (4)の2の 68 に同じ
	70	<ul style="list-style-type: none"> バス停の距離が遠い→集約されると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> (4)の2の 68 に同じ
	71	<ul style="list-style-type: none"> ロータリー化はいいが、歩行者が締め出されないようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> (4)の2の 68 に同じ
	72	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎの利便性の点からすると、コロナ禍の影響かバス通学のニーズが増えていて、駅からバスに乗り換えるニーズも高まっていそうだと。 	<ul style="list-style-type: none"> (4)の2の 68 に同じ
	73	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場は、お祭りやイベントなど、地域の人たちが集まるための広場として有効活用を図りたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (4)の2の 68 に同じ
	74	<ul style="list-style-type: none"> 小学校に備蓄倉庫はあるが不十分なので、駅前に備蓄品などの災害対策スペースがあると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、計画の具体的な内容を検討するときの参考とさせていただきます。

	3. バスの 小型化	75	<ul style="list-style-type: none"> ・ラッシュ時はバスの乗降が大変混んでいるので、バスを小型化にして渋滞を軽減する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状のバスの利用状況を見ると小型化することは、難しいと考えられます。
	4. その他	76	<ul style="list-style-type: none"> ・新青梅街道との交差点周辺は、小学校、保育園、学童もあり子どもが多く危険。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、具体的な内容など地域の皆様の意見を聴きながら、ご意見として道路管理者である東京都に伝えてまいります。
		77	<ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライドで車両を駅周辺に入れない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・下井草駅周辺の車両の規制については、今後地域の皆様の意見を聴きながらまちづくりのルールなどの中で考える項目のひとつです。 ※パーク&ライドは、交通渋滞の緩和を目的として既存の駐車場あるいは新たに整備する駐車場に車両を駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法です。
		78	<ul style="list-style-type: none"> ・環八の地下を通る地下鉄エイトライナーの導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆりかもめや多摩モノレールのような新交通システムなどの導入など、関係区と連携を図りながら、今後の検討の方向性を整理してまいります。
		79	<ul style="list-style-type: none"> ・南側は商店もあり人通りも多い。バスルートもあり歩くのが危険に感じる。バスルートを変えて歩行者空間にしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の計画(たたき台)では、バスルートを北側に集約し、南側の商店街には入れない計画としています。
		80	<ul style="list-style-type: none"> ・杉並区が他地区で実験しているグリーンスローモビリティの導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ・区内では荻窪駅周辺の回遊性向上に資する新たな移動サービスとしてグリーンスローモビリティの実証運行を有償で3か月程度実施し、本格運用を目指しています。 下井草駅周辺での新たなモビリティの導入については、区民・事業者・区との役割分担も含め今後地域の皆様と考えていきたい項目のひとつです。
(5) 商業・にぎわい		81	<ul style="list-style-type: none"> ・家族層が利用しやすいお店を誘致したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、区民、事業者、区の役割分担も踏まえ、下井草らしいまちづくりについて、地域の皆様と考えていきたい項目のひとつです。
		82	<ul style="list-style-type: none"> ・店の軒先などに置いてあり誰でも座ってよい椅子(赤い椅子プロジェクト)を広めていきたい。歩道にも置きたいが置ける所が無い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・(5)の81に同じ

		83	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街の誘致はどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・(5)の81に同じ
		84	<ul style="list-style-type: none"> ・南側は人が回遊できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北側にバス停の機能を集約させることで、駅南側については、歩行者の安全性を向上させることができます。回遊性の向上に関しては、今後地域の皆様と考えていきたい項目のひとつです。
(6)住環境・みどり		85	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・下井草駅周辺らしいみどりのまちづくりについては、今後地域の皆様と考えていきたい項目のひとつです。