

【第5回】 下井草駅周辺まちづくりワークショップ 次第

日時：令和5年9月11日（月）

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

- 1 開 会
- 2 ワークショップ開催の目的について（5分）
- 3 第4回ワークショップの振り返り（5分）
- 4 道路・交通施設整備計画（たたき台）について（30分）
- 5 各グループでの確認（40分）
 - （1）整備目標（3つの柱）について
 - （2）整備計画図について
- 6 各グループ発表（各5分×3グループ）（15分）
- 7 全体取りまとめ（7分）
- 8 関教授からの講評（8分）
- 9 アンケート記入
- 10 閉会

第4回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のまとめ

(○：オープンハウスでいただいたご意見)

<全体>

■下井草のまちづくりの考え方

- ・将来をイメージしたときに、子どもが大きくなっても住み続けたいと思えるまちにできたらいいなと思う。
- ・基本的な考えに「官民でみどりを豊かにする」を加える。
- ・<下井草らしい人中心の魅力ある賑わい空間の創出>

■駅周辺における交通機能の5つの基本的な考え方について

- 全て大事。
- 基本的には同感。
- 大枠では良いと思う。
- 買収面積の最小化は賛成できる。
- 人が集い溜まれる「みどりの多い」空間の創出を加えてもらえるとなお良い。
- どれも大切だが、みどりの視点もという話を聞いて、ゼロカーボンのまちづくりを目指す杉並区としては入れてもよいのではないかとワークショップで聞いてみると良いのでは？

A 交通体系分野

《歩行者系広場の方向性》

こじんまり～今のままでも・・・

- ・下井草は下井草らしくこじんまりで良い。できれば今のままでも良いくらいだ。
- ・富士見台駅（練馬区）の小さい駅広でいいと思う。
- ・南北の交通の利便性（西武池袋線やJR中央線方面）は残しつつ、まちの雰囲気は残す。

人のための広場

- ・車は迂回して、人のための広場をつくる。
- ・ホッとできる／ポーッとできるベンチがあると良い。
- ・そんなに賑やかになくても良い。
- ・キューガーデン駅（ロンドン）駅前は、カフェとベンチがあって静かな雰囲気で良かった。バスが入ってこないことも大きい。
- 年齢問わず、ゆったりとできる空間がよいのでは。車でなく人中心に。
- 人と人がつながることができるまちにしたい。
- 自然が多い下井草の環境を壊さずにまちづくりしてほしい。
- 人が溜まれる空間、にぎわいのある空間は下井草には不要。
- どの年代のどのような生活者を意識した考え方なのかわかりにくい。
例：北口の駅前広場構想 例：旧早稲田通りの扱い（まずは歩道改善）

過ごしやすい工夫

- ・駅前広場には日差しを調整することができる可動式シェードなどを設え、日陰ができるようにしたい。（夏場は、日陰が大切）
- ・駅前にスペースができれば、のんびりできる椅子やベンチが欲しい。

- ・椅子やベンチは、サンプル品の展示を兼ねて家具メーカーやアウトドア用品メーカーに提供してもらい、時々入れ替えるなどできないか。
- ・オープンカフェでテレワークできる広場があるとよい。
- 日常的に会話できる場所がないので必要。
- 夏の暑い日でもほっとできる木陰があり、冬はそこそこ陽だまりのある空間。（芝生は桃五小の管理で苦勞が多いのでやめてほしい。）

自然のみどりとシンボルの桜

- ・大きな木（シンボルツリー）の下にベンチを設置する。
- ・自然なみどりのある駅前 → 高架になるとみどりは植えられるのか？
- ・芝生管理が大変だから難しい。
- ・以前あった桜は80年くらい経っていたソメイヨシノであった。新しい桜も本当はそのくらい大きくなることを考えて、位置や樹の形状を考えてほしい。

イベント／商店街との連携

- ・かつて下井草でお祭りはとても賑わっていて、まちの人が集まり楽しかった。こうした祭りを復活させ、子どもたちにも体験させたい。
- ・下井草周辺（少し広めに捉えて）の個店が、マルシェとして駅前広場に出られるとよいと思う。
- ・自分の店とマルシェだと個店は人手確保の問題もあるだろうから、終日でなくてもよいので時間を決めて開催し、賑わいタイムを設けてはどうか。
- ・個店はバリアフリー改修の課題も多いが、駅前広場に出ることで、車椅子利用の方々も出店者のお店で買い物ができると思う。
- ・駅前広場で、季節のイベントや、タイフェス・ドイツフェスなど海外の屋台が並ぶなどしたら良い。
- にぎわい空間というものが具体的にどんな感じか一緒に考えていきたい。

車の寄り付き

- ・駅前広場には自家用車の寄り付きを設け、マルシェ前で高齢者を降ろして買い物ができるようにしたい。

《交通系広場の方向性》

広場の位置とアクセス

- ・駅北側に交通広場を持ってくると、買収する件数が少なくて済むのではないかと。
- ・バスを北側に通して都市計画道路補助215号線側に持っていけば良いのではないかと。
- ・案1（北側に交通系機能、南側に歩行者系機能）は、都市計画道路補助215号線に繋ぐことを前提として考えていたので、都市計画道路補助215号線はボトルネックになっているので、無理だと思う。（旧早稲田通り側に負荷が集中してしまう。）
- ・まとまった場所の候補地として、西友近くの駐車場がある。区が取得し、西友を候補地に移転させることで、現在の西友の場所をバスベイやにぎわい空間として確保できるのではないかと。

空間に頼らない交通処理

- ・タクシープールはいらないのではないか。タクシーアプリで呼べるようにしておけば良いと思う。それより高齢者の送迎などができる寄り付きがある方が良いと思う。

《乗り継ぎ機能の集約化》

- ・駅の北側に改札ができたことで、とても便利になった。高校生の時は北側に改札がなく、踏切を渡って南口に行くのが大変だった。(時間をかけてまちが変わっていくことを共有)

最小限の機能

- ・下井草は、静かに住むことに特化し、駅周辺は極力コンパクトにして良いと思う。ただし、タクシーは高齢者などに使いやすいよう、駅周辺の最低限の機能として必要だ。
 - ・にぎわいの場に自転車で来る人は多いので、駐輪場は必要だ。
- 交通機能の集約化は難しい(まちづくりの一部で考えるべき)

《駅および駅周辺にあるとよい施設》

- ・芸術系の施設などシンボリックな施設があっても良い。(武蔵野プレイスのような遠くからでも人が集まるような施設)
 - ・駅周辺に託児(託老)施設や、買った物の一時預かり、荷物の受取ボックスを置くなど、誰もが暮らしやすい環境を整えてはどうか。
 - ・まちに出られる場所が増えるとトイレも必要になるのではないか。
- 地価を上げる。

《旧早稲田通りの安全化》

- ・下井草駅周辺ではかねてから旧早稲田通りなど交通の問題があり、区長に提案(下井草駅周辺のまちづくり構想(下井草駅周辺地区まちづくり協議会作成))したことがある。
 - ・桜の木を一部伐採し現在の駅南口の駅前空間を作るまでにおおむね10年ぐらいかかった。
- 現状、歩行者、自転車、車が混在していて安全とはいえない。
- 旧早稲田通りは、道路幅が狭く、道路上には、電柱・街路灯の柱が林立していて道路を狭くしている。

一方通行化/一部通行止め

- ・駅周辺の開発よりも、今できる安全なまちづくりを進めてほしい。
 - ・歴史ある江戸の所沢道である。この道は大事にしたい。沿道を拡幅するのも難しいと思う。だから、一方通行化が良い解決策だと思う。一方通行にすれば、両側に歩道が確保でき、電線の無電柱化も併せてできる。
- 警察は沿道のほぼ全員了解を取り付けることを条件にする。また、都道であり区が中心になって話を進めるのも難しいと説明がありました(ファシリテーター)
- ・旧早稲田通りの一方通行化を長期的にでも実現してほしい。
 - ・駅南側の旧早稲田通りを一部通行不可にしてはどうか。バスだけでも良い。(バス路線は都市計画道路補助215号線を通るようにする)

片側歩道案

- ・片側歩道案は、片側は良いが反対側は益々危なくなる。

電線の無電柱化

- ・旧早稲田通りは、とにかく危ないので、電線の無電中化と一方通行化が必須だと思う。
 - ・電柱の地中化によって、歩車分離の問題はかなり解決されるはずだ。
 - ・現状の歩道は極端に狭く、段差も大きい。また、電柱や街灯もあり、安心して歩ける環境ではない。
- 電柱は排除し、電気ケーブル、電話ケーブル、その他ケーブル等は地中トンネルを掘り移す事により道路幅を広げる事が出来る。

現在の条件下で多様なアイデア

- ・路線バスを小型化して少しでも安全な空間になるとよい。
 - ・空いている時間帯はミニバスにしたら良いのではないか。
- バス停に関しては、バスの長さをプラス前後5メートルとバスの幅の半分の私有地を確保する。
- 歩道も私有地を確保する事により安全性が高まるのではないかと。
- 道路両側にガードレールを設置し安全性を確保する。
- 都市計画道路補助215号線が開通すると荻窪へのバスルートが短絡化して早く行けるようになるのでは。
- 下井草、井草地域の旧早稲田通りについての提案。

《交通関係の課題など》

交通渋滞の解消

- ・交通渋滞をなくすには、踏切がなくなれば解決されるはず。

自転車の危険性

- ・自動車だけでなく、自転車による危険も考慮に入れた方が良い。

将来の車両の安全性

- ・自動運転など自動車の技術も進化しているので、安全性も高まることが期待できる。ただし、そうした技術を過信してもいけない。

《道路と鉄道の連続立体交差化》

道路と鉄道の連続立体交差化の好事例

- ・JR中央線武蔵境駅(高架下などうまくつくっている)
- ・西武池袋線中村橋駅(図書館や美術館をうまくつくっている)

地下化の検討

- ・鉄道が地下になるか高架になるかはっきりしないと話が進まない。
 - ・東京都は高架を想定していると思っている。工事費は地下の方が安いはずだ。
 - ・高架の場合は、北側の住宅の日影を解消するという名目で北側に6m程度の環境側道ができる。
- 立体の具体的な方法(高架か地下か)が決まった後にも駅舎のつくり方、駅前のつくり方などの事業者である西武鉄道や東京都も住民・市民と一緒にアイデアを考える場を求める。「参加」を形骸化せず、実のあるものにするために。
- 考え方は本当にまっとうで、当然あるべき概念であり、住民のために追及すべきである。ただ、この5つの機能(基本的な考え方)を実現するのは西武新宿線下井草駅(野方駅~井荻駅間)を地下化する以外にない。

- 西武新宿線が地下化になり、住民が大きく変化することないまちで持続可能に暮らせること。
- ワークショップの振り返りのところで、鉄道の連続立体交差事業の件が書いてあるが、地下化を求める住民の声があるため、それを撤退するような表現にならないよう気を付けてほしい。
- 鉄道敷地部分でどう活用するかは住民が夢を持って語り、実際に他の場所では魅力的なまちづくりに繋がっている所もある。
- 西武新宿線野方駅～井荻間を地下化し、地上部を活用することが「まちづくりの基本」である。地下化を真剣に考え、これに目を向けなければ、安心安全、にぎわいのまちづくりはできない。
- 西武新宿線の立体化（地下化がベスト）を先に決めなければ、まちづくりは議論できない。連続立体化を先に検討すべき。
- 西武鉄道は地中化すれば、安心、安全な街になる。
- 鷺ノ宮駅との調整が大変だが鉄道は地下化すべき。
- 環境に優しく、地域の活性化が可能な鉄道は地下化。
- 土地の買収を最小化出来る複線シールドトンネル工法で採掘する。
- 沼袋駅（地下化工事中）から野方間を地下化する。
- 野方駅から井荻駅間は連続地下化にする。
- 鉄道の跡地は、人優先で賑わいのあるまちづくりに活用する。
- 地下駅は、非常時や緊急時の避難所（シェルター）として活用する。
- 地下化にする事により、ヒートアイランド現象を低減できる。

B 建物利用分野(商店街・にぎわい)

商店街・広場エリアの歩車分離

- ・現在の駅の南をバスが通るのは危険で、このバスを出した方が安全になる。
- ・「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」のためには、歩車分離を徹底する必要があり、まちなかに車（荷捌きも含めて）のリスクは持ち込まない。
- ・案3は全てがコンパクトに収まりすぎていて問題が起きないのか。
- ・南口の商店街は車を入れずに歩行者中心の道とし、各店舗がもう一歩店の外に出るようなイメージで、人が店前に溜まったり寄り付いたりできるようにし、道にも賑わい空間ができると良いと思う。
- 歩車分離、安全な歩行空間の確保、買収面積の最小化、この3点が大切。
- 歩車分離で安全性を高めるのは良いと感じた。
- 北側、南側と分けて5つの機能（基本的な考え方）を分担させられることは、けっして杉並区が考えているまちづくりは無理であり、にぎわい空間は確保できない。

個店を地域で盛り立てる

- ・駅南側の東西に伸びる道路で旧早稲田通り以西に若い人の個性的なお店が増えている。ワークショップの中では旧早稲田通り以东だけの話になっているが、以西にも目を向けて個店が増え賑やかになってほしい。
- ・旧早稲田通り以西は新しい個店の通り、以东は昭和な雰囲気の通りというイメージで賑わいを創出し、その通りを賑わいの軸とし、南北に少しずつフェイドアウトするような形になると良いのではないのか。
- ・商店街は近くに大型店舗ができると、いくら良い個店であっても、閉店してしまう。
- ・「にぎわいを生み出すために空間をつくる」というのは、大規模な再開発をしたり、大きな建物をつくることを想定しているのか。下井草ではそうした大規模商業施設ではなく、阿佐ヶ谷や高円寺のように、個店

- が元気で、近所の人からわざわざ訪れる人多様な人が安心して楽しめるまちになるとよい。
- ・旧早稲田通りが安全になれば、沿道にもお店が増えて人の往来が戻ってくると思う。
- ・下北線路街のようにチェーン店ではないお店が出店しやすい建物を整備するためにも鉄道業者等の協力も必要になるのではないのか。
- 街の中に外へと人が出てこれやすい環境があること、街としてにぎわい、商店街が活性化する源である。商店や交通機能が整備されれば、にぎわいのあるまちづくり、商店街の活性化が実現ということではないと思う。人を優先し、外出しやすい安全なまちづくりが正しい道だと考える。
- コンパクトでもいろいろなお店があるまち。
- ちょっと田舎感のあるのんびりとした街の雰囲気も残してほしい。
- 店舗の誘致、現状のみを生かして、新しい個人店が入りやすいテナントや商店街づくり。
- 盛り場でない地元の商店、農園、学校、施設があり、住民の使い勝手のいい街。
- にぎわいを上げるには商店街も含め街のカラーが必要。
- 買物対策
- 下井草らしいとは具体的にどんなことか。おしゃれじゃなくていい！！足が地についた生活ができるまちであってほしい。書店と文具店が合体したお店がほしい。
- みどり豊かで静かな下井草のまちを守り、住民の生活を守っていきたい。「商店街守って、街なみ守ろう！」
- 旧早稲田通り（駅北側）のシャッターが下りている、店舗は今後どうなるのか気になる。

C 住環境分野(住環境・みどり)

《みどりの減少・宅地化》

- ・緑地がなくなり、住宅街に変化している。かつて区の農地があったが生産緑地の期限も切れ、維持できなくなった。農家も高齢化しており、減少に対する手立てもなく静観するしかない。

《落ち着いた住宅地と身近な自然環境を維持》

現在の静かでこじんまりとした良さの保全

- ・住宅地で一方通行が多いから、現在静かな環境が保たれていると思う。今後もそうした交通規制は踏襲してほしい。
- ・こじんまりとした感じ。過剰じゃない、ほどほど感。
- ・静かな住宅地の環境は守りたい！
- ・住居のまち。そこそこの住環境が維持されていて、大型店舗がなくても良い。にぎわいできれば良いというわけではない。変に賑わいあるお店が住宅地の中にもじみ出してきて、酔っ払いが歩き回るようになるのはしたくない。
- 杉並区の中で閑静な住宅街である事を大切にしてほしい。
- 箱じゃなくて、住み良いまちづくり。
- みどり豊かな住まいのみやこというコンセプトを掲げているのであれば「みどり」を減らさない環境づくり、まちづくりをしてほしい。区民の意見をたくさん反映できるようにしてほしい。

こじやれた庶民性

- ・庶民的な感じ。小田急や東急、浜田山ではない感じ。
- ・安心感がある。こじやれていない。お店もリーズナブル。

みどりと憩いの場を街全体に

- ・今のまちには腰掛けられる場所やちょっとしたスキマがないので、ちょっと腰掛けられるような柔軟に使える場所を増やせると良いと思う。
 - ・駅前広場だけでなく、まちなかに小さな広場を点在させ、樹木とベンチを統一することで、まちの風景がつかれるのではないかな。
 - ・樹木は、雑木林っぽく株立ちにしたい。
 - ・芝生とベンチという組み合わせも良いのではないかな。
- 下井草のまちのベースは「農」だと思う。井草地区に残る畑や農福連携施設、井草川遊歩道、屋敷林を活かした（農の風景と農の活用都市農業の活性化）まちづくりはどうか。
- 住人を第一に考えてほしい。
- 遊歩道の桜も随分切れ、自分の身を切られる思いでながめている。なぜ、皆に相談したり樹医さんの知恵を利用しないのか。妙正寺川流域のしだれ桜がこの40年間に1/3以下に伐採され寂しくなった。都の善福寺川流域は、元気な桜の木の横に次代の桜が植えられていて感心する。

D その他(コミュニティ・まちづくりのプロセスなど)

《防災機能》

- ・公園や防災といった機能は、小学校が避難場所に指定されているため、駅前にある必要はない。
- ・道路にお絵かきし、消すのは消防団の訓練とすれば、楽しみながら防災活動もできるのではないかな。

《事業の進め方》

エリアマネジメント

- ・エリアマネジメントに若い人が関われるようにして、まちを考えていく人が育つことが大切だと思う。
- ・エリアマネジメントのための拠点がつかれるとよいと思う。
- ・マルシェ出店も、今日はこのエリアからといったエリア分けなど運営業務が必要になると思う。
- ・(都道「旧早稲田通り」の安全化を進めるためには)東京都や関係機関を動かしていくには住民が声を上げていくしかない。

用地取得の前倒し

- ・駅近くの古いお店やビルなどの用地は売りに出されることも想定される。その場合、都市計画決定→事業決定を待たずに用地取得することはできないかな。
- 空き家の活用。区による用地取得。

《ワークショップの進め方》

参考にしたい基本条件

- ・まちとしてどれぐらいの規模（人口を増やすのかなど）を目指すのかが定まってないなか、将来のイメージをといわれてもわからない。
- ・将来と言っても何年後のことを想定すれば良いのか。10年後だと考えれば、意外と10年で旧早稲田通り

をはじめ道路の調整などできるのではないかな。

- 基本的に賛成だが、もう少し具体的なイメージや手段を提示してほしい。

各回のテーマ設定

- ・これまで旧早稲田通りの課題を話していたのに、その点には触れず、駅前広場だけを3案で考えても本当に課題解決になるのか疑問。
 - ・3案が妙に具体的な印象を持った。何か意図があるのかな。
- 道路、鉄道、管理者の考えが大きいと思う。区民主導でのまちづくりはむずかしい。すぐにできるものではないため、関心が薄いのだと思う。
- 進捗の状況に応じ状況を共有いただけるのはありがたい。皆様のご努力に感謝する。区民は出された案に反応する事が必要と思う。
- イメージが湧かなかった。住民の声に耳を向けて集約しようとする姿勢は強く感じました。

今後の進め方

- ・現状駅前広場などのスペースがないので、どういった場所にしたいかイメージしにくい。
- ・4回のワークショップで多くの意見を言ってきたが、この先どのようになるのかが見えてこないことに懸念がある。

多様な意見

- 今回のワークショップの参加者の方々の年齢層が高く男性が多かった印象だったのが気になっている。
- 杉並区として住人の意見の代表者となり問7（下井草らしいまちや次世代に引継ぎたい下井草のまちの将来像等）の実現を目指して欲しい。
- 地域の中学生などの意見を聞いてみたいし、学校の授業の中にまちづくりがもっと入っていかれると良いと感じる。
- お祭りなどを小学校などでも開催されていて実働の人たちの手間を考えると安易な案出しはしたくない。

《その他》

- ・若い家族が引っ越して来やすいようなモデルケースを呈示する。
- 地域の掲示板などでも知らせてほしい。
- 何をすることもお金が掛かる。
- 税金のムダづかいはやめるべき。
- ふるさと納税などする気が起きなくなる区を目指してほしい。

本日のテーマ

「下井草駅周辺道路・交通施設整備 計画（たたき台）」

日時：令和5年9月11日（月）

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4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）
及び今後の下井草駅周辺のまちづくりについて
- ✿ 4) 各グループでの確認
 - ・整備目標（3つの柱）について
 - ・整備計画図について
- ✿ 5) 各グループ発表・全体取りまとめ
- ✿ 6) 講評
- ✿ 7) アンケート記入

閉会あいさつ

1-2) まちづくりワークショップ開催の目的

第1回WS
再掲

今後のまちづくりの流れ

道路・交通施設の整備に関する計画

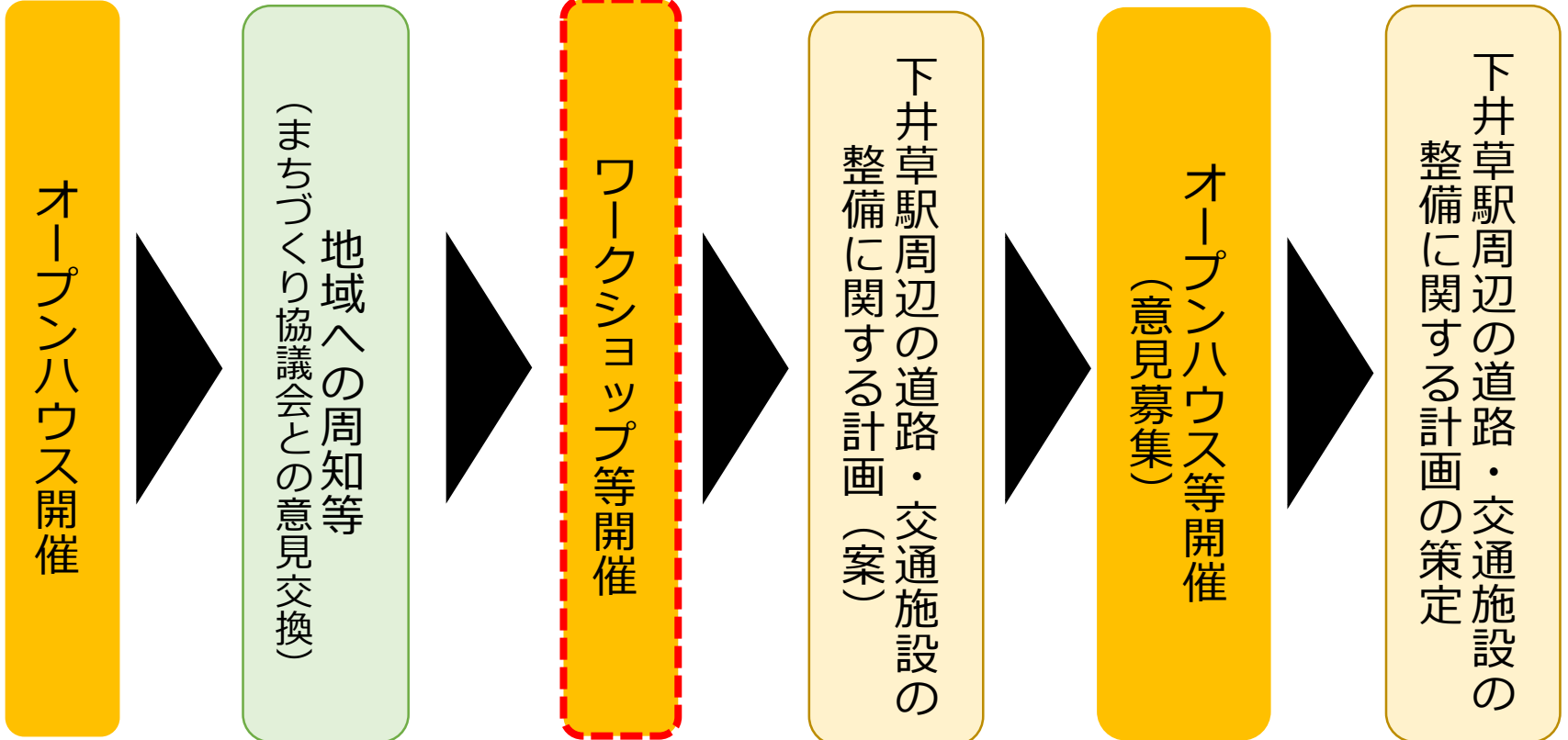
オープンハウスで多くのご意見をいただいた駅周辺の道路交通課題についてまちづくり方針で掲げた「**交通体系分野**」の方針に基づき**計画の検討・策定を目指すもの**です。

土地・建物利用及び住環境分野についてもまちづくりの骨格となる基盤整備の取組状況を踏まえ、地域の皆様のご意見を伺いながら順次検討を進めていきます。

2022年
8月

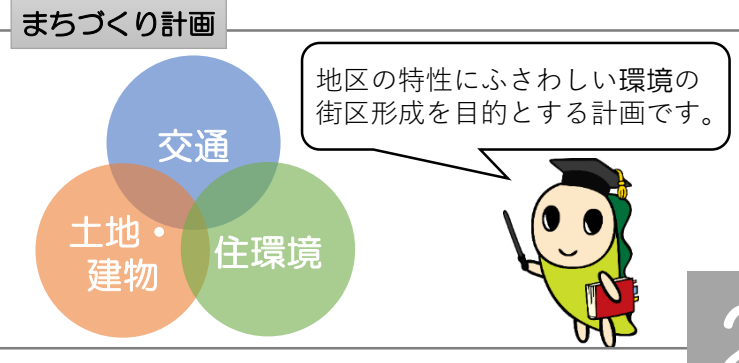
2023年
(令和5年度) 以降

道路・交通に関する計画の検討 (交通体系分野)



まちづくり計画の検討

- 駅周辺のにぎわい拠点形成
- 適正な土地利用の誘導
- みどりの保全・育成
- 防災・防犯まちづくり など



1-3) 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。

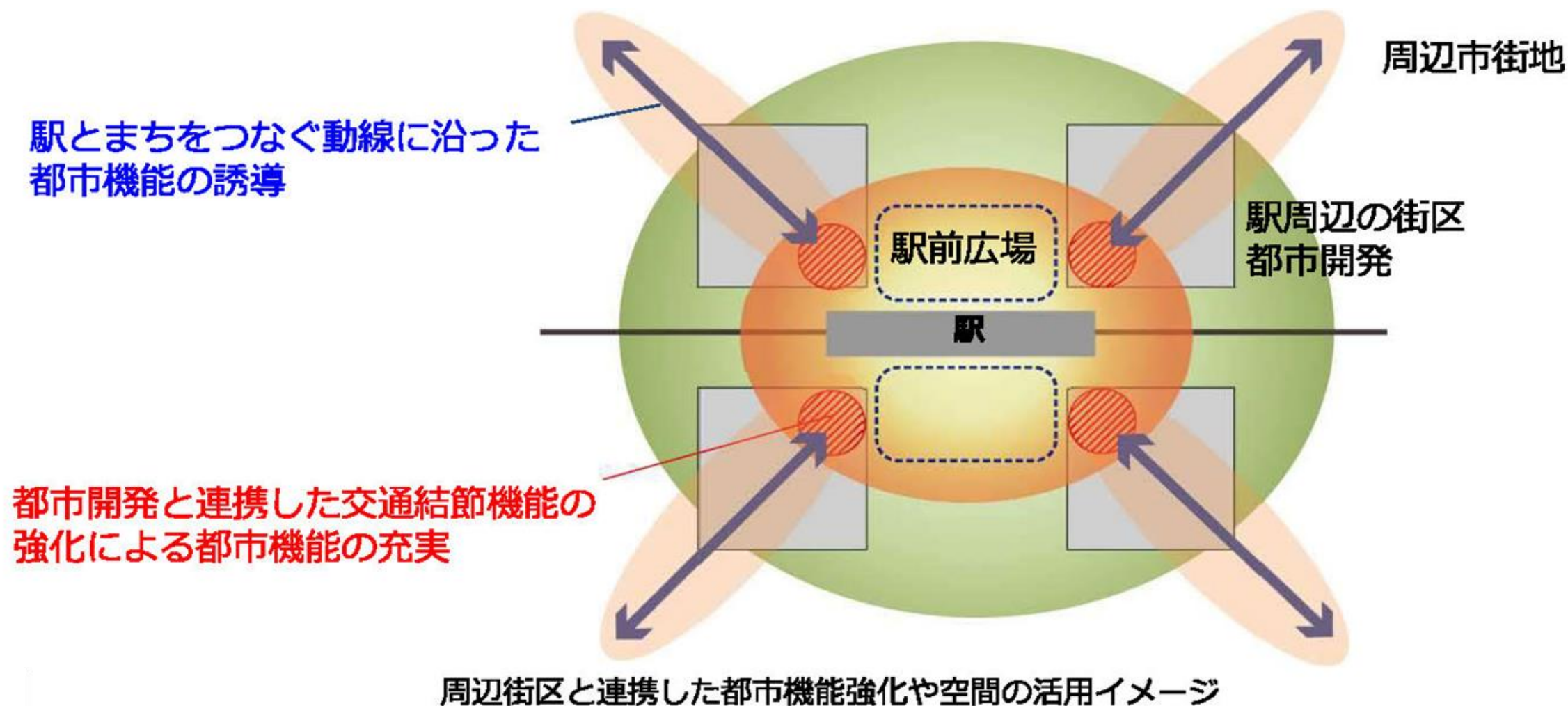
○本ワークショップは、第1回ワークショップ開催通知にも記載しているとおり地域の皆様と道路・交通面の課題解決を中心に、より具体的に議論を深める場として“まちづくりワークショップ”を開催してまいりました。



1-1) まちづくりワークショップ開催の目的

駅まち再構築

第3回WS
講義資料より転記



まち全体を良くするためには、近年の社会情勢を踏まえ、多様な機能を議論する必要があり、駅、駅前広場、自由通路、道路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、市街地と連続する『駅まち空間』として一体的な捉え、柔軟な発想で交通結節点の空間整備、機能配置を検討する視点が必要がある。

1-4) まちづくりワークショップ開催の目的

【本日のワークショップの目的】

(1) これまでの意見から抽出した
“交通機能の基本的な考え方”
を基に道路・交通施設整備計画
の**整備目標**を確認する。

- 交通機能の集約化（歩車分離）
- 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

(2) **道路・交通施設整備計画図**
(たたき台)を確認する。



第4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）について**

2-1) 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)

2-2) 整備目標 (3つの柱)

これまでご意見が多かった道路・交通面の課題解決に向け、以下の3つの柱を整備目標に定め、今後、下井草駅周辺のまちづくりを進めていきます。

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。

2. 歩行者の安全性確保

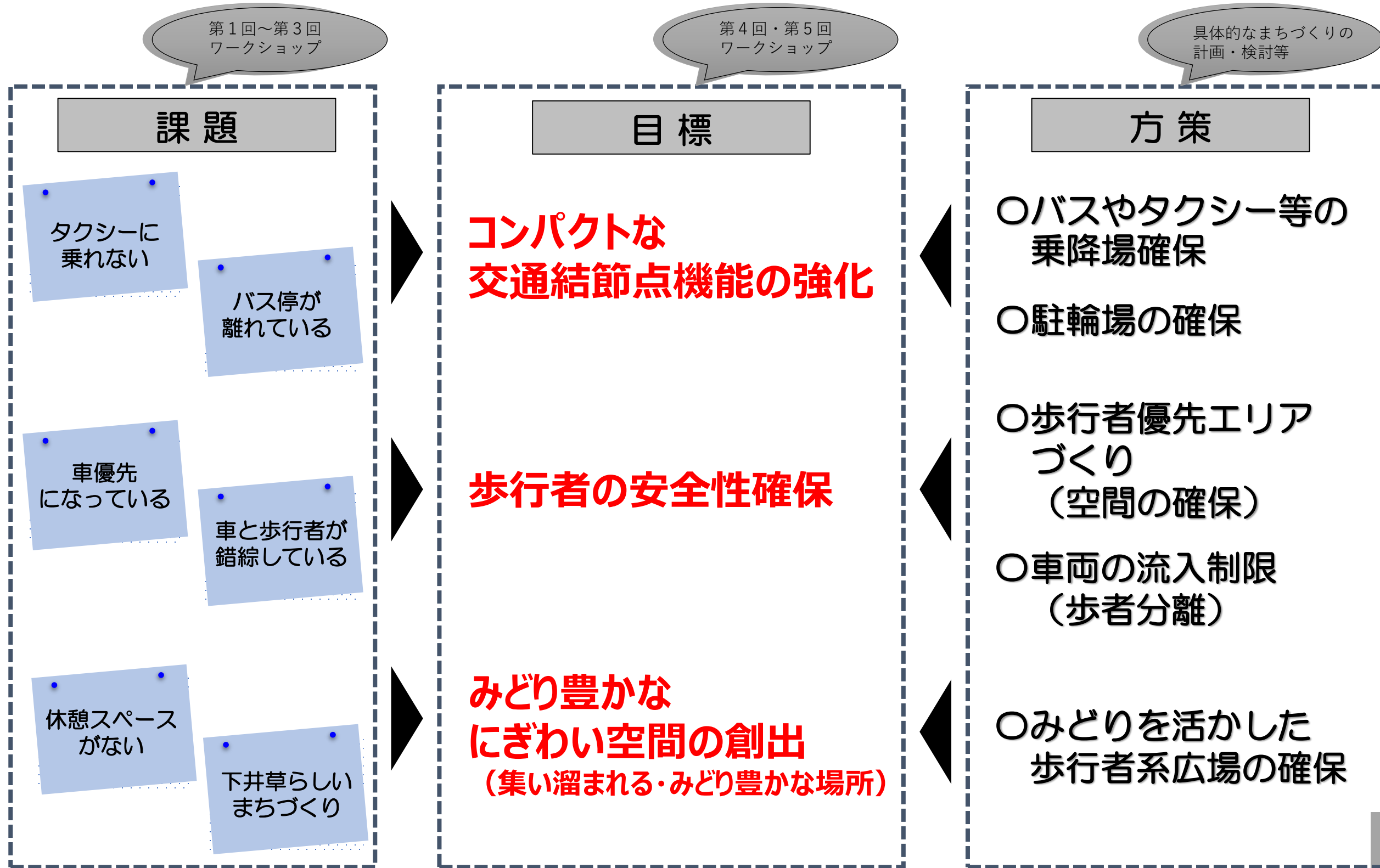
- ・ 車中心から人中心の空間へと転換し、安心して通行できる道路空間を形成する。

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。

2-3) 目標の実現に向けて

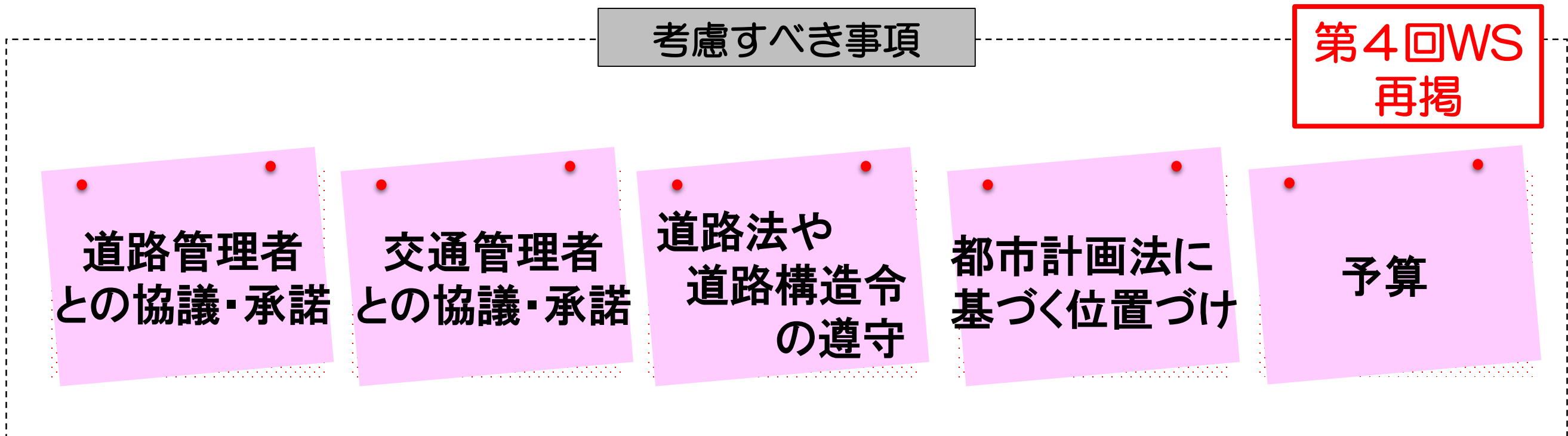
目標に掲げる内容を実現するにあたり、より具体的な手段や方法の検討をしながらさらなるまちづくりを進めていくことができます。



道路・交通施設整備計画図（たたき台）について

2-4) 整備計画図（たたき台）の考え方

第4回ワークショップでご説明した『考慮すべき事項』は、整備計画を策定する際の最低条件となります。これらの最低条件を基に第2回・第3回でいただいた案を3案を選定しました。






『下井草駅周辺道路・交通施設整備計画』（たたき台）

2-5) 整備計画図（たたき台）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

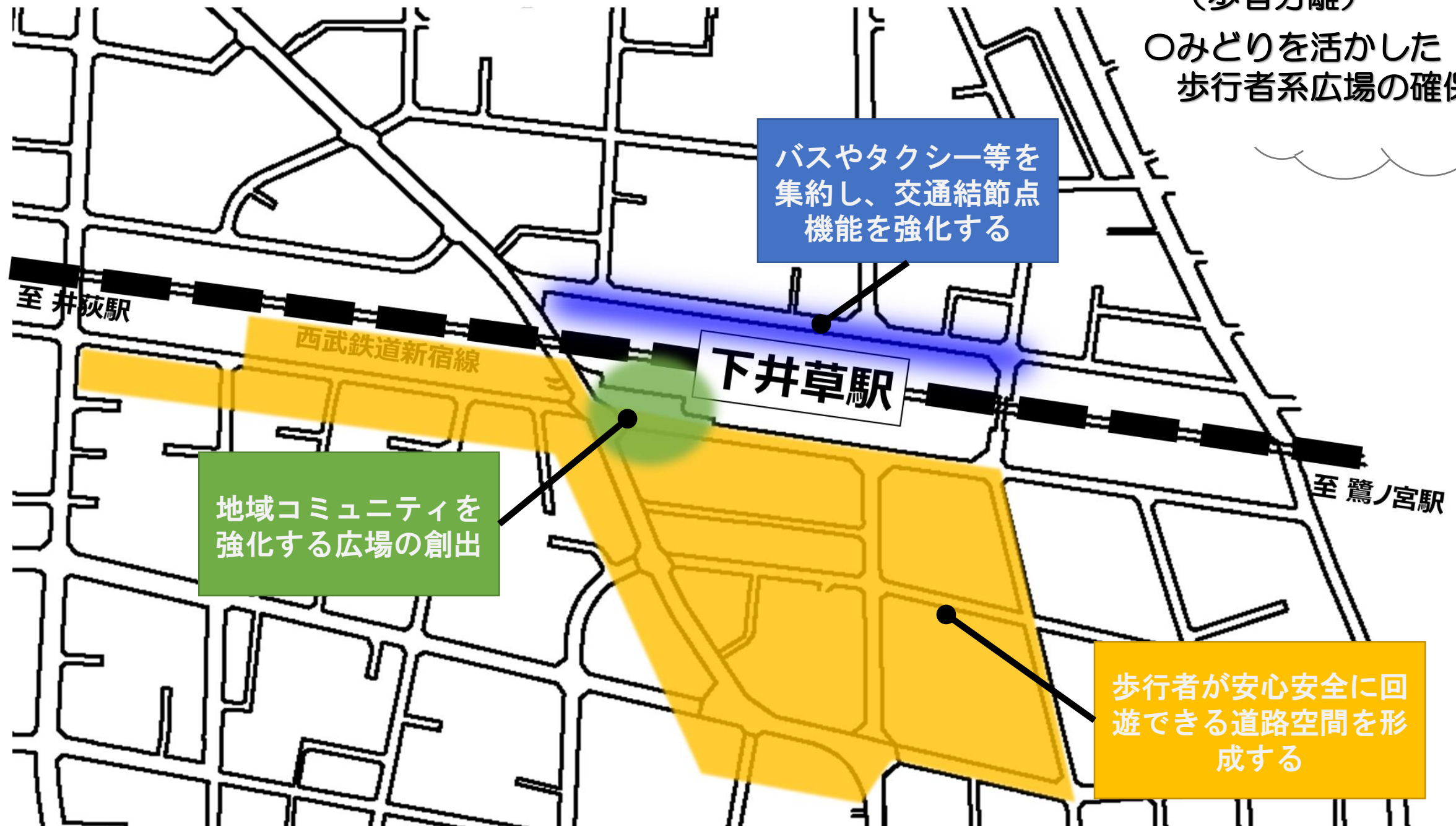
整備計画（案） 整備目標	【案①】 	【案②】 	【案③】 
コンパクトな交通結節 点機能の強化	◎ 点在しているバス停留所やタクシー乗降場をコンパクトに整備し、交通機能を集約することが可能	○ 交通系広場を整備し、交通機能を集約することが可能だが、コンパクトな整備は難しい	○ 交通系広場を整備し、交通機能を集約することが可能だが、コンパクトな整備は難しい
歩行者の安全性確保	○ 自動車と歩行者の空間を分けることが可能だが、一部横断時に車両と歩行者が錯綜する可能性がある	○ 自動車と歩行者の空間を分けることが可能だが、一部横断時に車両と歩行者が錯綜する可能性がある	△ 車両と歩行者が錯綜する可能性がある
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）	◎ 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	◎ 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	△ 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

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



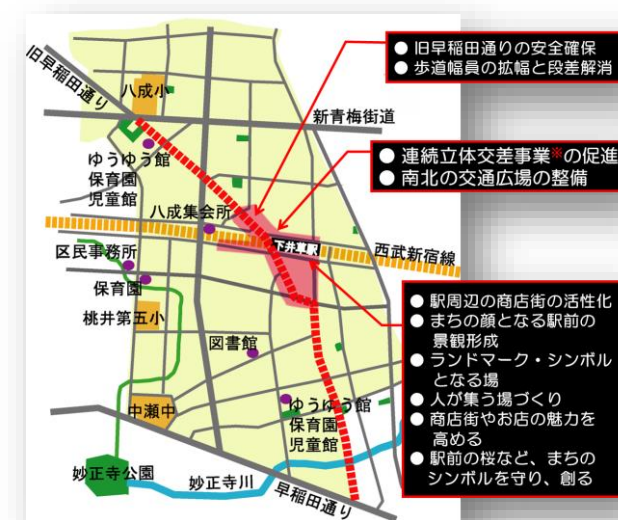
今後の下井草駅周辺まちづくりについて (ロードマップ)

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。

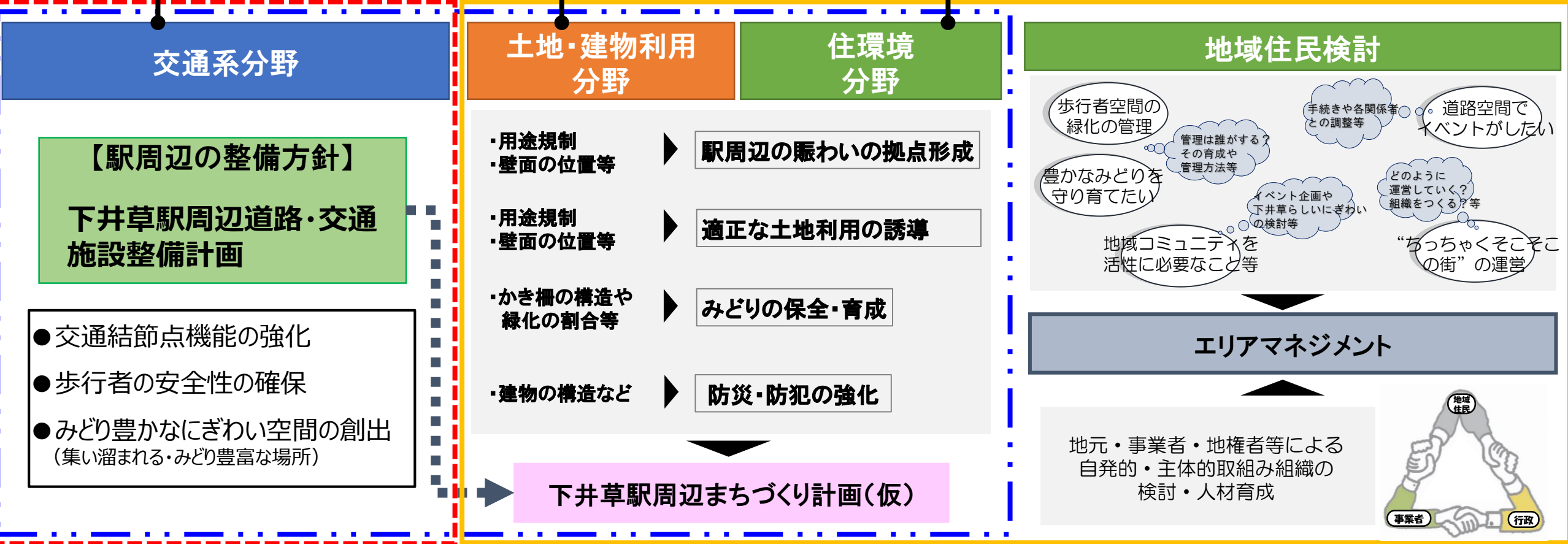
分野別方針の基本的な考え方

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

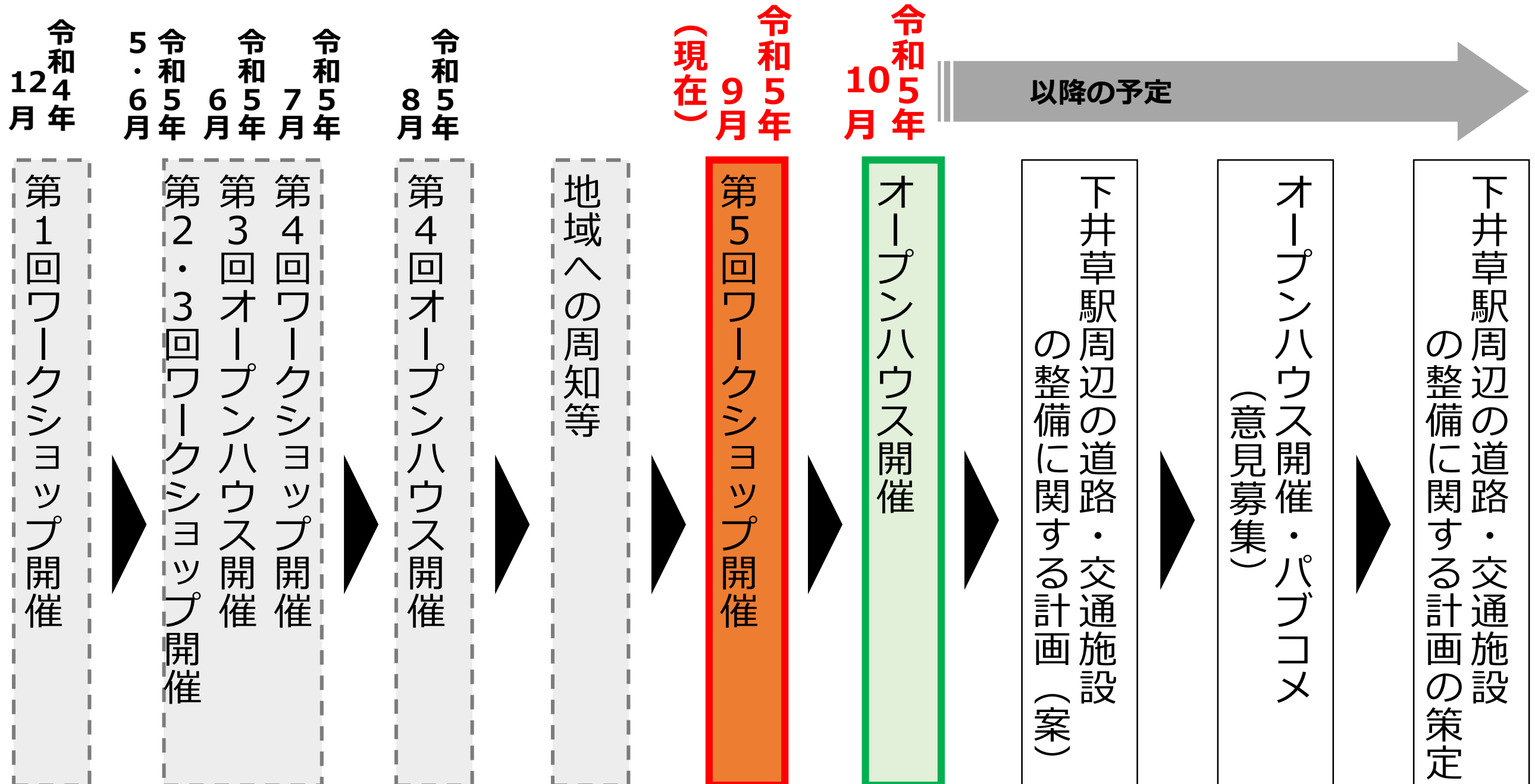
にぎわいと良好な住環境が調和した、安心して住み続けられるまち

- ◆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じて、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。



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)



確認事項の進め方

1 各テーブルで意見交換

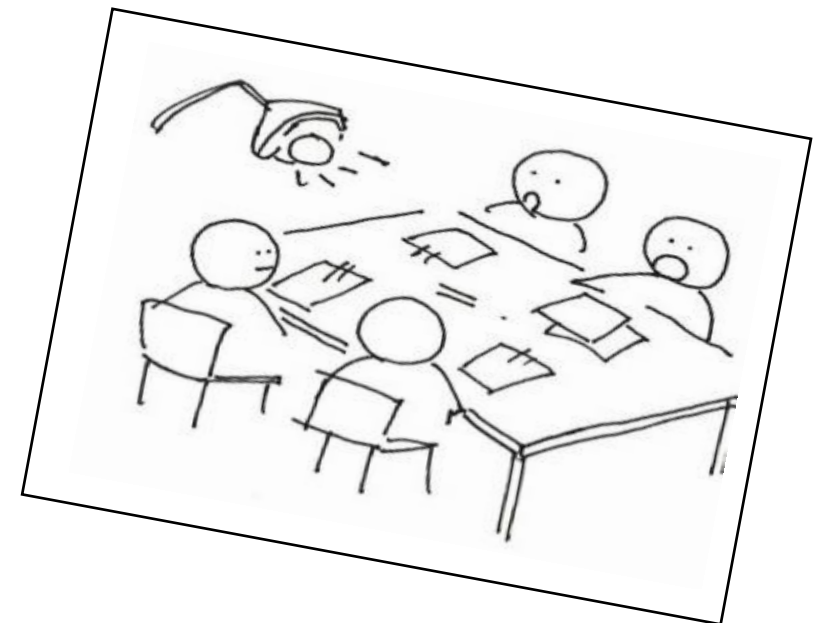
説明会方式にて3つのグループにて道路・交通施設整備計画（たたき台）について確認させていただきます。
気軽に発言いただければと思います。

【確認事項①】

- ・ 整備目標の確認

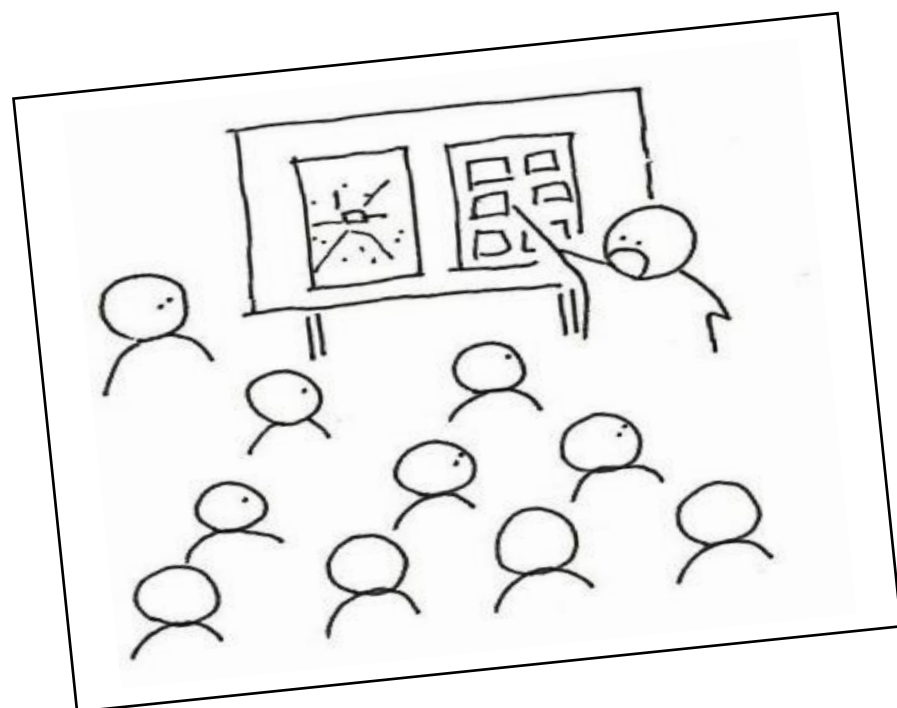
【確認事項②】

- ・ 整備計画図
（たたき台）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）で出た意見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）で出た意見等を取りまとめ全体で共有させていただきます。



4

講評

これまでのワークショップ及び今後の街づくりについて、講評をいただきます。

■当日の様子

