

令和 4 年度・5 年度の取組み【整備目標・整備計画図（たたき台No.2） 作成の経過】

下井草駅周辺まちづくりワークショップとは
地域の方々と、連続立体交差事業を見据えながら、道路・交通に関する課題の把握や解決に向けた意見交換を行う場です。
下井草駅周辺まちづくりワークショップでは、道路・交通施設整備計画策定に向けて、整備目標・整備計画図について、活発に意見交換を行いました。

第 1 回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和 4 年 1 2 月）：まちの魅力と課題について意見集約

- ◆まちの魅力について

 - 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、散歩していて楽しい。
 - みどりが多く、静かで子育てにとても良い。
 - 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。
- ◆まちの課題について

 - 旧早稲田通りの歩道が狭く歩きづらい上に危険で、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。
 - 旧早稲田通りは、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。

第 2 回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和 5 年 5 月）：駅周辺のイメージや求める機能について

- 【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）

【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）
- 【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

【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 回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和 5 年 6 月）：駅周辺機能図 5 案の作成

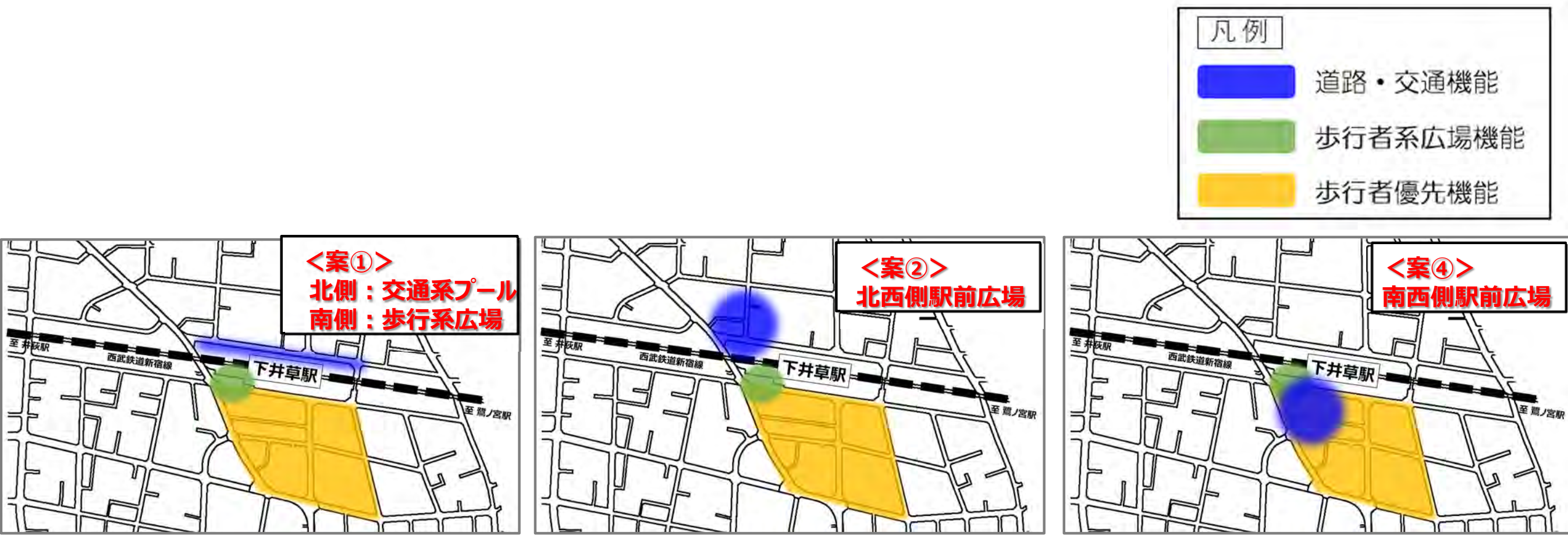


第 4 回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和 5 年 7 月）

駅周辺交通機能の基本的な考え方の作成

- 駅周辺における交通機能の基本的な考え方
- 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

駅周辺機能図 3 案への絞り込み



第 5 回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和 5 年 9 月）

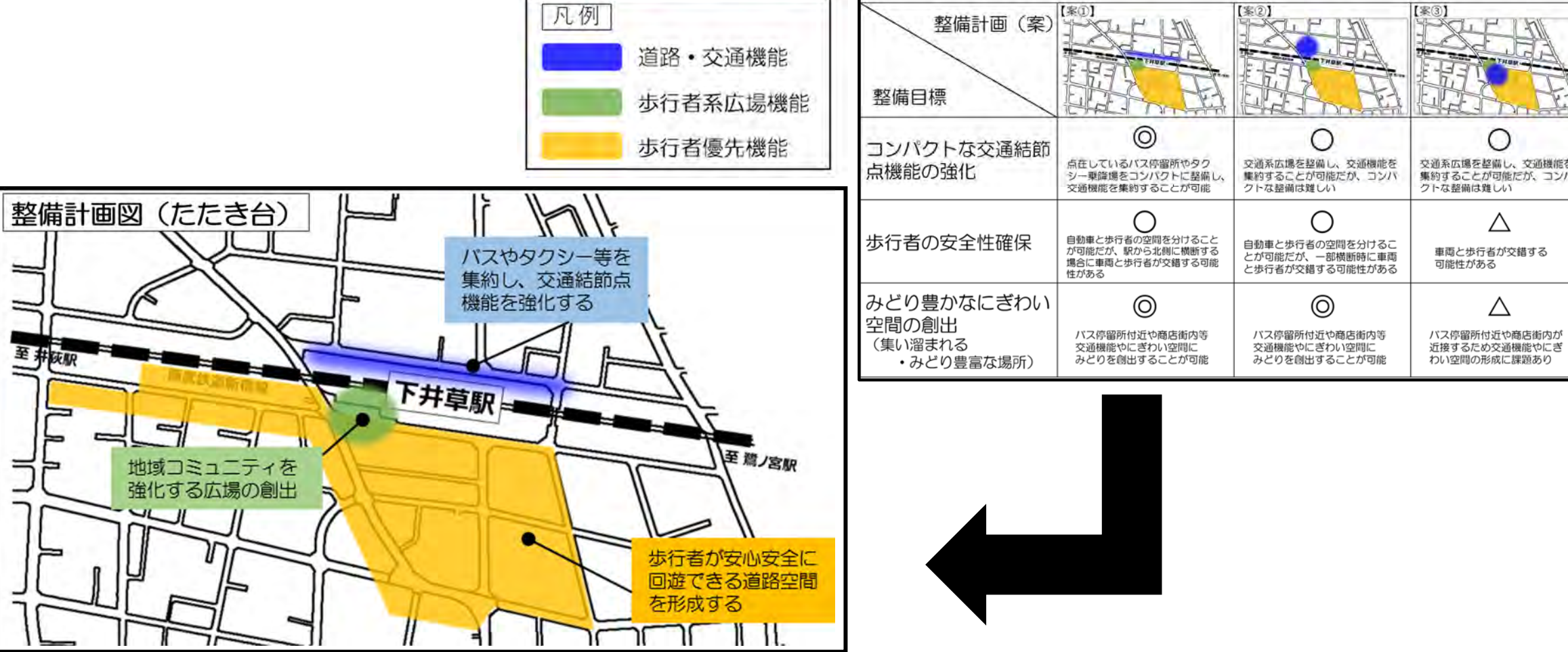
基本的な考え方の修正・整備目標作成（たたき台）

- 駅周辺における交通機能の基本的な考え方
- 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）

- 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。
- 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。
- みどり豊かに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。

整備計画図作成（たたき台）



整備目標

1. コンパクトな交通結節点機能の強化

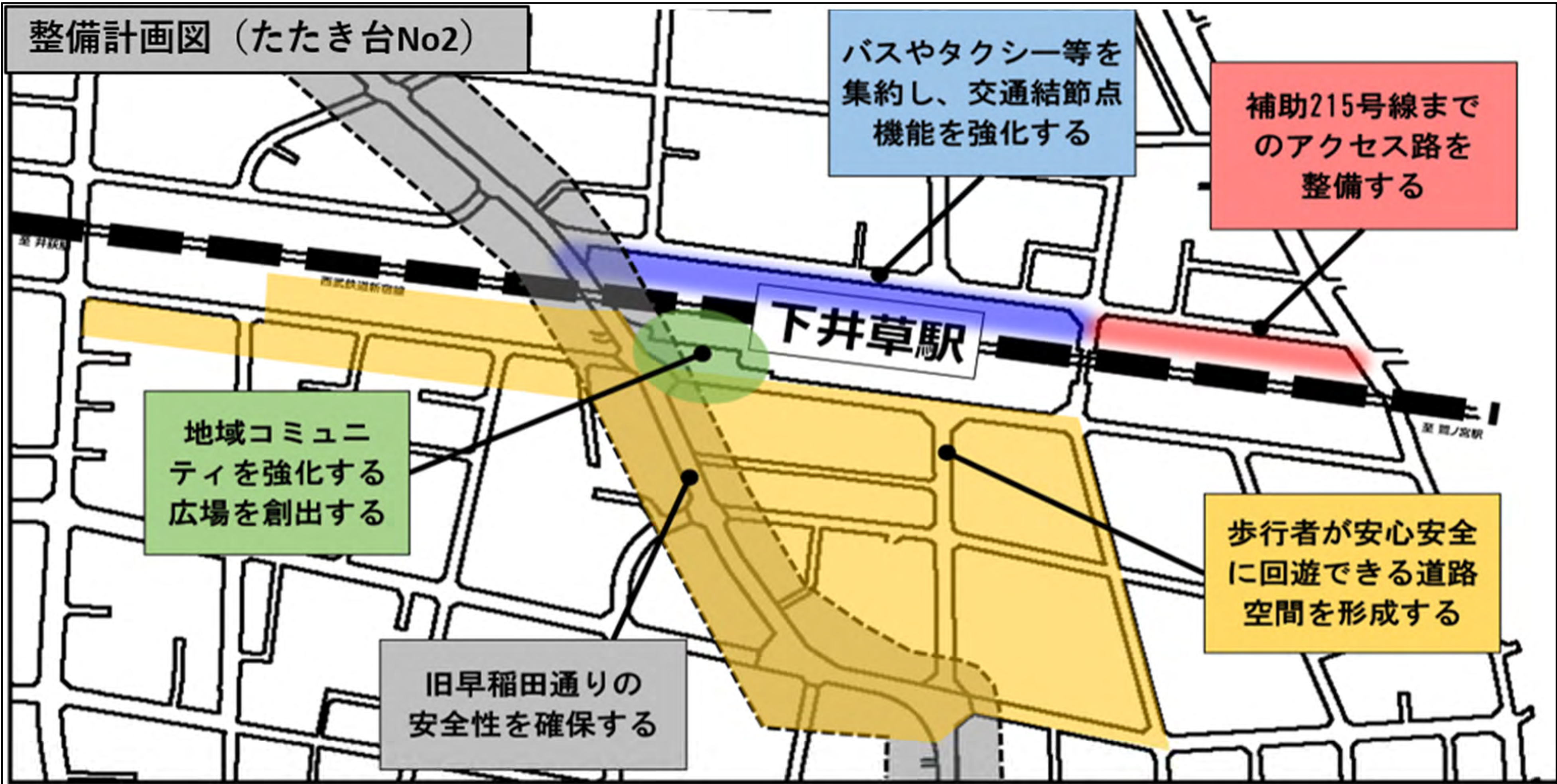
- ・ 駅前の交通環境を改善し、鉄道・バス・タクシー相互の乗換利便性の向上を図る。
- ・ 新しいモビリティの導入を図る。

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. みどり豊かににぎわい空間の創出
（集い溜まれる・みどり豊かな場所）

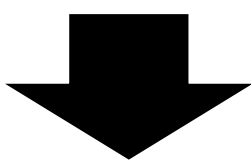
- ・ 様々な人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる空間を創出する。
- ・ にぎわいを演出するみどりの空間を形成する。



令和5年度の『下井草駅周辺地区まちづくりオープンハウス』で実施したアンケート調査では、半数以上の方々から前向きのご意見をいただきましたが、

- ① **鉄道の構造形式が高架・地下どちらの場合も想定してたたき台を作成してほしい。**
- ② **もっとまち歩きをして現状を把握した上で、計画を策定してほしい。**
- ③ **ワークショップに参加した少人数だけで決めるのはいかなものか。**

等のご意見を伺いました。



幅広い世代の方々とのグループディスカッションに加えて、まちあるきや勉強会を開催し、自分たちのまちについて理解を深めながら、もう少し具体的の下井草駅周辺のまちの将来像を研究していく場として令和6年度より、『（仮称）下井草まちづくりラボ』を開催しました。

■ 令和6年度（仮称）下井草まちづくりラボの実施内容

幅広い世代の方々とまちあるきや勉強会、意見交換等を行い、連続立体交差事業を見据えた下井草駅周辺のまちの将来像等について研究する場として、（仮称）下井草まちづくりラボを開催しました。

（仮称）下井草まちづくりラボとは

地域の方々と連続立体交差化後の**まちの将来像等**について研究していく会です。
公募等で参加いただいた地域の方々と意見交換を行い、連続立体交差事業を見据えた下井草駅周辺のまちづくりの方向性について、共有することを目的としています。

令和6年7月20日

第1回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：**下井草駅周辺まちづくりの「これまで」と「これから」**

｜ 実施内容：これまでの下井草駅周辺まちづくりや今年度の取組内容などについて説明しました。その後、次回のまち歩きに向け、マップ作成のグループワークを行いました。

令和6年7月27日

第2回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：**下井草駅周辺まちあるき**

｜ 実施内容：第1回（仮称）下井草まちづくりラボで作成したまちあるきマップをもとに、まちの魅力や課題等を再確認するため、まちあるきを行いました。

小・中学生夏休みまちづくりプロジェクト 令和6年8月8日

小・中学生を対象に、第1回・第2回（仮称）下井草まちづくりラボに参加した結果を踏まえ、「どんなまちに住みたいか」、「どんな施設が必要か」などについて意見交換し、将来のまちの模型づくりを行いました。

令和6年8月24日

第3回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：**まちあるきの振り返り及び小・中学生の夏休みまちづくりプロジェクトの成果発表会**

｜ 実施内容：第2回で実施したまちあるき結果を参加者全体で共有するとともに、小・中学生が考えて作成した将来のまちの模型の成果発表を行いました。

令和6年9月21日

第4回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：**連続立体交差事業及び下井草駅周辺まちづくりに関する勉強会**

｜ 実施内容：参加者が連続立体交差事業についての知識を深め、鉄道が高架化・地下化した際のまちの将来像をイメージするため、学識経験者を招き、連続立体交差事業及び駅周辺まちづくりについての勉強会を行いました。

令和6年10月26日

第5回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：**連続立体交差事業及び駅周辺の事例視察**

｜ 実施内容：連続立体交差化完了後における駅前広場、ロータリー等の駅周辺の交通処理方式や鉄道が高架化・地下化した際のまちの将来像をイメージするため、連続立体交差事業及び駅周辺まちづくりについての事例視察を行いました。

令和6年11月30日

第6回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：**令和6年度の振り返り及び令和7年度に向けて**

｜ 実施内容：下井草駅周辺まちあるきや、連続立体交差事業及び駅周辺まちづくりに関する勉強会・事例視察等、第1回～第5回（仮称）下井草まちづくりラボで開催した内容を振り返るとともに、来年度の活動に向けたグループワークを行いました。

今年度、幅広い世代の方々とまちあるきや勉強会、意見交換などを行い、下井草駅周辺のまちの将来像について研究していく場として（仮称）下井草まちづくりラボを開催しました。

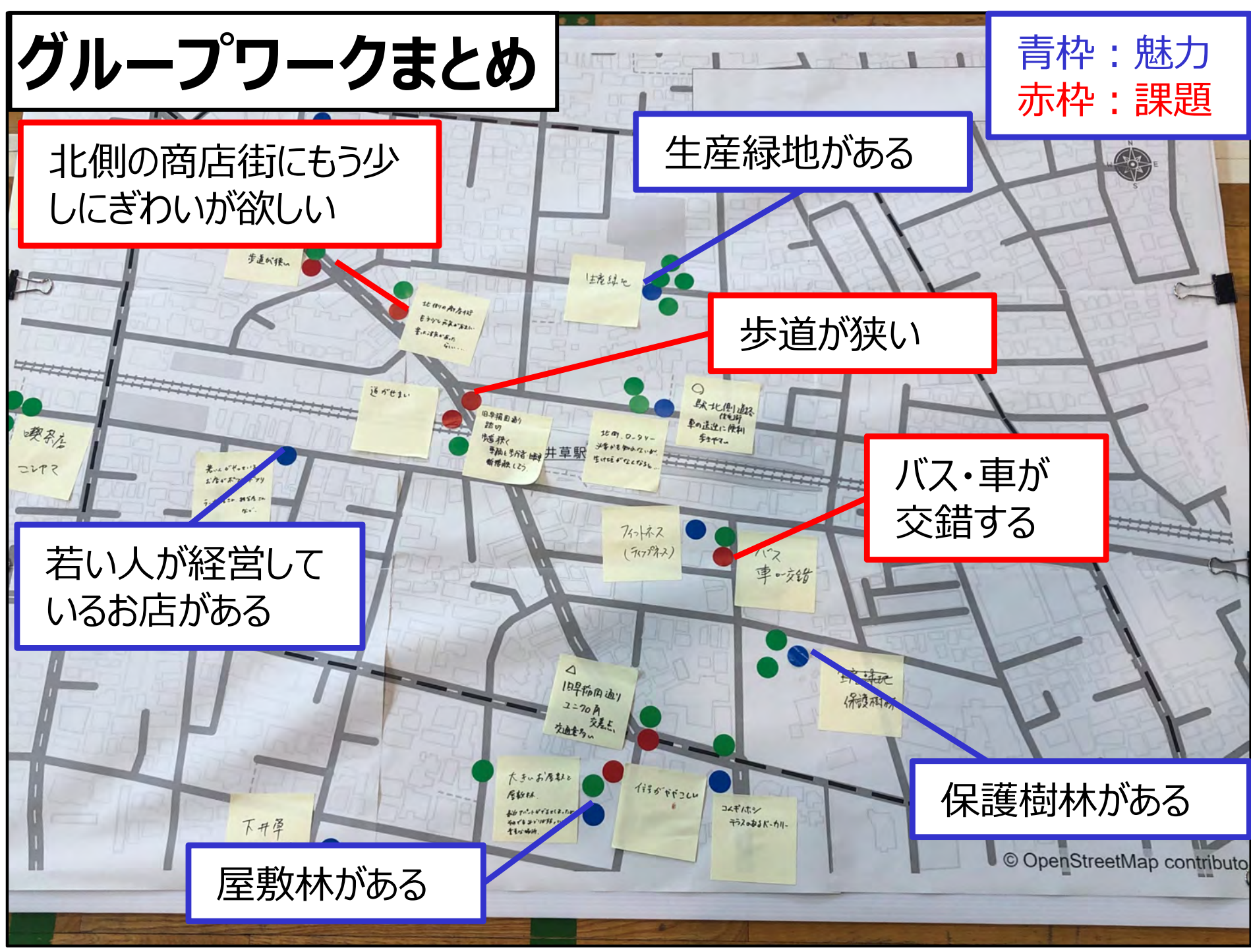
第1回（仮称）下井草まちづくりラボ【令和6年7月20日（土）】

～下井草駅周辺まちづくりの「これまで」と「これから」～

下井草駅周辺のまちづくりに関するこれまでの取組、（仮称）下井草まちづくりラボの趣旨や活動内容を参加者全体で共有しました。
その後、次回実施予定のまちあるきに向けて、まちあるきマップ作成のグループワークを実施し、地域の魅力や課題を共有しました。



グループワークを通して、下井草駅周辺のまちの魅力・課題について意見交換を行いました。



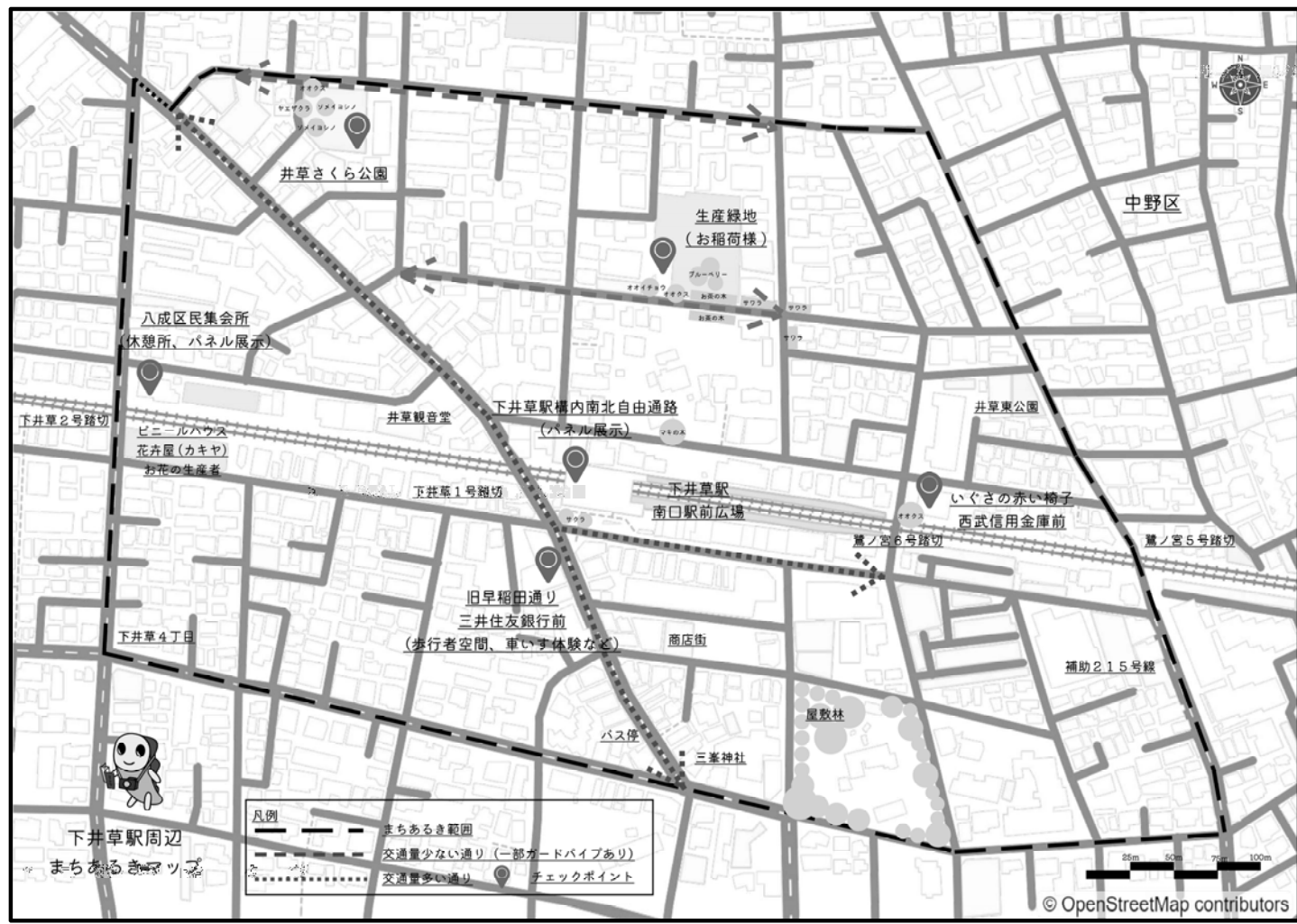
第2回（仮称）下井草まちづくりラボ【令和6年7月27日（土）】

～下井草駅周辺まちあるき～

下井草駅周辺のまちの将来像を考えるにあたり、まちの魅力や課題等を改めて発見してもらうことを目的にまちあるきを行いました。
また、あわせて鉄道連続立体交差事業やまちづくりの事例などのパネル展示や車イス体験、スタンプラリーを行いました。



旧早稲田通りでの車イス体験を通して、歩道が狭いことによる車イス利用者の通行の難しさを体験していただきました。



まちあるきマップ

小・中学生夏休みまちづくりプロジェクト振り返り 第3回（仮称）下井草まちづくりラボ振り返り

【令和6年8月8日（木）】

【令和6年8月24日（土）】

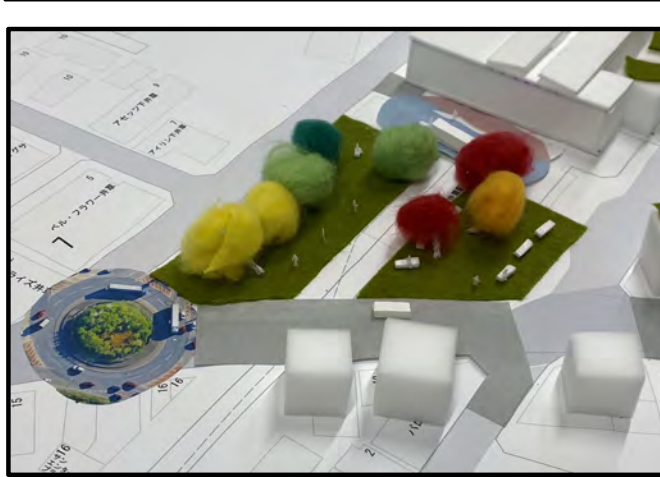
～小・中学生による将来のまちの模型づくり～

（仮称）下井草まちづくりラボ参加の小・中学生に今後、どんなまちに住みたいか等について意見交換をし、将来のまちの模型づくりを行いました。

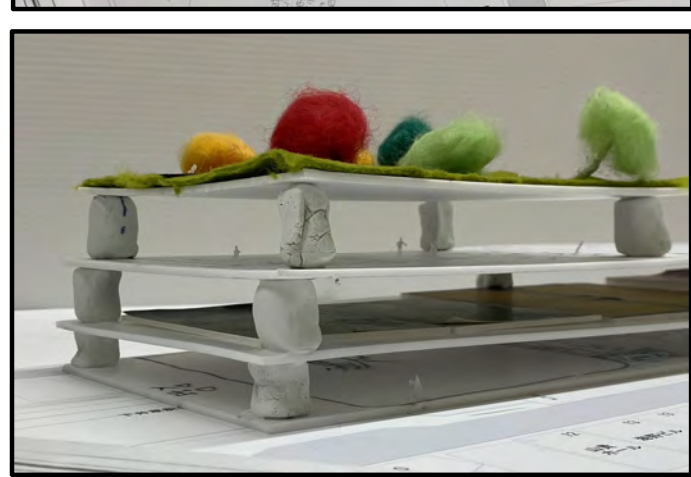
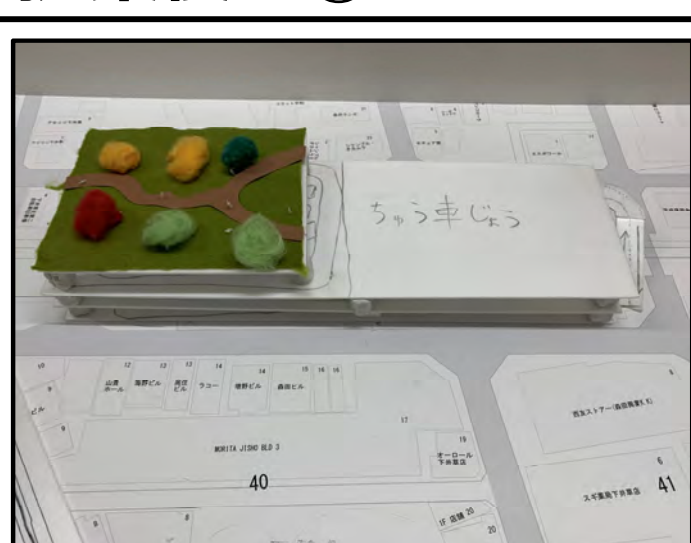
提案模型① 提案模型② 提案模型③



駅南側はみどりが少なく、日影が少ないという課題から、広場と建物の屋上に緑地を創出し、駅と建物をつないで日影を生み出す提案



人が休める場所がないという課題から駅の西側に緑地広場を整備し、商店街にバスが通らないように旧早稲田通りでバスの交通を転回する提案



駅周辺に楽しめる場所が少ないという課題から、駅と商業施設を一体化し、フットサル場やテニスコート、銭湯等を誘致する提案

～まちあるきの振り返り&小・中学生の夏休みまちづくりプロジェクトの成果発表会～

第2回（仮称）下井草まちづくりラボで実施したまちあるき結果を参加者全体で共有し、まちの魅力や課題などを把握するとともに、小学生・中学生が下井草駅周辺のまちの模型づくり等、夏休みまちづくりプロジェクトの成果発表を行いました。



各々がまち歩きを通して気づいたまちの魅力や課題を、大きな地図に反映し、全体で共有しました。

まちあるきを通して整理した地図については、次のパネルをご覧ください。

第4回（仮称）下井草まちづくりラボ振り返り【令和6年9月21日（土）】

～鉄道連続立体交差事業及び下井草駅周辺まちづくりに関する勉強会～

【鉄道連続立体交差事業に関する講義】

学識経験者として、「日本大学理工学部土木工学科 中村教授」を招き、鉄道連続立体交差事業について講義していただきました。当日は、鉄道連続立体交差事業とは何かに加えて、事業の流れや施工方法、事業効果等、鉄道連続立体交差事業の基本的な内容についてご講義いただきました。



<連続立体交差事業とは>

連続立体交差事業とは

【道路と鉄道の立体交差方式】

単独立体交差形式 と 連続立体交差化

【連続立体交差化】

- 道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化
- 多数の踏切の除却と多数の道路の立体交差化を一挙に実現

【連続立体交差事業】 連続立体交差化を行う公共事業

連続立体交差事業

【事業主体】

- 都道府県、政令指定都市
- 県庁所在都市または準ずる都市（人口20万人以上及び特別区）
- 都市計画決定し、都市計画事業として施行

【費用負担】

行政側負担 鉄道事業者負担

国負担(5.5/10) 地方自治体負担(4.5/10)

約90% 約10%

連続立体交差事業 (既設踏切の高架化)

都区部では85:15 踏切機能の強化 (壁や緑化など)

※ 鉄道事業者は、鉄道高架に伴う受益（高架下利用益、踏切事故削減益等）分として、地域ごとに決められている割合を負担

出典：国土交通省資料に中村教授が加筆

連続立体交差事業 都内の事業箇所

出典：東京都HPの資料を杉原加工

<施工方法>

連続立体交差事業

【施工方法】 仮線方式

石神井公園駅～大泉学園駅間一般部の例

1. 仮線化 2. 下り線高架化 3. 上り線高架化 4. 側道整備

出典：『西武鉄道池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業パンフレット』（東京都）

連続立体交差事業

【施工方法】 地下化（シールド工法 + 開削工法）

世田谷代田駅～北沢駅間の例

① 現状 ② 円形トンネル構築 ③ 在来線地下化 ④ 完成

出典：『小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）連続立体交差事業パンフレット』（東京都）

立体交差化の方式の選択

- 地下化連続立体交差事業の取扱いについては、高架構造と地下構造を比較して安価な方の事業費を補助対象限度額とするのが原則である
- 事業費、騒音、景観等の観点から十分な検討を行った結果、地下構造の妥当性が認められる場合は、高架構造の方が安価であっても地下構造による事業費を補助対象額とすることが可能である。
- 地下化連続立体交差事業の鉄道事業者の費用負担については、連立要綱において鉄道事業者と個別に協議することとされていることから、鉄道事業者との十分な協議調整を経て決定する必要がある。

出典：『街路交通事業事務必携』（日本交通計画協会発行）

<事業効果>

連続立体交差事業の事業効果

- 多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が解消
- 鉄道により分断されていた市街地の一体化により、都市の再生・活性化へ
- 高架下等の空間を駐輪場や公園など多目的な形で利用
- 鉄道輸送の安全性向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与

出典：『道路と鉄道の連続立体交差事業』（東京都）

【効果1】

人と車の流れをスムーズに

780mの渋滞がゼロ！

平均走行速度が2倍に！

安全・安心を実感！

出典：『連続立体交差事業のストック効果』（東京都建設局）

自動車交通が円滑化！

池袋線・石神井公園駅付近高架化の効果

石神井公園第1号踏切の渋滞が解消

富士街道の渋滞が解消

出典：『連続立体交差事業～テーマ別事例集～』（国土交通省）。西武鉄道資料との記載あり

【効果2】

高架下の有効利用

高架上空13,000㎡創出！

地域の生活の質が向上！

出典：『連続立体交差事業のストック効果』（東京都建設局）より中村加工

【効果3】

再開発などによる街の活性化

商業床面積が50倍UP！

駅周辺のまちの回遊性が30%UP！

出典：『連続立体交差事業のストック効果』（東京都建設局）より中村教授が加工

高架下利用

- 地方公共団体等が公共の用に供する施設を設置しようとするときは、鉄道事業者は業務の運営に支障のない限り協議に応ずる

事業区間の高架下全面積

高架下貸付可能面積(100%)

貸付不可

都市側利用 (15%) 鉄道側利用 (85%)

出典：『道路と鉄道の連続立体交差事業』（東京都）

<駅周辺まちづくりについて>

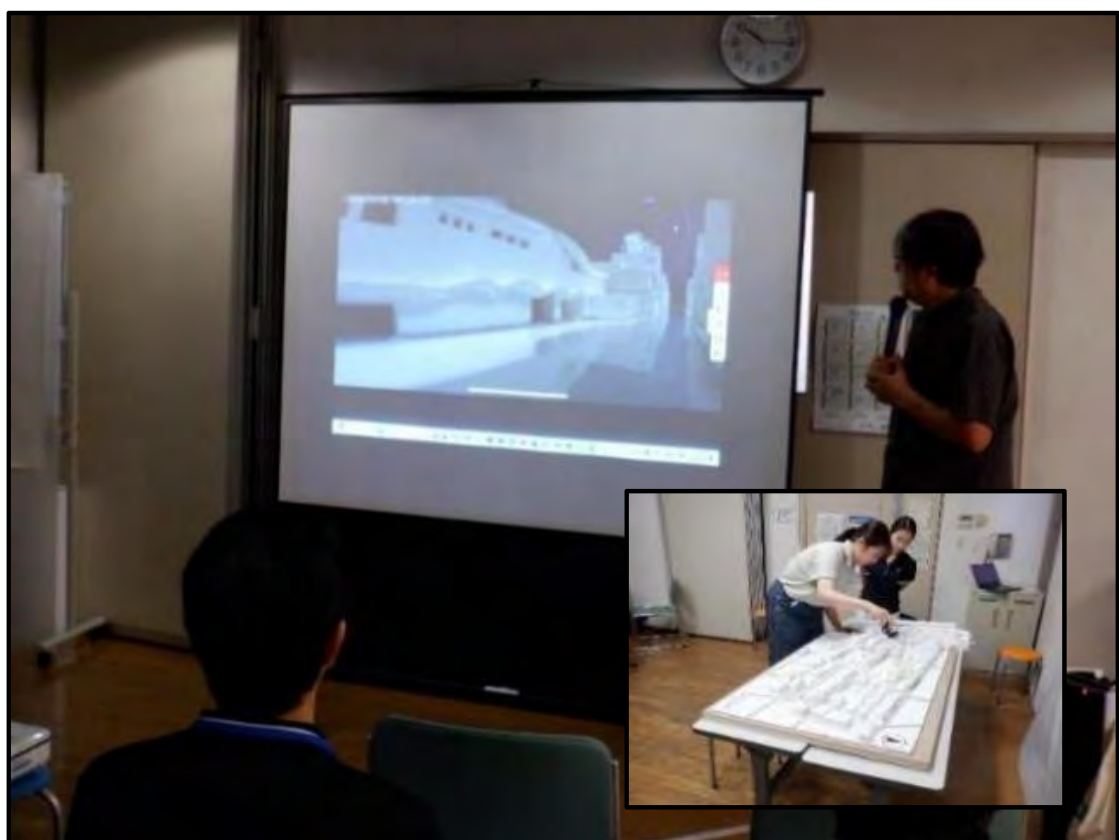
駅まち空間づくり（駅まちデザインの5原則）

- 多様な主体の連携
- ビジョンの共有
- 空間の共有
- 機能の連携
- 一体的で柔軟な運営

出典：『駅まちデザインの引き』（国土交通省HP）

【下井草駅周辺まちづくりに関する講義】

学識経験者として、「日本大学理工学部土木工学科 関教授」を招き、駅周辺まちづくりについて、現況模型及び高架化・地下化を想定した模型を用いて講義していただきました。当日は、鉄道立体化後のまちの空間の生じ方や空間利用の仕方についてご講義いただきました。



第5回（仮称）下井草まちづくりラボ振返り【令和6年10月26日（土）】

～鉄道連続立体交差事業及び駅周辺の事例視察～

鉄道連続立体交差事業完了後の駅前の交通処理の仕方（駅前広場やバスロータリー等）について、イメージしてもらうことを目的に、西武池袋線（石神井公園駅～練馬高野台駅間）及び小田急線（世田谷代田駅～東北沢駅間）における駅周辺の事例視察を行いました。

視察対象5駅の概要

駅名	1日平均乗降人員 (2023年) ※ ¹	発着バス 運行本数（平日） ※ ²	連続立体交差事業施行年度 ※ ³	駅前広場面積 ※GoogleMapにより計測	備考
下井草駅 (西武新宿線)	21,827人	5路線 286本			
石神井公園駅 (西武池袋線)	74,675人	14路線 452本	平成19年～平成28年 (練馬高野台～大泉学園)	北口 約2,800㎡ 南口 約3,900㎡	・平成27年1月高架切替完了
練馬高野台駅 (西武池袋線)	25,409人	5路線 112本	昭和46年～平成9年 (富士見台～石神井公園)	約1,200㎡	・昭和62年12月高架切替完了 ・平成6年12月駅開設
世田谷代田駅 (小田急小田原線)	9,543人	徒歩5分2路線 198本	平成15年～平成30年 (代々木上原～梅ヶ丘)	約1,600㎡	・平成25年3月地下切替完了 ・代田4丁目バス停まで徒歩5分
下北沢駅 (小田急小田原線)	225,967人 小田急+京王	徒歩5分2路線 70本	平成15年～平成30年 (代々木上原～梅ヶ丘)	約3,200㎡	・平成25年3月地下切替完了 ・下北沢駅前バス停まで徒歩5分
東北沢駅 (小田急小田原線)	7,599人	3路線 32本	平成15年～平成30年 (代々木上原～梅ヶ丘)	約1,200㎡	・平成25年3月地下切替完了

出典：※¹ 西武鉄道株式会社HP「駅別乗降人員」<https://www.seiburailway.jp/company/passengerdata/>
小田急電鉄株式会社HP「駅別乗降人員」<https://www.odakyu.jp/company/railroad/users/>
※² フリー百科事典「ウィキペディア（Wikipedia）」および各バス会社の時刻表（早朝便・深夜便を除く）
※³ 東京都発行パンフレット「道路と鉄道の連続立体交差事業」

西武池袋線（石神井公園駅周辺）事例視察

石神井公園周辺の鉄道連続立体交差事業の特徴

①駅南北の交通渋滞を回避するために、バス動線の大幅な道路改変を行った。

⇒補助132号線新設
⇒補助232号線整備
⇒補助232号立期線計画

②バスの乗換え動線、自動車の送迎のために、南北に2つのロータリーを設置し、歩行者のためのバリアフリーの動線など幅広く検討している。

⇒北口ロータリー
⇒南口ロータリー
大胆にも高架橋の空間を利用した雨対策

③鉄道連続立体交差事業に合わせて、再開発事業（民間）を運動させた。

⇒北口再開発事業
⇒南口西地区再開発事業

④高架橋の有効利用（商業施設誘致、公共施設、駐輪場等）を考えた。

⇒駐輪場
⇒商業地誘致
⇒公共施設誘致

北口ロータリー

高架橋の下にロータリーを設けたデザイン

北側側道（東方向）
一方通行道路（横下駐輪場）

北側側道（東方向）
歩行者専用道路（南側き車OK）

南口ロータリー

南北道路北側から改札へ

北側側道（西方向）
一方通行+歩道

北側側道（西方向）
歩行者専用道路（南側き車OK）

南口側道（西方向）
歩行者専用道路（南側き車OK）

北側側道（西方向）
大スパン構造

西武池袋線（練馬高野台駅周辺）事例視察

練馬高野台駅立体事業の特徴

①北側では、旧道路の拡幅と新たな道路動線を繋ぎ円滑な交通動線を計画した。

②北側にロータリーを設け、バス動線、送迎車の大幅な道路動線の改変を行った。

③南側は、立体事業に合わせて、商業施設と公園を運動させた。

④高架橋の有効利用（公共施設、商業施設、駐車場、駐輪場等）を考えた。

練馬高野台駅前郵便局

北側道路が拡幅され、ロータリーが設置

練馬高野台駅

南側道路が拡幅され、歩行者専用道路が設置

北側側道（東方向）
歩道優先+南側き車OK

北口ロータリー

北側側道（西方向）
一方通行+歩道

北口ロータリー

南北道路

南北道路

南側公園

南側道路

小田急小田原線（世田谷代田駅～東北沢駅周辺）事例視察

※世田谷区公式ホームページ「つなぐデザインつながるまちづくり」より杉並区が加工

<下北沢駅周辺の特徴>

○まちづくり活動との連携
…緑化活動グループとの協力を通じたみどり豊かな歩行者空間

1 代田小学校

2 代田八幡神社

3 代田5丁目

4 世田谷代田駅

5 世田谷代田駅前広場

6 世田谷代田駅前広場

7 世田谷代田駅前広場

8 世田谷代田駅前広場

9 世田谷代田駅前広場

10 世田谷代田駅前広場

11 世田谷代田駅前広場

12 世田谷代田駅前広場

13 世田谷代田駅前広場

14 世田谷代田駅前広場

15 世田谷代田駅前広場

16 世田谷代田駅前広場

17 世田谷代田駅前広場

18 世田谷代田駅前広場

19 世田谷代田駅前広場

20 世田谷代田駅前広場

21 世田谷代田駅前広場

22 世田谷代田駅前広場

23 世田谷代田駅前広場

24 世田谷代田駅前広場

25 世田谷代田駅前広場

26 世田谷代田駅前広場

27 世田谷代田駅前広場

28 世田谷代田駅前広場

29 世田谷代田駅前広場

30 世田谷代田駅前広場

31 世田谷代田駅前広場

32 世田谷代田駅前広場

33 世田谷代田駅前広場

34 世田谷代田駅前広場

35 世田谷代田駅前広場

36 世田谷代田駅前広場

37 世田谷代田駅前広場

38 世田谷代田駅前広場

39 世田谷代田駅前広場

40 世田谷代田駅前広場

41 世田谷代田駅前広場

42 世田谷代田駅前広場

43 世田谷代田駅前広場

44 世田谷代田駅前広場

45 世田谷代田駅前広場

46 世田谷代田駅前広場

47 世田谷代田駅前広場

48 世田谷代田駅前広場

49 世田谷代田駅前広場

50 世田谷代田駅前広場

51 世田谷代田駅前広場

52 世田谷代田駅前広場

53 世田谷代田駅前広場

54 世田谷代田駅前広場

55 世田谷代田駅前広場

56 世田谷代田駅前広場

57 世田谷代田駅前広場

58 世田谷代田駅前広場

59 世田谷代田駅前広場

60 世田谷代田駅前広場

61 世田谷代田駅前広場

62 世田谷代田駅前広場

63 世田谷代田駅前広場

64 世田谷代田駅前広場

65 世田谷代田駅前広場

66 世田谷代田駅前広場

67 世田谷代田駅前広場

68 世田谷代田駅前広場

69 世田谷代田駅前広場

70 世田谷代田駅前広場

71 世田谷代田駅前広場

72 世田谷代田駅前広場

73 世田谷代田駅前広場

74 世田谷代田駅前広場

75 世田谷代田駅前広場

76 世田谷代田駅前広場

77 世田谷代田駅前広場

78 世田谷代田駅前広場

79 世田谷代田駅前広場

80 世田谷代田駅前広場

81 世田谷代田駅前広場

82 世田谷代田駅前広場

83 世田谷代田駅前広場

84 世田谷代田駅前広場

85 世田谷代田駅前広場

86 世田谷代田駅前広場

87 世田谷代田駅前広場

88 世田谷代田駅前広場

89 世田谷代田駅前広場

90 世田谷代田駅前広場

91 世田谷代田駅前広場

92 世田谷代田駅前広場

93 世田谷代田駅前広場

94 世田谷代田駅前広場

95 世田谷代田駅前広場

96 世田谷代田駅前広場

97 世田谷代田駅前広場

98 世田谷代田駅前広場

99 世田谷代田駅前広場

100 世田谷代田駅前広場

第6回（仮称）下井草まちづくりラボ振返り【令和6年11月30日（土）】

～令和6年度の振返り及び令和7年度に向けて～

下井草駅周辺まち歩きや、鉄道連続立体交差事業及び駅周辺まちづくりに関する勉強会・事例視察等、第1回～第5回（仮称）下井草まちづくりラボで開催した内容について全体で振返りを行い、参加者にまちの魅力や課題を再認識していただきました。

その後、下井草駅周辺まちづくりとして、今後取り組みたいこと、実現したいことを参加者に考えてもらい、グループごとに実現に向けて必要となるデータや調査項目、手法等について意見交換を行いました。

第1回～第6回の資料は区公式ホームページからご覧いただけます。

区公式ホームページ
二次元コード

■ 令和7年度（仮称）下井草まちづくりラボの実施内容

各回の資料はこちら
（区公式ホームページ）
からご覧いただけます。



二次元コード

過年度の成果を踏まえ、まちの課題解決に向けた方針や取組の方向性について、各回テーマごとに掘り下げながら意見交換を行いました。
また、各回の最後には、グループごとにまとめた意見や検討したアイデアを共有するため、回遊方式による発表を行いました。
回遊方式では、各グループ、説明者と聞き手に分かれ、順番に他の班を回りながら説明を聞き、意見交換を行いました。

令和7年9月27日

第7回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：旧早稲田通りの安全化

｜ 実施内容：旧早稲田通りの一方通行化や無電柱化等を踏まえ、模型を使用した横断面構成の検討や大判地図を使用したバスルートの考察を行い、課題解決に向けて意見交換しました。

令和7年10月25日

第8回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：駅前広場・交通結節点のあり方①

｜ 実施内容：第7回の結果を踏まえ、参加者が自由に敷地を設定し、下井草らしい駅前広場のあり方について意見交換しました。

令和7年12月6日

第9回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：駅前広場・交通結節点のあり方②

｜ 実施内容：第8回に引き続き、「駅前広場・交通結節点のあり方」をテーマに、下井草らしさに着目し、第8回で考えた駅前広場案をさらに深掘りするため意見交換しました。

令和8年1月10日

第10回（仮称）下井草まちづくりラボ

｜ テーマ：みどりと景観

｜ 実施内容：第9回で考えた駅前広場案を基とした、下井草らしい駅前広場および駅周辺のみどりと景観について意見交換しました。

第7回（仮称）下井草まちづくりラボ①【令和7年9月27日（土）】

テーマ：旧早稲田通りの安全化

国土舘大学理工学部理工学科の寺内義典教授から道路・交通計画に関するミニ講義を受け、一般的な道路の安全対策等について理解を深めました。

その後、旧早稲田通りの安全化実現の可能性について、模型や地図を活用しながら検討しました。なお、検討にあたっては、これまで出されたアイデアである①無電柱化（電柱の移設や撤去）、②バリアフリー化（道路と歩道の段差解消）、③一方通行化（バスルートの変更や迂回ルートの変更）、④道路拡幅（歩道の拡幅や地区計画の導入）、⑤その他について考えました。

【一般的な道路の安全対策についての講義資料（寺内教授講義資料）】

＜事例紹介1＞世田谷区太子堂・三宿地区『跡地開発をきっかけとしたみちづくり・まちづくり』

修復型まちづくりの太子堂の交通状況

- 大規模な開発による防災まちづくりは、ハードの防災が進むが、ソフトとしての継続的な地域活動を損なう
- ハードとソフトの両立を目指した「修復型まちづくり」→住民参加のまちづくりが始まりおよそ40年
- 狭小敷地と狭隘道路：クルマ利用少ない路地のまち
- 新斬的に進む狭隘道路の解消…クルマの増加要因
- さらに…
- 地区外縁の病院が移転、再開発計画→広域避難場所として期待
- しかし地区内への交通流入の懸念

交通量は少なく速度も出ない。しかし電柱なども多く安心感はない。

交通規制と道路整備に関する住民合意形成

一方通行化とハンプ設置
全員合意が得られるまで
何度でも全戸配布と説明会を繰り返す

整備された外周道路

一方通行化により
両側に歩道を設ける

横断歩道手前
速度を落とさせるハンプを設置

道路に関する2つの提案

提案1
地区全体の一方通行化による交通の円滑化

提案2
開発地区の内周道路の一方通行化と歩道の拡張

- 外周道路の一方通行化
- ハンプの設置(3箇所)
- 交差点のカラー化(3箇所)

交通規制と道路整備に関する住民合意形成

- 学ぶ。調べる。やってみる。そして、議論する。
- 学ぶ：勉強会、見学会の実施
- 調べる：まちあるき、アンケート
- やってみる：ワークショップ
- そして、みんなで議論する
- それでも「まちづくりに唯一解はない」（梅津さん）
- だからこそ、プロセスを重視するのだろう。

- まちづくりは時間がかかる
- 「時間と忍耐はまちづくりの必要コスト」（梅津さん）
- 協議会設立まで2年。最初の中間提案まで2年半。あわせて4年半
- 「修復型まちづくりは時間がかかる」
- 太子堂の不燃領域率が70%を超えるのに41年

＜事例紹介2＞『歩道と無電柱化』

フラット型

歩道と車道の高さが同じ

- 車いすの人は通行しやすい
- 視覚障害者には歩車道境界がわかりにくい
- バスの乗り降り時の高低差が大きい

セミフラット型

車道から5cm高い歩道

- 歩道の段差を減らすことができる
- 交差点では高さを2cmとしてユニバーサルデザインとする

マウントアップ型

車道から15cm高い歩道

- バスの乗り降りしやすい
- 車椅子乗り入れ部で大きな横勾配ができてしまう

無電柱化をする
と地上機器
(トランス)を
置く場所が必要
になります。

地上機器は、民地に置くことも可能です。沿道の方の合意が得られれば、歩道を広げることが出来ます

柱上に機器を設置する方法もあります。柱は残ります。

【旧早稲田通りの安全化実現に向けたグループワーク結果】

1班 キャッチフレーズ：車道幅の縮小



【各アイデアにおける考察結果】

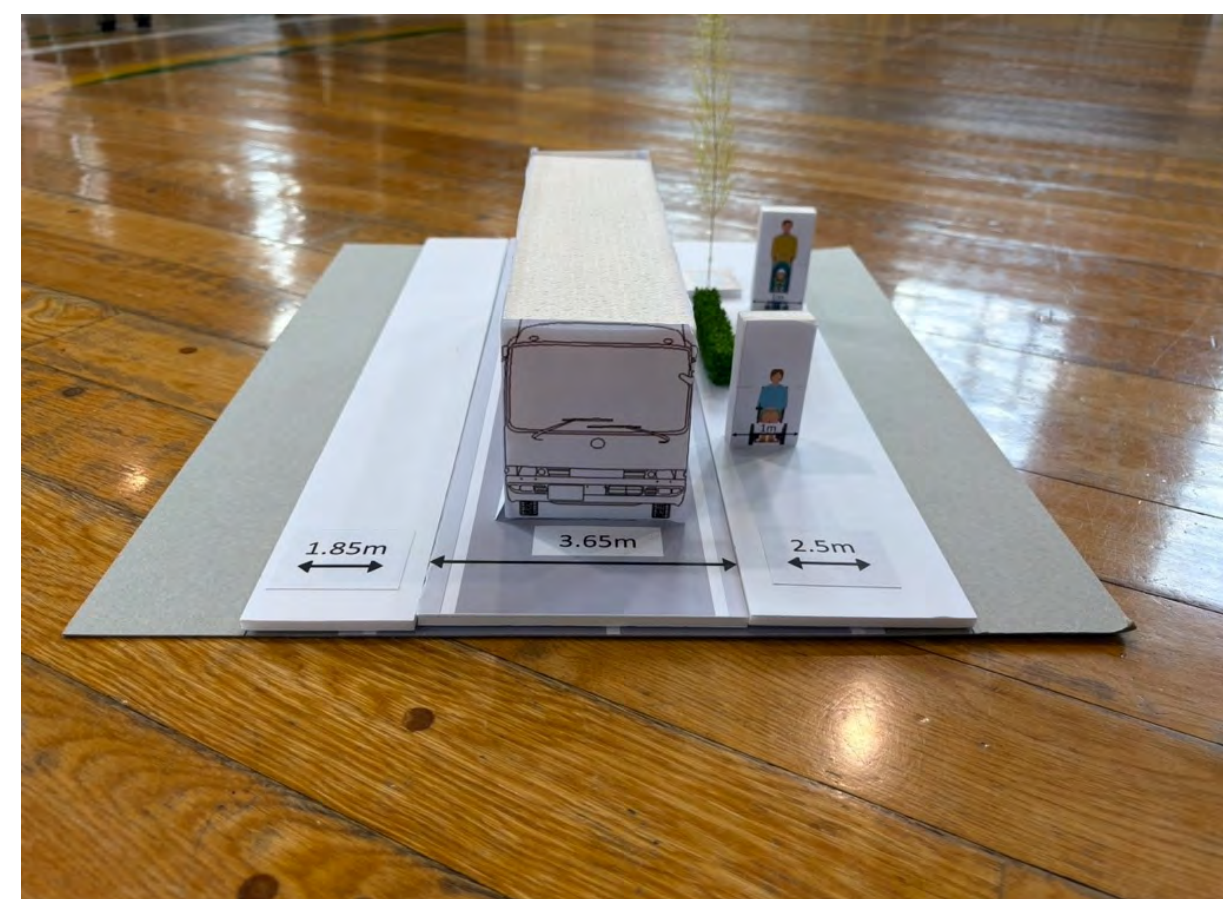
- ①無電柱化
 - 歩道 1 mでは傘を差したらすれ違えない
- ②バリアフリー化
 - 段差がないフルフラットの道路は、車に乗っていると怖いと感じる。
- ③一方通行化
 - 沿道住民の合意形成に負担や時間がかかりかかる。
- ④道路拡幅
 - 建替え時に拡幅すると相当の年月が必要になる。
- ⑤その他（バスの小型化）
 - 小型バスの導入や運転手増員等で費用負担が発生する。



旧早稲田通りの幅員およびバスルートは現状のままとし、車道幅員を狭め、歩道を拡幅することで、歩行者の安全性を高める。

【まとめ】歩行者の安全性を高めるために、現道路幅員の中で車道と歩道の幅員を調整し、道路改修のみの改善を行う。

2班 キャッチフレーズ：歩道が安全になるのはよいが、沿道住民に不便がないかも考えていきたい

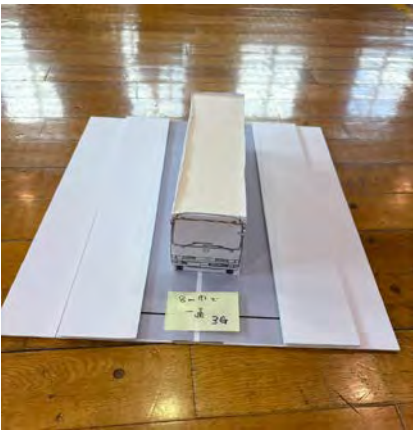


【各アイデアにおける考察結果】

- ①無電柱化
 - 災害時に電柱が倒れてくる恐れがなくなるが、民地に地上機器を置く場合、個人の敷地が使われる。
- ③一方通行化
 - 駅北側で迂回のために裏通りの交通量が増えたり、自家用車での送迎がしづらくなる。
 - コストの大きさや合意形成の難しさから、意思決定にとっても時間がかかりそう。
- ④道路拡幅
 - あまり現実的ではない。

【まとめ】旧早稲田通りの拡幅は極めてハードルが高く、現況幅員でできることを検討。一方通行化はコストをはじめ多くの課題がある。

3 班 キャッチフレーズ：**道路幅 8 mを変更せずに歩きやすい道にしたい**



【各アイデアにおける考察結果】

③一方通行化

- ・道路幅を変えずに歩きやすい道にするには一方通行が前提となる。
- ・バス停の変更が大変。バス停を新しく設置することをよく思わない人もいる。
- ・一方通行は自動車のみにして、バスは相互通行できないか。

【まとめ】現況の 8 mの道路幅を変えずに、歩く人に安全な道をつくる。



周辺への影響を最小限に抑えた一方通行ルートを検討した結果、商店街を避けて鉄道の北側を東へ進むルートが適切と考える。

4 班 キャッチフレーズ：なし



【各アイデアにおける考察結果】

③一方通行化

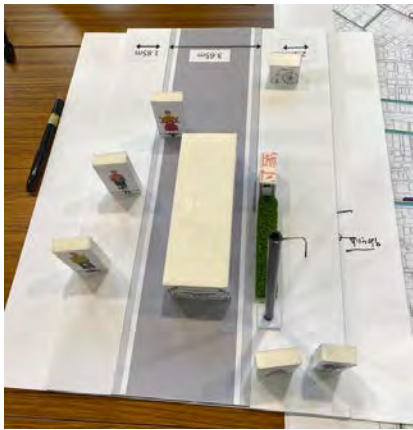
- ・歩道が広くなり安全性が担保される。
- ・車いす、ベビーカーが安全にすれ違えることができるようになる。
- ・バスが通ること追いつきができなくなり、結果渋滞を引き起こす。
- ・バス停や荷下ろしの場所を検討しなければならない
- ・一方通行になったことで、外周の車道（これまで車どおりが少なかったところ）が混雑する。
- ・沿道住民の自宅への駐車など利便性が低下する。

【まとめ】歩行者の安全性を高めるために、一方通行により利便性が低下する沿道住民、商業者ほか、バス停利用者、周辺住民などの影響をもう少し具体的に考える必要がある。



20年後には線路跡地、40年後は都市計画道路を利用するルートをスケッチした。

5 班 キャッチフレーズ：**段階的に進める。まずは、バリアフリー、次は一方通行化と無電柱化**



【各アイデアにおける考察結果】

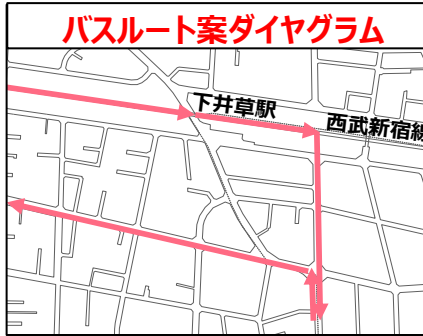
②バリアフリー化

- ・車道と歩道の高さをそろえて、バリアフリー化する。（歩車道段差を 2 cmとする。）
- ・現在は、人一人通るのも困難な状況。現在できそうなことは、バリアフリー化である。
- ・歩行者が車道を歩く可能性がある。

③一方通行化

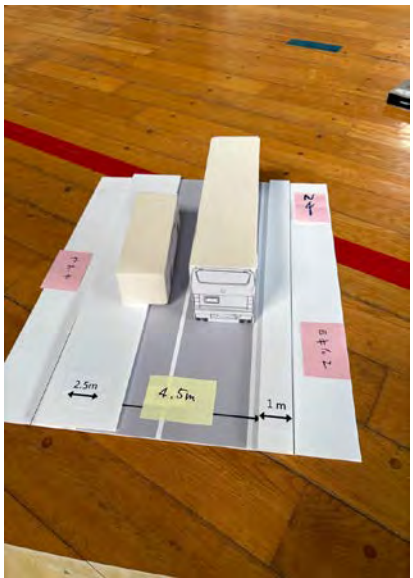
- ・沿道住民の理解と了承が必要。
- ・旧早稲田通りに、バスを通さない計画を考案

【まとめ】今必要なことと、将来を見越して準備することを段階的に実行する。
最終的には一方通行とし、無電柱化の実現や歩きやすい歩道、バリアフリー等が実現できる。



旧早稲田通りは南向きの一方通行とし、バスルートは、八成区民集会所南側の鉄道敷地を東へ進み、商店街を南下する。

6 班 キャッチフレーズ：**バスルート再考。みんなにやさしい下井草発展、居住者に迷惑をかけない**



【各アイデアにおける考察結果】

②バリアフリー化

- ・家や店に雨が入りやすくなる。

③一方通行化

- ・搬入が難しくなりそう。
- ・バスルートの駅周辺の回遊ルートを考え直し、一方通行の範囲を減らす。
- ・荷下ろしや一時停止中の車を追い越せないため、混乱が起きるのではないかと。

④道路拡幅

- ・セットバックは沿道住民への影響が大きいので、現状の 8 m幅員をなるべく保つ。
- ・建て替えのタイミングでセットバックすれば良い。

【まとめ】沿道住民への影響を最小限にしたうえで、歩いて楽しい駅前をつくるために、8 m幅員のまま、一方通行として幅員構成を工夫する、バスルートを工夫する。



北口にバス停を設け、商店街のにぎわいを守る。大型店舗やマンション前にバス停を配置し、沿道住民への影響を軽減する。

第8回（仮称）下井草まちづくりラボ【令和7年10月25日（土）】

テーマ：駅前広場・交通結節点のあり方

日本大学理工学部土木工学科の関文夫教授から駅前広場に関するミニ講義を受け、広場における「交通空間」と「憩いの空間」それぞれの役割について理解を深めました。

その後、模型や地図を用いて駅前広場に求める機能等について班ごとにグループワークを行いました。

【駅前広場の考え方についての講義資料（関教授講義資料）】

駅まち再構築

駅とまちをつなぐ動線に沿った都市機能の誘導

駅前広場

駅

周辺市街地

駅周辺の街区都市開発

都市開発と連携した交通結節機能の強化による都市機能の充実

周辺街区と連携した都市機能強化や空間の活用イメージ

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。

引用 駅まち再構築事例集 国土交通省都市局街路交通施設課

①

駅まち再構築

交通結節機能

- ・車・人・モノの流れのネットワークをつくる（交通ネットワーク、歩行動線、バリアフリー）
- ・まちの拡張の方向やコンパクト化を考える

市街地拠点機能

- ・駅前広場を中心としたにぎわいの拠点づくり（広場、交通プール、公共施設）
- ・休憩施設、隙間をつくる（まちのサイズ、まちの特徴、まちの居場所）

景観機能

- ・駅を中心とした旧早稲田通から景観（斜めに走る旧早稲田通だから眺められる景観）
- ・豊かな緑と生産緑地との関係

交流機能

- ・区民の交流の場としての機能（公民館、図書館、出張所、大広間等）

防災機能

- ・災害時の避難所としての機能（大広間、キッチン、災害トイレ）

サービス機能

- ・商業施設の誘致（スーパー、銀行、医療相談他）
- ・不動産の誘致（大規模開発計画）
- ⇒大きく変わろうとするチャンス

②

日本のロータリーは時計回り

駅

車のハンドルが右にあることから、ロータリー、ラウンドアバウトは、時計廻りになります。

下井草駅周辺の旧早稲田通りの一方通行の方向に大きく関与

○北へ向かう一方通行

×南へ向かう一方通行

③

広場のデザインの考え方

[駅前広場]

- ・バスプールの形状×駅前広場の形状
- ⇒バスプールが複雑な形状となると目立つので注意
- ・駅・駅舎（建築）・広場は、『まちの顔』『まちの印象』になるので大切
- ・本来『駅前広場』は、人と人が会おう場所、交流の場であること

[広場の考え方]

- ・駅を出た時に見えるもの（第一印象）
- ・各道路からの駅がどのように見えるのかを考える（駅のイメージ）
- ・まちの中での位置づけを考える（駅の価値）
- ⇒人の流れ、使い勝手、集約力
- ・木陰とベンチの関係を考える（休憩スペース）
- ⇒木陰は北側、樹種（落葉、常緑）、下井草らしさ（樹種）
- ・堅い舗装（ILB、平板、レンガ等） 乗り物OK
- ・柔らかい地面（芝生、草地、土等） 足元の悪い人NG、子供OK、乗り物NGのメリハリが必要

④

【駅前広場のグループワーク結果①】

1班



ワーク作成図



ダイアグラム

「憩いの広場」は駅に直結し、「交通広場」は駅南方に離して整備する。駅から「交通広場」に至る旧早稲田通りを拡幅し、安全な歩行者空間を確保する。

2 班



バス停は現状の位置とし、駅舎の改修を通じて憩いの広場を整備する。ベンチや木陰があり、休憩できる空間や遊具などがあり、小さなイベントを実施できる空間とする。

3 班



北側に交通機能を集め、歩行者の安全性と両立するためにコミュニティ道路とする。南側は駅前広場敷地を活用して、イベントを商店街と一体的に実施できる空間とする。

4 班



屋根のある大きめの広場を設け、マルシェや待ち合わせ、お祭りや遊び場の空間とする。北側をバスベイやタクシーベイ、一般車両停車ゾーンとする。

5 班



中央に誰でも使える憩いの広場を設け、ちょっと休め、ちょっと遊べる空間とする。停車したバスがまちに対して壁にならないように、駅とまちがオープンにつながる広場空間とする。

第9回（仮称）下井草まちづくりラボ【令和7年12月6日（土）】

テーマ：駅前広場・交通結節点のあり方

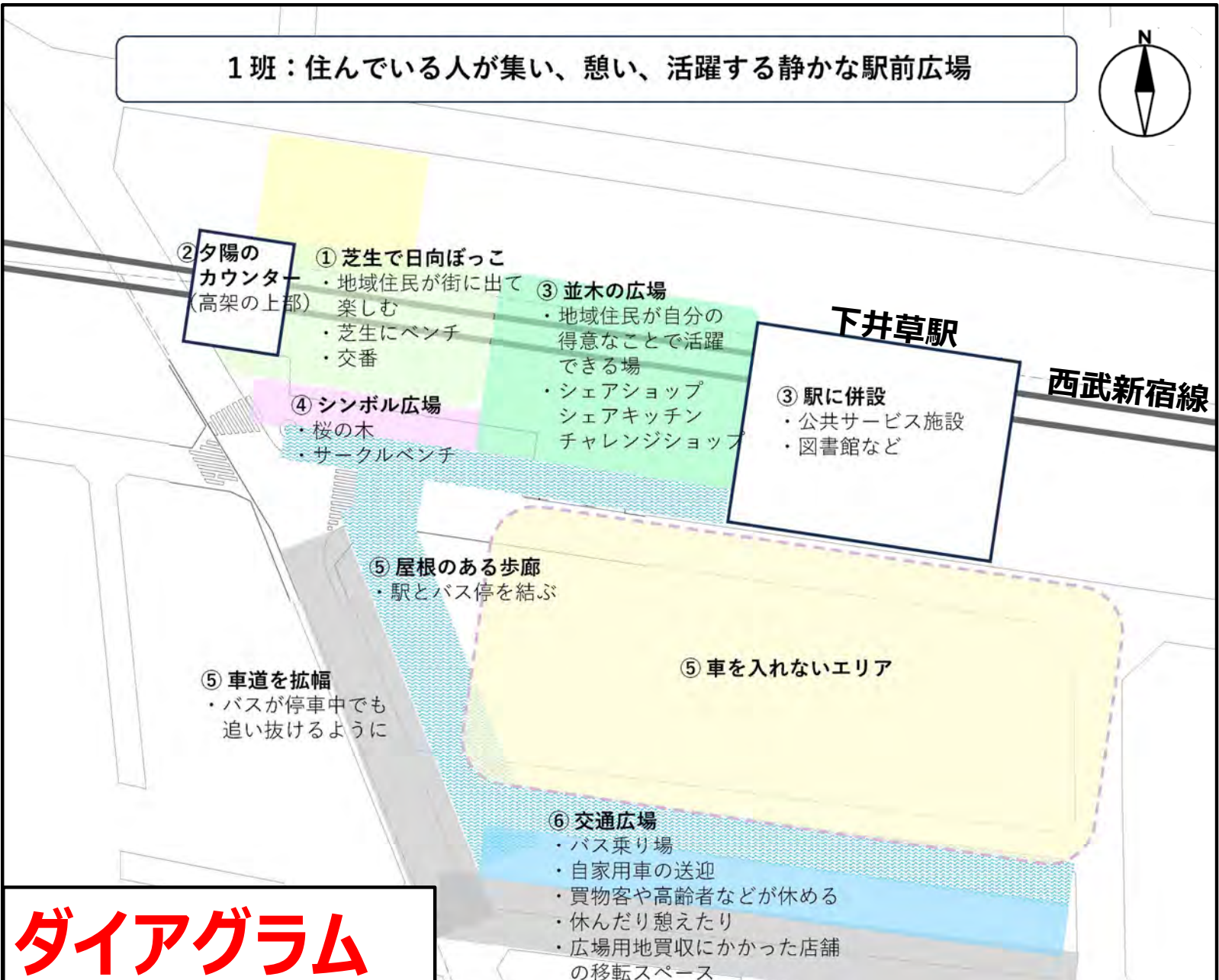
第8回に引き続き、駅前広場・交通結節点のあり方をテーマとし、「下井草らしさ」に着目した下井草のまちにふさわしい駅前広場について、事例写真と地図を用いて班ごとにグループワークを行い、前回の検討案をさらに深掘りしました。

【駅前広場のグループワーク結果②】

1班 キャッチフレーズ：住んでいる人が集い、憩い、活躍する静かな駅前広場



ワーク作成図



ダイアグラム

- ・住んでいる人が集い憩い活躍できる。
- ・住んでいる人が関われることで愛着が湧く。
- ・地域住民が街に出ることで生まれるにぎわいは、騒がしくなく静かであり、住環境を守り、住民優先となる。
- ・地域住民がまちに出てくれば店もでてくる。

2班 キャッチフレーズ：地域で活用できる、人の集う広場



ワーク作成図



ダイアグラム

- ・外から大きなイベントを呼んでくるのではなく、地域住民や商店街がイベントに使える場所として活用する。
- ・木陰の下にベンチを置き、子どもの遊具を置いたりするなど、ゆったりくつろげる場所にする。
- ・バス停には屋根やベンチがあると良い。北側の環境側道はバスのみ乗り入れ可とし、一般車両の送迎は駅南側で行う。

3班 キャッチフレーズ：よりみちひろば ～みんなで集うおにぎりカフェ～



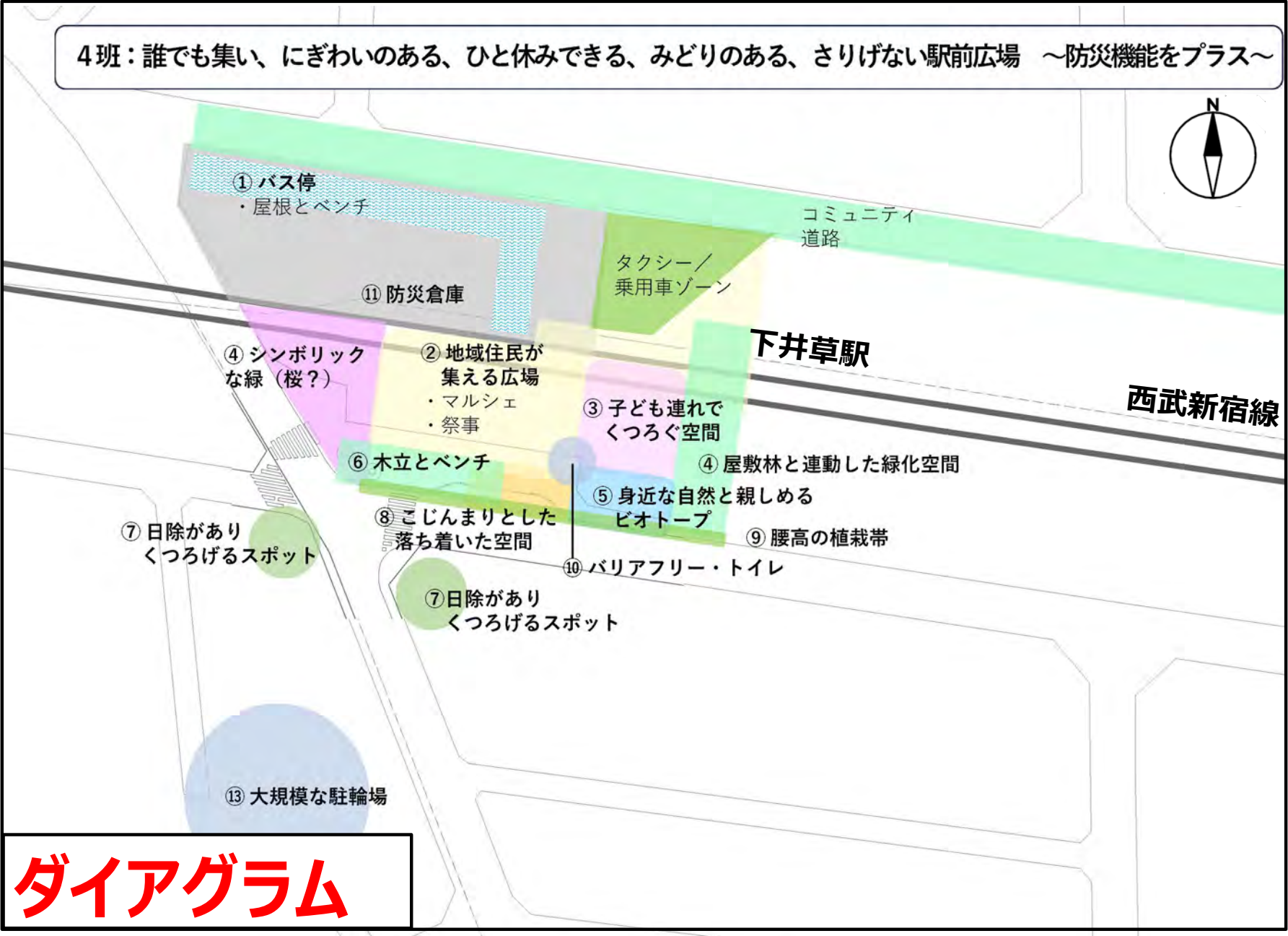
ワーク作成図



ダイアグラム

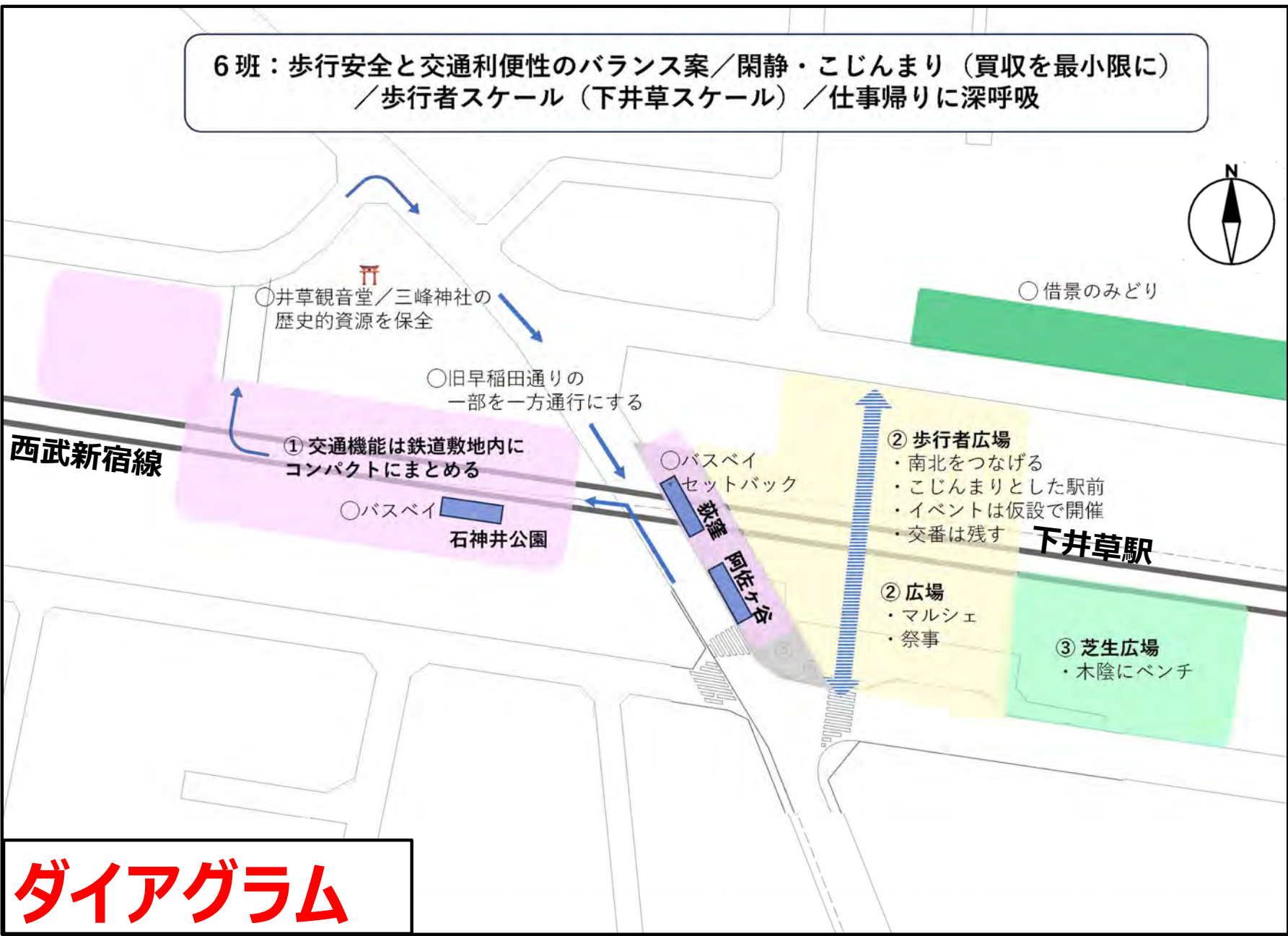
- ・ベンチがたくさんあって、みどりのカーテンで夏も涼しげに過ごせて、お店が並んでにぎわうひろば。
- ・お店は地域の人たちも出店したり、安心食材のおにぎりカフェがあったりして、塾に通う子供や若者から高齢者までが集い、知り合いが増えていく、つつい寄り道したくなるひろば。

4班 キャッチフレーズ：誰でも集い、にぎわいのある、ひと休みできる、みどりのある、さりげない駅前広場
～防災機能をプラス～



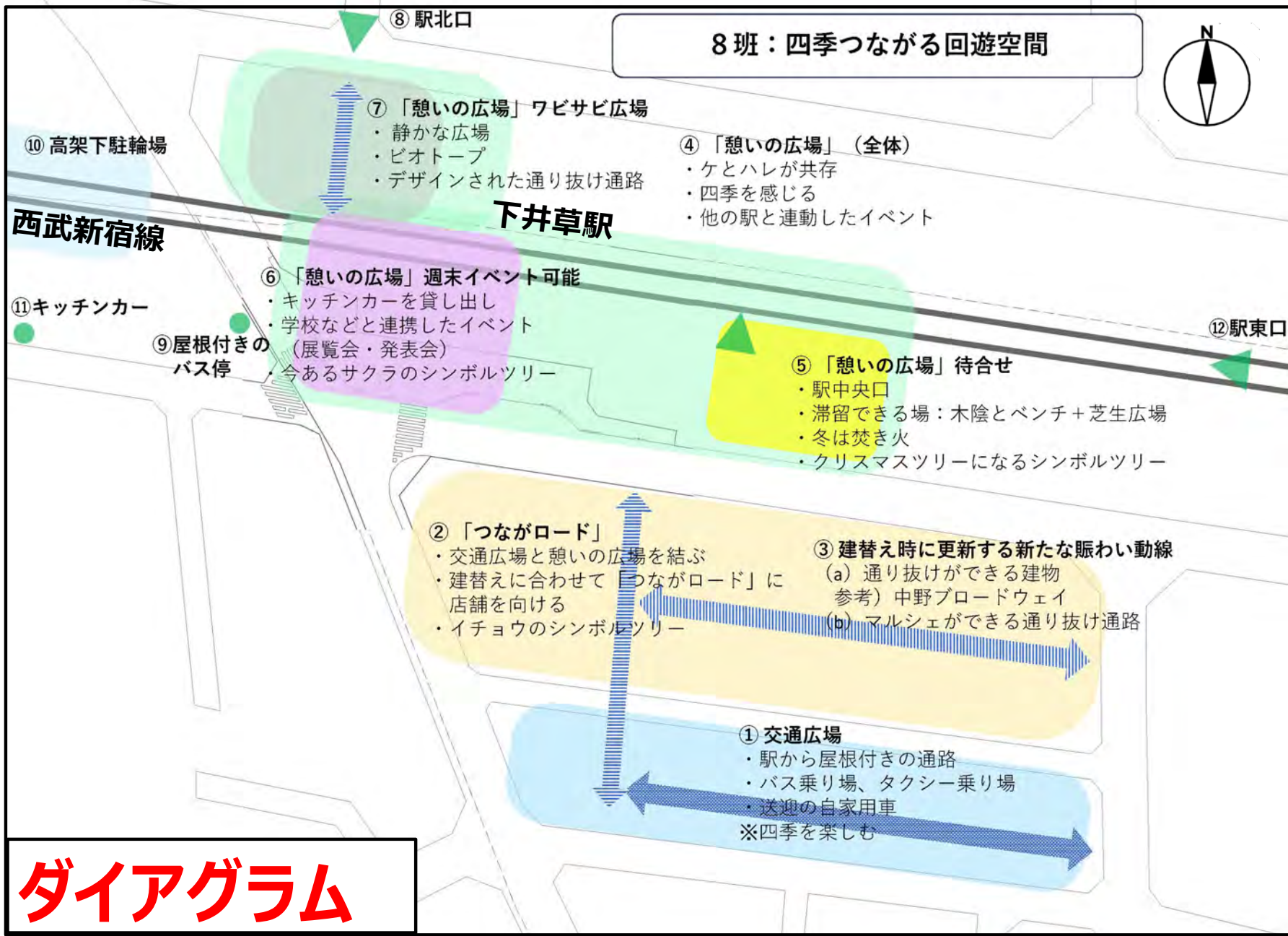
・地域の高齢者、子ども、障がい者誰もが集い、ひと休みすることができる、大きな広場。
・ここでいう「にぎわい」とは、地域の人々が日常的に集う「にぎわい」であり、奇をてらったものではなく落ち着いた、さりげない空間であること。

6班 キャッチフレーズ：歩行安全と交通利便性のバランス案/閑静・こじんまり/歩行者スケール(下井草スケール) /仕事帰りに深呼吸



・バス・タクシー動線を駅西側の線路用地を活用することで買収用地を最小限に抑え、駅前広場内にロータリーを作らない。
・駅前広場は木陰の下ベンチや芝生広場がある、ホッとするような場所にする。

8班 キャッチフレーズ：四季つながる回遊空間



・四季折々の風景が生まれ、「広場×広場、人×人、日常×非日常、自然×人」をテーマにコミュニティが繋がることができる憩いの広場と、交通広場を、「つながロード」というにぎわいの動線で結び、雨や暑さをしのぎながら回遊できる駅前空間をつくる。

※第9回では、第8回で各班が検討した案をもとに、参加者が希望する班に参加してグループワークを行いました。
※6班は、第8回のいずれの案にも属さず、新たな案を考案したい参加者で構成されています。
※8班は、人数調整のため、1班を2つに分けて編成した班になります。
※5班は、当日の希望者がいなかったため編成されませんでした。
※7班、8班については、本来、人数が多い班を分割して編成する予定でしたが、実際に人数が多かったのは1班のみであり、座席の都合上、その超過分の参加者を1班の隣となる8班で編成したため、7班は構成されていません。

第10回（仮称）下井草まちづくりラボ【令和8年1月10日（土）】

テーマ：みどりと景観

区からみどりの現状の説明をした後、関教授からみどりと景観に関するミニ講義を受け、みどりの景観や維持管理に等について理解を深めました。

その後、地図と付箋を用いて駅周辺におけるみどりと景観の現状を整理し、現況写真や事例写真をもとに「下井草らしい」みどりと景観のあり方についてグループワークを行いました。

【現況のみどりについての説明資料(区説明資料)】

【杉並区内の町丁目別「面積当たり緑被率」ランキング（全139町丁目）】

順位	町丁目	面積(ha)	項目	樹木被覆率	草地	農地	屋上緑化	裸地	水面	建物・道路等		
1	大宮	二丁目	30.46	面積(ha)	13.99	1.03	0.00	0.02	14.91	2.17	0.86	12.53
				割合(%)	45.51	3.37	0.00	0.07	55.39	7.11	2.83	41.11
2	成田西	三丁目	25.91	面積(ha)	9.95	1.12	0.31	0.00	11.38	1.19	0.86	12.49
				割合(%)	38.40	4.31	1.18	0.01	43.98	4.58	3.31	48.20
3	鷺井	三丁目	11.75	面積(ha)	2.82	1.83	0.00	0.48	5.13	0.00	0.00	6.69
				割合(%)	23.98	15.58	0.00	4.09	43.68	0.03	0.00	56.32
4	成田西	四丁目	15.13	面積(ha)	4.91	1.75	0.00	0.02	6.58	1.06	0.00	7.49
				割合(%)	31.78	11.56	0.00	0.13	43.41	7.00	0.00	49.53
5	新橋西	二丁目	37.85	面積(ha)	12.21	2.32	0.42	0.02	14.96	0.31	0.27	22.31
				割合(%)	32.26	6.12	1.10	0.04	39.58	0.81	0.72	58.94
6	新井戸	一丁目	34.67	面積(ha)	10.46	2.46	0.09	0.49	13.59	2.12	0.47	18.58
				割合(%)	30.18	7.09	0.25	1.42	39.18	6.13	1.35	53.58
7	久我山	二丁目	37.68	面積(ha)	8.48	5.34	0.34	0.00	14.15	2.86	0.34	20.42
				割合(%)	22.49	14.16	0.90	0.01	37.43	7.60	0.62	54.21
8	赤田山	二丁目	22.17	面積(ha)	6.36	1.78	0.00	0.01	8.15	0.27	0.10	13.65
				割合(%)	28.67	8.02	0.00	0.04	36.75	1.24	0.44	61.56
9	大宮	一丁目	22.36	面積(ha)	5.84	2.35	0.00	0.03	8.22	1.50	0.68	11.97
				割合(%)	26.11	10.52	0.00	0.12	36.75	6.70	3.02	53.53
10	成田西	一丁目	24.95	面積(ha)	7.88	2.02	0.00	0.01	9.91	0.67	0.66	14.51
				割合(%)	31.57	8.08	0.00	0.03	39.74	2.70	2.65	58.16
130	成田南	三丁目	30.50	面積(ha)	3.40	0.32	0.00	0.04	3.76	0.18	0.00	26.56
				割合(%)	11.14	1.05	0.00	0.13	12.29	0.60	0.00	87.07
131	成田北	三丁目	19.16	面積(ha)	2.33	0.20	0.00	0.03	2.53	0.05	0.04	16.50
				割合(%)	11.13	1.03	0.00	0.16	13.18	0.27	1.27	86.14
132	成田北	二丁目	12.19	面積(ha)	1.28	0.21	0.00	0.00	1.49	0.09	0.06	9.39
				割合(%)	10.49	1.76	0.00	0.02	12.25	0.71	0.58	81.63
133	成田南	四丁目	19.79	面積(ha)	2.15	0.06	0.01	0.09	2.31	0.11	0.00	17.37
				割合(%)	10.87	0.29	0.05	0.47	11.69	0.56	0.00	87.78
134	成田南	三丁目	20.28	面積(ha)	1.94	0.16	0.00	0.04	2.14	0.15	0.00	17.99
				割合(%)	9.58	0.77	0.00	0.19	10.54	0.72	0.00	88.73
135	上野	一丁目	11.98	面積(ha)	1.07	0.05	0.00	0.11	1.22	0.01	0.00	10.75
				割合(%)	8.90	0.40	0.00	0.89	10.19	0.11	0.00	89.20
136	成田北	二丁目	17.79	面積(ha)	1.58	0.12	0.00	0.06	1.76	0.29	0.00	15.74
				割合(%)	8.88	0.70	0.00	0.32	9.90	1.62	0.00	88.49
137	成田南	五丁目	17.79	面積(ha)	1.21	0.29	0.00	0.16	1.67	0.36	0.18	15.59
				割合(%)	6.82	1.64	0.00	0.91	9.48	2.03	1.00	87.60
138	成田南	三丁目	12.39	面積(ha)	0.99	0.13	0.00	0.02	1.14	0.09	0.00	11.16
				割合(%)	7.96	1.08	0.00	0.16	9.20	0.69	0.00	90.11
139	成田南	二丁目	14.24	面積(ha)	1.16	0.13	0.00	0.01	1.30	0.12	0.00	12.82
				割合(%)	8.16	0.92	0.00	0.06	9.14	0.83	0.00	90.03

町丁目別「面積当たり緑被率」とは・・・

町丁目別における地域全体面積に対して、

①樹木

②草地

③農地

④屋上緑化など

みどりに覆われた土地

(緑被面における) が占める割合のこと

緑被面

下井原駅

引用元：みどりの美観調査 令和4年度杉並区みどりの美観調査報告書（令和5年3月）

引用元：みどりの実態調査 令和4年度杉並区みどりの実態調査報告書（令和5年3月）

①

【杉並区内の町丁目別「面積当たり緑被率」ランキング（全139町丁目）】

下井草・井草地域抜粋（黄色：下井草駅周辺地域）

順位	町丁目	面積 (ha)	項目	緑被地				裸地	水面	建物・ 道路等		
				樹木被覆地	草地	農地	屋上緑化					
94	井草	一丁目	24.54	面積(ha)	3.34	0.42	0.55	0.01	4.31	0.63	0.00	19.59
				割合(%)	13.60	1.70	2.22	0.06	17.58	2.57	0.00	79.85
39	井草	二丁目	25.22	面積(ha)	4.25	0.36	1.39	0.07	6.08	0.69	0.00	18.45
				割合(%)	16.85	1.45	5.53	0.28	24.10	2.73	0.00	73.17
37	井草	三丁目	18.80	面積(ha)	2.85	0.33	1.41	0.01	4.61	0.17	0.00	14.03
				割合(%)	15.15	1.78	7.49	0.08	24.49	0.88	0.00	74.62
16	井草	四丁目	18.54	面積(ha)	4.39	0.65	0.59	0.22	5.85	1.14	0.02	11.54
				割合(%)	23.70	3.50	3.17	1.17	31.54	6.12	0.11	62.23
17	井草	五丁目	14.99	面積(ha)	2.47	0.40	1.82	0.01	4.69	0.28	0.00	10.02
				割合(%)	16.45	2.65	12.11	0.06	31.27	1.85	0.00	66.88
101	下井草	一丁目	17.71	面積(ha)	2.80	0.13	0.00	0.03	2.96	0.69	0.00	14.05
				割合(%)	15.79	0.75	0.00	0.19	16.73	3.92	0.00	79.35
89	下井草	二丁目	25.80	面積(ha)	4.10	0.32	0.17	0.01	4.59	0.41	0.10	20.69
				割合(%)	15.88	1.24	0.64	0.03	17.80	1.58	0.40	80.21
100	下井草	三丁目	26.91	面積(ha)	3.60	0.41	0.48	0.01	4.51	0.45	0.05	21.91
				割合(%)	13.39	1.54	1.78	0.03	16.75	1.66	0.19	81.41
40	下井草	四丁目	26.34	面積(ha)	5.27	0.82	0.11	0.05	6.25	0.82	0.00	19.28
				割合(%)	20.00	3.10	0.42	0.20	23.72	3.10	0.00	73.18
75	下井草	五丁目	15.13	面積(ha)	2.58	0.17	0.21	0.02	2.98	0.22	0.00	11.92
				割合(%)	17.05	1.15	1.40	0.10	19.70	1.48	0.00	78.82

引用元：みどりの実態調査 令和4年度杉並区みどりの実態調査報告書（令和5年3月）

②

【現況の景観についての説明資料（区説明資料）】

【市街地特性に応じた地域区分図】

杉並区では景観計画を策定し、地域の特性に応じた良好な景観づくりを進めています。
まちの景観は、ゆとりある住宅地やにぎわいを感じられる商業地など、地区ごとにさまざまな特性を持ちながら形成されています。
こうした市街地の特性を以下のとおり区分し、それぞれに応じた目標や方針を定めています。

凡例
水とみどりの景観形成重点地区
低密度住宅地
中低密度住宅地
駅周辺等の商業地
幹線道路沿道



引用元：杉並区景観計画（令和7年4月）

①

【市街地特性別の目標と方針（中低密度住宅地）】

【目標】
みどりを増やし、安全で便利なまちを目指し、中層又は低層の共同住宅を基調とした落ち着いたある住宅地として景観形成を図ります。



- 【方針】
- まちなみに潤いを与えます。
 - 生け垣や塀の緑化により道路沿いのみどりを育みます。
 - 敷地内の小さなスペースにもみどりを取り入れます。
 - 現在ある樹木の確保に努めます。
 - 良好な住環境を整えます。
 - 配置の工夫により、道路と敷地境界との間の空間の確保に努めます。
 - 駐車場や設備類は目立たないような工夫をします。
 - 太陽光パネルは設置位置や色など、景観を損なわないような工夫をします。
 - 住宅団地の更新の際は、道路・公園などの公共施設の整備や防災空間としてのまとまりのあるオープンスペースの確保に努めます。
 - 敷地内にごみ・資源の保管場所を設置する場合は、目立たないような工夫をします。
 - 周辺のまちなみとの調和を図ります。
 - 外壁は長大な壁面を避けるなど、視線が抜ける工夫をします。
 - 周辺の建物と調和した外壁・屋根の色やデザインを工夫します。

引用元：杉並区景観計画（令和7年4月）

②

【市街地特性別の目標と方針（駅周辺等の商業地）】

【目標】
駅周辺の商店街に代表されるにぎわいと活力を感じられるまちなみの景観形成を図ります。



- 【方針】
- にぎわいを演出します。
 - 1、2階部分への商業施設の入居誘導に努めます。
 - 壁面の位置や軒高をそろえます。
 - 敷地内にごみ・資源の保管場所を設置する場合は、目立たないような工夫をします。
 - 楽しく安心して買物できる空間を整えます。
 - 配置の工夫により空間を確保し、みどりを取り入れることに努めます。
 - 十分な駐輪・駐車スペースの確保に努めます。
 - ベンチを置くなど、休憩スペースの確保に努めます。
 - 周辺のまちなみとの調和を図ります。
 - 周辺の建物と調和した色彩やデザインを工夫します。
 - 看板や広告物の集約に努め、落ち着いたデザインを基調とします。

引用元：杉並区景観計画（令和7年4月）

③

【みどりと景観についての講義資料（関教授講義資料）】

駅まち再構築

交通結節機能

- ・車・人・モノの流れのネットワークをつくる（交通ネットワーク、歩行動線、バリアフリー）
- ・まちの拡張の方向やコンパクト化を考える

市街地拠点機能

- ・駅前広場を中心としたにぎわいの拠点づくり（広場、交通プール、公共施設）
- ・休憩施設、隙間をつくる（まちのサイズ、まちの特徴、まちの居場所）

景観機能

- ・駅を中心とした旧早稲田通から景観（斜めに走る旧早稲田通だから眺められる景観）
- ・豊かな緑と生産緑地との関係

交流機能

- ・区民の交流の場としての機能（公民館、図書館、出張所、大広間等）

防災機能

- ・災害時の避難所としての機能（大広間、キッチン、災害トイレ）

サービス機能

- ・商業施設の誘致（スーパー、銀行、医療相談他）
- ・不動産の誘致（大規模開発計画）
- ⇒大きく変わろうとするチャンス

①

緑の考え方

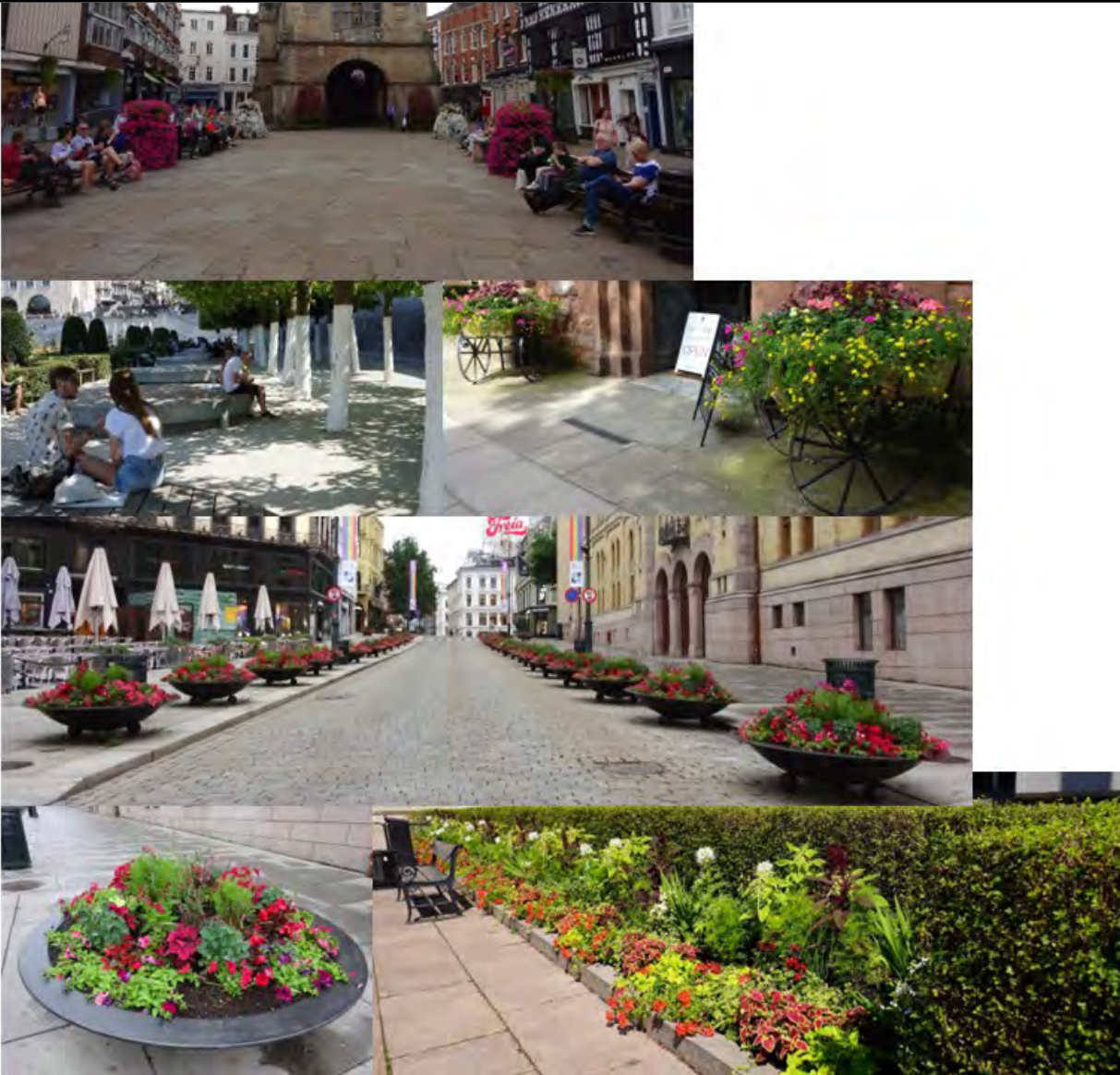
生態系保全の緑化

生業としての緑化

公園の緑化

街路の緑化

公共空間の緑化



②

まとめ

高架橋案×地下案はどちらも考えなければならない項目

- ①バスルートと一方通行の方向性確認する。
- ・時計回り画基本
 - ・う回路の大きさ（大きすぎず、小さすぎず）

②バスプールの形状の方向性確認する。

- ・どちらでも対応可能な形状
- ・高架橋案では、橋脚位置が課題となる形状

③広場のデザインは、まちの印象を決定する大切なもの

- ・高架橋は、便利な屋根と考える。
- ・高架橋案の場合は、駅の顔の向きを慎重に考える。
- ・地下案は、オープン的な空間となるため駅・駅舎・広場の連結を大切に。
- ・休憩スペース、待ち合わせスペースとして、快適な空間を創造する。
- ・緑地、樹木の関係と硬い舗装とのメリハリが大切

③

【駅周辺（駅前広場）におけるみどりと景観のグループワーク結果】

【付箋凡例】

魅力あるみどりと景観	課題のあるみどりと景観	みどりを充実させるアイデア
------------	-------------	---------------

1班 キャッチフレーズ：空と緑の町下井草



- 遠景と近景の両方の視点を大切にし、駅を出たときには、花やみどりが広がり、さらに視線の先には空（夕日）や大きな木が見えるような下井草のまちへの想いをもとにキャッチフレーズを考案した。
- 大きな屋敷林や井草観音堂などの歴史的建造物等を維持していくことが大事。
- 下井草は、公園等の公共のみどりが少ないため、植物愛好家をはじめとした地域住民による団体を設立し、公共用地だけでなく、民有地も含め、地域の活動を通じてまちのみどりを増やしていきたい。

2班 キャッチフレーズ：ともにつくるみどりのまち



- 公園の緑が少なく、日影がないため、夏は暑すぎて公園に誰もいない。
- みどりのある家が多く、生垣は現状のまま残すべきである。
- スペースが少なくても、小さなプランターとベンチを設け、ひと息付ける空間になると良い。
- 駅前の桜は、下井草の象徴的な木である。桜以外の植物、季節の花等があると良い。（例：ツツジ）
- 商店街にみどりが少ないため、少量ずつでもみどりを配置したい。

3班 キャッチフレーズ：みんなで作る緑の輪



- 駅舎からの景色として2階のコンコースから夕日と富士山が見える。
- プランターなどを設置し、小学生・中学生などと連携してみどりの維持管理を行う。
- 北側コミュニティ道路をくねくね道として整備し、車のスピードを抑制して道路の両端にみどりを増やす。
- 駅をデッキにした場合は、遠くのみどりを増やし、みどりの景観を充実させたい。
- バス停の位置を変更して、バスの配置とみどりの景観を計画的に組み合わせる。

【付箋凡例】

魅力あるみどりと景観

課題のあるみどりと景観

みどりを充実させるアイデア

4班 キャッチフレーズ：北と南 硬いと柔らかい (おしゃれとダサい)の使い分け



- 夕日が見え、山も見える。
- 各住宅に小さな木を1本ずつ植える取組みをする。
- 北側の商店街を、若年層向けに、きれいなお店や新たにお店を始められるような環境にしたい。
- 駅前広場には、桜の下に赤いベンチを設置する。また、子どもが遊べる空間にし、防災ベンチ（かまどベンチ）を設置する。
- 南口商店街は現在の西武新宿線沿線らしいローカルな雰囲気を残したい。
- 構造形式に関わらず側道や線路跡地にはグリーンインフラとして通路脇に細い緑地（野菜・雑草）を設けたい。

6班 キャッチフレーズ：今あるみどりを大切に守る!!



- 下井草は公的な隙間はない。増やすことも大事だが、いかに今ある緑を守り、維持していくかが大事。
- 小規模宅地及び私道に面する生垣などの管理に対する助成制度がないので、一番支援を行うべきである。
- 昔は一番街はにぎわいの通りであったが、現在は、その面影はないため、一番街の歩行者天国は中止すべきである。

8班 キャッチフレーズ：四季つながる回遊空間



- 駅北口を降りた時の視線がローソンや三徳であり、駅の入り口としてのみどりが少ない。
- 休むスペースがもっと必要である。
- 駐輪場や駐車場がコンクリートやアスファルト舗装されており、殺風景である。
- 駅前広場に春のシンボルツリーの桜があるが、もっとみどりが欲しい。
- 駅南口を降りた時の視線が日高屋やバス停であり冬のシンボルツリー（クリスマスツリー）を設けたい。
- 「つながりロード」でにぎわいの動線とし、秋のシンボルツリー（イチョウ）を植える。
- 商店街の中にみどりがほとんどないため、日陰で休めるベンチや植栽があると良い。



これまでの取り組み

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年度 2回
令和5年度 4回
令和6年度 1回
令和7年度 1回

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年度 1回
令和5年度 5回

下井草駅周辺まちづくりワークショップ

整備目標・整備計画図
(たたき台No.2)作成

令和6年度 6回
令和7年度 4回

(仮称)下井草駅周辺まちづくりラボ

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。



まちづくり方針分野別の基本的な考え方

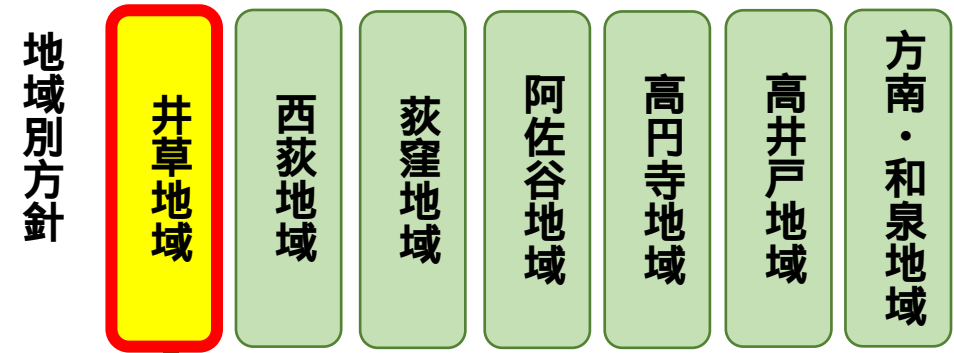
- | | |
|------------------------|------------------------------|
| 交通体系分野
(道路・交通) | ●交通結節点機能の強化
●交通ネットワークの形成 |
| 土地・建物利用分野
(商業・にぎわい) | ●駅周辺のにぎわい拠点形成
●適正な土地利用の誘導 |
| 住環境分野
(住環境・みどり) | ●みどりの保全・育成
●防災・防犯まちづくり |

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)



西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針

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

下井草駅周辺地区まちの将来像

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

下井草駅周辺まちづくりの「これまで」と「これから」

【杉並区】

【地域】

平成 23 年



平成 26 年



平成 28 年



令和 4 年



令和 5 年



令和 6 年



令和 7 年



未定



西武新宿線沿線各駅周辺地区
まちづくり方針の策定

下井草駅周辺地区
まちづくり協議会を設立

下井草駅周辺地区
まちづくり構想を区へ提案

下井草駅周辺地区まちづくり
オープンハウス開催（2回）

下井草駅周辺まちづくり
ワークショップ開催（1回）

下井草駅周辺地区まちづくり
オープンハウス開催（4回）

下井草駅周辺まちづくり
ワークショップ開催（6回）

下井草駅周辺地区まちづくり
オープンハウス開催（1回）

（仮称）下井草まちづくりラボ
開催（6回）

（仮称）下井草まちづくりラボ
開催（4回）

下井草駅周辺地区まちづくり
オープンハウス開催（1回）

下井草のまちの方針・取組の方向性について意見交換

（仮称）下井草駅周辺
まちづくり計画策定

住民主体のまちづくり活動

計画策定と
住民活動
の連携

まちの将来像の実現