

➤ 主な意見

- 歩車分離することは必要（特に、南口東側への車両の進入）
- 乗継の利便性の確保（バスベイ・ロータリー等）
- 交通形態は、旧早稲田通りの一方通行化や補助 215 号線も踏まえ広範囲で検討する必要がある。
- 他地区の例を参照せずとも下井草らしいコンパクトなまちづくりの形成（人優先・コンパクトな駅等）
- 下井草らしさを考える上で、みんなで街歩きしたほうがよい
- 歴史的な視点もいれてほしい。

次ページに続きます。

【駅周辺機能（案①）：歩車分離（北側：バス・タクシー等 南側：広場・人）】



（メリット）

- 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

（デメリット）

- 人と車の交差生じる（高校への通学路があるため）
- 視点的分断が生じる可能性あり

次ページに続きます。

【駅周辺機能（案②：北西部駅前広場）】



（メリット）

- 交通系広場が整備できれば、内部に車両が進入することがないので良い
- 駅北側の活性化につながる

（デメリット）

- 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
- 北側の静かな住環境が乱される

次ページに続きます。

【駅周辺機能（案③：南東部駅前広場）】

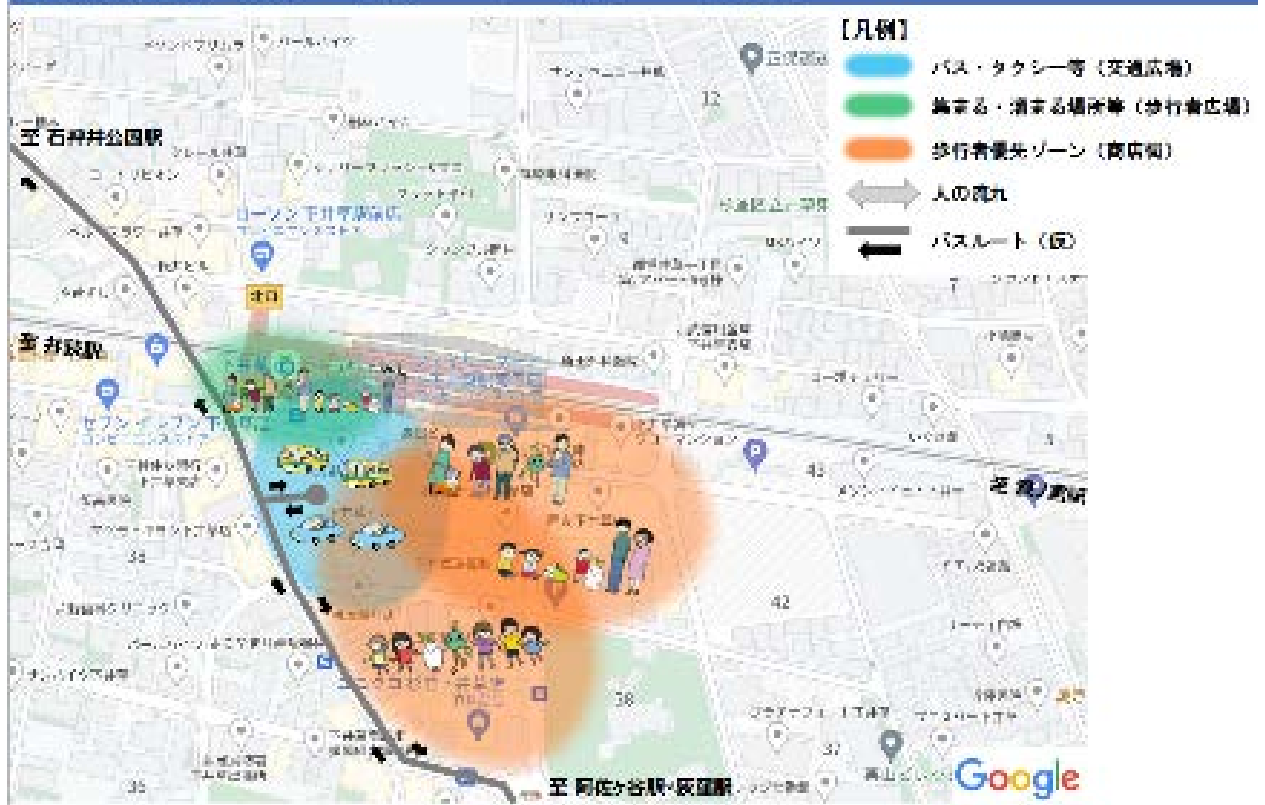


（デメリット）

- 駅前にバスが通ることによる環境の悪化
- 歩いて楽しむという視点の欠如
- 駅から広場までの距離が遠い

次ページに続きます。

【駅周辺機能（案④）：南側：バス・タクシー・人等】



（メリット）

- 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

（デメリット）

- 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

次ページに続きます。

(その他)

- 北側へのにぎわいのあり方
- 商店街の変化は望まない
- 緑化の促進
- 下井草らしい使い方の検討
- 溜まり場・休憩所の確保（集会所、カフェ、シェア系など）
- 駅舎の位置の検討 など

■当日の様子

