

【第4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7月19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

- 1 開 会
- 2 本日の内容及び進め方
- 3 第3回ワークショップの振り返り（12分）
- 4 将来の交通のあり方（案）を検討するうえで考慮する事項等（10分）
- 5 グループワークの説明（5分）
- 6 グループディスカッション（50分）
テーマ：「将来の交通のあり方（案）のとりまとめ」
- 7 各グループ発表（各3分×6グループ）（18分）
- 8 全体取りまとめ（3分）
- 9 アンケート記入
- 10 閉会

【次回】日時：令和5年9月11日（月）

18時30分～20時30分（予定）

会場：区立八成区民集会所 2階 第2・3・4集会室

第3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

(冒頭の番号は、ワークショップにおける班/○は、オープンハウスの意見)

全体について	
視点	いただいたご意見
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまち</p>	<p>2) 駅周辺に整備すべき機能として、小さい子どもは電車を見るのが好きなので、バスや電車を眺めて安心して過ごせるテラスのような場はニーズがありそう。</p> <p>4) 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。</p> <p>4) 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賑わいが実現できるのではないか。</p> <p>5) 旧早稲田通りの歩道が狭く、多くの人が困っている。</p> <p>6) ゆったりとしたまちをつくる。</p> <p>6) 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 隅角を整備して安全確保してほしい。(見通しを良くする) ○ 旧早稲田通りから住宅地をとおり区立八成区民集会所の西側を通るルートは、危険性が大きいのではないかと思う。 ○ 西武新宿線の高架化、地下化を実現してほしい。 ○ 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。 ○ 北側、南側両方ですが、歩行者用の道が狭く、傘をさして歩くことすらできない。子供が小さい時、ベビーカーを押して歩くのが大変でした。歩行者の道も広くなるといいなと思う。 ○ 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。 ○ 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。 ○ バス道路を広げて歩道の幅を広くしてほしい。 ○ 駅周辺道路を車道・歩道の区別をはっきり分けて、通行しやすいように同時に変更検討願いたい。 ○ 鉄道の地下化もしくは高架化により、踏切の解消を早期に進めて欲しい。

<p><2> 交通結節点としての の利便性向上</p>	<p>2) 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。</p> <p>6) 交通広場にはタクシープールやバスベイが必要。ただし、ロータリー式にはしないほうが良い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ タクシープールやバス乗り場の整備をして欲しい。 ○ 地下化とあわせて、タクシープール、バスターミナルを配置して、交通結節点としての機能を設けるべき。
<p><3> 適度にぎわいと 住環境整備</p>	<p>2) 井草観音堂は大きなスペースではないが、フリーマーケットなどが開催されているので、こうした場所も活かすことができると良い。</p> <p>3) 旧早稲田通り北側にも商店街はある。そこをどうするのか検討していく必要がある。</p> <p>4) 歩行者だけの広場が駅と交通広場の間にあると、人が行き交ったり留まったりすることで賑わいも生まれるのではないかと。</p> <p>4) 歩行者系広場には、陽の光が注ぐことも大切だと思う。陽の当たらない広場に人は溜まれないと思う。</p> <p>4) 歩行者系広場は、空間の明るさが大切ではないか。高架になると陽の当たらない空間になりそう。</p> <p>5) 鉄道の地下化を行なって、その上にみどりを増やす。</p> <p>5) 他のまちに合わせるのではなく、下井草らしい現在の駅周辺がいい、大きな広場ではなく、コンパクトで省エネルギー化を基本に考えてほしい。</p> <p>6) 人のたまる場所に、下井草らしい風景をつくっていけると良い。駅のシンボルはやはりサクラか？</p> <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。 ○ 商店街の誘致はどうか。 ○ 新規でワークショップの参加者を募らないのか。(⇒今回のワークショップは、募集受付を終えている。次回何かしら開催する場合、募集内容を検討する) ○ にぎわいの在り方や商店街の活性。 ○ 一番街の話が今までできていない。(買い物タイムの14時～17時の歩行者天国は、誰も通っていない。) ○ 南側の環境が悪い(すぐにでもつぶれそうなお店が多い) ○ 南側は人が回遊できるようにしてほしい。 ○ 外部から出店しても賃料が高くて、1年足らずで撤退してしまう。


	<ul style="list-style-type: none"> ○・日常的な買い物が下井草駅周辺でできないから衰退する一方である。 ○・にぎわいがないと人は出てこない。 ○・にぎわいよりもつながりができる街になるといいです。 ○・再開発によってどこにでもあるような街になってしまうのは面白くない。 ○・駅に降りた時にそこそこのにぎわい、でもうるさくない程度のたたずまいが良くて下井草に住む人も多いと思う。 ○・にぎわいが必要かをもっと議論できると良いと思う。 ○・北口のお店もたくさん閉店していつているので、衰退が心配。 ○・個人商店の方々が、やりやすい？街づくりが良いと思う。 ○・広場やみどりを残すことを大事にしたい。 ○・北、南側両方を活かせるような街にして欲しい。 ○・下井草だけでなく、色々な所から来てくれる街にしたい。 ○・これ以上、にぎやかなまちづくりはいかなるものか。 ○・下井草は、静かな街であってほしい。 ○・西武新宿線の高架、地下については表示されていないが、地下の方が地上でみどりの多いまちづくりができる。 下北沢が良い例。 ○・他の西武新宿線沿線の駅と比べて、下井草駅周辺は商店が少なくてさみしい。商店街がにぎわうようなまちづくりを望む。
<p><4> 地域交通ネットワークの形成</p>	<p>2) 歴史的なものを守る・生かすという視点があっても良い。井草八幡のお練りのルートが、交通ネットワークによって変更するようなことにはしたくない。</p> <p>3) せっかく大きく街が変わる機会なので、旧早稲田通りの安全性が改善されないと意味がない。今回の案では、どれも解決できていない。</p> <p>⇒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。</p> <p>⇒もう少し広域で見たときの交通ネットワークから考える必要があるのではないか。</p> <p>6) 高架化になる場合は、高架下に駐車場や駐輪場を設けると良い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○・補助 215 号線南側から車の乗入れを行うのはどうか。


	<ul style="list-style-type: none"> ○・原宿にある宮下パークのようになると良い。 ○・バス停の距離が遠い→集約されると良い。 ○・旧早稲田通りは、バスが通るので良い。 ○・旧早稲田通りは、一方通行にしなければ、狭さを解決できないので、ベターな案。 ○・タクシー乗り場ができることは、とてもありがたい。現在、踏切があることにより、北口へ行く足が遠のきがち。 ○・直接関係ないと思うが、6月の区議会でも出たが、エイトライナーの実現に注力してほしい。
<p><5> 整備したい諸機能 (使われ方)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 3) 鉄道の上部は高架であれ、地下であれ何かしら施設利用したい。例)カフェ、公共施設、個店、農産物直売所、ミニライブラリー (中高生が溜まれるように)、シェアキッチンなど 3) 阿佐ヶ谷、高円寺のように暗くて怖いようなところにはしたくない。 5) 駅舎は改札の近くにトイレや、駐輪場があった方がいい。 5) 災害時の避難機能を持たせてはどうか。 5) 女性が働きやすい環境を作してほしい。 6) 交番も適切な位置にあると良い。 6) 広い公園がない。 6) 災害時の避難場所の収容人数が足りない。 ○・地下構造にして駅舎としての機能だけでなく臨時避難場所シェルター(ロシアの件)としての利用も見込める。 ○・一つの施設で一つの機能は今の時代に合っていない。 ○・下北沢は良い。あのよう緑化やお店をいれるのがよい。 ○・公衆トイレ整備を求む。 ○・鉄道連立の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。
<p><6> まちづくりの実現性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 2) 広場を求めるにしても場所を確保できるか？実現性を視野に入れてほしい。 2) 駅周辺に整備すべき機能は、鉄道を高架化するか地下化するかによって、作り方や確保できるスペースも変わるので、現段階では検討しづらい。 4) 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

	<p>か。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。</p> <p>5) 土地の所有者の了解を得る必要があり、どうするのか</p> <ul style="list-style-type: none"> ○・連立事業は時間がかかる。 ○・具体的にRO年までに計画がないと進んでいかない気がした。 ○・下井草の将来像を描くことで、住民に事業を動かすことを認識させる事が必要。
<p><7>その他</p>	<p>1) 今回の駅周辺機能の検討範囲が狭く、バス動線や交通広場の検討をする上でもっと大きな範囲をベースに検討できた方がよい(=元々対象範囲として示していた範囲)</p> <p>1) 現場を見ながら判断できると良い</p> <p>2) 歩いて楽しめるまちについては、現在のエリアだけでなく、井荻駅に続く線路沿いにも個店があり楽しめるので、そこまで範囲に入れて考えてほしい。</p> <p>2) 前回ワークショップでは、旧早稲田通りの一方通行化し、歩道を確保したうえでの提案をしたのに、部分的にしか反映されていない。今回提案したすべての案に共通して、前回提案を反映してほしい。</p> <p>6) 北側に交通広場ができれば令和の土地区画整理を記念して「ヒデゴロード」という名称にしてはどうか。</p> <p>6) 駅舎の位置によって周辺の活用方法が異なってくるので、駅舎の位置について議論すべき。ホームの長さは現状 170m くらいある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○・東京都は、構造形式について地下化もちゃんと検討しているのか疑問。情報公開請求した都の資料について高架は平面図と立面図があるが地下は平面図のみの作成だった。東京都へもしっかりと話をしてほしい。 ○・ワークショップの事前資料を当日ではなく事前にHP等に公開してほしい。 ○・今回のワークショップは、平面的な検討なのか？ →西部の用地は使用できない前提で平面的に考えて検討している。※構造形式は関係なし。 ○・構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。 ○・技術的に地下にできないということは無いと思う。 ○・都へ同様の話をしに行ったら地元の意見は反映するので地元自治体へ挙げてほしいといわれた。 ○・下井草駅周辺道路・交通施設整備計画を策定しても、策定してから計画について反対の意見を言ってくる者がいると思う。

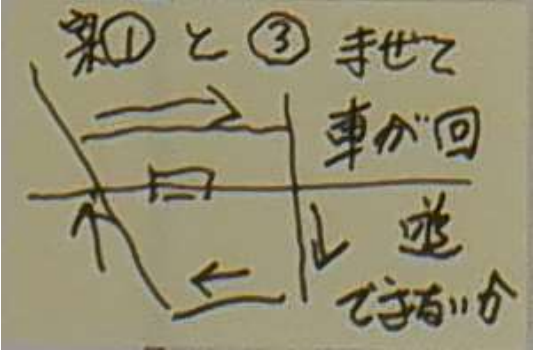
(まちづくりニュースやホームページで周知をしても、見ておらず、計画が策定されてから初めて知ったりするため。)

- ・まちづくりニュースに掲載されている案1～4が見えなくて来た。
- ・本日、前回オープンハウスに来た時に南側がまるっとなくなると聞いて、どうなったのか気になって来た。
- ・もっと自治体が独断で計画を策定して、早期に整備すべき。
- ・何故下井草駅周辺がこういうまちになっているのかという**根本的なところを知るべし**。
- ・地価が上がると良い。
- ・現在の駅を**地中化**して、その地上部を利用することと組み合わせれば検討するに値する案。
- ・柔軟な発想が多かったのが、参考にするのも良いと思いました。
- ・メリット、デメリットを踏まえて、**地域で皆が持てるビジョンが共有**できるといいと思いました。
- ・是非、**地下化**を検討の案を考えて欲しい。
- ・地下化で、地上部の有効活用を考えた方が経済的、時間的、機能的メリットが絶対的に大である。
- ・西武新宿線は地中化で。
- ・地域について、よく知れる機会でした。西武新宿線の高架化などについても良く知れました。また来たいと思います。
- ・4つの案を具体的にしていく段階では、まだないと思う。
- ・ワークショップは9月までで終わり、案の中から選ばないといけないのか？
- ・問4は何か決まっているから？と住民は疑心暗鬼になるのでは？
- ・とにかく、急いで何かを決めるという考えではなく、**計画的なまちづくりを進めて欲しい**。
- ・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。
- ・まちづくりの前提となる下井草駅の**地下化**の方針を早急に決定して欲しい。
- ・地下化か高架化により、理想的な配置が大きく異なる。(早期の地下化をのぞみます。)

【現状】	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>■ダイアグラム <small>【現状の駅周辺道路（バスルート・自転車駐車場（駐輪場））】</small></p>  </div> <div style="width: 65%;"> <p>■意見の集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・こじんまりとした下井草らしい佇まい ・商店街、旧早稲田通りは歩行者や車いすにとって危険 </div> </div>	
視点	メリット	デメリット
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成</p>	<p>4)・住宅地は一方通行が多いので車には不便な反面、静かに保たれていると思う。</p> <p>5)・こじんまりとして下井草らしい。</p> <p>5)・現在は静かで住みやすい。</p> <p>5)・今のままの交通で良い。</p> <p>5)・開発によりコミュニティが壊されては困る。</p>	<p>2)・商店街の中にバスやトラックが往来していて危険。</p> <p>2)・親子や高齢者にとって買い物しづらい。</p> <p>5)・旧早稲田通りが歩行者や車椅子にとって大変使いにくく、危険である。</p> <p>6)・西武線南側の旧早稲田通りにバスを通すのは歩行者優先にならないので良くない。バスルートを一部都市計画道路補助215号線に変えた方が良い。</p>
<p><2> 交通結節点としての利便性向上</p>		<p>3)・石神井公園ルート of バス停が駅から遠くし、どこに降ろされたのか分からなくてとにかく不便！</p>
<p><3> 適度なにぎわいと住環境整備</p>	<p>○・駅に降りた時にそこそこのにぎわい、でもうるさくない程度のたたずまいが良くて下井草に住む人も多いと思う。</p>	<p>○・南の商店街が元気になるための策が必要。</p>
<p><4> 地域交通ネットワークの形成</p>	<p>○・案①ができれば1番良いが、バスの動きを考えると案②か案④のバス用ロータリーが作れば良いと思う。</p>	<p>○・北側道路施設による住民立ち退きの問題あり、仮に道路できても、通り抜けできない道になるだけ。</p>
<p><5> 整備したい諸機能(使われ方)</p>		
<p><6> まちづくりの実現性</p>		
<p><7> その他</p>		

<p>【案①】</p>	<p>■ダイアグラム</p> 		<p>■意見の集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街は歩行者優先、交通機能の集約により歩車分離 ・車の動線を制御し、歩行者のアクセスの安全確保および北側住宅の環境保全
<p>視点</p>	<p>メリット</p>	<p>デメリット</p>	
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成</p>	<p>2)・歩行者空間を確保できそう。 4)・南口側は旧早稲田通り以東にバスを入れないで済むので歩行者空間が確保できるのではないかと。 ○・車と人が分離されるのは良い。</p>	<p>1)・車専用道路を北側に集中させてしまうと道が狭いため危険。 1)・北側住宅地への車のしみだしが心配。 3)・北側に東西方向の道路が通ることになるので、北側からの歩行者アクセスが阻害される。 4)・北口側の道路2本は都立稔ヶ丘高校生の通学経路になっているので、東西に長い交通広場ができることで車との交差が増え危険が増すと思う。 ○・南側の商店街、セブン、シルハの通りが狭くて怖い。</p>	
<p><2> 交通結節点としての利便性向上</p>	<p>1)・バス・タクシーの受け皿を北口に集約するのはシンプルで現実的 → 北側のにぎわいにつながるかも 2)・東側にも改札口を追加してもらえると便利になって良さそうだと。 ○・バス・タクシーはNG。</p>	<p>1)・歩行者広場から交通広場への視線が抜けなため、バスが来たことに気づきにくいのではないかと？</p>	
<p><3> 適度にぎわいと住環境整備</p>	<p>2)・さくら公園では地域イベントを開催されており、そこまでつなげて北側の活性化にもつながりそうだと。 2)・南側にまとまった歩行空間がとれるのであれば、お祭りなどの空間としてとれそう。 ○・北側の賑わい強化にもつながるので、良いと思う。 ○・北側が栄えるようになると良いと思った。 ○・北側に人の流れができるので、一番最良案と感じた。</p>	<p>1)・交通ゾーンから商店ゾーンが分断されていないか？ ○・北側を活性化させようとすると、静かな住宅環境に影響が出てしまうため、両立させるのは難しいと思います。 ○・北側にお住まいの方の意見を聞いて、どちらを優先させるべきが考えられたら良いのではないかとと思う。</p>	

<p><4> 地域交通ネットワークの形成</p>	<p>3)・都市計画道路の南側にバスを通して旧早稲田通りのバスルートを一方通行化することで安全性を向上させる。 (それでも駅北側は現状と変わらない)</p> <p>3)・車の利便性を考えると交通機能はまとめた方が良い。</p>	<p>6)・西武線南側の旧早稲田通にバスを通すのは歩行者優先にならないので良くない。バスルートを一部都市計画道路補助215号線に変えた方が良い。</p>
<p><5> 整備したい諸機能(使われ方)</p>	<p>2)・駐輪場を確保しやすそう。</p>	
<p><6> まちづくりの実現性</p>	<p>2)・北側に場所を確保できそうだ。</p> <p>2)・高架化、地下化いずれにしてもまとまった土地は確保できそう。</p>	<p>1)・多くの建物の立ち退きが必要となる。</p> <p>2)・バスがどう回転するかイメージがつかない。</p>
<p><7> その他</p>	<p>○・一番メリットが大きいように感じられたので、よかったと思う。</p> <p>○・南口はレイアウト変更が難しい。</p>	<p>○・北側は、買収が難しい。</p> <p>○・スペース確保に問題あり。</p>

<p>【案①-2】</p> <p>1)【①と③を合体して車を回す】</p> <p>・案①で北側に集めた車を、駅東側から南に流せば良いのではないかな？</p>	<p>■ダイアグラム</p> 	<p>■意見の集約</p> <p>・駅周辺の境界(フリンジ)部分で車の動線をコントロール</p>
<p>視点</p>	<p>メリット</p>	<p>デメリット</p>
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成</p>	<p>1)・①案の車が北側住宅地に染み出す心配が緩和される。</p>	
<p><2> 交通結節点としての利便性向上</p>		<p>1)・歩行者広場から交通広場への視線が抜けなため、バスが来たことに気づきにくいのではないかな？</p>
<p><3> 適度にぎわいと住環境整備</p>		<p>1)・交通ゾーンから商店ゾーンが分断されてないかな？</p>
<p><4> 地域交通ネットワークの形成</p>		
<p><5> 整備したい諸機能(使われ方)</p>		
<p><6> まちづくりの実現性</p>		<p>1)・多くの建物の立ち退きが必要となる。</p>
<p><7> その他</p>		

【案①-3】

6)・案①をベースに、西武線南側の旧早稲田通をバスルートで無くし、東西に駅の顔となる人のたまる場所を設ける。東西に広場を、中央に人の流れ。


■ダイアグラム



■意見の集約

- ・旧早稲田通りの通行方式を変更し、地域全体を歩車分離
- ・東西に広場を設け、商業の活性化

視点	メリット	デメリット
<1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成	6)・西武線南側の旧早稲田通をバス通で無くし歩行者専用道に、あるいは一方通行に、あるいは荷捌き専用にする、歩行者優先ゾーンが広がる可能性がある。(東側や、旧早稲田通の西側も歩行者優先ゾーンに)	6)・駅北側に太い道路ができると、横断時など危険が増えるのではないかと。
<2> 交通結節点としての利便性向上	6)・交通広場の東側にラウンドアバウト(信号機の無い環状交差点)を。Uターンが簡単に出来る。	
<3> 適度なぎわいと住環境整備	6)・このような環境になれば自然とお店は張りつく(今は歯医者と美容院ばかりが多い)。 6)・東側に出入り口を設けると、少し寂しい東側がお店などで活気づくかも。	
<4> 地域交通ネットワークの形成		
<5> 整備したい諸機能(使われ方)		
<6> まちづくりの実現性		
<7> その他		

<p>【案②】</p>	<p>■ダイアグラム</p> 	<p>■意見の集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者広場が商店街、駅、バス車のハブ機能 ・旧早稲田通りの駅周辺の安全性の向上
<p>視点</p>	<p>メリット</p>	<p>デメリット</p>
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成</p>	<p>1)・旧早稲田通り側に広場をつくれれば、道路の広さも確保でき安全になる。</p>	<p>6)・西武線南側の旧早稲田通りにバスを通すのは歩行者優先にならないので良くない。バスルートの一部都市計画道路補助215号線に変えた方が良い。</p>
<p><2> 交通結節点としての利便性向上</p>	<p>1)・歩行者広場と交通広場が隣接して（分断もなく）良い 3)・車の利便性を考えると交通機能はまとめた方が良い。 4)・交通広場と歩行者広場が隣接しているため、一番コンパクトにまとまるのではないかと。</p>	<p>○・タクシープールか、もっと大きなロータリーが欲しい。</p>
<p><3> 適度なにぎわいと住環境整備</p>	<p>1)・歩行者広場から南側の商店街への人の回遊の流れも生まれる。 2)・さくら公園では地域イベントを開催されており、そこまでつなげて北側の活性化にもつながりそうだ。 2)・南側にまとまった歩行空間がとれるのであれば、お祭りなどの空間としてとれそう。</p>	<p>1)・下井草駅の北側はむやみに改造しない方が良い。北側のにぎわいを取り戻すという意見もあるが、現在の静けさを敢えてこわす必要はないのではないかと。現在、北側には八百屋、自転車屋、豆腐屋、そば屋が残っている。 1)・北口改札の位置の変更により、北側の旧早稲田通りへ人が歩かなくなった。 1)・静けさなのか？賑わいなのか？北側にどのような賑わいがほしいのかを考えていく必要がある。 ○・南の商店街が元気になるための策が必要。 ○・北側の活性化にはつながるが、住宅地への騒音問題がありそう。</p>

<p><4> 地域交通ネットワークの形成</p>	<p>3)・石神井公園ルートของバス利便性は向上される</p>	
<p><5> 整備したい諸機能(使われ方)</p>		
<p><6> まちづくりの実現性</p>	<p>4)・早稲田通りをバス路線とするなら、できるだけ早稲田通りに近いところにある方がまちにバスが入り込まずよいと思う。</p> <p>4)・交通広場に合せて旧早稲田通りの拡幅の可能性もあるのではないか。</p>	<p>2)・北側にまとまった土地がいることを考えると実現性が低そうだ。</p> <p>4)・計画地には住まいや商店もあるので、用地買収は大変だと思う。</p>
<p><7> その他</p>	<p>○・南口はレイアウト変更が難しい。</p>	<p>○・バス・タクシーのスペースをつくるにしても立ち退きの問題があり、全体的構造にメリットなし。</p> <p>○・北側は、買収が難しい。</p> <p>○・スペース確保に問題あり。</p> <p>○・案①と似た感じではあるが、用地買収の問題など、現実的に難しい印象。</p>

【案②-2】

3)・駅改札を旧早稲田通り西側に新設する


■ダイアグラム




■意見の集約

・旧早稲田通りを地下で横断、地上の横断との比較がポイント

視点	メリット	デメリット
<1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成	3)・旧早稲田通りを渡らなくて良い	
<2> 交通結節点としての利便性向上		3)・旧早稲田通りの交通量として、改札を新たに設ける必要があるか？横断歩道があれば良いのではないか？
<3> 適度なにぎわいと住環境整備		
<4> 地域交通ネットワークの形成		
<5> 整備したい諸機能(使われ方)		
<6> まちづくりの実現性		
<7> その他		

<p>【案③】</p>	<p>■ダイアグラム</p> 	<p>■意見の集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅南側を横断する車両動線は、安全性やにぎわいへの懸念 ・交通広場の位置により、バスと歩行者の動線を分離
<p>視点</p>	<p>メリット</p>	<p>デメリット</p>
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成</p>	<p>4)・旧早稲田通りをバス路線とするなら、西友あたりを交通広場にすることで南側からバスを入れることができ、南口側商店街は歩行者中心にできるのではないかと。 ○・内部に車が入ってきてほしくない。</p>	<p>1)・広場と商店街がバス通りを挟んでいてちょっと心配。 1)・駅前の交通量増加が心配。 1)・車が東西に通る案はNG。 1)・駅南側を長くバスを通すべきではない。 2)・現在一方通行でも狭くて通りづらいのに、両側通行になったら、バスやタクシーの往来が難しそう、人の往来も難しそうだ。 2)・西友の脇の道は現状でもトラックの交通量が多いのに、さらに交通量が増えて、南側にある邸宅のみどりをじっくり楽しむようなこともできなくなり、結果賑わいにもつながらなそうだ。 3)・対面交通になることで今よりもバスの交通量が増えることになる。 4)・南口側の商店街をバスが行き来することになるので、今以上に歩きづらくなるのではないかと。 ○・メリットが少なそうだし、あぶないのではないかと思う。</p>
<p><2> 交通結節点としての利便性向上</p>		<p>1)・バス乗り場が駅から離れてしまう。 1)・交通広場までの距離が遠すぎる。 ○・交通により断裂されている感じがします。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ○・機能エリア(交通、広場、商店街)が離れすぎていて利用しにくい案。 ○・バス、タクシー乗り場が、駅から分かりにくく、車の動線と人の動線がかぶるので危険。 ○・こちらは不便かと。
<3>適度にぎわいと住環境整備		<ul style="list-style-type: none"> 4)・改札を分けることで人の流れも分散してしまい、下井草駅ぐらゐの規模だと賑わいも分かれてしまうのではないか。 ○・桜の木の前に憩えるスペースが欲しい。
<4>地域交通ネットワークの形成		<ul style="list-style-type: none"> 6)・西武線南側の旧早稲田通にバスを通すのは歩行者優先にならないので良くない。バスルートを一部都市計画道路補助215号線に変えた方が良い。
<5>整備したい諸機能(使われ方)		
<6>まちづくりの実現性		<ul style="list-style-type: none"> 2)・実現性が低く、あり得ない。 3)・今と同じく駅南側にバスが通ることはあり得ない。
<7>その他		<ul style="list-style-type: none"> ○・デメリットばかりで非現実的。 ○・現在スペースが皆無であり、無理。

<p>【案④】</p>	<p>■ダイアグラム </p>	<p>■意見の集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機能の集約によりすこぶるコンパクトで旧早稲田通りの安全化も広範囲 ・歩行者と車両の動線の密集による危険性および、商店街の変容によるにぎわいの減少が懸念
<p>視点</p>	<p>メリット</p>	<p>デメリット</p>
<p><1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成</p>	<p>4)・旧早稲田通りから商店街にバスが入ってこないで、歩車分離ができて良いと思う。</p> <p>4)・交通広場に合わせて旧早稲田通りの拡幅の可能性もあるのではないか。</p>	<p>1)・各ゾーンが密集しすぎて危険度が増すのでは。</p> <p>1)・密集の心配もある</p> <p>1)・旧早稲田通りから交通広場までの渋滞が不安。 (場所は良くない)</p> <p>2)・交通量が増えて、歩きづらくなりそう。</p> <p>○・③案の反対案である範囲に各機能エリアが集中しすぎて、危険性、混雑で問題。</p> <p>○・商店街の道幅を広くしてほしい。</p>
<p><2> 交通結節点としての利便性向上</p>	<p>1)・広場と商店街からバスやタクシーが見えて良い。</p> <p>1)・人のゾーンに送迎の時など少し車を入れて良い。</p> <p>1)・駅南側を使った全面的な改造であり、一番理想的。</p> <p>1)・一体的でよい</p> <p>4)・交通広場と歩行者広場が隣接しているため、一番コンパクトにまとまるのではないか。</p> <p>○・個人的には南側にまとまっている方が便利と思われる。</p>	<p>○・バス停の問題あり。</p>
<p><3> 適度にぎわいと住環境整備</p>	<p>○・全ての広場がまとまっていたので、にぎわいそうでいいと思いました。</p>	<p>2)・南側に集約され、北側が置き去りにされてしまう。</p> <p>2)・商店街の形が変わってしまい、今ある小さなまちのにぎわいが失われてしまう。</p>

		<p>3)・商店街側にロータリーが入り込んでしまう。</p> <p>○・北側が寂しい。</p> <p>○・南側に偏りすぎていて、北側の衰退につながるのではと感じる。</p>
<4> 地域交通ネットワークの形成		<p>6)・西武線南側の旧早稲田通りにバスを通すのは歩行者優先にならないので良くない。バスルートの一部都市計画道路補助215号線に変えた方が良い。</p>
<5> 整備したい諸機能(使われ方)		
<6> まちづくりの実現性	<p>○・現実的には、タクシープール、バスターミナルは、北側よりも南側の方が、用地買収が少なくて準備は早いと思う。</p>	<p>4)・計画地には住まいや商店もあるので、用地買収は大変だと思う。</p>
<7> その他		<p>○・用地買収の問題も大きい。</p>

【案⑤】

1)・1回目に提案された案
 1)・北は新青梅街道、南は早稲田通りの範囲で、旧早稲田通りのバス動線を見直し、下井草・石神井公園行きのバスルートは駅の1ブロック西側を通して北上させ、阿佐ヶ谷駅行きのバスルートは旧早稲田通りを南下させる

■ダイアグラム



■意見の集約

・駅直近のバスルートを一方通行化し、渋滞を解消し安全性を向上

視点	メリット	デメリット
<1> 歩行者優先の歩いて楽しめるまちの形成		
<2> 交通結節点としての利便性向上		
<3> 適度なにぎわいと住環境整備	1)・案5の一通案に賛成。地下化も。 1)・駅の地上部を有効的に活用できる。	
<4> 地域交通ネットワークの形成	○・西友の裏道通すのはどうですか。 ○・都市計画道路補助215号線を通すのは、良いかも。	○・旧早稲田通りから住宅地をとおり区立八成区民集会所の西側にバスが通るルートは、危険性が大きいのではないかと思う。
<5> 整備したい諸機能(使われ方)		
<6> まちづくりの実現性		○・大規模なバスルートの変更などで大変そう。
<7> その他		○・鉄道地上部に商店街は、現実的なのだろうか。

本日のテーマ
「将来の交通のあり方（案）
のとりまとめ」



日時：令和5年7月19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) 本日のまちづくりワークショップの目的
- 2) 第3回ワークショップの振り返り
- 3) 将来の交通のあり方（案）を検討する上で
考慮する事項等
- 4) グループワークの説明
- 5) グループディスカッション（意見交換）
- 6) 各グループ発表
- 7) 全体とりまとめ
- 8) アンケート記入

閉会あいさつ

1) 本日のまちづくりワークショップの目的

【目的】

○第1回～第3回のワークショップ及び過去3回実施したオープンハウスにていただいたご意見の中でご意見が多かった道路・交通に関する認識共有を図る。

- 区が道路・交通施設整備計画の策定にあたって『考慮する事項』を共有する
- 整備計画の策定に向けて将来の交通のあり方(案)について熟考し、意見交換する

第3回ワークショップの振り返り

**将来の交通のあり方（案）を検討する上で
考慮すべき事項について**

鉄道と道路の連続立体交差化について



Q: 構造形式について考慮するの？
選定はだれがするの？

A: 構造形式(高架または地下)については
考慮しません。
選定は、東京都が行います(現在検討中)

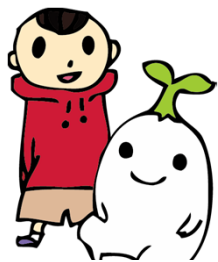


Q: 駅の入出口は、今と変わるの？

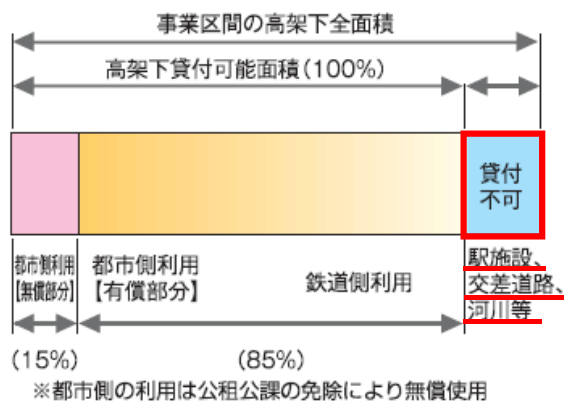
A: 連続立体交差事業では駅の入出口は、
現在と同様の位置にて配置されることが
多いです。



鉄道と道路の連続立体交差化について



Q: 鉄道敷地部分は、自由に利用等できるの？



A: 鉄道敷地部分(高架下・地上部)は、原則鉄道事業者が使用するため自由に利用することはできません。



Q: 他にどんなことを考慮するの？

道路管理者
との協議・承諾

予算

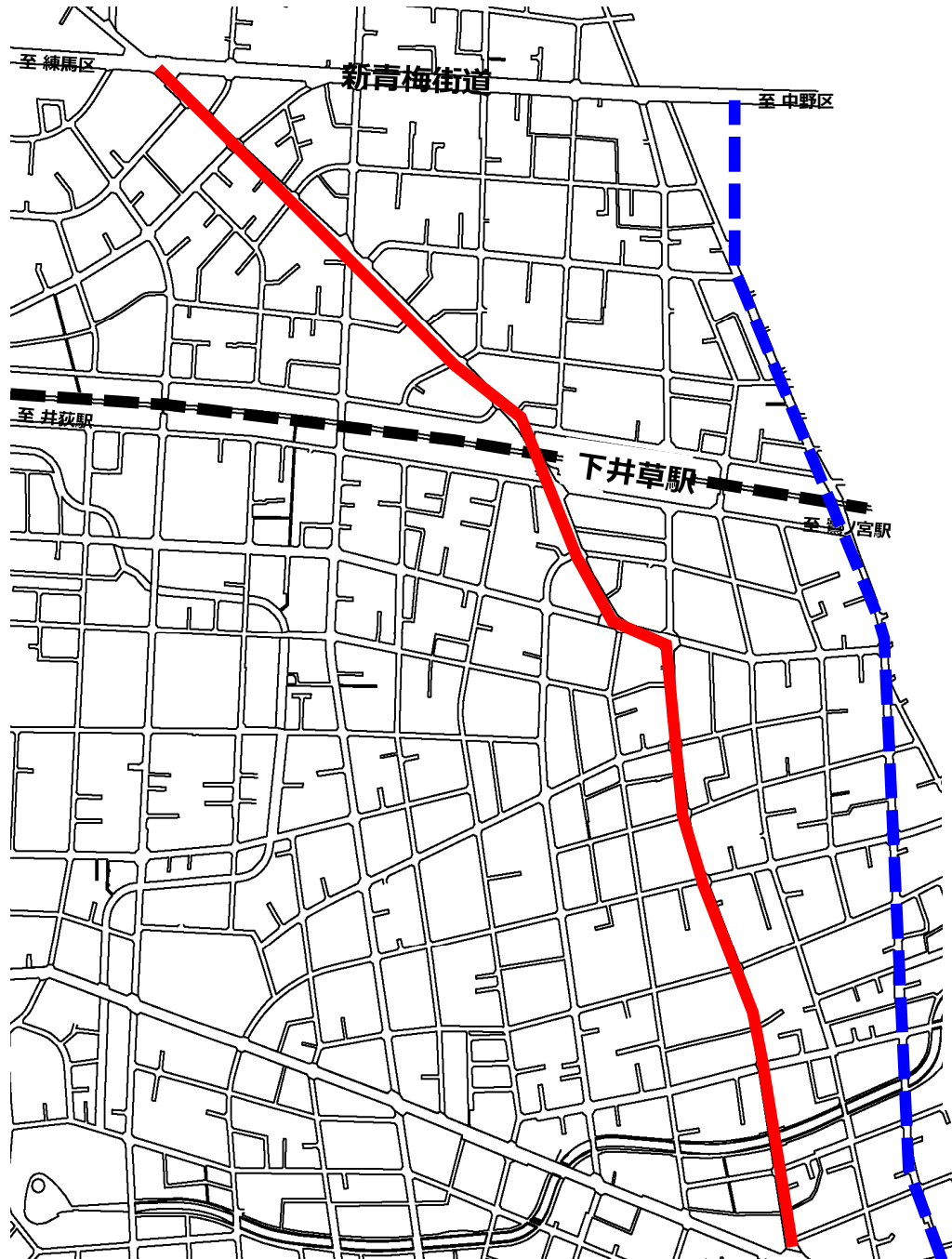
道路法や
道路構造令

交通管理者
との協議・承諾

都市計画法に
基づく位置づけ



旧早稲田通りと都市計画道路 補助215号線について



● 都市計画道路とは

- 都市計画法にもとづいて道路整備計画が決定された道路

● 優先整備とは

- 東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）平成28年3月策定
- 平成28年度から平成37年度（令和7年度）までに優先的に整備すべき路線

● 補助215号線

- 優先整備路線に該当していない
- 整備時期未定

● 旧早稲田通り

- 都道
- 都市計画道路ではない
- 拡幅の計画はない

将来交通のあり方（案）

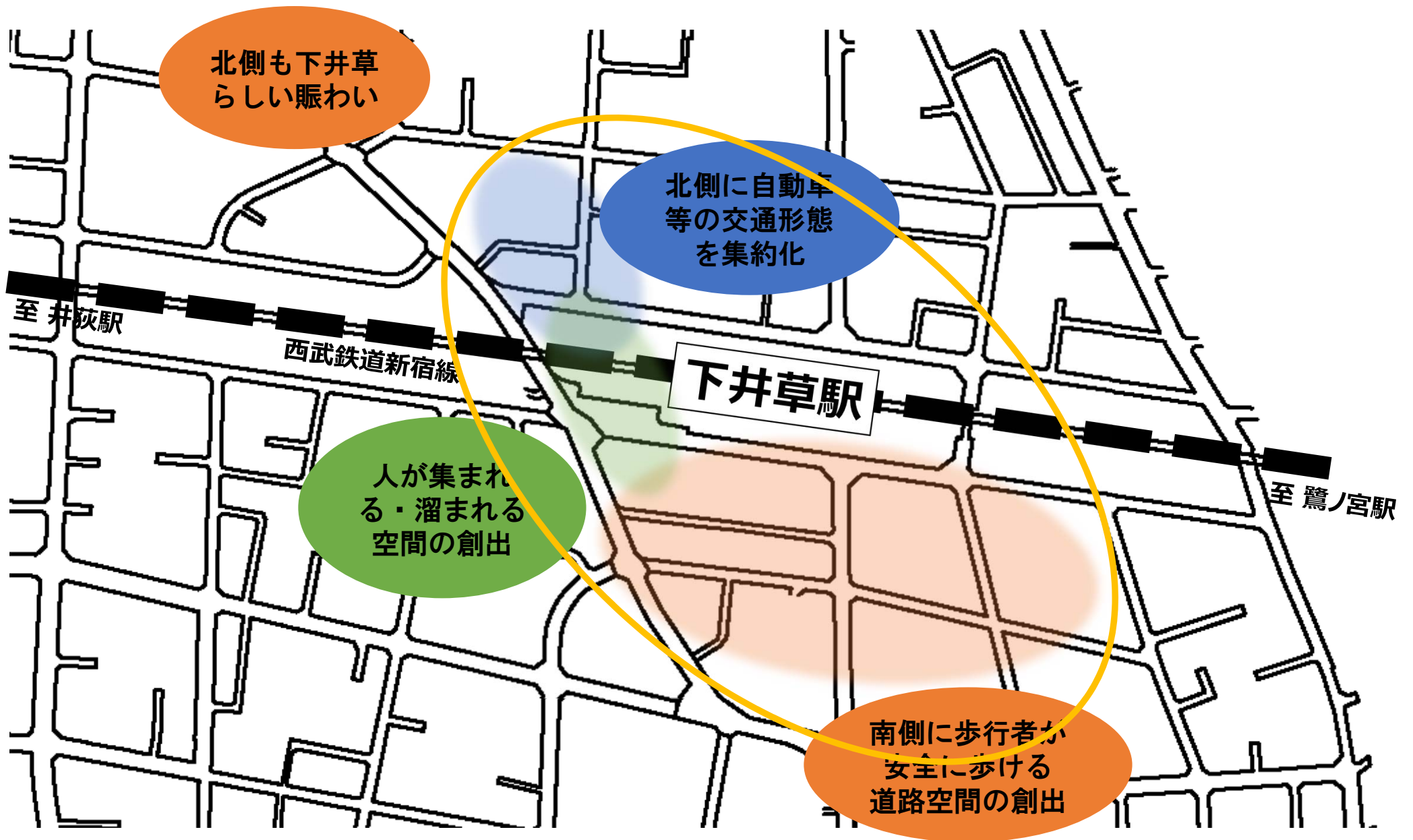
■ 駅周辺における交通機能の基本的な考え方

- 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

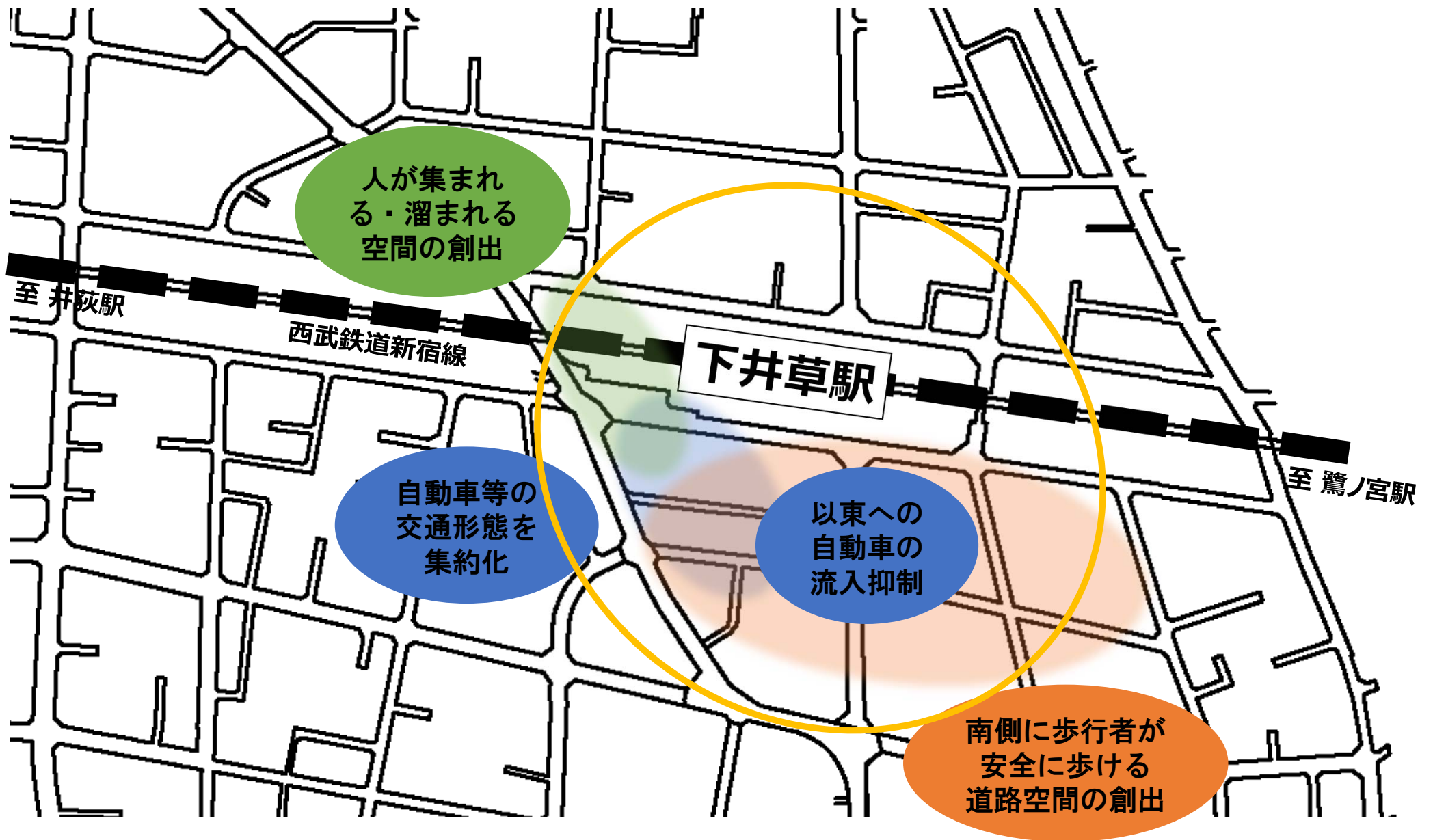
【案1】 北側：交通機能集約 南側：歩行者空間



【案2】 北側：交通機能広場 南側：歩行者空間



【案3】 南側：交通機能広場・歩行者空間

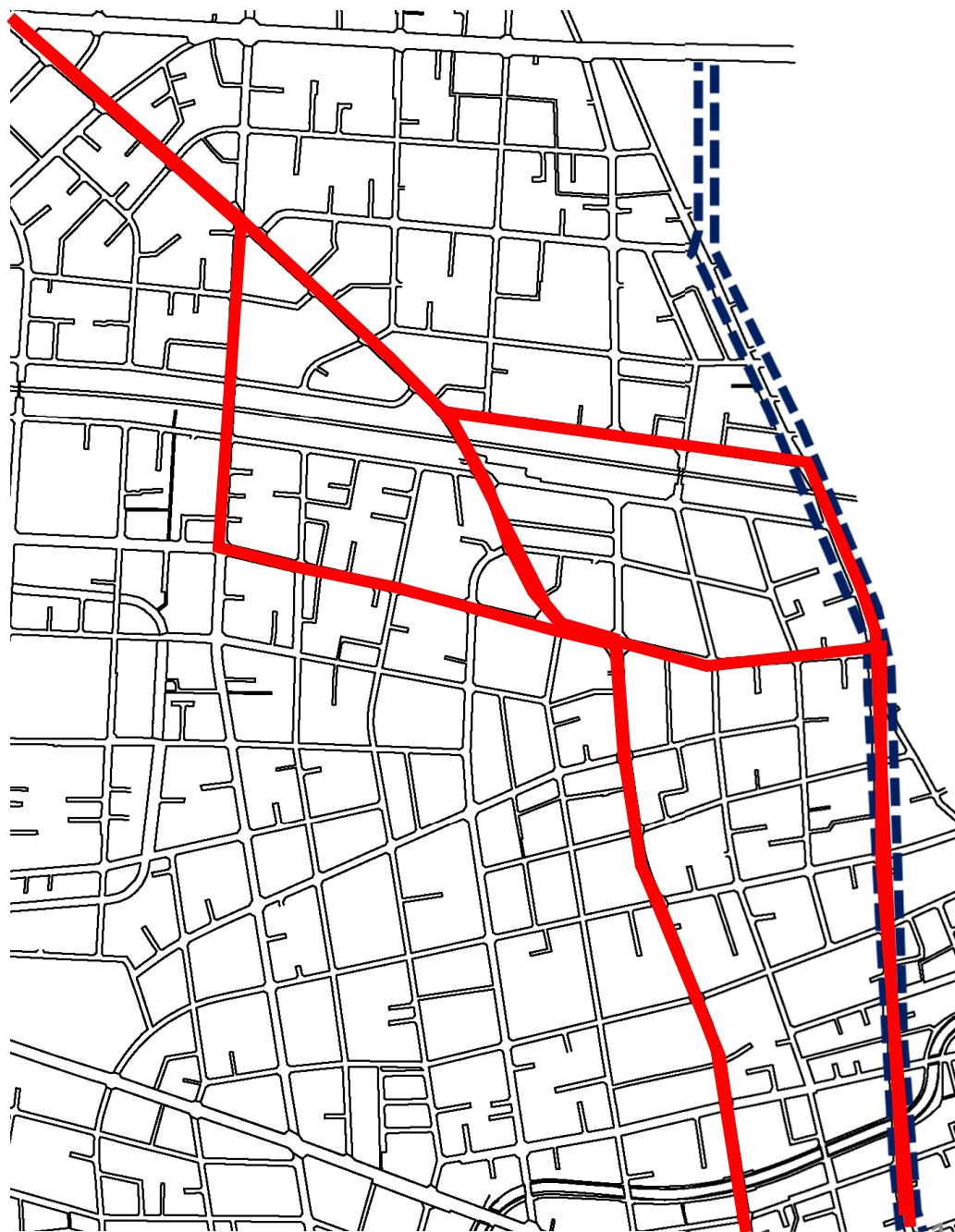


広い範囲を考慮した今後の検討（案）

安全で歩きやすい道

(解決策としてでていた意見)

- 一方通行化
- 拡幅
- 無電柱化
- 段差解消
- 公園や遊歩道の確保



グループディスカッション（意見交換）の進め方

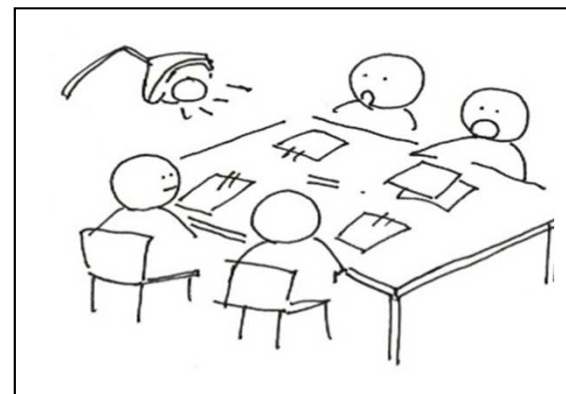
1 各テーブルで意見交換

各テーブルにいるファシリテーターが皆様の意見や疑問、
将来の交通のあり方（案）（3つの案）について聞かせていただきます。
気軽に発言いただければと思います。

『下井草らしいまち』
『次世代に引継ぎたい
下井草のまち』
の将来像とは

『にぎわい空間の具体的
な使い方/過ごし方』
のアイデア

その他



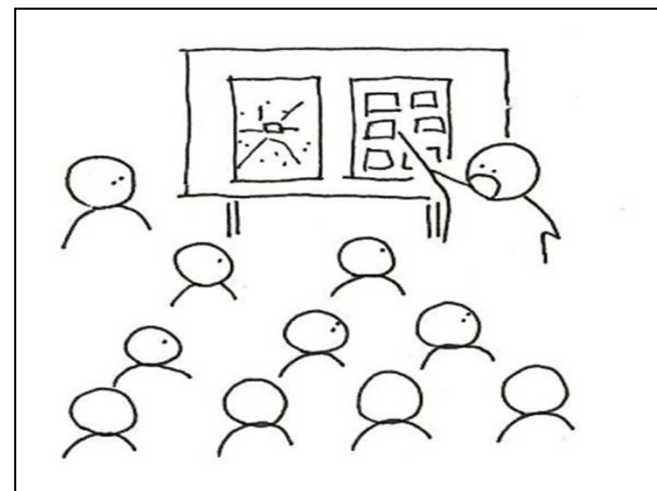
2 各テーブルの意見を全体で共有

各テーブルで出た意見や思い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。



3 各テーブルの意見の全体とりまとめ

各テーブル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。



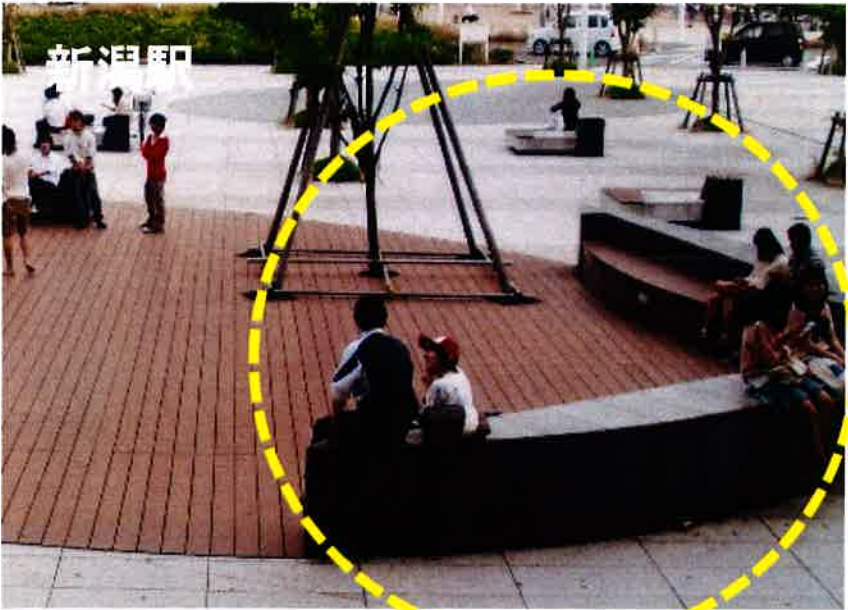
魅力的で使いたくなる広場と道

いろいろな人の視点で想像してみましよう

歩行者系「広場」
余裕を確保した「道」

さまざまな使い方事例

広場編
日常
(ケ)の景



広場編
非日常
(ハレ)の景



道編
日常
(ケ)の景



道編
非日常
(ハレ)の景

