

井萩駅周辺地区 まちづくり構想



平成 26 年 4 月

井萩駅周辺地区まちづくり協議会

目次

I	はじめに	1
1.	井萩駅周辺地区まちづくり協議会とは	1
2.	まちづくり構想の位置づけ	1
3.	井萩駅周辺地区の概況	2
II	井萩駅周辺地区まちづくりの方針	4
1	基本方針	4
2	分野別方針	5
	[道路・交通] ひと優先で、誰にでもやさしいまちづくり	5
	[防犯・防災] 子どもから高齢者まで安全で安心なまちづくり	11
	[商業・にぎわい] 多世代がつながる、個性あふれるまちづくり	14
	[みどり・環境] 歴史、文化、自然など、地域資産を大切に、回遊できるまちづくり	16
	[井萩地区全体] さらにまちづくりを推進するために	19
3	まちづくり構想図	21
■	資料編	
◆	現状と課題	
◆	まちづくり提案（素案）に寄せられた意見と協議会の考え方	
◆	活動経緯	
◆	参考資料	

I. はじめに

1. 井萩駅周辺地区まちづくり協議会とは

井萩駅周辺地区では井萩駅を含む区間が、鉄道立体化の事業候補区間に位置付けられたことをきっかけに、今後のまちづくりのあり方を検討する必要性が持ち上がりました。

平成22年6月から町会・自治会、商店街振興組合、小学校PTAの代表で構成される有志による勉強会で検討を重ね、平成23年9月に井萩駅周辺地区まちづくり協議会を設立、今日に至ります。

定期的開催される全体会、運営委員会のほか、構想案を具体的に検討する部会（道路・交通、防犯・防災、商業・にぎわい、みどり・環境、企画・交流）により、検討及び活動を行ってきました。

本協議会は、杉並区まちづくり条例に基づく「まちづくり構想」を杉並区に提案することが目的のひとつではありますが、今後も本構想を指針に地域と杉並区が協働で、まちづくり活動に取り組むことを望みます。

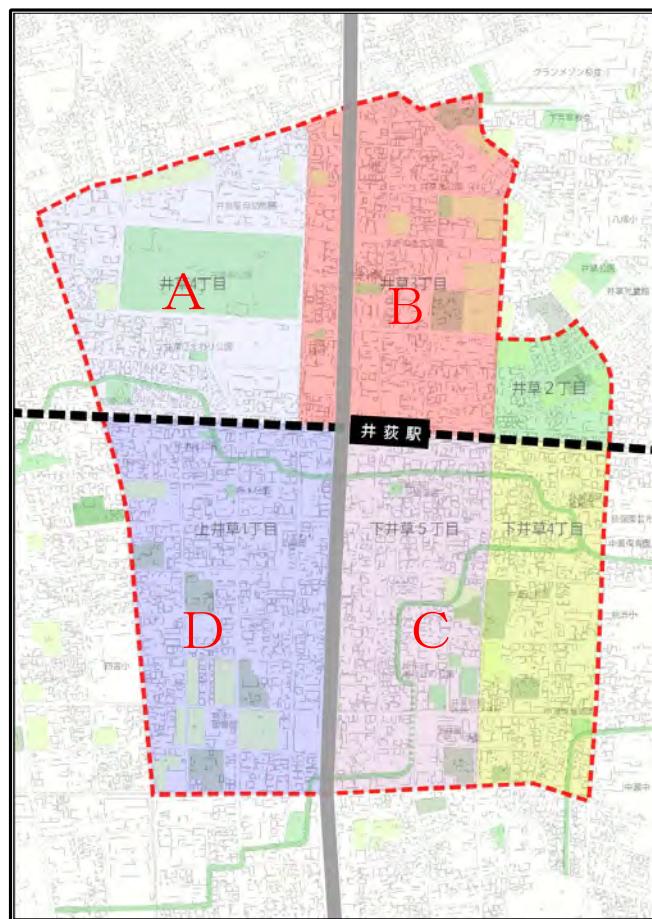


図. 井萩駅周辺地区まちづくり検討対象地区

2. まちづくり構想の位置づけ

本構想は、杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）の地域別方針（井草地域）を踏まえて、井萩駅周辺地区のまちづくりの方針として検討したものです。

井萩駅周辺地区まちづくり協議会が定期的に話し合いを重ね、作成した構想案をまちづくり検討対象地区内に周知し（全戸6850部配布）、地域からの意見を集約、反映させ完成しました。

3. 井荻駅周辺地区の概況

井荻駅周辺まちづくりの対象地区は、西武新宿線井荻駅を中心として、井草 4 丁目、井草 3 丁目、井草 2 丁目の一部、下井草 5 丁目、下井草 4 丁目の一部、上井草 1 丁目などを含む南北 1 キロメートル、東西 0.7 キロメートル、面積約 90 ヘクタールの地区です。平成 24 年度の統計資料によれば居住人口約 12,400 人、世帯数約 6,900 世帯となっています。この 10 年間で地区内の人口は 107%、世帯で 113%と増加傾向にあります。

井荻駅周辺地区は、杉並区の最北部に位置し、昭和初期に区画整理され、背後にみどり豊かな田園地帯を残しながら静かな郊外住宅地を形成してきました。昭和 2 年（1927 年）、西武新宿線（当時の西武村山線）が開通したことでさらなる発展を遂げ、第 2 次世界大戦以降、特に昭和 30 年代の高度経済成長とともに宅地化が急激に進んだことで、農地や緑地が減少していきました。

地区内には蛇行して流れていた井草川を埋めて作られた遊歩道があり、その一部は「科学と自然の散歩みち」として地域住民に親しまれています。昭和 12 年（1937 年）には工業技術院機械技術研究所が設けられましたが、昭和 55 年（1980 年）つくば市へ移転し、その跡地は井草森公園として平成 8 年（1996 年）に整備されました。また、平成 9 年（1997 年）には、環状八号線の側道として西武鉄道を跨ぐ井荻陸橋ができ、平成 11 年（1999 年）に環状八号線の踏切が除却されました。長い間、地域住民に大きな負担を強いた環状八号線のトンネル化工事は、平成 13 年（2001 年）にようやく完了しています。

一方で、西武新宿線と立体交差化した環状八号線という交通インフラによって地区が 4 分割され、生活の利便性が奪われているのが実状です。その意味から西武新宿線の連続立体化はこの地区の将来に様々な夢を描かせるものです。

また、井荻駅周辺の状況は同じ井草地区にありながらも上井草、下井草とは異なっています。上井草はスポーツ施設やアニメ産業による活動性、下井草は阿佐ヶ谷、荻窪などへの交通の利便性からか人の流動が多い印象です。それと比較して井荻は早くから駅の南部への住宅立地化が進み、専用住宅地の様相を呈して今日に至っています。ひと言でいえば「駅前商店街を抜ければ、閑静な住宅地」というのが井荻地区の特徴といえます。

比較的大規模な商業施設として西武新宿線の南にピーコックストア、北にサミットがあり井荻駅を中心に南北に商圈を形成しています。旧来からの地元商店が少なくなっていることは、今日の商業事情を反映するものです。

この地区を詳細にみると、先に出ている 4 分割された地区それぞれに異なる特色があることに気が付きます。4 地区を A 地区（北西部）、B 地区（北東部）、C 地区（南東部）、D 地区（南西部）と呼び、特色を挙げると次のようになります。

A 地区は、中央部を占める井草森公園、公園の南の大駐車場、ケアハウス、スーパー・サミット、家電量販店コジマ、医療施設などが目立ち、西武線に近い場所に住宅が集中しています。

B 地区は、農地、緑地が多く、低層の住宅地として良好な環境を維持しています。一方で人が集う施設、商店が目立たず、「自然と科学の散歩みち」の名称は付いているものの、整備が十分とは言えません。井荻駅ホーム際に建設資材プラントがあり、住環境上、心配な点も多々あります。

C 地区は、駅前東側商店街に接しており、井荻駅が開設されて以来、早くから住宅地として開発され

た地域です。旧井草川遊歩道が地区内を走り、杉並区選定の残したい屋敷林、井草地区区民センターがあり、戸建住宅のみどりの多い住宅地といえます。

D 地区は、駅前西側商店街に接し、旧井草川遊歩道もあり、全体として閑静な住宅地を形成しています。柿木図書館の東側を蛇行する道路は住宅地内の静寂と安全のための試みとして作られ、生産緑地（庭木などの栽培）が多く、緑被率の高い地域となっています。

このように住宅地として安定した環境を維持してきたこの地域にも近年目立った変化が見られます。商店街に空店舗が目立ち、宅地が細分化され、みどりも少なくなっています。他方、高齢者向けの共同住宅（シニアハウス、グループホーム）の建設等もあり、この傾向は更に顕著になると予想されます。まちづくりの検討は、こうした地域の動向に配慮して進めてきました。

Ⅱ 井荻駅周辺地区まちづくりの方針

1. 基本方針

(1) まちづくりの目標

ひとにやさしく、多世代がつながり、井荻らしさを活かしたまちづくり

(2) 基本方針

－ 5つの基本方針－

■道路・交通 『ひと優先で、誰にでもやさしいまちづくり』

道路・交通については、交通弱者に配慮し、生活者・歩行者の安全を第一とする、誰にでもやさしいまちをめざします。

■防犯・防災 『子どもから高齢者まで安全で安心なまちづくり』

防犯・防災については、西武新宿線や環八で4つに分けられている地区がいざという時に連携して機能する、安全で安心なまちをめざします。

■商業・にぎわい 『多世代がつながる、個性あふれるまちづくり』

商業・にぎわいについては、井荻にとって商業の活性化だけがにぎわいではないという切り口で、個性あふれるまちをめざします。

■みどり・環境 『歴史、文化、自然など、地域資産を大切にし、回遊できるまちづくり』

みどり・環境については、閑静な住宅地である井荻地区を基本にしながら、地域資産を大切にし、回遊できるまちをめざします。

■井荻地区全体 『さらにまちづくりを推進するために』

井荻地区として、まず、何から取り組むべきか、どのような計画にするか等、区民と行政が協働で検討し、継続してまちづくりに取り組むことをめざします。

2. 分野別方針

まちづくりを進めるにあたっては、地域と行政で協働で進めることが基本ですが、分野別方針では、主に取り組むべき担い手を（ ）内に記します。

- ：主に地域が取り組むこと
- ：主に地域が行政・関係機関に働きかけること
- ◎：主に地域と行政・関係機関が協働で取り組むこと

【道路・交通】 ひと優先で、誰にでもやさしいまちづくり

井荻地区は、先人たちの偉業により、整然とした区画という恩恵を現在でも受けています。しかしながら環状八号線の整備とともに、人口の増加、及び事業者や商店の消長と土地の細分化が進み、西武新宿線も車両数、運行本数の増加など交通環境が大きく変化しているのにもかかわらず、道路・交通事情はそれらの変化に対応しきれていません。

良好な居住環境を維持し、いざという時の災害に備えるためにも、高齢者、病人・けが人、障害者、子どもたちといったいわゆる交通弱者に配慮し、生活者の安全・安心を第一とする「ひと優先で、誰にでもやさしいまちづくり」をめざします。

また、今後は、構想をより具体化して進めるために、行政機関（杉並区、警察、消防署など）や交通機関（鉄道、バス、タクシーなど）と連携をはかりながら、本提案の実現に向け、検討を続けていきます。

(1) 西武新宿線の連続立体交差事業の早期実現 (◎)

- ・西武新宿線によって地区の南北通行が分断され、不便な地下通路と、危険な踏切に頼っています。連続立体交差事業はこれを解決するばかりでなく、駅舎の改修によって乗降客の利便性、安全性の向上が図られます。また、駅前交通広場の整備によって、タクシー乗場の設置、バス乗場の拡充とバス路線の増設が可能となります。さらに高架化や地下化により、高架下や線路跡地などの新たなスペースが生まれ、防災倉庫、緑地公園、歩行者道路、商業施設などへの有効利用も期待できます。
- ・今後、連続立体交差事業の早期実現を働きかけるとともに、現状でも可能な範囲で安全便利を目的に井荻駅周辺の改善を提案します。

(2) 井荻駅周辺の整備と南北交通の不便解消 (□)

A 井荻駅の改善

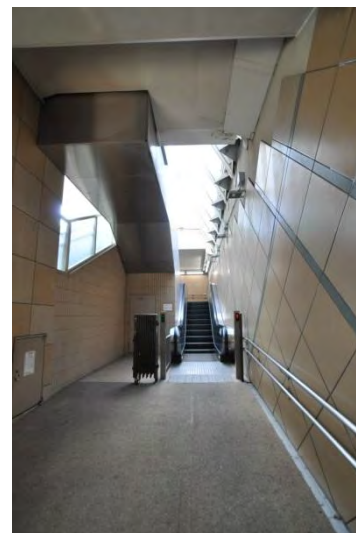
- ・井荻駅周辺をバリアフリー基本構想の重点整備地区に指定し、井荻駅および駅周辺のバリアフリー化を進めることが必要です。
- ・連続立体交差事業の実現までに長期の時間を要するため、その間においても地域の南北移動、井荻駅の乗降の利便性を向上することが望まれます。
- ・地下通路が改善されるまでは、障害者、高齢者、車椅子等の利用者のため井荻駅舎の自由通路化を早急に推進します。また、駅員に声をかけることで、改札内を通過して南北移動ができることを広く

知らせ、誰でも自由に利用できるよう改善を望みます。

- ・ 駅橋上に改札口を置き、跨線橋は南北自由通路にする方法（下井草方式）や、現在の環八側道の地下通路を利用して地下改札口を設置する方法（荻窪方式）を提案します。
- ・ 駅北口付近に保育園が開園し、人の流れが多くなることが予想されるため、広場のある駅前の整備を望みます。

B タクシー乗り場の設置

- ・ 井荻駅前にタクシー乗り場と待機所を設置する要望は地域から多くありますが、連続立体交差事業の実現までは難しい状況です。それまでは、タクシーが利用しやすい環境となるよう、井荻駅前に無線配車専用の電話機の設置などを働きかけます。また、連続立体化が実現する前でも可能な限り、駅舎の改造、駅前の整備などの機会に、タクシー乗り場の設置を働きかけていきます。



地下道エスカレーター

C 環八地下通路の改善

- ・ 現行のエスカレーターは上りしかなく、折り返しながら2段階で上るため反対側に下りることになり、使い勝手が悪く不便です。1段階で結べるエスカレーターを上下ともに設置することを推進します。また、障害者、車椅子、ベビーカー、手押し車を使う方が負担にならぬよう、南側、北側の2箇所にエレベーターの設置を望みます。
- ・ 地下階段の手すりは、大きく湾曲しており、障害者、高齢者には使いにくい。ため、動線に沿った改修を望みます。また、夜間でも安心して歩けるよう、照明設備を拡充し、緊急時の連絡手段としてインターホンなどによる連絡手段の確保を提案します。
- ・ 地下通路を明るく楽しいまちの広場の延長になるような空間にするためのデザインは、総合的な視点をもって改修することが必要です。計画づくりの際は、コンペ方式を取り入れるなど、住民にも開示され、意見も広く募るような方法での実施を提案します。
- ・ 以上の項目については、利用者は不便を感じており、緊急性が高いと考えます。早急な取り組みを望みます。



地下道

D 自転車駐車場の改善

- ・ 環八側道地下に設置された自転車駐車場は地下に深く、勾配がきついため、使いづらいのが現状です。登り坂部分に自転車搬送用コンベアをつけるなど、駐輪場の改善を望みます。

E 歩行者用踏切の拡幅など

- ・ 駅周辺の歩行者用踏切は、開かずの踏切で、幅員がそれに接する区道の幅の1/3程度しかありません。現在、自転車、歩行者が集中してその踏切を活用しています。段差もあり、幅員も狭いため、混雑し、非常に危険な状態です。そこで、井荻駅の東側「下井3踏切」、西側「井荻2踏切」については、連続立体交差事業が実現するまで暫定的に、歩道幅を2倍以上に拡幅するなど、歩行者、自転車がその場所にたまることなく、スムーズに交通



地下に設置された自転車駐車場

ができるような仕組みや整備を検討します。同時に線路の溝幅の改善も望めます。

(3) バス路線の変更、バス停留所の整備等 (◎)

A 環八側道でのUターン経路への変更

- ・現在、駅前商店街を通過しているバス経路について検討を重ね、環八側道をUターンする経路への変更を関係機関に働きかけているところです。もしそれが実現可能となった際は、バスの経路変更に伴う駐停車対策を行うとともに、Uターン部の道路を広げる改修工事を依頼します。改修工事を機会に、Uターン部の信号を歩車分離型信号に変えるなど、歩行者、自転車などがバス転回中に絶対に入り込まない安全対策を行う必要があります。

B バス停留所の整備

- ・現在のバス停留所は、歩道が狭い箇所に設置されていることから、バス利用者が集中し通行に問題があります。またバス停留所には屋根がなく、雨天時は不便です。遊歩道側に歩道の幅員を拡げるかバス停を移動する（例：りそな銀行とピーコックとの間）ことで、屋根が設置可能なバス停を整備し、歩行者の安全を確保する必要があります。



バス停留所

- ・荻窪方面のバスで、バス停留所「井荻駅」に寄らずに「井荻駅入口」に停まるバスがあります。近い距離にあるので、「井荻駅」バス停に「井荻駅入口」発の時刻表を備えたり、また、行き先別のバスの運行状況や到着予定を知らせるシステムの導入を要請していきます。

C バス路線の増設

- ・井荻駅から杉並区役所経由、阿佐ヶ谷駅行きのバスがあると便利です。また、実現しない場合には、公共施設を巡るコミュニティバスの運行を提案します。

(4) ミキサー車等事業用自動車通行の安全対策、及び周辺待機車の解消等 (◎)

- ・この地域はその大半が住宅地であるにもかかわらず、ミキサー車や大型車が頻繁に通行しています。このため道路面の痛みが激しく、また、大型車通行禁止の道路にも入り込み危険を感じます。周辺道路には待機車の駐車が目立ち、交通に支障が出ています。
- ・生活者の安全・安心を第一とした地区となるよう、事業者と協議を重ねて行きます。特に保育園、学校までの通学路等については、歩行者の安全確保を第一に考えるよう要望します。事業所の近くに新たな保育園が開園したことを考えると、早急に解決することが望めます。必要に応じて、行政や関係機関とともに話し合いを重ねていくことで、根本的な解決策を探ります。

(5) 住宅地内生活道路の抜け道防止対策による安全の確保 (□)

－「ゾーン30^{*1}」の指定をにらんで－

A 道路上での自動車の速度抑制（狭さく、スラローム、カラー舗装など）

- ・一方通行路で歩道幅が比較的広く取れ、速度の抑制効果が期待できる道路は、スラローム道路、カラー舗装、ハンプ、狭さくなどの対策を提案します。

- ・すでにこの地域で導入されている柿木図書館東側を南北に走るスラローム道路、また隣接の上井草スポーツセンター東側を南北に走るスラローム道路などの有効性と安全性の検証が必要です。

B 交差点での自動車の速度抑制（ハンプ、イメージハンプなど）

- ・交差点の安全対策、自動車の速度抑制のために、交差点中心部に地中埋め込み式の点滅電飾の設置、カラー舗装などによる注意喚起など、すでに一部で行われている取り組みを推進します。さらにハンプやイメージハンプによる速度の抑制による有効性、安全性を検討し、さらなる交差点の安全対策を求めます。

C 「科学と自然の散歩みち」の安全対策

- ・遊歩道から西武線の「下井4踏切」を渡り、井草森公園に向かう道路は、「科学と自然の散歩みち」の一部になっていますが、自動車が速度を上げて走ることが多いため、上記A、Bの方法を導入するなど安全面の確保が望まれます。

D 交通標識の適正配置と気配り

- ・下井草5丁目交差点で環八側道を横切って下井草方面に向かう道路（下井草東西通り）の脇には交通標識が多数あるが、電柱や広告類に紛れて見づらく、交通の規制や警告が分かりにくいという声が挙がっているため、設置場所の見直しを提案します。

E 通り抜け道路対策

- ・西武新宿線の北側、環八側道、新青梅街道、八丁通りに囲まれた区域は、「車両通行止め（居住者用車両を除く）」になっていますが、通り抜ける車が見られます。標識を見やすい箇所に設置し、生活者優先の区域にする必要があります。
- ・この区域で西武新宿線すぐ北側に沿う道路は、道路幅員が狭いにもかかわらず、両側通行になっていて危険です。近隣住民の意向、警察署等の関係機関の方針も確認した上で、必要あれば「ゾーン30」の目的に沿い、一方通行にするなど、歩行者空間の確保を進めていきます。また、西武新宿線南側「井荻2踏切」から西に八丁通りまでの道路についても、両側通行から一方通行への変更を検討します。

F 住宅地の道路上にはみ出している生垣などの剪定、障害物の解消

- ・住宅地のなかには、生垣が繁茂して道路上にはみ出していたり、道路標識を隠してしまうことで交通の妨げになっている箇所があります。また、住宅の塀沿いの道路に、鉢植えなど障害物を置いている箇所もあります。繁茂した生垣の剪定や障害物の除去などを働きかけることで、歩道の確保、自動車の交通安全を図ります。また、生垣などの維持管理に関する自主ルール等の仕組みづくりに取り組みます。

※1：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

（警察庁交通局 http://www.npa.go.jp/koutsuu/kisei32/H25_zone30.pdf）

(6) 歩道とその周辺の安全対策 (□)

A 歩道幅の確保とガードレールの適切な設置

- ・井草森公園北側の新青梅街道沿いの歩道は狭く、自転車とのすれ違い時は危険です。現時点で歩道を拡幅する場合、公園側の低木帯、もしくは、車道側の植栽帯を削るしかなく、みどりの保全の視点からは望ましくありません。そこで、車道幅員は十分なことから、自転車専用道路を車道側に設けることを提案します。

B 横断歩道と歩道との段差解消

- ・車椅子やカートを利用する人や高齢者等に配慮し、横断歩道と歩道との段差解消を進めます。段差の解消が難しい箇所については、段差があることの表示を適切な場所に設置することを提案します。

C 点字ブロックタイル、音響信号機などの適切な配置

- ・歩道の点字ブロックタイルが適切に配置されていない箇所があります（井草森公園北側の新青梅街道沿いの歩道に設置されたブロックタイル、環八側道と早稲田通りが交差する清水3丁目交差点で、ブロックタイルが交差点に向かうのではなく、後方の植栽に向かうブロックタイル）。また、音響信号機の押しボタンやスピーカーの位置が不都合に設置されている例が見受けられます（りそな銀行と駅側を結ぶ横断歩道に設置された音響信号機）。バリアフリーの視点からもそれらの適切な配置を提案します。

D 車道と段差のない歩道への駐車対策

- ・歩道と車道の間段差がない箇所については、歩道へ乗り入れた違法駐車を見かけます（井草森公園の南側を東西に走る一方通行道の左側歩道）。住宅前や駐車場の出入口を除いて、ガイドポール、間隔をあけたガードレール、アーチ型のパイプなどの設置や植栽等で工夫し、歩行者空間を確保することを望みます。

E 街路樹など大木の歩道上の根方処理

- ・環八沿道の街路樹の根元はタイルに塞がれていますが、樹木の生長とともに、根がタイルを押し上げ、歩道に凹凸が見られるようになっていて、歩行者にとって危険です。道路管理者に改善を求めます。

F 電柱のセットバック、地中化

- ・自動車、歩行者相互の安全確保のためにも、道路の改修時に合わせて電柱のセットバックを推進することが必要です。長期的には電線類の地中化が望まれます。

(7) 商店街を中心とした区域の安全性と利便性の向上 (○)

A 違法駐車(駐輪)と看板等障害物の解消

- ・商店街の違法駐車や看板等の路上占有が目立ちます。また、「駐車(駐輪)禁止」のための三角コーンや看板、コンクリートブロックや大きな鉄柵などは景観上の配慮に欠け、歩行者にも危険であるため、それらの撤去や整理等、改善を提案します。商店街にはなるべく徒歩で来ていただけるよう、地域で「井荻ルール」を創り啓蒙します。

B 駐車(駐輪)場や荷捌き場の確保

- ・北口、南口の大型店は、駐車場、荷捌きスペースが整備されているものの、小型店では整備が進んでいない箇所もあります。道路に面しスペースに余裕がある所有者には、私有地を駐車(駐輪)スペースに提供してもらえよう、協力を要請します。また、店舗には、来客者への駐車場案内の協

力を要請し、違法駐車をなくします。同時に環八側道西側の遊歩道を荷捌き所として利用することを検討します。

C 親切な案内板の整備

- ・ 駅前の案内板は、南口、北口ともに十分な内容が表示されていません。また、南口の案内板はわかりにくい場所に設置されています。専門家のアドバイスをもらいながら、以下の項目を表示した案内板を整備します。特に、井荻駅からの案内を充実させるよう、案内標識の改善を望みます。

[案内標識に特に記載が必要と考える施設]

- ・ 一時避難所、広域避難場所（公園等の案内）
- ・ 交番
- ・ AED 設置場所
- ・ バス停留所、タクシー乗り場（又は呼び出し電話番号）
- ・ 駐車（駐輪）場
- ・ 学校、公共施設
- ・ 散歩道、遊歩道などのコース

井萩駅周辺地区は、南北が西武線、東西が環八で分断されているため、地震など災害時の避難や救援の受入れに支障が出る可能性があります。日頃使用している踏切は電車の停止などで通行不能になるかもしれません。幹線道路での車両火災も不安です。南北通行用の井萩駅地下歩道の階段は急傾斜で使い勝手が非常に悪く、高齢者や身体障害者は事実上使用することが困難です。また、駅前の商店街は古いビルも多く、倒壊や火災が懸念されます。井萩地区の遊歩道はみどり豊かで当地域の貴重な資産ですが、夜は暗く、ひと気がなく、敬遠されています。旧井草川などで近年心配されている豪雨時の浸水対策も必要です。防犯・防災には緊急時だけでなく、日頃の的確な情報伝達と訓練が欠かせません。一部聞こえにくい防災無線の整備や大きな見やすい案内板が必要です。関係者だけでなく、多くの住民が参加できる訓練の場を提供、工夫する必要があります。

(1) 事故や犯罪のないまちづくり (○)

A ひったくり・空巣対策

- ・当地域の防犯パトロールは比較的充実していますが、さらに強化し、そのための人材確保も必要です。
- ・当地域で発生しているひったくり防止のためのグッズ「ひったくり防止カバー（くるみちゃん）」の利用や啓蒙が必要です。
- ・みどり豊かな家屋が多いのですが、侵入盗を防止するためには外から見通しのよい塀や垣根が効果的であり、美観的にも優れています。
- ・防犯カメラの設置や設置に対する助成制度が望まれます。
- ・長期間留守にする場合には、その間、警察に巡回パトロールを依頼する制度がありますが、あまり認知されていません。積極的に周知し、活用すべきです。
- ・駅北側には交番がなく、不便です。設置が望まれます。

B 暗い夜道や夕方以降の遊歩道への防犯対策

- ・青色の光は心を落ち着かせる効果があると言われていますが、遊歩道などに青色LEDの街路灯を設置を提案します。美観上の効果も期待できます。



ひったくり防止の看板



暗い夜道

(2) 災害に強いまちづくり (◎)

A 建築物の不燃化

- ・商店街店舗や特に飲食店等の不燃化を促進する必要があります。

B 消火設備や機器の装備

- ・鍵がかかっていない使いやすい大型消火器の設置やスタンドパイプの設置・使用訓練の実施を検討する必要があります。

C 建築物・施設の耐震化

- ・新耐震法が導入された昭和56年（1981年）以前に建てられた建築物は当地域にも多く存在し、要注意です。地震時の死者の大半は倒壊によるものです。それを防止するために、「耐震診断の促進」「耐震強化の促進」が望まれます。また、電線地中化は防災上有効で、美観上も効果的です。

D 南北交通の確保

- ・西武線高架化・地下化の実現は、防災時の南北交通確保のための有効な方法です。現在、頻繁に利用されている踏切は震災時には、そこに電車が停車したり、停電で踏切が開かず、通行不能になる可能性があります。
- ・環八地下トンネル、跨線橋、八成小学校前の歩道橋などが震災時に崩壊すると、避難や救接受入れが大幅に滞ります。
- ・井荻駅内の通過を認める制度があれば、震災時にも南北通行が確保でき便利です。

E 井荻駅地下歩道

- ・井荻駅地下歩道の南北出入口や内部構造・通路は複雑で、初めての人や他の地域から来た人にとっては利用が難しいと思われます。非常時を考えると、通路などを分かりやすく示した大きな案内板の設置が必要です。
- ・地下歩道は、非常時には真っ暗になる可能性があります。非常灯の設置が必要です。

F 踏切交通の確保

- ・どの踏切が利用できるか、また閉まっているかを防災無線で放送・告知すれば便利です。
- ・踏切の杭を取り外し可能にし、震災時には救援物資などを運ぶリヤカーを通行可能にすることを提案します。

G 施設・店舗等からの円滑な避難・誘導

- ・利用客の避難や安全確保について、大型店舗や特に小さな商店などの従業員の訓練・教育が必要です。
- ・道路にはみ出ている看板や放置自転車は避難時の邪魔となり、場合によっては危険なので、撤去すべきです。

H 緊急時の負傷者等への対応

- ・緊急時に、無料でドラッグストアの医薬品の提供、利用を可能にする仕組みづくりを提案します。
- ・住宅地においては、近隣相互で安否確認ができる仕組みを検討します。

I 幹線道路の横断確保

- ・環八、新青梅街道、千川通りなどでの車両火災が生じれば避難だけでなく、近隣住宅に大きな影響が及びます。火災への対応を検討しておくことが必要です。

J 施設・避難場所・救護所等の活用・周知

- ・旧杉並中継所を防災拠点など、地域のための施設として活用することを検討します。
- ・「井草森公園一帯」として避難場所が指定されています。井草森公園以外の周辺施設（大駐車場、ケアハウス等）の避難場所としての役割を把握し、周知をしていきます。
- ・避難場所以外の空間（避難場所内大型駐車場等）を、非常時に利用できるよう検証します。

- ・ピーコック前の神戸町児童遊園は緊急時の貴重なスペースですが入口が分かりにくいので、分かりやすい案内板が必要です。
- ・避難場所や救護所については、提供される救護内容が知られていなかったり、誤解されている傾向があるため、見学会等の実施により地域へ広く周知することが必要です。
- ・救護所の位置を示した見やすい大きな案内板があれば便利です。
- ・町会掲示板での案内も検討します。



神戸町児童遊園入口

K 情報伝達

- ・防災無線は貴重な情報伝達手段です。しかし、反響などで聞こえにくい地域もあります。その改善と合わせて、伝達内容の検討が望まれます。

L 実地訓練

- ・震災時の訓練は、町会・自治会及び学校などの関係者を中心に行われていますが、一般住民、親子が広範囲に参加できる総合的な実地訓練が必要です。イベントなどを工夫して実施することが望まれます。

M 都市型洪水への対応

- ・水害危険地域（遊歩道及び井萩駅前近隣）は洪水時には通行不能になる可能性があります。実地訓練など日頃の備えが必要です。

井荻地区は、環状八号線や西武新宿線により分断されたまちとされています。特に、環状八号線の立体化工事により、歩行者の南北の往来が不便になり、人の流れに回遊性がみられなくなっています。車中心の社会に伴い、環状八号線の地下トンネルで通過するだけのまちとなり、住民も車で出かける傾向が顕著となっています。また、社会的にも高齢化が進む傾向にあることから、現在のような往来に不便なまちでは、まちとしての“にぎわい”が益々失われていく危機感があります。

部会での話し合いを重ねたほか、商店街のフリーマーケットで地域の意見を聴いたり、まちづくり協議会員にアンケート調査を実施した結果、「井荻地区にとっての“にぎわい”は、商業の活性化だけではない」という共通認識を持つことができました。それらを基本としながら、今回のまちづくり構想を機に、「元気を今一度、井荻地区に取り戻そう。」そのような思いで、「商業・にぎわい」をテーマに方針を検討しました。

(1) 回遊性のある地区にすることで、にぎわいを創出 (□)

A まちの回遊性とにぎわいの創出

- ・井荻地区の区画整理された街並みや旧井草川を整備した「科学と自然の散歩みち」、また防災公園としての機能も持つ「井草森公園」など、恵まれた地域資源を利用してまちの回遊性を取り戻し、人の流れを創出します。
- ・自然豊かな場所である印象をより強く持たせ、いこいの場としての要素を意識して整備し、まちのにぎわいを創出します。

(2) 地区住民の集える場の整備 (◎)

A 子どもの居場所の創設

- ・マンションの増加による核家族世帯の増加傾向にある井荻地区は、各学校の教室も不足している状況です。今後、子どもたちの健全な育成のためにも、各機関と連携をとりながら、安全で気軽に遊べる場所の創設、地域の中で子育てができる環境の整備を働きかけます。

B 高齢者の活動の場の創設

- ・井荻駅周辺地区には、高齢者を対象とした公共施設が少なく、今後はさらに、団塊の世代等、元気な高齢者の活動の場が必要となります。専門機関と連携しながら、町会・自治会活動に属していない層も交流しやすい、高齢者の活動の場の創設に取り組んでいきます。

C 世代を越えて集える場の創設

- ・世代を越えて、子ども、高齢者、子育て世代、誰でも気軽に立ち寄れるような「寄り合い」的な場所を創設します。まちの活性化のためにも駅周辺に設置することが望ましいです。

D カフェの創設

- ・井荻地区は、「ホッ」とできる休憩する場所、お茶ができる場所が少ないのが現状です。公共性の高いカフェを創設するなど、地域振興、産業振興の視点からも井荻の駅前に足をとどめてもらえる

方策を検討し、実現していきます。

(3) 地域との連携による、にぎわいある商店街の創出 (○)

A 回遊しやすい商店街、街並みづくり

- ・回遊しやすい通りになるよう、商店の看板、サイン、広告などの設置場所やデザイン、緑化については、地域と事業者が協議しながらルール化を図れるよう、検討を進めます。
- ・空き店舗等についても、所有者の意向を十分に考慮し、地域と連携をしながら活用し、回遊しやすい連なった街並みとなるよう検討を進めます。

B 魅力的で、入りやすい店舗づくり

- ・魅力的で、入りやすい店舗づくりをすることで、自然と生活者や買い物客と会話が生まれ、地域コミュニティの形成につながります。多種多様の店を誘致することで、多くの買い物客が訪れる、にぎわいのある商店街になるよう取り組む必要があります。
- ・照明等を活用し明るく回遊しやすい雰囲気を創出することで、さらに魅力ある商店街を形成します。

(4) まち・ひとへ配慮したマナーの推進 (◎)

A 学校と連携したモラル教育の推進

- ・井萩駅周辺の自転車駐輪における課題については、継続的に、「モラル教育」、「バリアフリー教育」などで根気よく住民の意識改革をしていくことが大切です。学校の「総合的な学習の時間」等と連携しながら、子どもの頃から徹底した教育、種まきから取り組むことが必要です。違法駐輪等のマナーについて、あるいは、交通弱者の視点に立ったまちづくりについて考えるきっかけを提供することで、多世代がつながる個性あふれるまちになるよう、多角的な視点での啓発が求められます。

当地区は、杉並区の中でもみどり豊かな郊外住宅地として発展して来ましたが、都市化の進む中でみどりの喪失や生活環境の悪化が進行しています。

良好な生活環境を保持し、更に発展させるためにも、この地域にある遊歩道や屋敷林、個々の住宅も含めて貴重なみどりや公園などの地域資産を総合的に見直し、みどり溢れる良好な住宅地区を目指します。

(1) 遊歩道の整備 (◎)

A 遊歩道の連続性の確保

- ・ 井草川を埋め立てた遊歩道は、当地区内を蛇行しながら巡っています。「科学と自然の散歩みち」としても親しまれているものの、西武線北側と南側では線路により断ち切られています。将来的には連続性を持たせ、地域全体にみどりの流れをつくります。

B 「科学と自然の散歩みち」の再整備

- ・ 西武線北側も「科学と自然の散歩みち」と表示されているものの、実態は一般道のような位置づけになっています。歩行者優先の道として車両の通行を制限し、街路樹を植え歩道を整備することで、名前にもふさわしい楽しい散歩みちにします。

C 既存の遊歩道〔緑道〕の再デザイン

- ・ 遊歩道を注意深く観察すると、樹木が鬱蒼として暗い雰囲気のある場所や、低い植え込みが続く単調な場所、隣接する住民が花などを植えて綺麗に手入れをしている場所など様々です。それぞれのよさを活かしながら、全体に明るく楽しい雰囲気の遊歩道になるよう整備します。
- ・ 現在の車止めは車椅子やベビーカーが入りにくく、また、道路の連続性もデザインの連続性も乏しいと思われます。周辺のみどりと調和のとれたデザインのもの、あるいは、鉢植えを置くなど工夫するよう、提案します。
- ・ 現在、遊歩道と柿木北公園が接している箇所は遊歩道の一部となるように連続性を持たせ、アルコープのような開放感のある空間にします。公園内にも目が行き届き安全性が増すように工夫します。
- ・ 遊歩道は、ごみの不法投棄、ペットボトルの投げ捨て、ペットの排泄物などで汚れている箇所があり、管理が行き届いていないのが現状です。地域住民による遊歩道の清掃等を通して、マナーの向上につなげます。
- ・ 遊歩道は、自転車やバイクを置いたり、看板、ゴミ箱を設置するなど私的に利用せず、公道であることを周知します。また、遊歩道に隣接し、出入りに使用している住宅については、遊歩道との調和を図り、雑然とした空間にしないよう地域で取り組みます。
- ・ 遊歩道入口がゴミ集積所になっている箇所があり、公共の場であることからマナーが守られていないのが現状です。集積所の変更や景観・衛生面に配慮した容器を使い、集積所のマナー向上を図ります。



既存の遊歩道

- ・夜間照明が暗く危険を感じる場所は早急に改善します。また所々にベンチを設置したり、東屋を配置するなどして、誰もが休息できたり、ピクニックができる空間を検討します。今あるビオトープは拡張、井草川の流れも部分的に再現することを提案します。
- ・以上の提案は、住民参加のもと地域住民の意見を反映させた計画をつくり、周辺住民の合意を得て取り組んでいきます。

D ピーコック裏と環八を挟んだ西側の遊歩道の改善

- ・現在、この2か所は雑然としており、遊歩道としての機能を活かしきれていない状態です。また、違法駐輪の場にもなっており、今後広場として整備するのか、本来の緑道として整備するのか、かつてあった自転車置き場として再生するのかなど、地域においても十分議論する必要があります。



違法駐輪の場となっている遊歩道

(2) みどりの保全と創出 (◎)

A 屋敷林・農地の保存と活用

- ・当地域にはかつての農村の名残である6か所の屋敷林や農地が僅かですが残っています。これらは後世に残したい大切な緑地ですが、個人所有であることを踏まえて考えなければなりません。所有者とその後継者の利益が守られ、意向が反映される仕組みが必要です。
- ・所有者間の連携を図り、それを支援する仕組みをつくりまします。屋敷林の管理は容易なことではありません。秋の落葉拾い、樹木剪定などは住民参加で実施することも働きかけます。住民有志やボランティア団体が屋敷林を維持管理をし、支える方法を検討します。
- ・世田谷区や練馬区には様々な先進事例があります。例えば、ナショナルトラスト^{※2}の仕組みを参考にする、市民緑地制度^{※3}を導入するなど、法制度の改正も含めて所有者を中心に、行政の強力な支援なくしてはできません。
- ・当地区の農地は住宅地内に残る貴重なみどりであり、屋敷林と同様、環境保全や農業体験の場としても貴重です。また、区民農園等の農地は子どもたちの教育の場としても存続が強く望まれます。屋敷林と同様に農地・農園の保全に関する制度の充実を図ることを行政に期待します。



地区内の屋敷林



区民農園

B 個々の住宅のみどりの見直し

- ・地区内には様々な工夫を凝らしたみどりの美しい住宅も沢山あります。これらの住宅が連続することでみどり溢れる街並みが実現します。
- ・ブロック塀は、震災時に危険であり、景観上も好ましくないことから、生け垣化などによる緑化の

推進をはかります。また、可能であれば、庭を開放するなどして、まちとしての空間の広がりをもたせます。地表面はなるべく雨水の浸透を妨げないことが、地下水の涵養になり、水害の防止にも繋がります。

C 有料駐車場の緑化

- ・西武線の南北に広がる有料駐車場やその他の民間駐車場については、全面舗装であることが多く、ヒートアイランドの原因になります。また景観上の観点から、駐車場の内外に植樹することを所有者に働きかけます。

D 道路の緑化

- ・井草森公園の南側道路、駐車場周辺の道路など、可能な限りの緑化を図ってみどり溢れるまちづくりをします。
- ※2 価値ある自然環境や歴史的建造物を、広く募金を募り取得することにより保存し、公開しつつ次代に引き継いでいくことを目指した環境保護活動。多くの市民から寄せられる資金によって土地、建物を取得して管理を行うことが基本であるが、資金を集める方法や実行主体の性格などに様々な形態がある。1895年に発足したイギリスのナショナルトラスト協会による運動が著名である。
- ※3 都市に残された民有地のみどりを保全し、地域に憩いの場を提供することを目的とした都市緑地法によって定められている制度。地方公共団体または緑地管理機構が土地所有者と契約を締結して、当該土地を一定期間、住民の利用に供する「緑地（市民緑地）」として設置・管理する。地域住民の自然とのふれあいの場や生物の生息・生育地となる身近な緑地を契約により確保することを目的としたもの。

(3) 公園の整備 (◎)

A 住民参加型の公園づくり

- ・公園や児童遊園を生き生きとした空間にします。当地区内には、6か所の小公園がありますが、場所の特性が活かされていない公園も見受けられます。道路から隔離されていて見通しが悪い、自転車置き場となっている、大きな遊具が空間を占有している、見通しが悪く危険であるなど様々です。そこで、それぞれの場所の特性を活かした個性ある公園の再整備を検討します。例えば、道路と公園を一体化したポケットパークの様な公園、ベンチや花壇、水などを配して子どもから高齢者まで憩い、親しめる公園など、住民の意見を取り入れた住民参加型の公園づくりを進めます。

(4) 環境問題への対応

A 住環境への影響・問題点

- ・当地区内の大半は住宅地であるにも関わらず建築資材プラントがあり、周辺への影響が懸念されることから、長年にわたり近隣住民などから移転を要望する声があります。工場からの騒音、粉塵、振動による近隣住民への影響は多大なものがあり、今後も引き続き、少しでも早い解決策を事業者、行政とともに探ります。

B 地球環境問題への配慮

- ・地産地消をふまえた電力の供給や水のリサイクルなどの総合的な計画立案や小規模水力発電、雨水の地下浸透方式の検討（下水道への雨水の流入を防ぎ、二次水源とするなど）をしていき、まち全体の電力の有効利用や再生可能エネルギーの活用などスマートコミュニティ（環境配慮型都市）への可能性を検討します。

井萩地区として、まず、「何から取り組むべきか」、「どのような計画をつくるか」、「管理運営体制はどのようにするのか」等、区民と行政が対等に意見を交わし、段階的にまちづくりに取り組むこと、また、さまざまなまちの課題、テーマについて、包括的に進めていくことが必要です。

まちづくりに関わるあらゆることを地域住民だけで進めることは限界があります。今後、さらにまちづくりを推進するためにも、住民と杉並区が連携・協働しながら、まちづくりに取り組みやすいシステムの構築を目指します。

なお、ここでは、井萩駅周辺地区まちづくり協議会で話し合いを重ね、これまでの分野別以外の項目でも、井萩地区として、特に取り組むべき課題や、まず、取り組みたいと考えるテーマについてを提案します。

(1) 地域資源としての既存施設の有効活用 (◎)

A 旧杉並中継所の有効活用

- ・現在、この施設は消防訓練や物資の保管などに一部利用されているだけで、ほぼ休眠状態（平成8年4月開設～平成21年3月31日廃止）で活用されていません。もし、この施設が有効に利用できれば、地域にとって大きなメリットが生じると考えられます。また、現在出されている意見は様々ですが、今後は、地域住民の意見を十分聞いた上で、計画をつくることを望みます。
- ・中継所を有効利用するために、周辺地域の理解を深める広報活動を行います。また、アイデアコンペ等を実施し、広く有効活用法を検討します。

Ex) 井草森公園に隣接し、上は花畑である好環境を考慮し、地上の会議室はカフェとして活用
地下の施設は、高い天井を活かして大型の美術品展示などに利用
地下の頑丈な施設は、震災時の避難場所として活用
博物館、美術館などの文化的施設や小水力発電などクリーンエネルギー施設に活用
天井の高さを生かし、武道などの区内に不足している運動施設として活用

B 空き店舗や空き家の把握と活用

- ・空き家、空き室、空き店舗が増加しています。管理が不十分な建物は、火災につながる可能性もあり、地域環境や治安面からも問題です。地域としてその実態を把握すると同時に、管理のサポート、有効な活用について考える必要があります。利用されていない空間は地域の資産として、シェアハウスや高齢者のグループホーム、地域の集会所、子どもたち向けの施設、託児所などに活用するシステムを提案します。

C 高齢者施設を地域の資源として活用

- ・地区内にはグループホーム、ケアハウス（軽費老人ホーム）、有料老人ホーム、サービス付き高齢者住宅の4施設があります。各施設はそれぞれの目的を持って高齢者のケアにあたっていますが、いずれも高齢者用設備を備え、専門のスタッフが常駐している施設であり、高齢者に関する情報提供や災害時などの施設開放などサポートが望まれます。

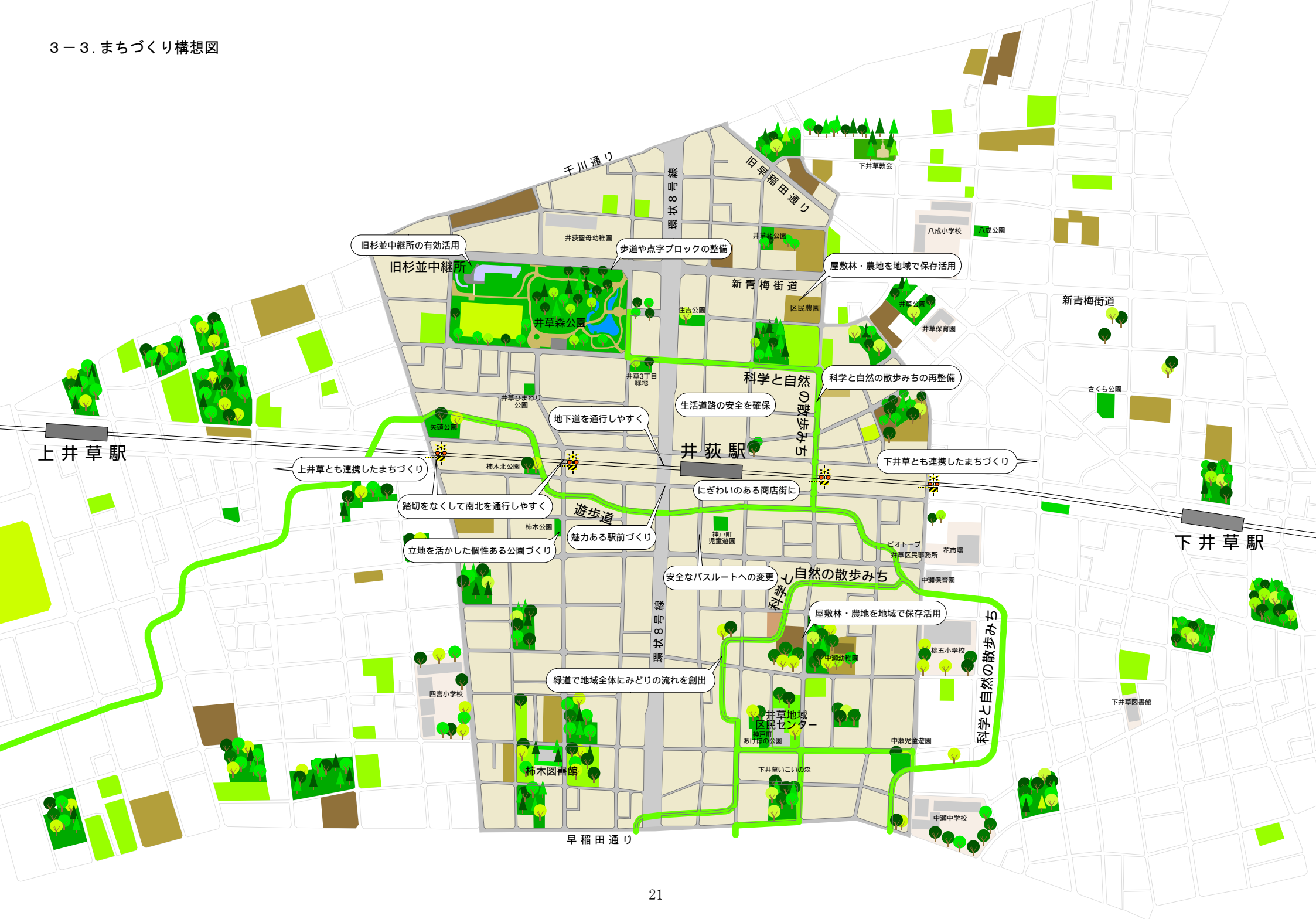
(2) 魅力的な駅前整備 (◎)

- ・井萩駅南口の案内板の場所がわかりづらいため、適切な位置への設置を提案します。
- ・駅正面の空間をまちの公的スペースとして提供してもらえよう、駅前にある企業と協議を重ねていきます。
- ・駅前の店舗は違法駐輪や障害物があり、乱雑な空間となっています。駅前は、まちの顔です。商店街と連携を図りながら、魅力的な空間づくりをしていきます。
- ・駅前のデザインは歩いていてたのしい雰囲気になるよう検討していきます。

(3) 住民と行政が協働し、まちづくりに取り組みやすいシステムを構築 (◎)

- ・井萩地区は、西武新宿線の連続立体交差事業に伴い、駅周辺を中心にまちが変化し続けることが予想されます。そのため、今から将来像を描く準備を始める必要があります。その窓口として、包括的にまちづくりのことを相談できる担当部署の設置を杉並区へ働きかけていきます。
- ・円滑なまちづくり活動の推進のため、コンサルタント派遣の回数や関わり方を検討します。
- ・住民がまちに関心を持ち、まちづくりに取り組みやすいシステムづくりの構築をはかります。
- ・住民が取り組むこと、行政が取り組むべきこと、協働で取り組むことを検討しながら、まちづくりを進めます。
- ・これまでの提案や、将来計画を進めるためにもまちづくり協議会の継続や、受け皿となるまちづくり組織の設立を望みます。

3-3. まちづくり構想図



◆ 現状と課題

井萩駅周辺地区まちづくり協議会では、構想案を検討する前段階として、井萩駅周辺地区の現状と課題を整理しました。各部会で出された現状と課題は以下のとおりです。

1. 道路・交通

<井萩地区全体の課題>

井萩地区は、地区の中心を東西に西武新宿線が通っており、踏切や地下道で南北交通が可能であるものの必ずしも利用者にとって、安全、かつ使いやすい機能とはなっていません。地区内道路については、ミキサー車等事業者用自動車が通ることから、生活者・歩行者は通行に危険を感じています。駅前広場もなく、路線バスやタクシーが利用しにくい状況です。

<これまで出された主な意見>

(1)南北交通

- ・西武新宿線によって地区の南北通行が不便である。
- ・連続立体交差事業実現までに長期の時間を要した場合にも、街の南北移動の簡易化が必要である。

(2)踏切

- ・駅周辺の踏切は、開かずの踏切であり、幅員が狭く、段差もあり危険である。

(3)駅地下道

- ・環八側道地下通路の利便性が悪い。

(4)駅前広場、バス、タクシー

- ・井萩駅には駅前広場がない。
- ・現在のバス停の位置では、バスを待ちづらい（歩道部分が狭く、歩行者と輻輳する）。また、バス路線の利便性が悪い。
- ・駅前でなかなかタクシーが拾えない。
- ・バス路線上道路の駐車対策が必要。

(5)駐車・駐輪等

- ・商店街での違法駐車や置き看板等の路上占有が多い。
- ・井萩北地下自転車駐車場、井萩南地下自転車駐車場は、勾配が急であることなど使いづらい。
- ・線路南陸橋下の駐車車両が交通の妨げになっている。

(6)幹線道路・地区内道路

- ・生活道路における交通弱者（高齢者、障害者等）への配慮やバリアフリー化などが足りない。
- ・路上駐車・駐輪が多い。
- ・道路幅員が狭く、安全な歩行者空間が確保できていない。
- ・「科学と自然の散歩みち」に指定されているにもかかわらず、大型車（ミキサー車など）の頻繁な通行はふさわしくないし、危険である。
- ・通学路、保育園までの道路などが子どもの視点に立っていない。今後、新たに保育園も設置されうとも考えると、大型車の侵入が心配である。
- ・ミキサー車や大型車の頻繁な通行や、路面の傷みがあり、歩行者にとって危険を感じる道路があ

る(大型車通行禁止の通りなど)。

- ・新青梅街道は、車道が広く歩道が狭い。
- ・「車両通行止め(居住者用車両を除く)」の区域で、通り抜け車両がある。
- ・西武線線路のすぐ北側の道路が、狭いのに両側通行になっている。
- ・井荻駅東側踏み切り付近は大型車両の通行が頻繁にあり歩行者には危険である。
- ・住宅地に通過車両が多い。
- ・路面の凹凸がある。(環八歩道 等)

(7)サイン・看板

- ・施設や設備などの道案内(サイン等)がない。または、わかりづらい。(井荻駅周辺の案内図等)
- ・住宅地や街路樹の樹木が標識を見えづらくしている。

2. 防犯・防災

<井荻地区全体の課題>

井荻地区は、整然とした区画で閑静な住宅地である一方で、夜間は人通りも少なく暗い道も多いことから、ひったくりや空巣対策が課題となっています。

災害時は、西武新宿線や環状八号線により地区が分断されることが懸念され、また、地区内の建物倒壊や火災も心配なことから、避難活動、震災後の復旧活動等に支障をきたす可能性もあります。水害では、比較的低地である旧井草川(現在の遊歩道)及び井荻駅前近隣の都市型水害対策が課題でもあります。

<これまで出された主な意見>

(1)防犯

- ・井荻駅周辺地区は、防犯上ひったくりや空巣対策が重要な課題となっている。
- ・この地域は遊歩道や屋敷林が多く、夜は早くから人通りが少なく、街路灯がなく暗い道路も多い。
- ・環八側道地下通路が暗くて危険である。

(2)災害時の地域危険

- ・地震が発生した場合、建物倒壊や落下物、火災発生の危険がある。
- ・西武新宿線によって地区の南北が分断されていることにより、避難や応急活動に支障が出る。
- ・地震により列車が停止した場合、踏切が使えなくなる。
- ・環八側道地下通路が暗くて危険である。耐震上も含め心配である。
- ・震災時、環八、千川通り、新青梅街道の幹線道路が渋滞していた場合、避難の障害や車両火災の心配がある

(3)避難所

- ・避難所等の防災施設が不足する可能性がある。
- ・地域住民に避難所の位置やそこでの救援救護内容が周知されていない。
- ・「井草森公園一帯」の避難場所の区域内に大規模な駐車場があり不安。
- ・現在、「井草森公園一帯」として避難場所が指定されていて、周辺施設(大駐車場、ケアハウス等)の避難場所としての指定されているが、役割が把握されておらず、周知もされていない。

(4)災害時の情報提供

- ・震災時の対応には適切な情報提供が不可欠である。

- ・設置されている防災無線放送は、反響や音量などの影響で、非常に聞き取りづらい。

(5)防災訓練

- ・防災訓練等の参加者が限られている。
- ・従来型の防災訓練で、震災時対応できるか不安である。

(6)水害対策

- ・比較的低地である旧井草川（現在の遊歩道）及び井荻駅前近隣の都市型水害対策が課題である。

3. 商業・にぎわい

<井荻地区全体の課題>

井荻地区は高齢化が進んでいることから、商店街も含めまち全体のにぎわいが必要です。買物途中にお茶を飲むなどの休憩する場所や、子どもから高齢者までが触れ合い、交流できるような場所も少ない状況です。

<これまで出された主な意見>

(1)商店街の高齢化

- ・店主や地域住民の高齢化が進んでいる。

(2)駅前の雰囲気

- ・環八の陸橋の影響もあり、井荻駅前は、どこか殺風景であり、親しみを感じるができない。
- ・商店街は洗練されていない。魅力のある店が少ない。

(3)商店街の看板等

- ・商店の看板、サイン、広告などが乱雑である。

(4)商店街の駐輪場・駐車場

- ・商店街に駐車場や荷捌きスペースが不足している。
- ・駐輪場、駐車場が不足している

(5)あつまる場、お店

- ・駅周辺に喫茶店が不足している。
- ・子どもや高齢者のいこいの場の創出が不足している。
- ・生活密着型商店が充分でない。
- ・空き店舗が目立つ。

(6)その他

- ・人の流れやまちのにぎわいを生む仕組みが課題である。
- ・地域活動のための支援の仕組みが課題である。

4. みどり・環境

<井荻地区全体の課題>

井荻地区は、屋敷林等、緑が豊富で閑静な住宅地である一方で、敷地が細分化され極小宅地となることで緑が減少している状況です。また、公園のなかには、出入口がわかりにくかったり、利用者が少なかったりと公園として機能していないものもあります。遊歩道と公園の連携や、管理の問題、美観の視点からも課題があります。

<これまで出された主な意見>

(1)公園・広場

- ・公園の入り口がわかりづらい。
- ・場所により公園として整備が足りない。
- ・公園の出入り口周辺の表示がわかりにくい。（神戸町児童遊園）
- ・柿木公園の利用頻度が少ない。子供の駐輪場として利用されている。
- ・柿木北公園は井草川鉄橋に隣接した特徴ある立地であるが、それらの特徴はまったく生かされていない。利用頻度も低い。
- ・植栽の手入れが不十分。
- ・西武線南側の遊歩道とは線路で断ち切られ、連続性がない。
- ・井草森公園周辺は、比較的緑が多いが、南門の道路の東側は金網フェンスに囲まれた広大な駐車場で、殺風景な雰囲気になっている。

(2)遊歩道

- ・緑道の管理が徹底していない。
- ・建物裏口の利用や乱雑さや植栽の私有化がみられる。
- ・公園と「科学と自然の散歩みち」との関係が薄い。

(3)緑・景観

- ・住宅街の道路に面する場所にブロック塀など閉鎖的な構えが多く見受けられる。
- ・環八や早稲田通りには街路樹がもうけられているが、手入れが不足。
- ・各住戸の植栽の手入れ放置が美観を損ねている。
- ・電柱が美観を損ねている。
- ・住民が集うための広場が無い。
- ・地区内の埋もれている歴史を示す史跡や記念碑、優れた建造物及び文献や物品があまり知られていない。
- ・昔からの伝統行事や好ましい習慣（周辺地区全体）があまり伝わっていない。
- ・歴史的建物の保存・有効活用がなされているか。
- ・駅前の2つの大きな暗渠（通称：ふれあい広場、パパス側とピーコック側）がほとんど緑化されていない。
- ・商店街に緑のイメージがわからない。
- ・商店街の道幅が狭く街路樹が植えられない。

(4)屋敷林・農地

- ・個人所有である屋敷林の樹木や垣根などの維持管理に相当の労力が要る。（落ち葉や剪定など）
- ・相続などでマンションやアパートになった場合、既存の樹木が活用されずに建設される。
- ・生産緑地が本来の「生産性のある農地」ではなく、相続税対策のための不動産用地になっている箇所も見られる。
- ・農地や或いは大きな戸建て地が地目変換により細分化され極小宅地となり緑も減少の傾向がある。
- ・損傷や開発によって伐採される樹林が多い。

5. 井萩地区全体の課題

<井萩地区全体の課題>

井萩地区は、旧杉並中継所、井萩駅周辺（駅前広場）、遊歩道、高齢者施設や教育施設など、この地区ならではの課題があります。

<これまで出された主な意見>

(1)旧杉並中継所

- ・井草森公園内の不燃ごみ中継施設跡地（旧杉並中継所）が有効に活用されていない。

(2)遊歩道

- ・遊歩道の両側に新設のアパートが増えてきた。遊歩道の環境を取りこんで、入口を遊歩道に面したところが目につく。

(3)ごみ・衛生・騒音など

- ・遊歩道がゴミ捨てや自動車、バイクの置き場になっているところがある。
- ・遊歩道、公園のペットによる小便などの処理が悪い。
- ・ゴミ収集場所の管理がよくない。
- ・吸い殻やごみのポイ捨てを見かける。（幹線道路等）
- ・環八歩道の歩道、ゴミや放置物が見られる。
- ・犬や鳥によって収集箱が荒らされる。（最近では収集箱に改善がみられる。）
- ・生コン工場操業による騒音や粉じんが周辺環境を悪化している。

(4)地区全体

- ・道路（通学路等含）、遊歩道、公園など全体的に子どもや高齢者への配慮が不十分。
- ・居住してないと思われる住宅（例：空き家）が増えたり、土地が細分化されている。
- ・地域内に医療施設が少ない。
- ・地域内に教育保育施設が少ない。
- ・地域内に高齢者施設が最近増えている。（ふさわしいかどうか）
- ・文化財、伝統行事の保存活動を行う場がない。
- ・閑静で落ち着いた雰囲気ではあるが、多様でバラバラな雰囲気がある。住みやすいが特徴がない。
- ・井萩駅周辺のまちづくりを進めるにあたり、今後、住民参加でのまちづくりの取り組みが必要である。

◆ まちづくり提案(素案)に寄せられた意見と協議会の考え方

井荻駅周辺地区まちづくり協議会では、「まちづくり構想(素案)」を取りまとめ、地域の皆さまからご意見を伺いました(井荻駅周辺まちづくり便り vol.2にて意見集約)。いただいた主なご意見の概要と協議会の考え方は、以下のとおりです。

お寄せいただいた主なご意見の概要と協議会の考え方

項目	意見の趣旨	協議会の考え方
道路・交通	○地下通路等を改善し南北の交通をスムーズにしてほしい。(同様意見他7件)	○環8地下通路については「まちづくり構想」のなかで、上下エスカレーターの設置、南北2か所にエレベーターの設置、手すりの改修照明設備の拡充などを早急な取組みとして提案しています。
	○環8から跨線橋下の側道を使うバスルートに変更してほしい。(同様意見他2件)	○駅前商店街を通過しているバス経路については協議会でも検討を重ねてきました。環8側道をUターンする経路が実現可能になった際は、駐停車対策や道路改修、歩行者等の安全を確保する必要がある、引続き関係機関に働きかけていきます。
	○商店街等の駐輪場を充実してほしい。(同様意見他1件)	○道路に面しスペースに余裕がある場所には私有地を駐輪スペースに提供してもらえよう所有者に要請していきます。また、各店舗には違法駐車(駐輪)をなくすよう来客者への駐車場・駐輪場の案内もお願いしていきます。
	○西武線を立体化して開かずの踏切を解消してください。(同様意見他2件)	○井荻駅周辺は西武線により地区の南北交通が分断され、不便な地下通路と危険な踏切に頼っています。鉄道連続立体交差事業はこれを解決するばかりでなく、駅舎の改修や利便性・安全性の向上が図られます。協議会としても、連続立体交差事業の早期実現が図られるよう、関係機関に引続き働きかけていきます。
	○駅にタクシー乗り場や車の送迎スペースがほしい。(同様意見他1件)	○井荻駅前にタクシー乗り場等を設置する要望は地域から多くあり協議会でも検討を重ねてきましたが、連続立体交差事業の実現までは難しい状況です。駅周辺の整備などの機会をとらえ、タクシー乗り場の設置を関係機関に働きかけていきたいと考えています。
	○地下通路の入口がすぐわかる表示が必要	○駅周辺の案内板は南口、北口とも十分な表示がされていません。「まちづくり構想」において、専門家のアドバイス等を取り入れた、親切な案内板の設置を提案しています。
	○通過交通のスピードを落とさせる工夫をしてほしい。(同様意見他1件)	○「まちづくり構想」のなかで「住宅地内生活道路の抜け道防止対策による安全の確保」として、スラローム道路、カラー舗装、ハン

		プなどの速度抑制対策や区域を定めての速度規制を提案しています。
商業・にぎわい	○個性的なまちづくりのためには商店街のにぎわい、充実が必要。(同様意見他1件)	○地域との連携による、にぎわいある商店街の創出として、「回遊しやすい商店街、街並みづくり」、「魅力的で、入りやすい店舗づくり」を提案しています。
みどり・環境	○遊歩道等はジョギングコースやベンチ等を設置し活用できれば良い。(同様意見他1件)	○みどり溢れる良好な住宅地区を目指すため、遊歩道などの地域資産を見直し、その活用について地域の方と検討していきたいと考えています。「まちづくり構想」において、遊歩道の整備として提案しています。
	○建築資材プラントが住宅街にあるため移転を考えてほしい。	○建築資材プラントについては、近隣住民から移転を要望する声があることから、協議会としても少しでも早い解決策を事業者、行政とともに探していきたいと考えています。
井萩地区全体	○旧杉並中継所活用について毛布や医療器具などを備えたり、利用者のためのロッカーや更衣室、保育園や避難所等の設置を考えてください。	○ご意見の通り、「まちづくり構想」において旧杉並中継所の有効活用の検討を提案しています。
	○井草地域区民センターがまちづくりの中核として果たす役割の整備・充実が課題。	○ご意見の通り、住民がまちに関心を持ち、まちづくりに取り組みやすいシステムづくりの構築が課題と考えます。
	○点字ブロックなどの配置を検討する際は、障害者や高齢者の意見聴取等をお願いします。	○障害者や高齢者の方、多くの方の意見を伺いながら、まちづくりを検討していきたいと考えています。
その他	○踏切で自転車がスピードを出して渡るので危険。 ○井草森公園の木を切るなどして富士山の景色を楽しめるようにしてほしい。 ○井草森公園を今のままで残してほしい。 ○井萩を子育てしやすい町にしてください ○歩きたばこが多いため喫煙所を作ってください。 ○街路に規則性のある名称を付ける。 ○街路や交差点に名前を付けてほしい。 ○自転車交通に関する新しいルールと専用レーン等の設置が実現できないでしょうか。	○まちづくり構想の検討にあたり、ご意見は参考とさせていただきます。

◆ 活動経緯

井萩駅周辺地区まちづくり協議会の活動経緯は、以下のとおりです。

1. 全体会、運営委員会等

年・月	日	実績
平成 23 年 9 月	17 日	設立総会
	10 月	第 1 回 役員会
	17 日	第 1 回 事務局会議・運営委員会案内配布
	28 日	第 1 回 運営委員会
11 月	2 日	まちづくり協議会ニュース第 1 号配布（全体会案内含む）
	14 日	第 2 回 事務局会議
	26 日	第 1 回 全体会
12 月	19 日	第 2 回 運営委員会
平成 24 年 1 月	11 日	まちづくり協議会ニュース第 2 号配布（全体会案内含む）
	24 日	第 1 回 事務局会議
2 月	7 日	第 2 回全体会（部会分け・部会長決め等）
	13 日	第 1 回 事務局会議
	22 日	第 2 回 事務局会議
	27 日	第 3 回 事務局会議・運営委員会案内配布
3 月	9 日	第 3 回 運営委員会
	16 日	第 4 回 事務局会議・運営委員会案内配布
平成 24 年 4 月	10 日	事務局・新コンサルタント打ち合わせ
	13 日	平成 24 年度第 1 回運営委員会
	19 日	まちづくり協議会ニュース 第 3 号配布
	26 日	総会前・役員打ち合わせ
5 月	11 日	平成 24 年度総会
6 月	8 日	第 2 回 運営委員会
	同	まちづくり協議会ニュース 第 4 号配布
7 月	12 日	第 1 回 全体会
8 月	23 日	まちづくり協議会ニュース 第 5 号配布
11 月	14 日	旧杉並中継所・井草森公園防災施設視察（全体会）
	同	第 3 回 運営委員会
	26 日	まちづくり協議会ニュース 第 6 回配布
12 月	6 日	三協議会交流会
平成 25 年 1 月	28 日	関東バス路線変更走行実験
3 月	15 日	広報紙打ち合わせ
平成 25 年 4 月	5 日	杉並区・事務局打ち合わせ

	11日	第1回 運営委員会
	29日	広報紙井萩駅周辺地区まちづくり通信 vol. 1 発行、及びエリア内全戸配布開始（会員による）
5月	18日	平成25年度総会
	同	中間まとめの発行（総会時に会員配布）
6月	25日	まちづくり協議会ニュース 第7号発行
9月	7日	井草地区区民センターまつり（三駅協議会の広報活動）
	8日	同上
10月	29日	三駅協議会交流会
平成26年 2月	10日	第2回 運営委員会 / 第1回 全体会
	17日	広報打ち合わせ
	24日	広報打ち合わせ
3月	6日	広報紙井萩駅周辺地区まちづくり通信 vol. 2 発行、及びエリア内全戸配布開始（業者委託・12日完了）
	同	地域からの意見集約（～20日）
	6日	まちづくり協議会ニュース 第8号配布
	24日	事務局打ち合わせ
	28日	第3回 運営委員会
平成26年4月	26日	平成26年度総会

総会 4回 全体会 5回 役員会 2回 運営委員会 9回 三駅協議会交流会 2回
事務局会議 10回 広報紙発行 2回 会員向けニュースの発行 8回 見学会 1回
広報打ち合わせ 3回 バス路線走行実験 1回 広報活動（センターまつり）1回（2日間）

2. 部会

(1) 道路・交通部会

年・月	道路交通部会		バス WG (道路交通部会と同日開催分は「同」と表示)	
	日	実績	日	実績
平成 24 年 2 月	17 日	第 1 回 道路・交通部会 会議		
3 月	1 日	第 2 回 道路・交通部会 会議		
	24 日	第 3 回 道路・交通部会 会議		
	31 日	第 1 回 道路・交通部会 まちある き		
平成 24 年 4 月	10 日	第 1 回 道路・交通部会 会議		
	24 日	第 2 回 道路・交通部会 会議		
5 月	19 日	第 1 回 道路・交通部会 まちある き		
	24 日	第 3 回 道路・交通部会 会議		
6 月	16 日	第 2 回 道路・交通部会 まちある き		
	18 日	第 4 回 道路・交通部会 会議		
	30 日	第 3 回 道路・交通部会 まちある き		
7 月	3 日	第 5 回 道路・交通部会 会議		
	24 日	第 6 回 道路・交通部会 会議		
	30 日	第 7 回 道路・交通部会 会議		
8 月			6 日	第 1 回 バス WG 会議
	27 日	第 8 回 道路・交通部会 会議		
9 月			5 日	第 2 回 バス WG 会議
	10 日	第 9 回 道路・交通部会 会議		
			19 日	第 3 回 バス WG 会議
	25 日	第 10 回 道路・交通部会 会議	同	第 4 回 バス WG 会議
10 月	5 日	第 11 回 道路・交通部会 会議	同	第 5 回 バス WG 会議
	16 日	第 12 回 道路・交通部会 会議		
	25 日	第 13 回 道路・交通部会 会議		
11 月	9 日	第 14 回 道路・交通部会 会議		
	26 日	第 15 回 道路・交通部会 会議		
12 月	4 日	第 16 回 道路・交通部会 会議		
	11 日	第 17 回 道路・交通部会 会議		

平成 25 年 1 月	17 日	第 18 回 道路・交通部会 会議		
	31 日	第 19 回 道路・交通部会 会議		
2 月	22 日	第 20 回 道路・交通部会 会議		
平成 25 年 4 月	4 日	第 1 回 道路・交通部会 会議		
7 月			4 日	東京都第三建設事務所訪問 (バスルート変更調査)
9 月			6 日	東京都第三建設事務所訪問 (打ち合わせ)
			12 日	関東バス株式会社を訪問 (打ち合わせ)
	19 日	第 2 回 道路・交通部会 会議	同	第 1 回 バス WG 会議
11 月			13 日	荻窪警察署交通課長訪問 (挨拶)
			15 日	荻窪警察署交通課交通規制係訪問 (打ち合わせ)
			21 日	西武井荻商店街振興組合 / (環八西側沿道組合員) との会議
12 月			5 日	東京都第三建設事務所訪問 (打ち合わせ)
	9 日	第 3 回 道路・交通部会 会議	同	第 2 回 バス WG 会議
平成 26 年 3 月			20 日	(※西武井荻商店街振興組合第 3 6 回総会にてバスルート変更承認)

会議 26 回・バス WG 会議 7 回(うち単独開催 3 回)・まちあるき 4 回・外部訪問等 7 回・その他 1 回

※は西武井荻商店街振興組合の事項

(2) 防犯・防災部会

年・月	日	実績
平成 24 年 3 月	1 日	第 1 回 防犯・防災部会 会議
	7 日	第 1 回 防犯・防災部会 まちあるき
	13 日	第 2 回 防犯・防災部会 まちあるき
	22 日	第 3 回 防犯・防災部会 まちあるき
	28 日	第 2 回 防犯・防災部会 会議
平成 24 年 4 月	13 日	第 1 回 防犯・防災部会 会議
6 月	29 日	第 2 回 防犯・防災部会 会議
7 月	25 日	第 3 回 防犯・防災部会 会議
8 月	28 日	第 4 回 防犯・防災部会 会議
9 月	26 日	第 5 回 防犯・防災部会 会議
10 月	25 日	第 6 回 防犯・防災部会 会議
11 月	21 日	第 7 回 防犯・防災部会 会議
12 月	18 日	第 8 回 防犯・防災部会 会議
平成 25 年 1 月	22 日	第 9 回 防犯・防災部会 会議
2 月	27 日	第 10 回 防犯・防災部会 会議

会議 12 回・まちあるき 3 回

(3) 商業・にぎわい部会

年・月	日	実績
平成 24 年 3 月	11 日	第 1 回 商業・にぎわい部会 会議
	24 日	第 2 回 商業・にぎわい部会 会議
平成 24 年 4 月	19 日	第 1 回 商業・にぎわい部会 会議
5 月	2 日	第 2 回 商業・にぎわい部会 会議
	10 日	会員宅車庫にてフリマ準備
	12 日	フリマ参加
6 月	11 日	第 3 回 商業・にぎわい部会 会議
8 月	25 日	第 4 回 商業・にぎわい部会 会議
10 月	6 日	第 5 回 商業・にぎわい部会 会議
11 月	10 日	第 6 回 商業・にぎわい部会 会議
12 月	8 日	第 7 回 商業・にぎわい部会 会議

会議 9 回・フリマ参加関連 2 回

※平成 24 年 3 月 17 日にまちあるきを予定していたが悪天候のため中止、各自で行った

(4) みどり・環境部会

年・月	日	実績	
平成 24 年 2 月	19 日	第 1 回	みどり・環境部会 まちあるき
	3 月	2 日	第 1 回 みどり・環境部会 会議
	25 日	第 2 回	みどり・環境部会 まちあるき
平成 24 年 4 月	22 日	第 1 回	みどり・環境部会 まちあるき
	28 日	第 1 回	みどり・環境部会 会議
5 月	26 日	第 2 回	みどり・環境部会 会議
6 月	29 日	第 3 回	みどり・環境部会 会議
7 月	20 日	第 4 回	みどり・環境部会 会議
8 月	24 日	第 5 回	みどり・環境部会 会議
9 月	21 日	第 6 回	みどり・環境部会 会議
11 月	7 日	第 7 回	みどり・環境部会 会議
	19 日	第 8 回	みどり・環境部会 会議
12 月	10 日	第 9 回	みどり・環境部会 会議
平成 25 年 1 月	15 日	第 10 回	みどり・環境部会 会議
2 月	7 日	第 11 回	みどり・環境部会 会議
	28 日	第 12 回	みどり・環境部会 会議
3 月	14 日	第 13 回	みどり・環境部会 会議
	28 日	第 14 回	みどり・環境部会 会議
平成 25 年 4 月	18 日	第 1 回	みどり・環境部会 会議
5 月	1 日	世田谷トラストまちづくり見学	
	8 日	第 2 回	みどり・環境部会 会議
	29 日	第 3 回	みどり・環境部会 会議
6 月	19 日	第 4 回	みどり・環境部会 会議
7 月	10 日	第 5 回	みどり・環境部会 会議
8 月	5 日	地域の屋敷林を見学	
	8 日	第 6 回	みどり・環境部会 会議
9 月	11 日	第 7 回	みどり・環境部会 会議
10 月	9 日	第 8 回	みどり・環境部会 会議
11 月	7 日	第 9 回	みどり・環境部会 会議
12 月	13 日	第 10 回	みどり・環境部会 会議

会議 25 回・まちあるき 3 回・見学 2 回

(5) 交流部会

年・月	日	実績
平成 24 年 6 月	30 日	第 1 回 交流部会 会議
10 月	22 日	第 2 回 交流部会 会議
平成 25 年 2 月	21 日	第 3 回 交流部会 会議
平成 25 年 6 月	25 日	第 1 回 交流部会 会議
7 月	30 日	第 2 回 交流部会 会議
8 月	29 日	第 3 回 交流部会 会議
9 月	24 日	第 4 回 交流部会 会議
10 月	21 日	第 5 回 交流部会 会議
11 月	25 日	第 6 回 交流部会 会議
12 月	17 日	第 7 回 交流部会 会議

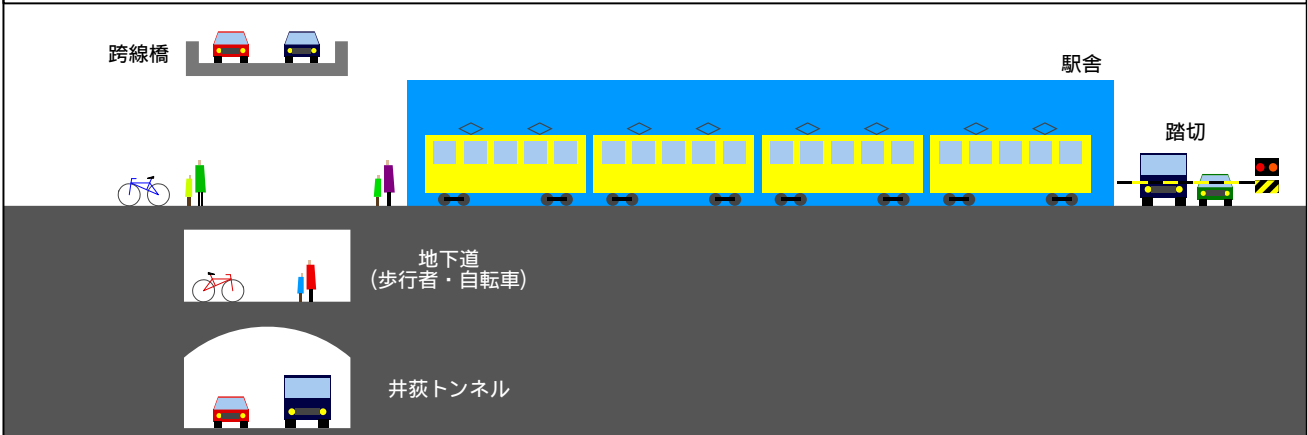
会議 10 回

◆ 参考資料

井荻駅が鉄道立体化の事業候補区間に位置付けられたことにより、みどり・環境部会で立体化の方式について検討した内容は以下のとおりです。

※本資料は、あくまでみどり・環境部会で独自に検討したものです。

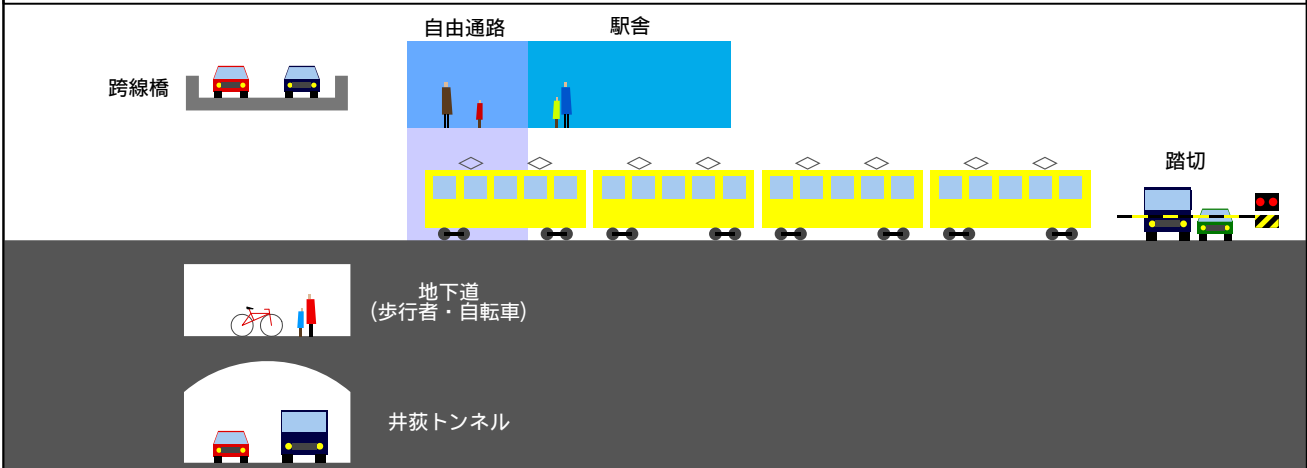
A案：現状



現状の考察：

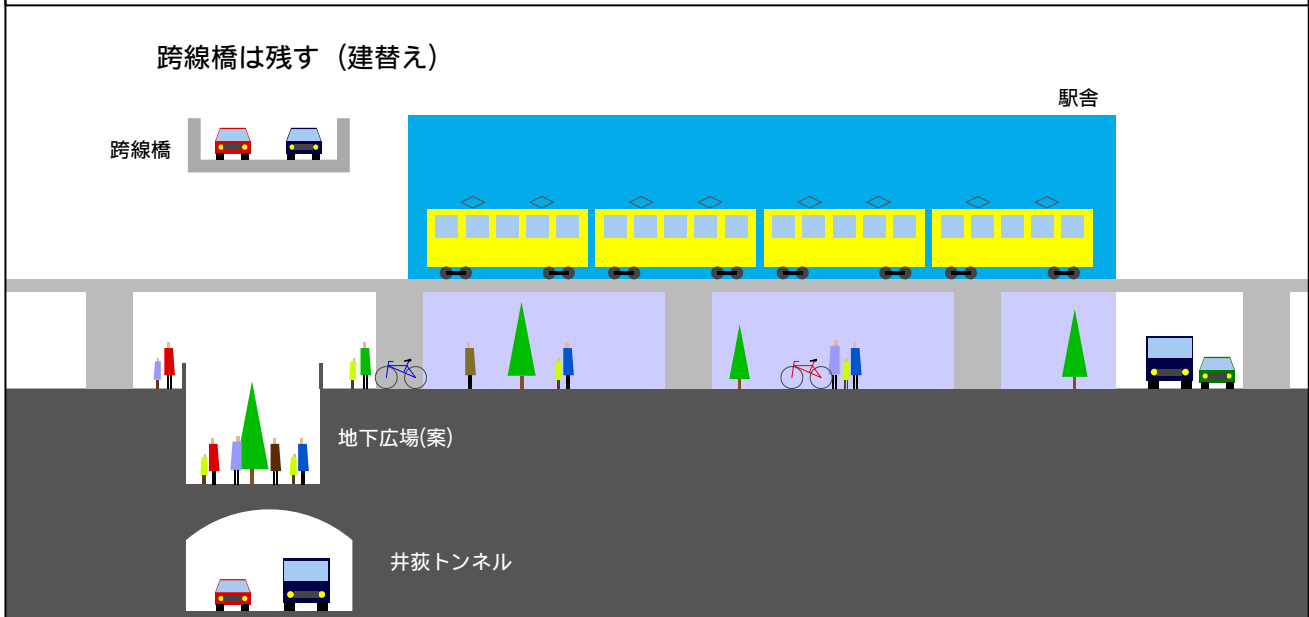
1. 西武新宿線により南北に分断されている。
2. 電車と自動車は立体的に分離されているが、歩行者・自転車などへの配慮に欠ける。

B案：橋上駅舎（下井草と同様）



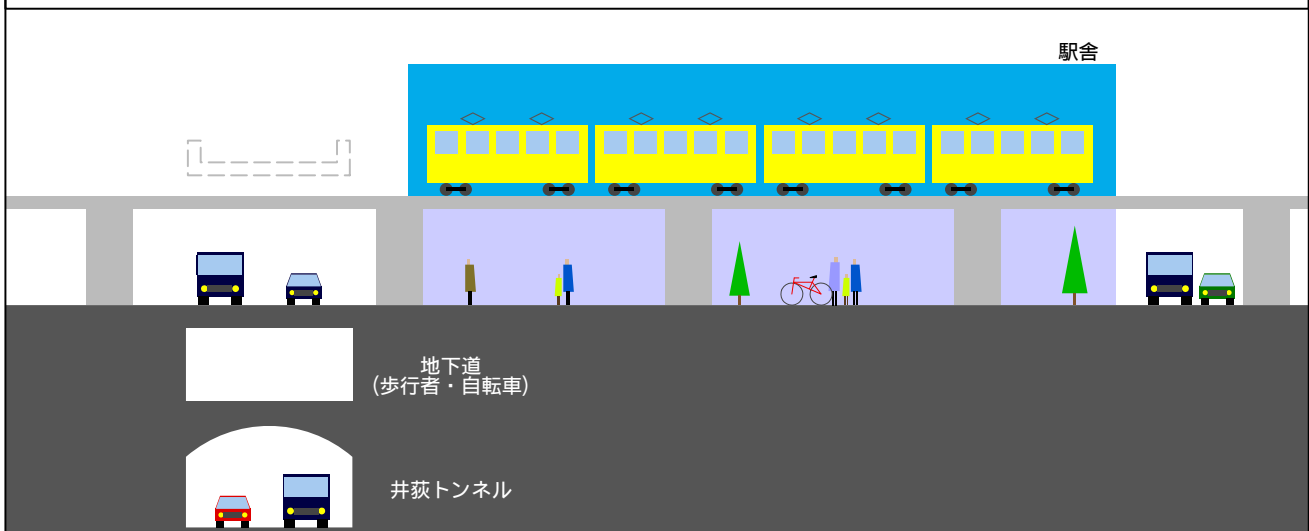
1. 電車は地上を走行。
2. 環八は現状のまま。
3. 橋上駅舎（自由通路）。
4. 歩行者の南北通行は改善されるが、南北分断の解決とはならない。
5. 現状の駅舎の増改築で対応できるか。

C-1案：連続立体交通（高架式） 跨線橋あり



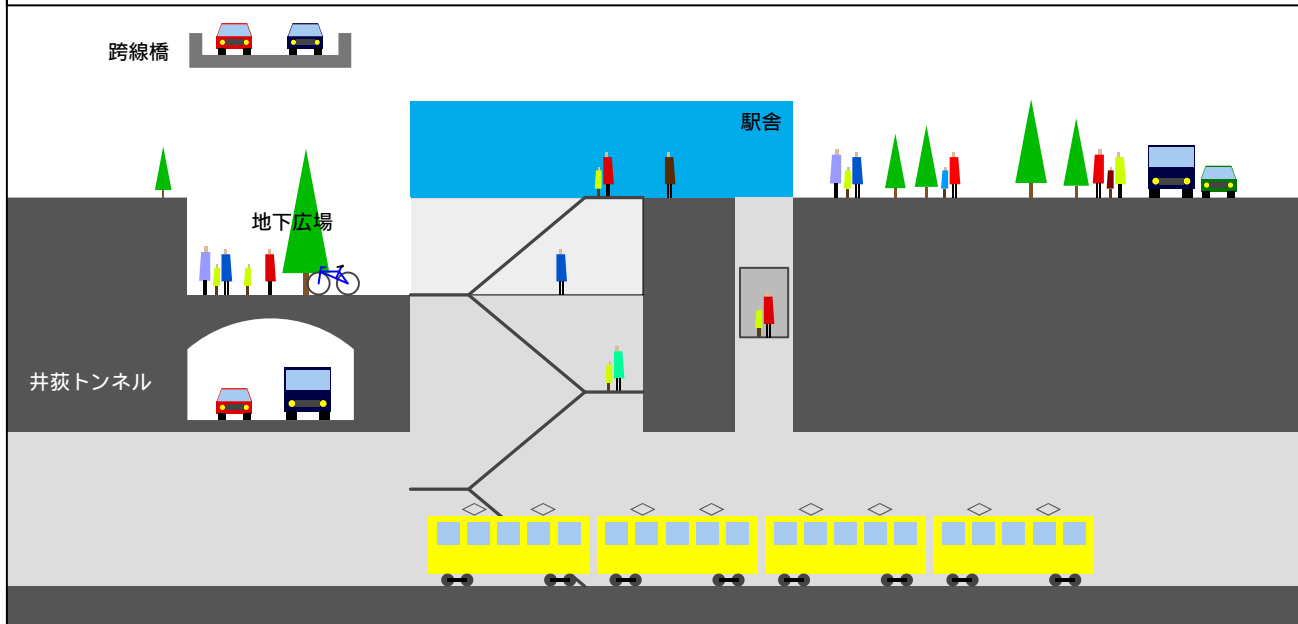
1. 高架下にスペースが生まれ一部利用可能となる。
2. 踏切がなくなり南北通行を地上面で行うことができる。
3. 地下通路を通る必要がなくなる。
4. 駅周辺を歩行者優先の環境とするため跨線橋を残す（建替え）。
5. 低層住宅地なので視覚的な圧迫感と心理的な南北の分断がある。

C-2案：連続立体交通（高架式） 跨線橋は撤去



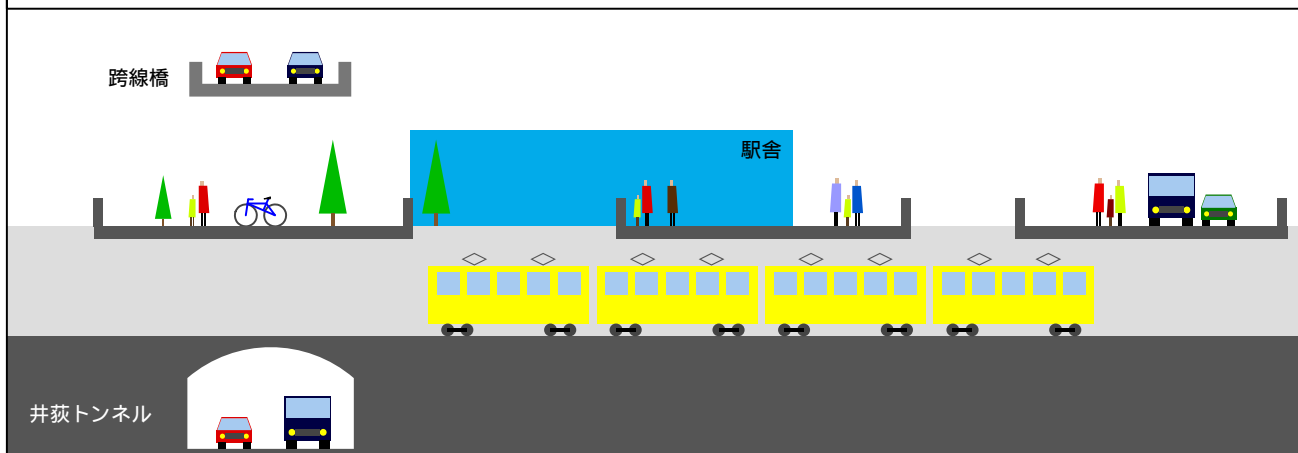
1. 高架下にスペースが生まれ一部利用可能となる。
2. 踏切がなくなり南北通行を地上面で行うことができる。
3. 地下通路を通る必要がなくなる。
4. 跨線橋がなくなるので環八が広くなりバスや一般車両が通りやすくなる。
5. 低層住宅地なので視覚的な圧迫感と心理的な南北の分断がある。

D案：電車地下走行



1. 踏切がなくなり南北通行を地上面で行うことができる。
2. 歩行者と自動車を立体的に分離するため井荻トンネル、路線橋は残す。
3. 駅ホームが地下深くになり、地上からのアクセスに難がある。
4. 駅舎は地上、地下ともに設置可能。

E案：掘割方式



1. 井荻トンネルと跨線橋の間を物理的に走行可能かどうか検証が必要。
2. 踏切部分が橋になるため安全面で不安がある。