

令和 7 年度



(仮称) 下井草まちづくりラボ

【令和 4 年度～令和 6 年度の活動の振り返り】

令和 7 年度 (仮称) 下井草まちづくりラボでは、昨年度の取組みに引き続き、活動を進めていきます。

本年度から参加される方や、今までの内容を振り返りたい方を対象に、「**令和 4 年度～令和 6 年度のまちづくり活動**」を紹介するパネル展示を実施します。

これまでの取組み

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

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
令和5年度 1回
5回

下井草駅周辺まちづくりワークショップ

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「人と人とをつなぐ、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)

- 野  ●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)

井草地域

西荻窪地域

荻窪地域

阿佐谷地域

高円寺地域

方南・和泉地域

西武新宿線沿線各駅周辺地区 まちづくり方針

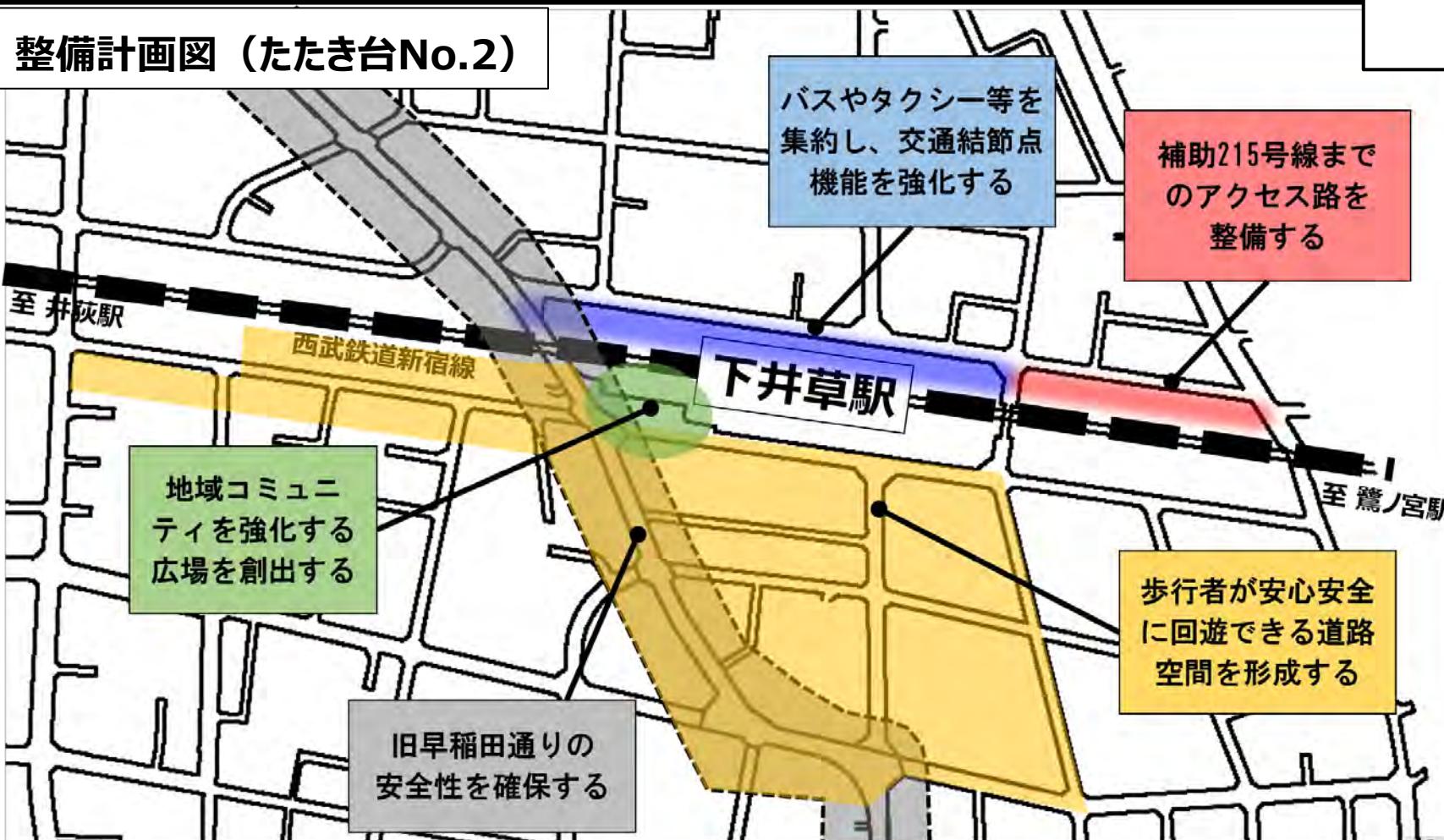
沿線地域のまちづくり目標

人と人とをつなぐ、 みどり豊かな便利で快適なまち

令和4年度・令和5年度 下井草駅周辺まちづくりワークショップ成果

区は、連続立体交差事業を契機に、地域の方々との意見交換を通して、これまで多く寄せられてきた道路・交通に関する課題の解決を目的としています。

整備計画図（たたき台No.2）



整備目標（たたき台No.2）

- 1.コンパクトな交通結節点機能の強化
- 2.歩行者の安全性の確保
- 3.みどり豊かなにぎわい空間の創出

（集い溜まる・みどり豊かな場所）

令和4年度・令和5年度下井草駅周辺まちづくりワークショップでは、意見交換を通して下井草駅周辺の整備目標（たたき台No.2）を作成しました。

その後、整備目標をもとに目指すべき下井草駅周辺の道路・交通の整備計画図（たたき台No.2）を作成しました。

令和4・5年度 下井草駅周辺まちづくりワークショップの活動内容

※下井草駅周辺まちづくりワークショップとは…

道路・交通面の課題解決を中心地域の方々と意見交換を行う場です。公募等で参加いただいた地域の方々との意見交換を通して、まちづくり方針で掲げている「交通体系分野」の方針に基づいた「道路・交通施設整備計画」の策定を目的としています。

令和4年12月21日

第1回まちづくりワークショップ（参加人数：32名）

- テーマ：**下井草駅周辺まちづくりの経過と現状**
- 実施内容：参加者に自分達が住むまちの特徴を知っていただくため、まちの魅力や課題等についてグループごとに意見交換を行いました。
(第1回まちづくりワークショップの内容及びいただいたご意見は、第3回まちづくりオープンハウス（6月30日・7月1日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。)

令和5年5月17日

第2回まちづくりワークショップ（参加人数：25名）

- テーマ：**まち及び下井草駅周辺の将来イメージ**
- 実施内容：第1回まちづくりワークショップを踏まえ、道路・交通分野を中心とした駅周辺のイメージや求める機能について意見交換を行いました。
(第2回まちづくりワークショップの内容及びいただいたご意見は、第3回まちづくりオープンハウス（6月30日・7月1日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。)

令和5年6月7日

第3回まちづくりワークショップ（参加人数：19名）

- テーマ：**駅周辺の将来イメージを考える**
- 実施内容：駅周辺のイメージ案として、第2回まちづくりワークショップでいただいた意見を整理した4案について、グループごとに意見交換を行いました。
(第3回まちづくりワークショップの内容及びいただいたご意見は、第3回まちづくりオープンハウス（6月30日・7月1日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。)

令和5年7月19日

第4回まちづくりワークショップ（参加人数：20名）

- テーマ：**将来の交通のありかた（案）の検討**
- 実施内容：将来の交通のあり方を検討するうえで、区が考慮する事項や基本的な考え方を参加者と共有したのち、今までいただいた意見を整理し、選定した3案について意見交換を行いました。
(第4回まちづくりワークショップの内容及びいただいたご意見は、第4回まちづくりオープンハウス（8月4日・8月5日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。)

令和5年9月11日

第5回まちづくりワークショップ（参加人数：21名）

- テーマ：**道路・交通施設整備計画（たたき台）の確認**
- 実施内容：今までのワークショップやオープンハウスでいただいた意見を踏まえ、交通機能の基本的な考え方を集約して整備目標を定めました。
その後、第4回まちづくりワークショップで選定した3案の中で、より整備目標が実現できる1案を道路・交通施設整備計画図（たたき台）として選定しました。
(第5回まちづくりワークショップの内容及びいただいたご意見は、第5回まちづくりオープンハウス（10月13日・10月14日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。)

令和6年1月17日

第6回まちづくりワークショップ（参加人数：17名）

- テーマ：**道路・交通施設整備計画（たたき台No.2）の確認**
- 実施内容：第5回まちづくりワークショップでいただいた意見をもとに、道路・交通施設整備計画図（たたき台）を修正し、道路・交通施設整備計画図（たたき台No.2）について、参加者と意見交換を行いました。
(第6回まちづくりワークショップの内容及びいただいたご意見は、第6回まちづくりオープンハウス（3月9日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。)

令和4・5年度における下井草駅周辺まちづくり取組の振り返り (道路・交通施設誠意計画策定に向けた意見)

第1回まちづくりワークショップ・第3回まちづくりオープンハウス

自分たちが住むまちの魅力や課題について、ご意見を伺いました。

◆まちの魅力

- 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。
- 井草川には遊歩道があり、桜がきれい。
- 低層の住宅街のゆったりした街並みが良い。
- 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いても良い。
- 新しく住み始めた人も増えているように感じる。
- 人情味あふれる人が多い。
- 「舌べろ餅」や「どんど焼き」など都市部では少なくなったイベントやお祭りがある。

◆まちの課題

- 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。
- 連続立体交差事業で開かずの踏切や南北分断を解消して欲しい。
- 若者向けのカフェやレストラン、ファッショングの店が欲しい。
- 買い物に行きたいが、休める場所がまちなかにないため、高齢者は外出機会が減ってしまっている。
- 駅周辺に広場ができると盆踊りとか祭りなどが復活できるのでは。
- 散歩道をもっと増やして欲しい。
- 人が集まる、ちょっと休める場所が欲しい。

第2回まちづくりワークショップ・第3回まちづくりオープンハウス

道路・交通分野を中心とした駅周辺のイメージや求める機能についてご意見を伺いました。

【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）

【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）
- 狭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）

【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）

第3回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウス

第3回まちづくりワークショップでは、これまでいただいた意見を整理した駅周辺機能図案①～案④を提示し、参加者と意見交換を行いました。その後、第3回まちづくりワークショップでいただいたご意見をもとに新たに案⑤を追加し、5つの案について第3回まちづくりオープンハウスでご意見を伺いました。



- 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る。
- 駅北側の活性化につながる。
- 歩行者と車両を分けた案はなかなかよい。
- 人の交差が生じる。（通学路があるため）
- 視点的分断が生じる可能性がある。
- 交通系広場ができるば、内部に車両が進入することができない。
- 駅北側の活性化につながる。
- 地域の協力のもとまとった敷地が必要。
- 視認性の部分で分断が生じる可能性がある。
- 北側の静かな住環境が乱される。
- 駅前にバスが通ることにより環境が悪化する恐れがある。
- 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。
- 北側の衰退が加速する。
- 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る。
- 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。

- 誘致した商店街がこの街になじむか疑問。
- 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、無電柱化等を積極的に進めてもらいたい。

第4回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウス

これまでいただいた意見等をもとに区から将来交通のあり方を示し、ご意見を伺いました。なお、駅機能図については、いただいたご意見と「区が考慮すべき事項」をもとに5案から3案に絞ってご意見を伺いました。

オープンハウス及びワークショップで いただいた意見

- ◇道路管理者との協議・承諾 ◇道路法や道路構造令の遵守 ◇予算
◇交通管理者との協議・承諾 ◇都市計画法に基づく位置づけ

◇将来交通のあり方（案）

○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
- ◇人が集い留まれる空間の創出
- ◇人中心の魅力ある賑わいの空間
- ◇買収面積の最小化

- 人優先の安全・安心な街の形成
- みどりの創出も大事
- こじんまりとした閑静な住宅地
- 歩行者空間の確保を住民の声で実現させたい
- 駅南西を中心にぎわいの形成



- 西荻のようなこじんまりとしたバスロータリーが作れれば良いと思う。
- 皆の賛同がとりやすいと思いました。
- 安心して歩ける商店街づくりに必須だと思います。北口の活性化につながる可能性も。

○駅周辺機能図（案）



- 北側のスーパーは残してほしい
- 案1より北側の環境が変わる。車による送迎が増え、その渋滞影響が心配。
- 駅に向かう歩行者が遠回りにならない配慮が必要と思う



- 南側に大きな広場を作るとなると街の構成が今とがらつ変わってしまうか心配がある
- 既存の商店街への影響が大きい。

第5回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウス

第4回まちづくりワークショップ・まちづくりオープンハウスでのご意見をふまえ、今後策定していく道路・交通施設整備計画の内容（整備目標・整備計画）について議論するためのたたき台を示し、ご意見を伺いました。

◇道路・交通施設整備計画（たたき台）

○整備目標

整備目標（3つの柱）

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。

＜全体について＞

- 目標としては、分かりやすく、よくまとまっている。
- 目標として否定するつもりはないが一般的な内容で「下井草らしさ」が出ていない。

＜コンパクトな交通結節点機能の強化について＞

- 駅前の交通環境が改善されることで、渋滞が解消されることを期待している。
- タクシーアプリが普及し、駅前にタクシープールは、それほどいらない。
- 鉄道・バス・タクシーを利用できるように高齢者、障害者などを送迎する寄り付きもできると良い。
- バリアフリー、ユニバーサルデザインの視点が重要。

＜歩行者の安全性確保について＞

- 「車中心から人中心の空間」の部分は、人によって捉え方が違うと思うため、もう少し具体的に書いた方が良い。
- 歩行者の安全は地域の課題であったので、安全性という文言が入ったことはよかったです。

＜みどり豊かなにぎわい空間の創出について＞

- 「善福寺緑地の整備のように、区が大きな敷地を買って公園や緑地などにする施策を進めて欲しい。
- 農福連携事業などにより下井草らしい地域の店が入って欲しい。
- 多世代が暮らす街をイメージできるよう、「人々」でなく「広い世代の人々」してはどうか。

＜その他＞

- 「南北の往来がしやすくなる」ことを入れる。
- 今後は、電動キックボードや電動自転車等、新しいモビリティにも対応が必要になっていくと思うので、そのことも加えてほしい。

○整備計画図



＜北側の交通結節点機能について＞

- 北側の交通結節点機能が道路沿いだけになってしまっており、機能としては少し狭いのではないか。
- 広場からバスが早稲田通りへの出入り口で南へ回るときに交差が危険であり、そこに歩行者系広場があり問題である。

＜用地買収について＞

- 現道があるので土地の買収を最小化できるというが、それでも買収対象がなくなるわけではないと思うので、住民、商店への配慮が必要だと思う。
- 住民の土地を買収するのではなく、西武の土地を買収することはできないのだろうか。

＜歩行者が安全安心に回遊できる道路空間について＞

- 南側商店街は、バスを除けば、商品搬入、子どもの送り迎え、病院への送り迎えの車ぐらいしかないので計画は実現できそうに思う。
- 北側の旧早稲田通り沿いにもお店があるので、そちらにも「歩行者が安全安心に回遊できる道路空間」エリアを広げてほしい。

＜旧早稲田通りの安全性の向上について＞

- 旧早稲田通りが生活している住民からすると駅周辺で最も危ない。ここ改善をすることが最優先課題。
- 旧早稲田通りは、生活道路であり地域の記憶を継承する地域資源である。拡幅ではない解決策を探るべき。
- 整備計画図の駅南側の旧早稲田通り沿道がオレンジになっているが、この部分は何か安全性向上の整備をするのか。
- すぐにできないことはわかるが、それも入れて駅前広場を計画すべきだと思う。

＜道路と鉄道の連続立体交差事業＞

- 高架か地下の検討状況はどうなっていて、いつ決まるのか。

＜その他＞

- 影響範囲を小さくするにはバスを小さくする。

第6回まちづくりワークショップ

第5回まちづくり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をもとに道路・交通施設整備計画（たたき台）を修正し、道路・交通施設整備計画（たたき台No2）整備目標及び整備計画図を示し、参加者からご意見を伺いました。

整備目標（たたき台No2）

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。

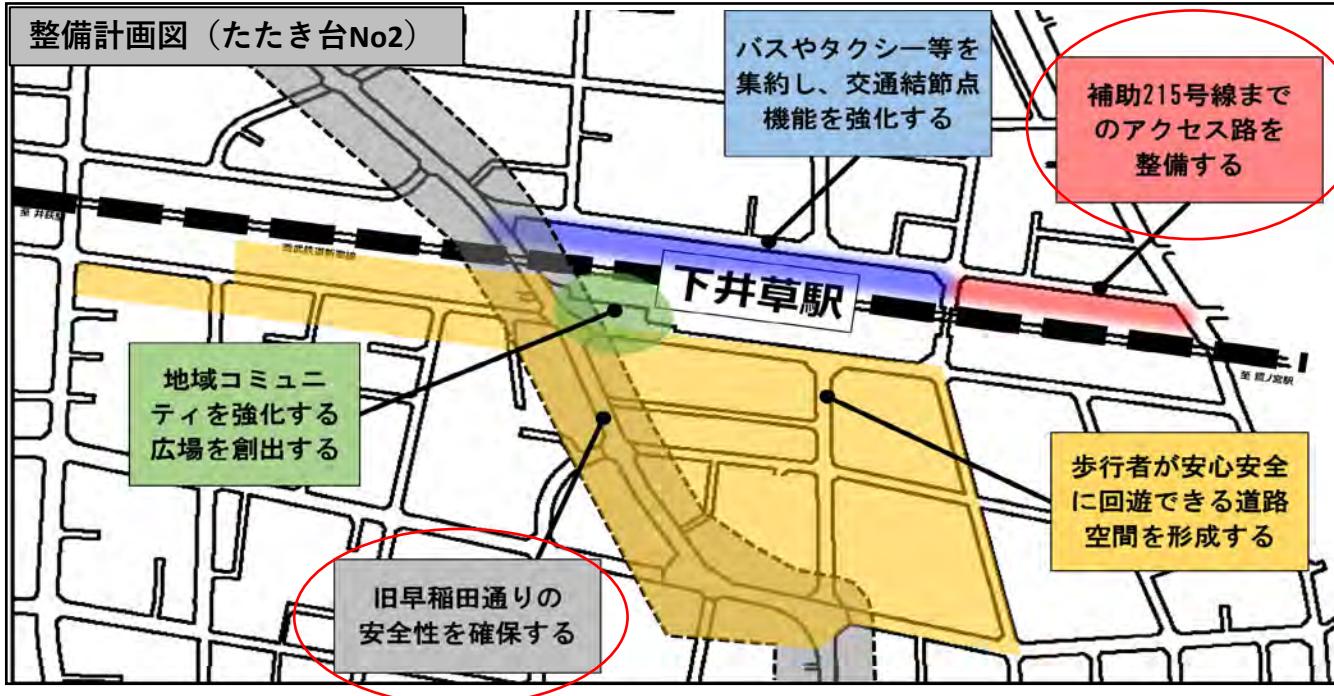
2. 歩行者の安全性確保

- 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. みどり豊かなにぎわい空間の創出（集い溜まる・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。

整備計画図（たたき台No2）



・整備目標（たたき台No2）は、第5回まちづくりワークショップで示したたたき台から、左図の赤字下線の部分を変更しました。

・整備計画図（たたき台No2）は、第5回まちづくりワークショップで示したたたき台から、左図の赤い丸で囲った部分を変更しました。

○この会は、修正した整備目標・整備計画図について、いただいた意見・質問に直接回答いたしました。
主な内容については、以下のとおりです。

Q : アクセス路を伸ばしたのはなぜか。その先の都市計画道路が拡幅される予定がないのではないか。

A : 補助215号線は「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」における「優先整備路線」になっていませんが、将来の交通ネットワークを見据えて計画に盛り込みました。

Q : 旧早稲田通りの拡張なしで渋滞解消はできないのではないか。

A : 連続立体交差事業で踏切が解消されることで渋滞は大きく解消されます。さらに、バス停を旧早稲田通り以外に確保することも有効と考えます。

Q : 交通計画の動線がわからないので意見が言えない。

A : バスやタクシーなどの車両は北側になります。旧早稲田通りから入り、事例※で示したターンテーブルやラウンドアバウトで転回して、再び旧早稲田通りに戻ることを想定しています。今回の計画は、イメージですので、今後検討してまいります。

Q : 整備計画図を実現するまでのスパンはどれくらい？

A : 時期は未定です。他の事例によると、20年以上かかると推定されます。

Q : バスルートとしては旧早稲田通りを一方通行にした方が良い。

A : 一方通行にするには、現在旧早稲田通りを通行している車両（バス等）を代替ルートに転換しなければなりません。代替ルートを選定するにあたっては、バス路線となるので、現状のままの道路構造では通行できないことから、道路構造の整備やバスが通行することによる住民の合意形成、歩行者専用道路などの交通規制を管轄している警視庁との協議が必要となります。以上のことから旧早稲田通りを一方通行化するハードルは高いと思われます。

Q : 青いエリアの人に買収で立ち退きをしてもらうのは心が痛む。本当に買収できるのか？

A : 駅周辺の課題を解決するためには、西武鉄道も含む地権者の方々のご理解ご協力は欠かせません。今後、整備に必要な範囲が明確になった際に、地権者の方のご理解ご協力が得られるよう丁寧に進めてまいります。

※駅北側でバス等の車両を転回するための事例



【事例 1】
聖蹟桜ヶ丘
ラウンドアバウト



【事例 2】
南善福寺
バスターンテーブル

各回のいただいた
意見はこちらから
ご覧いただけます。



二次元コード

下井草駅周辺まちづくり

検索

整備目標（たたき台No.2）作成の経過

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12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、幅員が狭い上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）
- 荘厳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

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）

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。

第6回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和6年1月）：整備目標の修正（たたき台No.2）

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. みどり豊かな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。

整備計画図（たたき台No.2）作成の経過

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12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、散歩していく楽しい。
- 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）
- 荻窪ほどに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）

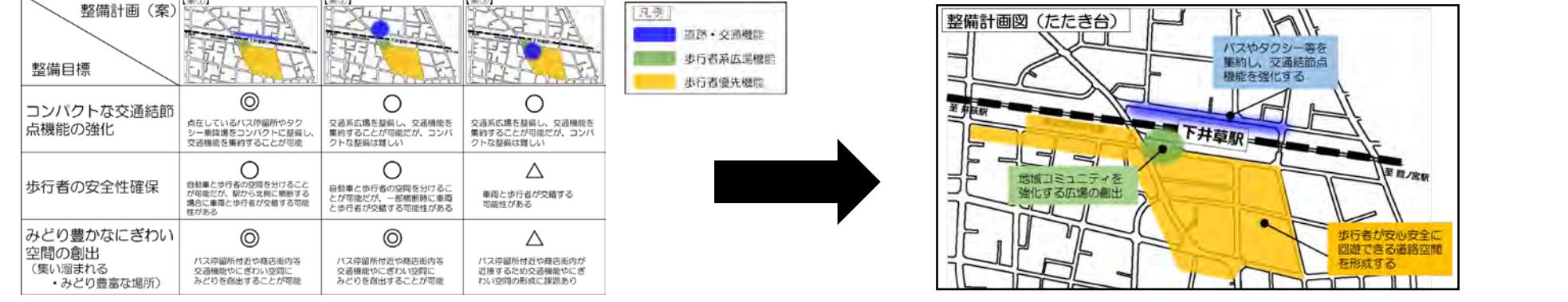
第3回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和5年6月）：駅周辺機能図5案の作成



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）：整備計画図作成（たたき台）



第6回下井草駅周辺まちづくりワークショップ（令和6年1月）：整備計画図の修正（たたき台No.2）



令和6年度（仮称）下井草まちづくりラボの活動内容

※（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**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（参加人数：40名）

- 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（参加人数：34名）

- 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（参加人数：4名）

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（参加人数：34名）

- 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・中学生が考えし、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（参加人数：30名）

- 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（参加人数：11名）

- 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（参加人数：25名）

- 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。

（第1～6回のラボの内容及びいただいたご意見は、令和6年度下井草まちづくりオープンハウス（2月12日・15日開催）で共有し、来場者からご意見をいただきました。）

令和6年度は、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。

グループワークまとめ

北側の商店街にもう少しにぎわいが欲しい

生産緑地がある

青枠：魅力
赤枠：課題

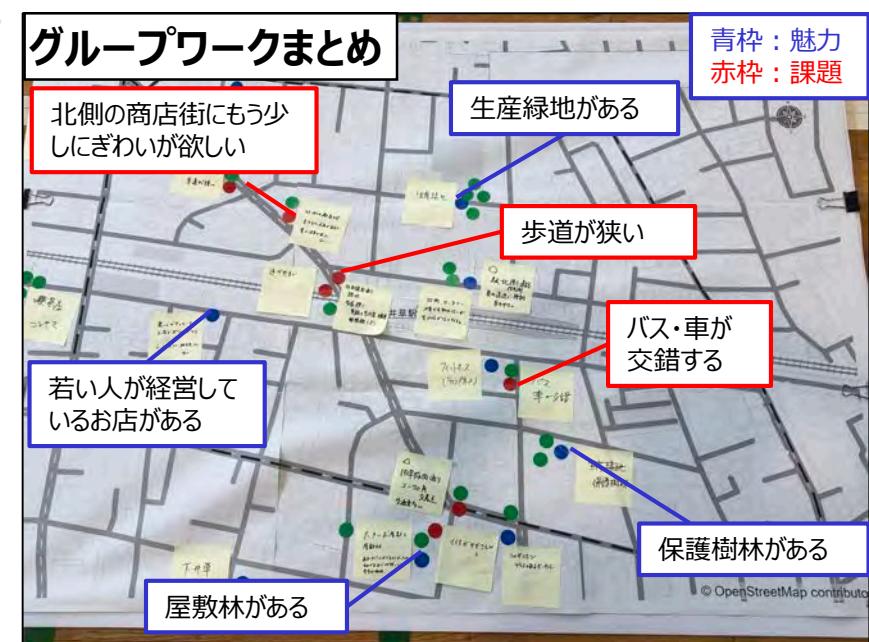
歩道が狭い

若い人が経営しているお店がある

バス・車が交錯する

保護樹林がある

屋敷林がある



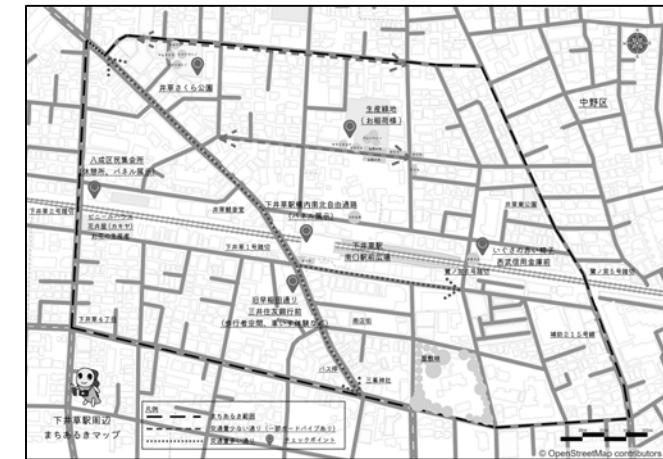
第2回（仮称）下井草まちづくりラボ【令和6年7月27日（土）】

～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【令和6年8月8日（木）】

～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

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24日（土）】

～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返り【令和6年9月21日（土）】

～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～

【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、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、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、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

The diagram shows the 'Urban Infrastructure Interconnection Business' (連続立体交差事業) involving three levels of government:

- 事業主体 (Business Operator):** National Government (國土交通省) and Local Government (都道府県・政令指定都市, 市町村).
- 費用負担 (Cost Allocation):** The diagram illustrates the cost allocation between the three levels of government.

Cost allocation is as follows:

- 都道府県負担 (Prefectural Government Cost):** 100% of the cost.
- 都道府県と市町村の負担割合 (Proportion of Prefectural Government and Municipal Government Cost):** 45% for the National Government and 15% for Local Government.
- 市町村負担 (Municipal Government Cost):** 40% of the cost.

Annotations in the diagram include:

- 「連続立体交差事業 (既存構造の変化なし)」
- 「連続立体交差事業 (既存構造の変化あり)」
- 「連続立体交差事業 (連続立体利用型、複数事業併存等)」
- 「出典：国土交通省資料に中村教授が加筆」

施工方法

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。

＜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

理由	割合
必要ない	80.1%
乗る	11.7%
乗らなければ困る	4.4%
乗らなければ困らない	1.7%

図-8 運行開始後のアンケート調査結果（乗車の方）

【天井茶駅園ゆかづけに開拓者講義】

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。当口は、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も講義いただきました。



＜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）

- ①多様な主体の連携
えがき・つくり・つかう
 - ②ビジョンの共有
イメージの見える化
 - ③空間の共有
一体的な空間としての駅まち
 - ④機能の連携
モビリティ・都市機能
 - ⑤一体的で柔軟な運営



第5回（仮称）下井草まちづくりラボ振り返り【令和6年10月26日（土）】

～連続立体交差事業及び駅周辺の事例視察～

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2,800m 南口 約3,900m	・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1,200m	・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1,600m	・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3,200m	・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1,200m	・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「ウイキペディア（Wikipedia）」および各バス会社の時刻表（早朝便・深夜便は除く）

※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号線II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）を連動させた。
⇒北口再開発事業
⇒南口西地区再開発事業

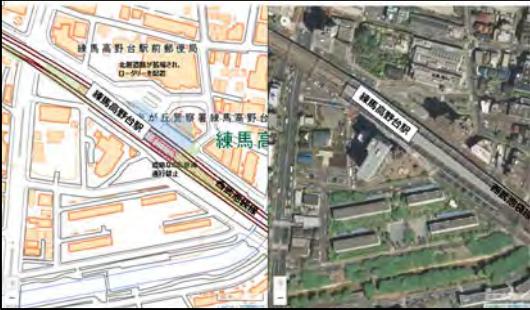
- ④高架橋の有効利用（商業施設誘致、公共施設、駐輪場等）を考えた。
⇒駐輪場
⇒商業地誘致
⇒公共施設誘致



西武池袋線（練馬高野台駅周辺）事例視察

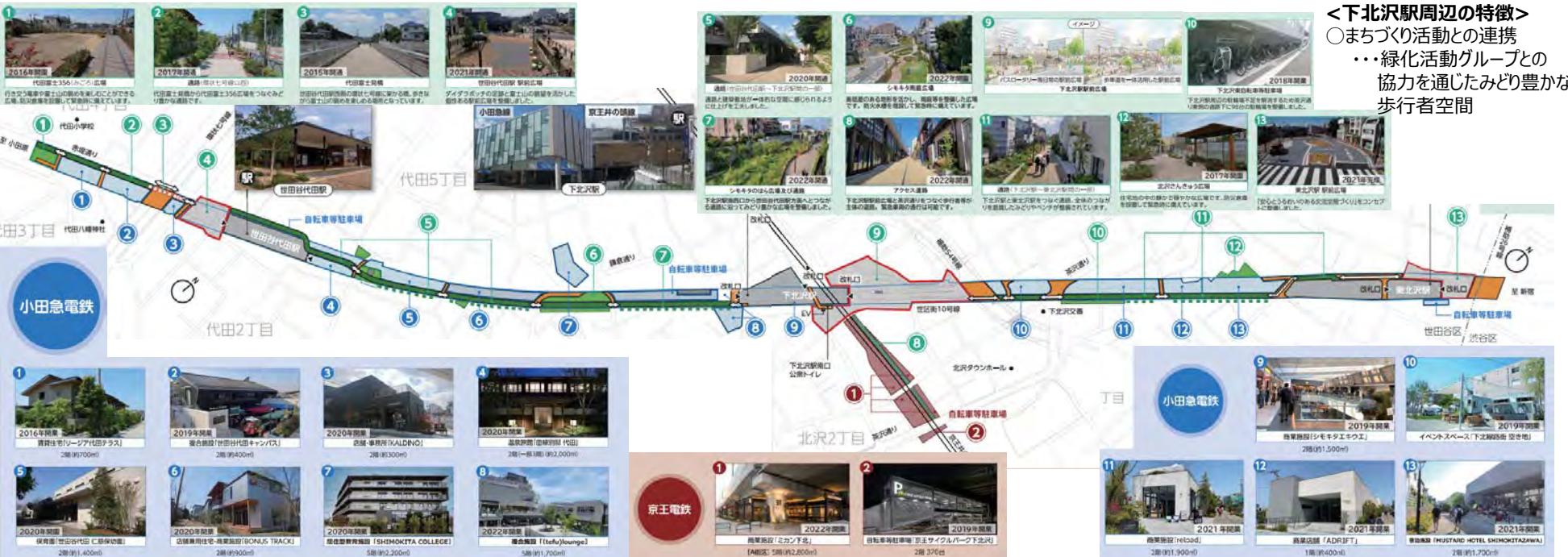
練馬高野台駅立体事業の特徴

- 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、商業施設と公園を連動させた。
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。



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



世田谷代田駅周辺の特徴

- 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

- 富士山への眺望の確保…ビスタにかかる建物の形状の工夫や、眺望を意識した駅前広場の設置
○歴史に配慮…ダイダラボッチの伝説をあしらった舗装や2鉄道をつなぐ連絡線の歴史解説板の設置

→下井草駅が高架化または地下化した将来のまちの姿をイメージしてみてください

東北沢駅周辺の特徴

- 利便性、防災性の向上…下北沢との往来および災害時の避難通路の整備
○駅周辺の土地利用…落ち着いた住宅地と馴染みやすいヒューマンスケールの整備

第6回（仮称）下井草まちづくりラボ振り返り【令和6年11月30日（土）】

～令和6年度の振り返り及び令和7年度に向けて～

下井草駅周辺まち歩きや、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について全体で振り返りを行い、

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6年度（仮称）下井草まちづくりラボの成果

まち歩きを通して気づいたまちの魅力を付箋にまとめ、地図上に整理しました。



まち歩きから見えてくるまちの特徴（魅力）

- 良好なみどりの住環境
 - 静かな住環境
 - 親しみのある商店街
 - みどりの景観
 - 歴史性
 - 「農」
 - 地域の見守り

令和6年度（仮称）下井草まちづくりラボの成果

まち歩きを通して気づいたまちの課題を付箋にまとめ、地図上に整理しました。

まち歩きから見えてくるまちの特徴（課題）

- 一筋縄ではいかない交通問題
- 狹くて危険な都道
- 駅前商店街の課題
- 大型車両が危険

● 一筋縄ではいかない交通問題

- ・道が狭く、車、自転車、人が近い
- ・一方通行にという案もあるが、もう一方の道になったところは、車が多くなり、大変なことになる
- ・道路を広げると住んでいる人は立ち退かないといけない。そういうことがないまちづくりをして欲しい
- ・廃墟のような建物があり、防災・防犯上心配
- ・個人商店が次々となくなっていく

● 狹くて危険な都道

- ・横断者や自動車量が多く危険地帯
- ・歩車分離の段差が悪。車イス、歩行者含め危ない
- ・人・車・自転車が混在
- ・信号（自転車）が分かりにくい

● 大型車両が危険

- ・交差点付近は大型車が多い

● 駅前商店街の課題

- ・バスや人でスペースがいっぱい。休むところがない
- ・商店が少ない
- ・まちづくりの拠点が駅前がない
- ・フィットネスの裏はまちのデッドスペースになっている

下井草駅周辺
まちあるきマップ

凡例

- まちあるき範囲
- 交通量少ない通り（一部ガードパイプあり）
- 交通量多い通り
- チェックポイント

提案・質問（質問は左上にQを記載）

井草東公園

さの赤い椅子

信用金庫前

バスの出入口には
歩道がない

号線

宮5号踏切

下井草4丁目

下井草駅周辺

まちあるきマップ

25m 50m 75m 100m

地図が古
い。新しい
車道のため

© OpenStreetMap contributors

令和6年度（仮称）下井草まちづくりラボの成果

まち歩きを通して気づいたまちへの提案を付箋にまとめ、地図上に整理しました。



令和6年度（仮称）下井草まちづくりラボの成果

第6回（仮称）下井草まちづくりラボでは、まち歩きや勉強会、事例視察を通して、グループごとに下井草駅周辺まちづくりのテーマを設定し、今後取組みたいこと、実現したいことを整理しました。

A班	
テーマ	歩行者目線で安全な道づくり
今後取り組みたいこと・ 実現したいこと	下井草駅周辺の安心して歩ける安全な道づくり ～旧早稲田通りの拡幅整備～ 旧早稲田通りの一方通行化の検討
B班	
テーマ	便利で安全な交通結節点の実現
今後取り組みたいこと・ 実現したいこと	バスルート・バス停の位置の見直し～旧早稲田 通りの一方通行化を与条件とする～ バスルート・バス停の位置の見直し～現在の旧 早稲田通りを与条件とする～ バスの乗降口の整備統一 連続立体交差事業の可能性を検討
C班	
テーマ	みどりをきっかけとして、時代、みどり、生き物を つなぐまちづくり
今後取り組みたいこと・ 実現したいこと	生き物緑地と木陰ベンチ 農地の保全活動
D班	
テーマ	線路跡地の活用の可能性を広げたい
今後取り組みたいこと・ 実現したいこと	できれば鉄道を地下化にして公園（雨庭や防 災機能）や緑地をつくる 地下化による多面的な効果を検証する

D班	
テーマ	たくさんの個人が関わって、にぎわいのあるまちに
今後取り組みたいこと・ 実現したいこと	商店街の活性化
	駅周辺を中心に暮らしやすく便利なまち
	たくさんの個人がまちに参加できるしくみ
	誰でも使える広場の仕組みづくり
	駅の周辺から上井草・井荻・下井草 3 駅をつなぐ まちづくり
文化×美味しさ×運動を通じて、地域住民が幸せ になるまちづくり	



令和6年度の成果を踏まえ、

- ① 旧早稲田通りの安全化
 - ② 駅前広場・交通結節点のあり方
 - ③ みどりと景観
 - ④ にぎわい

の4点において、課題を解決するための方針や取組の方向性について、議論を深めていく

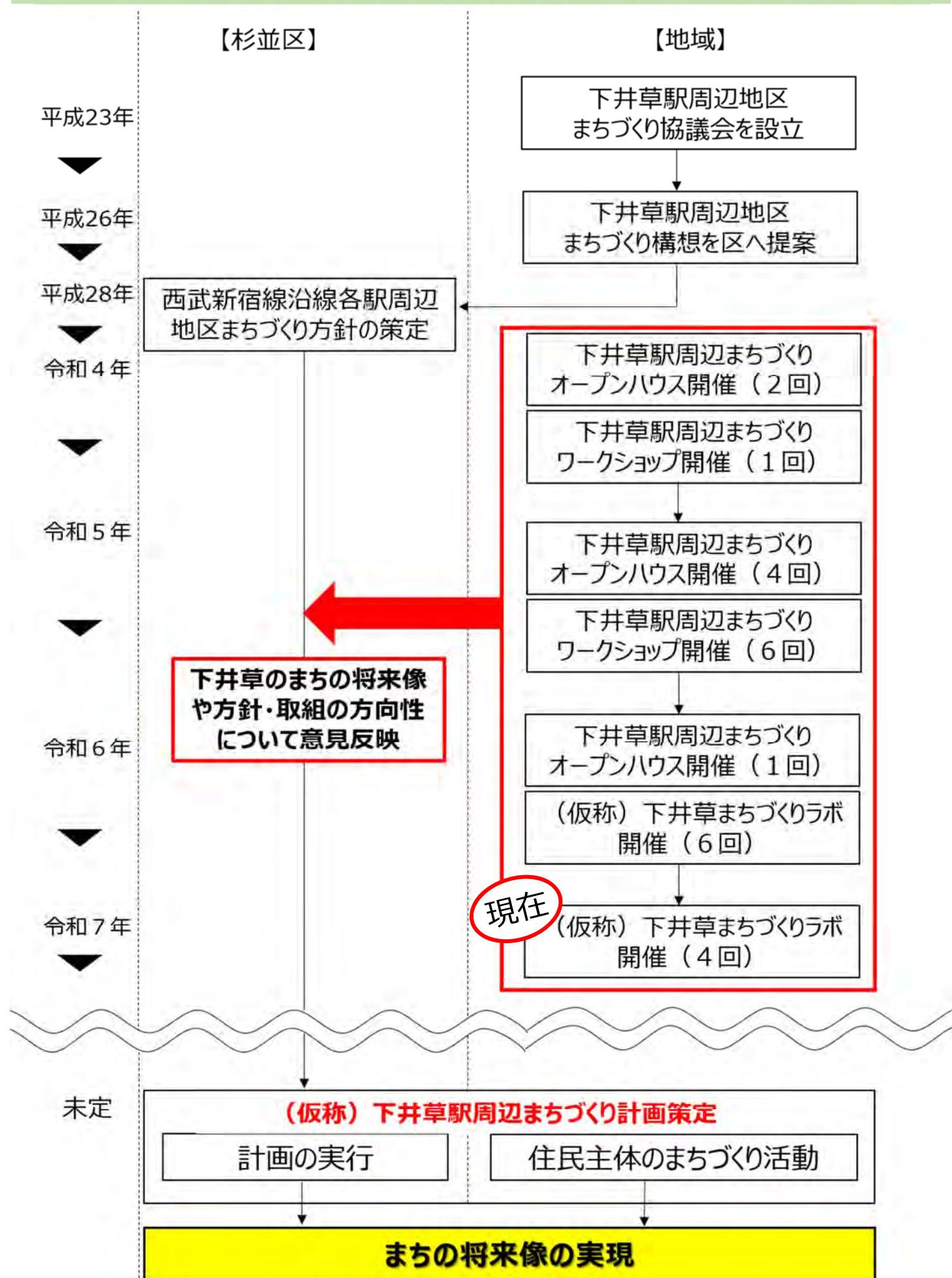


下井草駅周辺まちづくりの活動まとめ



	令和4・5年度	令和6年度	令和7年度
名称	下井草駅周辺まちづくりワークショップ	(仮称) 下井草まちづくりラボ	
目的	連続立体交差事業を契機に、これまで多く寄せられてきた道路・交通に関する課題解決を目指し、地域の方々と意見交換を行う場として、下井草駅周辺まちづくりワークショップを開催します。	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す。	これまでの成果をもとに、課題を解決するための方針や取組みの方向性について議論を深め、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について研究する。また、「まちづくりラボ」という学びの場を踏まえ、住民主体の活動の発展を目指す。
活動内容	令和4年12月 第1回：オリエンテーション 令和5年5月 第2回：将来イメージ案の検討① 6月 第3回：将来イメージ案の検討② 7月 第4回：将来交通のあり方案の検討 9月 第5回：整備目標・整備計画図 (たたき台) の検討 令和6年1月 第6回：整備目標・整備計画図 (たたき台No.2) の検討	令和6年7月 第1回：オリエンテーション 7月 第2回：まち歩き 8月 第3回：まち歩き振り返り 9月 第4回：勉強会 10月 第5回：事例視察 11月 第6回：今後の取組みに 向けた検討	令和7年9月 第7回：方針・取組みの方向性の 具体的な検討① (旧早稲田通り) 10月 第8回：方針・取組みの方向性の 具体的な検討② (駅前広場等①) 12月 第9回：方針・取組みの方向性の 具体的な検討③ (駅前広場等②) 令和8年1月 第10回：方針・取組みの方向性の 具体的な検討④ (みどりと景観)
成果	整備目標・整備計画図 (たたき台No.2) を作成した。 ↓ ワークショップ・オープンハウスでいただいた意見を集約して整備目標・整備計画図 (たたき台No.2) を作成したが、地域の方々から、まちの現状把握やまちづくりについての知識を深め、鉄道の高架化・地下化後のまちをそれぞれ想定したうえで検討を進めていく必要があるとご意見を伺った。	参加者がまちの課題やまちづくり、道路と鉄道の連続立体交差事業について理解を深め、まちの課題を解決するために今後取組みたいことや実現したいことについて考えた。 ↓ まちの将来像に向けた方針・取組の方向性として「旧早稲田通りの安全性」が重要視されている。ほかにも、駅前広場整備やみどり、にぎわいについても関心が高い。	

下井草駅周辺まちづくりの「これまで」と「これから」



【第8回ラボで検討した駅前広場の6つのパターン +「新たな案」の中からベース図を選ぶ】

班を再編成するため、選んだベース図に対応する手の形を挙げてください

グループ	①	②	③	④	⑤+⑥(合同)	新たな案検討班
駅前広場の位置						<p>第8回の各班の 発表を踏まえて、前回 出された案とは別の 新たな駅前広場案を 検討したい方を対象と した班になります。</p>
各案の特徴	「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。	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。	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。	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。北側をバスペイやタクシーベイ、一般車両停車ゾーンとする。	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。	



グー



チョキ



パー



キツネ



OK



グッド