

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）】

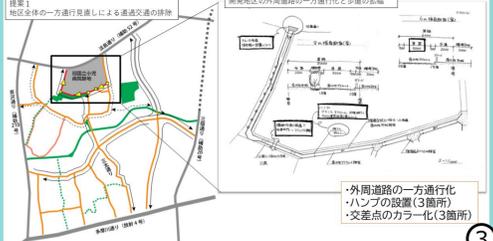
＜事例紹介1＞ 世田谷区太子堂・三宿地区『跡地開発をきっかけとしたみちづくり・まちづくり』

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
- 狭小敷地と狭路：クルマ利用少ない路地のまち
- 新新的に進む狭路の解消…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



道路に関する2つの提案



＜事例紹介2＞ 『歩道と無電柱化』



交通規制と道路整備に関する住民合意形成



一方通行化とハンブ設置
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



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から。
- 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



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
ができます

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】

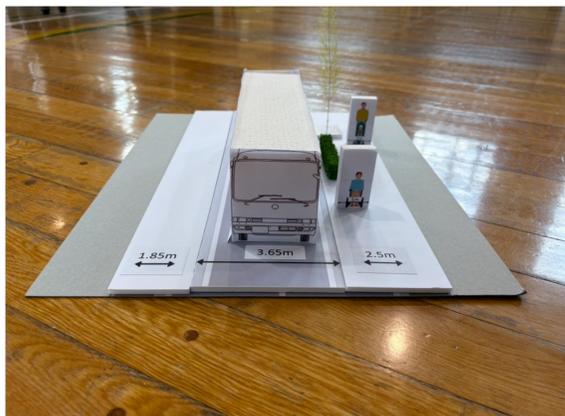
- ①無電柱化**
 - 歩道1mでは傘を差したらすれ違えない
- ②バリアフリー化**
 - 段差がないフルフラットの道路は、車に乗っていると怖いと感じる。
- ③一方通行化**
 - 沿道住民の合意形成に負担や時間がかかりかかる。
- ④道路拡幅**
 - 建替え時に拡幅すると相当の年月が必要になる。
- ⑤その他（バスの小型化）**
 - 小型バスの導入や運転手増員等で費用負担が発生する。



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8m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

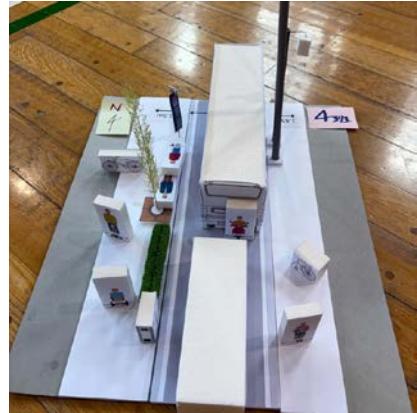
- ・道路幅を変えずに歩きやすい道にするには一方通行が前提となる。
- ・バス停の変更が大変。バス停を新しく設置することをよく思わない人もいる。
- ・一方通行は自動車のみにして、バスは相互通行できないか。

【まとめ】現況の8m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

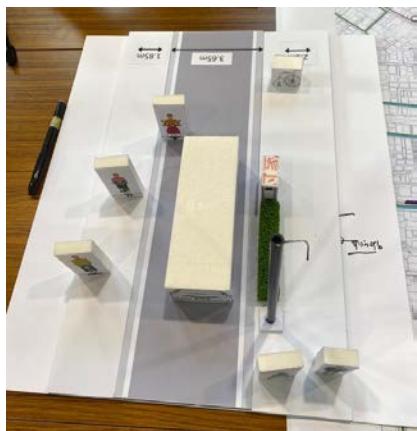
- ・歩道が広くなり安全性が担保される。
- ・車いす、ベビーカーが安全にすれ違えることができるようになる。
- ・バスが通ることによって追い抜きができなくなり、結果渋滞を引き起こす。
- ・バス停や荷下ろしの場所を検討しなければならない
- ・一方通行になったことで、外周の車道（これまで車どおりが少なかったところ）が混雑する。
- ・沿道住民の自宅への駐車など利便性が低下する。

【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2cm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

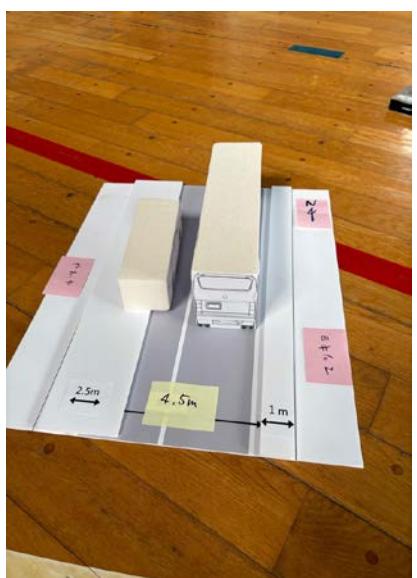
- ・沿道住民の理解と了承が必要。
- ・旧早稲田通りに、バスを通さない計画を考案

【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ため、現状の8m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、8m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。