

【第3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6月7日(水)
18時30分~20時30分
会場:区立井草地域区民センター
第1・2集会室

- 1 開 会
- 2 本日の内容及び進め方
- 3 学識経験者による講義 (15分)
(日本大学 理工学部土木工学科 関文夫教授)
- 4 第2回の振り返り (10分)
- 5 グループディスカッション (70分)
テーマ:「駅周辺の将来イメージを考える」
- 6 各グループ発表 (各2分×6グループ) (12分)
- 7 全体取りまとめ (5分)
- 8 アンケート記入
- 9 閉会

【次回】 日時:令和5年7月19日(水)

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

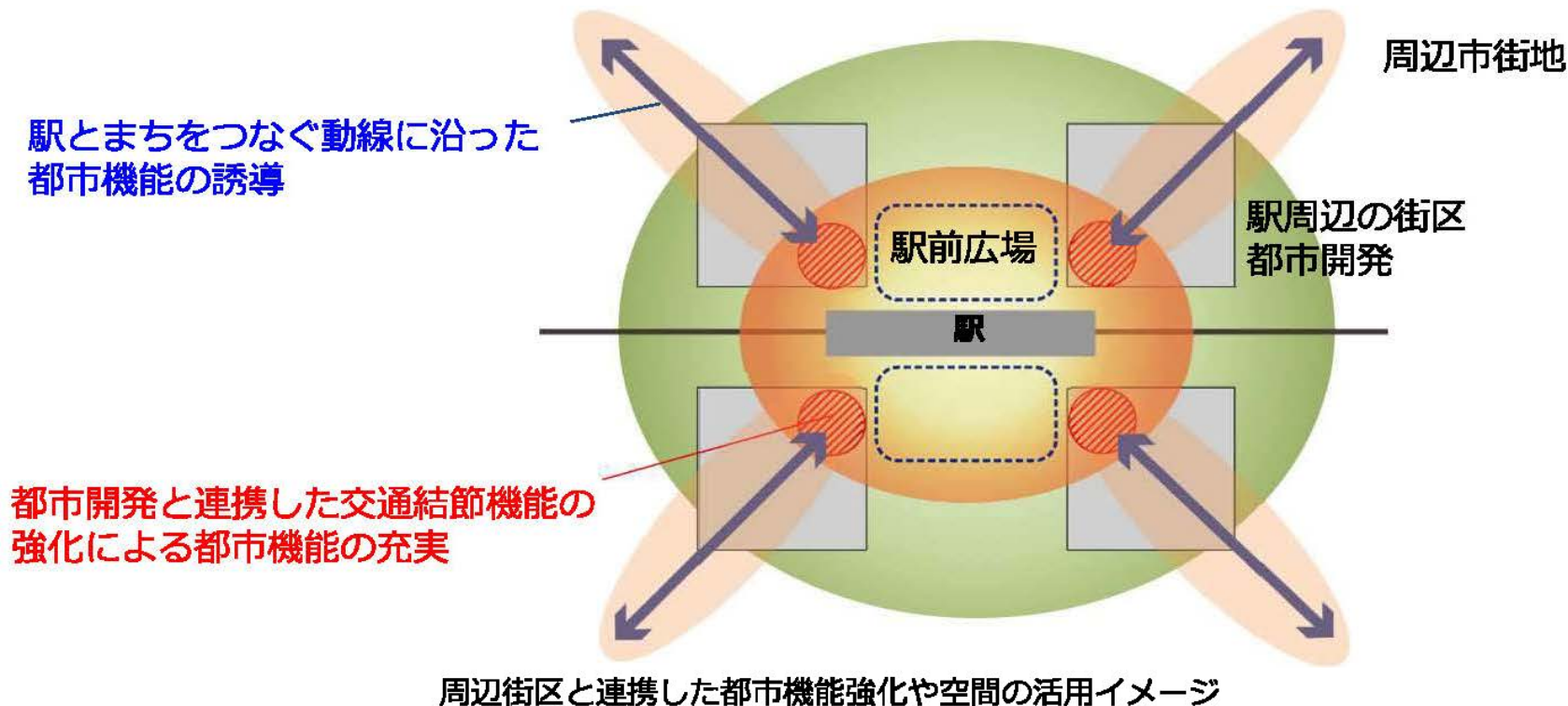
『駅前まち再構築』

—駅前まちづくりの考え方—

令和5年6月7日

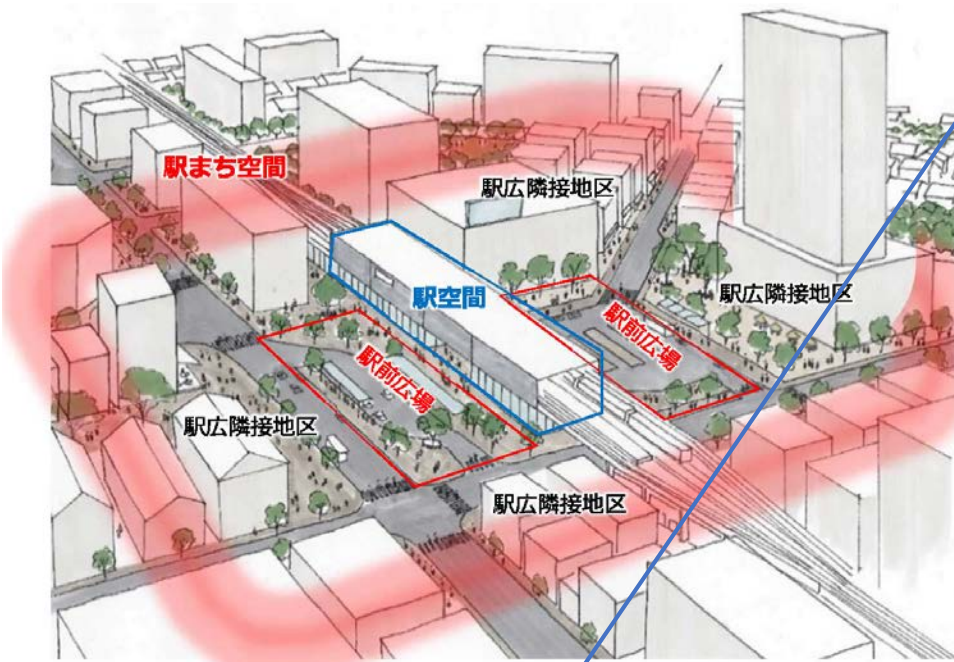
日本大学理工学部土木工学科
教授 関文夫

駅まち再構築



まち全体を良くするためには、近年の社会情勢を踏まえ、多様な機能を議論する必要があり、駅、駅前広場、自由通路、道路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、**市街地と連続する『駅まち空間』として一体的な捉え、柔軟な発想で交通結節点の空間整備、機能配置を検討する視点が必要**がある。

駅まち再構築



改札内

ホーム、改札内コンコース、昇降施設、改札内の売店等

改札外

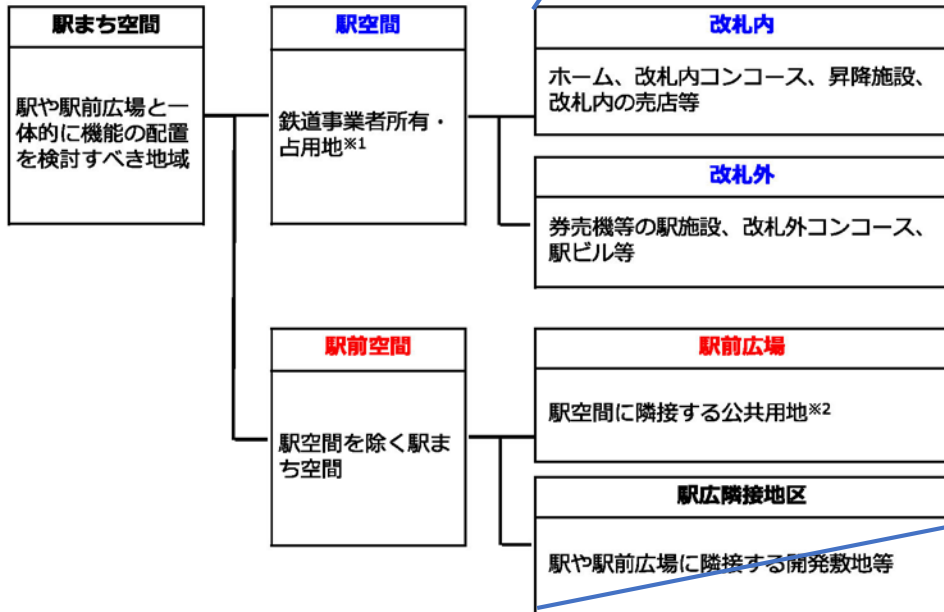
券売機等の駅施設、改札外コンコース、駅ビル等

駅前広場

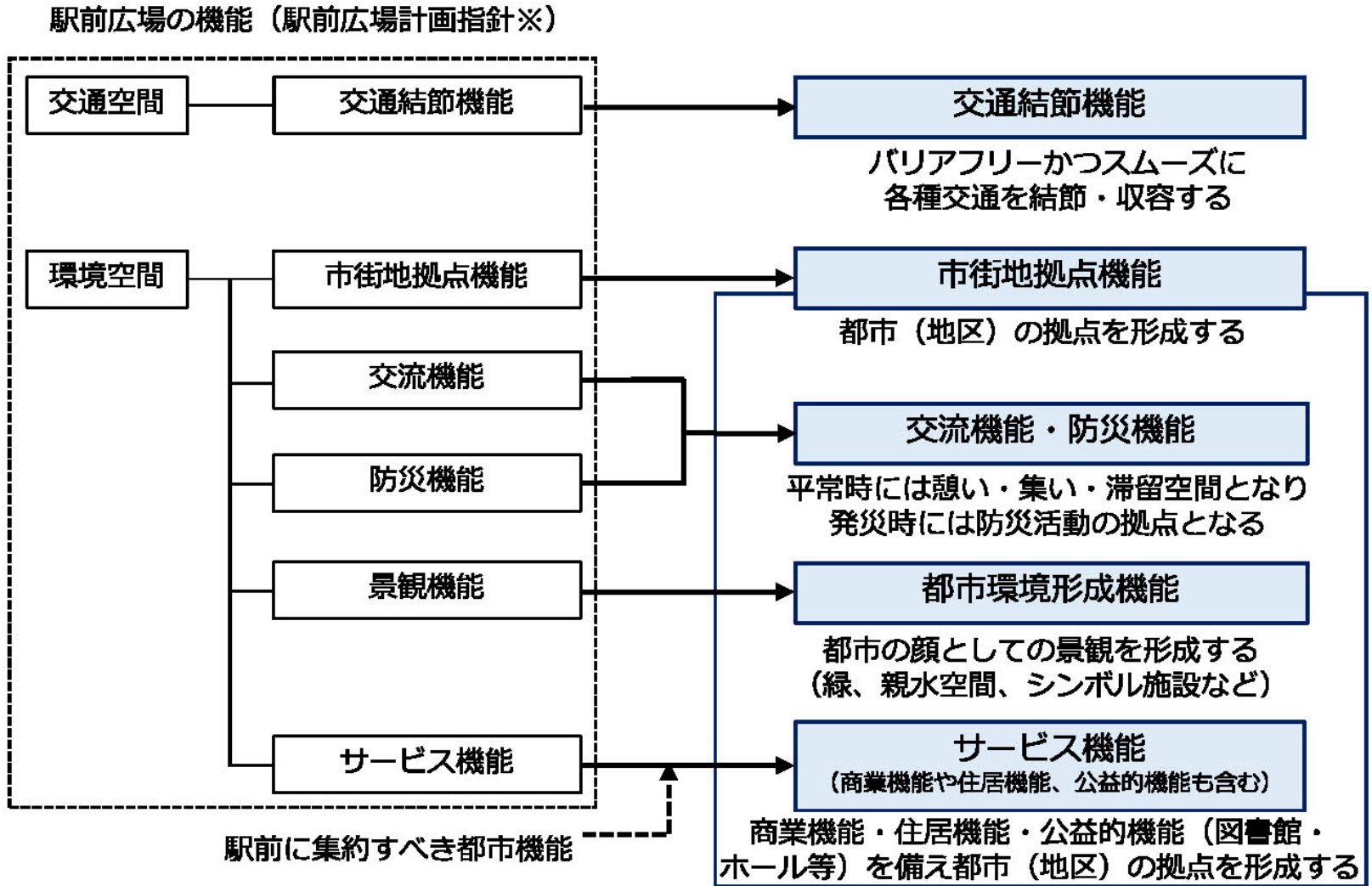
駅空間に隣接する公共用地※2

駅広隣接地区

駅や駅前広場に隣接する開発敷地等



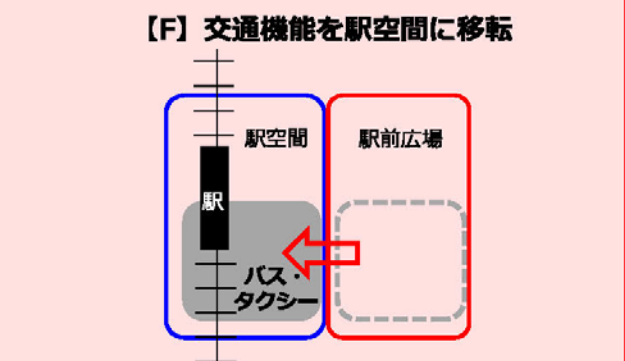
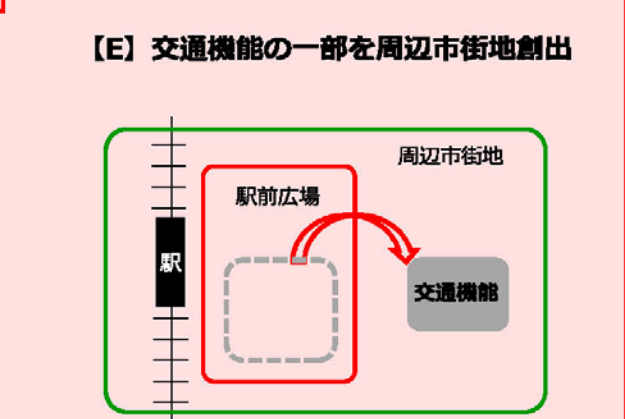
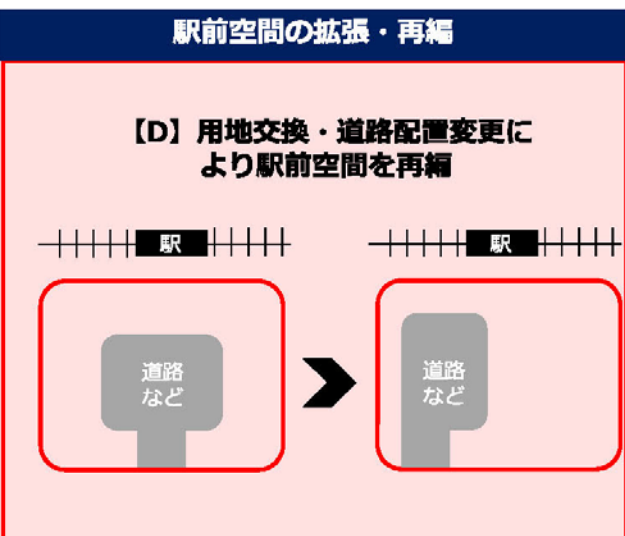
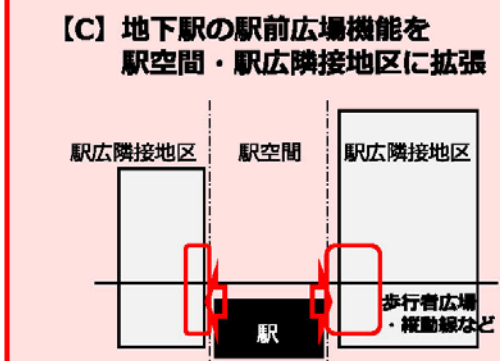
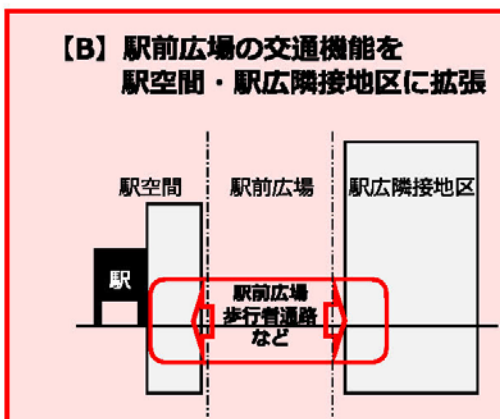
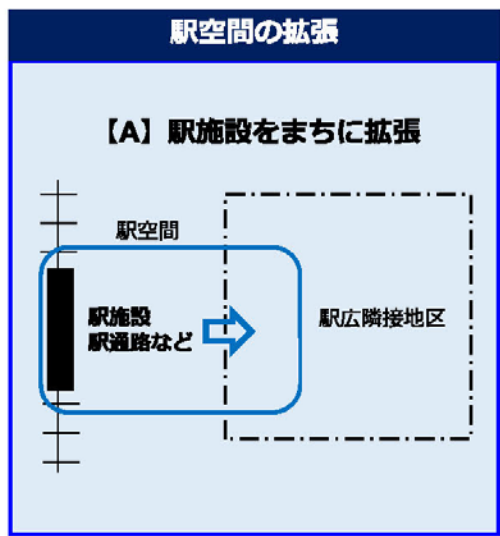
駅まち再構築



※駅前広場計画指針：建設省都市局都市交通調査室監修
社団法人日本交通計画協会編集 平成10年

駅まち再構築

- ① 渋谷駅
 コラム 地上と地下を接続するバリアフリー動線
 コラム 地域荷捌きの取組
- ② 大手町駅
 コラム 地上と地下を接続するバリアフリー動線
 コラム 安心・安全への取組
- ③ 博多駅
 コラム 駅前広場内の空間（大屋根広場）の管理・運営
- ④ 田町駅
- ⑤ さっぽろ駅 大通駅
 コラム エリアマネジメントによる管理・運営
 コラム 地下歩行者空間整備による効果
- ⑥ 虎ノ門駅
- ⑦ 柏駅
- ⑧ たまプラーザ駅
- ⑨ 姫路駅
 コラム 交通計画に基づく駅周辺の再構築
- ⑩ 宇都宮駅
- ⑪ 富山駅
 コラム バスターミナル整備による乗降場の集約化
- ⑫ 福井駅
 コラム 従前従後の権利
- ⑬ 土浦駅
- ⑭ 尾道駅
 コラム 駅空間に公益的施設を設置した事例：由布院駅
 コラム 駅空間に公益的施設を設置した事例：田主丸駅
 コラム 駅空間に公益的施設を設置した事例：郡家駅
- ⑮ 宝積寺駅
- ⑯ 廿日市市役所駅
 コラム 上位計画を踏まえて周辺市街地との連携を推進
- ⑰ 日向市駅
- ⑱ 中村駅
 コラム 駅に公益的施設（図書館）を合築した事例



駅まち再構築

公共サービス機能

基本サービス

公共交通・消防・公共放送・警察(法執行機関)・裁判所・郵便(郵便貯金)

公益事業

上下水道・ごみ収集・電気事業・電気通信(ブロードバンドインターネット接続)・ガス事業

公共事業

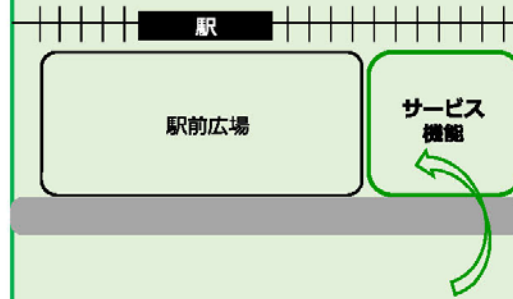
公共インフラ(道路, 橋, トンネル, 護岸, 防波堤, 水門, 排水施設, 緑地, 公園など)・公立病院・公共図書館・公立学校(公立大学)・パブリックスペース

社会サービス

公営住宅・保険(国民健康保険)・社会保険(社会保障)

周辺市街地にある都市機能の集約

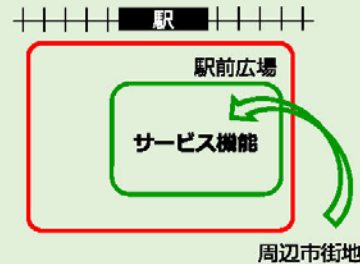
【G】 サービス機能を
駅広隣接地区に集約



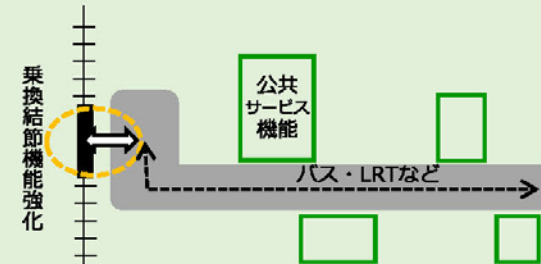
【I】 サービス機能を駅空間に集約



【H】 サービス機能を駅前広場に集約

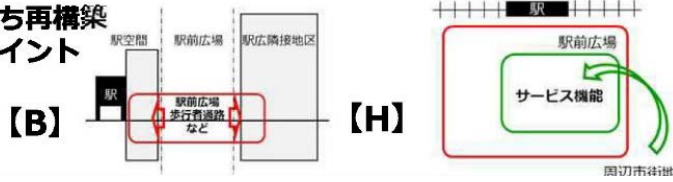


【J】 公共交通路線沿いに
公共サービス機能を集約



駅まち再構築 | 柏駅

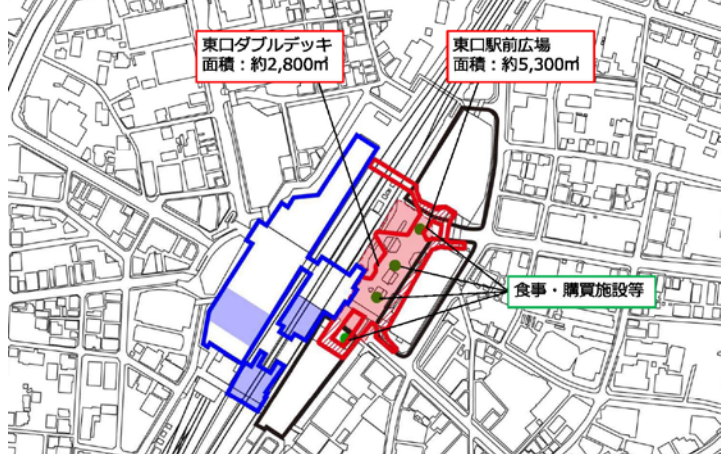
駅まち再構築のポイント



機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能			ペDESTリアンデッキ		
環境空間	交流機能 防災機能			イベントスペース	駅前広場に歩行者滞留空間 や交流空間を整備する	
	都市環境 形成機能					
	サービス機能			飲食購買施設 屋外広告物		



飲食購買施設「カシワテラス」の設置



ウッドデッキにおける地域イベント
 出典：柏アーバンデザインセンター ウェブページ

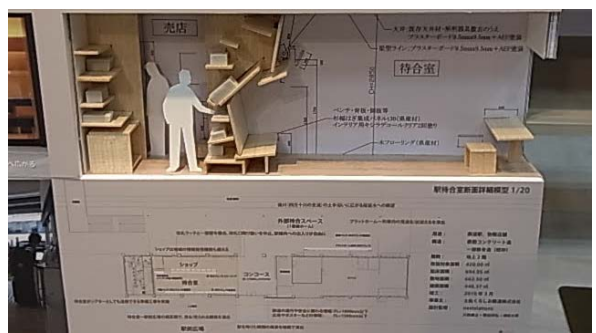
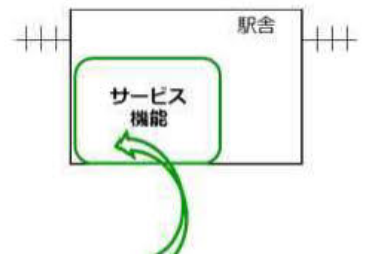
駅まち再構築 | 高知県中村駅

「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能					
	交流機能 防災機能					
環境空間	都市環境 形成機能	駅空間に地域拠点施設を設置				
	サービス機能	乗客以外も利用できる 待合スペース				

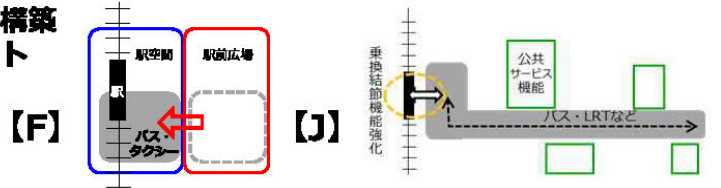
駅まち再構築のポイント

【I】



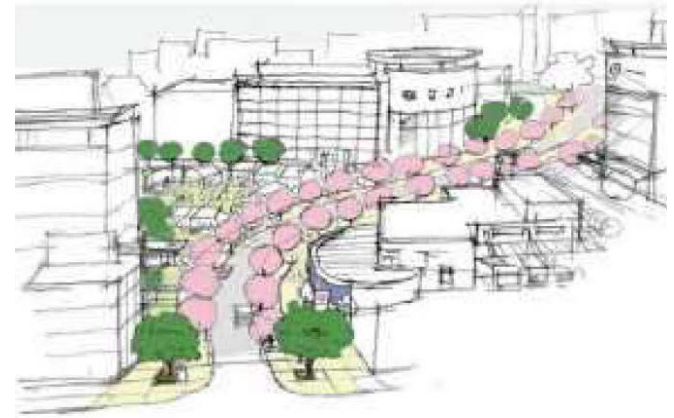
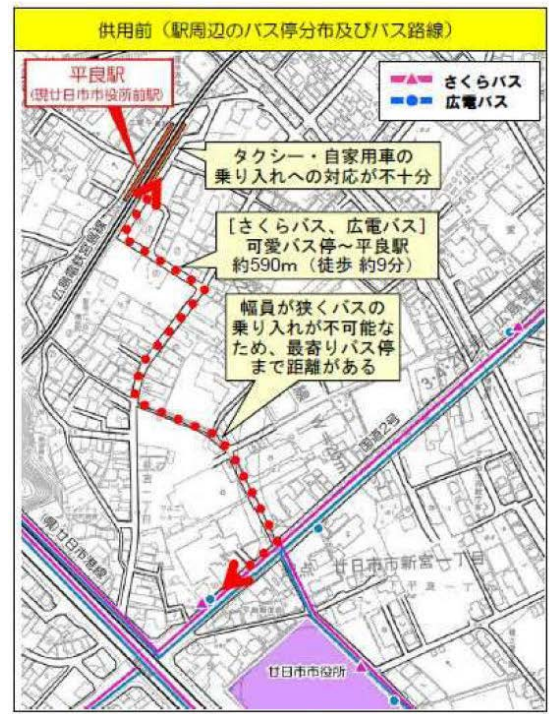
駅まち再構築 | 広島県廿日市市

駅まち再構築のポイント



「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能	バリアフリーに利用できる 路面電車・バス乗降空間		駅前広場	結節	シンボルロード (駅とまちをつなぐ)
環境空間	交流機能 防災機能					駅からつながるシンボルロード沿いに公共施設を再配置する
	都市環境 形成機能					都市計画公園
	サービス機能					ふれあい通り 植栽 市役所 文化センター 合同庁舎



駅まち再構築

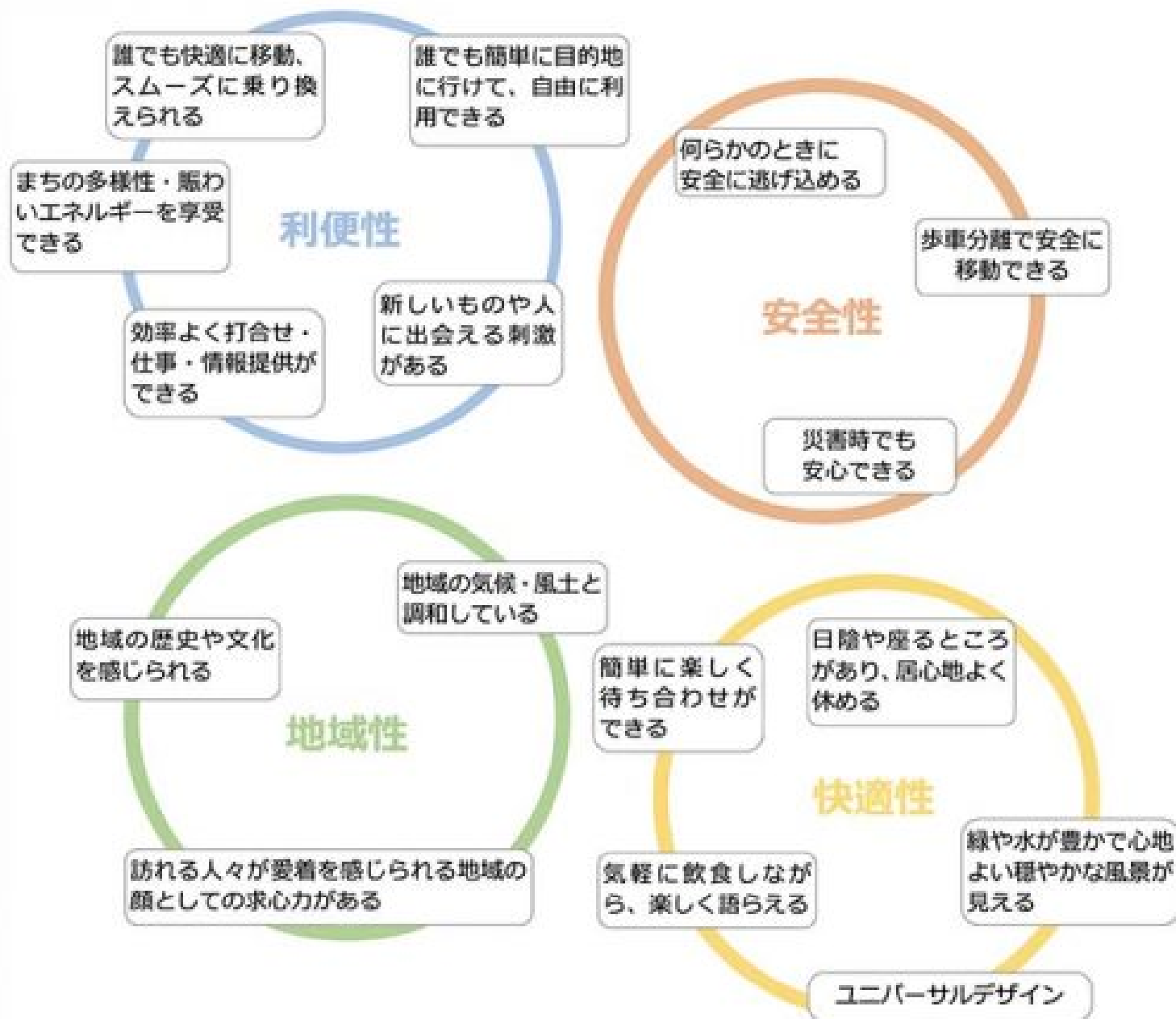
機能		空間		駅まち空間		周辺市街地	
		駅空間		駅前空間			
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区		
交通空間	交通結節機能	改札内コンコース・ホーム・昇降施設・駅務室・機械室等	改札外コンコース・自由通路・駅務室・機械室等	バス乗降（路線バス・高速バス・観光バス等）、タクシー乗降・一般車乗降・ライドシェア乗降・駐車施設（自動車、自転車）・乗換のための歩行者空間等	駐車場 駐輪場 等	サイクルポート シェアモビリティポート フリッジパーキング 等	
		待合場等	待合場 休憩スペース等	人々の滞留スペース・プラザ・災害時の一時避難場所等	公開空地 共用部 等	公園・ 遊憩所・一時滞在施設 等	
		地域性や象徴性のある駅舎等	地域性や象徴性のある駅舎等	親水空間（噴水・水盤等）・シンボル施設（モニュメント等）・グリーンインフラ（シンボルツリー・芝生等）等	公開空地 共用部 等	緑のネットワーク（街路樹・緑道等）・シンボルロード 等	
環境空間	市街地拠点機能	サービス機能（商業機能や住居機能、サービス機能も含む）	トイレ 通信（Wi-Fi）等	切符売り場 案内所 通信（Wi-Fi）等	通信（Wi-Fi、公衆電話） 交番・トイレ 行政窓口・観光案内所 等	商業・業務 住宅 等	図書館・公民館・地域交流施設・役所・文化ホール・福祉施設・郵便局・物産店・創業支援施設・観光支援施設 等

駅前広場の機能について、駅空間・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し機能を連携

駅空間の機能について、駅前広場・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携

周辺市街地の機能について、駅空間・駅前広場・駅広隣接地区と空間を共有し、機能を連携

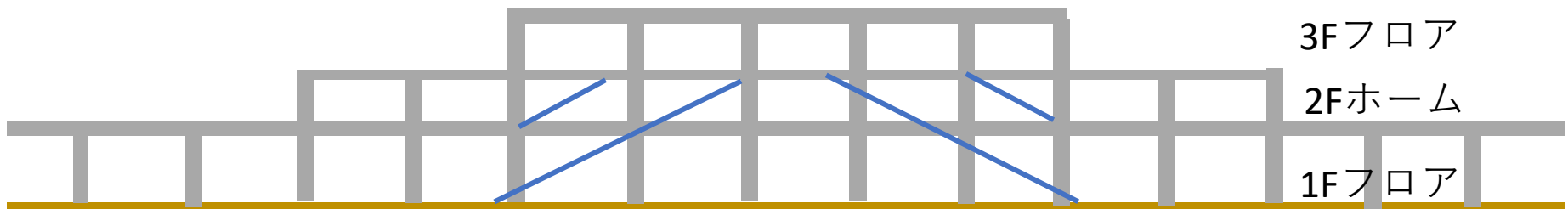
駅まち再構築



駅空間・駅前空間 | 練馬高野台駅



駅×機能 | 練馬高野台駅



3Fフロア

2Fホーム

1Fフロア



3 F 商業施設



1 F 商業施設



1 F 商業施設

駅前広場と駅前プール | 練馬高野台駅



駅前広場



駅前交通広場



駅前広場 (歩行者専用)



南北通路

駅×機能 | 練馬高野台駅



交番



地域集会所



駐輪場



駐車場

高架橋 | 練馬高野台駅



北西側道路



南東側道路



北東側道路



南東側道路街路樹

線路軌道 | 地下化による交流空間



引用 <https://urban-development.jp/blog/train/toyokoshibuya/>



引用 <https://urban-development.jp/blog/train/toyokoshibuya/>



引用 <http://design-prize.sakura.ne.jp/archive/result/580>

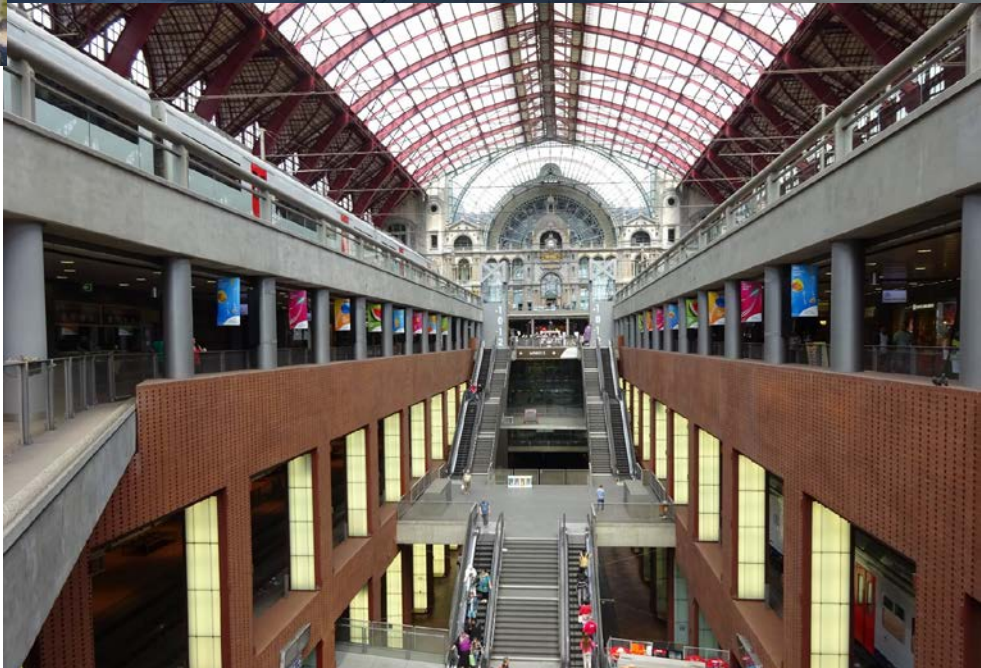
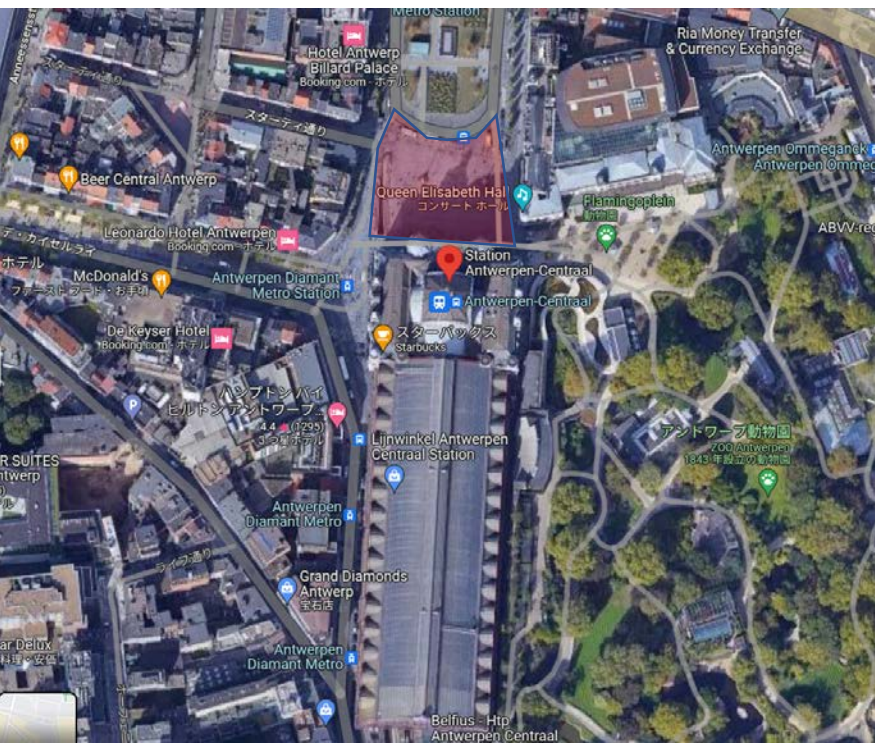
駅×機能 | 岐阜県高山駅



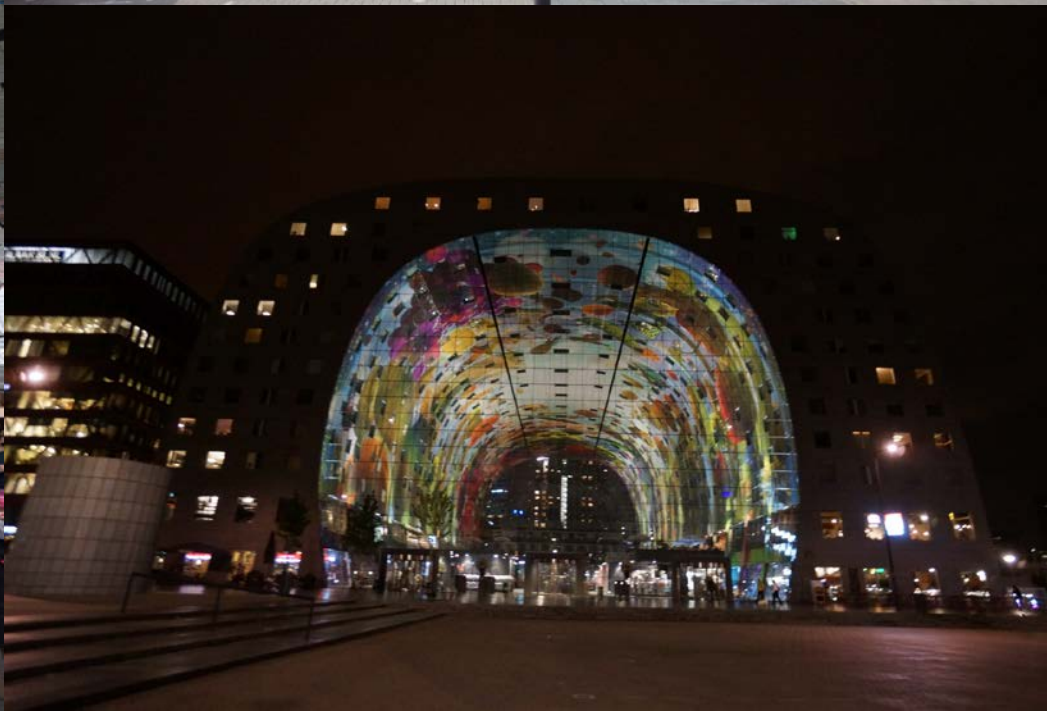
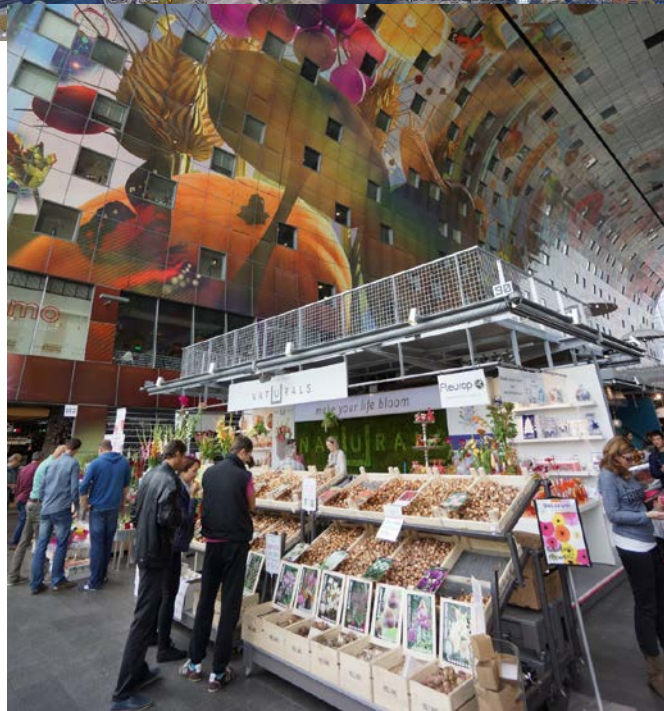
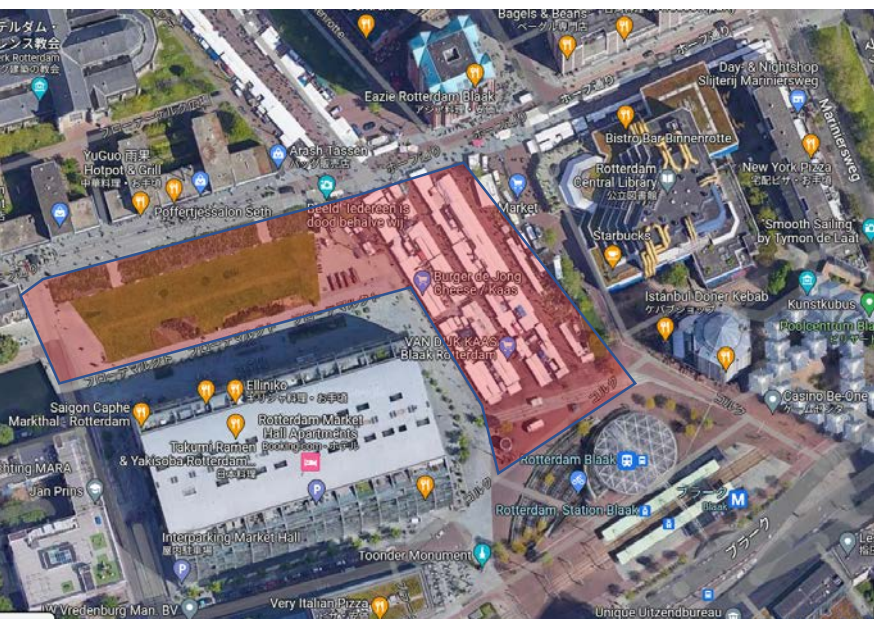
駅まちデザイン事例 | Kern



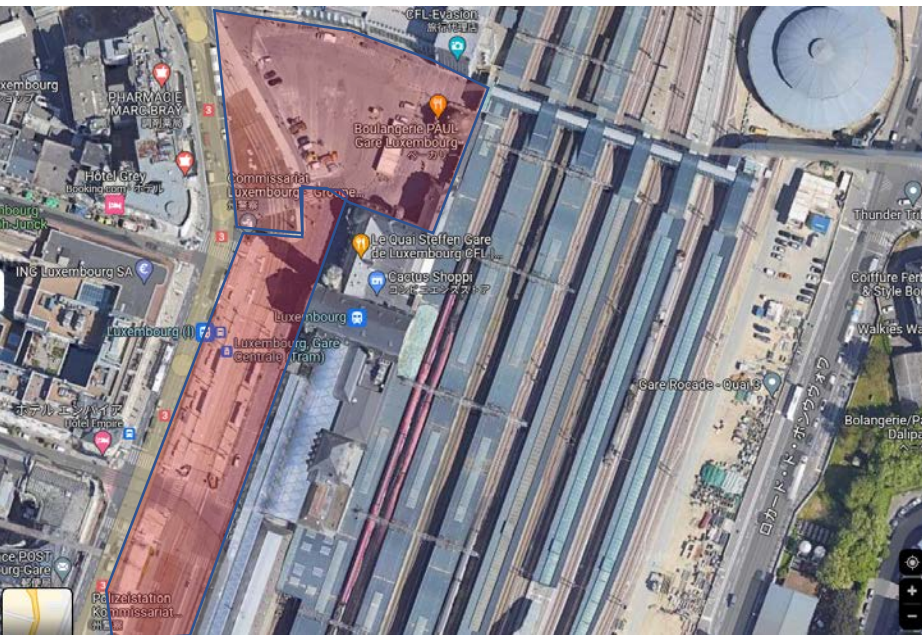
駅まちデザイン事例 | Antwerpen



駅まえ空間



駅まえ空間 | Luxembourg



第2回 下井草駅周辺まちづくりワークショップ 【まち全体の方向性について：みなさんの意見（要約版）】

【資料1】

A 交通体系分野

《現状の課題》

- 交通の利便性が良いまちだが、タクシーは不便
 - ・下井草駅にはあちこちに通じるバスが発着し、電車で新宿まで20分で行ける交通拠点。
 - ・交番前でタクシー待ちしても停まらず、座り込んでしまうお年寄りもいる。
- 旧早稲田通りは歩く人にとって危険
 - ・北側商店街は歩いてまわるのに危険なため、あまり発展しないまま。
 - ・旧早稲田通りは古くからあり歴史もあるが、交通量が多いにもかかわらず歩道が狭く、ベビーカーも車椅子も通れない。
 - ・駅南側の広場付近は一方通行だが、バスや買い物客が多く、いつ事故が起きてもおかしくない。

《歩行者優先の歩いて楽しめるまち》

- 歩行者優先、歩きが基本のまち
 - ・車優先ではなく、基本は徒歩で歩行者優先のまちが望ましい。
- 歩いて楽しめるまち
 - ・多世代（子育て世代と高齢者）、人與人（移住してきた人と昔から住んでいる人）の交流。
 - ・急いで移動するのではなく、スローライフを目指すまち。
 - ・現在も回遊性はあるが、お祭りなどがあるとさらに回遊する機会につながる。
- 誰もが安全に歩けるまち
 - ・人口減少や高齢化などで車が減る時代が来ている。次世代型の電動車椅子が利用しやすい駅やまちになると良い。
 - ・住宅街は区画整理により道幅が広く、車椅子・ベビーカーでも安心して通れる。

《旧早稲田通りの安全化・個性化》

- 個性のアピール
 - ・旧早稲田通りを下井草のロマン街道「センチメンタルロード」と名付けて歩行者中心の道として、ソフト・ハードの両面からまちの活性化につなげたい。
- ゆとりある歩道を整備し、安全に歩ける道にする
 - ・安全に出歩くことができるよう、歩道の幅員を広げると共に歩車分離を進める。
 - ・電線を地中化し、ゆったりとした歩道とする。
- 一方通行化により車道を狭くし、歩行者の安全を高める
 - ・道幅を広げるのは現実的ではない。一方通行化により、歩道を広げバスを停車しやすくする。
- 早稲田通りを歩行者専用道路に
 - ・将来は東と西に広い道路ができるので車はそちらに振り分け、歩行者専用道路にできるとよい。
- 路線バスの小型化
 - ・ラッシュ時はバスの乗降が大変混んでいるので、バスを小型化して渋滞を軽減する。

《駅前の乗り継ぎの利便性を高める》

- 駅前にロータリーを確保
 - ・駅前にバス、タクシー、一般車が転回できるロータリーができると良い。
 - ・駅前広場にタクシーが呼べる機能があると良い。
 - ・人の送り迎えなど車が停まれる場所、待てる場所があると良い。

《南北の広域交通網の充実》

- 南北の交通網の充実
 - ・環八の地下を通る地下鉄エイトライナーの導入。

B 建物利用分野(商店街・にぎわい)

《まちの変化：人がつながる場としてのお店の減少》

- ・昔は銭湯や床屋、肉屋、魚屋があったがなくなってしまった。こうしたお店は人がつながる役割を果たしていた。飲み屋も減少している。
- ・チェーン店が増えている。個人店が特に減少している。スーパーマーケットなどに個人店が太刀打ちできなくなってしまった。

《下井草らしい適度なにぎわいと住環境の保全》

- 個店を中心としたにぎわいは必要
 - ・若い世代が集まるお店が増え、にぎわいが生まれると良い。
 - ・下北沢のように温泉施設や飲み屋ができ、にぎわいやつながりが再生すると良い。
- 北側・南側の商店街の活性化（再生）
 - ・北側の商店街は元気になってほしい。閉店した店の看板を見ると、開いていたらいいなと思う。
 - ・駅前の活性化を望む。特に南側は、人がもう少し増えて人が通る場所になってほしい。
 - ・マンションなどの住宅に代わるとお店が復活するのは難しく、にぎわいを再生できない。
- 静けさか？にぎわいか？
 - ・下井草は静かなまちであることが良いと思う人もいるので、必ずしも駅周辺のにぎわいづくりは必要ではないのでは。静けさとにぎわいの両立は難しいので選択が必要。
- 商業地としての賑わいよりも、みどりが多く、子育てがしやすく、静かな住環境の維持
 - ・コンパクトな商店のままで良いが、犬を連れて入れるカフェなど魅力的なお店があると良い。

《毎日の暮らしの中で歩いて楽しい商店街》

■ 日常の買い物ができて歩いて楽しいまち

- ・外から人を呼ぶような賑わいはなくてもよいのではないかと。それより日常の買い物で遠くまで行かなくてもよいまちになると嬉しい。
- ・地元の商店が活性化し歩いて日常の買い物ができるとよい、歩いて楽しいまちになるとよい。

■ コミュニティづくり

- ・買い物をしやすくするだけでなく、コミュニティづくりとして、イベントや店舗などの空間を充実したい。
- ・人が集まるようになることで、不動産の価値も上がるはず。

■ バリアフリーの店

- ・夫婦で働く世帯、子育て世帯、高齢者も増えているので、駅周辺に家族連れが入れるバリアフリーなお店があると良いのではないかと。

《地域の人々が集う広場》

- ・地域の人が集い、お祭りやイベントができる広場があると良い。
- ・今年久しぶりに太鼓祭りを開催して多くの人が集まった。
- ・お祭りが復活してほしい。子どもに地域のお祭りを体験させたい。
- ・ちょっとしたスペースでのイベントで季節を感じたり、街並みのみどりで四季を感じられるようにしたい。

《まちなかでひと休みできる場所》

■ まちなかで座れる場がほしい

- ・ベンチじゃなくても、ちょっと休めたり、小さな子連れの親が荷物を置ける場所があると良い。
- ・お年寄りにとっては、休む場所があれば買い物にも行きやすくなる。

C 住環境分野(住環境・みどり)

《みどりの減少・宅地化》

- ・緑地がなくなり、住宅街に変化している。かつて多くの農地があったが生産緑地の期限も切れ、維持できなくなった。農家も高齢化しており、減少に対する手立てもなく静観するしかない。

《落ち着いた住宅地と身近な自然環境を維持》

■ みどりが多く、子育てしやすく、静かな住環境の維持

- ・住宅が中心のまち。
- ・静かな住環境は維持したい。
- ・住環境の良さを大事にしたい。

■ 現状の緑地(みどり豊かな)環境を維持

- ・みどりが残っているのが良いので、みどりが中心で、四季を楽しむことができる街並みに。
- ・カモが街中の道を渡っていったことが話題になったこともある。
- ・下井草は小さなみどり(身近な公園や住宅の緑)が多い。この環境を維持していきたい。
- ・高架になると北側の環境が落ちてしまう。

《小さな子どもの遊び場があるまち》

■ 子ども向けの公園が充実

- ・子どもが遊べる小さい公園がたくさんあるのが良い。ボール遊びができる公園もある。
 - ・公園の遊具が幼児向けに偏ってきており、小中学生が楽しめる遊具が無い。
- #### ■ 子どもの居場所、溜まれる場の創出
- ・子どもが安心して溜まれる場所がない。おとなの目も多少ありボーッとできる場所が必要。
 - ・子どもの視点に立ってまちを考えることも必要。

《溜まり場のあるまち》

■ ゆったり感のあるまち、溜まりのあるまち

- ・ちょっと溜まれる場ができると高齢者、障害者、子育て世代もまちに出やすくなる。
- ・駅+〇〇といった形で図書館や保育園などがあると人が溜まれる場もつくれるのではないかと。
- ・溜まり場や遊歩道には、眺めるものがあると人はボーッとできる。(例えば、桜等の樹木)
- ・下井草駅に着くとホッとできる、ゆったりしたスペースこそが下井草らしさだ。

《身近な防災拠点としての活用》

■ 災害時に避難できる、溜まれる場があるまち

- ・地震がきた時に避難できる場所がない。いざという時に溜まれる場が必要。
- ・日中、まちには若者がいない。防災の視点でまちを考える必要がある。

《災害への備え》

■ 防災機能の充実が必要

- ・核シェルターが駅の地下にあると良い。
- ・備蓄倉庫の確保。
- ・鉄道より北側は、古い建物が多く火事にも弱い。

D その他(コミュニティ・まちづくりのプロセスなど)

《地域活動がちょっと停滞気味》

■ 自治会活動に課題

- ・自治会は高齢化が進んでいて新しいメンバーが入らないのが課題。
- ・自治会館があまり使われていなくてもったいない。広報はしているが。

《女性が働きやすいまち》

- ・子育てしやすく女性が働きやすい環境や、高齢化にも対応できるようなまちになると良い。

《アートに触れる》

■ 美術館のあるまち

- ・杉並区には公立の美術館が無いので、美術館が必要。

第2回 下井草駅周辺まちづくりワークショップ 【下井草駅周辺がこうなったらいいなあ、というイメージ ：みなさんの意見（要約版）】

【資料2】

《駅前交通機能のゾーニングイメージ》

■西側付近に広場を設ける【西側】

- ・広場・バスロータリー・タクシー乗り場のある交通広場の設置。人が溜まるスポットも設ける。
- ・かつては、駐車場で盆踊りをやっていた。今はタイムス（民間の駐車場）に貸していて、広場にするのは難しいだろう。
- ・この広場でやらなくなってから、八成小学校の校庭で盆踊りをしていたこともあるが、人手が足りなくなってやらなくなったと聞いている。
- ・今ある三角部分に加え、駅舎を東にずらしもう少し広い広場を設け、溜まれる、座れる、眺められる機能ができると良いのではないか。
- ・高架になると、建物内で広場のイベントや散歩をすることになる。体育館で行うのと同じになる。人には風と光が必要。またお神輿を出したりする際は、高架だと上からお神輿を見下ろすことになる。神様は上からみてはいけない。
- ・駅を東に移設。旧早稲田通から離したい。
- ・新しく広場をつくるなら、現在の改札があるところが現実的。ここしかない。鉄道を地下化して、上に広場をつくる。現在のホームは、北側が歩行者優先の通路、南側が車両優先の場所とする。バス停などもここにつくると良いのでは。
- ・駅前広場を大きくとり、鉄道を地下化にしてホームを東側に寄せる。

■南口は歩行者ゾーン、北口は交通機能（バス・タクシー等）を設ける【南北機能分担】

- ・北側に交通機能を配置することで、北口も活性化するのではないか。
⇒鉄道が地下になっても高架になっても北側に道路はできるだろうからその道路を活用する。
- ・歩行者広場の位置は、鉄道が地下か高架かになるかで変わってくる。
- ・補助 215 号側に交通機能を配置すると駅から遠い。
⇒改札が東側にあれば良いかも／そもそも駅の位置は変わらないのか？
- ・東側にできる予定の補助 215 号から線路沿いに旧早稲田通りにつながるよう駅北側に道路を設け、バスルートを集約できると良いのではないか。
- ・路線を「ひでごろうロード」と名付けてはどうか。
- ・北側に今ある建物のことも考える必要もあるのではないか。

■駅の東西に出入口や広場を設ける【東西振り分け】

- ・両サイドに出入口があると、ベビーカーや車椅子の人も東側に出るのが便利になる
- ・かつては、駐車場で盆踊りをやっていたが今は使えなくなった。今後、広場空間ができれば、フリーマーケットやマルシェといった、誰でも楽しめるものができるといい。

■駅の北側は現状のまま【現状維持】

- ・駅の北側は閑静で住み良い。このままでいい。

《交通結節機能（乗り継ぎ要素）の検討》

■タクシーを呼べるコンシェルジュ機能付き施設の整備

- ・タクシー乗り場の確保ではなく、タクシーを呼べるコンシェルジュ機能付き施設を設置してはどうか。

■自家用車による送迎

- ・駅の北側の道路は、朝の時間帯は進入禁止だが、子どもの送迎をする車が入ってきている。
→送迎車乗降位置の検討

■駐輪場の充実

- ・駐輪場は比較的充実しているが、駅に自転車でアクセスしやすいことが重要。

■バス停留所

- ・下井草駅で降り、バスに乗り換えるニーズはあまり多くはないと思われる。地域住民にとってバス停の位置がわかりやすく、車椅子やベビーカーもアクセスしやすければ、駅前にバス停を集約する必要はない。駅前には人が歩いてまちを楽しむなど賑わいの場と考え、バス停は別にしてはどうか。

《駅周辺の円滑な移動の考え方》

■駅周辺は段差のないバリアフリーな歩行者空間の創出

- ・旧早稲田通りの南側の歩道に 10cm 程度の段差があり車道に落ちる可能性があるため段差解消が必要。
- ・今は段差などもあり歩きにくいのでバリアフリーな空間にできると良い。

■駅施設の利便性の向上

- ・現場は、車椅子がエレベーターの取り合いになっている。
- ・他の駅に比べて現場エレベーター 4 基、エスカレーター 6 基と、比較的充実しているので、ベビーカー利用者にとっては便利に感じている。

■南口の利用者とバスの動線の整理

- ・駅の南側、人とバスの動線が重ならないようにする必要がある。
- ・南側は商店もあり人通りも多い。バスルートもあり歩くのが危険に感じる。バスルートを変えて歩行者空間にしてはどうか。
- ・旧早稲田通りと南口の所は電車に乗る人やバスが集中していて、危険に感じる。

■踏切の解消

- ・人が渡るタイミングが悪いと、旧早稲田通りを北から南に走る車が踏切内で止まっていることがある。
- ・現在の踏切部は、線路と道路が斜めに交差しているため自転車が転倒するなど危険。
- ・井荻の環八立体交差化により電車の流れが良くなり、昔ほどは開かずの踏切では無い。

■徐々に解決されてきた事象

- ・昔は駅周辺に路上駐輪が見られたが、駅前に駐輪場が整備されたことで解決されてきた。
- ・南口と北口を跨線橋で渡れるようになって、以前より踏切で人が大勢待つという状況がなくなり、踏切待ちの自動車と歩行者の混雑は大分緩和された。

《歩いて快適な環境づくり》

- かつて駅前にサクラの木が3本あったが、駅前の交番整備の際に2本伐採し、1本は枯れてしまった。植え替えたが、休憩できるような木陰になるにはまだ年数がかかりそうだ。
- 樹木だけでなくビオトープもあると良い。
- 鉄道は地下化にして、その上を歩く環境をつくりたい。
- 地下化になって上部が緑道になると良い。
- 高架だと、どうしても下が薄暗くなってしまう。

《関連施設／機能の整備》

■駅構内のテナント／駅周辺の店舗機能の充実

- 駅前にクリニックがたくさんあるのが便利だが、飲食店が不足し、23時まで開いているお店もない。
- 夜遅く帰ってきてもお店が開いているような小さな賑わいがあると嬉しい。
- 家族層が利用しやすいお店を誘致したい。
- カフェなどがあると、ちょっとおしゃべりしたりのんびりしたりと行きやすい。チェーン店ではなく地元のお店が入って欲しい。
- 南口商店街をゆっくり歩けるとよい。時間帯によって通行止めにするなど、道路幅員を広げるだけでない方策も工夫したい。
- 地上のにぎわい創出のためには、鉄道の地下化が望ましい。
- 高架下にお店が入るケースもあるが、その先に目的がないと人は歩かないので苦勞している。
- 地下化の事例として下北線路街の事例を視察したが、新たな店の誘致もできており良い。

■駅と併設した様々な施設の整備

- おしゃべりできる図書館があると子どもたちも安心して溜まれるのではないか。
- 「すぎのこ農園（農福連携）」で採れたものを「すぎのこマルシェ」として販売することで賑わいも出る。
- 駅近くに行政窓口があると便利だし、投票所にもなると投票率も上がる。
- 「ケア24（福祉の相談窓口）」が駅近くにあるが、駅にあるとより便利。

■コンシェルジュによるサポート

- お店の案内やタクシーを呼べない人に代わってアプリを使って呼ぶなど、コンシェルジュのような人が駅前にいると良い。おしゃべりをするなど、コミュニケーションのきっかけにもなる。

■災害拠点となる施設への整備

- 小学校に備蓄倉庫はあるが不十分なので、駅前に備蓄品などの災害対策スペースがあると良い。

《具体的な機能の提案》

■ひと休みできるスペースの確保

- 駅前広場に、ちょっと待ち合わせができるベンチがほしい。例）荻窪北口にあるベンチは良い雰囲気。
- ゆっくりしたり、腰をかけたたり、立ち話ができるようなスペースがあると良い。交番裏にあるぐらいの小さなスペースで十分。
- 屋根があって、木陰などがあると良い。

■路線バスの小型化

- バスを小型化すればロータリーが小さくなるのではないか。
⇒バスの乗客は多いので小型化できるか検討が必要。
- 杉並区が他地区で実験しているグリーンスローモビリティの導入。

《旧早稲田通りと駅をセットで考える》

■交通量を減らす方策

- 車両交通を215号線に流れるようにし、旧早稲田通りは交通規制などで交通量を減らしたい。

■電線の地中化

- 旧早稲田通りは電線の地中化を進めてほしい。

■道路の拡幅検討

- 民地をセットバックして歩道を確保できるとよいが、地主の意向もあり実現は難しいと推測。旧早稲田通りは都道なので、区だけで整備は難しいと思われる。

■旧早稲田通りの愛称

- 通りのネーミングは、まちの歴史を踏まえ「タタミロード」を推進したい。

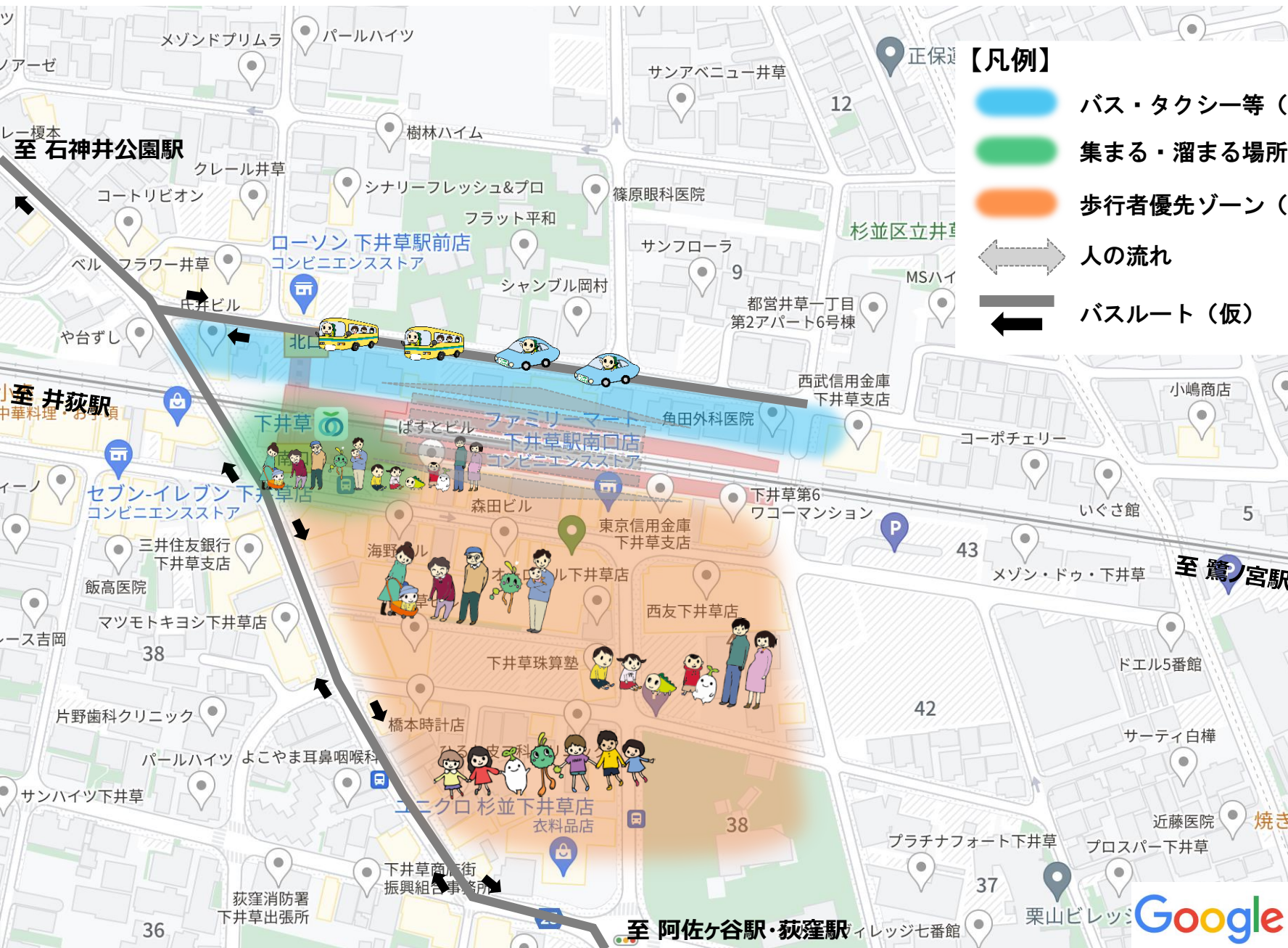
《道路と鉄道の連続立体交差化》

■構造形式等

- 道路と鉄道の連続立体交差化の構造形式については、東京都と鉄道事業者が判断することになるので、どうなるか分からない。

【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））】

【資料3】








【凡例】

- バス・タクシー等（交通広場）
- 集まる・溜まる場所等（歩行者広場）
- 歩行者優先ゾーン（商店街）
- 人の流れ
- バスルート（仮）



【駅周辺機能（案②：北西部駅前広場）】

【凡例】

-  バス・タクシー等（交通広場）
-  集まる・溜まる場所等（歩行者広場）
-  歩行者優先ゾーン（商店街）
-  人の流れ
-  バスルート（仮）



至 阿佐ヶ谷駅・荻窪駅

【駅周辺機能（案③：南東部駅前広場）】

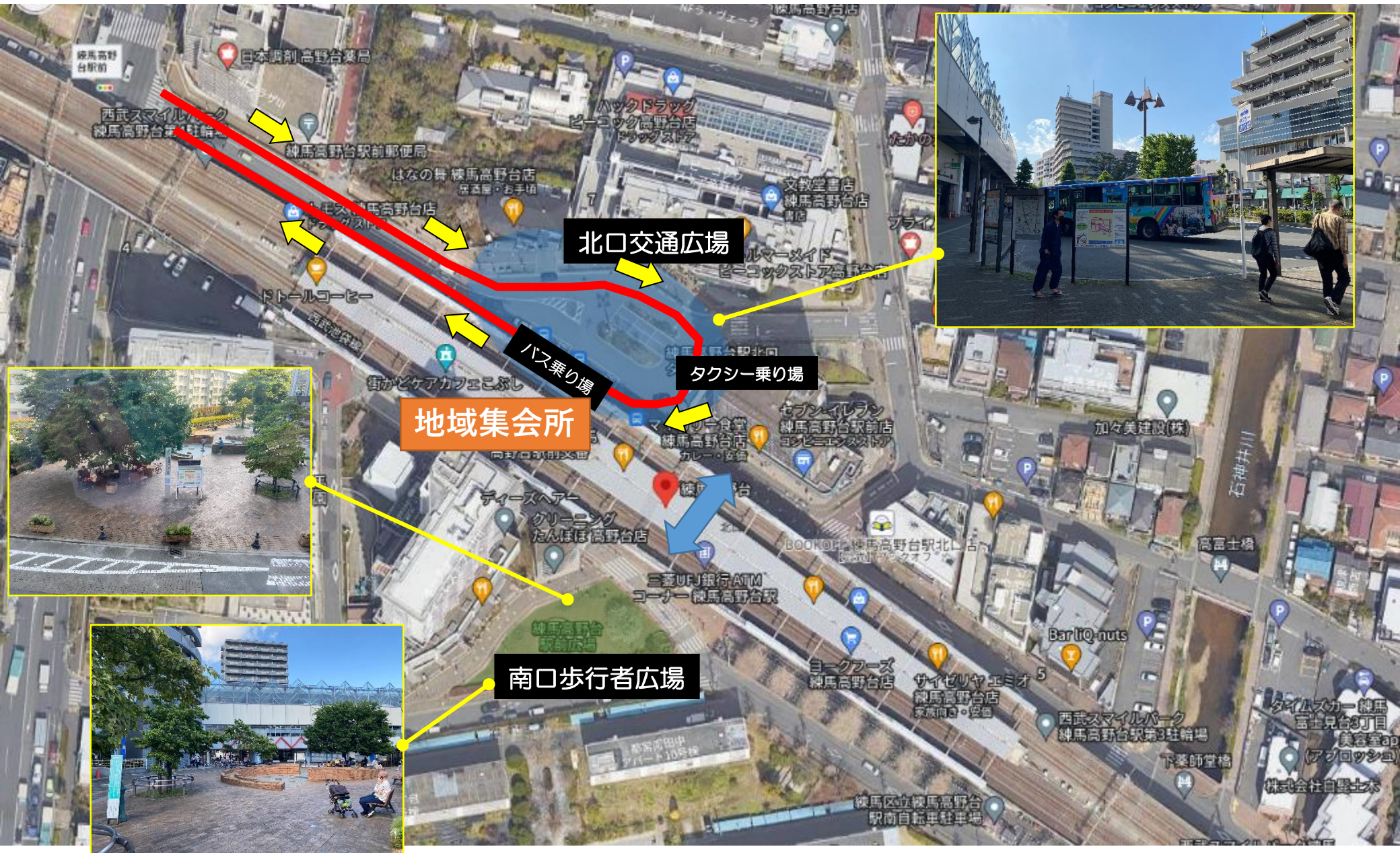


【駅周辺機能（案④）：南側：バス・タクシー・人等】

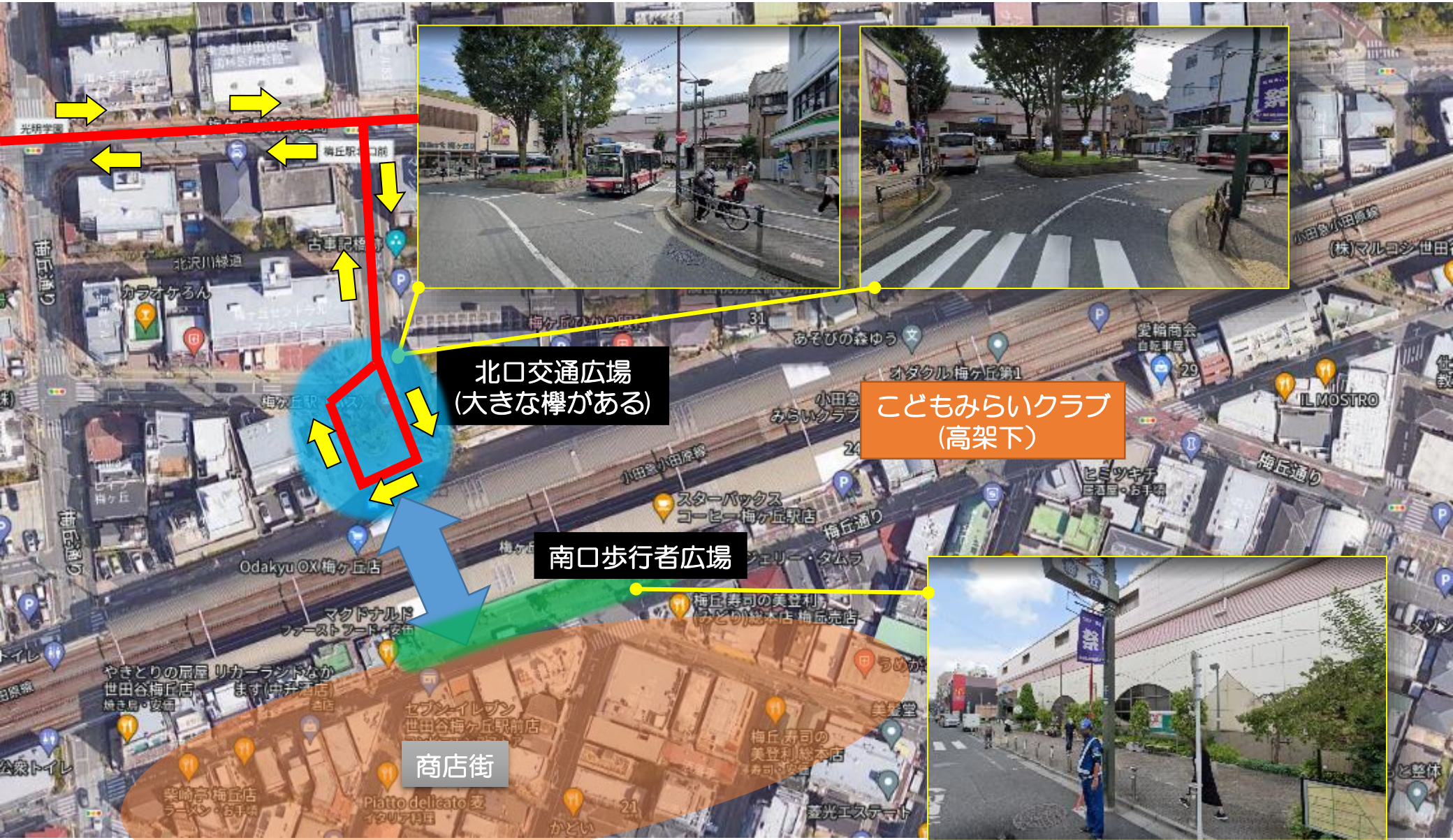


【凡例】

- バス・タクシー等（交通広場）
- 集まる・溜まる場所等（歩行者広場）
- 歩行者優先ゾーン（商店街）
- 人の流れ
- バスルート（仮）



梅ヶ丘駅（世田谷区・小田急小田原線）



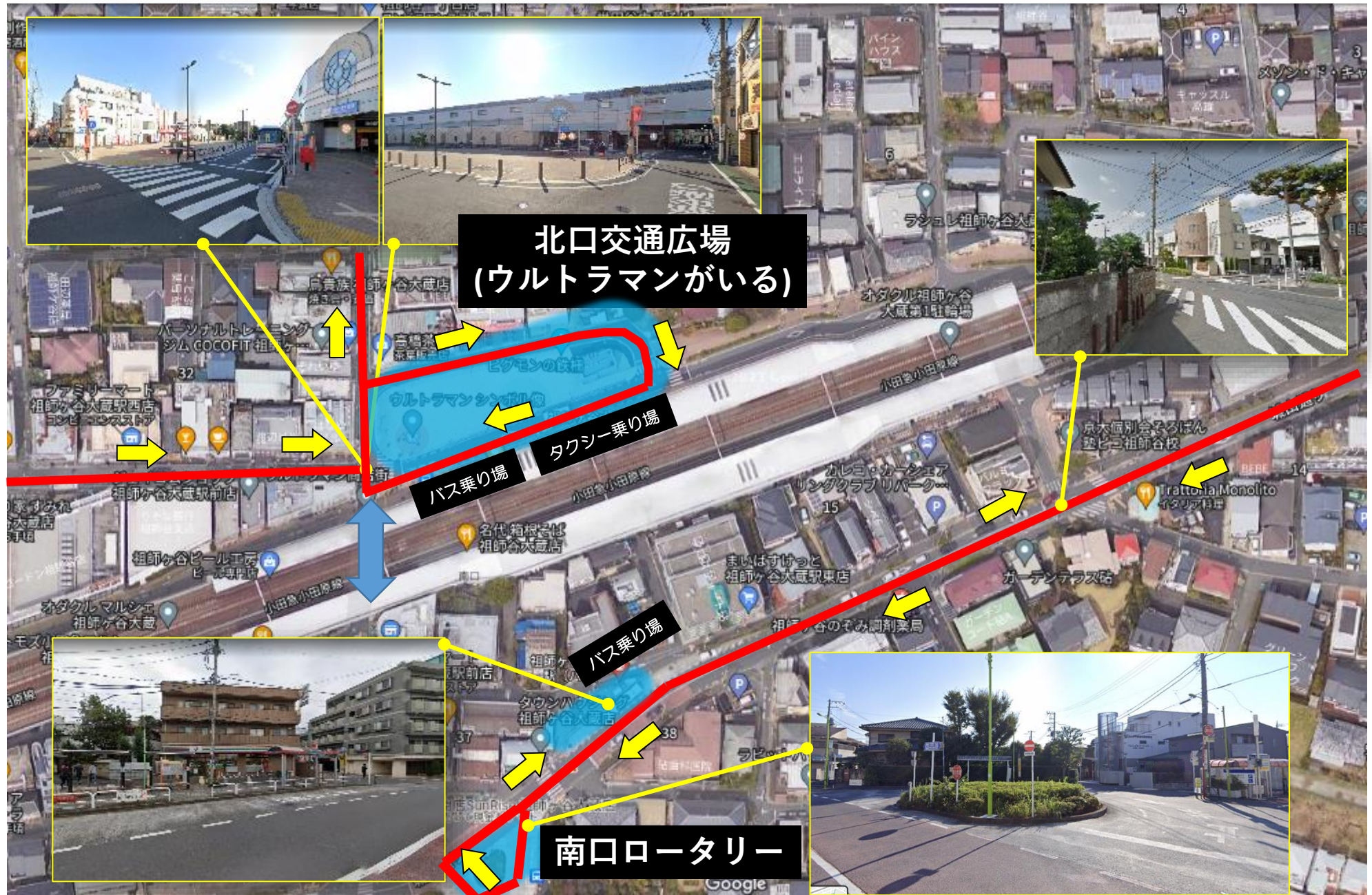
北口交通広場
(大きな樹がある)

こどもみらいクラブ
(高架下)

南口歩行者広場

商店街

祖師谷大蔵駅（世田谷区・小田急小田原線）



成城学園駅（世田谷区・小田急小田原線）



喜多見駅（世田谷区・小田急小田原線）

