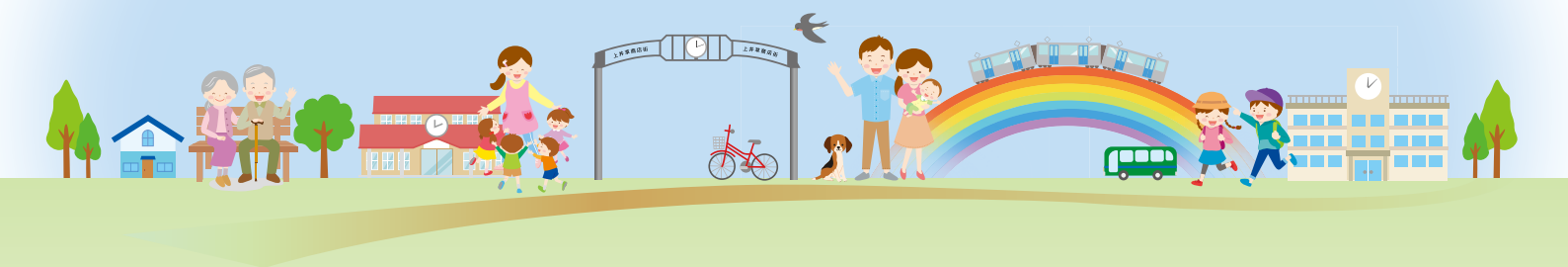


上井草駅周辺 道路・交通施設整備計画



令和元年7月
杉並区

1	はじめに	• • • •	1
2	道路・交通施設整備計画の位置付け	• • • •	2
3-1	上井草駅周辺の現況	• • • •	3
3-2	道路・交通現況（バス・タクシー）	• • • •	4
3-3	道路・交通現況（自転車・歩行者）	• • • •	5
3-4	道路・交通現況（一般車両）	• • • •	6
3-5	道路・交通面の課題	• • • •	7
4-1	道路・交通施設整備の目標	• • • •	8
4-2	駅前広場の機能	• • • •	9
	駅前広場の整備	• • • •	10
4-3	バス通り（警察通り）の整備	• • • •	11
4-4	側道等の整備	• • • •	12
5	道路・交通施設整備計画	• • • •	13
6	安全で利便性の高いまちづくりに向けて	• • • •	14
7	今後の流れ	• • • •	14

1 はじめに

西武新宿線沿線地域では、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針（平成28年1月）」において、「交通体系」「土地・建物利用」「住環境」の三つの分野別方針を定め、地域住民等と連携・協働して「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、西武新宿線立体化の早期実現と地区の一体的なまちづくりを進めてきました。

沿線3駅のうち、上井草駅周辺については「バスやタクシーなどの乗換えが不便」「道路は歩行者等の安全性が低い」「駅南北の連絡通路がない」など道路・交通面で大きな課題があり、区で調査・検討を行ってきました。

平成30年11月に実施した上井草駅周辺のまちづくりに関するオープンハウスでは、「踏切の除却や鉄道連続立体交差化の早期実現」「バス通りの安全対策や道路整備」「駅前広場の設置」など、駅周辺の利便性、安全性の向上について、多くのご意見をいただきました。

こうした意見を踏まえ区では、上井草駅周辺が抱える道路・交通面での課題の整理とともに、道路・交通施設について検討を進め、整備の方向性を示した、「上井草駅周辺まちづくり計画（中間まとめ）」を平成31年2月に公表しました。

一方、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差化計画について、本年2月、東京都から鉄道立体化の構造形式は「高架方式」が最適であり、鉄道沿線北側に側道を整備する都市計画素案が示されました。

駅周辺の道路・交通施設の整備を、鉄道の立体化計画と一体となって進めることで、よりよいまちづくりの実現につながることから、区ではこの度、駅前広場と接続する道路の拡幅整備等を骨子とした「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（以下「整備計画」という。）」を策定しました。



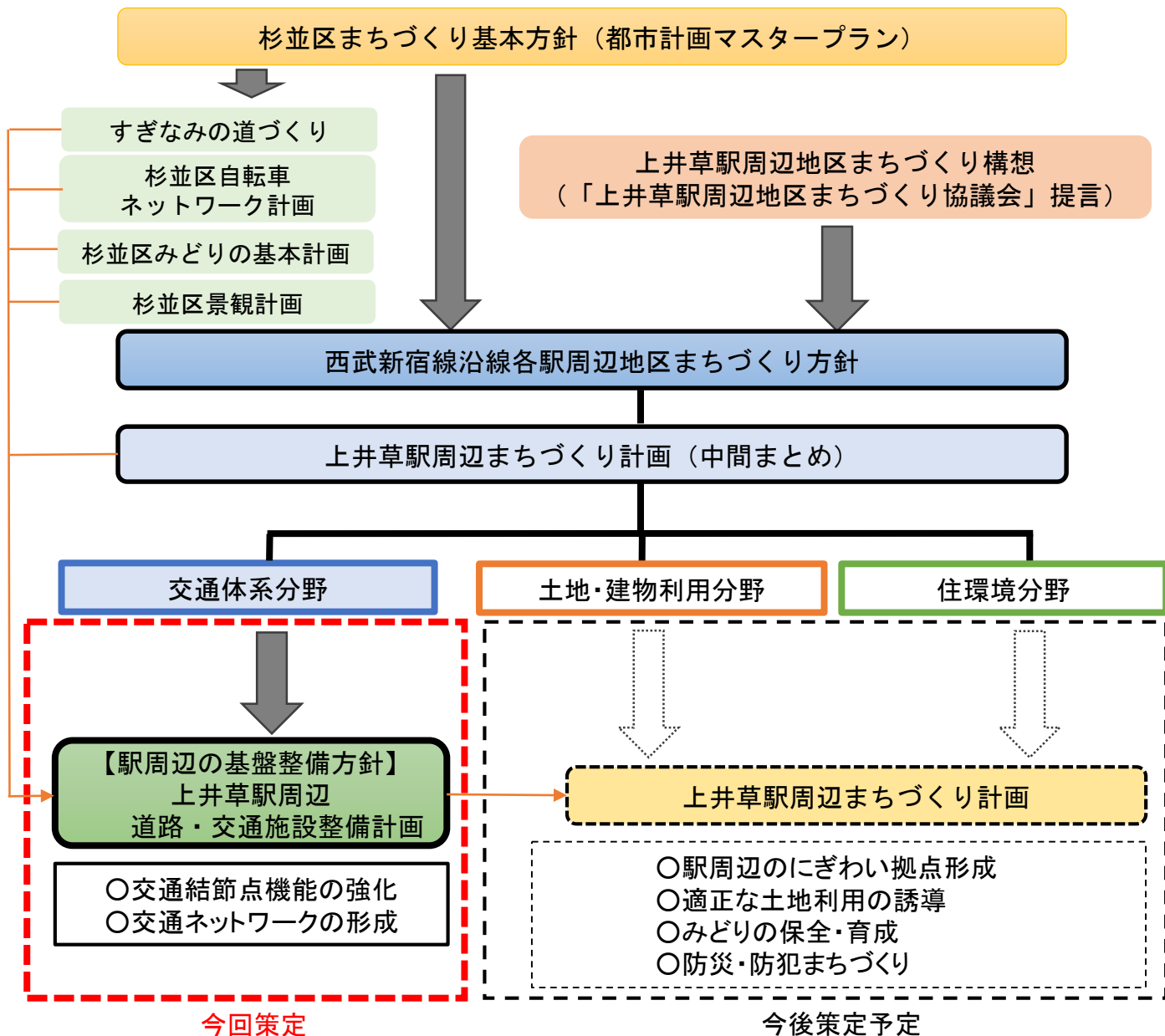
上井草駅周辺の状況

2 道路・交通施設整備計画の位置付け

道路・交通施設整備計画は、平成27年度策定の「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針（以下「まちづくり方針」という。）」で掲げた「交通体系分野」の方針に基づき策定する計画です。また、本整備計画は、まちづくり方針において、道路・交通面に関して鉄道立体化事業が具体化された場合に検討することとしている「駅周辺の基盤整備方針」に当たるものです。

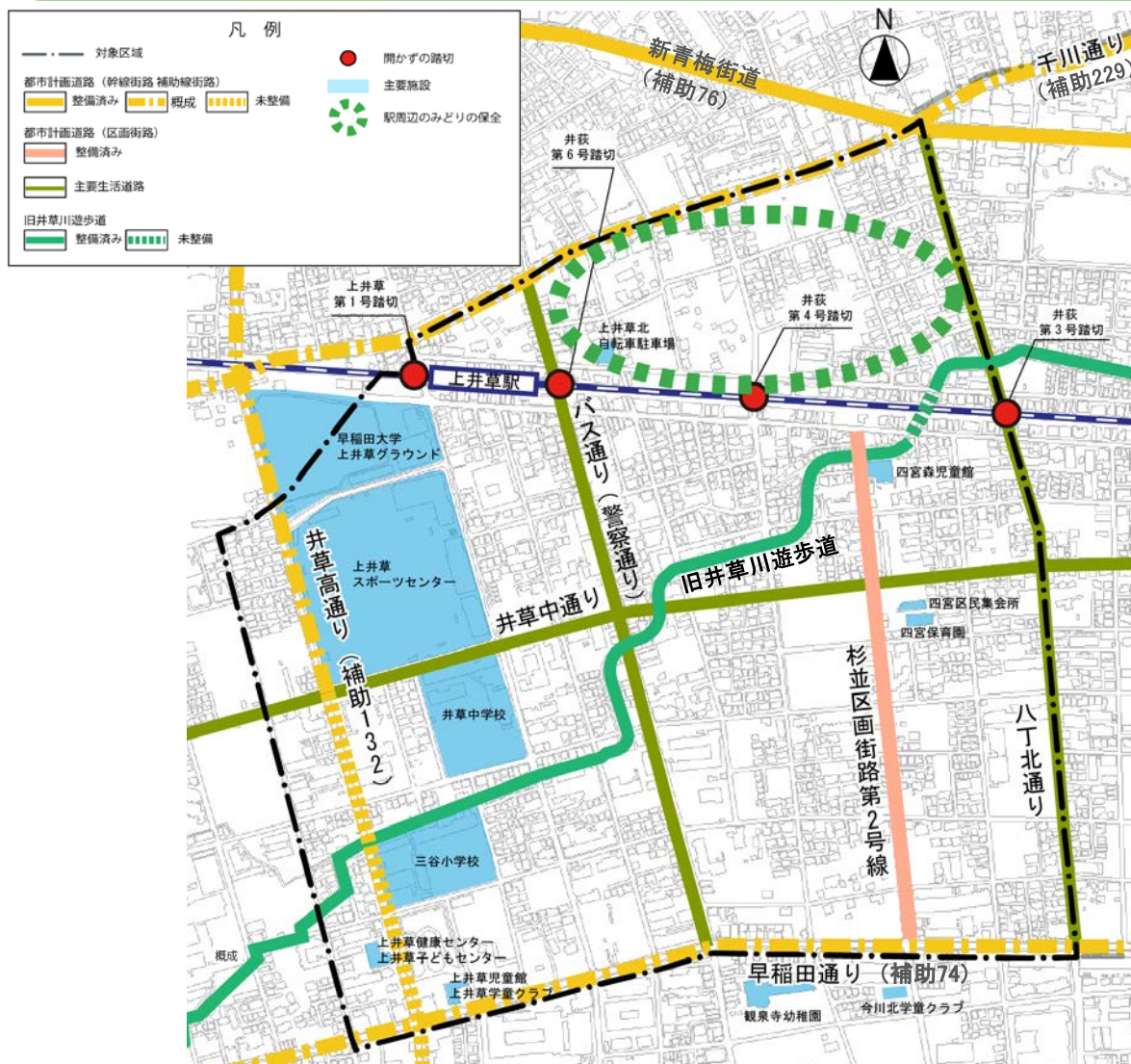
なお、上井草駅周辺については「杉並区まちづくり基本方針」において、身近な生活拠点としての育成を図ることとしており、道路・交通施設整備計画を踏まえた周辺住宅地と調和したまちなみの検討が必要となります。このため、まちづくり方針に掲げている「土地・建物利用分野」及び「住環境分野」についても、地域の皆さまのご意見を伺い、今後、本計画と整合を図りながら検討を進めていきます。

〈本整備計画の位置づけ〉



3-1 上井草駅周辺の現況

- 上井草駅周辺は、みどり豊かでゆとりある住環境に加え、駅近傍に総合スポーツ施設や早稲田大学の上井草グラウンド、4つの高校が立地し、生徒・学生が多いまちです。
- 都市計画道路、主要生活道路等の道路網がバランスよく配置されており、それぞれの役割分担が明確化されています。
- 昭和初期に完了した井荻町土地区画整理事業により周辺道路が碁盤の目状に整備され、歩行者の安全性確保の観点から、一方通行等の交通規制を導入し、交通ネットワークを形成しています。
- 駅北側の地区は、杉並らしいみどりの保全地区に指定されている箇所もあり、生産緑地も多く、みどりあふれる街区を形成しています。
- 西武新宿線上下線のホーム間を移動できる連絡通路がないため、駅周辺の踏切を渡る必要があります（通勤等の駅利用者は往路、又は帰路で必ず踏切を渡ることとなります）。
- 地区内にある4箇所の踏切が「踏切対策基本方針（平成16年、東京都）」における、道路渋滞の発生や踏切事故の危険性がある「重点踏切」に指定されており、いずれもピーク時に1時間あたり40分以上遮断する「開かずの踏切」となっています。
- 特に朝夕のピーク時は、駅直近のバス通り（警察通り）と踏切に車両と歩行者・自転車が集積し踏切の遮断時間も増え、交通利用環境が著しく低下しています。

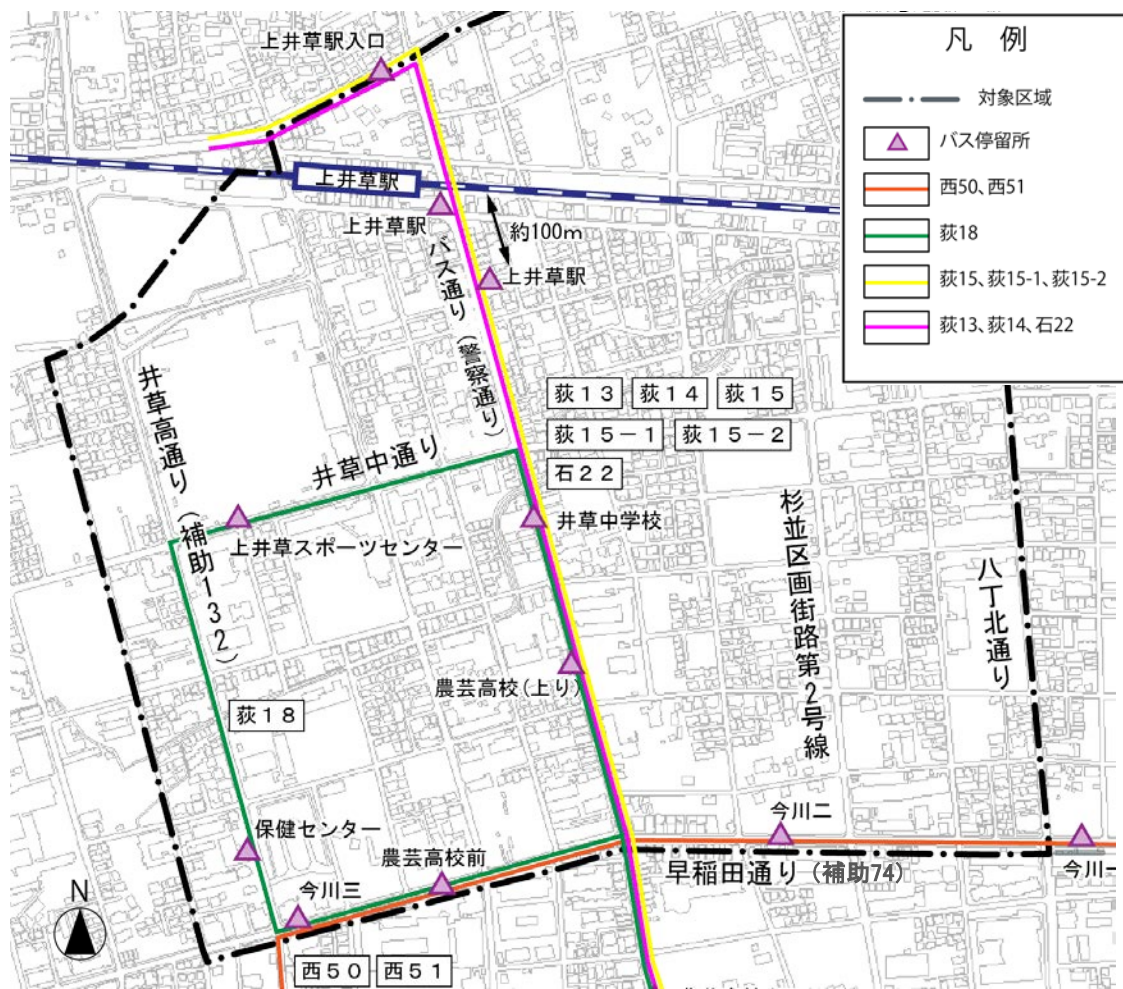


3-2 道路・交通現況（バス・タクシー）

- 荻窪駅方面のバス停留所が駅から約100m離れており、鉄道とバスの乗換えが不便です。
- バス停留所が狭い歩道上に設置されているため、人があふれ、通行等に支障があります。
- 南口改札前の道路にタクシーが停車していることがありますが、乗降施設はありません。

○井草中通り以北のバス通り（警察通り）及び井草中通りは、平成29年3月策定の「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において、主要生活道路※の安全対策路線に位置づけられています。

※主要生活道路：身近な交通を担う道路で、上井草駅周辺地区ではバス通り（警察通り）と井草中通りが該当しています。



分散設置されているバス停留所



駅改札前に停車しているタクシー



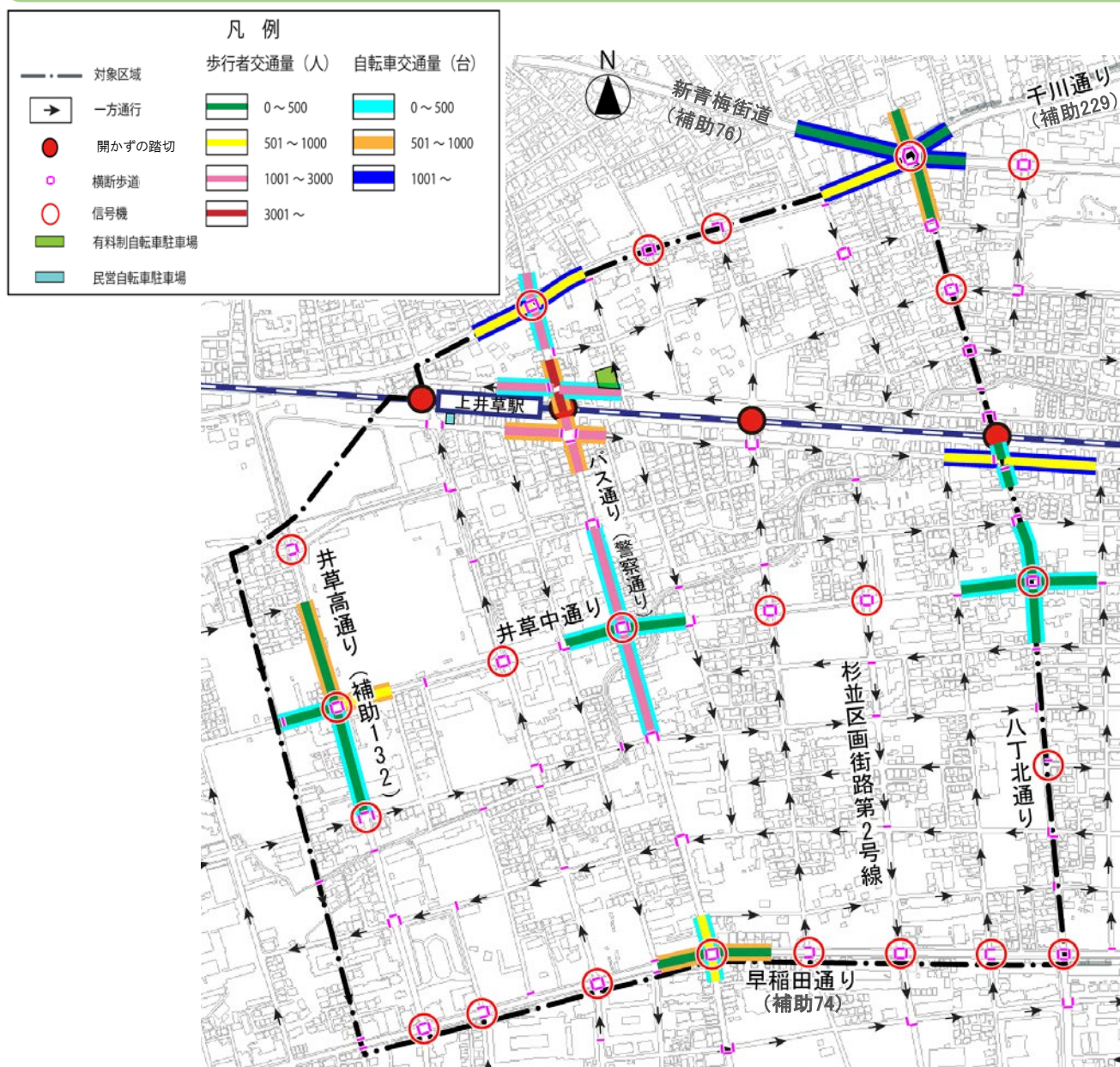
3-3 道路・交通現況（自転車・歩行者）

【自転車】

- 自転車の通行量は、千川通りや西武新宿線沿いの区道に多く、駅周辺では、東西方向の自転車交通量が多くなっています。
- 上井草駅周辺には区営と民営の自転車駐車が整備され、自転車の放置は現状ほとんど見られませんが、自転車駐車が分散設置されています。

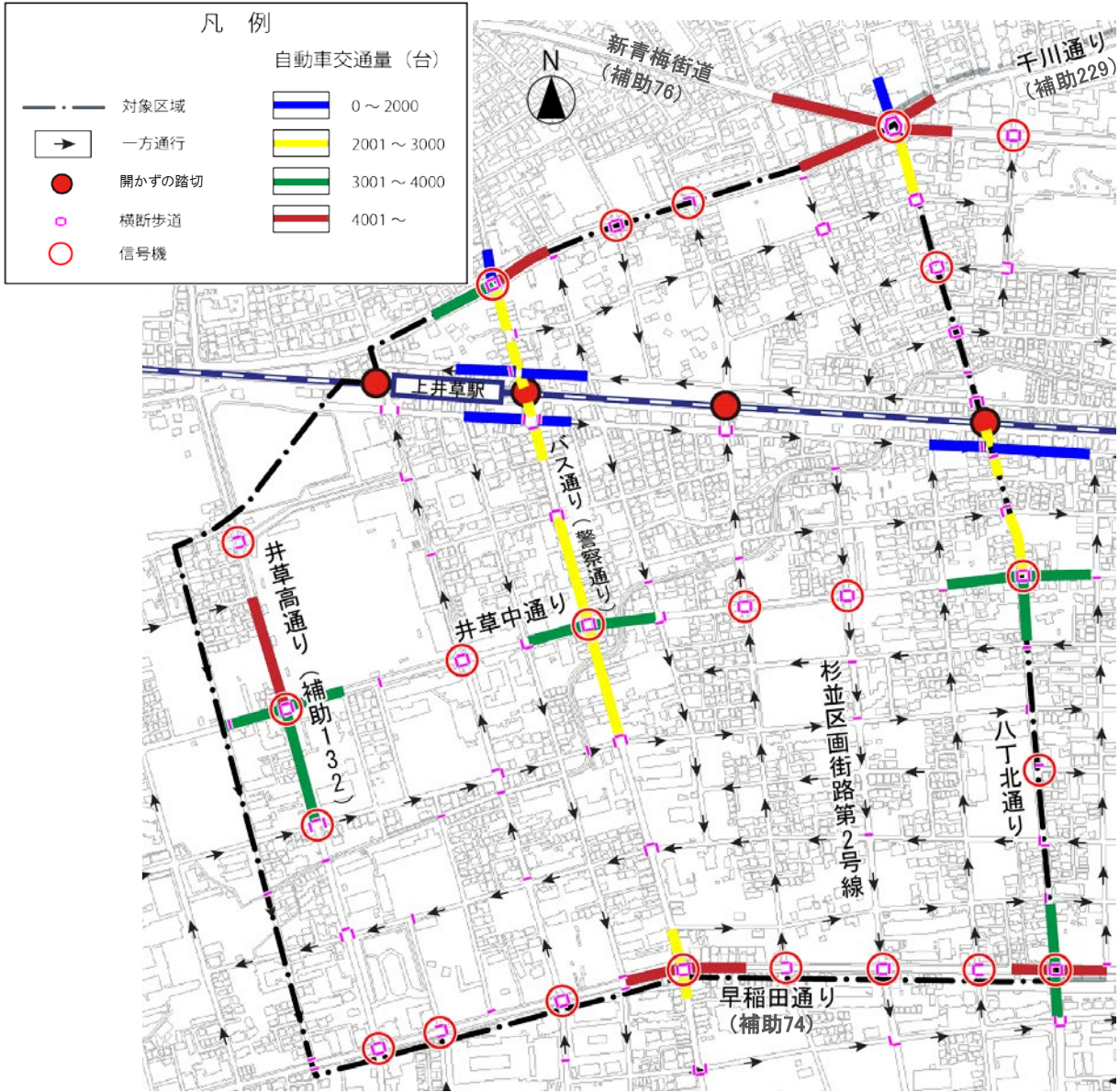
【歩行者】

- 歩行者交通量は、駅に向かう地域の主動線であるバス通り(警察通り)に集中しています。
- バス通り（警察通り）は歩道の幅員が片側で約1.5mと狭い上に、朝夕のピーク時間帯は踏切の遮断時間が長く歩行者が集中し滞留しています。
- 駅周辺や商店街では、バス通り（警察通り）に限らず東西方向に伸びる道路でも自動車と歩行者・自転車の動線が重なり、危険な箇所があります。
- 駅周辺歩行者の待合せや休憩スペースが少ない状況となっています。



3-4 道路・交通現況（一般車両）

- 地区内の主要生活道路としては南北に縦断するバス通り（警察通り）及び八丁北通りと東西に横断する井草中通りの3つの路線があり、いずれの路線も通り抜け道路となっています。
- 鉄道沿いに東西方向に道路が整備されており、歩行者安全性の確保のため、一方通行等の交通規制が行われています。
- 開かずの踏切が、自動車等の通行に重大な支障となっています。
- 駅周辺に一般車両乗降施設が整備されていないため、駐停車車両が交通を妨げています。



一方通行規制

踏切渋滞



<交通利便性の向上>

- バス停が駅から離れているなど、円滑な乗換えができないため、駅直近にバス・タクシー等の乗降施設を整備する必要があります。
- 駐停車車両により道路が塞がれており、交通の円滑化を図るため、車両等の乗降場を駅周辺に設置する必要があります。

<歩行者・自転車の安全性の確保>

- バス通り（警察通り）や駅周辺の道路は、車道・歩道が分離されておらず、また、歩行空間も十分に確保されていないため、歩行者等の安全性の向上を図る必要があります。
- 駅周辺には待合せや休憩スペースがないことなどから、まちの玄関口としてゆとりを確保する必要があります。

<みどりあふれる歩行者空間の確保>

- みどり豊かな地域環境を継承するため、快適で魅力的な回遊性のある、みどりのネットワークづくりを進める必要があります。

道を塞ぐ駐停車車両



駅から離れて設置されているバス停



滞留スペースのない駅前



道幅の狭いバス通り



4-1 道路・交通施設整備の目標

道路・交通面の課題解決に向け、次のとおり整備の目標を定め、駅周辺のまちづくりを進めます。

【整備の目標】

①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え利便性を向上

②安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

歩行者・自転車が安心して通行できる道路空間の形成

③みどりあふれる歩行者空間の確保

駅周辺の回遊性の確保と旧井草川遊歩道を活かした快適で魅力的な回遊性のある、みどりのネットワークづくりを進める

※ 交通結節点：交通機関の乗換え、乗降施設で具体的には、鉄道駅、駅前広場等が挙げられます。



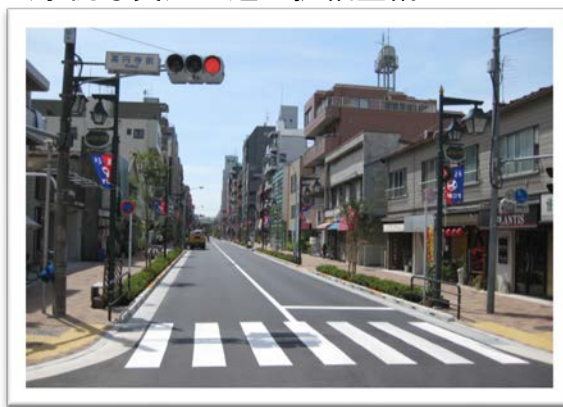
【目標の実現に向けて】

- ◎交通結節点機能の強化と安全で快適な歩行者・自転車空間の確保を図るため、駅前広場の整備とバス通り（警察通り）等の整備を進めます。
- ◎駅周辺の回遊性・アクセス性を高め、鉄道の高架化に伴う日影の影響など環境に与える影響を緩和するため、側道の整備を進めます。
- ◎事業効果を高めるため、鉄道連続立体交差化にあわせ、これらの整備を進めます。

（事例写真）駅前広場のイメージ



（事例写真）区道の拡幅整備のイメージ



4-2 駅前広場の機能

バス、タクシー等の乗降場を集約し、駅とバス通り（警察通り）に接した配置となる駅前広場の整備を計画します。



<交通広場としての整備の視点>

- バス、タクシー等の乗降場を集約し、駅からの移動距離を短くすることにより乗換え利便性を向上します。
- 歩行者の安全性を高めるため、駅と駅前広場、バス通り（警察通り）が互いに接する配置とします。
- 鉄道、バスの乗降客数、運行状況等を考慮した適切な規模を確保します。

<都市の広場としての整備の視点>

- みどりあふれるゆとりのある空間を確保します。
- 地域のシンボルとなるよう、美観や象徴性に配慮します。
- 災害時にも活用できる空間を確保します。

交通広場

鉄道・バス・タクシー等の
便利な乗換え機能



都市の広場

人々が憩い・集う交流機能
一時的に避難できる防災機能

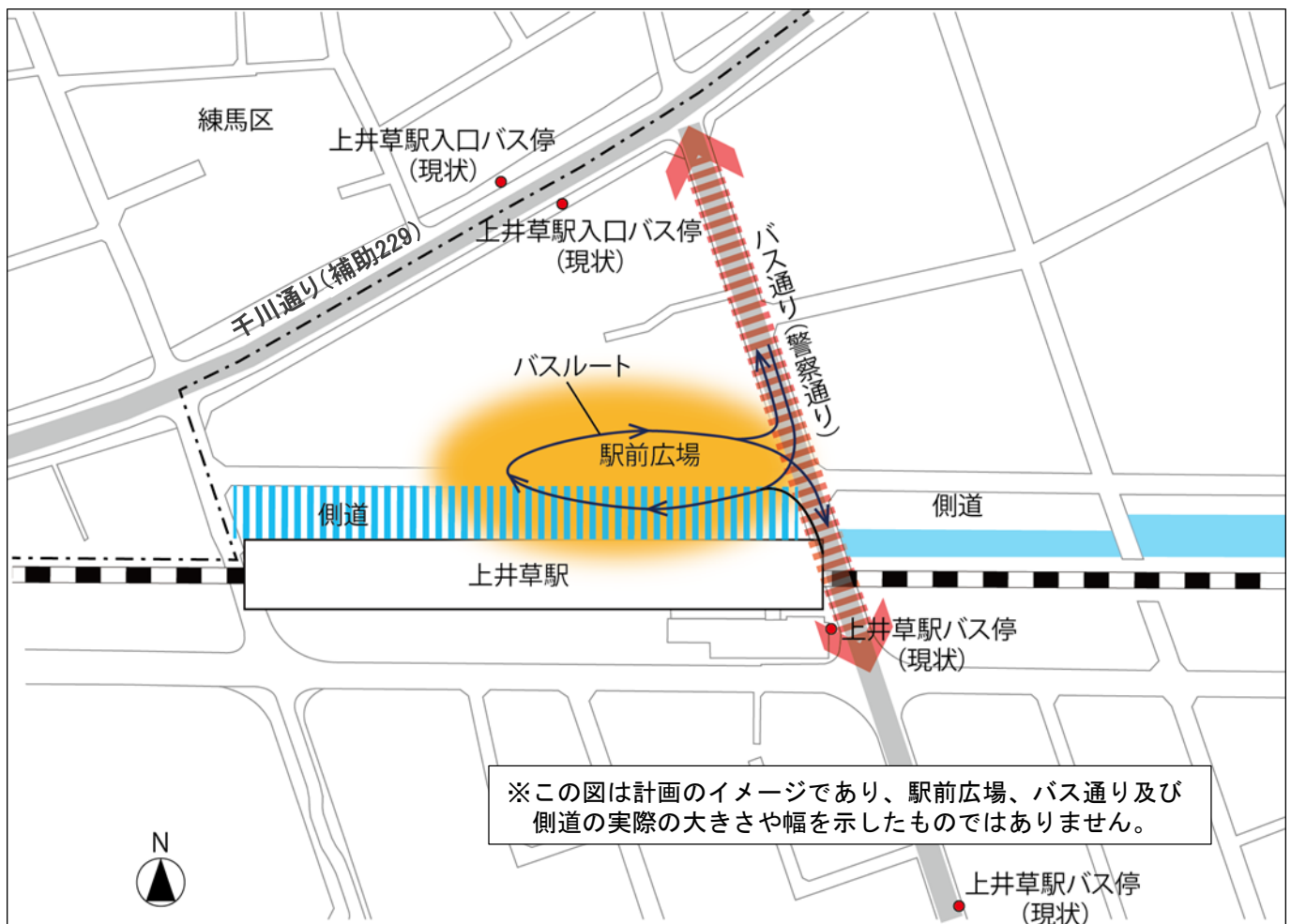


4-2 駅前広場の整備

駅周辺の利便性及び安全性の向上を図るため、駅に接する北側に駅前広場の整備を計画します。



- 側道部分と連続し、一体となった駅前広場を整備することにより、効率的な土地利用や回遊性および利便性の向上を図ることができます。
- バス乗降場、タクシー乗降場等を広場に集約することにより、乗換え利便性の向上を図ることができます。
- 駅前広場とバス通り（警察通り）の整備を一体的に行うことにより、安全な歩行者空間を確保することができます。
- 交通施設を駅北側に集約することにより、交通利用環境の向上や駅周辺の道路・交通の機能向上を図ることができます。



4-3 バス通り（警察通り）の整備

千川通りから上井草駅付近のバス通り（警察通り）において、歩行者・自転車等の安全性を高め、安心して通行できる道路の整備を計画します。



<整備の視点>

- 歩行者の安全性向上を図るため、十分な幅員が確保された歩道を整備するとともに、安全でスムーズな歩行者動線を確保します。
- バス及び自動車、自転車の通行の安全性を向上するために、十分な車道幅員を確保します。
- 道路拡幅等による延焼遮断機能の向上を図ります。

○バス通り（警察通り）については、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において、主要生活道路の安全対策路線に位置づけられており、特に千川通り方面からの歩行者通行量が多いため、駅前広場の整備にあわせて、千川通りから駅前広場までの区間において新たに道路の拡幅整備を計画します。



現在のバス通り



拡幅整備後のイメージ



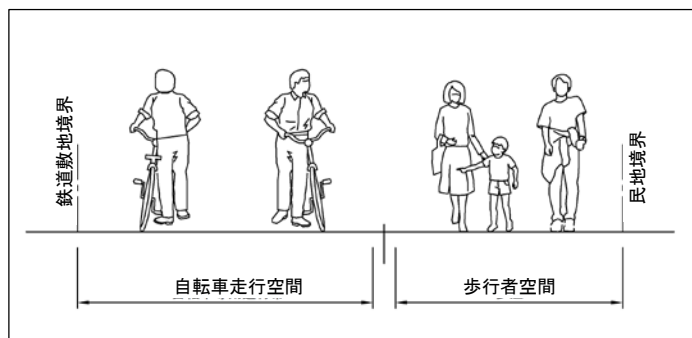
4-4 側道等の整備

駅周辺の利便性や回遊性の向上を図り、連続性のある歩行者・自転車空間を創出するとともに、鉄道の高架化に伴う日影等の住環境に与える影響を緩和することを目的とした側道の整備を計画します。

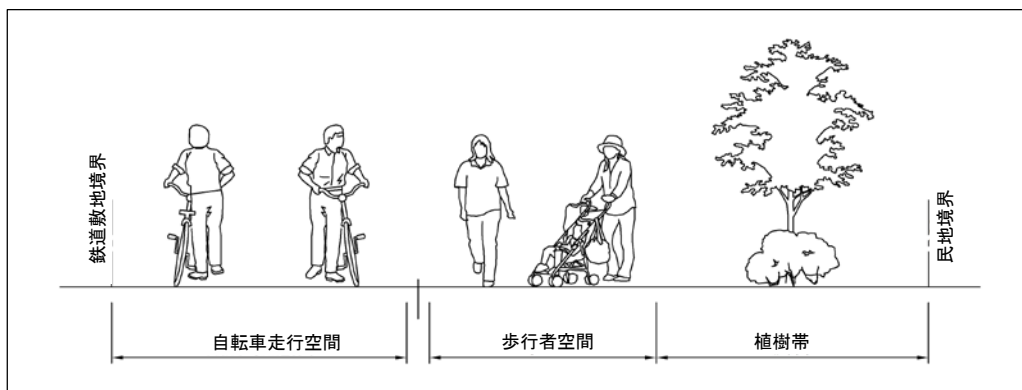


<整備の視点>

- 十分に幅員が確保された側道を整備し、駅周辺における東西方向の歩行者・自転車の安全性の向上を図ります。
- 駅周辺の回遊性の確保と旧井草川遊歩道を活かしたみどりあふれる歩行者・自転車空間ネットワークの形成を図ります。
- 延焼遮断機能や避難路としての防災性の向上を図ります。



側道の断面構成イメージ（幅員6mの場合）



側道の断面構成イメージ（幅員9mの場合）

5 道路・交通施設整備計画

駅前広場の整備は、バス、タクシー等の乗降場を集約することで乗換え利便性が大幅に向上すること、また、鉄道北側に新たに整備する側道や駅周辺の道路と一体となった広場とすることが最適であることから、駅に接する北側に配置する計画とします。

また、千川通りから上井草駅付近のバス通り（警察通り）は、駅前広場の整備とあわせ、歩行者の安全性や駅へのアクセスの向上を図るため、拡幅により両側への歩道設置と必要な道路幅員を確保する計画とします。

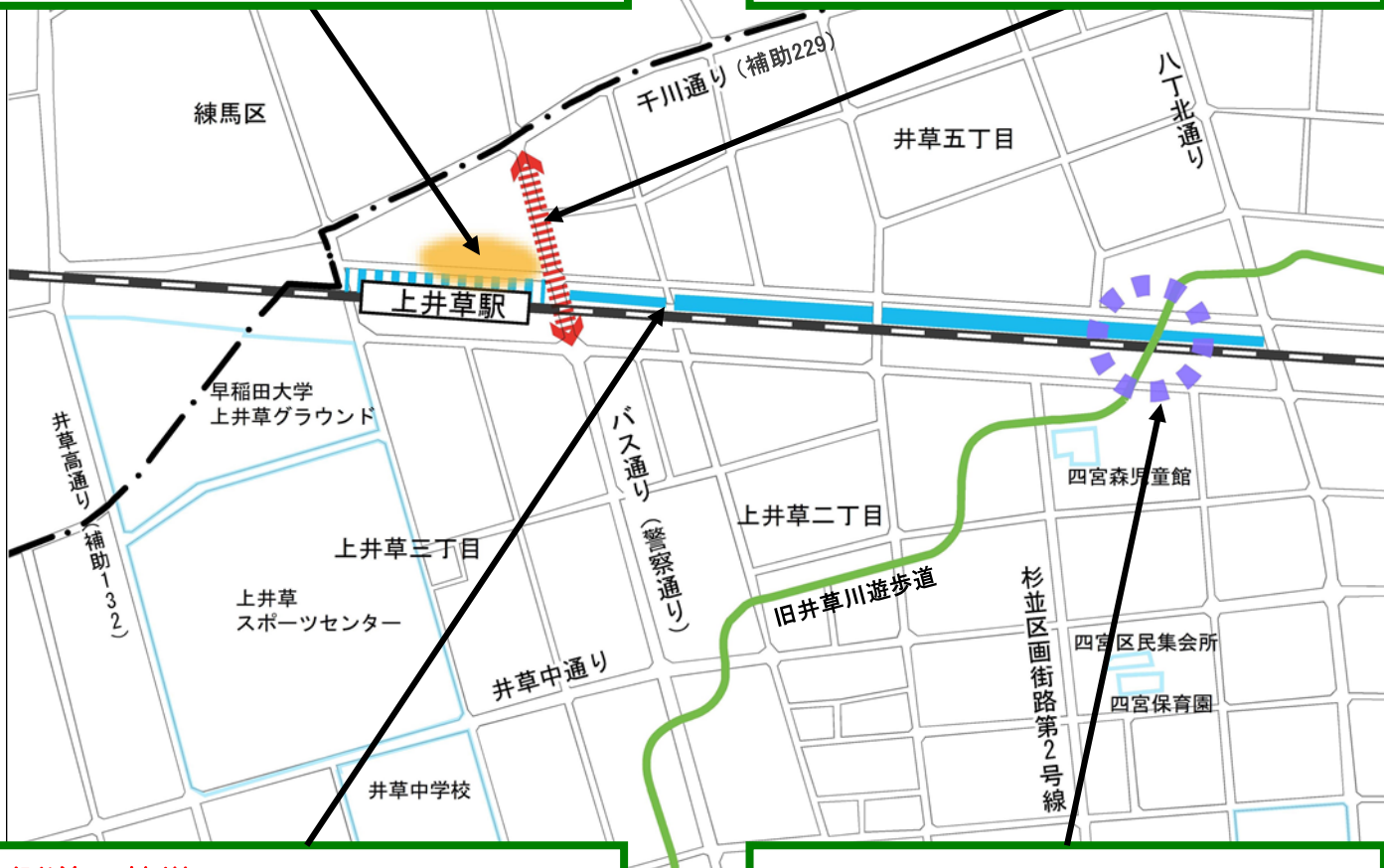
上井草駅周辺道路・交通施設整備計画図

駅前広場の整備

- ・ 駅周辺の利便性の向上
- ・ 駅前の交通環境の改善

バス通り（警察通り）の整備

- ・ 安全な歩行者空間の確保
- ・ 駅前広場へのアクセス動線の確保



側道の整備

- ・ 駅周辺の利便性や回遊性の向上
- ・ 歩行者空間のネットワーク形成

旧井草川遊歩道の整備

- ・ 回遊性の向上

※この図は計画のイメージであり、駅前広場、バス通り及び側道の実際の大きさや幅を示したものではありません。

6 安全で利便性の高いまちづくりに向けて

駅前広場やバス通り（警察通り）等の整備にあたっては、まちづくり方針で掲げる、土地・建物の適正利用や住環境の維持・向上などの視点も踏まえ、周辺住宅地と調和した魅力あるまちなみの向上を図ります。

また、「まちづくりニュース」や区ホームページ等で区の考え方をお知らせするとともに、引き続き地域の皆さまや関係機関と連携・協力し、利便性の高い快適な駅周辺のまちづくりの具体化に向けた取組を進めます。

土地・建物利用

～まちづくり方針より～

<駅周辺のにぎわい拠点形成>

- ・駅周辺に広がる商店街では、店舗等の連続性を確保し、にぎわいの向上を図ります。

<適正な土地利用の誘導>

- ・現在の土地利用を維持するとともに、駅周辺の商業地や幹線道路の沿道区域と周辺住宅地が調和した魅力あるまちなみ形成を図ります。
- ・杉並区景観計画や建築物、広告物等のデザインのルール化を通して、良好な景観形成を促進します。

住環境

<みどりの保全・育成>

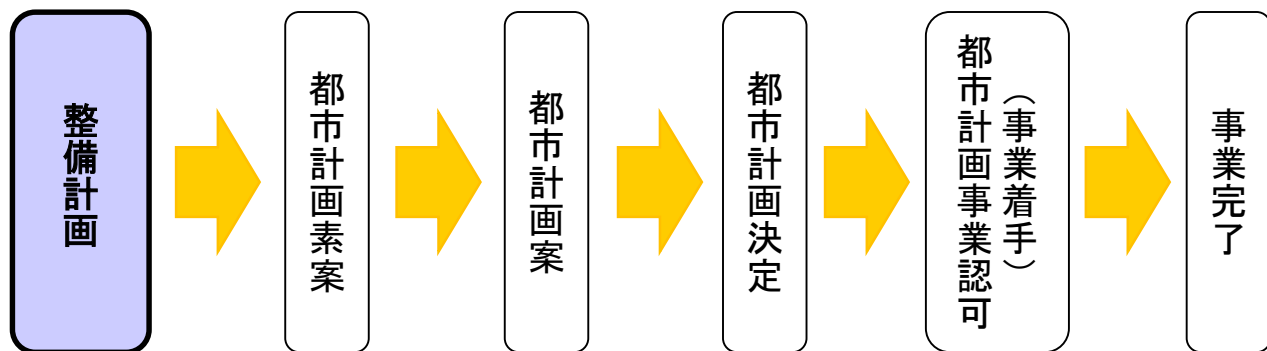
- ・旧井草川の遊歩道などの回遊性を活かして、遊歩道に隣接する公園・広場の個性づくりやみどりの拠点形成を進め、緑のネットワークづくりを推進します。

<防災・防犯まちづくり>

- ・幹線道路や補助幹線道路の延焼遮断帯の形成や避難路機能の強化を進めるとともに、建築物の不燃化・耐震化を通して、災害に強いまちづくりを進めます。

7 今後の流れ

今後は、以下の流れに沿って上井草駅周辺の道路・交通施設の整備を進めます。



杉並区 都市整備部 市街地整備課 鉄道立体係
〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目15番1号
電話 03 (3312) 2111 内線3379 FAX 03 (3312) 2907