

グループ
1

■実現に向けたアイデアシート

■検討模型



1

2019/27(土)

旧早稲田通りの安全化 【実現に向けたアイデアシート】
～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～

今回、検討したことをキャッチーなまとめて言葉にしてください

車道幅の縮小

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点	懸念されること
歩行者	例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる		
車いす利用者 ベビーカー利用者	例) 電柱を移設することで、車椅子/ベビーカーが通りやすい幅員を確保できる	傘がよけられず、濡れる可能性がある	NG
自転車			
車	車道幅が狭くなることで、通行しづらくなる		
沿道住民		一方通行化により、通行しづらくなる	一方通行化により、通行しづらくなる
商業者		看板や掲示物を移動させる必要がある	
バス利用者		一方通行化により、通行しづらくなる	
道路を管理する人 (行政：東京都)	例) 歩道の幅が、2.5m以上ある道路から計画的に実施している		
交通を管理する人 (警察)	例) 「沿道住民の全員合意が必要」と、判断している		
道路を利用する人 (バス会社)	バスが通行しづらくなる	バスが通行しづらくなる	バスが通行しづらくなる
道路を利用する人 (タクシー会社)		一方通行化により、通行しづらくなる	
道路を利用する人 (物流会社)			
道路を利用する人 (電話会社・電力会社)			

旧早稲田通りの安全化 【実現化に向けたアイデアシート】 ～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～		
今回、検討したことをキャッチーなまとめて言葉にしてください！		
車道幅の縮小、フラット化（第5案として）		
検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】		
影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点 懸念されること
歩行者	○（第5案）現状よりは安全に通行できる	▲（無電柱化）歩道幅員1mでは傘をさしたらすれ違えない
車いす利用者 ベビーカー利用者	○（第5案）現状よりは車椅子やバギーが通りやすくなる	▲（無電柱化）歩道幅員1mではバギーがあったらすれ違えない
自転車		
車	○（第5案）バスとのすれ違いも可能	▲（第5案）バスや大型車のすれ違いは譲り合いが必要になる ▲（バリアフリー化）フルフラットの道路は、車に乗っていると怖いと感じる
沿道住民	○（一方通行化）利用者が増えて地域が活性化する	▲（一方通行化）逆方向へ向かう抜け道は交通量が増加し危険が増える ▲（一方通行化）全員同意は難しいと思う ▲（無電柱化）沿道建物側の工事や敷地提供などが必要になる ▲（道路拡幅）建て替え時に拡幅するとなると相当の年月が必要になる
商業者		▲（無電柱化）看板や掲示物を移動させる必要がある
バス利用者		▲（一方通行化）バスルートが変わることで周辺のバス利用者の利便性が低下する
道路を管理する人 （行政・東京都）		▲例）歩道の幅が、2.5m以上ある道路から計画的に実施している
交通を管理する人 （警察）		▲例）「沿道住民の全員合意が必要」と、判断している
道路を利用する人 （バス会社）	○（第5案）現行バスルートのままで運航できる ○（アイデアとして）バスを小型化する	▲（第5案）大型車とのすれ違いは譲り合いが必要になる ▲（バス小型化）朝など通勤通学時間帯は大型バスでも結構混んでいるので、小型にすると、運行本数を増やす必要があり、それに伴い運転手も増やす必要がある。 ▲（バス小型化）小型バス導入への投資、運転手増員の人件費など、費用負担が発生する。
道路を利用する人 （タクシー会社）		▲（一方通行化）一方通行沿道への配車ルートが制限される。
道路を利用する人 （流通会社）		▲（第5案）バスや大型車とのすれ違いは譲り合いが必要になる
道路を利用する人 （電話会社・電力会社）		

今回は、「懸念されること」についての検討を重視してください

【議論の要旨】

○テーマの解説

- ・今回検討部分の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。

○「懸念されること」の中で、特に重要視している点について解説

- ・一方通行や建て替え時の拡幅は、沿道住民の合意形成など負担がかかるし時間もかなり要する。
- ・駅周辺のまちづくりは、駅の高架化、あるいは地下化が決まらな思考えにくいし、どちらかに決まったとして、そこから完成するまでは相当の年月を要する。
- ・その間、今回の検討部分は歩道幅1mで段差もあり危険なままである。
- ・まずは現状課題の改善を行い、歩行者の安全性を高める。

○実現までのプロセスについての解説

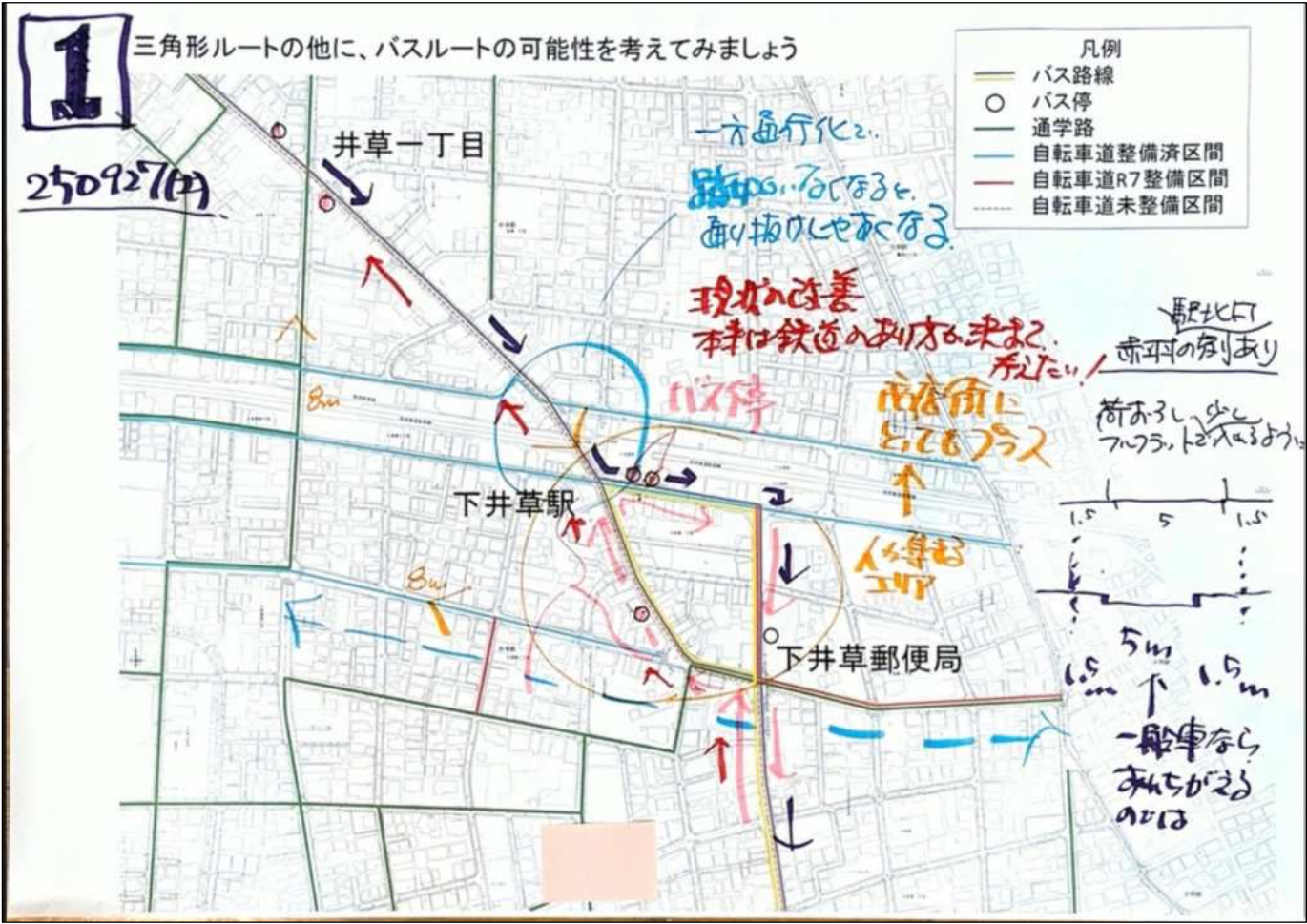
- ・下井草駅南側の商店街エリアのバスルートは、北方面と南方面が交差しないルートになっており、旧早稲田通り部分のバスルートは、現在も北方面のみである。
- ・この部分の道路幅員8mは変えず、車道を6mから5mに、歩道を1mから1.5mに、道路形状をバリアフリー化でフルフラット化する（※）。
- ・将来、駅の構造が決まり駅周辺のまちづくりを行う際に、改めて旧早稲田通りも含めて考える。
- ・また、現在の南口商店街エリアのバスルートは、バス、タクシー、配送関係、緊急車両などを除き、一般車両は通行止めにして人の集まるエリアにすれば、商店街にとってもプラスになるのではないか。

（※）赤羽駅北口に実際にこの形状がある。

- ・赤羽はバスが通る側を3mとしてセンターラインがあるが、今回の検討部分はセンターラインを引かず双方向で譲り合う運用が良いのではないか。

- ・荷下ろし車の対応も必要なので、フルフラットにして一時的に寄せられるような工夫をしてはどうか。

■三角形の他にバスルートを考えてみましょう。



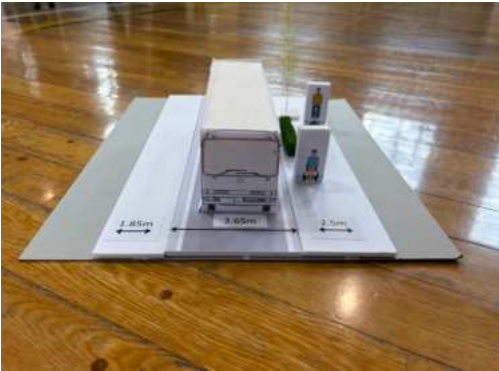
【バスルートの解説】

- ・バスルートは現行と同じ。
- ・下井草駅南側の商店街エリアのバスルートは、北方面と南方面が交差しないルートになっており、旧早稲田通り部分のバスルートは、現在も北方面のみである。
- ・この部分の道路幅員8mは変えず、車道を6mから5mに、歩道を1mから1.5mに、道路形状をバリアフリー化し、歩行者の安全性を高める。

グループ
2

■実現に向けたアイデアシート

■検討模型



2

旧早稲田通りの安全化【実現に向けたアイデアシート】
～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～
今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！

歩道が安全になるのは良いが、沿道住民に不便がな
いとも考えていきたい

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点	懸念されること
歩行者	例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる	バス停の位置によってはバス停から駅までの距離が増える	バス停の位置によってはバス停から駅までの距離が増える
車いす利用者 ベビーカー利用者	例) 電柱を移設することで、車椅子/ベビーカーが通りやすくなり幅員を確保できる		
自転車			
沿道住民			
商業者			
バス利用者			
道路を管理する人 (行政：東京都)	例) 歩道の幅が、2.5m以上ある道路から計画的に実施している		
交通を管理する人 (警察)	例) 「沿道住民の全目合意が必要」と、判断している		
道路を利用する人 (バス会社)			
道路を利用する人 (タクシー会社)			
道路を利用する人 (物流会社)			
道路を利用する人 (電話会社・電力会社)			

旧早稲田通りの安全化【実現化に向けたアイデアシート】 ～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～			
今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！			
歩道が安全になるのは良いが、沿道住民に不便がな いかも考えていきたい			
検討した整備内容に○をつけてください。【○1.無電柱化 ○2.バリアフリー化 ○3.一方通行化 4.道路 拡幅】			
影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって 良くなる点	懸念されること
歩行者			▲バス停の位置によってはバス停から駅までの距離が増える
車いす利用者 ベビーカー利用者			
自転車			▲そもそも駐輪場の整備が必要
車			▲一方通行化で反対方向へは迂回しないといけない ▲相互通行できなくなると、迂回に時間がかかる ▲道路の利便性低下により車（やバス？）の移動コストが増大する
沿道住民	○無電柱化で災害時に電柱が倒れてくる恐れが無くなる		▲無電柱化し、先々家の建替時に歩道の配管部分の工事が必要になった場合、個人の費用負担が発生する可能性がある ▲無電柱化で民地に地上機器を置く場合、個人の敷地を使われる ▲そもそも無電柱化は必要なのか ▲一方通行化で駅北側の裏通りの交通量が増える ▲一方通行化で自家用車での送迎が困難になる
商業者	○歩道が安全に整備されると旧早稲田通り沿いの店舗は集客効果が上がる ○歩行者が増えれば売上増やにぎわいにつながる可能性がある ○旧早稲田通り沿いの店舗にはアクセスしやすくなる		▲一方通行化で納品や配送用の荷下ろし場が必要になるのでは ▲駅前通りの店にとってはむしろマイナス？

バス利用者		
道路を管理する人 （行政・東京都）		
交通を管理する人 （警察）		
道路を利用する人 （バス会社）		
道路を利用する人 （タクシー会社		
道路を利用する人 （流通会社）		▲一方通行化で荷物の配達や集荷に影響が出る
道路を利用する人 （電話会社 ・電力会社）		
その他		▲かかるコストの大きさと合意形成の難しさから意思決定に時間がかかりそう ▲一方通行化の話は、鉄道の立体化と一緒に考えなければならぬのでは

【議論の要旨】

○テーマの解説

・道路拡幅はあまり現実的ではないということで、セットで考える必要がある無電柱化とバリアフリー化、併せて一方通行化について意見を出し合った。無電柱化や一方通行化には懸念される点もあり、このグループには沿道住民はいなかったので、沿道住民が不便にならないかしっかり考えていく必要があるという意見が出された。

○「懸念されること」の中で、特に重要視している点について解説

・一方通行化した場合、特に駅北側で迂回のために裏通の交通量が増える、自家用車での送迎もしづらくなる、また商業者は荷下ろしなどのスペースを確保しなくてはならなくなる、などの懸念点が多くあった。

○実現までのプロセスについての解説

・一方通行化の話は、鉄道の立体化と一緒に考えるべきという意見が出された。また、コストの大きさや合意形成の難しさから、意思決定にはとても時間がかかりそうだという懸念が出された。

■三角形の他にバスルートを考えてみましょう。

【バスルートの解説】

グループ
3

■実現に向けたアイデアシート

■検討模型



8 m の道路幅を変えずに、
歩く人に安全な道をつくる

3

旧早稲田通りの安全化 【実現に向けたアイデアシート】
～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～

今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！

8m幅で歩きやすくしたい⇒最少限の変更でできないか⇒長物的にや地を削る

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 ③一方通行化 4.道路拡幅】

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点	懸念されること
歩行者	例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる	一通前後 車は一通	一色不便 どこにバス停？ 車はがら バス どのくらい
車いす利用者 ベビーカー利用者	例) 電柱を移設することで、車いす/ベビーカーが通りやすい幅員を確保できる	バスは両通 2.5m(バス)×2 +0.5 5.5	
自転車			
車			
沿道住民		30m生息域 緑い	バス停の位置 バス停の位置 バス停の位置 公共施設前 バス停の位置
商業者			
バス利用者		今更不便 不便	
道路を管理する人 (行政：東京都)		例) 歩道の幅が、2.5m以上ある道路から計画的に実施している	
交通を管理する人 (警察)		例) 「沿道住民の全自合意が必要」と、判断している	
道路を利用する人 (バス会社)		片側 両側	
道路を利用する人 (タクシー会社)			
道路を利用する人 (物流会社)			
道路を利用する人 (電話会社・電力会社)			

旧早稲田通りの安全化 【実現化に向けたアイデアシート】 ～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～		
今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！		
道路幅 8 m を変更せずに歩きやすい道にしたい		
道路拡幅には時間がかかる。長期的には地区計画をめざしたいが、道路幅を変更せずにできることはないかと考えると「一方通行化」という選択肢になった。		
検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 ○3.一方通行化 4.道路拡幅】		
影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点 懸念されること
歩行者	○例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる	○道路幅を変えずに歩きやすい道にするには、一通が前提になる。
車いす利用者 ベビーカー利用者	○例) 電柱を移設することで、車いす／ベビーカーが通りやすい幅員を確保できる	
自転車		
車		▲一通になって不便かも知れないが、我慢してもらえないか。
沿道住民		▲道路はどこも狭い。バスを一通にしたとしても、その先の両通行の道が狭い。一通の範囲を広くとると影響を受ける人が増えていく。 ▲バス停の変更も大変。バス停を新しく設置することをよく思わない人もいる（人が並ぶ、ゴミを捨てる、家を覗かれるなど） ▲警察との安全協議もある。
商業者		
バス利用者		▲バスの運行が一通になると、今まで使っていた人でバス停が遠くなってしまう人ができそう。 ○一通は車のみにして、バスは両通行できないか。
道路を管理する人 (行政・東京都)		○バス停の新設は、公共施設前だと可能性が高いかも知れない。

交通を管理する人 (警察)		
道路を利用する人 (バス会社)		▲一通になってバス利用が不便な人が出ると、採算が あわなくなったりしないか。
道路を利用する人 (タクシー会社)		
道路を利用する人 (流通会社)		
道路を利用する人 (電話会社 ・電力会社)		

【議論の要旨】バスルート検討について

○テーマの解説

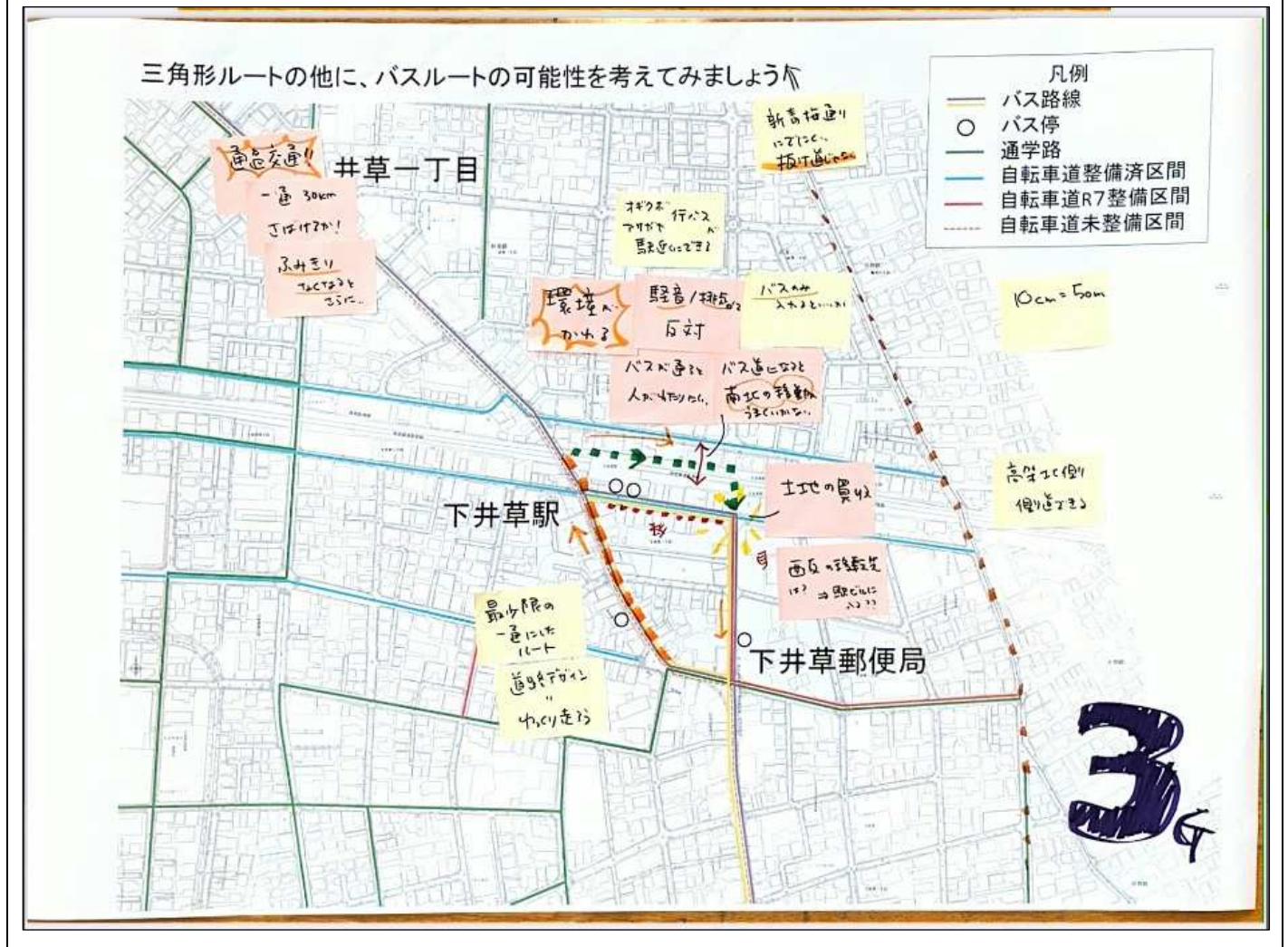
- ・影響を最小限に抑えた一通ルートの検討。

○「懸念されること」の中で、特に重要視している点について解説

- ・早稲田通りを歩きやすくしたいが、ここはナビで案内されてしまう「通過交通」の道。踏切がなくなったらもっと使われるようになる。しかし、一通にして、速度規制したら捌き切れるかが心配。
- ・せっかく一通にするなら、速度規制した「ゆっくり走るデザイン」の検討が必要。
- ・駅北側の環境が変わること。これまで静かな住宅地だったところに、一通とはいえバスが走ることへの「騒音、排気ガス」の懸念は出てくるだろう。
- ・側道にバスが通ることで、歩行者が北から南に歩いて渡れるかも気になる。

○実現までのプロセスについての解説

■三角形の他にバスルートを考えてみましょう。



【バスルートの解説】

- ・影響を最小限に抑えた一通ルートの検討。
- ・駅周辺のみを一通にする。

- 1) 北上するバスは、駅南側の早稲田通り（オレンジ点線）を一通で走行。
- 2) 南下するバスは、駅北側の新設される側道（緑色点線）を一通で走行し、郵便局前の道を一通で南下する。
曲がり角は道ではないので土地の獲得が必要。

グループ
4

■実現に向けたアイデアシート

■検討模型



旧早稲田通りの安全化【実現に向けたアイデアシート】
～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～

4期生

今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点	懸念されること	
歩行者	例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる	歩道が広くなる → 安全に歩ける	子車と歩道の狭くなる 西友の前 → 安全に歩けない	歩行者の安全が担保
車いす利用者 ベビーカー利用者	例) 電柱を移設することで、車いす/ベビーカーが通りやすくなる	車いす/ベビーカーが安全に歩ける		
自転車	歩道が広くなる	歩道が広くなる		
車	歩道が広くなる	歩道が広くなる	車の歩道(タクシー等)	歩道の狭くなる
沿道住民	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
商業者	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
バス利用者	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
道路を管理する人 (行政：東京都)	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
交通を管理する人 (警察)	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
道路を利用する人 (バス会社)	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
道路を利用する人 (タクシー会社)	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
道路を利用する人 (物流会社)	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
道路を利用する人 (電話会社・電力会社)	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる
周辺住民	歩道が広くなる	歩道が広くなる	歩道の狭くなる	歩道の狭くなる

旧早稲田通りの安全化【実現に向けたアイデアシート】 ～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～		
今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！		
検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】		
影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点 懸念されること
歩行者	○一方通行化することで歩道が広くなり安全性が担保 ○子どもと並んで歩くことができる 西友の前などで安全に歩くことができる	今回は、「懸念されること」についての検討を重視してください
車いす利用者 ベビーカー利用者	○車いす、ベビーカーが安全にすれ違うことができるようになる	
自転車	○歩道が拡幅され歩行者・自転車がスムーズに通行できる	
車	○駅前の渋滞が解消されそう	▲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（バスの後続車は自由に通行できない） ▲バス停にはバスヤードが必要 ▲（一方通行によって通れなくなった反対方向の）バスや他の車両は迂回路を通らなければならない
沿道住民	○一方通行により交通が少なくなる（もう片方向は迂回する） ○歩道が広くなり人が通れる道が増える ○買い物がし易くなる	▲沿道住民の車軸導線を面的に配慮する必要がある ▲沿道住民の利便性が低下する（自宅等への駐車） ▲（商業者も含め）車道が狭くなることで駐車がしにくくなる
商業者	○沿道店舗が活性化されそう ○店が展開しやすくなる（賑わう）	▲（沿道住民も含め）両側の歩道幅が同一でないと不公平感がでる
バス利用者	○（バス停へ）並びやすくなる	▲もう片方向のバス停と距離ができる
道路を管理する人 （行政・東京都）		

交通を管理する人 （警察）		
道路を利用する人 （バス会社）		▲バス停の場所を検討しなければならない
道路を利用する人 （タクシー会社		
道路を利用する人 （物流会社）		▲商店の荷下ろし場所を検討しなければならない ▲配達業者の駐車スペースを検討しなければならない
道路を利用する人 （電話会社 ・電力会社）		
（沿道のさらに外 周にある） 周辺住民		▲一方通行になったことによるその外周の車道が混雑 する（これまで車通りが少なかったところが多くな る）

< 補足：他班からの感想 > 「一方通行化に議論が絞られており分かりやすかった」「（一方通行化により）地域への利便性が向上する」「一方通行化は必要」「線路跡地をバスルートに考えている（点がよい）」「荷捌きのことを考えている（点がよい）」

【議論の要旨】

○テーマの解説

- ・ 参加者全員が「一方通行にしたい」という意思を持っていたためすぐに具体的なワークに移った。
- < 補足：参加者の特徴 > 小学校で過去に開催された WS へ参加した子どもが母親に切望し今回参加に至った親子、交通・道路を仕事とされている方、転居して2年目で本取組に関心があり参加した若者、施設入居した祖父の代わりに参加した青年など、若い方の参加者が目立った班であった。

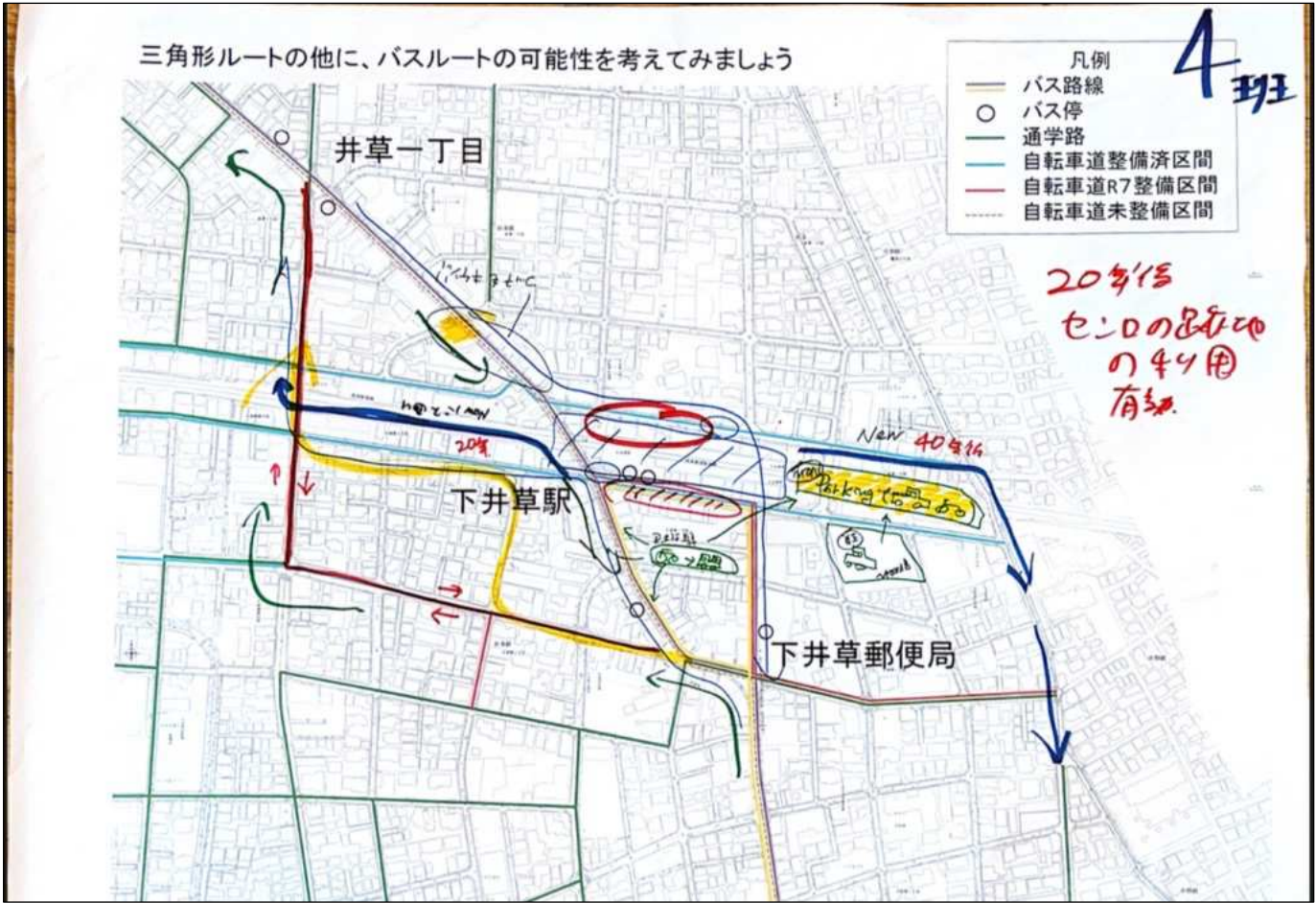
○「懸念されること」の中で、特に重要視している点について解説

- ・ 一方通行化により、沿道住民・商業者などの車が沿道にアクセスできなくなるという懸念への意見が多かった。具体的には、商店街や配達業者の荷下ろし場所の確保、沿道住民の駐車などこれまでは出来ていたことが出来なくなることである。

○実現までのプロセスについての解説

- ・ 実現までのプロセスについては、主にバスルートによって話し合われた。バスルートについては区の提案ルートが現実的だろうという意見であったが、20年後、40年後と長い目でみたときの線路跡地の有効活用、車導線や駐車場などの空間への転用の意見もあった。いずれにしても一方通行により利便性が低下する沿道住民、商業ほか、バス停利用、周辺住民などの影響をもう少し具体的に想像する必要がある。

■三角形の他にバスルートを考えてみましょう。



【バスルートの解説】

- ・ 区からの配布資料の通り一方通行の場合のバスルートについて、旧早稻田通りは南下するルート、反対方向はその他の三角辺を通るものでよいというコメントから始まった。その後、黄色矢印のように反対方向は住宅街を通るルートなどの意見も出された。さらに展開し、線路跡地を利用し、20年後に跡地西側を北上するルート（青矢印）、補助215号線が整備されたと想定した40年後には跡地東側を南下する（青矢印）ような長期的視野にたった迂回ルートも提案された。
- ・ バスルートとは直接関係ないが、一方通行化による商業者などの荷捌き場は現在のティップネスの駐輪場を荷捌き場とし、跡地西側を将来的に駐輪場、駐車場に転用するなど、車のルートと付随した駐車スペースや物流などの滞留場所へも話題が及んだ。

グループ
5

■実現に向けたアイデアシート

■検討模型



5割

旧早稲田通りの安全化

に向けたアイデアシート

～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～

今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点	懸念されること
歩行者	例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる	道路の幅が広がる	電柱の撤去が難しい
車いす利用者 ベビーカー利用者	例) 電柱を移設することで、車いす/ベビーカーが通りやすい幅が確保できる	道路の幅が広がる	電柱の撤去が難しい
自転車	例) 歩道の幅が2.5m以上ある道路から計画的に実施している	歩道の幅が広がる	電柱の撤去が難しい
車	例) 「沿道住民の全自同意が必要」と判断している	道路の幅が広がる	電柱の撤去が難しい
沿道住民			
商業者			
バス利用者			
道路を管理する人 (行政・東京都)			
交通を管理する人 (警察)			
道路を利用する人 (バス会社)			
道路を利用する人 (タクシー会社)			
道路を利用する人 (物流会社)			
道路を利用する人 (電話会社・電力会社)			

旧早稲田通りの安全化【実現化に向けたアイデアシート】

～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～

今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！

道路整備を段階的に進める。まずはバリアフリー、次は一方通行化と無電柱化

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 ■ 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路拡幅】

検討1：車道と歩道の高さを揃えて、バリアフリー化を行う。歩車道段差を2cmとする。(旧早稲田通りは今でも単断面で歩き易い。)

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって良くなる点	懸念されること
歩行者	○歩きやすくなる		▲歩行者が車道を歩く可能性がある。
車いす利用者 ベビーカー利用者	○段差が少なくなるので通行しやすい。		▲車道を歩く可能性がある。
自転車			
車			
沿道住民			
商業者			
バス利用者			
道路を管理する人 (行政・東京都)			▲車の歩道への侵入で改修は難しい。
交通を管理する人 (警察)			▲車の歩道への侵入で改修は難しい。
道路を利用する人 (バス会社)			
道路を利用する人 (タクシー会社)			
道路を利用する人 (流通会社)			
道路を利用する人 (電話/電力会社)			
高齢者	○歩きやすくなる		▲歩行者が車道を歩く可能性がある。

今回は、「懸念されること」についての検討重視してくた

検討した整備内容に○をつけてください【■1.無電柱化■2.バリアフリー化■3.一方通行化 4.道路拡幅】
検討2：道路を一方通行にして、東側の歩道の幅を2. 5mとし、無電柱化する。バリアフリー化を行う。

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって 良くなる点	懸念されること
歩行者	○歩きやすくなる		
車いす利用者 ベビーカー利用者	○段差が少なくなるので通行 しやすい。		
自転車			
車			
沿道住民	○西側歩道に面する店では不 公平感があると思われるが現 在よりは広がるので理解が 得られると想定	▲理解と了解が必要	
商業者			
バス利用者		▲計画ではバスを通さない。	
道路を管理する人 （行政・東京都）		▲西側歩道幅員が1. 8 5 m で構造令に合わない。	
交通を管理する人 （警察）		▲沿道の了解を求める	
道路を利用する人 （バス会社）		▲計画ではバスを通さないの ので了解が必要	
道路を利用する人 （タクシー会社）			
道路を利用する人 （流通会社）			
道路を利用する人 （電話/電力会社）			
高齢者	○歩きやすくなる		

【議論の要旨】

○テーマの解説

- ・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、歩き易い歩道、バリアフリー、植栽等が実現できる。

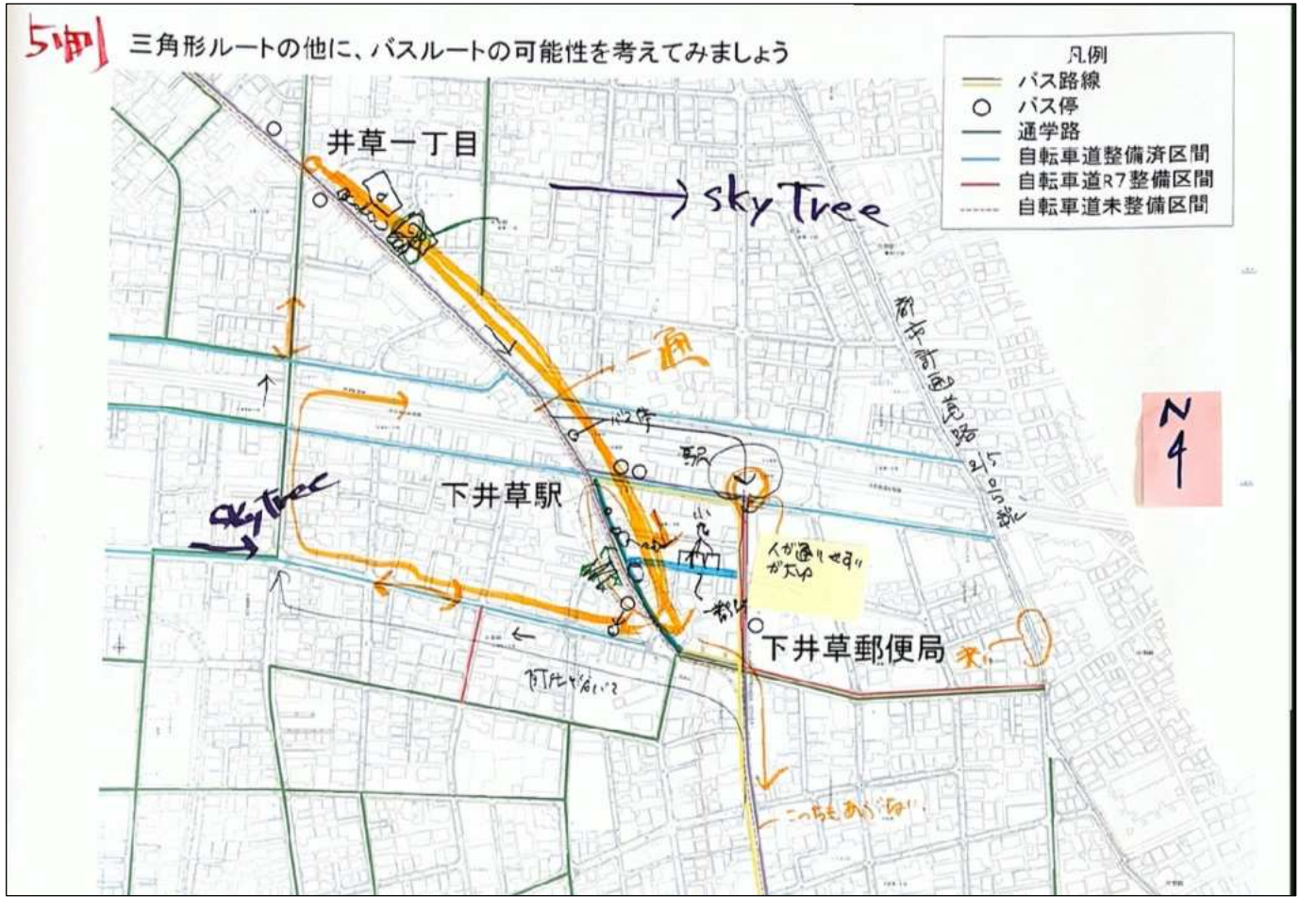
○「懸念されること」の中で、特に重要視している点について解説

- ・沿道の住民の理解と協力であるが、楽観的
- ・道路管理者は歩道幅員は2m 必要と言うかもしれないが、現在は1m しかない。地域の実情に応じた柔軟な判断が必要。

○実現までのプロセスについての解説

- ・現状では人一人通るのも困難な状況、現在できることはバリアフリー化である。
- ・将来的には、駅周辺を歩行者や車椅子が安全で快適な空間とするために道路の一方通行を行う。それに伴い、無電柱化やバリアフリー化が実現できる。

■三角形の他にバスルートを考えてみましょう。



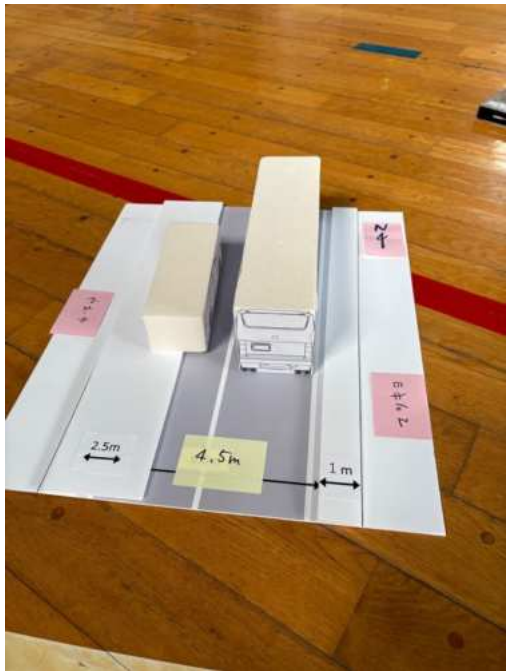
【バスルートの解説】

- ・今回計画した路線は一方通行とするので、この路線はバスを通さない。
- ・代わりに消防署前の通りを西行し、下井草4丁目の交差点を右折し北上する。駅方面には下井草駅北の交差点を右折する。または、連立事業によりできる道を右折し駅に向かう。駅の南側は現状通り通行する。
- ・荻窪との往来は連立を前提として西友前の三叉路周辺で折り返すスペースを確保し折り返す。
- ・バス自体をもっと小型化してもいいのではないかな。
- ・その他、都市計画道路を利用する案を検討したが、道路自体の実現性が低いということから断ち切れになった。

グループ
6

■実現に向けたアイデアシート

■検討模型



6

250929(土)

旧早稲田通りの安全化 【実現に向けたアイデアシート】
～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～

バスルート
再考

新しい
つくった
下井草

新しい
つくった
下井草

バスに
あつかり
つなぐ

居住者
迷惑を
かけない

駅前
マルシェ
できる

検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化 4.道路幅員】

影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって 良くなる点	懸念されること
歩行者	例) 電柱を移設することで、より安全に通行できる 歩道1mは せまい	安全な よい道に	自転車と 接触 危険性 現状活かし 電柱ずらし バリアフリー
車いす利用者 ベビーカー利用者	例) 電柱を移設することで、車椅子/ベビーカーが通りやすい幅員を確保できる		
自転車	フラットになる 自転車は 安全になる	歩道を 自転車は 走れる (走れる幅員)	歩道を 自転車は 走れる (走れる幅員)
車	3車線は 狭い 3車線は 狭い 3車線は 狭い	3車線は 狭い 3車線は 狭い 3車線は 狭い	自転車 電柱、フォード バイク、道路幅員
沿道住民	相互通行 (セットバック)は 大変	マンション前 バス停 より広い道?	西側は 次に建て替える ときにセットバック 2バリアフリー化 する 敷地 両側バリアフリー化
商業者	搬入が 難しくなる	バスルート変更 必要 荷下ろし 出る	バスルートと 交差 時間制限 荷下ろし
バス利用者	歩く距離 が増える	バスの大きさ 小さくする 台数を増やす	
道路を管理する人 (行政：東京都)		例) 歩道の幅が、 2.5m以上ある 道路から計画的に 実施している	
交通を管理する人 (警察)		例) 「沿道住民の 全員同意が必要」と、 判断している	
道路を利用する人 (バス会社)	運転 スキルが 必要		
道路を利用する人 (タクシー会社)			
道路を利用する人 (物流会社)	一時停止 できる場が 限られる		
道路を利用する人 (電話会社・電力会社)			

旧早稲田通りの安全化 【実現化に向けたアイデアシート】 ～整備内容に応じて、誰がどのような影響を受けるかを考えてみましょう～		
今回、検討したことをキャッチーなまとめで言葉にしてください！		
バスルート再考、居住者に迷惑をかけない みんなにやさしい下井草発展PJ		
検討した整備内容に○をつけてください。【1.無電柱化 2.バリアフリー化 3.一方通行化		
影響を受ける人	どのような影響が生じるでしょうか？	実現によって 良くなる点 懸念されること
歩行者	○現状を活かし、電柱をずらして安全なよい道に	▲歩道幅員1mは狭い ▲自転車との接触危険性
車いす利用者 ベビーカー利用者	○現状を活かし、電柱をずらして安全なよい道に	▲歩道幅員1mは狭い
自転車	○フラットになる／矢羽を付けると、自転車は安全になる ○少し危ないという緊張感があるほうが事故が減る	▲歩道を自転車走る（レーンをつくる）と危ない ▲自転車やキックボードの取り締まりや走行空間をどう設定するのか
車		▲自転車を追い越すのが怖いので、追い越せない ▲荷下ろしの路上駐車が增えないか ▲道路幅員が狭いと、荷下ろしの車を追い越せない
沿道住民	○お店や戸建て住宅前ではなく、マンション前にバス停を設置するのがよいのではない ○バスルートを変えれば、影響範囲を少なくできるのではない	▲相互通行（セットバック）は住民への影響が大きい ▲西側は次に建て替えるときにセットバックすればいい ▲バリアフリー化すると家や店に雨が入りやすくなる
商業者	○バスルートを変える工夫をすれば、搬入などの荷下ろしがしやすくなる ○バスルートを変えることで、駅前の歩行空間でマルシェなどで賑わいがつくれる ○荷下ろしに時間制限をかければ、追い越せない幅員でも大丈夫では	▲一方通行だと搬入が難しくなりそう
バス利用者	○バスの大きさを小さくして、台数を増やせばよいのでは	▲歩く距離が増える

今回は、「懸念されること」についての検討を重視してください

道路を管理する人 （行政・東京都）		
交通を管理する人 （警察）		
道路を利用する人 （バス会社）		▲運転スキルが求められる
道路を利用する人 （タクシー会社		
道路を利用する人 （流通会社）		▲一時停止できる場が限られる
道路を利用する人 （電話会社 ・電力会社）		

【議論の要旨】

○テーマの解説

- ・セットバックは、沿道住民への影響が大きいので、現状の8メートル幅員をなるべく保つ
- ・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
- ・バスルートから、駅前の商店街を外す

この3つの考え方をベースに、道路幅員は、東側歩道 2.5m、車道 4.5m、西側歩道 1mという構成にすることで、沿道住民への影響は最小限にしたうえで、歩行も自転車も安全に住み分けられる道路がよいのではないかという議論がなされた。東側の歩道は、幅員2.5mとし、無電柱化と植栽や並木を植え、下井草しいみどりのあるゆったりした、車いすやベビーカーも安全にすれ違ふことができる歩道とすることにしました。西側の歩道を広げないのは、車道の幅員を 4.5mとるためで、これは、荷下ろしや一時停止中の車の追い越しを可能にすることで、渋滞を起こさないための工夫である。

旧早稲田通りの北の方（バスの折り返し地点以北）は、シャッター街になりつつあるので、建替えのタイミングでセットバックすることで相互通行を可能とする道路にするのがよいのではないかというアイデアも出た。

○「懸念されること」の中で、特に重要視している点について解説

思い浮かんだ懸念されることを網羅的に解消するためのアイデアで、幅員構成とバスルート考えた。車道を一方通行にすると、停車中の車（個店の搬入出や、バス、運送会社の車など）を、車で追い越せないため混乱が起きるのではないかという点が、懸念事項としてあげられた。また、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、8 m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、という案が出た。

○実現までのプロセスについての解説

一方通行エリアは、道路幅員を拡幅せずに、片側の歩道幅員を広げるため、バスルートの整理をすることで、実現できる。先のこととして、旧早稲田通りの北側は、建物の更新に伴ってセットバックし、安全な相互通行の道路にする。



【バスルートの解説】

バスルートの整理をするには、高架化あるいは地下化が大前提で、駅の北側の東西方向の道路をバス路線にし、西友の前の道路に接続する。そうすることで、駅前商店街にバスが通らずに済む歩行空間ができるため、駅前の賑わい空間にすることができる。

また、旧早稲田通りの安全化対策として、駅以南の区間は一方通行とし、駅以北は相互通行とし、駅周辺を小さく循環させることで、バス停から駅までの歩行距離をなるべく短くする工夫を考えた。

バス停は、西友やユニクロなど大型店舗の前や、マンションの前などに設置し、沿道住民への影響を小さくする。