

車両規制と道路の活用

地図



背景・目的

千歳烏山駅南側の商店街は自動車、自転車、人が狭い道を一齐に交通し、危険な状態だと感じた。

そこで私は、混雑を解消し、活気のある持続可能な商店街とする方法を考えた。



スケッチ



方法

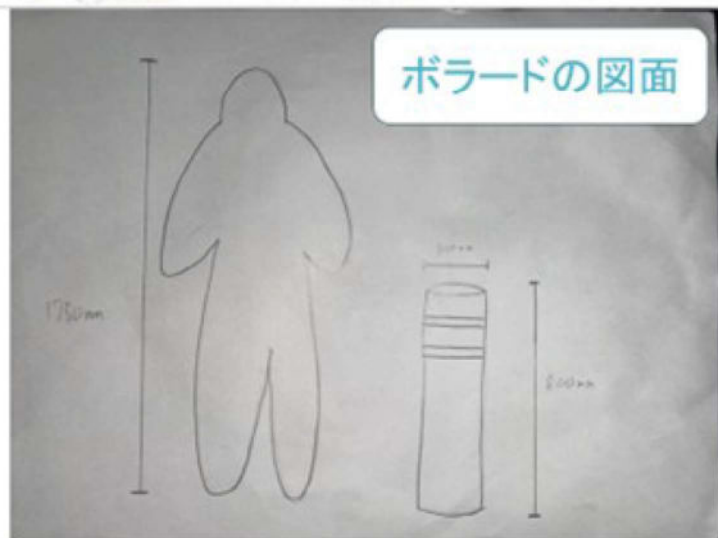
南側の商店街にあたる、えるもーる烏山メイン通りを踏切から「千歳烏山南」の信号まで、人通りの多い時間帯に車両通行止めとする。

通行止めの間は、ベンチやいすを設置し、休憩スペースや商店街の飲食店のテラス席として活用する。

Ex.)新宿モア4番街



ボラードの図面



方法

通行止め

→ライジングボラードを設置して、人的コストを削減しつつ、違法侵入を防ぐ

自動車の迂回

→西側の交通量の少ない踏切を使ってもらうように促す

通行止めの間の通りの活用

→テーブルやベンチの設置に加えて、キッチンカーや周辺の飲食店による移動販売を行う

結論

現在ある課題

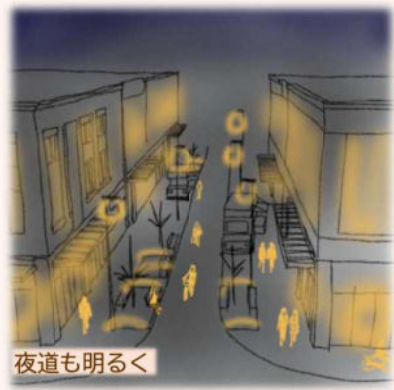
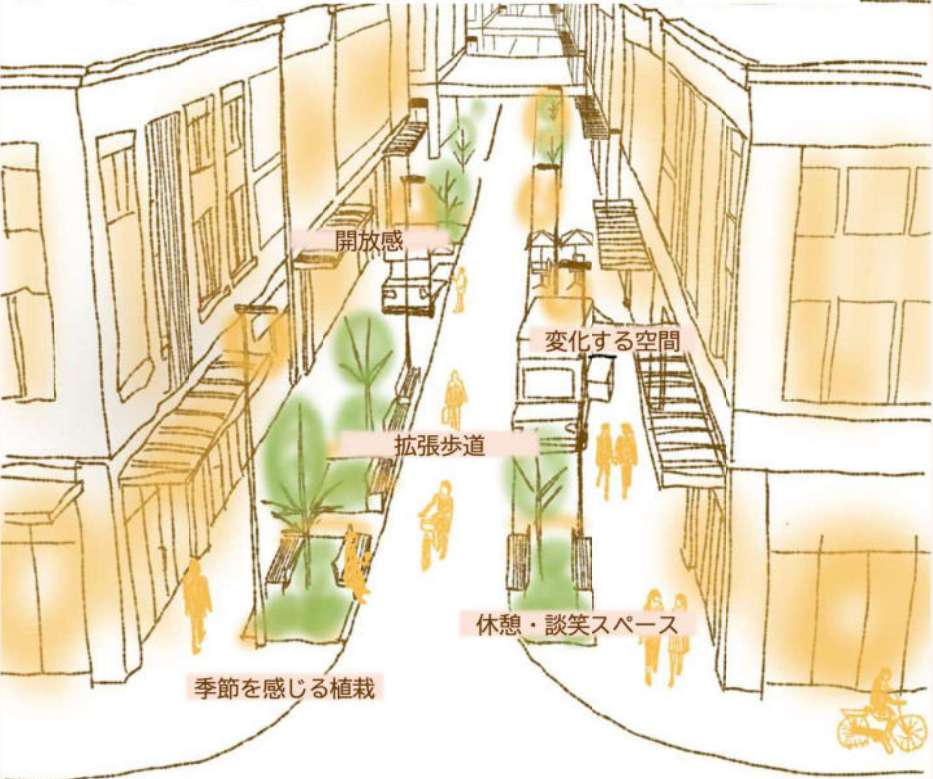
- ・自動車、自転車、人が同時に交通し、混雑を生み出している
- ・道幅が狭く、安全性が保たれていない
- ・明確な歩車分離がされていない
- ・違法駐輪によって歩道がさらに狭くなっている
- ・建物が狭く、店内に十分なスペースが確保できていない
- ・中高生が集まって話したり、遊べる場所が少ない



交通に関する課題だけでなく、多くの課題の解消が見込める

千歳烏山商店街—高架化後の街における賑わい空間とスムーズな回遊性の創出

誰かが安心して過ごせる「賑わいの小道」の創出



▶夜道も明るく
街灯とフットライトを活用、商店街の店が閉まった後でも帰り道として選ばれるような明るい道

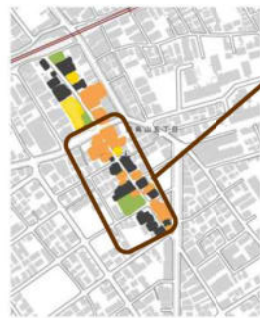
●設計コンセプト●

- ▶季節を感じる植栽
新設の商店街として通常の商店街であまり見られない植え込みや芝生を充実させる。空間の変化を楽しむことができる。
- ▶休憩・談笑スペース
ベンチの増設によって学生や高齢者が一休みして雑談できるような場所
- ▶自転車と歩行者が共存し、安全でスムーズな動線を生む拡張歩道
無電柱化で幅広の歩道とし、景観と歩きやすさの確保
- ▶飽きの来ない変化する空間
週末のイベントなど地域の居場所作りにつながる取り組み
- ▶開放的で風通しのよい歩道
全体を囲むアーケードは設置せず、開放感を重視した空間を作る。

商店街設置場所決定の根拠と現在の通りの特徴



▶区間1
駅から大通りまでは現在住宅やみずほ銀行烏山支店(2)の側面(入り口がない面)が面しており、駅周辺の道なのに対してにぎわいが少なく感じる。幅員は6m。烏山中央駐輪場(1)付近の広場を利用したい



▶区間2
元々この道は狭いが、駅への近道として学生や社会人によって使われている。歩行者と自転車どちらにも使われているという性格をより引き立たせる、また安全性を高めることを目的とする。

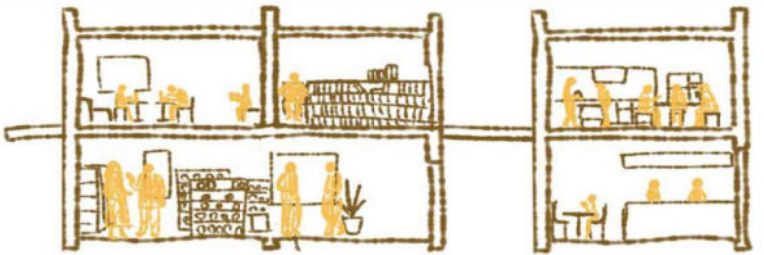
自転車の回遊性について



▶駐輪場
高架化完了後、高架下の一部を延長した道路から接続のよい自転車専用レーンとし、駐輪場への移動をスムーズに。駐輪場の配置によって、従来商店街の通りを通過していた自転車が青矢印の道路を使用することを狙う。



▶位置の詳細
駅南口、西口の間 中央自転車駐車場から大通りを越えてはっけん通りに至るまでの道を連続する商店街に
▶実施後の交通状況の変化
延長予定の道路に自転車専用レーンを作り、自転車置き場との接続を良好にする。商店街を歩く人を避けて急ぎたい自転車とのすみ分け



▶多様な活動を育むオープンスペースの整備
一階をカフェや小売店、二階には地域での交流の場となるような場所を作る。上図の2階のイメージとしては、コワーキングスペース、小規模の図書館(自習スペースも兼ねる)、キッチン付きのレンタルスペースとした。地域住民の気軽な居場所になることを期待する。

きれいな駅前、きれいな駐輪から。

～千歳烏山駅前の放置自転車対策～



千歳烏山駅前では、多くの放置自転車が見られ、歩行者の通行の妨げや景観の悪化が問題となっている。令和5年度時点で、駅前放置自転車の台数は都内19位の多さで、これは世田谷区内の駅では1位である。実際に街を歩いて印象的だったのは、「駐輪禁止」のポスターが貼られているにもかかわらず、その目の前に多数の違法駐輪が並んでいた光景であり、現行の対策の限界を感じた。そこで、駐輪場の利用を促すためのポイント付与制度と、新たな駐輪スペースの整備という2種類の対策を提案したい。

①「ダイヤスタンプカード」の活用

ICカード化、
駐輪場利用でのポイント付与



現在、千歳烏山駅周辺の商店街「えるもーる烏山」では、加盟店での買い物・飲食100円ごとに1ポイントが貯まる「ダイヤスタンプカード」が導入されている。貯まったポイントは商品券やイベント参加などと交換でき、地域の活性化に役立っている。

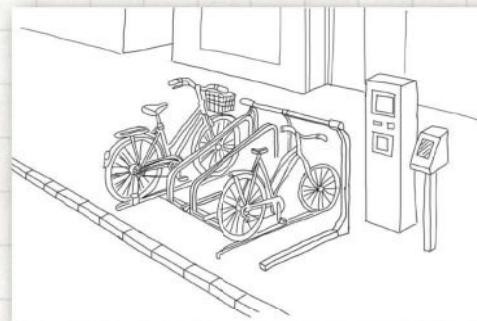
今後、この制度に新たな仕組みとして、駅前の駐輪場の利用でもポイントが付与される制度を追加することを提案する。駐輪場利用時にポイントを得られることで、違法駐輪の抑制と有料駐輪場の利用促進を図り、駅前の放置自転車問題の解消につなげる。

さらに、現在の紙カード型をICチップ搭載型カードへと刷新し、各駐輪場に設置したカードリーダーにタッチすることでポイントが付与される仕組みを導入する。商店街の買い物と駐輪場利用の両方でポイントが貯まることで、地域の利便性向上と放置自転車対策を両立させる新たなモデルとなることが期待される。

②駐輪場の新設

千歳烏山駅前で放置自転車が多い原因のひとつには、駐輪場の不足も挙げられる。本来であれば、駅前に大規模な駐輪場を整備することで問題の多くは解決に向かうが、新たに大きな駐輪場用地を確保するのは難しい状況にある。そこで今回は、狭い道が多い駅前の現状でも実現可能な、新しい駐輪場の形態を考え、放置自転車対策の具体案を検討した。

歩道上の「簡易スライドラック方式」駐輪場



この方式は、歩道の一部に使用時のみ引き出せる簡易スライド式の駐輪ラックを設置するもので、必要なときにだけ駐輪スペースを確保できるのが特徴である。利用のない時は収納しておくことで、歩行者の通行を妨げず、イベント時や災害時にも柔軟に対応できる。

縦型ウォール駐輪場



壁面スペースを活用し、自転車を縦に掛けて駐輪するスタイルの駐輪場。駅前の限られた空間でも、多くの自転車を効率よく収容できるのが最大の利点である。おそらく前例のない駐輪場の形状で、実現するには開発費などコストを要するが、放置自転車が並ぶ雑然とした印象を改善し、駅前の景観向上にも寄与するのではないだろうか。

〈参考文献〉

・東洋経済オンライン 「首位237台」東京都で放置自転車数が多い駅200 <https://toyokeizai.net/articles/-/749640?page=2>

・えるもーる烏山 ダイヤスタンプカード&スタンプ <https://www.elmall.or.jp/point/>

仕事終わりにふらっと寄れるまち、千歳烏山を目指して

1.千歳烏山駅の概要と現状

千歳烏山駅は、世田谷区に位置する、京王線の駅で、特急も停車する主要駅の1つである。現在、この地域では連続立体交差事業が進められており、千歳烏山駅も事業が完了したあかつきには高架駅となる見通しである。また同時に、駅南口の再開発も行われ、複合施設やタワーマンションができる見込みである。

現在は、京王線の線路によってまちが南北に若干分断されていること、開かずの踏切による交通渋滞、商店街の道幅が狭く歩行者や自転車が車道に出てきて危険である、といった問題が散見されている。



←図(マピオンより地図データ取得のち、発表者が加工)

2.空間提案について

私は今回、千歳烏山駅の南側に着目した。図の赤線で囲った地区が今回の対象エリアである。

駅に対して垂直に道路が伸びている、千歳烏山駅南口バス停へとつながる通りである。現在は、住宅や駐輪場、飲食店が混在している。

先月、私が千歳烏山に実際に足を運んだ際に、この通りに

「増穂湯」という銭湯があり、千歳烏山南公園と隣接していることに気づいた。写真1と2は現地の様子である。

私はこの増穂湯の活用を中心とした通りの活性化のための提案をしたいと思う。提案は以下に示す通りである。

- ・通りの路面を石畳風に張り替え、駅前と連続性を持たせる。
- ・銭湯から公園の動線を重視し、銭湯から上がった人が公園で憩うことができる環境として、ベンチを増やし、自販機を設置する。
- ・公園では週末の夜にビアガーデンなどのイベントを開催する。

3.提案のコンセプト

この提案では、仕事終わりのサラリーマンをメインターゲット、授業終わりの大学生などをサブターゲットとして、飲食店で食事を楽しんでもらい、銭湯でさっぱりしたのちに、公園で涼みながら思い思いの時間を過ごしたのち帰る、という体験を提供したいと考えている。

この通りだけで、アフター5を完結させようという狙いである。

イラスト1と2は銭湯及び公園が賑わっているイメージ図である。

千歳烏山は都心からも近く、地元はもちろん、様々な範囲からの利用を見込むことができると考えている。ターゲットを絞ることで、ニーズに特化させることが重要であると考えます。

また、踏切の南北に広がる、スーパーなどが広がる商店街とは別に、この通りにはスケッチのような程よくディープな商店街が広がっている。

体験にもこうした雰囲気は役買うだろう。



↑スケッチ(発表者撮影の写真と作成のスケッチをもとに、google geminiで出力)



↑写真1 増穂湯はつつの湯が有名



↑イラスト1 増穂湯前が賑わっているイメージ (google geminiで出力)



↑写真2 千歳烏山南公園の様子



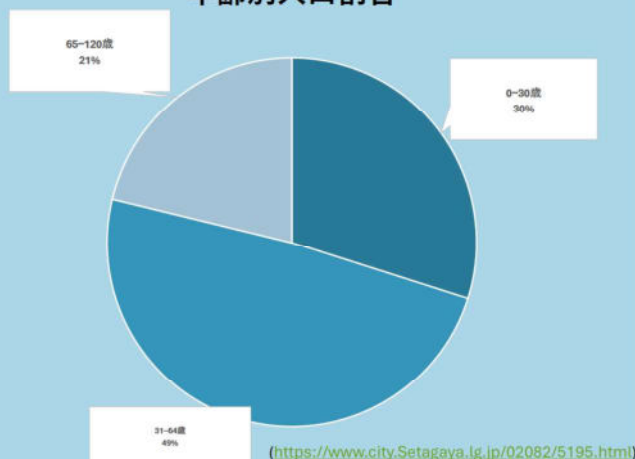
↑イラスト2 夜に賑わう公園のイメージ (google geminiで出力)

千歳烏山駅周辺の屋根の設置とそれに伴う住民の流動性

【背景】

千歳烏山には多くの人々が住んでおり、特に高齢者の割合が高い。右のグラフより、千歳烏山の65歳以上の人口数はおよそ25000人、地域の人口に対する割合は**約21%**である。そのため、熱中症などの安全に配慮する必要がある。また道路の利用状況の問題もあり、駅周辺の特定の道路の利用率が高く時間帯によってとても混雑することがある。

年齢別人口割合



【方法】

問題解決の方法として「**歩道に沿った屋根**」を提案する。屋根はその場所や場面に応じて2種類を使い分ける。



(1) 一般的な屋根を設置しても邪魔にならない歩道には、**木材**の屋根を設置する。景観を損なうことなく設置することが大切である。

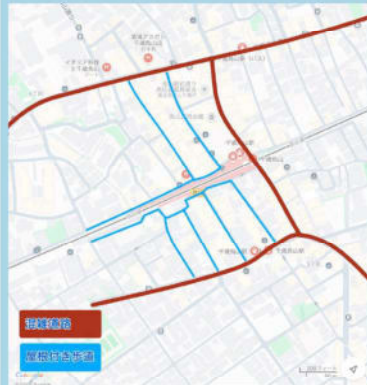
(2) 道路が途切れている場所や段差があり簡単には屋根が設置できない場所、高架化などの大規模な工事をする予定がある場所には、**タープ**のような簡単に取り外し可能な屋根を設置する。長さや大きさなど加工もしやすい分、臨機応変に設置することが可能である。

【結果】

日光を遮ることによって住民が安全に暮らしていけることを目的として、夏場は**日差しを遮る**ことが可能で、それ以外の季節でも雨風をしのぐことができる。また車道に覆いかからないことで車の交通の流れに影響を及ぼさないまま使うことができる。



地域活性化にも寄与することが可能である。屋根の設置により、人の流れを作ることができるため、商店街に屋根を設置すれば、千歳烏山の残していくべき空間を保全できる。さらに住民の利用が高まることで地域活性化にもつながる。



屋根の設置によって道路の利用状況の問題も解決することが可能である。屋根を設置することで屋根のついた道路を住民が利用できるようになり、自由に人の流れを作ることができる考えた。現時点で人で過密している道路には屋根の設置を行わず、駅周辺のあまり人通りのない道に屋根を配置することで混雑緩和を図ることが可能である。

【結論】

「歩道に沿った屋根」により

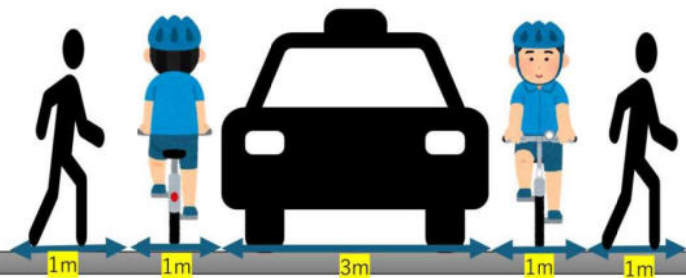
- ・住民の安全の確保
- ・道路の混雑緩和
- ・地域活性化

の結果を生むことができる。

以上のことから、千歳烏山全体の住民がより住みやすく、大切な空間を残していけるような町にすることが可能である。

旧甲州街道を交通手段に関わらず安全・快適・楽しい道へ

エリア1 自動車・自転車・歩行者の共存



千歳烏山の現甲州街道を歩いていた際に、自動車の交通量が多く、自転車が歩道を通行せざるを得なく、歩行者・自転車双方にとって安全ではない状態になっていると感じた。

そこで、現・旧甲州街道の機能分離を進めることで交通手段に関わらず快適に通行できることを目指した。

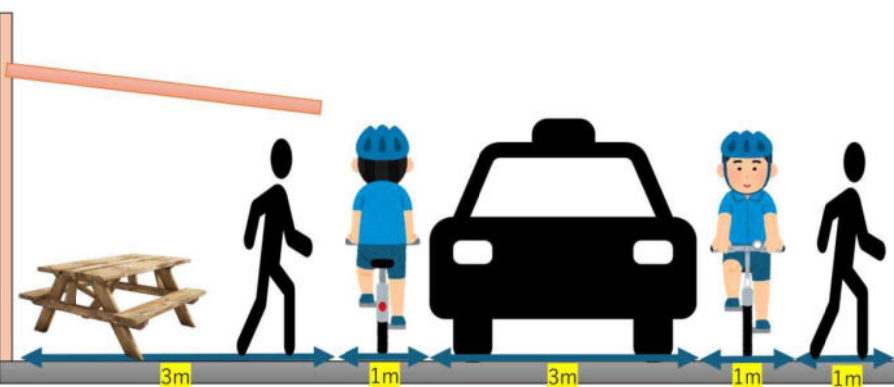
まず、現在の甲州街道は今まで通り自動車主体の道として機能させる。

そして、旧甲州街道は自動車については一方通行、自動車・歩行者については完全に分離した専用道を作ることによって安全を強化する。

なお、自動車の通行を禁止することも考えたものの、区間が約2.6kmにわたり地域住民の生活への影響を考えた際に影響が大きすぎるため一方通行とした。



エリア2 共存に加え、街に新たな楽しみ方を



千歳烏山駅に近く、歩行者が多いと考えられるこのエリアはより、歩行者に主眼をおいた施策を実施する。

この区間は他のエリアと比較して幅員が2m程広いため、エリア1の施策に加え、歩行者道にオーニング（屋根）を自治体が助成し、それぞれの店が設置。その下のスペースを飲食店にはテラス席、販売店には商品の展示・販売スペースとして活用してもらう。

これにより、歩行者は雨でもぬれずに、夏の厳しい日差しのなかでも少し日陰で涼めるようになる。

また、そのスペースを設置する際に旧街道であることに鑑み和風とするなど、街としてある程度のコンセプトを設けることで、店の独自性を保ちながら、観光などの産業の振興にも役立つ可能性がある。



千歳烏山区民会館で緑の憩いを

背景

1. 駅周辺の緑地が少ない

駅周辺に緑地が少ないことが挙げられる。駅周辺は商店街が広がり、公園がない。近くにあるみどりは、住宅敷地内か甲州街道の街路樹である。公園は住宅街に点在しているため、買い物帰りに自然を感じられる場所や、駅周辺に自然を感じられる場が少ない。

さらに、京王線の高架化、駅南側の駅前広場事業が計画されているが、区民会館のある北側には変わらずみどりが少ないままであると予想される。

2. 学生の居場所がない

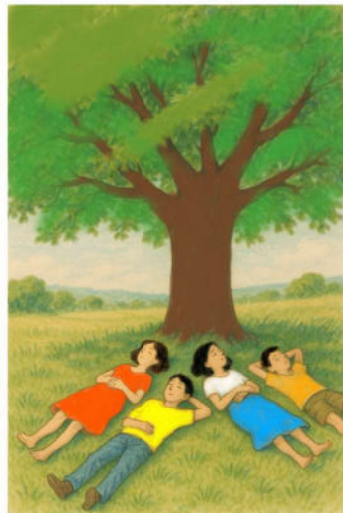
千歳烏山駅を最寄り駅とする高校はいくつもあるにも関わらず、駅周辺に高校生の居場所がないことも問題である。

おすすめの過ごし方

芝生広場に寝っ転がって、
ゴロゴロタイム

買い物帰りに子どもと遊ぶ

商店街で買った食べ物
ピクニック



芝生広場で子どもたちに
絵本の読み聞かせ会

4階の図書館で本を借りて、
屋上で読書

放課後にウッドデッキで
おしゃべりと勉強会

屋上緑地の特徴

芝生広場

南側に芝生広場を設置したため、日当たりが良く、大人も子どもも寝転んだりまったりできる。

桜並木

駅周辺で桜を楽しめる場所が少ないこともあり、満開の時期に目玉となるような場所である。夏は、いい木陰になる。

ウッドデッキ

テーブルや椅子、ソファを設置し、人々が好きなように使える場である。パーゴラもあるため、日差しの強い時期でも利用しやすい。

ビオトープ

周辺に水辺がないため、水生生物の観察や水を眺めることでリラックス効果を得られる。ビオトープを見ながら座れるように、パーゴラやベンチを設置し、保護者も高齢者のゆったりと過ごせる空間とした。



新たな空間を利用して、高校生が滞在することができる千歳烏山へ

背景

高校生は、家族と話すことも減り、近所の友人とも疎遠になりやすい。最近では放課後に教室を施錠してしまうことから、**放課後などに過ごす場所が見つかりにくい**。また、**お金が限られている**ため、喫茶店に入ったり、都心へ行ったりするのも頻繁にできない。したがって、高校生は家を除いた**居場所を探すのに最も苦労する世代**だと考える。千歳烏山駅周辺にある高校の生徒も「近くに遊ぶ場所がない」と話し、世田谷区においてもこの問題は存在する。

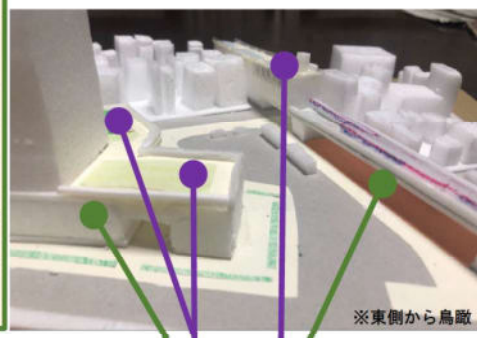
提案の趣旨

千歳烏山に、高校生が気軽に、かつ快適に過ごせる空間を提供する。

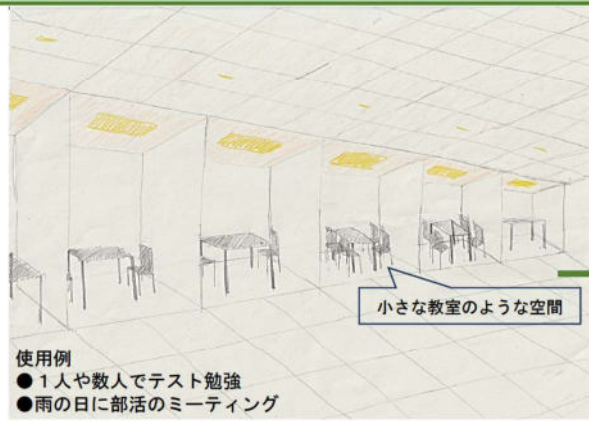
- **お金をかけずに**、放課後や休日を過ごせる。
 - 高校生が**遠慮なく**、周りを気にせずのびのび利用できる。
 - **一人でも複数人でも**、さまざまな場面で過ごすことができる。
 - 滞在を通して、より**楽しく**、充実した高校生活となるようにする。
- ⇒高校生が、各自の創意工夫で**まちの空間を積極的に使える**ような仕掛けを用意する。

現状と今後の予測(模型参照)

- ◆ 周辺の道路は、周辺に住む／近くの高校へ通う**高校生の通学路**となっている。
- ◆ 駅北側の広場を除き、雑居ビルや駐車場で**空間的ゆとりがなく**、飲食店などに入らない限り、**長時間の滞在が難しい**。
- ◆ 駅の**高架化**と駅南側(写真の位置)に高層マンション付きの**商業施設**を建設することが計画されている。



提案1 高校生が自由自在に滞在できる空間:半個室ラウンジ



- 使用例
- 1人や数人でテスト勉強
 - 雨の日に部活のミーティング

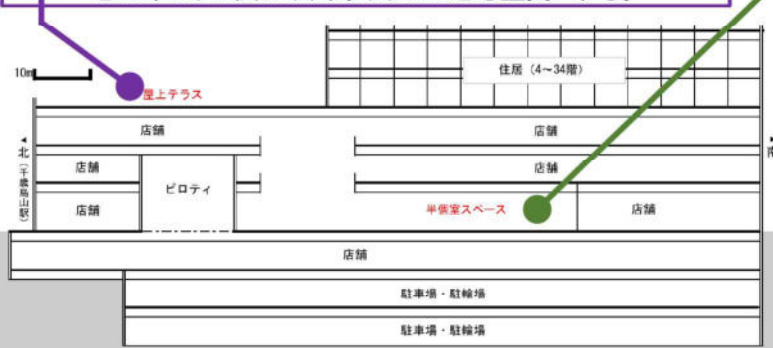
駅の南側を再開発し、新たに商業施設をつくる。その1階には**半個室のラウンジ**を設け、高校生は**無料**とする。**仕切り**があることで周囲の視線や音を気にせずに過ごせる。

提案2 高校生がのんびりと滞在できる空間:テラスの工夫



- 使用例
- のんびり休憩、雑談、ゲームをする
- 駅北側の公園とは異なる、落ち着いた雰囲気の特長!

商業施設の4階部分にはだれでも入れるテラスを設ける。心にゆとりが広がり、リラックスできる空間とする。



提案3 高校生が気軽に・快適に立ち寄れる空間:高架下



- 使用例
- 部活帰りにコンビニで食べ物を買い、座って食べる

アクセスの良さと快適さをもつ高架下が新たに生まれる。15分程度の利用を想定し、広い空間に**簡素なベンチ**を設置。

提案4 高校生がより一層楽しめる空間:駅屋上の活用



- 使用例
- 大切な人と2人で歩く

高架化した**駅舎の屋上**を活用して、展望ウッドデッキを設置する。高校生が**SNSに投稿**したくなるエモーショナルな雰囲気を演出する。

左:駅南側の再開発で建設予定の商業施設の断面図

- 区の計画に基づいて、地上3階以下を商業エリアとする。
- **吹き抜け**を作り、部活動の発表会などに活用できるようにする。
- 提案1の半個室ラウンジは、高校生に気軽に立ち寄ってもらえるように、**出入りまでの時間が短い1階**に設置する。
- このほか、1階にも一時利用の駐輪場を用意する。

緑を増やそう～より緑溢れるチトカラへ～

事業理由

現在の千歳烏山は緑が多い土地となっているが、少ない地域もありそれが殺風景で逆に目立っている。そこで、主に景観向上を目的として旧甲州街道と駅南側を中心に緑化計画を行っていく。この事業を行っていく上で駅前広場・補助216号線の整備とともにあわせていき、駅前の回遊性向上にもつなげていくことも想定している。



事業の詳細

駅の南側の道路は幅が大きくそのまま街路樹を植えることができそうだが、北の旧甲州街道は道が狭いため植えることができない。この道は昔から続く道であり住民からの反対が想定されるため、拡張することにする。また街路樹は建物の邪魔にならないよう10m以下とし、都市環境に耐えられそうな種類とした。木の間隔は国土交通省のマニュアルに従い作成する。



現在の旧甲州街道。
歩行者が歩く道は
あまりない



現在の駅の南側の
スーパーの通り

完成予想図



道路を拡張し、カエデの木を植えた。旧街道ということもあって和をイメージ。間隔は8m。



ハナミズキを植えている。春と秋には花を咲かせ景観を大きく向上させる。間隔は6m程度。

自転車の交通改善

背景

千歳烏山駅周辺は自転車の交通量が多いが、交通ルールも守られてなく事故が起きる危険性が高い。



駅前の道幅の狭さや人や車、自転車が密集しているのが原因。



提案後の断面図

自転車にこの地下道を
通らせたい



地上の駐輪場をなくして駐輪場を地下だけにし、料金を24時間無料にする

国全体で自転車を多く利用している
オランダでは、
このような自転車専用通路がある。



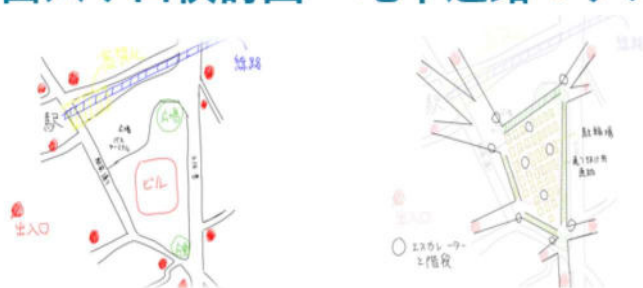
地下に専用道路を通すことで駅周辺の車と人と自転車を分離し交通を制御する。

自転車大国であるオランダに学ぶ 地下型の自転車専用通路を提案する

放置自転車の現状

放置自転車の撤去台数は2023年度
千歳烏山駅周辺で101台、
放置自転車一台あたりにかかる
撤去・保管費は東京平均で一台34万円程度。
年間約3400万円を放置自転車の撤去・維持費に利用している。
世田谷区全体だと約3億円かかっている。
数十年単位で見ると地下型の自転車専用通路につく方がよりよい使い方である。

出入口検討図 地下通路マップ

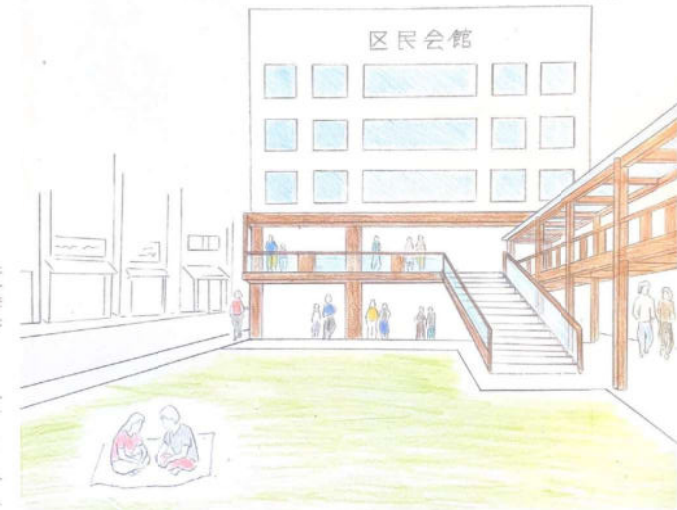
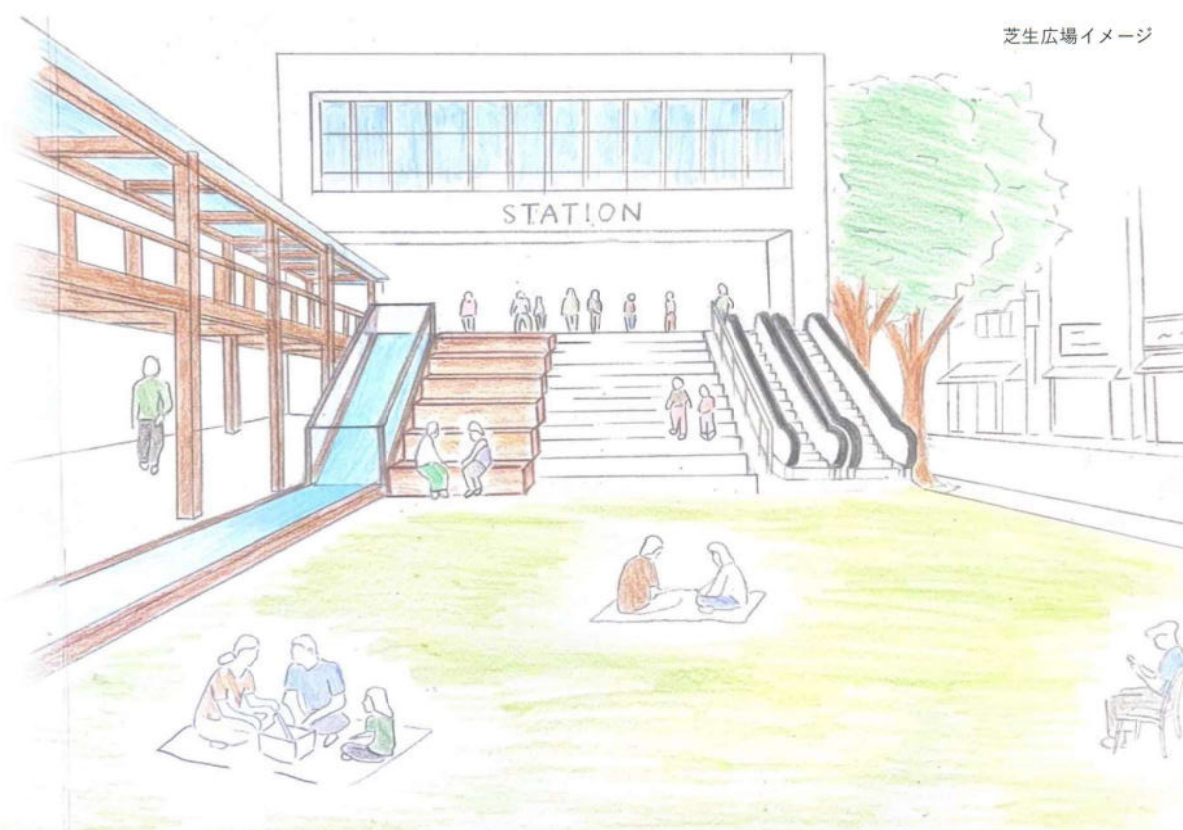


駅前の大きな道路を高架化後も自転車と人と自動車と同じ空間にいと危ないので地下に作る必要がある。

結論

千歳烏山駅に地下型の自転車専用通路を作ることにより、駅周辺の交通を改善する。また駐車場も作ることで地上に自転車を通る理由を少なくし、放置自転車もなくなる。しかし懸念点としてかなりの費用がかかってしまう。
この費用の問題を今後解決していきたい。

人々が集まる街に 鳥山区民会館と広場の活用



現状と課題

1. 密集している

千歳烏山駅周辺では商店が多くあるものの、道が狭く建物が密集している。地域住民の多くは買い物が目的となってしまう、食べ物を買ってそこで食べたり、休憩場所として過ごしたりするという場所ではなくなっている。



2. 目的地になりにくい

千歳烏山駅周辺は住んでいる人にとって利便性の高い空間である一方で、住民以外の人には訪れにくい場所である。また地域住民も広い休憩場所がないことで他の地域に移動してしまう場合が多い。



解決案と効果

1. 芝生広場

駅前に芝生広場を作ることによって密集した地域に広い空間ができ、多くの人々が過ごせる場所を整備することができる。また駅付近には自然や公園が少ないため地域住民の憩いの場としての利用が想定される。

2. 区民会館と商業施設

現在区民会館のある場所に、区民会館とカフェ等の商業施設が一体となった施設を建設し、地域住民も利用しやすく外部の人々も訪れたいような空間を作る。この場所が多くの人にとって目的地となる場所にする。

Point

① 駅

駅と芝生広場を繋ぎ駅から直接行けるようにすることでアクセスをしやすくする。

② 橋

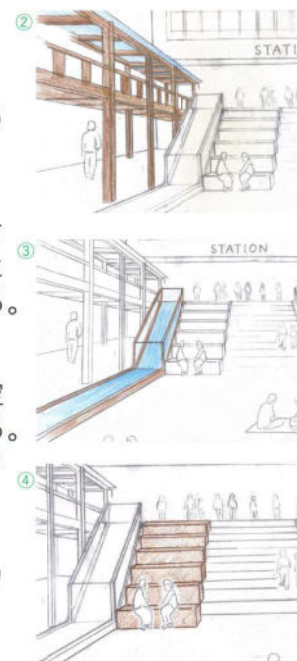
駅と商業施設を橋でつなぐ。これによって駅から下に下がらず、雨の日でも濡れずに商業施設や区民会館に向かうことができる。

③ 水場

視覚的にみるだけでなく水遊びができる空間として開放し、自由に遊べるようにする。これによって子育て世代も気軽に利用できる。

④ 階段ベンチ

階段の一部をベンチのような作りにし、カフェや商店街で買った食べ物を食べたり、気軽に話したりできる空間にする。



千歳烏山「水際の散歩道」の歴史&防災 再発見

「水際の散歩道」とは？



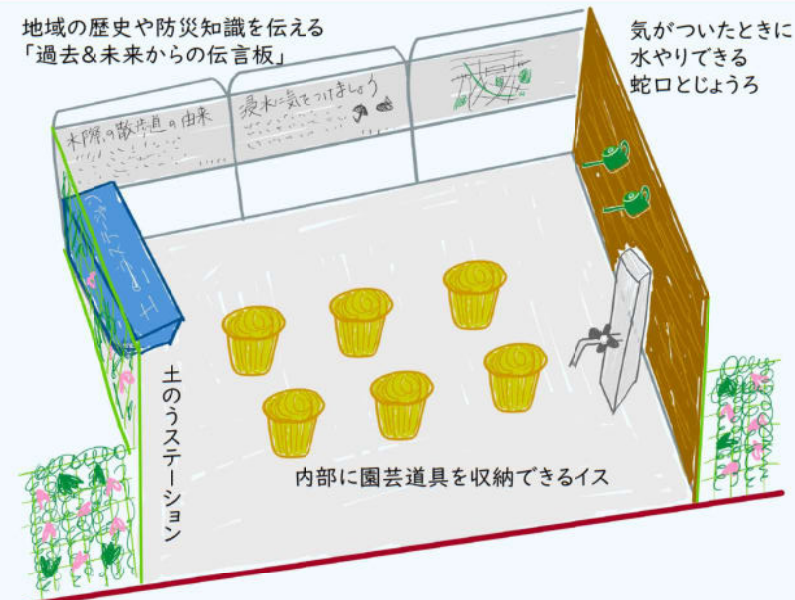
「水際の散歩道」は、千歳烏山駅の西側を通る自転車と歩行者用の静かな緑道です。この場所は、水無川(烏山川)の暗渠で、川沿いの地域には水田が広がっていました。現在も、橋の名前を記した石標などにその痕跡が残っています。この道には、よけて通らなければならないほど緑が生い茂っている場所もあり、**植栽の分布にむら**があります。また、この道沿いの標高は駅付近と比べて2mほど低く、大雨が降った際には最大で1.5m程度の**浸水が想定**されています。

アサガオを植えて、歴史と防災に注目！



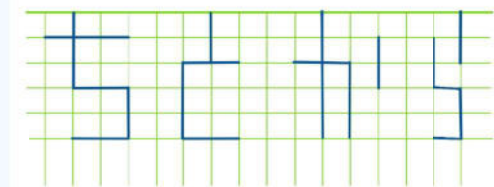
人や自転車が通行しやすいように、散歩道側に大きくはみ出している**植栽を整理**します。そのうえで、散歩道の両側に園芸用ネットを設置し、夏季限定で**アサガオを植え**ます。ツルが伸びるアサガオの高さはネットで**1.5m程度**に調整します。大雨の際に想定される**浸水深を日ごろから体感で理解**できます。

地域の歴史や防災知識を伝える
「過去&未来からの伝言板」



「水際の休憩場所」を新設

この道が**暗渠であることを伝え、地域に興味をもってもらうための看板**を設置します。駅前の姿が変わっても、この地域が歩んできた歴史は変わりません。同時に、大雨時の**浸水に注意を呼びかける**内容も盛り込み、「**過去&未来からの伝言板**」とします。また、この場所でアサガオを手入れできるようにし、地域内の顔の見える関係性づくりの**拠点**とします。地域内の連携は防災にも役立ちます。



アサガオを植えない季節には、園芸用ネットから字やイラストが浮かび上がります。

? 暗渠とは？

川や水路にふたをして、その上を人が通れるようにしたものです。「水際の散歩道」では、昭和50年代の下水道整備の進行中に暗渠化されました。

「水際の散歩道」に関する情報は、粕谷区民センター近くの「水無川のお話し」の看板を参考にしました。

? この浸水想定は、どのような想定なの？

東京都の「城南地区河川流域浸水予想区域図」によるもので、想定最大降雨(時間最大雨量153mm、総雨量690mm)を対象にしています。散歩道周辺で1.5m以上浸水しないとは言いきれないことに注意が必要です。

(参考) <https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jiyo/river/chusho/seibi/risk/kensaku.html>
<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/river/chusho/seibi/panhulink/menu/menu02-04>

↓2階建て低層棟にマクドナルドやスターバックスを誘致

千歳烏山駅西口を 立ち寄りたくなる空間へ

- ・南口は再開発が予定されているのに対し西口は空き地が目立つ
- ・駅周辺には、気軽にくつろげる空間がほとんどない



↑改札正面に芝生・ベンチ・Wi-Fi完備の広場を設置

- ・通勤・通学者や地元の人が日常的に駅前を利用するように
- ・高架化に伴う動線の変化を活かし、回遊性のあるまちへ
- ・“通るだけの場所”から、“立ち寄りたくなる空間”へ



めえ〜る街を風情ある路地裏に

通りに向けて開かれた構造（外とつながっているテーブルを持つ飲食店や、足湯を持つ銭湯）を配置することで、道幅は狭くとも閉塞感を感じさせない。通りにもぎやかになり、暖かみが生まれる。

千歳烏山の駅北部にある「めえ〜る街」を、寺町通りの寺院のデザインを取り入れた風情ある路地裏に作り変える。

- ・ ターゲット：千歳烏山の住民、他のまちから仕事、通学で千歳烏山を利用する人
大学生～社会人（60代ほどまで）を想定
- ・ 目的：学校や仕事帰りに立ち寄れる通りを作り、それを通して伝統や文化が生まれる
きっかけや、ひとが集まる暖いまちのイメージを作りたい。
- ・ 寺院のデザインを取り入れたい理由：
ただ通りに店を並べるだけでは伝統にはならず、ただのレプリカで終わってしまうのではないか。
→千歳烏山にある数多くの寺院の意匠・デザインを取り入れることで、伝統にもなりやすく、通りとしての個性も出るのではないかと考える。

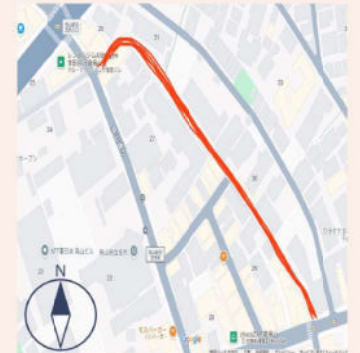


↑イメージの断面パース

めえ〜る街の道幅は、車が一台通れるか通れないかという広さである。現在は自転車も走っているが、作り変えるに当たっては、道幅はそのままに、歩きやすさを考慮して歩行者だけが通れる道にする。
（写真はめえ〜る街の中盤部分）



現在のめえ〜る街の南側にはお店、北側には住宅があるので、その特徴は変えず、住宅地は残す。下の地図の赤い線がめえ〜る街。
（北側が甲州街道、南東に千歳烏山駅）



チェーン店ではなく、個人経営の飲食店や服屋、銭湯が立ち並び、地下にはセッションバーやライブハウス等も想定。



通りの大まかなイメージとしては、左のようなものを想像している。主に店の並び方や、寺院のようなデザインの部分を参考にした。（写真は奈良市の三条通）



通りの石畳や建物の瓦屋根のデザインは左のような寺院を参考にしている。このような道があれば、歩きたいと思う気持ちも湧きやすい。（写真は乗満寺）

寺町通りを中学生通いに！

区立烏山中学校

歩道が無く、車道自体も非常に狭い。車がセンターラインをはみ出して歩行者をよけている姿が...



Before

烏山中学校の西側校門。横断歩道があり、歩道も見受けられるが、ここから先に歩道はない。



烏山中学校校門前予想図

After

歩行者天国にし、歩道と車道の色を区別しなくなること、広い歩道が確保されたように感じる。また、学校の近くに文具店を作り、中学生にとって便利！

曲がり角、現在は危険な場所ですが...

Before

見通しが悪く、曲がり角から車が来るかもしれない...そして、店舗が少なく、さびしい印象



After

本屋など、中学生や地域住民がふらっと立ち寄れる店舗があり、車が来る危険も無いので、曲がり角が歩行者にワクワクを与えるスパイスに！



After

ファストフード店、学習塾などが立地したイメージ。広い歩道で人通りが多く、賑やかになった。



寺町通りプロジェクト



寺町通り沿道の店舗が協力して、一部時間限定で勉強スペースとしての開放をはじめとした中学生への居場所提供プロジェクト。

マップ出典：<https://www.google.co.jp/maps/>

画像出典：<https://gemini.google.com/>

路地の飲食店から向上させる 千歳烏山の魅力

千歳烏山駅周辺には魅力的な個人経営の飲食店が多くある。しかし、話題性が少なくあまり目立っていないのが現状である。

そこで、個人経営の飲食店を目立たせ、その上で千歳烏山の街の魅力を向上させるまちづくりを提案する。

①路地の選択

千歳烏山駅から北側へ300mほど離れたこのエリアには個人経営の飲食店が集中している。地図の右手側にある路地には自転車置き場があり、この周辺を日常的に歩く人が多いことが予想できる。そのため、治安も同時に考慮した開発ができると考え、黄色で目立たせた路地に着目し、具体的な開発案を考えた。



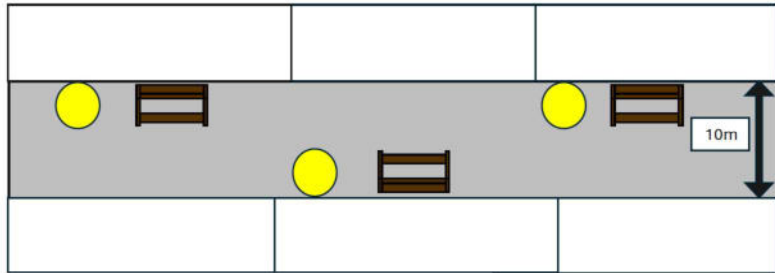
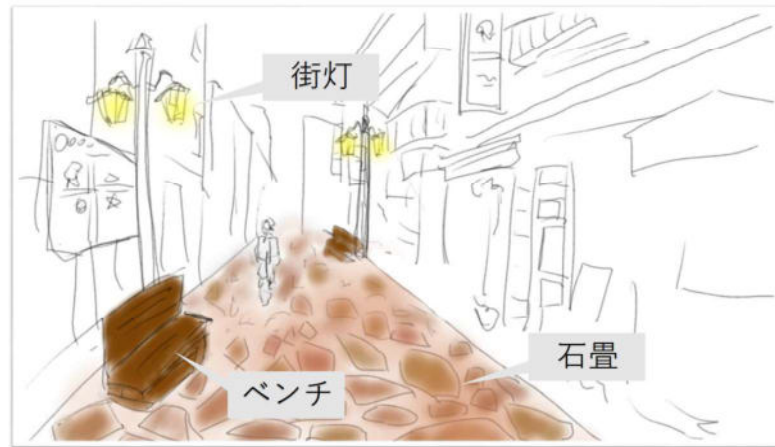
②開発の狙い

路地を開発するにあたり、呼び込みたいターゲットを大学生や20代～30代の若者に絞った。飲食店の情報はSNS等で発信されることが多いため、若者の集客ができれば話題性の向上にも繋がると考えた。

ただおしゃれで美味しい飲食店があるだけではなく、「おしゃれな街の中にある」という点を開発によって盛り込む。それにより、足を運びたくなるような街にし、人々の千歳烏山へのイメージに「おしゃれな街とおしゃれな飲食店」をプラスしたい。

街へのイメージは街のブランド力にも繋がり、ご飯を食べに行く目的の街になれば、多くの人の集客が見込め、個人経営のお店がさらに盛り上がると考えた。

③開発の提案



上のイメージで、以下のような開発を提案する。

- ・街灯の数を増やす
- ・街灯のデザイン変更
- ・石畳の敷設
- ・ベンチの設置

街灯のデザインを変更したり石畳を敷設することで路地の暗い雰囲気明るくなる。

また、ベンチを設置することで長時間滞在しやすくなり、店でテイクアウトした際などにも便利である。

この路地一体を同じようなデザインで揃え、統一感を出す。

元々のひっそりとした雰囲気が治安への不安に繋がると考えたため、街灯の数を増やしたり、雰囲気を明るくすることでその問題も同時に解決することが出来る。

③ソフト面での提案

路地の知名度、ブランド力の向上のためには、路地に名前をつける事が効果的だと考えた。若者をターゲットにするため、SNSでのタグ付けのしやすさや覚えやすさ、語呂の良さを意識する必要があると思う。

例) ROJIKARA

路地+千歳烏山

ちとからの略称に因み、親しみやすさを演出。「路地から、」飲食店を発信していくという意味も込めた。

さらに、ロゴなどを制作し、看板などにもすれば、この路地をブランド化できると考えた。

新しい駐輪場で安全性も、賑わいも

駐輪場を新設する理由-現状での限界

千歳烏山駅前では、商店街の店舗前の駐輪禁止エリアへの違法駐輪が目立っている。その理由として満車の駐車場が多いことや、定期利用のできる駐輪場が少ないことが考えられ、ある程度その規制に限界を感じる。そこで、高架化事業後、高架下及びその地下に定期利用のできる新たな駐輪場を作することを提案したい。

形状の特徴-地上1階・地下2階で長いスロープ

駐輪場の規模は、地上1階、地下2階の合計3階建てを想定している。なお、地上階を通勤・通学者向け、地下階を商店街など駅周辺商業施設利用者向けと考えている。地下階からは北に約60m、南に約110mのスロープが伸び、商店街周辺へ繋がるようになっている。1フロアあたり同時に1000台程度、全体で3000台程度の駐輪を見込んでいる。



断面図 地上階、B1、B2

設置する場所-高架化との調和

駐輪場を設置する場所は、駅東側の、道路に被らない範囲を想定している。これは、高架化事業後の千歳烏山駅の完成予想図から南北の繋がりや開放感が感じられ、それを遮るような施設を設けることがはばかれるように考えたためである。そこで、商店街のメイン通りに近い駅東側の道路2本分の間に設置することを想定している。

スロープは北側、南側にそれぞれ出入口を設ける。商店街のメイン通りから近い中で、空いているスペースを出入口としている。



設置場所の構想

そのほか-ソフト・ハード両面で導く「安全性」と「賑わい」

- ・地下通路を無機質な空間にしないよう商店街のチラシや地域の子どもの絵を貼る。
- ・地上階を通勤・通学者向けの定期利用（料金は高めに設定）、地下階を商店街等利用者向けの定期利用とする。
- ・商店街利用者向けには、自転車置場利用者限定の特典をつけ、一定回の利用で商店街の店で安くなるようなシステムを作る。
- ・利用者向けのステッカーには、特典に協力する商店街の店のロゴなど広告をつける。
- ・商店前の駐輪禁止区域への駐輪をより厳しく強化、安全性を高めながら自転車利用客を減らさないことを目指す。



ChitokaLab ～町全体を商店街に～



事業区間

芦花公園駅西側～千歳烏山3号踏切

コーシャハイム千歳烏山内、芦花公園団地内

烏山区民センター前広場

建物：コンテナボックス（海上コンテナ：20ft・40ft）利用を想定
用途：飲食・コミュニティスペース・アパレル等 坪単価賃料は平均の20,812円/坪より低く設定
賃料が大きな負担であるスタートアップの一助に

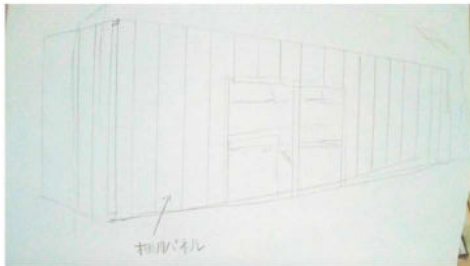
一部コンテナボックスを高架下に置くことで京王線高架部分を庇代わりにし、暑さ、雨といった環境的要因から来訪者を守る役割を果たす

それ以外のコンテナボックスは街中、団地内に配置し季節ごとに販売物を変更すること、コンテナボックスの周囲に座れるスペースを提供すること、高架下の空きスペースを植栽・人工芝を多用した広場に転用することで緑化・地域住民同士の交流を促進→まちづくりの一環としても機能

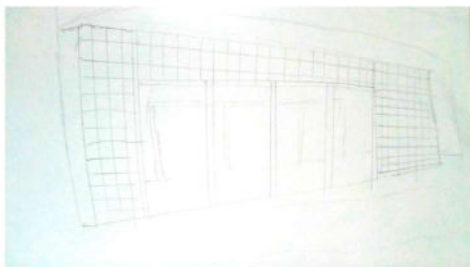
コンテナボックスは設置が比較的容易なため、需要に応じてさらなる増設も可能



イメージ図



上：芦花公園側
コンテナボックス想定図
下：千歳烏山側
コンテナボックス想定図



芦花公園駅～補助216号線交差部・芦花公園団地内

ファザードを木目調にすることで芦花公園駅デザインや芦花公園駅周辺の落ち着いた町並みに調和

補助216号線交差部～・千歳烏山3号踏切

コーシャハイム千歳烏山内・烏山区民センター前広場

建物の開口部を広く取ることで従来の商店街や街との一体化を強調するとともに、新規性をアピール
また千歳烏山駅のデザインとの調和も期待できる

子連れに選ばれるまち千歳烏山を目指して ー既存のまちづくり計画への+αー

提案の意図

まち全体として「子育て世代が買い物をしやすい」空間を創出することで、千歳烏山駅周辺居住者のみならず、異なる地域に居住する人々が買い物に訪れるまちを目指す。

前提として

世田谷区によって既に構想されている「再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方」をベースとし、子連れが回遊しやすいまちにするための工夫を提案する。

○安心・楽しく歩けるまちなか

パーゴラを設置



広くて傾斜のない歩道



空きスペースに遊具



手軽に休憩のとれるスポットを街中に点在させる。特に、屋根も自然もあるパーゴラは快適だけでなく、まちの雰囲気も良くするだろう。
また、広くて傾斜のない歩道は、ベビーカーを伴って移動する人が安全に歩くために必要不可欠な要素である。
現在、千歳烏山公民館前に設置されているような、ちょっとした遊具をまちなかに配置することで、子供がまちを歩くモチベーションとなるだろう。

○長時間滞在できる施設



周囲のテイクアウト可能な飲食店を赤丸で示している
おおよそ徒歩4分圏内に20店舗以上が集積している

西友前通りの北にまちなか休憩所を設置する。

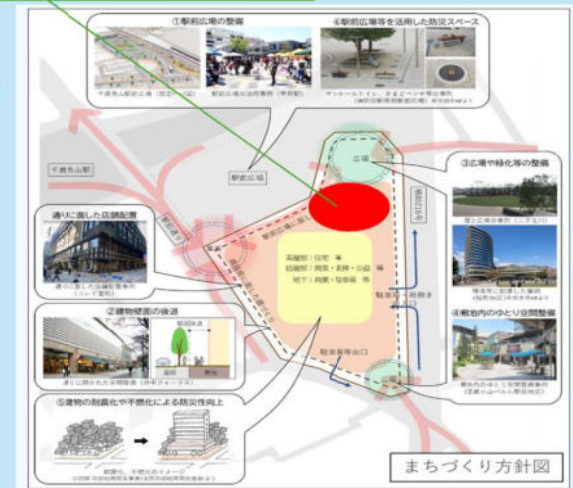
- ・千歳烏山駅北口バス停に近く、人の流れが多い
- ・駅前広場の大規模商業施設や駅から離れており、誰でも利用できる清潔なお手洗い、授乳室やおむつ替えスペースといった設備への需要が高い
- ・周りにはテイクアウトできる飲食店が数多く立地
→飲食可能な休憩スペースを設けることで、家族それぞれが異なる内容の食事と一緒にとることができる
→周辺飲食店の利益、駅前滞在時間の延び

○子連れ向け機能の集積した施設

辰巳、古城、堤の研究(2016)によると、「子連れ家族が休日の外出時に重視していることは子供のための娯楽環境があることであり、その充実度合いも重要視」されている。

広場に面した一階部
(=まちの顔になる場所)に、
カフェテリア+一時預かりスペース

子供の生活スタイル(食事・授乳・
排泄・遊び・)への対応できる設備
+
娯楽施設



外観イメージ
芝生広場から室内が見えるようにする。
広場と店舗入り口の間にはルーフを設置し、日差しを避けながら遊べるようにする。

☞カフェテリアイメージ
100本のスプーンHPより



子供一時預かり施設イメージ
IKEA スモランド

子供の娯楽施設かつ預け先として機能
手軽に預けられる仕組みにする



<https://hugmug.jp/blog/166652> より取得

参考文献

辰巳 浩, 古城 秀治, 堤 香代子 (2016) 「都心での回遊行動の比較による子連れ来街者の特性把握〜福岡市天神地区を対象として〜」土木学会論文集 72巻第5号p. I_435-I_445



まちなか休憩所外観イメージ
開放的で入りやすい雰囲気(ガラスや2階のテラス)
西友前通り側にはテラス席を設置、まちなかと一続きの空間にする

住民が協働する緑の空間

・新たな活用提案

南鳥山5丁目と上祖師谷1丁目の境にある滞留空間について、新たな活用提案を行う。千歳鳥山駅の西部には暗渠の上に整備された遊歩道が南北に伸びており、緑に包まれたこの道は、今後の都市開発の進展とともに、地域住民にとって癒しの場としての需要が高まると考えられる。しかし現在、この遊歩道の一部は車道によって分断されており、歩行者の動線が断絶されている。また、空間内には花壇が乱雑に配置されており、地域にとって有効に活用されているとはいえない。

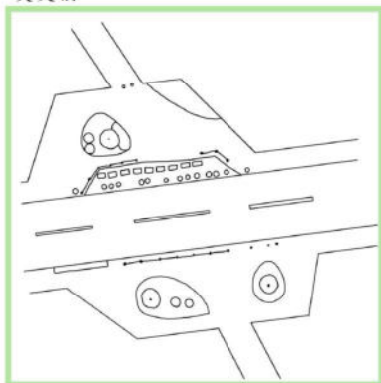
そのため私は、コミュニティガーデンを中心にした、住民同士が自然と関わり合い、日常的に賑わいを感じられる緑の空間の創出を提案する。

・公共空間の整備と配置

公共空間を整備するために、まずは既存の花壇を撤去し、歩行者が通行しやすいよう歩道と滞留空間を拡張する。その際、ガードパイプを再設置し、子どもや高齢者の安全を守るように道路際にしっかりと設計する。さらに、安全面と利便性を向上させるために横断歩道の設置を提案する。付近は駅から近く、車通りも多いため、見通しが良く広く明確な横断歩道によって安心できる空間を目指す。右図の変更前と変更後の配置図からは、これらの公共空間の改善内容を視覚的に確認することができる。元々は遊歩道の先に車道を渡れる場所が無く、北側から訪れる歩行者にとっては不便な構造であった。しかし今回の整備によって空間が一直線につながったことで、より歩きたくなる空間になったと考える。

新しく住民のためのベンチや、地域の情報を知れる掲示板を設置することで、交流の場としても機能する。

変更前

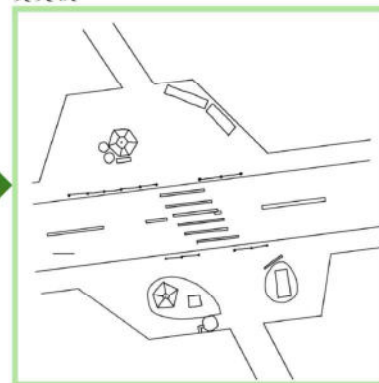


↑北側イメージ（開発後）



↑位置

変更後

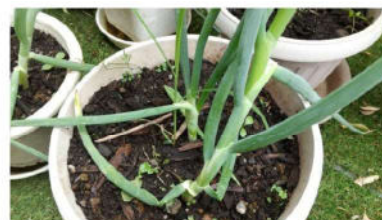


・コミュニティガーデンによる地域活性化

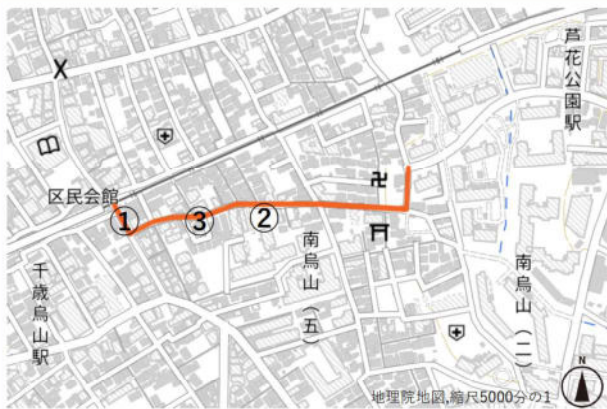
コミュニティガーデンとは、地域住民が主体となって、まちの小さな共有スペースで植物や野菜を育てながら、交流や協働のきっかけとなる空間である。

本提案では、南部の道路に面していない方に雨水を活用する雨水タンクや、道具を補完するための簡易な倉庫を設置する。また、元々使用されていた花壇を再利用し、空いているスペースには花を植えるなど、自然豊かな空間を目指す。

地域住民による自主的な参加により、まちへの愛着や人と人とのつながりを育む場としての機能が発揮できると考える。



2つの駅を結ぶ 快適な歩行空間づくり



現状

- ・芦花公園駅側に居住する人も、特急停車駅である千歳烏山駅を利用する人が多い
- ・徒歩8分程度の道のり
- ・道幅が狭く木々も少ない。夜は暗い雰囲気
- ・戸建て住宅街の単調な景色が広がる

コンセプト

駅から公園、住宅地へとつながる “日常を心地よく歩ける道”の創出

2つの駅を結ぶ道のりの中にある駅前広場、公園に“節”を設け、それらをプロムナードとして連続させることで、暮らしに寄り添った歩行空間を目指す。また、住宅とまちとの境界を開くことで、生活風景が街並みににじみ出るような、やわらかな空間のあり方を提案する。

①千歳烏山駅南側の整備→

千歳烏山駅南口周辺は、高架化に伴う再開発計画が進んでおり、高層住宅や商業施設、南広場の整備が予定されている。本提案では、この都市計画と連続性をもたせた駅前空間をデザインする。駅前から続くプロムナードの入り口として、植栽や舗装の素材に統一感を持たせ、回遊性と視認性を高めるとともに、駅利用者と地域住民の双方にとって心地よい玄関口となる空間を構築する。



←②南烏山五丁目さくら公園の活用

現状は木陰やベンチが少なく、滞留しづらい南烏山五丁目さくら公園に、日常的に利用される“まちのリビング”機能を加える。具体的には、藤棚の設置、ベンチの増設により休憩性を高め、加えて公園内にコミュニティカフェやキッチンカーなどを導入し、住民交流や憩い・学びの場としての活用を図る。



③戸建て住宅街の空間改善→

芦花公園駅から千歳烏山駅に向かう道路には、統一感のない住宅が立ち並び、道幅の狭さもあって歩行者にとっては圧迫感がある。そこで、塀を低くしたり生け垣に変えることで、まちに開かれた境界を形成し、一体感を生み出す。夜間には電球色のフットライトが灯るとともに、住宅からの暖かな灯りがまちに漏れることで、安全性と居心地の良さを両立する“歩きたくなる道”を実現する。



ななつのこを中心とした人流と滞留の創出 —照明で人をつなぐ—

現状



夜の烏山北駐輪場の様子



夜のコーシャハイム周辺の様子

両者の照明環境には大きな差がある。
照度の違い
→防犯面での不安や、利用者の安心感の低下につながる可能性

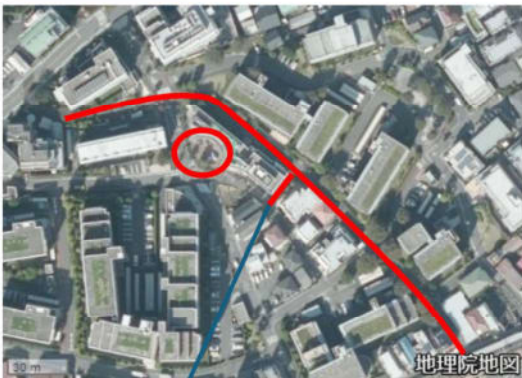


ななつのこ前の広場に置かれている椅子の写真
椅子に汚れがあり、頻繁に利用されている様子ではない。

照明と広場整備による滞在型の歩行空間の構築

対象地域

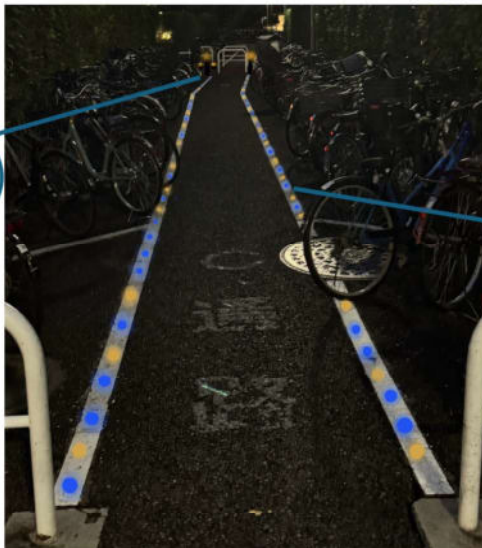
烏山北駐輪場及びななつのこ前広場



出典：国土地理院ウェブサイト
(<https://maps.gsi.go.jp/s18/35.66/443/139.599004/&base=ort&sort=7Cmn&photo2024&disp=10&cd=nen&photo2024&sva=c1&10h0k0i0u0t0c0r0s0m0f1&d=cm>)

地理院地図

駐輪場から道路に出る道に沿って照明を設置



烏山北駐輪場の改善案



ななつのこ前広場の改善案

屋根・カウンター付照明
→夜でも利用可能
昼夜利用できるような機能

椅子の撤去、ウッドデッキの設置
→座る・立つ・イベント利用等様々な利用用途

白線上のライトの埋め込み
空車：青
駐車中：オレンジ
駐輪場に車輪止めを設置して自転車の整理、安全性の確保、光の道のような景観

人々が安心して立ち寄り、自然と交流が生まれるような空間づくりを進めることで、地域のにぎわいやつながりを育むことが期待される。

街と調和する駐輪

【千歳烏山の課題】

放置自転車が多く、まちの景観を損ねている

→駅に近く、通勤・通学に便利な駐輪場が満車

→買い物をするときに店の近くに自転車を止められない



① 駐輪場を魅力的に

駅から離れた駐輪場にも自転車を停めてもらうことで、分散を図るため、立ち寄りたくなるような仕掛けを作る

ベンチを設置し、購入したお菓子などを食べながら一息つけるようなスペースを確保

ワゴンを設置してお弁当やお菓子の購入や、図書館として利用できるようにする

@鳥山北第二駐輪場

@6番街商店街

商店街の真ん中を駐輪スペースとして確保

自転車を通りの真ん中に置くことで、走行中の自転車のスピードを抑える

左右それぞれ1.5mずつ壁面後退を行い、道幅を広げる

中央集水にして、道と店舗の一体感をup

② 商店街を駐輪可能に

③ アートで意識向上

@区民会館前広場

自転車を止めて休憩することのできるベンチや机などのストリートファニチャーを設置する

人目の多い所に、自転車を駐輪できる「アート」を設置することで、駐輪所に自転車を停めるという意識を定着させる

@区民会館

多くの人が集まる区民会館の外壁に、韓国のソウル市にもある自転車ハンガーを設置

電力を使用しないため、環境にも優しい

歩行者も自転車もクルマも安心できる通りへ

写真1 7月8日13時頃



課題

・写真1のように、歩行者、自転車、車が入り混じっていて危ない
→歩いて前からも後ろからも自転車が来る、路駐している車の陰から自転車が飛び出してくる。

原因

・写真2のように、放置自転車が多く、自転車の通る道がなくなっている。
→そのせいで、歩道の歩行者に交じって走っていたり、車道に大きくはみ出して車の邪魔になっている。

写真2 7月8日13時頃



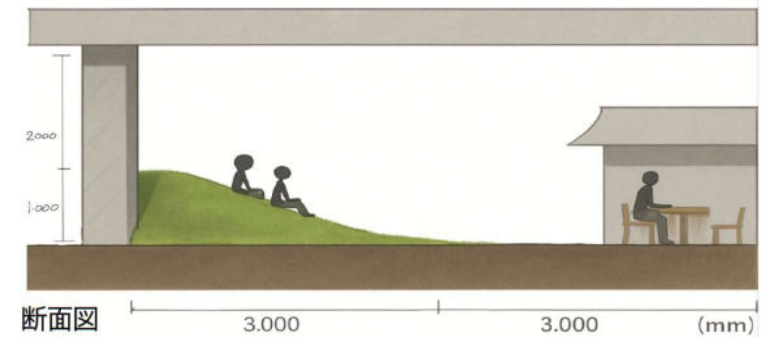
解決策

・まずは放置自転車を撤去して十分な歩道の道幅を確保
・歩行者、自転車、車の通行を分離する
→色を使ったり、マーク、矢印などを使って通る場所、向きを一定にする
・自転車の通る道と認識ができてしまえば、邪魔になるため、放置しづらくなる

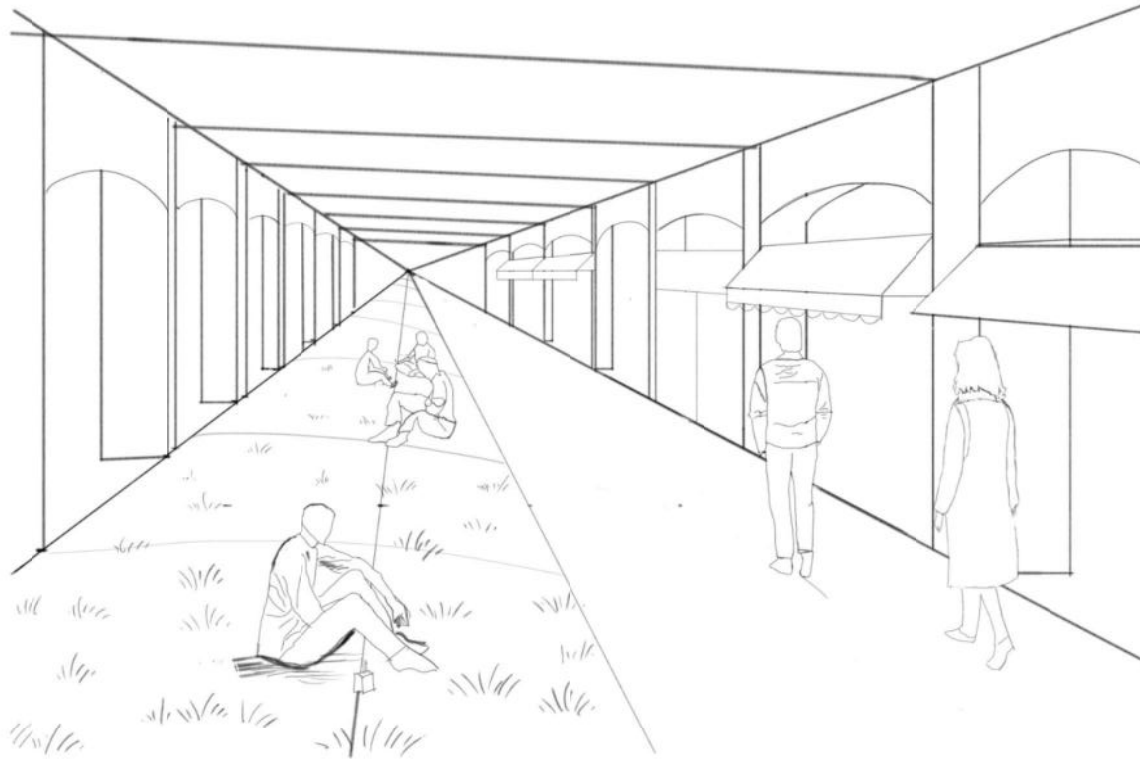
子供やお年寄りでも安心して通れるような道に！

帰りに寄れる町へ

2. IMPACT



千歳烏山駅周辺地域は建物が密集していて少人数でもお店に入ったり、座ったりするのが難しい。そこで新たに作られる高架下に商店街と少し傾斜のある人工の芝生のスペースをすることで帰りに寄れる道を目指す。



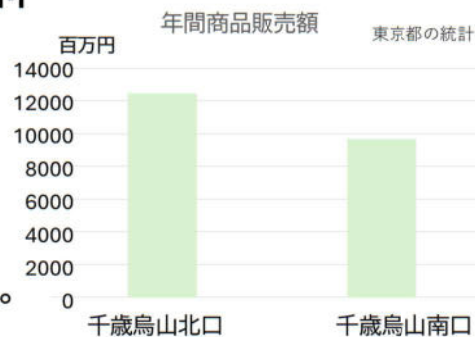
1. CONCEPT

千歳烏山駅周辺で学校帰り、会社帰りの人々がふと寄れる場所はあるだろうか。家に帰るただの通り道になってしまっていないだろうか。

帰り道に立ち寄れる場所を提供することによって人々が繋がれる場所を新たに作られる予定の高架下に表現した。

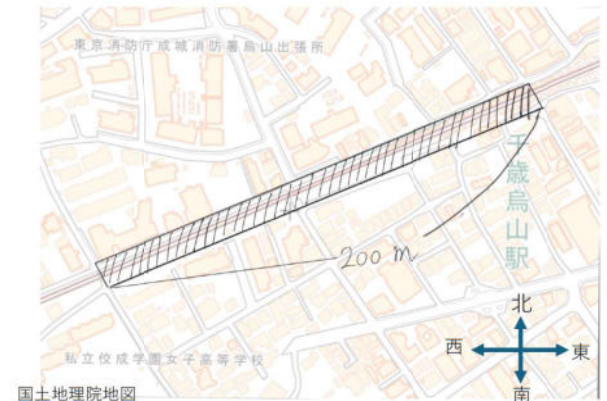
3. PROBLEM

現在の千歳烏山では北口商店街と南口商店街の間に大きな売り上げ差がある(図を参照)。この問題を解決したい。



4. PLACE

この構想の場所は千歳烏山駅の駅から南西の方角に200m伸ばした商店街を想定している。南側に新たに高層ビルを作ることから多くの住人が住むことになる。通勤や通学で多くの人々が通ることとなり、行きや帰りに少し寄れる場所を提供できると思う。南北の商店街の売り上げの差も是正できると考える。

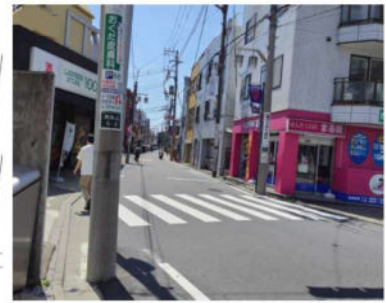


(問題点)

- ・車線の分かれていない細い道に車、自転車、歩行者が混在しており危険。交通の妨げにもなっている。
- ・千歳烏山駅と千歳船橋駅を結ぶバス(歳23)の運行ルートであるが、すれ違いが不可能。
- ・千歳船橋方面への最短の道であるため、人や交通が集中しやすい。
- ・烏山駅南口の再開発事業でも、整備される予定はない。
- 地域交通の軸となる道路であり、改良工事によって千歳烏山南側一帯の流動性強化を図る。



赤: 当提案が対象とする道路



↑ ★ にて撮影

(他地域での参考となる道路)

- ・川崎市中原区の府中街道
- ・府中街道は車の交通量が多い割に、歩道と車道が明確に分けられていない。
- ・府中街道の南西側にニヶ領用水があり、そこに並行する形で歩行者・自転車専用道路が設置されている。
- 歩行者・自転車専用道路を並行して設置すれば、車道への混雑集中を解消できるのでは？



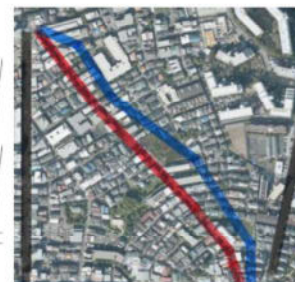
←ニヶ領用水と歩行者・自転車専用道路
★ にて撮影



←府中街道
★ にて撮影

(提案)

- ・道幅を広げ、明確に車線を分けることでバスのすれ違いを可能にする。
- ・車道より1段高く、歩道を設置する。
- ・北東側に並行して、歩行者・自転車専用の道を新設する。
- ・安全でスムーズな移動のため、歩行者レーンと自転車レーンを分ける。
- ・街路樹やベンチを設置して、地域の憩いの場を提供する。
- 道幅拡幅と車、歩行者・自転車の分離で交通混雑の解消を図る。



↑ 拡幅・新設の参考ルート
赤: 車道 青: 歩行者、自転車道

完成予想図(スケッチ)



歩行者・自転車専用道



拡幅後の車道

千歳烏山駅再開発による高架下の活用提案

1 現状の課題とコンセプト

- ・ 駐輪場の不足・放置自転車
 - ・ 再開発による商店街の縮小(駅前商店街の一部が重複)
 - ・ 蘆花公園方面へのアクセス(距離は近いが道が狭い)
- ↓
- ・ 高架下に駐輪場を整備、放置自転車の解消
 - ・ 商業施設の整備による賑わいの維持(商店街の店舗を優先)
 - ・ 天候に左右されない安全・安心なアクセス

3 断面図および平面図

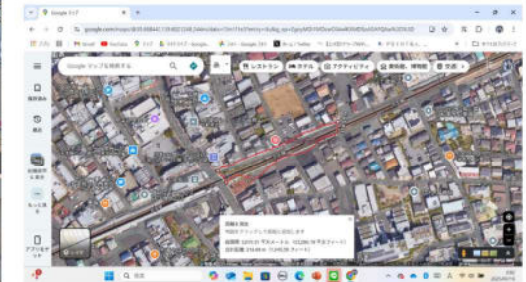


2 対象地

千歳烏山駅前の踏切から補助27号線との交差点まで



整備予定地の現状(右側)



赤い線で囲った部分が範囲
(約2000平方メートル)

4 AIによる完成イメージ



Microsoft社の提供するAIアシスタント「Copilot」を用いて、以下の文章から生成
『鉄道の高架下に蛇行した遊歩道があり、その両側に店舗と駐輪場があります』
こだわった点としては、遊歩道をあえて蛇行させることで、思わず通りたくなるような空間になることを目指しました。

千歳烏山における居場所づくり

- ・若者によって経営される店や、ターゲットとなった店が少ない
- ・道が狭く、自転車等の交通量が多い（道端などに立ち止まるスペースが少ない）

⇒若い世代の居場所づくりが必要

【②個人店】

対象:

19歳～30歳（出店者）

中高生（利用者）

場所:高架下

- ・賃料を周辺よりも安く抑え、若い世代が出店しやすいようにする



【③自由スペース】

対象:中高生

場所:人目につかない商業施設の屋上

- ・テイクアウト可能な飲食店を周辺に設置
- ・白い芝生上でのみ撮影可能

【①勉強スペース】

対象:中高生

場所:高架下一番奥の静かな場所

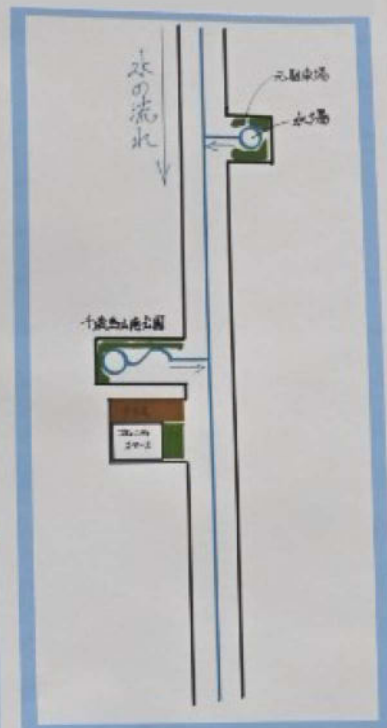
- ・学生が無料で利用できるスペース



千歳烏山緑地化計画



世田谷区南烏山5丁目エリアの通りの約300mを歩行者と自転車専用。水路の設置、公園や空き地とつなげ緑のあるスペースを。



千歳烏山南公園 南烏山5丁目21-1



公園内に池を設置。水路まで水をつなげ流れをつくる。道路に面した柵や木をなくし公園の見通しをよくする。

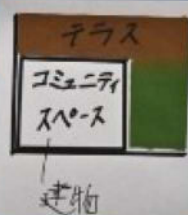
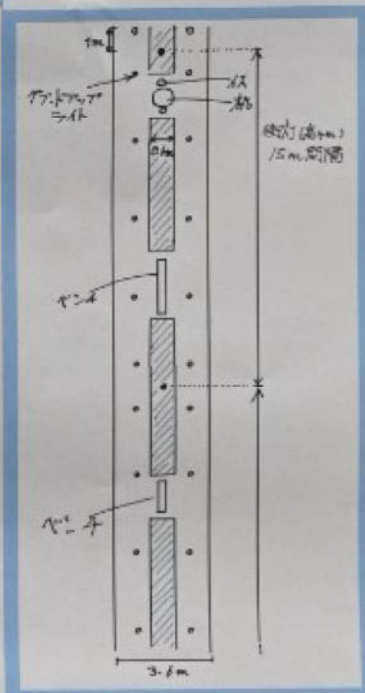
上：公園平面図



上：通りの完成図(昼) 暗渠をつくりベンチを設置。
下：通りの完成図(夜) 街灯だけでなくグランドアップライトで足下を照らし、安心できる空間へ



上：現在の公園の写真
下：公園の完成図

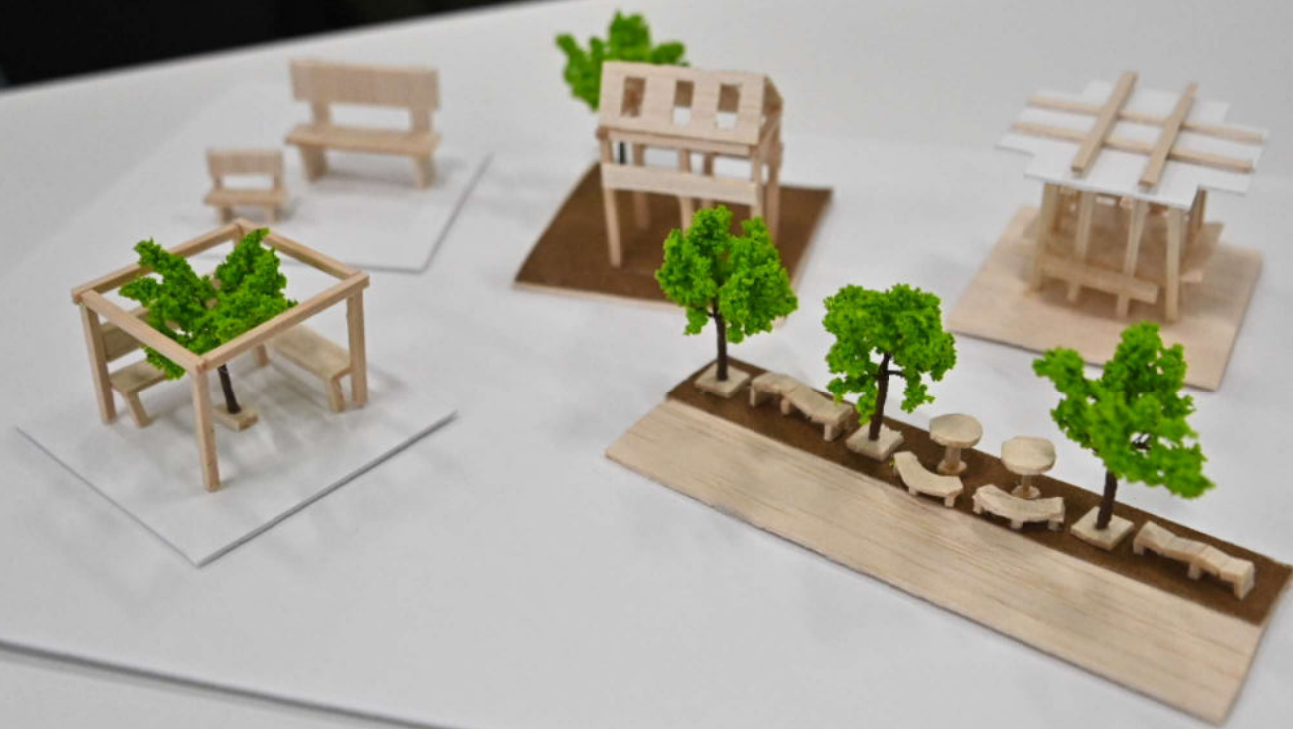


上：コミュニティスペース平面図
下：コミュニティスペース断面図

コミュニティスペース 南烏山5丁目26-19
公園横の空き地を利用して、コミュニティスペースや通りの管理をするためのスペースにする。公園に面した場所にテラスを設置し、公園とつながる空間をつくる。

グリーンスペース
南烏山5丁目19-6
南烏山5丁目16
不要になる駐車場を緑のある空間に転用。池から水路まで水をつなげ流れをつくる。





緑と木材がもたらす、やすらぎ空間の創出
一歩もが心地が良いと感じる千歳鳥山一

イメージ模型 (1/100)

緑と木材がもたらす、やすらぎ空間の創出

—誰もが居心地が良いと感じる千歳烏山—

1. 烏山中央自転車等駐輪場前の広場



2. 千歳烏山南公園のリノベーション

木材の外観の公衆トイレ

誰もが利用しやすい公園
明るく見晴らしの良い空間に

学生の通学路

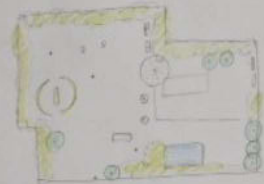


休憩できるテーブルベンチを
追加で配置

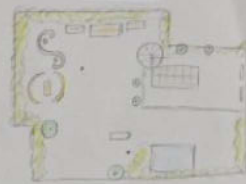
多摩産材の使用

- まちに木のぬくもりと統一感
- 地域の林業・経済の活性化
- 都市と自然とのつながりを意識

(現在)



(配置後)



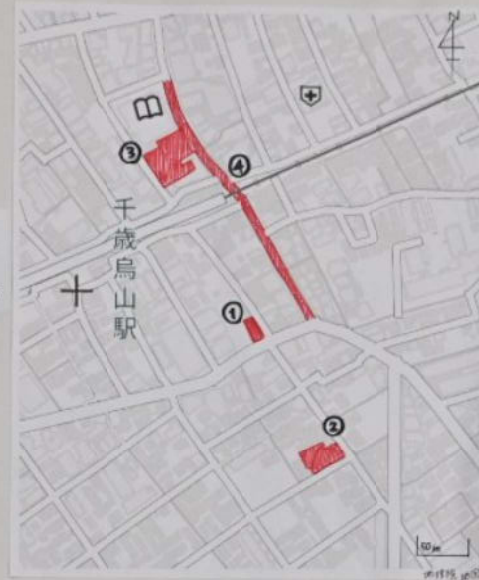
生け垣を小さくして
見晴らしをよく

遊具感覚で学生が
集う巨大ベンチ

子供達の心地の良い遊び場に



木材の屋根で直射日光を遮る砂場



4. 烏山メイン通りにベンチ設置



3. 烏山区民センター前広場に移動式休憩スペース



自然に囲まれた地域密着型公衆トイレ

東京都世田谷区に位置する千歳烏山駅。新宿まで特急で約15分と、都心へのアクセスが非常に良好でありながらも、安全で落ち着いた住環境が魅力的なエリアである。駅周辺は、商業施設や大型店は少ないが、小規模なスーパーや飲食店、地域の生活に密着した施設が多く点在しており、静かで自然豊かな街並みが広がっている。「ベッタウン」としての機能を果たす一方、昼間人口の減少や交通の便の偏りなど、多くの問題をはらんでいる。そこで、他の地域から訪れた人々が、千歳烏山駅周辺を遊覧する際の起点となるような公衆トイレを提案する。



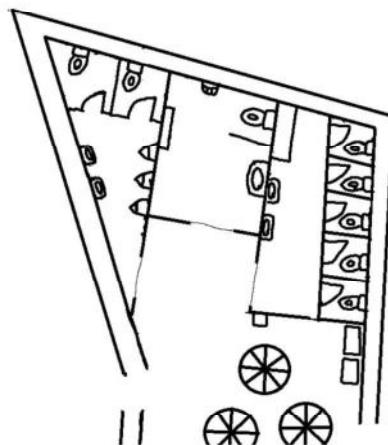
～どこにいても近くに公衆トイレ～

千歳烏山駅周辺の公衆トイレの位置は左図の青箇所となっている。駅から北西の地域には一つも公衆トイレが存在していない。したがって、新しく公衆トイレを建てる位置として左図の赤箇所を示された「コーションハイム千歳烏山広場」が最適であると考えられる。そうすることでどこにいても近くに公衆トイレがあるという環境を実現し、トイレの心配なく気軽に駅周辺を歩き回ることを可能にする。また、多目的トイレの設置や、広さに余裕のある個室トイレなど、機能面に関しても充実させることができる。



～公衆トイレスタンプラリー～

上図にある五つの公衆トイレでスタンプラリーを行う。五つのトイレすべてにスタンプラリーの台紙を用意することで、ただトイレのために立ち寄った人であっても気軽に参加できるようになると考えられる。スタンプを全部集めた人には千歳烏山駅周辺の飲食店や観光地の割引券を配布することで駅周辺の昼間人口の増加や消費活動の活性化が見込まれる。さらに、台紙やそれぞれのトイレの近くに千歳烏山のおすすめスポットの宣伝や歴史に関する資料を載せることで、参加者に千歳烏山の魅力を知ってもらうことができると考える。



～ヒトが集まる公衆トイレ～

ヒトが集まる公衆トイレとして、「自然と一体となった公衆トイレ」を提案する。広場一帯を囲うように木々を植えることで独創的かつリフレッシュできるような空間を提供。広場周りには日差しに強いが、葉があまり密ではないアオハダの木を用いることで閉塞感なく、日差しを感じることができると考える。さらに、ベンチや自動販売機、フリーWi-Fiを設置することで滞在の場としての機能を果たし、千歳烏山の住民同士の交流やその他の地域から訪れた人々との交流の場を提供。ベンチに関しても、パラソルの代わりに密度が高く、緑陰の多いヤマボウシの木を使用することで自然の景観を崩すことなく日差しを防ぐことができる。また、公衆トイレの色を緑色にすることで自然との一体感を演出する。これらにより、快適かつ非日常感のある環境を創出することで行楽地として人々を誘致することができると考える。

