

千歳烏山駅周辺地区

【現況整理による地区の課題】

- ・都市計画道路整備による道路ネットワークと延焼遮断帯の形成
- ・京王線による南北市街地の分断解消
- ・地区内の生活交通及び災害時の迅速な避難活動等を支える生活道路の整備
- ・密集市街地整備、建物の不燃化促進による防災対策
- ・安全で快適な歩行者空間の確保
- ・バス停の集約による、バス交通と鉄道との乗り継ぎ利便性の向上
- ・歩行者系ネットワークである水際の散歩道の鉄道による分断解消
- ・駅周辺の放置自転車対策

【アンケート結果による地区の課題】

- ・歩行者空間の確保及び駐輪場整備による商店街の魅力向上
- ・駅前広場と周辺道路ネットワークの整備と駅及び周辺施設のバリアフリー化
- ・烏山区民センターを活かした街づくり

街づくりの課題 (まとめ)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者空間の確保及び駐輪場整備による商店街の魅力向上 ・都市計画道路補助 216 号線（補 216）整備による道路ネットワークの形成 ・烏山区民センターを活かした街づくり ・駅前広場と周辺道路ネットワークの整備 ・バス交通と鉄道の乗り継ぎ利便性の向上
------------------	--

街づくりの 考え方	地域資産を活かし広域な生活圏における多様なニーズに応え、活気と賑わいのある地域生活拠点の形成
--------------	--

街づくりの 取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備とあわせ区民センターを含む駅周辺の整備を進め、南北商店街の連携を強化し、回遊性を活かした商業環境の魅力アップを図り、地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいを創出する。 ・補 216 の整備促進を図るとともに、既存商店街への交通流入に配慮した公共交通系駅前広場を整備し、新規バス路線の導入等による交通結節機能の強化を図る。 ・安全で快適な歩行者空間の整備とともに、人々の交流のための施設の充実を図った街づくりを推進する。
---------------	--

千歳烏山駅周辺地区の街づくりのイメージ



低層住宅ゾーン
低中層住宅ゾーン
中層住宅ゾーン
住宅団地ゾーン
商業拠点ゾーン
近隣商業ゾーン
幹線沿道市街地ゾーン

都市計画道路
整備済み
未整備
主要生活道路

駅前広場の整備
駅アクセス路の整備
京王線との立体交差
沿線緑化の推進
水と緑の軸
みどりの拠点
対象エリア

千歳烏山駅周辺地区

■地区の概要

人口 ・世帯	<ul style="list-style-type: none"> 16,480人、9,884世帯 (H20.1.1) 人口は微減傾向、世帯は微増傾向 人口に減少傾向がみられるのは8地区中、本地区のみ <p>※千歳烏山駅周辺地区の人口・世帯数は、南烏山二丁目、南烏山四丁目、南烏山五丁目、南烏山六丁目、及び上祖師谷一丁目の合計人数</p>
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> 駅を中心として南北には、専用商業施設、住商併用建物が多く、地区全体の15%強を占め、8地区の中で最も高い 地区東側や旧甲州街道北側に、戸建住宅や集合住宅を主体とした住宅地が形成され、地区全体の6割弱を占めるが、他地区より少なめ
商業	<ul style="list-style-type: none"> 商店数234、従業者数1,474人 (H16) でどちらも減少傾向 どちらも8地区の中では最大
道路	<ul style="list-style-type: none"> 道路率は17.5%で、代田橋駅周辺地区について区平均(16.9%)より高いが、駅南北をつなぐ道路は限られ最も幅員のある南北軸は商店街となっている 駅周辺を中心に幅員4m未満道路が多く、他地区と同様に細街路率がやや高い
公園 ・みどり	<ul style="list-style-type: none"> 公園率は0.82%だが、公園があるのは旧甲州街道以北、駅南のバス通り以南となり駅周辺にはない。 一方で駅付近には烏山区民センターに隣接する広場がある 1人当たり公園面積は0.24m²/人で、8地区の中では平均的 緑被率は18.4%で、区平均(20.5%)より低め
防災	<ul style="list-style-type: none"> 第一順位避難所は地区北側で、広域避難所(芦花公園等)は地区の南東方向となる
公共 公益 施設	<ul style="list-style-type: none"> 駅近くに区民センター、図書館等の入る公共施設が立地し広場が隣接 地区北側に小・中学校、西側に高校がある 駅東側には総合病院が立地。
地域 資源等	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の歴史・緑などの地域資源としては、東側に烏山神社がある

■地区の交通特性

乗降客数	75,287人 (H20) 増加傾向 / 急行停車駅
端末交通手段 別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> バス 10.2 タク 0.5 自家用 1.4 徒歩 69.5 自転車 18.4 他地区に比べバス、自家用車、自転車が多く徒歩が少なめ
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> 北: 4系統、256本/日 南: 3系統、336本/日 <p>※運行本数はH21.5時刻表よりカウント(発車バス数)</p> <ul style="list-style-type: none"> 系統数、運行本数とも8地区の中で最大
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場台数: 6,388台 放置自転車数 288台 (H20) 整備台数、放置台数とも8地区中、最大

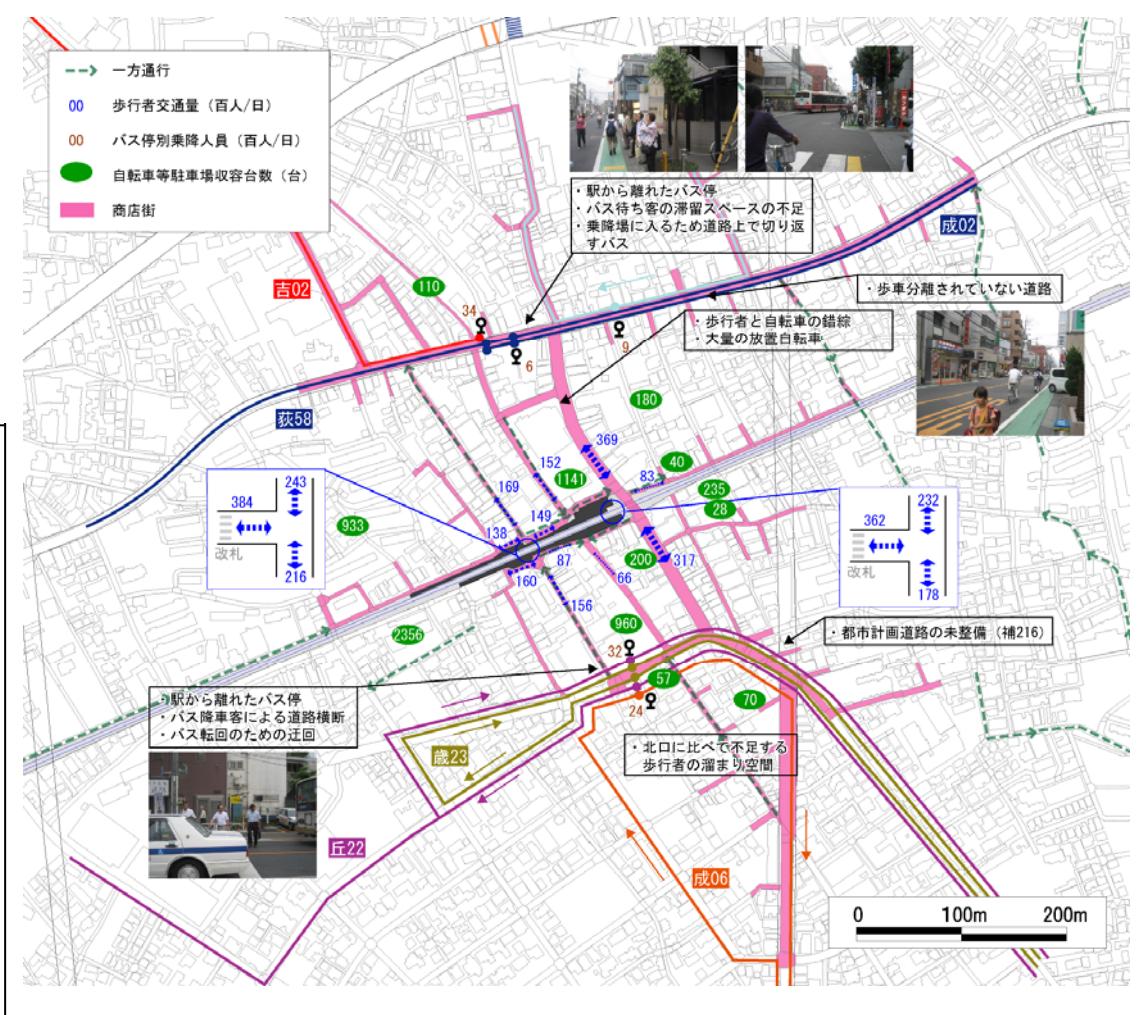
■地区の交通現況と問題点

- バス停などが駅から離れており、結節機能が分散している
- 旧甲州街道は歩車分離がされておらずバス乗降が危険な状態である
- 歩行者と自動車等の動線が錯綜している
- 駐輪施設が不足している

■地区の主な問題点

(交通以外)

- 商店街による商業集積が他地区より多いが、商店数・従業者数ともに減少傾向である
- 駅近傍のオープンスペースは、駅北側のみで駅南側は不足している



◆街づくりの考え方 (H20年度検討)

地域資源を活かし広域な生活圏における多様なニーズに応え、活気と賑わいのある地域生活拠点の形成

◆街づくりの方向性 (上位計画等より関連キーワードを抽出)

- 地域の魅力と個性をはぐくむ地域生活拠点の形成(都市の顔となる駅前地区の魅力づくり)
- 商店街・駅に集中する車や自転車に対応できる広場、駐輪場の整備
- 魅力ある施設と街並みの形成
- 快適で、すべての人々に優しく配慮した歩行者空間の整備

■駅周辺の交通施設整備の方向性

- 現在の商業集積の賑わいを活かしつつ、新たな拠点作りを図る
- 都市計画道路の整備により駅周辺地区の主要な交通軸を確保
- 駅付近は歩行者を優先とした空間づくりをし、自動車交通は主要な交通軸で処理
- 地区全体の賑わいの維持・活性化のため、人の活動に配慮した施設配置

■駅周辺整備の方針

(1)骨格形成

- ・都市間を連絡する幹線系の主軸として、甲州街道を位置づける。
- ・これに準じる位置づけの幹線系の軸として、旧甲州街道を位置づける。
- ・地区及び区全体の南北地域間を結ぶ主要生活交通軸として、補助 216 号を位置づける。
- ・南北方向を形成する主要な交通ネットワークとして、補助 217 号を位置づける。

(2)生活拠点の形成

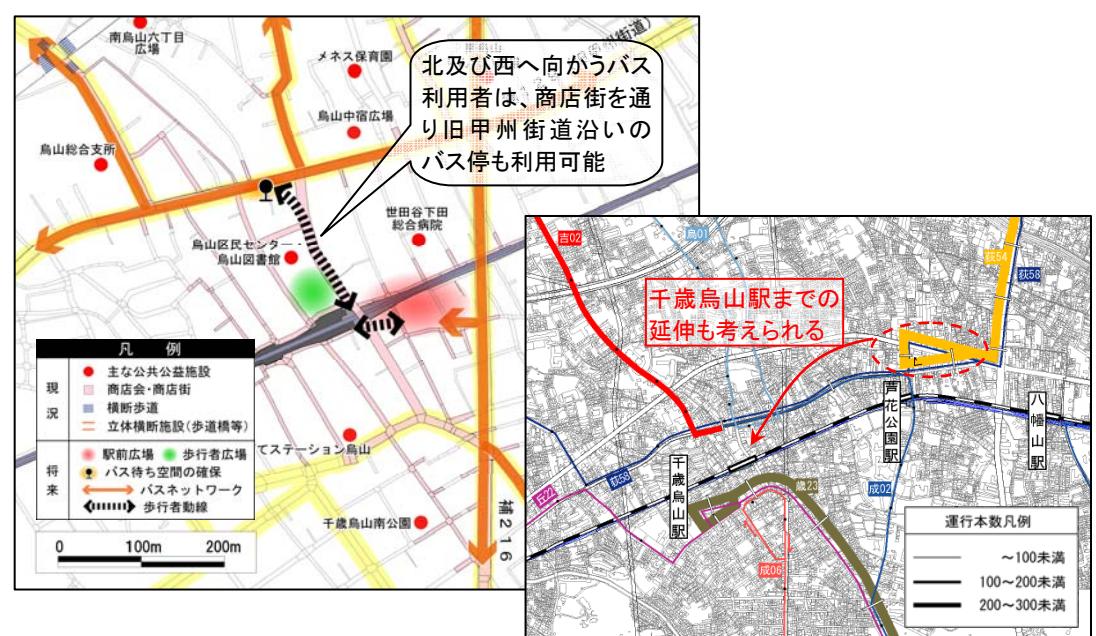
- ・現在の商店街の賑わいは北側が中心となっており、連立事業を契機に、南側へも賑わいを波及させ、さらなる魅力づくりを図るべく、駅と補助 216 号を結ぶ形で、拠点（駅前広場）整備を図る。
- ・駅付近は歩行者による賑わいを最優先に考え、自動車交通動線は駅付近には入れないものとし、南北の歩行者の回遊を誘発する仕組みづくりを検討する。
- ・南側に拠点的施設整備として駅前広場整備と合わせた隣接街区整備を図る。
- ・北側の旧甲州街道沿いに、バス利用者の滞留スペースとしての歩行者広場を確保することで、北方向の動線を維持する。



■交通結節機能の配置・ネットワークの考え方

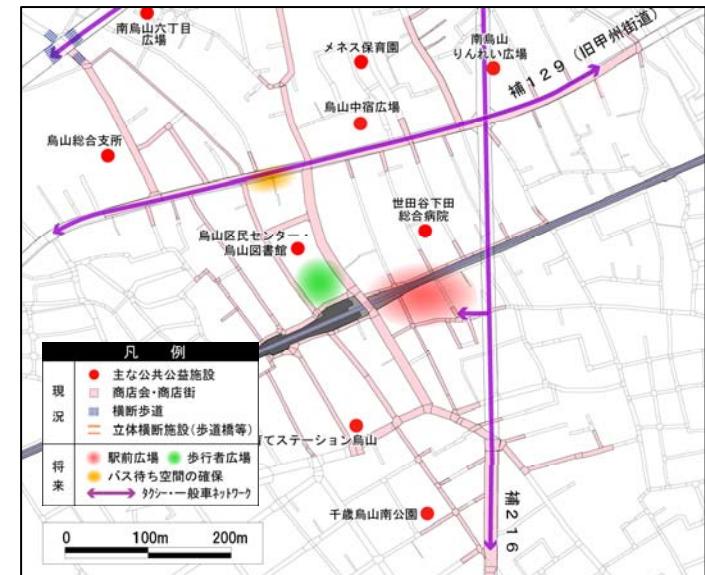
(1)バスネットワークの集約・強化

- ・現在、駅北側と南側に分かれている系統は基本的にすべて駅前広場に集約する。
- ・利便性及び商業活力の維持の観点から、「吉 02・荻 58」の北及び西へ向かう路線については、旧甲州街道沿いに乗降機能を確保（バス待ちスペースを確保）する。
- ・荻窪から芦花公園駅入口で折り返していく系統を千歳烏山駅まで延伸することも考えられ、このような将来の需要を見越した施設規模の確保が望まれる。



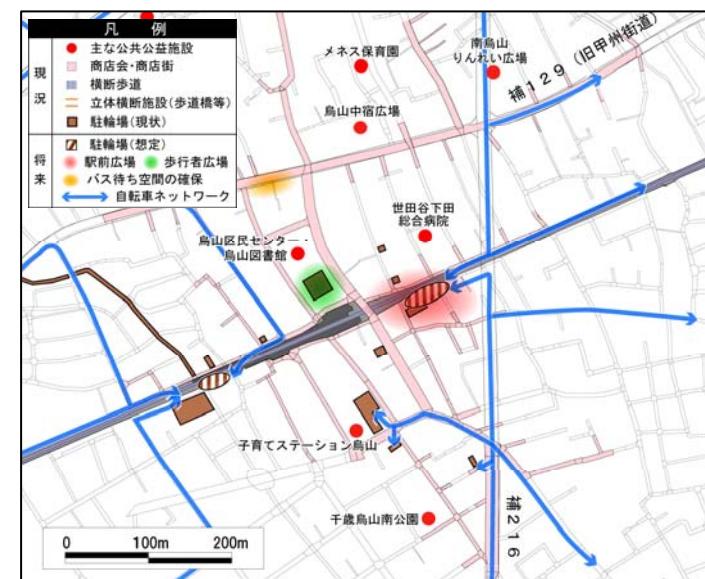
(2)タクシー・一般車交通による駅アクセス性の向上

- ・現在旧甲州街道や商店街で乗降しているタクシーや一般車による駅利用者は、補助 216 号から駅前広場へ車両を誘導して利便性を高めると共に、地区内歩行者との交錯が生じないようにする。



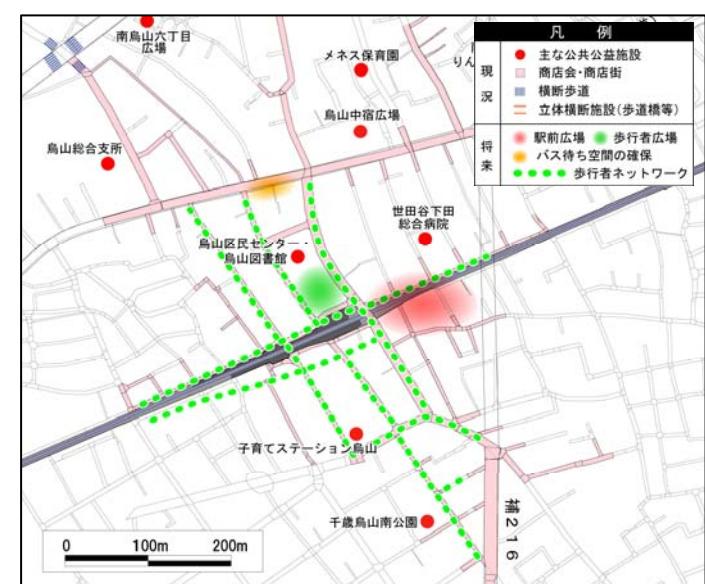
(3)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・駅及び駅周辺へアクセスする自転車の駐車需要に対しても、方向別に対応するものとし、鉄道立体化後の空間を活用した駐輪場の確保を求めていく。
- ・幹線系の主軸と主要生活道路を基本としたネットワークの形成を検討する。
- ・既存商店街における通過交通の流入を極力避けた動線を検討する。

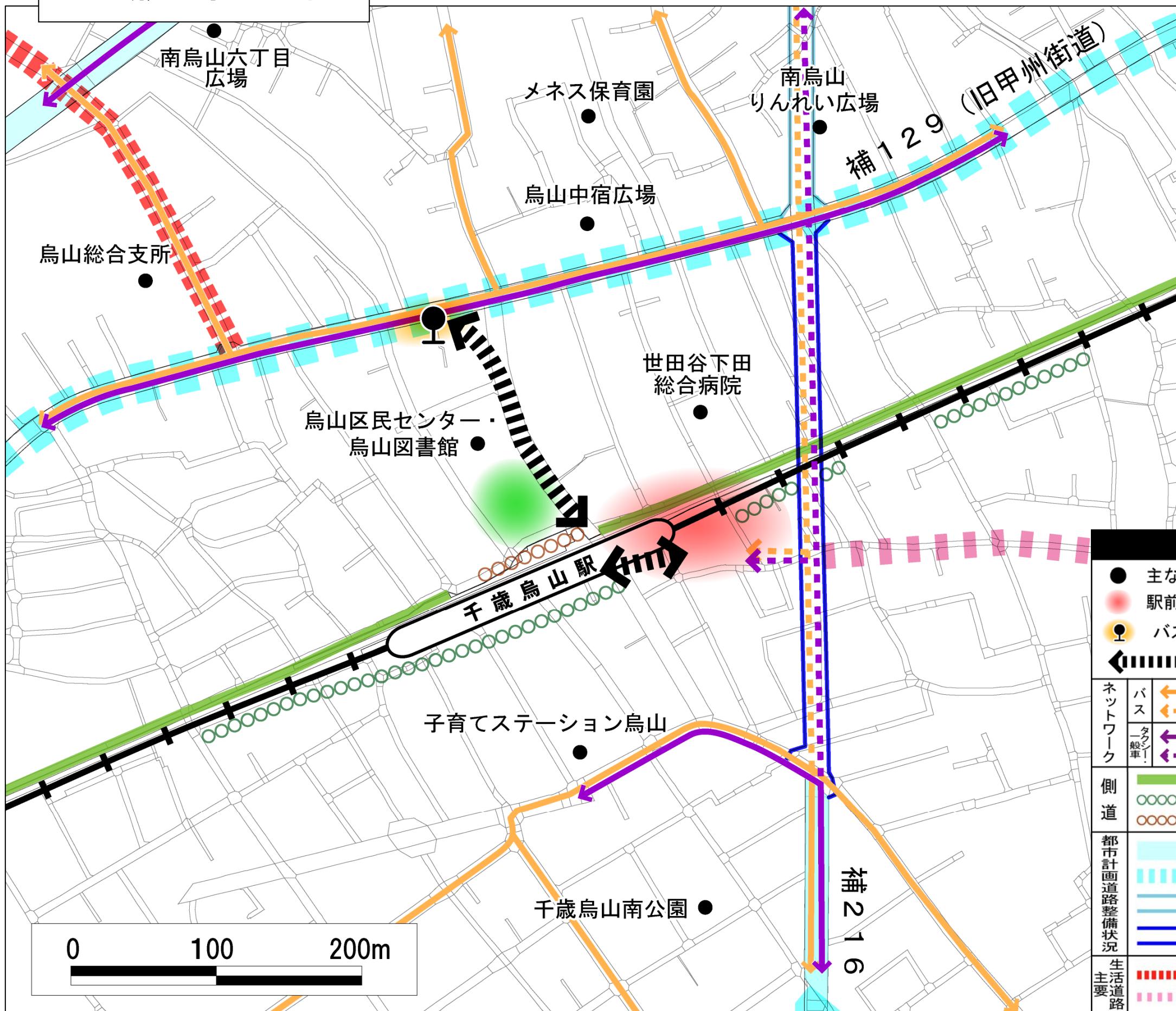


(4)安全・快適な歩行者ネットワーク形成

- ・駅と駅前広場、バス乗り場、駅周辺の公共公益施設の安全、快適な接続を検討する。
- ・車両や自転車等との錯綜を避けたネットワーク形成を検討する。



千歳烏山駅



凡 例	
●	主な公共公益施設
●	駅前広場
●	歩行者広場
●	バス待ち空間の確保
●	歩行者動線の確保
ネットワーク	<p>バス</p>  現況  新たに追加
一タク般車!	 現況  新たに追加
側道	 鉄道付属街路  付替道路  街づくり側道
都市計画道路整備状況	 整備済み  概成  未整備  世田谷区道路整備方針の調整計画 (H21.5)における優先整備路線
生活主要道路	 概成  未完成