

# 下高井戸駅周辺地区

## ■地区の概要

人口 ・世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・19,959人、11,505世帯（H20.1.1）</li> <li>・人口は微増傾向、世帯は増加傾向</li> <li>・人口、世帯数ともに8地区の中で最も多い</li> </ul> <p>※下高井戸駅周辺地区の人口・世帯数は、松原三丁目、松原四丁目、赤堤四丁目、赤堤五丁目、及び下高井戸一丁目の合計人数</p>
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を中心として南北にある専用商業施設、住商併用建物は、地区全体の10%弱を占め、8地区の中で千歳烏山について多い</li> <li>・その周囲には戸建住宅、集合住宅が並び、地区全体の7割を超え、8地区の中では上北沢に次いで多い</li> </ul>
商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店数198、従業者数1,058人（H16）でどちらも減少傾向</li> <li>・8地区の中では、商店数は2番目、従業者数は3番目に多い</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路率は16.5%で、区平均（16.9%）よりやや低め</li> <li>・地区全体で幅員4m未満道路が多く、他地区と同様に細街路率がやや高い</li> </ul>
公園 ・みどり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園率は0.34%と少なく、地区内では東西にそれぞれ小さい公園が一つずつあるのみで緑地は少ない</li> <li>・1人当たり公園面積は0.08㎡/人で、8地区の中では上北沢につぐ少なさとなっている</li> <li>・緑被率は12.1%と区平均（20.5%）より大幅に低く、8地区中で最も低い</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一順位避難所は駅から近い松沢小学校、広域避難所（日大文理学部一帯、明大和泉校舎一帯）は地区周辺部にある</li> </ul>
公共 公益 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松沢小学校付近に図書館も立地し、地区西側には松沢中学校、松原高等学校、日大文理学部があるなど、児童・学生の利用する公共施設が立地している</li> <li>・明大前と同様に教育施設以外の公共施設が少ない</li> </ul>
地域 資源等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の歴史・緑などの地域資源としては、東側の菅原神社がある</li> </ul>

## ■地区の交通特性

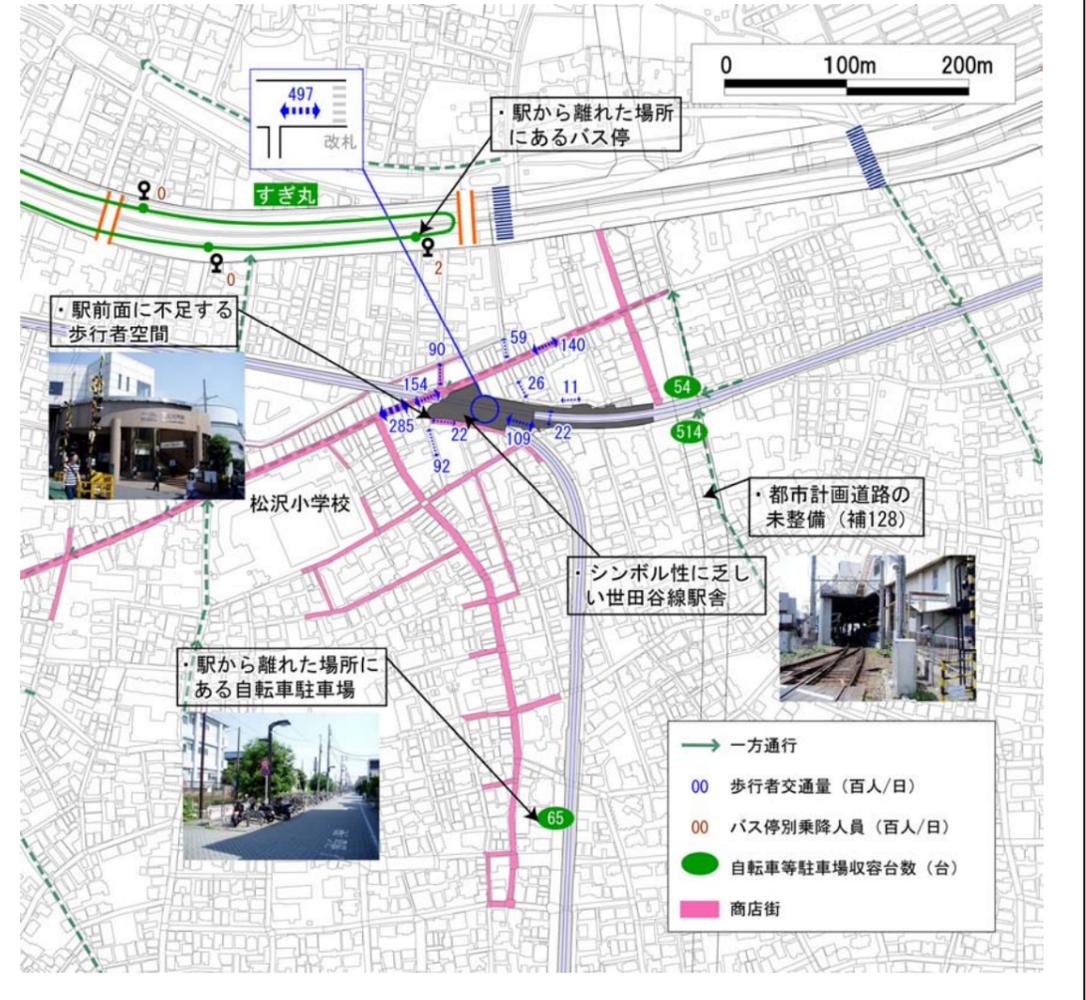
乗降客数	・45,939人（H20） 微増傾向 / 快速停車駅
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス2.8 タクシー0.1 自家用0.3 徒歩93.1 自転車3.7</li> <li>・他地区と比べると、バス利用者が多めで自転車は少なめ</li> </ul>
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北：1系統、23本/日 南：0系統、0本/日</li> <li>※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数）</li> <li>・甲州街道沿いに循環バス（すぎ丸）が通るのみで、南側はバス路線なし</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場台数：633台 放置自転車数165台（H20）</li> <li>・放置自転車が千歳烏山について多く、整備台数は少なめ</li> </ul>

## ■地区の交通現況と問題点

- ◇バス、タクシー、一般車等の乗降場所が駅から離れている
- ◇駅前の歩行者の滞留空間が不足している
- ◇歩行者と自動車の動線が錯綜している
- ◇駐輪施設が不足しており、駅から離れている

## ■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇地域生活拠点としてのシンボル性が乏しい
- ◇文化施設などの公共施設、公園・緑地が少なく、人々の憩いの空間が不足
- ◇駅近傍は、道路率が低く細街路が多くなっており防災性が低い
- ◇商店数・従業者数が減少傾向にある



### ◆街づくりの考え方（H20年度検討）

地域住民の日常生活を支え、賑わいある商業環境の維持・再生と多様な主体の連携によ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）

- ・駅周辺の商業機能等の充実した環境の良い地域生活拠点の形成
- ・交通結節点としての拠点性を活かし、活気ある良好な商業環境の形成
- ・都市型居住ゾーンとして、適切な防災性、防犯性を備えた住環境の整備
- ・大学立地を背景とした、土の香りがする緑の拠点地区への表玄関としての街づくり

## ■駅周辺の交通施設整備の方向性

- ①駅を中心として広がる商業機能の核となる拠点創出を図る
- ②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
- ③駅付近は商店街として歩行者を優先とした空間づくりを行い、自動車交通は主要な交通軸で処理
- ④地区全体の賑わいの維持・活性化のため、人の流動に配慮した施設配置

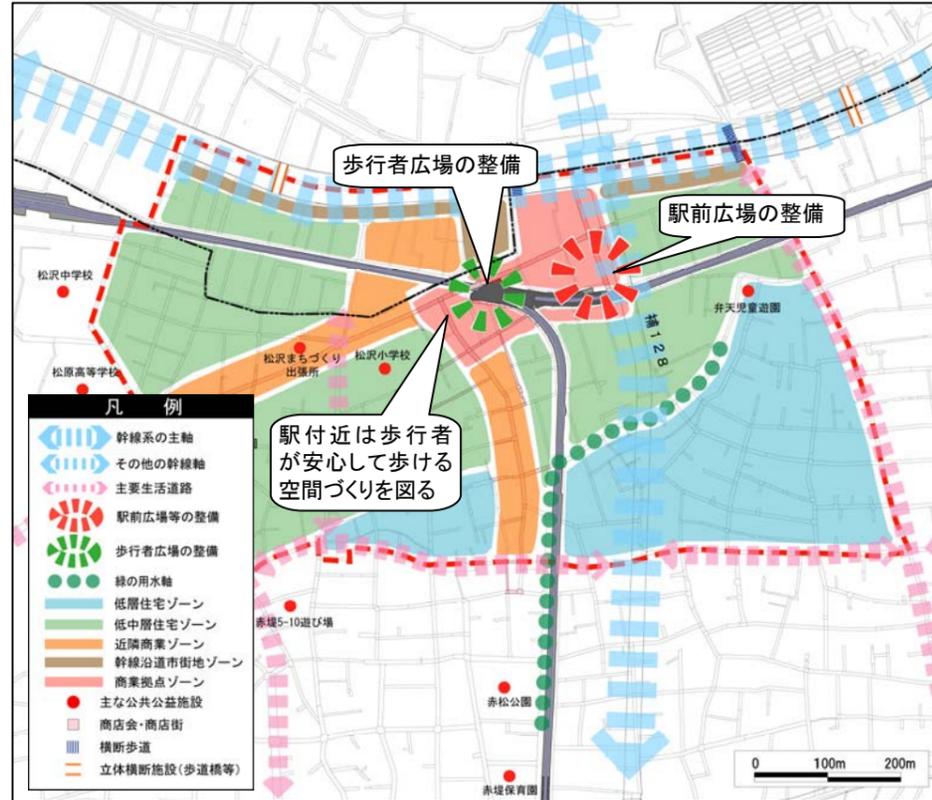
## ■駅周辺整備の方針

### (1)骨格形成

- ・都市間を連絡する幹線系の主軸としては、甲州街道、補助 128 号を位置づける。
- ・地区内交通を処理するとともに、歩行者・自転車が安心して通行できる交通軸として、地区内の主要生活道路を位置づける。

### (2)生活拠点の形成

- ・補助 128 号の整備に合わせて、駅と補助 128 号を結び形で拠点（駅前広場）整備を図る。
- ・駅と商店街を結び位置にも、歩行者が滞留する空間として歩行者広場を整備する。
- ・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極力入れず、歩行者が安心して歩ける空間づくりを検討する。



※「京王線沿線街づくり基本方針（H21.5）」を基に整理

## ■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、甲州街道沿いで乗降しているすぎ丸（杉並区コミュニティバス）の乗り入れを想定し、駅利用者の利便性向上を図る。



### (2)タクシー・一般車交通による駅アクセス性の向上

- ・現在甲州街道で乗降している駅利用者のタクシーや一般車によるアクセスは、補助 128 号の整備に合わせて駅前広場へ導入し、利用者の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輪需要に対しては、方向別に対応するものとし、補助 128 号整備によりなくなる駐輪場の代替分も合わせて、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。
- ・幹線系の主軸と広幅員の道路、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、駐輪場、商店街等の安全、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。

