

# 京王線沿線 駅前広場基本構想

## 1. 上位計画や既往検討における沿線地域の位置づけ

世田谷区都市整備方針（平成17年4月）

### <都市づくり・街づくりの基本的な指針>

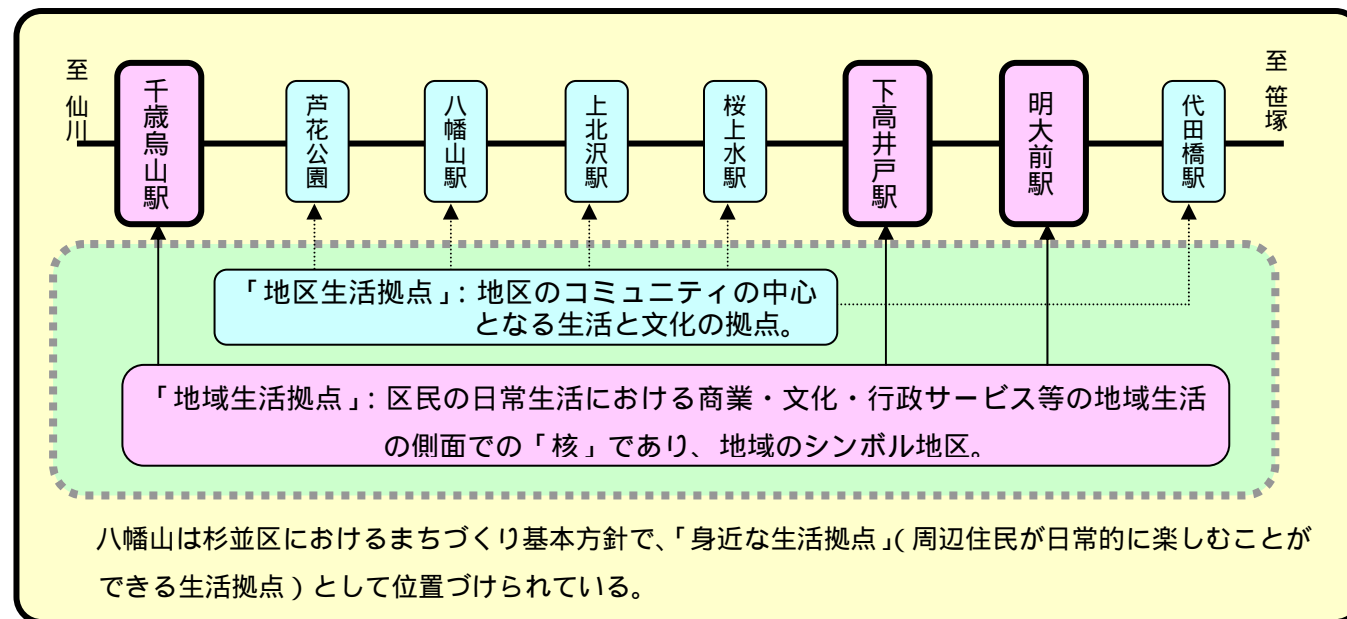
区を5つの「地域」に区分し、都市づくりの骨格プランが示されている。

京王線沿線は、世田谷区北部の北沢地域、烏山地域に位置しており、北側は杉並区に接している。



### <沿線各駅の位置づけ>

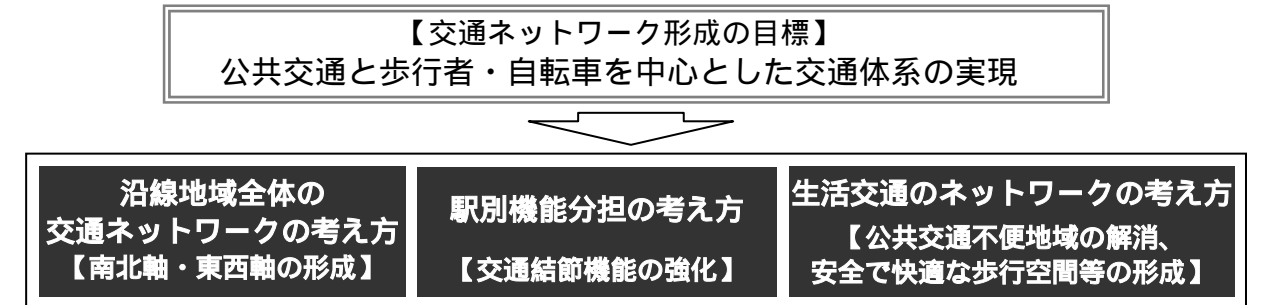
世田谷区都市整備方針では、区全体及び地域の街づくり目標に基づいて、京王線沿線の各駅を次のように位置づけている。



京王線沿線街づくり基本方針（平成21年5月）

### <交通ネットワーク形成の目標>

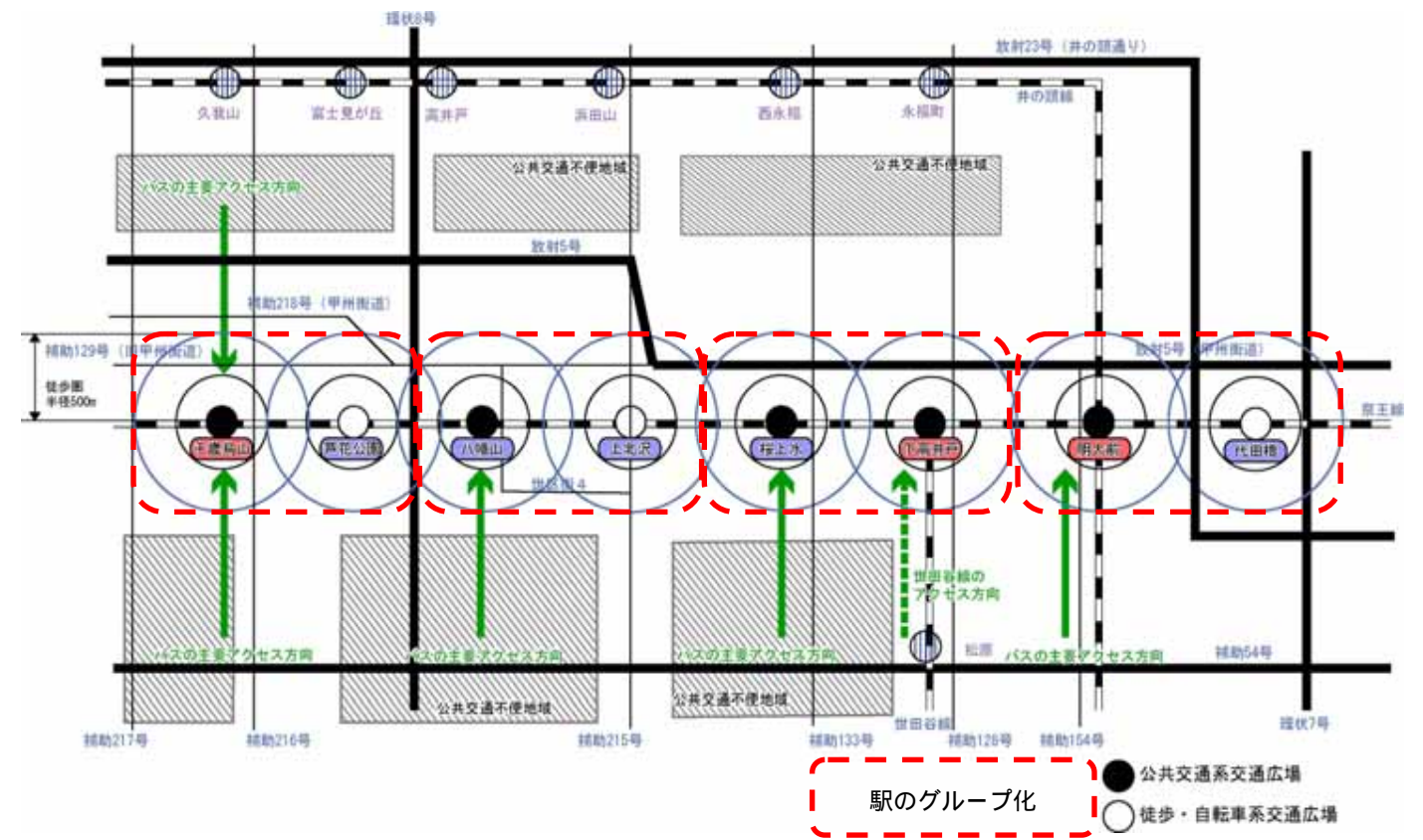
「京王線沿線街づくり基本方針」では、公共交通と歩行者・自転車を中心とした交通体系の実現を目標に定め、その目標の実現に向けて3つの考え方を定めている。



### <駅別機能分担の考え方>

また、駅別機能分担の考え方を以下のように示している。

「京王線沿線地域は駅間が1km未満と短いため、駅前広場等、交通施設の整備に当たっては、駅の利用圏域を考慮して駅をグループ化し、グループ内の駅相互で交通結節機能の分担を行い、各駅の特性に応じた機能分担を行うとともに、駅間における人と自転車のネットワーク化を図ります。」



## 2. 駅端末交通手段ごとの基本的な考え方

### (1) バス

#### 既存バス路線の存続を基本とする

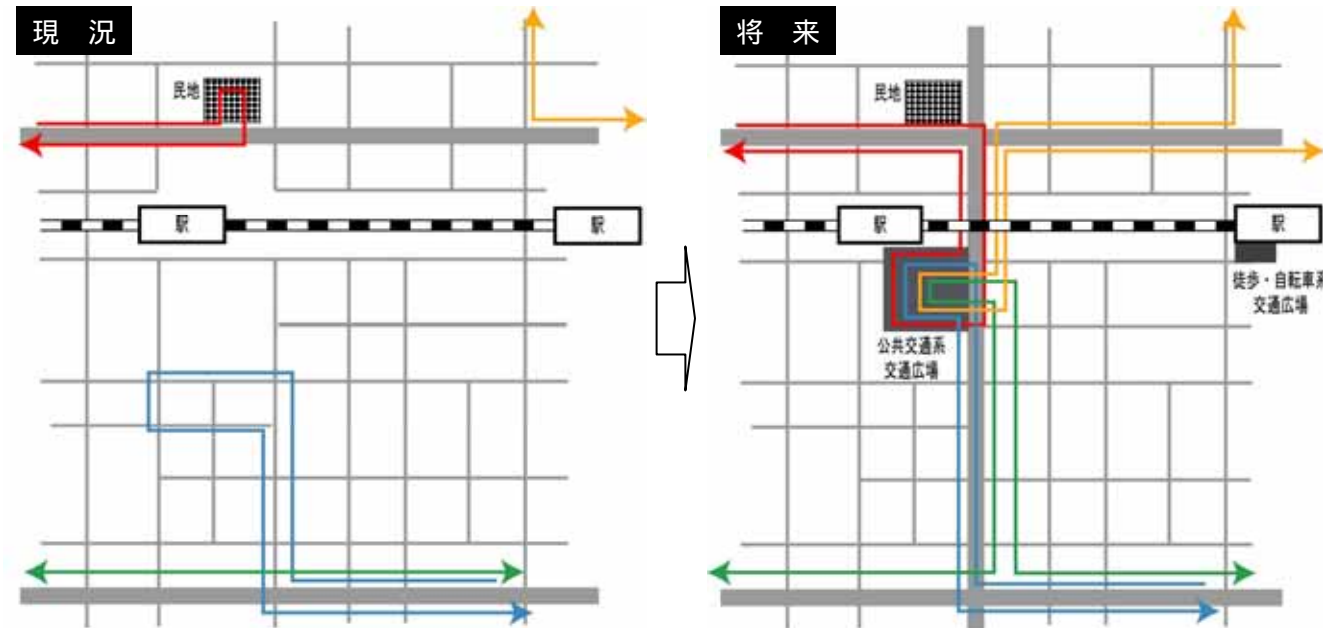
- 既存のバスルート・運行本数を前提として、将来バスルートの検討を行う。

#### 公共交通系交通広場を整備する駅は、          に加えて隣接駅の既存バス路線の乗り入れも視野に入れる

- 公共交通系交通広場を整備する5駅のうち、明大前駅、八幡山駅、千歳烏山駅については、現在、隣接駅に乗り入れているバス路線についても、将来的に集約できることを視野に入れ、検討を行う。

#### 既存ルートを基本としながらも、駅前広場や都市計画道路の整備と併せて一部ルート変更をする

- 現在、駅前広場が整備されていないために既存バスルートが迂回・通過していたり、民地内で転回しているようなものについては、駅前広場整備に伴いルート変更する。
- 同様に、都市計画道路の整備後は、既存バスルートを当該都市計画道路に転換することを想定する。



バスネットワークの考え方

### (2) タクシー・自家用車

#### 公共交通系交通広場については機能確保する

- 必要な乗降場、待機場所の機能を駅前広場空間内に整備し、交通結節点としての機能を確保する。

#### 徒歩・自転車系交通広場内には整備せず、側道や交差道路に乗降場を確保する

- 徒歩・自転車系交通広場を整備する駅については、歩行者・自転車動線との錯綜を避けるために、同広場内には乗降場は設けずに、側道や交差道路に最小限の乗降場のみを設ける。

### (3) 自転車

#### 骨格的な自転車ネットワークは都市計画道路や主要生活道路に確保する

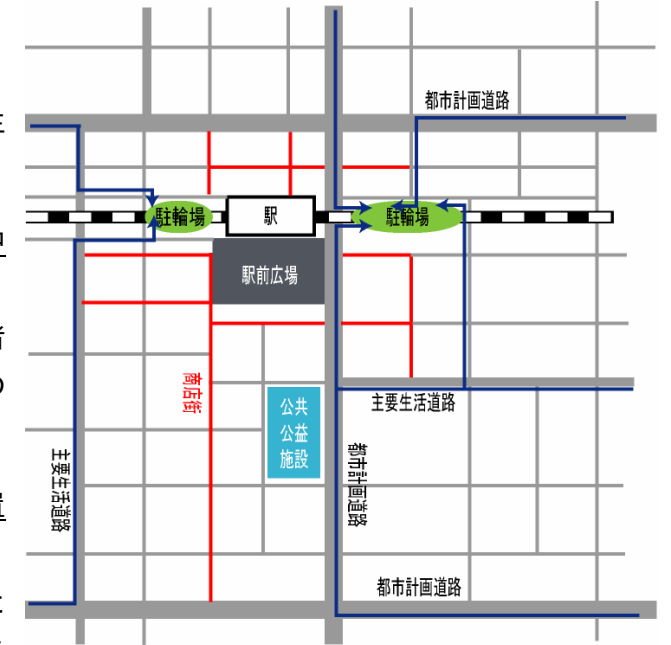
- 駅近傍までの自転車の主体的ネットワークとして、自転車走行空間が確保できる都市計画道路や主要生活道路等を位置づける。

#### 駅近傍においては駅前広場内や幅員が狭く歩行者が集中する商店街などは避ける

- 歩行者の安全性・快適性を確保するために、歩行者が集中する駅前広場や商店街は駅アクセスのための自転車ネットワークとしては位置づけない。

#### の自転車ネットワークが機能するように駐輪場を配置する

- については、駐輪場の配置に密接に関連することから、駐輪場の配置位置ならびに駐輪場出入口とを一体的に検討する。



自転車ネットワークの考え方

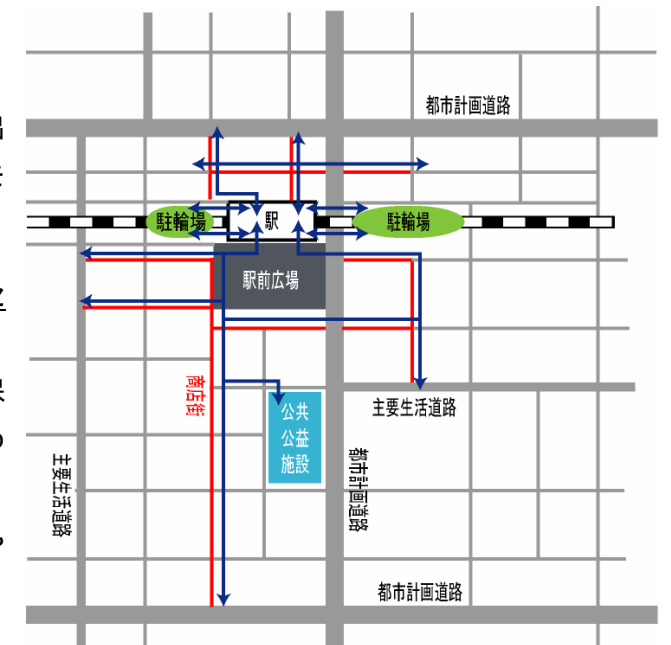
### (4) 歩行者

#### 商店街を核とした歩行者中心のネットワークを形成する

- 生活拠点としての駅前空間の賑わいや快適性を創出するために、歩行者ネットワークの中心は商店街を核として考える。

#### 駅前広場や駐輪場、公共公益施設に安全・安心にアクセスできる歩行者ネットワークを確保する

- 駅(改札)から端末交通手段への円滑な乗継を確保するために、駅前広場や駐輪場にアクセスするための歩行者ネットワークを確保する。
- また、駅近傍にある公共公益施設へのアクセスにも配慮した歩行者ネットワークを形成する。



歩行者ネットワークの考え方