

桜上水駅周辺地区

■地区の概要

人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・10,028人、5,921世帯（H20.1.1） ・人口・世帯ともに増加傾向 ・他地区と比べると、人口・世帯とも最も少ない <p>※桜上水駅周辺地区の人口・世帯数は、桜上水四丁目、桜上水五丁目、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"> ・地区の南側には特に集合住宅が多く全体の35%強を占め、戸建住宅と併せると約60%が住宅地 ・専用商業施設・住商併用建物は地区全体の5%弱で、8地区の中で最も少ない ・教育文化施設が全体の15%強を占める（中学校、高校、大学等）
商業	<ul style="list-style-type: none"> ・商店数83、従業者数540人（H16）で商店数は減少傾向だが、従業者数は8地区中で当地区のみの増加傾向 ・他地区と比べると商店数、従業者数ともに最も少ない
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・道路率は16.2%で、世田谷区平均（16.9%）よりやや低い ・地区内には幅員4m未満道路が多く分布しており、細街路率は区平均より高め
公園・みどり	<ul style="list-style-type: none"> ・公園率は0.57%、1人当たり公園面積は0.27㎡/人であり、地区内に公園は3箇所あるが、南西部に集中 ・緑被率は24.1%で、区平均（20.5%）より高め
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・第一順位避難所（松沢中学校等）は地区の南東方向にあり、広域避難所（日大文理学部一帯）は同じく南東方向にある
公共公益施設	<ul style="list-style-type: none"> ・地区東側から南側にかけて、中学校、高等学校、大学等が連なっている ・教育施設以外の公共施設は少ない
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農地等が見られる程度だが、地区の南側に八幡神社がある

■地区の交通特性

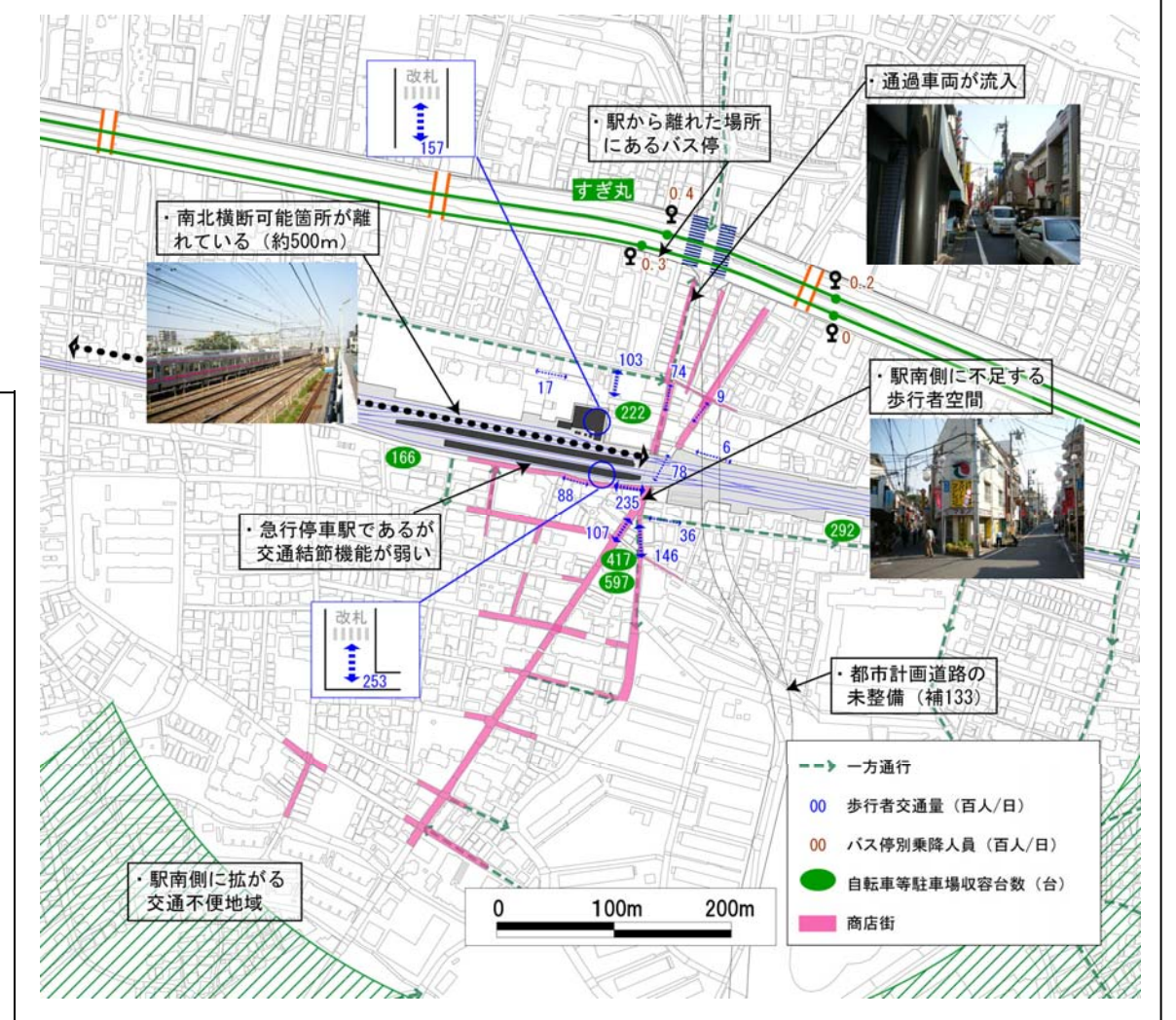
乗降客数	・37,265人（H20） 増加傾向 / 快速・急行停車駅
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス0.9 徒歩0.1 自家用0.6 徒歩83.9 自転車14.5 ・徒歩は千歳烏山について少なく、自家用・自転車は多め
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・北：1系統、23本/日 南：0系統、0本/日 ※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数） ・甲州街道沿いに循環バス（すぎ丸）が通るのみで南にはない
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場台数：1,694台 放置自転車数76台（H20） ・整備台数は千歳烏山について多い

■地区の交通現況と問題点

- ◇バス乗り場が駅から離れている
- ◇タクシー・一般車の寄り付きスペースがない
- ◇駅前の歩行者の滞留空間が不足している
- ◇歩行者と自動車が錯綜している

■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇急行停車駅としては駅周辺の商業機能が弱い
- ◇駅周辺に公園等が少なく、人々の憩いの空間が不足
- ◇道路率が低く細街路が多くなっており防災性が低い



◆街づくりの考え方（H20年度検討）
交通結節機能を強化し、みどり豊かな周辺住宅地を支える魅力的な地区生活拠点の形成

◆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）

- ・地区のコミュニティの中心となる地区生活拠点の形成
- ・身近な生活を支える近隣商店街地区としての商業活性化
- ・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
- ・商店街としての街並みの連続性確保と道行く人が利用可能な街角広場等の設置

■駅周辺の交通施設整備の方向性

- ① 駅周辺の商店街の賑わいを活かし人々が滞留できる地区コミュニティの中心となる空間の創出
- ② 地区生活拠点として、駅付近は歩行者を優先とした空間づくりをし、自動車交通の進入をできるだけ防ぐ
- ③ 地区内の都市計画道路の整備に合わせ、駅前広場を確保し、公共交通系交通広場の機能を強化する

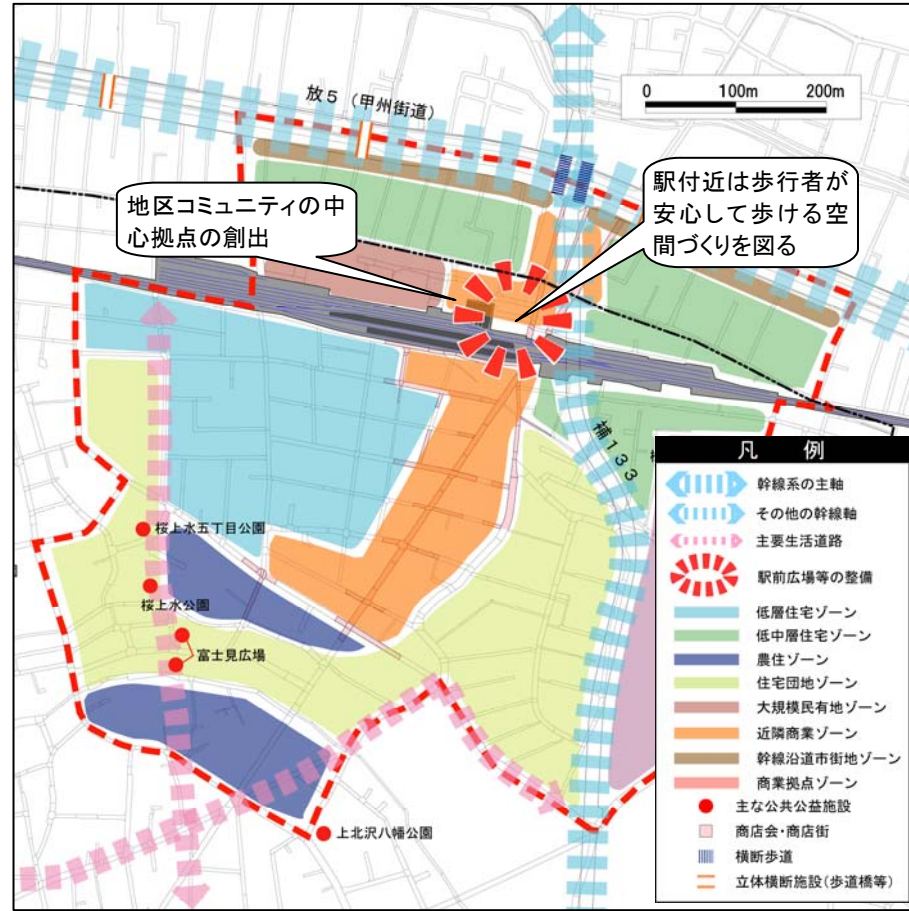
■駅周辺整備の方針

(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 133 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

- ・現在、駅北側には歩行者が通行できる広い空間があるが、交通広場としては運用されていない。当該箇所以外では駅周辺に歩行者溜まりとなる空間がなく、公共交通の結節機能も低いという現状を改善するため、既存の商店街の広がり配慮しつつ、駅と補助 133 号を結び形で、拠点（駅前広場）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。

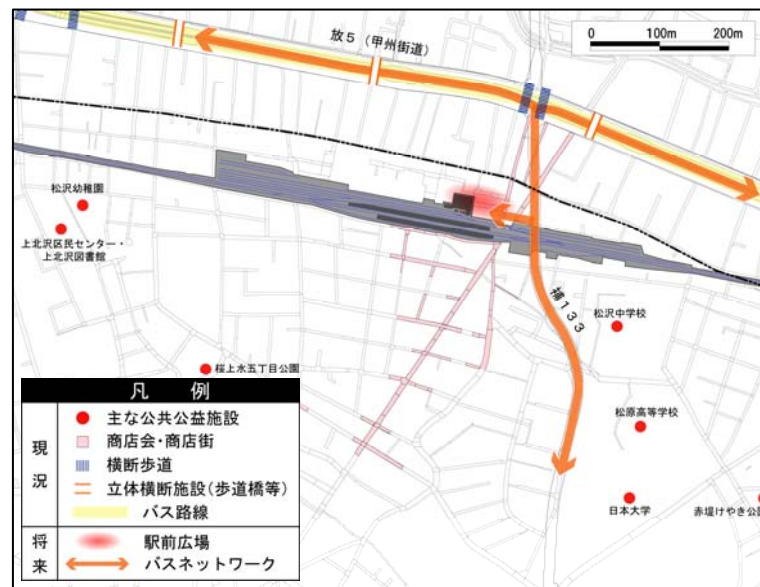


※「京王線沿線街づくり基本方針 (H21.5)」を基に整理

■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。
- ・また、経堂や千歳船橋など南部の拠点とを連絡する路線導入の可能性も考えられ、それらの対応も視野に入れた施設導入を図る。



(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 133 号から駅前広場へ入れて、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。



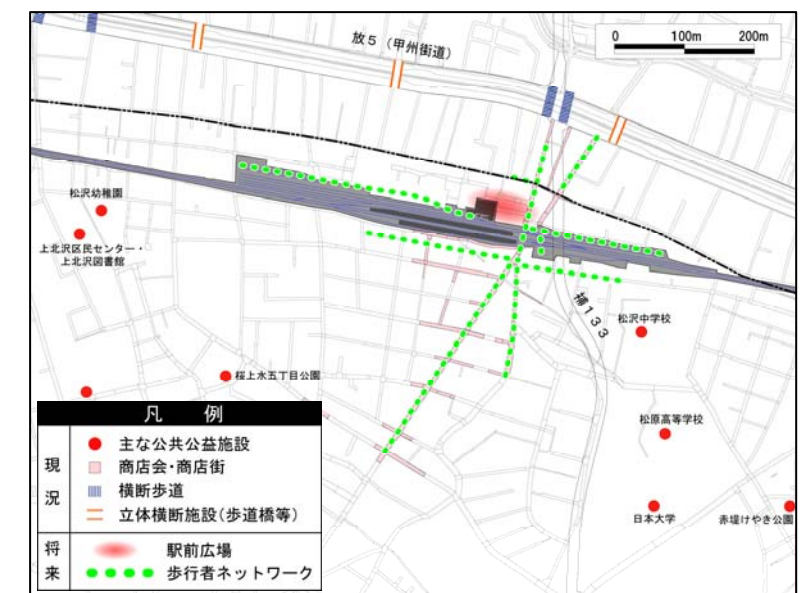
(3)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・駅及び駅周辺へアクセスする自転車の駐車需要に対しては、方向別に対応するものとし、連立事業に伴い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る。
- ・甲州街道、補助 133 号、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。

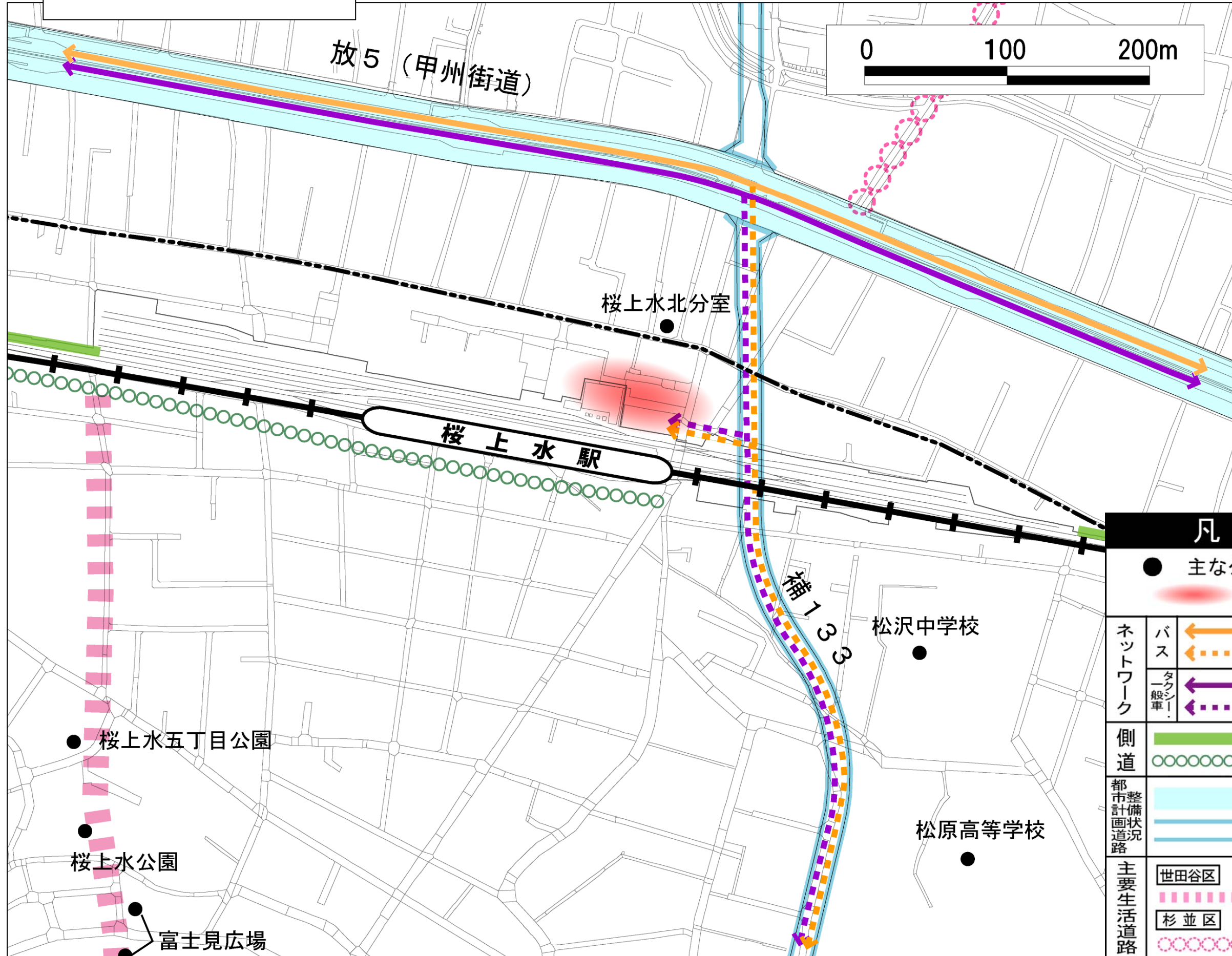


(4)安全・快適な歩行者ネットワーク形成

- ・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。



桜上水駅



凡 例		
●	主な公共公益施設	
■	駅前広場	
バス	←→ (solid orange)	現況
	←→ (dotted orange)	新たに追加
タクシー	←→ (solid purple)	現況
	←→ (dotted purple)	新たに追加
側道	— (solid green)	鉄道附属街路
	○ (dotted green)	付替道路
都市計画道路	— (solid cyan)	整備済み
	— (dashed cyan)	未整備
主要生活道路	■ (dotted pink)	世田谷区 未完成
	○ (dotted pink)	杉並区 今後検討予定
	○ (dotted pink)	今後検討予定