

上北沢駅周辺地区

■地区の概要

人口 ・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・14,294人、8,350世帯（H20.1.1） ・人口は微増傾向、世帯は増加傾向 ※上北沢駅周辺地区の人口・世帯数は、上北沢三丁目、上北沢四丁目、及び下高井戸一丁目の合計人数
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺から北側方向に専用商業施設・住商併用建物があり、地区全体の7%強で、他地区に比べてやや多い ・北側には集合住宅、南側には戸建住宅が建ち並び、住宅地が地区全体の75%弱を占め、8地区の中では最も多い
商業	<ul style="list-style-type: none"> ・商店数132、従業者数769人（H16）でどちらも横ばい傾向
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・道路率は16.4%で区平均（16.9%）よりやや低い ・地区南側の戸建住宅地では幅員5m程度の道路が整備されているが、駅周辺や地区の北東側では幅員4m未満道路が多く分布している ・細街路率は極めて高い
公園 ・みどり	<ul style="list-style-type: none"> ・公園率は0.05%、1人当たり公園面積は0.01㎡/人で、ともに8地区の中で最も低く、地区内には南側に公園がひとつあるのみ ・緑被率は18.0%で、区平均（20.5%）より低い
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・第一順位避難所は地区北側、広域避難所は南西方向にあるが、地区外でやや離れている
公共 公益 施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南側には幼稚園に隣接した図書館、北側には小学校に隣接した母子支援施設がある ・地区外だが、地区の西側は都立病院
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、駅前の桜並木がある ・駅南側の住宅市街地は良好な住環境を形成している

■地区の交通特性

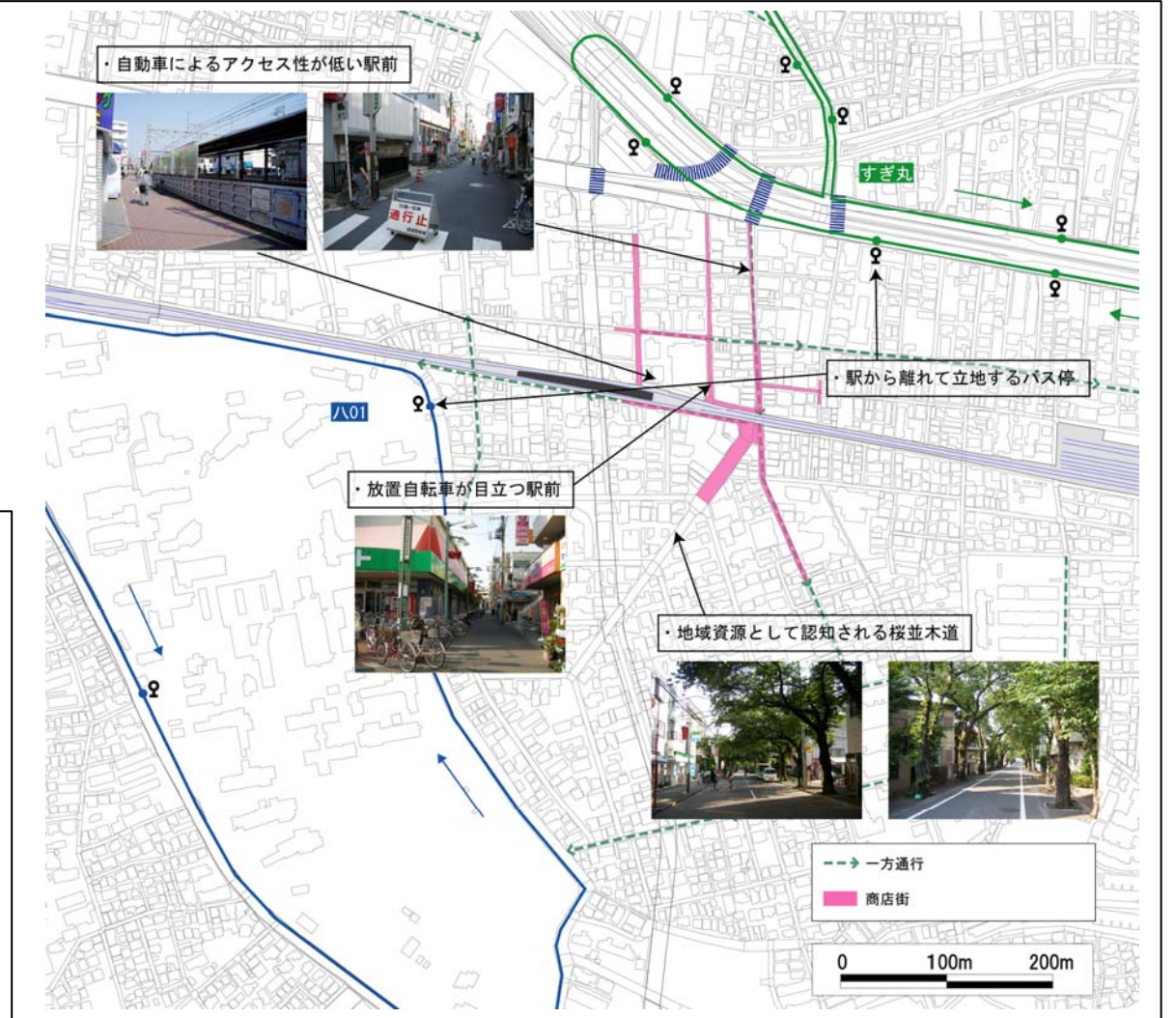
乗降客数	<ul style="list-style-type: none"> ・14,821人（H20） 微減傾向 / 各駅停車駅
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス0.0 タクシー0.0 自家用0.3 徒歩94.2 自転車5.5 ・バス・タクシー利用はまったくなく、ほとんどが徒歩利用
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・北：1系統、23本/日 南：1系統、79本/日 ※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数） ・南北ともに駅前に通るバス路線はない
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場台数：0台 放置自転車数43台（H20） ・地区内に駐輪場はなく、放置するしかない状況になっている

■地区の交通現況と問題点

- ◇駅周辺は細街路が多く、寄り付きスペースがない等、駅への自動車アクセスが悪い
- ◇駅前に歩行者の滞留空間が不足している
- ◇自転車駐輪場が不足している

■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇公園等が不足しており、集い・憩い・安らぐ空間が少ない
- ◇細街路が多く、防災性が低い。



◆街づくりの考え方（H20年度検討）
みどり豊かな街並みと調和する憩いと安らぎの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）

- ・桜並木と低層住宅街の街並みの保全
- ・駅に連絡する車や自転車に対応できる広場、駐輪場の整備
- ・日常生活を支える商業環境の形成
- ・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

- ①地区拠点として、近隣住民が日常的に憩えるオープンスペースの確保
- ②駅への自動車によるアクセス性を向上させつつも、地域資源である桜並木（肋骨道路）を保全し、住宅街への通過交通の流入を防ぐ
- ③緑豊かな低層住宅街としての憩いと安らぎが感じられる歩行者ネットワークの整備
- ④自転車ネットワーク及び駐輪場の整備

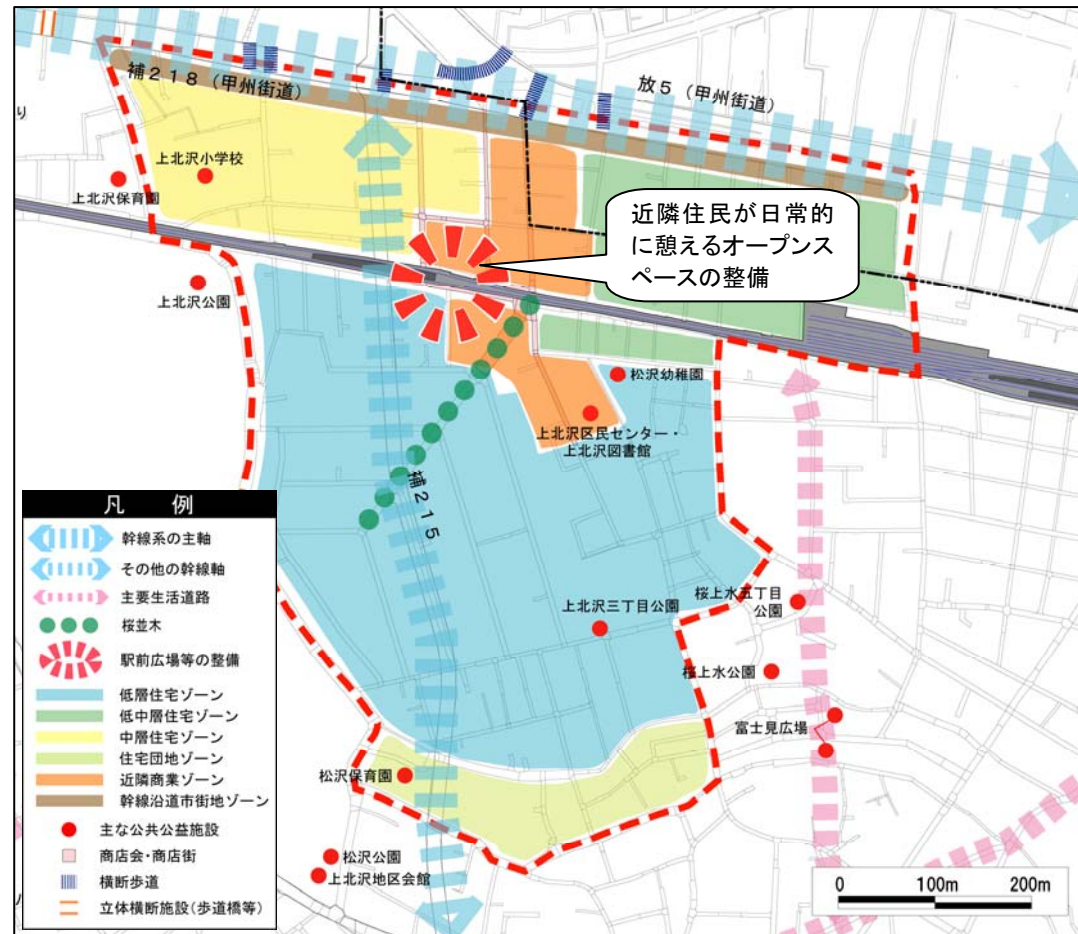
■駅周辺整備の方針

(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。
- ・南北方向の地域間ネットワークを形成する交通軸として、補助 215 号線を位置づける。

(2)生活拠点の形成

- ・歩行者・自転車系広場の整備を目指す上北沢においては、住宅地及び居住を支える商業の中へ近隣住民が日常的に憩えるオープンスペースの整備による、街の顔づくり、コミュニティの中心拠点づくりを検討する。



※「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

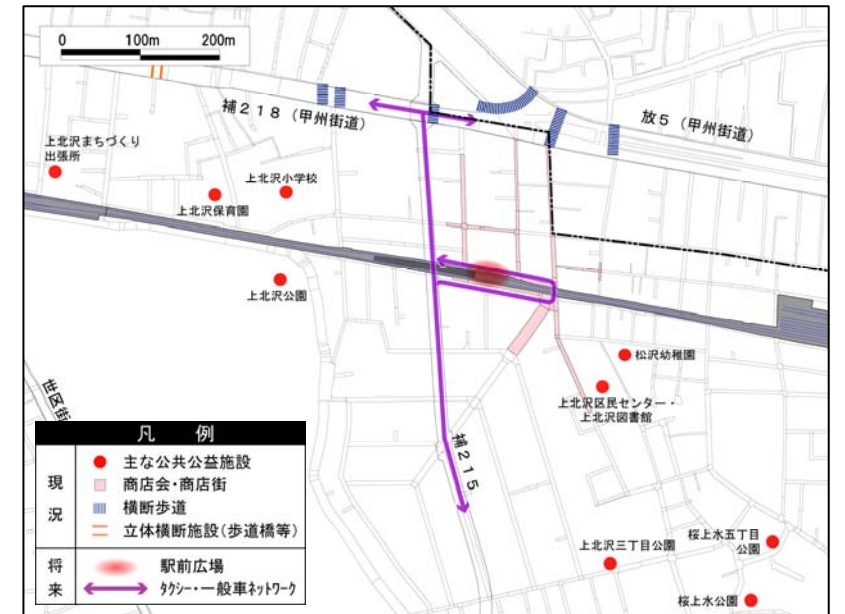
(1)バスネットワーク

- ・最寄りバス停が駅から離れているものの、駅前広場の整備と系統の駅前への引き込みは行わない。



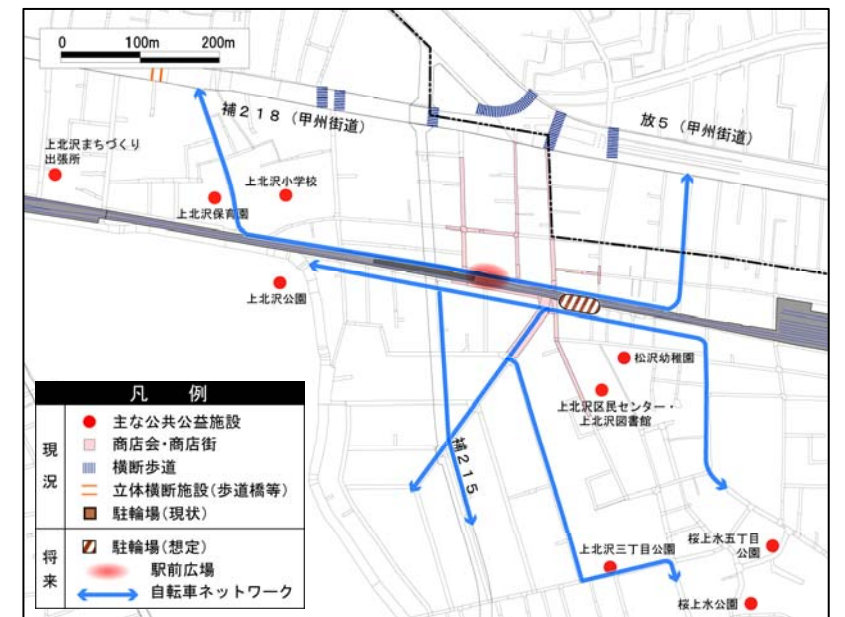
(2)タクシー・自家用車ネットワーク

- ・タクシー・自家用車については、側道と寄り付きを一体的に整備することで、アクセス性を向上。
- ・駅周辺住宅街への自動車の流入を避ける。



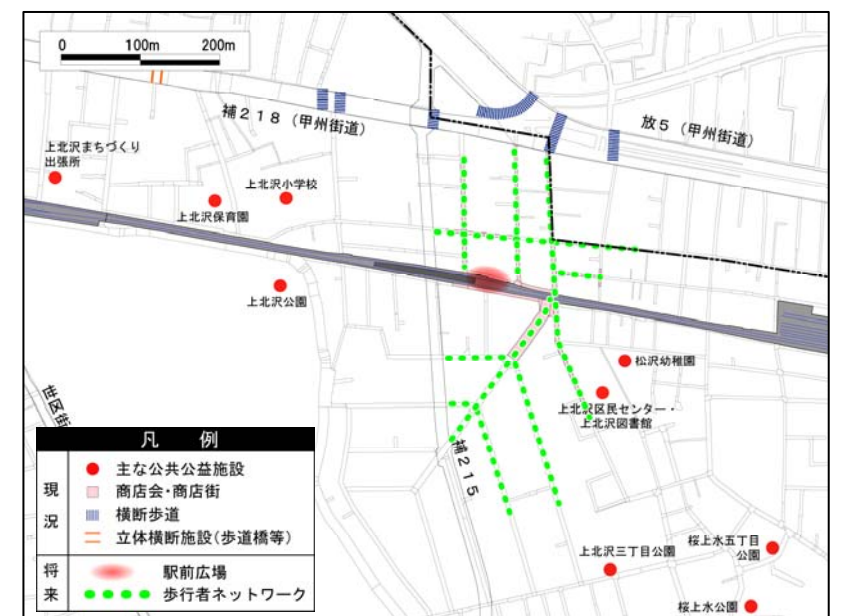
(3)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・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、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。
- ・肋骨通りや側道をメイン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。

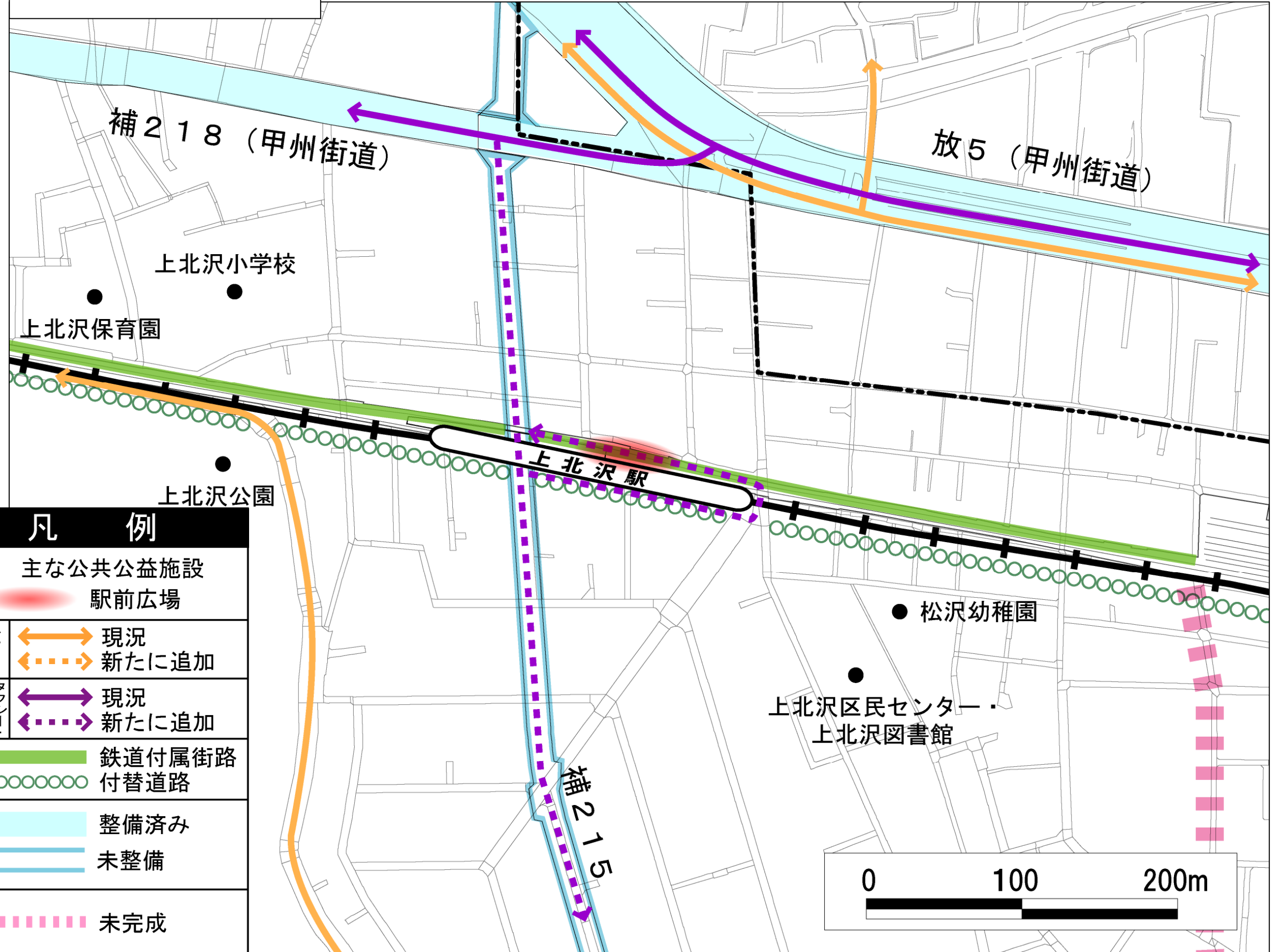


(4)安全・快適な歩行者ネットワーク形成

- ・駅と乗降場、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。



上北沢駅



凡 例

- 主な公共公益施設
- 駅前広場

ネットワーク	バス	↔ (orange)	現況
		↔ (dotted orange)	新たに追加
タクシ	一般車	↔ (purple)	現況
		↔ (dotted purple)	新たに追加
側道		— (green)	鉄道附属街路
		○ (green)	付替道路
都市整備計画状道路		— (cyan)	整備済み
		— (blue)	未整備
生活主要道路		— (pink)	未完成

