

# 芦花公園駅周辺地区

## ■地区の概要

人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・18,866人、10,104世帯（H20.1.1）</li> <li>・人口・世帯ともに増加傾向で、8地区の中で下高井戸について多く、世帯増加率は当地区が最も高い</li> <li>※芦花公園駅周辺地区の人口・世帯数は、南烏山一丁目、南烏山二丁目、南烏山三丁目、粕谷二丁目、及び上高井戸一丁目の合計人数</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を中心として南北には、住商併用建物が見られ、専用商業施設と併せると地区の7%を占める</li> <li>・西側には集合住宅が多く見られ、戸建住宅は南東に集中しており、地区全体の60%弱を占める</li> <li>・自家用車、タクシー広場が駅南側に整備されている。</li> </ul>
商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店数103、従業者数709人（H16）でどちらも減少傾向</li> <li>・商店数は8地区の中で最も減少している</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路率は16.6%で区平均（16.9%）よりやや低い</li> <li>・集合住宅の外周部などでは比較的幅員の道路が整備されているが、戸建住宅地内には幅員4m未満道路も多く分布している</li> <li>・他地区と同様に細街路率が高い</li> </ul>
公園・みどり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園率は0.79%、1人当たり公園面積は0.23㎡/人で、南北併せて5つの公園が地区内に点在している</li> <li>・緑被率は25.5%で、区平均（20.5%）より高い</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第一順位避難所は地区南側、広域避難所は地区外の南東方向にある</li> </ul>
公共公益施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区の東側には保育園、南側には小・中学校があり、在宅介護支援センターが学校に隣接している</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、地区の南側に世田谷文学館がある</li> </ul>

## ■地区の交通特性

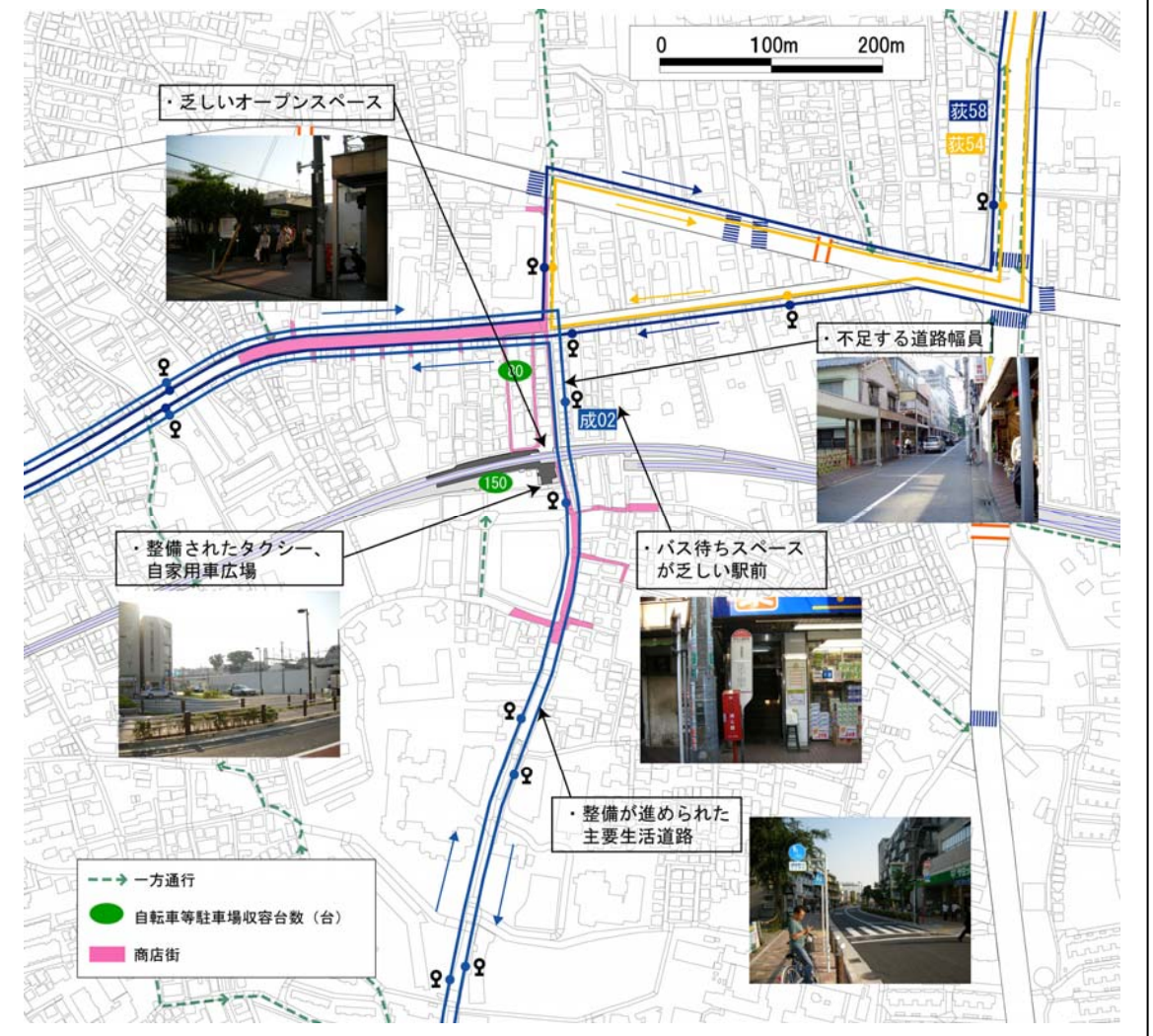
乗降客数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・13,732人（H20） 微増傾向 /各駅停車</li> </ul>
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス4.4 徒歩91.5 自転車3.8</li> <li>・他地区に比べてバス利用が多く、自転車が少なめ</li> </ul>
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北：2系統、160本/日 南：1系統、11本/日</li> <li>※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数）</li> <li>・駅北側に比べ南側は少ない</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場台数：230台 放置自転車数3台（H20）</li> <li>・整備台数は代田橋について少なく、放置自転車は最も少ない</li> </ul>

## ■地区の交通現況と問題点

- ◇駅南側では、千歳通りの整備が進められているが、駅北側では整備が進んでおらず、良質な歩行環境が確保できていない
- ◇バス停は駅近傍に確保されているものの、バス待ちスペースが乏しい
- ◇駅前の歩行者の滞留空間が不足している

## ■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇商業機能の衰退が著しい
- ◇駅北側では駅前及びその周辺市街地が密集しており、広がりがない
- ◇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）  
 芦花公園や世田谷文学館への玄関口として、みどりと賑わいを感じる魅力的な街並み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）

- ・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
- ・すべての人々に優しく配慮した歩行者空間の整備
- ・歩行者ネットワーク道路を軸とした小公園群の整備
- ・蘆花恒春園、文学館とのネットワーク化

■駅周辺の交通施設整備の方向性

- ①タクシー・自家用車広場は既存施設を活かしつつ、街の顔としての歩行者のたまり空間を駅北側に創出することによって北側商店街にも賑わいを波及
- ②蘆花恒春園や世田谷文学館との繋がりを意識した歩行者・自転車ネットワークの形成
- ③千歳通りの整備にあわせた、バス待ち空間や歩道区間の整備等、歩いて暮らせる空間づくり

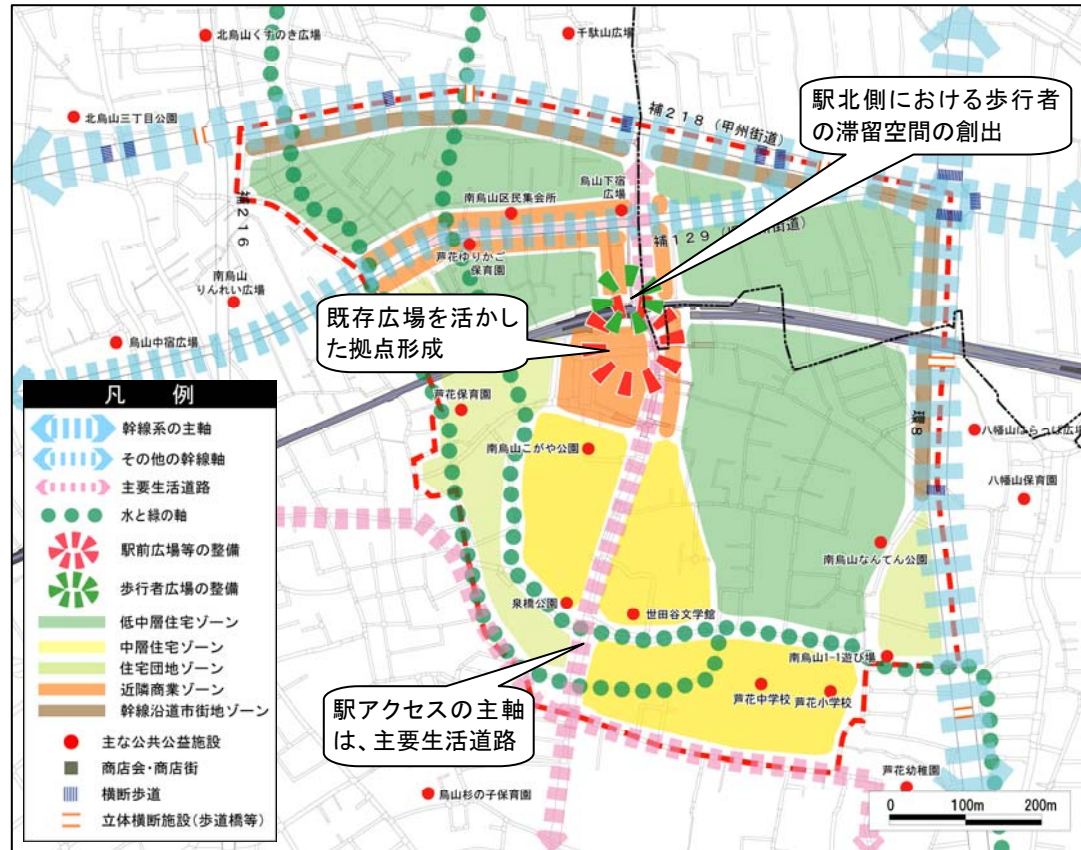
## ■駅周辺整備の方針

### (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、環状8号線を位置づける。
- ・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、千歳通り（主要生活道路）を位置づける。

### (2)生活拠点の形成

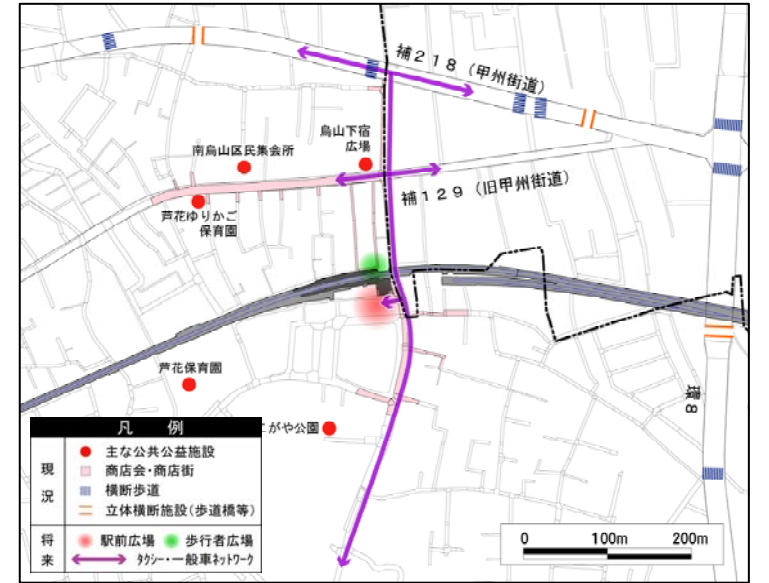
- ・駅南側では、団地の建て替え等により、一定の基盤整備が進み、大規模店舗も立地しているが、駅北側の商店街付近はやや密集した市街地となっているため、北側においても歩行者の滞留空間の確保を検討する。
- ・団地建て替えにあわせて、タクシー・自家用車の広場が整備されており、駅を経由する路線バスの乗降スペースの一体的整備による乗換利便性の向上を検討する。



※「京王線沿線街づくり基本方針（H21.5）」を基に整理

### (2)タクシー・自家用車ネットワーク

- ・タクシー・自家用車による駅アクセスは、幹線系の交通軸及び主要生活道路によるものとし、商店街や住宅街への通過交通の流入を避ける。



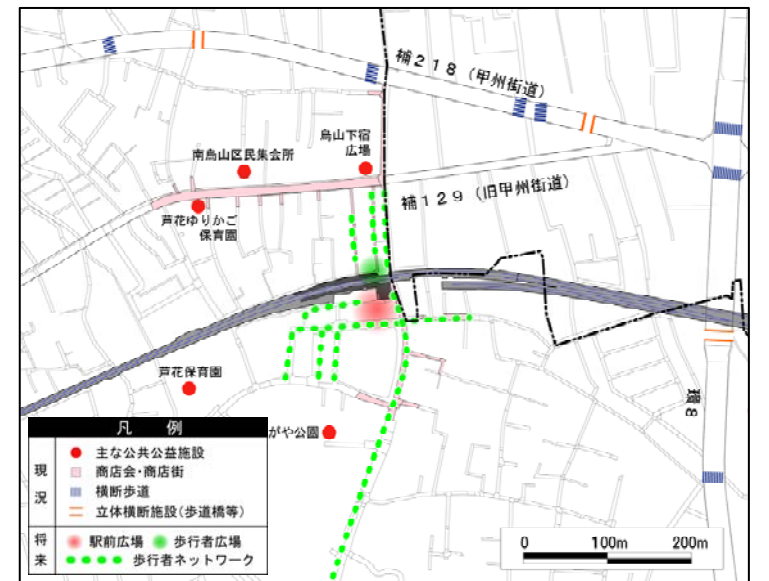
### (3)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・駅及び駅周辺へアクセスする自転車の駐車需要に対し、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。（現在駅南側に駐輪場が整備されているものの、連立事業により鉄道敷地になると考えられる）
- ・幹線系の交通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

- ・駅やバス乗り場、駅周辺施設（芦花公園、文学館を含む）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。



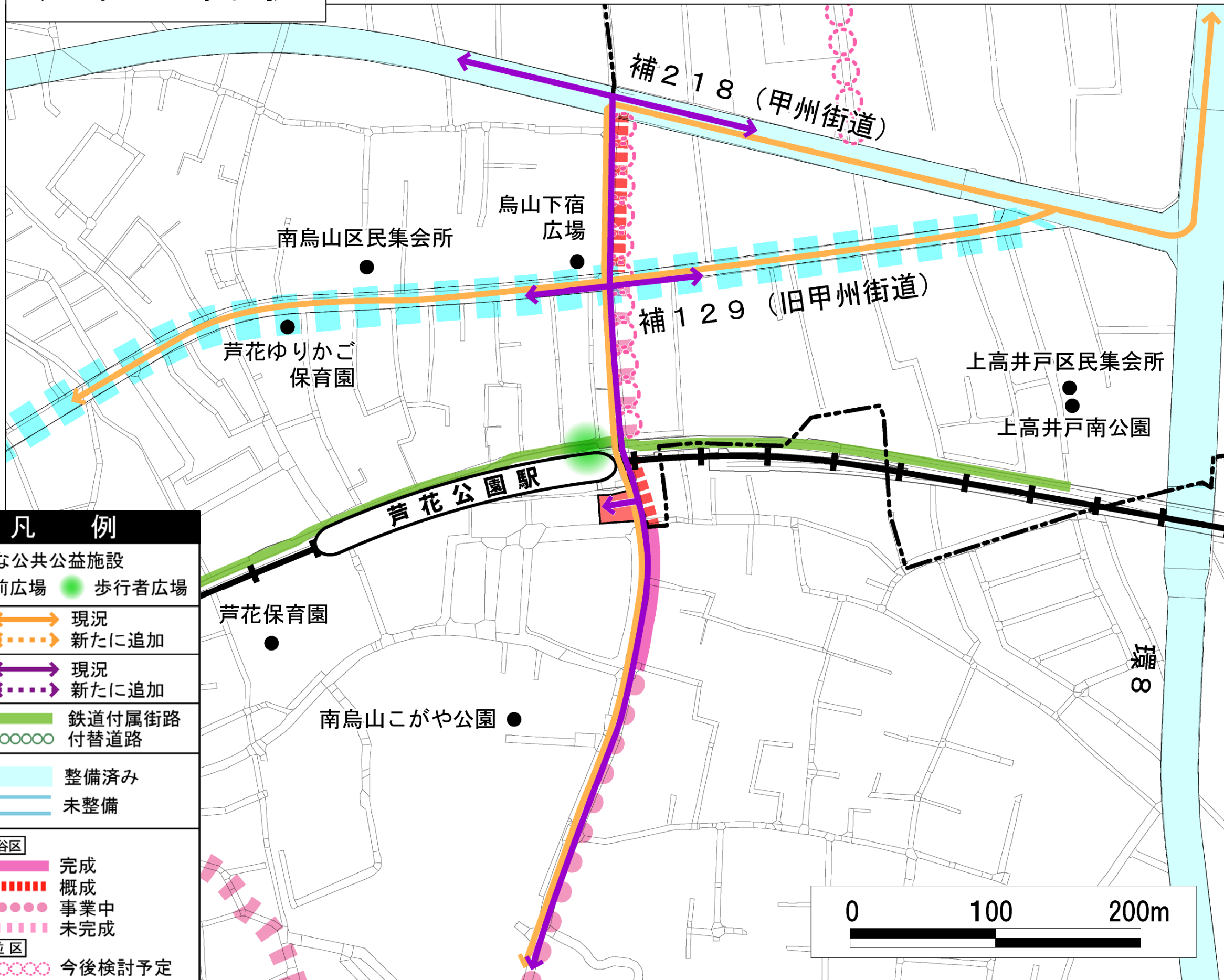
## ■交通結節機能の配置・ネットワークの考え方

### (1)バスネットワークの集約・強化

- ・荻窪から芦花公園入口で折り返している系統は、道路上での時間調整などが見られるため、千歳烏山駅まで延伸し、駅前広場を起終点とすることも考えられる。
- ・千歳通りを経由し、駅に乗り入れるバス路線（成02）については、バス待ちスペースを整備しつつ、駅近傍での乗降機能を保持する。



# 芦花公園駅



凡 例		
●	主な公共公益施設	
■	駅前広場	
●	歩行者広場	
ネットワーク	バス ←→ (solid orange) ←→ (dotted orange)	現況 新たに追加
	タクシー ←→ (solid purple) ←→ (dotted purple)	現況 新たに追加
側道	— (solid green) ○ (dotted green)	鉄道附属街路 付替道路
	— (solid cyan) — (dotted cyan)	整備済み 未整備
主要生活道路	— (solid pink) — (dotted red) — (dotted pink) — (dotted light pink)	世田谷区 完成 概成 事業中 未完成
	○ (dotted pink)	杉並区 今後検討予定