

千歳烏山駅周辺地区

■地区の概要

人口 ・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・16,480人、9,884世帯（H20.1.1） ・人口は微減傾向、世帯は微増傾向 ・人口に減少傾向がみられるのは8地区中、本地区のみ <p>※千歳烏山駅周辺地区の人口・世帯数は、南烏山二丁目、南烏山四丁目、南烏山五丁目、南烏山六丁目、及び上祖師谷一丁目の合計人数</p>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心として南北には、専用商業施設、住商併用建物が多く、地区全体の15%強を占め、8地区の中で最も高い ・地区東側や旧甲州街道北側に、戸建住宅や集合住宅を主体とした住宅地が形成され、地区全体の6割弱を占めるが、他地区より少なめ
商業	<ul style="list-style-type: none"> ・商店数234、従業者数1,474人（H16）でどちらも減少傾向 ・どちらも8地区の中では最大
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・道路率は17.5%で、代田橋駅周辺地区について区平均（16.9%）より高いが、駅南北をつなぐ道路は限られ最も幅員のある南北軸は商店街となっている ・駅周辺を中心に幅員4m未満道路が多く、他地区と同様に細街路率がやや高い
公園 ・みどり	<ul style="list-style-type: none"> ・公園率は0.82%だが、公園があるのは旧甲州街道以北、駅南のバス通り以南となり駅周辺にはない。 ・一方で駅付近には烏山区民センターに隣接する広場がある ・1人当たり公園面積は0.24㎡/人で、8地区の中では平均的 ・緑被率は18.4%で、区平均（20.5%）より低め
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・第一順位避難所は地区北側で、広域避難所（芦花公園等）は地区の南東方向となる
公共 公益 施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅近くに区民センター、図書館等の入る公共施設が立地し広場が隣接 ・地区北側に小・中学校、西側に高校がある ・駅東側には総合病院が立地。
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、東側に烏山神社がある

■地区の交通特性

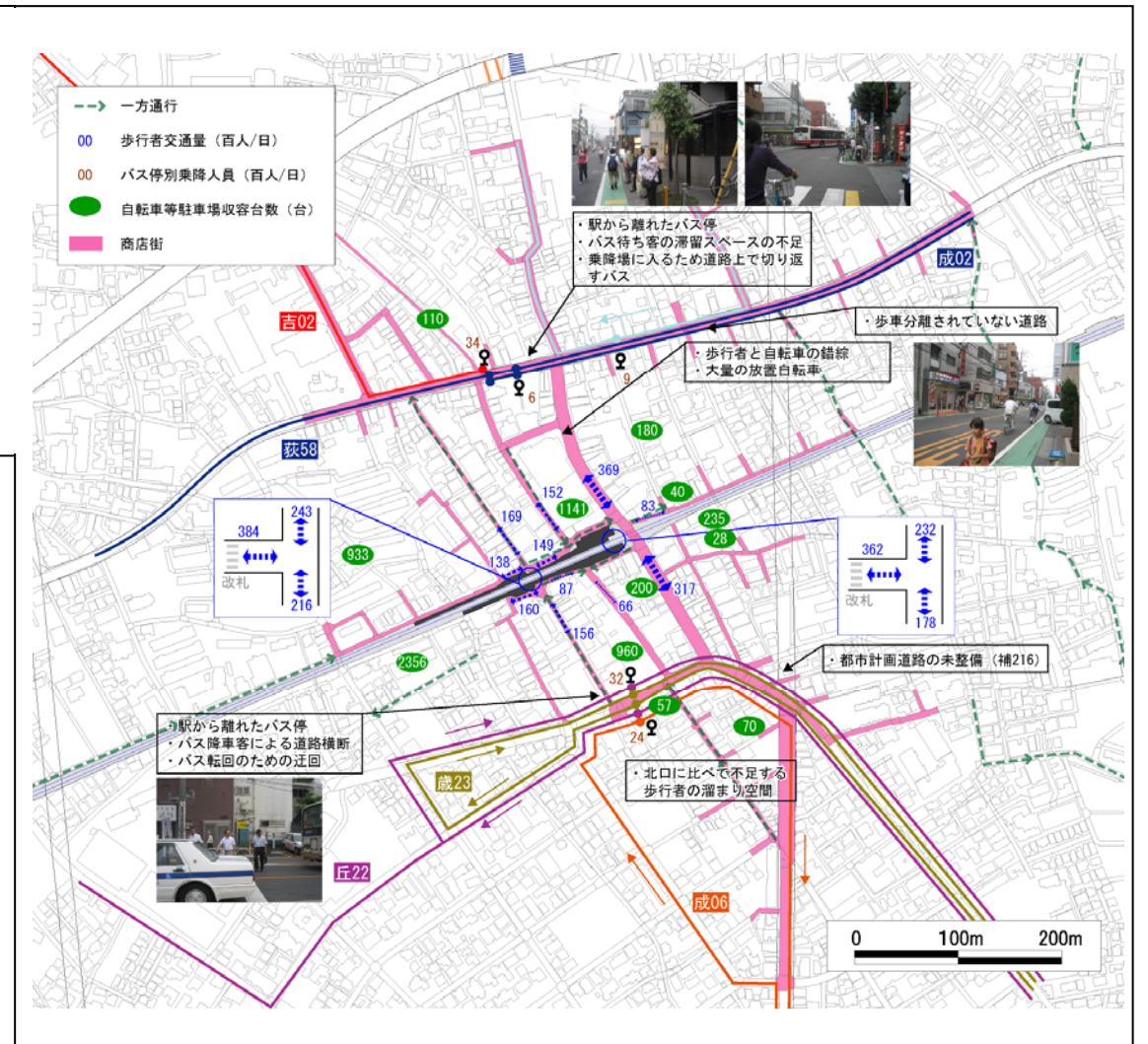
乗降客数	・75,287人（H20） 増加傾向 / 急行停車駅
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス10.2 徒歩0.5 自家用1.4 徒歩69.5 自転車18.4 ・他地区に比べバス、自家用車、自転車が少なく徒歩が少なめ
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・北：4系統、256本/日 南：3系統、336本/日 ※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数） ・系統数、運行本数とも8地区の中で最大
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場台数：6,388台 放置自転車数288台（H20） ・整備台数、放置台数とも8地区中、最大

■地区の交通現況と問題点

- ◇バス停などが駅から離れており、結節機能が分散している
- ◇旧甲州街道は歩車分離がされておらずバス乗降が危険な状態である
- ◇歩行者と自動車等の動線が錯綜している
- ◇駐輪施設が不足している

■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇商店街による商業集積が他地区より多いが、商店数・従業者数ともに減少傾向である
- ◇駅近傍のオープンスペースは、駅北側のみで駅南側は不足している



◆街づくりの考え方（H20年度検討）
 地域資産を活かし広域な生活圏における多様なニーズに応え、活気と賑わいのあ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）
 ・地域の魅力と個性をはぐくむ地域生活拠点の形成（都市の顔となる駅前地区の魅力づくり）
 ・商店街・駅に集中する車や自転車に対応できる広場、駐輪場の整備
 ・魅力ある施設と街並みの形成
 ・快適で、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現在の商業集積の賑わいを活かしつつ、新たな拠点作りを図る
- 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駅付近は歩行者を優先とした空間づくりをし、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

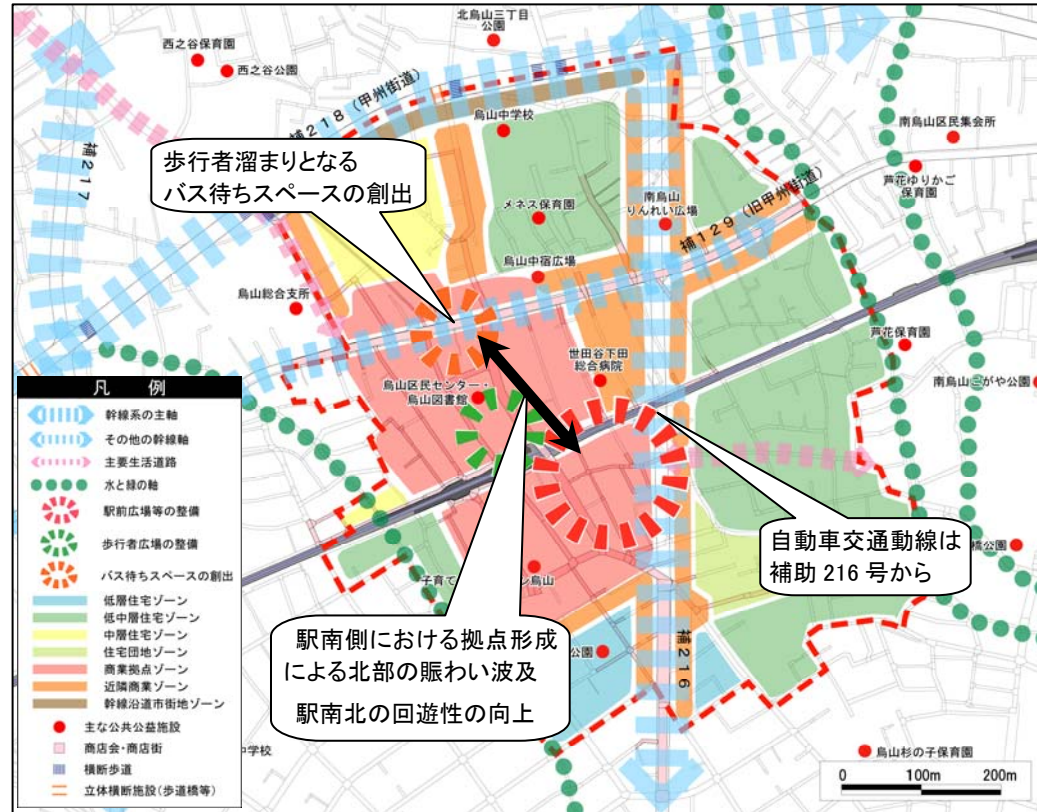
■駅周辺整備の方針

(1)骨格形成

- ・都市間を連絡する幹線系の主軸として、甲州街道を位置づける。
- ・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。
- ・地区及び区全体の南北地域間を結ぶ主要生活交通軸として、補助 216 号を位置づける。
- ・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 217 号を位置づける。

(2)生活拠点の形成

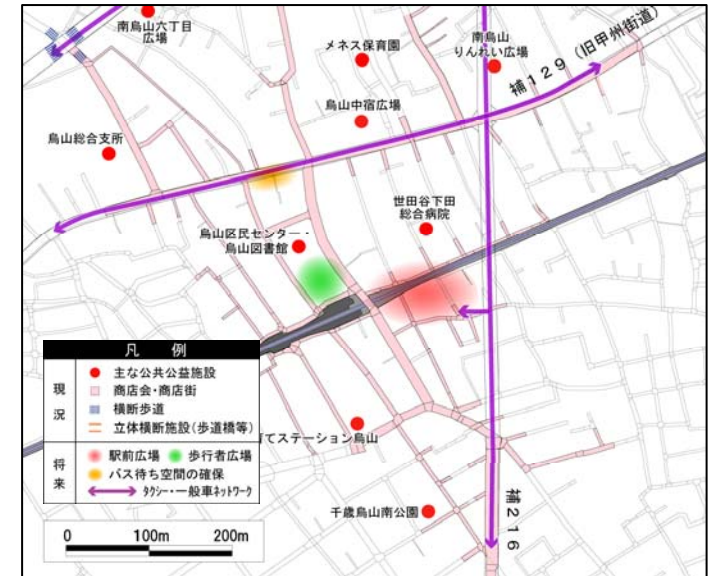
- ・現在の商店街の賑わいは北側が中心となっており、連立事業を契機に、南側へも賑わいを波及させ、さらなる魅力づくりを図るべく、駅と補助 216 号を結ぶ形で、拠点（駅前広場）整備を図る。
- ・駅付近は歩行者による賑わいを最優先に考え、自動車交通動線は駅付近には入れないものとし、南北の歩行者の回遊を誘発する仕組みづくりを検討する。
- ・南側に拠点施設整備として駅前広場整備と合わせた隣接街区整備を図る。
- ・北側の旧甲州街道沿いに、バス利用者の滞留スペースとしての歩行者広場を確保することで、北方向の動線を維持する。



※「京王線沿線街づくり基本方針（H21.5）」を基に整理

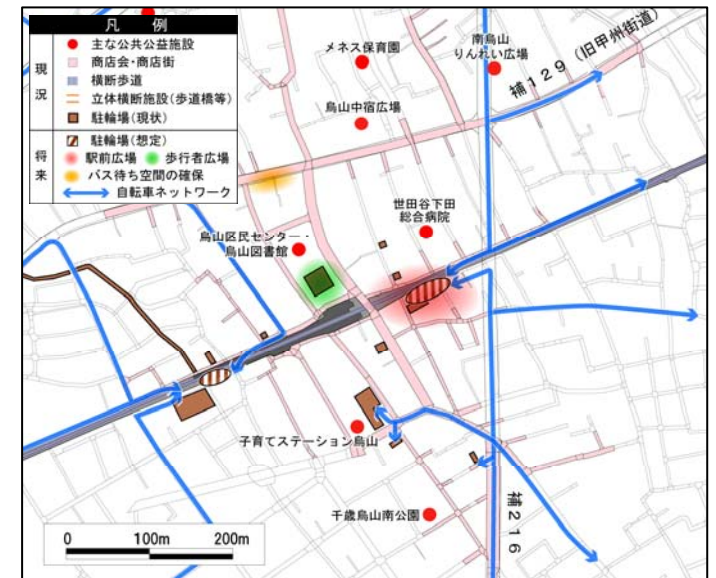
(2)タクシー・一般車交通による駅アクセス性の向上

- ・現在旧甲州街道や商店街で乗降しているタクシーや一般車による駅利用者は、補助 216 号から駅前広場へ車両を誘導して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

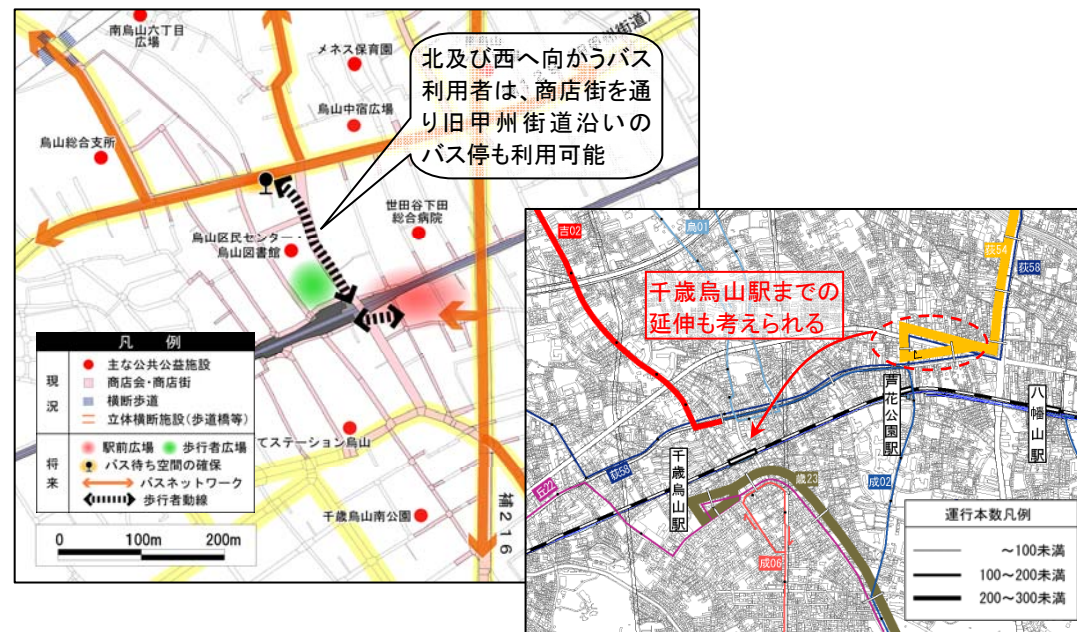
- ・駅及び駅周辺へアクセスする自転車の駐車需要に対しては、方向別に対応するものとし、鉄道立体化後の空間を活用した駐輪場の確保を求めていく。
- ・幹線系の主軸と主要生活道路を基本としたネットワークの形成を検討する。
- ・既存商店街における通過交通の流入を極力避けた動線を検討する。



■交通結節機能の配置・ネットワークの考え方

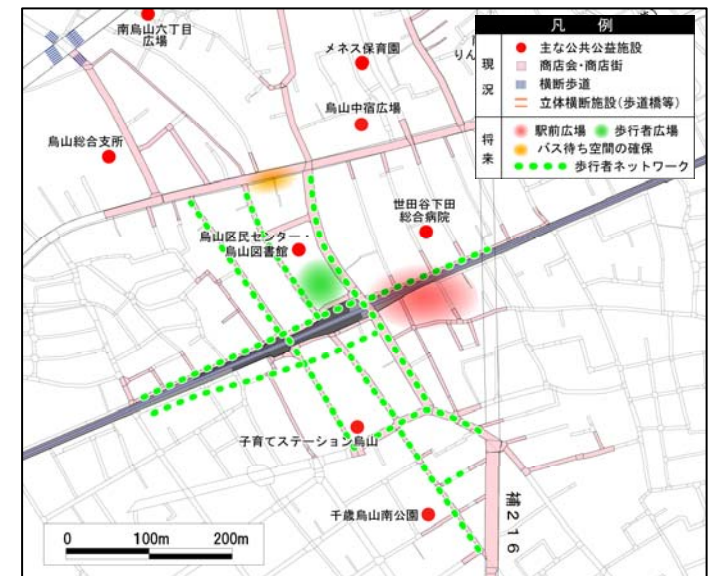
(1)バスネットワークの集約・強化

- ・現在、駅北側と南側に分かれている系統は基本的にすべて駅前広場に集約する。
- ・利便性及び商業活力の維持の観点から、「吉 02・荻 58」の北及び西へ向かう路線については、旧甲州街道沿いに乗降機能を確保（バス待ちスペースを確保）する。
- ・荻窪から芦花公園駅入口で折り返している系統を千歳烏山駅まで延伸することも考えられ、このような将来の需要を見越した施設規模の確保が望まれる。

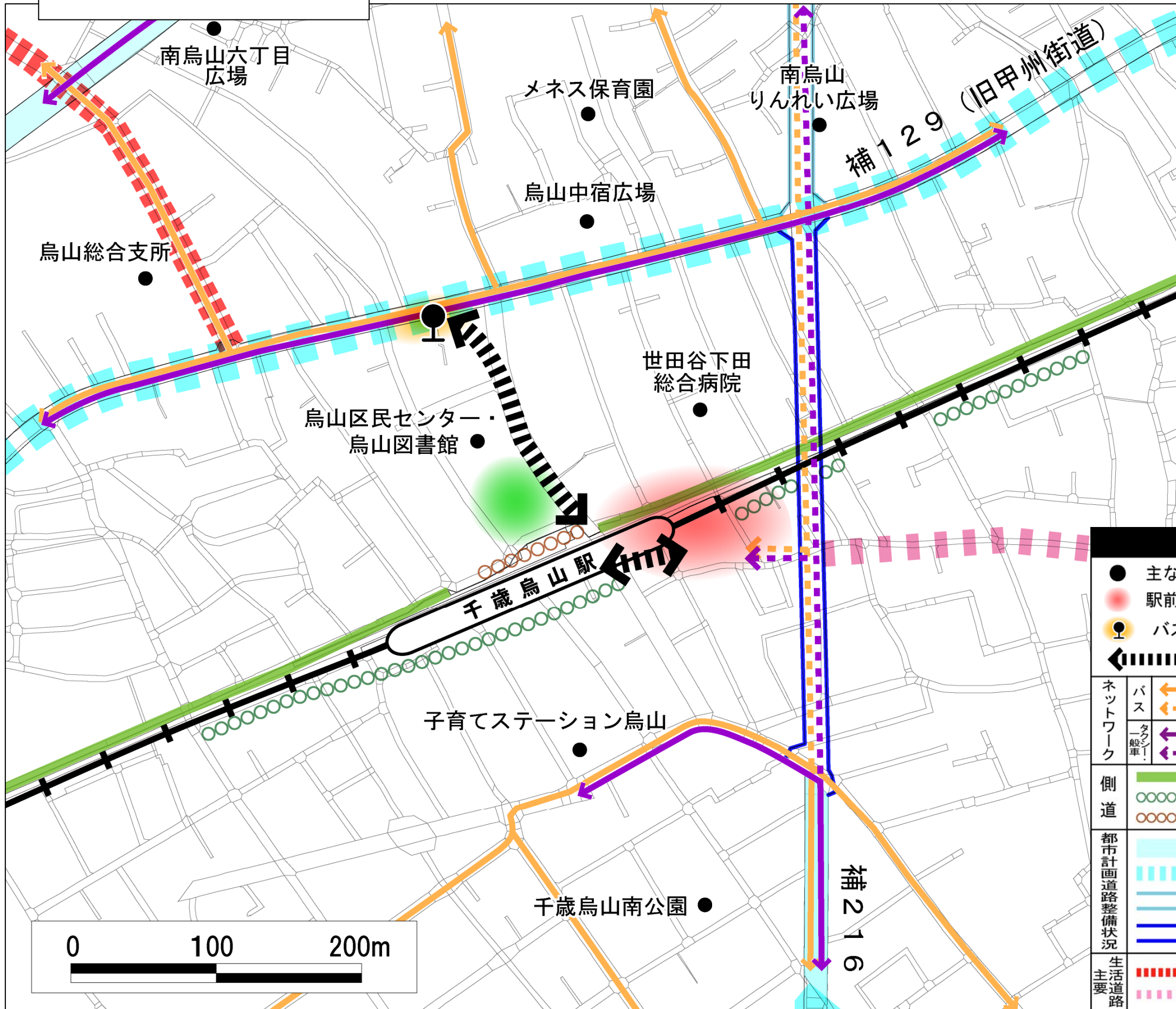


(4)安全・快適な歩行者ネットワーク形成

- ・駅と駅前広場、バス乗り場、駅周辺の公共施設への安全、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。



千歳烏山駅



凡例

●	主な公共公益施設
● (赤)	駅前広場
● (緑)	歩行者広場
● (バス)	バス待ち空間の確保
◀ (黒) ▶ (黒)	歩行者動線の確保
バス	<ul style="list-style-type: none"> ← (オレンジ) ← (点線)
ネットワ-ク	<ul style="list-style-type: none"> ← (紫) ← (点線)
側道	<ul style="list-style-type: none"> — (緑) ○ (緑) ○ (オレンジ)
都市計画道路整備状況	<ul style="list-style-type: none"> — (水色) — (点線) — (青) — (黒) — (赤)
生活道路	<ul style="list-style-type: none"> — (赤) — (点線)