

# 明大前駅周辺地区

## ■地区の概要

|            |   |
|------------|---|
| 人口<br>・世帯  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・15,668人、9,359世帯（H20.1.1）</li> <li>・人口は横ばい、世帯は増加傾向</li> </ul> <p>※明大前駅周辺地区の人口・世帯数は、松原一丁目、松原二丁目、及び松原五丁目の合計人数</p>  |
| 土地利用       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・教育文化施設が多く地区全体の1割を占める。</li> <li>・駅を中心に、専用商業施設、住商併用建物の集中がみられるが割合は地区全体の5%強と8地区の中で低い方</li> <li>・全体的に戸建住宅や集合住宅を主体とした住宅地となっていて、地区全体の約7割と多くを占め、上北沢駅周辺地区や下高井戸駅周辺地区と同程度</li> </ul> |
| 商業         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・商店数138、従業者数667人（H16）でどちらも減少傾向</li> <li>・8地区の中では5番目とやや少ない</li> </ul> <p>（参考：下北沢や自由が丘など乗降及び乗換客数が同じぐらいの結節駅と比較しても周辺商業集積が少ない）</p>  |
| 道路         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路率は16.7%で、区平均（16.9%）と同程度だが、駅南北をつなぐ道路は限られている上、幅員4m未満道路が多く、他地区と同様に細街路率が高い</li> </ul>   |
| 公園<br>・みどり | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園率は0.23%と極めて低く、地区全体にわたり公園・緑地が少ない。1人当たり公園面積は0.09㎡/人で、8地区の中でも低い水準。</li> <li>・緑被率についても16.9%と区平均（20.5%）より低い</li> </ul>   |
| 防災         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一順位避難所は地区南の小学校、広域避難所は地区北の明治大学</li> </ul>   |
| 公共<br>公益施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内及び周辺には大学や高校など教育施設が多く分布しているものの、そのほかの公共施設が少ない</li> </ul>   |
| 地域<br>資源等  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区南部などに寺社などの歴史・緑の地域資源があるが、駅近くには特になし</li> </ul>  |

## ■地区の交通特性

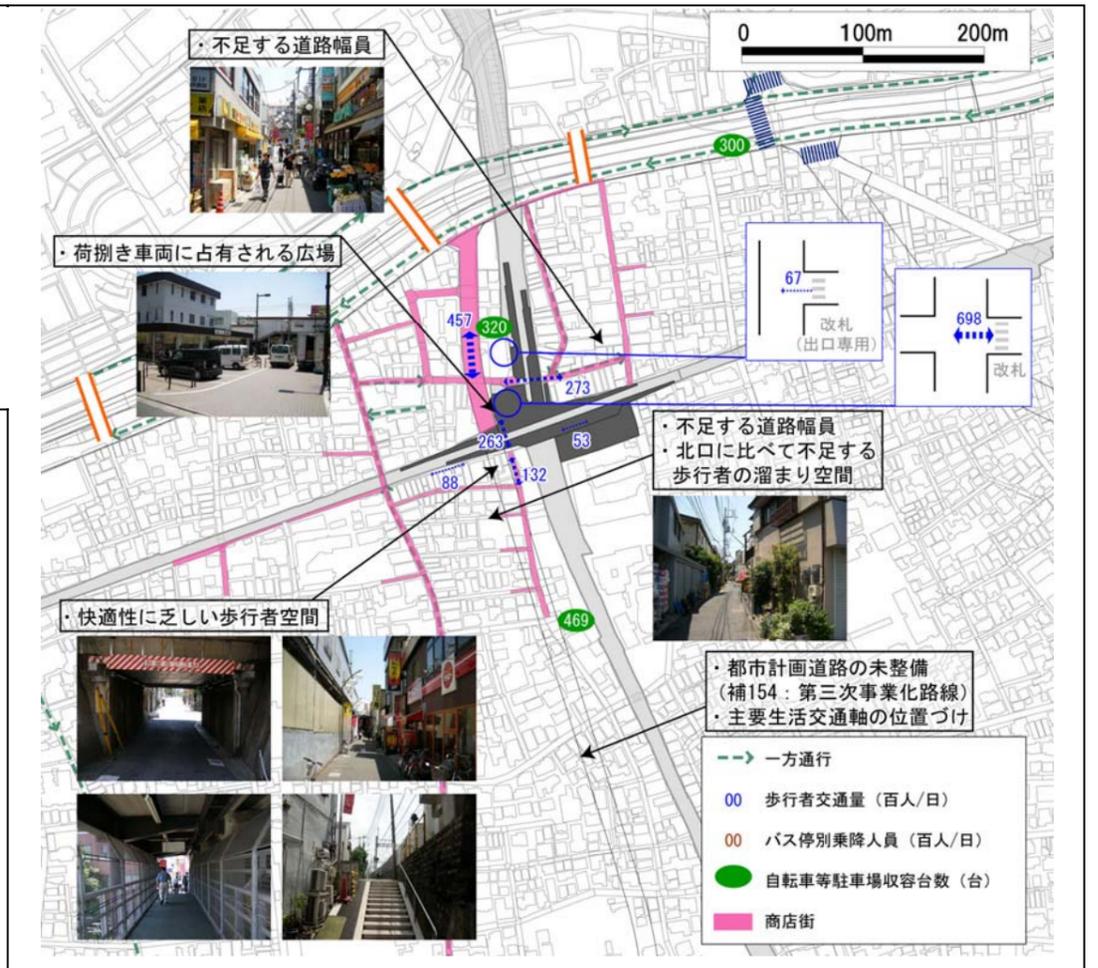
|               |  |
|---------------|--|
| 乗降客数          | ・82,550人（H20） 増加傾向 / 特急停車駅   |
| 端末交通手段別構成比(%) | ・バス0.2 徒歩0.3 自家用0.6 徒歩95 自転車3.9<br>代田橋駅地区と同様に圧倒的に徒歩利用  |
| バスの状況         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・北：230m離れた地点にバス停あり（1系統20本/日、対象には含めず） 南：なし</li> <li>※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数）</li> </ul> |
| 自転車           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場台数：1,089台 放置自転車数79台（H20）</li> <li>・整備台数、放置台数とも8地区中4番目</li> </ul>                      |

## ■地区の交通現況と問題点

- ◇駅前には荷捌き車両専用となっており、車両によるアクセス利便性が低い。
- ◇駅周辺の歩行者空間の快適性が乏しい
- ◇駐輪施設が駅から離れている

## ■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇乗降の多い特急停車駅であるが商業集積等が進んでいない。
- ◇文化施設などの公共施設、公園・みどりが不足しており、まちの中で集い・憩い・安らぐ空間が少ない。
- ◇駅近傍は耐火率、道路率が低く防災性が脆弱である。



## ◆街づくりの考え方（H20年度検討）

鉄道乗換駅の拠点性・利便性を活かし、多様な主体が連携した賑わい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）

- ・駅周辺の商業機能等の充実した環境の良い地域生活拠点の形成
- ・交通結節点としての拠点性を活かし、活気ある良好な商業環境の形成
- ・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
- ・学校施設立地を背景とした若さのある街づくりと高齢者にも住みよいやさしい街づくり

## ■駅周辺の交通施設整備の方向性

- ①交通結節機能の強化と合わせた新たな拠点作りにより地域生活拠点としての機能を強化（商業機能、大学立地を活かした文化機能など）
- ②都市計画道路の整備により、駅周辺地区の地区内の幹線軸を確保し、公共交通系車両の駅へのアクセス性を高めるとともに、駅周辺一帯は歩行者を優先とした空間づくりを行って通過交通の住宅市街地への流入を防ぐ
- ③市街地の防災性の向上、駅前の特徴ある顔づくりのため、駅付近における緑地・憩いのスペースを確保
- 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

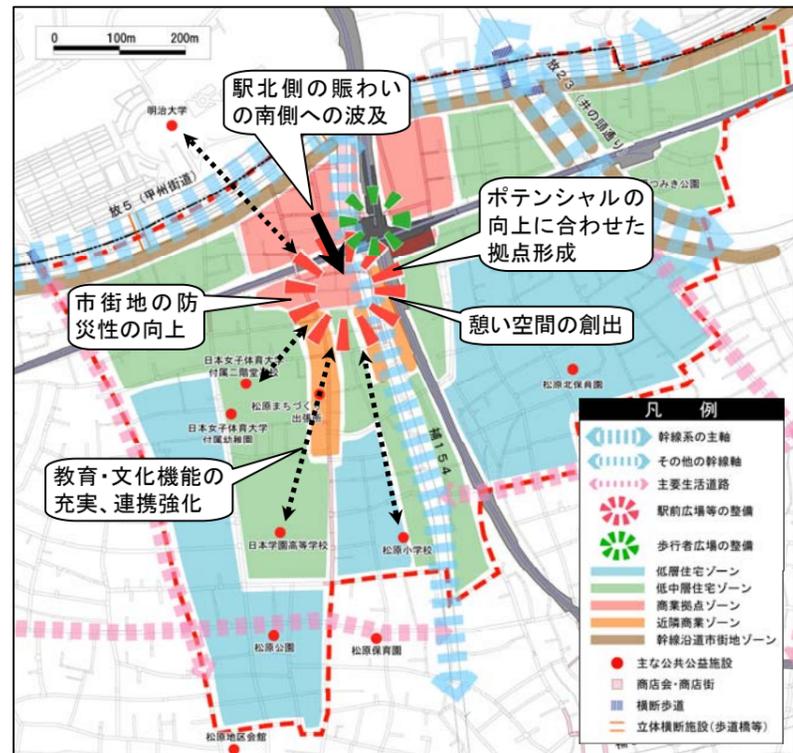
## ■駅周辺整備の方針

### (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、放射 23 号を位置づける。
- ・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 154 号を位置づける。

### (2)生活拠点の形成

- ・連立事業に伴う鉄道機能の強化により、明大前駅の交通結節点としての役割のさらなる向上が期待されることから、これに応える拠点形成を図る。
- ・拠点的功能の充実にあたっては、下記事項を踏まえて配置を図る。
  - 駅北側における道路事業等の進捗状況
  - 細街路の多い市街地の防災性の向上
  - 補助 154 号の整備と合わせた整備等
  - 京王線北側市街地は甲州街道までの距離が短く新たな拠点形成のための空間容量が十分に取れない
  - ・また、駅北側における歩行者の賑わいを、連立事業を契機に駅南側へも波及させ、地域生活拠点としての魅力づくりに寄与する拠点（駅前広場）整備を図る。
  - ・地区南部に複数立地する学校とのつながりを意識した公共機能、文化機能の充実を図る。
  - ・駅付近は歩行者による賑わいを優先に考え、自動車交通動線は極力駅付近に入れないようにし、歩行者の回遊を誘発する仕組みづくりを検討する。
  - ・また、補助 154 号と駅前広場及びその周辺については、適宜緑化を図り、当地区に不足する緑空間の確保を図る。

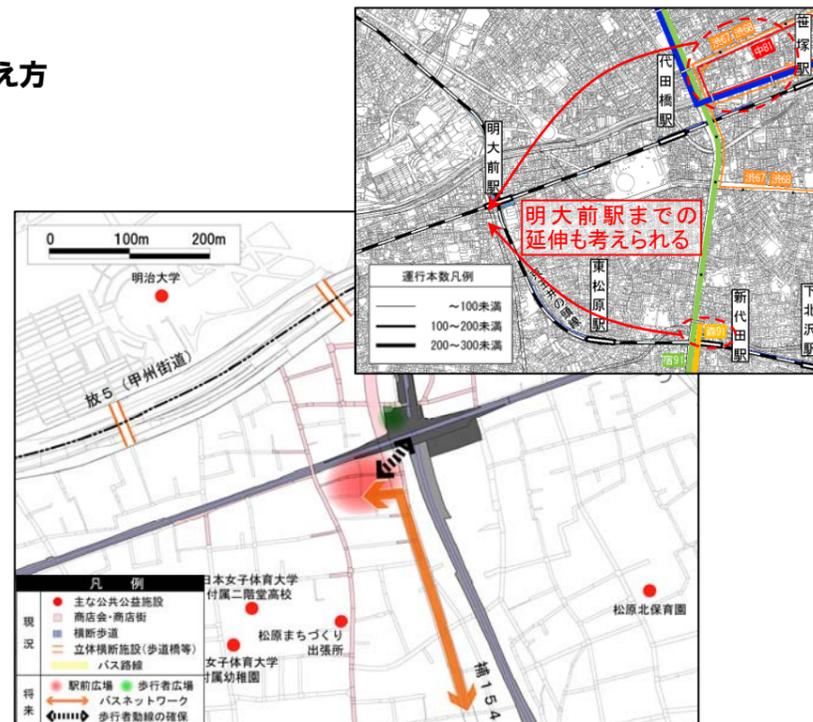


※「京王線沿線街づくり基本方針（H21.5）」を基に整理

## ■交通結節機能の配置・ネットワークの考え方

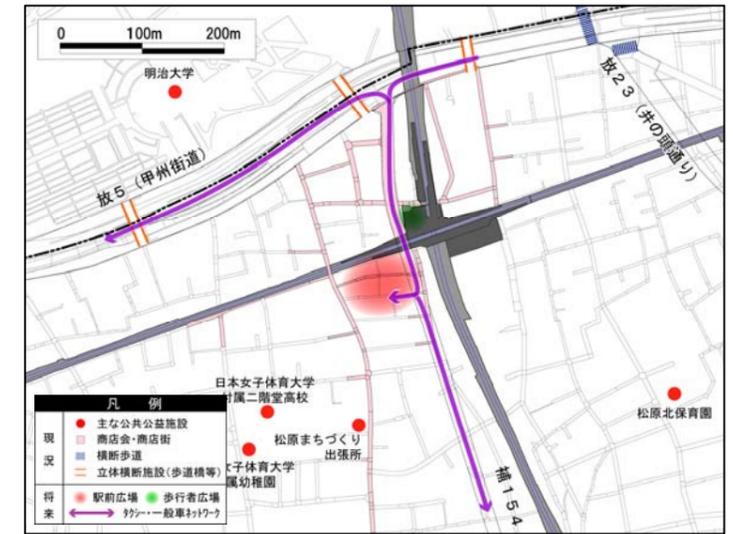
### (1)バスネットワークの新設

- ・世田谷区交通まちづくり基本計画に示される「明大前～区役所～等々力」のバスルート創設に対応するべく、バスネットワークを想定する。
- ・駅南側の自転車利用者のバス交通への転換が想定される。
- ・また、明大前駅の交通結節点としての役割が高まっていく中で、中野～代田橋循環の明大前への延伸や、新代田～大森系統の明大前への延伸なども考えられ、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。（自転車の利用圏域が広く、明大前～中野は人口も多い）



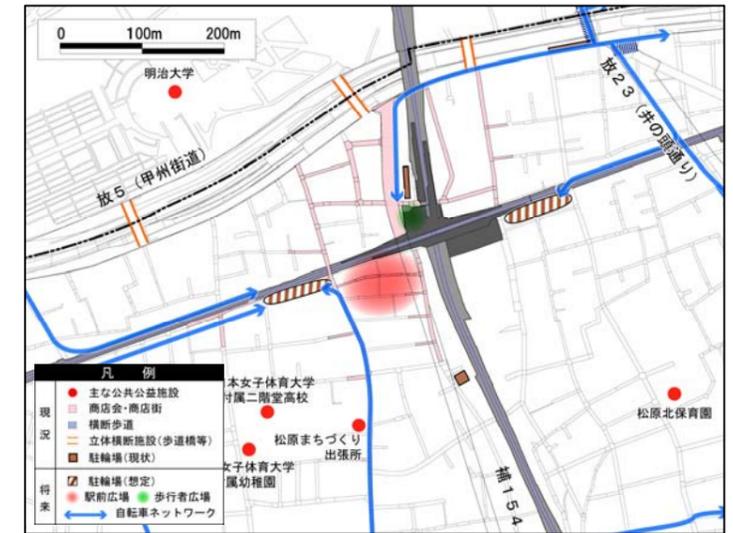
### (2)タクシー・一般車交通による駅アクセス性の向上

- ・現在甲州街道や補助 154 号整備済みの区間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 154 号から駅前広場へ誘導して、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。
- ・地区外からの流入は、幹線系の軸及び主要生活道路で対応することとし、側道部は基本的には自転車・歩行者が主体のネットワークとして位置づける。



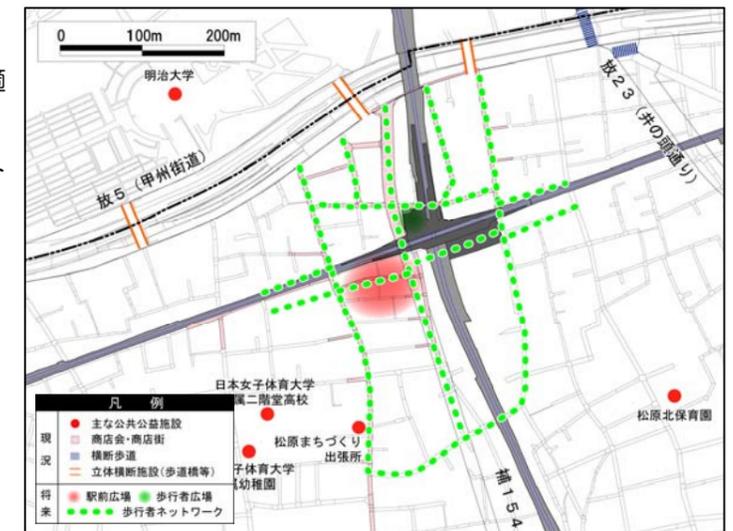
### (3)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・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。
- ・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。
- ・駅北側の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。



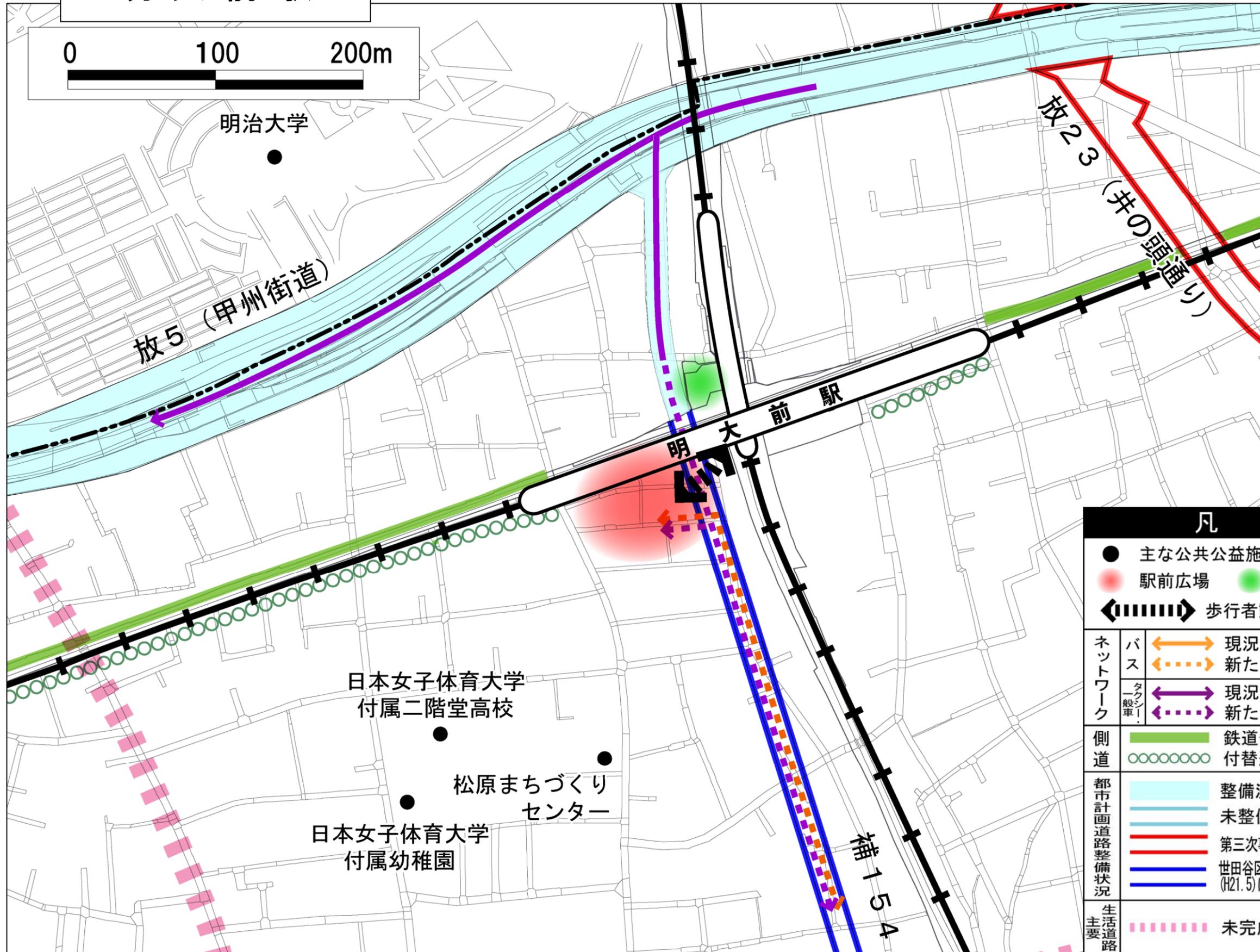
### (4)安全・快適な歩行者ネットワーク形成

- ・駅と駅前広場、駅周辺施設の安全、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。



# 明大前駅

0 100 200m



## 凡 例

|             |  |
|-------------|--|
| ●           | 主な公共公益施設   |
| ● (赤)       | 駅前広場   |
| ● (緑)       | 歩行者広場  |
| ◀ (黒) ▶ (黒) | 歩行者動線の確保   |
| バス          | <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ (オレンジ)</li> <li>↔ (点線)</li> </ul>   |
| タクシー        | <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ (紫)</li> <li>↔ (点線)</li> </ul>  |
| 側道          | <ul style="list-style-type: none"> <li>— (緑)</li> <li>○ (緑)</li> </ul>   |
| 都市計画道路整備状況  | <ul style="list-style-type: none"> <li>— (水色)</li> <li>— (青)</li> <li>— (赤)</li> <li>— (紫)</li> <li>— (黒)</li> </ul> |
| 生活道路        | <ul style="list-style-type: none"> <li>— (点線)</li> </ul>   |