

八幡山駅周辺地区

■地区の概要

人口 ・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・17,021人、9,669世帯（H20.1.1） ・人口・世帯ともに増加傾向で、増加率は8地区の中でも高め ※八幡山駅周辺地区の人口・世帯数は、上北沢二丁目、上北沢四丁目、八幡山三丁目、粕谷二丁目、及び上高井戸一丁目の合計人数
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺には住商併用建物、西側には専用商業施設が並んでいるが、地区全体の7%弱とあまり多くはない ・戸建住宅が8地区中でもっとも少なく、南西側を中心に集合住宅が多く分布している ・住宅地は地区全体の約33%で、他地区と比べて大幅に少ない
商業	<ul style="list-style-type: none"> ・商店数166、従業者数1,260人（H16）でどちらも減少傾向
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・道路率は14.5%で区平均（16.9%）より低く、他地区に比べても最も低くなっているが、集合住宅の外周部などでは比較的広幅員の道路も整備されている ・戸建住宅地内の道路は幅員4m未満道路も多く分布している ・細街路率は粕谷二丁目を除くと区平均より高い ・連立事業が実施されており、南北の都市計画道路は整備済み
公園 ・みどり	<ul style="list-style-type: none"> ・公園率は1.26%、1人当たり公園面積は0.40㎡/人で、ともに代田橋について高い ・地区の東西にそれぞれ大きめの公園があり、緑被率は38.6%で、区平均（20.5%）よりも高く、8地区の中でも圧倒的に高い
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・第一順位避難所は北・南・西とあるがすべて地区外、広域避難所は地区の東側にある
公共 公益 施設	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の東側は都立病院が大きな面積を占めている ・都立病院に隣接するように出張所や集会所がある ・地区内に学校はなく、保育園があるのみ
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、都立松原病院の緑が豊富に存在する

■地区の交通特性

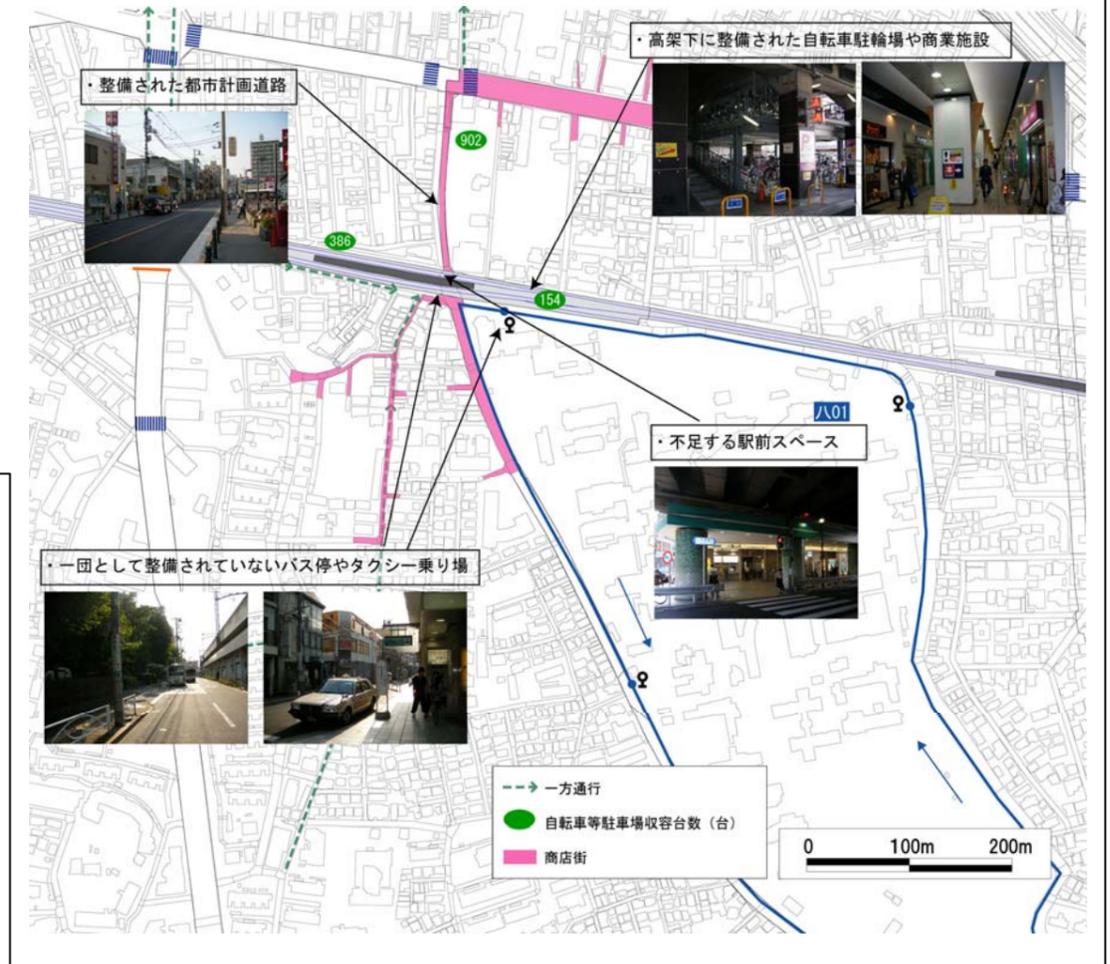
乗降客数	<ul style="list-style-type: none"> ・39,784人（H20） 増加傾向 / 快速停車駅
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス0.3 タクシー0.0 自家用0.1 徒歩85.5 自転車13.8 ・他地区に比べ徒歩は少なめ、自転車は多め
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・北：0系統、0本/日 南：1系統、79本/日 ※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数） ・南に通る路線が1本あるのみで北にはない
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場台数：1,442台 放置自転車数20台（H20） ・他地区に比べて整備台数は多め、放置自転車は少なめ ・高架下商業施設と一体的に駐輪場が整備されており、駅周辺には十分駐輪場が整備されている。

■地区の交通現況と問題点

- ◇タクシー乗り場やバス停などが駅周辺に分散して立地している
- ◇駅前に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）

- ◇商業機能が低下している
- ◇駅前にオープンスペース等が不足している



◆街づくりの考え方（H20年度検討）
みどりの拠点を活かし、人に優しい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）

- ・日常生活を支える魅力的な商業施設の整備
- ・住環境の向上と良好な住宅の供給
- ・駅付近の広場機能の確保
- ・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

■駅周辺の交通施設整備の方向性

- ①地区生活拠点としてのオープンスペースの整備にあわせた、交通結節点の集約化と乗換利便性の向上
- ②みどりを身近に感じられ、既存ストックが活用された歩行者・自転車ネットワークの形成
- ③駅付近は歩行者を優先とした空間づくりを進める

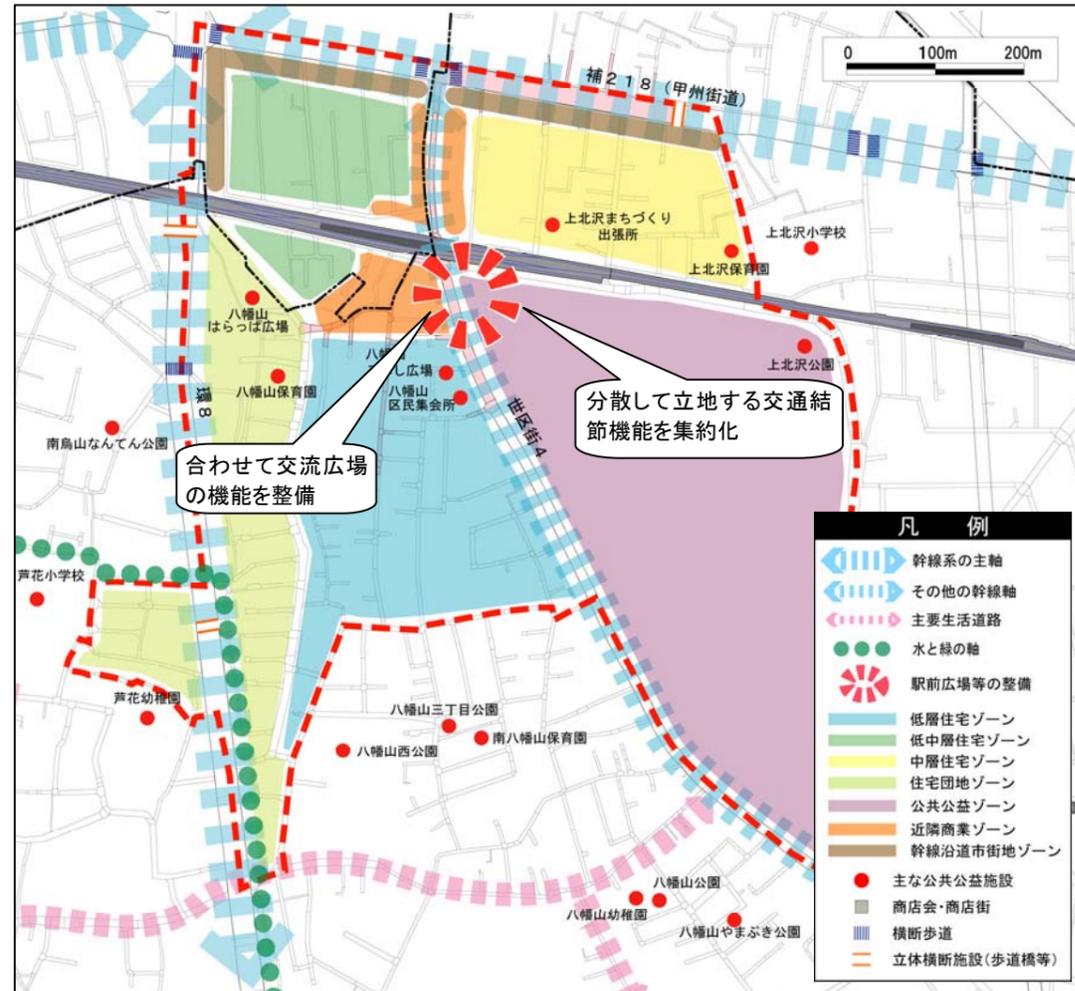
■駅周辺整備の方針

(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、環状8号線を位置づける。
- ・地区間の連絡機能を担う地域生活軸として、世田谷区画街路4号線を位置づける。

(2)生活拠点の形成

- ・すでに連立事業が実施されており、一定の基盤整備が行われている。
- ・分散して立地している交通結節機能を集約することにより、拠点を形成する。
- ・駅前に交流広場機能を導入することで、街の顔としての機能を強化する。



※「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

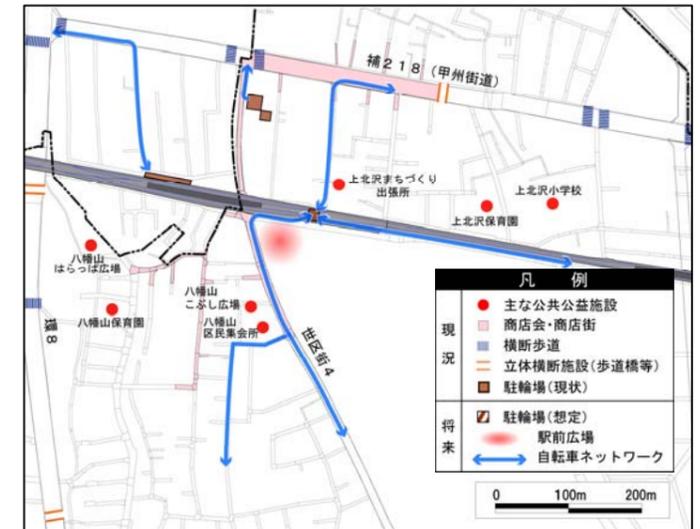
(1)バスネットワーク、タクシー・自家用車ネットワークの集約・強化

- ・駅周辺のバス停(バスベイ切り込み)、タクシーや自家用車の乗降場所などが分散しているため、バス系統の変更等は行わず、交通結節機能の集約化を進める。



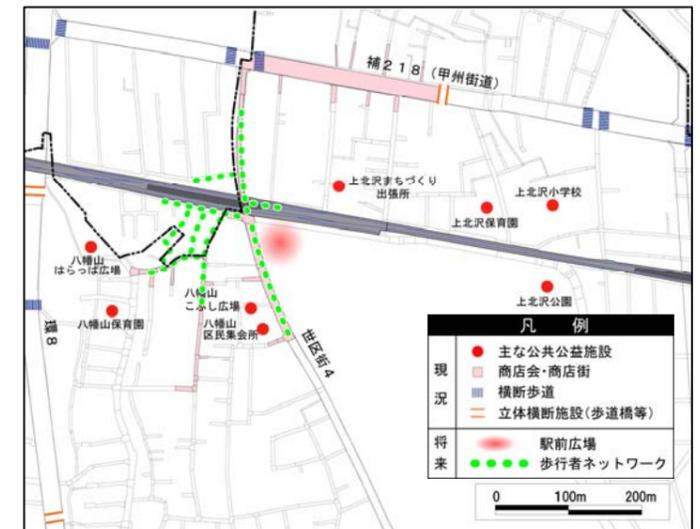
(2)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・鉄道高架下の駐輪場等、整備済み駐輪場に対するアクセス動線を幹線系の主軸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。

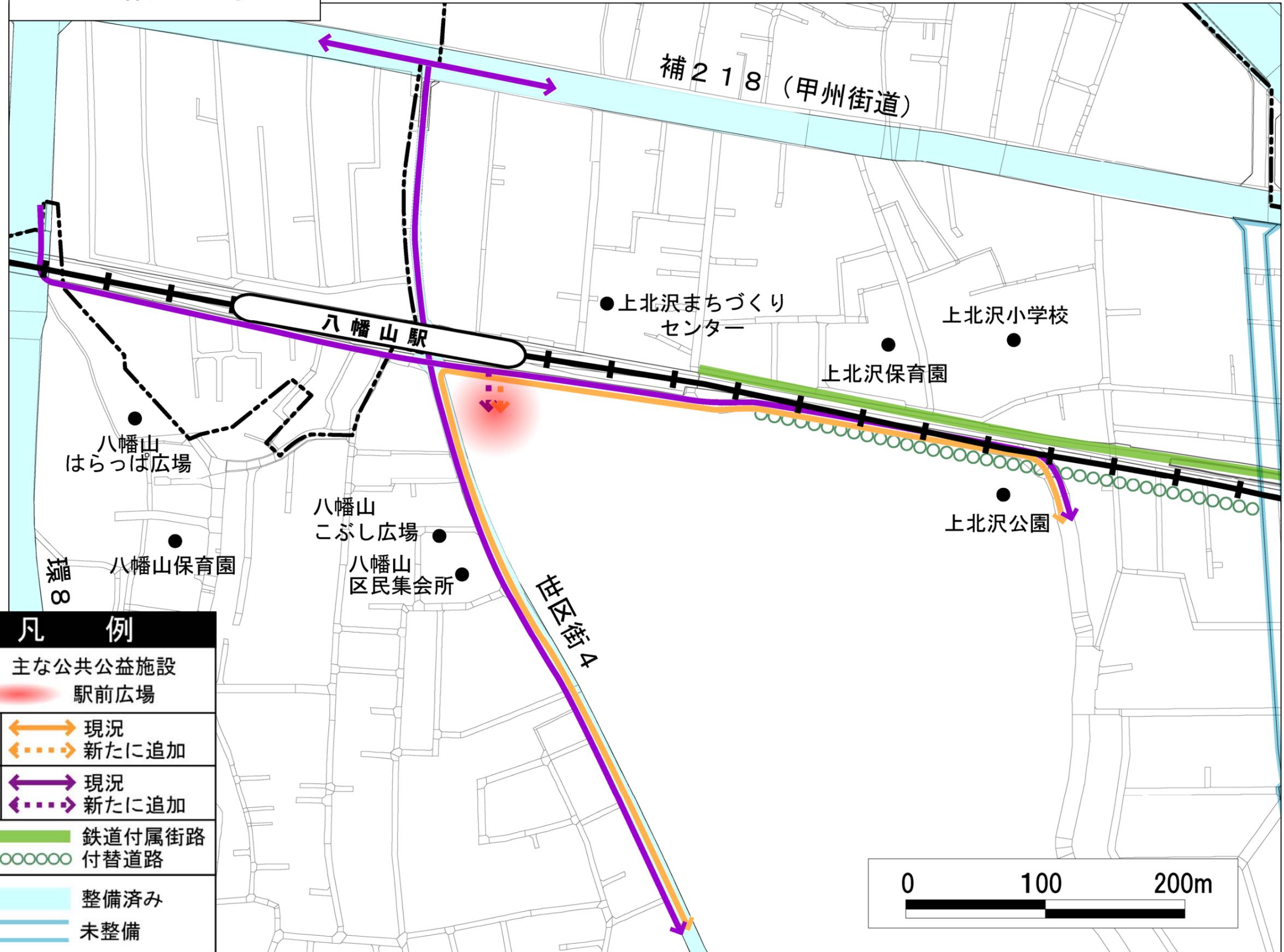


(3)安全・快適な歩行者ネットワーク形成

- ・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。
- ・自転車等との錯綜を極力避けたネットワーク形成を検討する。



八幡山駅



凡 例		
● 主な公共公益施設		
 駅前広場		
ネットワーク	バス	 現況  新たに追加
	タクシー 一般車	 現況  新たに追加
側道	 鉄道附属街路  付替道路	
	都市整備 計画状 道路況	 整備済み  未整備