

京王線沿線街づくり基本方針

人・地域・絆

～ 沿線の一体性と個性が共存し、誰もが愛着を感じる街～

平成 21 年 5 月

世田谷区

目 次

1 . 目 的	1
2 . 対象範囲	2
3 . 基本方針の位置づけ	2
4 . 沿線地域の概況	3
(1) 沿線地域の地域資産の活用	
(2) 沿線地域を取り巻く状況	
5 . 沿線街づくりの課題と目標	11
6 . 基本方針の方向性	12
(1) 沿線街づくり	
沿線共通の考え方	
沿線街づくりの5つの要素	
(2) 交通ネットワーク	
沿線地域全体の交通ネットワークの考え方	
駅別機能分担の考え方	
生活交通のネットワークの考え方	
(3) 各駅周辺街づくり	
代田橋駅周辺地区	
明大前駅周辺地区	
下高井戸駅周辺地区	
桜上水駅周辺地区	
上北沢駅周辺地区	
八幡山駅周辺地区	
芦花公園駅周辺地区	
千歳烏山駅周辺地区	
7 . 沿線街づくりの推進の仕組み	26

京王線沿線街づくり基本方針

1. 目的

京王電鉄京王線の笹塚駅～仙川駅の区間は、世田谷区北部の北沢地域と烏山地域を横断しており、沿線地域は、新宿や渋谷などへ近接した利便性の高い地域として、今後も一層の発展が期待されています。京王線の各駅周辺は公共施設や商店街が集積しており、地域住民の日常生活を支えています。また、隣接する杉並区や渋谷区、三鷹市などからも来訪者が多く、まさに区の北玄関口としての役割も担っています。

しかし、京王線沿線は道路や公園などの都市基盤の整備が遅れている地域が未だに残っています。また、笹塚駅～仙川駅間にある25箇所（世田谷区内23箇所）の踏切は、すべてが「開かずの踏切」となっています。このため、沿線地域では、開かずの踏切による道路渋滞の発生や地域の分断による生活の不便や街づくりの遅れなど様々な課題を抱えています。

このような背景を踏まえ、世田谷区では平成15年より、杉並区、東京都、鉄道事業者と検討会（ ）を立上げるなど、道路と鉄道の立体化及び沿線の街づくりについて、様々な視点から総合的な検討を進めています。

また、沿線地域では、平成15年に代田橋駅から千歳烏山駅までの15商店会により「京王線立体化推進協議会」が設立され、京王線立体化の推進活動がスタートしました。その後は、各駅周辺地区において、地区のみなさんによる街づくり協議会等が発足するなど、沿線の街づくりの機運が高まり、区民と区は共に、京王線の立体化促進活動及び沿線の街づくりに取り組んできました。

こうしたことから、平成20年5月、代田橋駅～八幡山駅付近の区間が、連続立体交差事業の新規着工準備箇所として国の採択を受け、事業化に向けた準備が進められています。区としては、さらに八幡山駅以西についても、この区間に引き続き、早期の事業化を実現すべく、街づくりに取り組んでいます。

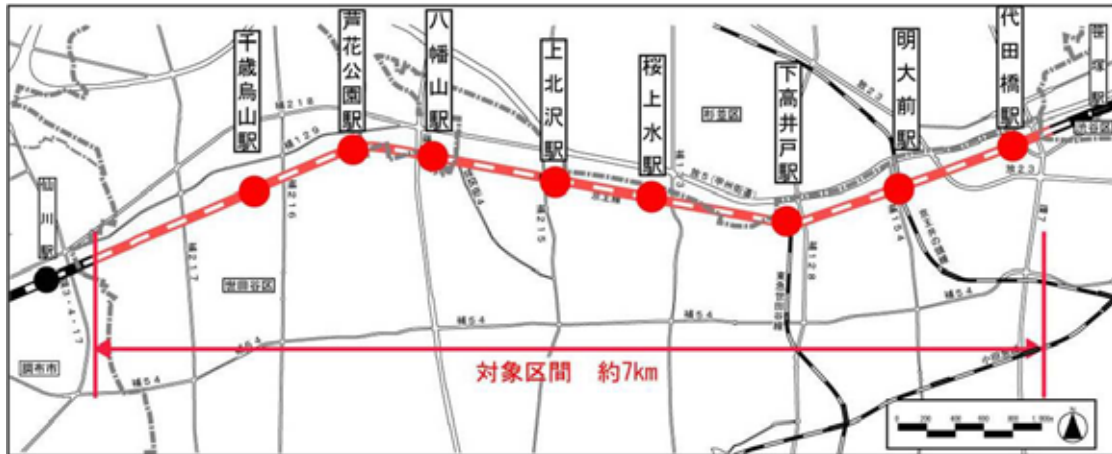
こうしたなか、北の玄関口としてふさわしい、京王線沿線街づくりを区民と区が共通認識のもとに進めることが課題となっています。

本方針は、世田谷区の街づくりのマスタープランである都市整備方針を補完し、京王線沿線のまちの将来像を示すものです。

京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）の道路鉄道立体化及び沿線街づくりに関する検討会

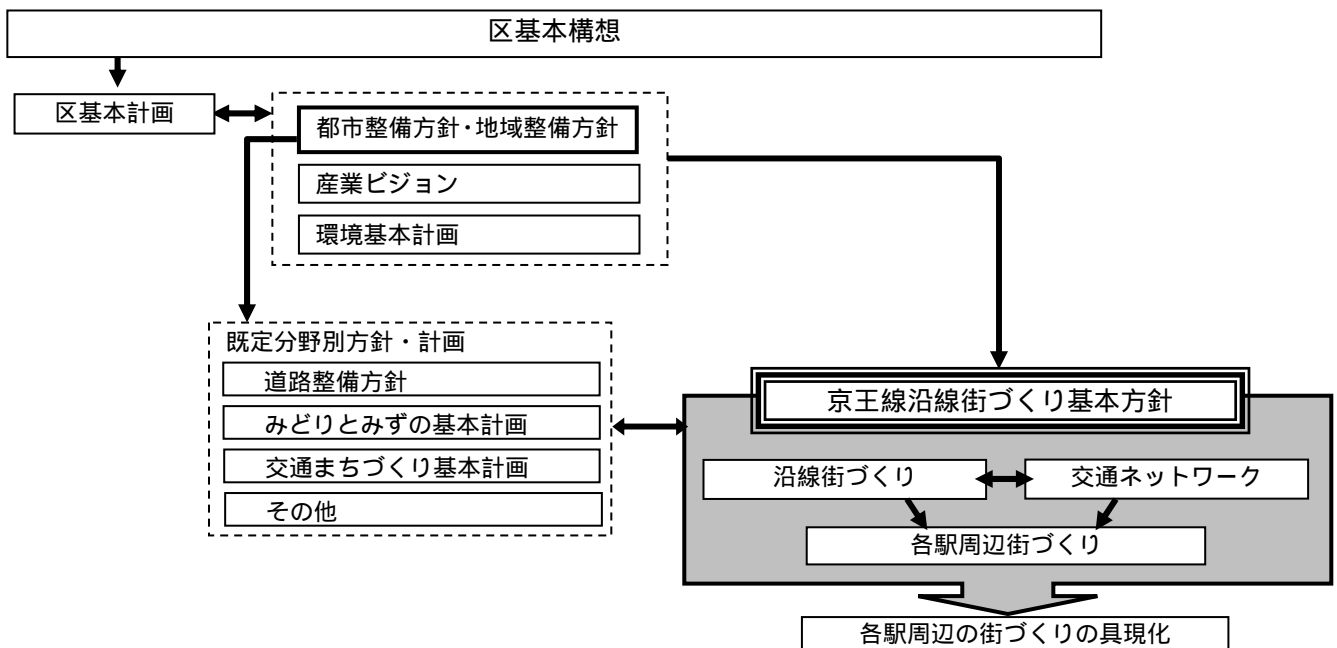
2. 対象範囲

基本方針の対象範囲は、代田橋駅から千歳烏山駅の8駅を含む約7kmの区間で、各駅の駅勢圏を網羅する区域とします。



3. 基本方針の位置づけ

京王線沿線街づくり基本方針は、区の基本構想・基本計画を踏まえ、都市整備方針に定める街づくりに関する目標の実現に向け、沿線街づくりの具体的な方向性を示すものです。本方針をもとに、各駅周辺の街づくりを具現化していきます。



4. 沿線地域の概況

(1) 沿線地域の地域資産の活用

京王線沿線地域には、歴史的・文化的な街づくりに寄与する貴重な地域資産が数多く存在しています。これらの地域資産を活かしながら、沿線地域の個性ある街づくりの実現や、地域住民の愛着と誇りを育む街づくりを進めます。

世田谷区には、区民が選定した「せたがや百景」や「地域風景資産」が多く存在しています。また、京王線沿線地域では平成19年度実施したアンケート調査（京王線沿線500m以内の居住者を対象に実施）において、「シンボルにしたいもの」、「大切にしたい景観や風景」について意見を募集し、多くの資産があげられました。

これらの資産を、街づくりに寄与する大切な資産として活用し、地域の皆さんと共に街づくりを進めていきます。

せたがや百景

世田谷らしい場所、世田谷区の見所として昭和59年に百件が選定される。沿線地域には、15箇所選定されている。

地域風景資産

身近な地域の中で、大切にしたい歴史や環境、生活・文化などを表している風景として、平成14年、19年に選定される。沿線地域には、6箇所選定されている。

平成19年度アンケートによる沿線のシンボルや風景

【駅及び駅周辺のシンボルとしたいもの】

芦花公園（蘆花恒春園）、和田掘給水場、玉川上水、烏山区民センター、世田谷文学館、松沢病院の緑、上北沢の桜並木、烏山寺町、下高井戸市場（商店街）、明治大学

【大切にしたい景観や風景】

富士山、松沢病院の緑、和田掘給水場、玉川上水、上北沢の桜並木、井の頭線沿線の花（アジサイ）、芦花公園（蘆花恒春園）

玉川上水（代田橋駅）



芦花公園（芦花公園駅）



松沢病院の緑と世田区4号線（八幡山駅）3



桜まつり（上北沢駅）



下高井戸市場（商店街）

(2) 沿線地域を取り巻く状況

沿線地域の最新データや上位計画等から、沿線地域の状況や街づくりへの問題を指摘します。

人口

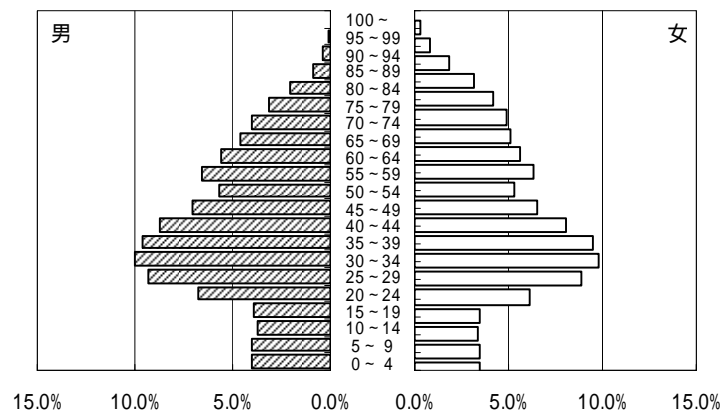
世田谷区では人口の増加傾向が続いており、特に子育て世代である20歳台、30歳台の転入が多くなっています。しかし、平成33年には約82.4万人でピークに達し、それ以降は減少に転じると推測されています。(世田谷区基本計画より)

世田谷区全体の年齢構成から見ると、京王線沿線地域は、20～40歳代の人口が多いことがわかります。

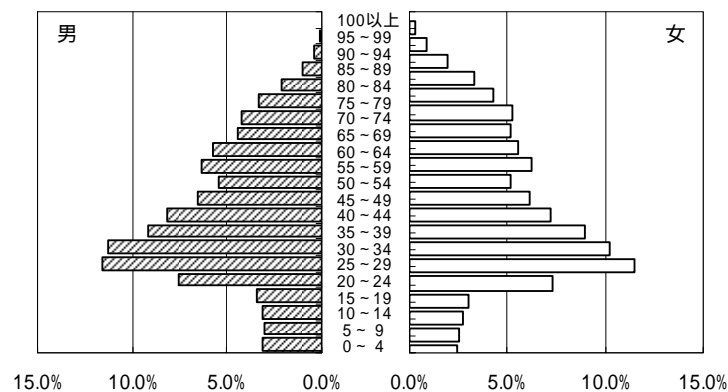
年少人口(15歳未満)の割合は、全区では11.0%であるのに対し、京王線沿線地域では8.4%と(平成20年1月1日現在) 少子化が進んでいることがわかります。

老年人口(65歳以上)の割合は、全区では17.8%であるの対し、京王線沿線地域では18.5%と(平成20年1月1日現在) 高齢化が進んでいることがわかります。団塊の世代の高齢化に伴い、今後急速に高齢化が進むと推測されます。

【世田谷区全体の年齢構成】



【京王線沿線地域の年齢構成】



出典：平成20年1月1日現在の住民基本台帳

京王線沿線地域は、沿線街づくり(各駅周辺街づくり)の検討範囲(17頁)の町丁目単位で集計

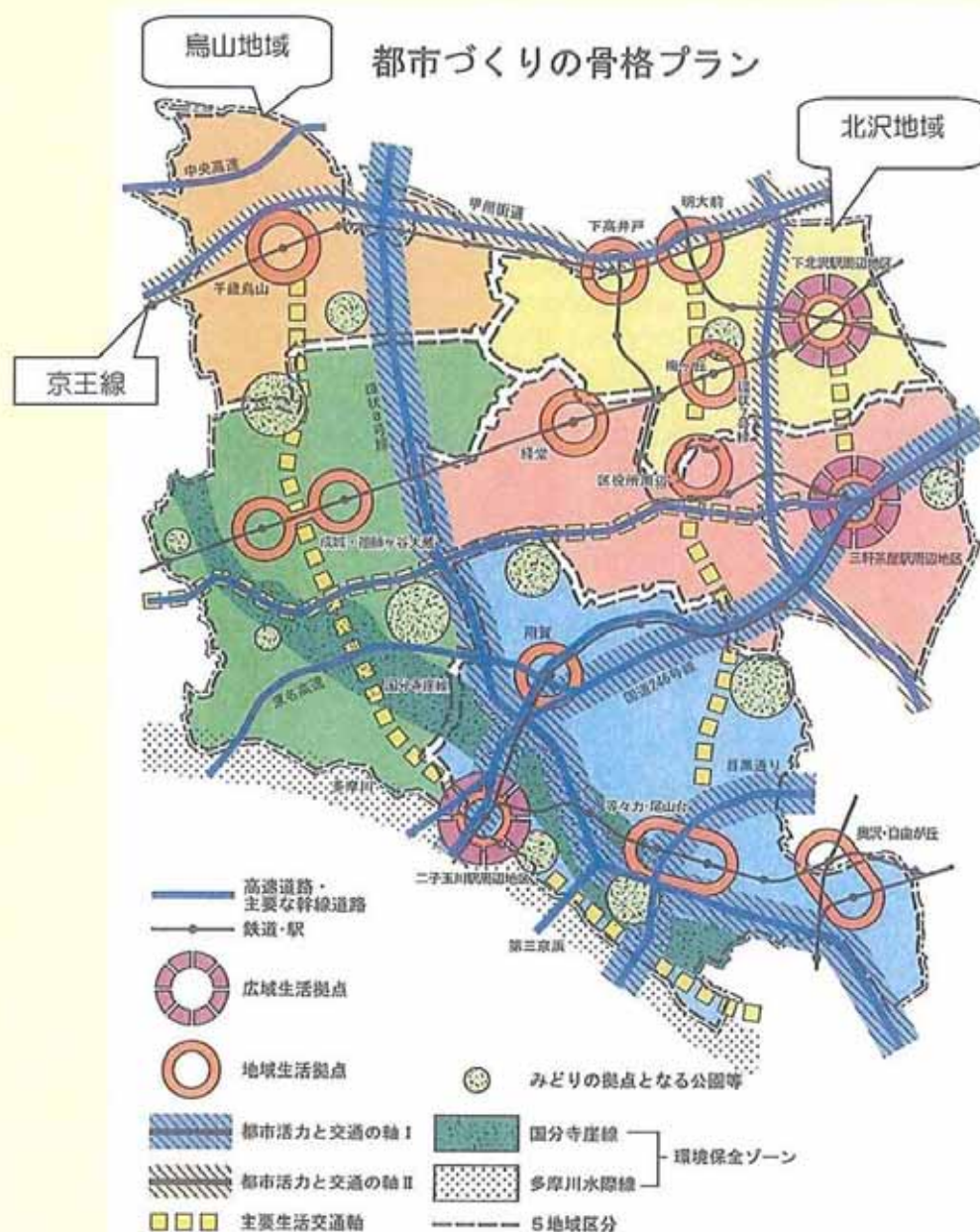
沿線地域の現状

1) 世田谷区の街づくりに関する方針

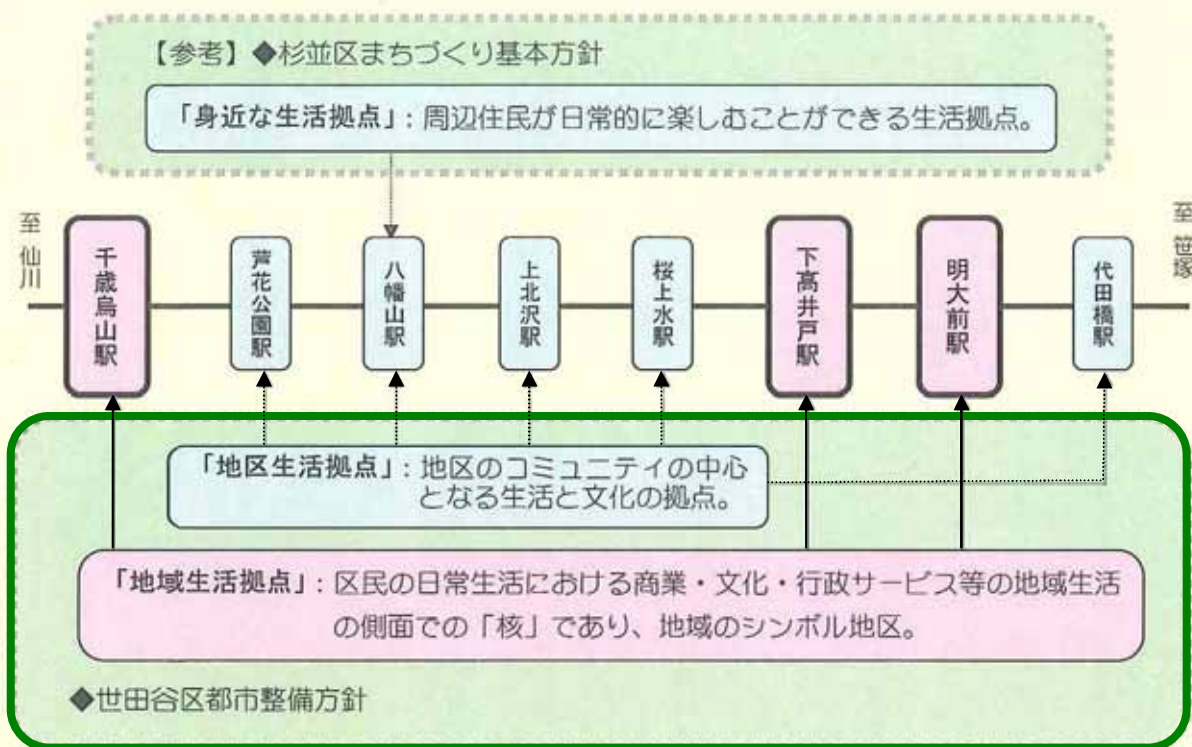
《世田谷区都市整備方針》（平成17年4月）

区の都市づくり・街づくりの基本的な指針として、街づくりの理念や目標、目指すべき将来像等を定めている『世田谷区都市整備方針』では、区が5つの「地域」に分けられ、都市づくりの骨格プランが示されています。

京王線は、世田谷区北部の北沢地域、烏山地域に位置しており、北側は杉並区に接しています。



『世田谷区都市整備方針』では、沿線8駅周辺を次のように位置づけています。



《世田谷区道路整備方針》（平成16年10月）

道路は、防災機能・交通環境・居住環境の向上に不可欠なもので、この整備は限られた財源と執行体制の中、計画的、効率的な事業化が求められています。道路整備方針では区内の主要な生活道路^(注)について、これらの考え方に基づき優先整備路線を決め、道路整備の方向性を示しています。

(注) 世田谷区では、区民生活とかわりの深い「地区幹線道路」(都市計画道路)と、世田谷区で策定した道路「主要生活道路」を指して、「主要な生活道路」と位置づけています。

優先整備路線は、整備効果がより高いと評価された路線であり、平成17年度から21年度までの間に優先的に整備していきます。

《みどりとみずの基本計画》（平成20年3月）

区制100周年を迎える2032年（平成44年）に「みどり率」を33パーセントとすることをめざす「世田谷みどり33」を進めるための基本計画を策定しました。

「みどり率」：緑が地表を覆う部分に公園区域・水面を加えた面積が地域全体に占める割合。

環境共生都市世田谷のさらなる実現に向け、みどりの量を増やすだけでなく、歴史あるみどりを大切にし、「世田谷らしい風景と一体となったみどり」、「生態系に配慮したみどり」、「世田谷の魅力をさらに高めるみどり」を増やしていきます。また、新たに水循環・水環境の回復をめざします。

基本計画の推進に向けて、区が主体となって、区民、事業者と協働しながら事業を推進していくための事業実施の目標と事業内容を示した行動計画もあわせて策定しています。

《世田谷区交通まちづくり基本計画》（平成20年3月）

区の将来像を展望しつつ、望ましい交通体系や交通サービスの確立を目指して、区の交通に関する施策の基本計画として本計画は策定しました。

この基本計画では、「スムーズな移動」、「環境にやさしい移動」、「誰もが安心できる安全な移動」の3つの目標を掲げ、個別の交通問題を総合的に捉えなおし、限られた資源や既存のストックをうまく使いながら、区民にとって実効のある交通まちづくりを進めていきます。

また、特に重点的な取り組みを進めるべき施策・事業として、「道路と鉄道の立体化の促進」、「バスネットワークの充実」、「歩行者・自転車優先の地区交通計画の推進」等を進めていきます。

2) その他関連する方針

《区部における都市計画道路の整備方針》（平成16年3月 東京都・特別区）

「都市再生と国際競争力の向上」「安全で安心できるまちの実現」「快適な環境の創出」「生活の質の向上」を基本目標に、『区部における都市計画道路の整備方針』が策定されました。

この方針では、都市計画道路のうち、平成16年度～27年度の12年間で優先的に整備すべき区間を「第三次事業化計画優先整備路線」に定めています。

京王線笹塚駅付近から仙川駅付近では、放射23号線、補助54号線、補助154号線、補助217号線等の一部区間が「第三次事業化計画優先整備路線」に位置づけられています。

路線を明示した箇所以外についても、防災都市づくり推進計画（東京都）に位置付けられた震災時の危険性が高い重点整備地域等の整備や、区画整理・再開発等の面的整備、連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した機会を捉えて、順次、事業化を図っていきます。

《踏切対策基本方針》（平成16年6月 東京都）

都内には、約1,200箇所の踏切が残されており、重点的かつ計画的に多様な踏切対策を進めていくため、『踏切対策基本方針』が策定されました。

この方針では、遮断時間が長い、自動車交通量が多いなどの指標から、2025年度までに重点的に対策を実施すべき「重点踏切」を抽出しています。

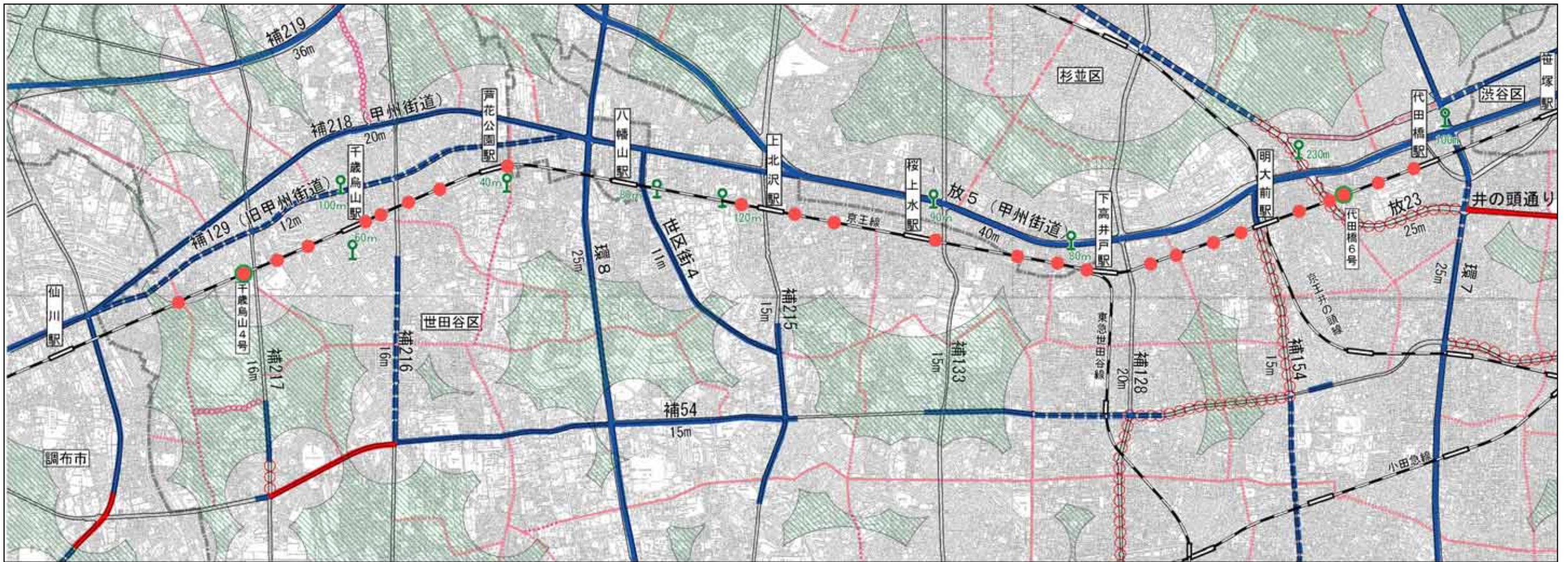
京王線笹塚駅付近から仙川駅付近までの区間にある25箇所の踏切は、すべて「重点踏切」となっており、「代田橋～八幡山駅付近」、「八幡山～仙川駅付近」は「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられています。

鉄道立体化の検討対象区間：

鉄道立体化の可能性を関係者間で検討すべき区間です。道路の単独立体交差化をはじめとした鉄道立体化以外の対策との比較検討を行った上で、様々な課題について総合的に検討を行い、鉄道立体化の事業性が高いと判断される箇所について、事業化に向けた取組を行っていきます。また、必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討していきます。

3) 沿線地域の現況

踏切の状況、都市計画道路の整備状況、公共交通不便地域



凡 例

踏切交通量・遮断時間（京王線 笹塚駅～仙川駅間）	
●	ピーク1時間の遮断時間が40分以上
●	踏切交通遮断量 5万台時/日以上
ボトルネック踏切（25箇所） 注）世田谷区内は23箇所 出典：京王電鉄資料（H11.7現在）	
京王線（笹塚駅～仙川駅間）の踏切はすべてがボトルネック踏切となっています。	

都市計画道路の整備状況	
—	整備済み
—	概成※1
—	事業中
—	未整備
○	第三次事業化計画優先整備路線※2
※1 計画幅員15m未満の場合、出来型8m以上 計画幅員15m以上30m未満の場合、出来型60%以上 計画幅員30m以上の場合、出来型18m以上	
※2 第三次事業化計画優先整備路線 平成16年度～平成27年度の12年間で優先的に整備する路線	

—	区市界
---	-----

主要生活道路	
世田谷区	
—	完成
—	未完成
—	事業中
○	優先整備路線 （平成17年～21年度）
杉並区	
—	課題路線
—	それ以外の路線
100m	駅最寄りのバス停までの距離
—	公共交通不便地域（鉄道駅より500m、バス停より200m以上）

- 沿線には25箇所（世田谷区内23箇所）の踏切があり、すべてがピーク1時間に40分以上開かない踏切である。
- 代田橋6号踏切（井の頭通り）と千歳烏山4号踏切は、踏切交通遮断量が多く渋滞が発生している。
- 鉄道と交差する都市計画道路のうち、環状7号線、環状8号線、世区街4号線以外は未整備である。
- 駅とバス停が離れている駅がある。
- 桜上水駅、八幡山駅、千歳烏山駅の南側でバス利用が不便な地域が広がっている。
- 八幡山駅付近は鉄道が高架化されており、世区街4号線も整備済みである。

【参考】道路と鉄道に係わる都市計画

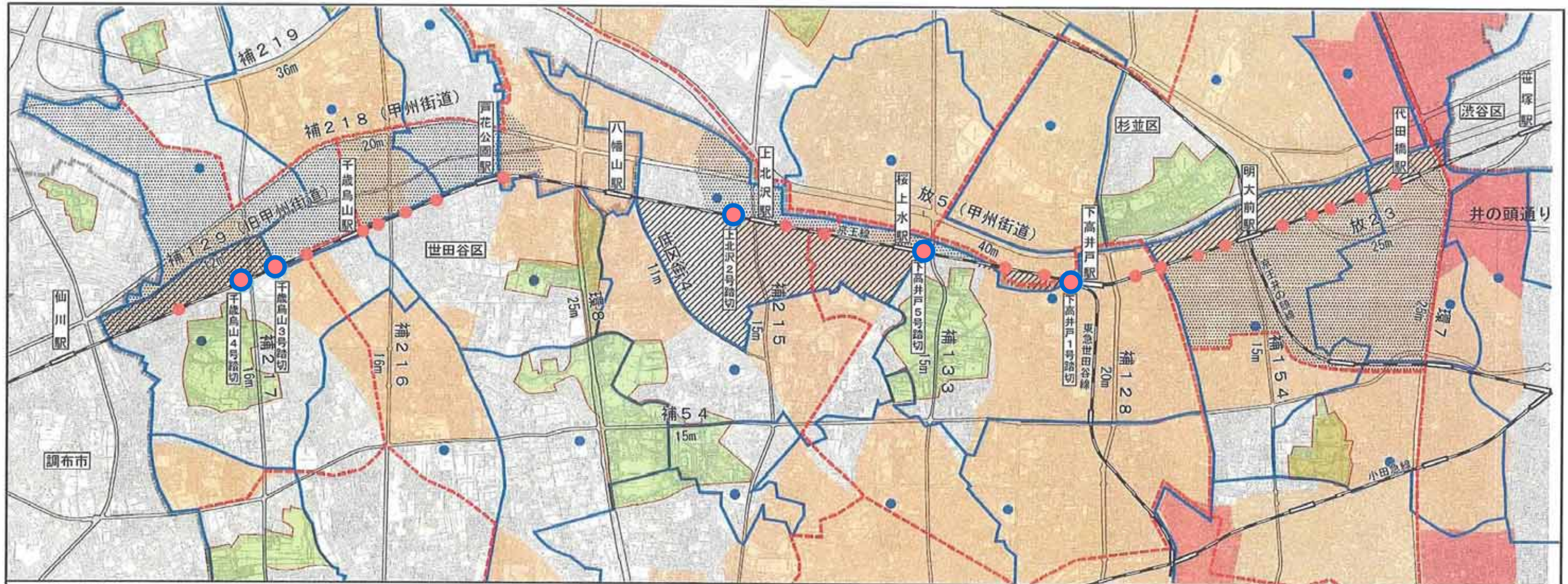
【道路】
○当該地域において京王線と交差する都市計画道路は、以下のとおり。

名称	環状7号線	環状8号線	放射23号線	補助154号線	補助128号線
幅員	25m	25m	25m	15m	20m
名称	補助133号線	補助215号線	補助216号線	補助217号線	世区街4号線
幅員	15m	15m	16m	16m	11m

【鉄道】
○京王線笹塚駅付近から仙川駅付近は、昭和44年5月に都市高速鉄道第10号線として高架上り構造で都市計画決定されている。
○このうち、環状8号線と交差する八幡山駅付近については既に高架構造となっている。



木造住宅密集地域、小学校区、広域避難場所



凡例

木造住宅密集地域		
	木造住宅密集地域	出典：木造住宅密集地域整備プログラム (H16.3) (東京都)
	木造住宅密集地域 (早急に整備すべき市街地)	
小学校区		
	小学校	
	小学校区	
	鉄道で分断される小学校区	
	通学路となっている踏切	
広域避難場所		
	広域避難場所	
	避難圏域境界	
	避難区域が分断されている地区	
	踏切	
	区市界	

- ・ 明大前駅周辺や上北沢駅周辺及び千歳烏山駅北側地域で、鉄道を挟んで学校区や避難区域が分断されている。
- ・ 沿線地域には木造住宅密集地域が広がっている。
- ・ 5箇所の踏切が通学路となっている。



5. 沿線街づくりの課題と目標

沿線地域の現況を踏まえ、地域の課題を抽出し、街づくりの目標を設定しました。

沿線地域の課題

- 区民の日常生活を支える駅周辺地区の魅力向上を図る必要があります。
- 交通手段相互の乗り換え利便性の向上や移動の円滑化を図る必要があります。
- 災害時の対策を強化し、防災機能の向上を図る必要があります。
- 交通の安全性や円滑性の向上を図る必要があります。
- 沿線南北方向の地域交流の活性化を図る必要があります。

地元の意向の反映

- ・京王線沿線街づくりアンケート
- ・街づくり協議会等

沿線地域の街づくりの目標

生活拠点の整備

- ・まちの中心となっている駅周辺の街並み、魅力づくり
- ・商業・サービス機能の集積による充実・活性化
- ・地域の個性を活かした生活拠点づくり
- ・安全で快適に住み続けられる住環境の維持保全、防災性の向上
- ・ユニバーサルデザインの街づくり

交通結節機能の強化

- ・各駅の特徴に応じた駅前広場の整備
- ・駅前広場や駅アクセス道路等の整備推進
- ・バス交通等の導入による交通結節機能の強化
- ・ユニバーサルデザインの街づくり

沿線市街地の一体化

- ・鉄道立体化による地域分断の解消および沿線市街地の一体化
- ・みどりのネットワーク形成等による環境にやさしい街づくり
- ・鉄道立体化後の高架下・上部空間等の有効利用
- ・地域住民や学校、NPO等の多様な主体による協働の街づくり

道路ネットワークの形成

- ・公共交通不便地域の解消
- ・都市計画道路や主要生活道路等の整備
- ・安全で快適に通行できる地域交通ネットワークの整備
- ・歩行者や自転車のネットワークの形成

沿線街づくり

交通ネットワーク

各駅周辺街づくり

「沿線街づくり」と「交通ネットワーク」、「各駅周辺街づくり」により街づくりを進めていくための基本方針とします。