

代田橋駅周辺地区

■地区の概要

人口 ・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ・14,144人、8,548世帯（H20.1.1） ・人口は微増傾向、世帯は増加傾向 ※代田橋駅周辺地区の人口・世帯数は、大原一丁目、大原二丁目、羽根木一丁目、羽根木二丁目の合計人数
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心として南北には、住商併用建物が見られるが、専用商業施設は地区全体の0.6%で、8地区中最も少ない ・地区全体で戸建住宅や集合住宅を主体とした住宅地が多く、全体の6割弱を占める ・駅の南東に和田堀給水場があり地区全体の2割弱を占める
商業	<ul style="list-style-type: none"> ・商店数88、従業者数662人（H16）でどちらも減少傾向 ・どちらも8地区の中で7番目と少ない（桜上水と同程度）
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・道路率は区平均（16.9%）を上回る19.6%で、他地区に比べて最も高くなっているが、地区内にある給水場の外縁道路や環状7号線以外は幅員の狭い道路が多い ・他地区と同様に細街路率はやや高い
公園 ・みどり	<ul style="list-style-type: none"> ・公園率は2.4%、1人当たり公園面積は0.53㎡/人で、ともに8地区の中で最も高いが、駅東側を通る玉川上水緑道を除くと駅周辺に公園はない ・緑被率は23.0%で、区平均（20.5%）より高め
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・第一順位避難所は地区南側、広域避難所（明大和泉校舎一帯）は地区の西方向にあるが、ともに地区外
公共 公益 施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅西側にある給水場は地区面積の多くを占め、南側に区民集会所があるが、学校はすべて地区外で、公共施設は少ない ・鉄道沿線北側に稲荷神社大原斎場がある
地域 資源等	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史・緑などの地域資源としては、西側給水場に隣接する羽根木神社のほか、線路の東側を横断するように流れる玉川上水緑道がある

■地区の交通特性

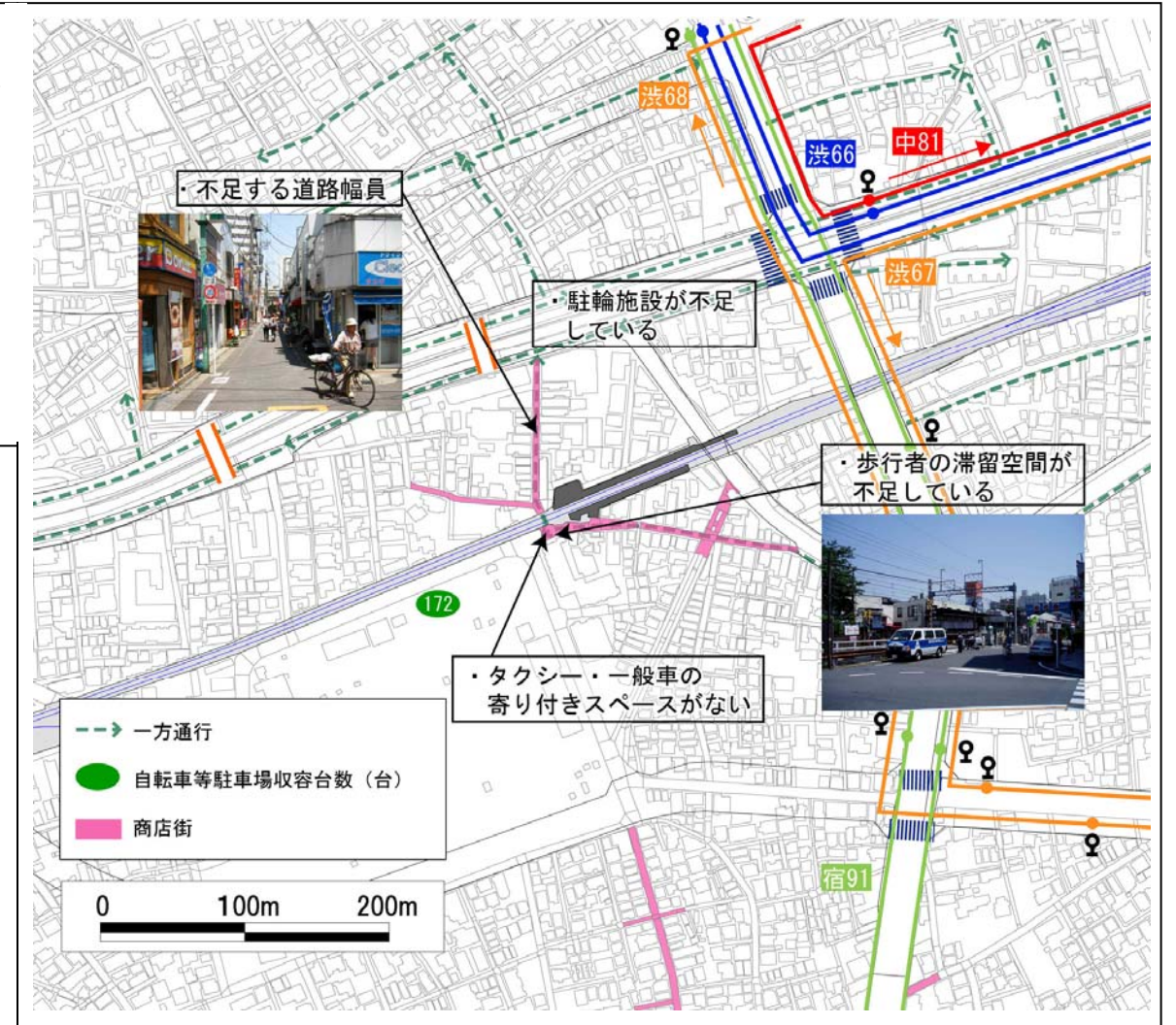
乗降客数	・21,479人（H20） 微増傾向 /各駅停車駅
端末交通手段別構成比(%)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス0.4 タクシー0.0 自家用0.0 徒歩96.8 自転車2.8 ・他地区に比べ徒歩が最も多く、自転車が最も少ない
バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・駅東の環状7号線沿いにバス停があるが（約100m）、駅利用者はかなり少なくなっている ・しかしながら、系統数、運行本数とも千歳烏山について多い 北：4系統、275本/日 南：4系統、201本/日 ※運行本数はH21.5時刻表よりカウント（発車バス数）
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場台数：172台 放置自転車数84台（H20） ・整備台数は駐輪場のない上北沢を除くと8地区中最も少なく、放置自転車数は8地区中、下高井戸に次いで3番目に多い

■地区の交通現況と問題点

- ◇駅前の歩行者の滞留空間が不足している
- ◇駐輪施設が不足している
- ◇タクシー・一般車の寄り付きスペースがない

■地区の主な問題点（交通以外）

- ◇商業機能が低下している
- ◇集い・憩い・安らぐ空間が駅周辺にない
- ◇玉川上水緑道といった良好な地域資源が十分に活かされていない



◆街づくりの考え方（H20年度検討）

自然散策を楽しめるみどりの拠点と調和した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）

- ・地区のコミュニティの中心となる地区生活拠点の形成
- ・身近な生活を支える近隣商店街地区としての商業活性化
- ・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
- ・商店街としての街並みの連続性確保と道行く人が利用可能な街角広場等の設置

■駅周辺の交通施設整備の方向性

- ①駅南北の商店街の賑わいを活かし人々が滞留できる地区コミュニティの中心となる空間の創出
- ②地区生活拠点として、駅付近は歩行者を優先とした空間づくりをし、通過交通の進入を防ぐ
- ③地区内の都市計画道路の整備に合わせ、歩行者空間を確保しつつ送迎など一般車の駅付近への立ち寄りもしやすくする

■駅周辺整備の方針

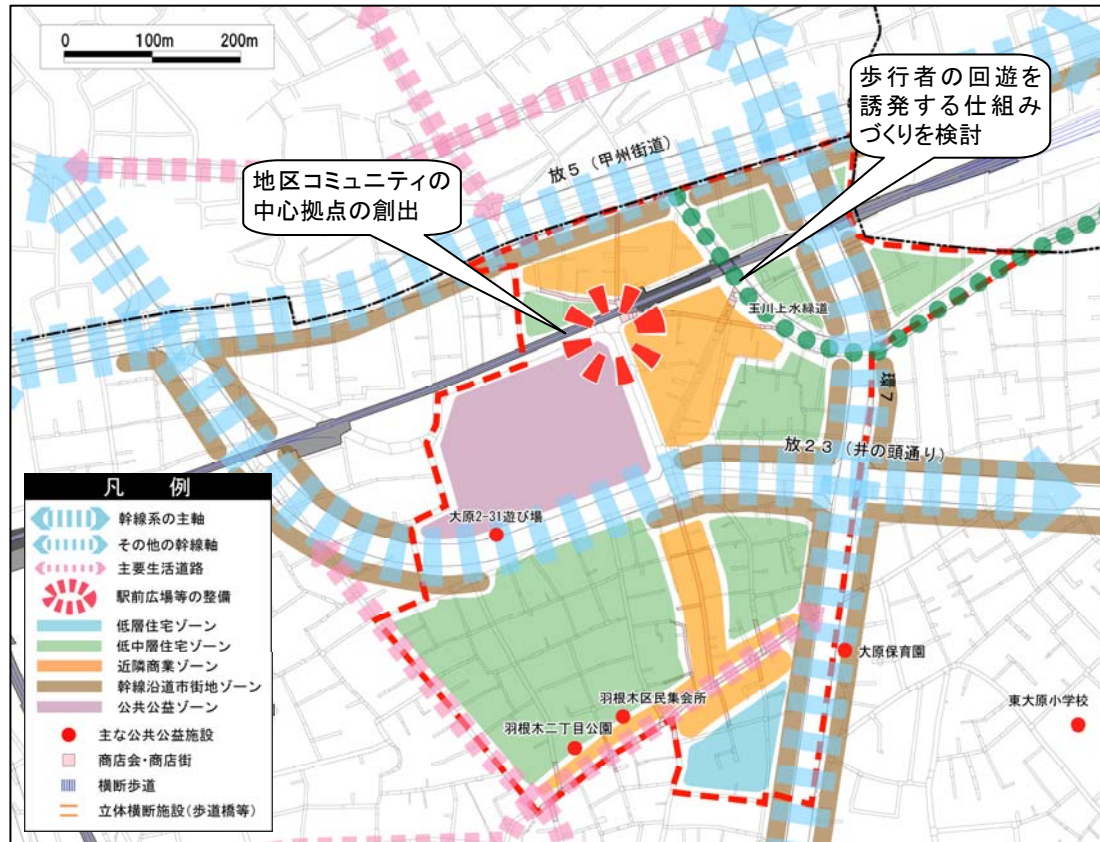
(1)骨格形成

- ・都市間を連絡する幹線系の主軸として、甲州街道、環状7号線、放射23号（井の頭通り）を位置づける。

(2)生活拠点の形成

- ・駅南北に集積する身近な生活を支援する商業空間の活力を維持するとともに、連立事業を契機として南北の市街地の一体化と駅前における地区コミュニティの中心拠点（駅前広場）の創出を図る。

- ・駅直近は歩行者による賑わいを最優先に考え、自動車交通動線は入れず、付近の玉川上水緑道などを活かして歩行者の回遊を誘発する仕組みづくりを検討する。

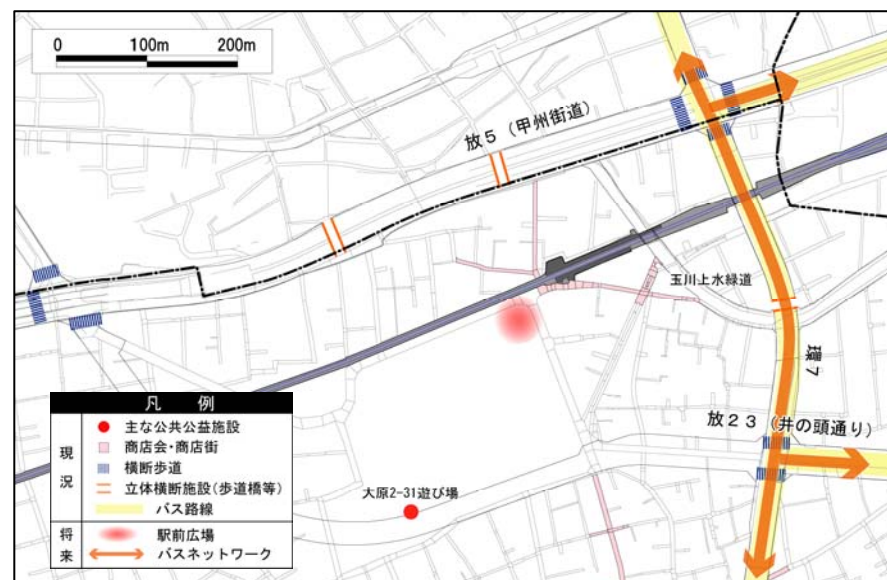


※「京王線沿線街づくり基本方針（H21.5）」を基に整理

■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

- ・環状7号線の南北方向に設定されているバス路線については、周辺駅との役割分担から、将来的には明大前駅への乗り入れを検討するものとし、代田橋駅付近への乗り入れは想定しない。



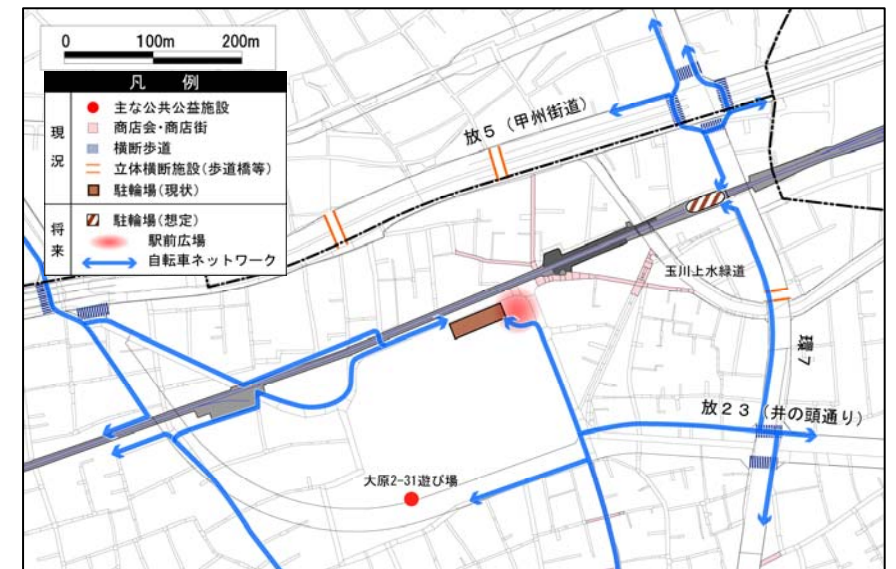
(2)タクシー・一般車交通による駅アクセス性の向上

- ・自動車類によるアクセスは明大前駅で機能を担うことを前提とする。
- ・ただし、和田堀給水所の更新に合わせた駅前広場創出においては、タクシー・一般車の寄り付きもできるような路側処理も含めたスペースの確保を検討する。



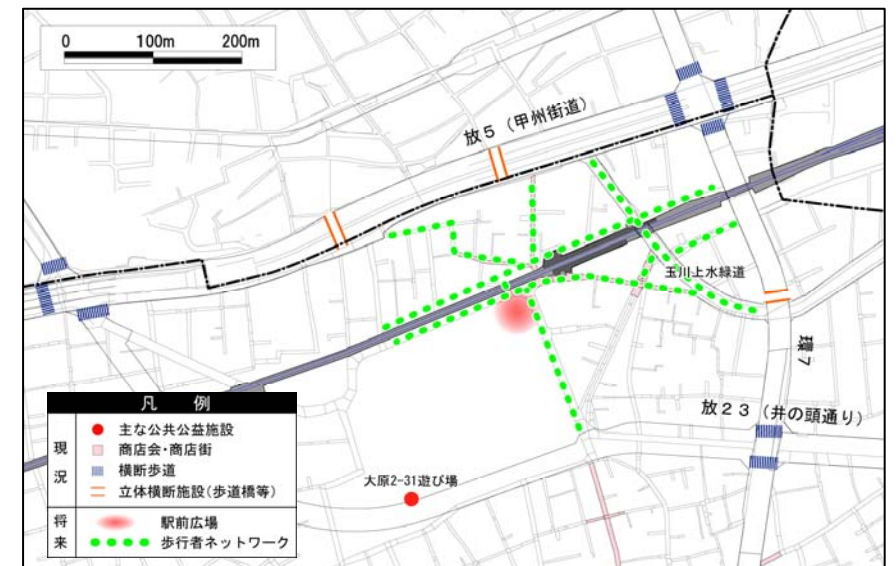
(3)利便性・安全性に配慮した自転車ネットワーク形成

- ・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、南から西にかけての地域は、現在ある駐輪場の利用を想定し、北から東・南にかけての地域の需要に対しては、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。
- ・幹線系の主軸と広幅員の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、駐輪場、商店街等の安全、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。



代田橋駅

0 100 200m

放5 (甲州街道)

代田橋駅

玉川上水緑道

環7

放23 (井の頭通り)

大原2-31遊び場

凡 例	
●	主な公共施設 駅前広場
バス	<ul style="list-style-type: none"> → 現況 → 新たに追加
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> → 現況 → 新たに追加
側道	<ul style="list-style-type: none"> — 鉄道附属街路 ○ 付替道路
都市計画道路整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 整備済み ■ 概成 ■ 事業中 ■ 未整備 — 第三次事業化計画 優先整備路線
主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 世田谷区 ■ 未完成 杉並区 ○ 今後検討予定