

．センターゾーン整備計画

1．ひばりヶ丘駅北口地区まちづくり基本構想の整理

(1) まちの魅力について

利便性の高いまち

当地区は、池袋へ約 20 分、ひばりヶ丘駅から徒歩 5 分圏内に位置し、極めて交通利便性の高い地区と言えます。また地区内には商店や銀行・郵便局などの施設が立地し、さらに南口には大規模小売店が立地するなど、生活に便利なまちとなっています。



急行の停まる駅



商店やサービス施設の集積する駅周辺の商業地

個性的な商店街形成

スーパーマーケットやコンビニエンスストアの進出、また商店の後継者不足などから、商店街の厳しい状況は変わりませんが、既存の商店街には魅力的な店舗も多く、地域に密着したよさを持っています。



界限性のある商店街



しゃれた店舗デザイン

貴重な緑の存在

地区内は公園や緑地が少ないものの、生産緑地などの農地もあり、貴重な緑の拠点となっています。また、住宅地内には生垣や草花を大切に育てている箇所も見受けられ、潤いある住環境を形成しています。



緑豊かな農地



草花での街角の演出



ボリュームある生垣

(2) まちの課題について

道路が未整備

地区内の道路の多くは幅員が狭く、車両や自転車と歩行者の通行が混乱して危険です。駅や地区内への車でのアプローチも容易でなく、また歩行者にとっては安心して歩けない状況となっています。荷捌き用の駐車スペースもなく、また緊急車両のアクセスも十分でないなど交通上の課題が多くあげられます。



歩行者・自転車・車両の
錯綜する狭い道路



車両の通過も困難な道路



未整備の住宅地内の細街路

災害への不安

地区内は建物が密集し、地震や火災発生時の不安を抱えています。公園・広場などの災害時には避難所ともなるオープンスペースも少なく、防災機能が十分ではありません。



緊急車両の通過も困難な駅前



木造が密集する住宅地

障害の多いまち

駅への階段が急であり、また踏切も存在し、駅利用や南口地区への移動が容易にできません。地区内は車椅子で通行可能な歩道やルートも確保されてなく、特に車椅子利用者などにとっては移動困難な地区となっています。



歩行者と車が錯綜する踏切



駅への急な階段



段差の多い歩行者空間

公園・緑地の不足

地区内には公園や広場が少ないため、来街者が集まる場所、住民が集会できるようなコミュニティースペースも不足しています。緑は、農地が存在するものの、他の緑は住宅地の生垣や庭木程度であり、公共緑地や街路樹などが不足しています。



緑の少ない街並み



地区内の唯一の街区公園

街並みの混乱

商店街では、看板も多く、電線類も含めて景観を混乱させています。また、商店街などの街並みを構成する建物の中には、しゃれたデザインが見受けられるものの、街並みとしての統一感などを生み出すような、魅力ある景観は形成されていません。



電柱や看板の多い混乱した景観



色彩の配慮に欠ける景観

土地利用の混乱

商店街と住宅地が隣接する利便性の高いまちです。しかし、秩序なく街並みが形成されたため、住宅近くでのカラオケの騒音、駅前の墓地、駅から離れた住宅地のバスターミナルなど、駅前の土地利用としては、混乱も見られます。



住宅地に連続する商業地



商店街を分断する墓地



住宅に囲まれたバスターミナル

利用者のモラルの問題

自転車の違法駐輪など、地区利用者のモラルの欠如の問題もあります。駐輪禁止地域に指定されているものの、自転車を店舗前や道路上に放置するケースが多く、タバコの投げ捨て禁止などと共に、マナー向上の啓発活動の推進と、利用しやすい駐輪場の確保に努める必要があります。



タバコの吸殻の投げ捨て



道路にはみ出した自転車駐輪

まちづくりへの不安

40年以上前から、都市計画道路が計画されていましたが、事業の予定がわからず、住民や事業者の中には、まちづくりに対して不安を感じる人が多く存在しています。



都市計画道路予定地

(3) まちづくりの基本目標と基本方針

ひばりヶ丘駅北口地区は、西武池袋線、西東京都市計画道路3・4・13号保谷秋津線及び3・4・20号武蔵境保谷線に囲まれた、ひばりが丘北3丁目、4丁目を中心とした区域(約12ha)として、西東京市都市計画マスタープランでは、商業中心拠点として位置づけられている。



『ひばりヶ丘駅北口地区まちづくり基本構想』では、ひばりヶ丘駅北口地区全体におけるまちづくりの基本目標を次のように設定し、5つのまちづくり基本方針を定めている。

- まちづくりの基本目標 -

あたたかみのあるまち...フレンドリータウンをめざして

フレンドリー (Friendly) とは、「友情のこもった、親しみを込めた、親切な」を意味しており、心のかよう、人にやさしいまちづくりを通して、にぎわいある商店街と緑豊かな住宅街が融合した、これからも住み続けたいと思えるまちの実現を目指している。

- まちづくりの基本方針 -

歩行者優先のまちづくり...交通機能の充実とバリアフリー

駅北口地区は、交通の結節点としての機能充実を図るとともに、歩行者が安全に行き交い、安心してショッピングを楽しめる空間づくりを進める。都市計画道路や駅前広場の整備を進めるとともに、不要な通過交通を排除し、バリアフリーで歩行者優先のまちづくりを進める。

災害に強い、安全安心のまちづくり...防災機能の充実・強化

地震や火災の被害の少ないまちづくりによる、地区で暮らす人、商売をする人、訪れる人が安心して過ごせるまちを目指す。耐震・不燃のまちづくり、避難や消火活動の容易なまちづくりを進める。



人にやさしい道づくり（駅前通りのイメージ）



まちの拠点となる空間確保（立体的利用のイメージ）

駅の南北を一体的に捉えたまちづくり...南口地区との対比と調和

南口のような大規模店舗を中心としたまちづくりではなく、北口ならではの界限性を活かしたまちづくりを目指す。北口、南口がそれぞれ完結したまちではなく、ひばりヶ丘駅周辺地区が一体となった拠点形成を目指す。



北口駅前広場のイメージ

個性的な商店街づくり...地域が支える商店街

商店街の発展形成が厳しい時代ではあるが、商店街のもつよさを活かし様々な工夫によって地域とのつながりや、顧客とのコミュニケーションを活かした付加価値の高い商店街を目指す。



個性的な商店街のイメージ

魅力あふれる個性豊かな街並みづくり...表情豊かな街並み創出

商店街に連続して、住宅が立地する地区として、居住空間としての質の高さを追求し、緑豊かで愛着と誇りを持てるような地区を目指す。



緑豊かな住宅地のイメージ

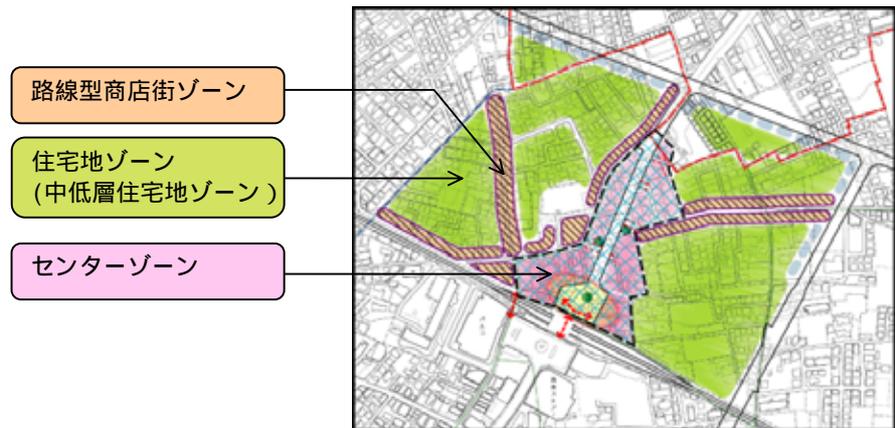
(4) まちの整備構想

さらに、まちづくり基本構想では、まちの整備構想として、整備方針を示している。

- 整備方針 -

土地利用の整序 - 魅力あふれたゾーン形成 -

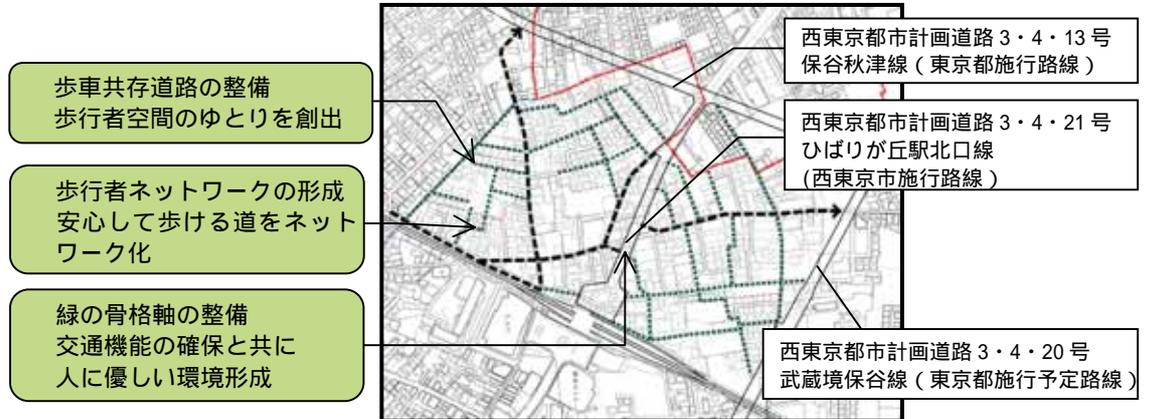
西東京都市計画道路 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線に面する商業・業務を中心とした地区の顔づくりを行っていくゾーン(=センターゾーン)、一番通り・ひばり通り・ひばりが丘北通りの既存の商店街に面したゾーン(=路線型商店街ゾーン)、戸建住宅やマンションなどが共存する住宅地(=中低層住宅地ゾーン)にエリアを区分し、整備方針を定めている。



ゾーン	整備方針
センターゾーン	<ul style="list-style-type: none"> * 駅前地区にふさわしい商業・業務を中心とした地区の顔づくりを進める。 * 界隈性のよさをとりいれながら、歩行者に圧迫感のないコンパクトで親しみやすい街並み形成を目指す。
路線型商店街ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> * 今後も商店街のよさを継承したまちづくりを進める。 * 近隣商業地としての店舗構成の充実を図ると共に、建物の壁面後退による道路空間のゆとりを創出する。 * 沿道の魅力ある街並み景観づくりにより、個性豊かな商店街形成を進める。
中低層住宅地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> * 戸建住宅とマンションなどの共同住宅とが共存する住宅地を目指す。 * 区画道路や排水路の整備を進め、また緑やオープンスペースを確保しながら、より豊かな生活環境の質の向上を図る。 * 建物デザインや生垣化などの街並み形成のルールを作成し、住民自らまちづくりを担うことで、愛着と魅力あふれる住宅地形成を目指す。
その他	<ul style="list-style-type: none"> * センターゾーン以外で新たに整備が予定される都市計画道路の沿道は、ロードサイドショップ型店舗の立地にも配慮し、秩序ある街並み形成を誘導する。

都市の骨格軸の整備 - 人に優しい道路空間構成 -

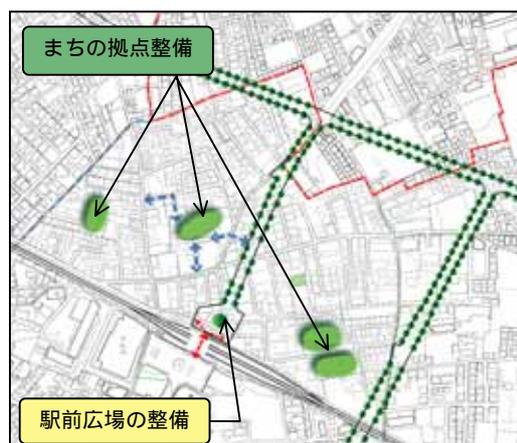
都市の骨格軸として、既に都市計画決定されている3本の幹線道路(=緑の骨格軸) 界限性の高い商店街に面した道路(=歩車共存道路) 住宅地内の歩行者道路(=歩行者ネットワーク)に分け、整備方針を定めている。



骨格軸	整備方針
緑の骨格軸	<ul style="list-style-type: none"> * まちの交通問題解決のためには、交通機能を確保する道路整備が必要であり、既に都市計画決定されている幹線道路を整備し、円滑な車両交通と安全な歩行者動線を確保する。 * 幹線道路は人にやさしい環境形成を図り、街路樹はまちの緑の骨格軸として創出する。
歩車共存道路	<ul style="list-style-type: none"> * 界限性のある商店街が立地しているが、道路幅員が狭く車両も多く行き交うため、安心して買い物できる空間となっていない。建物の壁面後退など道路空間にゆとりを生み出す規制・誘導を行い、車両制限などを併用して、歩車共存型の「買い物散歩道」を創出する。
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> * 住宅地内に安心して歩ける道をネットワーク化することにより、地区全体の回遊性を増し、快適性と利便性を兼ね備えたまちを創出する。

拠点施設の整備

地区の拠点として、ひばりヶ丘駅北口に面する駅前広場と地区内の大規模駐車場や農地、その他の遊休地などといったまとまりある土地を位置づけている。



拠点	整備方針
<p>駅前広場</p>	<ul style="list-style-type: none"> * 駅の交通結節点としての充実を図るために、駅前広場の整備を進める。 * 駅前広場には、バス乗降場、タクシー乗降場、一般車の乗降場を確保すると共に、駅前広場に隣接する敷地の公開空地化も含めて、ゆとりある駅前広場機能の確保を進める。また、まちの玄関口にふさわしい魅力的でかつシンボリックな景観形成に配慮する。 * 同時に、駅北口にエスカレーターやエレベーターを設置し、バリアフリーの駅前広場を創出する。 * 駐車場、駐輪場についても、駅前広場周辺及び商店街周辺での確保に努める。
<p>まちの拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> * 地区内には、現在、公共施設がほとんどないため、住民相互の交流や憩い、防災機能（避難場所など）を担う公園や広場などのオープンスペースの確保を進める。 * 今後、地区内のまとまりある土地（大規模駐車場、農地、その他遊休地等）について、立体的な利用も含めて地域の拠点としての活用の可能性を検討する。