

ひばりヶ丘駅北口地区 街並み再生方針（案）の概要



1. まちづくりの目標	P. 1
2. ゾーン別の目標と整備方針	P. 2
3. 街並み再生の貢献と容積割増等の緩和の考え方	P. 3
4. 実現に向けて講ずべき措置 ～街並み再生の貢献に基づく容積率の割増～	P. 4
5. 制度活用による将来イメージ	P. 7

1. まちづくりの目標

まちづくりの目標

賑わいの維持・創出

歩行者環境の改善

利便性の向上

敷地統合
共同建替え
の促進

敷地統合や共同建替えを促進し、土地の有効利用を図りながら、目標の実現を図ります

賑わいの維持・創出 ～ 魅力的な商業集積、買い物環境の充実 ～

低層部への賑わい施設（商業施設等）の導入

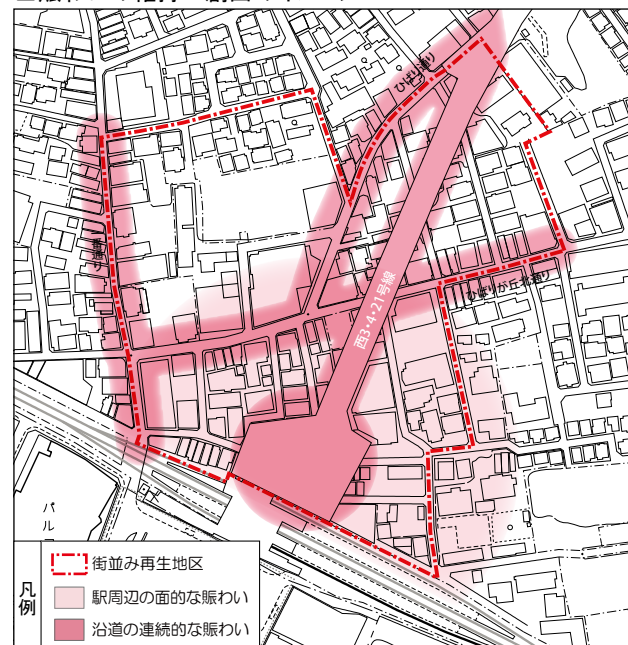
建物低層部への賑わい施設（商業施設）を導入することにより、既存の商店街の賑わいの維持・向上とともに、西3・4・21号線等の沿道を中心とした新たな賑わいの創出を目指します。

店先空間の確保

道路への看板・商品のあふれ出しや駐輪等を解消し、快適な歩行者空間の確保と店先空間の有効利用を目指します。



■賑わいの維持・創出のイメージ



歩行者環境の改善 ～ 安全で快適な歩行者空間の確保 ～

歩行者ネットワークの形成

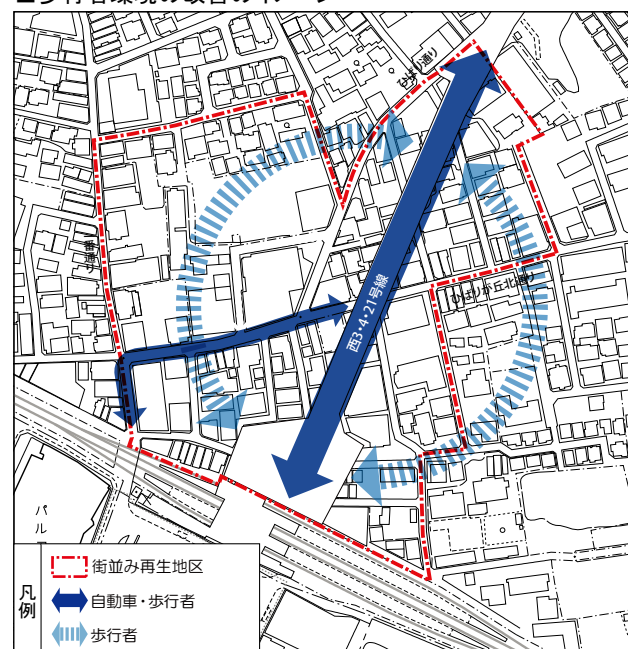
既存の歩行者ネットワークを補完する貫通通路を整備することにより、駅を中心とした回遊性の高い歩行者ネットワークの形成を目指します。

安全・快適な歩行者空間の確保

自動車交通量の多い通りにおける歩道状空地の確保等、各通りの歩行者環境の現状に合わせた壁面後退により、安全かつ快適な歩行者空間の確保を目指します。



■歩行者環境の改善のイメージ



利便性の向上 ～ 駅利用者及び買い物客の利便性の向上 ～

生活支援施設の導入

地域に不足する施設や特に駅前に求められる生活支援施設の立地を誘導することにより、駅利用者及び買い物客の利便性の向上を目指します。

オープンスペースの整備

地域に不足するオープンスペースを整備することにより、憩いの場の確保とともに市街地環境の改善を目指します。

駐車・駐輪施設の整備

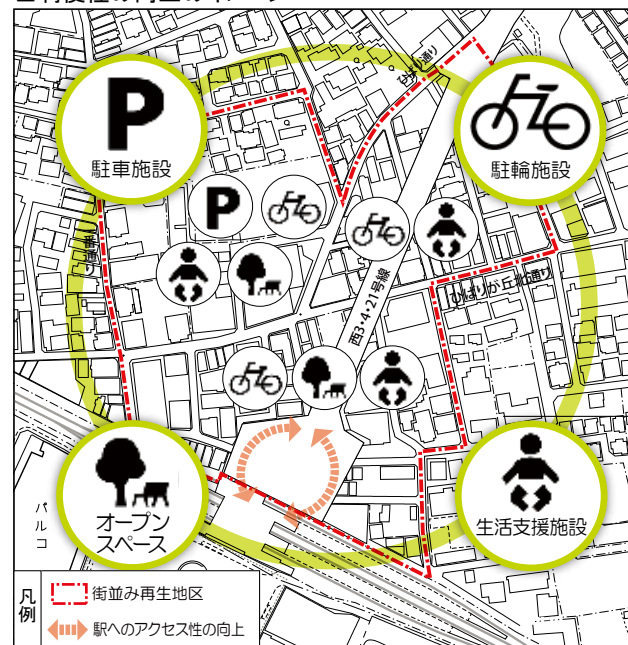
駅に近接する駐車・駐輪施設や商業施設の駐輪機能を拡充することにより、駅利用者のアクセシビリティや買い物客の利便性の向上を目指します。

歩行者デッキの整備

駅前広場の補完機能として歩行者デッキの整備を誘導し、駅へのアクセシビリティの向上を目指します。



■利便性の向上のイメージ



※生活支援施設、駐車・駐輪施設、オープンスペースは、地区全体に必要とすることを表すイメージ図であり、位置等を特定するものではありません。

2. ゾーン別の目標と整備方針

●地区を土地利用等の状況に合わせて4つのゾーンに区分し、ゾーンごとにまちづくりの目標に基づいた具体的な目標と整備方針を定めます。

賑わいの維持・創出

- 都市計画道路、ひばりが丘北通りを中心に、建物低層部への賑わい施設（商業施設等）の導入を図ります。

歩行者環境の改善

- 駅利用者の歩行者交通を放射状に分散する歩行者動線（既存道路）を確保し、改善を図ります。
- 駅南北を連絡する歩行者及び自動車の主要な交通動線（既存道路）を確保し、改善を図ります。

利便性の向上

- 駅のバリアフリー化とともに、駅と駅周辺施設を接続するデッキの整備を促進します。
- 広場状空地の確保など、敷地内のオープンスペースの整備を促進します。
- 生活支援施設など、地域に不足し立地が求められる施設の整備を促進します。
- 商業施設に設置する駐輪施設の整備拡充を促進します。

賑わいの維持・創出

- 都市計画道路、ひばりが丘北通り、ひばり通りにおける建物低層部への賑わい施設（商業施設等）の導入を図ります。

歩行者環境の改善

- 既存の歩行者ネットワークを補完する貫通通路の整備により、回遊性の向上を図ります。

利便性の向上

- 広場状空地の確保など、敷地内のオープンスペースの整備を促進します。
- 生活支援施設など、地域に不足し立地が求められる施設の整備を促進します。
- 商業施設に設置する駐輪施設の整備拡充を促進します。

○ 駅前にふさわしい賑わい形成

○ 土地の有効利用、高度利用

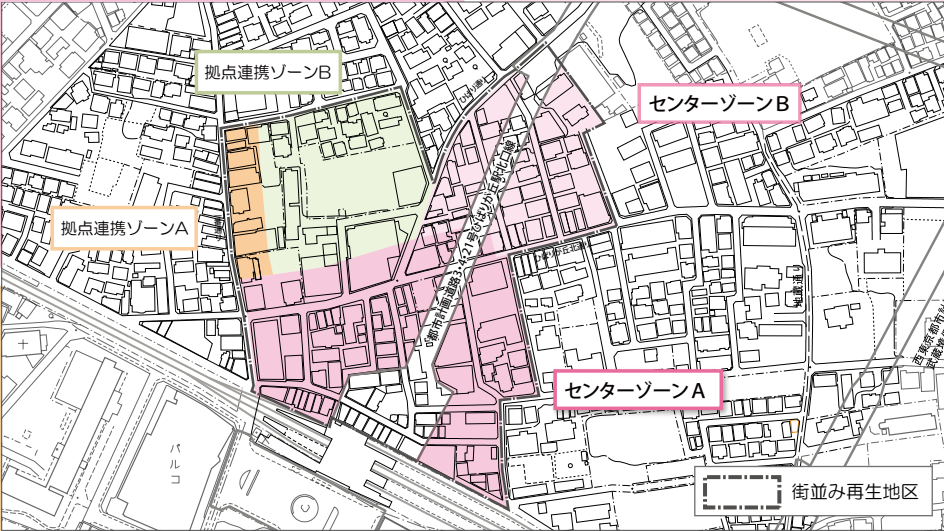
○ 都市計画道路の整備にあわせた良好な街並み形成

○ 駅周辺の歩行者及び自動車動線の確保

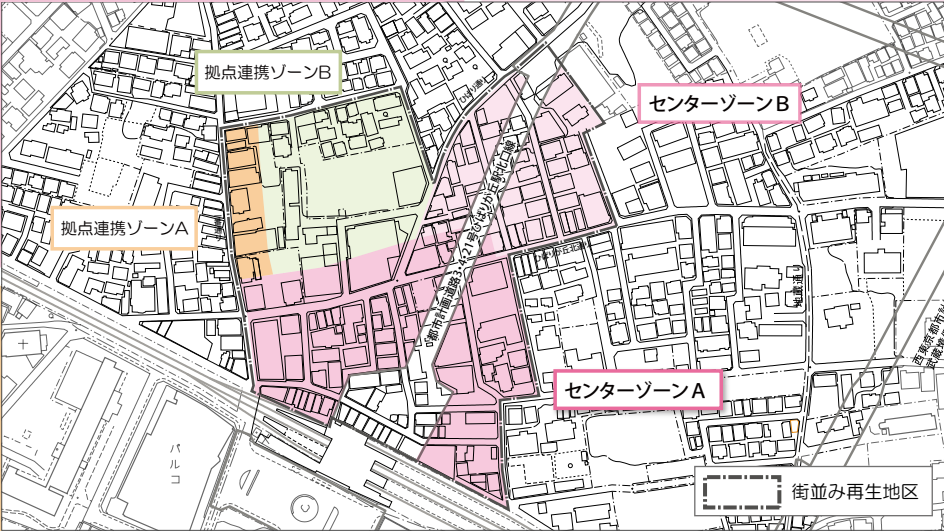
駅前広場周辺のイメージ



センターゾーンA



センターゾーンB



○ 通りの連続的な賑わい形成

○ 土地の有効利用、高度利用

○ 都市計画道路の整備にあわせた良好な街並み形成

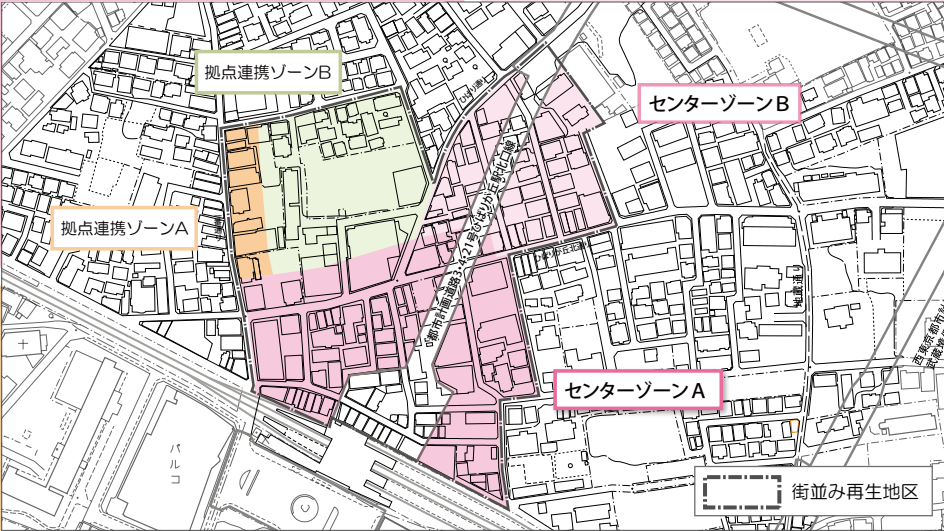
都市計画道路沿道のイメージ



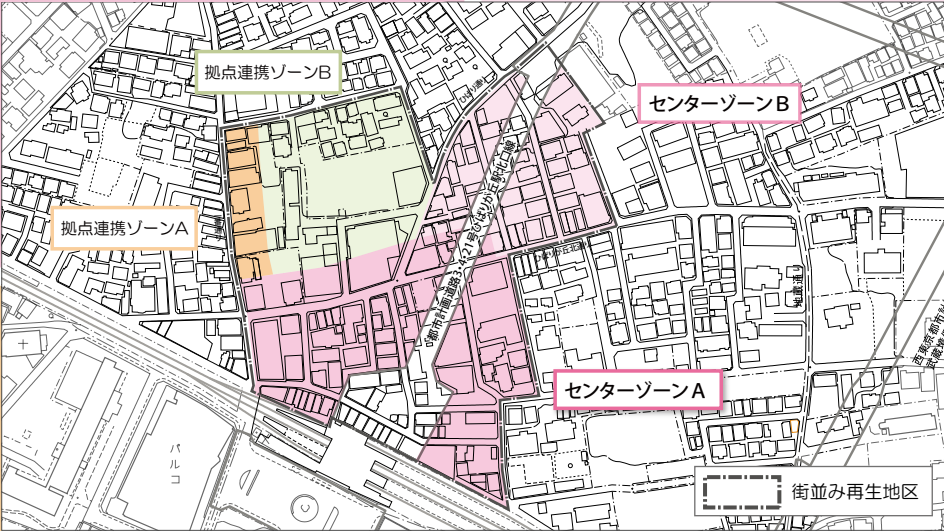
商店街のイメージ



拠点連携ゾーンA



拠点連携ゾーンB



歩行者・自動車動線のイメージ



○ 地域密着型の賑わい形成

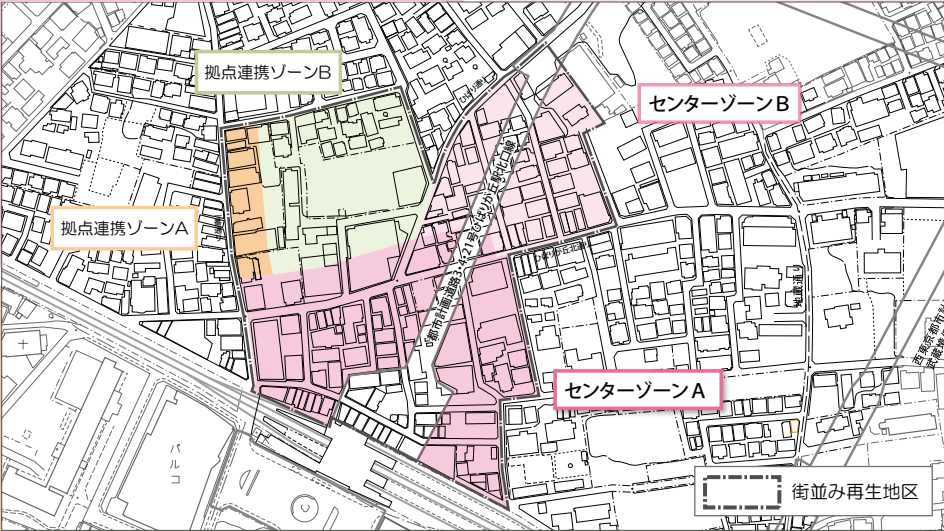
○ 快適な歩行者空間の確保

○ 一体的な街並み形成

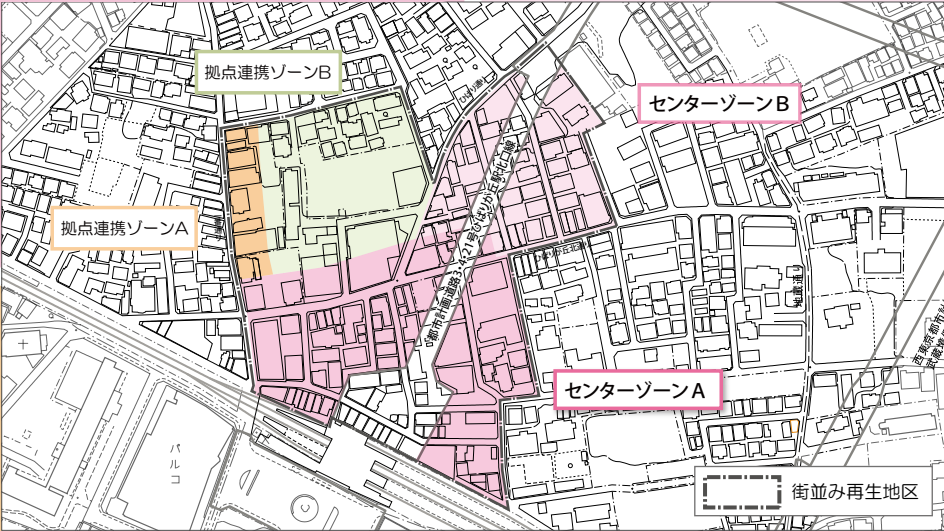
商店街のイメージ



拠点連携ゾーンA



拠点連携ゾーンB



○ 住居系土地利用と調和した賑わい形成と街並み形成

○ 土地の有効利用

○ 各ゾーンと連続する歩行者及び自動車動線の確保

歩行者・自動車動線のイメージ



賑わいの維持・創出

- 一番通りにおける建物低層部への賑わい施設（商業施設等）の導入を図ります。

歩行者環境の改善

- 既存の歩行者ネットワークを補完する貫通通路の整備により、回遊性の向上を図ります。

賑わいの維持・創出

- ひばり通りを中心に、建物低層部への賑わい施設（商業施設等）の導入を図ります。

歩行者環境の改善

- 各ゾーンと連続する歩行者及び自動車動線の確保などにより、回遊性の向上を図ります。

利便性の向上

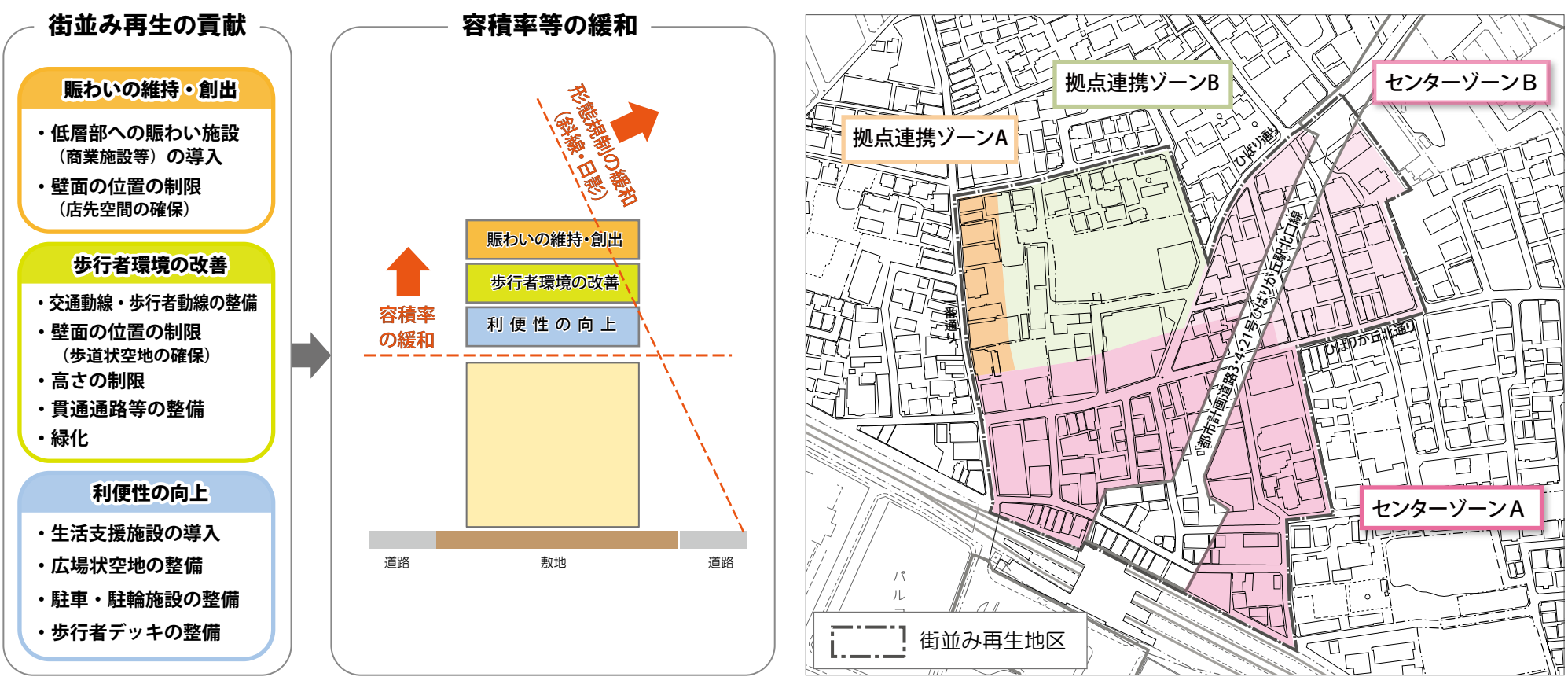
- 広場状空地の確保など、敷地内のオープンスペースの整備を促進します。
- 生活支援施設など、地域に不足し立地が求められる施設の整備を促進します。
- 一定規模以上の駐車・駐輪施設の整備を促進します。

ひばりヶ丘駅北口地区 街並み再生地区

P.2

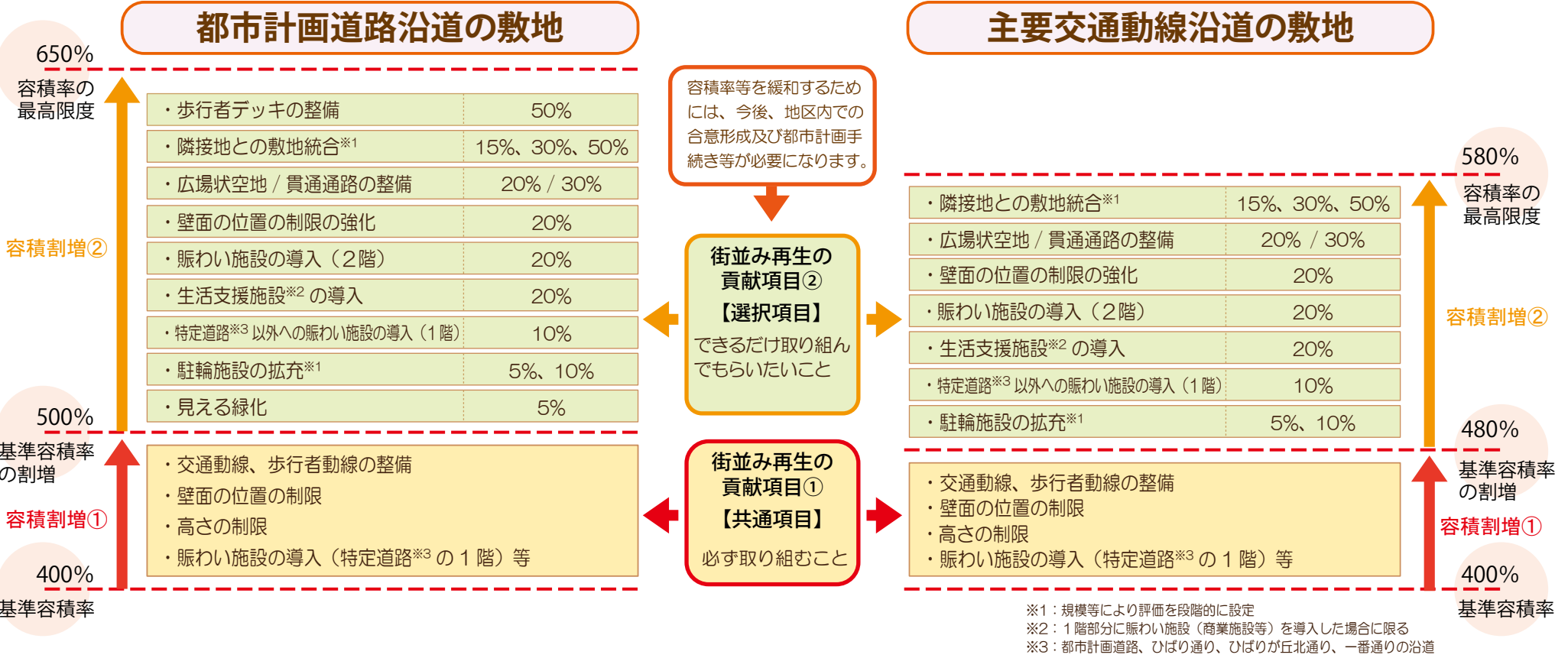
3. 街並み再生の貢献と容積割増等の緩和の考え方

- ゾーン別の整備方針に基づいた街並み再生の貢献項目を定めます。
 - 街並み再生の貢献度に応じて、容積率の最高限度や形態規制（斜線・日影）が緩和されます。
- ※容積率等を緩和するためには、今後、地区内での合意形成及び都市計画手続き等が必要になります。

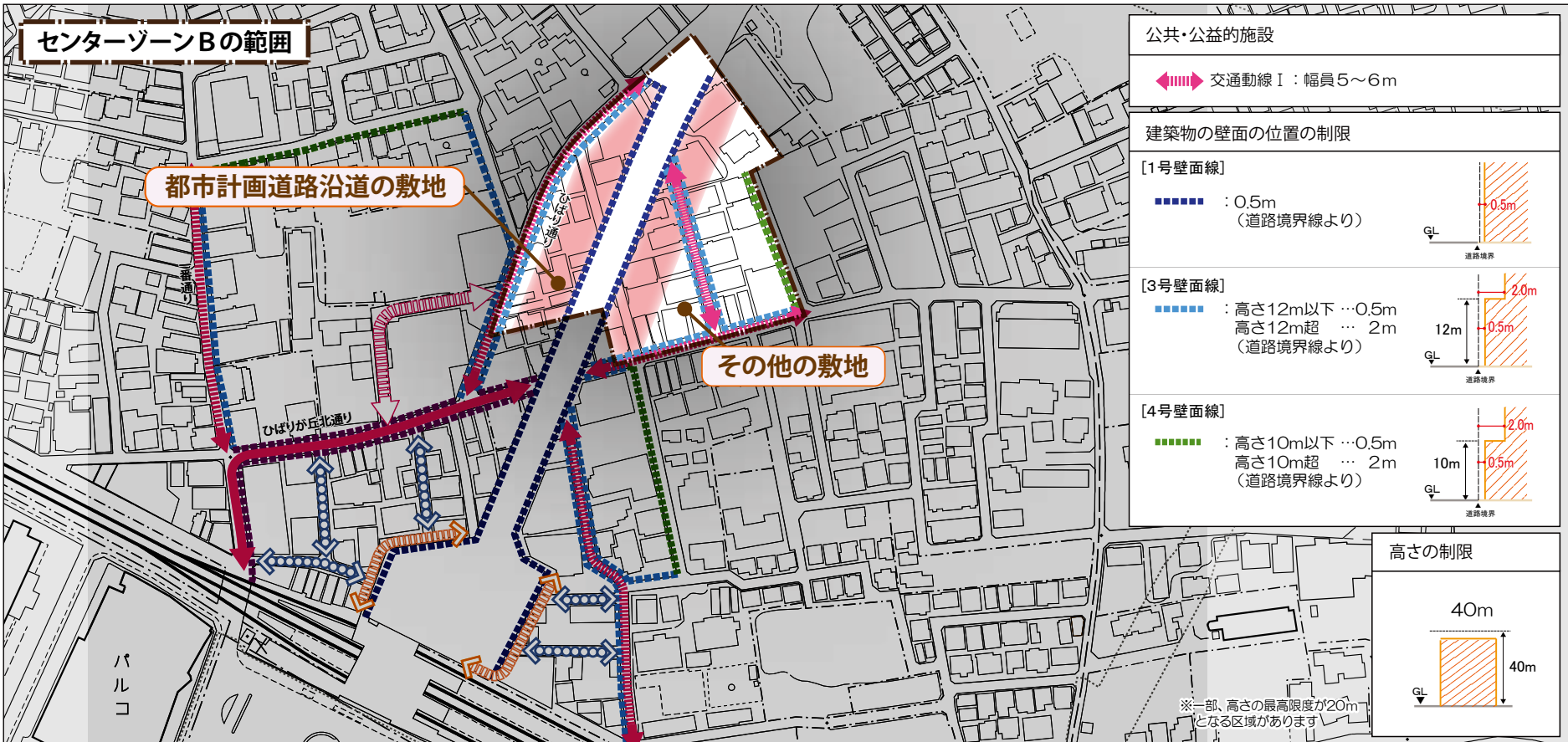
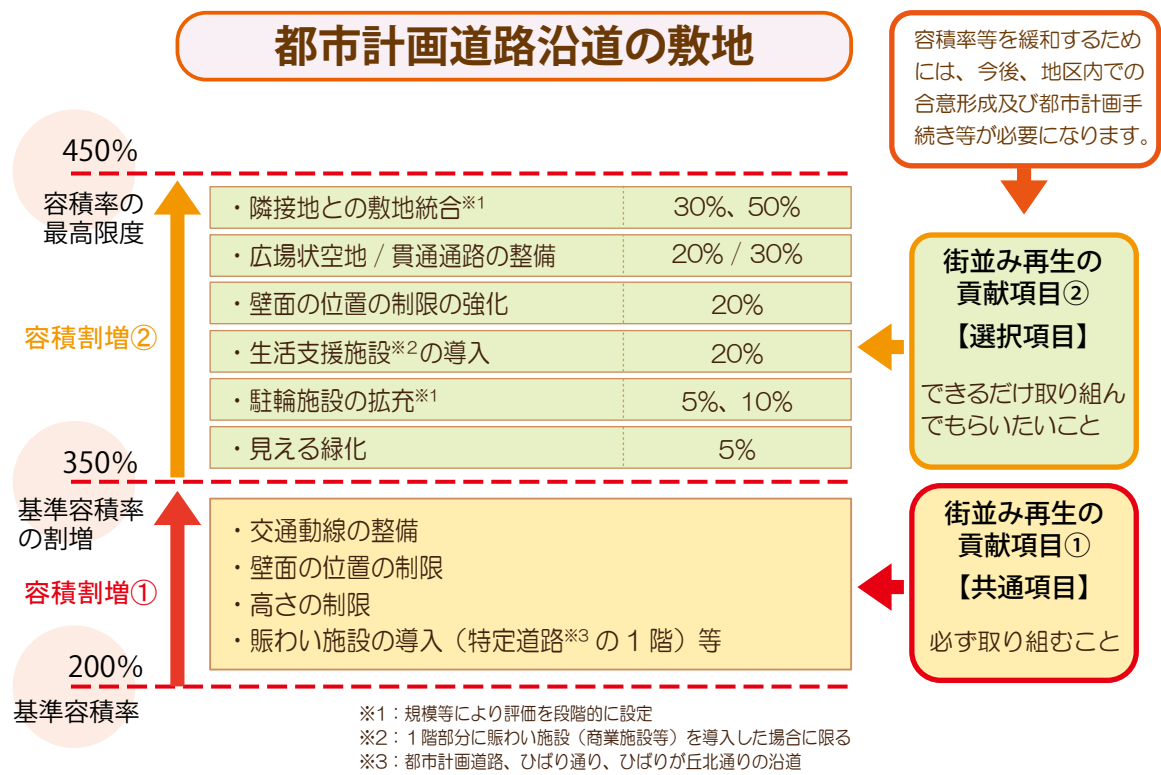


4. 実現に向けて講ずべき措置 ～ 街並み再生の貢献に基づく容積率の割増 ～

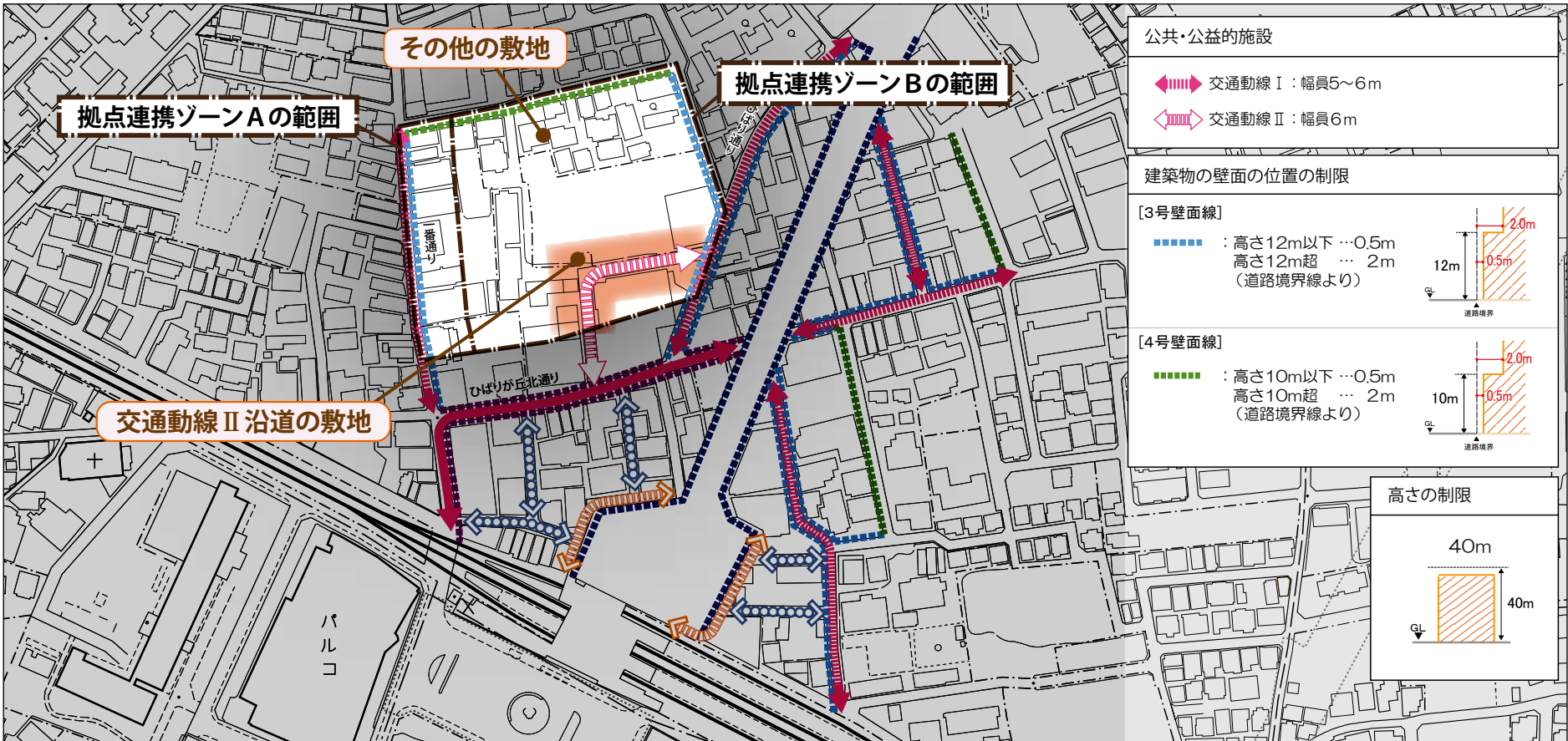
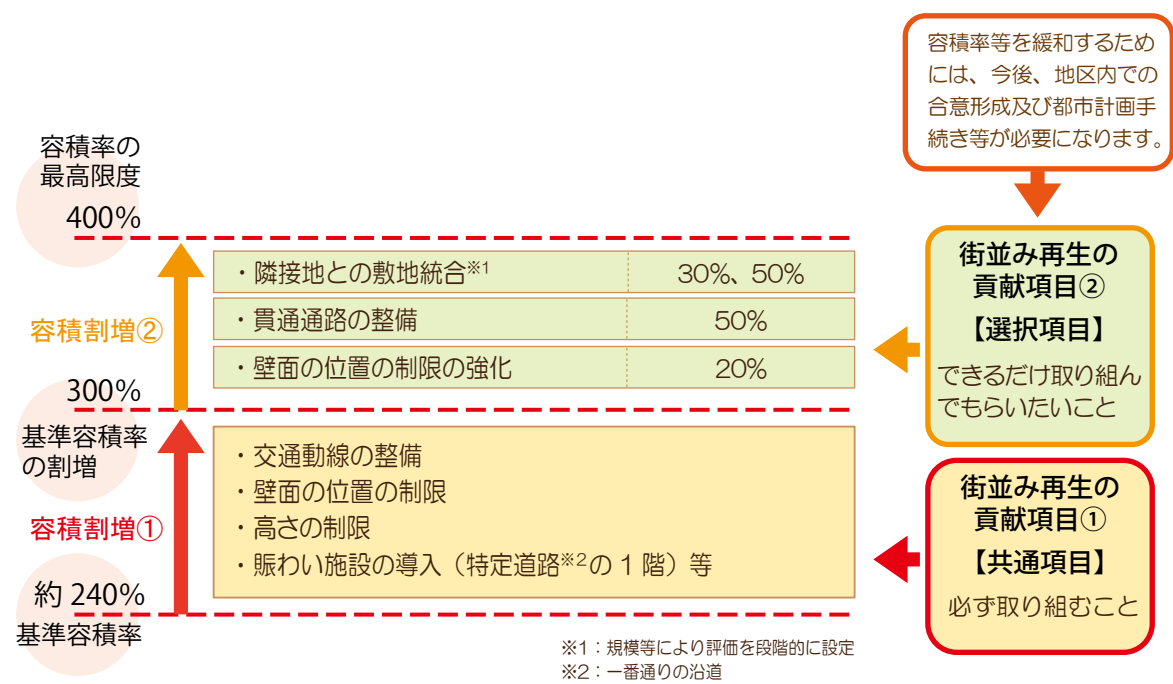
センターゾーンA



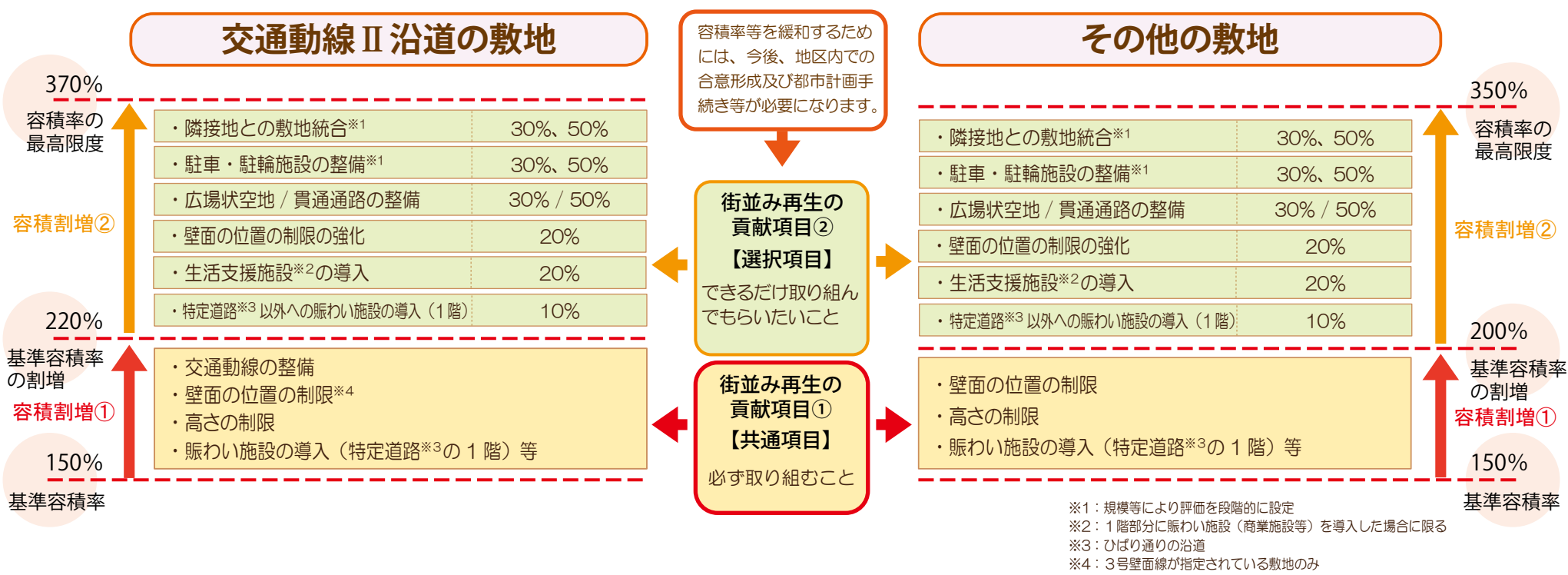
センターゾーンB



拠点連携ゾーンA



拠点連携ゾーンB



5. 制度活用による将来イメージ

現況

●ひばりヶ丘駅北口



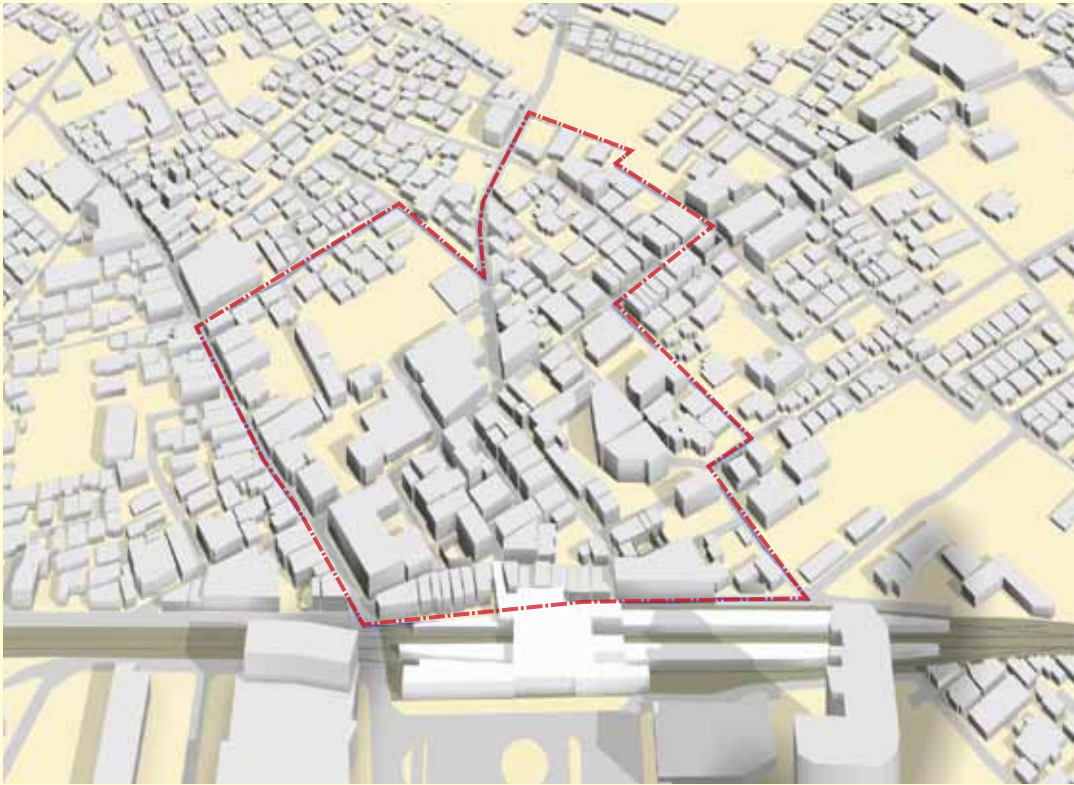
●駅前空間



●駅へのアクセス道路



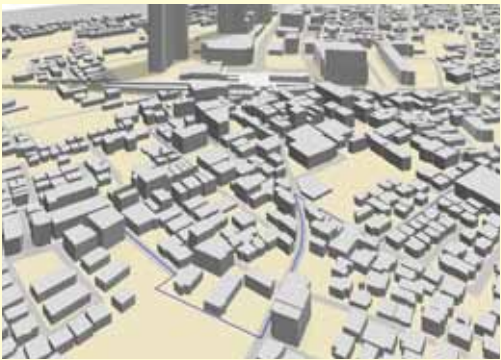
●ひばりヶ丘駅南側から駅北口を望む



●歩行者と自動車が混在する道路

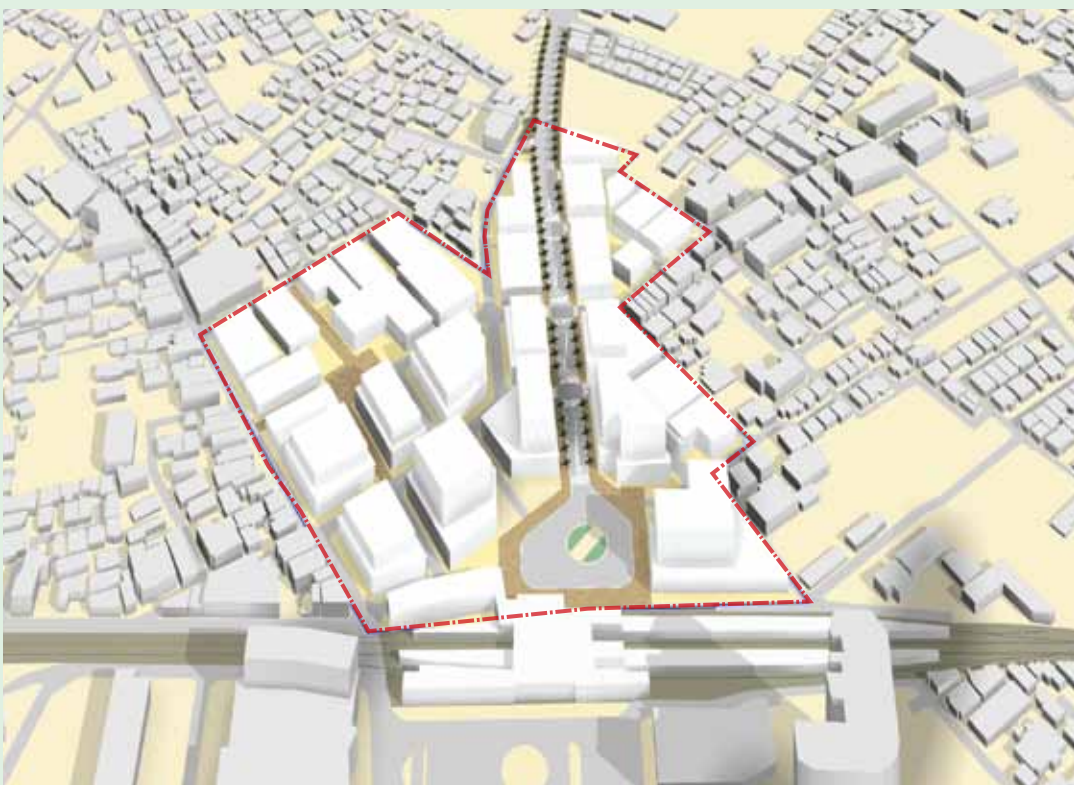


●地区北側からひばりヶ丘駅を望む

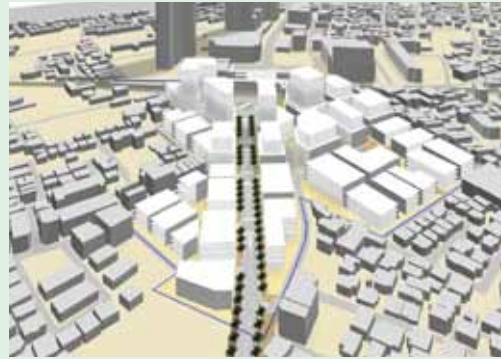


将来イメージ

●ひばりヶ丘駅南側から駅北口を望む



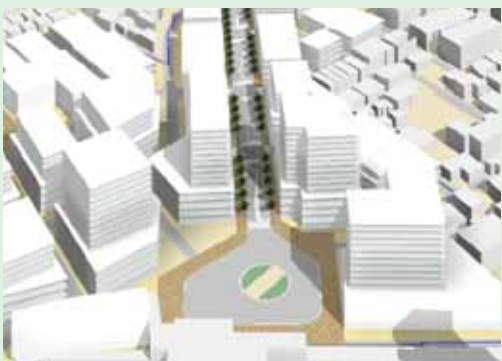
●地区北側からひばりヶ丘駅を望む



●歩行者空間の確保



●ひばりヶ丘駅北口



●駅前広場



●都市計画道路



※将来イメージは、敷地統合・共同建替え等が進んだ場合の街の姿をイメージとして示したものであり、今後の土地利用を規定するものではありません。