

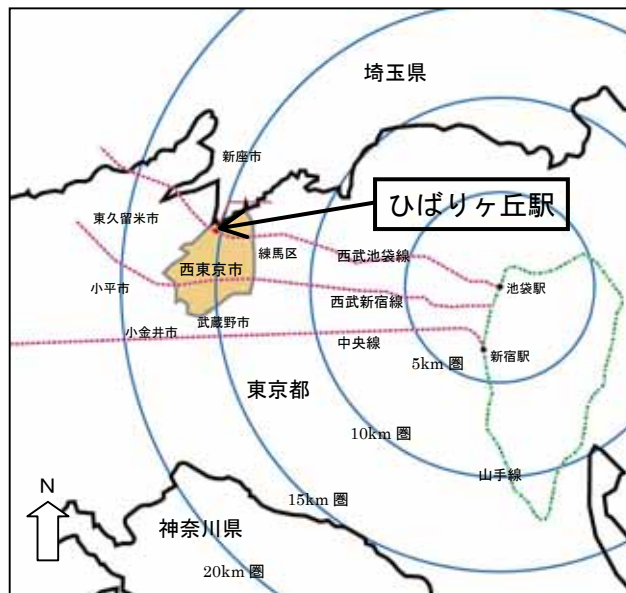
第1章 まちづくりの前提 (広域的条件など)

(1) 対象地区の位置等

① 東京圏での位置づけ

- ・ 都心から約 15km 圏
- ・ ひばりヶ丘駅からは池袋まで約 20 分
- ・ バスにより中央線三鷹駅、武蔵境駅、東武東上線朝霞台駅、志木駅などにアクセス
- ・ また、周辺は幹線道路が未整備な箇所も多いが、関越自動車道大泉ICまでは約 5 km と至便

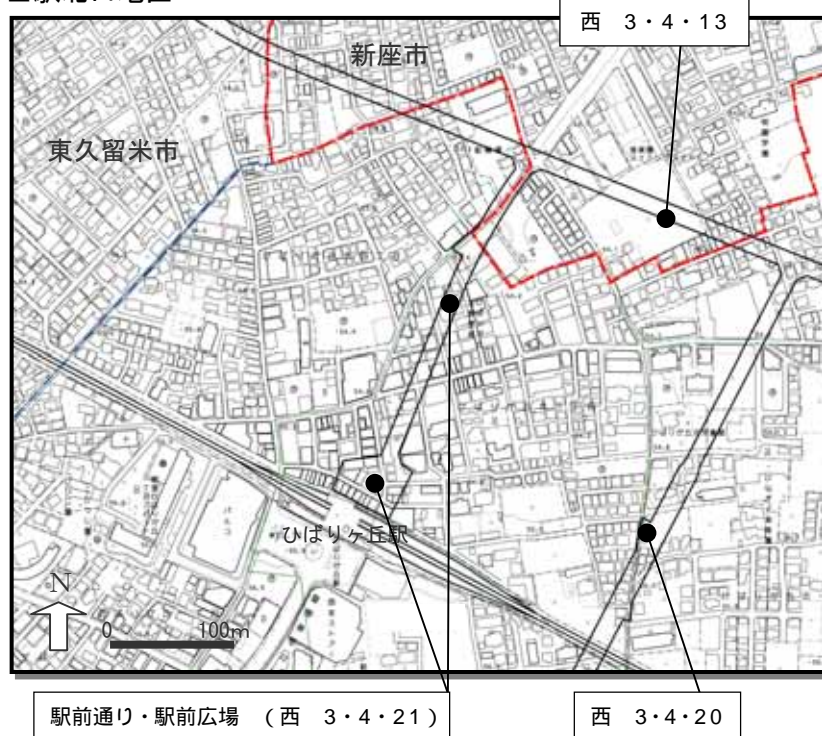
■ 広域図



② 西東京市での位置づけ

- ・ 『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で約 12ha。
- ・ 西東京市の北西端に位置し、西側は東久留米市と、北側は埼玉県新座市と接する。
- ・ 西東京市都市計画マスタープランでは、ひばりヶ丘駅周辺は、田無駅周辺とともに西東京市の商業中心拠点として位置づけられおり、発展が期待されている。

■ 駅北口地区



(2)保谷から西東京へ(ひばりヶ丘駅北口地区の背景となる都市の変遷)

①明治から大正へ

明治 22 年、上保谷新田、上保谷、下保谷の 3 か村が合併し、保谷村となり、現在とほぼ同じ区画をもつ農村として位置づけられました。

大正時代以降になると、現在の市の北部を結ぶ西武池袋線(武蔵野鉄道/大正 4 年)、市の南部と新宿を結ぶ西武新宿線(西武鉄道/昭和 2 年)が開通し、村内にはそれぞれ 2 つずつの駅が開設されました。

②昭和時代

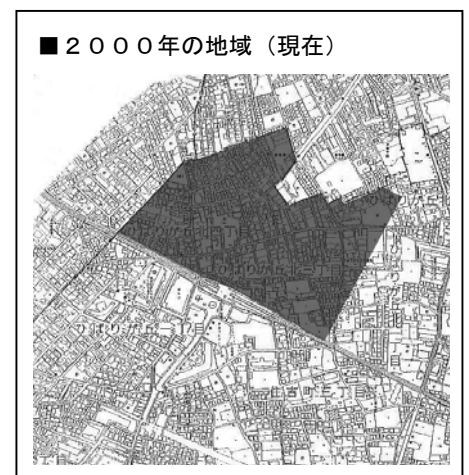
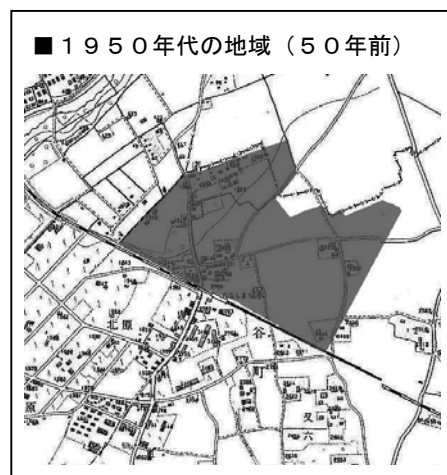
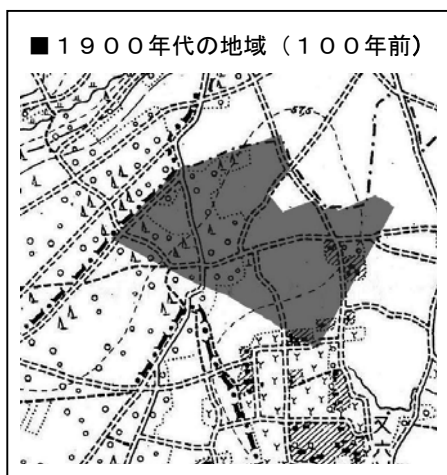
昭和 14 年頃には、保谷村の周辺に中島飛行機株式会社をはじめとした工場などが進出し、これら従業員の住宅地として保谷村は栄え、人口の増加、産業の発展に伴い、昭和 15 年 11 月 10 日に町制を施行し、保谷町の誕生となりました。

昭和 20 年から都営住宅の建設が始まり人口は徐々に増加し、その後、日本住宅公団(現 独立行政法人 都市再生機構)によって昭和 33 年柳沢、東伏見団地、翌 34 年にはひばりが丘団地が建設されたことにより、人口は急激に増加し、同 35 年 1 月 1 日には 43,678 人となりました。その後も民間の宅地造成が行われ、昭和 42 年 1 月 1 日に人口 77,169 人で市制(保谷市)が施行され、かつての農村地域が住宅都市として定着していきました。

③平成の合併

平成 13 年 1 月 21 日、田無市と合併し西東京市になり、人口 18 万人の都市として発展を続けています。

■ひばりヶ丘駅北口地区の変遷



100年前 (保谷村の誕生)

郊外農村集落の形成
鉄道による交通機能の強化

50年前 (保谷町としての成長)

市街化の進展
住宅地の形成

現在 (保谷市から西東京市へ)

住宅市街地の充実
魅力ある街並み形成

(3) 関連上位計画

ひばりヶ丘駅北口地区のまちづくり基本構想策定にあたっては、関連上位計画の内容をふまえることが必要です。特に、まちづくりに関しては、都市計画マスタープランなどの地域の整備方針と整合させ、さらに具体的な方針を示すことが求められます。

