

第3章 まちの未来を描く

3-1 まちづくりの基本目標

まちの現況や課題をふまえ、まちづくりの基本目標を次のように設定します。

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、親切的な」を意味します。

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ます。

3-2 まちづくりの基本方針

①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ます。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ます。

②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します。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ます。



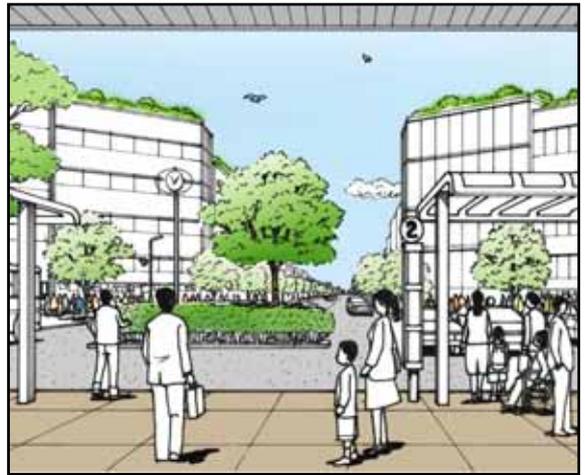
■ひとにやさしい道づくり（駅前通りのイメージ）



■まちの拠点となる空間確保（立体的利用のイメージ）

③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します。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します。



■北口駅前広場のイメージ

④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りますが、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します。



■個性的な商店街のイメージ

⑤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です。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します。



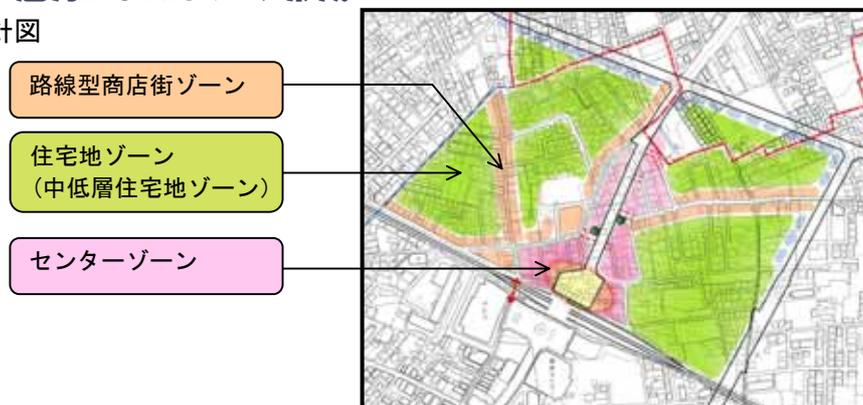
■緑豊かな住宅地のイメージ

3-3 まちの整備構想

まちの整備構想を整備方針と整備構想図で描き、地域の皆様と共有します。構想図は、これからのまちづくりを進める上での基本指針となりますが、明確な区域を定めたものではないため、今後、実現に向けて具体的検討を行ないます。

(1)土地利用の整序…魅力あふれたゾーン形成

◆ゾーン形成方針図



①センターゾーン

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ます。また、界限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します。

項目	対象	整備イメージ	
道路の整備	■都市計画道路・駅前広場整備	* 別掲【3-3(2)①、3-3(3)①】	
街区再編	■道路の付け替え整備	・ 都市計画道路の整備にあたり、接道が不都合になる既存道路については、付け替により街区の整型化に配慮する。	
	■建物の共同建替えなど	・ 駅周辺の街区については、建物の共同化により、床面積の効率的な確保とオープンスペースの確保を規制・誘導する。	
街並み誘導	■用途の誘導	(中高層街区) ・ 駅前にふさわしい、商業・業務・サービス施設を規制・誘導する。	(中層街区) ・ 下層部は商業系用途とし、上層部は住居系用途等を規制・誘導する。
	■位置・高さ誘導	・ 中高層の街並みとし、都市計画道路などの沿道は、1階部分の壁面後退により、ゆとりある歩行者空間を創出する。	・ 中層の街並みとし、1階部分の壁面後退により、ゆとりある歩行者空間を創出する。
	■建物デザインなどの誘導	・ 駅前にふさわしい、シンポル的な街並み形成を図る。	・ 駅前通りと一体となった、落ち着いた街並み形成を図る。
	■その他・広告物などの誘導	・ 控えめで美しい広告景観形成を誘導する。	
交通結節点の改善	■交差点の改善	・ 主要な交差点部は、隅切りを十分に確保するなど、安全な通行を確保する。	
	■踏切りの改善	・ 西3・4・20号の整備により通過交通の減少を図る。それまでの期間は歩道カラー舗装の改善などにより、安全な横断確保を目指す。	
広場の創出	■ポケットパークの整備	・ 都市計画道路整備によって生じる残地の一部は、まちかどのポケットパークなどとして活用する。	

②路線型商店街ゾーン

今後も商店街のよさを継承したまちづくりを進めます。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し、また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ます。

項目	対象	整備イメージ
道路の整備	■歩車共存道路の整備	*別掲【3-3(2)②】
街並み誘導	■用途の誘導	・ 商店街としての賑わいを連続させるため、建物1階部分は商業系用途を規制・誘導する。
	■位置・高さの誘導	・ 道路幅員が4~6m程度であり、圧迫感のないよう、中層の街並みとする。 ・ 1階部分の壁面後退を規制・誘導し、ゆとりある買い物空間を創出する。
	■建物デザインなどの誘導	・ まとまりある街並みデザインとする。
	■その他・広告物などの誘導	・ 控えめで美しい広告景観形成を誘導する。
交通結節点の改善	■交差点の改善	*別掲【3-3(1)①】

③中低層住宅地ゾーン

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します。

住宅地は、駅や商店街に近いという利便性だけでなく、静かなたたずまいとなっています。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ります。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します。

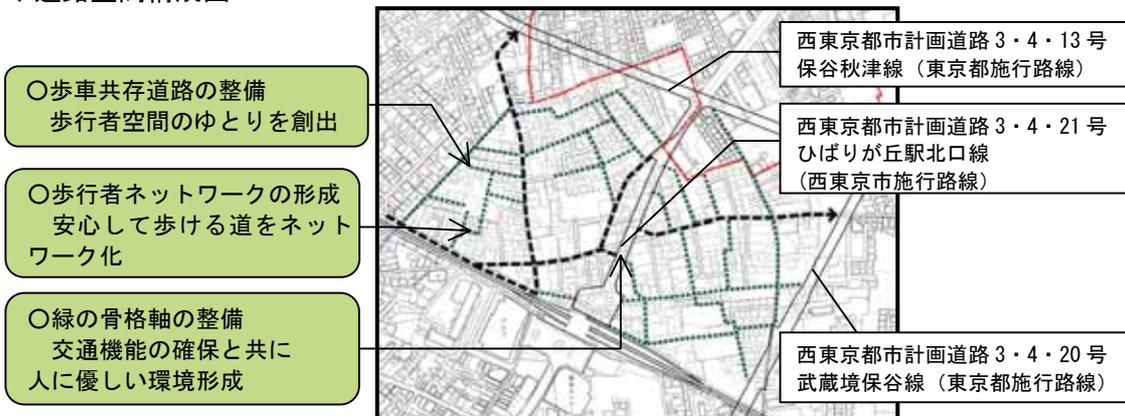
項目	対象	整備イメージ
道路の整備	■排水路などの整備	・ 雨水浸透にも配慮しながら、地区内の区画街路の排水路整備、舗装整備を推進する。
	■散策ルートの確保	*別掲【3-3(2)③】
街並み誘導	■用途の誘導	・ 戸建の低層住宅と中層共同住宅との共存を可能とする。
	■位置・高さ誘導	・ 中層住宅は、壁面を後退させ、圧迫感のない街並みを創出する。
	■建物デザインなどの誘導	・ 落ち着きある建物デザインを基本とする。 ・ 中層住宅は、周囲の低層の街並みとの調和を図る。
	■その他の誘導	・ 生垣化を誘導する。 ・ 生垣や透過性のあるフェンスにより、緑豊かな街並み形成に配慮する。
拠点整備	■まちの拠点の創出	*別掲【3-3(3)②】

④その他

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については、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します。

(2)都市の骨格軸の整備…人に優しい道路空間構成

◆道路空間構成図



①緑の骨格軸の整備

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す。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します。同時に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します。

項目	対象	整備イメージ
幹線道路の整備	■西東京都市計画道路3・4・21号 ひばりが丘駅北口線の整備	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹による駅前通りにふさわしいシンボリックな道路景観形成を図る。 荷捌き車などが利用可能な駐車帯を設置する。 歩道は切り下げによる過度な傾斜を避け、バリアフリーに配慮した構造とする。 沿道の建物の壁面後退を規制・誘導、それによって得られた空間は、歩道と一体となった舗装デザインとするなど景観形成などに配慮する。
	■西東京都市計画道路3・4・20号 武蔵境保谷線の整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道との立体交差部には、歩行者や自転車も通行可能な地下通路を併設する。 街路樹による幹線道路にふさわしい緑の道路景観形成を図る。 歩道は切り下げによる過度な傾斜を避け、バリアフリーに配慮した構造とする。 西3・4・21の整備に併せて本計画道路の整備を要請する。
	■西東京都市計画道路3・4・13号 保谷秋津線の整備	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹による幹線道路にふさわしい緑の道路景観形成を図る。 歩道は切り下げによる過度な傾斜を避け、バリアフリーに配慮した構造とする。 西3・4・21の整備に併せて本計画道路の整備を要請する。

②歩車共存道路の整備

界限性のある商店街が立地していますが、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おりません。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」を創出します。

項目	対象	整備イメージ
歩車共存道路の整備	■市道ほ 348 号線 (通称「一番通り」)の整備	<ul style="list-style-type: none"> にぎわいある商店街形成を推進する。 現道幅員が4m程度であり、沿道の建物の壁面後退(1m~1.5m程度)により、ゆとりある買い物空間を創出する。 ショッピングモールとして、電線の地中化を検討し、舗装や照明、サイン類等のデザインに配慮する。 交通規制により、歩行者優先道路とするが、区内居住者、歩行者と荷物搬入の車両等が共存可能な道路構造とする。
	■ひばりが丘北通りの整備	<ul style="list-style-type: none"> ゆとりある歩行者優先の買い物道路とする。 現道幅員が4m~6m程度であり、沿道の建物の壁面後退(1.5~1.0m程度)により、ゆとりある買い物空間を創出する。 歩行者優先道路と位置づけ、車両等と歩行者が共存可能な道路構造とする(常時車両通行可とする)。 センターゾーン沿道は、道路整備と併せて、沿道の共同建替えや、商業施設の立地を誘導する。
	■ひばり通りの整備	<ul style="list-style-type: none"> にぎわいのある商店街形成を推進する。 現道幅員が6m程度であり、沿道の建物の壁面後退(1.0m程度)により、ゆとりある買い物空間を創出する。 ショッピングモールとして、電線の地中化を検討し、舗装や照明、サイン類等のデザインに配慮する。 歩行者優先道路と位置づけ、車両等と歩行者が共存可能な道路構造とする。 道路整備とあわせて、沿道の共同建替えや、商業施設の立地を誘導する。

③歩行者ネットワークの形成

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します。

項目	対象	整備イメージ
幹線道路の歩道整備	■都市計画道路の歩道整備	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹を配置し、潤いある歩行者空間を創出する。 段差解消や、サインの充実によりバリアフリーに配慮した構造とする。
歩車共存道路の整備	■市道の歩行者空間の充実・整備	<ul style="list-style-type: none"> 歩車共存型のショッピングモールを整備するなど、歩行者空間の充実を図る。
散策ルートの確保・整備	■住宅地内の散策ルートの確保・整備	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の回遊性を増すために、住宅地内の公道、私道を散策ルートに位置づける。 沿道の住宅は、生垣化や街並みの調和につとめ、魅力的な住宅地景観の創出を目指す。

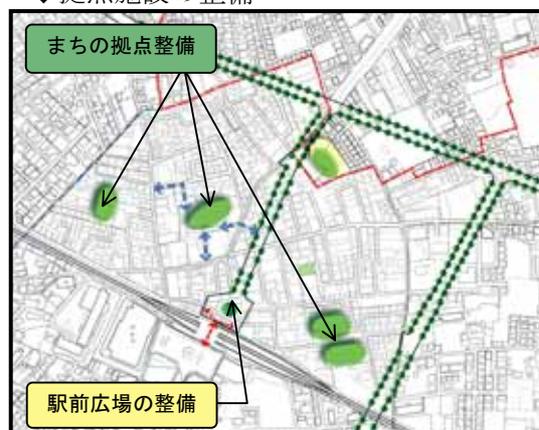
(3) 拠点施設の整備

① 駅前広場の整備

駅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ます。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ます。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します。

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します。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ます。

◆ 拠点施設の整備



項目	対象	整備イメージ
駅前広場の整備	■駅前広場整備	<ul style="list-style-type: none"> バス乗降場、タクシー乗降場、タクシー待機場一般車乗降場(障害者用含む)を確保した駅前広場を整備。 ゆとりある歩行者空間を確保するため、周辺建物の壁面後退を規制・誘導する。
沿道建物の誘導	■街並み形成	<ul style="list-style-type: none"> 駅北口にふさわしいシンボリック、かつ親しみやすい景観を形成する。
駅南北の連絡	■バリアフリー化促進	<ul style="list-style-type: none"> 駅北口には、エスカレーター、エレベーターを設置する。 現在、駅北口にある急階段は、安全な階段へ付け替える。

② 地域の拠点形成

地区内には、現在、公共施設がほとんどありません。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ます。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します。

項目	対象	整備イメージ
拠点形成	■まちの拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> 地区内にある大規模駐車場については、立体的土地利用や周辺道路の整備により、防災機能や集会機能、駐車・駐輪機能などを兼ね備えた、まちの拠点として整備を検討する。 地区内の農地は、緑地やオープンスペースとしての機能を維持し、防災機能、駐輪機能などを兼ね備えたまちの拠点として整備を検討する。