

(5) 京王線府中駅周辺地区（府中市）

歴史的景観と共存した生活拠点の形成

ア 現状と課題

府中駅は、新宿駅まで特急で約 22 分の距離にあり、1 日当たりの利用者数は 89,113 人である。

本地区は、大國魂神社、馬場大門のケヤキ並木（国指定天然記念物）と府中駅を中心として周辺に業務施設や公共公益施設が集積する地区であり、駅南口周辺は中心市街地となっている。

本地区には、老朽化した木造建築物や狭あいな道路が多く存在し、防災面の対応が必要な状況にあったことから、1974 年（昭和 49 年）に市により府中駅南口再開発の基本計画が示された。これを契機として、南口地区において、連絡協議会や再開発準備組合が設立されるなど、まちづくりの活動が開始された。

1980 年（昭和 55 年）に始まった府中駅付近連続立体交差事業にあわせて、1982 年（昭和 57 年）に、南口地区の第 1・第 2・第 3 の 3 つの地区（約 3.8ha）の市街地再開発事業の都市計画決定が行われ、組合施行による再開発事業が進められることになった。

連続立体交差事業により、1993 年（平成 5 年）に駅の高架化が完了し、翌年には駅北口の府中スカイナード（歩行者デッキ）が完成した。

1996 年（平成 8 年）に第 2 地区の再開発ビル及び南口の府中スカイナードが完成し、2005 年（平成 17 年）には第 3 地区の再開発ビルが完成している。また、第 1 地区では、2003 年（平成 15 年）に再開発準備組合が発足し、組合設立に向けて活動が行われている。

駅前の再開発エリアに隣接して、馬場大門のケヤキ並木があり、歴史的景観を呈している。この良好な景観資源との共存を図りながら、中心市街地をさらに活性化させていくことが求められている。

駅南口第 2 地区第一種市街地再開発事業



イ 整備の考え方

府中市では、大國魂神社やけやき並木に代表される歴史・文化や、多摩川、浅間山、崖線に代表される自然を守り、生かすことにより、府中の歴史と文化を感じる個性豊かなまちをつくること、地域の特性を踏まえ、商業・産業基盤の強化を図り、多彩な都市活動への支援を通して、にぎわいと活力のある自立性の高いまちをつくること、また、道路や公園、駅等の公共空間のバリアフリー化や住環境整備を進め、誰もが住みやすく、やさしいまちをつくることをめざしている。

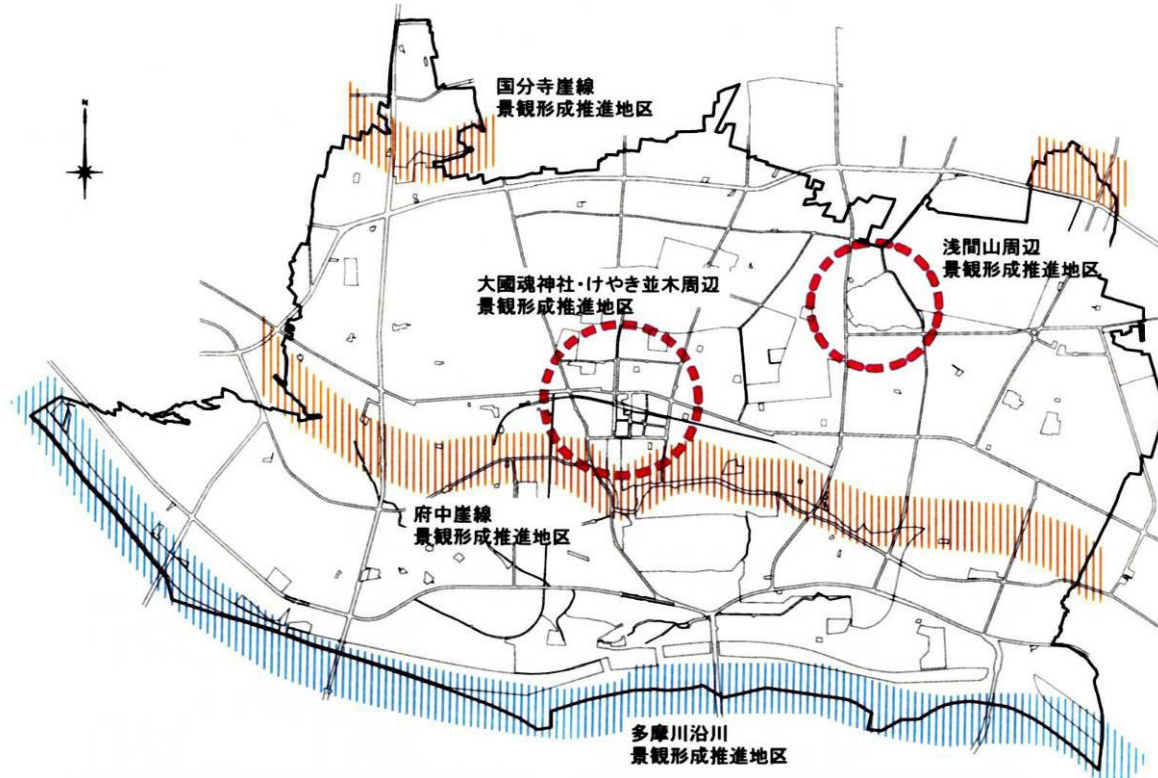
本地区は、市の「中心拠点」として位置付けられており、商業、業務、サービス機能を中心とした質の高い都市機能の集積を図る。また、地区に適した環境整備と大規模小売店舗の適切な立地誘導を図り、更に住宅等の整備を誘導することにより、利便性の高い都市型の居住空間を創出していく。

駅南口の市街地再開発地区は、多摩地域の中核的な商業、業務の拠点として、府中市の顔となることをめざし、市街地の再構築により、商業、業務機能の強化・充実を図る。

拠点の整備に当たっては、「府中市都市計画マスタープラン」や「府中市景観計画」を踏まえ、地域の特性に応じた土地利用及び良好な景観の形成を誘導する。

新たに整備する施設建築物については、府中市景観計画に基づき、けやき並木との調和に配慮した計画づくりを促進する。

府中市の景観形成推進地区



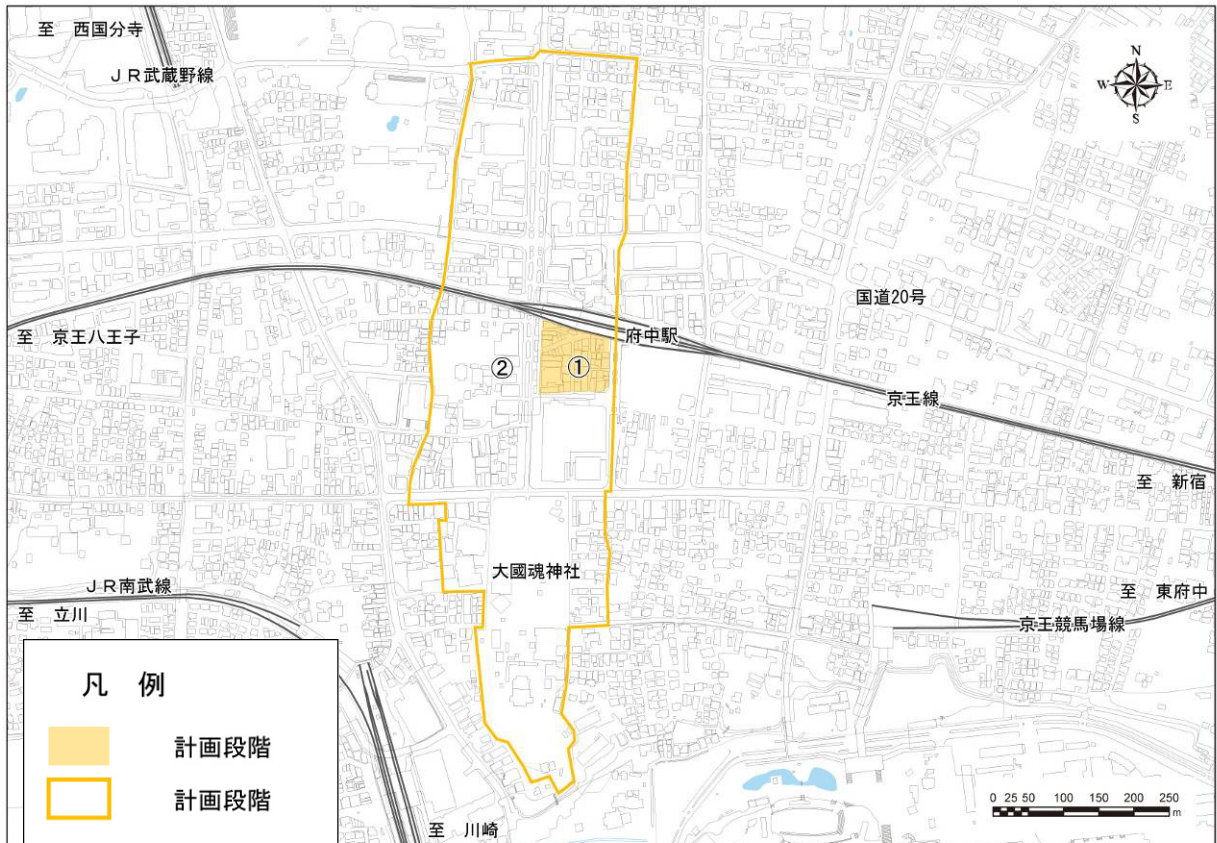
ウ 整備プロジェクトの推進

府中駅周辺地区において、以下の整備プロジェクトを推進する。

府中駅南口（第1地区）の再開発（計画段階）

大國魂神社・けやき並木周辺地区の景観整備（計画段階）

府中駅周辺地区のプロジェクト



府中駅南口（第1地区）の再開発

本地区は、駅南口の歩行者デッキと、けやき並木、京王線に囲まれた小規模な商店等が密集する地区である。市の表玄関の中心商業地区であり、公共施設の整備とあわせて、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、安全、快適で、活力と魅力ある駅前地区に再生するため、再開発を促進する。

府中駅南口（第1地区）周辺



大國魂神社・けやき並木周辺地区の景観整備

市の緑、歴史、文化を象徴する天然記念物「馬場大門のケヤキ並木」と調和したまちづくりを進めるため、けやき並木の景観を保全するとともに、府中市景観計画に基づき、沿道の景観形成を促進する。

馬場大門のけやき並木



(6) 西武新宿線等東村山駅周辺地区（東村山市）

狭山丘陵の豊かな自然・歴史・文化と共存する、まちの玄関としての顔づくり

ア 現状と課題

東村山市は、東京郊外の住宅都市として発展してきた。市の中心部にある東村山駅は、西武新宿線、西武国分寺線及び西武西武園線が結節し、市の核となる重要なターミナル駅である。

東村山駅は、西武新宿駅まで急行で約 32 分と、都心へのアクセス性に恵まれており、1 日当たりの利用者数は 43,930 人である。

駅東口は、東村山秋津線（東村山 3・4・27 号）及び駅前広場が整備され、周辺には、市役所や図書館等の公共公益施設や、大型商業施設が立地するなど、都市機能が集積している。

駅西口は、東口に先駆けて改札口が設置されたが、周辺の基盤整備が遅れたため、狭い道路が走り、木造住宅が密集するなど、災害時の危険性が高い。また、小規模店舗が並ぶのみで、駅前としての機能集積がほとんどない状況にある。

こうしたことから、駅前広場を含めた、駅西口の都市計画道路等の整備による交通ネットワークの改善を行うとともに、駅前にふさわしい施設の整備、都市機能の集積が求められてきた。

これに対し、駅西口では、現在、市街地再開発事業による施設建築物の建設、駅前広場を含む東村山駅武蔵大和駅線（東村山 3・4・9 号）及び東村山駅北線（東村山 3・4・29 号）の整備が行われている。引き続き、都市計画道路の早期完成に向けて、事業を進めていく必要がある。

また、東村山駅周辺では、第三次事業化計画の優先整備路線である府中所沢線（東村山 3・3・8 号）等の道路が鉄道と平面交差しており、踏切における交通渋滞や市街地分断の解消が課題となっている。

東村山駅西口



イ 整備の考え方

東村山市では、自立した生活都市の形成をめざし、市街地再開発事業等により、交流の拠点となるべき駅周辺地区において、商業、業務機能の強化を図り、拠点性を高めることとしている。また、南北方向の幹線道路の整備により、交通利便性の向上、道路交通体系の整序、安全な生活環境の確保を図るとともに、道路や公園、駅等の公共空間のバリアフリー化や住環境整備を進め、やさしく住みやすいまちづくりをめざすこととしている。

駅西口では、再開発事業による拠点整備とあわせて、まちづくり交付金事業による都市再生整備計画に基づき、区画道路、東村山駅武蔵大和駅線及び東村山駅北線の整備を進め、駅西口の顔づくりを促進する。

再開発ビルには、公益施設を導入し、市民生活の利便性を高めるとともに、誰もが気軽に集まり、文化活動などを行うことができる場の創出を図る。

駅前広場には、バスターミナルを整備し、交通アクセスを改善するとともに、駅前広場の地下に駐輪場を整備し、放置自転車の解消を図る。これらにより、通勤、通学等の安全性の確保、利便性の向上を図る。

府中街道等の道路交通の円滑化や市街地の一体化に向けて、西武新宿線の東村山駅付近の道路と鉄道の立体交差化について検討を進める。

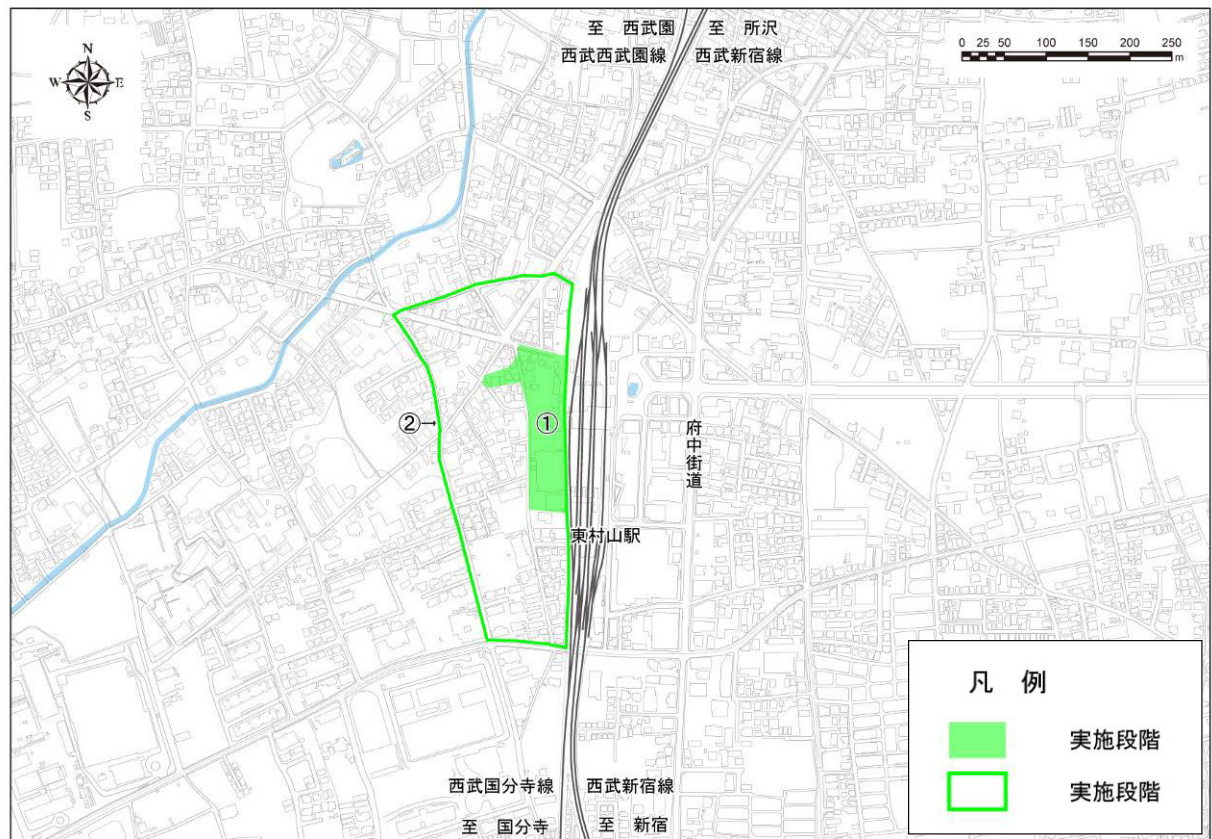
ウ 整備プロジェクトの推進

東村山駅周辺地区において、以下の整備プロジェクトを推進する。

東村山駅西口地区第一種市街地再開発事業（事業中）（民間施行）

駅西口の基盤整備（事業中）（市施行）

東村山駅周辺地区のプロジェクト



東村山駅西口地区第一種市街地再開発事業（事業中）

本地区において、東村山市の中心核として、駅前地区にふさわしい土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、駅前広場等の整備を促進する。

住宅、店舗、公益施設、事務所及び駐車場を主用途とする施設建築物の整備を促進するとともに、公益施設として、市民アンケート等を踏まえ、「市民交流の場と高齢社会を見据えた健康増進の施設」の導入を図るなど、行政サービス機能や、健康交流プラザ等の整備を促進する。

東村山駅西口地区の再開発事業の完成イメージ



駅西口の基盤整備（事業中）

東村山駅西口における交通環境の改善、街並みの形成を図るため、都市計画道路、区画道路、無電柱化、地下駐輪場、人工地盤、緑地等の整備を促進する。

駅西口の整備概要



(7) 西武池袋線ひばりヶ丘駅周辺地区（西東京市）

駅前都市計画道路の整備にあわせた既存商店街の再構築、歩行者に配慮したまちづくり

ア 現状と課題

ひばりヶ丘駅は、池袋駅まで急行で約 20 分と交通の利便性が高く、主に都心への通勤・通学駅として利用されており、1 日当たりの利用者数は 67,318 人である。

本地区は、西東京市の北部の拠点となっており、本地区の南西には、ひばりが丘団地があり、典型的なベッドタウンとして、昭和 30 年代に人口が急増した。

ひばりヶ丘駅南口では、乗降客の増加に伴い、1971 年（昭和 46 年）に駅前広場と駅前通りが整備された。1978 年（昭和 53 年）には、駅前広場に面して大規模商業ビルが建設され、1993 年（平成 5 年）には、市街地再開発事業により住宅と商業の複合ビルが建設された。このように、駅南口は、一定の都市基盤が整備されており、今後は、駐輪場など生活安全施設の充実を図っていくことが課題である。

これに対し、駅北口は、都市計画道路が未整備であり、幅員 4 m 未満の道路も多く、住宅、店舗、事務所等が混在し、密集市街地を形成している。公共空間もほとんどないため、災害時の安全性の確保が課題となっている。

その一方、駅北口周辺には、農地、民間駐車場等のまとまりのある空間が見られることから、これらを有効に活用し、潤いのある、安全・安心のまちづくりを進めることが必要である。

本地区では、1971 年（昭和 46 年）に橋上駅舎が整備され、2003、2004 年度（平成 15、16 年度）には全面的な改修工事が行われて、駅南口と駅構内はバリアフリー化されたが、駅北口はバリアフリー化されておらず、早急な改善が必要である。

駅南北を渡る歩行者動線は、橋上駅舎の自由通路と駅西側の踏切で担っているが、駅北口のバリアフリー化がなされていないため、踏切に歩行者が集中し、特に踏切遮断時間が長い朝夕のラッシュ時には、歩行者と踏切待ちの自転車や自動車が混在して危険な状況であり、早急な改善が必要である。

ひばりが丘駅周辺（北口）



（南口）



イ 整備の考え方

本地区は、市外からも多くの人が集まるなど、地域の商圈の中心に位置している。このような立地条件を生かし、鉄道、バスの利便性と、にぎわいのある商業環境を備えたまちづくりをめざす。

駅南口においては、市北西部における生活拠点にふさわしい複合市街地を形成するため、大規模店舗を中心としたにぎわいのあるまちづくりを促進する。一方、駅北口においては、店舗が連続する商店街と緑豊かな住宅街が融合した、住み続けたいと思えるまちづくりを促進する。

（駅南口の整備）

都営亦六住宅跡地周辺において、駅前の利便性を生かしたまちの活性化に向けて、居住環境の整備、商業、生活利便施設等の充実を図るとともに、道路、歩行者空間やオープンスペース等の都市基盤の整備を促進する。

（駅北口の整備）

駅北口周辺において、地区計画の導入による良好な街並みの形成を図る。

駅前広場とひばりが丘駅北口線（西東京 3・4・21 号）の整備にあわせて、沿道の建物の共同化や不燃化などを促進する。

ひばりが丘駅北口線の整備においては、無電柱化や沿道緑化など、防災や景観への配慮を図る。

地区内の低・未利用地は、立体的な土地利用も視野に入れて、地区内に不足している駐輪場や防災拠点、住民相互の交流や憩いの場、公園や広場等のオープンスペースとしての活用の検討を促進する。

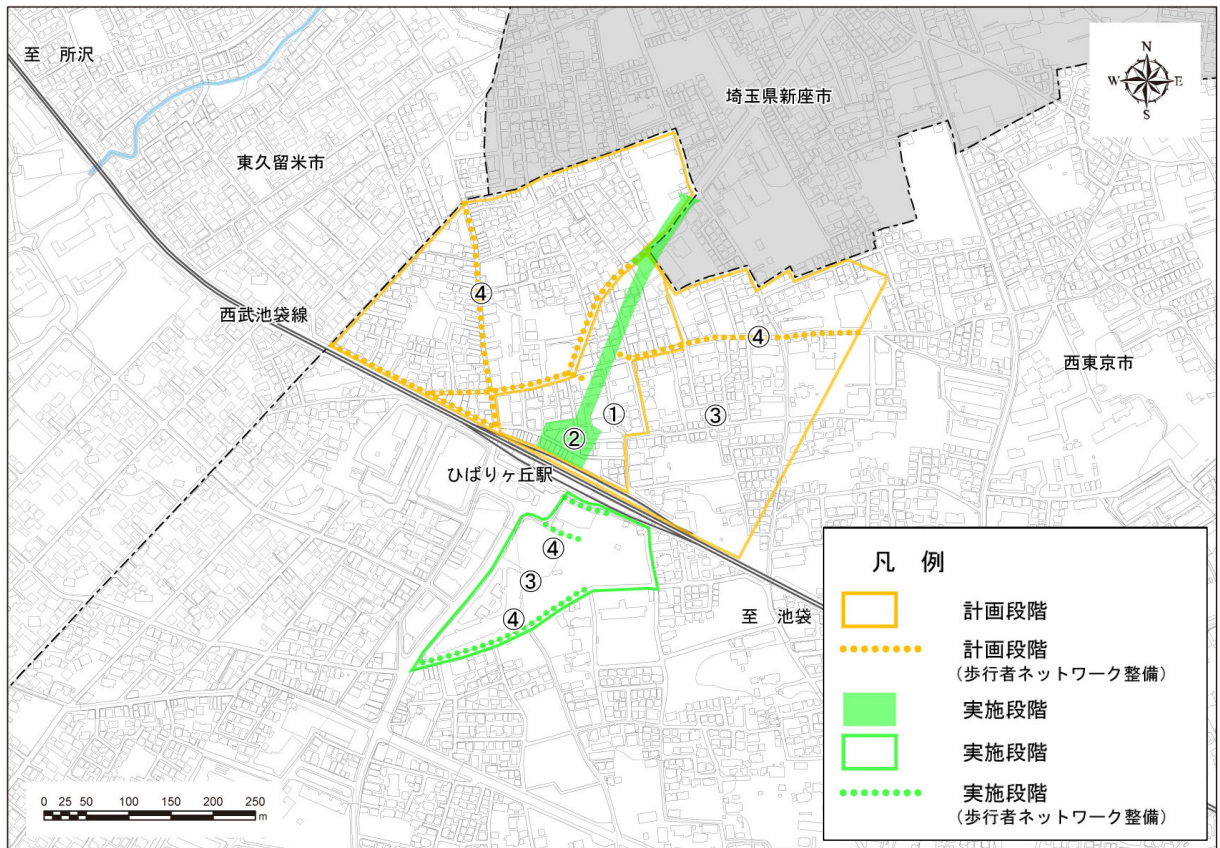
安心して歩ける歩行者ネットワークの形成を図り、快適性と利便性を備えたまちの創出をめざす。

ウ 整備プロジェクトの推進

ひばりヶ丘駅周辺地区において、以下の整備プロジェクトを推進する。

- 駅北口の機能更新（計画段階）
- 駅北口の都市計画道路の整備（事業中）（市施行）
- 駅周辺における地区計画による市街地誘導（計画・実施段階）（市、民間施行）
- 駅周辺における歩行者ネットワーク等の整備（計画・実施段階）（市、民間施行）

ひばりヶ丘駅周辺地区のプロジェクト



駅北口の機能更新

既存商店街において、ひばりが丘駅北口線の整備にあわせて、街区再編まちづくり制度^(注)の活用も視野に入れながら、建物の共同化など機能の更新に向けた検討を促進する。

ひばりヶ丘駅周辺

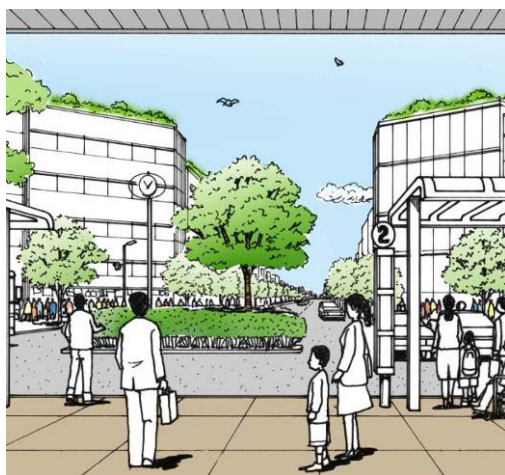


駅北口の都市計画道路の整備（事業中）

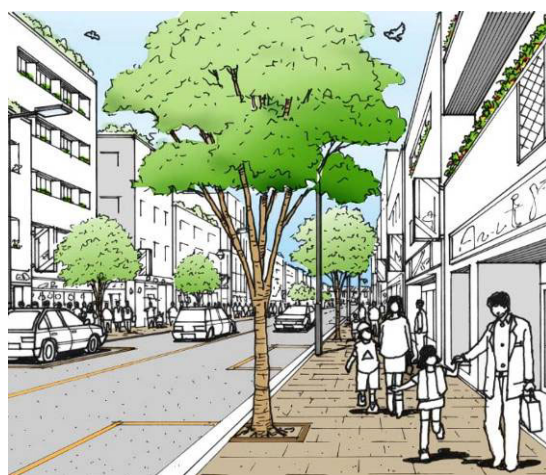
商業機能が集積する駅周辺の拠点機能を高めるとともに、公共交通機関等の乗換え利便性の向上、駅周辺の交通環境の改善、災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化を図るため、ひばりが丘駅北口線及び交通広場の整備を促進する。

ひばりが丘駅北口線の整備に当たっては、無電柱化や沿道緑化を促進する。

ひばりヶ丘駅北口の 駅前広場の整備イメージ



都市計画道路の整備イメージ



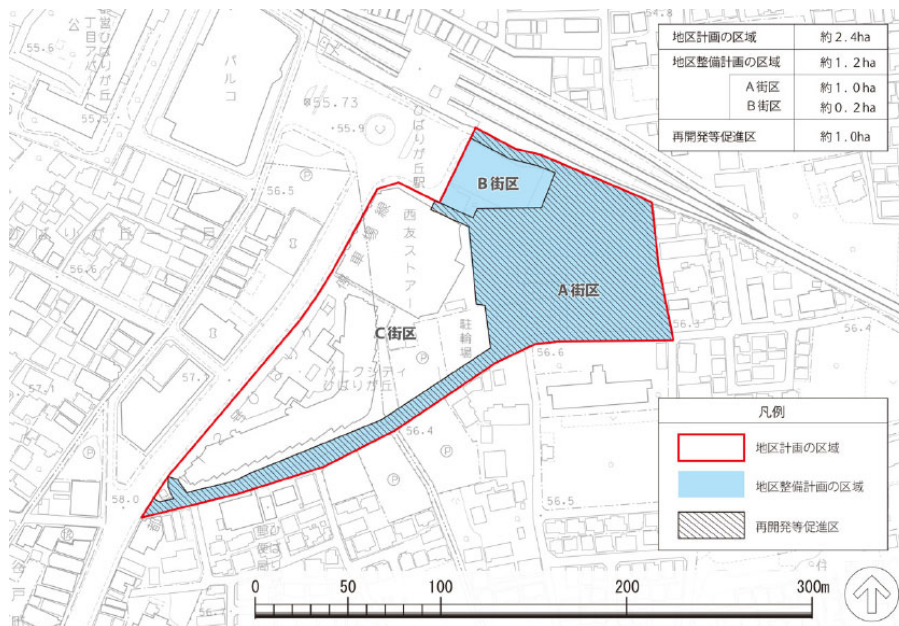
(注)街区再編まちづくり制度：東京のしゃれた街並みづくり推進条例に定める制度。密集市街地など、まちづくりの様々な課題を抱える地域を「街並み再生地区」として指定し、まちづくりの方向性や地域貢献度に応じた規制緩和の概要等を示すことにより、共同建替えなど、まちづくりに向けた合意形成や事業化の取組を促進するもの

駅周辺における地区計画による市街地誘導

駅南口の都営亦六住宅跡地周辺においては、地区計画による街並み形成を促進する。

駅北口周辺において、建物のセットバックや緑化誘導など、良好な街並みの形成を図るため、地区計画の導入の検討を促進する。

ひばりヶ丘駅南口における地区計画による誘導



駅周辺における歩行者ネットワーク等の整備

駅南口では、駅周辺の歩行者ネットワークを形成するため、地区計画に基づき、都営亦六住宅跡地の活用と連動して、歩道や歩行者通路などの整備を促進する。

駅北口においては、地区計画の導入の検討を促進し、歩行者ネットワーク形成の検討を図る。

駅北口の駅前広場の整備にあわせ、駅舎のエレベーター設置など、バリアフリー化を促進する。

ひばりヶ丘駅南口周辺の歩道整備



ひばりヶ丘駅北口周辺道路

