

5 ひばりヶ丘駅北口の基盤整備の課題

5.1 ひばりヶ丘駅北口地区の問題点

アンケート調査におけるひばりヶ丘駅北口地区に対する指摘をもとに、駅利用、商業集積のそれぞれの観点から問題点を整理すると以下ようになる。

徒歩、自転車を中心とする立地条件であるにもかかわらず、駅へのアクセスの悪さ、幹線道路や駅前広場の未整備、狭あいな生活道路、歩行空間の未整備、商業地としての利便性や雰囲気・魅力の欠如といった点が問題点となっている。

駅利用における問題点

- ・ 幹線道路や歩行者動線が未整備であるため、徒歩、自転車、自動車のいずれにおいても駅までのアクセスの便が悪い。
- ・ 駅前広場が整備されていないため、バス停が駅から離れていて利用しづらく、自家用車による送迎や、タクシー利用においても駅との連絡が悪い。
- ・ 狭あいで見通しの悪い生活関連道路が多く、歩行者、自転車などの安全な通行が困難である。
- ・ 狭い踏切に南北の通過交通が多量に流入しているため、駅利用における日常的な通行に支障が出ているうえ、歩行者、自転車の安全性の確保が困難となっている。
- ・ 北口階段など駅施設が老朽化しており危険である。

商業集積における問題点

- ・ ひばりヶ丘駅北口商店街は、日用品の購買や理美容、クリーニングなど日常的なサービスを中心に利用されている。しかし、利用者にとって魅力ある店が少なく、一部商店街で一定の顧客を確保しているものの、必ずしも購買者の需要・ニーズに対応できていない。
- ・ 南口を含めた駅周辺地区として見れば、大型小売店の立地する南口と異なる個人・小規模店舗中心の沿道型商業地、商店街という特徴づけはできる。しかし、駅南北や北口商店街相互の往来など、駅周辺の回遊性の確保のための基盤が脆弱であるため、気ままに立ち寄り買い物できるという、商店街が本来もつメリットを生かせていない。
- ・ 店の前に商品やゴミが放置されているなど、商業地としての安全面や衛生面での問題が指摘されている。また、客引きやセールスなどによる風紀の悪さなどにより、まちの雰囲気が悪いとの指摘も多い。
- ・ 道路が狭く、商店街に車が進入できるため、相互の安全性が確保できない。また、駐輪場がないため、無秩序な駐輪により、歩行者や自転車が交錯し、商業地としての利便性が低下している。

5.2 ひばりヶ丘駅北口の目指すべきまちの姿

アンケート調査の問17～20の回答結果における、北口地区の将来像と実現化方策として上位に挙がったのは、以下のとおりである

ひばりヶ丘駅北口地区の目指すべき将来像（問17）

- 1位 南北が一体となった交通機能の充実したまち
- 2位 駐輪、駐車など駅利用における交通結節機能が充実したまち
- 3位 商店街が活気のあるまち

将来像実現のための公共施設の整備のあり方（問18）

- 1位 幹線道路や駅前広場に限らず、細街路や公園など一体的整備
- 2位 現状の道路配置で、安心して歩けるような工夫をした整備
- 3位 駅前に通じる幹線道路や駅前広場の整備

将来像実現のための商業空間の整備のあり方（問19）

- 1位 駐車場、駐輪場などの利便施設が充実した商業空間の整備
- 2位 個性的な商店街としての整備
- 3位 車を排除した歩行者中心の商業空間の整備

将来像実現に向け重視する方策（問20）

- 1位 駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備
- 2位 南北を結ぶ幹線道路の整備
- 3位 駅（駅舎）の整備

幹線道路、駅前広場の整備とともに、細街路や公園、駐輪場、駐車場などを一体的に整備することで、駅を中心とした交通結節機能を充実させるとともに、南北地区の一体性や商業集積としての利便性を高めるべきである。実現に向けては、まず、駅北口への幹線道路、南北を結ぶ幹線道路の整備と、駅舎の改善に取り組むべきである。」

「さらには、とくに歩行者の安全性が確保されていない現状を改善するため、既存の道路配置を生かしつつ、車を排除して安心して歩ける歩行空間づくりが必要である。」

「そうした取り組みにより、北口地区は個性的な商店街が並ぶ活気のある商業空間を目指すべきである。」

というのが、アンケート調査における北口地区のまちづくりへの取り組みに対する多数市民の意向であるといえる。

5.3 基盤整備の課題

以上の整理を踏まえ、今後、まちづくり基本構想策定に向けて、基盤整備の観点から特に留意すべき課題として、以下の3点を挙げる。

通過交通の適切な処理と南北一体・連携によるまちづくりの推進

北口地区のまちづくりに向けには、まず地区に流入する広域交通、地域間交通などの通過交通に対して適切な交通流動を処理することで、北口地区内の交通利便性、安全性の向上を図ることが必要となる。

アンケート調査の結果にもあるとおり、駅北口に向かう幹線道路と南北を結ぶ幹線道路の確保が、基本構想において最優先に取り組むべき課題と位置づけられる。

その一方で、鉄道駅前の商業地という地区特性を踏まえれば、幹線道路の整備を、市民が期待する魅力ある商業空間の創出に向けた仕掛けとして位置づけることも必要である。

とくに駅北口に向かう幹線道路は、地区のメインストリートとしての役割が期待できることから、道路整備とあわせて沿道の商業空間の創出や、シンボルゾーンとしての沿道形成に向けた検討が必要となる。

駅勢圏の特徴を踏まえた北口の交通結節機能の総合的強化

ひばりヶ丘駅北口の駅利用圏域、商圈域には、徒歩、自転車などによる日常的な圏域とともに、大都市近郊の鉄道駅としては南北に広い広域的圏域を有するという特徴がある。

そのため、急行停車駅としての駅利用の利便性の向上はもちろんのこと、バス、自動車など広域的なアクセスと、自転車、徒歩など日常的なアクセスの双方に対応しうる駅前が強く求められている。

アンケート調査結果にもあるように、駅入口の改善、駅前広場とそれに連絡する幹線道路の確保に優先的に取り組むことで、鉄道からバスへの乗換えなど、公共交通の結節機能の強化が必要となる。

同時に、現在、必ずしも利便性の高い位置に配置されているとはいいがたい駐輪場、駐車場についても、幹線道路の整備にあわせて施設配置を検討することで、潜在的需要の高い日常的圏域における自転車、自動車利用のニーズに応えていくことが必要となる。

地区内の回遊性、南北一体性の確保に向けた生活関連道路、駅施設の整備

商業空間としての北口地区の魅力づくりの創出に向けては、地区の骨格となる駅前広場や幹線道路の確保を視野に入れながら、高齢者や身障者、子供などが安心して買い物できる歩行空間の確保に向けた取り組みについて、中・長期的なまちづくりの観点から検討することが必要である。

駅北口から放射状に沿道型商店街が形成されている北口地区では、歩行者、自転車利用者が回遊するための基盤整備に乏しく、回遊性の確保を目的とした生活関連道路の整備が必要である。また、南北一体の商業空間としてまちに活気を呼び込むためにも、駅北口階段を早急に改善し南口地区との一体性、往来の利便性の向上を図る必要がある。

5.4 優先的に取り組むべき課題

(1) 保谷都市計画道路3・4・18号ひばりが丘北口線の整備

駅北口に向かう幹線道路である保谷都市計画道路3・4・18号ひばりが丘北口線の優先的整備について検討する。

(2) 保谷都市計画道路3・4・10号保谷秋津線の整備促進

現在、保谷都市計画道路3・4・10号保谷秋津線は、主要地方道36号保谷志木線までの区間が事業中であり、残る区間については駅北東方面から北口にアクセスする幹線道路であることから優先的整備について検討する。

(3) 保谷都市計画道路3・4・17の1号武蔵境保谷線の整備促進

保谷都市計画道路3・4・17の1号武蔵境保谷線は、南北地区を結ぶ幹線道路であることから優先的整備について検討する。

(4) ひばりヶ丘駅北口のバリアフリー整備

西武池袋線ひばりヶ丘駅については、平成15～16年度のスケジュールで駅舎の大規模改修、バリアフリー整備を進めているものの、北口階段については改修スケジュールが定まっていない。基本構想策定において優先的課題と位置づけ、整備スケジュールの具体化を目指す。

図 5.1 優先的に取り組むべき課題

