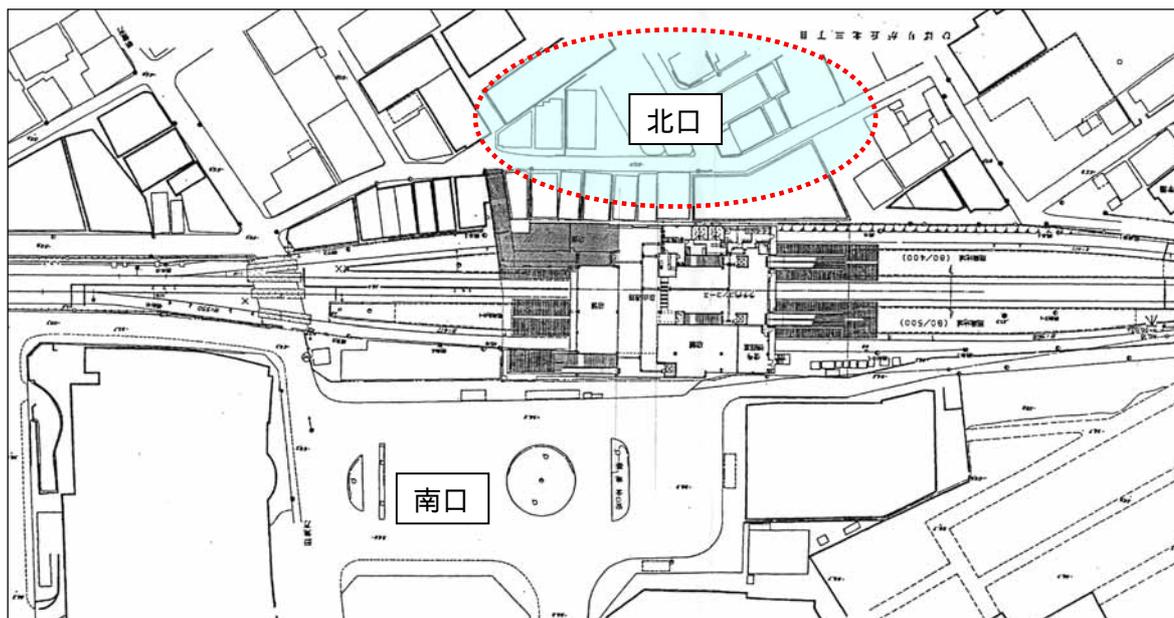


## (2) 駅前広場の整備イメージ

まちづくり基本構想において、駅前地区にふさわしい商業・業務を中心とした地区の骨格として位置づけられているセンターゾーン内に属し、拠点施設としても位置づけている「駅前広場」について、整備イメージ図を作成した。

現況図（ひばりヶ丘駅前）



## ひばりヶ丘駅北口駅前広場の規模算定

### 《将来駅乗降客数の推計》

平成 16 年のひばりヶ丘駅における 1 日平均乗降客数は 64,940 人である。

また、「西東京市人口推計調査報告書 / 平成 14 年 3 月」によると、平成 32 (2020) 年の将来推計人口を 196,867 人としており、平成 16 年の人口 (185,742 人 / H16.4.1 現在) の約 1.06 倍と予想されている。

さらに、センターゾーン内の土地の高度利用が進行することによる駅利用者の増加も予想される。  
(約 10% と設定)

これらを加味して、駅前広場の規模算定の基本となる 1 日平均乗降客数を約 75,000 人 / 日と設定する。

$$\cdot 64,940 \text{ 人 / 日} \times 1.06 \times 1.10 = 75,000 \text{ 人 / 日}$$

### 《北口駅前広場の利用と交通端末モード分担》

ひばりヶ丘駅南北口の利用者割合は、平成 12 年度「大都市交通センサス」の結果から算出された割合を用いる。

項 目	南北口比 (西武鉄道㈱調べ)		推計値
	実績	割合	
ひばりヶ丘駅南北口の利用者割合	北口	34,418 / 53%	$75,000 \times 0.53 = 39,750 \text{ 人}$
	南口	30,522 / 47%	$75,000 \times 0.47 = 35,250 \text{ 人}$

また、ひばりヶ丘駅北口における交通端末モード分担率は、平成 12 年度「大都市交通センサス」の結果から算出された割合をもとに、以下のように設定し、各交通端末における利用者推計を行うと、下表のようになる。

	北口利用者の利用状況 (西武鉄道㈱調べ)		北口利用者の交通端末モード分担率	
	実績	割合	修正割合	
徒歩・二輪	18,508	53.77%	$53.77 \times 100 / 67.43$	79.74 79%
自動車	344	1.00%	$1.00 \times 100 / 67.43$	1.48 2%
バス	4,338	12.60%	$12.60 \times 100 / 67.43$	18.69 18%
タクシー	19	0.06%	$0.06 \times 100 / 67.43$	0.09 1%
不明	11,209	32.57%	(* 不明分を上記に按分)	
合計	34,418	100%		

項 目	割 合	推計値	
ひばりヶ丘駅における交通端末モード分担率	徒歩・二輪	79%	$39,750 \times 0.79 = 31,402 \text{ 人}$
	バス	18%	$39,750 \times 0.18 = 7,155 \text{ 人}$
	タクシー	1%	$39,750 \times 0.01 = 398 \text{ 人}$
	自動車	2%	$39,750 \times 0.02 = 795 \text{ 人}$

《北口駅前広場面積の算定》

「昭和 28 年式」と「加算法(小浪式)」の 2 つの算定式を用いて、北口駅前広場面積の算定を行う。

- ・昭和 28 年式 ... 利用者数 73,000 人以下の電車站(通勤駅)の算定式を用いる。

	算定式 (X : 1 日北口利用者)	計算式	広場面積
上限値	$A = 0.128 X (X = 73,000)$	$0.128 \times 73,000 = 9,344$	5,088 m <sup>2</sup>
標準値	$A = 0.119 X (X = 73,000)$	$0.119 \times 73,000 = 8,687$	4,730 m <sup>2</sup>
下限値	$A = 0.088 X (X = 73,000)$	$0.088 \times 73,000 = 6,416$	3,498 m <sup>2</sup>

- ・加算法(小浪式) ... キス&ライドを原則とし、自家用車の駐車台数は障害者等 5 台に限定する。

	算定式	計算式	備考
歩行者用面積 (S <sub>p</sub> )	$P = P_s \cdot \alpha \cdot \beta / 3,600$ $S_p = 0.76 \cdot P \cdot L_{p1}$ P : 出入歩行者数(ピーク 10 分間の平均、人/s) P <sub>s</sub> : 広場出入歩行者数(人) α : ピーク時集中率 0.3 β : ピーク 10 分間集中率 1.2 L <sub>p1</sub> : 平均歩行距離(m)	$P = 39,750 \times 1.2 \times 0.3 \times 1.2 / 3,600 = 4.8$ (人/s) $S_p = 0.76 \times 4.8 \times 100 = 365$ (m <sup>2</sup> )	広場出入り歩行者数は、北口利用者の 1.2 倍と設定する。
バス用面積 (S <sub>b</sub> )	$N_p = P_b \cdot 0.5 \cdot \gamma / 40$ $S_b = N_p (711 + 0.76 L_{p2}) / 90 + 600$ N <sub>p</sub> : ピーク 1 時間バス到着台数(発車台数) L <sub>p2</sub> : 乗車客の平均歩行距離(m) P <sub>b</sub> : バス利用者数	$N_p = 7,155 \times 0.5 \times 0.3 / 40 = 27$ (台) < 33 (台) $S_b = 33 (711 + 0.76 \times 60) / 90 + 600 = 877$ (m <sup>2</sup> )	現在のピーク時発着台数(33台)と比較し、多い方を採用する。回送に要する車道を 600 m <sup>2</sup> とする。
タクシー用面積 (S <sub>t</sub> )	$T = P_t \cdot 0.5 \cdot \delta \cdot \epsilon / N_1 / 6$ $S_t = 20.6 \cdot T + 600$ T : ピーク 10 分間乗車台数(駐車台数) P <sub>t</sub> : タクシー利用者数 δ : ピーク時集中率 0.12 N <sub>1</sub> : タクシー平均乗車人数 1.2	$T = 398 \times 0.5 \times 0.12 \times 1.2 / 1.2 / 6 = 4$ $S_t = 20.6 \times (4 + 2) + 600 = 724$ (m <sup>2</sup> )	駐車台数を 2 台、別途加える。回送に要する車道を 600 m <sup>2</sup> とする。
自家用車用面積 (S <sub>j</sub> )	$S_j = 20.6 \cdot J$ J : ピーク 10 分間駐車台数	$S_j = 20.6 \times 5 = 103$ (m <sup>2</sup> )	自家用車の駐車台数を 5 台に限定する。(キス&ライド方式)
小計 (S <sub>1</sub> )	$S_1 = S_p + S_b + S_t + S_j$	$S_1 = 365 + 877 + 724 + 103 = 2,069$ (m <sup>2</sup> )	
一般公衆利用面積 (S <sub>2</sub> )	$S_2 = 0.3 \cdot S_1$	$S_2 = 0.3 \times 2,069 = 621$ (m <sup>2</sup> )	広場面積の 30% を確保する。
修景等の面積 (S <sub>3</sub> )	$S_3 = (S_1 + S_2) \cdot 0.05$	$S_3 = (2,069 + 621) \times 0.05 = 135$ (m <sup>2</sup> )	修景分 5% を加算する。
総面積 (S)	$S = S_1 + S_2 + S_3$	$S = 2,069 + 621 + 135 = 2,825$ (m <sup>2</sup> )	

北口駅前広場の規模算定を昭和 28 年式及び加算法（小浪式）により算定した結果、必要面積はそれぞれ、下表のようになった。

昭和 28 年式（電車駅）			加算法（小浪式）
上限値	標準値	下限値	
5,088 m <sup>2</sup>	4,730 m <sup>2</sup>	3,498 m <sup>2</sup>	2,825 m <sup>2</sup>

ここで、加算法（小浪式）による算定は、1日の利用者数をもとに駅前広場の利用者特性を加味した計算方法であり、過大な計算値となる昭和 28 年式と比較すると、より地域の実情にあった駅前広場の算出式と言える。

これは、都市計画決定されている駅前広場の面積（約 2,800 m<sup>2</sup>）とほぼ同規模であり、機能面での大きなゆとりはないものの、適正な規模であると考えられる。

加算法（小浪式）による各面積等を再整理すると、下表のようになる。

	面 積	備 考
歩行者用面積	365 m <sup>2</sup>	-
バス用面積	877 m <sup>2</sup>	・ピーク時（13時～14時）発着台数 33 台
タクシー用面積	724 m <sup>2</sup>	・ピーク 10 分間駐車台数 6 台
自家用車用面積	103 m <sup>2</sup>	・ピーク 10 分間駐車台数 5 台
一般公衆利用面積	621 m <sup>2</sup>	-
修景等面積	135 m <sup>2</sup>	-
合 計	2,825 m <sup>2</sup>	

西武池袋線石神井公園駅（平成 16 年の 1 日平均乗降客数は、65,248 人）北口の駅前広場は、約 2,900 m<sup>2</sup>で上記の算定とほぼ同規模の駅前広場を有している。（タクシー乗降場：2 台、タクシープール：6 台、バス乗降場：2 台、バスプール [ 降車 ]：1 台、一般車プール：なし）

## 整備イメージ

- ・バス乗降場、タクシー乗降場、タクシー待機場、一般者乗降場（障害者用含む）を確保した駅前広場を整備
- ・ひばりヶ丘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。
- ・ひばりヶ丘駅北口にはエスカレーター、エレベーターを設置する。
- ・ひばりヶ丘駅北口にある急階段は安全な階段へ付け替える。

整備イメージを基に、

### 歩車共存案

歩行者・車両施設をバランスよく配置したパターン

### 車両優先案

バス乗降場を1台増やし歩行者空間等を縮小したパターン

### 歩行者優先案1

必要な車両施設を減らす、左右の歩道を9m程度として歩行者空間を充実したパターン

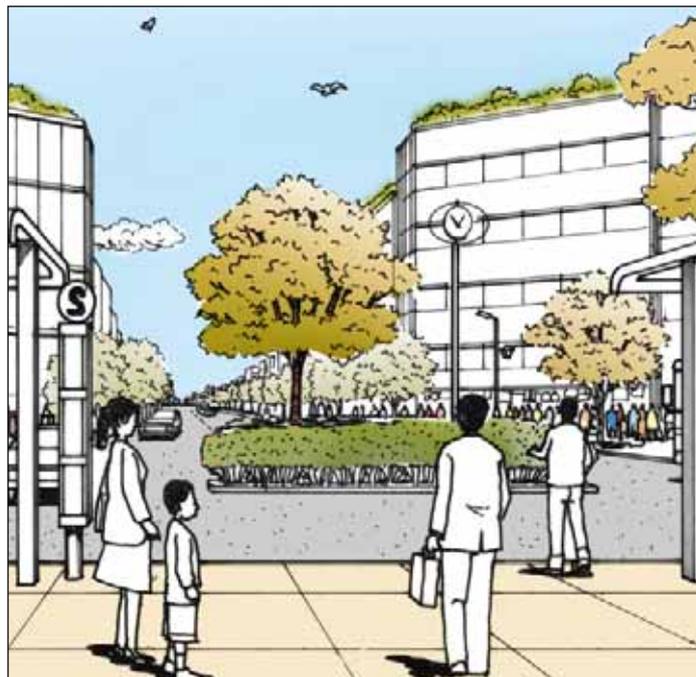
### 歩行者優先案2（歩行者デッキ）

歩行者優先案1に加え、駅前広場外周に歩行者デッキを設置したパターン

以上の4つの整備イメージ図を作成した。

なお、本整備イメージは今後、鉄道・バス事業者等と調整を図りながら、さらに検討を進めるものである

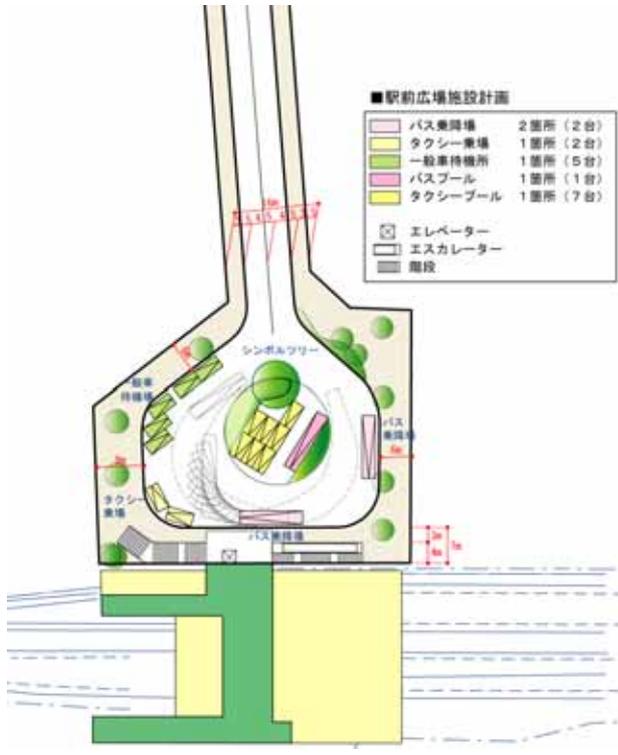
## 駅前広場イメージパース



## 駅前広場の整備イメージ図

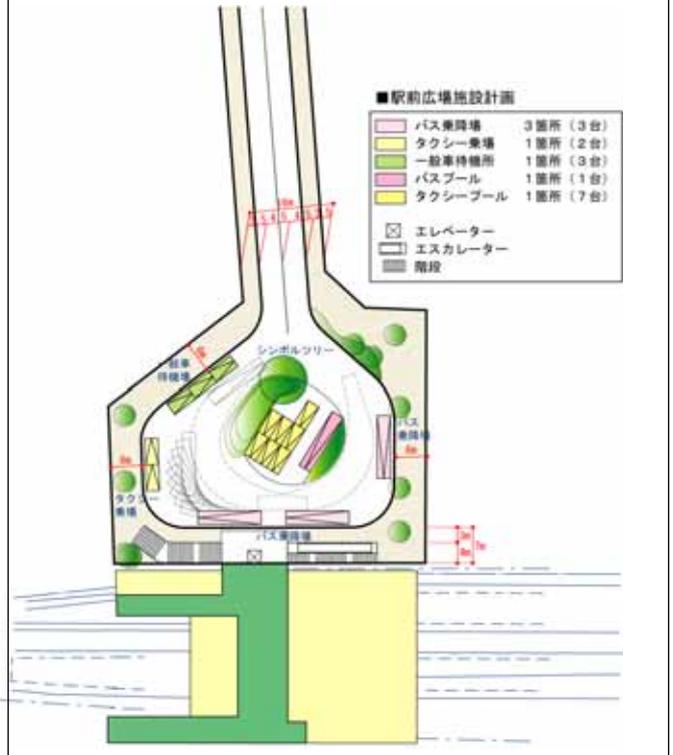
### 歩車共存案

歩行者・車両施設をバランスよく配置



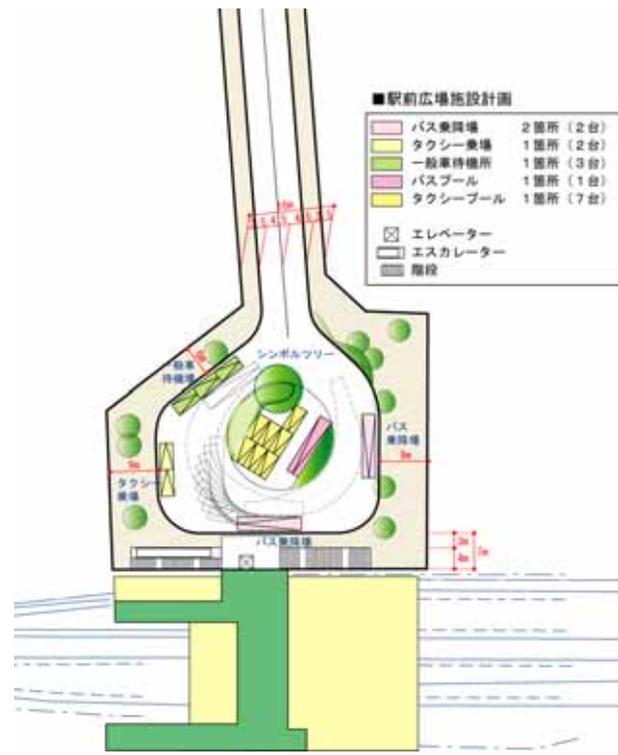
### 車両優先案

バス乗降場を1台増やし歩行者空間等を縮小



### 歩行者優先案 1

必要な車両施設を減らす、左右の歩道を9m程度として歩行者空間を充実



### 歩行者優先案 2 (歩行デッキ)

歩行者優先案 1に加え、駅前広場外周に歩行者デッキを設置

