

ひばりヶ丘駅北口地区は、「南北一体となった交通機能のまち」駐輪・駐車施設の充実した交通結節機能のまち」を目指すべきであるとの意見が多い。(問17)

表 3.38 ひばりヶ丘駅北口地区のまちの将来像 - 地域別、男女別、年齢別

	n	商店街の活気のあるまち	駅前商業業務地	駐輪・駐車施設の充実した交通結節機能のまち	南口と一体となった交通機能のまち	南北が個性豊かに発展したまち	その他
		%	%	%	%	%	%
全体	1,200	28.3	20.7	33.6	57.9	26.3	4.4
西東京市	470	28.5	21.3	30.4	57.9	25.7	3.8
東久留米市	253	34.8	17.0	32.0	52.2	31.2	4.7
新座市	477	24.7	22.0	37.5	61.0	24.1	4.8
男性	647	26.7	19.6	35.1	57.8	24.6	5.4
女性	546	30.2	21.6	31.7	58.2	28.2	3.3
18～39歳	120	27.5	25.8	37.5	54.2	28.3	5.8
40～59歳	260	22.3	20.8	36.5	64.2	22.7	5.0
60歳以上	213	26.3	22.1	40.4	57.7	22.1	3.8
西東京市	248	26.2	22.6	32.7	60.1	24.6	5.6
東久留米市	125	38.4	12.8	31.2	51.2	35.2	4.0
新座市	232	34.1	19.0	24.1	54.3	29.7	2.6

ひばりヶ丘駅北口はどのようなまちを目指すべきかを聞いたところ(複数回答)「北口と南口とが一体となって交通機能が充実したまちをめざすべきである」(以下、「南北一体となった交通機能のまち」と答えた人が57.9%と最も多く、次に「北口は駐車場や駐輪場などの施設の充実した交通結節機能としてのまちを目指すべきである」(以下、「駐輪・駐車施設の充実した交通結節機能のまち」)(33.6%)の順となった。

その一方で、「北口は現在の商店街が活気にあふれるようなまちを目指すべきである」(以下、「商店街の活気のあるまち」)(28.3%)、「北口と南口とがそれぞれ個性豊かに発展したまちを目指すべきである」(以下、「南北が個性豊かに発展したまち」)(26.3%)は2割強、「北口は駅前に大型店舗や業務施設が集積した駅前商業業務地を目指すべきである」(以下、「駅

前商業業務地」)(20.7%)は約2割となった。

地域別を見ると、東久留米市で「商店街の活気のあるまち」と答えた人が3割強とやや高くなっている。

男女別では大きな差は見られないが、年齢別を見ると、18～29歳で「駅前商業業務地」と答えた人が2割強とやや高く、60歳以上で「商店街の活気のあるまち」と答えた人が3割強と高くなっているのが目立っている。

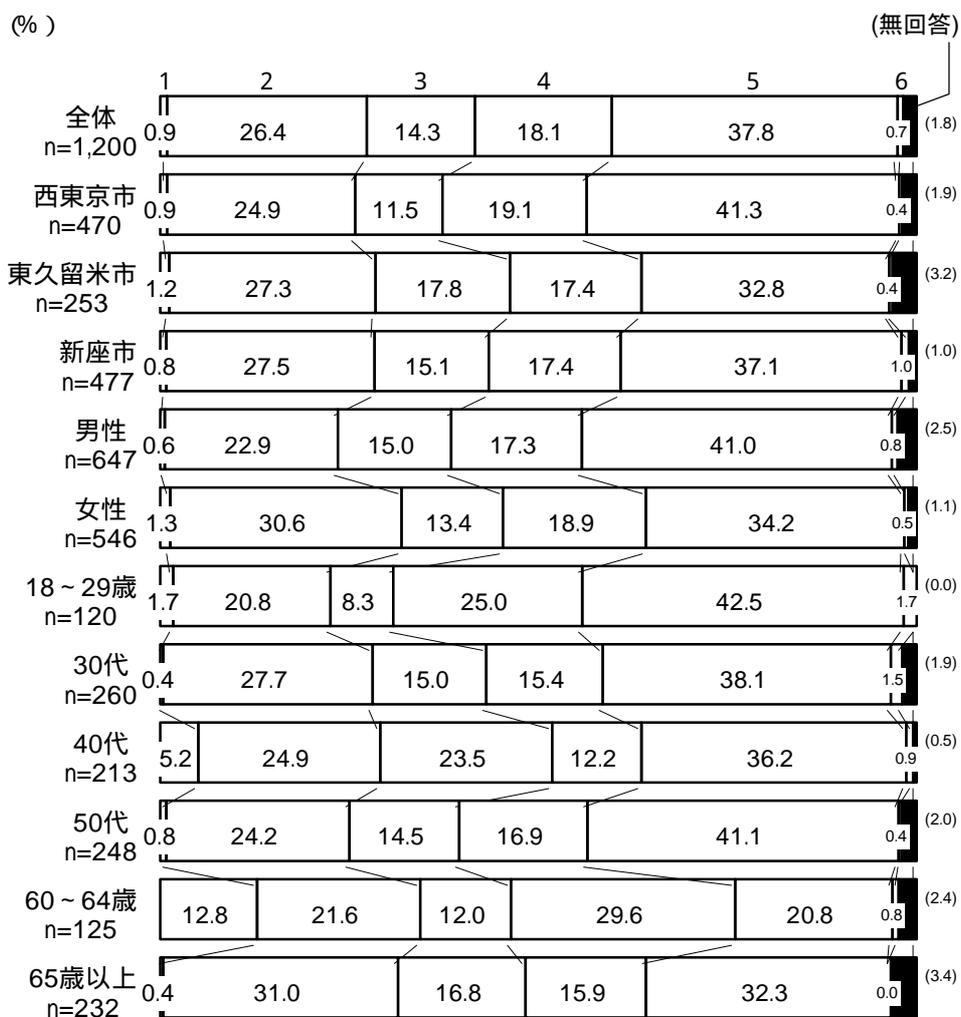
表 3.39 ひばりヶ丘駅北口地区のまちの将来像 - ひばりヶ丘駅北口地区のもっとも不満に感じていること別

	n	商店街の活気のあるまち	駅前商業業務地	駐輪・駐車施設の充実した交通結節機能のまち	南口と一体となった交通機能のまち	南北が個性豊かに発展したまち	その他
		%	%	%	%	%	%
全体	1,200	28.3	20.7	33.6	57.9	26.3	4.4
安全でないこと	611	26.0	19.6	34.7	62.2	24.9	5.7
快適でないこと	237	28.7	22.8	35.0	60.8	26.6	3.8
便利でないこと	140	15.0	26.4	45.0	62.9	24.3	2.9
まちに活気がないこと	79	60.8	26.6	16.5	36.7	30.4	2.5
特に不満はない	48	50.0	10.4	16.7	31.3	41.7	2.1

さらに、ひばりヶ丘駅北口のもっとも不満な点(問16)別に見ると、「便利でないこと」が不満とした人では、「駐輪・駐車施設の充実した交通結節機能のまち」と答えた人が4割以上となり、全体と比べて+11.4ポイントとなっている。その一方で「まちに活気がないこと」が不満とした人では、「商店街の活気のあるまち」と答えた人が約6割と高く、全体と比べて+32.5ポイントとなっている。

ひばりヶ丘駅北口の公共施設整備の将来像としては、幹線道路、駅前広場に限らず、細街路や公園も一体的に整備「現状の道路配置で安心して歩けるまち」を挙げる人が多い。(問18)

図 3.40 ひばりヶ丘駅北口地区の公共施設整備の将来像 - 地域別、男女別、年齢別



- 1 現状のままでよい。
- 2 現状の道路配置を活かし、歩行者が安心して歩けるまちを目指すべきである。
- 3 駅前部分だけは整備されたまちを目指すべきである。
- 4 駅前に通じる幹線道路や駅前広場などが整備されつつ、現在のまちなみを残すべきである。
- 5 幹線道路や駅前広場に限らず、細街路や公園も一体的に整備されたまちを目指すべきである。
- 6 その他

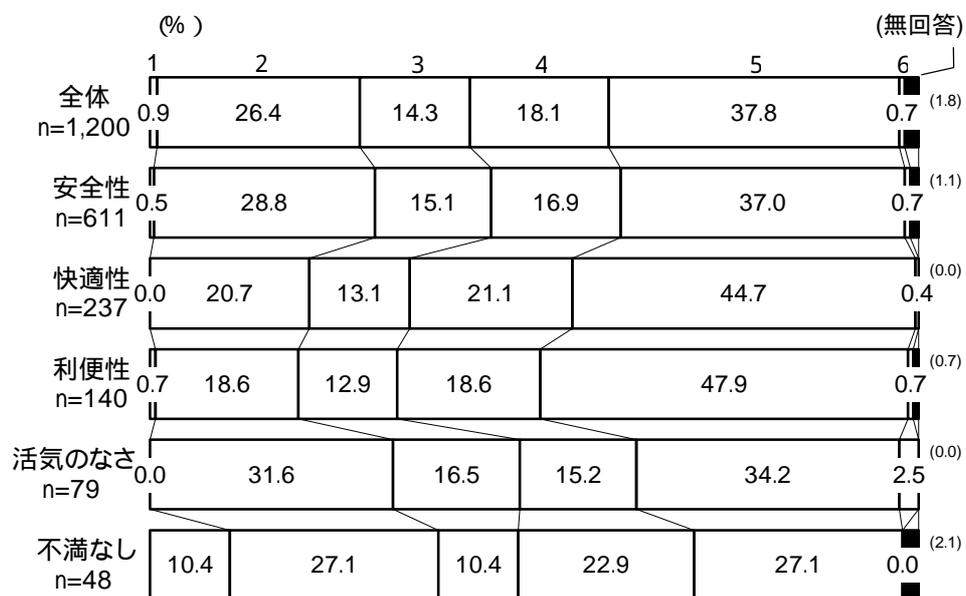
ひばりヶ丘駅北口の公共施設等の整備の将来像を聞いたところ、「幹線道路や駅前広場に  
限らず、細街路や公園も一体に整備されたまちを目指すべきである」(以下、「幹線道路、駅前  
広場に限らず、細街路や公園も一体的に整備」)と答えた人が 37.8%と最も高く、次に  
「現状の道路配置を活かし、歩行者が安心して歩けるまちを目指すべきである」(以下、「現  
状を生かし歩行者の安全性を確保」)(26.4%)の順となった。

その一方で、「駅前に通じる幹線道路や駅前広場が整備されつつ、現在のまちなみを残すべ  
きである」(以下、「幹線道路、駅前広場を整備しつつ現在のまちなみを維持」)(18.1%)「駅  
前部分だけは整備されたまちを目指すべきである」(以下、「駅前部分のみ整備」)(14.3%)  
は1割強にとどまり、「現状のままでよい」は1割に満たなかった。

地域別を見ると、東久留米市で「幹線道路、駅前広場に限らず、細街路や公園も一体的に  
整備」が3割以上とやや低くなっている。

全体と比べて男女別では大きな差は見られないが、年齢別を見ると、40代で「駅前部分  
のみ整備」が2割以上とやや高くなっている。また、60～64歳では「幹線道路、駅前広  
場に限らず、細街路や公園も一体的に整備」が約2割と低く、「幹線道路、駅前広場を整備し  
つつ現在のまちなみを維持」が約3割、「現状のままでよい」が1割以上と、それぞれ高くな  
っている。

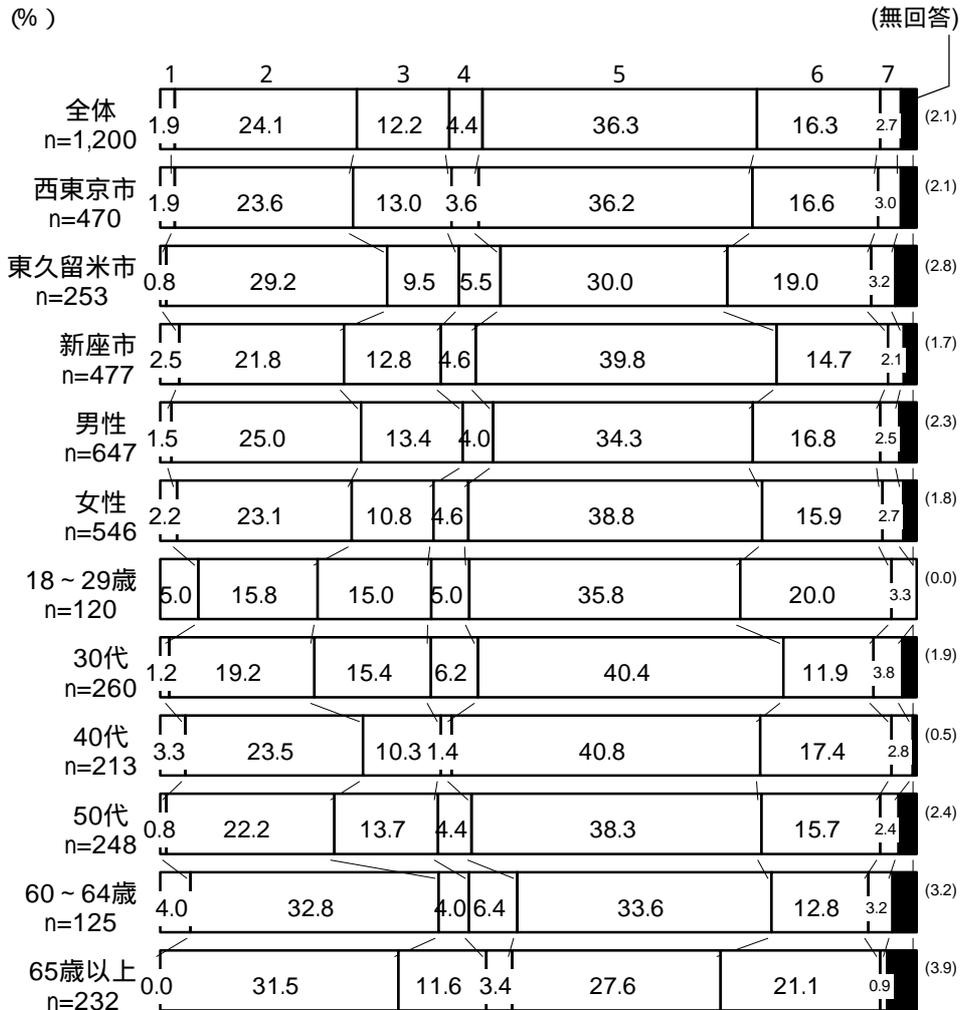
図 3.41 ひばりヶ丘駅北口地区の公共施設整備の将来像 - ひばりヶ丘駅北口地区のもっとも不満に感じていること別



さらに、ひばりヶ丘駅北口のもっとも不満な点(問16)別に見ると、「快適でないこと」  
「便利でないこと」が不満とした人では、「幹線道路、駅前広場に限らず、細街路や公園も一  
体的に整備」と答えた人が4割以上となり、全体と比べて、それぞれ+6.9ポイント、+10.1  
ポイントとなっている。その一方で「まちに活気がないこと」が不満とした人では、「現状を  
生かし歩行者の安全性を確保」と答えた人が3割以上と高く、全体の回答と比べて+5.2ポ  
イントとなっている。

ひばりヶ丘駅北口の商業空間の将来像としては、駐車場、駐輪場など公共施設が充実した商業空間「個性的な商店街」を挙げる人が多い。(問19)

図 3.42 ひばりヶ丘駅北口地区の商業空間の将来像 - 地域別、男女別、年齢別



- 1 現状のままでよい。
- 2 個性的な商店街を目指すべきである。
- 3 大型店や核となる店舗を中心とした商業空間をつくるべきである。
- 4 商業空間の拡大を目指すべきである。
- 5 駐車場、駐輪場が確保され、公共施設などが充実した商業空間を目指すべきである。
- 6 車の進入を排除し、歩行者を中心とした商業空間を目指すべきである。
- 7 その他

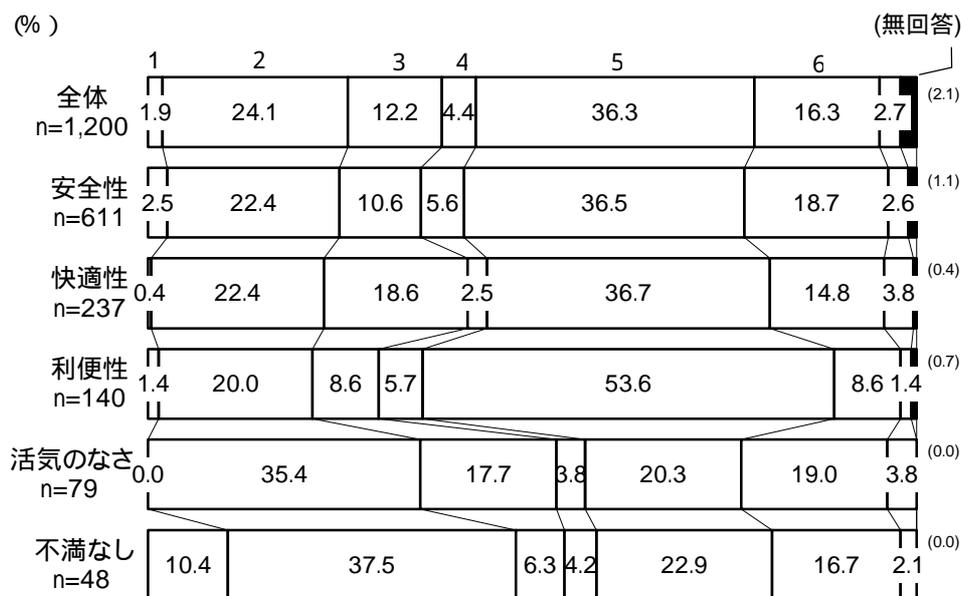
ひばりヶ丘駅北口の商業空間の将来像を聞いたところ、「駐車場、駐輪場が確保され、公共施設などが充実した商業空間を目指すべきである」(以下、「駐車場、駐輪場など公共施設が充実した商業空間」と答えた人が 36.3%と最も多く、次に「個性的な商店街を目指すべきである」(以下、「個性的な商店街」)(24.1%)の順となった。

その一方で、「車の進入を排除し、歩行者を中心とした商業空間を目指すべきである」(以下、「車を排除した歩行者中心の商業空間」)(16.3%)「大型店や核となる店舗を中心とした商業空間を目指すべきである」(以下、「大型店などの核を中心とした商業空間」)(12.2%)は1割強にとどまり、「商業空間の拡大を目指すべきである」(以下、「商業空間の拡大」)(4.4%)「現状のままでよい」(0.9%)は1割以下となった。

地域別を見ると、東久留米市で「個性的な商店街」が約3割とやや高くなっている。

男女別では大きな差は見られないが、年齢別を見ると、60歳以上で「個性的な商店街」が3割以上と高くなっている。

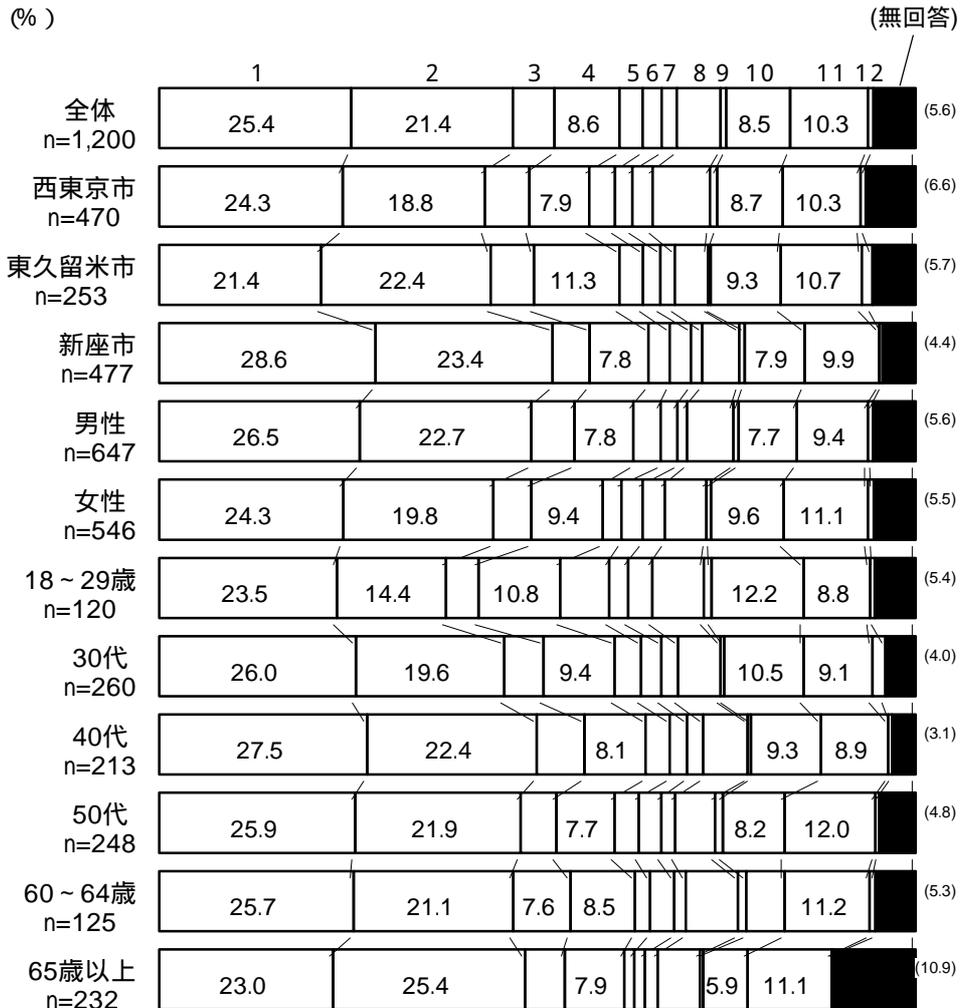
図 3.43 ひばりヶ丘駅北口地区の商業空間の将来像 - ひばりヶ丘駅北口地区のもっとも不満に感じていること別



さらに、ひばりヶ丘駅北口のもっとも不満な点(問16)別に見ると、「快適でないこと」「まちに活気がないこと」が不満とした人では、「大型店などの核を中心とした商業空間」と答えた人が1割強となり、全体の回答と比べてそれぞれ+6.4ポイント、+5.5ポイントとなっている。「まちに活気がないこと」が不満とした人では、「個性的な商店街」と答えた人も3割強と高く、全体の回答と比べて+11.3ポイントとなっている。また、「便利でないこと」が不満とした人では、「駐車場、駐輪場など公共施設が充実した商業空間」と答えた人が5割以上と高く、全体の回答と比べて+17.3ポイントとなっている。

ひばりヶ丘駅北口の将来像を実現するために重視する方策として、駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備」南北を結ぶ幹線道路の整備」の2つが上位を占め、これに、駅の整備」駅前への駐車場・駐輪場の整備」現状での歩車分離による安全性の確保」が続いている。地域、性別、年代を問わず、ほぼ同じ傾向となっている。(問20)

図 3.44 ひばりヶ丘駅北口地区の将来像の実現化方策 - 地域別、男女別、年齢別



注)上位3つに挙げた項目を斜線、4、5位に挙げた項目をドットで網掛けしている。

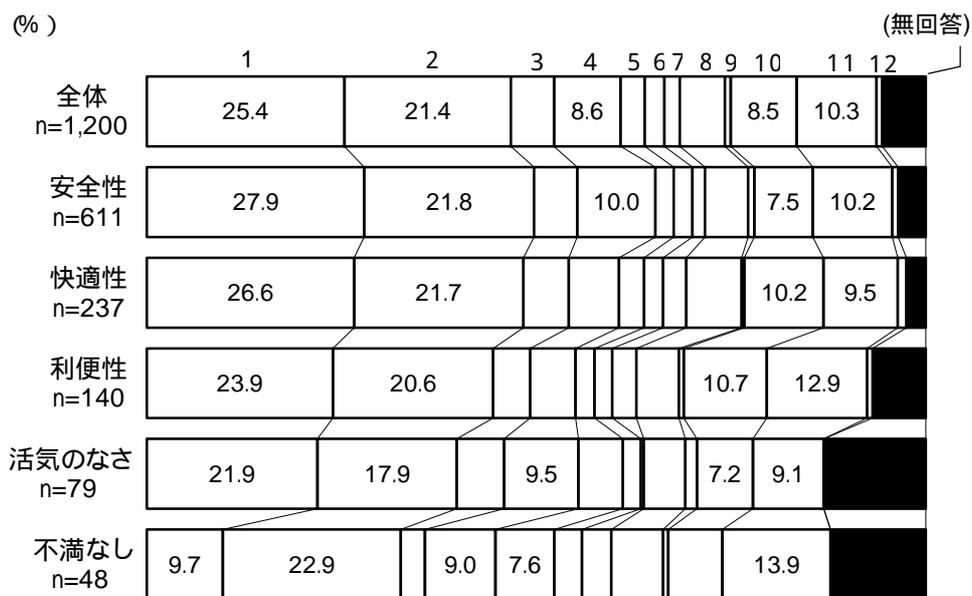
- 1 駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備
- 2 北口と南口を結ぶ幹線道路の整備
- 3 幹線道路以外の細街路の整備
- 4 現状の道路のままで車と歩行者を分離し安心して通行できる工夫
- 5 新たな商業・レジャー施設の誘致
- 6 文化施設の整備
- 7 行政サービス施設の整備
- 8 公園や緑の充実
- 9 住宅地としての整備
- 10 駅前に駐車場、駐輪場の確保
- 11 駅の整備
- 12 その他

最後に、ひばりヶ丘駅北口地区の将来像を実現するために重視する方策を上位3つまで聞いてみた。第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点としてポイントに換算したところ、「駅に向かう幹線道路と駅前道路を整備する」(以下、「駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備」)が1,828ポイント(総ポイントの25.4%)と最も高く、以下、「北口と南口を結ぶ幹線道路を整備する」(以下、「南北を結ぶ幹線道路の整備」)(1,540ポイント、21.4%)、「駅を利用しやすくする」(以下、「駅の整備」)(738ポイント、10.3%)の順となった。

地域別、男女別、年齢別のいずれを見ても、上位2つに「駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備」「南北を結ぶ幹線道路の整備」が挙げられており、東久留米市と65歳以上では「南北を結ぶ幹線道路の整備」が第1位となっている。

また、東久留米市で「現状の道路のままで車と歩行者を分離し、それぞれが安心して通行できる工夫をする」(以下、「現状での歩車分離による安全性の確保」)が、18歳~49歳で「駅前に駐車場や駐輪場をつくる」(以下、「駅前への駐車場・駐輪場の整備」)が第3位に挙がっている。

図 3.45 ひばりヶ丘駅北口地区の将来像の実現化方策 - ひばりヶ丘駅北口地区のもっとも不満に感じていること別



さらに、ひばりヶ丘駅北口のもっとも不満な点(問16)別に見ると、「特に不満はない」とした人では「駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備」が第3位となるものの、それ以外では「駅に向かう幹線道路と駅前広場の整備」「南北を結ぶ幹線道路の整備」が上位2つとなっている。また、「快適でないこと」が不満とした人では「駅前への駐車場・駐輪場の整備」が、「まちに活気がないこと」が不満とした人では「現状での歩車分離による安全性の確保」が第3位となっている。

地域、性別、年代、あるいは問題意識の違いを問わず、幹線街路、駅、駐輪場、駐車場といった公共施設の整備と、歩車分離のための安全対策を実現化の方策として重視していることがうかがわれる。