

3.8 調査結果

ひばりヶ丘駅を利用する人が約9割と圧倒的に多いが、東西方向では隣接駅との競合が生じている。(問1)

日ごろ利用する駅について聞いたところ、「ひばりヶ丘駅」が89.9%と最も高く、以下、「保谷駅」(5.4%)、「東久留米駅」(2.7%)の順となった。その一方で、「鉄道駅は利用していない」という人はわずか1.3%にとどまっている。

地域別を見ると、新座市ではほとんどの人が「ひばりヶ丘駅」を利用するのに対して、西東京市では「保谷駅」、東久留米市では「東久留米駅」といった隣接駅の利用者が1割以上となっている。町丁別に見ると、西東京市栄町一丁目、北町一丁目、北町二丁目で「保谷駅」と答えた人が、東久留米市浅間町一丁目で「東久留米駅」と答えた人が、それぞれ3～4割となっている。

図 3.7 日ごろ利用する駅

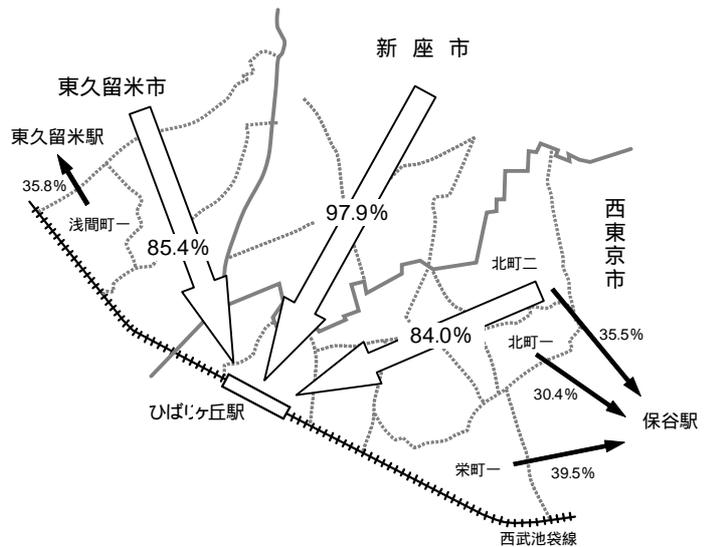
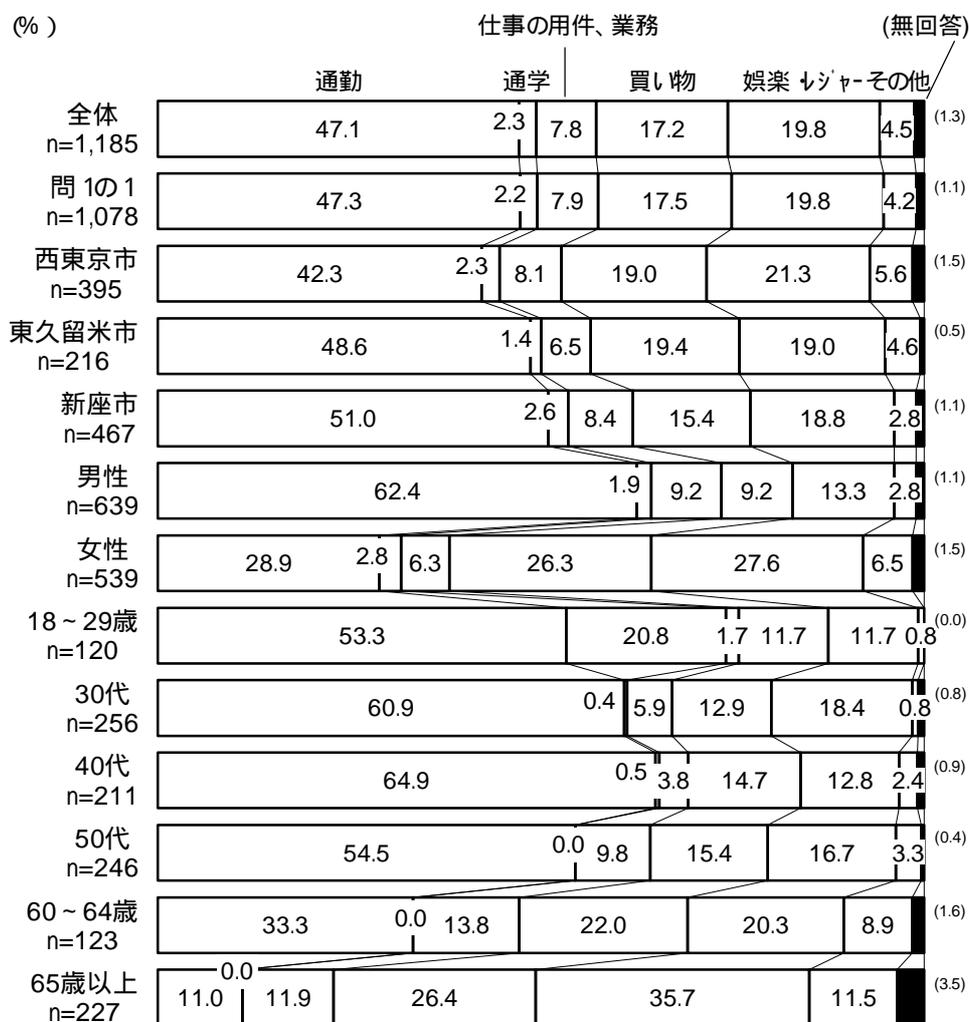


表 3.8 日ごろ利用する駅 - 地域別、町丁別 (一部)

	n	ひばりヶ丘駅	保谷駅	東久留米駅	その他	鉄道駅は利用していない	無回答
		%	%	%	%	%	%
全体	1,200	89.9	5.4	2.7	0.3	1.3	0.5
西東京市	440	84.0	13.8	0.0	0.2	1.7	0.2
栄町一丁目	81	58.0	39.5	0.0	1.2	1.2	0.0
北町一丁目	23	69.6	30.4	0.0	0.0	0.0	0.0
北町二丁目	62	59.7	35.5	0.0	0.0	3.2	1.6
東久留米市	235	85.4	0.0	11.9	0.4	1.2	1.2
浅間町一丁目	53	62.3	0.0	35.8	0.0	1.9	0.0
新座市	477	97.9	0.0	0.4	0.2	0.8	0.6

男性、60歳未満の世代では通勤のため、女性、60歳以上の世代では通勤とともに買い物、娯楽・レジャーのため、それぞれ駅を利用している。(問2、問3)

図 3.9 駅の利用目的 - 地域別、男女別、年齢別



駅の利用目的について聞いたところ、「通勤」が47.1%ともっとも高く、以下、「(鉄道を利用しての)娯楽・レジャー」(19.8%)、「(鉄道を利用しての)買い物」(17.2%)の順となった。「通学」(2.3%)もあわせると、約5割の人が通勤通学のために駅を利用していることになる。問1でひばりヶ丘駅と答えた人に限ってもほぼ同様の傾向となった。

地域別を見ると、西東京市で「通勤」と答えた人の割合がやや少ないが、これは、駅前の商業地区が調査地域に含まれているためと考えられる。

男女別を見ると、男性では「通勤」が6割以上であるのに対して、女性では「通勤」「(鉄道を利用しての)娯楽・レジャー」「(鉄道を利用しての)買い物」が、それぞれ2～3割で並んでいる。

年齢別を見ると、18～59歳では、40代の64.9%をピークにいずれの世代でも「通勤」が5割を超えている。60～64歳になると、「通勤」が3割以上と最も高いものの、「(鉄道を利用しての) 娯楽・レジャー」、「(鉄道を利用しての) 買い物」も2割以上となる。65歳以上では「(鉄道を利用しての) 娯楽・レジャー」が3割強と最も高くなっている。

図 3.10 駅の利用頻度 - 地域別、男女別、年齢別

%	利用頻度					(無回答)
	毎日、ほぼ毎日	週に2、3回	週に1回	月に2、3回	その他	
全体 n=1,185	48.5	13.3	9.5	20.3	6.3	(1.9)
問1の1 n=1,078	48.6	13.6	9.6	20.6	5.7	(1.9)
西東京市 n=395	43.0	16.2	9.6	24.6	5.1	(1.5)
東久留米市 n=216	48.1	13.4	11.1	19.4	6.9	(0.9)
新座市 n=467	53.5	11.6	9.0	17.8	5.6	(2.6)
男性 n=639	62.6	10.2	7.0	14.4	4.7	(1.1)
女性 n=539	31.9	17.1	12.2	27.6	8.2	(3.0)
18～29歳 n=120	69.2	10.8	5.8	12.5	0.8	(0.8)
30代 n=256	60.2	6.3	5.9	20.3	5.9	(1.6)
40代 n=211	64.9	9.0	8.1	12.8	4.3	(0.9)
50代 n=246	55.7	8.5	10.6	16.7	6.9	(1.6)
60～64歳 n=123	29.3	26.0	10.6	25.2	6.5	(2.4)
65歳以上 n=227	11.9	25.1	15.4	33.0	10.6	(4.0)

また、駅の利用頻度について聞いたところ、「毎日、ほぼ毎日」が48.5%と最も高く、以下、「月に2、3回程度」(20.3%)、「週に2、3回程度」(13.3%)の順となった。問1でひばりヶ丘駅と答えた人に限ってもほぼ同様の傾向であった。

地域別を見ると、問2で「通勤」と答えた人の割合が低かった西東京市では、「毎日、ほぼ毎日」と答えた人の割合がやはり低くなっている。

男女別を見ると、男性では、「毎日、ほぼ毎日」が6割以上であるのに対して、女性では、「毎日、ほぼ毎日」「月に2、3回程度」がそれぞれ3割前後となっている。

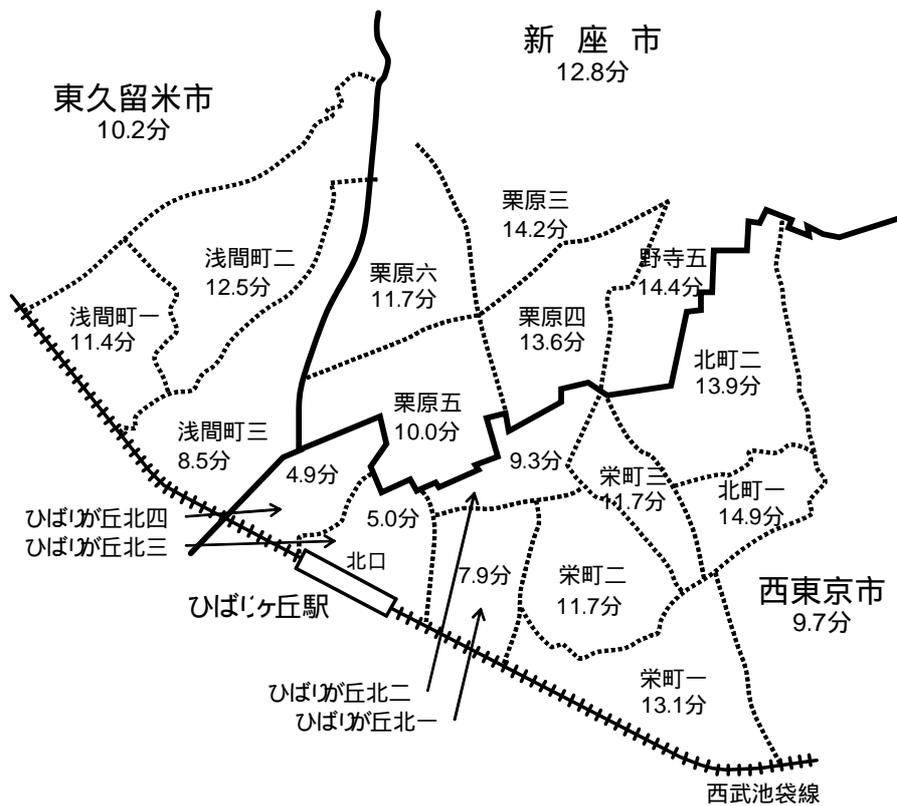
年齢別を見ると、18～59歳ではいずれの世代でも「毎日、ほぼ毎日」が5～7割を占

めている。60～64歳でも「毎日、ほぼ毎日」「週2、3回程度」「月に2、3回程度」が2～3割で並び、65歳以上では「月に2、3回程度」が3割以上と最も高くなっている。

男性や60歳未満の世代は、ほぼ毎日、通勤で駅を利用するのに対して、女性や60歳以上の世代は、通勤とともに買い物や娯楽、レジャー目的の駅利用もあり、その場合の利用頻度は月数回程度であることがうかがえる。

駅までの平均所要時間は約 11 分。北東方面からのアクセスにやや時間を要している。(問 4)

図 3.11 駅までの所要時間



利用する駅までの所要時間を記入してもらったところ、平均時間は全体で 11.4 分、問 1 でひばりが丘駅と答えた人に限ると 11.1 分となった。

さらに、地域別の平均時間を見ると、北町一丁目 (14.9 分)、北町二丁目 (13.9 分)、野寺五丁目 (14.4 分)、栗原三丁目 (14.2 分) と、主に駅北東方面からのアクセスにやや時間がかかっている。

徒歩、自転車中心の駅勢圏であり若年層、女性を中心に3人に1人が駅まで自転車を利用する。(問5)

表 3.12 自宅と駅との間の行き帰りに利用する手段 - 地域別、男女別、年齢別

	n	徒歩	自転車	バイク	(自分で運転) 自家用車	(家族による送迎) 自家用車	バス	タクシー	その他
		%	%	%	%	%	%	%	%
全体	1,185	88.9	33.8	1.5	3.0	5.5	3.9	1.9	0.1
問1の1	1,078	92.0	32.9	1.6	3.0	5.3	2.9	1.9	0.0
西東京市	395	88.9	31.4	0.8	1.8	4.3	0.8	2.0	0.0
東久留米市	216	95.8	20.4	1.9	3.2	2.8	0.0	0.9	0.0
新座市	467	92.9	40.0	2.1	3.9	7.3	6.0	2.1	0.0
男性	639	90.3	25.8	1.1	2.2	3.8	2.7	1.1	0.2
女性	539	87.4	43.4	2.0	4.1	7.6	5.4	3.0	0.0
18～29歳	120	82.5	48.3	1.7	5.0	5.0	0.8	3.3	0.0
30代	256	90.2	36.3	0.8	3.1	6.3	3.1	1.6	0.4
40代	211	86.3	35.1	1.9	1.9	4.7	3.8	0.9	0.0
50代	246	91.5	33.3	2.0	4.5	6.1	3.7	1.2	0.0
60～64歳	123	86.2	26.8	3.3	1.6	5.7	3.3	1.6	0.0
65歳以上	227	90.7	26.0	0.4	2.2	4.8	7.0	3.5	0.0

自宅と駅との間の行き帰りの手段を聞いたところ(複数回答)「徒歩」を利用すると答えた人は88.9%、「自転車」を利用すると答えた人は33.8%となった。その一方で、「自家用車(家族による送迎)」(5.5%)、「自家用車(自分で運転)」(3.0%)など、自動車を利用すると答えた人は1割以下にとどまった。問1でひばりヶ丘駅と答えた人に限ってもほぼ同様の傾向であった。

地域別を見ると、新座市では「自転車」を利用すると答えた人の割合が約4割と高くなっているのに対して、東久留米市では「自転車」は約2割にとどまり、「徒歩」を利用すると答えた人が9割強と高くなっている。

男女別を見ると、女性では「自転車」を利用すると答えた人が4割以上と高くなっているのに対して、男性では2割強にとどまっている。

年齢別を見ると、18～29歳では5割近くが「自転車」を利用するのに対して、60歳以上では2割強にとどまっている。

徒歩と自転車が駅までの中心的なアクセス手段であり、約3分の1の人が自転車を利用していることになる。その一方で、東久留米市の位置する駅北西方面からは徒歩で駅に向かう人が多い。また、自転車利用は、若年層、女性を中心となっている。

駅へのアクセスでは、歩車分離がなされていないこと、駐輪・駐車場やスペースが確保されていないことへの不満が高い。また、ひばりヶ丘駅利用に限れば、バス停の位置が利用しづらいと感じている人が多い。(問6)

図 3.13 自宅と駅との行き帰りにおける問題

%	どちらかといえばそうではない				わからない		
	そうである		そうではない				
1-1	58.5		21.4	7.1	12.9	0.1	
1-2	40.1		27.5	13.4	19.0	0.1	
1-3	68.8		16.5	5.2	9.1	0.5	
1-4	18.4	17.1	13.3	50.4		0.8	
1-5	25.2	14.0	8.0	52.1		0.7	
2-1	41.5		25.6	15.4	16.7	0.8	
2-2	58.6		22.3	8.0	10.3	0.8	
2-3	60.6		16.1	6.1	15.9	1.3	
3-1	80.5			9.2	3.4	6.9	0.0
3-2	27.2	21.0	24.7	25.9		1.2	
3-3	71.1		12.0	6.0	10.8	0.0	
3-4	65.5		16.7	8.3	9.5	0.0	
4-1	53.8		15.4	12.8	17.9	0.0	
4-2	11.4	11.4	34.3	42.9		0.0	
4-3	23.7	18.4	23.7	34.2		0.0	
4-4	22.9	17.1	17.1	42.9		0.0	

徒歩

- 1-1 車が多くて歩きづらい。
- 1-2 自転車・バイクが多く歩きづらい。
- 1-3 安心して歩ける歩道がない。
- 1-4 簡単な経路で駅に着かない。
- 1-5 駅前に駐輪場、駐車場がないため、やむを得ず歩いている。

自転車・バイク

- 2-1 歩行者が多く走りづらい。
- 2-2 車が多く走りづらい。
- 2-3 駅前に駐輪場がなく不便である。

自動車

- 3-1 歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい。
- 3-2 駅に向かうには交通規制が多い。
- 3-3 駅前に停車できないため送迎に不便である。
- 3-4 駅前に駐車場がなく不便である。

バス

- 4-1 バス停が駅から遠く不便である。
- 4-2 バスの運行時間が不規則である。
- 4-3 バスの本数が少ない。
- 4-4 徒歩区間やバスの乗り換えが不便である。

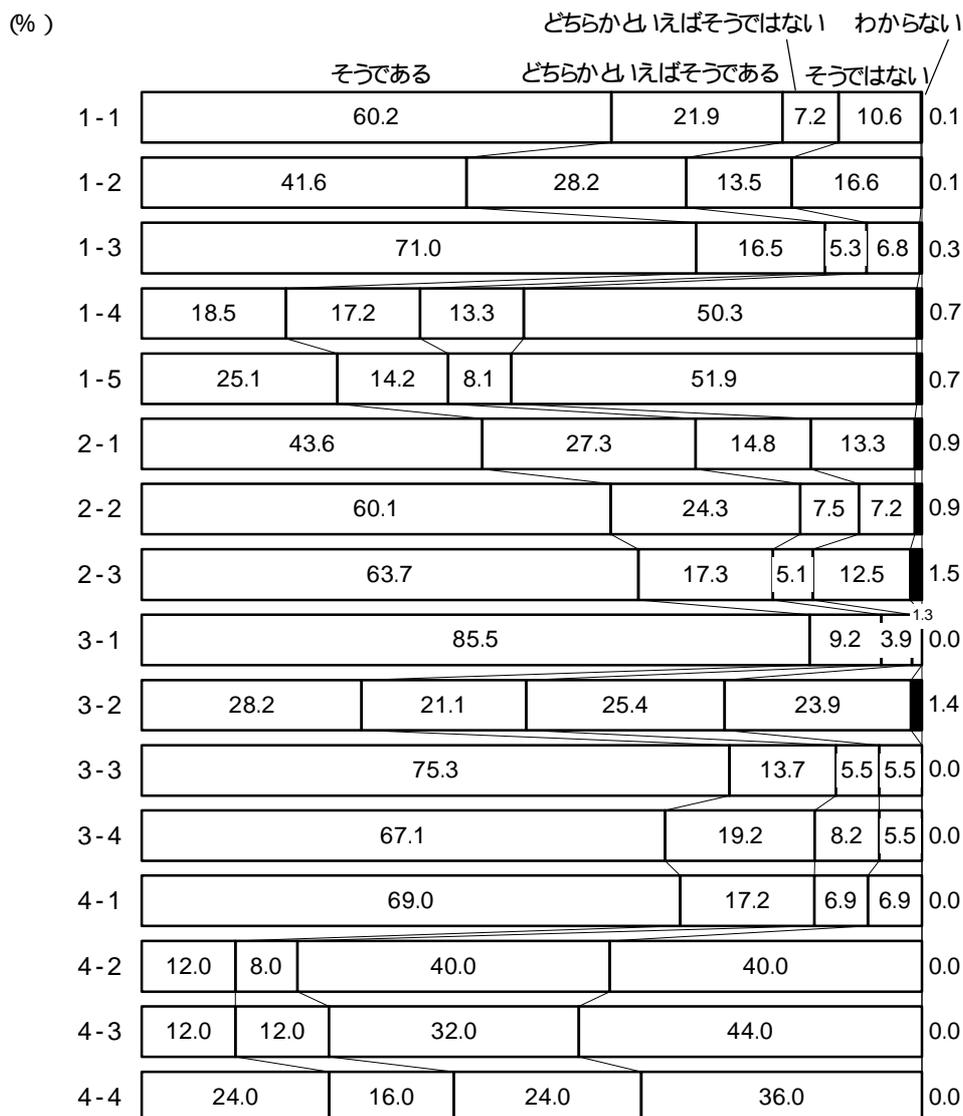
問5で答えた手段について、日ごろどのような問題を感じているかを聞いた。徒歩利用の場合、「安心して歩ける歩道がない」(68.8%)、「車が多くて歩きづらい」(58.5%)といった項目で「そうである」と答えた人の割合が5割以上となった。とくに、「安心して歩ける歩道がない」という項目では、7割近くの人が「そうである」と答えているのが目立っている。

自転車・バイク利用の場合、「駅前に駐輪場がなく不便である。」(60.6%)、「車が多く走りづらい。」(58.6%)といった項目で「そうである」と答えた人の割合が約6割となった。

自動車利用の場合、「歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい」(80.5%)、「駅前に停車できないため送迎に不便である」(71.1%)、「駅前に駐車場がなく不便である。」(65.5%)といった項目で「そうである」と答えた人の割合が6割以上となった。とくに、「歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい」という項目では、約8割の人が「そうである」と答えたのが目立っており、回答数は少ないものの全項目の中でもっとも高い割合となっている。

バス利用の場合、「バス停が駅から遠く不便である」(53.8%)という項目で「そうである」と答えた人の割合が5割以上となった。

図 3.14 自宅と駅との行き帰りにおける問題 (ひばりヶ丘駅利用者のみ)



さらに、問1でひばりヶ丘駅と答えた人に限ってみると、総じて「そうである」と答えた人の割合が高くなり、「バス停が駅から遠く不便である。」(+15.2ポイント)「歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい。」(+5.0ポイント)「駅前に停車できないため送迎に不便である。」(+4.2ポイント)といった項目でポイントの上昇が目立っている。反対に、「バスの本数が少ない。」(-11.7ポイント)では、「そうである」と答えた人のポイントが全体を大きく下回った。

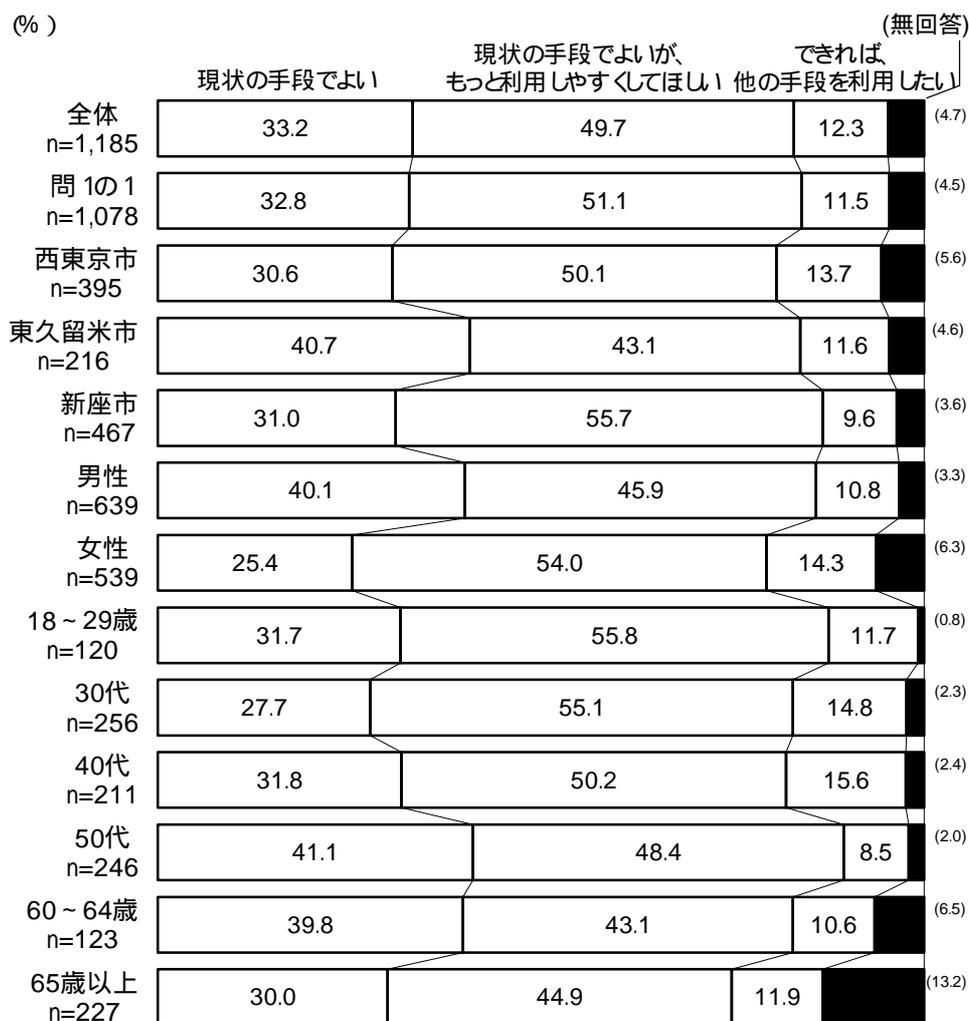
歩車分離がなされていないこと、駐輪・駐車場がないことへの不満が高く、また、ひばりヶ丘駅に限れば、十分なバス便がありながらも利用しづらいと感じている人が多いことがうかがえる。

表 3.15 自宅と駅との行き帰りにおける問題 - 全回答者とひばりヶ丘駅利用者の回答割合の差

		そうである	どちらかといえばそうである	どちらかといえばそうではない	そうではない	わからない
			%	%		
徒歩	車が多くて歩きづらい。	1.7	0.5	0.1	2.3	0.0
	自転車・バイクが多く歩きづらい。	1.5	0.7	0.1	2.4	0.0
	安心して歩ける歩道がない。	2.2	0.0	0.1	2.3	0.2
	簡単な経路で駅に着かない。	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1
	駅前に駐輪場、駐車場がないため、やむを得ず歩いている。	0.1	0.2	0.1	0.2	0.0
自転車・バイク	歩行者が多く走りづらい。	2.1	1.7	0.6	3.4	0.1
	車が多く走りづらい。	1.5	2.0	0.5	3.1	0.1
	駅前に駐輪場がなく不便である。	3.1	1.2	1.0	3.4	0.2
自動車	歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい。	5.0	0.0	0.5	5.6	0.0
	駅に向かうには交通規制が多い。	1.0	0.1	0.7	2.0	0.2
	駅前に停車できないため送迎に不便である。	4.2	1.7	0.5	5.3	0.0
	駅前に駐車場がなく不便である。	1.6	2.5	0.1	4.0	0.0
バス	バス停が駅から遠く不便である。	15.2	1.8	5.9	11.0	0.0
	バスの運行時間が不規則である。	0.6	3.4	5.7	2.9	0.0
	バスの本数が少ない。	11.7	6.4	8.3	9.8	0.0
	徒歩区間やバスの乗り換えが不便である。	1.1	1.1	6.9	6.9	0.0

自宅と利用駅との間の行き帰りの手段について、8割以上の方が現状でよいと考えているが、うち約6割の人はより利用しやすくなることを望んでいる。とくに、自転車利用者の改善意向が高い。(問7)

図 3.16 自宅と駅との行き帰りに利用する手段の改善意向 - 地域別、男女別、年齢別



自宅と駅との間の行き帰りの手段の改善意向を聞いたところ、「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」と答えた人が49.7%となり、「現状の手段でよい」(33.2%)、「できれば、他の手段を利用したい」(12.3%)を上回った。現在の手段でよいとする人が8割以上と高いものの、うち約6割の人が現状よりもっと利用しやすくしたいと感じているという結果となった。問1でひばりヶ丘駅と答えた人に限ってもほぼ同様の傾向となった。

地域別を見ると、東久留米市で「現状の手段でよい」と答えた人の割合が約4割と高くなっているのに対して、新座市では「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」と答えた人が5割強と高くなっている。

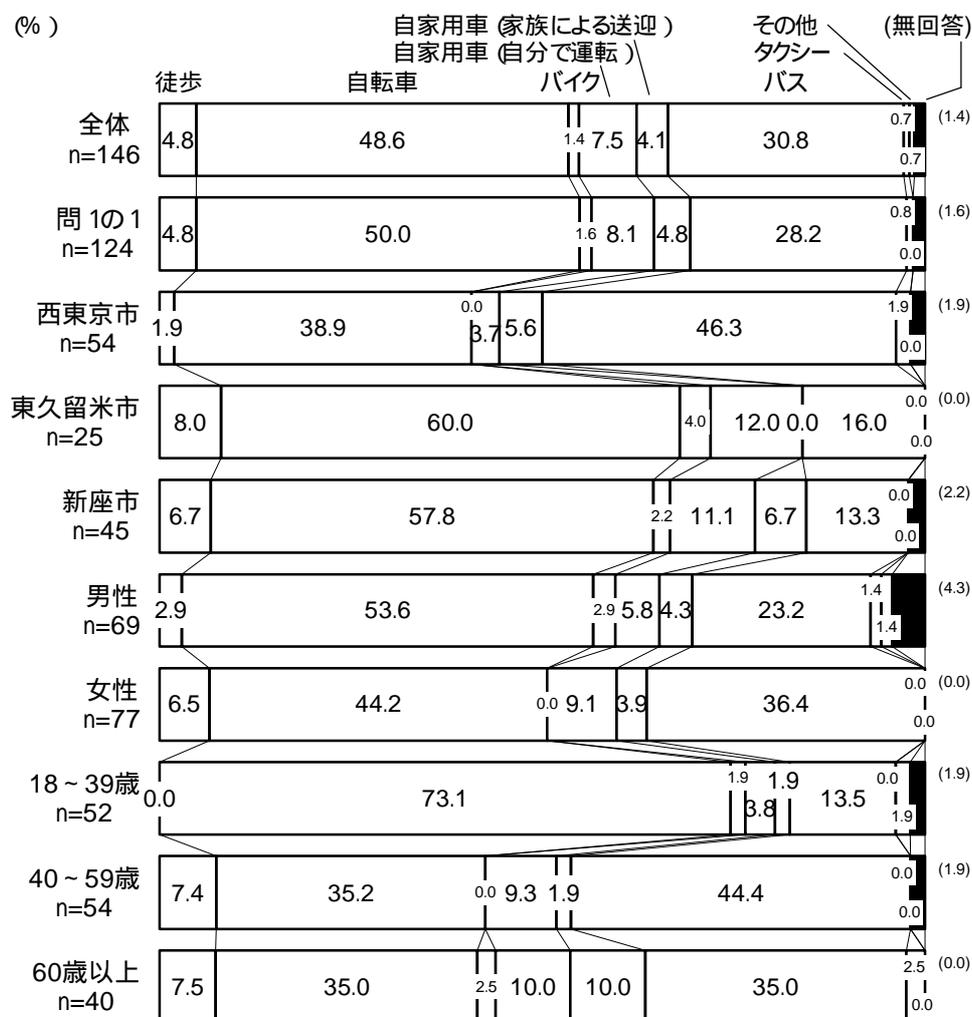
男女別を見ると、男性では「現状の手段でよい」と答えた人が約4割と高いが、女性では2割強にとどまり、「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」と答えた人が5割強と高くなっている。

年齢別を見ると、18～29歳で「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」と答えた人が5割強と高くなっているのに対して、50～64歳では、「現状の手段でよい」と答えた人が約4割と高くなっている。

自転車を利用している割合が高いカテゴリーほど、もっと利用しやすくしてほしいと答える傾向にあり、自転車利用者の改善への意向が高いことがうかがえる。

ひばりヶ丘駅利用者のうち、できれば自転車を利用したいと感じている人は約6%、バスを利用したいと感じている人は約3%と推計される。(問8)

図 3.17 自宅と駅との間の行き帰りに利用してみたい手段 - 地域別、男女別、年齢別



問7で「できれば、他の手段を利用したい」と答えた人に、どのような手段を利用したいかを聞いたところ、「自転車」と答えた人が48.6%ともっとも高く、次いで「バス」(30.8%)の順となった。その一方で、「自家用車(自分で運転)」(7.5%)、「自家用車(家族による送迎)」(4.1%)と、自動車を利用したいとする人は約1割にとどまった。問1でひばりヶ丘駅と答えた人に限ってもほぼ同様の傾向となった。

地域別を見ると、東久留米市、新座市では、「自転車」を利用したいとする人が約6割と高くなっているのに対して、西東京市では約4割にとどまっている。その一方で、西東京市では「バス」を利用したいとする人が4割強と高くなっている。対象地域には保谷駅に連絡するはなバスのルートがあることも、少なからず回答結果に影響しているものと推測される。

男女別を見ると、男性では「自転車」と答えた人が5割以上とやや高いのに対して、女性では「バス」と答えた人が3割強と高くなっている。

年齢別を見ると、18～39歳では「自転車」と答えた人が7割以上と多く、「バス」と答えた人が1割強にとどまっているのに対して、40歳以上では自転車と答えた人は3割強にとどまり、40～59歳では「バス」、60歳以上では「自家用車（家族による送迎）」と答えた人が高くなっている。

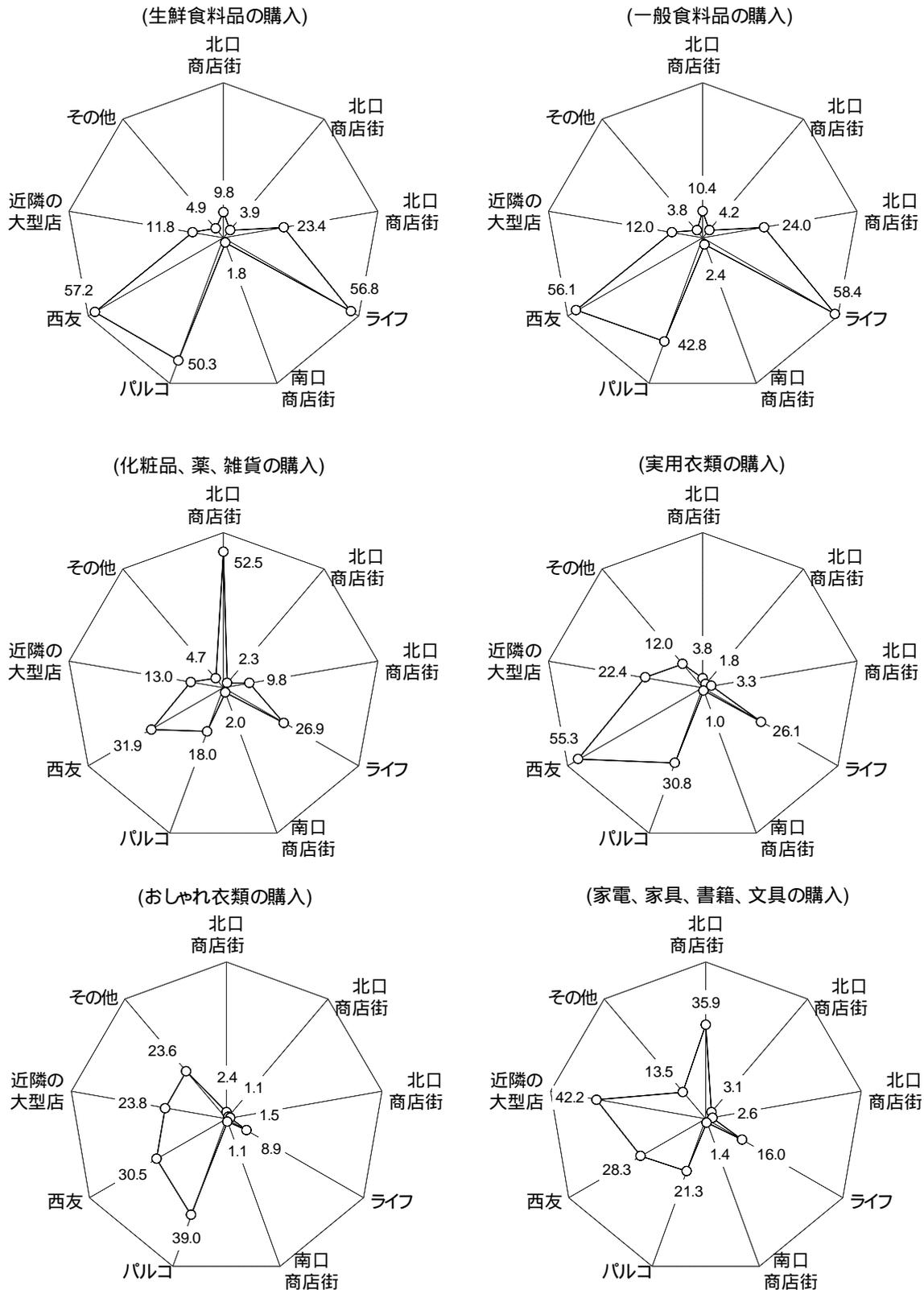
問1でひばりヶ丘駅と答えた人のうち、問7で「できれば、他の手段を利用したい」と答えた人は11.5%であった。このことから、自宅とひばりヶ丘駅との行き帰り手段として、あらたに自転車、バス、自家用車などの手段を利用してみたい人がどの程度いるのかを回答結果から推計すると、以下のとおりとなる。

表 3.18 ひばりヶ丘駅利用者に対する割合における各手段への潜在的な需要

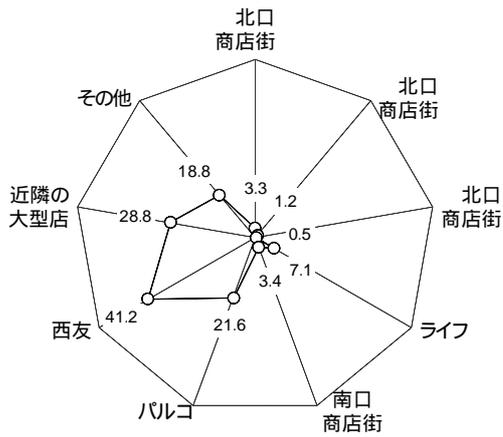
手 段	自転車	バイク	自家用車 (自分で運転)	自家用車 (送迎)	バス	タクシー
問7の回答割合	11.5%					
問8の回答割合	50.0%	1.6%	8.1%	4.8%	28.2%	0.8%
ひばりヶ丘駅利用者に対する割合における各手段への潜在的な需要 (×)	駅利用者の 約 5.8%	駅利用者の 約 0.2%	駅利用者の 約 0.9%	駅利用者の 約 0.6%	駅利用者の 約 3.2%	駅利用者の 約 0.1%

ひばりヶ丘駅周辺での購買行動は大型小売店が中心となっており 駅北口商店街は、食料品、雑貨品の購入などの特定の分野での買い物場所となっている。(問9)

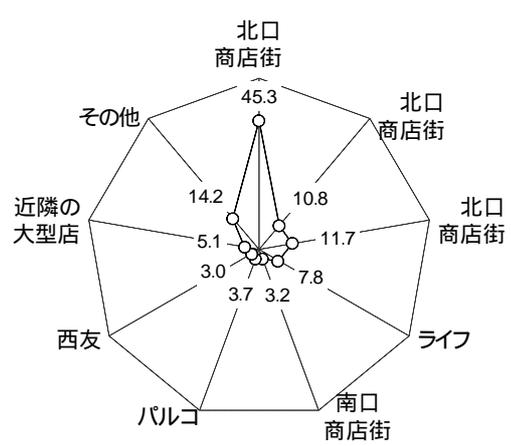
図 3.19 日ごろの買い物場所



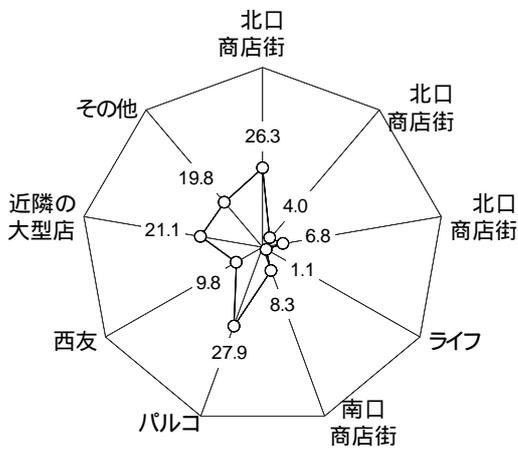
(靴、靴、時計、眼鏡の購入)



(理美容、DPE、クリーニング)



(家族同伴の飲食)



(娯楽)

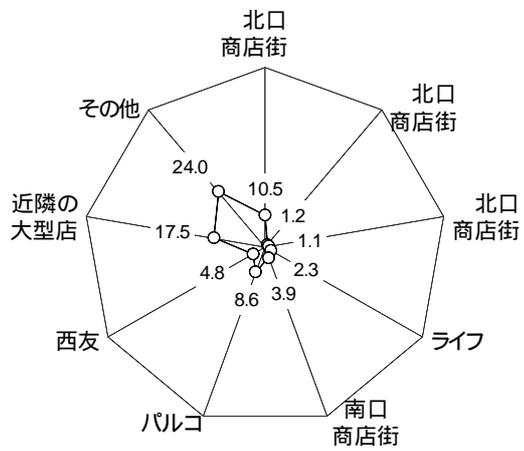
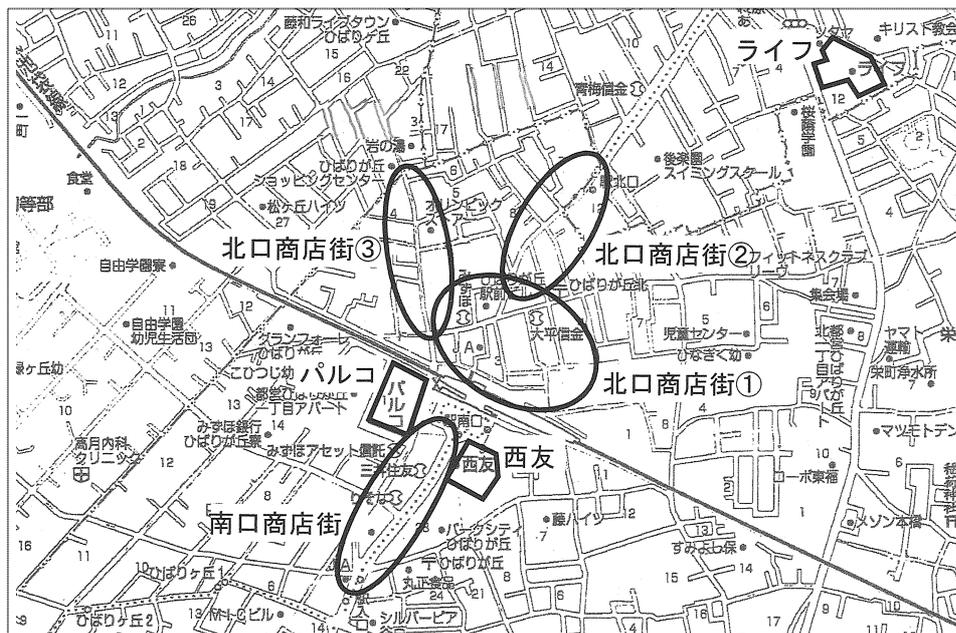


図 3.20 ひばりヶ丘駅北口商店街



日ごろ、どのような場所で買い物などを行っているかを聞いた（複数回答）。

生鮮・一般食料品、実用・おしゃれ衣類を中心に地区内の大型小売店と答えた人が多く、西友での「生鮮食料品の購入」（57.2%）、「一般食料品の購入」（56.1%）、「実用衣類の購入」（55.3%）、「靴、鞆、時計、眼鏡の購入」（41.2%）パルコ、ライフでの「生鮮食料品の購入」（50.3%、56.8%）、「一般食料品の購入」（42.8%、58.4%）が4割以上となった。

「家電、家具、書籍、文具の購入」については、近隣の大型店（42.2%）が4割以上と最も高い。家電や家具などの購入については、地区外の量販店などで購入していることがうかがえる。

その一方で、北口商店街（北口駅前付近の商店街）は、「化粧品、薬、雑貨の購入」（52.5%）、「理美容、DPE、クリーニング」（45.3%）が4割以上と高く、「家電、家具、書籍、文具の購入」（35.9%）についても3割強と、近隣の大型店に次ぐ回答割合となった。

北口商店街（一番街商店街）は、「生鮮食料品の購入」（23.4%）、「一般食料品の購入」（24.0%）で2割以上と、大型小売店には及ばないものの一定の回答割合となっている。北口商店街（ひばり通り）については、目立った回答傾向はなかった。

その他では、「家族同伴の食事」先として、近隣の大型店とともに、北口商店街（26.3%）パルコ（27.9%）が2割強を占めているのが目立っている。

表 3.21 日ごろの買い物場所（合計）- 地域別

	n	北口商店街	北口商店街	北口商店街	ライフ	南口商店街	パルコ	西友	近隣の大型店	その他
		%	%	%	%	%	%	%	%	%
全体	1,200	20.0	3.4	8.5	21.1	2.8	26.4	31.8	19.8	13.9
西東京市	470	20.0	2.8	5.3	20.7	2.9	26.0	31.9	18.9	11.1
東久留米市	253	19.6	2.6	14.7	6.1	3.1	31.9	34.9	20.9	15.3
新座市	477	20.3	4.3	8.3	29.5	2.6	23.9	30.0	20.0	16.0

次に、買い物行動全般におけるそれぞれの場所の利用度を測るため、項目ごとの回答数を合計し回答割合を比べてみた。西友（31.8%）、パルコ（26.4%）、ライフ（21.1%）と、地区内の大型小売店が上位となり、これらが調査地域の購買行動の中心となっていることがうかがえる。

ひばりヶ丘駅北口の商店街では、北口商店街 が20.0%と近隣の大型店（19.8%）をやや上回り地区内の大型小売店に次ぐものの、化粧品、薬、書籍といった雑貨品の購入や理美容、DPE、クリーニングなど、買い物分野が特化していることがうかがえる。また、北口商店街（8.5%）は利用度としては1割に満たないものの、生鮮、一般食料品の買い物場所として一定の利用があることがうかがえる。

さらに、地域別を見ると、西東京市では、生鮮、一般食料品の買い物場所として北口商店街 を利用する割合が10ポイント以上低くなっているのが目立っている。

東久留米市では、北口商店街、パルコや西友を利用する割合が全体と比べて高く、とくに北口商店街 で生鮮、一般食料品を買う割合は30ポイント以上高くなっている。その一方で、ライフを利用する割合は全体で10ポイント以上低く、生鮮、一般食料品では40ポイント以上も低くなっている。

新座市では、ライフで買う割合が全体で20ポイント以上高くなるのに対して、パルコなどのひばりヶ丘駅南口の大規模小売店や北口商店街 の利用割合が低く、生鮮、一般食料品に限れば20ポイント前後低くなっている。

調査地域の買い物行動は一様ではなく、とくに東久留米市における北口商店街 の利用、新座市におけるライフの利用度の高さが目立っている。

表 3.22 日ごろの買い物場所の全体回答割合との差 - 地域別

	北口商店街	北口商店街	北口商店街	ライフ	南口商店街	パルコ	西友	近隣の大型店	その他
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
西東京市	0.0	0.6	3.2	0.4	0.1	0.4	0.1	0.9	2.8
生鮮食料品	2.5	0.4	10.8	1.3	0.1	0.7	2.8	1.8	2.1
一般食料品	1.9	0.2	10.2	0.5	0.2	0.6	2.2	2.2	1.9
化粧品、薬、雑貨	0.9	0.4	4.3	0.8	0.8	1.8	1.0	2.8	1.1
実用衣類	0.4	0.1	0.7	2.1	0.4	1.4	0.2	2.0	3.1
おしゃれ衣類	0.2	0.2	0.2	0.4	0.2	1.6	2.4	0.6	0.6
家電、家具、書籍、文具	4.6	0.1	1.1	2.0	0.1	0.7	3.0	1.6	4.8
靴、鞆、時計、眼鏡	0.3	0.8	0.5	1.4	0.4	1.2	0.1	1.4	2.4
理美容、DPE、クリーニング	4.7	2.9	3.4	0.4	1.1	0.1	1.3	0.6	4.4
家族同伴の飲食	3.5	0.2	0.8	0.2	0.4	1.7	0.8	1.0	4.9
娯楽	2.0	1.0	0.0	0.2	0.7	1.4	0.3	0.1	2.9
東久留米市	0.4	0.2	9.4	14.6	0.2	5.9	3.0	2.0	4.2
生鮮食料品	0.7	0.4	30.9	41.1	0.7	14.0	4.0	4.2	5.1
一般食料品	1.2	0.3	31.7	40.7	0.6	11.9	3.8	5.2	5.2
化粧品、薬、雑貨	4.8	0.9	11.5	21.0	0.4	9.1	9.0	3.2	1.9
実用衣類	1.3	0.7	1.4	14.9	0.6	5.8	5.0	6.5	3.0
おしゃれ衣類	0.6	0.3	0.3	5.3	0.7	6.1	6.3	2.9	0.3
家電、家具、書籍、文具	6.6	0.6	3.6	10.0	0.9	3.1	5.9	1.7	5.5
靴、鞆、時計、眼鏡	0.2	0.4	1.2	2.5	1.4	2.9	0.8	2.6	1.4
理美容、DPE、クリーニング	8.5	3.9	13.0	7.4	0.7	3.1	1.9	1.8	8.0
家族同伴の飲食	0.9	1.4	2.3	0.9	2.4	3.2	0.7	6.3	4.5
娯楽	1.0	1.4	1.1	2.1	0.0	0.9	2.3	1.6	6.6
新座市	0.7	1.7	6.4	23.4	0.5	8.0	4.9	0.9	0.7
生鮮食料品	7.3	1.6	20.0	59.5	0.9	19.8	13.3	1.8	2.4
一般食料品	2.9	0.1	22.9	61.0	0.5	19.7	11.4	2.4	3.1
化粧品、薬、雑貨	5.1	0.3	6.7	30.2	1.4	9.4	11.2	2.1	0.3
実用衣類	1.1	0.9	0.4	28.0	0.1	5.4	8.3	4.9	3.2
おしゃれ衣類	1.3	0.1	0.1	9.2	0.6	5.3	3.6	3.0	1.0
家電、家具、書籍、文具	1.5	0.7	2.8	20.3	1.6	2.9	1.4	6.7	3.6
靴、鞆、時計、眼鏡	1.2	1.3	0.6	7.3	1.2	1.5	1.0	0.6	4.0
理美容、DPE、クリーニング	1.1	13.4	11.4	12.2	1.7	4.6	0.3	1.3	1.2
家族同伴の飲食	7.3	2.6	1.6	1.9	2.8	9.1	1.1	7.1	5.5
娯楽	3.5	0.3	1.7	3.6	1.8	2.2	2.7	2.6	2.8

ひばりヶ丘駅周辺は、買い物、飲食を中心に利用されているものの、若年層、高齢者が利用するには課題を抱えていることがうかがえる。(問10)

表 3.23 ひばりヶ丘駅周辺の利用目的 - 地域別、男女別、年齢別

	n	買い物	飲食	仕事の用件・業務	娯楽・レジャー	その他	利用することはない	無回答	平均選択数
全体	1,200	%	%	%	%	%	%	%	
西東京市	470	87.2	43.0	9.8	13.3	7.3	2.6	2.5	1.66
東久留米市	253	87.7	42.3	7.2	12.3	6.6	2.8	2.6	1.61
新座市	477	86.6	44.7	10.7	13.0	7.5	3.6	3.6	1.70
男性	647	87.0	42.8	11.7	14.5	8.0	1.9	1.9	1.68
女性	546	83.0	44.4	10.8	13.8	4.2	3.9	2.5	1.62
18～29歳	546	92.3	41.8	8.4	12.6	11.0	1.1	2.4	1.70
30代	120	87.5	40.0	5.0	13.3	3.3	3.3	2.5	1.55
40代	260	85.4	40.8	10.0	15.8	7.7	3.8	5.8	1.69
50代	213	89.7	45.1	10.3	12.2	8.5	2.3	1.9	1.70
60～64歳	248	87.1	48.4	13.3	12.5	6.9	2.8	2.4	1.73
65歳以上	125	88.0	48.8	12.8	13.6	8.0	0.8	0.0	1.72
	232	77.2	32.8	7.8	11.6	7.3	0.9	5.2	1.43

ひばりヶ丘駅周辺の利用の目的を聞いたところ(複数回答)、「買い物」と答えた人が87.2%と最も高く、以下、「飲食」(43.0%)、「娯楽・レジャー」(13.3%)の順となった。

地域別、男女別を見ると、女性で「買い物」と答えた人の割合がやや高くなっているものの大きな差は見られなかった。

年齢別では、50～64歳で「飲食」と答えた人の割合がやや高くなっている。その一方で、65歳以上で「買い物」「飲食」と答えた人の割合が10ポイント以上低くなっており、19～29歳とともに平均選択数が低くなっていることも目立っている。

ひばりヶ丘駅周辺は、買い物や飲食での利用が多い地区と位置づけることができるものの、若年層、高齢者の地区利用に何らかの課題を抱えていることがうかがえる。

ひばりヶ丘駅周辺へのアクセス手段としては徒歩、自転車主流であるが、駅利用と比べると徒歩は少なく自転車、自家用車の利用者が多くなっている。(問11)

表 3.24 自宅とひばりヶ丘駅周辺との間の行き帰りに利用する手段 - 地域別、男女別、年齢別

	n	徒歩	自転車	バイク	自転車 (自分で運転)	自家用車 (家族による送迎)	バス	タクシー	その他	平均選択数
全体	1,169	84.2	56.2	3.2	13.4	8.1	2.7	2.2	0.2	1.73
西東京市	457	80.1	55.8	2.6	12.9	7.0	0.2	2.0	0.0	1.63
東久留米市	244	88.9	54.1	2.5	12.7	4.5	1.6	0.8	0.4	1.69
新座市	468	85.7	57.7	4.1	14.3	11.1	5.8	3.2	0.2	1.83
男性	622	83.9	52.3	3.4	16.4	6.3	1.9	1.4	0.2	1.68
女性	540	84.6	60.7	3.0	10.2	10.4	3.7	3.1	0.2	1.78
18～29歳	116	85.3	56.0	3.4	11.2	9.5	1.7	2.6	0.0	1.73
30代	250	81.6	62.4	2.4	18.4	7.2	1.6	0.8	0.4	1.77
40代	208	83.7	59.6	3.4	18.3	9.1	1.0	2.4	0.0	1.79
50代	241	83.8	57.3	5.4	14.1	9.1	4.6	2.1	0.0	1.81
60～64歳	124	85.5	59.7	4.0	8.9	8.1	1.6	3.2	0.0	1.73
65歳以上	230	77.8	41.7	0.9	6.5	7.0	4.8	3.0	0.4	1.44

自宅とひばりヶ丘駅周辺との間の行き帰りの手段をすべて答えてもらったところ、「徒歩」を利用する人は84.2%、「自転車」を利用する人は56.2%となった。また、「自家用車(自分で運転)」(13.4%)、「自家用車(家族による送迎)」(8.1%)と、自動車を利用する人も2割以上となった。

地域別、男女別でも大きな差は見られなかった。年齢別を見ると、30代で「自転車」「自家用車(自分で運転)」と答えた人がやや高くなっている一方で、65歳以上では「自転車」「自家用車(自分で運転)」「徒歩」と答えた人の割合が低くなっているのが目立っている。

平均選択数を見ても、65歳以上では他の世代と比べて低く、問10の回答結果を踏まえると、高齢者にとって、ひばりヶ丘駅周辺はアクセス・移動面で難があるため利用しづらい地区となっていることが推測される。

表 3.25 問 5と問 11との回答割合の差 - 地域別、男女別、年齢別

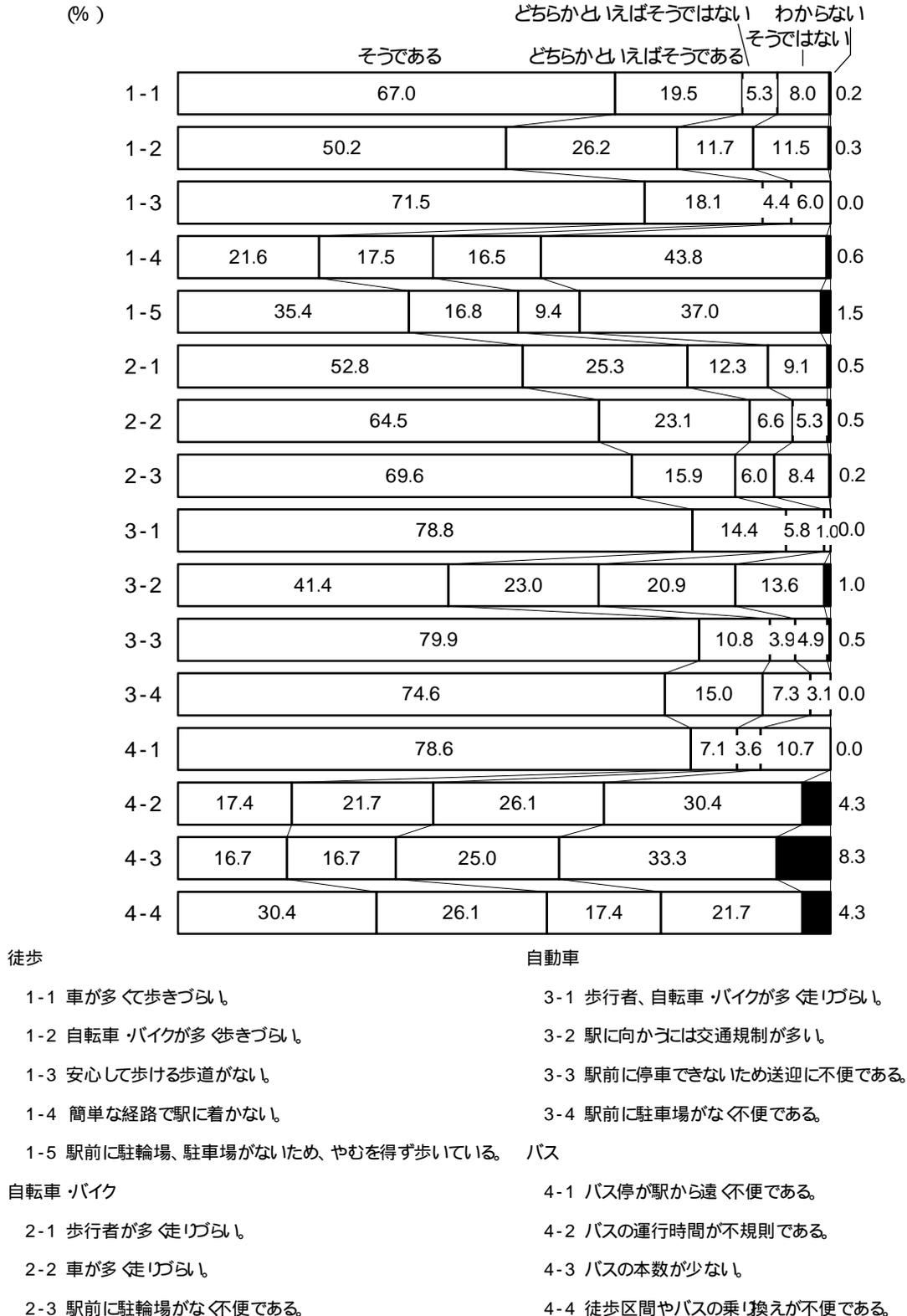
	徒歩	自転車	バイク	(自分で運転) 自家用車	(家族による送迎) 自家用車	バス	タクシー
全体	% 4.7	% 22.4	% 1.7	% 10.4	% 2.6	% 1.2	% 0.3
西東京市	11.9	22.9	1.0	9.9	1.7	2.7	0.1
東久留米市	0.0	22.7	1.7	10.9	0.2	0.8	1.2
新座市	10.1	37.3	2.2	11.1	8.3	5.8	2.3
男性	9.0	12.3	1.3	12.5	1.0	4.1	0.7
女性	5.7	34.9	1.9	8.0	6.6	1.0	2.0
18～29歳	2.1	12.6	1.4	7.1	1.9	3.7	0.4
30代	0.9	14.1	0.7	13.4	2.2	0.8	2.5
40代	6.5	23.3	2.6	15.2	2.8	2.1	0.8
50代	2.5	22.2	3.5	12.2	4.4	0.8	1.2
60～64歳	6.0	26.4	2.0	4.4	2.0	2.1	2.0
65歳以上	8.4	14.9	2.4	4.9	1.3	1.5	1.4

注 問 5は、問 11でひばりヶ丘駅と答えた人の回答割合と比較した。

さらに、駅利用での交通手段(問 5)の回答割合と比べてみると、「徒歩」利用の回答割合が低くなっている一方で、「自転車」「自家用車(自分で運転)」の回答割合が高くなっており、とくに「自転車」利用でその傾向が目立っている。また、新座市では「自家用車(家族による送迎)」「バス」の回答割合も高くなっている。

ひばりヶ丘駅周辺までのアクセスでは、駅へのアクセス以上に現状への不満が高い。とくに、バス、自動車利用が不便なことへの不満が高く、駐輪場や駐車場がないため、やむを得ず徒歩を選択する人も、駅利用と比べると多い。(問 12)

図 3.26 自宅とひばりヶ丘駅周辺との行き帰りにおける問題



問11で答えた手段について、日ごろどのような問題を感じているかを聞いた。

徒歩利用の場合、「安心して歩ける歩道がない」(71.5%)、「車が多くて歩きづらい」(67.0%)といった項目で「そうである」と答えた人の割合が7割前後と高くなっている。

自転車・バイク利用の場合、「駅前に駐輪場がなく不便である」(69.6%)、「車が多く走りづらい」(64.5%)といった項目で「そうである」と答えた人の割合が6割強と高くなっている。とくに「駅前に駐輪場がなく不便である」という項目で約7割の人が「そうである」と答えたのが目立っている。

自動車利用の場合、「駅前に停車できないため送迎に不便である」(79.9%)、「歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい」(78.8%)、「駅前に駐車場がなく不便である」(74.6%)といった項目で「そうである」と答えた人の割合が7割強と高くなっている。とくに「歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい」「駅前に停車できないため送迎に不便である」といった項目で約8割の人が「そうである」と答えたのが目立っている。

バス利用の場合、「バス停が駅から遠く不便である」(78.6%)という項目で「そうである」と答えた人の割合が約8割と高くなっている。

さらに、駅利用で感じていること(問6)の回答割合と比べてみると、総じて「そうである」と答えた人の割合が高くなっている。とくに、「駅に向かうには交通規制が多い」(+13.2ポイント)、「駅前に駐輪場、駐車場がないため、やむを得ず歩いている」(+10.3ポイント)、「バス停が駅から遠く不便である」(+9.6ポイント)といった項目でポイントが高く、「歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい」(-6.7ポイント)ではポイントが低いのが目立っている。

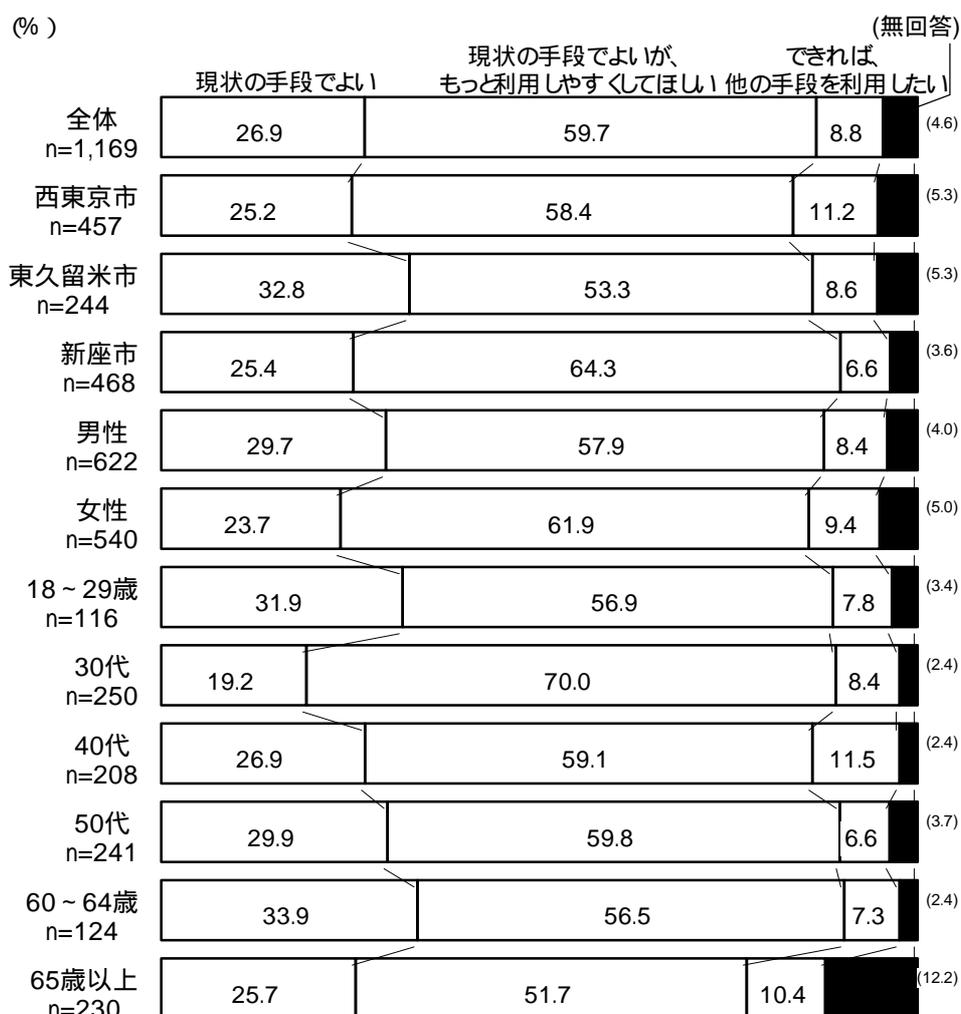
表 3.27 問 6と問 12との回答割合の差

		そうである	どちらかといえばそうである	どちらかといえばそうではない	そうではない	わからない
		%	%	%	%	%
徒歩	車が多くて歩きづらい。	6.8	2.4	1.9	2.6	0.1
	自転車・バイクが多く歩きづらい。	8.6	2.0	1.8	5.1	0.2
	安心して歩ける歩道がない。	0.5	1.6	0.9	0.8	0.3
	簡単な経路で駅に着かない。	3.1	0.3	3.2	6.5	0.1
	駅前に駐輪場、駐車場がないため、やむを得ず歩いている。	10.3	2.6	1.3	14.9	0.8
自転車・バイク	歩行者が多く走りづらい。	9.2	2.0	2.5	4.2	0.4
	車が多く走りづらい。	4.4	1.2	0.9	1.9	0.4
	駅前に駐輪場がなく不便である。	5.9	1.4	0.9	4.1	1.3
自動車	歩行者、自転車・バイクが多く走りづらい。	6.7	5.2	1.9	0.3	0.0
	駅に向かうには交通規制が多い。	13.2	1.9	4.5	10.3	0.4
	駅前に停車できないため送迎に不便である。	4.6	2.9	1.6	0.6	0.5
	駅前に駐車場がなく不便である。	7.5	4.2	0.9	2.4	0.0
バス	バス停が駅から遠く不便である。	9.6	10.1	3.3	3.8	0.0
	バスの運行時間が不規則である。	5.4	13.7	13.9	9.6	4.3
	バスの本数が少ない。	4.7	4.7	7.0	10.7	8.3
	徒歩区間やバスの乗り換えが不便である。	1.1	1.1	6.9	6.9	0.0

注) 問 6は、問 1でひばりヶ丘駅と答えた人の回答割合と比較した。

自宅とひばりヶ丘駅周辺との間の行き帰りの手段について、8割強の人が現状でよいと考えているが、うち約7割の人はより利用しやすくなることを望んでいる。駅利用と比べると、改善意向が高い。(問13)

図 3.28 自宅とひばりヶ丘駅周辺との行き帰りに利用する手段の改善意向 - 地域別、男女別、年齢別



自宅とひばりヶ丘駅周辺との間の行き帰りの手段の改善意向を聞いたところ、「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」とする人が59.7%となり、「現状の手段でよい」(26.9%)、「できれば、他の手段を利用したい」(8.8%)を上回った。現在のアクセス手段でよいとする人が8割強と高いものの、うち約7割の人は現状よりもっと利用しやすきたいと感じているという結果となった。

地域別を見ると、東久留米市では「現状の手段でよい」と答えた人が3割以上とやや高くなっている。男女別では大きな違いは見られないが、年齢別を見ると、18～29歳、60歳～64歳で「現状の手段でよい」と答えた人が3割以上とやや高く、反対に、30代では

「現状の手段でよい」と答えた人が約2割にとどまったのに対して、「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」と答えた人が約7割と高いのが目立っている。

表 3.29 問7と問13との回答割合の差 - 地域別、男女別、年齢別

	現状の手段でよい	現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい	できれば、他の手段を利用したい
	%	%	%
全体	5.9	8.6	2.7
西東京市	5.4	8.3	2.5
東久留米市	7.9	10.2	3.0
新座市	5.6	8.6	3.0
男性	10.4	12.0	2.4
女性	1.7	7.9	4.9
18～29歳	0.2	1.1	3.9
30代	8.5	14.9	6.4
40代	4.9	8.9	4.1
50代	11.2	11.4	1.9
60～64歳	5.9	13.4	3.3
65歳以上	4.3	6.8	1.5

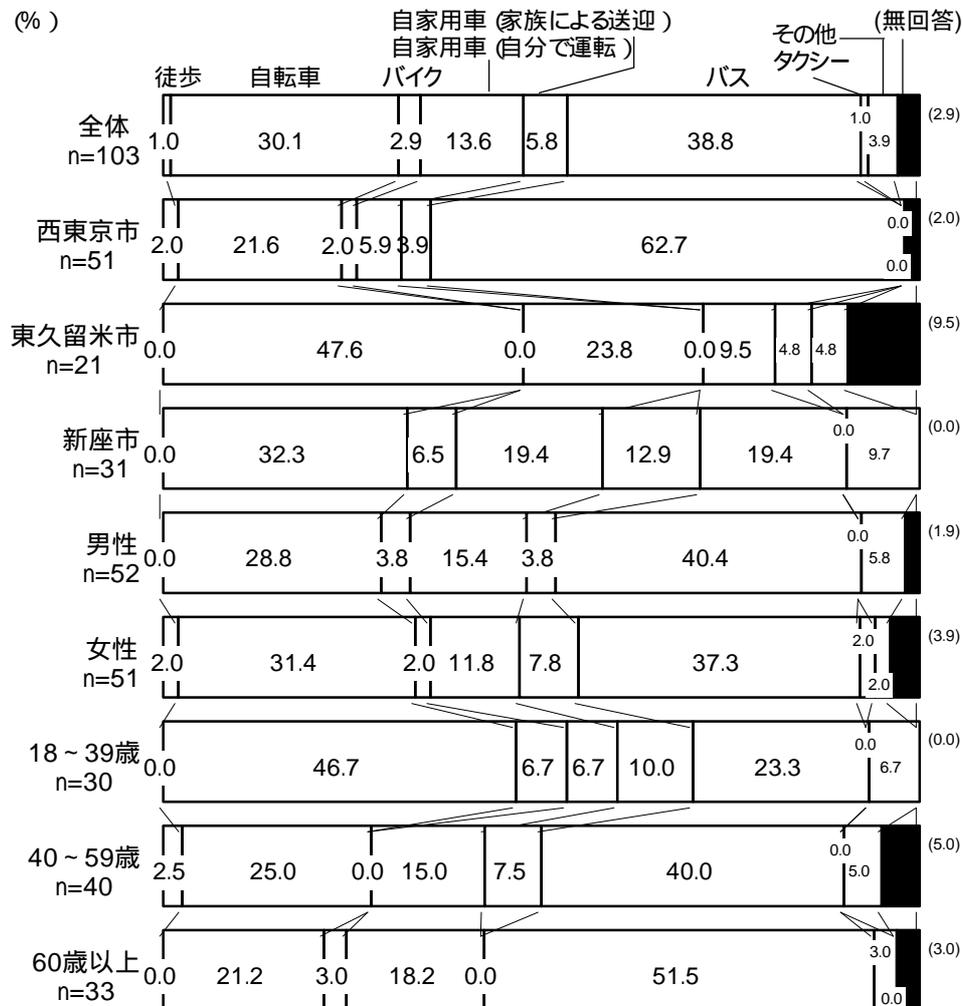
注) 問7は、問1でひばりヶ丘駅と答えた人の回答割合と比較した。

さらに、駅利用の手段における改善意向（問7）の回答割合と比べてみると、総じて「現状の手段でよい」と答えた人の割合が低くなる一方で、「現状の手段でよいが、もっと利用しやすくしてほしい」と答えた人の割合が高くなっている。

駅利用に比べて、より利用しやすくなることを望む声が高いことがうかがえる。

ひばりヶ丘駅周辺へのアクセスでは、自転車とともにバス、自動車を利用したい人の割合が高く、駅利用と比べて多様な手段を利用したいと考えている。(問14)

図 3.30 自宅とひばりヶ丘駅周辺との間の行き帰りに利用してみたい手段 - 地域別、男女別、年齢別



問13で「できれば、他の手段を利用したい」と答えた人に、どのような手段を利用したいかを聞いたところ、「バス」と答えた人が38.8%と最も多く、次いで「自転車」(30.1%)となった。また、「自家用車(自分で運転)」(13.6%)、「自家用車(家族による送迎)」(5.8%)と、自動車を利用したいと答えた人も約2割となった。

地域別を見ると、西東京市では「自転車」「自家用車(自分で運転)」を利用したいとする人が低くなっているのに対して、「バス」を利用したい人が6割以上と高くなっている。東久留米市では「自転車」を利用したい人が5割近くと高くなっているのに対して、「バス」を利用したい人は1割以下であった。新座市では「自家用車(自分で運転)」「自家用車(家族による送迎)」など自動車を利用したい人が高くなっているのに対して、「バス」を利用したい

人は約2割にとどまった。西東京市はバス、東久留米市は自転車、新座市は自家用車への利用ニーズが高い、という結果となっている。

男女別では大きな違いは見られないが、年齢別を見ると、18～39歳で「自転車」を利用したい人の割合が4割強と高くなっている。その一方で、60歳以上では「バス」を利用したいと答えた人の割合が約5割以上と高くなっている。

表 3.31 問 8と問 14との回答割合の差 - 地域別、男女別、年齢別

	徒歩	自転車	バイク	(自分で運転) 自家用車	(家族による送迎) 自家用車	バス	タクシー
全体	3.8	19.9	1.3	5.5	1.0	10.6	0.2
西東京市	0.1	17.3	2.0	2.2	1.7	16.4	1.9
東久留米市	8.0	12.4	4.0	11.8	0.0	6.5	4.8
新座市	6.7	25.5	4.3	8.3	6.2	6.1	0.0
男性	2.9	24.8	0.9	9.6	0.5	17.2	1.4
女性	4.5	12.8	2.0	2.7	3.9	0.9	2.0
18～39歳	0.0	26.4	4.8	2.9	8.1	9.8	0.0
40～59歳	4.9	10.2	0.0	5.7	5.6	4.4	0.0
60歳以上	7.5	13.8	0.5	8.2	10.0	16.5	0.5

注) 問 8は、問 1でひばりヶ丘駅と答えた人の回答割合と比較した。

さらに、駅利用における利用したい手段(問 8)の回答割合と比べてみると、「自転車」と答えた人の割合は低くなっている一方で、「バス」「自家用車(自分で運転)」と答えた人の割合が高くなっている。

東久留米市在住者や若年層を中心とした自転車利用へのニーズとともに、西東京市在住者、高齢者を中心としたバス、新座市在住者を中心とした自家用車と、駅周辺地区へのアクセス手段へのニーズは、駅利用に比べて多様化していることがうかがえる。