

国土交通政策研究 第 87 号

三世代共生ユニバーサルデザイン社会の
構築に向けた調査研究

2009 年 10 月

国土交通省 国土交通政策研究所

前所長	西川 健
総括主任研究官	橋本 亮二
前研究調整官	高田 直和
大臣官房参事官	小室 充弘
前研究官	堀 桂子
研究官	加藤 隆重

報告書の発行にあたって

少子高齢化の急速な進行に伴い、高齢者、親、子どもの三世代の共生が可能なユニバーサルデザイン社会の構築が極めて重要な課題となっている。公共交通の分野では鉄道駅等のバリアフリー化が進められてきたほか、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」の施行により、関係者が連携して地域全体のユニバーサルデザイン化に取り組むためのスキームも整備されたところである。

しかしながら、こうした取組みを通じて公共交通施設の高度化・高質化が図られても、「高齢者及び子育て世代の公共交通機関による潜在的な移動ニーズの顕在化」や「移動の増加を通じた地域の活性化」に結びついているかどうかの検証は十分になされていない。

こうした問題意識を踏まえ、本業務では、全国の高齢者及び子育て世代を対象にインターネット調査を実施し、鉄道駅等のバリアフリー化による高齢者及び子育て世代の公共交通を利用した行動の変化について一般的な傾向を把握した。

その上で、最近バリアフリー化が進展したモデル地区において、公共交通の利用促進に資するようなイベントの機会を活用した高齢者及び子育て世代の公共交通利用に関する意識調査や地元商店街等を対象としたバリアフリー化による人流の変化への対応等に関する聞き取り調査を実施し、鉄道駅等のバリアフリー化が「高齢者及び子育て世代の公共交通を利用した外出の促進」や「移動の増加を通じた地域の活性化に及ぼす影響」について個別・具体的な効果分析を行った。

これらの調査結果から「バリアフリー化による外出促進」や「利用者行動がもたらす地域活性化」の効果があることが確認された。また、実際の駅利用者数のデータを検証することにより、数字上でも効果の確認ができた。

本調査研究の実施に当たっては、杉並区、京王電鉄株式会社、関東運輸局等の関係者の方々にご協力いただいた。アドバイザーとして井口典夫氏（青山学院大学社会学連携研究センター 所長・教授）にご指導をいただいた。ここに記して感謝の意を表したい。

また、この調査研究結果が、バリアフリー新法に基づく協議会等での議論に活用され、ユニバーサルデザイン社会の構築を検討する際の一助として活用していただければ幸いである。

2009年10月

国土交通政策研究所 前所長 西川 健
総括主任研究官 橋本 亮二
前研究調整官 高田 直和
大臣官房参事官 小室 充弘
前研究官 堀 桂子
研究官 加藤 隆重

三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究 (概要)

概要

本研究では、鉄道駅等の公共交通機関のバリアフリー(BF)化が、公共交通を利用した「外出の促進」や、公共交通の利用による移動の増加を通じた「地域の活性化」につながることを検証した。

具体的には、全国の高齢者及び子育て世代に対し、鉄道やバスの公共交通の利用実態や、BF化に伴う交通・消費行動の変化等について全国調査を実施するとともに、地区調査として東京都杉並区における住民アンケート調査や鉄道駅の利用状況調査を実施し、鉄道駅等のBF化の効果検証を実施した。

全国調査

- 対象者 : 全国 1534人
子育て世代 778人、高齢者(65歳以上) 756人
- 対象地域 : 東京23区、全国33市
東京23区、大阪市、神戸市、京都市、名古屋市等
- 調査方法 : インターネットによるアンケート調査

■調査結果

1. BF化により公共交通の利用増加が期待される

- 子育て世代・高齢者の2~3割が、公共交通機関のBF化が進めば利用を増やすと回答
- 特に、子育て世代かつ大都市(23区、大阪、神戸、京都)においてその傾向が強く、4割を超えた

2. BF化により「外出機会」は増加した

- 子育て世代の3割、高齢者の2割が、「外出機会が増えた」と回答
- 子育て世代は、子どもが低年齢であるほど傾向が強く、「移動時の負担軽減」を実感している
- 高齢者は、年齢が高いほど傾向が強く、外出が促進され、「健康増進」を実感している

3. 駅周辺では消費行動が増加し、地域が活性化

- 子育て世代の3割、高齢者の2割が「最寄り駅等で買い物をする機会が増えた」と回答
- 外出が促進されることにより、消費行動が活発化し、地元駅周辺での買い物機会や消費額が増加する傾向が見られる

地区調査

- 対象者 : 東京都杉並区 1779人
居住者 : 1089人(子育て:642人、高齢者:447人)
来訪者 : 476人(子育て:224人、高齢者:252人)
事業者 : 214事業者
- 対象地域 : 京王井の頭線の6駅周辺
久我山、富士見ヶ丘、高井戸、浜田山、西永福、永福町
※最近バリアフリー化され、かつ駅間距離が短く、鉄道駅の利用者が複数の駅を選択可能な駅
- 対象方法 : 地域団体等を通じたアンケート調査
※その他、駅の乗客数の推移を調査

■調査結果

1. BF化により外出促進・地域活性化が図られた

- 子育て世代・高齢者の2割近くが、駅周辺の商店街で買い物の機会が増えたと回答
- 商店街の1割強の店舗が、来訪者や売り上げの増加を実感したと回答

2. BF化により駅の乗客数が増加した

- BF化後に駅の乗客数が4~7%増加
- 一方、BF未整備で隣接する駅は乗客数が減少
BF化により乗客が集まる傾向がある

3. 駅周辺整備等とあわせ、一層の効果がある

- 駅のBF化にあわせて、駅前広場等との一体的な整備やコミュニティバスの運行等を行った駅の評価は高く、駅の乗客数の伸び率も高い

調査結果の活用の方向性

1. 鉄道駅等のバリアフリー化により高齢者及び子育て世代の外出促進につながることから、駅周辺を中心とした地域の活性化の様々な取り組みの参考としていただく
 - さらなる高齢者・子育て世代の移動の活性化
 - 消費活動の促進
 - バリアフリー化された施設の有効活用
2. バリアフリー化された鉄道駅を含めた駅周辺の整備等をより円滑かつ的確に進展させるため、関係機関での協議の促進に活用していただく
 - バリアフリー新法に基づく協議会での議論に活用

三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究

目次

報告書の発行にあたって 概要

本編

第1章 はじめに.....	1
第2章 調査研究フロー.....	2
第3章 全国インターネット調査.....	3
3.1. 調査概要.....	3
3.2. 調査結果概要.....	4
3.3. 調査結果.....	5
(1) 公共交通等のバリアフリー化に対する利用者意識(鉄道・バス利用の促進効果).....	5
(2) 公共交通等のバリアフリー化による利用者行動・意識の変化(外出促進効果).....	7
(3) 利用者行動の変化がもたらす消費活動の変化(地域活性化効果).....	9
第4章 調査対象地区におけるケーススタディ.....	10
4.1. 調査概要.....	10
(1) 調査対象地区.....	10
(2) 調査対象地区の基礎情報.....	11
(3) 調査概要.....	12
4.2. 調査結果.....	13
(1) 公共交通等のバリアフリー化による利用者行動・意識の変化(外出促進効果).....	13
(2) 利用者行動の変化がもたらす消費活動の変化(地域活性化効果).....	22
(3) バリアフリー化による利用者意識の変化(副次的効果).....	24
第5章 まとめ.....	25
5.1. 公共交通等のバリアフリー化による効果.....	25
(1) バリアフリー化による外出促進効果.....	26
(2) 利用者行動がもたらす地域活性化効果.....	26
5.2. ユニバーサルデザイン社会の構築に向けて.....	28

資料編

資料1: 調査概要	資-1
資料2: 全国調査結果	資-3
資料3: 調査対象地区におけるケーススタディ結果	資-26
資料3-1 調査対象地区基礎情報	資-27
資料3-2 駅毎の基本情報	資-30
資料3-3 アンケート・聞き取り調査結果	資-43
資料3-4 来訪者アンケート調査・商店街聞き取り調査状況	資-62
資料3-5 商店聞き取り調査結果	資-64
資料4: ケーススタディ結果の検証	資-69
資料4-1 駅の乗客数が増減する要因として考えられる事項の検証	資-70
資料4-2 要因検証基礎データ	資-78
資料5: 調査研究のまとめ	資-82
資料6: 調査結果の活用イメージ	資-88

参考資料編

参考資料1: アンケート調査票	参-1
参考資料1-1 全国インターネット調査	参-2
参考資料1-2 調査対象地区における居住者調査	参-26
参考資料1-3 調査対象地区における来訪者調査	参-42
参考資料1-4 調査対象地区における商業者調査	参-50
参考資料2: 調査検討会等の開催について	参-54

本編

第1章 はじめに

少子高齢化の急速な進行に伴い、高齢者、親、子どもの三世代の共生が可能なユニバーサルデザイン社会の構築が極めて重要な課題となっている。このため、公共交通の分野では、鉄道駅等のバリアフリー化が鋭意進められているが、それらが高齢者及び子育て世代の交通・消費行動に及ぼす効果については、これまで実証的な検証がなされていない。

こうした状況を踏まえ、国土交通政策研究所では、平成 20～21 年度に「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査」を実施し、鉄道駅等のバリアフリー化が「高齢者や子育て世代の公共交通を利用した外出の促進」や「移動の増加を通じた地域の活性化」といった効果に結びついているか否かを検証することとしている。

本調査研究においては、高齢者及び子育て世代に対し、鉄道駅やバス等の公共交通の利用実態、及びバリアフリー化に伴う交通・消費行動の変化等について、全国インターネットによるアンケート調査及び調査対象地区における周辺住民のアンケート調査・鉄道駅等のバリアフリー化の効果検証を行い、調査結果の取りまとめを行った。

第2章 調査研究フロー

本調査研究のフローを以下に示す。本調査では、全国を対象としたインターネットによる調査、及び東京都杉並区を調査対象地区としたケーススタディにより、鉄道駅等のバリアフリーによる効果検証を実施した。

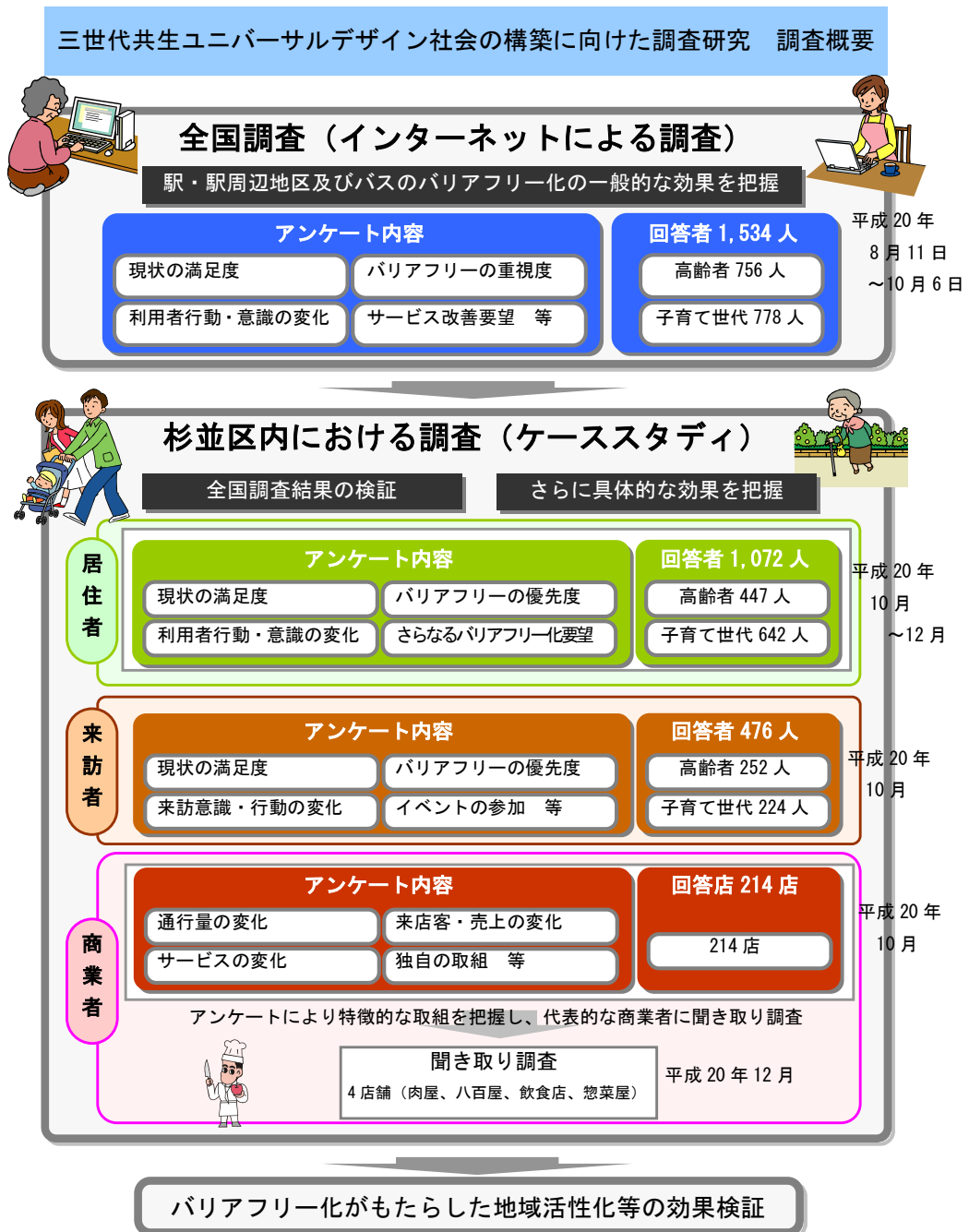


図 1 調査研究フロー¹

¹ 詳細については、資料 1 を参照。

第3章 全国インターネット調査

3.1 調査概要

全国インターネット調査の概要は以下に示すとおりである。

□調査対象者：計1534人

（子育て世代：778人、高齢者（65歳以上）：756人）

全国1534人の子育て世代（現在小学校3年生以下の子育てを行っている人）及び高齢者（65歳以上）を対象に行った（有効回答数：子育て世代778人、高齢者756人）。

□調査対象地域

- ・東京23区、
 - ・大阪市、神戸市、京都市
 - ・名古屋市及び地方中核都市（札幌市、仙台市、広島市、福岡市、北九州市）
- 参考）地方中核都市

本調査では、バリアフリー化に伴う交通・消費行動の変化の調査を目的とするため、公共交通分担率（鉄道及びバスの分担率）が高い地域を調査することとし、全国都市パーソントリップ調査（以下「PT調査」という）の公共交通分担率をもとに抽出している。地域の区分とそれぞれの有効回答数は、「東京23区」（子育て世代183人、高齢者178人）、「大阪市・神戸市・京都市」（子育て世代160人、高齢者143人）、「名古屋市及び地方中核都市（札幌市、仙台市、広島市、福岡市、北九州市）」（子育て世代300人、高齢者300人）、「地方中核都市²」（子育て世代135人、高齢者135人）となっている。

また、回答条件は、遠出の旅行など以外の日常生活での外出を対象とし、鉄道駅、鉄道駅周辺、バスのバリアフリー化について、本調査の対象施設としてアンケートを実施した。



図2 本調査でバリアフリー化として対象とした施設

² PT調査対象の地方中核都市圏（鉄道分担率1.0%以上のものに限る）の都市。なお、地方中核都市の区分のデータについては、各都市毎のサンプル数が少数であることから、調査結果は参考として掲げたものである。

3.2 調査結果概要















全国インターネット調査の調査結果概要は以下に示すとおりである（表3参照）。

本調査からは、バリアフリー化がもたらす効果として、特に、次の3点が確認された。

一つは、バリアフリー化が進めば利用を増やすという利用者意向としての①鉄道・バス利用の促進効果である。次に、実際にバリアフリー化されたことにより鉄道・バスを利用した外出機会が増加している②外出促進効果、さらには、外出機会の増加により商店街への来訪機会や消費が拡大するなどの③地域活性化効果である。

次頁より、上記3つの主な効果についてアンケート結果を基に示した。

表3 全国インターネット調査 調査結果概要

	子育て世代	高齢者		
鉄道	<p>●バリアフリー化(エレベーター、エスカレーター、多機能トイレの設置等)は、大都市で進み、満足度が高い。</p>			
鉄道 バス 共通	<p>●鉄道・バス利用に対してバリアフリー化を重視している。 【鉄道・バス利用の促進効果】  利用頻度が高い大都市ほどバリアフリー化を重視  低年齢の子どもの親(特に女性)ほどバリアフリー化を重視</p> <p>●バリアフリー化により、鉄道・バスを利用した外出機会が増加している。 【外出促進効果】</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>低年齢の子どもの親(特に女性)は、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>  移動時の負担軽減の効果を実感  ベビーカー利用の際の要望が高い <p>・鉄道:ベビーカー用スペースの設置 ・バス:ベビーカーを折りたたまずに乗降</p> </td> <td> <p>高齢者であるほど、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>  健康増進の効果を実感  さらなる改善要望が高い <p>・鉄道:段差解消、休憩場所の改善を重視 ・バス:バス停の屋根・ベンチ設置の要望高</p> </td> </tr> </table> <p>●運賃、アクセス交通の改善等の要望が高い。</p> <p>・鉄道:割引運賃(家族向け、高齢者向け) ・バス:100円バス等の割引運賃</p> <p>●買い物の機会・時間が増加している。【地域活性化効果】 消費行動が活発化(1500~3000円消費額増加) 地域活性化の効果期待</p>		<p>低年齢の子どもの親(特に女性)は、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>  移動時の負担軽減の効果を実感  ベビーカー利用の際の要望が高い <p>・鉄道:ベビーカー用スペースの設置 ・バス:ベビーカーを折りたたまずに乗降</p>	<p>高齢者であるほど、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>  健康増進の効果を実感  さらなる改善要望が高い <p>・鉄道:段差解消、休憩場所の改善を重視 ・バス:バス停の屋根・ベンチ設置の要望高</p>
<p>低年齢の子どもの親(特に女性)は、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>  移動時の負担軽減の効果を実感  ベビーカー利用の際の要望が高い <p>・鉄道:ベビーカー用スペースの設置 ・バス:ベビーカーを折りたたまずに乗降</p>	<p>高齢者であるほど、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>  健康増進の効果を実感  さらなる改善要望が高い <p>・鉄道:段差解消、休憩場所の改善を重視 ・バス:バス停の屋根・ベンチ設置の要望高</p>			

3.3 調査結果

(1) 公共交通等のバリアフリー化に対する利用者意識(鉄道・バス利用の促進効果)

**子育て世代、高齢者ともに、
鉄道及びバスの利用に対するバリアフリー重視度が高い。**
→大都市ほどバリアフリーを重視
→子育て世代では、子どもの年齢が低年齢である女性ほどバリアフリーを重視

鉄道及びバスの利用にあたって、バリアフリーをどの程度重視しているか（以下、「バリアフリー重視度」という）については、子育て世代の約30%前後、高齢者の約20%が「バリアフリー化が進めば利用を増やす」と回答している(図4参照)。

子育て世代については、地域別に見ると、「東京23区」、「大阪市・神戸市・京都市」において、「バリアフリー化が進めば利用を増やす」との回答が多く、公共交通分担率の高い地域ほどバリアフリーを重視していることがうかがえる(図6参照)。

また、2歳くらいまでの低年齢の子どもを持つ子育て世代において、バリアフリーを重視する回答が多く、男性よりも女性の方がバリアフリーを重視する回答が多い(図5及び図7参照)。ベビーカー等を利用して低年齢の子どもと外出する機会が多く、移動制約の大きい子育て世代の女性（母親）が特にバリアフリーを重視していると考えられる。

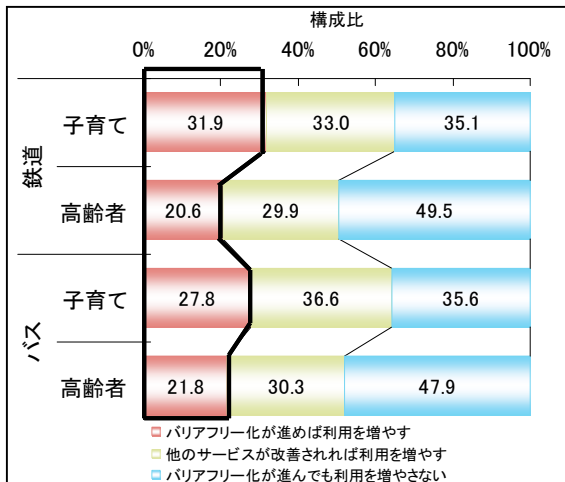


図4 バリアフリー重視度

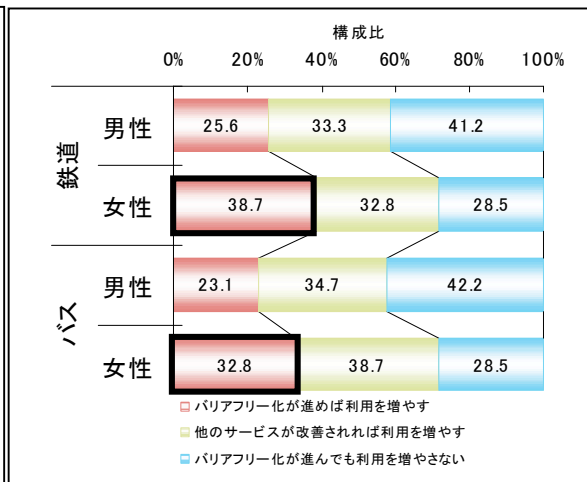


図5 バリアフリー重視度(子育て・男女別)

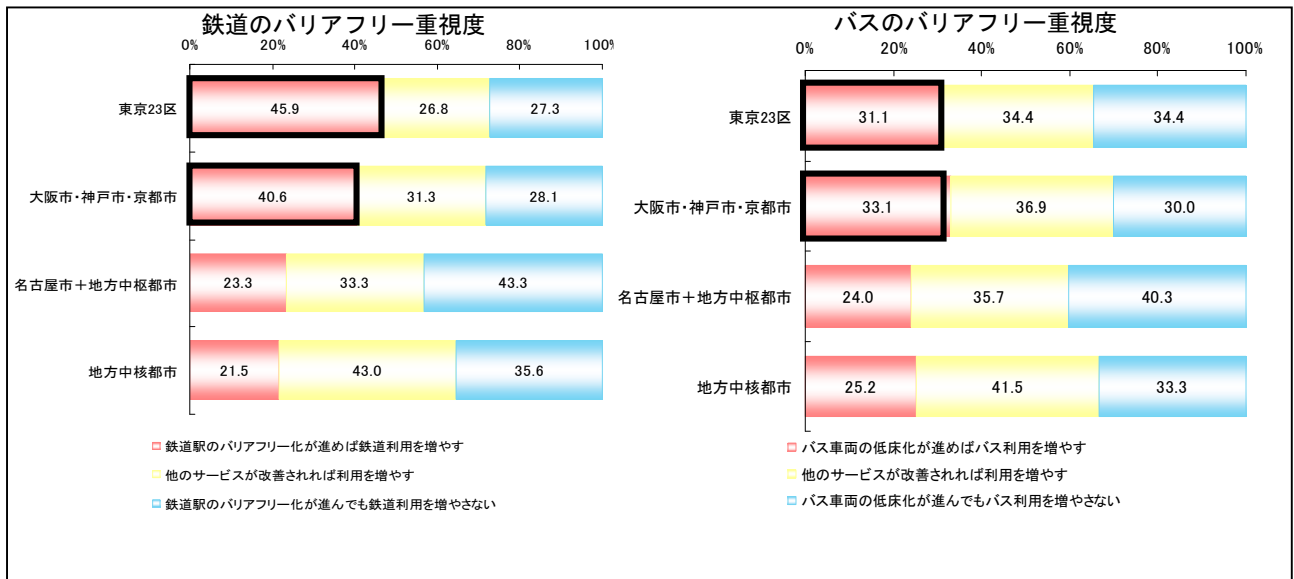


図6 バリアフリー重視度(子育て・地域別)

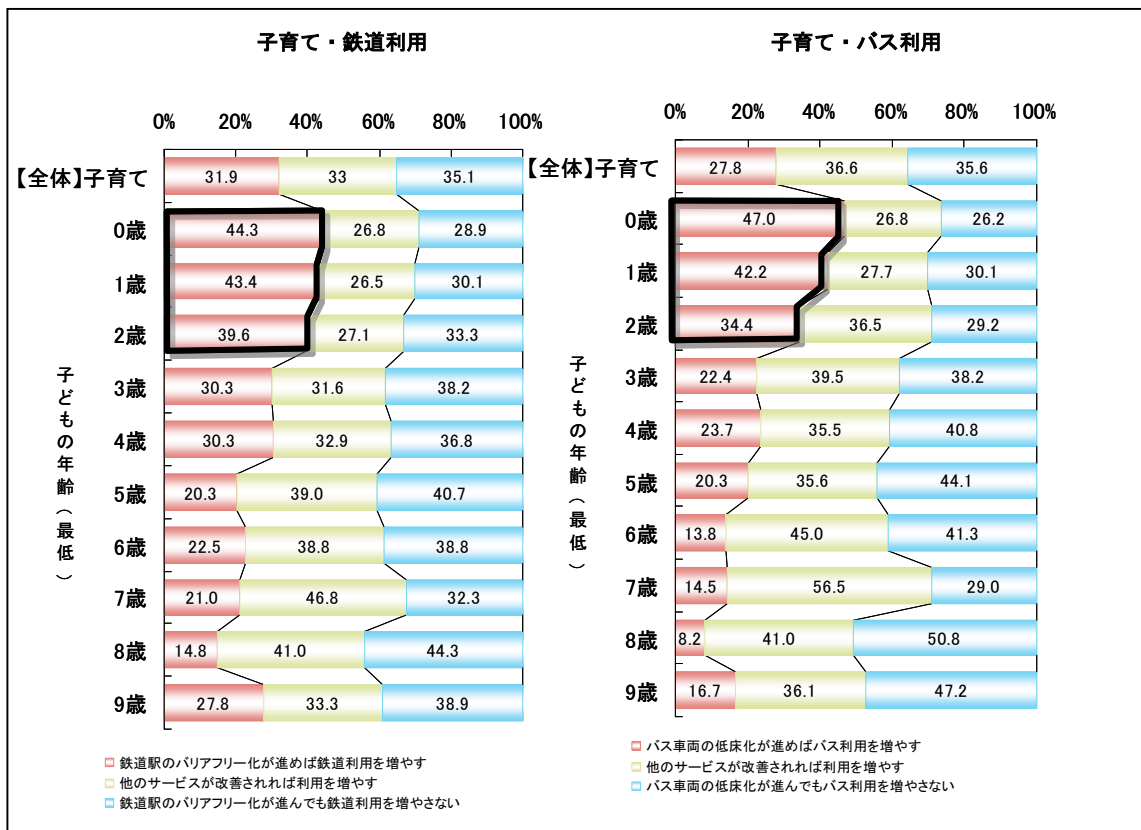


図7 鉄道・バス利用に当たってのバリアフリー重視度(子育て・子どもの年齢別)

(2) 公共交通等のバリアフリー化による利用者行動・意識の変化(外出促進効果)

バリアフリー化によって、公共交通を利用した外出機会が増加(外出促進効果)

→子育て世代は、子どもが低年齢であるほど外出促進効果大

→高齢者は、高齢であるほど外出促進効果大

バリアフリー化による外出頻度の変化については、鉄道及びバスのいずれにおいても、子育て世代の約 30%前後、高齢者の約 20%前後が「外出する回数が増えた」「鉄道又はバスを利用して外出する回数が増えた」と回答している(図 8 参照)。

また、「外出する回数が増えた」との回答は、子育て世代では、0 歳～3 歳の低年齢の子どもを持つ子育て世代の方が、4 歳以上の子育て世代よりも特に多く、高齢者では、75 歳以上の高齢者の方が 65 歳～74 歳の高齢者よりも多い傾向にある(図 8 参照)。移動制約の大きい方ほど、バリアフリー化による外出機会の増加の効果があると考えられる。

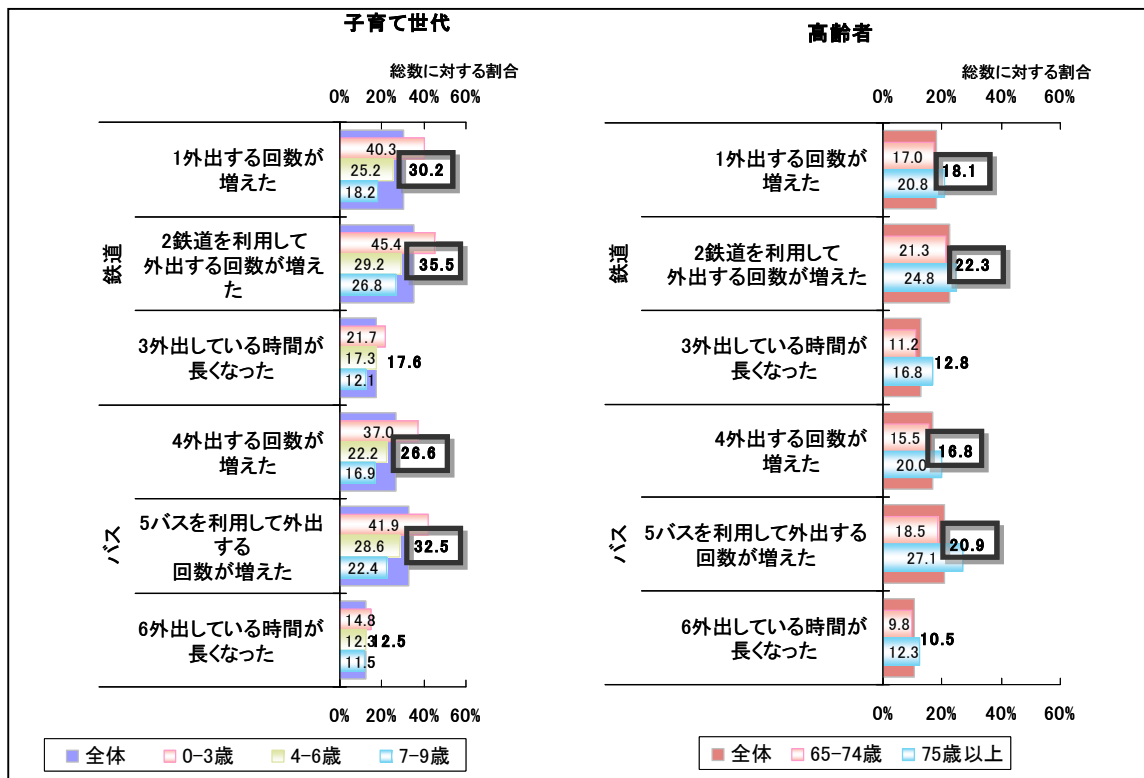


図 8 外出頻度の変化(子育て・子どもの年齢別、高齢者・年齢別)

①子育て世代の特徴

子育て世代は、移動時の負担軽減効果を実感 →子どもが低年齢であるほど負担軽減効果大

バリアフリー化の効果の受けとめ方については、鉄道利用者の約 50%強、バス利用者の約 30%強がバリアフリー化による「移動時の負担軽減効果」を実感している。特に子どもが低年齢であるほどその割合が高い(図 9 参照)。少子化時代の子育て支援の面からもバリアフリー化の重要性を捉えることができる。

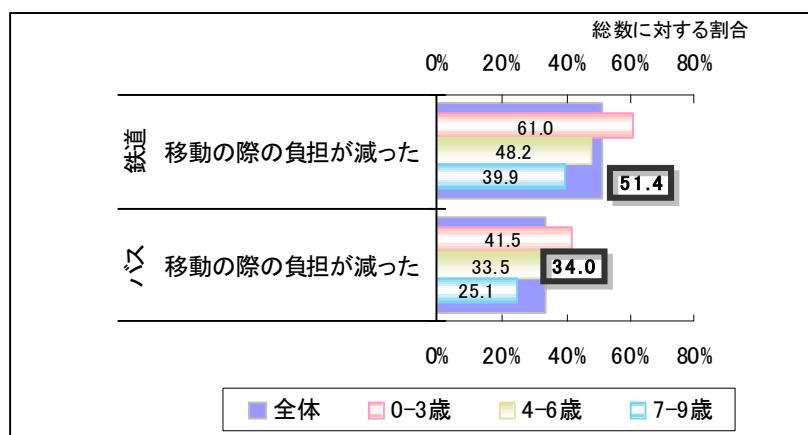


図 9 その他の変化（子育て・子どもの年齢別）

②高齢者の特徴

高齢者は、自らの足での外出による健康増進効果を実感 →高齢であるほどその傾向が大きい

バリアフリー化の効果の受けとめ方については、鉄道利用者の約 40%程度、バス利用者の約 30%強がバリアフリー化による「自らの足での外出による健康増進効果」を実感している。特に 75 歳以上の高齢者の方が 65 歳～74 歳の高齢者よりもその割合が高い(図 10 参照)。今後、一層高齢化が進行する社会において、バリアフリー化は移動円滑化のみならず、高齢者の健康増進という副次的効果を生み出すものとして期待される。

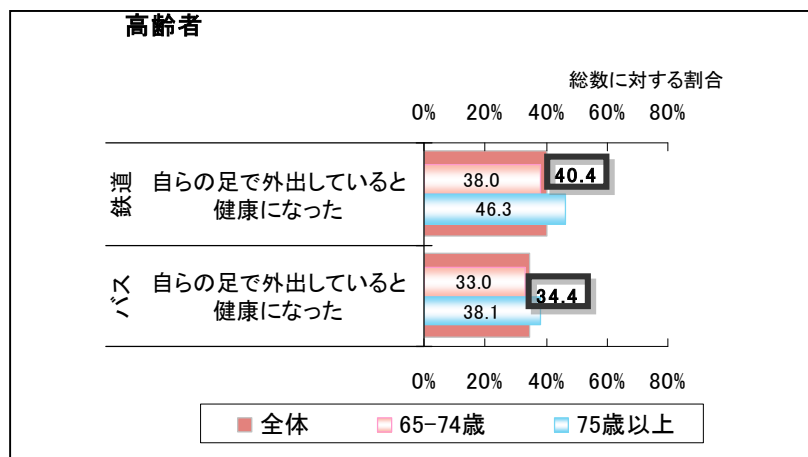


図 10 その他の変化（高齢者・年齢別）

(3) 利用者行動の変化がもたらす消費活動の変化(地域活性化効果)

**子育て世代・高齢者ともに外出が促進されることにより、消費行動が活発化
→地元駅周辺での買い物機会や消費額増加**

バリアフリー化による消費活動の変化については、鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化によって、子育て世代の約30%弱、高齢者の約20%強が「最寄り駅や駅周辺で買い物をする機会が増えた」と回答しており、子育て世代、高齢者ともに約20%強が「最寄り駅や駅周辺の商店街で使うお金が増えた」と回答している。バスのバリアフリー化によっては、子育て世代、高齢者ともに約15%弱が「近所の商店街などで買い物をする機会が増えた」と回答している。(図11参照)。

また、買い物機会の増加や消費額の増加については、子育て世代では、0歳～3歳の低年齢の子どもを持つ子育て世代の方が、4歳以上の子育て世代よりもその傾向が強く、高齢者では、75歳以上の高齢者の方が、65歳～74歳の高齢者よりも強い傾向にある(図11参照)。

これらのことから、鉄道駅、鉄道駅周辺、バス等のバリアフリー化は、子育て世代や高齢者の外出の促進に効果があり、移動の増加による消費活動を促すことが推察されるため、結果として地域の活性化に寄与するものと期待される。

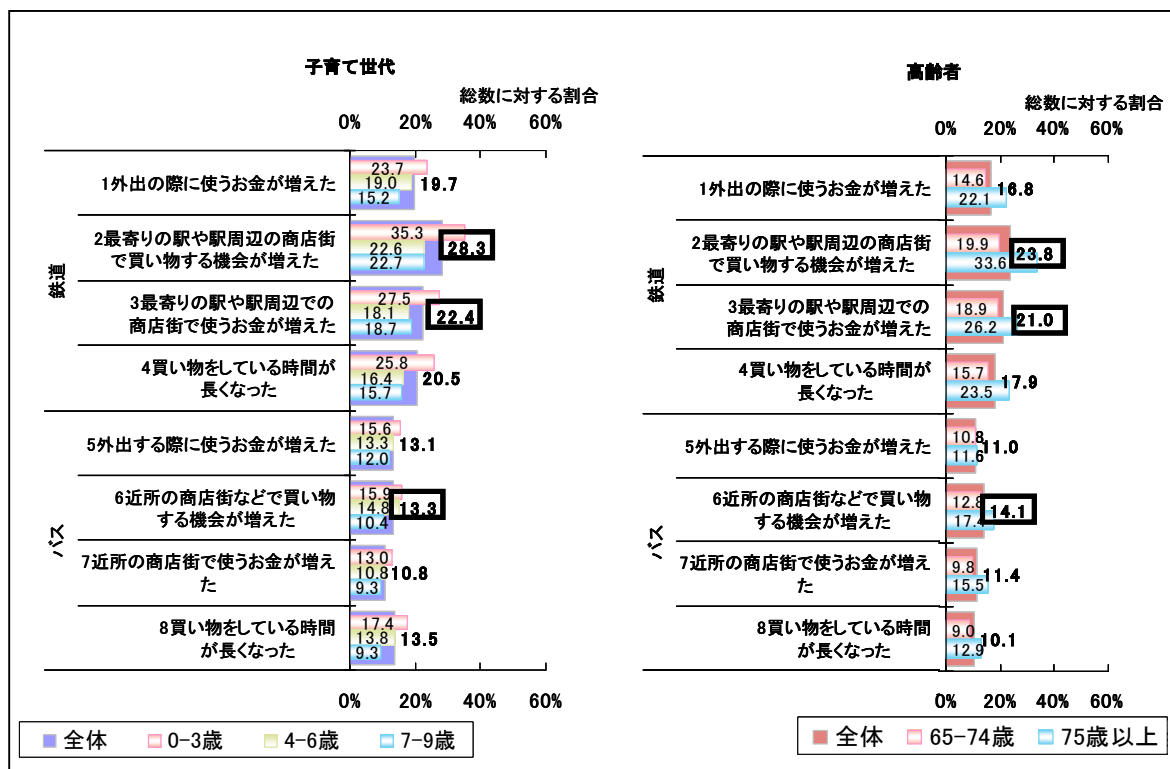


図11 消費に関する変化(子育て・子どもの年齢別、高齢者・年齢別)

第4章 調査対象地区におけるケーススタディ

4.1 調査概要

最近バリアフリー化が進展した調査対象地区において、公共交通の利用の促進につながると考えられるイベント等の機会を活用して、高齢者及び子育て世代の公共交通利用に関する意識調査を行った。また、鉄道駅周辺の地元商店街等を対象とした聞き取り調査を実施し、ハード面、ソフト面の両面の対策について、個別・具体的な効果検証を行った。

(1) 調査対象地区

本調査では、東京都杉並区内の京王電鉄井の頭線沿線³を調査対象とした。対象となる駅は、最近バリアフリー化された久我山駅、高井戸駅、浜田山駅、西永福駅、及び上記駅に隣接し、未だバリアフリー化されていない富士見ヶ丘駅、永福町駅の計6駅周辺とした。

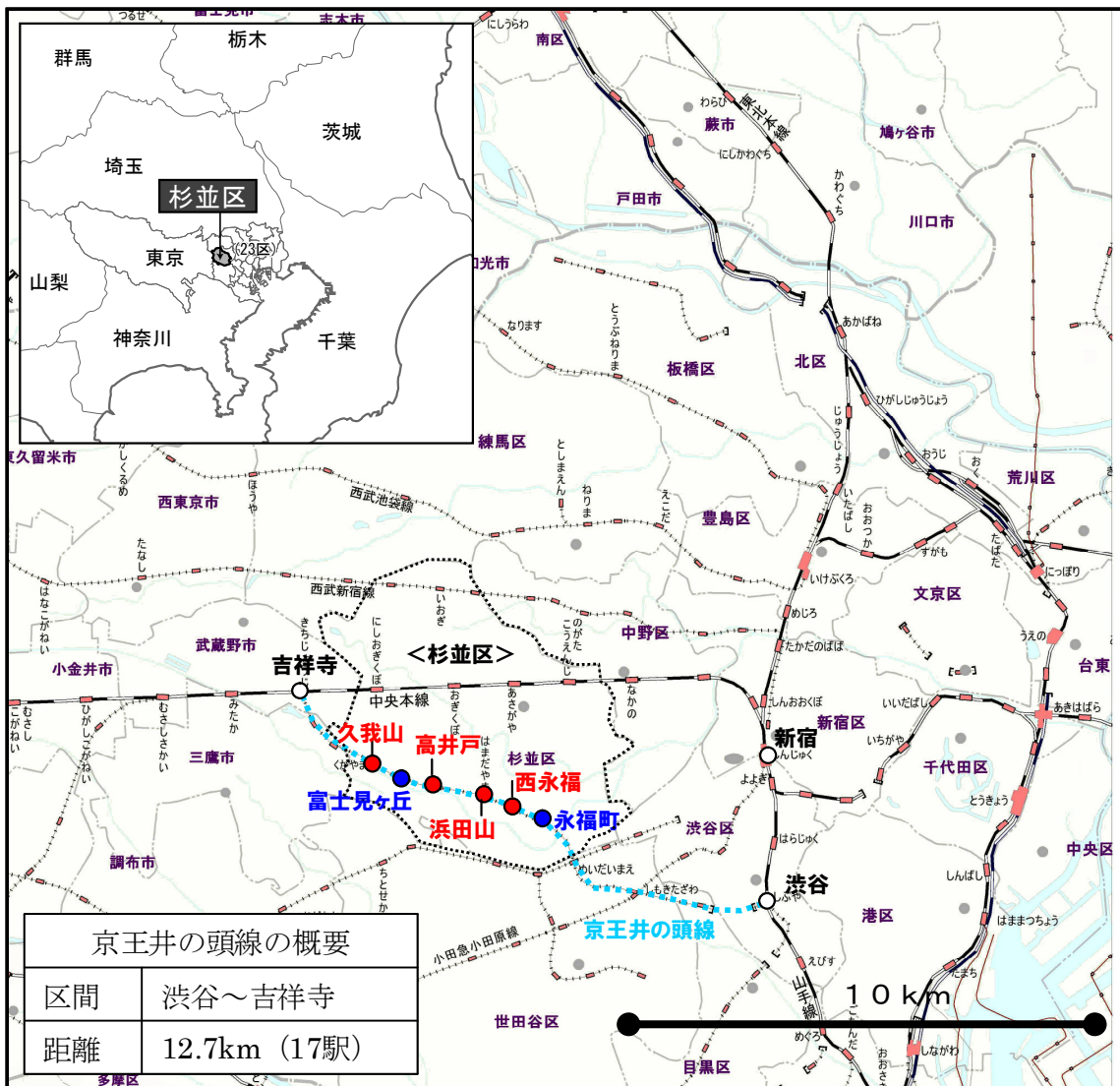


図12 調査対象地区

³ 調査対象地区の基礎情報は資料3を参照

(2) 調査対象地区の基礎情報

調査対象地区は、鉄道駅を中心に商店街、及び住宅地を形成しており、地区外の鉄道駅とを結ぶ路線バスや杉並区のコミュニティバス「すぎ丸（図 13 参照）」が運行するなど交通利便性が高い地域である。

鉄道は駅間が短く、隣接駅までは概ね 500m～1000m であり、いずれも隣駅が徒歩圏内である。バリアフリー化は、平成 8 年度に浜田山駅（エレベーターのみ）、以降、平成 17 年度に久我山駅、高井戸駅、平成 19 年度に西永福駅で実施されているが、交通バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の重点整備地区ではない。富士見ヶ丘駅、永福町駅ではバリアフリー未整備である。いずれも、他路線への乗り継ぎ駅ではない。

路線バスは、高井戸駅に乗り入れているほか、久我山駅、永福町駅でも駅付近にバス停が設置されている。すぎ丸は、浜田山駅では平成 12 年度と平成 16 年に J R 中央線と京王線を結ぶ 2 路線が開業しており、久我山駅では平成 20 年度に J R 中央線を結ぶ路線が開業して、区内の南北交通として利用されている。

調査対象地区の特徴を整理すると以下に示すとおりである。

- ① 鉄道・バスの交通利便性の高い住宅地である
- ② 最近バリアフリー化された駅を含む地域である
- ③ 駅間が短く、駅の選択制の高い地域である
- ④ バリアフリー基本構想の重点整備地区ではない
- ⑤ 住宅地内の駅であり、駅周辺は地元からの利用が主となる商店街がある
- ⑥ 他路線への乗り継ぎ駅ではない



図 13 すぎ丸（浜田山駅前）

(3) 調査概要

調査対象地区におけるケーススタディの概要は以下に示すとおりである。

□調査対象者：計1,565人、214事業者

- ・子育て世代：866人（居住者：642人、来訪者：224人）
- ・高齢者：699人（居住者：447人、来訪者：252人）
- ・事業者：214事業者

調査対象地区の1,565人の子育て世代（保育園・幼稚園の父母、小学校3年生以下の父母）、及び高齢者（65歳以上）を対象に行った（有効回答数：子育て世代866人、高齢者699人）。また、214事業者を対象に商店街調査を行った。

各調査の内訳は以下に示すとおりである。

■居住者調査

アンケート調査により、鉄道駅等のバリアフリー化による行動変化等を把握した。

- ・子育て世代：有効回答数642人（地区内保育園・幼稚園の父母、小学校3年生以下の父母）
- ・高齢者：有効回答数447人（高齢者団体）

■来訪者調査

アンケート調査により、鉄道駅等のバリアフリー化による来訪機会の変化等を把握した。

- ・子育て世代：有効回答数224人
- ・高齢者：有効回答数252人
- ・対象イベント：高千穂大学公開講座（主催：高千穂大学、杉並区教育委員会）
環境博覧会（主催：杉並区/環境に関する展示・体験、アニメショー等）
バリアフリー教室（主催：関東運輸局/西永福駅での高齢者・障害者等の疑似体験）
西永福商店街スタンプラリー（主催：西永福協栄会）

■商店街調査

アンケート調査及び聞き取り調査により、バリアフリー化による通行量、売り上げ、及びサービスの変化等を確認した。

- ・地元商店会：214店舗
（久我山商店連合会、高井戸商店会、浜田山商店連合会、西永福協栄会）

□調査対象範囲

京王井の頭線沿線（久我山、富士見ヶ丘、高井戸、浜田山、西永福、永福町）

杉並区内の京王井の頭線沿線を対象とし、徒歩圏として対象駅から概ね1km圏を対象とした。

4.2 調査結果

(1) 公共交通等のバリアフリー化による利用者行動・意識の変化(外出促進効果)

調査対象地区におけるアンケート調査では全国調査同様に、鉄道駅やバスなどの公共交通等のバリアフリー化により、子育て世代、高齢者の公共交通を利用した外出機会が増加していることが確認された。

さらに、駅間が短く利用駅選択の自由度が高い井の頭線沿線の調査対象地区においては、鉄道駅等のバリアフリー化が利用駅選定の一要因となっていることが分かった。

以上のアンケート調査結果について、鉄道駅等のバリアフリー化前後の鉄道乗客数の変化を基に、鉄道駅等のバリアフリー化が乗客数の変化に与える要因を検証したところ、バリアフリー化により、乗客数の増加や隣接駅からの利用転換があることが確認された。

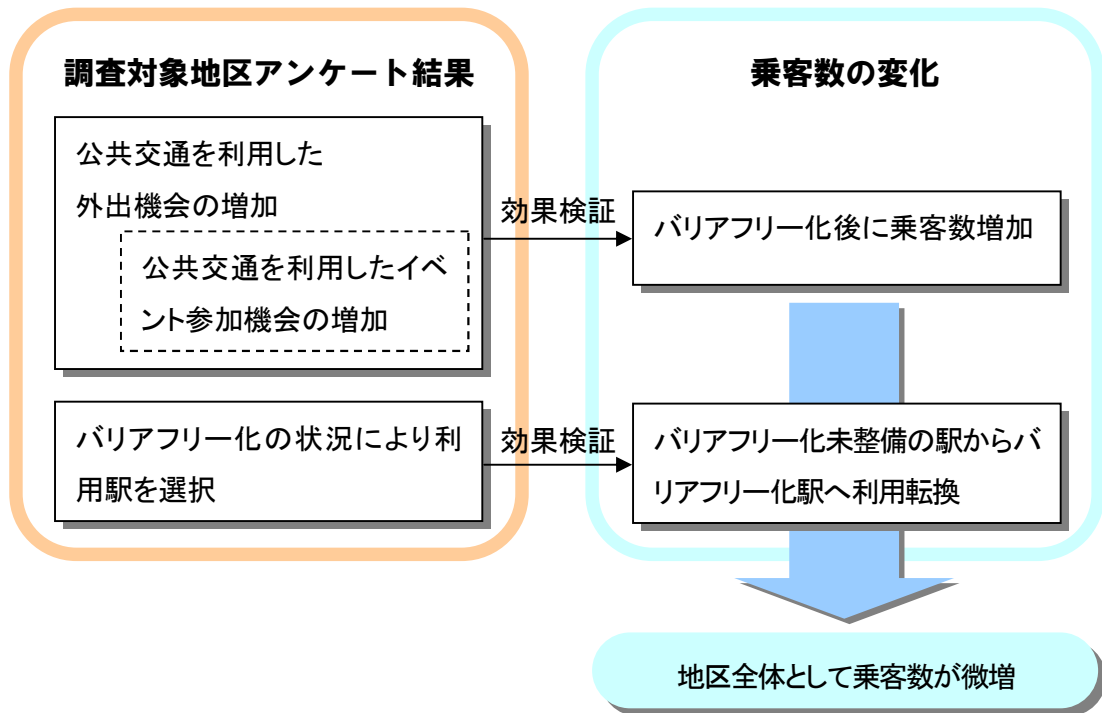


図 14 バリアフリー化による外出促進効果の効果検証

①調査対象地区アンケート結果

公共交通を利用した外出機会の増加

バリアフリー化によって、公共交通を利用した外出機会が増加（外出促進効果）

→子育て世代は、子どもが低年齢であるほど外出促進効果大

→高齢者は、高齢であるほど外出促進効果大

バリアフリー化による外出頻度の変化については、鉄道及びバスのいずれにおいても、子育て世代の約 30%前後、高齢者の約 20%前後が「外出する回数が増えた」「鉄道又はバスを利用して外出する回数が増えた」と回答している(図 15 参照)。

また、「外出する回数が増えた」との回答は、子育て世代では、0 歳～3 歳の低年齢の子どもを持つ子育て世代の方が、4 歳以上の子育て世代よりも特に多く、高齢者では、75 歳以上の高齢者の方が 65 歳～74 歳の高齢者よりも多い傾向にある(図 17 参照)。移動制約の大きい方ほど、バリアフリー化による外出機会の増加の効果があると考えられる。

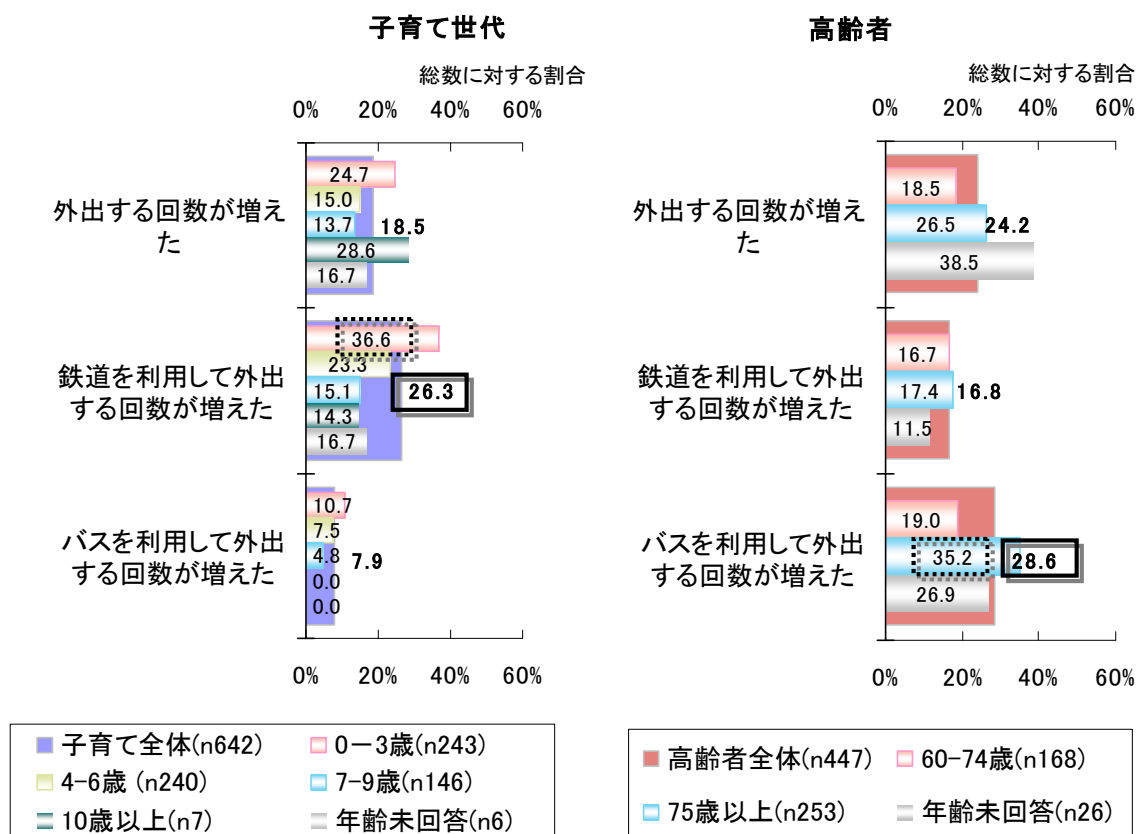


図 15 外出頻度の変化（子育て・子どもの年齢別、高齢者・年齢別）

移動負担の大きい子育て世代、高齢者にとっては、駅のバリアフリー化が利用駅を選択する一要因となっている。

駅間が短く駅選択の自由度が高い調査対象地域においては、鉄道駅のバリアフリー化が駅選択の一要因となっていることが確認された。

具体的には、最寄り駅とよく利用する駅の異なる理由として、子育て世代の16%、高齢者の25%が「EV・ESが設置されてなく移動が不便」をあげている。特に移動負担の大きい高齢者では、最も多い回答であった。

子育て世代の駅選択の要因としては、「駅周辺の商店街の買い物の便利さ」のほかに、働く母親が多い都市部の特徴として「保育園への送迎の便利さ」、また駅端末交通手段として自転車利用が多いことから「一時・一日利用できる駐輪場」などがあげられている。また、高齢者では、バリアフリー化以外では、「急行の停車」や「商店街での買い物の便利さ」、「踏切の有無」などがあげられているほか、シルバーパスが利用でき駅端末交通手段としてバス利用が比較的多いことから「バスなどの駅への交通手段」があげられている。

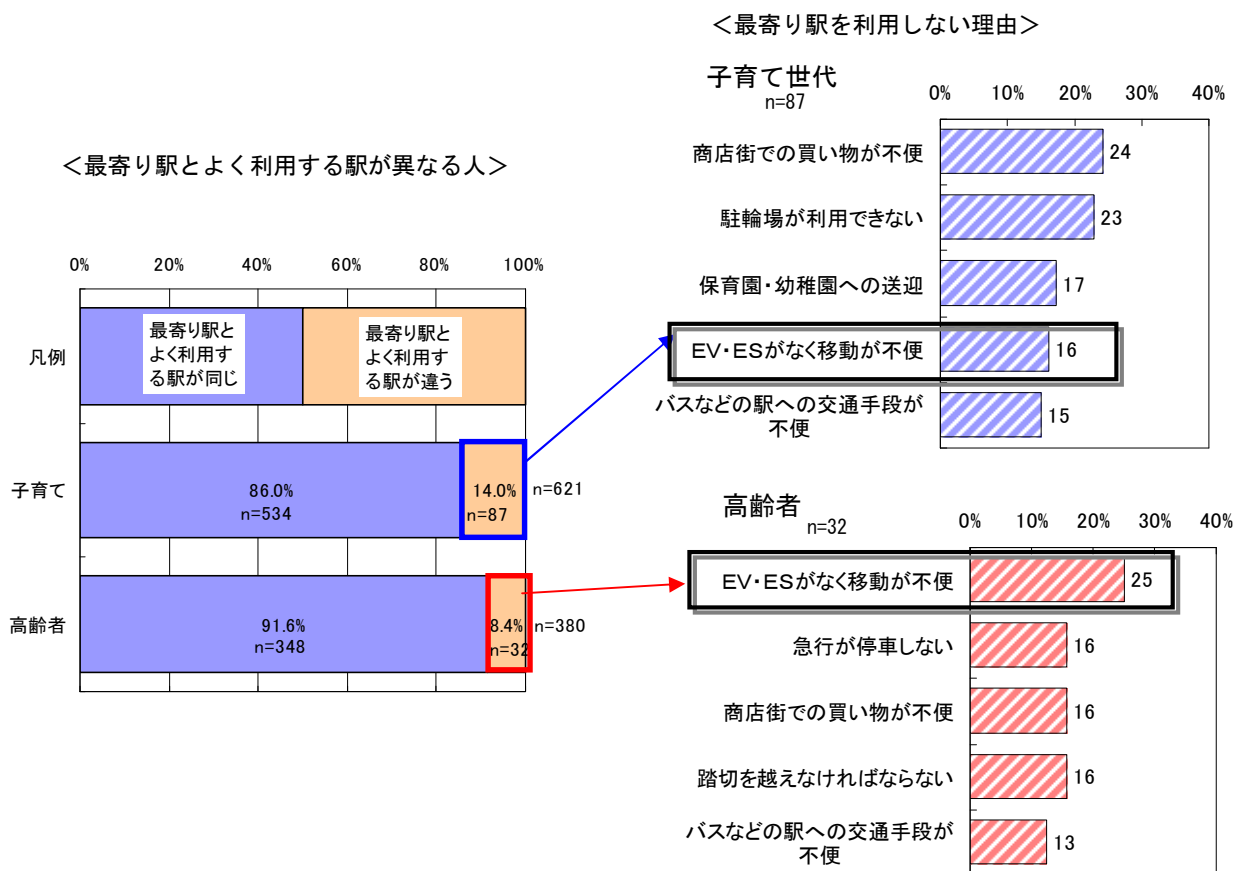


図 16 駅選択の要因（最寄り駅を利用しない理由）

公共交通を利用したイベント参加機会の増加

鉄道駅等のバリアフリー化により、公共交通を利用したイベント参加機会が増加

利用者行動の変化として、鉄道駅等のバリアフリー化がイベント等への参加に与える影響について、調査対象地域で開催されたイベント参加者に対するアンケートを実施した。

アンケート結果からは、子育て世代の約3割強、高齢者の約4割強が「鉄道を利用して来訪する回数が増えた」と回答しており、鉄道駅等のバリアフリー化によりイベント参加機会の増加につながっていることが考えられる。

特に、本調査で有効回答数の多数を占める環境博覧会が開催された高井戸駅では、駅至近でイベントが開催されており、駅及び駅周辺がバリアフリー化された平成17年以降の来訪者が多い。また、バリアフリー化により鉄道を利用した来訪が増加したとの回答者が多い。以上のことから、駅のバリアフリー化により、鉄道駅等のバリアフリー化がイベント等への参加促進に寄与していると考えられる（イベント来訪者の8割強は杉並区在住者）。

また、イベント参加のうち、子育て世代の約2割が「以前は自動車を利用して来訪したが、鉄道を利用するようになった」、高齢者の約25%が「駅周辺での商店街で買い物をするようになった」を回答している。

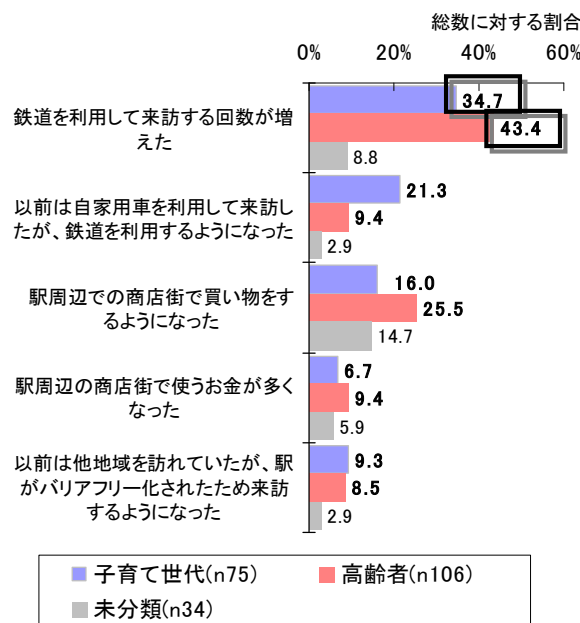


図 17 イベント等来訪の変化

②外出促進に対する効果検証(各駅の利用状況)

鉄道駅のバリアフリー化が駅乗客数増加の一要因となっている。

特に、駅周辺整備も含めた一体的整備を行った駅の評価は高く、乗客数伸び率も高い。

調査対象としている子育て世代や高齢者の利用となる定期外の乗客数について、駅周辺1km圏内の居住者人口の増減による変化の影響を排除し、各駅のバリアフリー化前後での乗客数の変化について比較検討を行った。

バリアフリー化の前後で、バリアフリー化された駅及びバリアフリー化されていない隣接駅での乗客数の推移に大きな変化がある。

バリアフリー化された久我山駅、高井戸駅、浜田山駅、西永福駅の4駅では、それぞれバリアフリー化後の乗客数はバリアフリー化前年に比べて約1～5%程度の増加が見られる。これは、井の頭線の駅のうち、乗り換えのあるターミナル駅（渋谷駅、下北沢駅、明大前駅、吉祥寺駅の4駅）を除いた駅全体における乗客数の伸び率より、高い増加率である。一方で、バリアフリー化されていない富士見丘駅、永福町駅では、それぞれ隣接駅のバリアフリー化前後で、約2～3%程度乗客数が減少しており、隣接駅の増加分と比較すると同等であり、利用駅が転換したものと考えられる。

駅乗客数変化に影響を与える要因として、駅のバリアフリー化以外に、鉄道運行状況や駅アクセス交通手段、駅周辺地域の動向（商店街や大規模商業施設等）などが考えられるが、いずれも調査期間内において、大きな変化は確認されなかった⁴。

以上のことから、鉄道駅のバリアフリー化により、鉄道を利用した外出が促進されるとともに、利用駅がバリアフリー駅へ転換し、駅乗客数増加の一要因になっていると考えられる。

また、バリアフリー化後の乗客数伸び率は、駅舎の大規模改良や駅前広場、歩道橋整備などの駅周辺整備が行われた久我山駅や高井戸駅、西永福駅でより高い傾向がある。これらの駅では、アンケート結果における駅利用の満足度についても、浜田山駅のような部分的改良によりバリアフリー化された駅に比べて高い傾向にある。

以上のことから、単なるエレベータ、エスカレータの整備だけでなく、駅周辺も含めた整備（駅前広場等との一体的な整備）がなされた駅の評価は高く、乗客数伸び率も高いことから、鉄道駅と駅周辺も含めた一体的な整備が、子育て世代、高齢者の鉄道を利用した外出促進により効果的であると考えられる。

次頁以降に駅別の検証結果を示す。

⁴ 乗客数の変化に影響を与える要因検証は、資料4を参照。

<各駅の検証結果>

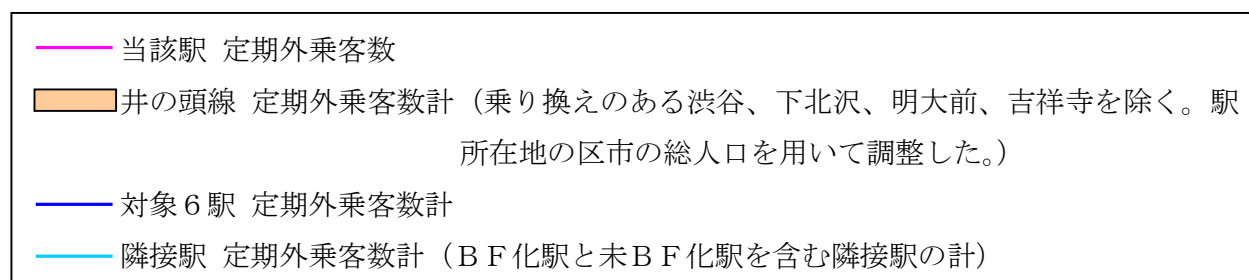
バリアフリー化前後での乗客数の変化を把握するため、鉄道駅のバリアフリー化完了前年度を基準年として、乗客数を指数化し分析を行った。

- 乗客数：子育て世代、高齢者の利用を考慮し、定期外の乗客数を対象とした。なお、駅周辺1km圏内の総人口増減率で割り引くことにより、居住者増減分を調整した。

※平成19年3月18日の共通ICカード乗車券（パスモ）導入に伴い集計方法が変更された。これにより、平成19年度以降は、集計が迅速化したことによる前倒し計上の増加分、及び乗り越し精算の一部が計上可能になったことによる増加分が含まれていることに留意する必要がある。また、前倒し計上については、平成19年度から20年度にかけて反動減が発生している。

なお、以上の共通ICカード乗車券（パスモ）導入による影響は、ターミナル駅、乗り換え駅等での影響がより大きく、調査対象駅のような中間駅での影響は比較的小さいと考えられる。

- 比較のために、以下のデータを整理した。



■久我山駅（バリアフリー化済み・平成17年度に駅舎整備と一体的にバリアフリー整備）

久我山駅では、バリアフリー化及び駅の大規模改良により利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもバリアフリー化後の鉄道を利用した外出頻度の増加が見られる。また、乗客数の増加に対応して、駅周辺への自転車乗入台数も増加しており、自転車利用圏域からの利用も増加していると考えられる。

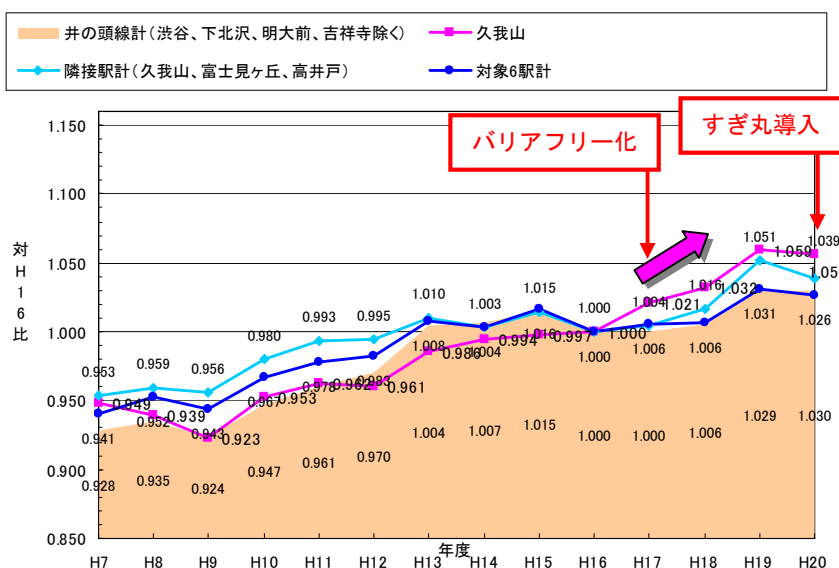


図18 久我山駅 定期外乗客数の推移（対H16年度比）

■富士見ヶ丘駅（バリアフリー未整備）

富士見ヶ丘駅はバリアフリー化未整備の駅であり、隣接する久我山駅、高井戸駅がバリアフリー化や駅の大規模改良により利便性が向上したことにより、富士見ヶ丘駅が利用回避され居住者の増加に比べて乗客数が伸びない一因と考えられる。

なお、富士見ヶ丘駅は今回の対象駅の中では最も乗客数が少ないが、始発駅であり鉄道運行上のポテンシャルは高いため、駅のバリアフリー化等により利用増加が期待される。

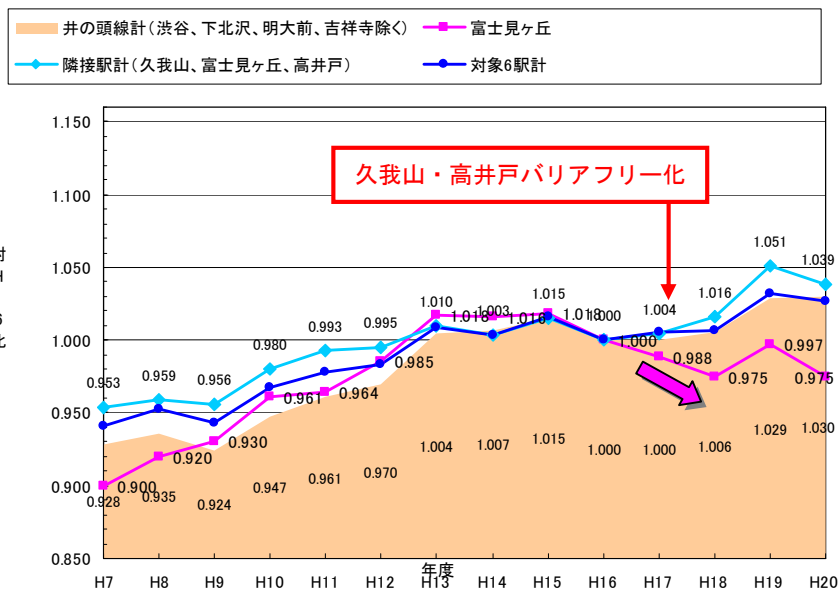


図 19 富士見ヶ丘駅 定期外乗客数の推移（対 H16 年度※比）
※隣接する久我山駅、高井戸駅と比較のため

■高井戸駅

（バリアフリー化済み・平成17年度に駅のバリアフリー化及び歩道橋のバリアフリー化）

高井戸駅では、駅のバリアフリー化及び駅へのアクセス動線となる歩道橋のバリアフリー化により、駅利用の利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもバリアフリー化後の鉄道を利用した外出頻度の増加が見られる。

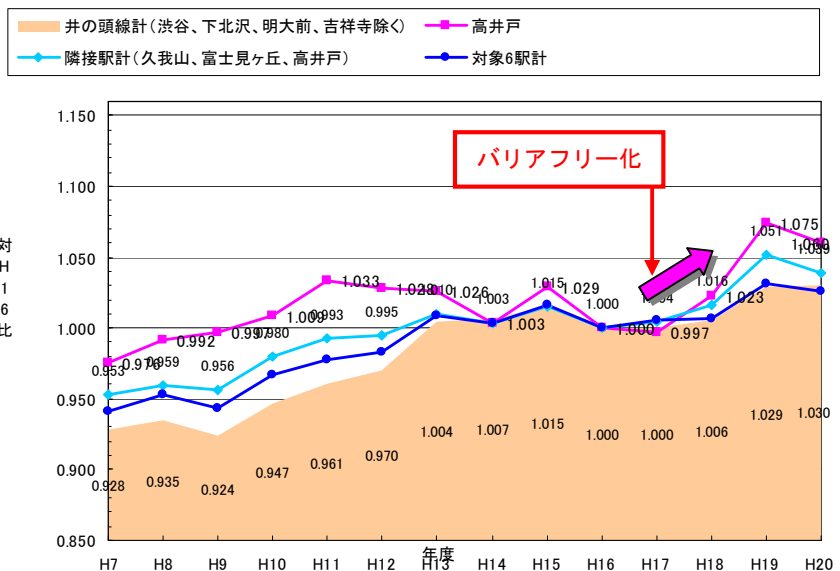


図 20 高井戸駅 定期外乗客数の推移（対 H16 年度比）

■浜田山駅

(一部バリアフリー化済み (EV・多機能トイレのみ)・平成8年度にバリアフリー整備)

浜田山では、駅のバリアフリー化による駅利用の利便性向上や、すぎ丸の導入による駅アクセスの利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもバリアフリー化後やすぎ丸導入後の鉄道を利用した外出頻度の増加が見られる。

駅のバリアフリー化後とすぎ丸導入後を比較した場合、すぎ丸導入後の伸び率が高くなっており、駅へのアクセス交通の利便性向上による効果がより大きいと考えられる。

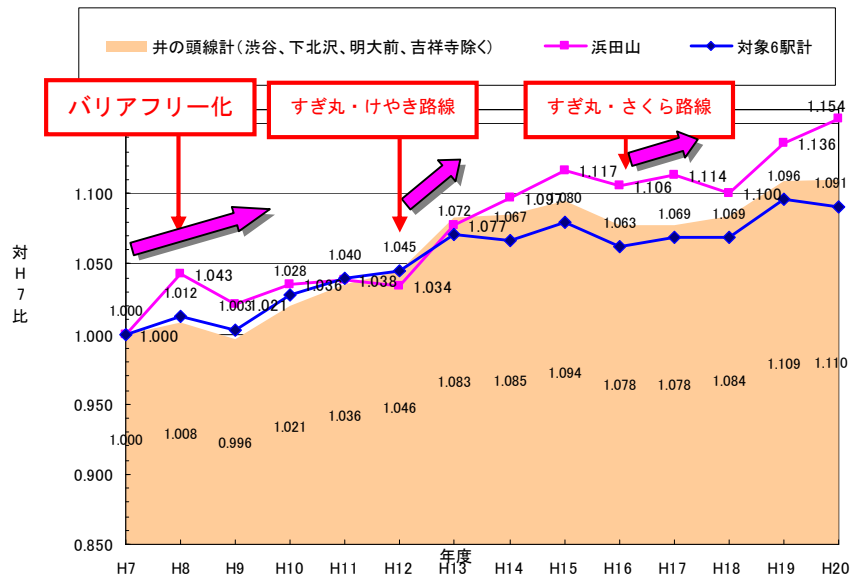


図 21 浜田山駅 定期外乗客数の推移 (対 H7 年度比)

■西永福駅

(バリアフリー化済み・平成19年度に駅舎整備や駅前広場整備と一体的にバリアフリー整備)

西永福駅では、駅のバリアフリー化及び駅周辺の一体的な整備により駅利用の利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもバリアフリー化後の鉄道を利用した外出頻度の増加が見られる。特に、バリアフリー化により、隣接する駅からの利用駅の変化が考えられる。

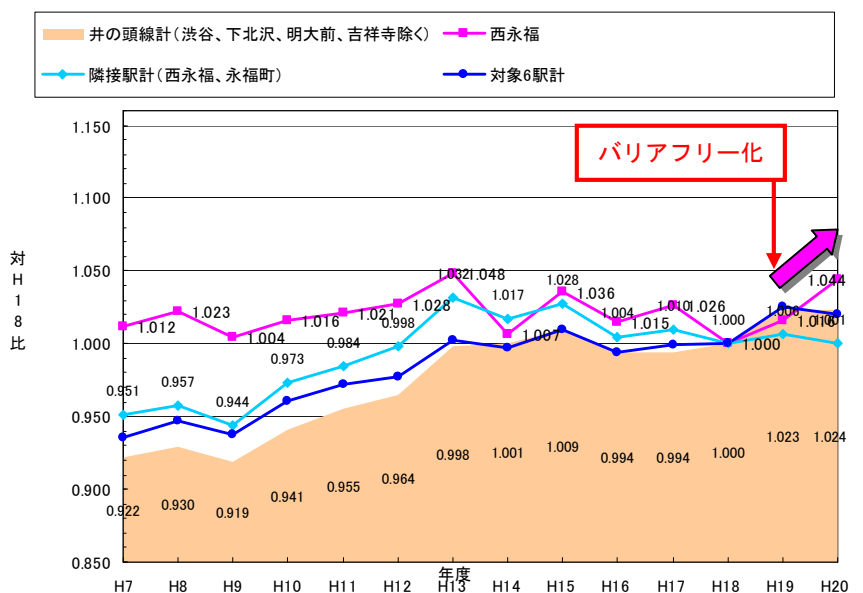


図 22 西永福駅 定期外乗客数の推移 (対 H18 年度比)

■永福町駅（バリアフリー未整備）

永福町駅はバリアフリー化未整備の駅であり、隣接する西永福駅では大規模改良やバリアフリー化、及び駅周辺の一体的な整備が行われ、駅利用の利便性が向上したことにより、永福町駅が利用回避されたことが、乗客数が伸びない一因と考えられる。（隣接する西永福と永福町との合計では、平成18年度以降ほぼ横ばい。）

永福町駅は急行停車駅であり鉄道運行面でのポテンシャルは高いため、駅のバリアフリー化等によりさらなる利用促進が期待される。

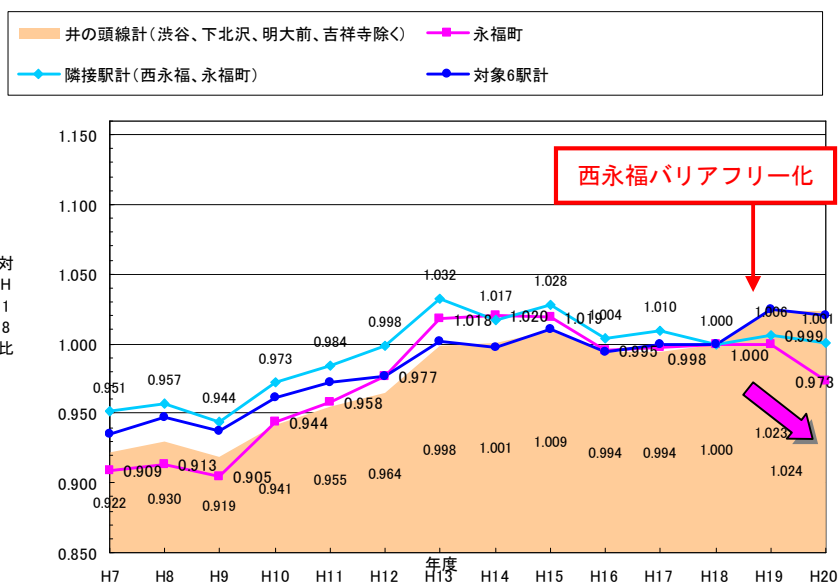


図 23 永福町駅 定期外乗客数の推移 (対 H18 年度※比)

※隣接する西永福駅との比較のため

＜一体整備駅と部分整備駅との比較＞

図 24 は、バリアフリー化された 4 駅の BF 化以降 3 ヶ年の定期外乗客数推移 (BF 化前年度=1 とした指数) を示したものである。

4 駅を比較すると、久我山駅、高井戸駅、及び西永福駅の BF 化以降 3 ヶ年のトレンドは浜田山駅を上回っている。乗客数の伸びが大きい上記 3 駅は、駅舎の大規模改良や駅前広場、歩道橋等の駅周辺と一体的に整備された駅であり、浜田山駅は部分的改良によるバリアフリー化である。

また、アンケート結果からも平成 19 年度に一体的整備がされた西永福駅の駅周辺の利用に対する満足度は他駅に比べて 1 割程度高く、一方で、浜田山駅の利用に対する満足度は他駅に比べて 1 割程度低い結果である。

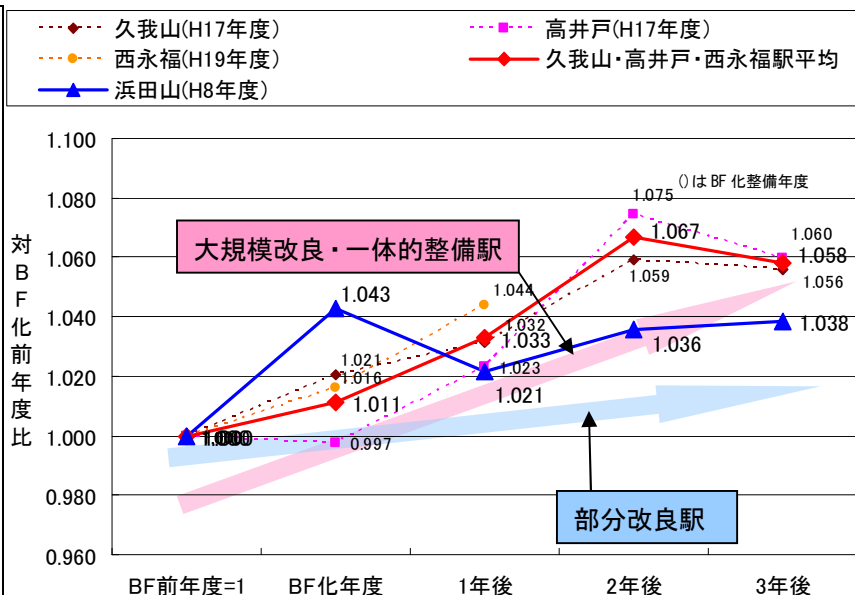


図 24 定期外乗客数 (人口調整後) の推移 (BF 化以降 3 ヶ年)

(2) 利用者行動の変化がもたらす消費活動の変化(地域活性化効果)

①居住者の消費活動の変化(居住者アンケート)

鉄道駅のバリアフリー化やすぎ丸の運行により、駅周辺商店街での買い物機会が増加。

鉄道駅等のバリアフリー化による消費活動の変化については、全国調査同様に、鉄道駅等のバリアフリー化による買い物機会や消費額の増加が確認できた。具体的には、子育て世代及び高齢者の約20%弱が、「駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた」と回答し、約8%が「最寄り駅や駅周辺の商店街で使うお金が増えた」と回答している(図25参照)。

ただし、最寄り駅や駅周辺商店街での買い物機会、消費額の増加の結果ともにケーススタディでは全国調査と比べ、約10%少ない結果となった。これは、対象地域は、近隣に新宿、渋谷、吉祥寺をはじめとした多くの商業地が発達した利便性の高い地域であることが要因として考えられる。

これらのことから、全国調査同様に、鉄道駅、鉄道駅周辺、バス等のバリアフリー化は、子育て世代や高齢者の外出の促進に効果があり、移動の増加による消費活動を促すことが推察されるため、結果として地域の活性化に寄与するものと期待される。

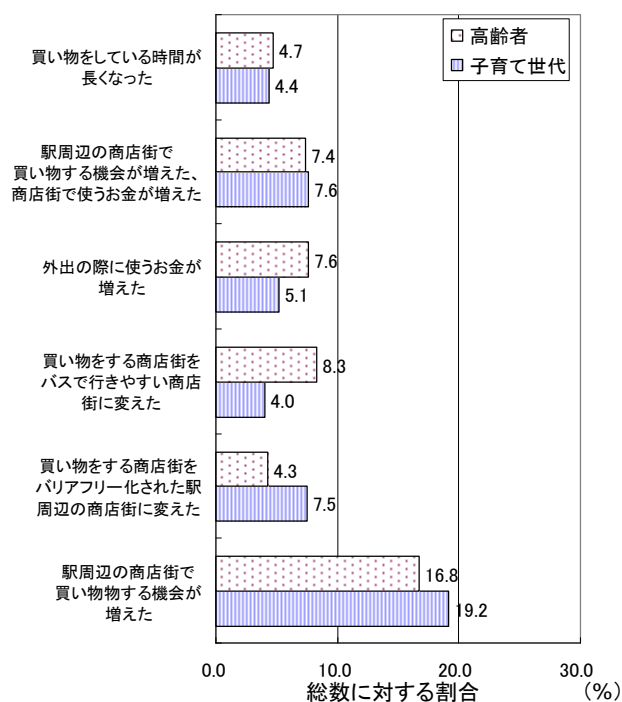


図25 消費に関する変化(子育て、高齢者)

②商店街での効果検証(商店街アンケート)

**商店街においても来訪者や消費額の増加などのバリアフリー化の効果を実感している。
→商店街においても地域活性化のためにバリアフリー化の必要性を認識**

消費活動の変化に対する商店側の実感としては、商店街の店舗数の減少や売上げの低迷など商店街の活力低下が問題視されているなかで、わずかではあるが商店街アンケートから、来訪者の増加や売上げ増加などのバリアフリー化の効果を実感していることが分かる。具体的には、約1割強の店舗が「鉄道駅のバリアフリー化により商店街来訪者が増加した」、また約1割程度で「店舗の売上げが増加した」と回答している(図26参照)。

商店への聞き取り調査では、商店街の発達している久我山駅や浜田山駅周辺では、鉄道駅のバリアフリー化やコミュニティバスの導入後に売上げが増加したことが確認できた。また、鉄道駅等のバリアフリー化により、商店街のイベント等への参加者が増加することを期待できるとの声や、一方ではバリアフリー化された隣接駅への客の流出を懸念する声も聞かれた(図27参照)。

店舗側の取組としても、駅周辺の子育て世代や高齢者が増えてきた流れをうけて、入口や店内のバリアフリー化、商品の小口化、配達などのサービスを充実している店舗も見られた。また、アンケート調査では8割程度の店舗が「バリアフリー化は地域の活性化のために必要」と回答しており、商店街の意向としてもバリアフリー化を地域活性化の基盤として捉えていることがうかがえる。

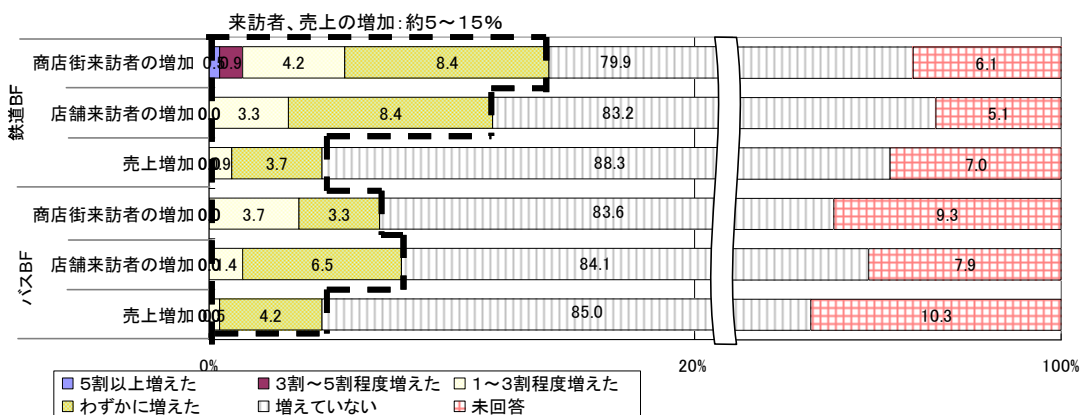


図26 消費に関する変化 (商店街アンケート)

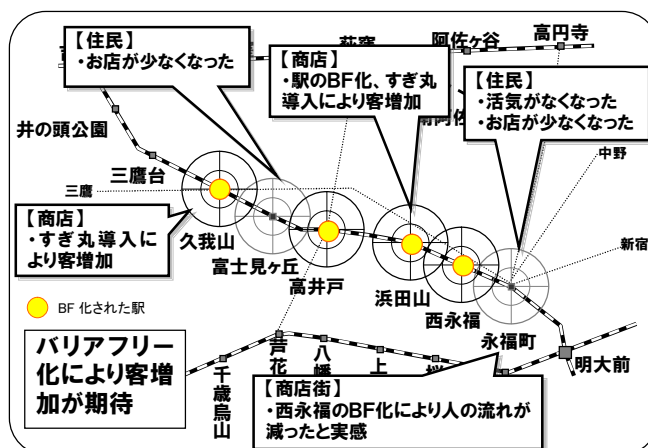


図27 商店街聞き取り調査等からの個別意見

(3) バリアフリー化による利用者意識の変化(副次的効果)

全国調査で確認された子育て世代に対する「移動負担の軽減効果」、及び高齢者に対する「健康増進効果」などの利用者意識の変化については、調査対象地区におけるアンケート結果からも概ね同様の傾向が確認された。

調査対象地区で把握できた特徴的な事項は、以下に示すとおりである。

子育て世代の特徴

**子育て世代は、ベビーカー利用時の「移動の負担軽減」を実感
→子どもと外出することへの安心感が高まっている**

子育て世代に対する「移動の負担軽減効果」としては、調査対象地区では具体的に、「子どもとの外出が楽に・安心になった」という意識の変化から、「ベビーカーでの利用頻度増加」「子どもとの外出増加」など具体的な効果が確認された(図28参照)。

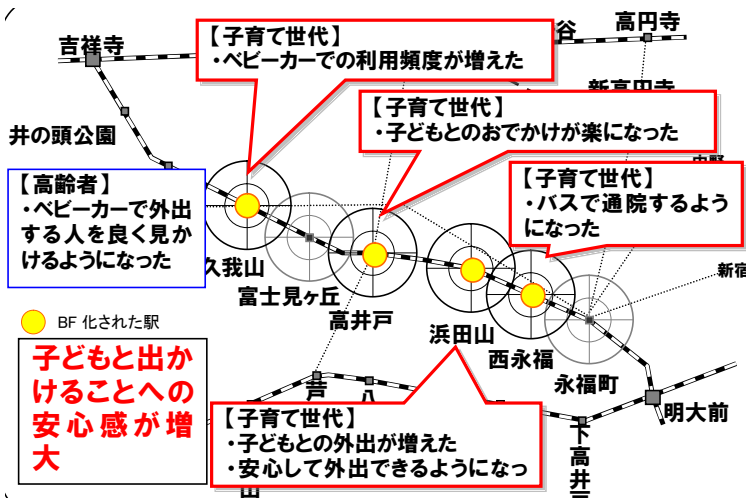


図28 移動の負担軽減効果(子育て世代)

高齢者の特徴

**高齢者は、自らの足での外出による「健康増進効果」を実感
外出促進により、地域活動等へ積極的に参加**

高齢者に対する「健康増進効果」が全国調査と同様に確認できる。

また、高齢者の約22%が「地域の活動やイベント、ボランティア活動などに積極的に参加するようになった」と回答している。高齢者の外出が促進されることにより社会参加が進み、コミュニティ形成に寄与していると考えられる(図29参照)。

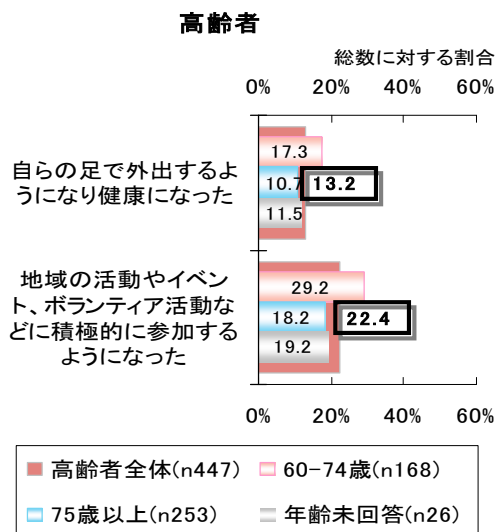


図29 健康増進効果、地域活動等への参加(高齢者)

第5章 まとめ

5.1 公共交通等のバリアフリー化による効果

全国インターネット調査、及び杉並区を調査対象地区としたケーススタディ、データ検証から得られた、公共交通のバリアフリー化がもたらした効果検証結果を下表にとりまとめた⁵ (図 30 参照)。

検証された主な効果としては、「バリアフリー化による外出促進効果」及び「利用者行動がもたらす地域活性化効果」であり、本調査研究の結果から他地域においても参照できると思われる具体的事象及び、それに関連した更なる要望・ニーズを抽出し、表 1 にまとめた。

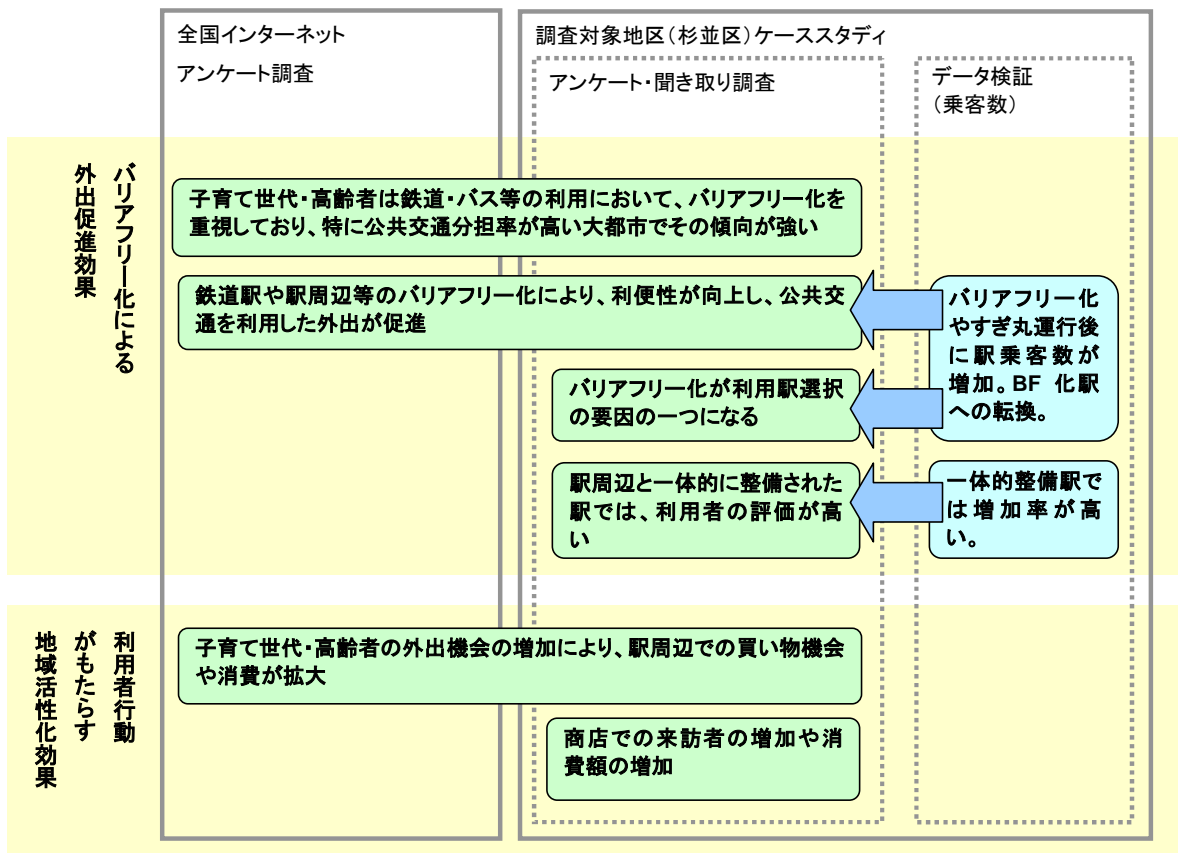


図 30 効果検証まとめ

⁵ 調査研究のまとめの詳細については資料 5 を参照、各効果の本資料内での参照箇所は、資料 5 の図 5-1 を参照

表1 鉄道・バス等のバリアフリー化がもたらした効果等

バリアフリー化がもたらした効果		全国調査・ケーススタディから得られた知見	特徴的な事項 さらなる要望・ニーズ
外出促進効果	子育て世代・高齢者は鉄道・バス等の利用において、バリアフリーを重視しており、特に公共交通分担率が高い大都市でその傾向が強い	<ul style="list-style-type: none"> ● 子育て世代、高齢者は鉄道・バス利用に対してバリアフリー化を重視 ● 大都市圏で利用頻度が高いほどバリアフリー化を重視 ● エスカレーター未設置の駅では設置駅に比べ、満足度は低く、バリアフリー化されていない駅の満足度はさらに低い 	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリーを重視している大都市や低年齢の子どもの親(特に女性、ベビーカー利用者)においてさらなるサービス改善要望が強い ● エレベーターを優先的に利用できるようにとの要望 ● 子育て世代にとっては、ベビーカー利用の利便性向上(エレベーターや車内スペース)が必要 ● 高齢者にとっては、段差の解消やベンチ等の休憩施設の充実が必要 ● バスを身近な足として利用する高齢者は、ノンステップバスやバス停の休憩施設の充実を要望 ● 一時利用可能な駐輪場の充実を要望
	鉄道駅や駅周辺等のバリアフリー化により、利便性が向上し、公共交通を利用した外出が促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅やバスがバリアフリー化されることで、子育て世代、高齢者の鉄道・バスを利用した外出機会が増加 ● バリアフリー化された駅では、バリアフリー化前後で乗客数が増加 	
	バリアフリー化が利用駅選択の要因の一つになる	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅間が短く選択制が高い大都市では、バリアフリー化が利用駅選択の一要因となる ● 一時利用できる隣の駅の駐輪場を選択する傾向 	
	駅周辺と一体的に整備された駅では、利用者の評価が高い	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎の大規模改良や駅前広場や駅への連絡路などの駅周辺と一体的なバリアフリー化により、外出促進効果が大きくなる ● 駅へ連絡するコミュニティバスの導入により、駅利用者が増加 	
地域活性化効果	子育て世代・高齢者の外出機会の増加により、駅周辺での買い物機会や消費が拡大	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリー化により、子育て世代、高齢者の買い物機会や消費額が増加するなど消費が拡大 ● バリアフリー化により、鉄道等を利用したイベント来訪機会が増加し、交流の拡大につながっている ● 高齢者の地域活動への積極的な参加など、社会参加も促進 	<ul style="list-style-type: none"> ● イベント会場でも、子育て世代や高齢者への配慮を要望 ● 商店街では単身高齢者等をターゲットに商品の小口化を進めるなどの取組も見られる ● 商店街でもまちの活性化のために、バリアフリー化を強く要望
	商店での来訪者の増加や消費額の増加	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街で来訪者の増加や消費額の増加を実感 	
その他の効果		<ul style="list-style-type: none"> ● 移動時の負担軽減効果を実感 ● 自らの足での外出するようになり健康増進につながっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体や鉄道事業者等の情報提供を要望

(1) バリアフリー化による外出促進効果

全国調査及びケーススタディを通じて、公共交通等のバリアフリー化がもたらした利用者行動・意識の変化を把握した。

まず、子育て世代、高齢者は鉄道・バス等の利用においてバリアフリーを重視しており、特に、公共交通分担率が高い大都市においてその傾向が強いことが分かった。

次に、鉄道駅や駅周辺、バス等の公共交通等のバリアフリー化により、駅利用の利便性が向上し、公共交通を利用した外出が促進されることが確認された。特に、子育て世代で

は子どもが低年齢であるほど、また、高齢者では、高齢であるほどその効果が大きい傾向にあった。

さらに、ケーススタディでは、駅乗客数の推移に基づき具体的な効果検証を実施した結果、バリアフリー化後には、バリアフリー化された駅及び地区全体として乗客数が微増しており、バリアフリー化による外出促進効果が確認できた。特に、駅舎の大規模な改良や駅前広場等の駅周辺と一体的に整備された駅では、駅利用の評価が高く、実際の乗客数の増加率も高いことが分かった。また、バリアフリー未整備の駅では、隣接駅のバリアフリー化により利用駅の転換があること、つまりバリアフリー化が利用駅選択の一要因になっていることが推測できた。これらのことから、バリアフリー化により公共交通を利用した外出が促進されていることが、具体的な検証により確認された。また、イベント等への公共交通を利用した参加機会の増加にもつながることが確認された。

そのほか、バリアフリー化による利用者意識の変化としては、子育て世代では「移動時の負担軽減効果」、高齢者では「健康増進効果」や「地域活動等への積極的参加」などの副次的な効果が確認された。

(2) 利用者行動がもたらす地域活性化効果

全国調査及びケーススタディを通じて、鉄道・バス等のバリアフリー化やコミュニティバスの導入により、子育て世代、高齢者の外出機会が増加し、駅周辺での商店街での買い物機会の増加や消費の拡大につながっていることが確認された。さらに、ケーススタディでの商店への聞き取り調査から、実際に来訪者の増加や消費額の増加の効果があることが確認された。

また、駅周辺の商店街にあっては、経済の低迷や地域間競争が進展する時代において、地域活性化の基盤となる駅周辺の機能充実として、公共交通等のバリアフリー化が一助となるものと考えられる。

5.2 ユニバーサルデザイン社会の構築に向けて

急速な少子高齢化の進行に伴い、国土交通行政の分野においては、高齢者、親、子どもの三世代にわたる共生が可能なユニバーサルデザイン社会の構築に向けた取組みが重要な課題となっており、その一環として、これまで高齢者等の円滑な移動等に資するため、バリアフリー化対策が講じられてきたところである。

本調査研究では、公共交通施設等の高度化・高質化が図られることにより、「高齢者及び子育て世代の公共交通機関を利用した移動ニーズの顕在化」や「移動の増加を通じた地域の活性化」というような効果に結びついていることが検証された。

今後さらなるユニバーサルデザイン社会実現の推進にあたっては、バリアフリー新法⁶に基づき、行政、関係事業者、地元が協力し合い、協議会を円滑に運用することが必要である。また、協議会の中で、鉄道駅等のバリアフリー化が「高齢者及び子育て世代の公共交通利用促進」につながり、鉄道駅等が有効に活用されることによる結果として「地域の活性化」の効果を提示することは重要である。

本調査研究に基づく鉄道駅等のバリアフリー化の効果検証結果が、鉄道駅やバス等のバリアフリー化の促進、並びに、バリアフリー化された鉄道駅等を軸とした周辺地区の整備等をより円滑かつ的確に進展させるための関係機関間での協議の促進につながり、事業者、地元住民等の関係者にとって互いに有益となり、「win-winの関係」構築に資するものとなるよう期待するものである。関係機関の連携範囲とまちづくりのイメージを図31に示す。

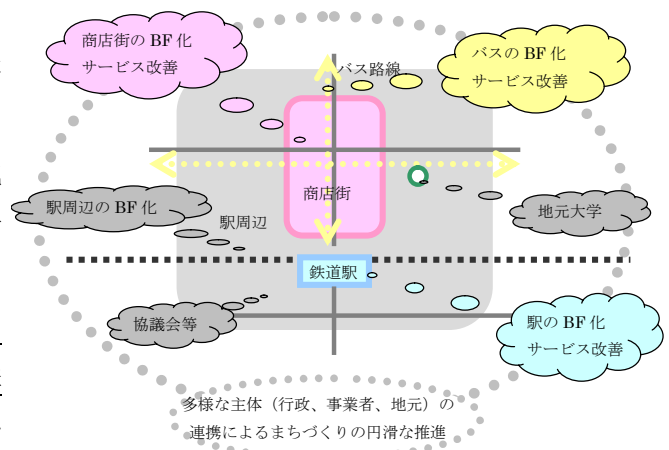


図 31 鉄道駅を軸としたまちづくりにおける本調査結果の活用イメージ

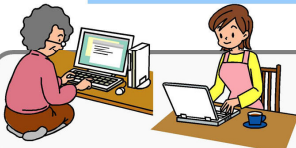
なお、本調査研究では、東京都杉並区をケーススタディ地区として調査を行ったが、上記の事項を確認し、さらに検討を深めていくため、今後関西地区において調査を予定している。

⁶高齢者、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、移動等円滑化に関してより一体的・総合的な施策の推進を図るため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築に関する法律（ハートビル法、平成6年）」と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法、平成12年）」を統合・拡充した「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が平成18年12月に施行された。バリアフリー新法では、基本構想策定の際の当事者参加の観点から、基本構想策定時の協議会制度を法定化したほか、住民などからの基本構想の作成提案制度を創設している。

資料編

資料1:調査概要

三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究 調査概要



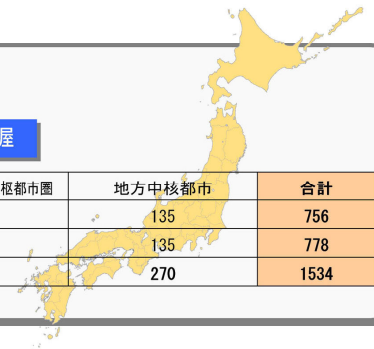
全国調査（インターネットによる調査）

駅・駅周辺地区及びバスのバリアフリー化の一般的な効果を把握

全国の高齢者及び子育て世代を対象としたインターネットアンケート調査により、バリアフリー化等による行動の変化等を確認。

調査対象地域		東京 23 区	大阪市・神戸市・京都市	名古屋市+地方中核都市圏	地方中核都市	合計
回	高齢者	178	143	300	135	756
答	子育て世代	183	160	300	135	778
数	合計	361	303	600	270	1534

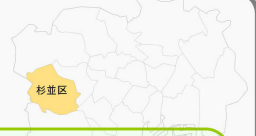
※実施期間：平成 20 年 8 月 11 日～10 月 6 日。



杉並区内における調査（ケーススタディ）

全国調査結果の検証

さらに具体的な効果を把握



居住者

アンケート調査及び聞き取り調査により、バリアフリー化による行動変化等を確認。



アンケート調査

配布団体		いきいきクラブ(11 団体)	区内保育園 (4 園)	幼稚園 (1 園)	区内小学校 (4 校)	合計
実施時期		10 月～12 月	10 月～12 月	10 月～12 月	10 月～11 月	
配布方法		団体を通じ直接配布	園を通じ直接配布	園を通じ直接配布	学校を通じ直接配布	
回収方法		郵送回収	郵送回収及び園を通じて回収	郵送回収及び園を通じて回収	学校を通じて回収	
配布数		805	390	255	396	1846
回収数	高齢者	447	—	—	—	447
	子育て世代	—	173	176	293	642
	合計	447	173	176	293	1089

来訪者

アンケート調査によりバリアフリー化による来訪機会の変化等を確認。



配布イベント		高千穂大学公開講座	環境博覧会	バリアフリー教室	西永福スタンプラリー	合計
主催		高千穂大学 杉並区教育委員会	杉並区	関東運輸局	西永福協栄会	
実施時期		10 月 4 日 (土)	10 月 18 日(土)、19 日(日)	10 月 24 日 (金)	10 月 17 日 (金)～31 日(金)	
配布方法		講座後に配布	聞き取り調査	会議で配布	商店を通じ配布	
回収方法		講義後に回収	聞き取り後回収	郵送回収	郵送回収	
配布数		16	456	10	150	632
回収数	高齢者	9	234	—	9	252
	子育て世代	—	222	0	2	224
	合計	9	456	0	11	476
	(未分類)	7	—	5	29	41

事業者

アンケート調査及び聞き取り調査により、バリアフリー化による通行量、売り上げ、サービスの変化等を確認。



アンケート調査		※実施時期：10 月			※配布・回収：各商店会を通じ配布・回収。	
配布商店会	久我山商店連合会	高井戸商店会	浜田山商店連合会	西永福協栄会	合計	
配布数	200	50	210	110	570	
回収数	74	42	35	63	214	

アンケートにより特徴的な取組を把握し、代表的な事業者に関き取り調査

聞き取り調査（現地確認）	
実施時期	12 月 16 日～18 日
実施商店	4 店舗（肉屋、八百屋、飲食店、惣菜屋）



バリアフリー化がもたらした地域活性化等の効果検証

資料2:全国調査結果

バリアフリー化に伴う高齢者及び子育て世代の交通・消費行動の変化に
 関する全国インターネット調査結果概要
 ～三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査研究～

アンケート概要

アンケート概要

- 調査内容

鉄道駅やバス等の公共交通の利用実態、及びバリアフリー化に伴う交通・消費行動の変化に関するアンケート調査
- 調査期間

平成20年8月11日～10月6日
- 調査対象地域

●本調査では、バリアフリー化に伴う交通・消費行動の変化の調査を目的とするため、公共交通分担率（鉄道及びバスの分担率）が高い地域を調査することとし、全国都市パーソントリップ調査（以下「PT調査」という）の公共交通分担率をもとに以下の地域を抽出している。

 - ・東京23区
 - ・大阪市・神戸市・京都市
 - ・名古屋市及び地方中核都市（札幌市、仙台市、広島市、福岡市、北九州市）
 - ・地方中核都市（注）

（注）PT調査対象の地方中核都市圏（鉄道分担率1.0%以上のものに限る）の都市。なお、地方中核都市はインターネット調査のサンプル数が少数であることから、調査結果は参考値とする。
- 調査対象者：計1534人

子育て世代（現在小学校3年生以下の子育てを行っている人）778人
 高齢者世代（65歳以上）756人
- 調査方法

インターネットアンケート調査
- 回答条件

・遠足の旅行などを除き、日常生活での外出を対象とする。

本調査でバリアフリー化として対象とした施設

鉄道駅	鉄道駅周辺	バス
<p><input type="checkbox"/>エレベーターの設置</p>  <p><input type="checkbox"/>エスカレーターの設置</p>  <p><input type="checkbox"/>多機能トイレの設置</p> 	<p><input type="checkbox"/>段差のない歩行者空間</p>  <p><input type="checkbox"/>雨に濡れずに移動できる施設（シェルター、上屋）</p>  <p><input type="checkbox"/>駐輪場の整備（放置自転車の解消）</p>  <p><input type="checkbox"/>ベンチなどの休憩施設</p> 	<p><input type="checkbox"/>低床式バス（ノンステップバスなど）</p> 

回答者属性

居住地

表 2-1 サンプル数

区分	サンプル数		
	子育て	高齢者	計
東京23区	183	178	361
大阪市・神戸市・京都市	160	143	303
名古屋市+地方中枢都市	300	300	600
地方中核都市	135	135	270
計	778	756	1,534

【区分】

公共交通の利用状況（PT 調査における公共交通分担率（鉄道及びバスの分担率））に応じて区分。

- ・ 東京23区（公共交通分担率 30%弱）
- ・ 大阪市、京都市、神戸市（公共交通分担率 20%強）
- ・ 名古屋市+地方中枢都市（公共交通分担率 10%台）：札幌市、仙台市、名古屋市、広島市、北九州市、福岡市
- ・ 地方中核都市（公共交通分担率 3~10%台かつ鉄道分担率 1.0%以上）：室蘭市、盛岡市、秋田市、郡山市、いわき市、宇都宮市、足利市、日立市、前橋市、高崎市、新潟市、富山市、高岡市、金沢市、福井市、静岡市、浜松市、沼津市、長野市、豊橋市、姫路市、岡山市、倉敷市、福山市、松江市、松山市、高松市、徳島市、高知市、佐賀市、長崎市、熊本市、鹿児島市

年齢構成

子育て

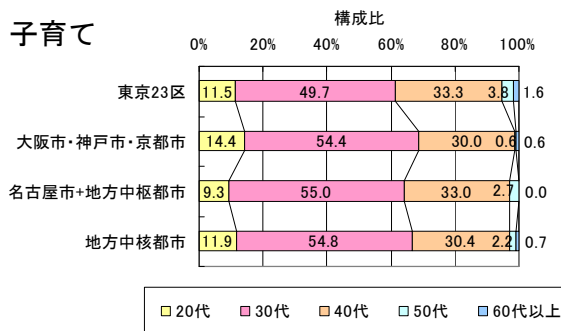


図 2-2 子育て-年齢構成

高齢者

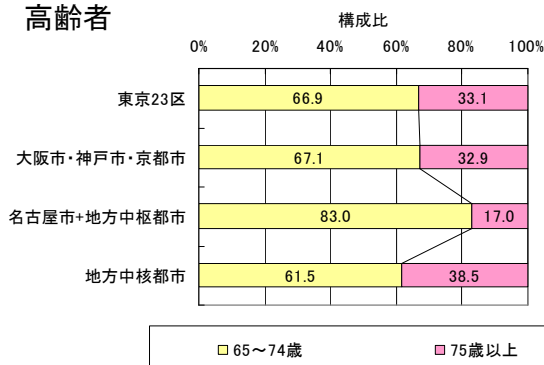


図 2-3 高齢者-年齢構成

性別

子育て

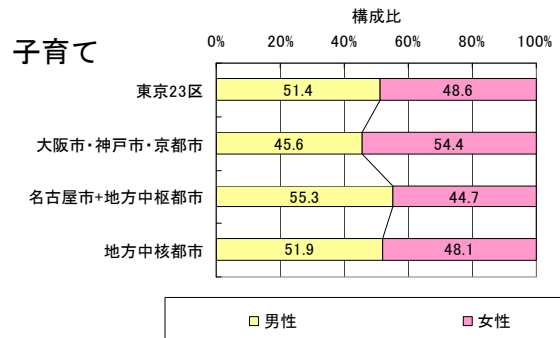


図 2-4 子育て-性別

高齢者

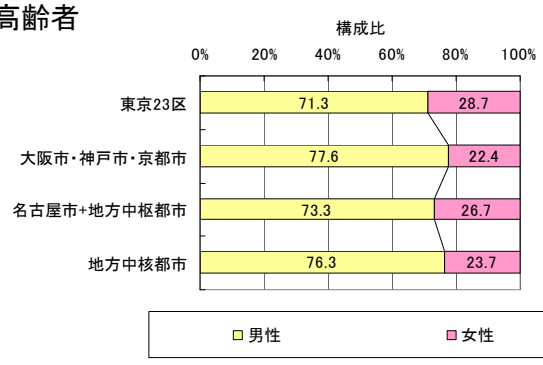


図 2-5 高齢者-性別

回答者属性

車の保有台数

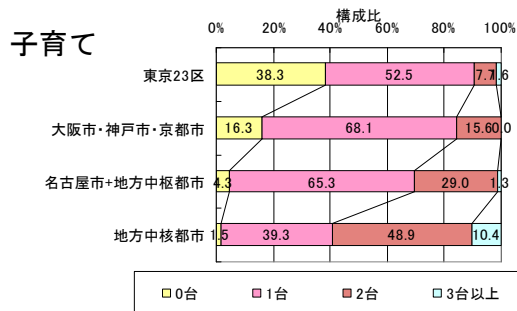


図 2-6 子育て-車の保有台数

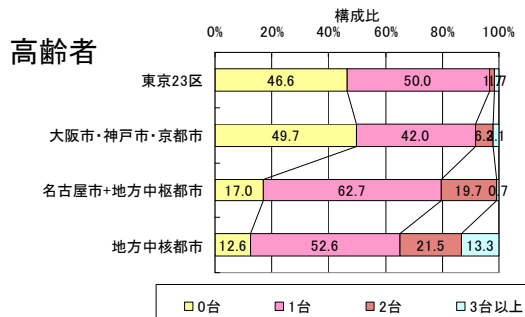


図 2-7 高齢者-車の保有台数

車の運転の有無

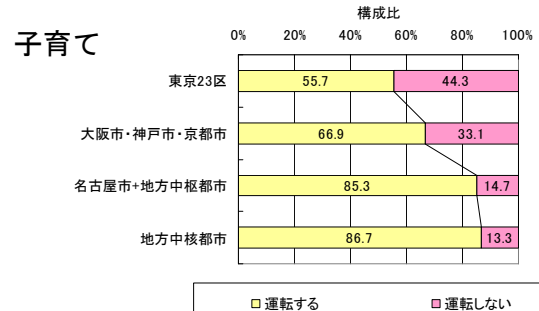


図 2-8 子育て-車の運転の有無

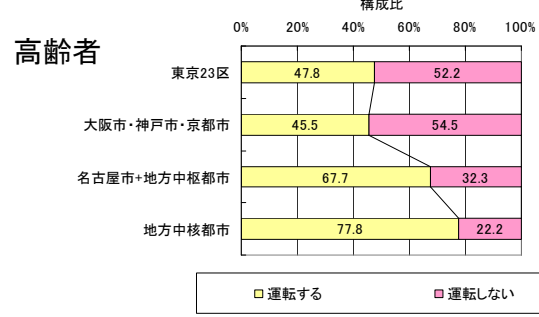


図 2-9 高齢者-車の運転の有無

就業状況

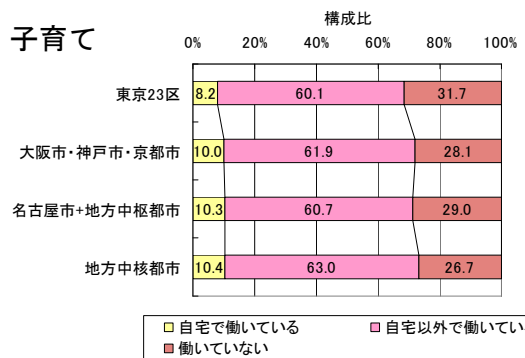


図 2-10 子育て-就業状況

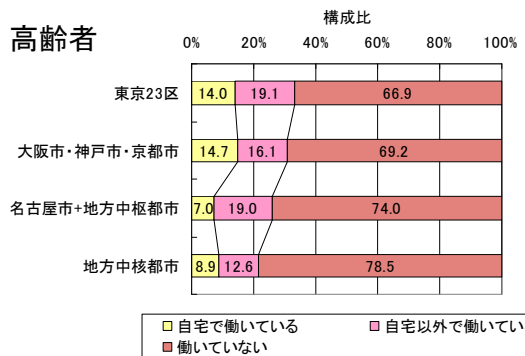


図 2-11 高齢者-就業状況

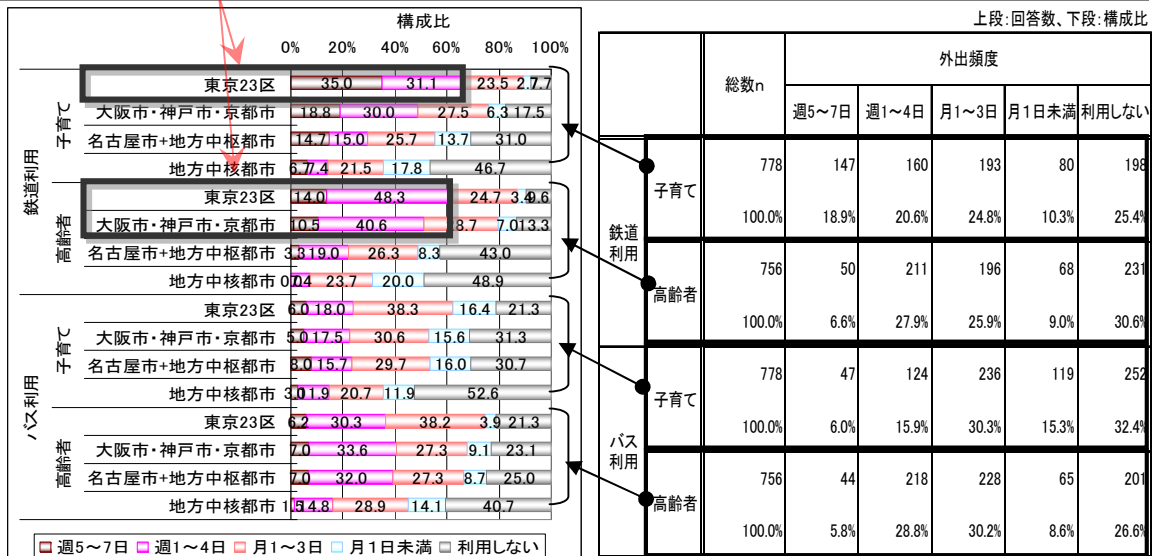
[回答条件]・遠出の旅旅行などを除き、日常生活での外出を対象。
 ・子育て世代については、子どもを連れての外出を対象。

1. 子育て世代及び高齢者世代の鉄道・バスを利用した外出の実態

(1) 鉄道・バスを利用した外出の頻度等

- 高齢者の3割強が週1回は鉄道・バスを利用。子育て世代は子連れで4割程度が週1回は鉄道を利用。一方でバスを利用する頻度は鉄道を下回り週1回以上が2割強。
- 地域別では、子育て世代、高齢者ともに、鉄道網が発達している大都市ほど、鉄道の利用頻度が高い。
- 一方、バスの利用頻度については、都市別に大きな差は見られない。

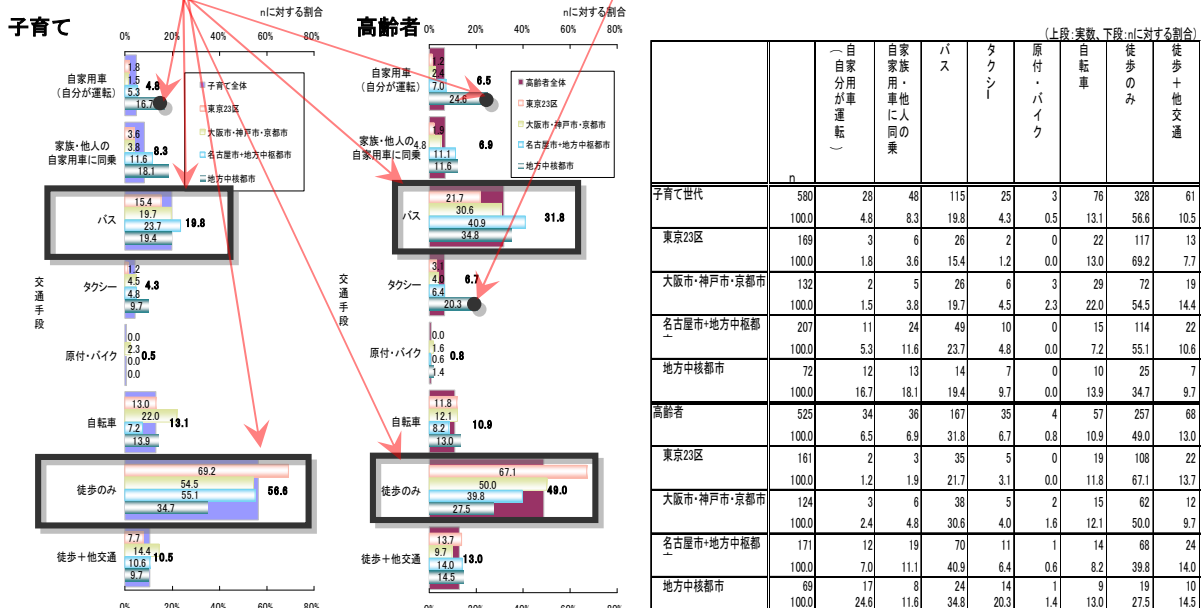
- 東京23区や京阪神などの大都市で、鉄道利用による外出が特に多い。



図表 2-12 地域別の鉄道やバスを利用した外出頻度

- 最寄り駅までの交通手段は、子育て世代、高齢者とも、徒歩とバスが中心。地方中枢都市では、自家用車の割合も比較的高い。

- 地方中核都市圏の高齢者は、タクシーを利用する人も方も多い。



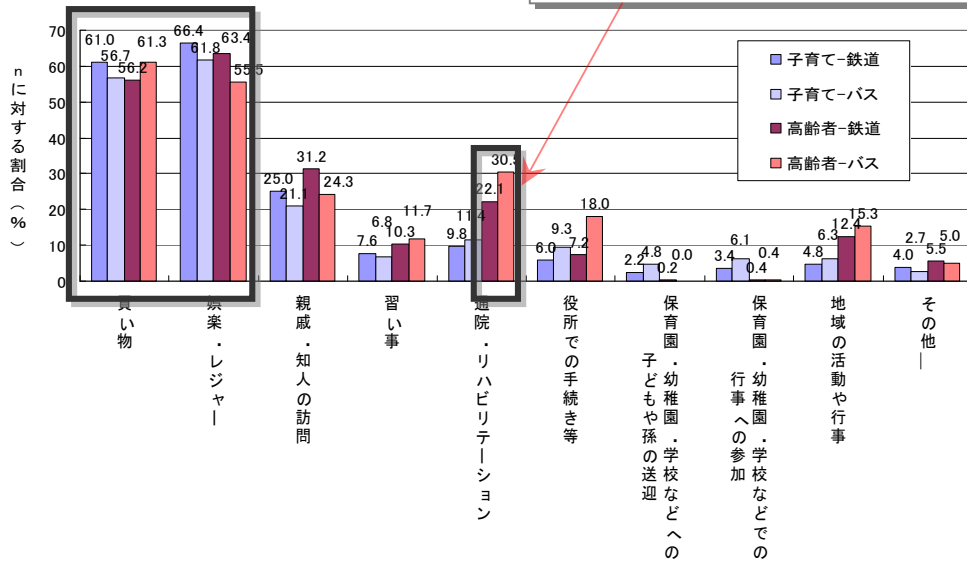
図表 2-13 自宅→鉄道駅への交通手段

(2) 鉄道・バスを利用した外出の目的

- 子育て世代、高齢者ともに鉄道、バスを利用した外出の目的は「買い物」、「娯楽・レジャー」が突出している。いずれも地域の活性化と密接に関連する活動である。
- また、高齢者では、「通院・リハビリテーション」のための利用も目立っている。その場合、鉄道よりもバスの利用が多いが、バス路線は病院付近を経由することも多く、バスが高齢者の通院の足として機能していることが考えられる。

□ 鉄道、バスを利用した外出の目的は、子育て世代、高齢者ともに「買い物」、「娯楽・レジャー」が突出。

□ 高齢者の外出目的は「通院・リハビリテーション」も目立つ。バスの利用が多い。



上段: 回答数、下段: Nに対する割合

(複数回答)		N	買い物	娯楽・レジャー	親戚・知人の訪問	習い事	通院・リハビリテーション	役所での手続き等	保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎	保育園・幼稚園・学校などへの行事への参加	地域の活動や行事	その他
子育て世代	鉄道	580	354	385	145	44	57	35	13	20	28	23
	バス	526	298	325	111	36	60	49	25	32	33	14
高齢者	鉄道	525	295	333	164	54	116	38	1	2	65	29
	バス	555	340	308	135	65	169	100	0	2	85	28

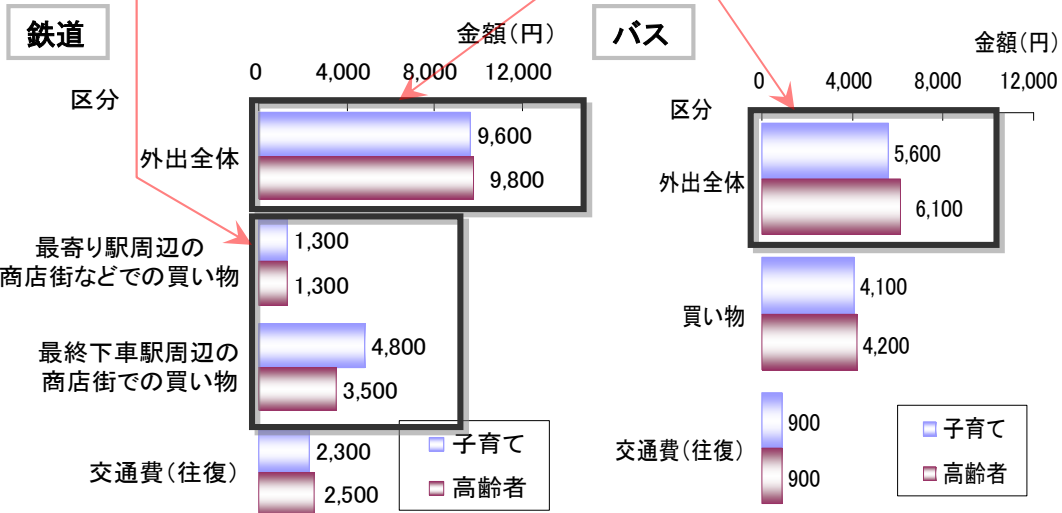
図表 2-14 外出目的 (鉄道・バス)

(3) 鉄道・バスを利用した外出時の消費活動

- 外出時の消費額（買い物等＋交通費）については、鉄道利用時は約1万円。バス利用時は約6千円。（直近外出時の平均消費額）
- 鉄道は都市中心部での買い物や行楽地でのレジャーに利用され、バスは比較的身近な地域での活動に利用される傾向にあることが考えられる。
- 鉄道利用時の消費額をみると、「最終下車駅周辺の消費額」が「最寄り駅周辺の消費額」を上回っている。
- 外出目的は「買い物」、「娯楽・レジャー」が多いことから、最寄り駅周辺よりも最終下車駅周辺での消費が多くなっているものと考えられる。

□ 最寄り駅周辺よりも最終下車駅周辺の消費が高い（子育て世代は約3.7倍、高齢者は約2.7倍）

□ 消費額（買い物等＋交通費）では、鉄道利用時は約1万円で、バス利用時は約6千円である。



鉄道を利用した外出時(平均)

	n	外出全体	最寄り駅周辺の商店街などでの買い物	最終下車駅周辺の商店街での買い物	交通費(往復)
子育て	580	9,600	1,300	4,800	2,300
高齢者	525	9,800	1,300	3,500	2,500

バスを利用した外出時(平均)

	n	外出全体	買い物	交通費(往復)
子育て	526	5,600	4,100	900
高齢者	555	6,100	4,200	900

図表 2-15 外出時の消費

2. 鉄道駅、駅周辺及びバスのバリアフリー化に対する満足度

(1) 鉄道・バスのバリアフリー化に対する満足度

- 子育て世代（特に子どもが0～2歳）では、鉄道駅に比べてバスの満足度が比較的低い。これには、ベビーカー利用時の不便さ（折り畳んで乗降等）が影響しているものと考えられる。
- 地方都市よりも大都市の方が満足度は概ね高く、バリアフリー化の進展状況（駅の段差解消、低床バスの導入等）の違いを反映しているものと考えられる。

□ 子育て世代、高齢者ともに、満足度（「満足している」、「やや満足している」）は高い（5割前後）。

□ 子育て世代におけるバス利用の満足度が低い。特にベビーカーが必要となる0～2歳の子どもを持つ者の満足度が低い。

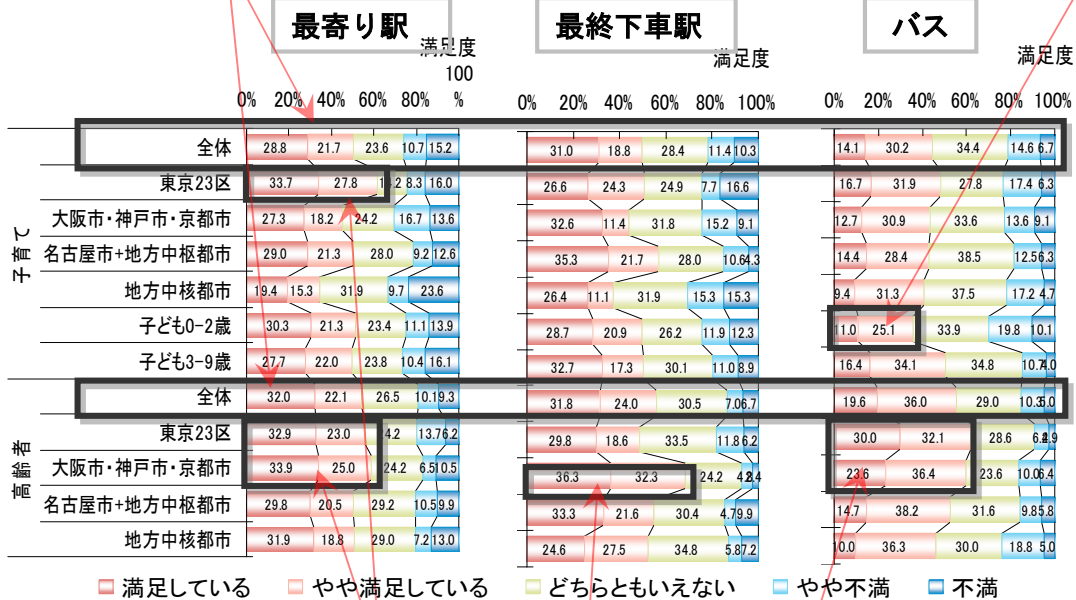


図 2-16 バリアフリーに対する満足度

- バリアフリーへの満足度については、地域別では東京や京阪神の大都市の方が中枢・中核都市よりも高い傾向にある。

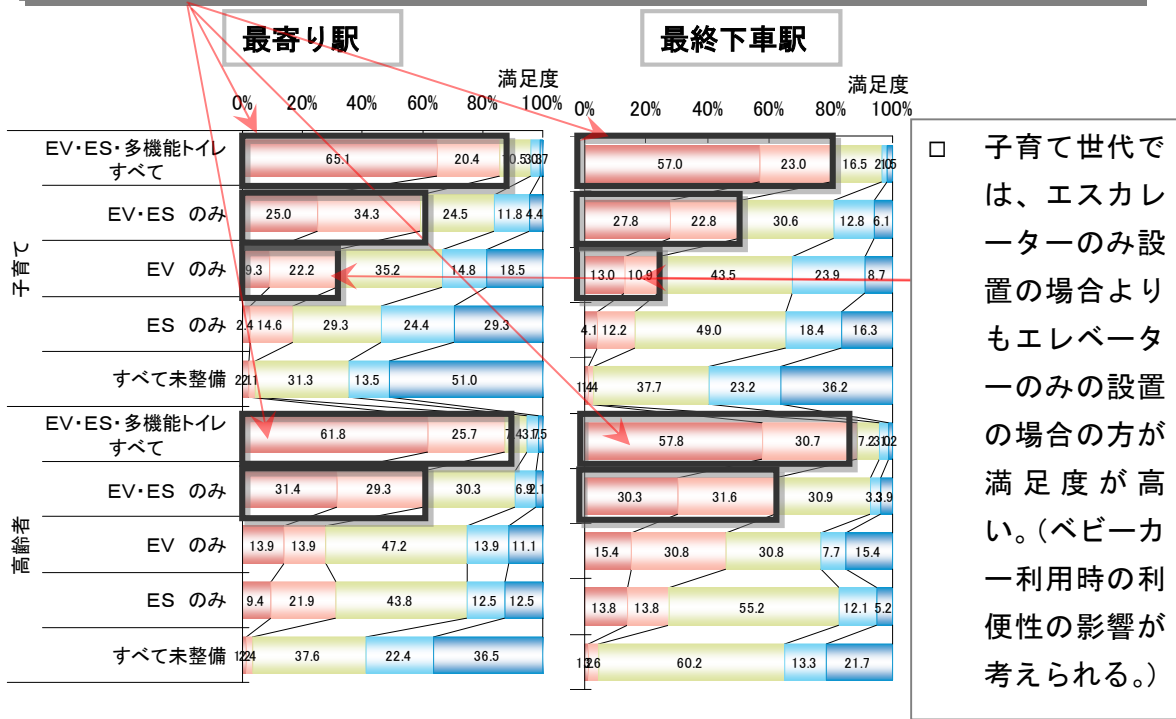
世代	地域	最寄り駅					最終下車駅					バス							
		満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満	満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満	満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満			
子育て世代	全体	167	126	137	62	88	580	180	109	165	66	60	580	74	199	181	77	35	526
	東京23区	28.8	21.7	23.6	10.7	15.2	100.0	31.0	18.8	28.4	11.4	10.3	100.0	14.1	30.2	34.4	14.6	6.7	100.0
	大阪市・神戸市・京都市	57	47	24	14	27	169	45	41	42	13	28	169	24	46	40	25	9	144
	名古屋市+地方中核都市	33.7	27.8	12.8	8.3	16.0	100.0	26.6	24.3	24.9	7.7	16.6	100.0	16.7	31.9	27.8	17.4	6.3	100.0
	地方中核都市	36	24	32	22	18	132	43	15	42	20	12	132	14	34	37	15	10	110
	子ども0-2歳	27.3	18.2	24.2	16.7	13.6	100.0	32.6	11.4	31.8	15.2	9.1	100.0	12.7	30.9	33.6	13.6	9.1	100.0
高齢者	子ども3-9歳	60	44	58	19	26	207	73	45	58	22	9	207	30	99	80	26	13	208
	全体	29.0	21.3	28.0	9.2	12.6	100.0	35.3	21.7	28.0	10.6	4.3	100.0	14.4	28.4	38.5	12.5	6.3	100.0
	東京23区	14	11	23	7	17	72	19	8	23	11	11	72	6	20	24	11	3	64
	大阪市・神戸市・京都市	19.4	15.3	31.9	9.7	23.6	100.0	26.4	11.1	31.9	15.3	15.3	100.0	9.4	31.3	37.5	17.2	4.7	100.0
	名古屋市+地方中核都市	74	52	57	27	34	244	70	51	64	29	30	244	25	97	77	45	23	227
	地方中核都市	30.3	21.3	23.4	11.1	13.9	100.0	28.7	20.9	26.2	11.9	12.3	100.0	11.0	25.1	33.9	19.8	10.1	100.0

表 2-17 バリアフリーに対する満足度

(2) バリアフリー関連施設の整備状況と満足度

□ エレベーター（EV）、エスカレーター（ES）、多機能トイレのバリアフリー関連施設が整備されると満足度は高まる傾向にある。

□ エレベーター、エスカレーター、多機能トイレがすべて整備されると満足度は8割～9割まで高まる。上下移動に関わるエレベーター及びエスカレーター両方が設置されている場合の方が、エレベーターのみの設置の場合、エスカレーターのみ設置の場合よりも満足度は高い。



□ 子育て世代では、エスカレーターのみ設置の場合よりもエレベーターのみの設置の場合の方が満足度が高い。(ベビーカー利用時の利便性の影響が考えられる。)

(上段: 回答数、下段: 構成比)

区分	整備されたBF関連施設	最寄り駅					最終下車駅						
		n	満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満	n	満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満
子育て	EV・ES・多機能トイレすべて	152	99	31	16	5	1	200	114	46	33	4	3
	EV・ESのみ	100.0	65.1	20.4	10.5	3.3	0.7	100.0	57.0	23.0	16.5	2.0	1.5
	EVのみ	204	51	70	50	24	9	180	50	41	55	23	11
	ESのみ	100.0	25.0	34.3	24.5	11.8	4.4	100.0	27.8	22.8	30.6	12.8	6.1
	すべて未整備	54	5	12	19	8	10	46	6	5	20	11	4
高齢者	EV・ES・多機能トイレすべて	41	1	6	12	10	12	49	2	6	24	9	8
	EV・ESのみ	100.0	2.4	14.6	29.3	24.4	29.3	100.0	4.1	12.2	49.0	18.4	16.3
	EVのみ	96	2	2	30	13	49	69	1	1	26	16	25
	ESのみ	100.0	2.1	2.1	31.3	13.5	51.0	100.0	1.4	1.4	37.7	23.2	36.2
	すべて未整備	136	84	35	10	5	2	166	96	51	12	5	2
高齢者	EV・ES・多機能トイレすべて	100.0	61.8	25.7	7.4	3.7	1.5	100.0	57.8	30.7	7.2	3.0	1.2
	EV・ESのみ	188	59	55	57	13	4	152	46	48	47	5	6
	EVのみ	100.0	31.4	29.3	30.3	6.9	2.1	100.0	30.3	31.6	30.9	3.3	3.9
	ESのみ	36	5	5	17	5	4	26	4	8	8	2	4
	すべて未整備	100.0	13.9	13.9	47.2	13.9	11.1	100.0	15.4	30.8	30.8	7.7	15.4

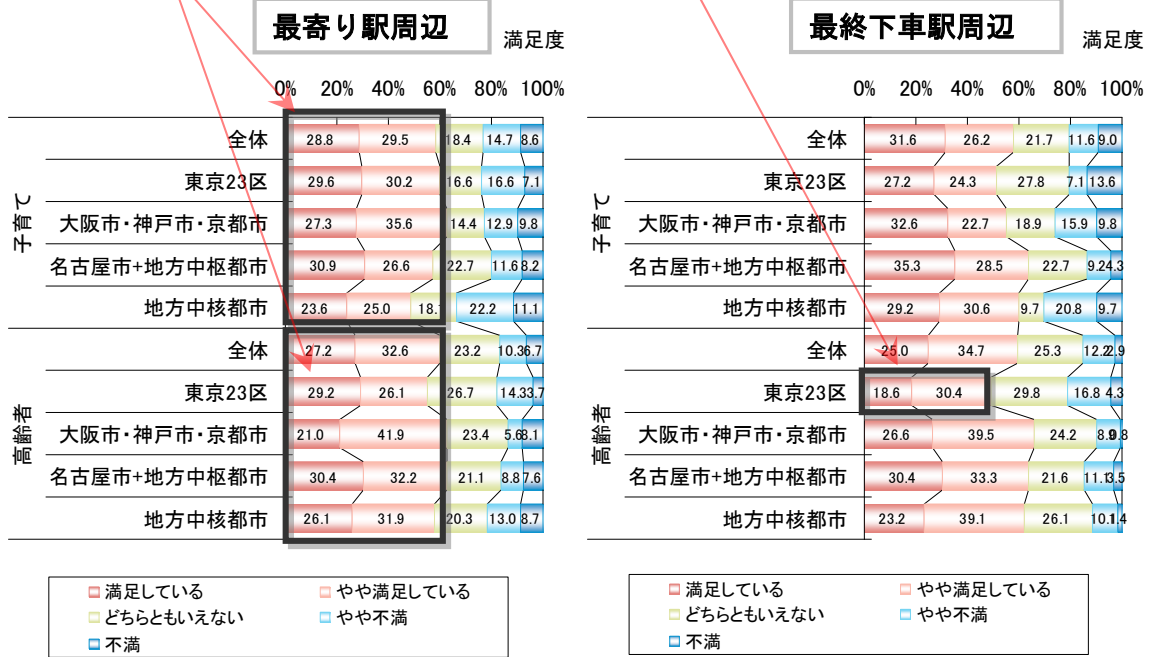
図表 2-18 バリアフリー関連施設の整備状況と満足度

(3) 駅周辺のバリアフリー化に対する満足度

□ 駅周辺のバリアフリー化に対する満足度は、子育て世代・高齢者ともに約6割程度を占め、駅自体に対する満足度（図2-16・約5割程度）よりもやや高い。

□ 最寄り駅周辺の満足度（「満足している」、「やや満足している」）は6割程度である。

□ 最終下車駅周辺では、東京23区の高齢者の満足度（「満足している」、「やや満足している」）が5割弱となっており、他の地域と比べて低い。



上段: 回答数、下段: 構成比

	n	最寄り駅周辺					最終下車駅周辺				
		満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満	満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	不満
子育て世代	580	167	171	107	85	50	183	152	126	67	52
	100.0	28.8	29.5	18.4	14.7	8.6	31.6	26.2	21.7	11.6	9.0
東京23区	303	50	51	28	28	12	46	41	47	12	23
	100.0	29.6	30.2	16.6	16.6	7.1	27.2	24.3	27.8	7.1	13.6
大阪市・神戸市・京都市	230	36	47	19	17	13	43	30	25	21	13
	100.0	27.3	35.6	14.4	12.9	9.8	32.6	22.7	18.9	15.9	9.8
名古屋市+地方中枢都市	386	64	55	47	24	17	73	59	47	19	9
	100.0	30.9	26.6	22.7	11.6	8.2	35.3	28.5	22.7	9.2	4.3
地方中核都市	7	17	18	13	16	8	21	22	7	15	7
	100.0	23.6	25.0	18.1	22.2	11.1	29.2	30.6	9.7	20.8	9.7
高齢者	525	143	171	122	54	35	131	182	133	64	15
	100.0	27.2	32.6	23.2	10.3	6.7	25.0	34.7	25.3	12.2	2.9
東京23区	7	47	42	43	23	6	30	49	48	27	7
	100.0	29.2	26.1	26.7	14.3	3.7	18.6	30.4	29.8	16.8	4.3
大阪市・神戸市・京都市	1	26	52	29	7	10	33	49	30	11	1
	100.0	21.0	41.9	23.4	5.6	8.1	26.6	39.5	24.2	8.9	0.8
名古屋市+地方中枢都市	6	52	55	36	15	13	52	57	37	19	6
	100.0	30.4	32.2	21.1	8.8	7.6	30.4	33.3	21.6	11.1	3.5
地方中核都市	1	18	22	14	9	6	16	27	18	7	1
	100.0	26.1	31.9	20.3	13.0	8.7	23.2	39.1	26.1	10.1	1.4

図表 2-19 駅周辺の満足度

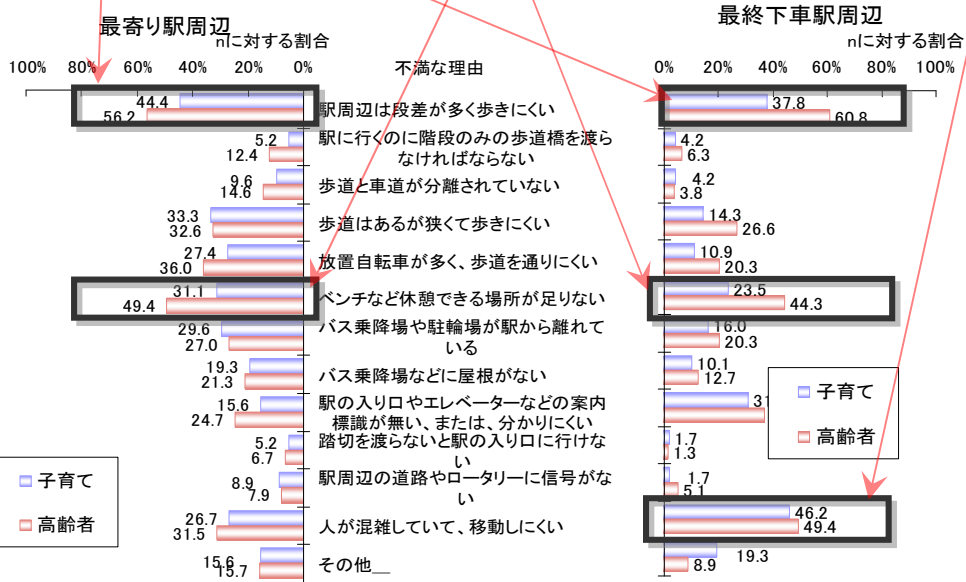
(3) 駅周辺のバリアフリー化に対する満足度

- 駅周辺のバリアフリーの不満点は「段差が多く歩きにくい」が最も多い。
- 高齢者のバリアフリーの不満点では「ベンチなど休憩できる場所が足りない」が多くなっている。
- 最終下車駅周辺のバリアフリーの不満点では「人が混雑していて、移動しにくい」が多くなっている。

□ 不満点としては、「段差が多く歩きにくい」が最も多い。

□ 高齢者では「ベンチなど休憩できる場所が足りない」が多い（回答者の5割弱）傾向にある。

最終下車駅は、「人が混雑していて、移動しにくい」が多い傾向にある。



(上段:回答数、下段:nに対する割合)

		n	駅周辺は段差が多く歩きにくい	道橋を渡らなければならない	歩道と車道が分離されていない	歩道はあるが狭くて歩きにくい	放置自転車が多く、歩道を通りにくい	ベンチなど休憩できる場所が足りない	バス乗降場や駐輪場が駅から離れている	バス乗降場などに屋根がない	駅の入り口やエレベーターなどの案内標識が無い、または、分かりにくい	踏切を渡らないと駅の入り口に行けない	駅周辺の道路やロータリーに信号がない	人が混雑していて、移動しにくい	その他
			n	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)	割合 (%)
最寄り駅周辺	子育て	135	60	7	13	45	37	42	40	26	21	7	12	36	21
	高齢者	89	50	11	13	29	32	44	24	19	22	6	7	28	14
最終下車駅周辺	子育て	119	45	5	5	17	13	28	19	12	37	2	2	55	23
	高齢者	79	48	5	3	21	16	35	16	10	29	1	4	39	7

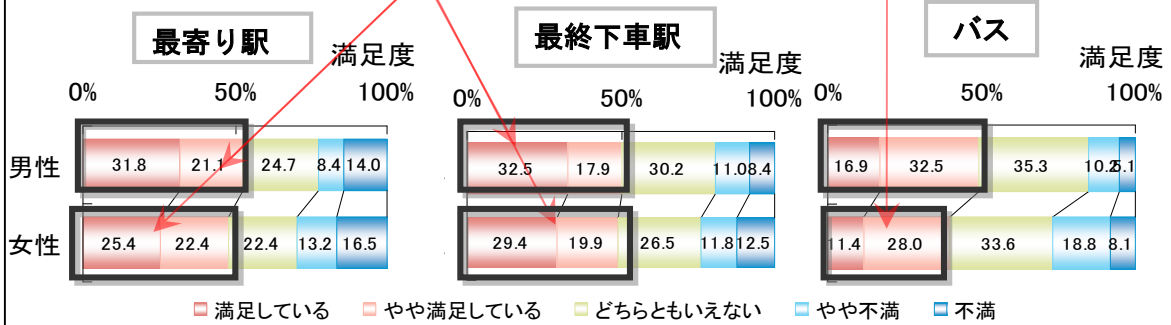
図表 2-20 駅周辺の不満点（最終下車駅）

(4) 子育て世代の満足度に関する男女別（父親と母親）の比較

□ 全般的な傾向として女性（母親）は男性（父親）よりも満足度が低く、特にバスの満足度について、男女の満足度の差が大きくなっている。女性（母親）の方が男性（父親）よりも子どもと外出する機会がより多いため、満足度が低く（不満度が高）くなっていることが考えられる。

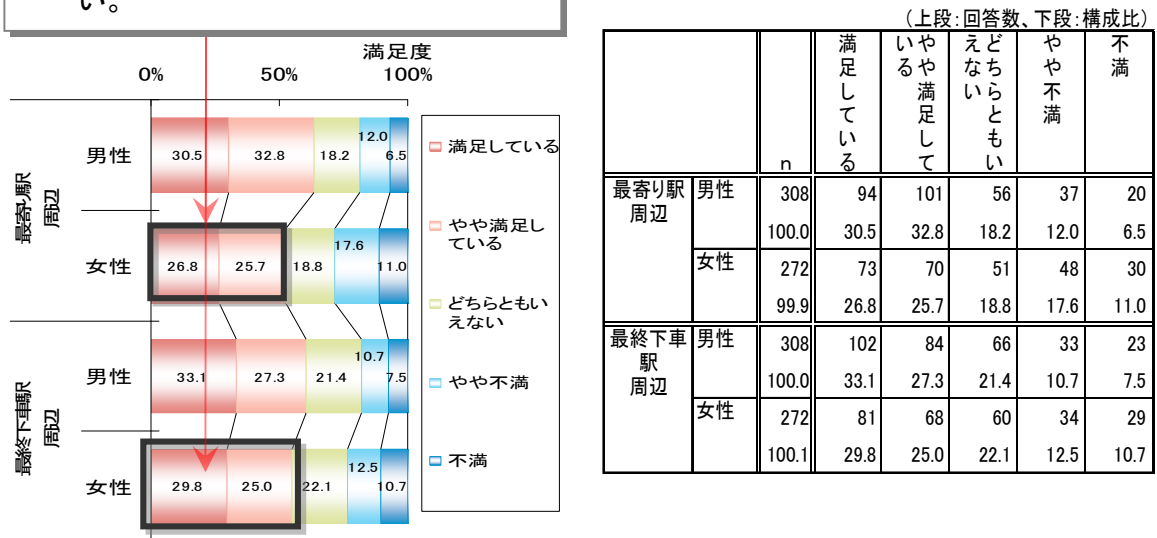
□ 最寄り駅では、女性の満足度は男性よりもやや低い。最終下車駅では、あまり差がない。

□ バスでは、女性の満足度は男性よりも低くなっている。



図表 2-21 鉄道駅・バスの満足度 (子育て世代・男女別)

□ 駅周辺では、女性の満足度がやや低い。



図表 2-22 鉄道駅周辺の満足度 (子育て世代・男女別)

3. バリアフリー化による子育て世代及び高齢者世代の鉄道・バス利用に関する行動・意識の変化

(1) 外出頻度の変化

- 鉄道駅等のバリアフリー化によって子育て世代の4割弱、高齢者の2割強で鉄道を利用した外出頻度が増加している。
 - バスのバリアフリー化によって子育て世代の3割強、高齢者の2割強でバスを利用した外出頻度が増加している。
 - 子育て世代では子どもが低年齢であるほど、高齢者では高齢であるほど、バリアフリー化による鉄道、バスの利用頻度の増加割合が高い。
- ⇒ 移動制約が大きい人ほどバリアフリー化の効果大きいと考えられる。

- 鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化で「鉄道を利用して外出する回数が増えた」と回答した人は、子育て世代では4割弱、高齢者では2割強であった。

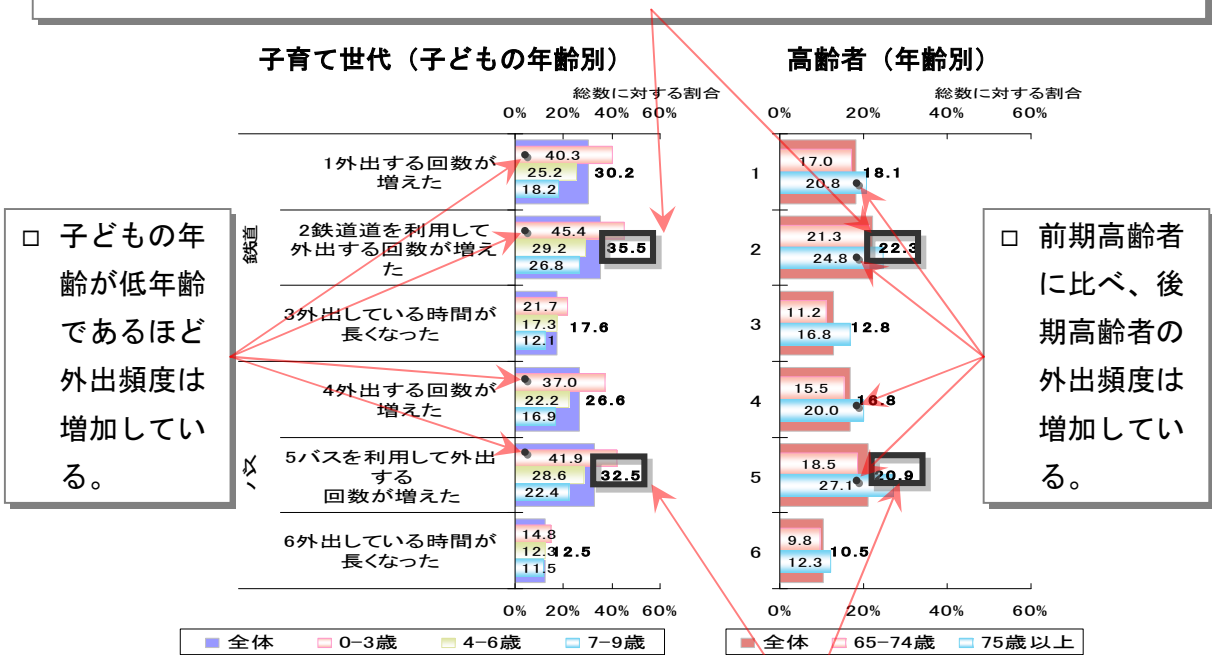


図 2-23 外出頻度の変化（子育て：子どもの年齢別、高齢者：年齢別）

- バスのバリアフリー化で「バスを利用して外出する回数が増えた」と回答した人は、子育て世代では3割強、高齢者では2割強であった。

鉄道		(上段:回答数、下段:nに対する割合)		
鉄道	n	増えた外出する回数が	た外出する回数が利用して	間3が長外出する回数が増えている時
子育て全体	580	175	206	102
	100.0	30.2	35.5	17.6
子ども0-3歳	295	119	134	64
	100.0	40.3	45.4	21.7
子ども4-6歳	226	57	66	39
	100.0	25.2	29.2	17.3
子ども7-9歳	198	36	53	24
	100.0	18.2	26.8	12.1
高齢者全体	525	95	117	67
	100.0	18.1	22.3	12.8
65-74歳	376	64	80	42
	100.0	17.0	21.3	11.2
75歳以上	149	31	37	25
	100.0	20.8	24.8	16.8

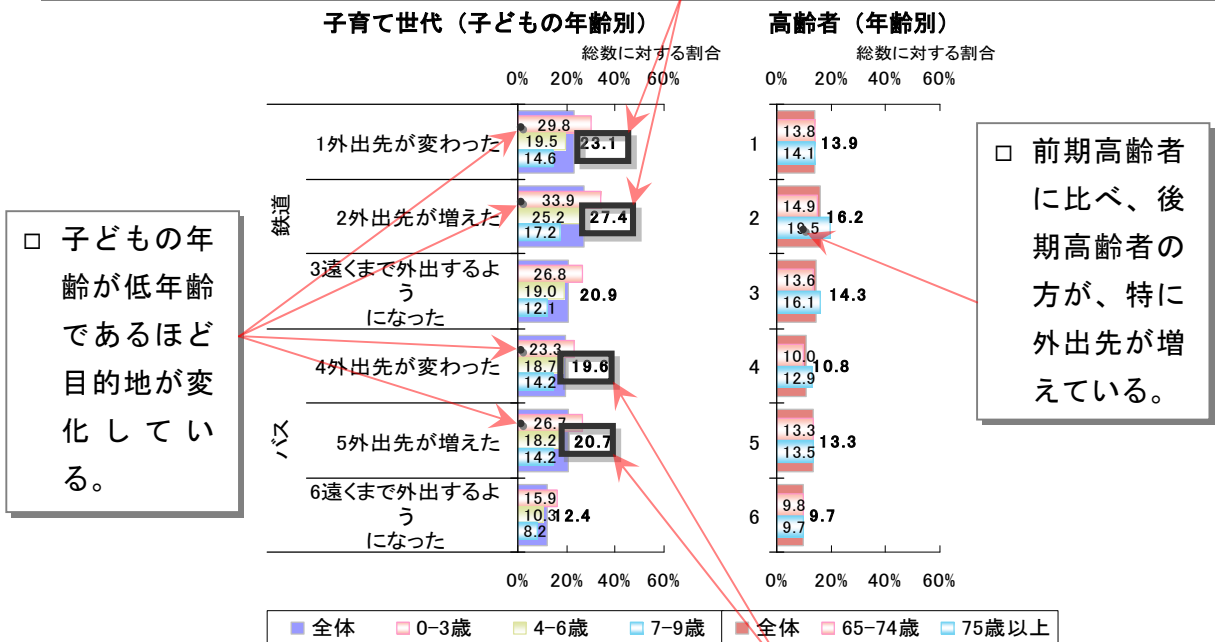
バス		(上段:回答数、下段:nに対する割合)		
バス	n	増えた外出する回数が	た外出する回数が利用して	間6が長外出する回数が増えている時
子育て全体	526	140	171	66
	100.0	26.6	32.5	12.5
子ども0-3歳	270	100	113	40
	100.0	37.0	41.9	14.8
子ども4-6歳	203	45	58	25
	100.0	22.2	28.6	12.3
子ども7-9歳	183	31	41	21
	100.0	16.9	22.4	11.5
高齢者全体	555	93	116	58
	100.0	16.8	20.9	10.5
65-74歳	400	62	74	39
	100.0	15.5	18.5	9.8
75歳以上	155	31	42	19
	100.0	20.0	27.1	12.3

表 2-24 外出頻度の変化（子育て：子どもの年齢別、高齢者：年齢別）

(2) 目的地の変化

- 高齢者に比べ子育て世代でバリアフリー化による目的地の変化の割合が高い。
 - ・ 鉄道駅等のバリアフリー化：子育て世代の3割弱で目的地が変化。高齢者は1割強。
 - ・ バスのバリアフリー化：子育て世代の2割程度で目的地が変化。高齢者は1割強。
 - 子育て世代では子どもが低年齢であるほど、高齢者では高齢であるほど、目的地の変化の割合が高い。
 - 鉄道駅等のバリアフリー化による子育て世代の目的地の変化を地域別にみると、東京23区では特に変化が大きくなっている。
- ⇒ 大都市圏では鉄道網が発達し、鉄道利用による目的地の選択性が高いため、バリアフリー化による親子連れでの行動範囲が拡大の効果大きいと考えられる。

- 鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化で「外出先が変わった」、「外出先が増えた」と回答した人は、子育て世代では3割弱であった。



□ 子どもの年齢が低年齢であるほど目的地が変化している。

□ 前期高齢者に比べ、後期高齢者の方が、特に外出先が増えている。

図 2-25 目的地の変化（子育て：子どもの年齢別、高齢者）

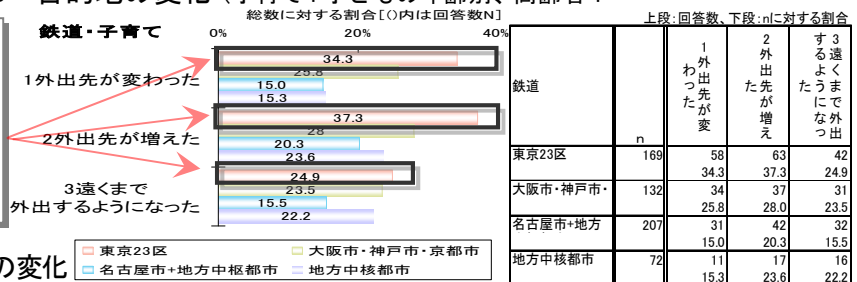
- バスのバリアフリー化で「外出先が変わった」、「外出先が増えた」と回答した人は、子育て世代では2割程度であった。

鉄道	（上段：回答数、下段：nに対する割合）			
	1 外出先が変わった	2 外出先が増えた	3 遠くまで外出するようになった	4 遠くまで外出するようになった
子育て全体	134 100.0	159 100.0	121 100.0	79 100.0
子ども0-3歳	295 100.0	88 100.0	100 100.0	79 100.0
子ども4-6歳	226 100.0	44 100.0	57 100.0	43 100.0
子ども7-9歳	198 100.0	29 100.0	34 100.0	24 100.0
高齢者全体	525 100.0	73 100.0	85 100.0	75 100.0
65-74歳	376 100.0	52 100.0	56 100.0	51 100.0
75歳以上	149 100.0	21 100.0	29 100.0	24 100.0

バス	（上段：回答数、下段：nに対する割合）			
	4 外出先が変わった	5 外出先が増えた	6 遠くまで外出するようになった	7 遠くまで外出するようになった
子育て全体	103 100.0	109 100.0	65 100.0	65 100.0
子ども0-3歳	270 100.0	63 100.0	72 100.0	43 100.0
子ども4-6歳	203 100.0	38 100.0	37 100.0	21 100.0
子ども7-9歳	183 100.0	26 100.0	26 100.0	15 100.0
高齢者全体	555 100.0	60 100.0	74 100.0	54 100.0
65-74歳	400 100.0	40 100.0	53 100.0	39 100.0
75歳以上	155 100.0	20 100.0	21 100.0	15 100.0

表 2-26 目的地の変化（子育て：子どもの年齢別、高齢者）

□ 大都市圏で、子育て世代の目的地の変化が特に多い。



図表 2-27 子育て世代地域別の変化

(3) 交通手段の変化

- 鉄道駅等のバリアフリー化によって、子育て世代の3割強、高齢者の2割強で鉄道への利用転換がみられる。
 - バスのバリアフリー化によって、子育て世代3割弱、高齢者の2割程度でバスへの利用転換がみられる。
 - 子育て世代では子どもが低年齢であるほど、高齢者では高齢であるほど、利用転換の割合が高い。
 - 自家用車からの転換が多く、後期高齢者ではタクシーからの転換も比較的多い。
- ⇒ バリアフリー化により、自動車から環境にやさしい公共交通への利用転換が図られており、CO₂削減など環境向上の効果も期待される。

- 鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化で「これまでの交通手段から、鉄道を利用するようになった」と回答した方は、子育て世代3割強、高齢者2割強であった。

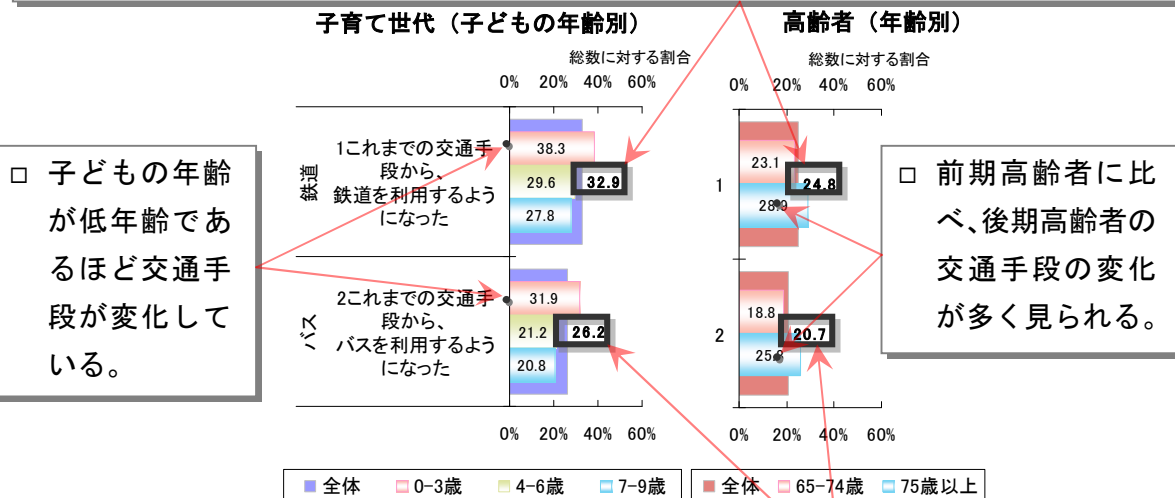


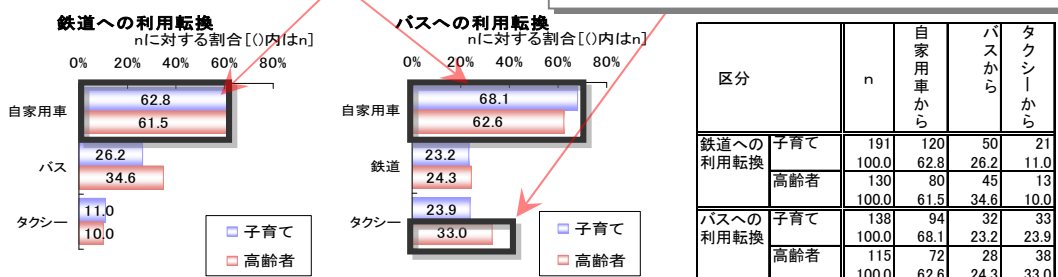
図 2-28 交通手段の変化 (子育て：子どもの年齢別、高齢者：年齢別)

- バスのバリアフリー化で「これまでの交通手段から、バスを利用するようになった」と回答した方は、子育て世代2割強、高齢者2割強であった。

鉄道 (上段:回答数, 下段:nに対する割合)			バス (上段:回答数, 下段:nに対する割合)		
区分	n	割合	区分	n	割合
子育て全体	580	191	子育て全体	528	138
子ども0-3歳	295	113	子ども0-3歳	270	86
子ども4-6歳	226	67	子ども4-6歳	203	43
子ども7-9歳	198	55	子ども7-9歳	183	38
高齢者全体	525	130	高齢者全体	555	115
65-74歳	376	87	65-74歳	400	75
75歳以上	149	43	75歳以上	155	40

表 2-29 交通手段の変化 (子育て：子どもの年齢別、高齢者：)

- 自家用車からの利用転換が主である。
- 高齢者では、タクシーからの利用転換が比較的多い。

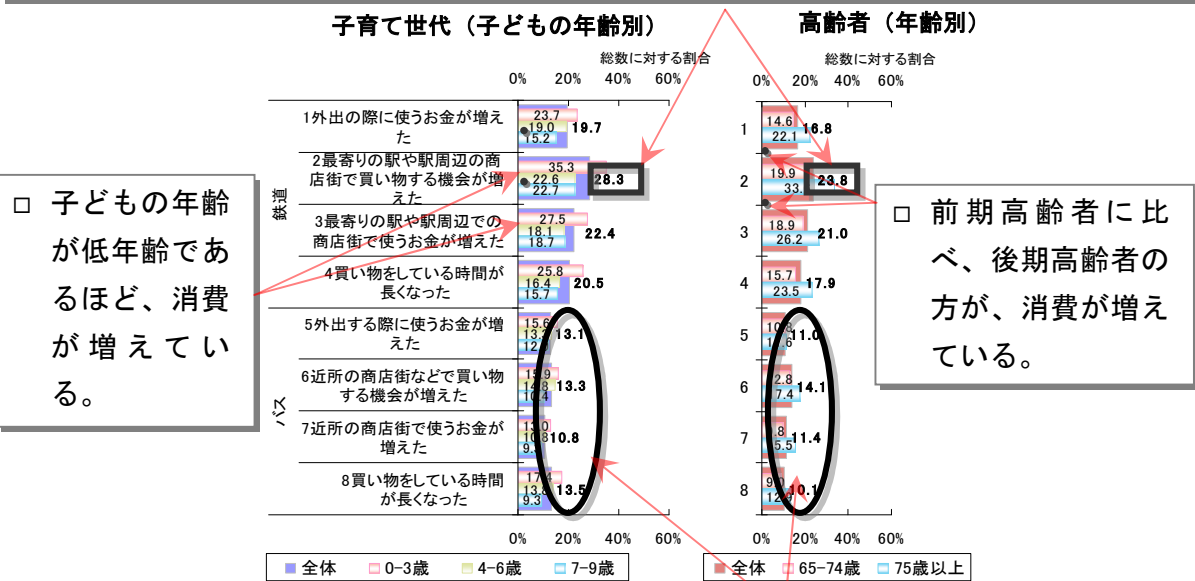


図表 2-30 変化した交通手段

(4) 消費活動の変化

- 鉄道駅等のバリアフリー化によって、子育て世代の3割弱、高齢者の2割強で最寄り駅周辺での買い物機会の増加がみられる。
 - バスのバリアフリー化による消費の変化は、子育て世代、高齢者とも1割程度。
 - 子育て世代では子どもが低年齢であるほど、高齢者では高齢であるほど、消費の変化が大きい。
 - バリアフリー化に伴う最寄り駅周辺(近所)での消費額の増加は1500円~3000円。鉄道駅等のバリアフリー化による増加額>バスのバリアフリー化による増加額
- ⇒ バリアフリー化によって、最寄り駅周辺や近所での消費活動が促進され、地域の活性化に一定の効果が生じているものと考えられる。

- 鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化で「最寄り駅や駅周辺での買い物する機会が増えた」と回答した方は、子育て世代3割弱、高齢者2割強であった



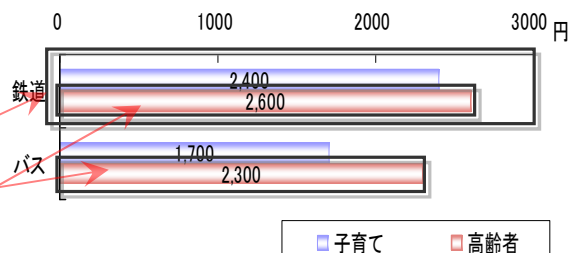
- バスのバリアフリー化で消費等が変化した方は1割程度である。

鉄道	n	(上段: 回答数, 下段: nに対する割合)			
		1 外出の際に使うお金が増えた	2 最寄りの駅や駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた	3 最寄りの駅や駅周辺の商店街で使うお金が増えた	4 買い物をしている時間が長くなった
子育て全体	580	114	164	130	119
子ども0-3歳	295	70	104	81	76
子ども4-6歳	226	43	51	41	37
子ども7-9歳	198	30	45	37	31
高齢者全体	525	88	125	110	94
65-74歳	376	55	75	71	59
75歳以上	149	33	50	39	35

バス	n	(上段: 回答数, 下段: nに対する割合)			
		5 外に出る際に使うお金が増えた	6 近所の商店街などで買い物する機会が増えた	7 近所の商店街で使うお金が増えた	8 買い物をしている時間が長くなった
子育て全体	528	69	70	57	71
子ども0-3歳	270	42	43	35	47
子ども4-6歳	203	27	30	22	28
子ども7-9歳	183	22	19	17	17
高齢者全体	555	61	78	63	56
65-74歳	400	43	51	39	36
75歳以上	155	18	27	24	20

表 2-32 消費に関する変化 (子育て: 子どもの年齢別、高齢者: 年齢別)

- 買い物などでの消費の増加では、1500円~3000円程度の増加が見られる。
- 鉄道利用の方が、増加額が大きい。
- 高齢者の方が、増加額が大きい。



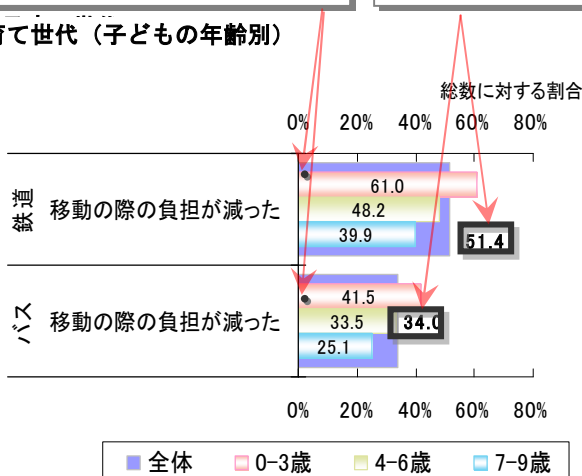
(5) 移動負担の軽減、健康増進

- 鉄道駅等のバリアフリー化によって、子育て世代の5割強が「移動時の負担軽減」、高齢者の4割程度が「自らの足での外出による健康増進」の効果があるとしている。
- バスのバリアフリー化によって、子育て世代3割強が「移動時の負担軽減」、高齢者の3割強が「自らの足での外出による健康増進」の効果があるとしている。

□ 特に子どもの年齢が低年齢であるほど、移動負担が減っている。

□ 「移動の際の負担が減った」と回答した子育て世代は、鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化で5割強、バスのバリアフリー化で3割強であった。

子育て世代（子どもの年齢別）



(上段:回答数、下段:nに対する割合)

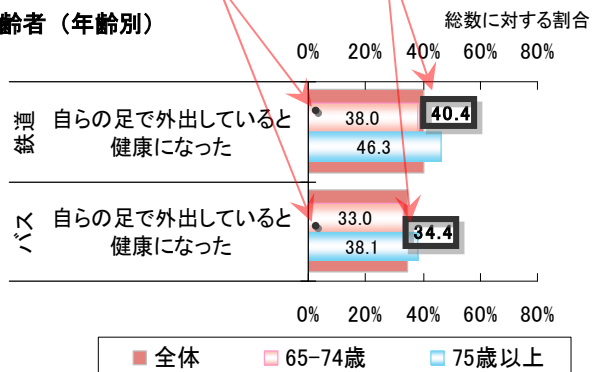
	n	鉄道	バス
		が1減った移動の際の負担	が2減った移動の際の負担
子育て全体	580	298	179
	100.0	51.4	34.0
子ども0-3歳	295	180	112
	100.0	61.0	41.5
子ども4-6歳	226	109	68
	100.0	48.2	33.5
子ども7-9歳	198	79	46
	100.0	39.9	25.1

図表 2-34 その他の変化（移動負担軽減）（子どもの年齢別）

□ 前期高齢者に比べ、後期高齢者の方が、「自らの足で外出していると健康になった」との回答の割合が高い。

□ 「自らの足で外出していると健康になった」と回答した高齢者は、鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化で4割程度、バスのバリアフリー化で3割強であった。

高齢者（年齢別）



(上段:回答数、下段:nに対する割合)

	n	鉄道	バス
		なし1つって、自らの健康で外出	2つする、自らの健康で外出
高齢者全体	555	212	191
	100.0	40.4	34.4
65-74歳	400	143	132
	100.0	38.0	33.0
75歳以上	155	69	59
	100.0	46.3	38.1

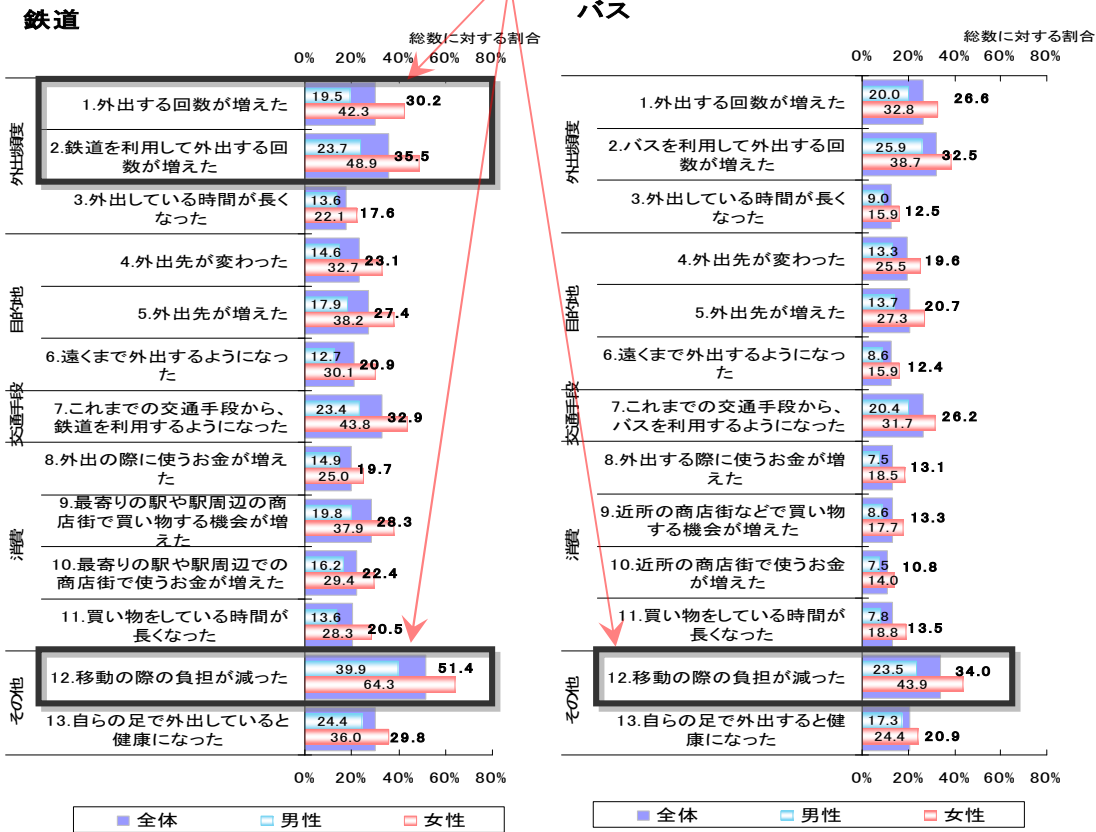
図表 2-35 その他の変化（健康増進）（年齢別）

□ その他の意見として「駅員の対応がよくなった」、「まちを好きになれそう」などのポジティブな意識変化の他、行動範囲の拡大等の変化に関する意見が多く寄せられた。

(6) 子育て世代の行動・意識の変化に関する男女別（父母）の比較

□ 「外出頻度」、「目的地」、「交通手段」、「消費」、「その他」のどの項目についても、女性（母親）の方が男性（父親）よりも鉄道やバスのバリアフリー化による行動・意識の変化の割合が高い。女性（母親）は男性（父親）よりも子どもと外出する機会が多いため、変化を感じる機会が多いことが考えられる。

□ 外出頻度の増加、移動負担の軽減については、女性（母親）が男性（父親）を20ポイント以上も上回る。



区分	n	外出頻度			目的地			交通手段			消費			その他	
		増え た1 。外 出 す 回 数 が	た外 出 す 回 数 を 利 用 し て 増 え て	間3 が 長 く な っ た 時 間	た4 。外 出 先 が 変 わ つ	5 。外 出 先 が 増 え た	る6 。遠 く ま で 外 出 す よ う に な っ た	用7 手 段 。こ れ ま で の 交 通 手 段 を 利 用 す る よ う に な っ た	お8 金 。外 出 す 際 に 使 う お 金 が 増 え た	物9 周 り の 最 寄 り の 店 舗 で 買 い 物 す る 機 会 が 増 え た	使10 駅 。最 寄 り の 店 舗 で 買 い 物 す る 機 会 が 増 え た	たい1 。時 間 が 長 く な っ た	担1 が 減 っ た	な1 出 す と 自 ら の 足 で 外 出 す と 健 康 に な っ た	
鉄道	全体	580	175	206	102	134	159	121	191	114	164	130	119	298	173
	男性	308	60	73	42	45	55	39	72	46	61	50	42	123	75
	女性	272	115	133	60	89	104	82	119	68	103	80	77	175	98
	100.0	42.3	48.9	22.1	32.7	38.2	30.1	43.8	25.0	37.9	29.4	28.3	64.3	36.0	
バス	全体	526	140	171	66	103	109	65	138	69	70	57	71	179	110
	男性	255	51	66	23	34	35	22	52	19	22	19	20	60	44
	女性	271	89	105	43	69	74	43	86	50	48	38	51	119	66
	100.0	32.8	38.7	15.9	25.5	27.3	15.9	31.7	18.5	17.7	14.0	18.8	43.9	24.4	

図表 2-36 バリアフリー化による行動・意識の変化（子育て世代・男女別）

(7) 子育て世代や高齢者の行動・意識の変化の相関関係

- バリアフリー化により鉄道やバスの利用頻度が増加した子育て世代や高齢者の大半（7～8割）で、「外出回数の増加」、「交通手段の鉄道・バスへの転換」「移動負担の軽減」がみられる。
- また、概ね4～6割で目的地や消費の変化がみられる。（バスの利用頻度が増加した子育て世代や高齢者の中で消費活動を増やした人の割合は3割前後。）

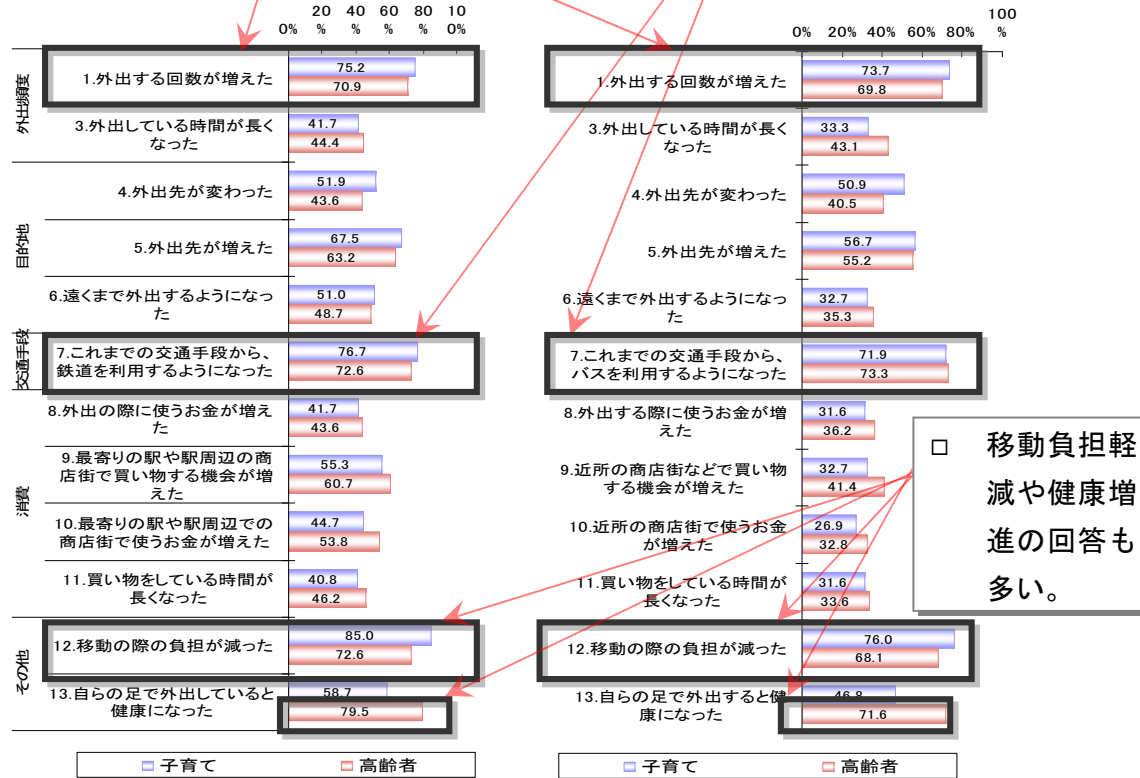
□ 鉄道・バスの利用が増えただけでなく、外出の頻度自体が増加している。

□ 7割強が交通手段を鉄道・バスに転換させている。

鉄道

バス

「2.鉄道を利用して外出する回数が増えた」と回答した者のうち、他の行動・意識の変化があると回答した者の割合
 「2.バスを利用して外出する回数が増えた」と回答した者のうち、他の行動・意識の変化があると回答した者の割合



□ 移動負担軽減や健康増進の回答も多い。

(上段:回答者数、下段:nに対する割合)

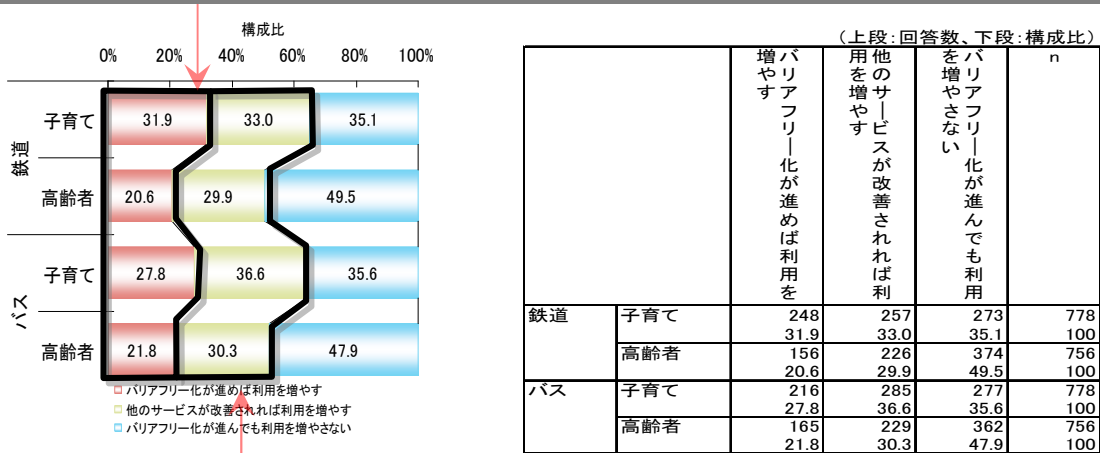
区分	n	外出頻度				目的地			交通手段		消費				その他		
		1.外出する回数が増えた	2.回数が増え利用して外出する回数が増えた	3.外出している時間が長くなった	4.外出先が変わった	5.外出先が増えた	6.遠くまで外出するようになった	7.これまでの交通手段から、鉄道/バスを利用するようになった	8.外出の際に使うお金が増えた	9.最寄りの駅や駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた	10.近所の商店街で使うお金が増えた	11.買い物をする時間が長くなった	12.移動の際の負担が減った	13.自らの足で外出すると健康になった	1.移動の際の負担が減った	2.移動の際の負担が減った	3.自らの足で外出すると健康になった
2.鉄道を利用して外出する回数が増えた回答者	子育て	206	155	206	86	107	139	105	158	86	114	92	84	175	121		
	高齢者	117	75.2	100.0	41.7	51.9	67.5	51.0	76.7	41.7	55.3	44.7	40.8	85.0	58.7		
2.バスを利用して外出する回数が増えた回答者	子育て	171	126	171	57	87	97	56	123	54	56	46	54	130	80		
	高齢者	116	73.7	100.0	33.3	50.9	56.7	32.7	71.9	31.6	32.7	26.9	31.6	76.0	46.8		
			70.9	100.0	44.4	43.6	63.2	48.7	72.6	43.6	60.7	46.2	72.6	79.5			
			70.9	100.0	44.4	43.6	63.2	48.7	72.6	43.6	60.7	46.2	72.6	79.5			
			70.9	100.0	44.4	43.6	63.2	48.7	72.6	43.6	60.7	46.2	72.6	79.5			

図表 2-37 「鉄道・バスを利用して外出回数が増えた」回答者の他項目の回答状況

4. 鉄道・バス利用に当たってのバリアフリー重視度

- 鉄道駅等がバリアフリー化が進めば鉄道の利用を増やす人は、子育て世代の3割強、高齢者の2割強を占める。
- バスの低床化等バリアフリー化が進めばバスの利用を増やす人は、子育て世代の3割弱、高齢者の2割強を占める。
- 他のサービスが改善されれば鉄道・バス利用を増やす人は3～4割程度。
- 平素の鉄道・バス利用との関係では、利用頻度の高い人ほどバリアフリーを重視している。

- 鉄道駅や駅周辺のバリアフリー化が進めば鉄道の利用を増やすと回答した人は、子育て世代の3割強、高齢者の2割強。バスのバリアフリー化が進めばバスの利用を増やすと回答した人は子育て世代3割弱、高齢者の2割弱。



図表 2-38 バリアフリーの重視度

- 「他のサービスが改善されれば利用を増やす」は3～4割程度であり、バリアフリー以外の要素も重視される傾向にある。
- 鉄道・バスの利用頻度が高い人ほど、「バリアフリー化が進めば利用を増やす」割合が高く、バリアフリーを重視している傾向にある。

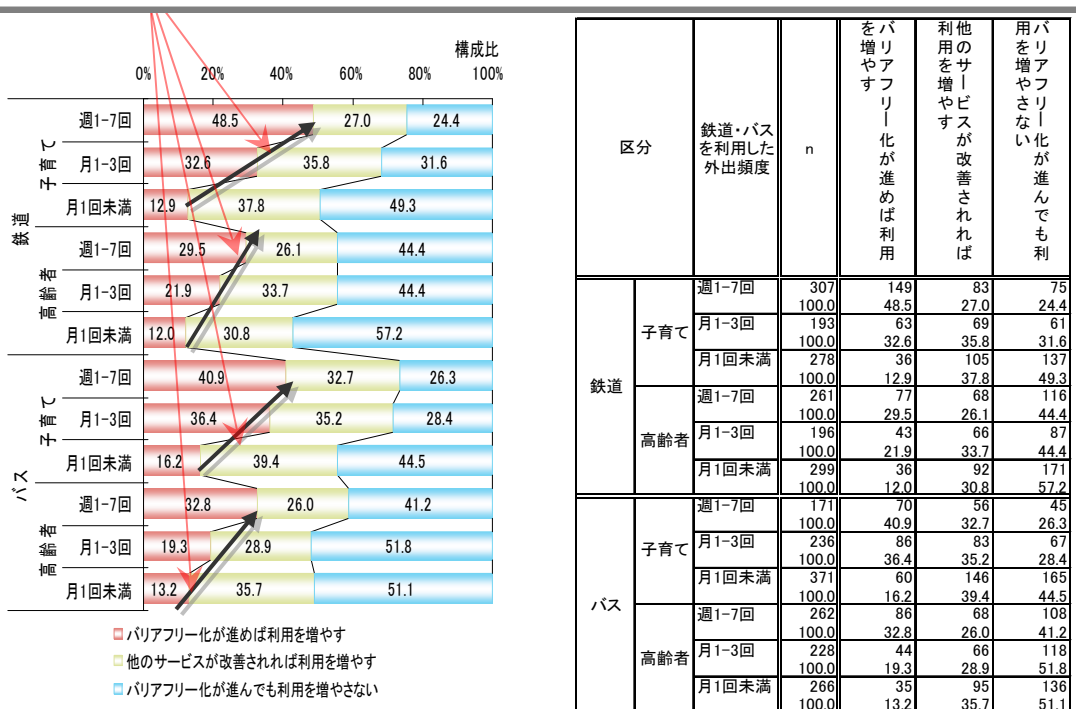
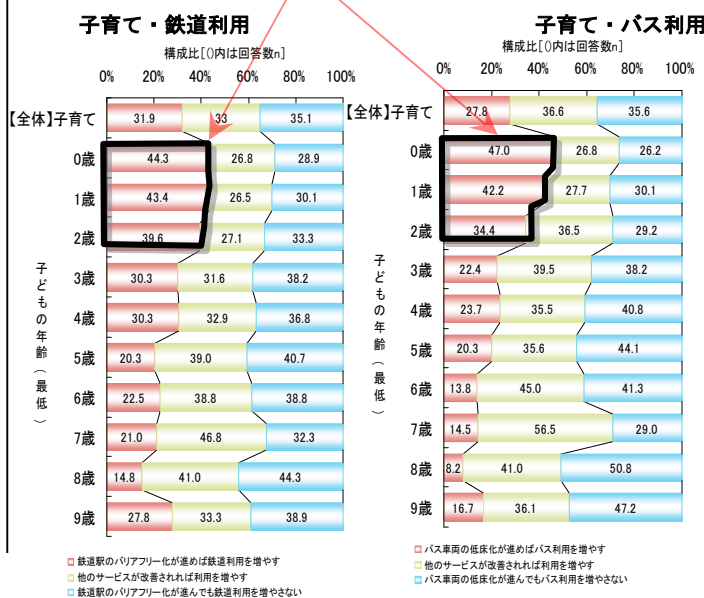


図 2-39 鉄道・バスの利用頻度別のバリアフリー重視度

4. 鉄道・バス利用に当たってのバリアフリー重視度

- 子育て世代では、鉄道・バスの利用を増やす要素として、バリアフリー化が重視されており（図 2-42,43・3割前後）、他のサービス改善との組み合わせで更なる利用増加が期待される。
- 子どもが低年齢であるほど、バリアフリーを重視する傾向がある。
- 女性（母親）の方が男性（父親）よりもバリアフリー化や他のサービスへの改善を重視する傾向がある。

- 子どもが低年齢であるほど、鉄道及びバスのバリアフリー化を重視する傾向がある。

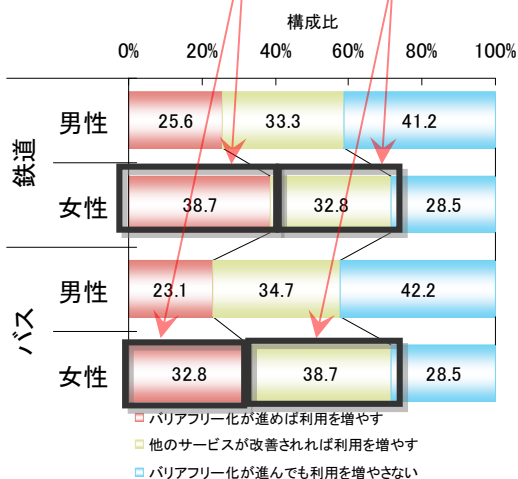


(上段:回答数、下段:構成比)

	n	鉄道			バス		
		は鉄道駅のバリアフリー化を進めば利用を増やす	他のサービスが改善されれば利用を増やす	でも鉄道駅のバリアフリー化が進んでも鉄道利用を増やさない	バス車両の低床化が進めば利用を増やす	他のサービスが改善されれば利用を増やす	バス車両の低床化が進んでもバス利用を増やさない
子育て全体	778	248	257	273	216	285	277
	100.0	31.9	33.0	35.1	27.8	36.6	35.6
子どもの年齢							
0歳	149	66	40	43	70	40	39
	100.0	44.3	26.8	28.9	47.0	26.8	26.2
1歳	83	36	22	25	35	23	25
	100.0	43.4	26.5	30.1	42.2	27.7	30.1
2歳	98	38	26	32	33	35	28
	100.0	39.6	27.1	33.3	34.4	36.5	29.2
3歳	76	23	24	29	17	30	29
	100.0	30.3	31.6	38.2	22.4	39.5	38.2
4歳	78	23	25	28	18	27	31
	100.0	30.3	32.8	36.8	23.7	35.5	40.8
5歳	59	12	23	24	12	21	28
	100.0	20.3	39.0	40.7	20.3	35.6	44.1
6歳	80	18	31	31	11	36	33
	100.0	22.5	38.8	38.8	13.8	45.0	41.3
7歳	62	13	29	20	9	25	18
	100.0	21.0	46.8	32.3	14.5	56.5	29.0
8歳	61	9	25	27	5	35	31
	100.0	14.8	41.0	44.3	8.2	41.0	50.8
9歳	36	10	12	14	6	13	17
	100.0	27.8	33.3	38.9	16.7	36.1	47.2

図表 2-40 子育て世代バリアフリーの重視度（子どもの年齢別）

- 子育て世代については、鉄道・バスともに、男性（父親）よりも女性（母親）の方がバリアフリーを重視する傾向がある。
- また、男性（父親）に比べて女性（母親）の方がバリアフリー化や他のサービスの改善が進むことにより利用を増やす考えの割合が高い。



(上段:回答数、下段:構成比)

	n	鉄道			バス		
		増やす	他のサービスが改善されれば利用を増やす	バリアフリー化が進んでも利用を増やさない	増やす	他のサービスが改善されれば利用を増やす	バリアフリー化が進んでも利用を増やさない
鉄道							
男性	103	134	166	403			
	25.6	33.3	41.2	100.1			
女性	145	123	107	375			
	38.7	32.8	28.5	100			
バス							
男性	93	140	170	403			
	23.1	34.7	42.2	100			
女性	123	145	107	375			
	32.8	38.7	28.5	100			

図 2-41 子育て世代バリアフリーの重視度（男女別）

5. バリアフリー以外のサービス改善要望事項

- 利用運賃に関する要望が高い（休日に家族で出かける場合の鉄道運賃割引、高齢者向けの鉄道運賃割引、100円バスなど一律の低運賃での運行等）
- 鉄道については、運賃に関する要望について、鉄道駅までのアクセス交通の改善や路線相互の乗継に関する要望が高い。
- バスについては、運賃に関する要望の他に、運行本数やバス停留所の休憩施設に対する要望が高い。

- 鉄道については、駅までのアクセス交通の改善、路線相互の乗り継ぎに対する要望が高い。

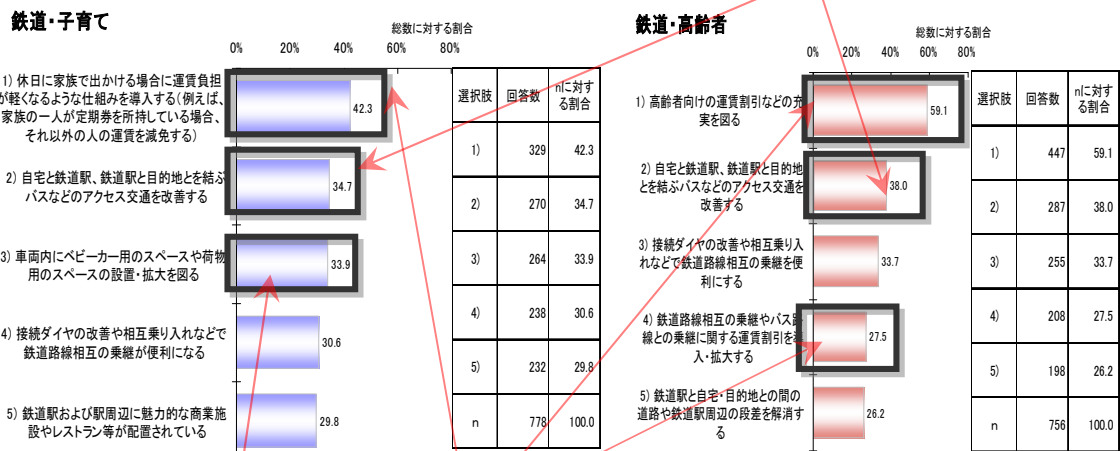
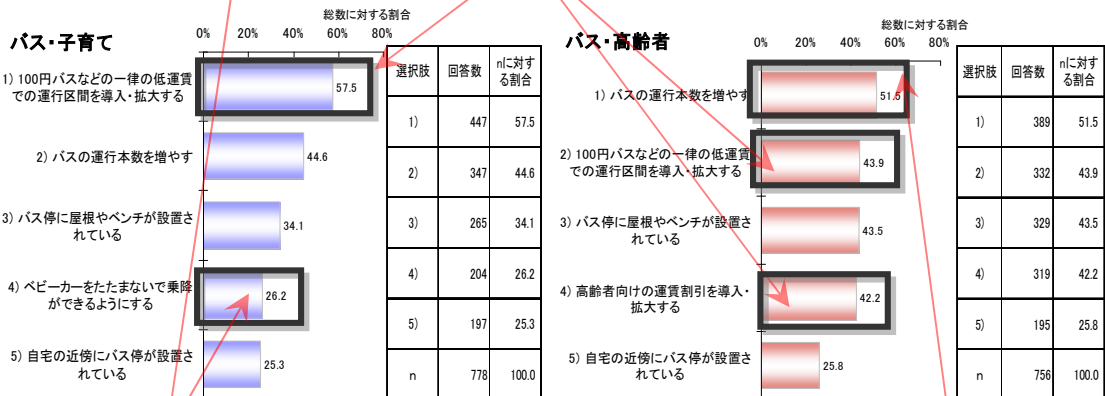


図 2-42 鉄道サービス改善要望上位5項目

- 鉄道・バス共通して、運賃割引や一律・低運賃の運行など利用運賃に関する要望が高い。



- 子育て世代では、鉄道のベビーカー用スペース設置やバス乗降時にベビーカーをたたまないで乗降できることを重視している。

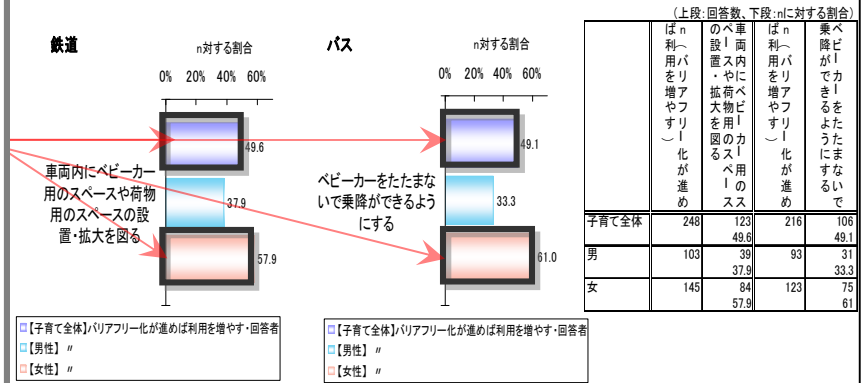
- 高齢者のバス利用では「バスの運行本数を増やす」が最も多い。

図 2-43 バスサービス改善要望上位5項目

5. バリアフリー以外のサービス改善要望事項

□ 子育て世代、特に女性（母親）は、鉄道のベビーカー用スペース設置やバス乗降時にベビーカーをたたまないで乗降できることを重視している。

□ 子育て世代で「バリアフリー化が進めば利用を増やす」と回答した人の約5割が鉄道のベビーカー用スペースの設置やベビーカーをたたまないでバスに乗降ができることを要望。特に女性の要望が強い。

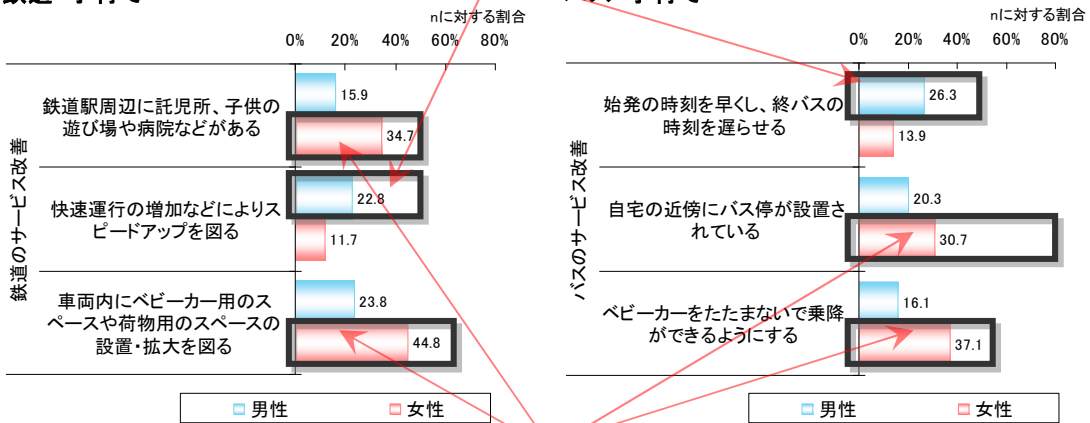


図表 2-44 子育て世代 バリアフリー重視度別

□ 子育て世代の男性は女性に比べて、快速運行などの移動時間短縮、運行時間帯の拡大への要望が高い。

鉄道・子育て

バス・子育て



□ 子育て世代の女性は男性に比べて、駅周辺の育児支援施設やバス運賃の定額化、鉄道・バスのベビーカーでの利便性向上への要望が高い。

区分	n	鉄道のサービス改善				バスのサービス改善		
		遊び場や周辺に託児所、子供の	快速運行の増加を図る	設置・拡大を図る	車両内にベビーカー用のスペースの	始発時刻を遅くし、終バス	自宅の近傍にバス停が設置さ	降ベビーカーをたたまないで乗
男性	256	64	92	96	106	82	65	
女性	244	130	44	168	52	115	139	
	100.0	15.9	22.8	23.8	26.3	20.3	16.1	
	100.0	34.7	11.7	44.8	13.9	30.7	37.1	

図 2-45 子育て世代 鉄道・バスサービス改善要望 (男女間で差が大きい項目)

資料3:調査対象地区におけるケーススタディ結果

資料3-1 調査対象地区基礎情報

(1) 調査対象地区位置図

本調査では、東京都杉並区内の京王電鉄井の頭線沿線を調査対象とした。

<対象駅：京王井の頭線6駅周辺>

(バリアフリー化済み) 久我山駅、高井戸駅、浜田山駅、西永福駅

(バリアフリー化未整備) 富士見ヶ丘駅、永福町駅

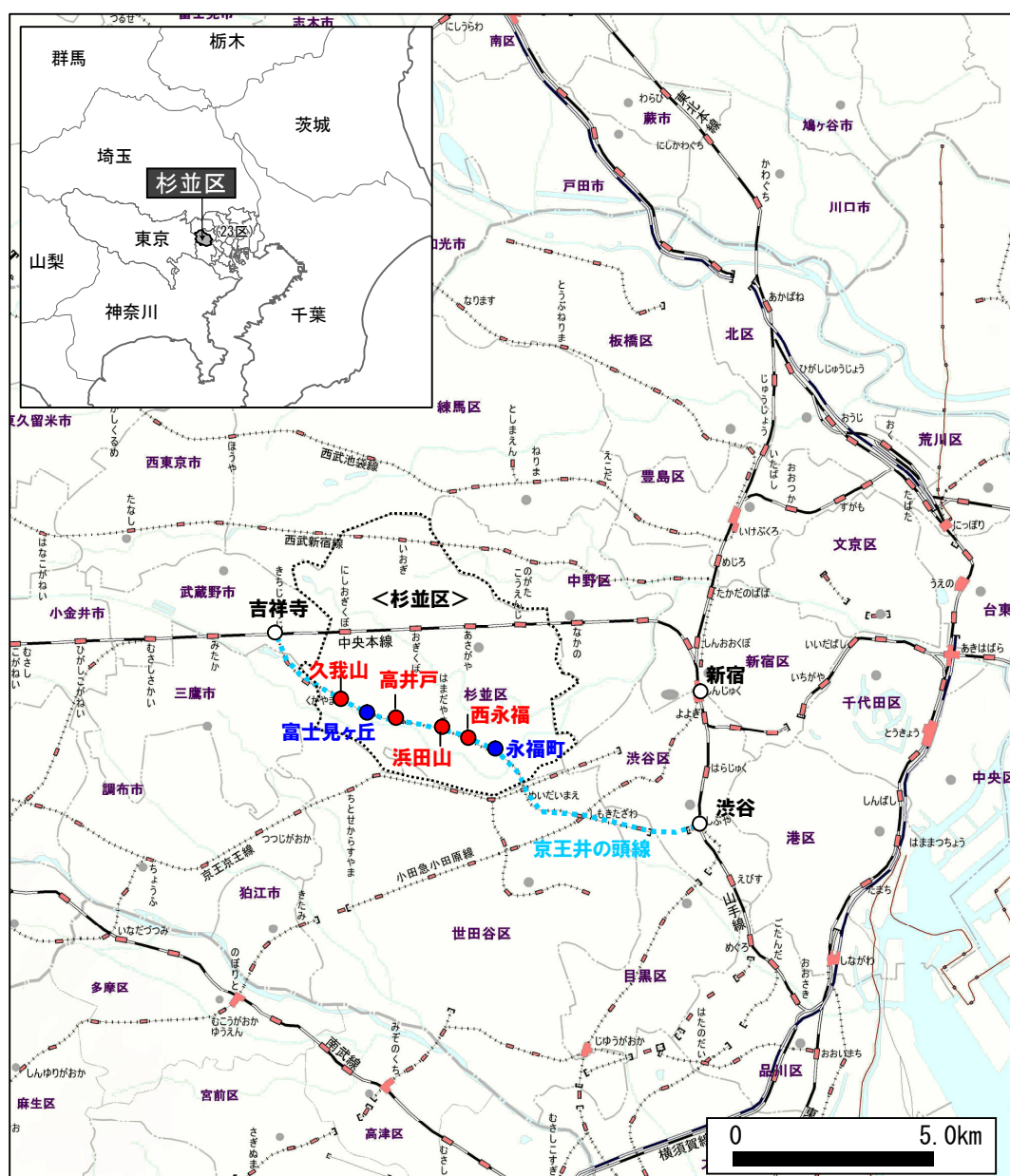


図 3-1 調査対象地区

調査対象地区周辺の鉄道、バス等の公共交通の状況等は次頁の図に示すとおりである。



図3-2 調査対象地区位置図

(2) 地域特性

調査対象6駅周辺1km圏内、杉並区、及び全国の、平成7年～17年の子育て世代(20～49歳)、高齢者(65歳以上)の割合を下図に示した。

■子育て世代

調査対象地区は、全国に比べて子育て世代(20～49歳)の割合が高く、平成17年度では、全国の子育て世代の割合が39.1%であるのに対して、調査対象地区は5%～10%程度高い割合である。

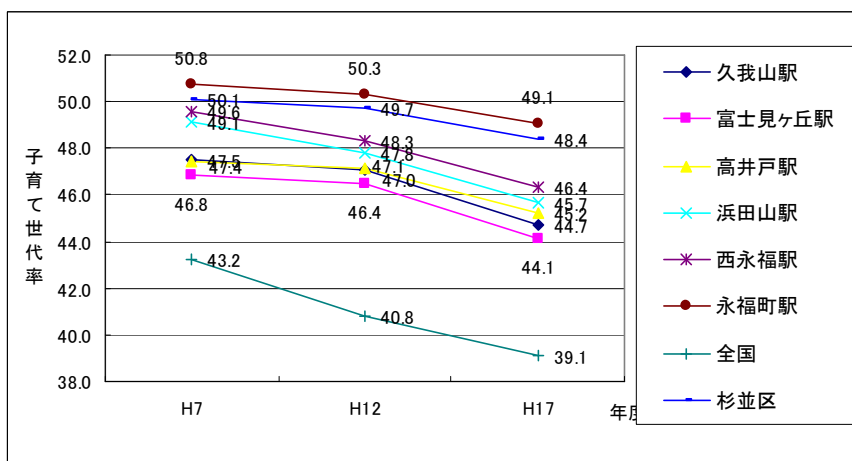


図 3-3 子育て世代率(20～49)(全国・杉並区・調査対象6駅1km圏)

(資料：国勢調査)

■高齢者

調査対象地区は、大きく地区東西で高齢化の状況がやや異なる。平成17年度では、全国の高齢化率が20.1%であるのに対して、永福町、浜田山、西永福の東側3駅は全国の高齢化率を下回っている。一方で、地区東側の富士見ヶ丘、久我山、高井戸の3駅は全国値をやや上回って高齢化が進んでいる。

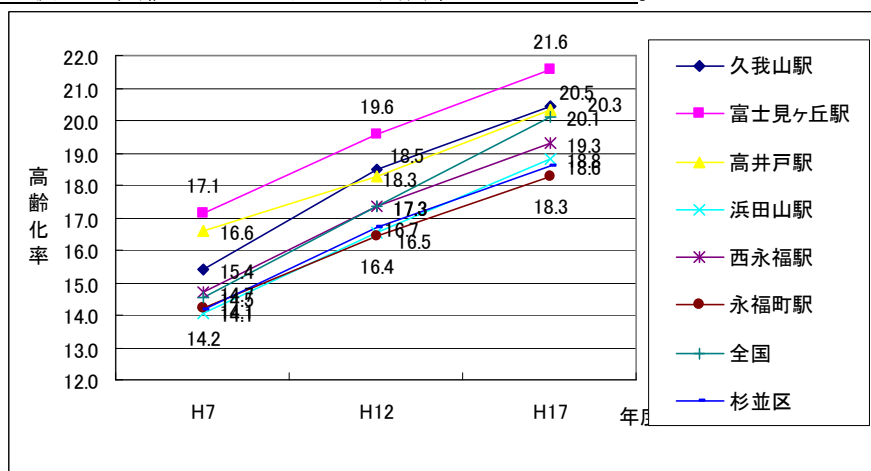


図 3-4 高齢化率の推移(65歳以上)(全国・杉並区・調査対象6駅1km圏)

(資料：国勢調査)

その他の鉄道やバス等の交通状況も含めて、調査対象地区の状況を次頁以降に示した。

資料3—2 駅毎の基本情報

(1) 調査対象駅の基本情報一覧

表 3-1 調査対象駅の基本情報一覧

駅名			久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
区分			子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
駅概要	BF化の状況	EV	○H16 (北口H1)	×	○H17		○H17		○H8		○H19		×	
		ES	○H16 (北口H1)	×	○H5 (下りH1)	×	○H5 (下りH1)	×	×		○H19		×	
		多機能トイレ	○H16	×	○H17		○H17		○H8		○H19		×	
		待合室	○H17	×	○H元年		○H元年		○H19		○H19		×	
路線バス乗り入れ			△(駅から若干離れる) 1系統 京王 ・三鷹駅～永福町	×	○		2系統 関東 ・荻窪～芦花公園、荻窪～給田		×		×		△(駅から若干離れる) 8系統 京王・関 ・新宿～永福町 (2)、中野～永福町、高円寺～永福町(2)、新高円寺～永福町(2)、永福町～久我山	
すぎ丸乗り入れ			△(駅から若干離れる) ・新規路線(久我山～西荻窪)平成20年12月	×		×		○		○	×		×	
駐輪場整備状況			○有料制 定期／一日 ※駅直近あり		○登録制(通勤・通学のみ、駅500m以内は登録不可) 定期／一時(3時間以内) ※駅直近あり		○有料制 定期／一日 ○京王駐輪場 定期／一日／一時 ※駅直近あり		○有料制 定期／一日		○登録制(通勤・通学のみ、駅500m以内は登録不可) 定期／一時(3時間以内) ※駅直近あり		○有料制 定期／一日 ※駅直近あり	
鉄道運行	急行停車		○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○	
	吉祥寺まで		120円／5分／乗り換えなし		120円／7分／乗り換えなし		120円／8分／乗り換えなし		130円／10分／乗り換えなし		130円／11分／乗り換えなし		150円／8分／乗り換えなし	
	渋谷まで		170円／14分／乗り換えなし		170円／19分／乗り換えなし		150円／17分／乗り換えなし		150円／15分／乗り換えなし		150円／14分／乗り換えなし		130円／9分／乗り換えなし	
新宿まで			170円／25分／明大前乗り換え		170円／24分／明大前乗り換え		150円／22分／明大前乗り換え		150円／20分／明大前乗り換え		150円／19分／明大前乗り換え		150円／18分／明大前乗り換え	
基礎データ	駅	人口(H17)	31,782人		34,650人		38,876人		40,554人		40,164人		37,525人	
	1km人口(国勢調査)	子育て世代(20～40代)	44.70%	20.50%	44.10%	21.60%	45.20%	20.30%	45.70%	18.80%	46.40%	19.30%	49.10%	18.30%
		高齢化率(65歳以上)												
	1日平均乗客数の変化(BF前→H19)		17,670(H16) → 18,719 (+5.93%)		参考【6,927(H19)】		19,271(H17) → 20,543 (+6.60%)		13,870(H7) → 14,218 (+2.50%)		9,064(H18) → 9,206 (+1.57%)		参考【14,937(H19)】	
定期率(H19年度)			56.10%		46.50%		63.00%		52.10%		51.40%		50.70%	
商店街店舗数(H21.2調べ)			約160店舗		約80店舗		約90店舗		約230店舗		約70店舗		約350店舗	

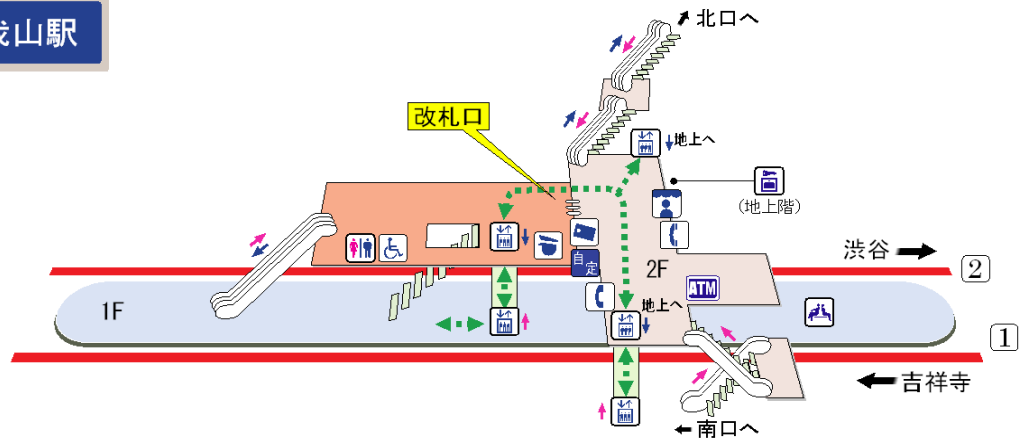
(2) 各駅の状況

①久我山駅

<p>1km圏人口</p>	<p>推移 (資料:住民基本台帳)</p>	<p>H7 30,163人 → H12 30,388人 → H17 31,030人</p>
<p>子育て世代</p>	<p>子育て世代</p>	<p>H7 48.6% → H12 47.15% → H17 46.29%</p>
<p>高齢者</p>	<p>高齢者</p>	<p>H7 16.10% → H12 18.68% → H17 20.33%</p>
<p>鉄道利用</p>	<p>1日平均乗客数の資料)都市交通年報</p>	<p>17,670(H16)→18,671(H20) (+5.3%)</p>
<p>端末交通手段(アクセス)</p>	<p>「平成12年及び平成17年大都市交通センサス」</p>	<p>凡例 H12 H17</p>
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料)杉並区交通対策課</p>	<p>北・南整備H8.4 久我山</p>

久我山駅

駅構造



駅周辺の状況



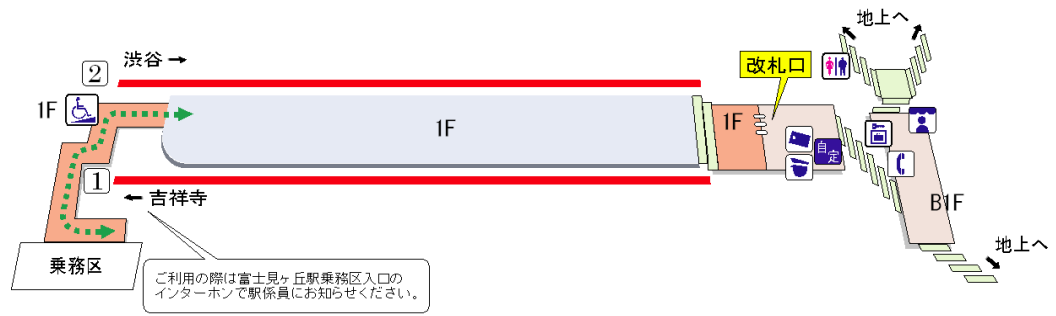
②富士見ヶ丘駅

<p>1km圏人口</p>	<p>推移 (資料:住民基本台帳)</p>	<p>H7 31,432人 → H12 31,866人 → H17 33,976人</p>
<p>子育て世代</p>	<p>高年齢者</p>	<p>H7 47.74% → H12 46.63% → H17 45.58%</p> <p>H7 17.53% → H12 19.67% → H17 21.20%</p>
<p>鉄道利用</p>	<p>1日平均乗客数の変 資料)都市交通年報</p>	
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料)杉並区交通対策課</p>	
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料)杉並区交通対策課</p>	<p>南整備S56.3</p> <p>富士見ヶ丘</p> <p>北整備H20.4</p>

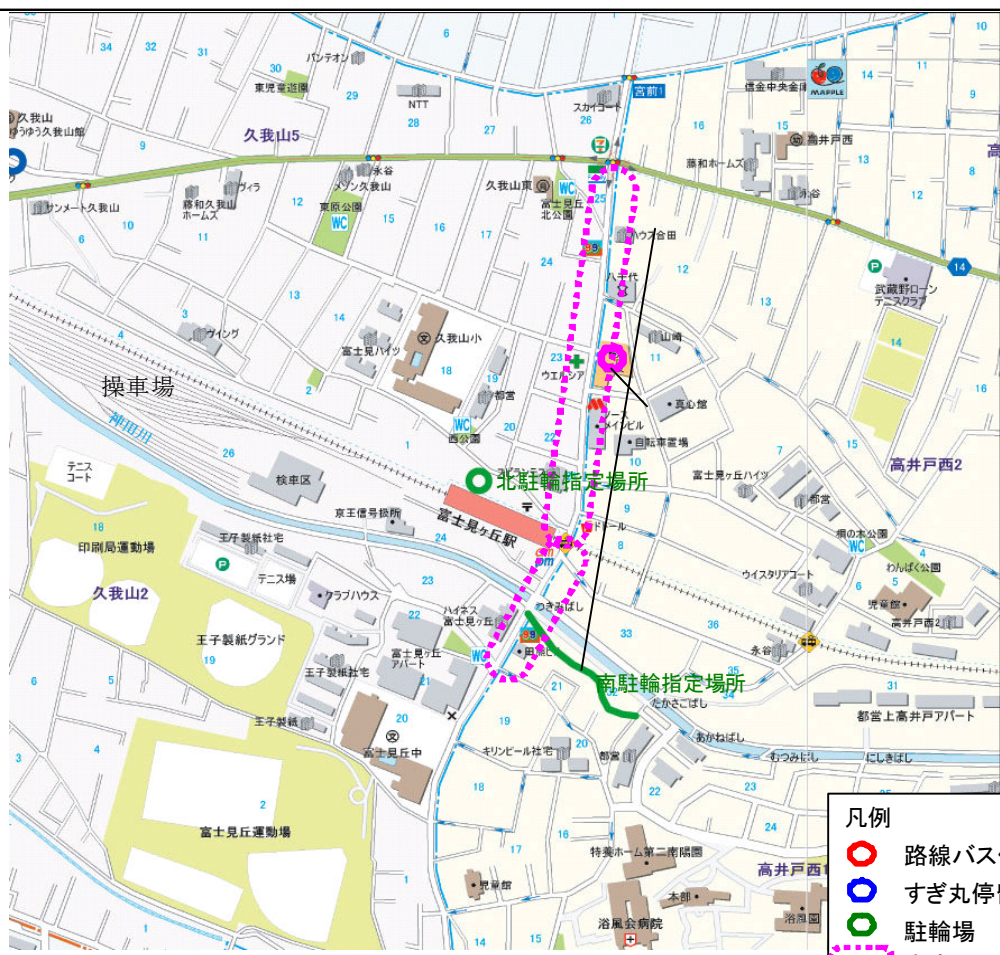
富士見ヶ丘駅



駅構造



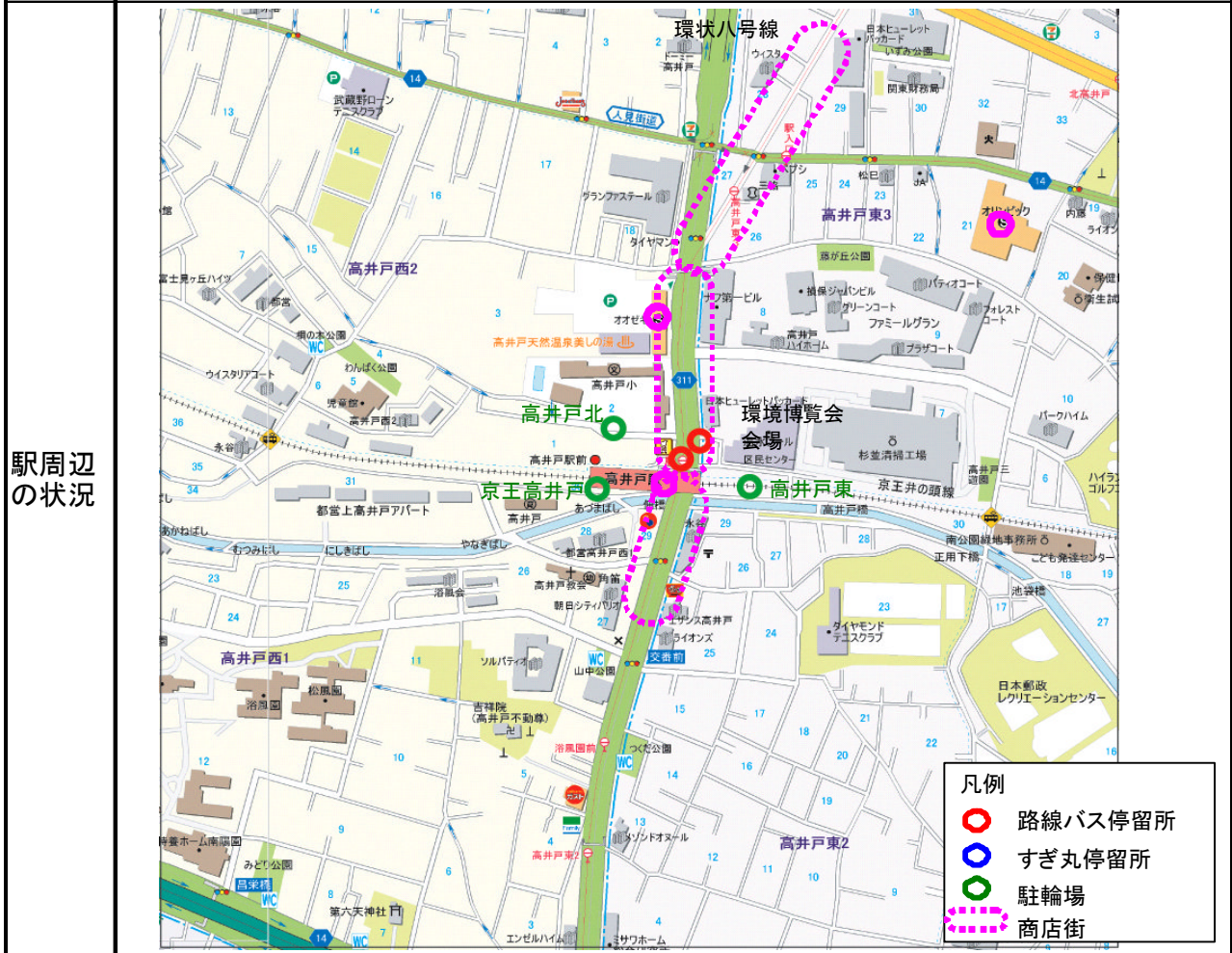
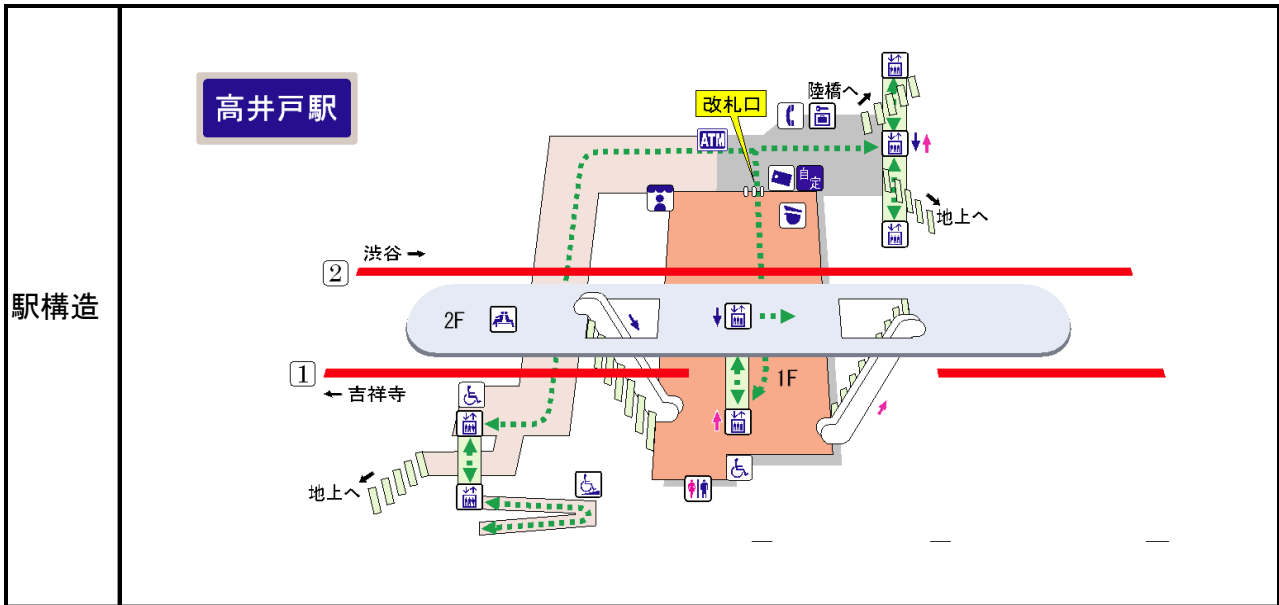
駅周辺の状況



- 凡例
- 路線バス停留所
 - すぎ丸停留所
 - 駐輪場
 - 商店街

③高井戸駅

<p>1km圏人口</p>	<p>推移 (資料:住民基本台帳)</p>	<p> ■ 子育て人口 ■ その他人口 ■ 高齢者人口 — 総人口対7年比 </p> <p>H7 33,719人 → H12 35,504人 → H17 38,151人</p>
<p>子育て世代</p>	<p>高年齢者</p>	<p>H7 47.90% → H12 47.32% → H17 46.49%</p> <p>H7 16.77% → H12 18.29% → H17 19.92%</p>
<p>鉄道利用</p>	<p>1日平均乗客数の変 資料)都市交通年報</p>	<p> ■ 定期外 ■ 定期 — 定期外対7年比 — 定期+定期外対7年比 </p> <p>19,271(H17)→20,596(H20) (+7.00%)</p>
<p>端末交通手段(アクセス) 「平成12年及び平成17年大都市交通センサス」</p>	<p>凡例</p>	<p> 不明 10.7% (H12) / 3.5% (H17) バス 0.6% (H12) / 32.5% (H17) 車(その他) 85.3% (H12) / 63.6% (H17) 車(送迎) 0.6% (H12) / 0.6% (H17) バイク 0.6% (H12) / 0.6% (H17) 自転車 0.6% (H12) / 0.6% (H17) 徒歩 0.6% (H12) / 0.6% (H17) </p>
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料)杉並区交通対策課</p>	<p> 京王整備H18.12 東整備H19.4 北整備H19.7 </p>



④ 浜田山駅

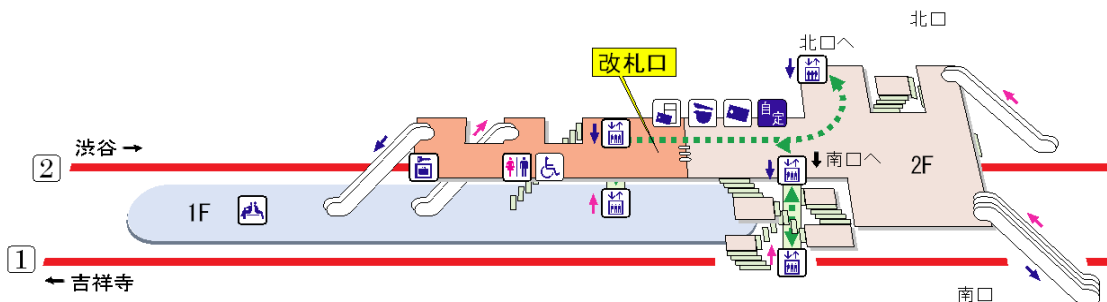
<p>1km圏人口</p>	<p>推移 (資料:住民基本台帳)</p>	<p>H7 37,404人 → H12 38,814人 → H17 39,868人</p>
<p>子育て世代</p>	<p>H7 49.84% → H12 47.91% → H17 47.35%</p>	
<p>高齢者</p>	<p>H7 14.18% → H12 16.76% → H17 18.39%</p>	
<p>鉄道利用</p>	<p>1日平均乗客数の変 資料) 都市交通年報</p>	<p>13,870(H7)→14,597(H20) (+5.20%)</p>
<p>端末交通手段(アクセス) 「平成12年及び平成17年大都市交通センサス」</p>		<p>凡例 H12 H17</p>
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料) 杉並区交通対策課</p>	<p>年度</p>

⑤西永福駅

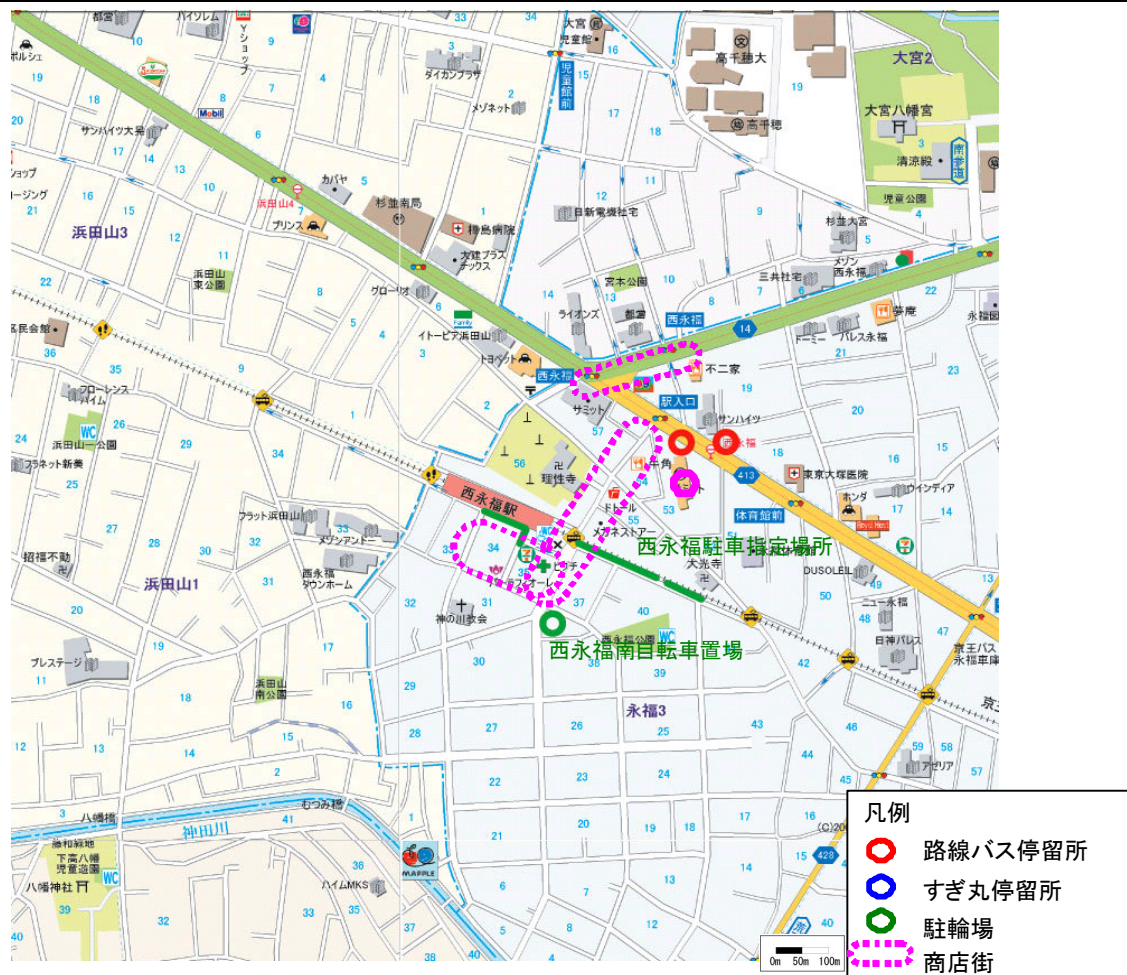
<p>1km圏人口</p>	<p>推移 (資料:住民基本台帳)</p>	<p>H7 38,888人 → H12 38,933人 → H17 39,452人</p>
	<p>子育て世代</p>	<p>H7 50.41% → H12 48.33% → H17 47.97%</p>
	<p>高齢者</p>	<p>H7 14.88% → H12 17.45% → H17 18.95%</p>
<p>鉄道利用</p>	<p>1日平均乗客数の変 資料)都市交通年報</p>	<p>9,064(H18)→9,436(H20) (+3.51%)</p>
	<p>端末交通手段(アクセス) 「平成12年及び平成17年大都市交通センサス」</p>	
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料)杉並区交通対策課</p>	

西永福駅

駅構造



駅周辺の状況

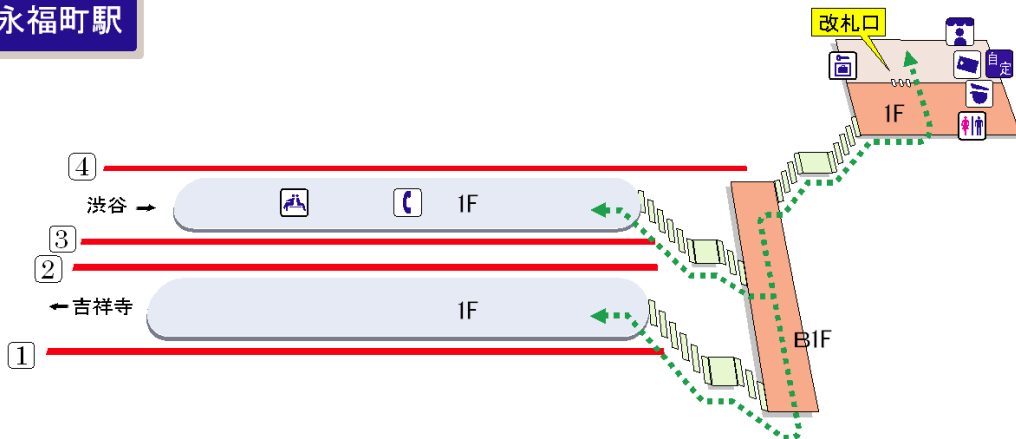


⑥永福町駅

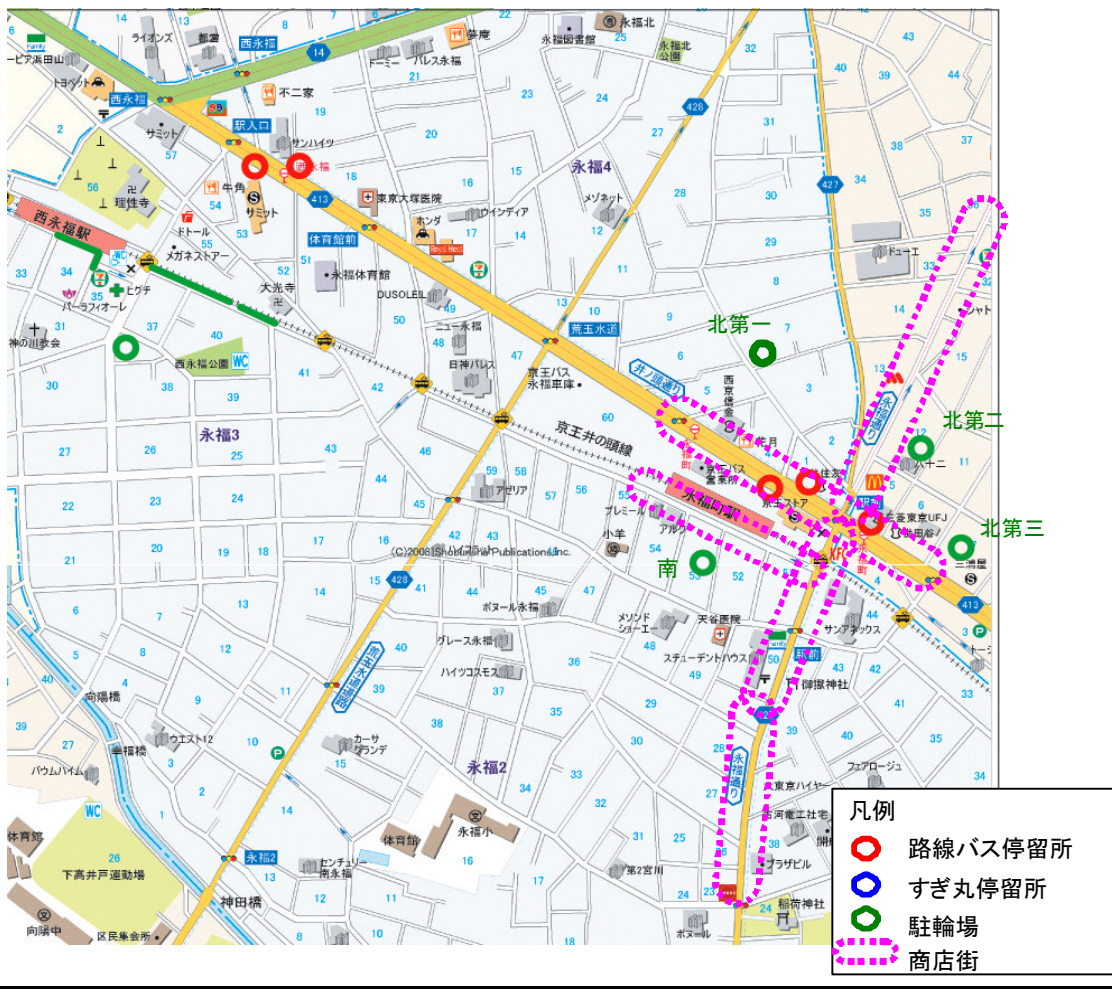
<p>1km圏人口</p>	<p>推移 (資料:住民基本台帳)</p>	<p> ■ 子育て人口 ■ その他人口 ■ 高齢者人口 — 総人口対7年比 </p> <p>H7 36,820人 → H12 36,483人 → H17 36,728人</p>
	<p>子育て世代</p>	<p>H7 51.15% → H12 49.74% → H17 49.87%</p>
	<p>高齢者</p>	<p>H7 14.74% → H12 16.90% → H17 18.38%</p>
<p>鉄道利用</p>	<p>1日平均乗客数の変 資料)都市交通年報</p>	<p> ■ 定期外 ■ 定期 — 定期外対7年比 — 定期+定期外対7年比 </p>
	<p>端末交通手段(アクセス) 「平成12年及び平成17年大都市交通センサス」</p>	<p> 凡例: 徒歩, 自転車, バイク, 車(送迎), 車(その他), バス, 不明 </p> <p>H12: 徒歩 87.2%, 不明 0.0%, 自転車 12.0%</p> <p>H17: 徒歩 88.9%, 不明 0.0%, 自転車 7.8%</p>
<p>駐輪場</p>	<p>1日平均駐輪台数資料)杉並区交通対策課</p>	<p>永福町</p> <p> 北第一・二・三整備H7.4 南整備H10.8 </p>

永福町駅

駅構造



駅周辺の状況



資料3—3 アンケート・聞き取り調査結果

(1) アンケート・聞き取り調査結果の定性的特徴

アンケートと聞き取り調査の結果から駅ごとの特徴を以下に整理した。なお、調査結果データは、「(2) アンケート・聞き取り調査結果」に示す。

表 3-2 アンケート調査における駅ごとの特徴 (1/5)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		交通行動や消費行動への影響		
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	傾向
鉄道の利用	・鉄道の利用頻度が高い	・鉄道の利用頻度が高い	—	—	—	・鉄道の利用頻度が低い	—	・鉄道の利用頻度が低い	—	・鉄道の利用頻度が高い	—	—	・BF化された駅ほど、利用者に満足感を与え、利用頻度が高い	・BF化された駅ほど、利用者に満足感を与え、利用頻度が高い(特に久我山、西永福)	・BF化された久我山駅、高井戸駅、浜田山駅、西永福駅では、駅や駅周辺のBF化により、駅利用の
BF化に対する満足度	・駅利用の満足度は高い	・駅利用の満足度は高い	・駅利用の満足度が極端に低い	・駅利用の満足度が極端に低い	・駅利用の満足度は高い	・駅利用の満足度は高い	・ES設置駅に比べて利用の満足度は低い	・ES設置駅に比べて利用の満足度は低い	・駅利用の満足度は高い	・駅利用の満足度は高い	・駅利用の満足度が極端に低い	・駅利用の満足度が極端に低い	・周辺整備が行われた西永福では満足度が高く、富士見ヶ丘や永福町などの周辺整備が行われていない駅では段差が満足度を下げている	・駅周辺に對しては、駅入口が片側のみ(浜田山、永福町)では踏切による分断が大きな要因となっている	・BF化により、駅利用の促進が期待される
BF化等の改善要望	・特に駐輪場整備を望んでいる	—	・特にEV・ESの設置を望んでいる	・特にEV・ESの設置を望んでいる	—	—	・特にESの設置、ホームと電車乗降口の段差縮小を望んでいる	・特にESの設置を望んでいる	・特にEVの増設を望んでいる	・特にESの増設を望んでいる	・特にEV・ESの設置を望んでいる	・特にEV・ESの設置を望んでいる	・BF駅でもEVやESの増設要望が高い	・未設置駅ではEV・ES設置を強く望んでいる	・BF駅でもEVやESの増設要望が高い
BF化による鉄道の利用頻度の変化	・鉄道利用頻度増加	・鉄道利用頻度増加	・鉄道利用頻度増加(意向)	—	・鉄道利用頻度増加	—	・鉄道利用頻度増加	—	・鉄道利用頻度増加	・鉄道利用頻度増加	・鉄道利用頻度増加(意向)	・鉄道利用頻度増加(意向)	・BF化された駅では、鉄道利用頻度の増加が大きい	・BF化された駅では、鉄道利用頻度の増加が大きい	—

表 3-2 アンケート調査における駅ごとの特徴 (2 / 5)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		交通行動や消費行動への影響		
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	傾向
バスの利用	バスの利用	—	・バスの利用頻度が他駅に比べて高い	—	—	・バスの利用頻度が他駅に比べて高い	・すぎ丸の利用がある	・すぎ丸の利用が多い	—	—	—	—	—	・駅までの交通手段としてバスの利用が発達している駅 (高井戸、久我山) では、バスから鉄道への乗り換えが多く、バス、鉄道ともに利用頻度が高い	・高齢者の駅アクセス手段として路線バス利用頻度は高く、特に路線バスが至近に乗り入れる高井戸駅、久我山駅、永福町駅では鉄道及びバスの利用頻度が高いことから、鉄道とバス乗り換えの利便性の向上が、利用促進につながっている
	BF化に対する満足度	—	—	—	—	・特にバス乗降場に屋根がないことが不便	・鉄道・バスの乗り換え満足度が高い	—	—	—	—	—	・バス車両でのベビーカー乗り入れに加え、ベビーカー用スペースを確保することで利用増加が期待される	・子育て世代はベビーカー利用の不便さからバス利用を避けており、ベビーカーでの利便性向上が求められる	
	BF化によるバスの利用頻度の変化	—	・外出回数の増加 ・バス利用頻度の増加	—	—	—	・バス利用頻度の増加 ・外出先の増加や時間の延長	—	—	—	・バス利用頻度の増加	—	・バス利用頻度の増加	—	—
目的地までの交通手段	BF化による交通手段の変化	—	—	・自家用車から鉄道への転換(意向)	—	—	・自家用車からバスへの転換	—	—	・自家用車から鉄道への転換	—	・自家用車から鉄道への転換(意向)	—	・駅がBF化されたことにより、自家用車から鉄道利用へ転換している	・BF化された高井戸駅や西永福駅では自家用車から鉄道・バスへの利用転換が多く、鉄道駅やバスのBF化が自家用車からの公共交通への転換に寄与している

表 3-2 アンケート調査における駅ごとの特徴 (3 / 5)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		交通行動や消費行動への影響		
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	傾向
駅へのアクセス交通手段	—	—	・駅までの交通手段は徒歩多い	—	—	・駅までの交通手段は路線バスの利用が多い	・駅までの交通手段は自転車利用が多い	・駅までの交通手段は自転車利用が多い	・駅までの交通手段は自転車利用が多い	—	・駅までの交通手段は自転車利用が多い	—	・自転車利用が多い	・バス路線の発達した駅ではバス利用が多い	・すぎ丸が導入された浜田山駅などでは、バスアクセスが優れる駅を利用するようになっていて、ことから、路線バスの充実やコミュニ
駅へのアクセス交通手段による鉄道・バス利用の変化	—	—	—	—	—	—	・バスアクセスが優れる駅を利用するようになった	・バスアクセスの優れる駅を利用するようになった、	—	・バスアクセスの優れる駅を利用するようになった	—	—	・バスが直接乗り入れている駅を良く利用するようになった	・コミュニティバスの導入により、コミュニティバスが乗り入れている駅をよく利用するようになった	ティバスの導入により、駅までのアクセス利便性を高めることにより鉄道の利用促進につながっている

表 3-2 アンケート調査における駅ごとの特徴 (4 / 5)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		交通行動や消費行動への影響						
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	傾向				
利用駅 の選択	鉄道駅の 選択		<ul style="list-style-type: none"> ・特に、改札・ホームでの移動の理由で駅利用を避けている 		<ul style="list-style-type: none"> ・特に、改札・ホームでの移動の理由で駅利用を避けている 		<ul style="list-style-type: none"> ・特に、商店街の買い物の理由で駅利用を避けている ・交通量の多い環状八号線を利用して他駅を利用 ・交通量の多い環状八号線を利用して他駅を利用 ・子どもの通園後鉄道を利用するため、保育園等に近い駅を利用 		<ul style="list-style-type: none"> ・特に、駐輪場や駅までのアクセス交通の理由で駅利用を避けている ・子どもの通園後鉄道を利用するため、保育園等に近い駅を利用 		<ul style="list-style-type: none"> ・特に、駐輪場の理由で駅利用を避けている 		<ul style="list-style-type: none"> ・特に、改札・ホームでの移動の理由で駅利用を避けている ・子どもの通園後鉄道を利用するため、保育園等に近い駅を利用 		<ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセス交通手段は自転車利用が多いため、駐輪場が充実(全体の容量や定期・一時利用可能)している駅を選定する傾向にある ・働く母親が多く、子どもを送迎してから通勤するために保育園や幼稚園近隣の鉄道駅を選定する傾向にある 		<ul style="list-style-type: none"> ・BF化されていない駅では、改札やホームでの移動負担が大きい(BF化された駅を選定する傾向にある) ・利用駅の選定要因としては、鉄道駅のBF化のほかに、西永福駅や久我山駅など一時利用の駐輪場ができない駅を避けたり、浜田山のように商店街が発展している駅を利用するなど、自転車利用の利便性や商店街での買い物利便性を重視している傾向にある 		
	商店街 での消費行動		<ul style="list-style-type: none"> ・高井戸駅の商店街の利用も多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・高井戸駅の商店街の利用も多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・浜田山の商店街の利用も多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・浜田山の商店街の利用も多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・浜田山駅の商店街の利用も多い 		<ul style="list-style-type: none"> ・西永福駅の商店街の利用も多い ・商店街では、BF化された駅に人の流れが変わったことを実感 		<ul style="list-style-type: none"> ・西永福駅の商店街の利用も多い ・商店街では、BF化された駅に人の流れが変わったことを実感 		<ul style="list-style-type: none"> ・日常の買い物(通勤帰りなど)のために、商店街が充実している駅を選定する傾向にある ・日常の買い物(通勤帰りなど)のために、商店街が充実している駅を選定する傾向にある 		
	BF化 による 鉄道駅 の選択 の変化		<ul style="list-style-type: none"> ・駅がBF未整備、駐輪場が利用できないため、他駅を利用する人がいる 		<ul style="list-style-type: none"> ・駅がBF未整備、駐輪場が利用できないため、他駅を利用する人がいる 		<ul style="list-style-type: none"> — 		<ul style="list-style-type: none"> — 		<ul style="list-style-type: none"> ・BF化された駅を選択 		<ul style="list-style-type: none"> ・BF化された駅を選択 		<ul style="list-style-type: none"> ・駅がBF未整備のため、他駅を利用する人がいる 		<ul style="list-style-type: none"> ・BF化された駅を選択する ・BF化された駅を選択する 		

表 3-2 アンケート調査における駅ごとの特徴 (5 / 5)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		交通行動や消費行動への影響		
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	傾向
目的地	BF化による目的地の変化	—	・BF化された駅を目的地に選ぶ傾向がある	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	・ベビーカーを利用する際は、BF化された鉄道駅がある商業地を選ぶようになった ・コミュニティバスの導入により、鉄道駅の選択の幅が広がったことで、別路線の駅を利用して、別の商業地へいくことができるようになった ・鉄道駅のBF化やコミュニティバスの導入により、鉄道駅の導入により利便性の高い駅周辺を訪問先として選ぶ傾向や、BF化された駅で乗り換えるなどの行動が見られる
消費行動	BF化による商店街での消費活動の変化	—	・外出時の消費の増加	—	—	・商店街での買い物増加	・商店街での買い物増加	・商店街の買い物機会増加 ・商店街の人が増えたことを実感	—	—	—	—	—	—	・BF化やコミュニティバスの導入により駅周辺での買い物機会が増えている ・BF化やコミュニティバスの導入により駅周辺での買い物機会が増えている ・商店街の発達している久我山駅や浜田山駅周辺では、鉄道駅のBF化やコミュニティバスの導入により、駅周辺の商店街での買い物機会が増加し、消費が拡大している
消費行動	BF化による商店街の変化	・鉄道BF化により客数増加の店舗が多い ・鉄道BF化により売上増加の店舗が多い	—	—	・鉄道BF化により売上増加の店舗が多い ・周辺のマンションや企業により、子連れや高齢者・障害者が増えることに対応した店舗のBF化を実施している店舗あり	・親子連れや高齢者が多い ・鉄道BF化により客数増加の店舗が多い ・バスBF化・すぎ丸導入により、商店街来訪者や客数、売上増加の店舗が多い(駅BF化後3年程度は売上が伸びた店舗を確認) ・大型マンションの立地や商店街の店舗も増えており、商店街の人通りが増えている	・高齢者が多い ・鉄道BF化により客数増加の店舗が多い ・鉄道等のBF化の必要性を強く実感している	—	—	—	—	—	・来街者の増加、買い物機会の増加により消費が増えている ・商店街のイベント時に駅のBF化により来街者が増えていると実感している ・店舗においても入口の段差解消や幅広の入口整備などのBF化が促進 ・単身者や高齢者世帯向けに小口化するなどのサービスも実施		

(2)アンケート・聞き取り調査結果

アンケート・聞き取り調査から調査項目毎の回答データを下表に整理した。

①居住者調査

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (1/7)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	
鉄道利用 状況	N(よく利 用する)	・97	・62	・11	・27	・85	・72	・145	・91	・117	・66	・89	・61
	利用頻度	・※週1回以 上(77.3%) 週に5回以 上(29.9%) 週3~4回 (19.6%)	・※週1回以 上(61.3%) 週1~2回 (38.7%)	・※週1回以 上(90.9%) 週1~2回 (54.5%)	・※週1回以 上(59.3%) 週1~2回 (29.6%) 週に5回以 上(11.1%)	・※週1回以 上(65.9%) 週に5回以 上(30.6%)	・※週1回以 上(48.6%) 週1~2回 (26.4%)	・※週1回以 上(66.2%) 週1~2回、 月2~3回 (それぞれ 26.9%)	・※週1回以 上(49.5%) 週1~2回 (29.7%) 月2~3回 (26.4%)	・※週1回以 上(65.9%) 週1~2回 (46.2%)	・※週1回以 上(65.2%) 週1~2回 (40.9%)	・※週1回以 上(65.2%) 週に5回以 上(28.1%)	・※週1回以 上(54.1%) 週1~2回 (31.1%)
	目的地駅	・吉祥寺駅 (61.9%) ・子育て全 体と比べ+ 14.4pt	・吉祥寺駅 (33.9%) ・高齢者全 体と比べ+ 13.1pt	・吉祥寺駅 (63.6%) ・子育て全 体と比べ+ 16.1pt	・吉祥寺駅 (18.5%)	・吉祥寺駅 (57.6%) ・子育て全 体と比べ+ 10.1pt	・吉祥寺駅、 新宿駅(そ れぞれ 20.8%)	・吉祥寺駅 (49.7%)	・吉祥寺駅 (23.1%)	・吉祥寺駅 (60.7%) ・子育て全 体と比べ+ 13.2pt	・新宿駅 (25.8%) ・渋谷駅 (16.7%) ・高齢者全 体と比べ、 新宿駅+ 6.1pt、渋谷 駅+6pt	・吉祥寺駅 (38.2%) ・子育て全 体と比べ、 △9.3pt	・新宿駅 (23.0%)
駅までの 交通手段	・徒歩 (63.9%) ・子育て全 体と比べ+ 13.0pt ・自転車 (32.0%)	・徒歩 (64.5%) ・高齢者全 体と比べ+ 8.8pt ・自転車 (14.5%)	・徒歩 (72.7%) ・子育て全 体と比べ+ 21.8pt ・自転車 (27.3%)	・徒歩 (70.4%) ・高齢者全 体と比べ+ 14.7pt ・自転車 (7.4%)	・徒歩 (56.5%) ・自転車 (36.5%)	・徒歩 (40.3%) ・路線バス (38.9%) ・高齢者全 体と比べ路 線バス+ 24.1pt ・自転車 (18.1%)	・徒歩 (49.0%) ・自転車 (46.9%) ・すぎ丸 (9.0%) ・子育て全 体と比べ、 それぞれ- 1.9pt、+ 5.2pt、+ 5.1pt	・徒歩 (63.7%) ・すぎ丸 (8.8%) ・高齢者全 体と比べ、 徒歩+ 8.0pt、すぎ 丸+5.7pt ・自転車 (18.7%)	・徒歩 (53.8%) ・自転車 (42.7%)	・徒歩 (68.2%) ・自転車 (13.6%)	・徒歩 (52.8%) ・自転車 (39.3%)	・徒歩 (63.9%) ・自転車 (11.5%)	
バス利用 状況	・6.2%	・37.1% (高齢者全 体に比べ+ 5.1pt)	・9.1%	・25.9%	・16.5% (子育て全体 に比べ+ 6.7pt)	・54.2% (高齢者全 体に比べ+ 22.2pt)	・8.3%	・19.8%	・6.0%	・25.8%	・12.4% (子育て全体 に比べ+ 2.6pt)	・34.4%	

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (2/7)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅		
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	
最寄り駅とよく利用する駅	N(最寄り駅であるのに利用しない人)	・計5 ・その他4 ・富士見ヶ丘1	・計3 ・その他3	・計5 ・高井戸4 ・久我山1	・計4 ・久我山1 ・高井戸1 ・その他1	・計18 ・浜田山9 ・富士見ヶ丘2 ・その他4	・計17 ・浜田山5 ・久我山2 ・その他2	・計15 ・西永福6 ・高井戸2 ・その他5	・計15 ・西永福4 ・高井戸2 ・永福町1	・計28 ・その他11 ・浜田山8 ・永福町8	・計10 ・浜田山4 ・永福町2	・計12 ・その他8 ・西永福4	・計8 ・西永福5
最寄り駅を利用しない理由	・鉄道運賃が高い(20.0%) ・駐輪場が整備されていない(20.0%) ・商店街での買物が不便(20.0%)	—	・改札やホームへの移動が不便(100.0%) ・駐輪場が整備されていない(40.0%)	・改札やホームへの移動が不便(50.0%) ・急行が停車しない(25.0%) ・駐輪場が整備されていない(25.0%) ・駅までの交通手段が不便	・改札やホームへの移動が不便(11.8%) ・商店街での買物が不便(11.8%) ・駅までの交通手段が不便(11.1%) ・改札やホームへの移動が不便(5.6%) ・鉄道運賃が高い(5.6%)	・商店街での買物が不便(44.4%) ・急行が停車しない(11.8%) ・駅までの交通手段が不便(11.1%) ・改札やホームへの移動が不便(5.9%) ・トイレ利用が不便(5.9%) ・急行が停車しない(5.9%)	・駐輪場が整備されていない(26.7%) ・駅までの交通手段が不便(26.7%) ・踏切があるため(13.3%)	・急行が停車しない(20.0%) ・改札やホームへの移動が不便(6.7%) ・トイレ利用が不便(6.7%) ・踏切があるため(6.7%)	・駐輪場が整備されていない(35.7%) ・商店街での買物が不便(28.6%) ・駅までの交通手段が不便(25.0%)	・駐輪場が整備されていない(10.0%) ・商店街での買物が不便(10.0%) ・駅までの交通手段が不便(10.0%)	・改札やホームへの移動が不便(50.0%) ・鉄道運賃が高い(25.0%) ・商店街での買物が不便(25.0%)	・改札やホームへの移動が不便(50.0%) ・踏切があるため(37.5%) ・鉄道運賃が高い(12.5%)	
鉄道BF化満足度(満足、やや満足)	よく利用する駅	・77.3% ・満足度が高い	・64.5% ・満足度が高い	・9.1% ・不満・やや不満は90.9%	・11.1% ・不満・やや不満は37.0%	・78.8% ・満足度が高い	・61.1% ・満足度が高い	・66.2% ・ES設置駅に比べて低い	・47.3% ・ES設置駅に比べて低い	・90.6% ・満足度が特に高い	・69.7% ・満足度が特に高い	・2.2% ・不満・やや不満は87.6%	・9.8% ・不満・やや不満は41.0%
	よく利用する駅周辺	・55.6% ・満足度は全体を上回っている	・40.4% ・満足度は全体を若干上回っている	・0% ・不満・やや不満は81.8%	・3.7% ・不満・やや不満は33.3%	・51.8% ・満足度は全体を上回っている	・33.3% ・満足度は全体を若干上回っている	・53.1% ・満足度は全体を上回っている	・34.1% ・満足度は全体を若干上回っている	・72.6% ・満足度が高い	・59.1% ・満足度が高い	・3.3% ・不満・やや不満は69.6%	・4.9% ・不満・やや不満は31.2%

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (3/7)

駅名 区分		久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
		子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
鉄道BF化 満足度(満 足、やや 満足)	N(よく利 用する駅 不満)	・16	・5	・10	・10	・18	・10	・37	・13	・19	・6	・82	・26
	よく利用 する駅不 満の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切の遮断時間が長い(56.3%) ・歩道が狭い(31.3%) ・休憩場所が足りない(31.3%) ・バス乗降場や駐輪場が遠い 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道が狭い(60.0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・段差が多い(80.0%) ・歩道と車道が分離されていない(70.0%) ・歩道が狭い(60.0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・段差が多い(70.0%) ・トイレが利用しにくい(60.0%) ・歩道と車道が分離されていない(60.0%) ・歩道が狭い(60.0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・段差が多い(61.1%) ・人が混雑している(27.8%) ・駅通路やホームが狭い(22.2%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス乗降場に屋根がない ・休憩場所が足りない(40.0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅通路やホームが狭い(54.1%) ・人が混雑してる(40.5%) ・歩道と車道が分離されていない(29.7%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅通路やホームが狭い(30.8%) ・段差が多い(30.8%) ・踏切がある(30.8%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅通路やホームが狭い(31.6%) ・段差が多い(31.6%) ・踏切の遮断時間が長い(31.6%) ・バス乗降場や駐輪場が遠い(33.3%) ・踏切がある(33.3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切の遮断時間が長い(50.0%) ・駅通路やホームが狭い(33.3%) ・バス乗降場や駐輪場が遠い(33.3%) ・踏切がある(33.3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切がある(52.4%) ・段差が多い(51.2%) ・踏切の遮断時間が長い(40.2%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・段差が多い(53.8%) ・踏切がある(46.2%) ・踏切の遮断時間が長い(34.6%)
駅施設改善の要望		<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の整備(33.0%) ・BF化(18.6%) ・駅前広場の整備(16.5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備(14.5%) ・BF化(11.3%) ・案内看板の改良・整備(8.1%) ・駐輪場の整備(8.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(90.9%) ・トイレの改良(18.2%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(59.3%) ・駅舎の改良(14.8%) ・トイレの改良(14.8%) ・快適性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(31.8%) ・駅前広場の整備(20.0%) ・トイレの改良(15.3%) ・駐輪場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備(13.9%) ・駐輪場の整備(9.7%) ・BF化(8.3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(38.6%) ・駅舎の改良(31.0%) ・トイレの改良(21.4%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(18.7%) ・駐輪場の整備(15.4%) ・駅舎の改良(14.3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の整備(37.6%) ・BF化(32.5%) ・駅舎の改良(14.5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の整備(22.7%) ・駅前広場の整備(10.6%) ・BF化(9.1%) ・快適性の向上(9.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(77.5%) ・駅舎の改良(18.0%) ・駐輪場の整備(14.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(68.9%) ・駅舎の改良(18.0%) ・トイレの改良(14.8%)
鉄道BF化の要望		<ul style="list-style-type: none"> ・ホームと電車乗降口の段差縮小(30.9%) ・EV増設(18.6%) ・ES増設(15.5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(19.4%) ・多機能トイレ増設(9.7%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(8.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(63.6%) ・ES増設(45.5%) ・多機能トイレ増設(9.1%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(9.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(40.7%) ・EV増設(37.0%) ・多機能トイレ増設(11.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(24.7%) ・EV増設(23.5%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(23.5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(25.0%) ・多機能トイレ増設(6.9%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(5.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(32.4%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(29.0%) ・ES増設(25.5%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(33.0%) ・EV増設(11.0%) ・多機能トイレ増設(9.9%) ・音声・点字案内の充実(9.9%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(33.3%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(25.6%) ・ES増設(21.4%) ・EV増設(7.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(24.2%) ・音声・点字案内の充実(10.6%) ・EV増設(7.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(60.7%) ・ES増設(30.3%) ・ホームと電車乗降口の段差縮小(5.6%) ・駅係員等による介助(5.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(52.5%) ・EV増設(34.4%) ・多機能トイレ増設(11.5%)

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (4/7)

駅名		久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
区分		子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
バスBF化 満足度	N(バス利 用者)	・68	・57	・7	・24	・69	・70	・125	・81	・96	・58	・76	・56
	バス	・27.9%	・40.4%	・42.9% (子育て全体 に比べ+ 11.6pt)	・29.2%	・31.9%	・45.7% (高齢者全 体に比べ+ 5.1pt)	・35.2%	・34.6%	・36.5% (子育て全体 に比べ+ 5.2pt)	・48.3% (高齢者全 体に比べ+ 7.7pt)	・25.0%	・42.9%
	バス停	・14.7%	・29.8%	・42.9% (子育て全体 に比べ+ 22.6pt)	・25.0%	・23.2%	・31.4%	・26.4% (子育て全体 に比べ+ 6.1pt)	・27.2%	・25.0%	・32.8% (高齢者全 体に比べ+ 5.0pt)	・14.5%	・26.8%
	鉄道とバ スの乗換	・24.2%	・50.0%	・0.0%	・50.0%	・21.6%	・51.7%	・34.0% (子育て全体 に比べ+ 12.1pt)	・44.0%	・13.9%	・40.9%	・12.5%	・46.2%
	N(乗り換 え不満)	・33	・18	・3	・8	・37	・29	・50	・25	・36	・22	・24	・13
乗換の不 満理由	・BF化が不 十分 (80.0%) ・バス停が 離れている (40.0%) ・時刻が合 わない (30.0%)	—	・n(不満・や や不満)は2	—	・バスを待つ ときに休憩 できない (66.7%) ・BF化が不 十分 (66.7%) ・バス停が 離れている (26.7%)	—	・バス停が 離れている (63.2%) ・BF化が不 十分 (57.9%) ・時刻が合 わない (31.6%)	—	・BF化が不 十分 (87.5%) ・バス停が 離れている (43.8%) ・バスを待つ ときに休憩 できない (43.8%)	—	・バス停が 離れている (61.5%) ・BF化が不 十分 (23.1%)	—	—
商店街で の買い物	よく利用 する商店 街	・久我山駅 (85.6%) ・他駅 (16.5%) ・富士見ヶ 丘駅(8.2%)	・久我山駅 (88.7%) ・高井戸駅 (19.4%)	・富士見ヶ 丘駅 (45.5%) ・高井戸駅 (55.6%) ・久我山駅 (40.7%)	・富士見ヶ 丘駅 (55.6%) ・久我山駅 (40.7%)	・高井戸駅 (55.3%) ・浜田山駅 (45.9%)	・高井戸駅 (70.8%) ・浜田山駅 (33.3%)	・浜田山駅 (90.3%) ・西永福駅 (7.6%)	・浜田山駅 (92.3%) ・高井戸駅 (9.9%)	・西永福駅 (60.7%) ・浜田山駅 (56.4%)	・西永福駅 (77.3%) ・浜田山駅 (43.9%)	・永福町駅 (71.9%) ・西永福駅 (29.2%) ・他駅 (29.2%)	・永福町駅 (73.8%) ・西永福駅 (26.2%)
	商店街で の消費金 額(回答 者平均)	・2600円	・3000円	・2800円	・2400円	・3200円	・2900円	・3100円	・2700円	・3100円	・2500円	・2900円	・2900円

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (5/7)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
BF化による 普段の 外出の 変化(10% 以上)	n											
外出回数 の増加	・97	・62	・11	・27	・85	・72	・145	・91	・117	・66	・89	・61
増加 鉄道を利用 した外出 回数 の増加	・18.6%	・35.5%	・63.6%	・22.2%	・20.0%	・30.6%	・18.6%	・19.8%	・15.4%	・25.8%	・15.7%	・23.0%
バスを利用 した外出 回数 の増加	・22.7%	・22.6%	・45.5%	・14.8%	・34.1%	・13.9%	・24.8%	・14.3%	・21.4%	・21.2%	・28.1%	・23.0%
バスを利用 した外出 回数 の増加	—	・35.5%	—	・11.1%	—	・40.3%	・13.1%	・20.9%	—	・27.3%	—	・32.8%
外出先が 増えた	・10.3%	・14.5%	—	—	—	・20.8%	・11.7%	・12.1%	—	・10.6%	—	—
外出時間 が長くな った	—	—	—	—	—	・15.3%	—	—	—	—	—	—
遠くまで 外出する ようにな った	—	—	—	—	—	・12.5%	—	—	—	・13.6%	—	・13.1%
自家用車 から鉄道 への転換	—	—	・27.3%	—	・11.8%	・12.5%	・15.9%	—	・17.9%	・15.2%	・24.7%	・11.5%
自家用車 からバス への転換	—	—	—	—	—	・16.7%	—	—	—	・12.1%	—	・16.4%
(出発)BF 化された 駅を選ぶ	・11.3%	・21.0%	・36.4%	・37.0%	・20.0%	・15.3%	・15.9%	・17.6%	・24.8%	・27.3%	・20.2%	・23.0%
(目的地) BF化され た駅を選 ぶ	—	・19.4%	・18.2%	・22.2%	・11.8%	—	・15.2%	・11.0%	・11.1%	・18.2%	・11.2%	・13.1%
バスアク セス(すぎ 丸・路線 バスが優 れる駅を 利用	—	—	—	・22.2%	・17.6%	・18.1%	・28.3%	・42.9%	・19.7%	・28.8%	—	・24.6%

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (6/7)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
BF化による生活の変化(10%以上)	・97	・62	・11	・27	・85	・72	・145	・91	・117	・66	・89	・61
商店街での買い物機会の増加	・11.3%	・21.0%	・36.4%	・14.8%	・22.4%	・25.0%	・24.1%	・12.1%	—	・16.7%	・25.8%	・19.7%
BF化駅の商店街を利用	—	—	・36.4%	・14.8%	—	—	—	—	—	—	—	—
バスで行きやすい商店街を利用	—	・11.3%	—	—	—	・13.9%	—	—	—	・10.6%	—	—
外出時の消費額が増加	—	・14.5%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	・11.5%
商店街での消費額の増加	—	—	・36.4%	・11.1%	—	・11.1%	—	—	—	—	・13.5%	—
買い物している時間が長くなった	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	・11.5%
自分の足で外出し健康になった	—	・14.5%	—	・18.5%	—	・20.8%	—	—	—	・10.6%	—	・16.4%
地域活動等に積極的に参加	—	・22.6%	—	・22.2%	—	・27.8%	—	・23.1%	—	・33.3%	—	・16.4%
指定場所以外での自転車駐輪をしなくなった	・21.6%	—	—	・14.8%	・27.1%	・16.7%	・28.3%	・17.6%	・19.7%	・10.6%	・22.5%	・13.1%
環境に配慮するようになった	—	・12.9%	・18.2%	—	・16.5%	・29.2%	・18.6%	・19.8%	・13.7%	・21.2%	・11.2%	・19.7%
車を使わないようになった	—	—	・36.4%	—	・18.8%	—	・22.1%	・13.2%	・15.4%	・16.7%	・14.6%	—
家族や近所との会話が增えた	—	・11.3%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BFに対する興味がわいた	—	・21.0%	—	・33.3%	・12.9%	・13.9%	・11.7%	・19.8%	—	・18.2%	・11.2%	・27.9%

表 3-3 アンケート調査結果_居住者調査 (7/7)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
BF化による地域の変化(10%以上)	n											
地域活動が頻繁に行われるようになった	・97	・62 ・19.4%	・11	・27	・85	・72 ・18.1%	・145	・91	・117	・66 ・10.6%	・89	・61
駅の評判が良くなった	・34.0%	・46.8%	・27.3%	・18.5%	・24.7%	・27.8%	・11.0%	・16.5%	・43.6%	・60.6%	・37.1%	・18.0%
バスの評判が良くなった	—	・22.6%	—	—	—	・26.4%	・20.7%	・30.8%	—	・16.7%	・12.4%	・16.4%
駅を利用する人が増えた	—	—	・36.4%	・11.1%	・16.5%	—	—	・15.4%	—	・13.6%	・20.2%	・13.1%
駅周辺に商店が増えた	—	—	・36.4%	—	・17.6%	・12.5%	—	—	—	—	・12.4%	—
駅周辺のお店のBF化がされた	—	—	・18.2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—
商店街に人が多くなった	—	—	・36.4%	・11.1%	—	・11.1%	・13.8%	—	—	—	・11.2%	—
めいわく駐輪が減った	・17.5%	・25.8%	・45.5%	・14.8%	・37.6%	・31.9%	・31.0%	・39.6%	・22.2%	・24.2%	・33.7%	・14.8%
すぎ丸で地域のイメージが明るくなった	—	—	—	—	—	・15.3%	・26.9%	・39.6%	—	・19.7%	—	—

②来訪者調査

表 3-4 アンケート調査結果_来訪者調査 (1/2)

駅名 区分	久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
イベント参加の交通手段	—	—	—	—	・環境博覧 ・自転車 41.1% ・路線バス 26.8% ・鉄道25.9% ・徒歩12.1%	・環境博覧 ・徒歩31.0% ・自転車 23.8% ・鉄道23.4% ・路線バス 22.2%	—	—	—	—	—	—
駅BF化による変化	N(よく利用する)	・15	—	—	・39	・57	・14	・15	・7	・16	—	—
	鉄道を利用した来訪が増えた	・53.3%	—	—	・35.9%	・45.6%	・14.3%	・40.0%	・28.6%	・37.5%	—	—
	自家用車から鉄道へ転換	・20.0%	・11.1%	—	—	・17.9%	—	・35.7%	・20.0%	・14.3%	・12.5%	—
	バス・タクシーから鉄道へ転換	・13.3%	—	—	—	・10.3%	—	—	—	—	—	—
	駅周辺の商店街での買い物機会の増加	・26.7%	・16.7%	—	—	・15.4%	・19.3%	・14.3%	・33.3%	—	・31.3%	—
	駅周辺の商店街での消費額の増加	—	・11.1%	—	—	—	—	—	・13.3%	—	・50.0%	—
駅BF化による変化	駅周辺の商店街での買い物時間の増加	—	—	—	・10.3%	・15.8%	—	—	・14.3%	・	—	—
	駅がBF化されたため来訪するようになった	・20.0%	・11.1%	—	—	—	—	—	—	・12.5%	—	—
満足度【利用駅】	N(よく利用する)	・17	—	—	・42	・59	・17	・18	・7	・18	—	—
	満足度(満足+やや満)	・88.2%	・89.5%	—	—	・80.9%	・96.6%	・76.5%	・83.4%	・71.5%	・83.3%	—

表 3-4 アンケート調査結果_来訪者調査 (2 / 2)

駅名 区分		久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
		子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
満足度【利 用駅周辺】	N(よく利 用する)	・17	・19	—	—	・42	・59	・17	・18	・7	・18	—	—
	満足度 (満足+ やや満)	・76.5%	・68.6%	—	—	・57.1%	・81.4%	・76.5%	・83.3%	・85.7%	・50.0%	—	—
駅施設改善の要望		<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(41.2%) ・トイレの改良(17.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場整備(26.3%) ・駐輪場整備(15.8%) 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(23.8%) ・トイレの改良(23.8%) ・駅前広場整備(19.0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(16.9%) ・トイレの改良(15.3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレの改良(29.4%) ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(17.6%) ・快適性向上(待合室、ホーム屋根、ベンチなど) ・駅前広場整備 ・駐輪場整備(11.8%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の改良(27.8%) ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(16.7%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の改良(42.9%) ・駐輪場の整備(28.6%) ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(14.3%) ・駅前広場整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・BF化(EV, ES, 多機能トイレ等)(22.2%) 	—	—
鉄道BF化の要望		<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(47.1%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(42.1%) ・ホームと乗降口の段差縮小(15.8%) 	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(33.3%) ・ES増設(下りなど)(28.6%) ・ホームと乗降口の段差縮小(19.0%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(28.8%) ・ES増設(下りなど)(23.7%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームと乗降口の段差縮小(41.2%) ・多機能トイレ(17.6%) ・ES増設(17.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ES増設(下りなど)(27.8%) ・EV増設(22.2%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅係員による介助(28.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・EV増設(33.3%) ・ホームと乗降口の段差縮小(16.7%) 	—	—
イベントに おける高 齢者や子 	満足度 (満足+ やや満)	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・環境博覧会n=222 ・49.6% 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境博覧会n=234 ・62.0% 	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・高千穂大学公開講座 ・55.5% 	—	—
交通手段	イベント会 場までの 交通手段	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・環境博覧会 鉄道 26.1%、バ ス27.0%、 自転車 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境博覧会 鉄道 23.1%、バ ス23.5%、 自転車 	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・高千穂大学公開講座 鉄道 22.2%、自 転車 44.4%、徒 	—	—

③商店街調査

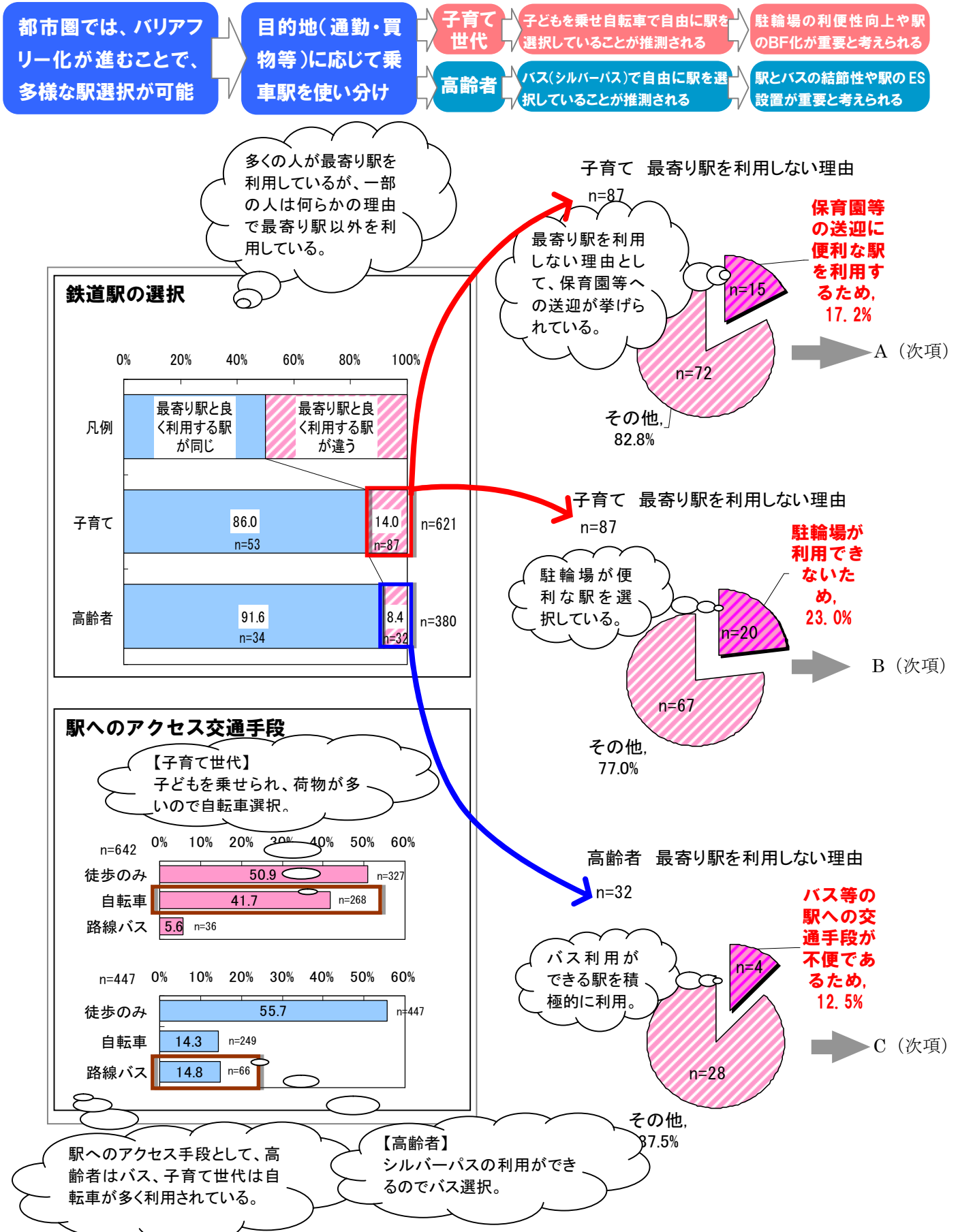
表 3-5 アンケート調査結果_商店街調査

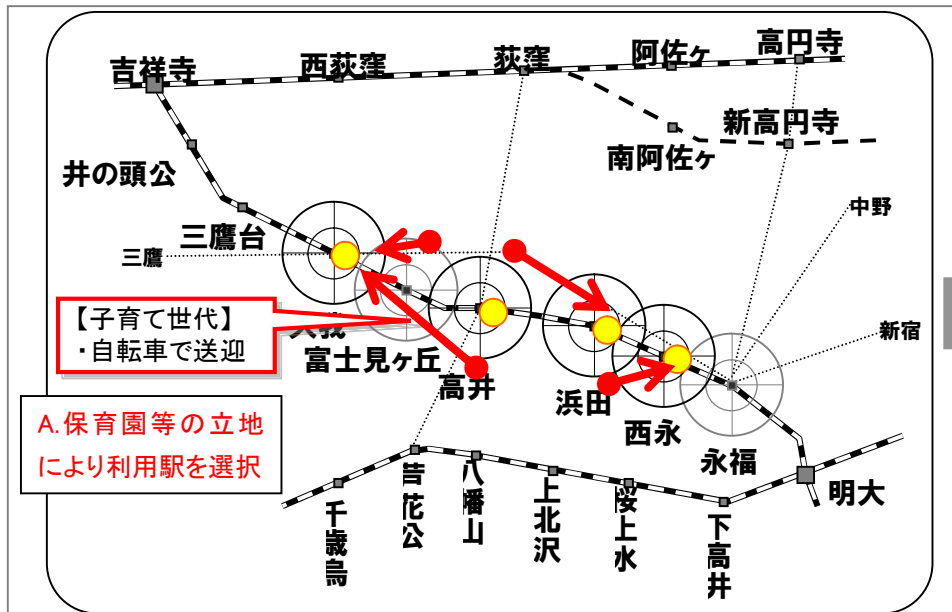
駅名		久我山駅		富士見ヶ丘駅		高井戸駅		浜田山駅		西永福駅		永福町駅	
区分		子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者	子育て	高齢者
店舗属性	N	・74店舗		—		・42店舗		・35店舗		・63店舗		—	
	客層	・親子連れ多い(28.4%) ・高齢者多い(62.2%)		—		・親子連れ多い(26.2%) ・高齢者多い(52.4%)		・親子連れ多い(40.0%) ・高齢者多い(65.7%)		・親子連れ多い(25.4%) ・高齢者多い(61.9%)		—	
鉄道BF化による変化	商店街利用者数変化	・増えた(16.2%)		—		・増えた(7.1%)		・増えた(25.7%)		・増えた(9.5%)		—	
	客数変化	・増えた(13.5%)		—		・増えた(7.1%)		・増えた(14.3%)		・増えた(11.1%)		—	
	客数変化	・n=12		—		・n=5		・n=4		・n=9		—	
	【年齢層】	・親子連れの増加 ・高齢者の増加(58.3%)		—		・親子連れの増加 ・高齢者の増加(40.0%)		・親子連れの増加(0.0%) ・高齢者の増加(100.0%)		・親子連れの増加 ・高齢者の増加(77.8%)		—	
売上変化	・増えた(6.8%)		—		・増えた(7.1%)		・増えた(2.9%)		・増えた(1.6%)		—		
バスBF化、導入による変化	商店街利用者数変化	・増えた(5.4%)		—		・増えた(2.4%)		・増えた(17.1%)		・増えた(6.3%)		—	
	客数変化	・増えた(8.1%)		—		・増えた(11.9%)		・増えた(14.3%)		・増えた(1.6%)		—	
	客数変化	・n=7		—		・n=6		・n=6		・n=5		—	
	【年齢層】	・親子連れの増加 ・高齢者の増加(42.9%)		—		・親子連れの増加 ・高齢者の増加(33.3%)		・親子連れの増加(0.0%) ・高齢者の増加(33.3%)		・親子連れの増加(0.0%) ・高齢者の増加(80.0%)		—	
売上変化	・増えた(5.4%)		—		・増えた(4.8%)		・増えた(8.6%)		・増えた(1.6%)		—		
BF化の取り組み	品揃えの充実	・5.4%		—		・7.1%		・8.6%		・12.7%		—	
	サービス等の充実	・20.3%		—		・11.9%		・14.3%		・19.0%		—	
	店舗BF	・6.8%		—		・11.9%		・20.0%		・6.3%		—	
	道路上の看板などを下げた	・12.2%		—		・19.0%		・31.4%		・11.1%		—	
鉄道等のBF化の必要性	BF化は地域の活性化のために必要	・必要(77.0%)		—		・必要(78.6%)		・必要(77.1%)		・必要(81.0%)		—	
聞き取り結果	<ul style="list-style-type: none"> ・すぎ丸の新規路線開業(H20.12.1)後、売上がアップ。 ・すぎ丸開業に合わせて、商店街あげてのイベントを開催(大売り出し、クーポンの配布) ・駅のBF化により、商店街イベントへの参加者増加が期待される。 		—		—		<ul style="list-style-type: none"> ・駅のBF化後、以前と比べて来店客や売上がアップ(ともに1~3割程度)。 		<ul style="list-style-type: none"> ・商店街では、BF化された駅に人の流れが変わることを懸念している 		<ul style="list-style-type: none"> ・駅間が短く駅の選択性が高いため、BF化された駅の商店街に客が流出することが懸念される。 		

(3) 主な自由記述意見の抽出・整理

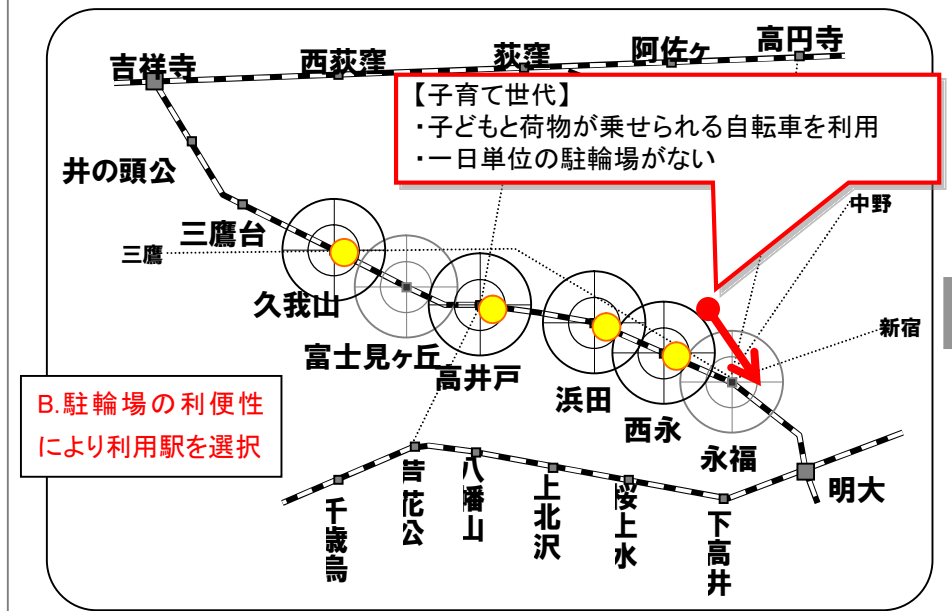
① 交通行動への影響 (駅選択への影響)

アンケートの自由記述意見の中から、駅選択に関わる特徴的な意見を抽出し、とりまとめた。

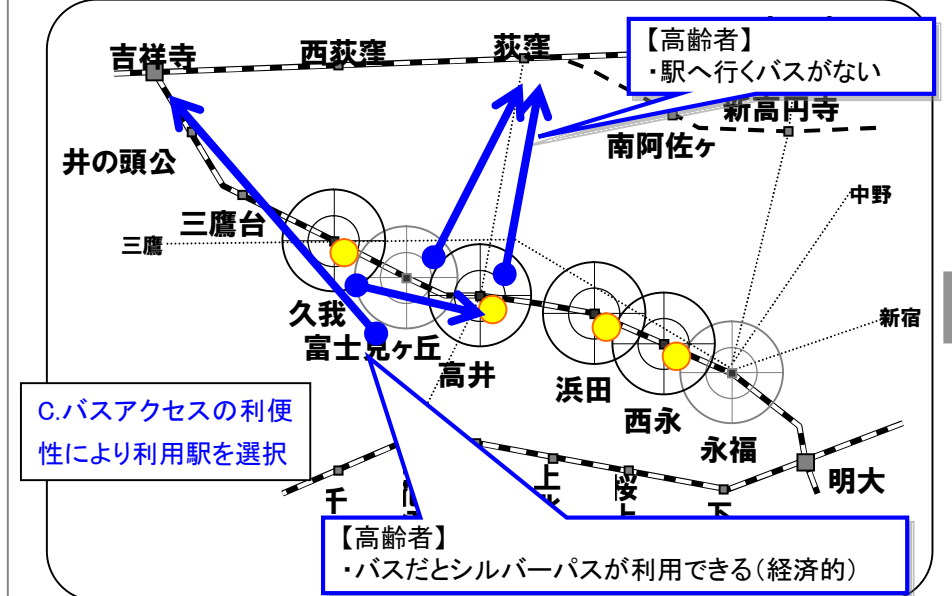




保育園へ自転車
で立ち寄った後、
駅へ向かう行動パ
ターンがあり、保
育園の立地等が
駅選択に影響を
与えていると推測
される。



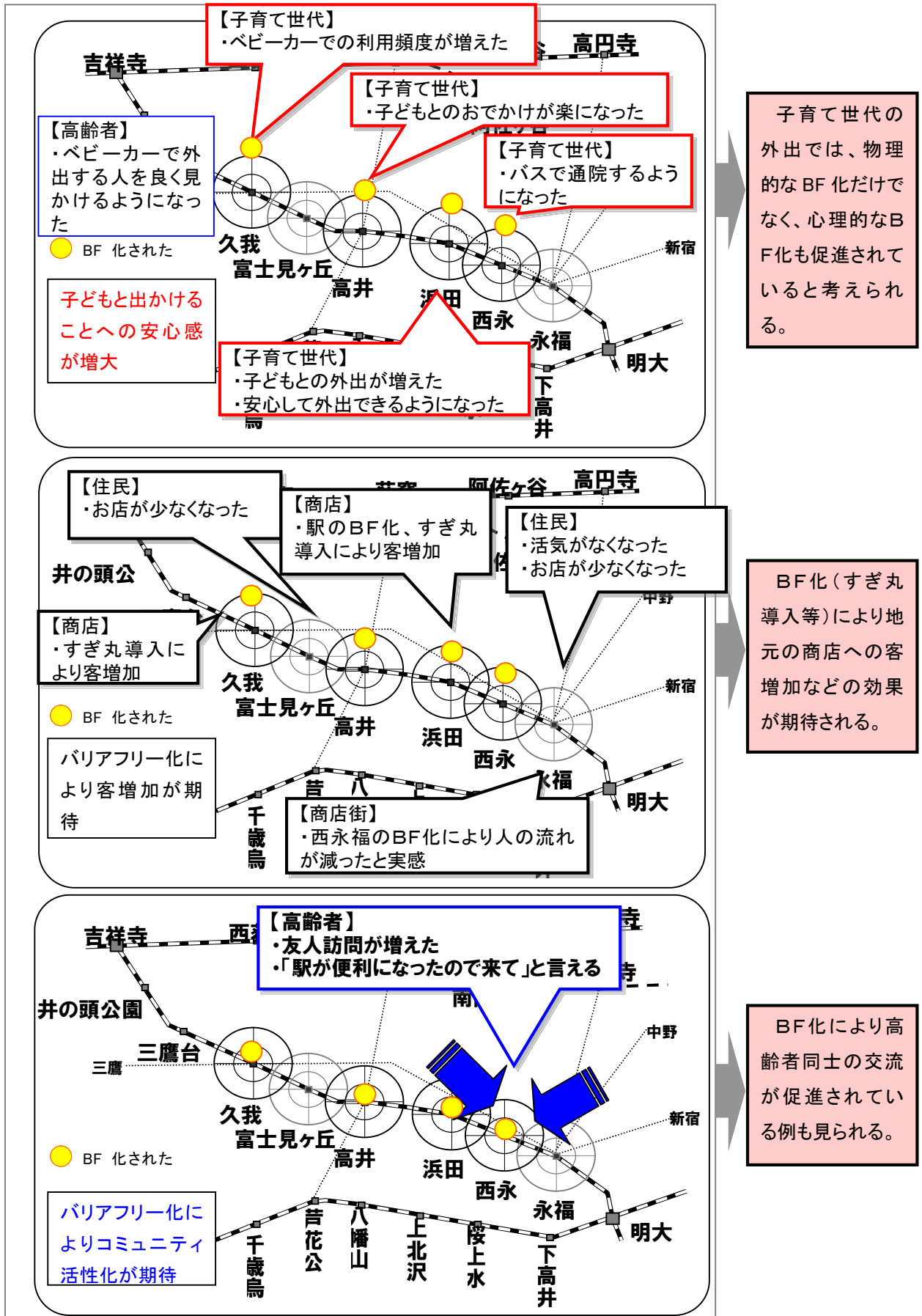
子育て世代で
は、自転車で駅ま
でアクセスして、
他の地区に買物
に行くなどの行動
をとることがある
ため、駐輪場の一
時利用が有効な
方策と考えられる。



高齢者は、シル
バーパスを使った
バスによる移動が
多く、駅とバスの
結節性を高めるこ
とで駅の利用促進
につながると考え
られる。

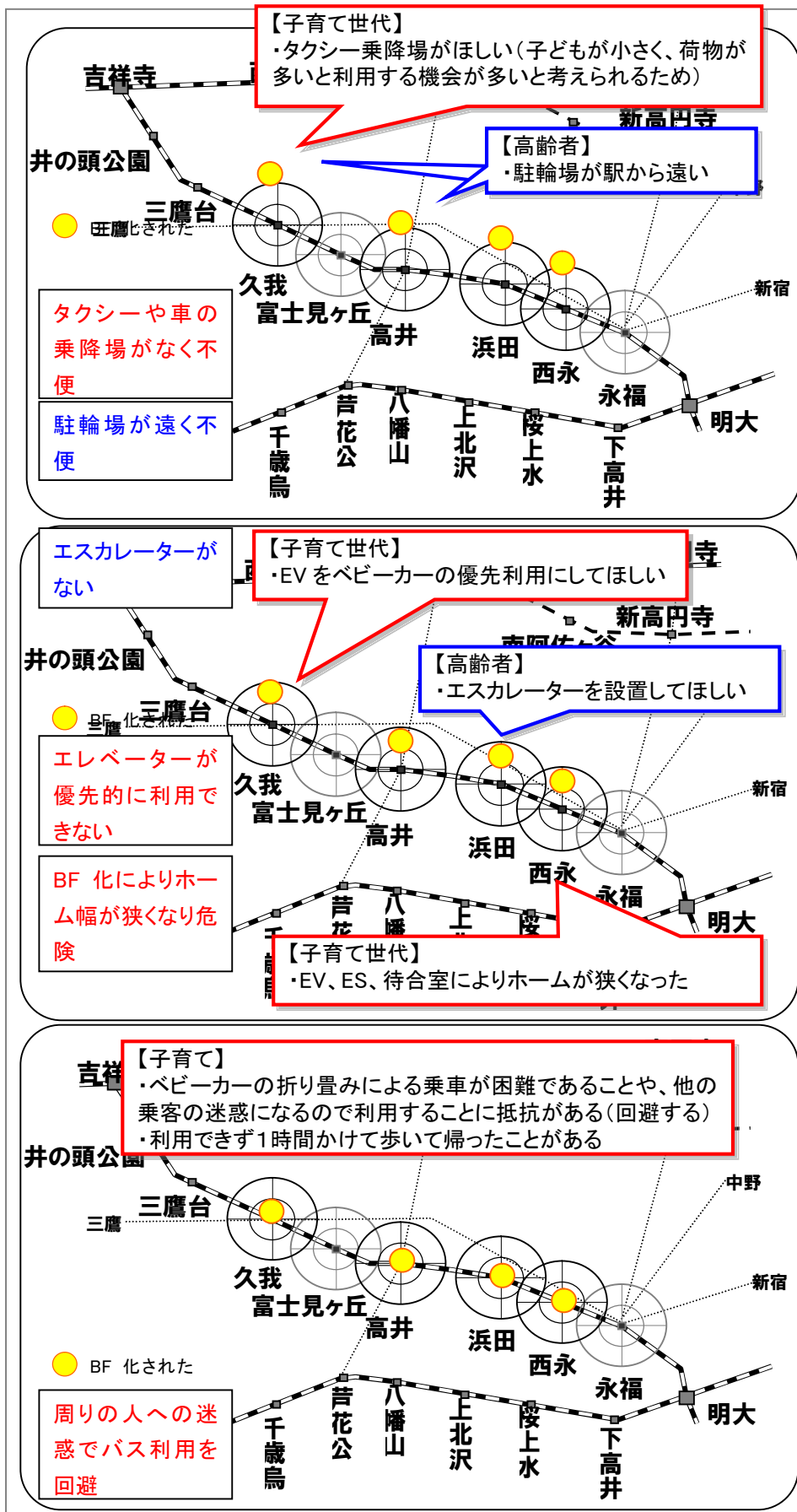
②バリアフリー化の副次的な効果

アンケートの自由記述意見、及び商店街聞き取り調査の中から、バリアフリー化の副次的な効果として参考となる意見を抽出し、とりまとめた。



③さらなるバリアフリー化に向けた課題

アンケートの自由記述見の中から、さらなるバリアフリー化に向けた課題となる特徴的な意見を抽出し、とりまとめた。



連続的な移動の円滑化を図るためには、周辺施設のBF化だけでなく様々な交通手段による駅へのアクセス性に配慮が必要であると考えられる。

駅のBF化により移動はしやすくなったが、混雑する都市圏では滞留空間の確保も配慮が必要であると考えられる。
エレベーターを整備するだけでなく、運用面での配慮が必要であると考えられる。

折り畳み無しでのベビーカー乗降可だけでなく、ベビーカーの置けるスペースの確保や、周りの乗客の理解促進が必要であると考えられる。

資料3—4 来訪者アンケート調査・商店街聞き取り調査状況

久我山駅 すぎ丸開業

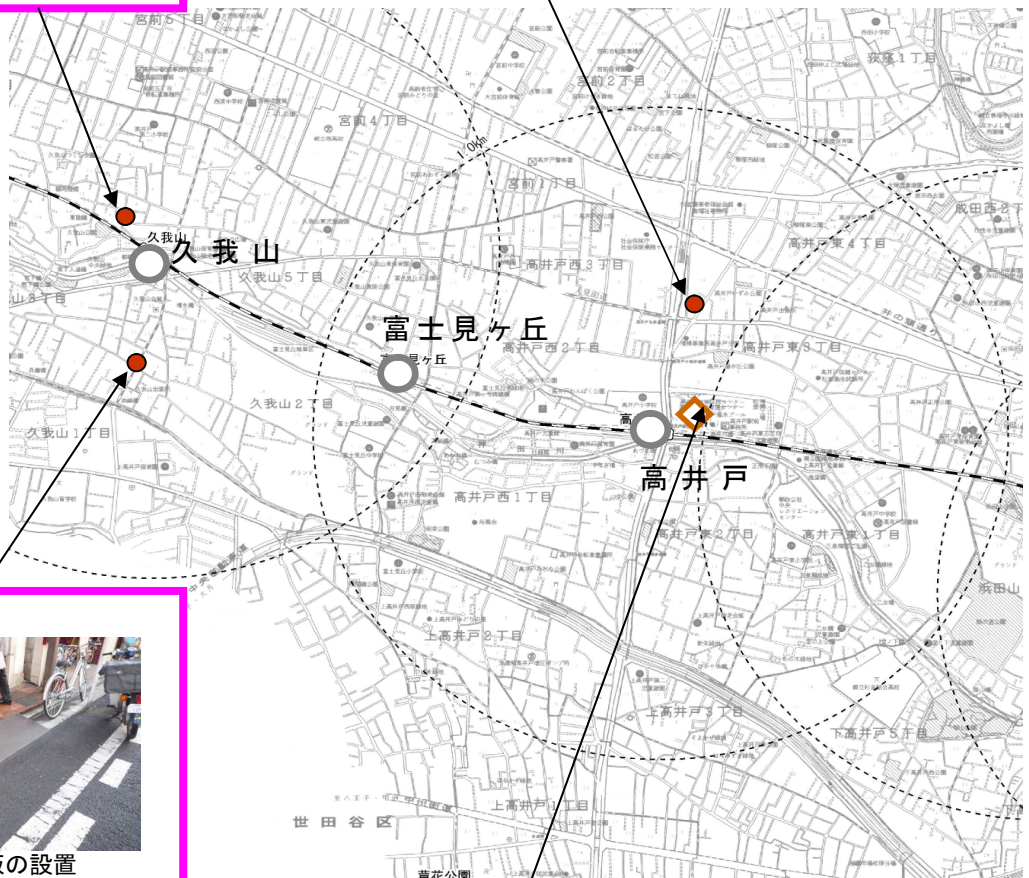


12/1 新規路線開業。
周辺の店舗では売上が伸びているとの情報あり。

飲食店



車いすやベビーカーのためのスロープ板
車いすの膝下部が入りやすい形状のテーブル
杉並区のパリアフリー協力店



食品店



スロープ板の設置
店内に待合い椅子を準備

駅のB F 化やすぎ丸の開業により、商店街等へのイベント参加者増加を期待。



200周年
発行：久我山連合商店会

環境博覧会 (H20. 10. 18~19) (主催：杉並区)



ベビーカーを利用した子育て世代が多数参加
子どもが興味を持つプログラムで親子で参加できる

(凡例) 来訪者(イベント)調査 商店街聞き取り調査

バリアフリー教室（西永福駅）
 (H20. 10. 24)（主催：関東運輸局）



改築された西永福駅を利用し、
 車いすや視覚障害などの疑似体験・介助を実施

西永福商店街スタンプラリー
 (H20. 10. 17~31)

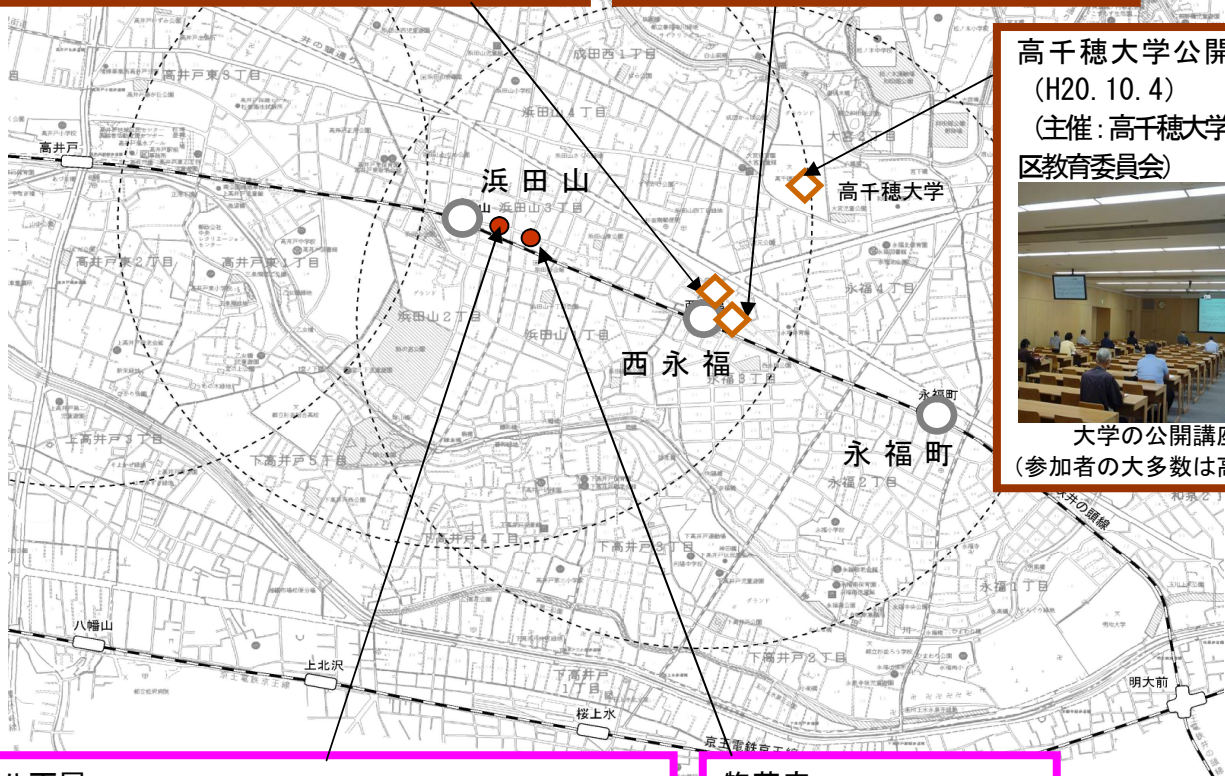


商店街独自のイベントとして
 スタンプラリーを実施

高千穂大学公開講座
 (H20. 10. 4)
 (主催：高千穂大学、杉並
 区教育委員会)



大学の公開講座
 (参加者の大多数は高齢者)



八百屋

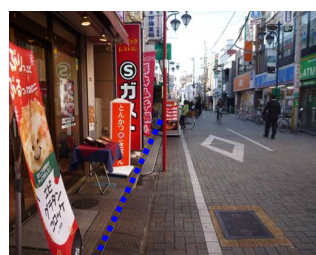


商品の陳列を工夫し、
 間口を広くとっている



高齢者などの単身者用に
 商品の1個売りや量り売り

惣菜店



歩行者の安全確保のために軒先
 に納めた看板・ディスプレイ

(凡例)

来訪者（イベント）調査

商店街聞き取り調査

資料3—5 商店聞き取り調査結果

(1) 調査店舗

商店街アンケート調査結果を踏まえて、特徴的な傾向や取組が見られる代表的な店舗に対して聞き取り調査を実施した。


表 3-6 聞き取り調査店舗

店舗名（業種）	地区
食料品店 A	久我山
飲食業店 B	高井戸
食料品店 C	浜田山
食料品店 D	浜田山

(2) 調査結果

商店名		食料品店 A	地区	久我山
日時		平成20年12月18日(木) 11:30~12:30		
変化	売上増加	-		
	訪問客増加	<ul style="list-style-type: none"> 元々、学校や岩崎通信、病院、養護学校などがあり、人通りが多い。 特に駅のバリアフリー化で人が多くなったとは感じないが、お客さんに聞いたところ、利用するのがずいぶん楽になったと言っている。 		
取組	品揃え充実	-		
	サービス充実	<ul style="list-style-type: none"> 取り扱っている肉だけでなく、ついでに他の品物(酒屋や八百屋)も近くで購入し、配達するサービスを昔から行っており、高齢者だけでなく最近では子育て世代も利用している。 		
	店舗のBF化	<ul style="list-style-type: none"> 店内外にイスを設置したり、車いすでも入りやすいようにスロープ板を設置。 ベビーカーでも利用できるように店内は広いスペースがある。 		
	通行への配慮	-		
その他所見		<ul style="list-style-type: none"> 店内は広く、車いすやベビーカー利用者が買い物できる十分なスペースを確保している。 玉川上水でホタル祭を毎年6月に実施しており、当日は非常に利用者が多い。駅のバリアフリー化により、参加しやすい環境が整い、さらに人が増えていることが期待できるとの回答があり、地域でのイベント開催における、駅等のバリアフリーの重要性が認識できた。 利用者は、地域の方(固定客)がほとんどであり、新しい客層が増えるという状況ではなく、個店として厳しい経営状況であることを強調しつつも、商店街が地域を支えるという意識を強く持ち、地域活動への積極的な参画意識が見られる。 		
状況写真		 <p>スロープ板</p>  <p>広さに余裕のある店内</p>  <p>店内で待合いができるイス (地域の方の休憩場所としても利用)</p>		

商店名	飲食業店 B	地区	高井戸
日時	平成20年12月18日(木) 13:00~13:30		
変化	売上増加	-	
	訪問客増加	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺のマンション建設等によって若い世代、単身利用が増えてきた。 ・ハレの日の利用として、孫連れの大家族での利用なども増えている。 	
取組	品揃え充実	-	
	サービス充実	<ul style="list-style-type: none"> ・子連れの方でもゆっくりとくつろげるような店づくりも心がけている。 	
	店舗のBF化	<ul style="list-style-type: none"> ・半地下であるため、スロープ板を設けて車いすでも利用できるようにしている。ベビーカーの利用時はスロープ板ではなく、手助けするなど人での対応を心がけている。 ・手すりも木製を使うなどさわったときの感触に配慮している。 ・広めのトイレを設けている。扉も軽い引き戸を採用。 	
	通行への配慮	-	
その他所見	<ul style="list-style-type: none"> ・店内の作りは、車いすの方もよく利用しているとの言葉通り、膝下が入りやすいテーブルの形状を採用するなど細かな配慮がされている。 ・若い世代が多いことから、今後は子連れの利用等が増えてくることが予想されるが、それにも対応できるような店づくりを進めるなど、サービス精神が旺盛である。 ・駅からも遠く、駅のバリアフリー化による直接的な効果は認められないものの、基盤としてまちがバリアフリー化されることにより、個店でのバリアフリーの取組がさらに生きていくことを感じさせる。 		
状況写真	 <p>スロープ板</p> <p>広さに余裕のトイレ</p> <p>車いすの膝下部分が入りやすい形状のテーブル</p> <p>バリアフリー協力店の表示</p>		

商店名	食料品店 C	地区	浜田山
日時	平成20年12月16日(火) 17:00~17:15		
変化	売上増加	-	
	訪問客増加	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺での大型マンションの建設や商店街の店舗の立地が増えたことにより、商店街の人通りが多くなった。 ・従来からの近隣居住者にとっては、駅のBF化やすぎ丸の運行によって商店街の利用に影響があまりない。 ・改修前の以前の駅の方が、階段がなく利便性は良かった。 	
取組	品揃え充実	-	
	サービス充実	<ul style="list-style-type: none"> ・商品の単位をより小口化した →1個売り、計り売り（手間がかかるため通常は商店でやりたがらない。） →高齢者も含めて単身者が増えてきていること、また、食材を残すことを嫌う家庭が増えている。 ・配達を以前から実施している。 	
	店舗のBF化	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗入口へのスロープ板設置。 →ベビーカーや高齢者への配慮 ・商品の配置を配慮し間口を広くしている。 →近年は電動車いすの障害者も増えており、間口が広いことで問題なく入ることができている。 	
	通行への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・商品数が多く煩雑になりがちなので、整理するよう配慮している。 	
その他所見	<ul style="list-style-type: none"> ・通りに面して店舗の窓口が開けており、店主の顔が見えるオープンな雰囲気。また、商品の陳列や間口の広さもあり、入りやすい雰囲気の店舗であった。 ・夕暮れ時の商店街は、夕食の買い出しや会社帰りの主婦、学校帰りの高校生などでにぎわっていた。益田屋では、ヒアリング中も主婦が野菜や果物を1つだけ買っていくなど、親しまれたまちの八百屋であった。 ・オープンな店舗であるから、お客が来たことがすぐ分かり、店主が真っ先に「こんにちは」と声をかけていたのが印象的であった。 		
状況写真	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>小口化された商品</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>間口の広い入口</p> </div> </div>		

商店名		食料品店 D	地区	浜田山
日時		平成20年12月18日(木) 13:40~14:00		
変化	売上増加	<ul style="list-style-type: none"> ・駅がBF化された平成12年から3年間程度は売上が伸びている。(過去のデータであり正確な要因は不明。近年周辺の居住者自体も増えている。) ※久我山店では、11月末のすぎ丸導入後、売上が伸びている。 		
	訪問客増加	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者は単身の方や、散歩がてら来店する方が増えた。 ・若い世代では、夜弁当を買うための来店が増えた。 <p>(親子連れは目立つほど増えてはいないが、油物を作る家庭が減ったため、お店で買う機会が多くなっていると感じる。)</p>		
取組	品揃え充実	-		
	サービス充実	<ul style="list-style-type: none"> ・年配の方が増えたため、ゆっくりと大きな声で話すようにしている。 		
	店舗のBF化	-		
	通行への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・以前は路上に出していた看板やディスプレイを軒下に下げた。(警察の指導) ・店舗の宣伝としては見えにくくなったが、店頭の看板につまづいたと言う声もあり、利用者の安全を第一に考えている。 		
その他所見		<ul style="list-style-type: none"> ・駅前にバス停のあるすぎ丸は、高齢者の利用は多いとのこと。 ・接客態度や安全管理が徹底されており、チェーン店としてのサービスやリスクマネジメントに対する意識の高さが感じられた。 		
状況写真		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>店舗全景</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>軒下に納めた看板・ディスプレイ</p> </div> </div>		

資料4: ケーススタディ結果の検証

資料4—1 駅の乗客数が増減する要因として考えられる事項の検証

(1) 駅乗客数が増加する要因として考えられる事項

一次的要因

① 駅周辺居住者の増加

マンション等の立地などで駅周辺居住者が増加することにより、駅の乗客数が増加する。

→居住者の増加（マンション等の立地）

二次的要因

① 駅のバリアフリー化

エレベーター、エスカレーターが設置され改札やホームへの移動が便利になること、また、多機能トイレ設置により子育て世代・高齢者の利用が便利になることで、駅利用が促進される。

→E V、E S、多機能トイレの設置

② 駅周辺の一体的なバリアフリー化

駅の大規模改良や駅前広場、歩道橋等の整備により、駅周辺での移動が便利になり、駅利用が促進される。

→駅舎の大規模改良（橋上化等）、駅前広場、歩道橋整備

③ 鉄道運行状況

急行が停車したり、目的地までの運賃が安価であるなど、目的地までの移動が便利である駅を利用する。

→急行の停車

→主要駅までの鉄道運賃、移動時間

④ 駅アクセス交通手段

駅への路線バスやすぎ丸など、駅へ行くための交通手段が便利であることや、駅周辺の駐輪場が充実していて自転車での利用が便利になることで、駅利用が促進される。

→鉄道と路線バス・すぎ丸との接続性

→一日（一時）利用可能な駐輪場の充実

⑤ 駅周辺地域の動向

駅周辺の商店街の店舗が充実し、買い物が便利になることで、駅利用が促進される。

→駅周辺商店街の店舗数・大型スーパーの立地

(2) 乗客数の増減要因と各駅の対応状況

駅の乗客数が増減する要因として考えられる事項と各駅の状況を表4-1にまとめた。

表4-1 駅の乗客数が増減する要因と各駅の状況

考えられる要因	一次的要因	定期外乗客数の変化 (1km圏総人口調整後)	二次的要因												
			①駅のBF化				②駅周辺の 一体的なバリアフリー化	③鉄道運行状況 ※BF化前後で運行状況に変化なし			④駅アクセス交通手段	⑤駅周辺地域の動向			
			BF化完了年度	EV	ES	多機能トイレ		運行状況	主要駅までの鉄道運賃、移動時間	路線バス すぎ丸との接続性		(参考)アクセス手段(通勤・通学)	駅周辺商店街の充実度	(参考)大規模事業所(100人以上)	
駅名	不動産データベース MRC/H10年	都市交通年報 住民基本台帳									大規模事業所 センサス H17	商業統計調査 地図より	事業所統計調査(H16)		
久我山 (BF化済)	増加 (参考)新築分譲マンション戸数 (マンション分譲戸数540戸)	増加	BF化後に乗客数が増加				BF化後に乗客数が増加	—	—	定期外バス利用者が増加	—	BF化前後で店舗数は減少	—	—	
	1,009 ↑ (H18/H16)	1,032 ↑ (H18/H16)	H17	H17.3.17 (北口 17.11.30)	H17.1.23 (北口 9.11)	H17.1.23	橋上駅舎化による大規模改良 H17	急行停車	120円 5分	170円 14分	駅から若干離れたバス停1系統 (三鷹駅～永福町駅) すぎ丸 (H20.12より)(西荻窪駅)	徒歩 82.8%、自転車 14.5%、バス 1.9%	0,924 ↓ (H20推計/H16)	2店舗 S52	10事業所
富士見ヶ丘 (未BF化)	増加 (マンション分譲戸数256戸)	減少	隣接駅BF化後に乗客数が減少				—	—	—	—	—	店舗数は減少	—	—	
	1,017 ↑ (H18/H16)	0,975 ↓ (H18/H16)	—	—	—	—	—	朝は、始発電車の割合高い	120円 7分	170円 19分	—	徒歩92.8%、自転車 7.2%	0,872 ↓ (H20推計/H16)	1店舗 S57	4事業所
高井戸 (BF化済)	増加 (マンション分譲戸数190戸)	増加	BF化後に乗客数が増加				BF化後に乗客数が増加	—	—	定期外バス利用者は減少 (路線の統廃合)	—	BF化前後で店舗数は減少	—	—	
	1,019 ↑ (H18/H16)	1,023 ↑ (H18/H16)	H17	H18.3.31 上り	H5.11.19 下り	H17.12.17	歩道橋のBF H18.3	—	120円 8分	150円 17分	駅から若干離れたバス停1系統 (荻窪駅～声か公園駅、荻窪駅～給田)	徒歩83.6%、自転車 32.5%、不明 3.5%	1,740 ↓ (H20推計/H16)	3店舗 H9	16事業所
浜田山 (一部BF化済)	増加 (マンション分譲戸数518戸)	増加	BF化後に乗客数が増加				—	—	急行が停車しないため、急行停車駅の利用が見られる	—	—	すぎ丸導入後乗客数が増加	—	店舗数は減少	—
	1,007 ↑ (H9/H7)	1,021 ↑ (H9/H7)	H8	H8.11.15	—	H8.6.26	—	—	130円 10分	150円 15分	すぎ丸2系統(H12.11、H16.11より) (阿佐ヶ谷駅、下高井戸駅)	徒歩86.9%、自転車 7.1%、車5.0%	0,860 ↓ (H20推計/H16)	3店舗 S49	1事業所
西永福 (BF化済)	増加 (マンション分譲戸数67戸)	増加	BF化後に乗客数が増加				BF化後に乗客数が増加	急行が停車しないため、急行停車駅の利用が見られる	—	—	—	—	BF化前後で店舗数は減少	—	—
	1,008 ↑ (H20/H18)	1,044 ↑ (H20/H18)	H19	H19.12.16 (南口はH20.3.7)	H19.12.16 (南口はH20.3.25)	H19.12.16	橋上駅舎化、駅前広場と一体的整備 H19	—	130円 11分	150円 14分	—	徒歩81.4%、自転車 18.6%	0,832 ↓ (H20推計/H16)	1店舗 S49	6事業所
永福町 (未BF化)	増加 (マンション分譲戸数291戸)	減少	隣接駅BF化後に乗客数が減少				—	—	急行が停車しない浜田山、西永福からの利用選択が考えられる、アンケート	—	—	定期外バス利用者が増加	—	店舗数は減少	—
	1,011 ↑ (H20/H18)	0,973 ↓ (H20/H18)	—	—	—	—	—	急行停車	150円 8分	130円 9分	駅から若干離れたバス停8系統 (新宿駅、中野駅、高円寺駅、新高円寺駅、久我山駅)	徒歩88.9%、自転車 7.8%、バス 2.5%	0,876 ↓ (H20推計/H16)	1店舗 S49	14事業所

(3) 駅ごとの乗客数の増減要因に関する検証

久我山駅（BF化済み・平成17年度に駅舎整備と一体的にBF整備）

久我山駅では、BF化及び駅の大規模改良により利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもBF化後の鉄道利用の増加が見られる。また、乗客数の増加に対応して、駅周辺への自転車乗入台数も増加しており、自転車利用圏域からの利用も増加していると考えられる。

（駅の状況）

久我山駅は、平成17年度に駅舎の大規模改良（橋上駅）が行われ、エレベーター、エスカレーター、及び多機能トイレが設置された。

（乗客数の変化）

久我山駅の定期外乗客数は、平成16年度までは井の頭線全体の伸びを下回っていたが、平成17年度以降は、高井戸駅に次いで高い伸びを示している。

特に、BF化前後の人口増加分を調整した定期外乗客数の変化を比較すると、1.032倍（平成18年度／平成16年度）に伸びている。

（アンケート結果）

居住者に対するアンケート調査では、BF化後に鉄道を利用した外出頻度が増加した方の割合は、子育て世代では22.7%（n97）、高齢者では22.6%（n62）である。

（BF化以外の要因の状況）

BF化以外のその他の要因について見ると、まず、久我山駅では、BF化前後で、鉄道の運行についての変更はない。

次に、駅アクセス交通手段となる路線バス（三鷹駅～永福町）の定期外利用者数は増加しているが、久我山駅での降車数は把握できない。自転車利用については、駐輪場は平成8年度に整備されており駐輪場整備による効果とは考えられないが、駅への乗入台数は1.393倍（平成18年度／平成16年度）に増加している。

駅周辺地域の動向としては、商店街の店舗数は減少しており、大型スーパー等の新規の開設も見られない。また、病院などの公共公益施設や集客施設の新規開設もない。

（まとめ）

以上のことから、アンケート調査の回答から見られるようにBF化、駅舎の整備による利便性の向上が乗客数増加の一因であると考えられる。また、それに伴って、自転車アクセスも増加している。

また、後述の浜田山駅では、すぎ丸運行による鉄道乗客数増加への影響が確認されており、平成20年12月にすぎ丸が運行開始された久我山駅でも同様の効果が期待できる。その際には、駅のバリアフリー化と駅アクセス交通の充実によるネットワーク性の強化、双方の寄与度の大きさが確認できることを期待する。

富士見ヶ丘駅（BF未整備）

富士見ヶ丘駅はBF化未整備の駅であり、隣接する久我山駅、高井戸駅のBF化及び駅の大規模改良により利便性が向上したことにより、富士見ヶ丘駅が利用回避され居住者の増加に比べて乗客数が伸びない一因と考えられる。

なお、富士見ヶ丘駅は今回の対象駅の中では最も乗客数が少ないが、始発駅であり運行上のポテンシャルは高いため、駅のバリアフリー化等により利用増加が期待される。

（駅の状況）

富士見ヶ丘駅はバリアフリー未整備の駅である。なお、隣接する久我山駅、高井戸駅までは概ね500m程度の距離間であり、それらの駅では平成17年度にバリアフリー化されている。

（乗客数の変化）

定期外利用の1日平均乗客数は長期的には増加傾向にある。近年の傾向としては、平成15・16年度を境に平成16～18年度は減少（各年前年比で-0.5%）に向かったが、平成19年度では増加に転じている。

隣接する久我山駅、高井戸駅がBF化された前後の人口増加分を調整した定期外乗客数の変化を比較すると、0.975倍（平成18年度／平成16年度）である。

（アンケート結果）

居住者アンケート結果からは、子育て、高齢者ともに富士見ヶ丘駅を最寄り駅としながらも、久我山、高井戸駅を利用する方が一定数程度確認された（子育て38.5%（n13）、高齢者12.9%（n31））。その理由としては、主に改札やホームへの移動の不便さや駐輪場が整備されていないことをあげている。

また、バリアフリー化による外出の変化として、子育て、高齢者ともに初乗り駅としてバリアフリー化された駅を選ぶとの回答が他駅に比べて高く、子育て36.4%（n11）、高齢者37.0%（n27）であった。

（BF化以外の要因の状況）

BF化以外のその他の要因について見ると、まず、富士見ヶ丘駅では鉄道の運行についての変更は行われていない。

次に、駅アクセス交通手段について見ると、駅への乗入台数は0.698倍（平成18年度／平成16年度）に減少している。

駅周辺地域の動向としては、商店街の店舗数は減少しており、大型スーパー等の新規の開設も見られない。また、病院などの公共公益施設や集客施設の新規開設もない。

（まとめ）

以上のことから、アンケート調査の回答から見られるように、隣接駅がBF化や駅整備により利便性が向上し、利用者が移動したことが居住者の増加に比べて乗客数が伸びない理由の一つとして考えられる。

高井戸駅（BF化済み・平成17年度に駅のBF化及び歩道橋のBF化）

高井戸駅では、駅のBF化及び駅周辺のアクセス動線となる歩道橋のBF化により、駅利用の利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもBF化後の鉄道利用の増加が見られる。

（駅の状況）

高井戸駅は、平成17年度に駅のバリアフリー化及び、環状八号線に架かる歩道橋にエレベーターを設置するなどのバリアフリー化が行われた。

（乗客数の変化）

高井戸駅の定期外利用の乗客数は平成9年以降増加の傾向にあり、特にバリアフリー化された平成17年度以降は、以前と比べて増加の割合が高く、平成17～18年度では3.4%の伸び、平成18～19年度では5.2%の伸びを示している。

特に、BF化された平成17年度前後の人口増加分を調整した定期外乗客数の変化を比較すると、1.023倍（平成18年度／平成16年度）に伸びている。

（アンケート結果）

居住者に対するアンケート調査では、高井戸駅の鉄道利用頻度は子育て・高齢者ともに対象駅のなかで平均的な位置にあるが、鉄道駅等のバリアフリー化により鉄道利用頻度が増加した方は、子育て世代では高井戸駅利用者のうち34.1%（n85）を占めている。

（BF化以外の要因の状況）

BF化以外のその他の要因について見ると、まず、高井戸駅では、BF化前後で、鉄道の運行についての変更はない。

次に、駅アクセス交通手段となる路線バス（荻窪方面）の定期外利用者数は路線の統廃合により減少している。自転車利用については、駐輪場は平成18年度・19年度に整備されているが、駅への乗入台数は1.063倍（平成18年度／平成16年度）と微増である。

駅周辺地域の動向としては、商店街の店舗数は減少しており、大型スーパー等の新規の開設も見られない。また、病院などの公共公益施設や集客施設の新規開設もない。

（まとめ）

以上のことから、アンケート調査の回答から見られるように、駅のBF化、及び歩道橋のBF化等により駅利用の利便性が向上したことが、乗客数増加の一因であると考えられる。

浜田山駅（一部BF化済み・平成8年度にBF整備）

浜田山では、駅のBF化に駅利用の利便性向上や、すぎ丸の導入による駅アクセスの利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもBF化後やすぎ丸導入後の鉄道利用の増加が見られる。

（駅の状況）

浜田山駅は、対象駅の中では最も早い平成8年度にエレベーター、多機能トイレが設置されている。

（乗客数の変化）

浜田山駅の定期外利用の乗客数は平成8年度から平成9年度にかけて減少した後は年々増加の傾向にある。駅がバリアフリー化された平成8年度直後に定期外利用の乗客数が減少しているが、この時期は井の頭線全体の乗客数、及び富士見ヶ丘駅を除く杉並区内の駅も同様に、全体的な減少傾向にある。

特に、BF化された平成8年度前後の人口増加分を調整した定期外乗客数の変化を比較すると、1.021倍（平成9年度／平成7年度）に微増である。

（アンケート結果）

居住者に対するアンケート調査では、浜田山駅の鉄道利用頻度は子育て・高齢者ともに対象駅のなかで平均的な位置にあるが、浜田山駅はエスカレーターが設置されていないため特に高齢者の満足度がエスカレーター設置駅に比べて低く、鉄道駅の利用頻度もエスカレーター設置駅に比べて劣っている。

鉄道駅等のバリアフリー化により鉄道利用頻度が増加した方は、子育て世代では、駅利用者のうち24.8%（n145）、高齢者では14.3%（n91）であった。一方で、すぎ丸等のバスアクセスが優れる駅を利用するようになった方は、子育て世代では28.3%（n145）、高齢者では42.9%（n91）であった。

（BF化以外の要因の状況）

BF化以外のその他の要因について見ると、まず、浜田山駅では、BF化前後で、鉄道の運行についての変更はない。

次に、駅アクセス交通手段となるすぎ丸2系統（阿佐ヶ谷駅、下高井戸駅方面）の利用者数は増加の傾向にある。自転車利用については、駐輪場は平成8年度・14年度に整備されている。

駅周辺地域の動向としては、商店街の店舗数は減少しており、大型スーパー等の新規の開設も見られない。また、病院などの公共公益施設や集客施設の新規開設もない。

（まとめ）

以上のことから、アンケート調査の回答から見られるように、駅のBF化による駅利用の利便性向上や、特にすぎ丸の導入による駅アクセスの利便性向上や駅とのネットワーク性の向上が、乗客数増加の一因と考えられる。

西永福駅（BF化済み・平成19年度に駅舎整備、駅前広場整備と一体的にBF整備）

西永福駅では、駅のBF化及び駅周辺の一体的な整備により駅利用の利便性が向上したことが、乗客数の増加の一因と考えられ、居住者アンケート結果からもBF化後の鉄道利用の増加が見られる。特に、BF化により、隣接する駅からの利用駅の変化が考えられる。

（駅の状況）

西永福駅は、平成19年度に駅舎の大規模改良（橋上駅）が行われ、エレベーター、エスカレーター、及び多機能トイレが設置され、合わせて駅前広場等の駅周辺の一体的な整備が行われた。

（乗客数の変化）

西永福駅の定期外利用の平均乗客数は平成19年度までは、調査対象駅のなかで最も伸びが少なかったが、20年度の伸びは全ての駅の中で最も大きい。

特に、BF化された平成19年度前後の人口増加分を調整した定期外乗客数の変化を比較すると、1.044倍（平成20年度／平成18年度）に伸びている。（注：平成19年3月のパスモ導入による集計方法変更の影響が含まれている。）

（アンケート結果）

居住者に対するアンケート調査では、平成20年度のバリアフリー化以降の状況について把握できたものと考えられる。

バリアフリー化による鉄道利用の変化としては、利用頻度が増加した方は子育て世代で21.4%（n117）、高齢者では21.2%（n66）と他のバリアフリー化駅と同程度の割合を示している。一方で、初乗り駅をバリアフリー化された駅を選ぶようになった方は、子育て世代で24.8%（n117）、高齢者では27.3%（n66）と他のバリアフリー化駅に比べて割合が高く、以前は隣接駅を利用していたが、西永福駅がバリアフリー化されたことにより駅選択に変化があったものと考えられる。

（BF化以外の要因の状況）

BF化以外のその他の要因について見ると、まず、西永福駅では、BF化前後で、鉄道の運行についての変更はない。

次に、駅アクセス交通手段となる自転車利用については、駐輪場は昭和50年・54年に整備されており、影響は見られない。

駅周辺地域の動向としては、商店街の店舗数は減少しており、大型スーパー等の新規の開設も見られない。また、病院などの公共公益施設や集客施設の新規開設もない。

（まとめ）

以上のことから、アンケート調査の回答から見られるように、駅のBF化及び駅周辺の一体的な整備による駅利用の利便性向上が、乗客数増加の一因であると考えられる。

永福町駅（BF未整備）

永福町駅はBF化未整備の駅であり、隣接する西永福駅の大規模改良やBF化、及び駅周辺の一体的な整備が行われ、駅利用の利便性が向上したことにより、永福町駅が利用回避されたことが、乗客数が伸びない一因と考えられる。

永福町駅は急行停車駅であり鉄道運行面でのポテンシャルは高いため、駅のバリアフリー化等によりさらなる利用促進が期待される。

（駅の状況）

永福町駅は急行停車駅であり、バリアフリーは未整備の駅である。なお、隣接する西永福駅までは概ね500m程度の距離間であり、西永福駅では平成19年度に駅舎の大規模改良及び駅周辺の一体的な整備が行われている。

（乗客数の変化）

定期外利用の1日平均乗客数は平成9年度から平成13年度にかけては周辺居住者の増加に伴って大幅に増加したが、その後人口が微減して平成14年度を境に減少に転じている。

近年は、平成19年度までは一定の伸びを示していたが、平成20年度は減少に転じている。隣接する西永福駅がBF化された平成19年度前後の人口増加分を調整した定期外乗客数の変化を比較すると、0.973倍（平成20年度／平成18年度）と伸びていない。（注：平成19年3月のパスモ導入による集計方法変更の影響が含まれている。）

（アンケート結果）

居住者に対するアンケート調査では、子育て世代、高齢者ともに永福町駅を最寄り駅としながらも、西永福駅等を利用している方が一定数あり、その理由としては、改札やホームへの移動の不便さ、踏切の横断、商店街の買い物の不便さなどをあげている。

（BF化以外の要因の状況）

BF化以外のその他の要因について見ると、まず、永福町駅では鉄道の運行についての変更は行われていない。

次に、駅アクセス交通手段となる自転車利用については、駐輪場は平成7年・10年に整備されており、影響は見られない。

駅周辺地域の動向としては、商店街の店舗数は減少しており、大型スーパー等の新規の開設も見られない。また、病院などの公共公益施設や集客施設の新規開設もない。

（まとめ）

以上のことから、アンケート調査の回答から見られるように、隣接する西永福駅がBF化や駅周辺の一体的整備が行われ駅利用の利便性が向上し、利用者の駅選択が変化したことが乗客数が伸びない理由の一つとして考えられる。

資料4—2 要因検証基礎データ

(1)人口														
駅1km圏人口推移(住民基本台帳、各年1月1日現在) (人)														
	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	30,163	30,142	30,121	30,015	30,348	30,388	30,400	30,531	30,830	31,047	31,030	31,326	31,171	31,217
富士見ヶ丘	31,432	31,411	31,320	31,254	31,774	31,866	32,412	32,852	33,104	33,729	33,976	34,311	34,285	34,643
高井戸	33,719	33,698	33,755	34,253	34,959	35,504	36,318	36,820	37,132	37,744	38,151	38,470	38,534	38,928
浜田山	37,404	37,383	37,671	38,125	38,483	38,814	39,057	39,360	39,298	39,763	39,868	40,599	40,689	41,013
西永福	38,888	38,867	38,830	38,745	38,898	38,933	39,201	39,478	39,446	39,585	39,452	39,987	40,106	40,306
永福町	36,820	36,799	36,222	36,127	36,480	36,483	36,803	37,012	36,928	36,823	36,728	36,849	37,115	37,246
6駅計	208,426	208,300	207,919	208,519	210,942	211,988	214,191	216,053	216,738	218,691	219,205	221,542	221,900	223,353
※指数:駅1km圏総人口(H7:1)														
	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	0.999	0.999	0.995	1.006	1.007	1.008	1.012	1.022	1.029	1.029	1.039	1.033	1.035
富士見ヶ丘	1.000	0.999	0.996	0.994	1.011	1.014	1.031	1.045	1.053	1.073	1.081	1.092	1.091	1.102
高井戸	1.000	0.999	1.001	1.016	1.037	1.053	1.077	1.092	1.101	1.119	1.131	1.141	1.143	1.154
浜田山	1.000	0.999	1.007	1.019	1.029	1.038	1.044	1.052	1.051	1.063	1.066	1.085	1.088	1.096
西永福	1.000	0.999	0.999	0.996	1.000	1.001	1.008	1.015	1.014	1.018	1.015	1.028	1.031	1.036
永福町	1.000	0.999	0.984	0.981	0.991	0.991	1.000	1.005	1.003	1.000	0.998	1.001	1.008	1.012
6駅計	1.000	0.999	0.998	1.000	1.012	1.017	1.028	1.037	1.040	1.049	1.052	1.063	1.065	1.072
※指数:駅1km圏総人口(H7:1)														
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度									
久我山	1.000	0.999	1.009	1.004	1.005									
富士見ヶ丘	1.000	1.007	1.017	1.016	1.027									
高井戸	1.000	1.011	1.019	1.021	1.031									
浜田山	1.000	1.003	1.021	1.023	1.031									
西永福	1.000	0.997	1.010	1.013	1.018									
永福町	1.000	0.997	1.001	1.008	1.011									
6駅計	1.000	1.002	1.013	1.015	1.021									
※指数:駅1km圏総人口(H7:1)														
	平成18年度	平成19年度	平成20年度											
久我山	1.000	0.995	0.997											
富士見ヶ丘	1.000	0.999	1.010											
高井戸	1.000	1.002	1.012											
浜田山	1.000	1.002	1.010											
西永福	1.000	1.003	1.008											
永福町	1.000	1.007	1.011											
6駅計	1.000	1.002	1.008											
沿線自治体の人口推移(住民基本台帳、各年1月1日現在)														
	平成8年 1月1日	平成9年 1月1日	平成10年 1月1日	平成11年 1月1日	平成12年 1月1日	平成13年 1月1日	平成14年 1月1日	平成15年 1月1日	平成16年 1月1日	平成17年 1月1日	平成18年 1月1日	平成19年 1月1日	平成20年 1月1日	平成21年 1月1日
東京都	11,587,726	11,602,642	11,641,308	11,694,934	11,750,351	11,823,029	11,907,350	11,996,211	12,074,598	12,161,029	12,247,024	12,339,259	12,433,235	12,517,299
区部計	7,846,487	7,846,823	7,863,301	7,892,267	7,921,476	7,967,602	8,023,202	8,081,959	8,129,801	8,183,907	8,247,810	8,318,841	8,387,859	8,451,067
世田谷区	764,875	767,574	772,352	775,350	779,974	784,524	789,395	795,328	799,938	804,730	810,983	820,920	825,782	830,103
渋谷区	183,748	182,882	184,009	185,572	187,948	190,091	192,099	193,359	194,362	194,891	196,029	197,214	198,510	199,913
目黒区	236,198	236,991	237,559	238,124	239,637	241,564	243,721	245,753	246,253	246,645	247,989	251,358	252,073	252,845
杉並区	501,316	501,224	501,561	502,000	503,156	505,839	508,748	510,796	512,470	513,784	516,705	519,229	523,470	526,044
武蔵野市	131,021	130,308	130,720	131,111	130,747	131,345	131,466	131,675	131,287	132,179	133,722	134,074	134,253	134,422
三鷹市	160,100	160,661	161,644	162,144	163,809	164,761	166,098	167,874	169,187	170,327	171,302	172,030	174,785	175,716
沿線自治体計	1,977,258	1,979,640	1,987,845	1,994,301	2,005,271	2,018,724	2,031,527	2,044,785	2,053,497	2,062,556	2,076,730	2,094,825	2,106,873	2,115,043
※指数:沿線自治体の人口推移														
	平成8年 1月1日	平成9年 1月1日	平成10年 1月1日	平成11年 1月1日	平成12年 1月1日	平成13年 1月1日	平成14年 1月1日	平成15年 1月1日	平成16年 1月1日	平成17年 1月1日	平成18年 1月1日	平成19年 1月1日	平成20年 1月1日	平成21年 1月1日
東京都	1.000	1.001	1.005	1.009	1.014	1.020	1.028	1.035	1.042	1.049	1.057	1.065	1.073	1.080
区部計	1.000	1.000	1.002	1.006	1.010	1.015	1.023	1.030	1.036	1.043	1.051	1.060	1.069	1.077
世田谷区	1.000	1.004	1.010	1.014	1.020	1.026	1.032	1.040	1.046	1.052	1.060	1.073	1.080	1.085
渋谷区	1.000	0.995	1.001	1.010	1.023	1.038	1.045	1.052	1.058	1.061	1.067	1.073	1.069	1.066
目黒区	1.000	1.003	1.006	1.008	1.015	1.023	1.032	1.040	1.043	1.044	1.050	1.064	1.067	1.070
杉並区	1.000	1.000	1.000	1.001	1.004	1.009	1.015	1.019	1.022	1.025	1.031	1.036	1.044	1.049
武蔵野市	1.000	0.995	0.998	1.001	0.998	1.002	1.003	1.005	1.002	1.009	1.021	1.023	1.025	1.026
三鷹市	1.000	1.004	1.010	1.013	1.023	1.029	1.037	1.049	1.057	1.064	1.070	1.075	1.092	1.098
沿線自治体計	1.000	1.001	1.005	1.009	1.014	1.021	1.027	1.034	1.039	1.043	1.050	1.059	1.066	1.070
※指数:沿線自治体の人口推移														
	平成17年 1月1日	平成18年 1月1日	平成19年 1月1日	平成20年 1月1日	平成21年 1月1日									
東京都	1.000	1.007	1.015	1.022	1.029									
区部計	1.000	1.008	1.016	1.025	1.033									
世田谷区	1.000	1.008	1.020	1.026	1.032									
渋谷区	1.000	1.006	1.012	1.008	1.005									
目黒区	1.000	1.005	1.019	1.022	1.025									
杉並区	1.000	1.006	1.011	1.019	1.024									
武蔵野市	1.000	1.012	1.014	1.016	1.017									
三鷹市	1.000	1.006	1.010	1.026	1.032									
沿線自治体計	1.000	1.007	1.016	1.021	1.025									
※指数:沿線自治体の人口推移														
	平成19年 1月1日	平成20年 1月1日	平成21年 1月1日											
東京都	1.000	1.008	1.014											
区部計	1.000	1.008	1.016											
世田谷区	1.000	1.006	1.011											
渋谷区	1.000	0.996	0.993											
目黒区	1.000	1.003	1.006											
杉並区	1.000	1.008	1.013											
武蔵野市	1.000	1.001	1.003											
三鷹市	1.000	1.016	1.021											
沿線自治体計	1.000	1.006	1.010											

(3) 調査対象駅定期外乗客数推移

定期外 乗車人員の推移 (人)

	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	2,609,249	2,581,366	2,535,895	2,608,063	2,662,831	2,661,349	2,733,542	2,767,969	2,803,750	2,830,864	2,887,583	2,946,435	3,010,932	3,005,824
富士見ヶ丘	1,118,601	1,142,654	1,151,630	1,187,439	1,211,414	1,241,173	1,304,091	1,319,112	1,332,663	1,333,489	1,327,518	1,322,516	1,352,080	1,334,922
高井戸	2,229,236	2,264,665	2,279,637	2,342,471	2,447,673	2,474,252	2,523,933	2,502,327	2,587,981	2,557,488	2,578,390	2,666,595	2,805,627	2,795,490
浜田山	2,007,856	2,092,413	2,065,232	2,119,696	2,144,662	2,154,525	2,258,274	2,317,550	2,356,539	2,359,787	2,383,766	2,397,014	2,480,449	2,539,548
西永福	1,595,022	1,610,605	1,579,932	1,594,986	1,609,697	1,621,164	1,665,343	1,610,876	1,656,188	1,628,388	1,640,126	1,620,221	1,650,981	1,704,719
永福町	2,403,182	2,411,510	2,352,927	2,448,197	2,509,871	2,559,039	2,689,465	2,709,622	2,700,994	2,631,242	2,630,692	2,645,470	2,662,845	2,603,042
6駅計	11,963,146	12,103,213	11,965,253	12,300,852	12,586,148	12,711,502	13,174,648	13,227,456	13,438,115	13,341,258	13,448,075	13,598,251	13,962,914	13,983,545
井の頭線総計	72,946,870	72,074,746	71,402,870	75,055,762	77,324,053	79,349,237	82,969,072	83,799,016	85,791,874	85,049,630	86,215,170	87,226,898	89,856,343	90,547,593
ターミナル駅除く	19,963,551	20,149,034	19,995,399	20,550,281	20,968,282	21,310,738	22,203,718	22,400,022	22,691,080	22,445,766	22,598,408	1,676,091	1,597,724	23,700,918

※指数: 乗車人員(H7:1) 駅BF化年度 (H7:1)

	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	0.989	0.972	1.000	1.021	1.020	1.048	1.061	1.075	1.085	1.107	1.129	1.154	1.152
富士見ヶ丘	1.000	1.022	1.030	1.062	1.083	1.110	1.166	1.179	1.191	1.192	1.187	1.182	1.209	1.193
高井戸	1.000	1.016	1.023	1.051	1.098	1.110	1.132	1.123	1.161	1.147	1.157	1.196	1.259	1.254
浜田山	1.000	1.042	1.029	1.056	1.068	1.073	1.125	1.154	1.174	1.175	1.187	1.194	1.235	1.265
西永福	1.000	1.010	0.991	1.000	1.009	1.016	1.044	1.010	1.038	1.021	1.028	1.016	1.035	1.069
永福町	1.000	1.003	0.979	1.019	1.044	1.065	1.119	1.128	1.124	1.095	1.095	1.101	1.108	1.083
6駅計	1.000	1.012	1.000	1.028	1.052	1.063	1.101	1.106	1.123	1.115	1.124	1.137	1.167	1.169
井の頭線総計	1.000	0.988	0.979	1.029	1.060	1.088	1.137	1.149	1.176	1.166	1.182	1.196	1.232	1.241
ターミナル駅除く	1.000	1.009	1.002	1.029	1.050	1.067	1.112	1.122	1.124	1.132	1.132	1.084	1.080	1.187

(H16:1)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	1.020	1.041	1.064	1.062
富士見ヶ丘	1.000	0.996	0.992	1.014	1.001
高井戸	1.000	1.008	1.043	1.097	1.093
浜田山	1.000	1.010	1.016	1.051	1.076
西永福	1.000	1.007	0.995	1.014	1.047
永福町	1.000	1.000	1.005	1.012	0.989
6駅計	1.000	1.008	1.019	1.047	1.048
井の頭線総計	1.000	1.014	1.026	1.057	1.065
ターミナル駅除く	1.000	1.007	0.975	1.071	1.056

(H18:1)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	1.022	1.020
富士見ヶ丘	1.000	1.022	1.009
高井戸	1.000	1.052	1.048
浜田山	1.000	1.035	1.059
西永福	1.000	1.019	1.052
永福町	1.000	1.007	0.984
6駅計	1.000	1.027	1.028
井の頭線総計	1.000	1.030	1.038
ターミナル駅除く	1.000	0.953	1.141

定期外乗客数 人口調整(総人口で調整)

※指数: 乗車人員(H7:1) ※総人口調整、井の頭線総計は沿線自治体の総人口 駅BF化年度 (H7:1)

	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	0.990	0.973	1.004	1.014	1.012	1.039	1.048	1.051	1.054	1.076	1.087	1.117	1.113
富士見ヶ丘	1.000	1.022	1.033	1.068	1.071	1.094	1.131	1.128	1.131	1.111	1.098	1.083	1.108	1.083
高井戸	1.000	1.017	1.022	1.034	1.059	1.054	1.051	1.028	1.054	1.025	1.022	1.048	1.101	1.086
浜田山	1.000	1.043	1.021	1.036	1.038	1.034	1.077	1.097	1.117	1.106	1.114	1.100	1.136	1.154
西永福	1.000	1.010	0.992	1.004	1.009	1.015	1.036	0.995	1.024	1.003	1.014	0.988	1.004	1.031
永福町	1.000	1.004	0.995	1.038	1.054	1.075	1.120	1.122	1.121	1.095	1.097	1.100	1.099	1.071
6駅計	1.000	1.012	1.003	1.028	1.040	1.045	1.072	1.067	1.080	1.063	1.069	1.069	1.096	1.091
井の頭線総計	1.000	0.987	0.974	1.020	1.045	1.065	1.107	1.111	1.132	1.118	1.129	1.129	1.156	1.160
ターミナル駅除く	1.000	1.008	0.996	1.021	1.036	1.046	1.083	1.085	1.094	1.078	1.078	0.979	1.075	1.110

(H16:1)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	1.021	1.032	1.059	1.056
富士見ヶ丘	1.000	0.988	0.975	0.997	0.975
高井戸	1.000	0.997	1.023	1.075	1.060
浜田山	1.000	1.008	0.995	1.027	1.043
西永福	1.000	1.011	0.985	1.001	1.028
永福町	1.000	1.002	1.005	1.004	0.978
6駅計	1.000	1.006	1.006	1.031	1.026
井の頭線総計	1.000	1.007	1.010	1.034	1.038
ターミナル駅除く	1.000	1.000	0.974	1.070	1.030

(H18:1)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	1.027	1.024
富士見ヶ丘	1.000	1.023	1.000
高井戸	1.000	1.050	1.036
浜田山	1.000	1.033	1.049
西永福	1.000	1.016	1.044
永福町	1.000	0.999	0.973
6駅計	1.000	1.025	1.020
井の頭線総計	1.000	1.024	1.028
ターミナル駅除く	1.000	0.948	1.4005

(4) 駅乗入自転車数

駅乗入自転車台数(駐輪台数+放置台数)

	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山									1237	1311	1300	1826	1826	
富士見ヶ丘									528	427	414	298	298	
高井戸									1002	911	880	968	1402	
浜田山									926	900	773	1027	1055	
西永福									818	694	670	727	617	
永福町									1053	991	946	1117	972	

資料：駅前放置自転車の現況と対策／東京都青少年・治安対策本部

※指数：駅乗入自転車台数(駐輪台数+放置台数)

駅名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
久我山	1.000	0.992	1.393	1.393	
富士見ヶ丘	1.000	0.970	0.698	0.698	
高井戸	1.000	0.966	1.063	1.539	
浜田山	1.000	0.859	1.141	1.172	
西永福	1.000	0.965	1.048	0.889	
永福町	1.000	0.955	1.127	0.981	

駅BF化年度 (H16:1)				
平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
1.000	0.992	1.393	1.393	
1.000	0.970	0.698	0.698	
1.000	0.966	1.063	1.539	
1.000	0.859	1.141	1.172	
1.000	0.965	1.048	0.889	
1.000	0.955	1.127	0.981	

駅BF化年度 (H18:1)		
平成18年度	平成19年度	平成20年度
1.000	1.000	
1.000	1.000	
1.000	1.448	
1.000	1.027	
1.000	0.849	
1.000	0.870	

資料5:調査研究のまとめ

(1) アンケート・聞き取り調査結果

本調査研究で実施した全国、及び杉並区を対象としたアンケート調査・聞き取り調査結果を下表に示した。

表 5-1 アンケート・聞き取り調査結果

(※表中の着色は、「図 5-2 効果検証まとめ」の項目に対応している。)

(※表中の斜体文字は、参照項目を示している。)

項目		全国インターネット調査		調査対象地区(杉並区)ケーススタディ アンケート・聞き取り調査	
		子育て世代	高齢者	子育て世代	高齢者
鉄道・バスを利用した外出実態	鉄道	<p>・大都市圏ほど利用頻度が高い。買い物や娯楽・レジャーでの利用が多い。参考 2-1 1(1)</p> <p>・消費額:約 1 万円 (最終下車駅消費額>最寄駅消費額) 資料 2-1 1(3)</p>		<p>・鉄道の利用頻度は高い。買い物や娯楽・レジャーでの利用が多い。参考 3-3 (1), (2)</p> <p>・子どもの送迎での利用も多い。 資料 3-4</p> <p>・地元商店街での消費額:約 3 千円 資料 3-3 (2)</p>	
	バス	<p>・利用頻度は都市規模の差異は少ない。買い物や娯楽・レジャーでの利用が多い。参考 2-1 1(2)</p> <p>・消費額:約 6 千円 資料 2-1 1(3)</p>		<p>・バス利用は駅端末交通手段としての利用が多く、乗り換えを行う人が多い。参考 3-3</p> <p>・高齢者のバス利用頻度が高い。資料 3-3 (2)</p>	
満足度	駅	<p>・バリアフリー化は大都市で進み、バリアフリー化の満足度が高い。資料 2-1 2(1)</p>		<p>・駅舎の大規模改良や駅周辺と一体的に整備した駅の満足度は高い。</p> <p>・バリアフリー化されていない駅の満足度は極端に低く、バリアフリー化の要望が高い。 資料 3-3 (2)</p>	
		<p>・エレベーター、エスカレーター、多機能トイレ全て完備が満足度高。 (エレベーターのみ>エスカレーターのみ) 資料 2-1 2(2)</p>	<p>・エレベーター、エスカレーター、多機能トイレ全て完備が満足度高。 資料 2-1 2(1)</p>	<p>・低年齢の子どもの親(特にベビーカー利用者)のバリアフリー化に対する要望が高い。</p> <p>・ベビーカー利用者は特にエレベーターの設置を強く望んでいる。 資料 3-3 (2)</p>	-
	駅周辺	<p>・駅周辺の満足度:6 割程度 (「段差が多く歩きにくい」、「ベンチなど休憩できる場所が足りない」、「人が混雑して移動しにくい」など) ・女性は男性よりも満足度低。 資料 2-1 2(2)</p>	<p>・駅周辺の満足度:6 割程度 (大都市の方が満足度低) (「段差が多く歩きにくい」、「ベンチなど休憩できる場所が足りない」、「人が混雑して移動しにくい」など) 資料 2-1 2(3)</p>	<p>・駐輪場整備に対する要望が高い。 資料 3-3 (2)</p>	-
	バス	<p>・女性は男性よりも満足度低。鉄道よりも満足度低い。 資料 2-1 2(4)</p>	-	<p>・低年齢の子どもの親(特にベビーカー利用者)の車内の十分なスペースに対する要望が高い。 資料 3-3 (2)</p>	-
化によ	全体	<p>・低年齢の子どもの親(特に女性)は、バリアフリー化による行動・意識の変化が</p>		<p>・高齢者であるほど、バリアフリー化による行動・意識の変化が大きい。</p>	

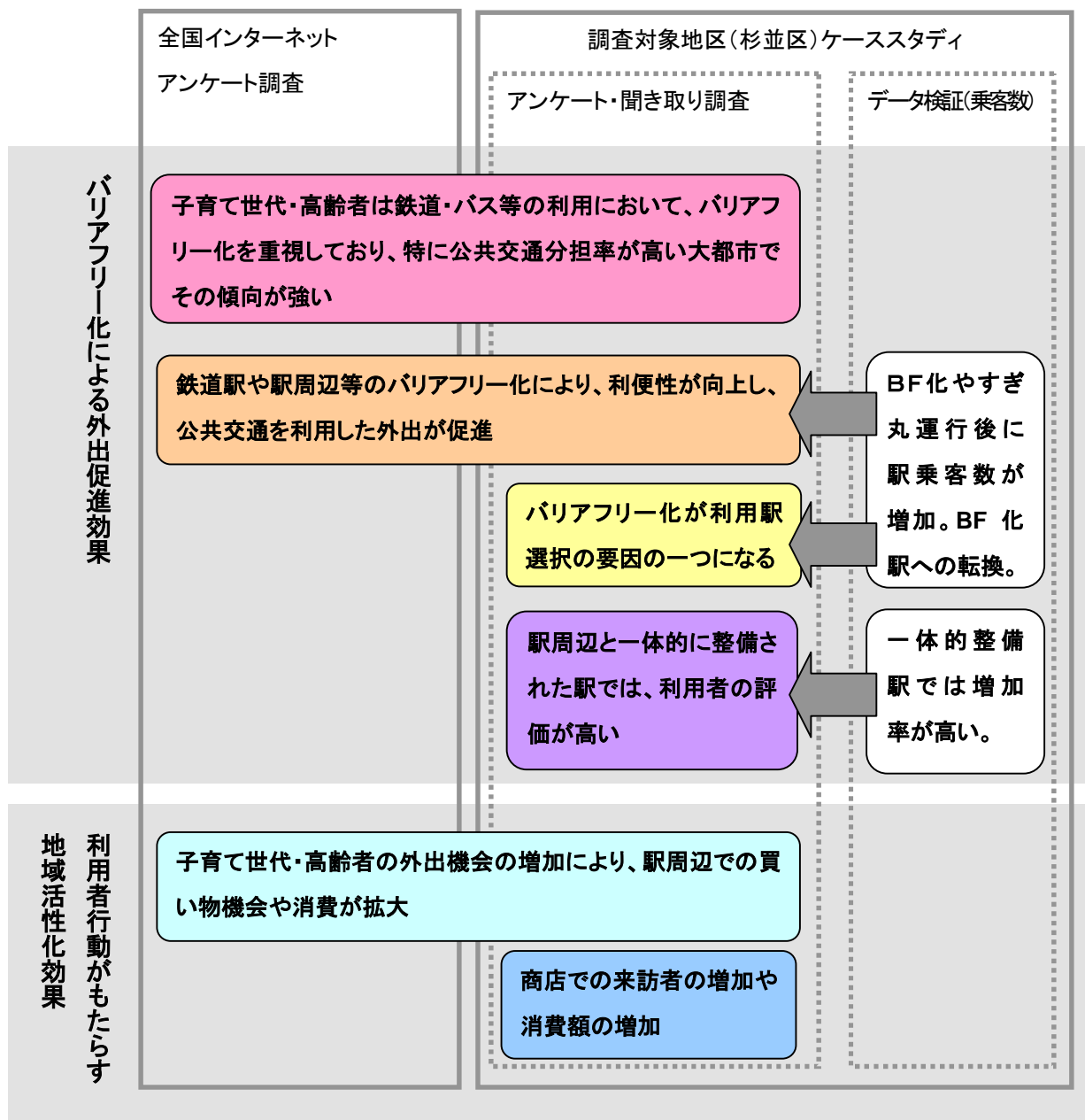
項目	全国インターネット調査		調査対象地区(杉並区)ケーススタディ アンケート・聞き取り調査	
	子育て世代	高齢者	子育て世代	高齢者
外出 頻度	大きい。 資料 2-1 3(1)	資料 2-1 3(1)	の変化が大きい。 資料 3-3(2)	資料 3-3 (2)
	・鉄道・バス等のバリアフリー化により、鉄道・バスを利用した外出機会が増加。本編 3.3(2)		・鉄道・バス等のバリアフリー化により、鉄道・バスを利用した外出機会が増加。本編 4.2(1)①	
	・低年齢の子どもの親ほど、外出促進効果大。 本編 3.3(2)	・高齢であるほど外出促進効果大。 本編 3.3(2)	・低年齢の子どもの親ほど、外出促進効果大。 本編 4.2(1)①	・高齢であるほど外出促進効果大。本編 4.2(1)①
	・バリアフリー化により、目的地の変化が見られる。 資料 2-1 3(2)		・鉄道駅等のバリアフリー化により、イベント等へ参加しやすくなり、公共交通を利用したイベント参加機会が増加している。本編 4.2(1)①	
	・バリアフリー化により、自家用車から鉄道・バスへの転換が見られる。資料 2-1 3(3)		・バリアフリー化により、自家用車から鉄道・バスへの転換が見られる。資料 3-3 (2)	
	・買い物機会や買い物時間が増加している。 本編 3.3(3)		・買い物機会が増加している。本編 4.2(2)①	
消費 活動	・消費額の増加は平均 2400 円。 資料 2-1 2(1)	・消費額の増加は平均 2600 円。 資料 2-1 2(1)	・商店街でも来訪者の増加や消費額が増加するなど、鉄道駅のバリアフリー化やすぎ丸の運行効果を実感している。本編 4.2(1)② ・商店街では、バリアフリー化は地域の活性化のために必要と感じている。資料 3-3 (2)	
	-	-	・移動負担の大きい子育て世代、高齢者にとっては、駅のバリアフリー化が利用駅を選択する一要因となっている。本編 4.2(1)①	
駅選 択	-	-	・自転車駐輪が充実している駅を選択している例も見られる。 資料 3-3 (2)	・すぎ丸や路線バスでのアクセスが優れた駅を選択。 資料 3-3 (2)
	・移動時の負担軽減効果を実感。 本編 3.3(2)	・外出機会の増加により健康増進効果を実感。 本編 3.3(2)	・移動時の負担軽減効果を実感。本編 4.2(3) ・子どもと外出することへの安心感が高まっている。本編 4.2(3)	・健康増進効果を実感。本編 4.2(3) ・地域活動へ積極的に参加するようになっている。 本編 4.2(3)
その他	・バリアフリー化が進んでいる大都市ほどバリアフリー化を重視している。本編 3.3(1)		-	-
	・低年齢の子どもの親(特に女性)ほどバリアフリー化を重視。本編 3.3(1)	-	-	-

その他の改善要望	・鉄道)ベビーカー用スペースや荷物用スペースへの要望も高い ・バス)ベビーカーを折り畳まずに乗車 資料 2-1 5	・鉄道)段差の解消や休憩場所の改善を重視 ・バス)バス停の屋根・ベンチ設置の要望高い 資料 2-1 5	・鉄道)エレベーターの増設、ホームと乗降口の段差縮小 ・バス)ベビーカー用スペースの確保 ・鉄道とバスの乗り換え)駅とバス停間のBF化や距離 資料 3-3 (2)	・鉄道)エスカレーターの増設(下り方向など) ・バス)ノンステップバスのさらなる導入、バス停の屋根・ベンチ設置 ・鉄道とバスの乗り換え)駅とバス停間の距離、乗り継ぎ時間 資料 3-3 (2)
	・運賃やアクセス交通に対する要望が高い。 参考 2-1 5		-	-

(2) 公共交通等のバリアフリー化による効果のまとめ

全国インターネット調査、及び杉並区を調査対象地区としたケーススタディ、データ検証から得られた、公共交通のバリアフリー化がもたらした効果検証結果を「図 効果検証まとめ」にとりまとめた。

検証された主な効果としては、「バリアフリー化による外出促進効果」及び「利用者行動がもたらす地域活性化効果」であり、本調査研究の結果から他地域においても参照できると思われる具体的事象及び、それに関連した更なる要望・ニーズを抽出し、次項「表 鉄道・バス等のバリアフリー化がもたらした効果等」にまとめた。



※図中の着色は、「表 5-1 アンケート・聞き取り調査結果」の項目に対応している。

図 5-2 効果検証まとめ

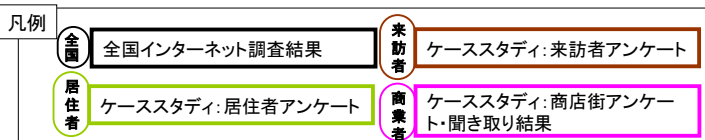
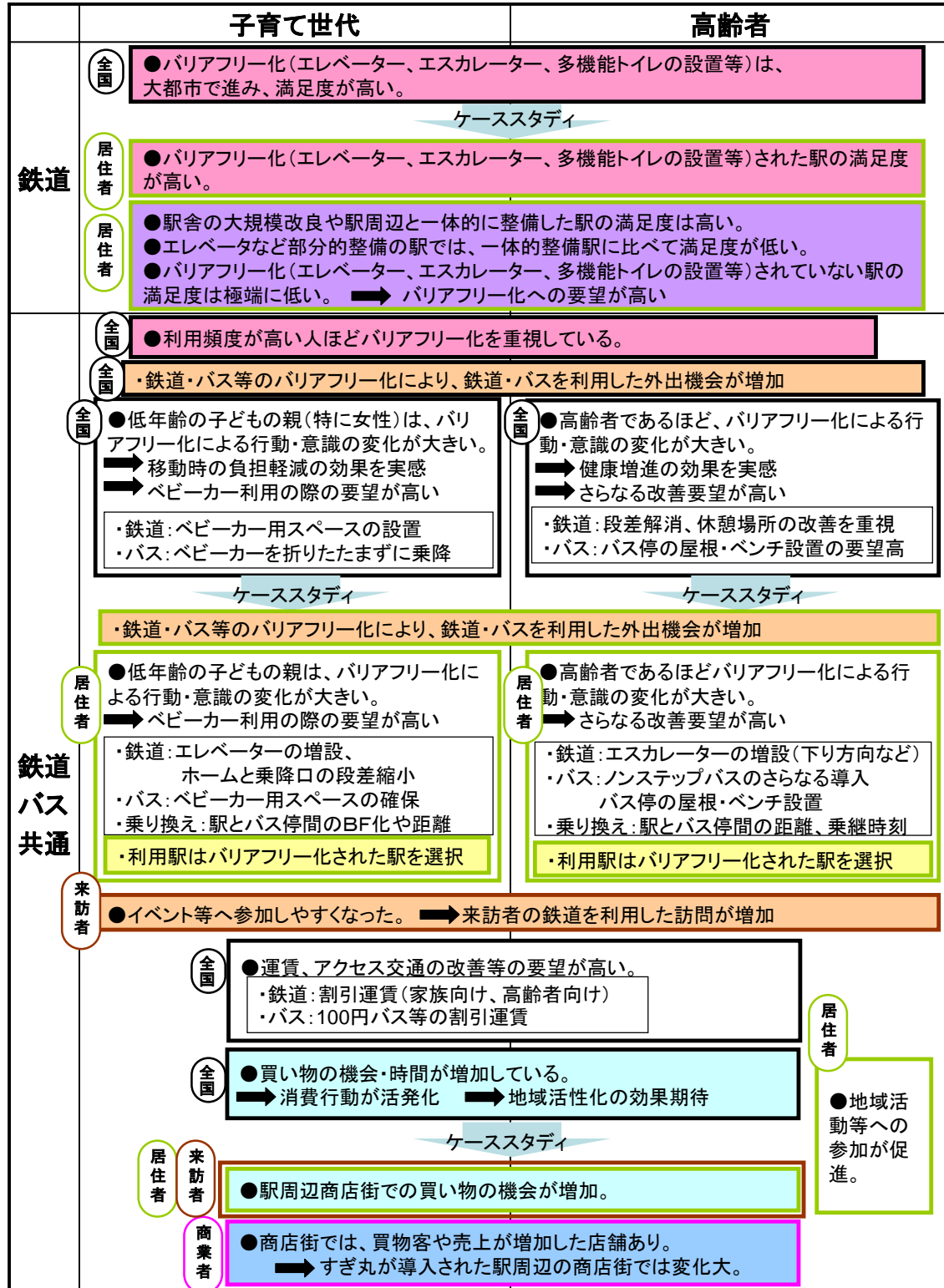
表 5-3 鉄道・バス等のバリアフリー化がもたらした効果等

※表中の着色は、「図 5-2 効果検証まとめ」の項目に対応している。

	バリアフリー化がもたらした効果	全国調査・ケーススタディから得られた知見	特徴的な事項 さらなる要望・ニーズ
外出促進効果	子育て世代・高齢者は鉄道・バス等の利用において、BFを重視しており、特に公共交通分担率が高い大都市でその傾向が強い	<ul style="list-style-type: none"> ● 子育て世代、高齢者は鉄道・バス利用に対してバリアフリー化を重視 ● 大都市圏で利用頻度が高いほど BF 化を重視 ● エスカレータ未設置の駅では設置駅に比べ、満足度は低く、BF 化されていない駅の満足度はさらに低い 	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリーを重視している大都市や低年齢の子どもの親(特に女性、ベビーカー利用者)においてさらなるサービス改善要望が強い ● エレベーターを優先的に利用できるようにとの要望 ● 子育て世代にとっては、ベビーカー利用の利便性向上(エレベーターや車内スペース)が必要 ● 高齢者にとっては、段差の解消やベンチ等の休憩施設の充実が必要 ● バスを身近な足として利用する高齢者は、ノンステップバスやバス停の休憩施設の充実を要望 ● 一時利用可能な駐輪場の充実を要望
	鉄道駅や駅周辺等のBF化により、利便性が向上し、公共交通を利用した外出が促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅やバスがバリアフリー化されることで、子育て世代、高齢者の鉄道・バスを利用した外出機会が増加 ● バリアフリー化された駅では、バリアフリー化前後で乗客数が増加 	
	BF化が利用駅選択の要因の一つになる	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅間が短く選択制が高い大都市では、バリアフリー化が利用駅選択の一要因となる ● 一時利用できる隣の駅の駐輪場を選択する傾向 	
	駅周辺と一体的に整備された駅では、利用者の評価が高い	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎の大規模改良や駅前広場や駅への連絡路などの駅周辺と一体的なバリアフリー化により、外出促進効果が大きくなる ● 駅へ連絡するコミュニティバスの導入により、駅利用者が増加 	
地域活性化効果	子育て世代・高齢者の外出機会の増加により、駅周辺での買い物機会や消費が拡大	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリー化により、子育て世代、高齢者の買い物機会や消費額が増加するなど消費が拡大 ● バリアフリー化により、鉄道等を利用したイベント来訪機会が増加し、交流の拡大につながっている ● 高齢者の地域活動への積極的な参加など、社会参加も促進 	<ul style="list-style-type: none"> ● イベント会場でも、子育て世代や高齢者への配慮を要望 ● 商店街では単身高齢者等をターゲットに商品の小口化を進めるなどの取組も見られる ● 商店街でもまちの活性化のために、バリアフリー化を強く要望
	商店での来訪者の増加や消費額の増加	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街で来訪者の増加や消費額の増加を実感 	
その他の効果		<ul style="list-style-type: none"> ● 移動時の負担軽減効果を実感 ● 自らの足での外出するようになり健康増進につながっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治体や鉄道事業者等の情報提供を要望

本調査結果から得られた特徴的な事項について、子育て世代・高齢者別及び鉄道・バス別の観点から以下にとりまとめた。

図 5-4 全国インターネット調査及び調査対象地区ケーススタディ結果まとめ



※枠線の着色は、調査対象を示す。(左図の凡例参照)

※枠内の着色は、「図 5-2 効果検証まとめ」の項目に対応している。

資料6:調査結果の活用イメージ

調査結果の活用イメージ

本調査結果の活用イメージとして下表に整理した。

表 6-1 調査結果の活用イメージ

活用団体等		役割	活用の場面	活用データ	
行政	都道府県	<ul style="list-style-type: none"> 市町村への基本構想作成の意識啓発 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー効果（特に一体的な整備効果）の提供 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数の増加 外出促進 満足度の向上 商店街活性化・取組展開 さらなる取組要望 一体的に協働で取り組むことの効果 	
		<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー推進の情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー効果の提供（「高齢者、障害者等」だけでなく、子育て世代の効果もあることを示す） 		
	市町村	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー基本構想作成 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー効果（特に一体的な整備効果）の認識・作成の手助け 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数の増加 外出促進 満足度の向上 商店街活性化・取組展開 さらなる取組要望 一体的に協働で取り組むことの効果 	
		<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー事業の予算化 	<ul style="list-style-type: none"> 必要性の高い施策として予算要求 		
		<ul style="list-style-type: none"> 事業者等へのバリアフリー化依頼 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー効果の提示 関係者との合意形成 		
	事業者	鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年までに対象特定旅客施設のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー効果の把握・事業実施の手助け 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数の増加 満足度の向上 一体的に協働で取り組むことの効果
<ul style="list-style-type: none"> さらなるサービス水準の向上 			<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー事業の参考 	<ul style="list-style-type: none"> さらなる取組要望 	
バス事業者		<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年までに低床式バスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー効果の把握・事業実施の手助け 	<ul style="list-style-type: none"> 満足度の向上 一体的に協働で取り組むことの効果 	
		<ul style="list-style-type: none"> さらなるサービス水準の向上 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー事業の参考 	<ul style="list-style-type: none"> さらなる取組要望 	
		<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス等の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 導入に際しての効果の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 満足度の向上 一体的に協働で取り組むことの効果 	
道路管理者		<ul style="list-style-type: none"> 道路のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバスと一体的な事業の必要性の認識 	<ul style="list-style-type: none"> 満足度の向上 一体的に協働で取り組むことの効果 	
駐輪場設置・管理者		<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間を狭める放置自転車対策としての駐輪場整備 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者にとって利用しやすい効果的な駐輪場整備 	<ul style="list-style-type: none"> 満足度の向上 さらなる取組要望 一体的に協働で取り組むことの効果 	
		<ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用しやすい運用方法の適用 	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の効果や潜在利用者意向 	<ul style="list-style-type: none"> 満足度の向上 さらなる取組要望 	
地元		住民	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化の要望 	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化の効果を知る・行政や事業者への働きかけ 	<ul style="list-style-type: none"> 外出促進 商店街活性化・取組展開 一体的に協働で取り組むことの効果
		商店街等	<ul style="list-style-type: none"> 駅やまちのバリアフリーと一体となった商店等のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> 売上の増加など駅やまちのバリアフリー効果の把握 商店でできる利用者へのサービスの方法の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降客数の増加 外出促進 満足度の向上 商店街活性化・取組展開 一体的に協働で取り組むことの効果

參考資料編

参考資料1:アンケート調査票

三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査

全国調査（インターネット調査）調査票

公共交通等のバリアフリー化に関するアンケート調査

■調査の趣旨とご協力のお願い

みなさんの生活している“まち”は、あなたにやさしい“まち”ですか？

近年、子どもからお年寄りまで、あらゆる世代の人が便利で快適に生活できる社会を目指すことが重要となってきています。

とくに鉄道やバス等の公共交通の分野では、人が移動する際に不便となっていた面をできるだけ改善する取り組み（バリアフリー化）が進められてきました。

このアンケートは、バリアフリー化によるみなさんの行動や意識の変化についてのご意見をいただき、人にやさしく暮らしやすい社会づくりに役立てていくものです。

みなさんのご協力により、お住まいのまちがさらに便利で快適なまちになることを目指すためのものです。

ご多忙のところ誠に恐れ入りますが、本アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

調査主体：国土交通省 国土交通政策研究所
八千代エンジニアリング株式会社

■鉄道駅やバスのバリアフリー化について

このアンケートでは、鉄道駅や駅周辺、バスのバリアフリーを次のように考えます。

【鉄道駅のバリアフリー化】

エレベーターの設置



エスカレーターへの設置



多機能トイレの設置



多機能トイレは、障害のある人や高齢者、子ども連れなど、誰でも使いやすいように作られたトイレです。車いすでも利用できる広いスペースがとられており、手すり付きの便器やおむつを替えるためのベビーベッドなどが備え付けられています。

【駅周辺のバリアフリー化】

段差のない歩行者空間



雨に濡れずに移動できる施設
(シェルター、上屋)



駐輪場の整備 (放置自転車の解消)



ベンチなどの休憩施設



【バスのバリアフリー化】

低床式バス（ノンステップバスなど）



■アンケートにあたって

このアンケートは、みなさんの日常生活での外出についてお尋ねするものです。
次の点に注意して、設問にお答えください。

- アンケートでは、日常生活での外出を対象としており、遠出の旅行などは含みません。
- （子育て世代用）お子さんを連れての外出についてお答えください。

■設問

①あなたの普段の外出についてお聞きします。

まず、普段の外出の頻度（回数）についてお聞きします。

①-1 あなたは普段、どのくらい外出しますか。

外出の頻度	<input type="checkbox"/> ほぼ毎日
	<input type="checkbox"/> 週に 6日
	<input type="checkbox"/> 週に 5日
	<input type="checkbox"/> 週に 4日
	<input type="checkbox"/> 週に 3日
	<input type="checkbox"/> 週に 2日
	<input type="checkbox"/> 週に 1日
	<input type="checkbox"/> 月に 3日
	<input type="checkbox"/> 月に 2日
	<input type="checkbox"/> 月に 1日
	<input type="checkbox"/> 上記よりも少ない

①-2 あなたは外出の際に『鉄道』を利用しますか。

鉄道の利用	<input type="checkbox"/> 利用する
	<input type="checkbox"/> 全く利用しない (→①-4へ)

①-3 どのくらい『鉄道』を利用しますか。

鉄道を利用した外出の頻度	<input type="checkbox"/> ほぼ毎日
	<input type="checkbox"/> 週に 6日
	<input type="checkbox"/> 週に 5日
	<input type="checkbox"/> 週に 4日
	<input type="checkbox"/> 週に 3日
	<input type="checkbox"/> 週に 2日
	<input type="checkbox"/> 週に 1日
	<input type="checkbox"/> 月に 3日
	<input type="checkbox"/> 月に 2日
	<input type="checkbox"/> 月に 1日
	<input type="checkbox"/> 上記よりも少ない

①-4 あなたは外出の際に『バス』を利用しますか。

バスの利用	<input type="checkbox"/> 利用する <input type="checkbox"/> 全く利用しない (→①-6へ)
-------	---

①-5 どのくらい『バス』を利用しますか。

バスを利用した外出の頻度	<input type="checkbox"/> ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週に 6日 <input type="checkbox"/> 週に 5日 <input type="checkbox"/> 週に 4日 <input type="checkbox"/> 週に 3日 <input type="checkbox"/> 週に 2日 <input type="checkbox"/> 週に 1日 <input type="checkbox"/> 月に 3日 <input type="checkbox"/> 月に 2日 <input type="checkbox"/> 月に 1日 <input type="checkbox"/> 上記よりも少ない
--------------	--

次に、外出の目的などについてお聞きします。

①-6 あなたは、普段どのような目的で外出していますか。

あてはまる目的すべてを選択してください。

(複数回答可)

外出の目的	<input type="checkbox"/> 通勤 <input type="checkbox"/> 買い物 <input type="checkbox"/> 娯楽・レジャー <input type="checkbox"/> 親戚・知人の訪問 <input type="checkbox"/> 習い事 <input type="checkbox"/> 通院・リハビリテーション <input type="checkbox"/> 役所での手続き等 <input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎 <input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加 <input type="checkbox"/> 地域の活動や行事 <input type="checkbox"/> その他 ()
-------	---

①-7 ①-6 で答えた目的で外出する際には、鉄道、バスを利用しますか。
 鉄道とバス、それぞれについて教えてください。

→以下、①-6 外出目的でチェックした項目のみ表示させる。

	鉄道 (①-2「全く利用しない」→表示させない。)	バス (①-4「全く利用しない」→表示させない。)
通勤	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
買い物	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
娯楽・レジャー	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
・・・		

①-8 ①-6 で答えた目的では、どのくらいの頻度で鉄道を利用しますか。
 それぞれについて教えてください。

○通勤 ……→①-6 外出目的でチェックした項目について、回答させる。

目的別の外出 頻度	鉄道 (①-2「全く利用しない」、①-7「利用しない」→表示させない。)
	<input type="checkbox"/> ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週に 6 日 <input type="checkbox"/> 週に 5 日 <input type="checkbox"/> 週に 4 日 <input type="checkbox"/> 週に 3 日 <input type="checkbox"/> 週に 2 日 <input type="checkbox"/> 週に 1 日 <input type="checkbox"/> 月に 3 日 <input type="checkbox"/> 月に 2 日 <input type="checkbox"/> 月に 1 日 <input type="checkbox"/> 上記よりも少ない

①-9 ①-6 で答えた目的では、どのくらいの頻度でバスを利用しますか。
 それぞれについて教えてください。

○通勤 ……→①-6 外出目的でチェックした項目について、回答させる。

目的別の外出 頻度	バス (①-2「全く利用しない」、①-7「利用しない」→表示させない。)
	<input type="checkbox"/> ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週に 6 日 <input type="checkbox"/> 週に 5 日

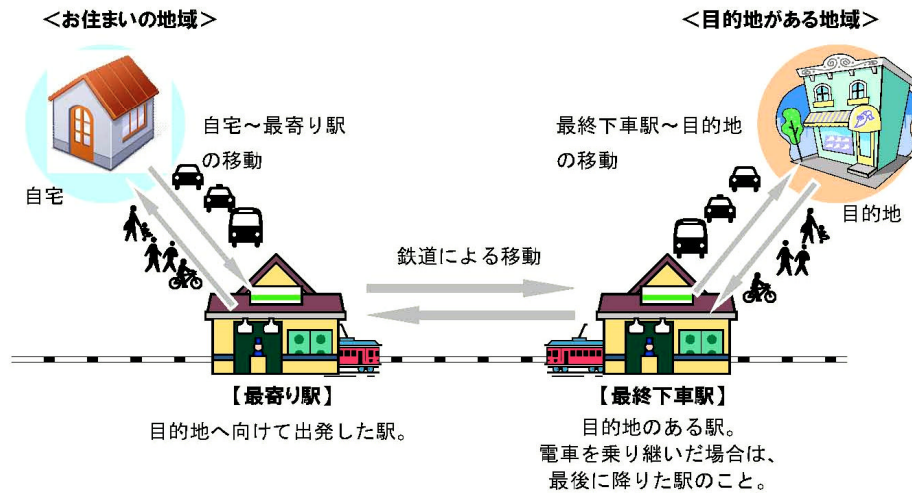
	<input type="checkbox"/> 週に 4日
	<input type="checkbox"/> 週に 3日
	<input type="checkbox"/> 週に 2日
	<input type="checkbox"/> 週に 1日
	<input type="checkbox"/> 月に 3日
	<input type="checkbox"/> 月に 2日
	<input type="checkbox"/> 月に 1日
	<input type="checkbox"/> 上記よりも少ない

- 「①-2 あなたは外出の際に『鉄道』を利用しますか。」「全く利用しない」と「①-4 あなたは外出の際に『バス』を利用しますか。」「全く利用しない」 →⑥へ
- 「①-2 あなたは外出の際に『鉄道』を利用しますか。」「全く利用しない」 →④⑤ →⑥へ
- 「①-4 あなたは外出の際に『バス』を利用しますか。」「全く利用しない」 →②③ →⑥へ

「①-2 あなたは普段の外出の際に『鉄道』を利用しますか。」で「利用する」方のみ、以下②回答。

②最近の鉄道を利用した外出についてお聞きします。

その時の外出について、以下のような移動を思い浮かべながらお答えください。



②-1 その際は、どのような目的で外出しましたか。

あてはまるものすべてを選択してください。

(複数回答可)

外出の目的	<input type="checkbox"/> 通勤	<input type="checkbox"/> 買い物	<input type="checkbox"/> 娯楽・レジャー	<input type="checkbox"/> 親戚・知人の訪問
	<input type="checkbox"/> 習い事	<input type="checkbox"/> 通院・リハビリテーション	<input type="checkbox"/> 役所での手続き等	
	<input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎			
	<input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加			
	<input type="checkbox"/> 地域の活動や行事			
	<input type="checkbox"/> その他 ()			

②-2 外出の際は、いくらぐらいお金を使いましたか。

概ねの金額でお答えください。

外出で使った金額	<input type="checkbox"/> 外出全体で () 円
うち最寄り駅周辺の商店街などでの買い物	<input type="checkbox"/> そのうち最寄り駅周辺の商店街などでの買い物で () 円
うち最終下車駅周辺の商店街などでの買い物	<input type="checkbox"/> そのうち最終下車駅周辺の商店街などでの買い物で () 円
うち交通費 ※定期利用の場合には、普	<input type="checkbox"/> そのうち交通費(往復) () 円

通券運賃でお答えください。	
---------------	--

②-3 自宅から最寄り駅までは、どのような交通手段で行きましたか。
利用した交通手段をすべて選択してください。

(複数回答可)

最寄り駅までの交通手段	<input type="checkbox"/> 自家用車 (自分が運転)	<input type="checkbox"/> 家族・他人の自家用車に同乗
	<input type="checkbox"/> バス	<input type="checkbox"/> タクシー
	<input type="checkbox"/> 原付・バイク	<input type="checkbox"/> 自転車
	<input type="checkbox"/> 徒歩	<input type="checkbox"/> その他 ()

②-4 最終下車駅から目的地までは、どのような交通手段で行きましたか。
利用した交通手段をすべて選択してください。

(複数回答可)

最終下車駅から目的地までの交通手段	<input type="checkbox"/> バス	<input type="checkbox"/> タクシー	<input type="checkbox"/> 乗合タクシー
	<input type="checkbox"/> 自転車	<input type="checkbox"/> 徒歩	
	<input type="checkbox"/> その他 ()		

その際に利用した鉄道駅や駅周辺のバリアフリーの状況についてお聞きます。

②-5 最寄りの駅、最終下車駅はどちらですか。代表的な駅を1つお答えください。

駅	最寄り駅	最終下車駅
駅名	(線 駅)	(線 駅)
	例: J R山手線 新宿駅	例: J R山手線 東京駅

②-6 その駅のバリアフリーの状況はいかがでしたか。

○エレベーター

エレベーター	最寄り駅	最終下車駅
設置されている	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
設置されていない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
現在、設置工事中	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
上下移動がなく、設置の必要のない駅である	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

○エスカレーター

エスカレーター	最寄り駅	最終下車駅
設置されている (上り・下りにかかわらず)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
設置されていない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
現在、設置工事中	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
上下移動がなく、設置の必要のない駅である	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

○多機能トイレ

多機能トイレ	最寄り駅	最終下車駅
設置されている (上り・下りにかかわらず)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
設置されていない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
現在、設置工事中	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

②-7 その駅のバリアフリーの状況には満足していますか。

利用の満足度	最寄り駅	最終下車駅
利用するのに満足しているか	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満 <input type="checkbox"/> 不満	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満 <input type="checkbox"/> 不満

②-8 鉄道駅周辺のバリアフリー化の状況はいかがでしたか。

○歩行者が通行する場所

歩行者が通行する場所	最寄り駅	最終下車駅
段差が少ない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
段差が多い	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

○駅や駅前のバス停、タクシー乗り場などに雨に濡れずに移動できる施設（シェルターや上屋）

雨に濡れずに移動できる施設 (シェルターや上屋)	最寄り駅	最終下車駅
設置されている	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
設置されていない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
現在、設置工事中	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

○駐輪場

駐輪場	最寄り駅	最終下車駅
設置されている	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
設置されていない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
現在、設置工事中	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

○ベンチなどの休憩施設

ベンチなどの休憩施設	最寄り駅	最終下車駅
設置されている	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
設置されていない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
現在、設置工事中	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分からない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

②-9 鉄道駅周辺の移動のしやすさには満足していますか。

移動のしやすさの満足度	最寄り駅の周辺	最終下車駅の周辺
移動のしやすさに満足しているか	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満(②-10へ) <input type="checkbox"/> 不満(②-10へ)	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満(②-10へ) <input type="checkbox"/> 不満(②-10へ)

②-10 「②-9」で「やや不満」、「不満」と答えた方にお聞きします。

鉄道駅周辺の移動のしやすさについて不満な理由は何ですか。

あてはまるものすべてを選択してください。

○最寄り駅の周辺

(複数回答可)

不満な点	最寄り駅の周辺
不満な点	<input type="checkbox"/> 駅周辺は段差が多く歩きにくい <input type="checkbox"/> 駅に行くのに階段のみの歩道橋を渡らなければならない <input type="checkbox"/> 歩道と車道が分離されていない <input type="checkbox"/> 歩道はあるが狭くて歩きにくい <input type="checkbox"/> 放置自転車がが多く、歩道を通りにくい <input type="checkbox"/> ベンチなど休憩できる場所が足りない <input type="checkbox"/> バス乗降場や駐輪場が駅から離れている <input type="checkbox"/> バス乗降場などに屋根がない <input type="checkbox"/> 駅の入り口やエレベーターなどの案内標識が無い、または、分かりにくい <input type="checkbox"/> 踏切を渡らないと駅の入り口に 行けない <input type="checkbox"/> 駅周辺の道路やロータリーに信号がない <input type="checkbox"/> 人が混雑していて、移動しにくい <input type="checkbox"/> その他 ()

○最終下車駅の周辺

(複数回答可)

不満な点	最終下車駅の周辺
不満な点	<input type="checkbox"/> 駅周辺は段差が多く歩きにくい <input type="checkbox"/> 駅に行くのに階段のみの歩道橋を渡らなければならない <input type="checkbox"/> 歩道と車道が分離されていない <input type="checkbox"/> 歩道はあるが狭くて歩きにくい <input type="checkbox"/> 放置自転車がが多く、歩道を通りにくい <input type="checkbox"/> ベンチなど休憩できる場所が足りない <input type="checkbox"/> バス乗降場や駐輪場が駅から離れている <input type="checkbox"/> バス乗降場などに屋根がない <input type="checkbox"/> 駅の入り口やエレベーターなどの案内標識が無い、または、分かりにくい <input type="checkbox"/> 踏切を渡らないと駅の入り口に 行けない <input type="checkbox"/> 駅周辺の道路やロータリーに信号がない <input type="checkbox"/> 人が混雑していて、移動しにくい <input type="checkbox"/> その他 ()

「①-2 あなたは普段の外出の際に『鉄道』を利用しますか。」で「利用する」方のみ、以下③回答。

③鉄道駅および駅周辺がバリアフリー化された場合についてお聞きします。

③-1 鉄道駅および駅周辺がバリアフリー化された場合に、あなたの行動や意識が変わることはありましたか、または、あると思いますか。

次の項目すべてについて、「ある」「ない」でお答えください。

行動や意識の変化		ある	ない
外出頻度 について	1. 外出する回数が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2. 鉄道を利用して外出する回数が増えた	<input type="checkbox"/> (③-2へ)	<input type="checkbox"/> (③-3へ)
	3. 外出している時間が長くなった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
目的地 について	4. 外出先が変わった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5. 外出先が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6. 遠くまで外出するようになった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
移動の手段 について	7. これまでの交通手段から、鉄道を利用するようになった	<input type="checkbox"/> (③-4へ)	<input type="checkbox"/>
消費 について	8. 外出の際に使うお金が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9. 最寄りの駅や駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10. 最寄りの駅や駅周辺での商店街で使うお金が増えた	<input type="checkbox"/> (③-5へ)	<input type="checkbox"/>
	11. 買い物をしている時間が長くなった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
その他	12. 移動の際の負担が減った	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	13. 自らの足で外出していると健康になった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	14. 家族や近所との会話が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	15. その他	<input type="checkbox"/> (③-6へ)	<input type="checkbox"/>

③-2 「2. 鉄道を利用して外出する回数が増えた。」で「ある」と答えた方にお聞きします。
特に外出の頻度が増えた目的は何ですか。

頻度が増えた 外出目的	<input type="checkbox"/> 通勤 <input type="checkbox"/> 買い物 <input type="checkbox"/> 娯楽・レジャー <input type="checkbox"/> 親戚・知人の訪問 <input type="checkbox"/> 習い事 <input type="checkbox"/> 通院・リハビリテーション <input type="checkbox"/> 役所での手続き等 <input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎 <input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加 <input type="checkbox"/> 地域の活動や行事 <input type="checkbox"/> その他 ()
----------------	---

③-3 「2. 鉄道を利用して外出する回数が増えた。」で「ない」と答えた方にお聞きします。
回数が増えていない理由は何ですか。

あてはまるものすべてを選択してください。

(複数回答可)

回数が増えて いない理由	<input type="checkbox"/> 鉄道駅及び駅周辺での移動に不便な部分はまだ残っているから <input type="checkbox"/> 駅までの交通手段や道路が便利でなかったり移動しづらかったりするから <input type="checkbox"/> 他の交通手段の方が便利だから <input type="checkbox"/> 他の交通手段を利用した方が割安だから <input type="checkbox"/> 鉄道沿線に行きたい場所がないから <input type="checkbox"/> 鉄道を利用するのに、バリアフリーは関係がないから <input type="checkbox"/> その他 ()
-----------------	--

③-4 「7. これまでの交通手段から、鉄道を利用するようになった。」で「ある」と答えた方にお聞きします。

以前はどのような交通手段を利用していましたか。

以前の 交通手段	<input type="checkbox"/> 自家用車 <input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> その他 ()
-------------	--

③-5 「10. 最寄りの駅や駅周辺での商店街で使うお金が増えた。」で「ある」と答えた方にお聞きします。

一回の買い物で、どのくらい増えましたか。

概ねの金額でお答えください。

一回の買い物 で増えた金額	<input type="checkbox"/> () 円 <input type="checkbox"/> 分からない。
------------------	--

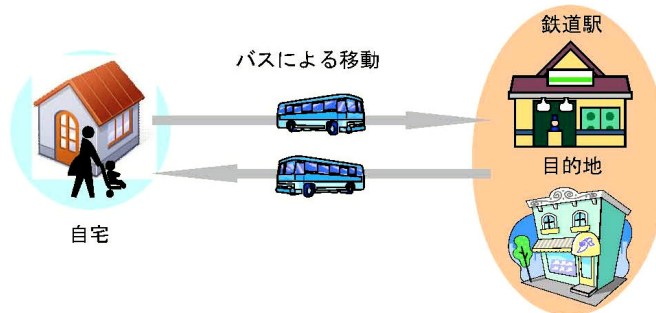
③-6 「15.その他」で「ある」と答えた方にお聞きます。

その他に、どのような行動や意識の変化がありましたか。

その他の行動や意識の変化	()
--------------	-----

「①-4 あなたは普段の外出の際に『バス』を利用しますか。』で『利用する』方のみ、以下④回答。

④最近のバスを利用した外出についてお聞きます。
その1度の外出について、以下のような移動を想定してお答えください。



④-1 その外出の際は、どのような目的で外出しましたか。

あてはまるものすべてを選択してください。

(複数回答可)

外出の目的	<input type="checkbox"/> 通勤	<input type="checkbox"/> 買い物	<input type="checkbox"/> 娯楽・レジャー	<input type="checkbox"/> 親戚・知人の訪問
	<input type="checkbox"/> 習い事	<input type="checkbox"/> 通院・リハビリテーション	<input type="checkbox"/> 役所での手続き等	
	<input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎			
	<input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加			
	<input type="checkbox"/> 地域の活動や行事			
	<input type="checkbox"/> その他 ()			

④-2 その外出の際は、いくらぐらいお金を使いましたか。

概ねの金額でお答えください。

外出で使った金額	<input type="checkbox"/> 外出全体で () 円
商店街などでの 買い物で使ったお金	<input type="checkbox"/> そのうち買い物で () 円
うち交通費 ※定期利用の場合には、普通券運賃でお答えください。	<input type="checkbox"/> そのうち交通費(往復) () 円

その際に利用したバスなどのバリアフリーの状況についてお聞きします。

④-3 バスなどのバリアフリーの状況はいかがでしたか。

○バス

バス	最終下車駅
低床バス	<input type="checkbox"/> 低床式（ノンステップバスなど）であった <input type="checkbox"/> 低床式（ノンステップバスなど）ではなかった <input type="checkbox"/> 分からない
ベビーカー乗り入れ	<input type="checkbox"/> ベビーカーの乗り入れができる <input type="checkbox"/> ベビーカーの乗り入れができない <input type="checkbox"/> 分からない

○バス停までの道路

道路	自宅からバス停まで	バス停から目的地まで
移動しやすかった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
移動しにくいかった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
どちらともいえない	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

④-4 バスや道路のバリアフリーの状況には満足していますか。

○バス

バス	最終下車駅
バリアフリーの状況に満足しているか	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満 <input type="checkbox"/> 不満

○バス停までの道路

道路	自宅からバス停まで	バス停から目的地まで
バリアフリーの状況に満足しているか	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満 <input type="checkbox"/> 不満	<input type="checkbox"/> 満足している <input type="checkbox"/> やや満足している <input type="checkbox"/> どちらともいえない <input type="checkbox"/> やや不満 <input type="checkbox"/> 不満

「①-4 あなたは普段の外出の際に『バス』を利用しますか。」で「利用する」方のみ、以下⑤回答。

⑤バスがバリアフリー化された場合についてお聞きします。

⑤-1 バスがバリアフリー化（低床式のバス（ノンステップバス等）の導入やベビーカーの乗り入れ可など）された場合に、あなたの行動や意識が変わることがありましたか、また、あると思いますか。

次の項目すべてについて、「ある」「ない」でお答えください

行動や意識の変化		ある	ない
外出頻度について	1. 外出する回数が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2. バスを利用して外出する回数が増えた	<input type="checkbox"/> (⑤-2へ)	<input type="checkbox"/> (⑤-3へ)
	3. 外出している時間が長くなった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
目的地について	4. 外出先が変わった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5. 外出先が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6. 遠くまで外出するようになった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
移動の手段について	7. これまでの交通手段から、バスを利用するようになった	<input type="checkbox"/> (⑤-4へ)	<input type="checkbox"/>
消費について	8. 外出する際に使うお金が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9. 近所の商店街などで買い物する機会が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10. 近所の商店街で使うお金が増えた	<input type="checkbox"/> (⑤-5へ)	<input type="checkbox"/>
	11. 買い物をしている時間が長くなった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
その他	12. 移動の際の負担が減った	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	13. 自らの足で外出すると健康になった	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	14. 家族や近所との会話が増えた	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	15. その他	<input type="checkbox"/> (⑤-6へ)	<input type="checkbox"/>

⑤-2 「2.バスを利用して外出する回数が増えた。」で「ある」と答えた方にお聞きします。
特に外出の頻度が増えた目的は何ですか。また、増えた利用方法は何かですか。

頻度が増えた目的	<input type="checkbox"/> 通勤 <input type="checkbox"/> 買い物 <input type="checkbox"/> 娯楽・レジャー <input type="checkbox"/> 親戚・知人の訪問 <input type="checkbox"/> 習い事 <input type="checkbox"/> 通院・リハビリテーション <input type="checkbox"/> 役所での手続き等 <input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎 <input type="checkbox"/> 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加 <input type="checkbox"/> 地域の活動や行事 <input type="checkbox"/> その他 ()
増えた利用方法	<input type="checkbox"/> 鉄道を利用するためにバスを利用する <input type="checkbox"/> バスだけを利用する

⑤-3 「2.バスを利用して外出する回数が増えた。」で「ない」と答えた方にお聞きします。
回数が増えていない理由は何ですか。
あてはまるものすべてを選択してください。

(複数回答可)

回数が増えていない理由	<input type="checkbox"/> 低床式（ノンステップバス）になっても、乗降が大変だから <input type="checkbox"/> バス停留所まで行くのが大変である（歩道がない、段差、階段・坂道などのバリアが多い）ため <input type="checkbox"/> 他の交通手段の方が便利であるから <input type="checkbox"/> 他の交通手段を利用した方が割安だから <input type="checkbox"/> バス路線沿線に行きたい場所がないから <input type="checkbox"/> バスを利用するのに、バリアフリーは関係がないから <input type="checkbox"/> その他 ()
-------------	---

⑤-4 「7.これまでの交通手段から、バスを利用するようになった。」で「ある」と答えた方にお聞きします。
以前はどのような交通手段を利用していましたか。

以前の交通手段	<input type="checkbox"/> 自家用車 <input type="checkbox"/> 鉄道 <input type="checkbox"/> タクシー <input type="checkbox"/> その他 ()
---------	--

⑤-5 「10. 近所の商店街で使うお金が増えた。」で「ある」と答えた方にお聞きします。
1回の買い物でどのくらい増えましたか？

一回の買い物で増えた金額	<input type="checkbox"/> () 円 <input type="checkbox"/> その他 ()
--------------	--

⑤-6 「15.その他」で「ある」と答えた方にお聞きします。
その他に、どのような行動や意識の変化がありましたか。

その他の行動や意識の変化	()
--------------	------------

「①-2」「①-4」の鉄道・バスの利用有無に関わらず、⑥は全員回答。

⑥外出するうえであなたのご意見をお聞かせください。

⑥-1 鉄道駅のバリアフリー化が進めば、鉄道の利用を増やしますか。

駅のバリアフリー化の重要性	<input type="checkbox"/> 鉄道駅のバリアフリー化が進めば鉄道利用を増やす
	<input type="checkbox"/> 鉄道駅のバリアフリー化が進んでも鉄道利用を増やさない
	<input type="checkbox"/> 鉄道駅のバリアフリー化が進んでも他のサービスが改善されなければ鉄道利用を増やさない

⑥-2 鉄道をより多く利用するためには、鉄道駅のバリアフリー化以外に、どのようなサービスの改善を要望しますか。特に必要だと思う5つを選択してください。

【子育て世代用】

(5つ回答)

サービスの改善要望	項目
<input type="checkbox"/>	1. 鉄道駅と自宅・目的地との間の道路や鉄道駅周辺の段差を解消する
<input type="checkbox"/>	2. 自宅と鉄道駅、鉄道駅と目的地とを結ぶバスなどのアクセス交通を改善する
<input type="checkbox"/>	3. 鉄道駅および駅周辺に魅力的な商業施設やレストラン等が配置されている
<input type="checkbox"/>	4. 鉄道駅周辺に託児所、子供の遊び場や病院などがある
<input type="checkbox"/>	5. 接続ダイヤの改善や相互乗り入れなどで鉄道路線相互の乗継が便利になる
<input type="checkbox"/>	6. 快速運行の増加などによりスピードアップを図る
<input type="checkbox"/>	7. 運行頻度や停車駅の見直しなど乗客の要望にきめ細かく対応したダイヤが設定されている
<input type="checkbox"/>	8. 鉄道路線相互の乗継やバス路線との乗継に関する運賃割引を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	9. 休日に家族で出かける場合に運賃負担が軽くなるような仕組みを導入する（例えば、家族の一人が定期券を所持している場合、それ以外の人の運賃を減免する）
<input type="checkbox"/>	10. 鉄道の利用頻度・距離に応じて沿線の商業施設、レストラン、ホテルなどでの価格割引を受けられるようにする
<input type="checkbox"/>	11. 鉄道駅のバリアフリー化状況を始め他の鉄道路線やバスとの乗継、運行ダイヤなどのサービスに関する情報提供を充実させる
<input type="checkbox"/>	12. 電車がすいている時間帯の案内を充実させる
<input type="checkbox"/>	13. 車両内にベビーカー用のスペースや荷物用のスペースの設置・拡大を図る
<input type="checkbox"/>	14. 転落防止柵やホームドアなど安全対策を充実する
<input type="checkbox"/>	15. 一般の乗客が鉄道利用マナーを守るほか、移動時の支援や席を譲るなどの配慮をしてくれる
<input type="checkbox"/>	16. 駅員の接客態度をよくする
<input type="checkbox"/>	17. その他 ()

【高齢者用】

(5つ回答)

サービスの改善 要望	項目
<input type="checkbox"/>	1. 鉄道駅と自宅・目的地との間の道路や鉄道駅周辺の段差を解消する
<input type="checkbox"/>	2. 自宅と鉄道駅、鉄道駅と目的地とを結ぶバスなどのアクセス交通を改善する
<input type="checkbox"/>	3. 接続ダイヤの改善や相互乗り入れなどで鉄道路線相互の乗継を便利にする
<input type="checkbox"/>	4. 快速運行の増加などによりスピードアップを図る
<input type="checkbox"/>	5. 運行頻度や停車駅の見直しなど乗客の要望にきめ細かく対応したダイヤが設定されている
<input type="checkbox"/>	6. 鉄道路線相互の乗継やバス路線との乗継に関する運賃割引を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	7. 高齢者向けの運賃割引などの充実を図る
<input type="checkbox"/>	8. 鉄道の利用頻度・距離に応じて沿線の商業施設、レストラン、ホテルなどでの価格割引を受けられるようにする
<input type="checkbox"/>	9. 鉄道駅のバリアフリー化状況を始め他の鉄道路線やバスとの乗継、運行ダイヤなどのサービスに関する情報提供を充実させる
<input type="checkbox"/>	10. 電車がすいている時間帯の案内を充実させる
<input type="checkbox"/>	11. 鉄道駅および駅周辺に魅力的な商業施設やレストラン等が配置されている
<input type="checkbox"/>	12. 鉄道駅周辺に病院や高齢者向けのサークルが入居する施設などがある
<input type="checkbox"/>	13. 車両内に高齢者優先席の拡充や荷物スペースの設置を図る
<input type="checkbox"/>	14. 転落防止柵やホームドアなど安全対策を充実する
<input type="checkbox"/>	15. 一般の乗客が鉄道利用マナーを守るほか、移動時の支援や席を譲るなどの配慮をしてくれる
<input type="checkbox"/>	16. 駅員の接客態度をよくする
<input type="checkbox"/>	17. その他 ()

⑥-3 バスのバリアフリー化（低床式のバス（ノンステップバスなど）、ベビーカーの乗り入れ可など）が進めばバスの利用を増やしますか。

バスのバリアフリー化の重要性	<input type="checkbox"/> バス車両の低床化が進めばバス利用を増やす
	<input type="checkbox"/> バス車両の低床化が進んでもバス利用を増やさない
	<input type="checkbox"/> バスのバリアフリー化が進んでも他のサービスが改善されなければバス利用を増やさない

⑥-4 バスをより多く利用するためには、バスのバリアフリー化以外に、どのようなサービスの改善を要望しますか。特に必要だと思う5つを選択してください。

【子育て世代用】

(5つ回答)

サービスの改善要望	項目
<input type="checkbox"/>	1. バス停までの道路に段差がない
<input type="checkbox"/>	2. バス停に屋根やベンチが設置されている
<input type="checkbox"/>	3. 自宅の近傍にバス停が設置されている
<input type="checkbox"/>	4. バスの運行本数を増やす
<input type="checkbox"/>	5. 始発の時刻を早くし、終バスの時刻を遅らせる
<input type="checkbox"/>	6. 学校、保育園・幼稚園、病院、商店街、市役所等に直行する路線を開設・増便する
<input type="checkbox"/>	7. バス路線相互間や鉄道との乗継ぎをより便利にする
<input type="checkbox"/>	8. バス路線相互の乗継や鉄道との乗継に関する割引運賃を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	9. 100円バスなどの一律の低運賃での運行区間を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	10. 休日に家族で出かける場合に運賃負担が軽くなるような仕組みを導入する（例えば、家族の一人が定期券を所持している場合、それ以外の人の運賃を減免する）
<input type="checkbox"/>	11. バスの利用頻度・距離に応じて商業施設での価格割引を受けられるようにする
<input type="checkbox"/>	12. バス停で次のバス到着までの時間がわかるシステム（バスロケーションシステム）を導入する
<input type="checkbox"/>	13. 携帯電話でバスの運行状況が把握できるようにする
<input type="checkbox"/>	14. ベビーカーをたたまないで乗降ができるようにする
<input type="checkbox"/>	15. 一般の乗客がバス利用マナーを守るほか、移動時の支援や席を譲るなどの配慮をしてくれる
<input type="checkbox"/>	16. 運転手の接客態度をよくする
<input type="checkbox"/>	17. その他（ ）

【高齢者用】

(5つ回答)

サービスの改善 要望	項目
<input type="checkbox"/>	1. バス停までの道路に段差がない
<input type="checkbox"/>	2. バス停に屋根やベンチが設置されている
<input type="checkbox"/>	3. 自宅の近傍にバス停が設置されている
<input type="checkbox"/>	4. バスの運行本数を増やす
<input type="checkbox"/>	5. 始発の時刻を早くし、終バスの時刻を遅らせる
<input type="checkbox"/>	6. 病院、商店街、老人クラブ、市役所等に直行する路線を開設・増便する
<input type="checkbox"/>	7. バス路線相互間や鉄道との乗継ぎをより便利にする
<input type="checkbox"/>	8. バス路線相互の乗継ぎや鉄道との乗継ぎに関する割引運賃を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	9. 100円バスなどの一律の低運賃での運行区間を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	10. 高齢者向けの運賃割引を導入・拡大する
<input type="checkbox"/>	11. バスの利用頻度・距離に応じて商業施設での価格割引を受けられるようにする
<input type="checkbox"/>	12. バス停で次のバス到着までの時間がわかるシステム（バスロケーションシステム）を導入する
<input type="checkbox"/>	13. 携帯電話でバスの運行状況が把握できるようにする
<input type="checkbox"/>	14. 車内の高齢者優先席を拡大する
<input type="checkbox"/>	15. 一般の乗客がバス利用マナーを守るほか、移動時の支援や席を譲るなどの配慮をしてくれる
<input type="checkbox"/>	16. 運転手の接客態度をよくする
<input type="checkbox"/>	17. その他（ ）

⑥-5 外出するときに駅やバスなどのバリアフリー化の状況などについて、どのように情報を得ていますか。

あてはまるものすべてを選択してください。

(複数回答可)

バリアフリー情報の情報源	<input type="checkbox"/> 駅やバス停の掲示 <input type="checkbox"/> 駅やバス停にある案内パンフレットなど <input type="checkbox"/> 鉄道会社やバス会社の広報誌や地域向けのチラシ <input type="checkbox"/> 駅などで入手できるフリーペーパー <input type="checkbox"/> 地域のコミュニティ誌 <input type="checkbox"/> 市販の地図など <input type="checkbox"/> 鉄道会社などのインターネット上のホームページ <input type="checkbox"/> 駅員や運転手に直接聞く <input type="checkbox"/> 特に確認しない(⑥-6) <input type="checkbox"/> その他 ()
--------------	---

⑥-6 「特に確認しない」と答え方にお聞きします。

特に確認しない理由は何ですか。

情報を確認しない理由	<input type="checkbox"/> 特に情報を必要としないから <input type="checkbox"/> 多くの駅等でバリアフリー化が進んでおり基本的に問題ないから <input type="checkbox"/> 確認する方法を知らないから <input type="checkbox"/> 困ったときはその都度、駅員などに相談するから <input type="checkbox"/> その他 ()
------------	---

⑥-7 外出するときに、バリアフリー以外の鉄道輸送サービス(運賃、ダイヤ、乗継ぎなど)に関する情報をどのように得ていますか。

あてはまるものすべてを選択してください。

(複数回答可)

鉄道サービスの情報源	<input type="checkbox"/> 駅の掲示 <input type="checkbox"/> 駅にある案内パンフレットなど <input type="checkbox"/> 鉄道会社の広報誌や地域向けのチラシ <input type="checkbox"/> 地域のコミュニティ誌 <input type="checkbox"/> 駅などで入手できるフリーペーパー <input type="checkbox"/> 市販の地図など <input type="checkbox"/> インターネット上の鉄道会社などのホームページや情報提供サイト <input type="checkbox"/> 携帯電話の情報提供サイト <input type="checkbox"/> 駅員に直接聞く <input type="checkbox"/> 特に確認しない <input type="checkbox"/> その他 ()
------------	--

⑦ あなた自身のことについてお聞かせ下さい。

※居住地、性別、年齢については、調査会社より属性データとして取得する。

現在までの 居住年数	() 年
就業	<input type="checkbox"/> 自宅で働いている <input type="checkbox"/> 自宅以外で働いている <input type="checkbox"/> 働いていない
家族のうち 未就学児及び 小学校 3 年生 以下の児童	※子どもの年齢と人数をあわせてお答えください。 <input type="checkbox"/> 0 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 1 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 2 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 3 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 4 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 5 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 6 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 7 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 8 歳 () 人 <input type="checkbox"/> 9 歳 () 人
車の保有台数	<input type="checkbox"/> 0 台 <input type="checkbox"/> 1 台 <input type="checkbox"/> 2 台 <input type="checkbox"/> 3 台以上
普段の運転	<input type="checkbox"/> 運転する <input type="checkbox"/> 運転しない

公共交通等のバリアフリー化に関するアンケート調査

【ご協力をお願い】

近年、子どもからお年寄りまで、あらゆる世代の人が便利で快適に生活できる社会を目指すことが重要となってきています。

とくに鉄道やバス等の公共交通の分野では、人が移動する際に不便となっていた面をできるだけ改善する取り組み（バリアフリー化）が進められてきました。

みなさんのお越しになったこの地域でも、京王井の頭線沿線の駅でエレベーターや多機能トイレなどの整備が順次進められているほか、バスにおいても低床式バスの導入、また、区内南北を結ぶ乗り合いバス「すぎ丸」が運行されるなど、便利で快適なまちを目指した取組が進められています。

このアンケートは、このような公共交通等のバリアフリー化により、まちを訪れるみなさんの行動や意識の変化についてのご意見をいただき、人にやさしく暮らしやすい社会づくりに役立てていくものです。

ご多忙のところ誠に恐れ入りますが、調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成20年10月
国土交通省 国土交通政策研究所
八千代エンジニアリング株式会社

◆アンケートの記入にあたって

ご回答いただいた結果については統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。
また、無記名で、個人が特定できる設問はありませんので、お名前が出ることは絶対にありません。

井の頭線沿線では、公共交通等のバリアフリー化が進められています。

鉄道駅

□エレベーターの設置



(浜田山駅)

□エスカレーターの設置



(久我山駅)

□多機能トイレの設置



多機能トイレは、障害のある人や高齢者、子ども連れなど、誰でも使いやすいように作られたトイレです。

(西永福駅)

□ホーム待合室の設置



(高井戸駅)

駅周辺

□段差の少ない歩行者空間



(西永福駅)

□ベンチなどの休憩施設



(西永福駅)

□駐輪場の整備
(放置自転車の解消)



(高井戸駅)

バス

□低床式バス
(ノンステップバスなど)



□すぎ丸の運行



区内の南北を結ぶ乗り合いバス。
けやき路線・さくら路線
(浜田山駅)

(子育て世代用)

－アンケート調査票－

【設問によって、該当する選択肢番号に○を付けるか、もしくは()内に直接記入してお答え下さい。】

あなたご自身のことについてお聞かせ下さい。

性別	1. 男性	2. 女性	年齢	() 歳
住所 (〇丁目まで)	杉並区 () 丁目		記入例: 高井戸東三丁目	
現在までの居住年数	() 年			
就業	1. 自宅で働いている 2. 自宅以外で働いている 3. 働いていない			
子どもの年齢 (複数可)	0. 0歳 1. 1歳 2. 2歳 3. 3歳 4. 4歳 5. 5歳 6. 6歳 7. 7歳 8. 8歳 9. 9歳 10. それ以上			
鉄道定期	1. 持っている → 区間 () 駅 ~ () 駅 2. 持っていない			
自動車の保有と利用	①ご自宅で自動車をお持ちですか。 (1. はい 、 2. いいえ)			
	②ご自宅の自動車をご自身で運転しますか。 (1. はい 、 2. いいえ)			
利用する補助具等	1. ベビーカー 2. 車いす 3. シニアカー(電動三輪等) 4. 杖 5. 手押し車 6. その他 (具体的に)			

【※以降の設問については、お子さまを連れての外出についてお答えください。】

設問1 あなたの普段の外出についてお聞かせ下さい。

1-1) あなたは、どのくらいの頻度で外出しますか。 (1つだけ○)

1. 週に5回以上	2. 週3~4回	3. 週1~2回	4. 月2~3回
5. 月1回程度	6. 上記よりも少ない		

1-2) あなたは、どのような目的で外出しますか。 (あてはまるものすべて)

1. 買い物	2. 娯楽・レジャー	3. 親戚・知人の訪問
4. 習い事	5. 通院・リハビリテーション	6. 役所での手続き等
7. 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎		
8. 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加	9. 地域の活動や行事	10. 通勤
11. その他 ()		

設問2 鉄道の利用についてお聞かせ下さい。

2-1) あなたの最寄駅(自宅から最も近い駅)、また、最もよく利用する駅はどちらですか。

最寄駅(自宅から最も近い駅)(1つだけ○)	最もよく利用する駅(1つだけ○)
1. 久我山駅	1. 久我山駅
2. 富士見ヶ丘駅	2. 富士見ヶ丘駅
3. 高井戸駅	3. 高井戸駅
4. 浜田山駅	4. 浜田山駅
5. 西永福駅	5. 西永福駅
6. 永福町駅	6. 永福町駅
7. その他 ()	7. その他 ()
	8. 鉄道を利用しない(→設問4へ)

2-2) 前問で『最寄駅』と『最もよく利用する駅』が異なる方にお聞きします。

『最寄駅』を利用しない理由は何ですか。(あてはまるものすべて)

1. エレベーターやエスカレーターがなく、改札やホームへの移動が不便であるため
2. 多機能トイレが設置されていなく、トイレ利用が不便であるため
3. 急行が停車しないため
4. 目的地の駅へ行くのに、鉄道運賃が高いため
5. 駐輪場が整備されてなく、駐輪できないため
6. 駅周辺の商店街での買い物が不便であるため
7. バスなどの駅へ行くための交通手段が不便であるため
8. 踏切を越えなければならないため
9. その他 ()

【設問2で答えた『最もよく利用する駅』についてお聞きします。】

2-3) あなたはその駅をどのくらい利用しますか。(1つだけ○)

1. 週に5回以上	2. 週3～4回	3. 週1～2回	4. 月2～3回
5. 月1回程度	6. 上記よりも少ない		

2-4) 鉄道ではどちらへ行きますか。最もよく行く駅をお答えください。

() 線 () 駅 記入例：JR中央線 新宿駅

2-5) 駅まではどのような交通手段で行きますか。(あてはまるものすべて)

1. 自家用車(自分が運転)	2. 自家用車(家族や他の人が運転)	3. 路線バス	4. すぎ丸
5. タクシー	6. 乗合タクシー	7. 原付・バイク	8. 自転車
9. 徒歩	10. その他 ()		

設問3 駅や駅周辺のバリアフリー化についてあなたの考えをお聞かせください。.....

3-1) 駅や駅周辺のバリアフリー化の状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ○)

	満足していますか?				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
最もよく利用する駅	1	2	3	4	5
最もよく利用する駅周辺	1	2	3	4	5
最寄駅	(※「最寄駅」が「最もよく利用する駅」と同じ場合には空白で結構です。)				
	1	2	3	4	5
最寄駅周辺	(※「最寄駅」が「最もよく利用する駅」と同じ場合には空白で結構です。)				
	1	2	3	4	5

3-2) 駅や駅周辺のバリアフリー化の状況について、「やや不満」「不満」と答えた理由は何ですか。(あてはまるものすべて)

1. 駅や駅周辺は段差が多く歩きにくい	10. バス乗降場などに屋根がない
2. 駅のトイレが利用しにくい	11. 駅の入り口やエレベーターなどの案内標識が無い、または、分かりにくい
3. 駅の通路やホームが狭くて歩きにくい	12. 踏切を渡らないと駅の入り口に行けない
4. 駅へ行くのに階段のみの歩道橋を渡らなければならない	13. 踏切の遮断時間が長い
5. 歩道と車道が分離されていない	14. 駅周辺の道路やロータリーに信号がない
6. 歩道はあるが狭くて歩きにくい	15. 人が混雑していて、移動しにくい
7. 放置自転車がが多く、歩道を通りにくい	16. その他 ()
8. ベンチなど休憩できる場所が足りない	
9. バス乗降場や駐輪場が駅から離れている	

3-3) 駅施設に関して優先して改善に取り組んで欲しいとお考えになることは何ですか。(1つだけ○)

1. 駅舎の改良 (駅構内通路・ホーム・階段のスペース、清潔さ)
2. バリアフリー化 (エレベーター、エスカレーター、だれでもトイレ等)
3. 案内看板の改良・整備 (のりば・出口の案内など)
4. 快適性の向上 (ホーム待合室・ホーム屋根・ベンチなど)
5. トイレの改良 (清潔さ、使いやすさ)
6. 駅前広場の整備
7. 駐輪場の整備
8. その他 ()

3-4) 鉄道のさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか。(1つだけ○)

1. エレベーターの増設	5. 駅係員等による介助
2. エスカレーターの増設(下り方向など)	6. (目の不自由な方のための)音声・点字案内の充実
3. だれでもトイレ(多機能トイレ)の増設	7. その他 ()
4. ホームと電車乗降口の段差縮小	

設問4 バスの利用についてお聞かせ下さい。

4-1) あなたは、どのくらいの頻度でバスを利用しますか。 (1つだけ〇)

- | | | | |
|-----------|-------------|--------------------|----------|
| 1. 週に5回以上 | 2. 週3~4回 | 3. 週1~2回 | 4. 月2~3回 |
| 5. 月1回程度 | 6. 上記よりも少ない | 7. 全く利用しない (→設問6へ) | |

4-2) バスを利用する方にお聞きします。バスから鉄道、鉄道からバスへの乗り換えは行いますか。 (1つだけ〇)

- | | | |
|--------------|----------------|------------------|
| 1. よく乗り換えを行う | 2. ときどき乗り換えを行う | 3. ほとんど乗り換えは行わない |
|--------------|----------------|------------------|

設問5 バスなどのバリアフリー化についてあなたの考えをお聞かせください。

5-1) バスなどのバリアフリー化の状況に満足していますか。 (それぞれ1つだけ〇)

	満足していますか?				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
バス	1	2	3	4	5
バス停	1	2	3	4	5
鉄道とバスの乗り換え	1	2	3	4	5

(※乗り換えを行わない方は空白で結構です。)

5-2) 鉄道とバスの乗り換えについて「やや不満」、「不満」と答えた理由は何ですか。(あてはまるものすべて)

- | |
|-----------------------------|
| 1. バスの時刻と鉄道の時刻が合わないため |
| 2. バス停が駅から離れているため |
| 3. バスを待つときに休憩できるベンチや屋根がないため |
| 4. 駅とバス停の間のバリアフリー化が不十分であるため |
| 5. その他 () |

5-3) バス利用に際し困ったことはありますか?ベビーカーを利用される方は、ベビーカー利用時のことを想定してお答え下さい。(あてはまるものすべて)

- | |
|---|
| 1. 床が高いタイプのバス(乗降部に2段程の階段があるタイプ)だと乗降するのが難しい |
| 2. 床が低いタイプのバス(ノンステップバスなど)であっても乗降するのが難しい |
| 3. 車内のスペースが足りない(ベビーカー等を置く十分なスペースがない) |
| 4. 前部ドア付近の通路が狭い |
| 5. ベビーカーや大きな荷物を持っていた場合に、他の利用者の迷惑になることに対し気をつかう |
| 6. バスがバス停留所に接近して停車しない(バスとバス停留所間の幅が広い) |
| 7. その他 () |

5-4) バスのさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか? (1つだけ〇)

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. ノンステップバスのさらなる導入 | 6. バス停留所の屋根やベンチの設置 |
| 2. 車内の十分なスペースの確保 | 7. その他 |
| 3. 優先席の増設 | [] |
| 4. 車内電光表示板の増設 | |
| 5. 車内アナウンスの充実 | |

設問6 商店街での買い物について

6-1) 駅周辺の商店街について、よく利用する商店街のある駅をお答えください。(あてはまるものすべて)

- | | | | | | |
|--------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| 1. 久我山駅 | 2. 富士見ヶ丘駅 | 3. 高井戸駅 | 4. 浜田山駅 | 5. 西永福駅 | 6. 永福町駅 |
| 7. 他駅の商店街・店舗を利用する。 | | | | | |

6-2) 一回の買い物で、だいたいいくらぐらい使いますか。(おおよそで構いません)

一回の買い物で () 円ぐらい

【つづいて、これまでにお答えいただいた、最もよく利用する駅やバスについてお聞きします。】

みなさんが生活されている地域の駅（久我山駅、高井戸駅、浜田山駅、西永福駅）は、ここ数年でエレベーターや多機能トイレなどが設置され、またバスについても低床式バスが導入されるなど、バリアフリー化が進んでいます。

設問7 駅やバスなどのバリアフリー化が進んだことで、バリアフリー化される以前と比べて何か変わったことはありますか？.....
(最もよく利用する駅がバリアフリー化されていない場合には、バリアフリー化された場合を想定してお答え下さい。)

7-1) あなたの普段の外出について、以前と比べて変わったことはありますか。(または、変わると思いますか。)
(あてはまるものすべて)

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. 外出する回数が増えた | 10. 以前はタクシーを利用していたが、バスを利用するようになった |
| 2. 鉄道を利用して外出する回数が増えた | 11. 自宅から外出するのに利用する駅は、バリアフリー化された駅を選ぶようになった |
| 3. バスを利用して外出する回数が増えた | 12. 外出先の駅はバリアフリー化された駅を選ぶようになった |
| 4. 外出している時間が長くなった | 13. すぎ丸や路線バスを使って行きやすい駅を利用するようになった |
| 5. 外出先が増えた | 14. その他 () |
| 6. 遠くまで外出するようになった | |
| 7. 以前は自家用車を利用していたが、鉄道を利用するようになった | |
| 8. 以前は自家用車を利用していたが、バスを利用するようになった | |
| 9. 以前はバスやタクシーを利用していたが、鉄道を利用するようになった | |

7-2)① あなたの生活について、以前と比べて変わったことはありますか。(または、変わると思いますか。)
(あてはまるものすべて)

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. 駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた | 9. 地域の活動やイベント、ボランティア活動などに積極的に参加するようになった |
| 2. 買い物をする商店街をバリアフリー化された駅周辺の商店街に変えた | 10. 指定場所以外での自転車駐輪をしなくなった |
| 3. 買い物をする商店街をバスで行きやすい商店街に変えた | 11. 環境に気をつかうようになった |
| 4. 外出の際に使うお金が増えた | 12. なるべく車を使わないようになった |
| 5. 駅周辺の商店街で使うお金が増えた | 13. 家族や近所との会話が増えた |
| 6. 買い物をしている時間が長くなった | 14. バリアフリーについて興味がわいてきた |
| 7. 自らの足で外出するようになり健康になった | 15. その他 () |
| 8. 病院にかかる回数が減った | |

② 「9.地域の活動やイベント、ボランティア活動などに積極的に参加するようになった」とお答えの方にお聞きします。どのような活動やイベントに参加するようになりましたか。(または、参加すると思いますか。)
(あてはまるものすべて)

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. 町会・自治会の活動 | 5. 防犯パトロールなど地域の防犯活動 |
| 2. 高齢者団体や子育てサークルでの活動 | 6. すぎなみ地域大学など地域の講座・教室 |
| 3. ボランティア活動 | 7. 環境博覧会や商店会などのイベント |
| 4. 地域の防災活動 | 8. その他 () |

7-3) お住まいの地域について、以前と比べて変わったと感じることはありますか。(または、変わると思いますか。)
(あてはまるものすべて)

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1. 地域活動やボランティア活動などが頻繁に行われるようになった | 7. 駅周辺の商店街に人が多くなった |
| 2. 駅が使いやすいなどよく耳にするようになった、評判がよくなった | 8. 犯罪などに対して地域が安全になったと感じる |
| 3. バスが便利だとよく耳にするようになった、評判がよくなった | 9. 商店街でのサービスが良くなった |
| 4. 駅を利用する人が多くなった | 10. 駅周辺でのめいわくな駐輪が減った |
| 5. 駅周辺にお店が増えた | 11. 駅周辺での車が減った |
| 6. 駅周辺のお店がバリアフリー化された | 12. すぎ丸の運行により地域のイメージが明るくなった |
| | 13. その他 () |

設問8 イベントへの参加状況などについてお聞かせ下さい。

8-1) 10月にお住まいの地域で開催された次の3つのイベントのうち、どのイベントに参加しましたか。
また、その際に公共交通機関を利用されましたか。(あてはまるものすべて)

イベント名称	参加の有無	(参加された方は) 公共交通機関の利用
環境博覧会	1. 参加した 2. 参加していない	1. 利用した 2. 利用していない
高千穂大学の公開講座	1. 参加した 2. 参加していない	1. 利用した 2. 利用していない
西永福商店街スタンプラリー	1. 参加した 2. 参加していない	1. 利用した 2. 利用していない

【以降は、参加したイベントについてのみお答え下さい。】

8-2) 『環境博覧会』に参加した方にお聞きます。

① どのようなきっかけで、『環境博覧会』に参加してみようと思われましたか。(あてはまるものすべて)

- | |
|---|
| 1. イベントの内容に興味があったから
2. 参加している団体や自治会がイベントで催しをするから
3. イベント会場へ行くための鉄道やバスがバリアフリーになり、行きやすくなったから
4. イベントでの高齢者や子ども連れの方への配慮がしっかりしていて、安心して参加できるから
5. その他 () |
|---|

② 参加する際に鉄道や路線バス、すぎ丸を利用した方は、それらのバリアフリーの状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ〇)

会場へ行くのに利用した・・・	満足していますか?				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
鉄道駅	1	2	3	4	5
路線バス	1	2	3	4	5
すぎ丸	1	2	3	4	5

③ 『環境博覧会』に参加した際は、だいたいいくらぐらい使いましたか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円ぐらい

④ 『環境博覧会』での高齢者や子ども連れの方への配慮について満足していますか。(1つだけ〇)

- | | | | | |
|-------|---------|--------------|---------|-------|
| 1. 満足 | 2. やや満足 | 3. どちらともいえない | 4. やや不満 | 5. 不満 |
|-------|---------|--------------|---------|-------|

⑤ 「4. やや不満」「5. 不満」とお答えの方は、どのような改善が必要であるとお考えですか。(あてはまるものすべて)

- | |
|---|
| 1. 会場までの鉄道やバス、会場付近の道路などのバリアフリーを進める
2. 会場となる施設の階段やトイレなどのバリアフリーを進める
3. 会場で休憩できる場所や休憩室を充実させる
4. 会場付近や会場内での案内をわかりやすくする
5. 会場でのイベントスタッフの対応を充実する
6. 会場内に託児室や授乳室を設ける
7. 子どもが興味を持つ内容にする
8. その他 () |
|---|

8-3) 『高千穂大学の公開講座』に参加した方にお聞きします。

① どのようなきっかけで、『公開講座』に参加してみようと思われましたか。 (あてはまるものすべて)

1. イベントの内容に興味があったから
2. 参加している団体や自治会がイベントで催しをするから
3. イベント会場へ行くための鉄道やバスがバリアフリーになり、行きやすくなったから
4. イベントでの高齢者や子ども連れの方への配慮がしっかりしていて、安心して参加できるから
5. その他 ()

② 参加する際に鉄道、路線バス、すぎ丸を利用した方は、それらのバリアフリーの状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ〇)

会場へ行くのに利用した・・・	満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
鉄道駅	1	2	3	4	5
路線バス	1	2	3	4	5
すぎ丸	1	2	3	4	5

③ 『公開講座』に参加した際は、だいたいいくらい使いましたか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円ぐらい

④ 『公開講座』での高齢者や子ども連れの方への配慮について満足していますか。(1つだけ〇)

1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満

⑤ 「4. やや不満」「5. 不満」とお答えの方は、どのような改善が必要であるとお考えですか。

(あてはまるものすべて)

1. 会場までの鉄道やバス、会場付近の道路などのバリアフリーを進める
2. 会場となる施設の階段やトイレなどのバリアフリーを進める
3. 会場で休憩できる場所や休憩室を充実させる
4. 会場付近や会場内での案内をわかりやすくする
5. 会場でのイベントスタッフの対応を充実する
6. 会場内に託児室や授乳室を設ける
7. 子どもが興味を持つ内容にする
8. その他 ()

8-4) 『西永福商店街のスタンプラリー』に参加した方にお聞きします。

① どのようなきっかけで、『スタンプラリー』に参加してみようと思われましたか。(あてはまるものすべて)

1. 普段から商店街を利用しているから
2. イベントの内容に興味があったから
3. 参加している団体や自治会がイベントで催しをするから
4. 商店街へ行くための鉄道やバスがバリアフリーになり、行きやすくなったから
5. 商店街での高齢者や子ども連れの方への配慮がしっかりしていて、安心して参加できるから
6. その他 ()

② 参加する際に鉄道、路線バス、すぎ丸を利用した方は、それらのバリアフリーの状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ〇)

商店街へ行くのに利用した・・・	満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
鉄道駅	1	2	3	4	5
路線バス	1	2	3	4	5
すぎ丸	1	2	3	4	5

③ 『西永福商店街のスタンプラリー』の時は、だいたいいくらい使いましたか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円ぐらい

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(高齢者用)

－ アンケート調査票 －

【設問によって該当する選択肢番号に○を付けるか、もしくは()内に直接記入してお答え下さい。】

あなたご自身のことについてお聞かせ下さい。

性別	1. 男性 2. 女性	年齢	() 歳
住所(〇丁目まで)	杉並区()丁目	記入例:	高井戸東三丁目
現在までの 居住年数	() 年		
就業	1. 自宅で働いている 2. 自宅以外で働いている 3. 働いていない		
鉄道定期	1. 持っている → 区間()駅 ~ ()駅 2. 持っていない		
自動車の保有と利用	①ご自宅で自動車をお持ちですか。(1. はい、 2. いいえ)		
	②ご自宅の自動車をご自身で運転しますか。(1. はい、 2. いいえ)		
利用する補助具等	1. 車いす 2. シニアカー(電動三輪等) 3. 杖 4. 手押し車 5. その他(具体的に)		

設問1 あなたの普段の外出についてお聞かせ下さい。

1-1) あなたは、どのくらいの頻度で外出しますか。(1つだけ○)

- | | | | |
|-----------|-------------|----------|----------|
| 1. 週に5回以上 | 2. 週3~4回 | 3. 週1~2回 | 4. 月2~3回 |
| 5. 月1回程度 | 6. 上記よりも少ない | | |

1-2) あなたは、どのような目的で外出しますか。(あてはまるものすべて)

- | | | |
|---------------------------|-----------------|-------------|
| 1. 買い物 | 2. 娯楽・レジャー | 3. 親戚・知人の訪問 |
| 4. 習い事 | 5. 通院・リハビリテーション | 6. 役所での手続き等 |
| 7. 保育園・幼稚園・学校などへの子どもや孫の送迎 | | |
| 8. 保育園・幼稚園・学校などでの行事への参加 | 9. 地域の活動や行事 | 10. 通勤 |
| 11. その他() | | |

設問2 鉄道の利用についてお聞かせ下さい。

2-1) あなたの最寄駅(自宅から最も近い駅)、また最もよく利用する駅はどちらですか。

最寄駅(自宅から最も近い駅)(1つだけ○)	最もよく利用する駅(1つだけ○)
1. 久我山駅	1. 久我山駅
2. 富士見ヶ丘駅	2. 富士見ヶ丘駅
3. 高井戸駅	3. 高井戸駅
4. 浜田山駅	4. 浜田山駅
5. 西永福駅	5. 西永福駅
6. 永福町駅	6. 永福町駅
7. その他()	7. その他()
	8. 鉄道を利用しない(→設問4へ)

2-2) 前問で『最寄駅』と『最もよく利用する駅』が異なる方にお聞きします。

『最寄駅』を利用しない理由は何ですか。 (あてはまるものすべて)

1. エレベーターやエスカレーターがなく、改札やホームへの移動が不便であるため
2. 多機能トイレが設置されていなく、トイレ利用が不便であるため
3. 急行が停車しないため
4. 目的地の駅へ行くのに、鉄道運賃が高いため
5. 駐輪場が整備されてなく、駐輪できないため
6. 駅周辺の商店街での買い物が不便であるため
7. バスなどの駅へ行くための交通手段が不便であるため
8. 踏切を越えなければならないため
9. その他 ()

【設問2で答えた『最もよく利用する駅』についてお聞きします。】

2-3) あなたはその駅をどのくらい利用しますか。 (1つだけ)

1. 週に5回以上
2. 週3～4回
3. 週1～2回
4. 月2～3回
5. 月1回程度
6. 上記よりも少ない

2-4) 鉄道ではどちらへ行きますか。最もよく行く駅をお答えください。

() 線 () 駅 記入例：JR中央線 新宿駅

2-5) 駅まではどのような交通手段で行きますか。 (あてはまるものすべて)

1. 自家用車 (自分が運転)
2. 自家用車 (家族や他の人が運転)
3. 路線バス
4. すぎ丸
5. タクシー
6. 乗合タクシー
7. 原付・バイク
8. 自転車
9. 徒歩
10. その他 ()

設問3 駅や駅周辺のバリアフリー化についてあなたの考えをお聞かせください。

3-1) 駅や駅周辺のバリアフリー化の状況に満足していますか。 (それぞれ1つだけ)

	バリアフリーの状況に満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
最もよく利用する駅	1	2	3	4	5
最もよく利用する駅周辺	1	2	3	4	5
最寄駅	※「最寄駅」が「最もよく利用する駅」と同じ場合には空白で結構です。				
	1	2	3	4	5
最寄駅周辺	※「最寄駅」が「最もよく利用する駅」と同じ場合には空白で結構です。				
	1	2	3	4	5

3-2) 駅や駅周辺のバリアフリー化の状況について、「やや不満」「不満」と答えた理由は何ですか。

(あてはまるものすべて)

- | | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| 1. 駅や駅周辺は段差が多く歩きにくい | 10. バス乗降場などに屋根がない |
| 2. 駅のトイレが利用しにくい | 11. 駅の入り口やエレベーターなどの案内標識が無い、または、分かりにくい |
| 3. 駅の通路やホームが狭くて歩きにくい | 12. 踏切を渡らないと駅の入り口に行けない |
| 4. 駅へ行くのに階段のみの歩道橋を渡らなければならない | 13. 踏切の遮断時間が長い |
| 5. 歩道と車道が分離されていない | 14. 駅周辺の道路やロータリーに信号がない |
| 6. 歩道はあるが狭くて歩きにくい | 15. 人が混雑していて、移動しにくい |
| 7. 放置自転車がが多く、歩道を通りにくい | 16. その他 () |
| 8. ベンチなど休憩できる場所が足りない | |
| 9. バス乗降場や駐輪場が駅から離れている | |

3-3) 駅施設に関して優先して改善に取り組んで欲しいとお考えになることは何ですか？

(1つだけ)

- | |
|--------------------------------------|
| 1. 駅舎の改良 (駅構内通路・ホーム・階段のスペース、清潔さ) |
| 2. バリアフリー化 (エレベーター、エスカレーター、だれでもトイレ等) |
| 3. 案内看板の改良・整備 (のりば・出口の案内など) |
| 4. 快適性の向上 (ホーム待合室・ホーム屋根・ベンチなど) |
| 5. トイレの改良 (清潔さ、使いやすさ) |
| 6. 駅前広場の整備 |
| 7. 駐輪場の整備 |
| 8. その他 () |

3-4) 鉄道のさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか？

(1つだけ)

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 1. エレベーターの増設 | 5. 駅係員等による介助 |
| 2. エスカレーターの増設 (下り方向など) | 6. (目の不自由な方のための) 音声・点字案内の充実 |
| 3. だれでもトイレ (多機能トイレ) の増設 | 7. その他 () |
| 4. ホームと電車乗降口の段差縮小 | |

設問4 バスの利用についてお聞かせ下さい。

4-1) あなたは、どのくらいの頻度でバスを利用しますか。 (1つだけ)

- | | | | |
|-----------|-------------|--------------------|----------|
| 1. 週に5回以上 | 2. 週3~4回 | 3. 週1~2回 | 4. 月2~3回 |
| 5. 月1回程度 | 6. 上記よりも少ない | 7. 全く利用しない (→設問6へ) | |

4-2) バスを利用する方にお聞きします。バスから鉄道、鉄道からバスへの乗り換えは行いますか。

(1つだけ)

1. よく乗り換えを行う 2. ときどき乗り換えを行う 3. ほとんど乗り換えは行わない

設問5 バスなどのバリアフリー化についてあなたの考えをお聞かせください。.....

5-1) バスなどのバリアフリー化の状況に満足していますか。 (それぞれ1つだけ)

	バリアフリーの状況に満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
バス	1	2	3	4	5
バス停	1	2	3	4	5
鉄道とバスの乗り換え	(※乗り換えを行わない方は空白で結構です。)				
	1	2	3	4	5

5-2) 鉄道とバスの乗り換えについて「やや不満」、「不満」と答えた理由は何ですか。

(あてはまるものすべて)

1. バスの時刻と鉄道の時刻が合わないため
2. バス停が駅から離れているため
3. バスを待つときに休憩できるベンチや屋根がないため
4. 駅とバス停の間のバリアフリー化が不十分であるため
5. その他 ()

5-3) バス利用に際し困ったことはありますか？補助具を利用される方は、補助具を利用する時のことを想定してお答え下さい。 (あてはまるものすべて)

1. 床が高いタイプのバス（乗降部に2段階の階段があるタイプ）だと乗降するのが難しい
2. 床が低いタイプのバス（ノンステップバスなど）であっても乗降するのが難しい
3. 車内のスペースが足りない（補助具等を置く十分なスペースがない）
4. 前部ドア付近の通路が狭い
5. 補助具や大きな荷物を持っていた場合に、他の利用者の迷惑になることに対し気をつかう
6. バスがバス停留所に接近して停車しない（バスとバス停留所間の幅が広い）
7. その他 ()

5-4) バスのさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか？

(1つだけ)

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. ノンステップバスのさらなる導入 | 6. バス停留所の屋根やベンチの設置 |
| 2. 車内の十分なスペースの確保 | 7. その他 () |
| 3. 優先席の増設 | |
| 4. 車内電光表示板の増設 | |
| 5. 車内アナウンスの充実 | |

設問6 商店街での買い物について

6-1) 駅周辺の商店街について、よく利用する商店街のある駅をお答えください。

(あてはまるものすべて)

- | | | | |
|---------|-----------|--------------------|---------|
| 1. 久我山駅 | 2. 富士見ヶ丘駅 | 3. 高井戸駅 | 4. 浜田山駅 |
| 5. 西永福駅 | 6. 永福町駅 | 7. 他駅の商店街・店舗を利用する。 | |

6-2) 一回の買い物で、だいたいいくらぐらい使いますか。 (おおよそで構いません)

一回の買い物で () 円ぐらい

【つづいて、これまでに答えいただいた、最もよく利用する駅やバスについてお聞きします。】

みなさんが生活されている地域の駅(久我山駅、高井戸駅、浜田山駅、西永福駅)は、ここ数年でエレベーターや多機能トイレなどが設置され、また、バスについても低床式バスが導入されるなど、バリアフリー化が進んでいます。

設問7 駅やバスなどのバリアフリー化が進んだことで、バリアフリー化される以前と比べて何か変わったことはありますか?

(最もよく利用する駅がバリアフリー化されていない場合には、バリアフリー化された場合を想定してお答え下さい。)

7-1) あなたの普段の外出について、以前と比べて変わったことはありますか。(または、変わると思いますか。) (あてはまるものすべて)

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. 外出する回数が増えた | 10. 以前はタクシーを利用していたが、バスを利用するようになった |
| 2. 鉄道を利用して外出する回数が増えた | 11. 自宅から外出するのに利用する駅は、バリアフリー化された駅を選ぶようになった |
| 3. バスを利用して外出する回数が増えた | 12. 外出先の駅はバリアフリー化された駅を選ぶようになった |
| 4. 外出している時間が長くなった | 13. すぎ丸や路線バスを使って行きやすい駅を利用するようになった |
| 5. 外出先が増えた | 14. その他 () |
| 6. 遠くまで外出するようになった | |
| 7. 以前は自家用車を利用していたが、鉄道を利用するようになった | |
| 8. 以前は自家用車を利用していたが、バスを利用するようになった | |
| 9. 以前はバスやタクシーを利用していたが、鉄道を利用するようになった | |

7-2)① あなたの生活について、以前と比べて変わったことはありますか。(または、変わると思いますが。)(あてはまるものすべて)

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. 駅周辺の商店街で買い物する機会が増えた | 9. 地域の活動やイベント、ボランティア活動などに積極的に参加するようになった |
| 2. 買い物をする商店街をバリアフリー化された駅周辺の商店街に変えた | 10. 指定場所以外での自転車駐輪をしなくなった |
| 3. 買い物をする商店街をバスで行きやすい商店街に変えた | 11. 環境に気をつかうようになった |
| 4. 外出の際に使うお金が増えた | 12. なるべく車を使わないようになった |
| 5. 駅周辺の商店街で使うお金が増えた | 13. 家族や近所との会話が増えた |
| 6. 買い物をしている時間が長くなった | 14. バリアフリーについて興味がわいてきた |
| 7. 自らの足で外出するようになり健康になった | 15. その他 () |
| 8. 病院にかかる回数が減った | |

② 「9.地域の活動やイベント、ボランティア活動などに積極的に参加するようになった」とお答えの方にお聞きます。どのような活動やイベントに参加するようになりましたか。(または、参加すると思いませんか。)(あてはまるものすべて)

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1. 町会・自治会の活動 | 5. 防犯パトロールなど地域の防犯活動 |
| 2. 高齢者団体や子育てサークルでの活動 | 6. すぎなみ地域大学など地域の講座・教室 |
| 3. ボランティア活動 | 7. 環境博覧会や商店会などのイベント |
| 4. 地域の防災活動 | 8. その他 () |

7-3) お住まいの地域について、以前と比べて変わったと感じることはありますか。(または、変わると思いませんか。)(あてはまるものすべて)

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1. 地域活動やボランティア活動などが頻繁に行われるようになった | 7. 駅周辺の商店街に人が多くなった |
| 2. 駅が使いやすいなどよく耳にするようになった、評判がよくなった | 8. 犯罪などに対して地域が安全になったと感じる |
| 3. バスが便利だとよく耳にするようになった、評判がよくなった | 9. 商店街でのサービスが良くなった |
| 4. 駅を利用する人が多くなった | 10. 駅周辺でのめいわくな駐輪が減った |
| 5. 駅周辺にお店が増えた | 11. 駅周辺での車が減った |
| 6. 駅周辺のお店がバリアフリー化された | 12. すぎ丸の運行により地域のイメージが明るくなった |
| | 13. その他 () |

設問8 イベントへの参加状況などについてお聞かせ下さい。

8-1) 10 月にお住まいの地域で開催された次の3つのイベントのうち、どのイベントに参加しましたか。また、その際に公共交通機関を利用されましたか。(あてはまるものすべて)

イベント名称	参加の有無	(参加された方は) 公共交通機関の利用
環境博覧会	1. 参加した 2. 参加していない	1. 利用した 2. 利用していない
高千穂大学の公開講座	1. 参加した 2. 参加していない	1. 利用した 2. 利用していない
西永福商店街スタンプラリー	1. 参加した 2. 参加していない	1. 利用した 2. 利用していない

【以降は、参加したイベントについてのみお答え下さい。】

8-2) 『環境博覧会』に参加した方にお聞きします。

① どのようなきっかけで、『環境博覧会』に参加してみようと思われましたか。(あてはまるものすべて)

1. イベントの内容に興味があったから
2. 参加している団体や自治会がイベントで催しをするから
3. イベント会場へ行くための鉄道やバスがバリアフリーになり、行きやすくなったから
4. イベントでの高齢者や子ども連れの方への配慮がしっかりしていて、安心して参加できるから
5. その他 ()

② 参加する際に鉄道や路線バス、すぎ丸を利用した方は、それらのバリアフリーの状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ)

会場へ行くのに 利用した・・・	バリアフリーの状況に満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
鉄道駅	1	2	3	4	5
路線バス	1	2	3	4	5
すぎ丸	1	2	3	4	5

③ 『環境博覧会』に参加した際は、だいたいいくらくらい使いましたか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円ぐらい

④ 『環境博覧会』での高齢者や子ども連れの方への配慮について満足していますか。(1つだけ)

1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満

⑤ 「4. やや不満」「5. 不満」とお答えの方は、どのような改善が必要であるとお考えですか。(あてはまるものすべて)

1. 会場までの鉄道やバス、会場付近の道路などのバリアフリーを進める
2. 会場となる施設の階段やトイレなどのバリアフリーを進める
3. 会場で休憩できる場所や休憩室を充実させる
4. 会場付近や会場内での案内をわかりやすくする
5. 会場でのイベントスタッフの対応を充実する
6. その他 ()

8-3) 『高千穂大学の公開講座』に参加した方にお聞きします。

① どのようなきっかけで、『公開講座』に参加してみようと思われましたか。(あてはまるものすべて)

1. イベントの内容に興味があったから
2. 参加している団体や自治会がイベントで催しをするから
3. イベント会場へ行くための鉄道やバスがバリアフリーになり、行きやすくなったから
4. イベントでの高齢者や子ども連れの方への配慮がしっかりしていて、安心して参加できるから
5. その他 ()

② 参加する際に鉄道、路線バス、すぎ丸を利用した方は、それらのバリアフリーの状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ〇)

会場へ行くのに 利用した・・・	バリアフリーの状況に満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
鉄道駅	1	2	3	4	5
路線バス	1	2	3	4	5
すぎ丸	1	2	3	4	5

③ 『公開講座』に参加した際は、だいたいいくらぐらい使いましたか。(おおよそでかまいません。)
() 円ぐらい …うち 交通費 () 円ぐらい

④ 『公開講座』での高齢者や子ども連れの方への配慮について満足していますか。(1つだけ〇)

1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
-------	---------	--------------	---------	-------

⑤ 「4. やや不満」「5. 不満」とお答えの方は、どのような改善が必要であるとお考えですか。
(あてはまるものすべて)

1. 会場までの鉄道やバス、会場付近の道路などのバリアフリーを進める
2. 会場となる施設の階段やトイレなどのバリアフリーを進める
3. 会場で休憩できる場所や休憩室を充実させる
4. 会場付近や会場内での案内をわかりやすくする
5. 会場でのイベントスタッフの対応を充実する
6. その他 ()

8-4) 『西永福商店街のスタンプラリー』に参加した方にお聞きします。

① どのようなきっかけで、『スタンプラリー』に参加してみようと思いましたか。
(あてはまるものすべて)

1. 普段から商店街を利用しているから
2. イベントの内容に興味があったから
3. 参加している団体や自治会がイベントで催しをするから
4. 商店街へ行くための鉄道やバスがバリアフリーになり、行きやすくなったから
5. 商店街での高齢者や子ども連れの方への配慮がしっかりしていて、安心して参加できるから
6. その他 ()

② 参加する際に鉄道、路線バス、すぎ丸を利用した方は、それらのバリアフリーの状況に満足していますか。(それぞれ1つだけ〇)

商店街へ行くのに 利用した・・・	バリアフリーの状況に満足していますか？				
	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
鉄道駅	1	2	3	4	5
路線バス	1	2	3	4	5
すぎ丸	1	2	3	4	5

③ 『スタンプラリー』の時は、だいたいいくらぐらい使いましたか。(おおよそでかまいません。)
() 円ぐらい …うち 交通費 () 円ぐらい

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

公共交通等のバリアフリー化に関するアンケート調査

【ご協力のお願い】

近年、子どもからお年寄りまで、あらゆる世代の人が便利で快適に生活できる社会を目指すことが重要となってきています。

とくに鉄道やバス等の公共交通の分野では、人が移動する際に不便となっていた面をできるだけ改善する取り組み（バリアフリー化）が進められてきました。

みなさんのお越しになったこの地域でも、京王井の頭線沿線の駅でエレベーターや多機能トイレなどの整備が順次進められているほか、バスにおいても低床式バスの導入、また、区内南北を結ぶ乗り合いバス「すぎ丸」が運行されるなど、便利で快適なまちを目指した取組が進められています。

このアンケートは、このような公共交通等のバリアフリー化により、まちを訪れるみなさんの行動や意識の変化についてのご意見をいただき、人にやさしく暮らしやすい社会づくりに役立てていくものです。

ご多忙のところ誠に恐れ入りますが、調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成20年10月
国土交通省 国土交通政策研究所
八千代エンジニアリング株式会社

◆アンケートの記入にあたって

ご回答いただいた結果については統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。
また、無記名で、個人が特定できる設問はありませんので、お名前が出ることは絶対にありません。

井の頭線沿線では、公共交通等のバリアフリー化が進められています。

鉄道駅

□エレベーターの設置



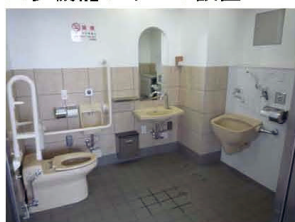
(浜田山駅)

□エスカレーター設置



(久我山駅)

□多機能トイレの設置



多機能トイレは、障害のある人や高齢者、子ども連れなど、誰でも使いやすいように作られたトイレです。

(西永福駅)

□ホーム待合室の設置



(高井戸駅)

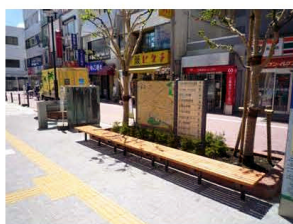
駅周辺

□段差の少ない歩行者空間



(西永福駅)

□ベンチなどの休憩施設



(西永福駅)

□駐輪場の整備
(放置自転車の解消)



(高井戸駅)

バス

□低床式バス
(ノンステップバスなど)



□すぎ丸の運行



区内の南北を結ぶ乗り合いバス。
けやき路線・さくら路線
(浜田山駅)

公共交通等のバリアフリー化に関するアンケート

調 査 票

平成20年10月4日
高千穂大学 公開講座

平成20年10月18日、19日
環境博覧会

平成20年10月24日
バリアフリー教室

平成20年10月17日～31日
スタンプラリー

※対応するイ
ベント名を記
載

設問 1 今日の来訪についてお聞かせください。.....

1-1) どちらから来られましたか？自宅の最寄り駅を教えてください（1 つだけ〇）

() 線 () 駅 ※記入例：JR中央線 新宿駅

1-2) 今日の自宅等からここまでの交通手段を全てお聞かせ下さい。（あてはまるものすべて）

1. 鉄道	2. 路線バス	3. すぎ丸	4. タクシー
5. 自転車	6. 原付・バイク	7. 自動車（自分が運転）	
8. 自動車（家族・他の人が運転）	9. 徒歩で直接	10. その他	
()			

設問 2 駅及び駅周辺の利用についてお聞かせ下さい.....

2-1) 以下の中で、最も利用する駅をお選びください。（1 つだけ〇）

1. 久我山駅	2. 高井戸駅	3. 浜田山駅	4. 西永福駅
5. 上記の4駅は利用しない（設問「2-7）」へ）			

2-2) どのくらいの頻度でその駅を利用しますか？（1 つだけ〇）

1. 週に5回以上	2. 週3~4回	3. 週1~2回	4. 月2~3回
5. 月1回程度			
6. それよりも少ない			

2-2) 「2-1)」で選んだ駅は、ここ数年でバリアフリー化（エレベーターや多機能トイレの設置等）されましたが、知っていますか？（1 つだけ〇）

1. 知っている	2. 知らない（設問「2-7）」へ）
----------	--------------------

2-3) 「知っている方」にお聞きます。駅などがバリアフリー化されたことで、昔と比べて何か変わったことはありますか？（あてはまるものすべて）

項目	設 問
外出頻度	1. 鉄道を利用して来訪する回数が増えた 2. 滞在する時間が長くなった
移動手段	3. 以前は自家用車を利用して来訪したが、鉄道を利用するようになった 4. 以前はバスやタクシーを利用して来訪したが、鉄道を利用するようになった
消費行動	5. 駅周辺での商店街で買い物をするようになった 6. 駅周辺の商店街で使うお金が多くなった 7. 駅周辺の商店街で買い物する時間が長くなった
目的地	8. 以前は他地域を訪れていたが、駅がバリアフリー化されたため来訪するようになった

2-4) 「2-1)」で選んだ駅の利用に満足していますか？（1 つだけ〇）

1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
-------	---------	--------------	---------	-------

2-5) 「2-1)」で選んだ駅の周辺地域の利用について満足していますか？（1 つだけ〇）

1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
-------	---------	--------------	---------	-------

2-6) 「やや不満」、「不満」の理由は何ですか？（あてはまるものすべて）

1. 駅周辺は段差が多く歩きにくい	8. バス乗降場などに屋根がない
2. 駅に行くのに階段のみの歩道橋を渡らなければならない	9. 駅の入り口やエレベーターなどの案内標識が無い、または、分かりにくい
3. 歩道と車道が分離されていない	10. 踏切を渡らないと駅の入り口に行けない
4. 歩道はあるが狭くて歩きにくい	11. 駅周辺の道路やロータリーに信号がない
5. 放置自転車がが多く、歩道を通りにくい	12. 人が混雑していて、移動しにくい
6. ベンチなど休憩できる場所が足りない	13. その他
7. バス乗降場や駐輪場が駅から離れている	

2-7) 駅施設に関して優先して改善に取り組んで欲しいとお考えになることは何ですか？(1つだけ〇)

1. 駅舎の改良 (駅構内通路・ホーム・階段のスペース、清潔さ)
2. バリアフリー化 (エレベーター、エスカレーター、だれでもトイレ (多機能トイレ) 等)
3. 案内看板の改良・整備 (のりば・出口の案内など)
4. 快適性の向上 (ホーム待合室・ホーム屋根・ベンチなど)
5. トイレの改良 (清潔さ、使いやすさ)
6. 駅前広場の整備
7. 駐輪場の整備
8. その他 ()

2-8) 鉄道のさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか？(1つだけ〇)

1. エレベーターの増設
2. エスカレーター増設 (下り方向など)
3. だれでもトイレ (多機能トイレ) の増設
4. ホームと電車乗降口の段差縮小
5. 駅係員等による介助
6. (目の不自由な方のための) 音声・点字案内の充実
7. その他 []

設問3 バスの利用についてお聞かせ下さい。

3-1) 杉並区内でバスを利用しますか？(「利用状況」「満足度」についてそれぞれ1つずつ □ に✓印)

	利用状況		満足度				
	利用する	利用しない	満足	やや満足	どちらともえない	やや不満	不満
路線バス	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
すぎ丸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3-2) 「利用する」方にお聞きします。バスから鉄道、鉄道からバスへの乗り換えは行いますか？

1. 乗り換えを行う
2. 乗り換えは行わない

3-3) 「乗り換えを行う」方にお聞きします。乗り換えについて満足していますか？

1. 満足
2. やや満足
3. どちらともえない
4. やや不満
5. 不満

3-4) 「やや不満」、「不満」の理由は何ですか？(あてはまるものすべて)

1. バスの時刻と鉄道の時刻が合わないため
2. バス停が駅から離れているため
3. バスを待つときに休憩できるベンチなどがないため
4. 駅とバス停留所間のバリアフリー化が不十分なため
5. その他 ()

3-5) バス利用に際し困ったことはありますか？ベビーカーを利用される方は、ベビーカー利用時のことを想定してお答え下さい。(あてはまるものすべて)

1. 床が高いタイプのバス (乗降部に2段程の階段があるタイプ) だと乗降するのが難しい
2. 床が低いタイプのバス (ノンステップバスなど) であっても乗降するのが難しい
3. 車内のスペースが足りない (ベビーカー等を置く十分なスペースがない)
4. 前部ドア付近の通路が狭い
5. ベビーカーや大きな荷物を持っていた場合に、他の利用者の迷惑になることに対し気がつかう
6. バスがバス停留所に接近して停車しない (バスとバス停留所間の幅が広い)
7. その他 ()

3-6) バスのさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか？(1つだけ〇)

1. ノンステップバスのさらなる導入
2. 優先席の増設
3. 車内電光表示板の増設
4. 車内アナウンスの充実
5. バス停留所の上屋やベンチの設置
6. その他 []

設問4 今回の公開講座についてお聞かせ下さい。

4-1) 今回の公開講座への参加は、何回目ですか。

() 回目

4-2) 今回の公開講座が開催されることを何で知りましたか。

1. 前から参加したことがあり知っていた
2. 知人から聞いた
3. 区報
4. 地域の情報誌
5. パンフレットやチラシ
6. インターネット (イベント主催者のホームページや地域の情報提供サイトなど)
7. その他 ()

4-3) 今回の公開講座に参加した際に、買い物や交通費など全体でいくぐらいお金を使う予定がありますか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円

4-4) 今回の公開講座は高齢者や子ども連れの方への配慮について満足していますか。

1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満

4-5) 「やや不満」、「不満」の方は、どのような改善が必要であると思いますか? (あてはまるものすべて)

1. 会場までの鉄道やバス、会場付近の道路などのバリアフリーを進める
2. 会場となる施設の階段やトイレなどのバリアフリーを進める
3. 会場で休憩できる場所や休憩室を充実させる
4. 会場付近や会場内での案内をわかりやすくする
5. 会場でのイベントスタッフの対応を充実する
6. 会場内に託児室や授乳室を設ける
7. 子どもが興味を持つ内容にする
8. その他 ()

設問5 鉄道駅や駅周辺、バスなどのバリアフリーについて、自由なご意見をお聞かせください。

自由意見

設問6 あなた自身のことについてお聞かせ下さい。

性別	1. 男性 2. 女性	年齢	() 歳
住所 (〇丁目まで)	1. 杉並区内 () 記入例; 阿佐ヶ谷2丁目		
	2. 杉並区外 () 記入例; 世田谷区三軒茶屋1丁目		
就業	1. 自宅で働いている 2. 自宅以外で働いている 3. 働いていない		
子どもの年齢	1. 0歳 2. 1歳 3. 2歳 4. 3歳 5. 4歳 6. 5歳 7. 6歳 8. 7歳 9. 8歳 10. 9歳 11. それ以上		
鉄道定期	1. 持っている → 区間 () 駅 ~ () 駅 2. 持っていない		
自動車の保有と利用	①ご自宅で自動車をお持ちですか。 (1. はい 、 2. いいえ)		
	②ご自宅の自動車をご自分で運転しますか。 (1. はい 、 2. いいえ)		
利用する補助具等	1. ベビーカー 2. 車いす 3. シニアカー(電動三輪等) 4. 杖 5. 手押し車 6. その他(具体的に)		

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

設問4 今回の環境博覧会についてお聞かせ下さい。

4-1) 今回の環境博覧会への参加は、何回目ですか。

() 回目

4-2) 今回の環境博覧会が開催されることを何で知りましたか。

1. 以前から参加したことがあり知っていた
2. 知人から聞いた
3. 区報
4. 地域の情報誌
5. パンフレットやチラシ
6. インターネット (イベント主催者のホームページや地域の情報提供サイトなど)
7. その他 ()

4-3) 今回の環境博覧会に参加した際に、買い物や交通費など全体でいくらくらいお金を使う予定がありますか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円

4-4) 今回の環境博覧会は高齢者や子ども連れの方への配慮について満足していますか。

1. 満足 2. やや満足 3. どちらともいえない 4. やや不満 5. 不満

4-5) 「やや不満」、「不満」の方は、どのような改善が必要であると思いますか? (あてはまるものすべて)

1. 会場までの鉄道やバス、会場付近の道路などのバリアフリーを進める
2. 会場となる施設の階段やトイレなどのバリアフリーを進める
3. 会場で休憩できる場所や休憩室を充実させる
4. 会場付近や会場内での案内をわかりやすくする
5. 会場でのイベントスタッフの対応を充実する
6. 会場内に託児室や授乳室を設ける
7. 子どもが興味を持つ内容にする
8. その他 ()

設問5 鉄道駅や駅周辺、バスなどのバリアフリーについて、自由なご意見をお聞かせください。

自由意見

設問6 あなた自身のことについてお聞かせ下さい。

性別	1. 男性 2. 女性	年齢	() 歳
住所 (〇丁目まで)	1. 杉並区内 () 記入例; 阿佐ヶ谷2丁目		
	2. 杉並区外 () 記入例; 世田谷区三軒茶屋1丁目		
就業	1. 自宅で働いている 2. 自宅以外で働いている 3. 働いていない		
子どもの年齢	1. 0歳 2. 1歳 3. 2歳 4. 3歳 5. 4歳 6. 5歳 7. 6歳 8. 7歳 9. 8歳 10. 9歳 11. それ以上		
鉄道定期	1. 持っている → 区間 () 駅 ~ () 駅 2. 持っていない		
自動車の保有と利用	①ご自宅で自動車をお持ちですか。 (1. はい 、 2. いいえ)		
	②ご自宅の自動車をご自分で運転しますか。 (1. はい 、 2. いいえ)		
利用する補助具等	1. ベビーカー 2. 車いす 3. シニアカー(電動三輪等) 4. 杖 5. 手押し車 6. その他(具体的に)		

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

(スタンプラリー用)

3-5) バス利用に際し困ったことはありますか?ベビーカーを利用される方は、ベビーカー利用時のことを想定してお答え下さい。(あてはまるものすべて)

1. 床が高いタイプのバス(乗降部に2段程の階段があるタイプ)だと乗降するのが難しい
2. 床が低いタイプのバス(ノンステップバスなど)であっても乗降するのが難しい
3. 車内のスペースが足りない(ベビーカー等を置く十分なスペースがない)
4. 前部ドア付近の通路が狭い
5. ベビーカーや大きな荷物を持っていた場合に、他の利用者の迷惑になることに対し気をつかう
6. バスがバス停留所に接近して停車しない(バスとバス停留所間の幅が広い)
7. その他()

3-6) バスのさらなるバリアフリー化として必要であるとお考えになることは何ですか?(1つだけ○)

1. ノンステップバスのさらなる導入
2. 優先席の増設
3. 車内電光表示板の増設
4. 車内アナウンスの充実
5. バス停留所の上屋やベンチの設置
6. その他()

設問4 今回のスタンプラリーについてお聞かせ下さい。.....

4-1) 今回のスタンプラリーに参加した際に、買い物や交通費など全体でいくらぐらいお金を使いましたか。(おおよそでかまいません。)

() 円ぐらい …うち 交通費 () 円

設問5 鉄道駅や駅周辺、バスなどのバリアフリーについて、自由なご意見をお聞かせください。

自由意見

設問6 あなた自身のことについてお聞かせ下さい。.....

性別	1. 男性	2. 女性	年齢	() 歳
住所(○丁目まで)	1. 杉並区内() 記入例;阿佐ヶ谷2丁目			
	2. 杉並区外() 記入例;世田谷区三軒茶屋1丁目			
就業	1. 自宅で働いている 2. 自宅以外で働いている 3. 働いていない			
子どもの年齢	1. 0歳 2. 1歳 3. 2歳 4. 3歳 5. 4歳 6. 5歳 7. 6歳 8. 7歳 9. 8歳 10. 9歳 11. それ以上			
鉄道定期	1. 持っている → 区間() 駅 ~ () 駅 2. 持っていない			
自動車の保有と利用	①ご自宅で自動車をお持ちですか。(1. はい、 2. いいえ)			
	②ご自宅の自動車をご自分で運転しますか。(1. はい、 2. いいえ)			
利用する補助具等	1. ベビーカー 2. 車いす 3. シニアカー(電動三輪等) 4. 杖 5. 手押し車 6. その他(具体的に)			

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

※バリアフリー教室での独自項目はない。(ただし、設問5、6については共通)

商店街の利用状況や取組に関する調査

【ご協力のお願い】

近年、子どもからお年寄りまで、あらゆる世代の人が便利で快適に生活できる社会を目指すことが重要となってきています。

とくに鉄道やバス等の公共交通の分野では、人が移動する際に不便となっていた面をできるだけ改善する取り組み（バリアフリー化）が進められています。

みなさんの地域でも、京王井の頭線沿線の駅でエレベーターや多機能トイレなどの整備が順次進められているほか、バスにおいても低床式バスの導入、区内南北を結ぶ乗り合いバス「すぎ丸」が運行されるなど、便利で快適なまちを目指した取組が進められています。

このアンケートは、このような公共交通等のバリアフリー化により、地元商店街での買い物客の変化や、サービスの変化などについて皆さんのご意見をいただき、人にやさしく暮らしやすい社会づくりに役立てていくものです。

ご多忙のところ誠に恐れ入りますが、調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成20年10月
国土交通省 国土交通政策研究所
八千代エンジニアリング株式会社

◆アンケートの記入にあたって

ご回答いただいた結果については統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。

◆ご記入いただいたアンケートは

ご回答いただきましたアンケート用紙は、商店会の代表の方にお渡しく下さい。

公共交通や商店街におけるバリアフリー

鉄道駅

□エレベーターの設置



(浜田山駅)

□エスカレーターへの設置



(久我山駅)

□多機能トイレの設置



多機能トイレは、障害のある人や高齢者、子ども連れなど、誰でも使いやすいように作られたトイレです。

(西永福駅)

□ホーム待合室



(高井戸駅)

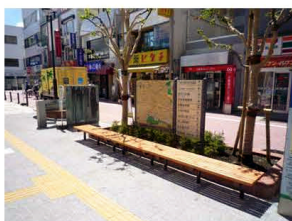
駅周辺

□段差の少ない歩行者空間



(西永福駅)

□ベンチなどの休憩施設



(西永福駅)

□駐輪場の整備
(放置自転車の解消)



(高井戸駅)

バス

□低床式バス
(ノンステップバスなど)



□すぎ丸の運行
区内の南北を結ぶ乗り合いバス。



(浜田山駅)

商店街のバリアフリー

商店街でのバリアフリーの取組事例

- ・ 入口段差の解消
- ・ 多機能トイレの設置
- ・ 店内通路幅の拡大
- ・ ベビーベットや授乳施設
- ・ 宅配サービス
- ・ 店頭サービス・コミュニケーション

など



商店入口の段差の解消の例

設問1 店舗の営業状況についてお聞かせください。

1-1) お店の営業(1つだけ〇)

1. 週に5回以上	2. 週3~4回	3. 週1~2回	4. それよりも少ない
-----------	----------	----------	-------------

1-2) 客層についてお聞かせ下さい。(多い・少ないでお答え下さい)

客層	1. 多い	2. 少ない
子ども(小学生以下)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
親子連れ(子どもは小学生以下)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
高齢の方	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
上記以外	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

設問2 駅のバリアフリー化による変化についてお聞かせ下さい

2-1) お店の最寄り駅をお選びください。

1. 久我山駅	2. 高井戸駅	3. 浜田山駅	4. 西永福駅
---------	---------	---------	---------

2-2) 「2-1)」で選んだ駅は、ここ数年でバリアフリー化(エレベーターや多機能トイレの設置等)されましたが、知っていますか?

1. 知っている	2. 知らない
----------	---------

2-3) 駅や駅周辺がバリアフリー化されたことで、昔と比べて変わったことについてお聞きします。

①商店街を利用する人の数が増えたと感じますか?

1. 増えたと感じる	2. 増えていない
------------	-----------

①-1) どの程度増えましたか? だいたいの割合をお答えください(おおよそで構いません)

1. 5割以上増えた	2. 3割~5割程度増えた	3. 1~3割程度増えた	4. わずかに増えた
------------	---------------	--------------	------------

②お店を訪問する人が増えたと感じますか?

1. 増えたと感じる	2. 増えていない
------------	-----------

②-1) どのような年齢層の方が増えましたか。(おおよそで構いません)

1. 子ども(小学生以下)	2. 親子連れ(子どもは小学生以下)	3. 高齢の方	4. それ以外
---------------	--------------------	---------	---------

②-2) どの程度増えましたか? だいたいの割合をお答えください(おおよそで構いません)

1. 5割以上増えた	2. 3割~5割程度増えた	3. 1~3割程度増えた	4. わずかに増えた
------------	---------------	--------------	------------

③お店の売り上げが増えたと感じますか?

1. 増えたと感じる	2. 増えていない
------------	-----------

③-1) どの程度増えましたか? だいたいの割合をお答えください(おおよそで構いません)

1. 5割以上増えた	2. 3割~5割程度増えた	3. 1~3割程度増えた	4. わずかに増えた
------------	---------------	--------------	------------

設問3 バスによる変化についてお聞かせください。

3-1) お店の近く(約300m以内)に路線バスのバス停留所はありますか?

①路線バス	1. ある	2. ない
②すぎ丸	1. ある	2. ない

3-2) 最近、乗り降りしやすい低床式のバス(ノンステップバスなど)が導入されていますが、知っていますか?

1. 知っている	2. 知らない
----------	---------

裏面へつづく ➡

3-3) 最近、新規にバス路線が導入されていますが、知っていますか？

1. 知っている 2. 知らない

3-4) バスが低床化、新たにバス路線が導入されたことで、昔と比べて変わったことについてお聞きます。

①商店街を利用する人の数が増えたと感じますか？

1. 増えたと感じる 2. 増えていない

①-1 どの程度増えましたか？ だいたいの割合をお答えください（おおよそで構いません）

1. 5割以上増えた 2. 3割～5割程度増えた 3. 1～3割程度増えた 4. わずかに増えた

②お店を訪問する人が増えたと感じますか？

1. 増えたと感じる 2. 増えていない

②-1 どのような年齢層の方が増えましたか。（おおよそで構いません）

1. 子ども（小学生以下） 2. 親子連れ（子どもは小学生以下） 3. 高齢の方 4. それ以外

②-2 どの程度増えましたか？ だいたいの割合をお答えください（おおよそで構いません）

1. 5割以上増えた 2. 3割～5割程度増えた 3. 1～3割程度増えた 4. わずかに増えた

③お店の売上げが増えたと感じますか？

1. 増えたと感じる 2. 増えていない

③-1 どの程度増えましたか？ だいたいの割合をお答えください（おおよそで構いません）

1. 5割以上増えた 2. 3割～5割程度増えた 3. 1～3割程度増えた 4. わずかに増えた

設問4 バリアフリー化による取り組みについてお聞かせ下さい.....

4-1) 駅や駅周辺、バスなどのバリアフリー化が進んだことで、何に取り組みましたか？（ある・ないでお答えください）

バリアフリー化による取組	1. ある	2. ない
1. 品揃えを充実した（変えた）。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. サービス（お客への対応の仕方など）が変わった。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. お店のバリアフリー化を実施した。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 通行のじゃまにならないように、道路上の看板や商品台等を下げた。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4-2) その他に独自に取り組んだことがあれば下欄にご記入下さい。

記入欄

4-3) 駅や駅周辺、バスなどのバリアフリー化は、地域の活性化のために必要だと思いますか？

1. 必要だと思う 2. 必要ではないと思う 3. わからない

設問5 営業している店舗についてお聞かせ下さい。.....

なお、アンケートでお答えいただいた内容につきまして、今後、直接お話を伺う機会があった場合ご協力をお願いします。※店舗数等の関係でお伺いできない場合には、ご容赦下さい。

商店名		営業期間	()年
住所	杉並区 ()		
電話番号	- -		
業種	1. 飲食業 2. 物品販売業 3. 食品・飲料販売 4. 服飾・雑貨 5. 酒場・スナック 6. 美容・理容 7. 遊技場 8. 金融業 9. その他		

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

参考資料2: 調査検討会等の開催について

(1) 「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査」第1回調査検討会

1) 議題

① 調査内容の説明

- ・「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査」
全体概要の説明 (国土交通政策研究所)

② 調査内容について

- ・調査の進め方について
- ・全国調査の調査計画について

2) メンバー (順不同)

① アドバイザリーグループ

- 井口 典夫 青山学院大学 社会学連携研究センター 教授
嘉瀬 英昭 高千穂大学 商学部 准教授

② 関係協力機関

- 浅井 文彦 杉並区 都市整備部 調整担当課長
黒瀬 義雄 杉並区 保健福祉部 管理課長 (総括課長)
千葉 吉明 高千穂大学 大学事務局長
高村 真 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 課長
玉野 利章 京王電鉄バス株式会社 営業部 営業第一担当課長
若山 忍 関東バス株式会社 運輸計画担当 課長
三宅 信彦 小田急バス株式会社 運輸部運行計画課 課長代理
増田 直樹 国土交通省 関東運輸局 交通環境部 部長
山中 克己 国土交通省 関東運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課 課長
山崎 耕一 国土交通省 関東運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課 課長補佐

③ オブザーバー

- 中村 広樹 国土交通省 総合政策局 安心生活政策課 総括課長補佐
陶山 基 国土交通省 鉄道局 総務課企画室 総括課長補佐
村上 強志 国土交通省 鉄道局 鉄道業務行政課 総括課長補佐

3) 開催状況

日時：平成20年7月29日(火) 10:30～12:15

場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室5

(2) 「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査」調整ワーキング(説明会)

1)議 題

①調査内容の説明

- ・「三世代共生ユニバーサルデザイン社会の構築に向けた調査」
全体概要の説明 (国土交通政策研究所)

②全国調査(インターネット調査)の結果概要について

2)メンバー(順不同)

①アドバイザーグループ

井口 典夫 青山学院大学 社会学連携研究センター 教授

②関係協力機関

高村 真 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 課長

橋木 正明 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長

玉野 利章 京王電鉄バス株式会社 営業部 営業第一担当課長

石場 聡 関東バス株式会社 運輸部 運行業務担当部長補佐

三宅 信彦 小田急バス株式会社 運輸部運行計画課 課長代理

山中 克己 国土交通省 関東運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課 課長

山崎 耕一 国土交通省 関東運輸局 交通環境部 消費者行政・情報課 課長補佐

③地元関係団体

平林ひとみ 高千穂幼稚園 園長

小林 公人 高寿会(いきいきクラブ) 会長

黒河内とし子 浜田山会(いきいきクラブ) 会長

関口 公男 商店街振興組合 久我山商店会 理事長

富田 孝雄 高井戸商店会 会長

武井 宗義 浜田山商店連合会 会長

3)開催状況

日時:平成20年9月12日(金)14:00~15:30

場所:浜田山会館 第2集会室