

鉄道駅のバリアフリー化による外出促進と地域活性化の効果 ～京王井の頭線のケーススタディを中心として～

国土交通政策研究所研究発表会

平成22年1月12日

(発表者) 研究官 井上延亮

発表の流れ

1. はじめに

調査研究の目的、概要

2. 調査

2-1. 全国調査(結果)

2-2. 首都圏での地区調査(結果)

2-3. 関西圏での地区調査(計画)

3. さいごに

1. はじめに

[背景]

少子高齢化の急速な進行



人口減少社会の到来



高齢者が様々な生き方を主体的に選択できるように



(国土交通行政において)

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」

三世代が共生可能なユニバーサルデザイン社会の構築

1. はじめに

[背景]

バリアフリー化対策の推進

- ・新バリアフリー法の制定・施行
- ・補助制度



鉄道駅等のバリアフリーの高度化・高質化



下記の効果に関して、実証的な検証がされていない

- ①高齢者や子育て世代の公共交通を利用した外出の促進
- ②移動の増加を通じた地域の活性化

目的＝効果①②の検証

1. はじめに

[概要]

高齢者・子育て世代に対する鉄道駅等のバリアフリー化に伴う
交通・消費行動の変化についての調査研究

平成20年度

全国調査:

首都圏での地区調査: 東京都杉並区でのケーススタディ

平成21年度 調査中

関西圏での地区調査: 大阪府高槻市周辺でのケーススタディ

2-1. 全国調査

[概要]

鉄道駅やバス等の公共交通のバリアフリー化による行動や意識の変化に関するインターネットによるアンケート調査

■対象者

- ・子育て世代：有効回答数 778人
- ・高齢者：有効回答数 756人

■対象地域

- ・公共交通分担率30%弱・・・東京23区
- ・公共交通分担率20%強・・・大阪市、神戸市、京都市
- ・公共交通分担率10%台・・・名古屋市＋地方中枢都市
- ・公共交通分担率3～10%台かつ鉄道分担率1%以上・・・地方中核都市

2-1. 全国調査

■対象とした施設

鉄道駅

□エレベーター



□エスカレーター



□多機能トイレ



鉄道駅周辺

□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
(放置自転車の解消)



□ベンチなどの休憩施設



バス

□低床式バス
(ノンステップバスなど)



2-1. 全国調査

[調査結果]

①鉄道・バス利用の促進効果

鉄道・バスの利用に対するバリアフリー重視度が高い

②外出促進効果

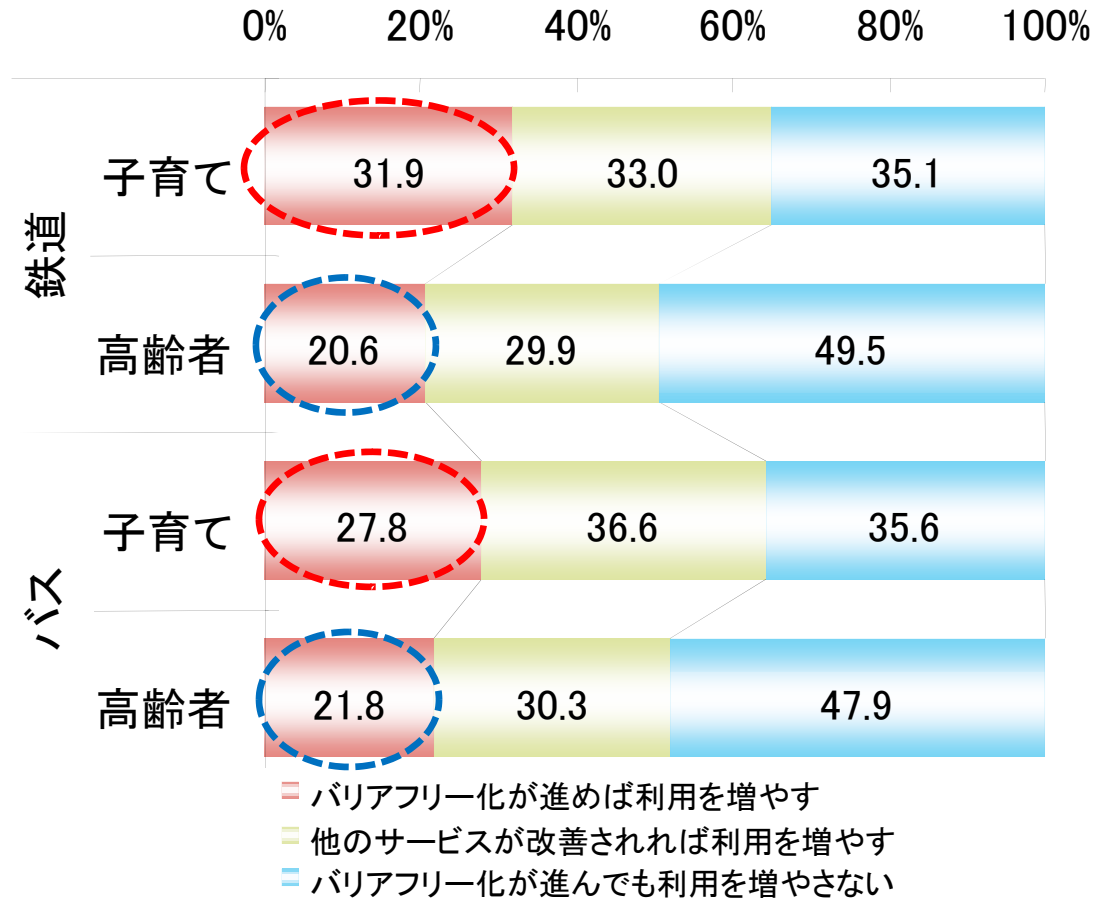
鉄道・バスを利用した外出機会が増加する

③地域活性化効果

外出が促進されることにより、消費行動が活発化する

①鉄道・バス利用の促進効果

「バリアフリーの重視度」



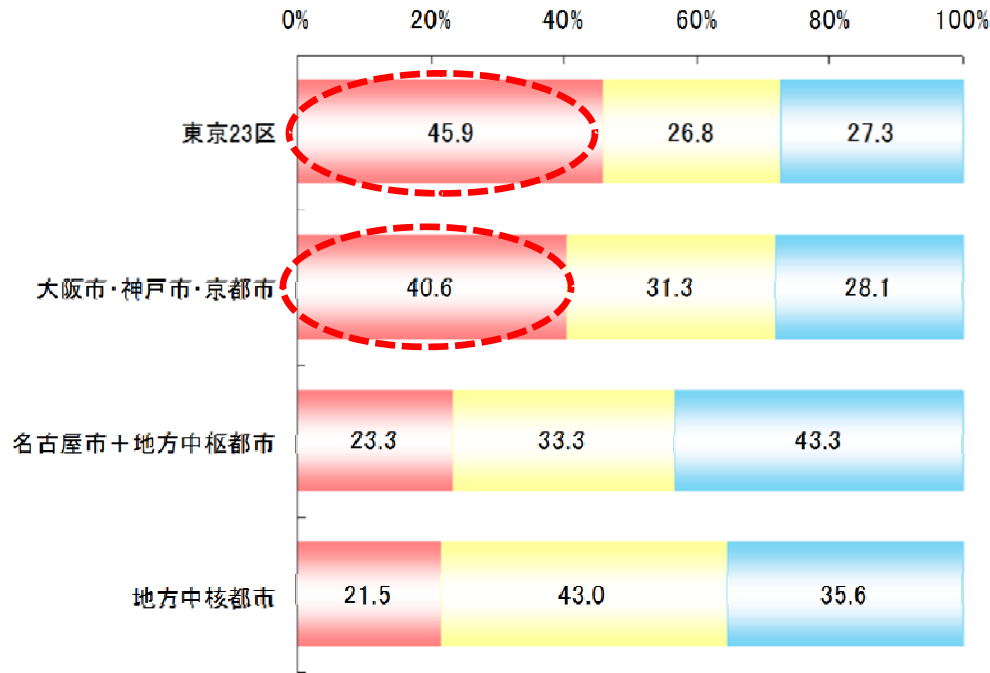
→バリアフリー化が進めば利用を増やす

① 鉄道・バス利用の促進効果

[子育て世代]

「バリアフリーの重視度」

鉄道のバリアフリー重視度



- 鉄道駅のバリアフリー化が進めば鉄道利用を増やす
- 他のサービスが改善されれば利用を増やす
- 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

バスのバリアフリー重視度



- バス車両の低床化が進めばバス利用を増やす
- 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

→ 公共交通分担率の高い地域ほど、重視度が高い

①鉄道・バス利用の促進効果

「バリアフリーの重視度」

[鉄道]

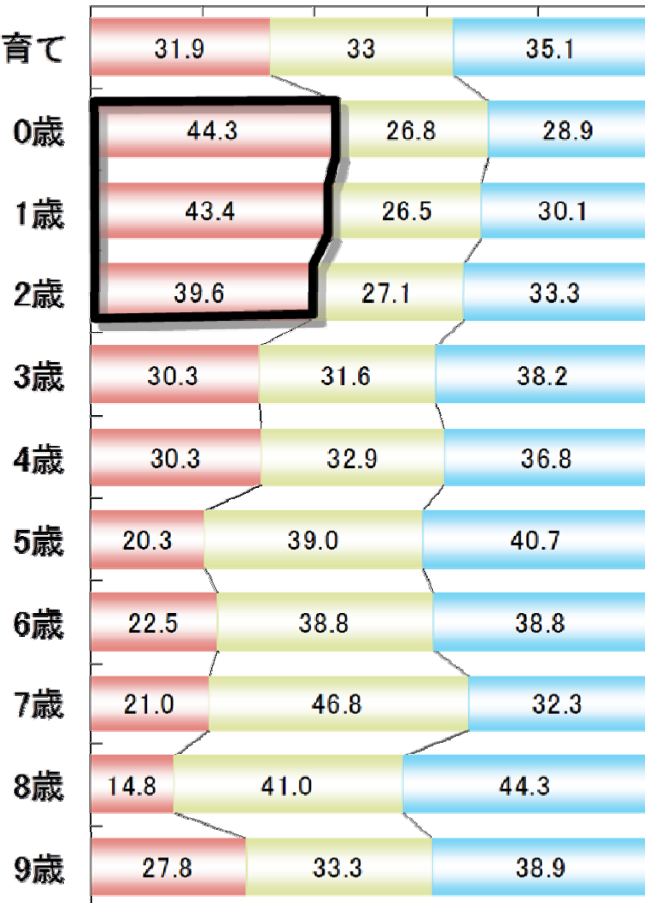
0% 20% 40% 60% 80% 100%

[バス]

0% 20% 40% 60% 80% 100%

【全体】子育て

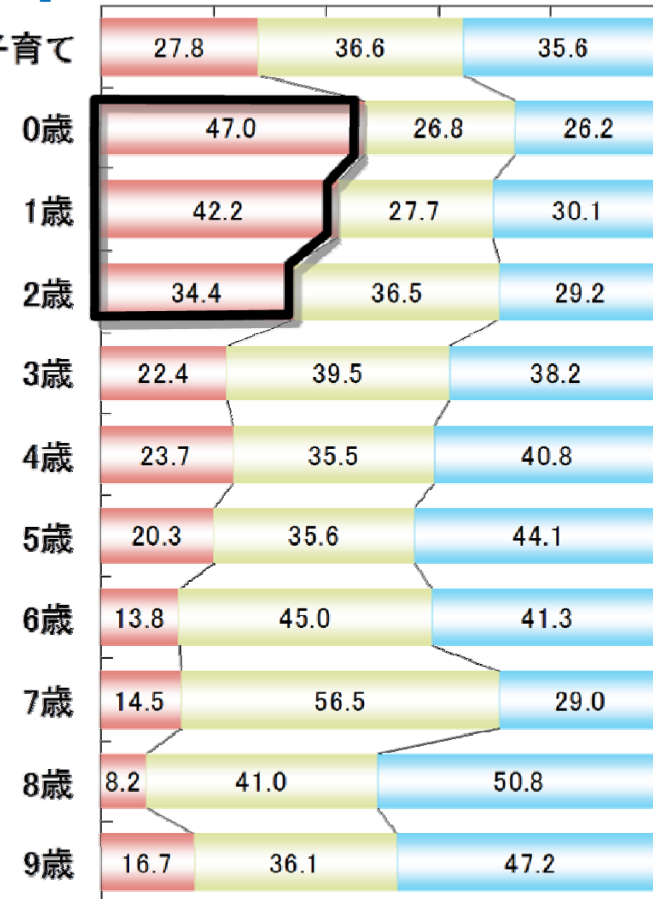
子どもの年齢（最低）



- 鉄道駅のバリアフリー化が進めば鉄道利用を増やす
- 他のサービスが改善されれば利用を増やす
- 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

【全体】子育て

子どもの年齢（最低）



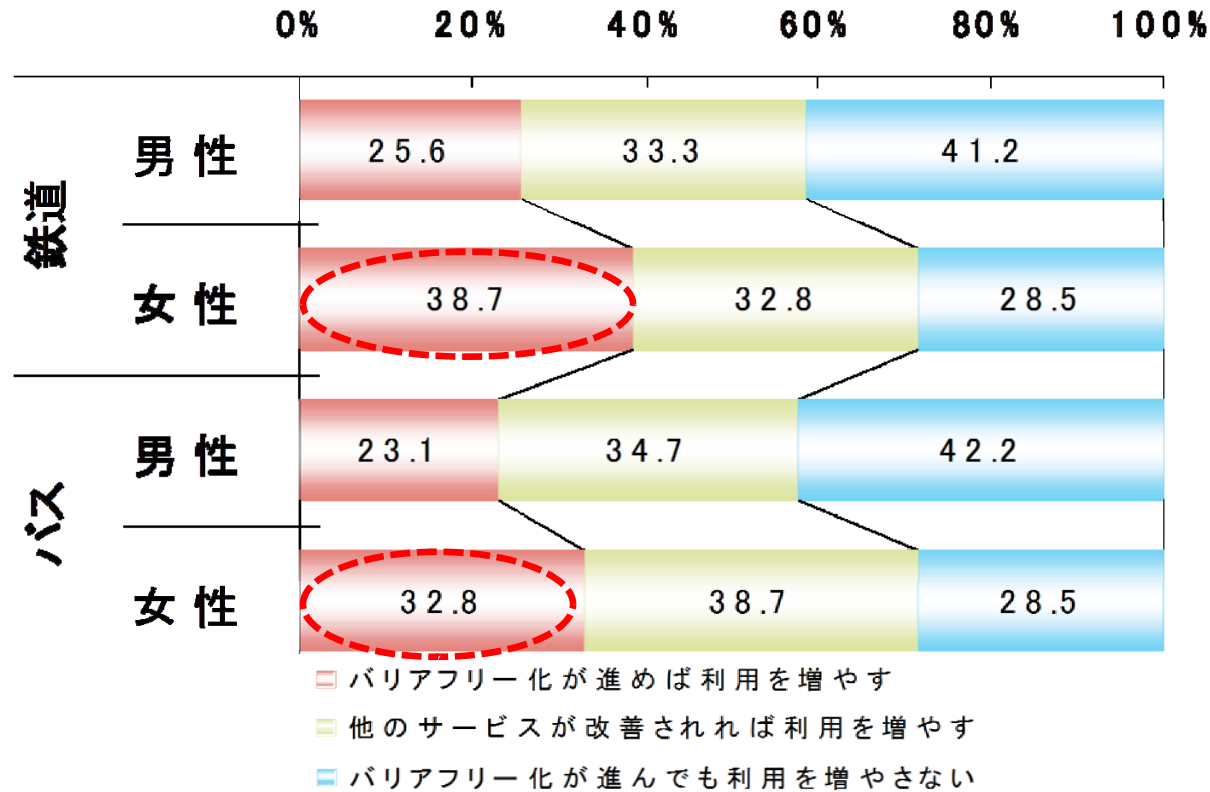
- バス車両の低床化が進めばバス利用を増やす
- 他のサービスが改善されれば利用を増やす
- バス車両の低床化が進んでもバス利用を増やさない

→低年齢の子供の親ほど、重視度が高い

①鉄道・バス利用の促進効果

[子育て世代]

「バリアフリーの重視度」



→女性ほど、重視度が高い

→低年齢の子供の親(特に女性)ほど、重視度が高い

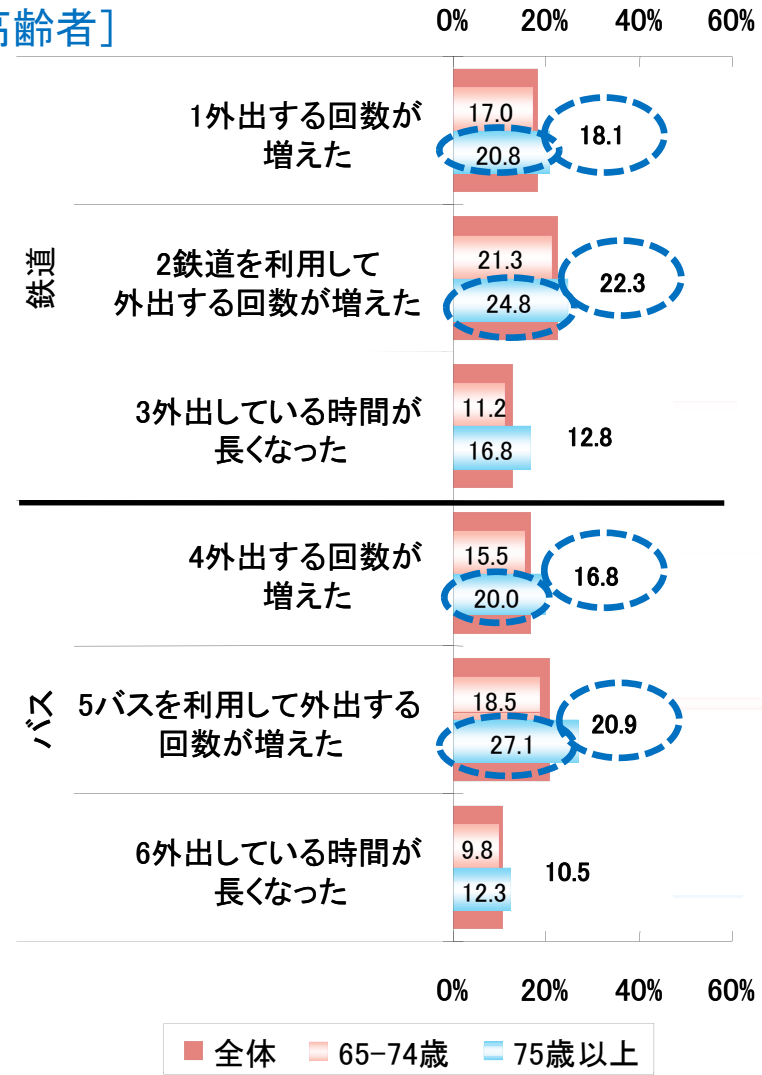
②外出促進効果

[子育て世代]



「外出頻度の変化」

[高齢者]

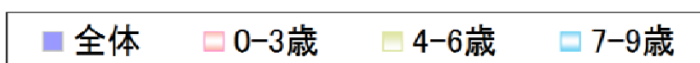


→外出する回数が増えた

→移動制約の大きい方ほど、外出促進効果がある

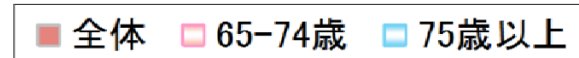
③地域活性化効果

[子育て世代]



「消費活動の変化」

[高齢者]



→地元周辺での買い物機会や消費額が増加

2-1. 全国調査

[調査結果のまとめ]

①鉄道・バス利用の促進効果

鉄道・バスの利用に対するバリアフリー重視度が高い

→利用頻度が高い大都市ほどバリアフリー化を重視

→低年齢の子供の親(特に女性)ほどバリアフリー化を重視

②外出促進効果

鉄道・バスを利用した外出機会が増加する

→低年齢の子供の親(特に女性)ほどバリアフリー化による変化が大きい

→高齢者であるほどバリアフリー化による変化が大きい

③地域活性化効果

外出が促進されることにより、消費行動が活発化する

→買い物機会や消費額が増加している

2-2. 首都圏での地区調査

[概要]

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、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を対象とした聞き取りを実施し、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。

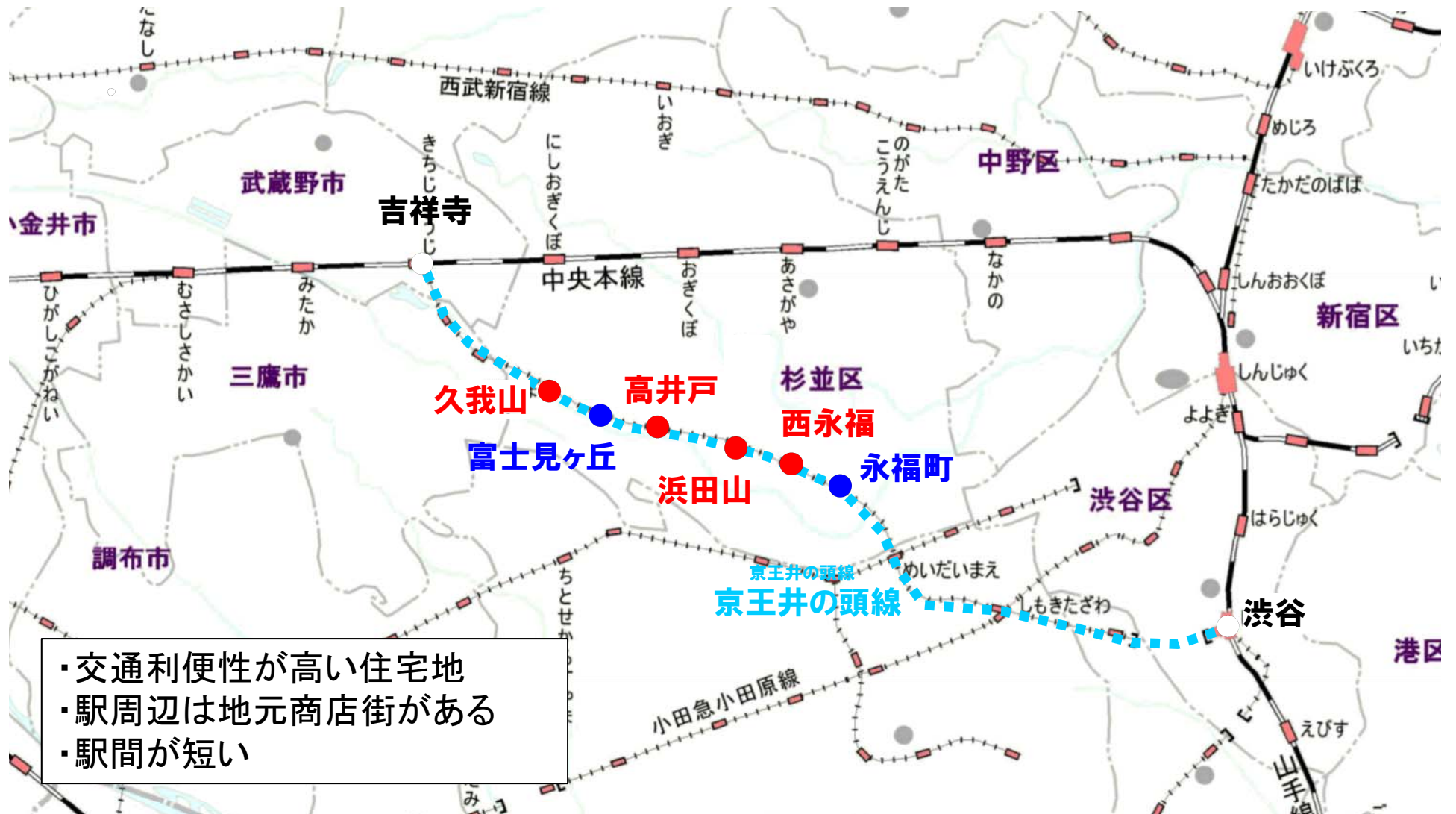
※調査対象地区の選定理由

- ①公共交通ネットワークの整備水準が高く、公共交通利用の促進が期待できる
- ②鉄道駅のバリアフリー化が進展している
- ③今後、他の地域を上回るペースで高齢者の増加が見込まれる

2-2. 首都圏での地区調査

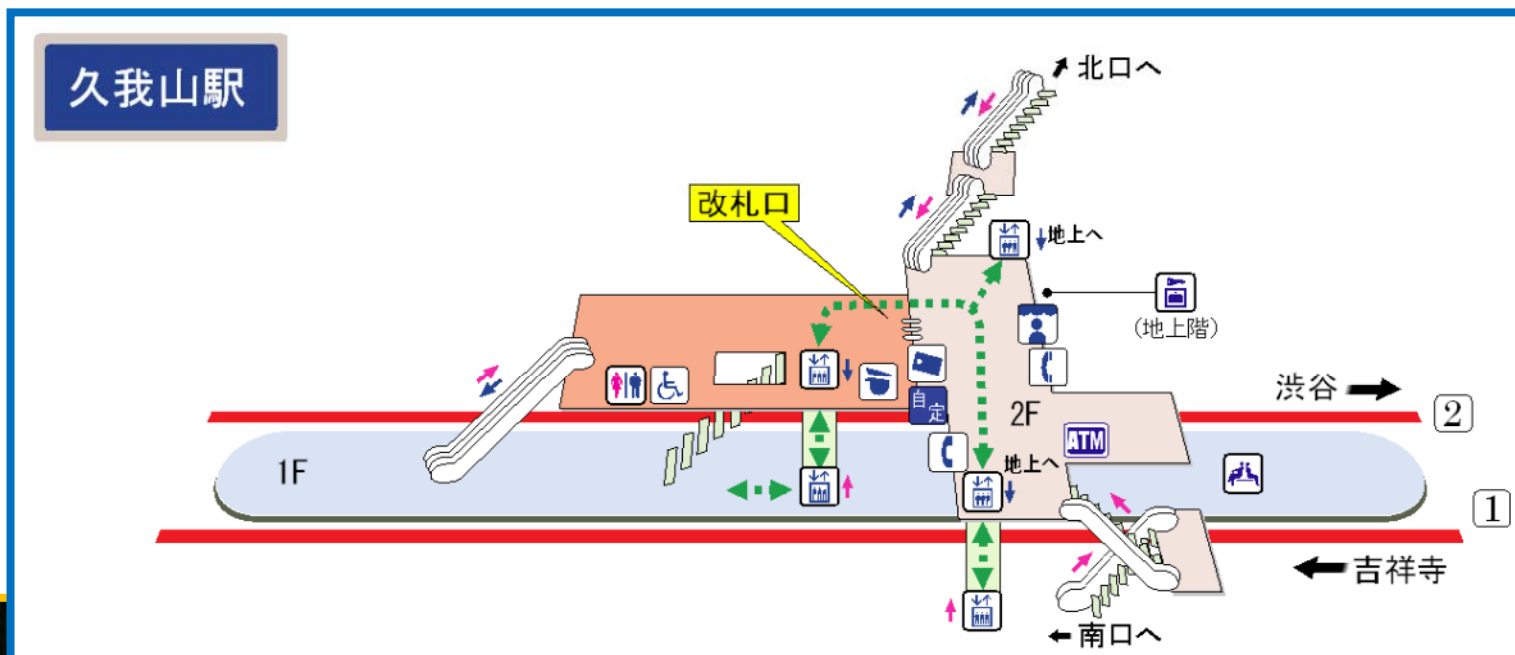
[調査対象地区]

赤字: バリアフリー整備済
青字: バリアフリー未整備

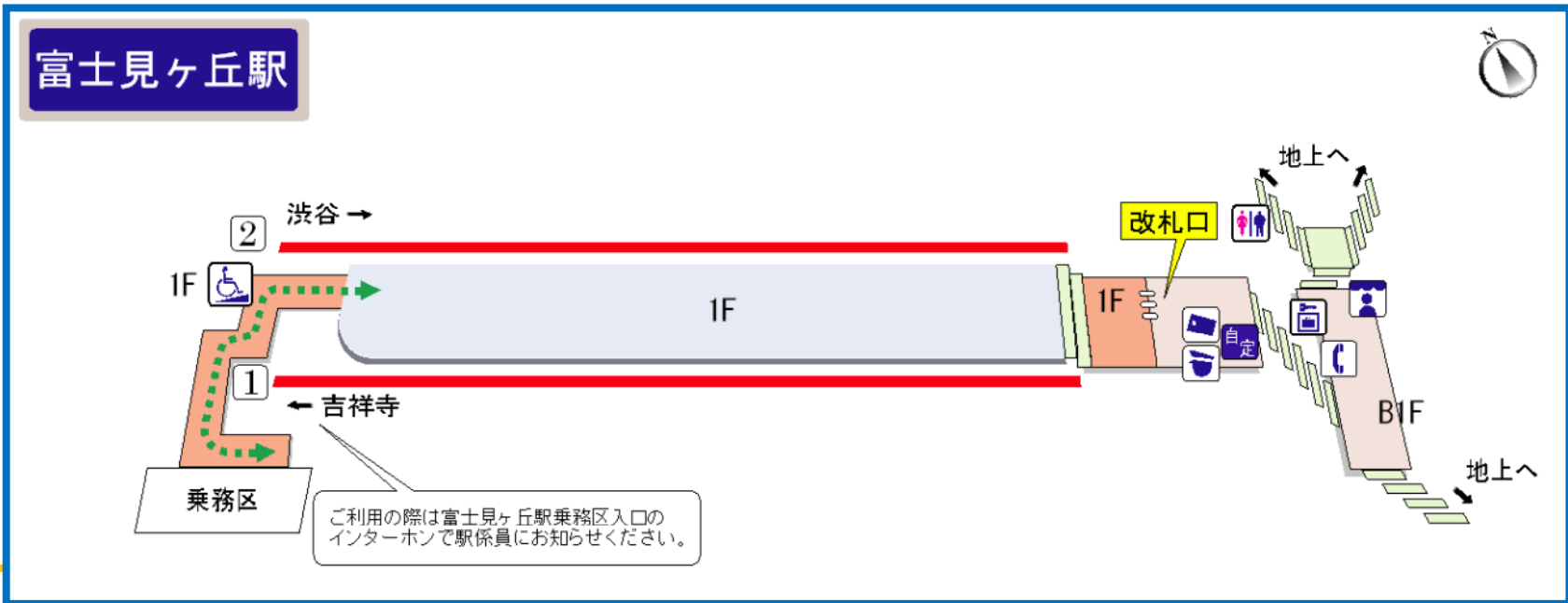


- ・交通利便性が高い住宅地
- ・駅周辺は地元商店街がある
- ・駅間が短い

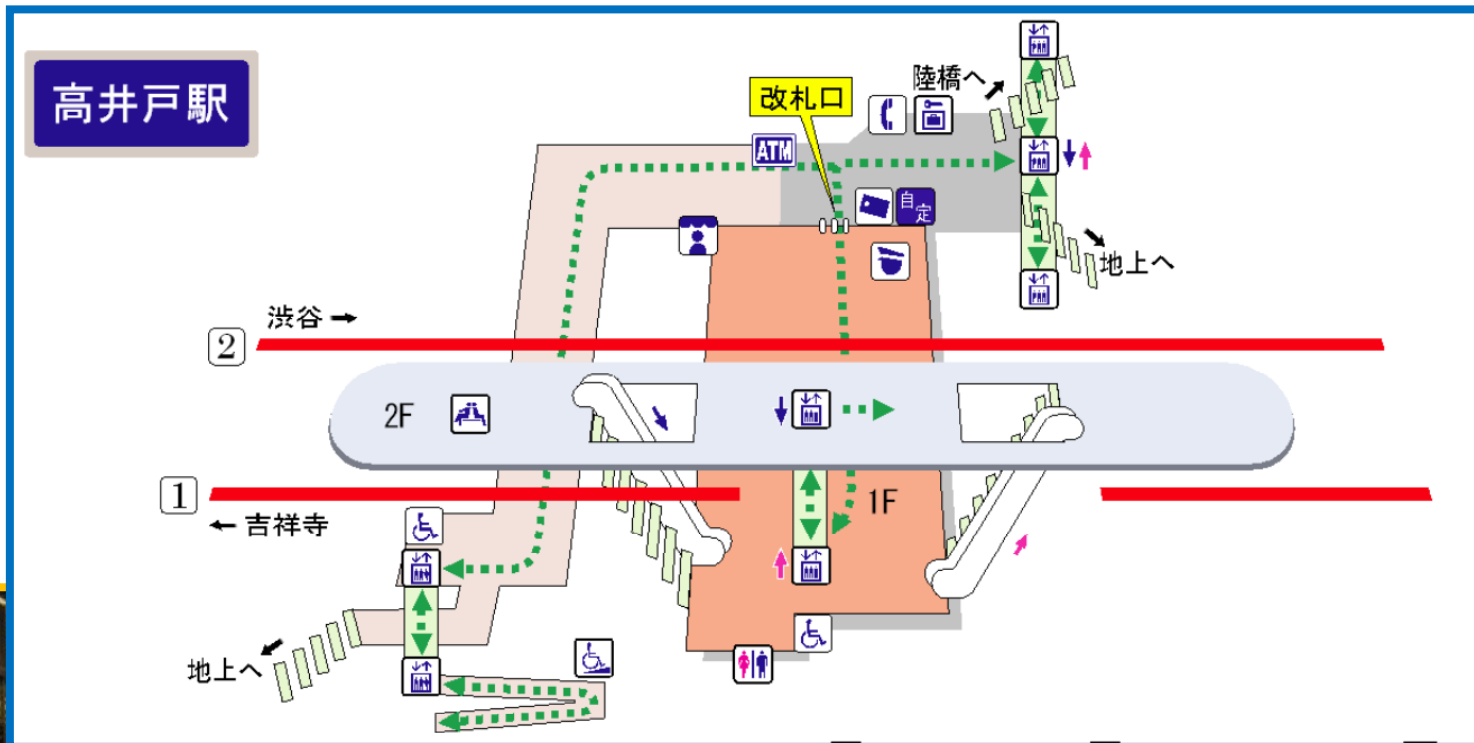
[久我山駅] 平成17年度に駅舎整備と一体的にバリアフリーを整備



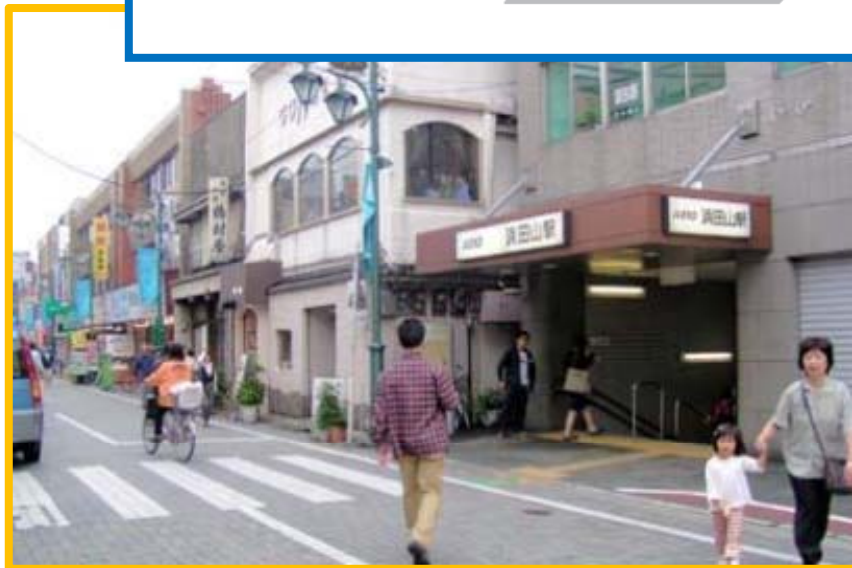
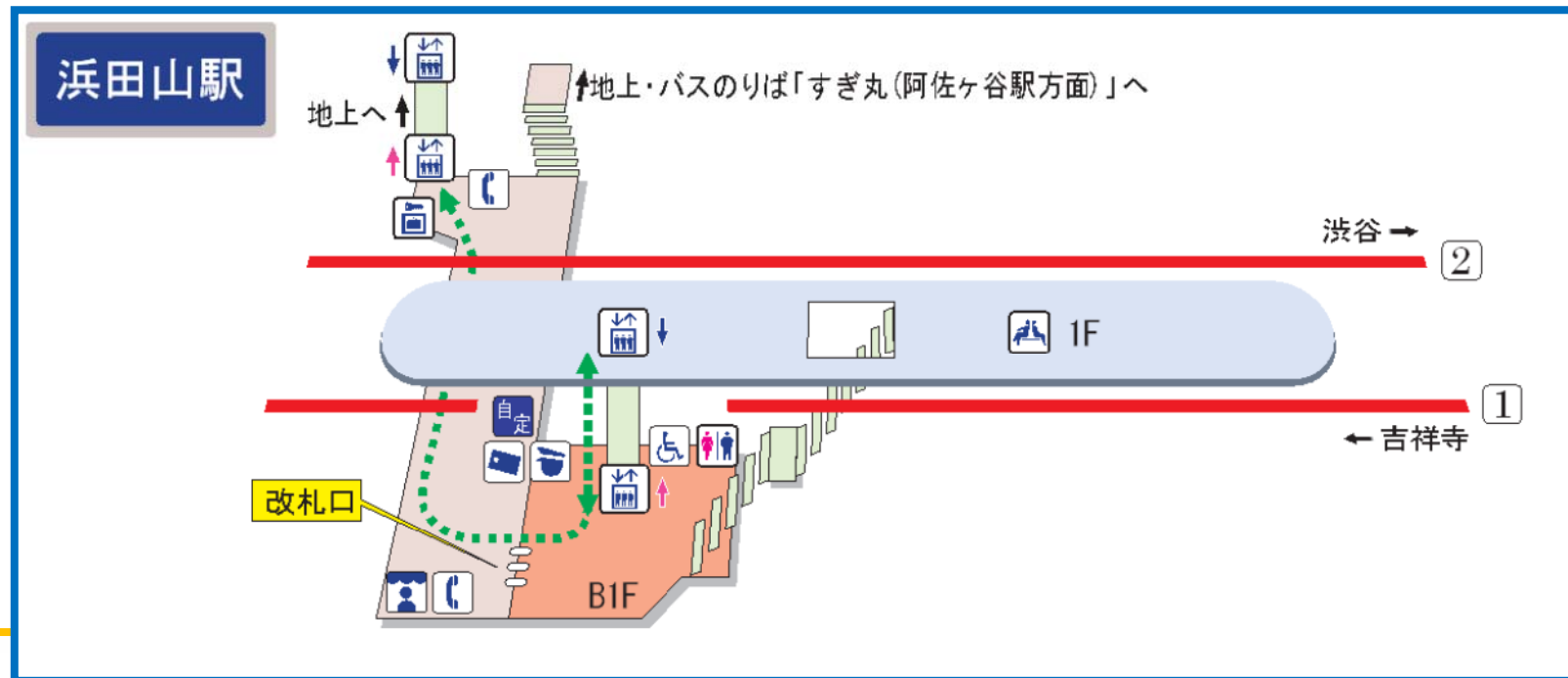
[富士見ヶ丘駅] バリアフリー未整備



[高井戸駅] 平成17年度に駅・歩道橋のバリアフリーを整備

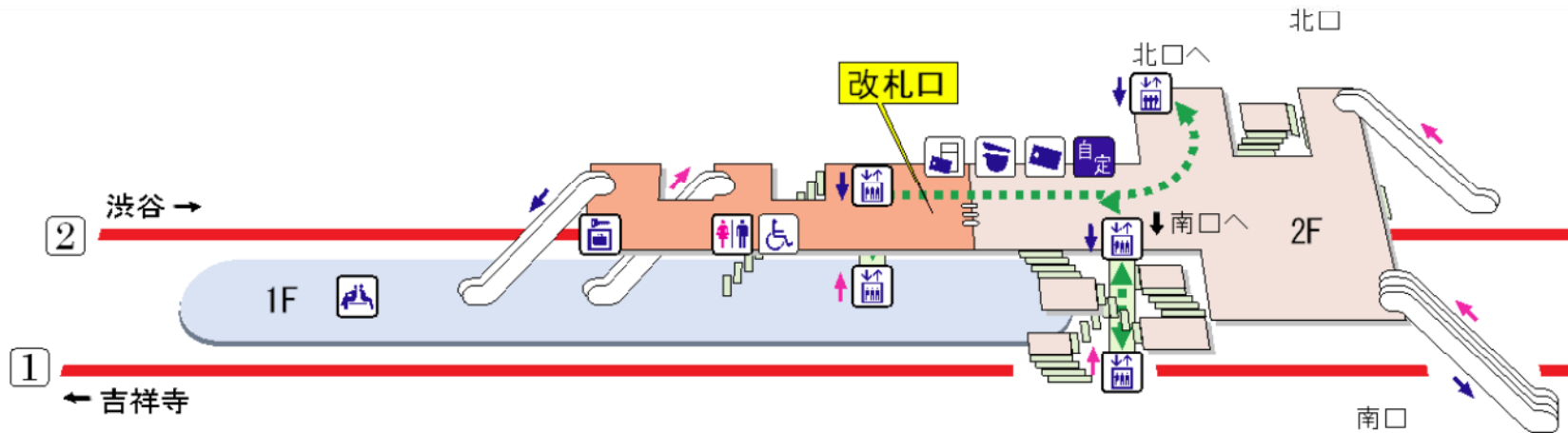


[浜田山駅] 平成8年度にエレベーター等を整備

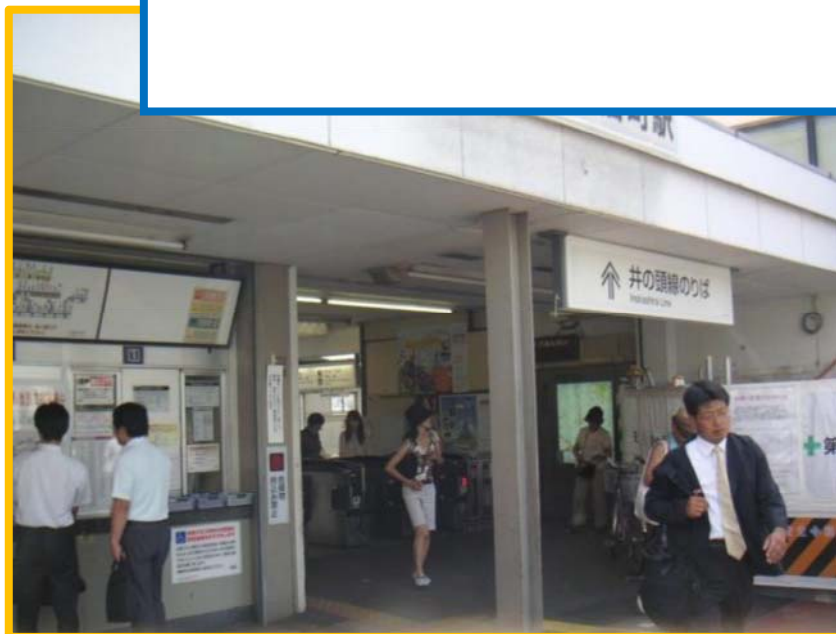
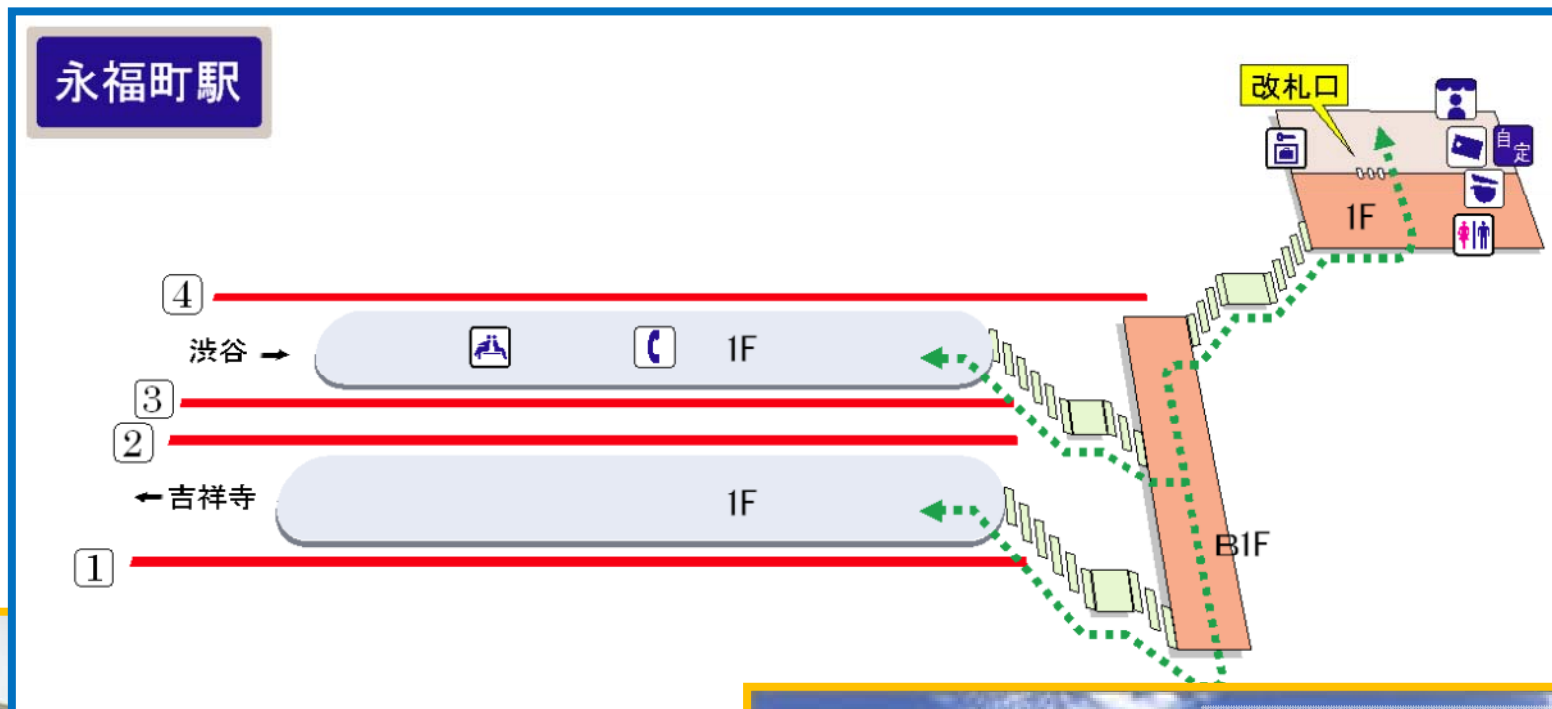


[西永福駅] 平成19年度に駅・駅前広場のバリアフリーを整備

西永福駅



[永福町駅] バリアフリー未整備



2-2. 首都圏での地区調査

[調査内容]

■ 居住者調査

アンケートにより、鉄道駅等のバリアフリー化による行動変化等を把握

- ・子育て世代：有効回答数 642人
- ・高齢者：有効回答数 447人

■ 来訪者調査

アンケートにより、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

- ・子育て世代：有効回答数 224人
- ・高齢者：有効回答数 252人

■ 商店街調査

アンケート及び聞き取りにより、バリアフリー化による通行量、売上げ、サービスの变化等を把握

- ・地元商店会：214店舗

2-2. 首都圏での地区調査

[調査結果]

①外出促進効果

鉄道・バスのバリアフリー化による利用者行動・意識の変化

②地域の活性化効果

利用者行動の変化がもたらす消費活動の変化

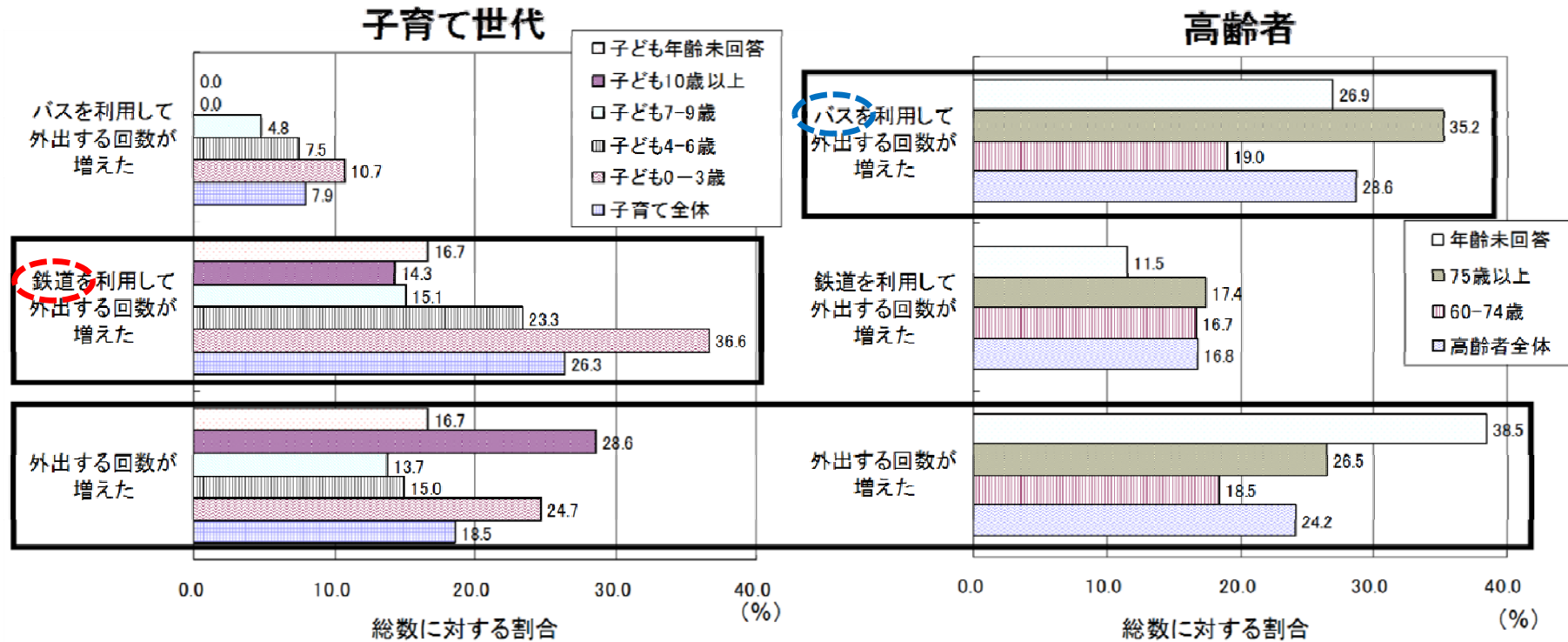
③副次的効果

バリアフリー化による利用者意識の変化

①外出促進効果

＜居住者調査アンケート結果より＞

「外出頻度の変化」



→公共交通を利用した外出機会の増加

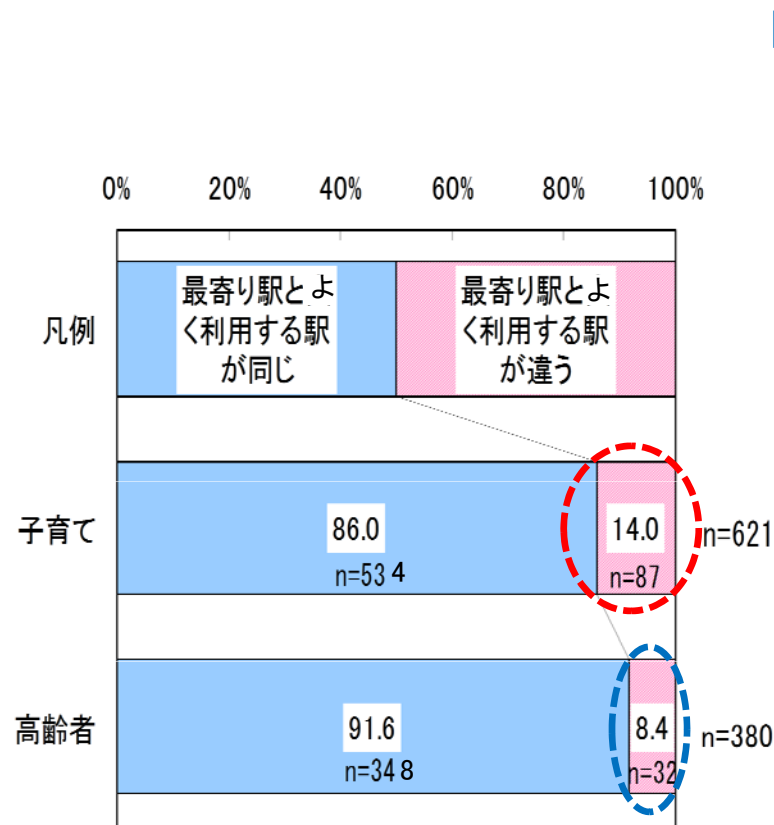
→子育て世代は、子供が低年齢であるほど、外出促進効果大

→高齢者は、高齢であるほど、外出促進効果大

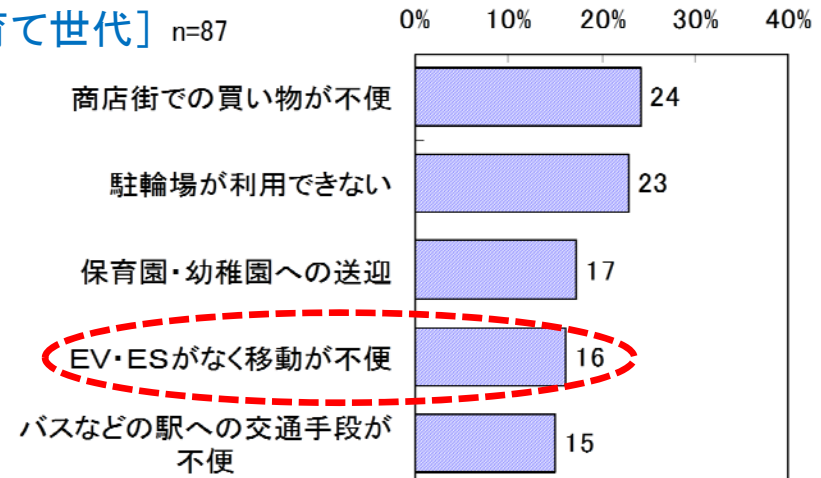
①外出促進効果

<居住者調査アンケート結果より>

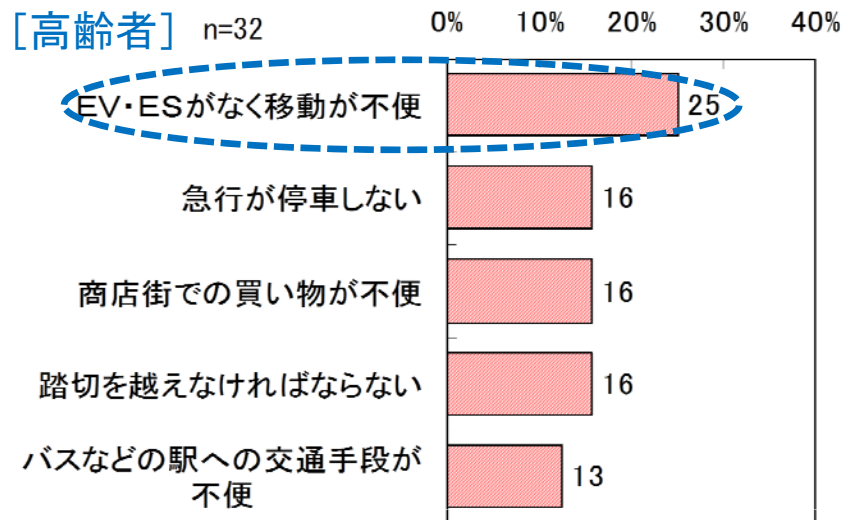
「よく利用する駅は？」



[子育て世代] n=87



[高齢者] n=32

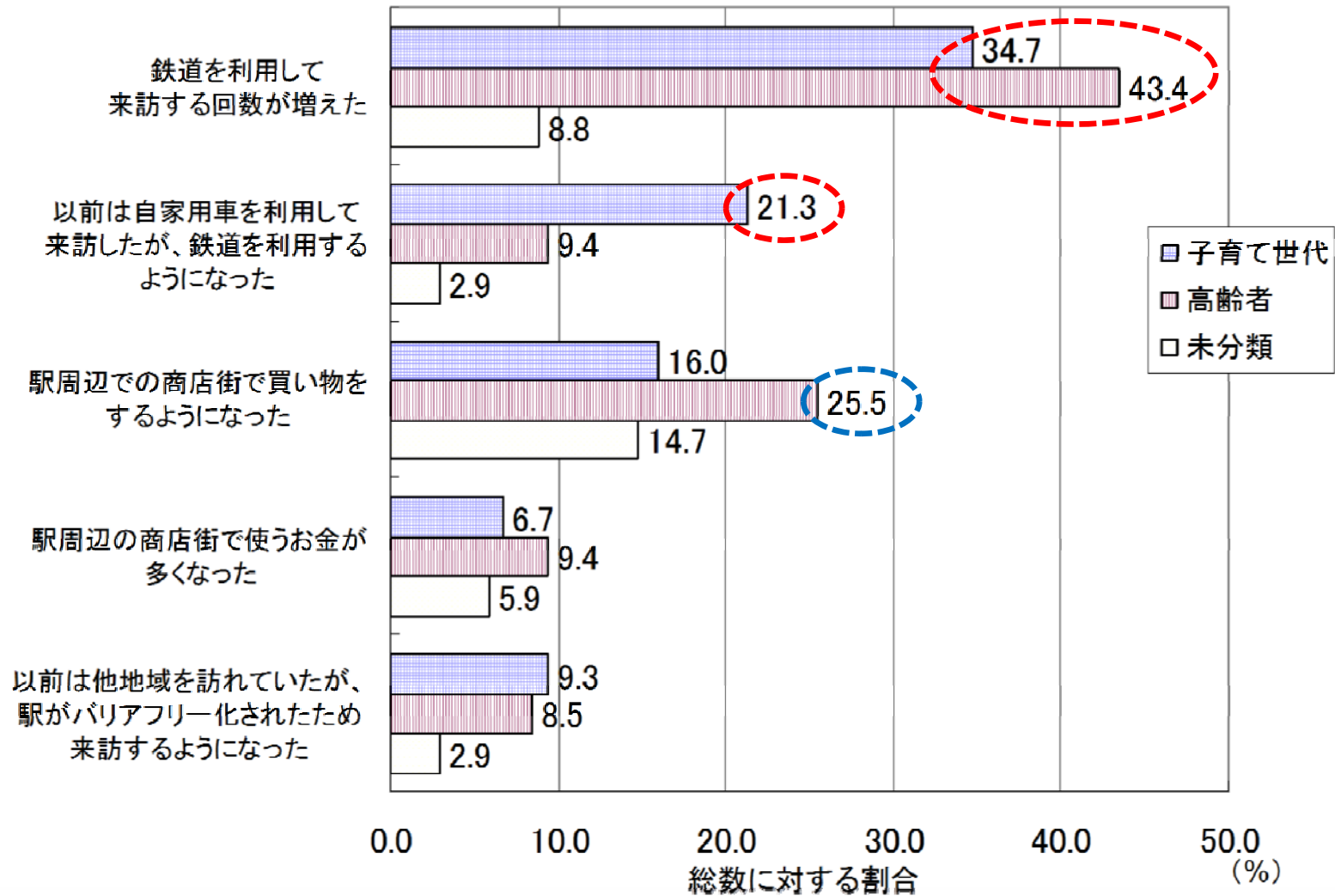


→バリアフリー化による利用駅選択の変化

①外出促進効果

<来訪者調査アンケート結果より>

「行動の変化」

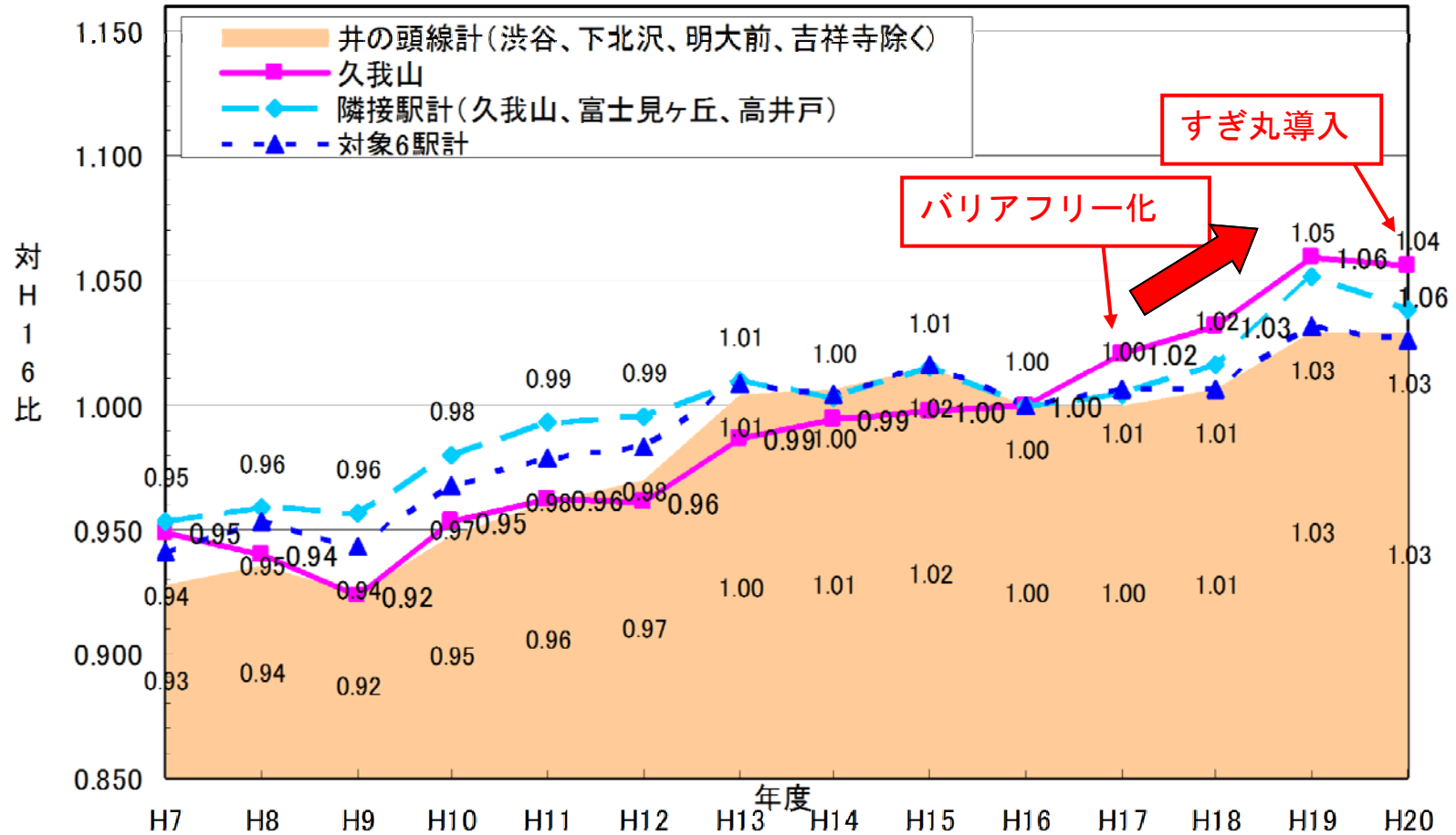


→公共交通を利用したイベント参加機会の増加

①外出促進効果

<各駅の定期外乗客数の推移より>

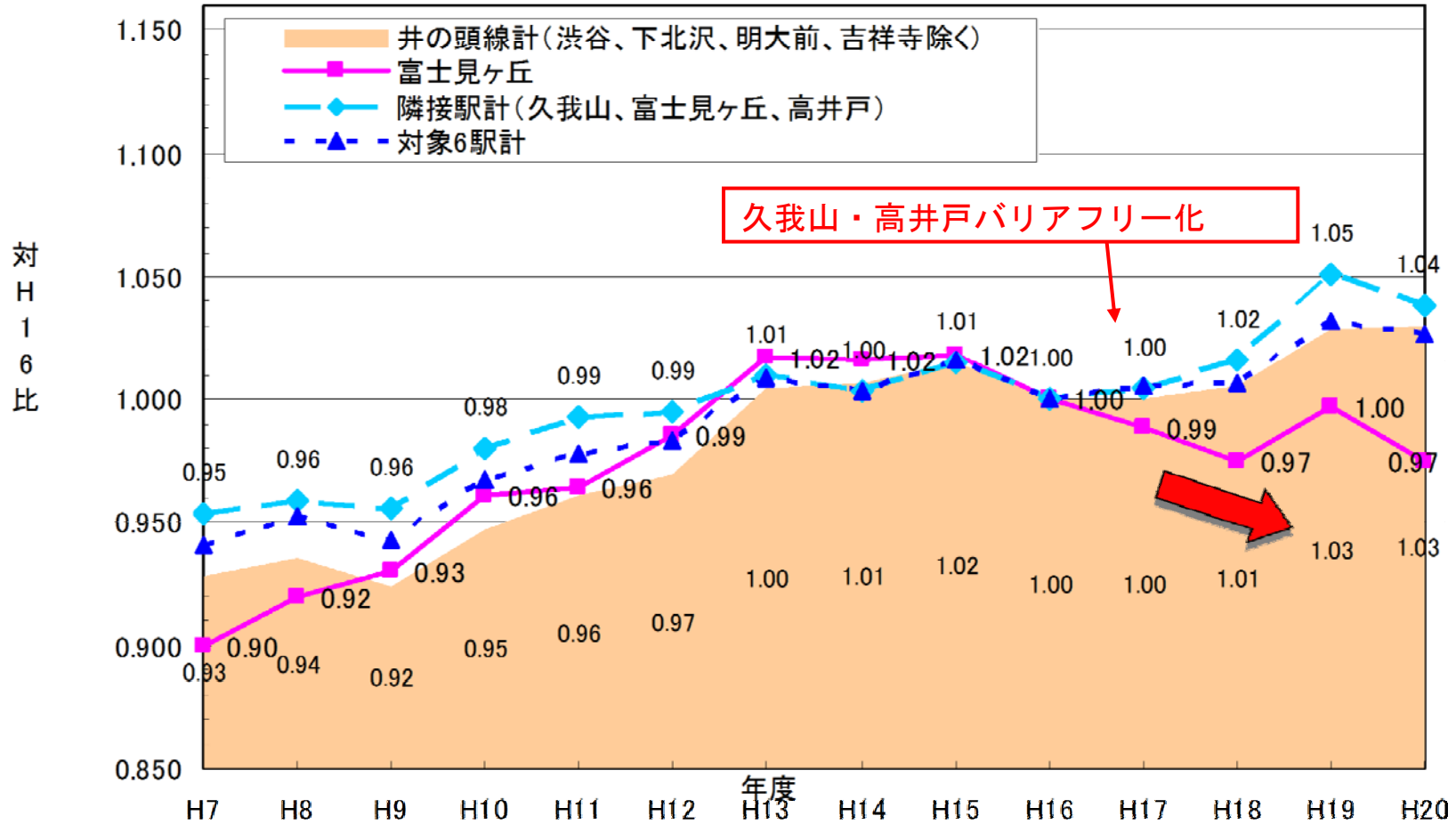
[久我山駅] 平成17年度に駅舎整備と一体的にバリアフリーを整備



→乗客数の増加

①外出促進効果 <各駅の定期外乗客数の推移より>

[富士見ヶ丘駅] バリアフリー未整備

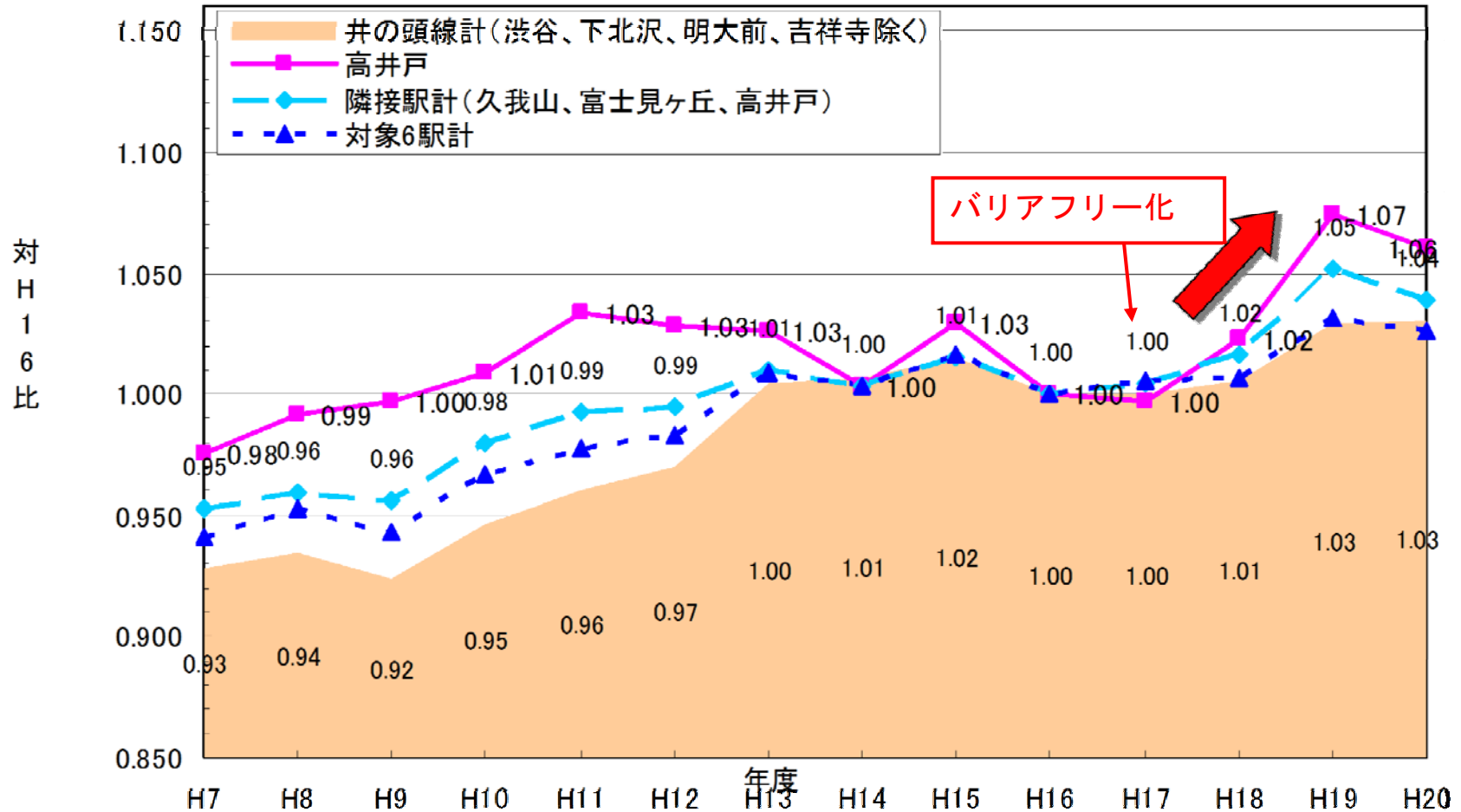


→居住者の増加に比べて乗客数が伸びない

①外出促進効果

<各駅の定期外乗客数の推移より>

[高井戸駅] 平成17年度に駅・歩道橋のバリアフリーを整備

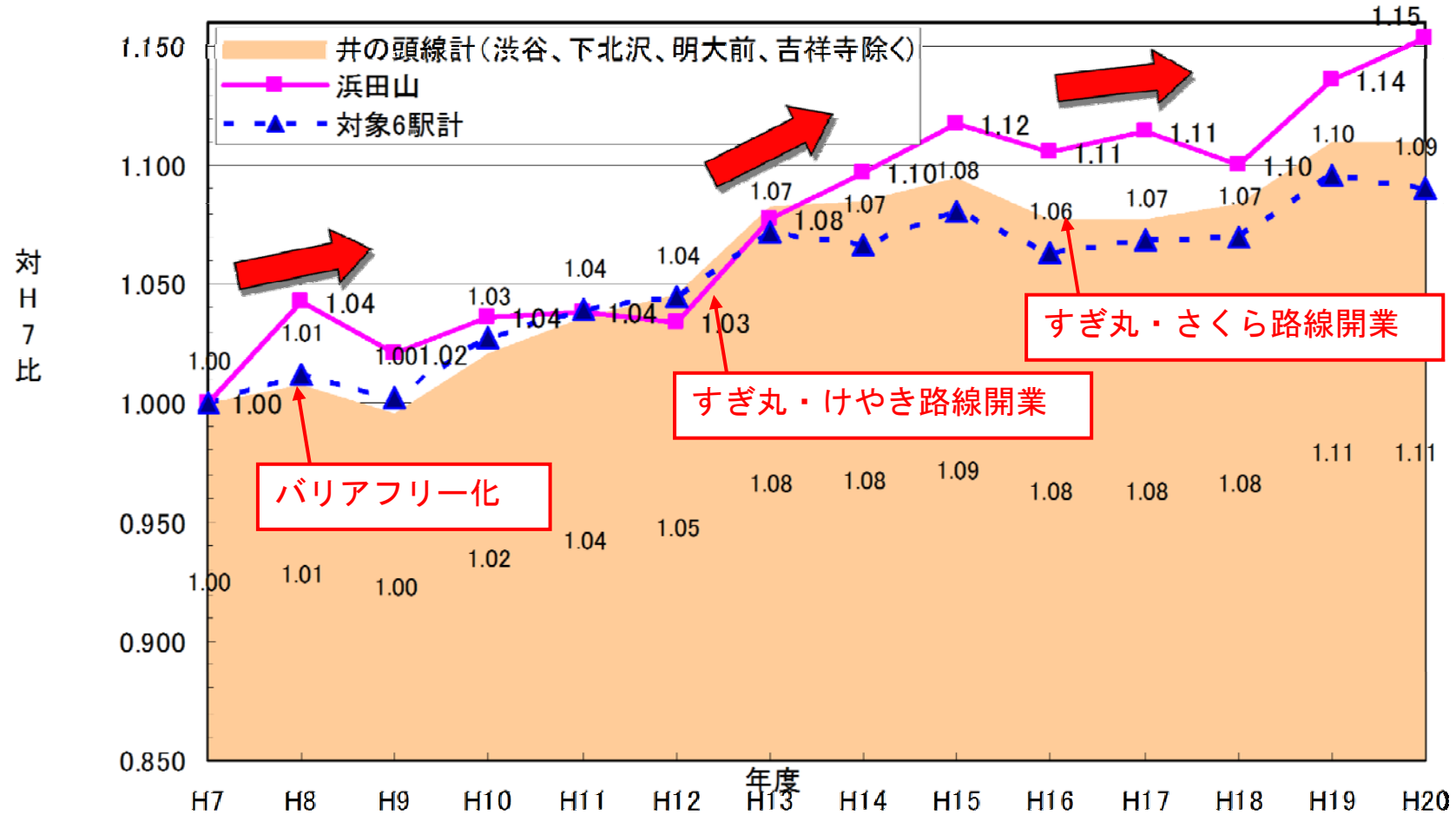


→乗客数の増加

①外出促進効果

<各駅の定期外乗客数の推移より>

[浜田山駅] 平成8年度にエレベーター等を整備

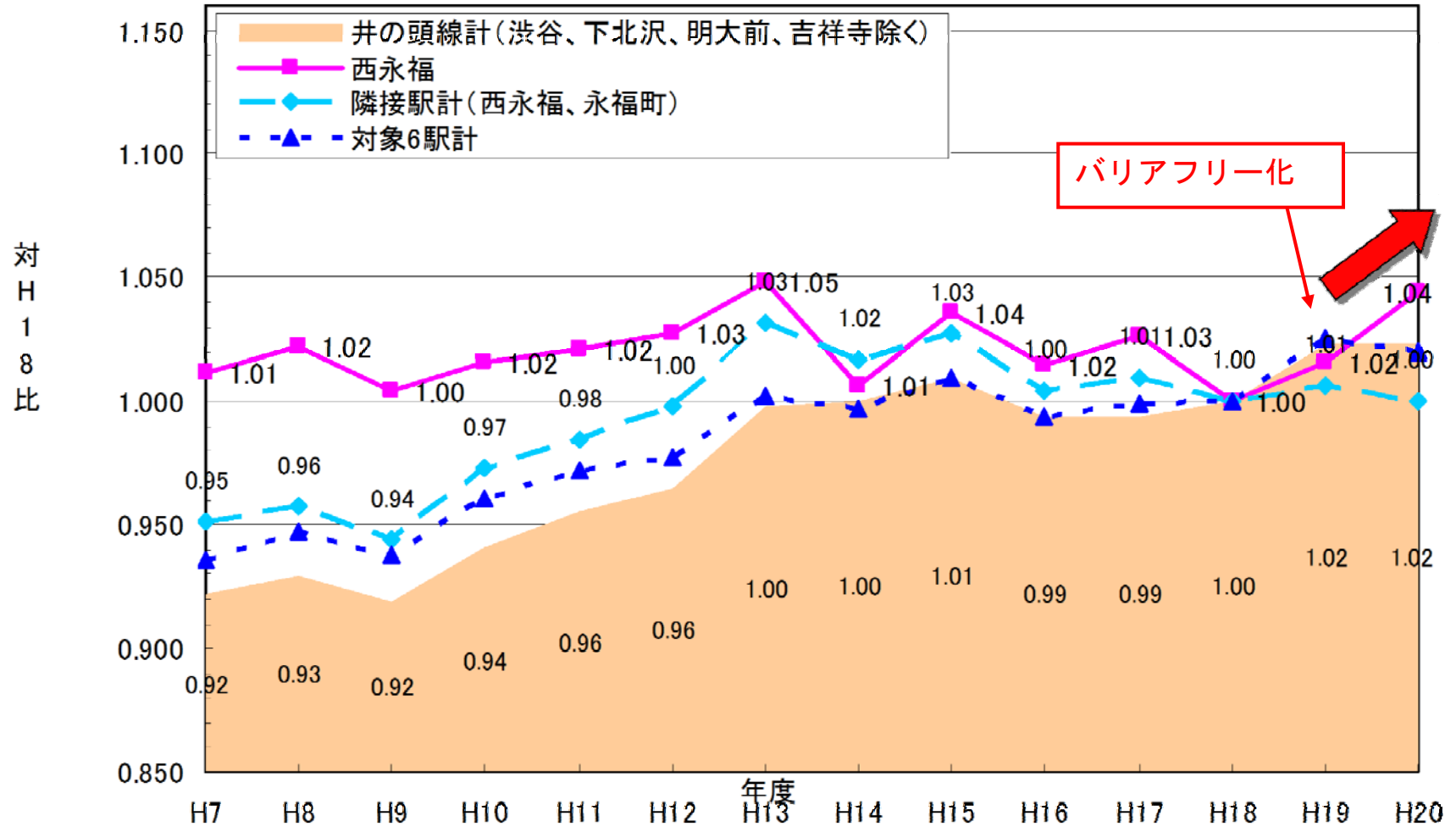


→乗客数の増加

①外出促進効果

<各駅の定期外乗客数の推移より>

[西永福駅] 平成19年度に駅・駅前広場のバリアフリーを整備

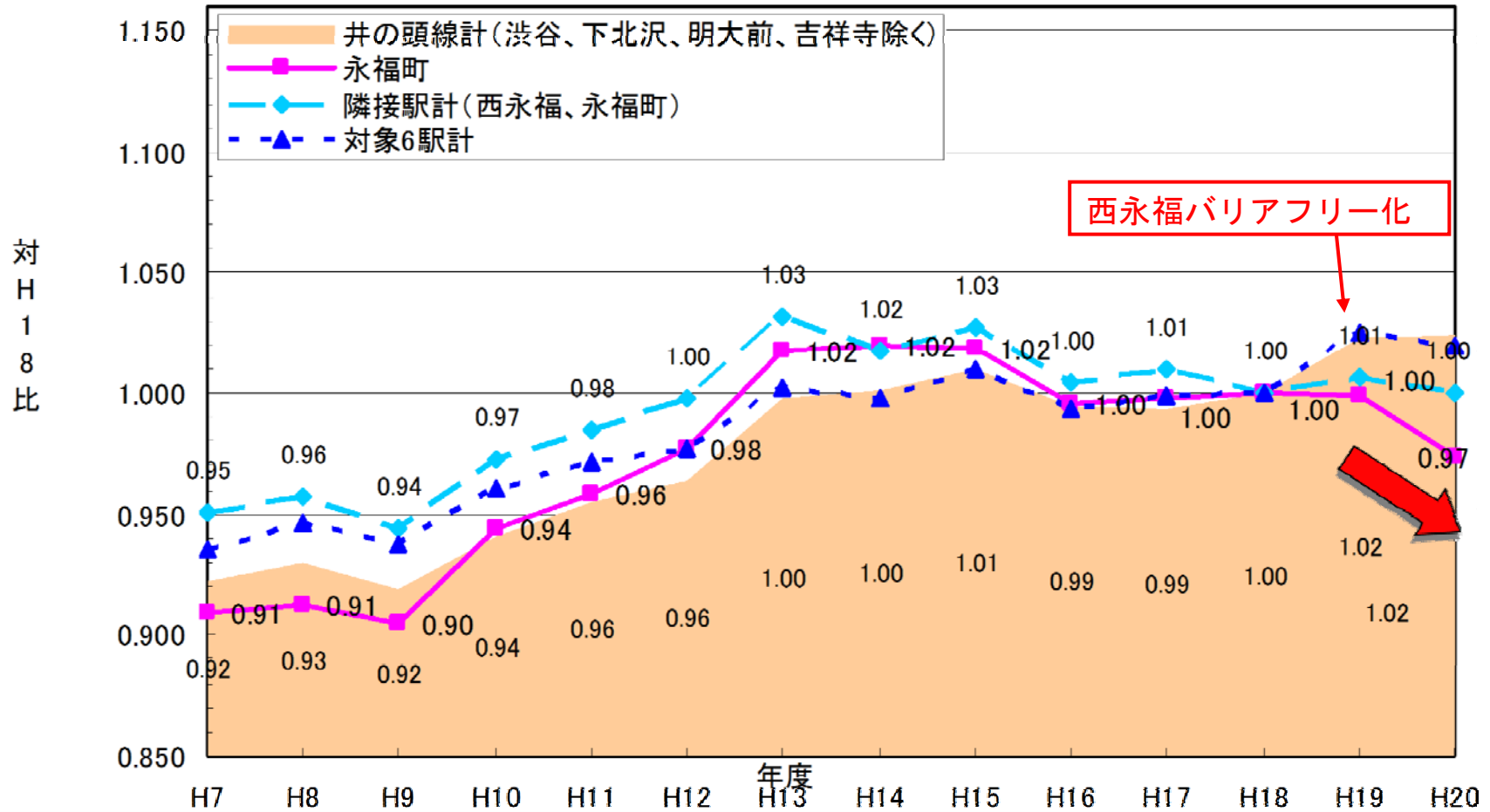


→乗客数の増加

①外出促進効果

<各駅の定期外乗客数の推移より>

[永福町駅] バリアフリー未整備



→乗客数が伸びない

①外出促進効果

＜各駅の定期外乗客数の推移より＞

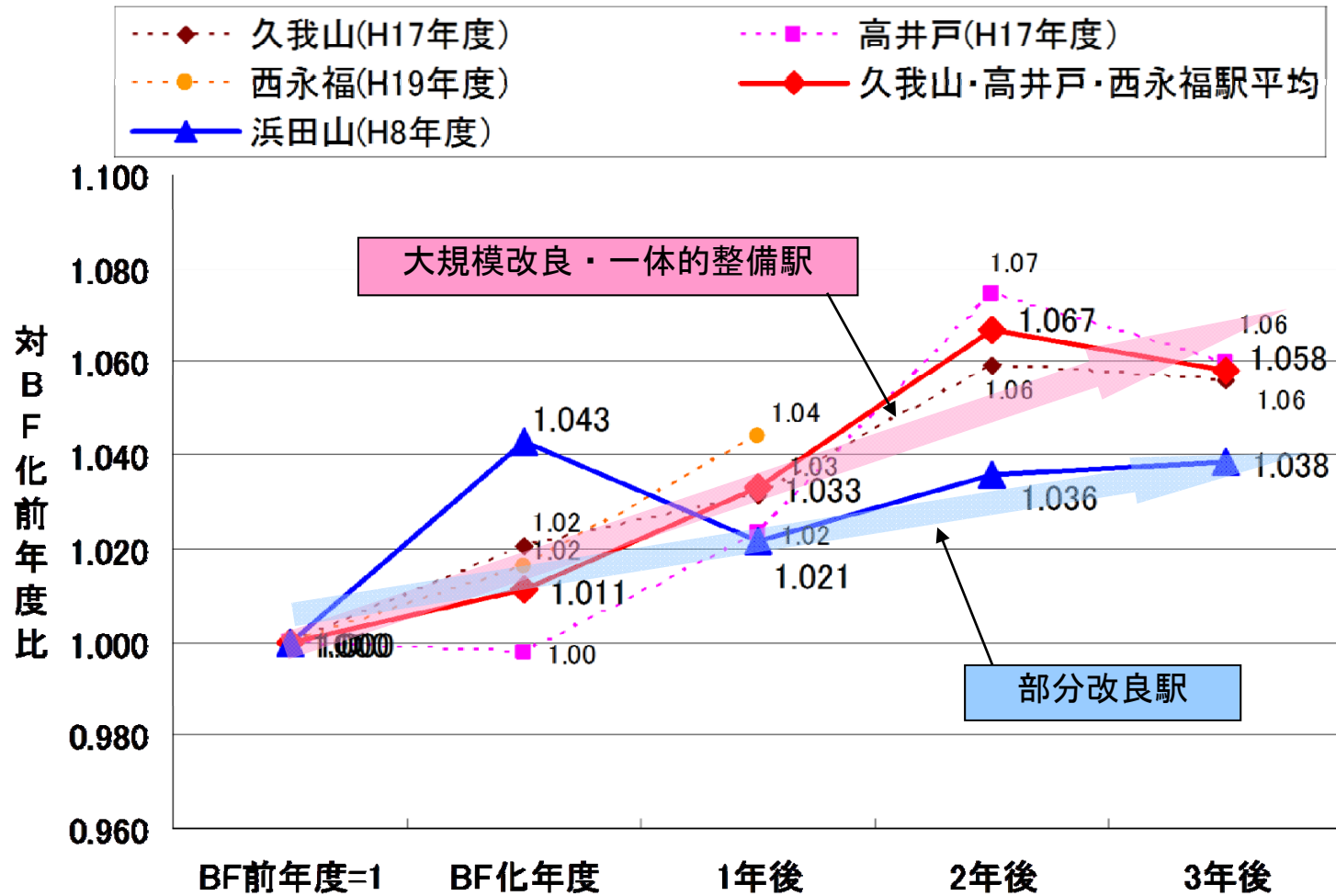
各駅の定期外乗客数の推移からの検証(まとめ)

□鉄道駅等のバリアフリー化が乗客数増加の一要因

- ・バリアフリー化により、乗客数が約1～5%増加
 - ・隣接駅のバリアフリー化により、乗客数が約2～3%減少
- 鉄道駅等のバリアフリー化により、利用駅が転換

①外出促進効果 <各駅の定期外乗客数の推移より>

一体整備駅と部分整備駅との比較



→一体的に整備されると効果が大きい

①外出促進効果

＜各駅の定期外乗客数の推移より＞

各駅の定期外乗客数の推移からの検証(まとめ)

□鉄道駅等のバリアフリー化が乗客数増加の一要因

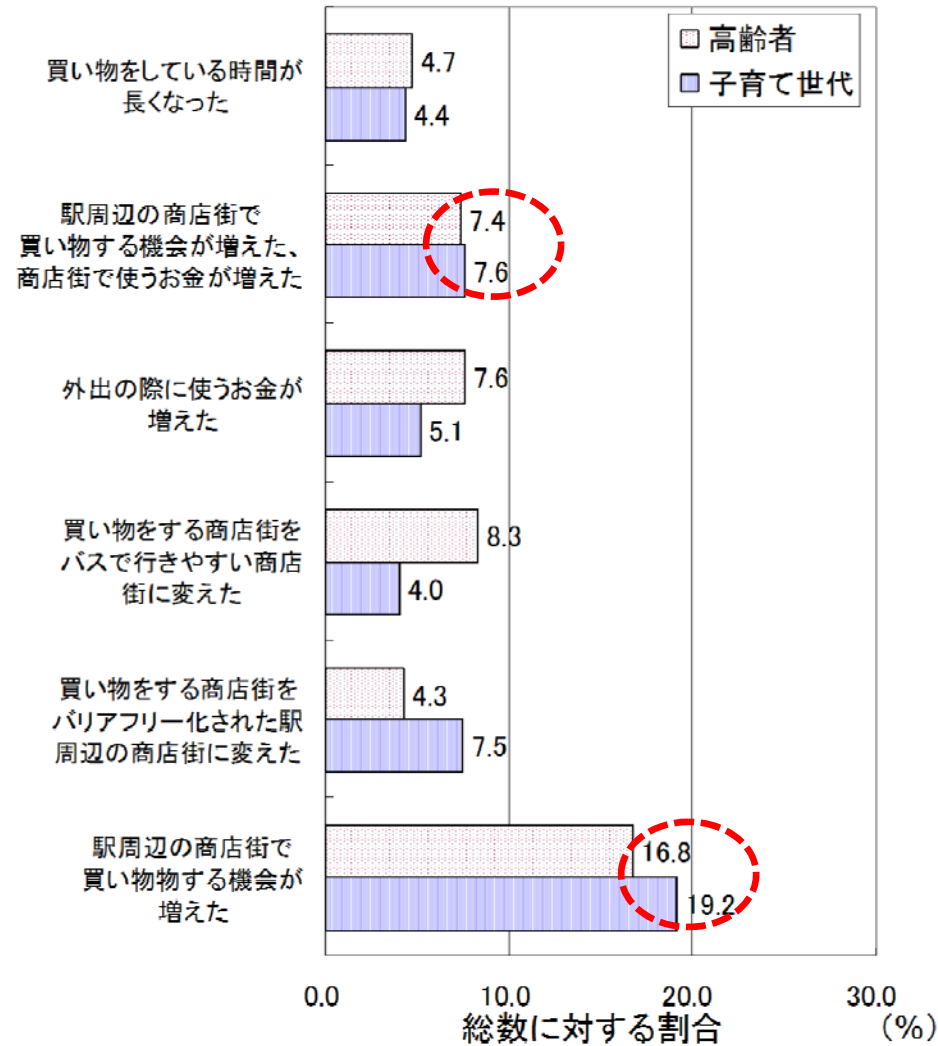
- ・バリアフリー化により、乗客数が約1～5%増加
 - ・隣接駅のバリアフリー化により、乗客数が約2～3%減少
- 鉄道駅等のバリアフリー化により、利用駅が転換

□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、乗客数の伸び率も高い

②地域活性化効果

＜居住者調査アンケート結果より＞

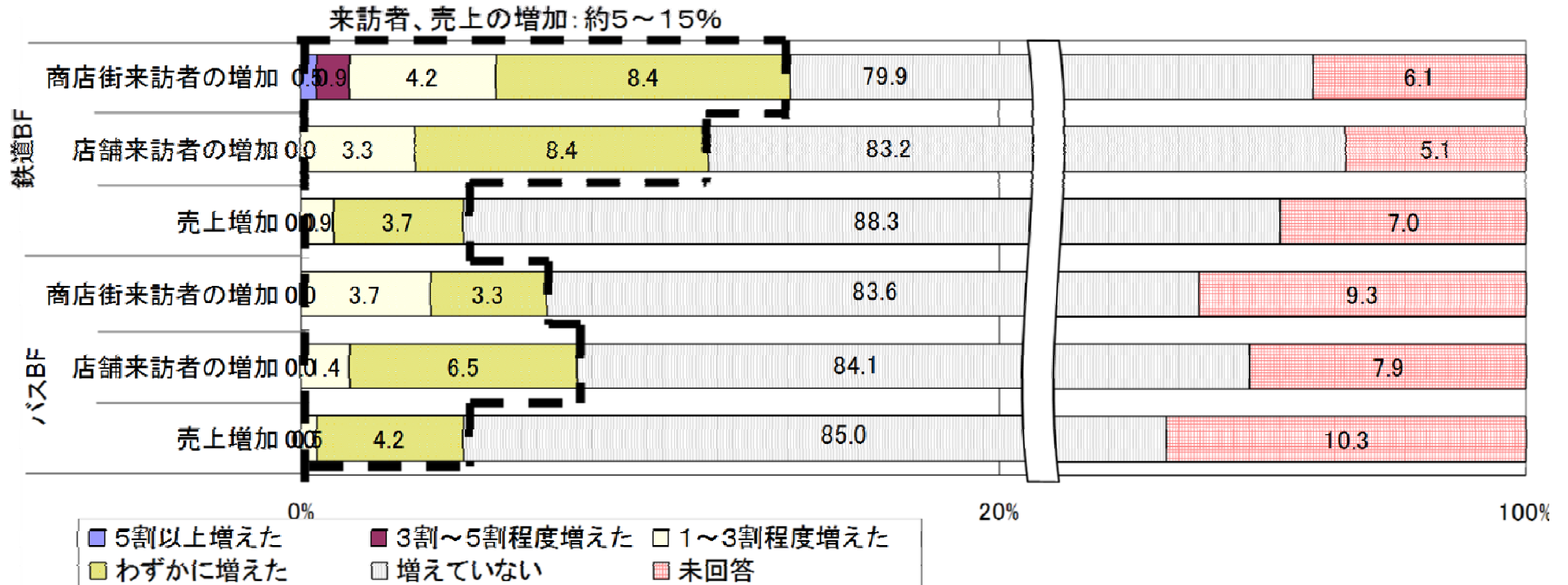
「消費行動の変化」



→買い物機会や消費額が増加

②地域活性化効果 <商店街調査アンケート結果より>

「バリアフリー化による変化」



→来訪者や売上げの増加効果あり

2-2. 首都圏での地区調査

[調査結果]

①外出促進効果

- 外出機会の増加
- バリアフリー化の状況により、利用駅を選択
- 駅周辺整備を含めた一体的整備は効果大

②地域活性化効果

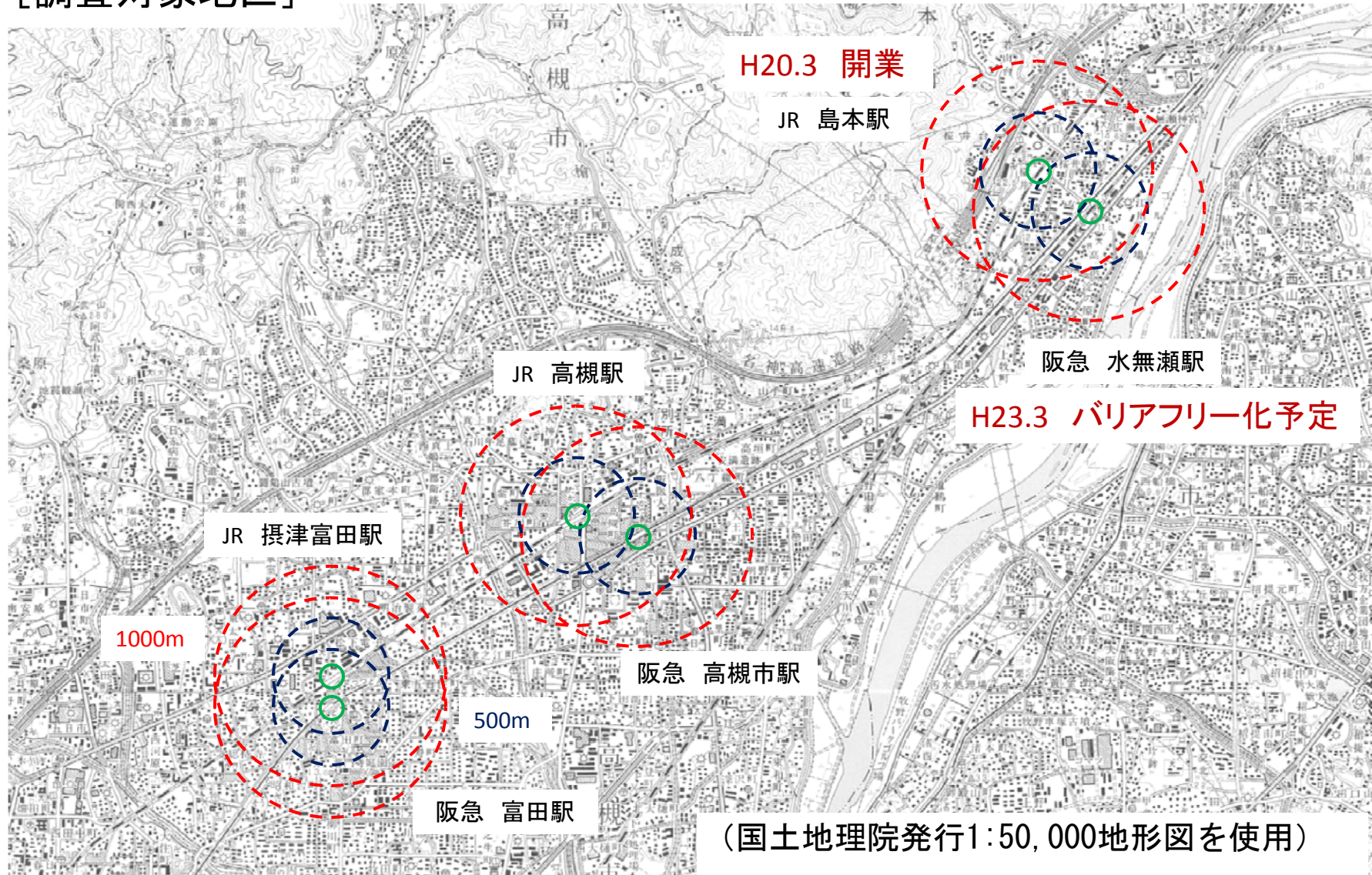
- 買い物機会や消費額の増加

③副次的効果

- 子育て世代は、ベビーカー利用時の移動の負担軽減
 - ※子供と外出することへの安心感が高まっている
- 高齢者は、自らの足での外出による健康増進効果を実感

2-3. 関西圏での地区調査

[調査対象地区]



2-3. 関西圏での地区調査

[調査内容]

- 居住者調査(徒歩圏・バス利用圏)
- 来訪者調査
- 商業者調査

※特徴

- ① 対象とするエレベーター・エスカレーターを指定する
- ② 鉄道とバスとの乗り継ぎを想定する
- ③ 徒歩圏域において、バリアフリー施設が利用駅選択に及ぼす程度(効果の影響範囲)を把握する

[具体的な仮説]

平成21年に、駅(2階)と駅前広場(地上)とを連絡するエレベーターが設置されたことにより、駅前広場に停留場のあるバス利用者の利便性が向上し、鉄道利用や、駅周辺での消費行動に影響を与えたのではないかと考えられる。(JR高槻駅)

3. さいごに

本調査研究に基づく鉄道駅等のバリアフリー化やその有効活用策の効果検証が、**全国各地**でのバリアフリー化された、または計画されている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**関係機関での協議の促進**に資するものとしたい。

ご清聴ありがとうございました