

令和7年度第2回 インターネット都政モニターアンケート

「東京における都市計画道路の整備」と「心のバリアフリー」

調 査 結 果



調査実施の概要

1 アンケートテーマ

「東京における都市計画道路の整備」と「心のバリアフリー」

2 アンケート目的

① 東京における都市計画道路の整備

令和7年度末に公表予定の「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」策定の参考とする。

② 心のバリアフリー

「心のバリアフリー」の認知度向上とバリアフリー設備の設置目的の認知、利用経験の現状を把握し、今後の施策展開の検討を図る。

3 アンケート期間

令和7年8月1日（金曜日）から8月8日（金曜日）まで

4 アンケート方法

インターネットを通じて、モニターがアンケート専用ホームページに回答を入力する。

5 インターネット都政モニター数

500人

6 回答者数

495人

7 回答率

99.0%

「東京における都市計画道路の整備」と「心のバリアフリー」

1 調査項目

＜東京における都市計画道路の整備＞

- Q 1 主な移動手段
- Q 2 道路の印象
- Q 3 重要と考える道路の機能
- Q 4 道路空間のリメイクの認知度
- Q 5 道路空間のリメイクが必要な場所
- Q 6 求める道路空間のリメイク像
- Q 7 今後15年間の道路整備の方向性
- Q 8 都市計画決定からの経過年数に対する考え
- Q 9 未着手の都市計画道路の方向性
- Q10 東京における都市計画道路の整備（自由意見）

＜心のバリアフリー＞

- Q11 心のバリアフリーの認知度
- Q12 心のバリアフリーを知った経緯
- Q13 公共トイレのピクトグラムの認知度
- Q14 車椅子使用者用駐車施設の認知度
- Q15 車椅子使用者用駐車施設の利用経験
- Q16 車椅子使用者用駐車施設の利用の理由
- Q17 視覚障害者誘導用ブロックの設置物の経験
- Q18 心のバリアフリーの効果的な普及啓発
- Q19 心のバリアフリーに関する身近な経験
- Q20 心のバリアフリーに関する意見（自由意見）

2 アンケート回答者属性

| | | モニター 人 数 | 回 答 | | |
|-------|-----------|-------------|-----|------|-------|
| | | | 人 数 | 構成比 | 率 |
| 全 体 | | 500 | 495 | － | 99.0 |
| 性 別 | 男性 | 250 | 249 | 50.3 | 99.6 |
| | 女性 | 250 | 246 | 49.7 | 98.4 |
| 年 代 別 | 18・19歳 | 10 | 9 | 1.8 | 90.0 |
| | 20代 | 71 | 70 | 14.1 | 98.6 |
| | 30代 | 75 | 74 | 14.9 | 98.7 |
| | 40代 | 88 | 87 | 17.6 | 98.9 |
| | 50代 | 89 | 88 | 17.8 | 98.9 |
| | 60代 | 61 | 61 | 12.3 | 100.0 |
| | 70歳以上 | 106 | 106 | 21.4 | 100.0 |
| 職 業 別 | 自営業 | 32 | 32 | 6.5 | 100.0 |
| | 常勤 | 241 | 239 | 48.3 | 99.2 |
| | パート・アルバイト | 59 | 58 | 11.7 | 98.3 |
| | 主婦・主夫 | 71 | 71 | 14.3 | 100.0 |
| | 学生 | 25 | 23 | 4.6 | 92.0 |
| | 無職 | 72 | 72 | 14.5 | 100.0 |
| 居住地域別 | 東京都区部 | 344 | 342 | 69.1 | 99.4 |
| | 東京都市町村部 | 156 | 153 | 30.9 | 98.1 |

※ 集計結果は百分率（％）で示し、小数点以下第2位を四捨五入して算出した。そのため、合計が100.0%にならないものがある。

※ n（number of cases）は、比率算出の基数であり、100%が何人の回答者に相当するかを示す。

※ 複数回答方法・・・（MA）＝いくつでも選択、（3MA）＝3つまで選択、（2MA）＝2つまで選択

■ 東京における都市計画道路の整備

都市計画道路は、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的なインフラであり、成熟した首都東京の魅力づくりと国際競争力強化、また防災性の向上の観点から、極めて重要な基盤施設です。

これまで、東京都と特別区及び26市2町は連携しながら、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を過去4回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。

現行の計画期間が令和7年度までであることから、今後、「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」を策定する予定です。

今回のアンケートは、この整備方針の考え方等の参考とするため、皆様のご意見をお聞かせください。



(出典：都市づくりのグランドデザイン https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/basic/keikaku/grand_design)

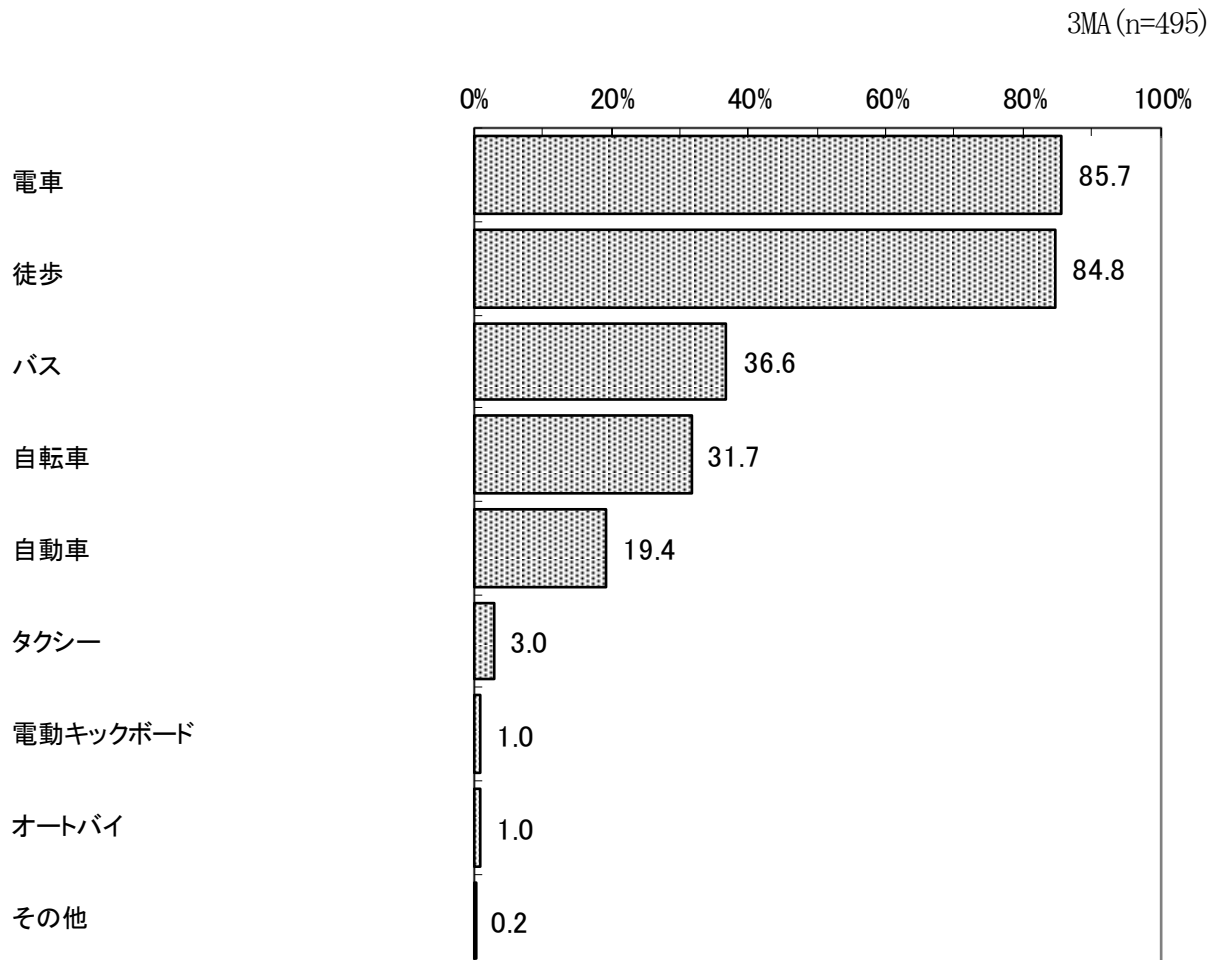
【東京における都市計画道路の整備方針（仮称） 中間のまとめ】

(https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/doromu/keikaku_doro/keikaku_doro/seibihoushin_matome)

主な移動手段

Q1 あなたが普段利用している主な移動手段は何ですか。次の中から、頻繁に利用するものを3つまで選んでください。

(例：通勤時に 徒歩→電車の場合は、「徒歩」と「電車」を選択してください。)



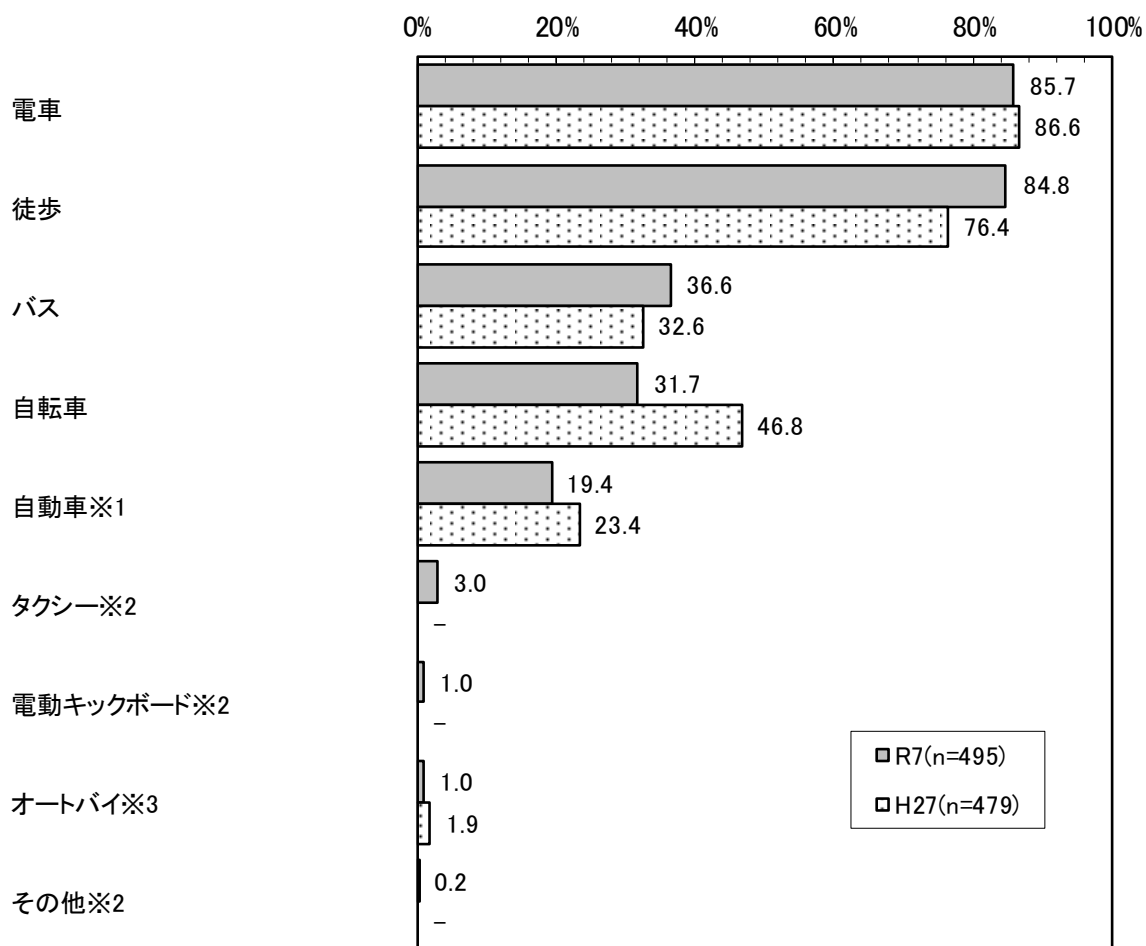
【調査結果の概要】

普段利用している主な移動手段について聞いたところ、「電車」(85.7%)、「徒歩」(84.8%)、「バス」(36.6%)の順で利用頻度が高い。

◎前回調査との比較 <前回：平成27年7月実施「東京における都市計画道路の整備」>

あなたが普段利用している主な交通手段は何ですか。次の交通手段のうち、頻繁に利用するものを3つまで選んでください。

(3MA) (n=479)



※1 平成27年度は「自動車(自家用車)」で集計

※2 平成27年度は選択肢なし

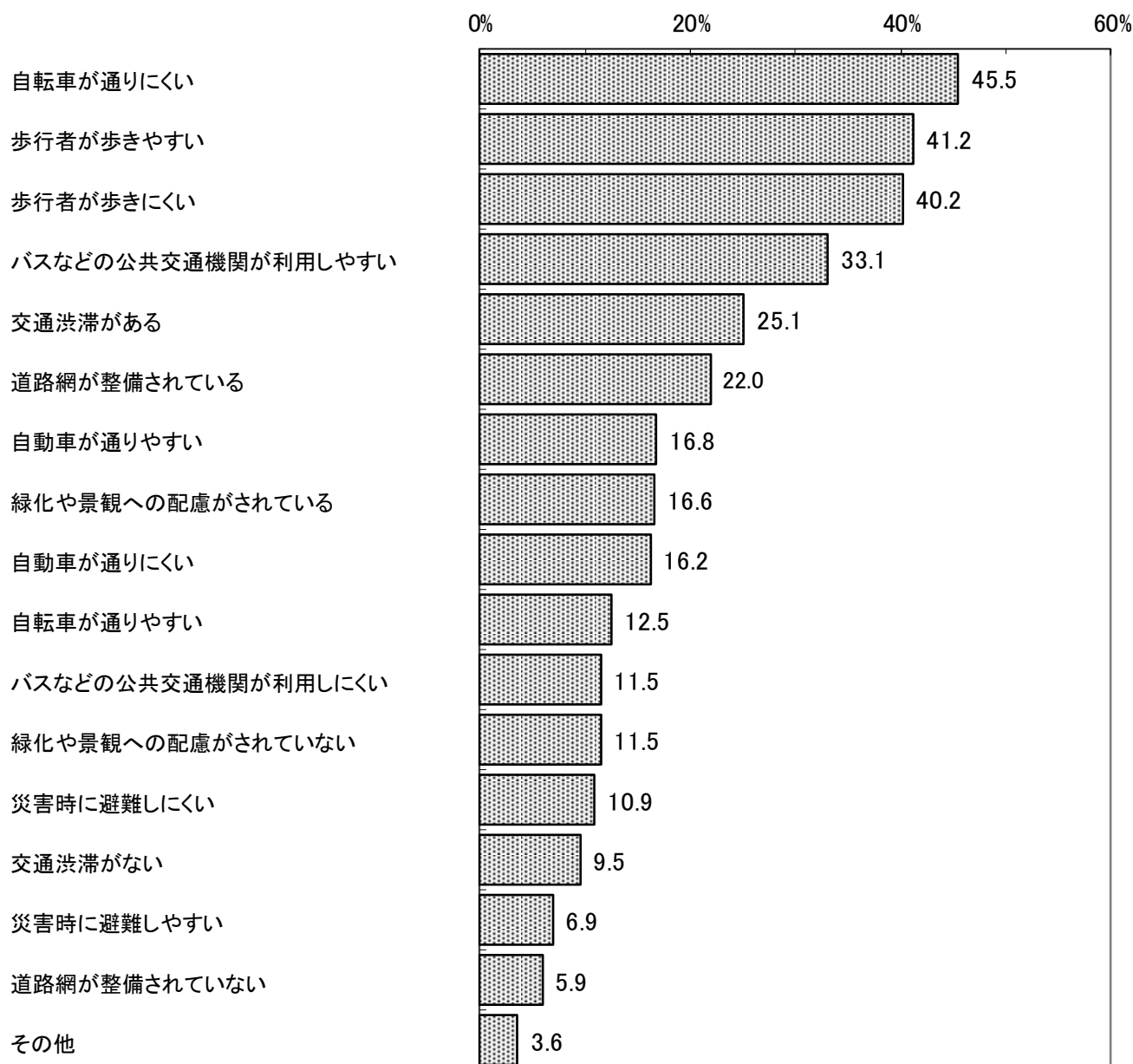
※3 平成27年度は「オートバイ(原動機付自転車、自動二輪車、スクーターなどの原動機を搭載した二輪車)」で集計

道路の印象

Q2 あなたが普段よく利用している道路について、どのような印象をお持ちですか。次の中から、いくつでも選んでください。

なお、対になる選択肢については、より強い印象のものをお選びください。（例えば「歩行者が歩きやすい」「歩行者が歩きにくい」の場合は、どちらかをお選びください。）

MA (n=495)



【調査結果の概要】

道路の印象について聞いたところ、「自転車が通りにくい」(45.5%)の次に、「歩行者が歩きやすい」(41.2%)、「歩行者が歩きにくい」(40.2%)、「バスなどの公共交通機関が利用しやすい」(33.1%)、「交通渋滞がある」(25.1%)などと続いている。

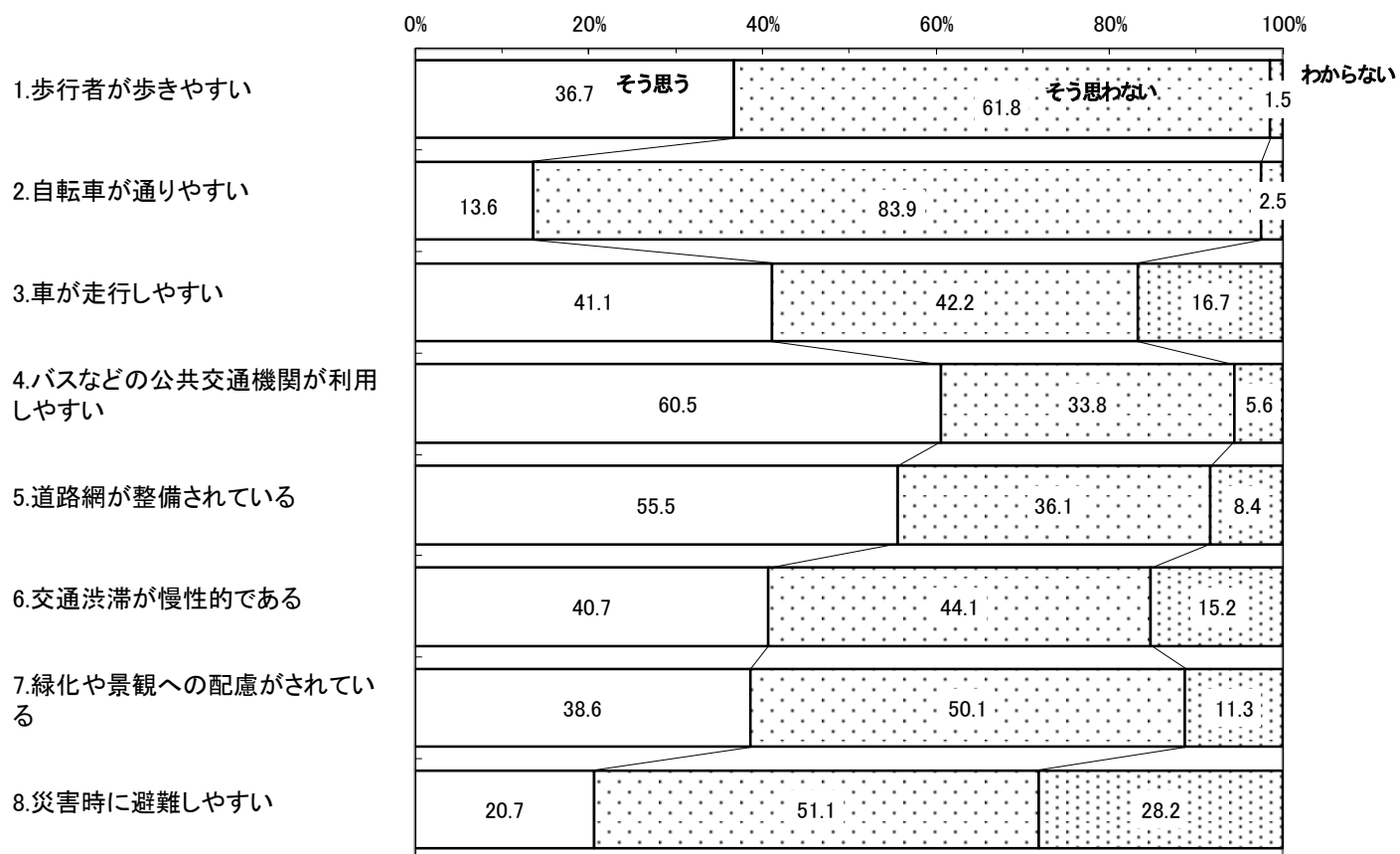
<その他の主な意見>

- ・歩道で自転車がスピードを出して危ない。

◎参考 <平成 27 年 7 月実施「東京における都市計画道路の整備」>

あなたが普段よく利用される道路について、どのような印象をお持ちですか。次のそれぞれの内容について、1つ選んでください。

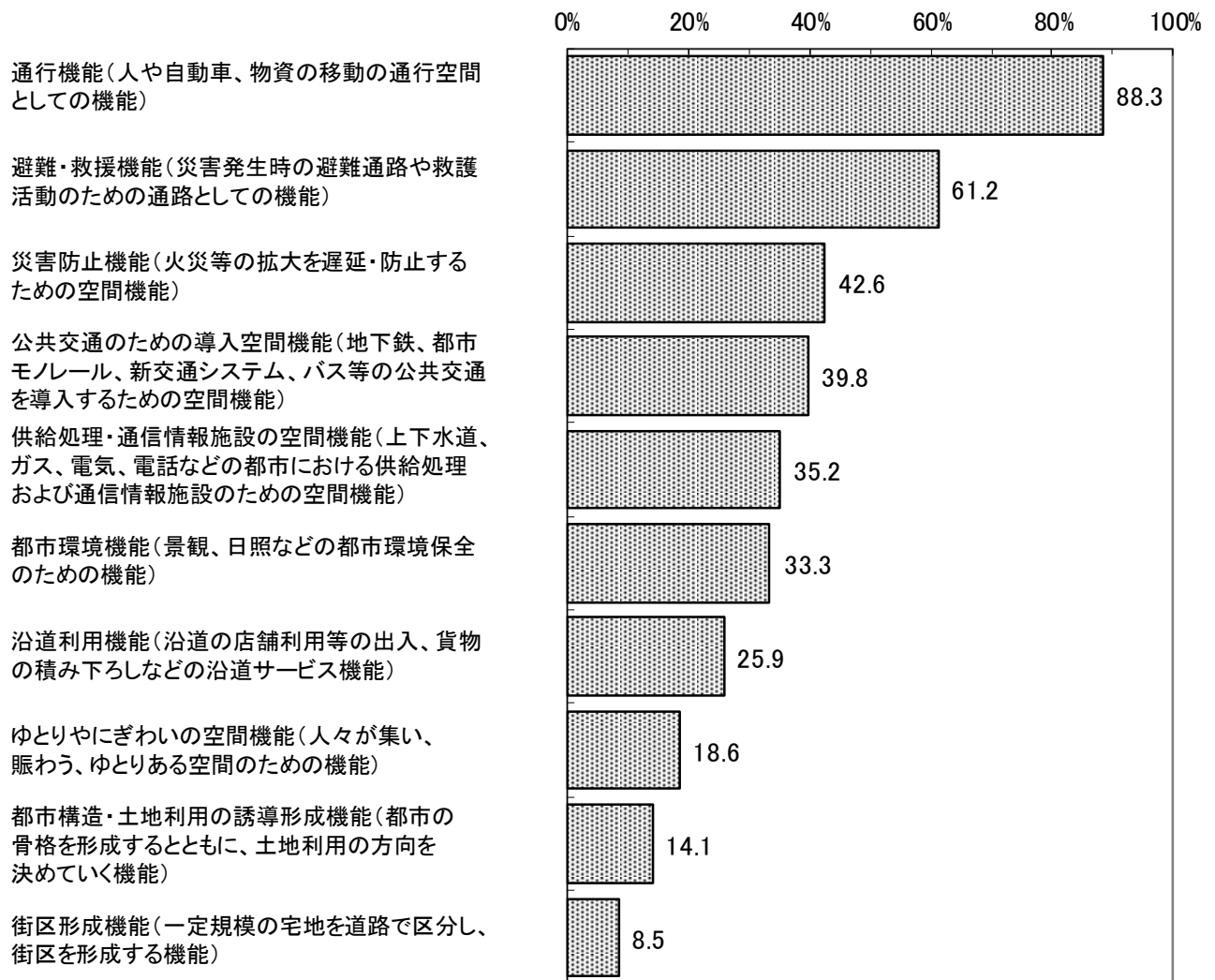
(n=479)



重要と考える道路の機能

Q3 道路には、交通・空間・市街地形成の機能があります。これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に役立てるため都市計画道路を整備していく必要があります。あなたが重要と考える都市計画道路の機能を次の中から4つまで選んでください。

4MA (n=495)



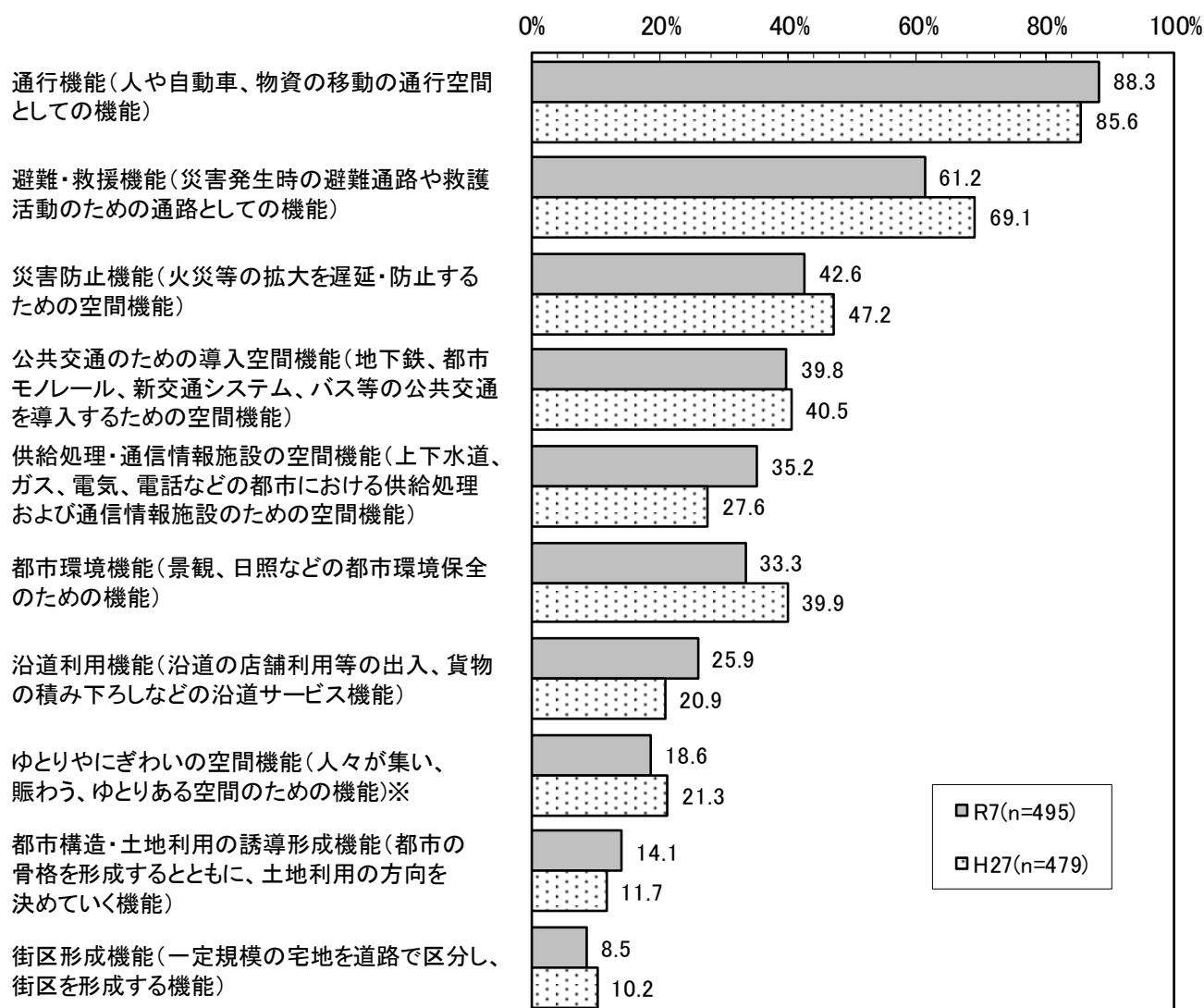
【調査結果の概要】

重要と考える道路の機能について聞いたところ、主たる機能である「通行機能」(88.3%)、の次に「避難・救援機能」(61.2%)、「災害防止機能」(42.6%)、「公共交通のための導入空間機能」(39.8%)「供給処理・通信情報施設の空間機能」(35.2%)の順となっており、緊急時に関する機能が重要であるとの回答が高い。

◎前回調査との比較 <前回：平成27年7月実施「東京における都市計画道路の整備」>

都内の道路には、交通・空間・市街地形成の機能があります。これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に役立てるため都市計画道路を整備していく必要があります。あなたが重要と考える都市計画道路の機能を次の中から4つまで選んでください。

(4MA) (n=479)



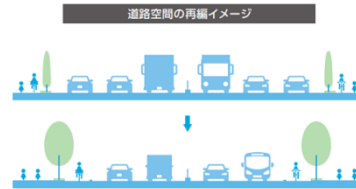
※ 平成27年度は「生活空間機能」で集計

道路空間のリメイクの認知度

道路空間のリメイクについて

「道路空間のリメイク」とは、社会情勢の変化や多様化するニーズに応じ、道路ネットワーク（道路網）の形成が進んでいる地域において、既に完成している道路の車線数を減らし歩道を広げるなど道路空間を再編することにより、ゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組です。

近年では、海外や国内で、道路空間のリメイクが行われています。



(出典：都市づくりのグランドデザイン https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/basic/keikaku/grand_design/)

海外の事例

タイムズスクエア（アメリカ ニューヨーク）

〔整備前(2009年)〕



〔整備後(2015年)〕



(出典：国土交通省 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_fr_000004.html)

日本の事例

御堂筋（大阪府）

〔整備前〕



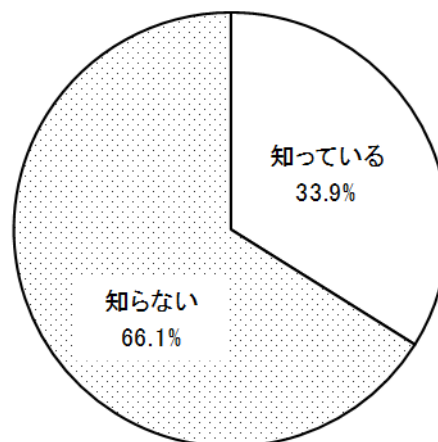
〔整備後〕



(出典：ウォークアブルポータルサイト <https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/guideline/>)

Q4 海外や国内で、道路空間のリメイクが行われていることを知っていますか。

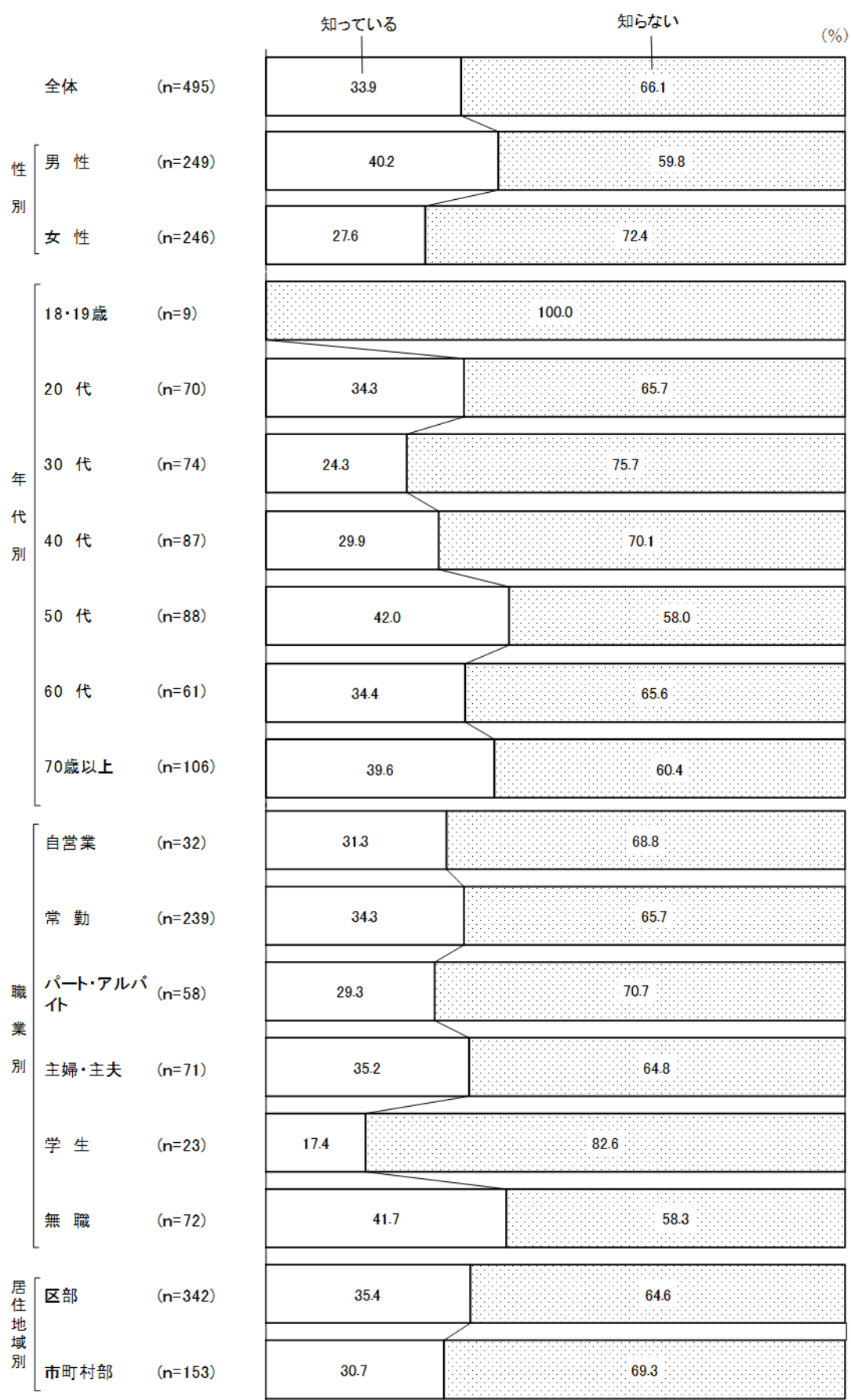
(n=495)



【調査結果の概要】

道路空間のリメイクについて聞いたところ、「知っている(33.9%)」は3割を超えており、「知らない」(66.1%)が6割半ばだった。

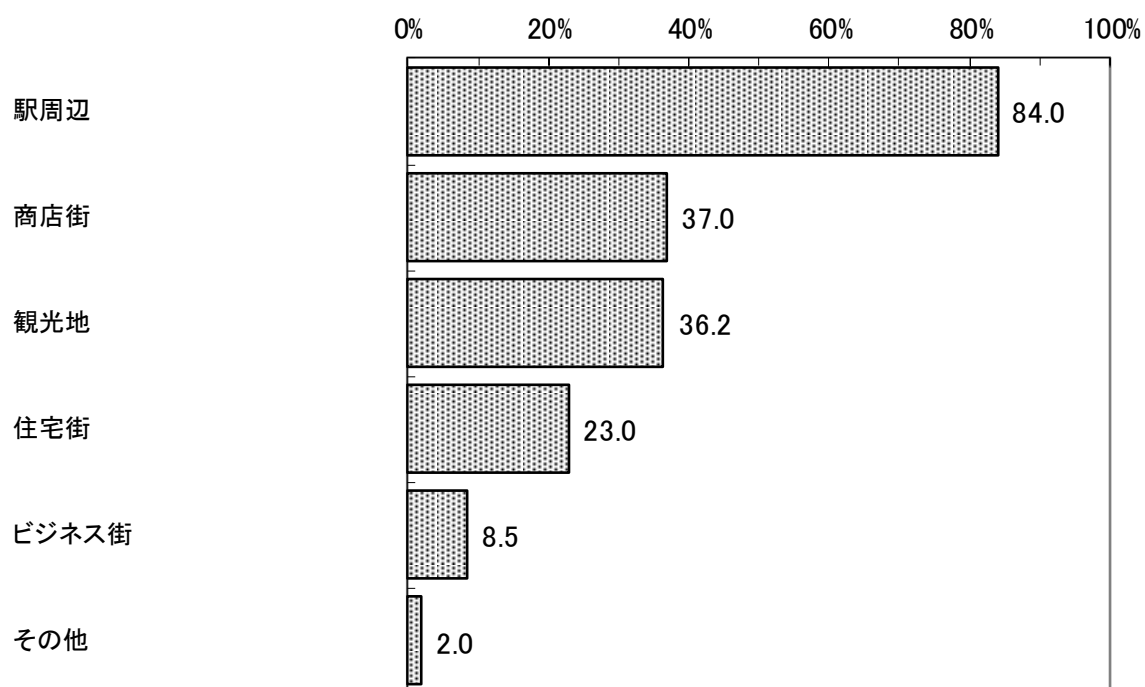
◎道路空間のリメイクについて（属性別）



道路空間のリメイクが必要な場所

Q 5 どのような場所で道路空間のリメイクが必要だと考えますか。次の中から2つまで選んでください。

2MA (n=495)



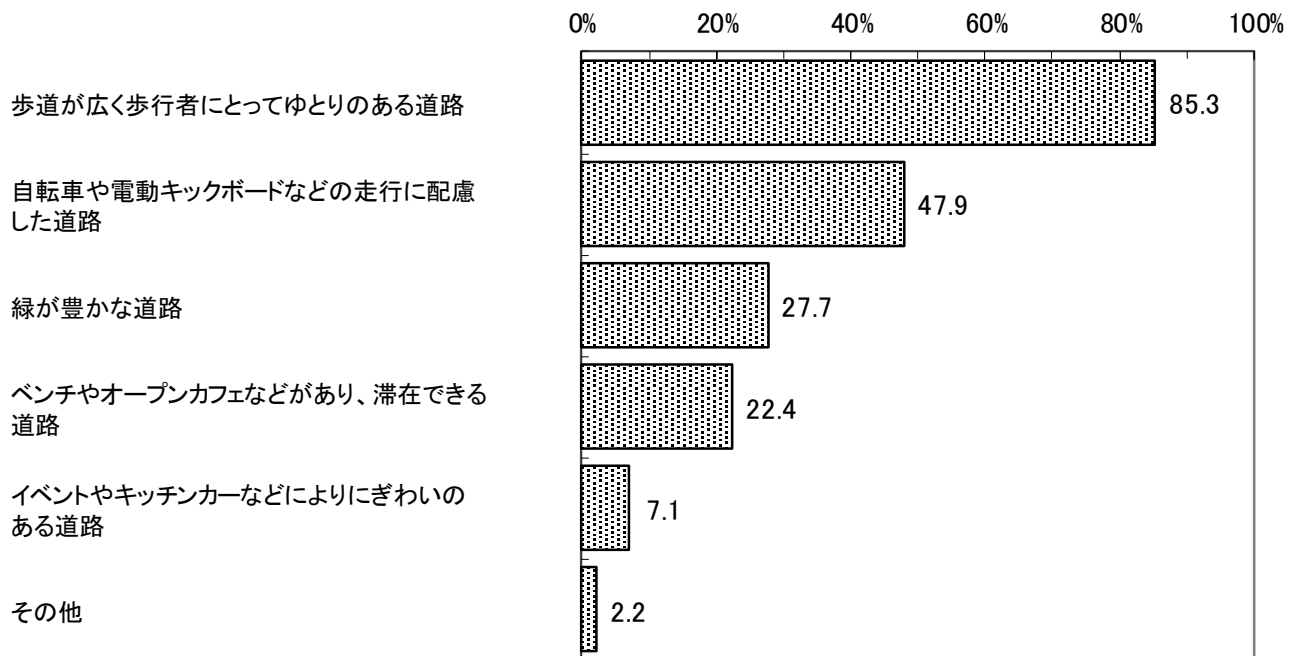
【調査結果の概要】

どのような場所で道路空間のリメイクが必要か聞いたところ、「駅周辺」(84.0%)が8割半ばと最も高く、以下、商店街(37.0%)、観光地(36.2%)などと続いている。

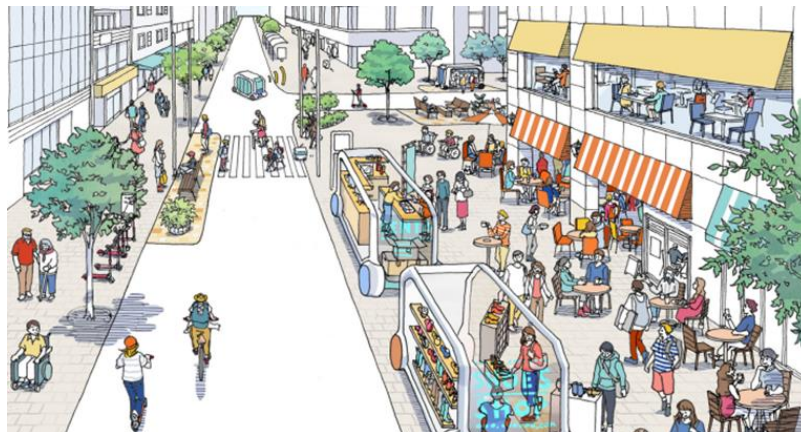
求める道路空間のリメイク像

Q6 道路空間をリメイクする場合、どのような道路を求めますか。次の中から2つまで選んでください。

2MA (n=495)



▼道路空間のリメイクのイメージ図



(出典：2040年、道路の景色が変わる<https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>)

【調査結果の概要】

道路空間をリメイクする場合、どのような道路を求めるか聞いたところ、「歩道が広く歩行者にとってゆとりのある道路」(85.3%)が8割半ばと最も高く、以下、「自転車や電動キックボードなどの走行に配慮した道路」(47.9%)、「緑が豊かな道路」(27.7%)などと続いている。

今後 15 年間の道路整備の方向性

東京都と特別区及び 26 市 2 町では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、今後 15 年間で優先的に整備すべき路線を令和 7 年度内に選定していく予定です。



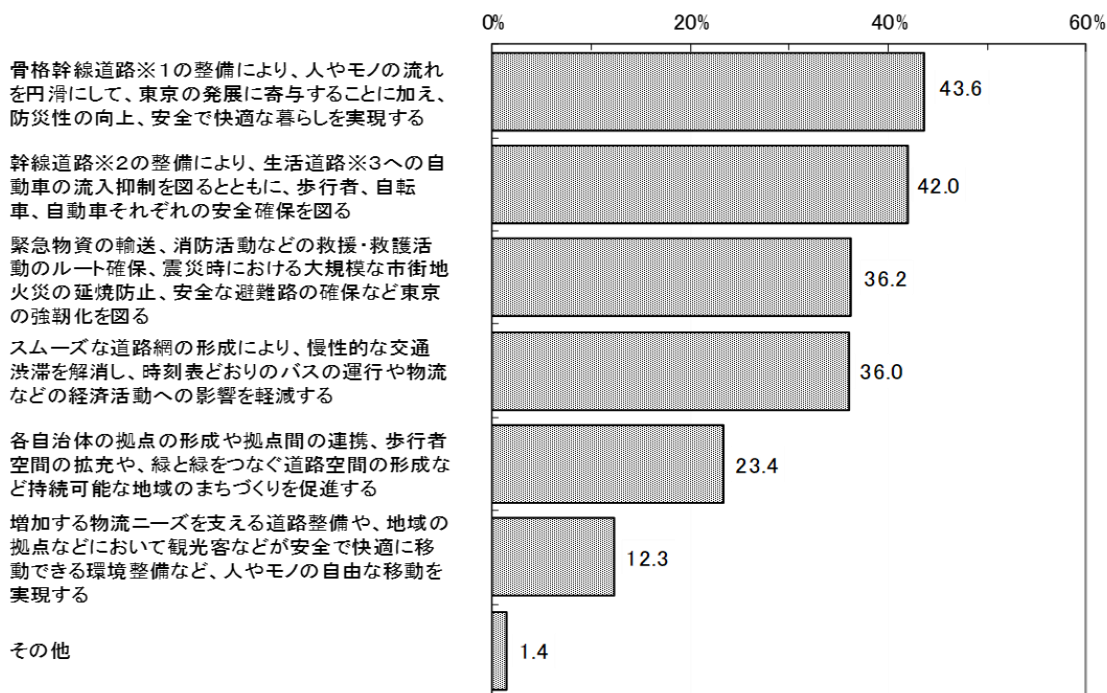
調布保谷線
(調布市深大寺元町)



補助第 289 号線
(江戸川区船堀)

出典：江戸川区都市計画道路補助第 286 号線（上篠崎）事業計画説明会資料

Q 7 あなたが今後 15 年間の道路整備の方向性として、どうあるべきだと思うものを次の中から 2 つまで選んでください。 2MA (n=495)



※1 骨格幹線道路…都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、
 重要な交通機能を担う幹線道路

※2 幹線道路 …都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路

※3 生活道路 …主として地域住民の日常生活に利用される道路

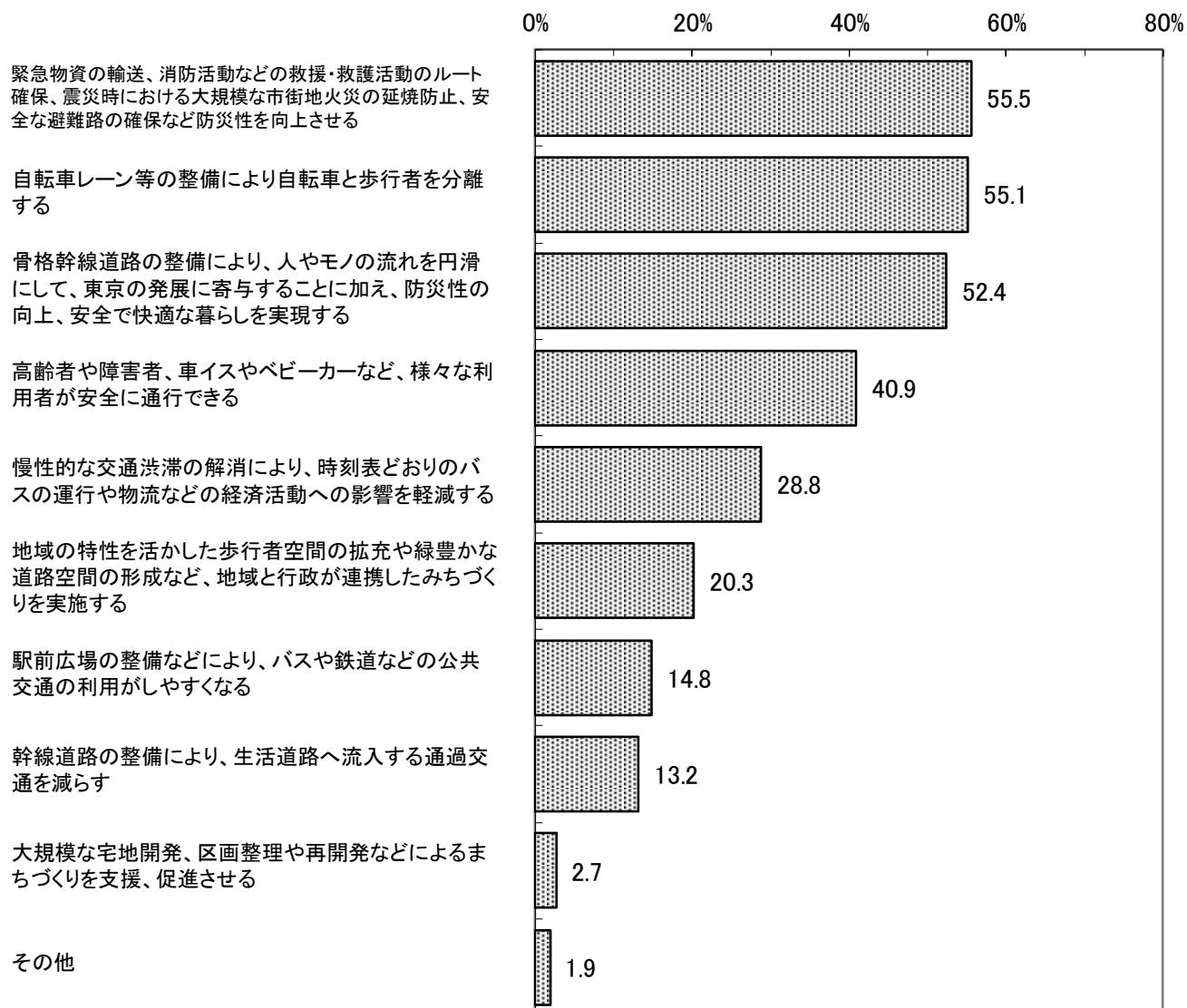
【調査結果の概要】

今後 15 年間の道路整備の方向性について聞いたところ、「骨格幹線道路※1 の整備により、人やモノの流れを円滑にして、東京の発展に寄与することに加え、防災性の向上、安全で快適な暮らしを実現する」(43.6%)、「幹線道路※2 の整備により、生活道路※3 への自動車の流入抑制を図るとともに、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全確保を図る」(42.0%)、「緊急物資の輸送、消防活動などの救援・救護活動のルート確保、震災時における大規模な市街地火災の延焼防止、安全な避難路の確保など東京の強靱化を図る」(36.2%)だった。

◎参考 <平成27年7月実施「東京における都市計画道路の整備」>

東京都と特別区及び26市2町では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、今後10年間で優先的に整備すべき路線を選定していく予定です。あなたが今後10年間の整備の方向性として、どうあるべきだと思うものを次の中から3つまで選んでください。

3MA (n=479)

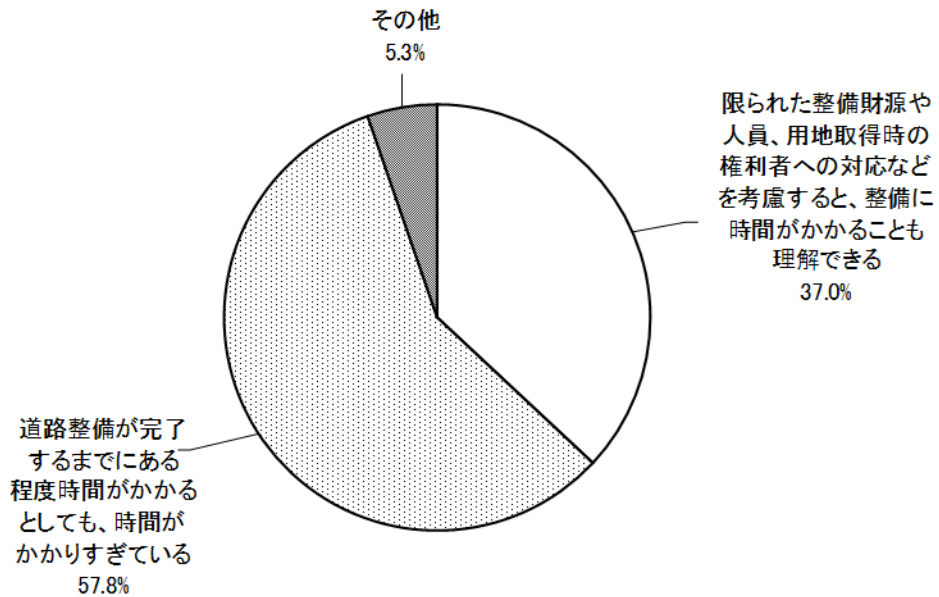


都市計画決定からの経過年数に対する考え

都内に計画されている都市計画道路約3,200kmのうち約800kmが事業に未着手となっています。この多くが現在の都市計画法が施行された昭和43年(1968年)当時から決定され、55年以上経過しています。

Q8 このことについて、あなたの考えに近いものを選んでください。

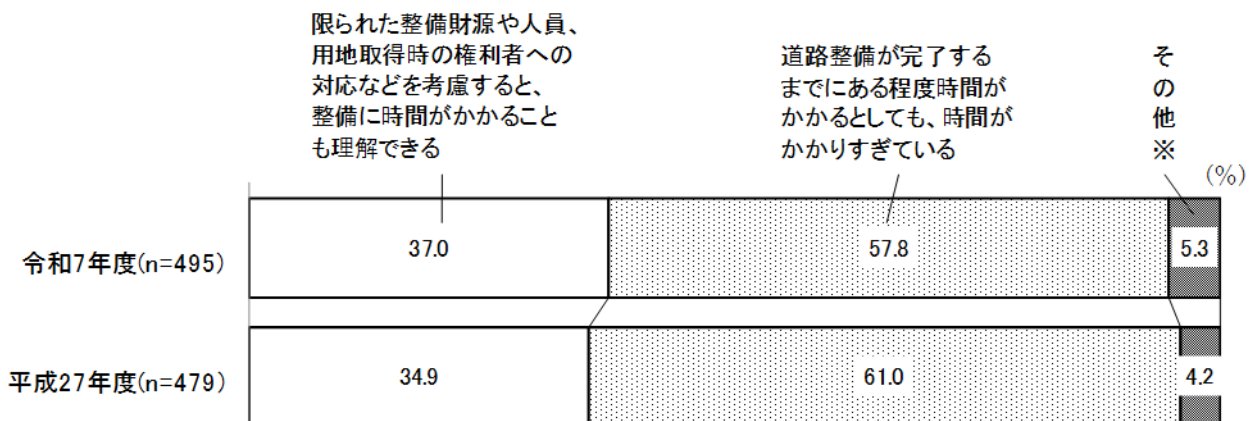
(n=495)



【調査結果の概要】

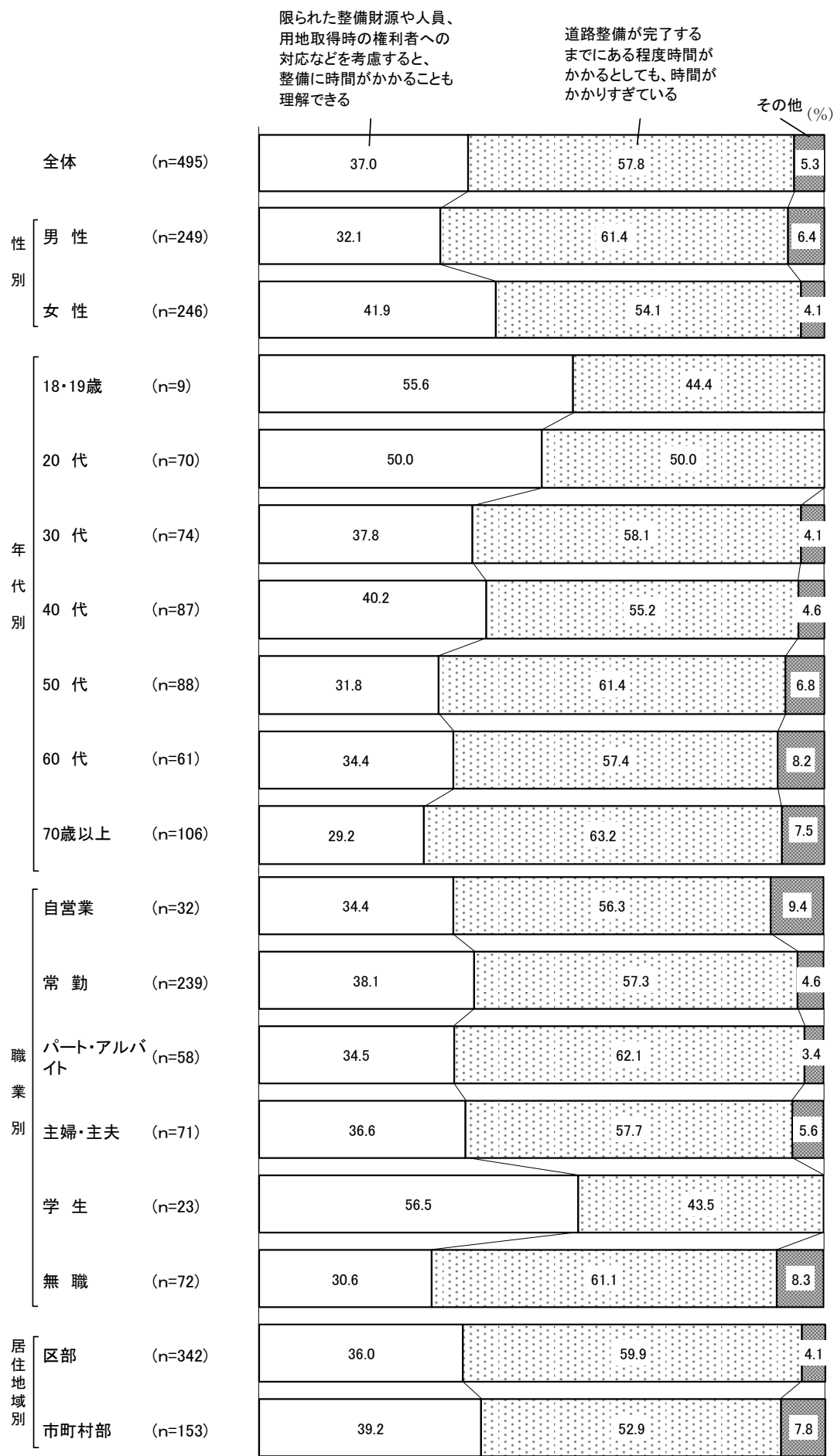
都市計画決定からの経過年数について聞いたところ、「限られた整備財源や人員、用地取得時の権利者への対応などを考慮すると、整備に時間がかかることも理解できる」(37.0%)、「道路整備が完了するまでにある程度時間がかかるとしても、時間がかかりすぎている」(57.8%)と考えている。

◎前回調査との比較 <前回：平成27年7月実施「東京における都市計画道路の整備」>



※平成27年度は「わからない」で集計

◎都市計画決定からの経過年数に対する考え（属性別）

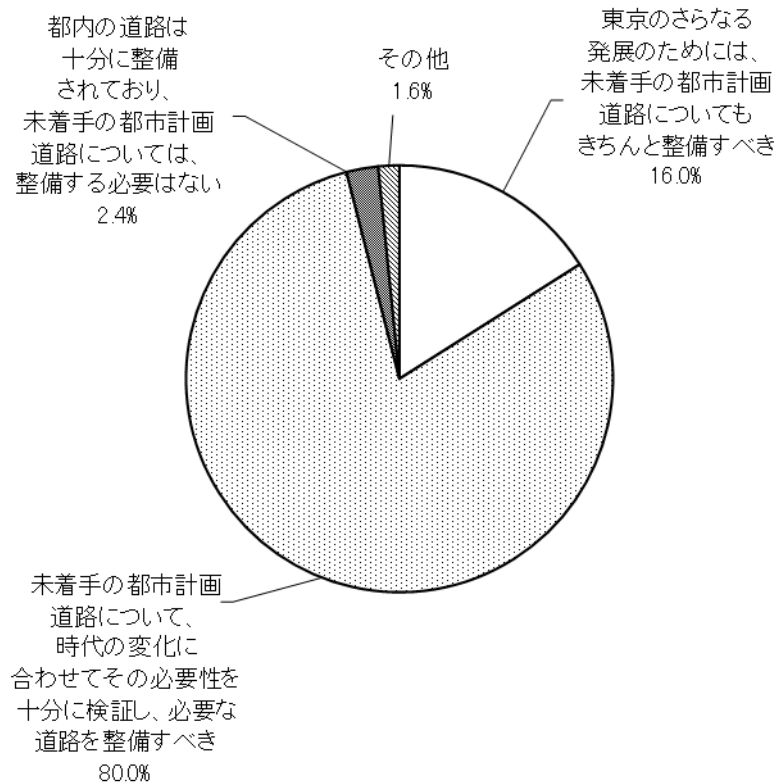


※未回答の選択肢については、0 %表示を省略

未着手の都市計画道路の方向性

Q 9 未着手の都市計画道路について、今後どのように整備を進めるべきと考えますか。
あなたの考えに近いものを選んでください。

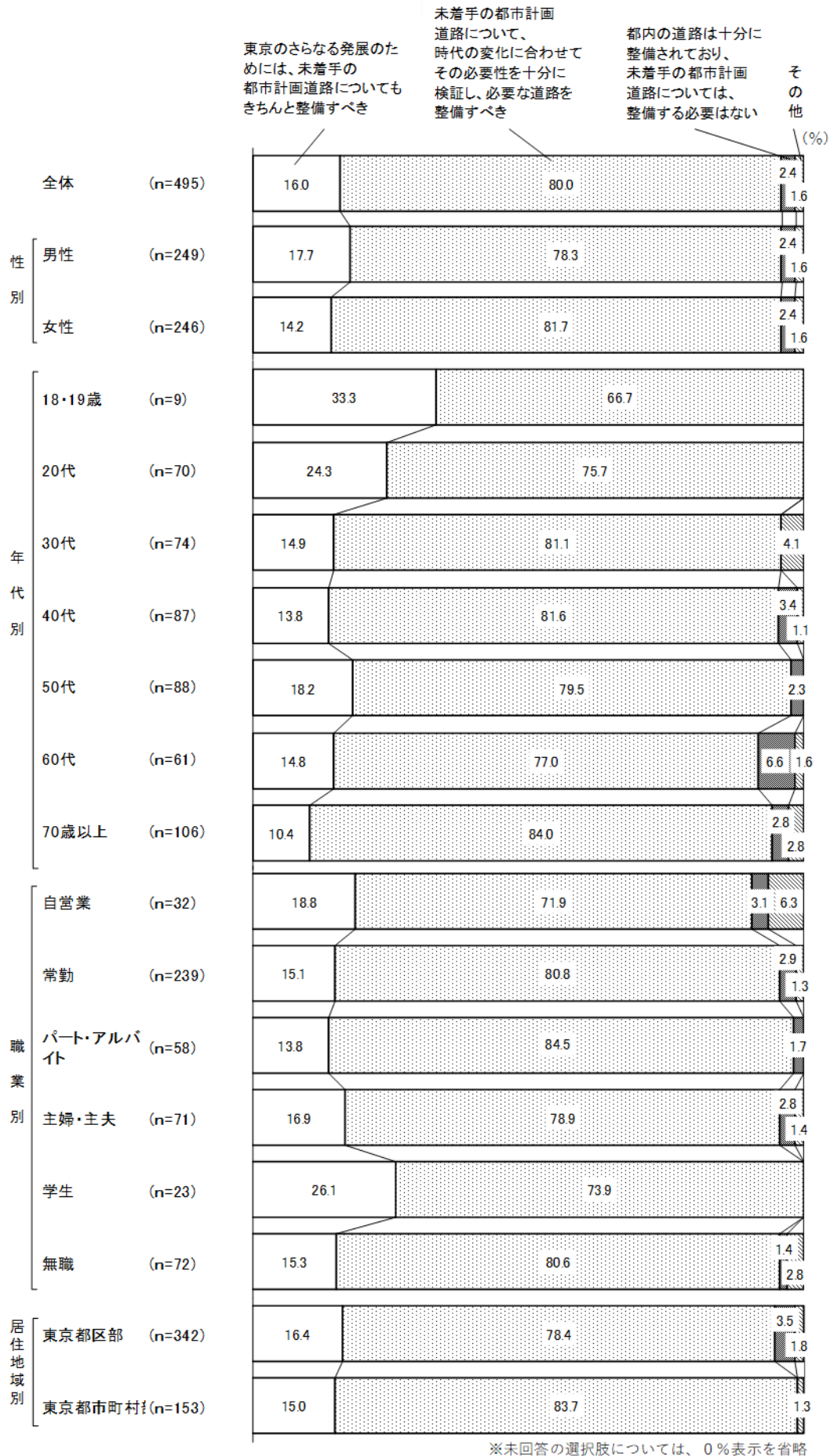
(n=495)



【調査結果の概要】

未着手の都市計画道路の方向性について聞いたところ、「未着手の都市計画道路について、時代の変化に合わせてその必要性を十分に検証し、必要な道路を整備すべき」(80.0%)、「東京のさらなる発展のためには、未着手の都市計画道路についてもきちんと整備すべき」(16.0%)、「都内の道路は十分に整備されており、未着手の都市計画道路については、整備する必要はない」(2.4%) だった。

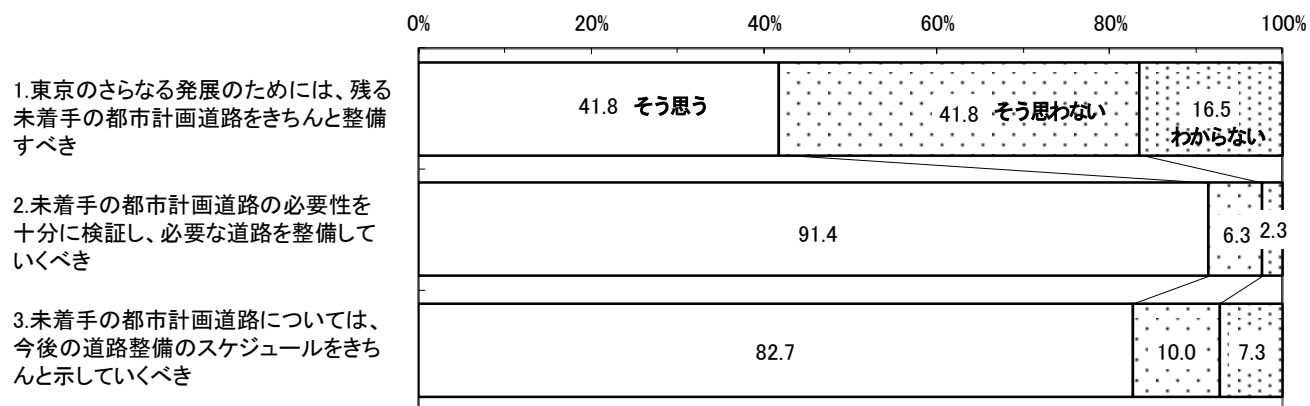
◎未着手の都市計画道路の方向性（属性別）



◎参考 <平成 27 年 7 月実施「東京における都市計画道路の整備」>

未着手の都市計画道路の整備に向けて、今後どうするべきと考えますか。次の1から3までのそれぞれの内容について、あなたの考えを1つ選んでください。

(n=479)



東京における都市計画道路の整備（自由意見）

Q10 今後の東京における都市計画道路の整備について、意見をご自由にお書きください。（自由意見）

(n=474)

| | |
|-------------------|------|
| (1) 都市計画道路の整備全般 | 171件 |
| (2) 車道、自転車道、歩道の分離 | 135件 |
| (3) 整備計画の進捗 | 102件 |
| (4) 道路空間の環境・整備 | 66件 |

（主なご意見）

（1）都市計画道路の整備全般 171件

- 交通手段が多様化しており、また外国人観光客の来日にも対応するためには、様々な人の使いやすさとその地域の環境に配慮した道路を整備してほしいです。（女性 10代 日野市）
- 南海トラフ地震や首都直下地震、富士山噴火は将来起こり得るので、これらの災害を考慮した道路整備はマストだと思っています。（男性 30代 杉並区）
- 整備されて綺麗に、便利になることももちろん大切なのですが、便利を追求しすぎて環境保全や防災・安全性が後回しにならないようにしていただけたらと思います。（女性 30代 小平市）
- 区市町村によりベッドタウンなのかビジネス街なのか地域ごとに特色があるので、その地域に合わせた整備を行ってほしいのと、老朽化している道路のうち、沈没が懸念されるところを優先で着手するべきだと思う。（男性 30代 八王子市）
- 豪雨による冠水や地震による液状化・地盤沈下などに対応した道路作りが大事。（男性 40代 江戸川区）
- 車椅子でもっと自由にどこでも行ける街にしたい。（女性 40代 西東京市）
- 大規模な災害が起きた時のための整備を急いで行って欲しい。（女性 50代 北区）
- 災害対応など緊急対応、ライフライン確保、障害者含む歩行者が安心して歩行できる安全で人に優しい道路が整備されることを望みます。（男性 70歳以上 大田区）
- 多摩地区では、まだまだ整備されてないところが多く見られます。早く進めてもらいたいです。（女性 70歳以上 足立区）

(2) 車道、自転車道、歩道の分離 135件

- 自転車専用のレーンを整備してほしい。また、現在、特に幹線道路ではレーン上の路上駐車によって通行ができない場面が多々ある。車道側ではなく歩道側に作るなど何かしらの工夫がほしい。
(男性 10代 町田市)
- 需要と供給に合わせて、道路の整備などを行ってほしい。また、人、自転車、車など全てに対して安全・安心できそうな道路作りしてほしい。
(男性 20代 江東区)
- 歩車分離をさらに進めて欲しいと考えています。自転車と歩行者が同じ道を通らなくてよいよう、自転車専用レーンの整備が進むとありがたいです。
(女性 20代 八王子市)
- 歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できるように整備してほしいです。特に、子供やお年寄りにとって、安心して歩ける歩道、自転車が加害者にも被害者にもならないよう専用のスペースがあるといいと思います。
(女性 40代 中央区)
- 自動車、自転車、歩行者、みんなに優しい道路になることを望みます。
(女性 40代 足立区)
- 自転車と車と歩行者が事故のないような安全な道路に整備してほしい。
(女性 40代 青梅市)
- 現在、危険を感じているのは、歩道を猛スピードで走る自転車問題。自転車専用道路の整備が必要だと思います。
(女性 60代 町田区)
- 自動車、自転車、歩行者を分離した道路を整備してほしい。
(男性 70歳以上 練馬区)

(3) 整備計画の進捗 102件

- 時代の変化とともに、防災の強化、歩行者や自転車走行の安全、人の流れなども変化し、道路や生活基盤に対する考え方も変化しているので、時代に即した道路整備のために臨機応変な都市計画が求められていると思う。
(女性 10代 杉並区)
- 都市部への人口集中に伴い、多様な人が道路を利用することを踏まえ、歩行者、自転車、特定小型原付等のモビリティの安全性を確保できる道路作りが大切と思う。
(男性 20代 北区)

- 道路は住民生活や経済活動にも大きな影響を与えるものであり、積極的に整備していくものと考えます。ただ、約50年前の計画は現在の都市開発状況に合致していない可能性もあり、計画の見直しが必要なものもあるのではないかと感じます。

(男性 30代 大田区)

- 計画が決まったら広く周知して、整備の雰囲気作りを推進すべきと思う。交通ルールが変わってきているので、それに即した見直しも行うべきと思う。(自転車ルールの改正など)

(男性 50代 新宿区)

- 計画から実施に時間を要することは理解できますが、あまりにも長すぎるように思います。

(男性 60代 西東京市)

- 都市計画道路は、大規模災害発生時に消防車や救急車を通すのに必要だと思うし、渋滞緩和にもなると思う。一方都市計画道路計画の遂行は、古くから住む住民に立ち退きを強いるケースもある。住民の理解が十分に得られるのならば、都市計画道路を新造すれば良いと思います。

(女性 70歳以上 江東区)

(4) 道路空間の環境・整備 66件

- 車道や歩道が整備されることによって気持ちも晴れやかに過ごせるので、人も集まりやすく活気のある街になると思います。まずは中心都市からしっかり整備し、その他の場所も綺麗になっていけたら嬉しいです。

(女性 30代 渋谷区)

- 特に力を入れて頂きたいのは、「自転車道の整備」と「電柱の地中化」です。前者は、本当に危険であると感じており、幹線道路だけでもスピード感を持った対応が必要であると思います。また、後者の地中化は、景観面からというのが主な理由ですが、世界中から観光客を集める首都でするので、むき出しの電柱は、恥ずかしく思います。

(男性 40代 稲城市)

- 昨今のゲリラ豪雨等に対応した歩道の整備と、昨今の酷暑対策のための日陰や木陰のある道路の整備が進むとありがたいです。

(女性 40代 台東区)

- 災害時に必要とされる物資が、より速やかに十分に行き渡るようにという視点は優先されるべきと思います。また、災害に強い道路のためには、成熟した都市に相応しい空間のゆとりとと景観の美しさ(緑化)が望ましいと考えます。

(女性 50代 八王子市)

- 地方都市と比較すると東京の道路は現状でもよく整備されていると思うが、今後は自動車・自転車・歩行者が混在しない緑豊かな道路の整備を望む。

(男性 70歳以上 江東区)

■「心のバリアフリー」

東京都では、年齢、性別、国籍等に関わらず、全ての人が安心、安全、快適に暮らし、訪れることができるユニバーサルデザイン※のまちづくりを推進しています。

誰もが円滑に移動し、さまざまな活動を楽しめるまちづくりを進めるには、施設のバリアフリー化とともに、「心のバリアフリー」が重要になります。

今回のアンケート調査では、今後の施策推進の参考とするため、心のバリアフリーに関する意識や経験等、都政モニターの皆さまにご意見をお伺いします。

心のバリアフリー： <https://kokoro.metro.tokyo.lg.jp/index.html>

※ ユニバーサルデザイン：年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように都市や生活環境をデザインすること。



視覚障害者誘導用ブロック
(点字ブロック)



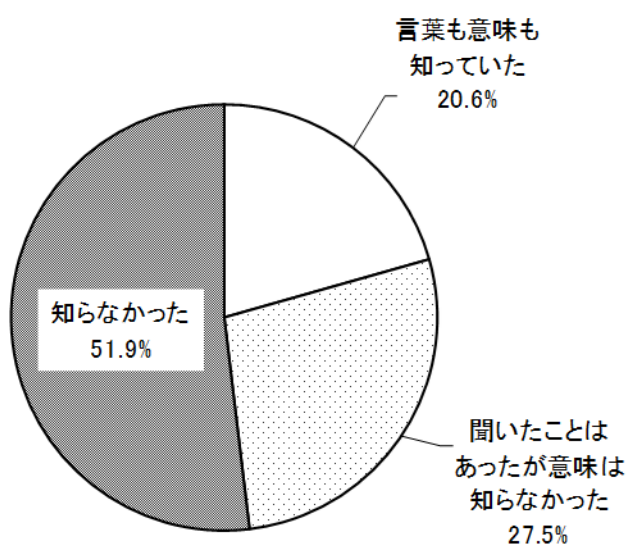
公共交通機関における
「心のバリアフリー」

心のバリアフリーの認知度

「心のバリアフリー」とは、誰もが円滑に移動し、さまざまな活動を楽しめるまちづくりを進めるために、施設のバリアフリー化とともに、全ての人が平等に参加できる社会や環境について考え、必要な行動を続けることを言います。

Q11 あなたは「心のバリアフリー」という言葉を知っていましたか。

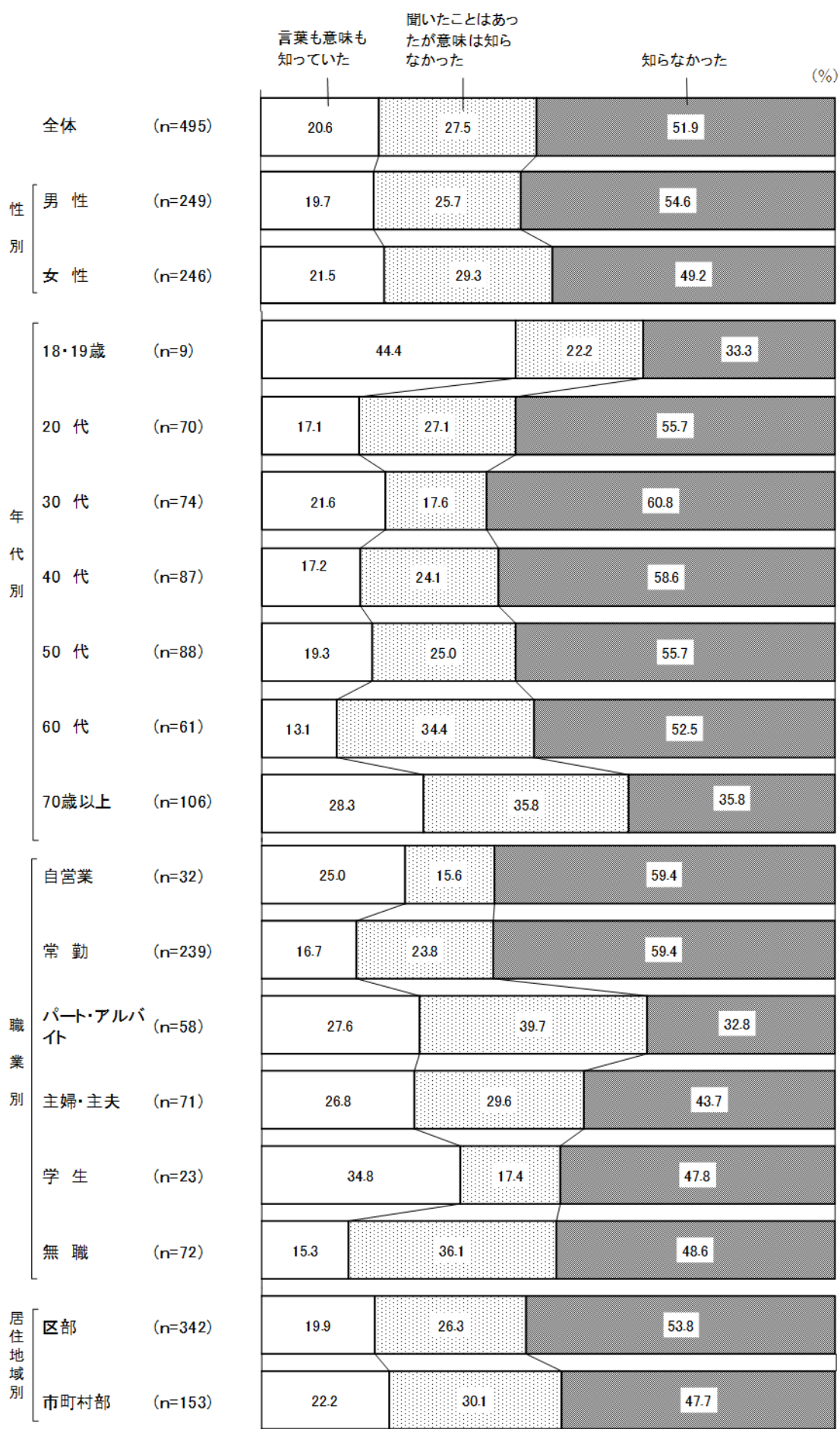
(n=495)



【調査結果の概要】

「心のバリアフリー」という言葉を知っていたか聞いたところ、「知らなかった」(51.9%)は5割を超え、「聞いたことはあったが意味は知らなかった」(27.5%)は3割近く、「言葉も意味も知っていた」(20.6%)は2割を超えていた。

◎心のバリアフリーの認知度（属性別）

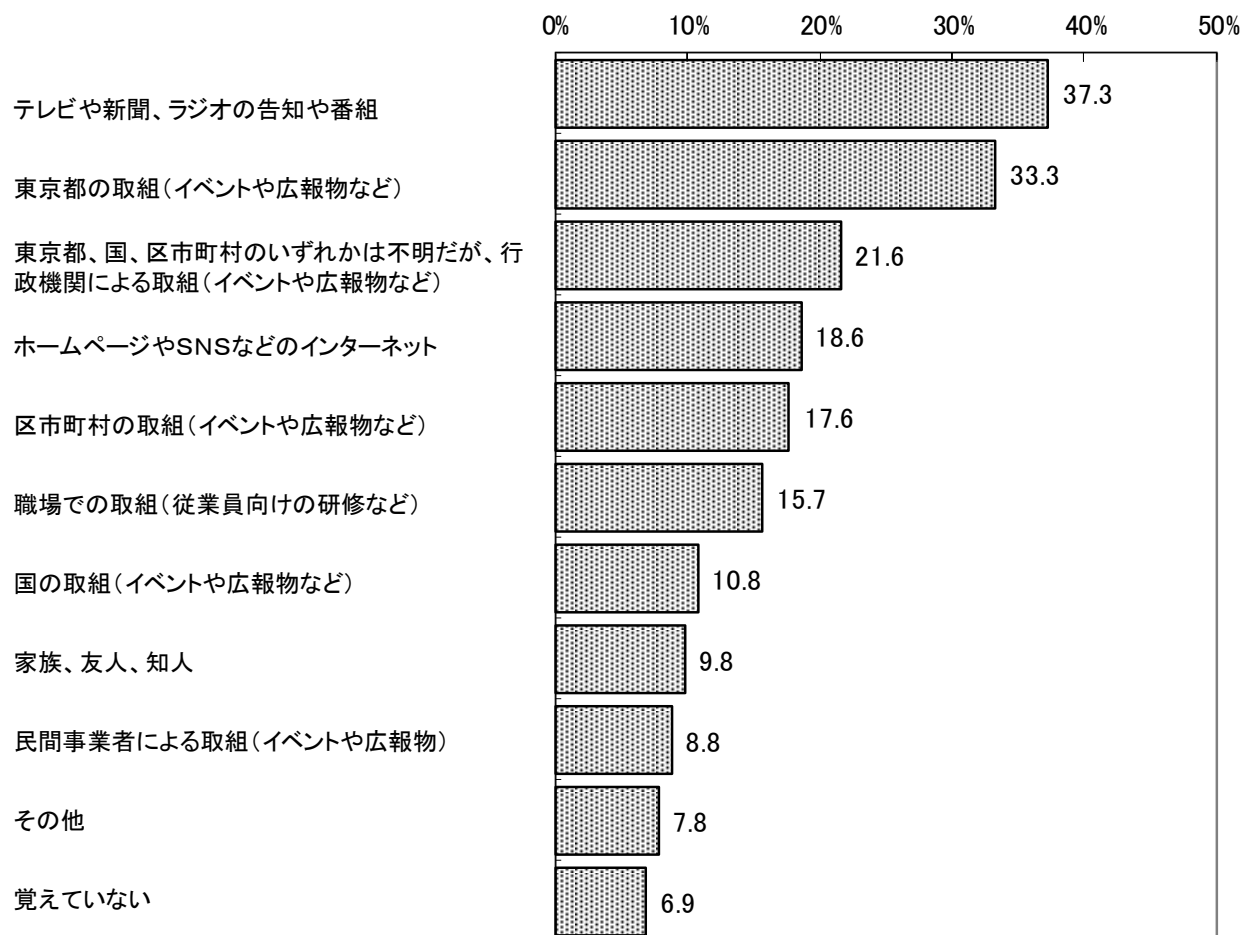


心のバリアフリーを知った経緯

Q12 Q11で「言葉も意味も知っていた」と答えた方に伺います。

「心のバリアフリー」を知ったきっかけは何ですか。次の中からいくつでも選んでください。

MA (n=102)



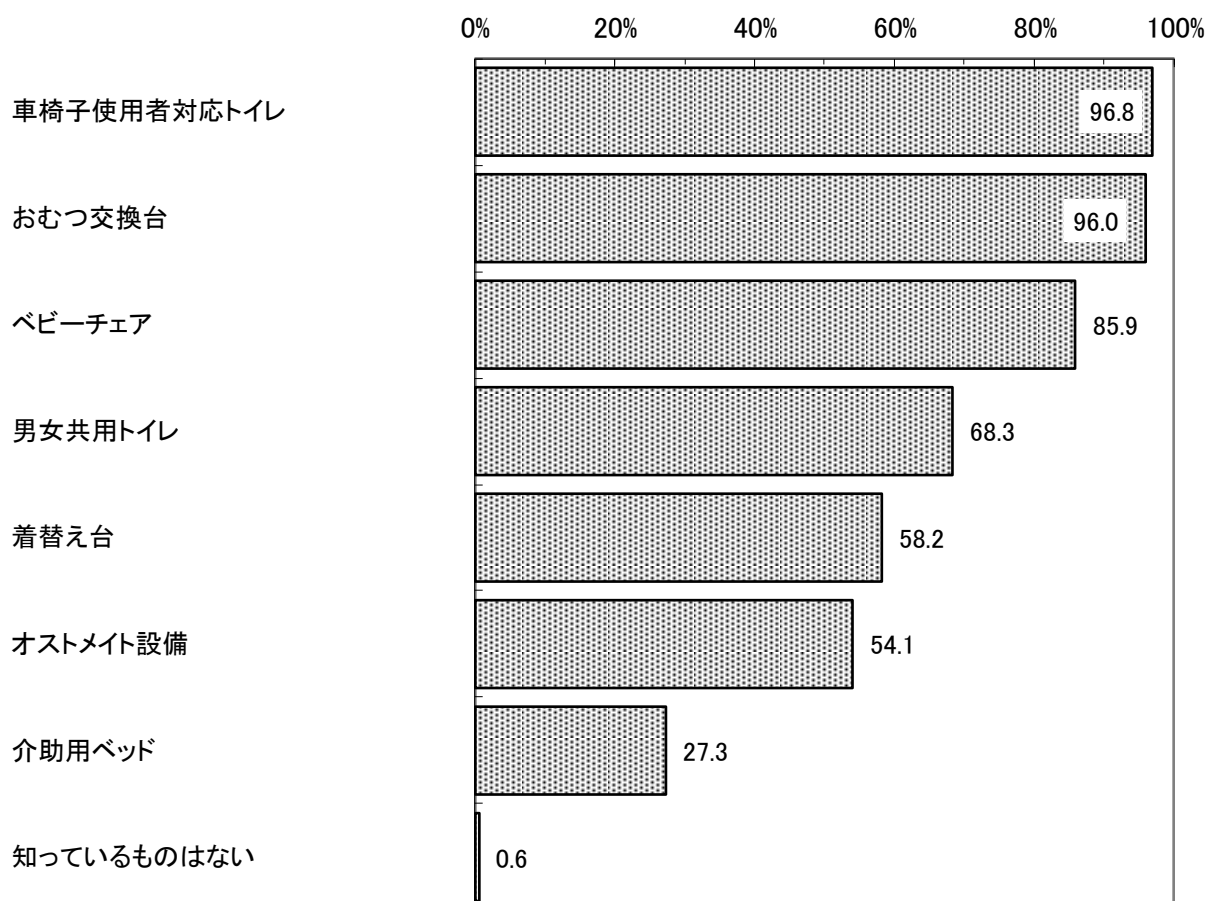
【調査結果の概要】

Q11で「言葉も意味も知っていた」と答えた方102人に「心のバリアフリー」を知ったきっかけを聞いたところ、「テレビや新聞、ラジオの告知や番組」(37.3%)、「東京都の取組(イベントや広報物など)」(33.3%)、「東京都、国、区市町村のいずれかは不明だが、行政機関による取組(イベントや広報物など)」(21.6%)などと続いている。

公共トイレのピクトグラムの認知度

Q13 公共トイレには、障害のある方や乳幼児を連れた方などが円滑に使用できるための設備が備えられている個室があります。

公共トイレの設備を示す次のピクトグラムを知っていましたか。意味を知っているピクトグラムをすべて選んでください。
MA (n=495)



車椅子利用者対応トイレ



おむつ交換台



ベビーチェア



男女共用トイレ



着替え台



オストメイト設備



介助用ベッド



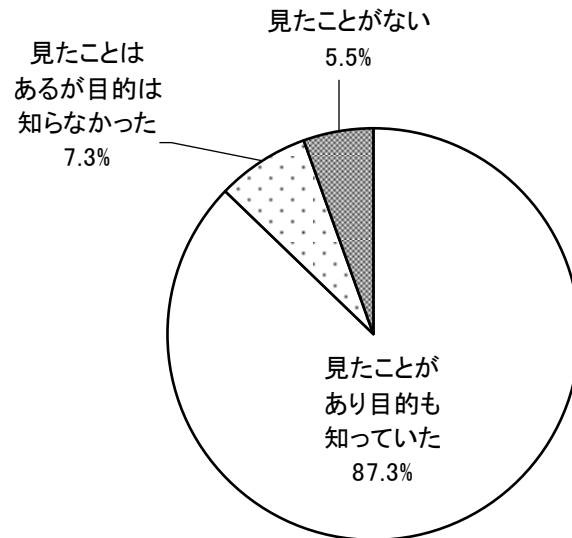
【調査結果の概要】

公共トイレの設備を示すピクトグラムについて知っているものを聞いたところ、「車椅子利用者対応トイレ」(96.8%)、「おむつ交換台」(96.0%)、「ベビーチェア」(85.9%)などと続いている。

車椅子使用者用駐車施設の認知度

Q14 公共施設や商業施設などには、広めの駐車スペース「車椅子使用者用駐車施設」が設置されていることを目的も含めて知っていましたか。

(n=495)



車椅子使用者用駐車施設



車椅子使用者用駐車施設

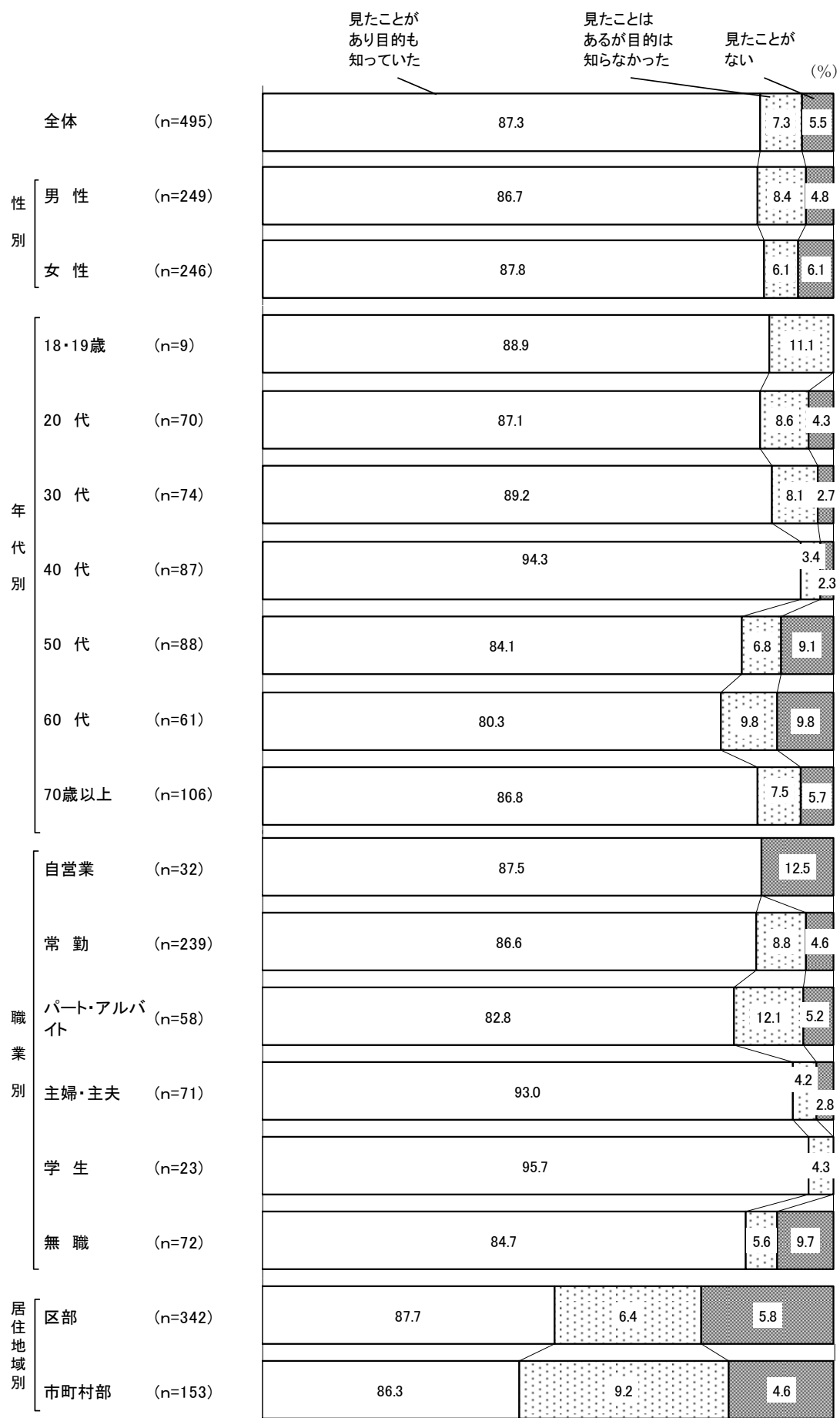


車椅子使用者用駐車施設の利用シーン

【調査結果の概要】

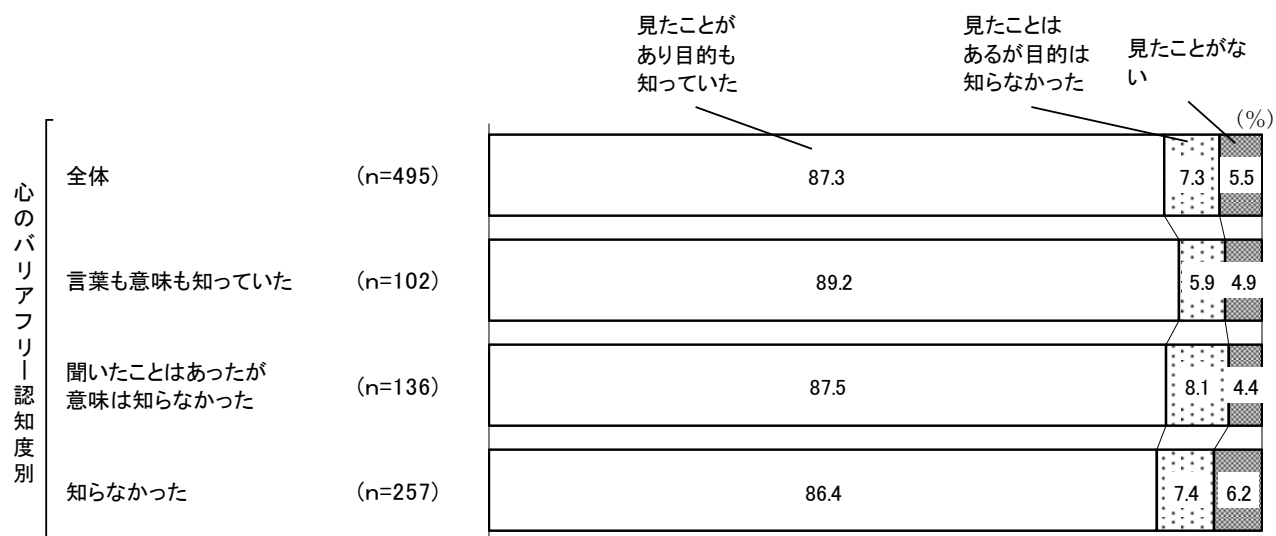
公共施設や商業施設などに「車椅子使用者用駐車施設」が設置されているのを目的も含めて知っているか聞いたところ、「見たことがあり目的も知っていた」(87.3%)が9割近くと最も高く、以下、「見たことはあるが目的は知らなかった」(7.3%)、「見たことがない」(5.5%)だった。

◎車椅子使用者用駐車施設の認知度（属性別）



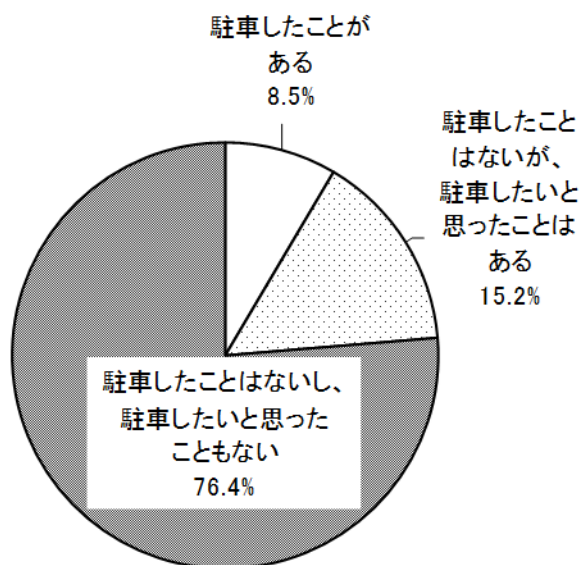
※未回答の選択肢については、0%表示を省略

◎車椅子使用者用駐車施設の認知度（心のバリアフリー認知度別：Q 1 1）



車椅子使用者用駐車施設の利用経験

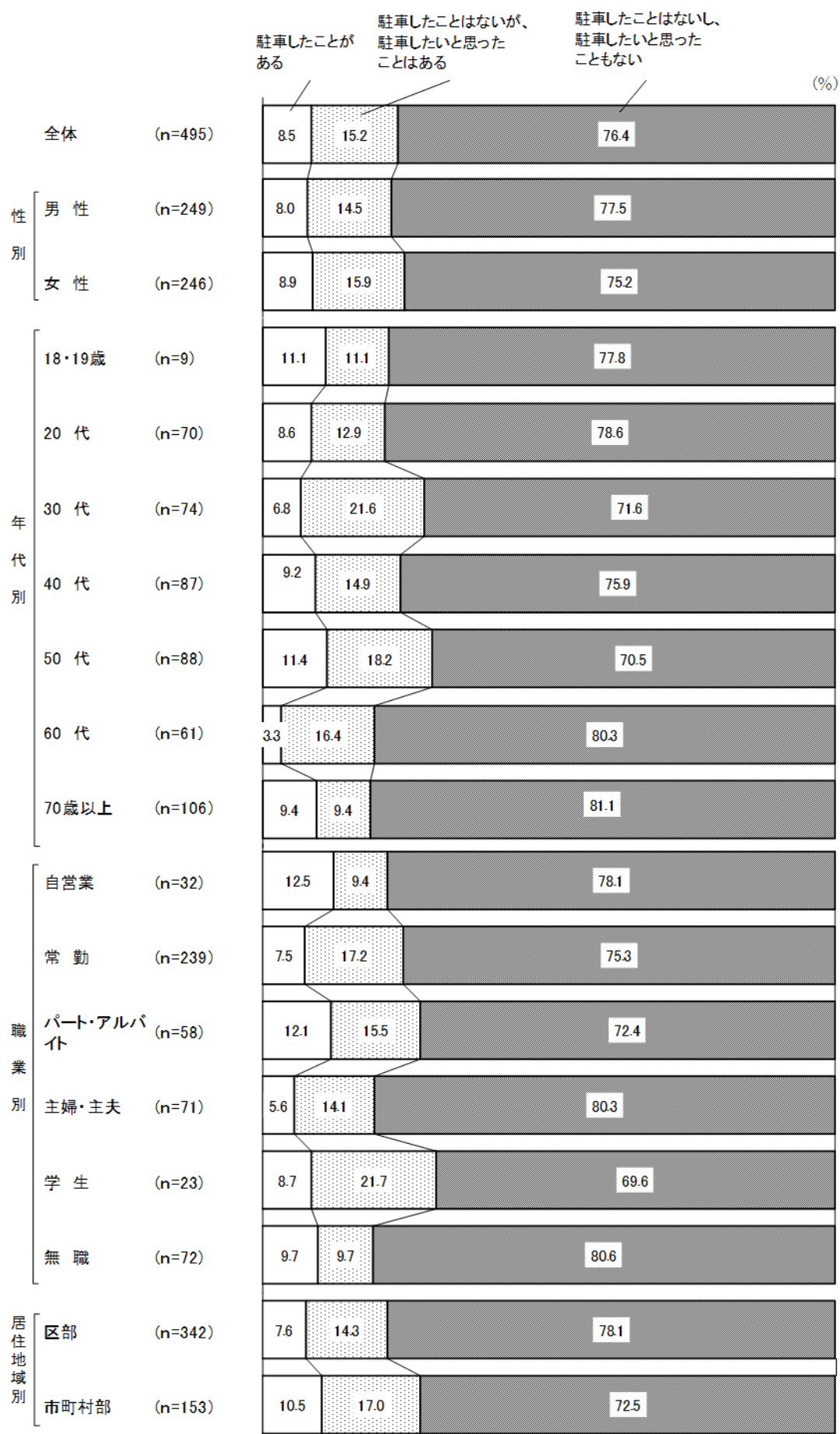
Q15 車椅子使用者用駐車施設に駐車したことがある、又は駐車したいと思ったことはありますか。
(n=495)



【調査結果の概要】

車椅子使用者用駐車施設の利用経験について聞いたところ、「駐車したことはないし、駐車したいと思ったこともない」(76.4%)、「駐車したことはないが、駐車したいと思ったことはある」(15.2%)、駐車したことがある」(8.5%)だった。

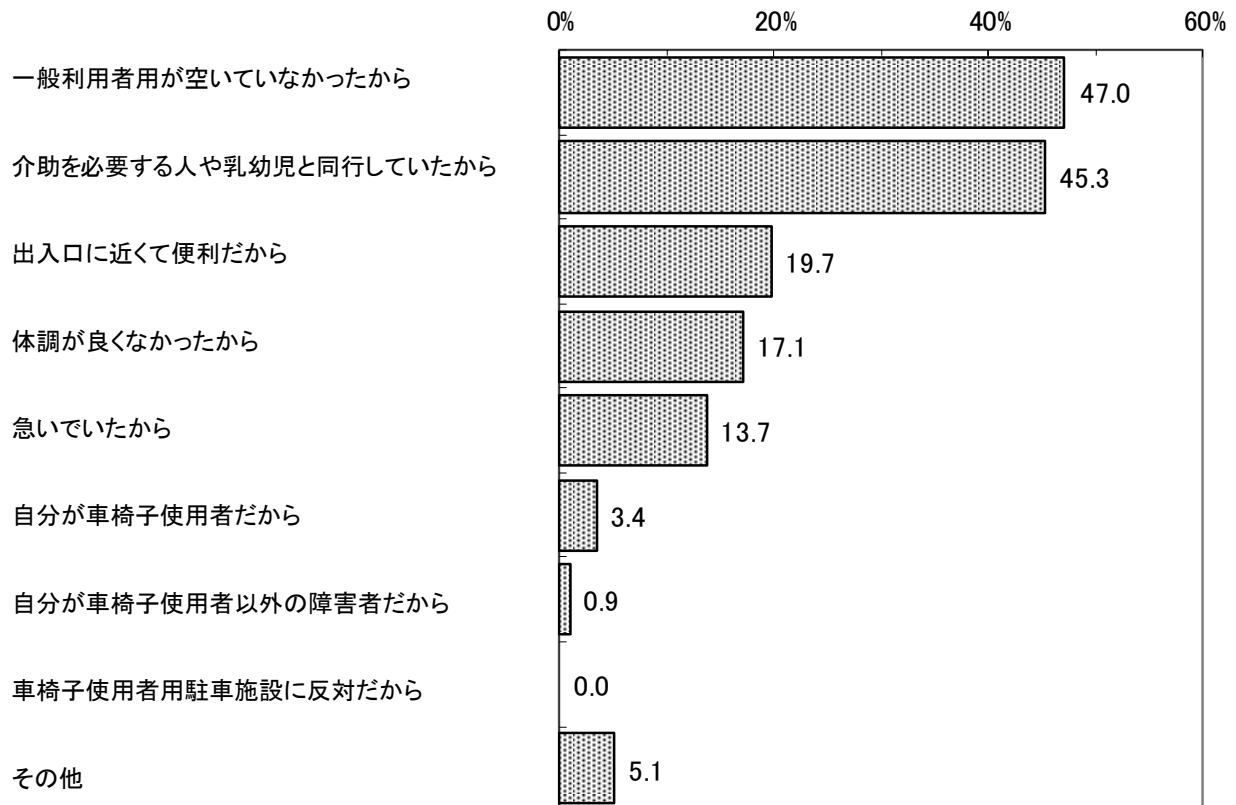
◎車椅子使用者用駐車施設の利用経験（属性別）



車椅子使用者用駐車施設の利用の理由

Q16 Q15で「駐車したことがある」、「駐車したことはないが、駐車したいと思ったことはある」と答えた方にお聞きます。それはどうしてですか。いくつでも選んでください。

MA(n=117)



【調査結果の概要】

Q15で車椅子使用者用駐車施設に「駐車したことがある」、「駐車したことはないが、駐車したいと思ったことはある」と答えた方117人に理由を聞いたところ、「一般利用者が空いていなかったから」(47.0%)、「介助を必要とする人や乳幼児と同行していたから」(45.3%)、「出入口に近くて便利だから」(19.7%)などと続いている。

◎ 車椅子使用者用駐車施設の利用の理由（車椅子使用者用駐車施設の利用経験別：Q15）

(%)

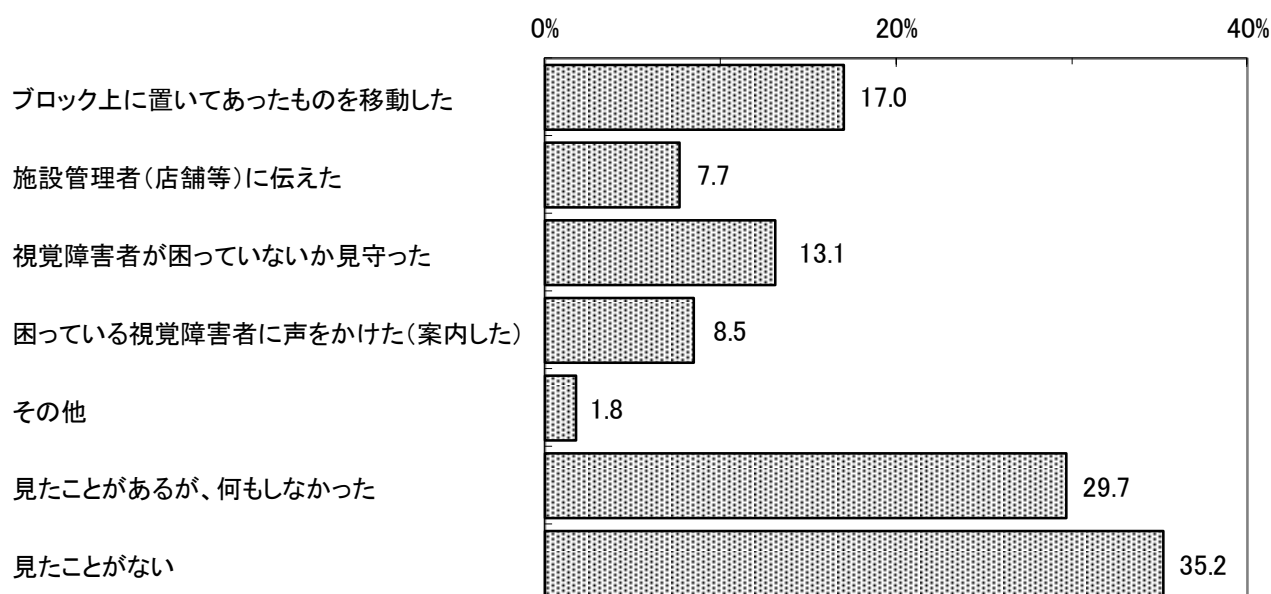
| | | n | Q16 Q15で「駐車したことがある」、「駐車したことはないが、駐車したいと思ったことはある」と答えた方にお聞きます。それはどうしてですか。いくつでも選んでください。 | | | | | | | | |
|--|---------------------------|-----|---|-----------------------|--------------|-------------|---------|--------------|--------------------|-------------------|-----|
| | | | 一般利用者が空いていなかったから | 介助を必要する人や乳幼児と同行していたから | 出入口に近くて便利だから | 体調が良くなかったから | 急いでいたから | 自分が車椅子使用者だから | 自分が車椅子使用者以外の障害者だから | 車椅子使用者用駐車施設に反対だから | その他 |
| 全 体 | | 117 | 47.0 | 45.3 | 19.7 | 17.1 | 13.7 | 3.4 | 0.9 | — | 5.1 |
| Q15 車椅子使用者用駐車施設に駐車したことがある、又は駐車したいと思ったことはありますか。 | 駐車したことがある | 42 | 11.9 | 69.0 | 2.4 | 4.8 | 11.9 | 7.1 | 2.4 | — | 7.1 |
| | 駐車したことはないが、駐車したいと思ったことはある | 75 | 66.7 | 32.0 | 29.3 | 24.0 | 14.7 | 1.3 | — | — | 4.0 |

視覚障害者誘導用ブロックの設置物の経験

Q17 視覚障害者誘導用ブロック※の上に、自転車や看板などが置かれているのを見かけた際、どのような対応をしたことがありますか。いくつでも選んでください。

※ 視覚障害者誘導用ブロック：視覚に障害のある人の歩行を補助するための設備

MA (n=495)



視覚障害者誘導用ブロック



視覚障害者誘導用ブロック上に置かれた自転車

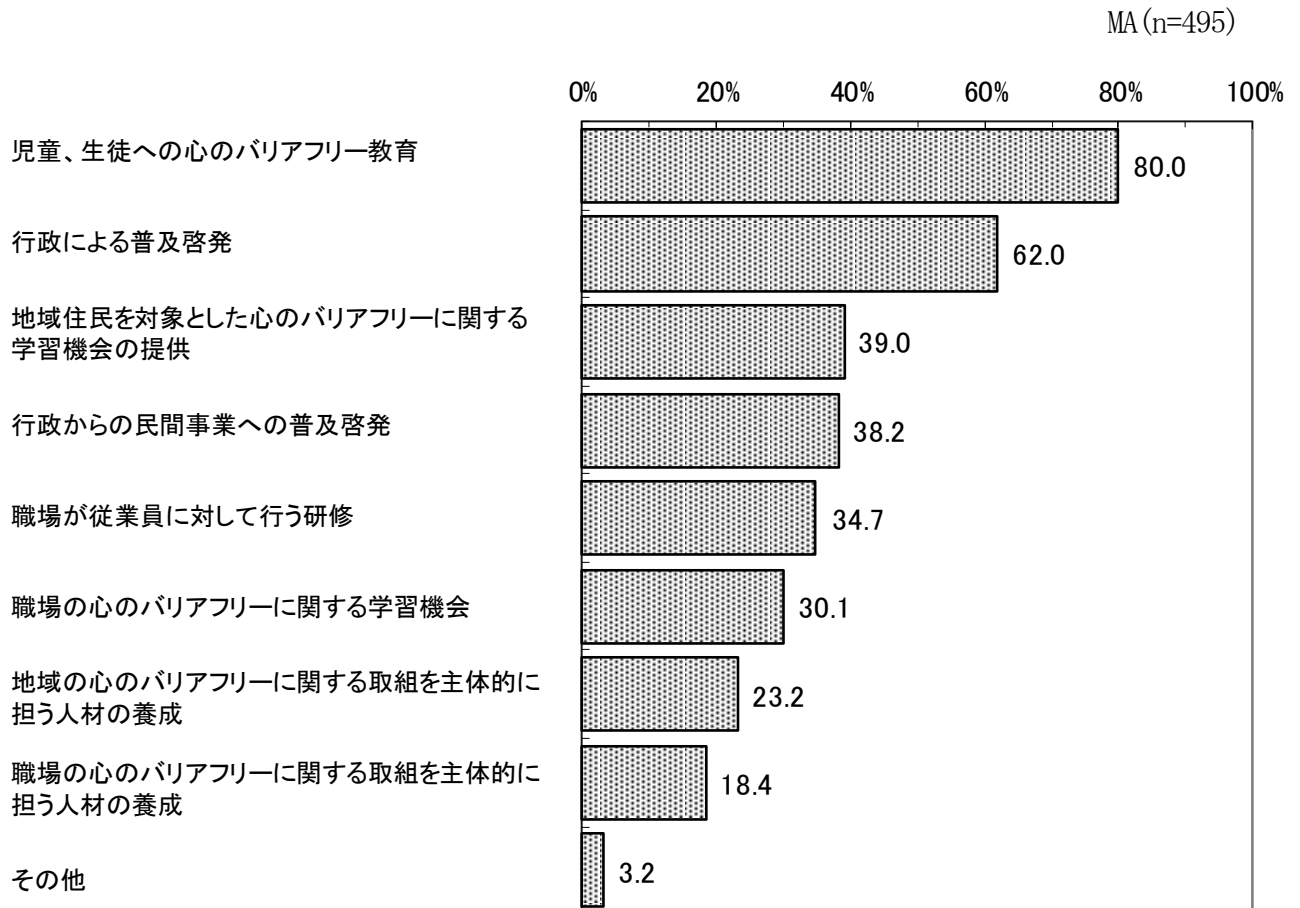
【調査結果の概要】

視覚障害者誘導用ブロックの上に、自転車や看板などが置かれているのを見かけた際、どのような対応をしたか聞いたところ、「ブロック上に置いてあったものを移動した」(17.0%)、「視覚障害者が困っていないか見守った」(13.1%)、「困っている視覚障害者に声をかけた(案内した)」(8.5%)などと続いている。

心のバリアフリーの効果的な普及啓発

心のバリアフリーは、①社会や環境にあるバリアを理解する
②コミュニケーションをとる ③適切な配慮を行うこと が重要です。

Q18 このことを広く周知し、行動につなげるためには、どのような働きかけが効果的と考えますか。いくつでも選んでください。



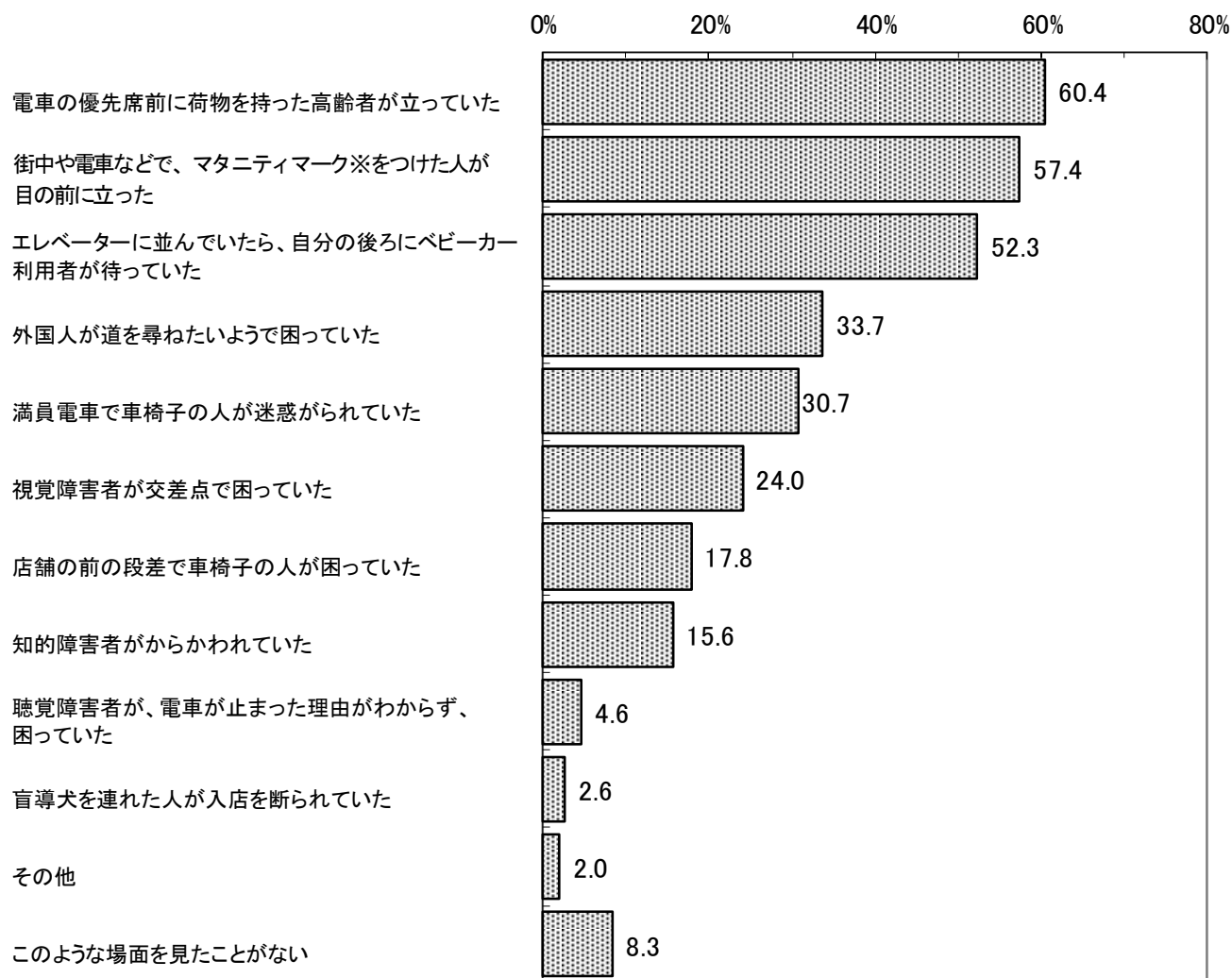
【調査結果の概要】

心のバリアフリーを広く周知し、行動につなげるための効果的な働きかけを聞いたところ、「児童、生徒への心のバリアフリー教育」(80.0%)が8割と最も高く、以下、「行政による普及啓発」(62.0%)、「地域住民を対象とした心のバリアフリーに関する学習機会の提供」(39.0%)、「行政からの民間事業への普及啓発」(38.2%)などと続いている。

心のバリアフリーに関する身近な経験

Q19 心のバリアフリーに関連して、次のような場面を見たことがありますか。いくつでも選んでください。

MA (n=495)



※ マタニティマーク：妊産婦が交通機関等を利用する際に身につけ、まわりの方が妊産婦への配慮を示しやすくするためのもの。



電車の優先席前に荷物を持った高齢者が立っていた



街中や電車などで、マタニティマークをつけた人が目の前に立った



エレベーターに並んでいたら、自分の後ろにベビーカー利用者が待っていた



外国人が道を尋ねたいようで困っていた



満員電車で車椅子の人が迷惑がられていた



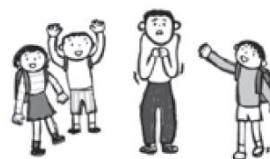
視覚障害者が交差点で困っていた



店舗の前の段差で車椅子の人が困っていた



知的障害者がからかわれていた



聴覚障害者が、電車が止まった理由がわからず、困っていた



盲導犬を連れた人が入店を断られていた



【調査結果の概要】

心のバリアフリーに関連した場面を見たことがあるか聞いたところ、「電車の優先席前に荷物を持った高齢者が立っていた」(60.4%)、「街中や電車などで、マタニティマーク※をつけた人が目の前に立った」(57.4%)、「エレベーターに並んでいたら、自分の後ろにベビーカー利用者が待っていた」(52.3%)などと続いている。

心のバリアフリーに関する意見（自由意見）

Q20 心のバリアフリーに関する意見をご自由にお書きください。また、心のバリアフリーに関連する場面に遭遇し、声かけや手助けをした等の経験があれば、お書きください。（自由意見）

(n=466)

- | | | |
|--------------------|-------|------|
| (1) 場面の遭遇、声かけなどの経験 | | 258件 |
| (2) 行動や実践への課題 | | 156件 |
| (3) 普及啓発や学習の機会 | | 52件 |

（主なご意見）

(1) 場面の遭遇、声かけなどの経験 258件

- スロープを自力で上がれない車椅子利用者を見つけた時に、声をかけてから手助けをした。
(男性 10代 江戸川区)
- 店先に数段の階段があり、高齢者が下りるのをためらって立ち往生していた。声をかけて手を引いて入店させた。高さ1メートルもない階段であったが、あの程度でも障壁になりうることを発見した。
(男性 20代 文京区)
- 高齢者や妊婦の方でも、席に座りたいと思わない(特別扱いされたくない)人もいるので、声をかけるのは難しいが、自然に席を移動するなどしている。
(女性 20代 品川区)
- 電車内でヘルプマーク、マタニティマークを身につけていた方に席を譲った経験があります。また、譲っていた方を目にした経験もあります。お互いが気持ちよく、公共機関を利用できると同時に、目にした人もホッとする気持ちになると感じました。
マークは、わかりやすい表示方法だと思います。適宜、増やすこともよいと思います。外見で困っていることが見え難い場合は、特に必要だと思います。
(男性 30代 台東区)
- 困った人がいたら、どんな方でも常に助けている。最寄り駅は外国人が多いので、毎日1～2組の外国人の道案内をしている。ターミナル駅でも、わかる範囲で助けている。また、視覚障害者の方や高齢者の方、大量の荷物を持った外国人が駅で困っていそうだったら、「案内が必要ですか?」「荷物を持って一緒に階段を上がりますか?」と声をかけ、YESだった場合は助けている。
(女性 30代 品川区)
- 周りに困っている人がいないかは幼少の頃から気をつけていました。現在は、私自身車椅子利用者になりましたがその気持ちは変わっておらず、可能な限り他の人を助けています。また、自分が優しくしていただく機会もあり大変感謝しております。
(男性 30代 調布市)
- お年寄りが階段をのぼれず、困っていたときに手をお貸ししたことがあります。また、電車、バスで席を譲るときもありますが、困っている方へのお声がけはなかなか勇気のいる行動だと

思います。学校や職場などでの講習や、著名人による呼びかけなどで、もっと身近なものになり、当たり前に行動できる社会になることを希望します。

(女性 40代 大田区)

- 困っている人を助けてあげたい気持ちはあるものの、近年の攻撃的な人の増加や何でもハラスメント扱いされる傾向など、他人に接することにリスクを感じる方が大きくて、確実な安心感、安全の保証、みたいなものが無ければ、気安く行動ができません。高齢者やマタニティマークの人に席を譲るなどは、日頃から実行していますが、それ以外はなかなか難しいと感じています。

(男性 50代 中央区)

- 電車を日中毎日利用するので、かなりの頻度でお声がけし手伝った経験があります。手助けを必要な方がご自身から発するのでは無く、周囲の人が自然に手助けができる環境づくりが必要かなと思います。

(女性 50代 東村山市)

- エレベーターから降りて、ベビーカーの方を乗せた。電車で席が変わった。

(男性 60代 江東区)

- 私も高齢ではありますが、優先席においても必要だと思われる方には席を譲ります。思いやりや気遣いを持てる社会であってほしい。

(女性 70歳以上 武蔵村山市)

(2) 行動や実践への課題 156件

- 心のバリアフリーは、学習機会の提供といった取り組みでは表面的なものになってしまい、実践的にはならないと考える。心のバリアフリーの妨げとなるのは、何かハードルを抱える人に対して「ずるい」といった感情、優遇されているという誤解だと考える。そのため、感覚的な平等ではなく、本質的な公平について考える機会が必要だと感じる。

(女性 10代 稲城市)

- 支援を必要とする人に対して手助けをすることが「すごい」ことではなく「当たり前」になれば、心のバリアフリーは進むと思う。

(女性 20代 江東区)

- 東京都内は他の都市と比べても人口が多く、様々な人がいるからこそ心のバリアフリーが非常に大切だと思う。行政や職場からの具体的な取り組み方法を周知すべきだと感じた。

(男性 20代 杉並区)

- 配慮が必要だと分かっているけど、どのように声をかければ良いかわからない時が多い。

(女性 20代 練馬区)

- 声かけが必要そうな場面は何度か経験があるが、行動には移せていない。こういった行動をすると手助けになるのかわからないので、事例があれば参考にしたいと思う。

(男性 20代 八王子市)

- 困っているのかもしれないと思っても、自ら積極的に声かけに行くことまでを躊躇してしまい、もっと自らの中にある心理的ハードルを下げて関わりを持ちたいと思う。

(男性 30代 板橋区)

- 「心のバリアフリー」という言葉は新しいもののように思いますが、相手の立場に立って考えて行動できるか、というのは、昔から大事だと言われていることだと思います。

(女性 40代 大田区)

- 困っている人がいれば助けるのは、当たり前のこととして教育してほしい。余計なお世話かどうか気にしすぎだと思う。車椅子の人が、移動が大変そうなので車椅子を押した。階段で大荷物の高齢者が大変そうなので手伝った。電車で子連れの人や高齢者に席を譲った経験がある。

(女性 50代 町田市)

- 自分から行動を起こすのは勇気がいることだと思いますが、1人でも多くの人が理解し行動をおこせたらよいと思います。

(女性 60代 昭島市)

(3) 普及啓発や学習の機会 52 件

- 昔に比べて心のバリアフリーも普及してきたように感じる。保護者参加型で小中学校等で啓発活動を行うとよいのではなかろうか。

(男性 20代 港区)

- 白杖を持った人への声のかけ方などを教わる機会がもっとあると良いなと思いました。以前、本で、「大丈夫ですか？」と聞かれると困ってしまうが、「何か手伝えることはありますか？」という聞き方だと、答えやすいと知りました。実践的な訓練も必要だと思います。職場での研修なども効果的だと思います。

(女性 20代 大田区)

- 心のバリアフリーという言葉あまり聞いたことがなかったので、言葉自体の普及活動も大切かと思います。

(女性 40代 板橋区)

- 様々な障害を持つ方や高齢者が安心して暮らせるように配慮が必要であると考えます。心のバリアフリーの場面において、当たり前のようにみんなが行動できるような教育の必要性を感じる。

(女性 70歳以上 八王子市)