

### 第3節 詳細分析（属性別クロス集計）

本節では、第2節の単純集計結果をさらに深掘りするため、田園調布地域と中馬込地域の住民の中でも特に移動支援の必要性が高いと考えられる「高齢者層」および「子育て世帯」に着目し、属性別のクロス集計を行った。

「年代」および「未就学児の有無」と各設問を掛け合わせることで、ライフステージごとの移動実態や、既存の公共交通では充足されていない固有のニーズを浮き彫りにすることを目的とする。

#### 【集計に関する注釈】

- ・属性の定義：本分析における「高齢者層」は主に70歳以上、「子育て世帯」は同居する未就学児が「いる」と回答した世帯を指す。
- ・比較対象：傾向を明確にするため、高齢者層については60歳以下の回答と、子育て世帯については未就学児のいない世帯の回答と比較を行っている。
- ・回答割合の算出方法：択一回答の設問については、「未回答」を含めた回答数を分母として割合を算出している。複数回答の設問については、「未回答」を除いた回答者数を分母として割合を算出している。
- ・年代別クロス集計の掲載範囲：複数回答設問では年代によって回答者数に差があり、20歳代など一部の年代は母数が小さいため、比較の妥当性を確保する観点から、高齢者層のニーズ把握を目的として60歳以上の結果を中心に掲載している。
- ・端数処理：構成比（%）は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある。
- ・n数：グラフ内の「n」は、当該設問に対する有効回答者数（分母）を示している。なお、n数が極端に少ない年代（19歳以下等）については、比率の解釈に留意が必要である。

# 1. 年代別の分析

## 1) 運転免許証の保有状況（問 1-5）

<共通>  
 ・高齢期の免許返納に伴い、移動手段に不安を抱える人が多い。特に田園調布地域では、自家用車による移動に依存している住民も多く、返納後に日常的な移動を代替できる交通手段の確保が喫緊の課題となっている。

<田園調布地域>  
 ・20歳代から60歳代までの8割以上が運転免許証を保有しているが、70歳代の保有率は59.8%に低下し、16.7%が自主返納している。80歳以上では免許保有率が27.9%まで低下する一方、自主返納と非保有を合わせた「自ら運転しない層」が7割を超えている（70.6%）。

<中馬込地域>  
 ・60歳代の79.5%が運転免許を保有している一方、70歳代で30.4%、80歳以上では11.1%と、70歳以上の高齢者層で保有率が急激に低下している。

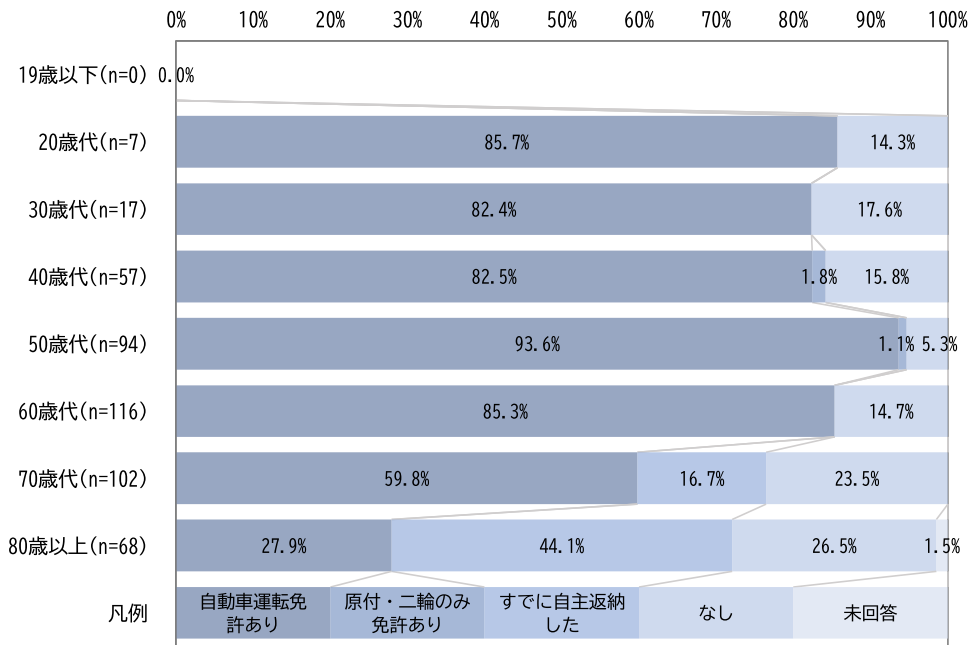


図 45 【田園調布地域】運転免許証の保有状況（年代別）

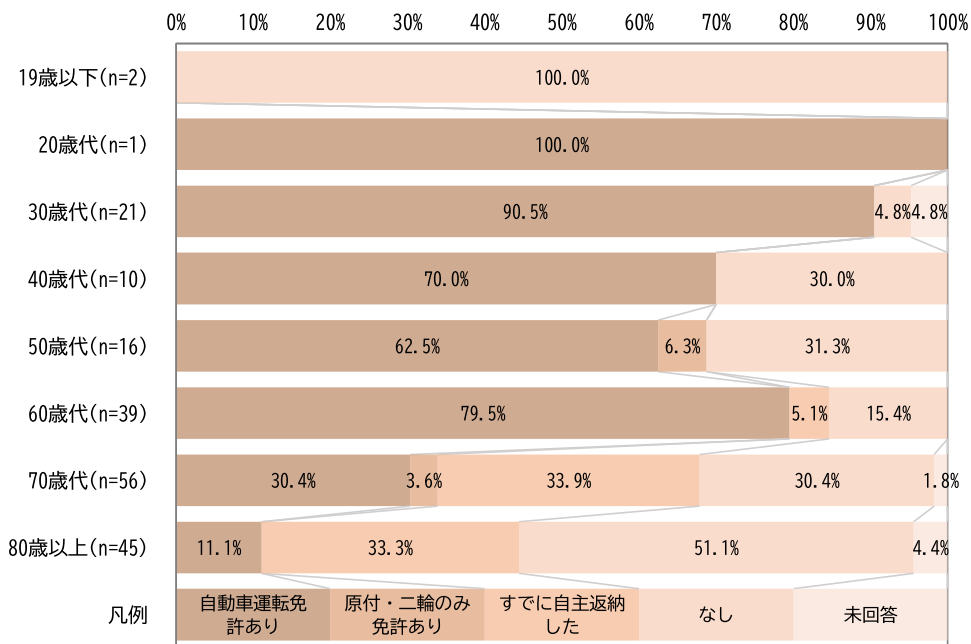


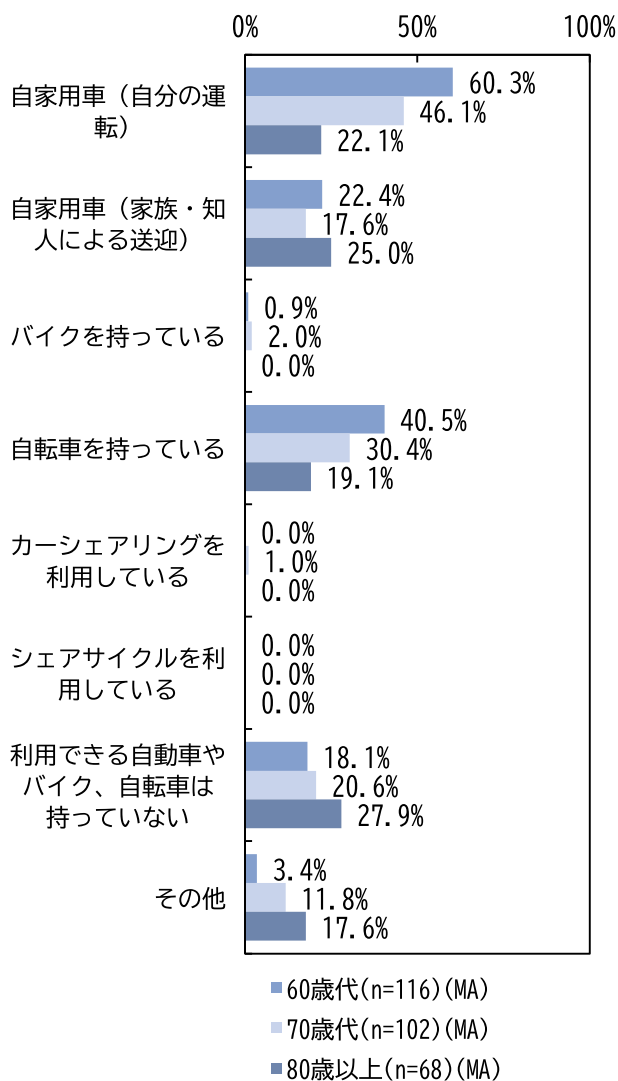
図 46 【中馬込地域】運転免許証の保有状況（年代別）

2) 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（問 1-9）

<田園調布地域>  
 ・70 歳代までは「自家用車（自分の運転）」が主要な移動手段となっているが、80 歳以上ではその割合が大きく低下し、「利用できる交通手段は持っていない」が最多となっている。また、「家族・知人による送迎」や「タクシー」（※「その他」の記述より抜粋）など、自力運転から代替手段へ移行している状況がみられる。

<中馬込地域>  
 ・高齢者層でも「自転車」の利用が一定程度みられるものの、田園調布地域の傾向と同様に、80 歳以上では「利用できる交通手段は持っていない」の割合が最多となり、年代が上がるにつれて利用可能な交通手段が限定されていく状況がうかがえる。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

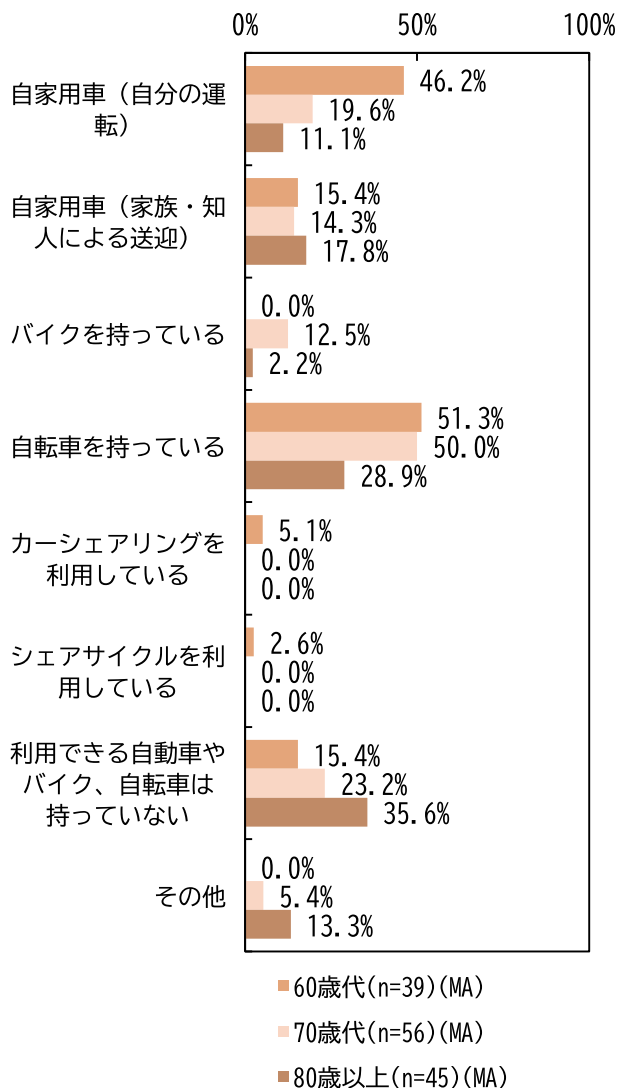


図 47 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（年代別※60 歳以上を抜粋）

### 3) 歩行の状況（問 1-10）

<共通>

- ・年代が上がるにつれて、「問題なく徒歩で外出できる」の割合が減少し、「バス停やスーパーまでなら行ける」といった一定の制限を感じる回答者が増加している。
- ・歩行が可能な住民が無理なく歩ける環境を維持することが重要である一方で、歩行が難しくなる場面を補う移動の支援が必要であると考えられる。

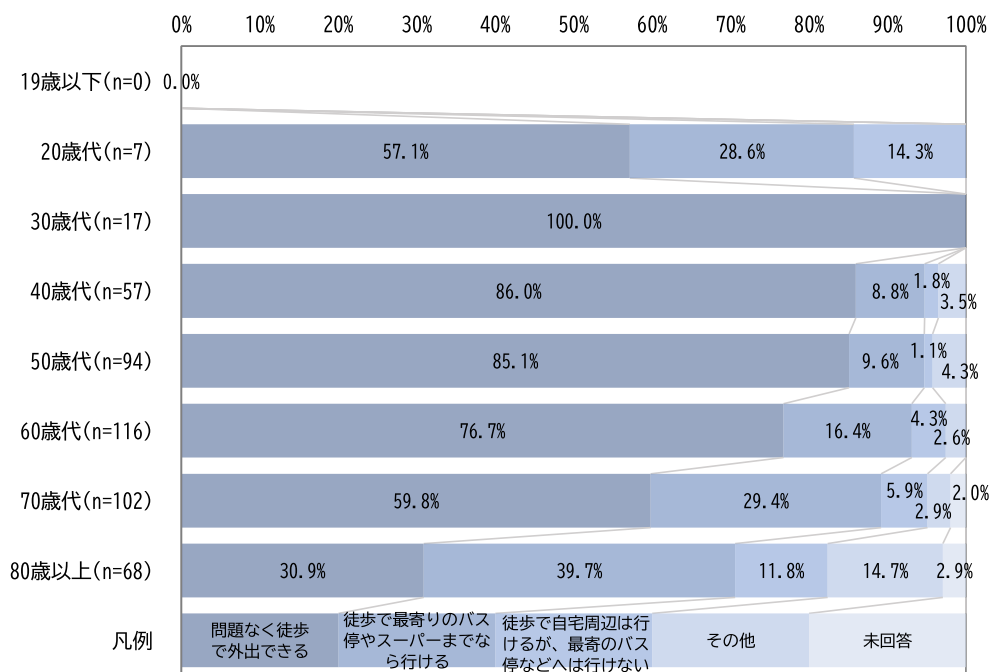


図 48 【田園調布地域】歩行の状況（年代別）

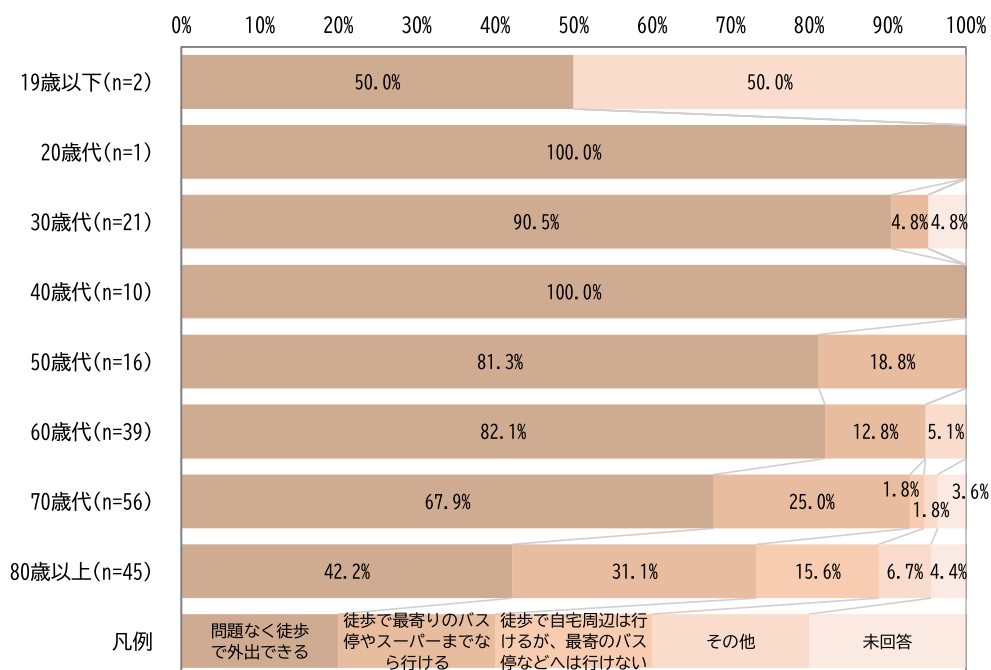


図 49 【中馬込地域】歩行の状況（年代別）

4) 買物（生鮮食品）で最も利用するお店への移動手段（問 2-2）と、買物頻度（問 2-3）

<田園調布地域>

- ・買物の移動手段のうち「徒歩のみ」に着目すると、年代が上がるにつれてその割合が減少している。
- ・買物の頻度について、60歳代と70歳代の「週2～4日以上（週5日+週2～4日）」の割合に着目すると、70歳代の頻度は、60歳代の頻度よりも3.5%低くなっている。
- ・70歳代の買物頻度がわずかに低下する背景には、自家用車から家族の送迎などへの移行により、外出の自由度が縮小し始めている可能性が考えられる。

<中馬込地域>

- ・買物の移動手段のうち「徒歩のみ」に着目すると、年代が上がるにつれてその割合は増加している。
- ・買物の頻度について、60歳代と70歳代の「週2～4日以上（週5日+週2～4日）」の割合に着目すると、70歳代の頻度は、60歳代の頻度よりも7.3%高くなっている。
- ・70歳代の買物頻度が高まる背景には、「徒歩」での外出が増えていることが影響していると考えられる。徒歩での買物は一度に運べる量が限られるため、こまめな買い出しを行っている状況などが想定される。

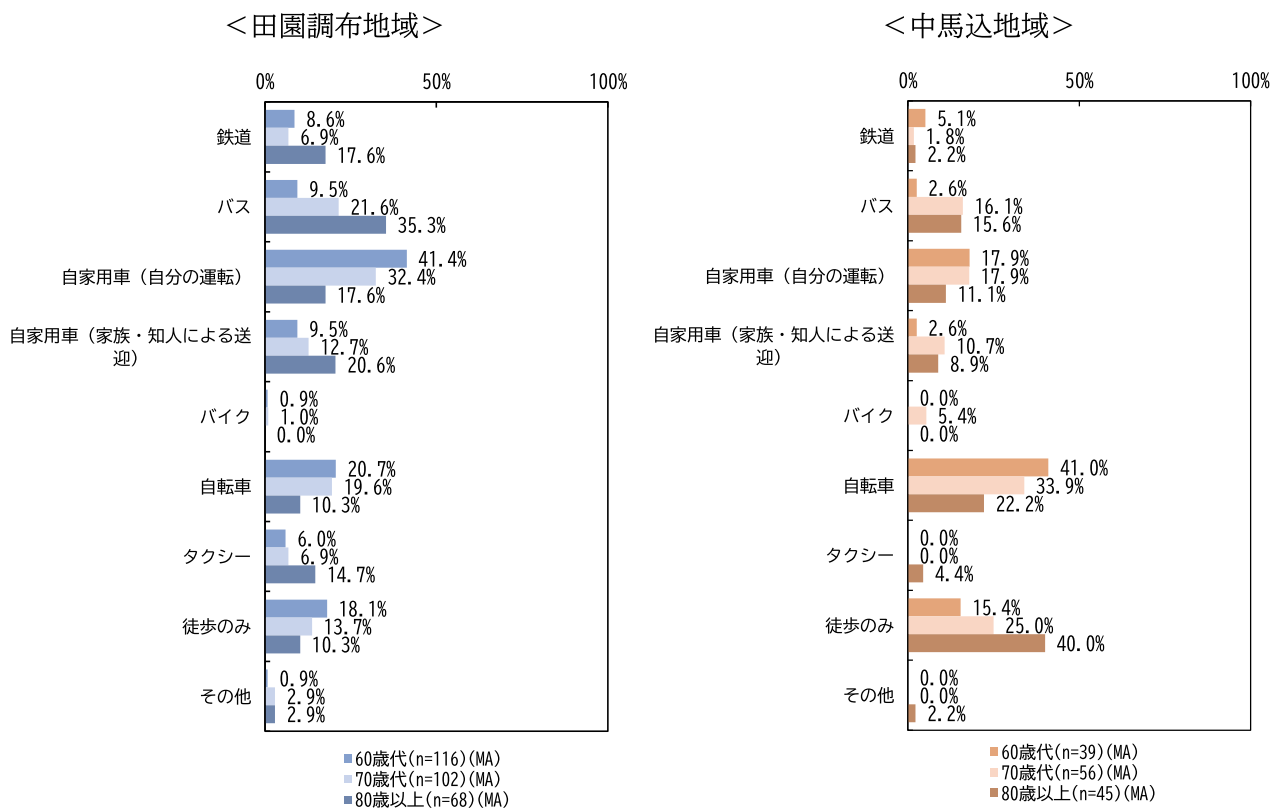


図 50 最も利用するお店への移動手段（年代別※60歳以上を抜粋）

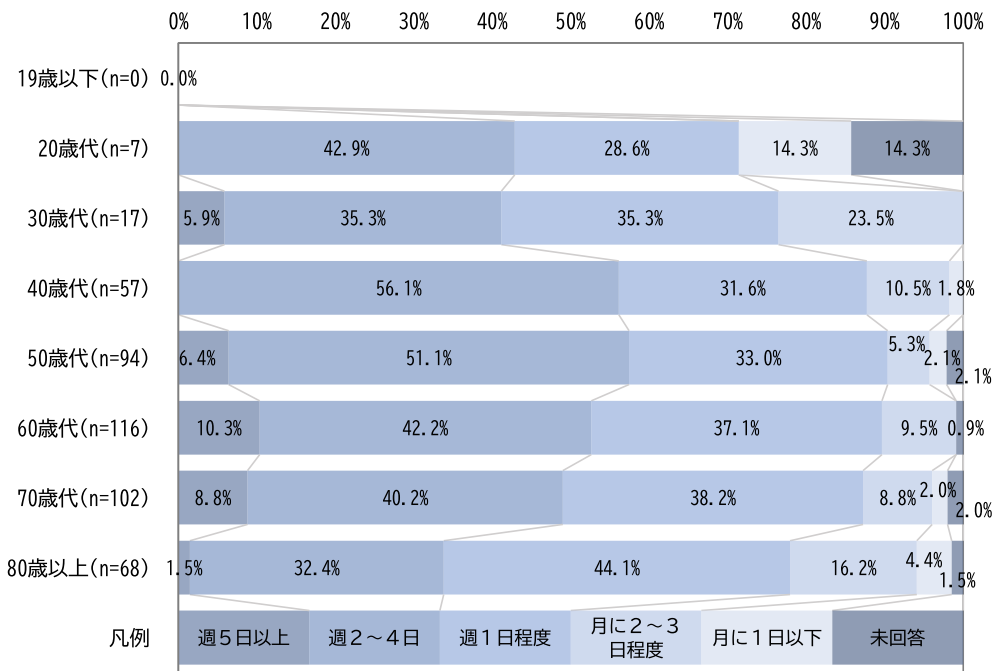


図 51 【田園調布地域】最も利用するお店に行く頻度（年代別）

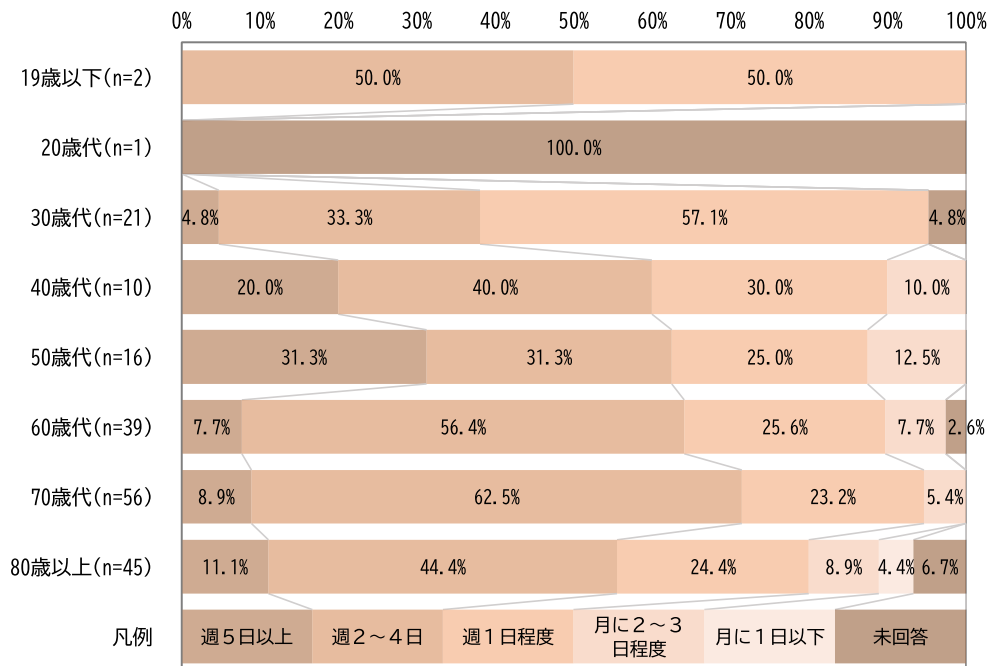


図 52 【中馬込地域】最も利用するお店に行く頻度（年代別）

5) 最も通院頻度が高い医療機関への移動手段（問 3-3）と、通院頻度（問 3-4）

<共通>

・通院頻度は、各年代で「月に1日以下」が過半数を占めているが、80歳以上では通院頻度が上昇する傾向がみられる。

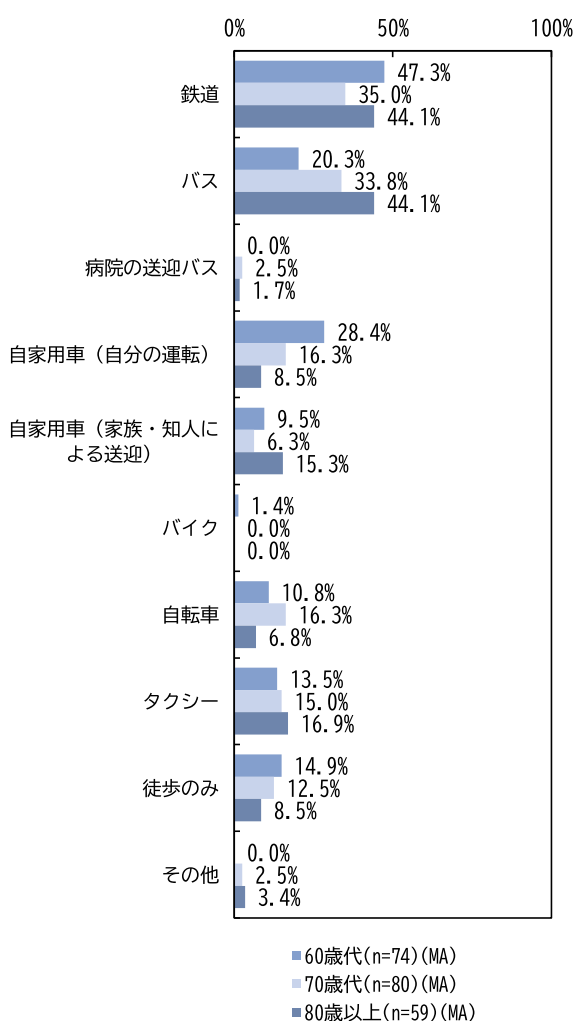
<田園調布地域>

・医療機関への移動手段は、年代が上がるにつれて「自家用車（自分の運転）」から他の手段への転換が進んでいる。特に「バス」の利用は、60歳代では20.3%と、「自家用車（自分の運転）」（28.4%）より少ないが、80歳以上では44.1%と、主要な移動手段になっている。

<中馬込地域>

・医療機関への移動手段は、年代が上がるにつれて「徒歩のみ」で移動する割合が高まっている。徒歩圏内に通院先がある場合には、徒歩での移動が多いとみられる。一方で、60歳代では利用がみられない「タクシー」については、80歳以上で17.1%と、自転車（12.2%）を上回る移動手段となっている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

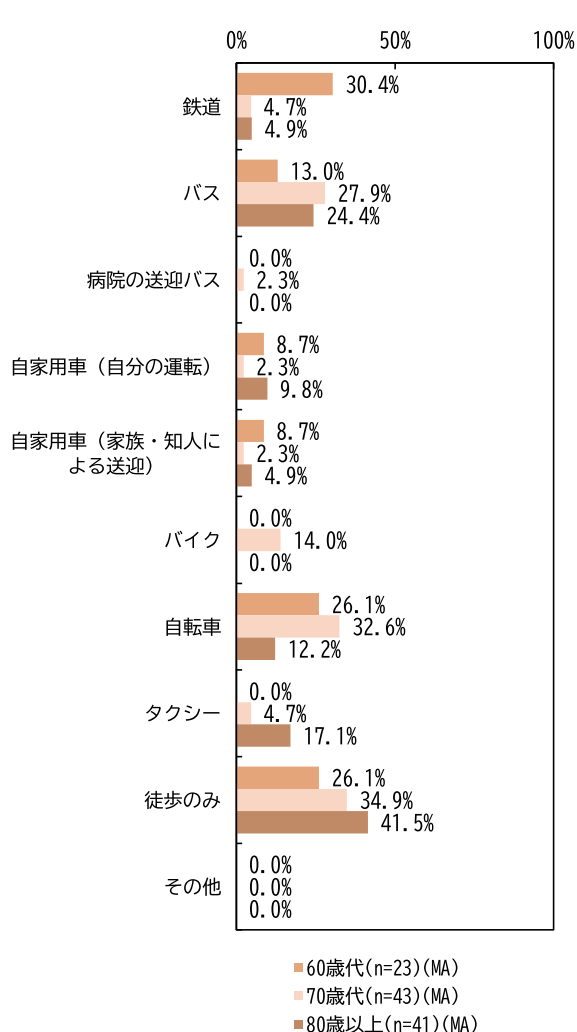


図 53 最も通院頻度が高い医療機関への移動手段（年代別※60歳以上を抜粋）

※n数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

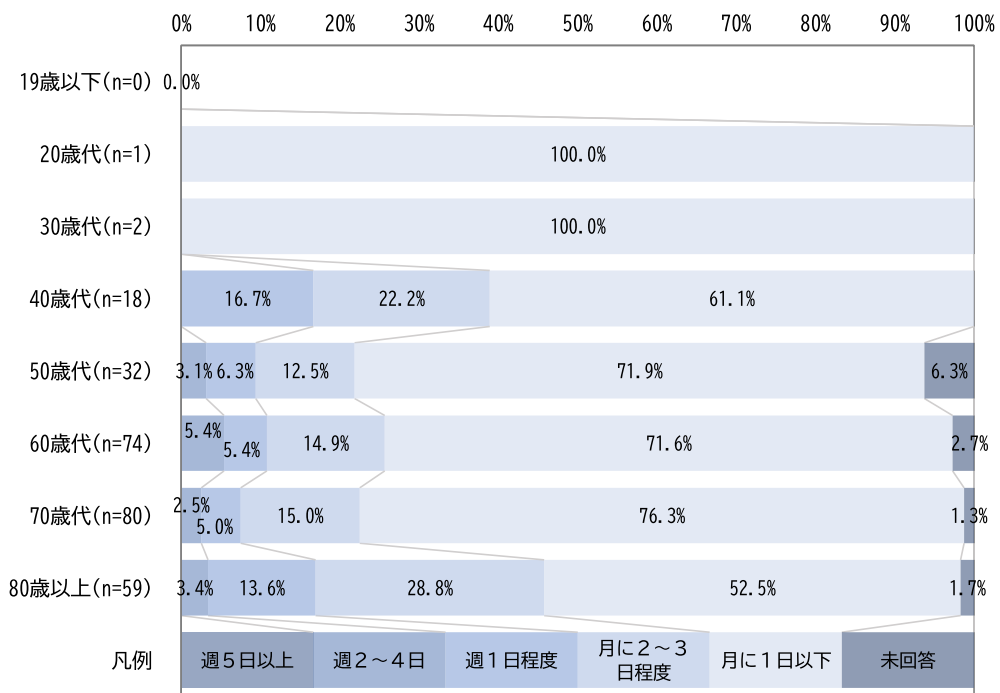


図 54 【田園調布地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（年代別）

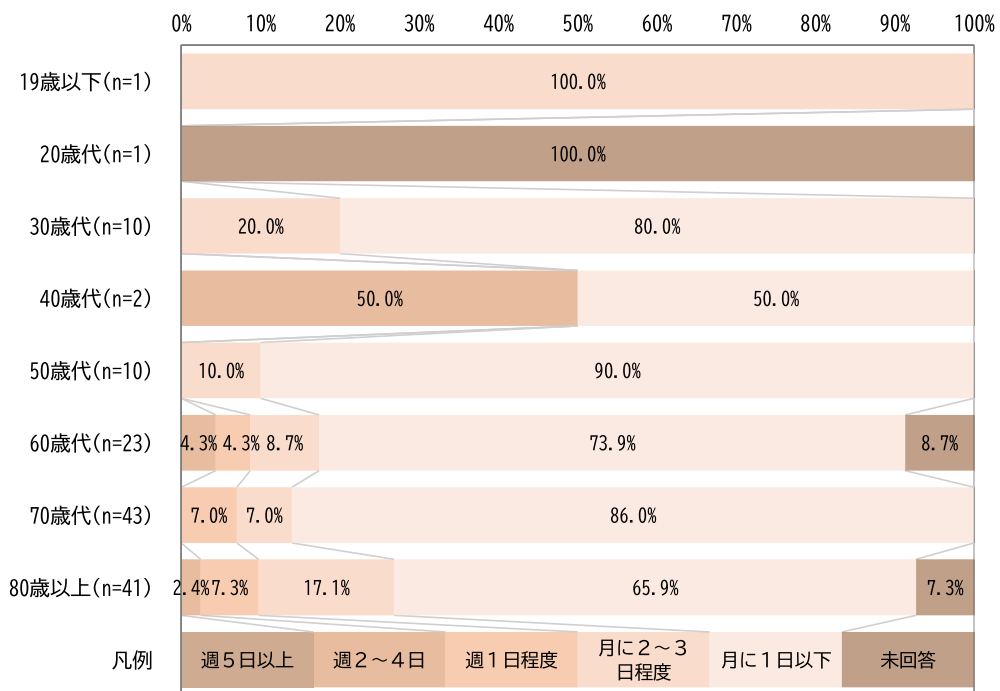


図 55 【中馬込地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（年代別）

※n 数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

6) 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（問 4-1）

<共通>  
 ・70歳以上の高齢者層では、60歳以下に多い「通勤・通学」に代わり、「趣味・習い事」が外出目的の最多となっている。  
 ・高齢者層においては、社会参加や健康維持を目的とした地域内での活動等が、外出の大きな動機となっていることが考えられる。

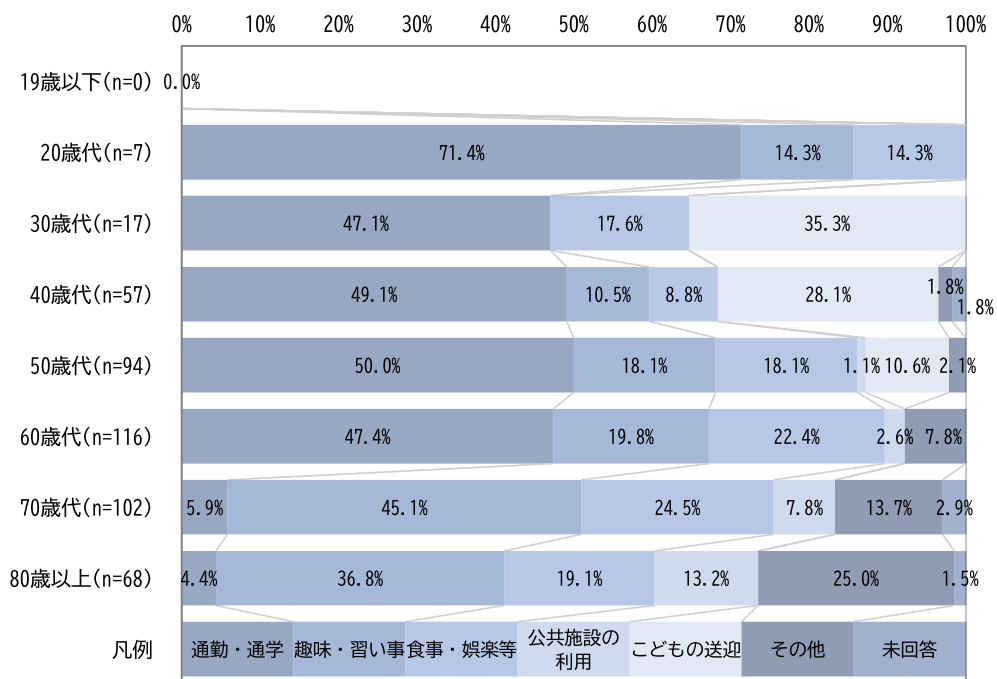


図 56 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（年代別）

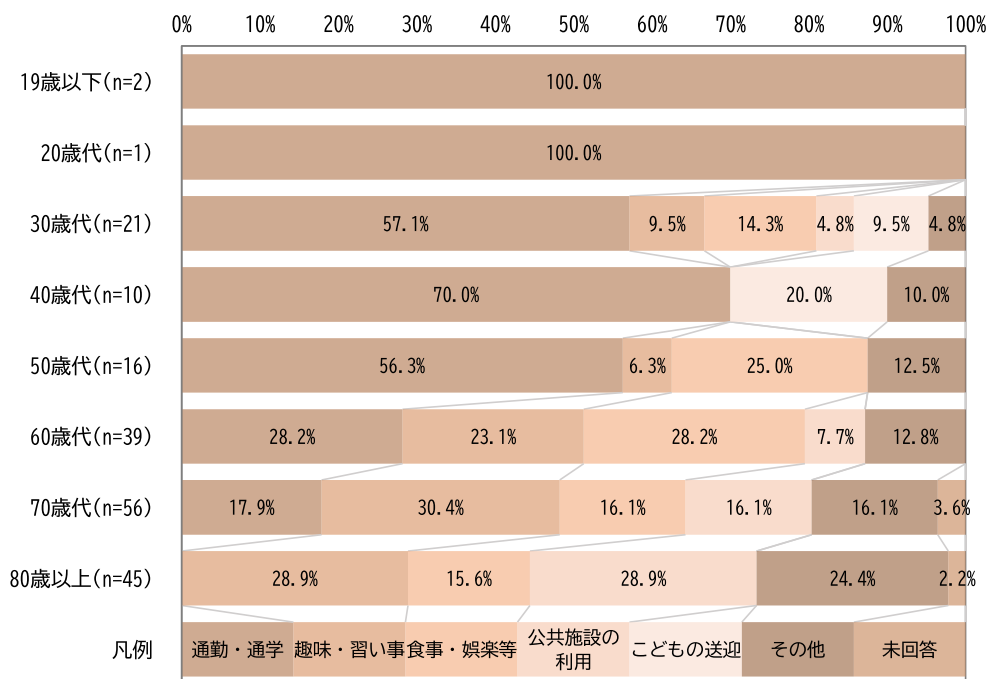


図 57 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（年代別）

7) 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（問 4-2）と、その外出頻度（問 4-3）

<共通>

- ・主な外出先への移動手段は、年代が上がるにつれて「鉄道」の利用が減少し、「バス」の利用が増加する傾向にある。これは、通勤等の広域移動から、より近距離の移動へと外出行動が変化していることが考えられる。
- ・主な外出先への外出頻度は、年代が上がるにつれて減少する傾向にある。移動手段の選択肢が限られることが外出頻度の低下に影響している可能性があり、新たな移動手段の導入により外出しやすい環境を整えば、外出頻度の維持・向上につながることを期待される。

<田園調布地域>

- ・「自家用車（自分の運転）」と「家族・知人による送迎」の割合が、80歳以上で逆転している。また、買物や通院の移動手段では、「徒歩のみ」の回答は年代が上がるにつれて減少する傾向にあったが、本設問では唯一増加する傾向がみられる。これは、「徒歩」そのものを目的とした「散歩」等を意図した回答が影響していることが考えられる。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

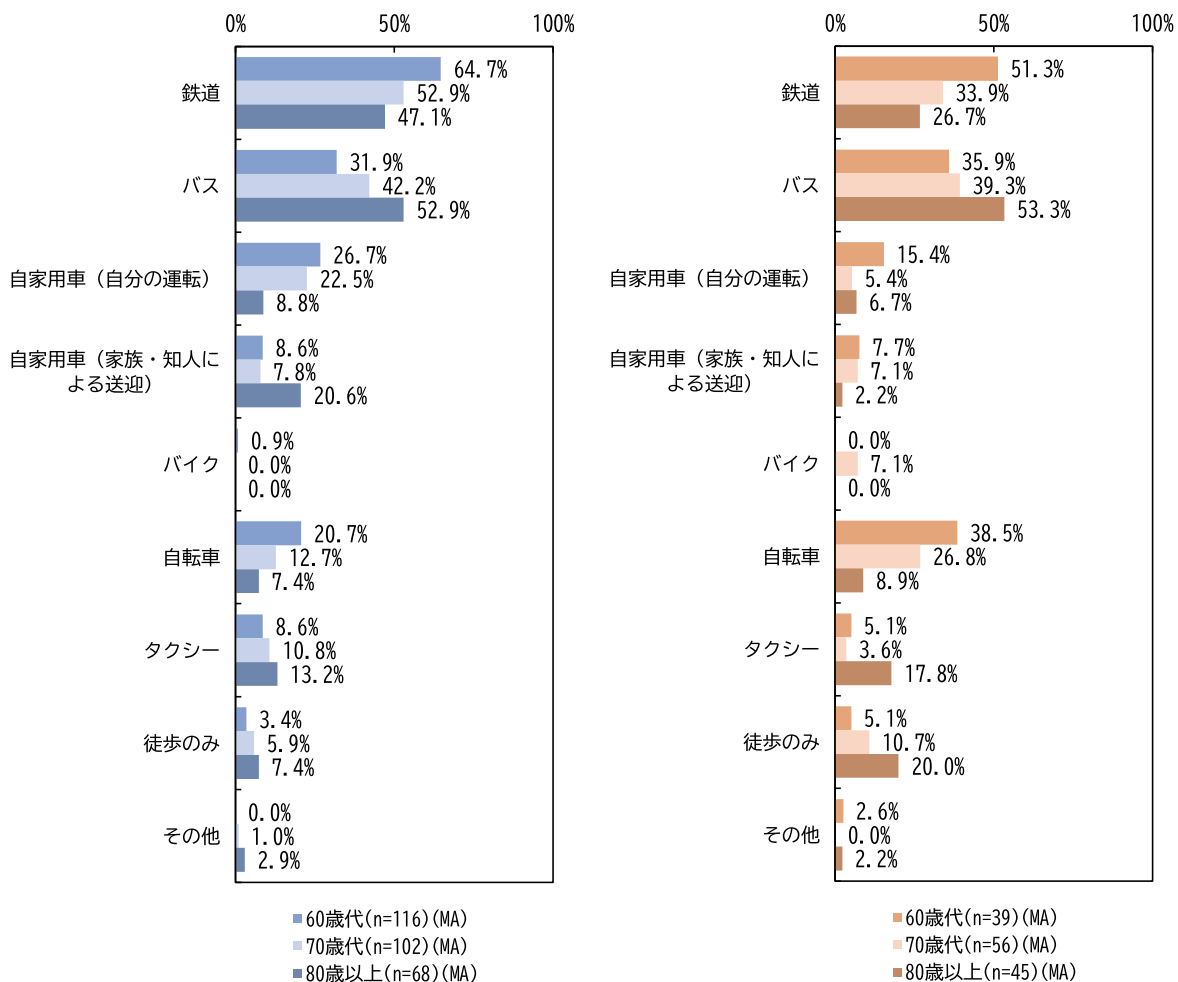


図 58 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（年代別※60歳以上を抜粋）

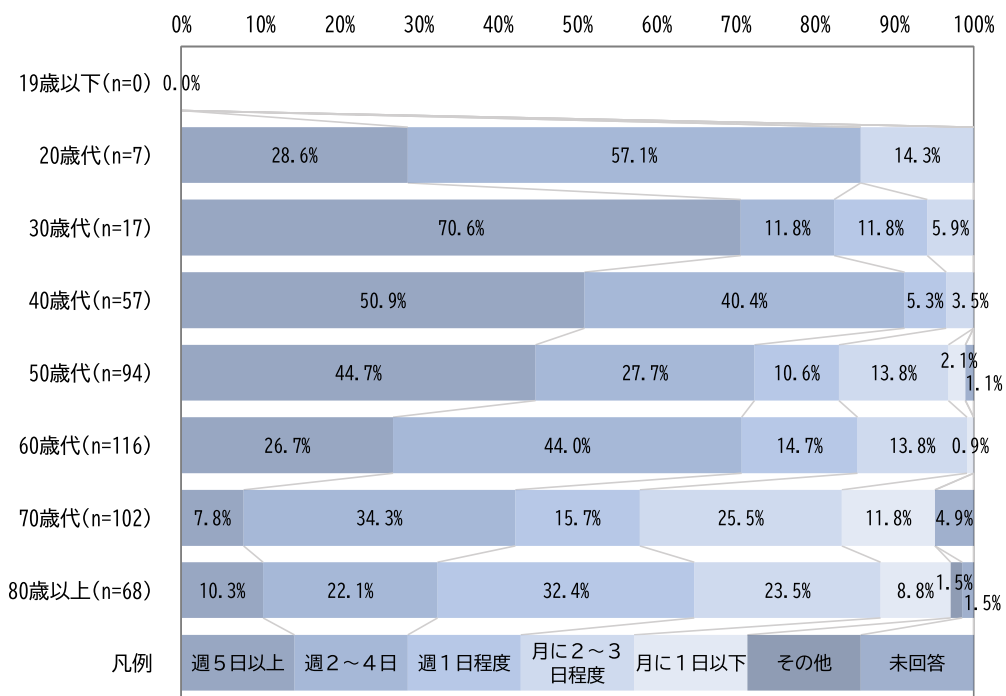


図 59 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（年代別）

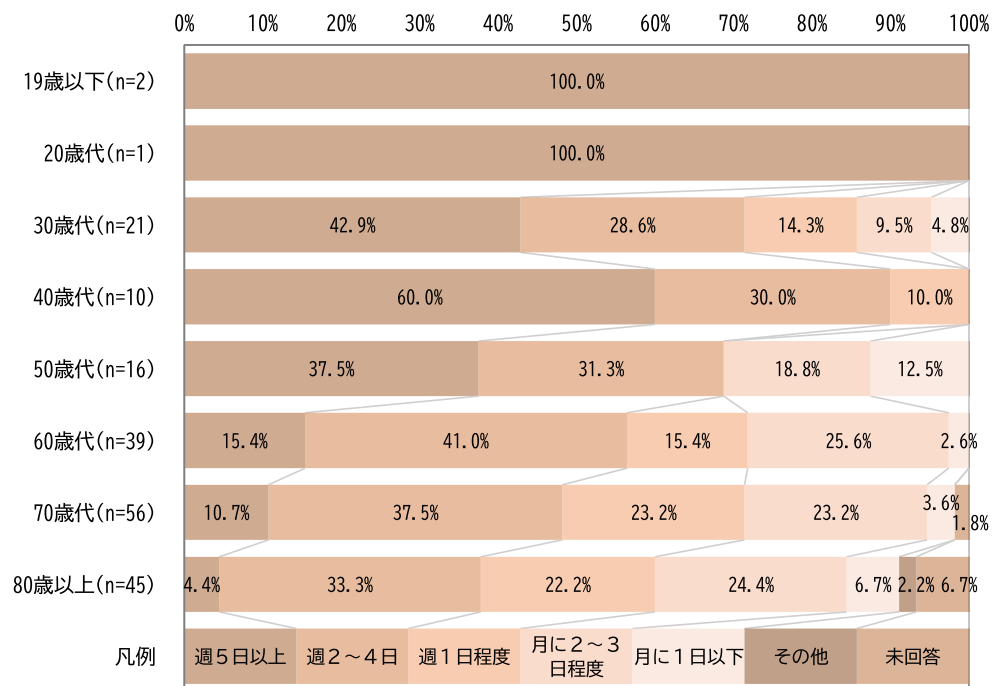


図 60 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（年代別）

8) 地域で外出（買物、通院、その他の用事）をする際に、現在困っていることや不便に感じていること（問 5-1）

<共通>  
 ・「階段や坂道が多く、移動が大変」が年代を問わず最も多い回答となっており、高齢者層に特有の問題ではなく、地域全体に共通する構造的な課題として捉える必要がある。

<田園調布地域>  
 ・特に運転免許の自主返納が進む 80 歳以上で、「天候による影響を受けやすい」や「利用できる交通手段が少ない」などの意見が多くみられる。

<中馬込地域>  
 ・70 歳代において「特に困っていることはない」の回答が 37.5%と、「階段や坂道が多く、移動が大変」（42.9%）に次ぐ割合となっている。こうした回答も地域の実情として踏まえたうえで、課題の把握と検討を進める必要がある。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

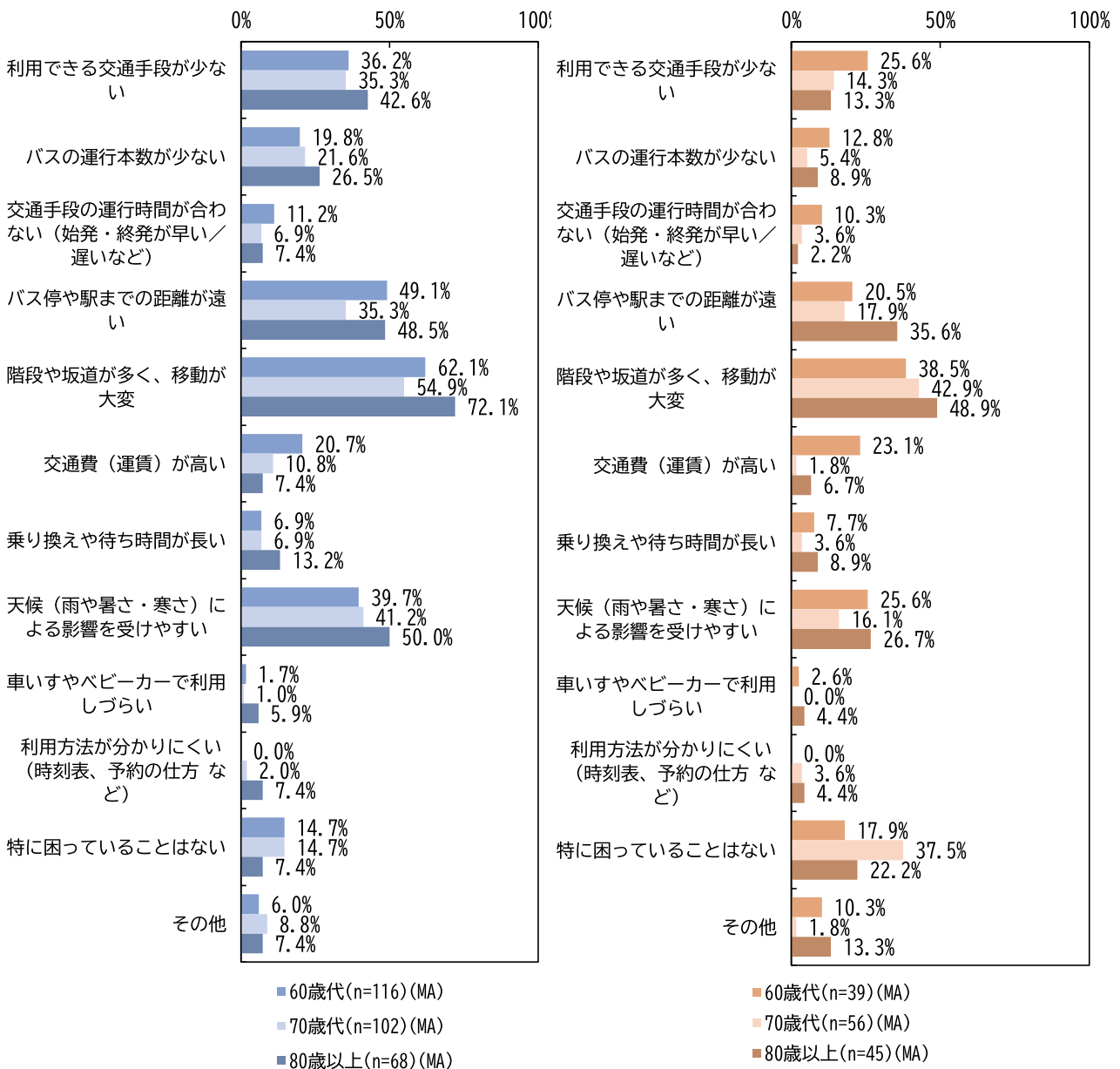


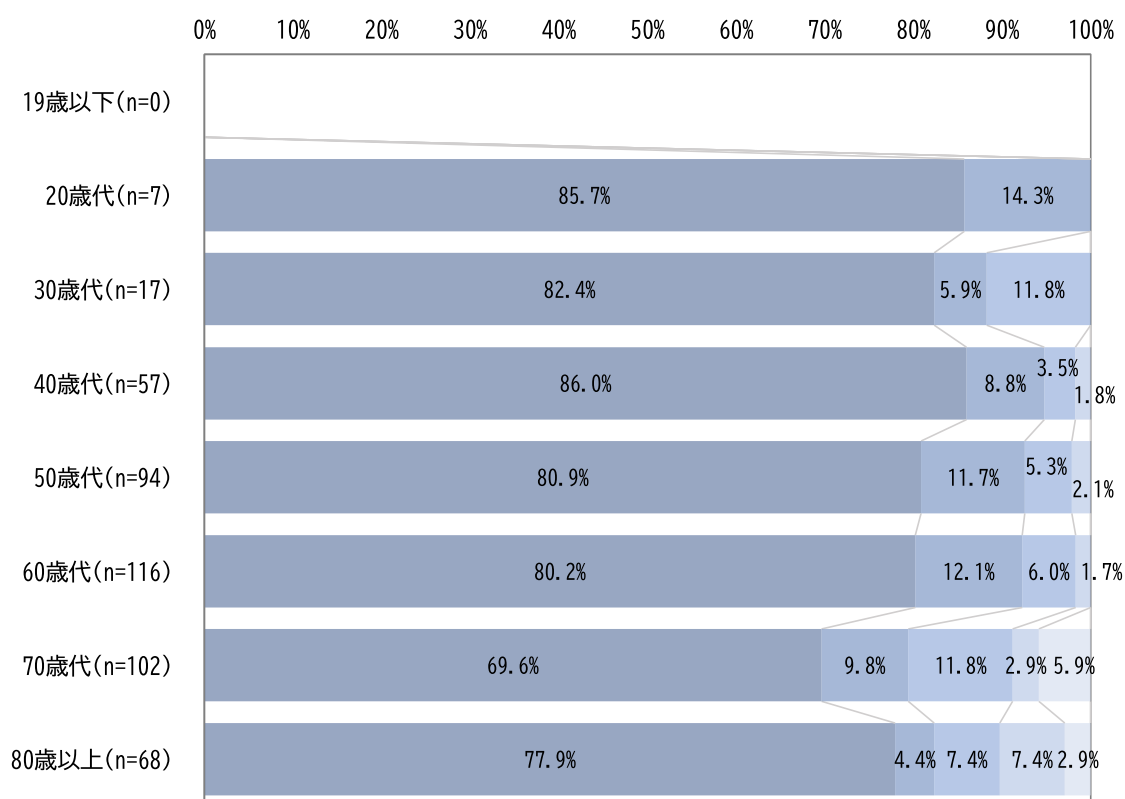
図 61 外出時の困りごとや不便に感じる事 (年代別※60 歳以上を抜粋)

9) 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え（問 6-1）

<共通>  
 ・「新しい交通手段は賛成するが、住民主体には反対」という意見が一定数見られ、住民主体の取組に対する受け止め方には幅がある。  
 ・こうした年代差や地域特性を踏まえ、住民主体の取組を進める際には、地域の実情や住民の声を反映しながら、取組のあり方を検討していく必要がある。

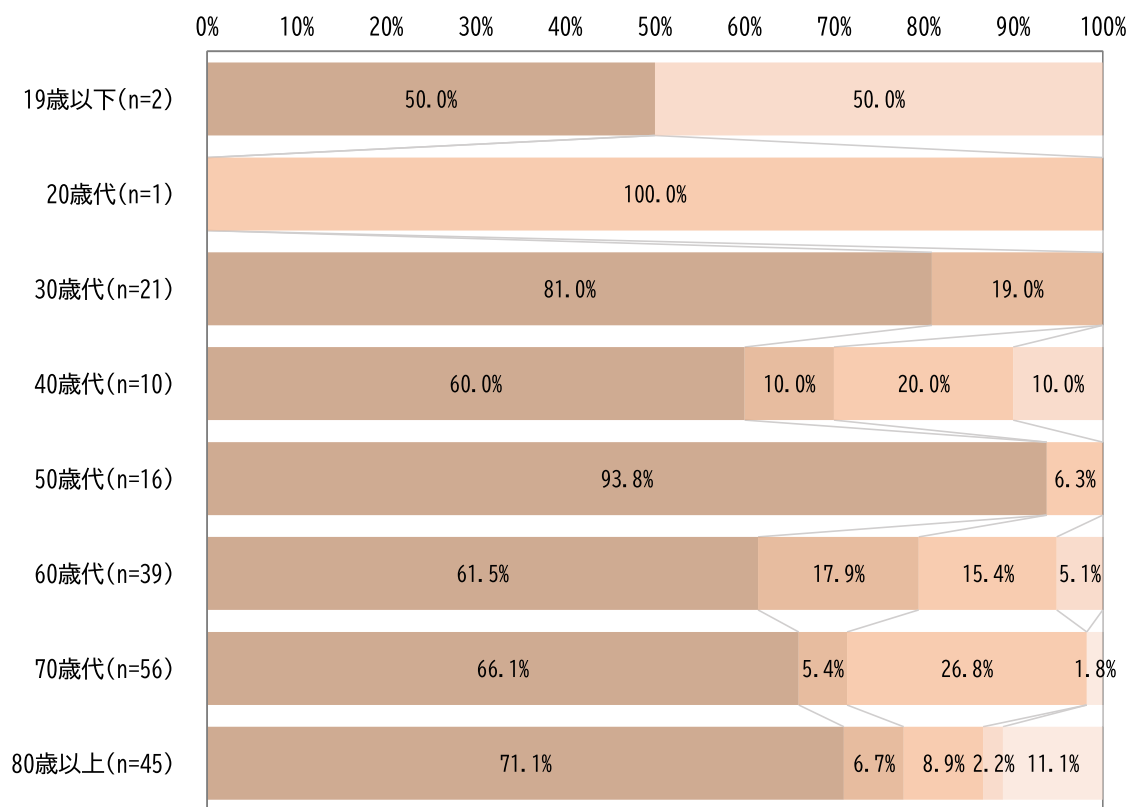
<田園調布地域>  
 ・「住民が主体となり、行政と連携して新しい交通手段を導入することに賛成」する意見が最も多く、地域として主体的な取組に対する受容性が高いことがうかがえる。

<中馬込地域>  
 ・「賛成」が多数を占める一方、70歳代では「不要」が26.8%と相対的に高く、徒歩圏で生活が完結する場合など、新たな交通手段の必要性を感じにくい層が存在している。



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 62 【田園調布地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（年代別）



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 63 【中馬込地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（年代別）

10) 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件（問6-2）

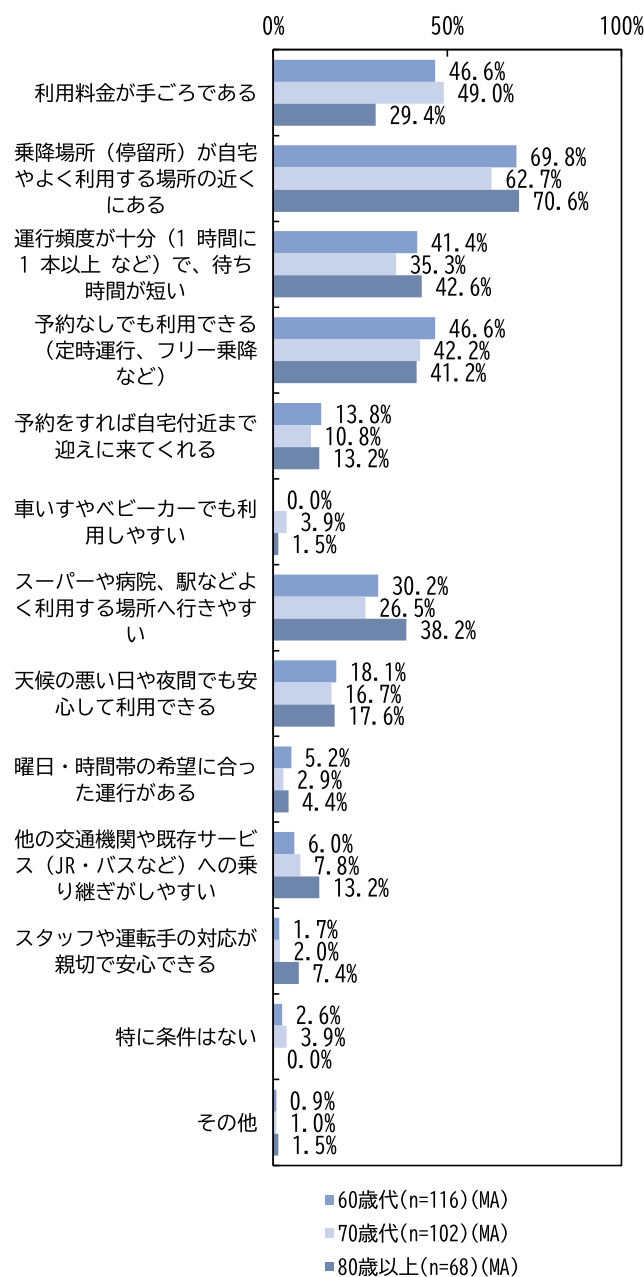
<田園調布地域>

・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」が最も多い回答であり、70歳代で62.7%、80歳以上で70.6%が条件として挙げている。そのほか、70歳代では「料金が手ごろである」(49.0%)、「予約なしでも利用できる」(42.2%)、80歳以上では「運行頻度が十分で、待ち時間が短い」(42.6%)、「予約なしでも利用できる」(41.2%)などが上位の条件となっている。

<中馬込地域>

・「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」が最も多い回答であり、70歳代で53.6%、80歳以上で55.6%が条件として挙げている。そのほか、70歳代では「料金が手ごろである」(35.7%)、「予約なしでも利用できる」(28.6%)、80歳以上では「スーパーや病院、駅などよく利用する場所へ行きやすい」(40.0%)、「料金が手ごろである」(28.9%)などが上位の条件となっている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

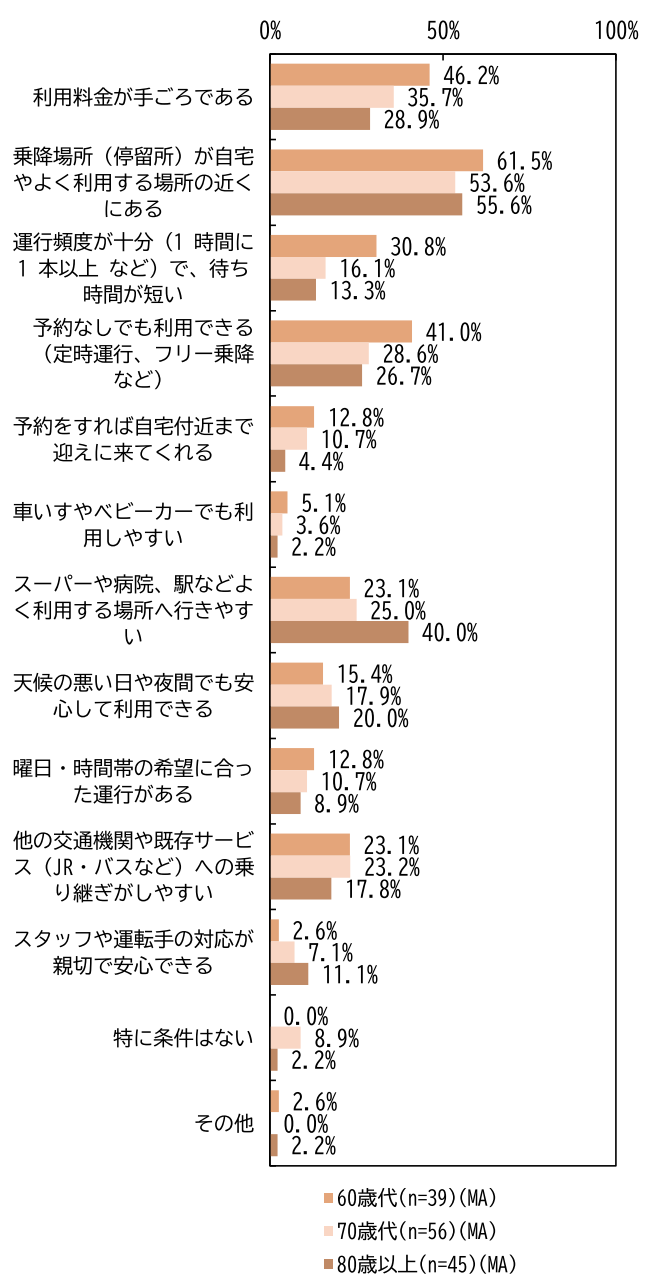


図 64 利用したい条件（年代別※60歳以上を抜粋）

11) 問 6-2 で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用頻度 (問 6-3)

<共通>  
 ・新たな交通手段の利用頻度は、問 6-2 で回答した条件が満たされることを前提としているため、「利用条件が合えば使いたい」という意向を把握する設問となっている。そのうえで、70 歳以上に着目すると、田園調布地域、中馬込地域とも、一定の利用意向が確認できる。  
 ・こうした結果を踏まえて、今後の検討にあたっては、住民のニーズや利用場面を丁寧に把握しつつ、地域に適した導入のあり方を明確にしていくことが重要である。

<田園調布地域>  
 ・70 歳代の 85.3%、80 歳以上の 86.8%が「週 1 日以上」と回答している。

<中馬込地域>  
 ・70 歳代の 73.2%、80 歳以上の 64.4%が「週 1 日以上」と回答している。

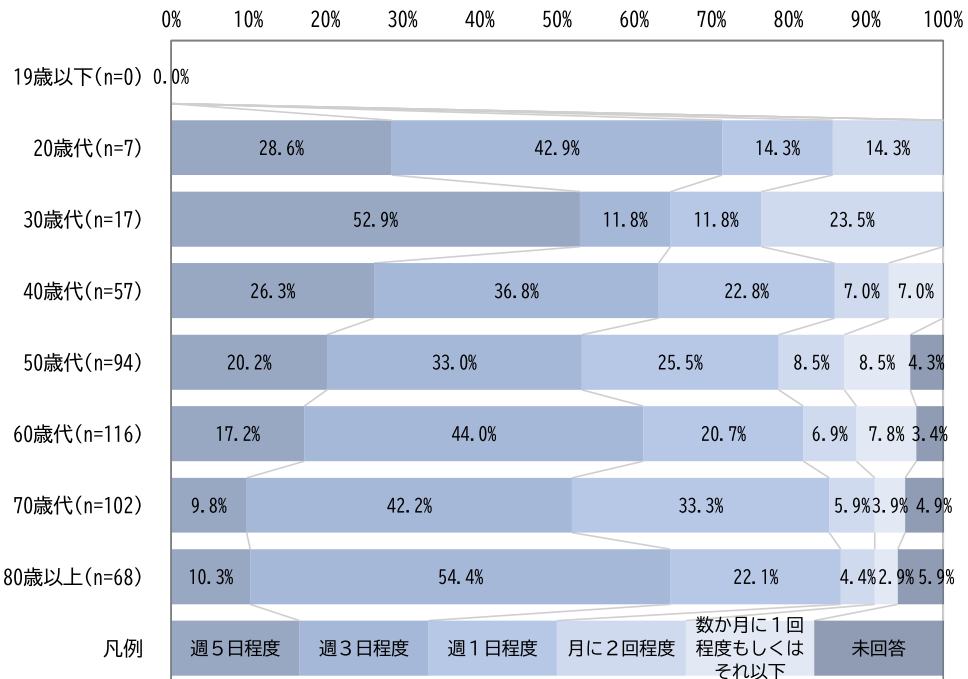


図 65 【田園調布地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (年代別)

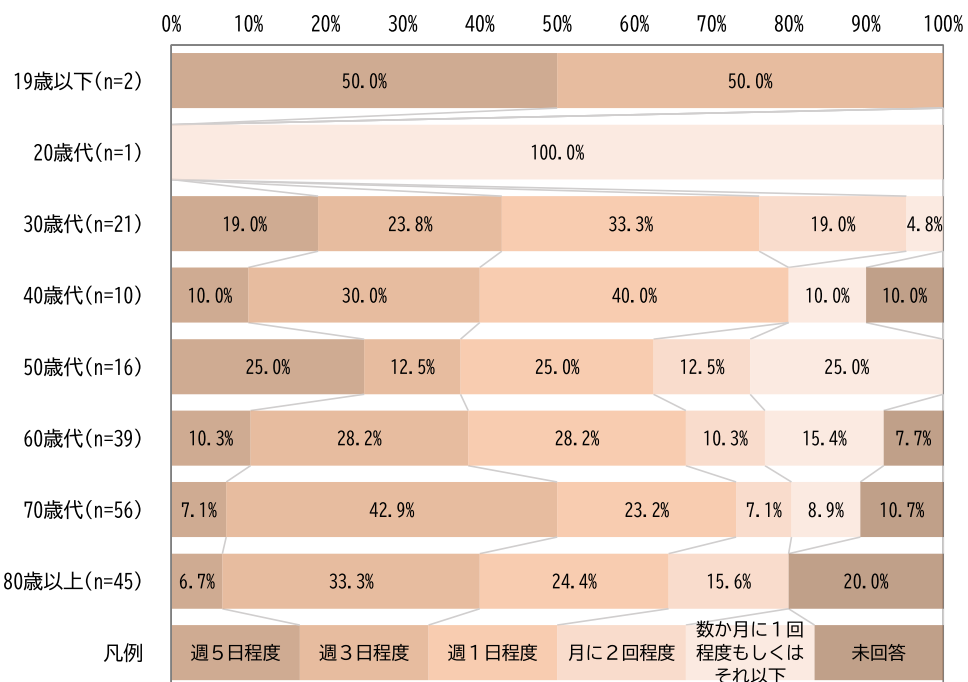


図 66 【中馬込地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (年代別)

## 2. 未就学児の有無による分析

### 1) 運転免許証の保有状況（問 1-5）

<共通>

- ・未就学児がいると回答した世帯は、未就学児がいない世帯と比べて、運転免許証の保有率が高い傾向にある。
- ・一方で、田園調布地域では約 1 割、中馬込地域では約 2 割の回答者が運転免許証を保有していない。また、次頁の問 1-9（公共交通以外で普段利用可能な交通手段）の結果を見ると、特に中馬込地域では「自家用車（自分の運転）」を利用できると回答した割合が、未就学児がいる世帯よりも、いない世帯で高くなっている。
- ・これらの結果から、自家用車を所持していない、あるいは所持していても日常的に自分で運転できる状況にない住民が、地域に一定数存在することが確認できる。

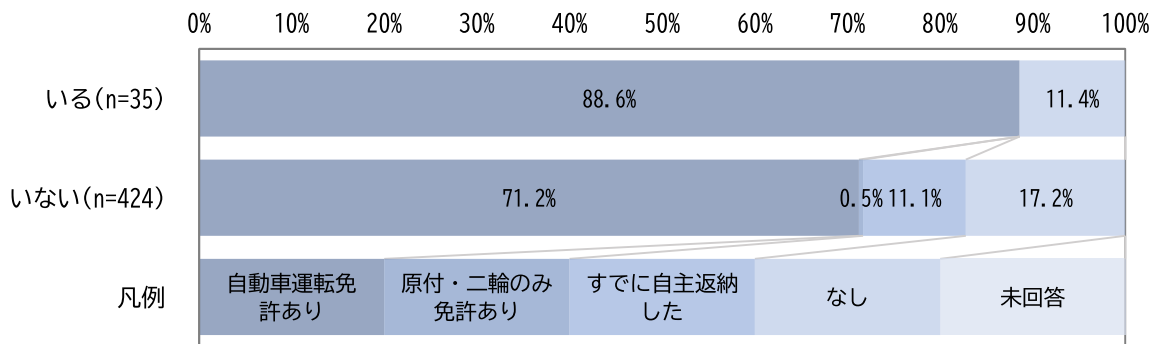


図 67 【田園調布地域】運転免許証の保有状況（未就学児の有無）

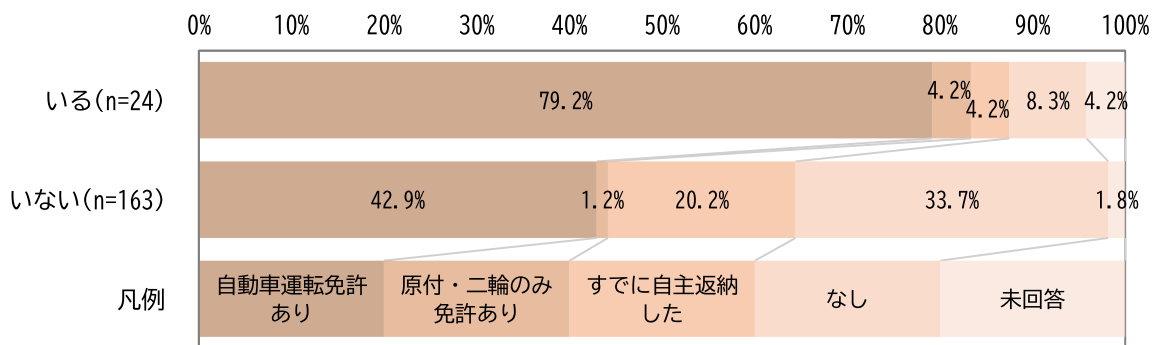


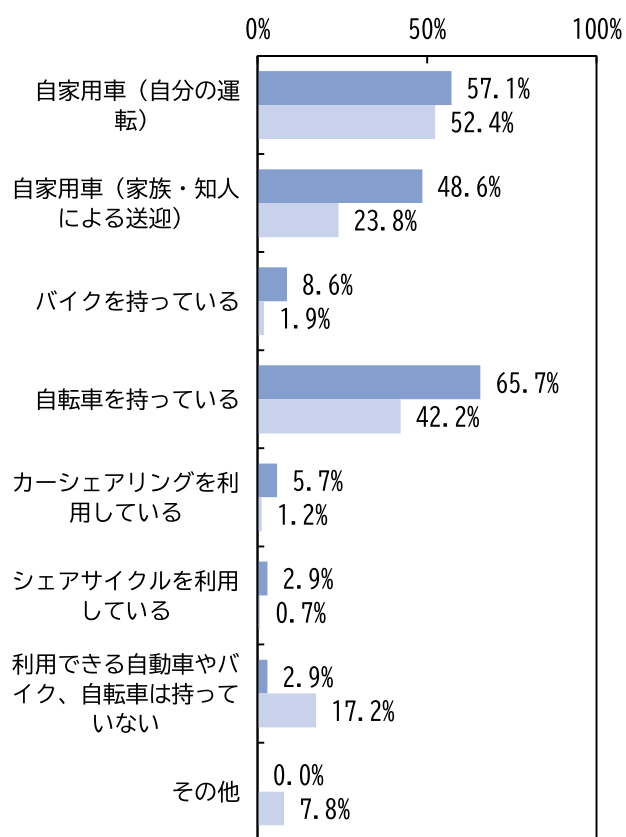
図 68 【中馬込地域】運転免許証の保有状況（未就学児の有無）

## 2) 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（問 1-9）

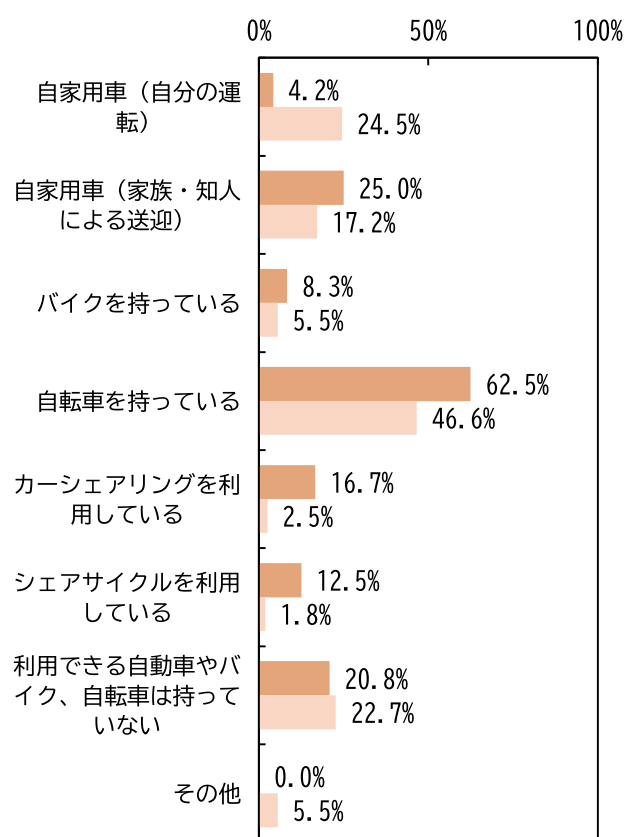
### <共通>

- ・未就学児がいる世帯では 6 割以上が自転車を利用しており、特に幼児用座席付きの電動アシスト自転車の利用が多いことが想定される。
- ・未就学児がいる世帯では、こどもを連れての移動が日常的に必要なことから、自転車や自家用車が重要な移動手段として機能している。また、自転車や自家用車よりも割合は少ないものの、カーシェアリングやシェアサイクルなどのシェアリングサービスを利用する層も、未就学児がいない世帯と比べて多い。
- ・これらの結果から、未就学児の有無によって移動手段の選択に一定の差がみられ、子育て世帯では多様な移動手段を組み合わせながら、日常の移動を確保している実態が確認できる。

### <田園調布地域>



### <中馬込地域>



■ いる(n=35)(MA)

■ いない(n=424)(MA)

■ いる(n=24)(MA)

■ いない(n=163)(MA)

図 69 公共交通以外で普段利用可能な交通手段（未就学児の有無）

### 3) 買物（生鮮食品）で最も利用するお店への移動手段（問 2-2）と、買物頻度（問 2-3）

#### <共通>

- ・「バス」や「徒歩のみ」の利用割合は、未就学児がいない世帯と比べて低く、子どもを連れながら買物の荷物を持って移動する負担が、徒歩やバスの利用を控える要因となっている可能性がある。
- ・買物頻度については、未就学児がいる世帯では「週5日以上」の割合が低く、週1~4日程度でまとめ買いをする傾向がみられる。子育てに伴う時間的制約や移動負担を踏まえ、効率的な買物行動が選択されていると考えられる。

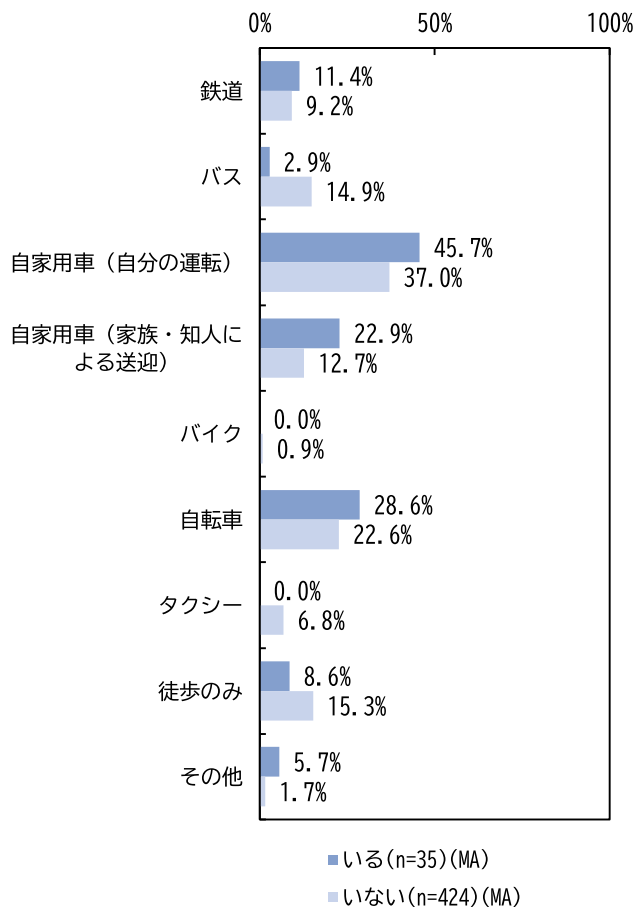
#### <田園調布地域>

- ・未就学児がいる世帯では、「自家用車（自分の運転）」が45.7%と最も多く、次いで自転車（28.6%）、「家族・知人による送迎」（22.9%）と続いている。子どもを連れての移動負担を考慮し、自家用車を中心とした移動手段が選択されている様子がうかがえる。

#### <中馬込地域>

- ・未就学児がいる世帯では、自転車（58.3%）が主要な移動手段として確立しており、次いで「徒歩のみ」（29.2%）、バイク（8.3%）が続く。また、田園調布地域で上位に挙げた「自家用車（自分の運転、家族・知人による送迎）」は、中馬込地域では0%であり、地域特性や自家用車の保有状況の違いが反映されていると考えられる。

#### <田園調布地域>



#### <中馬込地域>

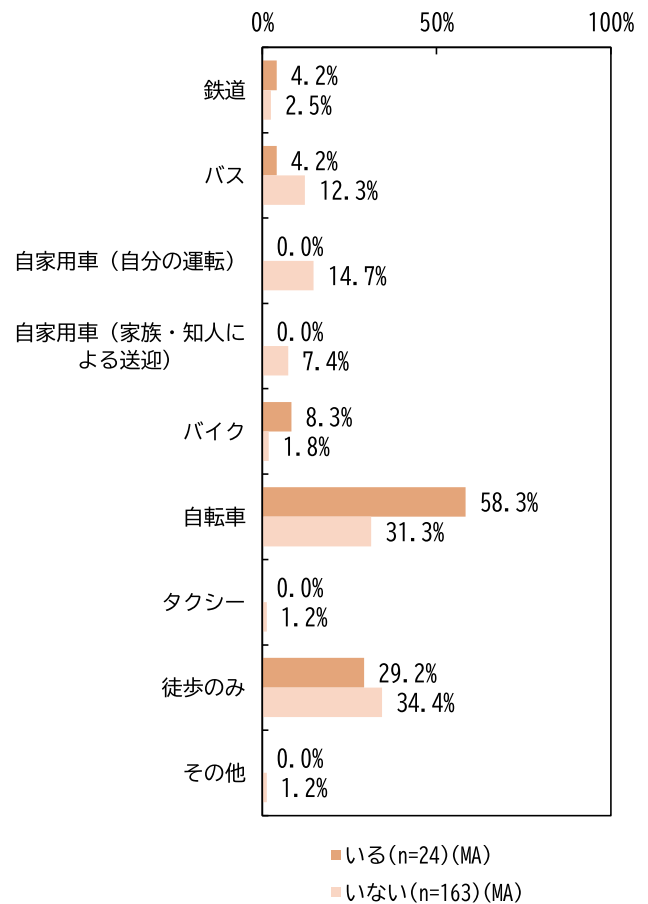


図 70 最も利用するお店への移動手段（未就学児の有無）

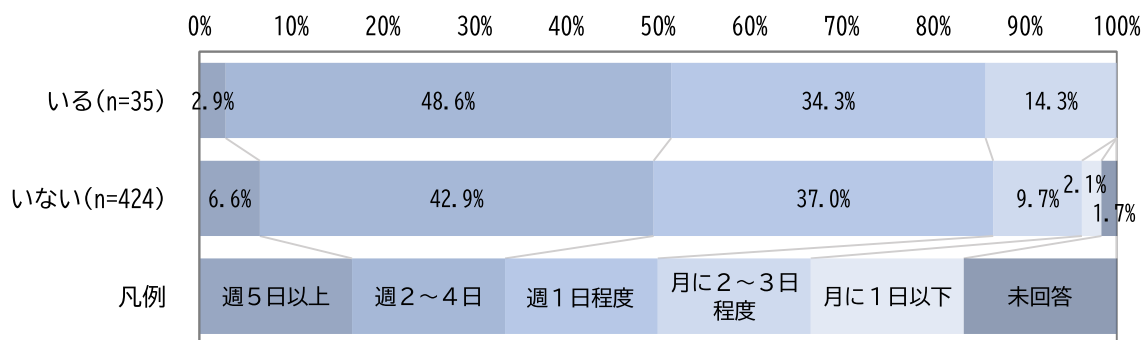


図 71 【田園調布地域】最も利用するお店に行く頻度（未就学児の有無）

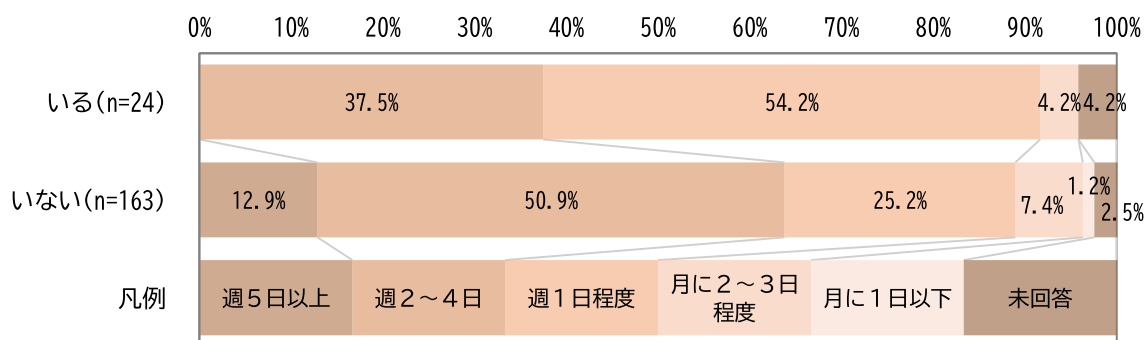


図 72 【中馬込地域】最も利用するお店に行く頻度（未就学児の有無）

4) 最も通院頻度が高い医療機関への移動手段（問 3-3）と、通院頻度（問 3-4）

<共通>  
 ・未就学児がいる世帯では、回答者自身の通院に加えて、子どもの通院（健診や予防接種等を含む）を想定した回答が含まれる可能性がある。そのため、通院頻度は「月に 1 日以下」が最多である点は未就学児の有無で共通しているものの、「月に 2~3 日程度」の割合は、未就学児がいない世帯より高く、子育て期特有の通院ニーズが反映されていると考えられる。

<田園調布地域>  
 ・未就学児がいる世帯では、「自家用車（自分の運転）」が 45.5%と最も多く、次いで「鉄道」（36.4%）、「自転車」（27.3%）が続いている。また、「徒歩のみ」を選択した回答者はいなかった。

<中馬込地域>  
 ・未就学児がいる世帯では、「自転車」が 53.8%と最も多く、次いで「徒歩のみ」（23.1%）、「鉄道」「バス」「病院の送迎バス」（各 7.7%）が続いている。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

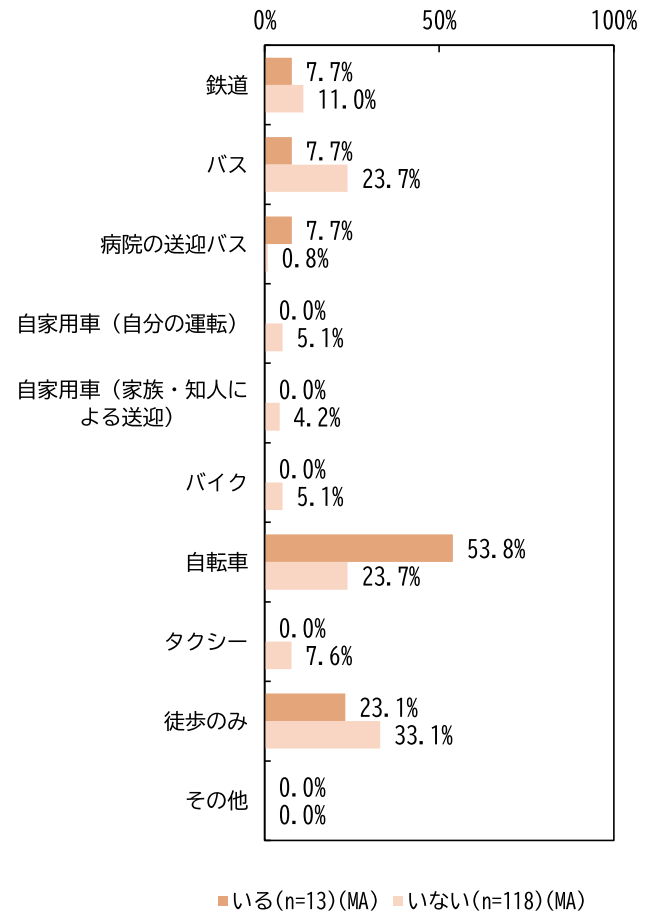
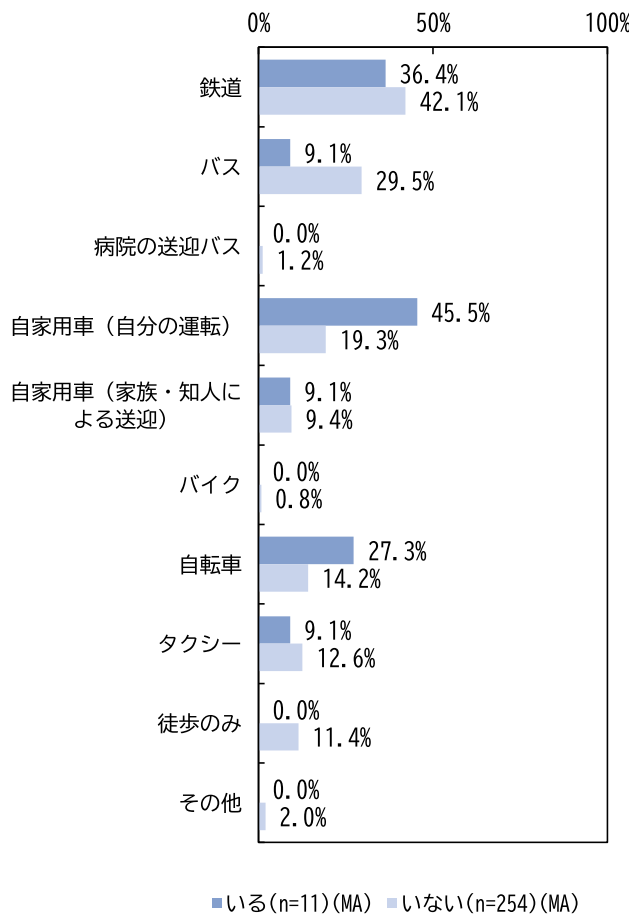


図 73 最も通院頻度が高い医療機関への移動手段（未就学児の有無）

※n 数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

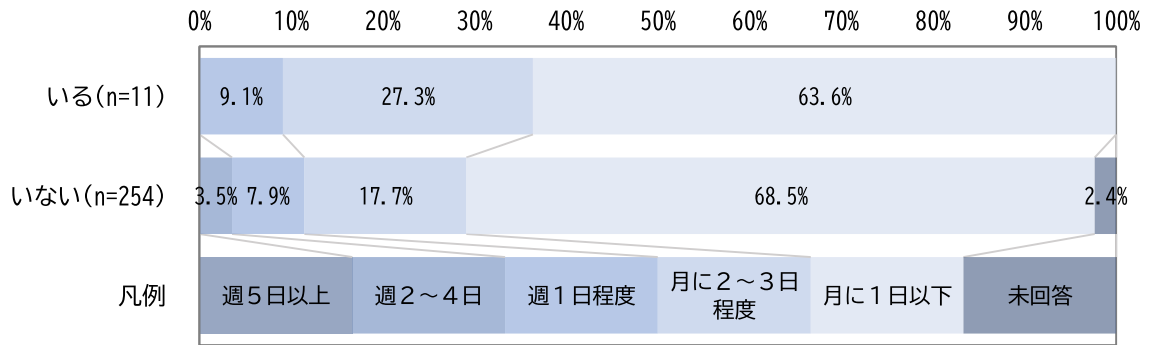


図 74 【田園調布地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（未就学児の有無）

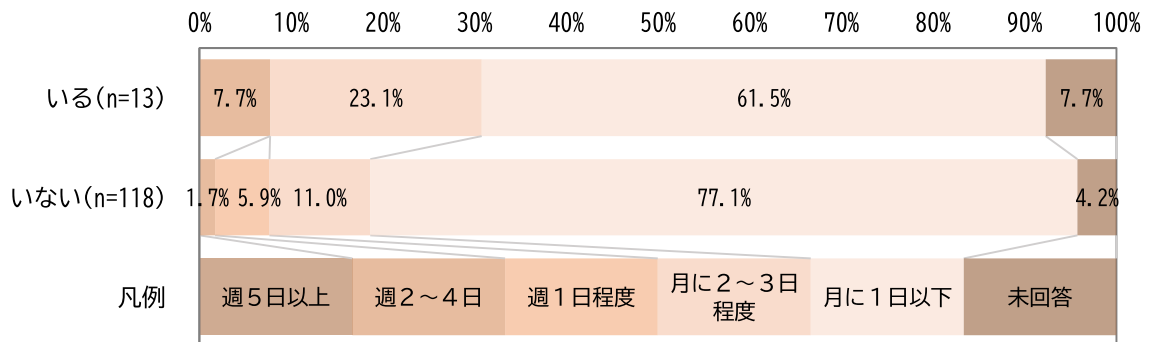


図 75 【中馬込地域】最も通院頻度が高い医療機関への通院頻度（未就学児の有無）

※n 数は、問 3-1 で「定期的な通院をしている」と回答した者

5) 買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（問 4-1）

<共通>  
 ・未就学児がいる世帯では、「こどもの送迎」が外出目的として最も特徴的であり、未就学児がいない世帯と比べて高い割合となっている。  
 ・「こどもの送迎」は、幼稚園・保育施設や習い事などへの短距離・多頻度の移動が中心で、子育て期に特有の外出ニーズが反映されている。

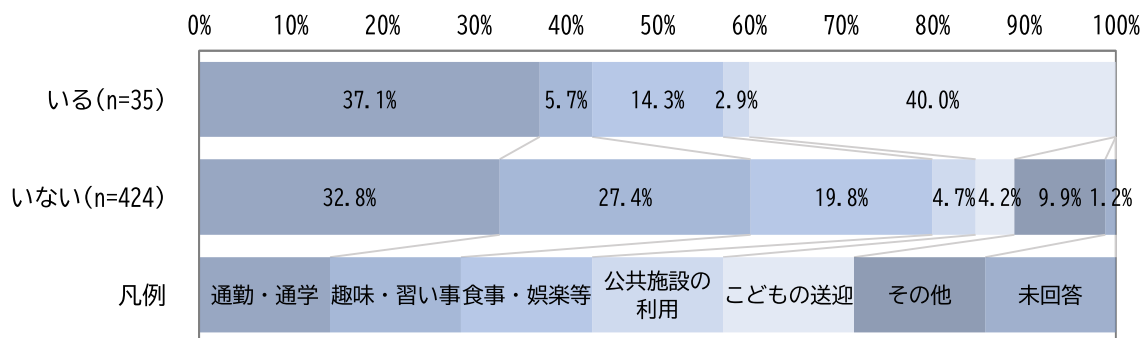


図 76 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（未就学児の有無）

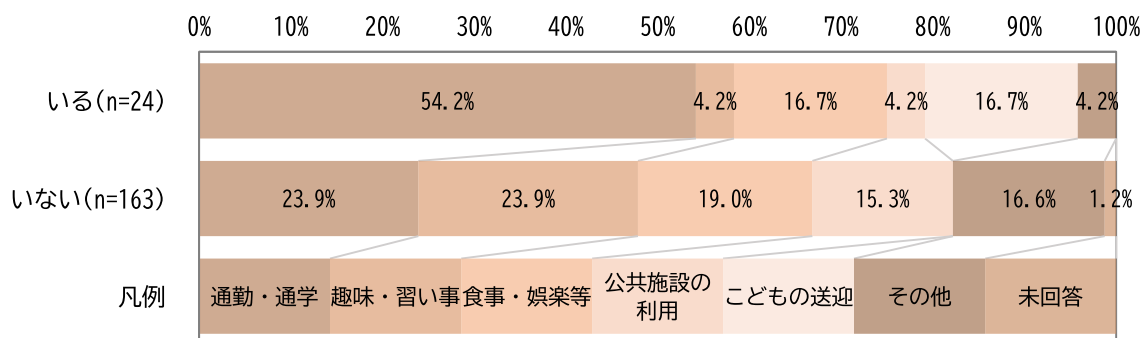


図 77 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外でよく外出するときの目的（未就学児の有無）

6) 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（問 4-2）と、その外出頻度（問 4-3）

<共通>

・未就学児がいる世帯では、買物（生鮮食品）や通院以外の外出頻度が、未就学児がいない世帯と比べて高い傾向にある。これは、通勤者層が一定程度含まれることに加え、こどもの送迎や日常的な用事に伴う短距離・多頻度の移動が日常的に発生しているためと考えられる。

<田園調布地域>

・未就学児がいる世帯では、「自家用車（自分の運転）」が40.0%と最多であり、次点は「鉄道」と「自転車」が37.1%と同率となっている。

<中馬込地域>

・未就学児がいる世帯では、「鉄道」と「自転車」が最多であり、37.5%と同率となっている。

<田園調布地域>

<中馬込地域>

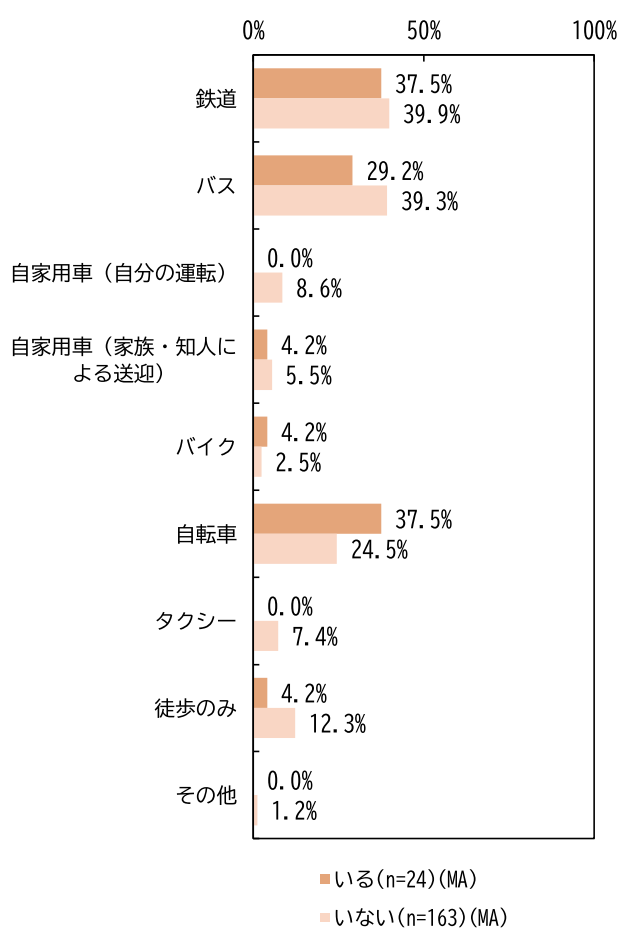
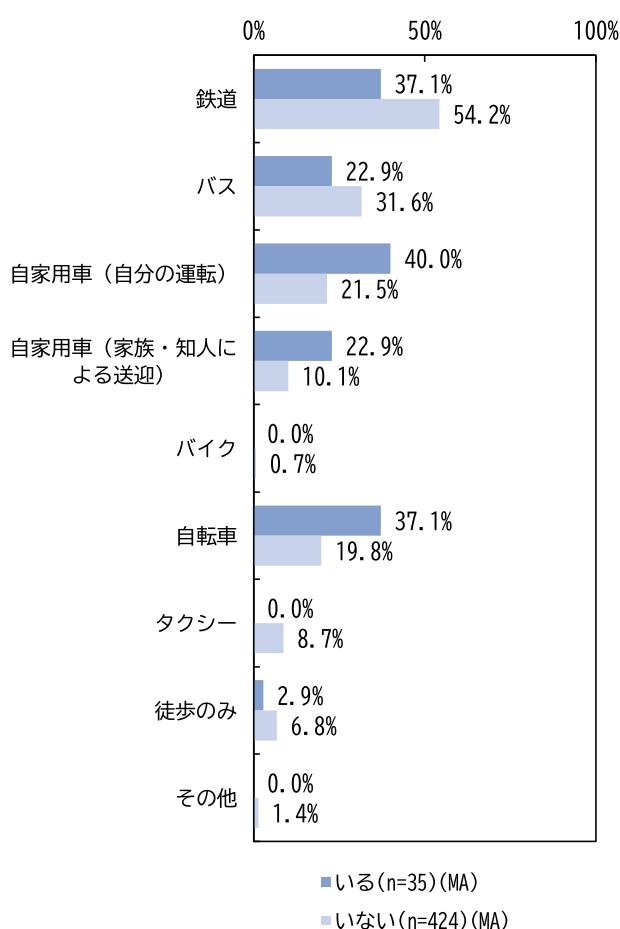


図 78 買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先への移動手段（未就学児の有無）

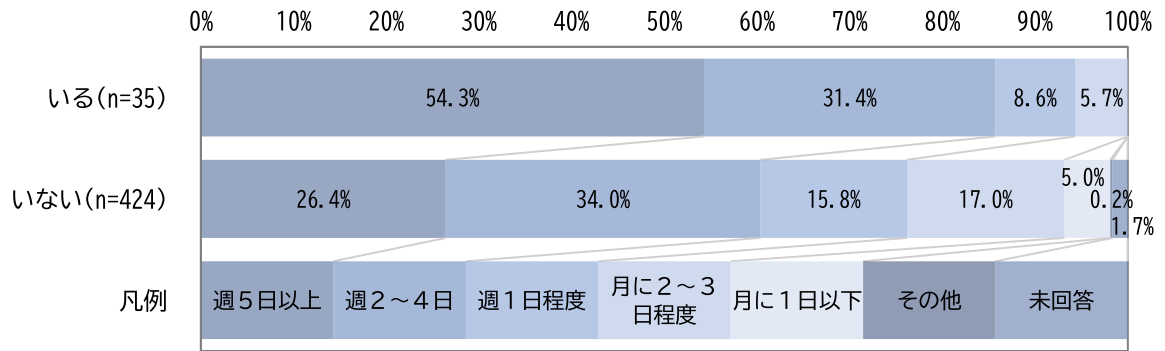


図 79 【田園調布地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（未就学児の有無）

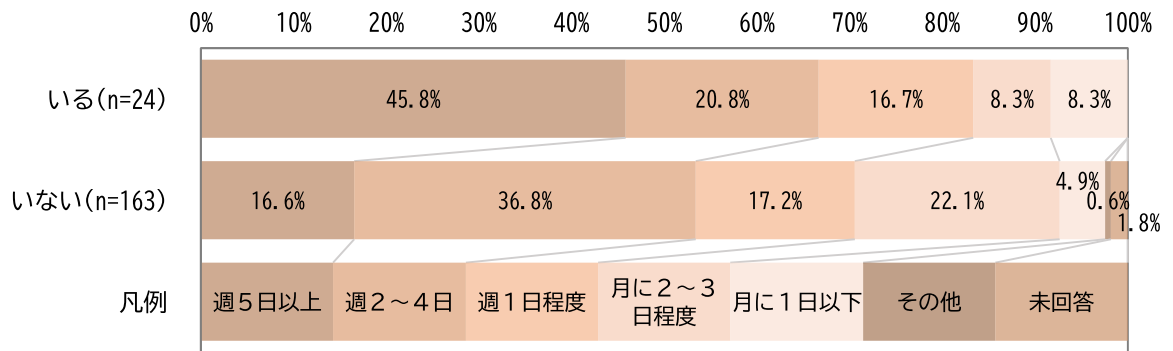


図 80 【中馬込地域】買物（生鮮食品）、通院以外の主な外出先に行く頻度（未就学児の有無）

7) 地域で外出（買物、通院、その他の用事）をする際に、現在困っていることや不便に感じていること（問5-1）

<共通>

・「階段や坂道が多く、移動が大変」が最も多い回答となっており、未就学児がいる世帯ではその割合が特に高い（田園調布地域：82.9%、中馬込地域：75.0%）。子どもを連れての移動やベビーカー利用が多い子育て世帯にとって、地形的な負担がより大きく影響していることがうかがえる。

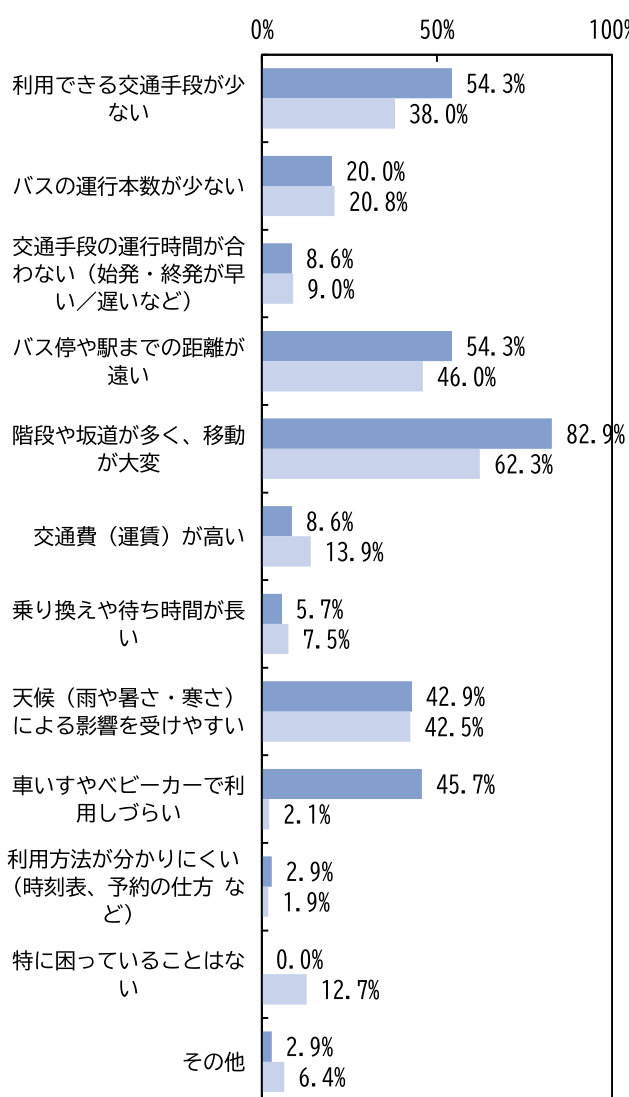
<田園調布地域>

・未就学児がいる世帯では、「利用できる交通手段が少ない」「バス停までの距離が遠い」「車いすやベビーカーで利用しづらい」など意見が多く、交通手段の選択肢の少なさやアクセス性の課題が移動負担を高めている。

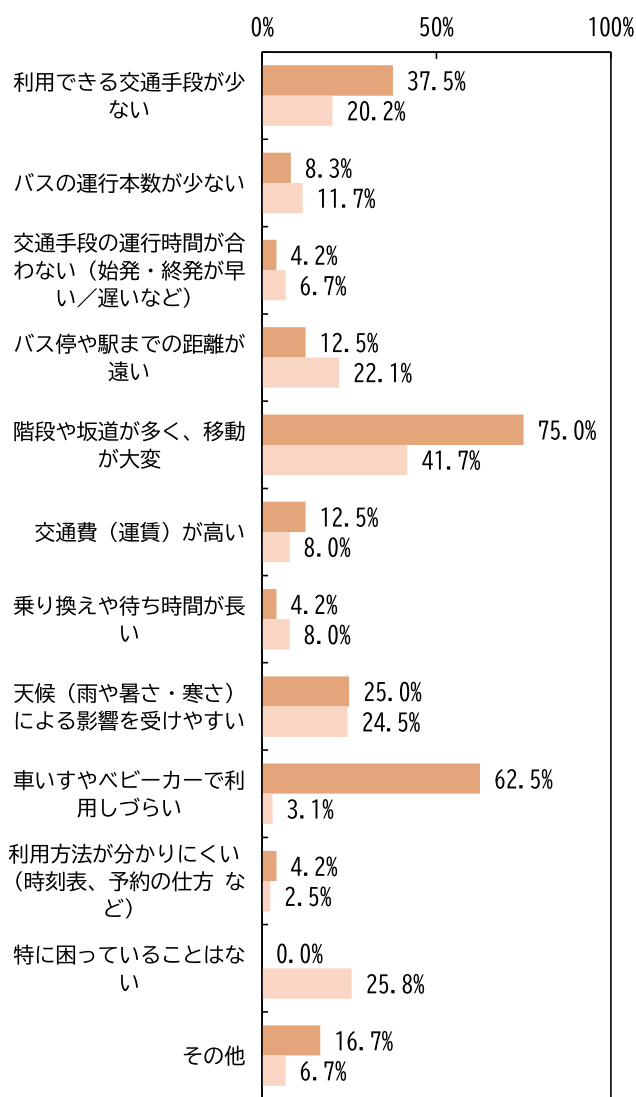
<中馬込地域>

・未就学児がいる世帯では、「車いすやベビーカーで利用しづらい」「利用できる交通手段が少ない」「天候の影響を受けやすい」などの意見が多く、既存交通の不便さや、徒歩・自転車移動における天候の影響が移動のしやすさにつながっていることが示されている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>



■ 困っている (n=35) (MA) ■ 困っていない (n=424) (MA)

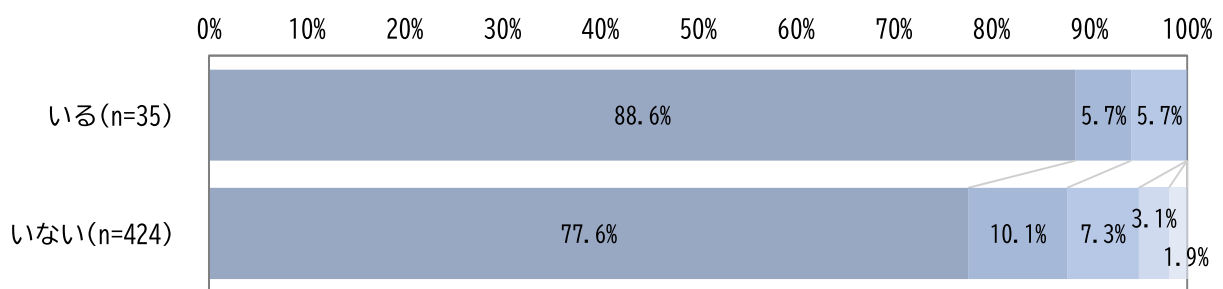
■ 困っている (n=24) (MA) ■ 困っていない (n=163) (MA)

図 81 外出時の困りごとや不便に感じること（未就学児の有無）

8) 地域の実情にあった交通手段の導入のための取組に関する最も近い考え（問 6-1）

<共通>  
 ・未就学児がいる世帯では、「住民が主体となり、行政と連携して新しい交通手段を導入することに賛成」とする割合が高い。田園調布地域では 88.6%、中馬込地域では 75.0%が賛成しており、いずれも未就学児がいない世帯より高い水準となっている。  
 ・子育て世帯では、日常的な移動負担が大きいことから、地域の移動環境改善に対する期待が相対的に強いと考えられる。

<中馬込地域>  
 ・未就学児がいる世帯では、「新しい交通手段は必要だが、住民主体には反対」とする回答が、未就学児がいない世帯よりも高く、約 2 倍の割合となっている。新しい交通手段の必要性には賛同しつつも、住民主体での運営・計画に対しては負担感や役割分担への懸念が一定程度存在していることがうかがえる。



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 82 【田園調布地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（未就学児の有無）



- 新しい交通手段を、地域住民が主体となり、行政と連携しながら計画・導入することに賛成である。
- 新しい交通手段は必要だが、地域住民が主体的に計画・導入することには反対である。
- 地域に新たな交通手段は必要とは思わない。
- その他
- 未回答

図 83 【中馬込地域】交通手段の導入のための取組に対する考え（未就学児の有無）

9) 地域に新たな交通手段が導入される場合、あなたが『利用したい』と思う条件（問 6-2）

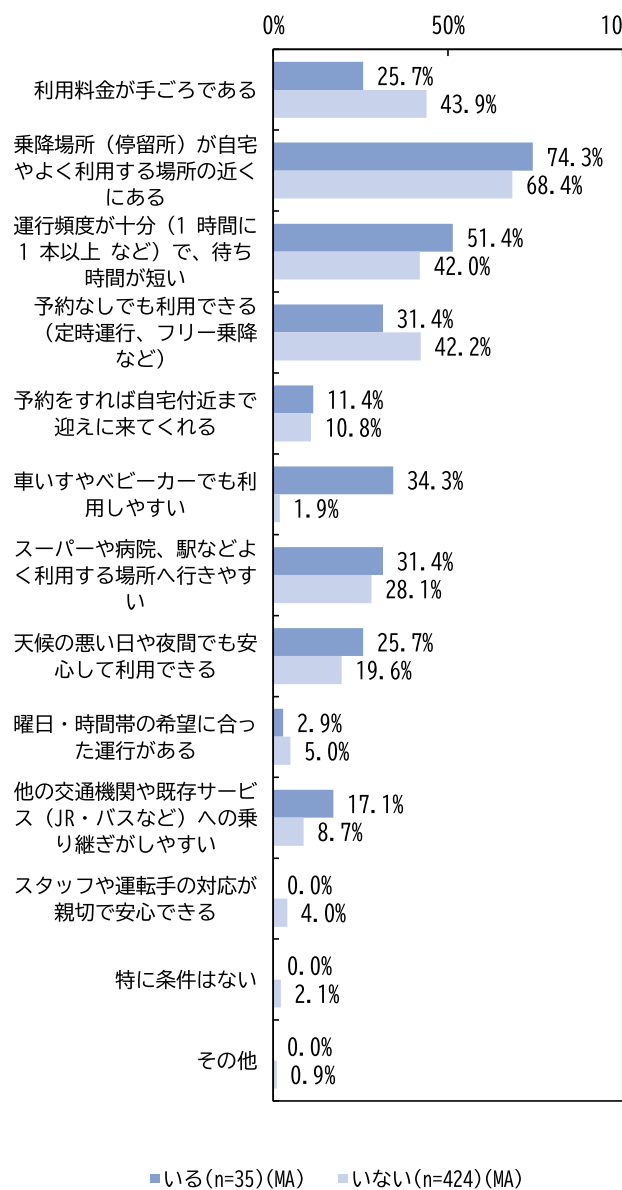
<田園調布地域>

・未就学児がいる世帯では、「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」が最も多い回答であり、74.3%が回答している。次点で、「運行頻度が十分で、待ち時間が短い」(51.4%)、「車いすやベビーカーでも利用しやすい」(34.3%)が上位の条件となっており、アクセス性や利便性の高さなどが重視されている。

<中馬込地域>

・未就学児がいる世帯では、「車いすやベビーカーでも利用しやすい」が最も多い回答であり、58.3%が回答している。次点で、「利用料金が手ごろである」(50.0%)、「乗降場所が自宅やよく利用する場所の近くにある」(41.7%)が上位の条件となっており、利用のしやすさや費用負担の軽さなどが重視されている。

<田園調布地域>



<中馬込地域>

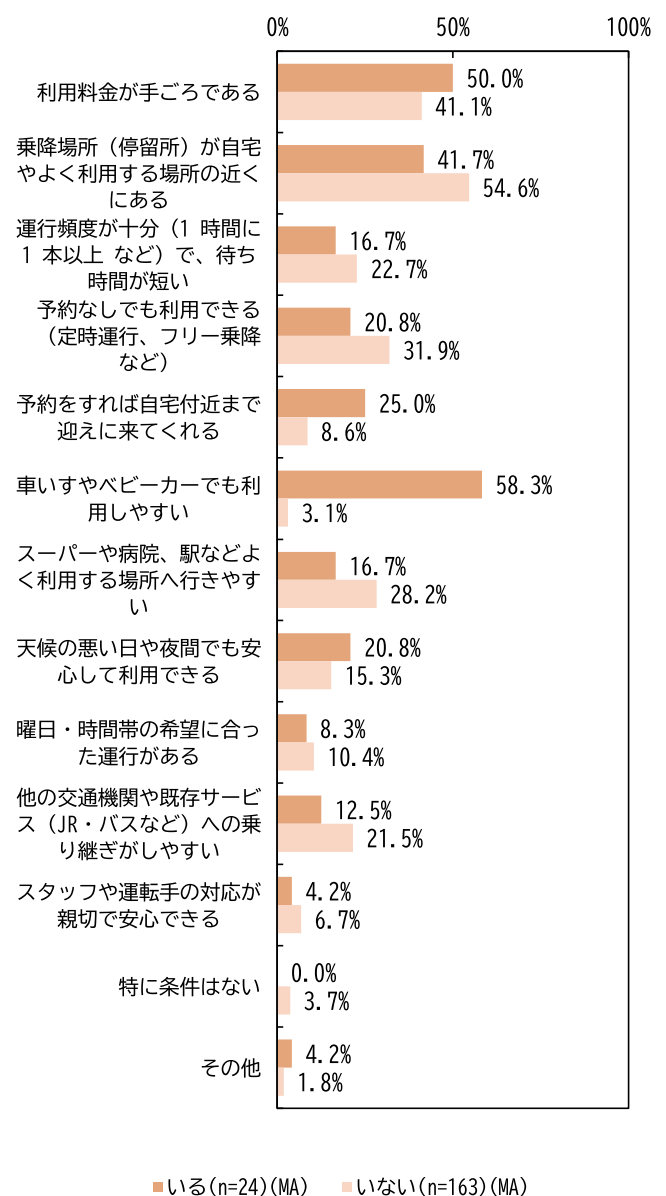


図 84 利用したい条件（未就学児の有無）

10) 問 6-2 で回答した条件で新たな交通手段が導入された場合の使用頻度 (問 6-3)

<共通>

- ・未就学児がいる世帯では、未就学児がいない世帯と比べて新たな交通手段の使用頻度が高くなる傾向がみられ、「利用条件が合えば使いたい」という意向が相対的に強い。特に田園調布地域では、「週 5 日程度」と回答した割合が 45.7%と比較的高く、日常的な移動手段としての利用を想定する層が一定程度存在することがうかがえる。
- ・今後の検討にあたっては、利用意向や移動ニーズの具体的な内容を丁寧に把握することが重要となる。そのうえで、地域ごとの移動環境や生活圏の違いなどを踏まえて、導入可能性を検討していくことが求められる。

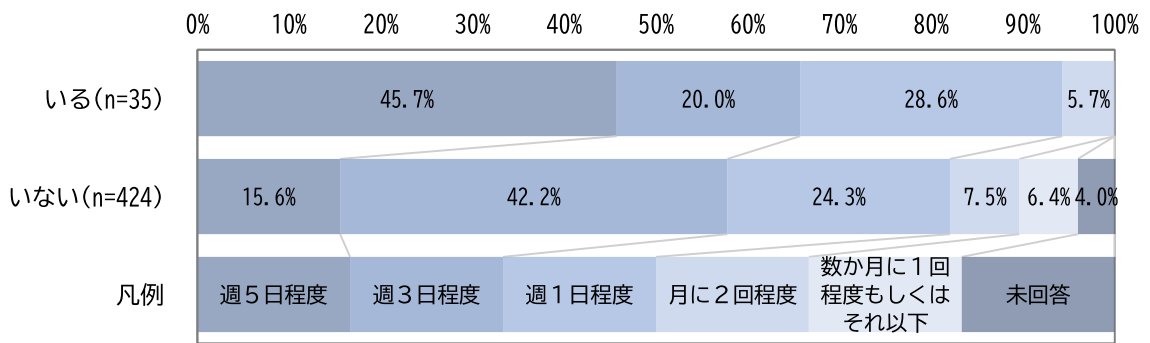


図 85 【田園調布地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (未就学児の有無)

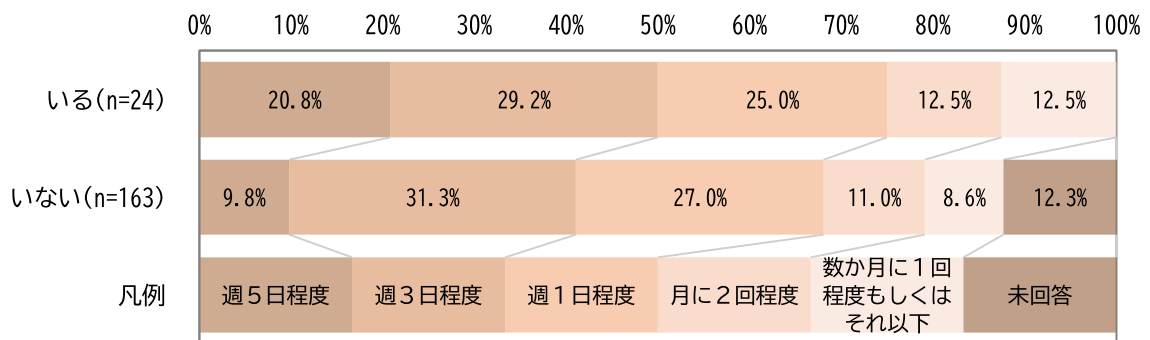


図 86 【中馬込地域】 問 6-2 で回答した条件で交通手段が導入された場合の使用頻度 (未就学児の有無)

## 第4節 総括

### 1. アンケート結果から得られた主な知見

#### 1) 移動における最大課題

外出時の最大の課題は「階段や坂道が多く、移動が大変」である点であり、田園調布地域では 64.0%、中馬込地域では 45.0%の回答者が困りごととして挙げている。また、坂道等の地形的な影響に加えて、「買物の荷物を持ちながら」「ベビーカー等を押しながら」「子どもを連れて」「悪天候」といった条件が重なることで、移動の難易度はさらに上昇する。

以上のことから、特に移動の制約を受けやすい高齢者や子育て世帯にとって、坂道等の地形的要因が、外出を妨げる主な要因となっている。

#### 2) 新たな交通手段への期待と受容性

地域主体で行政と連携して新たな交通手段を導入することに対し、両地域とも約 7~8 割が賛成しており、導入への関心の高さがうかがえる。特に、現在自家用車を利用している層も、将来の免許返納後を見据えて新たな手段を必要としている状況が浮き彫りとなった。こうした潜在的な需要を早期に把握し、対応していくことは、住民の生活の質を維持しつつ、移動手段の転換を円滑に進めるうえで重要である。

一方で、「新しい交通手段は必要だが、住民主体には反対」「必要とは思わない」という意見も一定数見られ、住民主体の取組に対する受け止め方には幅がある。以上のことから、住民主体の取組を進める際には、地域の実情や住民の声を踏まえ、丁寧に検討していく必要がある。

#### 3) 利用者の求める具体的なサービス条件

新たな交通手段に求める条件として、両地域とも「乗降場所（停留所）が自宅やよく利用する場所の近くにある」「利用料金が手ごろである」「予約なしでも利用できる」といった、日常的な使いやすさに直結する要素が多く挙げられている。これらは、買物や通院などの短距離移動を中心とする地域の生活実態を反映していると考えられ、利用者が負担なく継続的に利用できる環境整備が重要であることを示している。

今後の検討にあたっては、住民のニーズや利用場面を把握しつつ、地域や生活圏の特性を踏まえた導入形態や運行方式の具体化を進めていくことが求められる。

### 2. 各地域の考察

#### 1) 田園調布地域

田園調布地域は、現在「自家用車（自分の運転）」による移動が約 5 割を占める、自家用車への依存度が比較的高い地域である。一方で、70 歳以降は運転免許の保有率が急激に低下し、80 歳以上では「自ら運転しない層」が 7 割を超える。

以上を踏まえると、本地域は「自家用車への依存が高い一方で、加齢によりその手段を失う」というリスクを抱えており、アンケートでも「免許返納後の不安」を訴える回答が確認されている。

特に、買物（生鮮食品）の目的地が「田園調布駅周辺（プレッセ）」に集中していることから、自宅と駅・商業拠点を結ぶ「ラストワンマイル」をいかに確保するかが、高齢期の生活の質を維持するうえで重要となる。条件を整えば週 3 日以上の利用を希望する声が約 6 割に達しており、実用性と日常性を重視したサービス設計が求められる。

## 2) 中馬込地域

中馬込地域は、自転車や徒歩が主要な移動手段となっている。町丁目別にみると、多くの住民は自宅から比較的近い施設を利用している一方、不便地域の中心に位置する中馬込三丁目では、いずれの目的地も相対的に距離があり、徒歩・自転車での移動負担が大きい状況にある。

以上を踏まえると、本地域は「徒歩・自転車圏内での生活が基本である一方、坂道が行動範囲を制限している」状況にあり、特に中馬込三丁目では強い傾向にある。

一方で、一定の距離を歩けばバス停やスーパーが存在するため、歩行可能な住民は徒歩で移動している状況でもあり、単純に特定の地点間を結ぶだけでは利用されない可能性がある。そのため、公共交通で補完すべき範囲や役割については、地域の生活圏や住民の移動実態を踏まえ、地域内で合意形成を図りながら検討していくことが求められる。