

商店街におけるノーマライゼーションに向けた
環境づくりに関する研究

野田 りさ

商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する研究

目次

第1章 研究の背景と目的

1. 1	研究の背景	1
1. 2	研究の目的	4
1. 3	研究の方法	6
1. 4	本論文の構成	7
1. 5	本論文で用いる用語の定義	10
1. 6	本研究の位置付け	12
1. 6. 1	既往研究の概要	12
1. 6. 2	本研究の位置付け	18

第2章 ノーマライゼーションに向けた環境づくりについて

2. 1	ノーマライゼーションの理念と歴史的変遷	21
2. 2	ユニバーサルデザインの定義と取り組み	24
2. 3	バリアフリーの定義と取り組み	27
2. 4	福祉のまちづくりの概要	29
2. 5	福祉のまちづくりに関連する商店街での取り組みと事例	32

第3章 調査概要

3. 1	調査対象地区概要	39
3. 1. 1	千葉県習志野市大久保地区並びに大久保商店街の概要	39
3. 1. 2	千葉県習志野市津田沼地区並びに津田沼1丁目商店街の概要	51
3. 1. 3	千葉県船橋市本町地区並びに船橋駅前商店街の概要	62
3. 1. 4	東京都中央区銀座地区並びに銀座通りの概要	72
3. 2	調査方法	83
3. 2. 1	利用者に対する聞き取り調査	83
3. 2. 2	運営者に対するアンケート調査	85
3. 2. 3	建物（内部空間）並びに商店街（外部空間）実態に関する目視・実測調査	86

第4章 利用者意識からみた商店街の現状と評価

4. 1	建物（内部空間）の側面からみた評価並びに課題	93
4. 1. 1	属性別にみる利用者意識の評価	93
4. 1. 2	活動別にみる利用者意識の傾向と特性	102
4. 1. 3	滞在時間別にみる利用者意識の傾向と特性	114
4. 2	商店街（外部空間）の側面からみた評価並びに課題	127
4. 2. 1	属性別にみる利用者意識の評価	127
4. 2. 2	活動別にみる利用者意識の傾向と特性	136
4. 2. 3	滞在時間別にみる利用者意識の傾向と特性	145
4. 3	まとめ	154

第5章 運営者意識からみた商店街の現状と評価

5. 1	建物（内部空間）の側面からみた運営実態	157
5. 1. 1	属性・営業年数からみた建物（内部空間）の運営実態と傾向	157
5. 1. 2	ノーマライゼーションに向けた取り組み状況と傾向	164
5. 2	商店街（外部空間）の側面からみた評価並びに課題	168
5. 2. 1	属性・営業年数別にみる運営者意識の傾向と特性	168
5. 2. 2	ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる運営者意識の傾向と特性	179
5. 3	まとめ	183

第6章 利用者意識と運営者意識からみた建物（内部空間）の現状と課題

6. 1	利用者意識からみた建物（内部空間）のバリアの傾向と特性	189
6. 1. 1	建物（内部空間）利用における利用者評価の傾向	189
6. 1. 2	利用者評価と建物（内部空間）特性	200
6. 2	運営者意識からみた建物（内部空間）の現状	218
6. 2. 1	属性・営業年数別にみる建物（内部空間）のアクセス実態	218
6. 2. 2	ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる建物（内部空間）のアクセス実態	226
6. 3	建物（内部空間）における現状と課題	232
6. 3. 1	利用者意識と運営者意識の比較	232
6. 3. 2	建物（内部空間）における課題	237
6. 4	まとめ	238

第7章 利用者意識と運営者意識からみた商店街（外部空間）の現状と課題

7. 1 利用者意識からみた商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性・・・241

7. 1. 1 商店街（外部空間）利用における利用者評価の傾向・・・241

7. 1. 2 利用者評価と商店街（外部空間）特性・・・252

7. 2 運営者意識からみた商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性・・・256

7. 2. 1 属性・営業年数別にみる商店街（外部空間）の評価と実態・・・256

7. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる商店街（外部空間）の評価と実態
・・・277

7. 3 商店街（外部空間）における現状と課題・・・290

7. 3. 1 利用者意識と運営者意識の比較・・・290

7. 3. 2 商店街（外部空間）における課題・・・292

7. 4 まとめ・・・293

第8章 結論

8. 1 まとめ・・・295

8. 1. 1 建物（内部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性・・・296

8. 1. 2 商店街（外部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性・・・299

8. 1. 3 商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する展望・・・302

8. 2 今後の課題・・・306

参考文献・・・309

既発表論文・・・315

謝辞

Study on Creating Comfortable Living Environment on Shopping Street for Normalization

Risa Noda

Japan's falling birthrate, aging population, and increase in the number of physically disabled adults (and children) is expected to continue. Considering the diversification of lifestyles and the social conditions that have decreased the mutual aid and mutual complementation mechanisms that once existed in communities, the approach of normalization and the creation of environments that enable people of all stations to be independent and live normal lives are now even more important in systematic efforts at urban planning.

Finding ways to create shopping street environments that can be used in safety and comfort by everyone, from small children to senior citizens, will be crucial for shopping streets in the future, and determining and resolving problems and issues facing shopping streets that are perceived by both users and operators will contribute to the future growth of shopping streets.

This study targets four existing shopping streets serving different spheres in the Kanto region (a neighborhood shopping street, a local shopping street, a regional shopping street, and an ultra-wide area regional shopping street) and focuses on the interpenetration of people, activity, space, and time to determine the current state of shopping streets from the standpoint of both infrastructure and systems. The aim is to obtain basic knowledge of the barriers (various problems and issues that impede safety and security, or that make people feel inconvenienced or prevent them from patronizing the establishment) perceived by both users and operators in each shopping street from the standpoint of both buildings (internal space) and the mall itself (external space), as well as to bring up and discuss issues affecting shopping streets and the approach to creating comfortable living environment on shopping street for normalization through a mutual comparison from the standpoints of people, activity, space, and time. Measures that can be instituted in shopping streets are also considered and discussed.

第1章 研究の背景と目的

- 1. 1 研究の背景
- 1. 2 研究の目的
- 1. 3 研究の方法
- 1. 4 本論文の構成
- 1. 5 本論文で用いる用語の定義
- 1. 6 本研究の位置付け
 - 1. 6. 1 既往研究の概要
 - 1. 6. 2 本研究の位置付け

1. 1 研究の背景

□少子・高齢化の現状と動向

2013年（平成25年）8月現在、「人口推計」（総務省統計局）によると、我が国の総人口は約1億2733万人で、その内65歳以上の人口は約3171万人（高齢化率：24.9%）の超高齢社会を迎えている。厚生労働省「生命表」によると、1950年（昭和25年）に初めて女性の平均余命が60年を超え、1955年（昭和30年）に男性の平均余命も60年を超えて以来、日本人の平均余命は伸び続けており、諸外国と比較してみても、日本が世界有数の長寿国の一つとして位置付けられている。厚生労働省「平成24年簡易生命表」によると、2012年（平成24年）には、男性の平均余命は79.94年、女性の平均余命は86.41年となっている。また将来人口について、総人口は減少傾向になると推察され、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）によると、2048年（平成60年）に1億人を下回ると推計され、同時に高齢化率は2020年（平成32年）には30.0%近くになり、2050年（平成62年）には40.0%近くになると言われていると共に、少子の問題も懸念され、15歳未満の年少人口の割合について低下傾向が続いており、2060年（平成72年）には10%以下になると推計されている。

諸外国と比較して高齢者割合が最も高い我が国において、高齢者問題はその複雑さを増してきている。特に、高齢者世帯の増加に伴った問題（65歳以上の高齢者は単独世帯や夫婦のみの世帯である核家族化が進行している）、医療問題、孤立（独）死に関する問題等、様々な課題があると言えよう。高齢者福祉の主要施策に関して、介護保険制度をはじめとして、訪問介護事業や通所介護（デイサービス）等の在宅福祉サービス、特別養護老人ホームの整備、軽費老人ホーム（ケアハウス）や認知症高齢者グループホーム等の高齢者を対象とした住まい対策等が挙げられる。特に、認知症支援対策に関しては、2013年（平成25年）12月にイギリスのロンドンで「主要国（G8）認知症サミット」が開催され、2025年（平成37年）までに治療法等の特定や各国共同で研究費を増やし更なる研究を進めること等で合意した。最も高齢化が進む日本における取り組みについても注目が集まり、認知症支援対策に向けた重要性を更に裏付けたと言えよう。加えて、住まい対策においては、健常高齢者を対象としたグループリビング（一人暮らしの高齢者や老夫婦等が助け合いながら集まり住む暮らし）も行われている。

また、商店街等の生活空間において、買い物をすることに不便さを感じ、苦勞している高齢者が増えてきている社会的背景も問題視されてきている。買い物難民（生活用品を手に入れることが出来る商店が少ない環境に暮らす人々や行動範囲が狭くなってしまい食料品や生活必需品等日常の買い物が困難になる人々）の問題は高齢者にとって特に深刻な課題であると言えよう。

□障がい者・児の現状と動向

「身体障害者福祉法第四条」において身体障がい者は「この法律において、「身体障害者」とは、別表に掲げる身体上の障害がある十八歳以上の者であつて、都道府県知事から身体障害者手帳の交付を受けた者をいう。」と定義されており、具体的な身体上の障がいとは、視覚、聴覚、平衡機能、免疫機能障害や肢体不自由等を指す。2011年（平成23年）の「生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）」（厚生労働省）によれば、全国の在宅の身体障がい者は約3,863,800人^{注1-1)}と推計され、2006年（平成18年）時の調査結果より約8.0%増加している。その内、身体障がい児（18歳未満）は約72,700人^{注1-1)}と推計される。

また、知的障がいについて法律の中での定義規定はないが、2000年（平成12年）の「知的障害児（者）基礎調査」（厚生労働省）において知的障がいは「知的機能の障害が発達期（おおむね18歳まで）にあらわれ、日常生活に支障が生じているため、何らかの特別の援助を必要とする状態にあるもの」と定義されており、2011年（平成23年）の「生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）」（厚生労働省）によると、全国の在宅の知的障がい児・者は約621,700人^{注1-2)}と推計される。また知的障がい者・児の場合、「身体障害者手帳」ではなく、「療育手帳」が交付される。

我が国における障がい者の為の福祉施策は1981年（昭和56年）の「国際障害者年」に始まり、国際的な動向の中で進められてきた。1995年（平成7年）には「障害者プラン～ノーマライゼーション7ヵ年戦略」が策定される等、ノーマライゼーションの理念やリハビリテーションを継承し、障がいの有無に関わらず、相互に尊重し合う共生社会の実現を目標とし、現在も様々な施策や取り組みが成されている。2006年（平成18年）には「障害者自立支援法」（現在は「障害者の日常生活及び社会生活を統合的に支援するための法律（障害者総合支援法）」に名称を変更。）が施行されている。一方で、障がいや障がい者に対する誤解や差別について問題視されている現状があるものも事実であると言えよう。徳田克己・水野智美 編著の「障害理解一心のバリアフリーの理論と実践」において「障害理解」は「障害のある人に関わるすべての事象を内容としている人権思想、特にノーマライゼーションの思想を基軸に据えた考え方であり、障害に関する科学的認識の集大成である」^{注1-3)}と定義しており、障がいや障がい者を特別扱いにしないノーマライゼーションの考え方がこれからの社会にとって必要であると考えられる。

今後もハンディキャップを抱える人が社会に進出していく機会は増えると予想され、将来的には各々が可能な限り自立して率先して社会に出て行くことは必要であると考えられる。その為には、ノーマライゼーションの理念に基づいた環境・まちづくりが重要になってくると言えよう。ノーマライゼーションに向けた環境づくりについては、次章においてその詳細を述べる。

□商店街の現状と景況

我が国の商店街の歴史は長く、江戸時代の町割によって町名そのものが現在の商店街名に繋がっているところも多く存在する。明治時代に入ってから国策の一環としてつくられた銀座を始め、昭和（戦前）にかけて鉄道駅や住宅地周辺に商いの場として商店街が形成されていった。戦後もバラックや闇市等が生まれ、新たな商店街・繁華街が生まれていった。

1962年（昭和37年）に「商店街振興組合法」が成立し、「全国商店街振興組合連合会」が組織され、その際に「全国商店街名鑑」も作成された。

本来、商店街はまちなかに形成され、商店街の売り上げは地域の売り上げに直結していた。しかし、郊外型の大型ショッピングセンターの進出・展開により日本の商店街事情は様変わりしたと言えよう。三橋重昭は著書「よみがえる商店街 5つの賑わい再生力」において、こうした商店街の現状について「欧米では、都市中心部の賑わいを守るため、環境を守るために、大型店の出店は厳しく制限されている。一方、日本では、過去二〇年、流通政策、土地利用政策の前で、商店街は受難の時を迎えていた。しかし、二〇〇六年のまちづくり三法改正で、ようやく郊外地域の大規模集客施設立地を抑制しつつ、都市中心部の賑わいを回復しようということになった。ただし、二〇〇〇年まで存在していた商店街、中小小売業者の保護（事業機会の確保）政策の復活はありえない。あくまでも商店街自身の構造改善、革新に向けたチャレンジが求められている。」^{注1-4)}と述べている通り、商店街が抱える諸問題の統一的な解決手法を導き出すことは難しく、各商店街の実態と課題について利用する側と運営する側の双方から整理することが重要であると言えよう。

1. 2 研究の目的

我が国の少子・高齢化や障がい者（児）の増加は今後も進行していくと予想され、ライフスタイルの多様化に伴い、かつて地域にあった相互扶助・相互補完の機能が低下した社会的な状況をふまえると、どんな立場の人であっても、自立してごく普通に暮らす・過ごすことができるノーマライゼーションの理念や環境づくりは、今後の体系的なまちづくりにおいて一層重要であると考えられる。

同時に、中心市街地の衰退が我が国で大きな問題となっており、かつて人々の賑わいで活気に溢れていた商店街においても衰退化の状況は顕著に表れている。「平成 21 年度商店街実態調査報告書」^{注 1-5)}によると商店街の景況について「繁栄している」と「繁栄の兆しがある」の合計が 3.0%、「まあまあ（横ばい）である」は 17.9%、「衰退している」と「衰退の恐れがある」の合計が 77.6%であるとしており、衰退傾向が目立つ。加えて、「繁栄している」と回答した商店街と「衰退している」と回答した商店街が実施しているソフト・ハード事業の比較について、「繁栄している」と回答した商店街と「衰退している」と回答した商店街が実施しているソフト事業で最も差異がある事業は「防災・防犯」であり、ハード事業で最も差異がある事業は「バリアフリー」であると報告されている。このことから、小さな子どもから高齢者まであらゆる世代・立場の人、誰もが安心して快適に利用できる商店街の環境づくりが今後の商店街において重要であると言えよう。

川内美彦は著書「ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために」の中で、ユニバーサルデザインの考え方について障がい者や高齢者等ハンディキャップを抱える人の問題（特別な人の為の特別な問題）であると捉えられがちであることを指摘すると共に、「しかしながら現実には、既存のものをどう再生していくかというのは重要な問題であり、それに対するニーズも強くあります。この場合のユニバーサル・デザインは、プロセスの視点からすれば新築の場合と変わらず、利用者の参画を得ながら検討を進めていくこととなりますが、検討対象が既に存在しているという点では図面をベースとした机上の検討よりも評価がしやすく、改善点を具体的にとらえやすいといえます。その一方で、技術的、法規的制約は新築時よりも大きく、また金銭的には新築時に比べて大きな出費となる場合が多いといえます。」^{注 1-6)}と述べている通り、既存の商店街において誰もが安心して快適に過ごせるユニバーサルデザインに基づいた環境づくりを実践する為には、利用者と運営者の参加と協同・協働による方策の検討が必要である。

また、川岸梅和は博士論文「集住と余暇より生まれるコミュニティ活動からみた生活空間計画に関する研究」の中で、『時間の流れの中で、生活空間計画は、個人の「想い」や「つぶやき」か

ら端を発し、他者と共に協調し合える「人としての環境」を創り出し、そこから、生まれ出る活動は、「活動としての環境」を創り、活動の受け皿としての「空間としての環境」を創り出すものであり、まさしく「人」と「活動」と「空間」が密接な繋がりを持つことに他ならないと考えられる。』^{注 1-7)} と述べた上で、生活空間について『人々がたゆまず関わり合いながら、「人としての環境」「活動としての環境」「空間としての環境」を創り出し、それらが相互に浸透し合うことにより生活空間が創り出されると考えられる。生活空間計画には、「人と人の関係」「人と活動の関係」「人と空間の関係」「活動と空間の関係」が、時間の流れの中で時間自体がエネルギーとなり、変化や再創造を促すと考えられる。』^{注 1-8)} と述べている通り、生活空間計画において時間の流れの中で、「人」、「活動」、「空間」の相互浸透関係を意識し、商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する知見を得ることを本研究の目的としている。

また、異なる圏域を持つ既存の商店街において、建物（内部空間）と商店街（外部空間）の両面から各々の現状と課題について明らかにすると共に、利用者並びに運営者に視座を置き、生活空間としての既存の商店街におけるバリア（安心・安全の妨げ又は不都合や使いづらさを感じる種々の問題点や課題）についての基礎的知見を得ることを目的としている。

1. 3 研究の方法

本研究では、関東圏における以下4つの既存の商店街を対象とし、人・活動・空間・時間の相互浸透関係に視座を置き、ソフトとハードの両面から生活空間としての商店街の現状と課題について明らかにしている。尚、近隣型商店街、地域型商店街、広域型商店街、超広域型商店街は「平成21年度商店街実態調査報告書」^{注1-9)}において以下の通り、定義されている。

- ①近隣型商店街：最寄品（消費者が頻繁に手軽にほとんど比較しないで購入する物品。加工食品、家庭雑貨など。）中心の商店街で地元主婦が日用品を徒歩又は自転車などにより買物を行う商店街
- ②地域型商店街：最寄品及び買回り品（消費者が2つ以上の店を回って比べて購入する商品。ファッション関連、家具、家電など。）が混在する商店街で、近隣型商店街よりもやや広い範囲であることから、徒歩、自転車、バス等で来街する商店街
- ③広域型商店街：百貨店、量販店を含む大型店があり、最寄品より買回り品が多い商店街
- ④超広域型商店街：百貨店、量販店を含む大型店があり、有名専門店、高級専門店を中心に構成され、遠距離から来街する商店街

本研究は、以上の商店街のタイプに相当する既存の4つの商店街を選定し、ソフト調査として①利用者に対する聞き取り調査、②運営者に対するアンケート調査、ハード調査として①建物（内部空間）におけるアクセス実態調査、②商店街（外部空間）における実態調査に基づき、比較を通して以下の点を明らかにしようとしている。

- 1) 建物（内部空間）・商店街（外部空間）両面からみた利用者が意識するバリアの傾向と特性
- 2) 運営側からみた運営の現状と運営者が意識する商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性
- 3) 建物（内部空間）において利用者が意識するバリアと運営側の取り組みの比較からみた傾向
- 4) 商店街（外部空間）において利用者が意識するバリアと運営者が意識するバリアの傾向

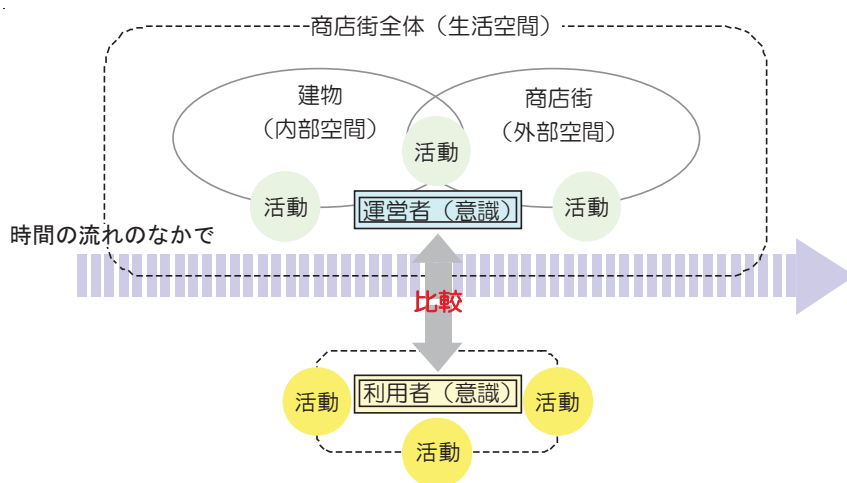


図 1-3-1 研究の方法

1. 4 本論文の構成

本論文は、研究の概要として本研究の位置付けを示す「第1章 研究の背景と目的」、ノーマライゼーションに向けた環境づくりに関連する概念等を提示する「第2章 ノーマライゼーションに向けた環境づくりについて」、本研究における調査概要を示す「第3章 調査概要」、利用者意識に視座を置いた「第4章 利用者意識からみた商店街の現状と評価」、運営者意識に視座を置いた「第5章 運営者意識からみた商店街の現状と評価」、建物（内部空間）における現状と課題を考察した「第6章 利用者意識と運営者意識からみた建物（内部空間）の現状と課題」、商店街（外部空間）における現状と課題を考察した「第7章 利用者意識と運営者意識からみた商店街（外部空間）の現状と課題」、まとめとしての「第8章 結論」で構成している。

「第1章 研究の背景と目的」

「1. 1 研究の背景」では、少子高齢化や障がい者（児）の現状と動向、商店街の現状と景況を述べており、商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりの必要性について示した。「1. 2 研究の目的」では、異なる圏域を持つ既存の商店街において、建物（内部空間）と商店街（外部空間）の両面から各々の現状と課題について明らかにすると共に、利用者並びに運営者に視座を置き、既存の商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する基礎的知見を得る重要性を示した。「1. 3 研究の方法」では、関東圏における異なる4つの既存の商店街を対象とし、人・活動・空間・時間の相互浸透関係に視座を置き、ソフトとハードの両面から考察する研究の方法を示した。「1. 4 本論文の構成」において整理すると共に、「1. 5 本論文で用いる用語の定義」において用語の定義について整理している。最後に、「1. 6 本研究の位置付け」において既往研究について5つの側面から概観すると共に、異なる圏域や特性を持つ4つの既存の商店街を対象として、利用者・運営者双方の観点から商店街の現状や問題点について考察し、建物（内部空間）と商店街（外部空間）の両面から商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりについて検証している本研究の独自性について述べている。

「第2章 ノーマライゼーションに向けた環境づくりについて」

「2. 1 ノーマライゼーションの理念と歴史的変遷」において、ノーマライゼーションの理念や歴史的変遷を概観し、「2. 2 ユニバーサルデザインの定義と取り組み」において、ユニバーサルデザインの定義と過去の取り組みや研究を概観し、「2. 3 バリアフリーの定義と取り組み」において、バリアフリーの定義と過去の取り組みや研究を概観している。更に「2. 4 福祉のまちづくりの概念」において福祉のまちづくりの定義を述べ、まちづくりに関連する施策（法

律等) について整理していると共に、「2. 5 福祉のまちづくりに関連する商店街での取り組みと事例」においてノーマライゼーションの理念に基づき活動・運営している商店街や商店等の取り組み、我が国で実際に行われている事例について整理している。

「第3章 調査概要」

本研究において研究対象としている「調査研究対象地区概要(含 商店街)」の歴史的成り立ち等の概要を示すと共に、利用者意識や運営者意識を抽出する為に実施した調査概要について「調査方法」において整理している。

「第4章 利用者意識からみた商店街の現状と評価」

人・活動・空間・時間の関係性から、利用者が建物(内部空間)及び商店街(外部空間)において意識するバリアを商店街で行う活動(来街目的)や時間(滞在時間)の観点から整理し、利用者評価について明らかにした。

「第5章 運営者意識からみた商店街の現状と評価」

建物(内部空間)における運営実態並びに運営側が実施している活動(ノーマライゼーションに向けた取り組み等)について明らかにすると共に、前章同様に人・活動・空間・時間の関係性から、運営者が商店街(外部空間)において意識するバリアについて整理し、運営者評価について明らかにした。

「第6章 利用者意識と運営者意識からみた建物(内部空間)の現状と課題」

建物(内部空間)において、利用者意識からみた評価を整理すると共に、運営者意識や建物(内部空間)における問題点と比較し、建物(内部空間)における現状と課題を明らかにしている。

「第7章 利用者意識と運営者意識からみた商店街(外部空間)の現状と課題」

商店街(外部空間)において、利用者意識と運営者意識の評価を整理すると共に、利用者意識と運営者意識の比較からみた商店街(外部空間)における現状と課題について明らかにしている。

「第8章 結論」

総括として、前章までの研究結果を総合的に取りまとめ、異なる4つの既存の商店街における利用者意識・運営者意識からみた意識するバリアを明らかにし、ノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する方向性、既存の商店街が抱える課題について今後考える方策を示している。



図 1-4-1 研究のフロー

1. 5 本論文で用いる用語の定義

本論文で用いる用語に関して、以下の通り定義し、説明する。

1) バリア

「バリア (Barrier)」とは、一般的にハンディキャップを抱える人等を対象とした障害や障壁を指し、1995年の「障害者白書」では、製品や建築物、都市全てにおいて4つのバリア（物理的バリア、制度的バリア、意識のバリア、文化・情報のバリア）が定義されている。

本研究では、障がい者等ハンディキャップを抱える人に限定せず、利用者や運営者が安心・安全の妨げ又は不都合や使いづらさを感じる種々の問題点や課題を「バリア」と定義する。

尚、本論文では、特に第6章及び第7章、第8章において以下の4つのバリア種別分類を通じて比較・考察を行っている。

- (1) 物理的バリア：建物（内部空間）における入り口の段差や階段等、商店街（外部空間）における歩道の凸凹（段差）や走行中の自転車等を示す。
- (2) 心理的バリア：建物（内部空間）におけるサービスや他の利用者とのやりとり等、商店街（外部空間）における客引き・キャッチセールスやまちの景観・騒音等を示す。
- (3) 情報のバリア：建物（内部空間）におけるサイン計画や、商店街（外部空間）における建物の所在（場所）等を示す。
- (4) 制度のバリア：利用者が利用する上で障壁となる事柄及び運営者が運営する上で障壁となる事柄を示す。

2) 建物（内部空間）

本論文では、商店街を構成している空間を「建物（内部空間）」と「商店街（外部空間）」と定義する。「建物（内部空間）」とは、建物に入る導入部分から各諸室に至るまで経路や共用空間を含んでおり、総称して「建物（内部空間）」と定義する。

3) 商店街（外部空間）

本論文では、商店街を構成している空間を「建物（内部空間）」と「商店街（外部空間）」と定義する。「商店街（外部空間）」とは、商店街における移動空間（歩道等の歩行空間を含む）から建物付近の空間を示し、総称して「商店街（外部空間）」と定義する。

4) アクセス実態

本論文では、建物内における移動経路を総称して「アクセス」と定義すると共に、その実態に関して「アクセス実態」と表現する。

5) 生活空間

本論文では、暮らしの時間の流れの中で、「人としての環境」「活動としての環境」「空間としての環境」が相互に浸透し合う空間として定義する。

1. 6 本研究の位置付け

1. 6. 1 既往研究の概要

ノーマライゼーションに向けた環境づくりの観点から、本研究に関連する既往研究を概観すると福祉のまちづくり等における概念的な研究から、本研究対象である既成市街地・商店街において、利用者・運営者の実態からみた研究等が行われており、以下5つの側面から、それぞれの研究を捉えることができる。

- I) ユニバーサルデザインを目指したまちづくりにおける概念とモデルについて示した研究
- II) 既成市街地を対象としたバリアフリーに関する研究
- III) 利用者実態の側面から商店街の現状と課題について示した研究
- IV) 運営者実態の側面から商店街の現状と課題について示した研究
- V) 利用者・運営者実態の側面から商店街の現状と課題について示した研究

尚、ユニバーサルデザインを以下UD、バリアフリーを以下BFと表記する。

I) UD を目指したまちづくりにおける概念とモデルについて示した研究として、川内美彦¹⁾はUDの概念整理を行い、UDの継続的改善についての概念を適切に反映するモデルを提示すると共に、まちづくりにおけるスパイラルアップの重要性を明らかにし、加えて川内美彦²⁾らはスパイラルアップへ向けた取り組みの一環として、まちづくりワークショップを通じてUDに向けたまちづくりにおける住民参加の重要性を述べている。また、宮田直明³⁾らは自治体レベルで策定されるUD建築ガイドライン等を横断的にまとめている。

- 1) 川内美彦：ユニバーサル・デザインにおける「継続的改善」のモデル化に関する研究－ユニバーサル・デザインを目指したまちづくりに関する研究－、日本建築学会計画系論文集、第603号、pp. 97～103、2006年5月
- 2) 川内美彦、大原一興、高橋儀平：二次元イメージマッピング法によるまちづくりワークショップの評価－ユニバーサル・デザインを目指した住民参加のまちづくりに関する研究－、日本建築学会計画系論文集、第590号、pp. 17～23、2005年4月
- 3) 宮田直明、武宮健司：ユニバーサルデザイン建築ガイドラインの策定及び実践状況の自治体間比較、日本建築学会計画系論文集、第612号、pp. 7～14、2007年2月

II) 既成市街地を対象としたバリアフリーに関する研究として、中島佐智子^{4) 5)}らは、電動車いす利用者を対象として様々な生活環境での使用実態について報告している。

既成市街地の街路空間の側面から、田中直人⁶⁾らは、日常歩行時における街路空間に存在する問題点や歩行時の意識を全国のロービジョン者を対象に調査を行い、概括的に日常に起こる状況（夜間歩行を行う際の介助者の有無や不快要素等）について報告している。大坂谷吉行⁷⁾らは、室蘭圏（室蘭市、登別市、伊達市）におけるBF対応を実施しているハートビル法認定建築物の実態と商店街におけるBF方策について示していると共に、大坂谷吉行⁸⁾は、室蘭市の道路実態（含幹線道路）においてBF化を推進する為の改善策等についてまとめている。田中千歳⁹⁾らは、駅前周辺地域を対象とし、ワークショップを通じて杖等の介助用品使用障がい者や車いす使用者等にとってバリアとなっている個所を明らかにし、報告している。大貝彰¹⁰⁾らは、健常者、車いす使用者や高齢者を対象として中心市街地における歩行空間（商店街内も含める）の問題点等を景観性と安全性の調和が考慮された歩行空間の形成、向上につながる知見について明らかにしている。

既成市街地の休憩空間の側面から、内山紀美子¹¹⁾らは、歩道における休憩空間として座りスペースであるベンチの現状、実態と問題点について報告している。

- 4) 中島佐智子、柏原士郎、吉村英祐、横田隆司、飯田匡：電動車いすユーザーを対象とした使用実態調査－電動車いすユーザーに対応する生活環境に関する研究－、日本建築学会計画系論文集、第585号、pp. 55～62、2004年11月
- 5) 中島佐智子、柏原士郎、横田隆司、吉村英祐、飯田匡：ハンドル形電動車いすによる施設利用上の問題点とその改善方策について－電動車いすユーザーに対応する生活環境に関する研究 その2－、日本建築学会計画系論文集、第598号、pp. 21～28、2005年12月
- 6) 田中直人、岩田三千子：夜間歩行におけるロービジョン者の意識と街路空間の視環境調査、日本建築学会計画系論文集、第613号、pp. 89～94、2007年3月
- 7) 大坂谷吉行、川端智浩：ハートビル法認定建築物の分析とバリアフリーの商店街づくり、日本建築学会技術報告集、第5号、pp. 242～247、1997年12月
- 8) 大坂谷吉行：室蘭市中島町における道路のバリアフリーの実態に関する研究、日本建築学会技術報告集、第7号、pp. 145～150、1999年2月
- 9) 田中千歳、足立啓：高齢過疎地域における駅前周辺環境のバリアフリー整備に関する調査研究－和歌山県南部町を事例として－、日本建築学会技術報告集、第19号、pp. 259～264、2004年6月
- 10) 大貝彰、江本晃美、白井律子：中心市街地における安全性と景観性の両面からみた歩行空間

評価 豊橋市都市景観形成地区を事例として、日本建築学会技術報告集、第 20 号、pp. 313～318、2004 年 12 月

- 11) 内山紀美子、佐々木伸子：歩道におけるベンチ設置の現状と休憩空間整備の方向性—地方都市の特定旅客施設周辺状況からの考察—、日本建築学会技術報告集、第 14 巻、第 27 号、pp. 281～286、2008 年 6 月

Ⅲ) 利用者実態の側面から商店街の現状と課題について示した研究として、熊谷良雄¹²⁾¹³⁾は、消費者の購買地選択過程の中で消費者購買行動の特性を明らかにし、佐々木嘉彦¹⁴⁾¹⁵⁾らは、購買交通手段の観点から消費者購買行動や購買行動変化のモデル化シミュレートを行っている。森田孝夫¹⁶⁾¹⁷⁾は、都心商店街の利用者特性（利用者属性や来街目的等）を明らかにすると共に、通行量の経年的変動実態を示している。竹内昌史¹⁸⁾らは、来訪者の回遊行動と施設構成について経年変化に視座を置き考察している。大岩優佳理¹⁹⁾らは、商店街来街者の回遊行動とテナント構成について明らかにしている。宮田智之²⁰⁾らは、近隣型商店街における商店街基盤施設等の商店街へ与える影響について利用者の利用率という点から検証している。

商店街における休憩空間に視座を置き、大島秀明²¹⁾らは、商店街の座りスペース利用の実態を、金俊豪²²⁾らは、商店街の休憩スペースの実態について明らかにしている。平田圭子²³⁾らは、祭事における商店街来街者の座り空間に関して述べている。

商店街の利用者を対象とした BF や UD に通じる既往の研究から、坂野宏行²⁴⁾や大屋裕一²⁵⁾らは高齢者の商店街利用実態について、鴨崎義人²⁶⁾らや石津史郎²⁷⁾らは商店街における車いす使用者への配慮の実態について、湧井志野²⁸⁾らは高齢者や車いす使用者を対象として商店街の問題点を明らかにしている。

- 12) 熊谷良雄：消費者の購買地選択行動よりみた商店街の配置に関する研究（その 1）、日本建築学会論文報告集、第 191 号、pp. 83～88、1972. 1

- 13) 熊谷良雄：消費者の購買地選択行動よりみた商店街の配置に関する研究（その 2）、日本建築学会論文報告集、第 192 号、pp. 81～86、1972. 2

- 14) 佐々木嘉彦、近江隆、山田博人、菅井壮文：購買地選択行動からみた商店街の変動に関する研究 その 1 消費者購買行動のモデル化、日本建築学会論文報告集、第 291 号、pp. 71～77、1980. 5

- 15) 佐々木嘉彦、近江隆、山田博人、菅井壮文：購買地選択行動からみた商店街の変動に関する研究 その 2 購買行動変化のモデル・シミュレート、日本建築学会論文報告集、第 303 号、pp. 111～117、1981. 5

- 16) 森田孝夫：京都の都心商店街活性化計画のための顧客分析、日本建築学会計画系論文報告集 第 437 号、pp. 27～36、1992. 7
- 17) 森田孝夫：京都の都心商店街活性化計画のための通行量分析、日本建築学会計画系論文報告集、第 451 号、pp. 115～125、1993. 9
- 18) 竹内昌史、吉田琢美、兼田敏之：回遊行動からみた商店街複合地区の動態分析－2008 年名古屋市大須地区調査の結果を中心として－、日本建築学会計画系論文集、第 660 号、pp. 361～368、2011. 2
- 19) 大岩優佳理、山田哲也、三阪朋彦、兼田敏之：回遊行動からみた商店街複合地区の動態分析－名古屋市大須地区をケーススタディとして－、日本建築学会技術報告集、第 22 号、pp. 469～474、2005. 12
- 20) 宮田智之、和田一郎：商業基盤施設利用者の商店街利用率とイメージに関する研究、日本建築学会技術報告集、第 7 号、pp. 109～114、1999. 2
- 21) 大島秀明、天野克也、谷口汎邦：商店街来街者の座りスペース利用に関する研究－巣鴨地藏通り商店街の場合－、日本建築学会計画系論文集、第 610 号、pp. 41～46、2006. 12
- 22) 金俊豪、三橋伸夫、藤本信義：商店街における休憩スペースの空間構成と利用評価に関する研究、日本建築学会計画系論文集、第 615 号、pp. 75～82、2007. 5
- 23) 平田圭子、浅沼則行、菅原辰幸：祭事における商店街来街者の座り空間整備に関する研究、日本建築学会計画系論文集、第 663 号、pp. 895～902、2011. 5
- 24) 坂野宏行：高齢者の生活空間としての小売商店街に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集、F、pp. 345～346、1993. 9
- 25) 大屋裕一、園田眞理子、佐藤克志：商店及び商店街における福祉的環境整備のあり方とその経済効果に関する研究 三鷹駅前商店街の周辺住民に対するアンケート結果からの考察、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-2、pp. 427～428、2001. 9
- 26) 鴨崎義人、片岡正喜、鈴木義弘、中武啓至、三宮基裕、石津史郎：別府市亀川商店街の車いす利用のための店舗改造の取り組み 別府市太陽の家に隣接する亀川商店街の車いす生活者との共存化に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-2、pp. 441～442、2000. 9
- 27) 石津史郎、片岡正喜、鈴木義弘、中武啓至、三宮基裕、鴨崎義人：別府市亀川商店街における店舗の現状と問題点 別府市太陽の家に隣接する亀川商店街の車いす生活者との共存化に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-2、pp. 443～444、2000. 9
- 28) 湧井志野、園田眞理子：商店及び商店街の福祉的環境整備のあり方に関する研究－高齢者、車いす使用者の買い物行動から見た商店及び商店街の問題点－、日本建築学会大会学術講演梗概集、F-1、pp. 413～414、2001. 9

IV) 運営者実態の側面から商店街の現状と課題について示した研究として、李彰浩²⁹⁾らは、大学周辺商店街の店主と大学生協との関係性を考察している。大谷光一³⁰⁾らは、商店街の復興事例として店舗経営者への意識調査や店舗入居状況から復興の特徴と課題について整理している。樋口忠彦³¹⁾らは、商店街整備事例の中から整備の方法や傾向について調査・分析している。

商店街(商店)の居住に視座を置き、藤岡泰寛³²⁾らは、近隣型商店街における住・商の関係性について考察し、嶋田邦男³³⁾らは、商店街の居住形態や建築空間の変容に関する実態を調査・分析している。

また、空き店舗の実態や方策に視座を置き、宮田智之³⁴⁾らは、近隣商店街において空き店舗や新規出店店舗等の現状把握を行い、宇於崎弘実³⁵⁾らは、空き店舗の実態と店舗規模等並びにチャレンジショップ事業においてその後の独立出店の点から展開し、報告している。野嶋慎二³⁶⁾らは、小規模賃貸店舗の展開特性や志向性について分析している。

- 29) 李彰浩、後藤春彦：大学生協同組合に対する大学周辺地域店主の意識と今後の大学まわりの課題～早稲田大学生協同組合と西早稲田キャンパス周辺地域を事例として～、日本建築学会計画系論文集、第560号、pp.193～200、2002.10
- 30) 大谷光一、角野幸博：飲食系商店街の復興の過程と課題 神戸市東門街における阪神・淡路大震災の復興過程を事例に、日本建築学会計画系論文集、第574号、pp.99～104、2003.12
- 31) 樋口忠彦、大丸英博、山崎健太：商店街における景観整備に関する研究、日本建築学会技術報告集、第1号、pp.276～279、1995.12
- 32) 藤岡泰寛、大原一興、小滝一正：近隣型商店街における「住一商」関係別にみた商人家族の居住特性、日本建築学会計画系論文集、第586号、pp.89～95、2004.12
- 33) 嶋田邦男、桜井康宏：「魚の棚商店街」における居住形態変容と住宅改善の実態—明石市「魚の棚商店街」における戦後の店舗空間変容に関する調査研究 その1—、日本建築学会計画系論文集、第615号、pp.105～112、2007.5
- 34) 宮田智之、小川博央、宮崎隆昌、和田一郎：近隣型商店街の空き店舗流動化のための基礎分析—空き店舗流動化のための店舗規模の検討—、日本建築学会技術報告集、第9号、pp.183～186、1999.12
- 35) 宇於崎弘実、野嶋慎二：店舗育成手法としてのチャレンジショップ事業の現状とその要件—富山市中央通り商店街の事例—、日本建築学会技術報告集、第15号、pp.301～306、2002.6
- 36) 野嶋慎二、玉置伸悟：小規模賃貸店舗の展開特性とその集積街区の受け皿機能に関する研究 日本建築学会計画系論文集、第530号、pp.193～200、2000.4

V) 利用者・運営者実態の側面から商店街の現状と課題について示した研究として、大野拓也³⁷⁾らは、商店街の課題に対する利用者（高齢者）と商店主の意識について考察しており、竹内友哉³⁸⁾らは長期に渡り利用している利用者の実態と運営者の視点から今後の商店街について考察している。

37) 大野拓也、井上芳恵：兵庫県山崎町における商店街の整備課題に関する高齢者と商店主の意識比較－高齢社会に対応した地域施設の整備手法に関する研究－、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-1、pp. 481～482、2001.9

38) 竹内友哉、藤岡泰寛、大原一興：長期利用者を通してみた身近な商店街の多面的評価に関する研究－商学協働事業から地域まちづくりへの発展に関する研究 その5－、日本建築学会大会学術講演梗概集、F-1、pp. 1083～1084、2007.8

1. 6. 2 本研究の位置付け

ノーマライゼーションの理念に基づき、バリアフリーやユニバーサルデザインに視座を置いた研究はハンディキャップを抱える人に限定した研究が多くを占めると共に、既成市街地においては、駅等の公共空間や街路空間を研究対象としているものが多くを占めている。

また、商店街を対象とした調査・研究の多くは利用実態や運営実態をそれぞれ明らかにしており、利用者意識と運営者意識の両面から商店街の現状や課題を検証した研究事例においては、調査対象となる利用者についてハンディキャップを抱える人や高齢者、近隣居住者等に限定されている。

従って、本研究の様に「平成 21 年度商店街実態調査報告書」^{注1-9)}において定義されている 4 つの商店街タイプの定義に相当する既存の商店街（近隣型商店街の事例として千葉県習志野市大久保地区の大久保商店街、地域型商店街の事例として千葉県習志野市津田沼地区の津田沼 1 丁目商店街、広域型商店街の事例として千葉県船橋市本町地区の船橋駅前商店街、超広域型商店街の事例として東京都中央区銀座地区の銀座通り）を対象として、利用者・運営者双方の観点から商店街の現状や問題点について明らかにしている研究はない。特に、本研究ではノーマライゼーションに向けた環境について考える上で、可能な限り多くの人の意見を抽出する為、利用者を対象としたソフト調査においてハンディキャップを抱える人に限定せず、健常者も含め子どもから高齢者まで各年代の調査結果を得ている。また、生活空間計画を考える上で、建物（内部空間）と商店街（外部空間）の両面から考察することで、商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する基礎的知見を得ていることが本研究の独自性であると考えられる。

【第1章 注釈】

- 注 1-1) 東日本大震災の影響により、岩手県、宮城県、福島県、仙台市、盛岡市、郡山市、いわき市について、調査を実施していない。障がいの種類が不詳（約 585 千人）を含む。
- 注 1-2) 東日本大震災の影響により、岩手県、宮城県、福島県、仙台市、盛岡市、郡山市、いわき市について、調査を実施していない。
- 注 1-3) 徳田克己、水野智美 編：障害理解一心のバリアフリーの理論と実践、株式会社 誠信書房、pp. 2、2007 年 4 月（第 2 刷）
- 注 1-4) 三橋重昭：よみがえる商店街 5 つの賑わい再生力、株式会社 学芸出版社、pp. 15-16、2009 年 10 月
- 注 1-5) 中小企業庁：平成 21 年度中小企業庁委託事業 平成 21 年度 商店街実態調査報告書 概要版、(株) ちばぎん総合研究所、pp. 11、pp. 20、2010 年 3 月
- 注 1-6) 川内美彦：ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために、株式会社 学芸出版社、pp. 207、2007 年 8 月
- 注 1-7) 川岸梅和：集住と余暇より生まれるコミュニティ活動からみた生活空間計画に関する研究、pp. 16、1998 年 7 月
- 注 1-8) 川岸梅和：集住と余暇より生まれるコミュニティ活動からみた生活空間計画に関する研究、pp. 21、1998 年 7 月
- 注 1-9) 中小企業庁：平成 21 年度中小企業庁委託事業 平成 21 年度 商店街実態調査報告書 概要版、(株) ちばぎん総合研究所、pp. 2、2010 年 3 月

【第1章 参考文献】

- 1-1) 一般財団法人 厚生労働統計協会 編：国民衛生の動向・厚生指標 増刊・第60巻第9号 通巻第944号、一般財団法人 厚生労働統計協会、2013年8月
- 1-2) 一般財団法人 厚生労働統計協会 編：国民の福祉と介護の動向・厚生指標 増刊第60巻第10号 通巻第945号、一般財団法人 厚生労働統計協会、2013年9月
- 1-3) 杉田聡：「買い物難民」をなくせ！消える商店街、孤立する高齢者、中央公論新社、2013年5月
- 1-4) 徳田克己、水野智美 編：障害理解—心のバリアフリーの理論と実践、株式会社 誠信書房、2007年4月（第2刷）
- 1-5) 三橋重昭：よみがえる商店街 5つの賑わい再生力、株式会社 学芸出版社、2009年10月
- 1-6) 川内美彦：ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために 株式会社 学芸出版社、2007年8月
- 1-7) 中小企業庁：平成21年度中小企業庁委託事業 平成21年度 商店街実態調査報告書 概要版、(株)ちばぎん総合研究所、2010年3月
- 1-8) 川岸梅和：集住と余暇より生まれるコミュニティ活動からみた生活空間計画に関する研究 1998年7月
- 1-9) 総務省統計局：人口推計
- 1-10) 厚生労働省：第21回生命表（完全生命表）
- 1-11) 厚生労働省：完全生命表（第9回～第10回）
- 1-12) 厚生労働省：平成24年簡易生命表
- 1-13) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口（平成24年1月推計）
- 1-14) 厚生労働省：平成23年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）
- 1-15) 厚生労働省：知的障害児（者）基礎調査

第2章 ノーマライゼーションに向けた環境づくりについて

- 2. 1 ノーマライゼーションの理念と歴史の変遷
- 2. 2 ユニバーサルデザインの定義と取り組み
- 2. 3 バリアフリーの定義と取り組み
- 2. 4 福祉のまちづくりの概要
- 2. 5 福祉のまちづくりに関連する商店街での取り組みと事例

2. 1 ノーマライゼーションの理念と歴史的変遷

「ノーマライゼーション (Normalization)」の理念とは、デンマークのニルス・エリック・バンクーミケルセン (以下 N・E・バンクーミケルセン) が提唱した理念であり、障がいを民族、性別、年齢、能力等の違いと同じように、個人の個性と捉え、お互いをありのまま平等に受け入れることの出来るような社会の実現を示す。

ノーマライゼーションの理念が生まれたデンマークは、北欧諸国の一つであり、立憲君主制の国であるが、医療費無料制度等、国民に対する手厚い社会福祉制度を実現している国として有名である。デンマークについて、野村武夫は著書「ノーマライゼーションが生まれた国・デンマーク」の中で、『日本は「経済大国」であるといわれているのに対して、デンマークは「生活大国」だといわれている。「生活大国」とは、国の責任においてすべての国民の生活を保障するということを意味している。デンマークでは医療費 (入院や手術を含む)、福祉 (障害者や高齢者の介護、在宅、施設のサービスなど)、教育 (小学校から大学までの授業料など)、年金のための拠出が無料で、人々の生涯にわたる生活の基本的な部分が国によって経済的に保障されている。』^{注 2-1)} と述べている通り、福祉的、教育的にみても、社会全体で支え合う体制でありながらも個人個人が自立し、暮らすあるいは過ごすことが可能な国であると言えよう。

ノーマライゼーションという理念の誕生について、デンマークがナチス支配から解放された後、N・E・バンクーミケルセンが当時の社会省精神薄弱福祉課に勤務し、施設行政担当から当時の知的障がい者 (児) の処遇の実態に触れたことがきっかけであったとされている。知的障がい者と家族に対する社会の対応について知的障がい者の親や家族が問題を感じ、改善に向けた活動を行うため、「知的障害者の親の会」が発足する。この会が掲げたスローガン「①入所者二〇から三〇人の小規模な施設に改めること、②そのような小規模施設を親や親戚が生活する地域に作ること、③他の子どもと同じように教育を受ける機会を持たせること」^{注 2-2)} を軸に N・E・バンクーミケルセンは法律化に尽力する。こうして生まれた「1959 年法」の中で、「ノーマライゼーション」という言葉は世界で初めて用いられた。このことについて N・E・バンクーミケルセンは、「用語と内容について、他の北欧の国々の専門家ともいろいろ討議しました。ヒューマニゼーション (humanization) あるいはヒューマン・リレーション (human relation) もありました。またイクォライゼーション (equalization) など、いろいろな用語が考えられました。しかし親の会の願いを一番よく表すものとして、結局ノーマライゼーションという語に落ち着いたのです」^{注 2-3)} と述べている。

ノーマライゼーションは発祥国デンマークに限定した理念ではなく、N・E・バンクーミケルセンが提唱後、スウェーデンのベンクト・ニイリエが受け継ぎ、「8つの原理」を英文訳したことから世界各国に広がった。ベンクト・ニイリエ 著、河東田博 他 訳編「ノーマライゼーションの原理[新訂版]—普遍化と社会変革を求めて」によると「8つの原理」とは、「①一日のノーマルなリズムを送る、②ノーマルな一週間のリズムを送る、③一年間のノーマルなリズムを送る、④ライフサイクルを通してのノーマルな発達の経験をする機会をもつ、⑤知的障害者の選択や願い、要望ができる限り考慮され尊重されなければならない、⑥男女が共に住む世界での生活、⑦ノーマルな経済水準を得る、⑧物理的設備基準がノーマルであり、一般市民を対象とする施設と同等なものである」^{注2-4)}とされている。

また、1960年代後半、アメリカに導入したのはヴォルフエンズベルガー等であり、脱施設化（「脱施設化とはコミュニティケアを充実させて、施設から地域社会に知的障害者を帰していくことである。障害者の自由や自立という生活の質に関係し、ノーマライゼーションの考え方と大きく関わっている。現在では知的障害者だけではなく、高齢者やその他の障害者の施設計画においても脱施設化のめざすべき理念に近い考え方で、地域とともに生活環境を整備する方向になりつつある。地域社会のコミュニティケアをどこまで充実させるべきか、今後のまちづくりの大きな課題である。」^{注2-5)}）への動きを促進させた。これら一連の活動は、1971年の国際連合「知的障害者の権利宣言」、1975年の国際連合「障害者の権利宣言」等へ繋がっていく。

日本において1960年に制定された「精神薄弱者福祉法」はノーマライゼーションの理念とは程遠い内容であったとされ、「ノーマライゼーション」をいう言葉が紹介されたのは1970年代に入ってからと言われている。しかしその言葉が広く知られるようになるのは1981年の「国際障害者年」がきっかけだった。また言葉の生みの親であるN・E・バンクーミケルセンが初めて来日したのは1985年になってからであり、講演や各施設を視察して回ったと言われている。その後、「障害者プラン—ノーマライゼーション7カ年戦略策定協議会」発足等、ノーマライゼーションの理念が政策理念の柱となった。

表 2-1-1 ノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する歴史の変遷

1946年	ユニセフ発足	【凡例】 
1947年	児童福祉法	
1948年	世界保健機関(WHO)設立	
	世界人権宣言	
1949年	身体障害者福祉法	
	児童憲章	
1950年	精神衛生法	
	新生活保護法	
1950年～	赤十字が高齢者のホームヘルプ業務を開始	
	老人ホーム建設の国庫補助導入	
	高齢者のための住宅手当支給	
1951年	児童憲章	
1959年	1959年法(ノーマライゼーションの理念)	
	児童権利宣言	
1960年～	ホームヘルプに対する国庫補助	
1960年	精神薄弱者福祉法	
1963年	老人福祉法	
1968年	建築障壁撤廃法	
1970年	心身障害者対策基本法	
1971年	知的障害者の権利宣言	
1973年	老人医療費支給制度	
1973年～1975年	身体障害者福祉モデル都市事業	
1975年	障害者の権利宣言	
1979年～1985年	障害者福祉都市事業	
1981年	国際障害者年	
1982年	高齢者福祉の3原則(自己決定権・生活の継続性・残存能力の活用)	
1983年	老人保健法	
1986年～	障害者の住みよいまちづくり事業	
1989年	ゴールドプラン(高齢者保健福祉推進10ヵ年戦略)	
1990年	社会福祉関連8法改正	
	ADA法(障害を持つアメリカ人法)	
1990年～	住みよい福祉のまちづくり事業	
1991年～	福祉街づくりモデル事業	
1993年	障害者基本法(心身障害者対策基本法の改正)	
1993年～2002年	アジア太平洋障害者の10年	
1994年	ハートビル法(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の促進に関する法律)	
1994年～	障害者や高齢者に優しいまちづくり推進事業	
1995年	障害者プラン・7ヵ年戦略策定協議会	
1997年～1998年	建築基準法・設計基準(バリアフリー推進も思慮)	
1999年	国際高齢者年	
2000年	交通バリアフリー法(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)	
	介護保険制度	
2006年	バリアフリー新法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)	

(田中直人:福祉のまちづくりキーワード事典—ユニバーサル社会の環境デザイン、株式会社 学芸出版社、pp.12、2006年6月(第1版第2刷)、齊場三十四:しっかりしろ!!日本のバリアフリー—共生(活)感を大切に—、中央法規出版 株式会社、pp.16、2005年7月、田中一正:北欧のノーマライゼーション エイジレス社会の暮らしと住まいを訪ねて、TOTO出版、pp.132-133、2008年9月 を基に作成。)

2. 2 ユニバーサルデザインの定義と取り組み

ユニバーサルデザイン (Universal Design) とは、障がいの有無等に関わらず可能な限り多くの人が使いやすい・利用しやすいデザインのことを指し、アメリカ・ノースカロライナ州立大学の当時センターフォアアクセシブルハウジング所長だったロン・メイス (Ronald Mace) が中心となり、考え出した。幼少期にポリオ (脊髄性小児麻痺) に感染し、車いすを利用して生活していたロン・メイスは建築家であり、製品デザイナーでもあった。

ユニバーサルデザイン (以下、UD) について後述する「バリアフリーデザイン」、「アダプティブデザイン」^{注 2-6)}、「ライフスパンデザイン」^{注 2-6)}、「アクセシブルデザイン」^{注 2-7)}、「トランスジェネレーショナルデザイン」^{注 2-7)} を包括する概念として位置づけ、1995 年、「ユニバーサルデザインの 7 原則 (The Principles of Universal Design)」を提唱する。

後述するバリアフリーと UD の違いについて、我が国では 2002 年の「障害者基本計画」のなかで図 2-2-1 の通り、定義付けされていると共に、この定義について、川内美彦は、著書「ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために」のなかで「バリアフリーが障害のある人を対象とした障壁除去であり、ユニバーサル・デザインは多様な人々を対象にしてあらかじめ障壁を作らない考え方であると読み取ることができます。」^{注 2-8)}と述べており、これからの社会ではユニバーサルデザインの考え方が重要になってくると考えられる。

バリアフリー	ユニバーサルデザイン
障害のある人が社会生活をしていく上で障壁 (バリア) となるものを除去するという意味で、もともと住宅建築用語で登場し、段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。	バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア (障壁) に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインはあらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

(内閣府 共生社会政策統括官：障害者施策 障害者基本計画、pp. 37、2002 年 12 月

(<http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/kihonkeikaku.pdf>) (閲覧：2013 年 8 月) より引用。)

図 2-2-1 バリアフリーとユニバーサルデザインの定義

UD というデザインの概念が生まれて、これまで製品、設備 (含家具等)、建築、まちづくりにおいて様々な取り組みが成されてきた。樗木武は、著書「ユニバーサルデザインのまちづくりー

みんなに優しいまちを目指して」のなかで、主なUDのまちづくりの対象について多数の人が利用する商業・業務施設や公共施設、交通機関、道路や公園等の基盤施設を挙げている。また、UDのまちづくりの原則について「私たちは、まちの中で、住む、学ぶ、働く、憩う、移動するという五つを基本に行動している。UDのまちづくりは、その行動の円滑化に貢献するものでなければならない」^{注2-9)}と述べており、UDへの対応策について図2-2-2に示す3つの観点のデザインが必要であると述べている。

<p>■『バリアフリー化』のデザイン 障がい者（エレベーターの追加設置や誘導ブロック設置等）に対する対応</p>
<p>■『共用化』のデザイン いずれの状態（障がい状態や健常状態）であっても、共通して有効に活用できる視点でのデザイン（誰でも歩きやすい歩道の設計等）</p>
<p>■『ハートウォーミング化』のデザイン 健常者にとっても、より使いやすく、より安全になるよう工夫したデザイン（蹴上が低く踏面が広い階段や出入り口におけるスロープの設置等）</p>

（構木武：ユニバーサルデザインのまちづくりーみんなに優しいまちを目指してー、森北出版株式会社、pp. 21、2005年6月（第1版第3刷）を基に作成。）

図2-2-2 ユニバーサルデザインのまちづくりへの対応策

また、川内美彦^{注2-10)}^{注2-11)}によれば、UDを達成するスパイラルアップには、以下の5要素が必要であると考察しており、継続的改善モデルについて個と全体のスパイラルアップモデル図を提案している。

- 1) 幅広い人（利用者）の参加・関与：障がいのある人等、潜在化したニーズを持つ人たちを含んだ幅広い人による設計、施工、事後評価の各段階への参加・関与の必要性
- 2) 利用者の視点：バリアがなくなれば障がいのある人の利用は可能になることと、円滑・快適に利用できることは別次元の問題である。UDの観点からは、利用者（使い手）がどのような気持ちで利用しているか知ることが重要であり、多様な利用者の関与、評価、事後評価が必要である。
- 3) 利用者側に立ったゴールへの考察：UDの7原則は目指すゴールに対して留意すべき項目を示すことでゴールにおける性能を描き出し、提示していく。
- 4) 情報の集約と活用：同時多発的に進行するプロジェクトにおいて、各プロジェクトが既往プロジェクトの評価情報を容易に得られるようにする必要がある。その為に、まちづくりに関

する評価情報を一括集約し、自由に随時、情報を得られるようにすることが実用的であり、評価は中立的な中間組織の手によることが望ましい。

- 5) スパイラルアップに必要な要素：①何よりもまず多様な利用者の参加が必要である。②ゴールに求められる品質が徐々に高まっていく。③個別のプロジェクトのスパイラルアップとともに、他のプロジェクトのスパイラルアップが必要である。④品質の向上と共に、利用者にとっての受け入れ可能な領域を目指す。⑤多くのプロジェクトのスパイラルアップによって社会全体のスパイラルアップを計る。⑥そのためにはプロジェクト相互の評価情報のやり取りを容易にする仕組みが必要である。

2. 3 バリアフリーの定義と取り組み

バリアフリーとは「バリア (Barrier) =障壁」と「フリー (Free) =自由にする、開放する」を組み合わせた造語で「障壁がない・障壁を取り除く」という意である。

「障害者白書」によるとバリア (障壁) には4つのバリアがあると定義されている。

第一に「物理的バリア」、これは製品や建築物、また都市環境にいたるまで、もののデザインに関わるバリアのことを示す。

第二に「制度的バリア」、これは政府を含めた社会の障がい者へのさまざまな意味での差別のことを示す。

第三に「意識のバリア」、これは従来の制度の存続を認めてきた、我々自身の心の中にある差別意識のことを示す。

第四に「文化・情報のバリア」、これは情報の提供手段等で結果として生じるバリアのことを示す。

アメリカでは、第二次世界大戦 (1939-1945) 以降、傷病兵やポリオの大流行等により国民の約20%がハンディキャップを抱えるという背景を受け、1940~1950年代にかけてハンディキャップを抱える人にも利用可能な公共交通機関や建築物の設計指針・基準への検討が行われるようになった。「バリアフリー」(以下、BF) という言葉は、そのアメリカで1960年以降、身体障がい者に対する建築物等の物理的障壁を除去するという意味で広まり、1968年に「建築障壁除去法」が策定された。1990年には、障がいをもつアメリカ人に関する法律として ADA (Americans with Disabilities Act) が制定される。この法律は、ハンディキャップを抱える人の社会参加を人権と捉え、障がいを理由とした差別を禁止する権利法として重要な法律として位置付けられている。同様の法律はイギリスやオーストラリアでも DDA (Disabilities Discrimination Act) として制定された。

ADA をきっかけとして、我が国でも建築物の BF 化を目的とした「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の促進に関する法律」、通称「ハードビル法」が1994年(平成6年)に制定・施行された。その後、2000年(平成12年)に「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」、通称「交通バリアフリー法」、2006年(平成18年)には「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、通称「バリアフリー新法」が施行された。尚、こうした我が国における法整備の流れや法律の概要等は次項の『2. 4 福祉のまちづくりの概要』で述べることとする。

BF と UD の相違点については前述した通り (図 2-2-1) であるが、樗木武も、著書「ユニバーサルデザインのまちづくりーみんなに優しいまちを目指してー」の中で、「バリアあるいはバリアフ

リーというとき、その視点は障害者対策に重きをおくものである。しかし、現実のまちでバリアを感じるのは障害者だけでない。健常者といえる通常の人でも、さまざまな身体的機能や情報判断をもつ人がいる。あるいは、同じ人でも、体が疲れているときや病気のとき、けがをしたときなどは心身の機能が低下し、普段なら気にならない階段をきついと感じたり、力を要するドアの開閉が億劫であったりする。(中略) このように考えれば、市民を障害者と健常者とに区別し、双方に配慮することがまちづくりの問題ではない。人はみな心身機能が低下するときもあれば、そうでないときもある。その中で、まちづくりをどのように考えるかが課題となる。」^{注2-12)}と述べている通り、まちづくりにおいては障がい者等ハンディキャップを抱える人に限定せず、ハンディキャップを抱える人や健常者も含め可能な限り多くの人にとって使用(利用)しやすいデザインであるUDの考え方が主になり始めていると考えられる。

加えて、ハンディキャップを抱える人にとって使用(利用)できることは、大前提の条件であるが、バリア(障壁)を無秩序に取り除くという手法は、ハンディキャップを抱える人にとって新たなバリアの創出にも繋がることもある。川内美彦は、著書「ユニバーサル・デザイン バリアフリーへの問いかけ」^{注2-13)}の中で、ハンディキャップを抱える人が特別な移動手段をとる(駅構内に設置されている車いす専用のリフト等)ことによって普段見慣れない光景が生まれることで、『障害の強調』が起これ、ハンディキャップを抱える人のための特別なルートをつくる(関係者以外入れない所に設置されたエレベーターの利用等)ことによって、『障害の隠ぺい』が起これる等、新たなバリアを生みだしている問題を指摘しており、ハンディキャップを抱える人を特別な存在であると位置付けることそのものがバリアに繋がっていると言えよう。

2. 4 福祉のまちづくりの概要

福祉のまちづくりについて、田中直人は、著書「福祉のまちづくりキーワード事典—ユニバーサル社会の環境デザイン」の中で、「福祉のまちづくりの理念は、障害者のまちづくり運動から端を発し、地域住民全体の生活や環境の問題に対応するまちづくりに発展した概念である。誰もが安心して住み続けられるまちは人間本位のまちであり、すべての住民の人権が尊重され、平和で民主的なまちづくり、社会づくりをすすめていくことにより実現をめざすものである。すなわち、ノーマライゼーションの理念をまちづくりとして実践していくことである。」^{注2-14)}と述べている通り、福祉のまちづくりの概念は、ノーマライゼーションに向けた環境づくりと密接に関わりがあると見えよう。

デンマークでノーマライゼーションの理念を掲げた「1959年法」が成立し、1960年代に北欧を中心としてノーマライゼーションの取り組みが本格的に始まる中、我が国では、1960年代後半に高度経済成長を迎え、医療の発達やリハビリテーションの充実によりハンディキャップを抱える人(特に、身体障がい者)を対象とした福祉のまちづくりに関する施策の動きが活発化していく。1973年(昭和48年)に「身体障害者福祉モデル都市事業」、1986年(昭和61年)には「障害者の住みよいまちづくり事業」が始まる等、各都道府県・指定都市において福祉のまちづくりに関する施策が制定されていく。

1993年(平成5年)に「障害者基本法」が制定される等、主に障がい者を中心とした福祉のまちづくりが行われてきたが、次第に高齢者対策も踏まえた福祉のまちづくりに対する取り組みや動きも現れ、1994年(平成6年)には「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の促進に関する法律」、通称「ハードビル法」が制定された。「ハードビル法」は当初、デパート、スーパーマーケットやホテル等の不特定多数の人が利用する建築物を「特定建築物」とし、建築主(特定建築主)は建物の出入り口や廊下、階段、トイレ等に身体障がい者や高齢者が円滑に利用できるよう措置を講ずるよう努めなければならないと定められていたが、2002年(平成14年)に改正され、学校や事務所、共同住宅等が「特定建築物」として追加されると共に、この中で不特定多数の人又は身体障がい者や高齢者が利用するものを「特別特定建築物」(病院、デパート、飲食店等)と位置付け、新築する場合に利用円滑化基準に適合することが義務付けられた。

さらに、交通環境(鉄道・バス等の公共交通機関や駅等の旅客施設周辺の歩行空間)においてBF化の促進の為、2000年(平成12年)に「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」、通称「交通バリアフリー法」が制定された。この法律により、駅等の旅客施設を中心とした周辺地区のBF化促進に繋げると共に、「ハードビル法」やその他様々な助成措置を併せて実施することで、一体的なBF化の整備を促した。

その後、BF の取り組みでは可能に出来ない点（心の BF 等ソフト面での問題解決等）の指摘から、2005 年（平成 17 年）には国土交通省から UD の考え方を踏まえた「ユニバーサルデザイン政策大綱」が発表され、一体的かつ総合的な BF 施策推進を目的としたハートビル法と交通バリアフリー法の一本化として 2006 年（平成 18 年）に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、通称「バリアフリー新法」が制定された。内容はハートビル法と交通バリアフリー法を踏襲したものであるが、新たに以下の内容^{注 2-15)} が盛り込まれている。さらに、バリアフリー新法の構成は図 2-4-1 に示す通りである。

1) 全ての障がい者が対象

ハートビル法、交通バリアフリー法では共に、高齢者・身体障がい者等を対象としていたが、バリアフリー新法では知的障がい者や精神障がい者・発達障がい者を含む全ての障がい者が対象となった。

2) 生活空間におけるバリアフリー化を推進

BF 化基準適合が必要な施設等を道路・路外駐車場・都市公園まで拡張し、それに伴って BF 化の義務者が道路管理者・路外駐車場管理者等・公園管理者等が規定されると共に、公共交通機関においては新たにタクシー事業者が対象となり、（車いすや寝台のまま乗降できるリフト等を備えた）福祉タクシーに基準適合をさせることとしている。また、既存の特別特定建築物についても基準適合について努力義務を課し、日常生活で利用される施設等の範囲も広がった。

3) 駅がない地域も重点整備地区

交通バリアフリー法で、特定旅客施設（主として 1 日当たりの利用客数が 5 千人以上の大規模な旅客施設）と呼ばれる大規模な旅客施設の周辺の徒歩圏のみに限定されていたが、旅客施設の規模に関わりなく、旅客施設がない地域の市町村でも日常生活に不可欠なエリアとして認められた場合において基本構想を策定できる。また、BF 化の事業を推進する為に位置付けられていた「特定事業」の中に建築物・路外駐車場・都市公園、施設間を結ぶ経路を含めることが可能になった。

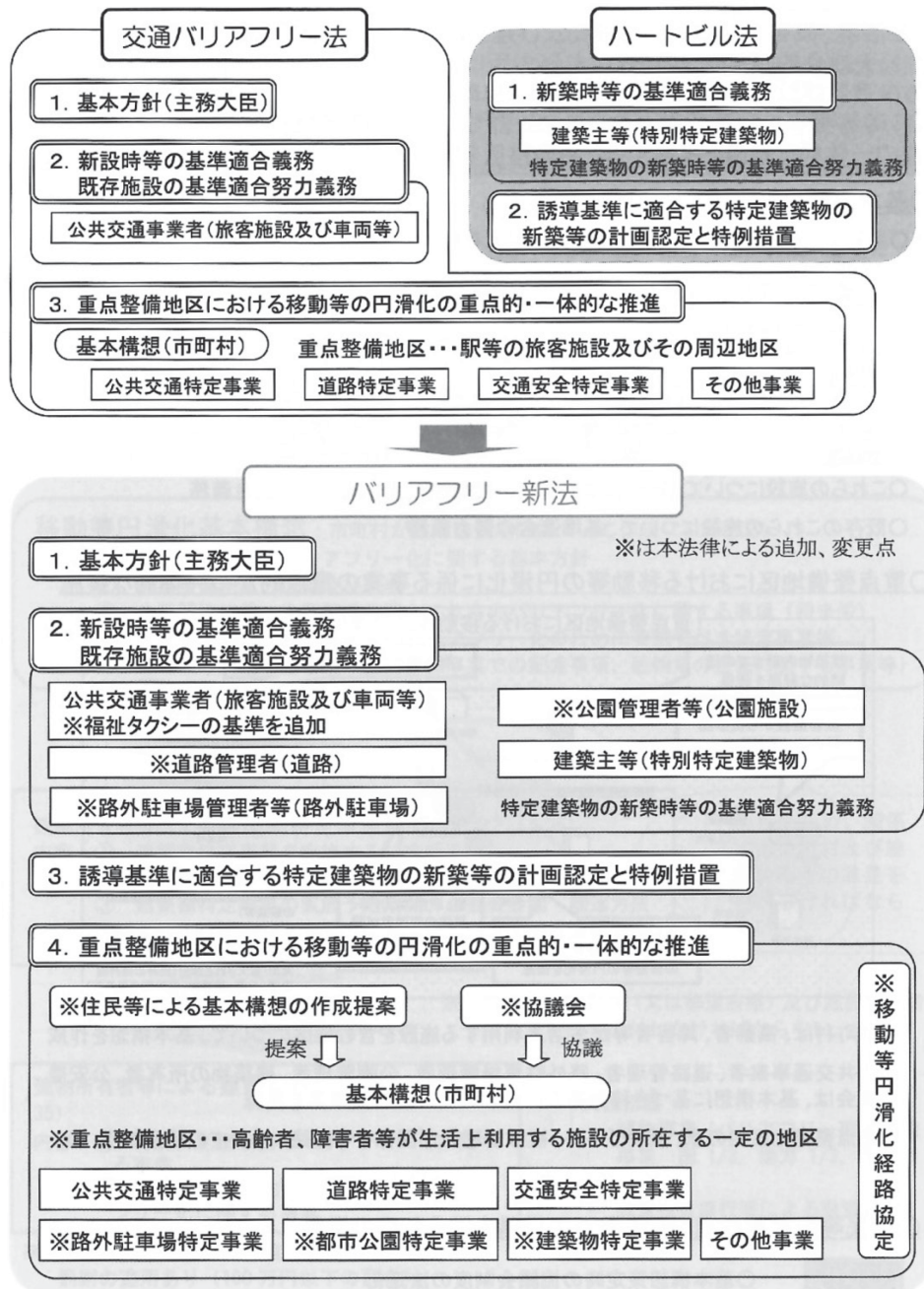
4) 当事者の参画で利用者の視点を反映

基本構想策定における当事者の参画について以下の制度を設け、充実させる。

- ・協議会制度を法定化：実施主体に加えて高齢者・障がい者、学識経験者、その他市町村が必要と認める者で構成される協議会は基本構想に関する協議や実施に関わる調整を行う。
- ・構想作成提案制度を創設：基本構想の内容を高齢者や障がい者等、地域住民（利用者）自身が提案でき、提案を受けた市町村は検討結果の公表義務と、提案不採用の場合の理由説明義務が課されている。

5) スパイラルアップと「心のバリアフリー」の促進

具体的な施策や措置について当事者の参加や段階的かつ継続的な発展を図る「スパイラルアップ」の考え方を導入し、「心のバリアフリー」を促進する為、「バリアフリー教室」の開催等、BF化促進に対する国民の理解や協力を求める活動を実践する。



(建築物等バリアフリー研究会 編著：新バリアフリー建築物ガイドラインQ&A、株式会社大成出版社、pp.9、2008年12月より転載。)

図 2-4-1 バリアフリー新法の構成

2. 5 福祉のまちづくりに関連する商店街での取り組みと事例

現在、中心市街地の衰退に伴って商店街の衰退も問題とされているが、三橋重昭は、著書「よみがえる商店街 5つの賑わい再生力」^{注2-16)}において商店街衰退の要因を以下の8つにまとめている。

① 抜けきれない保護時代の体質

…商店街は大きな雇用の場であったことから過去に国や行政からの保護策等が多く行われてきた。この依存体質が残る商店街も少なくない。

② 売り手優位の成功体験（一部の店主に根強く残る売り手優位の意識）

③ 商店街組織体制の弱さ

…今の商店街法人制度には、商店街振興組合法による商店街振興組合と中小企業等協同組合法による事業協同組合がある。商店街は法人であっても任意団体であっても同じ志を持つ共同体であるが、その意識が薄くなっており、商店街活動行う組織づくりにも課題が見える。

④ 小規模経営による限界

⑤ 経営者の高齢化、店舗の老朽化、空き店舗の増加

⑥ 仕入先の減少（流通経路の変化）

⑦ 車社会と郊外拡散（都市構造の変化）

…近年、広大な駐車場等を持つ郊外型の大型ショッピングセンターは商店街以上の顧客吸引力を持つ。

⑧ 消費者のライフスタイル、購買行動の変化

…消費者の購買行動は広域化・流動化し、そのスタイルは多種多様になってきている。またインターネットによる購買が増加している。

子どもから高齢者まで様々な人が利用する商店街において、ノーマライゼーションに向けた環境づくりに繋がる取り組みを行っている商店街については中小企業庁の「にぎわいあふれるまちづくりに向けて がんばる商店街77選」、「地域コミュニティの担い手をめざして 新・がんばる商店街77選」において取り上げられており、図2-5-1に主な事例をまとめている。

また前節で述べた法整備の影響で、大型量販店や百貨店等は建物（内部空間）単位でのBF・UD化に関する種々の取り組みを行っている。特に、大型量販店イオングループはハートビル法施行後、大学等の研究機関と協働して様々なUD対策を講じている。

事例	取り組み概要	取り組み効果	今後の課題
■伊勢高柳商店街 (三重県伊勢市)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー体験セミナー実験 (H.15) ・商店街内にケアセンターを開設 (H.15) ・商店街内に障害者支援センターを開設 (H.16) →『ユニバーサルデザインのまちづくり宣言』 ・商店街隣接の児童公園のBF化 (H.17) ・多目的トイレの設置 (H.17) ・車いす目線の商品配置 (施設に「きらくにどうぞ」ステッカーの貼付) ・子育て世代や高齢者に介護サービス等 (H.19「ふくふくカード」事業実施) 	ソフトとハード両面の取り組みを実践することで、「ユニバーサルデザインのまち」としてイメージが定着し、UDに配慮した商店街として定着しつつある。	持続的な事業として活動していくために、更に新しいアイデアをつぎ込み続ける知恵とマンパワー、人材育成が必要不可欠である。
■三原帝人通り商店街 (広島市三原市)	<ul style="list-style-type: none"> ・ケアハウスを開設 (H.16) ・高齢者向けのマンションを開設 (H.17) …低層階に医療関連施設(薬局等)を配置 ・空き店舗に子育て支援施設を開設 (H.20) ・社会福祉法人が中心となって毎月第1土曜日に「さんさん土曜日」を開催している。 ・社会福祉法人と商店会も一体となったイベントを行っている。 →あらゆる世代が集う地域コミュニティの形成 	ケアハウスの1階を「地域交流スペース」として地域に開放、地域居住者の交流を促す様々な活動(ヨガ教室・商店街会議・講演会等)が行われている。種々のイベントはリピーターや固定客の増加につながっている。	<ul style="list-style-type: none"> ・土曜市の出店者の固定化に加えて新たな出店者(業種)の確保 ・活動の継続に向けた費用工面 ・アーケード撤去や歩道のBF化等、統一的な商店街づくり
■中延商店街 (東京都品川区)	<ul style="list-style-type: none"> ・街のコンシェルジュ …地域の高齢者の困りごとを有償ボランティアが支援 ・街中サロン …高齢者向け商品の紹介やサービスを実施、休憩場所として来街者が立ち寄るスポットとして寄与 ・楽習教室 …商店街内商店で扱う品を使った教室(料理・美容等)の開催による集客と参加者同士の交流を促す。 ・商店街内の飲食店で実施される「街のレストラン」 	高齢者や地域居住者が商店街の面白さ等を感じ、交流が生まれていると評価されている。特に、地域との関わり合いが謙遜になりがちな高齢者にとって出会いやコミュニティ活性化に繋がっている。	「高齢者にやさしい商店街」への実現・発展を目指して更に詳細なニーズの把握や対応策について模索し、継続的に活動していく必要がある。
■松江天神町商店街 (島根県松江市)	<ul style="list-style-type: none"> ・天神市の開催(高齢者を対象としたフリーマーケット等を実施) ・空き店舗を改装した高齢者向け施設の配置 …ボランティアによる話し相手や湯茶の接待等 ・歩道(街路)のBF整備等 …車道を15cmかさ上げして歩道との段差を解消し、アーケードを歩く高齢者の安全性を確保している。 	「お年寄りにやさしいまちづくり」をコンセプトとした事業が「ひとにやさしいまちづくり」に発展。安全安心(歩行者天国の実施等)な環境の提供によって交流の場となると共に、近隣の商店街との連携により利用者増加等、成果が得られた。	付加価値を見出し、生活空間として発展させることで商店街の活性を目指す。商店街だけの活動に留まらず、まち(地域)全体でのまちづくり・組織づくりが課題。
■郡山市中央商店街 (福島県郡山市)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道を車道との段差をなくす等BF化 …女性に配慮したイメージデザインの街路灯等の設置 …UDに配慮したベンチを通り沿いに配置 ・イベント事業の継続的な実施 (福祉バザール：出店料の一部を福祉団体に寄付) ・「まちづくり憲章」の制定 …建物の新築・増改築、道路管理等に関する事項を定め、商店街の方向性について定めている。 	空き店舗の解消等、賑わいを創出し、市民における商店街の知名度が向上した。ハード面での整備やまちづくり憲章の制定等、商店街の組合員が協力し合う機会が醸成され、今後の活動に繋がる基盤が形成された。	イベントの更なる集客力向上や売り上げの向上。 他の商店街や団体との連携強化が必要。

(中小企業庁：にぎわいあふれるまちづくりに向けて がんばる商店街77選、2006年 / 地域コミュニティの担い手をめざして 新・がんばる商店街77選、2009年 を基に作成。)

図 2-5-1 ノーマライゼーションに向けた環境(商店街)取り組み・事例

【第2章 注釈】

- 注 2-1) 野村武夫：MINERVA 21 世紀福祉ライブラリー⑰ ノーマライゼーションが生まれた国・デンマーク、株式会社 ミネルヴァ書房、pp. 24、2006 年 4 月（初版第 3 刷）
- 注 2-2) 野村武夫：MINERVA 21 世紀福祉ライブラリー⑰ ノーマライゼーションが生まれた国・デンマーク、株式会社 ミネルヴァ書房、pp. 107、2006 年 4 月（初版第 3 刷）
- 注 2-3) 花村春樹 訳著：〈福祉 BOOKS⑪〉「ノーマライゼーションの父」N. E. バンク-ミケルセン [増補改訂版]、株式会社 ミネルヴァ書房、pp. 80-81、2007 年 10 月（増補改訂版 7 刷）
- 注 2-4) ベンクト・ニリエ 著、河東田博、橋本由紀子、杉田穂子、和泉とみ代 訳編：ノーマライゼーションの原理 [新訂版]—普遍化と社会変革を求めて、株式会社 現代書館、pp. 58-64、2004 年 5 月（新訂版第 1 版）
- 注 2-5) 田中直人 編著：福祉のまちづくりキーワード事典—ユニバーサル社会の環境デザイン 株式会社 学芸出版社、pp. 12、2006 年 6 月（第 1 版第 2 刷）
- 注 2-6) アダプティブデザインとは、障害の種類による特別なニーズを開発当初から考慮して製品や環境をつくること。
ライフスパンデザインは、若年層、中年層、高齢者というあらゆる年齢層や世代を超えて、使いやすいデザインを開発当初から考慮するデザインのこと。
（蓮見孝：ポスト「熱い社会」をめざすユニバーサルデザイン、株式会社 工業調査会、pp. 33、2004 年 9 月 より引用。）
- 注 2-7) アクセシブルデザイン：障害を持った人がたやすく近づけ、使用できるプロダクト・環境デザインのこと。当該製品のユーザーの中で視覚・触覚・操作力などの能力を低い人に合わせたデザインをいう。
トランスジェネレーショナルデザイン：加齢による身体的、感覚的障害やそれによる生活活動の制限に対応したプロダクト・環境デザインのこと。
（田中直人 編著：福祉のまちづくりキーワード事典—ユニバーサル社会の環境デザイン、株式会社 学芸出版社、pp. 24、2006 年 6 月（第 1 版第 2 刷） より引用。）
- 注 2-8) 川内美彦：ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために、株式会社 学芸出版社、pp. 82、2007 年 8 月
- 注 2-9) 樗木武：ユニバーサルデザインのまちづくり—みんなに優しいまちを目指して—、森北出版株式会社、pp. 23、2005 年 6 月（第 1 版第 3 刷）
- 注 2-10) 川内美彦：ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために、株式会社 学芸出版社、pp. 120-122、2007 年 8 月

- 注 2-11) 川内美彦：ユニバーサル・デザインにおける「継続的改善」のモデル化に関する研究－ユニバーサル・デザインを目指したまちづくりに関する研究－、日本建築学会計画系論文集 第 603 号、pp. 99-100、2006 年 5 月
- 注 2-12) 樗木武：ユニバーサルデザインのまちづくり－みんなに優しいまちを目指して－、森北出版株式会社、pp. 11、2005 年 6 月（第 1 版第 3 刷）
- 注 2-13) 川内美彦：ユニバーサル・デザイン バリアフリーへの問いかけ、株式会社 学芸出版社、pp. 26-31、2006 年 6 月（第 1 版第 6 刷）
- 注 2-14) 田中直人 編著：福祉のまちづくりキーワード事典－ユニバーサル社会の環境デザイン、株式会社 学芸出版社、pp. 16、2006 年 6 月（第 1 版第 2 刷）
- 注 2-15) 建築物等バリアフリー研究会 編著：新バリアフリー建築物ガイドライン Q&A、株式会社大成出版社、pp. 4-8、2008 年 12 月
- 注 2-16) 三橋重昭：よみがえる商店街 5 つの賑わい再生力、株式会社 学芸出版社、pp. 33-42、2009 年 10 月

【第2章 参考文献】

- 2-1) 野村武夫 : MINERVA21 世紀福祉ライブラリー⑰ ノーマライゼーションが生まれた国・デンマーク、株式会社 ミネルヴァ書房、2006年4月(初版第3刷)
- 2-2) 花村春樹 訳著 : <福祉BOOK⑪> 「ノーマライゼーションの父」N.E.バンク-ミケルセン[増補改訂版]、株式会社 ミネルヴァ書房、2007年10月(増補改訂版7刷)
- 2-3) ベンクト・ニイリエ 著、河東田博、橋本由紀子、杉田穂子、和泉とみ代 訳編 : ノーマライゼーションの原理[新訂版]ー普遍化と社会変革を求めて、株式会社 現代書館、2004年5月(新訂版第1刷)
- 2-4) ©障害者生活支援システム研究会 編 : 【シリーズ・障害者の自立と地域生活支援1】ノーマライゼーションと日本の「脱施設」、株式会社 かもがわ出版、2005年6月(初版第4刷)
- 2-5) 田中直人 編著 : 福祉のまちづくりキーワード事典ーユニバーサル社会の環境デザイン、株式会社 学芸出版社、2006年6月(第1版第2刷)
- 2-6) 齊場三十四 : しっかりしろ!! 日本のバリアフリーー共生(活)感を大切にー、中央法規出版株式会社、2005年7月
- 2-7) 田中一正 : 北欧のノーマライゼーション エイジレス社会の暮らしと住まいを訪ねて、TOTO出版、2008年9月
- 2-8) 川内美彦 : ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために、株式会社 学芸出版社、2007年8月
- 2-9) 川内美彦 : ユニバーサル・デザインにおける「継続的改善」のモデル化に関する研究ーユニバーサル・デザインを目指したまちづくりに関する研究ー、日本建築学会計画系論文集第603号、pp.97-103、2006年5月
- 2-10) 樗木武 : ユニバーサルデザインのまちづくりーみんなに優しいまちを目指してー、森北出版株式会社、2005年6月(第1版第3刷)
- 2-11) 蓮見孝 : ポスト「熱い社会」をめざすユニバーサルデザイン、株式会社 工業調査会、2004年9月
- 2-12) 川内美彦 : ユニバーサル・デザイン バリアフリーへの問いかけ、株式会社 学芸出版社、2006年6月(第1版第6刷)
- 2-13) 建築物等バリアフリー研究会 編著 : 新バリアフリー建築物ガイドライン Q&A、株式会社 大成出版社、2008年12月
- 2-14) 三橋重昭 : よみがえる商店街 5つの賑わい再生力、株式会社 学芸出版社、2009年10月

- 2-15) 経済産業省 中小企業庁 編：にぎわいあふれるまちづくりに向けて がんばる商店街 77 選、2006 年
- 2-16) 経済産業省 中小企業庁 編：地域コミュニティの担い手をめざして 新・がんばる商店街 77 選、2009 年
- 2-17) 内閣府 共生社会政策統括官：障害者施策 障害者基本計画、2002 年 12 月
- 2-18) 内閣府 共生社会政策統括官：障害者白書
- 2-19) 田中直人：ユニバーサル サイン～デザインの手法と実践～、株式会社 学芸出版社、2009 年 5 月

第3章 調査概要

3. 1 調査対象地区概要

- 3. 1. 1 千葉県習志野市大久保地区並びに大久保商店街の概要
- 3. 1. 2 千葉県習志野市津田沼地区並びに津田沼1丁目商店街の概要
- 3. 1. 3 千葉県船橋市本町地区並びに船橋駅前商店街の概要
- 3. 1. 4 東京都中央区銀座地区並びに銀座通りの概要

3. 2 調査方法

- 3. 2. 1 利用者に対する聞き取り調査
- 3. 2. 2 運営者に対するアンケート調査
- 3. 2. 3 建物（内部空間）並びに商店街（外部空間）実態に関する目視・実測調査

3. 1 調査対象地区概要

3. 1. 1 千葉県習志野市大久保地区並びに大久保商店街の概要

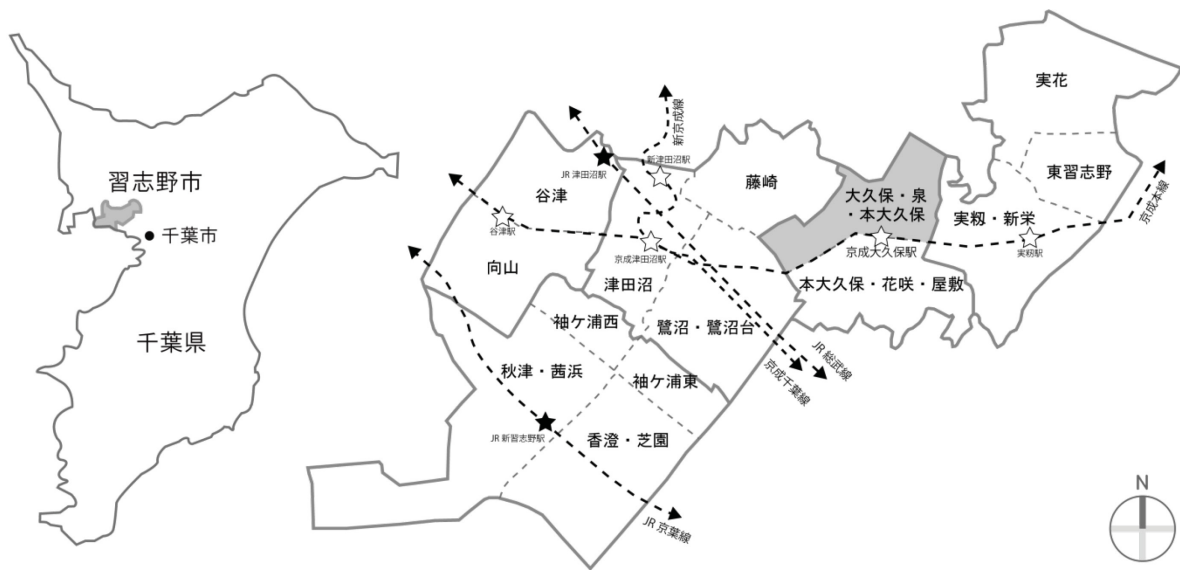
1) 習志野市の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

千葉県習志野市は、首都東京と県庁所在地千葉市の間（千葉県北西部）に位置し、内陸部の自然地形と平坦な埋立地から形成されている。この地理的環境は、漁業と農業を生業とした半農半漁の集落を生み、時代の動きや人々の要求に対応することが可能な環境であった。習志野市の地形の特徴として、台地が海拔高度 20～30m 程度であり、内陸部は高く、東京湾側は低いことが挙げられる。具体的には、東習志野・実籾町・新栄・大久保等は海拔 25～30m、屋敷・鷺沼・津田沼・谷津等は海拔 15～20m の二つの面に分かれるが、境界線は不明瞭である。

近世に、海沿いの上総海道と内陸部の小金街道に沿って街村を形成したが、これらの新田村は幕府領と旗本領が入り組んでいた。江戸時代、徳川幕府直轄の放牧場であった習志野原に明治初めに騎兵旅団が設置され、習志野市は「軍都」として位置付けられるようになる。「習志野」の名前は、明治 6 年に近衛兵による大演習が実施された際、観閲していた明治天皇が見事な指揮をとった陸軍中將 篠原国幹を褒めて「篠原を見習うように（見習篠【志野】原）」と言ったことが由来であるとされている。その後は陸軍の連隊本部や陸軍学校、捕虜収容所等が置かれ、軍隊を支える為に、物資が集められ、商人が集い、歓楽街や商店街が生まれる等、軍都として発展していった。終戦後、軍隊のまちではなくなったが、開拓地への入植者を迎え、大学を誘致する等し、学生のまち・東京のベッドタウン・首都圏の行楽地となっていき、1954 年（昭和 29 年）に、津田沼村と千葉市の一部が合併し、習志野市が発足した。

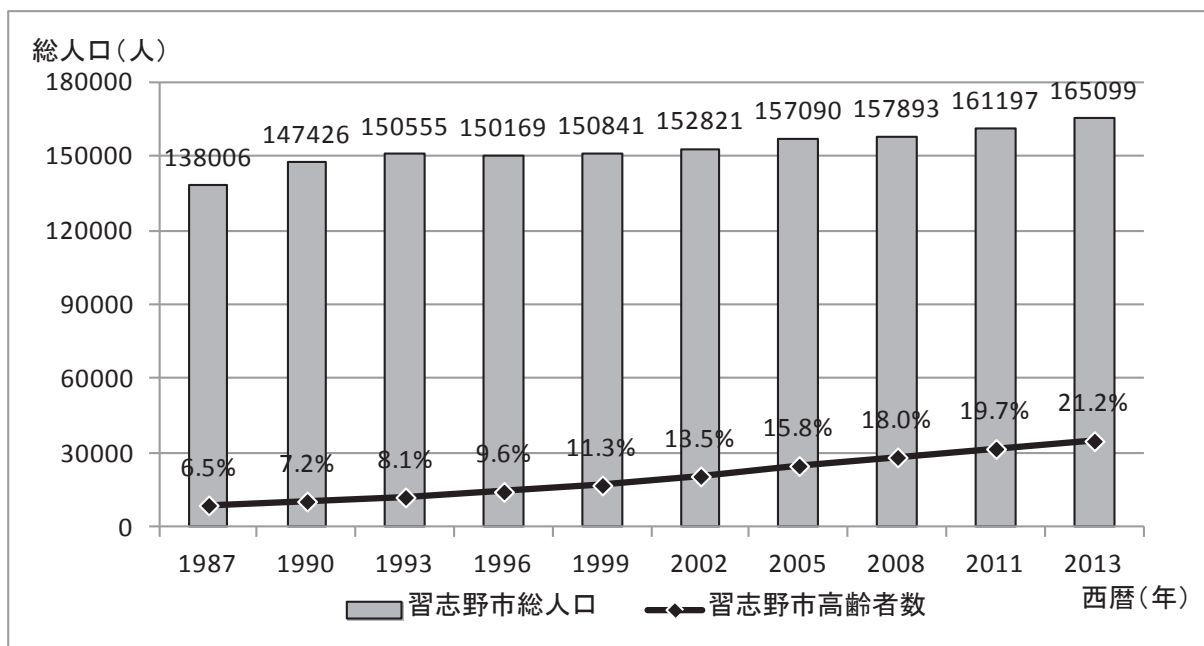
「習志野市都市マスタープラン」^{注 3-1)}によると、土地利用について、習志野市の住宅エリアは JR 津田沼駅や京成駅周辺に広がる既成市街地と計画的に整備された埋立地に集中しており、特に既成住宅地の場合は、生活道路や公園等が不十分なエリアがあり、良好な住環境の整備が望まれるとされている。加えて、JR 線及び京成線の駅周辺が主な商業・業務エリアであると示されており、特に JR 津田沼駅周辺については低未利用地が存在する等の駅前空間の魅力の欠如について問題視していると共に、京成各駅周辺では地域密着型の店舗で構成された商店街等の商業基盤としての未熟性について問題視している。

習志野市「人口統計」によると、2013 年（平成 25 年）9 月現在、習志野市の総人口は 165,099 人、世帯数は 72,206 世帯、高齢化率は約 21.2% となっており、習志野市の人口は、1990 年（平成 2 年）に 15 万人を超えてから、緩やかな増加傾向を示している。



(都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、pp. 11, pp. 73、2002年1月を基に作成。)

図 3-1-1 千葉県習志野市並びに大久保地区の位置



(習志野市：「人口統計」を基に作成。)

図 3-1-2 千葉県習志野市の総人口並びに高齢化率

■習志野市基本構想^{注3-2)}

2000年(平成12年)に習志野市が発表した「習志野市基本構想」では21世紀において市の都市課題として、価値観の多様化と少子・高齢社会の到来への対応、地球規模での環境問題の顕在化と資源循環型社会の確立、危機管理体制の充実と成熟期における社会資本の整備、地域経済と地域活動の活性化、協働型社会の構築と地方分権の進展を示している。

基本構想では「豊かな人間性と暖かさを育むまち」、「都市と自然が共生したまち」「安全で安心な暮らしができるまち」「活気あふれるいきいきとしたまち」を4つの都市像を掲げている。

2011年(平成23年)3月11日に起きた東日本大震災では習志野市も被害を受けたことから、今後のまちづくりの方向性について次期基本構想の策定に向けて習志野市で働きかけがある。

■習志野市交通バリアフリー基本構想^{注3-3)}

2000年(平成12年)「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」、通称「交通バリアフリー法」の施行に伴い、市町村が主体となった「交通バリアフリー基本構想」の作成が定められていた。これを受けて習志野市では、学識経験者、市民、高齢者団体・身体障がい者団体の代表者、公共交通等関係事業者で構成される「習志野市交通バリアフリー基本構想策定協議会」が発足し、討議やワークショップ(まち歩き点検調査)、パブリックコメント(市民意見の募集)により、基本構想に反映させている。

図3-1-3に示す基本理念と基本方針を掲げ、①駅の乗降人員数(人/日)、②地区内の広域的利用施設の分布、③都市機能の要件を勘案し、「JR津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区」及び「京成津田沼駅周辺地区」を重点整備地区として、2010年(平成22年)を目標年次として2005年(平成17年)3月に策定された。以上の習志野市交通バリアフリー特定事業の進捗状況は、JR津田沼駅にエレベーターが設置する等、図3-1-4に示すバリアフリー化を促進している。

習志野市交通バリアフリー基本構想に関する概要

◆基本理念

習志野市交通バリアフリー基本構想は、最終目標である全ての人々が等しく生活し活動する社会を目指す「ノーマイゼーション」の理念に基づき、高齢者、身体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バリアフリー社会構築における交通環境の整備を目指します。

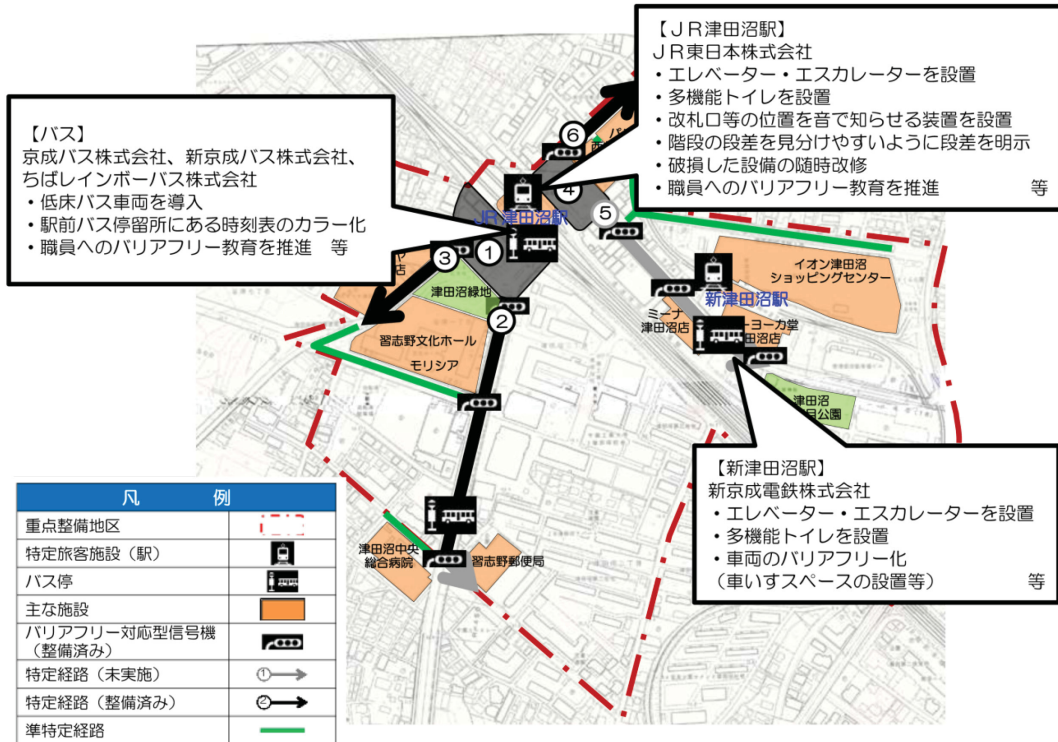
◆基本方針

- ①習志野市交通バリアフリー基本構想は、基本理念及び国の基本方針に基づき、駅を中心とした一定の区域を定め、市、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等が連携しバリアフリー化を推進します。
- ②習志野市交通バリアフリー基本構想は、市、公共交通事業者・道路管理者・公安委員会等の事業者及び高齢者・身体障害者等の市民との協働により策定します。
- ③習志野市交通バリアフリー基本構想は、心のバリアフリーを推進します。
- ④習志野市交通バリアフリー基本構想では、継続的なバリアフリー社会構築のための方向性を示します。

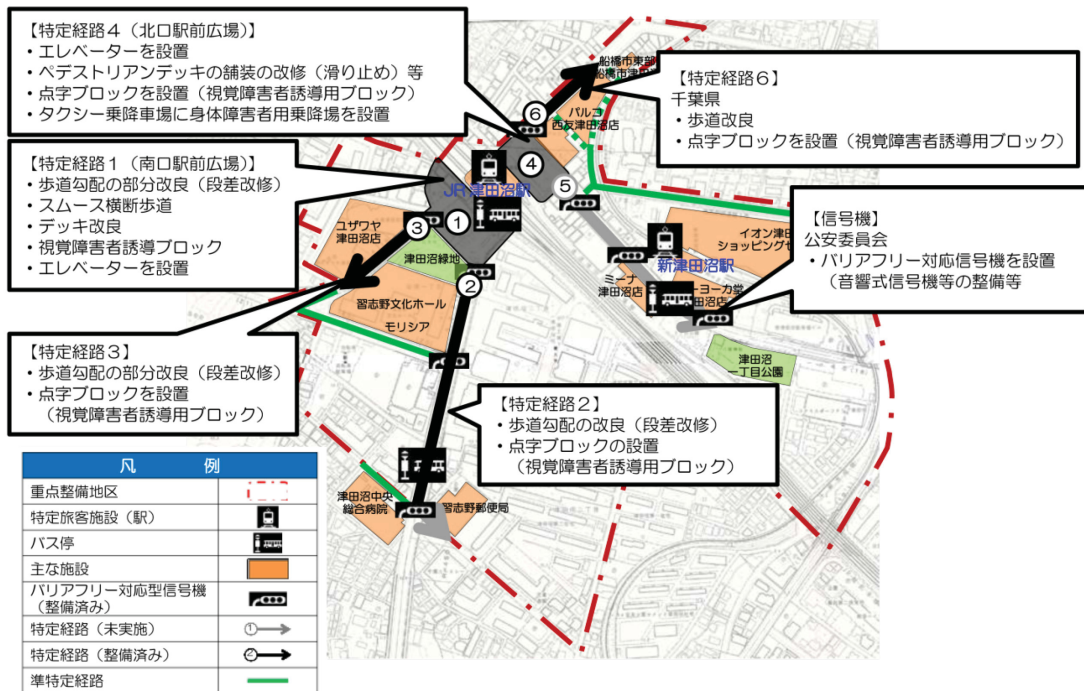
(習志野市：習志野市交通バリアフリー基本構想、pp.13、2005年3月を基に作成
<http://www.city.narashino.lg.jp/joho/keikaku/koutubarrierfree/barrierfree.files/3.pdf> (閲覧：2014年1月))

図3-1-3 基本理念と基本方針

JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区（駅・バスのバリアフリー化）



JR 津田沼駅・新京成新津田沼駅周辺地区（駅前広場・道路等のバリアフリー化）



（習志野市：習志野市交通バリアフリー特定事業の進捗状況、2011年5月（閲覧：2014年1月）より転載。）

http://www.city.narashino.lg.jp/joho/keikaku/koutubarrierfree/barrierfree_shintyoku.files/jr.pdf

図 3-1-4 習志野市交通バリアフリー特定事業における JR 津田沼駅周辺整備の進捗状況

2) 習志野市大久保地区の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

千葉県習志野市大久保地区は、習志野市の東側に位置し、周りを実花・東習志野・実籾・新栄地域、藤崎・津田沼・鷺沼・鷺沼台地域に囲まれている。「大久保」という地名の由来は、1615年（元和元年）に大坂夏の陣で敗れた市角頼母が開いたと伝えられる大久保新田の名称を1907年（明治40年）に「大久保」に改めたことが始まりだとされている。

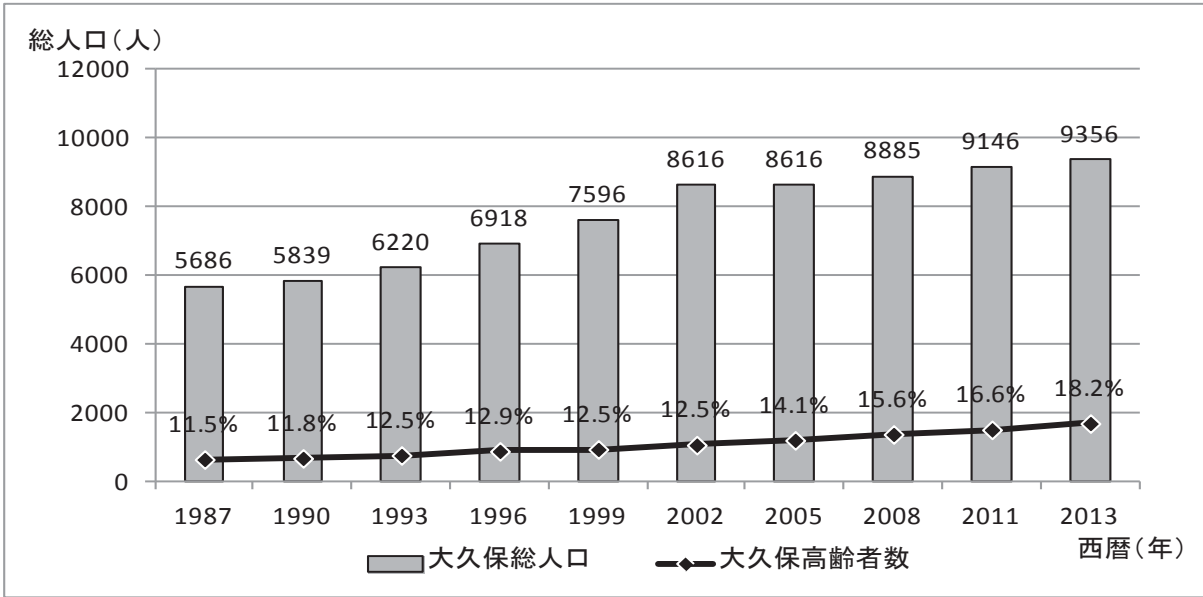
江戸時代、新田（大久保新田）であった大久保のまちの変換期は、明治時代に入ってから、陸軍練兵場が敷かれ、軍隊が駐屯した時である。日露戦争で陸軍大将 秋山好古が率いる習志野騎兵旅団が活躍したことは、司馬遼太郎の小説「坂の上の雲」で有名である。軍隊のまちとして、人口の増加、町制の施行、日露戦争前後の地方改良運動等の影響で、行政整備が進んだ。昭和に入ると騎兵監部が廃止され、騎兵旅団も解隊となるが、その後も騎兵学校や陸軍習志野学校等が相次いで設置され、1945年（昭和20年）に終戦を迎えるまで、軍隊のまちとして発展してきた。

終戦後、大久保連隊の大部分は払い下げられ、東京女子医科歯科大学（後に同敷地は東邦大学のキャンパスとなる）や日本大学がキャンパスを置いたことで、大久保は学生のまちへと変化すると共に、大久保周辺や習志野原の開墾地は住宅地となっていった。

現在、「習志野市都市マスタープラン」^{注3-4)}によると、大久保地区（含 泉・本大久保・花咲・屋敷）のまちづくりのテーマは「商業と文化が調和した若々しい活力のあるまち」と示されており、平成12年1月に実施された市民意識調査において、まちづくりの方向についての住民意向は「生活環境の整った快適で住みやすい都市」が最も高い割合を占めていることから、商・住が近接したまちづくりが望まれていると言えよう。

また近年は、大久保地区における市民の新たな活動の場として習志野市と大久保の居住者協働でまちづくりと活性化を目指した「習志野市市民プラザ大久保」が設立された。現在は施設の指定管理者としてまちづくり会議から発足した任意の市民グループ「ほっと・はぁ〜と・おおくぼ」を前身に持つ「一般社団法人 あったか大久保ひろば」が管理・運営を行っている。ここでは、幼児とその親、知的障がいを持つ子ども達等との交流活動や映画上映会、コンサート等、地域の人を対象とした活動が行われている。

習志野市「人口統計」によると、2013年（平成25年）9月現在、大久保地区（大久保1丁目～4丁目）の人口は、9,356人であり、高齢化率は約18.2%であり、習志野市の高齢化率と比較すると、約3%低い割合を示している。



(習志野市：「人口統計」を基に作成。)

図 3-1-5 千葉県習志野市大久保地区（大久保 1 丁目～4 丁目）の総人口並びに高齢化率

3) 大久保商店街の成り立ちと概要

1873年(明治6年)、陸軍練兵場が開設されて以降、1896年(明治29年)に廠舎、1901年(明治34年)以降、騎兵連隊や旅団司令部等の軍施設が次々と建てられた。1937年(昭和12年)には騎砲連隊、戦車第二連隊が置かれた。大久保商店街は、連隊があった南隣の久保地区に軍御用となる商店が集まって門前町を形成したのが始まりであるとされている。1926年(昭和元年)には津田沼と成田を結ぶ京成電気軌道(現在の京成電鉄)成田線が開通したことにより、大久保駅が設置された。大久保駅から連隊に至る通りが商店街や盛り場となり、大久保十字路から司令部までは「銀座通り」、大久保十字路から大久保駅までは「新町」と呼ばれていた。客層は軍人や軍関係者である為、軍服を扱う洋服店や帽子屋、靴屋、食料品販売店、食堂等、様々な業種の商店が並んでおり、軍隊に出入りした商店や商人を「御用」と呼び、現在も時計店や写真館が残っているのはその名残であると言われている。現存する「渡辺酒店」もその「御用」の商店のひとつであった。また、大久保は津田沼付近随一の盛り場となり、その証に最盛期には10軒以上の「カフェー」があり、演芸館と呼ばれる劇場が2つあったと言われている。終戦後は、大学の転入によって学生の下宿や学生相手の飲食店等が増えていき、書店、不動産屋、食堂等が軒を連ねた。現在は、大久保商店街協同組合を母体とした日本大学生産工学部や東邦大学理学部・薬学部等の文教施設と京成大久保駅の間に位置する近隣型商店街である。

また、近年では2005年(平成17年)、習志野市産業振興基本条例が施行され、それに伴い、産学官連携事業として「平成17年度習志野市商店街活性化研究プログラム事業」を行った。研究テーマを「子どもや高齢者など様々な世代が集うにぎわいのある商店街」とし、習志野市商店会連合会に加盟する8商店街を対象商店街とし、8大学12の研究室がそれぞれの商店街について研究し、研究成果を商店街活性化策に反映させることを目的として実施された。大久保商店街に関しては、日本大学生産工学部の川岸研究室と協同(協働)し、図3-1-6に示す内容を提案している。

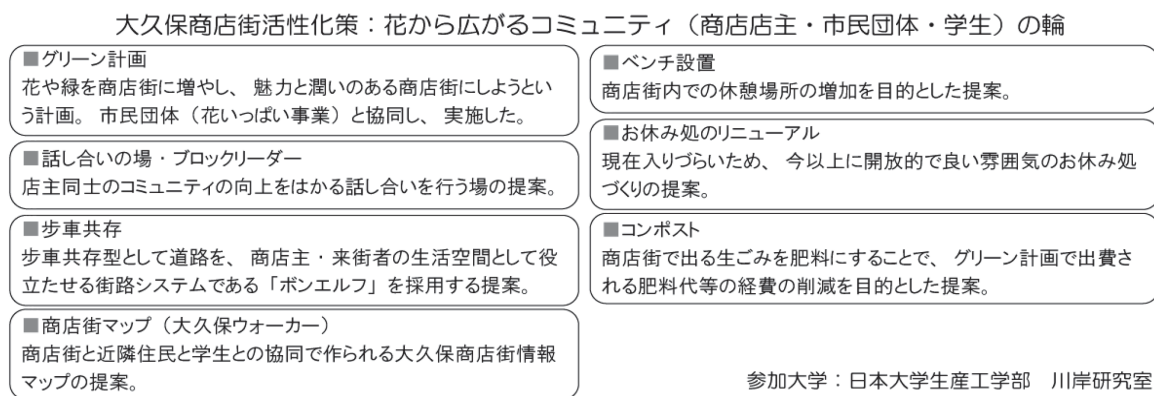
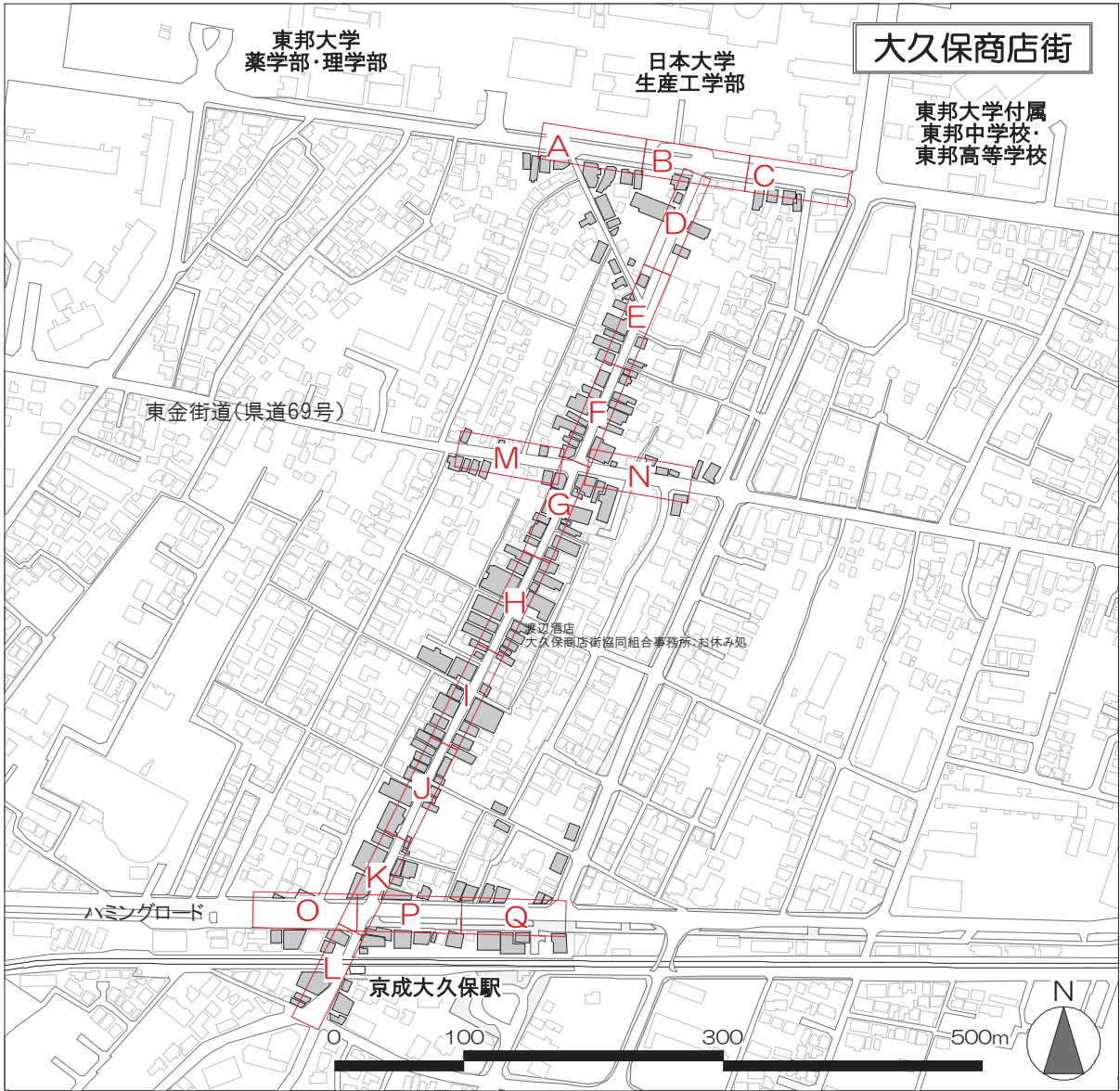


図 3-1-6 商店街活性化策の提言書(大久保商店街)



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第 104 号)

図 3-1-7 大久保商店街 (調査対象地区)

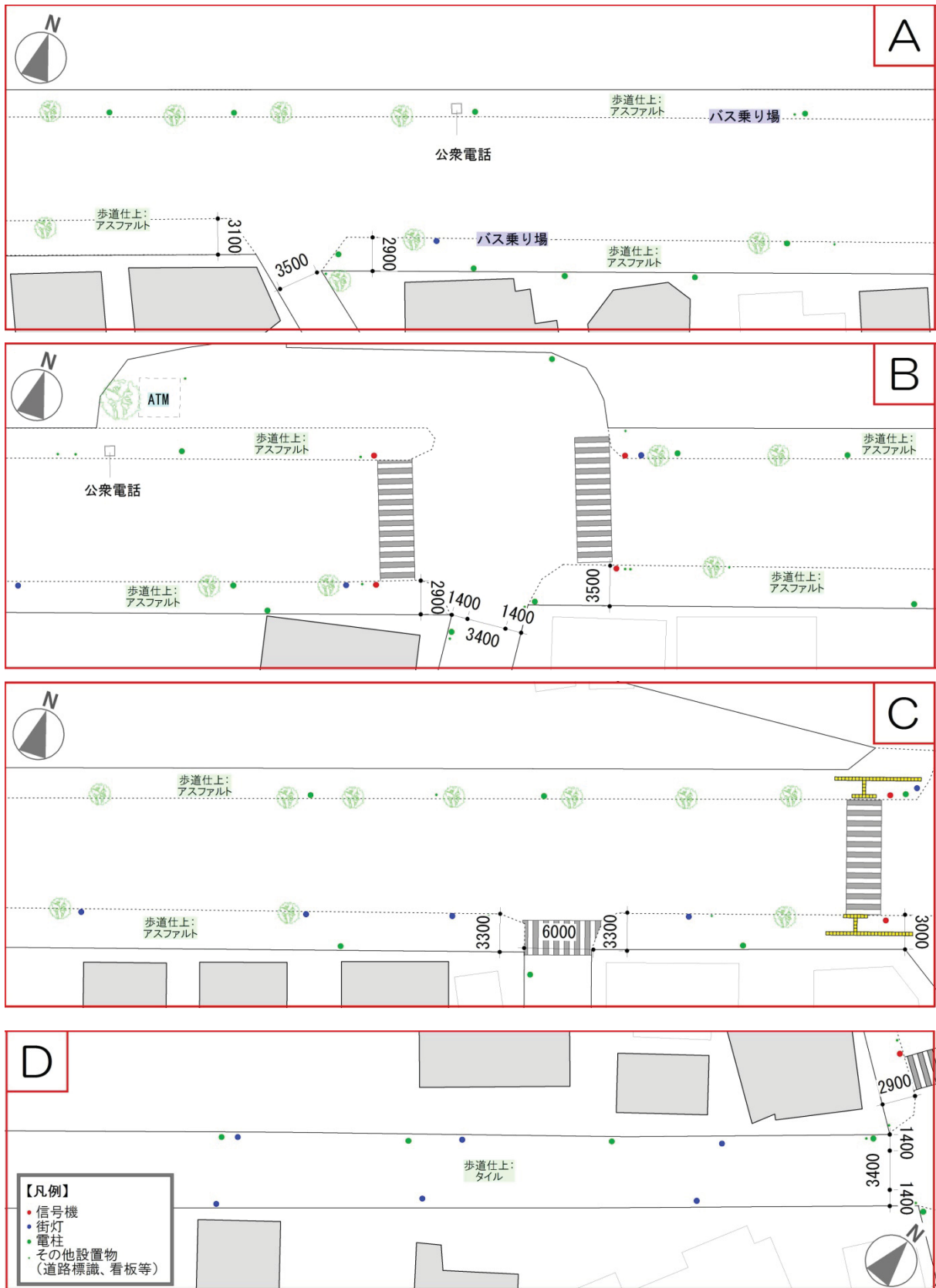


図 3-1-8 大久保商店街・街路状況 (A~D)

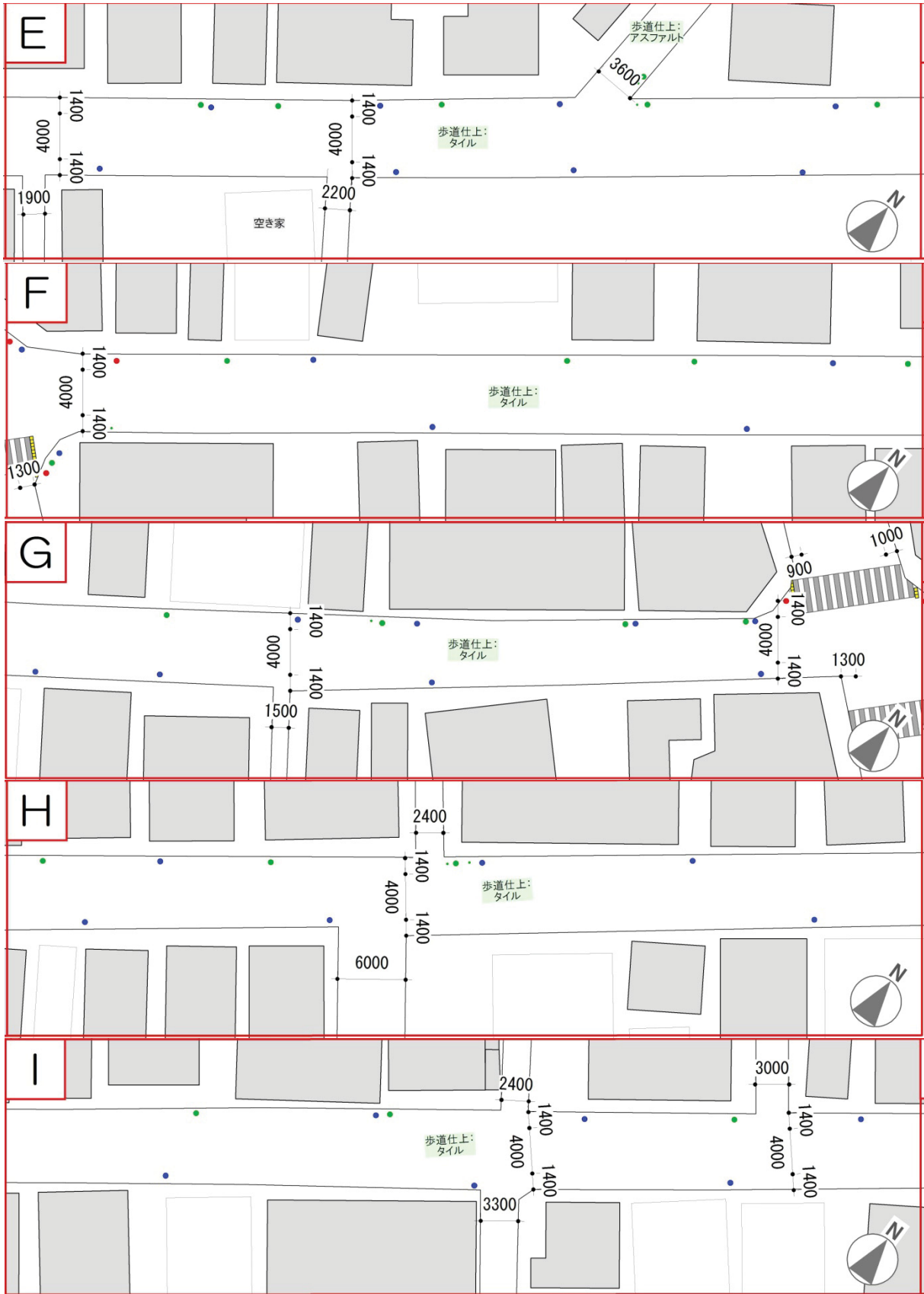


図 3-1-9 大久保商店街・街路状況 (E ~ I)

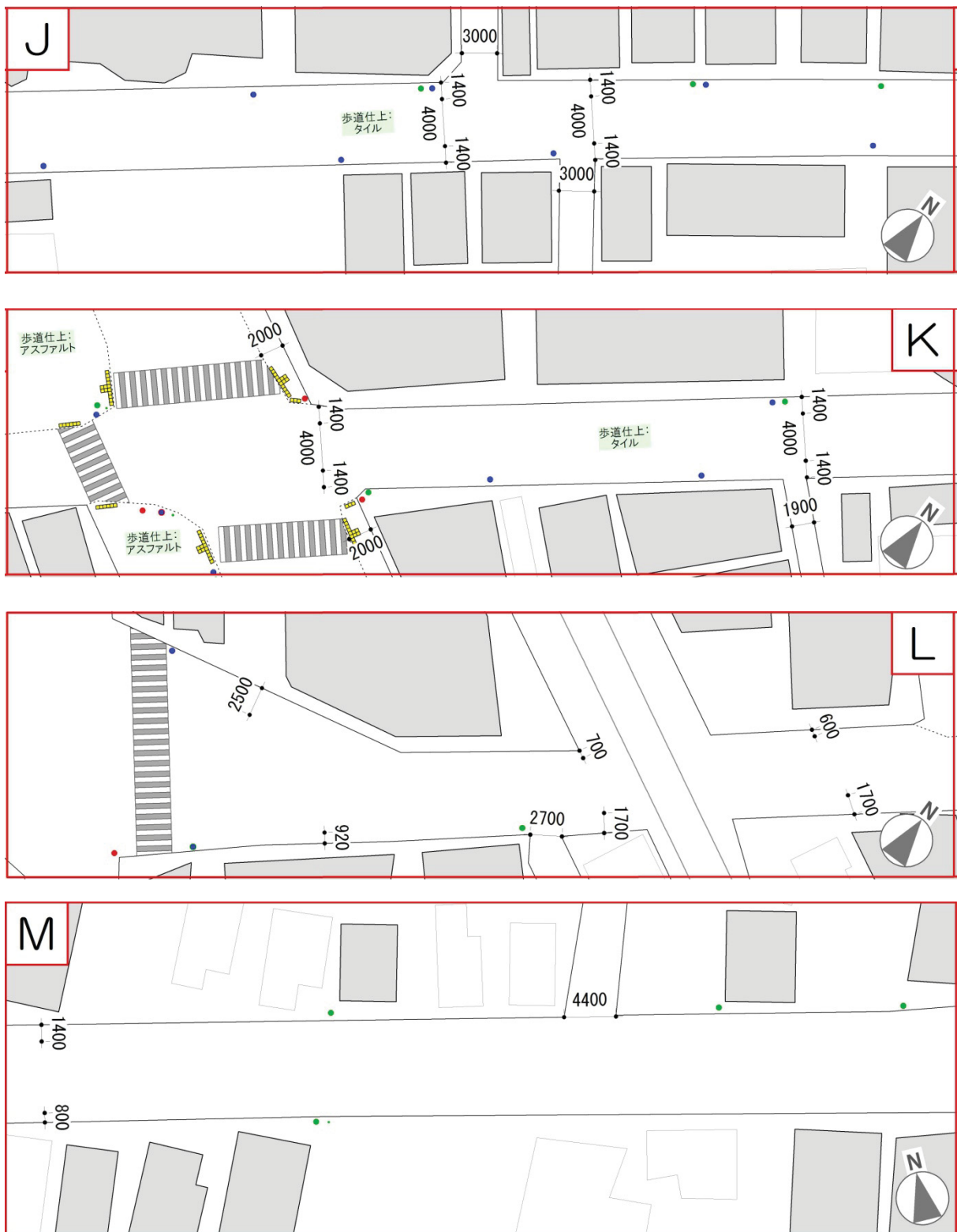


図 3-1-10 大久保商店街・街路状況 (J~M)

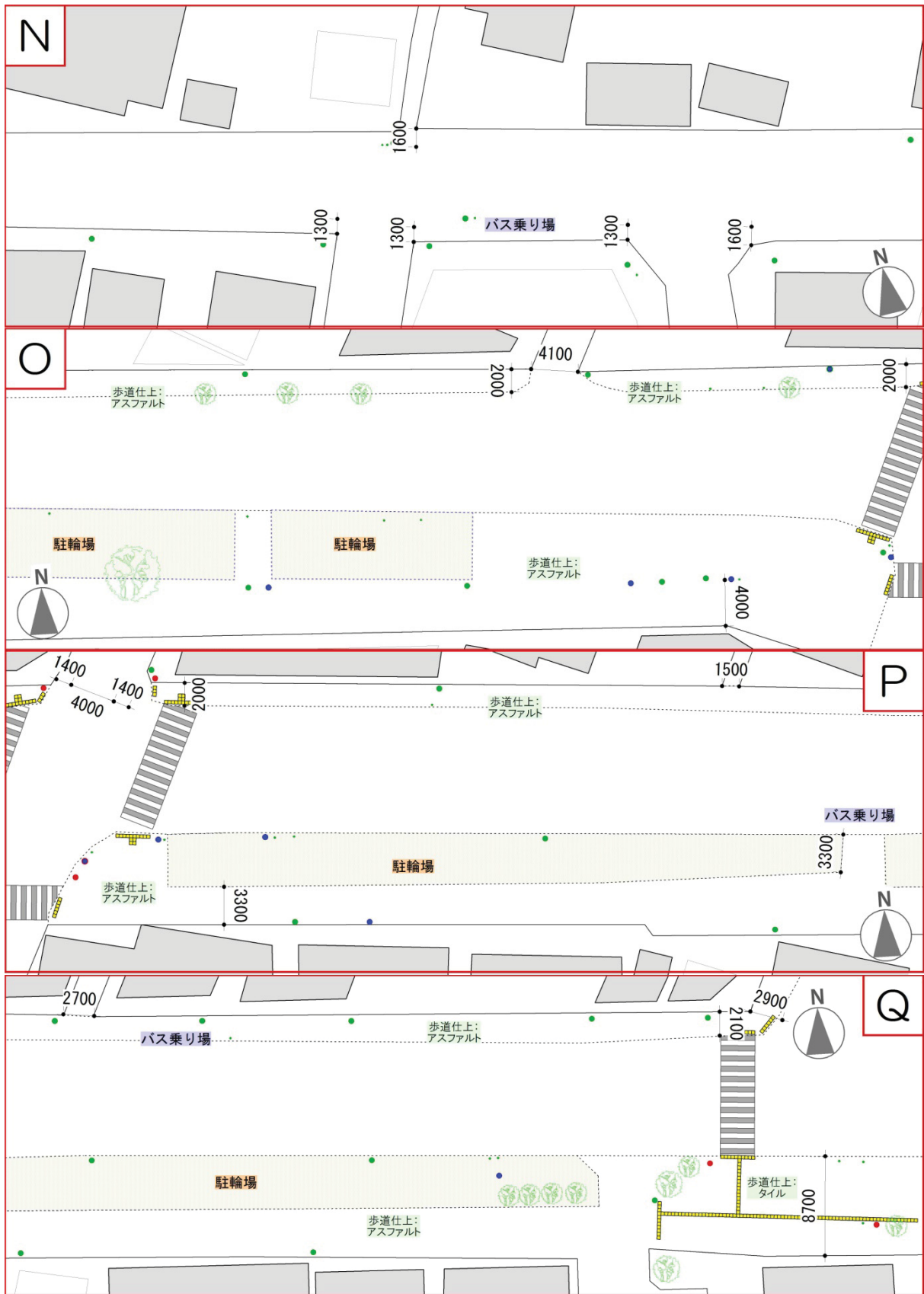


図 3-1-11 大久保商店街・街路状況 (N~Q)

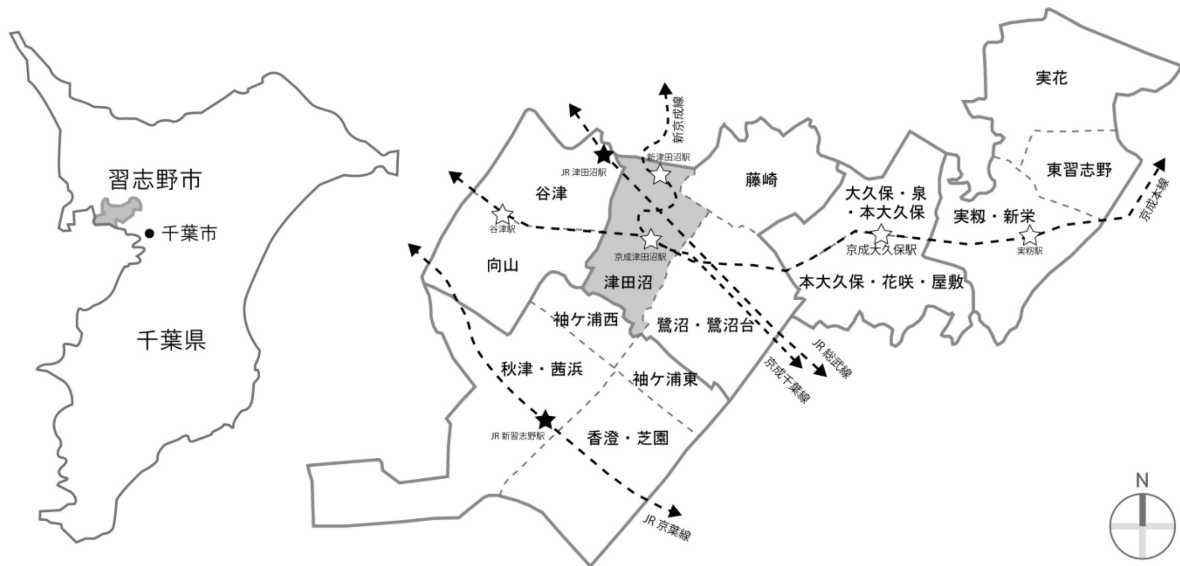
3. 1. 2 千葉県習志野市津田沼地区並びに津田沼1丁目商店街の概要

1) 習志野市津田沼地区の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

千葉県習志野市津田沼地区は、周りを鷺沼・鷺沼台、藤崎、谷津、向山に囲まれている。「津田沼」という地名の由来は、1889年（明治22年）久々田、谷津、鷺沼、藤崎、大久保新田の5つの村が合併し、主要3つの村である谷津の「津」、久々田の「田」、鷺沼の「沼」の3字をとって「津田沼村」となったことが始まりであったと言われている。その後、石原健三知事が「千葉郡津田沼村ヲ津田沼町ト改称ス」と1903年（明治36年）に発行された「千葉県報」によって伝えられている。市域が大きく変化したのは、日清戦争後の日露戦争に備えた軍備拡張を始めた頃からであり、1894年（明治27年）に総武鉄道が開通、1895年（明治28年）に津田沼駅（現在のJR津田沼駅）が開設され、1901年（明治34年）に騎兵四個連隊の駐屯地となり旅団司令部が置かれた。主に軍人利用の駅であった津田沼駅も、日露戦争後に捕虜収容所ができると、捕虜輸送や貨物輸送等に利用されることが多くなった。大正時代に入ると、1921年（大正10年）に京成電鉄が船橋から千葉に延伸すると共に、1923年（大正12年）に起きた関東大震災の影響で東京から新たな住居を求めて、移住者が増加し、大正末期には東京のベッドタウン、近郊都市として発展し始めていた。終戦後、広大な旧陸軍の跡地や高等教育機関や興亜大学（後の千葉工業大学）の移転が相次ぎ、軍郷津田沼は首都圏の増大する高等教育機関の為に開かれ、文教都市へと大きな変貌を遂げていった。

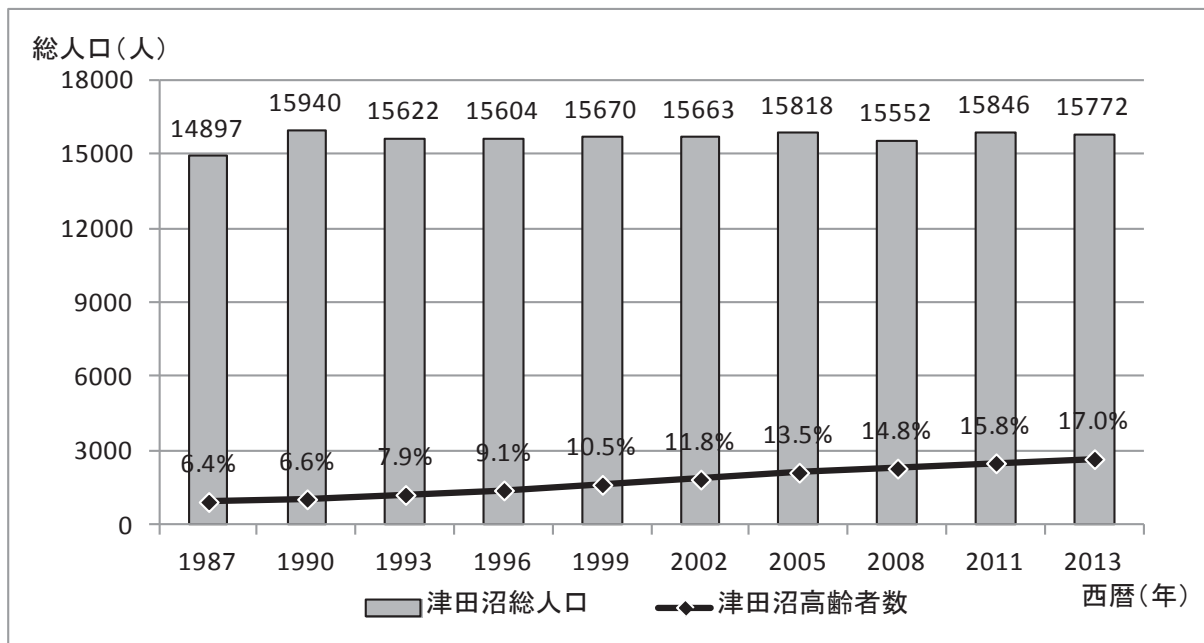
現在、「習志野市都市マスタープラン」^{注3-5)}によると、津田沼地区（含 藤崎・鷺沼・鷺沼台）のまちづくりのテーマは「行政・文化の情報を発信し、豊かな自然と触れ合えるまち」と示されており、平成12年1月に実施された市民意識調査におけるまちづくりの方向についての住民意向は「生活環境の整った快適で住みやすい都市」が最も高い割合を占めていることから、大久保地区同様に商・住が近接したまちづくりが望まれていると言えよう。さらに、2008年（平成20年）、JR津田沼駅周辺地区まちづくり協議会が発行した「JR津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン～持続的に発展し続けるまちづくりをめざして～」^{注3-6)}によると、まちづくりの具体的な方針として「活気と個性に満ちたまちづくり」、「緑豊かな潤いのあるまちづくり」、「環境に優しいまちづくり」、「安全で安心なまちづくり」の4つを掲げている。

習志野市「人口統計」によると、2013年（平成25年）9月現在、津田沼地区（津田沼1丁目～7丁目）の人口は、15,772人であり、高齢化率は約17.0%である。習志野市の高齢化率と比較すると、約4%低い割合を示している。



(都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、pp. 11, pp. 73、2002年1月を基に作成。)

図 3-1-12 千葉県習志野市並びに津田沼地区の位置



(習志野市：「人口統計」を基に作成。)

図 3-1-13 千葉県習志野市津田沼地区（津田沼1丁目～7丁目）の総人口並びに高齢化率

2) 津田沼1丁目商店街の成り立ちと概要

前述した通り、明治後期以降、津田沼町やその近隣には多くの陸軍施設が設置されていた。それに伴って軍関連施設やその周辺の人々を対象とした様々な商業が発展し、町内の農業等からの転業も重なって大久保周辺同様、総武線津田沼駅周辺には多くの商家が生まれていった。食糧販売店、飲食店、旅館、写真館や理髪店等で構成される商店街であったと共に、当時の津田沼町の戸数の約3割が何らかの商工業に関わっていたとされ、昭和時代に入ると、遊興場として「カフェー」や洋食店、除隊記念品を販売する商店もあったとされている。また、自動車を導入した運輸業として、津田沼自動車運送店や津田沼タクシー等のタクシー業界の進出もあった。

現在の津田沼1丁目商店街は津田沼1丁目商店会を母体とし、JR津田沼駅と新京成の新津田沼駅間に立地し、「ぶらり東通り」、「さくら公園通り」、「はまゆう通り」の3本の通りで構成されている。通り名称は2004年（平成16年）に全国応募によって決定された。商店街はイトーヨーカドーやイオン、minaといった大型量販店を有している地域型商店街である。

大久保商店街同様、「平成17年度習志野市商店街活性化研究プログラム事業」では、日本大学生産工学部の塩川研究室が参加しており、図3-1-14に示す内容を提案している。

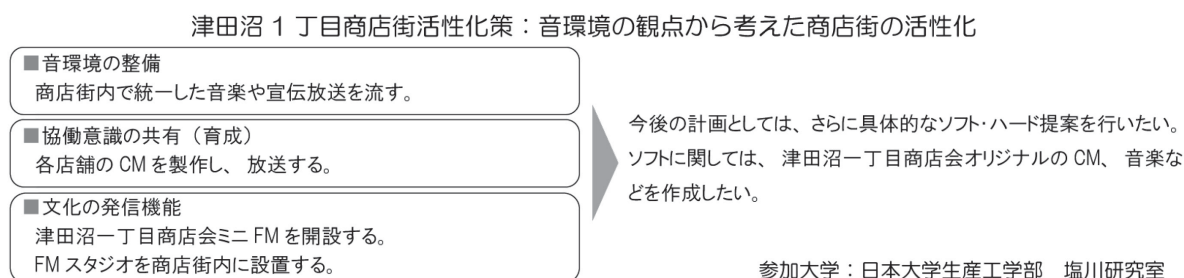
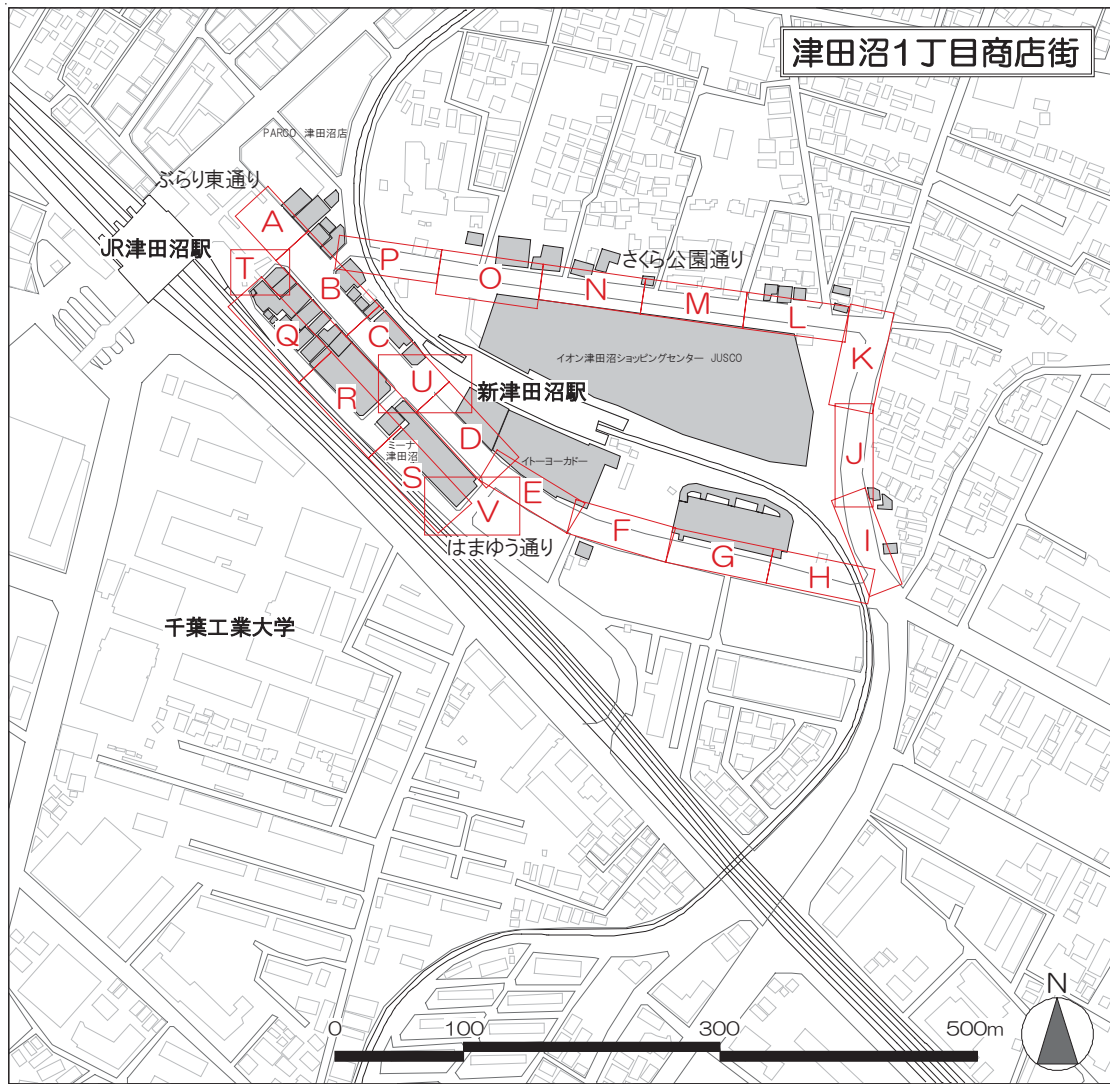


図3-1-14 商店街活性化策の提言書（津田沼1丁目商店街）



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 3-1-15 津田沼1丁目商店街（調査対象地区）

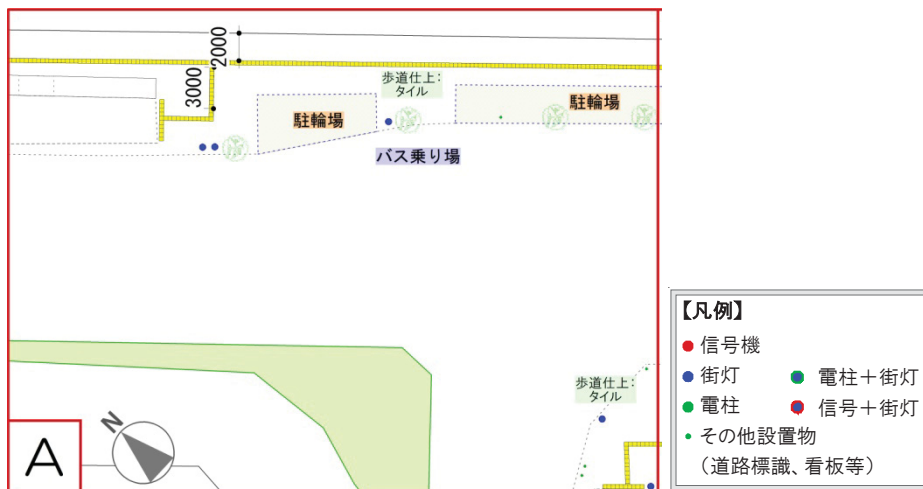


図 3-1-16 津田沼1丁目商店街・街路状況（A）

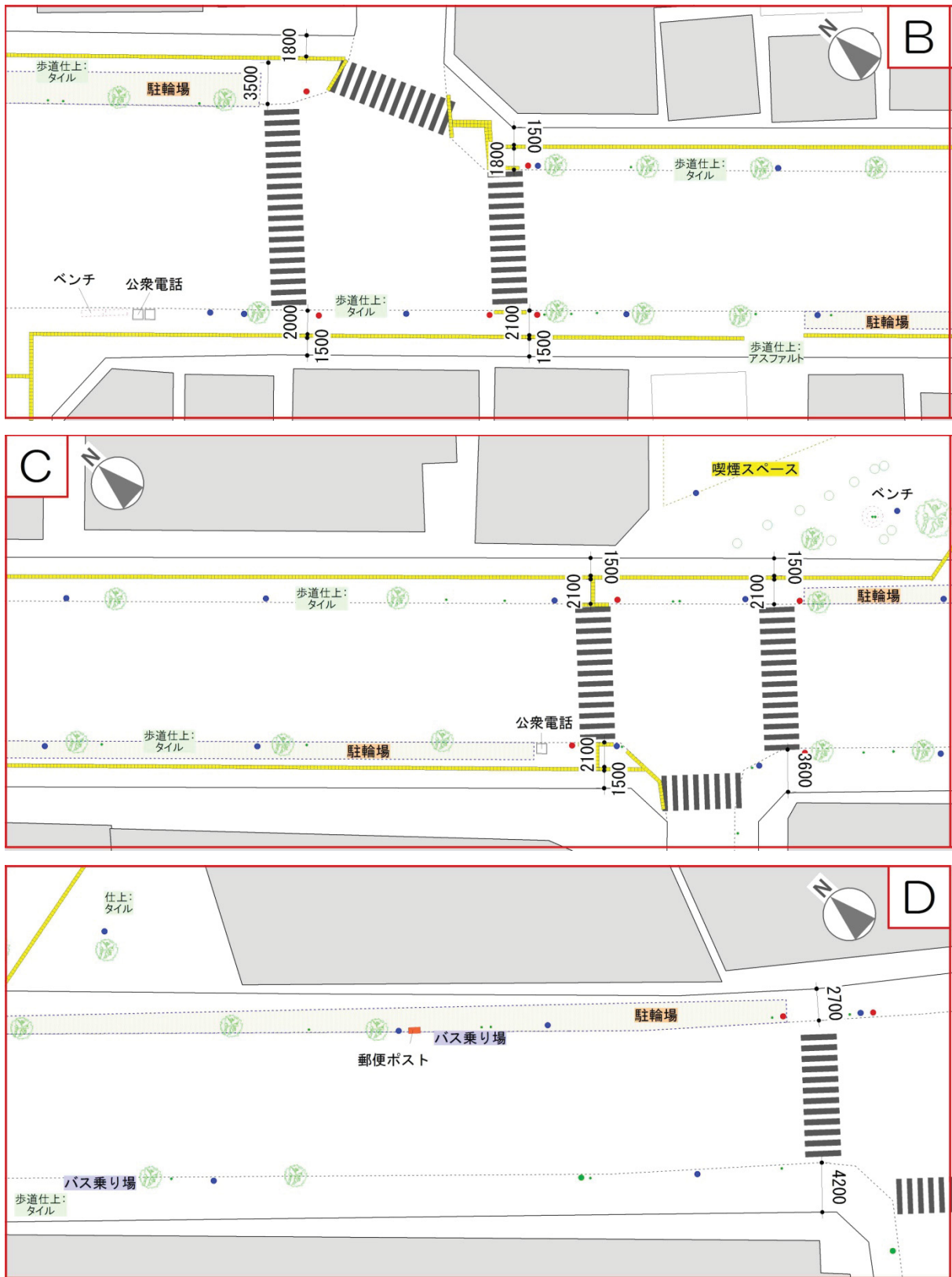


図 3-1-17 津田沼 1 丁目商店街・街路状況 (B~D)

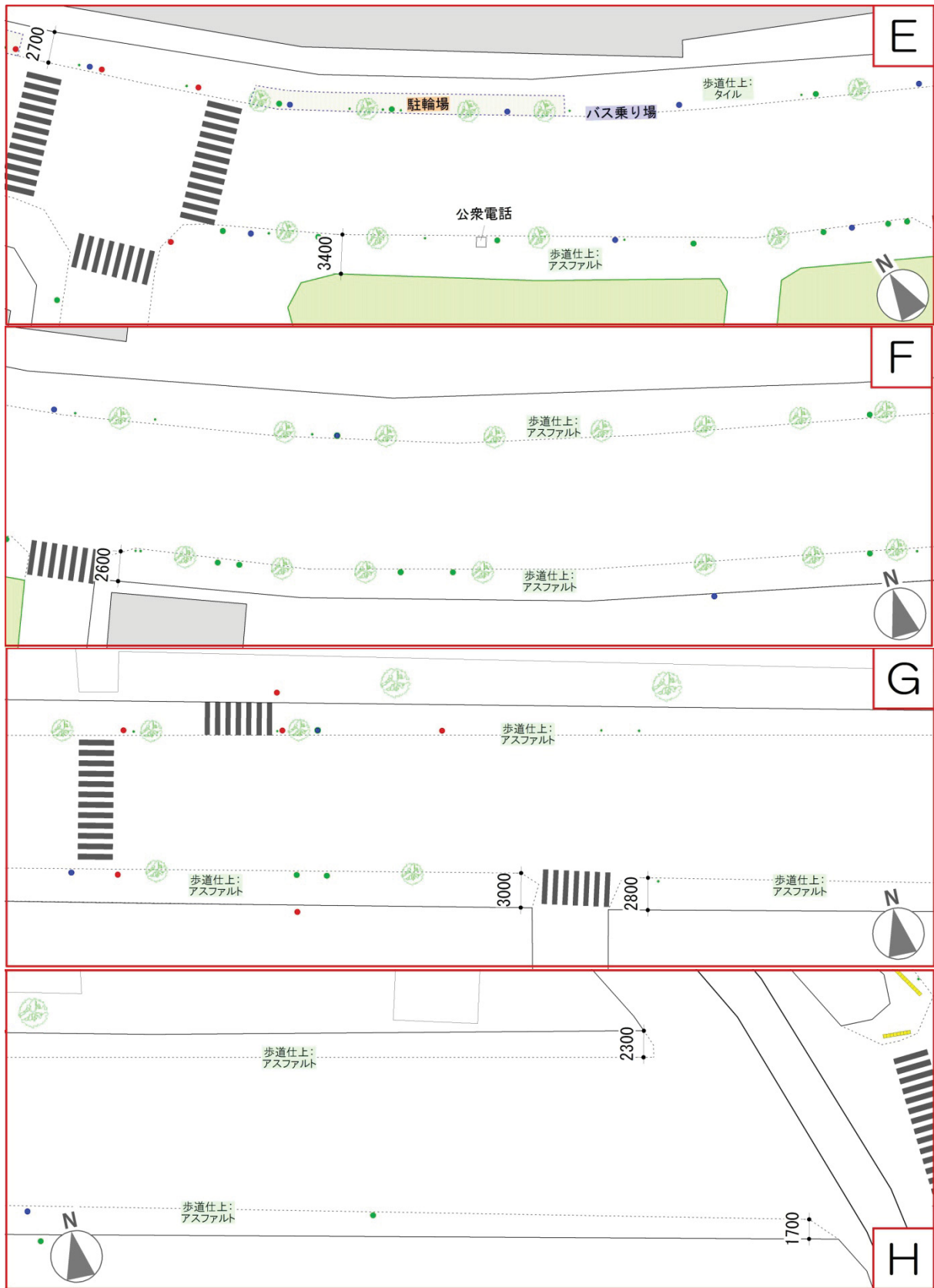
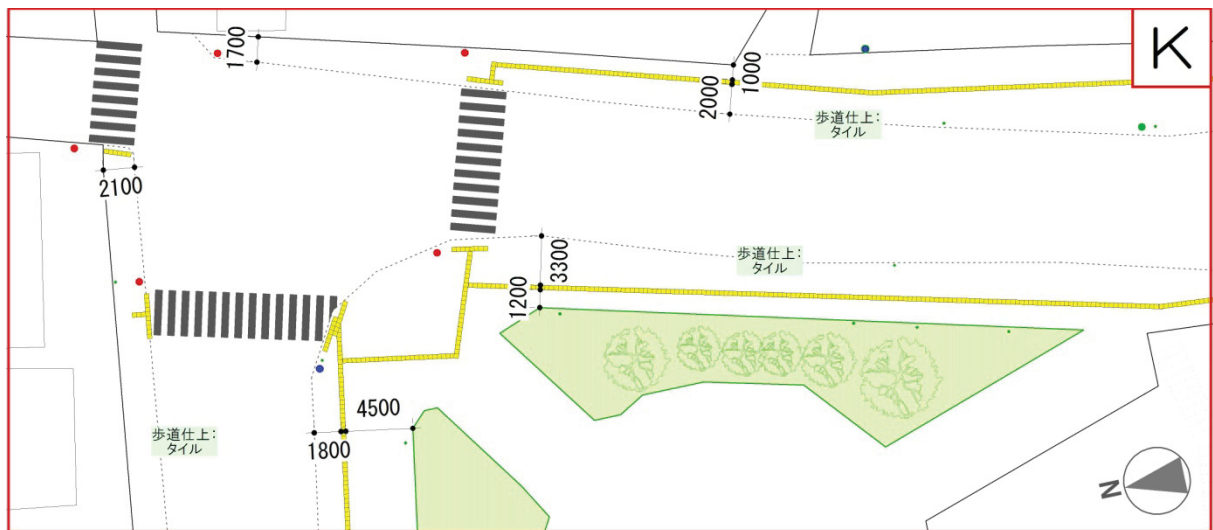
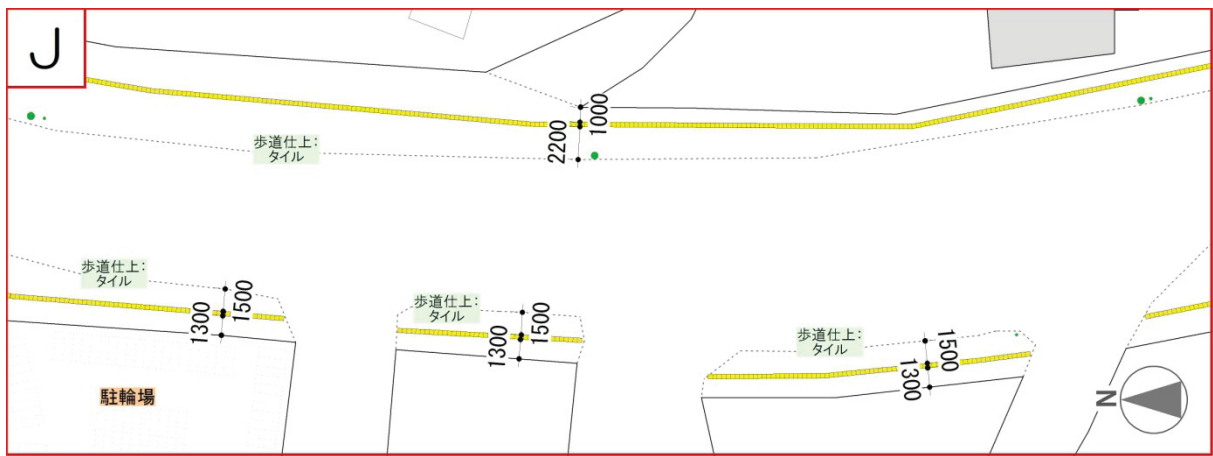
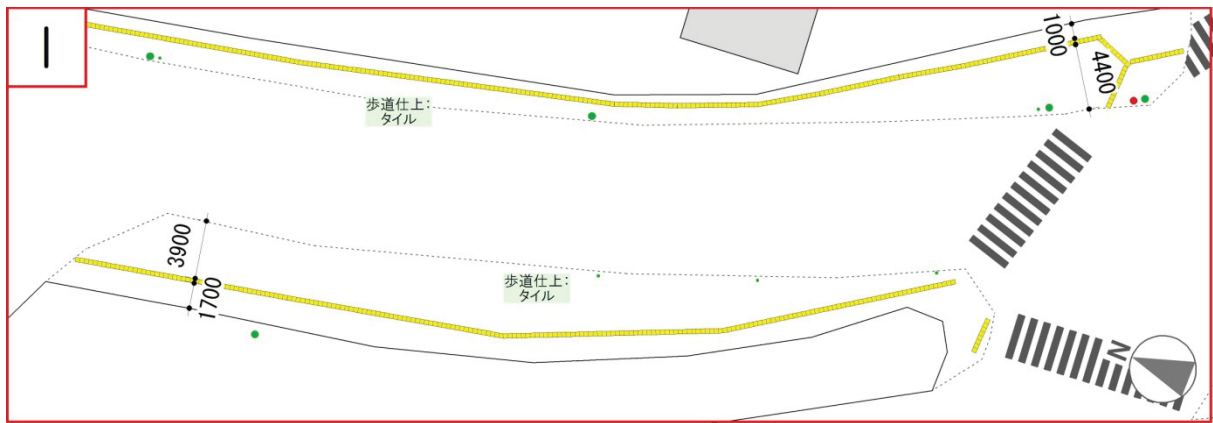


図 3-1-18 津田沼 1 丁目商店街・街路状況 (E ~ H)



- 【凡例】
- 信号機
 - 街灯
 - 電柱
 - その他設置物
(道路標識、看板等)
 - 電柱+街灯
 - 信号+街灯

図 3-1-19 津田沼 1 丁目商店街・街路状況 (I ~ K)

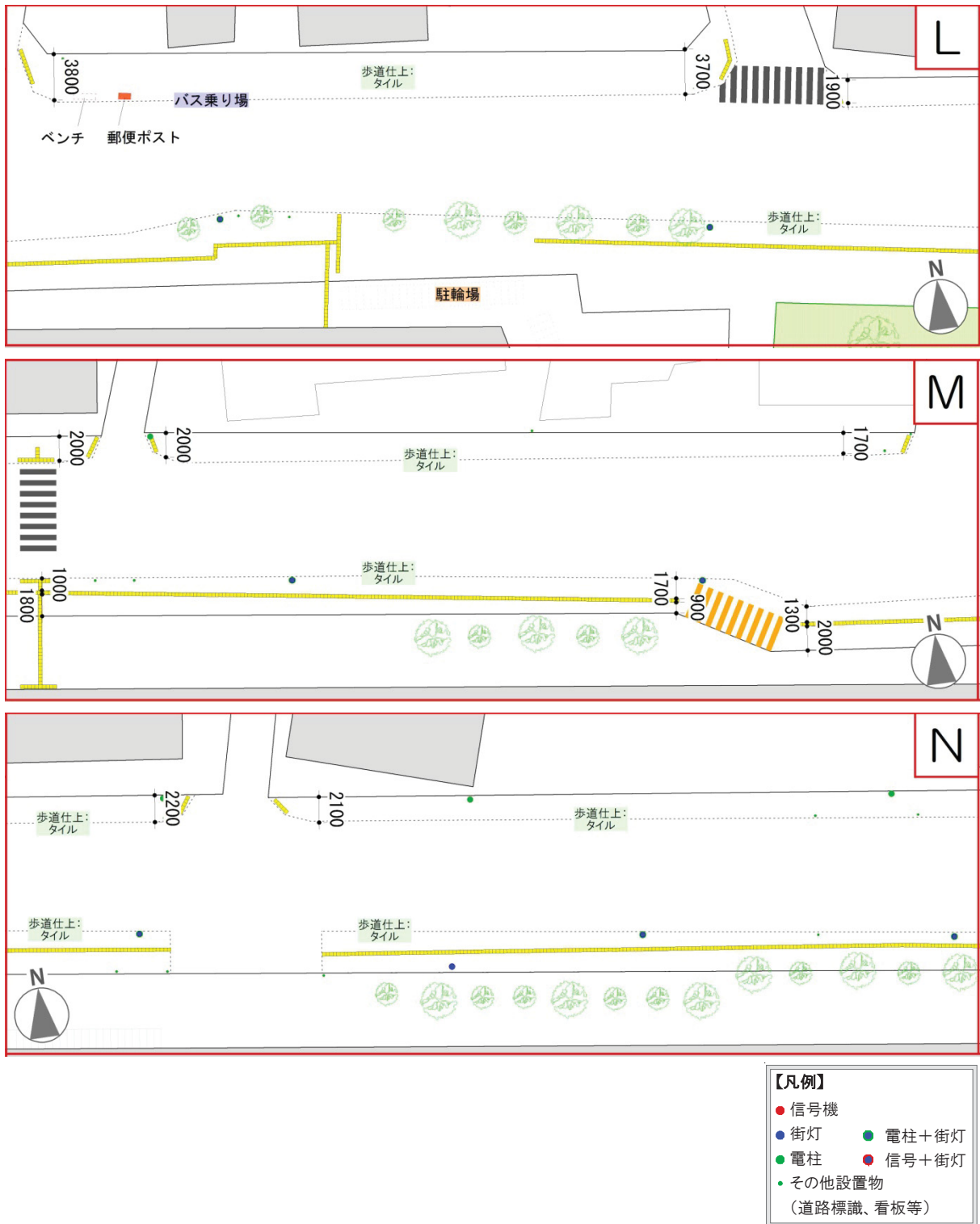
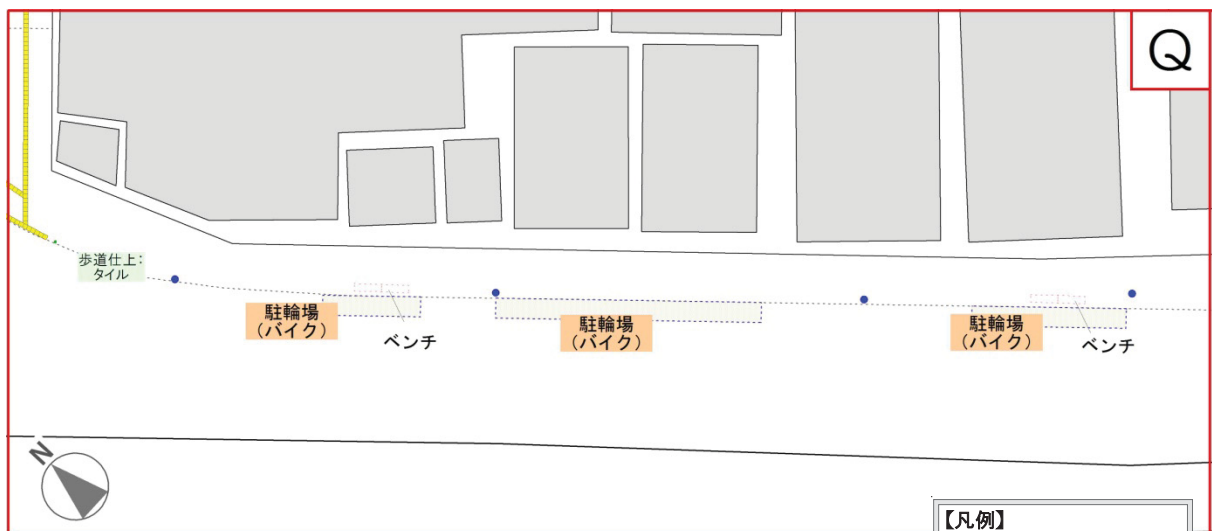
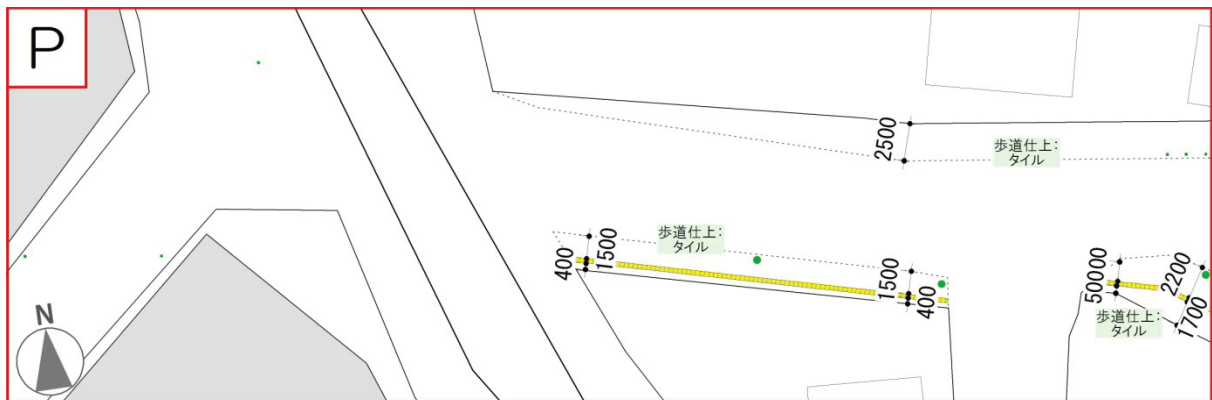


図 3-1-20 津田沼1丁目商店街・街路状況 (L~N)



- 【凡例】**
- 信号機
 - 街灯
 - 電柱
 - その他設置物
(道路標識、看板等)
 - 電柱+街灯
 - 信号+街灯

図 3-1-21 津田沼 1 丁目商店街・街路状況 (O~Q)

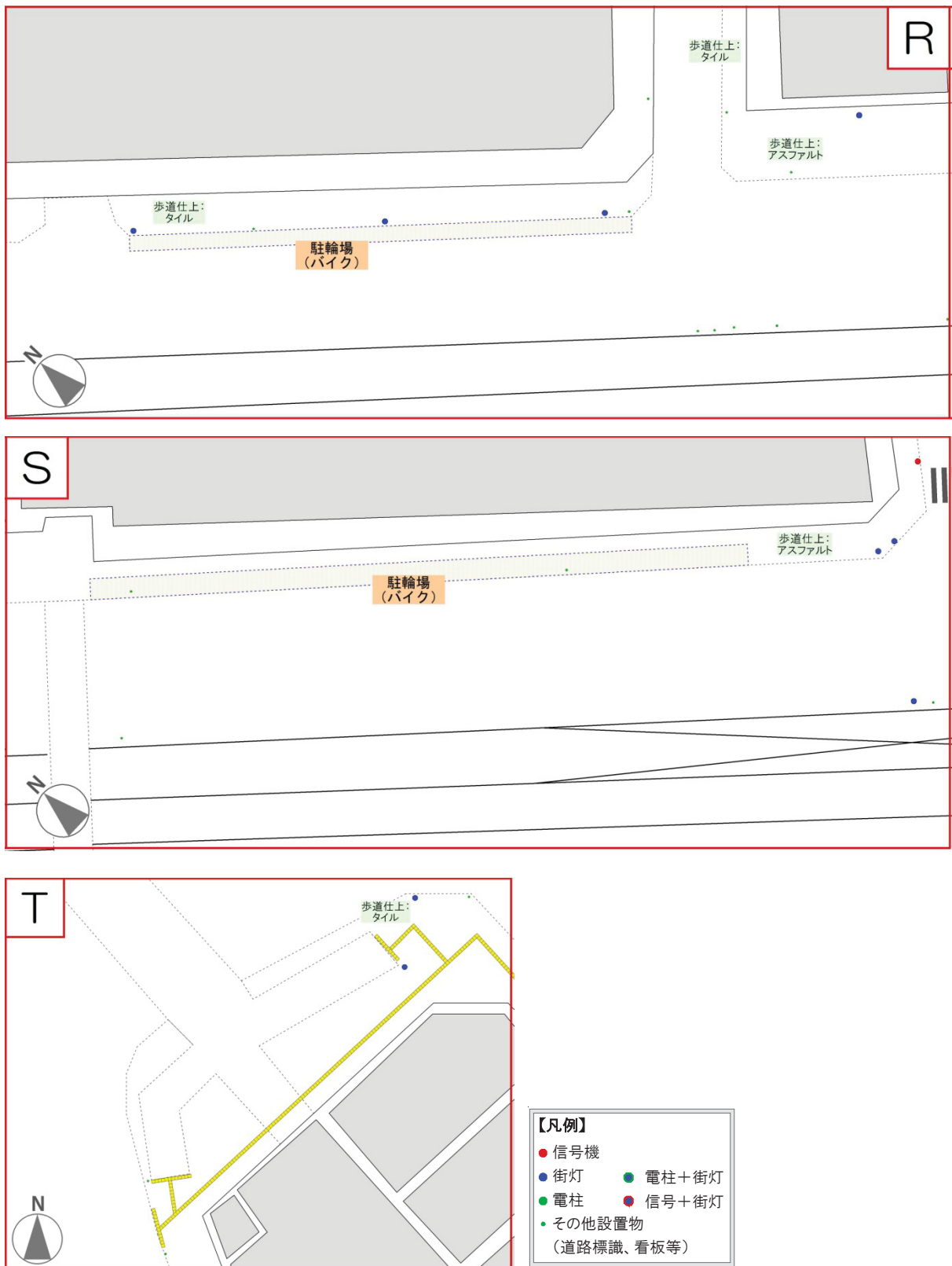
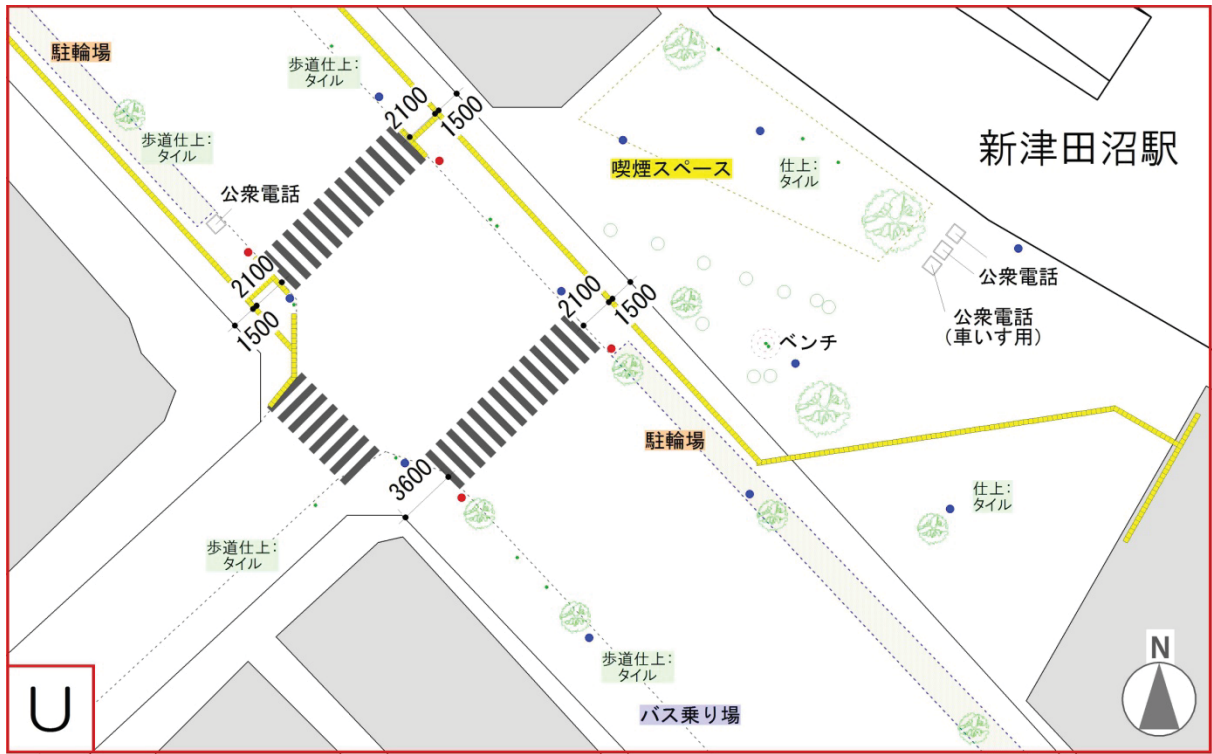


図 3-1-22 津田沼 1 丁目商店街・街路状況 (R~T)



【凡例】

● 信号機	● 電柱+街灯
● 街灯	● 信号+街灯
● 電柱	● その他設置物 (道路標識、看板等)

図 3-1-23 津田沼 1 丁目商店街・街路状況 (U~V)

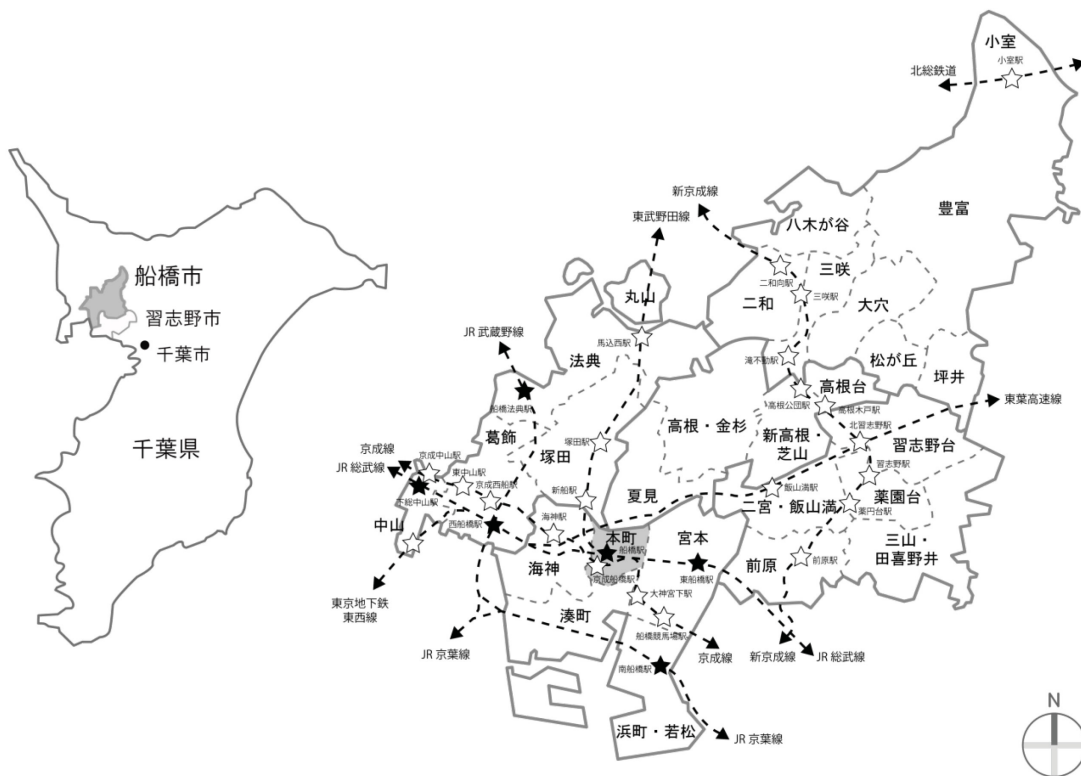
3. 1. 3 千葉県船橋市本町地区並びに船橋駅前商店街の概要

1) 船橋市の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

千葉県船橋市は、習志野市同様に千葉県の北西部に位置し、東京湾に面している。東京都心近郊の臨海地域という地理的特徴は、産業・工業地域や遊楽地、東京郊外住宅地として発展してきた。具体的に北部の洪積台地には、主に畑作地帯であり、その間に住宅や工場等となっている。南部にかけて広がる沖積低地は主に水田地帯であり、沖積低地の前面は干拓地、埋立地等の人工的造成地は工業やレクリエーション地帯となっている。沖積地の東西に広がる砂丘地は船橋市の中核的な中心市街地であり住宅や公共施設が設置される等、まちの中央部である。「船橋」という市名は、古代より川幅が広く水量も多かった海老川に、小さな「舟（船）」を数珠つなぎに並べて上に板を渡し「橋」代わりとして使用してきたことが由来であるとされている。

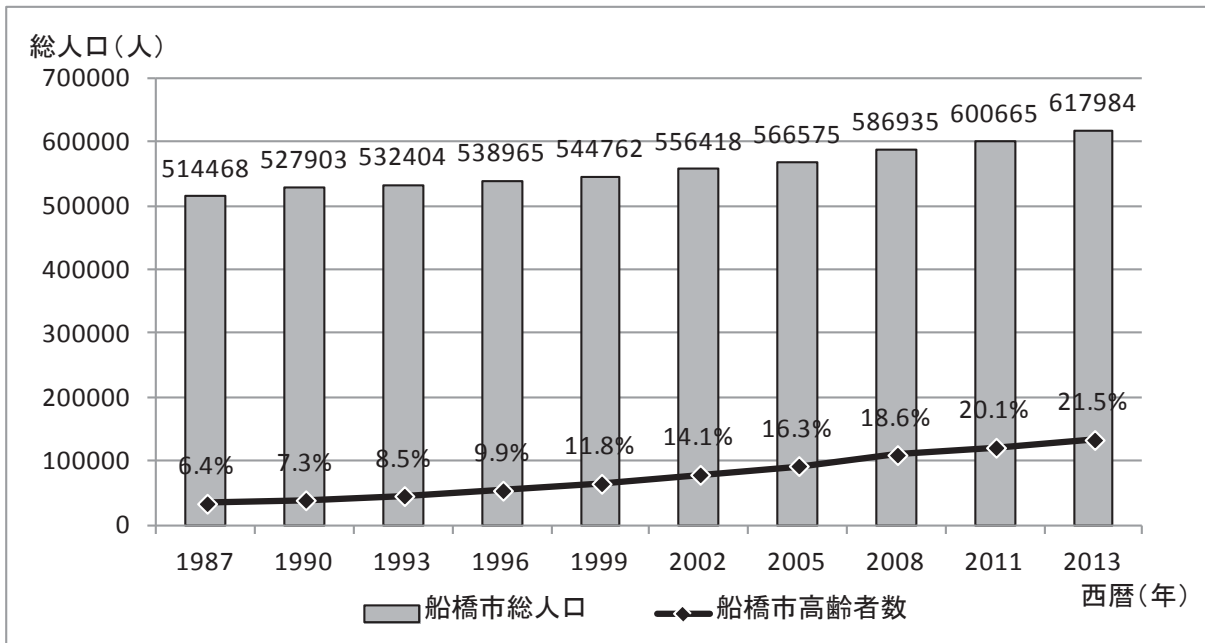
江戸時代に、江戸近郊に位置する船橋市域は市西南部一帯が徳川家康の近臣成瀬正成によって治められ、半商半農の宿場町として発展していったと言われている。幕末期には、社会の変動や動揺に対して船橋市域の人は近隣の村々と協力し、地域を占守してきたが、幕府の瓦解により明治時代に突入する。1873年（明治6年）に千葉県が誕生し、船橋市域も同年、千葉県に属した。1888年（明治21年）に市制町村制が公布され、自治体として町村が成立し、船橋市域においても46の村が7町村になった。その後、前述した習志野市においても触れたが、市域は軍郷としての色が濃くなっていく。現在の船橋市東側に設置された広大な軍事基地はまちに大きな影響を与えた。軍人がまちに多く姿を見せ、軍関係者を対象に営業する商店が増加していった。その後1894年（明治27年）に船橋駅（総武鉄道）が開業し、1916年（大正5年）には京成船橋駅が開業した。鉄道網の整備は東京都心との繋がりを密接にし、農業生産物（園芸農作物や野菜等）の出荷や海岸への観光客等増加に繋がっていった。その後、関東大震災の被害が比較的少なかった船橋市域は、都心から移り住む人々等の受け入れ地域となり、この頃から東京のベッドタウン化が始まった。1937年（昭和12年）に船橋市制が施行され、人口42,981人、面積40.29km²の千葉県4番目の市が誕生した。終戦後、東京からの移住者が増え、流通の拠点として駅前付近には様々な商店や闇市が増加したと言われている。

船橋市「人口統計資料」によると、2013年（平成25年）10月現在、船橋市の総人口は617,984人、世帯数は278,569世帯、高齢化率は21.5%となっている。市全体の人口は千葉市に次いで2番目に多い総人口であると共に、習志野市の高齢化率と同程度の割合を示している。



(都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、pp. 11、2002年1月 / 企画財政部政策企画課 編：船橋市総合計画後期基本計画ふるさとふなばしプラン 2020、船橋市、pp. 14、2012年4月 を基に作成。)

図 3-1-24 千葉県船橋市並びに本町地区の位置



(船橋市：「人口統計資料」を基に作成。)

図 3-1-25 千葉県船橋市の総人口並びに高齢化率

■船橋市総合計画 基本構想・基本計画・実施計画

1998年・1999年（平成10年・平成11年）に船橋市が発表した「船橋市総合計画」^{注3-7)}における「基本構想」の中で、船橋市のまちづくりの基本理念を踏襲した目標を「生き生きとしたふれあいの都市・ふなばし」とし、構想の目標年次を2020年（平成32年）と定めている。基本計画については「船橋市総合計画 後期基本計画 ふるさとふなばしプラン 2020」^{注3-8)}において目指すまちの姿について以下の6点を掲げており、「船橋市実施計画（計画期間：平成25年度～平成27年度）」^{注3-9)}の中で、具体的な実施計画内容について示している。

- ①非常時への備えのあるまち：各種BCPの策定、災害時要援護者対策の充実、公共施設の耐震化、放射線量等の監視、防災機能の充実、民間建築物の耐震化の促進 等。
- ②安心して暮らせるまち：安全な歩行者空間の整備、公共交通不便地域の支援 等。
- ③未来へつなぐ恵み豊かな環境のまち：準用河川木戸川の改修、公園緑地の整備 等。
- ④笑顔があふれる子育てのまち：母子の健康づくり、子ども・子育て支援新制度準備 等
- ⑤人が集まる元気なまち：産品や農水産物ブランドの推進、新商工業振興ビジョンの策定、商店街活性化の支援、都市計画道路や交差点の整備、JR 船橋駅南口ペDESTリアンデッキの整備 等。
- ⑥市民に愛され、育まれるまち：公民館等の改修・整備、市民公益活動の支援 等。

■船橋市移動円滑化基本構想^{注3-10)}

2000年（平成12年）「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」が施行されたことに伴って、船橋市は交通バリアフリーワーキンググループや船橋市移動円滑化基本構想策定検討委員会・小委員会を設置し、2002年（平成14年）「船橋市移動円滑化基本構想」を施行した。その中で、「船橋市交通バリアフリー基本理念」を以下の3つを設定すると共に、目標年次を2010年（平成22年）としている。

- 1) 市内各駅及び周辺を対象に、交通に関わるバリアフリーを推進する。
- 2) 整備の必要性の高い駅周辺は、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の指定により、重点的かつ一体的なバリアフリーの整備を推進する。
- 3) 心のバリアフリーについて積極的な取り組みを図る。

重点整備地区は船橋駅周辺地区及び北習志野駅周辺地区の2地区に決定し、委員会メンバーや高齢者・障がい者とまち歩きやアンケート調査等を実施し、問題点の抽出を行った上で以下図3-1-26に示す整備方針を示した。

また、同様に「船橋市交通バリアフリー道路特定事業計画」も策定され、歩行空間の改善等を示している。図3-1-27は本研究の調査対象である船橋駅前商店街周辺の事業計画図である。



(船橋市：船橋市移動円滑化基本構想、pp. 41、2002年3月(閲覧：2013年8月)より転載。

http://www.city.funabashi.chiba.jp/kurashi/koutsu/0004/p000342_d/fil/chapter4.pdf

図 3-1-26 船橋駅周辺の整備方針



(船橋市・千葉県葛南地域整備センター：船橋市交通バリアフリー道路特定事業計画 概要版、船橋市・千葉県葛南地域整備センター、pp. 14、2004年11月より転載。)

図 3-1-27 船橋駅周辺の船橋市交通バリアフリー道路特定事業計画

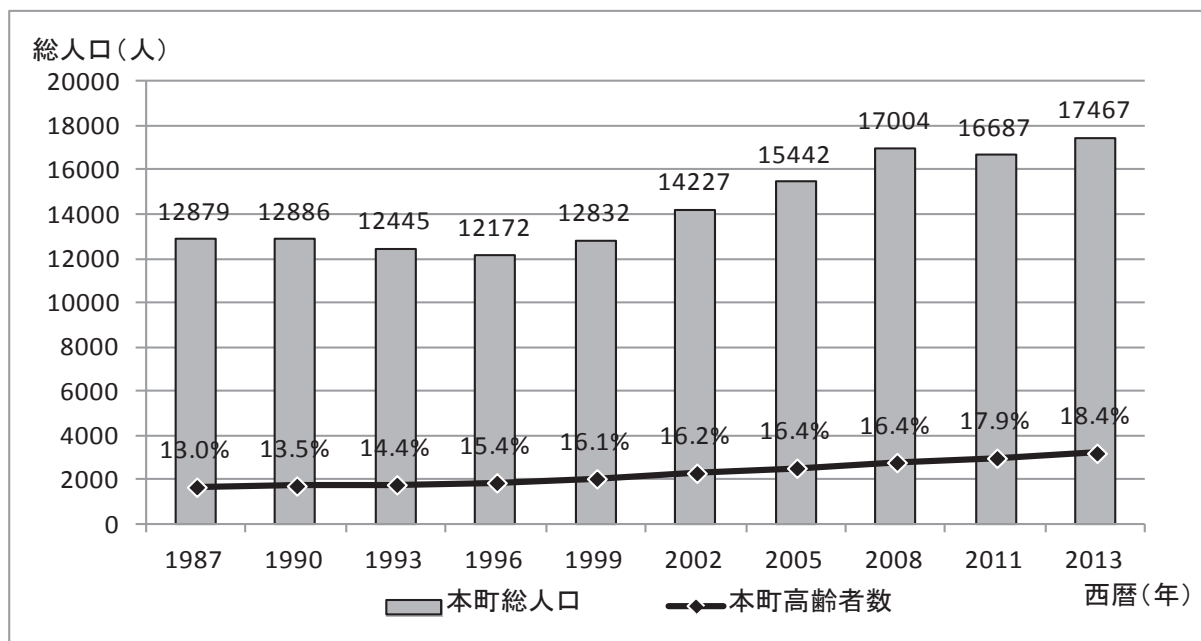
2) 船橋市本町地区の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

千葉県船橋市本町地区は、船橋市の南側に位置し、周りを宮本・湊町・海神地域に囲まれている。1940年（昭和15年）に九日市と五日市・海神の一部で新しく構成され、「本町」という地名は市役所がこの地区にあることや繁華な通りがあることが由来であると言われている。

江戸時代、現在の本町地区（旧船橋町）に含まれる九日市や五日市等は農漁村だけではなく、旅籠や本陣等がある宿場町の中心であったと言われている。旅人の宿場から商業が起こり、一般庶民を対象とした商工も起こるようになり、市（市場）へと発展していく。明治時代に入り、総武線・京成線・東武線が開通すると宿場町としての性格は次第に衰退し、軍郷としての交通要衝になり、駅を中心に駅前の商業地域として発達していき、終戦後もその流れは継続していく。

現在、「船橋市都市計画マスタープラン（改正概要版）」^{注3-11}によると、本町地区（含 宮本・海神）のまちのテーマは「様々な人々が集い、にぎわいと活気にあふれ、魅力ある交流の場を創造するまち」と示されており、船橋駅周辺の広域的な商業機能の構築や公共施設の充実性や歴史的遺産や魅力あるまちを目指すこと等を地域づくりの目標としている。同時に誰もが安心して快適に暮らすことが出来る住宅地の形成についても示している。

また、船橋市「人口統計資料」によると、2013年（平成25年）10月現在、本町地区（本町1丁目～7丁目）の人口は、17,467人であり、高齢化率は約18.4%である。船橋市の高齢化率と比較すると、低い傾向がみられる。



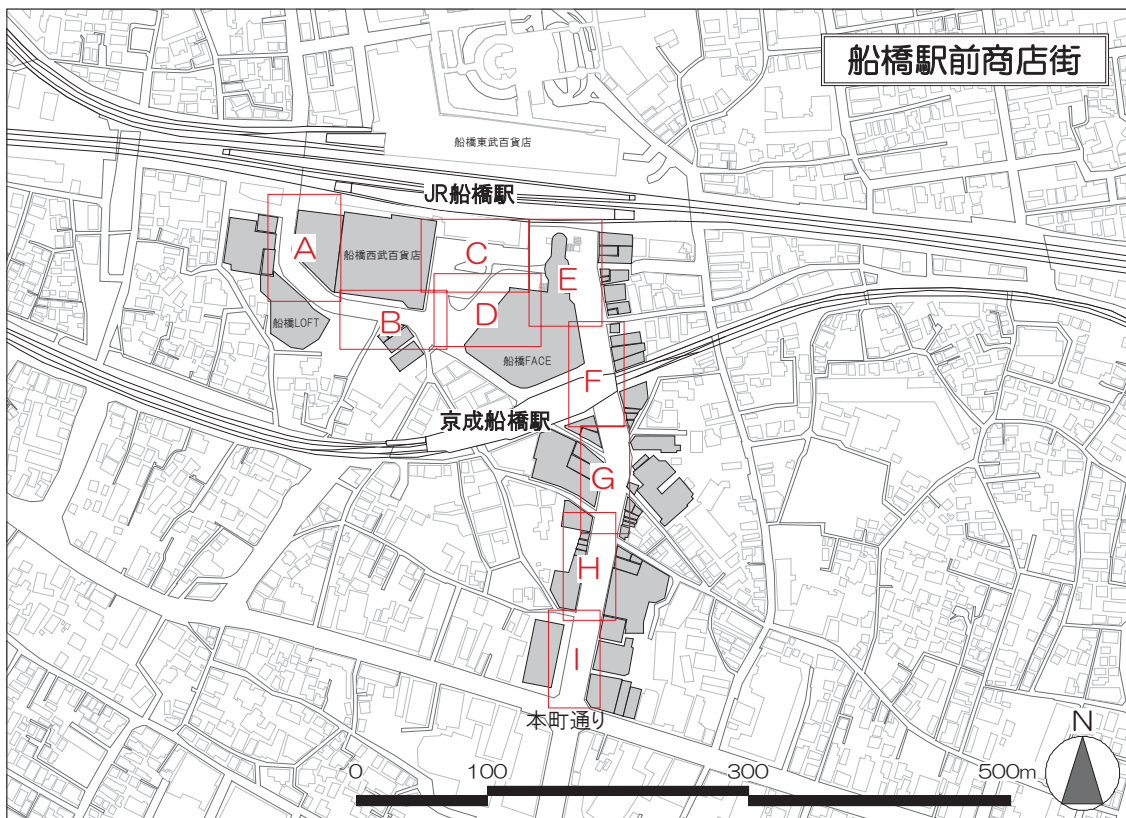
（船橋市：「人口統計資料」を基に作成。）

図 3-1-28 千葉県船橋市本町地区（本町1丁目～7丁目）の総人口並びに高齢化率

3) 船橋駅前商店街の成り立ちと概要

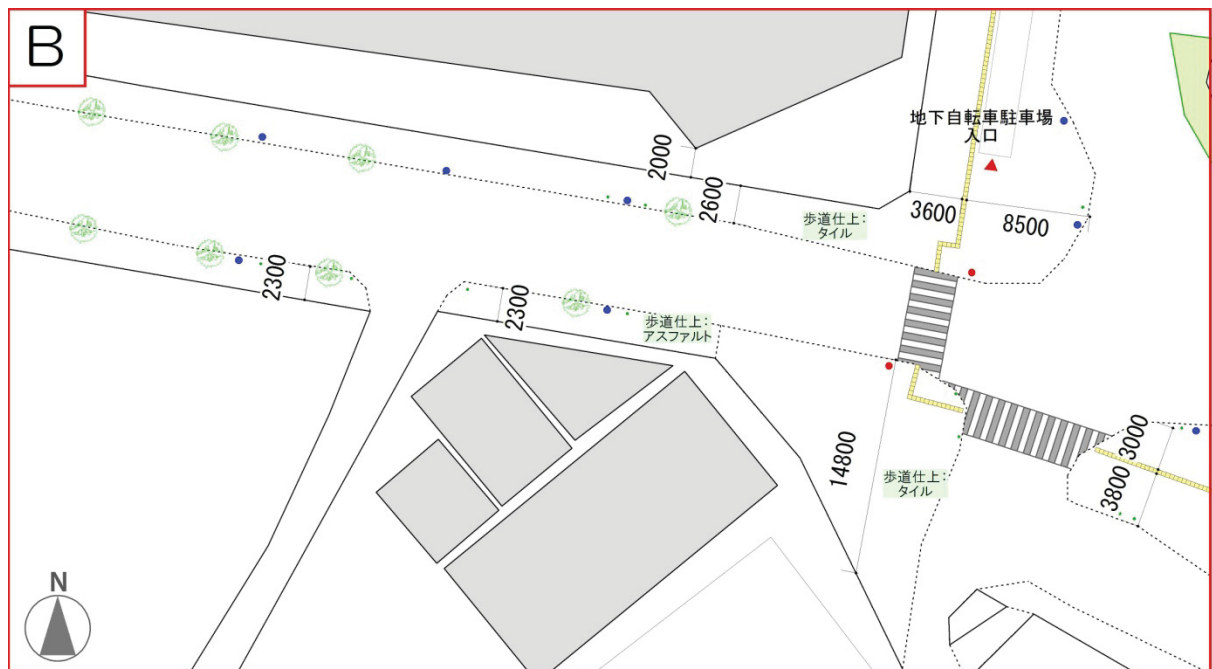
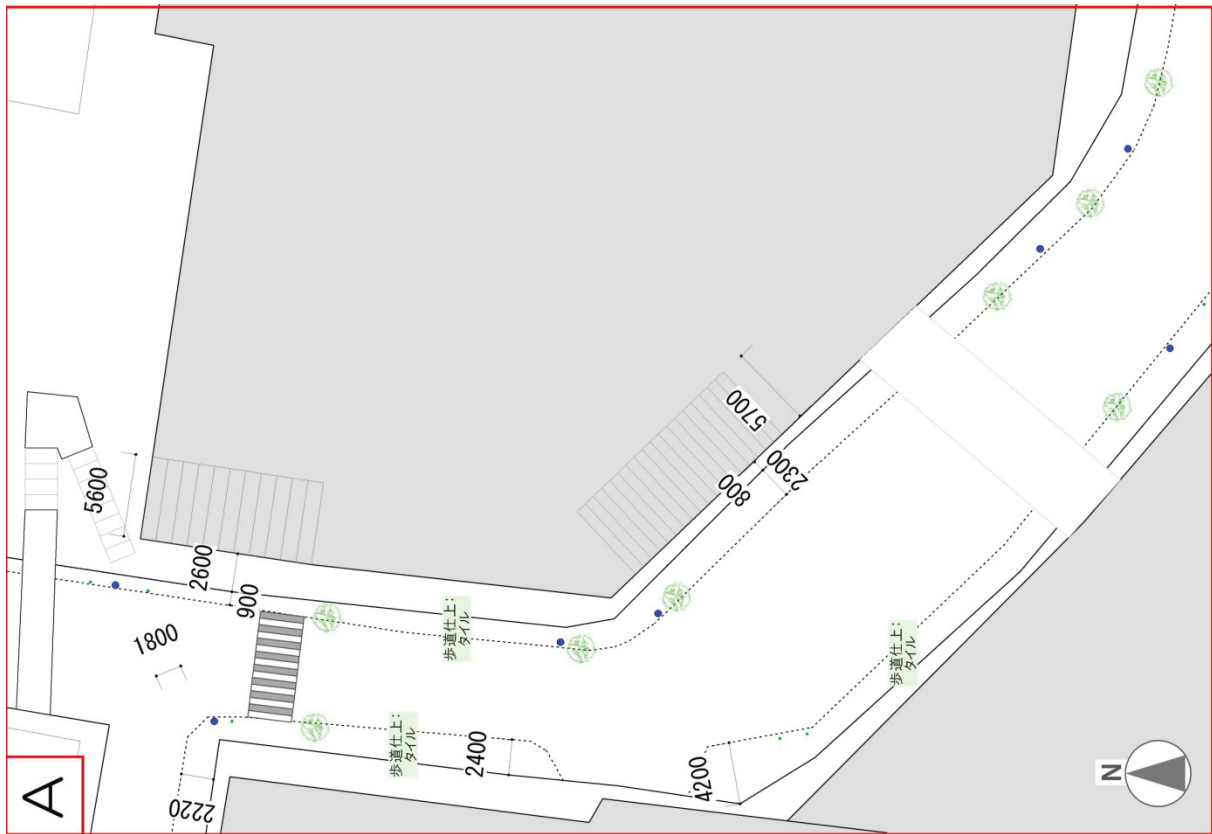
前述した通り、現在の船橋駅前商店街が位置する本町地区は宿場町や商業のまちとして発展してきた。鉄道が敷かれ、交通の要衝となった本町地区は次第に駅を中心とした商業が栄え始め、終戦後は船橋駅（総武線）や京成船橋駅前の間の本町2丁目から4丁目にかけて左に入る道路にも市場ができていった。また駅周辺、特に船橋駅南側にはいわゆる「ヤミ市」が発達し、東京から食糧等を買出しに来る人が絶えない状況が1950年（昭和25年）～1951年（昭和26年）まで続いたと言われている。船橋市の中心商店街であった本町通りは経済の復興や交通量の増加に伴い、市と商店会で協力し、商店をセットバックさせ、歩道をつくと共に中高層の耐火構造の商店で構成し、アーケードを設置した。しかしその一方で、1967年（昭和42年）に船橋駅前の製粉工場が取り壊され、西武百貨店が開店したことをきっかけに、人の流れや集まりは本町通りから駅前通りへと変化していった。その後も1977年（昭和52年）には東武百貨店（船橋駅北口）、1981年（昭和56年）にイトーヨーカドーが開店し、船橋駅北口も変化していく。

現在の船橋駅前商店街は船橋駅前商店会を母体とし、JR船橋駅と京成船橋駅という2つの大きな駅や西武百貨店やLOFTといった大型量販店を有した広域型商店街である。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 3-1-29 船橋駅前商店街（調査対象地区）



【凡例】

● 信号機	● 電柱+街灯
● 街灯	● 信号+街灯
● 電柱	● その他設置物 (道路標識、看板等)

図 3-1-30 船橋駅前商店街・街路状況 (A~B)

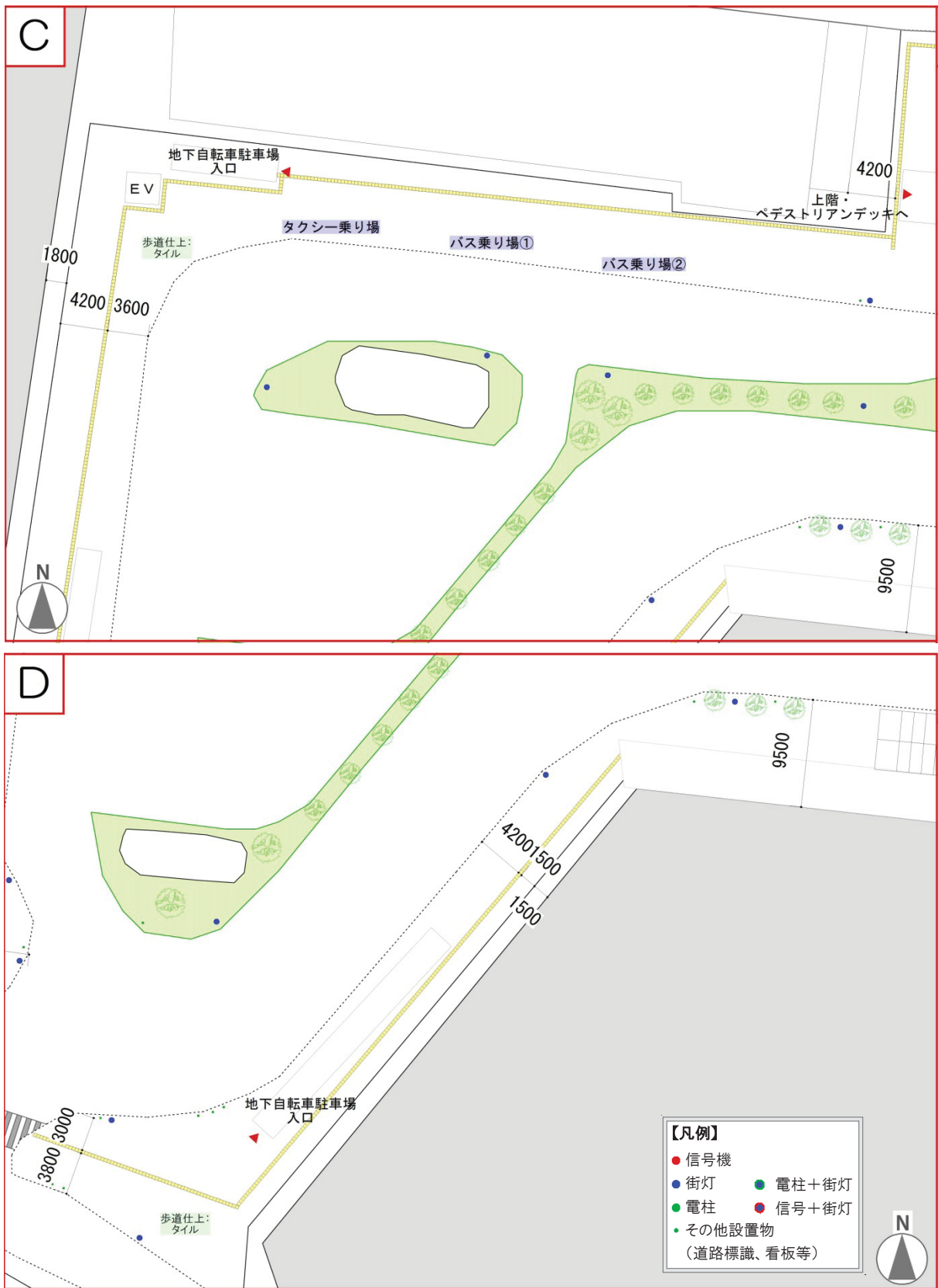


図 3-1-31 船橋駅前商店街・街路状況 (C~D)

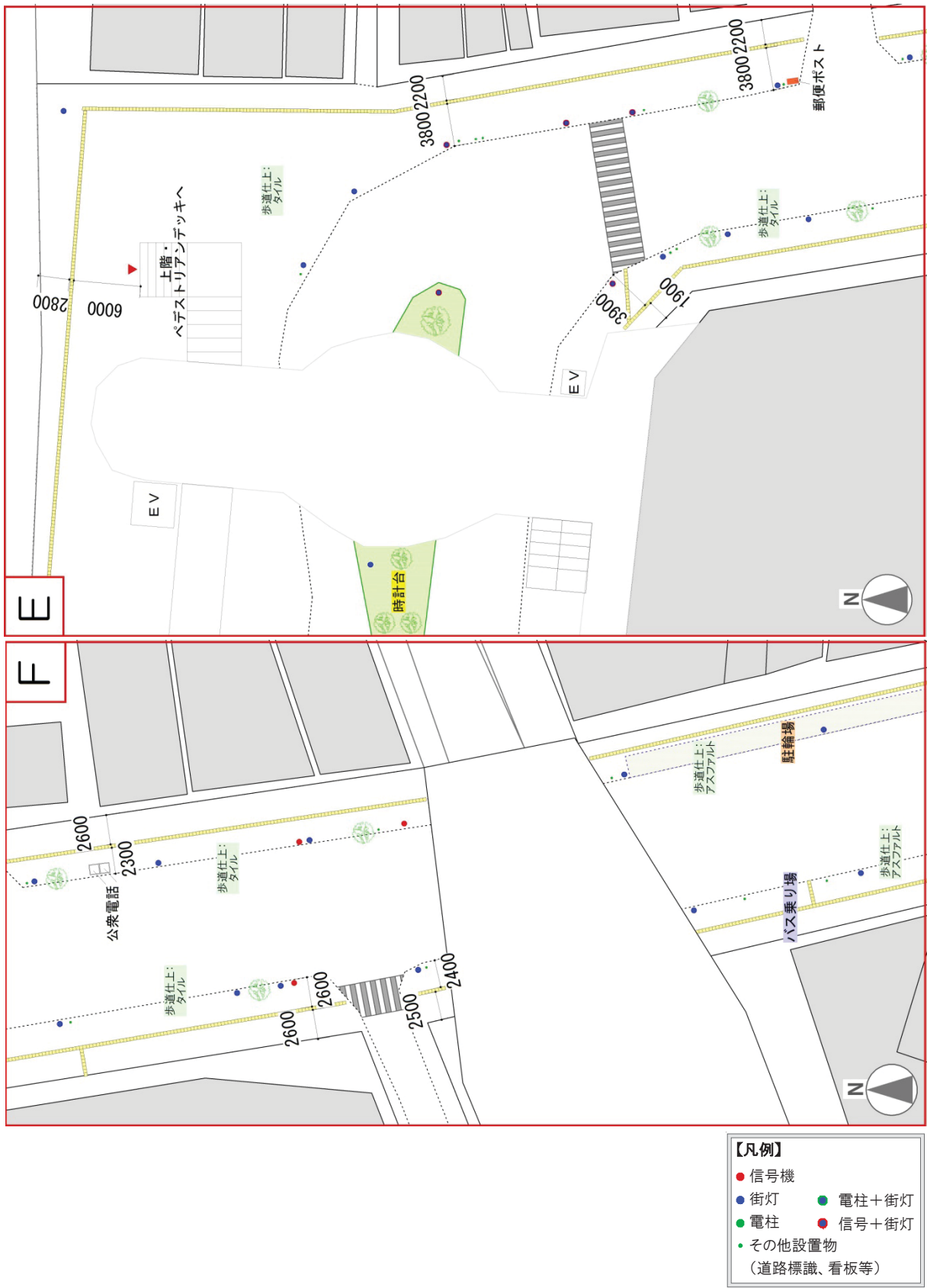


図 3-1-32 船橋駅前商店街・街路状況 (E ~ F)

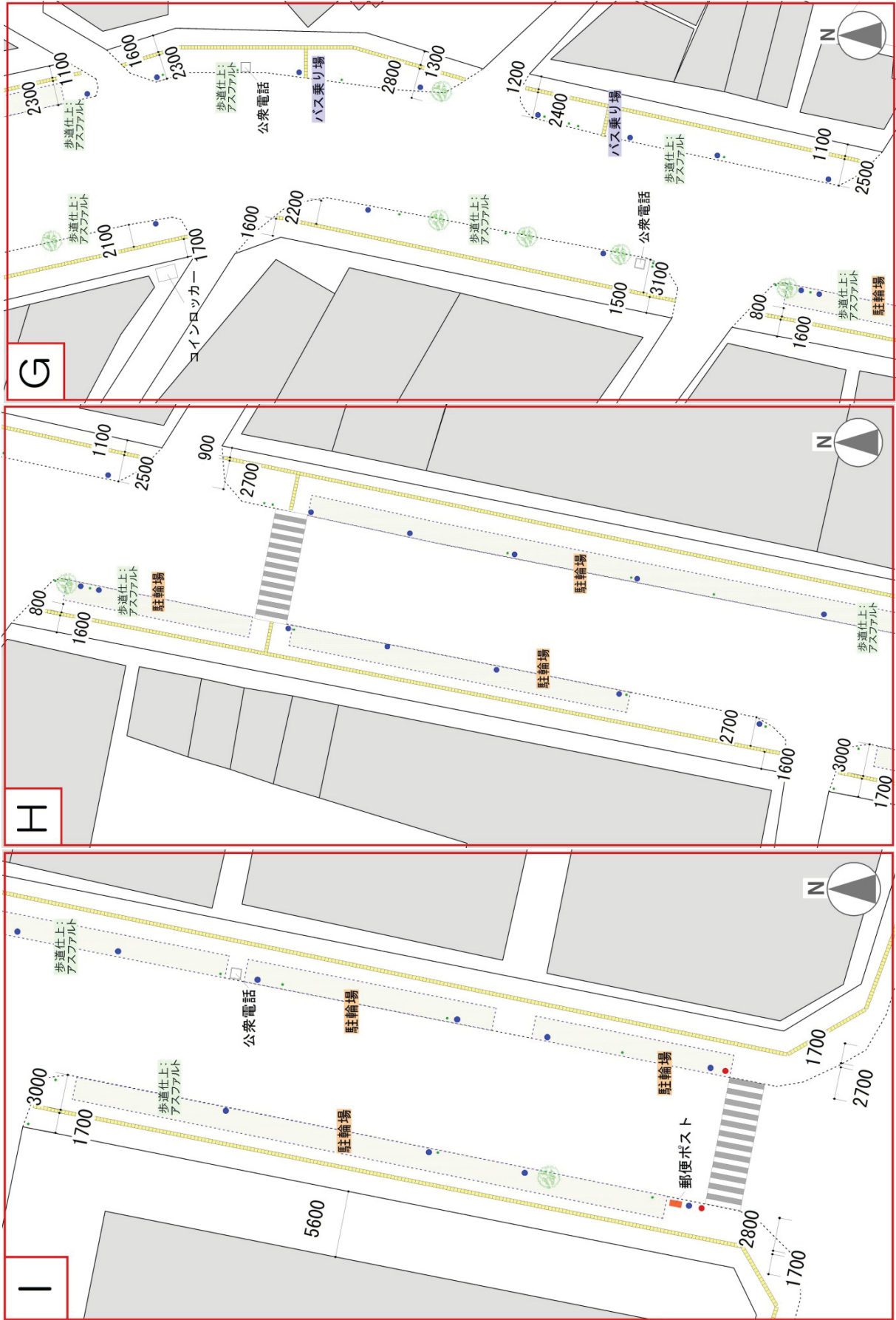


図 3-1-33 船橋駅前商店街・街路状況 (G~I)

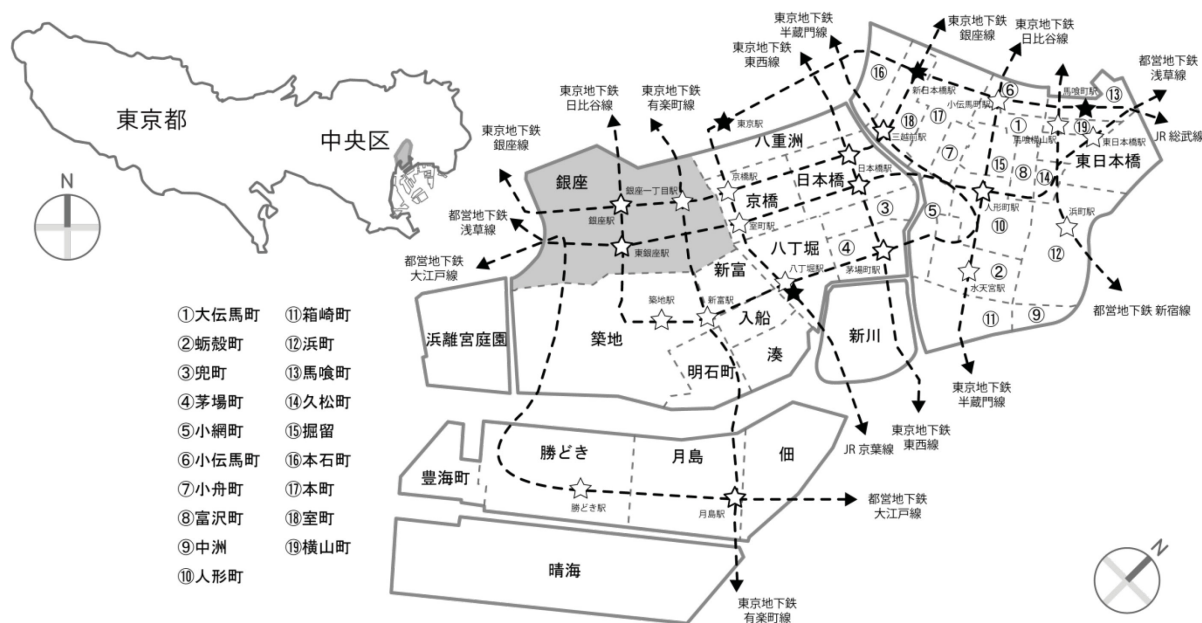
3. 1. 4 東京都中央区銀座地区並びに銀座通りの概要

1) 東京都中央区の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

東京都中央区は、東京都 23 区のほぼ中央に位置している。中央区の東側は隅田川を境として江東区・墨田区に、西側は旧汐留川と外濠に沿って千代田区・港区に、北側は神田川の一部及び旧竜閑川を境として千代田区・台東区に接している。区の面積は 10.094k m² であり、東京 23 区の中では台東区に次いで 2 番目に小さい区である。

江戸幕府が開かれ、征夷大将軍 徳川家康は天下普請と呼ばれる大規模な埋め立て工事を開始した。江戸の中心として位置づけられた日本橋を中心に江戸の商工業地帯として最も早く発達した地区であった。明治時代に入ってもこの流れは続き、銀座煉瓦街が建設され、築地居留地の繁栄と共に、1878 年（明治 11 年）には、前身となる日本橋・京橋が設置され、関東大震災や戦災で大きな被害を受け、再生し、発展してきた。終戦後、1947 年（昭和 22 年）に旧日本橋区と京橋区が統合され、現在の中央区が誕生した。

中央区「統計データ」によると中央区の人口は、1953 年（昭和 28 年）にピークを迎えてからは減少傾向に転じ、バブル経済の影響を受け 1997 年（平成 9 年）には過去最低の人口であったが、翌年から増加傾向に転じ、2006 年（平成 18 年）には定住人口が 10 万人を超えた。2013 年（平成 25 年）9 月現在の人口は 131,367 人、世帯数は 75,821 世帯、高齢化率は約 16.3% となっている。



(財団法人 中央区都市整備公社 編・発行：中央区のまちづくりと開発の動向Ⅲ、pp. 14-19, pp. 28、2003 年 3 月を基に作成。)

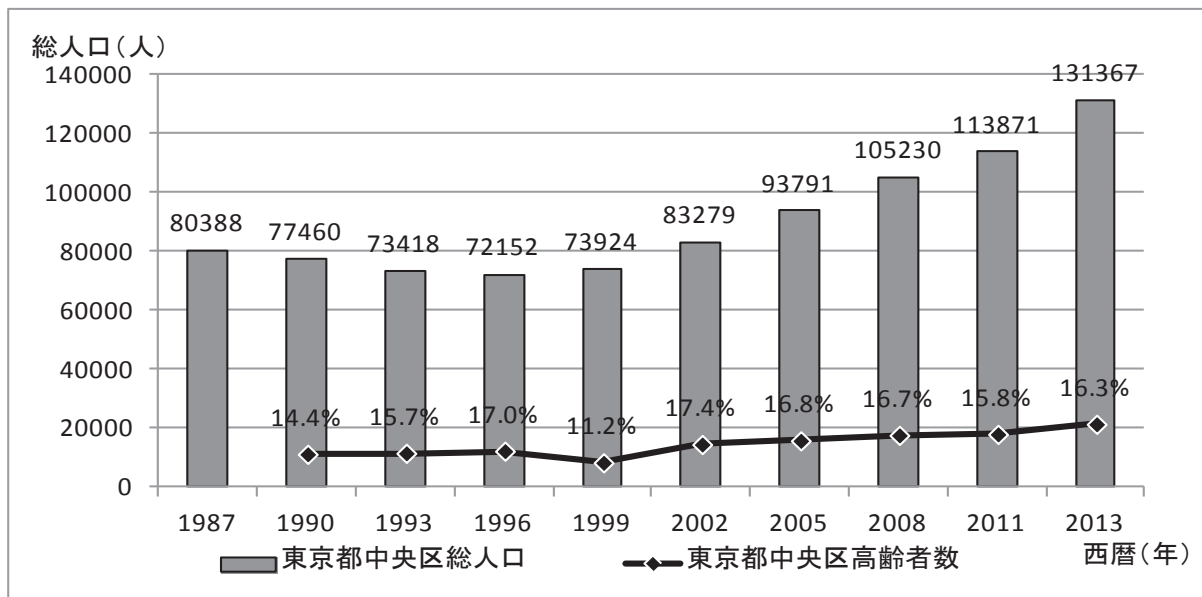
図 3-1-34 東京都中央区並びに銀座地区の位置

表 3-1-1 中央区まちづくりの変遷

中央区のまちづくりの歴史（明治以降）

1872年（明治 5年）	銀座の大火によって銀座・新橋一帯は焼野原・消失。 日本最初の鉄道が新橋―横浜間に開通。	●銀座煉瓦街の建築 ●重要な道路として銀座通りを位置付け、道路の 拡幅・改良、家屋の不燃化（煉瓦造・石造）を行う。
1879年（明治 12年）	『東京中央市区画定之問題』を発表。	
1886年（明治 19年）	『官庁建築等集中計画』作成（ドイツ建築家ベックマン）	
1888年（明治 21年）	『東京市区改正条例』公布	
1923年（大正 12年）	関東大震災…『震災復興都市計画事業』	●浜町、隅田、錦糸町の3大公園及び小学校に隣接する52の 復興小公園を整備。焦土処理の為、運河の多くが埋め立てられた。 現在の区のまちの骨格はこの時期に完成した。
1939年（昭和 14年）	地下鉄銀座線全線開通（銀座駅完成：昭和 9年）	●日本万国博覧会 ●東京市庁舎
1940年（昭和 15年）	『紀元 2600年記念事業』の企画	●東京オリンピック
1941年（昭和 16年）	第二次世界大戦開戦	●勝鬃橋架橋
1945年（昭和 20年）	東京大空襲・終戦 （当時の日本橋区は約 50%、京橋区は約 20%が焼失）	
1946年（昭和 21年）	『東京戦災復興都市計画』発表	
1947年（昭和 22年）	中央区誕生（日本橋・京橋の統合）	●1964年（昭和 39年）には霞が関ビル、電通本社ビ ル（築地）が特定街区 1号として都市計画決定し、 1967年（昭和 42年）に竣工された。
1950年（昭和 25年）	『建築基準法』制定	
1961年（昭和 36年）	『建築基準法』改正・『特定街区制度』導入	●建物高さを 31m制限していた商業地域において、絶 対高さ制限に代えて容積率制度が導入された。
1963年（昭和 38年）	『建築基準法』改正・『容積率制度』導入	
1964年（昭和 39年）	東京オリンピック開催 （首都高速道路の建設等、大規模な基盤設備の整備）	
1972年（昭和 47年）	中央区再開発審議会が『大川端作戦』を提案	●隅田川の緩傾斜型堤防、小中学校の整備等。大川 端リバーシティ 21 開発の推進。
1988年（昭和 63年）	『再開発地区計画制度』導入	
1998年（平成 10年）	銀座地区に『機能更新型高度利用地区・街並み誘導型地区計画』施行	
2000年（平成 12年）	日本橋・東京駅前地区に『機能更新型高度利用地区・街並み誘導型地区計画』施行	

（財団法人 中央区都市整備公社 編・発行：中央区のまちづくりと開発の動向Ⅲ、pp. 2-9、2003年 3月 を基に作成。）



（中央区：「統計データ」を基に作成。）

図 3-1-35 東京都中央区の総人口並びに高齢化率

■中央区基本計画 2013 ^{注 3-12)}

「中央区基本計画 2013」において「生涯躍動へ 都心再生一個性がいきる ひととまち」を将来像とし、以下の5つのテーマを掲げている。

- 1) 災害に強い都心のまちづくり：「自助」「共助」の一層の強化とともに「公助」と一体となった地域防災力の向上に取り組み、災害に強い都市を実現する
- 2) 子どもが輝く子育て・教育のまちづくり：誰もが安心して子どもを産み、喜びをもって育てることができる子育て・教育のまちを実現する
- 3) すべての人々の健康と高齢者の生きがいのあるまちづくり：乳幼児から高齢者までのニーズに応じた健康づくりを進め、誰もが生涯にわたりいきいきと暮らすことのできるまちを実現する
- 4) 地球にやさしい水と緑のまちづくり：みんなで環境活動を実践し、環境負荷が低減され、水と緑に包まれた「エコタウン」を実現する
- 5) 歴史と先進性を生かしたにぎわいのあるまちづくり：江戸以来の歴史と伝統が息づく文化と最先端の都市活動を融合し、集いとにぎわいがあふれるまちを実現する

■中央区福祉のまちづくり実施方針 2011 ^{注 3-13)}

東京都では、「東京都福祉のまちづくり条例」（以下、「都条例」という。）等に基づき、生活しやすい環境づくりの整備・改善が進められている。こうした状況をふまえて、中央区でも「中央区基本計画」及び「中央区保健医療福祉計画」における福祉のまちづくり施策の着実な実現に向けて、各部で所管する公共的施設のバリアフリー化や関連諸施策を総合的に進める上での基本的な考え方及び具体的な整備方針等を定めることを目的とし、「中央区福祉のまちづくり実施方針 2011」が示された。

- 1) 区施設の先導的な整備の推進
- 2) 民間建築物への取組（店舗や飲食店等の民間建築物について「都条例」の整備基準（遵守基準）に適合するように指導し、整備基準（努力基準）への適合を働きかける。適合している民間建築物には「整備基準適合証」を交付する等。）
- 3) 小規模建築・既存建築物への取組（後述する「みんながまた来たくなるお店づくり」等の冊子が紹介する取組事例を普及させ、ハード・ソフト両面からの個別対応を促す等。）
- 4) まちづくり基本条例に基づく協議の活用
- 5) 住まい環境の支援・整備
- 6) 安全で快適な道路の整備（歩道と車道の段差は最小限とし、すりつけ勾配は 5%以下を基本とし、歩車道の分離や有効幅員確保等を推進する等。）
- 7) 安全で快適な公園の整備

- 8) だれもが円滑に利用できるトイレの整備
- 9) 赤ちゃん・ふらっと事業の推進
- 10) コミュニティバスの運行
- 11) 公共交通施設への取組
- 12) 観光振興と連携した取組の推進
- 13) 福祉教育や普及啓発の推進
- 14) ボランティアの育成・支援や地域での支え合いの促進
- 15) 情報発信・情報受信の工夫や配慮
- 16) 面的整備のための連携（不特定多数の人が利用する駅周辺、商店街、公共的施設等の再整備の際は、高齢者や障がい者等誰でも移動しやすく、活動範囲や生活空間が広がるよう連続性のある面的整備を図る為、連携して事業を促進する。）

■みんながまた来たくなるお店づくり^{注3-14)}

東京都では「東京都福祉のまちづくり条例」に伴って、商店街等の小規模な店舗においても出入口の段差解消等をはじめとしたバリアフリー化が進むことから、小規模店舗で整備が困難な店舗に対して、「みんながまた来たくなるお店づくり」において、多様なニーズを抱える利用者に必要なおもてなしサービス（ソフト的なサービス）について整理している。

■店舗等内部のユニバーサルデザイン整備ガイドライン^{注3-15)}

「東京都福祉のまちづくり条例」に定める整備基準を満たした上で、さらに必要な店舗等内部における整備の考え方を主に、以下の手順を基本にソフト・ハード両面からまとめている。

Step 1) だれもが店内に入ることができる。（店舗等の出入口の整備は、条例により、施設の新設又は改修の際は遵守義務であるが、既存の施設は努力義務となっている。既存の施設においても、様々な利用者が店内に入ることができるような配慮や工夫に努める必要がある。）

Step 2) だれもが施設の利用（来店）目的を達成することができる。（ユニバーサルデザインの視点に立った施設整備の目的は、すべての人がその施設を訪れた目的を達成することができることにある。規模や状況により店舗等のすべての場所を利用できるように整備することが困難な場合は、店内の一部だけでも利用可能なように整備をし、人的対応などのソフト対応も併せて、店舗側の歓迎の姿勢を伝えることが重要である。）

Step 3) だれもがよりわかりやすく、円滑に施設を利用できる。（案内標識、トイレ、エレベーターなどの整備は条例に定める整備基準があるが、様々な人の利用を考慮して、それぞれの施設の目的や状況に応じて、さらにわかりやすく、使いやすくする工夫が必要である。）

2) 銀座地区の地理的・歴史的特性及びまちづくりの方向性

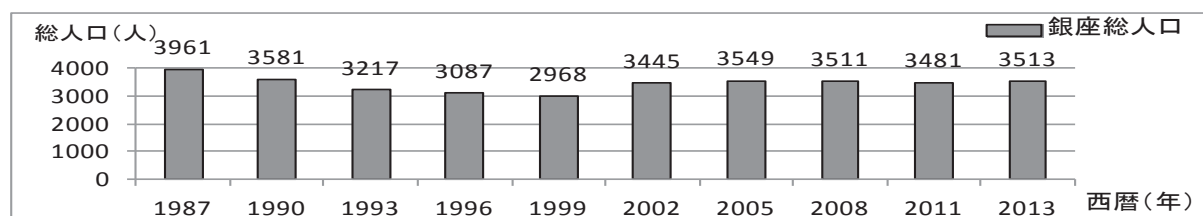
東京都中央区銀座地区は、中央区西部に位置し、西側を千代田区、南側を港区に接している。「銀座」という地名は、江戸時代に銀貨の鑄造が行われた「銀座役所」に由来する通り、銀座役所は後に蛸殻町（現在の日本橋人形町1丁目付近）に移転するが、地名はそのまま残った。江戸時代、銀座は主に職人のまち、商業のまちとしても発展していった。明治時代に入り、2度の大火に襲われた銀座地区は、西欧風の煉瓦街（設計：イギリス人建築家 トーマス・ジェームス・ウォートルス）として生まれ変わり、その後の日本の商店街の基本となる文明開化の舞台となった。銀座の歴史的特性については銀座通りと深い関わりがある為、詳細を後述する。

現在、「中央区のまちづくりと開発の動向Ⅲ」^{注3-16)}によると、銀座地区の現況と課題について、主に以下の3つの項目が挙げられている。

- 1) 銀座の持つ強力なブランドの活用
- 2) 交通の集中、駐車場の不足、路上駐車増加、荷さばきなどの問題解決
- 3) 銀座の統一的な街並みの維持

また銀座地区の景観について、1998年（平成10年）に地区計画「銀座ルール」が制定され、道路幅に応じて高さ13～56m、容積率800～1100%に制限した。その後も銀座における再開発の風潮は続き、2006年（平成18年）に施行された新しいルールでは、昭和通りより西側の銀座中心部では一切の例外を禁止して、建物高さを56mとし、屋上工作物（屋上広告等）について高さ10mに制限された。昭和通りより東側では区長が「文化等の維持・継承に寄与する大規模開発」と判断した場合に限り、高さ56mを超える建物建設が許可されると共に、2004年（平成16年）に地元企業等が発足させた「銀座街づくり会議」が選出した専門家や地元商店主等によって構成された「銀座デザイン協議会」によって建物建設の際の建築確認が行われることになった。加えて、「銀座通り協議会」は2008年（平成20年）「銀座デザインルール」を発行し、銀座の成り立ち等の基本姿勢をふまえて銀座デザインの方向性や将来像等についてまとめている。

中央区「統計データ」によると、1998年（平成10年）以降は増加傾向がみられ、2013年（平成25年）9月現在、銀座地区（銀座1～8丁目）の人口は3,513人、世帯数は2,342世帯である。



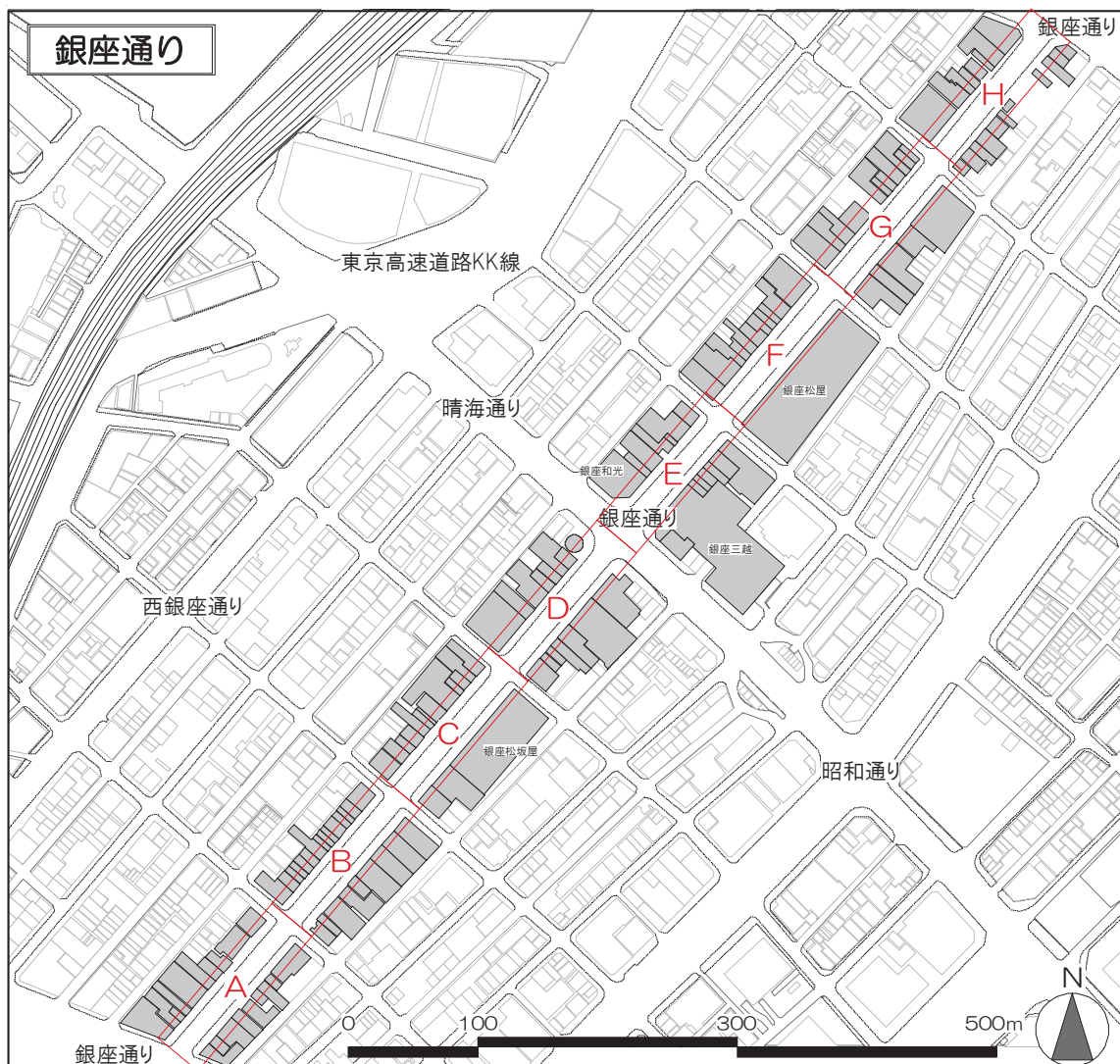
(中央区：「統計データ」を基に作成。)

図 3-1-36 東京都中央区銀座地区（銀座1丁目～8丁目）の総人口

3) 銀座通りの成り立ちと概要

江戸時代、現在の銀座通りとみゆき通りの交差点に恵比須屋・亀屋・布袋屋等の呉服店が並び、商いと職人のまちとして発展した。1872年（明治5年）に西欧風の煉瓦街に生まれ変わった銀座通りは道路幅の拡大（道路幅：27m）により車道と歩道が分離され、ガス灯や桜・松・楓がしつらえられた。同年に横浜と新橋をつなぐ日本初の鉄道が敷かれ、新橋駅の駅前商店街として銀座通りをはじめとし、輸入品店、西洋家具店、洋食屋、鞆屋、時計商、洋服店等が軒を連ね、銀座は西欧風の街並みそのものを眺めて楽しみ、ウィンドウショッピングを楽しむまちとして発展すると共に、新聞社や雑誌社、関連する印刷所や広告会社が進出し、情報の発信地としても位置付けられていた。「銀ぶら」という言葉が生まれたのは、1915～1916年（大正4～5年）であると言われており、銀座を楽しみながらぶらぶら歩くや目的なく銀座を散歩する、銀座に当時珍しかったブラジルコーヒーを飲みに行く等、語源には様々な説があるが、現在でも広く知られる言葉であることから、銀座（銀座通り等）の認知性を大きく知ることが出来る言葉であると言えよう。大正時代に入ると、煉瓦街は住みやすさを考慮して日本風建築に改装され、和風と西欧風が入り混じる街並みとなっていった。街路樹も桜・松・楓が柳に変更されたが、後に車道拡張、歩道をコンクリート舗装にしたことにより、イチヨウに植え替えられた。この際、銀座のイメージとして定着していた柳の植え替えに対して住民から反発があり、この時に現在の銀座通りをはじめとする商店街等をまとめている「銀座通連合会」の前身である「京新聯合会（銀座通り商店の連合団体）」がつけられた。1923年（大正12年）に関東大震災によって煉瓦街がほぼ全壊（全滅）してしまうが、銀座通り沿道の商店が結束して復興に向けて次々にバラック建築が建てた。このバラック建築は前衛アーティストが中心となりファサードデザインを行ったことから、芸術的なまちなみを構成し、銀座独特の風景を創り出していたと言われている。翌年には松坂屋（2013年6月閉店）が開業、1925年（大正14年）には松屋デパートが、1930年（昭和5年）には三越が次々に開店し、復興期にデパートが多く建設された。大震災を乗り越え、デパートと高級専門店が集まるショッピングのまちとして日本一となった銀座だが、日本は着実に戦争の道へと歩み始め、華やかな銀座においても贅沢は一切禁止され、劇場や歌舞伎座等も休業、終戦間際には食料不足から銀座のまちに畑を耕す者もいたと言われている。関東大震災から立ち直った銀座のまちも1945年（昭和20年）空襲に遭った為、銀座は再び焦土と化した。終戦後、焼けずに残っていた銀座通り沿いの服部時計店（現在の和光）と松屋デパートは接収されPX（米軍専用売店）となった。銀座通りには露店が立ち並び米軍相手のお土産や衣服、食料や子どもの玩具等が売られていたと言われているが、1951年（昭和26年）に不正や不衛生であることを理由にGHQによって廃止された。サンフランシスコ講和条約締結の翌年1952年（昭和27年）に服部時計店と松屋デ

パートが返還され、銀座は再び復興への道を歩み始めたと言えよう。戦後、銀座は高速道路に囲まれ、都電は廃線、地下鉄工事が進められていった。この都電廃止を機に、建設省は銀座通りの大改修を計画し、自動車社会に向けて見通しの良い近代的な通りにすることを目的に計画された。完成した1968年（昭和43年）には「明治百年記念大銀座祭」が開催され、銀座通りでパレードが行われた。1970年（昭和45年）に銀座通りで初めて歩行者天国が実施され、現在も土・日・休日は実施（4月～9月…12:00～18:00、10月～3月…12:00～17:00）されている。高度経済成長期には銀座4丁目に三愛ビル、資生堂ビル等次々と新しいビルが建設された。オイルショックを経て落ち込んだ銀座のまちも、バブル期には銀行や証券会社等をはじめ複数の支店が進出し、ショッピングだけのまちから変化の兆しがみえた。現在も銀座通りは銀座の代名詞であり、歴史と新さが混在したまちである。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 3-1-37 銀座通り（調査対象地区）

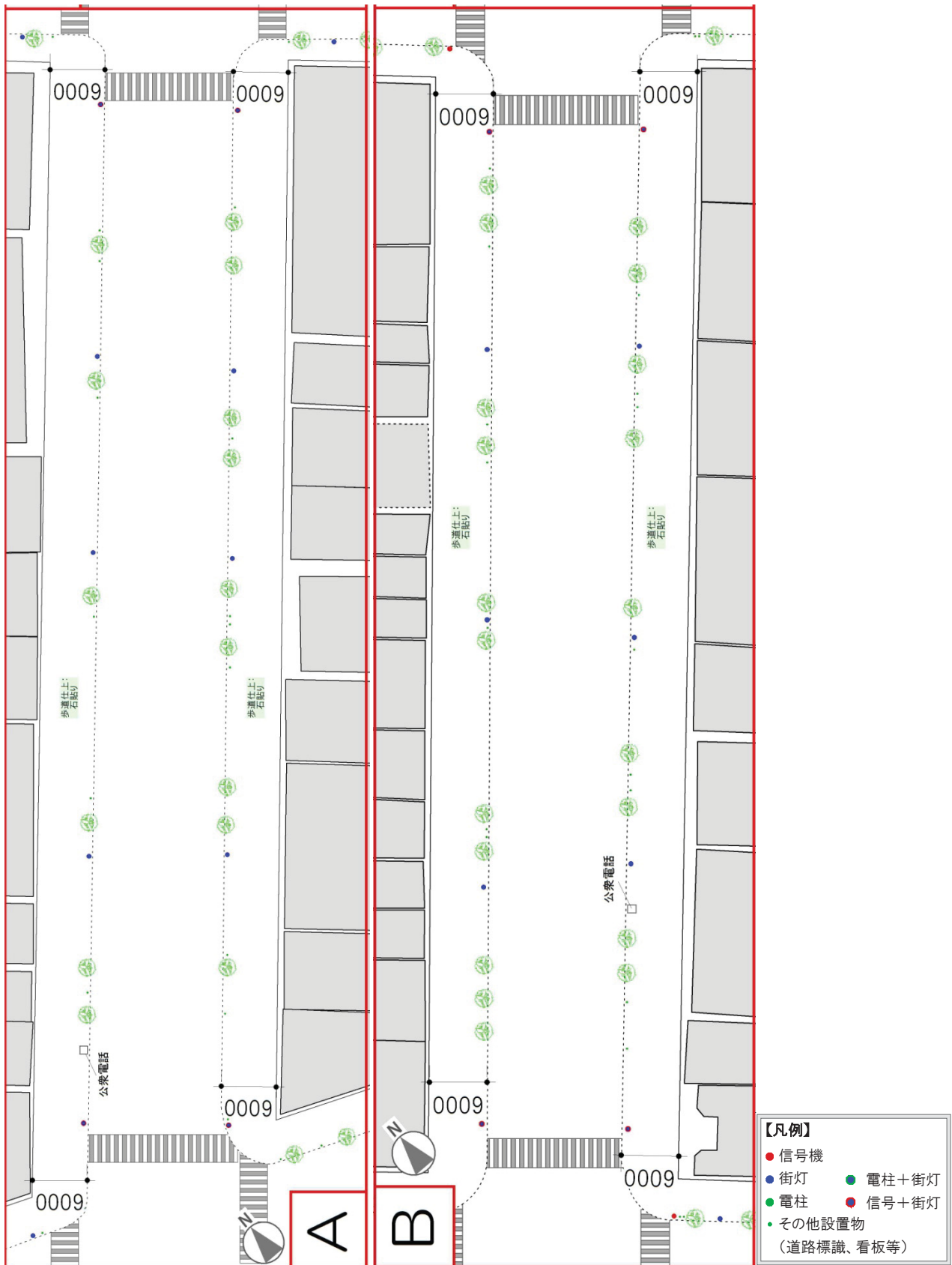
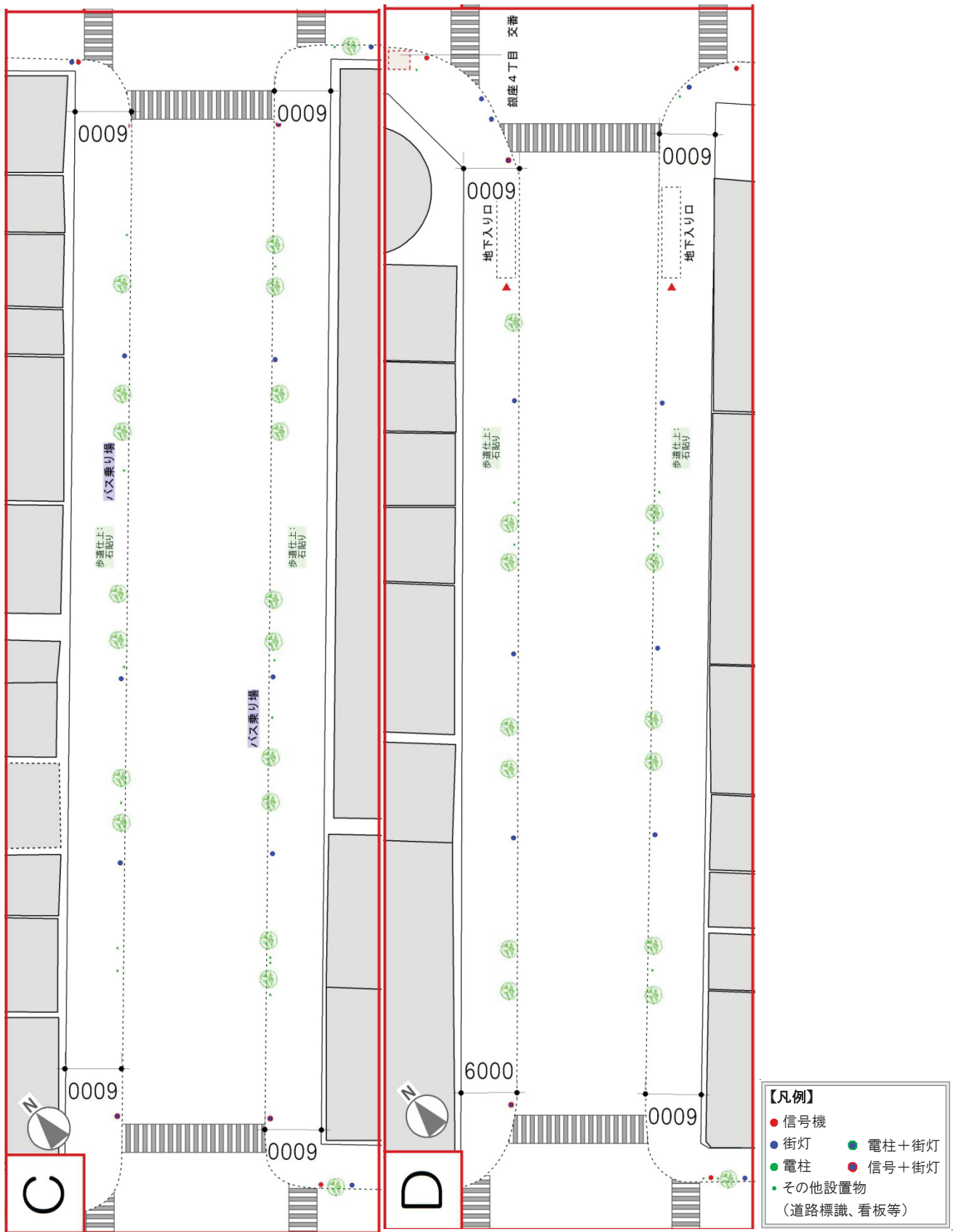


図 3-1-38 銀座通り・街路状況 (A~B)



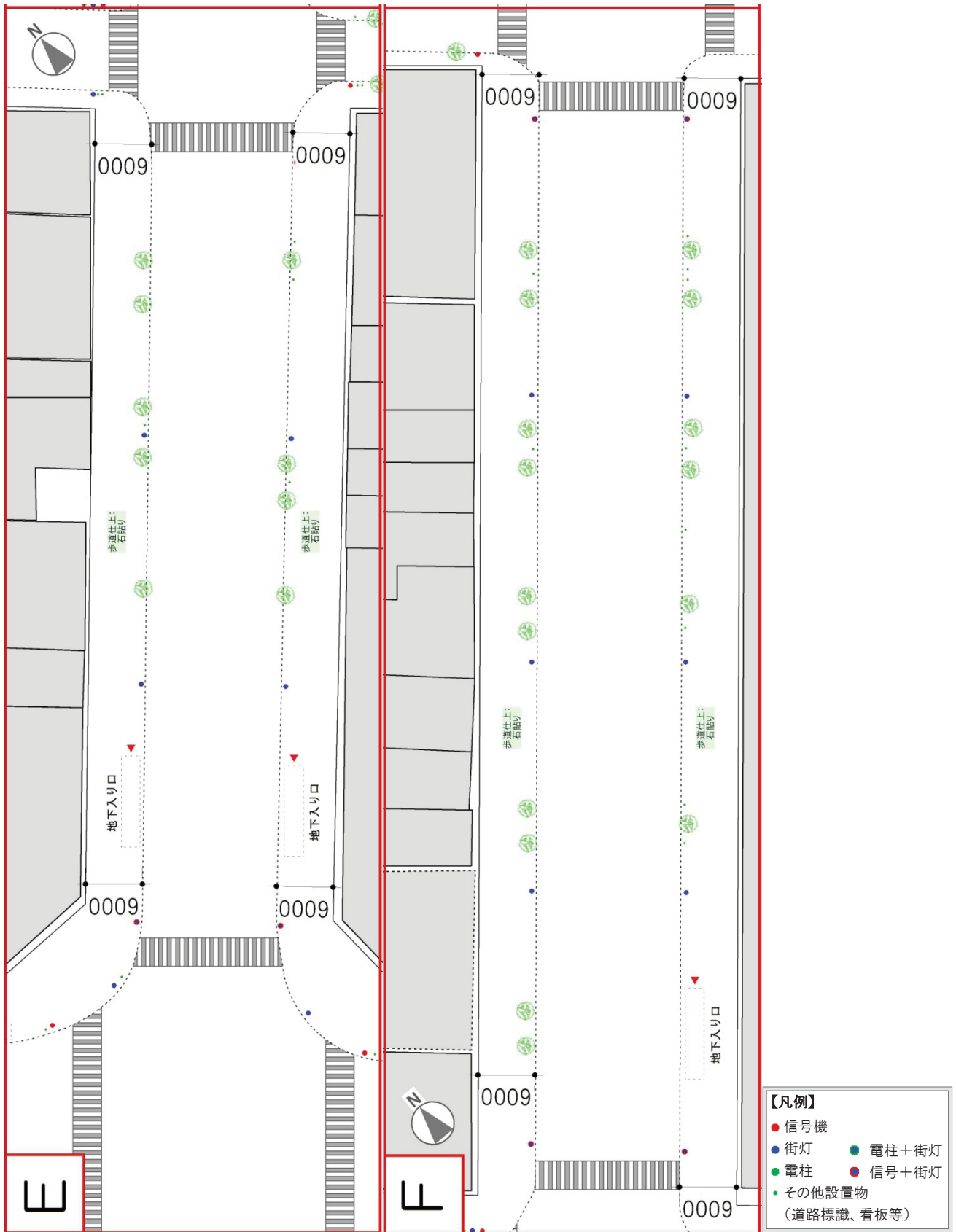


図 3-1-40 銀座通り・街路状況 (E~F)

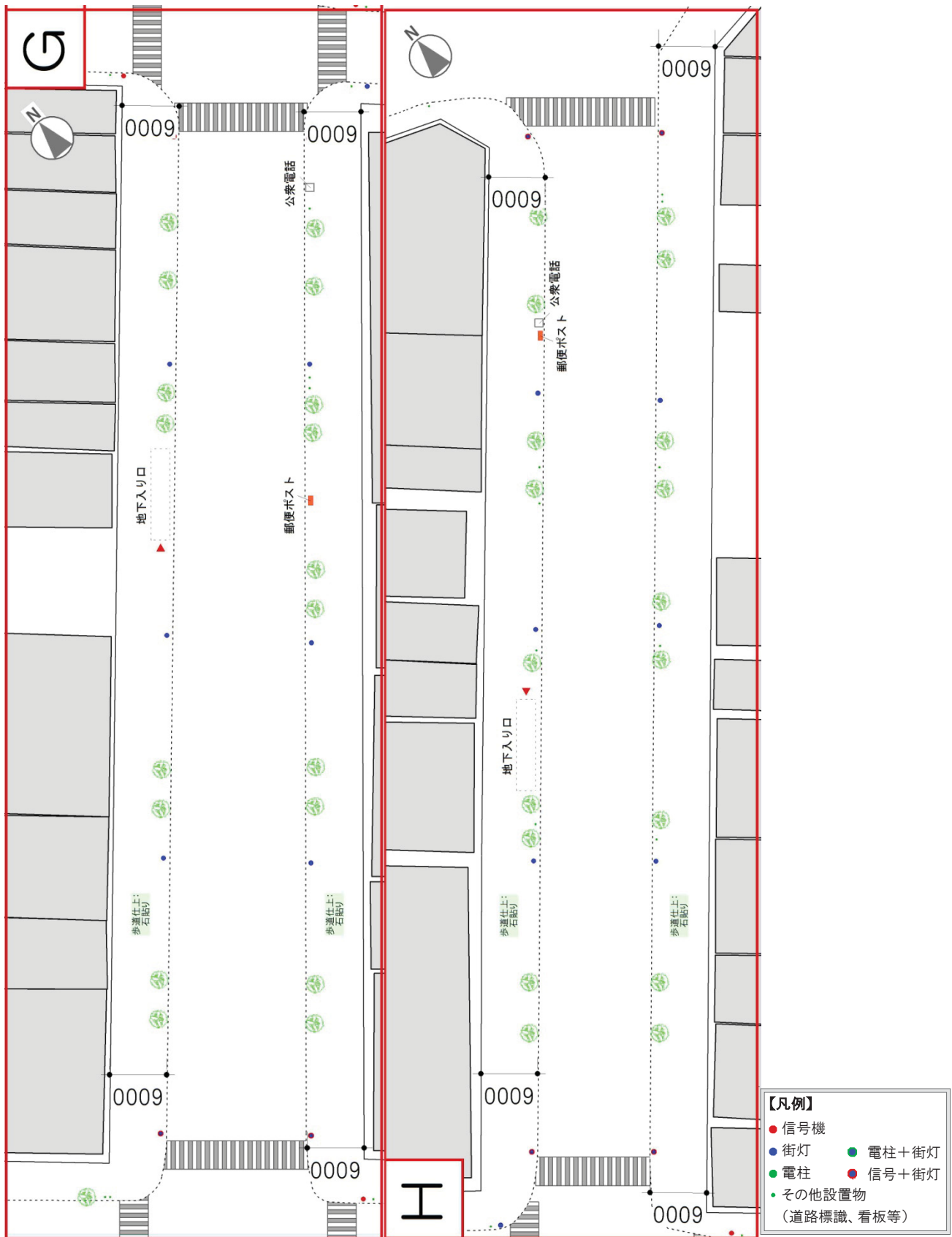


図 3-1-41 銀座通り・街路状況 (G~H)

3. 2 調査方法

3. 2. 1 利用者に対する聞き取り調査

調査対象商店街である以下の4つの商店街において、各商店街内を往来する利用者に対し、対面による聞き取り調査を実施した。

- 1) 大久保商店街（近隣型商店街）：千葉県習志野市大久保地区（調査：2010年8月）
- 2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）：千葉県習志野市津田沼地区（調査：2010年8月）
- 3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）：千葉県船橋市本町地区（調査：2011年8月）
- 4) 銀座通り（超広域型商店街）：東京都中央区銀座地区（調査：2012年8月）

調査は10:00～18:00の間（いずれの調査においても天候は晴れ）に実施し、調査対象者は主に利用者が意識するバリアを見出す為の調査として、全世代の通行者に対し、利用者属性に関する事項（来街目的等の商店街内で行う活動や商店街に滞在する時間等）や、建物（内部空間）及び商店街（外部空間）利用で不都合又は使いづらさを感じる箇所の有無（バリアの有無）を聞き、有ると回答した対象者に事前に用意したバリア項目の中で、具体的に意識するバリアに関する聞き取りを実施した。その際、自由な意見として「その他」の項目を設け、商店街ごとに異なる意見の確認を行った。尚、各商店街における調査対象者数を表3-2-1に示し、表3-2-1に含まれるハンディキャップを抱える人の内訳を表3-2-2に示す。

また、調査において聞き取りを実施した質問項目や調査手順は以下図3-2-1に示す通りである。

表3-2-1 調査対象者概要（全体）

調査時間：10:00～18:00 天候：晴れ		10代		20代		30代		40代		50代		60代		70代		80代以上		合計	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
単位：人		総合		総合		総合		総合		総合		総合		総合		総合		総合	
①大久保商店街 (習志野市大久保) 調査：2010年8月	男性	11	12	16	15	10	10	10	12	11	11	10	10	10	10	5	5	83	85
	女性	11	10	10	11	10	10	10	10	10	11	10	10	10	10	5	5	76	77
②津田沼1丁目商店街 (習志野市津田沼) 調査：2010年8月	男性	12	12	13	11	10	10	11	10	11	10	11	11	12	12	5	5	85	81
	女性	19	14	10	9	12	12	10	14	12	11	18	13	10	11	5	7	96	91
③船橋駅前商店街 (船橋市本町) 調査：2011年8月	男性	13	10	12	11	12	10	12	11	12	10	14	11	13	12	5	5	93	80
	女性	20	14	11	14	13	10	11	11	12	13	12	10	12	12	5	6	96	90
④銀座通り (東京都中央区銀座) 調査：2012年8月	男性	10	12	10	9	10	10	14	11	10	10	10	10	10	10	5	5	79	77
	女性	10	10	12	11	12	12	10	10	10	10	10	11	10	10	5	5	79	79

表 3-2-2 調査対象者概要 (ハンディキャップを抱える人の内訳)

	子育て世代	肢体不自由者	その他
①	ベビーカー使用者(20代・女性):1名 ベビーカー使用者(30代・女性):5名	福祉用具*1未使用者(80代・女性):1名 福祉用具使用者(70代・男性):1名	-
②	ベビーカー使用者(30代・女性):7名 妊婦(20代・女性):1名 妊婦(30代・女性):1名	福祉用具未使用者(50代・男性)*2:1名 福祉用具未使用者(70代・女性):1名 福祉用具使用者(60代・男性):2名 福祉用具使用者(70代・男性):2名 福祉用具使用者(80代・男性):4名 福祉用具使用者(60代・女性):1名 福祉用具使用者(70代・女性):5名 福祉用具使用者(80代・女性):2名	白杖使用視覚障がい者(50代・女性):1名 弱視(80代・男性):1名 手押しカート使用者(60代・女性):1名 手押しカート使用者(70代・女性):1名
③	妊婦(30代・女性):1名	福祉用具未使用者(50代・女性):1名 福祉用具使用者(60代・男性):1名 福祉用具使用者(70代・女性):1名	弱視(60代・女性):1名 弱視(80代・女性):1名 車椅子(40代・女性):1名 車椅子介助者(20代・女性):1名 車椅子介助者(50代・女性):1名 外国人(20代・女性):1名
④	妊婦(30代・女性):1名	福祉用具未使用者(70代・男性):1名 福祉用具未使用者(80代・女性):1名 福祉用具使用者(80代・男性):1名	外国人(70代・男性):1名

*1 「福祉用具法」において「心身の機能が低下し、日常生活を営むのに支障がある老人、または心身障害者の日常生活の便宜を図るための用具及びこれらの者の機能訓練のための用具ならびに補装具」と定義されており、本調査対象者は主に「杖」等の「歩行補助杖」を使用している。

*2 過去に車椅子使用の経験があり、現在は福祉用具を使用していないが、歩行が不自由である。
(凡例) ①大久保商店街 ②津田沼1丁目商店街 ③船橋駅前商店街 ④銀座通り

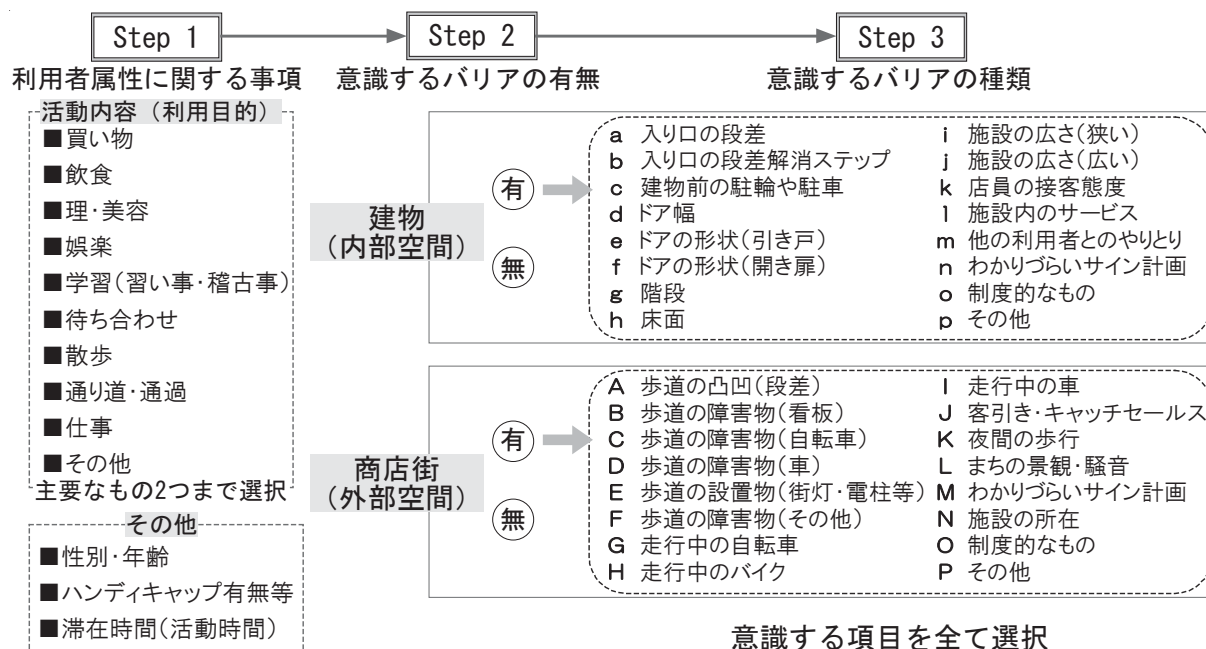


図 3-2-1 聞き取り調査概要

3. 2. 2 運営者に対するアンケート調査

調査対象商店街である以下の4つの商店街において、各商店街内で運営を行う運営者（経営責任者）に対し、アンケート調査を実施した。アンケートは各商店街の母体である以下の商店会を通じて行い、訪問による配布、後日再訪問による回収を行う手法を採用した。回収率等についてのアンケート調査概要は表 3-2-3 に示す通りである。

- 1) 大久保商店街（近隣型商店街）：大久保商店街協同組合（調査：2010年8月）
- 2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）：津田沼1丁目商店会（調査：2010年8月）
- 3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）：船橋駅前商店会（調査：2011年8月）
- 4) 銀座通り（超広域型商店街）：銀座通連合会（調査：2012年8月）

表 3-2-3 アンケート調査概要

調査対象(調査時期)	総施設数	配布部数	回収部数	回収率
大久保商店街 (2010年8月)	238	169	147	87.0%
津田沼1丁目商店街 (2010年8月)	133	133	75	56.4%
船橋駅前商店街 (2011年8月)	120	93	67	72.0%
銀座通り (2012年8月)	723	127	74	58.3%

3. 2. 3 建物（内部空間）並びに商店街（外部空間）実態に関する目視・実測調査

調査対象商店街である4つの商店街において、商店街を構成している建物（内部空間）について、表3-2-4に示す目視・実測調査を、利用者に対する聞き取り調査及び運営者に対するアンケート調査と同時期に行った。また、建物（内部空間）におけるアクセスに関して、類型化して商店街ごとの比較を通じて分析すると共に、各商店街における傾向と特性について明らかにする。具体的にはアクセス実態を捉える為に、以下の3つに大別し、各アクセスに関する特性を抽出する。

- 1) 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス：1階や2階のみ（含地下階）で運営を行う施設
（例：3階で運営を行う飲食施設 等）
- 2) 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス：1階から上階（下階）まで同施設
（例：1階から5階まで運営を行う販売施設・店舗 等）
- 3) 建物の全階が同施設のアクセス（百貨店や大型量販店を含む）

また、各施設の業種に関する基礎的事項についての目視調査結果は、建築分類法を用いて分類している。（表3-2-5）

更に、上述したソフト調査（利用者意識に対する聞き取り調査・運営者に対するアンケート調査）から得た結果を踏まえて、再度目視による調査で確認を行った。

加えて、商店街（外部空間）の実態に関しても同様に、目視調査から問題視される箇所について抽出し、ソフト調査（利用者意識に対する聞き取り調査・運営者に対するアンケート調査）から得た結果を踏まえて、再度目視による調査で確認を行った。

表 3-2-4 建物（内部空間）における目視・実測調査概要

アプローチ	歩道～出入口	奥行,高さ
	段差解消ステップ	有無,幅,奥行,高さ,材料,個数,色
出入口	出入口	出入口の数,幅
	戸	種類,開閉の自手動
	段差	有無,高さ
	段差解消ステップ	有無,幅,奥行,高さ,材料,個数,色
傾斜路	スロープ	有無,設置場所,幅,踊り場の有無,材料,色
	手すり	有無,設置場所,高さ,径(縦×横),材料,色
階段	階段	有無,種類,幅,蹴上,踏面,段数,踊り場の有無,材料,色
	障害物	有無,種類
	点字ブロック	有無
	手すり	有無,設置場所,高さ,径(縦×横),材料,色
昇降機	エレベーター	有無,必要階への停止の有無,定員,入り口幅,停止予想階の表示の有無,音声案内の有無,エレベーター標識の有無

表 3-2-5 主な建築分類

都市基幹施設	運輸施設	鉄道運輸施設	旅客駅地上・高架鉄道,地下鉄道,その他の鉄軌道(軌条運輸),乗車・積込施設(駅舎等),鉄道車両制御施設,車庫・修理施設,その他の鉄道運輸施設
		道路運輸施設	高速幹線道路,その他の自動車道,その他の道路,乗車・積込施設,駐車場・路上駐車場・駐車(可能)地・積込(可能)地,道路車両制御施設,車庫・修理施設,その他の道路運輸施設
		水運施設 航空,その他の運輸施設	- -
	通信施設	エネルギー,地下資源施設	- -
	供給・処理施設	給水,処理施設	-
		その他の都市基幹施設,土木的施設	-
生産・流通施設	農業施設	農業施設	林業施設・防風林,水産業施設,耕作施設,園芸(市場向け野菜・果樹)施設,牧畜施設,その他の農業施設
	製造業施設	製造業施設	飲食品・タバコ製造業 化学及び同種工業 機械・金属工業 織物・被服製造業 粘土・セメント・木材工業(紙,印刷等) 建設産業
	その他の生産・流通施設	その他の生産・流通施設	重工業施設,工場(factory),工業関係貯蔵施設,工業関係貯蔵施設,製造過程施設,その他の生産・流通施設
商業・業務施設 (含行政施設)	官公庁・事務施設	官公庁行政施設,裁判所 事務施設,オフィス	官公庁行政施設,裁判所
	金融・販売施設	金融業施設	金融・商業複合施設,保健施設,住宅相互金融組合,投資関係施設,その他の金融・商業施設
		販売施設,店舗	卸売施設,競売店,通信販売店,現金払い店,地区センターを含むショッピングセンター,商店街・市場,百貨店,スーパーマーケット,セルフサービスショップ,コーナーショップ,商品別各種店舗,サービスショップ,卸売,その他の取引施設
保安施設,その他	保安施設 その他の商業・業務施設	- -	
保健・福祉施設	保健・医療施設	病院	誘導施設を含む附属病院,総合病院,一般病院,小病院,身体の部位別による病院施設,患者別による病院施設,医療技術別の病院施設,その他の病院施設
		その他の医療施設	保健所・ヘルスクラブ,診療所,グループ・プラクティスを含む診療室・複数の医師からなる診療所・診察室,特殊なセンター,診療所,医院,緊急時,現場の駐屯地を含む応急手当所,医学研究施設,その他の医療施設
	福祉施設	福祉施設	ナースホーム,病後療養所,サナトリウム,利用者の症状別による福祉施設,利用者の年齢別による福祉施設,その他の福祉施設
	動物福祉施設	動物福祉施設	獣医院,動物診療所,動物用散髪・爪手入れ施設,動物飼育施設,その他の動物福祉施設
その他の保健・福祉施設	その他の保健・福祉施設	-	
レクリエーション施設	飲食・娯楽・レクリエーション施設	飲食施設	酒保・売店,レストラン,カフェ,スナックバー,コーヒーバー,ミルクバー,バー,パブ,居酒屋,ビアガーデン,酒場,その他の酒類販売を許可された建物,その他の飲食施設
		娯楽施設(含劇場,映画館)	娯楽演技場,音楽施設,オペラ施設,演劇施設,映画,サーカス・サーカスリング,その他の娯楽施設
	水上 その他のスポーツ施設等	公共レクリエーション施設	公会堂,クラブ,宿泊設備付きのクラブ,営利クラブ・ナイトクラブ,その他のレクリエーション施設
		水上スポーツ施設	水泳施設,船遊び施設,その他の水上スポーツ施設
その他のレクリエーション施設	スポーツ施設	スポーツセンター,スポーツホール,ボウリング,スタジアム,レース場,馬術・射的・釣り施設,木球競技場,ゴルフコース,空中スポーツ施設,冬季スポーツ施設,その他のスポーツ施設(含運動場・練習場)	
その他のレクリエーション施設	その他のレクリエーション施設	賭博施設,カジノ,娯楽アーケード,緑日公園,遊園地・興行施設,遊戯施設,公園・レジャー施設,その他のレクリエーション施設	
宗教施設	宗教センター施設	宗教センター施設	宗教センター施設
	大聖堂	大聖堂	大聖堂,教区中央会堂
	教会,礼拝堂	教会,礼拝堂	教会,礼拝堂
	伝導ホール,集会所	伝導ホール,集会所	伝導ホール,集会所
	寺院,モスク,ユダヤ教会	寺院,モスク,ユダヤ教会	寺院,モスク,ユダヤ教会
	修道院	修道院	修道院
	葬儀施設,聖骨堂 その他の宗教施設	葬儀施設,聖骨堂 その他の宗教施設	葬儀施設,聖骨堂 その他の宗教施設
教育・科学・情報施設	教育・科学施設	学校施設	保育学校・学級,初等学校,中等学校,補助学校・センター,特殊学校,その他の学校施設
		大学,専門学校などの教育施設	工科大学・大学の学寮を含む大学,工芸学校・工業学校・師範学校・高等師範学校・美術学校,専門学校,その他の特殊技能者養成学校,成人教育施設・学会,その他の高等教育施設,その他の教育施設
		科学施設	研究施設,実験施設,天文台・観測ステーション等
	展示・情報施設	展示施設(含博物館)	-
		図書館,情報施設	研修施設
		その他の教育・科学・情報施設	-
共通施設, その他の施設	共通施設	サーキュレーション,集会施設	出入り施設,移動のための施設,搬送施設,集会施設,特殊な集会施設,その他のサーキュレーション,集会施設
		休息,作業施設	休息/作業施設を含む休息施設,休息施設,作業施設,作業場,特殊技術作用施設,その他の休息,作業施設
		調理施設	-
		衛生施設	-
		清掃,保守施設	-
		貯蔵施設	-
	建物・建築・造景	電気,機械,処理施設	-
		タイプ別,時代別,作者別建築等	-
		建築の部分,外部空間等	-

(大阪府建築士会建築情報センター 編 : CI/SfB 実用的な建築情報の分類法、大阪府建築士会、pp. 20-75、1979年11月を基に作成。)

【第3章 注釈】

- 注 3-1) 都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、pp. 13-14、2002年1月
- 注 3-2) 習志野市：習志野市基本構想、pp. 9-12、2000年9月（閲覧：2014年1月）
<http://www.city.narashino.lg.jp/joho/keikaku/tyouki/kihonkoso.files/kihonkoso.pdf>
- 注 3-3) 習志野市：習志野市交通バリアフリー基本構想、pp. 1-3、pp. 13-23、2005年3月（閲覧：2014年1月）
<http://www.city.narashino.lg.jp/joho/keikaku/koutubarrierfree/barrierfree.files/1.pdf>
- 注 3-4) 都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、pp. 87-91、2002年1月
- 注 3-5) 都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、pp. 81-85、2002年1月
- 注 3-6) 習志野市：JR 津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン～持続的に発展し続けるまちづくりをめざして～概要版、JR 津田沼駅周辺地区まちづくり協議会、pp. 2、2008年3月（閲覧：2014年1月）
<http://www.city.narashino.lg.jp/joho/keikaku/shingikai/toshiseibi/townconference.files/2kihonhoushin.pdf>
- 注 3-7) 船橋市：船橋市総合計画 基本構想、pp. 1-2、2013年5月（閲覧：2013年8月）
http://www.city.funabashi.chiba.jp/shisei/keikaku/0001/p001996_d/fil/soukei%20kihonkousou.pdf
- 注 3-8) 企画財政部政策企画課 編：船橋市総合計画後期基本計画ふるさとふなばしプラン 2020、船橋市、pp. 20、2012年4月
- 注 3-9) 船橋市企画財政部政策企画課 編：船橋市実施計画（平成25年度～平成27年度）、船橋市企画財政部政策企画課、pp. 7-16、2013年4月
- 注 3-10) 船橋市：船橋市移動円滑化基本構想、船橋市、pp. 11-12、2002年3月
- 注 3-11) 船橋市建設局都市計画部都市計画課 編：船橋市都市計画マスタープラン（改訂概要版）、pp. 16、2012年3月
- 注 3-12) 中央区企画部企画財政課 編：中央区基本計画 2013、中央区企画部企画財政課、pp. 24-35、2013年3月

注 3-13) 中央区：中央区福祉のまちづくり実践方針 2011、pp. 1-4、2011 年 4 月（閲覧：2013 年 8 月）

<https://www.city.chuo.lg.jp/kurasi/sinsin/hukusinomatidukuri/files/hukumachi2011.pdf>

注 3-14) 東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課 編：だれにでもおもてなしのサービスを みんながまた来たくなるお店づくり、東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課、pp. 20、2009 年 10 月

注 3-15) 東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課 編：店舗等内部のユニバーサルデザイン整備ガイドライン、東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課、pp. 3、2010 年 5 月

注 3-16) 財団法人 中央区都市整備公社 編：中央区のまちづくりと開発の動向 III、財団法人 中央区都市整備公社、pp. 107、2003 年 3 月

【第3章 参考文献】

- 3-1) 都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、2002年1月
- 3-2) 習志野市：習志野市基本構想、2000年9月
- 3-3) 習志野市：習志野市交通バリアフリー基本構想、2005年3月
- 3-4) 習志野市：習志野市交通バリアフリー特定事業の進捗状況、2011年5月
- 3-5) 習志野市：JR津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン～持続的に発展し続けるまちづくりをめざして～概要版、JR津田沼駅周辺地区まちづくり協議会、2008年3月
- 3-6) 習志野市教育委員会 編：習志野市史 第一巻 通史編、習志野市役所、1995年3月
- 3-7) 習志野市教育委員会 編：習志野市史 別編 民俗、習志野市役所、2004年3月
- 3-8) 船橋市：船橋市総合計画 基本構想、2013年5月
- 3-9) 企画財政部政策企画課 編：船橋市総合計画後期基本計画ふるさとふなばしプラン 2020、船橋市、2012年4月
- 3-10) 船橋市企画財政部政策企画課 編：船橋市実施計画（平成25年度～平成27年度）、船橋市企画財政部政策企画課、2013年4月
- 3-11) 船橋市：船橋市移動円滑化基本構想、船橋市、2002年3月
- 3-12) 船橋市建設局都市計画部都市計画課 編：船橋市都市計画マスタープラン（改訂概要版）、2012年3月
- 3-13) 船橋市・千葉県葛南地域整備センター：船橋市交通バリアフリー道路特定事業計画 概要版、船橋市・千葉県葛南地域整備センター、2004年11月
- 3-14) 船橋市市史編さん委員会 編：市史読本 船橋のあゆみ、船橋市、2004年3月
- 3-15) 船橋市史編さん委員会 編：船橋市史現代篇 上、船橋市役所、1965年3月
- 3-16) 綿貫啓一：郷土史の風景（付・船橋、鎌ヶ谷の地名）、（株）船橋よみうり新聞社、1990年7月
- 3-17) 中央区企画部企画財政課 編：中央区基本計画 2013、中央区企画部企画財政課、2013年3月
- 3-18) 中央区：中央区福祉のまちづくり実践方針 2011、2011年4月
- 3-19) 東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課 編：だれにでもおもてなしのサービスを みんながまた来たくなるお店づくり、東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課、2009年10月
- 3-20) 東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課 編：店舗等内部のユニバーサルデザイン整備ガイドライン、東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課、2010年5月

- 3-21) 財団法人 中央区都市整備公社 編：中央区のまちづくりと開発の動向 Ⅲ、財団法人 中央区都市整備公社、2003年3月
- 3-22) 銀座街づくり会議・銀座デザイン協議会 編：銀座デザインルール 第二版、全銀座会・一般社団法人 銀座通連合会、2011年12月
- 3-23) 大阪府建築士会建築情報センター 編：CI/SfB 実用的な建築情報の分類法、大阪府建築士会、1979年11月
- 3-24) ゼンリン住宅地図 千葉県習志野市、2013年3月を基に作成。
- 3-25) ゼンリン住宅地図 千葉県船橋市②[西部]、2013年2月を基に作成。
- 3-26) ゼンリン住宅地図 東京都中央区、2013年1月を基に作成。

第4章 利用者意識からみた商店街の現状と評価

- 4. 1 建物（内部空間）の側面からみた評価並びに課題
 - 4. 1. 1 属性別にみる利用者意識の評価
 - 4. 1. 2 活動別にみる利用者意識の傾向と特性
 - 4. 1. 3 滞在時間別にみる利用者意識の傾向と特性

- 4. 2 商店街（外部空間）の側面からみた評価並びに課題
 - 4. 2. 1 属性別にみる利用者意識の評価
 - 4. 2. 2 活動別にみる利用者意識の傾向と特性
 - 4. 2. 3 滞在時間別にみる利用者意識の傾向と特性

- 4. 3 まとめ

4. 1 建物（内部空間）の側面からみた評価並びに課題

4. 1. 1 属性別にみる利用者意識の評価

1) 大久保商店街（近隣型商店街）

建物（内部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、大久保商店街（以下、大久保）では性別、平日・休日別にみると、異なる傾向がみられる。

平日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は50代～70代が全体より高い割合を占め、60代が最も高い割合を占めている。具体的なバリアの種類については、「入り口の段差」や「段差解消ステップ」等の回答が目立つ。休日男性の場合、全ての人が「バリアを意識しない」と回答した30代や80代以上を除き、20代、40代、60代～70代は「バリアを意識する」が全体より高い割合を占めており、特に60代～70代がバリアを意識する傾向が強く、具体的なバリアの種類に関して、60代は「入り口の段差」、70代は「階段」が高い割合を占めている。

平日女性の場合、「バリアを意識する」の全体の回答が平日・休日男性、休日女性と比較して最も高い割合を占め、どの年代も高い割合を占めている。最も高い割合を占める60代の具体的に意識するバリアの種類は「入り口の段差」が最も多い。休日女性は全ての人が「バリアを意識しない」と回答した70代を除き、「バリアを意識する」の回答は10代、50代～60代が全体より高い割合を占め、最も高い割合を示す10代が具体的に意識するバリアの種類について、「わかりづらいサイン計画」が高い割合を占める。

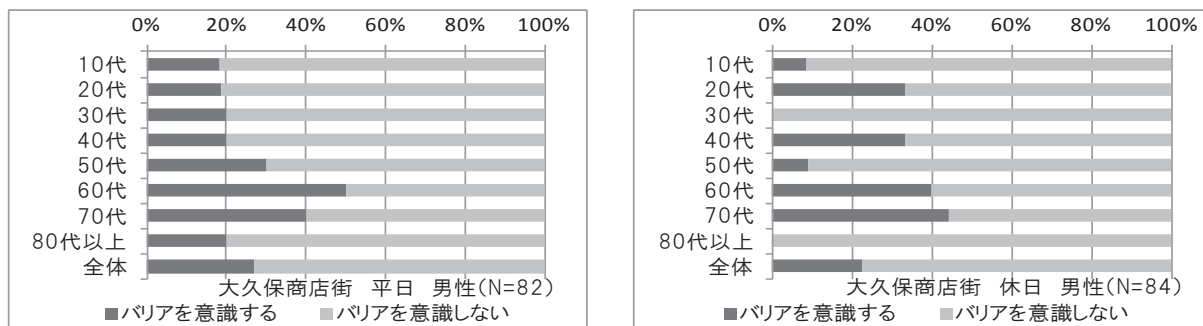


図 4-1-1 意識するバリアの有無（男性・年代別）

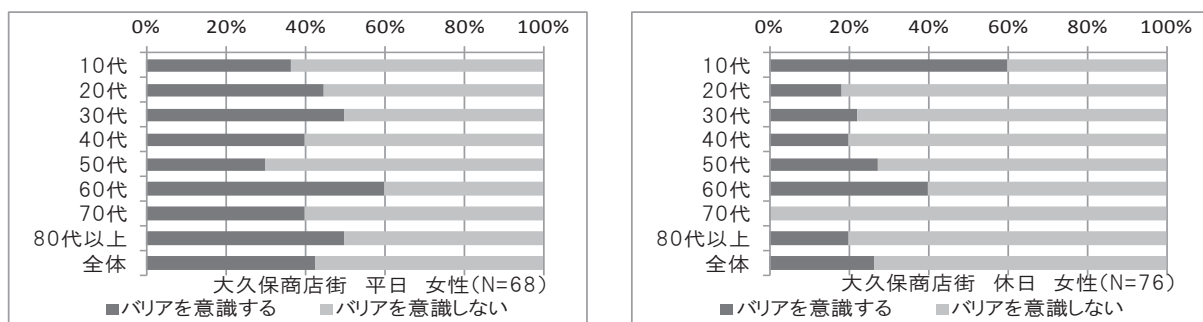


図 4-1-2 意識するバリアの有無（女性・年代別）

2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）

建物（内部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、津田沼1丁目商店街（以下、津田沼）では性別、平日・休日別にみると、異なる傾向がみられる。

平日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代、30代、50代、80代以上が全体より高い割合を占めている一方で、70代は全ての人々が「バリアを意識しない」と回答している。具体的に意識するバリアの種類に関して、20代、30代は「入り口の段差」や「建物前の駐輪や駐車」、「わかりづらいサイン計画」等、分散傾向があるが、50代は「入り口の段差」と「階段」に集中している。休日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は10代～40代、70代、80代以上が全体より高い割合を占め、40代が最も高い割合を占めていると共に、具体的に40代は「入り口の段差」や「階段」を意識するバリアとして挙げる傾向が強い。

平日女性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代、30代、60代が全体より高い割合を占め、30代が最も高い割合を占めていると共に、具体的に20代、30代は「入り口の段差」や「階段」を意識するバリアとして挙げる傾向が強い。休日女性の場合、「バリアを意識する」の回答は40代～60代、80代が全体より高い割合を占め、50代が最も高い割合を占めている。50代が具体的に意識するバリアの種類に関して、「入り口の段差」や「階段」の他に「ドア（開き扉）」や「建物前の駐輪や駐車」に関する内容も挙げている。

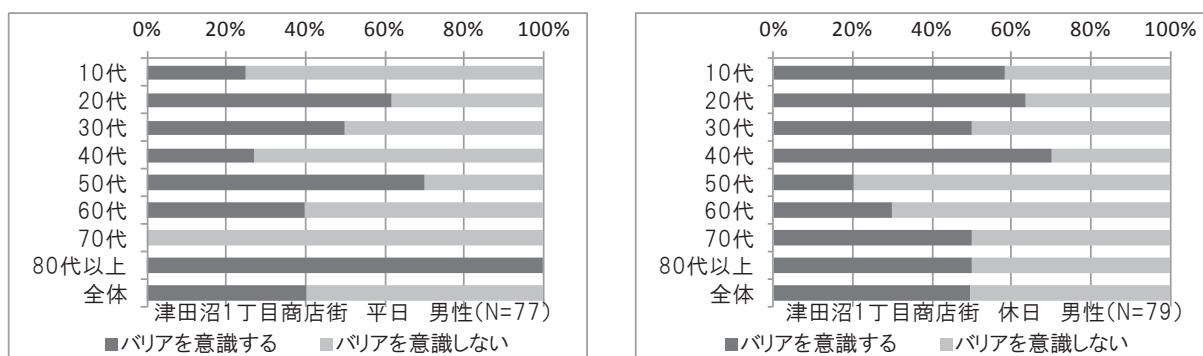


図 4-1-4 意識するバリアの有無（男性・年代別）

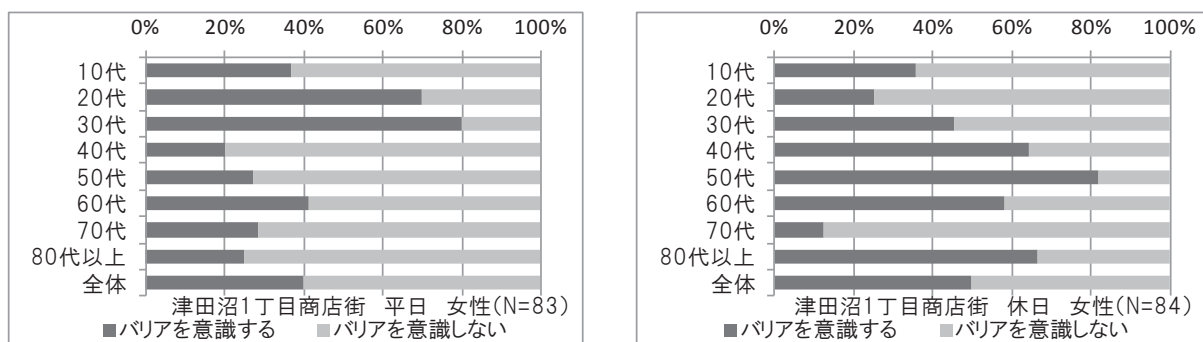


図 4-1-5 意識するバリアの有無（女性・年代別）

3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）

建物（内部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、船橋駅前商店街（以下、船橋）では性別、平日・休日別にみると、異なる傾向がみられる。

平日男性の場合、「バリアを意識しない」の全体の回答は休日男性、平日・休日女性と比較して最も高い割合を占めている。その中で40代の「バリアを意識する」という回答が最も高い割合を占め、具体的なバリアの種類は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」が高い割合を占めている。休日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代～50代が全体より高い割合を占め、平日男性同様に40代～50代の中年層の意識するバリアの種類は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」に加えて「建物前の駐輪や駐車」が高い割合を占めている。

平日女性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代～40代が全体より高い割合を占め、特に20代が高い割合を占めており、具体的には「入り口の段差」や「ドア幅」、「施設の広さ（狭い）」が意識するバリアとして挙げられる。休日女性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代～40代、60代、80代以上が全体より高い割合を占めている。平日・休日男性、平日女性と比較して「バリアを意識する」と回答した60代～80代が多く、60代は「施設の広さ（狭さ）」、70代は「入り口の段差」、80代以上は「入り口の段差」に加えて、「ドアの形状」や「店員の接客態度」を意識するバリアとして挙げている。

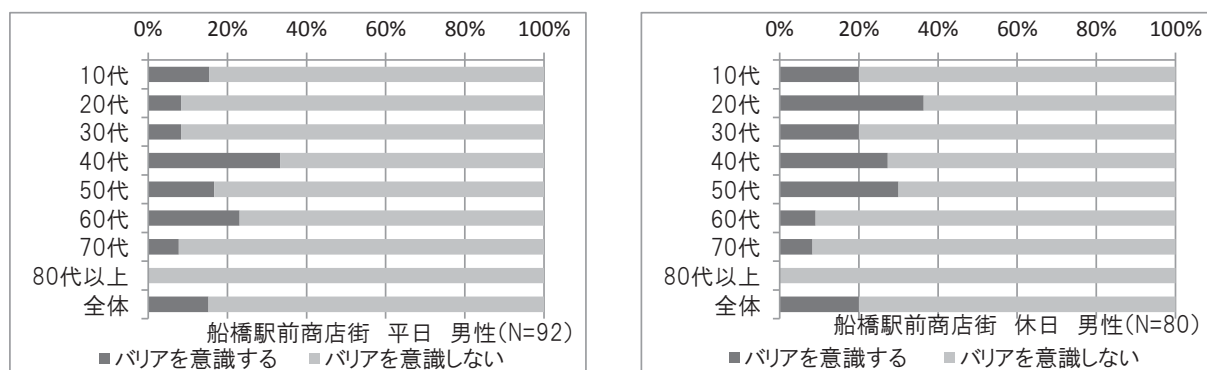


図 4-1-7 意識するバリアの有無（男性・年代別）

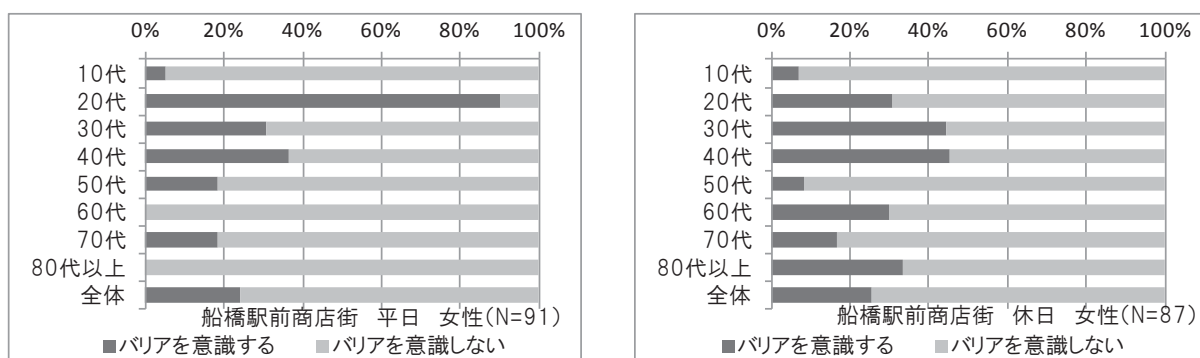


図 4-1-8 意識するバリアの有無（女性・年代別）

4) 銀座通り（超広域型商店街）

建物（内部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、銀座通り（以下、銀座）では性別、平日・休日別にみると、異なる傾向がみられる。

平日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代と60代が全体より高い割合を占め、具体的に20代は「わかりづらいサイン計画」、60代は「入り口の段差」を最も意識するバリアとして挙げている。休日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は40代と60代が全体より高い割合を占め、40代、60代共に「入り口の段差」を意識するバリアとして挙げている。

平日女性の場合、「バリアを意識する」の回答は20代～40代、80代以上が全体より高い割合を占め、具体的に30代は「入り口の段差」、40代は「入り口の段差」に加えて「施設の広さ（狭い）」を意識するバリアとして挙げている。休日女性の場合、「バリアを意識する」の回答は30代、50代～60代、80代以上が全体より高い割合を占めている。30代は平日女性と同様、「入り口の段差」、50代～60代、80代以上は「階段」を意識するバリアとして挙げている。

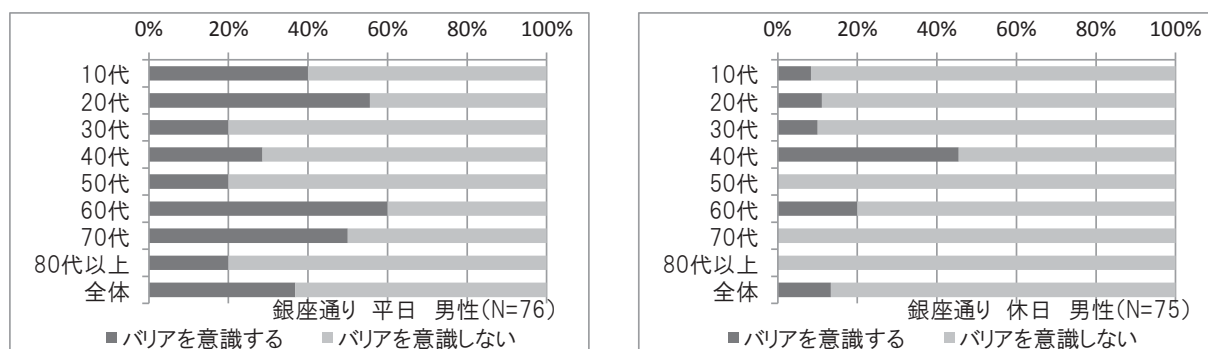


図 4-1-10 意識するバリアの有無（男性・年代別）

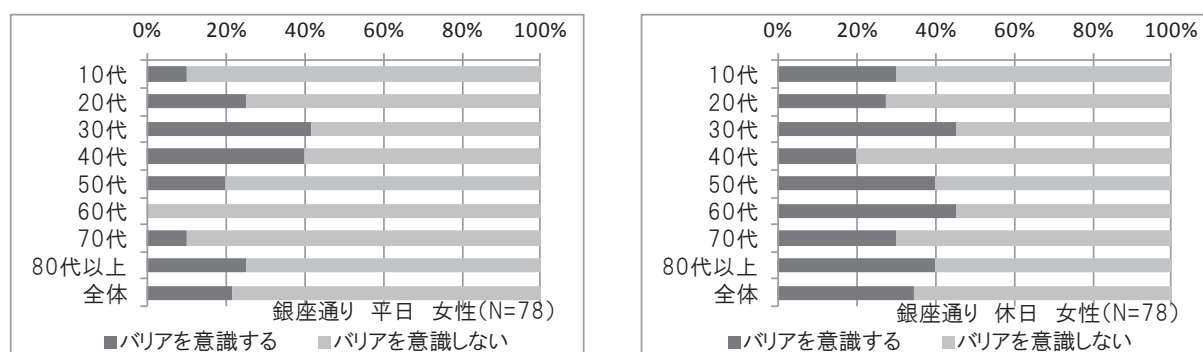


図 4-1-11 意識するバリアの有無（女性・年代別）

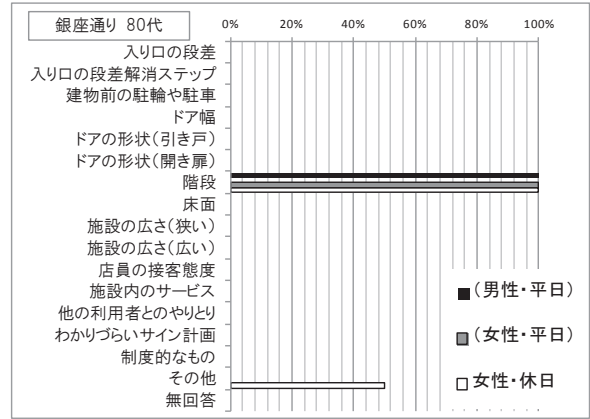
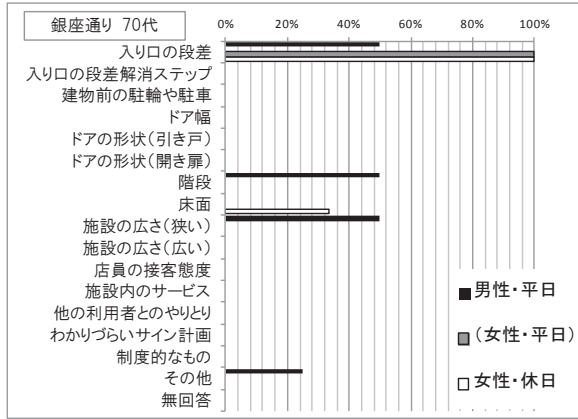
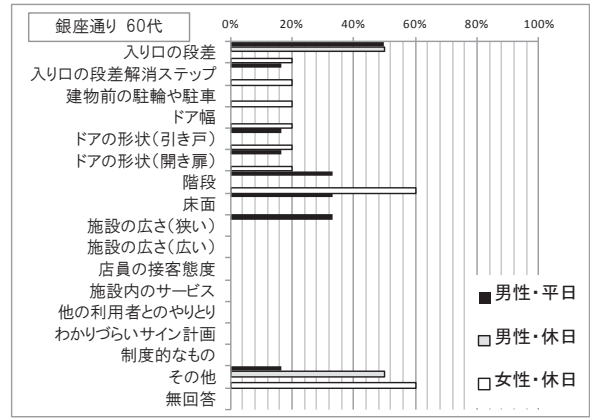
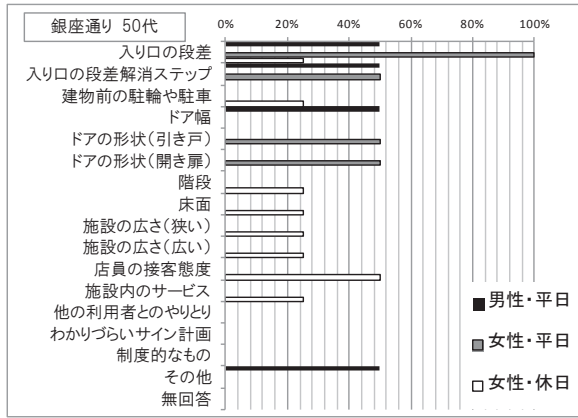
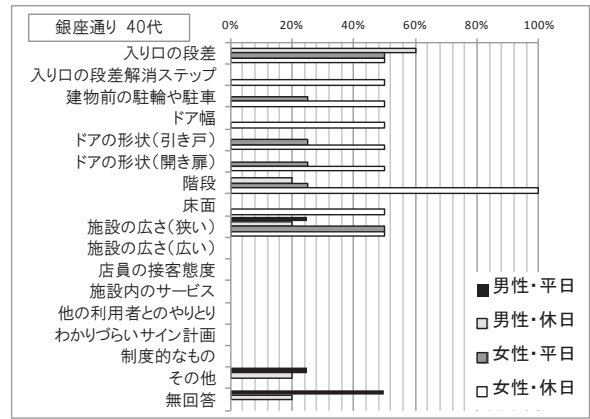
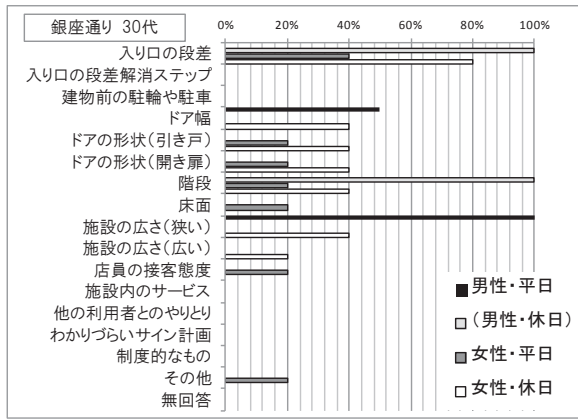
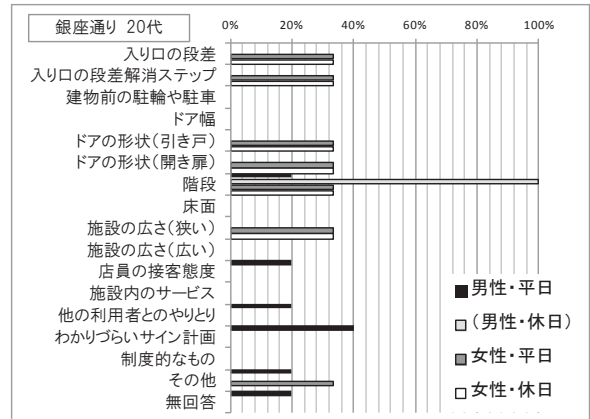
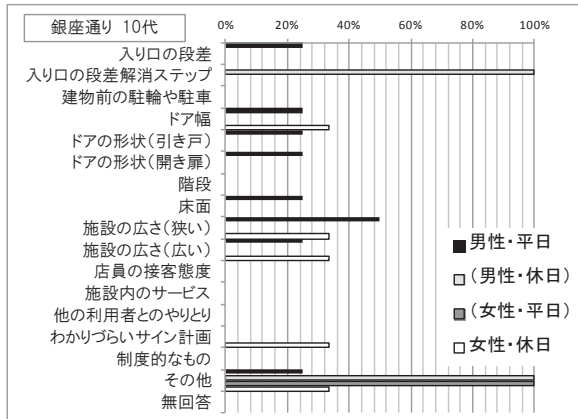


図 4-1-12 意識するバリアの種類 (銀座通り)

5) ハンディキャップ別にみる利用者評価

ハンディキャップ別にみた利用者評価に関して、大久保の場合、20代30代のベビーカー使用女性が建物の入り口に対してバリアを意識する傾向があると共に、杖等の福祉用具を使用しない高齢女性が意識するバリアの項目数が多い傾向がある。津田沼の場合、30代ベビーカー使用女性や妊婦20代女性、肢体不自由な高齢男性がバリアを意識する傾向が強い。船橋の場合、車いす使用者並びに介助者や銀座の場合、肢体不自由な高齢女性や外国人の高齢男性がバリアを意識する傾向が強い。

表 4-1-1 建物（内部空間）においてハンディキャップを抱える利用者が意識するバリア

大久保商店街			有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p		
ベビーカー 使用者	20代	女性	○		○																	
	30代	女性	○											○								
	30代	女性	○																	子ども用の小さいかごが欲しい		
	30代	女性	○		○	○																
	30代	女性	○		○																	
杖無し	80代	女性	○		○		○						○							○		
	70代	男性	○		○																	
津田沼1丁目商店街			有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p		
ベビーカー 使用者	30代	女性	○																		EVが離れており、土日に混雑 EVが少ない	
	30代	女性	○		○							○										
	30代	女性	○							○	○											
	30代	女性	○			○																
	30代	女性	○		○									○	○							
	30代	女性	○		○																	
妊婦	20代	女性	○		○								○									
	30代	女性	○										○								店内の清潔感、EVの未設置 駐車場付近の坂の傾斜	
※1 杖無し	50代	男性	○				○															
	70代	女性	○																		○	
杖有り	60代	男性	○		○				○	○												
	60代	男性	○		○						○											
	70代	男性	○																		施設前のポールなど	
	70代	男性	○		○																	
	80代	男性	○																			
	80代	男性	○		○																	
	80代	男性	○		○																	
	60代	女性	○		○	○						○										
	70代	女性	○																			地震(災害時)があった時が心配
	70代	女性	○		○	○																
※2 視覚 障がい者 弱視	50代	女性	○																			
	80代	男性	○																			
カート所持	60代	女性	○																			
	70代	女性	○																			

※1 現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある。

※2 白杖使用

船橋駅前商店街			有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p		
妊婦	30代	女性	○																			
杖無し	50代	女性	○				○															
	60代	男性	○																			
杖有り	70代	女性	○																			
	70代	女性	○																			
弱視	60代	女性	○																			
	80代	女性	○																			
車いす	40代	女性	○											○							○	
車いす連れ	20代	女性	○																			障がい者用のトイレが少ない(ない)
	50代	女性	○		○	○																通路幅
外国人	20代	女性	○																			
銀座通り			有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p		
妊婦	30代	女性	○																			
	70代	男性	○																			
杖無し	80代	女性	○				○							○	○							○
	80代	男性	○																			
外国人	70代	男性	○										○									

- | | | | |
|----------------|--------------|-------------|---------------|
| a 入り口の段差 | e ドアの形状(引き戸) | i 施設の広さ(狭い) | m 他の利用者とのやりとり |
| b 入り口の段差解消ステップ | f ドアの形状(開き扉) | j 施設の広さ(広い) | n わかりづらいサイン計画 |
| c 建物前の駐輪や駐車 | g 階段 | k 店員の接客態度 | o 制度的なもの |
| d ドア幅 | h 床面 | l 施設内のサービス | p その他 |

4. 1. 2 活動別にみる利用者意識の傾向と特性

1-1) 大久保商店街（近隣型商店街）における活動

平日男性の場合、10代～30代や80代は「通り道・通過」、40代～50代は「飲食」、60代～70代は「買い物」利用が目立つ。休日男性の場合、10代～20代は「通り道・通過」、30代～40代は「買い物」や「飲食」、50代～60代は「飲食」や「通り道・通過」、70代は「買い物」や「散歩」、80代は「買い物」や「飲食」、「通り道・通過」利用が目立つ。平日女性の場合、10代は「飲食」、20代～30代、60代は「通り道・通過」、40代～50代、70代～80代は「買い物」利用が目立つ。休日女性の場合、10代は「買い物」や「通り道・通過」、20代は「通り道・通過」、30代～80代は「買い物」利用が目立つ。

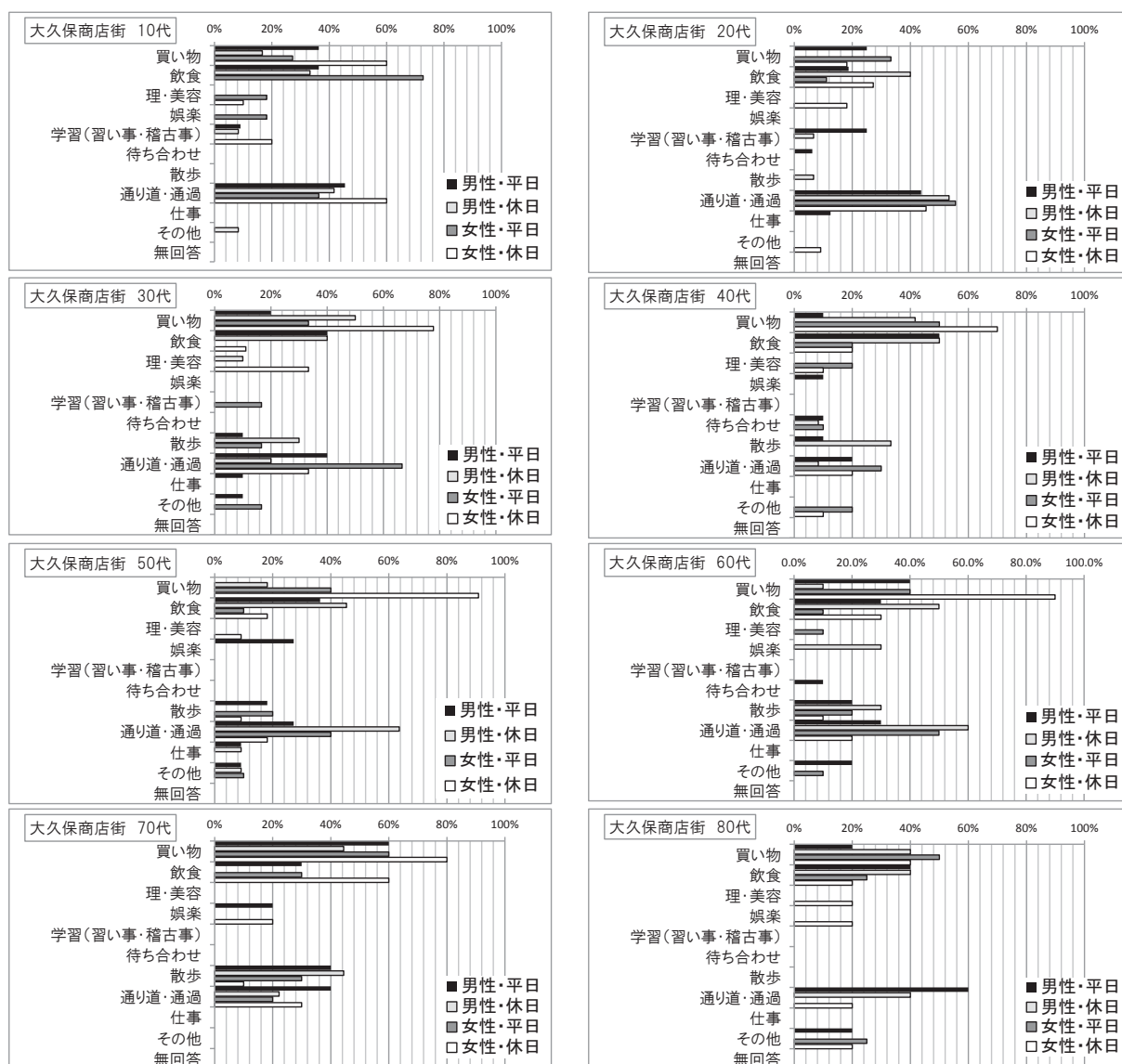


図 4-1-13 大久保商店街における活動（複数回答）

1-2) 大久保商店街（近隣型商店街）における活動別にみた意識するバリア

建物（内部空間）利用に直接関わりのない「散歩」と「通道・通過」を除く利用者の活動別にみた意識するバリアの有無や意識するバリアの種類について、以下に整理し述べる。

平日男性は、「娯楽」や「学習（習い事・稽古事）」利用においてバリアを意識し、特に「娯楽」の70代が「入り口の段差」や「ドア幅」、「店内の広さ（狭い）」を意識する傾向がある。休日男性は「買い物」、「飲食」以外の活動ではバリアを意識しない傾向があり、「買い物」の70代は「階段」をバリアとして意識する傾向が強い。

平日女性は「娯楽」や「飲食」利用においてバリアを意識し、特に「飲食」利用者は「建物前の駐輪や駐車」をバリアとして意識する傾向がある。休日女性は「買い物」利用においてバリアを意識し、特に「買い物」利用者は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、「買い物」利用のベビーカー使用女性が建物（内部空間）においてバリアを意識する傾向がみられる。

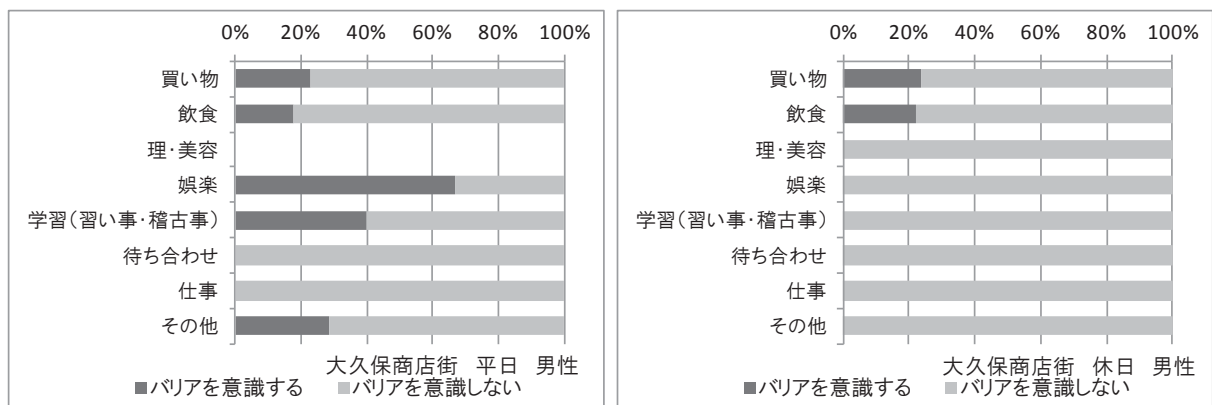


図 4-1-14 意識するバリアの有無（男性・活動別）

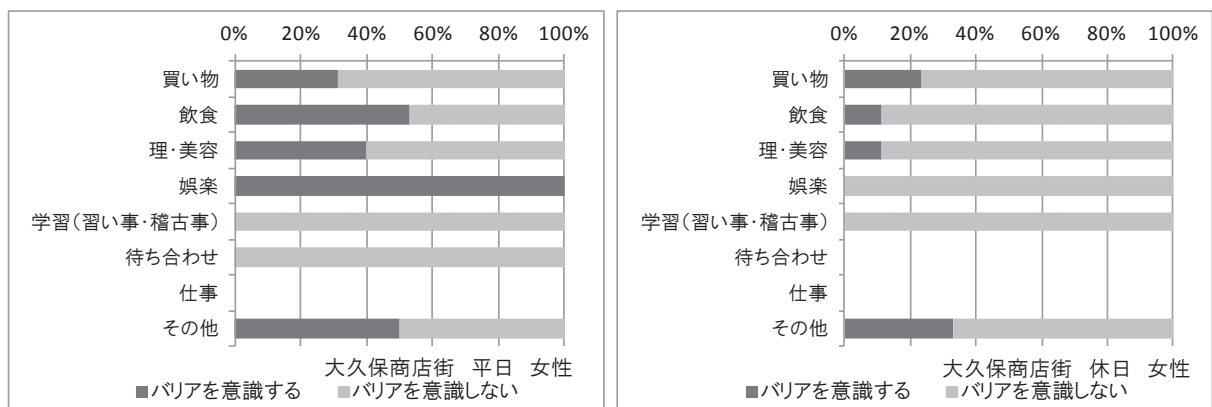


図 4-1-15 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-2 活動別にみる意識するバリアの種類（大久保商店街）（複数回答）

大久保商店街 (男性・平日)	買い物			飲食						娯楽		学習		その他	
	20代	60代	70代	20代	30代	40代	60代	50代	70代	10代	20代	40代	80代		
入りの段差			②		○				②						
入りの段差解消ステップ								○							
建物前の駐輪や駐車				○			②								
ドア幅			②						②		○	○			
ドアの形状(引き戸)															
ドアの形状(開き扉)															
階段			○					○							
床面										○					
施設の広さ(狭い)			②						②		○				
施設の広さ(広い)															
店員の接客態度	○			○		○							○		
施設内のサービス	○	○		○				○				○	○		
他の利用者とのやりとり															
わかりづらいサイン計画															
制度的なもの															
その他															

大久保商店街 (男性・休日)	買い物		飲食		
	50代	70代	20代	40代	60代
入りの段差			○	○	
入りの段差解消ステップ					
建物前の駐輪や駐車					○
ドア幅					○
ドアの形状(引き戸)		②			
ドアの形状(開き扉)		②			
階段		④	○		
床面					
施設の広さ(狭い)	○		②		
施設の広さ(広い)					
店員の接客態度				○	
施設内のサービス			○		
他の利用者とのやりとり					
わかりづらいサイン計画					
制度的なもの					
その他	○				

大久保商店街 (女性・平日)	買い物						飲食				理・美容		娯楽		仕事		
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	10代	20代	40代	70代	80代	10代	60代	10代	40代	60代	80代
入りの段差	○	○	○	○	○						○	○	○	○		○	○
入りの段差解消ステップ			○	○	○	○					○						
建物前の駐輪や駐車	○		○	○	○	○	②		②	○				②	○		○
ドア幅			○														
ドアの形状(引き戸)																	
ドアの形状(開き扉)																	
階段										○	○						○
床面																	
施設の広さ(狭い)							②	○						○			
施設の広さ(広い)																	
店員の接客態度					○												○
施設内のサービス					○												
他の利用者とのやりとり															○		
わかりづらいサイン計画																	
制度的なもの																	
その他																	

大久保商店街 (女性・休日)	買い物					飲食		理・美容	その他
	10代	30代	40代	50代	60代	20代	60代	50代	80代
入りの段差		○	○	②	④		○	○	○
入りの段差解消ステップ		○	○	○	○			○	
建物前の駐輪や駐車	○		○						○
ドア幅									
ドアの形状(引き戸)									
ドアの形状(開き扉)									
階段									○
床面				○					
施設の広さ(狭い)						○			
施設の広さ(広い)									
店員の接客態度		○							○
施設内のサービス					○				
他の利用者とのやりとり									
わかりづらいサイン計画	○								
制度的なもの									
その他	③								

表 4-1-3 活動別にみる意識するバリア（大久保商店街・ハンディキャップを抱える利用者）

大久保商店街		有	無	活動	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	
ベビーカー 使用者	20代 女性	○			買い物	○															
	30代 女性	○		買い物										○							
	30代 女性	○		買い物																	
	30代 女性	○		その他	○	○															子ども用の小さいかごが欲しい
	30代 女性		○	買い物																	
杖無し	80代 女性	○		その他	○		○														
	杖有り	70代 男性	○		その他																

a 入りの段差	e ドアの形状(引き戸)	i 施設の広さ(狭い)	m 他の利用者とのやりとり
b 入りの段差解消ステップ	f ドアの形状(開き扉)	j 施設の広さ(広い)	n わかりづらいサイン計画
c 建物前の駐輪や駐車	g 階段	k 店員の接客態度	o 制度的なもの
d ドア幅	h 床面	l 施設内のサービス	p その他

2-1) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）における活動

平日男性の場合、10代は「買い物」や「通り道・通過」、20代、70代～80代は「買い物」、30代～50代は「買い物」や「仕事」、60代は「買い物」や「散歩」利用が目立つ。休日男性の場合、10代は「買い物」や「飲食」、20代は「買い物」や「娯楽」、30代、70代～80代は「買い物」、40代は「買い物」や「仕事」、50代～60代は「買い物」や「通り道・通過」利用が目立つ。

平日女性の場合、10代～30代、50代～80代は「買い物」、40代は「買い物」や「学習（習い事・稽古事）」利用が目立つ。休日女性の場合、10代、30代～40代は「買い物」や「飲食」、20代は「待ち合わせ」や「散歩」、50代～80代は「買い物」利用が目立つ。

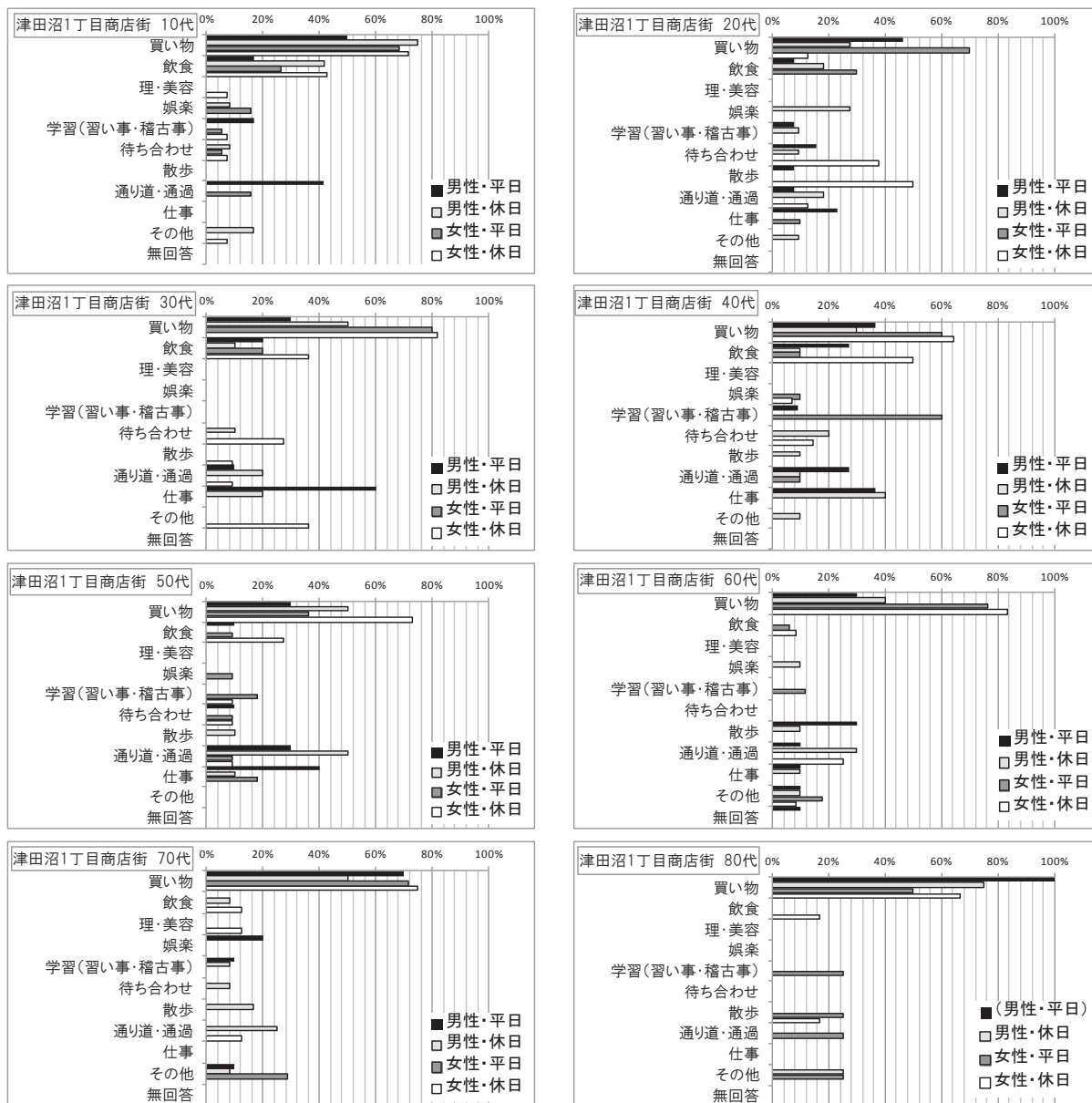


図 4-1-16 津田沼1丁目商店街における活動（複数回答）

2-2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）における活動別にみた意識するバリア

建物（内部空間）利用に直接関わりのない「散歩」と「通道・通過」を除く利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、以下に整理する。

平日男性は、「待ち合わせ」や「仕事」、「飲食」利用においてバリアを意識し、特に40代50代の「仕事」利用者は「階段」、「飲食」利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。休日男性は「待ち合わせ」を除く全ての活動においてバリアを意識する傾向が強く、特に、「買い物」や「飲食」利用において「階段」をバリアとして意識する傾向がある。平日女性は「買い物」、「飲食」、「学習（習い事・稽古事）」以外の利用ではバリアを意識しない傾向があり、特に「買い物」利用者は「入り口の段差」や「階段」を意識する傾向が強い。休日女性は「飲食」、「買い物」、「学習（習い事・稽古事）」、「待ち合わせ」利用においてバリアを意識し、特に「飲食」、「買い物」、「待ち合わせ」利用において「入り口の段差」、「ドアの形状（開き扉）」、「階段」を意識する傾向が強い。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、「買い物」や「飲食」利用のベビーカー使用女性や妊婦が建物（内部空間）においてバリアを意識する傾向があると共に、「買い物」利用の肢体不自由者（福祉用具の使用に関わらず）もバリアを意識する傾向がある。

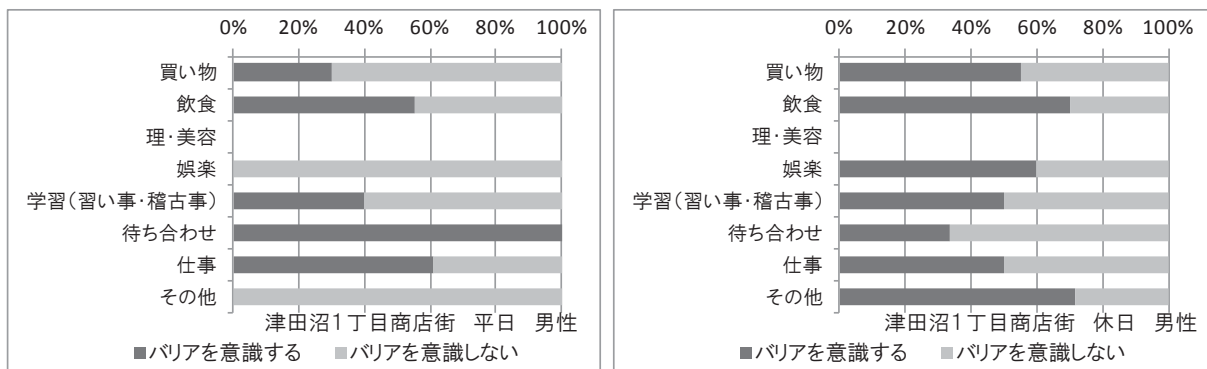


図 4-1-17 意識するバリアの有無（男性・活動別）

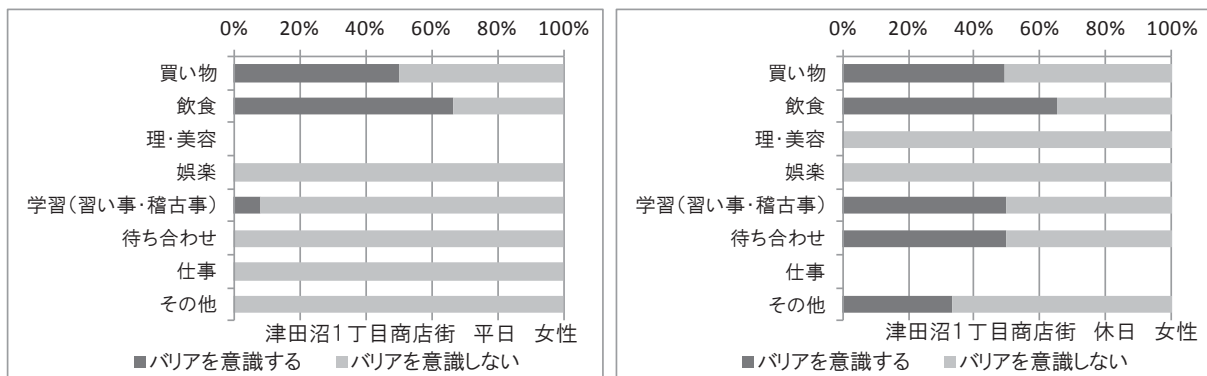


図 4-1-18 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-4 活動別にみる意識するバリアの種類 (津田沼1丁目商店街) (複数回答)

津田沼1丁目商店街 (男性・平日)	買い物						飲食						待ち合わせ						学習						仕事						その他					
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	50代	60代
入り口の段差	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
入り口の段差解消ステップ																																				
建物前の駐輪や駐車																																				
ドア幅																																				
ドアの形状(引き戸)																																				
ドアの形状(開き扉)																																				
階段																																				
床面																																				
施設の広さ(狭い)																																				
施設の広さ(広い)																																				
店員の接客態度																																				
施設内のサービス																																				
他の利用者とのやりとり																																				
わかりづらいサイン計画																																				
制度的なもの																																				
その他																																				

表 4-1-5 活動別にみる意識するバリア(津田沼1丁目商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

津田沼1丁目商店街	有	無	活動	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p
ベビーカー 使用者	30代	女性	○	買い物															EVが離れており、土日に混雑 EVが少ない
	30代	女性	○	買い物、飲食	○														
	30代	女性	○	その他						○									
	30代	女性	○	飲食、待ち合わせ		○				○									
	30代	女性	○	買い物		○						○	○						
妊婦	30代	女性	○	買い物、飲食															店内の清潔感、EVの未設置
	30代	女性	○	買い物、飲食															駐車場付近の坂の傾斜
※1 杖無し	50代	男性	○	買い物			○												
	70代	女性	○	買い物														○	
杖有り	60代	男性	○	買い物	○														
	70代	男性	○	買い物															施設前のポールなど
	70代	男性	○	飲食、通り道・通過															
	80代	男性	○	買い物									○						
	80代	男性	○	買い物															
	60代	女性	○	待ち合わせ		○													
	70代	女性	○	学習(習い事・福古事)															地震(災害時)があった時が心配
	70代	女性	○	買い物	○	○													
	70代	女性	○	買い物															
	70代	女性	○	その他															
弱視	80代	男性	○	その他															
	80代	男性	○	その他															
カート所持	60代	女性	○	買い物、飲食															
	70代	女性	○	買い物、散歩															

※1 現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある。

a 入り口の段差	e ドアの形状(引き戸)	i 施設の広さ(狭い)	m 他の利用者とのやりとり
b 入り口の段差解消ステップ	f ドアの形状(開き扉)	j 施設の広さ(広い)	n わかりづらいサイン計画
c 建物前の駐輪や駐車	g 階段	k 店員の接客態度	o 制度的なもの
d ドア幅	h 床面	l 施設内のサービス	p その他

3-1) 船橋駅前商店街（広域型商店街）における活動

平日男性の場合、10代、30代は「買い物」、20代、80代は「買い物」や「通り道・通過」、40代、60代～70代は「買い物」や「仕事」、50代は「飲食」利用が目立つ。休日男性の場合、10代～20代、70代～80代は「買い物」、30代は「買い物」や「通り道・通過」、40代は「買い物」や「仕事」、50代は「飲食」や「買い物」、60代は「買い物」や「散歩」利用が目立つ。

平日女性の場合、10代～40代、60代～80代は「買い物」、50代は「買い物」や「散歩」利用が目立つ。休日女性の場合、20代～60代、80代は「買い物」、10代は「買い物」や「待ち合わせ」、「通り道・通過」、70代は「買い物」や「娯楽」利用が目立つ。

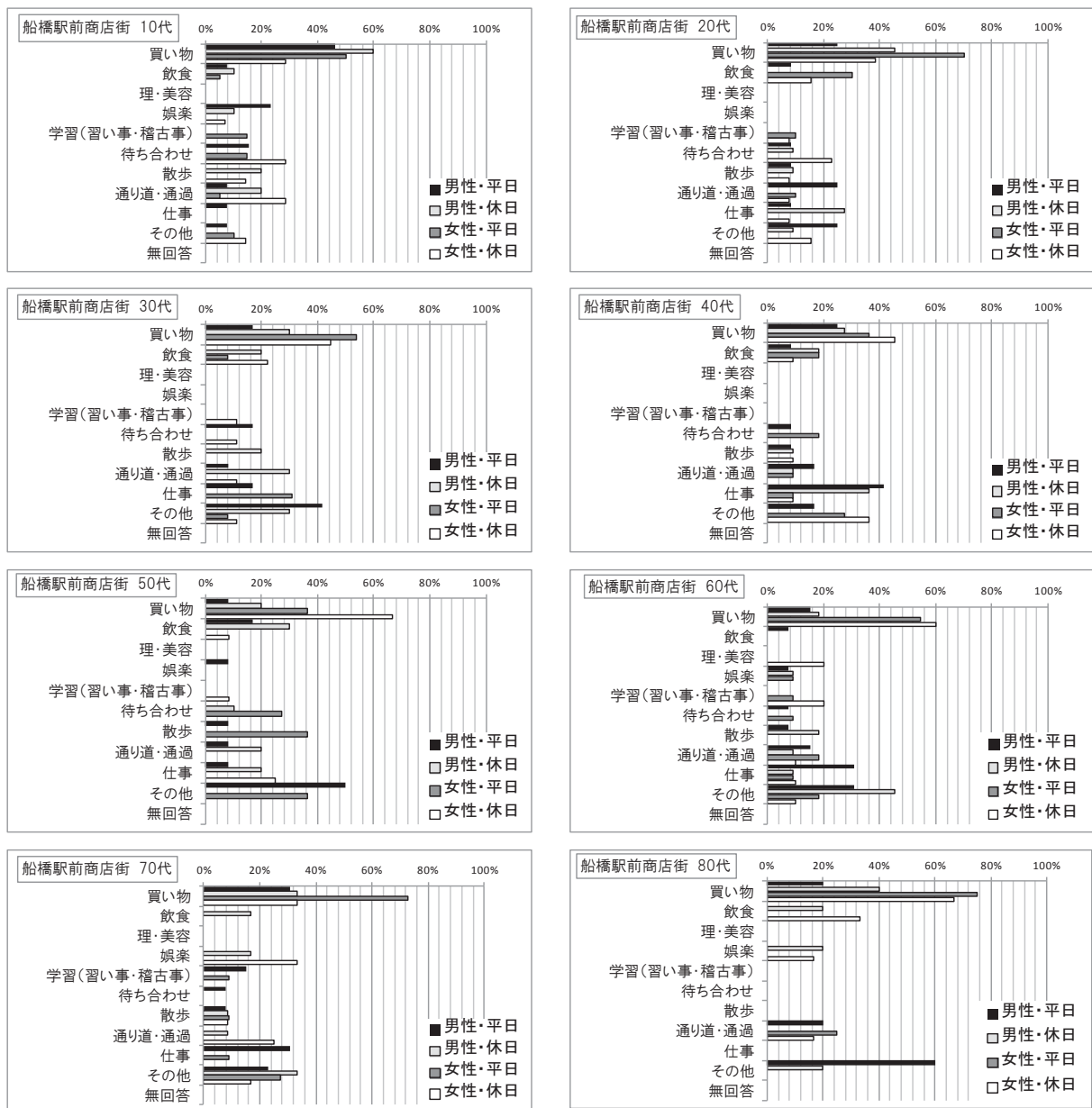


図 4-1-19 船橋駅前商店街における活動（複数回答）

3-2) 船橋駅前商店街（広域型型商店街）における活動別にみた意識するバリア

建物（内部空間）利用に直接関わりのない「散歩」と「通り道・通過」を除く利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、以下に整理する。

平日男性は、「買い物」、「飲食」、「待ち合わせ」、「仕事」利用においてバリアを意識する傾向があるが、全ての活動において 20%以下と低い割合を示している。その中で「仕事」利用者は「入り口の段差」を意識する傾向が強い。休日男性は、「買い物」、「娯楽」や「仕事」利用においてバリアを意識し、「買い物」利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。

平日女性は、「飲食」や「買い物」利用においてバリアを意識し、特に「買い物」利用者は「入り口の段差」や「施設の広さ（狭い）」を意識する傾向がある。休日女性は、「学習（習い事・稽古事）」や「飲食」、「買い物」利用においてバリアを意識し、特に「買い物」利用者は「施設の広さ（狭い）」、「飲食」や「学習（習い事・稽古事）」利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、全体ではバリアを意識しない利用者割合が高いが、車いす介助者はバリアを意識する傾向がある。

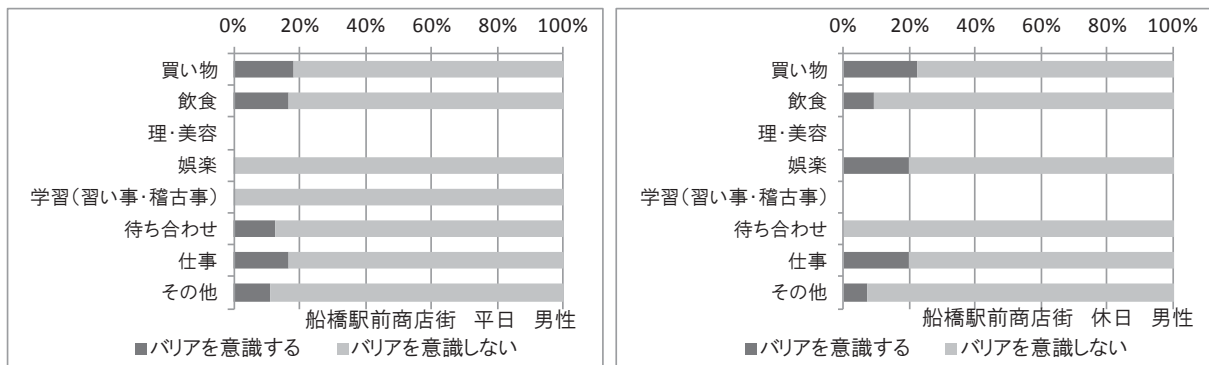


図 4-1-20 意識するバリアの有無（男性・活動別）

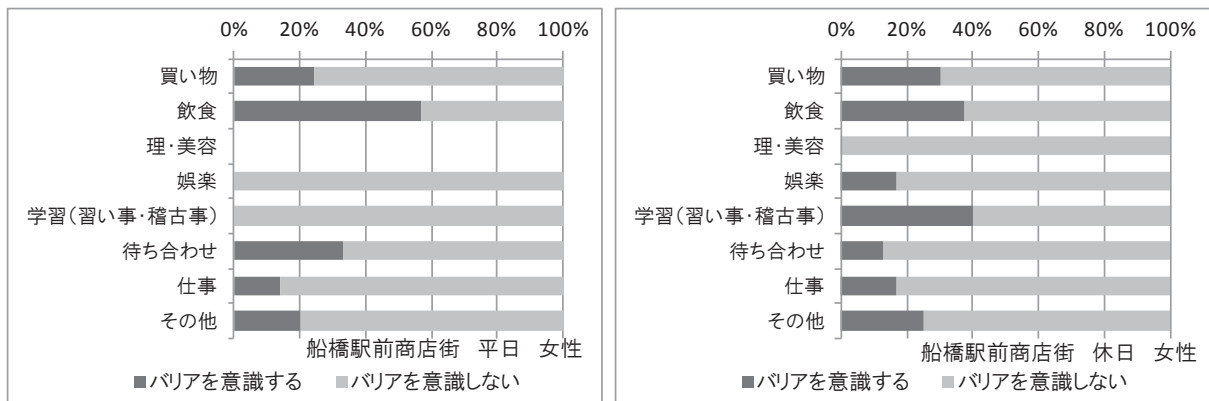


図 4-1-21 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-6 活動別にみる意識するバリアの種類（船橋駅前商店街）（複数回答）

船橋駅前商店街 （男性・平日）	買い物				飲食		待ち合わせ		仕事				その他	
	10代	20代	40代	40代	40代	60代	40代	50代	60代	70代	30代	50代	60代	
入りの段差			②	○				○	○	○				
入りの段差解消ステップ			○						○				○	
建物前の駐輪や駐車		○								○				
ドア幅														
ドアの形状(引き戸)														
ドアの形状(開き扉)														
階段	○					○								
床面														
施設の広さ(狭い)														
施設の広さ(広い)														
店員の接客態度													○	
施設内のサービス														
他の利用者とのやりとり														
わかりづらいサイン計画														
制度的なもの														
その他											○		○	

船橋駅前商店街 （男性・休日）	買い物					飲食	娯楽	仕事	その他
	20代	30代	40代	50代	70代	40代	10代	20代	50代
入りの段差	○	○	○		○	○			
入りの段差解消ステップ		○		○					○
建物前の駐輪や駐車						○			
ドア幅			○				○		○
ドアの形状(引き戸)							○		
ドアの形状(開き扉)									
階段								○	
床面									
施設の広さ(狭い)		○					○		○
施設の広さ(広い)									
店員の接客態度									○
施設内のサービス									
他の利用者とのやりとり		○							○
わかりづらいサイン計画									
制度的なもの									
その他									

船橋駅前商店街 （女性・平日）	買い物				飲食		待ち合わせ			仕事	その他			
	20代	30代	40代	70代	20代	40代	10代	40代	50代	30代	30代	50代	70代	
入りの段差	②	○	○	○	②							○	○	
入りの段差解消ステップ			○									○		
建物前の駐輪や駐車		○												
ドア幅	②											○		
ドアの形状(引き戸)		○											○	
ドアの形状(開き扉)		○											○	
階段												○		
床面	○				○									
施設の広さ(狭い)	②	②				○	○	○				○		
施設の広さ(広い)	○	○										○		
店員の接客態度	○													
施設内のサービス														
他の利用者とのやりとり		○												
わかりづらいサイン計画														
制度的なもの														
その他	○													

船橋駅前商店街 （女性・休日）	買い物						飲食		娯楽	学習	待ち合わせ		仕事	その他	
	10代	20代	30代	40代	60代	80代	30代	80代	70代	30代	50代	20代	40代	20代	40代
入りの段差		○					②		②	○	○	○			
入りの段差解消ステップ															
建物前の駐輪や駐車				○									○		○
ドア幅															
ドアの形状(引き戸)							②		②		○				
ドアの形状(開き扉)							②		②		○				
階段														○	
床面															
施設の広さ(狭い)	○	○	②	○	②			○							○
施設の広さ(広い)		○		○										○	
店員の接客態度							②		②						
施設内のサービス															
他の利用者とのやりとり						○							○		
わかりづらいサイン計画						○									○
制度的なもの															○
その他					○									○	○

表 4-1-7 活動別にみる意識するバリア（船橋駅前商店街・ハンディキャップを抱える利用者）

船橋駅前商店街			有	無	活動	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	
妊婦	30代	女性		○	その他																	
杖無し	50代	女性	○		買い物			○														
杖有り	70代	女性		○	その他																	
弱視	60代	女性		○	飲食																	
	80代	女性		○	その他																	
車いす	40代	女性	○		その他(通院)																○	
車いす連れ	20代	女性	○		飲食																	障がい者用のトイレが少ない(ない)
	50代	女性	○		買い物、その他		○		○													通路幅
外国人	20代	女性		○	買い物																	

- | | | | |
|---------------|--------------|-------------|---------------|
| a 入りの段差 | e ドアの形状(引き戸) | i 施設の広さ(狭い) | m 他の利用者とのやりとり |
| b 入りの段差解消ステップ | f ドアの形状(開き扉) | j 施設の広さ(広い) | n わかりづらいサイン計画 |
| c 建物前の駐輪や駐車 | g 階段 | k 店員の接客態度 | o 制度的なもの |
| d ドア幅 | h 床面 | l 施設内のサービス | p その他 |

4-1) 銀座通り (超広域型商店街) における活動

平日男性の場合、10代~20代は「買い物」、30代~40代は「仕事」や「買い物」、50代~60代は「仕事」、70代は「飲食」、80代は「娯楽」利用が目立つ。休日男性の場合、10代、60代は「買い物」、20代~30代、50代は「買い物」や「飲食」、40代は「買い物」や「仕事」、70代は「娯楽」、80代は「散歩」利用が目立つ。

平日女性の場合、10代、60代は「買い物」、20代~30代は「買い物」や「仕事」、40代~50代は「買い物」や「飲食」、70代~80代は「買い物」や「娯楽」利用が目立つ。休日女性の場合、10代~60代は「買い物」や「飲食」、70代~80代は「買い物」利用が目立つ。

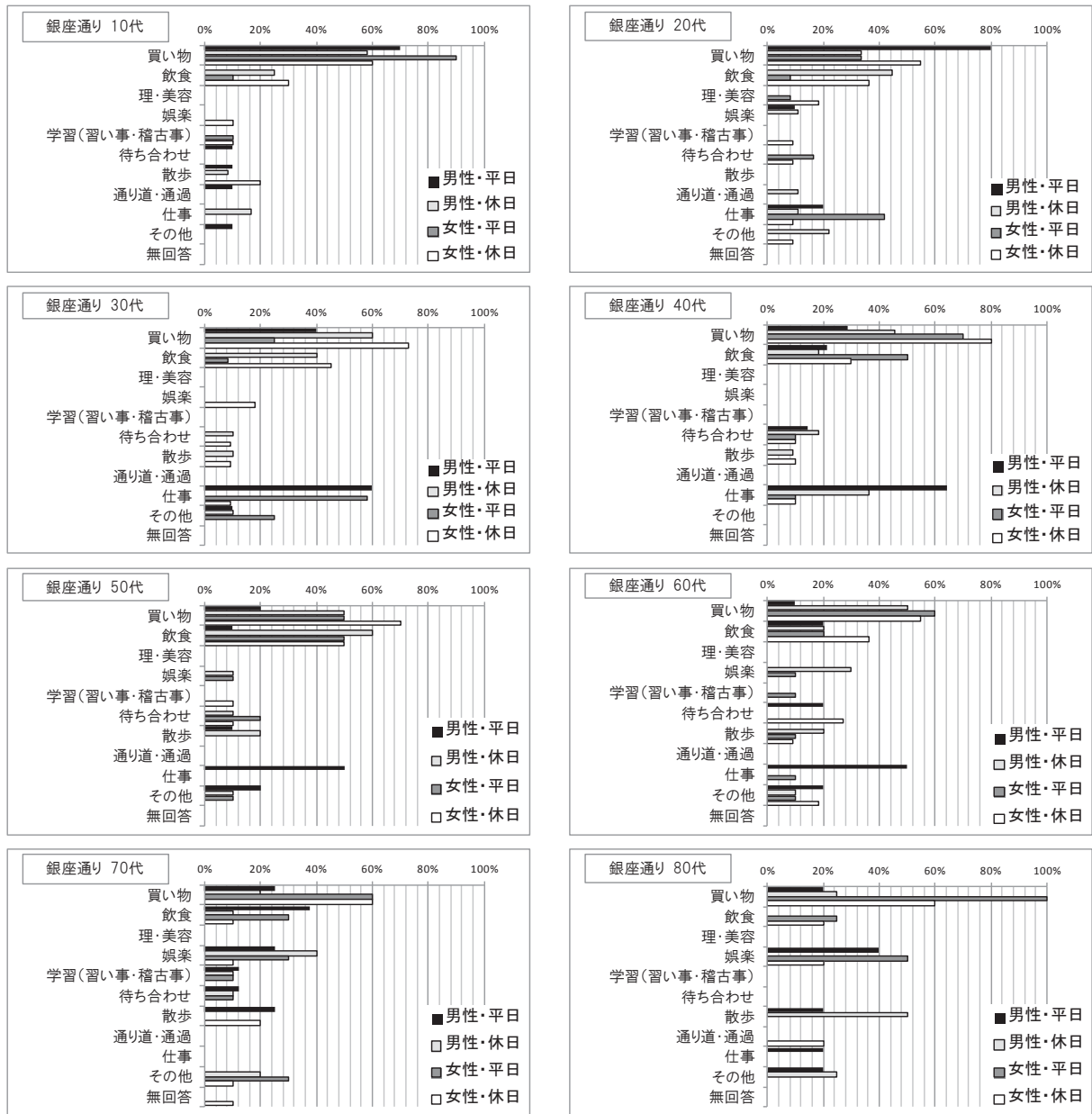


図 4-1-22 銀座通りにおける活動 (複数回答)

4-2) 銀座通り（超広域型商店街）における活動別にみた意識するバリア

建物（内部空間）利用に直接関わりのない「散歩」と「通り道・通過」を除く利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、整理する。

平日男性は、「買い物」、「飲食」、「娯楽」、「待ち合わせ」利用においてバリアを意識し、特に「買い物」利用者や「仕事」利用者は「施設の広さ（狭い）」を意識する傾向がある。休日男性は、「仕事」利用においてバリアを意識する傾向がある。

平日女性は「待ち合わせ」や「娯楽」、「仕事」利用においてバリアを意識し、特に「待ち合わせ」利用者は「入り口の段差」、「仕事」利用者は「階段」を意識する傾向がある。休日女性は「娯楽」や「理・美容」「買い物」、「飲食」利用においてバリアを意識し、特に「買い物」利用者は「入り口の段差」や「階段」、「飲食」利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。

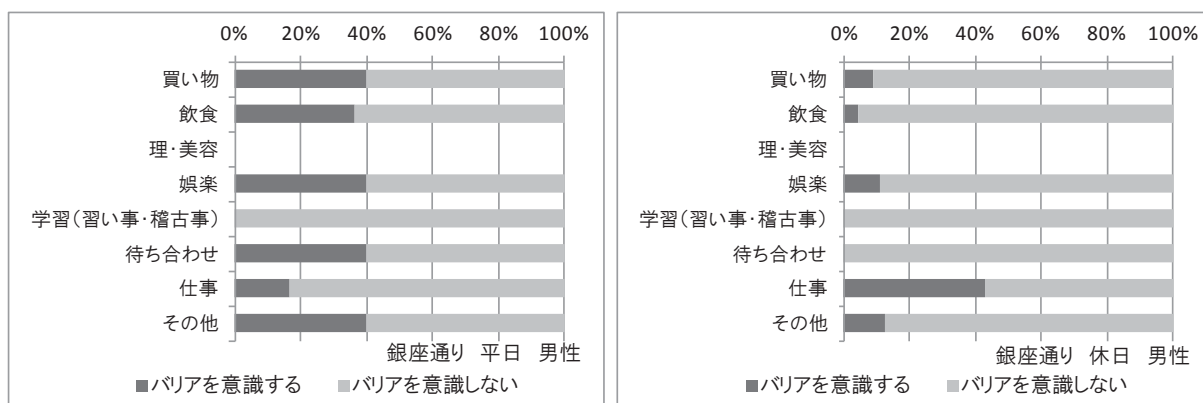


図 4-1-23 意識するバリアの有無（男性・活動別）

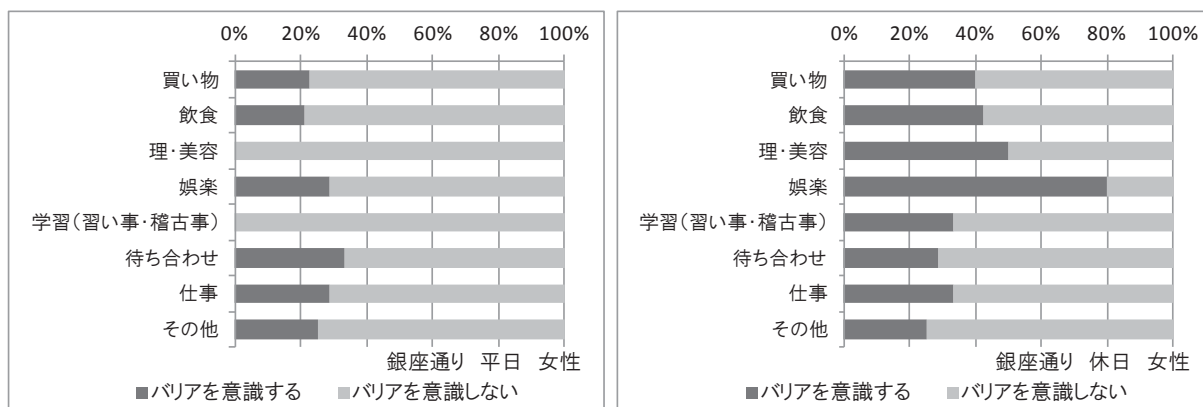


図 4-1-24 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-8 活動別にみる意識するバリアの種類（銀座通り）（複数回答）

銀座通り (男性・平日)	買い物							飲食		娯楽		待ち合わせ		仕事			その他					
	10代	20代	30代	40代	60代	70代	80代	20代	70代	20代	70代	10代	60代	70代	30代	40代	50代	60代	80代	50代	60代	80代
入りの段差	○																					
入りの段差解消ステップ																						
建物前の駐輪や駐車																						
ドア幅	○																					
ドアの形状(引き戸)	○																					
ドアの形状(開き扉)	○																					
階段		○																				
床面	○																					
施設の広さ(狭い)	○																					
施設の広さ(広い)	○																					
店員の接客態度		○																				
施設内のサービス																						
他の利用者とのやりとり																						
わかりづらいサイン計画		②																				
制度的なもの																						
その他	○	○																				

銀座通り (男性・休日)	買い物		飲食		娯楽		仕事		その他	
	40代	60代	30代	60代	10代	40代	10代	40代	10代	20代
入りの段差		○								②
入りの段差解消ステップ										
建物前の駐輪や駐車										
ドア幅										
ドアの形状(引き戸)										
ドアの形状(開き扉)										
階段				○						○
床面										
施設の広さ(狭い)	○									
施設の広さ(広い)										
店員の接客態度										
施設内のサービス										
他の利用者とのやりとり										
わかりづらいサイン計画										
制度的なもの										
その他	○									

銀座通り (女性・平日)	買い物							飲食		娯楽		待ち合わせ		仕事			その他	
	10代	20代	30代	40代	50代	70代	80代	20代	40代	70代	80代	20代	50代	20代	30代	30代	50代	
入りの段差				②														
入りの段差解消ステップ		○																
建物前の駐輪や駐車				○														
ドア幅																		
ドアの形状(引き戸)				○														
ドアの形状(開き扉)				○														
階段				○														
床面																		
施設の広さ(狭い)		○		②														
施設の広さ(広い)																		
店員の接客態度				○														
施設内のサービス																		
他の利用者とのやりとり																		
わかりづらいサイン計画																		
制度的なもの																		
その他	○																	

銀座通り (女性・休日)	買い物							飲食					娯楽		学習		待ち合わせ		仕事		その他				
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	80代	20代	30代	40代	50代	60代	60代	70代	理・美容	20代	10代	30代	80代	10代	50代	60代	20代	60代	
入りの段差		○	④	○																					
入りの段差解消ステップ		○		○																					
建物前の駐輪や駐車				○																					
ドア幅	○			②	○																				
ドアの形状(引き戸)				②	○																				
ドアの形状(開き扉)				②	○																				
階段		○	②	②	○	②																			
床面				○	○																				
施設の広さ(狭い)	○	○	②	○	○																				
施設の広さ(広い)	○		○																						
店員の接客態度																									
施設内のサービス																									
他の利用者とのやりとり																									
わかりづらいサイン計画	○																								
制度的なもの																									
その他	○																								

表 4-1-9 活動別にみる意識するバリア（銀座通り・ハンディキャップを抱える利用者）

銀座通り			有	無	活動	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p		
妊婦	30代	女性		○	買い物																		
杖無し	70代	男性		○	その他																		
杖有り	80代	女性	○		その他					○													○
杖有り	80代	男性		○	その他																		
外国人	70代	男性	○		飲食							○											

a	入りの段差	e	ドアの形状(引き戸)	i	施設の広さ(狭い)	m	他の利用者とのやりとり
b	入りの段差解消ステップ	f	ドアの形状(開き扉)	j	施設の広さ(広い)	n	わかりづらいサイン計画
c	建物前の駐輪や駐車	g	階段	k	店員の接客態度	o	制度的なもの
d	ドア幅	h	床面	l	施設内のサービス	p	その他

4. 1. 3 滞在時間別にみる利用者意識の傾向と特性

1-1) 大久保商店街（近隣型商店街）における滞在時間

大久保における滞在時間に関して、平日男性の場合、10代～30代、60代、80代は「1時間未満」、40代～50代、70代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」が高い割合を占めている。休日男性の場合、10代、40代は「1時間未満」、20代～30代、50代、70代～80代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、60代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、「2時間以上3時間未満」が高い割合を占めている。

平日女性の場合、10代～30代、50代～60代は「1時間未満」、40代、70代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、80代は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占めている。休日女性の場合、10代～20代、40代、70代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、30代、80代は「1時間以上2時間未満」、50代～60代は「1時間未満」が高い割合を占めている。

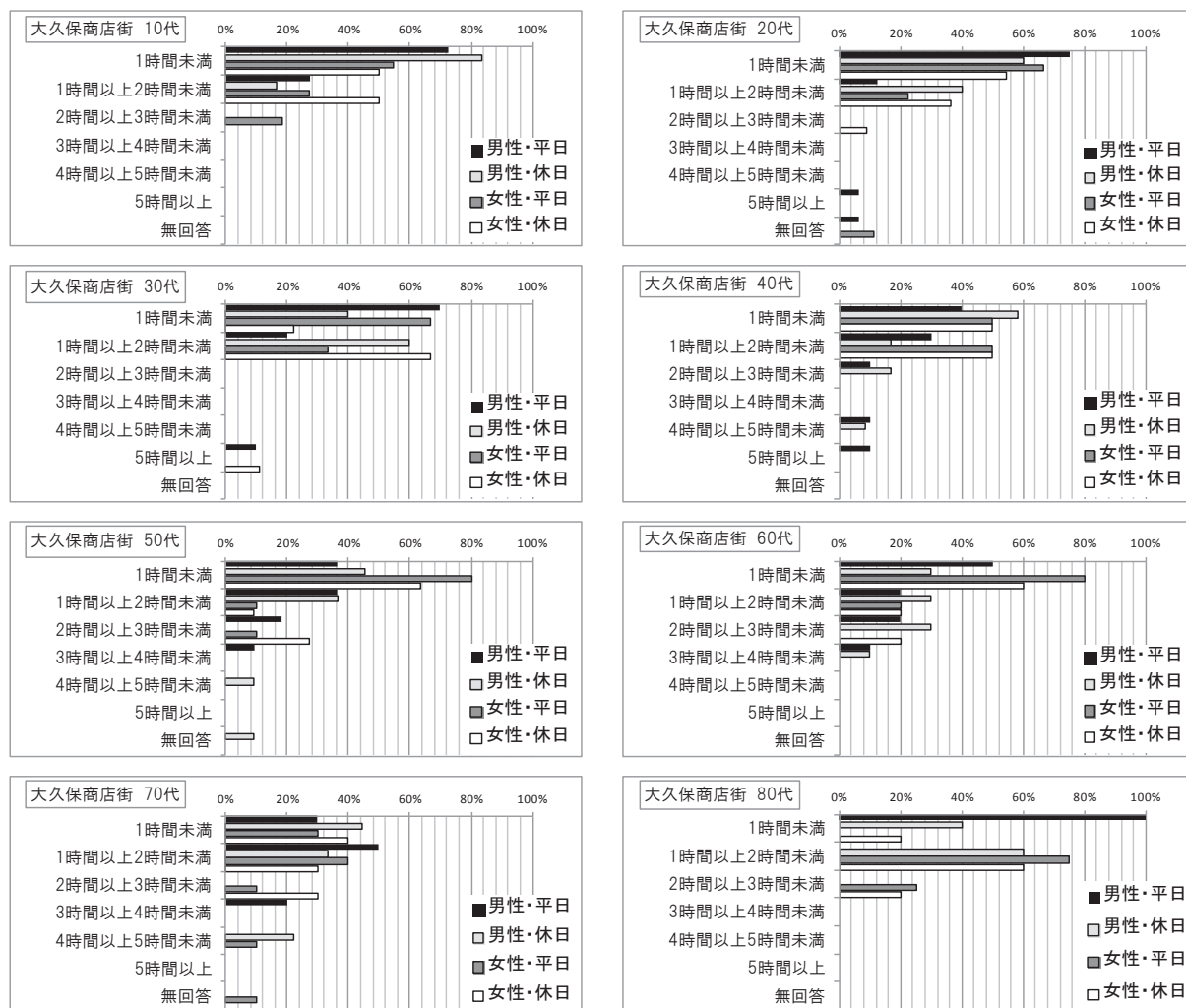


図 4-1-25 大久保商店街における滞在時間

1-2) 大久保商店街（近隣型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、平日男性の場合、「3時間以上4時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「入り口の段差」や「ドア幅」、「施設の広さ（狭さ）」を意識する傾向がある。休日男性の場合、「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「1時間未満」の利用者は「建物前の駐輪や駐車」や「1時間未満」の70代利用者は「階段」を意識する傾向があると共に、「1時間以上2時間未満」の60代利用者は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、「1時間以上2時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「入り口の段差」や「建物前の駐輪や駐車」を意識する傾向がある。休日女性の場合、「1時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、50代～60代利用者は「入り口の段差」、10代～20代利用者は「わかりづらいサイン計画」を意識する傾向がある。

またハンディキャップを抱える利用者別にみると、バリアを意識すると回答したベビーカー使用女性は30分未満の滞在時間である。

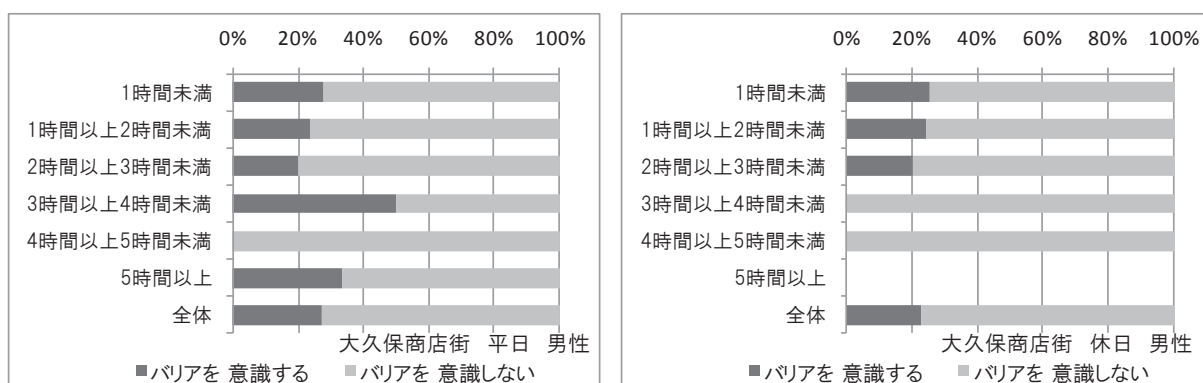


図 4-1-26 意識するバリアの有無（男性・滞在時間別）

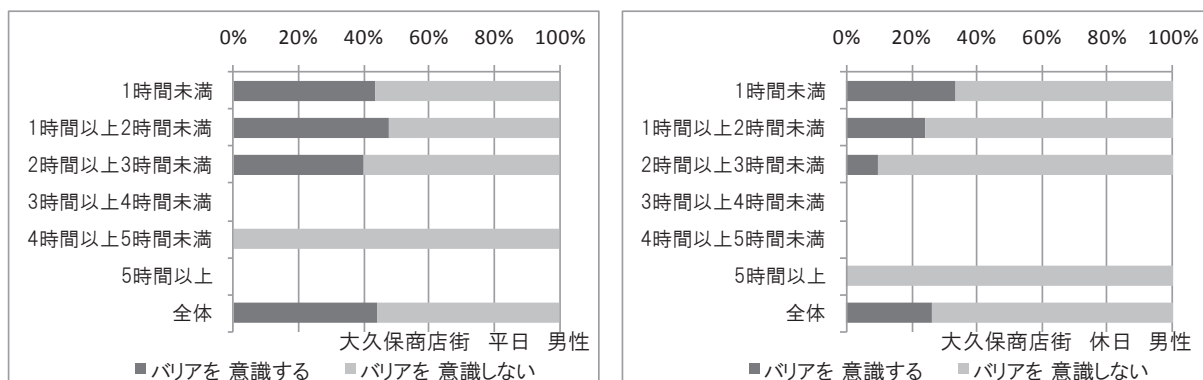


図 4-1-27 意識するバリアの有無（女性・滞在時間別）

表 4-1-10 滞在時間別にみる意識するバリアの種類（大久保商店街）（複数回答）

大久保商店街 (男性・平日)	A							B				C	D	F	
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	20代	40代	50代	60代	50代	70代	30代
入り口の段差						○	○				○	②		②	○
入り口の段差解消ステップ						○	○				○	○			
建物前の駐輪や駐車	○					②									○
ドア幅		○							○	○				②	
ドアの形状(引き戸)															
ドアの形状(開き扉)															
階段			○		○		○								
床面	○	○													
施設の広さ(狭い)		○												②	
施設の広さ(広い)															
店員の接客態度				○				○	○						
施設内のサービス						○		○	○				○		
他の利用者とのやりとり															
わかりづらいサイン計画															
制度的なもの															
その他															

A 1時間未満
 B 1時間以上2時間未満
 C 2時間以上3時間未満
 D 3時間以上4時間未満
 E 4時間以上5時間未満
 F 5時間以上

大久保商店街 (男性・休日)	A					B			C	
	10代	20代	40代	60代	70代	20代	50代	60代	40代	
入り口の段差		○							③	○
入り口の段差解消ステップ				○					②	
建物前の駐輪や駐車	○		○	○						
ドア幅				○						
ドアの形状(引き戸)					②					
ドアの形状(開き扉)					②					
階段			○		④	○				
床面										
施設の広さ(狭い)		○				②	○			
施設の広さ(広い)										
店員の接客態度			○							
施設内のサービス					○					
他の利用者とのやりとり										
わかりづらいサイン計画			○							
制度的なもの										
その他							○			

大久保商店街 (女性・平日)	A							B							C		
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	10代	20代	30代	40代	60代	70代	80代	70代	80代	
入り口の段差		○	○			②		○	○	○		○	○	○	○	○	
入り口の段差解消ステップ				○	○								○	○	○	○	
建物前の駐輪や駐車	②	○			②	○					②		○	○			
ドア幅				○													
ドアの形状(引き戸)																	
ドアの形状(開き扉)																	
階段														○	○	○	
床面																	
施設の広さ(狭い)	○							○	○								
施設の広さ(広い)																	
店員の接客態度						②	②							○			
施設内のサービス					○												
他の利用者とのやりとり											○						
わかりづらいサイン計画						○											
制度的なもの																	
その他																	

大久保商店街 (女性・休日)	A					B					C	
	10代	20代	40代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	60代	80代	50代
入り口の段差				②	③			○	○	○	○	○
入り口の段差解消ステップ				○	○			○	○			○
建物前の駐輪や駐車	○				○				○	○		○
ドア幅										○		
ドアの形状(引き戸)												
ドアの形状(開き扉)												
階段											○	
床面				○								
施設の広さ(狭い)	○							○				
施設の広さ(広い)												
店員の接客態度	○		○					○		○		
施設内のサービス					○							
他の利用者とのやりとり												
わかりづらいサイン計画	③	○										
制度的なもの												
その他	②					○						

表 4-1-11 滞在時間別にみる意識するバリア(大久保商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

大久保商店街		有	無	滞在時間(分)	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p
ベビーカー 使用者	20代 女性	○		90		○														
	30代 女性	○		30										○						
	30代 女性	○		20																子ども用の小さいかごが欲しい
	30代 女性	○		30		○	○													
	30代 女性	○		60																
杖無し	80代 女性	○		80		○		○					○					○		
杖有り	70代 男性		○	90																

a 入り口の段差	e ドアの形状(引き戸)	i 施設の広さ(狭い)	m 他の利用者とのやりとり
b 入り口の段差解消ステップ	f ドアの形状(開き扉)	j 施設の広さ(広い)	n わかりづらいサイン計画
c 建物前の駐輪や駐車	g 階段	k 店員の接客態度	o 制度的なもの
d ドア幅	h 床面	l 施設内のサービス	p その他

2-1) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）における滞在時間

津田沼における滞在時間に関して、平日男性の場合、10代、50代～60代、80代は「1時間未満」、20代、40代は「1時間以上2時間未満」、70代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、30代は滞在時間に分散傾向がある。休日男性の場合、10代～20代は「2時間以上3時間未満」、40代～50代、70代は「1時間未満」、60代、80代は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占め、30代は平日男性同様に滞在時間に分散傾向がある。

平日女性の場合、10代は「1時間未満」、20代、40代、60代は「2時間以上3時間未満」、30代は「3時間以上4時間未満」、50代は「1時間以上2時間未満」や「2時間以上3時間未満」、70代～80代は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占めている。休日女性の場合、10代は「5時間以上」、20代は「1時間未満」、40代は「2時間以上3時間未満」や「3時間以上4時間未満」、50代～60代は「2時間以上3時間未満」、70代～80代は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占めており、30代は平日・休日男性の結果同様、滞在時間に分散傾向がある。

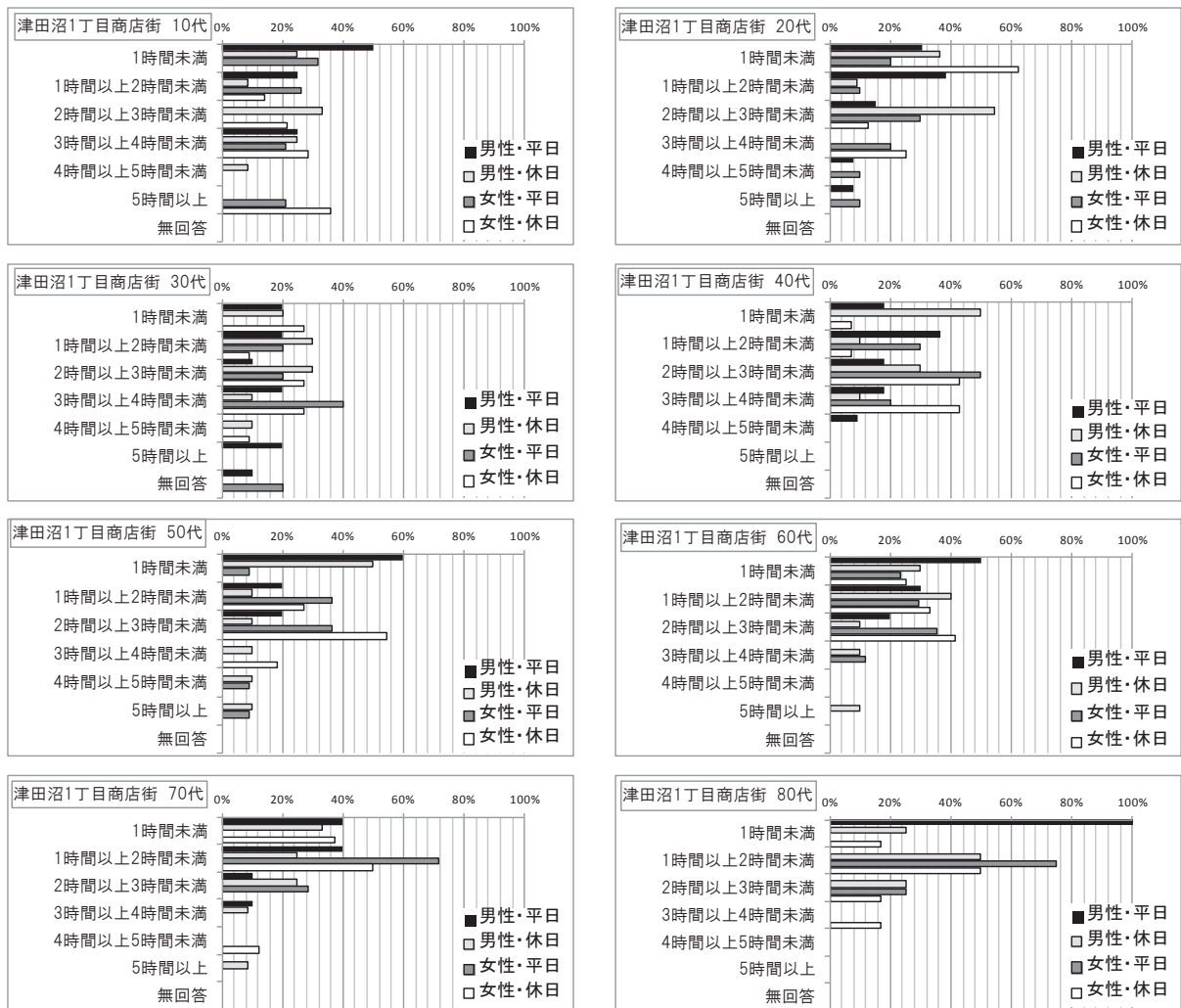


図 4-1-28 津田沼1丁目商店街における滞在時間

2-2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、平日男性の場合、「5時間以上」、「1時間未満」、「4時間以上5時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「1時間未満」の利用者は「入り口の段差」や「階段」を意識する傾向がある。休日男性の場合、「2時間以上3時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、10代~40代の利用者が「ドアの形状（開き扉）」や「階段」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、「4時間以上5時間未満」は全てがバリアを意識すると回答し、「3時間以上4時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「3時間以上4時間未満」の利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。休日女性の場合、「1時間以上2時間未満」、「2時間以上3時間未満」、「3時間以上4時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「2時間以上3時間未満」及び「3時間以上4時間未満」の利用者は特に「入り口の段差」や「階段」を意識する傾向がある。

またハンディキャップを抱える利用者別にみると、「1時間未満」滞在のベビーカー使用女性は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」を意識する傾向があり、同じく「1時間未満」滞在の肢体不自由（杖等の福祉用具使用）高齢男性は「入り口の段差」や「階段」、「1時間未満」滞在の肢体不自由（杖等の福祉用具使用）高齢女性は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」を意識する傾向がある。

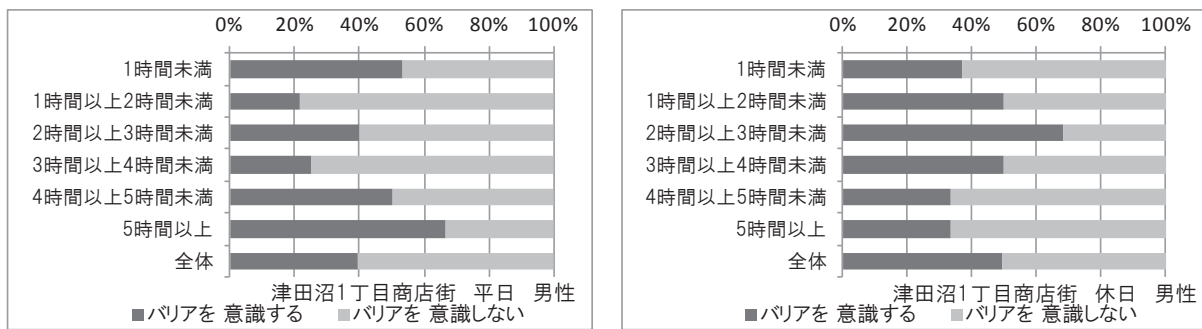


図 4-1-29 意識するバリアの有無（男性・活動別）

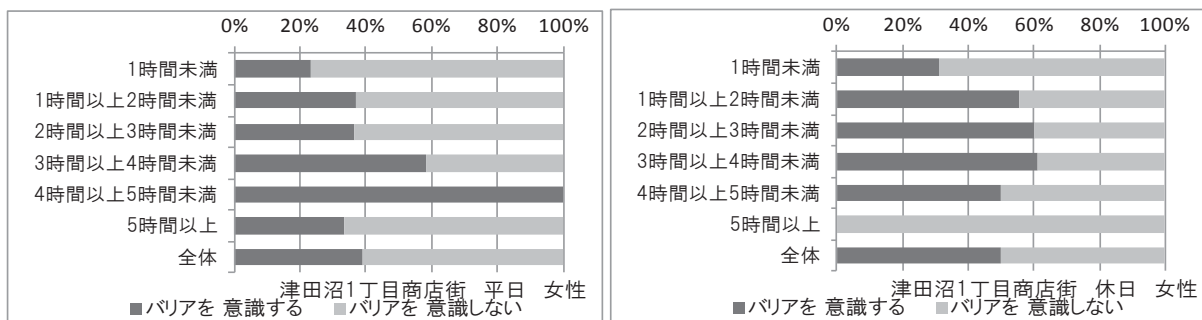


図 4-1-30 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-12 滞在時間別にみる意識するバリアの種類（津田沼1丁目商店街）（複数回答）

津田沼1丁目商店街 (男性・平日)	A						B			C		D	E		F	
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	80代	20代	40代	50代	20代	50代	30代	20代	20代	30代
入りの段差	○			○	○						(2)	(2)	○			
入りの段差解消ステップ																
建物前の駐輪や駐車		○		○	○								○			
ドア幅								○								
ドアの形状(引き戸)	○												○			
ドアの形状(開き扉)	○												○			
階段	(2)				○	○			(2)	○	(2)	(2)				
床面			○													
施設の広さ(狭い)																
施設の広さ(広い)																
店員の接客態度		○							○	○						
施設内のサービス																
他の利用者とのやりとり						○							○	○		○
わかりづらいサイン計画																
制度的なもの																
その他				(2)	(2)		○	○						○		

A 1時間未満
 B 1時間以上2時間未満
 C 2時間以上3時間未満
 D 3時間以上4時間未満
 E 4時間以上5時間未満
 F 5時間以上

津田沼1丁目商店街 (男性・休日)	A						B						C						D			E	F			
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	80代	10代	20代	30代	40代	60代	70代	80代	10代	20代	30代	40代	50代	70代	10代	40代	70代	30代	70代	
入りの段差	○		○	(3)												○		○		○					○	
入りの段差解消ステップ			○													○										○
建物前の駐輪や駐車										○																
ドア幅		○							○												○					
ドアの形状(引き戸)												○									○					
ドアの形状(開き扉)												○						(2)	○	(2)	○		(2)			
階段	(2)	○		(2)						○		○	○	○	○	○	(2)	(2)	○	○	○	○	○			○
床面																										
施設の広さ(狭い)			○		○																					○
施設の広さ(広い)			○				○																			○
店員の接客態度																										○
施設内のサービス						○											(3)		○							
他の利用者とのやりとり																						○				
わかりづらいサイン計画							○															○				
制度的なもの																										
その他																					○					

津田沼1丁目商店街 (女性・平日)	A				B				C				D				E		F
	10代	20代	30代	60代	10代	20代	20代	30代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	20代	50代	10代	30代	
入りの段差	○	○	○									(2)	(2)	○		○	○	○	
入りの段差解消ステップ																			
建物前の駐輪や駐車																			
ドア幅																			
ドアの形状(引き戸)		○											○						
ドアの形状(開き扉)		○							○			○							
階段						(2)	○	○			○				○	○			
床面																			
施設の広さ(狭い)			○		○	○												○	
施設の広さ(広い)									(2)					○					
店員の接客態度																			
施設内のサービス																			
他の利用者とのやりとり																			
わかりづらいサイン計画																			
制度的なもの																			
その他				○						(2)									○

津田沼1丁目商店街 (女性・休日)	A				B					C					D					E	
	20代	40代	60代	80代	10代	50代	60代	70代	80代	10代	30代	40代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	50代	30代	
入りの段差		○	(2)	○	(2)	○					(2)	(2)	(2)	○							
入りの段差解消ステップ																					○
建物前の駐輪や駐車				○		○								(2)							
ドア幅																					
ドアの形状(引き戸)	○	○							○					○							
ドアの形状(開き扉)	○	○			(2)	○				○	(2)			○				(2)	○		
階段	○				○	○		○	○	○	(2)	○	○	(2)	○	○	○	○	○	○	
床面																			(2)	○	○
施設の広さ(狭い)																					○
施設の広さ(広い)																					○
店員の接客態度						○									(3)						○
施設内のサービス																					
他の利用者とのやりとり																					○
わかりづらいサイン計画																					
制度的なもの																					
その他							(2)														○

表 4-1-13 滞在時間別にみる意識するバリア(津田沼1丁目商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

津田沼1丁目商店街		有	無	滞在時間(分)	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p
ベビーカー 使用者	30代 女性	○		180																EVが離れており、土日に混雑 EVが少ない
	30代 女性	○		60	○						○									
	30代 女性	○		180						○										
	30代 女性	○		20		○				○	○									
	30代 女性	○		60		○								○	○					
	30代 女性		○	240																
妊婦	20代 女性	○		120		○							○							
	30代 女性	○		120									○	○						店内の清潔感、EVの未設置 駐車場付近の坂の傾斜
※1 杖無し	50代 男性	○		240			○													
	70代 女性	○		60															○	
杖有り	60代 男性	○		60		○				○	○									
	60代 男性	○		40~50		○							○		○					
	70代 男性	○		60																施設前のポールなど
	70代 男性		○	120																
	80代 男性	○		90									○							
	80代 男性	○		60		○		○												
	80代 男性		○	30																
	80代 男性	○		10																
	60代 女性	○		15		○	○						○							
	70代 女性	○		360																
	70代 女性	○		60		○	○													
	70代 女性		○	30																
	70代 女性		○	10																
	80代 女性	○		120~180																
80代 女性	○		40																	
※2 視覚 障がい者	50代 女性	○		10																昔は2F受付カウンターで案内してもらっていたが、今は無く不便
弱視	80代 男性		○	10																
カート所持	60代 女性	○		120~180																
	70代 女性	○		150																

※1 現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある。

※2 白杖使用

a 入り口の段差	e ドアの形状(引き戸)	i 施設の広さ(狭い)	m 他の利用者とのやりとり
b 入り口の段差解消ステップ	f ドアの形状(開き扉)	j 施設の広さ(広い)	n わかりづらいサイン計画
c 建物前の駐輪や駐車	g 階段	k 店員の接客態度	o 制度的なもの
d ドア幅	h 床面	l 施設内のサービス	p その他

3-1) 船橋駅前商店街（広域型商店街）における滞在時間

船橋における滞在時間に関して、平日男性の場合、10代は「1時間未満」や「2時間以上3時間未満」、20代、40代、70代は「1時間未満」、50代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、30代、60代、80代は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占めている。休日男性の場合、10代は「1時間以上2時間未満」、20代～60代、80代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、70代は「1時間未満」が高い割合を占めている。

平日女性の場合、10代、60代、80代は「1時間未満」、20代、40代、70代は「1時間以上2時間未満」、30代は「1時間未満」、や「2時間以上3時間未満」、50代は「1時間以上2時間未満」や「3時間以上4時間未満」が高い割合を占めている。休日女性の場合、10代、50代は「1時間以上2時間未満」や「2時間以上3時間未満」、20代、60代は「1時間未満」、30代は「1時間未満」や「1時間以上2時間未満」、70代は「1時間以上2時間未満」、40代、80代は滞在時間に分散傾向がある。

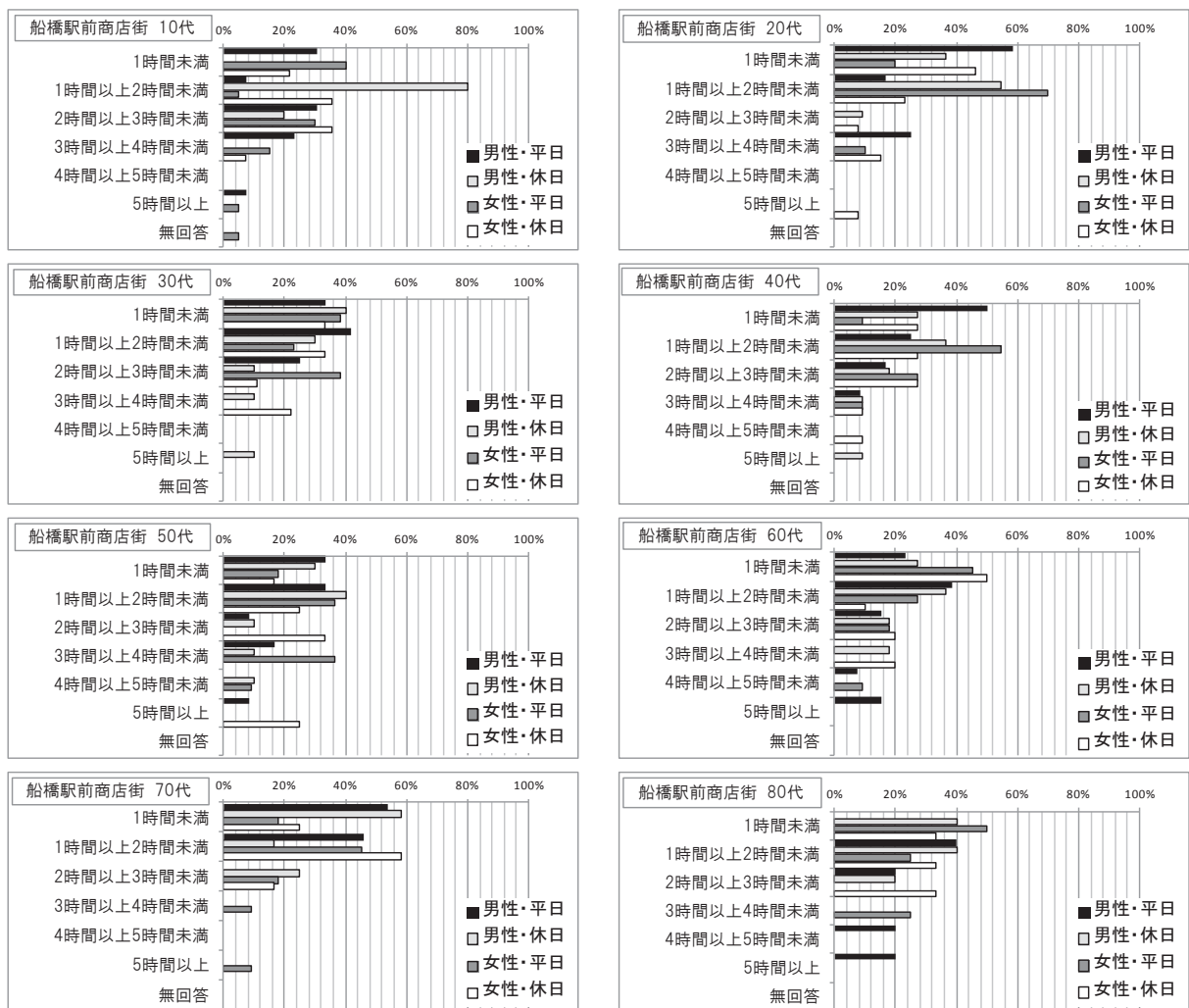


図 4-1-31 船橋駅前商店街における滞在時間

3-2) 船橋駅前商店街（広域型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、平日男性の場合、「5時間以上」や「1時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「1時間未満」滞在の利用者は「入り口の段差解消ステップ」を意識する傾向がある。休日男性の場合、「1時間以上2時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、3時間以上滞在する利用者はバリアを意識しないという調査結果を得た。また、「1時間以上2時間未満」滞在の利用者は「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」、「施設内の広さ（狭い）」、「他の利用者とのやりとり」をバリアとして意識する傾向がある。

平日女性の場合、「5時間以上」や「1時間以上2時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「1時間以上2時間未満」滞在の利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。休日女性の場合、「1時間未満」、「1時間以上2時間未満」が全体よりバリアを意識する割合が高く、4時間以上滞在する利用者はバリアを意識しないという調査結果を得た。また、「1時間未満」滞在の利用者は「施設の広さ（狭い）」、「1時間以上2時間未満」滞在の利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、肢体不自由者（杖等の福祉用具未使用者）の滞在は約10分であり「建物前の駐輪や駐車」をバリアとして意識するという回答結果を得ると共に、車いす連れの女性は3時間以上の長い滞在であり、バリアを意識すると回答している。

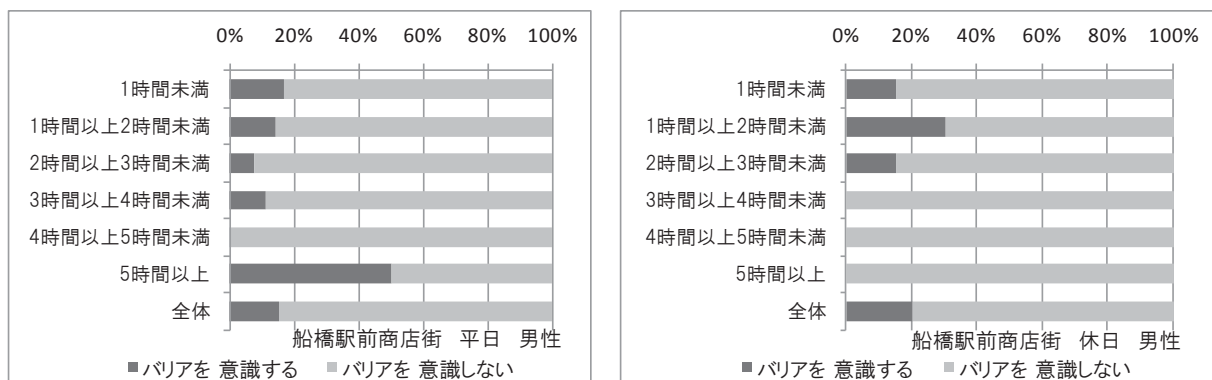


図 4-1-32 意識するバリアの有無（男性・活動別）

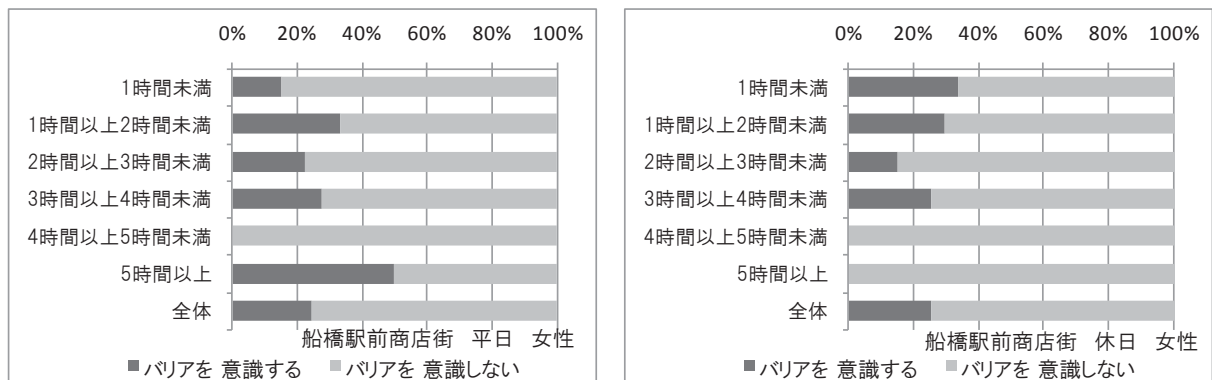


図 4-1-33 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-14 滞在時間別にみる意識するバリアの種類（船橋駅前商店街）（複数回答）

船橋駅前商店街 (男性・平日)	A				B			C	D	F	
	10代	40代	50代	60代	40代	60代	70代	30代	20代	50代	60代
入り口の段差		○	○		②		○				○
入り口の段差解消ステップ		②	○							○	
建物前の駐輪や駐車									○		○
ドア幅	○	○									
ドアの形状(引き戸)											
ドアの形状(開き扉)											
階段	○			○							
床面											
施設の広さ(狭い)											
施設の広さ(広い)											
店員の接客態度								○			
施設内のサービス											
他の利用者とのやりとり											
わかりづらいサイン計画											
制度的なもの											
その他						○	○				

A 1時間未満
B 1時間以上2時間未満
C 2時間以上3時間未満
D 3時間以上4時間未満
E 4時間以上5時間未満
F 5時間以上

船橋駅前商店街 (男性・休日)	A			B				C		
	20代	50代	60代	10代	20代	30代	40代	50代	40代	70代
入り口の段差		○	○			②	○		○	○
入り口の段差解消ステップ		○	○				○	○	○	
建物前の駐輪や駐車							②			
ドア幅				○	○				○	
ドアの形状(引き戸)	○			○						
ドアの形状(開き扉)	○									
階段					○					
床面										
施設の広さ(狭い)				○	○	○				
施設の広さ(広い)										
店員の接客態度	○				○					
施設内のサービス										
他の利用者とのやりとり				○	○	○				
わかりづらいサイン計画		○								
制度的なもの										
その他										

船橋駅前商店街 (女性・平日)	A			B			C		D	F
	20代	30代	50代	20代	40代	70代	30代	40代	20代	40代
入り口の段差		○		③		②	②			○
入り口の段差解消ステップ		○			○				○	
建物前の駐輪や駐車							○			
ドア幅		○		②						
ドアの形状(引き戸)							○			
ドアの形状(開き扉)							○			
階段			○							
床面					○					
施設の広さ(狭い)		○		②	○		②	○		○
施設の広さ(広い)		○		○			○			
店員の接客態度	○									
施設内のサービス										
他の利用者とのやりとり							○			
わかりづらいサイン計画										
制度的なもの										
その他	○									

船橋駅前商店街 (女性・休日)	A				B					C		D		
	20代	30代	40代	60代	10代	20代	30代	50代	60代	70代	40代	80代	30代	40代
入り口の段差	○	○						○	○		②		②	
入り口の段差解消ステップ														
建物前の駐輪や駐車				○					○					○
ドア幅														
ドアの形状(引き戸)		○										②		
ドアの形状(開き扉)		○										②		
階段														○
床面														
施設の広さ(狭い)	○		○	②	○		○				○		○	
施設の広さ(広い)	○		○											○
店員の接客態度											②			
施設内のサービス														
他の利用者とのやりとり	○									○				
わかりづらいサイン計画			②			○								
制度的なもの														
その他			○								○			○

表 4-1-15 滞在時間別にみる意識するバリア(船橋駅前商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

船橋駅前商店街	有	無	滞在時間(分)	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p
妊婦	30代	女性	○	15															
杖無し	50代	女性	○	10					○										
杖有り	60代	男性	○	30															
	70代	女性	○	150															
弱視	60代	女性	○	120															
	80代	女性	○	30															
車いす	40代	女性	○	120								○							○
車いす連れ	20代	女性	○	240															障がい者用のトイレが少ない(ない)
	50代	女性	○	180		○	○												通路幅
外国人	20代	女性	○	30															

a 入り口の段差 e ドアの形状(引き戸) i 施設の広さ(狭い) m 他の利用者とのやりとり
b 入り口の段差解消ステップ f ドアの形状(開き扉) j 施設の広さ(広い) n わかりづらいサイン計画
c 建物前の駐輪や駐車 g 階段 k 店員の接客態度 o 制度的なもの
d ドア幅 h 床面 l 施設内のサービス p その他

4-1) 銀座通り（超広域型商店街）における滞在時間

銀座における滞在時間に関して、平日男性の場合、10代、70代は「1時間以上2時間未満」、30代、50代は「2時間以上3時間未満」、40代は「5時間以上」、60代は「2時間以上3時間未満」や「3時間以上4時間未満」、80代は「1時間未満」が高い割合を占め、20代は滞在時間に分散傾向がある。休日男性の場合、10代は「1時間以上2時間未満」や「2時間以上3時間未満」、30代～40代は「3時間以上4時間未満」、50代は「4時間以上5時間未満」、80代は「2時間以上3時間未満」が高い割合を占めており、20代、60代～70代は滞在時間に分散傾向がある。

平日女性の場合、10代、30代～50代、70代は「5時間以上」、60代は「4時間以上5時間未満」、80代は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占め、20代は平日・休日の男性同様、滞在時間に分散傾向がある。休日女性の場合、10代は「1時間以上2時間未満」、30代、70代は「2時間以上3時間未満」、40代～50代は「3時間以上4時間未満」、80代は「1時間未満」が高い割合を占め、20代、60代は滞在時間に分散傾向がある。

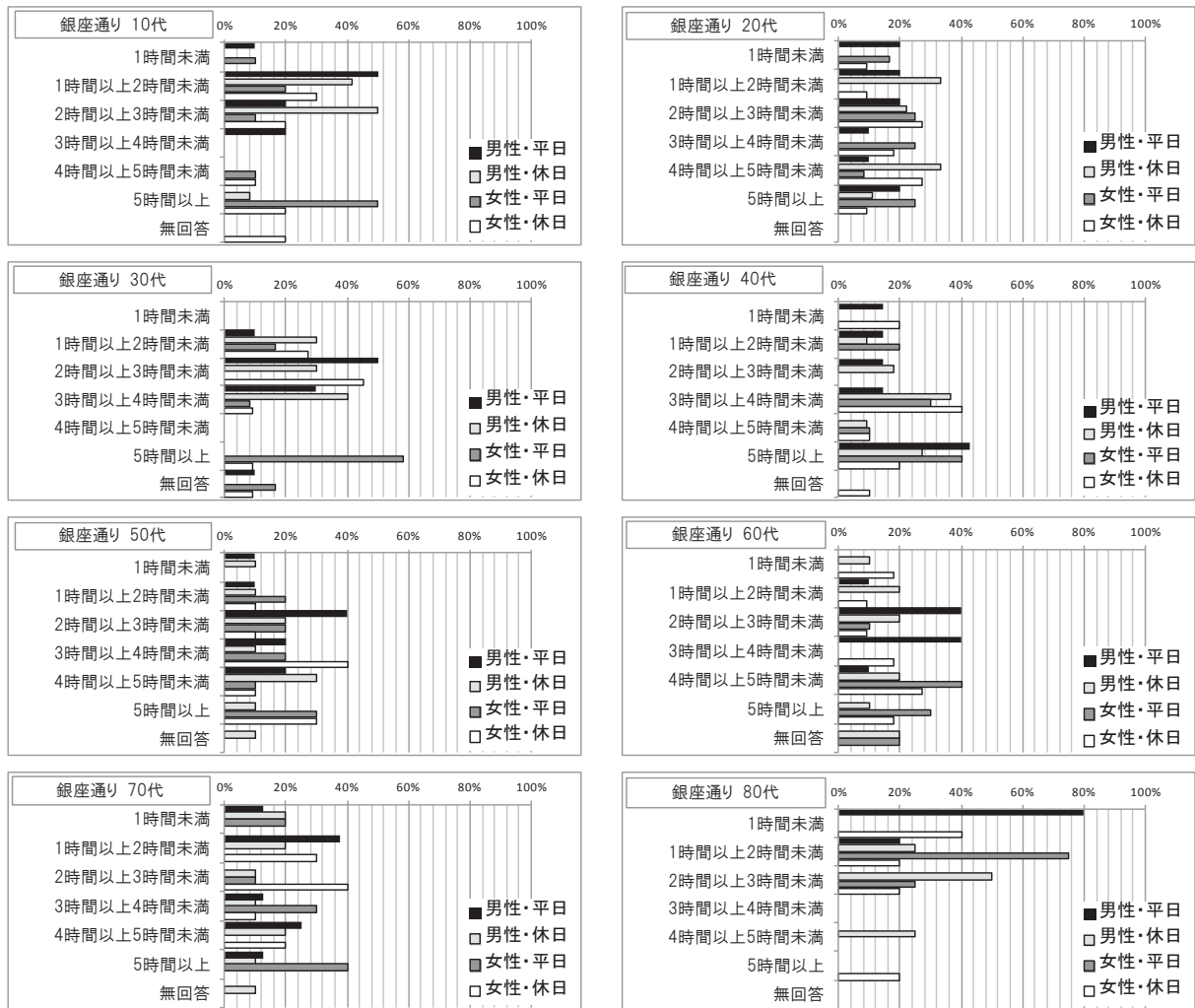


図 4-1-34 銀座通りにおける滞在時間

4-2) 銀座通り（超広域型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、平日男性の場合、「5時間以上」がバリアを意識する割合が最も高く、「階段」を意識する傾向がある。休日男性の場合も平日男性同様に「5時間以上」がバリアを意識する割合が最も高く、「3時間以上4時間未満」も全体よりバリアを意識する割合が高く、「3時間以上4時間未満」滞在の利用者は「入り口の段差」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、「1時間未満」がバリアを意識する割合が最も高く、「入り口の段差」を意識する傾向があると共に、「5時間以上」滞在の利用者は「入り口の段差」に加えて「階段」を意識する傾向がある。休日女性の場合、「1時間以上2時間未満」、「5時間以上」が全体よりバリアを意識する割合が高く、「1時間以上2時間未満」及び「5時間以上」滞在の利用者は共に「入り口の段差」や「階段」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、肢体不自由者（杖等の福祉用具使用者）の高齢女性は約2時間の滞在で建物（内部空間）における「ドア幅」や「施設の広さ（狭い・広い）」にバリアを意識するという回答を得た。

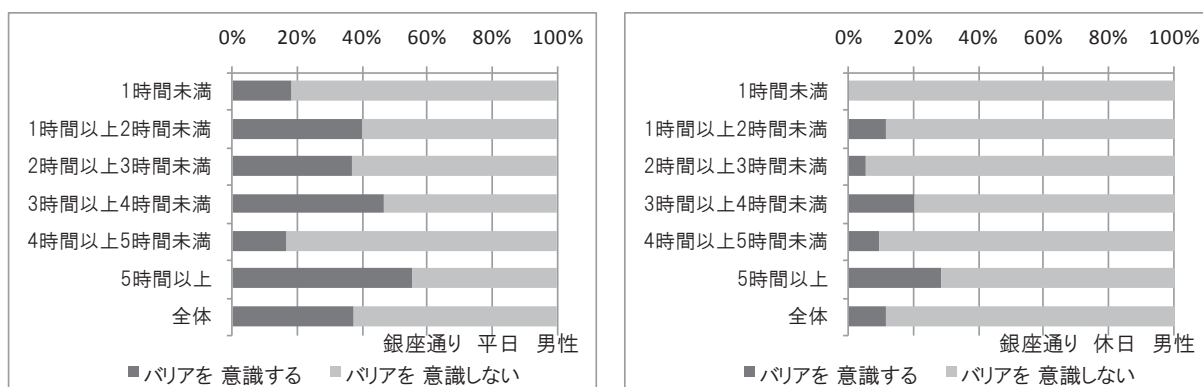


図 4-1-35 意識するバリアの有無（男性・活動別）

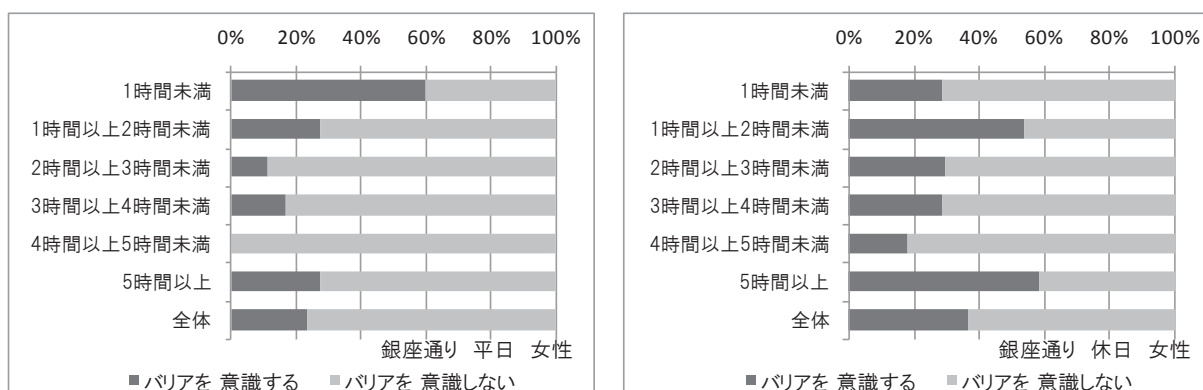


図 4-1-36 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-1-16 滞在時間別にみる意識するバリアの種類（銀座通り）

銀座通り (男性・平日)	A		B				C				D				E		F			
	10代	20代	10代	30代	60代	70代	80代	10代	30代	40代	50代	60代	10代	20代	50代	70代	20代	40代	70代	
入りの段差								○			○	○				②	○			○
入りの段差解消ステップ											○	○								
建物前の駐輪や駐車																				
ドア幅			○	○							○									
ドアの形状(引き戸)			○	○																
ドアの形状(開き扉)			○	○																
階段							○	○												○
床面								○				○								○
施設の広さ(狭い)	○		○	○		②			○			○								○
施設の広さ(広い)			○																	
店員の接客態度		○																		
施設内のサービス																				
他の利用者とのやりとり		○																		
わかりづらいサイン計画														○			○			
制度的なもの																				
その他					○					○				○	○			○		○

銀座通り (男性・休日)	B		C		D		E		F	
	10代	40代	40代	30代	40代	20代	60代	40代		
入りの段差			-	○	○					②
入りの段差解消ステップ	○		-	-	-					
建物前の駐輪や駐車			-	-	-					
ドア幅			-	-	-					
ドアの形状(引き戸)			-	-	-					
ドアの形状(開き扉)			-	-	-					
階段			-	-	○		○			○
床面			-	-	-		-			-
施設の広さ(狭い)		○	-	-	-		-			-
施設の広さ(広い)			-	-	-		-			-
店員の接客態度			-	-	-		-			-
施設内のサービス			-	-	-		-			-
他の利用者とのやりとり			-	-	-		-			-
わかりづらいサイン計画			-	-	-		-			-
制度的なもの			-	-	-		-			-
その他	○		-	-	-		○		○	

銀座通り (女性・平日)	A		B		C		D		F		
	10代	20代	70代	30代	40代	80代	20代	40代	20代	40代	50代
入りの段差		○	○	○				○		○	②
入りの段差解消ステップ							○				
建物前の駐輪や駐車										○	○
ドア幅											
ドアの形状(引き戸)		○		○					○	○	○
ドアの形状(開き扉)		○		○					○	○	○
階段						○		○	○	○	
床面				○							
施設の広さ(狭い)								○	○		○
施設の広さ(広い)											
店員の接客態度				○							
施設内のサービス											
他の利用者とのやりとり											
わかりづらいサイン計画											
制度的なもの											
その他	○								○	○	

銀座通り (女性・休日)	A		B				C				D				E		F				
	10代	80代	10代	20代	30代	50代	80代	20代	30代	60代	70代	30代	40代	50代	60代	60代	70代	10代	40代	50代	60代
入りの段差	○				②				②		○		○	○		○				○	○
入りの段差解消ステップ	○																				
建物前の駐輪や駐車																				○	○
ドア幅			○		○					○			○							○	○
ドアの形状(引き戸)			○		○				○	②		○								○	○
ドアの形状(開き扉)			○		○				○	②		○								○	○
階段	○	○			○	○	○		○					○					○		②
床面														○						○	
施設の広さ(狭い)					○	○						○	○	○					○		
施設の広さ(広い)														○							
店員の接客態度							○							○							
施設内のサービス														○							
他の利用者とのやりとり																					
わかりづらいサイン計画																			○		
制度的なもの																					
その他		○														○		○			○

A 1時間未満
B 1時間以上2時間未満
C 2時間以上3時間未満
D 3時間以上4時間未満
E 4時間以上5時間未満
F 5時間以上

表 4-1-17 滞在時間別にみる意識するバリア（銀座通り・ハンディキャップを抱える利用者）

銀座通り		有	無	滞在時間(分)		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	
妊婦	30代 女性		○	180																		
杖無し	70代 男性		○	150																		
	80代 女性	○		120				○						○	○							○
杖有り	80代 男性		○	40																		
外国人	70代 男性	○		30										○								

a	入りの段差	e	ドアの形状(引き戸)	i	施設の広さ(狭い)	m	他の利用者とのやりとり
b	入りの段差解消ステップ	f	ドアの形状(開き扉)	j	施設の広さ(広い)	n	わかりづらいサイン計画
c	建物前の駐輪や駐車	g	階段	k	店員の接客態度	o	制度的なもの
d	ドア幅	h	床面	l	施設内のサービス	p	その他

4. 2 商店街（外部空間）の側面からみた評価並びに課題

4. 2. 1 属性別にみる利用者意識の評価

1) 大久保商店街（近隣型商店街）

商店街（外部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、大久保では平日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は全ての世代で70%を超えており、中でも60代～70代が90%と最も高い割合を占めている。具体的には「走行中の自転車・バイク・車」等の回答が目立つ。休日男性の場合、「バリアを意識する」の回答は全ての世代で60%を超えており、特に70代～80代以上は全ての利用者がバリアを意識しており、具体的に意識するバリアの種類は平日男性と類似傾向がみられる。

平日女性の場合、回答に分散傾向がみられ、30代は全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、10代や40代もバリアを意識する傾向が強く、具体的には「走行中の自転車・バイク・車」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向がある。休日女性の場合、30代、70代は全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、40代～50代においてもバリアを意識する傾向が強く、具体的に意識するバリアの種類は平日女性と類似傾向がみられる。

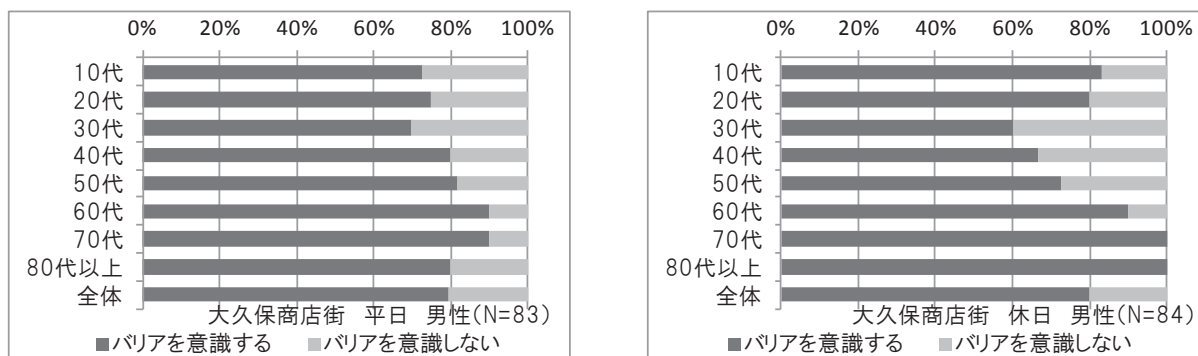


図 4-2-1 意識するバリアの有無（男性・年代別）

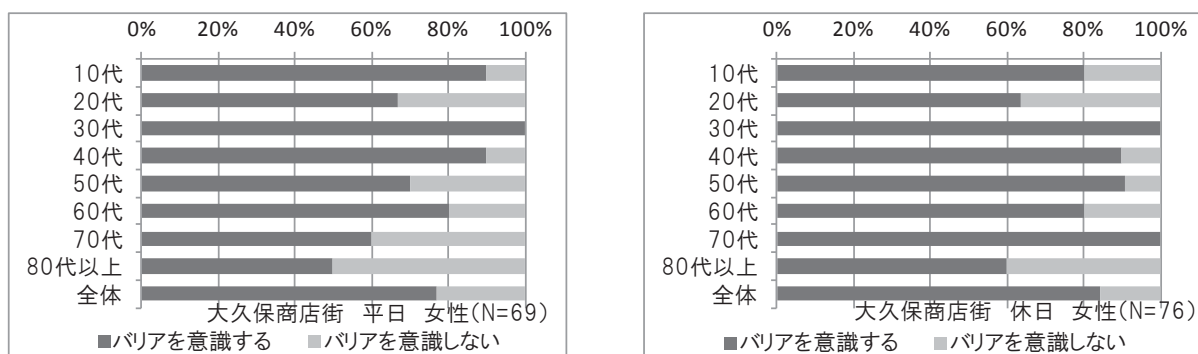


図 4-2-2 意識するバリアの有無（女性・年代別）

2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）

商店街（外部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、津田沼では平日男性の場合、60代及び80代以上は全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、20代や40代もバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向があり、休日男性の場合、30代は全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、20代や70代もバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向がみられる。

平日女性の場合、20代～30代は全ての利用者が「バリアを意識する」と回答する一方で、60代以上の高齢層の割合が低いことが特徴的であり、具体的に意識するバリアの種類に関しては平日男性の回答結果と類似傾向がみられる。休日女性の場合、50代～60代、80代以上は全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、30代～40代もバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「客引き・キャッチセールス」等の回答に分散傾向がみられた。

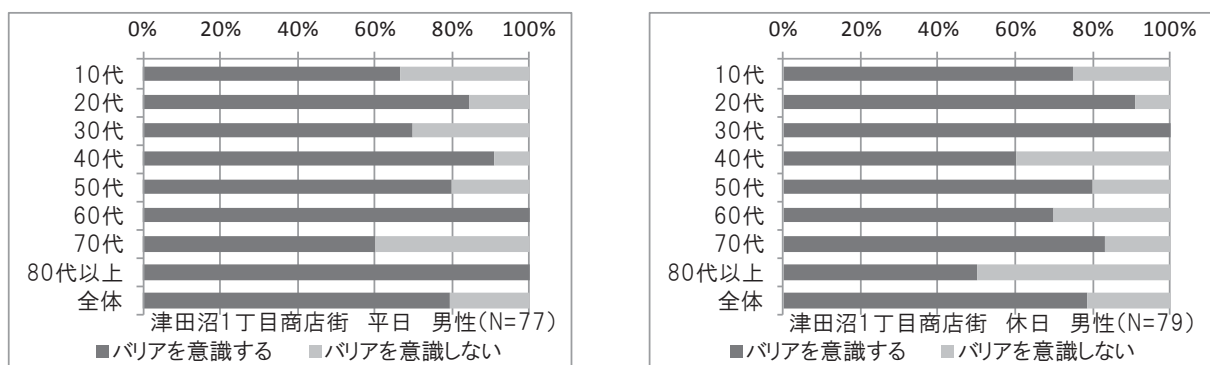


図 4-2-4 意識するバリアの有無（男性・年代別）

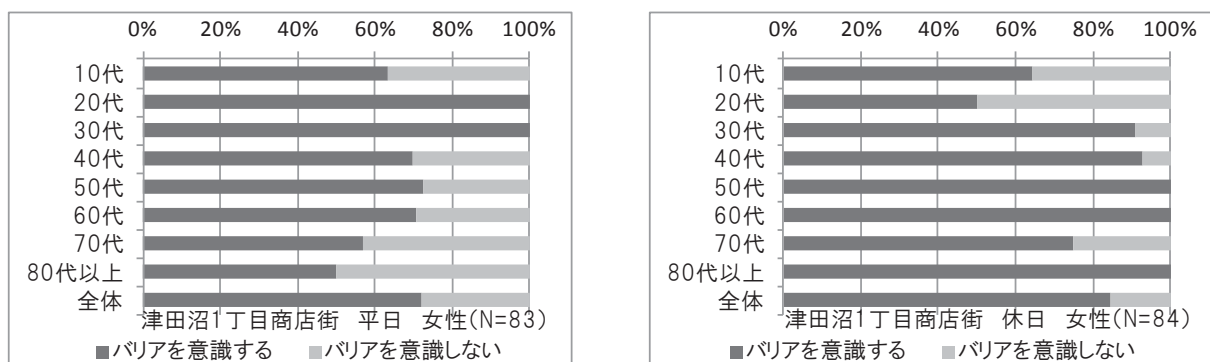


図 4-2-5 意識するバリアの有無（女性・年代別）

3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）

商店街（外部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、船橋では平日男性の場合、40代、60代～70代がバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日男性の場合、40代や60代がバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「歩道の障害物（自転車）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、20代～40代、70代～80代以上がバリアを意識する傾向が強く、具体的に意識するバリアの種類に関しては平日・休日男性の回答結果と類似傾向がみられる。休日女性の場合、30代～60代、80代以上がバリアを意識する傾向が強く、具体的に意識するバリアの種類に関して平日女性と類似傾向がみられた。

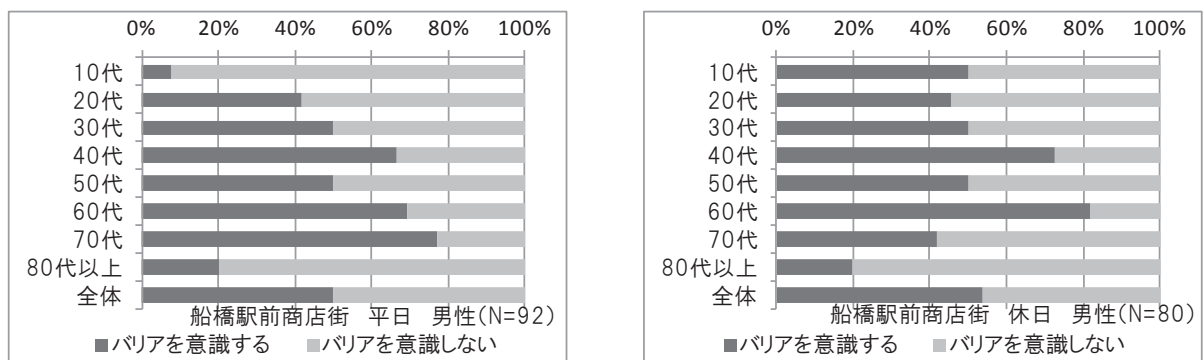


図 4-2-7 意識するバリアの有無（男性・年代別）

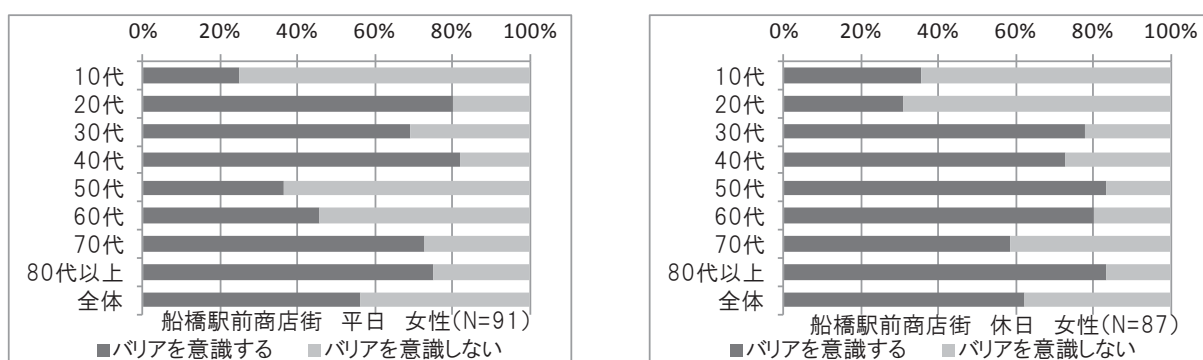


図 4-2-8 意識するバリアの有無（女性・年代別）

4) 銀座通り（超広域型商店街）

商店街（外部空間）において利用者が意識するバリアの年代別の評価に関して、銀座では平日男性の場合、10代～30代がバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「施設の所在」を意識する傾向がある。休日男性の場合、60代～70代がバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」に加えて「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がみられる。

平日女性の場合、40代～60代がバリアを意識する傾向が強く、具体的には「歩道の段差（凸凹）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向がある。休日女性の場合、30代～40代がバリアを意識する傾向が強く、具体的に意識するバリアの種類に関して平日女性と類似傾向がみられた。

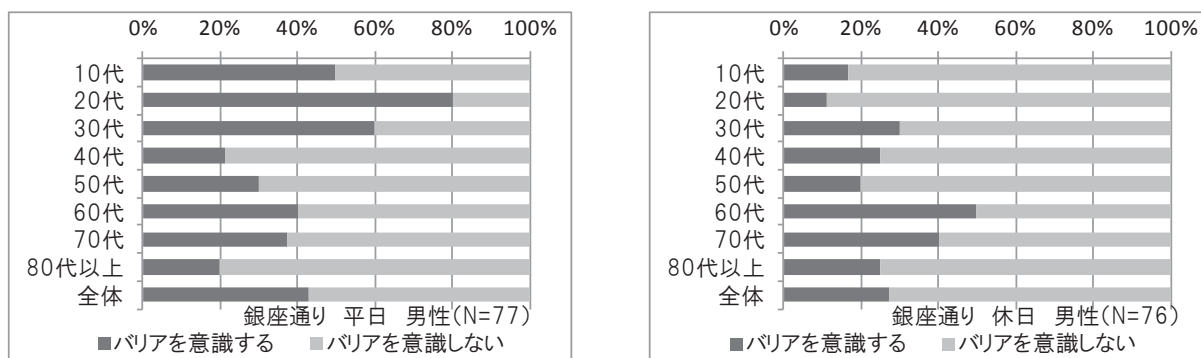


図 4-2-10 意識するバリアの有無（男性・年代別）

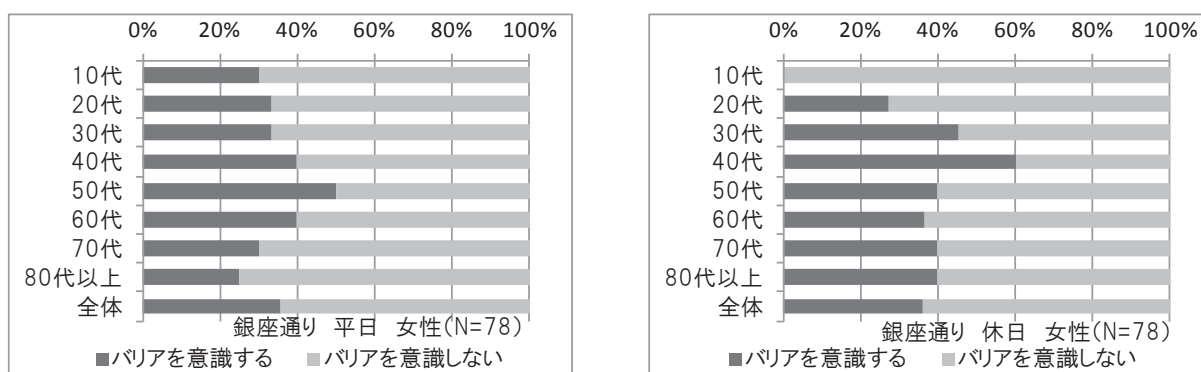


図 4-2-11 意識するバリアの有無（女性・年代別）

5) ハンディキャップ別にみる利用者評価

ハンディキャップ別にみた利用者評価に関して、大久保の場合、20代～30代のベビーカー使用女性は「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（自転車）」を意識し、70代～80代の肢体不自由者（杖等の福祉用具使用・未使用に関わらず）は「歩道の障害物（自転車）」や「走行中の自転車・車」を意識する傾向がある。津田沼の場合、30代のベビーカー使用女性や20代の妊婦女性は「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識し、肢体不自由の高齢男性や高齢女性は「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」に加え「歩道の障害物（自転車）」を意識する傾向がある。船橋の場合、車いす介助者の意識するバリアの回答項目数は多い。銀座の場合、80代肢体不自由女性（杖等の福祉用具未使用）が「歩道の凸凹（段差）」を回答した。

表 4-2-1 商店街（外部空間）においてハンディキャップを抱える利用者が意識するバリア

大久保商店街		有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
ベビーカー 使用者	20代 女性	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○							人とのすれ違い	
	30代 女性	○		○																
	30代 女性	○		○		○	○													
	30代 女性	○		○						○	○	○								
	30代 女性	○				○														
	30代 女性	○		○																
杖無し	70代 男性	○				○				○		○								
杖有り	80代 女性	○				○				○		○								
津田沼1丁目商店街		有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
ベビーカー 使用者	30代 女性	○		○						○			○						道幅が狭い	
	30代 女性	○		○																
	30代 女性	○		○												○			ベビーカーが通りづらい	
	30代 女性	○		○															道幅が狭い	
	30代 女性	○		○						○	○	○	○	○						
	30代 女性	○		○						○	○	○								
妊婦	20代 女性	○								○	○	○		○						
	30代 女性	○		○						○									マナー	
※1 杖無し	50代 男性	○				○				○										
	70代 女性	○								○										
杖有り	60代 男性	○			○	○	○	○	○		○	○								
	60代 男性	○		○						○		○								
	70代 男性	○								○										
	70代 男性	○		○	○	○	○	○	○											
	80代 男性	○		○											○				夏場の日よけ空間が欲しい	
	80代 男性	○		○						○	○	○			○	○	○			
	80代 男性	○		○															○	
	80代 男性	○		○																
	60代 女性	○		○													○	○		
	70代 女性	○		○		○				○			○							
※2 視覚 障がい者 弱視	50代 女性	○				○										○			騒音で音声信号が聞こえない (23時まで継続してほしい)	
	80代 男性	○		○																
	カート所持	60代 女性	○				○					○		○						
		70代 女性	○		○															

※1 現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある
※2 白杖使用

船橋駅前商店街		有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
妊婦	30代 女性	○																	
杖無し	50代 女性	○		○		○													○
	60代 男性	○		○															
杖有り	70代 女性	○		○															
	60代 女性	○		○															
弱視	80代 女性	○		○															
	40代 女性	○								○	○	○							
車いす	20代 女性	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○							
	50代 女性	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○							○
外国人	20代 女性	○		○															
銀座通り		有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
妊婦	30代 女性	○																	
杖無し	70代 男性	○																	
	80代 女性	○		○															
杖有り	80代 男性	○		○															
外国人	70代 男性	○								○		○							

- A 歩道の凸凹(段差)
- B 歩道の障害物(看板)
- C 歩道の障害物(自転車)
- D 歩道の障害物(車)
- E 歩道の設置物(街灯等)
- F 歩道の障害物(その他)
- G 走行中の自転車
- H 走行中のバイク
- I 走行中の車
- J 客引き・キャッチセールス
- K 夜間の歩行
- L まちの景観・騒音
- M わかりづらいサイン計画
- N 施設の所在
- O 制度的なもの
- P その他

4. 2. 2 活動別にみる利用者意識の傾向と特性

1-1) 大久保商店街（近隣型商店街）における活動別にみた意識するバリア

商店街（外部空間）における利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、大久保の場合、平日男性は、全ての活動において70%を超えてバリアを意識する傾向があるが、「通り道・通過」や「仕事」は「バリアを意識しない」の回答の割合が他の活動と比較して高い。具体的に「買い物」利用において70代以上の高齢者は「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識し、「通り道・通過」利用者は年齢に関わらず「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日男性は、「学習（習い事・稽古事）」を除く全ての活動において65%を超えてバリアを意識する傾向があるが、「散歩」や「通り道・通過」は「バリアを意識しない」の回答の割合が他の活動と比較して高い。具体的に「飲食」や「通り道・通過」利用者は年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。平日女性は「待ち合わせ」を除く全ての活動において80%以上がバリアを意識し、全ての活動において「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車等」を意識する傾向がある。休日女性は全ての活動で65%を超えてバリアを意識し、具体的に意識するバリアは「買い物」利用者が年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、「買い物」利用のベビーカー使用女性が「歩道の凸凹（段差）」を意識する傾向がある。

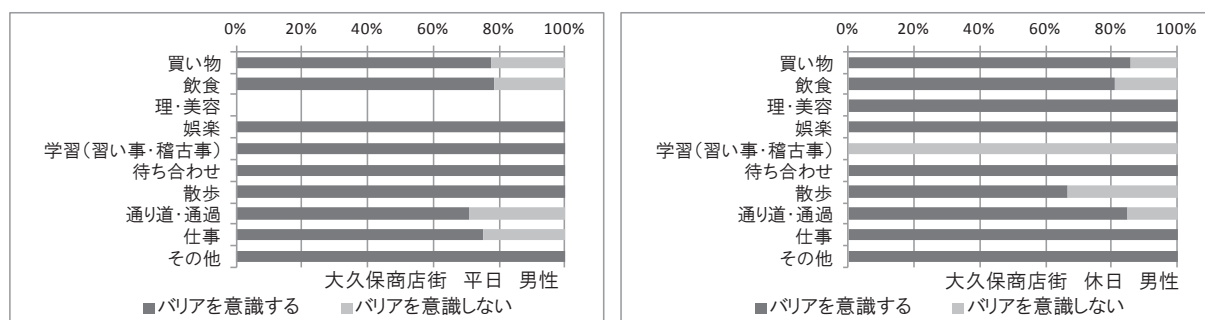


図 4-2-13 意識するバリアの有無（男性・活動別）

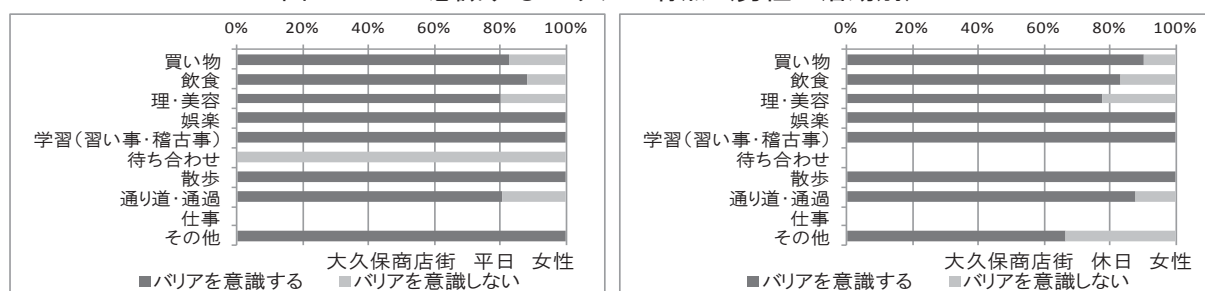


図 4-2-14 意識するバリアの有無（女性・活動別）

1-2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）における活動別にみた意識するバリア

商店街（外部空間）における利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、津田沼の場合、平日男性は、「散歩」や「飲食」、「買い物」において「バリアを意識する」の回答の割合が高く、「買い物」利用者は年齢に関わりなく「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識し、「飲食」や「通り道・通過」利用者は「走行中の自転車・バイク・車等」を意識する傾向がある。休日男性は「学習（習い事・稽古事）」や「散歩」、「飲食」において「バリアを意識する」の回答の割合が高い。

平日女性は「散歩」や「飲食」において「バリアを意識する」の回答の割合が高く、20代～30代「飲食」利用者は「走行中の自転車・バイク・車等」を意識する傾向がある。休日女性は「買い物」や「飲食」において「バリアを意識する」の回答の割合が高く、「買い物」利用者は年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」、「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、「買い物」や「飲食」利用のベビーカー使用女性や妊婦は「歩道の凸凹（段差）」、「買い物」利用の肢体不自由者（杖等の福祉用具使用者）は「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

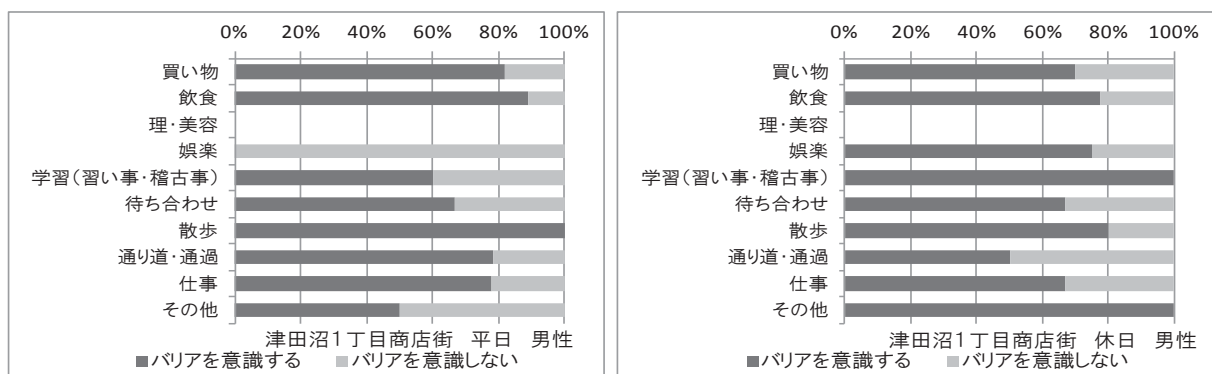


図 4-2-15 意識するバリアの有無（男性・活動別）

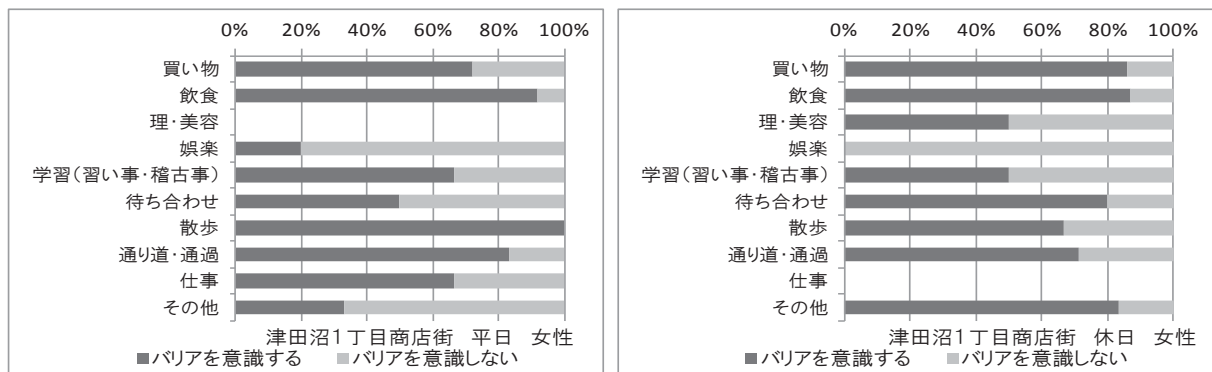


図 4-2-16 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-2-5 活動別にみる意識するバリア(津田沼1丁目商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

津田沼1丁目商店街		有	無	活動	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
ベビーカー 使用者	30代	女性	○	買い物	○						○			○						道幅が狭い
	30代	女性	○	買い物、飲食	○															ベビーカーが通りづらい
	30代	女性	○	買い物、飲食	○															道幅が狭い
	30代	女性	○	その他	○													○		
	30代	女性	○	買い物、飲食	○						○	○	○	○	○					
	30代	女性	○	飲食、待ち合わせ	○						○	○	○							
妊婦	20代	女性	○	買い物	○							○	○			○				
	30代	女性	○	買い物、飲食	○		○				○									マナー
※1 杖無し	50代	男性	○	買い物			○				○									
	70代	女性	○	買い物							○									
杖有り	60代	男性	○	散歩		○	○	○	○	○										
	60代	男性	○	買い物	○						○	○	○						○	
	70代	男性	○	飲食、通り道・通過							○									
	70代	男性	○	買い物	○	○	○	○	○	○	○	○								
	80代	男性	○	買い物	○												○			夏場の日よけ空間が欲しい
	80代	男性	○	散歩	○						○	○	○				○	○	○	
	80代	男性	○	買い物	○															○
	80代	男性	○	買い物	○															
	60代	女性	○	待ち合わせ	○														○	○
	70代	女性	○	買い物	○		○				○				○					
※2 視覚 障がい者 弱視	70代	女性	○	学習(習い事・稽古事)			○													人混み
	70代	女性	○	その他	○															○
	70代	女性	○	買い物		○	○	○	○	○										
	80代	女性	○	買い物	○		○				○									
	80代	女性	○	買い物	○															
	80代	女性	○	買い物	○															
※2 視覚 障がい者 弱視	50代	女性	○	通り道・通過			○										○			騒音で音声信号が聞こえない (23時まで継続してほしい)
カート所持	80代	男性	○	その他																
	60代	女性	○	買い物、飲食			○					○		○						
	70代	女性	○	買い物、散歩																

※1 現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある

※2 白杖使用

A 歩道の凸凹(段差)	E 歩道の設置物(街灯等)	I 走行中の車	M わかりづらいサイン計画
B 歩道の障害物(看板)	F 歩道の障害物(その他)	J 客引き・キャッチセールス	N 施設の所在
C 歩道の障害物(自転車)	G 走行中の自転車	K 夜間の歩行	O 制度的なもの
D 歩道の障害物(車)	H 走行中のバイク	L まちの景観・騒音	P その他

1-3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）における活動別にみた意識するバリア

商店街（外部空間）における利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、船橋の場合、平日男性は、「仕事」や「通り道・通過」、「散歩」において「バリアを意識する」の回答が60%以上であり、60代以上の「仕事」利用者は「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日男性は「待ち合わせ」や「買い物」、「仕事」において「バリアを意識する」の回答が半数以上であり、「買い物」利用では年齢に関わらず、「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

平日女性は「娯楽」や「仕事」、「飲食」において「バリアを意識する」の回答が80%を超え、30代の「仕事」利用者は「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識し、「飲食」利用者は「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日女性は「仕事」や「学習（習い事・稽古事）」、「買い物」において「バリアを意識する」の回答が70%を超え、「買い物」利用において年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、「買い物」や「飲食」利用の車いす介助者の意識するバリアの回答項目数は多い傾向がある。

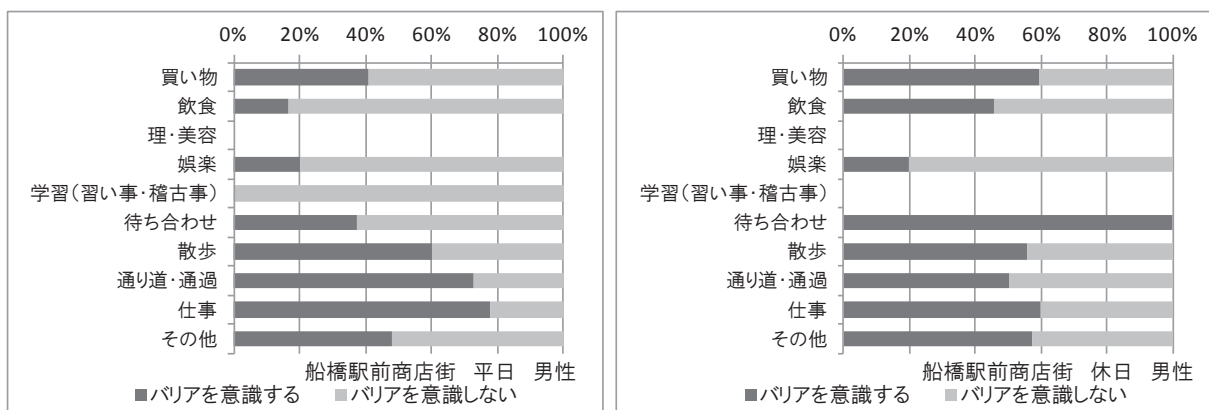


図 4-2-17 意識するバリアの有無（男性・活動別）

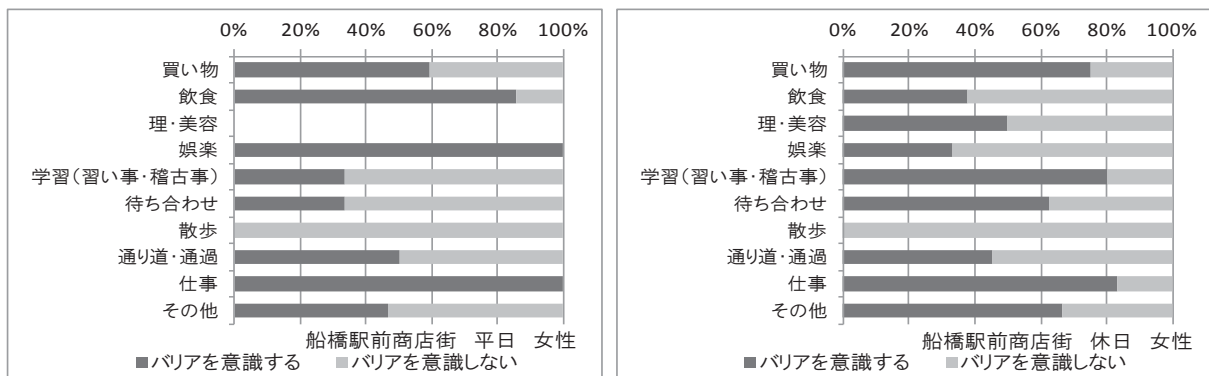


図 4-2-18 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-2-6 活動別にみる意識するバリアの種類 (船橋駅前商店街)

船橋駅前商店街 (男性・平日)	買い物			飲食			待ち合わせ			散歩			通り返・通過			仕事			その他						
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	
歩道の凸凹(段差)																									
歩道の障害物(看板)																									
歩道の障害物(自転車)																									
歩道の障害物(車)																									
歩道の設置物(街灯等)																									
歩道の設置物(その他)																									
走行中の自転車																									
走行中のバイク																									
走行中の車																									
わかりづらいサイン計画																									
施設の所在																									
客引き・キャッチセールス																									
夜間の歩行																									
まちの景観・騒音																									
制度的なもの																									
その他																									

表 4-2-7 活動別にみる意識するバリア (船橋駅前商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

船橋駅前商店街	有	無	活動	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
妊婦	30代	女性	○																	
杖無し	50代	女性	○																	
杖有り	60代	男性	○																	
	70代	女性	○																	
弱視	60代	女性	○																	
	80代	女性	○																	
車いす	40代	女性	○																	
車いす連れ	20代	女性	○																	
	50代	女性	○																	
外国人	20代	女性	○																	

- A 歩道の凸凹(段差)
- B 歩道の障害物(看板)
- C 歩道の障害物(自転車)
- D 歩道の障害物(車)
- E 歩道の設置物(街灯等)
- F 歩道の障害物(その他)
- G 走行中の自転車
- H 走行中のバイク
- I 走行中の車
- J 客引き・キャッチセールス
- K 夜間の歩行
- L まちの景観・騒音
- M わかりづらいサイン計画
- N 施設の所在
- O 制度的なもの
- P その他

1-4) 銀座通り（超広域型商店街）における活動別にみた意識するバリア

商店街（外部空間）における利用者の活動別にみた意識するバリアに関して、平日男性は、「通り道・通過」や「買い物」において「バリアを意識する」の回答が半数以上あり、10代～30代の「買い物」利用者において「施設の所在」や「わかりづらいサイン計画」を意識する傾向がある。休日男性は、「散歩」において「バリアを意識する」の回答が半数以上あり、30代～50代及び80代の「散歩」利用者は「歩道の凸凹（段差）」を意識する傾向がある。

平日女性は「理・美容」や「飲食」、「娯楽」において「バリアを意識する」の回答が40%以上あり、「飲食」利用者は「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（自転車・車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日女性は「通り道・通過」や「仕事」において「バリアを意識する」の回答が60%を超え、20代～50代の「買い物」利用者は「施設の所在」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、バリアを意識すると回答した利用者の活動は全て「散歩」である。

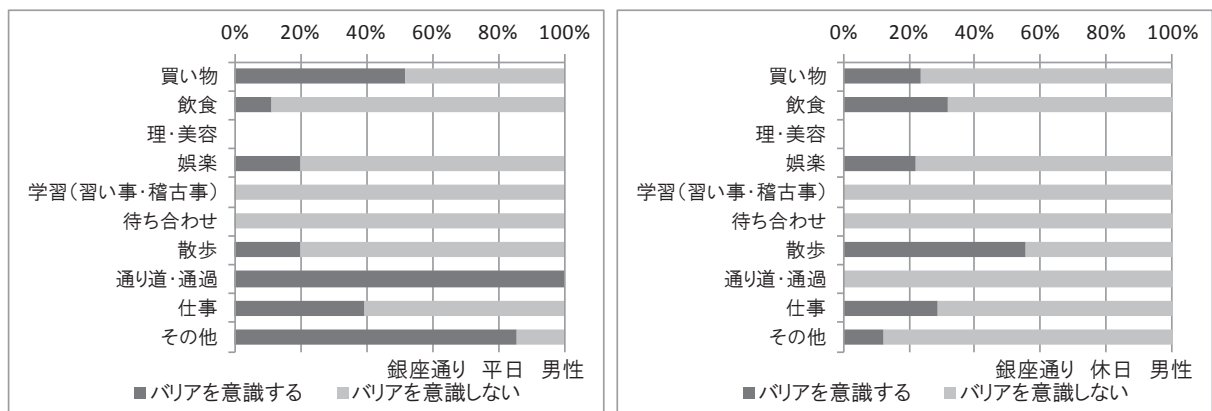


図4-2-19 意識するバリアの有無（男性・活動別）

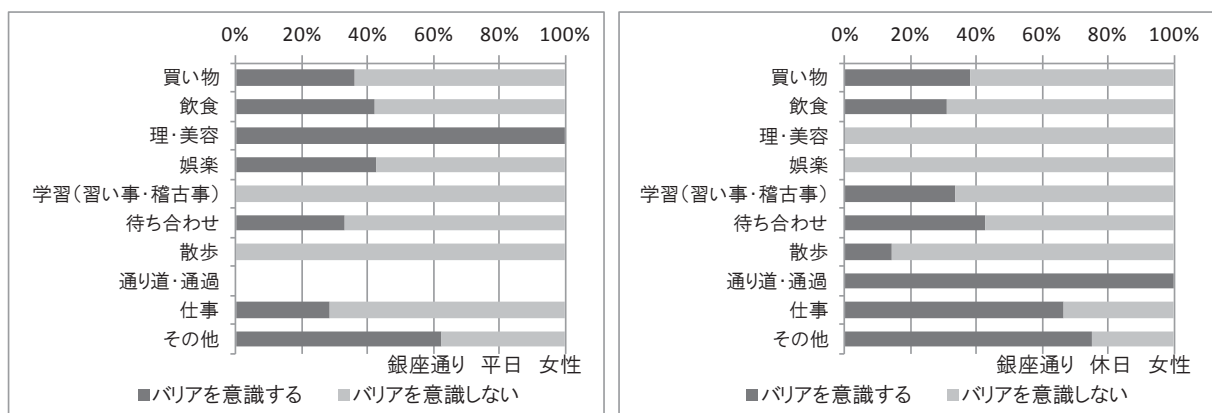


図4-2-20 意識するバリアの有無（女性・活動別）

表 4-2-8 活動別にみる意識するバリアの種類（銀座通り）

銀座通り (男性・平日)	買い物						飲食		娯楽		散歩		通り道・ 通過		仕事						その他						
	10代	20代	30代	40代	60代	70代	70代	20代	70代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	80代	10代	30代	50代	60代	80代	10代	30代	50代	60代	80代	
歩道の凸凹(段差)		⑥	○																								
歩道の障害物(看板)																											
歩道の障害物(自転車)																											
歩道の障害物(車)																											
歩道の設置物(街灯等)																											
歩道の障害物(その他)																											
走行中の自転車	○	○																									
走行中のバイク		○																									
走行中の車																											
わかりづらいサイン計画	②	○																									
施設の所在	○	③	○																								
客引き・キャッチセールス																											
夜間の歩行																											
まちの景観・騒音																											
制度的なもの																											
その他	○	○																									

銀座通り (男性・休日)	買い物						飲食				娯楽		散歩				仕事			その他								
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	10代	30代	50代	60代	60代	70代	30代	40代	50代	60代	80代	10代	20代	70代								
歩道の凸凹(段差)		○	○	○	②	○																						
歩道の障害物(看板)																												
歩道の障害物(自転車)																												
歩道の障害物(車)																												
歩道の設置物(街灯等)																												
歩道の障害物(その他)																												
走行中の自転車	○																											
走行中のバイク	○																											
走行中の車	○																											
わかりづらいサイン計画	○																											
施設の所在																												
客引き・キャッチセールス																												
夜間の歩行																												
まちの景観・騒音																												
制度的なもの																												
その他		○																										

銀座通り (女性・平日)	買い物							飲食			理・美容		娯楽		待ち合わせ		仕事			その他							
	10代	20代	40代	50代	60代	70代	80代	40代	50代	60代	20代	60代	70代	80代	20代	50代	20代	30代	30代	50代	60代	70代					
歩道の凸凹(段差)			③	②	○	○																					
歩道の障害物(看板)	○		②																								
歩道の障害物(自転車)	○		②																								
歩道の障害物(車)	○		②																								
歩道の設置物(街灯等)	○		②																								
歩道の障害物(その他)	○		②																								
走行中の自転車	○		②																								
走行中のバイク	○		②																								
走行中の車	○		③																								
わかりづらいサイン計画																											
施設の所在	○	○	○																								
客引き・キャッチセールス																											
夜間の歩行																											
まちの景観・騒音																											
制度的なもの																											
その他	○																										

銀座通り (女性・休日)	買い物								飲食				学習		待ち合わせ		散歩		通り道・ 通過		仕事			その他			
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	20代	30代	50代	60代	70代	50代	30代	40代	60代	40代	80代	20代	40代	20代	40代	20代	60代			
歩道の凸凹(段差)	○	②	②	③	②	③	○																				
歩道の障害物(看板)		②		③																							
歩道の障害物(自転車)		②		③																							
歩道の障害物(車)		②		③																							
歩道の設置物(街灯等)		②		③																							
歩道の障害物(その他)		②		③																							
走行中の自転車	○	○	○	③																							
走行中のバイク	○	○	○	③																							
走行中の車	○	○	○	③																							
わかりづらいサイン計画		○																									
施設の所在	②	②	②	②																							
客引き・キャッチセールス																											
夜間の歩行																											
まちの景観・騒音																											
制度的なもの																											
その他																											

表 4-2-9 活動別にみる意識するバリア（銀座通り・ハンディキャップを抱える利用者）

銀座通り		有	無	活動	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P		
妊婦	30代 女性		○	買い物																		
杖無し	70代 男性		○	散歩																		
	80代 女性	○		散歩	○																	
杖有り	80代 男性		○	散歩																		
外国人	70代 男性	○		飲食									○		○							

- | | | | |
|---------------|---------------|----------------|---------------|
| A 歩道の凸凹(段差) | E 歩道の設置物(街灯等) | I 走行中の車 | M わかりづらいサイン計画 |
| B 歩道の障害物(看板) | F 歩道の障害物(その他) | J 客引き・キャッチセールス | N 施設の所在 |
| C 歩道の障害物(自転車) | G 走行中の自転車 | K 夜間の歩行 | O 制度的なもの |
| D 歩道の障害物(車) | H 走行中のバイク | L まちの景観・騒音 | P その他 |

4. 2. 3 滞在時間別にみる利用者意識の傾向と特性

1-1) 大久保商店街（近隣型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、大久保では、平日男性の場合、「2 時間以上 3 時間未満」～「5 時間以上」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、滞在時間が短いほどバリアを意識しない調査結果を得たが、具体的に意識するバリアに関して「1 時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日男性の場合、「3 時間以上 4 時間未満」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、いずれの滞在時間においても 70%以上の利用者がバリアを意識する傾向がある。また、具体的に意識するバリアに関して、「1 時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、平日男性とは異なり、滞在時間が短い場合であってもバリアを意識する傾向があり、「1 時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「歩道の障害物（自転車）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日女性の場合、「5 時間以上」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、「2 時間以上 3 時間未満」滞在の利用者も高い割合でバリアを意識するという調査結果を得た。具体的に、「2 時間以上 3 時間未満」滞在の利用者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、「1 時間未満」滞在のベビーカー使用女性は「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（自転車）」を意識する傾向がある。

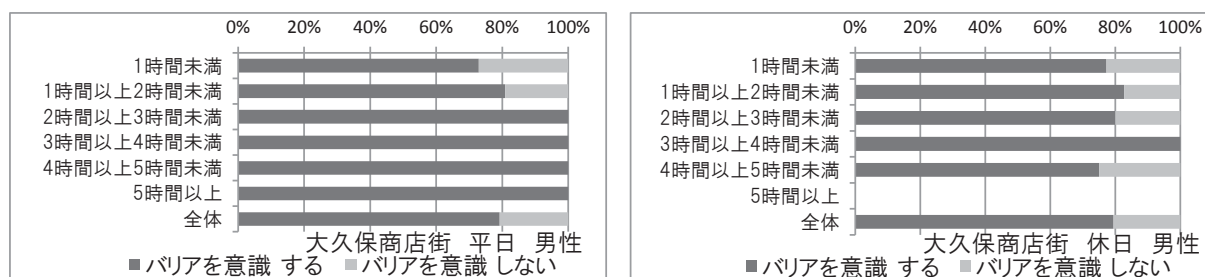


図 4-2-21 意識するバリアの有無（男性・滞在時間別）

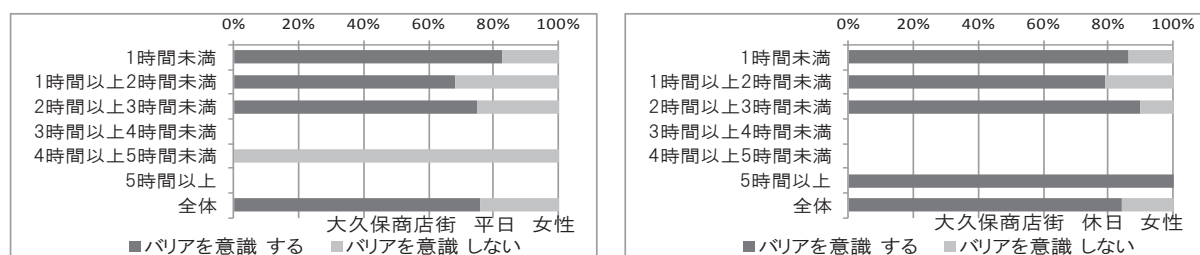


図 4-2-22 意識するバリアの有無（女性・滞在時間別）

1-2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、津田沼では、平日男性の場合、「4時間以上5時間未満」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、「1時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が全体より高い。具体的に、「1時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（自転車）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日男性の場合、平日男性同様に「4時間以上5時間未満」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、「1時間以上2時間未満」、「2時間以上3時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が全体より高い。具体的に、「1時間以上2時間未満」滞在の60代～70代の利用者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識し、「2時間以上3時間未満」滞在の20代～50代利用者は「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。平日女性の場合、平日・休日男性同様「4時間以上5時間未満」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、「2時間以上3時間未満」、「3時間以上4時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が全体より高い。具体的に「2時間以上3時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日女性の場合、平日・休日男性や平日女性同様「4時間以上5時間未満」滞在する全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、「2時間以上3時間未満」、「1時間以上2時間未満」が「バリアを意識する」回答の割合が全体より高い。具体的に「2時間以上3時間未満」滞在の40代～60代利用者は「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、約2時間滞在のベビーカー使用女性並びに妊婦は「夜間の歩行」を意識し、滞在時間が短時間の視覚障がい女性は「まちの景観・騒音」を意識する傾向がある。

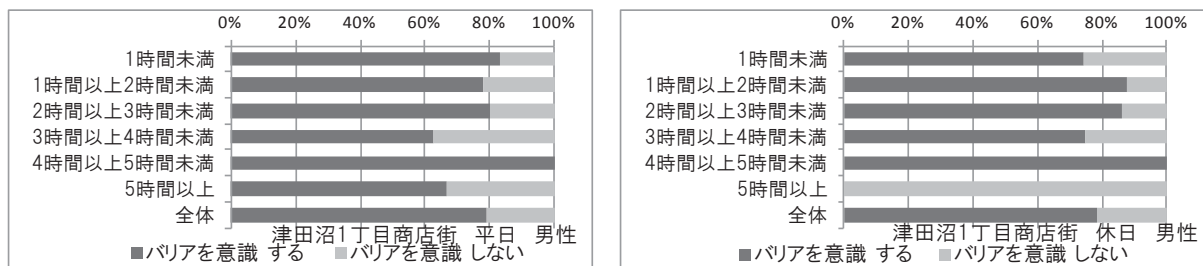


図 4-2-23 意識するバリアの有無（男性・滞在時間別）

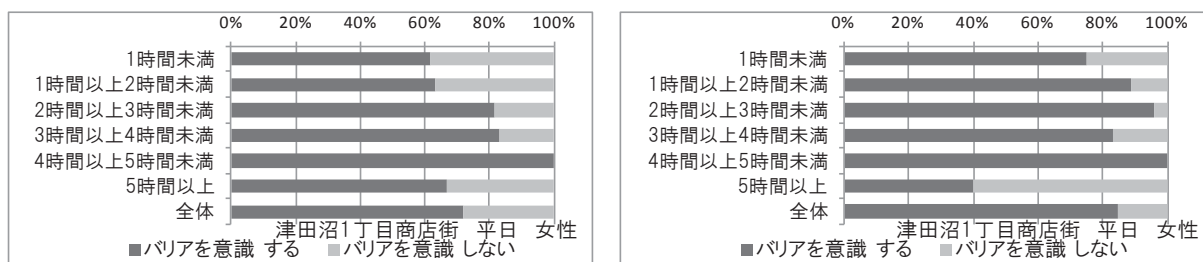


図 4-2-24 意識するバリアの有無（女性・滞在時間別）

表 4-2-13 滞在時間別にみる意識するバリア (津田沼1丁目商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

津田沼1丁目商店街		有	無	活動	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
ベビーカー 使用者	30代 女性	○		180	○						○									道幅が狭い	
	30代 女性	○		240	○																
	30代 女性	○		60	○															ベビーカーが通りづらい	
	30代 女性	○		180	○												○			道幅が狭い	
	30代 女性	○		150	○						○	○	○	○							
	30代 女性	○		20	○						○	○	○								
妊婦	30代 女性	○		60	○																
	20代 女性	○		120							○	○	○		○						
※1 杖無し	30代 女性	○		120	○		○				○									マナー	
	50代 男性	○		240			○				○										
杖有り	70代 女性	○		60							○										
	60代 男性	○		60		○	○	○	○	○											
	60代 男性	○		40~50	○						○	○	○				○				
	70代 男性	○		120							○	○	○								
	70代 男性	○		60	○	○	○	○	○	○	○	○	○								
	80代 男性	○		90	○												○			夏場の日よけ空間が欲しい	
	80代 男性	○		60	○						○	○	○			○	○	○			
	80代 男性	○		10	○															○	
	80代 男性	○	○	30																	
	60代 女性	○		15	○													○	○		
	70代 女性	○		30	○		○				○			○							
	70代 女性	○		360			○														人混み
	70代 女性	○		10	○																○
	70代 女性	○		60		○	○	○	○	○											
80代 女性	○		40	○		○					○										
80代 女性	○	○	40																		
※2 視覚 障がい者	50代 女性	○		10			○									○				騒音で音声信号が聞こえない (23時まで継続してほしい)	
弱視	80代 男性	○		10																	
カート所持	60代 女性	○		120~180									○	○							
	70代 女性	○	○	150																	

※1 現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある
※2 白杖使用

A 歩道の凸凹(段差)	E 歩道の設置物(街灯等)	I 走行中の車	M わかりづらいサイン計画
B 歩道の障害物(看板)	F 歩道の障害物(その他)	J 客引き・キャッチセールス	N 施設の所在
C 歩道の障害物(自転車)	G 走行中の自転車	K 夜間の歩行	O 制度的なもの
D 歩道の障害物(車)	H 走行中のバイク	L まちの景観・騒音	P その他

1-3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、船橋では、平日男性の場合、「1時間未満」、「2時間以上3時間未満」、「5時間以上」が「バリアを意識する」の回答の割合が全体より高く、「1時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日男性の場合、「1時間以上2時間未満」、「3時間以上4時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が全体より高く、「1時間以上2時間未満」滞在の40代～80代は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、「1時間以上2時間未満」、「2時間以上3時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が全体より高く、「1時間以上2時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず、「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。休日女性の場合「4時間以上5時間未満」滞在する全ての利用者がバリアを意識し、「2時間以上3時間未満」、「3時間以上4時間に未満」は「バリアを意識しない」の回答の割合が全体より高い。具体的に意識するバリアに関して「1時間未満」滞在の50代～80代利用者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者別にみると、滞在時間の長い（約3時間～4時間）の車いす介助者の意識するバリアの回答項目数は多い傾向がある。

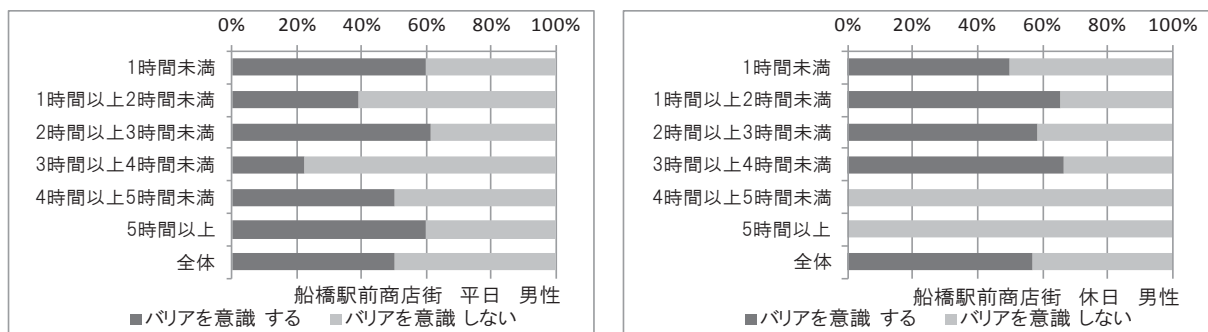


図 4-2-25 意識するバリアの有無（男性・滞在時間別）

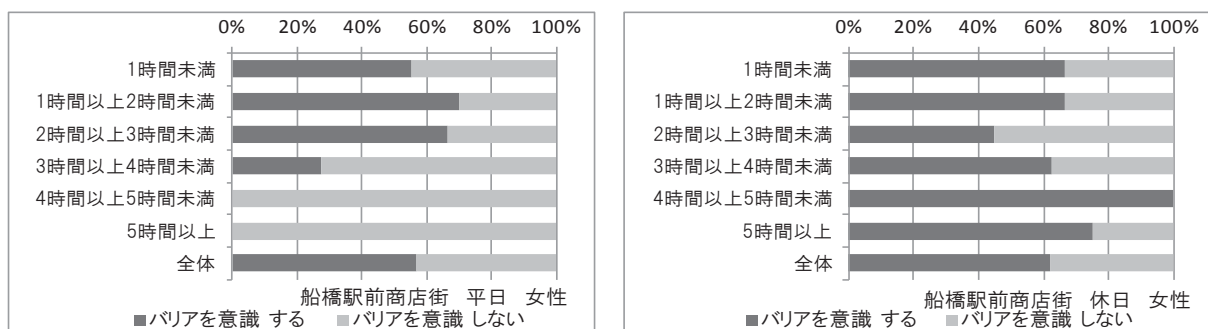


図 4-2-26 意識するバリアの有無（女性・滞在時間別）

表 4-2-14 滞在時間別にみる意識するバリアの種類（船橋駅前商店街）

船橋駅前商店街 (男性・平日)	1時間未満					1時間以上2時間未満					2時間以上3時間未満					3時間以上 4時間未満		4時間以上 5時間未満		5時間以上	
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	30代	40代	50代	60代	70代	10代	30代	40代	60代	80代	20代	40代	60代	50代	60代
歩道の凸凹(段差)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(看板)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(自転車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の設置物(街灯等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(その他)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の自転車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中のバイク	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
わかりづらいサイン計画	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
施設の所在	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
客引き・キャッチセールス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
夜間の歩行	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
まちの景観・騒音	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
制度的なもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

船橋駅前商店街 (男性・休日)	1時間以上					1時間以上2時間未満					2時間以上3時間未満					3時間以上 4時間未満		4時間以上 5時間未満		5時間以上			
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	10代	30代	40代	50代	60代	70代	30代	40代	50代
歩道の凸凹(段差)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(看板)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(自転車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の設置物(街灯等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(その他)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の自転車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中のバイク	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
わかりづらいサイン計画	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
施設の所在	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
客引き・キャッチセールス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
夜間の歩行	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
まちの景観・騒音	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
制度的なもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

船橋駅前商店街 (女性・平日)	1時間未満				1時間以上2時間未満				2時間以上3時間未満				3時間以上 4時間未満		
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代
歩道の凸凹(段差)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(看板)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(自転車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の設置物(街灯等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(その他)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の自転車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中のバイク	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
わかりづらいサイン計画	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
施設の所在	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
客引き・キャッチセールス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
夜間の歩行	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
まちの景観・騒音	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
制度的なもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

船橋駅前商店街 (女性・休日)	1時間未満				1時間以上2時間未満				2時間以上3時間未満				3時間以上 4時間未満		4時間以上 5時間未満		5時間以上			
	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	10代	30代	40代	50代	60代
歩道の凸凹(段差)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(看板)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(自転車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(車)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の設置物(街灯等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の障害物(その他)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の自転車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中のバイク	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
走行中の車	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
わかりづらいサイン計画	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
施設の所在	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
客引き・キャッチセールス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
夜間の歩行	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
まちの景観・騒音	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
制度的なもの	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
その他	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

表 4-2-15 滞在時間別にみる意識するバリア(船橋駅前商店街・ハンディキャップを抱える利用者)

船橋駅前商店街	有	無	滞在時間(分)	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
妊婦	30代	女性	○	15															
杖無し	50代	女性	○	10	○	○													○
杖有り	60代	男性	○	30															
	70代	女性	○	150															
弱視	60代	女性	○	120	○														
	80代	女性	○	30															
車いす	40代	女性	○	120						○	○	○							
車いす連れ	20代	女性	○	240	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○					
	50代	女性	○	180	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○				○
外国人	20代	女性	○	30															

A 歩道の凸凹(段差)	E 歩道の設置物(街灯等)	I 走行中の車	M わかりづらいサイン計画
B 歩道の障害物(看板)	F 歩道の障害物(その他)	J 客引き・キャッチセールス	N 施設の所在
C 歩道の障害物(自転車)	G 走行中の自転車	K 夜間の歩行	O 制度的なもの
D 歩道の障害物(車)	H 走行中のバイク	L まちの景観・騒音	P その他

1-4) 銀座通り（超広域型商店街）における滞在時間別にみた意識するバリア

滞在時間別にみた意識するバリアに関して、銀座では、平日男性の場合、「1時間以上2時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が最も高く、「1時間以上2時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず「歩道の凸凹（段差）」を意識する傾向がある。休日男性の場合、いずれの滞在時間においても「バリアを意識しない」の回答の割合が半数以上であるが、具体的に意識するバリアに関して、「2時間以上3時間未満」滞在の40代～80代利用者は「歩道の凸凹（段差）」を意識する傾向がある。

平日女性の場合、「1時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が最も高く、「1時間未満」滞在の20代及び70代利用者は「歩道の凸凹（段差）」を意識する傾向がある。休日女性の場合「1時間以上2時間未満」が「バリアを意識する」の回答の割合が最も高く、「1時間以上2時間未満」滞在の利用者は年齢に関わらず、「歩道の凸凹（段差）」を意識する傾向がある。

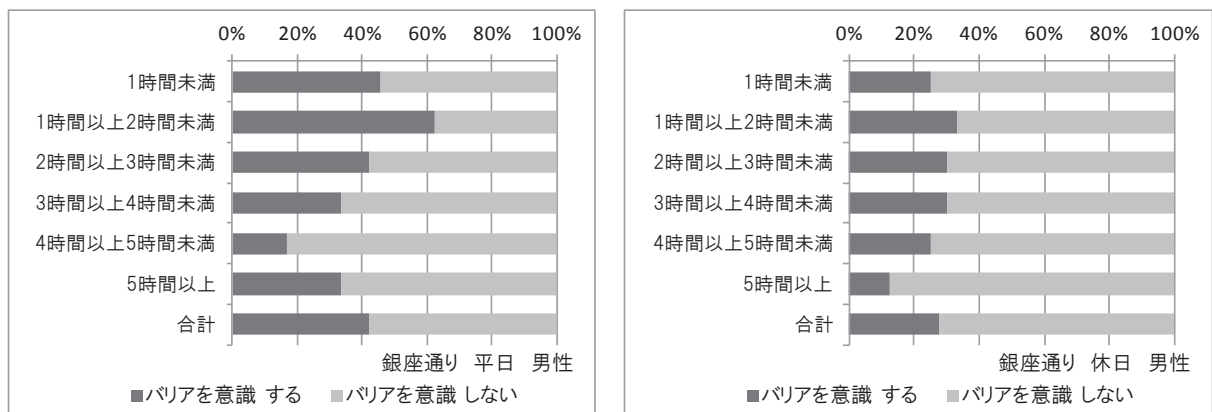


図 4-2-27 意識するバリアの有無（男性・滞在時間別）

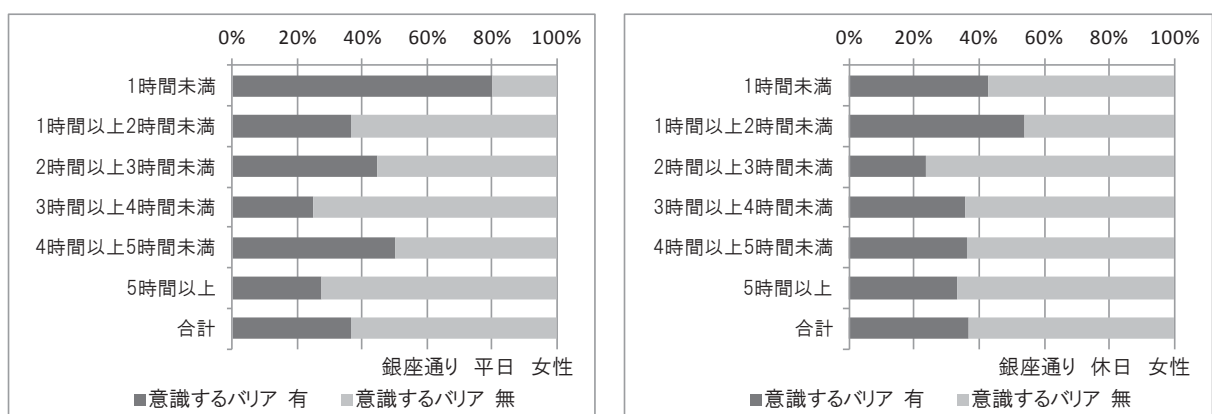


図 4-2-28 意識するバリアの有無（女性・滞在時間別）

表 4-2-16 滞在時間別にみる意識するバリアの種類（銀座通り）

銀座通り (男性・平日)	1時間未満				1時間以上2時間未満				2時間以上3時間未満				3時間以上4時間未満				4時間以上5時間未満		5時間以上			
	10代	20代	40代	50代	10代	20代	30代	60代	70代	80代	20代	30代	40代	50代	60代	10代	30代	50代	60代	70代	20代	40代
歩道の凸凹(段差)	○	②		○		②	○		○	○												②
歩道の障害物(看板)				○					○	○												
歩道の障害物(自転車)				○					○	○												
歩道の障害物(車)				○					○	○												
歩道の設置物(街灯等)				○					○	○												
歩道の障害物(その他)				○					○	○												
走行中の自転車					○	○										○			○			
走行中のバイク						○													○			
走行中の車						○													○			
わかりづらいサイン計画		○			○														○			
施設の所在		○			○				○									○		○		○
客引き・キャッチセールス																						
夜間の歩行																						
まちの景観・騒音																						
制度的なもの																						
その他	○		○		○			○						○								○

銀座通り (男性・休日)	1時間未満				1時間以上2時間未満				2時間以上3時間未満				3時間以上4時間未満		4時間以上5時間未満		5時間以上				
	70代	10代	30代	50代	60代	70代	10代	40代	50代	60代	70代	80代	30代	40代	50代	60代	20代				
歩道の凸凹(段差)	○			○	○							○	○	○							
歩道の障害物(看板)	○				○																
歩道の障害物(自転車)	○				○																
歩道の障害物(車)	○				○																
歩道の設置物(街灯等)	○				○																
歩道の障害物(その他)					○																
走行中の自転車	○				○																○
走行中のバイク	○				○																○
走行中の車	○				○																○
わかりづらいサイン計画										○											○
施設の所在			○		○																
客引き・キャッチセールス																					
夜間の歩行																					
まちの景観・騒音																					
制度的なもの																					
その他														○							

銀座通り (女性・平日)	1時間未満			1時間以上2時間未満			2時間以上3時間未満			3時間以上4時間未満			4時間以上5時間未満			5時間以上					
	10代	20代	70代	30代	40代	50代	10代	50代	80代	20代	40代	70代	10代	20代	60代	30代	40代	50代	60代	70代	
歩道の凸凹(段差)		②	○	○		②		○		②	○		②	○	○					○	
歩道の障害物(看板)																				○	
歩道の障害物(自転車)									○											○	
歩道の障害物(車)									○											○	
歩道の設置物(街灯等)									○											○	
歩道の障害物(その他)									○											○	
走行中の自転車					○				○							○			○		
走行中のバイク					○				○							○			○		
走行中の車					○				○							○			○		
わかりづらいサイン計画						○														○	
施設の所在					○				○							○	②			○	
客引き・キャッチセールス																	○				
夜間の歩行																					
まちの景観・騒音																					
制度的なもの																					
その他	○								○					○	○						②

銀座通り (女性・休日)	1時間未満			1時間以上2時間未満				2時間以上3時間未満			3時間以上4時間未満			4時間以上5時間未満			5時間以上						
	20代	40代	80代	20代	30代	50代	60代	70代	80代	30代	40代	70代	30代	40代	50代	60代	20代	50代	60代	70代	40代	50代	60代
歩道の凸凹(段差)	○	○	○							②	○		②	○	○					○	○	○	○
歩道の障害物(看板)																							
歩道の障害物(自転車)																							
歩道の障害物(車)																							
歩道の設置物(街灯等)																							
歩道の障害物(その他)																							
走行中の自転車	○					○																○	○
走行中のバイク	○					○																○	○
走行中の車	○					○																○	○
わかりづらいサイン計画																							
施設の所在	○				○																		
客引き・キャッチセールス																							
夜間の歩行																							
まちの景観・騒音																							
制度的なもの																							
その他									○														

表 4-2-17 滞在時間別にみる意識するバリア（銀座通り・ハンディキャップを抱える利用者）

銀座通り		有	無	滞在時間(分)	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
妊婦	30代 女性		○	180																
杖無し	70代 男性		○	150																
	80代 女性	○		120				○												
杖有り	80代 男性	○		40																
外国人	70代 男性	○		30									○		○					

- A 歩道の凸凹(段差)
- B 歩道の障害物(看板)
- C 歩道の障害物(自転車)
- D 歩道の障害物(車)
- E 歩道の設置物(街灯等)
- F 歩道の障害物(その他)
- G 走行中の自転車
- H 走行中のバイク
- I 走行中の車
- J 客引き・キャッチセールス
- K 夜間の歩行
- L まちの景観・騒音
- M わかりづらいサイン計画
- N 施設の所在
- O 制度的なもの
- P その他

4. 3 まとめ

第4章では、異なる4つの既存の商店街（大久保商店街、津田沼1丁目商店街、船橋駅前商店街、銀座通り）の現状を捉えるため、建物（内部空間）並びに商店街（外部空間）の側面から、利用者意識からみた評価について整理すると共に、利用者の活動や滞在時間に視座を置き、商店街の現状について考察した。

建物（内部空間）における利用者評価並びに商店街の現状を以下に整理する。

- 1) 大久保商店街では男性女性共に、平日の方が休日よりもバリアを意識する傾向があり、津田沼1丁目商店街及び船橋駅前商店街では男性女性共に、休日の方が平日よりもバリアを意識する傾向がある。また銀座通りでは男性は平日、女性は休日の方がバリアを意識する傾向があり、商店街によって差異性がみられる。
- 2) 大久保商店街において、男性の場合、平日休日共に60代以上の高齢層が「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」、「階段」等のアクセスにおいてバリアを意識する傾向が強い。高齢層（平日休日・男性）の活動は「買い物」や「飲食」が高い割合を占め、滞在時間は「1時間未満」～「1時間以上2時間未満」が高い割合を占める。更に、女性の場合、平日は男性同様、60代以上の高齢層が「入り口の段差」や「建物前の駐輪や駐車」をバリアとして意識する傾向が強い。高齢層（平日・女性）の活動は「買い物」や「飲食」が高い割合を占め、滞在時間は男性同様「1時間未満」～「1時間以上2時間未満」が高い割合を占める。
- 3) 津田沼1丁目商店街において、平日男性は50代、休日男性は40代が共に「入り口の段差」や「階段」等のアクセスにおいてバリアを意識する傾向が強い。平日男性50代、休日男性40代の活動は「買い物」や「飲食」、「仕事」が高い割合を占め、滞在時間は平日男性50代の場合「2時間以上3時間未満」、休日男性40代の場合「1時間未満」が最も高い割合を占める。更に、女性の場合、平日女性は30代、休日女性は50代が共に「入り口の段差」や「階段」等のアクセスにおいてバリアを意識する傾向が強い。平日女性30代、休日女性50代の活動は「買い物」や「飲食」が高い割合を占め、滞在時間は「2時間以上3時間未満」～「3時間以上4時間未満」が最も高い割合を占める。
- 4) 船橋駅前商店街において、男性は平日休日共に半数以上がバリアを意識しないと評価し、休日女性も同様に半数以上がバリアを意識しないと評価した。平日女性20代は「入り口の段差」や「ドア幅」、「施設の広さ（狭い）」をバリアとして意識する傾向が強く、活動は「買い物」や「飲食」が高い割合を占め、滞在時間は「1時間以上2時間未満」が高い割合を占める。

- 5) 銀座通りにおいて、女性は平日休日共に半数以上がバリアを意識しないと評価し、休日男性も同様に半数以上がバリアを意識しないと評価した。平日男性 60 代は「入り口の段差」をバリアとして意識する傾向が強く、活動は多岐であり、滞在時間は「3 時間以上 4 時間未満」が高い割合を占める。
- 6) 全ての商店街において、ハンディキャップの有無や高齢に関わらず、性別や各年齢層でバリアを意識する傾向が明らかとなった。

商店街（外部空間）における利用者評価並びに商店街の現状を以下に整理する。

- 1) 全ての商店街において、建物（内部空間）より商店街（外部空間）の方が、利用者がバリアを意識する傾向がある。加えて、商店街（外部空間）でバリアを意識する割合は超広域型商店街である銀座通りが最も低く、近隣型商店街である大久保商店街が最も高い（銀座通り<船橋駅前商店街<津田沼 1 丁目商店街<大久保商店街）傾向がある。
- 2) 大久保商店街において、男性は平日休日共に 60 代以上の高齢層「走行中の自転車・バイク・車」をバリアとして意識する傾向が強い。また、活動に関して「買い物」や「飲食」、「散歩」や「通り道・通過」が高い割合を占め、滞在時間に関して「1 時間未満」～「1 時間以上 2 時間未満」が高い割合を占める。更に、女性の場合、平日休日共に 30 代が「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車・バイク・車」をバリアとして意識する傾向が強い。また、30 代女性の活動に関して、平日の場合「通り道・通過」、休日の場合「買い物」が最も高い割合を占め、滞在時間に関して、平日の場合「1 時間未満」、休日の場合「1 時間以上 2 時間未満」が最も高い割合を占める。
- 3) 津田沼 1 丁目商店街において、平日男性は 60 代、休日男性は 30 代が「歩道の凸凹（段差）」をバリアとして意識する傾向が強い。また活動に関して平日男性の 60 代は「買い物」や「散歩」、休日男性の 30 代は「買い物」や「通り道・散歩」が高い割合を占め、滞在時間に関して平日男性の 60 代、平日男性の 30 代共に滞在時間は偏りがみられない。更に、女性の場合、平日は 20 代～30 代、休日は 50 代～60 代が「歩道の凸凹（段差）」をバリアとして意識する傾向があり、活動に関して、平日の 20 代～30 代は「買い物」、休日の 50 代～60 代は「買い物」や「飲食」が高い割合を占め、滞在時間に関して、平日の 20 代は「2 時間以上 3 時間未満」、平日の 30 代は「3 時間以上 4 時間未満」、休日の 50 代～60 代は「2 時間以上 3 時間未満」が高い割合を占める。

- 4) 船橋駅前商店街において、平日男性は60代～70代が「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、休日男性は60代が「歩道の障害物（自転車）」をバリアとして意識する傾向が強く、活動に関して、平日男性60代は「仕事」、平日男性70代は「買い物」や「仕事」が高い割合を占め、滞在時間に関して、平日男性60代は「1時間未満」や「5時間以上」、平日男性70代は「1時間未満」～「1時間以上2時間未満」が高い割合を占める。更に、女性の場合、平日の40代が「走行中の自転車・バイク・車」、休日の50代が「歩道の障害物（自転車）」、80代が「歩道の凸凹（段差）」をバリアとして意識する傾向がある。また、活動に関して、平日女性40代は「買い物」や「飲食」、「待ち合わせ」が高い割合を占め、休日女性50代は「買い物」や「仕事」、80代は「買い物」が高い割合を占める。加えて滞在時間に関して、平日女性40代は「1時間以上2時間未満」～「2時間以上3時間未満」、休日女性50代は「1時間未満」～「2時間以上3時間未満」、80代は「1時間未満」や「2時間以上3時間未満」が高い割合を占める。
- 5) 銀座通りにおいて、休日男性並びに平日女性は半数以上がバリアを意識しないと評価した。また、平日男性の場合20代、休日女性の場合40代が「歩道の凸凹（段差）」をバリアとして意識する傾向が強い。また活動に関して、平日男性20代、休日女性40代共に「買い物」が高い割合を占め、滞在時間に関して、平日男性20代は「1時間未満」～「1時間以上2時間未満」、休日女性40代は「3時間以上4時間未満」や「5時間以上」が高い割合を占める。
- 6) 建物（内部空間）同様、全ての商店街において、ハンディキャップの有無や高齢に関わらず、性別や各年齢層でバリアを意識する傾向が明らかとなった。

第5章 運営者意識からみた商店街の現状と評価

5. 1 建物（内部空間）の側面からみた運営実態

5. 1. 1 属性・営業年数からみた建物（内部空間）の運営実態と傾向

5. 1. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況と傾向

5. 2 商店街（外部空間）の側面からみた評価並びに課題

5. 2. 1 属性・営業年数別にみる運営者意識の傾向と特性

5. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる運営者意識の傾向と特性

5. 3 まとめ

5. 1 建物（内部空間）の側面からみた運営実態



5. 1. 1 属性・営業年数からみた建物（内部空間）の運営実態と傾向

1) 階数・業種別にみた運営実態^{注5-1)}

大久保商店街の階数・業種別にみた運営実態は、以下の表5-1-1に示す通りである。大久保商店街では1階施設が最も多く、中でも「販売施設・店舗」が最も高い割合を占める。また、大久保商店街には商店会（大久保商店街協同組合）が管理を行う「休憩・作業施設」である「お休み処」が設置されているのが特徴である。

表5-1-1 大久保商店街の運営実態（階数・業種別）

	1階		2階		3階		4階		全体	
	1	0	-	-	-	-	-	-	1	0
製造業施設	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	0.6%	0.0%
事務施設・オフィス	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
金融業施設	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	0.0%
販売施設・店舗	73	22	1	0	-	-	-	-	74	22
その他の商業・業務施設	18	9	10	0	-	-	-	-	28	9
その他の医療施設	5	3	4	0	-	-	-	-	9	3
飲食施設	41	12	4	4	1	1	-	-	46	17
娯楽施設	4	1	5	1	1	1	-	-	10	3
スポーツ施設	-	-	2	0	-	-	1	1	3	1
その他の教育・科学・情報施設	2	0	2	4	0	1	-	-	4	5
休憩・作業施設	1	0	-	-	-	-	-	-	1	0
合計	145	49	28	9	2	3	1	1	176	62
	82.4%	79.0%	15.9%	14.5%	1.1%	4.8%	0.6%	1.6%	100.0%	100.0%

 : 個人営業施設
 : チェーンストア

津田沼1丁目商店街の階数・業種別にみた運営実態は、以下の表5-1-2に示す通りである。津田沼1丁目商店街では、各階に分散しており、全体では個人営業施設よりチェーンストアの方が多い傾向がある。

表5-1-2 津田沼1丁目商店街の運営実態（階数・業種別）

	地下1階	1階		2階		3階		4階		5階		6階		ビル		全体	
	-	-	-	2	0	-	-	-	-	1	2	0	1	1	0	4	3
事務施設・オフィス	-	-	-	50.0%	0.0%	-	-	-	-	25.0%	66.7%	0.0%	33.3%	25.0%	0.0%	6.9%	4.0%
金融業施設	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	3	0
販売施設・店舗	0	1	10	7	-	-	1	1	0	1	0	1	-	0	7	11	18
その他の商業・業務施設	-	-	5	3	4	2	2	0	0	3	0	1	0	1	-	11	10
その他の医療施設	-	-	45.5%	30.0%	36.4%	20.0%	18.2%	0.0%	30.0%	0.0%	10.0%	0.0%	10.0%	-	-	19.0%	13.3%
飲食施設	1	1	6	7	4	5	0	2	0	6	0	5	-	-	-	11	26
娯楽施設	-	-	0	1	0	1	1	1	-	-	-	0	2	0	3	1	8
スポーツ施設	-	-	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%	100.0%	12.5%	-	-	-	0.0%	25.0%	0.0%	37.5%	1.7%	10.7%
その他の教育・科学・情報施設	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1
合計	1	2	27	21	13	9	6	5	10	1	9	1	5	1	13	58	75
	1.7%	2.7%	46.6%	28.0%	22.4%	12.0%	15.5%	8.0%	8.6%	13.3%	1.7%	12.0%	1.7%	6.7%	1.7%	17.3%	100.0%

船橋駅前商店街の階数・業種別にみた運営実態は、以下の表 5-1-3 に示す通りである。船橋駅前商店街は、津田沼 1 丁目商店街同様に各階に分散しており、全体では全ての業種において個人営業施設よりチェーンストアが上回る傾向がある。

表 5-1-3 船橋駅前商店街の運営実態（階数・業種別）

	地下1階	1階	2階	3階	4階	5階	6階	7階	ビル	全体										
金融業施設	-	-	0	4	0	2	-	-	0	1	0	1	-	-	-	-	0	3	0	11
	-	-	-	36.4%	-	18.2%	-	-	-	9.1%	-	9.1%	-	-	-	-	-	27.3%	0.0%	12.9%
販売施設・店舗	-	-	10	15	0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	5	10	23
	-	-	100.0%	65.2%	0.0%	13.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	21.7%	28.6%	27.1%
その他の商業・業務施設	-	-	1	3	2	2	-	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	3	6
	-	-	33.3%	50.0%	66.7%	33.3%	-	-	-	-	0.0%	16.7%	-	-	-	-	-	-	8.6%	7.1%
その他の医療施設	-	-	-	2	0	2	0	2	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	5	0
	-	-	-	40.0%	-	40.0%	-	20.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.3%	0.0%
飲食施設	4	2	6	17	0	3	0	3	0	1	0	3	2	2	1	0	0	1	13	32
	30.8%	6.3%	46.2%	53.1%	0.0%	9.4%	0.0%	9.4%	0.0%	3.1%	0.0%	9.4%	15.4%	6.3%	7.7%	0.0%	0.0%	3.1%	37.1%	37.6%
娯楽施設	0	1	1	3	1	1	0	1	0	3	2	0	0	1	-	-	0	2	4	12
	0.0%	8.3%	25.0%	25.0%	8.3%	8.3%	0.0%	8.3%	0.0%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%	8.3%	-	-	0.0%	16.7%	11.4%	14.1%
その他の教育・科学・情報施設	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1
	-	-	-	-	-	-	-	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	1.2%
合計	4	3	18	42	5	11	2	5	1	5	2	5	2	3	1	0	0	11	35	85
	11.4%	3.5%	51.4%	49.4%	14.3%	12.9%	5.7%	5.9%	2.9%	5.9%	5.7%	5.9%	5.7%	3.5%	2.9%	0.0%	0.0%	12.9%	100.0%	100.0%

銀座通りの階数・業種別にみた運営実態は、以下の表 5-1-4 に示す通りである。銀座通りは、4 つの商店街で最も施設数が多く、階数も 12 階まで展開している。業種では、「事務施設・オフィス」や「販売施設・店舗」が多く、「飲食施設」は全ての階において展開している。

表 5-1-4 銀座通りの運営実態（階数・業種別）

	地下1階	1階	2階	3階	4階	5階	6階	7階	8階	9階	10階	11階	12階	ビル	全体																
事務施設・オフィス	-	-	2	0	0	1	14	3	12	9	21	5	19	5	24	9	15	9	20	5	5	0	-	-	2	0	-	-	134	46	
	-	-	1.5%	0.0%	0.0%	2.2%	10.4%	6.5%	9.0%	19.6%	15.7%	10.8%	14.2%	10.9%	17.9%	19.6%	11.2%	19.6%	14.9%	10.9%	3.7%	0.0%	-	-	1.5%	0.0%	-	-	36.0%	13.1%	
金融業施設	-	-	1	6	0	1	-	0	1	0	1	0	1	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	2	1	13	
	-	-	100%	46.2%	0.0%	7.7%	-	0.0%	7.7%	0.0%	7.7%	-	0.0%	7.7%	-	0.0%	7.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	15.4%	0.3%	3.7%	
販売施設・店舗	3	6	21	82	3	5	0	6	3	1	3	2	0	0	1	0	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	8	20	45	128	
	6.7%	4.7%	46.7%	64.1%	6.7%	3.9%	0.0%	4.7%	6.7%	0.8%	6.7%	2.3%	4.4%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	2.3%	4.4%	0.8%	-	-	-	-	-	-	17.8%	15.6%	12.1%	36.5%	
その他の商業・業務施設	2	3	0	1	2	2	10	7	4	5	3	7	6	5	1	7	1	9	2	1	-	-	0	1	-	-	-	-	31	49	
	6.5%	6.3%	0.0%	2.1%	6.5%	4.2%	32.3%	14.6%	12.9%	10.4%	9.7%	14.6%	19.4%	10.4%	3.2%	14.6%	3.2%	18.8%	6.5%	2.1%	-	-	0.0%	2.1%	-	-	-	-	8.3%	13.7%	
その他の医療施設	1	0	1	0	1	0	4	3	9	2	5	0	3	2	4	3	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	-	32	12
	3.1%	0.0%	3.1%	0.0%	3.1%	0.0%	12.5%	25.0%	28.1%	16.7%	15.6%	0.0%	9.4%	16.7%	12.5%	25.0%	12.5%	8.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	8%	-	8.6%	3.4%
飲食施設	22	14	0	11	4	6	13	6	8	7	9	6	9	9	10	8	7	8	10	3	0	6	1	3	1	2	2	1	96	90	
	22.9%	15.6%	0.0%	12.2%	4.2%	6.7%	13.5%	6.7%	8.3%	7.8%	9.4%	6.7%	9.4%	10.0%	10.4%	8.9%	7.3%	8.9%	10.4%	3.3%	0.0%	6.7%	1.0%	3.3%	1.0%	2.2%	2.1%	1.1%	25.8%	25.6%	
娯楽施設	1	0	0	1	4	0	3	1	2	1	5	0	2	1	1	0	6	0	4	0	1	0	-	-	-	-	1	0	30	4	
	3.3%	0.0%	0.0%	25.0%	13.3%	0.0%	10.0%	25.0%	6.7%	25.0%	16.7%	0.0%	6.7%	25.0%	3.3%	0.0%	20.0%	0.0%	13.3%	0.0%	3.3%	0.0%	-	-	-	-	3.3%	0.0%	8.4%	1.1%	
大学・専門学校等の教育施設	-	-	-	0	1	0	1	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	2	-	0	5
	-	-	-	20.0%	-	20.0%	-	20.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40.0%	-	-	0.0%	1.4%
その他の教育・科学・情報施設	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1	0	-	-	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5	
	-	-	-	-	-	-	-	50.0%	80.0%	50.0%	0.0%	-	-	-	-	0.0%	20.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5%	1.4%
通信施設	-	-	-	-	-	-	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	
	-	-	-	-	-	-	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3%	0.0%	
合計	29	23	25	101	14	16	45	27	39	31	47	22	41	23	40	28	33	32	38	10	6	6	1	6	3	3	11	23	372	351	
	7.8%	6.6%	6.7%	28.8%	3.8%	4.6%	12.1%	7.7%	10.5%	8.8%	12.6%	6.3%	11.0%	6.8%	10.8%	8.0%	8.9%	9.1%	10.2%	2.8%	1.6%	1.7%	0.3%	1.7%	0.8%	0.9%	3.0%	6.6%	100%	100%	

2) 商店会加盟別にみた運営実態

運営者を対象としたアンケート調査結果から、商店会への加盟状況について以下に整理する。

大久保商店街の場合、商店会加盟率は約 42%であり、加盟している施設は「販売施設・店舗」が最も高い割合を占め、次いで「飲食施設」が高い割合を占めている。津田沼 1 丁目商店街の場合、商店会加盟率は約 51%であり、加盟している施設は大久保商店街同様、「販売施設・店舗」が最も高い割合を占め、次いで「飲食施設」が高い割合を占めている。

船橋駅前商店街の場合、商店会加盟率は約 77%であり、加盟している施設は大久保商店街や津田沼 1 丁目商店街同様、「販売施設・店舗」が最も高い割合を占め、次いで「飲食施設」が高い割合を占めている。銀座通りの場合、商店会加盟率は約 72%であり、加盟している施設は大久保商店街や津田沼 1 丁目商店街、船橋駅前商店街同様、「販売施設・店舗」が最も高い割合を占め、次いで「飲食施設」が高い割合を占めている。

4 つの商店街を比較すると、船橋駅前商店街が最も高い加盟率を示し、大久保商店街が最も低い加盟率を示すことから、圏域の広い商店街（広域型商店街・超広域型商店街）の方が、圏域の狭い商店街（近隣型商店街・地域型商店街）よりも商店会の加盟率が高く、運営者同士が連携する基盤があると言えよう。

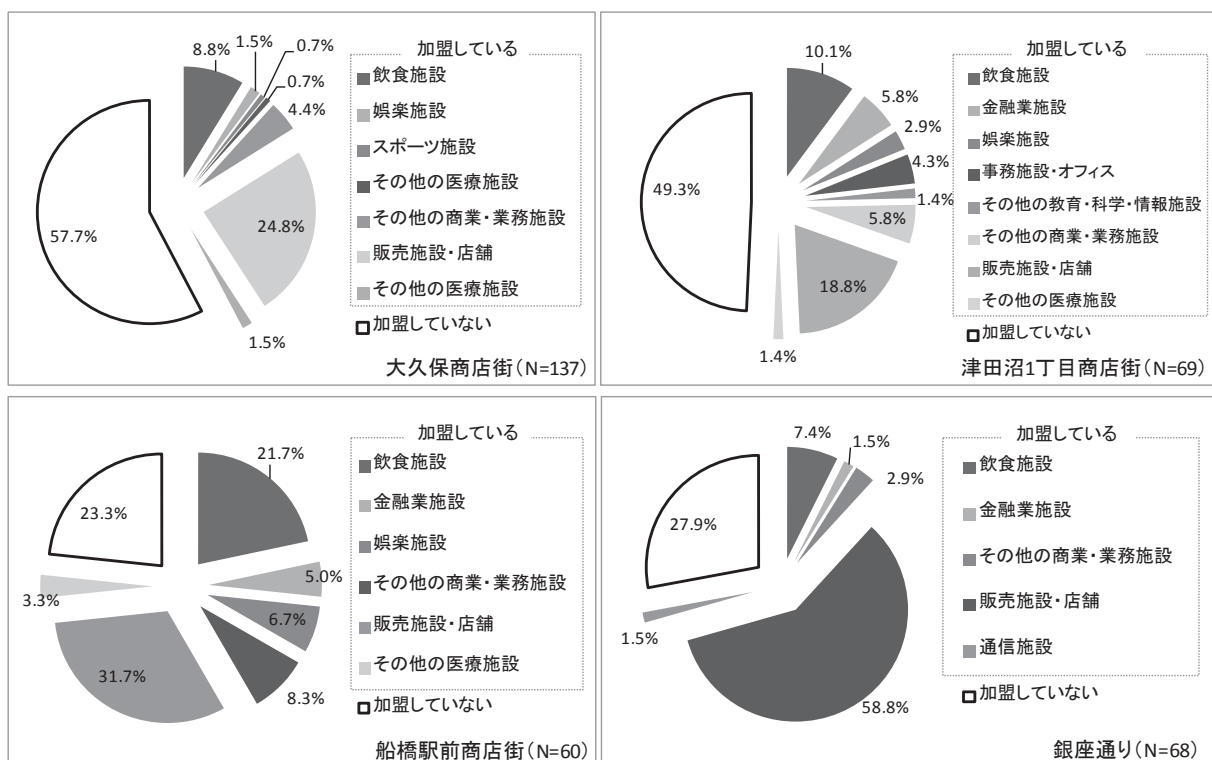


図 5-1-1 商店会の加盟状況

3) 営業年数別にみた運営実態

運営者を対象としたアンケート調査結果から、営業年数について以下に整理する。

大久保商店街に関して、「販売施設・店舗」の場合「1年以上5年未満」、「50年以上」が高い割合を占め、新旧混在の構成をしており、美容室等を含む「その他の商業・業務施設」や「飲食施設」の場合、20年未満が高い割合を占めている。また、階数別にみると1階施設の場合「1年以上5年未満」や「50年以上」が高い割合を占め、2階施設の場合「5年以上10年未満」や「10年以上20年未満」が高い割合を占めている。

さらに、他地域に展開しているチェーンストアと商店街内のみで運営している個人営業施設別に比較すると、営業年数30年未満はチェーンストア、営業年数30年以上は個人営業施設が高い割合を占める傾向がある。加えて、商店会の加盟別にみると、営業年数40年未満は全体と比較して未加盟の割合が高く、営業年数40年以上は加盟の割合が高い。

表 5-1-5 営業年数状況（大久保商店街）

	1年未満	1年以上 5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 20年未満	20年以上 30年未満	30年以上 40年未満	40年以上 50年未満	50年以上	合計
金融業施設	-	-	-	-	-	-	-	-	0 0.0%
販売施設・店舗	1 33.3%	12 42.9%	8 32.0%	11 40.7%	1 8.3%	4 30.8%	9 75.0%	18 85.7%	64 45.4%
その他の商業・業務施設	-	6 21.4%	8 32.0%	3 11.1%	5 41.7%	1 7.7%	-	2 9.5%	25 17.7%
その他の医療施設	1 33.3%	2 7.1%	1 4.0%	1 3.7%	1 8.3%	1 7.7%	-	-	7 5.0%
飲食施設	1 33.3%	6 21.4%	5 20.0%	9 33.3%	4 33.3%	5 38.5%	3 25.0%	1 4.8%	34 24.1%
娯楽施設	-	1 3.6%	3 12.0%	2 7.4%	-	1 7.7%	-	-	7 5.0%
スポーツ施設	-	1 3.6%	-	1 3.7%	-	-	-	-	2 1.4%
その他の教育・科学・情報施設	-	-	-	-	1 8.3%	1 7.7%	-	-	2 1.4%
全体	3 2.1%	28 19.9%	25 17.7%	27 19.1%	12 8.5%	13 9.2%	12 8.5%	21 14.9%	141 100%

	1年未満	1年以上 5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 20年未満	20年以上 30年未満	30年以上 40年未満	40年以上 50年未満	50年以上	合計
1F	3 100%	25 89.3%	19 76.0%	20 74.1%	8 66.7%	10 76.9%	12 100%	21 100%	118 83.7%
2F	-	2 7.1%	6 24.0%	7 25.9%	4 33.3%	2 15.4%	-	-	21 14.9%
3F	-	-	-	-	-	1 7.7%	-	-	1 0.7%
4F	-	1 3.6%	-	-	-	-	-	-	1 0.7%
全体	3 2.1%	28 19.9%	25 17.7%	27 19.1%	12 8.5%	13 9.2%	12 8.5%	21 14.9%	141 100%

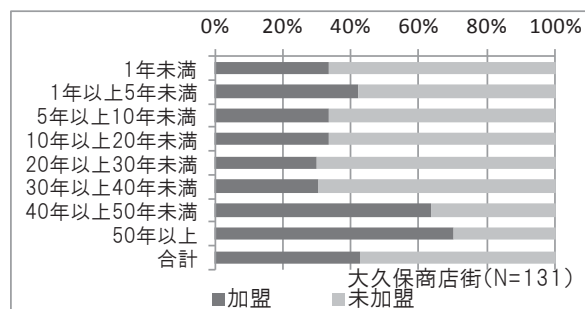
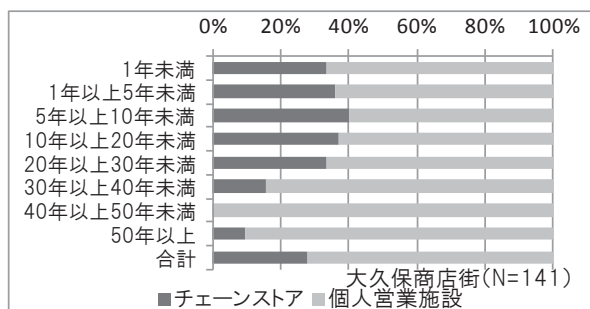


図 5-1-2 営業年数状況（大久保商店街）

津田沼1丁目商店街に関して、業種別にみると、「販売施設・店舗」の場合「1年以上5年未満」、「5年以上10年未満」、「50年以上」が高い割合を占め、大久保商店街同様、新旧混在の構成をしている。一方で、「事務施設・オフィス」や「販売施設・店舗」以外では営業年数40年以上はなく、40年未満が多い傾向がある。また、階数別にみると、大久保商店街同様に1階施設の場合「1年以上5年未満」が最も高い割合を占めており、1階以外施設の場合40年以上はない。

さらに、チェーンストアと個人営業施設別の比較から、「1年未満」、「5年以上10年未満」、「30年以上40年未満」においてはチェーンストア、「1年以上5年未満」、「10年以上20年未満」、「20年以上30年未満」、「50年以上」においては個人営業施設が高い割合を占める傾向がある。加えて、商店会の加盟別にみると、「1年未満」、「5年以上10年未満」、「10年以上20年未満」は未加盟、「1年以上5年未満」、「30年以上40年未満」、「50年以上」は加盟の傾向がある。

表 5-1-6 営業年数状況（津田沼1丁目商店街）

	1年未満		1年以上5年未満		5年以上10年未満		10年以上20年未満		20年以上30年未満		30年以上40年未満		40年以上50年未満		50年以上		合計	
事務施設・オフィス	-	-	-	-	-	-	1	12.5%	2	20.0%	1	16.7%	-	-	1	20.0%	5	7.8%
金融業施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	33.3%	-	-	-	-	2	3.1%
販売施設・店舗	1	33.3%	6	33.3%	6	42.9%	-	-	1	10.0%	2	33.3%	-	-	4	80.0%	20	31.3%
その他の商業・業務施設	1	33.3%	3	16.7%	3	21.4%	2	25.0%	3	30.0%	-	-	-	-	-	-	12	18.8%
その他の医療施設	-	-	4	22.2%	1	7.1%	2	25.0%	2	20.0%	-	-	-	-	-	-	9	14.1%
飲食施設	1	33.3%	3	16.7%	4	28.6%	1	12.5%	1	10.0%	-	-	-	-	-	-	10	15.6%
娯楽施設	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10.0%	1	16.7%	-	-	-	-	2	3.1%
その他の教育・科学・情報施設	-	-	2	11.1%	-	-	2	25.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	4	6.3%
全体	3	4.7%	18	28.1%	14	21.9%	8	12.5%	10	15.6%	6	9.4%	0	0.0%	5	7.8%	64	100%

	1年未満		1年以上5年未満		5年以上10年未満		10年以上20年未満		20年以上30年未満		30年以上40年未満		40年以上50年未満		50年以上		合計	
B1F	1	33.3%	-	-	1	7.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3.1%	
1F	1	33.3%	13	72.2%	3	21.4%	2	25.0%	3	30.0%	4	66.7%	-	-	5	100%	31	48.4%
2F	-	-	2	11.1%	2	14.3%	1	12.5%	2	20.0%	-	-	-	-	-	-	7	10.9%
3F	-	-	-	-	3	21.4%	2	25.0%	1	10.0%	-	-	-	-	-	-	6	9.4%
4F	1	33.3%	1	5.6%	1	7.1%	1	12.5%	1	10.0%	-	-	-	-	-	-	5	7.8%
5F	-	-	-	-	3	21.4%	1	12.5%	-	-	1	16.7%	-	-	-	-	5	7.8%
6F	-	-	1	5.6%	-	-	1	12.5%	3	30.0%	-	-	-	-	-	-	5	7.8%
ビル	-	-	1	5.6%	1	7.1%	-	-	-	-	1	16.7%	-	-	-	-	3	4.7%
全体	3	4.7%	18	28.1%	14	21.9%	8	12.5%	10	15.6%	6	9.4%	0	0.0%	5	7.8%	64	100%

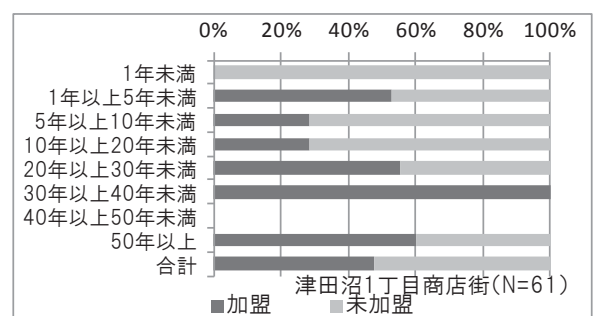
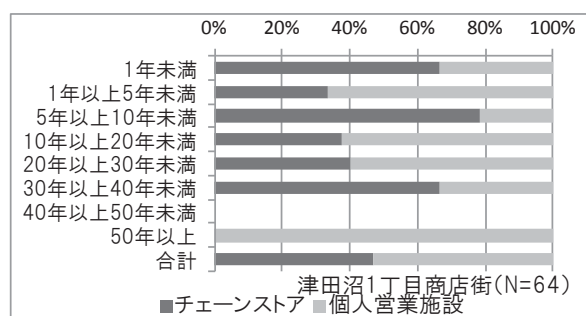


図 5-1-3 営業年数状況（津田沼1丁目商店街）

船橋駅前商店街に関して、業種別にみると、「販売施設・店舗」の場合「1年以上5年未満」、「50年以上」が高い割合を占め、大久保商店街や津田沼1丁目商店街同様、新旧混在の構成をしている。「飲食施設」の場合「5年以上10年未満」が最も高い割合を占めており、全体でも営業年数10年未満が多い商店街である。また、階数別にみると、1階施設の場合、営業年数10年未満が高い割合を占めており、1階以外施設の場合、営業年数20年未満に集中する傾向がある。

さらに、チェーンストアと個人営業施設別の比較から、全体的にチェーンストアが高い割合を占める傾向があり、「1年未満」、「30年以上40年未満」、「50年以上」以外では個人営業施設よりもチェーンストアが高い割合を占めている。加えて、商店会の加盟別にみると、他の3つの商店街と比較して、加盟している割合が高く、特に「30年以上40年未満」、「50年以上」については、全て商店会に加盟していることが判明した。

表 5-1-7 営業年数状況（船橋駅前商店街）

	1年未満		1年以上5年未満		5年以上10年未満		10年以上20年未満		20年以上30年未満		30年以上40年未満		40年以上50年未満		50年以上		合計	
金融業施設	-	-	-	-	-	-	1	16.7%	-	-	1	33.3%	1	33.3%	-	-	3	5.0%
販売施設・店舗	-	-	6	42.9%	3	14.3%	2	33.3%	2	40.0%	1	33.3%	1	33.3%	5	71.4%	20	33.3%
その他の商業・業務施設	-	-	-	-	4	19.0%	-	-	1	20.0%	-	-	-	-	1	14.3%	6	10.0%
その他の医療施設	1	100%	1	7.1%	-	-	-	-	-	-	1	33.3%	-	-	-	-	3	5.0%
飲食施設	-	-	5	35.7%	12	57.1%	1	16.7%	2	40.0%	-	-	1	33.3%	1	14.3%	22	36.7%
娯楽施設	-	-	2	14.3%	2	9.5%	2	33.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	6	10.0%
全体	1	1.7%	14	23.3%	21	35.0%	6	10.0%	5	8.3%	3	5.0%	3	5.0%	7	11.7%	60	100%

	1年未満		1年以上5年未満		5年以上10年未満		10年以上20年未満		20年以上30年未満		30年以上40年未満		40年以上50年未満		50年以上		合計	
B1F	-	-	1	7.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.7%
1F	-	-	8	57.1%	11	52.4%	3	50.0%	5	100%	2	66.7%	2	66.7%	6	85.7%	37	61.7%
2F	1	100%	3	21.4%	4	19.0%	1	16.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	9	15.0%
3F	-	-	-	-	2	9.5%	-	-	-	-	1	33.3%	-	-	-	-	3	5.0%
4F	-	-	-	-	2	9.5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3.3%
5F	-	-	1	7.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.7%
6F	-	-	-	-	2	9.5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3.3%
ビル	-	-	1	7.1%	-	-	2	33.3%	-	-	-	-	1	33.3%	1	14.3%	5	8.3%
全体	1	1.7%	14	23.3%	21	35.0%	6	10.0%	5	8.3%	3	5.0%	3	0.0%	7	11.7%	60	100%

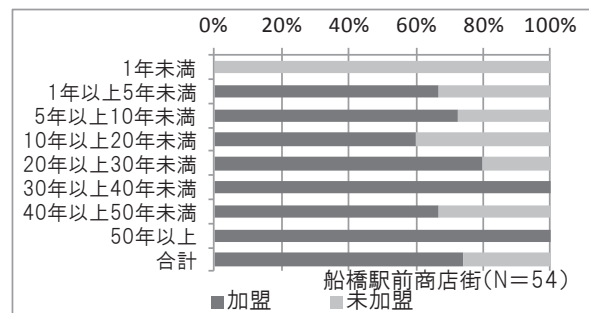
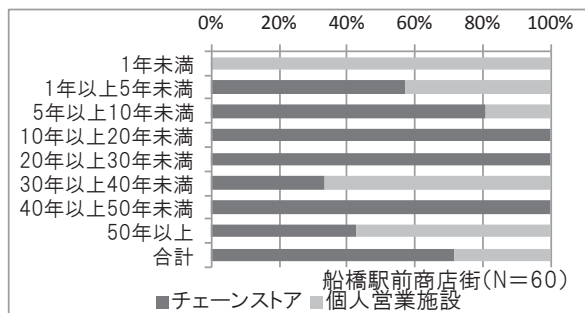


図 5-1-4 営業年数状況（船橋駅前商店街）

銀座通りに関して、業種別にみると、「販売施設・店舗」の場合「10年以上20年未満」、「50年以上」が高い割合を占め、美容室やエステサロン等を含む「その他の商業・業務施設」の場合20年未満の営業年数の傾向がある。また、階数別にみると、1階施設の場合「10年以上20年未満」、「50年以上」が高い割合を占め、全ての階が同施設であるビルは「50年以上」の割合が最も高い。

さらに、チェーンストアと個人営業施設別の比較から、船橋駅前商店街同様、全体的にチェーンストアが多い傾向があり、特に「1年未満」、「30年以上40年未満」では全て、全国に展開しているチェーンストア（含ブランド施設）であることが判明した。加えて、商店会の加盟別にみると、営業年数が「10年以上」は商店会に加盟している割合が高い。特に、「1年以上」、「20年以上30年未満」では全て商店会に加盟している。

表 5-1-8 営業年数状況（銀座通り）

	1年未満		1年以上 5年未満		5年以上 10年未満		10年以上 20年未満		20年以上 30年未満		30年以上 40年未満		40年以上 50年未満		50年以上		合計	
金融業施設	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5.6%	1	1.5%
販売施設・店舗	1	100%	7	58.3%	4	33.3%	14	77.8%	2	40.0%	2	66.7%	-	-	15	83.3%	45	66.2%
その他の商業・業務施設	-	-	3	25.0%	3	25.0%	2	11.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	8	11.8%
その他の医療施設	-	-	1	8.3%	2	16.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	4.4%
飲食施設	-	-	1	8.3%	1	8.3%	2	11.1%	2	40.0%	1	33.3%	-	-	2	11.1%	9	13.2%
その他の教育・科学・情報施設	-	-	-	-	2	16.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2.9%
通信施設	-	-	-	-	-	-	-	-	1	20.0%	-	-	-	-	-	-	1	1.5%
全体	1	1.5%	12	17.6%	12	17.6%	18	26.5%	5	7.4%	3	4.4%	0	0.0%	18	26.5%	68	100%

	1年未満		1年以上 5年未満		5年以上 10年未満		10年以上 20年未満		20年以上 30年未満		30年以上 40年未満		40年以上 50年未満		50年以上		合計	
B1F	-	-	1	9.1%	-	-	1	5.6%	-	-	1	33.3%	-	-	-	-	3	4.1%
1F	1	100%	4	36.4%	3	20.0%	8	44.4%	4	80.0%	2	66.7%	-	-	11	52.4%	33	44.6%
2F	-	-	1	9.1%	2	13.3%	2	11.1%	-	-	-	-	-	-	1	4.8%	6	8.1%
3F	-	-	1	9.1%	4	26.7%	1	5.6%	1	20.0%	-	-	-	-	-	-	7	9.5%
4F	-	-	-	-	4	26.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	5.4%
5F	-	-	1	9.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.4%
6F	-	-	-	-	-	-	1	5.6%	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.4%
7F	-	-	1	9.1%	1	6.7%	3	16.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	5	6.8%
8F	-	-	1	9.1%	-	-	2	11.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	3	4.1%
9F	-	-	1	9.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.4%
ビル	-	-	-	-	1	6.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	9	42.9%	10	13.5%
全体	1	1.4%	11	14.9%	15	20.3%	18	24.3%	5	6.8%	3	4.1%	0	0.0%	21	28.4%	74	100%

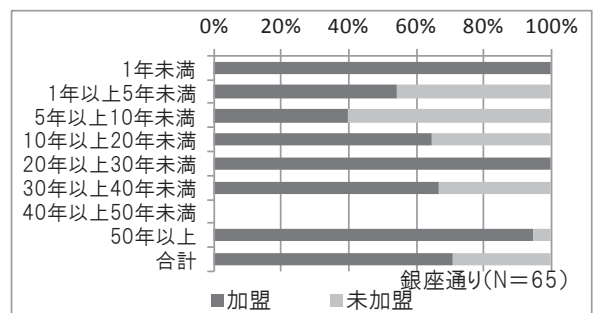
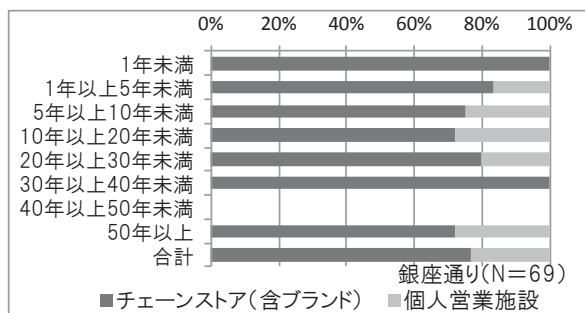


図 5-1-5 営業年数状況（銀座通り）

5. 1. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況と傾向

1) ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握状況

ハンディキャップを抱える利用者の利用に関して、大久保商店街の場合、全体の約60%が「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」の利用があることを運営側が把握しており、特に個人営業施設においてその割合が高い。また、商店会の加盟・未加盟別にみると、ほぼ同割合で把握している。さらに、営業年数別にみると、大久保商店街で最も多い「1年以上5年未満」に関しては「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」の利用が最も多く、高齢者の利用について運営側は把握している傾向がある。

津田沼1丁目商店街の場合、高齢か否かに関わらず車いす利用者があることを把握している傾向があり、特にチェーンストアにおいて把握している割合が高い。商店会の加盟状況別にみると、車いす利用者の利用に関しては加盟施設が把握している割合が高く、営業年数別にみると、津田沼1丁目商店街で最も多い「1年以上5年未満」に関しては「高齢者（車いす利用者）」の利用が最も多いと回答している。

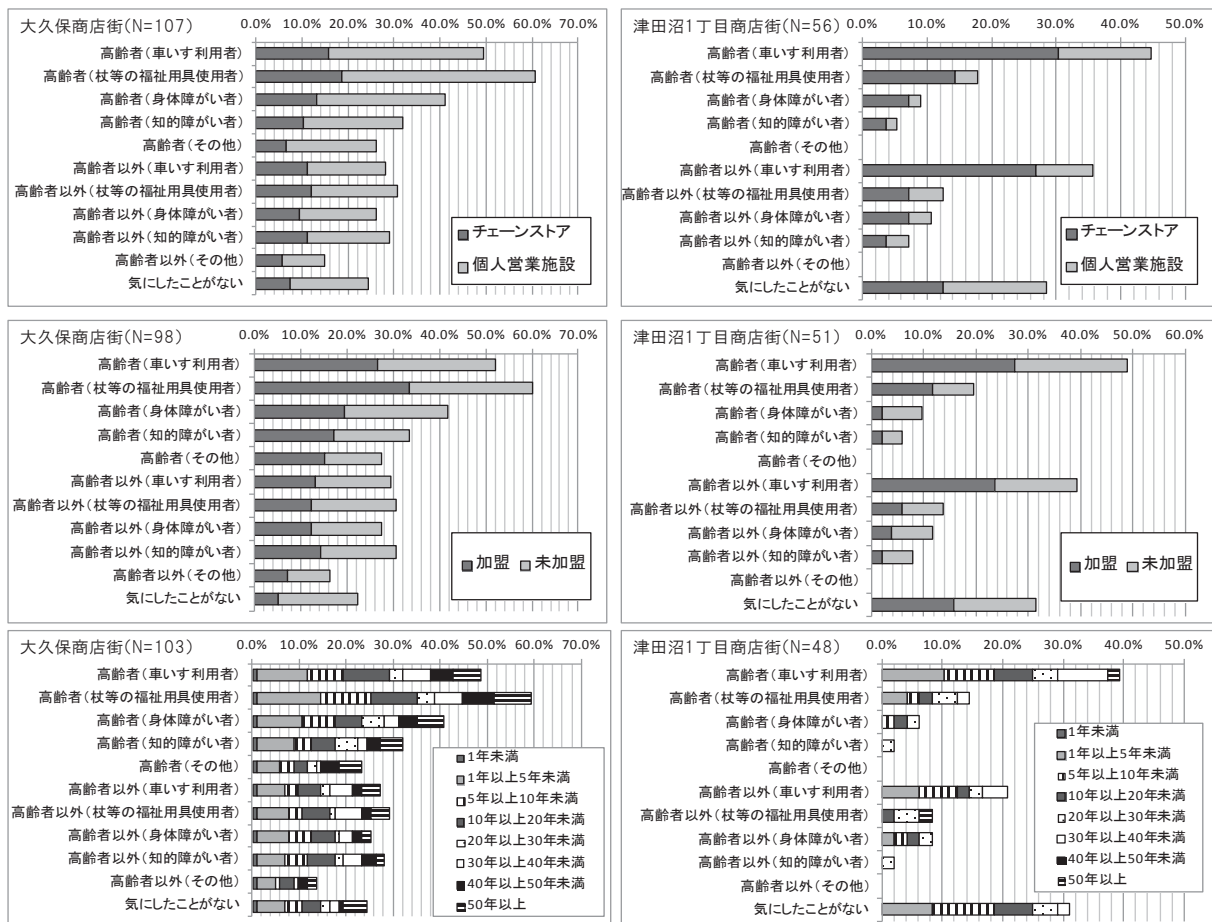


図 5-1-6 運営側の把握状況（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）（複数回答）

船橋駅前商店街の場合、「高齢者（車いす利用者）」や「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」、「高齢者以外（車いす利用者）」が高い割合を占め、特にチェーンストアにおいて把握している割合が高い。商店会の加盟状況別にみると、全体的に加盟施設の方が利用状況を把握している割合が高く、営業年数別にみると、船橋駅前商店街で最も多い「5年以上10年未満」に関しては「高齢者（車いす利用者）」の利用が最も多いと回答している。

銀座通りの場合、船橋駅前商店街同様に、「高齢者（車いす利用者）」や「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」、「高齢者以外（車いす利用者）」が高い割合を占め、特にチェーンストアにおいて把握している割合が高い。商店街の加盟状況別にみると、全体的に加盟施設の方が利用状況を把握している割合が高く、営業年数別にみると、銀座通りで最も多い「10年以上20年未満」に関しては、「高齢者（車いす利用者）」や「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」、「50年以上」に関しては、「高齢者（車いす利用者）」の利用が最も多いと回答している。

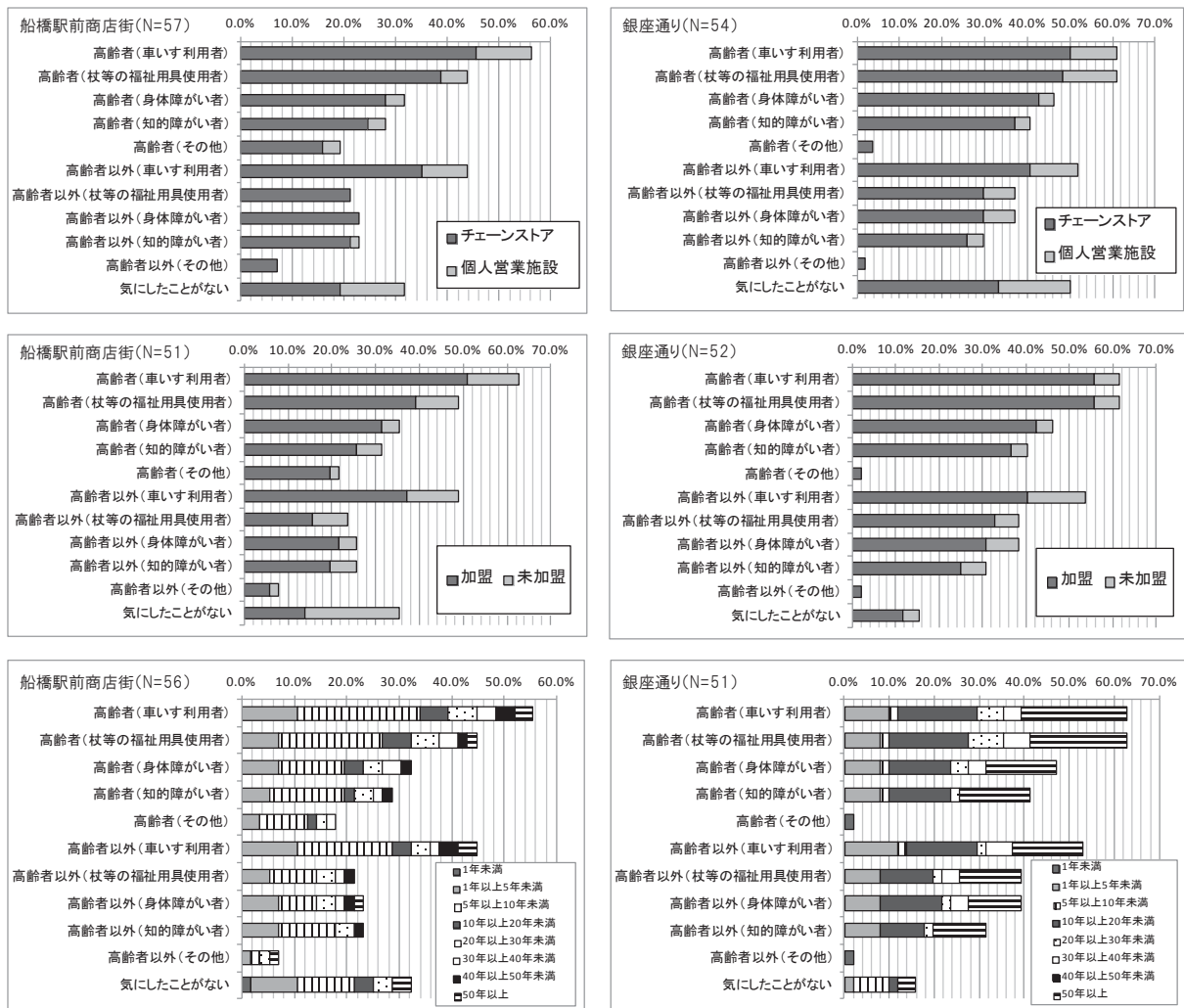


図 5-1-7 運営側の把握状況（船橋駅前商店街・銀座通り）（複数回答）

2) 建物（内部空間）におけるノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み

運営側が行う活動であるノーマライゼーションに向けた取り組みについて、1 階施設の場合は主に、入り口の段差解消等、2 階以上施設（含地下施設）の場合は主に、エレベーターの設置等を示している。

大久保商店街の場合、チェーンストアの方が個人営業施設より対策をしている傾向があり、商店会加盟状況別にみると、加盟施設の方が未加盟施設よりも対策をしている傾向がある。また、営業年数別にみると、営業年数 40 年以上が「対策している」と回答しており、営業年数が長い方が対策している傾向があると言えよう。

津田沼 1 丁目商店街の場合、大久保商店街同様にチェーンストアの方が個人営業施設より「対策している」と回答している。商店会加盟状況別にみると、未加盟施設の方が加盟施設よりも「対策している」と回答しており、大久保商店街とは異なる結果であった。営業年数別にみると、「1 年未満」や「50 年以上」が「対策している」と回答する割合が高く、営業年数の長さによる大きな差異性は見られなかった。

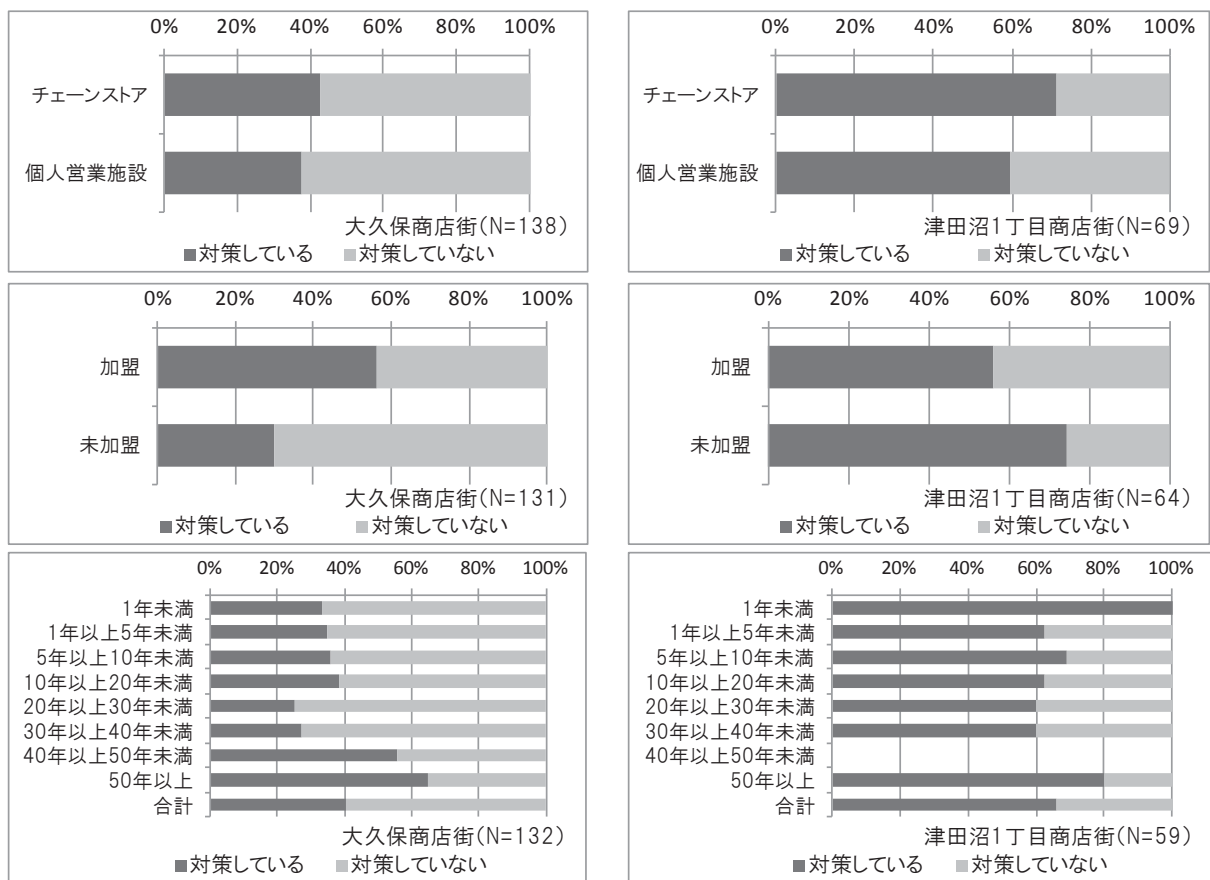


図 5-1-8 運営側の取り組み（大久保商店街・津田沼 1 丁目商店街）

船橋駅前商店街の場合、個人営業施設の方がチェーンストアよりも「対策している」と回答しており、大久保商店街や津田沼1丁目商店街の調査結果とは異なる傾向があり、商店会加盟状況別にみると、加盟施設の方が未加盟施設よりも「対策している」と回答している。また、営業年数別にみると、全ての営業年数において60%以上が「対策している」と回答しており、特に「30年以上40年未満」では全て「対策している」と回答があった。

銀座通りの場合、大久保商店街や津田沼1丁目商店街同様にチェーンストアの方が個人営業施設より「対策している」と回答している。また、商店会加盟状況別にみると、加盟施設の方が未加盟施設よりも「対策している」と回答している。さらに、営業年数別にみると、「1年未満」で「対策している」という回答（N=1）が高い割合を占めている結果を除き、「対策している」という回答が「50年以上」で最も高い割合を占めていることから、営業年数が長い方が対策している傾向があると言えよう。

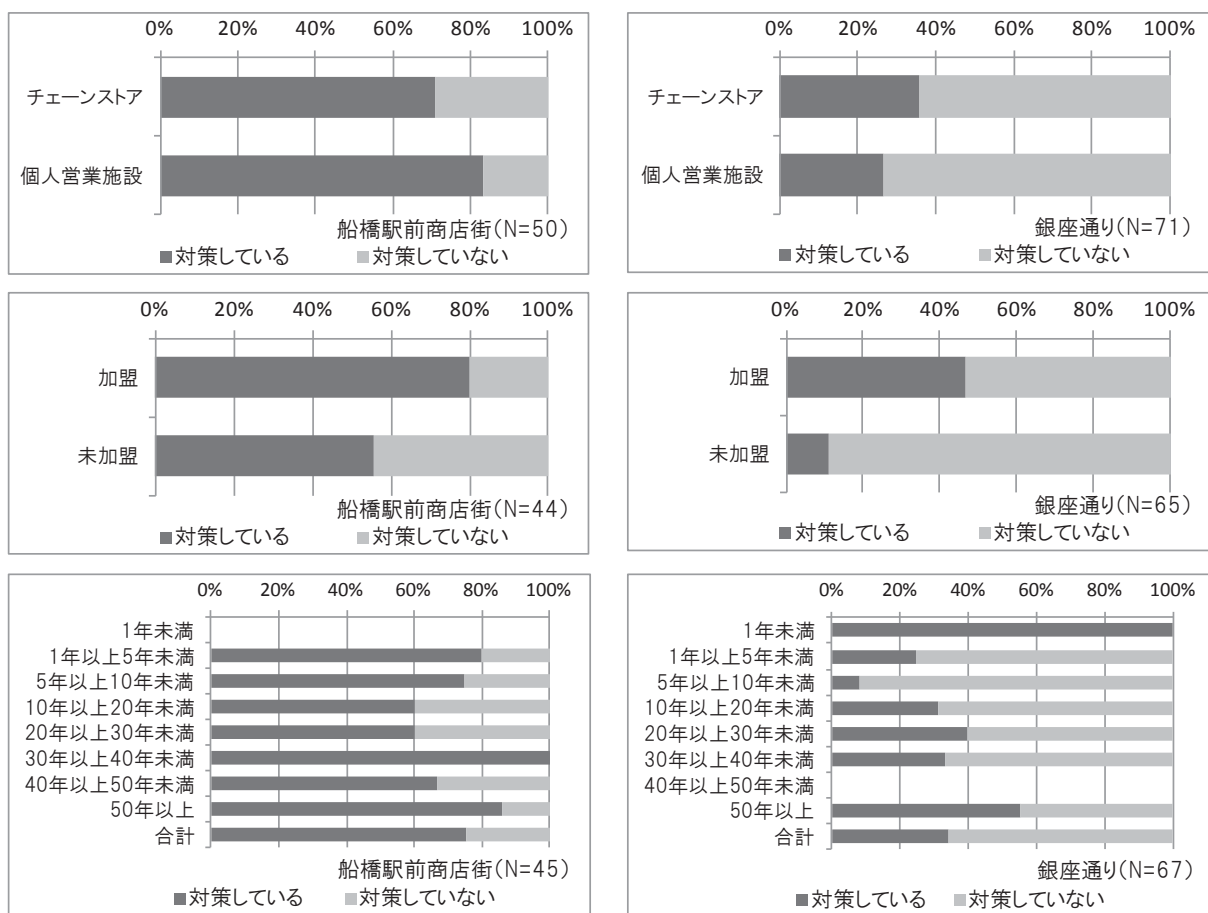


図 5-1-9 運営側の取り組み（船橋駅前商店街・銀座通り）

5. 2 商店街（外部空間）の側面からみた評価並びに課題

5. 2. 1 属性・営業年数別にみる運営者意識の傾向と特性

1) 階数・業種別にみた運営者意識の傾向

商店街（外部空間）における運営者が意識するバリアに関して、各商店街別にその結果を整理し、その傾向と特性について以下に述べる。

大久保商店街の場合、1階施設において全体の約60%が商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、2階施設において全体の約半数、3階施設（N=1）や4階施設（N=1）では全ての運営者がバリアを意識すると回答した。具体的に意識するバリアについて、1階施設の全体では「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」が高い割合を占めている。特に、大久保商店街で最も多い1階施設の「販売施設・店舗」において、「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、全体の結果と類似傾向がみられる。2階施設の全体では、「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占め、次いで「歩道の凸凹（段差）」が高い割合を占めている。

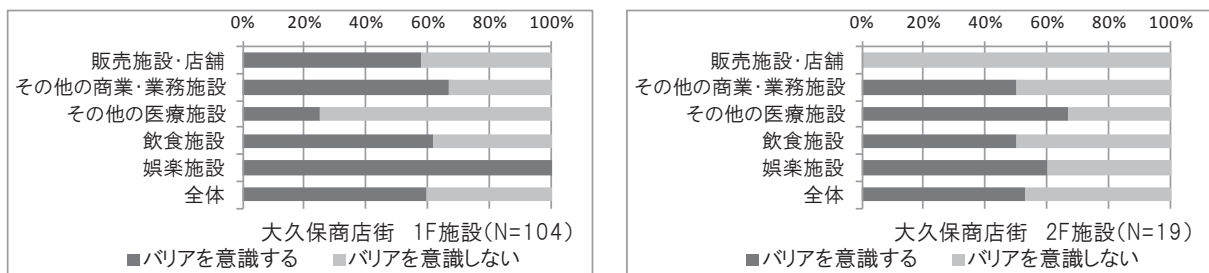


図 5-2-1 運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街）

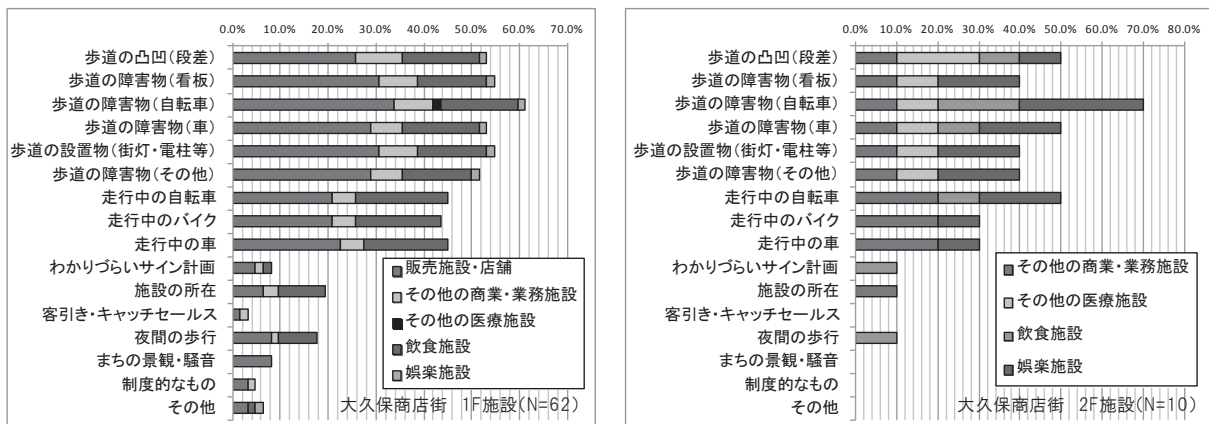


図 5-2-2 運営者が意識するバリアの種類（大久保商店街）（複数回答）

津田沼1丁目商店街の場合、1階施設、2階施設、6階施設において全体の約60%、3階施設、5階施設において全体の約80%、4階施設において全体の約75%が商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答した。具体的に意識するバリアについて、1階施設の全体では「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めており、特に「歩道の凸凹（段差）」については「販売施設・店舗」が多数回答している。2階施設は1階施設の回答結果と類似傾向がみられるが、「客引き・キャッチセールス」や「まちの景観・騒音」も併せて回答があった。また、3～6階施設に関しても、同様に「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占める傾向があった。

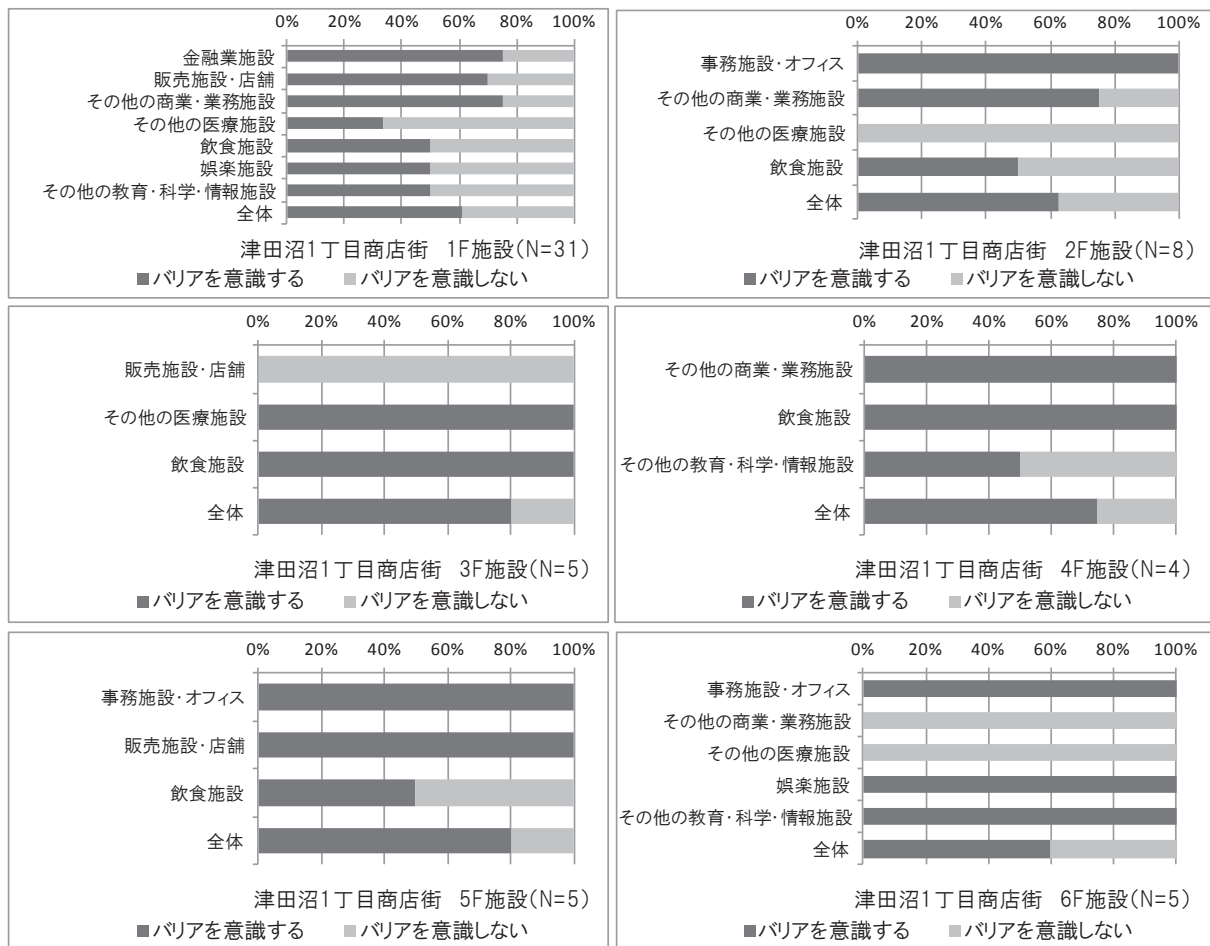


図 5-2-3 運営者が意識するバリアの有無（津田沼1丁目商店街）

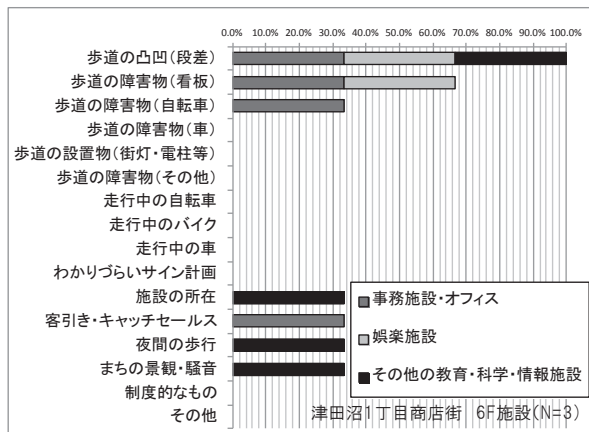
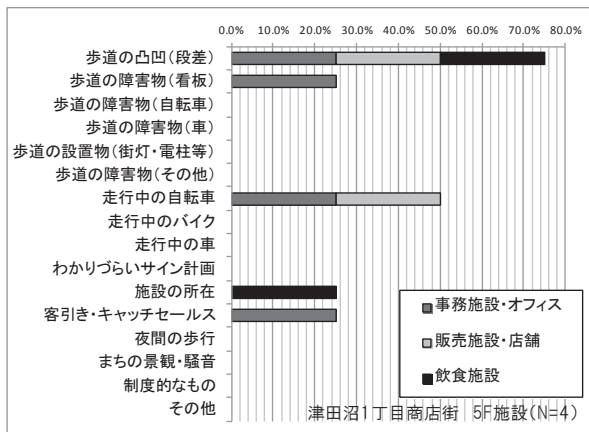
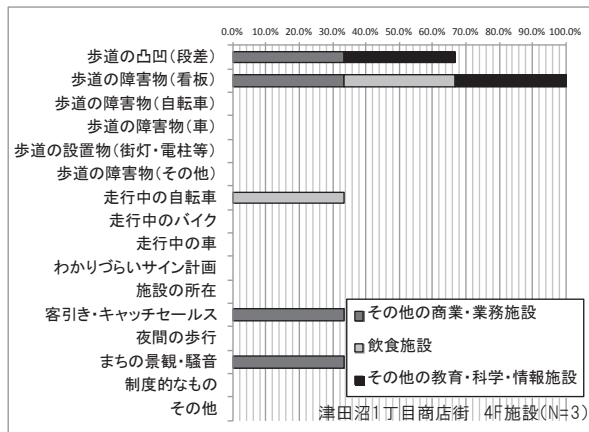
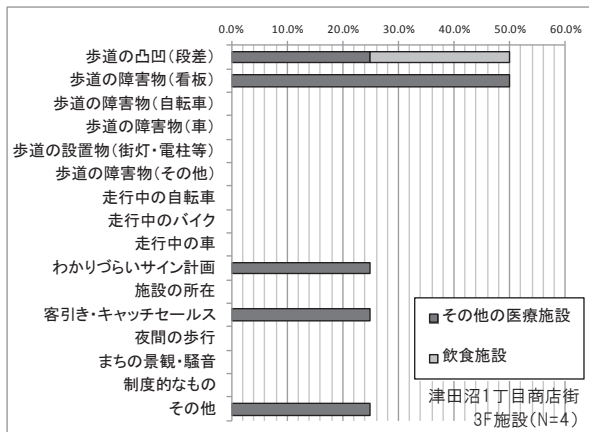
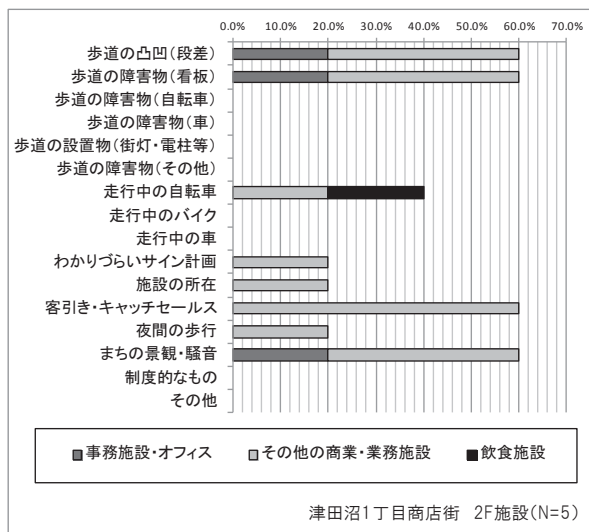
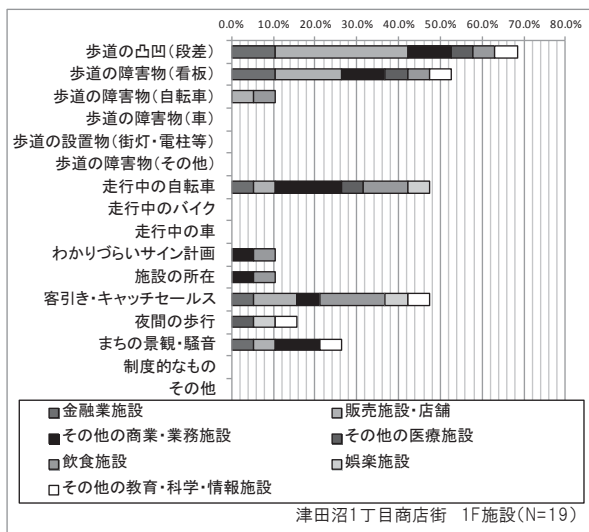


図 5-2-4 運営者が意識するバリアの種類 (津田沼1丁目商店街) (複数回答)

船橋駅前商店街の場合、1階施設では全体の約55%が商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、2階施設では全体の約80%、3階施設（N=2）、4階施設（N=2）、5階施設（N=2）では半数、全ての階が同施設のビル施設では約75%の運営者がバリアを意識すると回答し、6階施設（N=2）では全ての運営者がバリアを意識しないと回答した。具体的に意識するバリアについて、1階施設の全体では「歩道の障害物（自転車）」や「客引き・キャッチセールス」が高い割合を占め、2階施設の全体では「歩道の障害物（自転車・車）」や「客引き・キャッチセールス」、ビル施設では「歩道の障害物（看板・自転車等）」が高い割合を占めている。

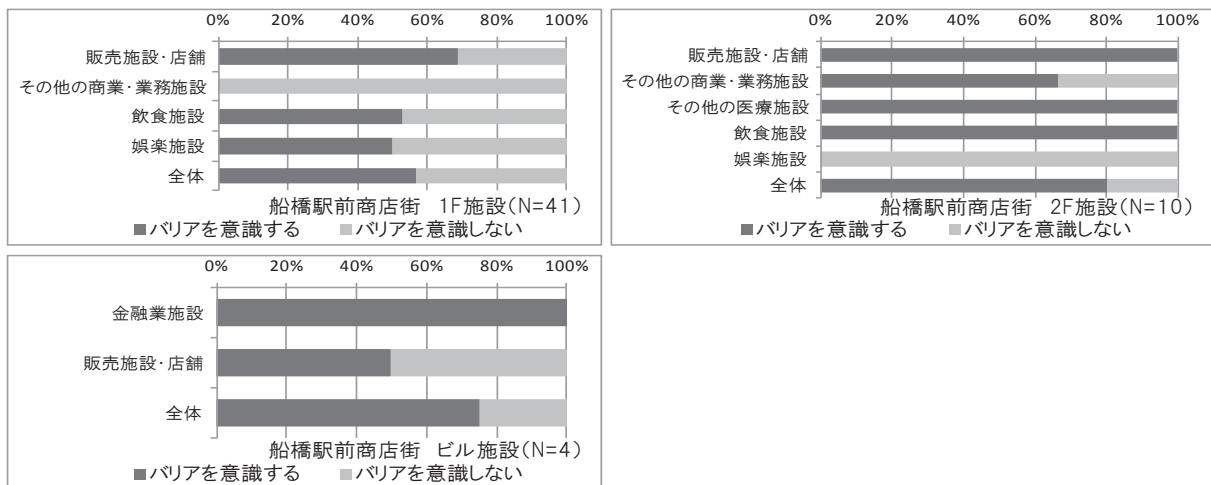


図 5-2-5 運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街）

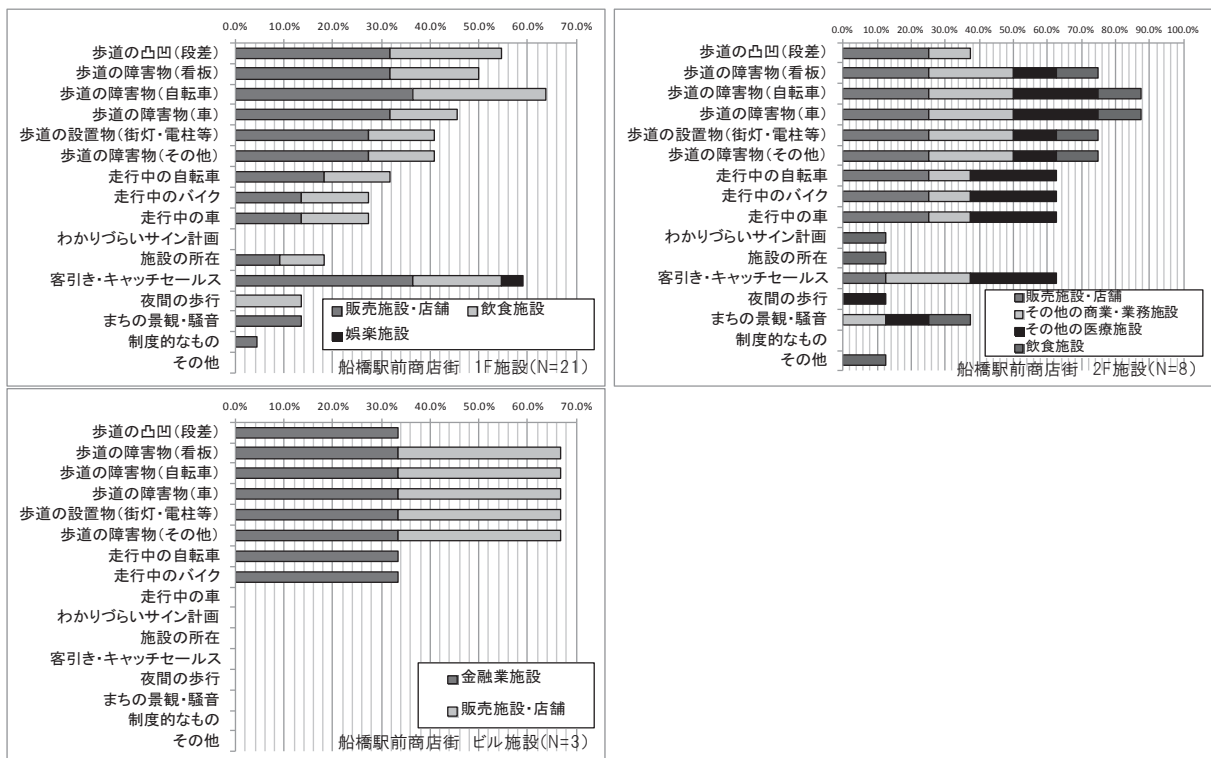


図 5-2-6 運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街）（複数回答）

銀座通りの場合、1階施設、2階施設、3階施設では全体の約半数、ビル施設では約60%、7階施設(N=2)では全ての運営者が商店街(外部空間)でバリアを意識すると回答し、5階施設(N=1)、8階施設(N=1)、9階施設(N=1)では全ての運営者がバリアを意識しないと回答した。具体的に意識するバリアについて、1階施設の全体では「歩道の障害物(自転車)」が最も高い割合を占め、次いで「走行中の自転車・バイク・車」が高い割合を占めている。ビル施設では「歩道の凸凹(段差)」や「走行中の自転車」が高い割合を占めている。

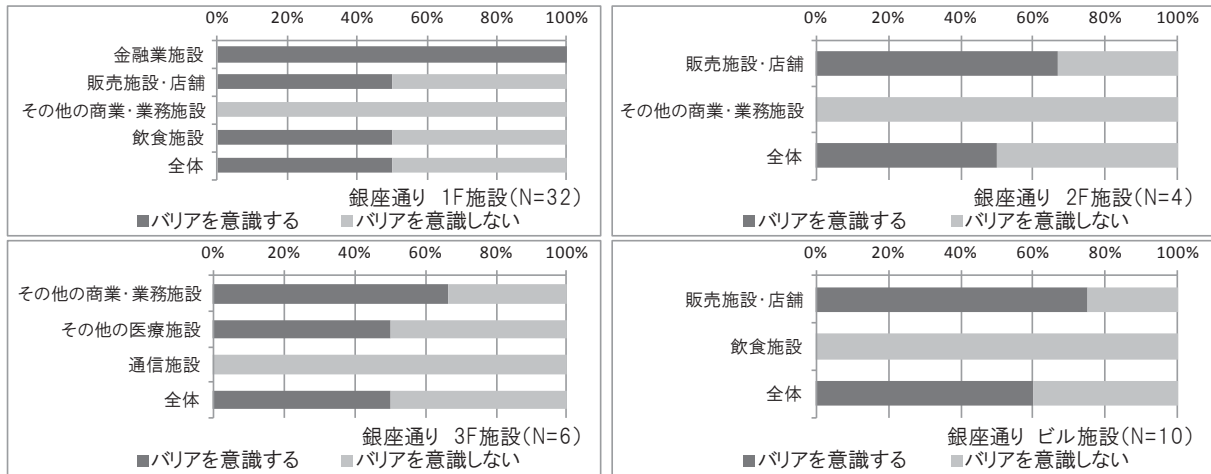


図 5-2-7 運営者が意識するバリアの有無(銀座通り)



図 5-2-8 運営者が意識するバリアの種類(銀座通り)(複数回答)

2) 営業形態別にみた運営者意識の傾向

大久保商店街の場合、チェーンストアと個人営業施設では同割合が商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物に関して高い割合を占めている。また、個人営業施設は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向があるが、チェーンストアは「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

津田沼1丁目商店街の場合、個人営業施設がチェーンストアよりも商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、大久保商店街とは異なる調査結果を得た。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、次いで「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めている。また、チェーンストアと個人営業施設で回答に類似傾向がみられるが、「客引き・キャッチセールス」に関してはチェーンストアの方が個人営業施設より意識する傾向が強い。

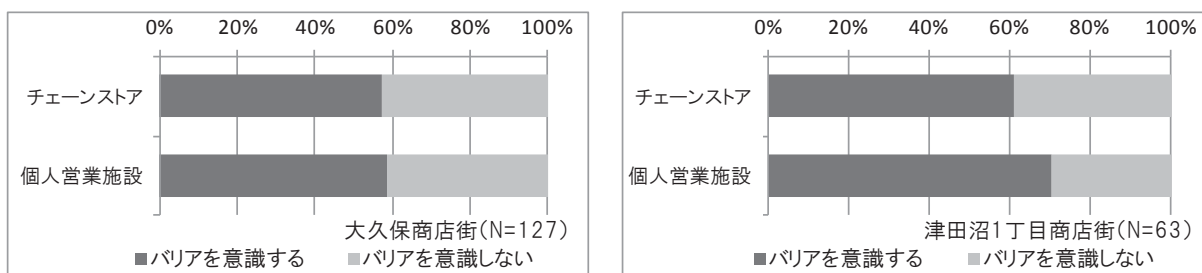


図 5-2-9 営業形態別・運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）

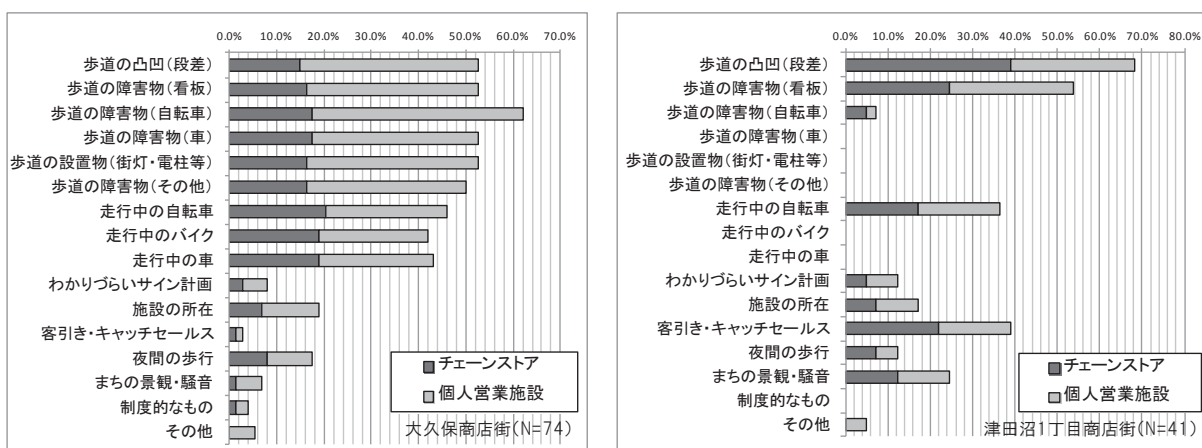


図 5-2-10 営業形態別・運営者が意識するバリアの種類（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）（複数回答）

船橋駅前商店街の場合、チェーンストアが個人営業施設よりも商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物についても高い割合を占めている。また、個人営業施設は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識する傾向があるが、チェーンストアは「歩道の障害物（看板・自転車等）」の他に、「歩道の凸凹（段差）」や「客引き・キャッチセールス」を意識する傾向がある。

銀座通りの場合、個人営業施設がチェーンストアよりも商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、津田沼1丁目商店街と同じ調査結果を得た。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」及び「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。また、個人営業施設は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、チェーンストアは「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車」が高い割合を占めており、意識するバリアの種類に違いがみられた。

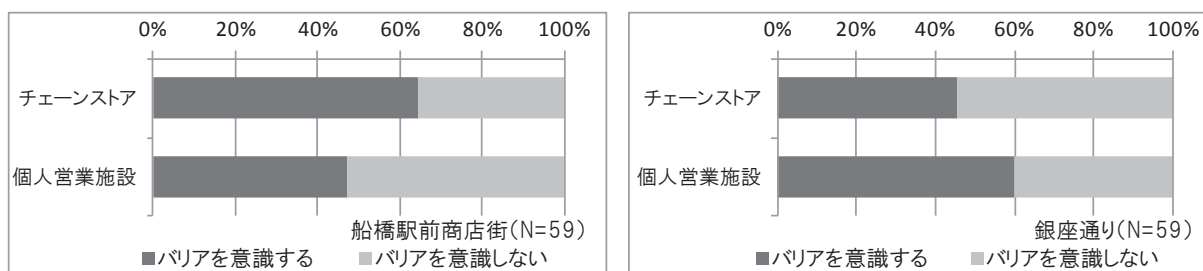


図 5-2-11 営業形態別・運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・銀座通り）

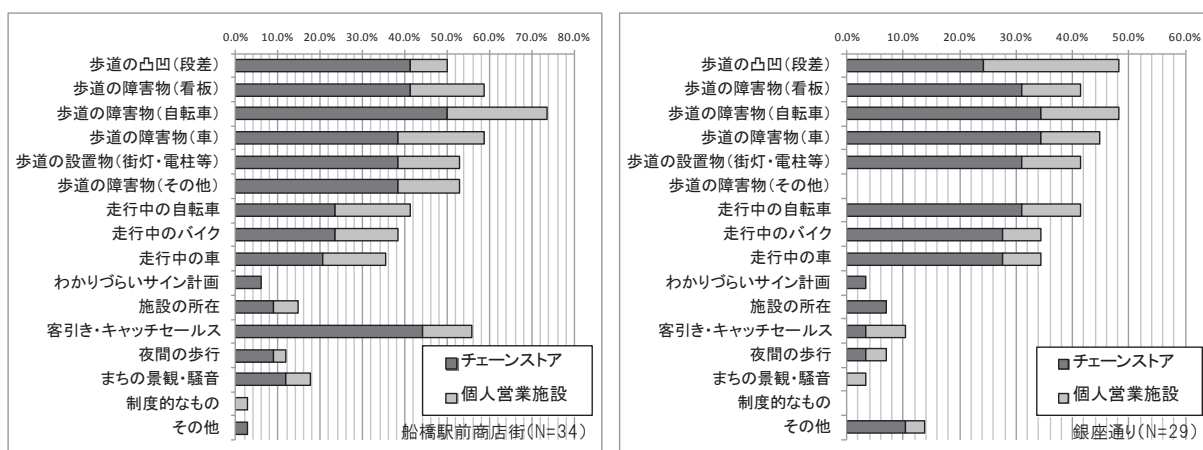


図 5-2-12 営業形態別・運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街・銀座通り）（複数回答）

3) 商店会加盟別にみた運営者意識の傾向

大久保商店街の場合、商店会加盟施設と未加盟施設では、ほぼ同割合が商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」に関しても高い割合を占めている。また、加盟施設と未加盟施設で回答に類似傾向がみられるが、「施設の所在」や「夜間の歩行」に関して未加盟施設の方がバリアとして意識する傾向が強い。

津田沼1丁目商店街の場合、商店会未加盟施設の方が加盟施設より商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、次いで「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めている。また、加盟施設と未加盟施設で回答に類似傾向がみられる。

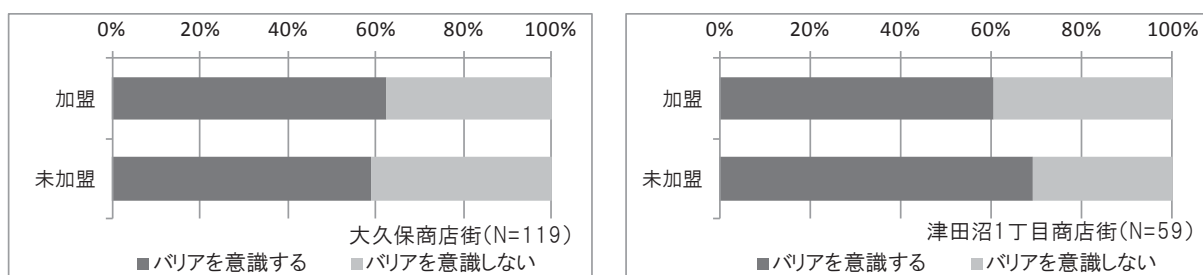


図 5-2-13 商店会加盟別・運営者が意識するバリアの有無 (大久保商店街・津田沼1丁目商店街)

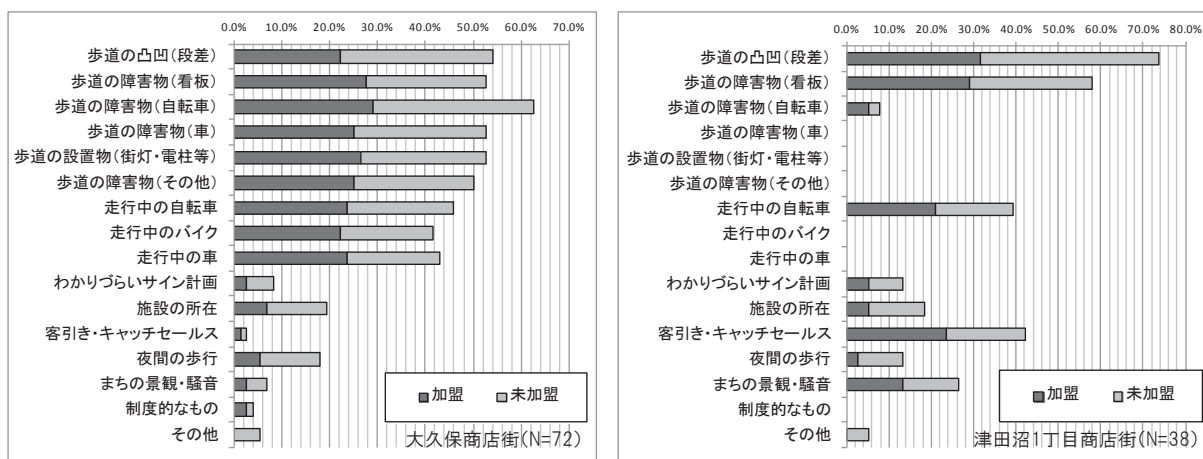


図 5-2-14 商店会加盟別・運営者が意識するバリアの種類
(大久保商店街・津田沼1丁目商店街) (複数回答)

船橋駅前商店街の場合、商店会加盟施設が未加盟施設よりも商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物についても高い割合を占めている。また、加盟施設は「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めているのに対して、未加盟施設は「歩道の凸凹（段差）」や「客引き・キャッチセールス」が最も高い割合を占めている。

銀座通りの場合、船橋駅前商店街同様に商店会加盟施設が未加盟施設よりも商店街（外部空間）でバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」及び「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。また、「走行中の自転車・バイク・車」、「わかりづらいサイン計画」、「施設の所在」、「客引き・キャッチセールス」、「夜間の歩行」、「まちの景観・騒音」は回答のあった商店会加盟施設全てが意識するバリアとして挙げており、未加盟施設では「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（車）」が最も高い割合を占めている。

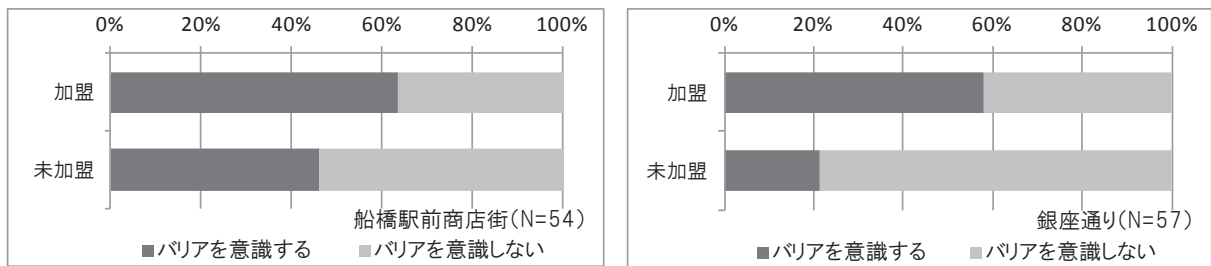


図 5-2-15 商店会加盟別・運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・銀座通り）

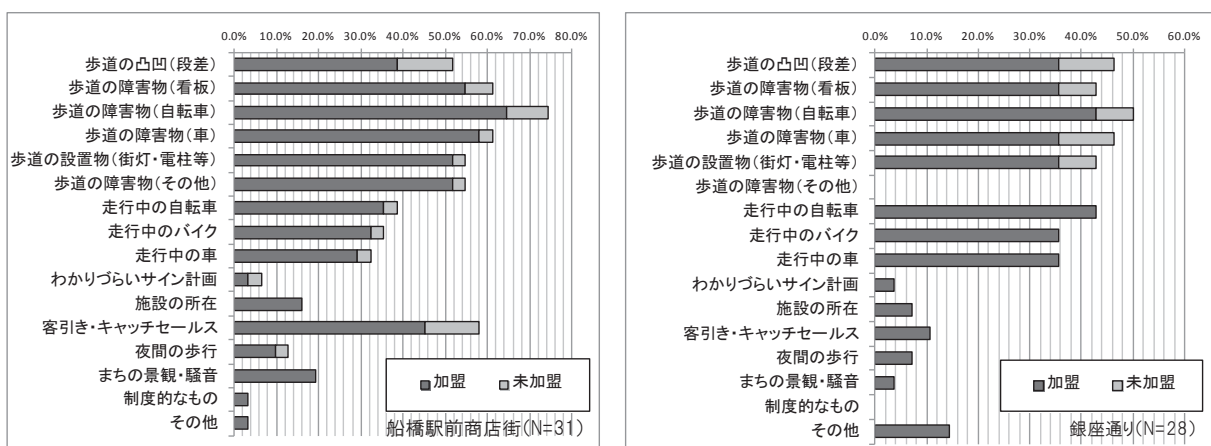


図 5-2-16 商店会加盟別・運営者が意識するバリアの種類
(船橋駅前商店街・銀座通り) (複数回答)

4) 営業年数別にみた運営者意識の傾向

大久保商店街の場合、営業年数「50年以上」が最もバリアを意識すると回答し、営業年数が長い施設が商店街(外部空間)にバリアを意識する傾向がある。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物(自転車)」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹(段差)」に関しても高い割合を占めている。また、営業年数「50年以上」が最も意識するバリアは「走行中の車」であり、営業年数が短い施設は「歩道の障害物(看板・自転車等)」を意識する傾向がある。

津田沼1丁目商店街の場合、営業年数「1年未満」は全てバリアを意識すると回答し、営業年数「20年以上30年未満」はバリアを意識する割合が高い。津田沼1丁目商店街で最も高い割合を占めている営業年数「1年以上5年未満」はバリアを意識しない割合が最も高い傾向がある。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹(段差)」が最も高い割合を占め、次いで「歩道の障害物(看板)」が高い割合を占めている。また、営業年数「1年未満」及び営業年数「50年以上」は「歩道の凸凹(段差)」に回答が集中する傾向がある。

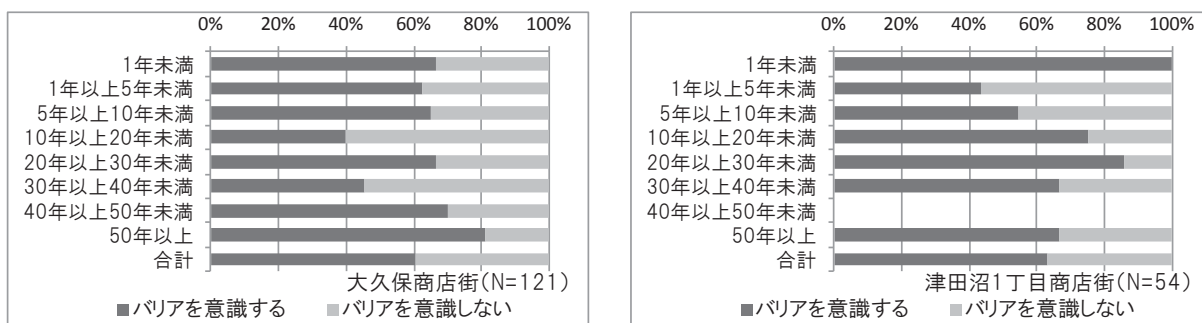


図 5-2-17 営業年数別・運営者が意識するバリアの有無 (大久保商店街・津田沼1丁目商店街)

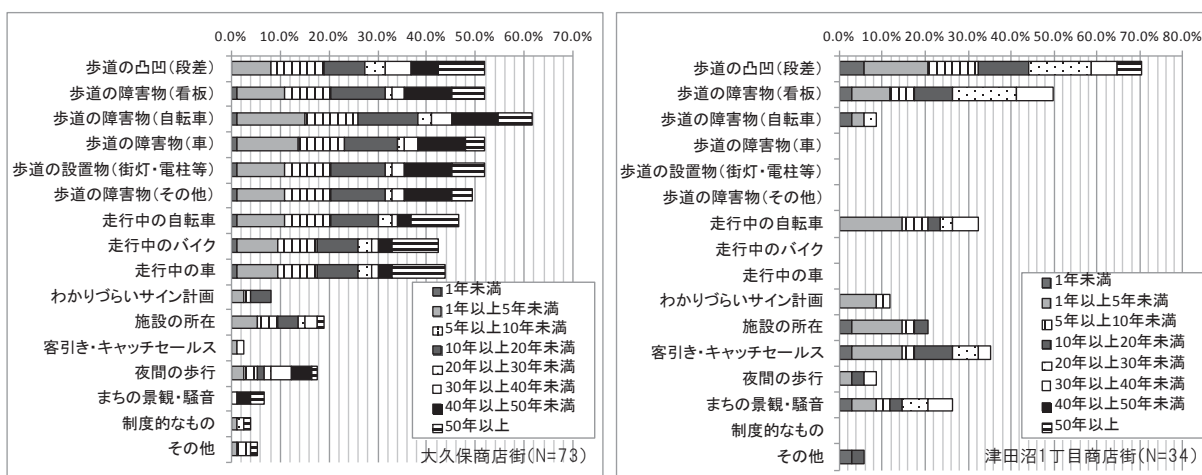


図 5-2-18 営業年数別・運営者が意識するバリアの種類
(大久保商店街・津田沼1丁目商店街) (複数回答)

船橋駅前商店街の場合、営業年数「1年未満」及び「30年以上40年未満」は全てが商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、営業年数「50年以上」の回答も高い割合を占めている。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」に関しても高い割合を占めている。また、船橋駅前商店街で最も高い割合を占めている営業年数「30年以上40年未満」が最も意識するバリアは「歩道の障害物（自転車）」である。

銀座通りの場合、営業年数「50年以上」が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向が強くみられる。また、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」及び「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。特にバリアを意識する傾向が強い営業年数「50年以上」においては、「歩道の障害物（看板・自転車等）」が高い割合を占めている。

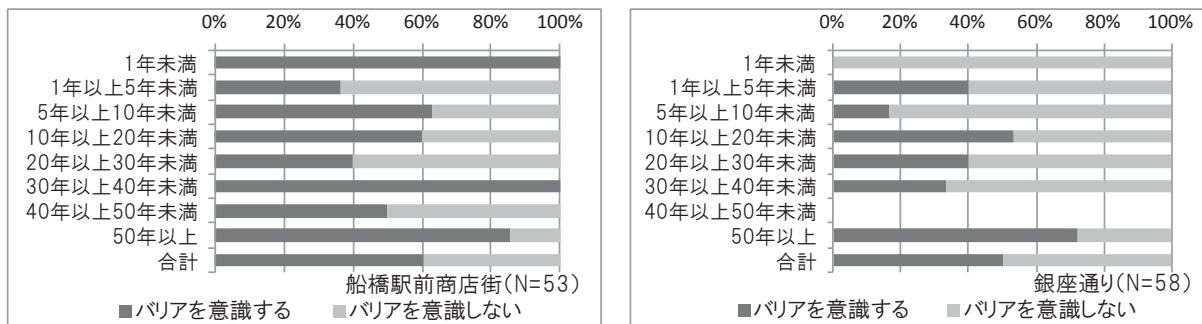


図 5-2-19 営業年数別・運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・銀座通り）

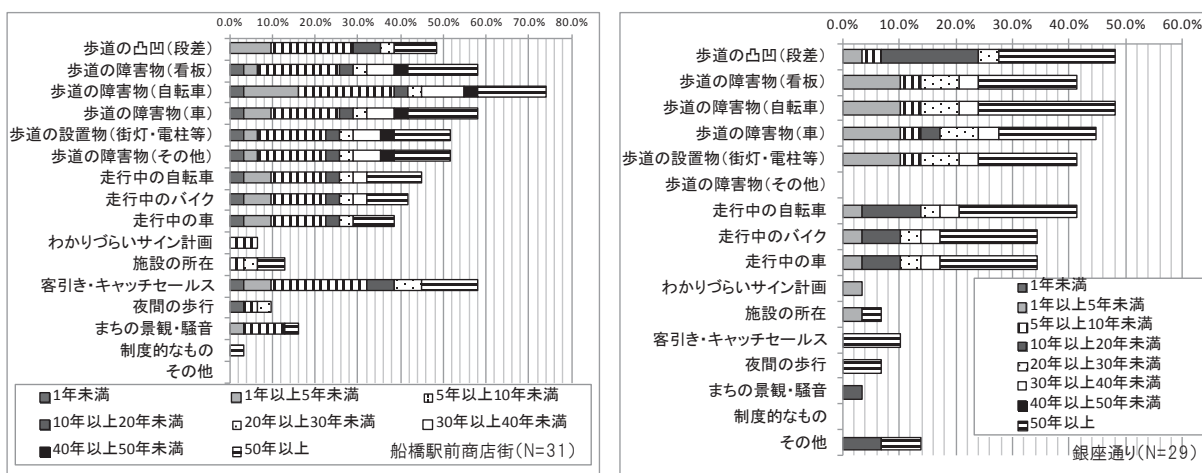


図 5-2-20 営業年数別・運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街・銀座通り）（複数回答）

5. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる運営者意識の傾向と特性

1) ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握別にみた運営者意識の傾向

ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握別に、運営者が商店街（外部空間）で意識するバリアについて、各商店街の調査結果を以下に整理する。

大久保商店街の場合、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」方が、「気にしたことがない（把握していない）」よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向があり、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」についても高い割合を占めている。また、「気にしたことがない」は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。

津田沼1丁目商店街の場合、ハンディキャップを抱える利用者について「気にしたことがない（把握していない）」の方が、「把握している」よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向があり、大久保商店街とは異なる調査結果を得た。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、次いで「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めている。また、「把握している」及び「気にしたことがない」は、「歩道の凸凹（段差）」の割合が最も高い。

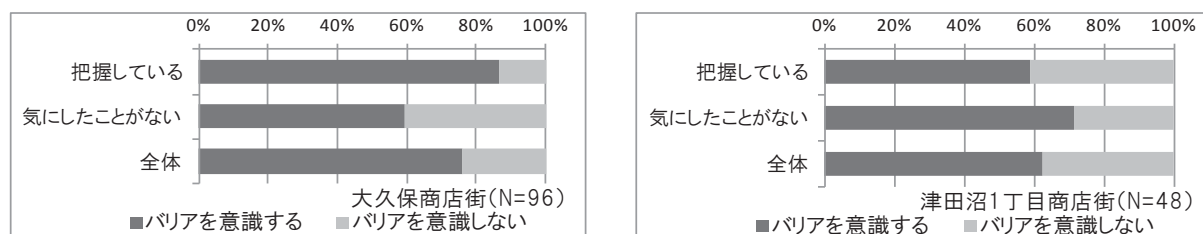


図 5-2-21 利用者把握別・運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）

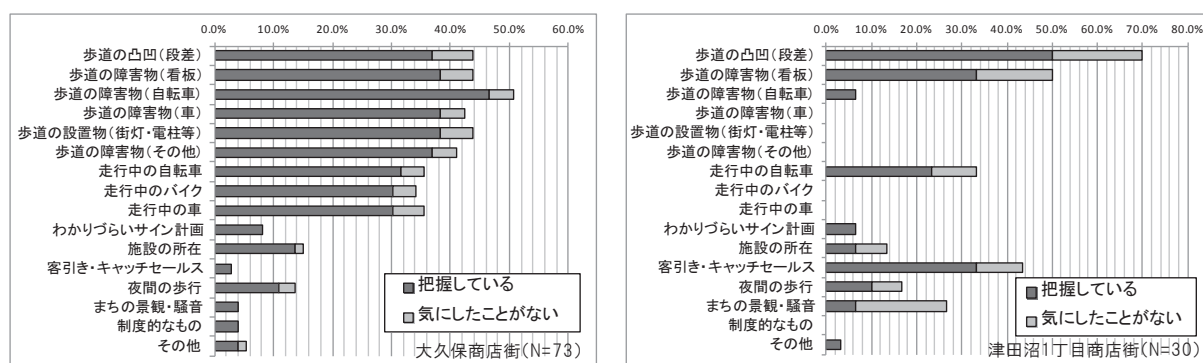


図 5-2-22 利用者把握別・運営者が意識するバリアの種類（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）（複数回答）

船橋駅前商店街の場合、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」が、「気にしたことがない（把握していない）」よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向がある。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」についても高い割合を占めている。また、「把握している」は「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占め、「気にしたことがない」は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。

銀座通りの場合、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」では約60%が商店街（外部空間）においてバリアを意識すると回答し、「気にしたことがない（把握していない）」は全ての運営者が商店街（外部空間）においてバリアを意識しないと回答した。具体的に意識するバリアに関して、全体では「走行中の自転車」が最も高い割合を占めており、「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」も高い割合を占めている。

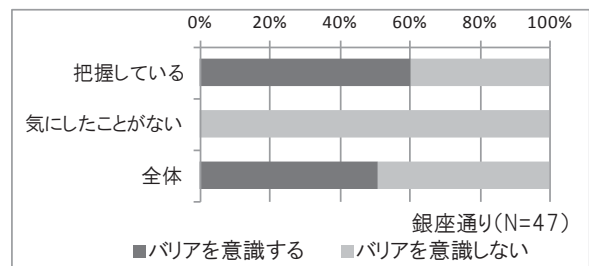
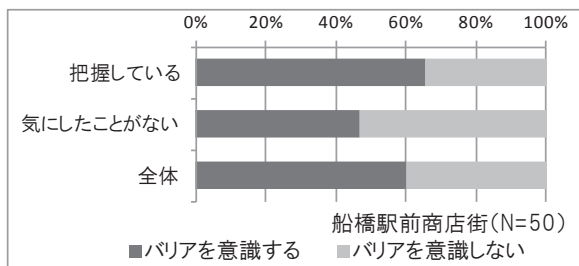


図 5-2-23 利用者把握別・運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・銀座通り）

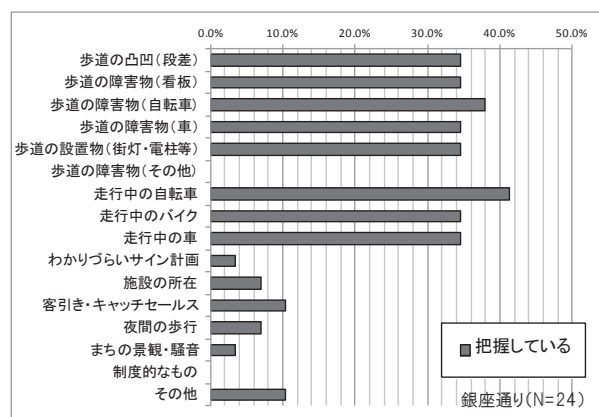
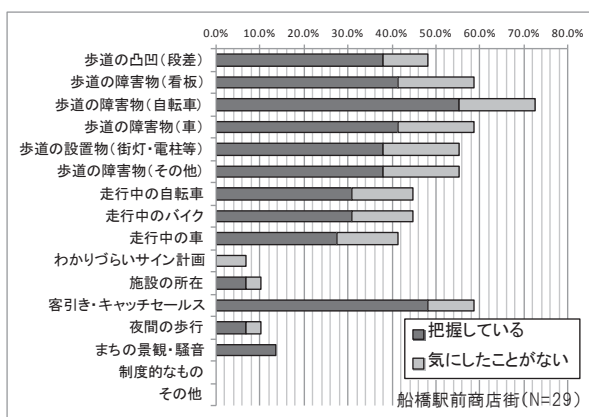


図 5-2-24 利用者把握別・運営者が意識するバリアの種類
（船橋駅前商店街・銀座通り）（複数回答）

2) ノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別にみる運営者意識の傾向

運営側が取り組むノーマライゼーションに向けた取り組み状況別に、比較し以下に整理する。

5. 1. 2に記述した通り、ノーマライゼーションに向けた取り組みについて、1階施設の場合は主に入り口の段差解消等、2階以上の施設（含地下施設）の場合は主にエレベーターの設置等を示している。

大久保商店街の場合、「対策している」と回答した運営者の方が「対策していない」と回答した運営者よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向があり、具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」に関しても高い割合を占めている。また、「対策している」、「対策していない」共に「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。

津田沼1丁目商店街の場合、「対策していない」と回答した運営者の方が「対策している」と回答した運営者よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向があり、大久保商店街とは異なる調査結果を得た。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、次いで「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めている。また、「対策している」は「歩道の凸凹（段差）」、「対策していない」は「歩道の障害物（看板）」が最も高い割合を占めている。

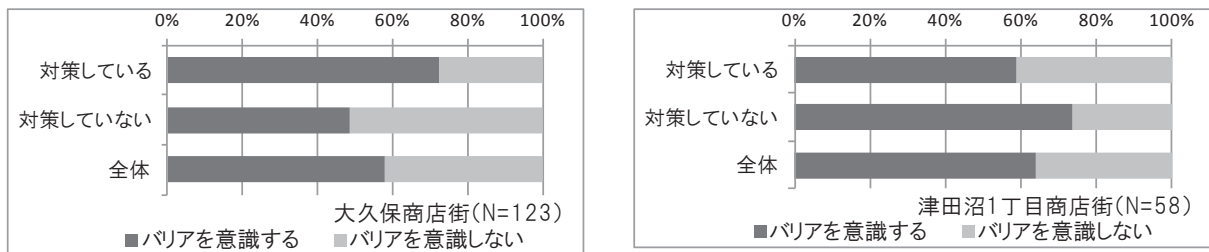


図5-25 取り組み状況別にみる運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）

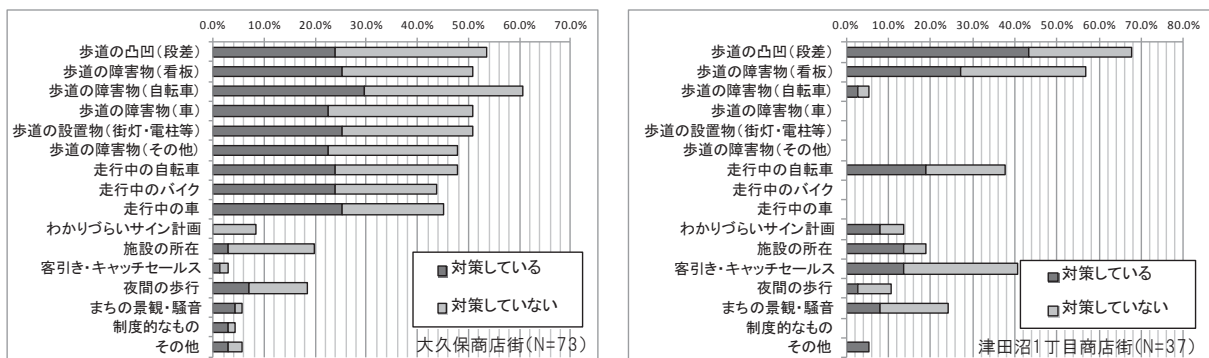


図5-26 取り組み状況別にみる運営者が意識するバリアの種類
（大久保商店街・津田沼1丁目商店街）（複数回答）

船橋駅前商店街の場合、「対策している」と回答した運営者の方が「対策していない」と回答した運営者よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向がある。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」、「客引き・キャッチセールス」に関しても高い割合を占めている。また、「対策している」は「歩道の障害物（自転車）」、「対策していない」は「客引き・キャッチセールス」が最も高い割合を占めている。

銀座通りの場合、「対策している」と回答した運営者の方が「対策していない」と回答した運営者よりも商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向がある。具体的に意識するバリアに関して、全体では「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めており、その他の歩道の障害物や「歩道の凸凹（段差）」も高い割合を占めている。また、「対策している」は「歩道の凸凹（段差）」、「対策していない」は「歩道の障害物（車）」が最も高い割合を占めている。

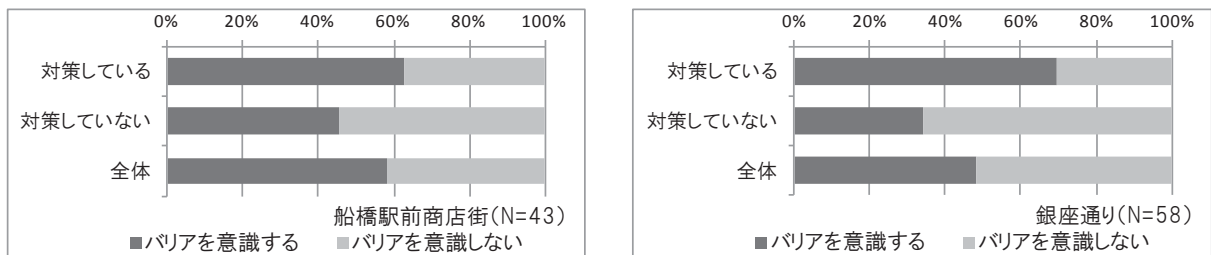


図 5-2-27 取り組み状況別にみる運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・銀座通り）

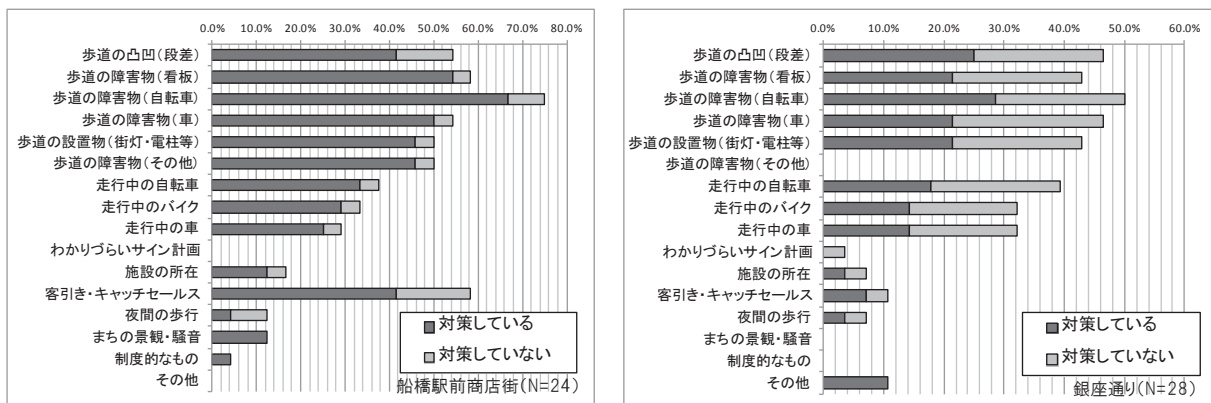


図 5-2-28 取り組み状況別にみる運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街・銀座通り）（複数回答）

5. 3 まとめ

第5章では、異なる4つの既存の商店街（大久保商店街、津田沼1丁目商店街、船橋駅前商店街、銀座通り）の現状を捉えるため、建物（内部空間）並びに商店街（外部空間）の側面から、運営実態と運営者意識からみた評価について整理すると共に、運営側の取り組みや営業年数に視座を置き、商店街の現状について考察した。

建物（内部空間）における運営実態について、商店街別に以下に整理する。

1) 大久保商店街（近隣型商店街）

大久保商店街は、1階施設が最も多く、業種別では「販売施設・店舗」が最も高い割合を占め、次いで「飲食施設」が高い割合を占めている。また、他地域で運営を行うチェーンストアより商店街内のみで運営を行う個人営業施設の方が多く特性がある商店街である。

運営者を対象としたアンケート調査から、商店会（大久保商店街協同組合）加盟率は約40%であり、4つの商店街の中で最も低い加盟率である。また、営業年数に関して、大久保商店街は新旧混在した構成であると共に、営業年数30年未満はチェーンストア、営業年数30年以上は個人営業施設が高い割合を占め、営業年数40年以上は商店会加盟、営業年数40年未満は商店会未加盟が高い割合を占めている傾向がある。

また運営者の約75%がハンディキャップを抱える利用者の利用について把握しており、特に「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」の利用が高い割合を占めている。更に、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況について、個人営業施設よりチェーンストアの方がやや対策を講じている傾向があると共に、商店会加盟別にみると、加盟施設の方が未加盟施設より対策を講じている傾向がみられた。加えて、営業年数別にみると営業年数の長い施設の方が営業年数の短い施設より対策を講じている傾向がある。

2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）

津田沼1丁目商店街は、1階施設が最も多いが、各階に分散して構成されており、業種別では「飲食施設」が最も高い割合を占め、次いで「販売施設・店舗」が高い割合を占めている。営業形態に関しては、個人営業施設よりチェーンストアの方が多く特性がある商店街である。

運営者を対象としたアンケート調査から、商店会（津田沼1丁目商店会）加盟率は約50%であり、4つの商店街の中で2番目に低い加盟率である。また営業年数に関して、1階以外の施設では営業年数40年以上はなく、営業年数が長い施設は1階施設に集中する傾向があると共に、営業年数が5年～20年は商店会に未加盟の傾向があることが特徴的である。

また、運営者の約70%がハンディキャップを抱える利用者の利用について把握しており、特に「高齢者（車いす利用者）」の利用が高い割合を占めている。特に、チェーンストアの方が個人営業施設より利用を把握している割合が高い。更に、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況について、個人営業施設よりチェーンストアの方がやや対策を講じている傾向があると共に、商店会未加盟施設の方が商店会加盟施設より対策を講じている傾向がみられた。

3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）

船橋駅前商店街は、1階施設が最も多いが、各階に分散して構成されており、業種別では「飲食施設」が最も高い割合を占め、次いで「販売施設・店舗」が高い割合を占めている。営業形態に関しては、全ての業種において個人営業施設よりチェーンストアが上回る傾向がある。

運営者を対象としたアンケート調査から、商店会（船橋駅前商店会）加盟率は約75%であり、4つの商店街の中で最も高い加盟率である。また営業年数に関して、1階施設は営業年数10年未満が高い割合を占め、全体では営業年数20年未満が高い割合を占める傾向がある。特に、営業年数10年～30年は全てチェーンストアであると共に、営業年数30年～40年、50年以上は全て商店会に加盟していることが判明した。

また運営者の約70%がハンディキャップを抱える利用者の利用について把握しており、特に「高齢者（車いす利用者）」の利用が高い割合を占めている。チェーンストアの方が個人営業施設より利用を把握している割合が高く、商店会加盟施設の方が商店会未加盟施設より利用を把握している割合が高いことが特徴である。更に、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況について、個人営業施設よりチェーンストアの方が、対策を講じている傾向があると共に、商店会加盟施設の方が商店会未加盟施設より対策を講じている傾向がみられた。

4) 銀座通り（超広域型商店街）

銀座通りは、4つの商店街の中で最も施設数が多く、各階に分散して構成されており、業種別では「飲食施設」が最も高い割合を占め、次いで「事務施設・オフィス」や「販売施設・店舗」が高い割合を占めている。営業形態に関しては、チェーンストアと個人営業施設が同割合となっている。

運営者を対象としたアンケート調査から、商店会（銀座通連合会）加盟率は約70%であり、4つの商店街の中で2番目に高い加盟率である。また営業年数に関して、営業年数1年未満、30年～40年は全てチェーンストア（含ブランド）であり、営業年数1年未満、20年～30年は全て商店会加盟施設であることが判明した。

また運営者の約85%がハンディキャップを抱える利用者の利用について把握しており、特に

「高齢者（車いす利用者）」や「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」の利用が高い割合を占めている。特に、チェーンストアや商店会加盟施設が利用を把握している傾向がある。更に、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況について、個人営業施設よりチェーンストアの方が、対策を講じている傾向があると共に、商店会加盟施設の方が商店会未加盟施設より対策を講じている傾向があり、営業年数の長い施設が対策を講じている傾向がみられた。

商店街（外部空間）における運営者評価並びに商店街の現状を商店街別に以下に整理する。

1) 大久保商店街（近隣型商店街）

大久保商店街で最も多い1階施設の運営者は約60%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「歩道の凸凹（段差）」、「走行中の自転車・バイク・車」が高い割合を占める。また商店会加盟別に比較した結果、商店会加盟施設の運営者がややバリアを意識する傾向があり、営業年数別に比較した結果、営業年数50年以上の運営者が最もバリアを意識する割合が高い。

また、ハンディキャップを抱える利用者の利用把握別に比較した結果、把握していると回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。加えて、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別に比較した結果、対策していると回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。

2) 津田沼1丁目商店街（地域型商店街）

津田沼1丁目商店街で最も多い1階施設の運営者は約60%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板）」、「走行中の自転車」、「客引き・キャッチセールス」が高い割合を占める。また、営業形態別に比較した結果、個人営業施設の運営者の方がチェーンストアの運営者よりバリアを意識する傾向があると共に、「客引き・キャッチセールス」に関してはチェーンストアの運営者の方がバリアとして意識する割合が高い。更に、商店会加盟別に比較した結果、商店会未加盟施設の運営者がバリアを意識する傾向があり、営業年数別に比較した結果、営業年数1年未満の運営者は全てバリアを意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者の利用把握別に比較した結果、把握していないと回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割

合を占めている。加えて、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別に比較した結果、対策していないと回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（看板）」が最も高い割合を占めている。

3) 船橋駅前商店街（広域型商店街）

船橋駅前商店街で最も多い1階施設の運営者は約55%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、や「客引き・キャッチセールス」、「歩道の凸凹（段差）」が高い割合を占める。また、営業形態別に比較した結果、チェーンストアの運営者の方が個人営業施設の運営者よりバリアを意識する傾向があると共に、個人営業施設の運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識し、チェーンストアの運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」の他に「歩道の凸凹（段差）」や「客引き・キャッチセールス」を意識する傾向がある。更に、商店会加盟別に比較した結果、商店会加盟施設の運営者がバリアを意識する傾向があり、営業年数別に比較した結果、営業年数30年～40年の運営者は全てバリアを意識する傾向がある。

また、ハンディキャップを抱える利用者の利用把握別に比較した結果、把握していると回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。加えて、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別に比較した結果、対策していると回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。

4) 銀座通りで最も多い1階施設の運営者は約50%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。また、営業形態別に比較した結果、個人営業施設の運営者の方がチェーンストアの運営者よりバリアを意識する傾向があると共に、「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。更に、商店会加盟別に比較した結果、商店会加盟施設の運営者がバリアを意識する傾向があり、営業年数別に比較した結果、営業年数50年以上の運営者が最もバリアを意識する割合が高い。

また、ハンディキャップを抱える利用者の利用把握別に比較した結果、利用者把握していると回答した運営者の方がバリアを意識すると共に、把握していないと回答した運営者は全てバリアを意識しない傾向があり、具体的には「走行中の自転車」が最も高い割合を占めている。加えて、様々な利用者の利用に対応するノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別に比較した結果、対策していないと回答した運営者の方がバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めている。

【第5章 注釈】

注 5-1) 階数・業種別の分類では、建築分類法を基に業種分類を行うと共に、1階から進入し、複数階に展開する場合（例：1階入り口から入り、2階・3階まで展開する衣料品店等）は「1階施設」に分類している。また、建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）は「ビル」に分類している。

第6章 利用者意識と運営者意識からみた建物（内部空間）の現状と課題

6. 1 利用者意識からみた建物（内部空間）のバリアの傾向と特性

6. 1. 1 建物（内部空間）利用における利用者評価の傾向

6. 1. 2 利用者評価と建物（内部空間）特性

6. 2 運営者意識からみた建物（内部空間）の現状

6. 2. 1 属性・営業年数別にみる建物（内部空間）のアクセス実態

6. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる建物（内部空間）のアクセス実態

6. 3 建物（内部空間）における現状と課題

6. 3. 1 利用者意識と運営者意識の比較

6. 3. 2 建物（内部空間）における課題

6. 4 まとめ

6. 1 利用者意識からみた建物（内部空間）のバリアの傾向と特性

6. 1. 1 建物（内部空間）利用における利用者評価の傾向

建物（内部空間）利用で利用者が意識するバリアに関して、大久保商店街は29.8%、津田沼1丁目商店街は46.0%、船橋駅前商店街は21.4%、銀座通りは26.9%が意識するという結果を得た。また、世代別にみると、大久保商店街、銀座通りでは60代が全体平均より意識する傾向が強いが、その他の商店街においては60代以上の高齢層が全体平均以下である傾向がみられる。

4つのバリアの種別分類を通じて、利用者が意識する商店街別のバリアの特徴や傾向を以下に述べる。全ての商店街において物理的なバリアである「入り口の段差」が共通して最も高い割合（大久保商店街：38.9%、津田沼1丁目商店街：40.5%、船橋駅前商店街：44.2%、銀座通り：36.9%）を占めており、次いで大久保商店街は「建物前の駐輪や駐車」が23.2%、津田沼1丁目商店街は最も高い割合を占める「入り口の段差」の割合と近い「階段」が39.3%、船橋駅前商店街は「施設の広さ（狭い）」が24.7%、銀座通りは「階段」が29.8%で高い割合を占めている。特に「入り口の段差」と回答した利用者の年齢についてみると、大久保商店街では60代以上の高齢層、津田沼1丁目商店街では20代30代や40代50代の中年層、船橋駅前商店街では20代30代、中年層に加えて70代以上の高齢層、銀座通りでは30代や中年層、高齢層の回答が多かったがいずれも全ての世代で回答があり、表6-1-1より子育て世代、肢体不自由者（杖等の福祉用具使用者等）や車いす連れにおいても意識する傾向がみられた。以上のことから、商店街の規模や、年齢、問題箇所数や段差高さに関わりなく、利用者が「入り口の段差」をバリアとして意識する傾向が顕在していると言えよう。

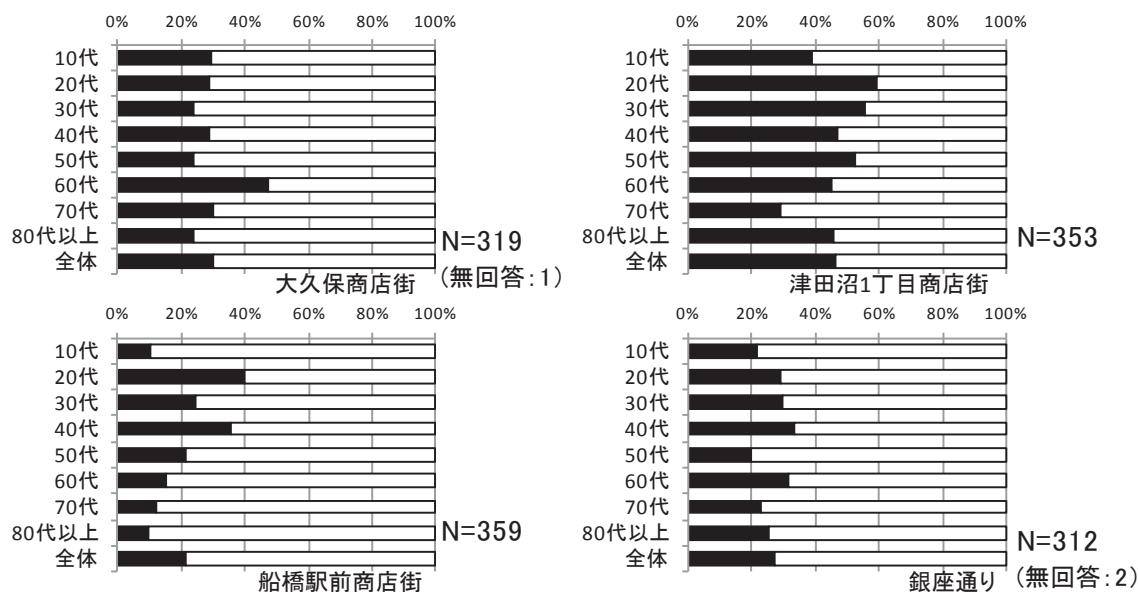


図 6-1-1 建物（内部空間）で意識するバリアの有無（年代別）

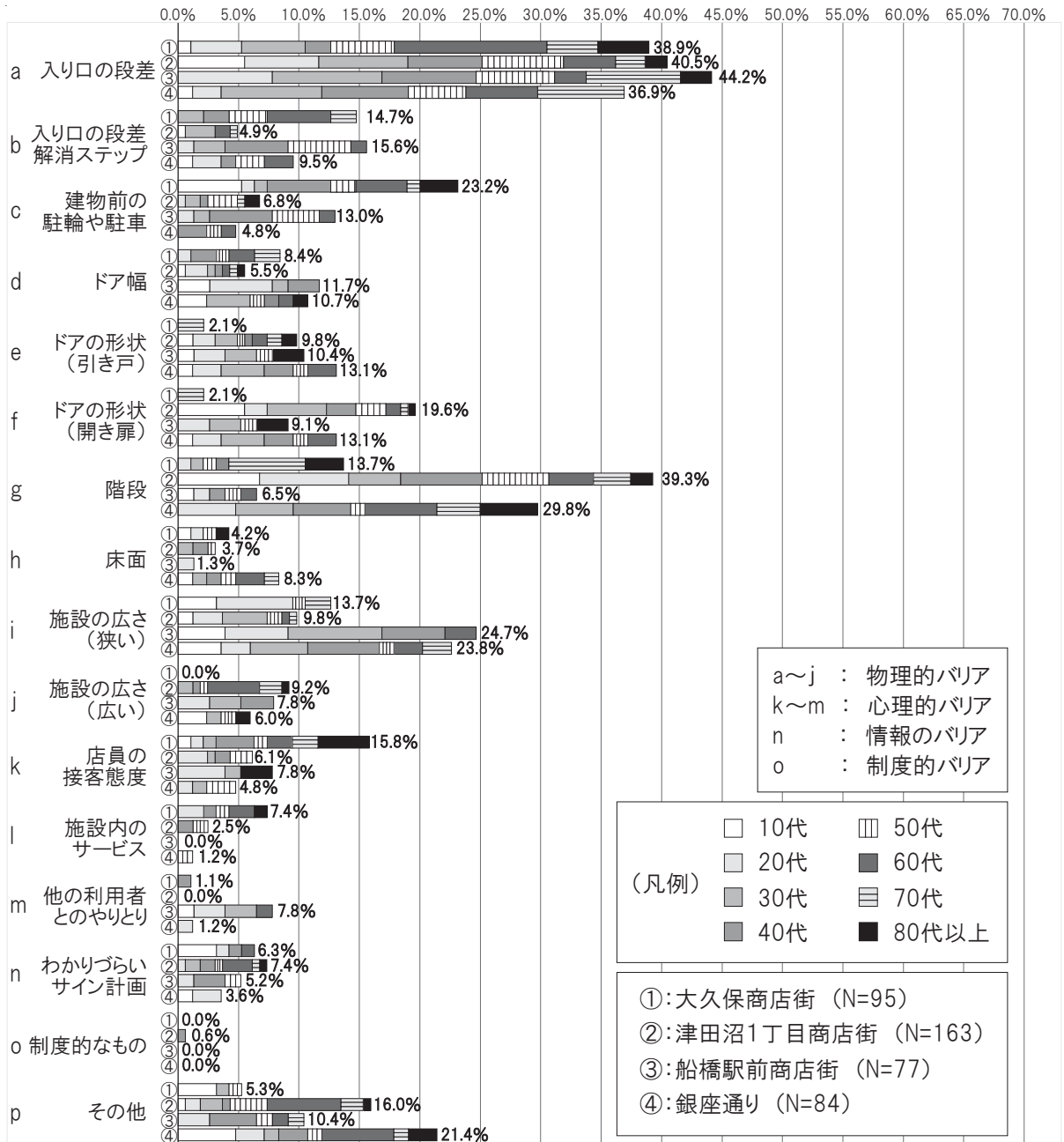


図 6-1-2 建物（内部空間）で意識するバリアの種類（年代別・複数回答）

表 6-1-1 建物（内部空間）で意識するバリア（ハンディキャップを抱える利用者別・複数回答）

バリアについて				有無		種 類																
子育て世代				有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	i	k	l	m	n	o	p	
①	ベビーカー 使用者	20代	女性	○																		
		30代	女性	○											○							
		30代	女性	○																		子ども用の小さいかごが欲しい
		30代	女性	○		○	○															
		30代	女性		○																	
		30代	女性		○																	
②	ベビーカー 使用者	30代	女性	○																		EVが離れており、土日に混雑 EVが少ない
		30代	女性	○		○						○										
		30代	女性	○												○	○					
		30代	女性	○			○				○	○										
		30代	女性		○																	
		30代	女性		○																	
③	妊婦	20代	女性	○		○								○								店内の清潔感、EVの未設置
		30代	女性	○											○	○						
④	妊婦	30代	女性		○																	
④	妊婦	30代	女性		○																	
肢体不自由者				有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	i	k	l	m	n	o	p	
①	杖無し	80代	女性	○		○											○					
		70代	男性		○																	
②	※ 杖無し	50代	男性	○				○														駐車場付近の坂の傾斜
		70代	女性	○																		○
	杖有り	60代	男性	○		○					○	○										
		60代	男性	○		○										○						
		70代	男性	○																		施設前のポールなど
		70代	男性		○																	
		80代	男性	○												○						
		80代	男性	○		○		○														○
		80代	男性		○																	
		80代	男性	○		○																
		80代	男性		○																	
		60代	女性	○		○	○									○						
		70代	女性	○		○	○															地震(災害時)があった時が心配
		70代	女性	○		○	○															
70代	女性		○																			
80代	女性		○																			
80代	女性		○																			
③	杖無し	50代	女性	○				○														
		60代	男性		○																	
	杖有り	70代	女性		○																	
④	杖無し	70代	男性		○																	
		80代	女性	○					○						○	○						○
杖有り	80代	男性		○																		

※現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある。

その他				有	無	a	b	c	d	e	f	g	h	i	i	k	l	m	n	o	p	
②	視覚障 害者※	50代	女性	○																		昔は2F受付カウンターで案内してもらっていたが、今は無く不便
		80代	男性		○																	
	カート 所持	60代	女性		○																	
		70代	女性		○																	
③	弱視	60代	女性		○																	
		80代	女性		○																	
	車いす	40代	女性	○												○						○
		20代	女性	○																		障がい者用のトイレが少ない(ない)
④	外国人	50代	女性	○		○		○														通路幅
		70代	男性		○										○							

(凡例)①大久保商店街、②津田沼1丁目商店街、③船橋駅前商店街、④銀座通り ※白杖使用

a 入り口の段差	e ドアの形状(引き戸)	i 施設の広さ(狭い)	m 他の利用者とのやりとり
b 入り口の段差解消ステップ	f ドアの形状(開き扉)	j 施設の広さ(広い)	n わかりづらいサイン計画
c 建物前の駐輪や駐車	g 階段	k 店員の接客態度	o 制度的なもの
d ドア幅	h 床面	l 施設内のサービス	p その他

また、表 6-1-2 より男性女性別に建物（内部空間）で意識するバリアを比較すると、各商店街において「入り口の段差」が最も高い割合を占める（津田沼 1 丁目商店街の男性を除く）が、次いで、大久保商店街では男性は「階段」が高い割合を占めているのに対し、女性は「建物前の駐輪や駐車」が高い割合を占めている。また、「入り口の段差」に次いで、船橋駅前商店街では男性は「入り口の段差解消ステップ」が高い割合を占めているのに対し、女性は「施設の広さ（狭い）」が高い割合を占める等、意識するバリアの割合順に僅かな差異がみられる。更に、銀座通りでは「入り口の段差」、「階段」、「施設の広さ（狭い）」に関して、男性女性共に高い割合を占めている。

以上のことから、商店街の規模や、性別、年齢、ハンディキャップの有無、問題箇所数や段差高さに関わりなく、利用者が「入り口の段差」をバリアとして意識する傾向が顕在していると言えよう。

表 6-1-2 建物（内部空間）で意識するバリア（男性女性別・複数回答）

商店街	性別	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
大久保商店街	男性	入り口の段差	階段	建物前の駐輪や駐車	施設の広さ（狭い）	入り口の段差解消ステップ	ドア幅	施設内のサービス	
	N=41	26.8%	22.0%	17.1%	17.1%	14.6%	14.6%	14.6%	
	女性	入り口の段差	建物前の駐輪や駐車	店員の接客態度	入り口の段差解消ステップ	施設の広さ（狭い）			
N=54	40.7%	27.8%	18.5%	13.0%	11.1%				
津田沼 1 丁目商店街	男性	階段	入り口の段差	ドアの形状（開き扉）	ドア幅	ドアの形状（引き戸）	施設の広さ（狭い）		
	N=76	43.4%	32.9%	18.4%	10.5%	10.5%	10.5%		
	女性	入り口の段差	階段	ドアの形状（開き扉）	施設の広さ（広い）				
N=86	46.5%	34.9%	20.9%	11.6%					
船橋駅前商店街	男性	入り口の段差	入り口の段差解消ステップ	ドア幅	建物前の駐輪や駐車	階段	施設の広さ（狭い）	店員の接客態度	他の利用者とのやり取り
	N=30	46.7%	30.0%	16.7%	13.3%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%
	女性	入り口の段差	施設の広さ（狭い）	建物前の駐輪や駐車	施設の広さ（広い）	ドアの形状（引き戸）	ドアの形状（開き扉）		
N=47	40.4%	34.0%	12.8%	12.8%	10.6%	10.6%			
銀座通り	男性	入り口の段差	階段	施設の広さ（狭い）					
	N=39	28.2%	25.6%	25.6%					
	女性	入り口の段差	階段	施設の広さ（狭い）	ドアの形状（引き戸）	ドアの形状（開き扉）	ドア幅	入り口の段差解消ステップ	
N=45	42.2%	33.3%	22.2%	20.0%	20.0%	13.3%	11.1%		

：男性女性共に共通している事項

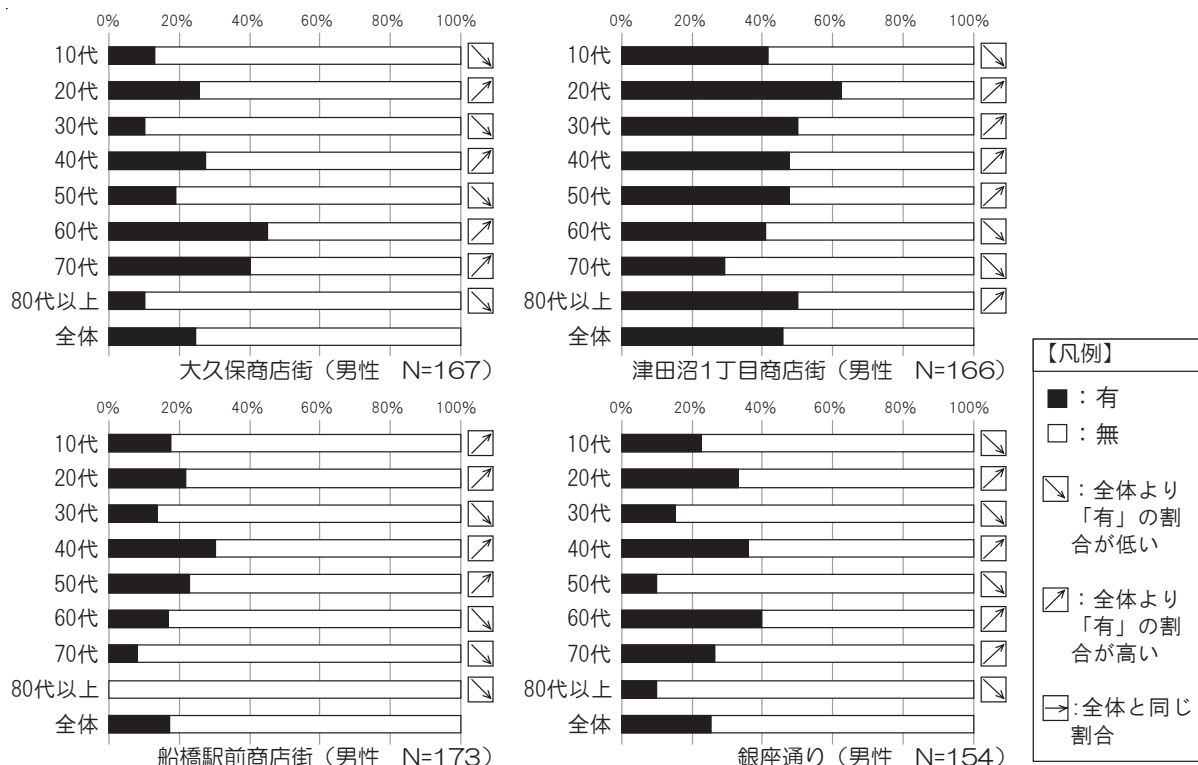


図 6-1-3 建物（内部空間）で意識するバリアの有無（年代別・男性）

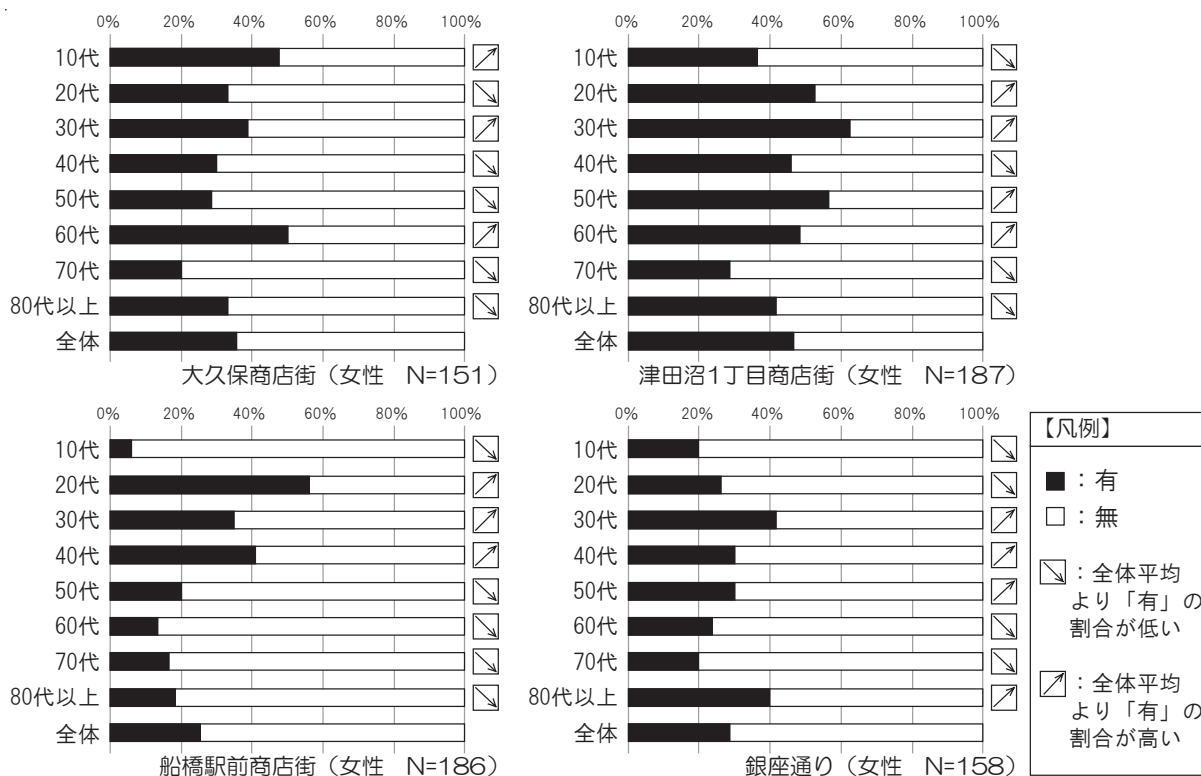


図 6-1-4 建物（内部空間）で意識するバリアの有無（年代別・女性）

利用者の商店街で行う活動に関して、全ての商店街で「買い物」が最も高い割合を占める一方で、大久保商店街では「通り道・通過」目的の利用がその他の商店街と比較して高い割合を占め、船橋駅前商店街以外の商店街では「飲食」目的の利用、船橋駅前商店街や銀座通りでは「仕事」目的の利用が高い割合を占める傾向がある。

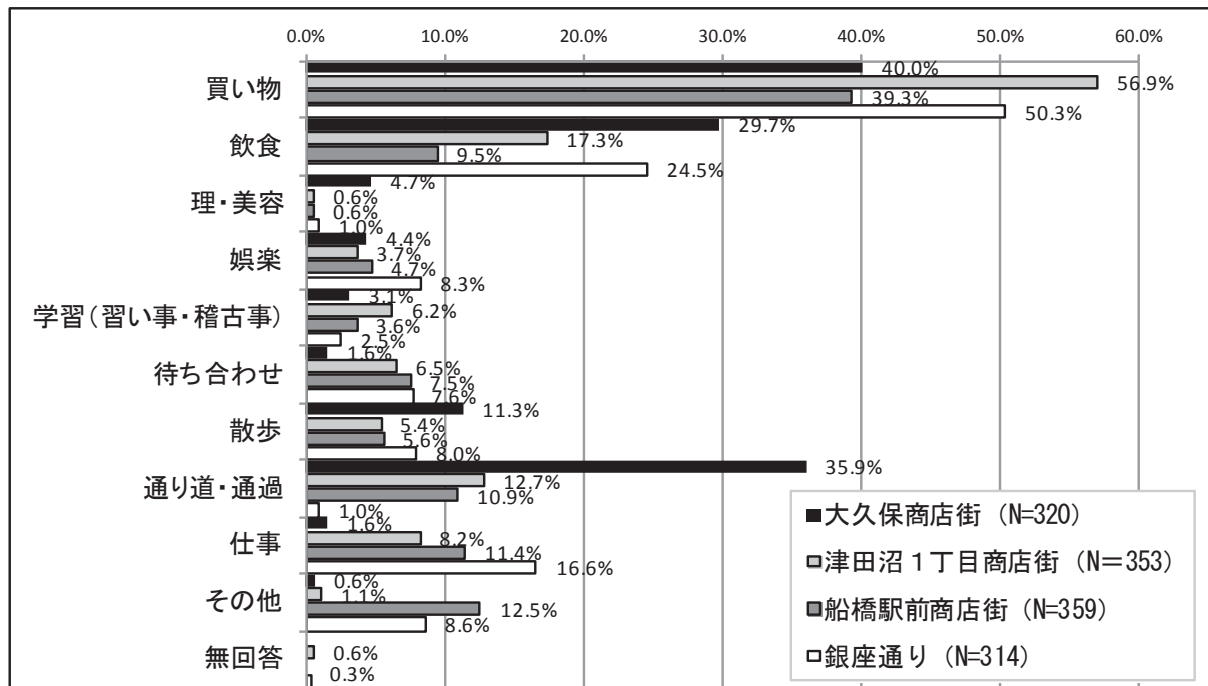


図 6-1-5 利用者の商店街で行う活動（複数回答）

利用者が建物（内部空間）利用で意識するバリアに関して活動別にみると、大久保商店街では「娯楽」の利用者が「バリアを意識する」と最も多く回答し、津田沼1丁目商店街では「飲食」、「待ち合わせ」や「仕事」、「買い物」において「バリアを意識する」と回答した利用者が約半数から半数以上と活動によって差異がみられた。船橋駅前商店街及び銀座通りにおいては全ての活動項目において約20%～約30%が「バリアを意識する」と回答し、活動別に集中する傾向はみられなかった。

具体的に、各商店街の利用者が意識するバリアについて活動として回答の少なかった「理・美容」や建物（内部空間）利用に直接関わりない「散歩」及び「通り道・通過」を除く全ての活動項目について以下に整理する。

1) 買い物

「買い物」に関して、大久保商店街は26.6%、津田沼1丁目商店街は47.8%、船橋駅前商店街

は25.5%、銀座通りは29.1%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には全ての商店街で「入り口の段差」が最も高い割合を占める。また、津田沼1丁目商店街及び銀座通りでは「階段」、船橋駅前商店街及び銀座通りでは「施設の広さ（狭い）」についての回答がみられ、全ての商店街で物理的バリアを意識する傾向がある。

2) 飲食

「飲食」に関して、大久保商店街は24.2%、津田沼1丁目商店街は60.7%、船橋駅前商店街は29.4%、銀座通りは24.7%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には大久保商店街を除く3つの商店街で「入り口の段差」が最も高い割合を占めており、次いで、津田沼1丁目商店街及び銀座通りでは「階段」が高い割合を占めている。一方で、大久保商店街では「建物前の駐輪や駐車」が最も高い割合を占めており、「買い物」の利用者が意識するバリアと異なる傾向がみられる。加えて、津田沼1丁目商店街では「ドアの形状（開き扉）」が他の商店街と比較して高い割合を占めている。

3) 娯楽

「娯楽」に関して、大久保商店街は42.9%、津田沼1丁目商店街は23.1%、船橋駅前商店街は11.8%、銀座通りは30.8%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には津田沼1丁目商店街の「店員の接客態度」が他の商店街と比較して最も高い割合を占めており、「入り口の段差」に回答が集中する「買い物」等と異なり、心理的バリアに関する回答もみられる。

4) 学習（習い事・稽古事）

「学習（習い事・稽古事）」に関して、大久保商店街は20.0%、津田沼1丁目商店街は27.3%、船橋駅前商店街は15.4%、銀座通りは12.5%が「バリアを意識する」と回答した。大久保商店街及び船橋駅前商店街では入り口のドアに関連するバリアを意識する傾向がみられる。

5) 待ち合わせ

「待ち合わせ」に関して、津田沼1丁目商店街は52.2%、船橋駅前商店街は18.5%、銀座通りは29.2%が「バリアを意識する」という回答を得た。具体的には、「入り口の段差」に関して銀座通り及び津田沼1丁目商店街での回答が集中する傾向がみられ、船橋駅前商店街では「階段」及び「施設の広さ（狭い）」に回答がみられた。

6) 仕事

「仕事」に関して、津田沼1丁目商店街は51.7%、船橋駅前商店街は19.5%、銀座通りは30.8%が「バリアを意識する」と回答し、「待ち合わせ」と同様に大久保商店街では意識するバリアはないという回答を得た。具体的には、「待ち合わせ」の結果とは異なり、船橋駅前商店街の「入り口の段差」が他の商店街と比較して高い割合を占める傾向がみられる。

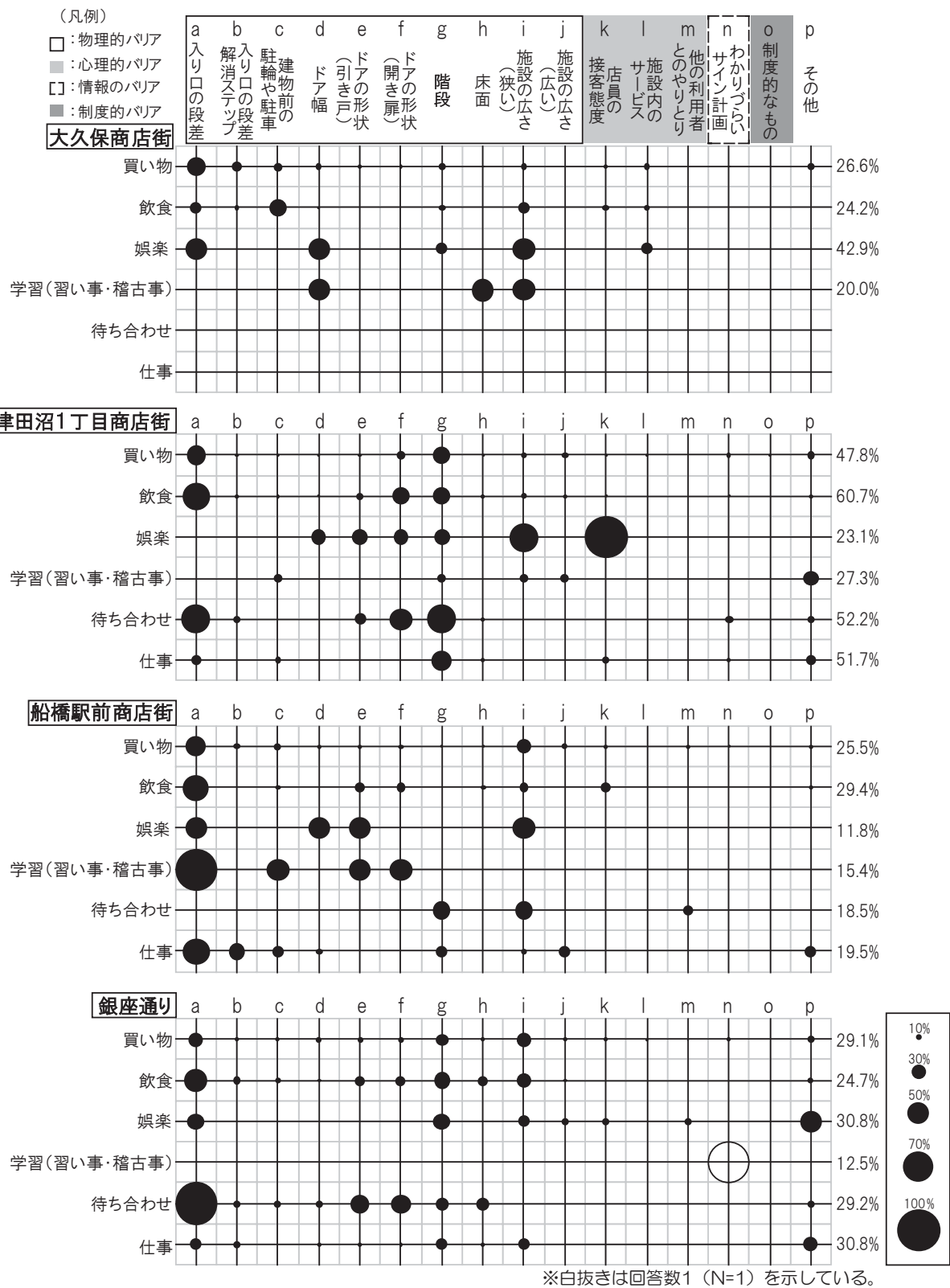


図 6-1-6 活動別にみた建物（内部空間）で利用者が意識するバリア（複数回答）

利用者の商店街滞在時間に関して、大久保商店街では「1 時間未満」の滞在時間に回答が集中する傾向がある。一方で、津田沼 1 丁目商店街や船橋駅前商店街では「1 時間未満」の滞在時間が最も高い割合を占めているが、「1 時間未満 2 時間未満」も同様に高い割合を占めていることから、1 時間～2 時間程度滞在する傾向がみられる。また銀座通りでは回答に分散傾向がみられ、「4 時間以上 5 時間未満」や「5 時間以上」の回答が他の 3 つの商店街と比較して高い割合を占めていることが特徴として挙げられる。

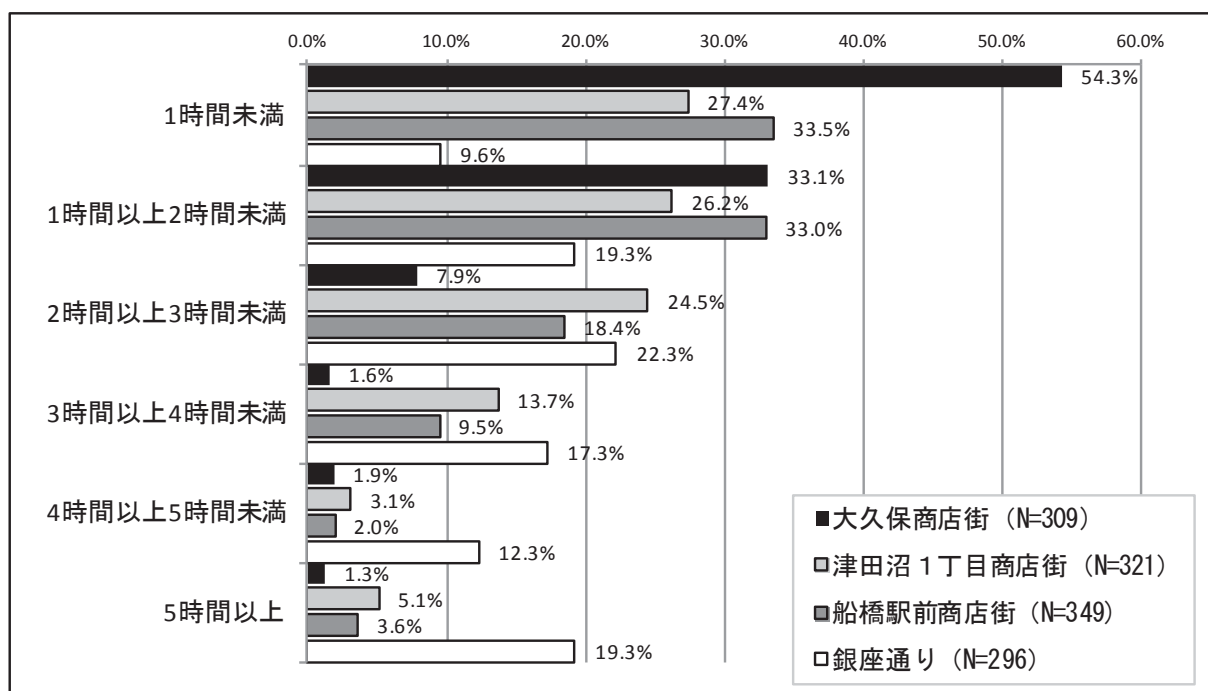


図 6-1-7 利用者の商店街滞在時間

利用者が建物（内部空間）利用で意識するバリアに関して滞在時間別にみると、大久保商店街では「3 時間以上 4 時間未満」滞在の利用者が「バリアを意識する」と最も多く回答し、津田沼 1 丁目商店街では 2 時間～5 時間滞在する利用者がバリアを意識する傾向が強い。更に、船橋駅前商店街では「1 時間以上 2 時間未満」や「5 時間以上」滞在する利用者がバリアを意識する傾向がみられると共に、銀座通りでは「5 時間以上」滞在の利用者が「バリアを意識する」と最も多く回答した。具体的に、各商店街の利用者が意識するバリアについて滞在時間別に以下に整理する。

1) 滞在時間：1 時間未満

滞在時間「1 時間未満」に関して、大久保商店街は 32.9%、津田沼 1 丁目商店街は 39.6%、船橋駅前商店街は 20.0%、銀座通りは 27.6%が「意識するバリアがある」と回答した。具体的には

全ての商店街で「入り口の段差」が最も高い割合を占める。また、大久保商店街では「建物前の駐輪や駐車」、銀座通りでは「階段」も同様に高い割合を占めている。

2) 滞在時間：1 時間以上 2 時間未満

滞在時間「1 時間以上 2 時間未満」に関して、大久保商店街は 29.8%、津田沼 1 丁目商店街は 44.0%、船橋駅前商店街は 27.1%、銀座通りは 31.6%が「意識するバリアがある」と回答した。具体的には大久保商店街及び船橋駅前商店街では「入り口の段差」が最も高い割合を占め、津田沼 1 丁目商店街では「階段」、銀座通りでは「施設の広さ（狭い）」が最も高い割合を占める結果を得た。

3) 滞在時間：2 時間以上 3 時間未満

滞在時間「2 時間以上 3 時間未満」に関して、大久保商店街は 20.0%、津田沼 1 丁目商店街は 51.2%、船橋駅前商店街は 16.7%、銀座通りは 22.4%が「意識するバリアがある」と回答した。具体的には津田沼 1 丁目商店街を除く 3 つの商店街は「入り口の段差」が最も高い割合を占めているが、津田沼 1 丁目商店街は「階段」が最も高い割合を占めている。また、船橋駅前商店街では「施設の広さ（狭い）」に関する回答もみられる。

4) 滞在時間：3 時間以上 4 時間未満

滞在時間「3 時間以上 4 時間未満」に関して、大久保商店街は 40.0%、津田沼 1 丁目商店街は 54.2%、船橋駅前商店街は 17.6%、銀座通りは 28.8%が「意識するバリアがある」と回答した。津田沼 1 丁目商店街並びに銀座通りでは「入り口の段差」が最も高い割合を占め、船橋駅前商店街では「建物前の駐輪や駐車」が最も高い割合を占めている。

5) 滞在時間：4 時間以上 5 時間未満

滞在時間「4 時間以上 5 時間未満」に関して、津田沼 1 丁目商店街は 54.5%、船橋駅前商店街は 14.3%、銀座通りは 10.9%が「意識するバリアがある」という回答を得た。具体的には津田沼 1 丁目商店街は「入り口の段差」や「階段」に回答がみられ、銀座通りでは情報のバリアの「わかりづらいサイン計画」についても回答があった。

6) 滞在時間：5 時間以上

滞在時間「5 時間以上」に関して、大久保商店街は 25.0%、津田沼 1 丁目商店街は 33.3%、船橋駅前商店街は 25.0%、銀座通りは 38.6%が「意識するバリアがある」と回答し、具体的には、津田沼 1 丁目商店街は「入り口の段差」が最も高い割合を占め、銀座通りは「入り口の段差」や「階段」が最も高い割合を占めている。船橋駅前商店街では「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」、「建物前の駐輪や駐車」、「施設の広さ（狭い）」について回答があった。

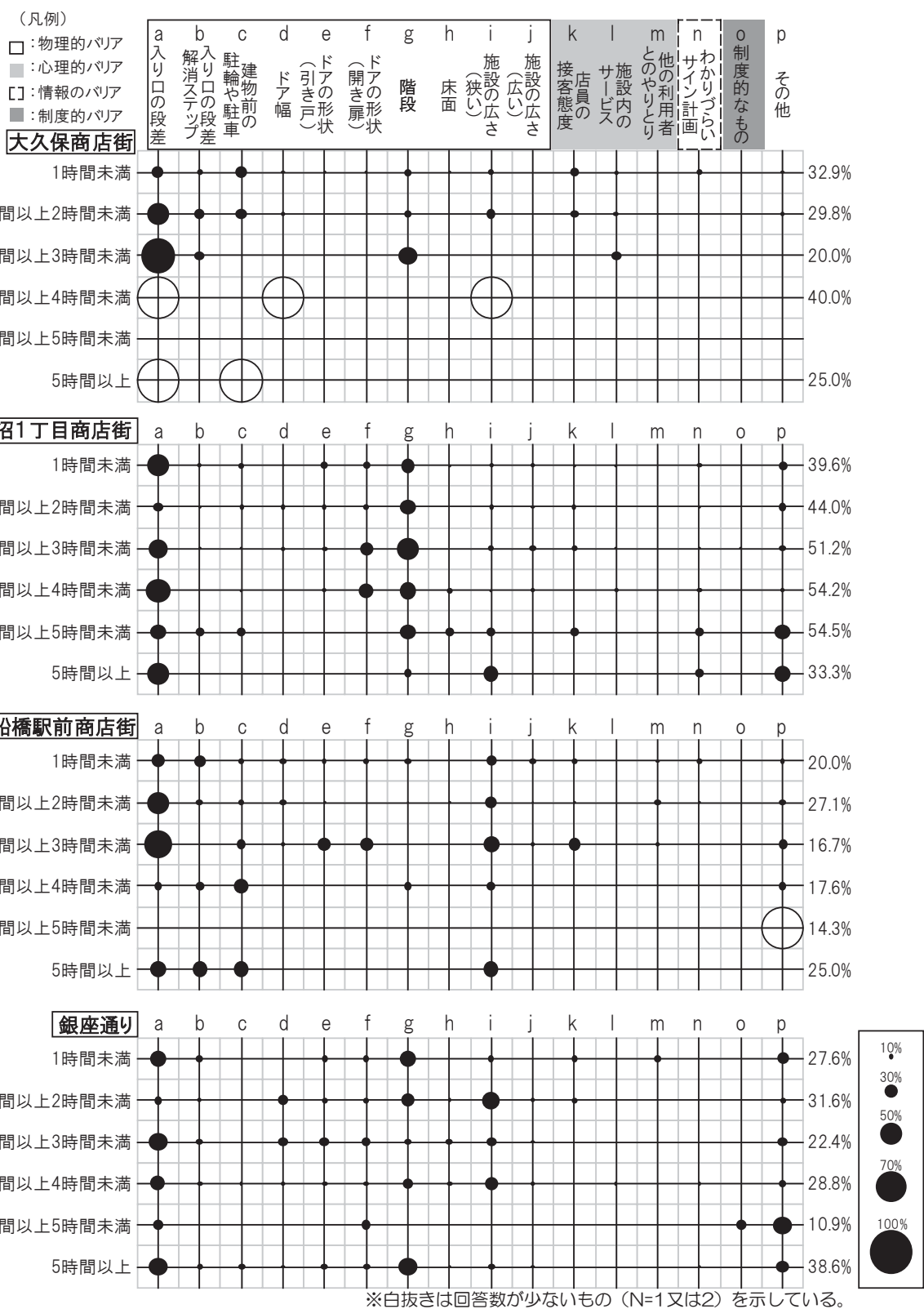
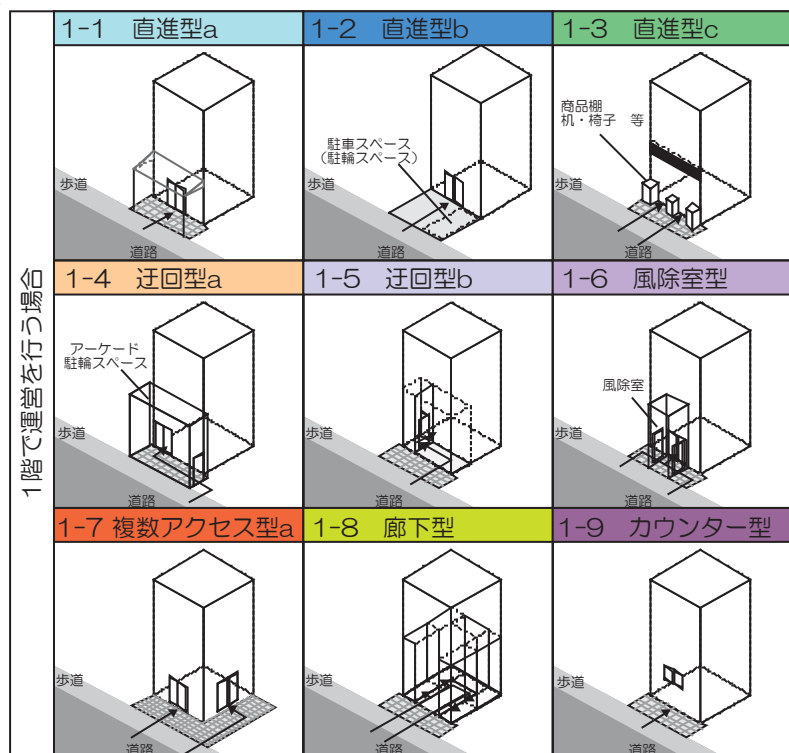


図 6-1-8 滞在時間別にみた建物（内部空間）で利用者が意識するバリア（複数回答）

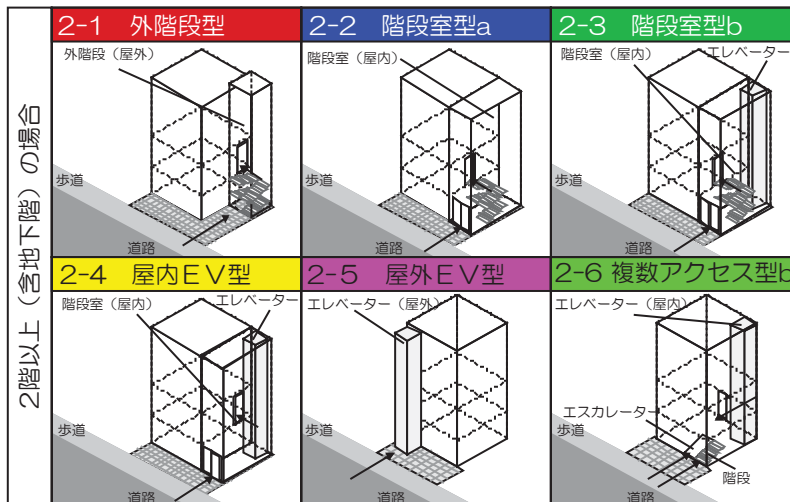
6. 1. 2 利用者評価と建物（内部空間）特性

商店街を構成している建物のアクセス実態を捉える為に、以下の3つに大別し、各アクセスに関する特性を抽出する。

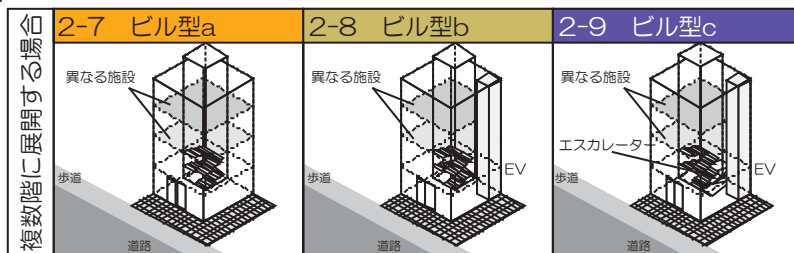
- 1) 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス：1階や2階のみ（含地下階）で運営を行う施設
（例：3階で運営を行う飲食施設 等）
- 2) 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス：1階から上階（下階）まで同施設
（例：1階から5階まで運営を行う販売施設・店舗 等）
- 3) 建物の全階が同施設のアクセス（百貨店や大型量販店を含む）



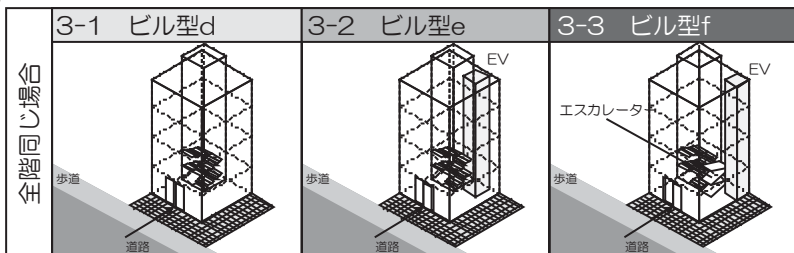
- 1-1～1-9：1階で営業している場合を示す。
- 1-7：同壁面に複数の入口がある場合は除く。



■2-1～2-6：1階以外で営業する場合かつ各フロア異なる店舗が営業する形式を示す。尚、2-4及び2-5は利用者経路がEVに限定され、避難階段には緊急時以外は進入できない形式を示す。



■2-7～2-9：複数階に渡って同じ店舗が展開している形式を示す。また、1階から複数階に渡って展開している場合は、1-1～1-9においても分類している。
 （例：正面から進入し、1階・2階で展開する販売店の場合は、1-1に分類し、施設内の移動手法は階段のみの為、2-7に分類している。）



■3-1～3-3：ビルに1つの店舗がある形式。百貨店や大型量販店、専門店等はこのに含まれる。

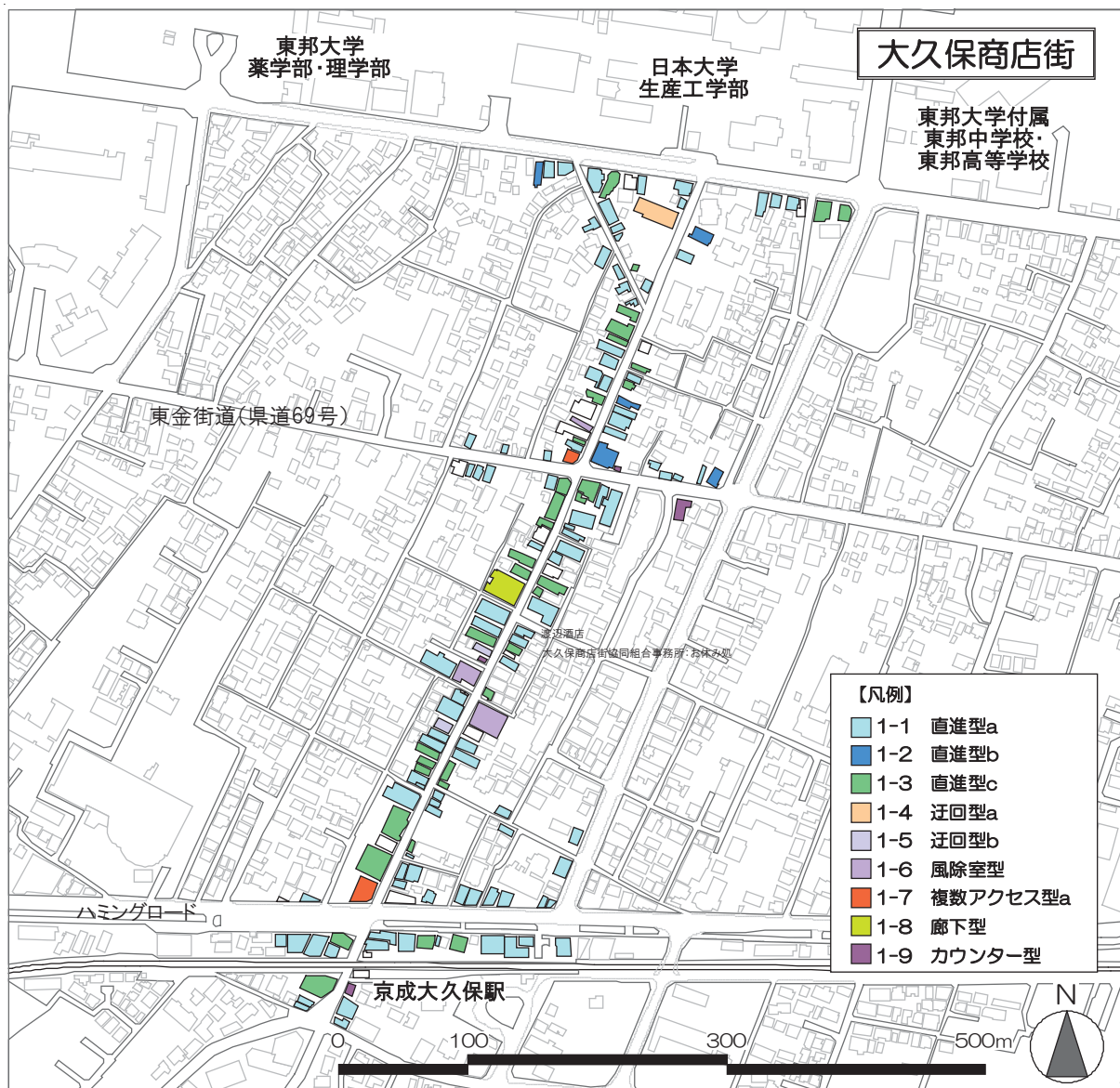
図 6-1-9 建物（内部空間）のアクセス分類

1) 大久保商店街

利用者意識から、大久保商店街では「入り口の段差」や「入り口の段差解消ステップ」、「建物前の駐輪や駐車」をバリアとして意識する評価を得た。

大久保商店街において建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]の1階施設について以下に整理する。

大久保商店街は、他の3つの商店街と比較して、1階のアクセス種類数が多い構成をしている。また、建物前に商品棚や机・椅子等が配置される「1-3 直進型c」も他3つの商店街と比較して多い傾向があるが、歩道に面して入り口がある「1-1 直進型a」が最も多い。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

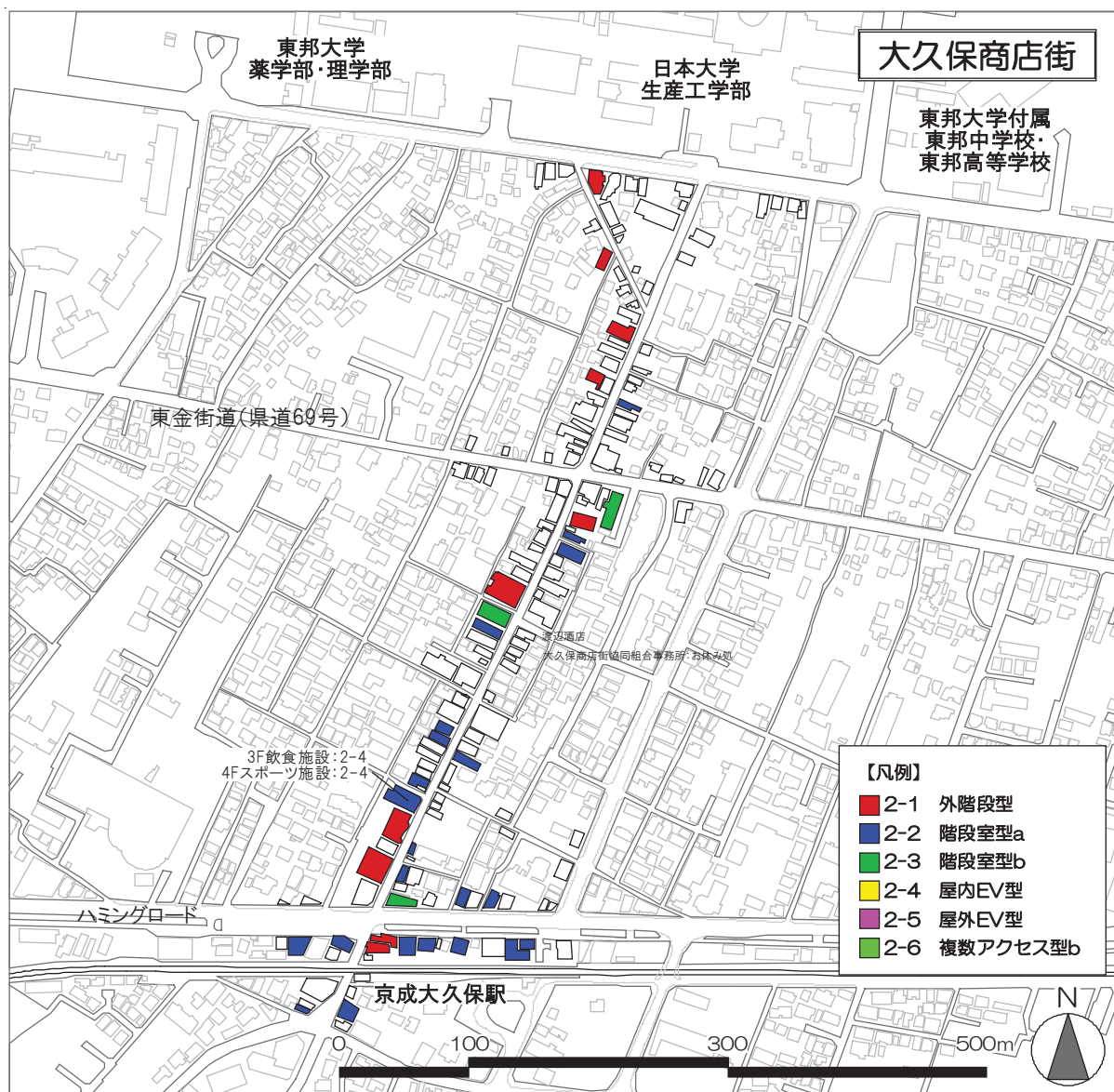
図 6-1-10 建物の単数階で運営を行う施設(1階施設)(大久保商店街)

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設]の2階以上（含地下階）施設について以下に整理する。

2階以上（含地下階）施設は京成大久保駅側に集中する傾向がみられる。

階段室を経て進入する「2-2 階段室型 a」が最も多い構成をしており、エレベーターと階段を選択して進入する「2-3 階段室型 b」は、進入手段が階段のみの「2-2 階段室型 a」と比較するとその割合が低い。

また他3つの商店街と比較して、外階段を使用して進入する「2-1 外階段型」が多い傾向がみられる。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-11 建物の単数階で運営を行う施設（1階以外施設）（大久保商店街）

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階(下階)まで同施設]について、以下に整理する。

大久保商店街において、この分類に当てはまるのは全2施設であり、いずれも1階から進入し、2階まで展開している「飲食施設」であると共に、2階へのアクセスは階段のみの「2-7 ビル型a)」である。

他3つの商店街と比較して、建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階(下階)まで同施設]に分類される施設数は最も少ない傾向がみられる。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-12 建物の複数階で運営を行う施設 (大久保商店街)

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）について、以下に整理する。

大久保商店街において、この分類に当てはまるのは全1施設であり、1階から進入し2階まで展開している「販売施設・店舗」であると共に、2階へのアクセスは階段のみの「3-1 ビル型d」である。

他3つの商店街と比較して、建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）に分類される施設数は最も少ない。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

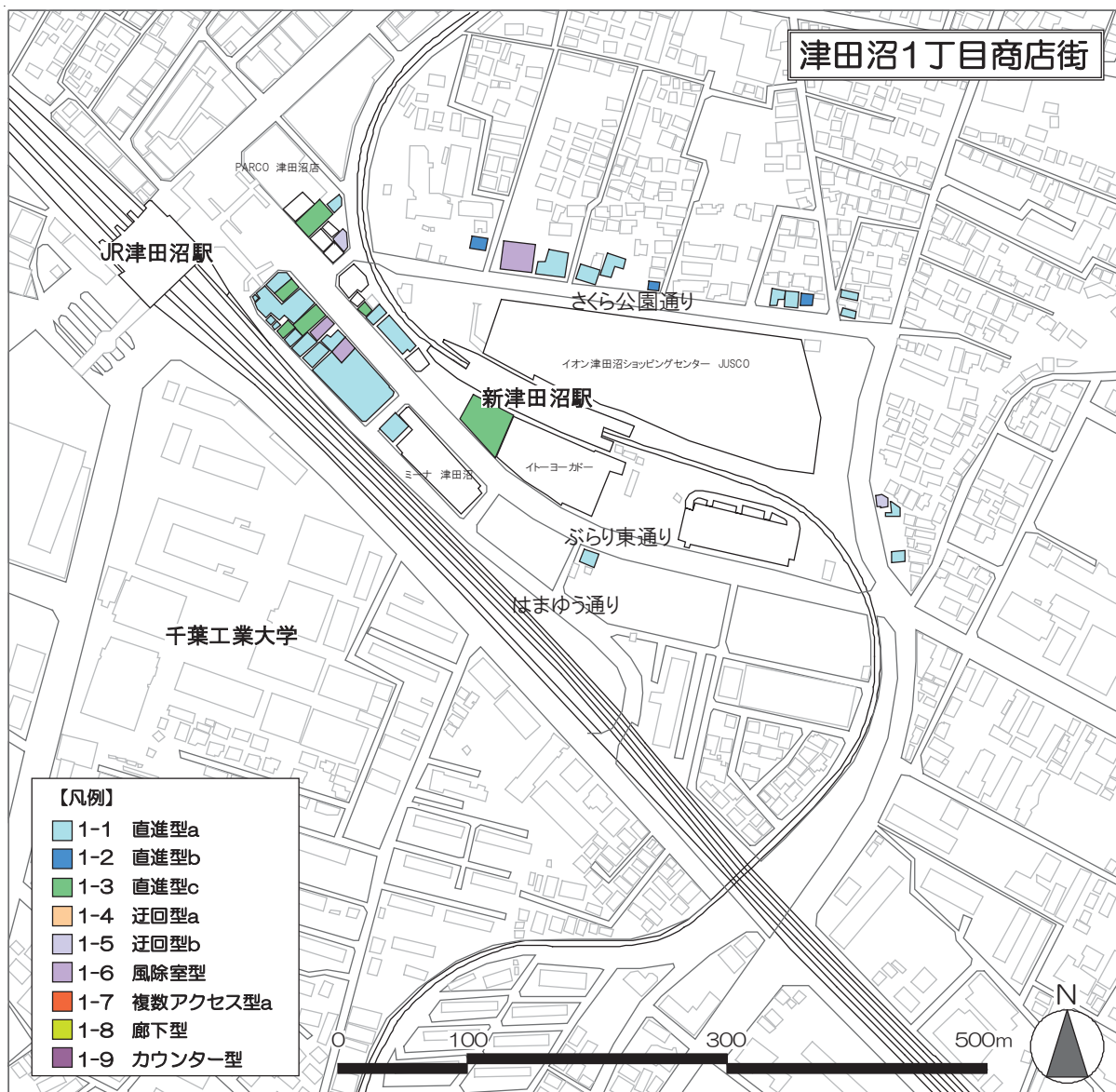
図 6-1-13 建物の全階が同施設（大久保商店街）

2) 津田沼1丁目商店街

利用者意識から津田沼1丁目商店街では「入り口の段差」をバリアとして意識する評価を得た。

津田沼1丁目商店街において建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]の1階施設について以下に整理する。

大久保商店街同様、「1-1 直進型 a」が最も多い構成であるが、建物前に駐車場や駐輪スペースを設けて歩道からセットバックしている建物「1-2 直進型 b」はさくら公園通りに集中する傾向がみられる。また、津田沼1丁目商店街では「1-4 迂回型 a」、「1-7 複数アクセス型 a」、「1-8 廊下型」、「1-9 カウンター型」はみられなかった。

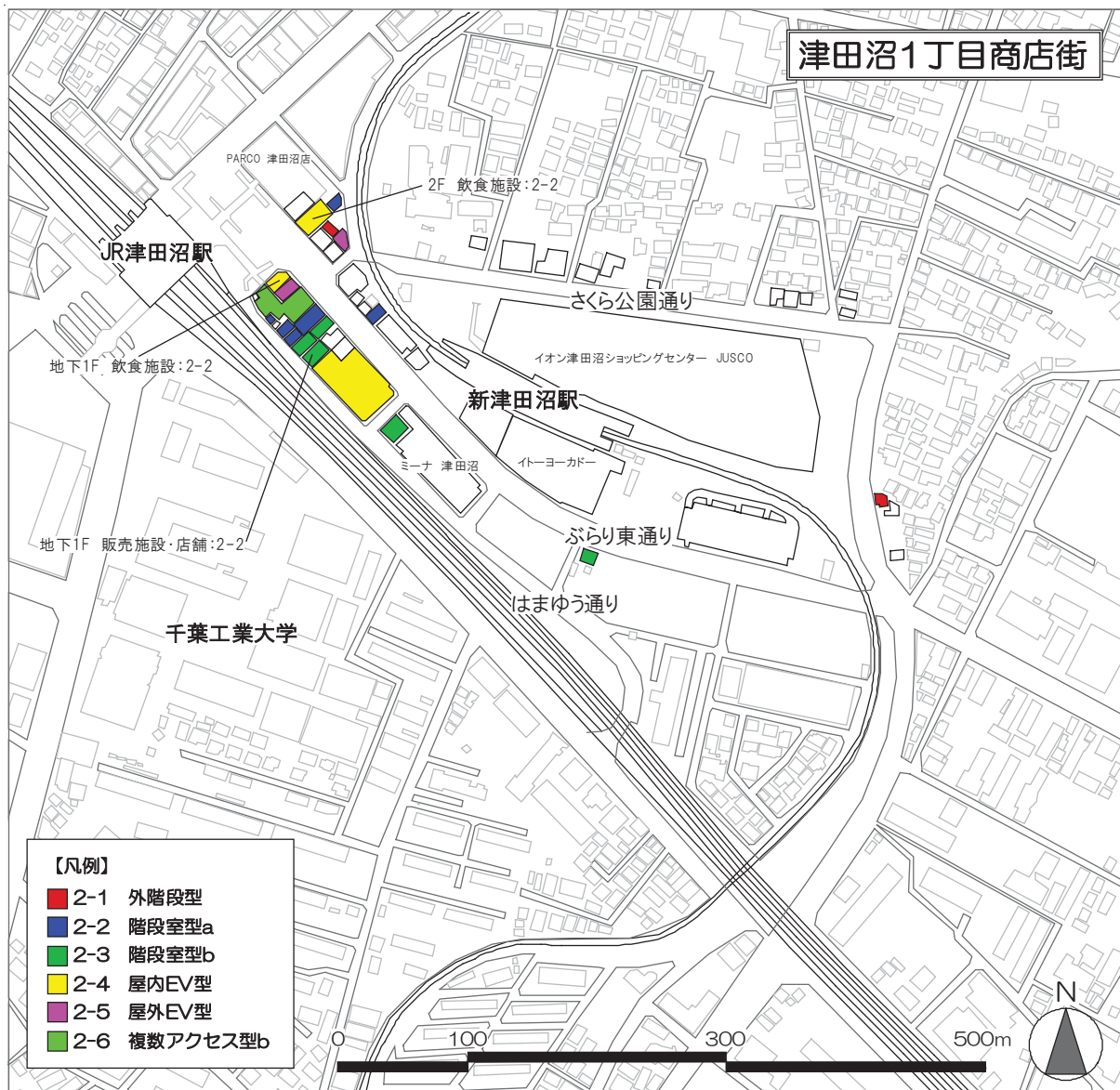


©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-14 建物の単数階で運営を行う施設 (1階施設) (津田沼1丁目商店街)

利用者意識から、津田沼1丁目商店街では他の3つの商店街と比較して「階段」をバリアとして意識する割合が最も高い結果を得た。

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]の2階以上(含地下階)施設について以下に整理する。2階以上(含地下階)施設はJR津田沼駅側に集中する傾向がみられる。また、地下階や2階において運営を行う施設は進入するために階段のみの「2-2 階段室型a」で構成されていると共に、3階以上(もしくは2階以上)で運営を行う施設はエレベーターと階段を選択して進入する「2-3 階段室型b」である傾向がみられる。同一の建物であっても階数によってアクセスが異なることが特徴である。

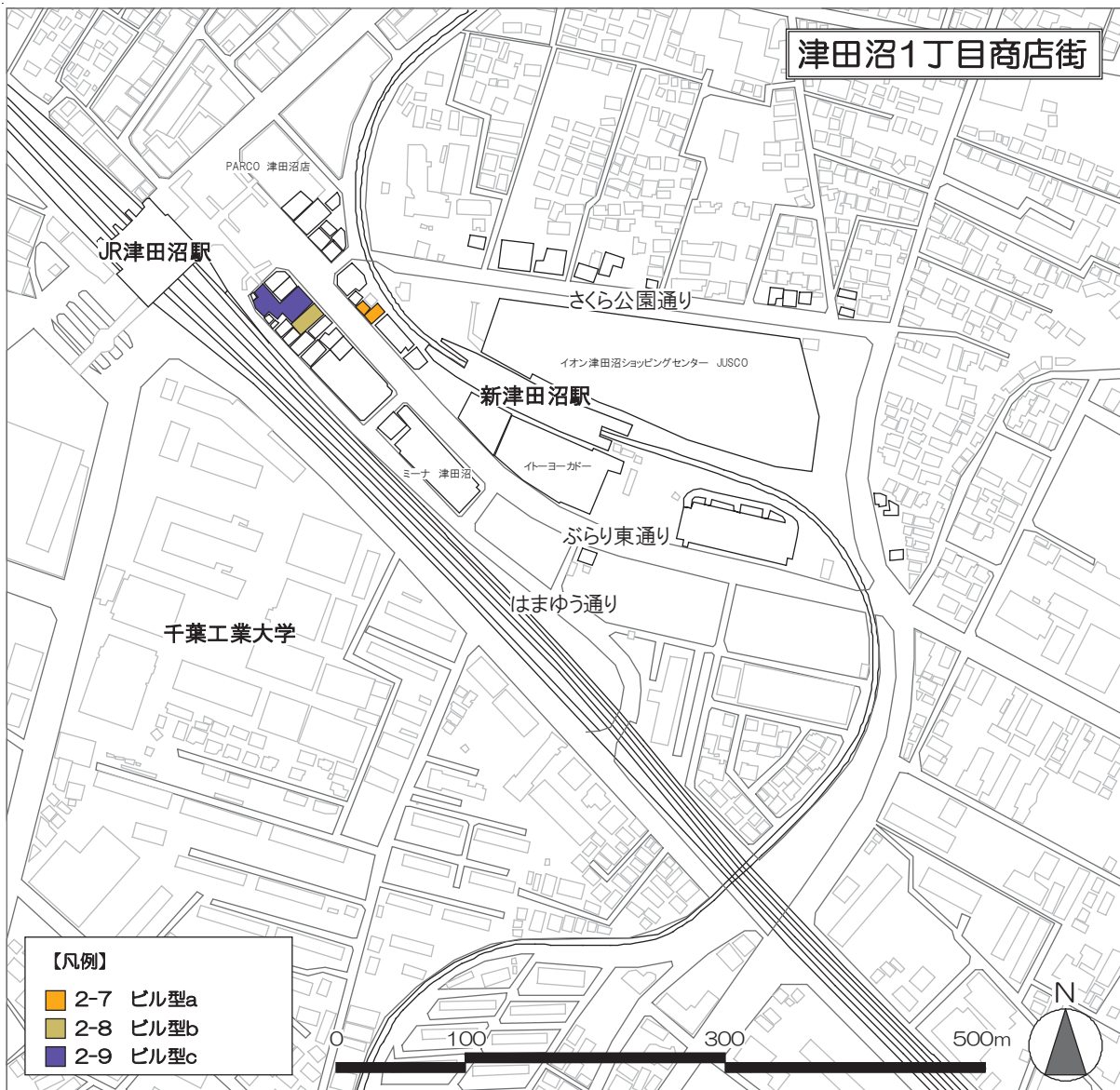


©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-15 建物の単数階で運営を行う施設(1階以外施設)(津田沼1丁目商店街)

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階(下階)まで同施設]について、以下に整理する。

津田沼1丁目商店街において、この分類に当てはまる施設は全てぶらり東通りに面しており、1階から進入し2階へのアクセスは階段のみの「2-7 ビル型a」は「飲食施設(ファーストフード店)」並びに「販売施設・店舗(靴販売店)」であると共に建築面積が小さい傾向がある。更に、1階から進入し2階へのアクセスはエレベーターか階段を選択できる「2-8 ビル型b」は「販売施設・店舗(ドラッグストア)」であり、1階から進入し2階へのアクセスはエレベーター、階段、エスカレーターいずれかを選択できる「2-9 ビル型c」は「娯楽施設(パチンコ店)」である。



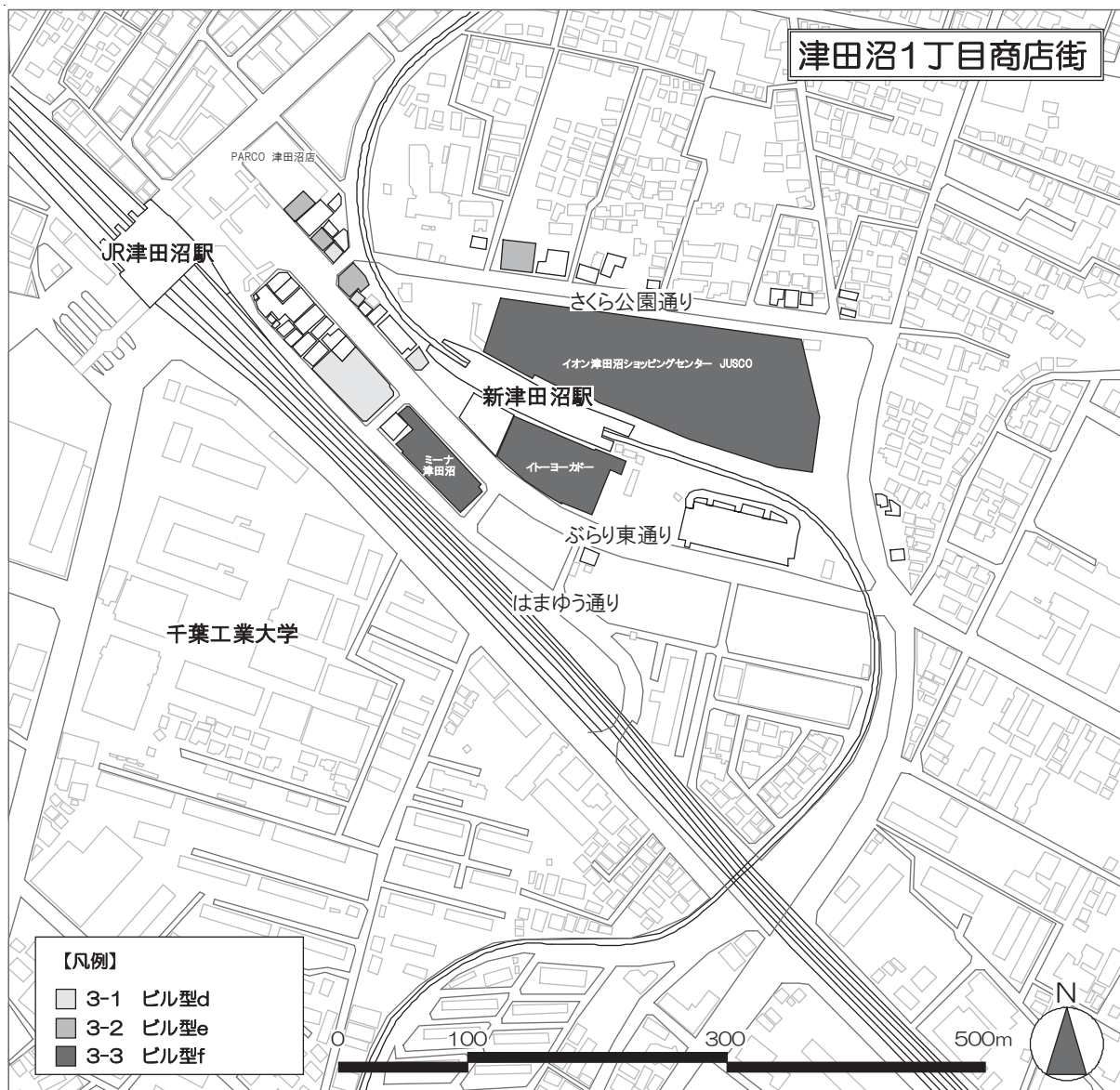
©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-16 建物の複数階で運営を行う施設(津田沼1丁目商店街)

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）について、以下に整理する。

津田沼1丁目商店街において、1階から進入し各階へのアクセスは階段のみの「3-1 ビル型d」が最も多い傾向がみられる。

また、「3-3 ビル型f」に分類される大型量販店3施設はいずれも新津田沼駅周辺に存在し、はまゆう通り、ぶらり東通り、さくら公園通りいずれの通りにも面している。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-17 建物の全階が同施設（津田沼1丁目商店街）

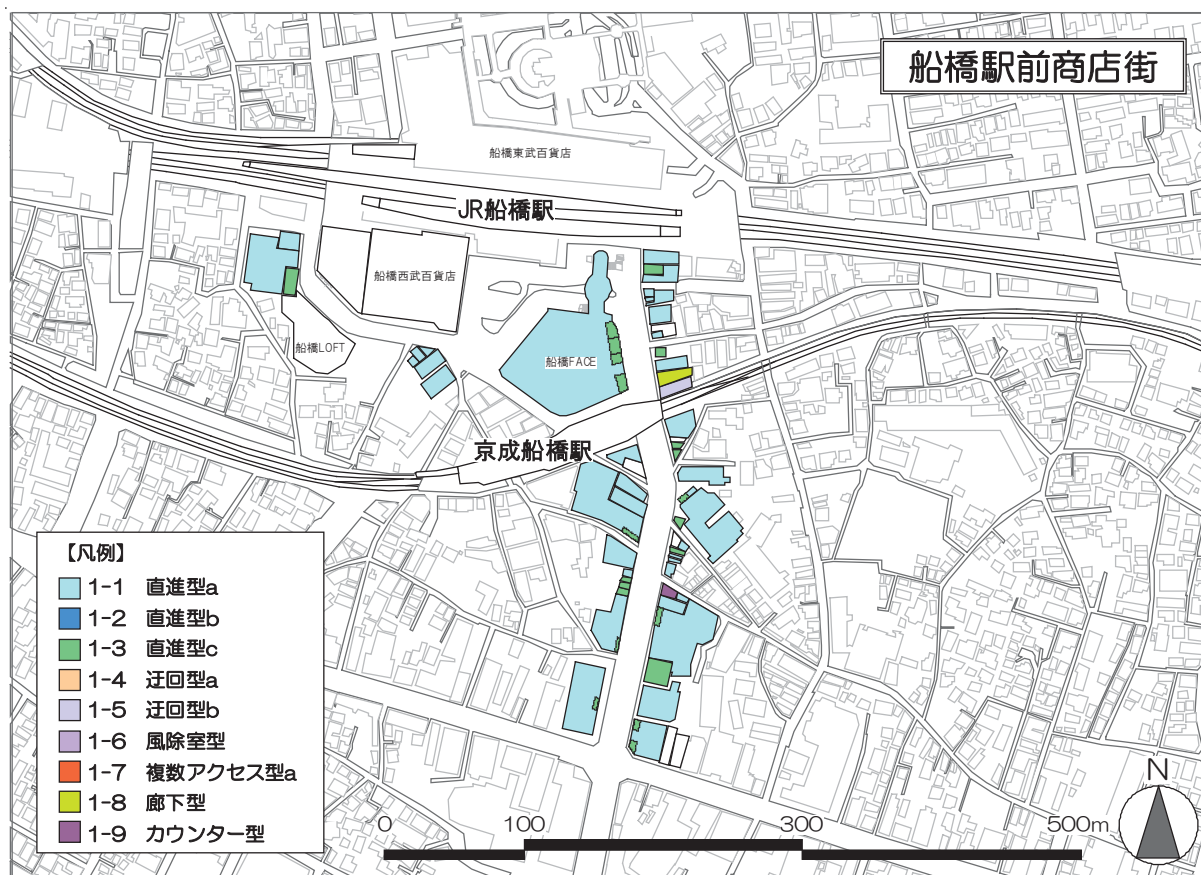
3) 船橋駅前商店街

利用者意識から、船橋駅前商店街では「入り口の段差」や「段差解消ステップ」、「施設の広さ(狭い)」をバリアとして意識する評価を得た。

船橋駅前商店街において建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]の1階施設について以下に整理する。

船橋駅前商店街では、「1-1 直進型 a」が最も多い構成であるが、同様に建物前に商品棚や机・椅子等が配置される「1-3 直進型 c」も商店街内で高い割合を占めている点が大久保商店街と類似している。

また同一の建物において複数の施設があることが船橋駅前商店街の特徴であると言えよう。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

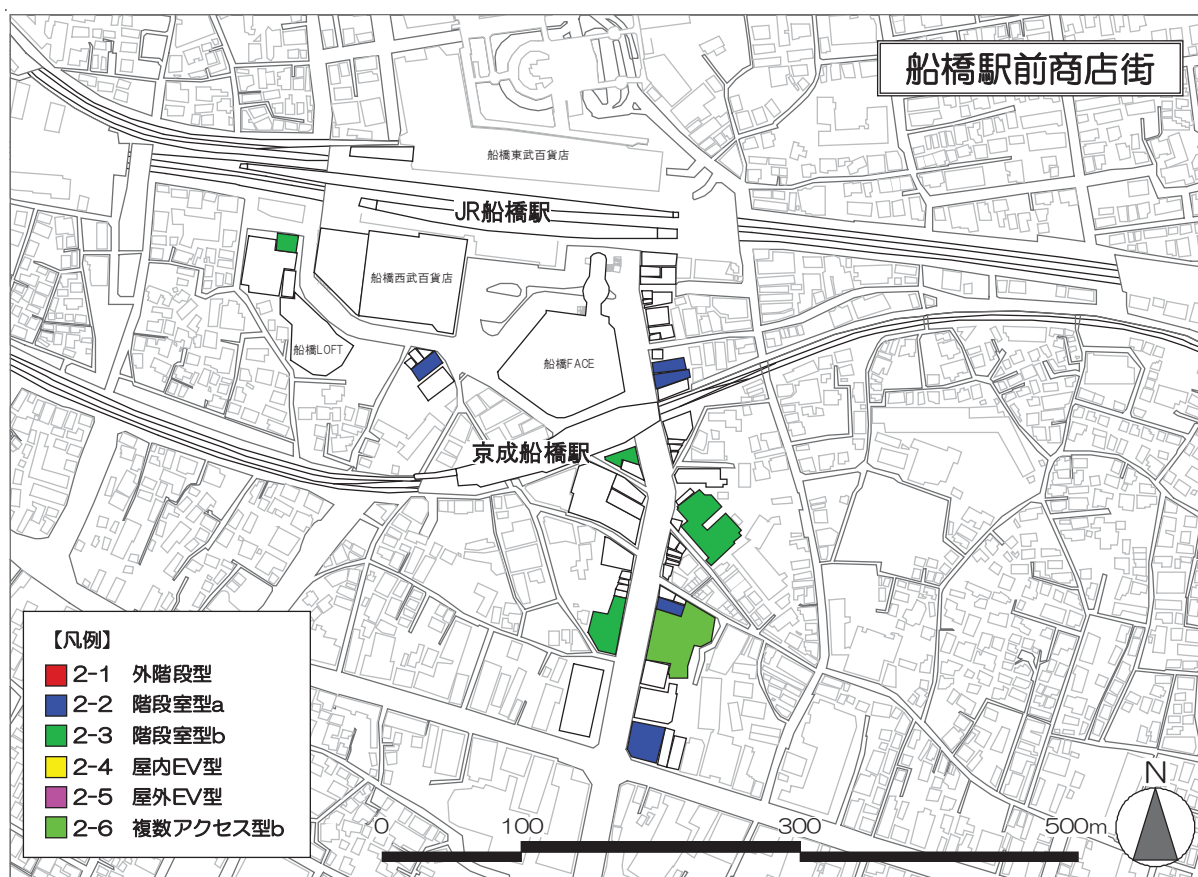
図 6-1-18 建物の単数階で運営を行う施設 (1階施設) (船橋駅前商店街)

利用者意識から、船橋駅前商店街では「階段」について他の3つの商店街と比較して、最もバリアとして意識しない評価を得た。

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]の2階以上(含地下階)施設について以下に整理する。

船橋駅前商店街において、2階以上(含地下階)施設は駅に集中することなく、点在傾向がみられる。

1階から進入し階段を使用してアクセスする「2-2 階段室型 a」は全て地下階か2階施設であると共に、エレベーターと階段を選択して進入する「2-3 階段室型 b」と同程度の数で構成されている。



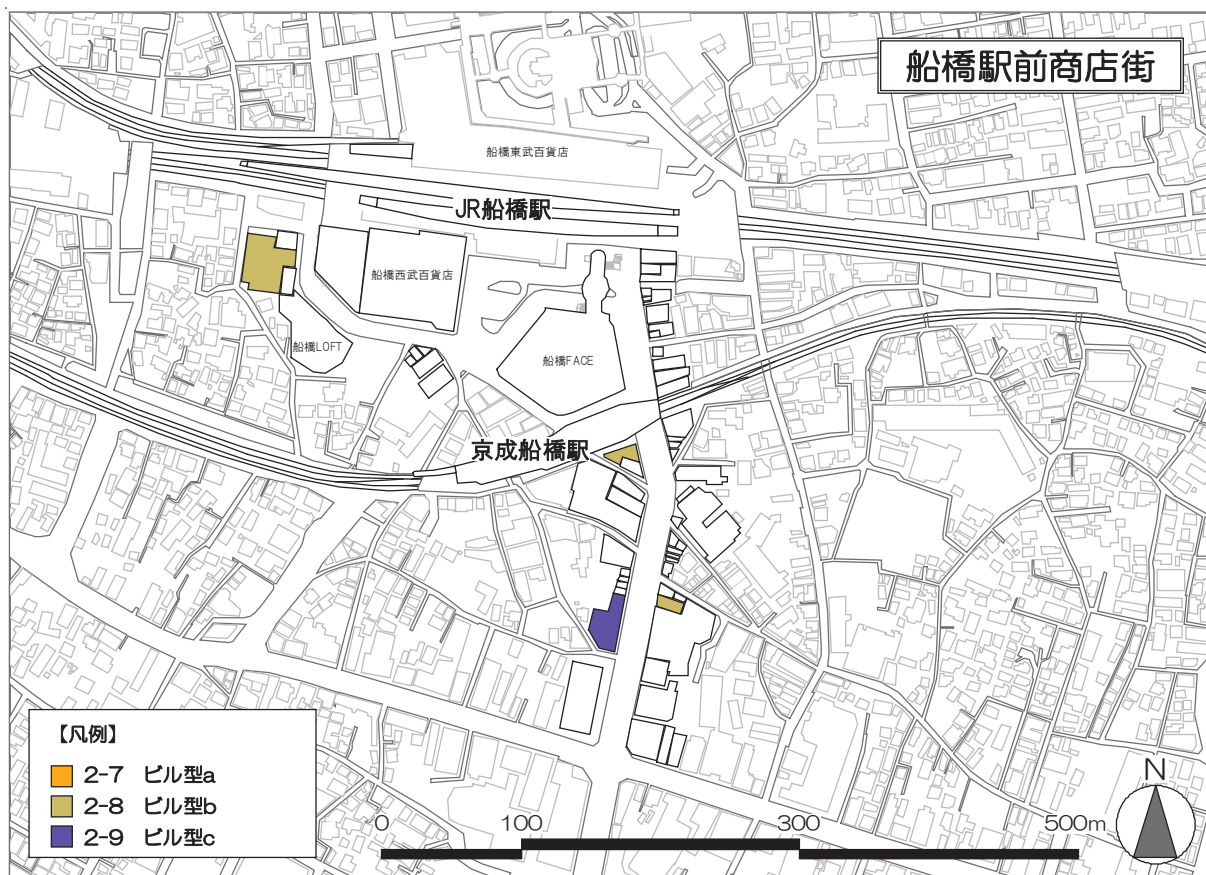
©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-19 建物の単数階で運営を行う施設 (1階以外施設) (船橋駅前商店街)

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階(下階)まで同施設]について、以下に整理する。

船橋駅前商店街において、この分類に相当するのは、1階から進入し2階へはエレベーターか階段を選択できる「2-8 ビル型 b」の「販売施設・店舗(ペットショップ)」、「娯楽施設(カラオケ店)」、「飲食施設(ファーストフード店)」であり、1階から進入し2階へはエレベーター、階段、エスカレーターいずれかを選択できる「2-9 ビル型 c」の「販売施設・店舗」で構成されている。

施設数は津田沼1丁目商店街と似た傾向がみられるが、アクセスが階段のみの「2-7 ビル型 a」は無い点が異なっている。



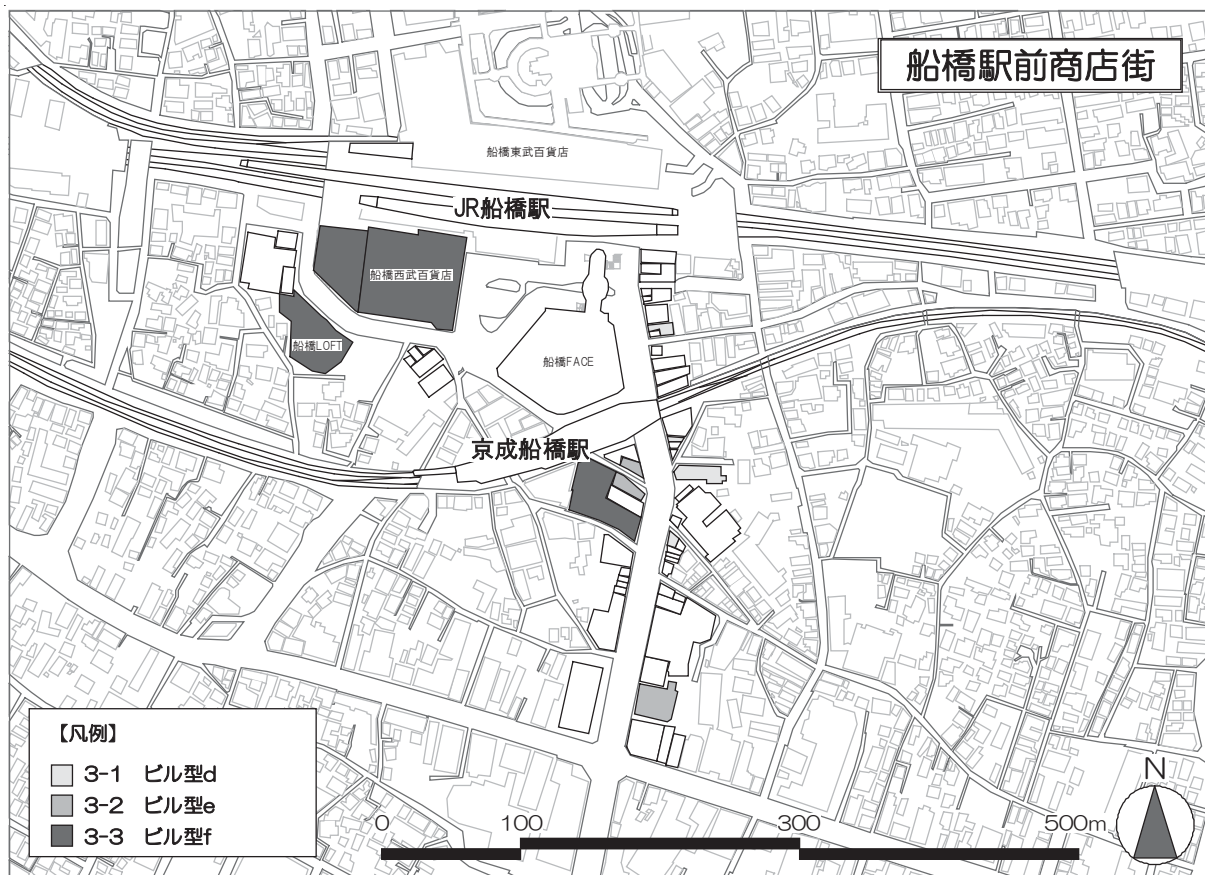
©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-20 建物の複数階で運営を行う施設(船橋駅前商店街)

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）について、以下に整理する。

船橋駅前商店街において、1階から進入し各階へのアクセスは階段のみの「3-1 ビル型 d」、エレベーターと階段を選択できる「3-2 ビル型 e」、エレベーター、階段、エスカレーターのうちいずれかを選択できる「3-3 ビル型 f」は同程度存在している。

また、「3-3 ビル型 f」に分類される大型量販店 1 施設並びに百貨店 1 施設はいずれも JR 船橋駅前に存在している。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第 104 号)

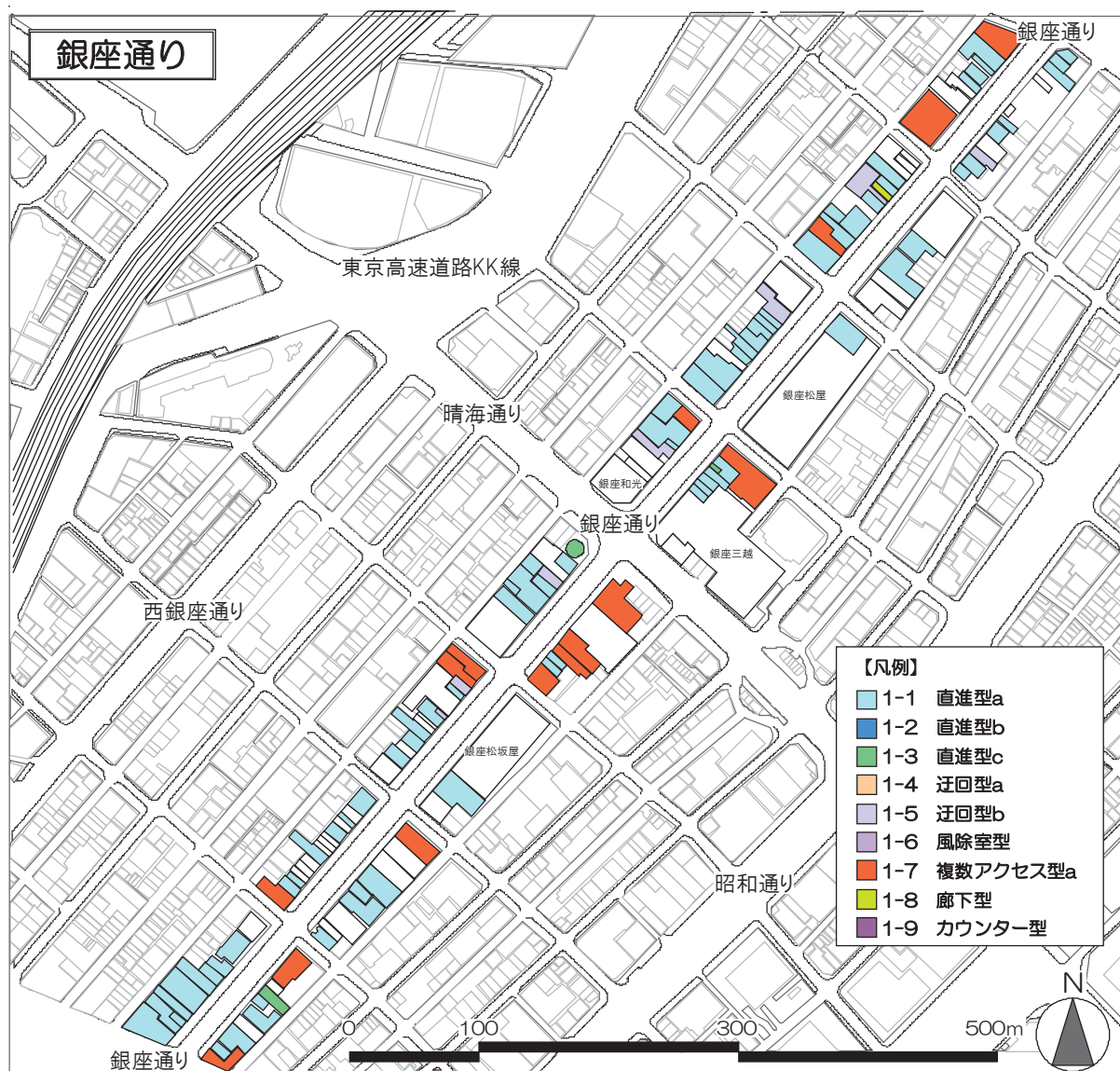
図 6-1-21 建物の全階が同施設（船橋駅前商店街）

4) 銀座通り

利用者意識から、銀座通りでは「入り口の段差」や「施設の広さ（狭い）」をバリアとして意識する評価を得た。

銀座通りにおいて建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設]の1階施設について以下に整理する。

銀座通りでは、「1-1 直進型 a」が最も多い構成であるが、同様に複数入り口がある「1-7 複数アクセス型 a」も商店街内で高い割合を占めている点が特徴的である。また「1-7 複数アクセス型 a」は街区の結節に多い傾向がある。



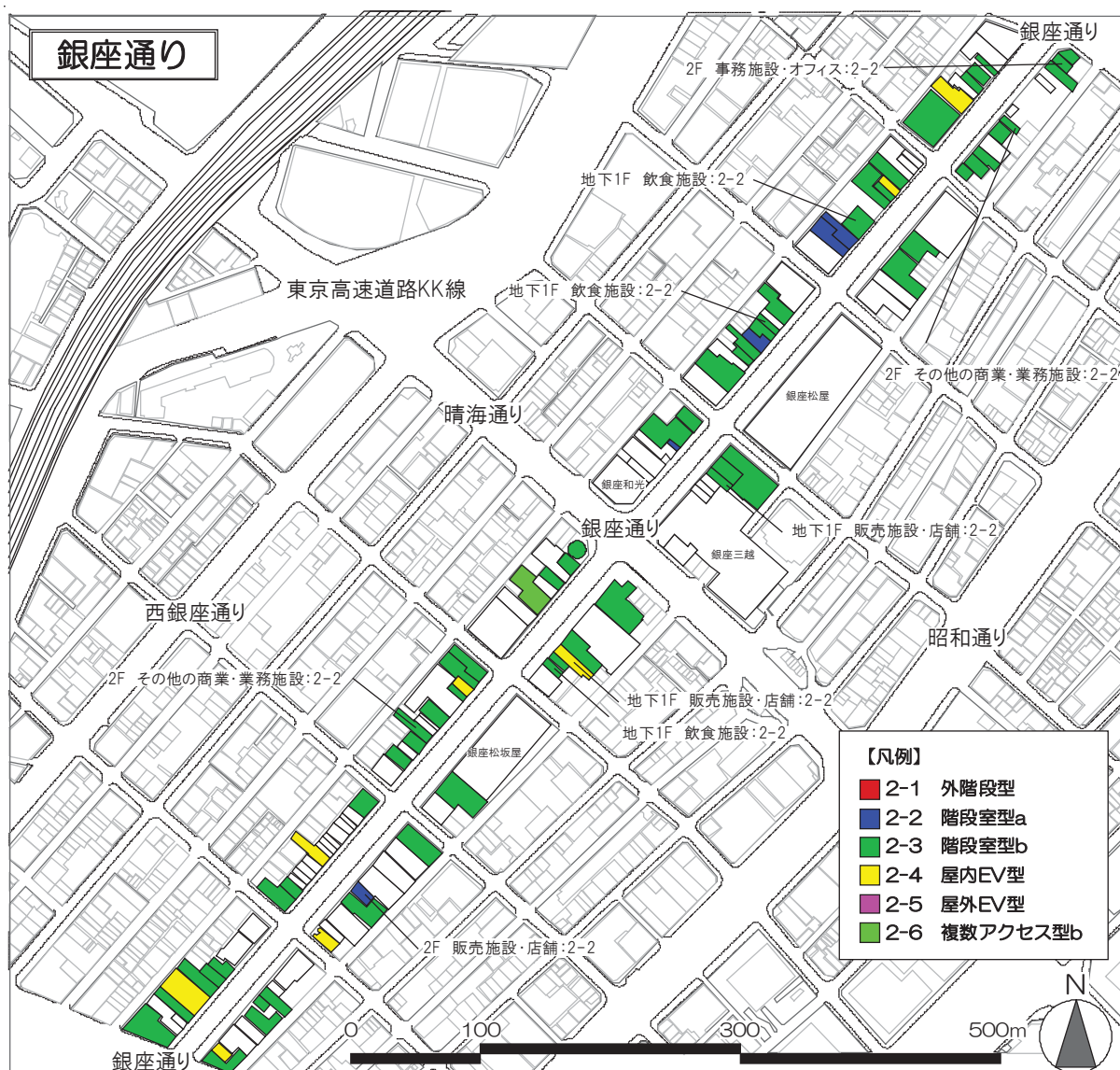
©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-22 建物の単数階で運営を行う施設（1階施設）（銀座通り）

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]の2階以上(含地下階)施設について以下に整理する。

銀座通りにおいて、2階以上(含地下階)施設は1階から進入し、エレベーターと階段を選択して進入する「2-3 階段室型b」が多い傾向がある。

また津田沼1丁目商店街同様、地下階や2階において運営を行う施設は進入するために階段のみの「2-2 階段室型a」で構成されていると共に、3階以上(又は2階以上)で運営を行う施設はエレベーターと階段を選択して進入する「2-3 階段室型b」である傾向がある。同一の建物であっても階数によってアクセスが異なることが特徴であると言えよう。

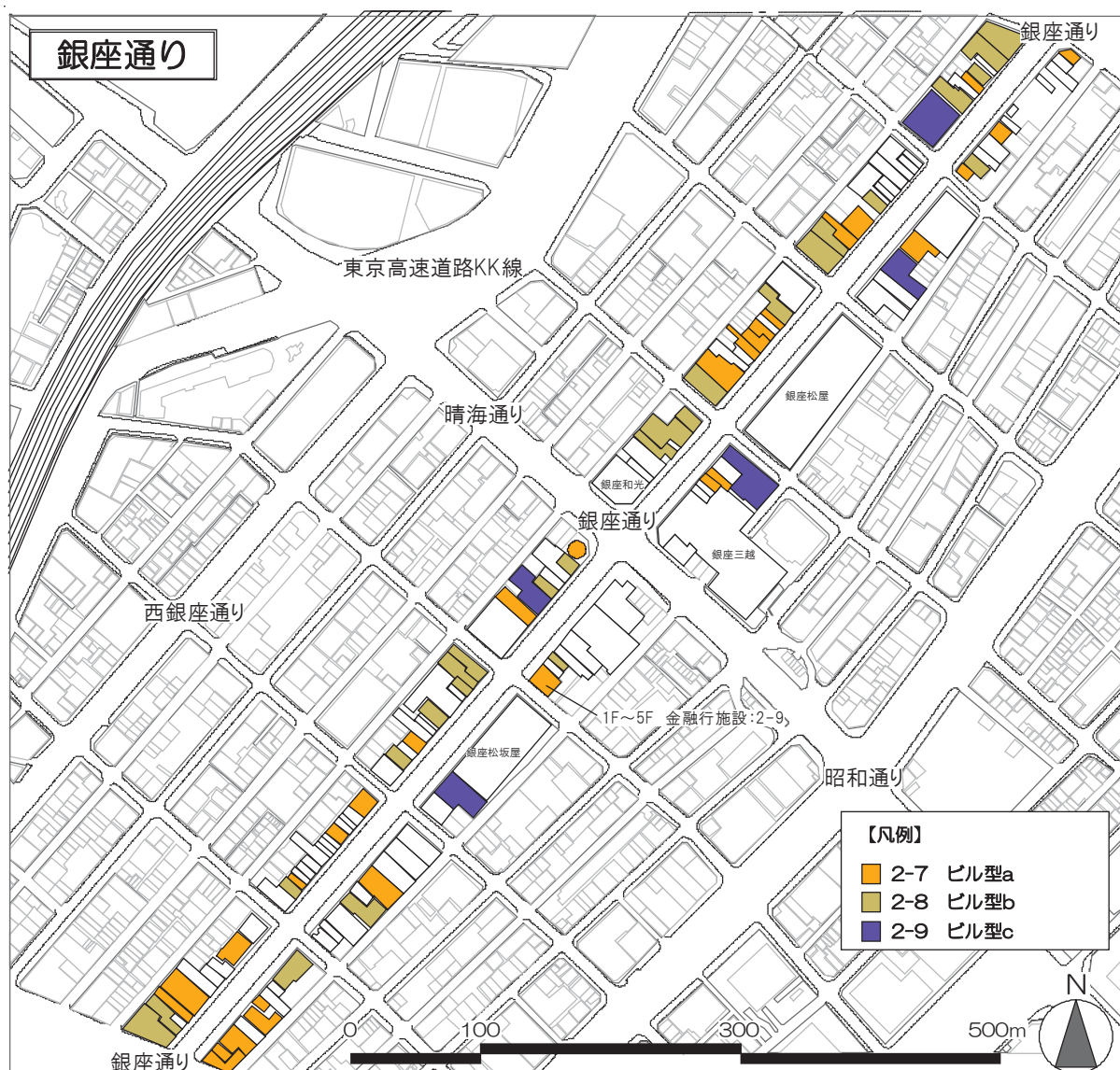


©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-23 建物の単数階で運営を行う施設 (1階以外施設) (銀座通り)

利用者意識から、銀座通りでは「階段」を津田沼1丁目商店街同様に、バリアとして意識する評価を得た。

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階(下階)まで同施設]について、以下に整理する。
銀座通りにおいて、この分類に当てはまる全施設数は、他3つの商店街で最も多い傾向がある。中でも1階から進入しアクセスが階段のみの「2-7 ビル型a」や2階へのアクセスはエレベーターか階段を選択できる「2-8 ビル型b」が多い傾向がみられる。特に「2-7 ビル型a」は「販売施設・店舗」に多く、「2-8 ビル型b」は「金融業施設」が見受けられる。



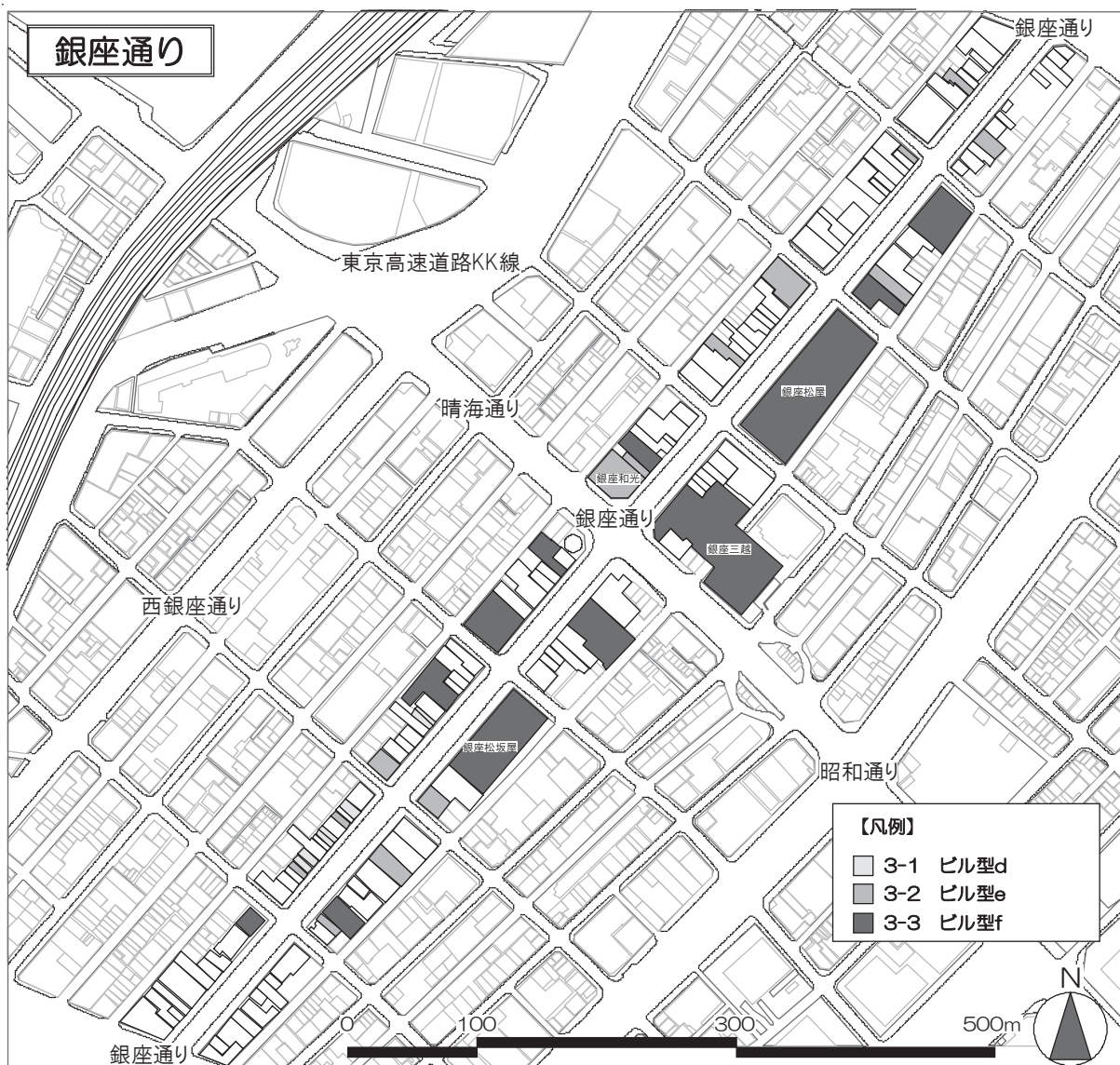
©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-24 建物の複数階で運営を行う施設（銀座通り）

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）について、以下に整理する。

銀座通りにおいて、1階から進入し各階へのアクセスはエレベーターと階段を選択できる「3-2ビル型e」が多い傾向がみられる。

加えて、他3つの商店街と比較して、建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）に分類される施設数は最も多い傾向がみられる。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 6-1-25 建物の全階が同施設（銀座通り）

6. 2 運営者意識からみた建物（内部空間）の現状

6. 2. 1 属性・営業年数別にみる建物（内部空間）のアクセス実態

1) 階数・業種別にみた建物（内部空間）のアクセス実態

階数・業種別にみた建物（内部空間）のアクセス実態を捉えるため、まず建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]について商店街ごと以下に整理し、比較を行う。

大久保商店街並びに津田沼1丁目商店街は「1-1 直進型 a」が最も高い割合を占め、船橋駅前商店街は「1-1 直進型 a」及び「2-3 階段室型 b」が高い割合を占め、銀座通りは「2-3 階段室型 b」が最も高い割合を占めている。大久保商店街において最も多い「販売施設・店舗」は「1-1 直進型 a」や「1-3 直進型 c」が高い割合を占め、津田沼1丁目商店街において最も多い「飲食施設」は「2-4 屋内EV型」や「1-1 直進型 a」が高い割合を占めている。船橋駅前商店街において多い「飲食施設」は「1-1 直進型 a」や「2-3 階段室型 b」が高い割合を占め、銀座通りにおいて最も多い「飲食施設」は「2-3 階段室型 b」が高い割合を占めている。

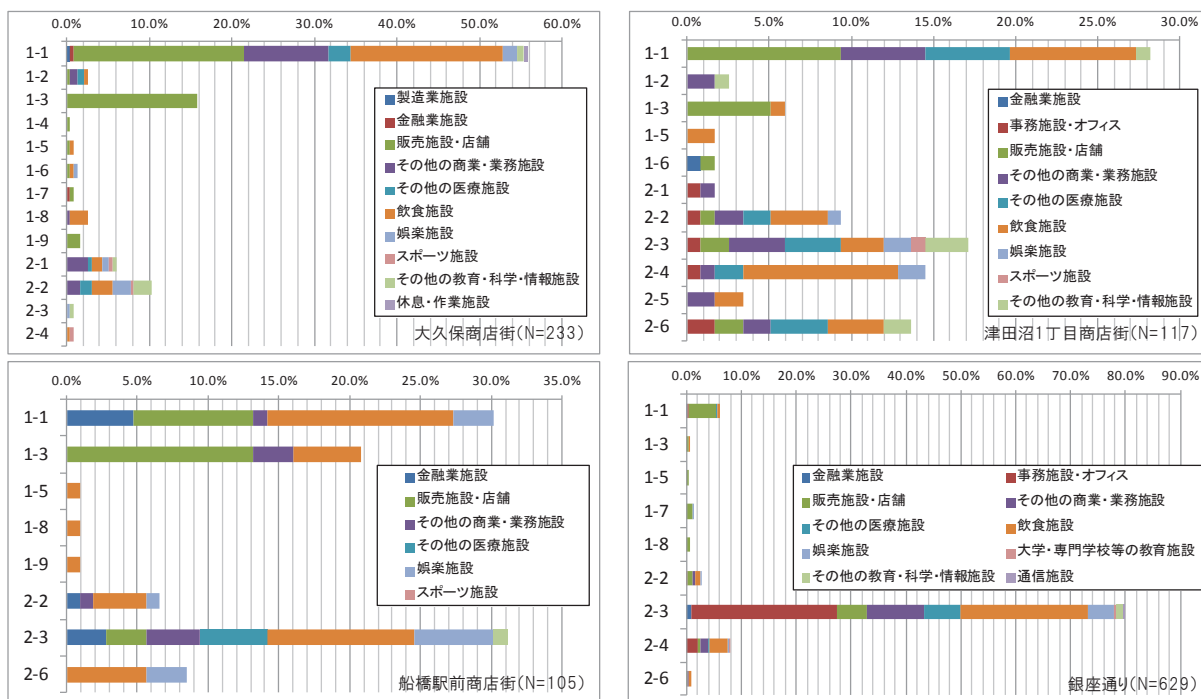


図 6-2-1 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階(下階)まで同施設]のアクセスについて商店街ごと以下に整理し、比較を行う。

大久保商店街では「飲食施設」全2施設が1階入り口は「1-1 直進型 a」の「2-7 ビル型 a」

で構成され、津田沼1丁目商店街では「2-7 ビル型 a」が2施設（1階入り口が「1-3 直進型 c」の「販売施設・店舗」、1階入り口が「1-1 直進型 a」の「飲食施設」）、「2-8 ビル型 b」が1施設（1階入り口が「1-3 直進型 c」の「販売施設・店舗」）、「2-9 ビル型 c」が1施設（1階入り口が「1-7 複数アクセス型 a」の「娯楽施設」）で構成されている。船橋駅前商店街では「2-8 ビル型 b」が3施設（全て1階入り口が「1-1 直進型 1」の「販売施設・店舗」、「飲食施設」、「娯楽施設」）、「2-9 ビル型 c」が1施設（1階入り口が「1-7 複数アクセス型 a」の「販売施設・店舗」）で構成されており、銀座通りは図6-2-2に示す通り、「2-7 ビル型 a」や「2-8 ビル型 b」が全体の約45%を占めており、1階入り口はいずれも「1-1 直進型 a」が多い構成である。

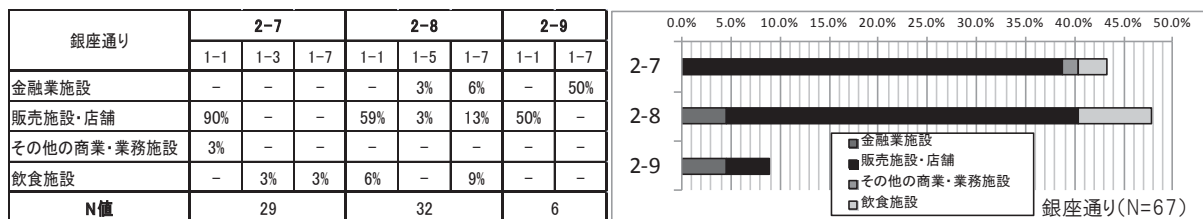


図 6-2-2 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセスについて商店街ごとに以下に整理し、比較を行う。

大久保商店街では1階入り口は「1-3 直進型 c」の「3-1 ビル型 d」の「販売施設・店舗」のみである。津田沼1丁目商店街では「3-1 ビル型 d」及び「3-2 ビル型 e」が全体の約35%を占めていると共に、1階入り口は「1-1 直進型 a」や「1-7 複数アクセス型 a」が高い割合を占めている。船橋駅前商店街では「3-1 ビル型 d」が全体の約40%を占めており、1階入り口は「1-1 直進型 a」が高い割合を占めている。銀座通りでは「3-2 ビル型 e」が全体の約47%を占めており、1階入り口は「1-1 直進型 a」や「1-7 複数アクセス型 a」が高い割合を占めている。

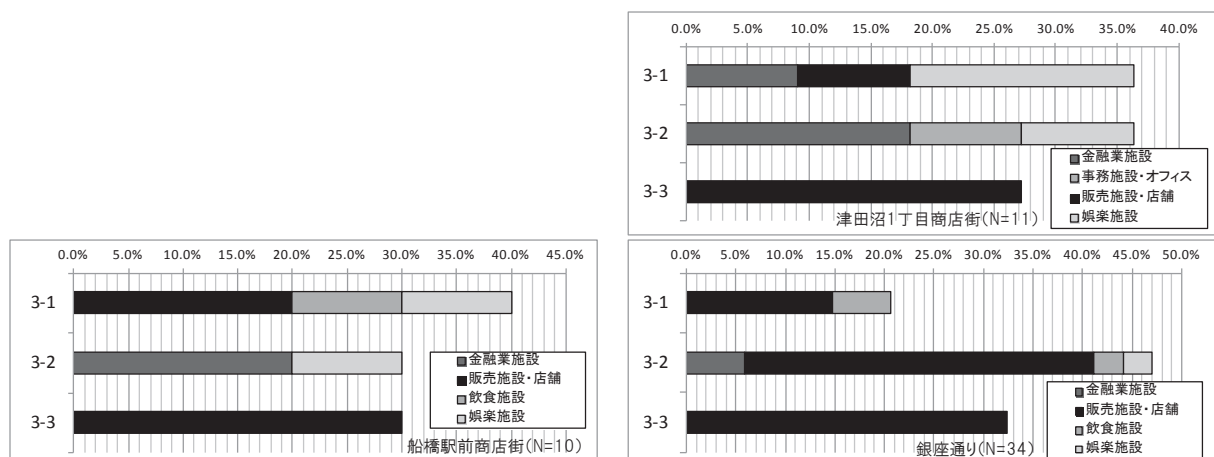


図 6-2-3 建物の全階が同施設のアクセス実態

2) 営業形態別にみた建物（内部空間）のアクセス実態

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設]において、大久保商店街で最も多い「1-1 直進型 a」はチェーンストアより個人営業施設が高い割合を占めており、2階以上施設の「2-3 階段室型 b」や「2-4 屋内EV型」は全てチェーンストアである。津田沼1丁目商店街で最も多い「1-1 直進型 a」は大久保商店街同様チェーンストアより個人営業施設が高い割合を占めているが、図6-2-4より、「1-5 迂回型 b」、「2-6 複数アクセス型 b」はチェーンストアと個人営業施設が同数であり、「1-1 直進型 a」、「2-1 外階段室型」、「2-3 階段室型 b」以外は個人営業施設よりチェーンストアの方が高い割合を占める傾向がある。船橋駅前商店街で多い「1-1 直進型 a」や「2-3 階段室型 b」は共に個人営業施設よりチェーンストアの方が高い割合を占めているが、「2-2 階段室型 a」のみ個人営業施設の方が高い傾向がある。銀座通りで最も多い「2-3 階段室型 b」はチェーンストアより個人営業施設の方が高い割合を占めているが、図6-2-4より「1-5 迂回型 b」、「1-8 廊下型」以外は個人営業施設よりチェーンストアの方が高い割合を占めている。

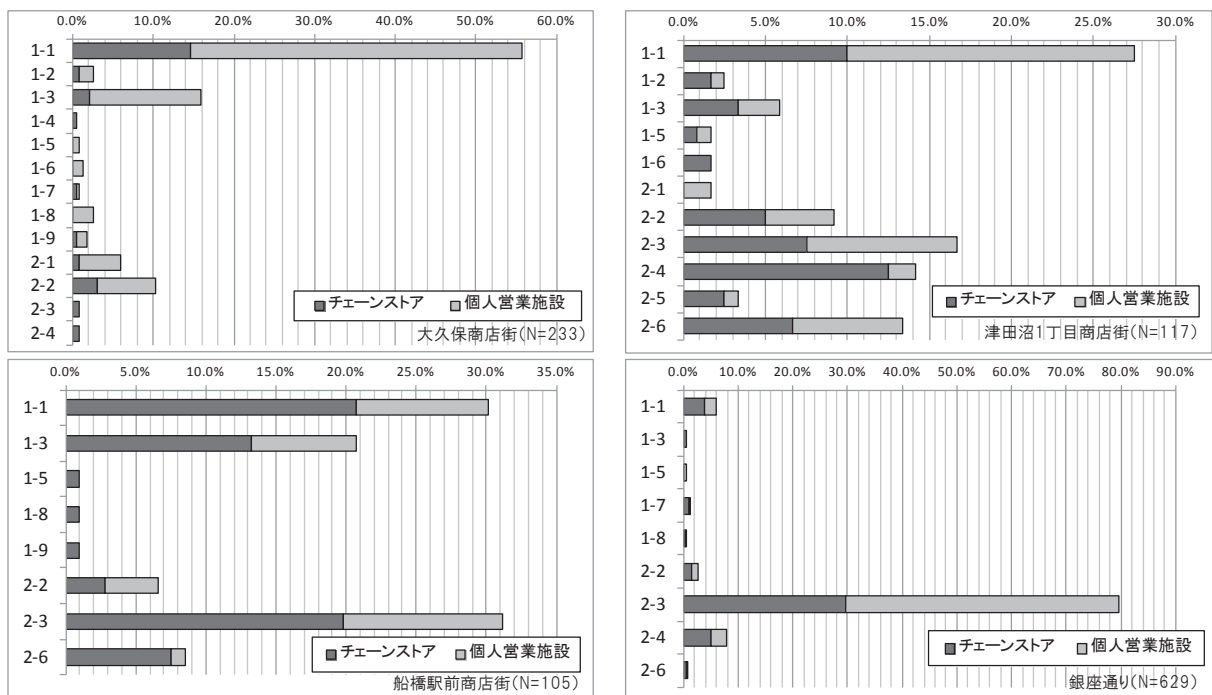


図6-2-4 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態（営業形態別）

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階（下階）まで同施設]のアクセスにおいて、大久保商店街ではチェーンストア2施設が1階入り口は「1-1 直進型 a」の「2-7 ビル型 a」で構成されている。津田沼1丁目商店街では「2-7 ビル型 a」が2施設（1階入り口が「1-3 直進型 c」のチェーンストア、1階入り口が「1-1 直進型 a」のチェーンストア）、「2-8 ビル型 b」が1施

設（1階入り口が「1-3 直進型 c」の個人営業施設）、「2-9 ビル型 c」が1施設（1階入り口が「1-7 複数アクセス型 a」のチェーンストア）で構成されている。船橋駅前商店街では「2-8 ビル型 b」が3施設（全て1階入り口が「1-1 直進型 1」のチェーンストア）、「2-9 ビル型 c」が1施設（1階入り口が「1-7 複数アクセス型 a」のチェーンストア）で構成されており、銀座通りは図 6-2-5 に示す通り、「2-7 ビル型 a」や「2-8 ビル型 b」が多く、個人営業施設よりチェーンストアの方が高い割合を占め、1階入り口はいずれも「1-1 直進型 a」が多い構成である。

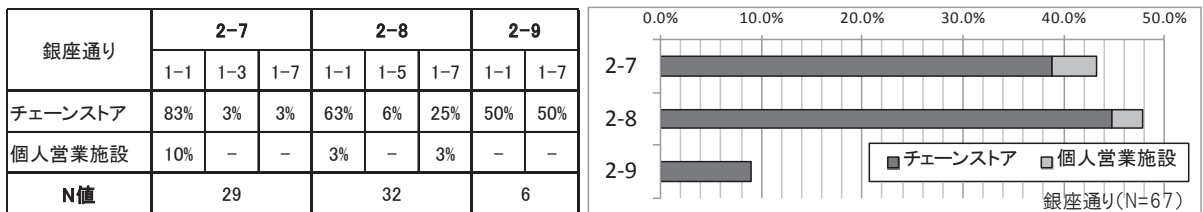


図 6-2-5 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態（営業形態別）

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセスにおいて、大久保商店街ではチェーンストア1施設が1階入り口は「1-3 直進型 c」の「3-1 ビル型 d」で構成されている。津田沼1丁目商店街では「3-1 ビル型 d」及び「3-2 ビル型 e」が高い割合を占め、「3-2 ビル型 e」以外は全てチェーンストアである。船橋駅前商店街では「3-1 ビル型 d」、「3-2 ビル型 e」、「3-3 ビル型 f」全てチェーンストアで構成されており、銀座通りにおいても個人営業施設よりチェーンストアの方が高い割合を占めている。また、銀座通りの個人営業施設は老舗飲食店や時計、文具等の販売施設・店舗等が含まれている。

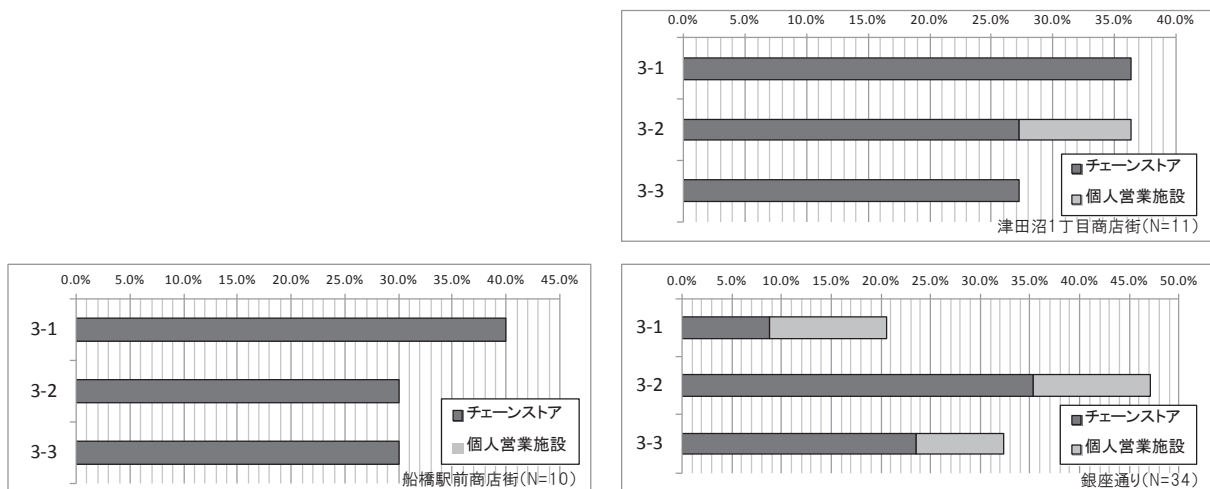


図 6-2-6 建物の全階が同施設のアクセス（チェーンストア別）

3) 商店会加盟別にみた建物（内部空間）のアクセス実態

運営者を対象としたアンケート調査結果から、商店会加盟状況別の施設のアクセス実態について以下に整理する。

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設]において、大久保商店街で最も多い「1-1 直進型 a」は商店会未加盟の施設が高い割合を占め、商店会加盟施設が商店会未加盟施設を上回っているアクセス実態は「1-3 直進型 b」、「1-6 風除室型」、「1-7 複数アクセス型 a」、「1-9 カウンター型」、「2-4 屋内 EV 型」である。津田沼 1 丁目商店街で最も多い「1-1 直進型 a」は商店会加盟の施設が高い割合を占めているが、「1-1 直進型 a」、「1-3 直進型 c」、「1-5 迂回型 b」を除くアクセス実態は商店会未加盟の施設が商店会加盟施設を上回っている。船橋駅前商店街で多い「1-1 直進型 a」や「2-3 階段室型 b」は商店会加盟施設が高い割合を占め、「2-2 階段室型 a」及び「2-6 複数アクセス型 b」以外は商店会加盟施設が商店会未加盟施設を上回っている。銀座通りで最も多い「2-3 階段室型 b」は商店会未加盟施設が高い割合を占め、「2-3 階段室型 b」、「2-2 階段室型 a」、「2-6 複数アクセス型 b」は商店会未加盟施設が商店会加盟施設を上回る結果である。

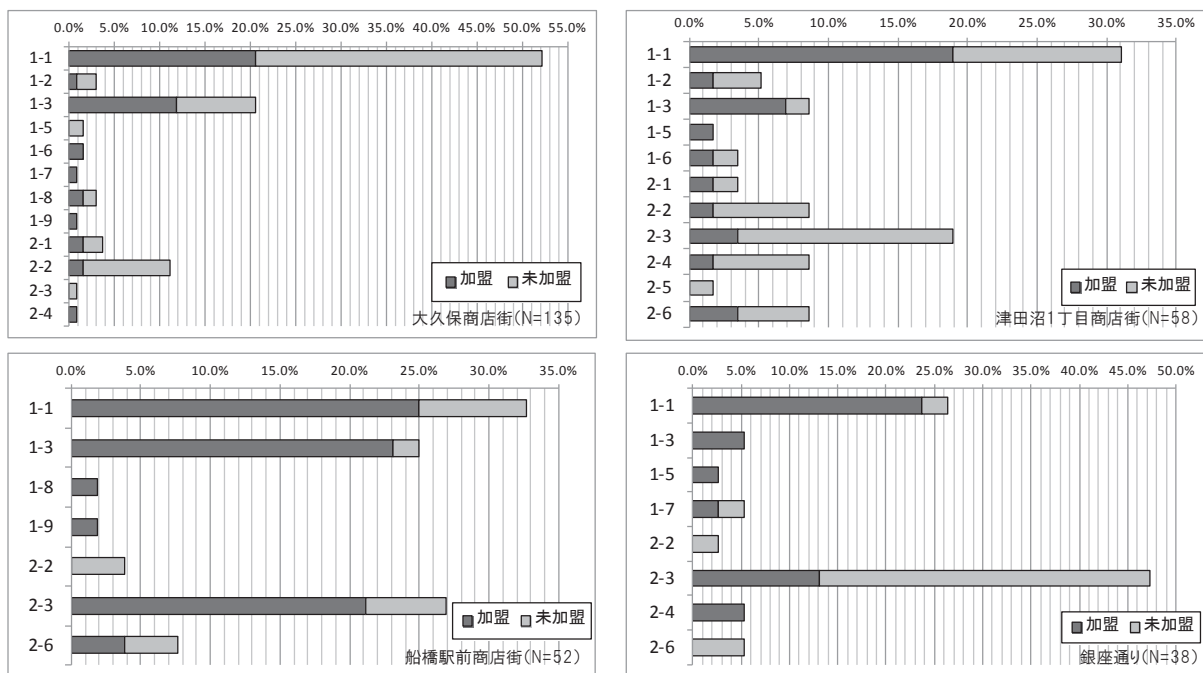


図 6-2-7 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態（商店会加盟別）

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階（下階）まで同施設]のアクセスにおいて、大久保商店街の「2-7 ビル型 a」は 1 施設中 1 施設が商店会加盟施設である。津田沼 1 丁目商店街の

「2-7 ビル型 a」は1施設中1施設が商店会加盟施設であり、「2-9 ビル型 c」も同様に1施設中1施設が商店会加盟施設である。船橋駅前商店街の「2-8 ビル型 b」は、2施設中1施設は商店会加盟、1施設は商店会未加盟であり、「2-9 ビル型 c」は1施設中1施設が商店会加盟施設である。銀座通りは図 6-2-8 に示す通り、「2-7 ビル型 a」、「2-8 ビル型 b」、「2-9 ビル型 c」全て商店会加盟施設である。

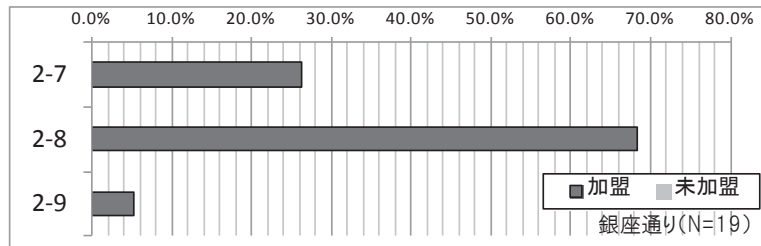


図 6-2-8 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態（商店会加盟別）

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセスにおいて、大久保商店街では「3-1 ビル型 d」は1施設中1施設が商店会加盟施設である。津田沼1丁目商店街では「3-2 ビル型 e」では商店会加盟施設が高い割合を占めると共に、「3-1 ビル型 d」及び「3-3 ビル型 f」全て商店会加盟施設である。船橋駅前商店街では「3-1 ビル型 d」及び「3-2 ビル型 e」全て商店会加盟施設であり、「3-3 ビル型 f」は2施設中1施設が商店会加盟施設であるが1施設は商店会未加盟施設である。銀座通りでは「3-2 ビル型 e」及び「3-3 ビル型 f」全て商店会加盟施設であり、「3-1 ビル型 d」では商店会加盟施設が高い割合を占めている。

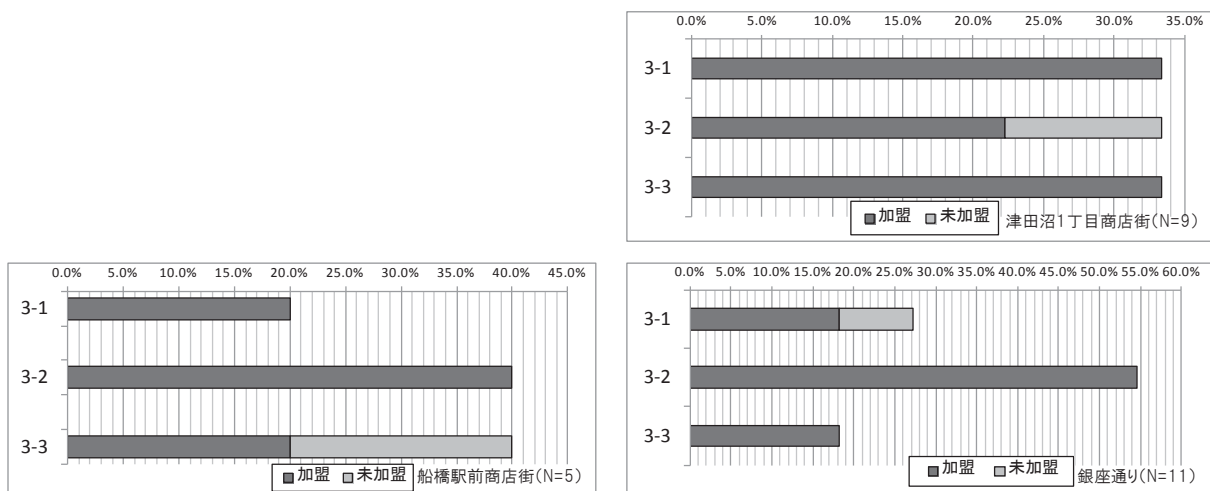


図 6-2-9 建物の全階が同施設のアクセス（商店会加盟別）

4) 営業年数別にみた建物（内部空間）のアクセス実態

運営者を対象としたアンケート調査結果から、営業年数別のアクセス実態について以下に整理する。

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設]において、大久保商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の場合、「1年以上5年未満」が最も高い割合を占め、次いで「5年以上10年未満」が高い割合を占めており、1階以外の施設では「2-1 外階段型」の場合、「10年以上20年未満」が最も高い割合を占めている。津田沼1丁目商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の場合、「1年以上5年未満」が最も高い割合を占めており、1階以外の施設で最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「10年以上20年未満」が最も高い割合を占めている。船橋駅前商店街で多い「1-1 直進型 a」は「1年以上5年未満」及び「5年以上10年未満」が最も高い割合を占め、1階以外の施設で最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「5年以上10年未満」が最も高い割合を占めている。銀座通りで最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「5年以上10年未満」が最も高い割合を占めている。

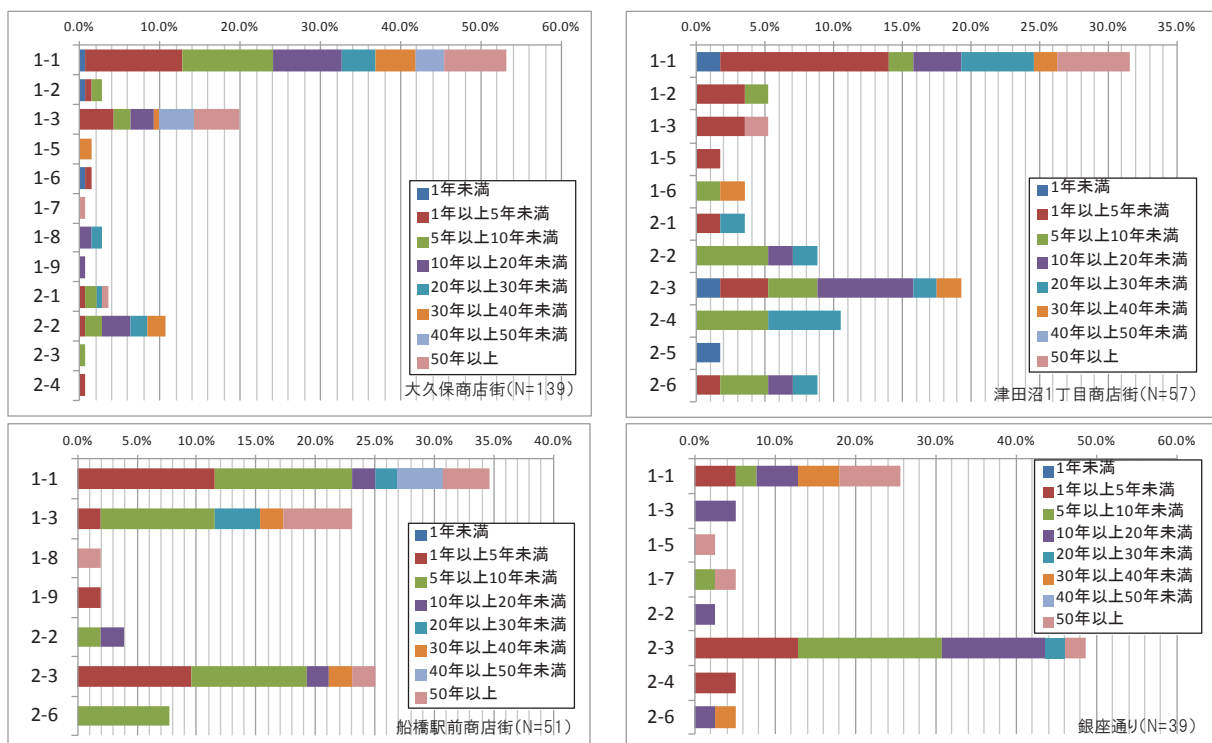


図 6-2-10 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態（営業年数別）

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階（下階）まで同施設]のアクセスにおいて、大久保商店街の「2-7 ビル型 a」は1施設中1施設が「10年以上20年未満」である。船橋駅前商店

街の「2-9 ビル型 c」は1施設中1施設が「1年以上5年未満」である。銀座通りは図 6-2-11 に示す通り、「2-7 ビル型 a」の場合、「10年以上20年未満」が最も高い割合を占めており、「2-8 ビル型 b」の場合、「50年以上」が最も高い割合を占めている。また、「2-9 ビル型 c」の場合、1施設中1施設が「1年未満」である。

尚、津田沼1丁目商店街はアンケート無回答だった為、考察から外している。

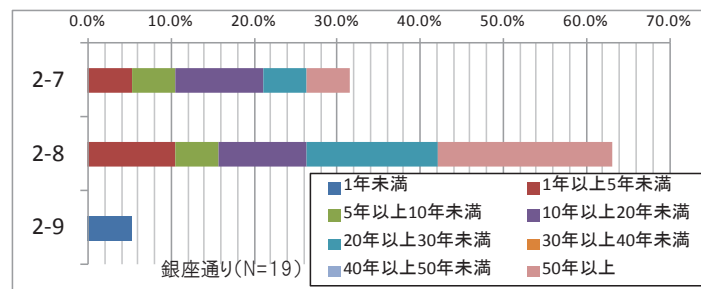


図 6-2-11 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態 (営業年数別)

建物の全階が同施設 (百貨店や大型量販店を含む) のアクセスにおいて、津田沼1丁目商店街では「3-1 ビル型 d」の場合、「30年以上40年未満」が最も高い割合を占めている。船橋駅前意商店街では「3-2 ビル型 e」の場合、「10年以上20年未満」が最も高い割合を占めている。銀座通りでは「3-2 ビル型 e」の場合、「50年以上」が最も高い割合を占めている。

尚、大久保商店街はアンケート無回答だった為、考察から外している。

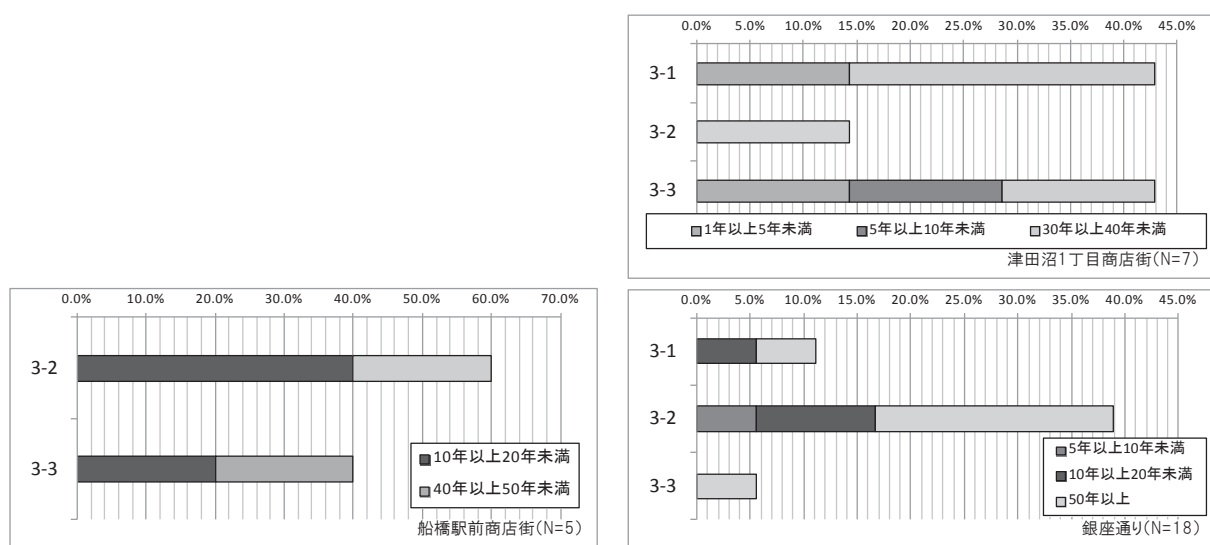


図 6-2-12 建物の全階が同施設のアクセス実態 (営業年数別)

6. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる建物（内部空間）のアクセス実態

1) ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握状況別にみたアクセス実態

運営者を対象としたアンケート調査結果から、ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握状況別にみたアクセス実態について以下に整理する。

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設]において、大久保商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の場合、「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」が最も高い割合を占め、次いで「高齢者（車いす利用者）」が高い割合を占めている。1階以外の施設では「2-1 外階段型」の場合、「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」が最も高い割合を占めている。

津田沼1丁目商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の場合、「高齢者（車いす利用者）」及び「気にしたことがない」が最も高い割合を占めており、1階以外の施設で最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、全てが「気にしたことがない」と回答した。船橋駅前商店街で多い「1-1 直進型 a」は「高齢者（車いす利用者）」が最も高い割合を占め、次いで「高齢者以外（車いす利用者）」が高い割合を占めている。1階以外の施設で最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「気にしたことがない」が最も高い割合を占めている。銀座通りで最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」及び「高齢者以外（杖等の福祉用具使用者）」が最も高い割合を占めている。

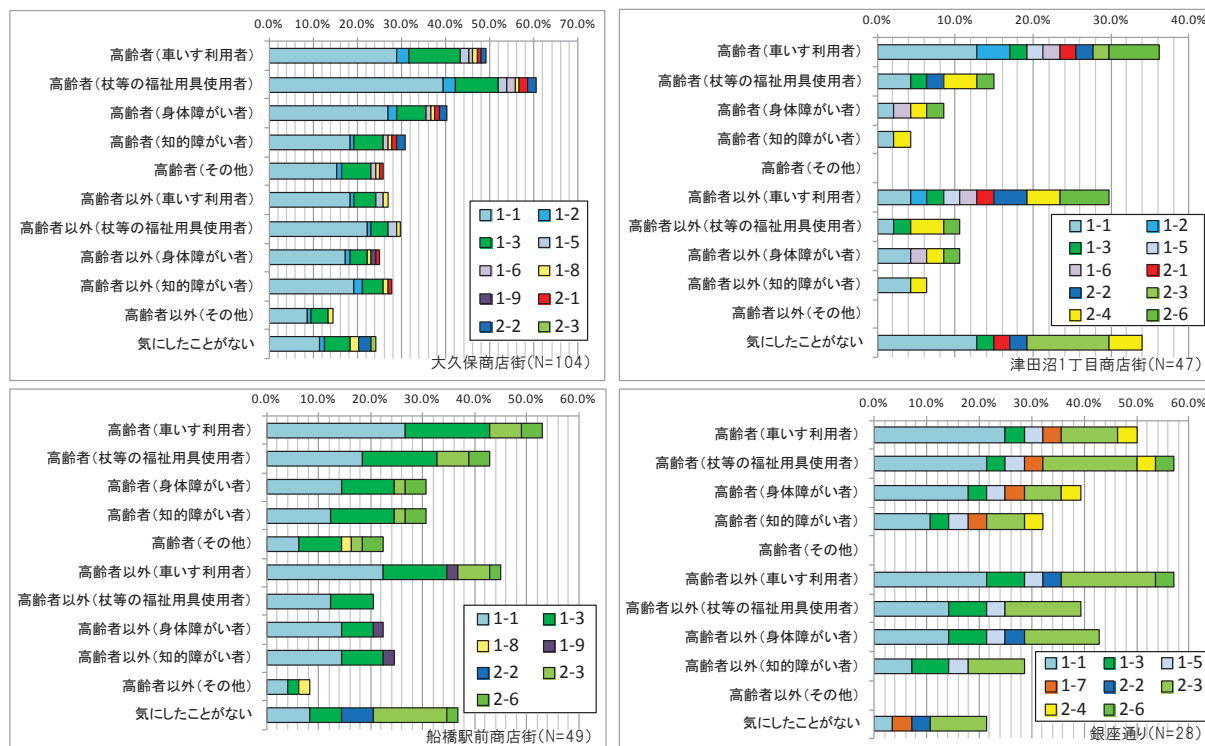


図 6-2-13 運営側の把握状況別にみた建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態（複数回答）

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階（下階）まで同施設]のアクセスにおいて、大久保商店街の「2-7 ビル型 a」は1施設中1施設が高齢者や高齢者以外のハンディキャップを抱える利用者を把握しており、1施設は「気にしたことがない」と回答している。津田沼1丁目商店街の「2-7 ビル型 a」は1施設中1施設が車いす利用者（高齢者・高齢者以外）の利用について把握しており、「2-9 ビル型 c」は1施設中1施設が杖等の福祉用具使用者（高齢者・高齢者以外）を把握していると回答した。船橋駅前商店街の「2-8 ビル型 b」は2施設中1施設が高齢者（車いす利用者・杖等の福祉用具使用者）の利用について把握し、1施設は「気にしたことがない」と回答した。また、「2-9 ビル型 c」は1施設中1施設が「高齢者（車いす利用者）」の利用について把握していると回答した。銀座通りは図6-2-14に示す通り、「2-7 ビル型 a」の場合、「高齢者（車いす利用者）」及び「高齢者（杖等の福祉用具使用者）」が最も高い割合を占めており、「2-8 ビル型 b」の場合、「高齢者以外（車いす利用者）」が最も高い割合を占めている。

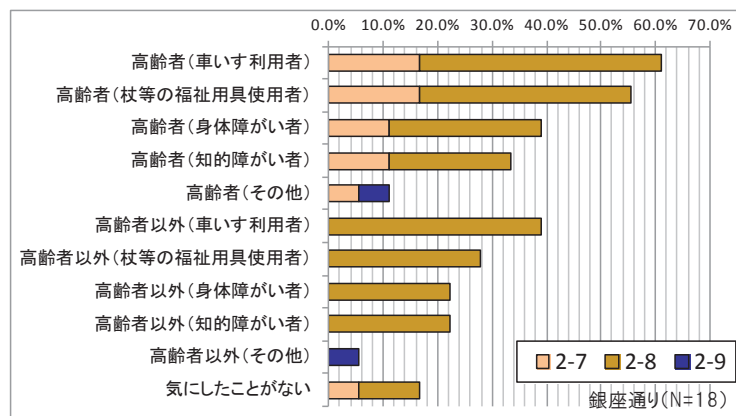


図 6-2-14 運営側の把握状況別にみた建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態（複数回答）

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセスにおいて、大久保商店街の「3-1 ビル型 d」は1施設中1施設が高齢者や高齢者以外のハンディキャップを抱える利用者について把握していると回答している。津田沼1丁目商店街では「3-1 ビル型 d」及び「3-3 ビル型 f」の場合、「高齢者（車いす利用者）」が最も高い割合を占めており、「3-2 ビル型 e」の場合、車いす利用者（高齢者・高齢者以外）の利用について把握していると回答した。船橋駅前意商店街では「3-2 ビル型 e」の場合、「高齢者（車いす利用者）」が最も高い割合を占めている。銀座通りでは「3-2 ビル型 e」の場合、様々なハンディキャップを抱える高齢者の利用について把握しており、「3-3 ビル型 f」の場合、「高齢者（車いす利用者）」が最も高い割合を占めている。

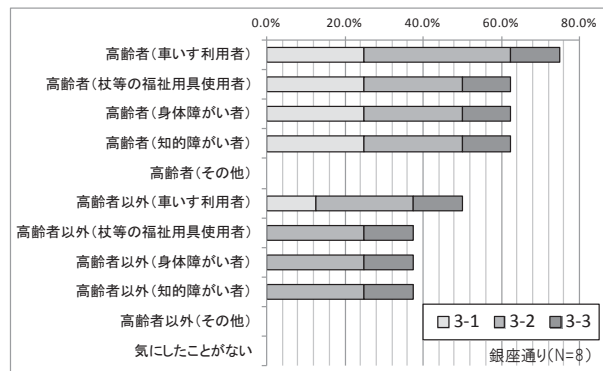
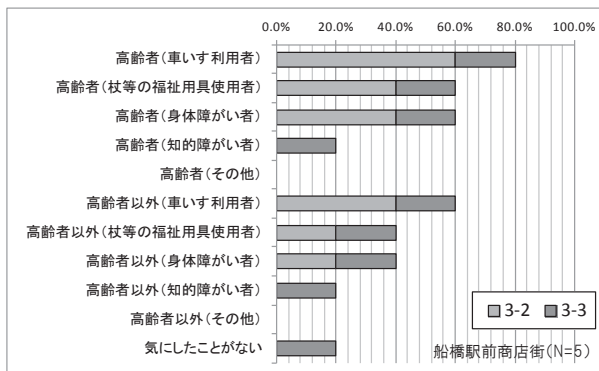
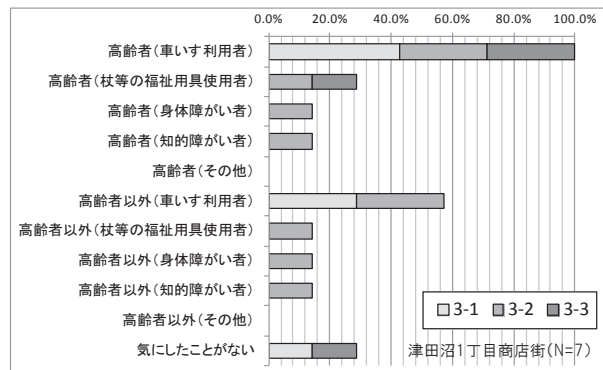


図 6-2-15 運営側の把握状況別に見た建物の全階が同施設のアクセス実態（複数回答）

2) ノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別にみたアクセス実態

運営者を対象としたアンケート調査結果から、ノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別にみたアクセス実態について以下に整理する。

建物の単数階で運営を行う施設[1階や2階等のみ(含地下階)で運営を行う施設]において、大久保商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の場合、「対策していない」が「対策している」を上回る。津田沼1丁目商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の場合、「対策していない」が「対策している」を上回り、1階以外の施設で最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「対策している」が「対策していない」を上回り、1階施設と異なる。船橋駅前商店街で多い「1-1 直進型 a」の場合、「対策している」が「対策していない」を上回り、1階以外の施設で最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、全てが「対策している」と回答した。銀座通りで最も多い「2-3 階段室型 b」の場合、「対策していない」が「対策している」を大きく上回っている。

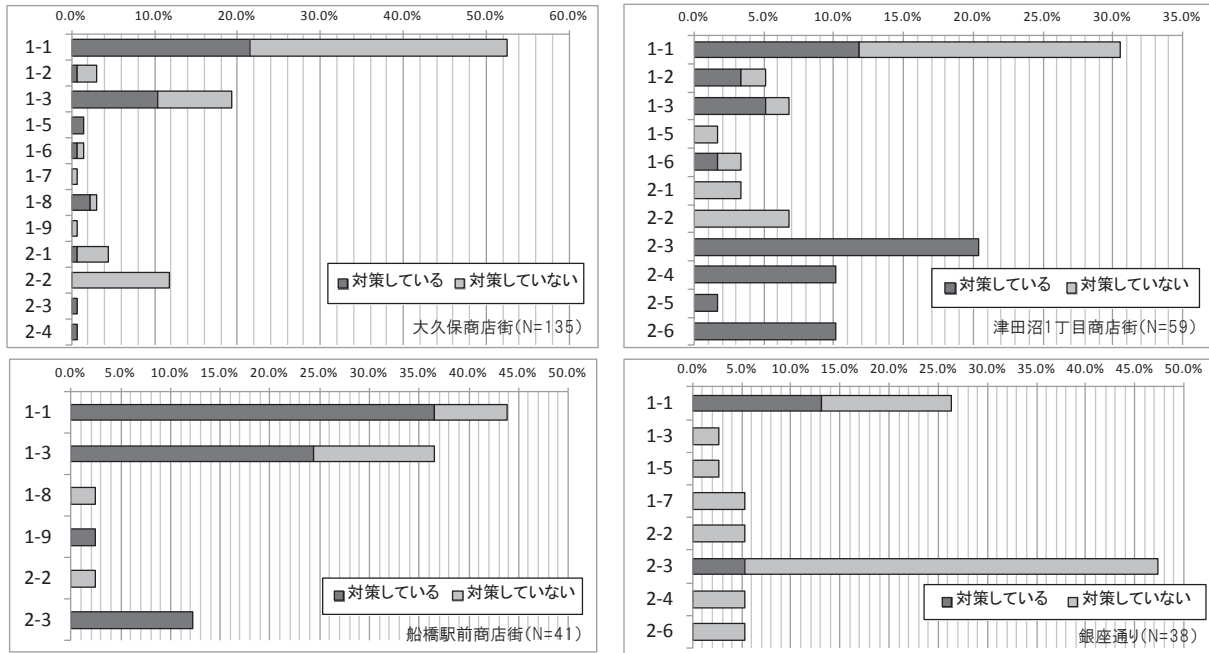


図 6-2-16 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態（運営側の取り組み状況別）

表 6-2-1 建物の単数階で運営を行う施設のアクセス実態（運営側の取り組み状況別）

		1-1	1-2	1-3	1-5	1-6	1-7	1-8	1-9	2-1	2-2	2-3	2-4	2-5	2-6	全体
大久保	対策している	40.8%	25.0%	53.8%	100.0%	50.0%	0.0%	75.0%	0.0%	16.7%	0.0%	【100%】	【100%】	-	-	39.3%
	対策していない	59.2%	75.0%	46.2%	0.0%	50.0%	100.0%	25.0%	【100%】	83.3%	100.0%	0.0%	0.0%	-	-	60.7%
津田沼	対策している	38.9%	66.7%	75.0%	0.0%	50.0%	-	-	-	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	【100%】	100.0%	64.4%
	対策していない	61.1%	33.3%	25.0%	【100%】	50.0%	-	-	-	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	35.6%
船橋	対策している	83.3%	-	66.7%	-	-	-	0.0%	【100%】	-	0.0%	100.0%	-	-	-	75.6%
	対策していない	16.7%	-	33.3%	-	-	-	【100%】	0.0%	-	【100%】	0.0%	-	-	-	24.4%
銀座	対策している	50.0%	-	0.0%	0.0%	-	0.0%	-	-	-	0.0%	11.1%	0.0%	-	0.0%	18.4%
	対策していない	50.0%	-	【100%】	【100%】	-	100.0%	-	-	-	100.0%	88.9%	100.0%	-	100.0%	81.6%

【 】: 回答数1(N=1)のもの

建物の複数階で運営を行う施設[1階から上階（下階）まで同施設]のアクセスにおいて、大久保商店街の「2-7 ビル型 a」は2施設中1施設が「対策している」と回答し、1施設が「対策していない」と回答した。津田沼1丁目商店街の「2-7 ビル型 a」の場合、1施設中1施設が「対策していない」と回答し、「2-9 ビル型 c」の場合、1施設中1施設が「対策している」と回答した。船橋駅前商店街の「2-8 ビル型 b」は、2施設全て「対策している」と回答し、「2-9 ビル型 c」は1施設中1施設が「対策している」と回答した。銀座通りは以下図 6-4 に示す通り、「2-8 ビル型 b」、「2-9 ビル型 c」は「対策している」が「対策していない」を上回り、「2-7 ビル型 a」は「対策していない」が「対策している」を上回る結果を得た。

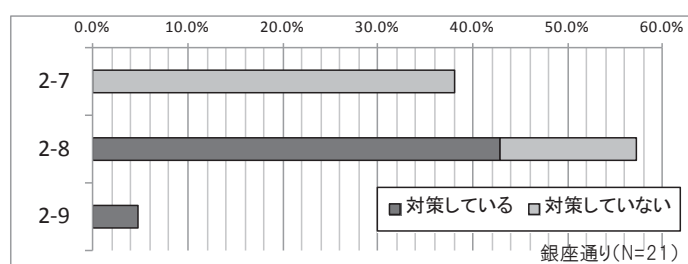


図 6-2-17 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態 (運営側の取り組み状況別)

表 6-2-2 建物の複数階で運営を行う施設のアクセス実態 (運営側の取り組み状況別)

		2-7	2-8	2-9	全体
大久保	対策している	50.0%	-	-	50.0%
	対策していない	50.0%	-	-	50.0%
津田沼	対策している	0.0%	-	【100%】	50.0%
	対策していない	【100%】	-	0.0%	50.0%
船橋	対策している	-	100.0%	【100%】	100.0%
	対策していない	-	0.0%	0.0%	0.0%
銀座	対策している	0.0%	75.0%	【100%】	47.6%
	対策していない	100.0%	25.0%	0.0%	52.4%

【 】: 回答数1(N=1)のもの

建物の全階が同施設(百貨店や大型量販店を含む)のアクセスにおいて、大久保商店街では「3-1 ビル型 d」は1施設中1施設が「対策していない」と回答している。津田沼1丁目商店街では「3-1 ビル型 d」では「対策している」と「対策していない」が同割合であると共に、「3-2 ビル型 e」及び「3-3 ビル型 f」全て「対策している」と回答した。船橋駅前商店街では「3-1 ビル型 d」は全て「対策していない」と回答し、「3-2 ビル型 e」は「対策している」が「対策していない」を上回り、「3-3 ビル型 f」は「対策している」と「対策していない」と同割合の結果を得た。

銀座通りでは「3-1 ビル型 d」の場合、「対策していない」の方が「対策している」を上回り、「3-2 ビル型 e」の場合、「対策している」の方が「対策していない」を上回る結果を得た。更に、「3-3 ビル型 f」の場合、全て「対策している」と回答した。

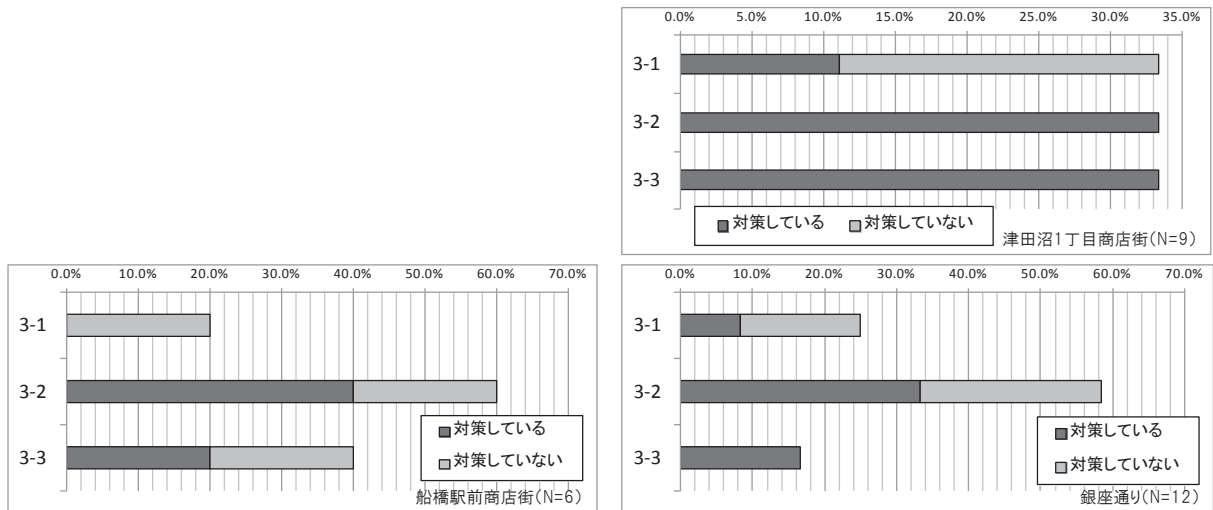


図 6-2-18 建物の全階が同施設のアクセス（運営側の取り組み状況別）

表 6-2-3 建物の全階が同施設のアクセス（運営側の取り組み状況別）

		3-1	3-2	3-3	全体
大久保	対策している	0.0%	-	-	0.0%
	対策していない	【100%】	-	-	100.0%
津田沼	対策している	33.3%	100.0%	100.0%	77.8%
	対策していない	66.7%	0.0%	0.0%	22.2%
船橋	対策している	0.0%	66.7%	50.0%	50.0%
	対策していない	【100%】	33.3%	50.0%	50.0%
銀座	対策している	33.3%	57.1%	100.0%	58.3%
	対策していない	66.7%	42.9%	0.0%	41.7%

【 】: 回答数1 (N=1) のもの

6. 3 建物（内部空間）における現状と課題

6. 3. 1 利用者意識と運営者意識の比較

建物（内部空間）において、利用者が意識するバリアと運営者の意識について比較し、商店街ごとに整理して以下に示す。

大久保商店街において、利用者は 29.8%が建物（内部空間）にバリアを意識する傾向があり、運営者は 39.1%がノーマライゼーションに向けた対策を講じている意識があることが明らかになった。具体的に大久保商店街の利用者は「入り口の段差」を最も意識する傾向があり、運営側の講じている対策として入り口に段差解消ステップを設置するという回答が多い結果から利用者意識と運営者意識に相関性がみられるが、一方で利用者の 13.7%が「入り口の段差解消ステップ」をバリアとして意識する傾向もみられ、適正な段差解消の手法が望まれると言えよう。

津田沼 1 丁目商店街において、利用者は 46.2%が建物（内部空間）にバリアを意識する傾向があり、運営者は 65.7%がノーマライゼーションに向けた対策を講じている意識があることが明らかになった。具体的に利用者は「入り口の段差」や「階段」をバリアとして意識する傾向があり、運営側の講じている対策としてエレベーターの設置に関する回答が多く、1 階以外の施設に関しては利用者意識と運営者意識に相関性がみられた。

船橋駅前商店街において、利用者は 21.4%が建物（内部空間）にバリアを意識する傾向があり、運営者は 74.0%がノーマライゼーションに向けた対策を講じている意識があることが明らかになった。具体的に利用者が意識するバリアとして「入り口の段差」が最も高い割合を占め、入り口に段差解消ステップやスロープを設置して段差を解消、企画・計画時から段差無く設計する等、運営側の取り組みと利用者意識に相関性がみられる。また、船橋駅前商店街では車いす使用の利用者に対する問題点を挙げる運営者が多い傾向がある。

銀座通りにおいて、利用者は 26.9%が建物（内部空間）にバリアを意識する傾向があり、運営者は 33.8%がノーマライゼーションに向けた対策を講じている意識があることが明らかになった。具体的に利用者は「入り口の段差」や「階段」をバリアとして意識する傾向があり、運営側の講じている対策として入り口の段差の解消やエレベーターの設置に関する回答が多いことから、利用者意識と運営者意識に相関性があると言えよう。一方で、エレベーターは設置されているが、混雑時に十分な人数を賄えない・土日祝日にエレベーターが使用出来ない等の運営側の問題点も明らかとなった。

商店街別に比較すると、津田沼 1 丁目商店街の利用者が建物（内部空間）利用において最もバリアを意識する傾向があり、船橋駅前商店街の利用者が最も意識しない傾向がみられた。商店街により、バリアを意識する割合に差異性がみられたが、具体的に意識するバリアの種類に関して

は類似性がみられた。また、船橋駅前商店街の運営者は他の3つの商店街と比較して「対策している」という回答が最も高い割合を占め、銀座通りの運営者は他の3つの商店街と比較して「対策していない」という回答が最も低い傾向がみられた。ノーマライゼーションに向けた具体的な対策に関しては全ての商店街において入り口の段差解消やエレベーターの設置等であり、利用者意識と一致していると言えよう。だが、運営者側のハンディキャップを抱える利用者（特に車いす使用している利用者）に対する対応には様々な問題点があり、利用者に配慮した細かなサービスや方策について十分な検討案が必要であると考えられる。

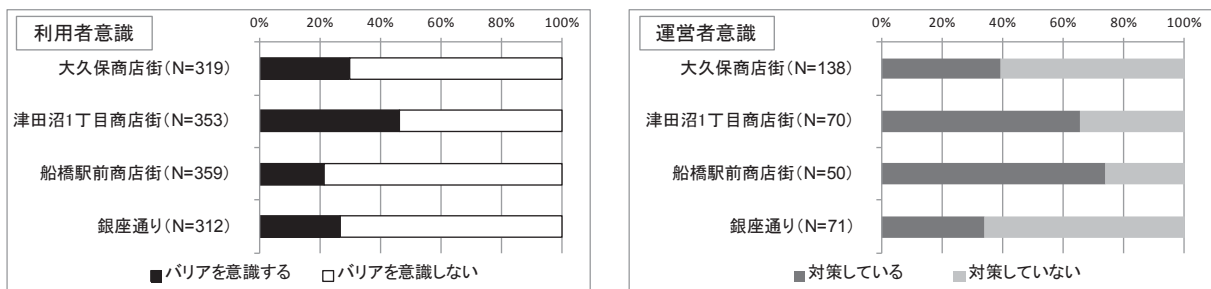


図 6-3-1 建物（内部空間）における利用者意識と運営者意識の比較

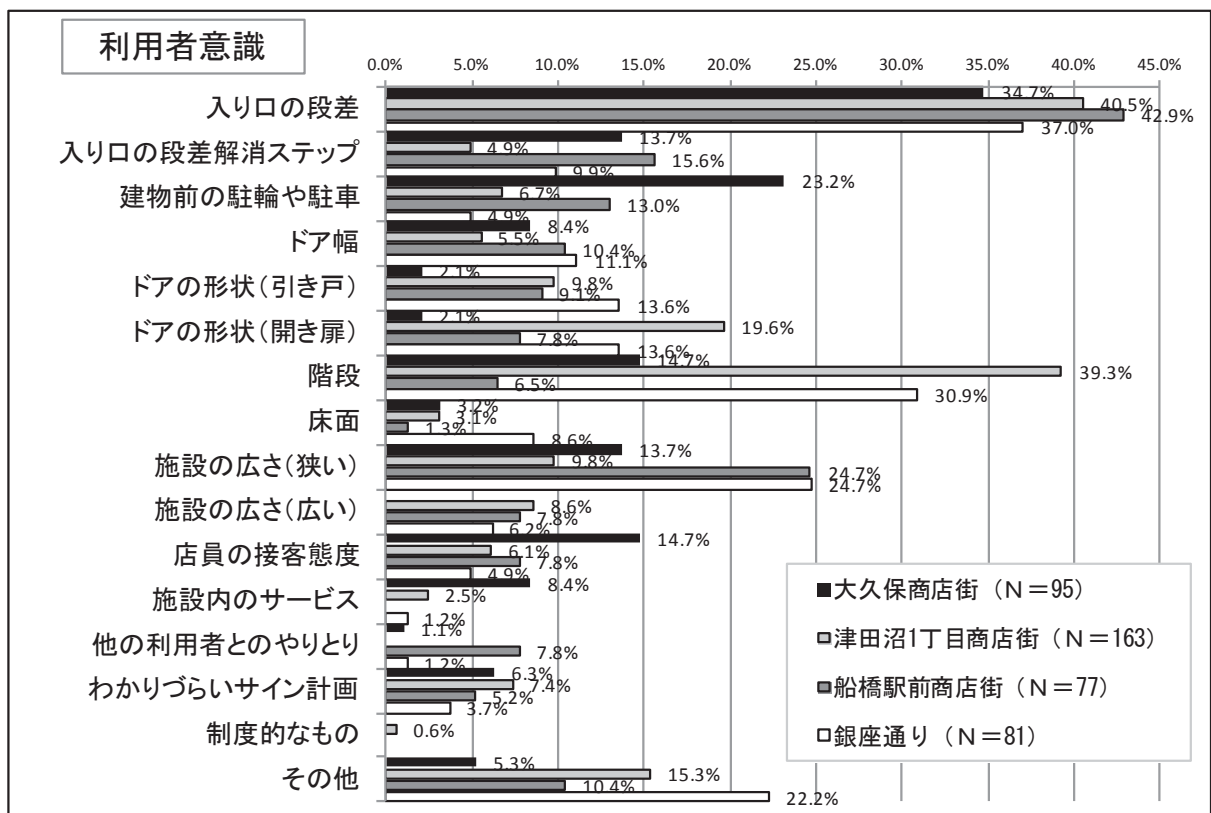


図 6-3-2 建物（内部空間）における利用者が意識するバリアの種類

	対策内容	対応で困ったこと
大久保商店街	1-1:5施設 1-2:1施設 入り口に段差解消ステップを設置した 1-3:9施設 1-5:1施設 1-8:2施設	1-1:2施設 入り口に段差があり、入店が困難
	1-1:3施設 1-3:1施設 入り口にマットを敷いている	1-1:1施設 入り口が自動扉ではなく介助が必要
	1-1:29施設 1-2:1施設 1-3:14施設 1-5:2施設 1-6:1施設 1-8:3施設 2-1:1施設 2-7(1-7):1施設 入り口の段差を解消した	1-1:1施設 入り口進入幅が狭く、入店が困難
	1-3:1施設 改築時に道路との段差を無くした	1-1:2施設 1-2:1施設 1-3:1施設 車いす使用者は入店が不可・困難
	2-3:1施設 2-4:1施設 エレベーターを設置している	1-1:1施設 入店時に補助が上手くいかず、利用者が転倒してしまった。
		1-1:2施設 1-3:1施設 施設内の通路が狭く、通れない
		1-1:2施設 移動(シャワー台等)が困難
	1-1:1施設 車いす使用者に机の高さが合わない	
	1-1:1施設 1-8:1施設 介助者(同行者)がおらず、他の利用者トラブルになった	

図 6-3-3 建物（内部空間）における運営側の取り組み（大久保商店街）

	対策内容	対応で困ったこと
津田沼1丁目商店街	1-1:2施設 入り口にスロープを設置した	1-1:1施設 1-5:1施設 2-4:1施設 狭小な入り口や段差により入店が困難
	1-1:1施設 3-3(1-7):1施設 入り口にマットを敷いている	2-2:1施設 健常者以外利用者の入店は不可
	1-1:7施設 1-2:2施設 1-3:3施設 1-6:1施設 2-3:1施設 2-6:1施設 2-9(1-7):1施設 3-1(1-1):1施設 3-2(1-1):2施設 3-3(1-7):2施設 入り口の段差を解消した	3-2(1-1):1施設 施設内の通路が狭く、通れない
	2-3:12施設 2-4:5施設 2-5:1施設 2-6:6施設 3-2(1-1):2施設 3-2(1-6):1施設 3-3(1-7):3施設 エレベーターを設置している	1-1:1施設 移動(シャワー台等)が困難
	【凡例】 1-1 直進型a 2-1 外階段型 3-1 ビル型d 1-2 直進型b 2-2 階段室型a 3-2 ビル型e 1-3 直進型c 2-3 階段室型b 3-3 ビル型f 2-4 屋内EV型 2-5 屋外EV型 2-6 複数アクセス型b 2-7 ビル型a 2-8 ビル型b 2-9 ビル型c 1-5 迂回型b 1-6 風除室型	
	内部と外部の移動（アクセス）に関連する取り組み 施設内部に関連する取り組み	

図 6-3-4 建物（内部空間）における運営側の取り組み（津田沼1丁目商店街）

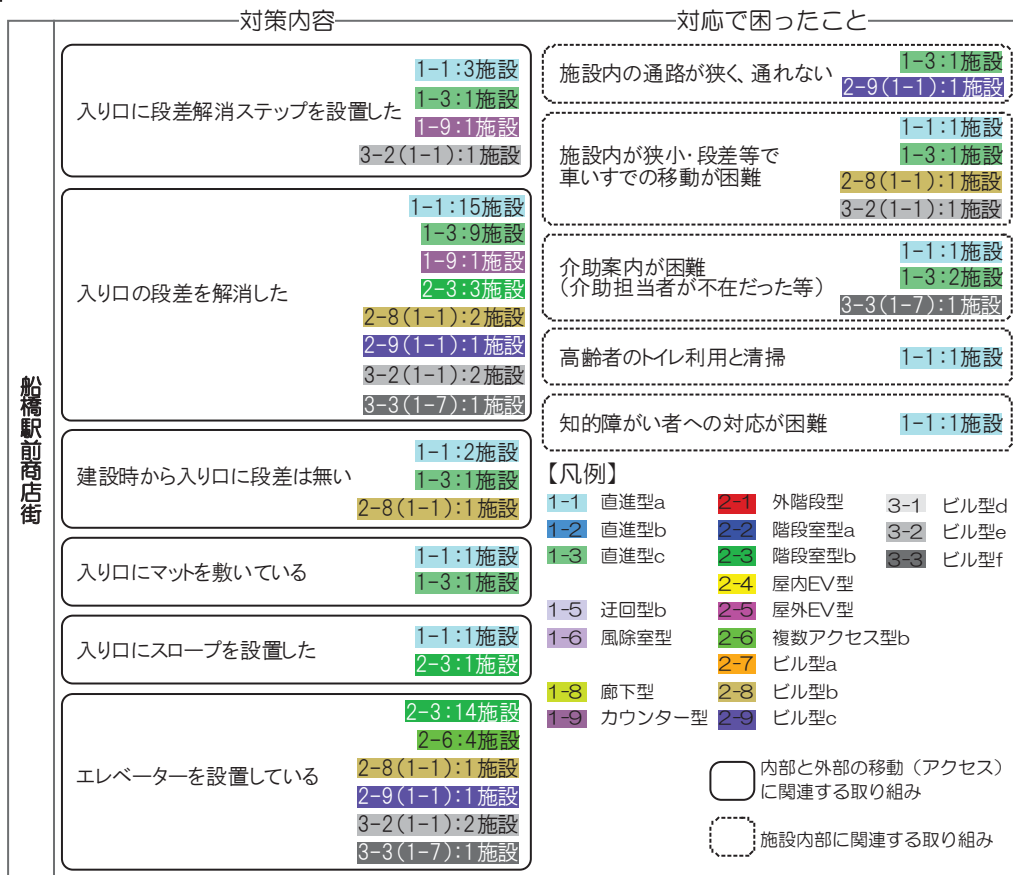


図 6-3-5 建物（内部空間）における運営側の取り組み（船橋駅前商店街）

	対策内容	対応で困ったこと																											
銀座通り	<p>入り口の段差解消</p> <p>1-1:4施設 2-3:2施設 2-8(1-1):3施設 2-8(1-7):4施設 2-9(1-1):1施設 3-2(1-1):2施設 3-2(1-7):1施設</p>	<p>入り口やエレベーターまでに階段や段差が有り、ハンディキャップを抱える人の利用は不可・困難 1-1:1施設 2-3:2施設 2-8(1-1):1施設</p> <p>建物の裏側しかスロープが無い 2-8(1-7):1施設</p> <p>施設内にエレベーターがなく、ハンディキャップを抱える人の移動は不可・困難 2-8(1-1):2施設 3-2(1-1):1施設</p> <p>施設内にエレベーターが少ない(混雑時に不便) 2-8(1-1):1施設</p> <p>施設内のエレベーターが小さく、土日使用不可となる 2-3:1施設</p>																											
	<p>入り口(ドア)の有効幅の確保</p> <p>1-1:2施設 2-3:1施設 2-8(1-1):2施設 2-8(1-7):3施設 2-9(1-1):1施設 3-2(1-1):2施設 3-2(1-7):1施設</p>	<p>トイレの通路が狭小 2-8(1-7):1施設</p> <p>混雑時に通路が狭くなる 2-9(1-1):1施設</p>																											
	<p>階段の両側に手摺りを設置</p> <p>2-8(1-1):3施設 2-8(1-7):3施設 3-2(1-1):1施設 3-3(1-7):1施設</p>	<p>言葉が聞き取れない時がある 3-3(1-7):1施設</p>																											
	<p>エレベーターを設置</p> <p>2-8(1-1):5施設 2-8(1-7):4施設 3-2(1-1):1施設 3-2(1-7):2施設 3-3(1-7):2施設</p>	<p>【凡例】</p> <table border="0"> <tr> <td>1-1 直進型a</td> <td>2-1 外階段型</td> <td>3-1 ビル型d</td> </tr> <tr> <td>1-2 直進型b</td> <td>2-2 階段室型a</td> <td>3-2 ビル型e</td> </tr> <tr> <td>1-3 直進型c</td> <td>2-3 階段室型b</td> <td>3-3 ビル型f</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2-4 屋内EV型</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1-5 迂回型b</td> <td>2-5 屋外EV型</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1-6 風除室型</td> <td>2-6 複数アクセス型b</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2-7 ビル型a</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1-8 廊下型</td> <td>2-8 ビル型b</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1-9 カウンター型</td> <td>2-9 ビル型c</td> <td></td> </tr> </table> <p> <input type="checkbox"/> 内部と外部の移動(アクセス)に関連する取り組み <input type="checkbox"/> 施設内部に関連する取り組み </p>	1-1 直進型a	2-1 外階段型	3-1 ビル型d	1-2 直進型b	2-2 階段室型a	3-2 ビル型e	1-3 直進型c	2-3 階段室型b	3-3 ビル型f		2-4 屋内EV型		1-5 迂回型b	2-5 屋外EV型		1-6 風除室型	2-6 複数アクセス型b			2-7 ビル型a		1-8 廊下型	2-8 ビル型b		1-9 カウンター型	2-9 ビル型c	
	1-1 直進型a	2-1 外階段型	3-1 ビル型d																										
	1-2 直進型b	2-2 階段室型a	3-2 ビル型e																										
	1-3 直進型c	2-3 階段室型b	3-3 ビル型f																										
		2-4 屋内EV型																											
	1-5 迂回型b	2-5 屋外EV型																											
	1-6 風除室型	2-6 複数アクセス型b																											
	2-7 ビル型a																												
1-8 廊下型	2-8 ビル型b																												
1-9 カウンター型	2-9 ビル型c																												
<p>施設内の通路幅の確保</p> <p>1-1:2施設 2-8(1-1):1施設 2-8(1-7):2施設 3-2(1-1):2施設 3-2(1-7):2施設 3-3(1-7):1施設</p>																													
<p>滑りにくい床材の使用</p> <p>2-3:1施設</p>																													
<p>点字ブロックの設置</p> <p>2-8(1-7):1施設</p>																													
<p>ハンディキャップを抱える人への人的サービス(ソフト面)</p> <p>3-2(1-1):1施設 3-3(1-7):1施設</p>																													

図 6-3-6 建物(内部空間)における運営側の取り組み(銀座通り)

6. 3. 2 建物（内部空間）における課題

建物（内部空間）における課題を捉える為、利用者が最も意識し、運営者側も対策を講じる傾向がみられた入り口の段差等の外部空間から内部空間に至るアクセシビリティに関する物理的な問題点について以下に整理する。

1) 大久保商店街

大久保商店街において、入り口の段差に関して、スロープ等で適正なアプローチを確保している建物は少なく、個々の建物で異なる段差解消ステップ等を設置して段差を解消しているケースが目立つ。段差解消ステップは歩道に張り出しているケースや入り口の段差の高さと段差解消ステップの高さが一致しておらず、適正なアプローチの確保・段差の解消になっていない問題が顕在していると言えよう。また大久保商店街では、建物の入り口周辺に商品等を陳列する建物も他の3つの商店街と比較して高い割合を占め、入り口の段差以外にも課題がある。

更に、2階へのアクセスに階段のみのケースもあり、ハンディキャップを抱える人に対応する取り組みも手探りで行われているのが現状である。

2) 津田沼1丁目商店街

津田沼1丁目商店街において、入り口の段差に関して、大久保商店街同様に段差解消ステップで段差の解消を行っている建物はあるが、その割合は大久保商店街と比較すると低い傾向がある。しかし、歩道に張り出す・段差の解消に繋がらないという問題点は、大久保商店街同様であり、スロープ等で適正なアプローチの確保を実践しているのは一部の医療施設や販売施設に限定されている課題が顕在している。

3) 船橋駅前商店街

船橋駅前商店街において、入り口の段差の段差解消に関して、大久保商店街並びに津田沼1丁目商店街同様の問題点がある。更に、船橋駅前商店街では、歩道に駐輪場も設置されている為、商品の溢れ出しや段差解消ステップ等により、狭小な歩行空間も生み出している問題点も挙げられる。

4) 銀座通り

銀座通りにおいて、入り口の段差の段差解消に関して、段差解消ステップを用いているケースは他の3つの商店街と比較して少ない。一方で、銀座通りの場合、1階以外（2階以上や地下階）の施設にアクセスする際に建物にエレベーターは設置されているが、エレベーターに至るまでに階段が数段あるという問題があると共に、2階や地下1階の施設へのアクセスは階段のみというケースが他の3つの商店街と比較して多い課題がみられた。加えて、建物内の移動においても上階に上がる（もしくは下階に下がる）場合、階段のみという現状もある。

6. 4 まとめ

建物（内部空間）における商店街の問題点や課題の整理並びに、4つのバリアの種別分類を通じて利用者が意識する商店街別のバリアの特性や傾向を明らかに、運営者のノーマライゼーションに向けた取り組み等、以下の基礎的知見を得た。

1) 利用者は建物（内部空間）において、全ての商店街で入り口の段差をバリアとして意識する傾向が強く、入り口の段差解消ステップや建物前の駐輪等、外部空間から内部空間に入るアクセシビリティを意識する傾向がある。加えて、4つのバリア種別分類を行った結果、物理的なバリアについて全世代の男女共に、ハンディキャップの有無に関わらず、問題視する傾向が顕在している。特に、箇所数、段差形態や高さに関わらず、利用者は入り口の段差をバリアとして認識する傾向があり、改善が必要であることを裏付けたと言えよう。一方で、利用者の活動別・滞在時間別に利用者が意識するバリアの傾向について各商店街で差異性がみられる。

2) 運営者は、利用者が意識する傾向が強い入り口の段差や階段に対する対策を講じている傾向がみられた。一方で、高齢者やハンディキャップを抱える人に対する対応において困難な点が指摘され、課題が明らかとなった。

さらに、利用者意識及び運営者意識、商店街の現状をふまえて、各商店街で取り組むことが可能な方策について以下に示す。

①大久保商店街

利用者評価結果から全ての年代の男性女性が建物（内部空間）においてバリアを意識する結果を得たが、特に女性が強く意識する傾向がみられた入り口の段差について他3つの商店街と比較して1階施設が多い大久保商店街では、運営側独自の方法で段差解消が行われている実態がある。今後、運営側の施設単位で取り組む対策として、歩道への溢れ出しを最小限にした適性な段差解消ステップもしくはスロープ設置による段差の解消が望ましいと共に、建物前の駐輪や駐車に関しても施設単位でのマナー対策を徹底し、商店会を軸とした商店街全体での駐輪・駐車スペースの設置が必要であると考ええる。

②津田沼1丁目商店街

利用者評価結果から、入り口の段差や階段について男性女性共にバリアを意識する傾向が強い津田沼1丁目商店街では建物にエレベーターが設置されていない場合、運営側の対策では限界があり、建物管理・所有側との検討が必要であると考ええる。入り口の段差解消についても適正なスロープ設置や一つの建物に複数施設が含まれている場合等は建物全体での対策も必要であると考ええる。

③船橋駅前商店街

利用者評価結果から、入り口の段差や段差解消ステップを男性女性共にバリアを意識する傾向が強い。歩道の幅員が狭く、歩道上に駐輪スペースを設けている船橋駅前商店街では、歩道への溢れ出しを最小限にした適正な段差解消ステップの設置や現在の入り口とは異なる出入口の適正配置が必要であると考えられる。加えて、津田沼1丁目商店街同様、一つの建物に複数施設が含まれている場合等は建物全体で取り組む対策も必要である。

④銀座通り

施設数が他3つの商店街より多い銀座通りでは、利用者が意識するバリアも多岐に渡る傾向が利用者評価結果から明らかである。適正な入り口の確保等、個々の運営側での問題点改善に向けた取り組みが必要であると共に、銀座通り独自サービスも望まれる。また、建物自体にエレベーターが設置されていても、利用者側が使用できない（関係者しか利用できない・日常的に使用できない等）等課題があり、改善が望まれる。

第7章 利用者意識と運営者意識からみた商店街（外部空間）の現状と課題

7. 1 利用者意識からみた商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性

7. 1. 1 商店街（外部空間）利用における利用者評価の傾向

7. 1. 2 利用者評価と商店街（外部空間）特性

7. 2 運営者意識からみた商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性

7. 2. 1 属性・営業年数別にみる商店街（外部空間）の評価と実態

7. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる商店街（外部空間）の評価と実態

7. 3 商店街（外部空間）における現状と課題

7. 3. 1 利用者意識と運営者意識の比較

7. 3. 2 商店街（外部空間）における課題

7. 4 まとめ

7. 1 利用者意識からみた商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性

7. 1. 1 商店街（外部空間）利用における利用者評価の傾向

利用者が商店街（外部空間）利用で意識するバリアに関して、大久保商店街は80.3%、津田沼1丁目商店街は79.3%、船橋駅前商店街は55.2%、銀座通りは35.4%が意識するという結果を得た。大久保商店街、津田沼1丁目商店街、船橋駅前商店街、銀座通りの順で意識するバリアを意識する割合が低く、全ての商店街において商店街（外部空間）で意識するバリアの割合の方が建物（内部空間）利用で意識するバリアよりも高い割合を占める傾向がみられる。

年代別の意識するバリアの有無に関しても、全体と比較して各年代における大きな偏りはない。

具体的に、大久保商店街は「走行中の車」が71.6%、津田沼1丁目商店街及び銀座通りは「歩道の凸凹（段差）」がそれぞれ50.7%と61.3%、船橋駅前商店街は「歩道の障害物（自転車）」が50.5%で最も高い割合を占めている。メイン通りが歩車併用道路である大久保商店街において、静的な物理的バリアである「歩道の凸凹（段差）」に関して、子育て世代は意識するバリアとして挙げているが、年代別では他の商店街（メイン通りが面的に歩車分離されている）と比較して低い割合を示しており、走行中の自転車・バイク・車といった動的な物理的バリアについて意識する傾向が強い。また、「歩道の障害物（自転車）」に関して、船橋駅前商店街の各年代の割合が高い傾向がある。これは歩道に設置されている駐輪スペースにより人が通る有効幅が狭くなっていることが一因であると推察され、津田沼1丁目商店街の肢体不自由者（杖使用者）は「歩道の障害物（自転車等）」を意識する傾向があることから、歩道に設置する、より良い駐輪スペースのあり方に課題があると言えよう。

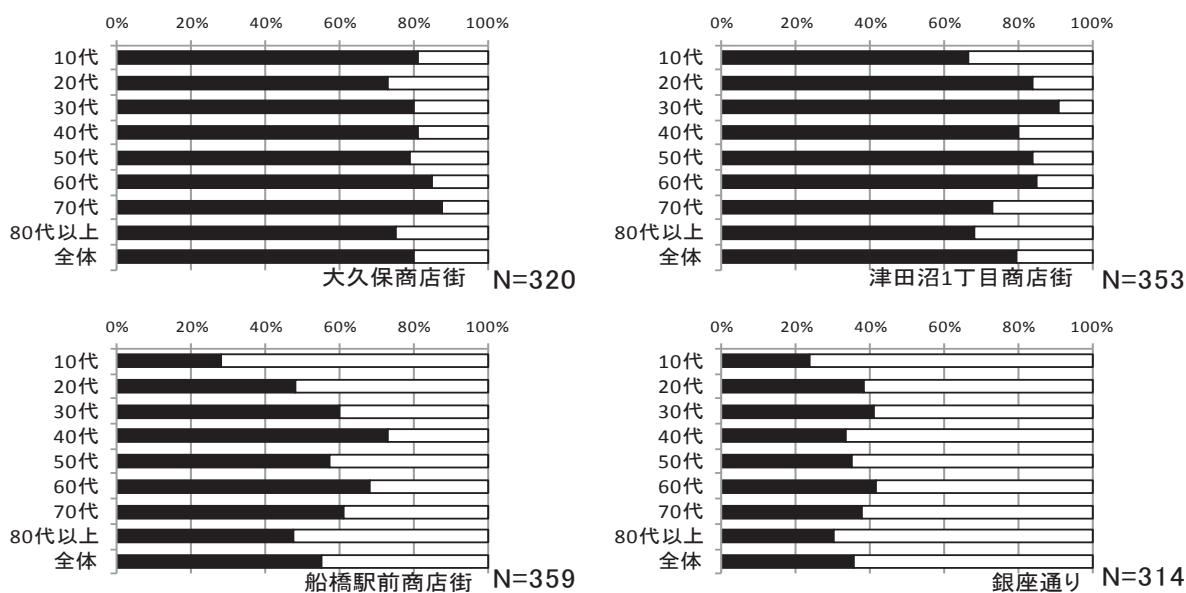


図 7-1-1 商店街（外部空間）で意識するバリアの有無（年代別）

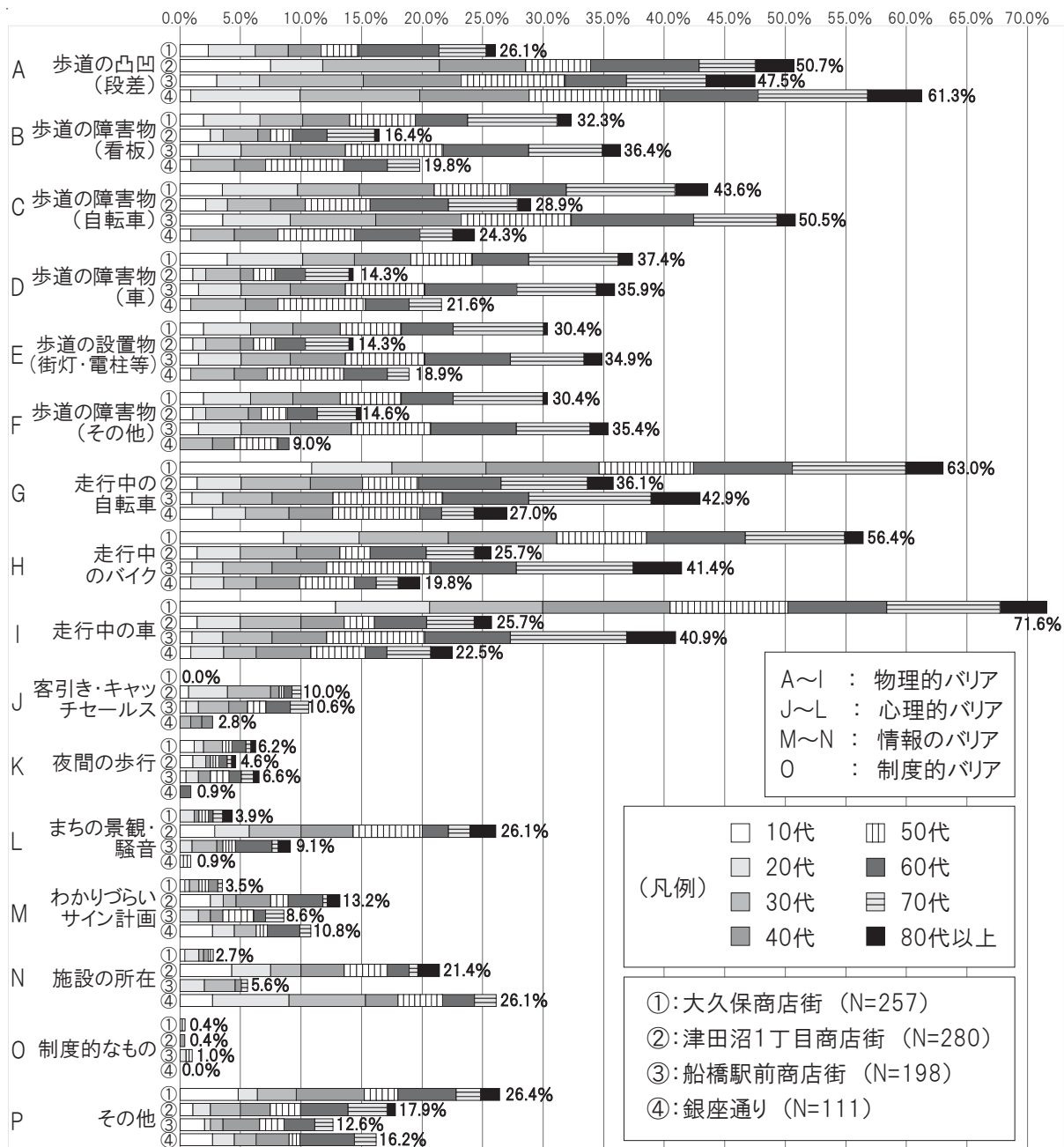


図 7-1-2 商店街（外部空間）で意識するバリアの種類（年代別・複数回答）

表 7-1-1 商店街（外部空間）で意識するバリア（ハンディキャップを抱える利用者別・複数回答）

バリアについて				有無		種 類																
子育て世代				有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
①	ベビー カー 使用者	20代	女性	○			○	○	○	○	○	○	○	○							人とのすれ違い	
		30代	女性	○		○																
		30代	女性	○		○		○	○													
		30代	女性	○		○						○	○	○								
		30代	女性	○		○		○														
②	ベビー カー 使用者	30代	女性	○		○						○			○						道幅が狭い	
		30代	女性	○		○															ベビーカーが通りづらい	
		30代	女性	○		○											○				道幅が狭い	
		30代	女性	○		○						○	○	○	○							
		30代	女性	○		○						○	○	○								
	妊婦	20代	女性	○							○	○	○		○							
③	妊婦	30代	女性	○		○					○										マナー	
④	妊婦	30代	女性	○																		
肢体不自由者				有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
①	杖無し	70代	男性	○				○				○		○								
	杖有り	80代	女性	○				○				○		○								
②	※ 杖無し	50代	男性	○				○				○										
		70代	女性	○								○										
	杖有り	60代	男性	○		○	○	○	○	○												
		60代	男性	○		○						○	○	○				○				
		70代	男性	○								○										
		70代	男性	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○								
		80代	男性	○		○												○				夏場の日よけ空間が欲しい
		80代	男性	○		○						○	○	○				○	○	○		
		80代	男性	○		○																○
		80代	男性	○		○																
		80代	女性	○		○													○	○		
		70代	女性	○		○																人混み
		70代	女性	○		○																○
		70代	女性	○		○																
80代	女性	○		○							○											
80代	女性	○		○																		
③	杖無し	50代	女性	○		○		○													○	
	杖有り	60代	男性	○		○																
④	杖無し	70代	男性	○		○																
	杖有り	80代	女性	○		○																
杖有り	80代	男性	○		○																	
※現在は杖を使用していないが、過去に心筋梗塞を患い、車いすを利用していた経験がある																						
その他				有	無	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
②	視覚障 害者※	50代	女性	○				○										○			騒音で音声信号が聞こえない(23 時まで継続してほしい)	
	弱視	80代	男性	○		○																
	カート 所持	60代	女性	○				○					○		○							
③	弱視	60代	女性	○		○																
		80代	女性	○		○																
	車いす 連れ	40代	女性	○									○	○	○							
		20代	女性	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○							
外国人	50代	女性	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○							○	
	20代	女性	○		○																	
④	外国人	70代	男性	○								○		○								

(凡例) ①大久保商店街、②津田沼1丁目商店街、③船橋駅前商店街、④銀座通り

※白杖使用

A 歩道の凸凹(段差)	E 歩道の設置物(街灯等)	I 走行中の車	M わかりづらいサイン計画
B 歩道の障害物(看板)	F 歩道の障害物(その他)	J 客引き・キャッチセールス	N 施設の所在
C 歩道の障害物(自転車)	G 走行中の自転車	K 夜間の歩行	O 制度的なもの
D 歩道の障害物(車)	H 走行中のバイク	L まちの景観・騒音	P その他

加えて、男性女性別に比較すると、商店街（外部空間）で意識するバリアで高い割合を占める項目に関しては、男性女性で大きな違いはみられず、特に、大久保商店街及び船橋駅前商店街においては全ての項目で男性女性共に同様のものを意識するバリアとして位置付ける結果を得た。

また、大久保商店街及び船橋駅前商店街では男性女性共に、物理的バリアを意識する傾向が強い一方で、津田沼1丁目商店街では特に女性が意識するバリアとして「まちの景観・騒音」が高い割合を占めており、心理的なバリアを意識する傾向がみられると共に、男性女性共に「施設の所在」といった情報のバリアを意識する傾向もみられた。銀座通りでも「施設の所在」といった情報のバリアは男性女性共に高い割合を示している。

年代別にみても、各商店街全ての世代で商店街（外部空間）においてバリアを意識すると回答があり、僅かな差異はあるものの年齢層による偏り傾向（高齢層に集中する等）はみられず、年齢に関わりなく利用者が商店街（外部空間）において、特に歩道における物理的バリアについて意識する傾向が顕在していると言えよう。

表 7-1-2 商店街（外部空間）で意識するバリア（男性女性別・複数回答）

商店街	性別	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
大久保商店街	男性	走行中の車	走行中の自転車	走行中のバイク	歩道の障害物（自転車）	歩道の障害物（車）	歩道の障害物（看板）	歩道の凸凹（段差）
	N=134	71.6%	61.2%	58.2%	40.3%	36.6%	32.1%	25.4%
	女性	走行中の車	走行中の自転車	走行中のバイク	歩道の障害物（自転車）	歩道の障害物（車）	歩道の障害物（看板）	歩道の凸凹（段差）
	N=123	71.5%	65.0%	54.5%	47.2%	38.2%	32.5%	26.8%
津田沼1丁目商店街	男性	歩道の凸凹（段差）	走行中の自転車	走行中のバイク	走行中の車	歩道の障害物（自転車）	まちの景観・騒音	施設の所在
	N=131	46.6%	36.6%	29.8%	29.8%	26.7%	27.5%	23.7%
	女性	歩道の凸凹（段差）	走行中の自転車	歩道の障害物（自転車）	まちの景観・騒音	走行中のバイク	走行中の車	施設の所在
	N=149	54.4%	35.6%	30.9%	24.8%	22.1%	22.1%	19.5%
船橋駅前商店街	男性	歩道の障害物（自転車）	歩道の凸凹（段差）	走行中の自転車	走行中のバイク	走行中の車	歩道の障害物（看板）	歩道の障害物（車）
	N=88	50.0%	44.3%	40.9%	38.6%	38.6%	35.2%	34.1%
	女性	歩道の障害物（自転車）	歩道の凸凹（段差）	走行中の自転車	走行中のバイク	走行中の車	歩道の障害物（看板）	歩道の障害物（車）
	N=109	51.4%	50.5%	45.0%	44.0%	43.1%	37.6%	37.6%
銀座通り	男性	歩道の凸凹（段差）	走行中の自転車	施設の所在	歩道の障害物（自転車）	歩道の障害物（車）	走行中の車	歩道の障害物（看板）
	N=54	51.9%	24.1%	18.5%	16.7%	16.7%	16.7%	14.8%
	女性	歩道の凸凹（段差）	施設の所在	歩道の障害物（自転車）	走行中の自転車	走行中の車	走行中のバイク	歩道の障害物（車）
	N=57	68.4%	31.6%	28.1%	28.1%	28.1%	26.3%	24.6%

：男性女性共に共通している事項

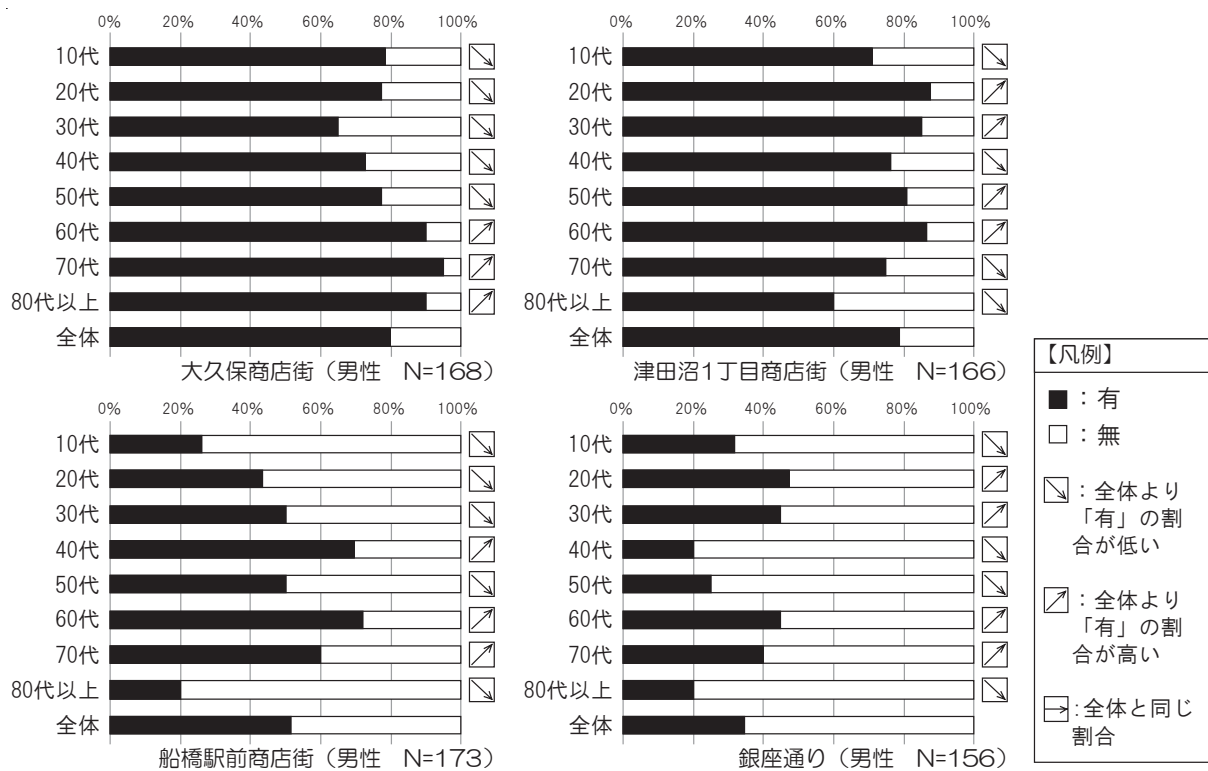


図 7-1-3 商店街 (外部空間) で意識するバリアの有無 (年代別・男性)

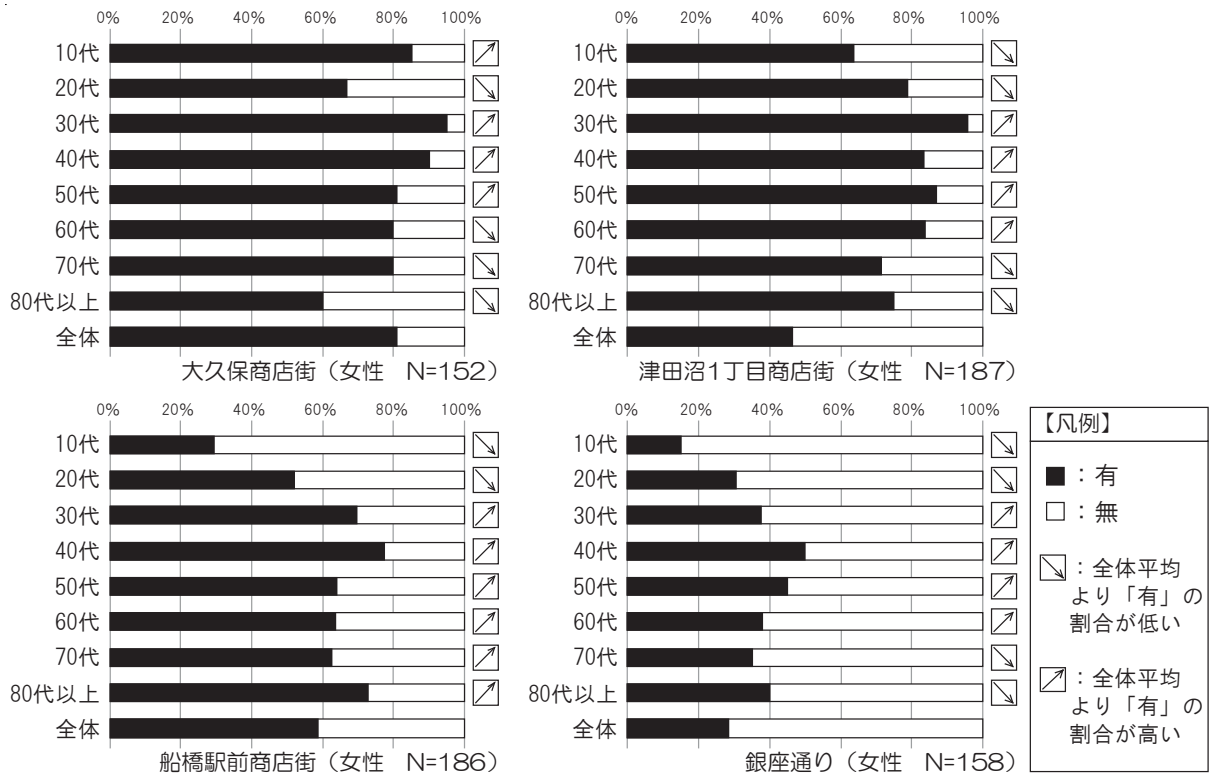


図 7-1-4 商店街 (外部空間) で意識するバリアの有無 (年代別・女性)

利用者が商店街（外部空間）で意識するバリアに関して活動別にみると、大久保商店街では「娯楽」について全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、津田沼1丁目商店街では全ての活動で約70%から約90%が「バリアを意識する」と回答しているが、「娯楽」は約40%の回答に留まっている。船橋駅前商店街では「仕事」で「バリアを意識する」回答が高い割合を占め、津田沼1丁目商店街同様「娯楽」は約30%に留まっている。銀座通りでは全ての活動において約30%の利用者が「バリアを意識する」と回答し、活動別に大きな差はみられなかった。

具体的に、各商店街利用者の意識するバリアについて、回答数が少なかった「理・美容」を除く全ての活動項目別に整理する。

1) 買い物

「買い物」に関して、大久保商店街は82.8%、津田沼1丁目商店街は80.1%、船橋駅前商店街は61.0%、銀座通りは36.7%が「バリアを意識する」と回答した。全商店街で物理的バリアに関して意識する傾向があり、大久保商店街では「歩道の障害物」等の静的な物理的バリアより「走行中の自転車等」の動的な物理的バリアに対して意識する傾向がみられる。

2) 飲食

「飲食」に関して、大久保商店街は81.1%、津田沼1丁目商店街は88.5%、船橋駅前商店街は50.0%、銀座通りは32.5%が「バリアを意識する」と回答した。特に、津田沼1丁目商店街では動的な物理的バリアと「施設の所在」といった情報のバリアや「まちの景観・騒音」といった心理的バリアを、銀座通りでは歩道に関する物理的バリアを意識する傾向がみられる。

3) 娯楽

「娯楽」に関して、大久保商店街は100%、津田沼1丁目商店街は38.5%、船橋駅前商店街は29.4%、銀座通りは26.9%が「バリアを意識する」と回答した。津田沼1丁目商店街では物理的バリアに加えて「施設の所在」といった情報のバリアや「客引き・キャッチセールス」や「まちの景観・騒音」といった心理的バリアについて意識する傾向があり、船橋駅前商店街では「歩道の障害物」等の静的な物理的バリアに加えて「わかりづらいサイン計画」といった情報のバリアを意識する傾向がみられ、この2つの商店街では共通して情報のバリアを意識する傾向がみられる。

4) 学習（習い事・稽古事）

「学習（習い事・稽古事）」に関して、大久保商店街は80.0%、津田沼1丁目商店街は68.2%、船橋駅前商店街は46.2%、銀座通りは12.5%が「バリアを意識する」と回答した。大久保商店街では、「歩道の凸凹（段差）」の回答がなく、他の活動項目とは差異性がみられる。

5) 待ち合わせ

「待ち合わせ」に関して、大久保商店街は80.0%、津田沼1丁目商店街は78.3%、船橋駅前商店街は48.1%、銀座通りは20.8%が「バリアを意識する」と回答した。全ての商店街で物理的バリアに回答が集中しているが、津田沼1丁目商店街及び銀座通りでは情報のバリアを意識する傾向もみられる。

6) 散歩

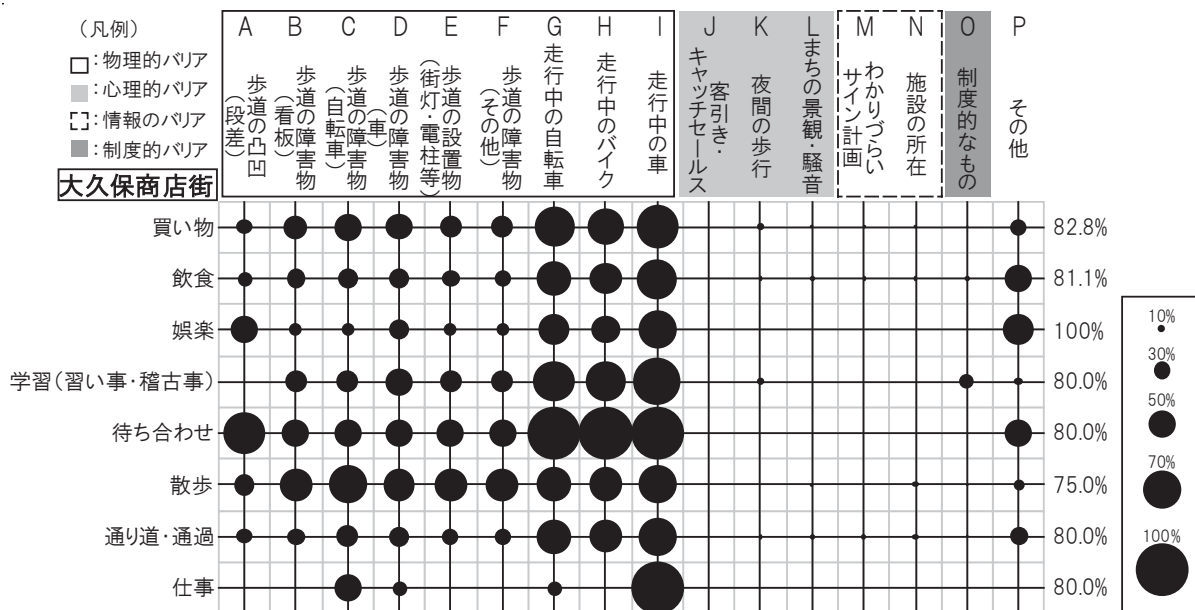
「散歩」に関して、大久保商店街は75.0%、津田沼1丁目商店街は78.9%、船橋駅前商店街は40.0%、銀座通りは32.0%が「バリアを意識する」と回答した。特に津田沼1丁目商店街では情報のバリアや心理的バリアを意識する傾向がある。

7) 通り道・通過

「通り道・通過」に関して、大久保商店街は80.0%、津田沼1丁目商店街は80.0%、船橋駅前商店街は53.8%、銀座通りは66.7%が「バリアを意識する」と回答した。大久保商店街を除く3商店街で「歩道の凸凹（段差）」が他の項目に比べ高い割合を占める。

8) 仕事

「仕事」に関して、大久保商店街は80.0%、津田沼1丁目商店街は75.9%、船橋駅前商店街は78.0%、銀座通りは36.5%が「バリアを意識する」と回答した。特に、船橋駅前商店街では物理的バリアを意識する傾向が強く、銀座通りでは「施設の所在」等の情報のバリアに関する回答もみられる。



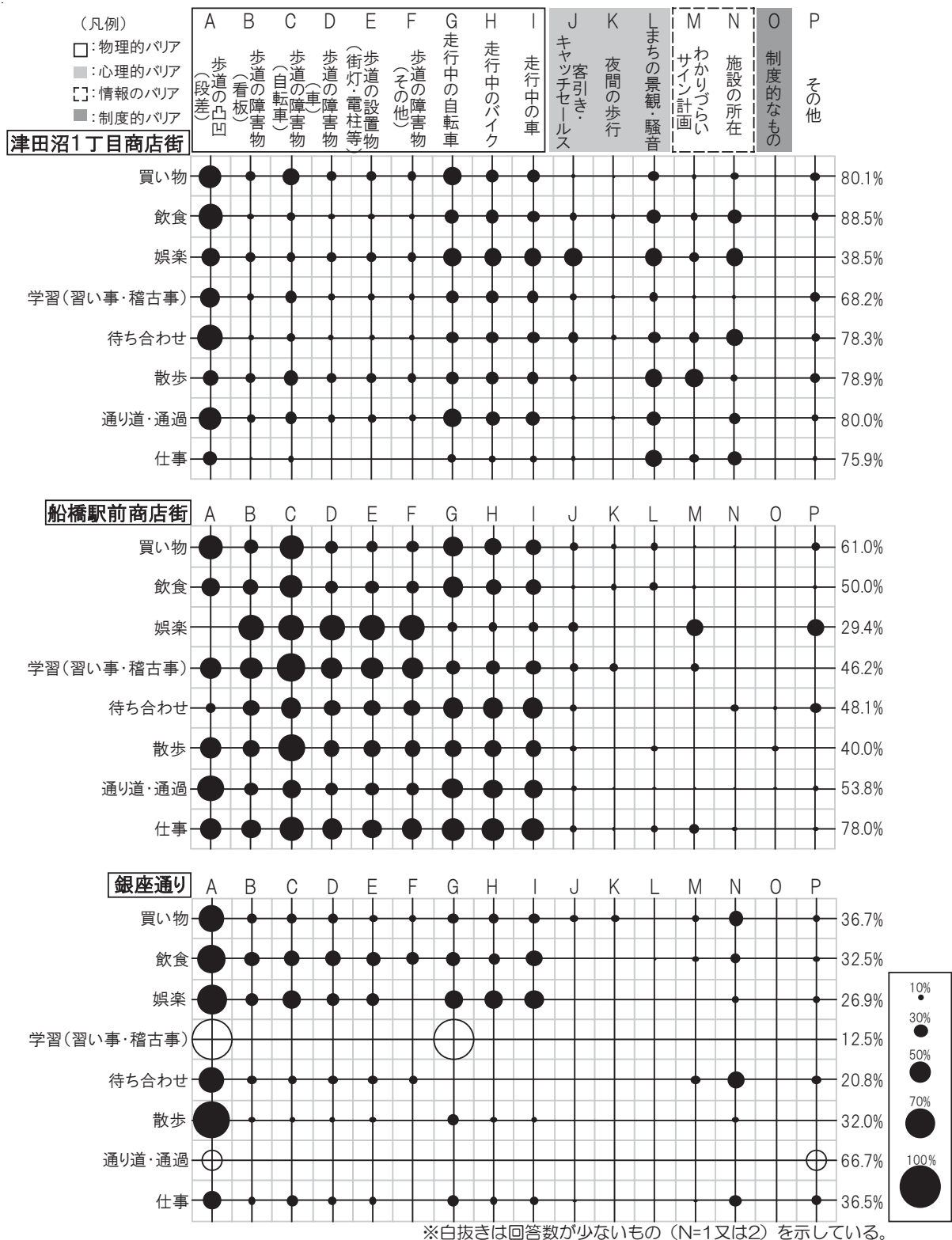


図 7-1-5 活動別にみた商店街（外部空間）で利用者が意識するバリア（複数回答）

利用者が商店街（外部空間）利用で意識するバリアに関して滞在時間別にみると、大久保商店街では「3 時間以上 4 時間未満」滞在の全ての利用者が「バリアを意識する」と回答し、津田沼 1 丁目商店街では「4 時間以上 5 時間未満」滞在の全ての利用者が「バリアを意識する」と回答した。更に、船橋駅前商店街では「1 時間以上 2 時間未満」滞在する利用者がバリアを意識する傾向がみられると共に、銀座通りでは「1 時間未満」滞在の利用者が「バリアを意識する」と最も多く回答した。

具体的に、各商店街の利用者が意識するバリアについて滞在時間別に以下に整理する。

1) 滞在時間：1 時間未満

滞在時間「1 時間未満」に関して、大久保商店街は 78.7%、津田沼 1 丁目商店街は 75.0%、船橋駅前商店街は 55.0%、銀座通りは 48.3%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には全ての商店街で物理的バリアを意識する傾向があるが、中でも津田沼 1 丁目商店街と銀座通りの利用者は「歩道の凸凹（段差）」に、大久保商店街の利用者は「走行中の自転車・バイク・車」に回答が集中している傾向がある。

2) 滞在時間：1 時間以上 2 時間未満

滞在時間「1 時間以上 2 時間未満」に関して、大久保商店街は 80.2%、津田沼 1 丁目商店街は 79.1%、船橋駅前商店街は 61.2%、銀座通りは 47.5%が「バリアを意識する」と回答した。具体的に意識するバリアの項目について滞在時間「1 時間未満」と似た傾向がみられる。

3) 滞在時間：2 時間以上 3 時間未満

滞在時間「2 時間以上 3 時間未満」に関して、大久保商店街は 88.0%、津田沼 1 丁目商店街は 87.2%、船橋駅前商店街は 56.9%、銀座通りは 35.8%が「バリアを意識する」と回答した。具体的に意識するバリアの項目について滞在時間「1 時間未満」及び「1 時間以上 2 時間未満」と似た傾向がみられる。

4) 滞在時間：3 時間以上 4 時間未満

滞在時間「3 時間以上 4 時間未満」に関して、大久保商店街は 100%、津田沼 1 丁目商店街は 79.2%、船橋駅前商店街は 41.2%、銀座通りは 30.2%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には全ての商店街で物理的バリアを意識する傾向が強いが、大久保商店街及び船橋駅前商店街では「走行中の自転車・バイク・車」より「歩道の障害物（看板や自転車等）」に関する項目の割合が高い傾向があり、銀座通りでは反対に「走行中の自転車・バイク・車」が高い割合を占める傾向がある。更に、津田沼 1 丁目商店街では「まちの景観・騒音」といった心理的バリアや「施設の所在」といった情報のバリアについて意識する傾向がみられる。

5) 滞在時間：4 時間以上 5 時間未満

滞在時間「4 時間以上 5 時間未満」に関して、大久保商店街は 66.7%、津田沼 1 丁目商店街は 100%、船橋駅前商店街は 44.4%、銀座通りは 33.3%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には全ての商店街で物理的バリアを意識する傾向があるが、特に、大久保商店街では全ての利用者が「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板や自転車等）」を意識し、船橋駅前商店街の利用者も「走行中の自転車・バイク・車」より「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板や自転車等）」の方が高い割合を占めている。

6) 滞在時間：5 時間以上

滞在時間「5 時間以上」に関して、大久保商店街は 80.3%、津田沼 1 丁目商店街は 50.0%、船橋駅前商店街は 42.9%、銀座通りは 26.3%が「バリアを意識する」と回答した。具体的には大久保商店街では「歩道の凸凹（段差）」を意識しない傾向があり、「歩道の障害物（車）」や「走行中の車」を意識する傾向がみられた。船橋駅前商店街では物理的バリアに加えて、「わかりづらいサイン計画」といった情報のバリアについても意識する傾向がみられた。

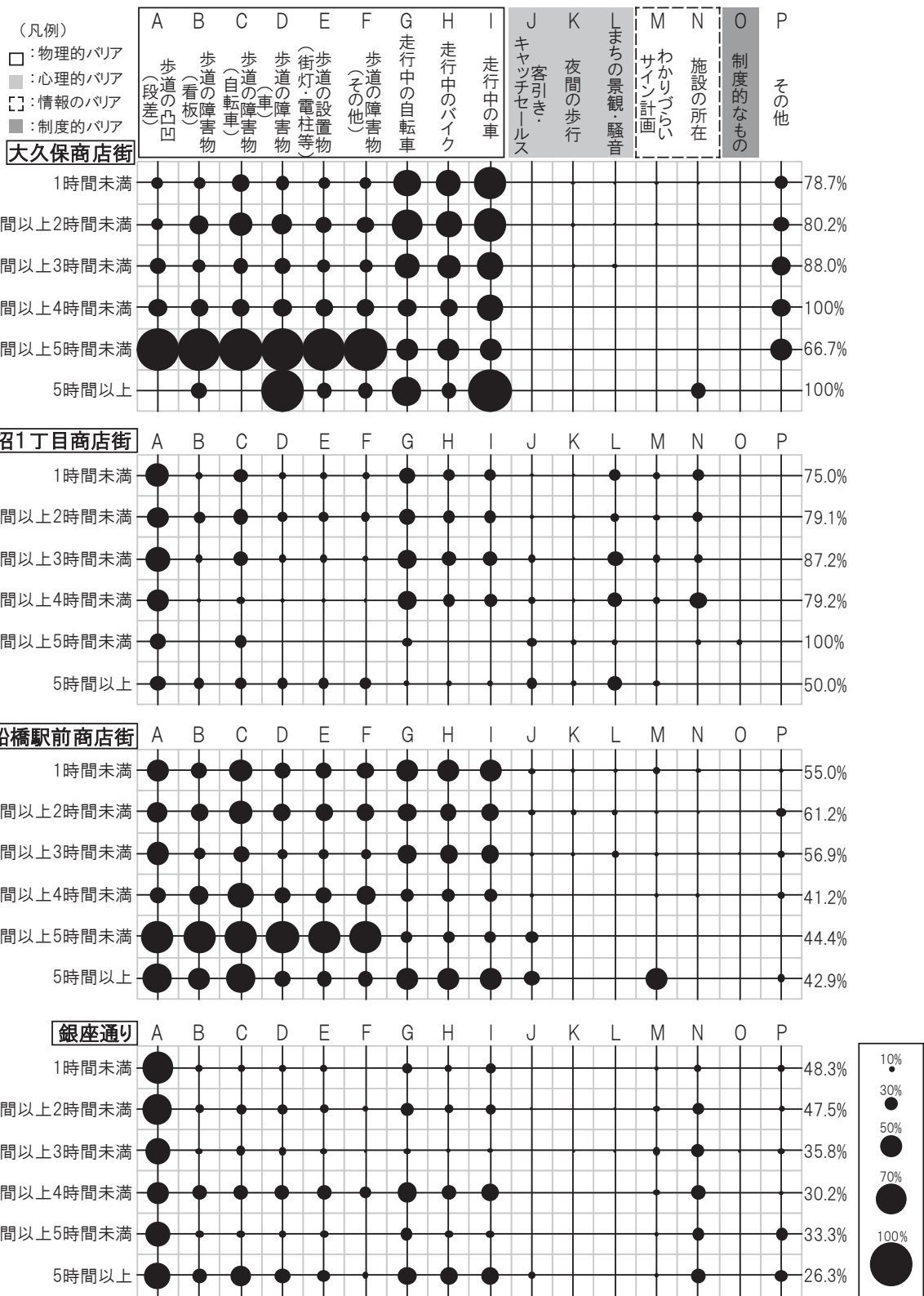


図 7-1-6 滞在時間別にみた商店街（外部空間）で利用者が意識するバリア（複数回答）

7. 1. 2 利用者評価と商店街（外部空間）特性

各商店街において、利用者が意識するバリアから明らかになった商店街（外部空間）の問題点を商店街ごとに整理する。

1) 大久保商店街

大久保商店街のメイン通りは許可車以外 15 時～18 時の間、通行不可且つ一方通行の時間式歩車併用道路である。その為、自転車・バイク・車の通行と人の通行が混在している。このことは利用者の意識するバリアに関する調査結果からも明らかであり、歩者共存道路における歩行者と通行車輛のより良い共存や自転車やバイクのマナーが大切であると言えよう。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第 104 号)

図 7-1-7 商店街（外部空間）における現状と問題点（大久保商店街）

2) 津田沼1丁目商店街

3つの異なる通り（ぶらり東通り・はまゆう通り・さくら公園通り）で構成されている津田沼1丁目商店街であるが、商店街のメイン通りであるぶらり東通りは面的歩車分離道路であり、通り沿いには5層6層程度の建物が建ち並ぶ。歩道と車道が面的に分離されていることにより縁石等により歩道に段差が生まれていると共に、歩道に設置された一時駐輪スペースや建物前の放置自転車と看板により歩道空間が狭小になっている問題点も判明した。また、利用者が意識する傾向がみられたまちの景観・騒音に関して、パチンコ店やゲームセンター等からの音の漏れが指摘でき、看板や自転車等の物理的な溢れ出しだけでなく、目に見えない溢れ出しについての問題点もあると言えよう。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 7-1-8 商店街（外部空間）における現状と問題点（津田沼1丁目商店街）

3) 船橋駅前商店街

船橋駅前商店街のメイン通りは完全な面的歩車分離道路であり、歩道沿いには船橋市が管理する駐輪場が設置されている。津田沼1丁目商店街同様、歩道と車道が面的に分離され、縁石等により歩道に段差が生まれており、これらや歩道の舗装の破損等の歩道の凸凹（段差）を利用者はバリアとして意識する傾向がある。加えて、歩道沿いに設置された駐輪場と建物前の放置自転車と看板により歩道空間が狭小になっている問題点も判明した。特に、放置自転車については放置自転車禁止サインの看板が設置されているにも関わらず、改善しておらず、この放置自転車禁止サインの看板も歩道の障害物となっている現状がある。一方で、船橋駅前商店街では建物前に一時駐輪スペースを設け、警備員の配置による取り組みを行っているのがみられた。

また駅前には利用者がバリアとして位置付けている客引き・キャッチセールスも見受けられた。



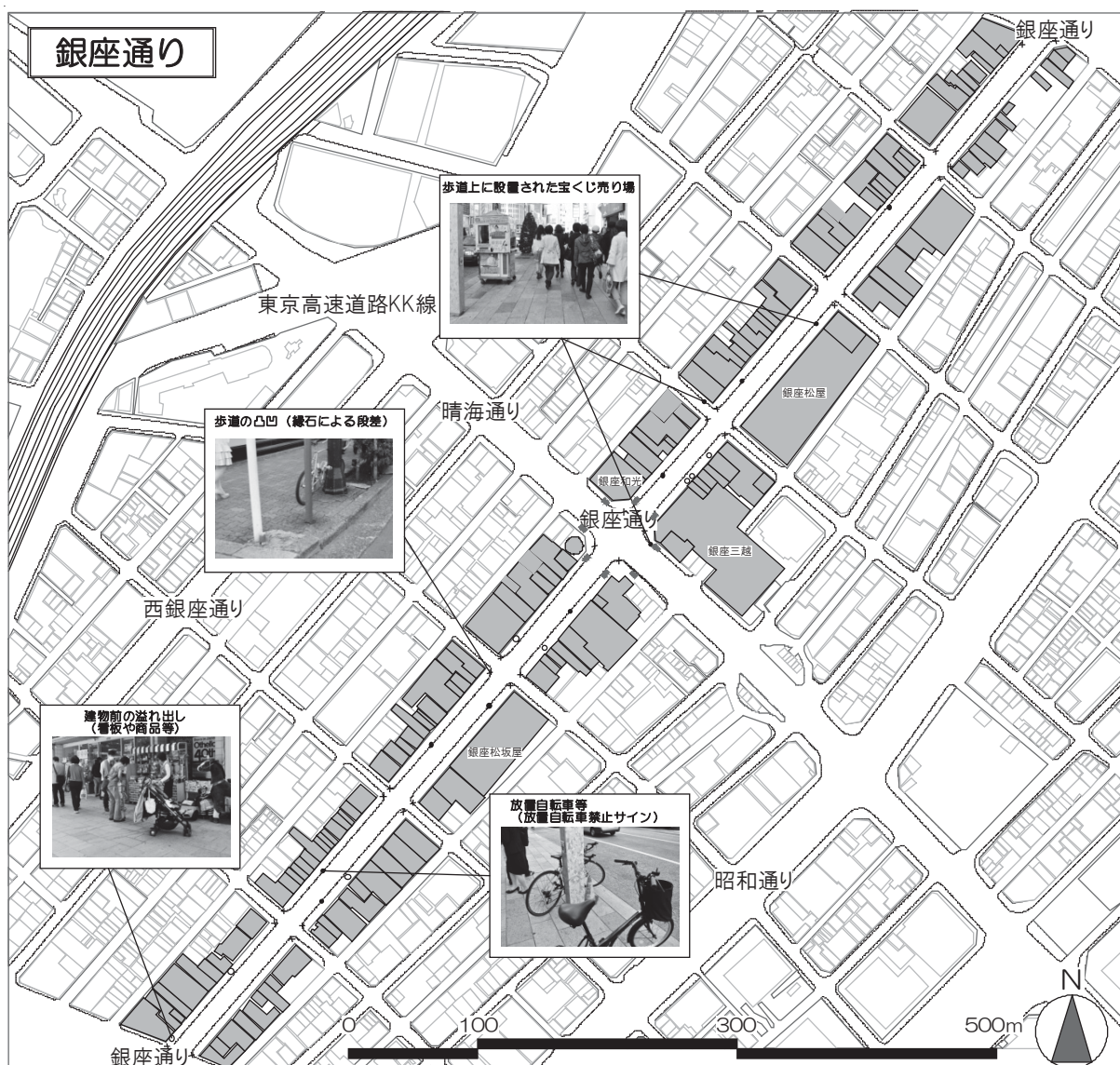
©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第104号)

図 7-1-9 商店街（外部空間）における現状と問題点（船橋駅前商店街）

4) 銀座通り

銀座通りは面的歩車分離道路であるが、土日祝日の午後（主に 12 時～18 時）は歩行者天国を実施している。

津田沼 1 丁目商店街や船橋駅前商店街同様、歩道と車道が面的に分離されていることにより歩道に段差が生まれており、これらを利用者はバリアとして意識する傾向がある。また、他の 3 つの商店街と比較するとその数は少ないが、歩道における放置自転車の課題もあり、船橋駅前商店街同様、放置自転車禁止サインの看板が設置されているにも関わらず、改善しておらず、この放置自転車禁止サインの看板も歩道の障害物となっている現状がある。



©2014 ZENRIN CO., LTD. (Z14BF第 104 号)

図 7-1-10 商店街（外部空間）における現状と問題点（銀座通り）

7. 2 運営者意識からみた商店街（外部空間）のバリアの傾向と特性

7. 2. 1 属性・営業年数別にみる商店街（外部空間）の評価と実態

1) 階数・業種別にみた運営者意識の傾向

第5章で、商店街（外部空間）において階数・業種別にみた運営者が意識するバリアについて捉えている。ここでは前章で述べた内容を概観し、以下に述べる。

大久保商店街で最も多い1階施設の運営者は約60%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「歩道の凸凹（段差）」、「走行中の自転車・バイク・車」が高い割合を占める。また商店会加盟別に比較した結果、商店会加盟施設の運営者がややバリアを意識する傾向がある。

津田沼1丁目商店街で最も多い1階施設の運営者は約60%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板）」、「走行中の自転車」、「客引き・キャッチセールス」が高い割合を占める。また、営業形態別に比較した結果、個人営業施設運営者の方がチェーンストア運営者よりバリアを意識する傾向があると共に、「客引き・キャッチセールス」に関してはチェーンストアの運営者の方がバリアとして意識する割合が高い傾向がある。更に、商店会加盟別に比較した結果、商店会未加盟施設の運営者がバリアを意識する傾向がある。

船橋駅前商店街で最も多い1階施設の運営者は約55%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、や「客引き・キャッチセールス」、「歩道の凸凹（段差）」が高い割合を占める。また、営業形態別に比較した結果、チェーンストア運営者の方が個人営業施設運営者よりバリアを意識する傾向があると共に、個人営業施設の運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を意識し、チェーンストアの運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」の他に「歩道の凸凹（段差）」や「客引き・キャッチセールス」を意識する傾向がある。更に、商店会加盟別に比較した結果、商店会加盟施設の運営者がバリアを意識する傾向がある。

銀座通りで最も多い1階施設の運営者は約50%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。また、営業形態別に比較した結果、個人営業施設運営者の方がチェーンストア運営者よりバリアを意識する傾向があると共に、「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。更に、商店会加盟別に比較した結果、商店会加盟施設の運営者がバリアを意識する傾向がある。

2) 建物（内部空間）のアクセス実態別にみた運営者意識の傾向（営業形態・商店会加盟別）

まず、建物の単数階で運営を行う施設 [1 階や 2 階等のみ（含地下階）で運営を行う施設] のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

大久保商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の運営者は約 60%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアについて「歩道の障害物（自転車）」を含めた歩道の障害物が高い割合を占めている。一方、大久保商店街で次いで多い「1-3 直進型 c」の運営者は 40%以上が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、半数以上はバリアを意識しない傾向があり、具体的に意識するバリアについて「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めており、「1-1 直進型 a」の運営者意識と異なる結果を得た。また、「2-2 階段室型 a」の運営者は 40%以上がバリアを意識すると回答し、半数以上はバリアを意識しないという結果を得た。

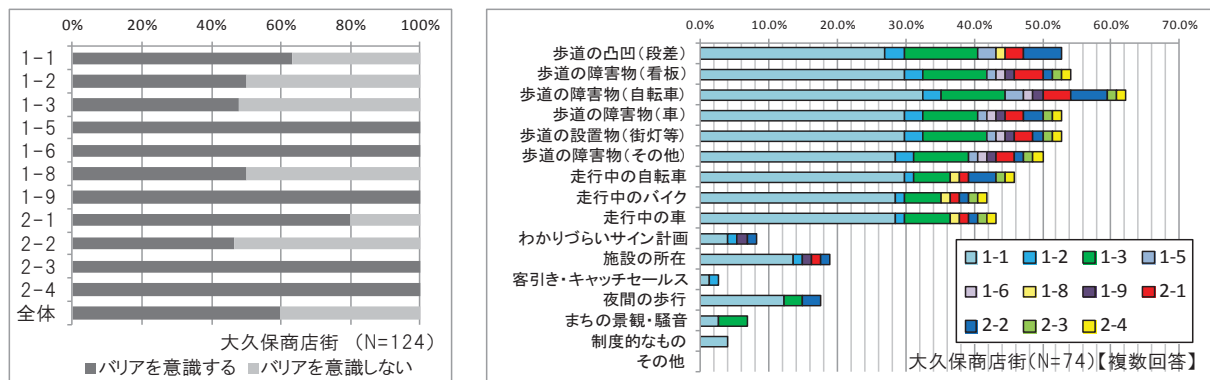


図 7-2-1 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（大久保商店街）

営業形態別にみると、チェーンストアの「1-1 直進型 a」の運営者と個人営業施設の「1-1 直進型 a」の運営者は共に約 60%が商店街（外部空間）にバリアを意識し、共通性がみられたが、具体的に意識するバリアに関してチェーンストアの運営者は「走行中の自転車・バイク・車」が最も高い割合を占める一方で個人営業施設の運営者は「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占め、差異性がみられた。更に「1-3 直進型 c」に関して、チェーンストアの運営者は 75.0%、個人営業施設の運営者は半数以上が商店街（外部空間）にバリアを意識しないと回答し、割合に差異がみられた。

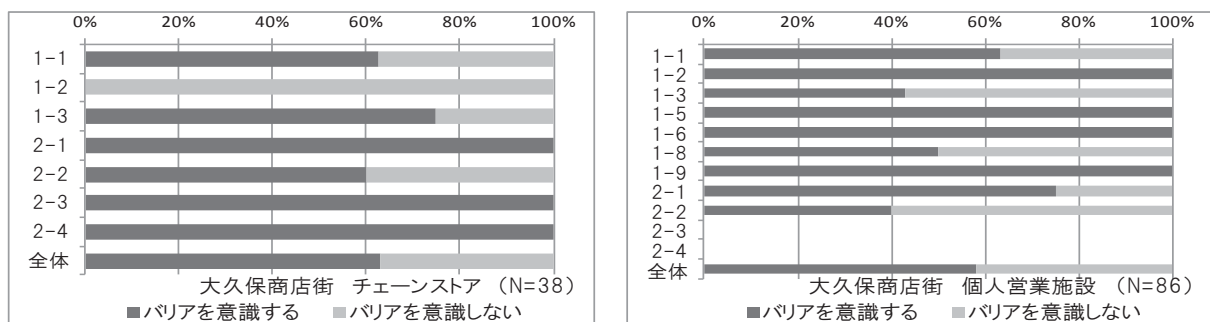


図 7-2-2 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街・営業形態別）

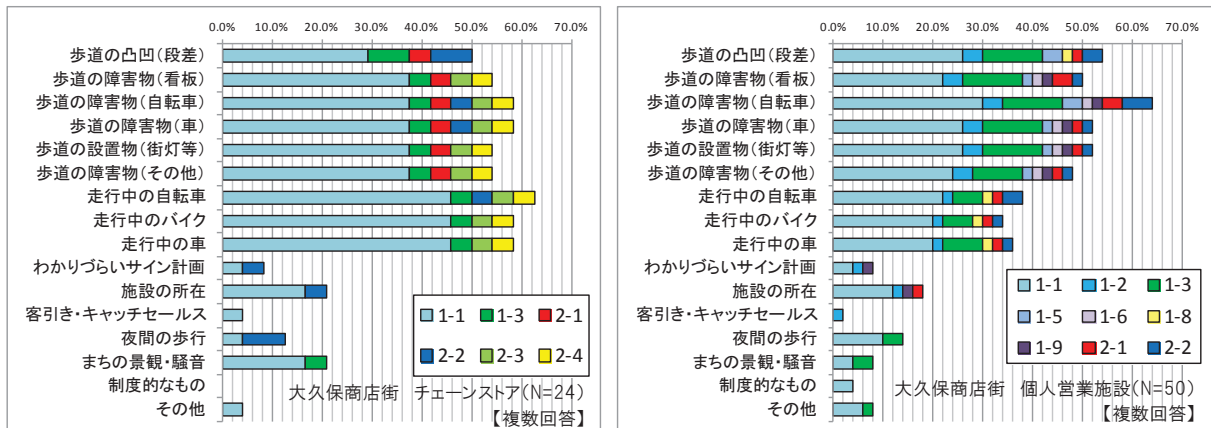


図 7-2-3 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（大久保商店街・営業形態別）

商店会加盟別にみると、商店会加盟の「1-1 直進型 a」の運営者と商店会未加盟の「1-1 直進型 a」の運営者は共に 60%以上が商店街（外部空間）にバリアを意識し、具体的に意識するバリアに関しても「歩道の障害物（看板・自転車等）」が高い割合を占め、共通性がみられた。更に「1-3 直進型 c」施設に関して、商店会加盟の運営者は半数以上が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答する一方で、未加盟の運営者は半数以上が商店街（外部空間）にバリアを意識しないと回答し、差異性がみられた。

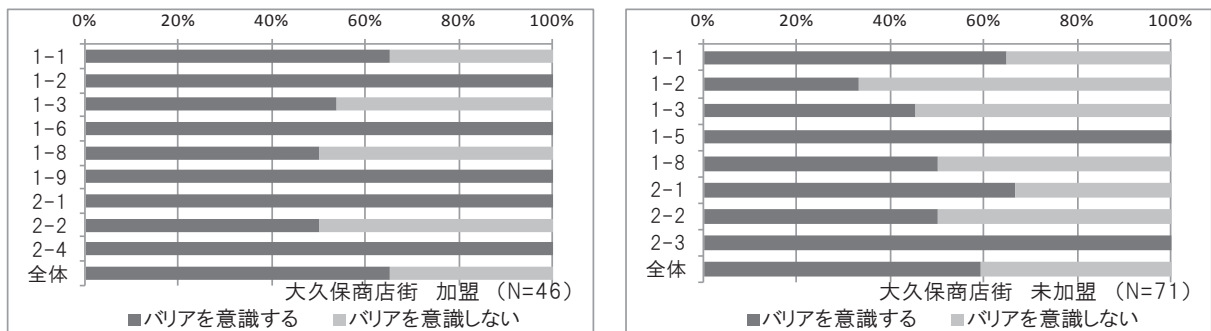


図 7-2-4 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街・商店会別）

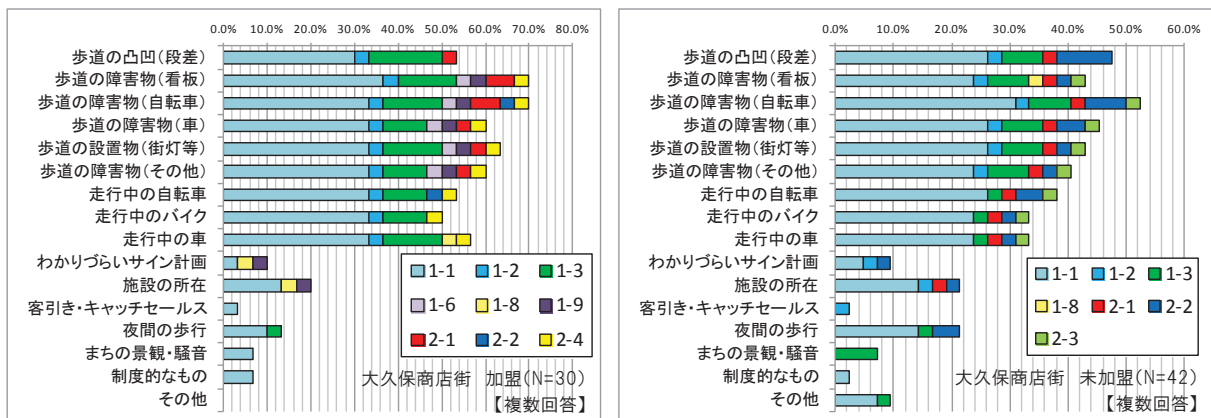


図 7-2-5 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（大久保商店街・商店会別）

津田沼1丁目商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の運営者は60.0%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアについて「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めており、次いで「歩道の障害物（看板）」が高い割合を占めている。1階以外施設について「2-2 階段室型 a」の運営者は80.0%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアは「客引き・キャッチセールス」が最も高い割合を占めている。また、「2-3 階段室型 b」、「2-4 屋内 EV 型」、「2-6 複数アクセス型 a」の運営者は約60%以上がバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の凸凹（段差）」を意識する等、類似傾向がみられた。

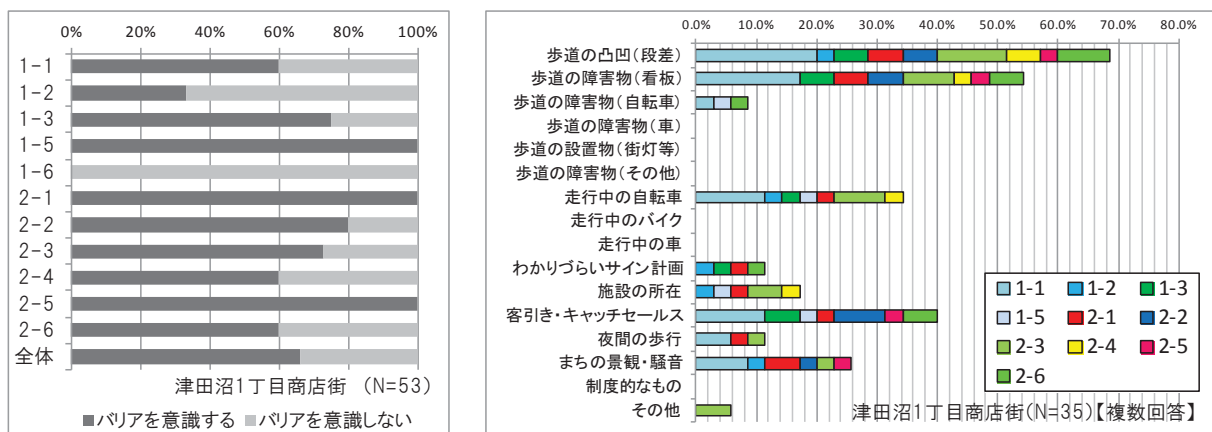


図 7-2-6 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（津田沼1丁目商店街）

営業形態別にみると、「1-1 直進型 a」においてチェーンストアの運営者は半数、個人営業施設の運営者は約60%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、差異性がみられたが、具体的に意識するバリアに関してチェーンストアの運営者、個人営業施設の運営者共に「歩道の凸凹（段差）」が高い割合を占め、共通性がみられた。「2-2 階段室型 a」においてチェーンストアの運営者は約60%、個人営業施設の運営者は全てが商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、差異性がみられた。

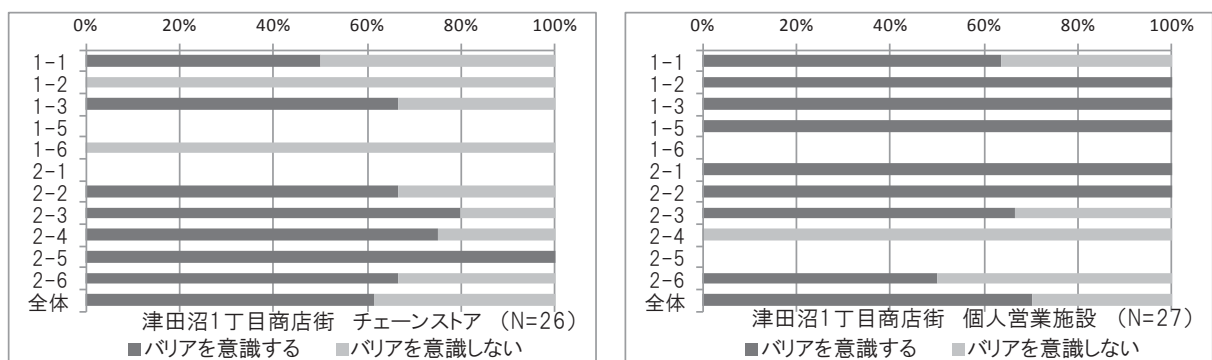


図 7-2-7 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（津田沼1丁目商店街・営業形態別）

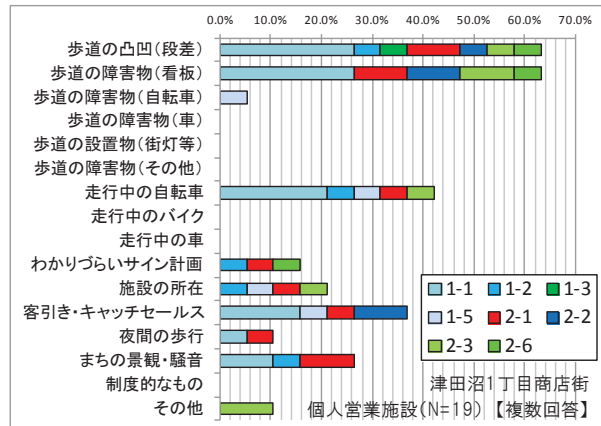
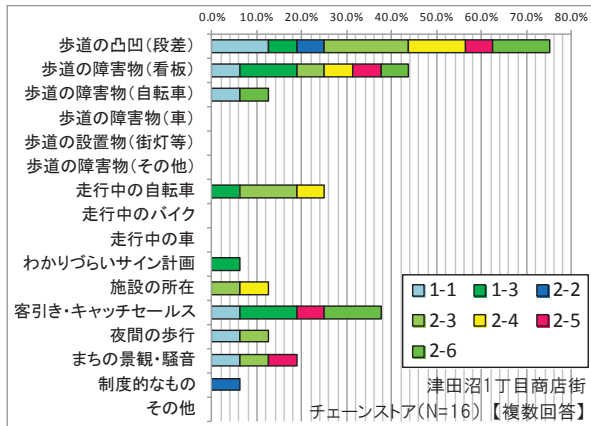


図 7-2-8 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類(津田沼1丁目商店街・営業形態別)

商店会加盟別にみると、「1-1 直進型 a」において商店会加盟の運営者は半数以上、商店会未加盟の運営者は 60.0%が商店街(外部空間)にバリアを意識すると回答し、差異性がみられたが、具体的に意識するバリアに関して商店会加盟の運営者、商店会未加盟の運営者共に「歩道の凸凹(段差)」が高い割合を占め、共通性がみられた。

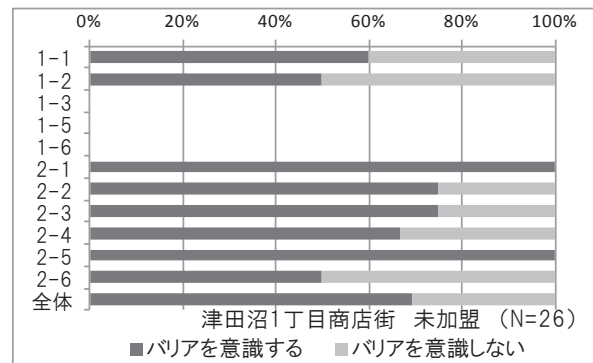
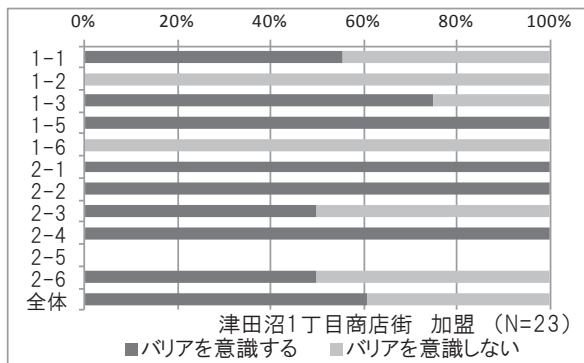


図 7-2-9 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無(津田沼1丁目商店街・商店会別)

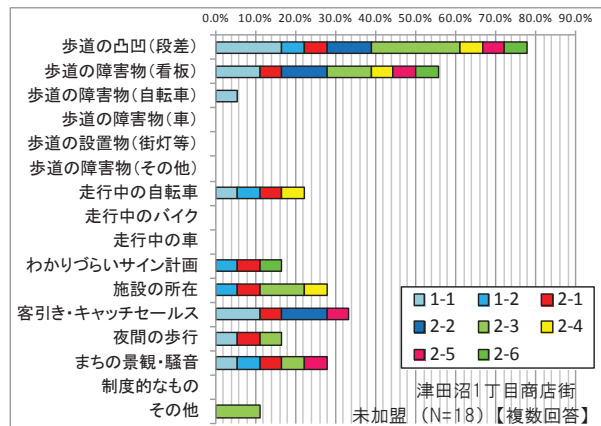
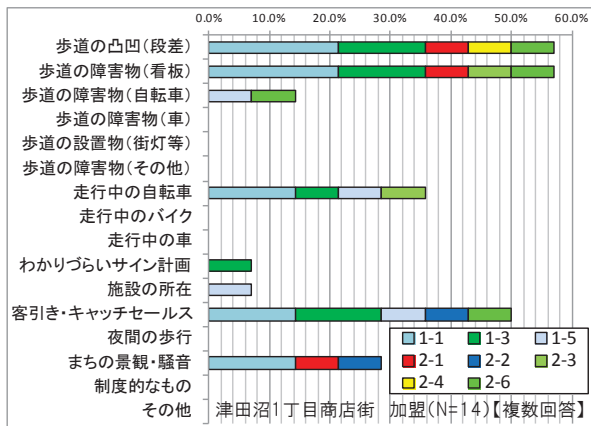


図 7-2-10 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類(津田沼1丁目商店街・商店会別)

船橋駅前商店街で最も多い「1-1 直進型 a」の運営者は60.0%、「2-3 階段室 b」の運営者は約80%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアは「1-1 直進型 a」、「2-3 階段室型 b」共に「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。

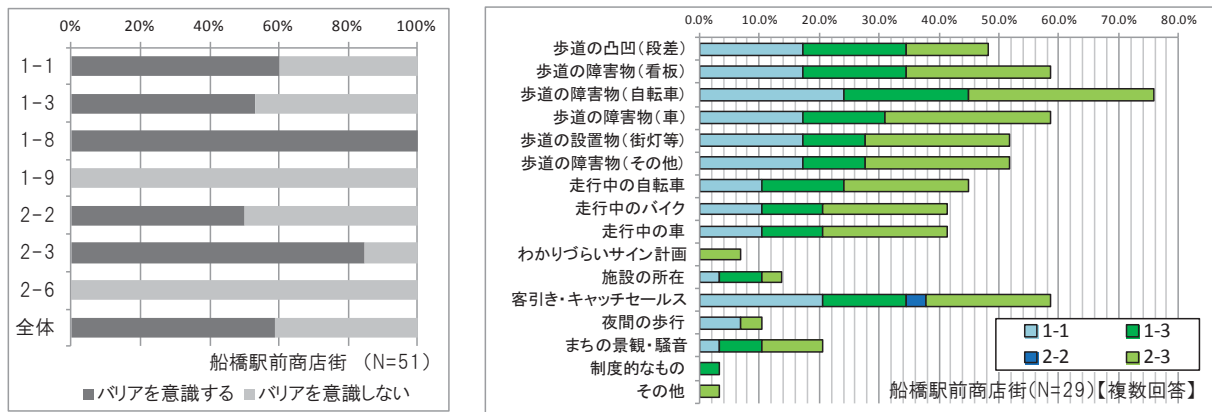


図 7-2-11 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（船橋駅前商店街）

営業形態別にみると、「1-1 直進型 a」においてチェーンストアの運営者は70.0%、個人営業施設の運営者は40.0%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、差異性がみられ、具体的に意識するバリアについてチェーンストア運営者は「客引き・キャッチセールス」、個人営業施設の運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車・バイク」を意識すると回答し、バリアの種類についても異なる傾向がみられた。また「2-3 階段室型 b」においてチェーンストアの運営者は全て商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の障害物（看板・自転車等）」が高い割合を占めており、個人営業施設の運営者は60.0%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。

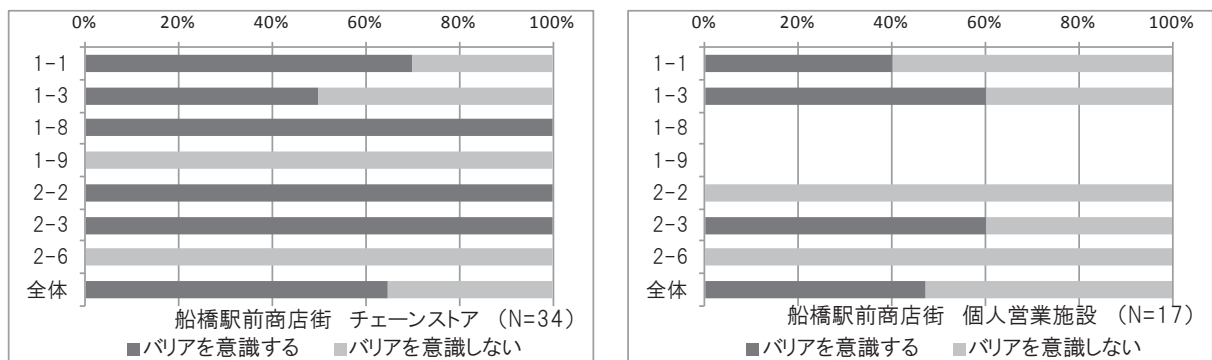


図 7-2-12 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・営業形態別）

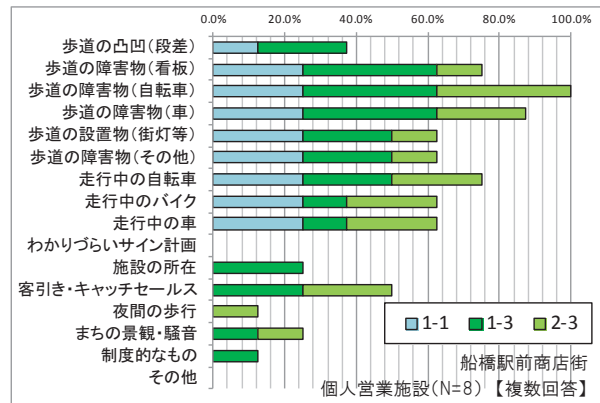
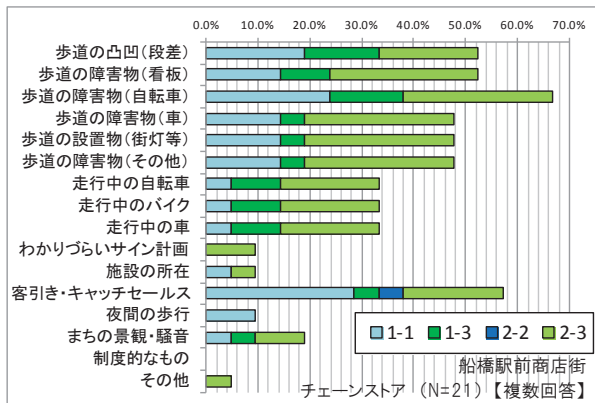


図 7-2-13 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街・営業形態別）

商店会加盟別にみると、「1-1 直進型 a」において商店会加盟の運営者は 70.0%、商店会未加盟の運営者は約 30%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、差異性がみられるが、具体的に意識するバリアの種類については「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（自転車）」、「客引き・キャッチセールス」等共通性がみられた。また「2-3 階段室型 b」において商店会加盟の運営者は 90.0%、商店会未加盟の運営者は 60%以上が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、差異性がみられた。

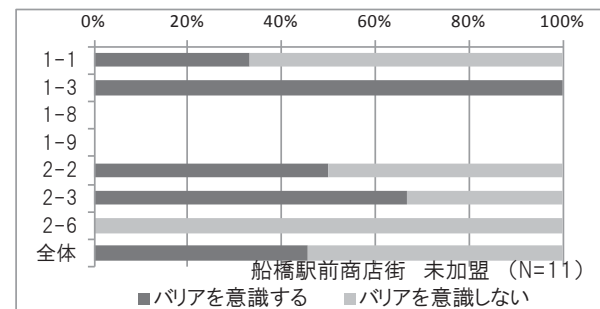
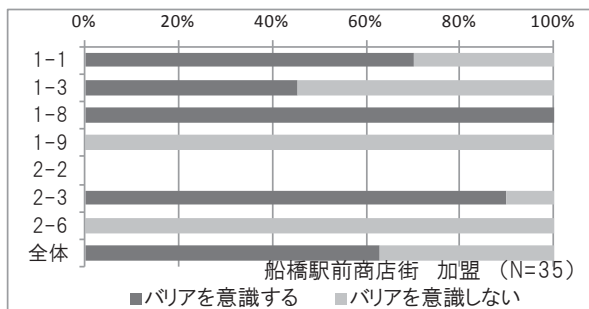


図 7-2-14 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街・商店会別）

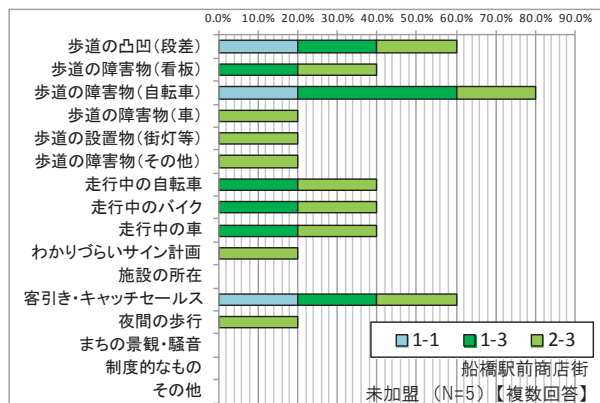
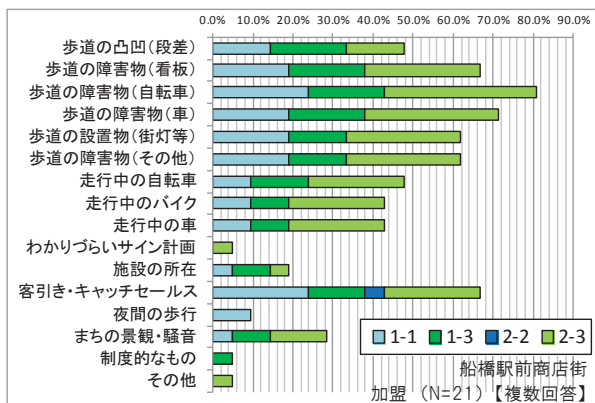


図 7-2-15 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街・商店会別）

銀座通りで最も多い「2-3 階段室 b」の運営者は50.0%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、バリアを意識しない運営者と同割合であり、具体的に意識するバリアは「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。

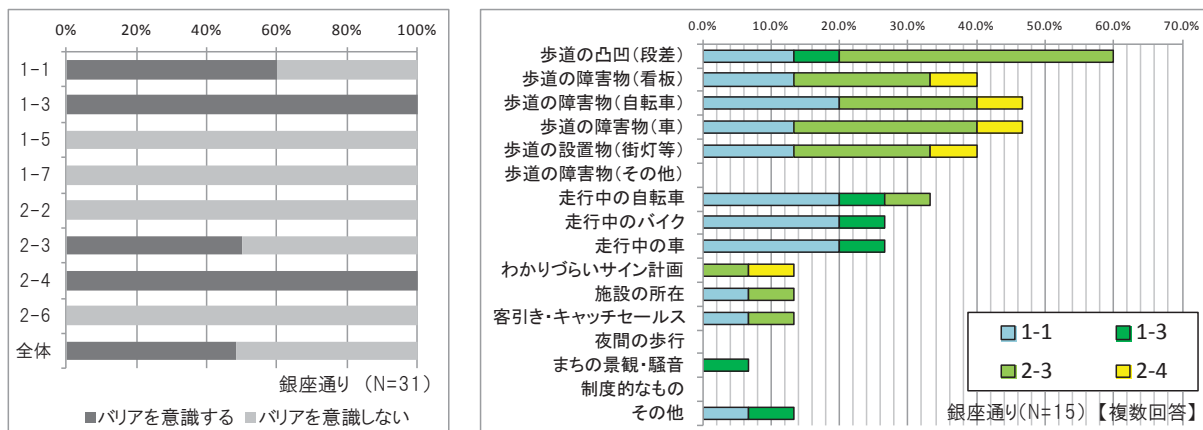


図 7-2-16 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（銀座通り）

営業形態別にみると、「2-3 階段室 b」においてチェーンストアの運営者は約 30%、個人営業施設の運営者は約 60%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、個人営業施設の運営者の方が意識する傾向があるが、具体的に意識するバリアの種類に関しては、チェーンストアの運営者、個人営業施設の運営者共に「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」が高い割合を占めており共通性がみられた。

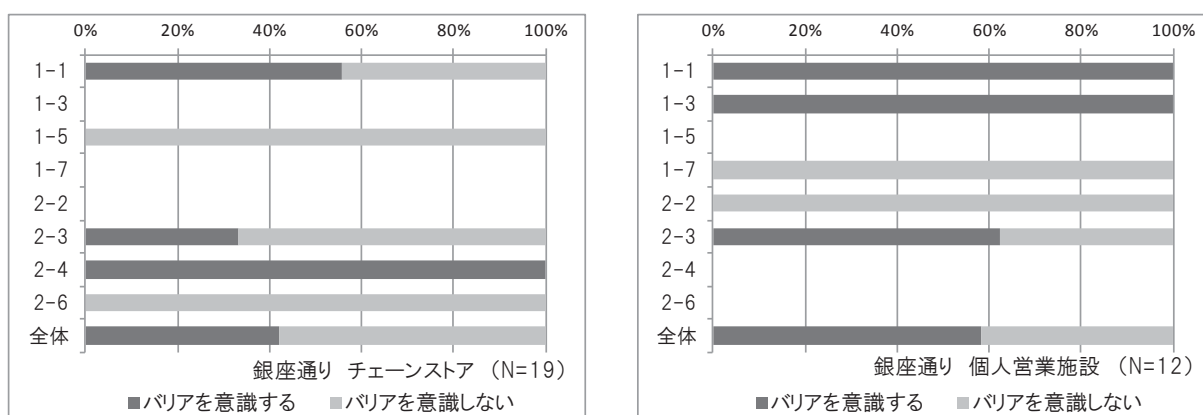


図 7-2-17 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（銀座通り・営業形態別）

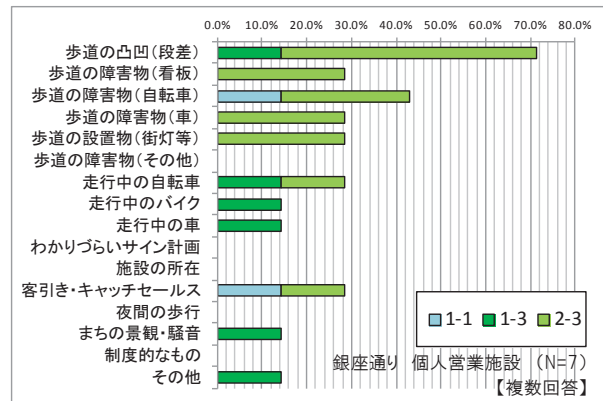
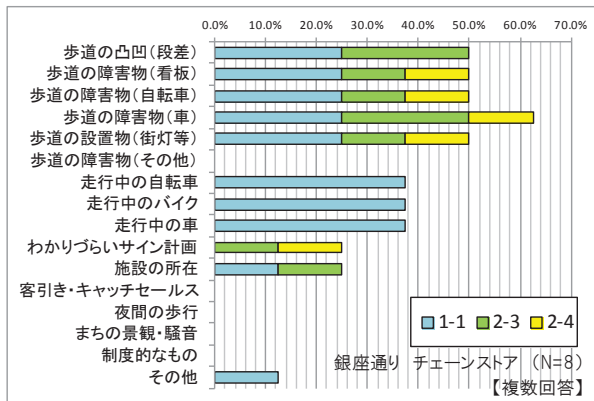


図 7-2-18 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（銀座通り・営業形態別）

商店会加盟別にみると、「2-3 階段室 b」において商店会加盟の運営者は 50.0%、商店会未加盟の運営者は約 40%が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、類似傾向がみられた。具体的に意識するバリアに関して、商店会未加盟の運営者は「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（車）」を意識する傾向が強い。

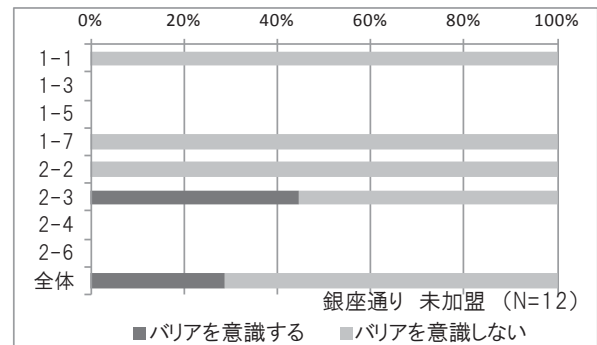
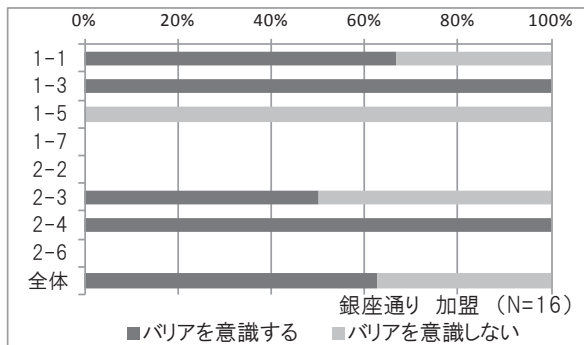


図 7-2-19 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（銀座通り・商店会別）

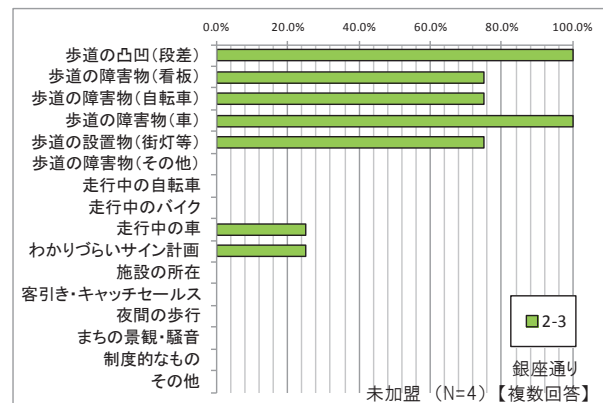
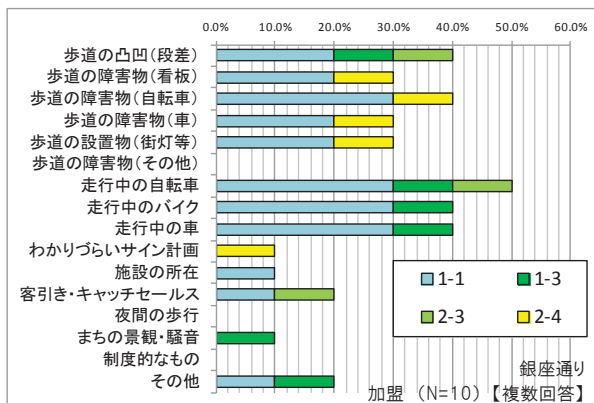


図 7-2-20 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（銀座通り・商店会別）

次に、建物の複数階で運営を行う施設〔1階から上階（下階）まで同施設〕のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

尚、全施設数が全体で2施設（「2-7 ビル型 a」：2施設）の久保商店街、4施設（「2-7 ビル型 a」：2施設、「2-8 ビル型 b」：1施設、「2-9 ビル型 c」：1施設）の津田沼1丁目商店街、4施設（「2-8 ビル型 b」：3施設、「2-9 ビル型 c」：1施設）の船橋駅前商店街は考察に含めない。

銀座通りにおける「2-8 ビル型 b」の運営者は約60%がバリアを意識すると回答し、具体的に意識するバリアについて「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。

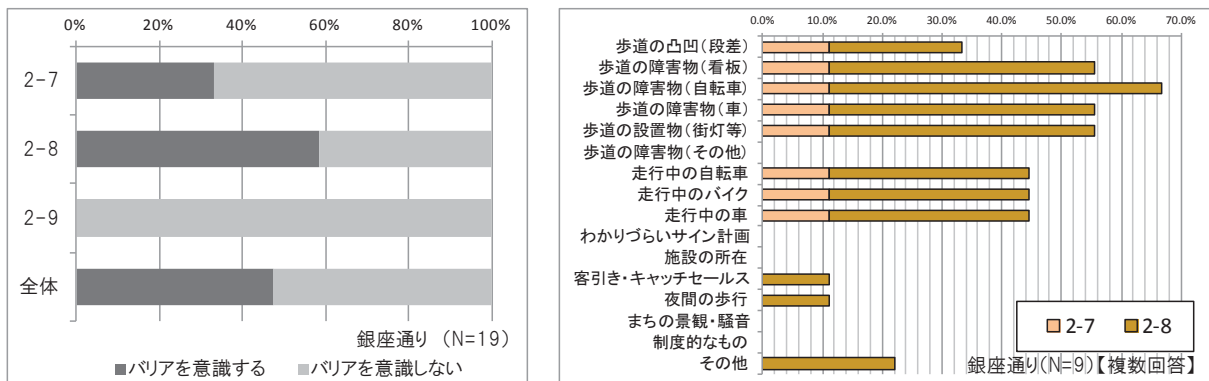


図 7-2-21 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（銀座通り）

営業形態別にみると、チェーンストアの「2-8 ビル型 b」の運営者は半数以上が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答する傾向がある。

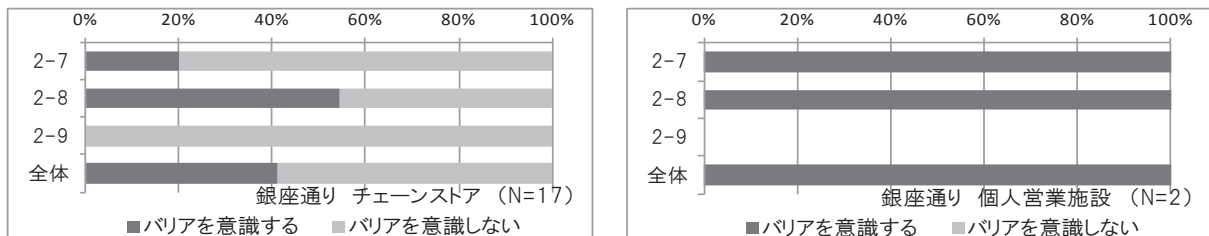


図 7-2-22 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（銀座通り・営業形態別）

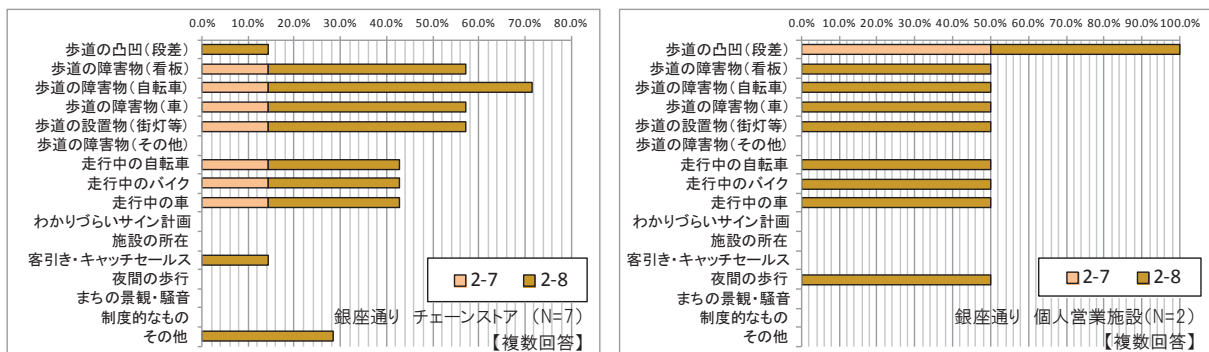


図 7-2-23 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（銀座通り・営業形態別）

更に、商店会加盟別にみると、商店会未加盟の回答は無く、商店会加盟の「2-7 ビル型 a」の運営者は約 40%、商店会加盟の「2-8 ビル型 b」の運営者は約 60%が商店街（外部空間）に意識するバリアがあると回答する傾向がある。

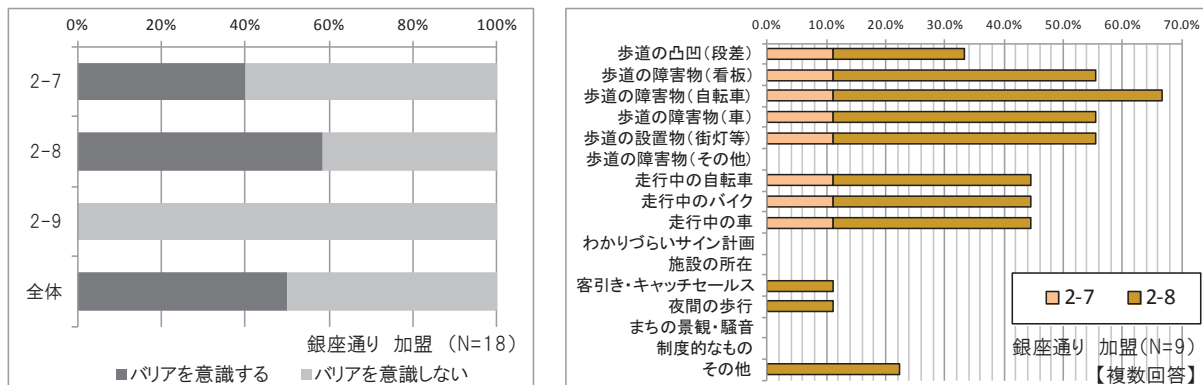


図 7-2-24 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（銀座通り・商店会別）

最後に建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

尚、全施設数が全体で1施設（「3-1 ビル型 d」：1施設）の大久保商店街は考察に含めない。

津田沼1丁目商店街において、「3-3 ビル型 f」を除き、「3-1 ビル型 d」及び「3-2 ビル型 e」の運営者は全て商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答した。具体的に「3-1 ビル型 d」の運営者は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。

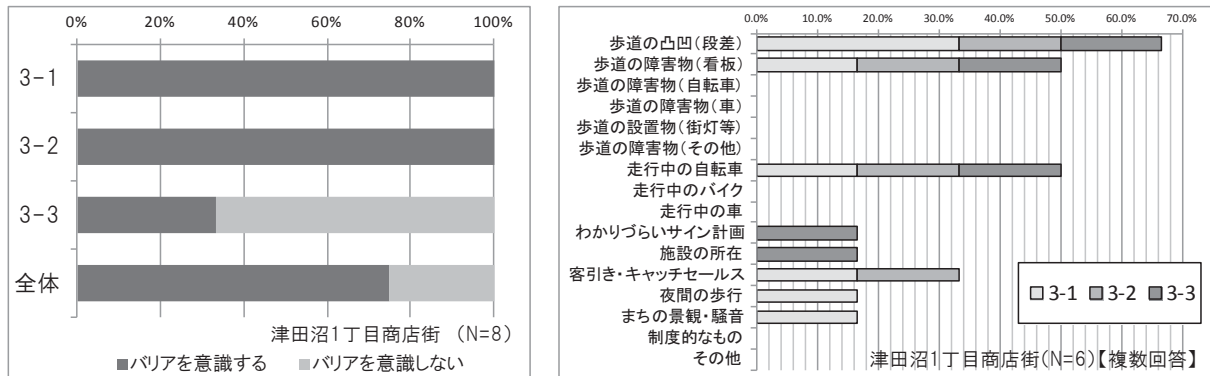


図 7-2-25 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（津田沼1丁目商店街）

加えて、津田沼1丁目商店街において建物の全階が同施設の施設は全てチェーンストアであると共に、全て商店会に加盟施設である。

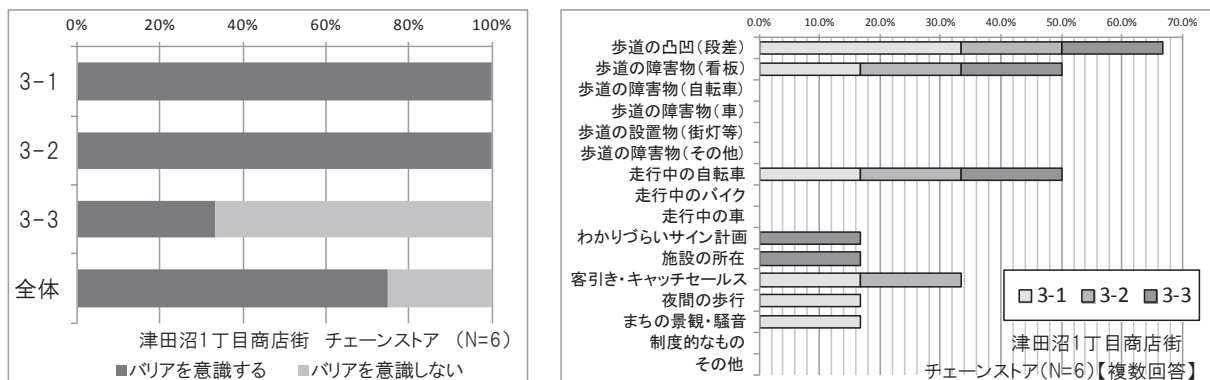


図 7-2-26 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（津田沼1丁目商店街・営業形態別）

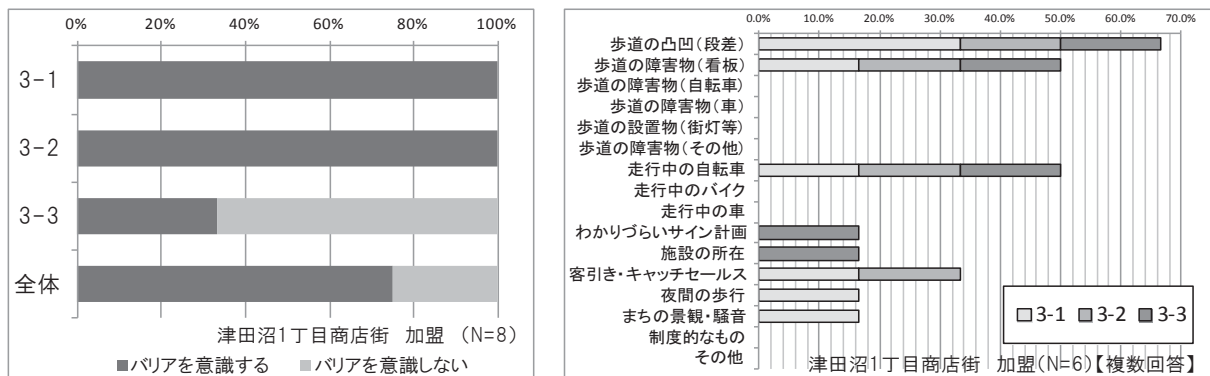


図 7-2-27 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（津田沼1丁目商店街・商店会別）

船橋駅前商店街において、「3-2 ビル型 e」の運営者は全て商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

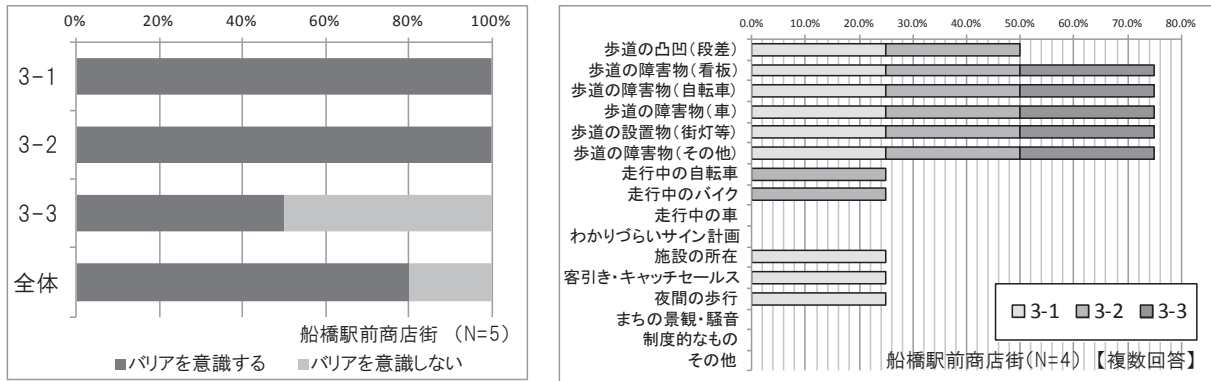


図 7-2-28 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（船橋駅前商店街）

加えて、船橋駅前商店街において建物の全階が同施設の施設は全てチェーンストアであると共に、全て商店会に加盟施設である。

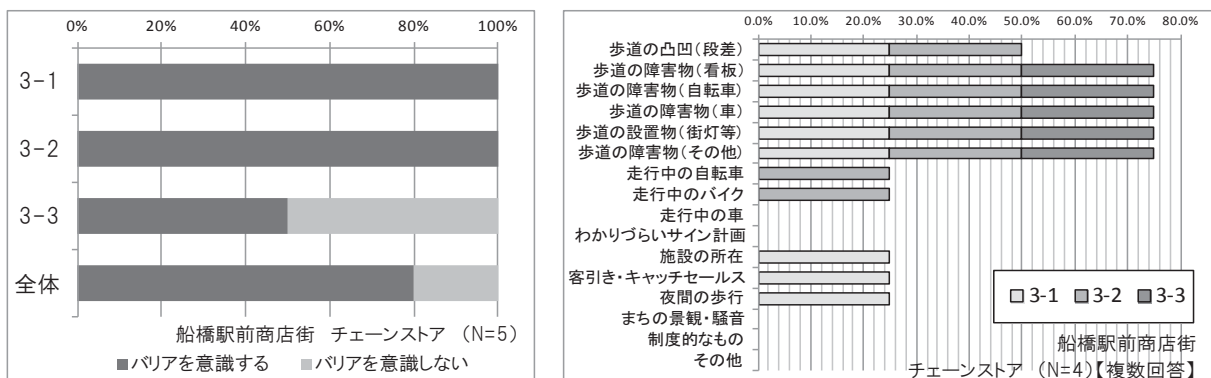


図 7-2-29 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（船橋駅前商店街・営業形態別）

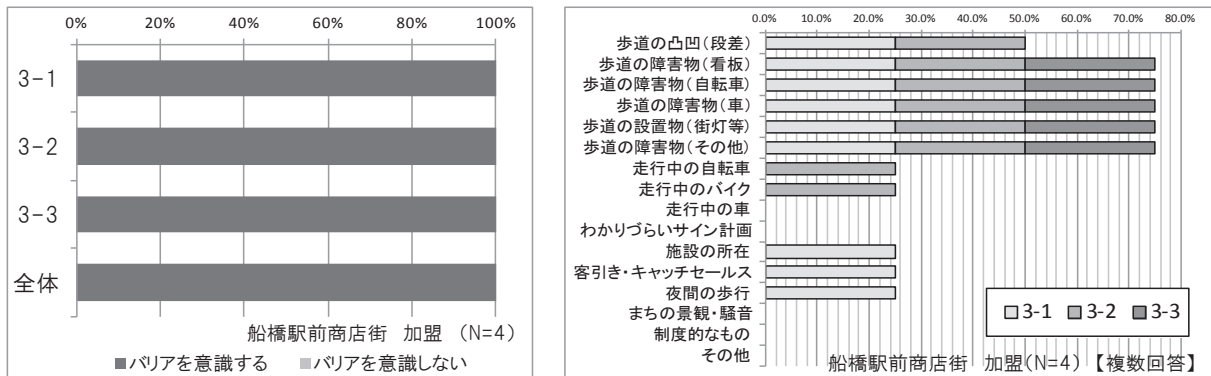


図 7-2-30 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（船橋駅前商店街・商店会別）

銀座通りにおいて、最も多い「3-2 ビル型 e」の運営者は 60%以上が商店街（外部空間）にバリアを意識し、具体的に意識するバリアに関して「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車」が高い割合を占めている。

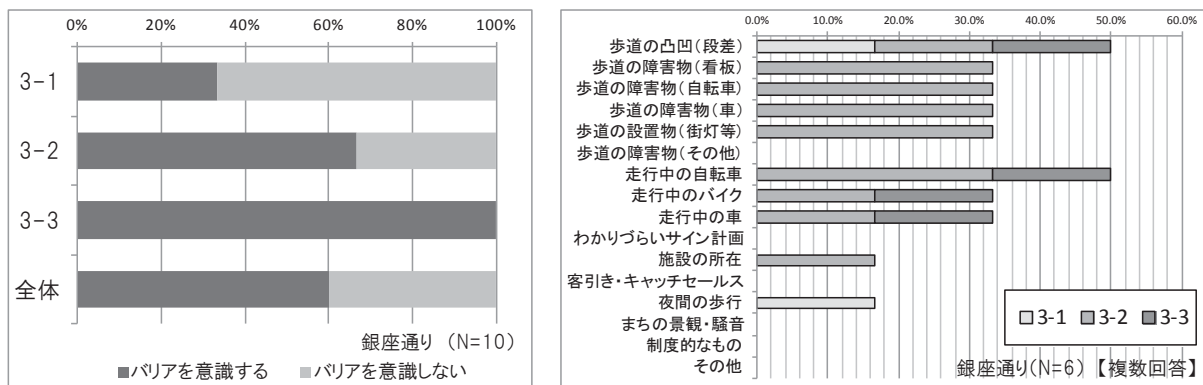


図 7-2-31 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（銀座通り）

また、営業形態別にみると、チェーンストアの「3-2 ビル型 e」及び「3-3 ビル型 f」の運営者は全て商店街（外部空間）にバリアを意識しており、具体的に「3-2 ビル型 e」の運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車」を意識し、「3-3 ビル型 f」の運営者は「歩道の凸凹（段差）」や「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向がある。

尚、個人営業施設の 2 施設の運営者はいずれも、商店街（外部空間）においてバリアを意識しない (N=2) と回答した。

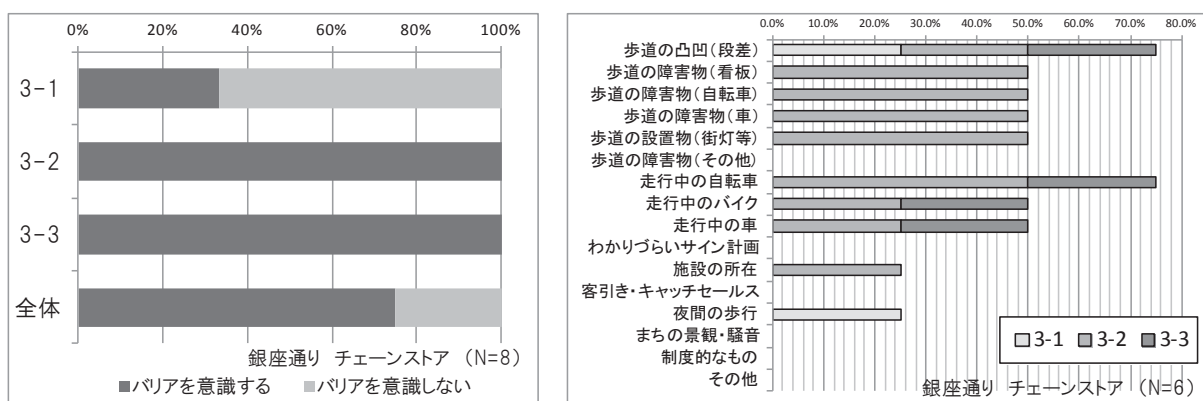


図 7-2-32 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（銀座通り・営業形態別）

更に、商店会加盟別にみると、商店会加盟の「3-2 ビル型 e」の運営者は60%以上が商店街（外部空間）にバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の障害物（看板・自転車等）」や「走行中の自転車」を意識する傾向がある。

尚、商店会未加盟1施設の運営者は、商店街（外部空間）においてバリアを意識しない（N=1）と回答した。

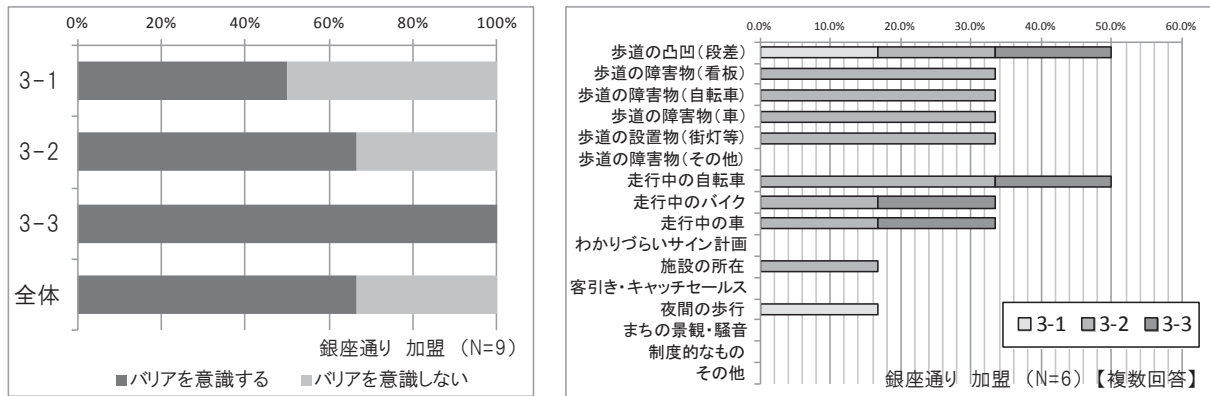


図 7-2-33 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（銀座通り・商店会別）

3) 建物（内部空間）のアクセス実態別にみた運営者意識の傾向（営業年数別）

建物の単数階で運営を行う施設〔1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設〕の1階施設について、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

① 営業年数「1年未満」

大久保商店街「1-1 直進型 a」、「1-6 風除室型」並びに津田沼1丁目商店街「1-1 直進型 a」の運営者がバリアを意識する傾向がある。

② 営業年数「1年以上5年未満」

大久保商店街「1-1 直進型 a」ではバリアを意識する運営者がバリアを意識しない運営者より多いのに対し、「1-3 直進型 c」ではバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。津田沼1丁目商店街「1-1 直進型 a」や「1-3 直進型 c」ではバリアを意識しない運営者の方が多く、船橋駅前商店街及び銀座通り「1-1 直進型 a」ではバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。

③ 営業年数「5年以上10年未満」

大久保商店街及び船橋駅前商店街「1-1 直進型 a」、「1-3 直進型 c」ではバリアを意識する運営者がバリアを意識しない運営者より多い。

④ 営業年数「10年以上20年未満」

大久保商店街「1-1 直進型 a」はバリアを意識する運営者がバリアを意識しない運営者より多いのに対し、「1-3 直進型 c」、「1-8 廊下型」ではバリアを意識しない運営者が多く、津田沼1丁目商店街及び銀座通りではバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。

⑤ 営業年数「20年以上30年未満」

大久保商店街「1-1 直進型 a」ではバリアを意識しない運営者がバリアを意識する運営者より多いのに対し、「1-8 廊下型」ではバリアを意識する運営者の方が多い。また、船橋駅前商店街「1-3 直進型 c」ではバリアを意識しない運営者の方が多い。

⑥ 営業年数「30年以上40年未満」

大久保商店街「1-1 直進型 a」、「1-3 直進型 c」ではバリアを意識しない運営者がバリアを意識する運営者より多いが、「1-5 迂回型 a」ではバリアを意識する運営者の方が多い。

⑦ 営業年数「40年以上50年未満」

大久保商店街「1-1 直進型 a」ではバリアを意識する運営者がバリアを意識しない運営者より多いが、「1-3 直進型 c」ではバリアを意識する運営者の方が多い。

⑧ 営業年数「50年以上」

大久保商店街、船橋駅前商店街、銀座通りの「1-1 直進型 a」、大久保商店街、津田沼1丁目商店街、船橋駅前商店街の「1-3 直進型 c」ではバリアを意識する運営者が多い。

表 7-2-1 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（営業年数別）

営業年数:		バリアの有無		バリアの種類																
		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1年未満	大久保	1	0							1	1	1								
	津田沼	1	0	1		1														
	大久保	0	1																	
1-6	大久保	1	0		1	1	1	1	1											
1年以上5年未満		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	10	6	5	4	6	5	4	4	5	5	5	1	3			1			1
	津田沼	2	4	1	1					1					2					
	船橋	2	2	2		2									1					
	銀座	1	1							1	1	1		1						
1-2	大久保	1	0	1	1	1	1	1	1				1	1	1					
	津田沼	1	1	1						1			1	1				1		
1-3	大久保	2	2		1	1	1	1	1											1
	津田沼	0	1																	
1-5	津田沼	1	0							1					1	1				
1-9	船橋	0	1																	
5年以上10年未満		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	9	5	4	3	4	3	3	3	4	3	3	1	2			1			2
	船橋	4	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1			3		1	1		
	銀座	0	1																	
1-2	津田沼	0	1																	
1-3	大久保	2	1	2	1	1	1	1	1									1	1	
	船橋	4	1	2	1	2				2	2	2			2				1	
10年以上20年未満		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	6	4	3	6	6	6	6	6	4	4	4	1	2			2	1		
	津田沼	1	1	1	1					1				1						
	銀座	1	1	1																
1-2	大久保	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1								
1-3	大久保	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1								
	銀座	1	0	1						1	1	1							1	1
1-8	大久保	0	2																	
1-9	大久保	1	0		1	1	1	1	1				1	1						
20年以上30年未満		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1			1		1	
	津田沼	1	0		1					1									1	
	船橋	1	0		1	1	1	1	1	1	1	1		1	1			1		
1-3	船橋	0	2																	
1-8	大久保	2	0	1						1	1	1								
30年以上40年未満		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1		2			
	津田沼	1	0	1	1														1	
	銀座	1	1		1	1	1	1	1		1	1	1							
1-3	大久保	0	1																	
1-3	船橋	1	0		1	1	1	1	1											
1-5	大久保	2	0	2	1	2	1	1	1											
1-6	津田沼	0	1																	
40年以上50年未満		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	4	0	2	4	4	4	4	4	2	2	2					2			
	船橋	0	1																	
1-3	大久保	2	3	2	2	2	2	2	2										1	
50年以上		意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1-1	大久保	7	1	4	3	2	2	3	2	4	4	4		1				1	1	
	津田沼	1	1	1																
	船橋	2	0	1	2	2	2	2	2	1	1	1			1					
	銀座	3	0	1	1	2	1	1	1	1	1	1								1
1-3	大久保	5	2	3	2	2	1	2	1	3	3	4					1	1		
	津田沼	1	0	1																
1-3	船橋	2	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1		2	2			1	1	
1-5	銀座	0	1																	
1-7	大久保	無回答																		
	銀座	0	1																	
1-8	船橋	1	0																	

- | | | | |
|---------------|---------------|----------------|---------------|
| A 歩道の凸凹（段差） | E 歩道の設置物（街灯等） | I 走行中の車 | M わかりづらいサイン計画 |
| B 歩道の障害物（看板） | F 歩道の障害物（その他） | J 客引き・キャッチセールス | N 施設の所在 |
| C 歩道の障害物（自転車） | G 走行中の自転車 | K 夜間の歩行 | O 制度的なもの |
| D 歩道の障害物（車） | H 走行中のバイク | L まちの景観・騒音 | P その他 |

建物の単数階で運営を行う施設〔1階や2階等のみ（含地下階）で運営を行う施設〕の1階施設以外について、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

①営業年数「1年未満」

津田沼1丁目商店街「2-2 階段室型 a」、「2-5 屋外 EV 型」の運営者がバリアを意識する傾向がある。

②営業年数「1年以上5年未満」

大久保商店街「2-1 外階段型」の運営者がバリアを意識しない傾向があり、「2-2 階段室型 a」、「2-4 屋内 EV 型」の運営者はバリアを意識する傾向がある。津田沼1丁目商店街「2-1 外階段型」を除く運営者は全てバリアを意識しない傾向があり、船橋駅前商店街「2-3 階段室型 b」においてバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数であり、銀座通り「2-3 階段室型 b」はバリアを意識しない運営者の方がバリアを意識する運営者より多い。

③営業年数「5年以上10年未満」

大久保商店街「2-1 外階段型」、「2-3 階段室型 b」の運営者はバリアを意識する傾向があり、津田沼1丁目商店街「2-2 階段室型 a」、「2-3 階段室型 b」、「2-4 屋内 EV 型」の運営者がバリアを意識する傾向がみられる。船橋駅前商店街「2-3 階段室型 b」はバリアを意識する傾向があるが、「2-2 階段室型 a」及び「2-6 複数アクセス型 b」の運営者はバリアを意識しない傾向がみられ、銀座通り「2-3 階段室型 b」もバリアを意識しない運営者がバリアを意識する運営者より多い。

④営業年数「10年以上20年未満」

大久保商店街「2-2 階段室型 a」はバリアを意識しない運営者がバリアを意識する運営者より多い。津田沼1丁目商店街や船橋駅前商店街「2-2 階段室型 a」及び「2-3 階段室型 b」の運営者はバリアを意識する傾向がある。銀座通りの「2-3 階段室型 b」の運営者はバリアを意識する傾向があるが、「2-2 階段室型 a」及び「2-6 複数アクセス型 b」の運営者はバリアを意識しない傾向がみられた。

⑤営業年数「20年以上30年未満」

大久保商店街「2-2 階段室型 a」の運営者はバリアを意識する傾向があると共に、津田沼1丁目商店街「2-1 外階段型」、「2-2 階段室型 a」、「2-3 階段室型 b」、「2-6 複数アクセス型 b」の運営者はバリアを意識する傾向がある。銀座通り「2-3 階段室型 b」の運営者はバリアを意識しない傾向がみられた。

⑥営業年数「30年以上40年未満」

大久保商店街「2-2 階段室型 a」の運営者並びに銀座通りの「2-6 複数アクセス型 b」の運営者はバリアを意識しない傾向があるが、津田沼1丁目商店街及び船橋駅前商店街「2-3 階段室型

b) の運営者はバリアを意識する傾向がみられた。

⑦営業年数「50年以上」

大久保商店街「2-1 外階段型」、船橋駅前商店街及び銀座通り「2-3 階段室型 b) の運営者はバリアを意識する傾向がある。

表 7-2-2 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（営業年数別）

営業年数:	バリアの有無		バリアの種類																
	意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1年未満																			
2-3	津田沼	1	0										1						1
2-5	津田沼	1	0	1	1									1					
1年以上5年未満																			
2-1	大久保	0	1																
	津田沼	1	0	1	1							1	1	1	1	1	1	1	1
2-2	大久保	1	0			1	1				1					1			
	津田沼	0	2																
2-3	船橋	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2			1				1
	銀座	1	4	1	1	1	1	1	1										
2-4	大久保	1	0		1	1	1	1	1	1	1	1							
	銀座	1	0		1	1	1	1	1				1						
2-6	津田沼	0	1																
5年以上10年未満																			
2-1	大久保	2	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1					
	津田沼	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
2-2	大久保	2	1	1													1		
	船橋	0	1																
2-3	大久保	1	0		1	1	1	1	1	1	1	1							
	津田沼	1	0	1															
	船橋	4	0	2	3	3	3	3	3	1	1	1	2	1	2	1		1	
	銀座	1	2	1	1	1	1	1	1										
2-4	津田沼	2	1	1	1														
2-6	津田沼	1	1	1	1									1					
	船橋	0	4																
10年以上20年未満																			
2-2	大久保	2	3	1		1					1			1					
	津田沼	1	0		1											1			
	船橋	1	0													1			
	銀座	0	1																
2-3	津田沼	3	1	2	1													1	1
	船橋	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1				1			
	銀座	4	0	3	1	1	2	1					1	1					
2-6	津田沼	1	0	1															1
	銀座	0	1																
20年以上30年未満																			
2-1	大久保			無回答															
	津田沼	1	0	1	1														1
2-2	大久保	2	0	1		1													
	津田沼	1	0	1	1										1				
2-3	津田沼	1	0	1	1														
	銀座	0	1																
2-4	津田沼	1	1	1															
2-6	津田沼	1	0	1	1	1													1
30年以上40年未満																			
2-2	大久保	1	2	1														1	
2-3	津田沼	1	0		1						1								
	船橋	1	0			1													
2-6	銀座	0	1																
50年以上																			
2-1	大久保	1	0		1	1													
2-3	船橋	1	0		1	1	1	1	1	1	1				1				
	銀座	1	0		1											1			

A 歩道の凸凹(段差)	E 歩道の設置物(街灯等)	I 走行中の車	M わかりづらいサイン計画
B 歩道の障害物(看板)	F 歩道の障害物(その他)	J 客引き・キャッチセールス	N 施設の所在
C 歩道の障害物(自転車)	G 走行中の自転車	K 夜間の歩行	O 制度的なもの
D 歩道の障害物(車)	H 走行中のバイク	L まちの景観・騒音	P その他

建物の複数階で運営を行う施設〔1階から上階（下階）まで同施設〕のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。尚、営業年数「30年以上40年未満」及び「40年以上50年未満」については回答した運営者がいなかった為、考察から除いている。

①営業年数「1年未満」

銀座通り「2-9 ビル型c」の運営者はバリアを意識しない傾向がある。

②営業年数「1年以上5年未満」

船橋駅前商店街「2-9 ビル型c」の運営者はバリアを意識しない傾向があるが、銀座通り「2-8 ビル型b」はバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。

③営業年数「5年以上10年未満」

銀座通り「2-7 ビル型a」及び「2-8 ビル型b」の運営者はバリアを意識しない傾向がある。

④営業年数「10年以上20年未満」

大久保商店街及び銀座通り「2-7 ビル型a」の運営者はバリアを意識しない傾向があり、銀座通り「2-8 ビル型b」はバリアを意識する運営者の方がバリアを意識しない運営者より多い。

⑤営業年数「20年以上30年未満」

船橋駅前商店街「2-8 ビル型b」はバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。銀座通り「2-7 ビル型a」の運営者はバリアを意識する傾向があるが、「2-8 ビル型b」運営者はバリアを意識しない傾向がみられた。

⑥営業年数「50年以上」

銀座通り「2-7 ビル型a」及び「2-8 ビル型b」の運営者はバリアを意識する傾向がある。

表 7-2-3 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（営業年数別）

営業年数:	バリアの有無		バリアの種類																	
	意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	
1年未満																				
2-9	銀座	0	1																	
1年以上5年未満																				
2-7	銀座	無回答																		
2-8	銀座	1	1	1	1	1	1													
2-9	船橋	0	1																	
5年以上10年未満																				
2-7	銀座	0	1																	
2-8	銀座	0	1																	
10年以上20年未満																				
2-7	大久保	0	2																	
	銀座	0	2																	
2-8	銀座	2	0							1	1	1							1	
20年以上30年未満																				
2-7	銀座	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	
	船橋	1	1	1	1	1	1								1					
2-8	銀座	1	2	1	1	1	1	1												
50年以上																				
2-7	銀座	1	0	1																
2-8	銀座	3	1	1	2	3	2	2	0	2	2	2	0	0	1	0	1	0	0	1
A 歩道の凸凹(段差)			E 歩道の設置物(街灯等)			I 走行中の車			M わかりづらいサイン計画											
B 歩道の障害物(看板)			F 歩道の障害物(その他)			J 客引き・キャッチセールス			N 施設の所在											
C 歩道の障害物(自転車)			G 走行中の自転車			K 夜間の歩行			O 制度的なもの											
D 歩道の障害物(車)			H 走行中のバイク			L まちの景観・騒音			P その他											

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。尚、営業年数「1年未満」及び「20年以上30年未満」については回答した運営者がいなかった為、考察から除いている。

①営業年数「1年以上5年未満」

津田沼1丁目商店街「3-1 ビル型 d」及び「3-3 ビル型 f」の運営者はバリアを意識する傾向がある。

②営業年数「5年以上10年未満」

津田沼1丁目商店街「3-3 ビル型 f」の運営者はバリアを意識しない傾向がある。

③営業年数「10年以上20年未満」

船橋駅前商店街「3-2 ビル型 e」の運営者はバリアを意識する傾向があるが、「3-3 ビル型 f」の運営者はバリアを意識しない傾向がある。また、銀座通り「3-1 ビル型 d」の運営者はバリアを意識しない傾向があるが、「3-2 ビル型 e」はバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。

④営業年数「30年以上40年未満」

津田沼1丁目商店街「3-1 ビル型 d」の運営者はバリアを意識する傾向があるが、「3-3 ビル型 f」の運営者はバリアを意識しない傾向がある。船橋駅前商店街「3-2 ビル型 e」の運営者はバリアを意識する傾向がある。

⑤営業年数「40年以上50年未満」

船橋駅前商店街「3-3 ビル型 f」の運営者はバリアを意識する傾向がある。

⑥営業年数「50年以上」

銀座通り「3-2 ビル型 e」及び「3-3 ビル型 f」の運営者はバリアを意識する傾向があり、「3-1 ビル型 d」はバリアを意識する運営者とバリアを意識しない運営者が同数である。

表 7-2-4 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリア（営業年数別）

営業年数:	バリアの有無		バリアの種類																	
	意識する	意識しない	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	
1年以上5年未満																				
3-1 津田沼	1	0	1																	
3-3 津田沼	1	0	1	1						1				1	1					
5年以上10年未満																				
3-3 津田沼	0	1																		
10年以上20年未満																				
3-1 銀座	0	1																		
3-2 船橋	1	0	1																	
3-2 銀座	1	1	1																	
3-3 船橋	0	1																		
30年以上40年未満																				
3-1 津田沼	2	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
3-2 船橋	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
3-3 津田沼	0	1																		
40年以上50年未満																				
3-3 船橋	1	0	1	1	1	1	1	1	1											
50年以上																				
3-1 津田沼	無回答																			
3-1 銀座	1	1	1														1			
3-2 銀座	3	1	0	2	2	2	2	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
3-3 銀座	1	0	1							1	1	1								

7. 2. 2 ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別にみる商店街（外部空間）の評価と実態

1) ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握状況別にみた運営者評価（アクセス実態別）

建物の単数階で運営を行う施設 [1 階や 2 階等のみ（含地下階）で運営を行う施設] のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

大久保商店街において、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」と回答した「1-8 廊下型」、「2-1 外階段型」を除く運営者（N=67）は半数以上がバリアを意識すると回答した。一方で、ハンディキャップを抱える利用者について「気にしたことがない」と回答した「1-1 直進型 a」、「1-8 廊下型」、「2-3 階段室型 b」を除く運営者（N=9）は半数以上がバリアを意識しないと回答し、「把握している」と比較して、バリアを意識しない傾向がみられた。具体的に意識するバリアに関して、「把握している」は「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占め、「気にしたことがない」は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。

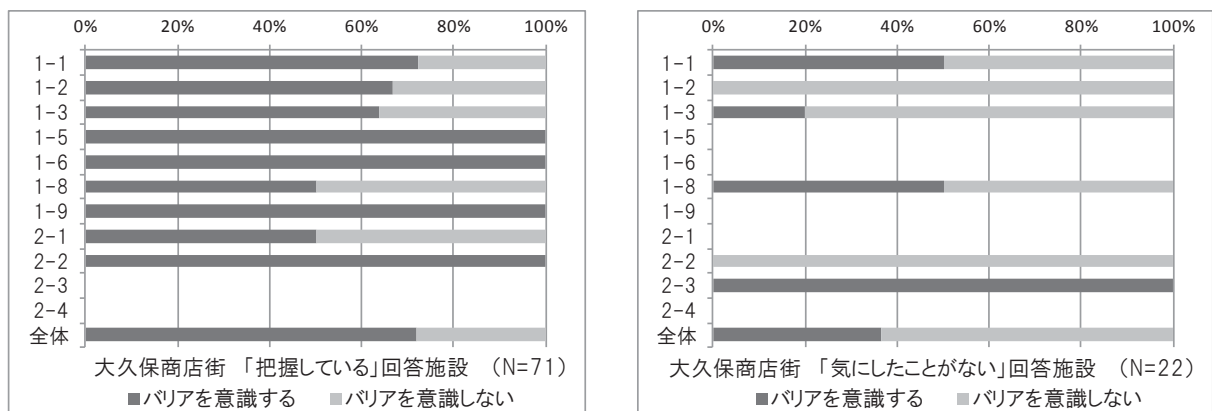


図 7-2-34 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（大久保商店街）

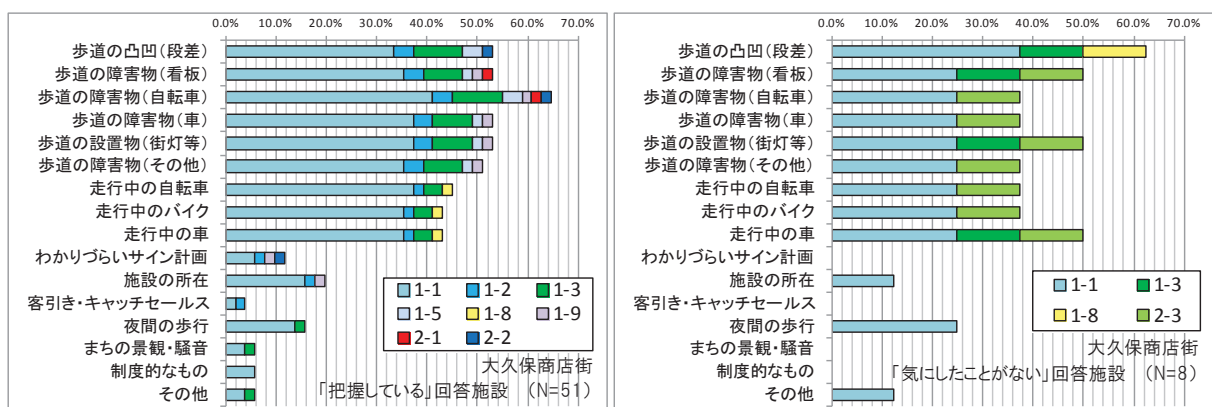


図 7-2-35 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（大久保商店街・複数回答）

津田沼1丁目商店街において、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」と回答した「1-2 直進型b」、「1-6 風除室型」、「2-4 屋内EV型」を除く運営者（N=19）は半数以上がバリアを意識すると回答した。加えて、ハンディキャップを抱える利用者について「気にしたことがない」と回答した「2-3 階段室型b」を除く運営者（N=10）は半数以上がバリアを意識すると回答し、「把握している」と回答した運営者と比較して、バリアを意識する傾向がみられた。

具体的に意識するバリアに関して、「把握している」は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、「気にしたことがない」は「歩道の凸凹（段差）」や「まちの景観・騒音」が高い割合を占めている。

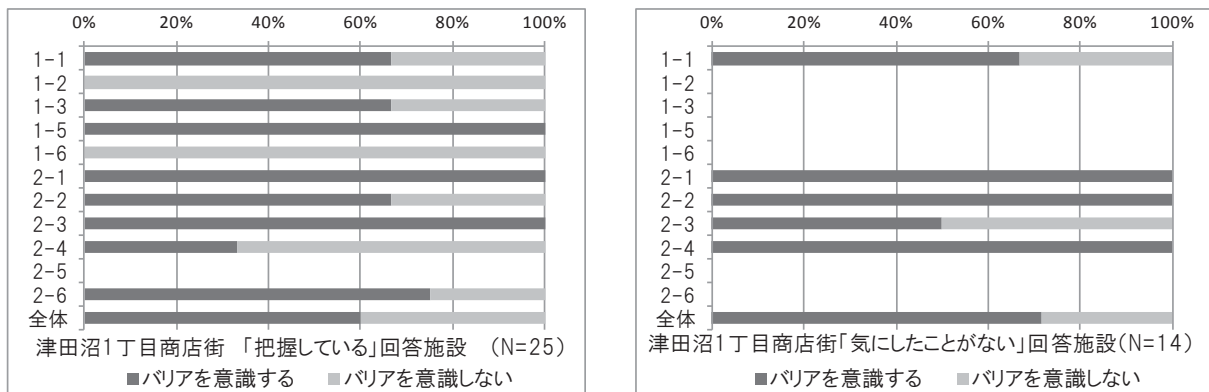


図 7-2-36 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（津田沼1丁目商店街）

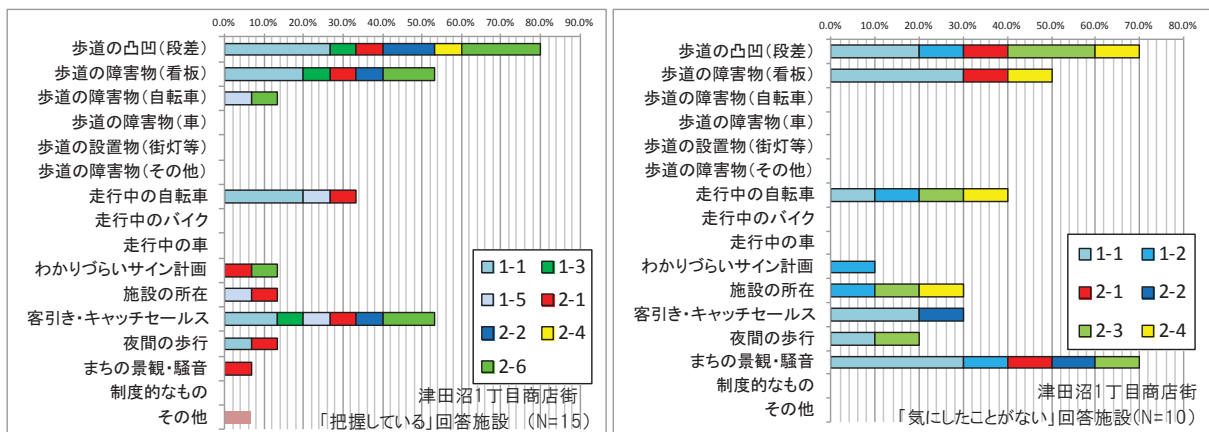


図 7-2-37 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（津田沼1丁目商店街・複数回答）

船橋駅前商店街において、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」と回答した「1-9 カウンター型」、「2-6 複数アクセス型 b」を除く運営者（N=26）は60%以上がバリアを意識すると回答した。また、ハンディキャップを抱える利用者について「気にしたことがない」と回答した「2-3 階段室型 b」を除く運営者（N=7）は半数以上がバリアを意識しないと回答し、「把握している」と回答した運営者と比較して、バリアを意識しない傾向がみられた。

具体的に意識するバリアに関して、「把握している」は「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占め、次いで「客引き・キャッチセールス」が高い割合を占めている。「気にしたことがない」は「歩道の障害物（看板や自転車等）」が最も高い割合を占めている。

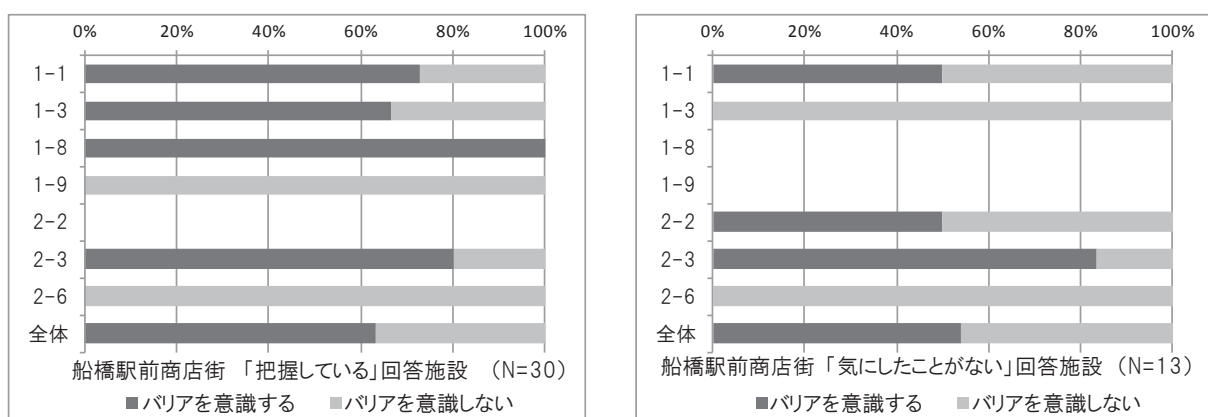


図 7-2-38 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無（船橋駅前商店街）

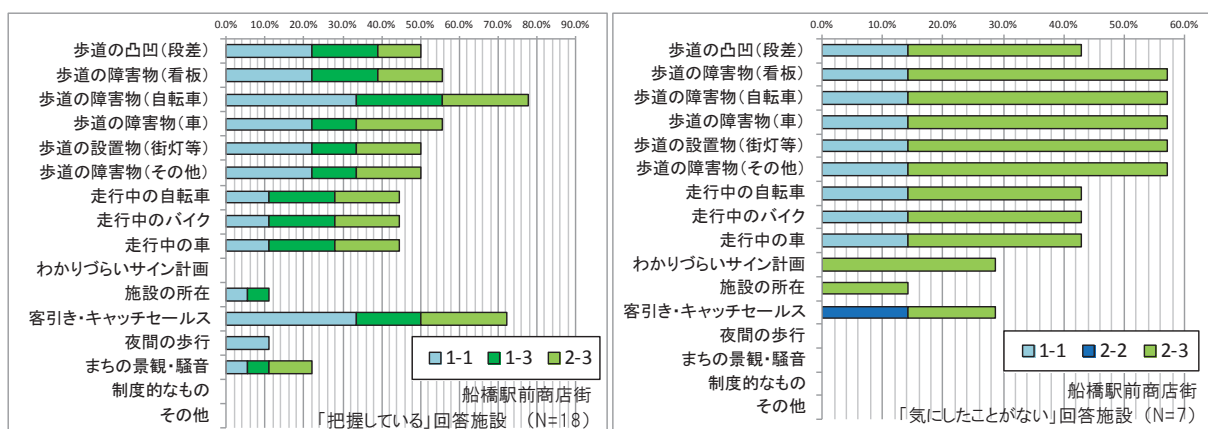


図 7-2-39 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（船橋駅前商店街・複数回答）

銀座通りにおいて、ハンディキャップを抱える利用者について「把握している」と回答した「1-1 直進型 a」、「1-3 直進型 b」、「2-3 階段室型 b」の運営者 (N=16) は半数以上がバリアを意識すると回答し、「1-5 迂回型 b」、「2-2 階段室型 a」、「2-6 複数アクセス型 b」の運営者 (N=10) は全てバリアを意識しない傾向がある。また、ハンディキャップを抱える利用者について「気にしたことがない」と回答した「2-4 屋内 EV 型」の運営者 (N=1) は全てバリアを意識し、「1-1 直進型 a」、「1-7 複数アクセス型 a」、「2-3 階段室型 b」の運営者 (N=4) は全てバリアを意識しないと回答した。「把握している」と回答した運営者と比較して、「気にしたことがない」と回答した運営者の方がバリアを意識しない傾向がみられた。

また、具体的に意識するバリアに関して、「把握している」は「歩道の凸凹 (段差)」や「走行中の自転車」が最も高い割合を占めている。

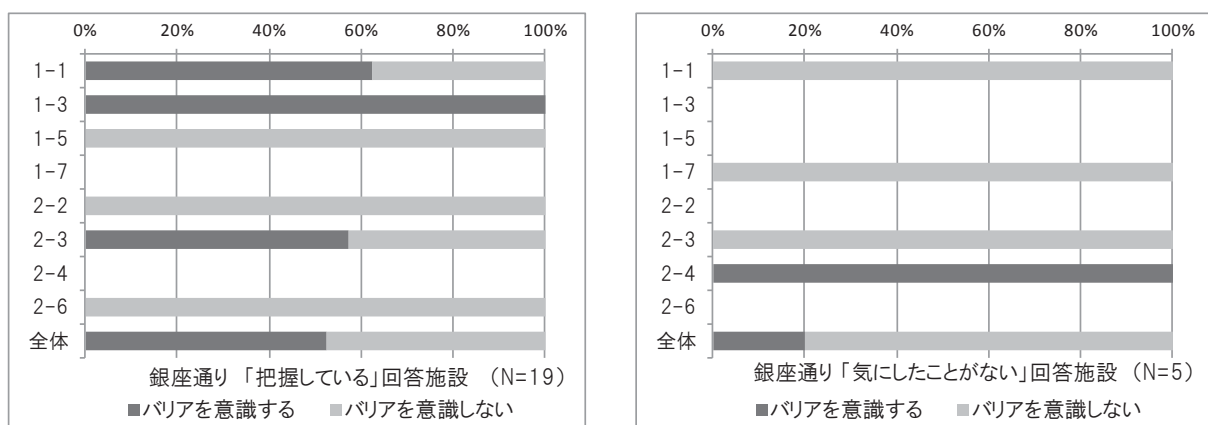


図 7-2-40 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (銀座通り)

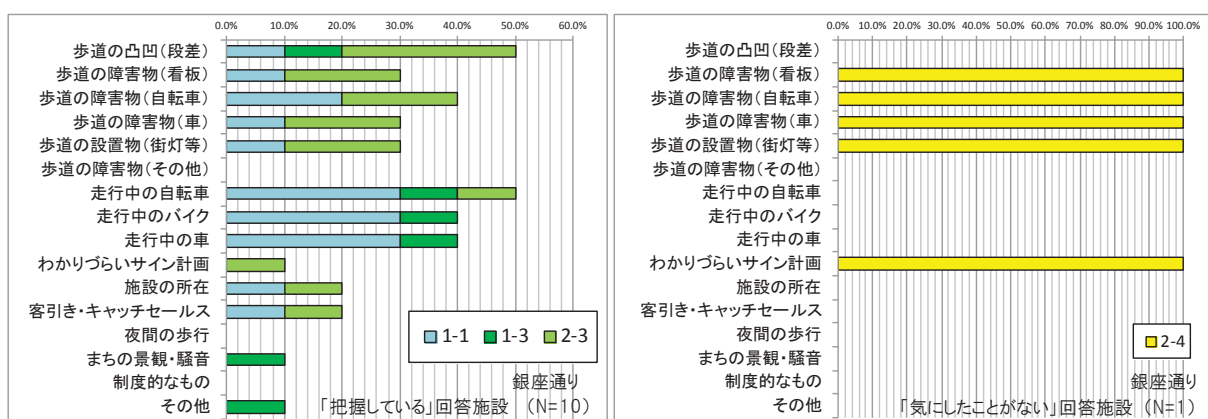


図 7-2-41 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (銀座通り・複数回答)

建物の複数階で運営を行う施設 [1 階から上階 (下階) まで同施設] のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

尚、全施設数が全体で 2 施設 (「2-7 ビル型 a」: 2 施設) の大久保商店街、4 施設 (「2-7 ビル型 a」: 2 施設、「2-8 ビル型 b」: 1 施設、「2-9 ビル型 c」: 1 施設) の津田沼 1 丁目商店街、4 施設 (「2-8 ビル型 b」: 3 施設、「2-9 ビル型 c」: 1 施設) の船橋駅前商店街は考察に含めない。

銀座通りでは、「把握している」と回答した運営者は「2-9 ビル型 c」を除き、60%以上がバリアを意識する傾向があり、「気にしたことがない」と回答した運営者は全てバリアを意識しないと回答した。「把握している」と回答した運営者が具体的に意識するバリアについて「歩道の障害物 (看板・自転車等)」が最も高い割合を占めている。

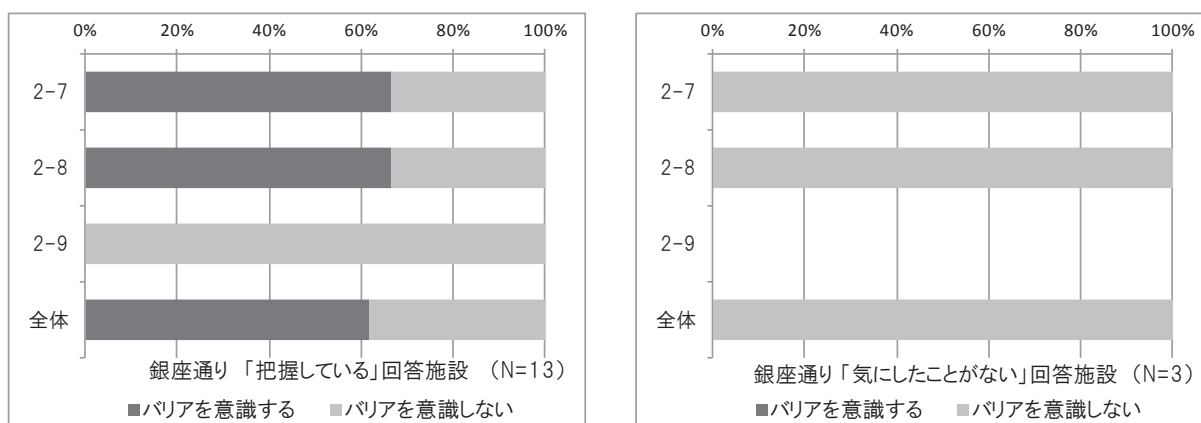


図 7-2-42 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (銀座通り)

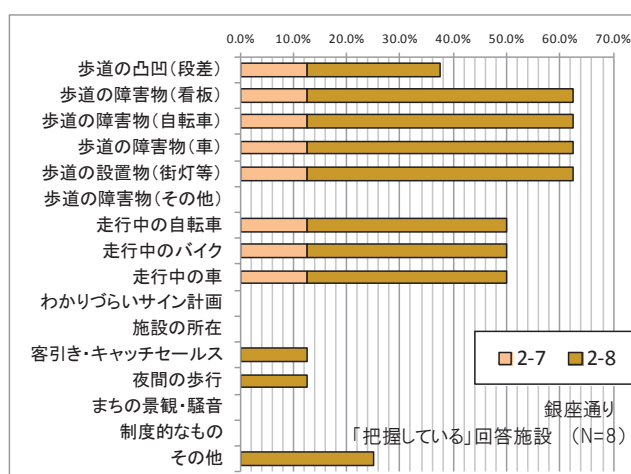


図 7-2-43 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (銀座通り・複数回答)

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

尚、全施設数が全体で1施設（「3-1 ビル型 d」: 1施設）の大久保商店街は考察に含めない。

津田沼1丁目商店街及び船橋駅前商店街において「把握している」と回答した運営者は全てバリアを意識すると回答した。具体的に、津田沼1丁目商店街の運営者は「歩道の凸凹（段差）」を最も意識し、船橋駅前商店街の運営者は「歩道の障害物（看板・自転車等）」を最も意識する傾向がある。銀座通りにおいて「把握している」と回答した「3-1 ビル型 d」の運営者（N=2）を除き「3-2 ビル型 e」及び「3-3 ビル型 f」の運営者は全てバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の凸凹（段差）」及び「走行中の自転車」を最も意識する傾向がある。

尚、津田沼1丁目商店街及び銀座通りでは「把握していない」回答は無く、船橋駅前商店街では「把握していない」と回答した運営者（N=1）はバリアを意識しないと回答した。

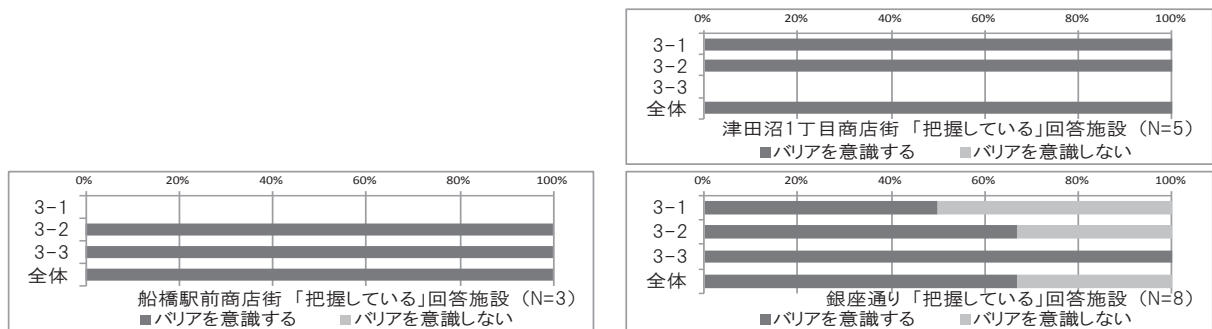


図 7-2-44 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無

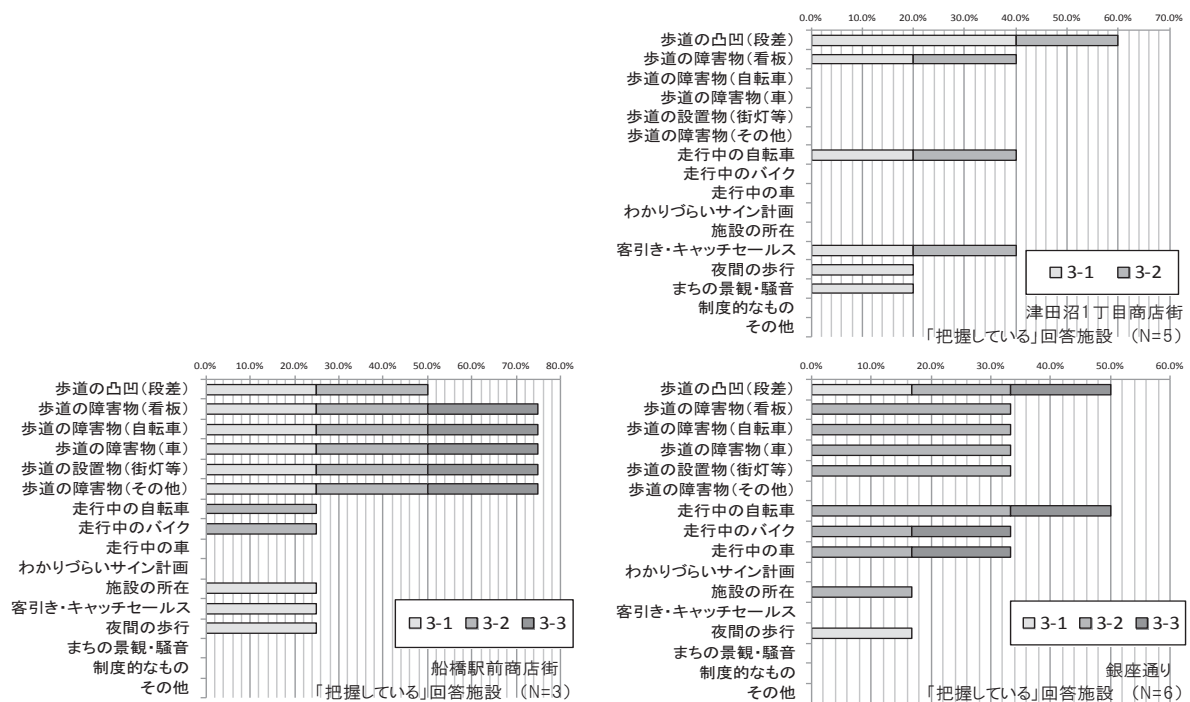


図 7-2-45 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（複数回答）

2) ノーマライゼーションに向けた運営側の取り組み状況別にみた運営者評価(アクセス実態別)

建物の単数階で運営を行う施設 [1 階や 2 階等のみ (含地下階) で運営を行う施設] のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

大久保商店街におけるノーマライゼーションに向けた取り組みについて「対策をしている」と回答した「1-8 廊下型」を除く運営者 (N=43) は半数以上がバリアを意識すると回答し、「対策していない」と回答した「1-2 直進型 b)」、「1-3 直進型 c)」、「2-2 階段室型 a)」を除く運営者 (N=45) は半数以上がバリアを意識すると回答した。「対策している」と回答した運営者の方が、「対策していない」と回答した運営者よりバリアを意識する傾向がみられた。

具体的に意識するバリアに関して、「対策している」と「対策していない」は共に、「歩道の障害物 (自転車)」が最も高い割合を占めている。

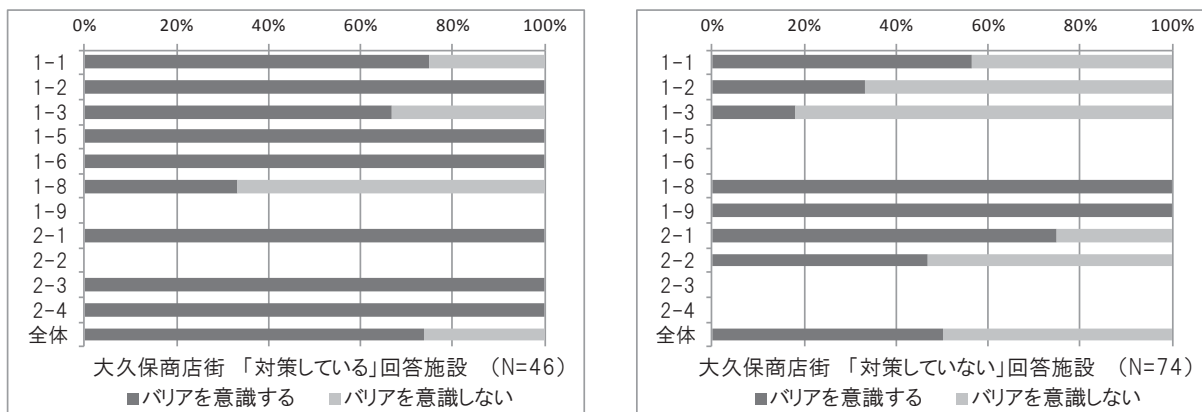


図 7-2-46 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (大久保商店街)

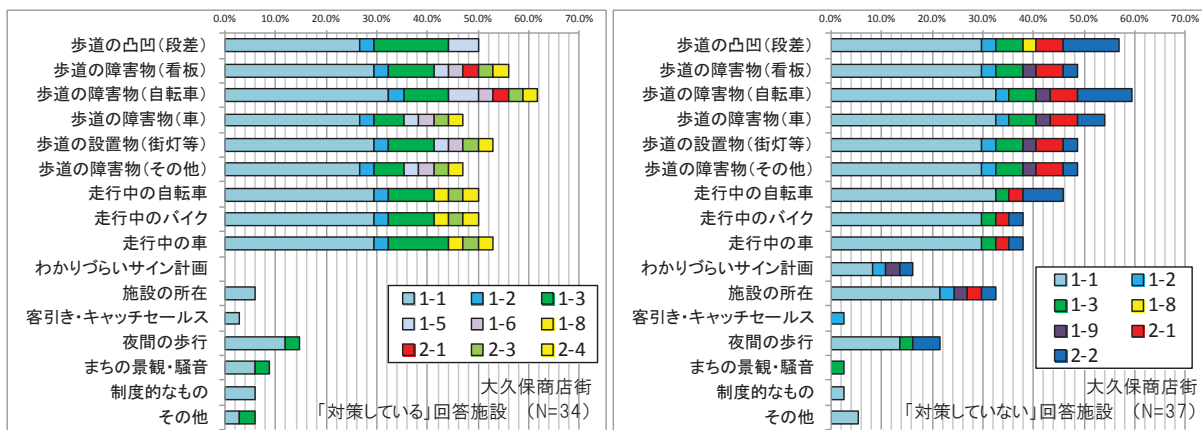


図 7-2-47 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (大久保商店街・複数回答)

津田沼1丁目商店街におけるノーマライゼーションに向けた取り組みについて、「対策している」と回答した「1-1 直進型 a」、「1-2 直進型 b」、「1-6 風除室型」を除く運営者 (N=25) は半数以上がバリアを意識すると回答し、「対策していない」と回答した「1-2 直進型 b」を除く運営者 (N=17) は半数以上がバリアを意識すると回答した。「対策していない」と回答した運営者の方が、「対策している」と回答した運営者よりバリアを意識する傾向がみられた。

具体的に意識するバリアに関して、「対策している」は「歩道の凸凹 (段差)」が最も高い割合を占め、「対策していない」は「歩道の障害物 (看板)」や「客引き・キャッチセールス」が高い割合を占めている。

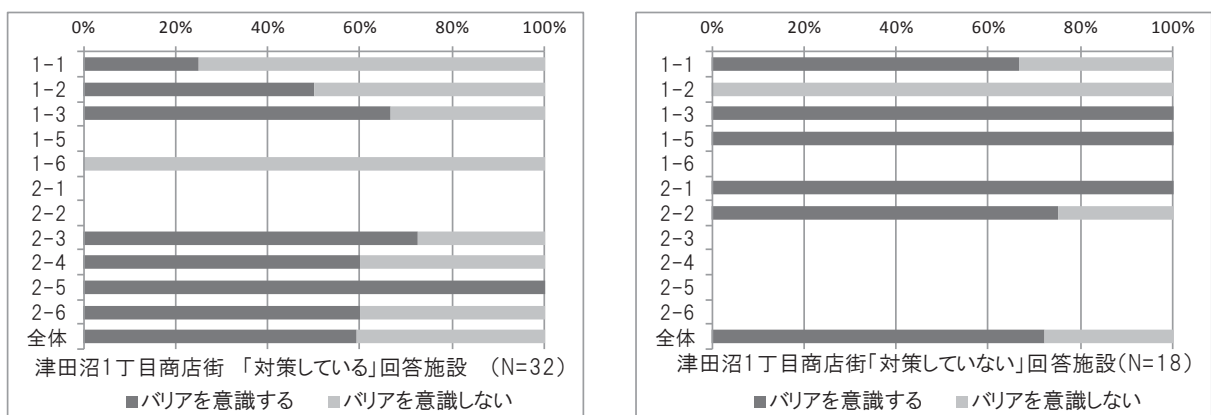


図 7-2-48 アクセス実態別に応じた運営者が意識するバリアの有無 (津田沼1丁目商店街)

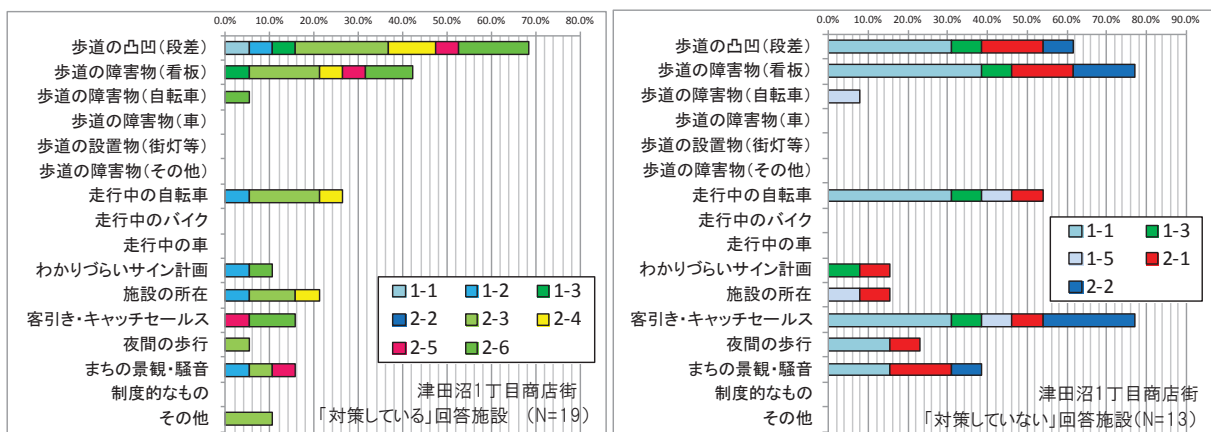


図 7-2-49 アクセス実態別に応じた運営者が意識するバリアの種類 (津田沼1丁目商店街・複数回答)

船橋駅前商店街におけるノーマライゼーションに向けた取り組みについて、「対策している」と回答した「1-9 カウンター型」を除く運営者 (N=25) は半数以上がバリアを意識すると回答し、「対策していない」と回答した「1-3 直進型 c)」、「2-2 階段室型 a)」を除く運営者 (N=4) は半数以上がバリアを意識すると回答した。「対策している」と回答した運営者の方が、「対策していない」と回答した運営者よりバリアを意識する傾向がみられた。

具体的に意識するバリアに関して、「対策している」は「歩道の障害物 (自転車)」が最も高い割合を占め、「対策していない」は「客引き・キャッチセールス」が最も高い割合を占めている。

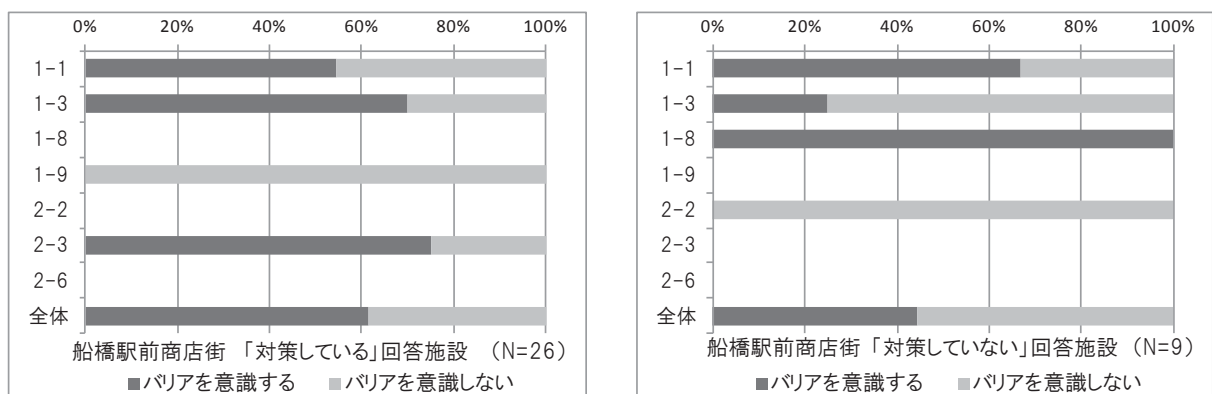


図 7-2-50 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (船橋駅前商店街)

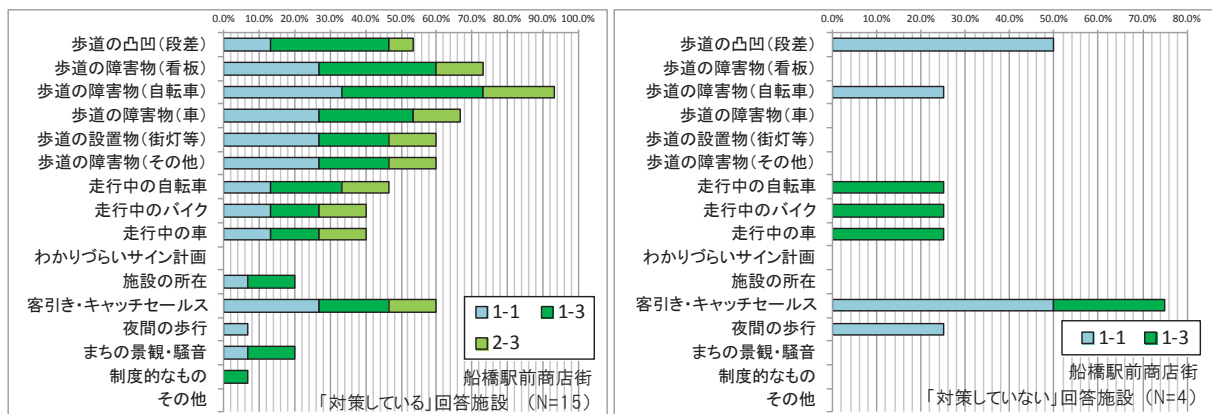


図 7-2-51 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (船橋駅前商店街・複数回答)

銀座通りにおけるノーマライゼーションに向けた取り組みについて、「対策している」と回答した「1-1 直進型 a」の運営者 (N=5) は80.0%がバリアを意識すると回答し、「2-3 階段室型 b」の運営者 (N=2) は半数がバリアを意識すると回答した。「対策していない」と回答した「2-4 屋内EV型」を除く運営者 (N=21) は半数以上がバリアを意識しないと回答した。「対策している」と回答した運営者の方が、「対策していない」と回答した運営者よりバリアを意識する傾向がみられた。

具体的に意識するバリアに関して、「対策している」は「歩道の凸凹 (段差)」や「歩道の障害物 (自転車)」が高い割合を占め、「対策していない」は「歩道の凸凹 (段差)」や「歩道の障害物 (車)」が高い割合を占めている。

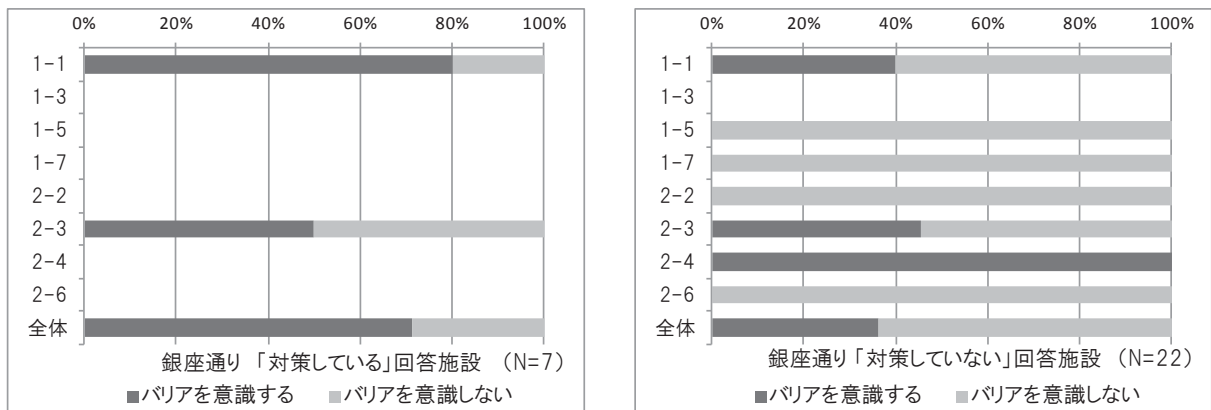


図 7-2-52 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (銀座通り)

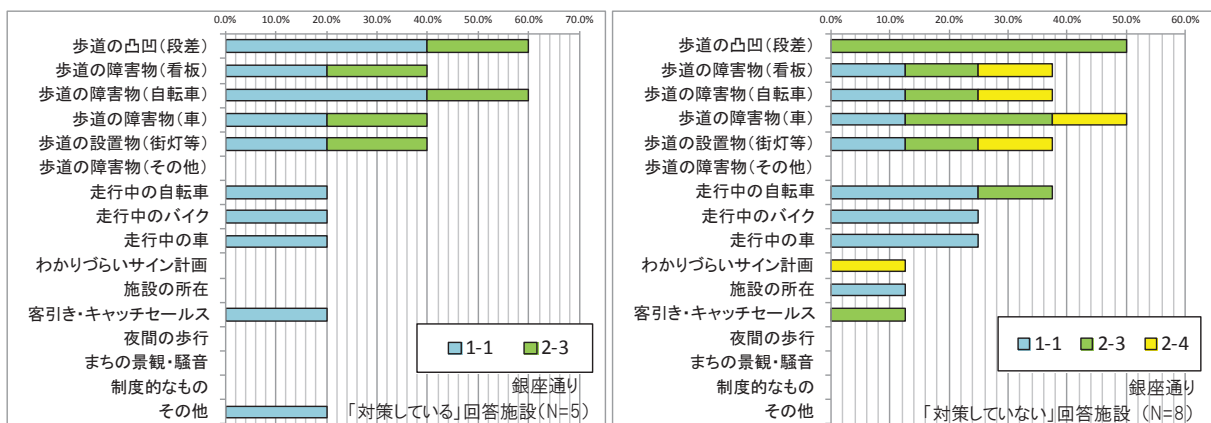


図 7-2-53 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (銀座通り・複数回答)

建物の複数階で運営を行う施設 [1 階から上階 (下階) まで同施設] のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

尚、全施設数が全体で 2 施設 (「2-7 ビル型 a」: 2 施設) の大久保商店街、4 施設 (「2-7 ビル型 a」: 2 施設、「2-8 ビル型 b」: 1 施設、「2-9 ビル型 c」: 1 施設) の津田沼 1 丁目商店街、4 施設 (「2-8 ビル型 b」: 3 施設、「2-9 ビル型 c」: 1 施設) の船橋駅前商店街は考察に含めない。

銀座通りでは、「対策している」と回答した「2-8 ビル型 b」(N=9) は 60%以上がバリアを意識すると回答し、「対策していない」と回答した運営者は全体で約 30%がバリアを意識すると回答した。「対策している」と回答した運営者の方が、「対策していない」と回答した運営者よりバリアを意識する傾向がみられた。具体的に意識するバリアに関して、「対策している」は「歩道の障害物 (自転車)」が最も高い割合を占め、「対策していない」は「歩道の凸凹 (段差)」や「歩道の障害物 (看板・自転車等)」、「走行中の自転車・バイク・車」が最も高い割合を占めている。

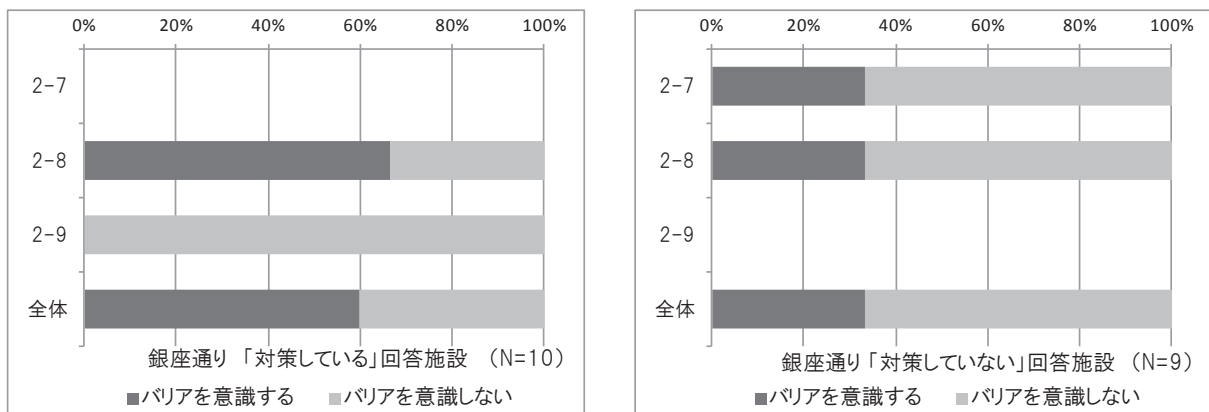


図 7-2-54 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (銀座通り)

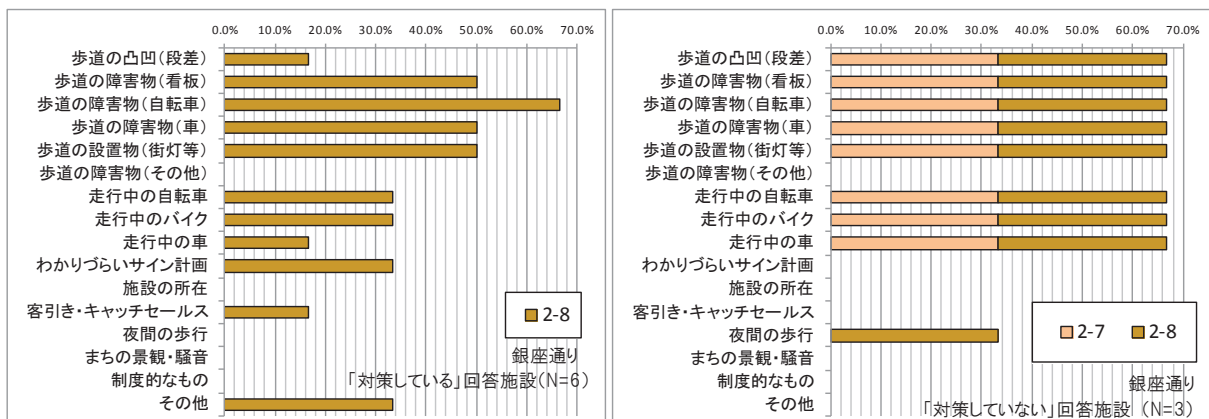


図 7-2-55 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (銀座通り・複数回答)

建物の全階が同施設（百貨店や大型量販店を含む）のアクセス実態別に、運営者が意識するバリアについて以下に整理する。

尚、全施設数が1施設（「3-1 ビル型 d」：1施設）の大久保商店街は考察に含めない。

津田沼1丁目商店街の場合、「対策している」と回答した「3-3 ビル型 f」を除く運営者（N=3）は全てバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めている。船橋駅前商店街の場合、「対策している」と回答した全ての運営者がバリアを意識すると回答し、具体的には「歩道の障害物（看板・自転車等）」が最も高い割合を占めている。

尚、津田沼1丁目商店街において「対策していない」と回答した運営者（N=2）は、商店街（外部空間）において意識するバリアに関して無回答であり、船橋駅前商店街で「対策していない」と回答した運営者（N=3）は1施設がバリアを意識すると回答し、具体的に「歩道の凸凹（段差）」や「歩道の障害物（看板・自転車等）」、「施設の所在」、「客引き・キャッチセールス」、「夜間の歩行」を意識すると回答した。その他2施設の内、1施設はバリアを意識しないと回答し、1施設は無回答であった。

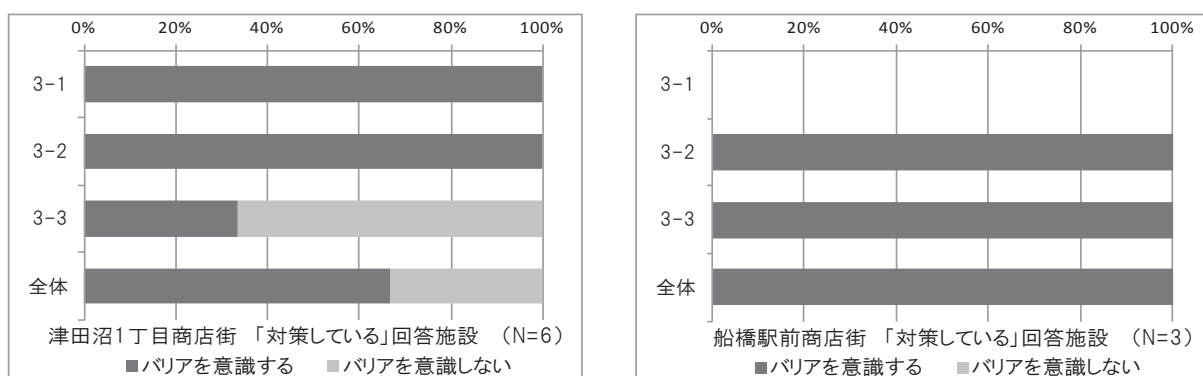


図 7-2-56 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無

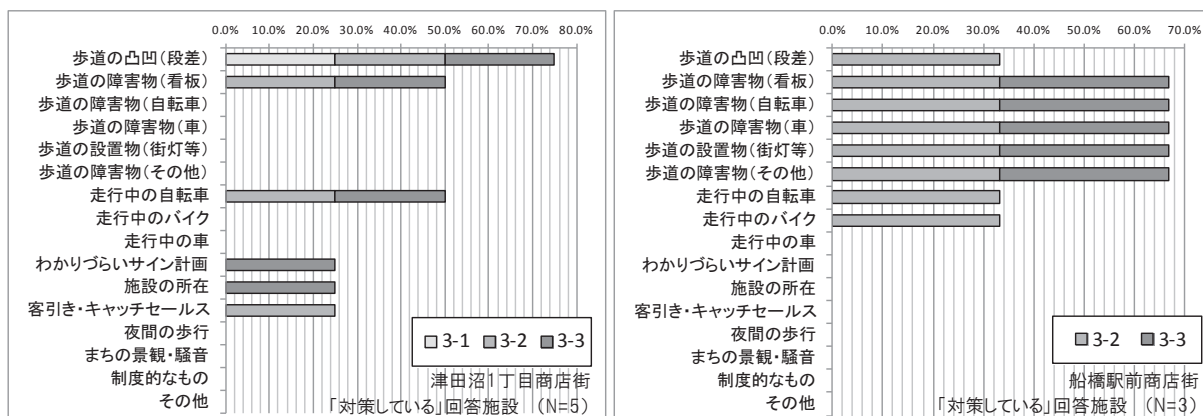


図 7-2-57 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類（複数回答）

銀座通りにおいて「対策している」と回答した「3-2 ビル型 e」を除き「3-1 ビル型 d」及び「3-3 ビル型 f」の運営者 (N=2) は全てバリアを意識すると回答している。「対策していない」と回答した「3-2 ビル型 e」の運営者 (N=2) は半数がバリアを意識すると回答し、「3-1 ビル型 d」の運営者 (N=2) は全てバリアを意識しないと回答した。具体的に「対策している」と回答した運営者は「歩道の凸凹 (段差)」をバリアとして最も意識する傾向があり、「対策していない」と回答した運営者は「歩道の障害物 (看板・自転車等)」や「走行中の自転車・バイク・車」をバリアとして最も意識する傾向がある。

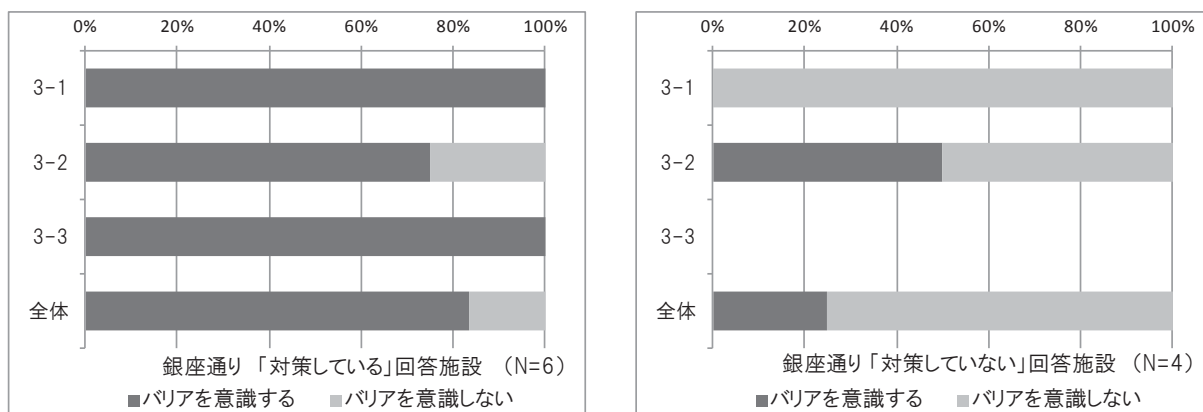


図 7-2-58 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの有無 (銀座通り)

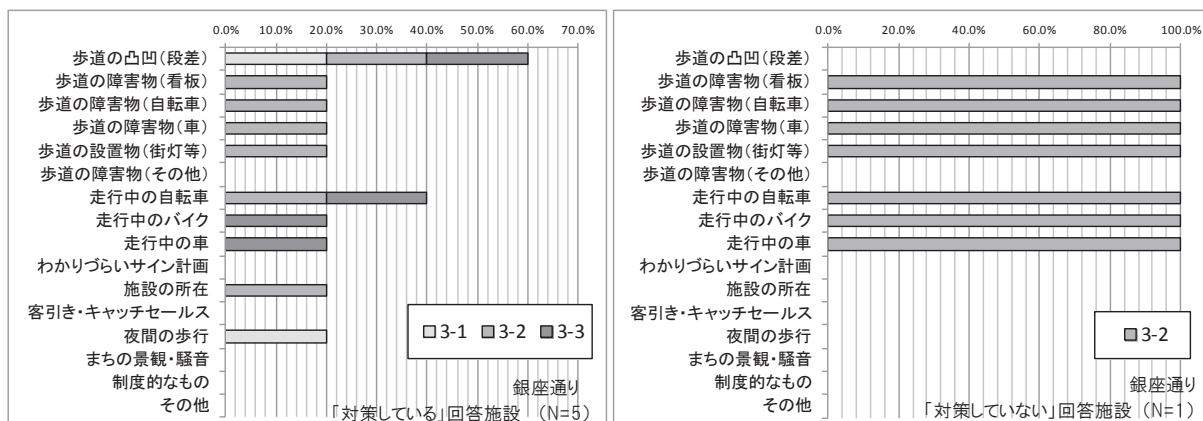


図 7-2-59 アクセス実態別にみた運営者が意識するバリアの種類 (銀座通り・複数回答)

7. 3 商店街（外部空間）における現状と課題

7. 3. 1 利用者意識と運営者意識の比較

商店街（外部空間）において、利用者が意識するバリアと運営者が意識するバリアについて比較し、商店街ごとに整理して以下に示す。

大久保商店街において、利用者は80.3%が、運営者は58.3%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、その割合は利用者の方が高い結果である。具体的には利用者は「走行中の自転車・バイク・車」を意識する傾向があるが、運営者は「歩道の障害物（看板や自転車等）」を意識する傾向がみられる。また、「歩道の凸凹（段差）」に関して利用者より運営者の方が意識する結果を得た。

津田沼1丁目商店街において、利用者は79.3%が、運営者は65.1%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、その割合は利用者の方が高い結果である。具体的には利用者、運営者共に「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、他の3つの商店街と比較して「まちの景観・騒音」を利用者、運営者共に意識する傾向がみられ、「客引き・キャッチセールス」について運営者が意識する結果を得た。

船橋駅前商店街において、利用者は55.2%が、運営者は59.3%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、その割合はやや運営者の方が高い結果である。具体的には利用者、運営者共に「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占め、その他の意識するバリアの種類も利用者、運営者に類似傾向がみられる。また津田沼1丁目商店街同様、「客引き・キャッチセールス」に関して利用者より運営者の方が高い割合を占める傾向がある。

銀座通りにおいて、利用者は35.4%が、運営者は49.2%が商店街（外部空間）にバリアを意識する傾向があり、その割合は運営者の方が高い結果である。具体的には利用者は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占め、運営者は「歩道の凸凹（段差）」に加えて「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占める。また、「歩道の障害物（看板や自転車等）」や「走行中の自転車・バイク・車」については利用者より運営者の方が意識する傾向がみられた。

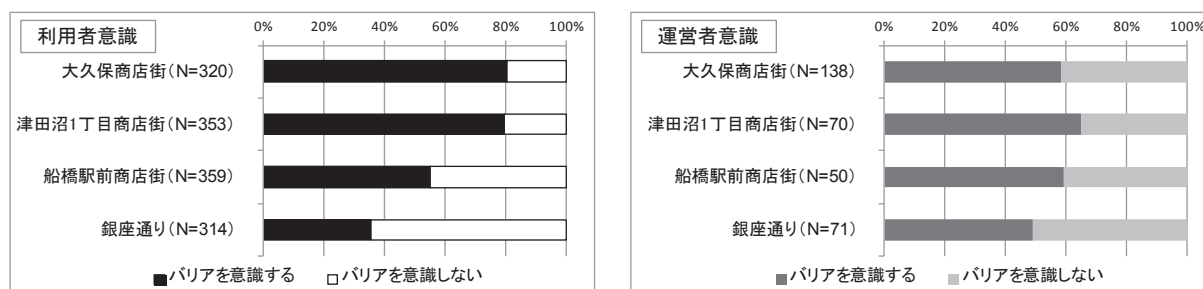


図 7-3-1 商店街（外部空間）における利用者意識と運営者意識の比較

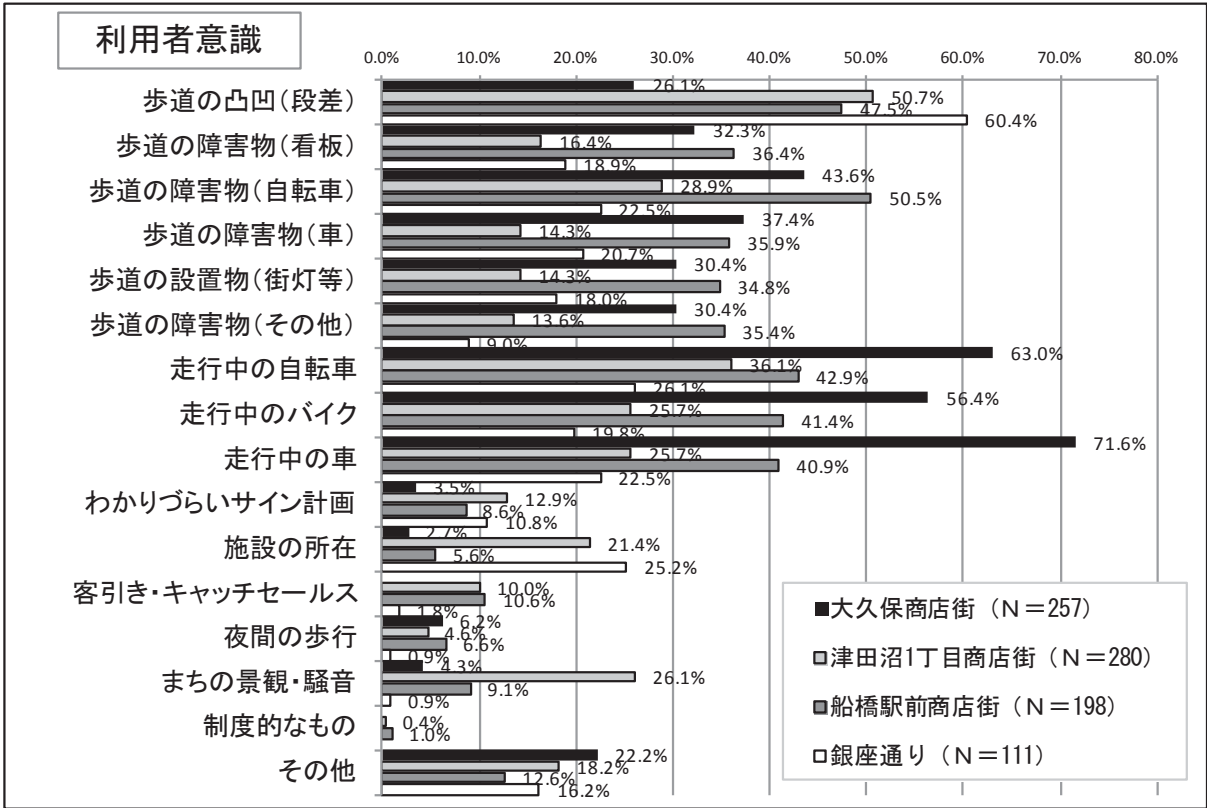


図 7-3-2 商店街（外部空間）における利用者が意識するバリアの種類

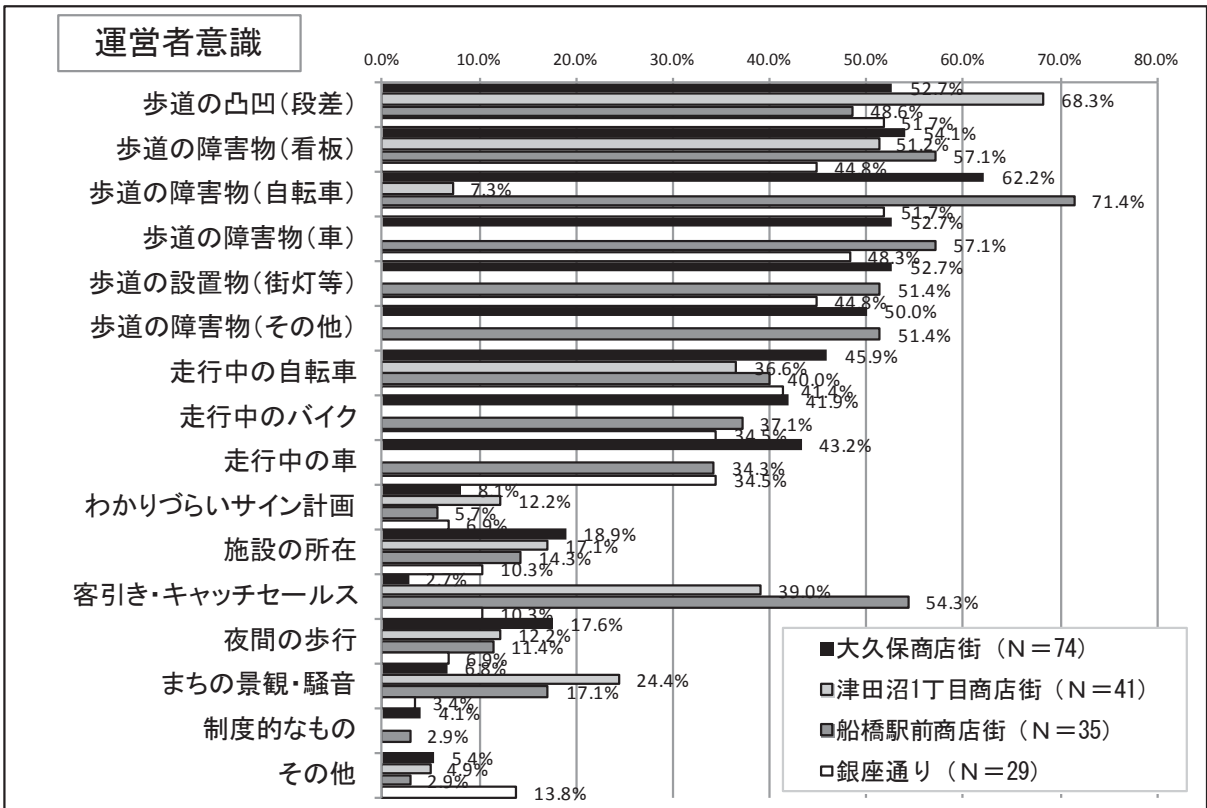


図 7-3-3 商店街（外部空間）における運営者が意識するバリアの種類

7. 3. 2 商店街（外部空間）における課題

商店街（外部空間）における課題を捉える為、利用者、運営者共にバリアとして意識する傾向がみられた物理的バリアや心理的バリア、情報のバリアについて捉え、各商店街別に以下に整理する。

1) 大久保商店街

大久保商店街のメイン通りは時間式の歩車併用道路であり、歩行者・自転車・バイク・車が行き交うことから歩行空間としての安全性が課題である。また前章で述べた建物前の駐輪や駐車と同様の歩道の障害物（看板や自転車等）も課題であり、これらの改善が望まれることから、適正な駐輪・駐車スペースの配置が必要であると言えよう。

2) 津田沼1丁目商店街

津田沼1丁目商店街において運営側の看板は歩道の障害物につながると共に、娯楽施設等から溢れ出す音と同じくまちの景観・騒音として利用者が意識するバリアとして課題がある。また運営者が意識する傾向がみられた客引きやキャッチセールスは駅周辺でみられ、改善が望まれる。

3) 船橋駅前商店街

船橋駅前商店街において歩道上に設置された駐輪スペースは前章で問題視される傾向がみられた建物前の駐輪や駐車や商品の溢れ出し等と総合して歩道空間を狭小にしており、適正な駐輪スペースの確保が望まれる。また津田沼1丁目商店街同様、駅周辺において客引き・キャッチセールスが特に運営者において意識される傾向がみられ、改善が必要であると言えよう。

4) 銀座通り

銀座通りにおいて利用者、運営者共に意識する傾向がみられた歩道の凸凹（段差）は主に、歩道と車道における高低差であり、歩道から車道に下る際の緩やかな傾斜面が望まれる。また歩道の障害物（自転車）に関して、車道側に見受けられ、利用者の駐輪マナーや適正な駐輪スペースが必要であると言えよう。

7. 4 まとめ

本研究では商店街（外部空間）における商店街の問題点や課題の整理並びに、4つのバリアの種別分類を通じて利用者及び運営者が意識する商店街別のバリアの特徴や傾向を明らかにし、以下の基礎的知見を得た。

1) 利用者は商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向が強く、その割合は超広域型商店街である銀座通りが最も低く、近隣型商店街である大久保商店街が最も高い傾向（銀座通り：35.4%＜船橋駅前商店街：55.2%＜津田沼1丁目商店街：79.3%＜大久保商店街：80.3%）がみられた。また、近隣からの利用が多い大久保商店街（近隣型商店街）及び津田沼1丁目商店街（地域型商店街）においては、運営者よりも利用者の方が商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向があるが、他地域からも利用がある船橋駅前商店街（広域型商店街）及び銀座通り（超広域型商店街）においては、利用者よりも運営者の方が商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向がみられた。

2) 利用者が商店街（外部空間）において意識するバリアに関して、4つのバリア種別分類を行った結果、全ての商店街で全世代の男性女性共にハンディキャップの有無に関わらず物理的バリアを意識する傾向がみられる。特に、大久保商店街では走行中の自転車等の動的な物理的バリアを意識し、津田沼1丁目商店街、船橋駅前商店街、銀座通りでは歩道の凸凹（段差）や歩道の障害物といった静的な物理的バリアを意識する傾向がみられることから、商店街のメイン通りの形態が利用者の評価を裏付けていると言えよう。また、活動別・滞在時間別に各商店街で差異性はみられるが、物理的バリアに関してはいずれも高い割合を占める傾向がある。

3) 運営者が商店街（外部空間）において意識するバリアに関して、利用者同様に物理的バリアが高い割合を占める傾向がある一方で、特に津田沼1丁目商店街や船橋駅前商店街では運営側の活動である客引き・キャッチセールスをバリアとして位置付ける傾向もみられた。また、ノーマライゼーションに向けた取り組み別にみると、津田沼1丁目商店街を除く3つの商店街において取り組みに対して意識がある（ハンディキャップを抱える利用者の利用を把握している・ノーマライゼーションに向けた取り組みについて対策している運営側）方が、商店街（外部空間）においてバリアを意識する傾向がみられた。

さらに、利用者意識及び運営者意識、商店街の現状をふまえて、各商店街で取り組むことが可能な方策について以下に示す。

①大久保商店街

歩道の障害物（看板や自転車等）は前章で述べた建物前の駐輪・駐車同様、歩道空間をより狭

小なものとし、歩行者にとって十分な歩行空間を得られず、利用者がバリアとして位置付ける傾向が強い走行中の自転車・バイク・車等の問題の誘発性が高まる。運営者も歩道の障害物や走行中の自転車等をバリアとして位置付ける傾向がみられた為、商店街全体でのノーマライゼーションに向けた取り組みの一環として、安全な歩行空間の確保を目的とした障害物の除去や適正な駐輪・駐車スペースの設置が必要であると言えよう。

②津田沼1丁目商店街

歩道の障害物（看板や自転車等）は大久保商店街同様、前章で述べた建物前の駐輪・駐車や商品の溢れ出しを含めた総合的な改善が必要であると共に、適正な一時駐輪スペースも必要である。更に、津田沼1丁目商店街では特に利用者がまちの景観や騒音といった心理的バリアを意識する傾向がみられると共に、運営者側は客引き・キャッチセールスといった心理的バリアを意識する傾向がみられることから、改善の為に運営側個々での取り組みや商店街全体の取り組みに対する問題提起や連携が必要であると言えよう。

③船橋駅前商店街

歩道の障害物に関して、大久保商店街並びに津田沼1丁目商店街同様の総合的な改善が必要であると共に、適正な駐輪スペースの配置も必要であると考え。一方で、施設単位での駐輪スペースの確保等も実践されており、運営側個々の更なる取り組みの発展性と商店街全体でのルール設定等が必要であると考え。加えて、運営者側が客引き・キャッチセールスといった心理的バリアを意識する傾向がみられたことから、津田沼1丁目商店街同様の改善策の検討が望まれる。

④銀座通り

利用者よりも運営者の方が歩道の障害物（看板や自転車等）をバリアとして位置付ける傾向があることから、今後も銀座独自の景観ルールに則って、歩道における放置自転車等を整理していく必要があり、運営側だけではなく、利用者のマナーについて見直す必要があると考える。

第8章 結論

8. 1 まとめ

8. 1. 1 建物（内部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性

8. 1. 2 商店街（外部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性

8. 1. 3 商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する展望

8. 2 今後の課題

8. 1 まとめ

我が国の少子・高齢化や身体障がい者（児）の増加は今後も進行していくと予想され、ライフスタイルの多様化に伴い、かつて地域にあった相互扶助・相互補完の機能が低下した社会的な状況をふまえると、どんな立場の人であっても、自立してごく普通に暮らすあるいは過ごすことができるノーマライゼーションの考え方や環境づくりは、今後の体系的なまちづくりにおいて一層重要であると考えられる。

本研究では、子どもから高齢者まで可能な限り多くの人が、自立し安心して快適に利用できるノーマライゼーションに向けた環境づくりが今後の商店街において重要であると位置付け、異なる圏域を持つ4つの商店街を研究対象に商店街の現状と課題について考察し、商店街のノーマライゼーションに向けた環境づくりの方向性や取り組み可能な方策について考察・検討している。

特に、「人」「活動」「空間」「時間」の関係性から、異なる4つの既存の商店街を研究対象に、商店街に集う利用者と運営者、利用者の商店街内活動並びに運営者が取り組む運営側のノーマライゼーションに向けた対策、利用者が意識する建物（内部空間）におけるバリア並びに運営実態、利用者及び運営者が意識する商店街（外部空間）におけるバリアについて考察・分析すると共に、利用者の滞在時間及び運営者側の営業年数の側面からも考察し、明らかにした。

第4章において利用者意識の側面から、利用者の商店街内での活動や滞在時間に視座を置き、建物（内部空間）及び商店街（外部空間）の両面から商店街の現状について捉えている。併せて、第5章において運営者意識の側面から、建物（内部空間）において運営者が取り組む活動や営業年数に視座を置き、建物（内部空間）の実態を明らかにすると共に、運営者意識からみた商店街（外部空間）の評価について捉えている。また、第6章では、利用者と運営者の比較を通じて建物（内部空間）の現状と課題を明らかにし、第7章では、商店街（外部空間）の現状と課題を明らかにしている。

以上のことを踏まえて、商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりの方向性を見出すと共に、今後の環境づくりにおいて必要な方策について明らかにするために、「建物（内部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性」、「商店街（外部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性」、「商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する展望」の観点から、本研究の成果を総括する。

8. 1. 1 建物（内部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性

商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりの方向性や方策について明らかにする為には、利用者・運営者双方の立場から商店街の現状や課題を捉えることが必要であり、商店街という空間自体も建物（内部空間）と商店街（外部空間）の両面から整理することが重要であると考え、論を進めた。

本研究において、建物（内部空間）とは、建物に入る導入部分から諸室に至るまでの経路等を含んでおり、総称して「建物（内部空間）」と示している。建物（内部空間）は言うまでもなく運営者側の運営活動を行う空間であると共に、共用空間（階段・エレベーター・トイレ等）も含んでいる。同時に利用者の活動の場にもなり得ることから、建物（内部空間）において利用者が意識するバリアと運営者の意識や取り組む活動を捉えることはノーマライゼーションに向けた環境づくりに必要であると考え、論を進めた。その結果、「人」「活動」「空間」の関係性の中で、特に、津田沼1丁目商店街（地域型商店街）や船橋駅前商店街（広域型商店街）、銀座通り（超広域型商店街）では、一つの建物（内部空間）に様々な運営を行う空間が複数混在し、複数の運営者が介している特性がみられると共に、運営者だけではなく、建物所有者や建物管理者との連携も重要であると考え。 (図 8-1-1)

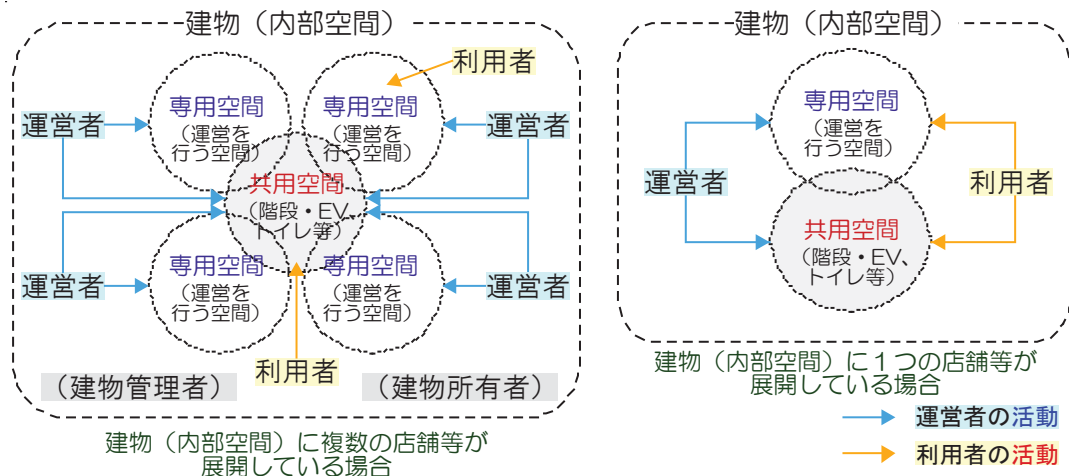


図 8-1-1 利用者・運営者と建物（内部空間）の関係性

第4章及び第6章では、異なる4つの既存の商店街において、利用者が建物（内部空間）において意識するバリアについて、全世代・男性女性別・ハンディキャップの有無別に整理すると共に、利用者が商店街内で行う活動や商店街に滞在する時間別についても考察を行った。

利用者が建物（内部空間）でバリアを意識する割合について、大久保商店街は29.8%、津田沼

1丁目商店街は46.2%、船橋駅前商店街は21.4%、銀座通りは26.9%であり、津田沼1丁目商店街の利用者が最も高く、船橋駅前商店街が最も低い割合であったが、全ての商店街で建物（内部空間）においてバリアを意識する利用者は半数以下であることが明らかになった。また、各商店街においてハンディキャップを抱える利用者（特にベビーカーを使用する子育て世代や杖等の福祉用具を使用する肢体不自由者等）が建物（内部空間）においてバリアを意識する特徴があることを裏付けると共に、60代以上の高齢層に限らず、若年層並びに中高年層においてもバリアを意識することを確認した。また、全ての商店街の全ての年代の男性女性がハンディキャップの有無に関わらず、「入り口の段差」をバリアとして意識（大久保商店街：38.9%、津田沼1丁目商店街：40.5%、船橋駅前商店街：44.2%、銀座通り：36.9%）し、併せて「階段」や「入り口の段差解消ステップ」等も意識するバリアとして高い割合を占めていることから、利用者は建物（内部空間）のアクセスについて問題視していることが明らかになった。加えて、「段差解消ステップ」や「建物前の駐輪・駐車」を意識する特性が歩車共存道路を持つ大久保商店街、4つの商店街の中で最も歩道空間が狭小な船橋駅前商店街において顕著に表れている。

更に、利用者の商店街内の活動別に意識するバリアについて考察した結果、大久保商店街は「娯楽」42.9%、津田沼1丁目商店街は「飲食」60.7%、船橋駅前商店街は「飲食」29.4%、銀座通りは「娯楽」及び「仕事」30.8%が最もバリアを意識する割合が高い活動であると共に、利用者が行う活動について4つの商店街で類似性がみられたが、活動別に意識するバリアの種類については差異性がみられた。また、いずれの活動においても物理的バリアを強く意識していることが判明した。加えて、利用者の滞在時間別に意識するバリアについて考察した結果、大久保商店街は「1時間未満」32.9%、津田沼1丁目商店街は「4時間以上5時間未満」54.5%、船橋駅前商店街は「1時間以上2時間未満」27.1%、銀座通りは「5時間以上」38.6%が最もバリアを意識する割合が高い滞在時間である。各商店街で滞在する時間に関して4つの商店街で差異がみられると共に、滞在時間別に意識するバリアの種類についても差異性がみられた。また、活動別の比較結果同様、物理的バリアを強く意識していることが判明した。

第5章及び第6章では、異なる4つの既存の商店街において、運営者が建物（内部空間）において把握・理解している利用者状況や運営側個々でのノーマライゼーションに向けた取り組みについてその実態や運営者意識を明らかにすると共に、営業年数や営業形態（チェーンストア・個人営業施設）、商店会への加盟状況、アクセス実態を含めた建物形態の観点からも考察を深めた。

まず、全ての商店街において、「販売施設・店舗」や「飲食施設」が多くを占め、銀座通りでは加えて「事務施設・オフィス」が多い特性がある。営業形態別に整理した結果、個人営業施設がチェーンストアを上回ったのは大久保商店街（近隣型商店街）のみであり、津田沼1丁目商店街

(地域型商店街) 及び船橋駅前商店街 (広域型商店街) ではチェーンストアが個人営業施設を上回っており、銀座通り (超広域型商店街) においては個人営業施設とチェーンストア (含ブランド) が同じ割合の構成をしている。

次に、商店街で運営者同士の連携の基盤とも言える商店会の加盟状況について、大久保商店街は約 40%、津田沼 1 丁目商店街は約 50%、船橋駅前商店街は約 75%、銀座通りは約 70%であり、銀座通り (超広域型商店街) や船橋駅前商店街 (広域型商店街) の方が、津田沼 1 丁目商店街 (地域型商店街) や大久保商店街 (近隣型商店街) よりも加盟率が高いことが明らかになった。

更に、営業年数の長い施設と短い施設で構成される特性を持つのは大久保商店街や銀座通りにおいて顕著に表れており、営業年数が短い施設で構成される特性を持つのは津田沼 1 丁目商店街や船橋駅前商店街においてみられる。

以上の様に、研究対象である各商店街の傾向と特性を踏まえて、ノーマライゼーションに向けた環境づくりに対する運営者意識や実際の取り組みについて以下に整理し、まとめる。

第一に、ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握度に関して、大久保商店街は約 75%、津田沼 1 丁目商店街は約 70%、船橋駅前商店街は約 70%、銀座通りは約 85%の運営者が把握している調査結果を得ると共に、中でも「高齢者 (杖等の福祉用具使用者)」について利用を把握している実態が大久保商店街で、「高齢者 (車いす使用者)」について利用を把握している実態が津田沼 1 丁目商店街及び船橋駅前商店街で、「高齢者 (車いす使用者)」と「高齢者 (杖等の福祉用具使用者)」について利用を把握している実態が銀座通りで顕著に表れている。全ての商店街においてハンディキャップを抱える高齢者についてその利用を把握している実態はあるが、それらの利用者に対する対応において困難な点も明らかになり、ハンディキャップを抱える利用者の利用に対応できる準備体制が十分でない課題が顕在している。

第二に、ノーマライゼーションに向けた取り組みに対する運営者意識に関して、大久保商店街は 39.1%、津田沼 1 丁目商店街は 65.7%、船橋駅前商店街は 74.0%、銀座通りは 33.8%が対策している意識があることが判明した。全ての商店街において利用者が建物 (内部空間) でバリアを意識する割合より高い割合を占めている。具体的に運営側が取り組む対策について、全ての商店街において、利用者が意識する傾向がみられた物理的バリアの除去、特にアクセス環境に関する取り組みが多く挙げられた。しかし取り組みは運営側独自の対策が多く、商店街の規模が大きくなる程、運営側個々での解決・改善 (建物自体にエレベーターが設置されていない等) は困難であり、運営者と建物管理者の連携も必要であると考えられる。

8. 1. 2 商店街（外部空間）における利用者意識と運営者意識の関係性

本研究において、商店街（外部空間）とは、商店街における移動空間（歩道等の歩行空間を含む）から建物周辺の空間について、総称して「商店街（外部空間）」と示している。商店街（外部空間）は商店街を利用する利用者の活動の場となり得ると共に、商店街を直接利用することのない通行者（通行交通等を含む）が行き交う空間でもある。また運営者にとっては運営等の活動の場であると同時に、商店街で運営を行う運営者同士の共有の空間でもある。また商店街（外部空間）は時間の流れの中で、運営者や利用者の活動を誘発する。研究対象の商店街の特性を明らかにした上で、商店街（外部空間）において利用者が意識するバリアと運営者が意識するバリアを捉えることは、ノーマライゼーションに向けた環境づくりに必要であると考える。（図 8-1-2）

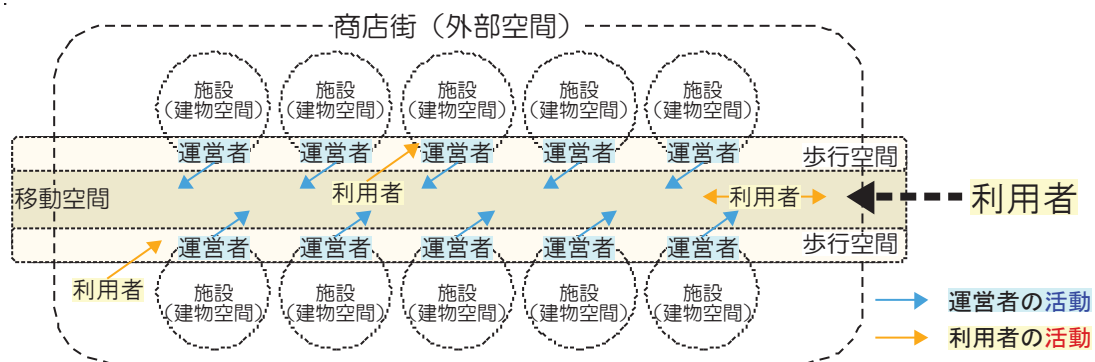


図 8-1-2 利用者・運営者と商店街（外部空間）の関係性

第 4 章及び第 7 章では、異なる 4 つの既存の商店街において、利用者が商店街（外部空間）において意識するバリアについて、全世代・男性女性別・ハンディキャップの有無別に整理すると共に、利用者が商店街内で行う活動や商店街に滞在する時間別についても考察を行った。

利用者が商店街（外部空間）でバリアを意識する割合について、大久保商店街は 80.3%、津田沼 1 丁目商店街は 79.3%、船橋駅前商店街は 55.2%、銀座通りは 35.4% であり、銀座通り（超広域型商店街）、船橋駅前商店街（広域型商店街）、津田沼 1 丁目商店街（地域型商店街）、大久保商店街（近隣型商店街）の順でバリアを意識する割合が高いことが判明した。加えて、全ての商店街において商店街（外部空間）で意識するバリアの割合の方が建物（内部空間）利用で意識するバリアよりも高い割合を占めている。更に、各商店街において回答を得たハンディキャップを抱える利用者（特にベビーカーを使用する子育て世代や杖等の介助用品を使用する肢体不自由者等）の約 80% が商店街（外部空間）においてバリアを意識することを裏付けると共に、ハンディキャップを抱える利用者も建物（内部空間）より商店街（外部空間）の方がバリアを強く意識し

ていることが判明した。また、年代別にみても建物（内部空間）の結果同様、60代以上の高齢層に限らず、若年層並びに中高年層においてもバリアを意識することを確認した。

具体的に利用者が意識するバリアに関して、全ての商店街で全世代の男性女性共にハンディキャップの有無に関わらず物理的バリアを強く意識していることが判明した。特に大久保商店街では「走行中の車（71.6%）」等の動的な物理的バリアを意識し、津田沼1丁目商店街、船橋駅前商店街、銀座通りでは「歩道の凸凹（段差）（津田沼1丁目商店街：50.7%、船橋駅前商店街：47.5%、銀座通り：61.3%）」、「歩道の障害物（看板・自転車等）」の静的な物理的バリアを意識する特徴がみられた。

更に、利用者の商店街内の活動別に意識するバリアについて考察した結果、大久保商店街は「娯楽」100%、津田沼1丁目商店街は「飲食」88.5%、船橋駅前商店街は「仕事」78.0%、銀座通りは「通り道・通過」66.7%が最もバリアを意識する割合が高い活動であると共に、利用者が行う活動について4つの商店街で類似性がみられたが、活動別に意識するバリアの種類について差異性がみられた。また、建物（内部空間）で意識するバリアの結果と同様に、いずれの活動においても物理的バリアを意識することが判明した。加えて、利用者の滞在時間別に意識するバリアについて考察した結果、大久保商店街は「3時間以上4時間未満」、「5時間以上」100%、津田沼1丁目商店街は「4時間以上5時間未満」100%、船橋駅前商店街は「1時間以上2時間未満」61.2%、銀座通りは「1時間未満」48.3%が最もバリアを意識する割合が高い滞在時間である。各商店街で滞在する時間に関して4つの商店街で差異がみられると共に、滞在時間別に意識するバリアの種類についても差異性がみられた。また活動別の比較結果同様、物理的バリアを強く意識していることを確認した。

第5章及び第7章では、異なる4つの既存の商店街において、運営者が商店街（外部空間）において意識するバリアについて、運営側個々で取り組むノーマライゼーションに向けた対策別に運営者意識を明らかにすると共に、営業年数や営業形態（チェーンストア・個人営業施設）、商店会への加盟状況、アクセス実態の観点からも考察を深めた。

大久保商店街は58.3%、津田沼1丁目商店街は65.1%、船橋駅前商店街は59.3%、銀座通りは49.2%、が商店街（外部空間）にバリアを意識するとし、その割合は津田沼1丁目商店街が最も高く、銀座通りが最も低く、大久保商店街並びに船橋駅前商店街は同割合である。具体的には全ての商店街におい物理的バリアを強く意識し、意識するバリアの種類に関して大久保商店街及び船橋駅前商店街では「歩道の障害物（自転車）」、津田沼1丁目商店街では「歩道の凸凹（段差）」、銀座通りでは「歩道の凸凹（段差）」及び「歩道の障害物（自転車）」が最も高い割合を占めている。また、津田沼1丁目商店街及び船橋駅前商店街では「客引き・キャッチセールス」等の心理

的バリアについても意識していることが明らかになった。

まず、営業形態（チェーンストア・個人営業施設）別に比較した結果、個人営業施設の運営者の方がチェーンストアの運営者よりバリアを意識する傾向がみられたのは、津田沼1丁目商店街並びに銀座通りであり、チェーンストアの運営者の方が個人営業施設の運営者よりバリアを意識する傾向がみられたのは船橋駅前商店街、大久保商店街では個人営業施設の運営者とチェーンストアの運営者でバリアを意識する割合は同程度であった。商店会加盟別に比較した結果、津田沼1丁目商店街以外の3つの商店街では商店会加盟施設の運営者の方が商店会未加盟施設の運営者よりバリアを強く意識していることが判明した。更に、営業年数別に比較した結果、大久保商店街は営業年数「50年以上」81.3%、津田沼1丁目商店街は「1年未満」100%、船橋駅前商店街は「30年以上40年未満」100%、銀座通りは「50年以上」72.2%が最もバリアを意識する割合が高い。

次に、運営側の利用者把握状況やノーマライゼーションに向けた取り組み別に整理する。

第一に、ハンディキャップを抱える利用者に対する運営側の把握別に、運営者が商店街（外部空間）でバリアを意識する特性について考察した結果、ハンディキャップを抱える利用者の利用について把握している運営者の方が把握していない運営者より商店（外部空間）においてバリアを意識する傾向がみられたのは、大久保商店街、船橋駅前商店街、銀座通りであり、津田沼1丁目商店街に関してはハンディキャップを抱える利用者の利用を把握していない運営者の方が把握している運営者よりバリアを意識していることが明らかになった。具体的に、大久保商店街の「把握している」運営者及び船橋駅前商店街の「把握している」運営者は共に「歩道の障害物（自転車）」、銀座通りの「把握している」運営者は「走行中の自転車」、津田沼1丁目商店街の「把握していない」運営者は「歩道の凸凹（段差）」が最も高い割合を占めており、いずれも物理的バリア強く意識していることが判明した。

第二に、ノーマライゼーションに向けた取り組み状況別に、運営者が商店街（外部空間）でバリアを意識する特性について考察した結果、対策をしている意識がある運営者の方が対策をしていない意識がある運営者よりバリアを意識する傾向がみられたのは、大久保商店街、船橋駅前商店街でみられ、対策をしていない意識がある運営者の方が対策をしている意識がある運営者よりバリアを意識する傾向がみられたのは、津田沼1丁目商店街、銀座通りである。具体的に、大久保商店街の「対策をしている」運営者及び船橋駅前商店街の「対策をしている」運営者は共に「歩道の障害物（自転車）」、津田沼1丁目商店街の「対策をしていない」運営者は「歩道の障害物（看板）」、銀座通りの「対策をしていない」運営者は「歩道の障害物（車）」を最も意識しており、物理的バリア、特に全ての商店街において歩道の障害物を問題視していることが明らかになった。

8. 1. 3 商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する展望

商店街は、生活空間としての「人としての環境」、「活動としての環境」、「空間としての環境」が相互に浸透する空間であると共に、地域の人々にとって生活の基盤としてその役割を担ってきた。その役割は今後も持続させていくべきであり、人と人の関係性が希薄になった現代の社会ではこのような空間がもたらす役割は大きいと考える。

本研究では、そうした商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する方向性を見出す為、利用者・運営者やそれぞれの活動に視座を置き、建物（内部空間）・商店街（外部空間）の両面から、現状や課題を捉え、その傾向と特性を明らかにした。

研究対象とした4つの既存の商店街は、規模や特性の異なる商店街であり、そのことは業種構成や建物の形態・営業形態結果により裏付けたと考える。本研究ではこれらの異なる特性を持つ商店街において共通性と差異性を見出し、様々な商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する方向性について、その重要な観点を整理することにより総括する。

第2章でも述べた通り、バリアフリーという概念は高齢者や障がい者に限定された考え方であり、限定すること自体がバリア（特別扱い⇨差別という障がい・障壁）であるという認識もある中、特に障害者白書で定義されている4つのバリアについて、これらハンディキャップを抱える人が意識するものであるという認識が一般的であったと考えられる。

本研究では、高齢者や障がい者に限定せず、可能な限り多くの人にとって安心・安全で快適に過ごせる環境・自立してごく普通に暮らす・過ごすことができる環境をノーマライゼーションに向けた環境と位置付け、論を進めた。

その結果、商店街という生活空間において人が意識するバリアは、ハンディキャップを抱える人だけが意識するものではないという結果を裏付けた。本研究で位置付けられている「バリア」について認識し、特別な人の為の特別な措置をするという概念から、可能な限り多くの人が使え環境にすることが、今後の社会では必要であると考え。特に、本研究において明らかになったバリアを以下の図8-1-3において示す。併せて、ノーマライゼーションに向けた環境づくりを考える上で、利用者側も可能な限り自立して利用する意識を持つことも、今後、より必要であると共に、バリアの解消を受動的に望むのではなく、利用者側も参加と協同（働）において解決していく姿勢も必要になってくると考える。

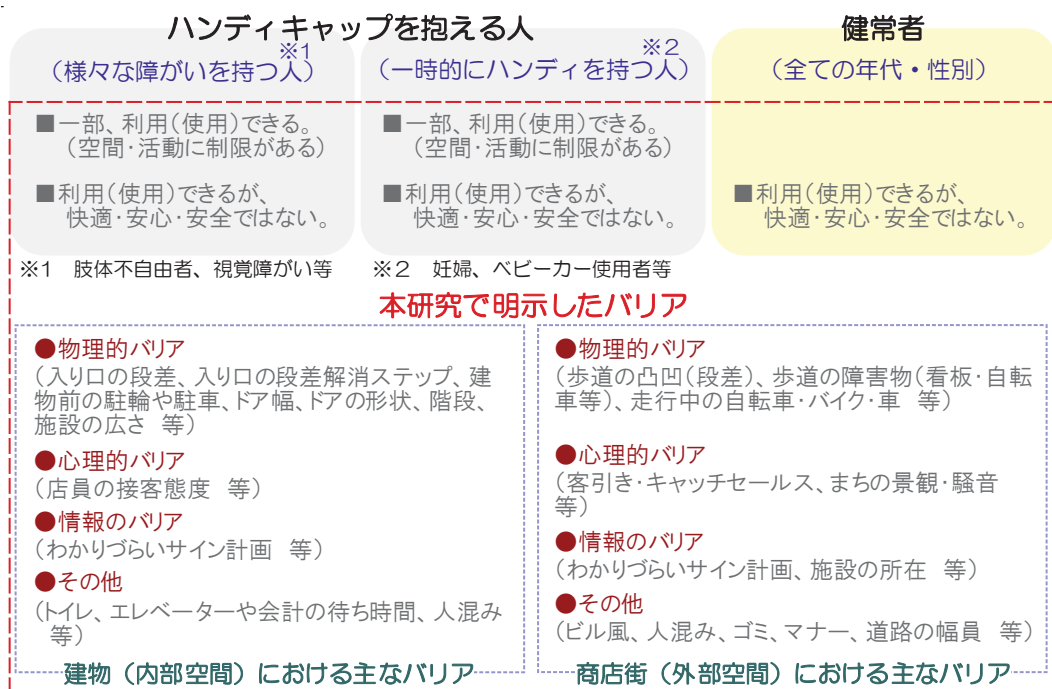


図 8-1-3 本研究のバリアの位置付け

商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境に対する知見について以下に整理する。

- 1) 建物(内部空間)の側面から、運営者はノーマライゼーションに向けた取り組みを行っている認識がある実態を明らかにした。そのような状況を踏まえた上で、利用者が建物(内部空間)においてバリアを意識しているという研究結果を得たことは、建物(内部空間)においてノーマライゼーションに向けた環境が十分に整っていないことを裏付けていると考える。
- 2) 商店街(外部空間)の側面から、全ての商店街において利用者は年代・性別・ハンディキャップの有無に限らず、建物(内部空間)より商店街(外部空間)において強くバリアを意識していることが裏付けられ、生活空間における移動空間(含歩行空間)に課題は多いと考える。
- 3) 利用者意識から、商店街(外部空間)において、年代・性別・ハンディキャップの有無に関わらず、建物(内部空間)同様、物理的バリアを意識することが判明した。特に、移動空間が歩車共存道路の商店街では、動的な物理的バリア(走行中の自転車・バイク・車)、移動空間が歩車分離道路の商店街では、静的な物理的バリア(歩道の障害物)を意識するという研究結果を得た。更に、歩道の凸凹(段差)に関して全ての商店街で意識することを裏付けた。また、情報のバリア(施設の所在がわからない等)について、複数の通りで構成される商店街(津田沼1丁目商店街)、規模が最も大きい銀座通り(超広域型商店街)において問題視さ

れていることを確認した。

- 4) 運営者意識から、商店街（外部空間）において、全ての商店街で物理的バリアを意識しており、利用者意識と比較しても類似性がみられることから、運営者と利用者が問題視する事項が一致していると考える。また、心理的バリア（客引き・キャッチセールス、まちの景観・騒音）について、津田沼1丁目商店街（地域型商店街）、船橋駅前商店街（広域型商店街）においてバリアとして意識することが明らかになった。

商店街における改善提案について以下に整理する。

- 5) 利用者意識から、建物（内部空間）において、年代・性別・ハンディキャップの有無に限らず、物理的バリアを意識していることが判明した。特に、全ての商店街においてアクセス経路に存在する物理的なもの（入り口の段差や建物前の駐輪・駐車、階段等）を意識している。これらの解消・改善に関して、各アクセス実態は一様ではなく、画一化かつ規格・統一化された方法論の位置付けは困難であると考えられる。従って、各運営者がそれぞれ独自の対策を講じているのが現状であり、このことが「新たなバリア」の創出に繋がり、ノーマライゼーションに向けた環（境・情）況^{注8-1)}にとって望ましくない循環を創り出していると考える。今後は、利用者が意識する問題点・改善点を運営側が把握・理解し、改善手法について運営側個々での検討と並行して商店街全体での検討を実践していくことで、ノーマライゼーションに向けた環（境・情）況にとって望ましい循環に転換していくことが求められる。（図8-1-4）

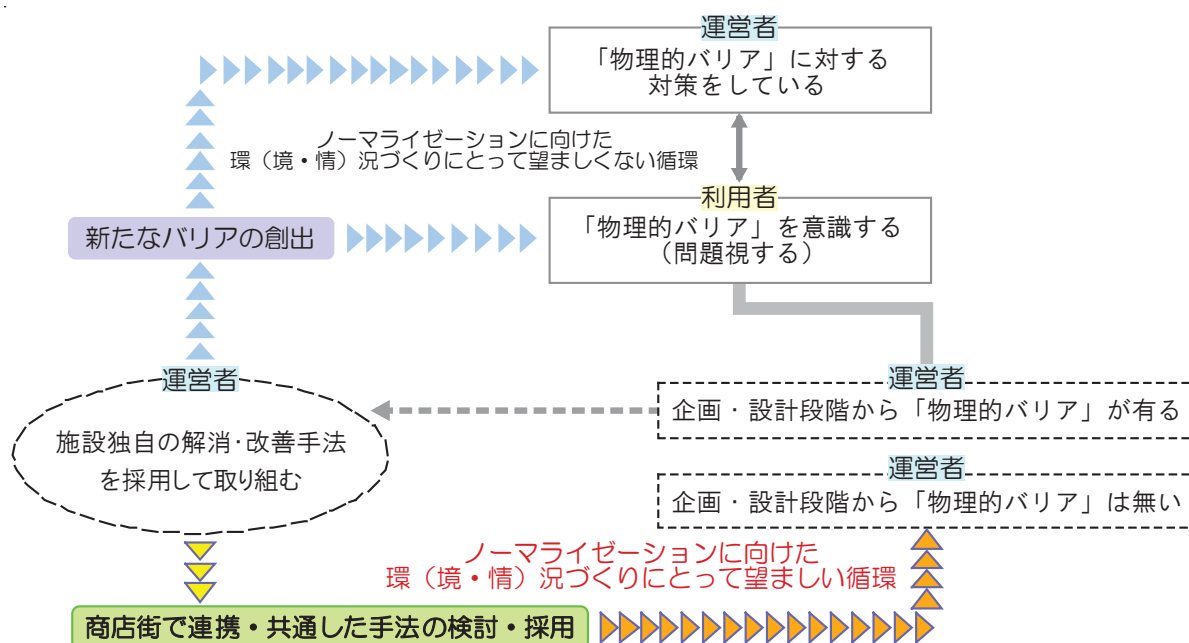


図8-1-4 建物（内部空間）におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する方向性・展望

6) 商店街（外部空間）におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりについて、利用者意識及び運営者意識から捉えた結果、問題視する事項には共通性がみられた。そのことを互いに共有・把握・理解することが必要であり、利用者のまちづくり・まち育てへの参加・参画の必要性と運営者同士の連携の重要性が求められる。建物（内部空間）におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関して前述した通り、商店街（外部空間）において商店街全体での問題解決・改善について検討することは更に重要であると共に、建物（内部空間）と連動した検討が望まれる。また、本研究によって裏付けられた課題には短期的な課題、中期的な課題、長期的な課題に分類されると考える。短期的な課題（物理的なバリア：歩道の障害物、走行中の自転車等 心理的なバリア：客引き・キャッチセールス）については、利用者のマナーや運営者各々の取り組みといった個人レベルによって改善されるであろう。中期的な課題（心理的バリア：まちの景観・騒音 情報のバリア：サイン計画、施設の所在等）については、運営者同士の連携等、商店街レベルにおいて改善されることが望まれ、長期的な課題（物理的なバリア：歩道の凸凹（段差）、制度のバリア等）については、利用者並びに運営者、更に行政（地方自治体）等を含めた地域レベルの働きかけが必要であるとする。

(図 8-1-5)

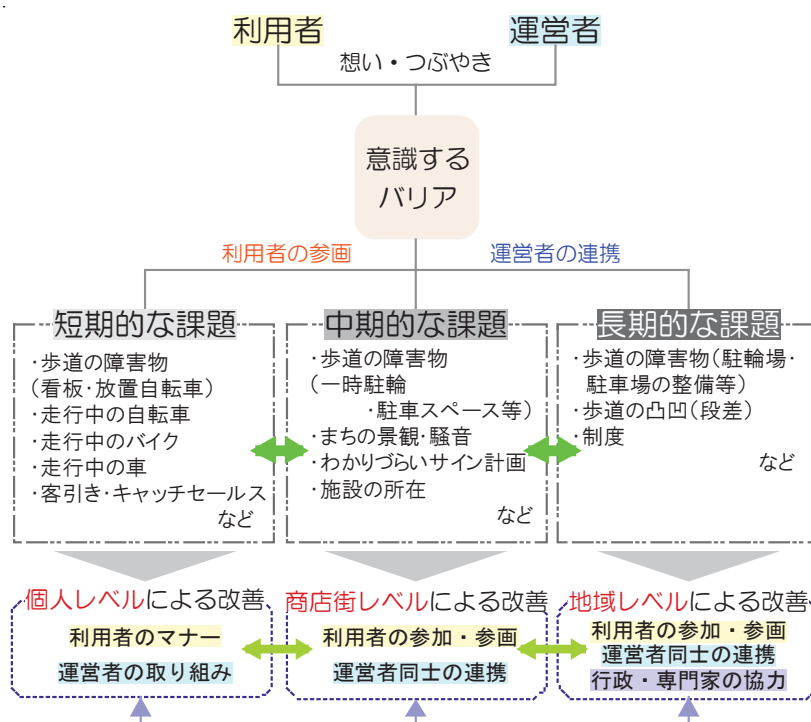


図 8-1-5 商店街（外部空間）におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する課題

8. 2 今後の課題

本研究では、商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりの方向性と、それを目指す上で必要な異なる4つの既存の商店街の現状と課題を利用者意識並びに運営者意識の観点から明らかにした。

建物（内部空間）において、利用者は年代・性別・ハンディキャップの有無に関わらず物理的バリアを意識する特性があり、運営者の取り組みと連動したノーマライゼーションに向けた環境づくりにとって望ましい循環への転換が望まれる。また、商店街（外部空間）において、利用者・運営者共に物理的バリアを意識すると共に、利用者・運営者が意識する問題点には共通性がみられた為、課題を短期・中期・長期と細分化し、短期的課題については個人レベル、中期的課題については商店街レベル、長期的課題については地域レベルで連続性を持たせて取り組むことが求められる。

一方で、人々の生活空間である商店街には賑わいや活気も重要な要素であり、バリアの改善・解消によって画一的かつ整然とした計画・デザインに繋がることは好ましくない状況である。可能な限り誰でも利用できるノーマライゼーションの理念に即した生活空間計画でありながらも、昔ながらの繁華な雰囲気や商店街の個性を活かした生活空間計画に向けた展開が今後の課題であると考えている。

また、本研究で裏付けられた課題、特に移動空間（歩行者空間を含む）のノーマライゼーションに向けた環境づくりは商店街だけの問題ではなく、多くのまちが抱える問題（歩行空間として十分な幅員の確保、路上放置物、設置物の地下化、誘導ブロックの敷設計画、ポラード（車止め）やガードレールの設置計画等）であると考えている。これらの具体的な解決方策について、より詳細な展開が必要であると考えている。

2013年9月、2020年東京オリンピック・パラリンピックが開催されることが決定した。これを受けて日本政府は「第3次障害者基本計画」を決定し、障がい者スポーツの選手育成やスポーツ施設の整備に加え、2020年までに一定規模以上の駅等のバリアフリー化（段差解消やトイレの整備等）する方針をまとめている。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックで有効な移動手段として自転車の利用を促進する自転車担当相が設置された。提言案には自転車レーンの設置や駐輪場の整備等、現在問題点とされる事項に通じる内容が盛り込まれており、ノーマライゼーションに向けた環境づくりにおける布石と考えられる。

本研究における展望も含めた今後の研究課題を次のように捉えている。

- 1) 本研究では、利用者と運営者の側面から主にソフト調査を通じて、商店街の課題を明らかにしてきたが、今後は更に詳細な利用者意識並びに運営者意識について捉えていく必要があると共に、ハンディキャップを抱える利用者のより細かいニーズの把握や運営者側の取り組みと照らし合わせて検証することが重要であると考え。特に、利用者意識の側面からは、各商店街に対する認知度や認識度も踏まえた考察が重要であり、今後の課題である。加えて、商品の溢れ出しに関する適正距離等、ハード面においても更に詳細の課題を把握することが重要であると考え。
- 2) 商店街におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりにおいて、利用者の参加と参画、運営者の連携等の必要性を述べてきたが、実際にこれらを実施・実践していく為の具体的な方策についての検討が必要である。
- 3) 商店街におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインに関連したまちづくりを実践している取り組み事例・先行事例と比較した方策の検討が必要である。

最後に、時間の流れの中で、生活空間における人の活動は常に連続性を持っていることは言うまでもない。住まい（家・庭空間）を出発地地点として、駅（交通機関）等を経て仕事場へ行く、終業後は商店街（商業空間等）に立ち寄って買い物をし、住まい（家・庭空間）に帰り、食事をする。これら一連の活動の中で、各々の環（境・情）況デザインにバリア（障がい・障壁）が存在することにより、生活の連続性は失われてしまう。人口減少・少子高齢化が進行するこれからの社会においてノーマライゼーションの理念に基づいた総体的かつ連続的なまちづくり・まち育てについてより深く考察・研究を進める必要があると考えている。

【第8章 注釈】

注 8-1) 東京大学 高橋鷹志 名誉教授の言説である。

「環境」とは自然環境・地球環境等の物理的環境を示し、「環況」とは人と人・コミュニティ等の社会的環境を示している。(環境：Environment、環況：Situation)

参考文献

【参考文献】

- 1) 一般財団法人 厚生労働統計協会 編：国民衛生の動向・厚生指標 増刊・第 60 巻第 9 号 通巻第 944 号、一般財団法人 厚生労働統計協会、2013 年 8 月
- 2) 一般財団法人 厚生労働統計協会 編：国民の福祉と介護の動向・厚生指標 増刊第 60 巻第 10 号 通巻第 945 号、一般財団法人 厚生労働統計協会、2013 年 9 月
- 3) 杉田聡：「買い物難民」をなくせ！消える商店街、孤立する高齢者、中央公論新社、2013 年 5 月
- 4) 徳田克己、水野智美 編：障害理解—心のバリアフリーの理論と実践、株式会社 誠信書房、2007 年 4 月（第 2 刷）
- 5) 三橋重昭：よみがえる商店街 5 つの賑わい再生力、株式会社 学芸出版社、2009 年 10 月
- 6) 川内美彦：ユニバーサル・デザインの仕組みをつくる スパイラルアップを実現するために、株式会社 学芸出版社、2007 年 8 月
- 7) 中小企業庁：平成 21 年度中小企業庁委託事業 平成 21 年度 商店街実態調査報告書 概要版、(株)ちばぎん総合研究所、2010 年 3 月
- 8) 野村武夫：MINERVA21 世紀福祉ライブラリー⑩ ノーマライゼーションが生まれた国・デンマーク、株式会社 ミネルヴァ書房、2006 年 4 月（初版第 3 刷）
- 9) 花村春樹 訳著：〈福祉 BOOK⑩〉 「ノーマライゼーションの父」N.E. バンク—ミケルセン[増補改訂版]、株式会社 ミネルヴァ書房、2007 年 10 月（増補改訂版 7 刷）
- 10) ベンクト・ニリエ 著、河東田博、橋本由紀子、杉田穂子、和泉とみ代 訳編：ノーマライゼーションの原理[新訂版]—普遍化と社会変革を求めて、株式会社 現代書館、2004 年 5 月（新訂版第 1 刷）
- 11) ©障害者生活支援システム研究会 編：【シリーズ・障害者の自立と地域生活支援 1】ノーマライゼーションと日本の「脱施設」、株式会社 かもがわ出版、2005 年 6 月（初版第 4 刷）
- 12) 田中直人 編著：福祉のまちづくりキーワード事典—ユニバーサル社会の環境デザイン、株式会社 学芸出版社、2006 年 6 月（第 1 版第 2 刷）
- 13) 齊場三十四：しっかりしろ!! 日本のバリアフリー —共生（活）感を大切に—、中央法規出版株式会社、2005 年 7 月
- 14) 田中一正：北欧のノーマライゼーション エイジレス社会の暮らしと住まいを訪ねて、TOTO 出版、2008 年 9 月
- 15) 樗木武：ユニバーサルデザインのまちづくり—みんなに優しいまちを目指して—、森北出版株式会社、2005 年 6 月（第 1 版第 3 刷）

- 16) 蓮見孝：ポスト「熱い社会」をめざすユニバーサルデザイン、株式会社 工業調査会、2004年9月
- 17) 川内美彦：ユニバーサル・デザイン バリアフリーへの問いかけ、株式会社 学芸出版社、2006年6月（第1版第6刷）
- 18) 建築物等バリアフリー研究会 編著：新バリアフリー建築物ガイドライン Q&A、株式会社大成出版社、2008年12月
- 19) 経済産業省 中小企業庁 編：にぎわいあふれるまちづくりに向けて がんばる商店街 77選、2006年
- 20) 経済産業省 中小企業庁 編：地域コミュニティの担い手をめざして 新・がんばる商店街 77選、2009年
- 21) 内閣府 共生社会政策統括官：障害者施策 障害者基本計画、2002年12月
- 22) 内閣府 共生社会政策統括官：障害者白書
- 23) 田中直人：ユニバーサル サイン～デザインの手法と実践～、株式会社 学芸出版社、2009年5月
- 24) 都市整備部 都市計画課 編：習志野市都市マスタープラン、習志野市、2002年1月
- 25) 習志野市：習志野市基本構想、2000年9月
- 26) 習志野市：習志野市交通バリアフリー基本構想、2005年3月
- 27) 習志野市：習志野市交通バリアフリー特定事業の進捗状況、2011年5月
- 28) 習志野市：JR 津田沼駅周辺地区まちづくりガイドライン～持続的に発展し続けるまちづくりをめざして～概要版、JR 津田沼駅周辺地区まちづくり協議会、2008年3月
- 29) 習志野市教育委員会 編：習志野市史 第一巻 通史編、習志野市役所、1995年3月
- 30) 習志野市教育委員会 編：習志野市史 別編 民俗、習志野市役所、2004年3月
- 31) 船橋市：船橋市総合計画 基本構想、2013年5月
- 32) 企画財政部政策企画課 編：船橋市総合計画後期基本計画ふるさとふなばしプラン 2020、船橋市、2012年4月
- 33) 船橋市企画財政部政策企画課 編：船橋市実施計画（平成 25 年度～平成 27 年度）、船橋市企画財政部政策企画課、2013年4月
- 34) 船橋市：船橋市移動円滑化基本構想、船橋市、2002年3月
- 35) 船橋市建設局都市計画部都市計画課 編：船橋市都市計画マスタープラン（改訂概要版）、2012年3月
- 36) 船橋市・千葉県葛南地域整備センター：船橋市交通バリアフリー道路特定事業計画 概要版、船橋市・千葉県葛南地域整備センター、2004年11月

- 37) 船橋市市史編さん委員会 編：市史読本 船橋のあゆみ、船橋市、2004年3月
- 38) 船橋市市史編さん委員会 編：船橋市史現代篇 上、船橋市役所、1965年3月
- 39) 綿貫啓一：郷土史の風景（付・船橋、鎌ヶ谷の地名）、（株）船橋よみうり新聞社、1990年7月
- 40) 中央区企画部企画財政課 編：中央区基本計画 2013、中央区企画部企画財政課、2013年3月
- 41) 中央区：中央区福祉のまちづくり実践方針 2011、2011年4月
- 42) 東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課 編：だれにでもおもてなしのサービスをみんながまた来たくなるお店づくり、東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課、2009年10月
- 43) 東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課 編：店舗等内部のユニバーサルデザイン整備ガイドライン、東京都福祉保健局 生活福祉部 地域福祉推進課、2010年5月
- 44) 財団法人 中央区都市整備公社 編：中央区のまちづくりと開発の動向 III、財団法人 中央区都市整備公社、2003年3月
- 45) 銀座街づくり会議・銀座デザイン協議会 編：銀座デザインルール 第二版、全銀座会・一般社団法人 銀座通連合会、2011年12月
- 46) 大阪府建築士会建築情報センター 編：CI/SfB 実用的な建築情報の分類法、大阪府建築士会、1979年11月
- 47) 川内美彦：ユニバーサル・デザインにおける「継続的改善」のモデル化に関する研究—ユニバーサル・デザインを目指したまちづくりに関する研究—、日本建築学会計画系論文集、第603号、pp.97~103、2006年5月
- 48) 川内美彦、大原一興、高橋儀平：二次元イメージマッピング法によるまちづくりワークショップの評価—ユニバーサル・デザインを目指した住民参加のまちづくりに関する研究—、日本建築学会計画系論文集、第590号、pp.17~23、2005年4月
- 49) 宮田直明、武宮健司：ユニバーサルデザイン建築ガイドラインの策定及び実践状況の自治体間比較、日本建築学会計画系論文集、第612号、pp.7~14、2007年2月
- 50) 中島佐智子、柏原士郎、吉村英祐、横田隆司、飯田匡：電動車いすユーザーを対象とした使用実態調査—電動車いすユーザーに対応する生活環境に関する研究—、日本建築学会計画系論文集、第585号、pp.55~62、2004年11月
- 51) 中島佐智子、柏原士郎、横田隆司、吉村英祐、飯田匡：ハンドル形電動車いすによる施設利用上の問題点とその改善方策について—電動車いすユーザーに対応する生活環境に関する研究 その2—、日本建築学会計画系論文集、第598号、pp.21~28、2005年12月

- 52) 田中直人、岩田三千子：夜間歩行におけるロービジョン者の意識と街路空間の視環境調査、日本建築学会計画系論文集、第 613 号、pp. 89～94、2007 年 3 月
- 53) 大坂谷吉行、川端智浩：ハートビル法認定建築物の分析とバリアフリーの商店街づくり、日本建築学会技術報告集、第 5 号、pp. 242～247、1997 年 12 月
- 54) 大坂谷吉行：室蘭市中島町における道路のバリアフリーの実態に関する研究、日本建築学会技術報告集、第 7 号、pp. 145～150、1999 年 2 月
- 55) 田中千歳、足立啓：高齢過疎地域における駅周辺環境のバリアフリー整備に関する調査研究－和歌山県南部町を事例として－、日本建築学会技術報告集、第 19 号、pp. 259～264、2004 年 6 月
- 56) 大貝彰、江本晃美、白井律子：中心市街地における安全性と景観性の両面からみた歩行空間評価 豊橋市都市景観形成地区を事例として、日本建築学会技術報告集、第 20 号、pp. 313～318、2004 年 12 月
- 57) 内山紀美子、佐々木伸子：歩道におけるベンチ設置の現状と休憩空間整備の方向性－地方都市の特定旅客施設周辺状況からの考察－、日本建築学会技術報告集、第 14 巻、第 27 号、pp. 281～286、2008 年 6 月
- 58) 熊谷良雄：消費者の購買地選択行動よりみた商店街の配置に関する研究（その 1）、日本建築学会論文報告集、第 191 号、pp. 83～88、1972. 1
- 59) 熊谷良雄：消費者の購買地選択行動よりみた商店街の配置に関する研究（その 2）、日本建築学会論文報告集、第 192 号、pp. 81～86、1972. 2
- 60) 佐々木嘉彦、近江隆、山田博人、菅井壮文：購買地選択行動からみた商店街の変動に関する研究 その 1 消費者購買行動のモデル化、日本建築学会論文報告集、第 291 号、pp. 71～77、1980. 5
- 61) 佐々木嘉彦、近江隆、山田博人、菅井壮文：購買地選択行動からみた商店街の変動に関する研究 その 2 購買行動変化のモデル・シミュレート、日本建築学会論文報告集、第 303 号、pp. 111～117、1981. 5
- 62) 森田孝夫：京都の都心商店街活性化計画のための顧客分析、日本建築学会計画系論文報告集 第 437 号、pp. 27～36、1992. 7
- 63) 森田孝夫：京都の都心商店街活性化計画のための通行量分析、日本建築学会計画系論文報告集、第 451 号、pp. 115～125、1993. 9
- 64) 竹内昌史、吉田琢美、兼田敏之：回遊行動からみた商店街複合地区の動態分析－2008 年名古屋市大須地区調査の結果を中心として－、日本建築学会計画系論文集、第 660 号、pp. 361～368、2011. 2

- 65) 大岩優佳理、山田哲也、三阪朋彦、兼田敏之：回遊行動からみた商店街複合地区の動態分析—名古屋市中須地区をケーススタディとして—、日本建築学会技術報告集、第 22 号、pp. 469～474、2005. 12
- 66) 宮田智之、和田一郎：商業基盤施設利用者の商店街利用率とイメージに関する研究、日本建築学会技術報告集、第 7 号、pp. 109～114、1999. 2
- 67) 大島秀明、天野克也、谷口汎邦：商店街来街者の座りスペース利用に関する研究—巢鴨地藏通り商店街の場合—、日本建築学会計画系論文集、第 610 号、pp. 41～46、2006. 12
- 68) 金俊豪、三橋伸夫、藤本信義：商店街における休憩スペースの空間構成と利用評価に関する研究、日本建築学会計画系論文集、第 615 号、pp. 75～82、2007. 5
- 69) 平田圭子、浅沼則行、菅原辰幸：祭事における商店街来街者の座り空間整備に関する研究、日本建築学会計画系論文集、第 663 号、pp. 895～902、2011. 5
- 70) 坂野宏行：高齢者の生活空間としての小売商店街に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集、F、pp. 345～346、1993. 9
- 71) 大屋裕一、園田眞理子、佐藤克志：商店及び商店街における福祉的環境整備のあり方とその経済効果に関する研究—三鷹駅前商店街の周辺住民に対するアンケート結果からの考察、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-2、pp. 427～428、2001. 9
- 72) 鴨崎義人、片岡正喜、鈴木義弘、中武啓至、三宮基裕、石津史郎：別府市亀川商店街の車いす利用のための店舗改造の取り組み—別府市太陽の家に隣接する亀川商店街の車いす生活者との共存化に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-2、pp. 441～442、2000. 9
- 73) 石津史郎、片岡正喜、鈴木義弘、中武啓至、三宮基裕、鴨崎義人：別府市亀川商店街における店舗の現状と問題点—別府市太陽の家に隣接する亀川商店街の車いす生活者との共存化に関する研究、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-2、pp. 443～444、2000. 9
- 74) 湧井志野、園田眞理子：商店及び商店街の福祉的環境整備のあり方に関する研究—高齢者、車いす使用者の買い物行動から見た商店及び商店街の問題点—、日本建築学会大会学術講演梗概集、F-1、pp. 413～414、2001. 9
- 75) 李彰浩、後藤春彦：大学生協同組合に対する大学周辺地域商店主の意識と今後の大学まちの課題—早稲田大学生協同組合と西早稲田キャンパス周辺地域を事例として—、日本建築学会計画系論文集、第 560 号、pp. 193～200、2002. 10
- 76) 大谷光一、角野幸博：飲食系商店街の復興の過程と課題—神戸市東門街における阪神・淡路大震災の復興過程を事例に、日本建築学会計画系論文集、第 574 号、pp. 99～104、2003. 12
- 77) 樋口忠彦、大丸英博、山崎健太：商店街における景観整備に関する研究、日本建築学会技術報告集、第 1 号、pp. 276～279、1995. 12

- 78) 藤岡泰寛、大原一興、小滝一正：近隣型商店街における「住一商」関係別にみた商人家族の居住特性、日本建築学会計画系論文集、第 586 号、pp. 89～95、2004. 12
- 79) 嶋田邦男、桜井康宏：「魚の棚商店街」における居住形態変容と住宅改善の実態—明石市「魚の棚商店街」における戦後の店舗空間変容に関する調査研究 その 1—、日本建築学会計画系論文集、第 615 号、pp. 105～112、2007. 5
- 80) 宮田智之、小川博央、宮崎隆昌、和田一郎：近隣型商店街の空き店舗流動化のための基礎分析—空き店舗流動化のための店舗規模の検討—、日本建築学会技術報告集、第 9 号、pp. 183～186、1999. 12
- 81) 宇於崎弘実、野嶋慎二：店舗育成手法としてのチャレンジショップ事業の現状とその要件—富山市中央通り商店街の事例—、日本建築学会技術報告集、第 15 号、pp. 301～306、2002. 6
- 82) 野嶋慎二、玉置伸悟：小規模賃貸店舗の展開特性とその集積街区の受け皿機能に関する研究—日本建築学会計画系論文集、第 530 号、pp. 193～200、2000. 4
- 83) 大野拓也、井上芳恵：兵庫県山崎町における商店街の整備課題に関する高齢者と商店主の意識比較—高齢社会に対応した地域施設の整備手法に関する研究—、日本建築学会大会学術講演梗概集、E-1、pp. 481～482、2001. 9
- 84) 竹内友哉、藤岡泰寛、大原一興：長期利用者を通してみた身近な商店街の多面的評価に関する研究—商学協働事業から地域まちづくりへの発展に関する研究 その 5—、日本建築学会大会学術講演梗概集、F-1、pp. 1083～1084、2007. 8
- 85) 川岸梅和：集住と余暇より生まれるコミュニティ活動からみた生活空間計画に関する研究、1998 年 7 月
- 86) 総務省統計局：人口推計
- 87) 厚生労働省：第 21 回生命表（完全生命表）
- 88) 厚生労働省：完全生命表（第 9 回～第 10 回）
- 89) 厚生労働省：平成 24 年簡易生命表
- 90) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）
- 91) 厚生労働省：平成 23 年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）
- 92) 厚生労働省：知的障害児（者）基礎調査
- 93) ゼンリン住宅地図 千葉県習志野市、2013 年 3 月を基に作成。
- 94) ゼンリン住宅地図 千葉県船橋市②[西部]、2013 年 2 月を基に作成。
- 95) ゼンリン住宅地図 東京都中央区、2013 年 1 月を基に作成。

既発表論文

学術論文名または著書名	発表または発行年月日	発表誌，発表学会または発行所等の名称	備考
<p>1 学協会誌等掲載研究論文</p> <p>1) 利用者意識からみた商店街の現状並びに課題について 商店街におけるバリアに関する研究 (野田りさ，川岸梅和)</p>	<p>平成25年8月</p>	<p>日本建築学会計画系論文集，第78巻，第690号，pp. 1783～1791</p>	<p>関連 第4章 第6章 第7章</p>

学術論文名または著書名	発表または発行年月日	発表誌，発表学会または発行所等の名称	備考
<p>2 その他の印刷物</p> <p>1) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究(その2)ー習志野市津田沼1丁目地区をケーススタディとしてー(野田りさ，川岸梅和，北野幸樹)</p>	平成23年8月	2010年度日本建築学会関東支部審査付き研究報告集6, pp. 89～92	関連 第3章 第4章 第5章 第6章 第7章

学術論文名または著書名	発表または 発行年月日	発表誌，発表学会または 発行所等の名称	備考
<p>3 国際会議における講演発表</p> <p>1) Study on the Welfare Environment in Shopping Streets regarding the Properties of Awareness Barriers and Spatial Barriers Perceived by Users and Operators in Different Shopping Streets (※Risa Noda, Umekazu Kawagishi)</p>	<p>2012年10月24日</p>	<p>THE 9TH INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON ARCHITECTURAL INTERCHANGES IN ASIA</p>	<p>関連 第3章 第4章 第5章 第6章 第7章</p>

学術論文名または著書名	発表または発行年月日	発表誌、発表学会または発行所等の名称	備考
4 学協会等における講演発表			
1) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究－習志野市大久保地区をケーススタディとして－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成21年12月	第42回日本大学生産工学部学術講演会建築部会講演概要, pp. 139-142	関連第6章
2) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究－習志野市大久保地区をケーススタディとして－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成22年3月	2009年度 日本建築学会関東支部研究報告集, pp. 325～328	関連第6章
3) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究－施設のアクセスに関するバリアについて(習志野市大久保地区をケーススタディとして)－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成22年9月	日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1 (北陸), pp. 681～682	関連第6章
4) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究(その2)－習志野市津田沼1丁目地区－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成22年12月	第43回日本大学生産工学部学術講演会建築部会講演概要, pp. 187-190	関連第4章 第5章 第6章 第7章
5) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究(その2)－習志野市津田沼1丁目地区をケーススタディとして－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成23年3月	2010年度 日本建築学会関東支部研究報告集, pp. 261～264	
6) 市街地空間におけるノーマライゼーションに向けた環境づくりに関する研究(近隣型商店街と地域型商店街の比較からみた考察) (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成23年8月	日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1 (関東), pp. 701～702	
7) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究(その3)－広域型商店街(船橋駅前商店街)を対象として－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成23年12月	第44回日本大学生産工学部学術講演会建築部会講演概要, pp. 649-652	
8) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究(その3)－船橋駅前商店街をケーススタディとして－ (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成24年3月	2011年度 日本建築学会関東支部研究報告集, pp. 285～288	
9) 商店街におけるバリアの実態に関する研究(船橋駅前商店街の利用者・運営者の比較による考察) (※野田りさ、川岸梅和、北野幸樹)	平成24年9月	日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1 (東海), pp. 959～960	

学術論文名または著書名	発表または発行年月日	発表誌，発表学会または発行所等の名称	備考
<p>4 学協会等における講演発表</p> <p>10) 市街地空間におけるバリアの実態に関する研究（その4）－超広域型商店街（銀座中央通り）を対象として－ （※野田りさ，川岸梅和，北野幸樹）</p> <p>11) 商店街におけるバリアの実態に関する研究（その2）銀座通りの利用者・運営者の比較による考察 （※野田りさ，川岸梅和，北野幸樹）</p>	<p>平成24年12月</p> <p>平成25年8月</p>	<p>第45回日本大学生産工学部学術講演会建築部会講演概要，pp. 911～914</p> <p>日本建築学会大会学術講演梗概集 E-1（北海道），pp. 825～826</p>	<p>関連 第4章 第5章 第6章 第7章</p>

謝辭

謝辞

この研究は「ハンディキャップを感じない豊かなまちづくりがしたい」という私の思い・つぶやきから生まれました。

その思いを胸に日本大学生産工学部建築工学科に入学した私にとって、川岸梅和先生との出会いがこの研究をスタートさせる第一歩でありました。川岸先生には大学1年時から設計演習等で熱心に御指導いただくと共に、大学院に進学後は設計競技等の計画・設計や調査・研究の多くにわたって、日頃より御指導、御導き、継続して研究をさせていただく機会を賜りました。

また、研究を始める際、川岸先生に御相談させていただいた時に「これからのまちづくりは、あなたのような人が基準になっていかなければならない」と、あたたかく力強い御言葉を賜りました。

川岸梅和先生のあの時の思い・つぶやきと深い御理解が今日までの私の研究の糧になっております。

研究を進めるにあたり、日本大学教授 川岸梅和先生には多くの御指導、御鞭撻、身に余る激励を賜りました。川岸梅和先生との出会いと御理解がなければ、研究に取り組むことはできなかつたと、今日には至らなかつたと思っております。日本大学教授 川岸梅和先生に、心より感謝申し上げます。

また、日本大学 宮崎隆昌教授、日本大学 浅野平八教授、日本大学 堀江良典教授には、本論文の審査に際して、御専門の立場から貴重な御指導と御助言を賜りました。心より感謝申し上げます。

日本大学生産工学部建築工学科の諸先生方、日本大学生産工学部創生デザイン学科の諸先生方には、日頃より励ましと御理解をいただきました。記して感謝申し上げます。

また、研究において熱心な御助言をいただくと共に、学生生活において様々な面から支えていただいた日本大学 北野幸樹准教授に心より感謝申し上げます。

更に、継続的に調査・研究に取り組まれた都城工業高等専門学校 杉本弘文助教授を始めとする研究室の諸先輩方、調査・研究を支えていただいた多くの卒業生の皆様、現在在籍している大学院生、卒業研究生諸氏に深く感謝致しますと共に、心より御礼申し上げます。

そして、大久保商店街協同組合、津田沼1丁目商店会、船橋駅前商店会、銀座通連合会を始めとする商店会長並びに店舗経営者の方々、聞き取り調査の関係者の方々には本調査において多大な御協力をいただきました。記して感謝申し上げますと共に、心より御礼申し上げます。

最後になりましたが、苦勞と心配ばかりかける私に深い理解を示してくれる父と、穏やかに支えてくれる母、常に私の夢を応援し続けてくれる家族に心より感謝の辞を述べたいと思います。

これからも研究活動や設計活動を継続し、私と同じ境遇にある多くの方々の力になりたいと強く願っております。

ここに改めて、すべての皆様に心より感謝申し上げます。

2014年2月 野田りさ