

堺市中心市街地周辺の 子連れの行動について

大阪産業大学 学生員 ○木村 祥法
 小黒電気工作所 非会員 石田 千早
 大阪産業大学 正会員 波床 正敏

1. はじめに

2000年11月に「交通バリアフリー法」が施行され整備が進められてきた。しかし、同法は、高齢者や身障者を対象としているものの、子連れの移動者は対象外である。歩行できない子どもを連れ、子供の着替えや食事・オムツ、さらに自身の荷物を持って移動することは大きな負担である。また、歩行できたとしても、自らの安全を確保できるわけではない。移動の不便さが2人目以降の出産や、出産そのものにも多少なりとも影響を及ぼしている可能性はあるだろう。一方、バリアフリーに対応した都市内交通としてLRTが注目されており、その導入により子連れの行動がどう変化するのが興味深いところである。

本研究では、子供を連れた移動とそうでない場合とでは移動手段や行動範囲に違いがあるのかを調査する。そのため、LRTを導入しようとしている堺市でアンケート配布し、子連れが都市内の移動に与える影響について分析する。

2. アンケート概要

堺市の東西鉄軌道としてLRTが整備された場合に堺市の中心市街地での回遊性・子連れ移動者の行動がどのように変化するかを調査するが、今回は整備前の事前調査である。

パーソントリップ調査の調査項目を参考に、堺市内の行動がよくわかるようにアンケートを作成した。アンケート調査項目を表-1にアンケート配布・回収結果は表-2に示す。子連れの移動を行っているアンケート回答の回収は35票であり、アンケート用紙は配布して1週間後に回収した。

表-1 アンケートの調査項目

回遊性	目的地・移動方法・移動理由 所要時間・同行者数
子連れ移動者	同行者の数・同行者の年齢

表-2 アンケート配布・回収結果

配布数	回収数	回収率
233	118	50.6%

3. 堺市の子連れの行動分析

アンケートを集計し、各設問について子供ありと全体の結果を比較することで子連れ移動者の移動の特徴の分析を行った。

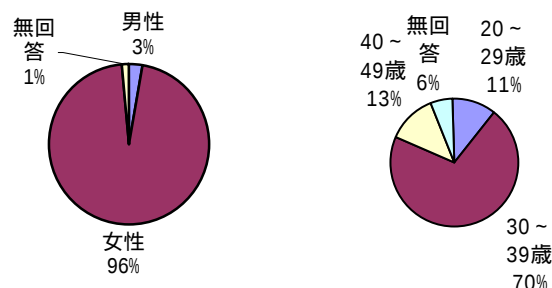


図-1 子連れの性別割合 図-2 子連れの年代別割合

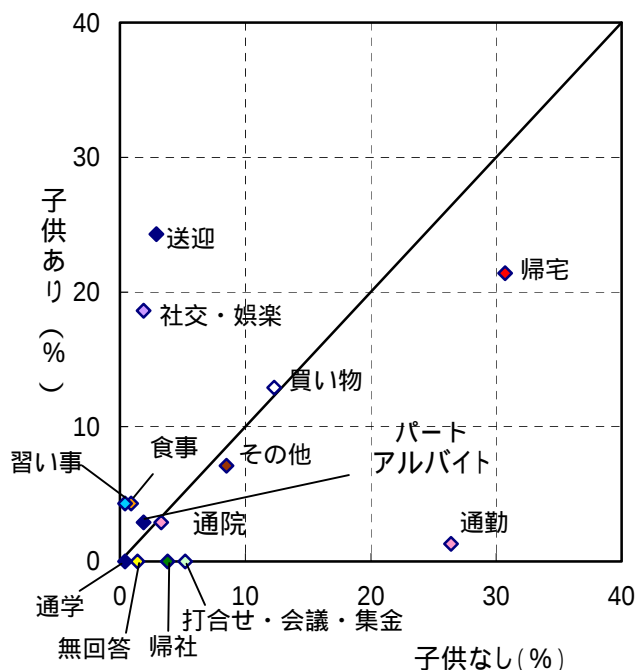


図-3 移動の目的

キーワード 子連れ、LRT、回遊性、移動手段、移動目的

連絡先 〒574-8530 大阪府大東市中垣内 3-1-1 大阪産業 大学工学部都市創造工学科 Tel : 072-875-3001 (内 . 3722)

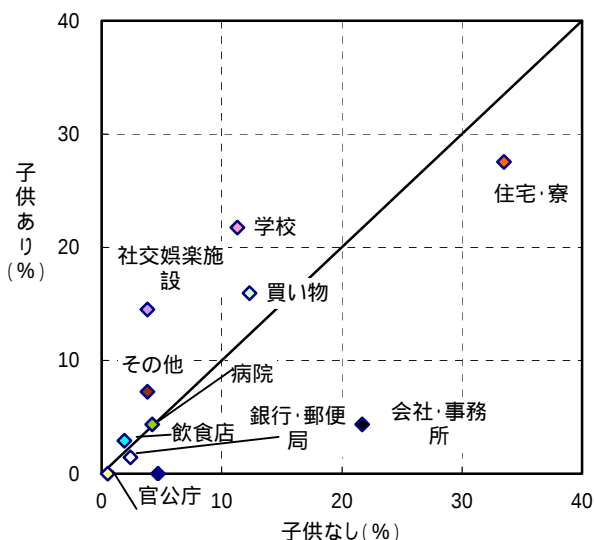


図 - 4 目的地の種類

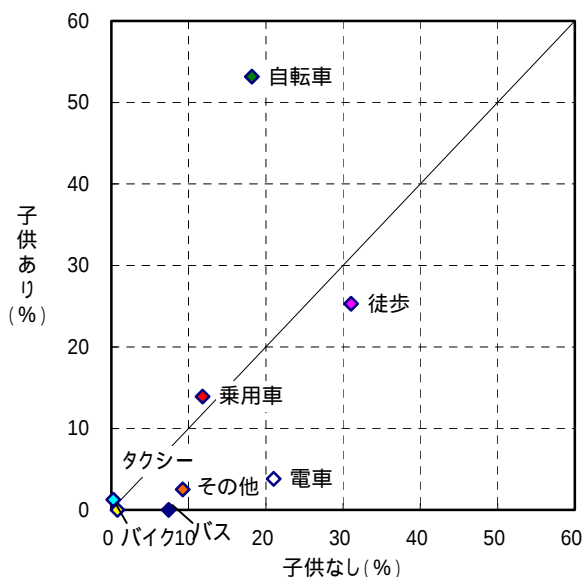


図 - 5 使用した移動手段

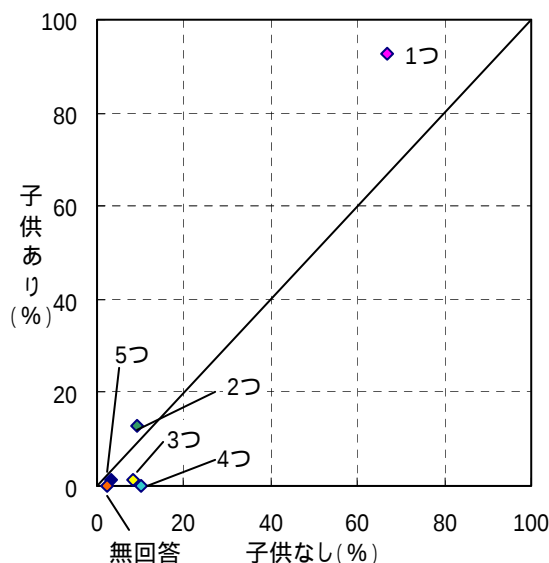


図 - 6 1トリップ時に含まれる交通手段数

図 - 1 のように、子連れ移動者は女性が 96% であった。また、図 - 2 のように子連れ移動者の年齢は 70% が 30 代であり、ほとんどが女性の子連れ移動者は主婦であると考えられる。

図 - 3 は移動の目的を子供ありと子供なしで比較したものである。子供なしでは通勤が多く選択されているが、子供ありでは送迎や社交・娯楽が多い。

図 - 4 は選択した目的地の種類を子供ありと子供なしで比較したものである。子供なしでは通勤先の会社・事務所、子供ありでは子供の通っている学校（幼稚園や保育園も含まれる）や社交の場である公園・緑地が多く選択されている。

図 - 5 は移動に使用した交通手段についてのものだが、子供ありは自転車を一番多く使用している。また、バス・路面電車の使用は 0 トリップ、鉄道は JR 阪和線・南海本線・南海高野線の 3 路線を合計しても 3 トリップとなっており、公共交通機関の利用がとても少ない。

図 - 6 は 1 トリップに含まれる交通手段の数を、子供ありと子供なしで比較したものである。移動手段に徒歩・自転車を多く使用しているため移動時に使用した交通手段の数は 1 つ、又は 2 つが 98% を占めている。これは全体の 69% に対して約 30% も高く、子連れは乗り換え回数の少ない移動手段を選択して移動していると考えられる。

4. まとめ

今回の調査で子連れ移動者の行動には 1) 子連れ移動者の多くは 30 代の女性、2) 子連れの移動目的は子供が主体となっているものが多い、3) 子連れは公共交通機関をあまり使用していない、4) 子連れは乗り換え回数の少ない移動手段を選択して移動しているという特徴があることがわかった。

5. 今後の課題

子連れの公共交通機関を使用しての移動を快適にするためには、現在の子連れが公共交通をあまり利用していない理由を調査する必要がある。

また、今回の調査は堺市の東西鉄軌道整備事業の LRT 導入前の事前調査にあたるので、LRT 整備後も同様の調査を実施して、行動の変化を調べる必要がある。

参考文献

- ・統計局ホームページ <http://www.stat.go.jp/>
- ・内閣府ホームページ <http://www.cao.go.jp/>