

子育て中の母親の外出行動と バリアに対する意識

大森 宣暁¹・谷口 綾子²・真鍋 陸太郎³・寺内 義典⁴

¹正会員 東京大学准教授 大学院工学系研究科都市工学専攻 (〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1)
E-mail:nobuaki@ut.t.u-tokyo.ac.jp

²正会員 筑波大学講師 大学院システム情報工学研究科リスク工学専攻 (〒305-8573 茨城県つくば市天王台1-1-1)
E-mail:taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

³非会員 東京大学助教 大学院工学系研究科都市工学専攻 (〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1)
E-mail:rik@up.t.u-tokyo.ac.jp

⁴正会員 国士舘大学准教授 理工学部理工学科 (〒154-8515 東京都世田谷区世田谷4-28-1)
E-mail:terauchi@kokushikan.ac.jp

少子高齢社会に直面している我が国において、子育て中の親の社会参加を支援し、少子化に歯止めをかけるためにも、妊婦、乳幼児・児童を持つ子育て中の親および子供が、安全・安心・快適に外出活動に参加できる環境を整備することが重要である。本研究は、乳幼児を持つ子育て中の親が、外出活動を含めた日常生活活動を行う上で直面するバリアに着目する。首都圏在住の乳幼児を持つ女性1,000人を対象にアンケート調査を行った。子育て中の母親の外出活動の実態とバリアに対する意識等を、居住地および個人・世帯特性の違いに着目して分析した。また、バリアの内容の再整理と対応主体の検討を行った。

Key Words : *child-rearing, women, travel behavior, barrier, attitude*

1. 研究の背景と目的

少子高齢社会に直面している我が国において、子育て中の親の社会参加を支援し、少子化に歯止めをかけるためにも、妊婦、乳幼児・児童を持つ子育て中の親および子供が、安全・安心・快適に外出活動に参加できる環境を整備することが重要である¹⁾²⁾。一人で移動することができない乳幼児・児童を持つ子育て中の親は、外出活動を含めた日常生活活動の実行において、多様なバリアに直面している。近年、ハートビル法、交通バリアフリー法、そしてバリアフリー新法等の整備により、公共施設や商業施設等の活動機会、鉄道駅および駅周辺を中心とした道路や公共交通等の交通システムのバリアフリー化が進められている。その効果は、移動制約を有する高齢者・障害者の円滑な移動や快適な外出の実現に貢献する以上に、ベビーカーで外出する子育て中の親の増加にも現れているという見解もある。すなわち、子育て中の親のモビリティとアクセシビリティを向上させ、多様な選択肢を提供することが、外出活動の潜在需要を顕在化

させる可能性をも秘めていると考えられる。

しかし、交通システムおよび活動機会に関するバリア以外にも、子供の活動に親の活動スケジュールが拘束されることによる時間制約のバリア、外出に伴い派生する活動（トイレ、授乳施設など）に関するバリア、子育て支援サービス（保育園、ベビーシッター、ファミリーサポートなど）の利用に関するバリア、外出および子育て支援サービスに関する情報入手に関するバリア等が存在するものと考えられる。さらに、それらのバリアの具体的内容や程度は、世帯構成、子供の人数や性・年齢構成、近隣関係、就業状況など、個々人固有の状況に依存して大きく異なるものと考えられる。

以上のように、子育て中の親が外出する際に直面するバリアは、高齢者・障害者のバリアと性質を異にするものも多く存在するとの認識から、子育て世帯の外出支援策として、新しい取組みが行われ始めている。例えば、子供連れでの利用に配慮し、子供のみでも利用可能な「子育てタクシー³⁾」と呼ばれるサービスがある。これは、チャイルドシートを設置したり、運転手が子供の対

応に関する訓練を受け、保育園や習い事等の送り迎えまで行ってくれるサービスである。また、子供連れで外出する際に必要な情報を地図上に示した「子供連れお出かけマップ」の作成やインターネット上で情報提供を行うNPO⁹⁾や、授乳・おむつ替えの場所を提供してくれる施設を「赤ちゃんの駅」として指定し、携帯電話で経路を検索できる「赤ちゃんマップ」などの情報提供を行っている地方自治体⁹⁾もある。しかし、子育て中の外出におけるバリアの具体的内容や、バリア緩和のために有効な具体的施策および都市・交通・福祉部局間の適切な連携・役割分担のあり方等については、まだまだ明らかになっていない点が多く、国および自治体の政策担当者も、今後の対応を模索しているのが現状である。福祉政策、家族政策、労働政策等の少子化対策という視点からは、我が国の研究者らによる欧米先進諸国の子育て支援に関する法・制度の広範なレビューや意識調査などの国際比較を含めて研究の蓄積は多い一方⁶⁾⁷⁾、都市・交通計画／政策の分野において子育てに着目した研究はまだ多くない。国土交通省では、2010年に子供連れ外出支援のための環境整備として何ができるかに関する調査に初めて取り組んだ⁸⁾。子供連れの外出に着目した研究は、子供連れでの公共交通利用の実態や意識に着目した研究⁹⁾¹⁰⁾、外出先選択要因等に着目した研究¹¹⁾¹²⁾等があるが、居住地や個人・世帯特性の違いが外出行動に与える影響に関しては十分な研究蓄積がない。

以上の背景から、本研究は、乳幼児を持つ子育て中の親が、外出活動を含めた日常生活活動を行う上で直面するバリアに着目し、バリアの具体的な内容を整理し、バリアを緩和し社会参加を支援するために有効な交通政策を含めた子育てバリアフリー施策を、都市・交通・福祉等幅広い視点から総合的に検討することを視野に、子育て中の母親の外出活動の実態とバリアの意識等を、居住地および個人・世帯特性の違いに着目して明らかにすることを目的とする。また、バリアの再整理とバリアを緩和するための施策や対応の具体的内容、それぞれのバリアを緩和するための施策や対応の実施主体を検討する。

2. 子育て中の母親の外出とバリア

本研究においては、図-1に示すように、日常生活圏における交通システムおよび活動機会、個人・世帯特性のそれぞれに関わる制約条件（バリア）のもとで、外出活動需要を満たすために外出行動が発生するものと考えられる¹²⁾。多様なバリアを以下の6つに分類して整理する。

- ① 交通システムに関するバリア
- ② 活動機会に関するバリア
- ③ 外出に伴い派生する活動に関するバリア
- ④ 子どもの活動に親のスケジュールが拘束される

ことによる時間制約等のバリア

- ⑤ 子育て支援サービスの利用に関するバリア
- ⑥ 外出および子育て支援サービス等の情報入手に関するバリア

上記の①～③は、バリアフリー新法においても建築物および交通施設の移動等円滑化基準の中で基本的な要素として明示的に対象とされている要素であり、主として「子供連れで外出する時に外出しやすい環境」を整備するために重要となる。④は、従来から時間地理学やアクティビティストアアプローチの分野では、個人の行動を制約する主要な要因として考慮されてきている要素であり、⑤、⑥は、これまで交通計画、都市計画の分野ではあまり対象とされておらず、福祉分野等における施策と考えられている要素であり、④～⑥は「子供を連れずに外出する時間を確保できる環境」を整備するという視点と捉えることができよう。

既存研究のレビューや独自に実施した子育て中の母親に対するグループインタビュー調査の結果¹²⁾を踏まえて、アンケート調査票を作成した。特に、居住地（東京都心部、東京周辺部、北関東）による交通システムおよび活動機会のバリアフリー環境（駅および駅周辺のバリアフリー環境、居住地周辺のスーパー、駅、保育園等へのアクセシビリティなど）の違い、および個人・世帯特性（世帯構成、専業主婦と共働きなど）の違いによる、外出活動の実態や、様々なバリアに対する意識の違いを明らかにすることを目的としている。比較的広範囲の地域から、職業の有無や世帯構成等の多様な属性の子育て中の母親を、効率的にサンプリングすることを重視して、インターネット調査会社のモニターを調査対象とすることとした。表-1にアンケート調査の概要を示す。3章の一連の分析においては、居住地で大きく異なる①と②のバリア、個人・世帯特性により大きく異なる④のバリアに関する要因が、外出行動およびバリアに対する意識に与える影響に着目する。

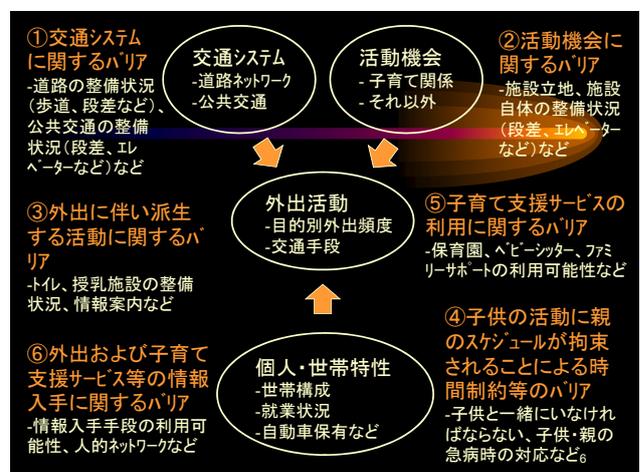


図-1 子育て中の外出活動とバリア¹²⁾

表-1 アンケート調査概要

調査期間	2009年4月28日(火)～5月10日(日)
調査対象者	<p>楽天リサーチ株式会社のモニターで、首都圏在住、小学校入学前の乳幼児を持つ女性、計1,000人</p> <p>※調査対象者の居住地</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京都心部：東京都文京区、新宿区、港区、千代田区、台東区居住者：200人 ・東京周辺部：東京都世田谷区、神奈川県川崎市、横浜市居住で、東急線沿線居住者：200人 東京都北部、埼玉県南部居住で、東武線、西武線沿線居住者：200人 ・北関東：茨城県つくば市、水戸市、日立市、栃木県宇都宮市、小山市、群馬県前橋市、高崎市居住者：400人
調査方法	インターネット調査
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・普段の外出状況（目的別頻度、交通手段など） ・子育ての実態・意識（子育て支援サービスの利用状況、子育て前後の意識・行動の変化、子育て関連道具の所有・使用状況、子連れ外出時に困っていること、子育てに関する情報入手状況など） ・子供の状況（保育園・幼稚園への通園状況など） ・個人・世帯属性（性別、年齢、職業、世帯構成、年収、居住年数、自動車保有、最寄り駅など） ・その他（居住地選択要因、急病時の対応など）

3. 分析

(1) 居住地別の個人・世帯特性

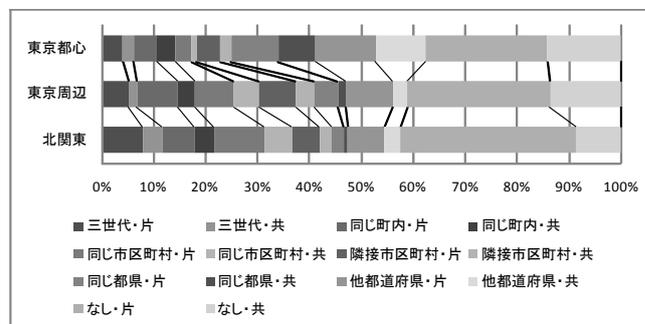
はじめに、アンケート調査回答サンプルの特徴について、特に居住地別の個人・世帯特性に着目して記述する。年齢の分布は、25～29歳が13%、30～34歳が38%、35～39歳が36%、40歳以上が12%と、30代が3/4を占め、地域による差はない。就業状況については、全体では31%が仕事を有するが、その比率は、東京都心で39%、東京周辺で31%、北関東で27%と若干の差がある。子供の数は、53%が1人、36%が2人、12%が3人以上である。地域別では、子供の数が1人の世帯の割合が、東京都心で65%、東京周辺で53%、北関東で46%であり、子供の数の平均値は、東京都心で1.46人、東京周辺で1.58人、北関東で1.72人である。世帯構成は、90%が夫婦と子供の核家族世帯である。子供の外出用具については、「ベビーカー」は86%、「おんぶひも・抱っこひも」は78%、「スリング」は44%が所有しており、地域差はほとんどない。世帯の自動車保有率は、全体では76%、地域別では、東京都心で40%、東京周辺で74%、北関東で96%と大きな

差があり、特に北関東では60%以上が2台以上保有している。世帯年収は、東京都心で相対的に高く、北関東で相対的に低くなっている（年収500万円未満の世帯割合は、東京都心15%、東京周辺32%、北関東44%、700万円以上の世帯割合は、東京都心62%、東京周辺38%、北関東26%）。

世帯構成について、母親本人の就業の有無の2分類、子育てを手伝ってくれる人の居住地（三世同居、同じ町内、同じ市区町村、隣接する市区町村、同じ都県、その他、子育てを手伝ってくれる人はいない）の7分類と組み合わせて、計14分類で示したものが図-2である。その結果、約40%が「子育てを手伝ってくれる人はいない」と回答しており、子育てを手伝ってくれる人はいるが他の都道府県に住んでいる世帯を含めると、その割合は、東京都心で約60%、東京周辺および北関東では約55%となる。一方、三世同居または子育てを手伝ってくれる人が同じ町内・同じ市区町村・隣接する市区町村に住んでいる世帯の割合は、東京都心で25%、東京周辺および北関東で40%強と、地域によって15～20%の差があることがわかる。しかし、どの地域も半数以上の世帯は、子育てを手伝ってくれる親や親戚等が近くに住んでおらず、日常的には基本的に母親と父親で子育てをやりくりしているという実態が明らかとなった。

以上の結果から、居住地別の個人・世帯特性は以下のように要約される。

- ・東京都心：共働き世帯が多く、子供の数は少なく、自動車保有率は低く、世帯年収が高く、核家族が多く、三世同居または子育てを手伝ってくれる人が近くに住んでいる世帯が少ない。
- ・北関東：無職・専業主婦が多く、子供の数は多く、自動車保有率は高く、世帯年収が低く、核家族が少なく、三世同居または子育てを手伝ってくれる人が近くに住んでいる世帯が多い。
- ・東京周辺：東京都心と北関東の中間的な特徴を有する。



※「共」：共働き、「片」：母親が無職または専業主婦、「なし」：子育てを手伝ってくれる人はいない。

図-2 サンプルの世帯構成

(2) 外出時の主な交通手段

アンケート調査において、外出目的別（通勤、幼稚園・保育所への送迎、子供の習い事などへの送迎、公園へ行く・散歩する、日用品の買い物、趣味・娯楽・観光、銀行や郵便局・役所、医院・病院、その他）に外出頻度、交通手段を質問した。図-3、図-4は、居住地別に「日用品の買い物」、「公園へ行く・散歩する」の各目的で外出する際の主な交通手段を示したものである。この二つの外出目的およびその他の全ての外出目的においても、東京都心、東京周辺、北関東の順に、車の分担率が増加し、徒歩・自転車の分担率が減少している。自動車保有率や公共交通の整備状況、施設分布等の違いを反映したものと考えられる。また、「幼稚園・保育所への送迎」については、晴天時と雨天時それぞれの主な交通手段を質問したが、両者を比較すると、雨天時にはどの地域でも自転車の分担率が大きく減少し、車や徒歩の分担率が増加することがわかった（図-5）。

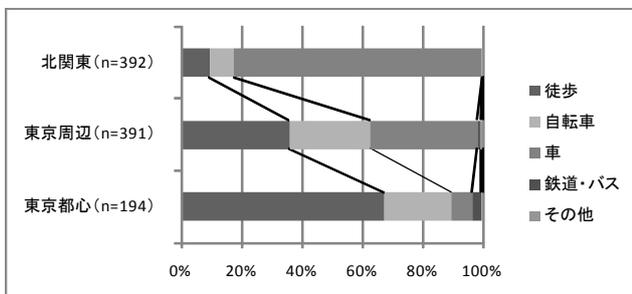


図-3 「日用品の買い物」の主な交通手段

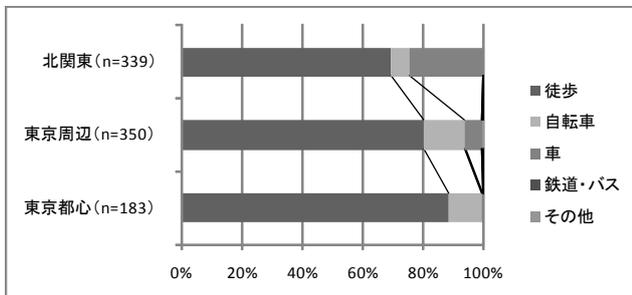


図-4 「公園へ行く・散歩する」の主な交通手段

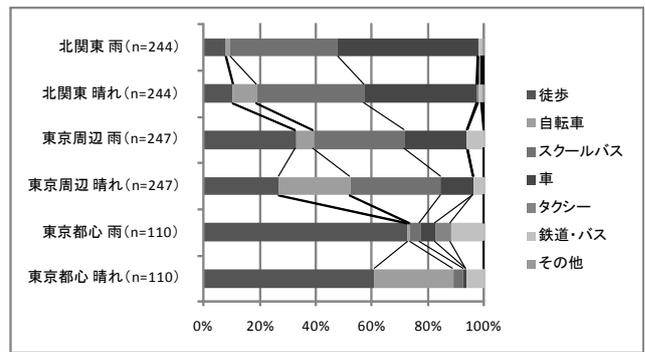


図-5 「幼稚園・保育所への送迎」の主な交通手段（晴天時と雨天時）

(3) 自宅から活動機会へのアクセシビリティ

表-2は、自宅から最寄りの各施設までの所要時間の分布を居住地別に集計した結果である（アンケート調査票では、「どの交通手段で何分かかるか」という聞き方をしている）。「最寄り駅」、「最寄りのバス停」、「最寄りのコンビニエンスストア」については、東京都心、東京周辺、北関東の順に所要時間が長くなる傾向にある。特に東京都心では、「最寄りのバス停」と「最寄りのコンビニエンスストア」はサンプルの80%以上が5分以内と回答している。これは、都心部ほど、駅、バス停、コンビニエンスストアが高密度に立地している事に依存するものと考えられる。一方、「最寄りのスーパー」、「子供のかかりつけの医院」については、交通手段は大きく異なるものの所要時間分布には大きな差が見られない。 χ^2 分析からも、「最寄りのスーパー」については、3地域で所要時間の分布に有意差がないことが統計的に示された（「子供のかかりつけの医院」についても、30分以上を除いた分布については、統計的に有意な差がない）。3地域において施設の密度が異なり、利用交通手段も異なるが、所要時間の分布は同じであることは、興味深い結果であるものと考えられる。

表-2 自宅から各施設への所要時間分布

施設	居住地	5分未満	5～15分	15～30分	30分以上	
最寄りの駅	東京都心(n=200)	83(42%)	111(56%)	6(3%)	0(0%)	$\chi^2=147.65$ 自由度=6 p=0.0000
	東京周辺(n=400)	72(18%)	268(67%)	58(15%)	2(1%)	
	北関東(n=400)	43(11%)	222(56%)	115(29%)	20(5%)	
最寄りのバス停	東京都心(n=200)	163(82%)	32(16%)	0(0%)	5(3%)	$\chi^2=35.89$ 自由度=6 p=0.0000
	東京周辺(n=400)	271(68%)	83(21%)	4(1%)	42(11%)	
	北関東(n=400)	251(63%)	113(28%)	10(3%)	25(7%)	
最寄りのコンビニエンスストア	東京都心(n=200)	174(87%)	26(13%)	0(0%)	0(0%)	$\chi^2=69.51$ 自由度=6 p=0.0000
	東京周辺(n=400)	271(68%)	126(32%)	3(1%)	0(0%)	
	北関東(n=400)	223(56%)	160(40%)	9(2%)	8(2%)	
最寄りのスーパー	東京都心(n=200)	92(46%)	99(50%)	8(4%)	1(1%)	$\chi^2=2.95$ 自由度=6 p=0.8151
	東京周辺(n=400)	174(44%)	213(53%)	11(3%)	2(1%)	
	北関東(n=400)	182(46%)	197(49%)	18(5%)	3(1%)	
子供のかかりつけの医院	東京都心(n=200)	57(29%)	110(55%)	18(9%)	15(8%)	$\chi^2=24.24$ 自由度=6 p=0.0005
	東京周辺(n=400)	111(28%)	233(58%)	49(12%)	7(2%)	
	北関東(n=400)	93(23%)	229(57%)	68(17%)	10(3%)	

(4) 外出頻度の分析

続いて、居住地による交通システムおよび活動機会の違い、個人・世帯特性の違いが、目的別の外出頻度に与える影響を分析するため、重回帰分析を行った。アンケート調査では、「外出頻度」のうち、「子供と一緒に外出する頻度」、「子供と自分以外の大人も一緒に外出する頻度」についても質問している。「日用品の買い物」、「公園へ行く・散歩する」について、表-3、表-4にそれぞれ分析結果を示す。正のパラメータは外出頻度に正の影響を及ぼすことを意味する。

「日用品の買い物」について、「外出頻度」、「子供と一緒に外出する頻度」、「子供と自分以外の大人も一緒に外出する頻度」の平均値は、それぞれ2.86回/週、2.23回/週、0.78回/週であり、買い物で外出する際、約8割は子供と一緒にであり、約3割は子供と自分以外の大人も一緒にである。モデル全体の説明力 (R^2) は低いが、有意な説明変数が得られた。無職または専業主婦である、

自由に使える車がある、交通手段が車または徒歩・自転車であるほど、外出頻度が高くなることが明らかとなった。また、「子供と一緒に外出する頻度」については、通園・通学していない子供がいるほど、交通手段が車または徒歩・自転車であるほど、最寄りのスーパーまでの所要時間が5分未満であるほど、外出頻度が高くなる結果となった。さらに、「子供と自分以外の大人と一緒に外出する頻度」は、通園・通学していない子供がいる、子育てを手伝ってくれる人が近くにいる（三世同居、同じ町内、同じ市区町村、隣接する市区町村）、自由に使える車がある、交通手段が徒歩・自転車であることが、外出頻度を高める要因であることがわかった。

「公園へ行く・散歩する」については、「外出頻度」、「子供と一緒に外出する頻度」、「子供と自分以外の大人も一緒に外出する頻度」の平均値は、それぞれ2.52回/週、2.44回/週、0.72回/週であり、97%は子供と一緒に、すなわち子供を遊ばせる目的で外出し、約3割は子供と

表-3 日用品の買い物外出頻度モデル

説明変数	外出頻度		子供と一緒に外出する頻度		自分以外の大人も一緒に外出する頻度	
	係数	t値	係数	t値	係数	t値
有職（産休・育休含まず）	-0.502	-4.02 ***	-0.155	-1.27	0.00141	0.0187
通園・通学していない子供がいる	0.124	1.14	1.12	10.6 ***	0.265	4.05 ***
子育てを手伝ってくれる人が近くにいる	0.178	1.76 *	0.0505	0.509	0.197	3.23 ***
世帯年収 700万円未満	0.189	1.84 *	0.168	1.67 *	0.109	1.76 *
自由車有り	0.287	2.46 **	0.00317	0.0277	-0.163	-2.32 **
交通手段/車	1.39	5.44 ***	1.76	7.01 ***	0.244	1.58
交通手段/徒歩・自転車	2.28	8.93 ***	1.22	4.85 ***	0.455	2.94 ***
最寄りのスーパーまで5分未満	0.164	1.69 *	0.192	2.01 **	-0.037	-0.626
切片	0.720	2.57 **	0.0159	0.0576	0.261	1.54
決定係数 R^2	0.134		0.199		0.0598	
補正決定係数 R^2	0.127		0.193		0.0522	
標本平均	2.86		2.23		0.78	
観測数	1,000					

* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01

表-4 公園へ行く・散歩する外出頻度モデル

説明変数	外出頻度		子供と一緒に外出する頻度		自分以外の大人も一緒に外出する頻度	
	係数	t値	係数	t値	係数	t値
有職（産休・育休含まず）	-0.493	-3.81 ***	-0.433	-3.43 ***	0.0689	0.948
通園・通学していない子供がいる	1.25	11.1 ***	1.34	12.3 ***	0.0894	1.42
子育てを手伝ってくれる人が近くにいる	-0.00716	-0.0693	-0.0164	-0.163	0.0754	1.30
自由車有り	-0.367	-3.26 ***	-0.341	-3.11 ***	-0.0888	-1.40
交通手段/車	2.02	9.63 ***	1.96	9.54 ***	0.900	7.62 ***
交通手段/徒歩自転車	2.50	16.4 ***	2.38	16.0 ***	0.772	9.02 ***
東京都心	0.423	2.77 ***	0.457	3.06 ***	0.238	2.77 ***
東京周辺	0.176	1.49	0.201	1.74 *	0.1163	1.74 *
切片	-0.0943	-0.493	-0.175	-0.939	-0.0995	-0.927
決定係数 R^2	0.394		0.403		0.107	
補正決定係数 R^2	0.390		0.398		0.100	
標本平均	2.52		2.44		0.72	
観測数	1,000					

* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01

自分以外の大人も一緒である。買い物よりも説明力が高いモデルが推定された。無職または専業主婦である、通園・通学していない子供がいる、自由車がある、交通手段が車または徒歩・自転車である、そして東京都心であるほど、「外出頻度」さらにはその大部分を占める「子供と一緒に外出する頻度」が高いことが示された。一方、「子供と自分以外の大人も一緒に外出する頻度」については、交通手段が車または徒歩・自転車、東京都心ほど、頻度が高いことが明らかとなった。

(5) 子供連れで外出する時のバリア

最後に、子供連れで外出する時のバリアと考えられる様々な要因に対する主観的評価の居住地による違いを検討する。図-6は、「子供連れで外出する時に困っていること」を尋ねた結果（複数回答）である。居住地別に比較すると、東京都心では、「電車やバスなどの公共交通機関が子供連れの移動に配慮されていない」、「目的地の建物等が子供連れの移動に配慮されていない」、「トイレが子供連れの利用に配慮されていない」、「授乳施設がない」など、公共交通機関や外出先の建物に関する項目を挙げる人の割合が相対的に高く、東京周辺では、「子供連れで安全に歩ける歩道がない」、「自転車に子供を乗せて安全に通行できる道路がない」など、安全な徒歩・自転車の移動環境に関する項目を挙げる人の割合が相対的に高く、北関東では、「車で出かける時に子供をチャイルドシートに座らせるのが大変である」など、車で外出する際の項目を挙げる人の割合が相対的に高いなど、居住地別の外出時の利用交通手段の違い等が反映された結果となった。また、「雨や風、暑い日や寒い日などは外出しにくい」、「人ごみや混雑している場所には外出しにくい」、「子供の食事や昼寝など子供の生活時間を気にする必要がある」といった、天候、人ごみ、子供の生活時間に関する項目が、2章で整理したバリアの①と②に該当する交通システムや活動機会に関する項目よりも、多くの人にとってバリアとなっていることも興味深い。また、個人・世帯特性に関して、子供の年齢が高く、子供の数が多くなるほど、すなわち子育て経験が長くなるほど、全体的にバリアと感じている割合が低下する傾向がみられた。さらに、子育てを手伝ってくれる人が近くにいる人の方が、近くにはいない人よりも、若干バリアと感じている割合が低い項目もあったが、全体的にはほぼ差はなかった。

4. バリアの再整理と対応主体の検討

3章における地域や個人・世帯特性に着目した分析結果も踏まえた上で、最後に、子育て中の親が、外出活動を含めた日常生活活動を行う上で直面するバリアの内容

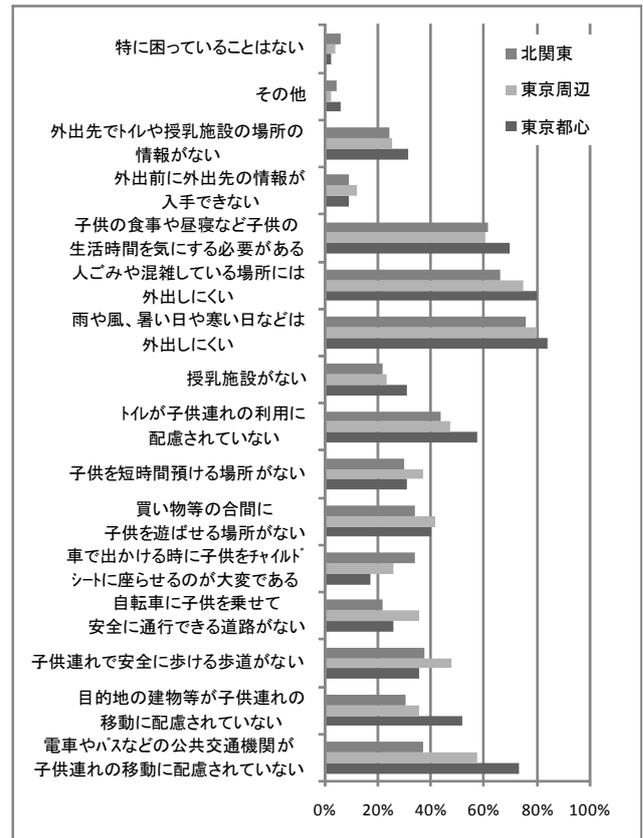


図-6 子供連れで外出する時に困っていることの再整理と対応主体の検討を行った。2章の6つのバリアに、⑦子育てに対する意識・理解に関するバリアを加えるものとする。表-5にバリアの分類とバリアを緩和するための施策や対応の具体的内容、表-6にそれぞれのバリアを緩和するための施策や対応の実施主体を検討した結果を示す。

表-5 バリアの分類とバリアを緩和するための施策や対応の具体的内容

①交通システムに関するバリア
<ul style="list-style-type: none"> ●道路交通環境の整備状況（歩道、段差など）など <ul style="list-style-type: none"> ・子供連れでも安全・安心に通行できる歩行環境の整備（十分な幅員を有する歩道の整備、車・自転車との通行空間の分離、歩道と車道等の段差の解消など） ・子供を載せても安全・安心に通行できる自転車走行環境の整備（自転車道や自転車レーンの整備、子ども乗せ自転車が駐輪しやすい駐輪場の整備など） ・子供が自転車を運転しやすい走行環境の整備 ・高速道路の休憩施設の充実 ・子供を載せても安全・安心に運転可能な車の開発（子供が乗りやすいチャイルドシート、子供の状況が確認しやすく世話がしやすい車内環境など） ・子供を載せても安全・安心に運転可能な自転車の開発（子供二人乗せ自転車など） ・子供連れで移動しやすい道路交通環境整備に対する補助金・助成金 ●公共交通環境の整備状況（段差、エレベーターなど）など <ul style="list-style-type: none"> ・子供連れでも利用しやすい鉄道駅・バス停等の整備（エレベーター、エスカレーターの設定による上下移動抵抗の緩

<p>和、段差の解消、広幅員改札の整備、駅員等の子供連れの人に対する接遇教育、待ちやすいバス停の整備など)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子供連れでも利用しやすい鉄道・バス車両の整備（乗降しやすい車両、ベビーカースペース、 ・子供連れまたは子供だけでも利用しやすいタクシーの整備（子育てタクシーなど） ・子供連れの経済的負担を軽減する運賃体系 ・子供連れ外出者（ベビーカー利用者）に対する公共交通の利用方法やルール等の情報提供 ・子供連れで利用しやすい公共交通整備に対する補助金・助成金
<p>②活動機会に関するバリア</p> <p>●施設立地、施設自体の整備状況（段差、エレベーターなど）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住地周辺への日常生活および子育て関連施設の立地誘導 ・空間的に集約された土地利用・施設配置のまちづくり（集約型都市構造、コンパクトシティなど） ・子供連れでもアクセス・移動しやすい施設自体の整備（入口の段差解消、施設内の上下移動抵抗の緩和など） ・子供連れでも利用しやすい施設自体の整備（飲食店等における子供用いす、ベビーカースペース、ベビーカー置き場、ベビーカー・子ども乗せカートの貸出、小売店等における子供にとって安全な空間設計など） ・子育て世帯が住みやすい（集合）住宅の整備 ・子供連れ外出者に対する施設利用方法やルール等の情報提供 ・子供連れで利用しやすい施設整備に対する補助金・助成金
<p>③外出に伴い派生する活動に関するバリア</p> <p>●トイレ、授乳施設の整備状況、情報案内など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等公共交通結節点への子供連れで利用しやすいトイレ、授乳施設、おむつ替え施設等の整備（ベビーカーごと入れる便房、男性用トイレの子供用施設の整備、男性も利用可能な授乳施設など） ・トイレ、授乳施設等の場所や利用方法に関する適切な施設内での情報提供 ・子供連れに配慮した設備投資に対する補助金・助成金
<p>④子供の活動に親のスケジュールが拘束されることによる時間制約等のバリア</p> <p>●子供と一緒にいなければならない、子供・親の急病時の対応など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子供と一緒にいることの負担を軽減する居住環境・家電製品の技術開発 ・子供連れで外出しやすい外出用具の技術開発 ・親・友人・近隣住民等へ子供を預けやすい、外出に同伴してもらいやすい、コミュニティ形成など ・育児中の休暇取得制度、短時間勤務、フレックスタイム、時差出勤など子育てをしやすい勤務時間の導入など、多様な働き方を可能とする環境整備 ・父親の育児参加に対する職場の理解の向上 ・一時保育、休日保育、学童保育、ベビーシッター、ファミリーサポート、保育ママ等、多様な保育サービスの提供
<p>⑤子育て支援サービスの利用に関するバリア</p> <p>●保育園、ベビーシッター、ファミリーサポート等の利用可能性など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保育施設の増設、保育定員の増加による待機児童の解消 ・送迎の負担を軽減するため、自宅、通勤経路、職場付近への保育施設の立地誘導（鉄道事業者による鉄道駅および駅付近への子育て支援施設の設置など） ・一時保育、休日保育、学童保育、ベビーシッター、ファミリーサポート、保育ママ等、多様な保育サービスの提供 ・病児・病後児保育サービスの充実

<ul style="list-style-type: none"> ・事業所保育所の設置や有効活用（他事業所勤務者や近隣住民も利用可能とする、複数事業所による共同設置など） ・保育施設設置への補助金・助成金 ・保育サービス利用時の経済的支援
<p>⑥外出および子育て支援サービス等の情報入手に関するバリア</p> <p>●情報入手手段の利用可能性、人的ネットワークなど</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育て支援施設の利用に関するわかりやすい情報提供 ・子育てに関する多様な情報提供（子育てマップ、赤ちゃんの駅など） ・子育て中の親同士の交流の場や機会の提供 ・子育てに関する情報提供に対する補助金・助成金 ・子育てに関する情報入手手段の購入・利用に対する経済的支援
<p>⑦子育てに対する意識・理解に関するバリア</p> <p>●子育てに対する人々の意識・理解など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー新法への位置づけ（子供連れで移動する人を移動制約者の対象に位置づけること） ・少子高齢社会に対応した子育て関連政策・制度設計（家族政策、労働政策、税制および社会保険制度等の改善など） ・人々の子育てに対する意識・理解の向上のための教育・啓蒙（心のバリアフリーの推進、子育てバリアフリー教室、外出時のルール作りやマナー向上のための啓蒙など）

以下、それぞれのバリアを緩和するための施策や対応の具体的内容と実施主体の役割分担に関する検討結果について記述する。また、全てにおいて公共サイド（国および地方自治体）から可能な範囲で経済的支援を行うことが有効であると考えられる。

① 交通システムに関するバリア

・道路については、道路管理者である国および地方自治体が整備を担うが、具体的な設計に関して市民参加の下で当事者の意見を取り入れ整備を進める。また、自動車および自転車関連メーカーにおいて、子供連れで移動しやすい車両の開発・改良も有効である。

・鉄道やバス等の公共交通については、公共交通事業者が中心となって子供連れで利用しやすい環境整備を進める。整備費用に関しては国・地方自治体が補助を行う。また、公共交通の運営・運行に関しては主に交通事業者が担うものと考えられるが、計画に関しては地方自治体が主体となって関与すべきである。

・タクシー等のドア・トゥ・ドアの公共交通も、子育て世帯の利用ニーズは高く、子供連れや子供だけで利用しやすい子育てタクシーの普及と促進、運賃助成等の面で、国・地方自治体の協力が有効である。

② 活動機会に関するバリア

・日常生活および子育てに必要な施設を、郊外に分散させずに居住地周辺へ集約して立地させるよう、集約型都市構造のまちづくり（コンパクトシティ）を、地方自治体の都市計画等において誘導・実現していく必要がある。また、鉄道駅での商業施設等の整備（駅ナカなど）など交通結節点へ施設を集約して立地させることも、特に鉄

表-6 バリアを緩和するための施策や対応の実施主体

バリアの分類	国	地方自治体	民間事業者	NPO等	職場	子育て世帯	その他世帯
①交通システム	◎	◎	◎				
②活動機会	○	◎	◎				
③外出に伴い派生する活動	○	◎	◎				
④スケジュール時間制約		○	○	○	○	◎	○
⑤子育て支援サービス	○	◎	◎	◎	○		
⑥情報入手		◎	○	○		○	
⑦意識・理解	◎	○	○	○	○	○	○

◎：中心となって実施すべき主体，○：実施すべき主体

道の発達した大都市においては有効であるものと考え。

・施設自体のバリアフリー整備に関しては、公共施設は国・地方自治体、民間の商業施設等は民間事業者が主体となって進める。整備費用に関しては国・自治体が補助を行う。

③ 外出に伴い派生する活動に関するバリア

・トイレや授乳施設等の整備や情報提供は、鉄道駅等の交通結節点においては交通事業者と地方自治体が連携して対応を行う。また、民間の商業施設等におけるトイレや授乳施設等の整備や情報提供は、子供連れ利用者獲得といった競争原理から独自に整備するインセンティブが働く面もあるが、道路や公園などの公共施設に関しては公共側が整備を進める。

④ 子どもの活動に親のスケジュールが拘束されることによる時間制約等のバリア

・乳幼児を子育て中の時の根本的な制約条件であり、基本的には子育て世帯で対応すべきである。しかし、居住環境や家電製品、外出用具等の技術開発の面での民間事業者の役割、テレワークやフレックスタイム、子供の急病時に休暇を取得しやすいシステムなど子育てしやすい多様な働き方を可能とする勤務環境の整備という面での職場の役割、親・友人・近隣住民等に子供を預けやすいという面でその他の世帯の役割、⑤の多様な保育サービスの提供という面など、多様な主体が関係するものと考えられる。

⑤ 子育て支援サービスの利用に関するバリア

・保育施設の増設、保育定員の増加は、地方自治体が民間の保育事業者や子育て NPO 等と連携して整備を行う必要がある。鉄道事業者による鉄道駅および駅周辺への子育て支援施設の設置など、公共交通事業者の役割も重要。事業所保育所の設置や有効活用などの点で職場も重要な役割を担う。整備費用に関しては国・地方自治体による補助が必要。

・地方自治体と保育事業者等が連携して、一時保育、休日保育など、多様な保育サービスを提供することが重要である。また、医療機関と連携した病児・病後児保育サービスの充実も重要である。

⑥ 外出および子育て支援サービス等の情報入手に関するバリア

・地方自治体を中心となって民間事業者やNPO等と連携し、子育て支援サービスや子育て・子供連れでの外出先に関する広範でわかりやすい情報を、インターネット、紙媒体、対面など多様な手段で提供することが重要である。さらに口コミで人から直接入手する情報が最も活用されていることから^{1),3)}、子育て中の親同士の交流の場や機会を提供することも重要となる。

⑦ 子育てに対する人々の意識・理解に関するバリア

・バリアフリー新法の中で子供連れで移動する人を移動制約者の対象に位置づけるなど、国を中心となって、少子高齢社会に対応した子育て関連政策・制度設計（家族政策、労働政策、税制および社会保険制度等の改善など）を進めるとともに、地方自治体、民間事業者、NPO等、職場、子育て世帯、その他の世帯、それぞれが役割を持って、子育てに対する人々の意識・理解の向上のための教育・啓蒙を進めることが必要である。

5. 結論と今後の課題

本研究では、首都圏在住の乳幼児を持つ子育て中の母親に対するアンケート調査を実施し、居住地および個人・世帯特性と外出行動の実態およびバリアに対する意識との関係について基礎的な分析を行った。得られた結論を以下にまとめる。

・東京都心、東京周辺、北関東、いずれの地域においても半数以上の世帯は、子育てを手伝ってくれる親や親戚等が近くに住んでおらず、日常的には基本的に母親と父親で子育てを行っている。

・子育て関連の外出交通手段については、東京都心、東京周辺、北関東の順に、車の分担率が増加し、徒歩・自転車の分担率が減少する。また、雨天時にはどの地域でも自転車の分担率が大きく減少し、車や徒歩の分担率が増加する。

・自宅から各施設へのアクセシビリティに関して、最寄

り駅、最寄りのバス停、最寄りのコンビニエンスストアについては、東京都心、東京周辺、北関東の順に所要時間が長くなるが、最寄りのスーパー、子供のかかりつけの医院については、3地域で所要時間の分布に差がない。・日用品の買い物の外出頻度は、職業の有無、自由車の有無、交通手段等の要因の影響を受ける。また、買い物の約8割を占める子供と一緒に買い物の頻度には、通園前の子供の存在、交通手段、最寄りスーパーへのアクセシビリティが影響を与え、子供と自分以外の大人も一緒に買い物の頻度には、通園前の子供の存在、子育てを手伝ってくれる人が近くにいるかどうかという要因が影響を与える。

・公園へ行く・散歩をする目的の外出については、ほぼ全て子供と一緒に外出であり、その頻度には、職業の有無、通園前の子供の存在、自由車の有無、交通手段が影響を与える。また、東京都心ほど外出頻度が高い。

・子供連れで外出する際のバリアについて、3地域で比較すると、東京都心では、公共交通機関や外出先の建物に関する項目を挙げる人の割合が相対的に高く、東京周辺では、安全な徒歩・自転車の移動環境に関する項目を挙げる人の割合が相対的に高く、北関東では、車で外出する際の項目を挙げる人の割合が相対的に高い。しかし、交通システムや活動機会に直接関わる項目よりも、天候、人ごみ、子供の生活時間に関する項目をバリアと考える人の方が多い。また、子育て経験が長くなるほど、バリアと感じている割合が低下する傾向がみられる。

さらに、バリアの再整理とバリアを緩和するための施策や対応の具体的内容、それぞれのバリアを緩和するための施策や対応の実施主体を検討した。

今後の課題としては、2章で整理したバリアのうち④～⑥に関する項目が外出行動に与える影響の分析、父親の外出行動も含めて夫婦の役割分担¹³⁾¹⁴⁾に着目した調査・分析、欧米先進諸国の子育て支援施策についての詳細なレビュー、などを挙げたい。

著者らの調査によると、諸外国（例えば、フィンランド、イタリア、韓国等）では、国の法・制度において子供連れで移動する人を移動困難者の対象に明確に位置付けている国々も多いようである。我が国でも、バリアフリー新法等で子供連れで移動する人を移動困難者の対象

に明確に位置付けた上で、子育てバリアフリー施策を進めていくべきであると考える。

謝辞：本稿は、日本交通政策研究会および交通エコロジー・モビリティ財団より助成を頂いた研究成果の一部である。ここに紙面を借りて謝意を表します。

参考文献

- 1) 日本交通政策研究会：日交研シリーズ A-490 子育て中の外出および社会参加を支援するバリアフリー施策, 2009.
- 2) 大森宣暁, 谷口綾子, 真鍋陸太郎, 寺内義典：子育て中の母親の外出活動とバリア, 土木計画学研究・講演集 Vol.39, CD-ROM, 2009.
- 3) 全国子育てタクシー協会, <http://kosodate-taxi.com/>
- 4) せたがや子育てネット, <http://www.setagaya-kosodate.net/>
- 5) 江東区赤ちゃんマップ, <http://www.city.koto.lg.jp/seikatsu/kosodate/10046/44438.html>
- 6) 伊部英男ら：厚生科学研究費補助金（子ども家庭総合研究事業）分担研究報告書「少子化対策に関する国際比較研究報告書」, 2000.
- 7) 内閣府政策統括官（共生社会政策担当）：少子化社会対策に関する子育て女性の意識調査, 2009.
- 8) 国土交通省総合政策局：「安心して子育てができる環境整備のあり方に関する調査研究」報告書, 2010.
- 9) 西本由紀子, 上野勝代, 梶木典子：公共交通機関におけるベビーカー利用者の行動特性に関する研究, 日本建築学会技術報告集 第16巻 第33号, pp.727-730, 2010.
- 10) 柳田穰, 谷口綾子, 石田東生：公共交通機関のこども連れ利用における心理的バリアの軽減を目的とした説得的コミュニケーションによる態度変容効果分析, 土木計画学研究・講演集 Vol.41, CD-ROM, 2010.
- 11) 小久保亮佑, 立衞晃次, 小松尚：地域における子育て中の親子の外出行動に関する研究—外出距離と交通手段, 外出先の関係を中心に—, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 5003, 2009.
- 12) 趙晟恩, 西出和彦：子育ての視点からみた親子の環境行動, 外出先の選択要因に関する研究：東京都世田谷区, 多摩市における事例研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集, 5429, 2010.
- 13) 吉田千鶴：日本の夫妻の就業状態と家事・育児分担との関係—コレクティブモデルアプローチ—, 人口問題研究, 65-1, pp.3-20, 2009.
- 14) 成瀬昂, 有本梓, 渡井いずみ, 村嶋幸代：父親の育児支援行動に関する要因の分析, 日本公衛誌, 第56巻, 第6号, pp.402-410, 2009.