

公共交通機関車両内における ベビーカーの取り扱い規定に関する調査研究

西本 由紀子¹・上野 勝代²

¹非会員 神戸女子大学助手 家政学部家政学科 (〒654-8585兵庫県神戸市須磨区東須磨青山2-1)
E-mail: yukiko.k@suma.kobe-wu.ac.jp

²非会員 神戸女子大学教授 家政学部家政学科 (〒654-8585兵庫県神戸市須磨区東須磨青山2-1)
E-mail: k-ueno@suma.kobe-wu.ac.jp

近年、公共交通機関におけるベビーカー利用者は急速に増加しつつあるが、ベビーカー利用に関する公共交通機関事業者の対応は始まったばかりである。そこで本研究は、車両内におけるベビーカーの取り扱い規定について、鉄道事業者と路線バスを運営しているバス事業者にアンケート調査を実施し、現状と今後の課題を明らかにすることを目的とする。調査を行った結果、鉄道事業者では、車両内にベビーカーの設置場所などの明確な表示をしている例は極めて少なく、「利用については個人の責任において」とされるにとどまった。一方、バス事業者では、都市圏を中心として、ベビーカーの固定設置場所を設け、車両内が混雑していない場合はベビーカーを広げたまま乗車してもよいと規定を改正している事業者が多くみられた。

Key Words : public transportation, handling guideline, stroller-users

1. はじめに

近年、公共交通機関の旅客施設などではエレベーター設置等のバリアフリー対策が急速に進み、公共交通機関でベビーカーを利用する人(以下、ベビーカー利用者と記す)は、大幅に増加しつつある。それを受け、公共交通機関におけるベビーカー利用者に関する対応は現在過渡期にある¹⁾。バスでは、以前は車内事故防止の観点から「車内ではベビーカーをたたむ」とルール化されていたが、『子どもを連れ、荷物を持ち、さらにたたんだベビーカーを持った状態で立たざるを得ないときには、親子もとも転倒事故の危険性がある』という配慮などにより、一部の公共交通機関では「混雑時でなければ、車両内で子どもをベビーカーに乗せたままにしてもよい」と改正されている。また、鉄道では、1999年、首都圏のJRと私鉄各社が「乗車時はたたむ」から「自己責任で開いたままでよい」とルールを変更して以降、都市圏を中心にベビーカーを広げたままでの乗車を認める事業者が増えている。そこで、本研究は、車両内におけるベビーカーの取り扱い規定について、鉄道事業者と路線バスを運営しているバス事業者にアンケート調査を実施し、現

状の把握と今後の課題を明らかにすることを目的とする。

2. アンケート調査の概要

公共交通機関における、ベビーカー利用に関する対応状況を把握するため、鉄軌道事業者とバス事業者に対す

表-1 アンケート調査の概要

調査期間	平成24年2月～4月
調査対象	＜鉄軌道事業者＞ JR6社、大手民鉄16社、準大手民鉄5社、公営地下鉄・軌道12社、中小民鉄68社、モノレール、新交通システム15社の計122事業者 ＜バス事業者＞ 「全国乗合いバス事業者の基準適合車両導入状況一覧」より、総車両数100台以上の計139事業者
調査方法	郵送調査
調査項目	・ベビーカー利用に関する規定の有無や内容、・規定導入の経緯、・車両内でのベビーカー取り扱い方法、・ベビーカー利用者の乗車実績、・ベビーカー利用に絡む怪我や事故の有無、・危険だと思われる行為や事例
回収数	＜鉄軌道事業者＞ 有効回答数63(回収率：51.6%) ＜バス事業者＞ 有効回答数75(回収率：54.0%)

るアンケート調査を実施した。アンケート調査の概要を表1に示す。

3. 調査結果

(1) バス事業者に対する調査

路線バスにおけるベビーカ利用について、利用実態、取り扱い規定、車両内での取り扱い方法の3つの項目についてたずねた。なお、いずれの回答も無回答は除く。

a) ベビーカの利用実態について

図-1は、ベビーカ利用者の乗車実績調査の実施についてたずねた結果である。乗車実績調査を実施しているのは、わずか6.7%であった。

図-2、表-2 は、ベビーカ利用者の危険な行為・事例である。バス事業者がベビーカ利用者に対し危険だと感じる行為・事例は、「(ベビーカを広げたままの乗車で)ベビーカをしっかり支えていない」が76.9%と非常に多かった。次いで、「(広げたままのベビーカ)が他の乗客にあたる」が49.2%であり、ベビーカを折りたたまず乗車することで、他の乗客の迷惑となっていることを指摘する事業者が多かった。また、「(折りたたんだベビーカを持って)子どもと荷物を抱えている」が47.7%と、ベビーカを折りたたんで乗車した際、保護者や子どもが危険であると感じている事業者が多いことがわかった。実際に事故が起こった事例は、全体の6.8%で高い割合ではないが、事故につながる可能性のある危険な行為や事例は数多くあることが明らかとなった。

b) ベビーカの利用実態について

図-3は、ベビーカの利用実態の有無についてたずねたものである。規定を設けているのは30事業者、予定がある4事業者を合わせると、34事業者(45.3%)が規定を設けている。規定が設けられた時期は2002年からで、2005~2009年が多かった。図-4は、規定の導入理由・導

入しない理由である。規定の導入理由は、「乗客からの要望」が、60.6%と最も多く、次いで「他事業者が導入

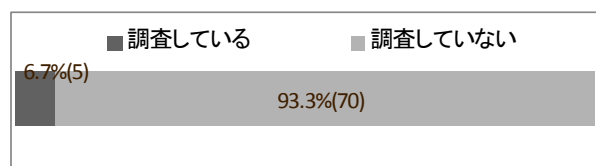


図-1 乗車実績調査の実施有無<バス> (N=75)

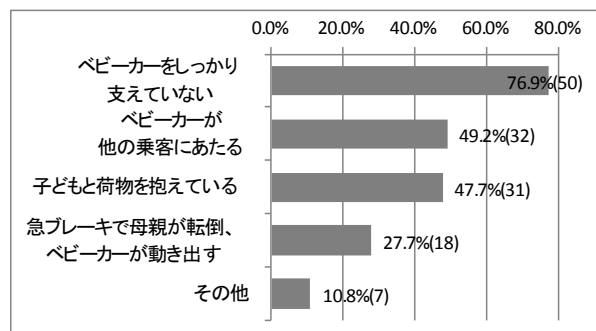


図-2 ベビーカ利用者の危険な行為・事例<バス> (N=65)

表-2 ベビーカ利用者の危険な行為・事例
(その他内容) <バス>

その他	度数
ニーリング機能を使用した際、ベビーカがバスから滑り落ちた。 この事故以降、ベビーカ乗車時はニーリングを使用しないようにした。	1
ベビーカに荷物を吊り下げることにより、バランスが悪くなり、転倒事故につながる。	1
ベビーカの固定を拒む乗客がまれにある。	1
携帯電話などを操作し、ベビーカから手を離すなどの放置する行為	1
乗車口の階段をベビーカに子どもを乗せたまま、担ぎあげる際に足・手が滑る。	1
折りたたんだベビーカが通路上の障害となる。	1

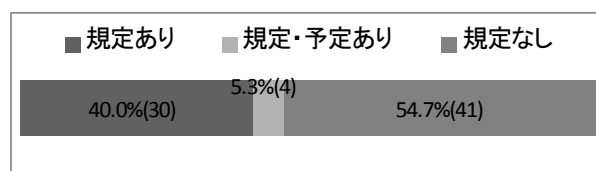


図-3 ベビーカの利用実態の有無<バス> (N=75)

規定導入あり理由 (※複数回答)	規定導入なし理由 (※複数回答)
乗客からの要望 60.6%(20) 他事業者が導入していたから 42.4%(14) その他 33.3%(11)	ベビーカ利用者がいない 71.4%(30) 乗客からの要望がない 38.1%(16) その他 23.8%(10)
その他(規定あり:理由) 会社独自の方針として。(2) ベビーカのお客が多くなったため。 お客様にとって規定があった方が良いと判断したため。 統一した対応が必要となることから、マニュアルを作成している。 バリアフリーの関係。 危険回避のため。 Y県バス協会として統一マニュアル。 子育て支援の一環として。	その他(規定なし:理由) 通常利用で特に問題がなく、規定の必要を感じない。(2) 地形環境からベビーカを使用しているバス利用者はほとんど見受けられない。 ノンステップバス車両が少ないから。 状況に応じて乗降車の手伝いを行っている。規定すべきかについては難しい。 ベビーカ取扱いについての研修を実施しているため。 車いすと似たような扱いを行っている。 ベビーカサイズが一定でなくサイズによる規定等が出ない。 ベビーカのメーカーが使用しないよう注意している(安全面に問題がある)。 TDR利用者と市民が混乗するバスで決まりをつけることができない。

図-4 車両内におけるベビーカの利用実態の有無<バス>

していたから」であった。「その他」の意見の中には、『バリアフリーの推進』や『子育て支援』を挙げる事業者もあった。一方、規定を導入しない理由は、「ベビーカー利用者が少ない」、「乗客からの意見・要望が少ない」などであった。

c) ベビーカーの取り扱い方法について

図-5 は、車両内でのベビーカーの取扱い方法(ベビーカーを折りたたまず乗車することの可否を含む)についてたずねた結果である。「折りたたまず乗車・可」が50.7%であった。しかし、多くの事業者がベビーカーを折りたたまず乗車する際の制限を設けており、制限の内容は、「混雑時は折りたたむ」、「車いす利用者が優先」、「大型や2人乗りのベビーカーは通路が確保できなくなるため折りたたむ」などであった。

図-6 は、ベビーカーの設置スペースの有無である。ベビーカーの設置スペースを設けているのは47.0%で、約半数の事業者がベビーカーの設置スペースを設けていることがわかった。スペースについては、車イスと兼用というところが多く、位置は、車両の前方・中央が多い。また設置可能なベビーカーの台数は2台とする事業者が大半であった。図-7 は、ベビーカーの固定方法、図-8 は、固定ベルトの装着義務である。ベビーカー設置スペースを設けている事業者に固定方法等をたずねた。最も多いのは、「座席をそのままの状態(ベビーカーを)固定」する方法で、73.3%であった。また、固定ベルトの装着については、「義務付けている」が41.9%、「利用者の判断に任せている」が48.4%であった。以前は事業者が固定ベルトを装着していたが、拒む利用者が多く、現在は利用者判断に任せているという事業者もあった。

(2) 鉄道事業者に対する調査

鉄道におけるベビーカー利用について、利用実態、取り扱い規定、車両内での取り扱い方法についてたずねた。

a) ベビーカーの利用実態について

図-9は、ベビーカー利用者の乗車実績調査の実施についてたずねた結果である。乗車実績調査を実施しているのはわずか1.6%で、バスよりもさらに低い結果となっ

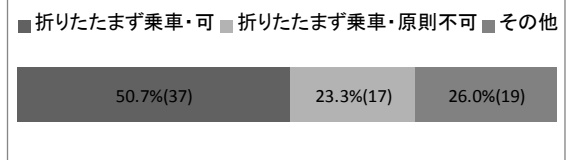


図-5 車両内のベビーカー取り扱い方法<バス> (N=73)

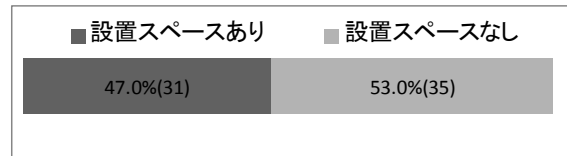


図-6 ベビーカー設置スペースの有無<バス> (N=66)

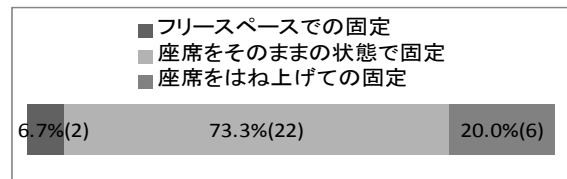


図-7 ベビーカーの固定方法<バス> (N=30)

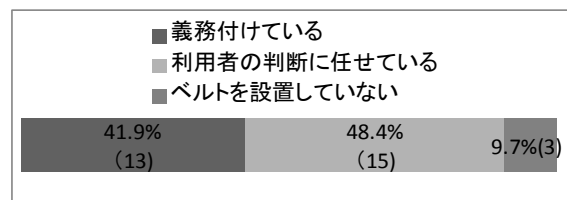


図-8 固定ベルトの装着義務<バス> (N=31)

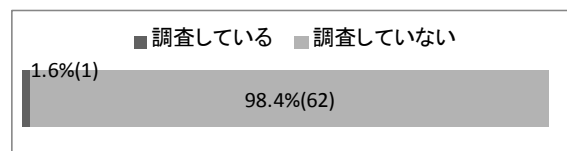


図-9 乗車実績調査の実施の有無<鉄道> (N=63)

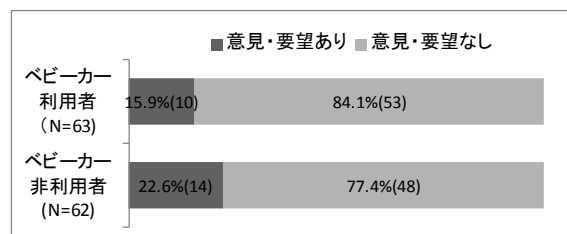


図-10 ベビーカー利用者・非利用者からの意見・要望の有無<鉄道>

表-3 ベビーカー利用者の危険な行為・事例<鉄道>

乗降時	発車ぎりぎりの電車で、ベビーカーを無理やり押し込み乗車しようとする	4
	駆け込み乗車	3
	閉扉間際の乗車または降車により、扉に挟まれる恐れはあり、過去にも数件は発生した。	1
	降車に時間を要することがあり、ドアに挟みそうになった	1
	ベビーカーと母親が電車から降りるのを確認し扉を開けようとしたが、実際にはベビーカーに子は乗っておらず、後ろからきた子どもを扉に挟みそうになった。	1
	発車間際の列車からベビーカーを押しながら降車しようとする(車掌からは完全に見えないので極めて危険)。車内・ホーム等で携帯電話を操作しながら片手でベビーカーを押したりベビーカーから手を離したりする。	1
	ベビーカーを持ち上げないで、乗車しようとしてホームと電車の隙間に車輪を挟める	2
ホーム	段差のある乗降口での転倒・特に踏面電車	1
	ストッパーをかけ忘れた無人のベビーカーが線路内に転落し車両と衝突	1
	ホームに立ててあったベビーカー(ベビーカーのみ)が動き出し、運転手が非常ブレーキをかけたが、走行踏面に落ちたベビーカーと接触した。	1
	ホームで待つ際に、ベビーカーのブレーキをかけない場合、傾斜のあるホームでは、ベビーカーが線路内に転落する恐れがある。	1
	ホームでベビーカーから手を離れたまま電車を待っている。	2

た。鉄道はバスに比べ乗降が多く、広範囲にわたるため、ベビーカー利用者の実態も把握しにくいことが推測される。図-10は、ベビーカー利用者・ベビーカー非利用者からの意見・要望の有無である。ベビーカー非利用者からの意見・要望がベビーカー利用者からの意見・要望よりやや多く、内容は、ベビーカーを広げて乗車することへの不満や利用者のマナーに対するものであった。

表-3は、ベビーカー利用者の危険な行為・事例である。重大な事故になる恐れのある危険な行為・事例については大きく二つに分かれ、車両の乗降に関すること、ホームでの待機方法に関するものであった。また、約1割の事業者がベビーカー利用に絡む事故が過去にあったと回答した。

b) ベビーカーの取り扱い規定・方法について

図-11は、車両内におけるベビーカーの取り扱い規定の有無である。規定を設けているのは、わずか4.9%であった。表-4は、車両内のベビーカーの取り扱い方法である。規定を設けてはいないが、車両内でのベビーカーの取り扱い方法については、大半の事業者が方針を示しており、最も多いのは、「ベビーカーを広げたままの乗車が可能・条件なし」で、46.8%であった。図-12は、ベビーカー設置スペースの有無であるが、鉄道でベビーカースペースを設けているのは、わずか1事業者だけであった。

4. おわりに

本研究は、公共交通機関におけるベビーカーの取り扱い規定についての現状を把握し、今後の課題を明らかにすることを目的に、鉄道事業者と路線バスを運営しているバス事業者にアンケート調査を実施した。

調査の結果、バスでは、2002年以降、都市圏を中心に、車両内にベビーカースペースを設置する事業者が増加傾向にある。その理由としては、利用者からの要望が大きいこと、他事業者が導入していることであった。また、ノンステップバスの導入が進んだことにより、今後の利用増加も見込まれる。そのため、他の乗客とのバランスを持たせた対応をするために、どの事業者も乗務員の教育に力を入れている。

一方、鉄道では、ベビーカースペースを設ける事業者は増えておらず、規定もほとんど導入されていない。鉄

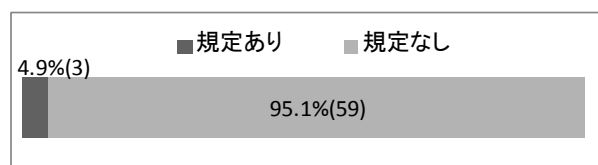


図-11 車両内におけるベビーカーの取り扱い規定の有無
＜鉄道＞ (N=62)

表-4 車両内のベビーカーの取り扱い方法＜鉄道＞ (N=62)

乗車方法		度数 (%)
折りたたむ		2 (3.2%)
広げて可 (51)	条件あり	20 (32.3%)
	条件なし	29 (46.8%)
	—	2 (3.2%)
その他		9 (14.5%)

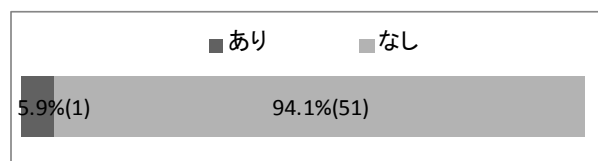


図-12 ベビーカー設置スペースの有無＜鉄道＞ (N=52)

道事業者の自由記述によると、「画一的な利用基準を設け、運用することは困難であり、却ってそれがトラブルの元にもなりかねない。ベビーカー利用者のモラルと周囲の相互理解に期待するしかない現状」のようである。ベビーカーが電車扉に挟まれ事故が相次いだことや画一的な基準を設けられないことなどからマナー向上キャンペーンを進める事業者もある。2008年には、関東・中部・関西の30の鉄道事業者が、2009年以降は関東の鉄道事業者が共同でベビーカー利用に関するポスターを掲出し、周囲への理解やベビーカー利用者へのマナーを呼び掛けている。このような活動が広がることで、ベビーカー利用者と周囲の乗客の相互の理解が深まり、マナー向上が安全向上につながるのではないだろうか。

謝辞：本研究は、JR西日本財団の平成22年度公募助成「公共交通機関におけるベビーカー利用者のバリアの実態と改善に関する研究」(助成番号：westjrf10R034)の一部として行ったものです。関係各位に謝意を表します。

参考文献

- 1) 福田智雄：ベビーカー利用者に対する公共交通機関のバリアフリー対策についての調査研究，国際学院埼玉短期大学・研究紀要，Vol29.41-44，2008

A STUDY ON HANDLING GUIDELINE OF STROLLER-USERS IN PUBLIC TRANSPORTATION

Yukiko NISHIMOTO, Katsuyo UENO