

東京都市圏における子育て世帯の 交通特性に関する基礎的分析

和泉 範之¹・平田 晋一²・石神 孝裕³・松井 浩⁴

¹正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市交通研究室（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail:nizumi@ibs.or.jp

²正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市交通研究室（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail:shirata@ibs.or.jp

³正会員 一般財団法人計量計画研究所 交通まちづくり研究室（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail:tishigami@ibs.or.jp

⁴正会員 一般財団法人計量計画研究所 情報システム研究室（〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9）
E-mail:hmatsui@ibs.or.jp

女性の子育てと仕事の両立に対するニーズに的確に応えることは、女性の自己実現と少子高齢化社会における活力維持の実現において重要である。働く子育て女性の現状として、共働きの核家族が87%を占めており、日々の活動に伴う負荷を交通面を含む様々な面から軽減していくことが求められている。

このような背景から、本稿では、東京都市圏パーソントリップ調査データを活用し、働く子育て女性の活動の実態について基礎的な分析を行った。夫婦と子供世帯の働く女性は、他の世帯類型と比較して、限られた時間で様々な活動をこなしていることが明らかとなった。また、公共交通サービス水準の高い都心や鉄道沿線の居住者の方が、1日の総移動時間や送迎を含めた通勤時間が長く郊外部よりも移動に関する負荷が大きいことが明らかとなった。

Key Words : *life stages of women, family with children, travel behaviors, level of travel service*

1. はじめに

国立社会保障・人口問題研究所によれば、我が国は今後一層少子高齢化が進展し、本格的な人口減少が進む見通しが示されている。少子化が進むと生産年齢人口が減少することから、近年では女性や高齢者の就労を促すための取り組みが進められてきた。その一方で、長引く経済不況や価値観の多様化等により出産後も働き続けたいという女性も増えてきており、配偶者のいる若い女性の労働力率は大幅に上昇してきている¹⁾。このように、子育てと仕事の両立に対する女性のニーズは高まっており、このニーズに的確に応えることが、少子高齢化対策や持続的な経済成長の実現において重要となる。

20～39歳の働く子育て女性が置かれている状況として、平成22年国勢調査をみると、5歳未満の子供を持つ共働き世帯の87%が核家族であることが明らかとなっている。特に、大都市圏（埼玉・千葉・東京・神奈川・愛知・京都・大阪・兵庫）では、地方部より10ポイント高く92%

となっている。このことから、特に大都市圏において、若い働く子育て女性の多くが育児に関する親のサポートを受けにくい環境に置かれていることがわかる。親のサポートを受けにくい場合、子供を保育園等に預ける必要があり、そのための移動が発生する。このような現状から、核家族世帯で働く子育て女性には、日々の活動に伴う負荷を軽減するための交通面からのサポートが必要であり、このためには、まず当該女性の活動の実態を明らかにすることが重要である。

既往研究では、世帯類型や女性の属性によって、自動車保有率や交通手段選択、1日の活動量に差異があることが確認されている²⁾³⁾⁴⁾⁵⁾。しかしながら、働く子育て女性の交通実態に着目した分析は少ない⁶⁾。特に、居住地の交通サービスとの関係や、送迎交通の実態については十分に整理されていない。本稿では、核家族の働く子育て女性に着目し、交通行動特性について他の世帯類型との比較や居住地の交通サービス水準との関係分析を通じて、1日の活動の特徴を把握することを目的とする。

2. 分析方針

(1) 分析対象と世帯類型

本研究では、世帯構成と個人の交通行動実態が把握できる唯一のデータであるパーソントリップ（以下、PT）調査データを活用する。働く子育て女性のうち最も負荷の大きいと考えられる核家族世帯の割合が高い大都市圏のうち、比較的最近のPT調査データが取得可能である東京都市圏を分析対象とする。東京都市圏では、平成20年に5回目のPT調査が実施された。この調査では、世帯人員の続柄までは調査されていないが、世帯構成員すべての性別と年齢が把握されている。そこで、本研究では、20～39歳の女性を分析対象とし、以下の2つのルールで世帯類型を定義した。①同一世帯の20歳以上の男性かつ女性との年齢差が20歳以内の人を夫とする。②女性との年齢差が20歳以上である15歳以下の男女を子供とする。上記ルールをもとに定義した表-1に示す3つの世帯類型を分析対象とした。

(2) 分析対象地域の分類

本稿では、東京都市圏の中でも都心部への依存が高いと考えられる都心から50km圏を分析対象地域とした(図-1)。また、公共交通サービス水準との関係について分析するため、①都心8区、②郊外(鉄道沿線)、③郊外(鉄道非沿線)の3地域に分類した。鉄道沿線地域は、字・丁目ごとに最寄り鉄道駅までの直線距離を算出し、1km未満の地区について鉄道沿線地域と定義した。

表-1 20～39歳代女性の世帯類型構成比(H20東京都市圏PT調査)

単身世帯 (未婚女性)	夫婦のみ 世帯	夫婦と子供 世帯※1	その他※2
15%	13%	26%	46%

※1：子供人数1～3人

※2：未婚女性(単身以外)、親と同居など

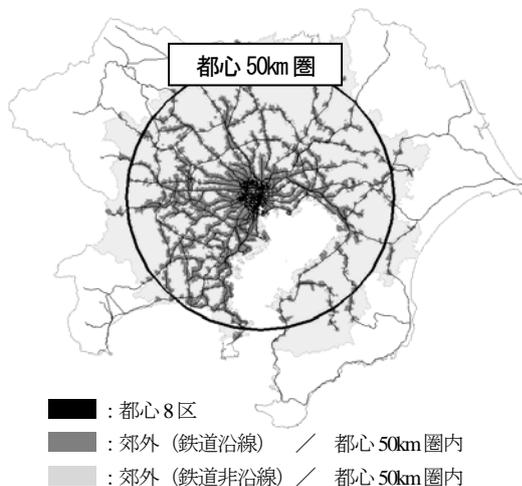


図-1 地域区分の設定

3. 子育て中の就業女性の地域別交通特性

(1) 自動車の保有状況

世帯類型別にみると、夫婦と子供世帯の自動車保有率は、単身世帯や夫婦のみ世帯より高い(図-2)。地域別に見ると、都心8区よりも郊外(鉄道非沿線)の方が自動車保有率が高くなっている。郊外(鉄道非沿線)の夫婦と子供世帯の自動車保有率は90%を超えている。また、夫婦と子供世帯では、都心8区においても自動車保有率は46%と高くなっている。夫婦と子供世帯では、ドアツードアでの移動が便利な自動車が、他の世帯類型よりも保有されている状況がうかがえる。

(2) 基礎的な交通特性

a) 1日のトリップ数と目的構成

夫婦と子供世帯の働く女性は、1日あたりのトリップ数が、他の世帯類型よりも高くなっている(図-3)。この主な理由は、保育園などに送迎するトリップが発生することによるものである。地域間で比較すると、単身世帯や夫婦のみ世帯では、都心8区のトリップ数が高くなっているが、夫婦と子供世帯では3地域とも同水準である。トリップの目的構成(図-4)をみると、単身世帯や夫婦のみ世帯と比較して、夫婦と子供世帯では地域間の差異が小さい。このことから、働く子育て女性の1日の活動は、居住地特性の影響をあまり受けずに構成されていることがわかる。

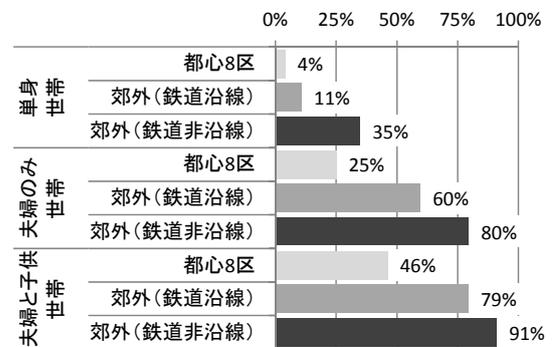


図-2 自動車保有率(就業者)

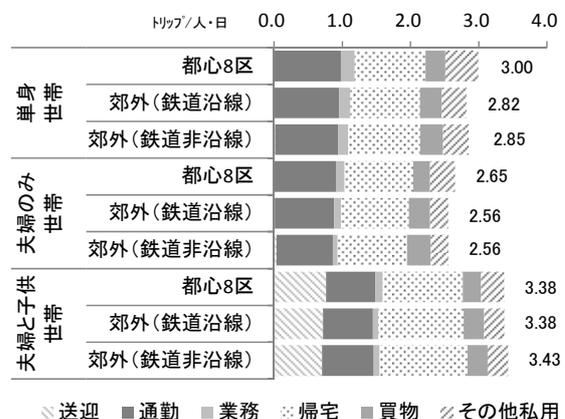


図-3 目的別の1人1日あたりトリップ数(就業者/平日)

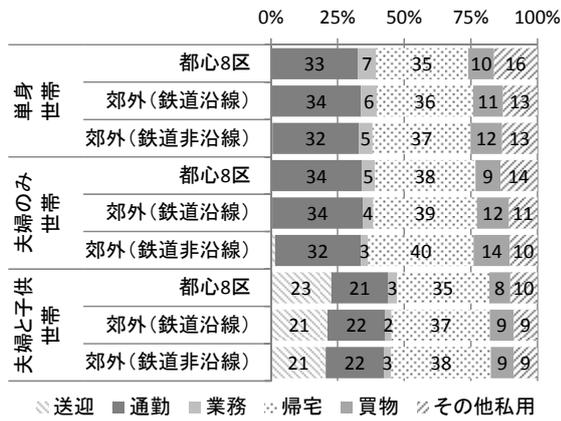


図4 トリップ目的構成 (就業者/平日)

b) 目的別トリップの着時間分布

1日の時間帯別のトリップ分布(図-5)をみると、夫婦と子供世帯の働く女性は、朝と夕方に送迎目的のトリップが発生しており、子供を保育園等へ送り迎えする状況が現れている。帰宅トリップをみると、単身世帯と夫婦のみ世帯の働く女性は、私事トリップのピークが18時台となっていることもあり遅くまで続いているのに対し、夫婦と子供世帯では、19時頃にほとんどの女性が帰宅している。このことから、夫婦と子供世帯の働く女性は、単身世帯や夫婦のみ世帯と比較して、子供の送迎と帰宅後の子供の面倒の朝夕の時間拘束があり、また朝夕の短い時間に複数の移動をこなしている状況から、日常生活を送る上で大きな負担になっていると考えられる。

c) 代表交通手段別分担率

夫婦と子供世帯の働く女性は、他の世帯類型と比較して、自動車分担率が高く、鉄道分担率が低い(図-6)。地域別に比較すると、図-2に示した自動車保有率と連動して、郊外ほど自動車分担率が高まり、鉄道非沿線では51%となっている。このことから、夫婦と子供世帯の働く女性は、限られた時間で様々な活動をこなさないといけないため、乗り換え抵抗のない自動車が保有され、利用されていることが示唆される。

(2) 送迎と通勤に着目した分析

これまでの結果から、子供がいる世帯とそれ以外の世帯の女性では、送迎目的の移動の規模に大きな違いがあることが明らかとなった。両親が共働きの核家族世帯では、通勤前に子供を保育所などに預け出勤するという行動パターンが一般的と考えられよう。ここでは、その行動パターンに着目し、自宅を出て、子供を保育所などに送り、その後、通勤するという一連のトリップパターンを持つ女性に限定し、交通特性を分析した。

送迎および通勤トリップの代表交通手段(図-7)をみると、都心8区に居住する夫婦と子供世帯の働く女性は、約9割が自転車と徒歩で出勤前に送迎しており、その後、

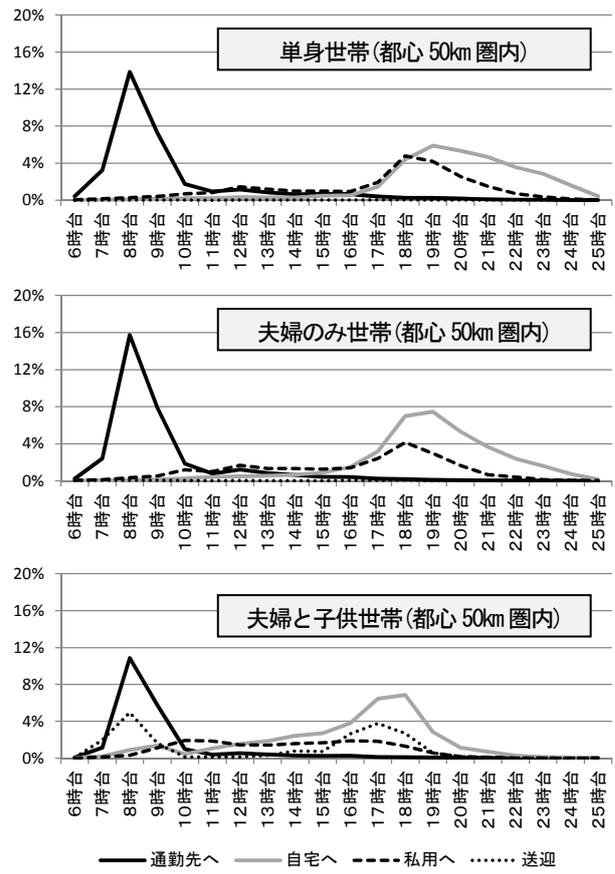


図5 目的別トリップ着時間分布 (就業者/平日)

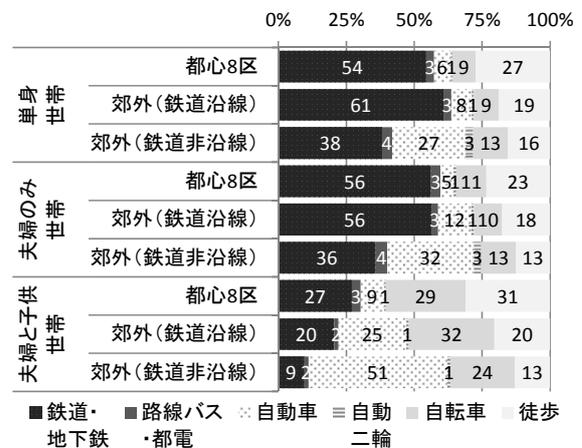


図6 代表交通手段分担率 (就業者/平日)

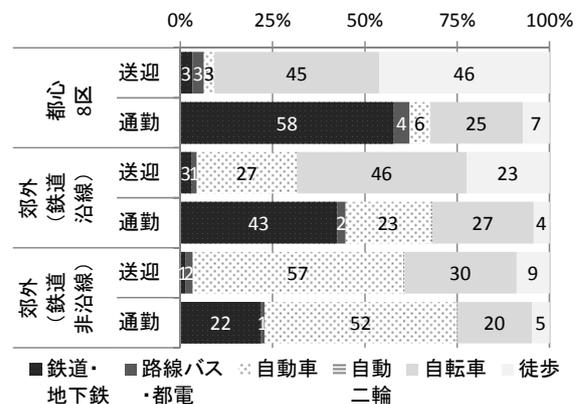


図7 送迎・通勤目的の代表交通手段分担率 (平日)

約6割が鉄道，約3割が自転車で通勤している。一方，郊外では自動車での送迎が都心8区よりも高く，鉄道非沿線では鉄道沿線の2倍以上となっている。また，鉄道非沿線では，通勤の自動車分担率も送迎と同程度に高いことから，多くの女性が自動車で送迎した後に，そのまま自動車通勤している状況がうかがえる。

次に，自宅から送迎先を経由して勤務先へ行くまでの所要時間(図-8)をみると，送迎なしと比較して約20分移動時間が長く，その分通勤時の負担となっている。送迎の有無による通勤時間の差は，公共交通サービス水準の高い地域ほど短いという状況でもなく，地域差は小さい。したがって，通勤時間の観点でみると，都心8区や鉄道沿線地域の働く女性の方が負担感が大きいと言える。

さらに，働く女性の1日の総移動時間(図-9)をみると，夫婦と子供世帯が他の世帯類型と比較して最も短い。夫婦と子供世帯の1日あたりトリップ数が最も多いことを踏まえると，子供がいることにより移動時間を短くし，限られた時間で様々な活動をこなしている状況がうかがえる。一方，各世帯類型の地域差をみると，単身世帯や夫婦のみ世帯の働く女性の場合，職住近接型の都心8区の総移動時間が最も短いに対して，夫婦と子供世帯では，都心8区が最も長く郊外(鉄道非沿線)が最も短いという逆転現象が生じている。これは，図-8に示した通勤時間の地域差と連動しており，働く子育て中の女性は，移動による負担を極力減らそうと近場で用事をすませる傾向にあり，この結果，鉄道や徒歩・自転車で移動が中心となっている都心8区と鉄道沿線地域では移動時間が長く，自動車移動が中心の郊外(鉄道非沿線)では移動時間が短くなっているものと考えられる。

4. おわりに

本稿では，働く子育て女性の活動パターンが，他の世帯類型の働く女性と異なり，また居住地の交通サービス水準によっても異なることが明らかとなった。特に公共交通サービス水準の高い都心や鉄道沿線の居住者でも，自動車保有率が高く，1日の総移動時間や送迎を含めた通勤に要する時間は郊外部よりも長い点は新たな知見である。以上から，働く子育て女性にとって暮らしやすい地域づくりの方向性を検討する上では，属性要因として単に子供の有無だけではなく，居住地域の交通サービス水準による交通手段選択の違いや，移動時間や拘束時間などの負荷の実態について理解することが重要である。

今後の課題として，施設立地の観点から暮らしやすい地域づくりの方向性を検討するために，働く子育て女性の活動パターンを説明する条件である保育施設や買物施設の分布に着目し，居住地や通勤地，それぞれの最寄り

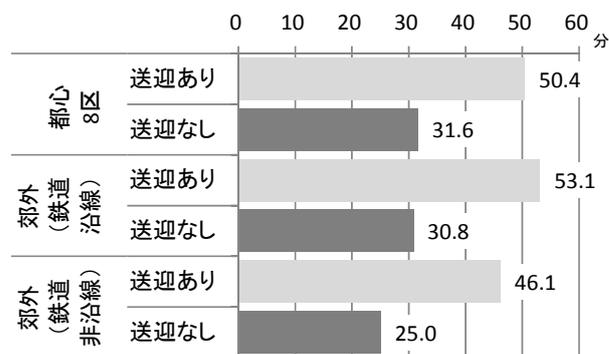


図-8 通勤における送迎有無別の所要時間(平日)

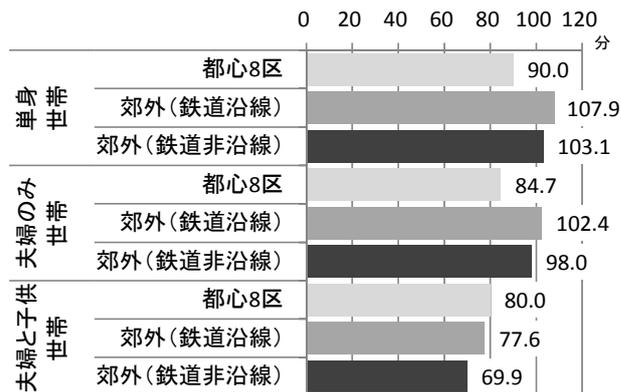


図-9 1日の総移動時間(平日)

駅からみたアクセシビリティが，送迎・通勤の交通手段選択や活動時間にどのような影響を及ぼすのかを検討する必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 厚生労働省雇用均等・児童家庭局：平成21年版働く女性の実情，2010
- 2) 杉田浩，鈴木紀一，秋元伸裕：世帯属性の変化が交通発生に及ぼす影響分析，運輸政策研究，Vol.2 No.3，pp.9～18，1999年
- 3) 石田東生，上原徳高，岡本直久，古屋秀樹：東京都市圏における世帯の自動車保有及びトリップ発生に関する基礎的研究，土木計画学研究・論文集，Vol.21，pp.531～538，2004年
- 4) 森尾淳，上杉昌也，和泉範之，平田晋一：パーソントリップ調査を活用した若年層の自動車利用特性分析，土木計画学研究・講演集(CD-ROM)，Vol.44，2011年
- 5) 辰巳浩，香口恵美，堤香代子：PT調査データを用いた乳幼児を持つ女性の交通行動特性に関する研究，土木計画学研究・講演集(CD-ROM)，Vol.43，2011年
- 6) たとえば，藤岡啓太郎，石神孝裕，高橋勝美：東京都市圏における若者の交通実態に関するマクロ分析ー特に女性のライフステージに着目してー，国際交通安全学会誌，Vol.37，2012年(掲載予定)

(2012.8.3受付)