

# 公共交通機関等における ベビーカー利用の対応状況について

松原 淳<sup>1</sup>・岩佐徳三郎<sup>2</sup>・竹島恵子<sup>3</sup>・平石浩之<sup>4</sup>・小松崎 昌子<sup>5</sup>

<sup>1</sup>正会員 交通エコロジー・モビリティ財団（〒102-0076 千代田区五番町 10 番地）

E-mail: a-matsubara@ecomor.jp

<sup>2</sup>非会員 交通エコロジー・モビリティ財団（〒102-0076 千代田区五番町 10 番地）

E-mail: t-iwasa@ecomor.jp

<sup>3</sup>非会員 交通エコロジー・モビリティ財団（〒102-0076 千代田区五番町 10 番地）

E-mail: k-honda@ecomor.jp

<sup>4</sup>正会員 (株)日本能率協会総合研究所（〒105-0011 東京都港区芝公園 3-1-22）

E-mail: HIROYUKI\_HIRAIISHI@jmar.co.jp

<sup>5</sup>非会員 (株)日本能率協会総合研究所（〒105-0011 東京都港区芝公園 3-1-22）

E-mail: MASAKO\_KOMATSUZAKI@jmar.co.jp

バリアフリーの進展とともに公共交通機関ではエレベーターやノンステップバスの導入が進み、高齢者や障害者ばかりでなく、子ども連れのベビーカーが公共交通機関に乗ることが多くなった。現状ではベビーカーのスペースや利用方法が決まっていないために混乱が発生している。そこで、ベビーカーを受け入れる側の交通事業者等の受け入れ状況を調査した。その結果ではベビーカーの扱いについて、置き場、向き、固定ベルト、固定方法などの規定、案内、周知が今現在では不自由分で、全国で統一的な対応が行われていない課題が見られる。そのため一般利用者と移動しなくてはならない状況の間に挟まれたベビーカー利用者は板ばさみの状況にあり、少子化対策の糸口にはならないことから双方の理解向上が求められる。

**Key Words :** ベビーカー、公共交通機関、車いす、マナー、フリースペース

## 1. 研究の背景と目的

世の中に「バリアフリー」という言葉が生まれ、認知され始めてから 20 年以上が経とうとしている。これまでは高齢化や障害者の移動の権利、社会参加の促進などが主目的で、例えば車いす使用者や視覚障害者をメインターゲットとしてバリアフリー化が進んできた。2000 年からの交通バリアフリー法は公共交通機関においてエレベーターなどの段差の解消、ノンステップバスの導入など、高齢者や障害者の社会参加には一定の効果があると評価できる。具体的には駅施設や車両が刷新、更新、改良され、車いす等での高齢者や障害者の公共交通機関の乗車が当たり前の様になった。それに伴い施設の改良は子ども連れ等の移動における制約も改善されてきている。エレベーターやノンステップバスの導入によってベビーカーを使った子供連れの公共交通機関の利用が促進され、当初は想定していなかったベビーカーの利用が増加したとも言える。まさにバリアフリーは高齢者や障害者のためだけでなくところに効果を導き、まさにユニバ

ーサルデザインとしての施設整備やソフト面の視点が必要になっているといえる。

しかしながら、子ども連れの移動時にはまだまだ課題があると考えられる。鉄道、バスなどの公共交通機関に子供連れが乗ることは、わが国でも「だっこ」や「おんぶ」により古くからあるが、社会習慣や公共交通機関の状況の違いなどから他国とは異なる様相を示してきた。しかし、近年のライフスタイルの変化にも促され公共交通機関に子供連れがベビーカーによって乗り込むことが多く見られるようになったことは異論がないところである。

ベビーカーの増加が交通機関の受け入れ体制の変化を導いたのか、交通機関の受け入れによりベビーカーの増加を招いたのかは定かではないが、少なくともベビーカーの乗り込みが多く見られるようになっているものの、交通事業者が独自に対応している状況であることから、誤解や無理な乗車が見られる状況にある。西本<sup>1)</sup>、谷口<sup>2)</sup>らにより利用者側の実態と意識については調査がされているが、ベビーカーの受け入れ側、利用者側に渡り双

方の実態は明らかになっておらず、特に受け入れ側である交通事業者の全国規模の実態は明らかになっていないと言える。そこで、本稿では公共交通機関および関連する公共施設におけるベビーカーの受け入れ態勢の実態と課題について明らかにした。

## 2. 研究の構成とベビーカーの利用状況

平成 24 年度に関東・関西の交通事業者（鉄道・バス）20 社局および先進的な取り組みを行っている地方の 1 事業者を対象に、子ども連れ旅客に対する対応、運用、取組、広報、周知状況等を横断的に把握した。また、鉄道駅においてベビーカーの利用状況を定量的、客観的に把握することを目的にベビーカー利用者の実態調査を首都圏、関西圏の 3 駅で実施した。

平成 25 年度には全国の交通事業者（鉄道、バス、旅客船）、空港ターミナル、大規模商業施設（百貨店、シ

ョッピングセンター等）、111 社局・施設を対象にベビーカー利用のアンケート調査（一部 8 社のみヒアリング調査）を実施した。本稿は平成 24 年度、25 年度のアンケート調査とヒアリング調査の結果を合わせ、受け入れ側となる 132 社局を対象にした交通事業者等のベビーカー利用者への対応に関する報告を行う（報告の中心は鉄道・バス事業者）。

本稿の前段として、現状の環境として平成 24 年度に首都圏、関西圏の鉄道駅 3 駅で実施したベビーカー利用者の実態調査結果を表-2 に示す。ベビーカーの利用者は全乗客の 2% を超える例があり、無視できない数となっている。ちなみにその一方で車いすによる利用者はベビーカーの数に比較してわずかな数であるが、車いすの多少については議論を避ける。

さらに多くのベビーカーがエレベーターはもちろんのこと、本来は使用を禁止されているエスカレーターを使用していることが把握された（エレベーター協会および施設管理者が禁止としている）。

表-1 調査対象

	交通事業者			施設管理者		合計
	大都市鉄道事業者	都市部を中心とする大規模バス事業者	国内旅客船事業者	国際空港、国内線空港ターミナル	百貨店、大規模ショッピングモール等	
H24調査(訪問数)	8社	13社	-	-	-	21社
H25調査(回収数)	22社	57社	13社	11社	8社	111社
合計	30社	70社	13社	11社	8社	132社

表-2 鉄道駅におけるベビーカーの観測結果

駅タイプ	大都市ターミナル（始発駅）	大都市乗換えターミナル	郊外乗り換えターミナル
沿線特性	郊外県のベッドタウンおよび学園都市を結ぶ路線のターミナルであるが、近年は多様な機能を持つ商業施設が立地	住宅地と業務地等が密集し、多くの路線が乗り入れる一大ターミナル駅	隣接駅に高級住宅街も立地し、駅周辺にはショッピングモールや商業施設が立地
駅構造	地下駅・ホームドア完備	地下駅	橋上駅
ホーム数（乗り場数）	島式1ホーム（2乗り場）	島式1ホーム（2乗り場）	4ホーム（7乗り場）
ホームへのEV数	1基	1基	5基
日中の列車数（片方向）	9本/時間	16本/時間	12本/時間および交差路線6本/時間
平均乗降人数（人/日）	乗車人員 58千人	乗降人員 327千人	乗降人員 96千人
ベビーカー等子ども連れの乗降数（件/6時間）	休日163 平日64	休日736 平日470	休日668 平日476
うちベビーカー利用数（件/6時間）	休日134 平日39	休日683 平日387	休日580 平日391
全乗降客に対するベビーカー率（%/6時間）	休日 1.2% 平日 0.5%	休日 1.8% 平日 1.4%	休日 2.3% 平日 2.2%
車いす使用者（人/6時間）	休日7 平日7	休日18 平日9	休日— 平日18
ベビーカーの昇り EV 利用者数（台/6時間）	休日263[228] 平日183[159]	休日60[40] 平日17[12]	休日223[220] 平日125[111]
ベビーカーの下り EV 利用数（台/6時間）	—	休日54[30] 平日20[5]	休日183[179] 平日124[116]
ベビーカーの ESC 昇り利用数（台/6時間）	休日112[85] 平日33[27]	休日20[9] 平日2[1]	休日120[90] 平日54[48]

[ ]はうち子ども乗せを示す

### 3. アンケート結果

#### (1) アンケート調査項目

ベビーカー利用のアンケート調査項目は以下のとおりである。

##### a) ベビーカー使用者に係る運用実態

- ・ベビーカー使用者を対象とする利用ルールやマナー呼びかけ内容、周知方法
- ・折り畳まずに利用可能な範囲や条件
- ・介助対応範囲や設備側の専用、優先範囲
- ・車船内での利用推奨スペースの有無

##### b) ベビーカーに係るトラブルや事故の発生状況

- ・過去5年程度における事故、ヒヤリハットなどの状況

##### c) ベビーカーに係る利用者からの要望

- ・過去5年程度における利用者層別での要望や依頼事項  
(ベビーカー使用者、車いす使用者、一般利用客)

##### d) 子育て支援、安全向上など含めた今後の対応方針

#### (2) ベビーカー利用に関する事故やヒヤリハットの発生

ベビーカーに係る事故が鉄道 33.3%、バス 10.0%の会社で発生しており、ヒヤリハットまで含めると鉄道では大半の事業者で危険状況の発生が報告されている。鉄道で事故記録があるものでは、他の利用客等が絡まないベビーカー単独の事故 33.3%、ベビーカー使用者どうしの事故 3.3%、ベビーカーと一般利用者の事故 13.3%、ベビーカーと職員の事故 10.0%であった。バスでは事故・ヒヤリハットが全くないとする社が7割を占めるが、事故・ヒヤリハットの報告が行われていない可能性がある。

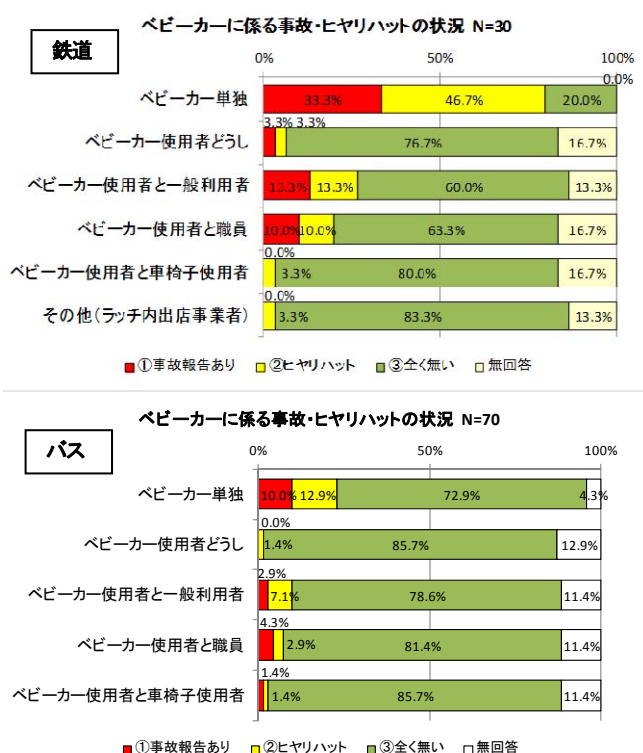


図-1 事故・ヒヤリハットの状況

#### (3) 規定やマナー呼掛けの明文化

ベビーカー利用に係る規定が全く記載なく、案内も行っていない事業者は、鉄道 36.7%、バス 22.5%、旅客船 46.2%、空港ターミナル 72.7%であった。また、ホームページやパンフレット等でルールの案内を行っている事業者は、鉄道 30.0%、バス 35.2%、空港ターミナル 9.1%にすぎず、まだまだ、規定、案内、周知が不十分であると評価できる。

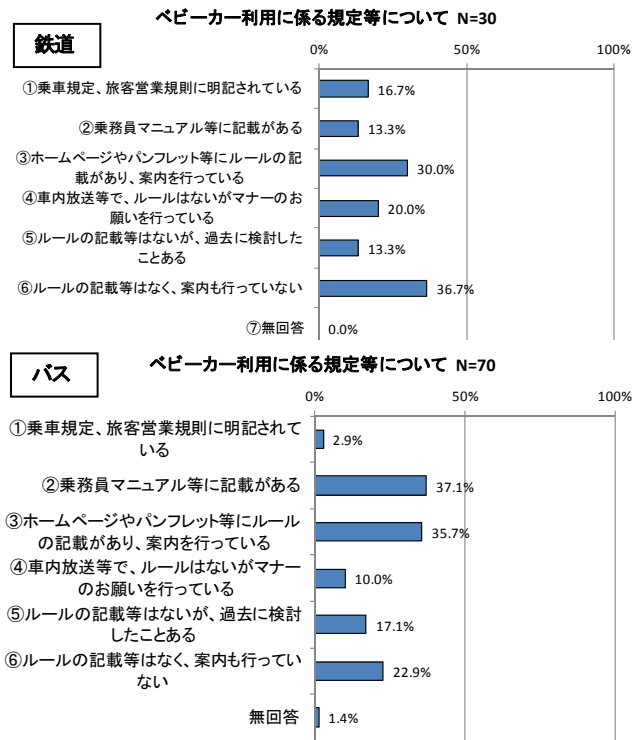


図-2 規制等の状況

#### (4) ベビーカーの折り畳まずの乗車への対応

ベビーカーの折り畳まずの乗車についての受入れ対応等の運用規定については、平成11年度から鉄道事業者で一斉に利用者の自己責任の範囲で折りたたまずの乗車を容認するようになっており、鉄道(通勤型車両)は「折り畳まずの乗車」が全社で可能となっている。バスについては「折畳んでも車内への持込みは不可」である事業者が2社あり、混雑時はベビーカーを折り畳むことを依頼する事業者が48.6%であった。バスにおいては車内空間の制約から課題が多い状況である。

#### (5) 車内のベビーカーの置き場

車内のベビーカーの置き場について車いすスペースをベビーカースペースと兼用と明示しているのは、鉄道 6.7%、バス 21.1%、旅客船 15.4%であった。また、ベビーカースペースについて特に定めていない事業者は鉄道 90.0%、バス 40.0%、旅客船 69.2%であり、現状ではベビーカーの置き場が明確化していない事業者が大勢を占める。

### (6) 車内でのベビーカーの向きと固定ベルトの扱い

バス車内におけるベビーカーの向きは、進行方向後ろ向き 30.0%、前向き 7.1%であったが、特に定めていない事業者が最も多く、40.0%であった。

バス車内においてベルトによる固定を必須としている事業者は 19.7%であり、固定するベルトの本数は 1本が 27.1%、2本が 11.4%であった。

ベビーカーの向き、固定方法も全国でまちまちであり、隣の事業者でも異なる場合があるなど利用者に混乱を招く恐れがある

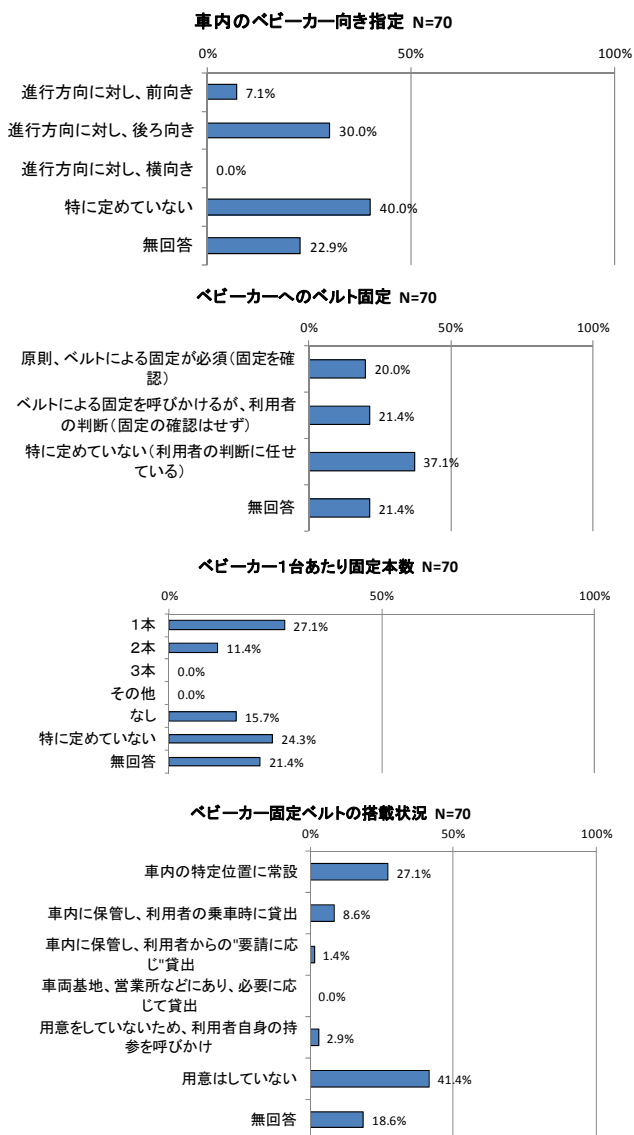


図-3 ベビーカーの向きと固定ベルトの扱い (バス)

### (7) 上下移動や乗降・乗下船時の支援

利用者の要請に応じて渡り板 (スロープ板) を使用している事業者は、鉄道 40.0%、バス 14.3%、旅客船 23.1%となっている一方で、渡り板 (スロープ板) の使用を認めない事業者は鉄道で 53.3%、バスで 12.9%であった。渡り板 (スロープ板) の使用もまちまちであり、使用を認めない事業者もある。

### (8) ベビーカーのエスカレーター利用 (鉄道)

エスカレーター自体はエレベータ協会、設置者によってベビーカーの使用は全国で禁止に統一されているが、鉄道事業者は「エスカレーターの利用を禁止しているが、利用者が多く黙認せざるを得ない (16.7%) 」と「全ての駅にエレベーターを設置しているため、特に対応していない (26.7%) 」と特に対応を行っていない事業者に二分されている。空港では「エレベーター設置数が多いことから特に対応していない (63.6%) 」という回答が多かったなど、エレベーターの設置数に応じてエスカレーターの上下移動の代替性機能を黙認せざるを得ない状況と判断される。しかし、エスカレーターの利用に事故が起こる危険性が危惧される。

また、「エレベーターを設置しているが、お手伝いの対応 (声かけ) をすることになっている」のは、鉄道 6.7%、空港ターミナル 18.2%にすぎず、鉄道、空港では人的対応の不足が課題である。

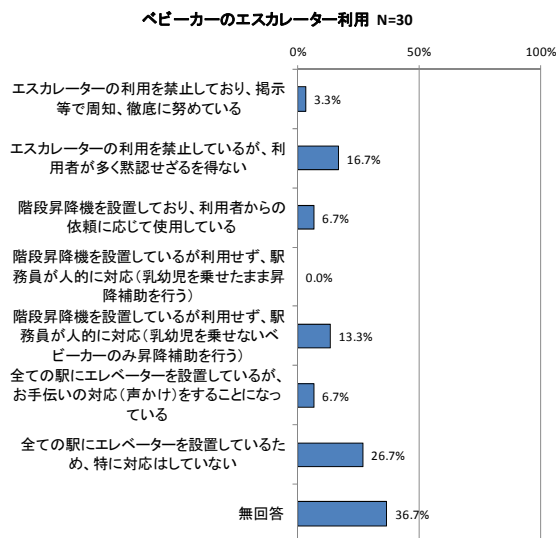


図-4 ベビーカーのエスカレーター利用 (鉄道)

### (9) ベビーカーの乗車・下車時の職員介助

乗降時に職員による介助を原則として行う、または要請があった場合のみ行うのは、バスで 25.7%、旅客船で 61.6%となっている。バスでは乗務員の判断に任せている社が半数以上あるが、乗務員による対応のムラが課題であると考えられる。また、利用者から要請があっても介助しない事業者はバス事業者で 2.9% (2社) あった。

### (10) ベビーカー使用者と一般利用者からの要望の状況

ベビーカー使用者から具体的な要望が上がった内容として、「乗降時の支援要望」がバス (37.1%)、旅客船 (30.8%) で最も多くなっており、鉄道では「上下移動時の人的支援」と「エレベーターの増設」が 66.7%で最も多くなっている。また、バスは次いで「一般利用者への配慮呼びかけ (20.0%) 」が多かった。

一方、一般利用者から事業者への要望としては、「ベビーカーによる車内での通行阻害の改善」「折り畳んでの乗車要請」が鉄道、バスともに多かった。

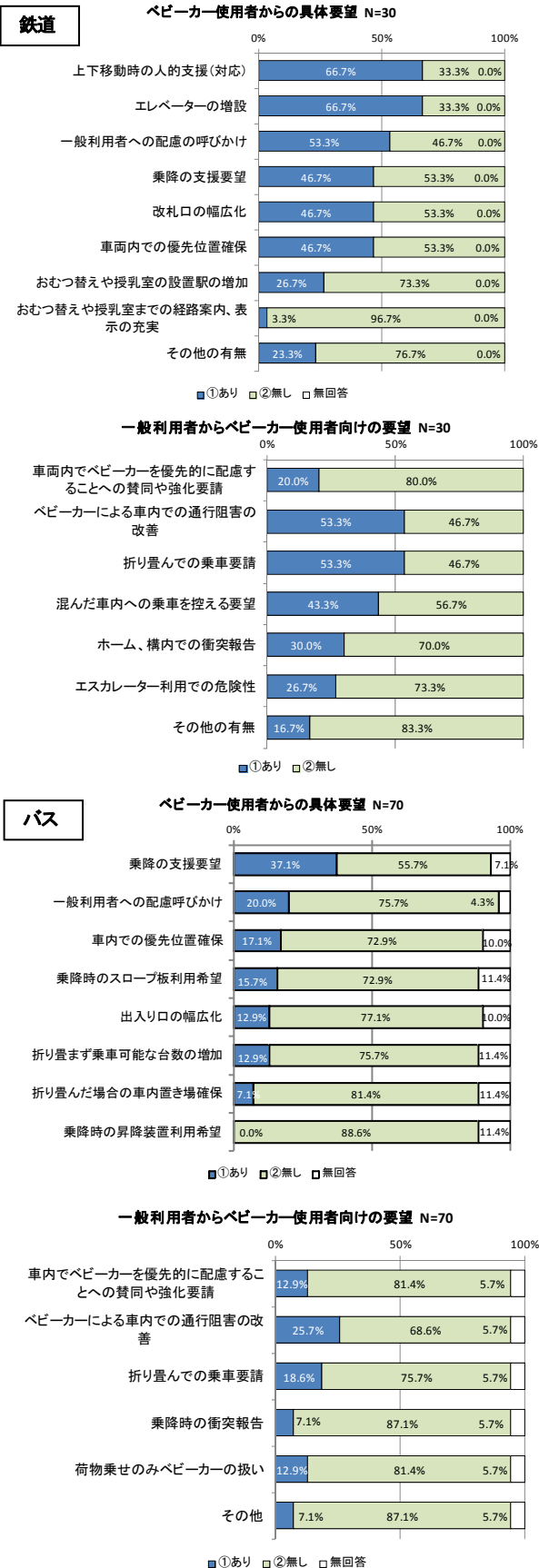


図-5 ベビーカー使用者と一般利用者からの要望

### (11) 車いす使用者からの要望の状況

鉄道では、ベビーカー使用者に車いす使用者からエレベーターでの混在利用（車いすとの同時に利用）を控える要望（20.0%）があがっている。バスでは、車いす使用者の車いすスペースの先行利用（優先的に利用）を求める要望（4.3%）があがっているが、事業者数では要望はわずかである。

### (12) 個別の対応事例

事業者の特徴的な対応事例を以下に示す。

#### a) 危険を未然に防ぐ取組

・既設のベビーカー、車いす使用者優先エレベーターに隣接の一般向けエレベーターの扉開閉設定も、安全優先の考えから優先エレベーター並みに調整。

#### b) ベビーカーの上下移動負担の軽減

・地上とホーム間のエレベーターがない駅に警備員を配置し、ベビーカーの上げ下ろしを手伝っている。

#### c) ベビーカー使用者と一般利用者への意識啓発

・鉄道車内で利用マナーのお願いとして混雑時は車内でベビーカーを畳んでもらう、または空いた車両へ移動を推奨などを定期放送を行う。

・混雑した車内でベビーカーを見かけた場合は、折り畳んでのご利用を職員がお声掛けする。

#### d) 職員向けの周知や啓発

・「ベビーカーをご使用のお客様からご依頼を受けたら、積極的に協力すること。お客様からお申し出がなくても、通路や階段でお困りの様子を見かけたら声をおかけし可能な限り協力すること。」と職員向け教本に明記。

・職員向け教本にて、ベビーカーの昇降介助は車椅子使用者への支援法に準じる旨で明記。

・お一人でベビーカーを利用しているお客様には率先してお声掛けし、介助の必要を確認することを基本としている。

#### e) 車内の制約からの対応

・空港送迎のためのバスとして全バス停に案内員が常駐しており、ベビーカー使用者の乗車時は折り畳んでのバゲッジルームへの収納、降車時の取り出しを行っている。

・折り畳んでの乗車を必須としており、車内に折り畳んだベビーカーの置き場を用意している。

・ベビーカーの乗車・降車時における声かけ、ベビーカーの折り畳みの案内・協力の声かけの案内をする際には、車内マイクは使用せず、ベビーカー使用者の所までいくようにしている。

### (13) 今後の取組方針

「ベビーカー使用者への適切な利用について啓発を行いたい」とする回答が多い中、「一般利用者への理解を

促す啓発を行いたい」という回答も多かったことから、双方の理解向上が求められていると思われる。

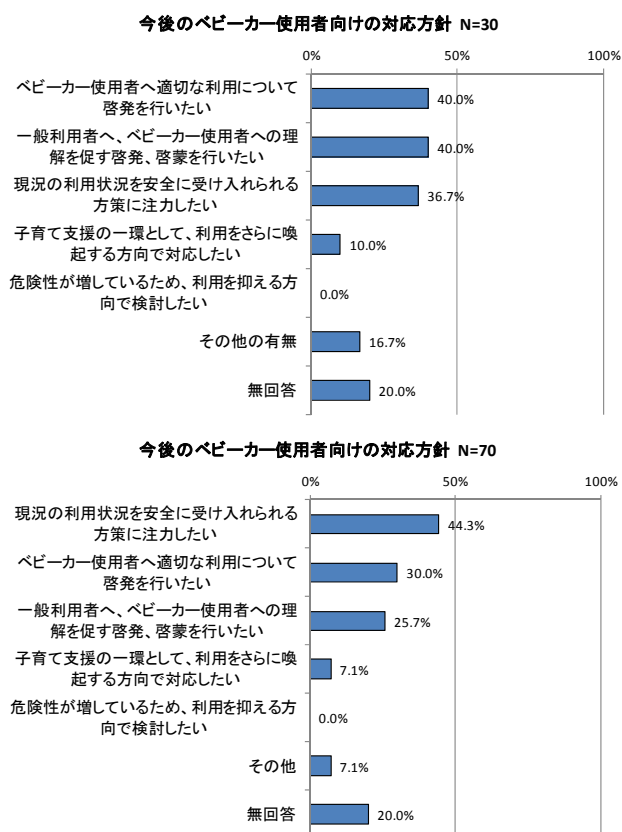


図-6 今後の取組方針

#### 4. 先進事例

##### (1) 商業施設の積極的な取り組み

都心立地型の某ショッピングセンターでは、貸し出しのベビーカーに海外製の3輪高機能型ベビーカーを47台設置しているが、休日は全てが出払う人気があるとのことである。ベビーカーによる集客もあると想像でき、自身のベビーカーを使わずに貸し出し用のこの3輪のベビーカーを使う利用者がいるとのことである。

##### (2) フリースペース等の事例（広島電鉄）

LRVであるグリーンムーバーマックスを平成18年1月に導入した際に、寄りかかり型バーの導入を契機に、窓と床面に車いすおよびベビーカーのマークを掲出した。バリアフリー法への対応をハードだけでなく、ソフトでも行う方針の一環でもある。

また、広島電鉄では子連れ利用者に積極的な対応を行っており、ワンマン運転の高床式路面電車でも乗務員がベビーカーの乗降を手伝うのが当たり前と教育されている。また運賃についても大人に同伴される幼児は3人まで無賃としている（通常は幼児はバスで1人、鉄道で2人までが無賃）。

#### (3) 福岡市交通局地下鉄のベビーカーのスペース

福岡市交通局の地下鉄では平成22年に車いす使用者からの要望もあり、開業間もない七隈線の車いすスペースの車内壁面にベビーカーマークを掲載したのが最初である。平成24年度の内部検討において、市の上位方針である”ユニバーサル都市「福岡」“の理念に基づき、子育て支援の方針も踏まえて増加基調にあるベビーカー対応として、広島電鉄の事例を参考にそもそも他鉄道と比較しても多かった全車両にある車いすスペースを活用することを決め、平成25年7月より、「車いす・ベビーカー優先スペース」とした。

#### 5. 調査のまとめ

公共交通機関等におけるベビーカーの受け入れ状況について調査を行った。その結果ではベビーカーの扱いについて、置き場、向き、固定ベルト、固定方法などの規定、案内、周知が今現在では全国で統一的な対応が行われていない課題が見られる。しかし、交通機関の状況や地域特性などは地域により異なるため、同じ対応をすることが必ずしも適切ともいえない状況と考えられる。ただし、エスカレーターの利用にベビーカー本体ばかりでなく、他の利用者が巻き込んだ事故が起こる危険性があるが、利用者が多く黙認せざるを得ない状況にあることでは問題解決は見えない状況にある。

交通事業者、ベビーカー利用者と一般利用者の関係の中では少子高齢化問題に取り組みなければならない。そのためには、ベビーカー利用者 vs 一般利用者 vs 障害者・高齢者などといった対立関係は避けねばならず、特に「新参者」のベビーカー利用者は「一般利用者」と「移動せざるを得ない」ことへの板挟みにあり、このままでは少子化対策の糸口にはならないことから、双方の理解向上が求められていると思われる。

また、交通事業者は車いすばかりでなく、車輪のある手回り品として、キャリーバッグ類、高齢者の歩行器・歩行車、ペットバギーなども利用が増えており次の課題を含んでいると考えられる。

#### 参考文献

- 1) 谷口綾子、奥山有子「子育てバリアフリーにおける世代間ギャップと副作用の可能性に関する研究」土木学会論文集D3, Vol.68, No.5, I-1133-I142, 2012年
- 2) 西本由紀子「公共交通機関でのベビーカー利用者の行動特性に関する研究」日本福祉のまちづくり学会 第12回全国大会 2009年
- 3) 松原淳、高橋徹、平石浩之、小松崎昌子「我が国の公共交通機関における子ども連れ対応の実態について」交通工学 Vol.49, No.1 2014年