

# 大学生の子育て環境に関する理解の様子と 子育て関連施策を提案する演習の意義

真鍋陸太郎<sup>1</sup>・大森宣暁<sup>2</sup>

<sup>1</sup>非会員 東京大学大学院助教 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

<sup>2</sup>正会員 東京大学大学院准教授 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

著者らは学部4年生の演習として、東京都中央区における子育て関連施策の立案を目的とした課題を実施した。本稿では当該演習を通じて学生が子育て環境に関しての理解を深めたか、本演習のような子育て関連施策を提案する演習がどのような社会的・教育的意義を持ちうるかの考察を行う。

まず、子育て環境を対象とした演習課題には2010年度から取組んでおりその経過について概観した。次に、2013年度の演習についてはその内容と成果物を分析し、選択学生12名については本演習を通じて子育て環境に関する制度などについての理解の様子を演習の前後で把握した。以上から、本演習を通じて学生の柔軟で斬新な提案が子育て環境に関連する行政部署に刺激をあたえること、学生は子育て環境に関する知識を演習を通じてはじめて習得することなどが明らかになった。

**Key Words :** *Environment of Child-Rearing, Education in University, Urban Engineering Studio*

## 1. はじめに

国土交通省の「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」は2014年3月に、その協議会とりまとめの中で「ベビーカー使用者及び周囲の方に対し、公共交通機関等を快適に利用できるよう、子どもの安全を守ることに留意して、お互いに配慮や理解をしてもらいたいこと」を「お願い」として作成するように促した<sup>1)</sup>。一方、西本・上野(2011)は「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」にあり、事業者が「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かけている」「活動がひろがることで、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」としている<sup>2)</sup>。これらは、ベビーカー利用、すなわち子育てに関する環境については子育て中の当事者のみならず周辺の市民の理解が必要と示したものである。

ところで、大学生の子育て環境に関する教育については、真鍋・大森(2011)が報告しているが1つの演習についての成果の報告にとどまり、そのような演習の社会的意義や演習を通じての学生の変化には言及していない。

著者らは建設系学科(工学部都市工学科)4年生の演

習として、東京都中央区における子育て関連施策の立案を目的とした課題を実施した。本稿では当該演習を通じて学生が子育て環境に関しての理解を深めたか、本演習のような子育て関連施策を提案する演習がどのような社会的・教育的意義を持ちうるかの考察を行う。

まず第2章で、2010年度から取組んできた一連の都市の子育て環境に関する演習の様子を概観する。つぎに第3章、第4章では2013年度の演習を対象として、演習内容と成果を提示し(第3章)、さらに本演習を選択した学生の子育て環境に関する制度などについての理解の様子・変化についての考察をおこなう(第4章)。以上から、第5章で大学生の子育て環境に関する理解の様子と子育て関連施策を提案する演習の意義を結論として述べる。

本稿では、2010年度から2013年度の演習については演習に関する記録(課題書や成果物)をもとにその内容を記述・分析する。さらに、2013年度については当該演習を選択した学生を対象にして演習の前後でアンケート調査を実施して子育て環境や制度に関する理解の様子を把握・分析するものである。なお、アンケート調査は課題選択者という限られた学生数を対象としているため単純な集計・分析にとどまる。

## 2. 過年度の演習内容と成果

本学科における都市での子育て環境に関する演習は、4年生夏学期後半の「オムニバス演習」（いくつかのテーマを設定し、学生は各自の関心で1つのテーマを選択する）として2010年度から実施してきた。各年度の概要を表-1に示す。

演習の進め方はどの年度も同じで、詳細は第3章で2013年度について述べるが、①子育て環境に関する知識の学習、②当該区の子育て環境の理解（以上、資料の読み込みや聞き取り調査）の後、③学生たちが自分たちでどのような内容で演習を進めるかを議論し、その内容に従って演習を進める。

対象区は、本学からの距離（頻繁に現地に調査に行けるため）や資料・情報の収集のしやすさ等を考慮して、最初の2年度は東京都文京区、次の2年度は東京都中央区となっている。

選択学生数は他の課題との兼ね合いにより年度により異なるが、本課題では最大で12名程度を募集してきた。人数の多い年度は学生を2グループに分けて課題を担当させることになり、成果物も2つとなっている（2011年度と2013年度）。

成果物は、空間としての解を要求する都市工学科であるために何らかの空間的解を提案することは必然であるが、加えてその空間を活用して実際の子育て環境を実現するソフト面の提案もあった。また、スクラップ・アンド・ビルドに頼るのではなく既存の市街地空間をどのように活用するかという提案が多いのも本学科の学生の特徴である。

## 3. 2013年度演習の内容と成果

### (1) 演習の内容

既述のように本演習は学部4年生夏学期後半のオムニバス演習の1つであり、学生はいくつかのテーマから本テーマを選択する。2013年度は男子学生9名、女子学生3名の計12名が本課題を選択した。

演習期間は2013年6月7日から7月17日の約7週間で、週3回（火・水・金）午後2時限分を演習にあてている。

本演習のスケジュールを表-2に示す。課題説明の後、子育て環境に関する知識の収集を文献や対象自治体へのヒアリング調査によっておこなったり、現地調査で当地の子育て環境の現状を把握したりする（第1回～第4回）。その後、学生たちはどのようなテーマを取り上げるかを検討し（第5回～第9回）、第10回目に中間発表（本学科では「中間ジュリー」と呼ぶ）をおこなう。その後、中間発表での指摘を受けて、取り上げたテーマを

表-2 2013年度演習のスケジュール

第1回	イントロダクション：演習課題説明， レクチャー，関連資料配布
第2回	中央区関係課へのヒアリング
第3回 ～ 第4回	現地調査，関連資料整理
第5回 ～ 第9回	テーマの検討
第10回	中間ジュリー（中間発表）
第11回 ～ 第17回	テーマに関する具体的な検討
第18回	最終ジュリー（最終発表）
後日	中央区担当課での発表

表-1 2010年度から2013年度までの当該演習の概要

年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度
選択学生数 (男+女)	7 (3+4)	11 (6+5)	5 (5+0)	12 (9+3)
対象	東京都文京区	東京都文京区	東京都中央区	東京都中央区
成果物の概要	対象を文京区としたが、東京大学本郷キャンパスを区内での子育てに有用な施設と位置づけ、子育て関連設備の充実（ハード面）や学生サークルとによる運用など（ソフト面）を提案している。	2班編成で2つの成果物となった。1つは区内の街区公園とその周辺道路を遊び場空間として整備するもの、もう1つはインターネットを活用した子育てに関する情報提供を運営方法なども含めて提案したものである。	中央区月島地区を対象とし、アンケート調査によって当該地区の子育て環境は比較的良好と判断した上で、当該地区にある区の施設や商業施設と、周辺環境との連携を試みた。また、「プレイバス」の導入による遊び場環境の提案もあった。	2班編成で2つの成果物となった。1つは子供乗せ自転車利用に着目し区内の自転車交通の安全化について提案したもので、もう1つは遊び場環境として「船舶」と「船着き場」を活用する方法を提案したものである。

より具体的に検討していき（第11回～17回），最終発表をおこなう（第18回）．また，後日，中央区の担当課にて最終成果物の内容をプレゼンテーションした．

## (2) 演習の成果 その1 - 子供の遊び場施設-

2013年度は本課題を選択した学生が12名と多かったことから2つのグループに分かれて演習を進めた．1つめのグループは，子供の遊び場施設の提案をおこなった．

遊び場施設を考える上でのコンセプトを「中央区の自然資源である海を最大限活用する」こととし，また学生たちが実施したアンケート調査から「屋内施設の需要が高い」ことがわかったため屋内空間を提案することを前提とした．その結果，「中央区で子ども船を走らせる」という提案をおこなった．子ども船の概要と子ども船のルートを図-1と図-2に示す．

図-1に示すように子ども船は乳幼児から小学生までの利用を想定して，プレイスペース，学習スペースの他，授乳・おむつ替えスペースなどの設備を持っている．

図-2のルートに示すように子ども船は5つの停船場を1時間かけて周遊し，それぞれの停船場周辺は子どものための遊び空間として整備される．例えば，図-3に示す佃公園停船場では，佃公園に「奥に行く仕掛け」を配置し，隣接する街区（佃1丁目）と合わせて子どもが楽しめるような空間を提供している（図-4）．

また，客船購入費や改装費，操縦士やヘルパーの人件費などを支出として，運賃などを収入として試算し，区の公園整備費などとあわせて収支の様子も示している．

この「子ども船」により，①子どもの新たな遊び場の提供（色んな遊びを体験することができる），②中央区に愛着を持つ，③学区を越えたコミュニティの形成，④時間外保育などのニーズに答えることができる，とまとめている．

## (3) 演習の成果 その2 - 子供乗せ自転車に注目して-

2つめのグループは子供乗せ自転車に注目して提案をおこなった．

まず，中央区月島地区・勝どき地区で子育て世代に対するヒアリング調査を実施し，①バスではベビーカーを使いづらい混んでいたら乗せられない，②子供の荷物が重く2人も子供がいるとさらに大変，③バス路線や鉄道路線だと目的地まで最短距離とならず時間がかかる，④ベビーカーや子供の動きに合わせるので時間がかかる，⑤公共交通に時間を合わせないといけない，といった子連れでの移動の大変さを把握した．

その上で「子供乗せ自転車はこれらの問題を解決する移動手段である」とし，7割強の子育て世代が子供乗せ自転車を日常的に利用しているというインタビュー結果

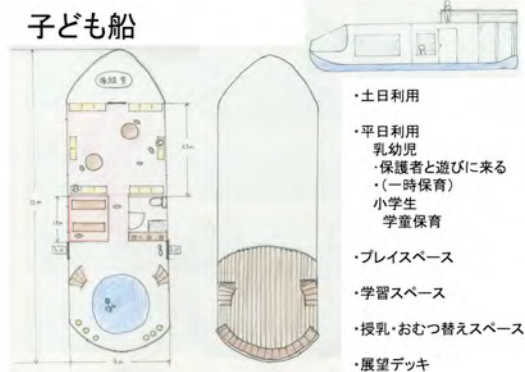


図-1 子ども船の概要  
※学生発表スライドより



図-2 子ども船ルート  
※学生発表スライドより



図-3 佃公園停船場と佃1丁目地区  
※学生発表スライドより



図-4 佃1丁目の遊び場空間  
※学生発表スライドより

も踏まえ、「子育て世代にとって子供乗せ自転車は重要なモビリティである」と位置づけている。

一方で、「自転車一般をとりまく問題と解決の方向性」として「歩行者の安全性」「自転車自身の安全性」「駐輪場所の不足」を、「子供乗せ自転車をとりまく問題と解決の方向性」として「他の自転車との共存」「自動車に対する恐怖」「中央区における整備可能性」を、提示し、「中央区は日本一子供乗せ自転車に優しい都市になりうる」とまとめている。

以上から「具体的な整備方針」として次のような点をまとめとした。まず「区全体としての整備方針」には、「歩道もしくは車道を削ることを検討し、自転車走行空間を創出」して「区全体としての自転車ネットワークの整備を図る」としている（図-5参照）。このネットワーク構成は道路幅員や周辺土地利用などに考慮したものとなっている。

また、「自転車走行空間の設計例」として5つのパターン（①基本形、停車帯を設置する場合、③道幅が狭い場合、④停車帯を設置し道幅が狭い場合、⑤バス・自転車共用レーンの場合）を提示し、それぞれのパターンを、銀座地区と月島・晴海地区を結ぶ重要な導線である晴海通りについて、設置する複数案を検討している（図-6）。特に、交差点部については、①自転車用停止線の前出し、②右折自転車の待機場所などより具体の例を検討している（図-7）。

#### 4. 子育て環境に関する制度などについての理解の変化

子育て環境の現状や制度に関する学生の理解の様子を本演習の前後で比較するために、演習の前後で学生に対してアンケート調査を実施した。アンケート調査の内容は表-3に示す。事前アンケートは12名全員から、事後アンケートは9名から回答を得た。

表-3 アンケート調査の内容

学生個人について	①年齢、②性別、③子どもと接す機会
子育て環境、子育てパリアフリー環境に関する意識・知識	①制度やことば、②東京区部での取り組み、③マタニティマーク、④東京区部での子どもの遊び場
子育て層に対する意識	①公共交通内でのベビーカーに対する意識、②大学キャンパス内で遊ぶ子どもたちへの意識、③公共交通内でのベビーカー利用者への態度
市街地の子育て環境について	①自由回答

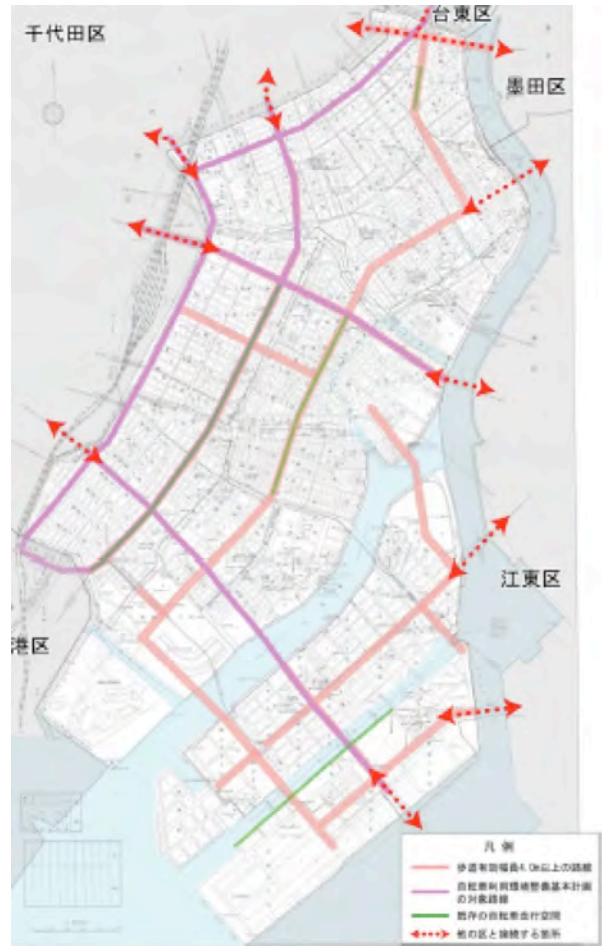


図-5 中央区の自転車走行空間の将来像 ※学生発表スライドより

#### バス停部C:バス・自転車共用レーンの場合

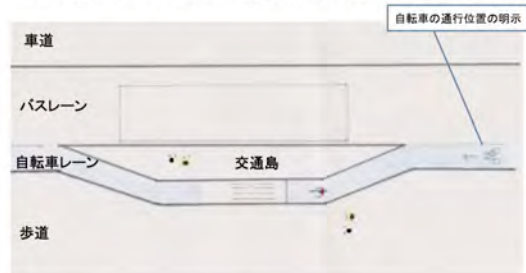


図-6 晴海通りの設計の例 ※学生発表スライドより

#### 交差点部

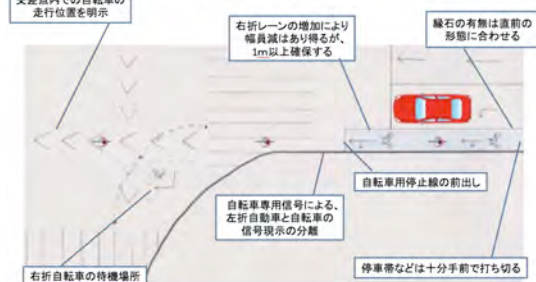


図-7 交差点部の設計例 ※学生発表スライドより



(1) 子どもと接する機会

普段から子どもと接する機会がある学生は12名中ひとりしかいなかった。具体的には部活(サッカー部)の活動としてサッカースクールで6~9歳の児童と月2回程度接するというものであった。

(2) 子育て環境などに関する意識・知識

子育て環境などに関する意識・知識を知っているかどうかについての演習前後の変化を図-8に集計した。また、演習で実際に東京区部でのバリアフリー環境について知っていること(自由記述)を表-4に演習前後別に一覧とした。マタニティマークについては、演習前には3名が「知らない」と回答したが、そのうち2名は演習後に「知っているし見たことがある」と回答した。東京区部の子どもの遊び場がどのようなところと思うかについての回答を表-5にまとめた。

表-4 東京区部での取り組みで知っていること

演習前	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅や道路の段差解消, EVの設置などに積極的</li> <li>駅へのエレベータ設置</li> <li>駅ホームの柵整備</li> <li>高齢者向けのサークル活動が盛んにおこなわれている。スロープは昔と比べると、よく見るようになった。</li> </ul>
演習後	<ul style="list-style-type: none"> <li>各駅でのバリアフリー動線の確保, 公共交通の段差解消など</li> <li>駅の障害者用トイレ, スロープの整備, 市営バスの優遇措置</li> <li>駅でのエレベーター設置, 赤ちゃんふらっと</li> <li>駅へのエレベータ設置</li> <li>エレベーター設置が進んでいる, 多目的トイレのあるところが多い</li> <li>ノンステップバス, 駅のホームドア</li> <li>段差の解消</li> </ul>

子育て環境に関する知識・意識は演習後に確実により身に付いている。また、東京区部での取り組みについても関心が広がっている。一方、子どもの遊び場についての考察は演習の前後では大きな違いは見られない。

(3) 子育て層に対する意識

公共交通内でのベビーカーの折り畳みについての意識の変化を図-9に集計した。演習前後での変化はあまり見

表-5 東京区部での子どもの遊び場

演習前	<ul style="list-style-type: none"> <li>ポケットパーク, アミューズメントストア</li> <li>公園, 学校</li> <li>公園よりは家の前の私道がメインになっていると思う</li> <li>世田谷公園などの比較的大きな公園, 小学校, 児童館</li> <li>校庭, 公園(行政が設営するもの), 民間商業施設に併設する広場</li> <li>公園, キッズニアみたいな施設</li> <li>公園, 小学校の校庭</li> <li>公園, 大学のキャンパス, 学校の校庭</li> <li>公園, 道路, 学校</li> <li>学校のグラウンド, 公園</li> </ul>
演習後	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園, 屋内テーマパーク・児童館・学校などの室内施設, 友達や自分の家, その他塾や習い事などの生活圏のあらゆるところ</li> <li>友達の家, 公園, 神社</li> <li>公園, 学校, 商業施設</li> <li>公園, キッズニア, 船橋, あそぼーの, 小学校校庭</li> <li>公園, 道路</li> <li>公園, 児童館, 子ども向け有料施設, 解放された校庭</li> <li>公園, 子育て施設, ショッピングセンター, 自分の家, 友達の家</li> <li>公園, 屋内施設, 学校のグラウンド, オープンスペース</li> </ul>

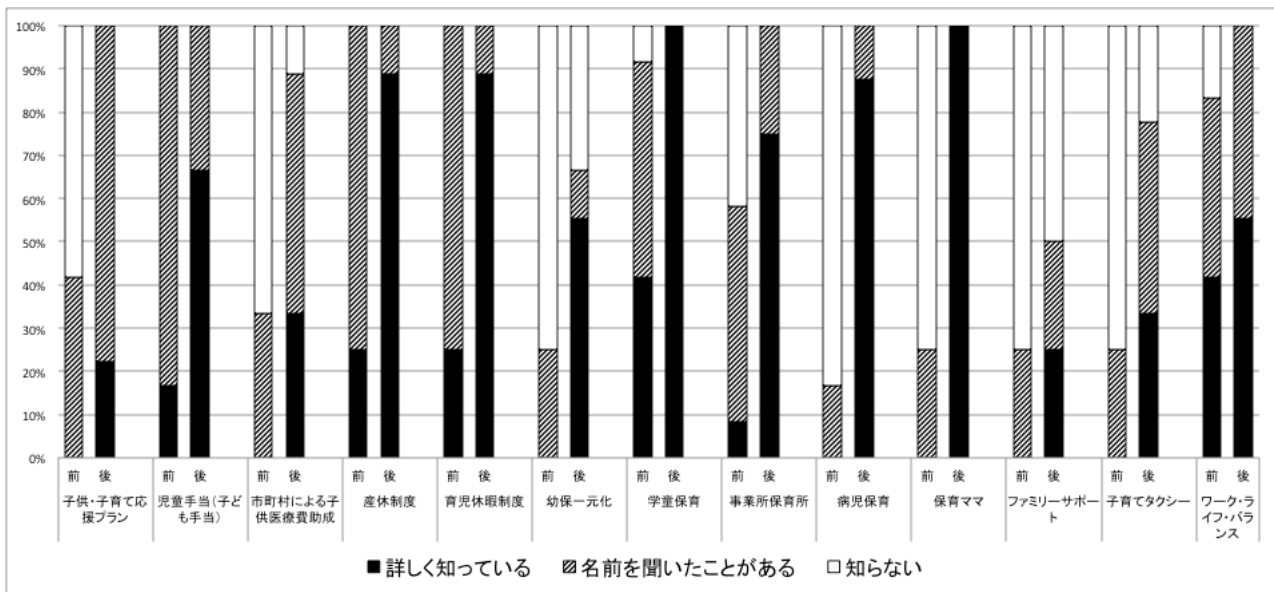


図-8 子育て環境についての意識・知識(演習前後の比較)

られず、演習前から「混んでいるときは折りたたむべき」という意見が多かった。

本学の本郷キャンパスではキャンパス内で多くの子ども（主として未就学児）が遊んでいる。そこで、大学キャンパス内で子どもたちが遊んでいることについての意識について質問し（1:全くそう思わない、2:あまりそう思わない、3:どちらともいえない、4:ややそう思う、5:とてもそう思う）、演習の前後での変化を表-6に集計した。多くの項目で演習前後での差は見られなかったが、「自転車の子供たちにとって危険だと思う」や「子供用トイレや授乳室などの整備がないので不便なのではないかと思う」という項目については比較的差が見られた。演習を通じて当該項目の実態と整備の可能性に気付いたのではないかとと思われる。

公共交通内でのベビーカー利用者に対する態度について、実際のその行動をするのか、あるいはすべきと考えているかについて演習の前後での違いを表-7にまとめた。「行動をするか?」については「困っていそうだったら乗降を手伝う」「ベビーカーのために場所を空ける」の2つの項目で平均値が下がっている。「行動はすべき?」という問いではすべての項目で演習後にはより肯定的な回答になっている。

#### (4) 市街地の子育て環境について、建築・土木・都市工学の分野はどのような貢献ができるか

表-8に、市街地の子育て環境について建築・土木・都市工学の分野はどのような貢献ができるかという問いの回答を演習の前後で一覧にした。

演習前後で大きな違いは見いだせないが、演習対象区（中央区）で実施している施策を具体例として挙げている点やより具体的な内容が上がって来ている点に注目したい。

### 5. 結論 大学生の子育て環境に関する理解の様子と子育て関連施策を提案する演習の意義

本稿では、建設系学科で実施されてきた子育て関連施策を提案する演習を通じて、その演習の意義と大学生の子育て環境に関する理解の様子を見てきた。

まず、演習の成果をみると、通常の行政施策としては提案されることのない学生らしい斬新なアイデアが出ており（2013年度の「子ども船」）、これは実現可能性を検証する必要があるものの、行政担当者に大きな刺激を与えるものと言える。一方で、対象地区の課題を幅広い興味関心・知識から適切に分析し、実現可能性が低くはない興味深い提案も少なくなく（2011年度・公園と街路

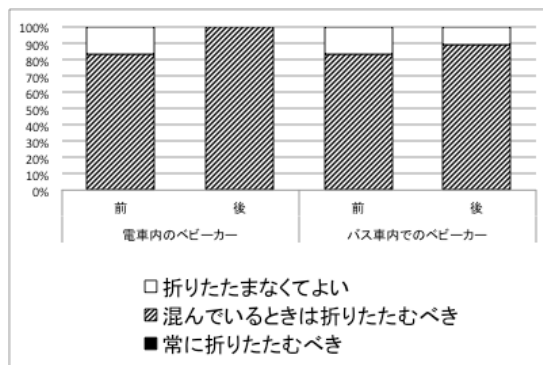


図-9 公共交通内でのベビーカーの折りたたみに対する意識 (演習前後の比較)

表-6 大学キャンパス内広場での子供たちの遊びについての意識

項目	演習前	演習後
キャンパスが明るくなってよいと思う	4.33	4.22
大学が解放されていると感じる	4.50	4.66
大学が学びの拠点になっていると感じる	2.33	2.44
キャンパスは良い遊び場だと思う	3.75	4.33
学習、研究の妨げになる	1.66	1.55
学生が広場でくつろげない	1.91	2.22
自転車が子供たちにとって危険だと思う	3.33	3.77
自動車が子供にとって危険だと思う	3.00	3.33
キャンパス内の安全の保障ができない	2.83	2.77
子供用トイレや授乳室などの整備がないので不便なのではないかと思う	2.83	4.00

※数値は全学生の平均

1:全くそう思わない、2:あまりそう思わない、3:どちらともいえない、4:ややそう思う、5:とてもそう思う

表-7 ベビーカー利用者への態度

項目	演習前	演習後	
次の行動をするか? ※1	困っていそうだったら乗降を手伝う	3.00	2.77
	乗降する順番を譲る	4.16	4.22
	席を譲る	3.33	3.88
	ベビーカーのために場所を空ける	4.00	3.66
	子供をあやす	1.41	1.88
次の行動はするべきか? ※2	困っていそうだったら乗降を手伝う	4.08	4.22
	乗降する順番を譲る	4.41	4.55
	席を譲る	4.16	4.33
	ベビーカーのために場所を空ける	4.16	4.44
	子供をあやす	2.16	2.22

※1 数値は全学生の平均

1:全く行わない、2:あまり行わない、3:どちらともいえない、4:やや行う、5:よく行う

※2 数値は全学生の平均

1:全くそう思わない、2:あまりそう思わない、3:どちらともいえない、4:ややそう思う、5:とてもそう思う

表-8 市街地の子育て環境について、建築・土木・都市工学の分野はどのような貢献ができるか  
(演習前後での比較)

演習前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゾーニングによる子育てにやさしいエリアの創生，モビリティの確保，アミューズメントの創出など</li> <li>・ベビーカーを利用しやすい空間設計，バリアフリー</li> <li>・コミュニティの形成を促進するような施設，地域の集会所などを立てたり，待機児童をなくすために保育所の認可の基準を緩める</li> <li>・施設配置によるネットワーク整備，建物自体のバリアフリー化，道路歩道の整備，規制による安全設計</li> <li>・適切な施設の立地分析，使いやすい街路や公園等の空間デザイン</li> <li>・少子化に何か貢献できることはないだろうかと思っているが，正直難しそう</li> <li>・安全に歩ける道路空間の創出，歩きやすい道路空間の創出，子供にとって住みやすい住宅の建設</li> <li>・子育て施設の拡充，バリアフリー（ベビーカー，道路，交通機関）</li> <li>・道路の設計などの際に，なるべく見通しの良いように作り，子供が飛び出してきたときにも対応できるようにする．あとは，道路などで子供が遊ばないように公園などの遊び場の数を増やす．</li> <li>・子どもが伸び伸びと遊べるようなスペースを作る．遊んでる子供たちがけがする可能性をできるだけ減らすようにする．</li> </ul>
演習後	<ul style="list-style-type: none"> <li>・街路デザインによるベビーカー・子供が歩きやすい町づくり，公共交通のデザインでバリアフリー・子育て機能の完備</li> <li>・子育て支援施設の配置，特に中央区で行われているトワイライトステイのような制度は積極的に広められるべきだと思う．駅での乗降，駅の階段はエレベーターの設置などバリアフリーの取り組みが進められているが，スペースの関係上設置できていない部分も多い．</li> <li>・適切な施設配置，道路等の移動の円滑化，交通安全</li> <li>・道路のデザイン（車等の乗り物と子供の動線の分離→歩行者天国など→道というOSの可能性），建物・施設の整備（建物のバリアフリーや諸施設の設置）とソフト面（社会的な制度・補助など）の二点の重ね合わせ</li> <li>・子どもやベビーカーにも安全な室内空間づくり，エスカレーター，エレベーターの設置，段差をなくす．最適な施設配置，利用しやすい子育て施設や公園の配置</li> <li>・子供がけがをしにくいような工夫をする，子供が伸び伸び暮らせるようなまちづくりをする（遊び場の確保など）</li> </ul>

との連携，2012年度・プレイバスの導入，2013年度・子ども乗せ自転車の検討），本演習が具体的な行政施策につながる可能性もあるのではなかろうか。

しかし，本演習では，学生の問題発見能力をのばすことを重視してきたことから，学生が普段接することのない子育て環境についての知識の習得から具体的施策の提言までを学生の自主的な学習と調査（企画）に委ねることが多く，このような手法をとることは問題発見能力の開発という当初の目的をある程度は実現したと考えられるが，その反面，最終的な成果物の深みや適切性・具体性には改善の余地があるといえる．今後は，大学生が子育て環境を考えるとということの意味と，それを現実の場を対象として演習的に学ぶという視点から，どのような能力（問題発見なのか，具体的な施策への展開なのか，など）を学生に学ばせるかを再度検討していく必要があるようだ。

大学生の子育て環境に関する理解については，当然のことではあるが，普段は子育て環境に接することがほとんどない学生が当該分野の知識を予め持っていることは少なく本演習のような学習機会による知識の獲得は重要なことである．一方で，ベビーカー利用者への態度や，子どもの遊びについての意識は，多くの場合，当初から期待するような状況に概ねはなっており，このような演習を経ても変わることは少なかった．また，本演習は学部4年生を対象としていたことから，建築・土木・都市工学の分野が市街地の子育て環境に貢献できるであろうと考えている内容については学生は演習以前からも少な

からず理解しているといつてよい様子であった．

以上から，今後は，演習を，①子育て環境についての知識の習得，②子育て環境についての自発的な問題発見，③適切性や具体性を考慮した，しかしながら斬新である施策の提案，という要素をバランスよく構成したものとしていきたい．その際には，学生たちの意識と知識，すなわち子育て環境についての知識は多くはないが，子育て層に対する意識は十分に期待できるもので，さらに子育て環境を空間的に解くために必要な建設系学科の学生としての思考は少なくとも身につけているという状況を考慮していくべきである．

そうすることで，本演習は，学生にとっては子育て環境に関する知識を習得したり子育て層に対しての態度がどうあるべきかを学んだりする機会として（教育的意義），また，社会的には建設系学科の学生による子育て環境に対しての想像力豊かな提案がおこなわれるものとして（社会的意義），位置づけられる．

#### 参考文献

- 1) 国土交通省公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会，[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei\\_barrier\\_free\\_mn\\_000010.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrier_free_mn_000010.html)，2014年4月22日確認
- 2) 西本由紀子・上野勝代：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，土木計画学研究・講演集43，CD-ROM，2011.5.
- 3) 真鍋陸太郎，大森宣暁：建築・都市系学部学生の子育て環境の捉え方—都市工学演習を対象としての分析—，土木計画学研究・講演集43，CD-ROM，2011.5.