

都市規模と交通サービスレベルに着目した 子育て中の就労女性の交通特性に関する分析

木全 淳平¹・平田 晋一²・石神 孝裕³・谷口 綾子⁴

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

²正会員 岡山市 都市整備局交通政策課
(〒700-8544 岡山県岡山市北区大供1-1-1)
E-mail:shinichi_hirata@city.okayama.jp

³正会員 一般財団法人計量計画研究所 都市・地域計画研究室
(〒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 筑波大学大学院 システム情報工学研究科
(〒305-8673 茨城県つくば市天王台1-1-1)
E-mail: taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

人口減少と地域経済縮小への対策として、政府はまち・ひと・しごと創生総合戦略を策定し、その中で「若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現」を重点項目の一つとした。今後多くの地域において、子育てのしやすい地域づくりへの関心が集まると予想される。

本稿では、子育てをしながら就労する女性を対象に、1日の活動や移動の実態と都市規模や交通サービスレベルとの関係性を明らかにすることを試みた。分析には、地域類型間の比較が可能かつ、個人の続柄が特定可能な全国都市交通特性調査のデータを用いた。具体的には、子育て中の就労女性の世帯構成別に、1人1日あたりトリップ数、利用交通手段、移動時間などの交通特性と、都市規模や交通サービスレベルとのクロス分析を実施し、地域の特徴に応じた女性の移動の実態を明らかにした。

Key Words :working mother, travel behaviors, level of travel service

1. はじめに

政府は、平成26年11月、これからの人口減少社会の中で地域を持続させるための様々な取り組みを推進するまち・ひと・しごと創生法を施行した。まち・ひと・しごと創生本部が策定した総合戦略では、「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」ことを基本目標の1つとしている。また、仕事と子育ての両立を支援し、女性の労働力を最大限活かすことで、地域の持続的な経済成長の実現を目指すこととし、第1子出産や子の小学校就学後も継続的に女性が就労できる社会システム構築に向けたアクションプランが示されている¹⁾。

子育て期の女性の離職率が高い理由としては、子育てと就労を両立するための仕組みや支援等の制度面に対す

る指摘が多いが、自身の体力に不安を感じて離職するケースも少なくない²⁾。平成22年国勢調査によると、5歳未満の子を持つ共働き世帯の87%が核家族であり、親のサポートを受けにくい環境に置かれている。そのため、働く子育て女性への支援として、制度面だけでなく、日々の活動に伴う負荷を軽減するためのまちづくりの視点に立った対策も必要である。

この点については、たとえば、改正都市再生特別措置法に基づき、全国の自治体で一斉に始まった立地適正化計画や公共交通網形成計画等の策定において考慮されることが望ましい。しかしながら、働く子育て女性の日々の活動に関する定量的な実態把握は少なく、子育て女性の就労を促進することによる地域への影響などの将来見通しが十分ではない状態で施策の検討が行われる可能性

がある。

そこで、本稿は、核家族の働く子育て女性の交通特性について、都市規模や居住地の交通サービスとの関係を分析し、地方創生やコンパクトシティ形成が働く子育て女性に与える影響や、働く子育て女性の増加が地域に与える影響について推察することを目的とする。

2. 既往研究のレビュー

既往研究において交通行動の視点からは、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が³⁾⁴⁾⁵⁾⁶⁾、子育て女性の就業形態に着目した分析例は少ない⁷⁾。

また、都市計画の視点からは、住宅開発と連動した子育て施設整備についての自治体間比較を行った研究⁸⁾や、子育て世帯支援を都市計画の面から実現する必要性を述べた研究⁹⁾がある。しかし、働く子育て女性の交通行動と都市規模や都市構造の関係を分析したもの、あるいは交通行動から都市のあり方を論じた研究は少ない。

3. 分析方針

(1) 使用データと地域類型

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調査データを活用する。具体的には、国土交通省が実施した平成22年全国都市交通特性調査の交通実態データを活用し、調査対象である全国70都市を三大都市圏・地方都市圏に分類し、交通行動特性の実態分析を行う。全国都市交通特性調査は、全国の都市を人口規模等で設定した10の地域類型に振り分け、地域類型ごとに人口密度や自動車分担率が平均値に近い数都市を選定し調査対象としているため、地域類型での比較が可能である。

また、全国都市交通特性調査の調査対象世帯は、各市で30調査区(町字単位)を選定し、住民基本台帳から無作為に抽出している。そこで、個人の居住地の交通サービス水準は、調査区の最寄り駅までの距離(調査区重心からの直線距離)として設定した。

(2) 分析対象と世帯類型

本研究では、働く子育て女性に着目することから、20~44歳の女性の平日の交通行動特性を分析対象とした。また、全国都市交通特性調査の調査項目である世帯員の年齢と世帯主からみた続柄の回答結果により、分析対象女性の世帯を、①単身世帯、②夫婦のみ世帯、③夫婦と子の世帯(子の最少年齢5歳以下)、④夫婦と子の世帯(子の最少年齢6歳以上)の4つの世帯類型に分類した。

4. 働く子育て女性の交通実態分析

(1) 1日のトリップ数

世帯類型および就業形態・地域類型別の女性の1日のトリップ数を図-1に示す。

5歳以下の子を持つ場合にトリップ数が多く、その内訳をみると、送迎トリップが他の類型との差分となっていることがわかる。全国都市交通特性調査データでは送迎相手の特定はできないが、子の年齢が6歳以上の場合に送迎目的のトリップ数が減少していることから、5歳以下の子を持つ世帯の送迎は、幼稚園・保育園への送迎を多く含んでいると推察される。

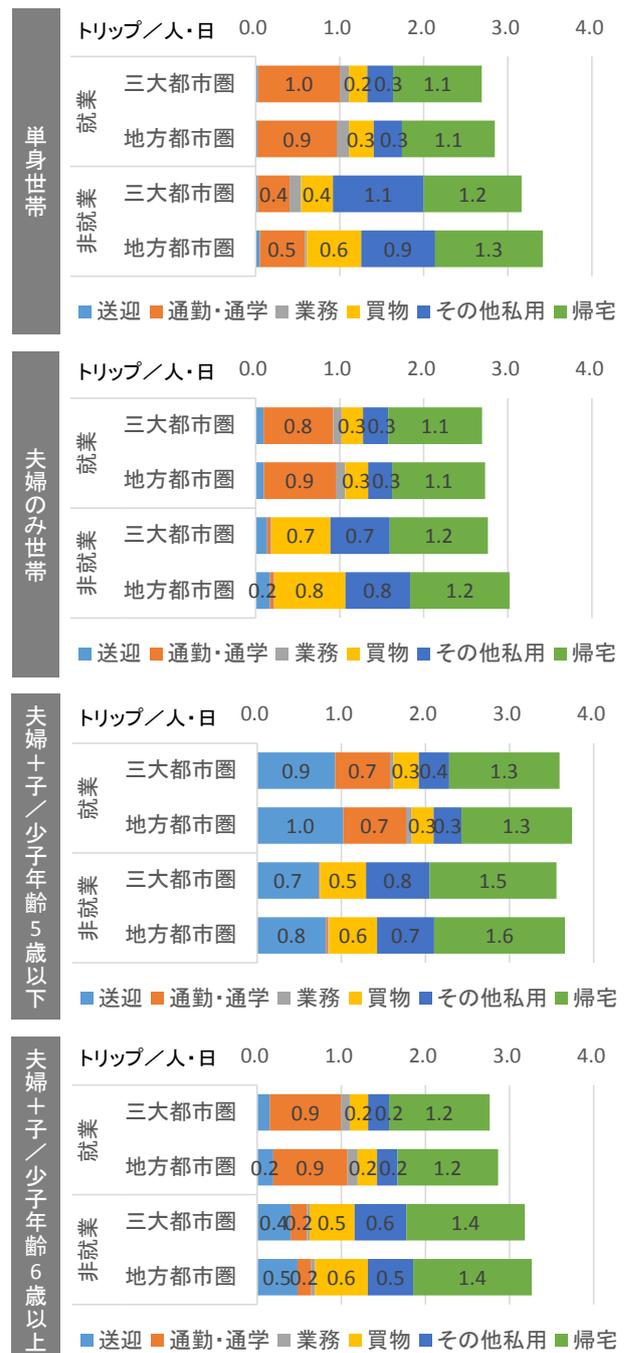


図-1 1人1日あたりトリップ数(移動の目的別)

(2) 交通手段利用状況

世帯構成別の女性の代表交通手段分担率を図-2に示す。三大都市圏・地方都市圏のいずれにおいても、自動車分担率が最も高い類型は、5歳以下の子を持つ就業女性である。特に地方都市圏では86%であり、ほとんどの移動で自動車を利用されている。また、三大都市圏においても56%と高く、同じ三大都市圏の単身世帯・就業女性の2倍以上となっている。公共交通サービス水準に因らず、子育て期の働く女性は、自動車への依存度が高い。このことは、女性の子育てと就労の両立を推進することによって、道路交通量の増加がもたらされる可能性を示唆している。

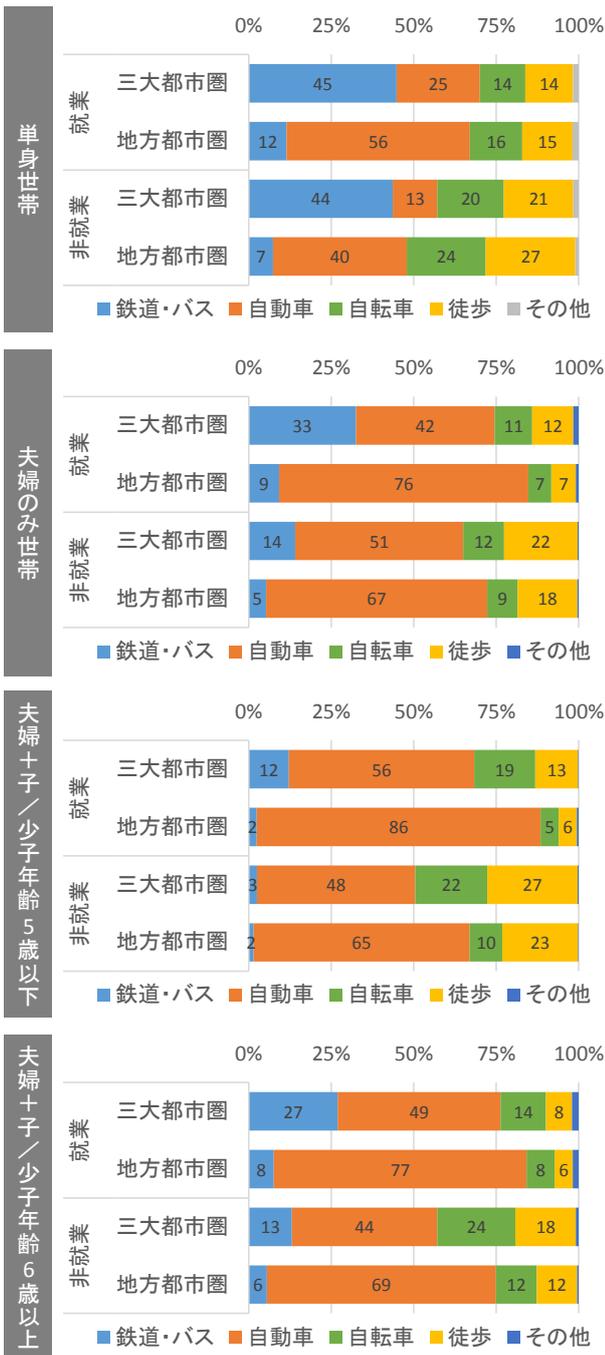


図-2 代表交通手段分担率

(3) 1日の総移動時間・総移動距離

世帯構成別の就業女性の1日の総移動時間及び総移動距離を図-3に示す。同じ都市圏の中では、5歳以下の子を持つ就業女性の総移動時間と総移動距離が最も小さい。一方、単身世帯や夫婦のみ世帯では、総移動時間と総移動距離が比較的大きい。これらは、鉄道分担率と連動しており、鉄道分担率が高いほど、移動時間と移動距離が大きくなっている。ここまでの分析で、就業女性は、幼い子を持つと、それまでより狭い圏域で自動車での移動を中心に活動するようになることが定量的に示された。

(4) 交通サービス水準と交通行動特性の関係

世帯構成別の自動車分担率及び総移動時間・総移動距離について、居住地の最寄り駅までの距離帯別に算出した結果を図-4・5に示す。自動車分担率は、いずれの世帯類型・地域類型においても、最寄り駅までの距離が近い方が低い。立地適正化計画等によりコンパクトシティを推進することで、子育て期の女性の自動車利用増加の軽減が期待される。ただし、最寄り駅1km未満であったとしても、5歳以下の子を持つ就業女性の自動車分担率は80%と高く、行先である保育園・幼稚園や通勤先についても、居住地と同様にコンパクト化する必要があると考えられる。1日の総移動時間・総移動距離は、5歳以下の子を持つ就業女性については、最寄り駅までの距離による差異はなく、他の世帯構成の女性よりも活動範囲が狭くなる傾向は共通である。

4. おわりに

5歳以下の子を持つ働く女性は、比較的狭い範囲で活動していることがわかり、政府が推進するコンパクトな都市構造の形成は、受け入れやすいまちづくりのコンセプトであると考えられる。そのため、子育て期の女性

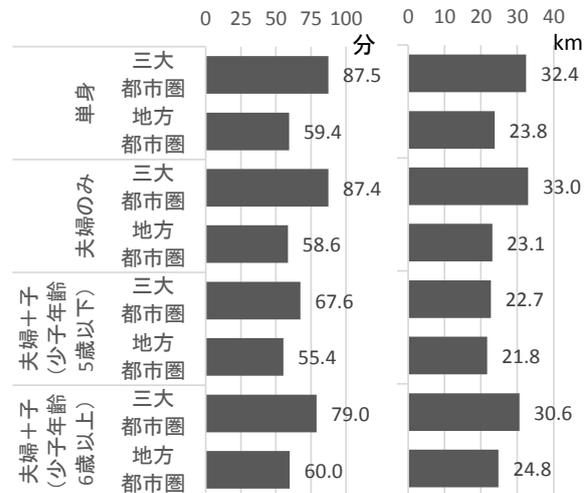


図-3 1日の総移動時間(左)と総移動距離(右)
(就業女性)

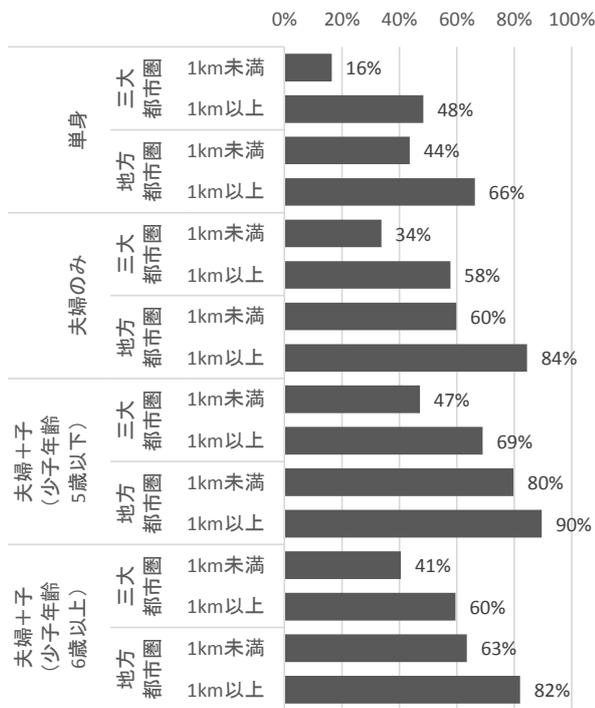


図4 居住地の最寄り駅までの距離帯別自動車分担率 (就業女性)

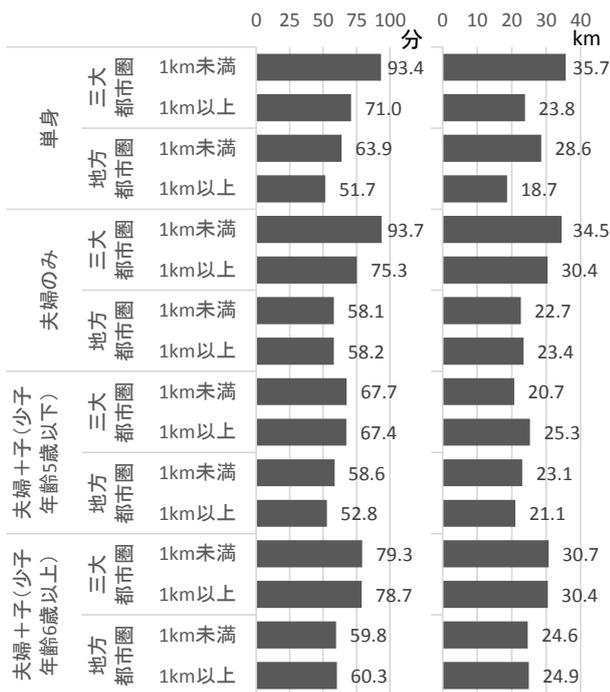


図4 居住地の最寄り駅までの距離帯別1日の総移動時間(左)と総移動距離(右) (就業女性)

の就労支援策としても期待されるが、一方で、自動車が主な移動手段となるため、周辺道路への影響に留意が必要である。子育て期の女性の自動車利用を抑制する交通施策と都市構造を一体的に検討することが望ましい。

また、全国都市特性調査を用いて算出した朝夕送迎の夫婦内での役割分担をみると(図-6)、妻のみが送迎を

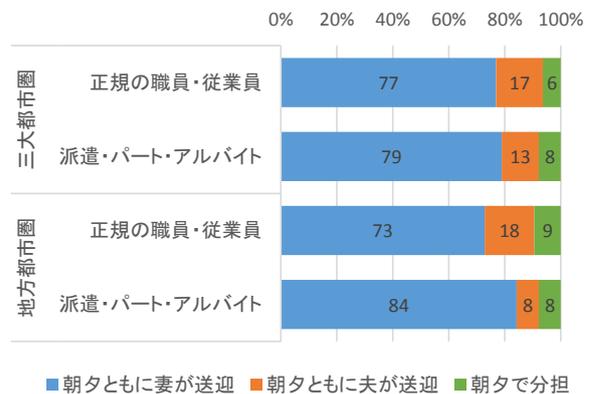


図-6 少子年齢5歳以下世帯の送迎の役割分担 (妻の就業形態別)

担当している世帯は70%以上と高く、子育て期の女性の負担を軽減するためには、育児や家事に男性が主体的に参画できる環境づくりも重要である。そのため、居住地・送迎先・通勤先の関係性が、夫婦の育児・家事等の役割分担や家族で過ごす時間の長さに与える影響について分析を実施し、女性の継続的な就労を支援するまちづくりの方向性について検討することが今後の課題である。

参考文献

- 1) まち・ひと・しごと創生本部：まち・ひと・しごと創生総合戦略，<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/pdf/20141227siryousu5.pdf>，2014
- 2) 厚生労働省：両立支援に係る諸問題に関する総合的調査研究，<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2009/09/dl/h0929-1a.pdf>，2008
- 3) 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
- 4) 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
- 5) 森尾淳，上杉昌也，和泉範之，平田晋一：パーソナル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
- 6) 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
- 7) 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
- 8) 江川紀美子，定行まり子：東京都における子育て環境整備の視点からみた住宅開発の役割について，日本建築学会計画系論文集，Vol.76 No.666，P1357-1362，2011年
- 9) 寿崎かすみ，熊田禎宣：子育て期の家族に魅了ある市街地環境整備に関する基礎的研究，日本不動産学会誌，Vol.14 No.3，2000年