

地方都市における就学前児童を持つ保護者の 公共交通の利用意識に関する研究

高瀬 達夫¹・大畠 未優里²

¹正会員 信州大学准教授 工学部土木工学科 (〒380-8553 長野県長野市若里4-17-1)

E-mail: ttakase@shinshu-u.ac.jp

¹非会員 長野市役所 (〒380-8512 長野県長野市大字鶴賀緑町1613番地)

近年、子どもから高齢者まで、あらゆる世代の人々が便利で快適に移動できる交通環境を整備することが求められている。公共交通に焦点を当てると高齢者や障がい者の利用に関する支援は進んでいるが、子育て世代の利用を支援する取り組みは乏しい状況といえる。そこで本研究は、就学前児童とくに保育園に子どもを預けている保護者を対象とし、公共交通の利用に関する調査・分析を行い、乳幼児連れの移動者の公共交通の利用の実態や意識を都市中心部・郊外部・中山間地ごとに分類し明らかにすることを目的としている。

Key Words : *consciousness analysis, parents of their preschool children, public transportation*

1. はじめに

近年、地方圏では地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。将来にわたる人口減少・少子高齢化の問題は、地方圏から三大都市圏へ著しく人口が流出することが想定されるため、地方圏における人口減少・少子高齢化は特に深刻な問題となっている。また、地方圏における地域公共交通は、利用者が減少することにより、交通事業者の経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ない等、維持が困難な状況にある。地域鉄道は約8割の事業者が赤字を抱え、乗り合いバス交通は民間事業者の約7割、公営事業者の約9割が赤字となっている。このように、地方圏における交通事業者は厳しい経営状況に陥っており、地域公共交通はますます衰退し、今後必要な公共交通サービスを受けることの出来ない地域住民が増加する等、危機的であるといえる。

そのため各自治体は、コミュニティバスやデマンドバス、乗合タクシーなどについて、各々の地域の特性を活かした効果的で効率的な活用のあり方、輸送サービスの水準と適切な負担のあり方を検討し、その地域にあった公共交通を考え、取り組んでいる。一方、現在高齢社会への対策については様々な取組みがなされているが、子育て世代を支援する取組みは乏しい状況である。子育ては長く見ても十数年、幼少期は数年という一過性、一時的な問題であり、母親自身も子育ての問題を忘れてしまうため、なかなか対策が進まないのだと考えられる。しかし、少子化の進む我が国は、これからは子育て中の親の社

会参加を支援し、妊婦、乳幼児を持つ子育て中の親および子どもが、安全・安心・快適に外出活動に参加できる環境を整備することも重要であると考えられる。

典型的な地方都市である長野県松本市では、現在持続可能な交通のまちづくりを推進し、誰もが便利に使える公共交通を充実させることに取り組んでいるが、主な交通施策は高齢者や高校生などの交通不便者を対象にしているものが多い。しかしながら、乳幼児連れ移動者も公共交通を利用したいと考えているものの、公共交通を利用するには何かしらの負担があり、利用を諦めている可能性がある。こうしたことを鑑みて、松本市のこれからの交通施策のあり方を考えるうえで、今日、保育園に子どもを預ける保護者たちは何を望んでいるか、どういった事を重視して交通手段を選択しているかを知ることが重要である。そこで本研究では、松本市の保育園に子どもを預けている保護者を対象に、公共交通に焦点を当て、分析を行うことで、乳幼児連れ移動者の公共交通の利用実態及び利用に対する意識を把握することを目的とする。

2. 従来研究と本研究の位置付け

都市圏における乳幼児連れの移動や施設利用に関するニーズについては、これまでなされてきた様々な研究¹⁾によってヒアリング調査やインターネットアンケート調査の結果が十分に報告されており、これらの対策も進んできている。しかし、地方圏にお

ける乳幼児連れの移動に関するニーズについての研究²⁾についてはまだまだ少ないのが現状である。そこで、本研究では保育園に子どもを預けている保護者を対象に実態調査の必要性を考慮した。さらに本研究では公共交通に焦点を当てたが、松本市が進めている誰もが便利に使える公共交通を充実させる、という交通施策に沿ったものであるというだけでなく、大森らの研究³⁾において子連れで外出する時に困っていることとして、電車やバスなどの公共交通機関が子供連れの移動に配慮されていないと挙げている割合が高かったことがきっかけとなっている。また、配慮ということで駅構内の段差や走行環境が悪いなどの物理的なバリアと周囲の乗客の目が気になるなどの心理的なバリアが考えられるが、このうちの心理的なバリアについては、柳田ら⁴⁾が心理的バリアが存在する可能性があること及びその心理的バリアはコミュニケーションによって低減することを明らかにしている。また心理的なバリアについては都市圏も地方圏も子育て世代の人の考えに大きな差は見られないと考えられるため、本研究では、各地域によって取組みが様々である物理的なバリアの方に注目し調査を実施した。

3. 分析対象地域の現況と親子での公共交通利用に関する調査

(1)分析対象地域の現況

本研究では、長野県松本市を分析対象地域に選定した。松本市は長野県中部に位置する人口約24万人の市で、平成17年に旧梓川村、四賀村、奈川村、安曇村、平成22年には旧波田町と合併をしてはいるものの、図-1に示すように徐々に人口は減少傾向にある。また一世帯当たり人数も、平成2年の2.9人から平成24年は2.4人と減ってきている。さらに特徴的な項目として、近年では母子世帯数が増加しつつある。平成12年は1,172世帯、平成17年は1,445世帯、平成22年は1,528世帯と増加傾向にあることが挙げられる。このような現状のもとで、保育園と園児数の推移を見てみると、図-2に示したように、松本市の保育園の定員と在籍園児数は増加傾向にある。しかしながら、どの年度をみても在籍園児数が定員を上回っている年はなく、松本市においては都市部で見られるような、待機児童の問題はないと思われる。

次に松本市の公共交通の状況を見てみると、鉄道路線は松本駅を中心として南北へJR線が延びているほか東西には松本電鉄上高地線が走っている。また、バス路線は、おもに松本駅を中心として、松本市区内の循環線、各地区への路線が30路線以上運行している。そのほかに、市が西部地域の交通空白地帯においてコミュニティバスの実証運行を行っている。このような公共交通の整備状況をみると、松本市は比較的恵まれた地域であるといえるが、バスの利用

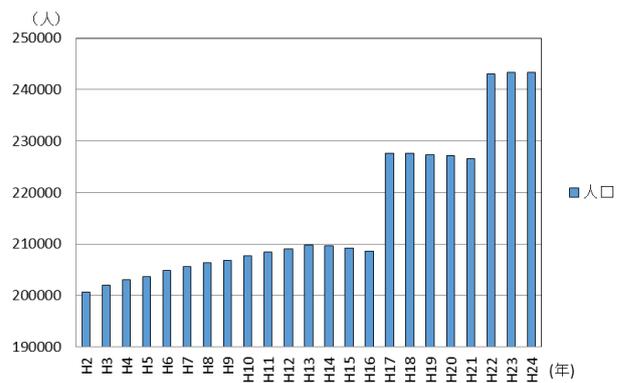


図-1 松本市の人口

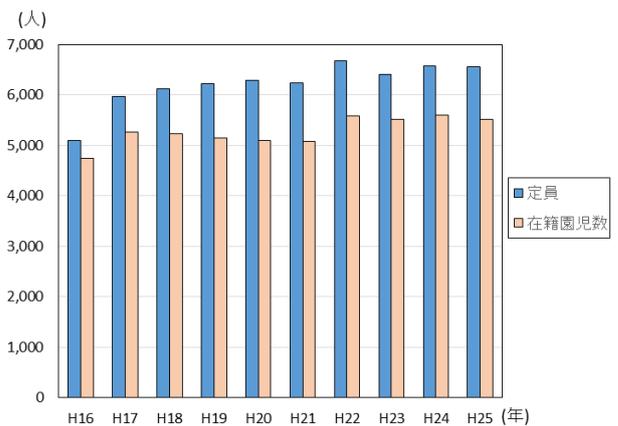


図-2 保育園の定員と在籍園児数

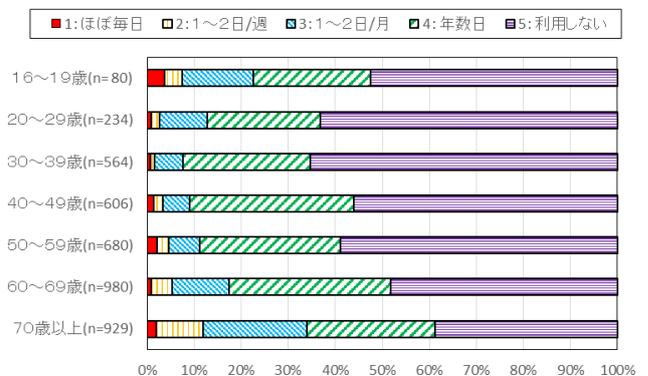


図-3 バスの年齢別利用頻度

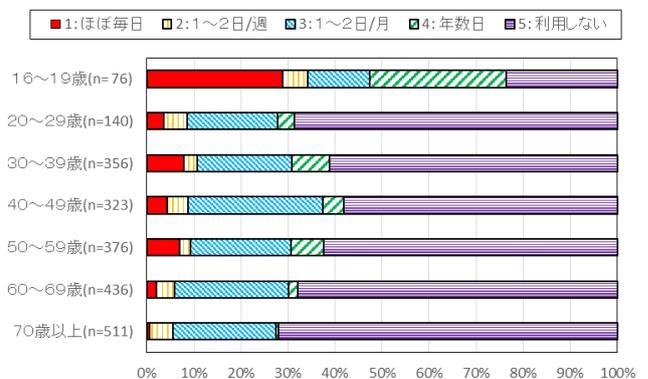


図-4 鉄道の年齢別利用頻度

者についてみると、昭和 50 年は 6 万人/日であったのが 1/10 に減少し平成 22 年は 6 千人/日となっていることから明らかなように、公共交通の衰退は激しいもので公共交通に関する課題は多い。さらに、平成 20 年度の松本都市圏交通実態調査によると、図-3,4 に示すようにバスや鉄道を利用しないと回答した割合は 20 歳代、30 歳代の人が他の年代の人と比べて高かった。

(2)親子での公共交通利用関する現況・意識調査

松本市のこれからの交通施策のあり方を考える上で、今日、保育園に子どもを預ける保護者たちは何を望んでいるか、どういった事を重視して交通手段を選択しているかを把握するために、本研究では、松本市の保育園に子どもを預けている保護者を対象に、平成 27 年 1 月にアンケート調査を実施した。

現在松本市には市立保育園が 43 園あり、図-5 に保育園の位置を示した。本研究では市立保育園から調査対象保育園抽出する方法として、まず、松本市子育てガイドブックを参考に、旧松本地区、四賀地区、梓川地区、波田地区、安曇・奈川地区に分類した。ただし旧松本地区は広域であるため更に 13 エリアに分け計 18 地区に分類した。さらに、松本駅から各保育園まで公共交通を用いて移動した際にかかる移動時間を算出し、中心市街地域、郊外地域、中山間地域の地域分けを行った。そして、この 2 つを照らし合わせ、偏りがないように各地域でおおよそ 1/3~1/2 の割合で保育園を抽出した。その結果、アンケート対象保育園は 16 園でアンケート調査票は 1,711 枚配布した。なお、図-5 において、ピラミッド型のアイコンで表示してあるものが調査対象とした保育園である。

アンケート調査票は松本市役所を通じて、対象保育園から保護者へ配布、回収し、配布から 2 週間を目処に保育園からまとめて松本市役所に返送してもらった。また調査項目は、個人属性（居住地域、性別、年齢、送迎者、自家用車の有無）、公共交通の利用状況や満足度などである。アンケートの配布枚数 1,711 枚に対して回収枚数は 1,040 枚であり、平均回収率 60.8%となった。

アンケートの回答者は 20 歳代 11%、30 歳代 63%、40 歳代が 26%で、女性が 96%を占めていた。また雇用形態はパート・アルバイトが 50%、勤め人が 36%となっている。一方、保育園への送迎者は母親が約 8 割、父親と祖父母が約 1 割ずつという回答が得られた。また公共交通の利用状況を見ると、バスを全く利用しない人が約 7 割、鉄道では約 5 割の人が全く利用しないという結果となった。

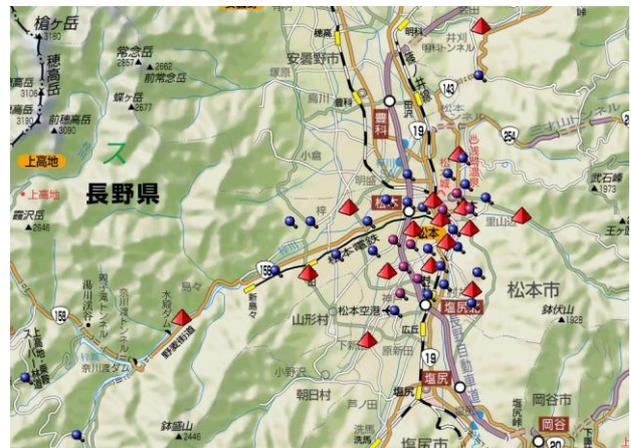


図-5 保育園の所在地

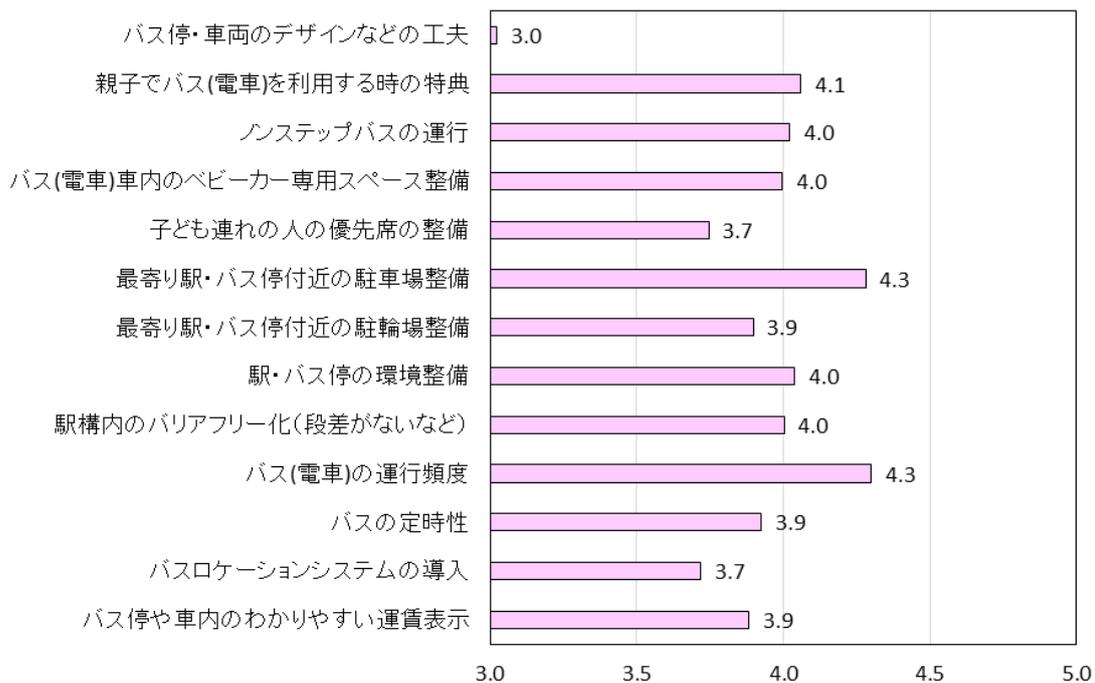


図-6 バス・鉄道の改善に関する諸項目の重要度

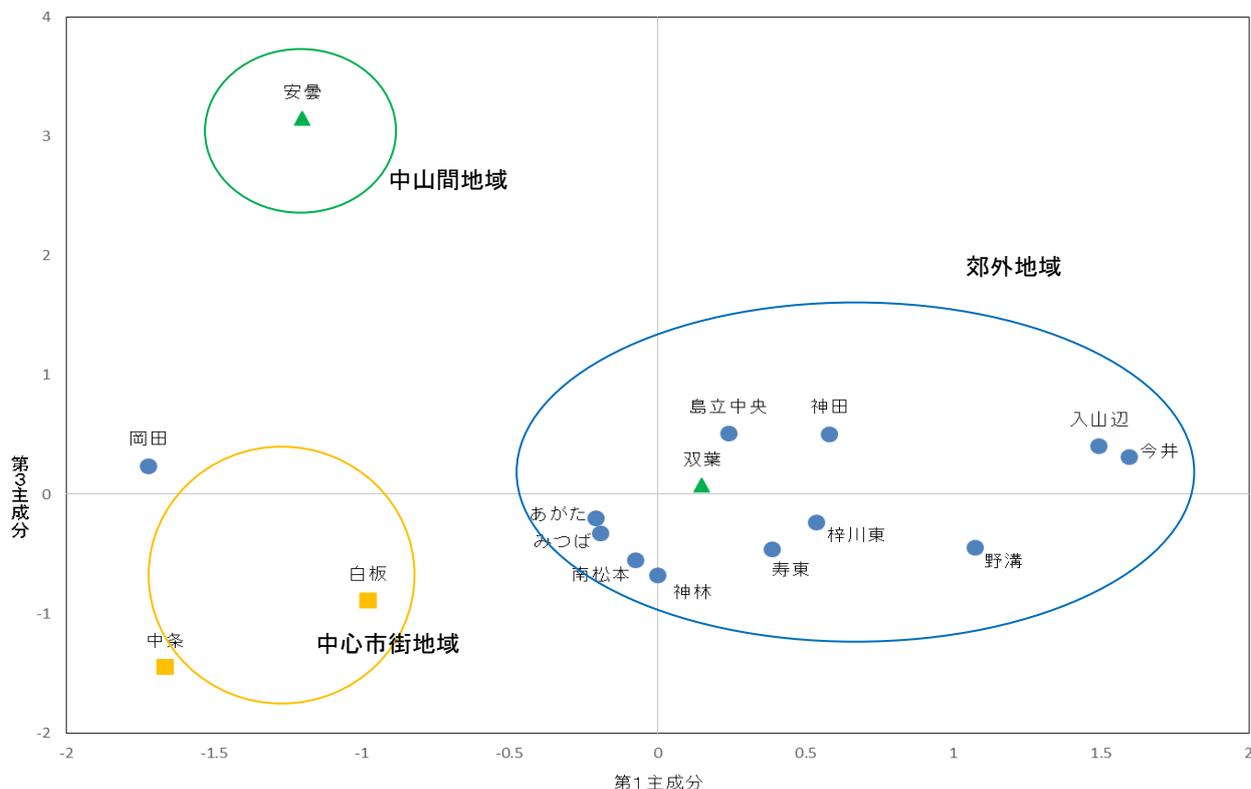


図-7 第1主成分（子育てバリアフリー）-第3主成分（付加価値）

さらに公共交通に対する満足度では、公共交通を利用する人のうち半数弱の人が満足している結果が得られた。そしてバスや鉄道の改善について図-5内の13の項目についてそれぞれ重要視する度合いを5段階評価で回答してもらい、その平均値を図-5に示した。これによると、最寄り駅やバス停付近の駐車場の整備とバス・電車の運行頻度の改善が最も高い値となった。さらに、これらの項目が改善された場合、利用頻度を増やそうと思うかどうかについて尋ねたところ、約7割の人が思うと答えた。また、子どもがバスや電車に興味を持った場合、利用しようと思うかについても尋ねているが、約9割の人が利用しようと思うと答えていた。

(3) 主成分分析によるバス・鉄道の改善についての地域性の比較分析

「バスや電車を利用する際にどのような改善がされるとよいと思うか」という13項目について主成分分析による地域性の比較を行なった。その結果第3主成分までの寄与率が70.7%となったため、ここでは第3主成分までを考えることとした。第1主成分は、車内のベビーカー専用スペースの整備、駅構内のバリアフリー化、駅・バス停の環境整備などで構成されており、ベビーカーを用いて移動する際に重要である内容の項目が高い負荷量を示している。そこで第1主成分を「子育てバリアフリー」とした。第2主成分は、定時性と運行頻度の2項目で構成されており、走行環境に関係がある内容の項目が高い負荷量を示している。そこで第2主成分を「走行環境」と

読み取った。第3主成分はバス停・車両のデザインなどの工夫（ラッピングバスの運行）と親子でバス（電車）を利用する時の特典の2項目で構成されており、バスや鉄道に対して直接的な改善ではない内容の項目が高い負荷量を示している。そこで、第3主成分を「付加価値」とした。そして保育園ごとに主成分得点を求め、X-Y平面上にプロットした。

図-7はこれらのうち特徴的なものとして第1主成分（子育てバリアフリー）-第3主成分（付加価値）について示したものである。このケースでは中山間地域、中心市街地、郊外地域にそれぞれ位置する保育園で特徴がみられた。これによると、郊外地域の保育園に預けている保護者はバリアフリー等の施設の整備を他の地域に比べて、重要視していることがわかった。

4. おわりに

本研究では松本市における乳幼児連れ移動者の公共交通に対する意識を明らかにするため、保育園に子どもを通わせている保護者を対象としてアンケート調査を実施し、集計・分析を行った。その結果、現在は多くの人が公共交通を利用していないことがわかったが、改善された場合には利用する意思がある人が多いこともわかった。さらに子どもがバスや電車に興味を持ったら利用する意思を持っている人が非常に多いことがわかり、サービスや物理的な改善を行うだけでなく、保育園児を対象としたイベント型のモビリティマネジメントなどを実施し、園児

にバスや鉄道に興味を持ってもらうことも利用を増加させる可能性が高いことがわかった。本研究では、保育園に預けている保護者に対して調査を行なったが、今後は調査対象を幼稚園児の保護者にも広げて分析を行なっていくことにより、より精度の高い分析を行なう必要がある。

参考文献

- 1) 岡泰佑・辰巳浩・堤香代子：保育園利用者を対象とした乳幼児連れの人々の移動の現状に関する基礎的研究，土木学会第 66 回年講演概要集，2011
- 2) 小塚勝紀・新崎淳史・波床正敏：子連れ移動者の視

点から見た交通バリアフリーの課題抽出，土木計画学研究発表会・講演集 28，2003

- 3) 大森宣暁・谷口綾子・真鍋陸太郎・寺内義彦：子育て中の母親の外出行動とバリア，土木計画学研究発表会・講演集 39，2009
- 4) 柳田穰・谷口綾子・石田東生：公共交通機関のこども連れ利用における心理的バリアの軽減を目的とした説得的コミュニケーションによる態度変容効果分析，土木計画学研究発表会・講演集 41，2010