

ライフステージの変化に伴う地方小都市における子育て世帯の公共交通利用に関する研究

高瀬 達夫¹・澤山 知幸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

²非会員 半田市役所 (〒475-8666 愛知県半田市東洋町二丁目1番地)

近年、地方小都市の公共交通の衰退が深刻な問題となっているが、その影響を最も受けるのは交通不便者である車を持たない高齢者や子供である。こうしたことから近年では、高齢者の移動を支援する取組みが多くなされてきている。しかしながら、子供の移動に対する取組み、言い換えれば未就学児童や小中学生を抱える子育て世帯を対象とする取組みは、親が自動車で送り迎えをして負担することによって子供の移動が補われているため、問題が見過ごされている状況にある。また、子育て世帯と一括りに考えられることが多いが、子供が未就学児童か中学生では生活スタイルも大きく異なっており、特に小学校入学、中学入学といった節目節目でライフステージが変化していることを考慮する必要がある。

そこで本研究では、地方小都市において子供の成長に伴って変化する世帯のライフステージの違いが交通需要の変化にどのように影響を与えているかを明らかにし、子育て世帯へ必要な交通施策を検討するための一助になることを目的とする。

Key Words : *consciousness analysis, families with small children, public transportation*

1. はじめに

近年、高齢者の免許保有率の増加や少子化の進展等により、公共交通の利用者が減少し、地域公共交通の維持が困難になってきている。そして地域鉄道では、約 8 割の事業者が赤字を抱え、乗合バス事業者においては、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¹⁾。このままさらに利用者の減少が進めば、さらに移動手段を確保することが困難な地域住民が増加する可能性がある。

典型的な地方小都市である大町市では、地域住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、「安心して暮らせる公共交通体系の構築」という将来像を掲げ、それを実現するためにさまざまな施策の実施を検討しているが、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。これに対して、子育て世帯の移動に対する取組みは、親と一緒に行動したり、自動車で送り迎えを行うことにより子供の移動が補われているため、問題が見過ごされている。しかしながら、未就学前の児童がいる世帯と中学生がいる世帯では子供の行動圏域が違うため、子供が大きくなるにしたがって親はより遠くまで送り迎えを強いられている状況にある。

子供が中学生になると、一人または友達と一緒に行動を行うようになるため、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。そこで本研究では、大町市の幼稚園・保育園、小学生を持つ親と中学生を対象に、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した。

2. 分析対象地域の現況と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、典型的な地方小都市である長野県大町市を分析対象地域に選定した。長野県の北西部に位置する人口約3万人、面積約565km²の市であり、平成18年に旧八坂村、美麻村を編入してはいるものの、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18年の2.75人から平成28年は2.43人と減ってきている。さらに、平成28年4月現在で人口の10.8%が15歳未満、65歳以上が36.0%を占めており、長野県の平均値が15歳未満が13.0%、65歳以上が30.4%と比べてみても、少子高齢化が進んでいる市町村のひとつとなっている。

次に大町市の公共交通の状況を見てみると、鉄道路線は信濃大町駅を中心として南北へJR線が延びており、市内に10駅存在している。図-1は大町市内のJR大糸線鉄道駅(10駅)の乗車人員の推移を示したも

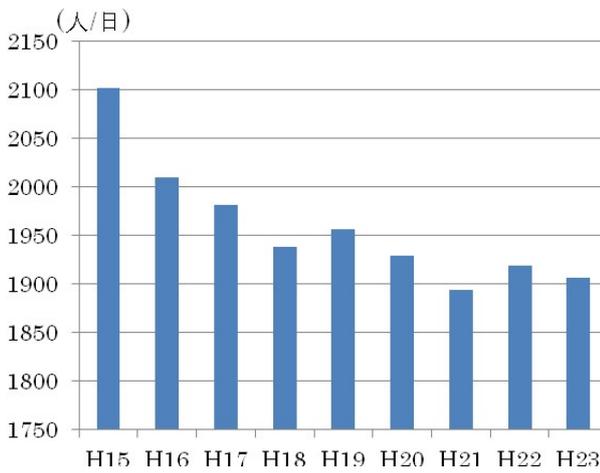


図-1 大町市内の鉄道駅乗車人員の推移

のであるが、乗車人員は年々減少傾向にあり、平成17年以降2,000(人/日)を下回っている。そして平成23年の利用者のうち76.4%が定期利用となっている。

また、バス路線は、市内を走る大町市民バス5コース（平、常盤、美麻、社、八坂）と路線バスが2コース（扇沢線(信濃大町駅より黒部ダムへのアクセス拠点である扇沢までの区間)、特急長野-大町線)が存在する。市民バスの年間利用者は平コース、社コースで減少傾向であるが、八坂コース、美麻コースでは増加傾向であり、合計の利用者は微増している。しかし、鉄道からバスやバスからバスへの接続状況が悪く乗り継ぎに30分以上の待ち時間が発生している箇所があるなどまだまだ課題は多い状況にある。

(2)公共交通の利用実態調査の概要

本研究では子供の成長に伴って変化する世帯のライフステージの違いが交通需要の変化にどのように影響を与えているかを明らかにするために、幼稚園・保育園、小学生を持つ親と中学生を対象に、平成28年1月公共交通の利用実態に関する調査を行った。現在大町市には、保育園が8園、幼稚園が3園、市立小学校が5校、中学校が3校、小中学校が1校ある。本研究では子育て世帯となるこれらすべてを対象とし調査を実施した。なお、調査対象とする学校等の所在地を図-2に示す。

アンケート調査票は大町市役所を通し、保育園、幼稚園、小学校では保護者に直接配布回収し、中学校には生徒に直接配布回収を行った。ただし、中学校は調査時期の関係上1年生と2年生を対象とした。アンケート記入後、同様に大町市役所を通しアンケートを直接回収した。また調査項目は、個人属性（学年、居住地域、性別、送迎者、自家用車の有無など）、公共交通の利用状況や満足度などである。表-1に示すように、アンケートの配布枚数2,548枚に対して回収枚数は1,557枚であり、平均回収率61.1%となった。ただし幼稚園に関しては、正確な在園者数が把握できなかった為、アンケート調査票を多めに配布したため、回収率が低い値となった。

表-1 アンケート調査票の配布状況

	配布枚数	回収枚数	回収率(%)
保育園	472	298	63.1
幼稚園	325	100	30.8
小学校	1256	722	57.5
中学校	495	437	88.3
合計	2548	1557	61.1



図-2 保育園・幼稚園・小学校・中学校の所在

3. ライフステージの違いによる交通需要の変化

本研究では、ライフステージの変化に伴い交通需要はどのように変化するかを把握するにあたり、幼稚園、保育園から中学2年生までを1学年ごとに集計を行った。

まず、ライフステージの変化と交通需要の関連を明らかにするため、公共交通を親子または子供のみで利用するのかを学年別に集計したものを図-3~6に示した。これによると、どちらとも約9割が市民バスを「利用しない」と回答している。また、親子で利用する場合と子供のみで利用する場合のどちらも、市民バスを「利用しない」という回答が小学校4年生まで増加しているが小学校5年生からは減少している。つまり、小学校4年生までは市民バスの利用は減少しているが、小学校5年生からは増加に転じている。また電車の利用頻度をみると親子で利用する場合は、学年が上がるほど電車を「利用しない」という回答が増加し親子での利用は減少傾向である。反対に、子供のみで利用する場合は、学年が上がるほど電車を「利用しない」という回答は減少し、利用者は増加していることがわかった。これらの結果から、小学校から中学校へ上がる際に利用者、利用頻度が大きく伸び需要が増加していることがわかった。さらに細かく見てみると、電車の利用頻度は、「週1回以上の利用」では、子供のみでの利用は小学校6年生まではほとんど無いが中学校1年生か

らは親子での利用を上回り大きく増加している。また、「月に数回から年に数回の利用」では、子供のみでの利用は学年が上がるほど増加しており、小学校4年生からは親子での利用を上回っている。さらに中学校1年生へ学年が上がると増加する幅も大きくなっている。加えて、「利用しない」と回答した人は、小学校4年生から子供のみでの場合が下回り、中学1年生から大きく減少している。つまり、電車の利用者は、小学校3年生までは親子で利用する機会が多く、その後は子供のみで利用する機会が多くなっていることがわかった。

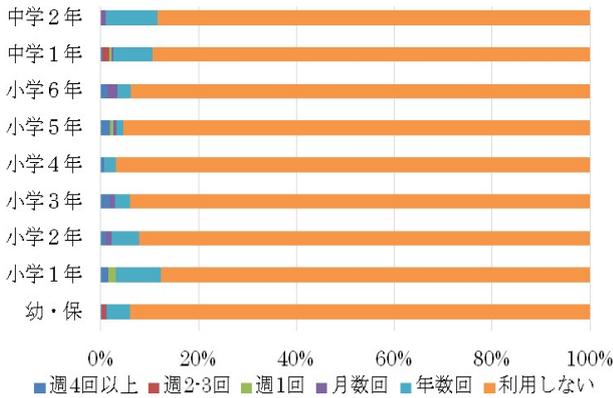


図-3 市民バスの利用頻度（親子で利用）

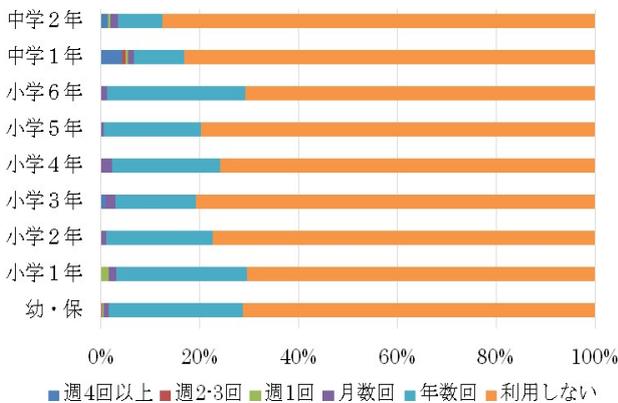


図-4 電車の利用頻度（親子で利用）

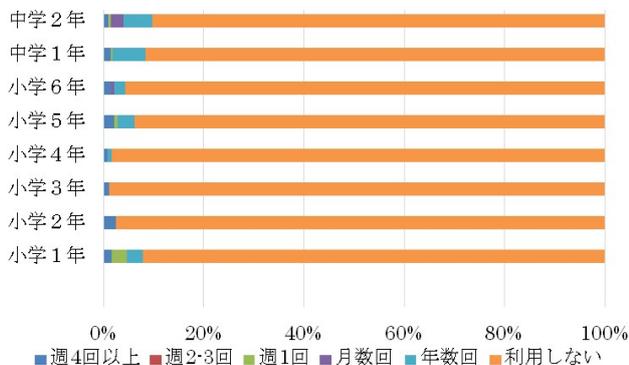


図-5 市民バスの利用頻度（子供のみで利用）

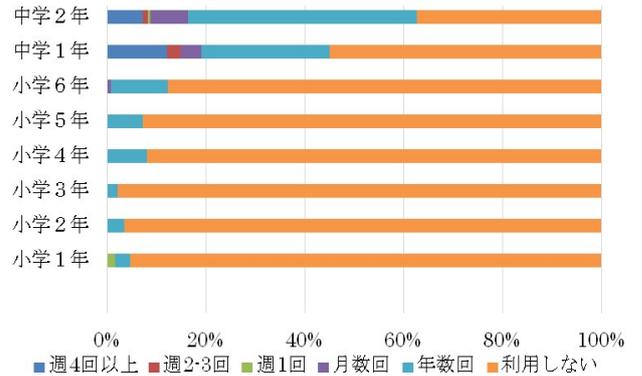


図-6 鉄道の利用頻度（子供のみで利用）

4. おわりに

本研究では、大町市における保育園、幼稚園、小学校に子供を通わせている保護者及び中学生を対象として公共交通の利用実態調査を実施し、子供に成長に伴い子育て世帯の交通需要がどのように変化していくのかを分析した。

調査結果より、公共交通の利用状況は市民バスの利用についてみてみると、親子で利用する場合も子供のみで利用する場合のどちらも小学校低学年から中学年にかけて利用は減少しているが高学年へあがると利用は増加に転じている。これは、子供の年齢が低い間は外出の目的は買い物や遊びなどに加えて乗車体験や子供がバスを好きだから乗せるという目的があるが子供の年齢が上がるとその目的はなくなり買い物や旅行を主として目的が広がっている為だと考えられる。また、電車の利用についてみてみると、子供のみで利用する場合において小学校から中学校へ上がる際に利用が大きく増加し、親子での利用よりも子供のみでの利用が上回っている。さらに、公共交通の利用目的は、子供のみで利用する場合は、小学校中学年から高学年にかけて様々な目的に広がり、中学生へあがると買い物や旅行を目的とする回答が大きく増加し、目的地についても小学校高学年あたりから市外を目的とする回答が増加し目的や目的地が拡大していることがわかる。

以上より、市民バスでは小学校中学年から高学年に、電車では小学校から中学校へ上がる際に利用が増加し、目的や目的地についても小学校中学年から高学年へ上がる際に拡大していることから、小学校から中学校へ上がる際と小学校中学年を交通需要の転換点として読み取ることができた。

参考文献

- 1) 国土交通省：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取り組みマニュアル, 2012
<http://www.wtb.mlit.go.jp/kinki/kansai/program/00.pdf>