IV－33

保育園送迎交通におけるワーキングマザーの移動制約特性

北海道大学大学院工学研究科　学生員　高橋　香織
北海道大学大学院工学研究科　学生員　八木麻未子
北海道開発局開発土木研究所　正　員　林　華奈子
北海道大学大学院工学研究科　フェロー　佐藤　馨一

1．はじめに

女性の社会進出が進んでいるが、従来の終身雇用型制度や、家事分担の重さが変わらないことなどから、女性が働き続けることへの障害は依然として大きい。特に乳幼児をかかえて仕事を続けるのは大変である。そのため少子化の傾向が続いており、このように出生率が低いまま推移すると、日本の人口減少は必至である。したがって、仕事と育児とを両立しやすい環境をつくることが社会全体の課題となっている。

本研究では、ワーキングマザーを「乳幼児及び児童を持ちながら仕事（フルタイム・パートタイムを問わない）に従事している母親」と定義し、その交通行動、特に保育園送迎交通における移動制約特性について、アンケート調査により明らかにする。

2．女性の社会進出と社会システム

(1) 女性の就業状況の変化

近年、女性の職場への進出がめざましいことから、平成9年度国民生活白書は副題を「働く女性ー新しい社会システムを求めて」とし、女性の職場進出と国民生活、社会制度・慣行について分析している。

1970年代後半以降、電化製品の普及による家事労働の軽減や、住宅費・教育費などの増大などの理由から、パートタイマーとなる既婚女性が増加した。このころは、家事・育児との両立が可能である、短時間で、かつ職場も通勤の容易な身近な場所での職が求められた。しかし1980年代後半以降、女性の高学歴化などを背景に、社会においての自己実現を求める女性が増加した。図1に示すように女性の就業目的は、従来の「生計の維持」「家計費の補助」といった金銭目的に加えて、「自由に使えるお金を得る」「能力・技能・資格を生かす」「視野を広める・友人を得る」といった、自分のため・自己実現のための目的が増加している。そのため、結婚・出産後も就業継続を望む女性が増加している。

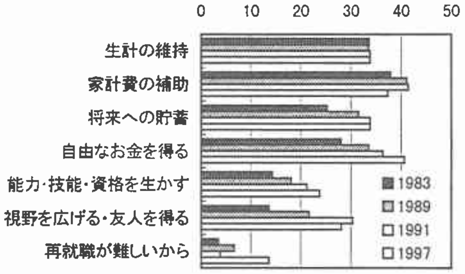

図1　女性の就業目的(複数回答・%)[1)]

しかし図2のように、子供を持ちながら働くことを理想とする人が34%であるのに対して、実現できている人は28%であるなど、ワーキングマザーであることは難しい。

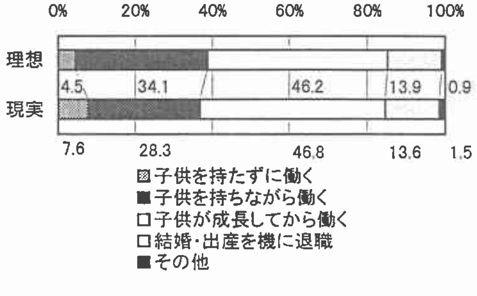

図2　働き方の理想と現実[2)]

Characteristics of the Transportation of Working Women on Taking their Children to Day Nursery
by Kaori TAKAHASHI, Mamiko YAGI, Kanako HAYASHI and Keiichi SATOH

(2)仕事と育児の両立を支えるシステム

ワーキングマザーを支援するシステムのひとつが保育園である。保育園とは児童福祉法に基づいた「保護者が労働に従事したり疾病にかかっているなどのために家庭において十分保育することが出来ない乳幼児を、保護者に変わって保育することを目的とした児童保育施設」である。

保育園には認可保育園と指定無認可保育園、無認可保育園とがある。認可保育園の多くは 8 時間保育を原則としているため、保護者の就業時間が制限されている。また、保育園への送迎時間が通勤時間と重なることを余儀なくされている。

(3)保育園送迎の交通行動

この送迎交通について、パーソントリップ調査を用いた分析を試みた。しかし、現在行われているパーソントリップ調査では、0 歳児から 5 歳児は調査対象外となっており、これらの乳幼児を送迎している保護者（多くは母親）の交通行動を把握することは難しい。

そこで、保育園への送迎交通行動について明らかにするため、アンケート調査を行った。

3．アンケート調査の概要

アンケートは平成 9 年 8 月に実施した。札幌市内の 8 カ所の認可保育園に通う、乳幼児（産休開けの生後 8 ヶ月から就学前の 5 歳まで）のいる世帯を対象として、保育園を通して配布し、回答は郵便で返送することとした。

配布世帯は 657 世帯、回収数は 271 通で、回収率は 41.2%であった。

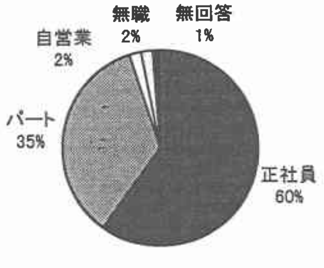

図 3　回答者の職業

回答者の属性は、図 3 に示すように保護者（母親）のほとんどが何らかの仕事をしており、正社員も 60%を占めた。年齢は、20 代・30 代が中心であった。（図 4）

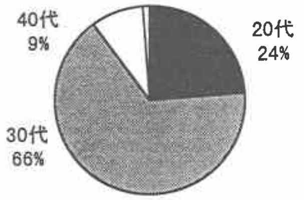

図 4　回答者の年齢

4．アンケート調査の結果

保育園への送迎を担当しているのは、図 5 に示すようにほとんどが母親であった。

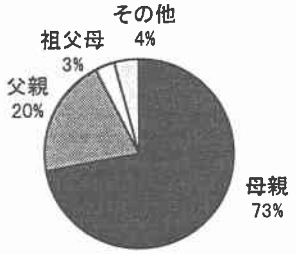

図 5　保育園への送迎者

保育園への送迎の際に利用している交通手段としては、図 6 のように約 60%が自動車を使用していた。これに対して、公共交通機関の利用割合は 8%である。これは、回答者の約半数は地下鉄・JR 駅から 10 分以内にある、地理的に利便性の良い保育園を利用していることを考えると、小さい数字である。

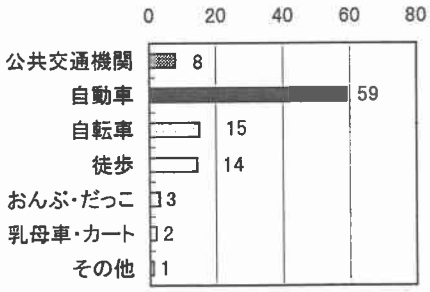

図 6　保育園への送迎手段（%）

送迎に要する時間を交通手段別にまとめたのが図7である。ここで「徒歩系」とは、図6での「徒歩」「おんぶ・だっこ」「乳母車・カート」の合計である。10分以内の近距離でも自動車が利用されている一方、公共交通機関は比較的遠距離の場合にのみ利用されていることがわかる。徒歩系では、約7割は10分以内であるが、10分～30分が約25%、30分以上も8%いるなど、遠くの保育園まで徒歩で送迎している人もいる。

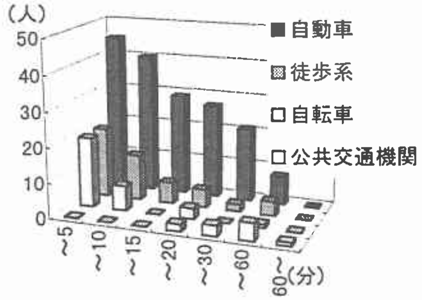

図7　保育園への送迎所要時間(片道)

次に、利用交通手段が自動車の場合と、自動車以外の場合に分けて質問を行った。

現在自動車以外の交通手段で送迎している人は、自動車を使用していない理由を図8のように挙げている。

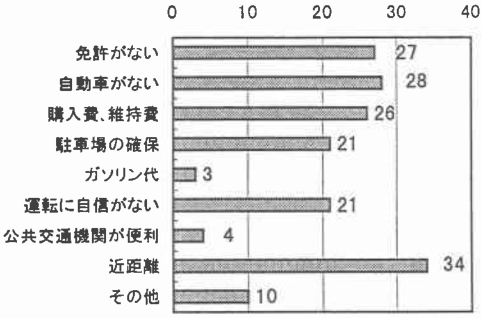

図8　自動車を使用しない理由(複数回答・人)

「もし自動車が使用できるなら、使用したいと思うか」という質問に対して、74%が「はい」と回答した。使用したい場合としては、図9のように約半数の人が「悪天候の時」「子供が怪我や病気の時」を挙げた。

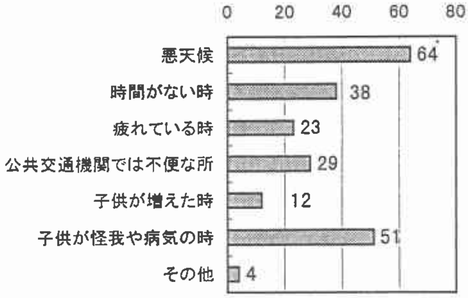

図9　自動車を使用したい場合(複数回答・人)

また、「自動車が使用できれば、生活に変化はあると思うか」という質問に対しては、70%が「はい」と答えた。その具体的な変化としては、「時間にゆとりが生じること」「行動範囲が広がること」を挙げる人が多かった。(図10)

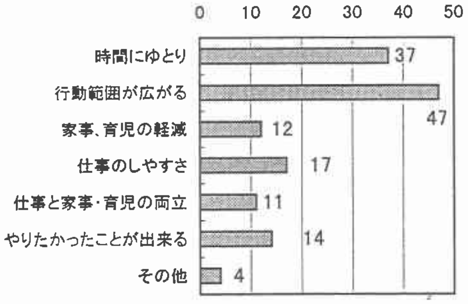

図10　自動車使用による生活の変化(複数回答・人)

次に、送迎に自動車を使用している人に対してその理由を尋ねた。図11のように時間が節約できることを挙げる人が最も多く、公共交通では不便という人も半数以上にのぼった。

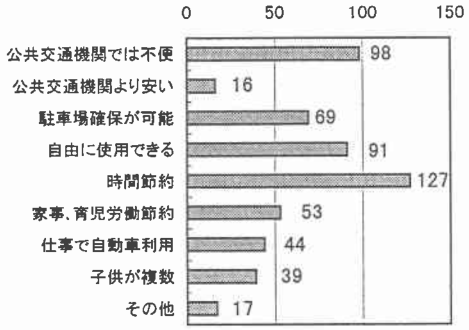

図11　自動車を使用する理由(複数回答・人)

「もし自動車で送迎できなかったら、生活にどの様な変化が生じるか」という質問に対しては、仕事が出来なくなるほどではないものの、仕事や家事、育児に支障がでたり、自由時間が減るなどと回答した。(図 12)

また、自動車を使用している上で金銭的に負担になっているものとしては、図 13 のような項目が挙げられた。

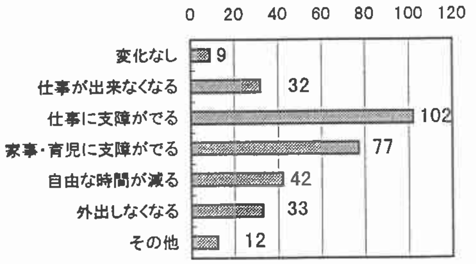

図 12　自動車使用が不可能な場合の生活の変化
(複数回答・人)

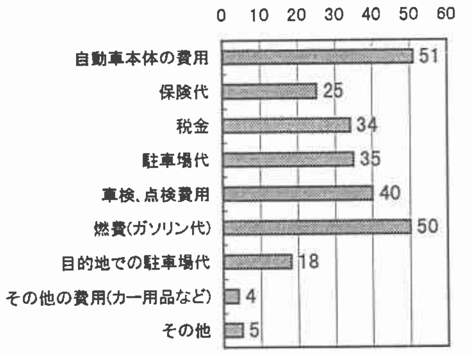

図 13　自動車使用の際負担になっている費用
(複数回答・人)

5. ワーキングマザーへの交通面での支援策

アンケート結果から、保育園への送迎交通に、公共交通機関があまり利用されていないことがわかる。その理由としては、通勤ラッシュ時に乳幼児を連れて公共交通機関を利用することがいかに大変であるか、乳幼児にとっていかに危険であるかということが、フリーアンサーからも読みとることができた。

最近は、公共交通機関での優先席の対象者として、これまでのような高齢者や体の不自由な人に加えて、妊婦や子連れの人も表示するなど、子育て期の女性を移動制約者として捉える傾向が見られるようになってきた。

しかし、ワーキングマザーの保育園送迎交通は、このような身体的制約に加えて、多くは送迎交通＝通勤交通であることから時間を選択する自由がなく、通勤ラッシュ時に行動しなければならないといった時間的制約が加わる。つまり、保育園送迎交通におけるワーキングマザーは、身体的制約と時間的制約をもつ移動制約者であるといえる。

したがって、ワーキングマザーが自動車で保育園送迎・通勤ができるような状況をつくることが、負担の軽減になり、育児と仕事とを両立させやすい社会づくりの一環となると考える。

ワーキングマザーの自動車利用が増加すると、都心部流入車両が増加するなど、デメリットもあると考えられる。しかし、本当に必要な自動車交通と、削減してもよい自動車交通を分けて考える必要があるのではないだろうか。

6. おわりに

本研究では、ワーキングマザーに対してアンケート調査を行うことにより、保育園送迎交通において何が問題点であるかを明らかにした。その結果、保育園送迎交通におけるワーキングマザーを移動制約者としてとらえ、支援する必要性があることがわかった。

今後、ワーキングマザーの増加と少子化・人口減少がトレード・オフの関係にならないためにも、重要な課題の1つだといえる。

参考文献

1)内閣総理大臣官房広報室：婦人(女性)の就業に関する世論調査、1983・1989
総理府：女性の暮らしと仕事に関する世論調査、1991
経済企画庁：国民生活選好度調査、1997
2)経済企画庁：国民生活選好度調査、1997
3)経済企画庁：国民生活白書平成9年度版、1997