

都市交通における少子化対策 —認可外保育園利用世帯の交通特性

Roles of Urban Transportation to Mitigate the Trend of Fewer Children

— Special Features of Traffic Behaviour of Family of Non-subsidized Child Day Care User

北海道大学大学院工学研究科 ○正 員 山本千雅子 (Chigako Yamamoto)
北海道大学大学院工学研究科 フェロー 佐藤馨一 (Keiichi Sato)

はじめに

日本では少子高齢化対策の必要性が認識されてから久しいが、現在までのところ、札幌市の交通や道路に関しては、高齢者のニーズを満たすことが対策の主眼である。

これは、実際に子育て中の世帯は、毎日の生活が時間に追われており、高齢者に比べ「声を上げる」ゆとりがないことが一因とも言えるが、子育て中の母親や共働き世帯の声を聞く努力がされてなかったことにも原因がある。

本研究では、札幌市都心部の認可外保育園に通う幼児を持つ家庭の保育園への送迎と保育園から勤務先への交通手段について調査し、共働き子育て世帯の交通特性を明らかにするとともに、潜在的な都心部の街づくりへのニーズを住宅・交通両面から考察する。

1. 札幌市の少子化の現状

1-1) 日本全体の少子化と札幌市の少子化

日本の合計特殊出生率は、2000年で1.36であるが、札幌市は、1.07と全国平均ばかりか、全道平均の1.23も下回っている。札幌市と日本全体の0-4歳人口の変化を比較すると(表1)、札幌市では1990年を境に全国レベル以上に少子化がすすんでいることがわかる。

表1 全国と札幌市の0-4歳人口の推移

全国	1980	1985	1990	1995	1999
0-4歳人口(千人)	8 515	7 459	6 493	5 995	5,951
総人口(千人)	117 060	121 049	123 611	125 570	126,686
0-4歳人口の割合(%)	7.3	6.2	5.3	4.8	4.7

札幌市	1975	1980	1985	1990	1995	2000
0-4歳人口(人)	115,000	108,925	99,392	89,826	81,146	76,120
総人口(人)	1,240,613	1,401,757	1,542,979	1,671,742	1,757,025	1,822,368
0-4歳人口の割合(%)	9.3	7.8	6.4	5.4	4.6	4.2

1-2) 人口増と市民総生産の減少

図1に示すように、札幌市では人口そのものは特に高齢者の社会増から増加を続けている。しかし、市民総生産は1995年をピークに減少が続いている。したがって、より多くの市民をより少ない生産額で支えなければならない経済構造が進行しつつある。

2. 少子化の問題点と対策

2-1) 少子化により発生する社会・経済的な問題

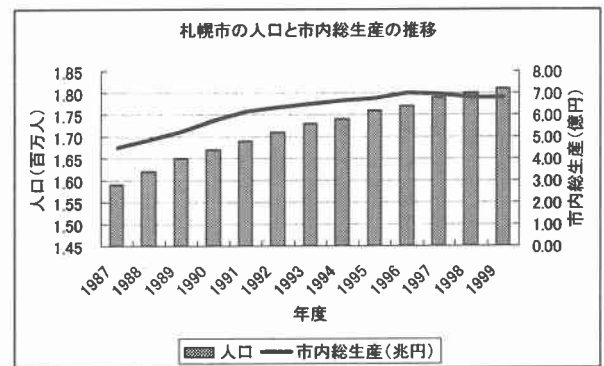


図1 札幌市の人口と市民総生産の推移

少子化により若年層人口が減少することは、ひいては人口全体の減少につながる。少子化・高齢化のマクロ経済への影響として、1) 労働力の減少、2) 貯蓄率の低下、3) 社会保障制度を通じた影響に分けられる。¹⁾

少子化・高齢化でとりわけ問題となるのは、社会経済の衰退、活気の喪失であるが、これは国家としてばかりでなく、地域の問題として深刻であることは、北海道内の過疎地の例を見れば明らかである。

その対策として、出生率の向上や子供を生み、育てやすい社会の創造に向けた施策が必要となる。少子化対策基本方針(少子化対策推進関係閣僚会議、平成11年12月17日)では、「少子化対策の趣旨、及び基本的視点」において「社会全体の取組みとして、国民的な理解と広がりをもって子育て家庭を支援すること」と謳っている。

「子育て家庭の支援」を社会全体の取組みとしてとらえることは、共働き子育て世帯の交通事情もまた、単なる個人の問題としてではなく、社会全体の枠組みの中でとられるべき課題となる。

また、社会経済を維持する労働力不足の対策としては、女性の就労率の向上が必須である。以上から、交通・道路、そして都市計画に求められる少子化対策とは、

- ・子供を生み、育てやすい環境
 - ・女性が働きやすい環境
- の創出と言える。

2-2) 交通と道路における少子化対策

少子化時代の社会の要請として、女性に就労と子育ての両方を求めることになる。むろん、個人の自由であるが、少なくともそれを望む女性を社会として支援する交通や道路、都市計画が求められる。個人レベルでは対処

できない規模のことを、実現するのがそもそもの公共事業の役割であるからである。子供を生み、育てやすい環境づくり、及び女性が働きやすい環境づくりに交通と道路に求められるであろう項目を表2に示す。

表2 道路・交通における少子化対策

	求められる環境	具体例
子供を生み、育てやすい環境	子供の安全を守る	スクールゾーン、通学路の優先排雪や歩行者信号
	子供を連れて移動しやすい交通環境	地下鉄のエレベータ、エスカレータ、手すり
女性が働きやすい環境	各種の移動制約者対策	地下鉄のエレベータ、エスカレータ、手すり
	自家用車を使いやすい環境	職場・保育園近隣での駐車場整備

高齢化対策としてこれまで実施されてきた多くの施策が、同時に幼児連れのトリップにも役立っていることがわかる。また、子供を連れて移動しやすい交通や道路環境は、女性の労働力化を図り、かつ共働き世帯がより多くの子供を持てるような環境整備に重要である。

3. 保育園に通う幼児のいる世帯の交通特性調査

道路や交通の環境整備に対する子育て共働き世帯のニーズを把握するため、その交通特性について調査を行った。

3-1) 調査概要

調査は、札幌市中央区大通 13 丁目所在し児童数 90 名の認可外保育園に子供が通う、80 世帯を対象に行った。アンケートは、手渡しで平成 14 年 11 月 30 日に保育園から配付してもらい、回収も依頼した(回収日 12 月 2 日)。回収は 71 票で、回収率は 88.8%であった。

3-2) 調査対象保育園の概要

調査対象とした保育園は、認可外届出保育園に分類される。保育費用は、公立や認可保育園よりもかなり高く、両親は全員フルタイムで働いている。平成 14 年 4 月 1 日の札幌市の公立・認可保育園の待機児童数は 197 人と発表されているが、所得面や祖父母が市内に住んでいるなどの理由から、公立・認可保育園には子供を通わせることができない世帯が利用している。また、24 時間保育を行っているため、複数の医療機関の指定保育園にもなっている。

立地は地下鉄駅・電車の停留所から 2~300m である。大通公園に面しているので、公園を利用した遊びも行われている。

表3の札幌市の保育園分類で公立・認可保育園と認可外保育園の違いを示す。まず、札幌市の公立保育園への入園対象となる幼児は、以下のいずれかの要件を満たさなければならない。すなわち、

- ・保護者が家庭外でまたは自営業として働いている場合

- ・保護者が病気又はけが、もしくは心身に障害がある場合
- ・保護者が同居の病人や心身に障害のある方の世話をしている場合
- ・保護者が災害の復旧に従事する場合など

ただし、同居する親族が保育できるときは利用できない。さらに、入園希望者の中で所得の低い方から順に受け入れるので、両親がフルタイムで働いている場合は入園は困難である。

認可外保育園の場合、個々の保育園と利用者との直接契約となり、利用者は保育内容や立地を考慮して自由に選択できる。したがって、認可外保育園に子供を通わせる場合、保育内容、交通や住居などあらゆる面を考えた効率的な選択が行われると考えられる。

公立・認可保育園の場合は区役所に申し込み、必ずしも望む保育園に通えるとは限らないので、保育園と交通行動が必ずしもその家庭にとって最大限効率化されているとは言えない。兄弟が別々の保育園に通う家庭も少なからずある。

表3 札幌市の保育園の区分

区分	公立保育園	私立認可保育園	私立認可外届出保育園	私立認可外無届保育施設
設立母体	札幌市	民間(社会福祉法人等)	民間	民間
運営	直営あるいは民間委託	民間が公費を受けて運営	民間(一部公費の助成を受けている園もある)	民間(種類や経営形態は様々)
申し込み先	区役所	区役所	保育園との直接契約制	施設との直接契約制
施設数	直営: 28 園 民間委託: 5 園	126 園	177 施設*	
園児数	2,390	11,434	N/A	N/A
保育時間	午前7時~午後6時	保育園によっては延長あり。ただし午前0時まで。夜間保育不可。	保育園による。24時間保育もあり。	施設による。24時間保育もあり。
保育料	両親の所得による。 3歳まで 0~59,500円 3歳 0~37,000円 4歳~ 0~32,000円	両親の所得による。 3歳まで 0~59,500円 3歳 0~37,000円 4歳~ 0~32,000円	保育園の規定による。 (例) 3歳まで 75,000円 3歳 65,000円 4歳~ 63,000円	施設の規定による。
保育施設	市の所有	園の所有(賃貸は認められない)	規定なし	規定なし

*NTT 電話帳掲載保育園数から公立・認可保育園の合計を差し引いて得た

(平成 14 年 4 月札幌市福祉課)

3-3) 調査結果

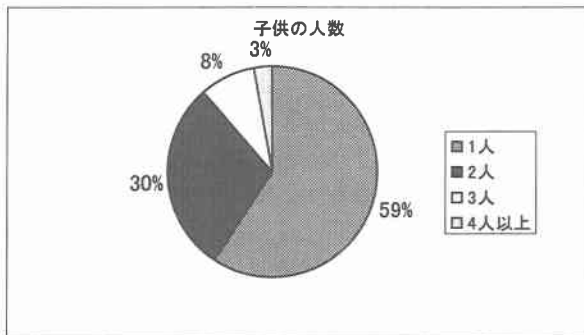
a) 世帯あたりの子供数と保育園通園子供数

図3に一世帯あたりの子供と現在保育園に通っている幼児の人数を示す。

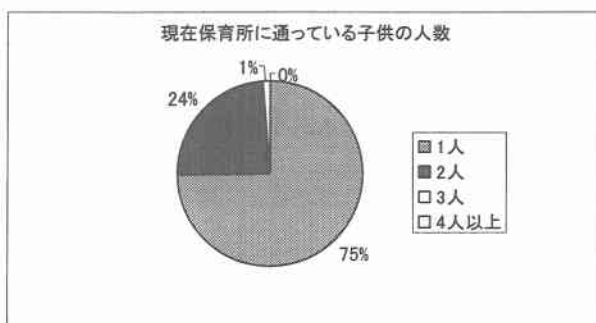
- ・41%の世帯に複数の子供がいる。
- ・子供が4人いる世帯が2世帯ある。
- ・一世帯平均の子供の人数は、1.55人。

札幌市と日本の合計特殊出生率をそれぞれ、45%と14%上回っている。

- ・現在、保育所に通っている子供の数は、1人が75%、2人が24%。



(a) 一世帯あたりの子供の人数



(b) 現在保育園に通っている幼児の人数

図3 一世帯あたりの子供数 (a) と
現在保育園に通っている幼児の人数 (b)

b) 保育園選択の理由 (複数回答可)

保育園の選択理由を調査した。

- ・自宅・職場からの距離が大きな要素を占めている (32%の選択理由)。
- ・17%の世帯が保育園の近くに転居している。
- ・14%は職場の指定保育園なので入園。
- ・33%が保育内容が良いことを理由としている。
- ・5%が公立・認可保育園には入れなかった。
- ・「知人が利用している」が「その他」の大部分を占めている。

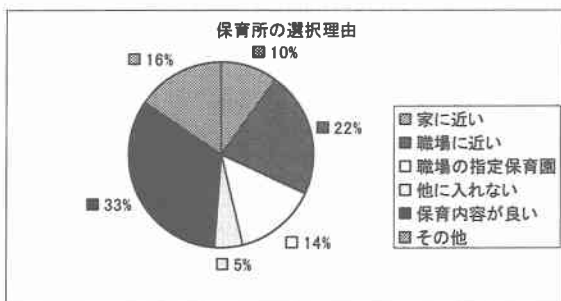


図4 保育園選択の理由

c) 保育園送迎に利用する交通機関

自宅と保育園の行き来に利用する交通機関について、図5の回答を得た。

- ・天候や送迎者によって利用する交通機関が変わる。
- ・近隣に居住する世帯では、非積雪期は徒歩や自転車、積雪期になるとタクシーや自家用車・電車を利用。
- ・比較的、交通機関の便利の良い立地にも係わらず、自家用車の利用世帯が圧倒的に多い (53%)。
- ・保育園の立地から、J Rの利用者はいなかった。

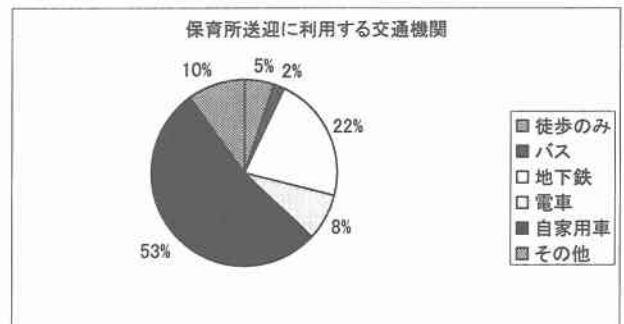


図5 保育園送迎に利用する交通機関

d) 保育園から職場までの交通機関

保育園と職場との交通機関は、誰がその日に保育園と自宅の送迎をするかによって大きな違いがある。

- ・45%が自家用車を利用。
- ・保育園の近隣に職場がある人は徒歩が多い (26%)。
- ・契約駐車場に自家用車を停めて、地下鉄や徒歩で職場に向かう人もいる。
- ・「その他」には、自転車が含まれる。
- ・バスや電車の利用者はいなかった。

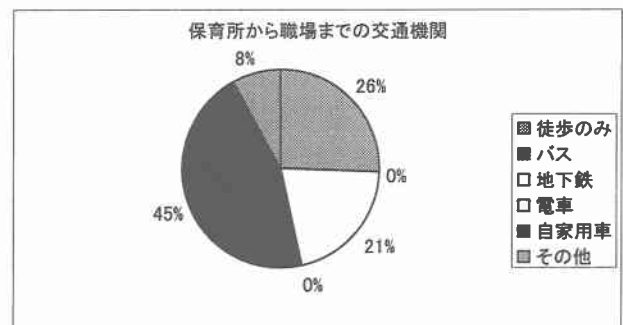


図6 保育園から職場までの交通機関

e) 保育園への送迎者

保育園への送迎者を各家庭の一週間のトリップ数の累計で比較した。

- ・保育園への送迎では、母親が71%、父親が26%を担当し、母親の負担が大きい。
- ・両親以外では、祖父母が圧倒的に多い。
- ・おば、年長の兄弟という例が各一世帯。

身内の支援が、24時間保育の保育園利用者でも非常に重要なことがわかる。

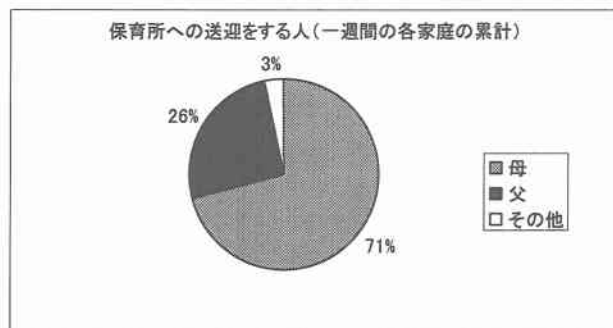


図7 保育園への送迎者

f) 自家用車の所有と母親専用の自家用車

自家用車への大きな依存と、とりわけ母親の自家用車利用が明らかになった。

- ・94%の世帯が自家用車を所有し、そのうち24%が2台以上所有。
- ・自家用車保有世帯のうち母親専用の自家用車を持つ世帯は40%。

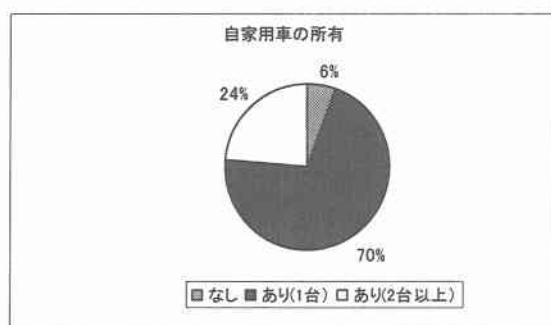


図8 自家用車の所有

g) タクシーの利用

- ・全世帯の一ヶ月の合計で、タクシー利用は保育園への送りでは166回、帰りは192.9回。
- ・一世帯あたりにすると、2.3回と2.7回
- ・朝のタクシー利用が多い世帯とお迎え(帰り)に多い世帯に分かれた。
- ・自家用車を持たず、全面的にタクシーを利用して送迎している世帯が2世帯。ただし、自宅は保育所に近い。
- ・夏季は徒歩で積雪期はタクシー利用世帯もある。

4. 考察と将来展望

認可・公立保育園の場合と異なり、自由意志で保育園を選択した認可外保育園の利用世帯は、その交通行動を最大限、効率化していると考えられる。そうした世帯の選択として、保育園を自宅や職場の近隣に求め、職住プラス保育園接近という傾向が見られた。

したがって、これまでの「子育て世帯は郊外に住宅を求める」という「常識」とは別の住宅ニーズが共働き世帯にあることが明らかになった。すなわち、子育てが可能な広い、公共交通へのアクセスに便利な、職場に近い都心の住宅である。

共働き世帯の交通特性として、とりわけ母親の自家用車への依存が非常に高いことが明らかとなった。自由に保育園を選択できない公立や認可保育園の利用者の場合、さらに自動車依存率が高いことが予想される。この点については今後、調査対象を広げる予定である。

子供を安心して預けられる環境(保育内容や24時間保育)が保育経費が高くとも整備されると、共働き世帯でもより多くの子供を持つようになることがわかった。

交通は、安心して子育てできる環境の大きな要因で、幼児連れの通勤時間帯や夜間の公共交通機関の利便を図る必要がある。自由回答で、地下鉄利用者から幼児連れ専用車両の導入を求める意見があった。冬期間の特に歩道工事を控えて欲しいという意見や、すべりやすい化粧タイルを交差点部の歩道に使わないで欲しい、などの意見もあった。また、保育園周辺の雪山の解消を求めた自家用車利用者が多かった。

こうした、多様な交通需要に対する考慮として、例えば英国の交通省では、Mobility and Inclusion Unit”の中に“Women’s Transport Network”という項目を設け、さらに“Women and Public Transport, The Checklist”というチェックリストを設け、女性が社会参加などにおいて、交通利用の面で不利益をこうむらないようジェンダー監査が実施されている。2)

札幌市でもこうした交通におけるジェンダーフリーの取組みは交通における少子化対策の一環として一考の余地があると考えられる。

参考文献

- 1) 少子化・高齢化の経済効果と経済から人口動態への景況、NIRA 研究報告書 No. 980115、経済総合開発機構、1998 年、P 100-101
- 2) www.mobility-unit.dft.gov.uk/#si