

## 令和3年度後期アーバンデザインスクール第5回実績報告書

### 1. 開催日時

令和4年3月5日（土）13時30分～15時00分

参加人数: UDCBK での視聴: 2名、オンライン: 9名=計11名

※オンライン会議システムとUDCBKのオープンスペースでの視聴を併用

### 2. テーマ

「子育て世帯が外出しやすいまちづくり」

- 子育てから未来に向けたまちづくりを思い描いた時、どのようなことを考えていく必要があるか。各分野の専門家の多角的な視点から、まちづくりと子育てについて全5回シリーズで展望する「子育てからまちづくりを考える」の第5回目である。
- 第5回目の本スクールでは、どのようなまちであれば子育てをしている世帯が出掛けていきやすいか、というまちの在り方について、主にまちの交通計画の視点から、大森宣暁氏に話題提供いただきながら、及川清昭氏（UDCBKセンター長、立命館大学理工学部特命教授）のコーディネートのもと展望していく。

### 3. 話題提供者

- 大森 宣暁 氏  
宇都宮大学 地域デザイン科学部 社会基盤デザイン学科 教授



#### 4. 話題の概要

大森氏による講演

##### ア. 自己紹介

- 人口減少・少子高齢社会において若者から高齢者まで、子育て世帯も含めて、誰もが暮らしやすく、しかも昼も夜も魅力的で持続可能な都市および人とモノの交通の実現に寄与する研究を行っている。また、バリアフリーのまちづくりについても研究している。
- 宇都宮市の衰退傾向にある繁華街の活性化についても調査を行ったり、イベントを実施したりしている。
- 宇都宮市は、「共働き子育てしやすい街ランキング」の上位に入ったりしているが、ランキングの指標に交通や外出の側面は考慮されていない。宇都宮市は LRT の整備を進めているが、実態としては車社会であり、車がないと不便なまちと言える。

##### イ. 移動、交通についての考え方

- 都市社会の4要素として、「住む」、「働く」、「憩う」、「交通」がある。「住む」、「働く」、「憩う」のそれぞれの場所が離れているので、その間に「交通」が必要となる。
- 移動については、散歩、サイクリング、旅行、ドライブなど移動自体に価値がある「本源的需要」と通勤、買い物など移動の結果に価値がある「派生的需要」の二つがある。
- 「交通」は「活動」の派生的需要であるが、人が毎日行う活動には、睡眠、食事、身の回りの用事など本人が行う必要がある「必需活動」と仕事、学業、家事、育児など一部をアウトソースできる「拘束活動」の二種類に加えて余暇などのその他の活動がある。
- ライフサイクルステージによって、活動需要は変化していく。例えば、子どもがいる世帯の自由時間は子育ての時期には減少していく。
- さらに移動に必要な能力である体力と財力と車利用の可否が変化してくるので、ライフサイクルステージごとに移動の目的や交通手段が異なってくる。
- 交通の発生には、目的地で活動を行う効用（望ましさ）と移動の負の効用（時間、費用、心理的負担など）、正の効用（気分転換、景色を眺めるなど）の要素があり、これらの効用の合計が最も大きい目的地で活動を行う。例えば、子どもを自転車に乗せて少し離れたスーパーに買い物に行くのか、ベビーカーに乗せてバスや鉄道で都心の商業施設に買い物に行くのか、などの選択の違いが見られる。
- モビリティとアクセシビリティという二つの概念があり、モビリティは、個人の移動のしやすさ、移動の能力を表わす概念で、個人の身体的、経済的（所得、自動車の保有など）、地理的（気候）、立地（交通施設への近接など）条件等により異なる。一方のアクセシビリティは、活動機会へのアクセスしやすさを表わし、目的地へのアクセスがしやすいかどうかを示す指標（時間、費用など）によって測られる。

- モビリティとアクセシビリティの両方を高めることが都市交通計画においては目標となる。

#### ウ. 子育て世帯の日常生活におけるバリアの考え方

- 交通困難者（移動制約者）としては、高齢者や障害者、妊産婦、乳幼児連れの人、外国人などが挙げられる。90年代の推計では交通機関の利用者のうち、交通困難者は約25%を占めると考えられており、現代ではそれよりは少し減少しているとみられる。
- 1970年代頃から少しずつバリアフリーに関する法制度が整ってきた。1994年の建物のバリアフリーに関するハートビル法と2000年の交通バリアフリー法を統合したバリアフリー（新）法が2006年に施行された。
- 特に2000年の交通バリアフリー法の施行により、ハード面のバリアフリーが急速に整備され、ノンステップバスの普及や駅におけるエレベーターや障害者用トイレの設置などが進んだ。
- バリアフリー（新）法では、車両や駅といった設備だけでなく、周辺徒歩圏の道路や建物などを一体のものと考え、バリアフリー化を進めていくことを目指している。
- 近年では、ハード面のバリアフリーだけでなく、「心のバリアフリー」としてソフト面からバリアフリーについての理解を深める啓発活動も行われている。
- 子育て世帯のバリアとしては、一つ目は、「交通システムに関するバリア」がある。これは公共交通や道路の利用のしやすさなどに関わる。二つ目は、「活動機会に関するバリア」であり、商業施設や公共施設等自体の利用に関わるものである。三つ目は、「子育て支援サービスに関するバリア」であり、保育園の利用のしやすさなどに関わる。四つ目は、「子どもの存在によるスケジュール制約に関するバリア」であり、親の生活が子どものスケジュールを優先せざるを得なくなる面を指す。五つ目は、「子育て生活に必要な情報に関するバリア」であり、求める情報が入ってこないことなどを意味する。最後の六つ目は、「子育てや子ども連れ外出に対する人々の意識・理解に関するバリア」であり、先述の「心のバリアフリー」に関連するものである。
- これらのバリアを解決していくことが、「子ども連れで外出しやすい環境」と「子どもを連れずに外出しやすい環境」の整備につながる。
- 「子ども連れで外出しやすい環境」の整備については、交通システムと活動機会において、子ども連れという存在をどのように考えるかという点が重要になる。例えば、公共交通において、ベビーカー等の移動補助具をどの程度まで受け入れるか、また特定の場所について子ども連れ専用か、共用とするか、などが論点である。
- 「子どもを連れずに外出しやすい環境」という点については、子どもを預けやすい環境整備が重要であり、子育てしやすい働き方の推進や地域コミュニティとの連携などが求められる。

#### エ. 子育て中の外出行動および子育てに対する意識に関する調査

- 2009年に、首都圏在住の小学校入学前の乳幼児・児童を持つ女性計1,000人に対して、インターネットを用いて外出行動に関する調査を実施した。
- 世帯構成としては、都心から北関東周辺に向かうに従って、三世帯同居や親が近隣に住んでいる世帯が増える傾向にあった。日常の買い物の交通手段では、都心においては、徒歩と自転車が9割である一方、北関東では自動車が8割となっている。この傾向は、幼稚園・保育所への送迎の交通手段においても共通している。
- 子ども連れで外出する時に困っていることとしては、公共交通機関や目的地の建物が子ども連れの移動に配慮されていないことが都心では挙げられている。北関東では、チャイルドシートに子どもを乗せるのが大変といった自動車に関する内容が目立つ。
- 個人の属性別で見ると、子どもの数が多い世帯や、末子が3歳未満の世帯が特に外出時に困っている傾向が強いということが判明した。
- 2012年から13年にかけて、日本、韓国、英国、フランス、ドイツ、スウェーデンの6か国の首都圏に住む20代、30代、40代の男女、各国300サンプルに対して、インターネットによる交通に関する国際比較調査を行った。
- 欧米では、かなり以前から公共交通機関において、ベビーカーや車椅子利用者といった移動制約者用のスペースというものが用意されている。
- ベビーカーで公共交通利用時に周囲の乗客から親切な行為を受けた人の割合を見ると、日本だけ突出して「特にしてもらっていない」という回答が多い(5割以上)ことが分かる。また、ベビーカー利用者に対して親切な行為をするかという項目については、「何もしない」という人が3割ほどにのぼり最多である。
- スクール第1回の遠藤氏のお話にもあったと思うが、欧米ではベビーカー利用者に対して、さっと手伝うという習慣が日本よりは一般的だと思う。欧米に比べると日本は「心のバリアフリー」が不足しているように思われる。

#### オ. 子ども連れでの外出に対する「心のバリアフリー」の推進

- 国際比較調査からも判明したとおり、日本ではバリアフリーのデザインの意味について移動制約者を含めて全ての人々が理解することが重要となってくる。
- 日本では「心のバリアフリー」の推進のため、移動制約者が普通にまちの中にたくさん存在するような状況を体験することが重要であるが、その前にハード面の整備も進めていく必要があると考える。
- 現在の小学校では、バリアフリーに関する教材を用いた教育普及活動が進められている。また、高齢者や障害者、子ども連れの人がどのようにまちなかで移動しているかを体験する取組なども行われている。

- 子ども連れの人が外出する時にどのようなことに困っているのかということをもとめたテキストも作成されているが、これは当事者以外にも是非知ってもらいたい。
- 公共交通におけるベビーカー利用に関して、利用者からは、たくさん荷物を持っている中、ベビーカーを折りたたむのは大変であり、また利用に気を遣っていても周囲が冷たいという声が寄せられた。また周囲の乗客にとって、ベビーカーは邪魔な存在に映っており、昔に子育てをした世代は「最近の母親は」というような思いを持つ傾向がある。さらに交通事業者としては、事故やトラブルを懸念する声が挙がっている。
- このような声を受けて、ベビーカーをより利用しやすい環境を整えていこうという動きがあり、統一した「ベビーカーマーク」を制定するなど、ベビーカーの利用に配慮した取組が進められている。

## 5. 質疑応答等

- (1) 参加者 1: ベビーカーはいつ頃から普及してきたのか。また昔はなぜ公共交通機関でベビーカーを利用してこなかったのか。なお、教育普及だけでは限界があると思い、公共交通でベビーカーの利用を体験してもらうのが一番よいと感じる。

大森氏: おそらく乳母車と呼ばれていた時代から、ベビーカーは進化してきて、今は折りたたみやすくなるなど以前よりも使いやすくなっている。そのことにより、公共交通機関にも持ち込みやすくなったのだと思われる。一方、欧米のベビーカーは折りたたむことを想定して作られておらず、電車やバスにもそのままのかたちで乗り込んでいる。また、同じ体験をするというのはまさにその通りだと思う。ただ、最近は三世代の同居というのも減ってきて、身近に孫の面倒を見るという高齢者もあまり多くはないのではないかと思う。

参加者 1: 高齢者の方も荷物車を引いておられる方がいるが、ベビーカーと同じでその辺りも課題だと思う。

大森氏: 欧米だと高齢者の方は歩行器のまま公共交通を利用し、優先スペースに歩行器を置いたりしており、日本とは大分異なっている。

参加者 1: 今後、自動運転などの技術が発達しても、その辺りの問題は残ったままなのではないかと思い、社会の中で考えていく必要があると感じた。

大森氏: どこまで電車やバスに乗せていいのかというのは今後の課題であると思う。今後利用が広がる新しいパーソナルモビリティも公共交通や施設に、どこまで入っていけるか議論が必要になってくると思う。

- (2) 及川氏: 今後、子育て世帯の自転車利用について何か方向性のようなものはあるか。

大森氏: 道路交通法上は、自転車は車道を走らないといけない。歩道を走る場合、時速 6 キロ程度の徐行が基本だが、実際にはものすごい速度で走っている。よ

って基本的には車道を走ってもらいたいが、自動車と十分なスペースを確保して走行できる道路が少なく、自転車専用道のようなものは整備が十分ではない。また、電動キックボードなども出てきて、何が道路のどこを通るのか、難しい問題だと感じる。

参加者 2: 滋賀県では近江鉄道に自転車を乗せられるが、JR はまだ難しい。自転車で琵琶湖一周を言っている県ではあるが、公共交通での利用は進んでいない。

- (3) 参加者 3: ノンステップバスの普及率がとても高いように思うが、これは全国平均の数値か。また、草津市への転居を予定しているが、自動車の運転ができない。草津市の公共交通はどのような状況か。

大森氏: 数値は全国平均である。ただ、都市部に比べて地方では高齢者が多い割に普及率は低いと思う。車両自体の金額も高価なので、普及は徐々に進められているようである。

及川氏: 草津市は郊外都市であり、やはり自家用車が中心である。ただ、駅前からは比較的たくさんのバスも出ている。あとは自転車を利用するのもよいと思う。

- (4) 参加者 4: バスへのアクセスが悪く利用に制約がある。どのようにすれば皆が気軽にバスを利用できるようになるか。

大森氏: 公共交通はある程度の需要がないと成り立たないので、都市の機能を一定程度集約するコンパクトシティということが必要になると思う。需要が見込めない場合は、オンデマンド交通といって予約をして利用するという方法もある。日本はなぜか独立採算を公共交通機関に求めるが、欧米では自治体がインフラとして提供するという考え方が基本である。この辺りは昔から議論があるが、現状を見直すことも必要ではないかと思う。

## 6. まとめ

- 子育て世代の日常を取り巻く多様なバリアを緩和するためには、「心のバリアフリー」を促進し、施設整備の効果を最大限に発揮させるとともに、多様な主体が適切な役割分担と連携のもとで施策を進めることが重要である。
- 地域などの特性に合わせたインクルーシブ(包摂的)なまちづくりの大切さを教えていただき、産学公民の様々な主体との接点を持つ UDCBK としてもできることを考えていきたい。

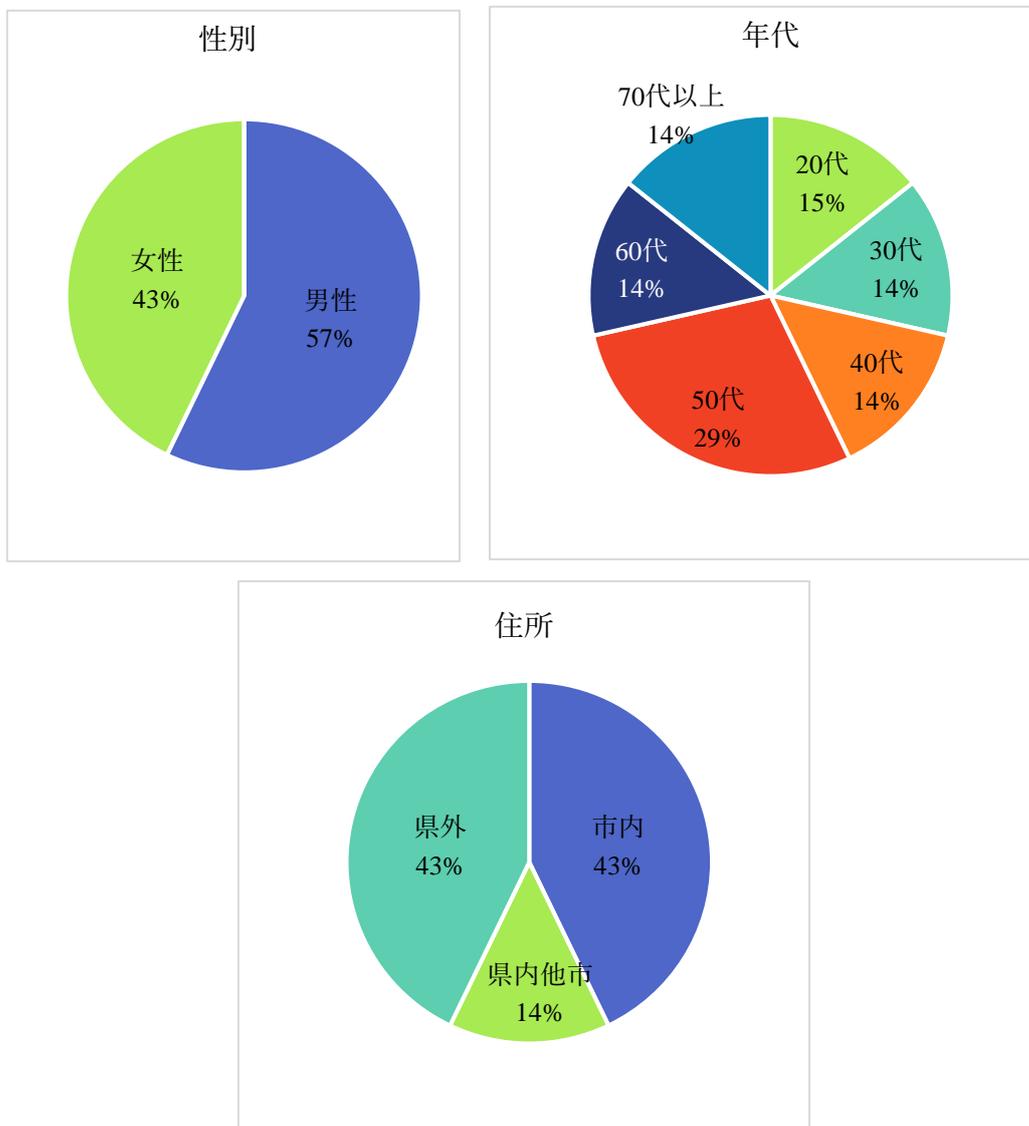
## 7. 令和3年度後期アーバンデザインスクールの修了者について

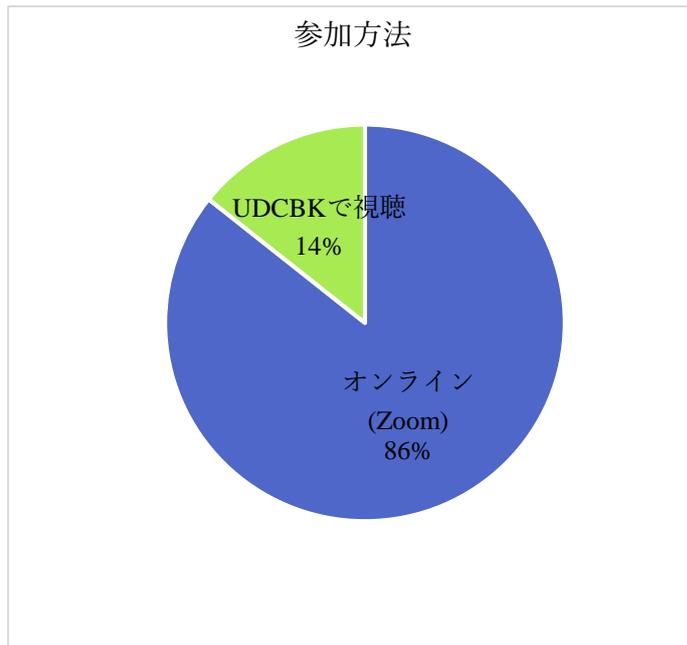
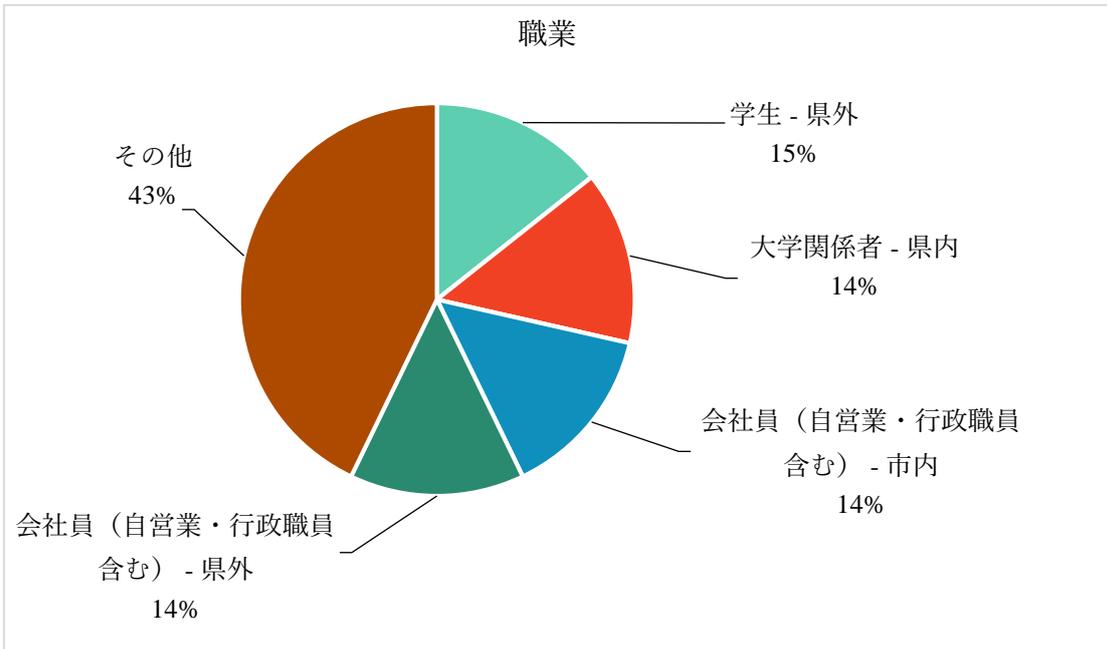
- 前期のスクールを修了(全5回の内、3回以上受講)されたのは14名の方で、オンライン上で及川センター長より修了証書が授与された。

## 8. アンケートまとめ

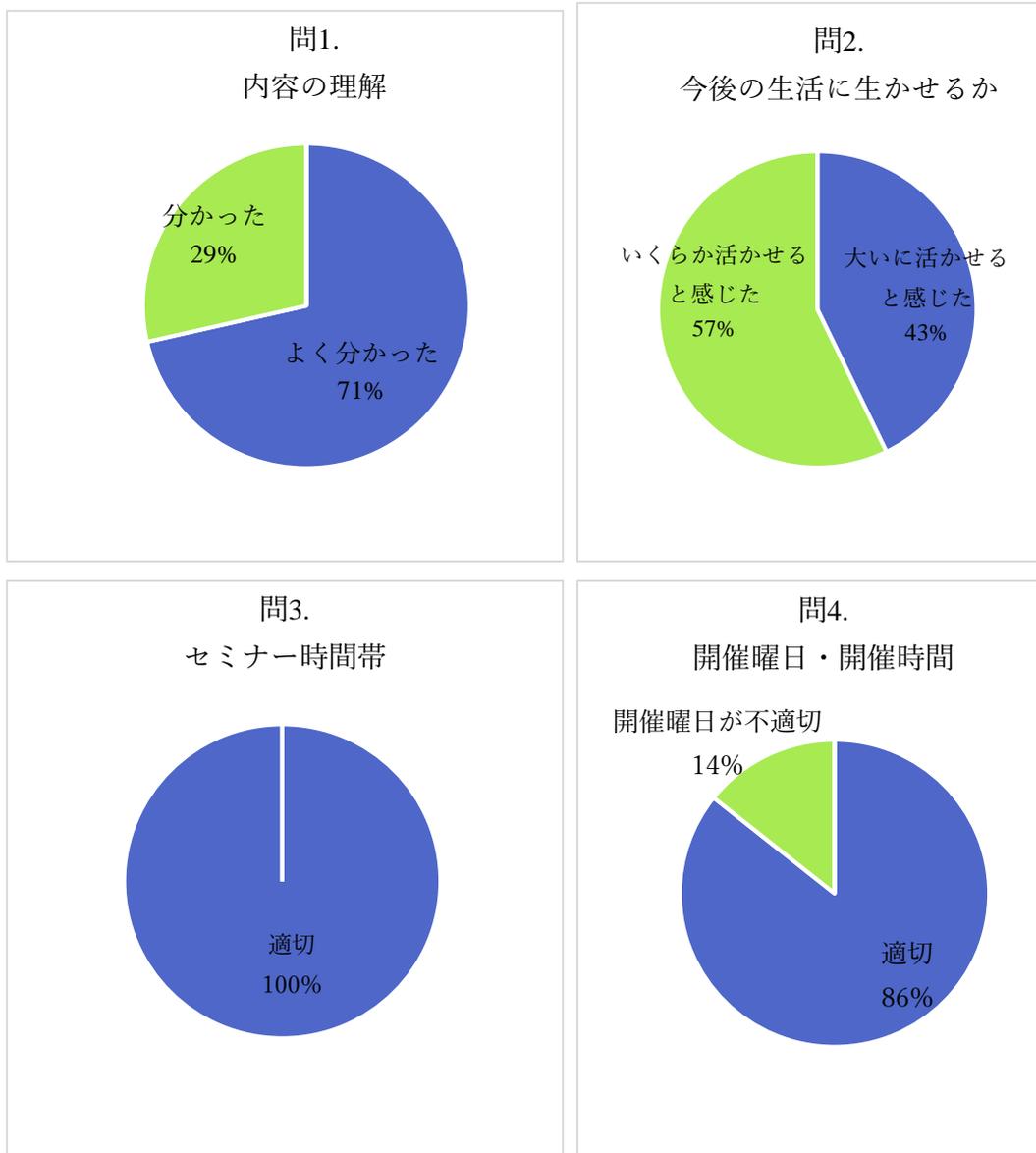
### (1) 参加者属性

参加者 11 名のうち、アンケートに回答いただいた方は 7 名、回答率は 64% だった。





(2) 内容について



【自由記入欄回答】

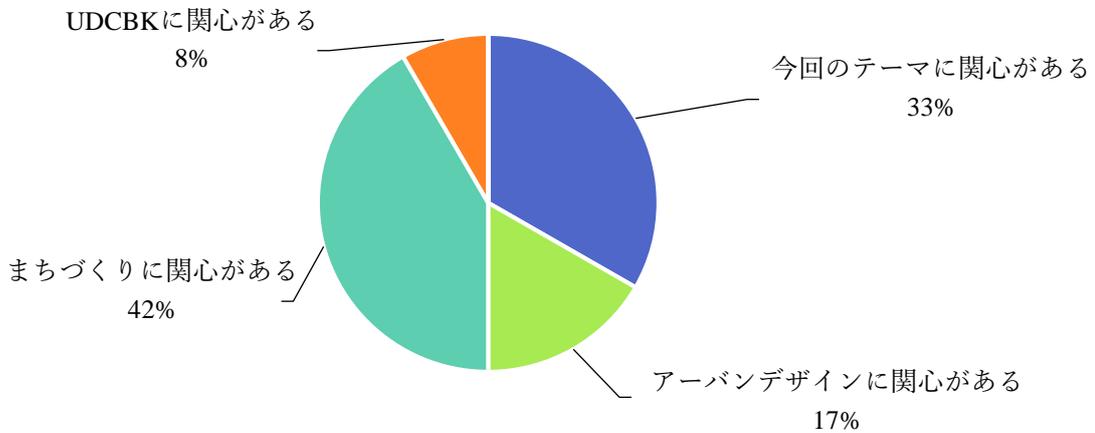
問3. 時間はどうでしたか。

- 開催曜日が不適切→土日祝日は避けて欲しい。(30代男性)

問4. 開催曜日、開催時間は適切でしたか。

回答なし

### 問5. 参加動機



#### 【自由記入欄回答】

問6. それぞれに関心のあるテーマについて御自由に記載ください。

- 1歳の子を育てている、車を所有しない者です。私のような移動制約者にとって、公共交通のバリアフリー状況はもちろん重要ですが、個人的感覚では、電車駅に関しては、割と地方でも多機能トイレや段差の解消など進んでいると感じています。ただ、電車やバスの本数、アクセスのしやすさなどは、都市に比べ圧倒的に低く、その点の解消の方が大きな問題だと思います。なぜなら、それが地方居住での社会参加の制約・情報格差・永住を阻み、都市への人口流入の一因になっているように感じるからです。ただ、"地方在住で車を持たない"私は、かなりマイナーなカテゴリーだとは思っているので、レアな意見なのかもしれません。(40代女性)

#### 【自由記入欄回答】

問7. 今回、印象に残ったこととその理由をお聞かせください。

- 本日の話では、時代が変われば、子育ての環境も大きく変わることを改めて感じました。そんな中で、どうやったら他世代の理解を得やすい社会になるのか?理解が進まない課題は何か?をもっと深堀したいなと思いました。(30代男性)
- 印象に残ったのは、「モビリティとアクセシビリティ」、「『公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会』の議論」のお話でした。理由は、自分自身が膝の不具合から、歩道のほんの少しの歪みに躓いたり、外出の際にはできるだけ楽に移動できるコースを考えるようになったからです。利用者間のルールや思いやりなど、現在の状況の改善はとても大事だと思いますが、今から、未来の街に十分な幅の歩道や、交通

困難者の為の専用車両の具体的な計画がなければ、本当に実現するのだろうかと考えさせられました。大森先生の研究室で、行政などへの実際の働きかけの具体的な例などあれば、もう少しお聞きしたいと思いました。(60代女性)

- 子育てと交通について、自分の悩みでもあったので、とても興味深かったです。アンケートで、公共交通機関でのベビーカー利用者、日本では50%以上の方が助けてもらった覚えがない、という回答、とても悲しいと思いました。私もベビーカーでの段差のある電車の乗降時、助けてもらったことは少ないです。今はコロナの影響で接触することを自粛しているのかもしれませんが、移動制約者には、よりつらい世の中になったなあ、と思います。(40代女性)
- 「交通を理解するためにその根源にある活動を一体的に理解する必要がある」確かに、交通問題だけを取り上げることは違いますね。また今回九州の方がオンラインで参加されたことが、興味深く改めて地域差について考えさせられました。また心のバリアフリーの推進について学校教育との連携を進めているという情報から今後もう少し勉強しようと思います。バリアフリー基本構想がどういう風に進んでいるか、改めて見てみる必要があるのを感じました。作成時には興味を持たれますが、その後引き続き追いかけることが大切です。海外との比較については、日本の常識に限定されない発想を生むために改めて必要を感じました。(50代女性)
- 子どもに対する講座を開催されてよかったと思います。今後もいろいろな講座をよろしく願います。(70代男性)